

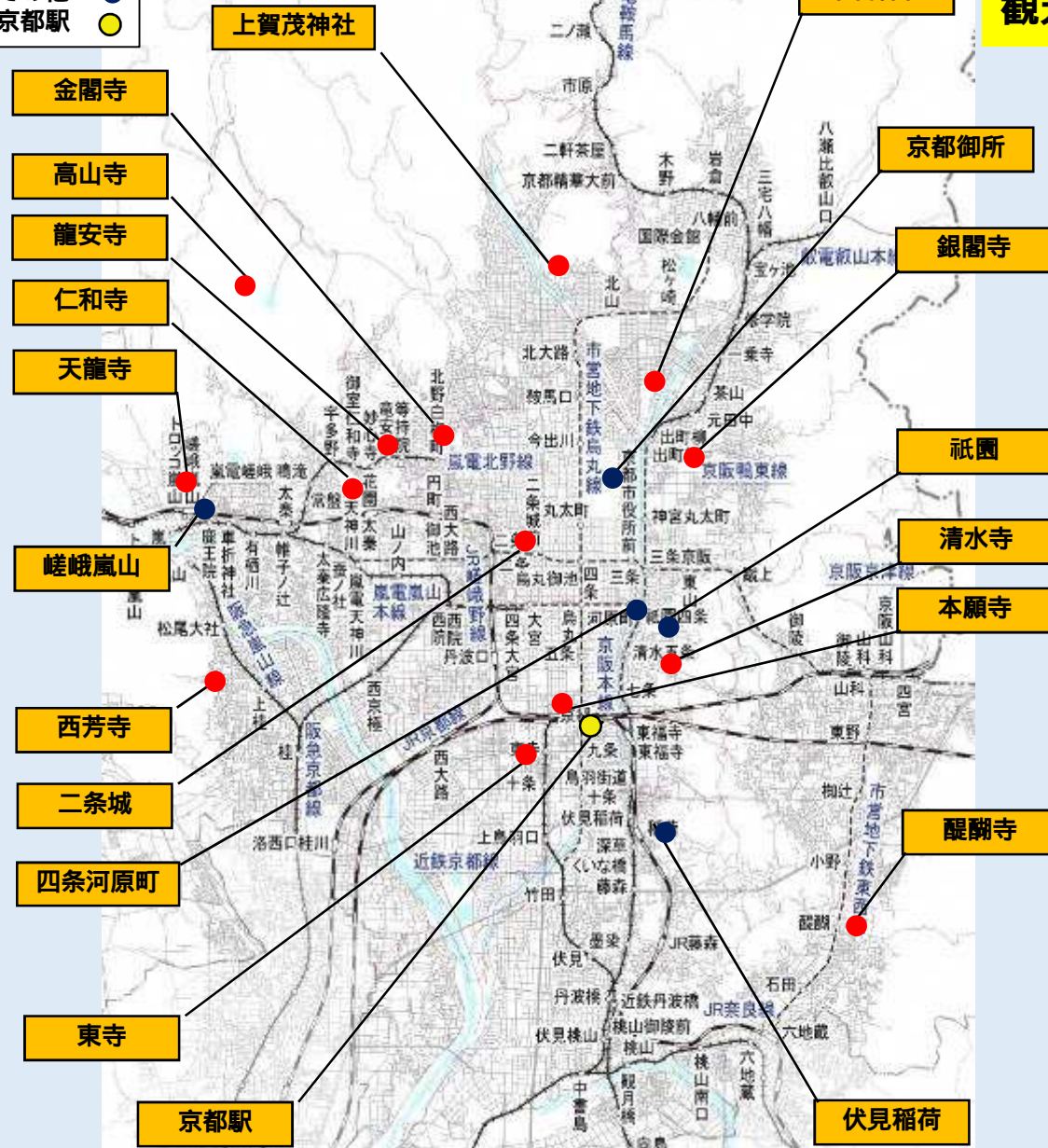
「歩くまち・京都」の推進と 観光交通対策

令和6年1月

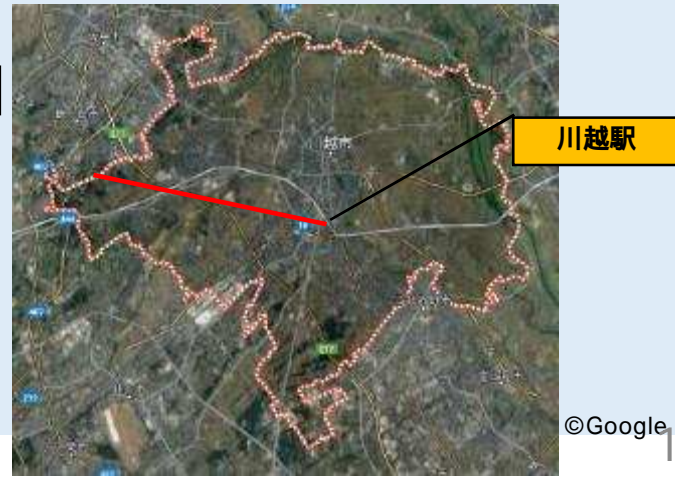
京都市都市計画局
歩くまち京都推進室
大岸 將志

京都市における公共交通（鉄道）と主要な観光地等

- 世界遺産 ●
- その他 ●
