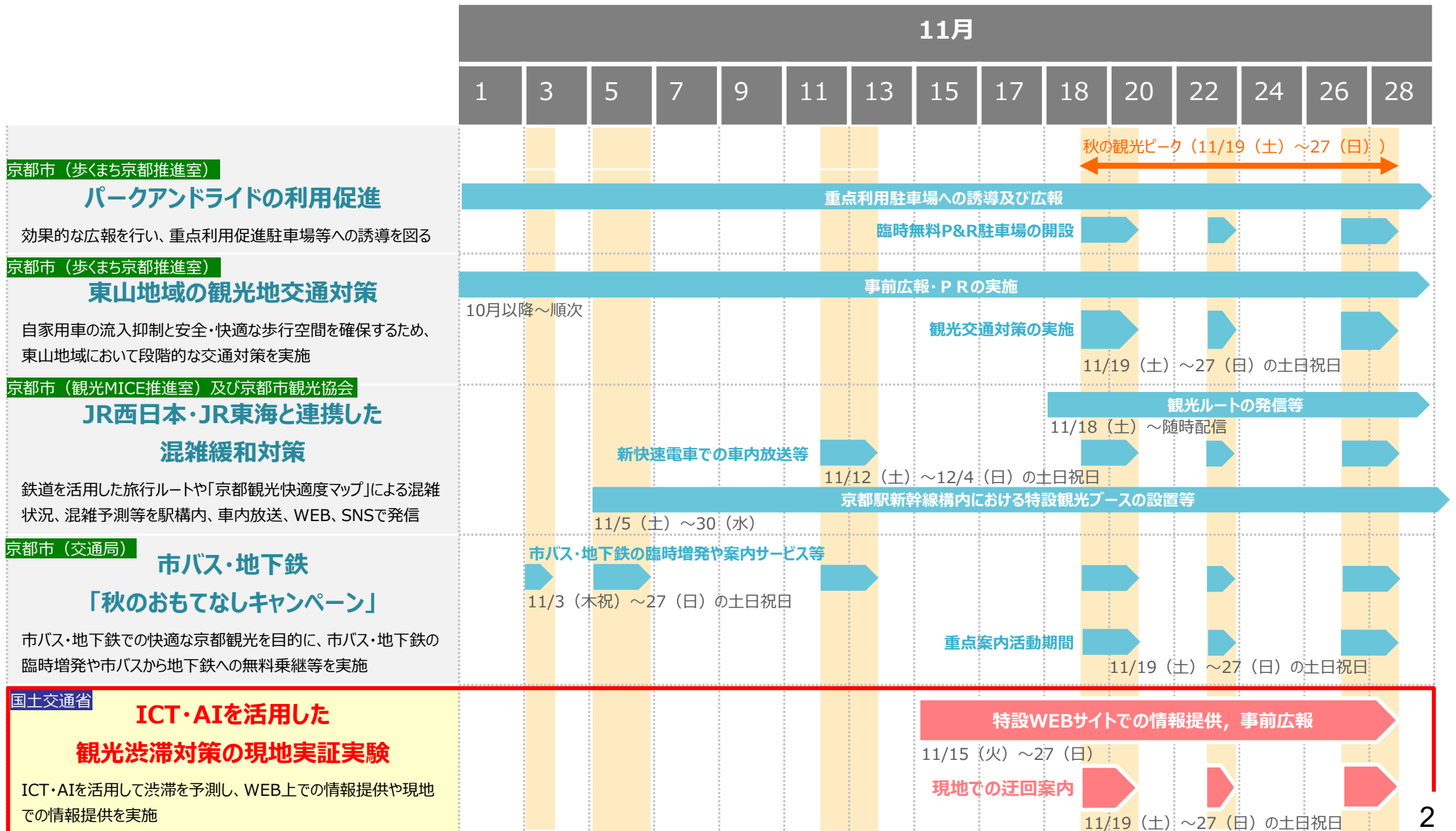


令和4年度 秋の観光ピークの 取組みによる効果

1. 東山地域周辺での各取組み

1.1 秋の観光シーズンにおける東山エリア周辺での取組み

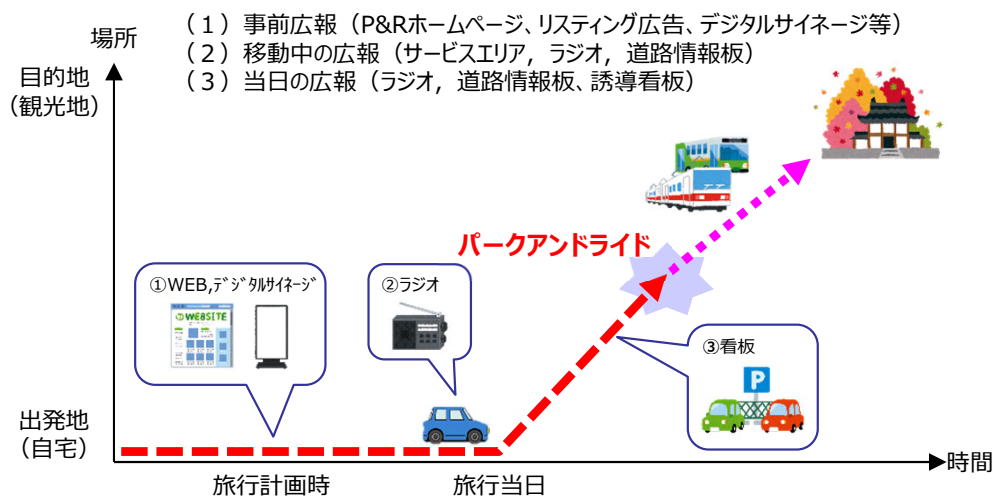
- 京都市では、全国旅行支援の開始に加え、昨今の自粛生活の反動で観光の移動需要が高まることが予想された中、秋の観光シーズンにおける混雑緩和を図るため、様々な取組みを実施。
- 上記の取組みが実施される中、国土交通省では「ICT・AIを活用した観光渋滞対策の現地実証実験（社会実験）」を11月15日より実施。



1.2 京都市におけるパークアンドライドの利用促進

- 京都市では、市内への自動車の流入抑制と公共交通の利用促進を図るため、公共交通に乗り継いで移動するパークアンドライドを推進。
- 令和4年度は、全国旅行支援の開始等の影響でマイカー利用の増加の可能性があったため、重点利用促進駐車場の更なる拡充や周知啓発の強化、情報発信の強化等の取組みを実施。

■ 令和4年度のパークアンドライド利用促進の取組



※赤字は令和4年度の変更点

取組内容		令和4年度 実施計画	
誘導	重点利用促進駐車場 (誘導箇所)	<市外3箇所> 明日都浜大津公共駐車場 [349台] 浜大津公共駐車場 [247台] 長岡京駅西駐車場 [388台]	<市内3箇所> タイムズ上烏羽ランブ [111台] タイムズ鴨川西ランブ [60台] 京都市山科駅前駐車場 [264台]
	P&Rホームページの改修	・スマホ対応 ・全体デザイン ・P&R駐車場登録申請のWEB化	
広報・周知	デジタルサイネージを活用した周知、啓発	<調整予定箇所> (11月, 3月) ・京都スマートシティ推進協議会 (14箇所) ・運転免許試験場, 木津警察署, 川端警察署, 山科警察署 ・コトチカ ・風電各駅 (17箇所) など	
	リスティング広告	リスティング広告 (検索運動型広告) にて、P&Rホームページの周知を実施 (11月)	
	ラジオ放送	近畿圏	
	テレビ放送	「NHKニュースおはよう関西」 道路交通情報の放送枠を可能な限り活用	
	高速道路SA広告	養老SA (京都方面) テーブルステッカー (11月)	
	道路情報板への掲出	国道 (大阪エリアに拡充), 府道	
	JARTIC道路交通情報でのバナー広告	近畿地方・東海地方ページ (11月)、近畿地方ページ (3月中旬～下旬)	
P&Rホームページへの誘導強化	京都市観光協会会員、交通事業者等に対して当室所有のP&Rホームページへ誘導するためのリンクの掲載を依頼		
P&R駐車場登録要件	駅等から徒歩5分圏内に変更		

