

目次

はじめに

I 東山地区における交通社会実験の全体概要	P.1
II 実験施策の実施概要と実施状況等の概要	
1 ポスター，チラシ，インターネット等による交通社会実験実施等の周知	P.2~4
2 パーク&ライド等，公共交通への転換による自動車流入抑制	P.5~6
3 混雑状況・迂回ルートに関する情報提供の拡充	P.7
4 駐車場満空情報提供の充実による五条坂への集中の回避	P.8
5 路上駐停車の抑制	P.9
6 鉄道駅にアクセスするシャトルバスの運行	P.10~11
7 歩行者に対する案内の充実	P.12~13
8 実験実施に対する住民，事業所等からの評価	P.14~15
III 交通実態調査の全体概要	P.16~18
IV 東山の交通社会実験結果における評価と検討課題	
1 24時間対応の大津市営駐車場の活用による自動車流入抑制	P.19
2 混雑状況・迂回ルートに関する情報提供の拡充	P.19
3 駐車場満空情報提供の充実による五条坂への集中の回避	P.19~20
4 路上駐停車の抑制	P.20
5 鉄道駅にアクセスするシャトルバスの運行	P.20
6 歩行者に対する案内の充実	P.21
V パーク&ライド施策の実施	
1 パーク&ライド実施概要	P.22~24
2 パーク&ライド利用者アンケートの結果	P.24~25
VI パーク&ライドの取組における評価と課題	
1 取組の評価	P.26
2 今後の検討課題	P.26
VII 観光地交通対策における今後の取組方針	
1 取組方針	P.27
2 取組体制	P.27

平成 16 年度東山交通社会実験の取組結果について

京都を代表する観光地である東山地区は、数多くの観光名所があるとともに、風光明媚な豊かな自然景観を有しており、全国からたくさんの観光客の方が訪れます。その際に、自動車で来られる方も多いため、観光地を中心として渋滞などの交通問題が発生しており、こうした状況が観光地における魅力の低下を招いたり、市民の皆様の生活に影響を及ぼしています。

こうした交通問題を解決するために、京都市では、増え続ける自動車交通に対して、特定地域への自動車の流入抑制や分散化、公共交通機関の利用促進・誘導策等の様々な交通需要管理施策（TDM 施策）を推進しております。

平成 15 年度には、今後の東山地区における TDM 施策を推進するうえで必要となる交通現況を把握するための交通実態調査を実施し、その結果も踏まえ、平成 16 年 11 月の紅葉の観光シーズンに、地元をはじめ関係者の皆様との協働の下、「東山交通対策研究会」を設置し、交通社会実験に取り組みました。

交通社会実験の実施、とりわけ実験当日の東大路通における路上駐停車車両の抑制の取組では、地元自治連合会や各種団体など、地元の方々に絶大な御支援、御協力をいただくとともに、アンケート調査もお願い致しまして、お住まいの方や事業者の皆様から貴重なデータをいただくことができました。これも地元の皆様方の取組への御理解によるものと大変感謝致しております。また、今後の交通政策に取り組むうえで参考となる「生の声」もたくさん寄せていただき、誠に有難うございました。

さて、大変遅くなりましたが、交通社会実験の結果につきまして、御協力いただきました地域の皆様方へお示しする報告書を作成致しました。

京都市では、今年度の交通社会実験の成果を活かし、17 年度におきましても引き続き、地元の皆様方との連携を密にしながら、今後の施策の展開につながるような効果的な交通社会実験に取り組み、訪れる人やお住まいの方々が、より安全・快適に過ごせる東山地区を目指して参りたいと考えておりますので、今後とも、御理解・御協力を賜りますようお願い申し上げます。

なお、取組結果概要につきましては、インターネットのホームページ (<http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/>) でも御覧いただけますので御参照ください。

平成 17 年 4 月
京都市都市計画局都市企画部
交通政策課（Tel 222-3483）
京都市東山区役所区民部
まちづくり推進課（Tel 561-9114）

I 東山地区における交通社会実験の全体概要

『住民や観光客が安全で快適に歩けるまちづくり ～住民と行政のパートナーシップ～』を目標に、東山地区の交通問題の解決を目指して、平成16年11月13日(土)、14日(日)、20日(土)、21日(日)の4日間を中心に、東山交通社会実験を実施した。

東山交通社会実験の実施施策概要

課題	施策名称	施策内容	展開ステージ		
			出発前	経路途中	地区内
東山地区への自動車流入抑制・分散	① ポスター、チラシ、インターネット等による交通社会実験実施等の周知	・ポスター、チラシ、インターネット等の情報媒体を効果的に活用し、交通社会実験の実施と公共交通の利用促進について、事前から広範囲にPRを行う。 ①ポスターの掲示 ②チラシの配布 ③交通社会実験ホームページでの情報提供 ④日本道路交通情報センター（JARTIC）からのラジオ放送 ⑤既存刊物への掲載や地下鉄車内広告の活用			
	②-1 パーク＆ライド駐車場の確保による自動車流入抑制	・鉄道駅周辺などに駐車場を確保し、自動車から公共交通へ転換を促進。 ・実験の実施に当たっては、パーク＆ライド駐車場等の存在や利用効果を知ってもらい、多くの観光客に利用してもらうためのPRもあわせて実施した。 ①パーク＆ライド施策の実施による自動車流入抑制 ②24時間対応の天津市営駐車場の活用による自動車流入抑制			
	②-2 24時間対応の天津市営駐車場の活用による自動車流入抑制	・東山地区への自動車流入抑制を図るために、大津IC周辺における既存駐車場の有効活用として、大津市の協力を得て、京阪浜大津駅周辺にある天津市営の2駐車場を活用した。			
	③ 混雑状況・迂回ルートに関する情報提供の拡充	・道路案内標識及び仮設看板を活用して、道路混雑状況・迂回ルートに関する情報提供を行い、交通の円滑化を図った。 ・情報提供により、乗用車・観光バスも含めたドライバーの迂回行動を促し、東大路通の渋滞緩和を図った。 ①道路案内標識への広域案内の追加 ②仮設看板によるリアルタイムの混雑情報の提供 ③東大路通南行き観光バスの通行抑制			
東山地区内における移動の円滑化	④ 駐車場満空情報提供の充実による五条坂への集中の回避	・東山地区及び都心部を含めた駐車場の満空情報を提供することにより、特定の駐車場への集中を回避・軽減するとともに、空き駐車場を探すうろつき交通の減少を図った。 ・特に、市営清水坂観光駐車場へ向かう車により、大きな混雑が生じていた五条坂への自動車の集中の回避を図った。 ・収容台数が多く、比較的余裕のある既存駐車場の利用促進により、特定の駐車場への集中の回避・軽減を図った。 ①仮設看板による駐車場満空情報の提供 ②駐車場入庫待ち車両を路上待機させない			
	⑤ 路上駐停車の抑制	・東大路通の渋滞要因となる路上駐停車等を抑制することで、交通阻害要因を排除し、公共交通の円滑化を図った。			
歩行者交通の安全の確保及び快適性の向上	⑥ 鉄道駅にアクセスするシャトルバスの運行	・京都駅等の鉄道結節点と五条坂を結ぶシャトルバスを運行することで、京都駅等と五条坂間の所要時間を短縮し、公共交通の利便性の向上を図った。 ・また、五条坂・清水道バス停のバス待ち客が分散することで、バス停付近の歩行者等の安全性の向上を図った。			
	⑦ 歩行者に対する案内の充実	・観光地への案内・誘導や最寄りの鉄道駅とシャトルバスへの案内・誘導を行うチラシを作成し、歩行者（観光客）に配布することにより、東大路通での歩行者の滞留をなくし、歩行者の安全性・快適性の向上を図った。 ・また、交通機関選択肢を増大させることで、バス待ち客の減少を図り、バス停付近の歩行者等の安全性を確保。 ①来訪した観光客に対する案内 ②帰宅する観光客に対する案内 ③横断歩行者の整理・誘導			

II 実験施策の実施概要と実施状況等の概要

1 ポスター、チラシ、インターネット等による交通社会実験実施等の周知

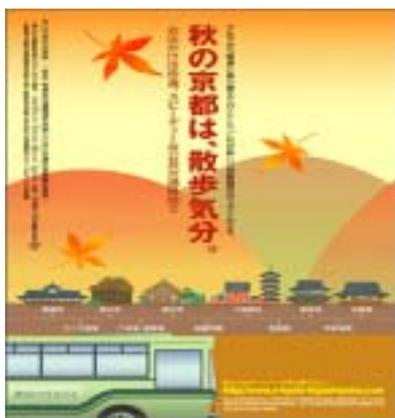
ポスター、チラシ、インターネット等の情報媒体を効果的に活用し、交通社会実験の実施と公共交通の利用促進について、事前から広範囲にPRを行った。

①ポスターの掲示

それぞれの目的に応じた3種類のポスターを配布・掲示、配布・掲示先として、15年度調査結果から来訪者の多かった東海地方を拡充

- 「①公共交通利用促進と交通社会実験の周知」、「②パーク&ライド施策の周知」、「③大津市営駐車場の活用」の3種類のポスターを作成。
- 各ポスターのねらいに応じた配布先を選定、国及び地方公共団体・交通事業者・日本道路公団など関係者の協力を得て、広範囲に掲示した。

①「公共交通利用促進と交通社会実験の周知」ポスター



②「パーク&ライド施策の周知」ポスター



③「大津市営駐車場の活用」ポスター



<①「公共交通利用促進と交通社会実験の周知」ポスター>

京都観光に公共交通を利用してもらうとともに、交通社会実験を周知することをねらいとして、近鉄や京阪電鉄をはじめとした交通事業者関係を中心に配布・掲示

<②「パーク&ライド施策の周知」ポスター>

自動車利用者に対して、京都観光の際にパーク&ライド駐車場を利用してもらうことをねらいとして、大阪市・神戸市をはじめ、今年度から新たに愛知県や名古屋市にも協力をしてもらうなど、地方公共団体と高速道路SA・PAを中心に配布・掲示

