

5 観光交通の改善ポイントの把握

(1) 公共交通優先の観光地づくり

ア 公共交通アクセスの充実

- アンケート調査で見た京都観光への不満の多くが、交通に関するものであるように、観光交通の問題が京都観光全体の魅力低下を招いている可能性がある。
- 過年度調査以降に開通、延伸した地下鉄東西線の沿線に位置する「醍醐寺周辺」では、その訪問者のほとんどが、地下鉄東西線を利用するようになっている。また、「醍醐寺周辺」の訪問者は、過年度調査時より1日に訪問する観光地数も、観光地での総滞在時間も増加している。

観光地での総滞在時間：一日の観光時間のうち、移動時間を除く観光地で費やす時間

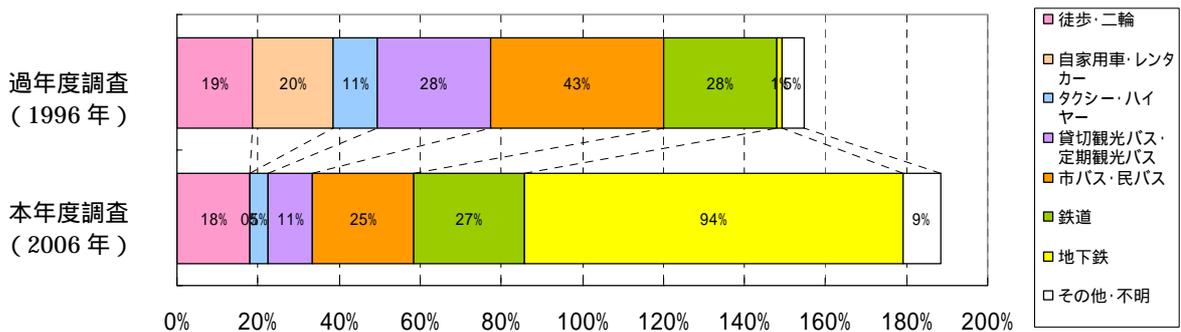


図 5-1 「醍醐寺周辺」 他の観光地間の利用交通手段の変化(交通手段は複数回答)

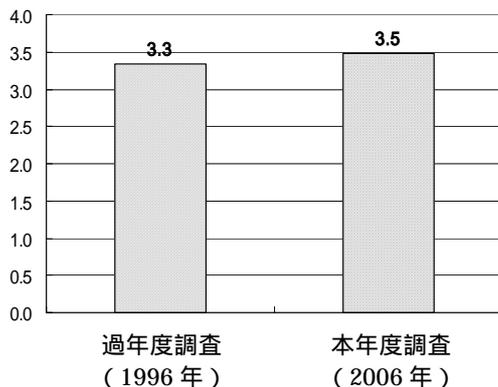


図 5-2 「醍醐寺周辺」訪問者の一日に訪問する平均観光地数

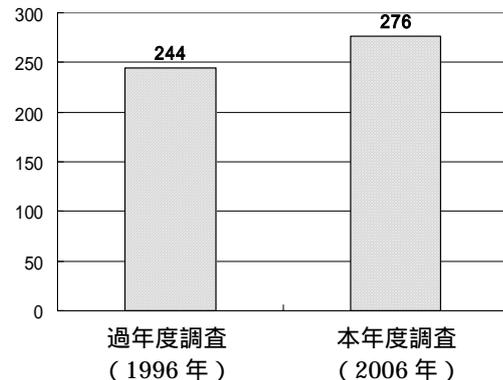


図 5-3 「醍醐寺周辺」訪問者の観光地での総滞在時間(一人あたりの平均)

イ 自動車利用の抑制

- 交通への不満の中でも道路に対する不満は非常に多い。特に、道路の混雑に対する不満が最も多く、東山地区や京都駅地区をはじめ観光客が集中する観光地周辺では、道路混雑が著しく、旅行速度の大きな低下も確認できる。
- 公共交通利用者は、自動車利用者 に比べ 1 日に訪問する観光地数が多く、観光地での滞在時間も 30 分程度長いことから、より充実した観光を行っているともいえるが、道路混雑がこの差の一因となっていると考えられる。
- こうしたことから、公共交通優先の観光地づくりを進めることは、道路混雑の緩和による観光地の魅力向上や、観光活動の充実など、京都観光の今以上の活性化に繋がる可能性があるという。観光客が希望する観光交通施策でも自動車の規制が多い。
- 京都市では自動車を抑制する施策として P & R が実施されているが、アンケート調査では、自動車利用者の 8 割以上が施策の実施を知らず、うち 3 割以上が「知っていたらたぶん利用した」と回答している。TDM 施策 は、利用者への周知が成否に大きな影響を及ぼすことから、広報が重要といえる。

