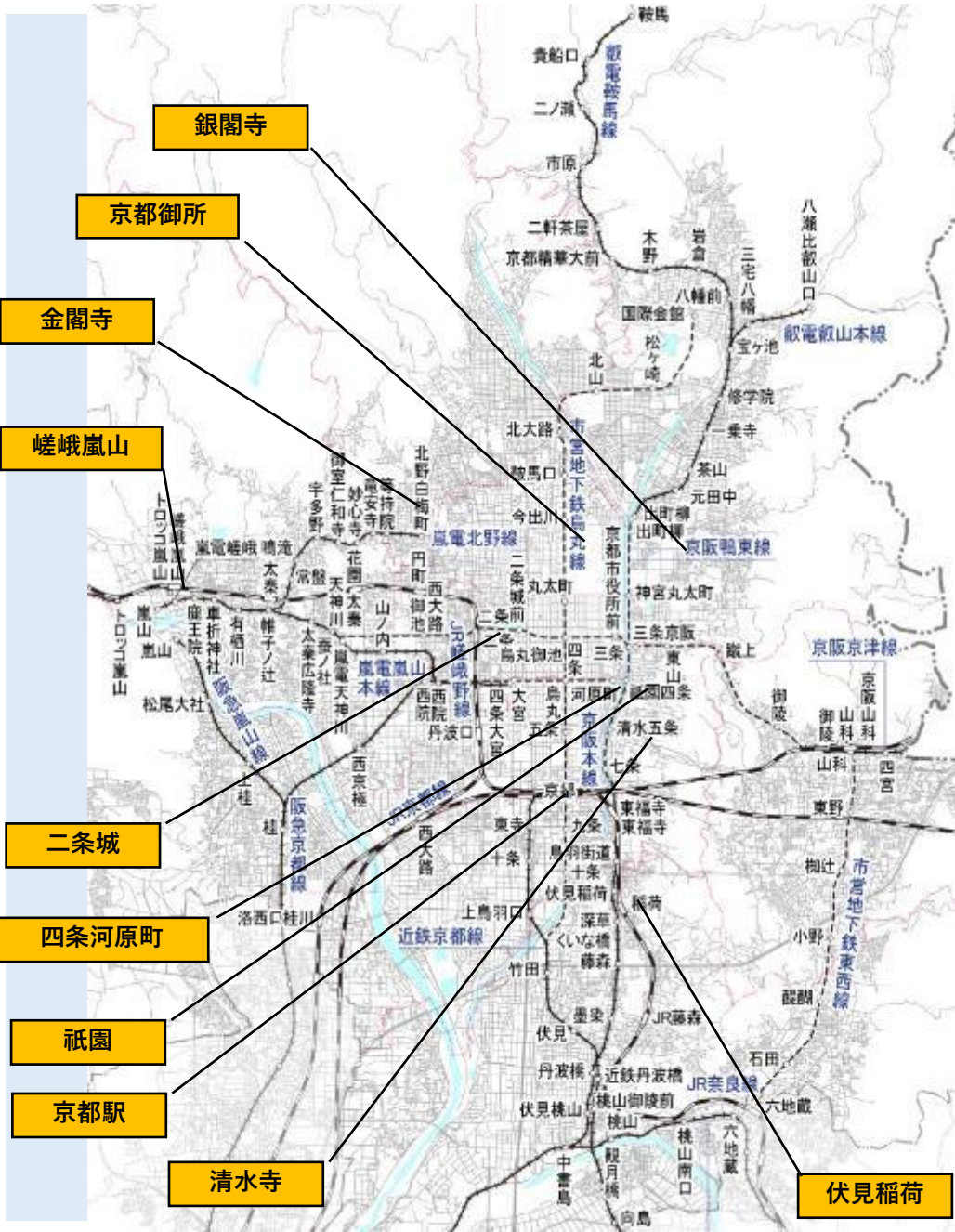


京都市における公共交通（鉄道）と主要な観光地等



コンパクトな規模のまちに、
鉄道ネットワークが一定水準で整備。
観光地等は、各所に散在。

資料 1-1

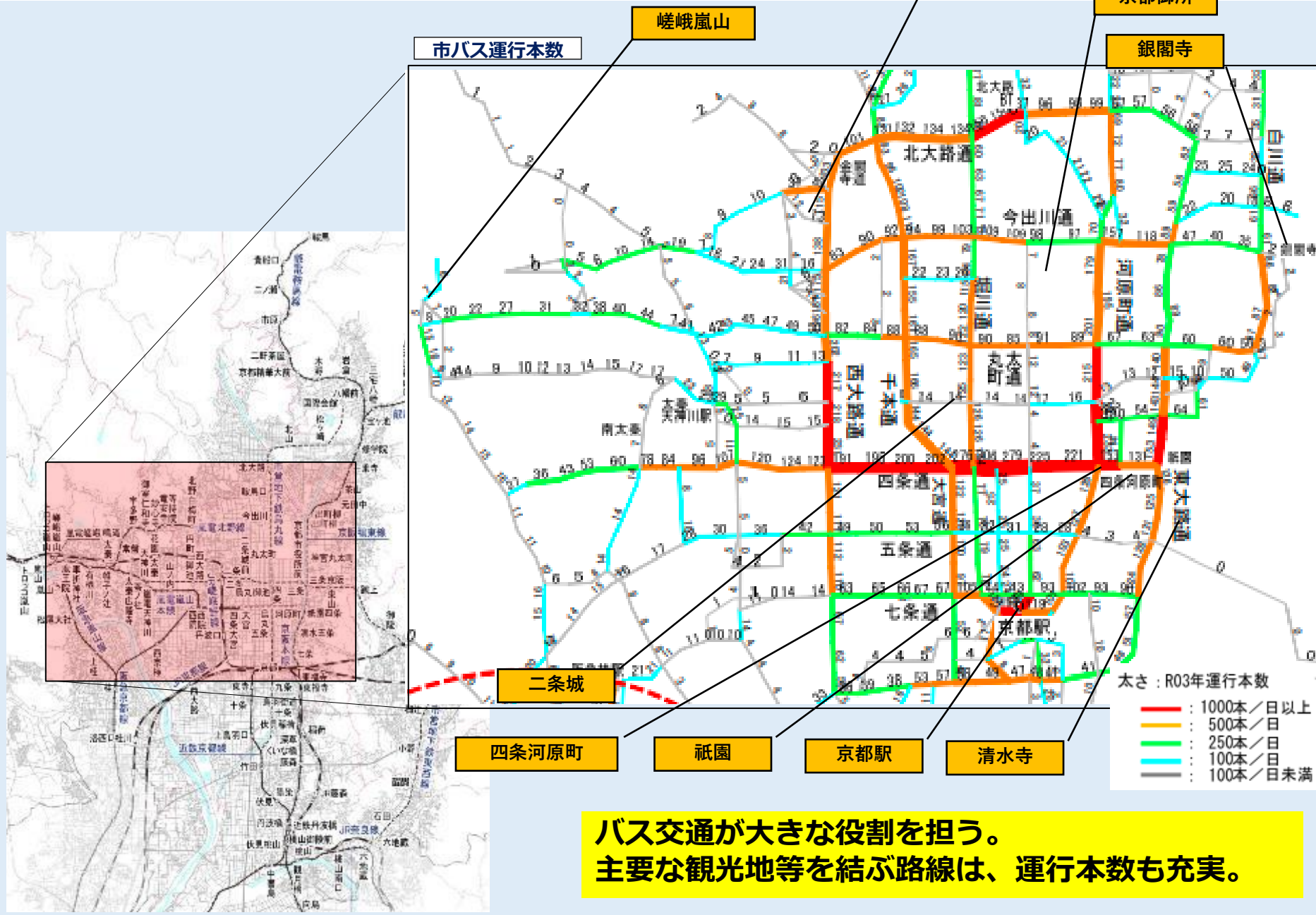


嵯峨嵐山
京都駅



池袋駅
東京駅

京都市における公共交通（バス）と主要な観光地等

