

京都エリアにおける オーバーツーリズム対策について

木本聖徳

近畿地方整備局 京都国道事務所 計画課（〒600-8234京都市下京区西洞院通塩小路下る南不動堂町808）

世界有数の観光都市である京都市には、国内外から多くの観光客が訪れている。一方で、観光客の増加に伴い、一部の地域・時期・時間帯に観光客が集中し、観光地・道路・路線バスにおいて深刻な混雑が発生している。この問題は、観光客の満足度の低下のみならず、地域住民の生活にも影響を及ぼしており、いわゆる「オーバーツーリズム」が発生している。

こうした課題に対応するため、京都国道事務所と京都市など関係機関が連携し、様々な対策を講じている。本稿では、それらの取組内容を紹介するとともに、今後の課題・展望について述べるものである。

キーワード 駐車場予約システム、観光デジタルマップ、観光DX

1. はじめに

京都市には清水寺や嵯峨嵐山などの世界有数の観光地が点在し、四季折々の美しい風景が魅力となり、コロナ禍を経て、年間を通じて国内外から多くの観光客が訪れている。特に、春の桜や秋の紅葉シーズンには観光客数が急増し、観光地そのものの混雑に加え、主要観光地周辺では道路や駐車場、公共交通機関に至るまで深刻な混雑が発生している。（写真-1）



写真-1 道路の混雑（東山・清水周辺）

また、京都市は観光地と市民の生活圏が近接しているため、観光地周辺の混雑は生活道路における交通渋滞や路線バスの遅延・混雑を引き起こし、市民の日常生活にも影響を及ぼしている。まさに「オーバーツーリズム」の状況である。

このような状況を受け、京都国道事務所では、京都市

をはじめとする関係機関と連携しながら、オーバーツーリズム対策を推進している。

2. これまでの取組

2022年11月の秋の観光シーズンには、AIによる画像解析データや、ETC2.0プローブデータから将来と当日の渋滞状況を予測するAI渋滞予測モデルを構築し、渋滞予測結果を情報提供する実証実験を実施した。（図-1）



図-1 情報提供画面

この実証実験は、観光目的のドライバーに対して経路分散等を促し、主要観光地である東山地域への流入抑制を図るため、東山地域の主要幹線道路である東大路通の渋滞予測を行った。しかし、東大路通だけの情報発信では観光客にとって出発地から目的地までの移動経路のごく一部にすぎず、また観光客の多くがカーナビの案内に従って東大路通を走行していたと見られ、経路分散の効果は限定的であった。

このため、2023年11月には、自動車利用から公共交通へのモーダルシフトと需要分散に比重を置いた施策を実施した。ETC2.0プローブデータの過去の実績値を用いて道路の渋滞予測範囲を拡大するとともに、道路のライブカメラ映像配信や自動車以外の交通手段に関する情報等、行動変容に資する情報を集約した「京都観光 交通総合情報サイト（#スイスイ京都）」を公開し、公開期間の47日間で累計75,436人のユーザーに利用された。（図-2）



図-2 特設サイト（#スイスイ京都）

利用者に対するアンケート調査の結果、WEBサイトを閲覧することで交通手段や来訪日を変えるなど、何らかの行動変容を起こしている人が確認された。また、渋滞損失時間も前年度より減少していることから、混雑緩和に少なからず寄与したと推察されるが、依然、観光地周辺における渋滞は発生しており、今後、インバウンドの増加により観光客の集中が予想されることから、更なる対応策を検討し、交通渋滞の緩和を図っていく必要がある結果となった。（図-3）



図-3 損失時間の変化

3. 観光地周辺における駐車場予約制の導入

清水寺へと続く五条坂周辺では、観光繁忙期に駐車場の収容台数を超過する車両が流入し、空き駐車場を探してうろつく「うろつき車両」や、駐車場の入庫待ちの車両が道路混雑を引き起こし、国道1号などの幹線道路まで渋滞が延伸する状況が発生している。（写真-2）