自動車利用者は、自動車のみを利用して観光した回答者ではなく、観光中に一度でも自動車を利用した回答者を対象としている。

TDM（交通需要マネジメント）施策とは、時間・経路・交通手段の選択や交通行動(自動車の利用方法など)の変更により、道路交通混雑を緩和する手法である。

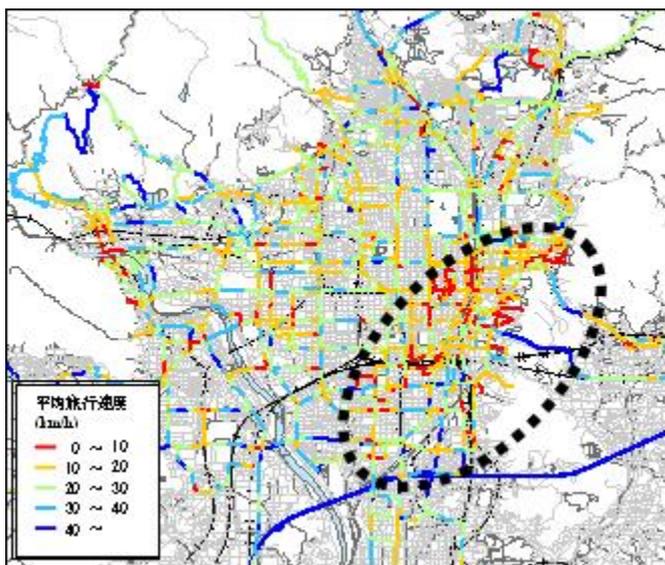


図 5-4 道路の旅行速度

6 時 ~ 23 時の全データを表示

表 5-1 道路に対する不満

	自動車利用 移動回数	不満を挙げた 移動回数	不満の 割合
道路が混雑	885	611	69%
駐車場がない・場所や 入り口がわかりにくい		273	31%
道路が細い		258	29%
目的地への経路が わかりにくい		203	23%
駐車場代が高い		187	21%

道路に対する不満は、アンケート調査「交通手段に対する不満」のうち道路に関するものの集計値

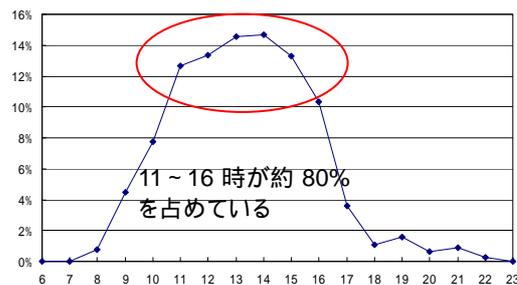


図 5-5 旅行速度算出に用いたデータの時刻分布

(施設数)

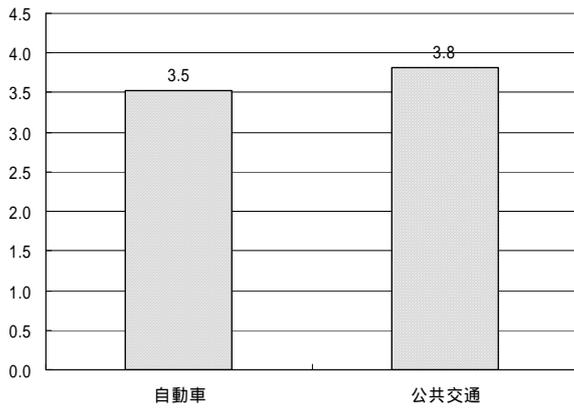
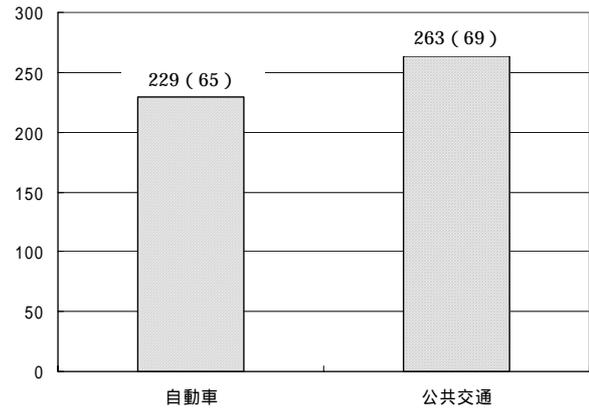


