

京都の観光交通に対する基礎的検討について

山本 美帆・木村 圭一

近畿地方整備局 京都国道事務所 計画課

(〒600-8234京都府京都市下京区西洞院通塩小路下る南不動堂町808)

本研究は、インバウンド（訪日外国人）の増加に伴い、京都市内の交通混雑が予想される中、中長期的な対策を検討したものである。

調査に当たっては、「地理的要因」「観光交通」「拠点整備」「交通体系」の4つの基礎的要因を検証し、「拠点整備可能箇所」と「モビリティーマネジメント」の方針をとりまとめた。

この研究が、将来的に、京都の最適な交通体系の構築に寄与し、円滑な交通が、引き続き、魅力ある観光都市、京都を下支えすることに繋がるものと期待するものである。

キーワード 観光交通、パーク&ライド、新たな拠点

1. はじめに

2017年5月19日、観光庁は、2017年に日本を訪れた外国人観光客は5月13日時点の推計で過去最速のペースで1千万人を超えたと発表した。日本を訪れる外国人観光客は、過去最高を更新する勢いであり、そのことは、新たな交通需要が発生することを意味している。

一方、世界的に影響力の強い旅行雑誌である「トラベル・アンド・レジャー」が毎年発表している「世界都市ランキング（The World's Best Cities）」にて、京都は2014・2015年の2年連続で「人気都市ランキング」1位に選ばれたが、昨年2016年、京都は6位となっている。

この結果について意見が分かるところではあるが、引き続き京都が世界的人気都市であり続けるためには、快適な旅行を支えるため、観光における円滑な交通は重要な要素であると考えられる。

2. 京都市内の交通特性

(1) 地理的要因

京都市は三方を山で囲われた盆地であり、流出入箇所が限定される中、桂川、鴨川及び鉄道が、円滑な交通を遮断し、多くのボトルネック箇所を生じさせている。

(図1)

有効な対策として、市内に交通を流入させないために、環状機能の強化が進められ、平成25年に第二外環状線が完成したところではあるが、一部、環状線の未整備の区間もあり、まだ多くの通過交通が市内に流入している。

(2) ETC2.0を用いた調査による交通調査

ETC2.0を用いた過年度の調査では、京都市中心部の旅行速度と利用別交通量について調査している。その結果、観光地周辺道路の旅行速度が低下している（図2）こと

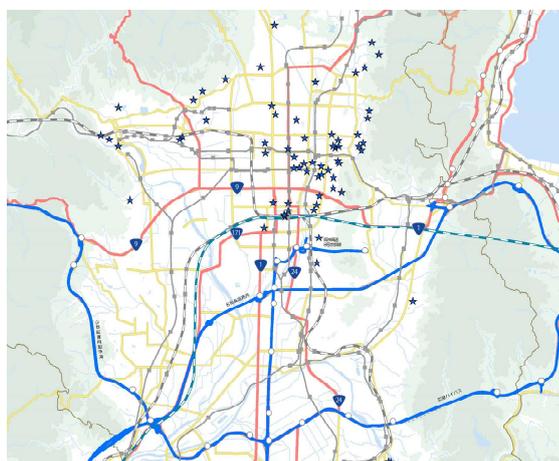


図1 京都市中心部の地形と主な道路や鉄道

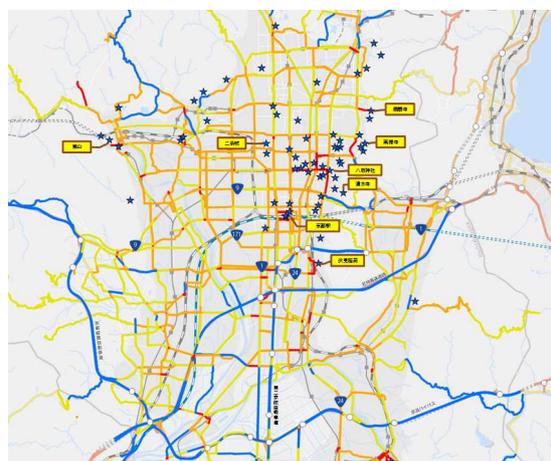


図2 京都市中心部の旅行速度

や、京都市中心部の交通流動のうち通過交通量の割合は22%と未だ高い割合を占めていることなど、京都の観光交通の解決すべき課題が浮き彫りとなった。(図3)

3. 観光交通の基礎的な調査

京都市中心部の観光交通について、観光客は実際にどのように感じているのか、今後続く調査の基礎とすべく、観光交通に関係する広い内容を調査するため、WEBアンケートを行った。