- 京都駅 ●



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。



京都市における公共交通（バス）と主要な観光地等

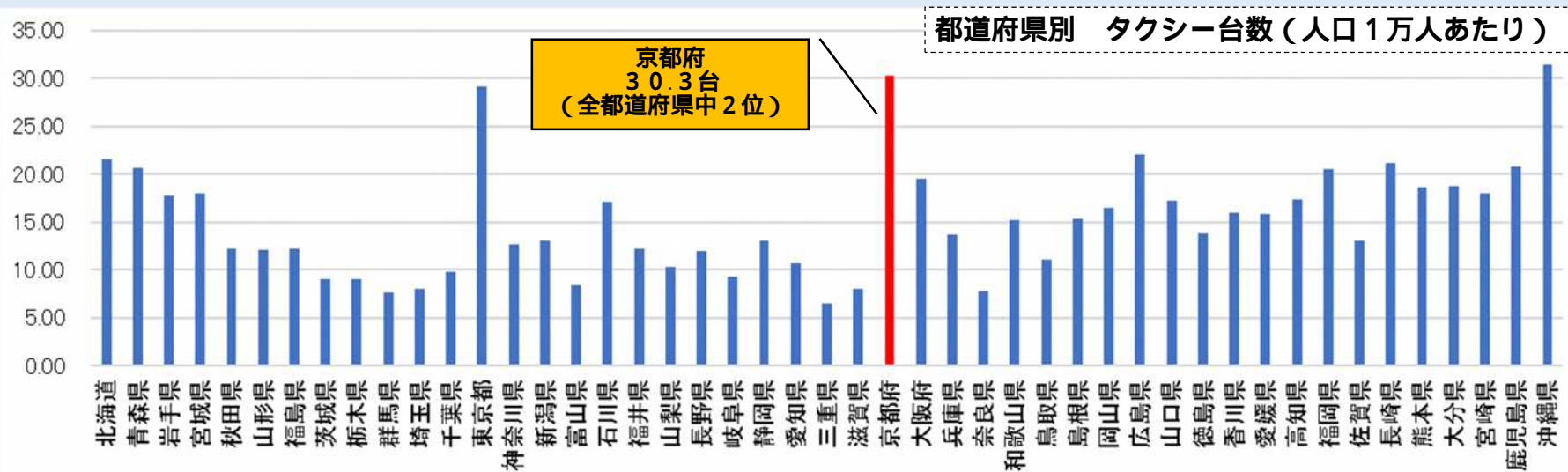
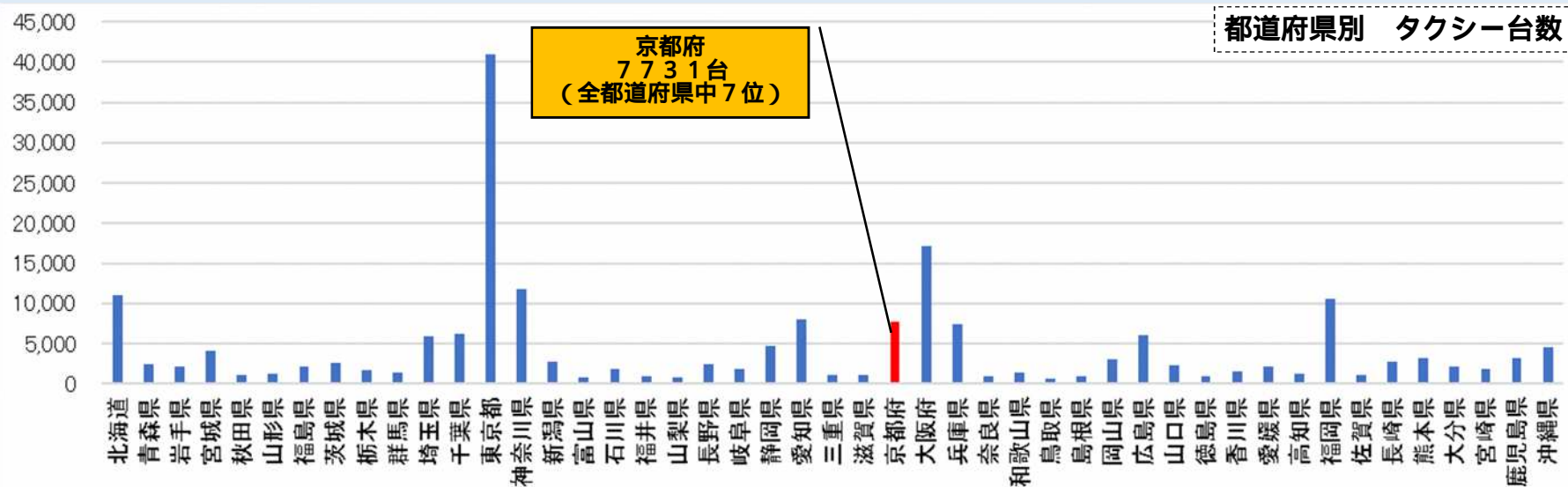


