

# 京都市東山地区における交通の円滑化方策の有効性に関する社会実験の取り組みについて

京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室

## 1. はじめに

京都市には年間 5,000 万人を超える観光客が訪れ、秋の観光シーズンのピーク時である 11 月には、13.5% を占める約 680 万人もの観光客が京都市を訪れている。11 月には、そのうち 13.9% が観光バスを利用して入洛している

しかしながら、京都市内では、大型バスの利用できる駐車場が限られており、観光シーズンにはそれを大きく上回る観光バスが来訪している。観光地の中には、大型バスの駐車場が無い所もあり、路上での乗降や客待ちの駐停車により、交通渋滞の一因となっている。

特に、紅葉で有名な東福寺周辺では観光バスの駐車場が無く、徒歩圏にある九条陸橋上で観光バスが乗降や時間待ちのため路上で駐停車を繰り返し、紅葉シーズン中には多数の路上駐停車バスが発生している。

また、清水寺周辺では、清水寺及び市営清水坂観光駐車場へのアクセス路である五条坂での観光バスをはじめとする自動車交通と観光客とが輻輳した状況が生じている。

今回は、平成 20 年度の国土交通省社会実験に採択され取り組んだ、観光バスの待機場への誘導及び観光シャトルバスの運行に関する社会実験事例を紹介する。



図 1 東山地区周辺地図

## 2. 社会実験の取り組み

### (1) 社会実験の背景

#### ○ 観光バス待機場への誘導方策（東福寺周辺）

東福寺周辺での観光バスの路上駐車の影響は、九条通や東大路通だけでなく周辺道路にもおよび、路上待機の観光バスのアイドリングなどによる排出ガスも問題となっている。また、観光客は九条陸橋上で観光バスに乗降しているため、路肩を歩く観光客も多く、歩行者の安全性の確保も課題となっている。



写真 1 九条陸橋上に停車する観光バス

そこで、今回の社会実験は、これらの課題解消に向けて、九条陸橋上に駐停車する観光バスを観光バス待機場へ誘導する社会実験の実施と、その有効性の検証を行った。

### ○ 観光シャトルバスの運行（清水寺周辺）

京都観光の中心の一つである東山地区の清水寺周辺では、観光バス駐車場が市営清水坂観光駐車場の1箇所のみであるとともに、清水坂及び駐車場へのアクセス路である五条坂の車道や歩道が狭隘であり、観光バスの円滑な離合や観光客の安全性の確保が課題となっている。

そこで、五条坂を中心とする清水坂周辺では、公共交通の利便性向上と観光客の安全性の確保のため、京阪電鉄清水五条駅～市営清水坂観光駐車場間にシャトルバス（清水シャトルバス）を運行し、その継続性の検証を行った。



写真2 五条坂の輻輳状況



写真3 シャトルバス乗車状況

## (2) 社会実験の概要

### ○ 観光バス観光バス待機場の確保と誘導（東福寺周辺）

東福寺に向かう乗客の乗降や時間待ちのために九条陸橋上で駐停車する観光バスを観光バス待機場へ誘導した。社会実験の内容は以下の通り。

表1 観光バス誘導社会実験の内容

実施時期	平成20年11月22日（土）、23日（日）、24日（月：休）、29日（土）、30日（日）の5日間
実施時間	午前8時～午後5時（9時間）
誘導方法	九条陸橋上に配置した誘導員が到着した観光バスに誘導希望の有無を聞き、希望者に対し携帯を使った観光バス待機場の満空情報システムに従い空いている観光バス待機場へ「誘導マップ」、「誘導番号票」を手渡して誘導
誘導待機場	京都市南区などに6ヶ所（無料5ヶ所、有料1ヶ所）で合計51台の駐車場
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 九条陸橋上に駐停車した観光バスの到着時刻</li> <li>・ 誘導車両のナンバー、ツアー名などの情報記録</li> <li>・ 九条陸橋周辺渋滞長・交通量調査</li> <li>・ 東福寺最寄交差点の横断歩行者数調査</li> <li>・ 誘導待機場での運転手へのアンケートの実施</li> <li>・ 満空情報システムでの待機情報収集 など</li> </ul>
フォロー調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全国の観光バス会社への京都観光についてのヒアリング調査</li> <li>・ 東福寺周辺住民への交通実験への評価についてのアンケート調査</li> </ul>