<③「大津市営駐車場の活用」ポスター>

自動車利用者に対して、京都への観光の際に大津市営駐車場を活用したパーク&ライドをしてもらうことをねらいとして、大津市や愛知県、名古屋市をはじめとした地方公共団体と高速道路SA・PAを中心に配布・掲示

②チラシの配布

新聞折込や高速道路 I Cでの配布を中心に、チラシによる施策のPRを行った

- 「①パーク＆ライド施策の周知」と「②大津市営駐車場の活用」の2種類のチラシを作成し関係者の協力を得て、広範囲に配布した。
- パーク＆ライド実施前のPRとして、大阪府東部・北部エリア、愛知県西部エリア、岐阜県南西部エリアを対象に、新聞折込により「①パーク＆ライド施策の周知」チラシを約 80,000 部配布した。折込対象エリアとして、16 年度から愛知県西部エリアと岐阜県南西部エリアを追加し、これらエリアには約 45,000 部を配布した。
- また、パーク＆ライド実施当日（4 日間）には、名神京都東、京都南、大山崎 I C の出口料金所及び京都縦貫道篠本線料金所出口において、ドライバーに「①パーク＆ライド施策の周知」チラシを直接配布した。
- チラシには、パーク＆ライド利用に当たってのシステムを紹介するとともに、各駐車場までの詳細な案内図を掲載することで利用者の利便性向上を図った。
- 「パーク＆ライド施策の周知」のチラシの中で、東山交通社会実験の内容を盛り込み、併せて周知を図った。

■地元住民への交通社会実験内容の周知

地元住民へ周知を図るため、10 月中下旬から、全戸配布チラシ（22,000 戸）や市民しんぶんを活用した広報を行った。

東山区地元住民への「交通社会実験の周知」チラシ（全戸配布）

(表)



(裏)



③交通社会実験ホームページでの情報提供

「e-京都東山」ホームページを新たに開設し、情報を広域に提供

- 東山地区の交通社会実験ホームページとして、

「<http://www.e-kyoto-higashiyama.com>」

を開設し、交通社会実験の詳細な内容、関連情報を事前に広範囲にPRした。

- なお、嵐山地区で同時期に交通対策の取組（臨時交通規制等）を行っていることから、PRの相乗効果を期待して、両地区の情報提供を一体的に行った。
- 開設が11月1日と遅くなったものの、11月末までに約6,500件と多くの方々からのアクセスがあり、関心の高さが伺えた。

④日本道路交通情報センター（JARTIC）からのラジオ広報

交通社会実験のお知らせを日本道路交通情報センター（JARTIC）の支援を得て、ラジオで放送を行った。

⑤既存刊行物への掲載や地下鉄車内広告の活用

「観光情報」・京都等の既存刊行物への掲載や地下鉄の車内広告等を活用して、公共交通の利用促進と交通社会実験、パーク&ライド等の周知・PRを行った。

パーク&ライド施策の車内広告
(地下鉄車内), (11月1日~11月21日掲示)



京都市民ニュースの車内広告
(市バス車内), (11月1日~11月30日掲示)



2 パーク&ライド等、公共交通への転換による自動車流入抑制

(1)概要

- 鉄道駅周辺などに駐車場を確保し、自動車から公共交通へ転換を促進。
- 実験の実施に当たっては、パーク&ライド駐車場等の存在や利用効果を知ってもらい、多くの観光客に利用してもらうためのPRもあわせて実施した。

①24時間対応の大津市営駐車場の活用による自動車流入抑制

東海北陸方面からの観光客へのパーク&ライド駐車場として、大津市営駐車場を活用

大津市営駐車場は実施期間も長く、24時間開設で入庫時間の制限もないため、寺社のライトアップや夕食後の観光・帰宅行動等にも対応できる。そのため、特に東海地方や北陸方面からの観光客にとって便利な施策であったと考えられる。

実施計画概要

実施日	11月1日(月)～12月5日(日)の約1箇月間
実施時間帯	24時間
対象駐車場	明日都浜大津公共駐車場、浜大津公共駐車場
対象車両	一般車 ※ただし、車両制限あり(車高2.1m, 車幅1.95m, 車長5.0m以内)
料金設定	1台につき 500円/日 ただし、京阪電鉄の企画切符とあわせて1000円/日で販売
駐車場予約方法	予約システムは設けない

大津IC周辺における24時間対応の大津市営駐車場

地区	駐車場名称	収容台数 (台)	最寄り駅	最寄り駅 までの距離 (m)	最寄り駅までの 徒歩時間 (分)
京阪浜大津駅周辺	明日都浜大津公共駐車場	381	京阪浜大津駅	70	1
	浜大津公共駐車場	247		70	1
収容台数合計		628			

注) 最寄り駅までの時間は、80m=1分で設定

大津市営駐車場位置図



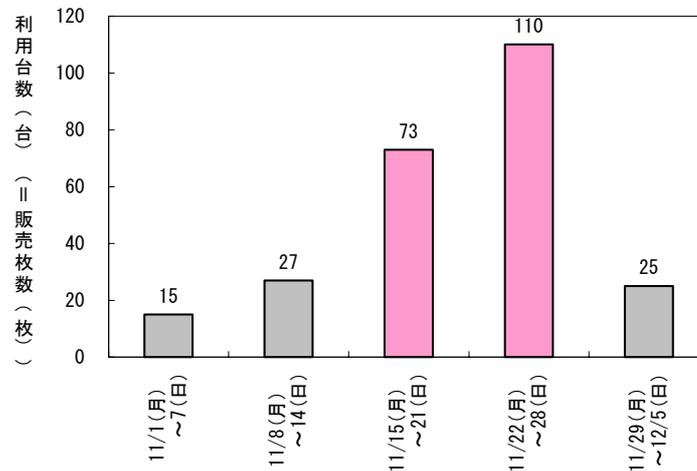
浜大津公共駐車場入口付近の様子



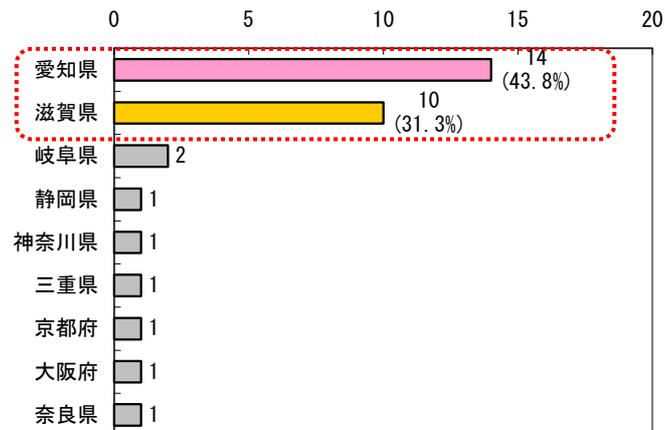
(2)実施概要

1箇月間で250台の利用、滋賀県内や愛知方面からの観光客による利用が多く、今後、広報・PRの拡充により、更なる利用の増大を図る

1日駐車場＋京阪電車1日乗車券を購入した大津市営駐車場の利用台数



1日駐車場＋京阪電車1日乗車券を購入した大津市営駐車場の利用者の出発地



大津市営駐車場利用者(32サンプル)

注) サンプル数及び回答の構成比については無回答を除く

- ・ 利用者の約4割が、祇園・清水方面を来訪、京都府以東からの観光客に対する東山地区のパーク＆ライド駐車場として有効
- ・ 大津市営駐車場のパーク＆ライドは、9割以上の利用者から好評を得た

3 混雑状況・迂回ルートに関する情報提供の拡充

(1)概要

- 道路案内標識及び仮設看板を活用、道路混雑状況・迂回ルート情報を提供した。
 - 情報提供により、乗用車・観光バスも含めたドライバーの迂回行動を促し、東大路通の渋滞緩和を図った。
- ①道路案内標識への広域案内の追加
 - ②仮設看板によるリアルタイムの混雑情報の提供
 - ③東大路通南行き観光バスの通行抑制

(2)実施概要

①道路案内標識への広域案内の追加

東大路通を南下して、京都南 I C に向かう交通を堀川通経由への誘導及び東大路通を南下して京都東 I C へ向かう交通を三条通経由へ誘導することをねらいとして、既存の道路案内標識(3箇所)へ「名神」への広域案内を追加した。

②仮設看板によるリアルタイムの混雑情報の提供

- 東大路通の渋滞長等の混雑情報をリアルタイムに伝えることで、ドライバーに経路選択の機会を与え、他の道路へ迂回を図ることによって、東大路通の渋滞を緩和させる。また、混雑情報と併せて仮設看板にも京都東 I C、京都南 I C への案内を行った。
- 混雑情報は、日本道路交通情報センター(JARTIC)からの情報をリアルタイムで入手、仮設看板に手動で反映。更新は13時～17時までの4時間、15分間隔の頻度で行った。

東大路通に設置した仮設看板及び垂れ幕

<東山丸太町交差点>



<東山仁王門交差点>



<東山三条交差点>



注) 立看板には上部に回転灯を設置、ドライバーへの喚起を促した
提供した渋滞情報では、11月13日(土)は15時台、17時台に東山五条交差点を先頭に最大1.5km、11月14日(日)は16時台に東山五条交差点を先頭として最大1.8kmの渋滞。

渋滞・迂回情報を提供した看板は、約3割のドライバー^{注)}が認識、看板を見たドライバーのうち約5割が、渋滞情報をもとに東大路通から迂回。

注) 東大路通を通行したドライバーを対象に看板の認識度を調査する目的で、市営清水坂観光駐車場・岡崎公園駐車場・ゼスト御池駐車場の3駐車場に駐車したドライバーへアンケート票(駐車場利用者アンケート調査)を配布し、郵送回収調査からの集計結果