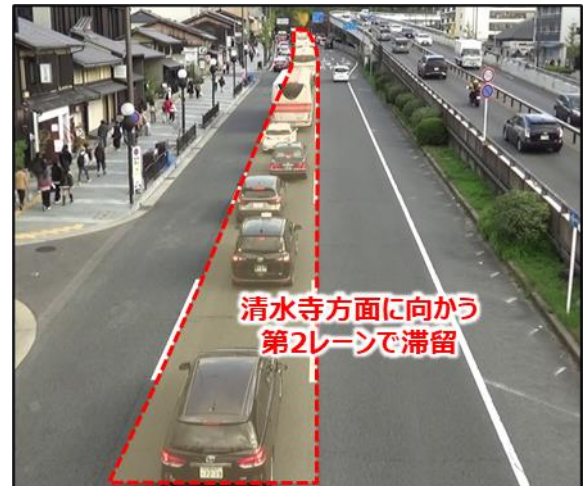


写真-2 国道1号（五条通）の渋滞状況

これらを解消するため、2024年度に京都市では五条坂に位置する市営清水坂観光駐車場において、観光バスの完全予約制を導入し、同期間中の自家用車の受入制限（終日駐車不可）を実施した。

この対策により、観光バスの来場時間の平準化および自家用車の流入抑制が図られ、混雑の緩和に寄与した。

加えて、京都国道事務所では駐車場予約システムを構築し、五条坂周辺の民間駐車場において普通車の予約制を導入し、2024年11月14日～2025年2月12日の92日間にわたり運用した。（図-4）



図-4 予約制導入エリア

予約制を導入することで、利用者は事前に駐車スペースを確保できるようになり、空き駐車場を探し回るうろつき車両の削減が期待される。また、家族連れや高齢者にとっては、観光地近隣に確実に駐車でき利便性の高い仕組みとなる。さらに予約満車時には、公共交通機関の利用や訪問時期の変更といった行動変容を促す契機とな

り、結果として混雑緩和につながる効果も見込まれる。

取組結果として、バスの完全予約制は多くの利用があり、普通車の予約についても観光ピーク期の11月23日(土)～12月8日(日)の16日間で、予約サイトへのアクセス数が30,068回、予約件数が152件あり、一定の需要が確認された。

また、AIカメラを用いて五条坂への車種別流入量を調査したところ、駐車場を利用する可能性が高い、府外自家用車やレンタカー、観光バスの流入量は前年より減少している結果となった。(図-5)

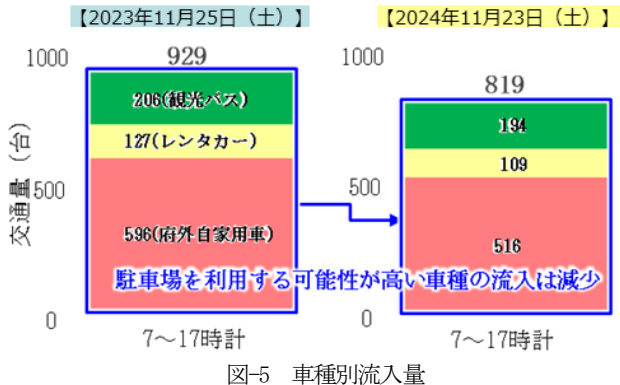


図-5 車種別流入量

一方で、運用全体では予約件数は311件にとどまり、アクセス数(85,978回)に対して予約が少ない結果となった。加えて民間駐車場を利用した一般車の予約制導入については、民間事業者の協力を得るための収益の確保などの課題が浮き彫りとなった。

4. 京都観光デジタルマップ

～Kyoto Smart Navi～の導入

これまで京都国道事務所では、第2章で述べたとおり、道路交通に焦点を当て、ICTやAIを活用した渋滞予測などの情報提供により車両の分散を図ってきた。これらの取組により一定の効果は得られたものの、観光シーズンなどのピーク時には依然として深刻な混雑が発生しており、根本的な渋滞解消には至っていない。

その要因として、「車の集中」だけでなく、「観光客の集中」という人的要因も密接に関係していることに着目する必要がある。京都市には有名観光地が多数存在する一方で、比較的空いている魅力的な穴場スポットも多い。また、同じ観光地でも時間帯によっては空いている場合も多く、混雑度に差がある。