図 5-6 自動車利用者と公共交通利用者の一日に訪問する平均観光地数

(分)



()内は1観光地あたりの滞在時間

図 5-7 自動車利用者と公共交通利用者の観光地での総滞在時間(一人あたりの平均)

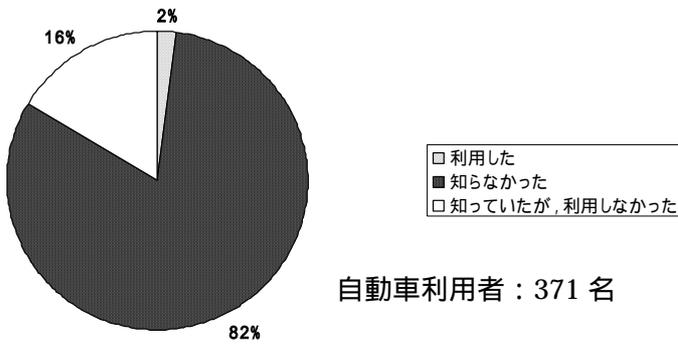


図 5-8 自動車利用者のP&Rの利用状況

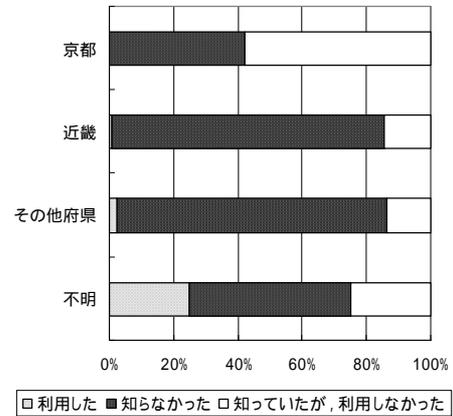


図 5-9 居住地別のP&Rの利用状況(自動車利用者のみ)

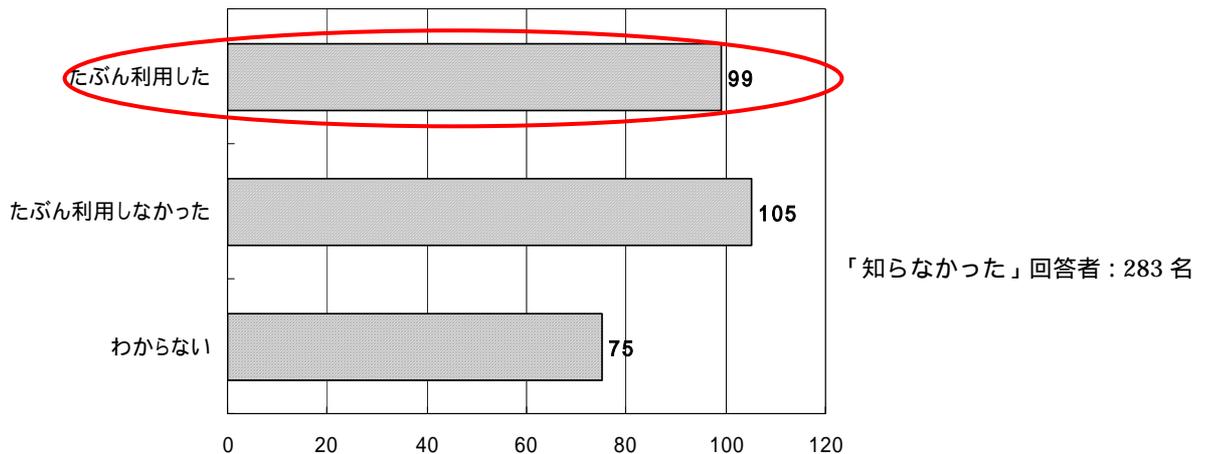


図 5-10 P&R 利用意向(自動車利用者のうち知らなかったと回答した観光客のみ)