4 駐車場満空情報提供の充実による五条坂への集中の回避

(1)概要

- 東山地区及び都心部を含めた駐車場の満空情報を提供することにより、特定の駐車場への集中を回避・軽減するとともに、空き駐車場を探すうろつき交通の減少を図った。
- 特に、市営清水坂観光駐車場へ向かう車により、大きな混雑が生じていた五条坂への自動車の集中の回避を図った。
- 収容台数が多く、比較的余裕のある既存駐車場の利用促進により、特定の駐車場への集中の回避・軽減を図った。

①仮設看板による駐車場満空情報の提供

②駐車場入庫待ち車両を路上待機させない

(2)実施概要

①仮設看板による駐車場満空情報の提供

- 東大路通南行きと五条通東行きにおいて、仮設の駐車場満空情報板を設置。
- 京都市駐車場公社や京都御池地下街株式会社からの情報をもとに、市営清水坂観光駐車場、円山駐車場、岡崎公園駐車場、ゼスト御池地下駐車場等の満空情報をリアルタイムで入手し、仮設看板に手動で反映した。更新は10時から17時までの7時間、30分間隔の頻度で行った。
- 清水坂観光駐車場は11月13日(土)、14日(日)ともに常時満車の情報を提供した。

駐車場満空情報を提供した看板は、約5割のドライバーが認識、看板の認識度は高いものの、満空情報を見て行き先を変更したドライバーはそのうちの約1割に留まる

5 路上駐停車の抑制

(1)概要

東大路通の渋滞要因となる路上駐停車等を抑制することで、交通阻害要因を排除し、公共交通円滑化を図った。また、渋滞緩和にもつながることで、他の施策の効果向上を図った。

(2)実施概要

①重点エリア(主にバス停と交差点を中心に駐停車抑制実施重点4エリア設定)

①	祇園バス停（北行・南行）付近
②	東山安井バス停（北行・南行）付近
③	清水道バス停（北行・南行）付近
④	五条坂バス停（北行・南行）付近

なお、実験実施期間中は、京都市交通局が上記の4つのバス停に職員各2名ずつ配置することで、バスの停車時間削減と乗降客の整理・誘導を行った。

②路上駐停車抑制の取組について

地元住民も参画して、のべ約400名の実施体制で路上駐停車抑制を呼び掛け

- 路上駐停車指導は、松原警察署の指導の下、京都市違法駐車等防止指導員及び地元各種団体の支援を受け実施

路上駐停車抑制の取組の様子



住民と行政のパートナーシップによる一体的な取組により、迷惑駐車抑制に効果を発揮し、例年に比べて円滑な流れを確保

- 指導員の方々が声をかけた路上駐停車台数は4日間合計296台、ワイパー等ヘビラを挟んだ路上駐停車台数は4日間合計50台であった。
- 指導員へのアンケート結果からも「道路脇に立っているだけでも抑制効果はあったように思う」、「渋滞はしているものの路上での駐停車がほとんどないため、いつもよりはスムーズに流れている」との意見を得ている。
- また、京都市交通局の職員からは、「バス停付近のタクシーの客待ちや車の駐停車がないため、路線バスが円滑に発着できた」等の感想が寄せられている。

6 鉄道駅にアクセスするシャトルバスの運行

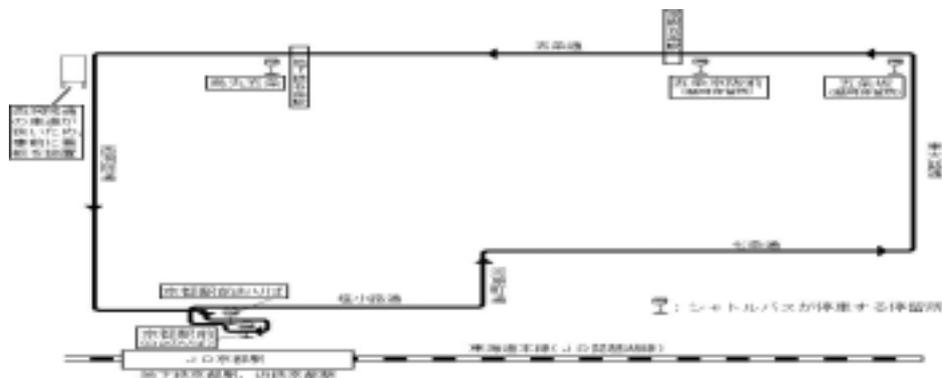
(1)概要

京都駅等の鉄道結節点と五条坂を結ぶシャトルバスを運行することで、京都駅等と五条坂間の所要時間を短縮し、公共交通の利便性の向上を図った。また、五条坂・清水道バス停のバス待ち客が分散することで、バス停付近の歩行者等の安全性の向上を図った。

(2)実施概要

実施期間	11月13日(土), 14日(日), 20日(土), 21日(日)の4日間
料金	220円均一(※路線バスと同様)
運行時間帯	午前9時～午後6時頃
運行間隔	10分間隔, 計54便運行

運行ルート

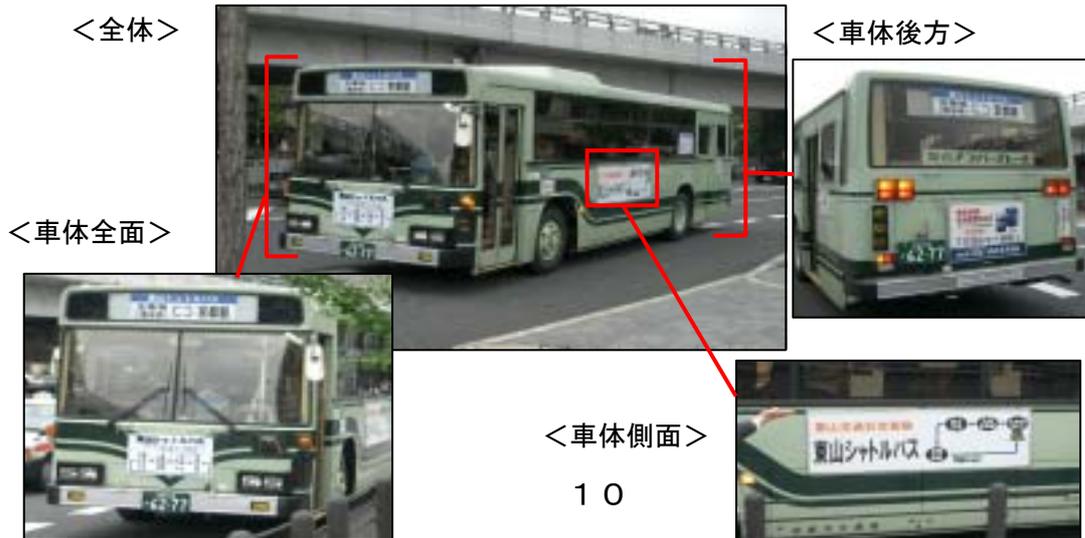


施策のPR・周知について

様々な広報・PRを行うことにより、利用機会の増大とシャトルバスの円滑な走行を確保

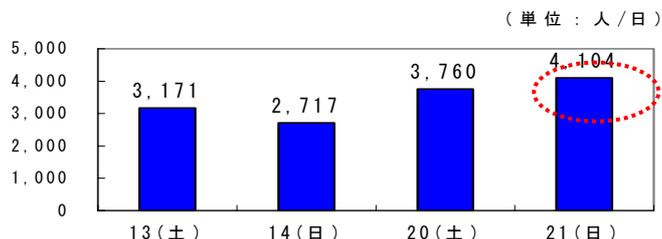
- 京都駅前乗り場で、京都市交通局職員の声掛けとD2乗場横に設置した立看板により、清水寺へ向かう乗客へシャトルバスの案内を実施。また、パーク&ライド駐車場でも、「パーク&ライド施策の周知」チラシ等を用いて、シャトルバスの運行をPR。
- 「歩行者への案内充実」との関連で、帰宅する観光客にシャトルバス掲載チラシを配布。
- シャトルバスの車体には方向幕・垂れ幕・外側等を用いて、シャトルバスをPR。
- 停留所及び臨時停留所にシャトルバス情報を示すPR板を掲示、情報提供を行った。

東山シャトルバスの車体



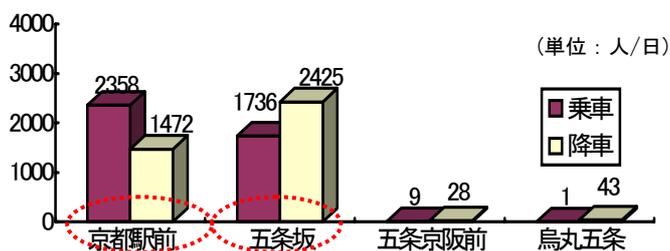
4日間で約 14,000 人がシャトルバスを利用, 利用者のほとんどが京都駅, 五条坂で利用。東山地区における公共交通の利便性向上, バス待ち客の分散等に一定の効果を得るとともに, 東大路通の歩道上での歩行者の滞留が減少し, 歩行空間の安全性が向上

＜東山シャトルバス利用者数＞



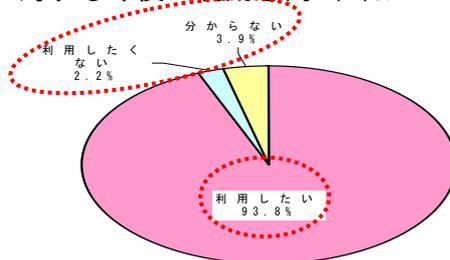
注) 各停留所での乗車人数の合計

＜停留所別・乗降別にみた利用者数 (※11/21 の利用状況)＞



シャトルバスは9割以上の利用者から好評

シャトルバスに対する今後の利用意向 (シャトルバス利用者アンケート)

