

東山・清水周辺の渋滞要因 を踏まえた対策の方向性

1. 容量を超過する交通流入による渋滞
2. 交通阻害事象による渋滞
3. 対策の方向性（まとめ）

東山・清水周辺の渋滞要因の整理

○清水周辺の渋滞要因は、**容量を超過する交通流入**によるものと、**交通阻害事象**の発生によるものに分けられる。

■ 容量を超過する交通流入による渋滞

渋滞要因①：信号捌け容量を超過する交通流入

- 東山五条交差点の捌け容量を上回る交通量が流入

➡ 五条坂下りに渋滞発生

■ 交通阻害事象による渋滞

渋滞要因②：観光バスの離合困難

狭窄部において観光バス同士の離合困難が発生

➡ 五条坂上りに渋滞発生

渋滞要因③：歩行者による交通阻害

清水坂における歩行者と自動車の混交

清水道交差点の横断歩行者による右左折車両阻害

➡ 清水坂に渋滞発生



1. 容量を超過する 交通流入による渋滞

信号捌け容量を超過する交通流入による渋滞

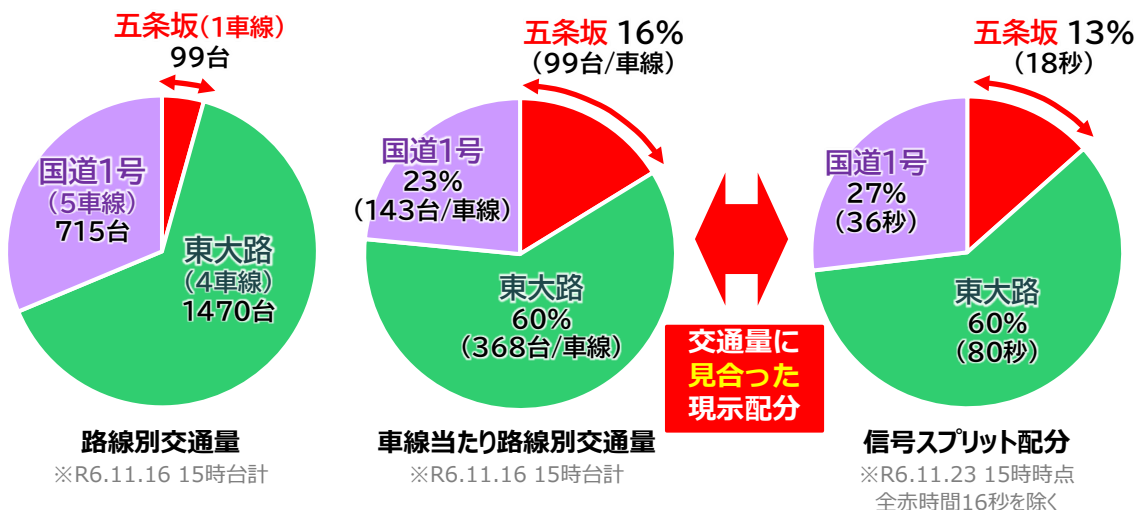
- 東山五条交差点は**交通量に見合った現示配分**がされているが**各路線で渋滞発生**。現示調整のみによる渋滞解消は困難。
- 五条坂の車種構成は**タクシーが最大**。うつつき車両を含む観光目的の一般車、**阻害事象を生む観光バス**も多い。

■東山五条交差点周辺の速度状況



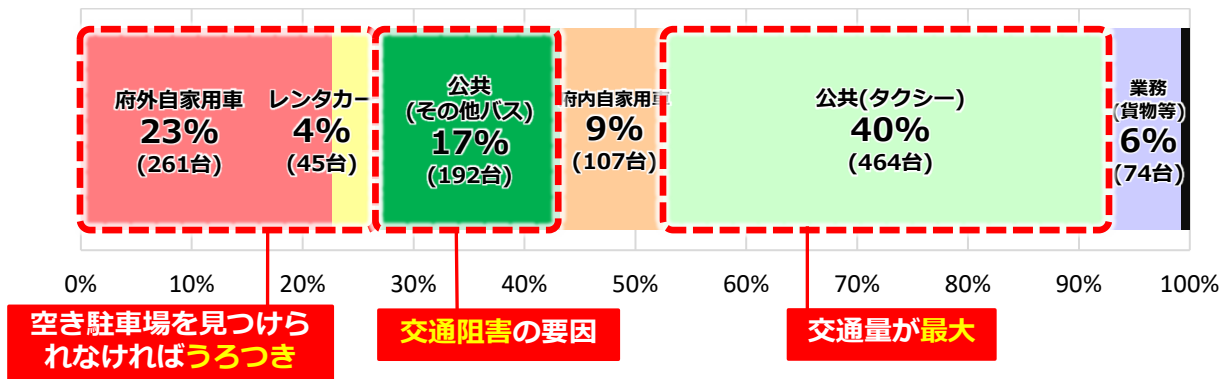
R6年11月下旬休日* 昼間12時間平均旅行速度
(出典) ETC2.0プローブデータ

■東山五条交差点の方向別交通量と信号スプリット配分



* : R6.11.23(土),24(日), 30(土),12.1(日)

■五条坂（下り方向）の車種別交通量

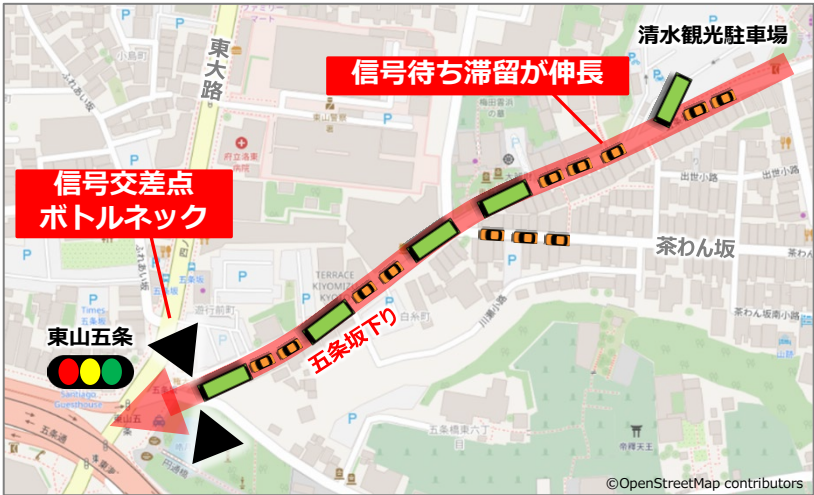


(出典) NP調査結果 [五条坂流出]
期間 : R6.11.23 (昼間12時間計)