※令和4年度京都市圏パークアンドライド連絡協議会 会議資料より

■ 京都市内周辺のパークアンドライド登録駐車場



◆ お得情報がある駐車場例

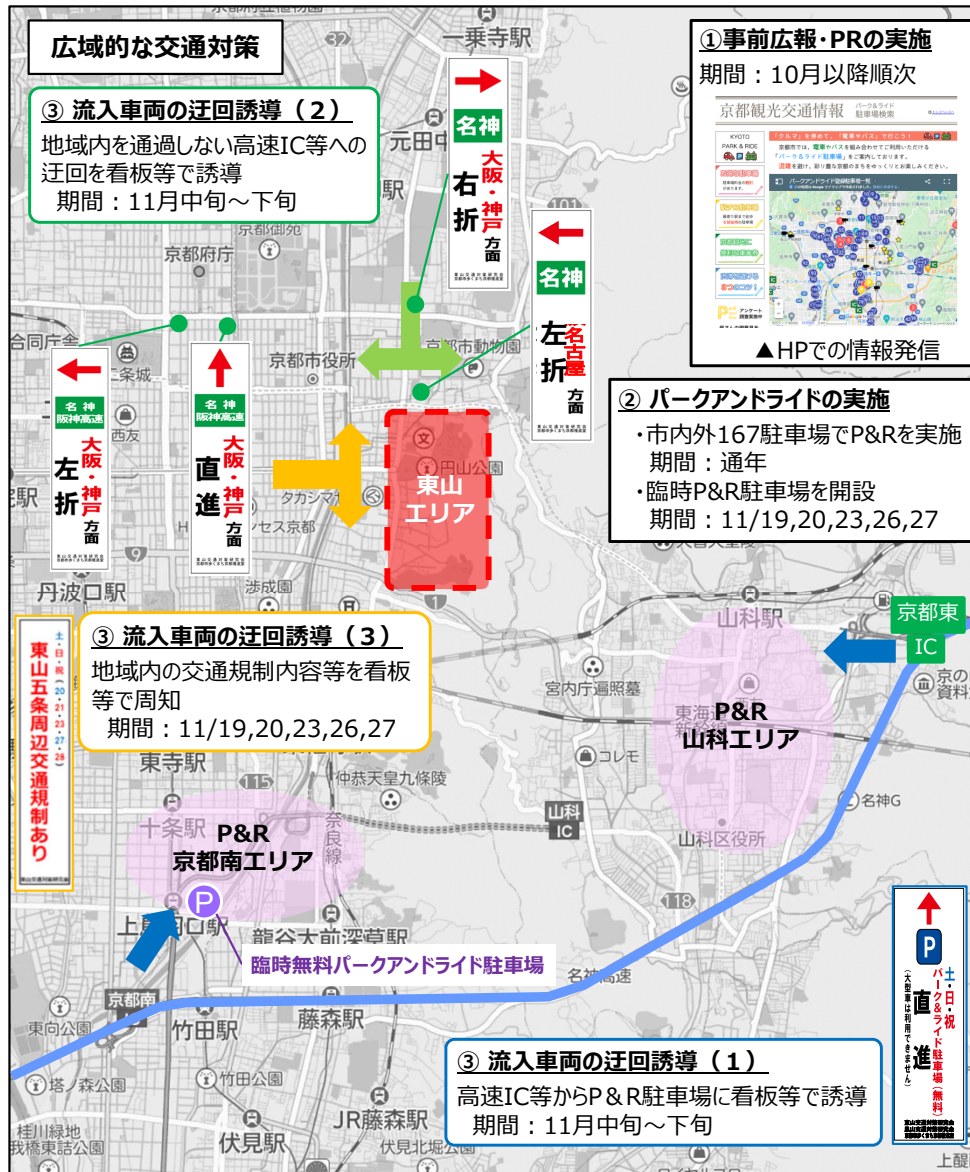
タイムズ上烏羽ランブ [111台] 【重点利用促進駐車場】

PiTaPa, ICOCAで地下鉄「くいな橋」駅で降車すると駐車料金の優待あり

長岡京市営長岡京駅西駐車場 [388台] 【重点利用促進駐車場】

高島屋京都店又はJR伊勢丹、大丸京都店で税込5,000円以上の買い物をする、4時間駐車無料サービス券を配布

- 京都市では、東山エリアへの自家用車の流入抑制と安全・快適な歩行空間を確保するため、秋の観光シーズンにおいて交通対策を実施。
- 令和2年度からコロナ禍の影響により観光客が著しく変化していることを踏まえ、一部対策は例年実施している内容を変更して実施。
- 広域的及び東山エリア周辺では、以下の事前広報やP&R、迂回誘導による公共交通の利用促進及び自家用車の流入抑制対策を実施。



① 事前広報・PRの実施 (秋の観光期)

交通対策内容について事前周知を積極的に展開することで、**出発地からの公共交通利用を促す。また、車で来訪する方にはパーク&ライドの周知を図る**

○10月以降から順次、以下の事前周知を積極的に展開

- ・観光交通対策の広報発表
- ・マスメディア（ラジオ、新聞）による報道
- ・各種雑誌への掲載
- ・横断幕・看板等による周知
- ・HP等での情報発信

② パークアンドライドの実施 (通年・秋の観光期)

観光目的で京都市内へ来訪する自家用車に対し、**パーク&ライドによる公共交通への乗換えを促すことにより、観光地周辺への自家用車の流入を抑制する**

○市内外167駐車場で通年パーク&ライドを実施 期間：通年

(有料 ※一部駐車場については、利用促進策として駐車料金の割引)

○臨時のパーク&ライド駐車場を開設 (以下の期間において無料で駐車可能)

期間：秋の観光期 11/19 (土), 20 (日), 23 (水・祝), 26 (土), 27 (日)

③ 流入車両の迂回誘導 (秋の観光期)

東山エリアへ向かう車両に、**パーク&ライド駐車場への案内及び迂回誘導を実施することで、エリア内への自動車流入を抑制し、交通の円滑化を図る**

(1) 地域外において、観光マイカーに対し、P&R駐車場への誘導 (看板・横断幕) を行うことにより、地域内へ流入する車両の抑制を図る

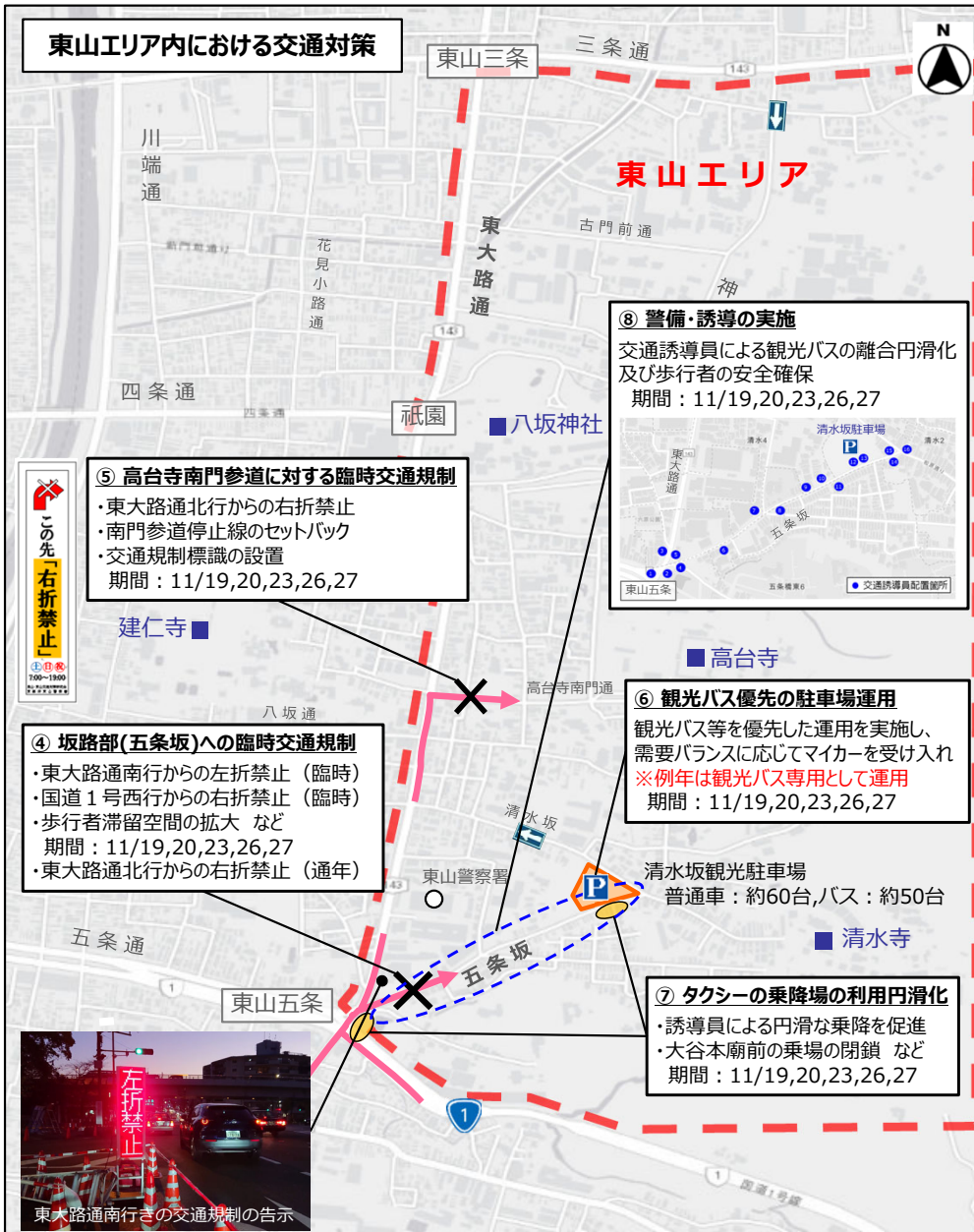
(2) 地域外において、通過交通に対し、高速IC等へ地域内を通過しない経路で誘導 (看板・横断幕) することにより、地域内の不要な通過交通を抑制する

期間：11月中旬～下旬

(3) 地域内において、交通規制内容等について周知する

期間：秋の観光期 11/19 (土), 20 (日), 23 (水・祝), 26 (土), 27 (日)

○東山エリア内では、以下の臨時交通規制や観光バス優先の駐車場運用、警備・誘導等による交通の円滑化及び歩行者の安全確保の対策を実施。



④ 坂路部への臨時交通規制 (秋の観光期)

東大路通から坂路部への車両流入を抑制するとともに、歩行者の安全性を確保する

- 東大路通南行からの左折禁止、国道1号西行からの右折禁止
 - 東大路通北行からの右折禁止 (通年交通規制)
 - 歩行者滞留空間の拡大、交通情報板を活用した情報発信
- 時間：12時～19時

⑤ 高台寺南門参道に対する臨時交通規制 (秋の観光期)

東大路通北行き交通の渋滞を緩和し、交通の円滑化を図る

- 東大路通北行車両の高台寺南門賛同への右折禁止 及び 南門参道停止線のセットバック
 - 交通規制標識の設置
- 時間：10時～19時

⑥ 観光バス優先の駐車場運用 (秋の観光期)

観光バス等を優先して駐車させることで、**道路の渋滞要因であるバスの不要な循環を抑制**

- 市営清水坂駐車場において、観光バス等を優先した運用の実施 期間：**通年**
- 需給バランスに応じて、マイカー車両についても受入れる体制を確保
- ※コロナ前の**秋の観光期**は、観光バス専用として運用し、自家用車の流入を抑制

⑦ タクシーの乗降場の利用円滑化 (秋の観光期)

タクシー乗降による**交通阻害要因を排除することにより、交通円滑化を図る**

- 東山五条交差点タクシー乗降場の閉鎖
- 清水坂駐車場前のタクシー乗降場に誘導員を配置し、迅速かつ円滑な利用を促進

⑧ 警備・誘導の実施 (通年・秋の観光期)

坂路部(五条坂)における観光バス離合の円滑化を図るとともに、歩行者の安全性を確保

- 東山「観光・交通・環境」協力会議が通年配置している交通誘導員を増員
- 通年** 時間：8時～17時
秋の観光期 時間：7時～21時の間は増員

1.4 JR西日本・JR東海と連携した混雑緩和対策

- 京都市及び（公社）京都市観光協会では、秋の紅葉の観光ピーク時における混雑緩和を図るため、西日本旅客鉄道(株)及び東海旅客鉄道(株)と連携し、混雑対策を実施。
- 鉄道を活用した旅行ルートや「京都観光快適度マップ」による混雑状況、混雑予測等を駅構内、車内放送、WEB、SNSで発信。

■ 西日本旅客鉄道株式会社との連携

取組1 移動生活ナビアプリ「WESTER」による発信

11月18日(金)～

- アプリ登録者へプッシュ通知を配信し、目的地までスムーズに移動できる鉄道を活用した観光ルートを提供
- プッシュ配信内容 (1) Kyoto Travel Web (JRおでかけネット)
 - 〃 (2) 京都観光快適度マップ