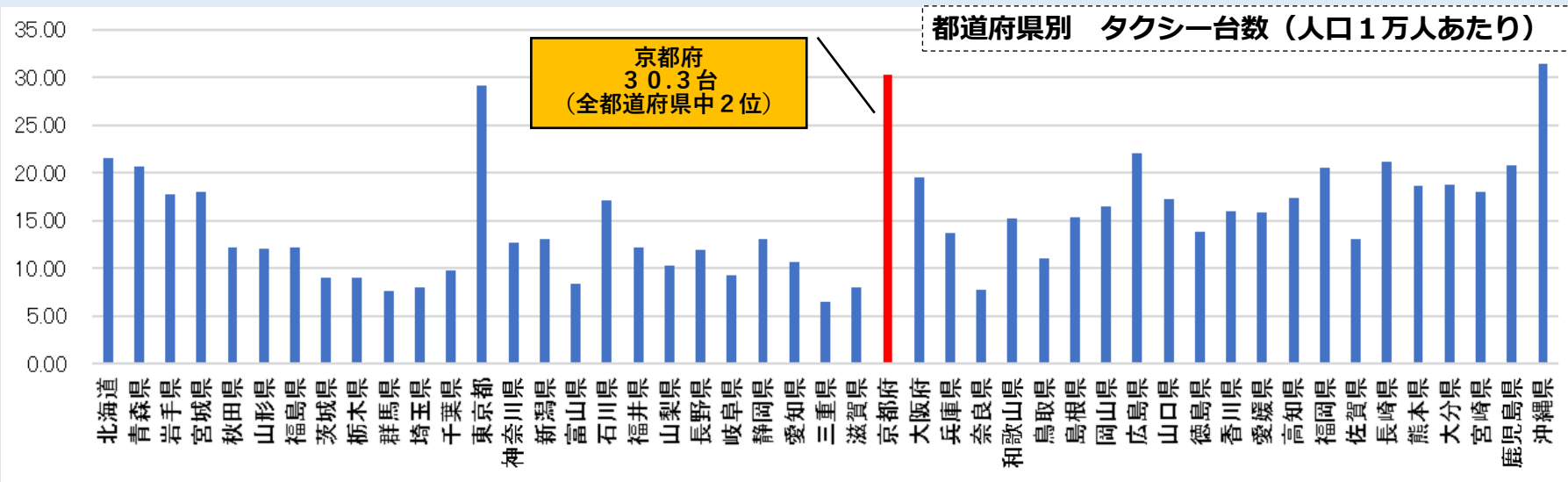
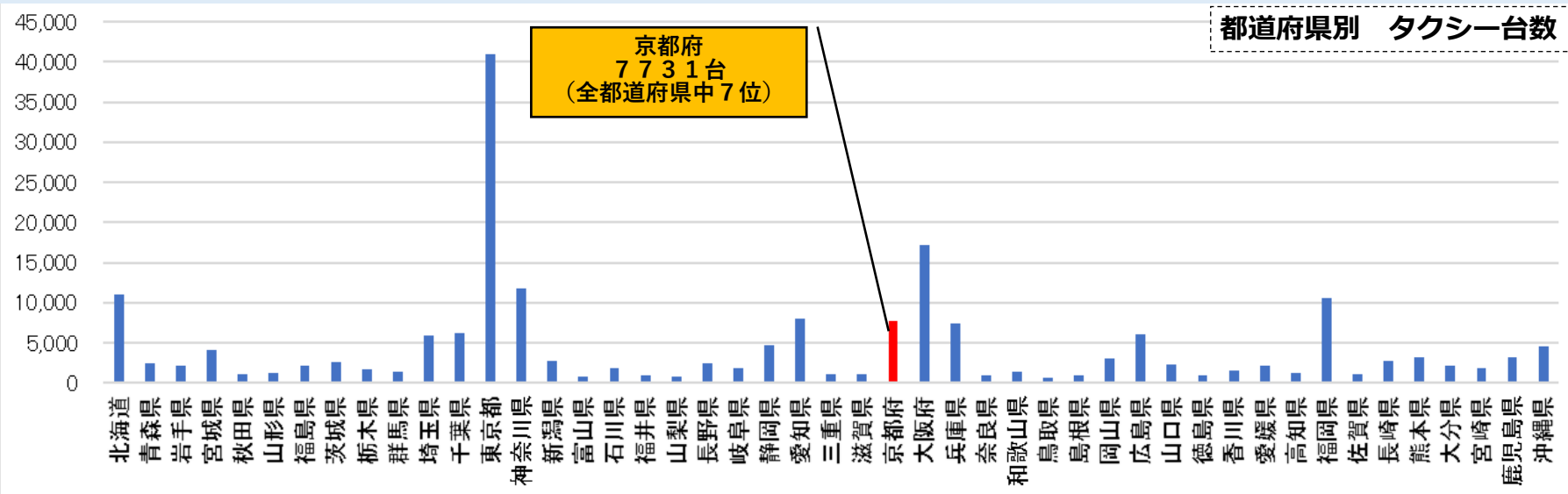


**バス交通が大きな役割を担う。
主要な観光地等を結ぶ路線は、運行本数も充実。**

出典：京都市交通局「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」資料

京都における公共交通（タクシー）

多くのタクシーが、市民生活・観光行動の足としての役割を担う。
 （市域では、法人：約4800台、個人：約1800台 府域の約85%）



出典：車両数は(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会「TAXI TODAY in Japan2023」、人口は推計人口(令和4年10月)