(1) 調査目的

この調査を元に、人の集中しやすい観光地や、選ばれる交通手段や京都の交通に対する満足度など、京都の観光交通に関する多くの状況を把握することを目的とした。

(2) 調査手法

京都を訪れた観光客の実態調査を行うため、民間WEBリサーチ会社が国内外にて保有するモニターのうち、実際に京都を観光したことがある方を対象とした。

(3) 調査対象国の選定

今回、調査対象者の国籍は、台湾、中国、アメリカ、日本の4カ国とした。

台湾、中国、アメリカは「京都観光総合調査(平成27年度)」(図4)において京都市外国人宿泊客数の上位3カ国となる3カ国である。上位3カ国の外国人宿泊客数は全体の54%を占める。比較のため日本を対象に加え、計4カ国を対象とした。

(4) 調査結果

設問のうち、特に京都の交通に関わりの深い以下の5つの設問についての結果を紹介する。

a) 京都までの交通手段

対象4カ国とも鉄道が主となっている。特徴として、

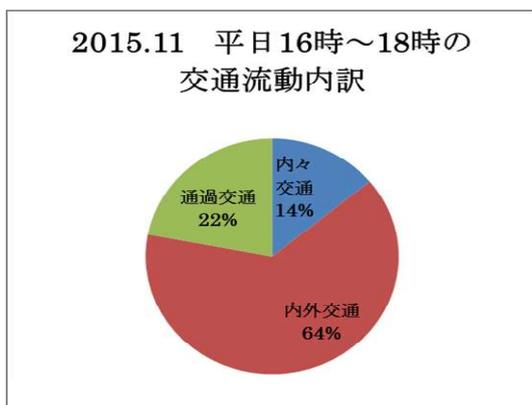


図3 京都市中心部の利用別交通流動

日本人は自家用車、アメリカ人はレンタカー、中国人・台湾人は団体貸切バスが他の国の観光客に比べて高い比率となっている。(図5)

b) 京都市内での交通手段

鉄道・路線バスが主であり、かつそれぞれに前述の「京都までの交通手段」と同じ特徴が見られる。

c) 京都までの移動の満足度(観光)

外国人は3カ国とも約90%、日本人が約60%と、十分に高いと言える満足度となっている。しかし同時に、満足と感じない観光客も外国人に約10%、日本人に約40%存在するという事実も判明した。(図6)

d) 京都市内での移動の満足度(観光)

こちらも、外国人は3カ国とも満足を示す回答が90%であり高い満足度である一方、満足であると回答した日本人は約50%と、「京都までの移動の満足度」よりも更に低い結果となった。(図6)

e) 京都来訪時の観光エリア

4カ国とも京都駅と東山エリアの回答が多いという結果となった。これらと並んで上位となっていたエリアに特徴が出ており、日本人は四条河原町エリア、アメリカ人は銀閣寺周辺エリア、中国人は伏見稲荷エリア、台湾人は金閣寺エリアへの来訪率が高いという回答となった。

(5) 考察

外国人の京都の観光交通に対する満足度は約90%であり、約60%が満足であると回答した日本人に比べ、高い満足度を示している。

観光交通対策を進める上では、外国人10%、日本人40%が不満足と回答した内容をひもとく必要がある。

また、移動手段に国柄の特徴が見られた。アメリカでは、レンタカーを活用し長距離トリップを移動していることが把握できたのに対し、中国・台湾では団体貸切バスが主流となっている。

このことから、継続調査として、不満足の内容調査として、SNS分析を行うこととした。

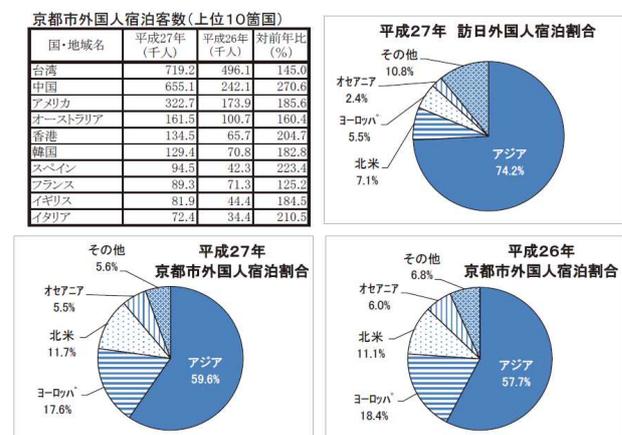


図4 京都市外国人宿泊客数とその内訳¹⁾

4. 観光交通のSNS分析

京都の交通に関する満足度は十分に高いと言えるが、約1割の外国人、及び約4割の日本人が十分な満足を感じていないのも事実である。観光客が何に満足し、何を不満と感じたのか、後の施策に繋がるような意見を拾うことを目的とし、より詳細な思いが投稿されるSNSによる調査を選んだ。