取組2 JR西日本列車運行情報 Twitterによる発信

- JR 西日本列車運行情報の複数の Twitter アカウントから鉄道を活用した観光ルートを提供



移動生活ナビアプリ「WESTER」



京都観光快適度マップ

Kyoto Travel Web (JR おでかけネット) による観光ルートの案内



京都駅前バス乗り場ライブカメラ配信



LIVE CAMERA 京都駅前バス乗り場 Kyoto Station Bus Terminal

取組3 車内放送

11月12日(土)～12月4日(日)の土日祝

- 京都駅から目的地までスムーズに移動できる鉄道を活用した観光ルートの案内を車内放送で実施

取組4 JR 京都駅改札内におけるオススメ観光ルート案内 特別ブースの設置

- 改札内に特別ブースを設け、改札を出る前におすすめ観光ルート案内やスマートに観光するためのお役立ち情報等をまとめたパンフレット等を配架

■ 東海旅客鉄道株式会社との連携

取組1 京都駅新幹線構内における特設観光ブースの設置

- リアルタイムの混雑状況が分かる、京都駅前バス乗り場のライブカメラ映像をモニター放映

11月5日(土)～11月30日(水)

取組2 京都駅新幹線構内での「地下鉄・バス1日券」の臨時販売

- コンコース内で「地下鉄・バス1日券」を臨時販売

11月19日(土)及び26日(土)

鉄道を活用したルートへ誘導するポスター



混雑を避けた観光「京都 秋の観光のススメ」



便利でお得な「地下鉄・バス1日券」



○京都市交通局では、秋の観光シーズンに合わせ、多くのお客様に便利な市バス・地下鉄で京都観光を快適に楽しんでいただくことを目的に「秋のおもてなしキャンペーン」を実施。

■市バス・地下鉄「秋のおもてなしキャンペーン」(抜粋)

取組1 市バス・地下鉄の快適な御利用に向けた取組

(1) 市バス・地下鉄の臨時増発

＜京都駅から清水寺、祇園方面行きの臨時バス「楽洛 東山ライン」の運行＞

- ピーク時は、206号系統等の定期便とあわせて、京都駅から清水寺・祇園方面へ3～4分間隔で運行

(2) 市バスから地下鉄への無料乗継の実施

- 混雑のピークとなる午後の時間帯に、市バスで東山方面及び金閣寺方面から京都駅へ向かう方を対象に、市バスから地下鉄への無料乗継を実施

(3) 永観堂周辺での経路変更の実施

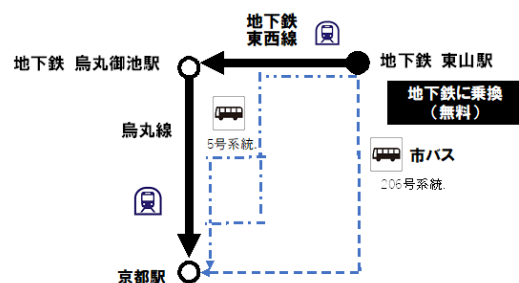
取組2 主要バス停留所・地下鉄駅における案内サービス等の取組

(1) 「京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”」による案内活動

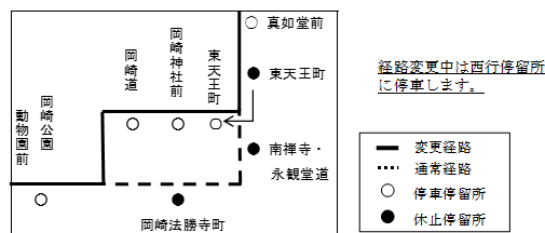
(2) 交通局職員等による案内活動

11月3日(木・祝)～11月27日(日)の土日祝日 計10日間
 (うち重点案内活動期間 11月19日(土)～11月27日(日)の土日祝日 計5日間)