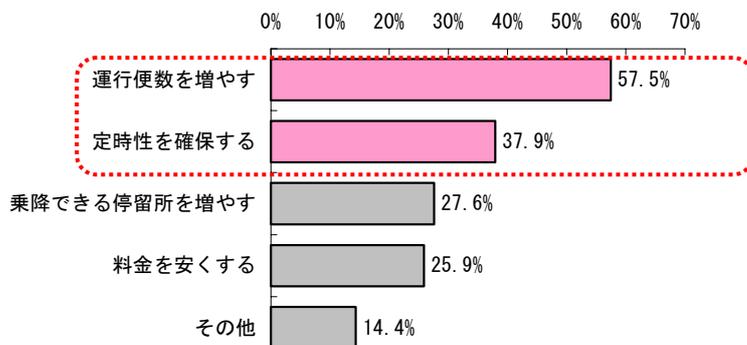


シャトルバス利用者 (178サンプル)

注1) サンプル数及び回答の構成比については無回答を除く

多くの利用があった一方で, 午後 4 時 30 分以降には運行遅れも生じた。また, 利用者からも定時性の確保による待ち時間の減少を望む声が多い

シャトルバス運行に関して今後改善を望む点 (シャトルバス利用者アンケート)



シャトルバス利用者 (174サンプル)

注1) 複数回答可。サンプル数及び回答の構成比については無回答を除く

7 歩行者に対する案内の充実

(1)概要

- 観光地への案内・誘導や最寄りの鉄道駅とシャトルバスへの案内・誘導を行うチラシを作成し、歩行者（観光客）に配布することにより、東大路通での歩行者の滞留をなくし、歩行者の安全性・快適性の向上を図った。
- また、交通機関選択肢を増大させることで、バス待ち客の減少を図り、バス停付近の歩行者等の安全性を確保。

①来訪した観光客に対する案内

②帰宅する観光客に対する案内

③横断歩行者の整理・誘導

①と②の案内情報をチラシの表裏に印刷

(2)実施概要

①来訪した観光客に対する案内

①-1 案内チラシの配布

- 東大路通の祇園、東山安井、清水道、五条坂のバス停を降車した観光客に対して、チラシ(散策マップ)を配布し観光客への道案内と歩行経路の誘導を行った。
- 歩行経路として、「ねねの道」や「二年坂」など東側の道路利用を案内・誘導することで、混雑する東大路通の歩道からの分散を図った。

来訪した観光客に対する案内チラシ（表面）



①-2 歩道上の電柱への案内・誘導表示の掲示

- 案内チラシの配布と併せ、東大路通沿道の電柱に主たる観光施設（ここでは高台寺と清水寺と設定）への案内・誘導情報を掲示することで、歩行者の通行の円滑化を図った。
- 東山地区はバスで訪れる観光客が多い。しかし、バスを降りた後、目的の観光施設に行くためにどのように進んだらよいのか分からず、困っている観光客もみられる。
- そのため、特に観光客が多いと考えられる東山安井・清水道・東山五条バス停付近において、電柱に高台寺と清水寺への案内・誘導情報を掲示した。

②帰宅する観光客に対する案内

祇園、東山安井、清水道、五条坂バス停留所付近において、チラシ（最寄り駅とシャトルバスへの案内）を配布し、最寄り駅などへスムーズに行けるように案内することで、歩行者の安全性・快適性の向上を図った。チラシには、周辺の最寄り鉄道駅の位置・徒歩での所要時間とシャトルバスの乗り場・ルートに関する情報を掲載した。

帰宅する観光客に対する案内チラシ（裏面）

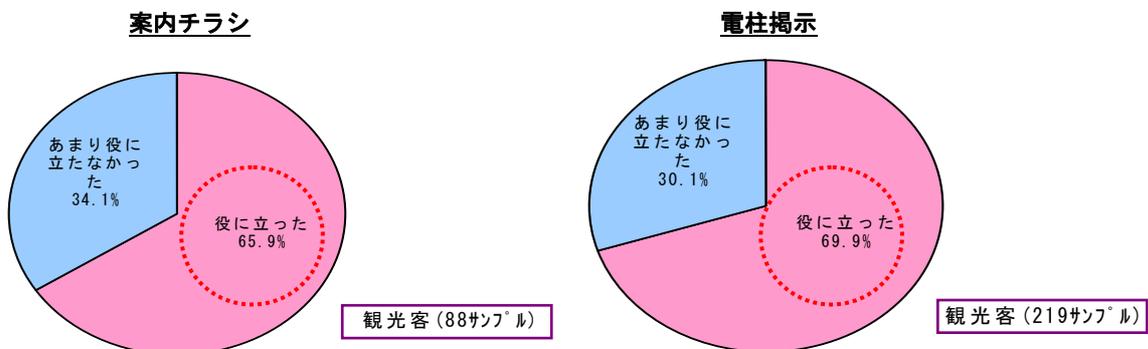


③横断歩行者の整理・誘導

特に歩行者の多い交差点及び横断歩道において、13・14・20・21日の4日間、ガードマンを1名配置し、横断歩行者の整理・誘導を行った。また、同交差点では実験実施に併せて、松原警察署の協力を得て、警察官が自動車と歩行者の整理・誘導を行った。

歩行者案内チラシと電柱の案内矢印等を合わせた、歩行者(観光客)への案内充実により、安全快適な歩行空間を確保。案内チラシ・案内矢印ともに、約7割の観光客から「役に立った」との評価を得た

- 案内チラシは4日間合計約13,500枚配布。観光客ヒアリング結果から、案内チラシをもらった人や、電柱掲示の案内矢印に気付いた人のうち、約7割が「役に立った」と回答。



注) サンプル数及び回答構成比は「案内チラシを知らなかった回答者」、「案内矢印を知らなかった回答者」及び「無回答」を除く

多くの歩行者・自動車で混雑する東山五条交差点において、ガードマンを配置したことにより、歩行者の安全性を確保

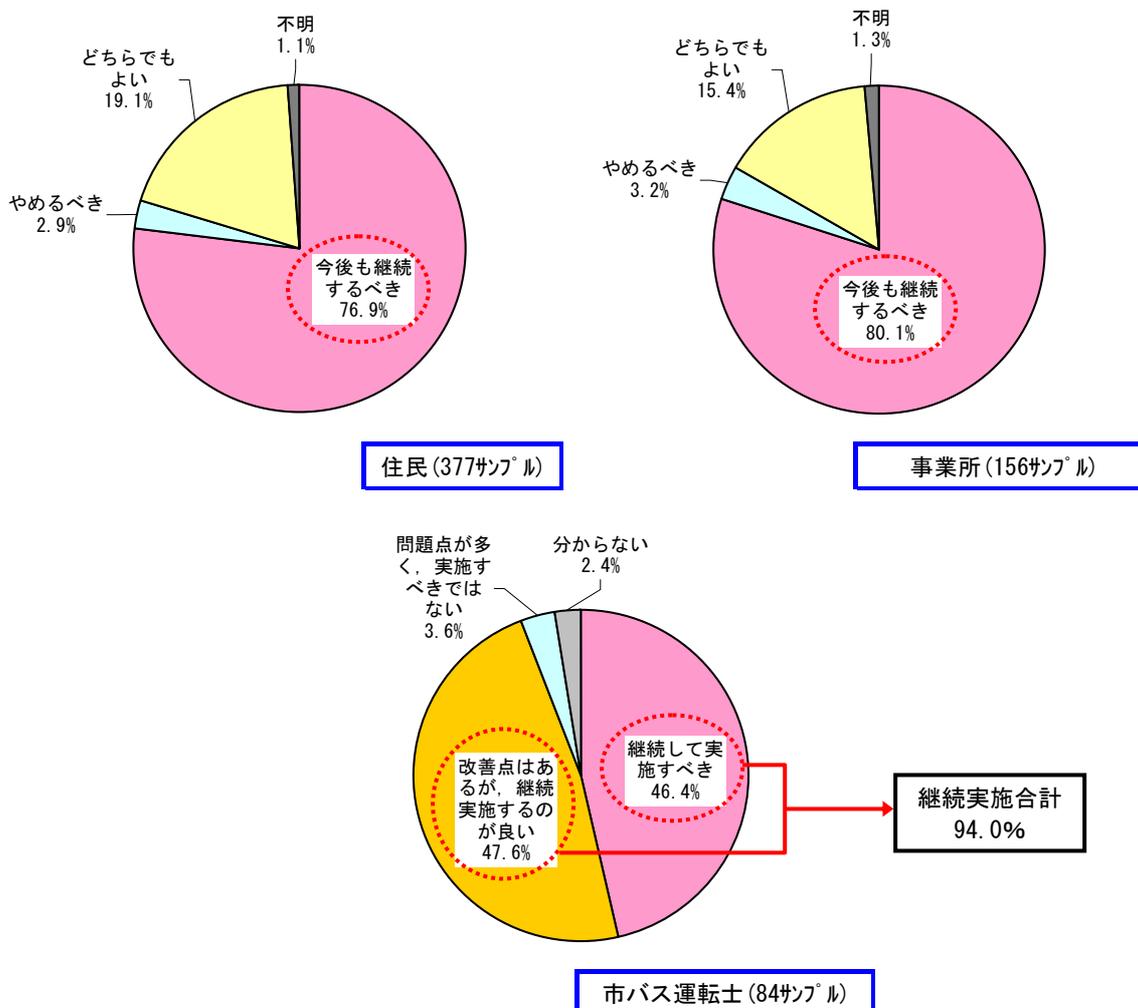
8 実験実施に対する住民、事業所等からの評価

(1) 実験の継続実施に対する評価

➤ 各方面から、今後の実験継続を望む意見が多く、交通社会実験の取組として高い評価を得た

- 住民・事業所の約8割、市バス運転士の約9割が「今後も実験を継続するのが良い」と回答。
- 改善すべき点はあるが、東山地区の交通問題の解決に向けた第一歩として、今回の交通社会実験の取組に一定の評価・賛同をいただけたと考えられる。