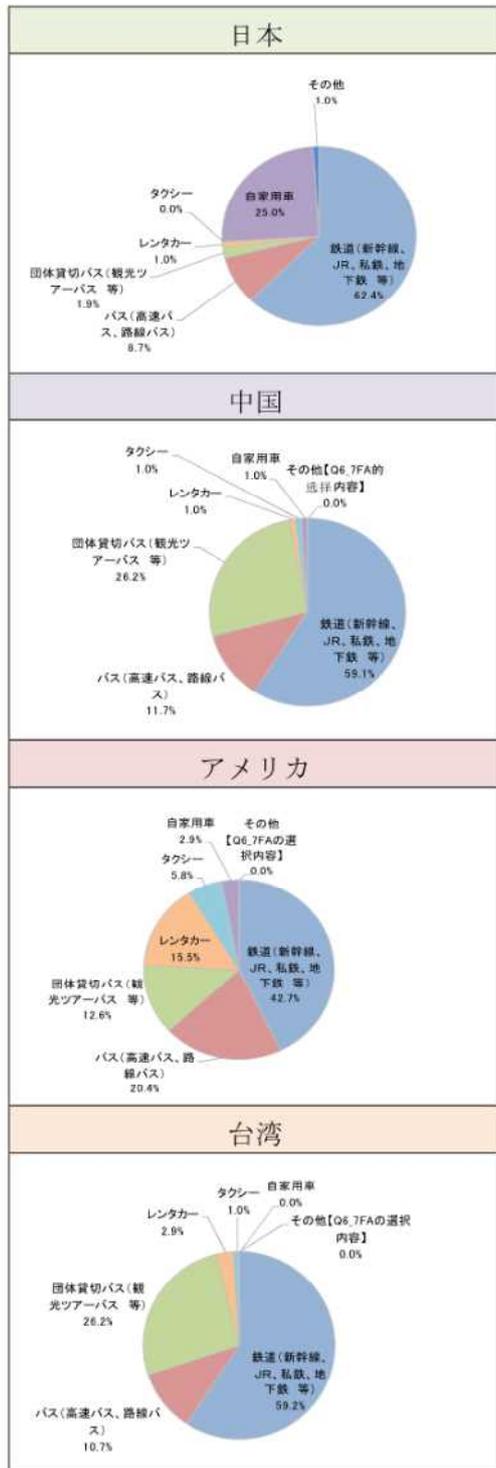


図5 京都までの交通手段の調査結果

(1) SNS分析の目的

より母数が多く本音で投稿されているSNSの意見を収集することで、より現実に即した、観光客が感じやすい交通の問題を把握することを目的とした。

(2) 調査手法

民間WEBリサーチャーが国内外にて保有するSNSデータを活用し、「キーワード検索」により整理された投稿を分析した。

a) キーワード検索の詳細

キーワードは「京都」で絞り込む。また検索結果の中から2京都の観光地を14のエリアに分割してエリア毎



図6 京都の交通に対する満足度の調査結果

の印象の差も判別できるようにした上で、更に交通など関連する投稿に絞り込んだ調査も行った。

b) 調査期間

観光客が最も多いシーズンにあたる2016年9月から11月とした。観光目的で交通を利用したユーザーによる投稿サンプルをより多く獲得できるように、この期間に設定した。

c) 対象とする媒体

リアルタイムに発信することでより細かな意見が反映されるTwitterを対象として調査を行うことを検討した。

しかし中国においてTwitterは普及しておらず、代わりに「新浪微博（アルファベット名Weibo. 以下Weiboとする）」という類似のアプリが利用されている。ユーザー数では中国版LINEとも称される「WeChat」に劣るが、WeChatはプライベートなやりとりに利用されるため、情報のオープンさ、拡散性などにおいてはWeiboの方がより優れているため、今回の調査にはWeiboの方が適していると判断した。