**バス交通が大きな役割を担う。
主要な観光地等を結ぶ路線は、運行本数も充実。**

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：冊数数は(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)

「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

「歩くまち・京都」憲章

前文

わたしたちの京都は、千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねながら、趣あるまち並みや自然景観、伝統、文化などを守り育ててきました。そして、だれもが安心して快適に歩くことができるまちをつくりあげてきました。しかし、クルマを中心とする生活が急激に進展する時代の中で、こうしたまちの魅力が損なわれています。

京都にふさわしい移動の方法は、自分の力で、また時に人の助けを借りながら、“歩くこと”を中心としたものに違いありません。行き交う人々こそがまちの賑わいと活力の重要な源泉であり、歩くことこそは健康や環境にも望ましいものです。

このような認識のもと、世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、ここに「歩くまち・京都」憲章を定めます。

本文

わたしたちの京都では、市民一人ひとりとは、

① 健康で、人と環境にやさしい、
歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

① だれもが歩いて出かけたくなる
道路空間と公共交通を整え、
賑わいあるまちを創ります。

① 京都を訪れるすべての人が、
歩く魅力を満喫できるようにします。

(平成22年1月23日制定)

「京都市市民憲章」
「子どもを共に育む京都市民憲章」に次ぐ、
3つ目の市民憲章として策定

「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

- ・歩いて楽しい賑わい空間の創出
 - ・自転車の利用環境の充実
- 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
 - ・生活交通維持・確保
 - ・混雑緩和につながる交通NW機能強化
 - ・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しく組み合わせた公共交通利用促進
 - ・「歩くこと」や「移動」に対する価値・楽しさの発信
- など

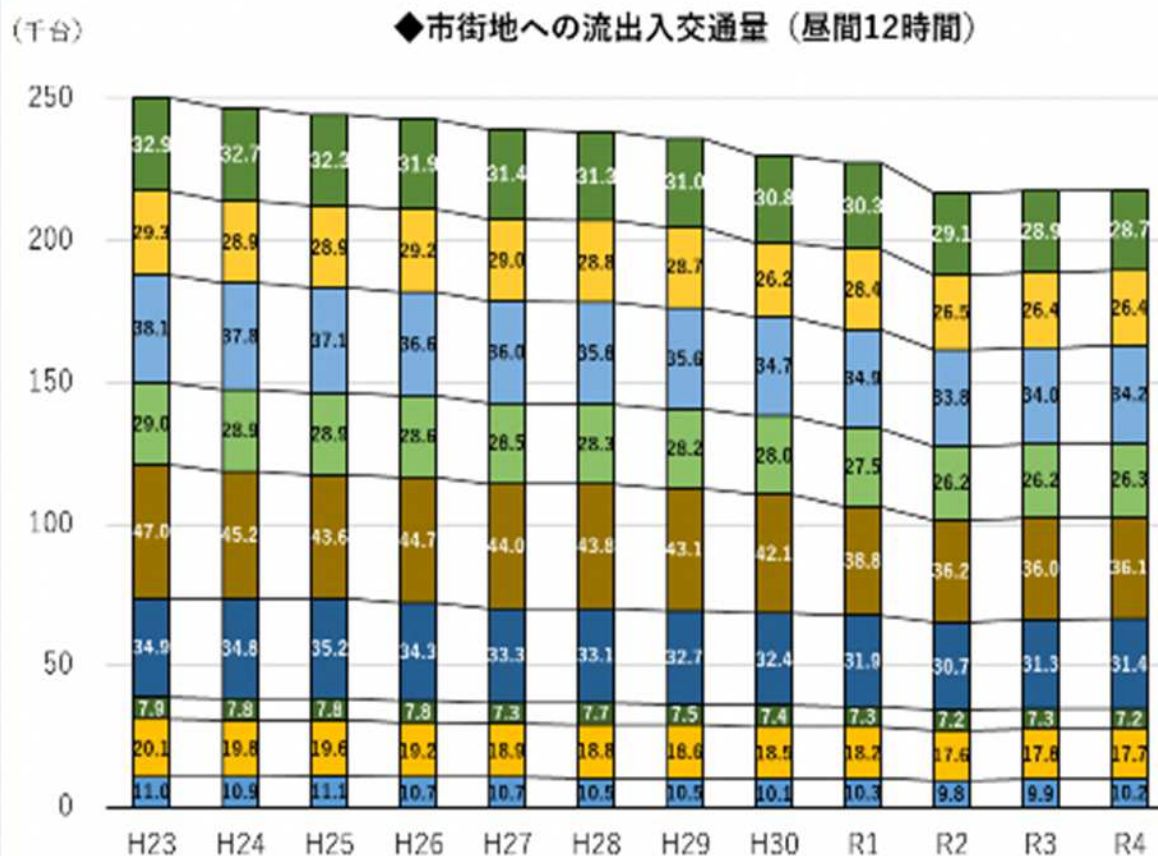
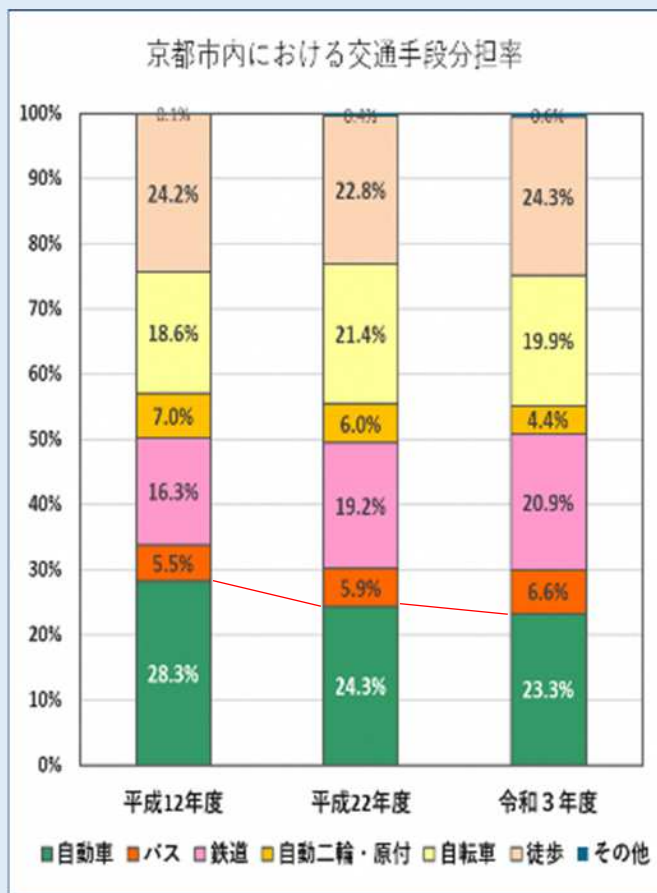
柱3
歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルの更なる促進
(「ライフスタイル」の取組)