交通社会実験の今後の継続意向（住民、事業所、市バス運転士アンケート）



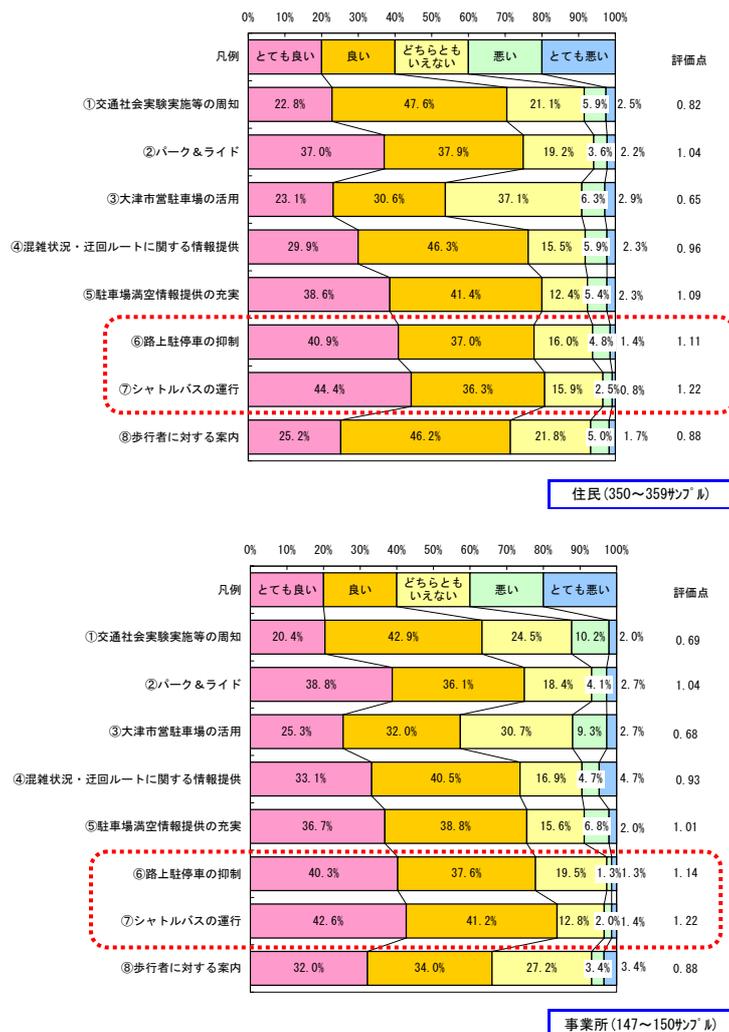
注) サンプル数及び構成比については無回答を除く。

(2) 個別施策に対する評価

- 実施したほとんどの施策が高い評価を得た
- なかでも「路上駐停車の抑制」と「シャトルバスの運行」に対する評価が高い

- 住民・事業所アンケートによる個別施策の評価についてみると、今回実施した施策すべてにおいて、「良い」と評価された割合が高くなっている。
- なかでも「路上駐停車の抑制」による東大路通の交通阻害要因排除と「シャトルバス運行」による公共交通利用者の利便性向上に対する評価が高い。
- 一方で、「交通社会実験等の周知」や「大津市営駐車場の活用」については、他の施策と比べると、相対的にやや低め評価となっている。

実験の個別施策に対する評価（住民，事業所アンケート）



注1) 評価点は「とても良い」= 2, 「良い」= 1, 「どちらともいえない」= 0, 「悪い」= -1, 「とても悪い」= -2として、これらを各項目の回答数にかけ合わせた後に、総回答数で除して算出している。
 注2) サンプル数及び構成比については無回答を除く。

Ⅲ 交通実態調査の全体概要

東山交通社会実験実施によって、東山地区の交通がどう改善されたか、住民や観光客が施策の効果を感じたかという大きく2つの視点から、施策の効果を把握するための交通実態調査を実施した。

調査地点位置図



<交通実態調査>

- ①交通量調査や②渋滞長調査、④自動車旅行時間調査等については昨年度も実施したが、今年度新たに「③車籍調査」・「④自動車旅行時間調査（京都南IC～東山五条交差点間）」・「⑤五条坂旅行時間調査」・「⑥観光バス駐車・待機状況調査」・「⑩シャトルバス利用者数調査」を追加実施した。
- ③車籍調査は、東大路通を通行する自動車の地元・他府県の割合を把握することを目的として実施した。
- ④自動車旅行時間調査は、『パーク&ライド』施策の効果を把握する目的で、京都南IC～地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区～東山五条交差点までの経路についても調査を実施した。
- ⑤五条坂旅行時間調査は、自動車（プローブカー）を実走して、五条坂の混雑状況・混雑ポイントを把握することを目的として実施した。
- ⑥観光バス駐車・待機状況調査は、来年度以降の施策検討のために、五条通における観光バスの乗降、客待ち待機の状況を把握することを目的として実施した。
- ⑩シャトルバス利用者数調査は、各停留所におけるシャトルバス利用者数を把握し、来年度以降の施策検討の基礎的なデータを得ることを目的として実施した。

No.	調査項目	調査実施日				調査箇所数	調査時間	調査内容
		11/13	11/14	11/20	11/21			
①	交通量調査	○ (1断面のみ11/6と20にも調査実施)	—	—	—	17 交差点	7:00～21:00 (8交差点) 13:00～19:00 (9交差点)	・施策実施による影響が考えられる交差点において、カウンターを用いて方向別車種別（乗用車・タクシー・バス・路線バス・観光バス・小型貨物車・普通貨物車・二輪）の交通量を計測 ※実験実施日が特異な交通状況であるのか、通常の休日と同様の交通状況であるのかを把握するために、東山五条交差点北側断面についてのみ、前後の土曜日（11/6と20）に断面交通量調査を行った
②	渋滞長調査	○	—	—	—	15 交差点	7:00～21:00 (8交差点) 13:00～19:00 (7交差点)	・施策実施による影響が考えられる交差点において、1時間に1回、調査員の目視により、どこまで渋滞が生じているかを計測 ※東山五条交差点北側渋滞長のみ、南行き渋滞解消まで計測
③	車籍調査	○ (実験前の11/6にも調査実施)	—	—	—	1断面 (祇園南側断面)	10:00～12:00 13:00～15:00	・東大路通利用交通の地元利用、観光利用の概数把握のために、車両のナンバープレートに記されている車籍地及びレンタカー（わナンバー）かどうかを調査した ・実験施策の主たる対象が観光客であるため、遠方地のナンバーの割合から分析する ※「実験を実施していない休日（前週）」と「実験実施時の休日」の2日間で実施
④	自動車旅行時間調査	○	—	—	—	10ルート	13:00～14:00 15:00～16:00 17:00～18:00 19:00～20:00	・各区分での混雑状況等を把握するために、自動車を実走して路線の旅行時間（運行速度）を調査 ・東山地区及び都心地域においては、堀川通、丸太町通、東大路通、七条通で囲まれた範囲内の8ルートを調査した。 ・また、パーク&ライド駐車場（くいな橋地区）を利用して公共交通に乗り換えて東山地区に向かった場合と利用せずにそのまま自動車でも東山地区に向かった場合の所要時間の差を把握するために、京都南ICから東山五条交差点間の経路（往復）の2ルートについて調査した。
⑤	五条坂旅行時間調査	○ (実験前の11/6にも調査実施)	—	—	—	1ルート (五条坂～清水坂～東大路通を巡回)	13:00～14:00 15:00～16:00 17:00～18:00 19:00～20:00	・五条坂の混雑状況・混雑ポイントを把握するために、自動車（プローブカー）を実走して路線の旅行時間（運行速度）を調査した ・五条坂上り方向→清水坂下り方向→東大路通南行きルートを、調査時間内で可能な限り巡回走行した。 ※「実験を実施していない休日（前週）」と「実験実施時の休日」の2日間で実施
⑥	観光バス駐車・待機状況調査	○	—	—	—	五条通 (東山五条～五条大橋間)	13:00～15:00 16:00～18:00	・五条通（東山五条～五条大橋交差点間）における観光バスの乗降、客待ち待機の状況（台数・場所・時間・乗降後の待機場所・駐車時間・車籍地等）を巡回調査した ・現状を把握するとともに、今後の取組みとして新たに観光バスの駐車(待機)場を確保する必要があるかを検討する
⑦	バス運行状況調査	○	○	○	○	3地点 (東山三条、五条坂、京都駅前)	5:00～23:00	・京都市交通局より実験実施日に東大路通を走行する路線バス及びシャトルバスの運行データを入手 ・ダイヤと実際の運行にどの程度差が生じていたかを整理・分析する
⑧	駐車場利用状況調査	○	—	○	—	6箇所 (市営清水、円山、岡崎公園、鴨東、二条城、ゼスト御池)	終日データ	・京都市駐車場公社及び京都御池地下街株式会社から実験実施日の駐車場利用台数に関するデータを入手 ・実験実施日における主要な駐車場の利用状況を昨年度の結果と比較して整理・分析する
⑨	パーク&ライド駐車場利用台数調査	○	○	○	○	3地区・7駐車場	9:00～18:00	・パーク&ライド駐車場利用台数を把握するため、駐車場の入庫台数をカウント調査した
⑩	シャトルバス利用者数調査	○	○	○	○	5箇所 (五条坂、五条京阪前、烏丸五条、京都駅前のりば/おりば停留所)	9:00～18:00	・シャトルバス利用者数を把握するため、停留所において乗車客・降車客をカウント調査した ※シャトルバスを運行する4日間において実施

<アンケート・ヒアリング調査及び付加的な調査>

- ⑪観光客動向調査や⑫住民、事業所意識調査、⑬京都市バス運転士アンケート調査については、昨年度も関係者の協力を得て実施したが、今年度、交通社会実験実施の質的な効果を分析・把握することを目的として新たにいくつかの調査を追加実施した。
- ⑭東山シャトルバス運転士アンケート調査は、運転士の立場から見た『東山シャトルバス』の運行に関する交通上の問題点や改善点を把握することを目的として実施した。
- ⑮観光バス運転手ヒアリング調査は、来年度以降の施策検討のために、観光バス駐車場確保の必要性検討に向けた基礎的なデータを得ることを目的として実施した。
- ⑯シャトルバス利用者意識調査は、利用者の立場から見た『東山シャトルバス』の評価を得ることを目的として実施した。
- ⑰駐車場利用者アンケート調査は、仮設看板等を用いて行った『混雑・迂回ルート情報提供』や『駐車場満空情報提供』施策の質的な効果を把握することを目的として実施した。
- ⑱指導員アンケート調査は、京都市違法駐車等抑制指導員や地元住民をはじめ、多くの方々の絶大な支援をいただいで実施した『路上駐停車抑制』施策の実施状況及び効果を把握することを目的として実施した。