○ 観光バス待機場の位置、誘導の方法（東福寺周辺）

九条陸橋上から誘導を行った観光バス待機場は、京都市南区を中心に九条陸橋から距離が近い施設を6箇所配置した（図2）。

待機場は、それぞれが九条陸橋から離れており、リアルタイムでその空き状況についての把握や、誘導しても行かなかった観光バスを誘導リストから削除すること等が適切な誘導には不可欠であった。そこで、携帯電話を用いた観光バス誘導のための「満空情報システム」を構築し、インターネットサーバー上でそれぞれの待機場の満空情報を公開し、複数の携帯電話でリアルタイムに確認できるようにした。このシステムを用いて、九条陸橋上の両側に配置した観光バスの待機場を割振る情報管理者は、常に誘導先の優先順位と満空情報を照らし合わせて適切な待機場への誘導を行った。観光バスの運転手へは「誘導マップ」と「誘導番号票」を渡し待機場への誘導・説明を行った(図3、写真4)。

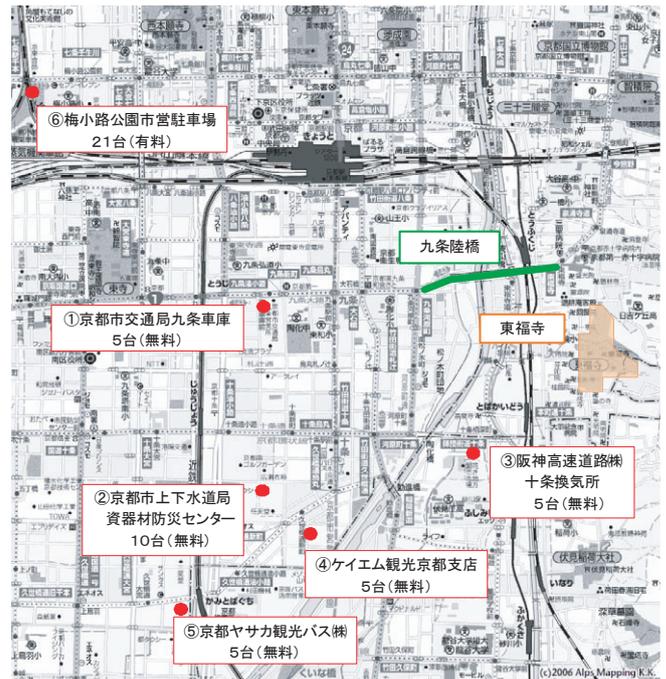


図2 九条陸橋と観光バス待機場の位置

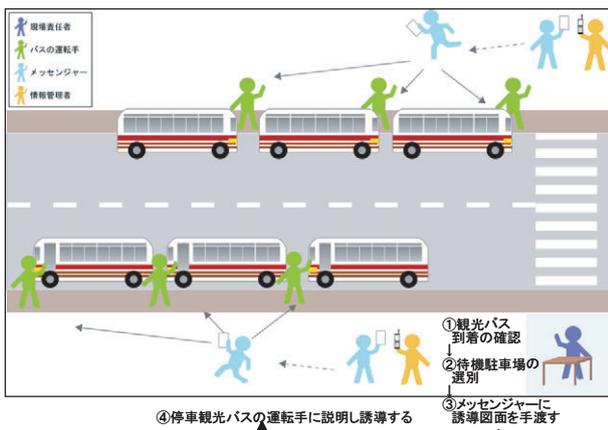


図3 九条陸橋での満空情報システムを用いた観光バスの誘導イメージ



写真4 観光バス待機場への誘導手順

○ 観光シャトルバスの運行（清水寺周辺）

- ・実施期間 平成20年11月22日（土）、23日（日）、24日（月：休）、29日（土）、30日（日）の5日間
- ・京阪清水駅～市営清水坂駐車場間を10～15分間隔で運行（片道1.2km）
- ・運行台数 4台+予備車1台 計5台
- ・運行時間 10：00～19：30
- ・清水シャトルバスの継続性の検討のための有料化（大人100円、子供50円）