- ・公共交通の安心・安全等についての情報発信
 - ・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



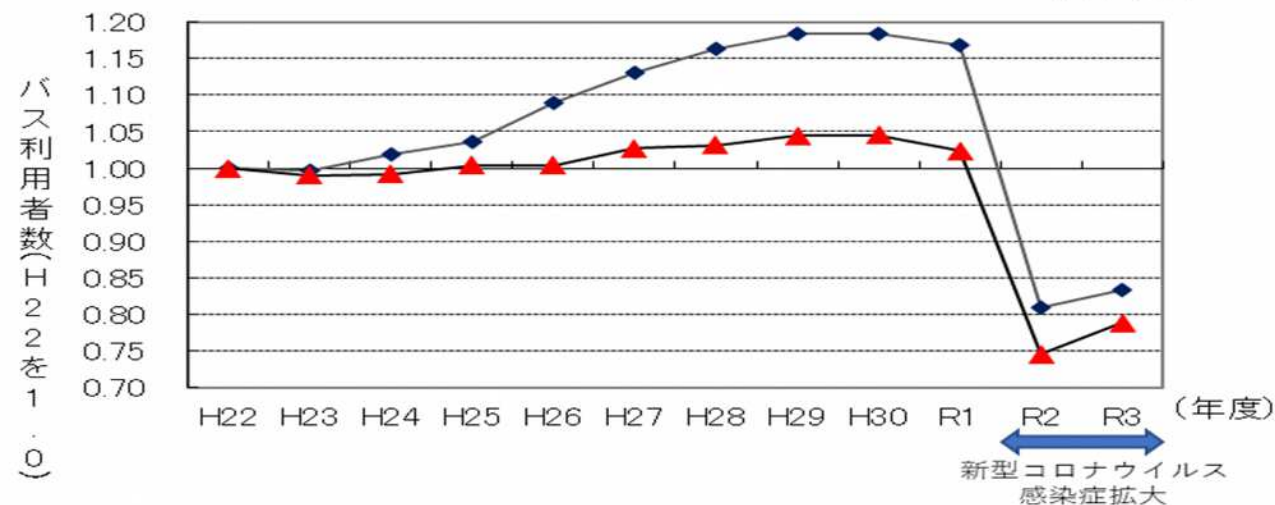
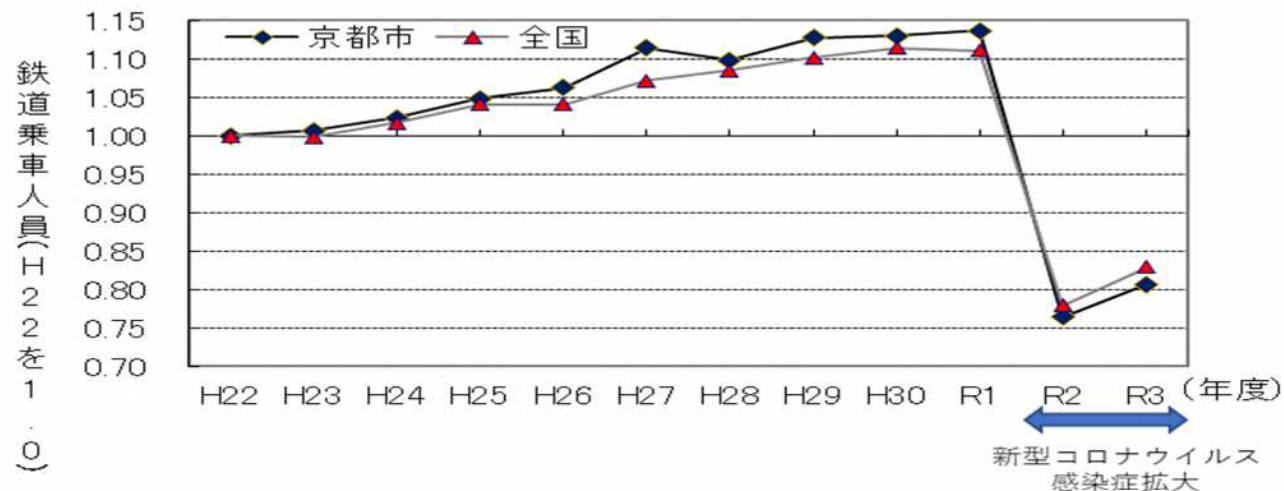
自動車分担率は調査回ごとに減少傾向
 (平成12年度比 5.0ポイント)
 徒歩、鉄道、バスの占める割合の
 合計は51.8% 調査回ごとに増加傾向
 (平成12年度比+5.8ポイント),