また、外国人と日本人の意識の違いの有無を調べるため、日本人のTwitterデータも同様に調査を行った。

(3) 調査対象国の選定

中国と日本を対象とした。

中国以外の外国を対象としなかった理由については、近畿法整備局が2016年12月7日に行った記者発表「SNS投稿データを用いて訪日外国人の訪問先、公共交通への評価を分析しました！」において、SNSにおける情報発信は中国系出身者による投稿が圧倒的多数であり、他の国からの発信も対象としてもデータに偏りが生じると判断したためである。（図7）

(4) 調査結果

中国人を対象としたSNS調査の結果、中国人の投稿は全体としては、WEBアンケート同様、日本人と比べ悪い印象の意見は少ない（図8）。日本人による悪い印象の意見についても、良い口コミ内の一部単語が機械的に「悪い」に振り分けられた影響があると判明しており、悪い意見は少ないと言える。（図9）

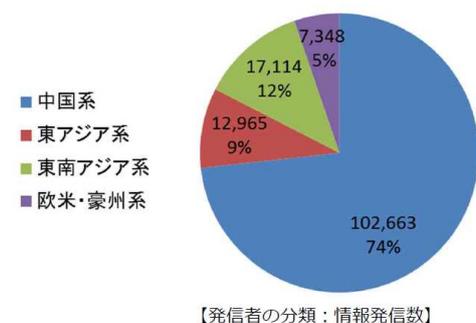


図7 関西を訪れた外国人の情報発信数とその出身地別の割合²⁾

交通関係の意見としては、バスに関する投稿が多く見られた。中国人の投稿では、時間通りに来ないといった遅延に関する不満の他、運賃が高いこと等に対する不満が見られた。日本人の投稿では、道が混雑してバスが時間通りに来ないといった投稿時間現在その投稿者が感じている不満の投稿や、混雑して時間通りに着かないため場所によってはバスを使わない方がいいといった口コミとなる投稿が多く見られた。