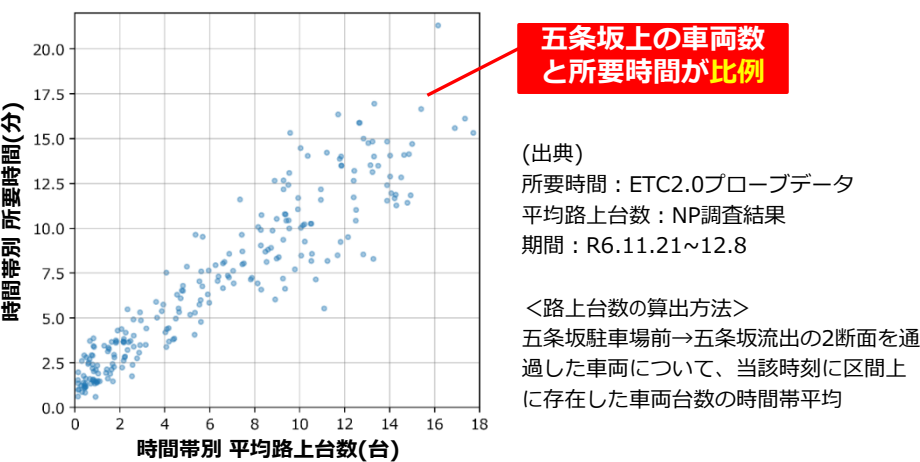
信号捌け容量を超過する交通流入による渋滞

- 五条坂下りは、路上を走行する車両の数に比例して**所要時間が増加**。
- 東山五条交差点の**信号捌け容量を超過する交通が流入**し、**待ち行列が発生**することによる渋滞であると考えられる。

■五条坂下り 信号交差点ボトルネック渋滞のメカニズム



■五条坂下り路上台数と所要時間

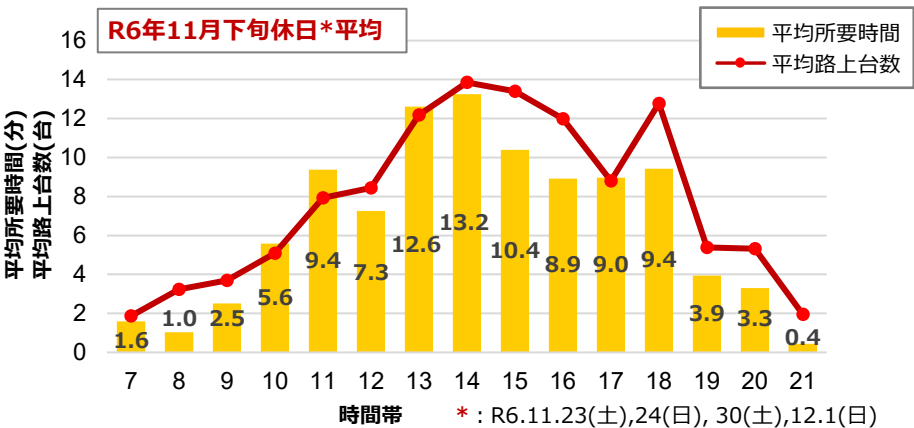


観光ピーク期、**過大な交通**が清水エリアに流入

五条坂下りの交通量が東山五条交差点の**信号捌け容量を超過**

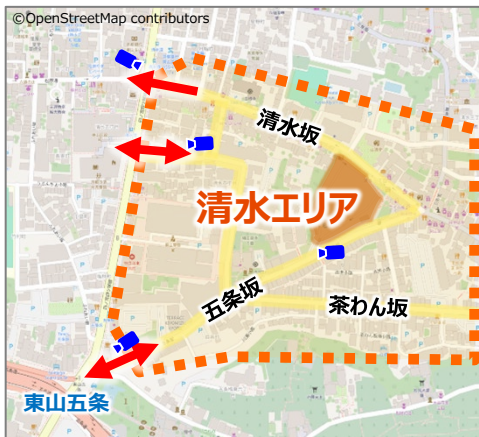
五条坂下りに車両が滞留し**渋滞発生**

■五条坂下り時間帯別の路上台数と所要時間



一般車のうろつきによる容量の圧迫

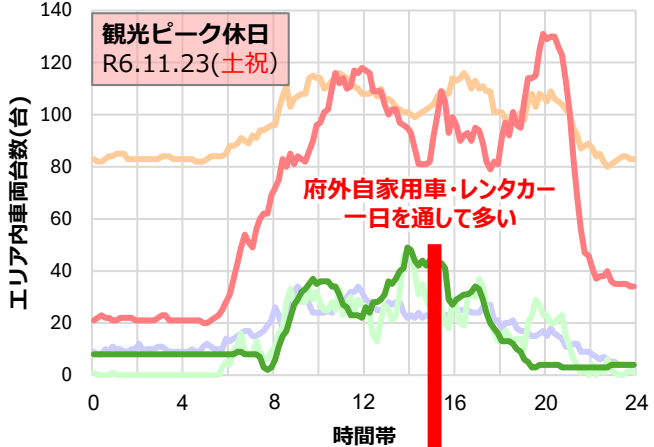
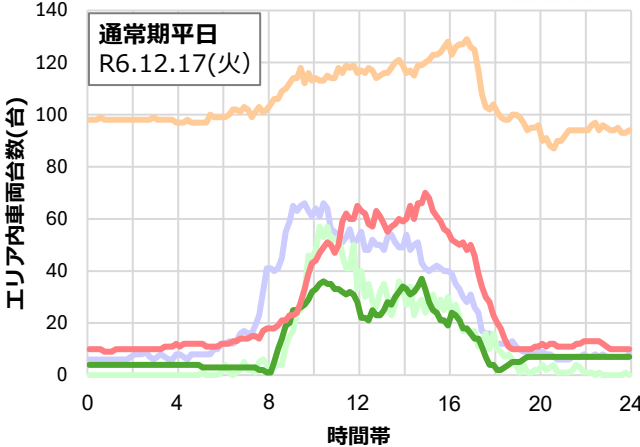
- 清水エリアは観光ピーク期に観光目的の一般車両が多く流入し、エリア内の時間貸し駐車場の容量を圧迫。
- 空き駐車場を見つけることができずエリアを流出するうろつき車両が発生し、路上の混雑を助長してしまっている。