No.	調査項目	調査実施日				調査箇所数	調査時間	調査内容
		11/13	11/14	11/20	11/21			
⑪	観光客動向調査（ヒアリング）	○	—	—	—	2箇所 479票回収 (八坂神社周辺、清水寺周辺)	10:00～18:00	・八坂神社付近、清水寺付近等で調査員が直接観光客にヒアリングを行った
⑫	住民、事業所意識調査（アンケート）		○			住 民：3,700票配布,386票 ^注 回収(回収率10.4%) 事務所：1,400票配布,158票 ^注 回収(回収率11.3%)	—	・地元住民と事業所等にアンケート票を送付し、後日郵送にて回収
⑬	京都市バス運転士アンケート調査	○	○	—	—	120票配布,90票回収(回収率75.0%)	—	・交通局を通じて、京都市バス運転士に事前にアンケート票を送付し、後日回収
⑭	東山シャトルバス運転士アンケート調査		○			27票配布,22票回収(回収率81.5%)	—	・交通局を通じて、東山シャトルバス運転士に事前にアンケート票を送付し、後日回収
⑮	観光バス運転手ヒアリング調査	○	—	—	—	3箇所 88票回収 (市営清水、岡崎公園、二条城駐車場)	10:00～18:00	・観光バス運転手に対して、当日の東山地区までの経路や臨時駐車場の利用意向等を調査 ・市営清水坂観光駐車場、岡崎公園駐車場、二条城駐車場で駐車している観光バス運転手にヒアリングを行った
⑯	パーク&ライド駐車場利用者アンケート調査	○	○	○	○	3地区・7駐車場 1,524票配布,1,369票回収(回収率89.8%)	9:00～18:00	・パーク&ライド駐車場利用者に対して、駐車場受付でアンケート票を配布し、帰りに回収 ※アンケート調査票は建設技術研究所作成のものを共通で使用
⑰	シャトルバス利用者意識調査（アンケート）	○	—	○	—	2箇所 2,400票配布,180票 ^注 回収(回収率7.5%) (五条坂、京都駅前停留所)	9:00～18:00	・シャトルバス利用者に対して乗車時または乗車待ち時にアンケート票を配布し、後日郵送回収
⑱	駐車場利用者アンケート調査	○	—	—	—	3箇所 1,764票配布,109票 ^注 回収(回収率6.2%) (市営清水、岡崎公園、ゼスト御池駐車場)	13:00～19:00	・渋滞情報提供と駐車場満空情報提供に関する評価を得るために、市営清水坂観光駐車場・岡崎公園駐車場・ゼスト御池駐車場で駐車する一般ドライバーに対して、料金所でアンケート票を配布し、後日郵送回収
⑲	指導員アンケート調査	○	○	○	○	192票回収	13:00～17:00	・路上駐停車の抑制指導員に、任務終了後に指導した台数・車種及びドライバーの協力意向等を記録してもらった
⑳	道路交通情報収集	○ (実験前の11/6にも調査実施)	○	○	○	—	7:00～24:00	・周辺地区も含めた渋滞状況を把握するために、JARTICのホームページで発表されている道路渋滞情報を収集 ※実験を実施していない休日(11/6)についても調査を行った
㉑	信号現示・道路幅員調査	○	—	—	—	17交差点	—	・交通量調査及び渋滞長調査とあわせた交差点処理能力の検討のための基礎データとして調査
㉒	交通状況ビデオ撮影	○	—	○	—	—	混雑状況にあわせて適宜撮影	・視覚的に交通現況を把握することを目的として、実験実施日の自動車の流動状況や渋滞状況、歩道や横断歩道における歩行者の横断・滞留状況、また実験の実施状況等をビデオにより記録

注) 12月15日(水)時点での回収

IV 東山の交通社会実験結果における評価と検討課題

1 24時間対応の天津市営駐車場の活用による自動車流入抑制

<評価>

台数は少ないものの京都市以東の地域からの流入抑制策として一定効果

- ・約1箇月で250台の利用と、台数としては多くないものの、行き先としては祇園・清水方面が最も多く、京都市以東地域から東山地区への自動車流入抑制策として一定の効果を示した。

<検討課題>

利用促進と利便性向上に向けた企画の検討

- ・各方面から好評を得たものの、京阪電鉄や市交通局など、各種関係機関が連携し、利用促進と利便性向上に向けて、魅力的な企画を検討する必要がある。

2 混雑状況・迂回ルートに関する情報提供の拡充

①道路案内標識への広域案内追加, ②仮設看板によるリアルタイム混雑情報提供

<評価>

適切な情報提供により、迂回行動を喚起できる有効性を有している

- ・アンケート結果から情報に気づいたドライバーの約5割が迂回しており、適切な情報提供により、迂回行動を喚起できるものと考えられる。

<検討課題>

迂回を喚起する適切な情報提供方法の検討や更なる情報の周知を

- ・混雑路線からの迂回を喚起し、渋滞状況に即した情報を提供するなど、看板の設置数や設置箇所、情報表示、提供方法等の工夫が必要である。

③東大路通南行き観光バスの通行抑制

<評価>

混雑状況の事前周知・PRにより、迂回促進の可能性も

- ・観光バス運転手アンケート結果から、約7割の運転手が出発地から東山地区までの経路は「会社で事前に決められている」等回答していることから、バス及び旅行会社に観光シーズンの混雑状況を事前周知・PRすることで、迂回を促進できる可能性があると考えられる。

<検討課題>

東大路通南行き観光バス通行抑制策の検討、主要交差点付近における観光バス、タクシー等の客待ち駐停車抑制策の検討

3 駐車場満空情報提供の充実による五条坂への集中の回避

<評価>

適切な情報提供により、駐車場利用の分散を図られる可能性

- ・「空車」の情報が提供されていた岡崎公園駐車場の入庫台数の増加等、一定の効果を得た。
- ・岡崎公園及び御池地下駐車場の利用者の約7%が行き先(駐車場)を変更しており、適切な情報提供により、駐車場利用の分散を図る可能性があると考えられる。

<検討課題>

特定駐車場への集中回避を図るうえでの適切な情報提供方法等の検討

- ・16年度は、各駐車場の「満」「空」表示のみであった。適切な満空情報の提供やドライバーにインパクトのある情報提供方法等の工夫を行い、時間を掛けさせず、適切な駐車場利用の分散を図ることが考えられる。
- ・また、情報提供に気づいたのは利用者の約半数程度、そのうち約4割が「分かりにくかった」「やや分かりにくかった」と回答していることから、今後は情報の認識度と分かりやすさの向上に向けて、看板の設置箇所及び箇所数の再検討が必要である。

4 路上駐停車の抑制

<評価>

パートナーシップによる一体的な取組推進

- ・住民と行政のパートナーシップによる一体的な取組により、交通問題解決に向けた一体感が創出できたとともに、路上駐停車の排除により、多くの人が交通環境の改善を実感できた。

<検討課題>

①取組の継続実施に向けた検討と協力体制の構築

- ・今回、4日間合計約400名体制での実施結果、交通環境改善に一定の効果があったと考えられる。今後も、地元と行政との連携による取組体制を構築することが必要である。

②路上駐停車をしない・させない地域としてのアピール

- ・東山地区を「路上駐停車をしない・させない地域」としてのアピールとイメージづくりを推進し、地元のみならず、来訪者にも周知・PRすることが必要である。

5 鉄道駅にアクセスするシャトルバスの運行

<評価>

公共交通の利便性向上に高い効果を発揮

- ・4日間合計で約1万4千人もの利用があり、各方面から高い評価を得ており、公共交通利便性向上に高い効果を発揮した。

<検討課題>

施策の周知、円滑な走行性の確保や待ち時間に対する抵抗軽減を

- ・公共交通利便性向上に効果を発揮できたが、その一方で夕方以降に遅延による待ち時間が増加した。円滑走行確保に向けて、停留所位置の再検討や運行経路上におけるバス専用レーンの運用、事前切符販売による時間削減等が考えられる。
- ・各方面から評価が高かったが、東山地区来訪者のうち、運行認知者は約2割だったことから、乗降客の多い京都駅前や五条坂停留所周辺における周知・案内の充実が必要である。
- ・夕方以降のバス遅延時、「何分後にバスが来るのか」という問いが多く寄せられたことから、待ち時間に対する心理的抵抗を軽減するため、運行情報提供等の検討が必要である。

6 歩行者に対する案内の充実

①案内チラシの配布, ②案内矢印の掲示

<評価>

便利で快適な歩行環境の創出に効果を発揮

- ・案内チラシ, 案内矢印ともに, 多くの人が「役に立った」と評価。また, 地元住民等からも評価を得ており, 便利で快適な歩行環境の創出に効果を発揮した。

<検討課題>

観光客にとって, より分かりやすい情報の提供

<案内チラシ>

- ・最寄り鉄道駅やバス停への案内等, 交通情報の充実とともに, 掲載エリアの検討や観光客に分かりやすい行き先・地名表示を行うことで更なる効果増大が期待できる。

<案内矢印>

- ・設置数の増加や見やすさの工夫を望む意見が多い一方, 観光地であるため, 京都らしさを損なわないよう景観面も考慮することで, 一層のサービス向上が図れるものと考える。

③横断歩行者の整理・誘導

<評価>

歩行者の整理・誘導により, 安全な歩行環境の確保に効果を発揮

- ・歩行者の集中する東山五条交差点(五条坂入口)にガードマンを配置し, 歩行者の整理・誘導を行ったことにより, 安全な歩行環境の確保に効果を発揮した。

<検討課題>

17年度の交通社会実験実施にあわせて継続実施

- ・観光シーズン期には, 東山五条交差点(五条坂入口)に歩行者が集中し, 自動車と輻輳することから, 引き続きガードマンを配置し, 歩行者の整理・誘導を行い, 安全な歩行環境の確保に努める必要がある。