(5) 考察

SNSによるコメントからは、近年の観光交通の増加による影響が、特にバスによる交通に大きく表れているように感じられる。

東山・嵐山に対する渋滞コメントが多く、渋滞が読めないため観光を敬遠するなど、渋滞に関する情報が不十分である事を伺わせる。

5. 観光バスへのヒアリング調査

SNS調査の結果、バスに関する意見が多くあり、またWEBアンケートでも中国人・台湾人に多く観光バスが利用されていることが分かった。路線バスについては観

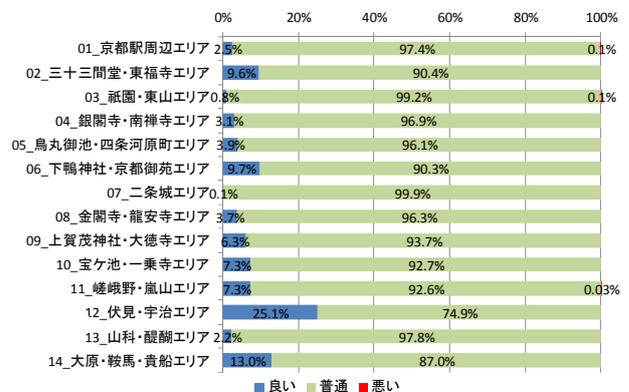


図8 中国人を対象としたSNS (Weibo) 分析結果

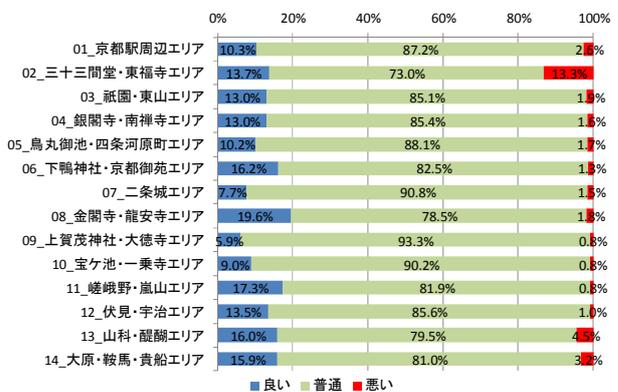


図9 日本人を対象としたSNS (Twitter) 分析結果

光以外に生活交通にも深く関係するため、今回は観光バスのみに焦点を当て、駐車場をはじめとした拠点に関する課題を調査する。

(1) 調査目的

国内観光客、海外観光客の団体ツアーの動向、混雑度をバスドライバーの視点より調査することで、観光交通に対する課題等を把握する。

(2) 調査手法

調査方法は聞き取りヒアリング調査とし、調査対象者は観光地のバス駐車場で休憩しているバスドライバーとする。

調査箇所は嵐山観光駐車場、清水坂観光駐車場、二条場駐車場の三箇所とし、調査日時は2017年2月18日土曜日9～16時である。

(3) 調査対象国の選定

今回は駐車場で休憩している運転手の方を対象とするため、事前に対象国は設定せず、あらゆる国からの観光ツアー等のバスを対象とする。

(4) 調査結果

116名のバス運転手の方々から回答サンプルを得た。結果を整理すると拠点に関する問題が多く浮かび上がったため、拠点の問題に関する結果を以下の5つ紹介する。

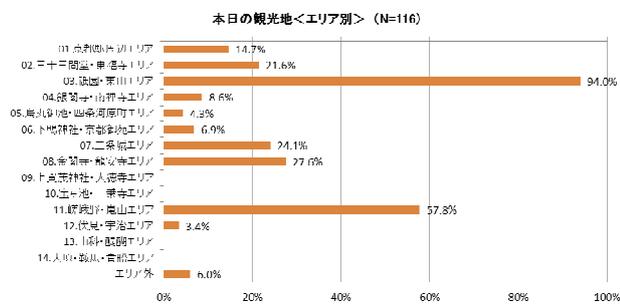


図 10 「本日のツアーで訪問する観光地を教えてください。」に対する回答

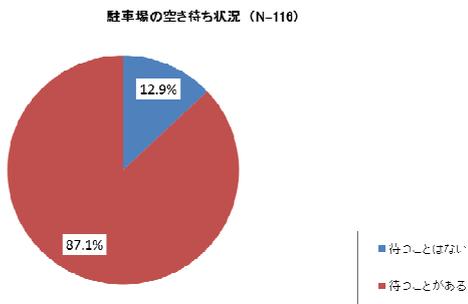


図 11 ヒアリング調査「観光バスの駐車場がいっぱいで、道路上で駐車場の空きを待つことはありますか。」に対する回答

a) その日バスを利用している観光客の主な国籍

外国人が65%、日本人が35%となった。利用が外国人であるという回答のうち、中国人・台湾人であると回答した運転手は56%であった。

b) その日訪問した観光地はどこか（複数選択）

集計の結果、最も訪問の多い観光地は祇園・東山エリアで94%、次に嵯峨野・嵐山エリアが58%と、この2つのエリアの人気の目立った。(図10)

c) 駐車場の空き状況について

約87%の運転手が「駐車場が十分ではなく、駐車待ちをすることがある」と回答しており、駐車場が不足している現状が顕著となった。(図11)

d) 混雑による予定の遅れについて

混雑による予定の遅れは約88% (102人) が経験があると回答しており、そのうち3つまでの複数選択式で季節を伺ったところ、春が64%であり、最も多い秋は97%が混雑するとの回答があった。

そのうちエリア別で最も混雑していると回答があったのは祇園・東山エリアであり、次いで回答が多いのは嵯峨野・嵐山エリアであった。これら2つのエリアは前述の訪問した観光地の上位2エリアと一致しており、バスの集中が道路や駐車場の混雑を引き起こしていることが予想される。(図12)

e) 京都駅の利用率

観光バスのうち、その日のツアー予定の中に京都駅を利用する予定があると回答した運転手は62%であり、うち83%が八条口を利用すると答えた。現在の京都駅において、八条口がバスの拠点としての役割を果たしていることを示す結果となった。

6. 各調査結果を踏まえた現状と課題

満足度が十分に高い結果となったことから、交通に対する満足度の低下が京都の人気ランキング低下に与えた影響は大きくないとする結果が得られた。

一方で多くの人が混雑を感じているのも事実であり、

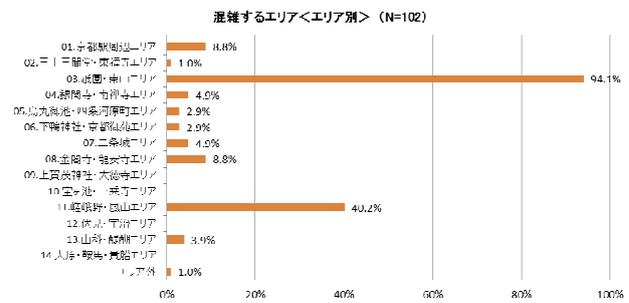


図 12 「遅れたときに、特に混雑するエリア(3エリア)や季節を教えてください。」に対する回答

そのうち観光バス運転手に対するヒアリングでは駐車場待ち経験のある運転手が85%を超えるなど、駐車場の拠点が不足していると考えられる。

駐車場不足は以前からよく問題点となっており、既に京都市などが駐車場の増設計画を進めている。しかし観光施設に隣接した駐車場以外は認知度が低く、あまり活用がされないままで以前と変わらず観光地近くが混雑しているといった問題もある。