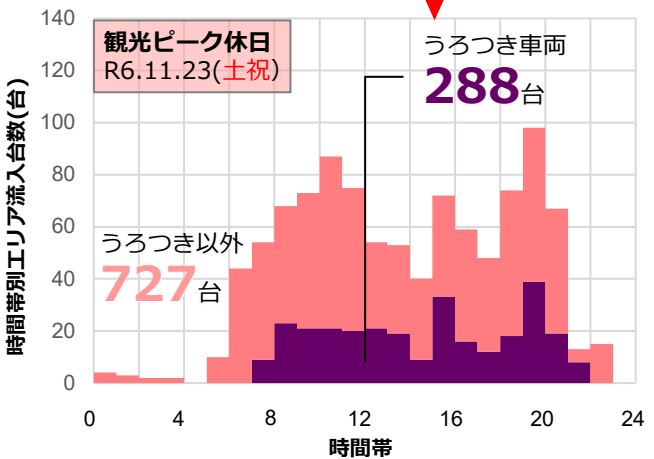
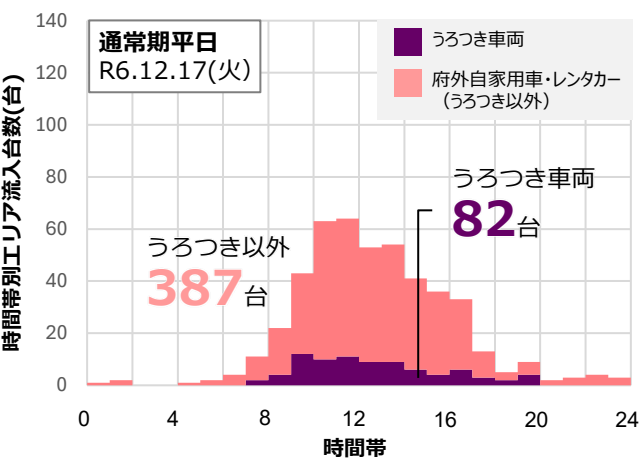
↔ エリアに流入出する断面
NP解析カメラ位置

■ 東山エリア内の存在車両台数

府外自家用車とレンタカー
観光目的の一般車
府内自家用車
業務(貨物等)
公共(タクシー)
公共(その他バス)



■ 東山エリアへ流入台数とうろつき車両



(出典) NP調査結果

- ・エリア内車両台数：
東山エリアへの流入と流出が両方観測できた車両を集計対象として計算
- ・うろつき車両：
五条坂・清水坂エリアに流入後、駐車できずに流出した車両。次項以降に詳述。