道路渋滞への対応 ～東山・嵐山 観光地交通対策～

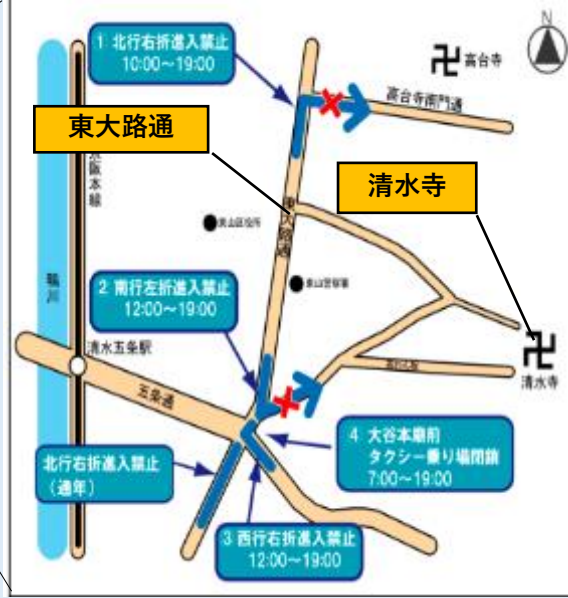


平成28年度対策時の渡月橋

嵐山地域（平成13年度～）及び
東山地域（平成16年度～）において
11月下旬の土・日・祝日における
臨時交通規制をはじめとする
交通対策を実施



平成30年度対策時の東大路通



モータリゼーションの急速な進展に伴い、昭和40年台半ばから「道路渋滞」が深刻化。
⇒昭和48年「マイカー観光拒否宣言」
平成に入り、秋の観光シーズンに、臨時交通規制をはじめとする観光地交通対策を実施。
⇒現状では、雑踏対策の様相も

「歩くまち・京都」の取組 ～「人と公共交通優先」のまちづくり～

過度なクルマへの依存からの脱却、「『人と公共交通優先』のまちづくり」への転換
⇒平成22年 「歩くまち・京都」憲章、「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定

- ・歩いて楽しい
「出かけたくなる」
賑わい空間の創出
- ・自転車の
安心・安全な
利用環境の充実
など

柱1
持続可能な
まちづくりを実現する
公共交通ネットワークの形成
（「公共交通ネットワーク」の取組）

- ・交通事業者等との連携強化による
公共交通の維持・確保
- ・地域の特性等に応じた生活交通維持・確保
- ・混雑緩和につながる交通NW機能強化
- ・ハード・ソフト面でのバリアフリーの推進
- ・データの利活用による交通サービスの
更なる向上
など