○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 令和元年度
京都市：約14%増加
- ・平成22年度 令和2年度
京都市：約23%減少
- ・国全体においても、
ほぼ同様の傾向

【バス】

- ・平成22年度 令和元年度
京都市：約17%増加
国全体：約2%の増加
- ・平成22年度 令和2年度
京都市：約19%減少

（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。

道路渋滞への対応 ~ 観光地交通対策（嵐山） ~



渡月橋



平成28年度対策時の渡月橋



令和5年度対策時の渡月橋北詰



通状況等に応じて、車両通行規制がかかる場合があります。

【嵐山地域】（平成13年度～）
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



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

道路渋滞への対応 ~ 観光地交通対策（東山）~

【東山地域】（平成16年度~）
 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



二年坂（二寧坂）

©京都市観光協会



令和5年度対策時の五条坂



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

「まちづくり」としての対策 ～ 四条通歩道拡幅事業 ～

市内最大の繁華街・商業地



公共交通が集約する「ターミナル」



四条通（烏丸～川端）は、**交通結節点**（ターミナル）としての機能を有する。
市バス、京都バス、京阪バス、地下鉄、阪急電鉄、京阪電鉄が乗り入れ、
1日約35万人が乗降。

「まちづくり」としての対策 ～ 四条通歩道拡幅事業 ～

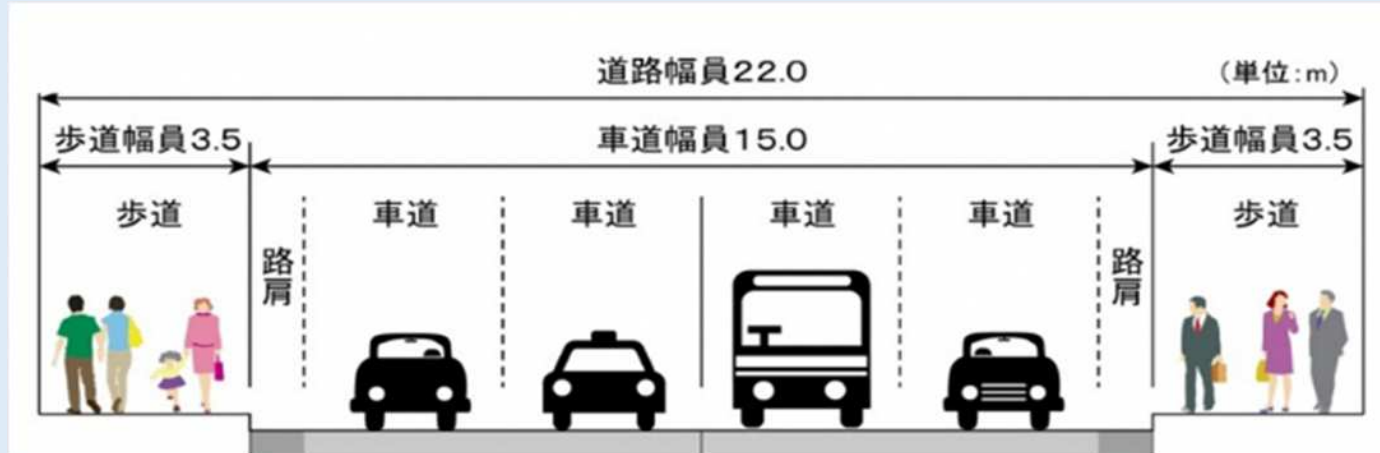
【整備前】

車道 幅員 15 m , 片側 2 車線

歩道 幅員 両側 7 m (片側 3.5 m)