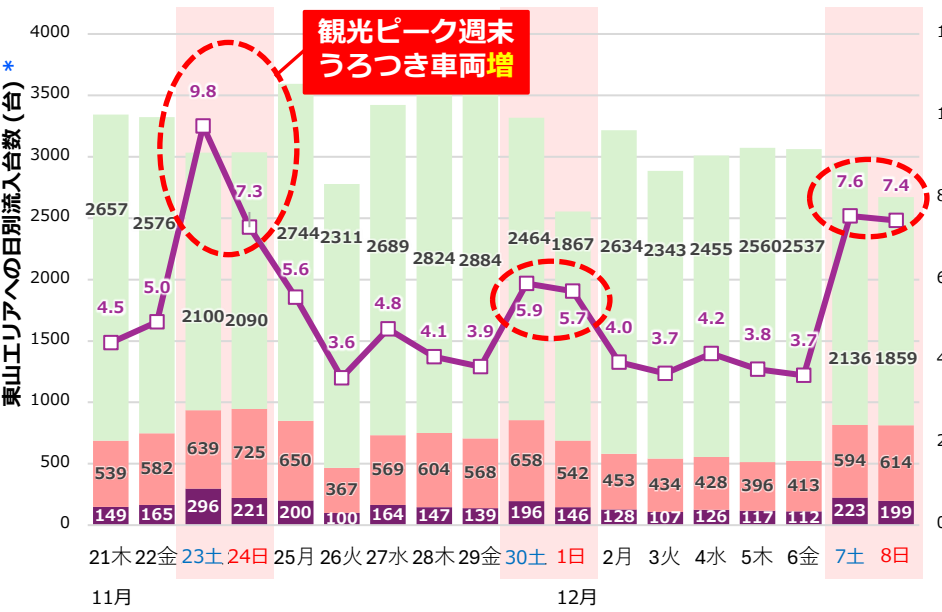
一般車のうろつきによる容量の圧迫

- うろつき車両は観光ピーク期の週末、特に渋滞が激しい午後時間帯に増加。
- 道路容量に限られる中、非効率な交通によって渋滞を助長してしまっている。

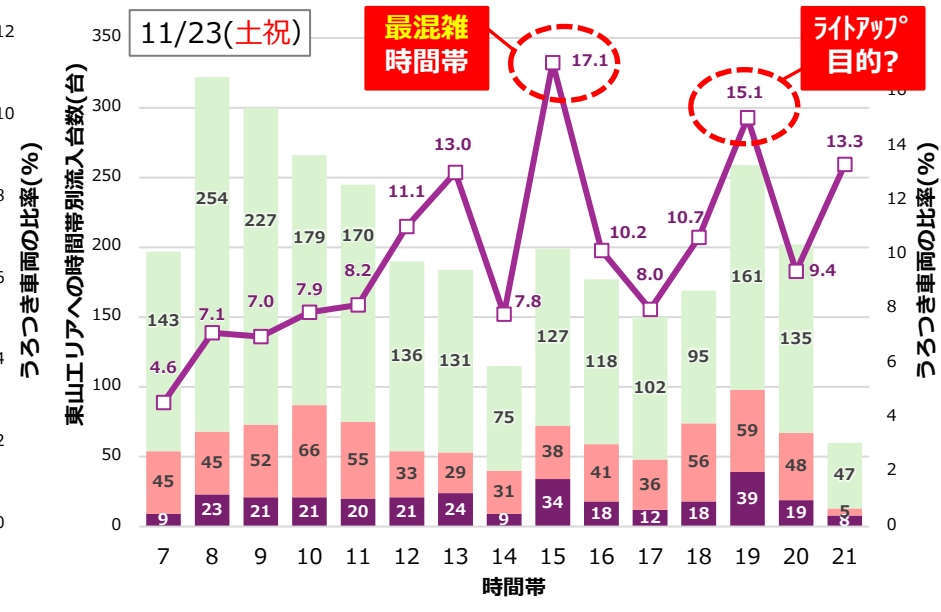
■うろつき車両による混雑が助長されるメカニズム



■うろつき車両数の日推移



■うろつき車両数の時間帯推移（観光ピーク期）



(参考) うろつき車両の定義

■うろつき車両の定義

- 「東山エリアに流入後、駐車できずに流出した車両」
※対象車種：「府外自家用車・レンタカー」
- 流入車両の滞在時間は2つの郡を持つ分布
A. 当該時刻のエリア通過車両の最大所要時間*よりも長く滞在した車両
→**駐車できた車両**
B. それより短い時間しか滞在しなかった車両
→**駐車できず通過した車両=うろつき車両**と考えられる。
- 夜間帯のうろつき車両は渋滞へ影響していないと考えられることから、7～21時台の流入車両を対象に分析実施

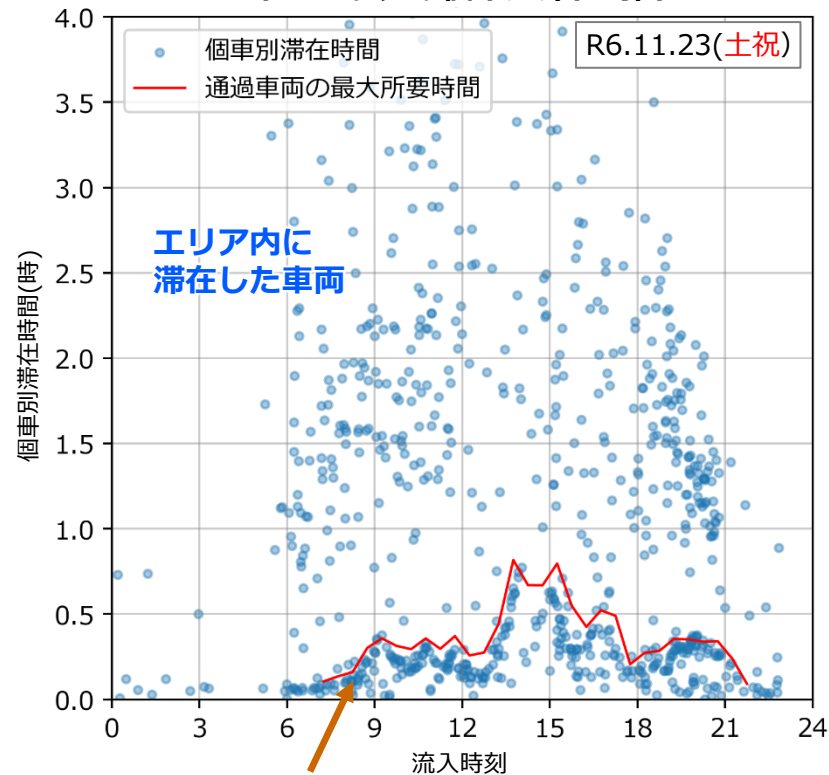
五条坂・清水坂エリア



エリア通過車両の最大所要時間*

：五条坂流入→五条坂駐車場前→清水坂流出
五条坂流入→五条坂駐車場前→五条坂駐車場前→五条坂流出
の2経路の所要時間より計算

東山エリアの個車別滞在時間



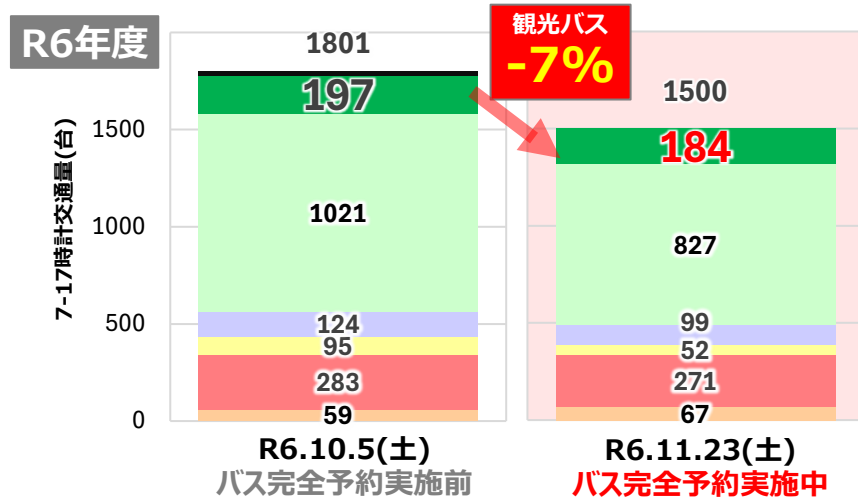
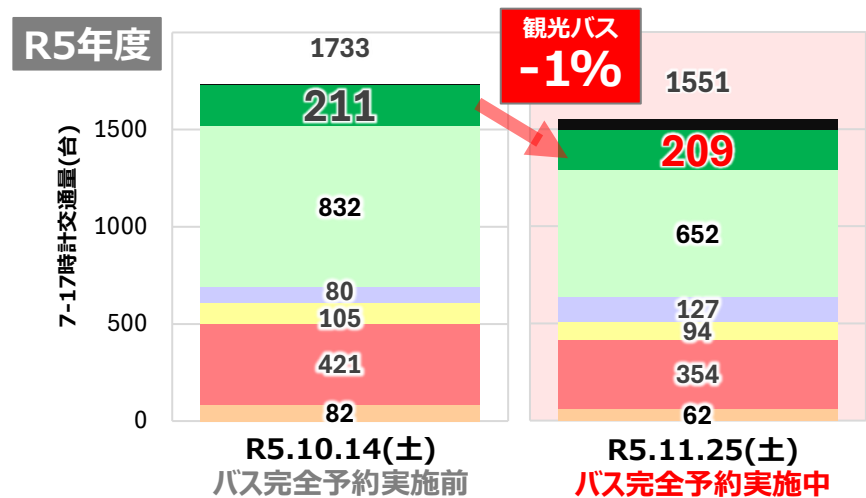
(出典) NP調査結果