柱2
誰もが
「出かけたくなる」
歩行者優先の
魅力的なまちづくり
（「まちづくり」の取組）

- ・徒歩や自転車等をかきこく
組み合わせた公共交通利用の促進
- ・幅広い観点からの「歩くこと」や
「移動」に対する価値・楽しさの
発信
など

柱3
歩いて楽しい暮らしを
大切にするスマートな
ライフスタイル
の更なる促進
（「ライフスタイル」の取組）

- ・公共交通の安心・安全や
利便性・快適性についての情報発信
- ・公共交通のサービス水準維持に向けた
更なる支援
など

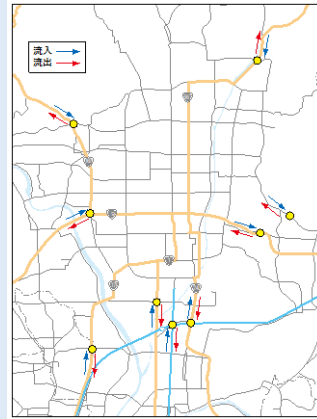
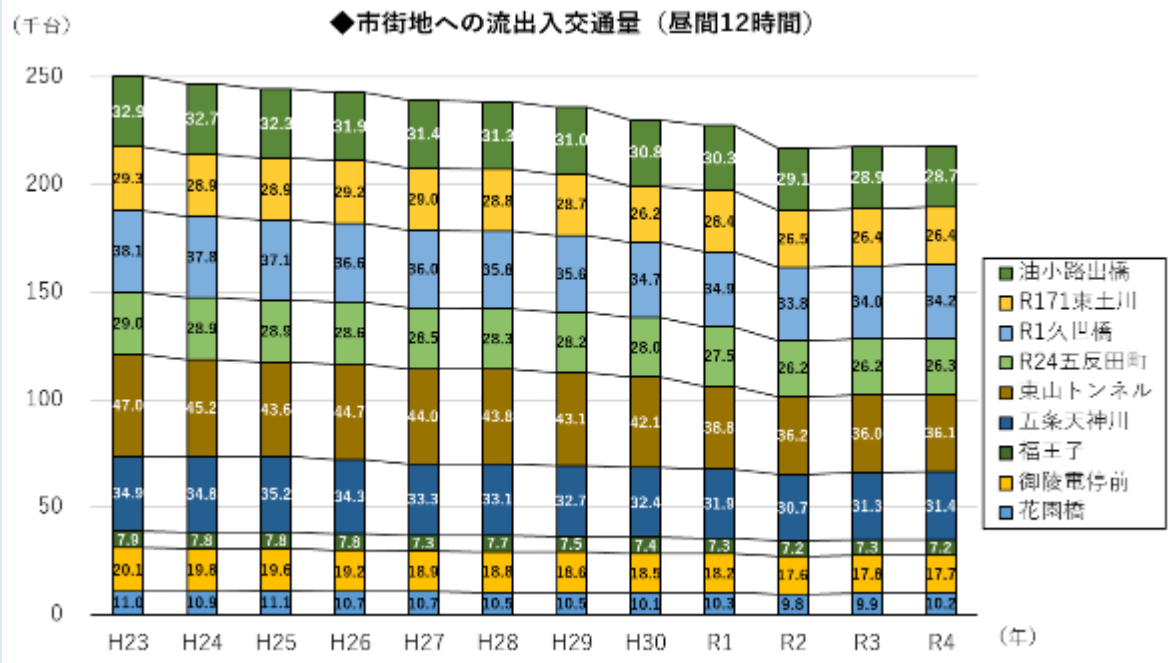


コロナからの回復期に
おける重点取組

交通手段分担率・市街地への車両の流出入状況の推移



- 自動車分担率は調査回ごとに減少傾向 (平成12年度比△5.0ポイント)
- 徒歩、鉄道、バスの占める割合の合計は51.8%→調査回ごとに増加傾向 (平成12年度比+5.8ポイント)

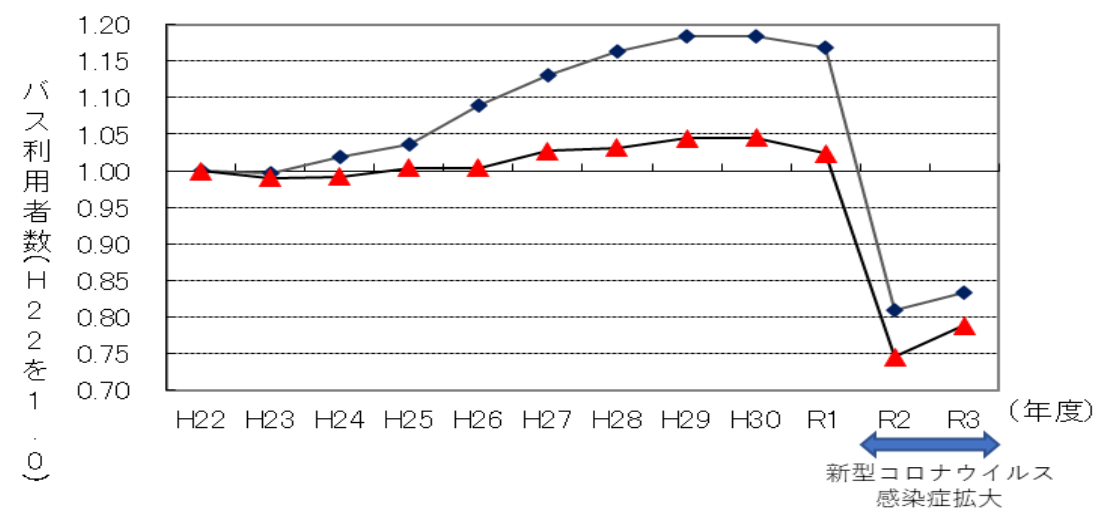
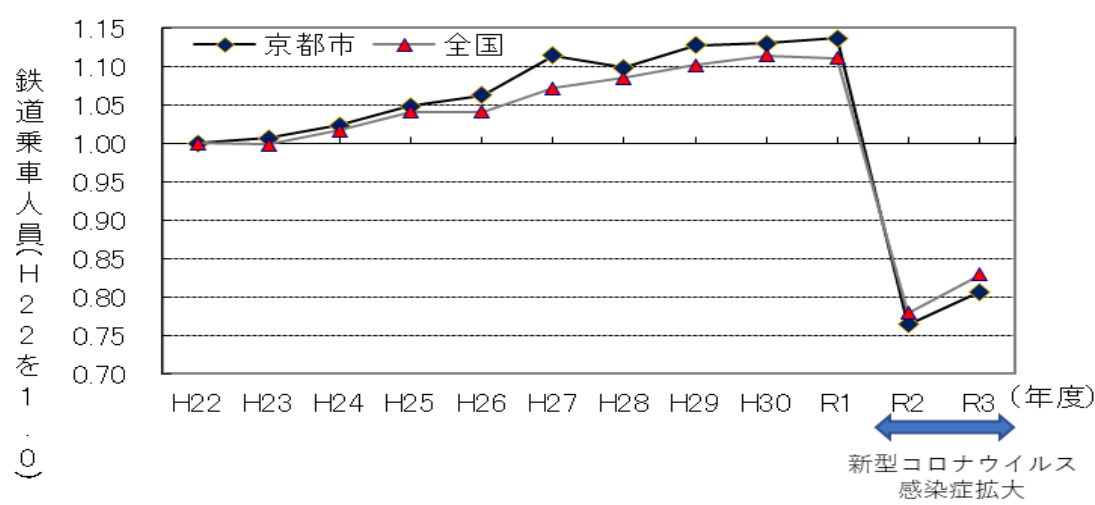