そこで2024年度からは、「人」と「車」の両方の分散を目指し、時間的・空間的分散を促すことを目的とした、京都観光デジタルマップ Kyoto Smart Navi(京スマ)を構築し同年11月より運用を開始した。(図-6)

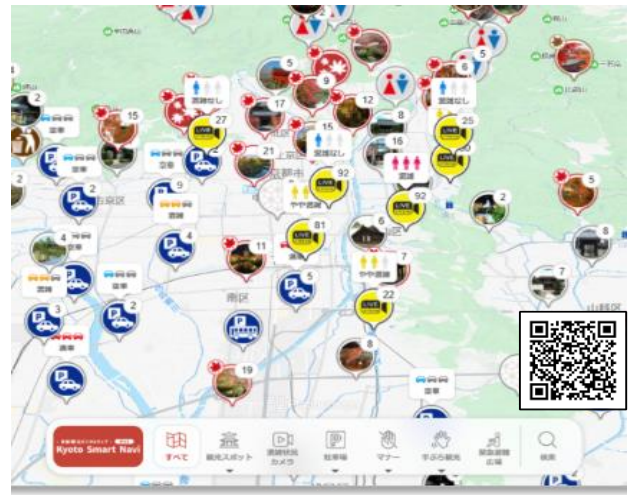


図-6 京都観光デジタルマップ

主な掲載内容は以下のとおりである。

- ① 混雑の見える化：ライブカメラの映像配信に加え、AI解析によるリアルタイムの混雑状況を配信。主要観光地に加えて、比較的混雑の少ない観光地の混雑状況や紅葉情報も併せて発信し、空間的分散を促進した。さらに、時間帯別の快適度マップを掲載し、早朝など比較的空いている時間帯の情報も発信することで、時間的分散も促進した。(図-7)
- ② 車の分散化：観光シーズンの渋滞状況の発信や、駐車場の位置情報及びリアルタイムの満空情報を掲載した。混雑駐車場への流入を抑制し、スムーズな誘導を図った。
- ③ 観光情報の提供：京都市や京都市観光協会と連携し、おすすめ観光スポットの情報や、市内各所の紅葉・桜の見ごろ状況を配信した。(図-8)
- ④ 各取組の周知：前章で述べた駐車場予約の情報や、京都市が取組んでいるパーク&ライド、臨時交通規制などの情報を掲載し、周知を強化した。
- ⑤ その他の掲載内容：公衆トイレ・ゴミ箱・手荷物預かり所の情報や経路検索、緊急避難広場の情報等を掲載し、利用者の利便性向上に繋げた。



図-7 混雑状況配信



図-8 紅葉色づき情報配信

京スマは観光に必要な情報を、ワンストップで確認できる観光 DX プラットフォームとなっており、運用から 8 ヶ月で 60 万件を超えるアクセスを記録するなど、観光客に定着しつつある。

現在、掲載している内容の他にも、予約・決済システムや電子クーポン、MaaS 連携機能なども掲載可能となっており、今後、機能拡充や多様なサービスやシステムを統合することで、効率的な交通誘導の活用にも期待できる。

5. 観光客の来訪状況、旅行速度の変化

人流データを用いて 2024 年 11 月の国内外観光客の総数を前年と比較した結果、清水・祇園や嵯峨嵐山などの主要観光地では減少していた。一方で、一部の郊外エリアでは増加が見られた。（図-9）

観光地における滞在時間の傾向は前年と同様、一部では観光客が集中する時間帯に若干の変化が見られたものの、多くの地点では10時～16時頃に集中する傾向が続いていた。このことから、更なる時間分散を促す対策の必要性が示唆された。（図-10）