写真5 清水シャトルの運行状況

### 3. 調査項目と社会実験の結果

#### (1) 九条陸橋上の調査内容と結果

九条陸橋の観光バスの駐停車の状況を把握するために、誘導員は2。(2)で示した誘導を行うとともに観光バスの到着・出発時刻、車籍地などを記録した。その結果、九条陸橋で5日間の実験期間中に駐停車した観光バスは計865台で、うち523台を待機場へ誘導し、422台(49%)が観光バス待機場を利用した。なお、観光バスの平均の送迎時間の間隔は1時間19分であり待機場がない前年度においては1時間以上もの間、路上駐車や市内のうろつきをしていたといえる。

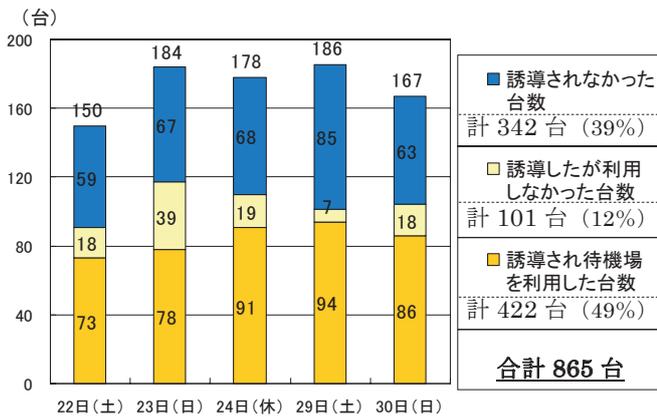
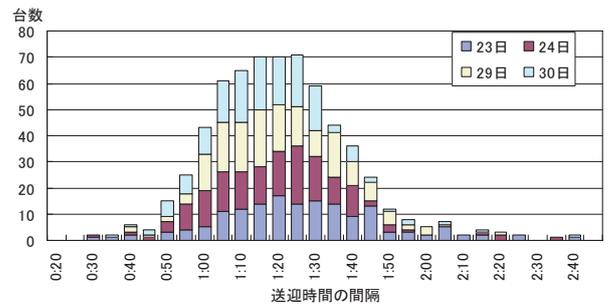


図4 観光バスの誘導状況



	平均送迎時間間隔
23日(祝)	1:26
24日(月)	1:17
29日(土)	1:17
30日(日)	1:14
全 体	1:19
誘導なし	1:16
誘導あり	1:20

図5 九条陸橋での観光バスの送迎の時間間隔

#### (2) 誘導した観光バス待機場での調査内容と結果

観光バス待機場では、調査員がバス運転手に対して、当日のツアーの旅程、時間、市内巡行のルート等をヒアリングした。その結果、バスの運転手は72%が観光バス待機場について満足と評価している。

ところで、観光バスは、事前に駐車スペースを確保して、来るものは、わずか19%であり、当日運転手の判断で駐車場を探すものや走って時間をつぶすものが合計55%もあり、今後の京都における観光バス対策を考える際の重要な課題といえる。