▼東山方面から京都駅へ向かう場合の無料乗継

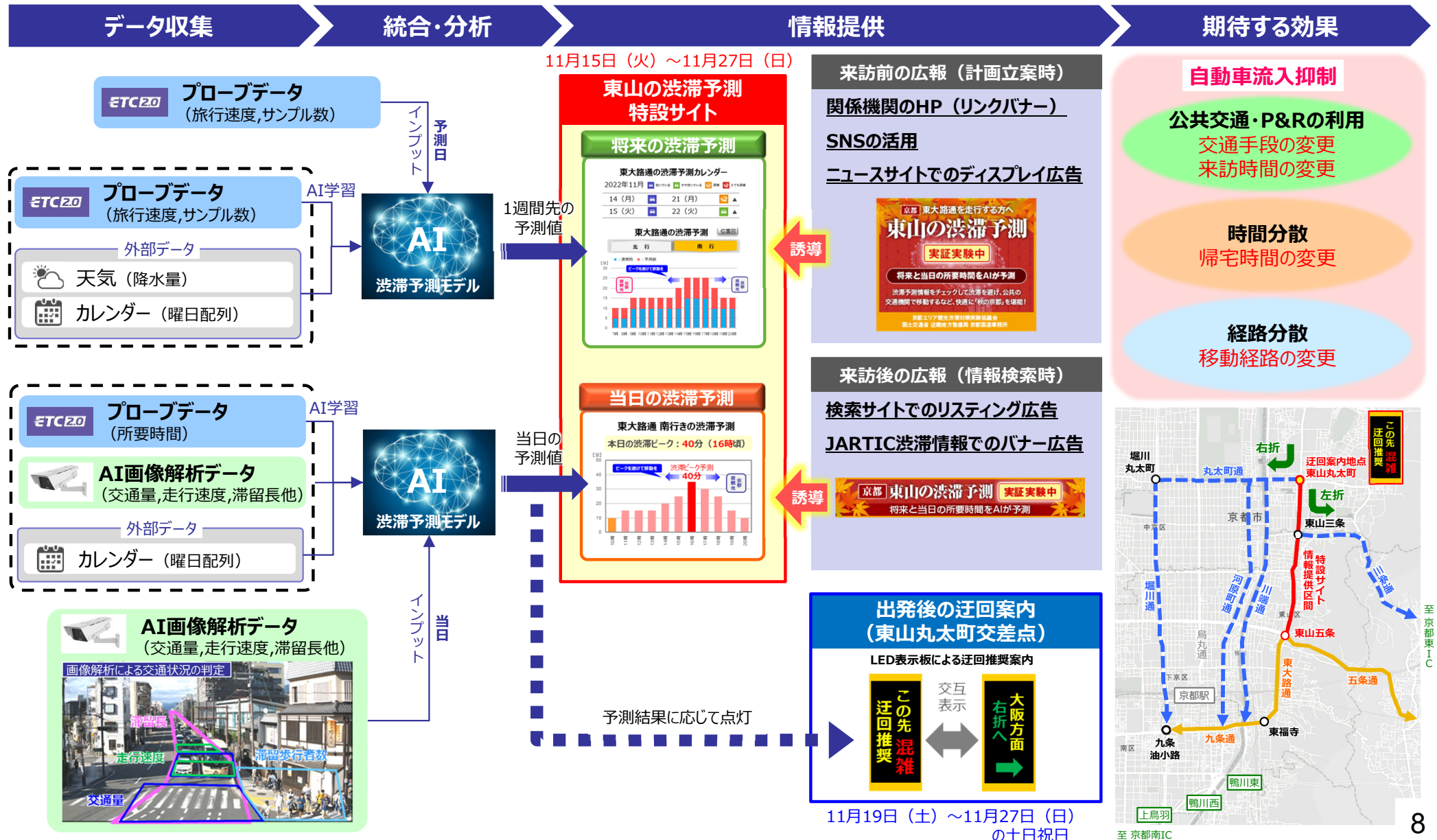


▼永観堂周辺での経路変更



1.6 ICT・AIを活用した観光渋滞対策の現地実証実験

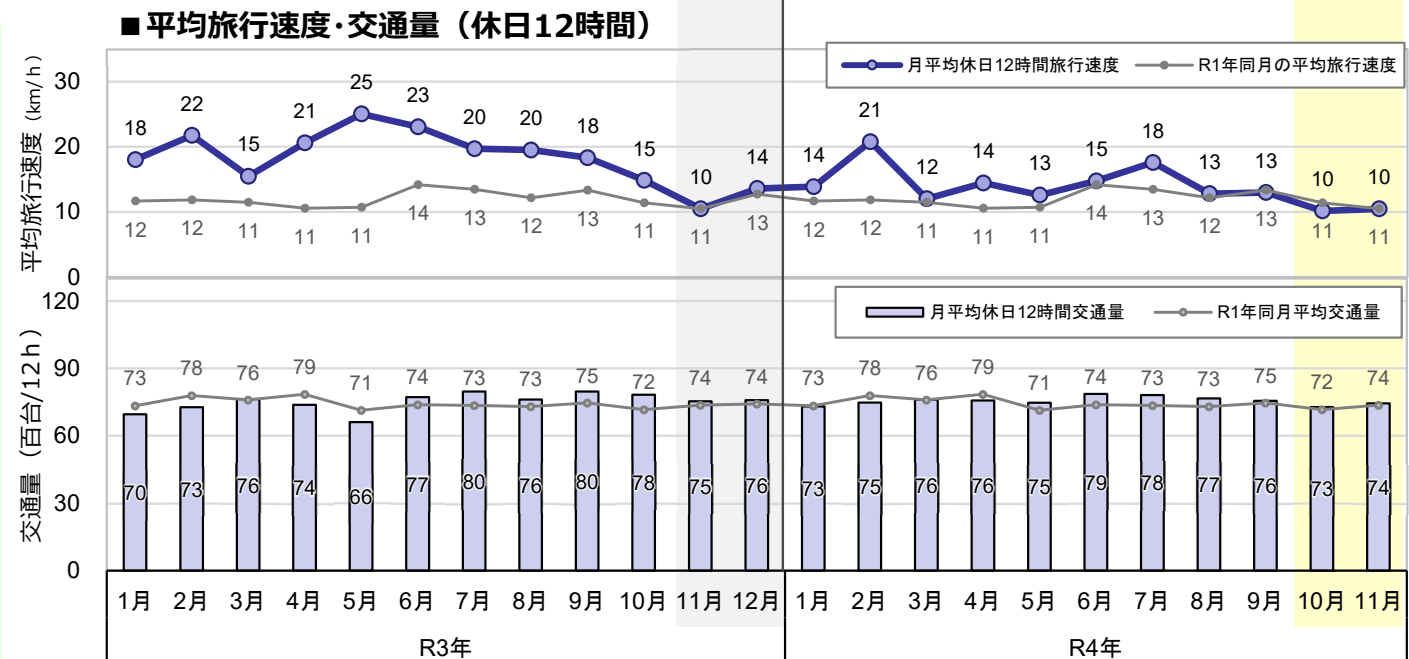
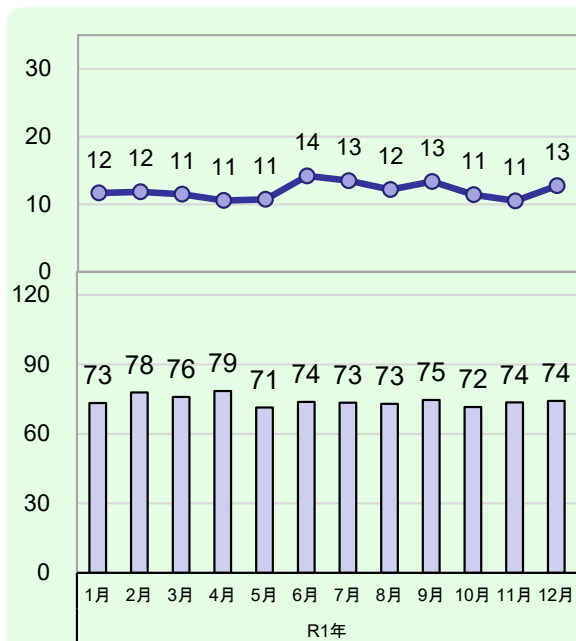
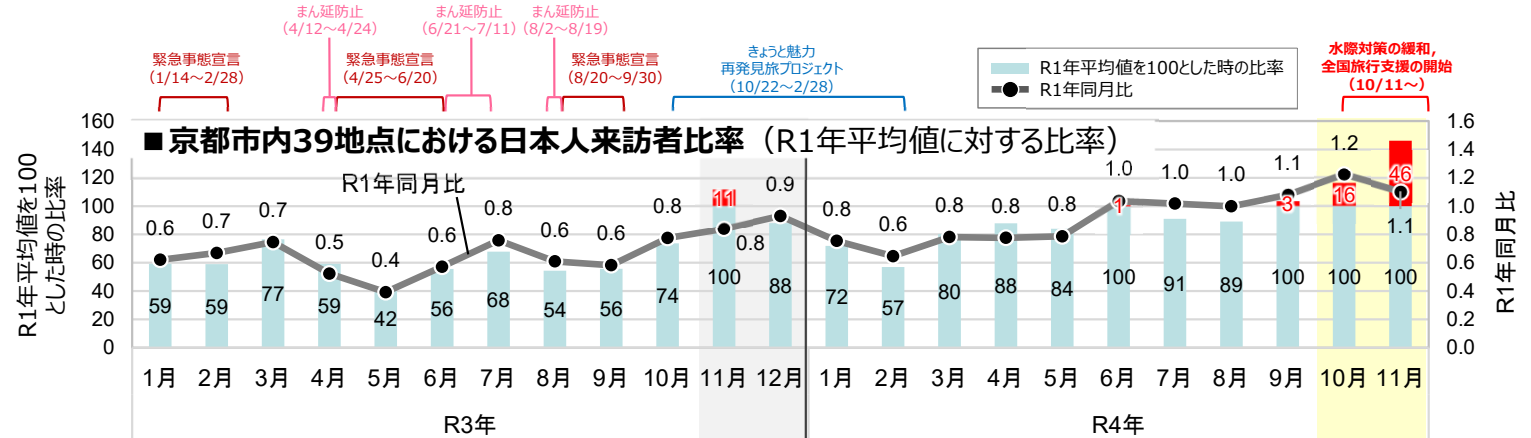
- 秋の観光シーズンにおいて様々な混雑対策を実施している中、ICT・AIを活用した観光渋滞対策の現地実証実験（社会実験）を実施。
- 来訪者の行動変容を促すため、AIによって「将来」と「当日」の渋滞を予測し、特設サイトやLED表示板にて情報提供を行い、効果検証を行った。



2. 東山エリアを取り巻く状況

2.1 観光需要や交通状況の経年変化

- 京都市内の日本人来訪者は、R4年6月以降、コロナ前（R1）と同等まで回復しており、昨今の自粛生活の反動や全国旅行支援等の開始による影響もあり、10月以降はコロナ前（R1）より増加。
- 交通量に大きな変化はみられないものの、観光需要の増加に伴い、東大路通南行きの旅行速度も低下している。

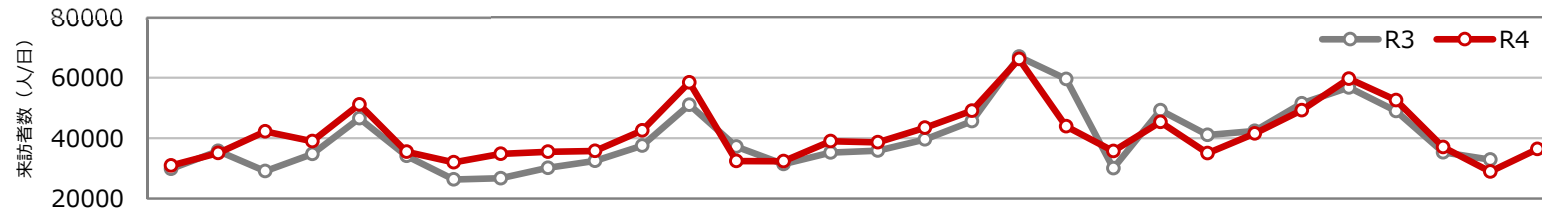


※来訪者指数：京都市観光協会データ月報（KDDI社のスマートフォン位置情報（KDDI Location Analyzer）をもとに集計）
 ※旅行速度：ETC2.0データ（7～19時、休日12時間平均）
 ※交通量：車両検知器データ、旅行速度：ETC2.0データ（祇園-東山五条間の南行き、休日7時～19時、12時間）

2.2 秋の観光シーズン(11月)の状況

- 秋の紅葉シーズンである11月の渋滞状況をみると、観光ピーク（例年19日～27日）前週の12日（土）が最も所要時間がかかっている。
- また、観光ピーク期である19日（土）、27日（土）、28日（日）の3日間は渋滞しているが、それ以外の日は顕著な渋滞は発生していない。
- その要因として、先述の全国旅行支援による影響に加え、飛び石連休や天候、紅葉の状況等が影響したことが想定される。

