

# 第11回京都エリア観光渋滞対策実験協議会 議 事 概 要

開 催 日：令和7年10月 1日（水）

時 間：15：00～17：00

場 所：京都国道事務所5F会議室  
（WEB併用）

## 1. 委員の追加について

- 事務局より、協議会委員として「京都市建設局 自転車政策推進室」を追加する旨の説明があり、委員から了承が得られたため、新たに委員として追加することとなった。

## 2. (1) 京都観光をめぐる状況と令和7年度の実組方針

### (2) 「京都駅デジタルマップ～Kyoto Station Smart Navi～」

- 事務局より、京都観光を取り巻く現状を踏まえた令和7年度の実組方針について説明が行われた。
- 京都市産業観光局観光 MICE 推進室より、京都駅デジタルマップの導入に関する紹介が行われた。
- 京都市歩くまち京都推進室より、JR 西日本・京都駅ビル開発と連携した取組みとして、京都駅構内の床面案内サイン整備に関する紹介が行われた。
- 委員からの主な意見は以下のとおりである。
  - ゲーミフィケーションに関して、必ずしも観光客の混雑感が低いわけではないことが示唆される。行動変容を促す上で、何が障壁となっているのかを明確にし、その解消につながる仕掛けや設計が必要である。また、どの程度の変容であれば受け入れられるのかを今回の試行を通じて検証し、次回以降の改善につなげることで、より有効な施策となることが期待される。
  - 観光バスの需要が依然として多い一方で、観光形態は団体旅行から個人旅行へと移行しつつある状況において、事前予約システムの導入は適切なタイミングである。今後の拡充も期待されるため、将来的にはダイナミックプライシング等の導入により、予約を前提とした流入管理の仕組みを検討してもよいのではないか。
  - 観光バス向けの駐車場予約や満空情報の提供は、システム構築だけでなく、「混雑している」「予約が必要である」といった情報を事前に周知することが重要である。情報が届かなければ、混雑地点への集中を助長する恐れがあるため、対象に応じた情報提供手段の検討が必要である。
  - 駅構内での案内を強化する「駅スマ（Kyoto Station Smart Navi）」は有用であり、地下鉄駅の位置が分からず迷うケースがある中、交通の分散や混雑回避にも寄与すると考えられる。
  - 京都駅では案内対応が多く、駅係員の負担が大きい状況がある中、床面案内サインの整備により、特に外国人を含む利用者への案内が格段に容易になった。駅スマについても、ロッカー情報など従来不足していた案内が網羅されており、現場でも活用できる実用的なツールとして高く評価している。
  - 京都国道事務所をはじめ、京都市や警察など複数機関が混雑対策に取り組んでおり、その集合体的な取組は全国的にも注目されている。今後、京都の実組が他地域のベンチマークとなる可能性が高いことから、「どの対策がどの程度の効果を持つのか」を可能な限り明らかにし、将来の参考となる知見を残していただきたい。
  - 京スマや駅スマは情報提供ツールとして機能しているが、行動データの観測にも活用できれば、今後の検証や施策検討につながるのではないか。