V パーク&ライド施策の実施

(1) システムの概要

名神高速道路京都南ICに近く、東山地区への移動にも便利な地下鉄くいな橋・近鉄上鳥羽口駅周辺地区で駐車場の収容台数を増強し、京都観光への利用を促進

- ・15年度実施した3地区のうち、京都南ICに近く、東山地区への観光にも便利な「くいな橋駅・上鳥羽口駅周辺地区」において、収容台数増加を目指し、駐車場を3箇所に増強。
- ・合計3地区に約1,600台分の駐車スペースを確保、11月13日、14日、20日、21日の4日間実施。
- ・15年度と同様にシステム利用協力金は1台につき1日100円とし、嵐山地区の商店街等で使えるクーポン券や太秦映画村の優待割引券の特典等も付加した。

市民団体や交通・観光部局とも連携、市内同時開催イベントPR等、利用者の利便性を高める工夫を実施

- ・交通調査を京のアジェンダ21フォーラムが担うなど市民団体も取組に新たに参画した他、交通・観光部局と連携、駐車場で市営地下鉄1日フリーチケット等市バス・地下鉄の企画チケット販売や観光案内用ブースを設置、京都観光PRを実施、利用者の利便性を高める工夫をした。

新たに固定電話等からの予約システムも整備、全駐車場を対象に予約受付

- ・15年度に引き続き、すべての駐車場を対象にインターネット及び携帯電話からの予約を実施、16年度は固定電話等からのフリーダイヤルによる予約も受け付けた。

実施日	平成16年11月13日(土)、14日(日)、20日(土)、21日(日)の4日間
実施時間帯	9時～18時(入場は14時まで)
対象駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・京福電鉄三条口駅周辺地区 ・JR丹波口駅周辺地区(中央卸売市場第一市場は、14日の日曜のみ設置) ・地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区*
対象車両	乗用自動車のみ(大型車・バス・二輪車は対象外)
システム利用協力金	1台につき1日100円
駐車場予約システム	・全駐車場対象に、ホームページ上、携帯電話及びフリーダイヤルでの駐車場予約システムにより、事前及び当日予約を受付。

※ 地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区(駐車場3箇所)のうち、京都運輸支局駐車場については、京都国道事務所が事業主体として実施。

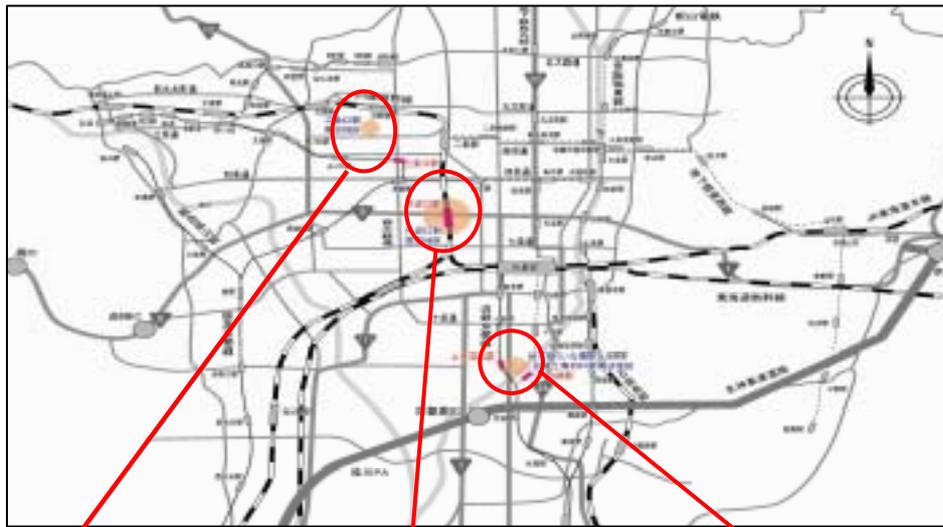
【JR丹波口駅周辺地区の駐車場】



地区	駐車場名称	収容台数(台)	最寄り駅	最寄り駅までの距離(m)	最寄り駅までの徒歩時間(分)
京福電鉄三条口駅周辺	島津製作所 三条工場	約300	京福電鉄三条口駅	800	10
JR丹波口駅周辺	JT事業用地	約200	JR丹波口駅	180	3
	中央卸売市場第一市場等	約200		50~280	1~4
地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺	村田機械駐車場、近畿運輸局京都運輸支局他	約900	地下鉄くいな橋駅	300~760	4~10
			近鉄上鳥羽口駅	240~400	3~5
収容台数合計		約1,600			

最寄り駅までの時間は、80m=1分で設定

●位置図



京福電鉄三条口駅周辺地区



JR丹波口駅周辺地区



地下鉄くいな橋・
近鉄上鳥羽口駅周辺地区

(2)利用結果

利用台数は4日間で1,524台、ピークの21日は1日586台と15年度ピーク時と同程度の利用実績

- ・利用台数は、4日間合計で1,524台。15年度より利用者は減少したが、紅葉の見頃がピークとなった21日(日)は、15年度ピーク時と同程度の利用があった。

駐車場台数を増強した「くいな橋・上鳥羽口駅周辺地区」で駐車場に余裕がある一方で、「JR丹波口駅地区」では満車となるなど、利用者の要望に対応した駐車場確保の課題も

- ・京都南 IC 等からの利用に便利な「地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区」では、駐車場容量に余裕がある一方、京都東 IC 等からの利用に便利な「JR丹波口駅地区」では21日に満車となり、利用を制限する状況が生じた。容量に余裕がある駐車場の魅力をより PR するとともに、ドライバーの選択行動に即した各地区での駐車場容量確保などに課題も残した。

平成16年度 P&R 利用台数集計表

(単位:台)

		13日	14日	20日	21日	計
三条口		65	57	127	140	389
丹波口	JT用地	137	44	158	194	533
	中央卸売市場第一市場	—	95	—	—	179
	計	137	139	158	194	533
くいな橋・ 上鳥羽口	村田機械	22	20	51	98	191
	京都運輸支局	40	39	83	154	316
	計	62	59	134	252	507
総数		264	255	419	586	1,524

(3) 駐車場予約

16年度もすべての駐車場を対象とする予約システムを整備、予約台数は570台

- ・16年度もすべての駐車場ですべての予約受付。また、新たにフリーダイヤルの予約も可能に。
- ・その結果、10月25日の予約システム開設後、駐車場一日当たり予約台数が概ね15年度(181台/日)並みの569台(142台/日)の予約があった。

インターネットによる予約が多いものの、固定電話等からのフリーダイヤルによる予約を可能とした結果、多くの人々が当日経路上からの予約等を実施

- ・インターネットでの予約が460件と予約全体の約8割を占める。

パーク&ライド駐車場を利用した車の総数に占める予約車の割合は約25%。ただし、予約車のうち、約3割の未入庫が発生

- ・パーク&ライド駐車場利用台数1,524台のうち、569台が予約申込をしたものの、実際に入庫した台数は402台で、予約車の入庫率は71%にとどまり、駐車場運営上の課題も生じた。

V-2 パーク&ライド利用者アンケートの結果

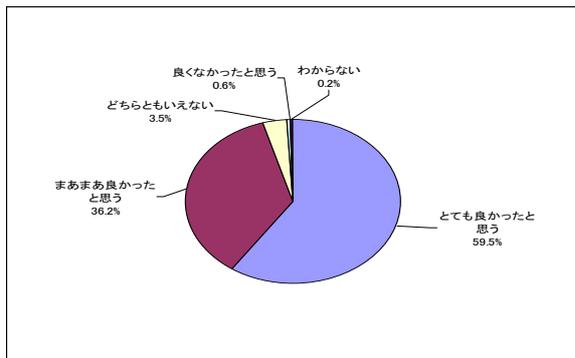
(1) システムの概要

① システムの取組に対する評価

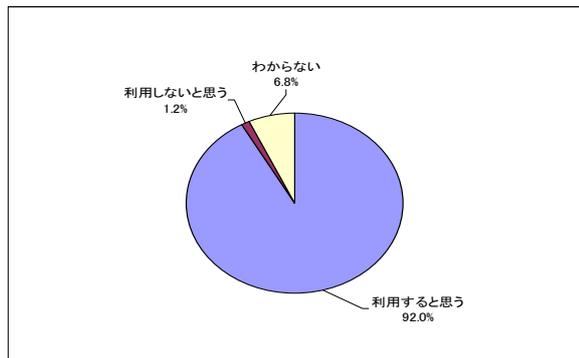
パーク&ライドは、ほとんどの利用者から好評

- ・利用者の95.7%が「とても良かったと思う」(59.5%)又は「まあまあ良かったと思う」(36.2%)と回答、15年度(96.7%)に続き、パーク&ライドシステムは好評だったと評価できる。
- ・また、今後パーク&ライドを実施した場合にも、92.0%(15年度91.0%)が利用すると回答

■ パーク&ライドを利用した印象



■ 次回のパーク&ライドの利用意向

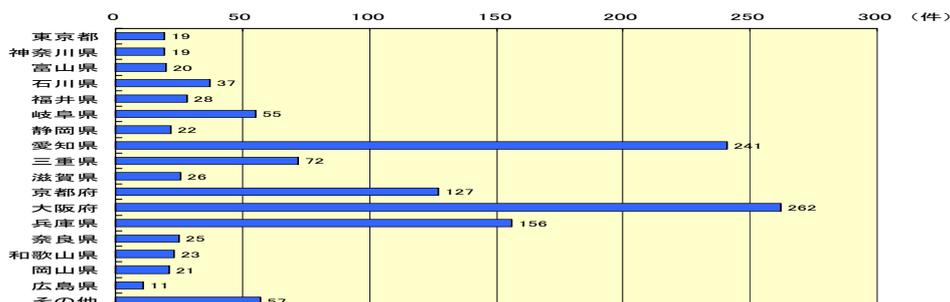


(2) 利用結果

① パーク&ライド駐車場利用者の出発地

大阪府に次いで愛知県からの利用が非常に多く、利用割合も増加

- ・大阪府からの利用が21.5%と最も多く、それに匹敵する19.7%の利用が愛知県であった。兵庫県の12.8%や京都府内の10.4%よりも利用者が多い。
- ・愛知県からの利用割合は、15年度(16.9%)より増加、ポスター掲出やチラシ配布を愛知県・名古屋市等で充実させた効果が出ていると考えられる。