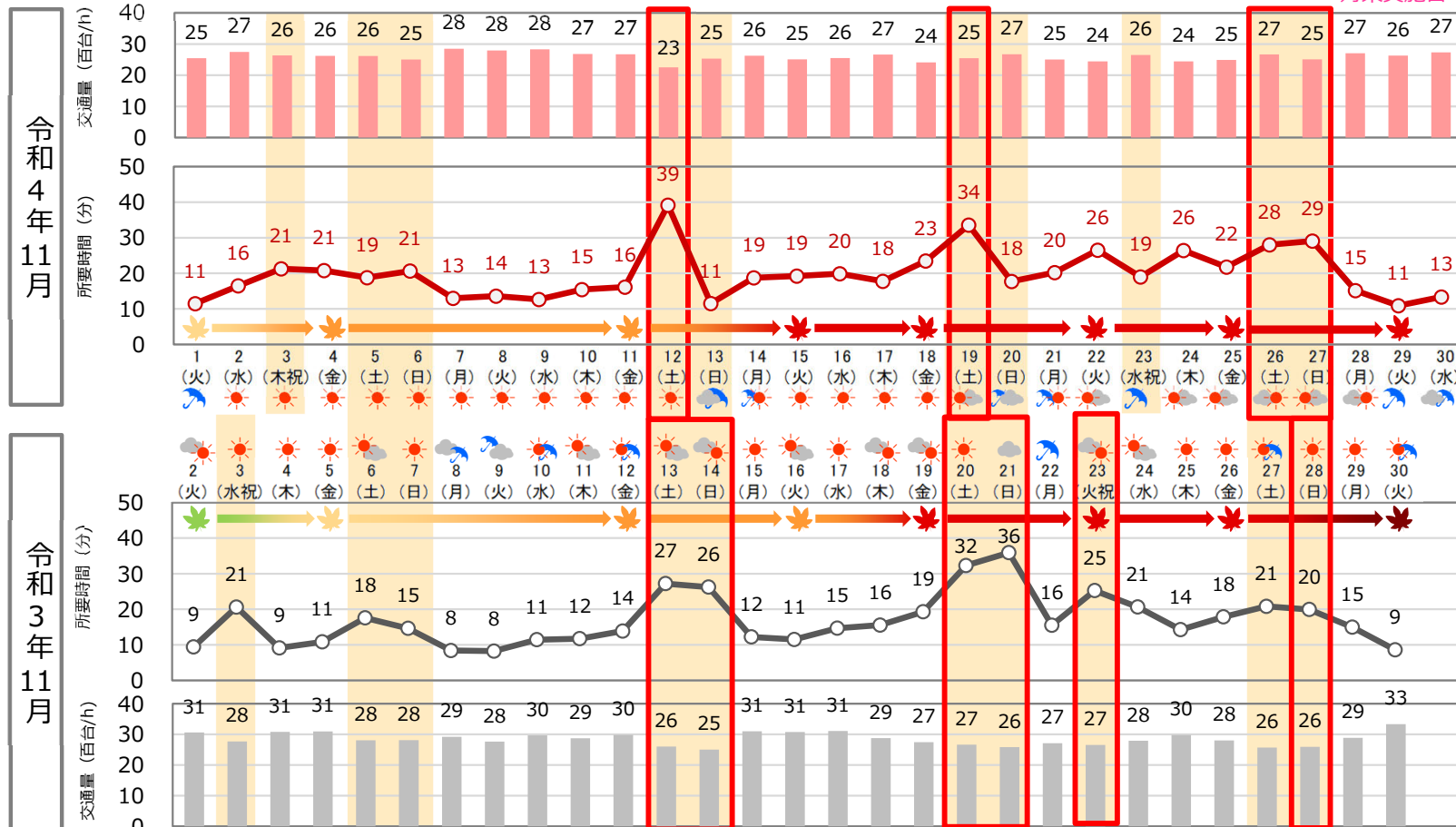
■東山エリアの来訪者数（人流データ）



<分析対象>



■東大路通南行き交通量と平均所要時間（ピーク時）



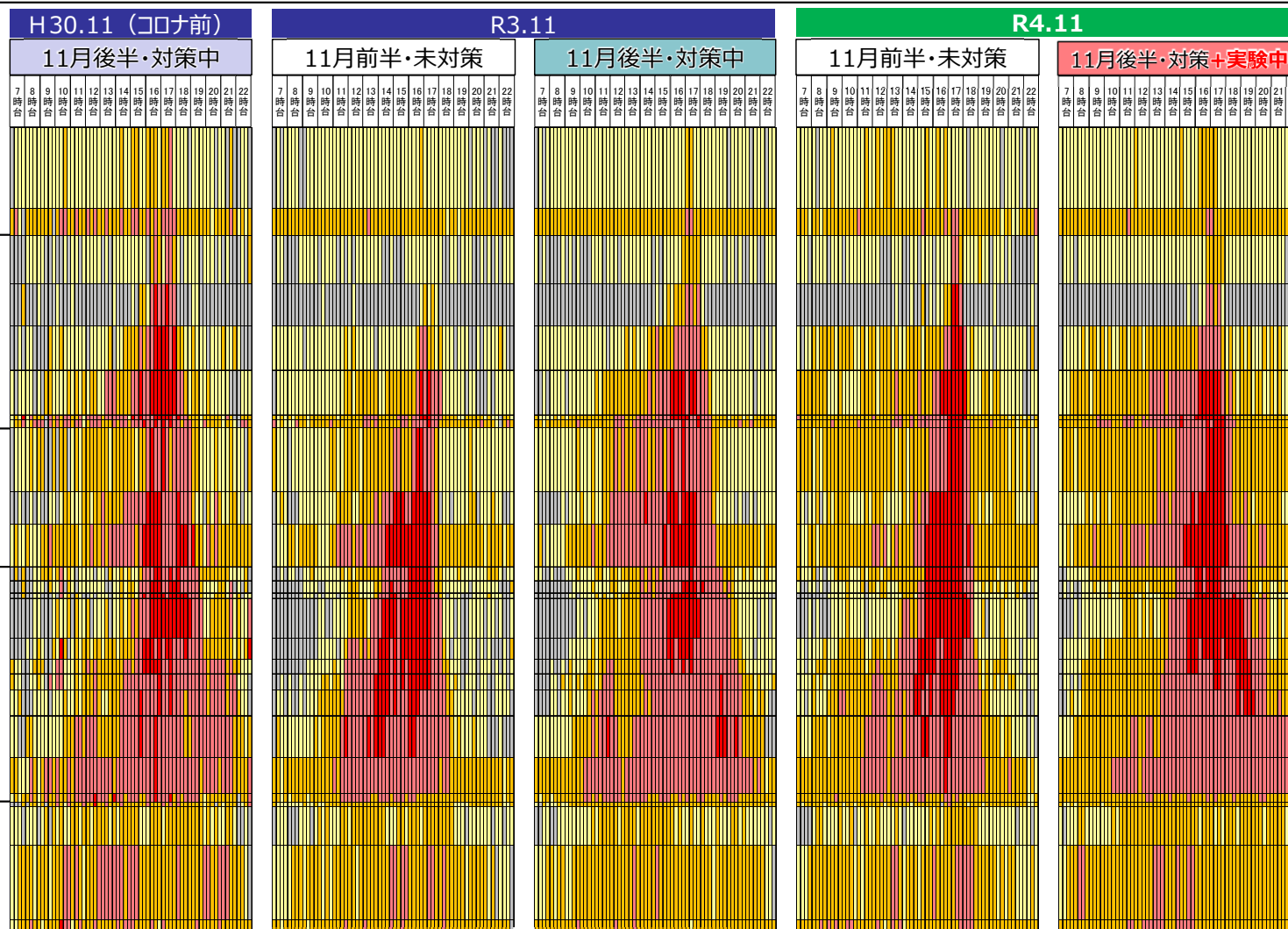
渋滞や天気、紅葉の状況を考慮し、分析対象期間に設定

- 休日
 - 青葉
 - 色づき始め
 - 三分～五分
 - 見ごろ
 - 見頃すぎ
- ※集計期間：R3.11, R4.11
 ※来訪者数：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD. (東山エリアに15分以上滞在した人数)
 ※交通量：車両感知器データ (7時～19時,12時間)
 ※所要時間：ETC2.0データ (東山丸太町⇒東山五条間, ピーク時：最も所要時間がかかった1時間)
 ※紅葉状況：京都市観光協会HP (観光NAVI) より

2.3 分析対象期間の渋滞状況

- R4.11の観光ピーク期における東大路の渋滞状況は、コロナ前（H30）やR3.11と同様の渋滞傾向であり、所要時間も大きな差はみられない。
- R4.11月前半（未対策）においては、渋滞時間帯は短いものの、17時をピークとした著しい渋滞が発生。

東大路通の旅行速度



東大路通（東山丸太町→東山五條間）の所要時間

単位：分

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時
H30.11後半 対策時	6	7	8	9	9	11	11	13	19	30	28	21	13	11	10	8
R3.11前半 対策なし	6	6	7	7	10	13	15	19	21	27	21	10	7	7	6	6
R3.11後半 対策時	5	6	7	9	12	12	13	16	20	26	26	18	15	11	8	7
R4.11前半 対策なし	7	8	9	9	10	12	12	14	21	30	39	18	9	8	8	7
R4.11後半 対策・実験時	7	8	9	10	11	11	13	17	21	27	29	20	16	13	10	8

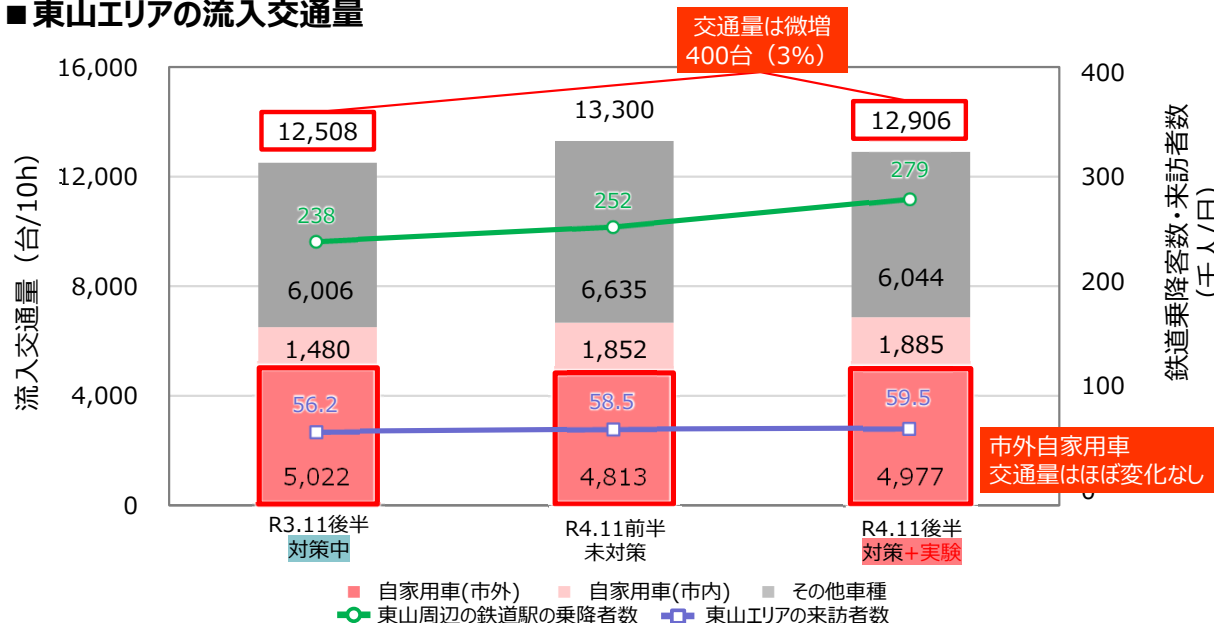
※H30.11対策時：H30.11.23（金祝）,24（土）
 R3.11前半・未対策：R4.11.13（土）,14（日）
 R3.11後半・対策中：R3.11.20（土）,21（日）,23（火祝）,28（日）
 R4.11前半・未対策：R4.11.12（土）
 R4.11後半・対策+実験中：R4.11.19（土）,26（土）,27（日）
 ※旅行速度,所要時間：ETC2.0データ

3. 混雑緩和に関する 取組み全体による効果

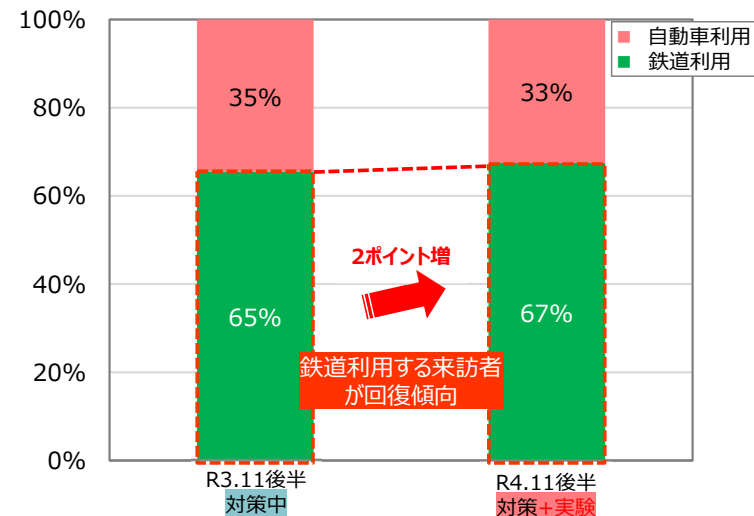
3.1 東山エリア全体での流入抑制効果

- R3年とR4年の対策時を比較すると、東山エリアの来訪者数（6%増）や鉄道乗降客数（17%増）が増加している一方で、東山エリアに流入する自家用車（1%減）はほぼ変わらないことから、市外自家用車の流入抑制効果は一定あったとみられる。
- 東山エリア来訪者の交通手段分担率をみても、鉄道利用での来訪者が前年同時期から2ポイント増加していることから、観光需要の回復に伴い、鉄道利用者も増加しているものとみられる。

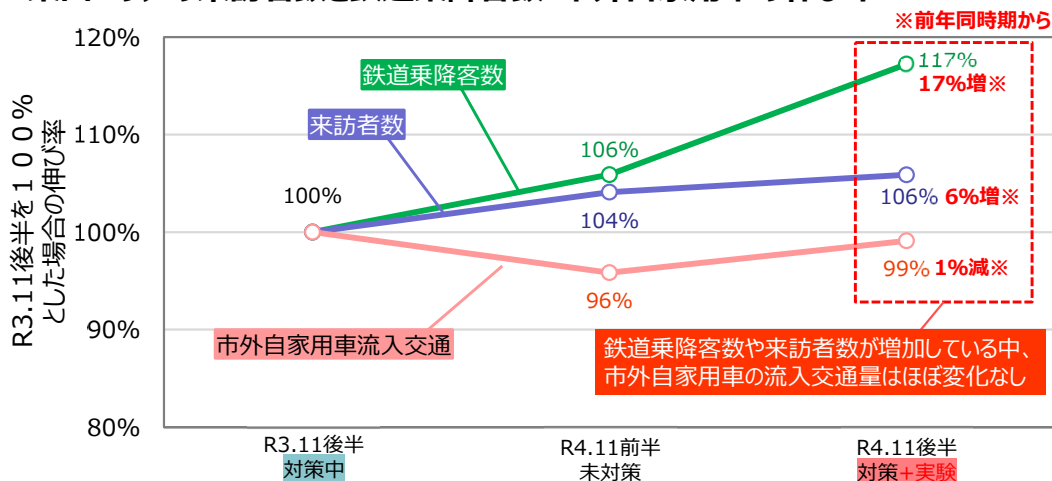
■ 東山エリアの流入交通量



■ 東山エリア来訪者の交通手段分担率（人流データ）



■ 東山エリアの来訪者数と鉄道乗降客数・市外自家用車の伸び率



※集計期間：<R3> 11月後半・対策中：R3.11.20(土),21(日),23(火祝),28(日)の平均
<R4> 11月前半・未対策：R4.11.12(土)