### 3. 生成 AI を活用したデジタルスタンプラリーについて

- 事務局より、イベントプロモーションと連動したデジタルスタンプラリーの概要および実施報告が行われた。今後の展開に向けた委員からの主な意見は以下のとおりである。
  - 混雑が集中しやすい午後の時間帯への対応として、バスではなく、キャパシティの大きい地下鉄沿線への誘導なども検討いただきたい。また、時間帯に応じてスポット位置を変えるような柔軟な運用も有効ではないか。
  - パーク＆ライドとの連携にも期待しており、郊外の駐車場から公共交通を利用した場合にスタンプラリーのポイントを加算するなど、分散促進につながる仕組みも検討していただきたい。
  - 交通混雑の緩和を考える上では、車利用者と公共交通利用者がそれぞれどのような行動変容をしているのかを把握することが重要である。施策ごとの効果を分離して評価する手がかりにもなり、どの施策が車利用者に効果的かといった検証にもつながるのではないかと。
  - 車利用者の経路変更（内側から外側への迂回等）が生じているかも確認できれば良いと思う。
  - 最も避けるべきは、誘発交通により混雑が助長されることである。もともとの来訪予定者がスタンプラリーを契機として分散行動に移行することに効果があるため、来訪動機や行動背景も含め、システムを活用した分析を進めていただきたい。
  - 今回の取組みは一見ユニークに見えるが、“観光”と“ゲーム”は親和性が高いと思うので、行動変容を促す手段の一つとして、今後も検討を進めていただきたい。
  - 交通に限らず、イベント・アクティビティ・宿泊・食事などを含めた包括的な MaaS として展開し、観光行動と一体的に交通分散を促す仕組みとなることに大きな可能性を感じる。一方で、交通のみで完結するシステムでは関心が得にくく、観光の主目的との連携は大事である。今後どのように拡張していくかは、意思と継続的な取り組みが重要である。

### 4. 現状把握と効果検証に向けた今後の分析方針

- 事務局より、ETC2.0 プローブデータや人流データを用いた分析方針について説明が行われた。
- 京都市交通局および歩くまち京都推進室より、市バスの混雑対策や東大路通における混雑対策の取組予定について紹介が行われた。
  - どの対策がどの程度効果を発揮したのかを可能な限り分離し、明確にすることが重要である。施策ごとの効果と交通変化のロジックを整理し、途中段階でも検証を行う必要がある。観光バスでは分解した評価を試みているが、東大路通についても同様の整理を期待したい。
  - 特に外国人観光客はスマートフォンの情報に頼る傾向が強いため、バス停案内など実用的な情報を京スマで一元的に提供すれば、利用機会の拡大につながると考えられる。観光客にとって有用な情報との連携を検討していただきたい。

### 4. 協議会全体の目標指標の設定（KGI）と今後の方向性

- 事務局より、道路サービスレベル評価の概要および試算結果について説明が行われ、今後の検討に向けた意見交換が実施された。委員からの主な意見は以下のとおりであり、京都市と連携しながら検討を進めていく。
  - サービスレベルをどこに設定するかは、客観的基準ではなく我々のスタンスによる部分が多い。現在は 10% タイルを基準としているが、観光客や市民が本当に「改善した」と感じる水準かどうかも含めて再検討の余地がある。重要なのは、どの程度の混雑を許容し、どこまで解消を目指すかという「目標の明確化」であり、今後も継続的に議論していく必要がある。

- 車の混雑の効果を見る際には、道路混雑の改善が施策の効果なのか、単に日本人の車利用が減った結果なのかを区別しなければ、正確な評価はできない。日本人観光客の減少を“ノイズ”と捉えるのであれば、その影響を除いた上で効果を検証することが重要である。
- 現状は時間帯によって目標値が変動する設定となっているが、万遍なく分散を促すという取組方針との整合性を説明しにくいと感じる。どのような状況を理想とするのかを明確にした上で、目標値のあり方を検討する必要がある。
- 経年的な変化を把握する点では有効である一方、京都市内のどの路線が相対的にサービス水準が低いのかを評価するには、共通の物差しや基準が必要になる。改善度合いだけでなく、規制速度別・車線数別など、異なる観点で横断的な比較評価も行うと良いのではないかな。
- 今後の渋滞対策を検討する上では、どのような車が増えているのかという車種・利用形態の変化を把握することが重要であり、東山をはじめ混雑エリアの分析において注視すべき点である。
- 観光における総量規制は大きな課題となっており、その解決策としては、①観光施設における予約制、②宿泊施設での予約制、③交通分野における駐車場予約や流入抑制の3点が考えられる。これらの仕組みをデジタルマップ上で一元的に管理できる構想が見えつつあり、観光 MaaS の取り組みとして大いに期待している。