②利用駐車場を選択した理由

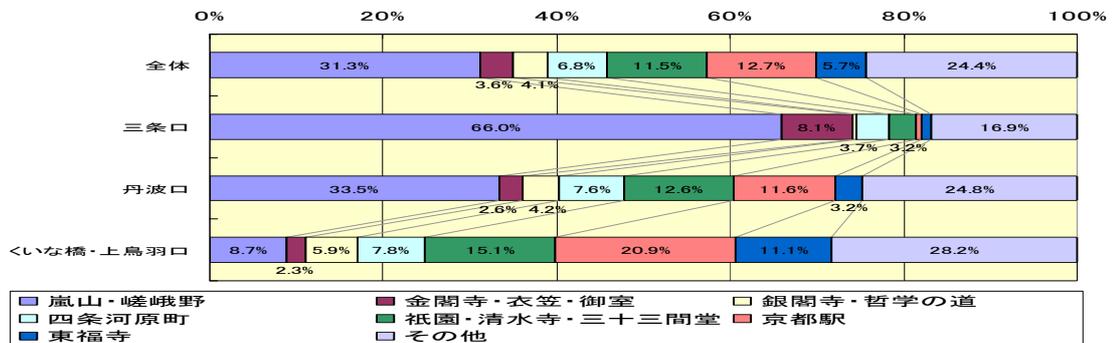
各駐車場の特徴を周知,三条口駅周辺地区では目的地への利便性,丹波口駅周辺地区では駐車場へのアクセス利便性,くいな橋・上鳥羽口駅周辺地区では帰りの利便性を評価

- ・ 駐車場利用を選択した理由として、全体では「目的地への利便性」が55.3%と最も多く、「駐車場へのアクセス利便性」が28.6%とそれに次いでいる。
- ・ 嵐山地区等に近い三条口駅周辺地区では「目的地への利便性」が多くを占め、丹波口駅周辺地区では「目的地への利便性」とともに「駐車場へのアクセス利便性」も多く、くいな橋・上鳥羽口駅周辺地区では京都市南ICに近接する立地のため「駐車場へのアクセス利便性」「目的地への利便性」とともに「帰りの利便性」が高い。

③パーク&ライド駐車場からの目的地

広範な京都観光への利便性をPR,嵐山・嵯峨野以外の観光地への利用にも活用

- ・ 15年度に続き、京都観光全体に便利であることを積極的にPR,駐車場で地下鉄1日フリーチケット等の販売や京都観光案内など交通や観光部局と連携,嵐山・嵯峨野に加え、祇園・清水寺・三十三間堂,京都駅方面を中心とする多様な目的地に向けた利用が行われ

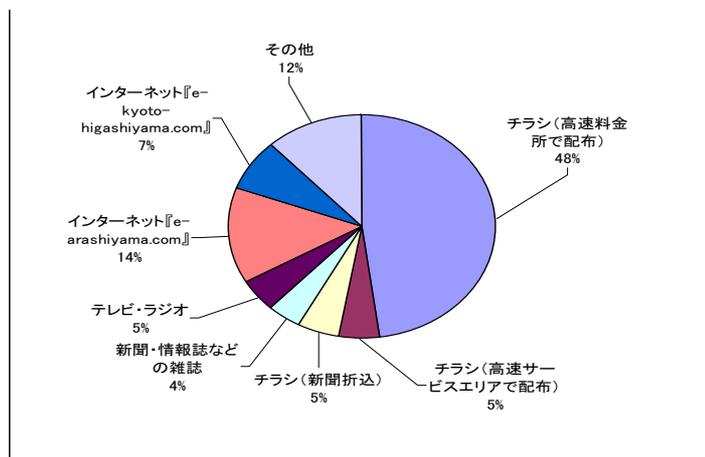


(3)広報・PR

高速道路ICでのチラシ配布により、利用者の5割が情報入手。インターネットでの情報入手も2割を超える

- ・ 利用者の約5割は、当日の高速道路でのチラシ配布により情報入手。チラシ配布に大山崎IC・篠本線料金所を追加したが、チラシ配布対象外となるETC利用者の増加の影響も。
- ・ 愛知県西部・岐阜県南西部での新聞折込,インターネット『e-kyoto-higashiyama.com』の新規開設の効果も見受けられた。

■パーク&ライド実施を知ったきっかけ



VI パーク&ライドの取組における評価と課題

1 取組の評価

①嵐山地区への流入抑制策だけでなく、京都市全域のパーク&ライドとして展開

- ・嵐山地区への自動車交通の流入抑制策としてだけでなく、京都市全域のパーク&ライドとして展開、3地区に駐車場を配置
- ・市民団体や交通・観光部局とも連携。市内同時期開催イベントのPRなど、利用者の利便性の向上に効果を発揮。より幅広い連携の可能性も
- ・広域的なパーク&ライドとして、交通渋滞等の改善に寄与した。しかしながら、実施日のうち前半は、観光地へのアクセス道路が円滑に流れていたことや、紅葉のピークが遅かったこと、天候不順などの要因もあり、利用者総数は15年度を下回った。

②駐車場予約システムの充実により利便性が向上

- ・全駐車場を対象に導入、固定電話等からのフリーダイヤルによる予約システムも整備。予約に加え、交通や観光等の問合せの機能も。システムの周知方法については工夫が必要
- ・駐車場利用車の総数に予約車が占める割合は約25%。ただし、予約のうち約3割の未入庫が発生、未入庫の車のため、入庫制限を実施するなどシステムとしての改善も必要。

③便利な情報を東山地区と一体的に提供、利用者の多い東海方面等へ広域的に発信

- ・交通社会実験を行う東山地区と情報を一体的に提供。利用者が多い東海方面をはじめ広域的に情報を発信
- ・高速道路利用者にチラシが効果を発揮するものの、利用者の情報入手手段としての比率は低下。嵐山地区内駐車場利用者の65%がパーク&ライドの実施を知らず

④パーク&ライドの広報・PR方法、開設時間については改善要望も

- ・開設時間はこれまで同様、延長要望が多く、午後8時までの要望が多い。また、広報・PRについても一層の周知を図る必要がある。

2 今後の検討課題

①適地における駐車場や、安定的な駐車場の確保

- ・駐車場開設位置によって利用目的が異なることから、新たに確保する場合には、高速道路ICや幹線道路からのアクセス等、利便性を検討するとともに、16年度に設置した駐車場の位置と現在カバーされていない地理状況等も考慮し、確保を図ることが望まれる。また、現行駐車場等の土地所有者と協力体制を継続し、安定的に確保することが望まれる。

②観光客への効果的なPRの検討

- ・利用者から評価を得ているものの、周知は十分とは言えず、利用増のため、よりPRに努める必要があるが、高速道路IC出口料金所でのチラシ配布が、ETC利用増加につれ、PR効果の減少が予想される。そのため、観光情報誌への広告掲載等の充実、早期からのPR等、効果的なPRのあり方について検討する必要がある。

③駐車場予約の運用改善

- ・新たに、固定電話等からのフリーダイヤルによる予約も可能としたことから、予約だけでなく、経路案内にも効果がある等、更なるシステムの改善による利便性の向上の可能性が感じられた。また、予約車の未入庫率が高く、駐車場の活用に課題があったことから、より便利で効率的なシステムにするための改善が望まれる。

④駐車場の開設時間の検討

- ・これまで同様、駐車場開設時間の延長、中でも、午後8時まで実施の声が多いが、観光の拡大につながる反面、警備等への影響も大きく、土地所有者との調整も含め、十分な検討が必要。

⑤多様な主体と連携したシステムの魅力向上

- ・駐車場では、交通や観光部局との連携だけでなく、新たに交通調査を市民団体が担うなど、多様な主体との連携により、システムとしての魅力向上を図ることができたが、京都観光の玄関口にもなることから、観光まちづくり施策の一環として、多様な主体との連携拡大による魅力向上についても検討することが望まれる。

Ⅶ 観光地交通対策における今後の取組方針

1 取組方針

①関係者との連携等により、継続して実施可能な施策を着実に実施するとともに、より良い交通環境の実現を目指した取組の充実も積極的に検討

- ・東山地区では、地元住民や事業者の多大な支援の下、交通社会実験を通じて、安全面や円滑面で大きな効果をあげることができた。また、パーク&ライドでも、京都観光全体の施策として観光地間の回遊を支えるなど、一定の成果をあげることができた。しかし、取組に関して改善すべき課題もあり、今後も関係者との連携・協働により、継続して着実に施策を実施するとともに、より良い交通環境の実現を目指した内容の充実も検討していく。

②交通環境改善の成果を活かした、魅力あるまちづくりを推進

- ・東山地区の新たな取組については、今回の実施結果を十分踏まえ、各種取組の実施の可能性、有効性を見極めて、交通環境改善に向けて着実に施策を実施していく。

2 取組体制

①「交通対策研究会」による継続した検討と実施

- ・「交通対策研究会」における協議により、関係者の合意形成を図りながら、交通政策を実施しているが、17年度以降においても研究会という推進体制を継続し、地区の交通問題解決に取り組んでいく。

②多様な主体との連携強化

- ・地元と関係機関との協働による交通社会実験の実施、また、パーク&ライドでは、交通や観光部局、市民団体と連携し、利便性や魅力を高める工夫を行ったが、交通環境の更なる改善や魅力あるまちづくりに向けて、より強固な連携を図る必要がある。