11月後半・対策+実験中：R4.11.19(土),26(土),27(日)の平均

※交通量：車両感知器データ（7時～17時,10時間）

市内・市外自家用車：画像解析結果（東山三条、祇園、東山五条）、7～17時,10時間

※旅行速度：ETC2.0データ（7～19時,12時間平均）

※鉄道駅の乗降者数：京阪電車（清水五条駅、祇園四条駅、三条駅）、阪急電鉄（京都河原町駅）地下鉄（東山駅、三条京阪）の乗降者数（定期含む）を集計

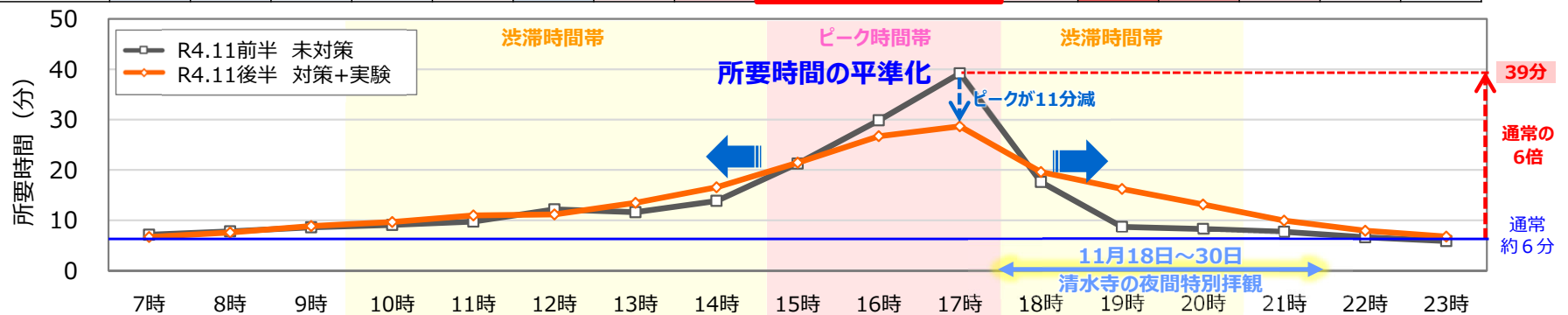
※来訪者数,交通手段分担率：人流データ（「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.）（東山エリアに15分以上滞在した人数 インバウンドは含まず）

3.2 時間分散による効果(対策の有無による比較)

- R4年の未対策時は、15時～17時にかけて捌け交通量が減少し、17時をピークとした渋滞が発生（最大所要時間39分）している。
- 一方、対策・実験時は、最大所要時間が減少して所要時間の平準化が図られていることから、時間分散による効果が発現しているとみられる。

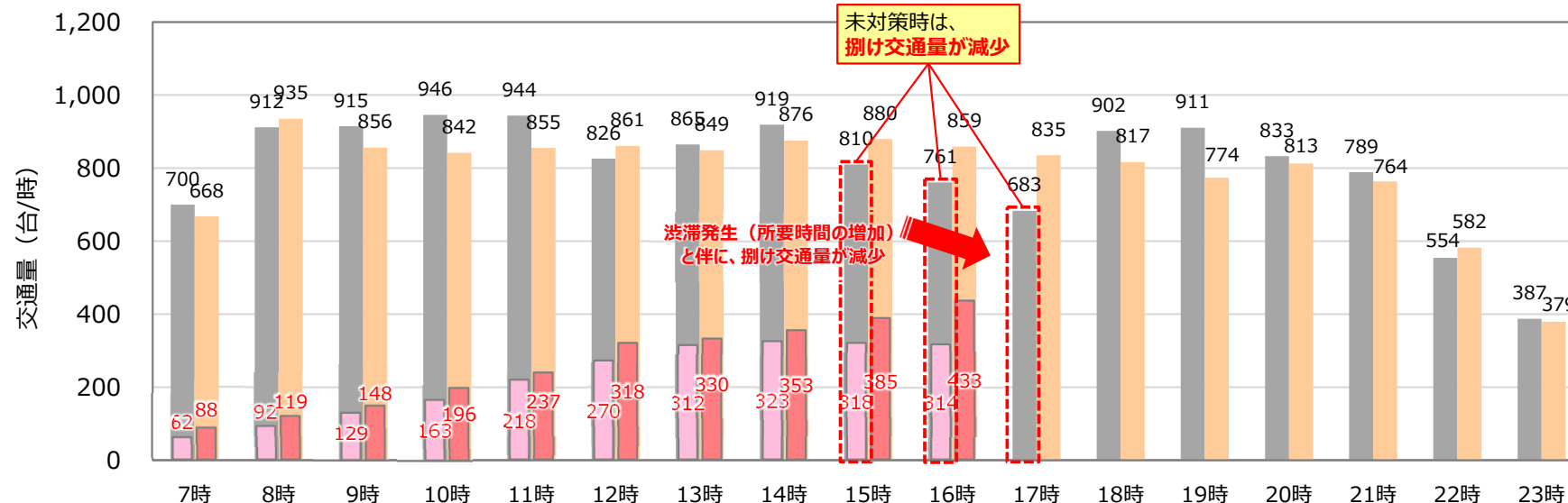
■東大路通（東山丸太町⇒東山五条）の所要時間

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
①R4.11前半 未対策	7	8	9	9	10	12	12	14	21	30	39	18	9	8	8	7	6
②R4.11後半 対策+実験	7	8	9	10	11	11	13	17	21	27	29	20	16	13	10	8	7
所要時間の差分 (②-①)	-0	-0	0	1	1	-1	2	3	0	-3	-11	2	8	5	2	1	1



■東山五条流出の交通量（全車交通量・市外自家用車交通）

※所要時間：ETC2.0データ（東山丸太町⇒東山五条間、7～24時）



※集計期間：<R4> 11月前半・未対策：R4.11.12(土)
11月後半・対策+実験中：R4.11.19(土),26(土),27(日)の平均

※交通量（全車）：車両感知器データ(7時～24時)
市外自家用車：画像解析結果（カメラ⑦（東山五条）、7～17時、16時台は最初の30分を用いて拡大）

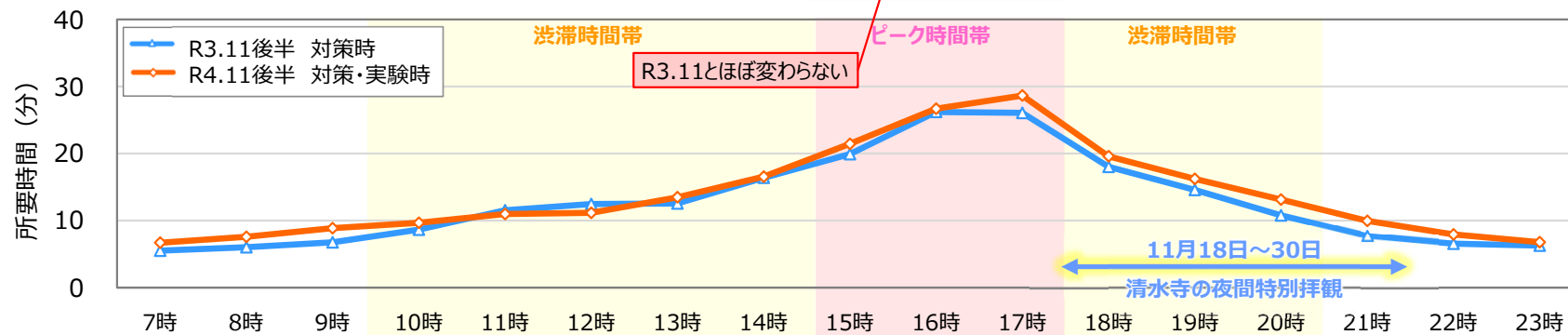
全車： ■ R4.11前半 対策なし ■ R4.11後半 対策+実験時
市外自家用車： ■ R4.11前半 対策なし ■ R4.11後半 対策+実験時

3.2 時間分散による効果(観光ピーク期の比較)

- R3年とR4年を比較すると、渋滞時間帯やピーク時間帯を通じて、東山丸太町～東山五条間の所要時間にあまり差がみられない。
- 上記より、京都市が例年、観光地対策に取り組まれていることもあり、時間分散による効果が一定発現しているとみられる。

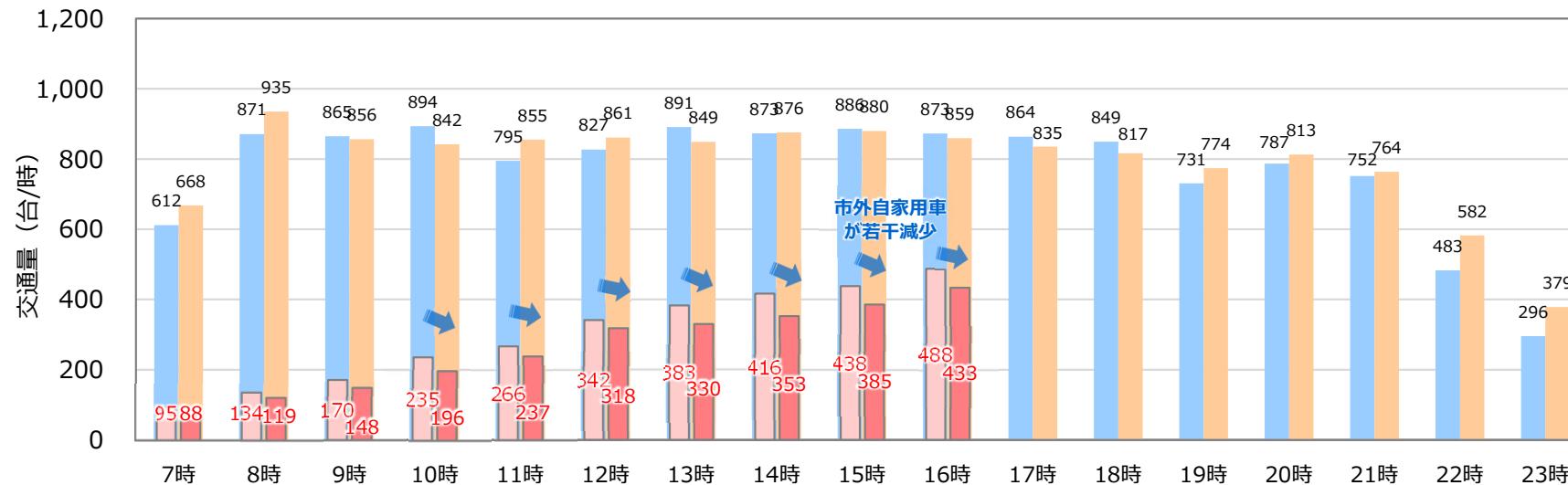
■東大路通(東山丸太町⇒東山五条)の所要時間

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
③R3.11月後半 対策中	5	6	7	9	12	12	13	16	20	26	26	18	15	11	8	7	6
②R4.11月後半 対策+実験	7	8	9	10	11	11	13	17	21	27	29	20	16	13	10	8	7
所要時間の差分(②-③)	1	2	2	1	-1	-1	1	0	2	0	3	2	2	2	2	1	1