自動車の利用者 : 約 2,200 人 / 時 (1)

歩行者 : 約 7,000 人 / 時 (2)



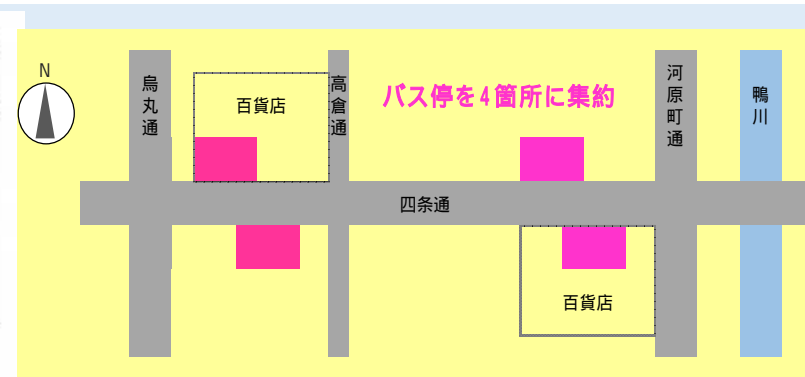
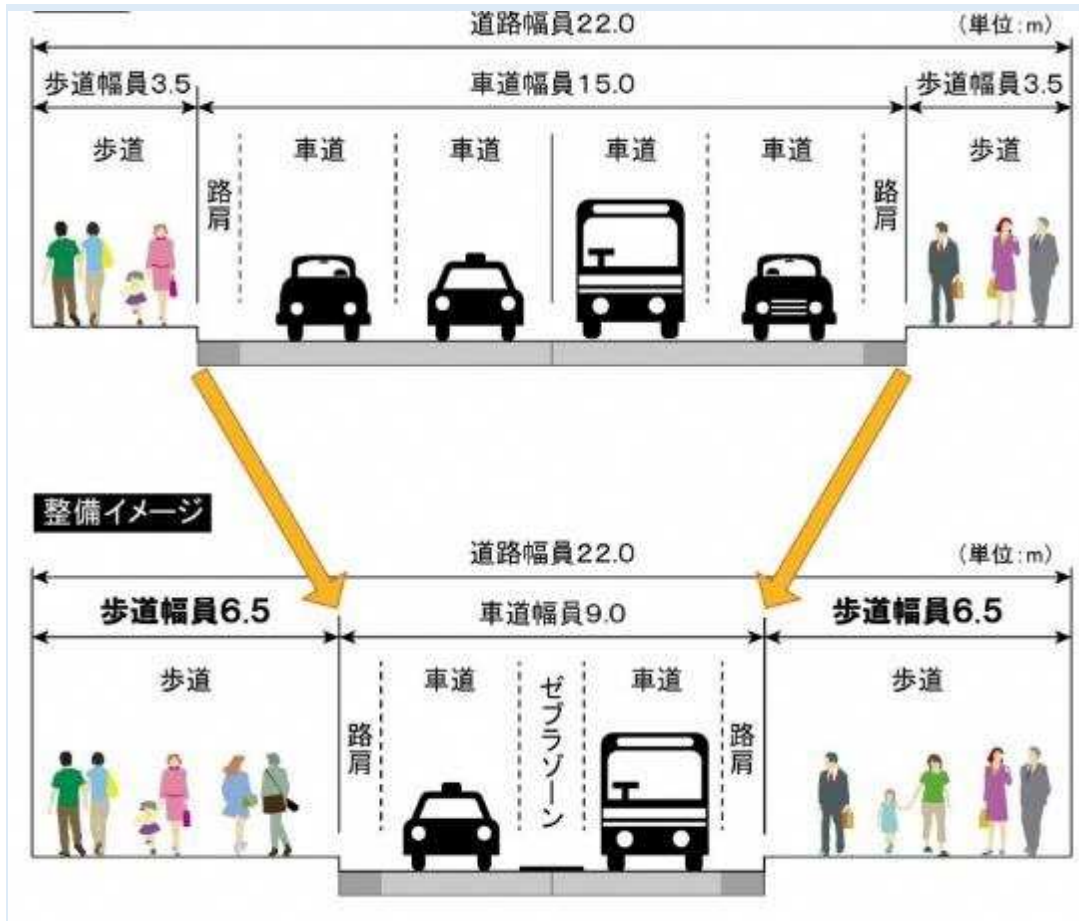
歩道側車線
駐停車車両により
交通量が少ない