- 市街地への流出入交通量は、**経年的に減少傾向**で推移
- 平成23年と令和4年とを比較すると、**約13%減少**

クルマ依存からの脱却が、順調に進む。

- ・「自動車分担率」(生活の中でのクルマ利用の移動の割合)の低下
- ・市街地流出入車両数の減少

公共交通（鉄道・バス）利用者の推移



【鉄道】

- 平成22年度と令和元年度との比較では、京都市は**約14%増加**している。
- 平成22年度と令和2年度との比較では、京都市は**約23%減少**している。
- 国全体においても、ほぼ同様の傾向となっている。

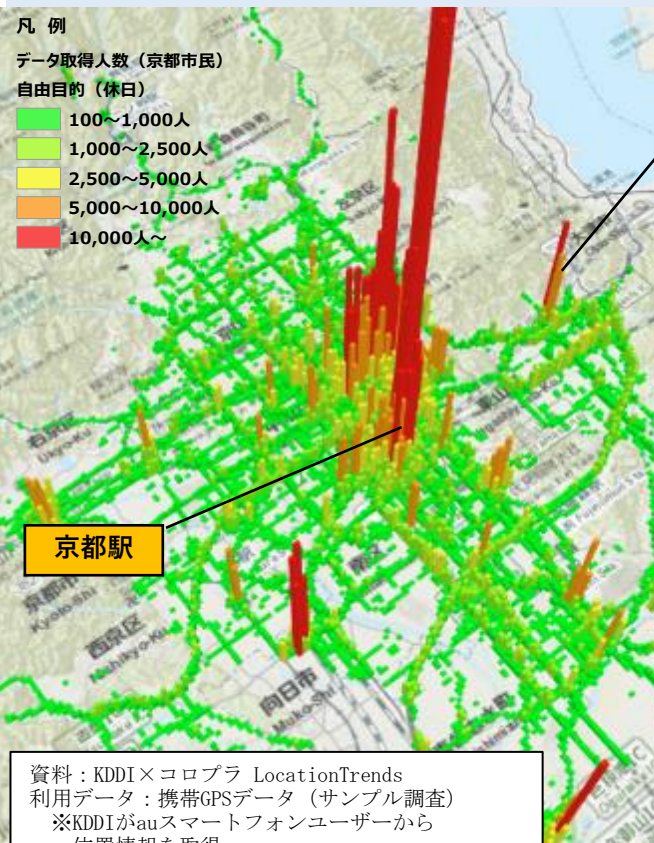
【バス】

- 平成22年度と令和元年度との比較では、京都市は**約17%増加**している。
- 一方で国全体では約2%の増加にとどまる。
- 平成22年度と令和2年度との比較では、京都市は**約19%減少**している。