1.3 観光バス完全予約制による流入抑制

- 清水坂観光駐車場における**観光バス完全予約制の実施**より、五条坂に流入する観光バス交通量を**7%抑制**。
- 一時乗降利用を禁止**したことで**再入場車両を半減**できており、空車のバスによる**不必要な容量圧迫**を避けれている。

■ バス完全予約制導入前後の流入交通量の変化

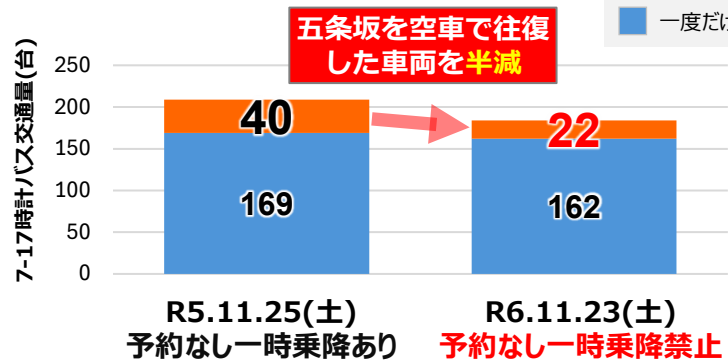
府内自家用車 府外自家用車 レンタカー 業務(貨物等) 公共(タクシー) 公共(その他バス)



(出典) NP調査結果 [五条坂駐車場前]

■ 一時乗降禁止による再入場車両の増減

駐車場に再入場した観光バス 一度だけ入場した観光バス



■ R6年秋 観光バス完全予約制の概要

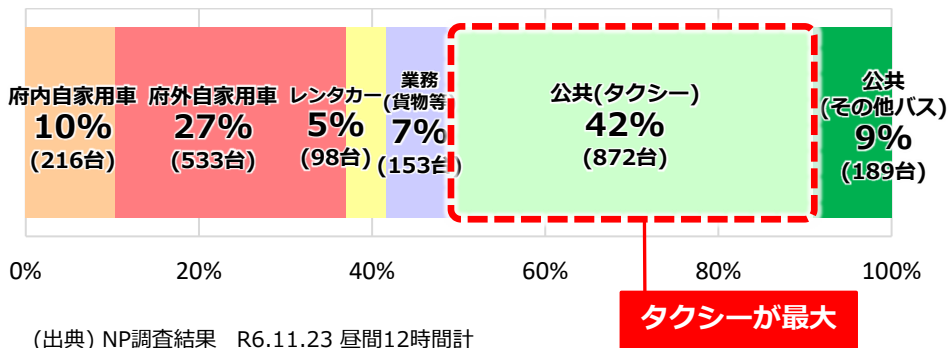
- ・ 期間：R6.10.10～12.10
- ・ 時間：8～18時
- ・ 予約枠：2時間
- ・ 予約なし一時乗降禁止
- ・ 予約枠に遅れた場合、一時乗降を認める



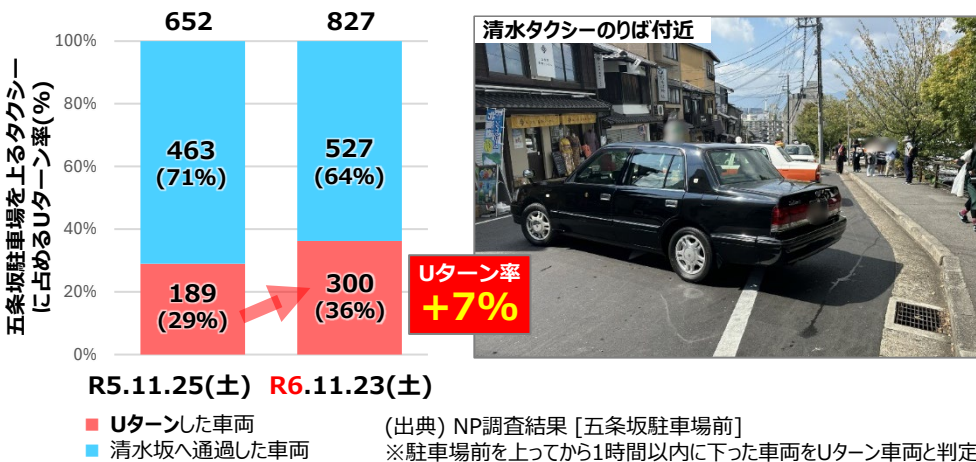
1.4 交通量の最も多いタクシーの流入実態

- 清水エリアに流入する交通の**4割はタクシー車両**が占めており、容量を圧迫する要因の一つとなっている。
- 五条坂上でUターン**している車両や、**細街路を抜け道利用**している車両が、交通に影響を与えているものと推察される。