中央側車線
東行き (北側) ・西行き (南側)
のいずれも交通量が多い



- (1) 平成 17 年度道路交通センサスをもとに算出
 - ・休日ピーク時の乗用車交通量 1,154 台 / 時
 - ・休日乗用車平均乗車人数 (京都市) 1.9 人 / 台
- (2) 平成 17 年度調査

「まちづくり」としての対策 ～ 四条通歩道拡幅事業 ～



【バス停の整備】

- ・ 16箇所に分散していたバス停を4箇所に集約
- ・ テラス型バス停の導入



【道路空間の再配分】

- ・ 4車線道路を2車線に
- ・ 誰もが安心して、快適に歩ける歩行空間を確保



「まちづくり」としての対策 ～ 四条通歩道拡幅事業 ～

【歩いて楽しいまちなかゾーン】

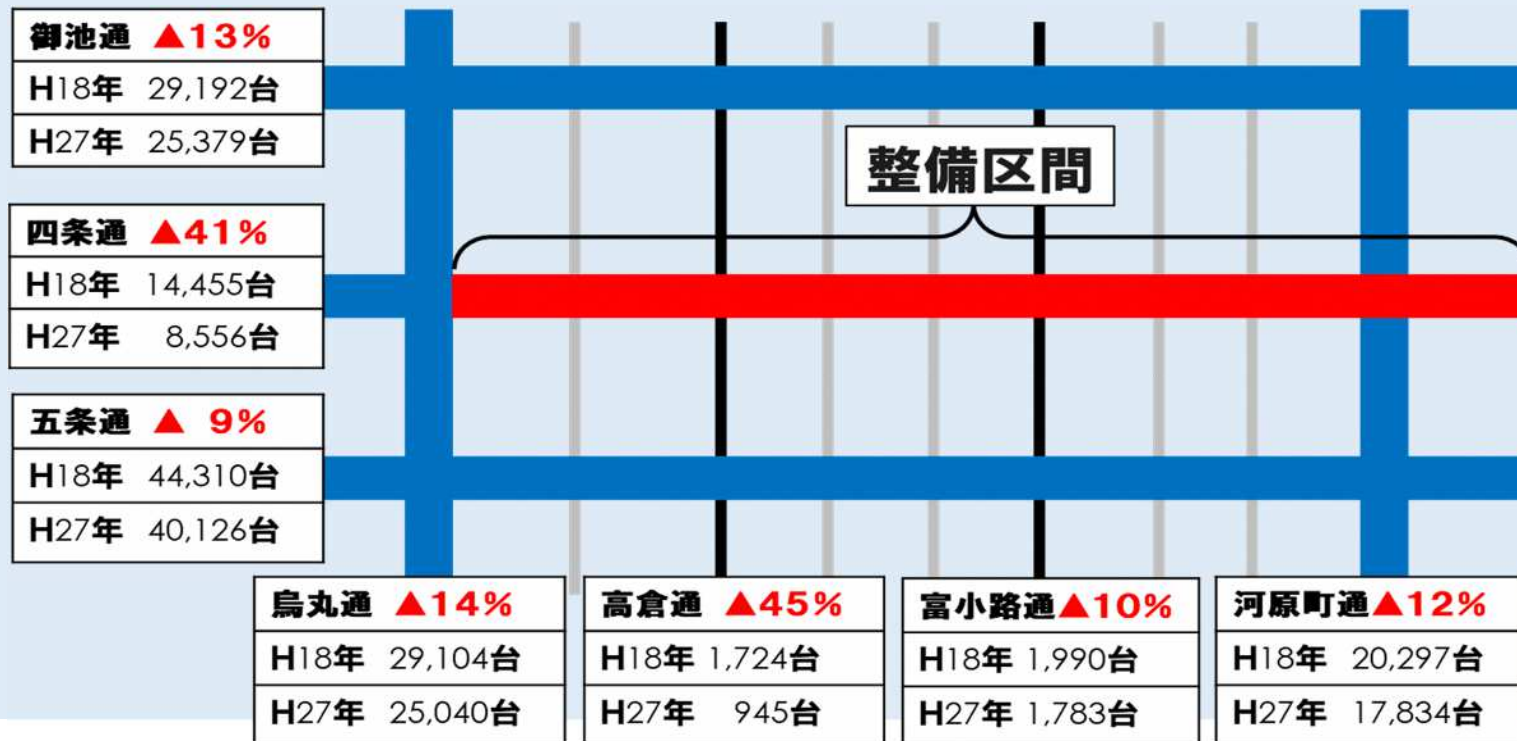
- ・ 歩道整備が困難な都心の細街路において，車両の走行速度を抑制
- ・ カラーラインと幹線道路からの出入口部のカラー舗装等を施工
- ・ 速度規制（20 km/h）の路面表示