(資料) 京都市調べ
鉄道輸送統計年報
国土交通省資料

**コロナ禍の、公共交通に与える影響は甚大なもの。
特に京都市の場合、コロナ禍前後のバス利用の増減は極めて大。**

今日の交通混雑 ～京都駅一極集中と道路の混雑～



凡例
データ取得人数（京都市民）
自由目的（休日）

- 100～1,000人
- 1,000～2,500人
- 2,500～5,000人
- 5,000～10,000人
- 10,000人～

京都駅

山科駅

京都駅への乗降客一極集中

交通事業者の担い手不足

助長

助長

助長

バス車内がいっぱいで乗れない

タクシー待ちの行列が発生している

※「特定の路線」で車内混雑が発生

※主に京都駅で発生

助長

主な観光地周辺で渋滞が発生している

密を避けたクルマによる観光

影響

京都駅～本市最大の交通結節点～

- 鉄道の平均乗降客数／日：いずれも市内1位で突出
 - ・JR西：40万人（2位 山科：7万人）
 - ・新幹線：8万人
 - ・近鉄：10万人（2位 近鉄丹波橋：5万人）
 - ・地下鉄：13万人（2位 四条：10万人） ※H30年度京都府統計書より推計
- 市バスの乗降客数：市内1位
 - ・5万人（2位 四条河原町：2.6万人）
 - ・10年間で、+12%の大幅増（H14⇒H24） ※H24市バス旅客流動調査より

主な観光地等において市バス乗降客数は大幅に増加 (H24年実績・順位及びH14年からの増加率)

・祇園	8,492人	(9位)	+63.2%
・清水道	7,485人	(12位)	+94.6%
・金閣寺道	7,070人	(13位)	+64.6%
・五条坂	6,407人	(19位)	+60.2%

※H24市バス旅客流動調査より

資料：KDDI×コロプラ LocationTrends
利用データ：携帯GPSデータ（サンプル調査）
※KDDIがauスマートフォンユーザーから位置情報を取得
対象：京都市外居住者のうち、通勤・通学以外と推定される者
※移動履歴から推定。買い物、食事、社交などに加え、観光目的も含まれる。
期間：2017年4月1日～2018年3月31日の休日
データ取得人数：当該100m四方において位置情報データを取得した人数
秘匿処理：来訪者数が少ない区分は、プライバシー保護の観点から非表示

⇒ ・より早期から、的確なタイミングで、効果的な情報発信により、観光客の行動変容を促進
 ・駅前空間のスムーズな運用を支援することにより、タクシーの効率的な利用を促進
 ・バス・タクシーの担い手不足対策のため、事業者の処遇改善等のPRを支援

交通政策の観点から見た観光課題対策（京都駅一極集中）

取組の考え

主な取組

- 京都駅一極集中の緩和は、快適で円滑な移動の確保や密の回避による安心・安全の確保につながるもの。
- サブゲート（JR山科駅、JR東福寺駅、地下鉄駅等）を活用したルート推奨や、駅周辺におけるバス停案内の充実等情報発信に取り組む。
- 駅前空間のスムーズな運用等を支援することにより、タクシーの効率的な利用を促進

■ 公共交通利用入浴者に向けた情報発信の強化

≪日常生活・出発地での発信≫

- ・首都圏のデジタルサイネージを活用した推奨ルートの多言語発信
- ・京都市観光協会のFacebook・Twitterでの推奨ルートの多言語発信
- ・＜JR西日本との連携＞
JR 西日本列車運行情報
公式 Twitterでの推奨ルートの発信

【東京駅デジタルサイネージでの放映内容】



株式会社ジェイアール東海エージェンシー (https://www.jrta.co.jp/)

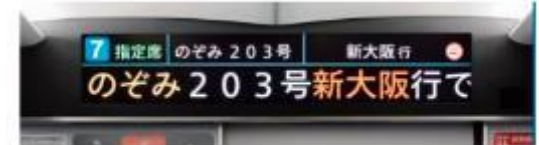
≪車内・経路での発信≫

- ・列車内広告媒体を活用した推奨ルートの多言語発信
- ・JR西日本在来線（東海道本線）モニターでの推奨ルートの多言語発信
- ・＜JR西日本との連携＞
特急はるか車内放送での推奨ルートの多言語発信
- ・＜JR西日本との連携＞
JR西日本在来線（東海道本線）車内放送での推奨ルートの発信

【WESTビジョン】



株式会社JR西日本コミュニケーションズ (https://www.jcom.co.jp/)



株式会社ジェイアール東海エージェンシー (https://www.jrta.co.jp/)