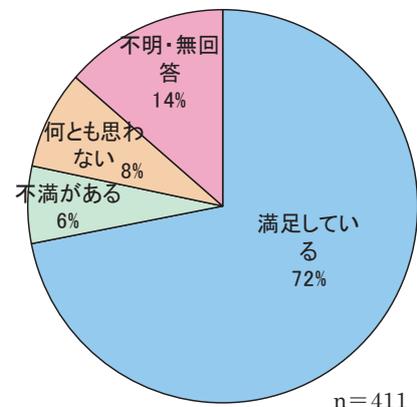


図6 観光バス待機場の満足度

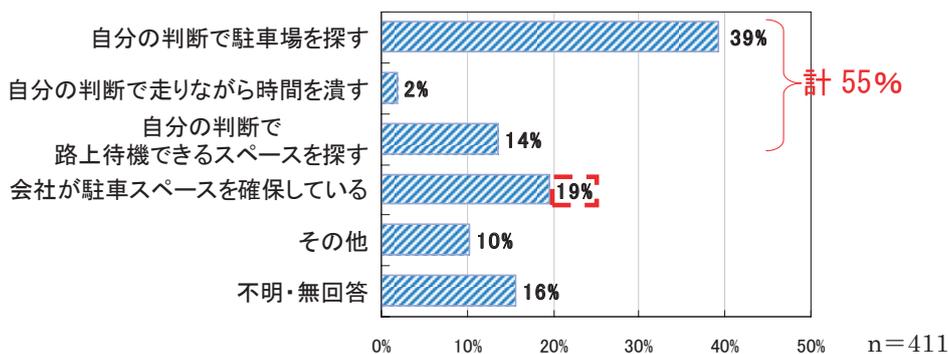


図7 京都市内の観光バス駐車場の状況

### (3) フォロー調査の内容と結果

実験終了後に付近住民に対して、観光時期の問題点や交通対策への意見を求めるアンケート調査を行った。結果、今回の社会実験で行った交通対策について、90%以上が必要であると評価をされた。

また、全国の観光バス会社の中から無作為に抽出して、電話でのヒヤリング調査を行った。その内容は、運行状況や今回の社会実験の認知度等についてである。東福寺の観光ツアーを企画した全国の観光バス会社は、80%を超える会社が九条陸橋上での待機場への誘導を希望している。また、有料なら待機場を利用しないと回答したのは、2%であり、待機場の有料化については、駐車料金が3,000円までなら40%を超える会社が利用すると回答している。