※所要時間：ETC2.0データ(東山丸太町⇒東山五条間, 7~24時)

■東山五条流出の交通量(全車交通量・市外自家用車交通)



※集計期間：<R3> 11月後半・対策中：R3.11.20(土),21(日),23(火祝),28(日)の平均

<R4> 11月前半・対策+実験：R4.11.19(土),26(土),27(日)の平均

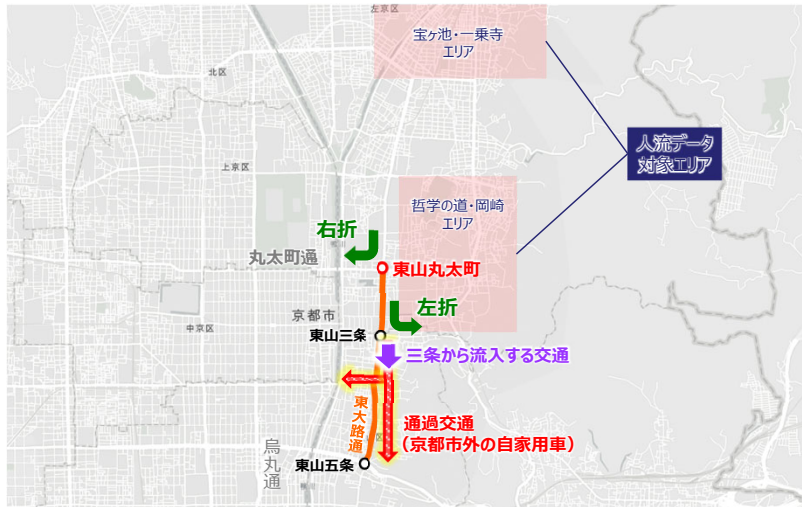
※交通量(全車)：車両感知器データ(7時~24時)

市外自家用車：画像解析結果(カメラ⑦(東山五条)、7~17時、16時台は最初の30分を用いて拡大)

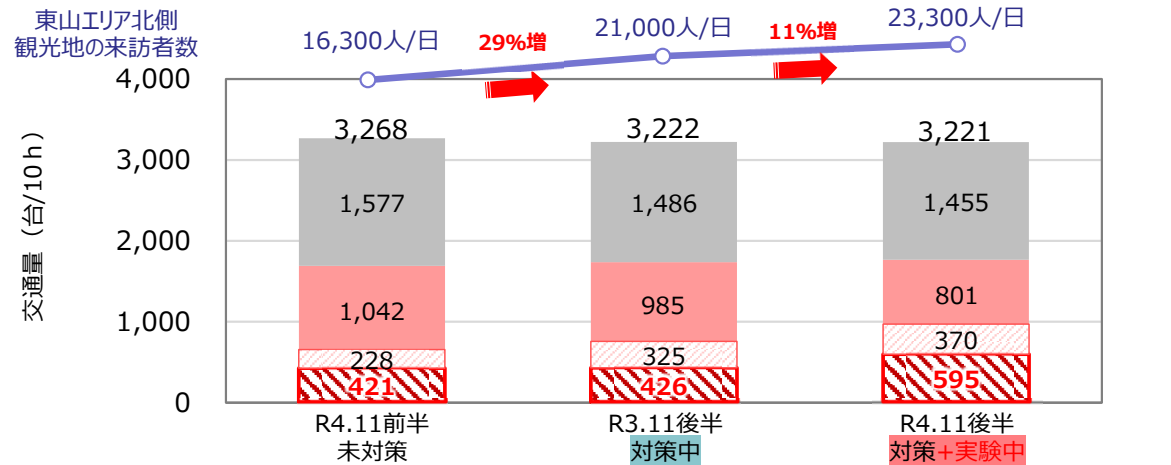
全車： R3.11後半 対策時 (blue), R4.11後半 対策・実験時 (orange)
 市外自家用車： R3.11後半 対策時 (pink), R4.11後半 対策・実験時 (red)

3.3 経路分散による効果(通過交通量の変化)

- R4未対策時やR3対策時と比べて、R4対策時実験中では、東山エリアより北の「哲学の道・岡崎」エリア等来訪者数の増加もあり、京都市外の自家用車の通過交通が車籍地のエリアに関わらず増加している。
- また、時間帯別の通過交通に着目すると、市内の通過交通は午前中に多く、市外の通過交通は渋滞時間帯にかけて増加する傾向にある。



■三条から流入する交通と東山エリア北側観光地の来訪者数

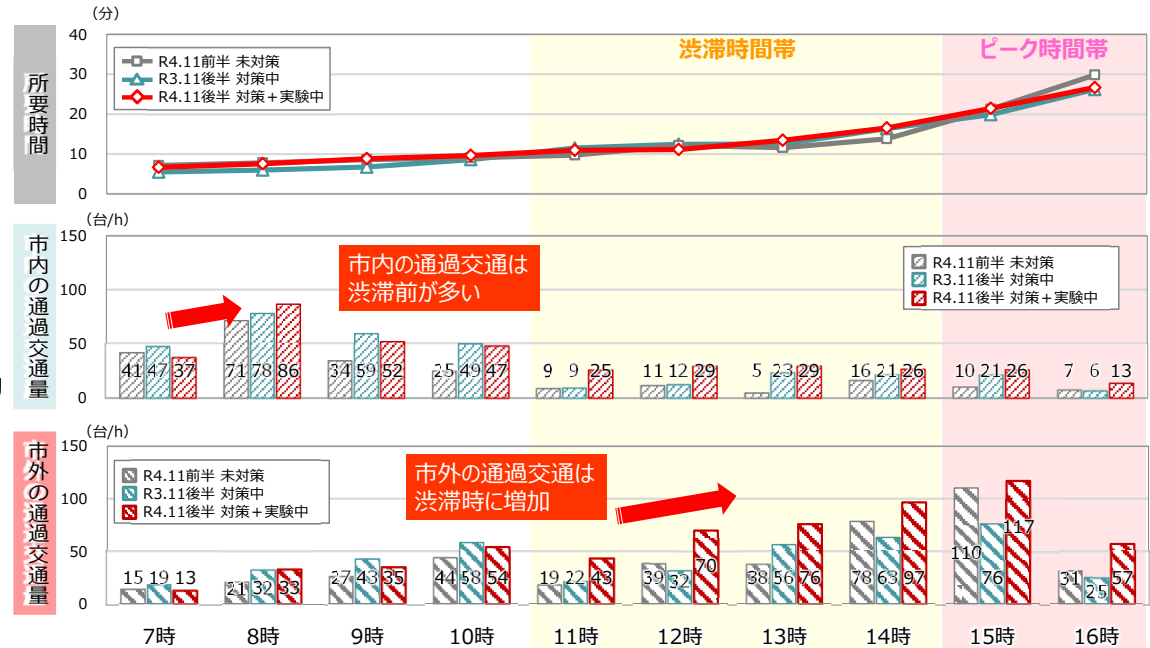


■通過交通(京都市外の自家用車)の車籍地

車籍地	京都市以西・以南			京都市以東			
	R4.11前半	R3.11後半	R4.11後半	R4.11前半	R3.11後半	R4.11後半	
京都府内(京都市外)	16	64	84	滋賀県	35	38	45
大阪府	148	113	172	東海・北陸・関東以北	35	44	52
兵庫県	56	38	65	中部地方	69	80	102
奈良県・和歌山県	27	24	39	京都市以東計	139	162	199
中国・四国・九州地方	35	27	36				
京都市以西・以南計	282	264	396				

増加

■東山三条の通過交通量(京都市内・市外)と所要時間の時間変化



※集計期間：<R3>11月後半・対策中：R3.11.20(土),21(日),23(祝),28(日)の平均
 <R4>11月前半・対策中：R4.11.12(土)
 <R4>11月後半・対策+実験中：R4.11.19(土),26(土),27(日)の平均

※交通量(全車)：車両感知器データ(7時~17時)
 市外・市内自家用車：画像解析結果(カメラ②(東山三条)、7~17時)
 通過交通：東山三条から東山五条を通過利用する交通

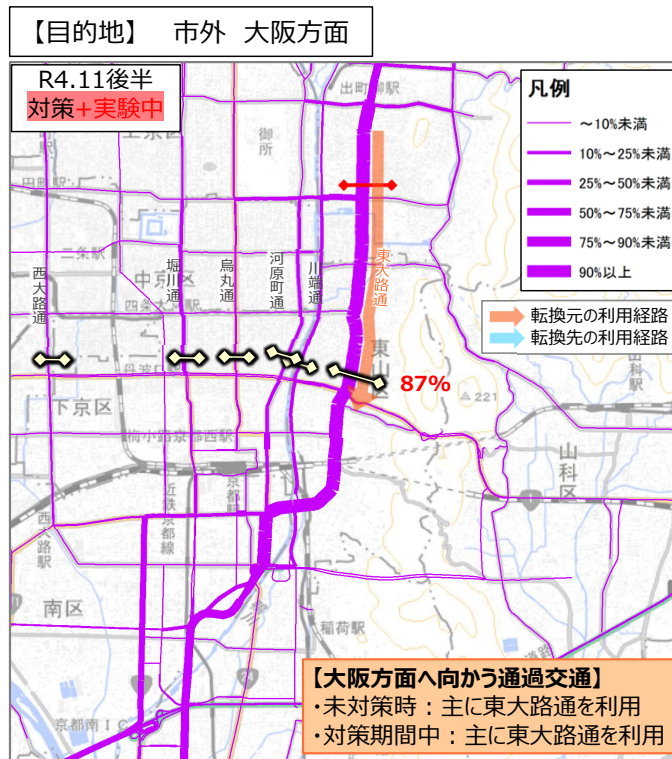
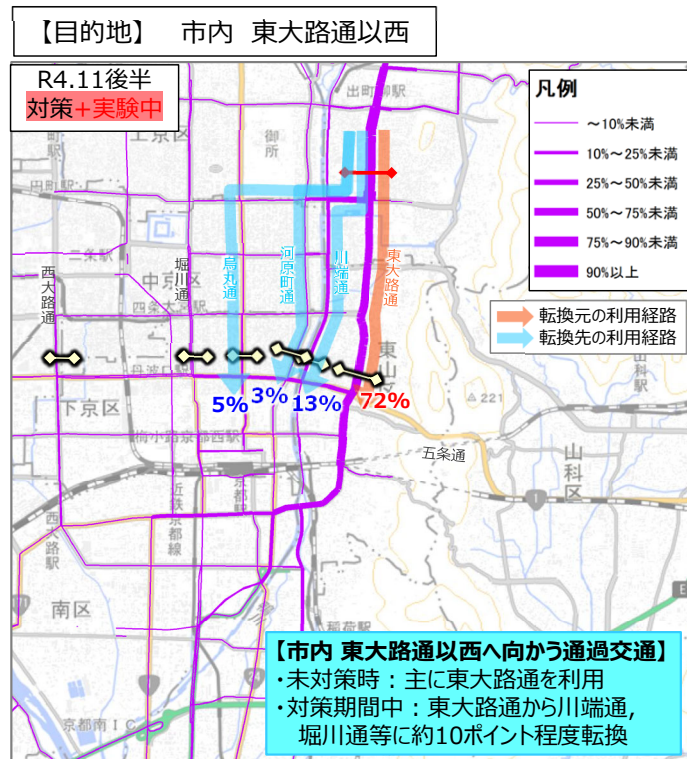
※所要時間：ETC2.0データ(東山丸太町⇒東山五条間、7~17時)
 来訪者数：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