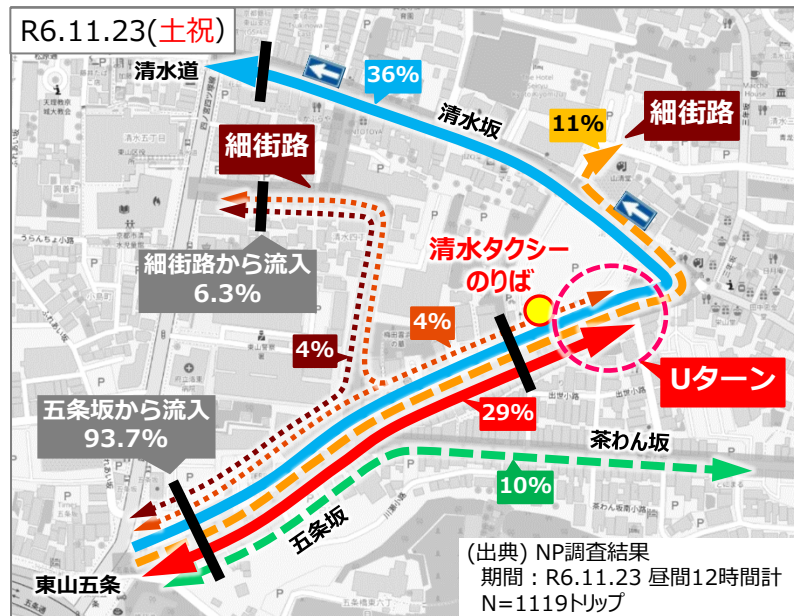
■ 清水地区への流入交通の車種構成比



■ 五条坂 清水タクシーのりば付近におけるUターン



■ 清水地区におけるタクシーの流動パターン



■ 細街路の抜け道利用



・すれ違い出来ない道路に車両が多く流入し、トラブルも多発。困っている。



2. 交通阻害事象による渋滞

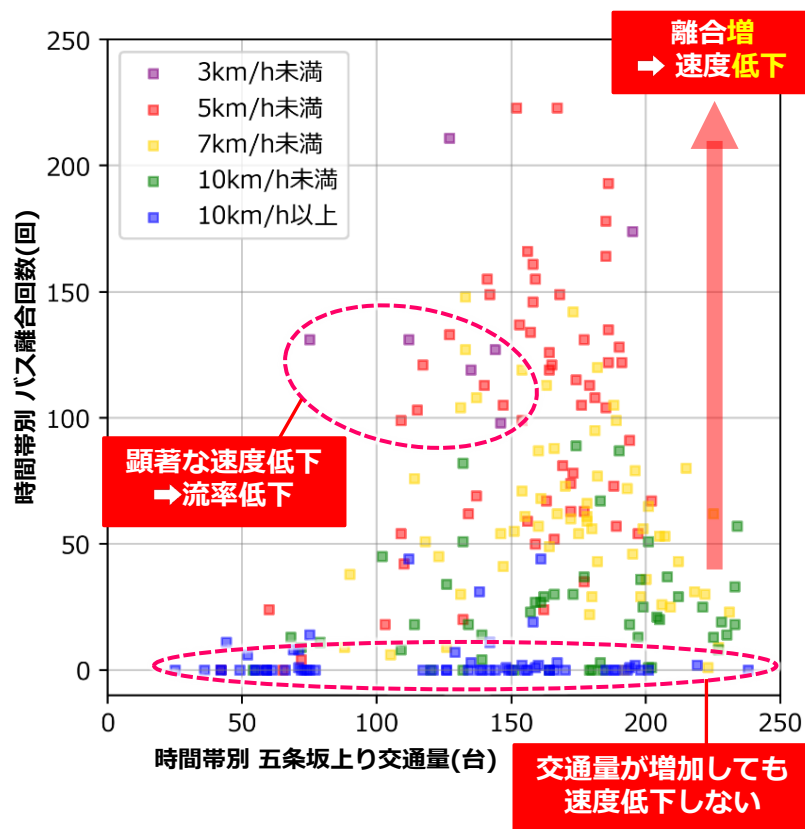
A street scene in Japan. In the foreground, a black sedan is parked on the right side of the road. A group of pedestrians is walking on the sidewalk on the left. In the middle ground, a white tour bus is driving towards the camera. The background features traditional Japanese buildings with tiled roofs and modern multi-story apartment buildings. A red 'MOVIE' button with a white play icon is overlaid in the top left corner.

[illegible]

観光バスの離合困難による渋滞

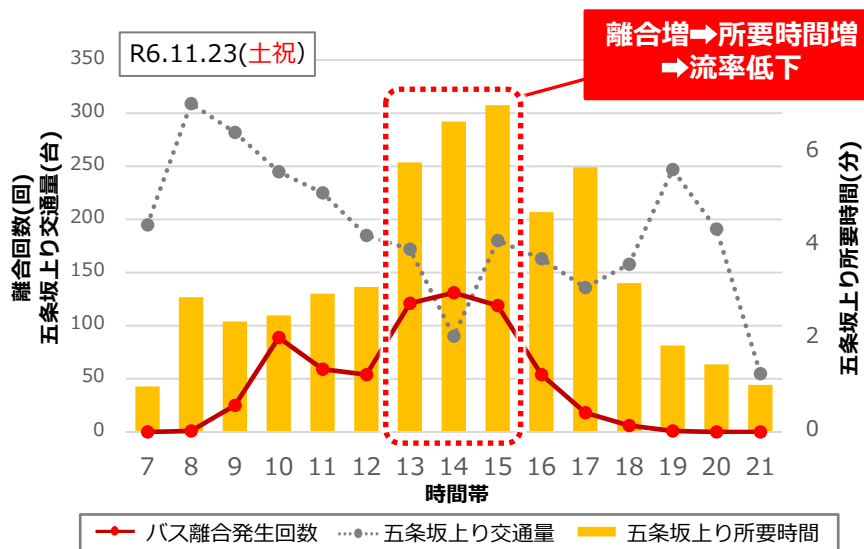
- 五条坂上りは、**観光バスの離合回数が増加すると速度が低下**し、特に顕著な時間帯では**流率も低下**。
- 交通量が増加しても速度は低下しないことから、渋滞要因は**観光バスの離合困難**による速度低下事象であると考えられる。