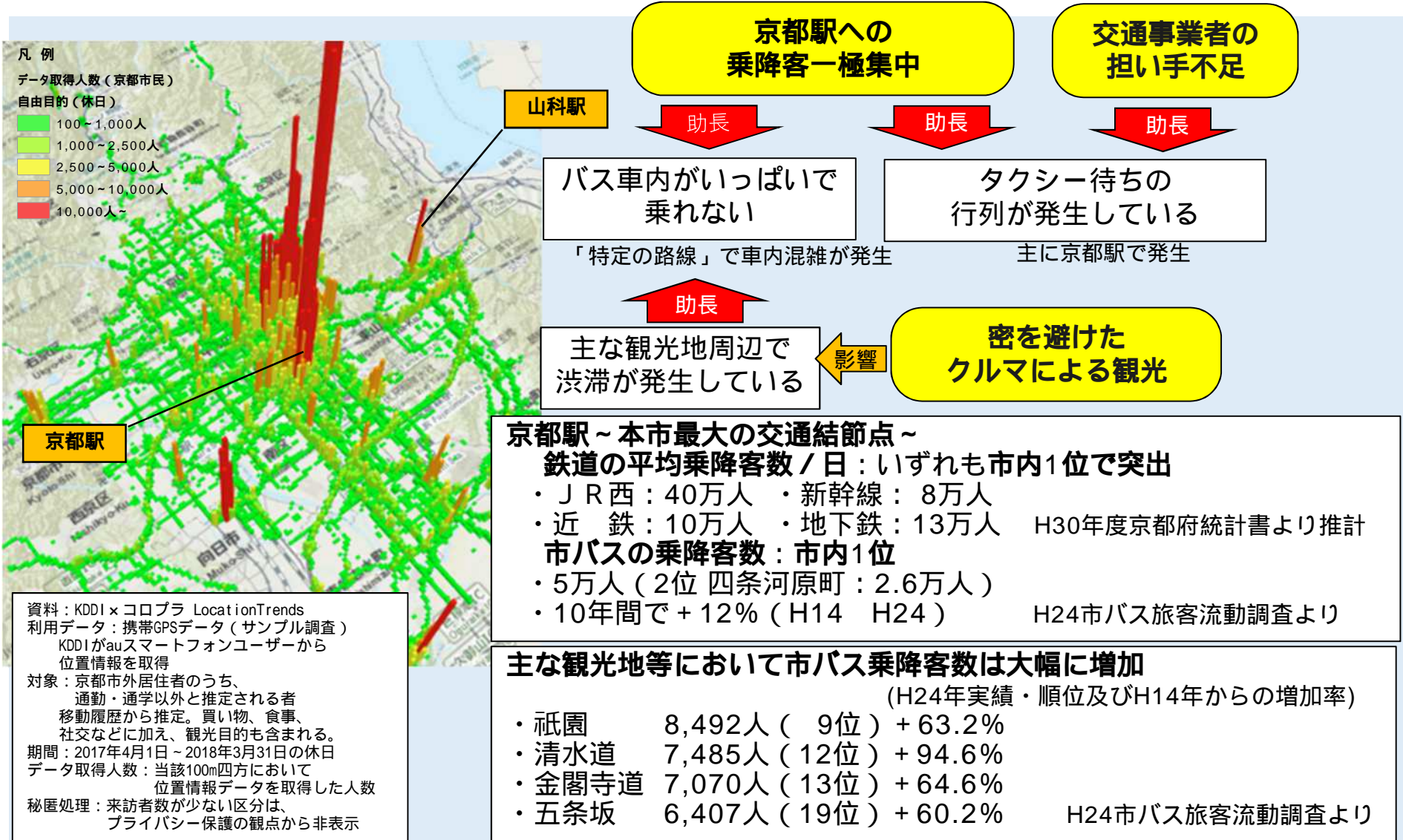
【四条通・主な周辺道路の12時間交通量の変化】（7時～19時）

四条通・周辺の幹線道路の交通量・・・約10年前との比較で9%～41%減少

四条通周辺の細街路の交通量・・・約10年前との比較で10%～45%減少



今日の交通混雑 ～ 京都駅一極集中と道路の混雑 ～



- ・ 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
考え方

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

公共交通利用入洛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等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コーポレーション (https://www.jrwa.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ステーション】



株式会社東海旅客鉄道（株）コーポレーション (https://www.jrwa.co.jp)



株式会社ジェイアール東海コーポレーション (https://www.jrwa.co.jp)

【放映内容（予定）】



主な取組

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
- ・ <JR西日本との連携>
京都駅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】



【並行線京都駅コンコースビジョン】



【京観駅橋上マルチビジョン8】



※株式会社日本観光バス協会（JTB）提供（http://www.jtb.co.jp/）

【掲載内容】



【併行線】



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
- 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
考え方

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。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（P & R）の推進
質向上・利用促進 無料臨時駐車場開設（ハイシーズン） インセンティブ活用（民間事業者等）
- ・ 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

- ・ 近畿圏・中部圏からの入洛者を主なターゲットとし、日常生活・出発地、車内・SAなどの経路、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P & Rを利用した方に対し、駐車料金の割引等の経済的インセンティブ
P & R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
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。



- ・ 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P & R利用促進に係る広報を実施
- ・ 観光協会のFacebook等でのP & R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