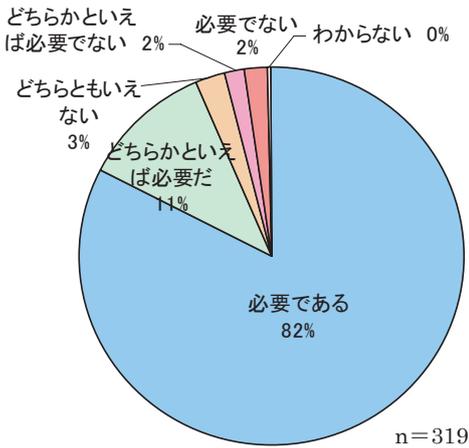


図8 周辺住民の交通対策の取り組みへの評価

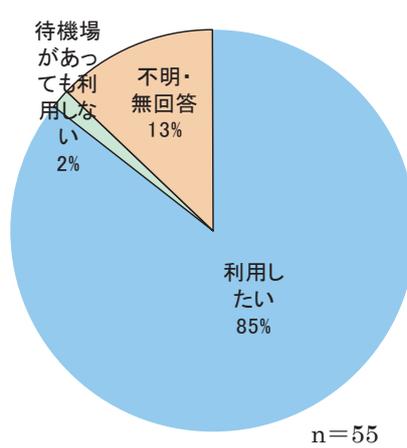


図9 来年度の観光バス待機場の要望

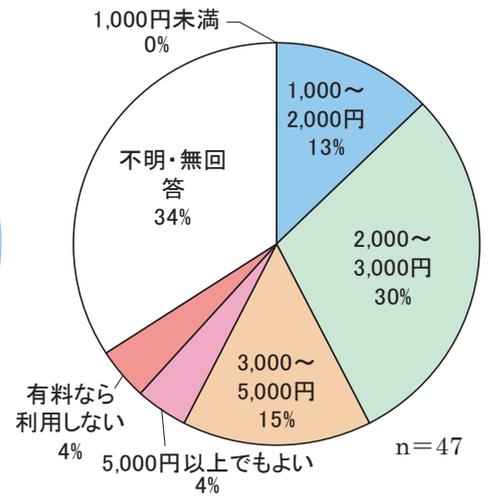


図10 観光バス待機場の利用料金

### (4) 清水シャトルバスの運行結果

・シャトルバス利用状況

5日間合計で16,397人(2,677～4,029人/日)。利用者の84%が「再度利用する」。

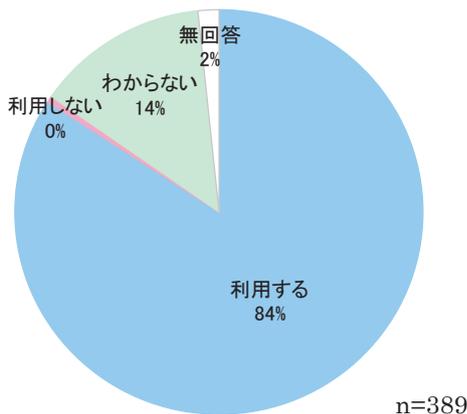


図11 清水シャトルバスの再利用の意向

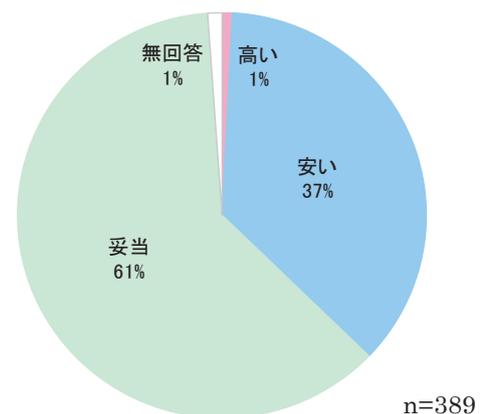


図12 清水シャトルバスの運賃について

・休日の渋滞による影響

通常10～20分の運行が、交通渋滞で1時間前後かかる時間帯が発生。

・シャトルバスの有料による影響

(昨年度利用者数：無料) 16,795人 ⇒ (今回利用者数：有料) 16,397人

今回の料金について、利用者の98%が「安い」「妥当」と回答している。

## 4. 施策の有効性と課題

### (1) 観光バスの待機場への誘導等の施策の有効性

観光バスの誘導結果については、九条陸橋上で駐停車する観光バスの半数を誘導し、九条陸橋のみならず京都市内のうろつきや違法駐車を削減できたといえる。また、実際に待機場を利用した運転手の約70%が満足しており、観光バス運転手やバス会社からも待機ヤードの設置・誘導の希望が多かった。あわせて地元住民の約80%が九条陸橋上の観光バス誘導について満足であると評価している。

### (2) 清水シャトルバスの有効性

清水シャトルバスについては、去年の無料から有料の運行シャトルにしても利用客は、ほとんど減らず、次回も利用したいとの希望が利用者の84%に達しており、有料運行継続が可能と判断できる。

### (3) 今後の課題

本社会実験から導かれる課題は下記の通り。

- ・渋滞のため待機場と九条陸橋間の所要時間が読めず、早発したバスが九条陸橋上で客待ちをする事態が起こっており、的確な所要時間の情報提供が必要。
- ・観光バス待機場の社会実験について知っていた運転手は2割弱で、今後も同様の取り組みを行う際には更なる情報の発信が必要。
- ・京都観光で来訪するバスの運転手からは、東福寺及び清水寺において嵐山で行っているような予約制の駐車場システムの要望が多く、今後の検討が必要。
- ・本社会実験での待機場の規模は6箇所、51台であったが、利用時間の制限等で十分な規模ではなかった。今後の待機場の規模拡大にむけた調整や、継続的な実施への有料化をも視野に入れた取り組みが必要。
- ・周辺住民のアンケートでは実施期間についてももう少し長い実施が希望されており、今後の施策展開については平日も含めた紅葉シーズンの実施検討が必要。
- ・清水シャトルについては、定時性の確保、採算性の確保といった課題に係る検討や情報提供が必要。

京都への観光客の来訪は年々増加しており、平成22年に目標値として設定していた5,000万人の入洛観光客を二年早く達成した。年間で最も多い入洛観光客を数える紅葉シーズンには、恒常的な観光地の交通対策の必要性が高まっており、紅葉で有名な東福寺周辺の取り組みの重要性は今後ますます高まると考えられる。

## 5. おわりに

今回の社会実験においては、学識経験者（座長：故北村隆一京都大学大学院教授）、京都市、京都府警、地元関係者、交通事業者などにより構成する東山交通対策研究会を中心として、東福寺関係者の参加のもと、京都市交通局、京都市上下水道局、京都市緑化協会、阪神高速道路株式会社、ケイエム観光京都支店、京都ヤサカ観光バス株式会社と多くの方々に、観光バス待機場としての使用等で協力を得ることで、無事に社会実験を終了することができた。

今後、本社会実験において実施したバス待機場への誘導方式が更に進展し、観光バス駐車対策として本地域のみならず他地域にも適用していただければ幸いである。なお、本取組については、今年度も関係者と継続実施に向けての調整を進めている。

最後になるが、関係各位のご協力に感謝の意を示すと共に、今後も協力関係を継続し、一層のご支援とご協力をよろしくお願い申し上げたい。