(宝ヶ池・一乗寺エリア、哲学の道・岡崎エリアに15分以上滞在した人数)

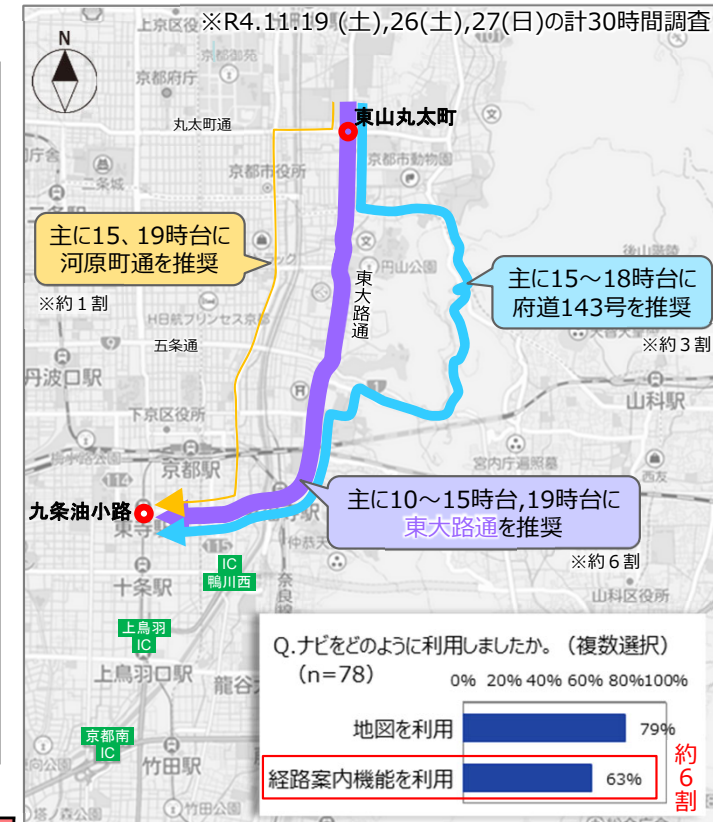
3.3 経路分散による効果(通過交通の利用経路:大阪方面へ)

- 東大路通以西に向かう市内の通過交通は、利用経路を東大路通から川端通や堀川通に変更している可能性があるものの、大阪方面に向かう市外の通過交通は、東大路通から他の道路へ変更している状況を確認できないことから、市外の通過交通に対する経路分散はみられない。
- その要因としては、京都に來訪する方はナビの経路案内機能を利用(約6割)している方が多く、ナビによる影響があると推察される。

■東山丸太町経由の通過交通の利用経路(ETC2.0)



■ナビアプリ(Google map)の推奨経路



通過経路	R4.11前半 未対策	R3.11後半 対策中	R4.11後半 対策+実験中
東大路通	82%	73%	72%
川端通	9%	4%	13%
河原町通	0%	2%	3%
烏丸通	0%	7%	5%
堀川通	6%	12%	6%
西大路通	3%	2%	1%
サンプル数	33	123	128

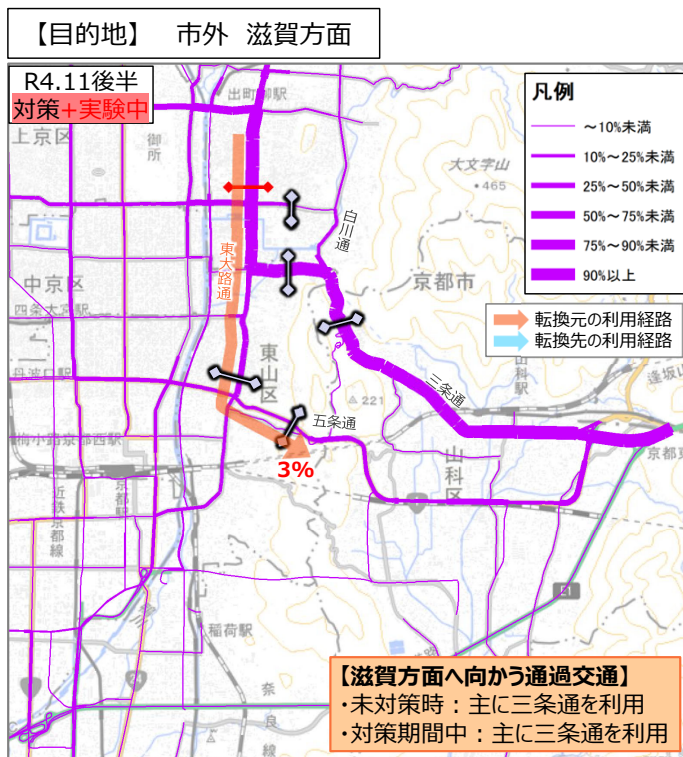
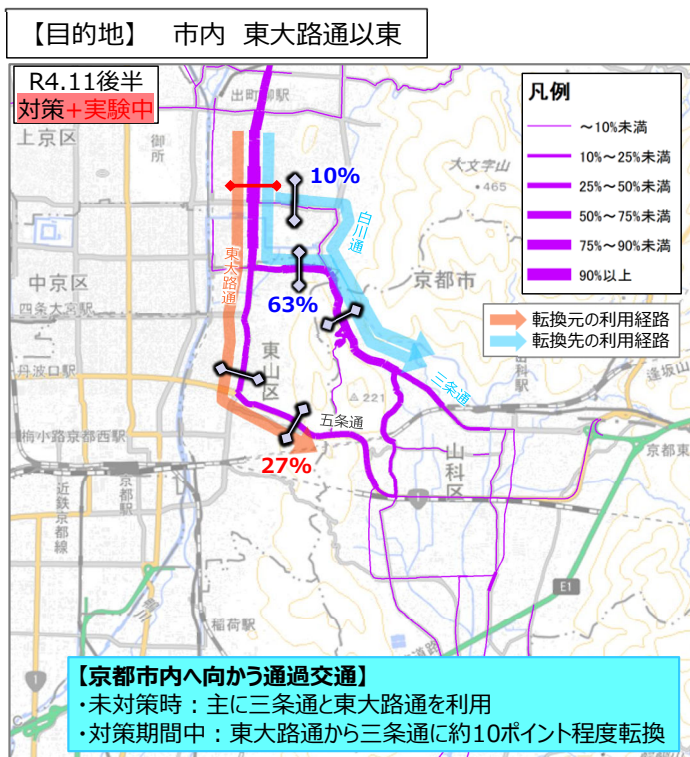
通過経路	R4.11前半 未対策	R3.11後半 対策中	R4.11後半 対策+実験中
東大路通	88%	84%	87%
川端通	2%	6%	4%
河原町通	3%	2%	4%
烏丸通	0%	2%	1%
堀川通	5%	6%	4%
西大路通	2%	0%	1%
サンプル数	58	160	162

※集計期間：
 <R3>11月後半・対策中：
 R3.11.20(土),21(日),23(火祝),28(日)
 <R4>11月前半・未対策：R4.11.12(土)
 <R4>11月後半・対策+実験中：R4.11.19(土),26(土),27(日)
 ※利用経路：ETC2.0データ
 東山丸太町の北側断面(赤色)を通過後、西側路線のいずれかの断面(黄色)を通過利用した普通車の経路を集計(7~18時台)
 ※ナビの推奨経路：R4.11月後半 10~19時台の検索結果
 ※WEBアンケート調査(R4.11.19(土),26(土),27(日))に東山エリア周辺に來訪し、かつLED表示板を見た方を対象に実施

3.3 経路分散による効果(通過交通の利用経路:滋賀方面へ)

- 東大路通以東に向かう市内の通過交通は、利用経路を東大路通から三条通に変更している可能性があり、滋賀方面に向かう市外の通過交通も主に三条通を利用している。
- ナビが三条通を推奨していることも影響していると推察されるが、山科・滋賀方面に向かう車に対する経路分散は一定図られているとみられる。

■東山丸太町経由の通過交通の利用経路 (ETC2.0)



■ナビアプリ (Google map) の推奨経路



通過経路	R4.11前半 未対策	R3.11後半 対策中	R4.11後半 対策+実験中
東大路通⇒五条通	37%	25%	27%
白川通⇒三条通	11%	9%	10%
三条通	53%	66%	63%
サンプル数	19	68	72

通過経路	R4.11前半 未対策	R3.11後半 対策中	R4.11後半 対策+実験中
東大路通⇒五条通	4%	6%	3%
白川通⇒三条通	9%	6%	8%
三条通	87%	88%	88%
サンプル数	45	188	146

※集計期間：
 <R3>11月後半・対策中：R3.11.20(土),21(日),23(火祝),28(日)
 <R4>11月前半・未対策：R4.11.12(土)
 <R4>11月後半・対策+実験中：R4.11.19(土),26(土),27(日)
 ※利用経路：ETC2.0データ
 東山丸太町の北側断面(赤色)を通過後、東側路線のいずれかの断面(紫色)を通過利用した普通車の経路を集計(7~18時台)
 ※ナビの推奨経路：R4.11月後半 10~19時台の検索結果