7. 今後に向けた検討

調査の結果を受けて、現在の京都市中心部により適した観光交通対策を検討する。

(1) 海外の観光都市での交通混雑緩和施策

海外での先例に学ぶため、今回、海外の観光地での交通混雑緩和に関する施策を調査し、得られた結果を大きく2種類に分類し、整理を行った。

1つは「強制型」と呼ばれるもので、トラフィックセル（規制）、ロードプライシング（課金）等、決められたエリア内への進入を厳しく制限する方法である。世界の観光都市ではシンガポールやスウェーデンのストックホルム等が該当する。

もう1つが「誘導型」と言われる、利用者の動きを制限せず自発的に動くよう誘導する施策であり、スマート・パーキング・システム（情報公開）、モビリティ・マネジメント（ソフト施策）等が該当する。世界の観光都市ではウィーンやパース等が誘導型施策を行っている。

(2) 京都に適した交通施策の検討と提案

京都は観光都市であると同時に約150万人が居住され、基盤の目と言われる古くからの街区画を利用されている。

観光エリアへの課金を行った場合、生活面への影響が大きく、「強制型」の導入は難しいと考えられる。

そのため、京都市には「誘導型」の交通混雑緩和対策が有効であると思われる。そのために駐車場情報を提供する方法を考える。

大型バスなどは個別に周知徹底を図ることで一定の効果が期待できるが、いつ訪れるか分からない自家用車やレンタカーには対策が難しい。

そのことから、既存のカーナビを活用した方法を検討していくことや、日本人だけでなく、外国人も含めて多くの観光客がスマートフォンを所持していることから、スマートフォンアプリによって、自家用車やレンタカーでの観光交通の中心部進入を減らし、交通混雑緩和につながる方法を検討した。

安全運転のため、出発前に予め駐車するエリアをアプ

リに登録しておき、アプリ内に位置情報を取り込むことによってエリアに近づいたときに今空いている駐車場の情報等を提供し、公共交通に乗り換えるパーク＆ライドを促すものとする。

(3) 新たな拠点に向けた検討

京都は電車やバスなど公共交通が整備が進められており、交通結節点となる拠点を有効利用することによって快適さを失わずに京都観光を楽しめる。既に京都市西部では「阪急西山天王山駅」と京都縦貫道が接続しており、高速バスと在来線の乗り換えが容易である。2016年8月時点で西山天王山駅の高速バス停に停車する高速バスの本数は開業時の2013年12月に比べ約8.5倍に増え、路線の数は3本から10本へと増えるなど、西山天王山駅は新たな拠点としての役割を有している。

拠点が不足しているとされる現状から、上述の西山天王山に続く新たな拠点整備に向けた検討を行った。他箇所選定に関して、ICと鉄道駅に近いこと、その他P&R駐車場等の自治体実施している施策と連携できること、京都市中心部に向かうに当たり、2回選択のチャンスを与えることの出来る二層構造と出来ることを観点とした。

京都市東部からの受け皿として市営地下鉄柳辻駅、京都市南部からの受け皿として市営地下鉄竹田駅を設置検討した。柳辻駅は京都東ICに程近く、竹田駅は京都南ICに程近い。それぞれ乗り換えが容易であり、西山天王山を合わせ、西、東、南の主な流入口それぞれに拠点を設置し、京都駅を中心拠点とすることで、より広い幅の施策につなげることが出来る。

また、中心部から離れた位置に駐車場を設置することにより、中心部から距離のある自治体に立ち寄る機会が与えられ、駐車場設置地域への活性化も期待できる。

今後は、持続的な流動把握によりその時点にあった対策を検討し、また対策を実現させるべく市町と協議を重ねていくことを方針とする。

謝辞：今回の調査にあたり、多くの観光客、バス運転手の方々に協力いただきました。ここに感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 京都観光総合調査（平成 27 年（2015 年）1 月～12 月、京都市）
- 2) 「SNS 投稿データを用いて訪日外国人の訪問先、公共交通への評価を分析しました！」（近畿法整備局記者発表 2016 年 12 月 7 日）