■ 交通量とバス離合回数の五条坂上り速度への影響



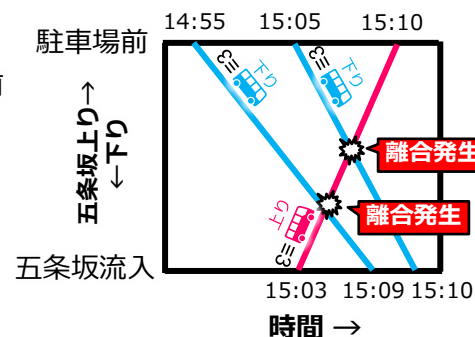
(出典)
バス離合回数、五条坂上り交通量：NP調査結果 [五条坂駐車場前]
五条坂上り平均速度：ETC2.0プローブデータ
期間：R6.11.21~12.8

■ 観光ピーク時の時間帯別バス離合発生回数と平均速度



■ バス離合回数の算出方法

五条坂流入⇔五条坂駐車場前
の2断面の観光バス通過時刻
より計算



歩行者の交通阻害による渋滞

- 清水坂は、歩行者と自動車が**混交状態**であるほか、流出部である清水道交差点で**横断歩行者による進路阻害**が発生。
- 歩行環境の安全性・快適性**の面からも課題は大きい。

■歩行者と自動車の混交



■清水道交差点における清水坂流出車両の阻害



歩行者との混交により、清水坂の**速度低下**



横断歩行者に阻害されることにより、
清水道交差点の**捌け容量が低下**



清水坂に車両が**滞留し渋滞発生**



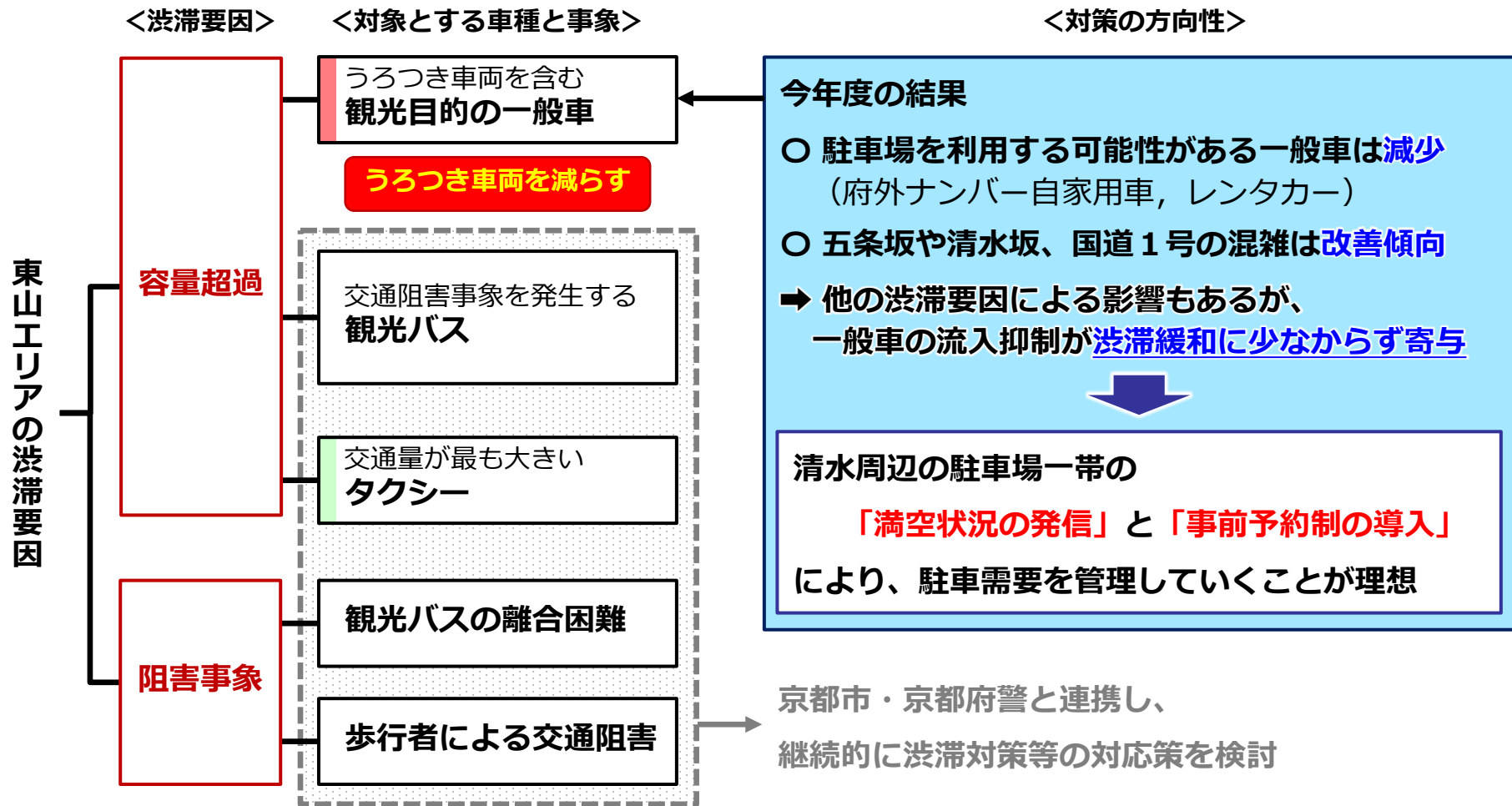
3. 対策の方向性（まとめ）

渋滞要因を踏まえた駐車場対策の方向性(総括)