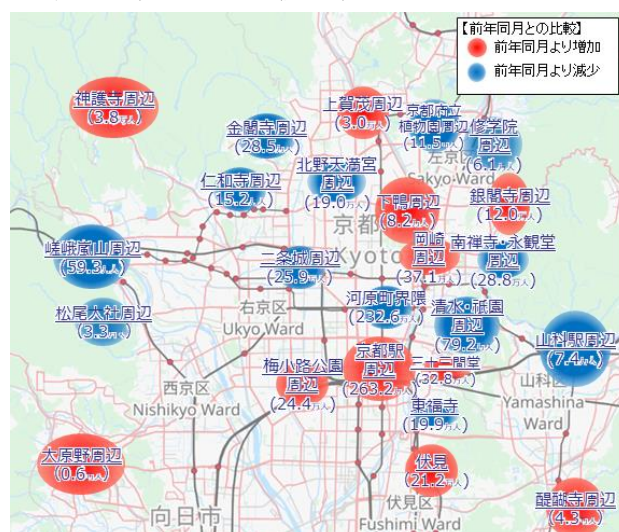


図-9 観光客数の前年比較

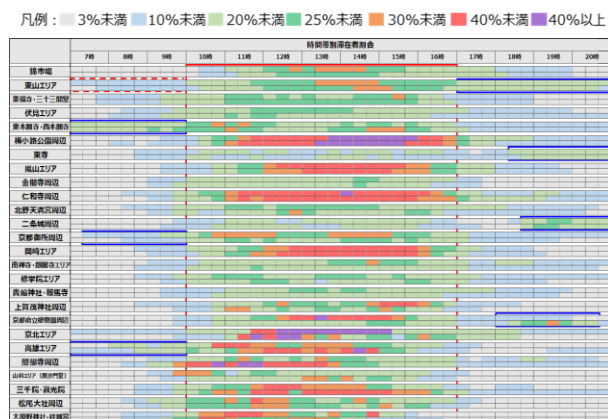


図-10 時間帯別滞在者割合

また、ETC2.0 プローブデータを基に観光地周辺道路の旅行速度を分析したところ、京都市全体の平均旅行速度は前年より 0.1km/h 低下した一方で、来訪者数が減少した清水寺周辺、嵯峨嵐山周辺ではそれぞれ、1.1km/h 向上した。(図-11)これに対して、来訪者数が増加した一部の郊外観光地では旅行速度の低下が確認されたが、もともと旅行速度が比較的高いため、道路混雑に与えた影響は少なかったと考えられる。

これらの結果から、観光先の分散化が一定程度進展し、特定観光地への集中緩和や観光客の行動変容が生じ、それに伴い道路渋滞の緩和にも寄与したものの推察される。背景には京都国道事務所および京都市などの関係機関が連携し進めてきた、さまざまなオーバーツーリズム対策が寄与していると考えられる。

このような効果が見られたものの、依然として特定の地域や時間帯への集中が続いており、更なる対策が求められる。

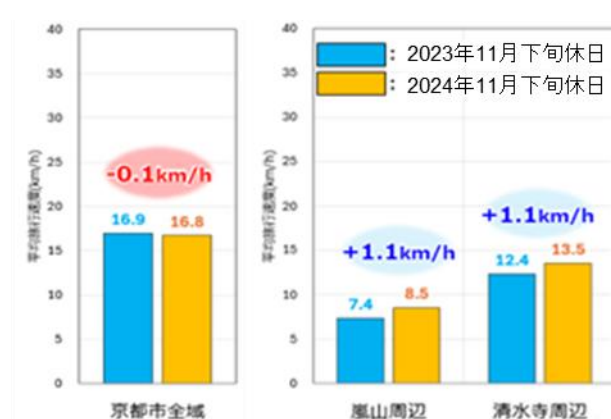


図-11 旅行速度（昼間12時間平均）

6. 今後の課題と展望

これまでの取組により、一部の観光客においては分散化の傾向が見られ、一定の効果が確認された。しかしながら、観光渋滞を根本的に解消するためには、さらなる分散化の促進を含む多角的な取組が不可欠である。とりわけ、観光客全体の意思決定や行動を変容させるためには、単なる情報提供にとどまらず、より実効性の高い戦略的な情報発信や誘導施策の強化が求められる。

今後は京スマの機能拡充を軸に、来訪者が楽しみながら自然に行動変容へと導かれるような仕組みの導入を検討している。こうした取組を継続的かつ効果的に展開し、観光先や時期、時間帯の分散化を促進することで、観光渋滞や公共交通機関の混雑緩和につながり、市民生活への影響の軽減にも寄与することが期待される。

参考文献

- 1) (仮称) 京都エリアにおける観光渋滞対策について：
R5年度近畿地方整備局研究発表会発表