【放映内容（予定）】



≪目的地直前での発信≫

- ・ 駅構内でのデジタルサイネージを活用したバスのりばライブカメラ・推奨ルートが多言語発信
- ・ 京都駅新幹線コンコースビジョンでの推奨ルートが多言語発信
- ・ 京都駅橋上マルチビジョン8での推奨ルートが多言語発信
- ・ 民間バス事業者が行う車内混雑情報発信への支援
車内混雑情報やバスの位置情報等のリアルタイム情報を発信するスマートバス停整備
- ・ <JR西日本との連携>
京都駅中央口改札口付近デジタルサイネージにおいて、推奨ルートの発信
- ・ <JR東海との連携>
京都駅新幹線コンコースにおける特設観光ブースの設置による推奨ルートの発信

【設置場所：京都駅2F 新幹線コンコース内】



【ライブカメラ映像】



【掲示ポスター】



【新幹線京都駅コンコースビジョン】



※株式会社ジェイアール東海マージン（http://www.jtoc.co.jp/）

【掲載内容】



【京都駅橋上マルチビジョン8】



※株式会社「日本バス」エムシーエーシステム（http://www.jbwm.co.jp/）

【内容】



■ 多彩な主体との連携強化による取組

≪近畿運輸局との連携による移動経路の分散化等（実証実験）≫

期限限定案内所の開設、臨時手荷物預かり所の開設等

≪京都府タクシー協会との連携による乗合タクシー（実証実験）≫

京都駅⇒金閣寺の乗合タクシー運行実験に対し、支援を実施
(運賃：2,000円/大人1人)

≪タクシー業務センターとの連携による人員の配置≫

京都駅のタクシー乗り場に、乗り込み案内や積み込み補助等に対応する人員を配置 ⇒時間あたりの出庫台数が1～2割増加



交通政策の観点から見た観光課題対策（道路の混雑）

取組の
方向

- 自動車分担率や自動車交通量は着実に減少する一方、依然として地域、季節等によっては車の集中が見られる。
- コロナ禍以前は、観光施設や土産物店舗、観光客向けの食事施設等において、観光バス駐停車等の問題や乗客のマナー問題が顕在化。
- このため、**自動車流入抑制策や観光バスの路上滞留対策等を進め、自動車交通の効率化と適正化を図り、誰もが出かけたくなる歩行者優先の魅力的なまちづくりを推進**する。

■ 自動車流入抑制策

- ・ パークアンドライドの推進
 - ① 選定箇所の立地や利用条件も含めた質の向上・利用促進
 - ② ハイシーズンにおける無料の臨時駐車場の開設
 - ③ 民間事業者等によるインセンティブの活用
- ・ ハイシーズンにおける観光地交通対策
- ・ 観光地への自動車流入抑制啓発の強化



重点利用促進駐車場

重点利用促進駐車場	駐車料金 (種別料金)	パークアンドライド利用によるお返し額
		駐車料金引(300円) + 300円
①平日京都大津公共駐車場	24時間最大750円	当日最大750円お返し! (250円割引+500円)
②平日大津公共駐車場	当日最大1,000円	当日最大1,200円お返し! (700円割引+500円)
③平日京大京大駅前	当日最大1,000円	当日最大1,200円お返し! (700円割引+500円)
④タイムズ上島町ランプ	24時間最大600円	当日最大830円お返し! (330円割引+500円)
⑤タイムズ鴨川西ランプ	24時間最大880円	当日最大830円お返し! (330円割引+500円)
⑥京都市山科駅前駐車場	当日最大1,360円 [平日のみ]	当日最大1,180円お返し! (680円割引+500円)

- ・ 近畿圏・中部圏からの入洛者を主なターゲットとし、
 - ①日常生活・出発地、②車内・SAなどの経路、③目的地直前の3つのタイミングに応じた効果的な情報を発信。
- ・ 重点利用促進駐車場でパークアンドライドを利用した方に対し、
 - ①駐車料金の割引や金券等の経済的インセンティブのほか、
 - ②パークアンドライド駐車場と観光地周辺駐車場を比較した駐車料金の差異や節約できる時間等の情報インセンティブ
 - ③車移動では得られない体験等の付加価値としてのインセンティブ等を付与。
- ・ 京都市営観光駐車場における期間を限定した特別駐車料金の設定（実験的取組）
- ・ 隣接府県の道路路情報板等を活用しパークアンドライド利用促進に係る広報を実施
- ・ 京都市観光協会のFacebook・Twitterでのパークアンドライド利用促進に係る広報を発信

- ・ 観光バスの路上滞留対策事業

主な取組