○渋滞要因等を踏まえ、うろつき車両を含む一般車の流入は減少し、周辺道路の混雑も一定緩和している。

○他の渋滞要因による影響もあるが、一般車の流入抑制が渋滞緩和に少なからず寄与したと推察。

➡ 清水周辺駐車場の「満空情報の発信」や「事前予約制の導入」により、駐車需要を管理していくことが理想。

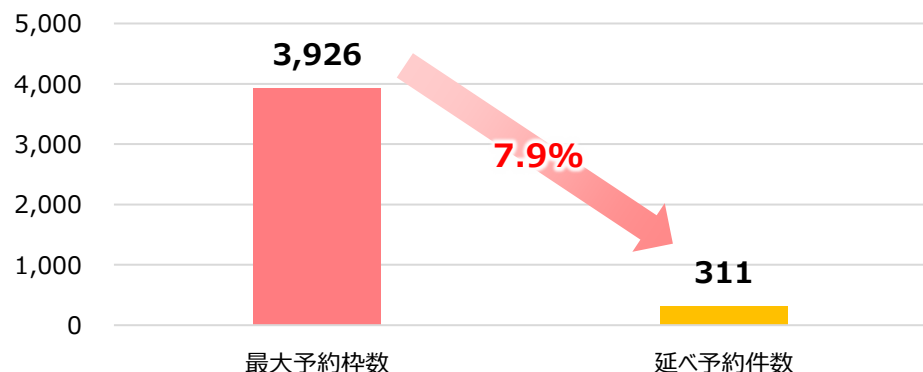


駐車場予約推進に向けた課題と今後の検討方針

○事業継続にあたっての課題としては、「**1.利用者数の増加**」と「**2.事業者の増加**」が必要。

➡ **利用者の拡大や参画事業者の拡充に向け、持続可能な予約の在り方等の検討を進める。**

■ 予約枠数に対する予約利用件数



※予約枠数：期間中に予約できる最大予約数
予約件数：2025.11.14～2025.2.13の予約実績合計

■ 参画事業者の状況

駐車場	駐車場数	台数
東山エリア全体（観光駐車場除く）	13	223
参画駐車場	4	61
参画駐車場の割合	31%	27%

「**1.利用者数の増加**」と「**2.事業者の増加**」が課題

■ 事業継続にあたっての課題と対応策

【課題1. 利用者の増加】

① 予約サービスの認知・利用の拡大

➡ 認知拡大に向けた有効なプロモーション施策

② サービスとしての利便性向上

➡ 利用しやすい料金体系の見直し

➡ 予約駐車場や予約枠の拡充

➡ ナビアプリや地図アプリとの連携

【課題2. 参画事業者の増加】

③ 収益性の確保

➡ ビジネスとして持続可能な時間枠・料金の設定

➡ 事業者の費用負担の軽減

④ 管理・運営の効率化

➡ 不正駐車等を防止・抑制する仕組み

➡ 予約管理を効率化するシステム改善

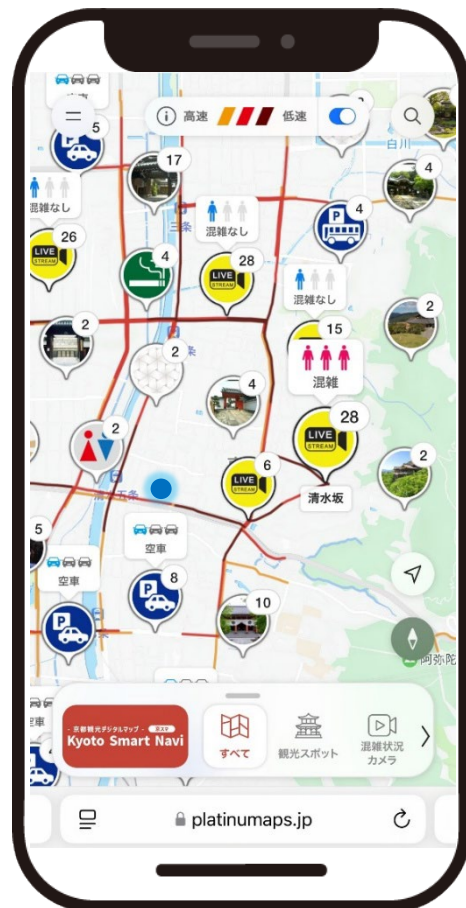
利用者の拡大や参画事業者の拡充に向け、持続可能な予約の在り方を検討

駐車場予約推進に向けた予約システムの方向性

- 前述の「京都観光デジタルマップ」は、観光に必要な全てのサービスをワンストップで提供できる観光DXプラットフォーム。
- あらゆる情報や機能を統合可能であり、予約・決済システムや他のサービスとの連携機能などを統合可能。

➡ 利用者の拡大や利便性向上に向けて、**駐車場の満空発信や予約システムの統合・連携を検討。**

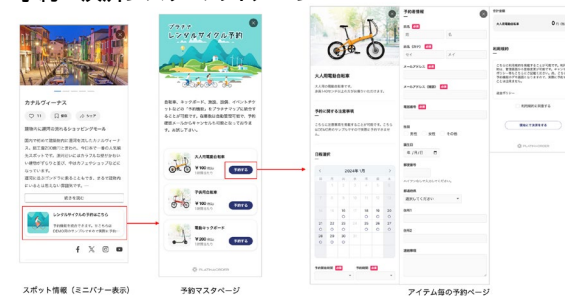
観光DXプラットフォーム 京都観光デジタルマップ～Kyoto Smart Navi～



革新的なシステム統合で交通マネジメント

- 予約・決済システム
- MaaS連携機能
- 混雑情報可視化
- スタンプラリー
- 電子クーポン
- 屋内マップ

予約・決済システムのイメージ

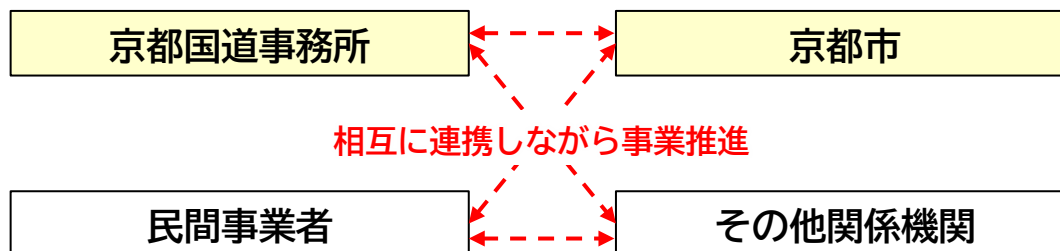


(出典) Platinumaps (Boldright, Inc) HPより

関係機関と連携してサービスを統合

公共交通やパーク＆ライドの利用促進に資する施策 等

事業実施体制



相互に連携しながら事業推進