(2) 鉄道の利便性向上

ア 購入方法等も含めた公共交通フリーチケットの案内

- 鉄道利用者の不満は、「鉄道運賃が高い」が最も多いが、そのうち2割が「市バス専用一日乗車券カード」、「市営地下鉄 1day フリーチケット」、「京都観光一日、二日乗車券」といったフリーチケットのことを「知らなかった」と回答している。
- また、フリーチケットのことを「知っていたが利用しなかった」観光客の1割は、「買い方がわからなかった」と回答し、加えてフリーチケットの充実を望む観光客も非常に多い。

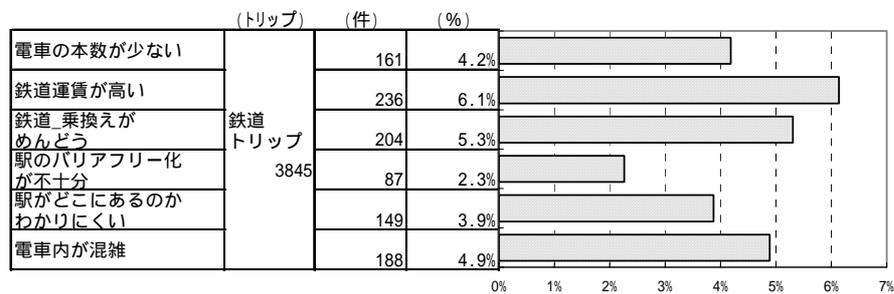


図 5-11 鉄道に対する不満

鉄道に対する不満は、アンケート調査「交通手段に対する不満」の鉄道に関するものの集計値

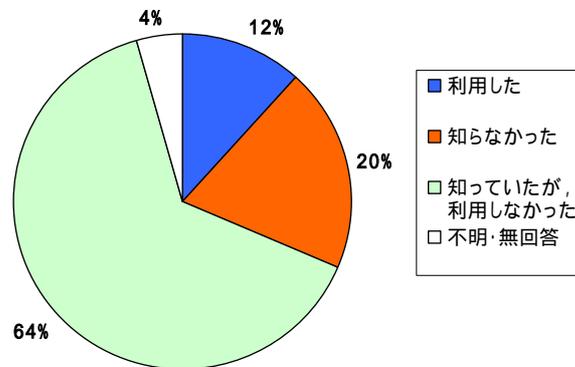


図 5-12 「鉄道運賃が高い」不満をもつ観光客のフリーチケットの利用状況

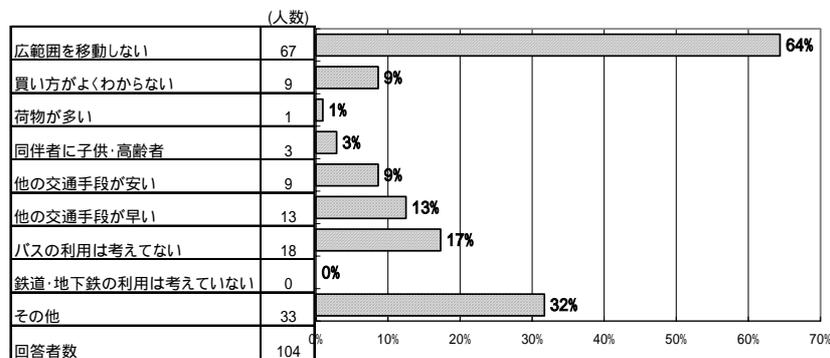


図 5-13 フリーチケットを「知っていたが利用しなかった」観光客の利用しなかった理由

イ 観光地から鉄道駅までの行き方の案内

- 「哲学の道周辺」、「河原町・新京極方面」、「東福寺周辺」から出発した観光客では、「駅がどこにあるのかわかりにくい」という不満を持つ人が多い。
- また、アンケート調査の自由記述にも、「駅までの交通案内が少ない」、「案内の数が少なくて目立たない」といった意見が寄せられており、鉄道駅の所在や観光地から鉄道駅までの行き方をわかりやすく案内する方が重要である。

表 5-2 出発別の鉄道に対する不満
「駅がどこにあるのかわかりにくい」

出発地	鉄道での訪問のべ人数	うち不満を挙げた人数
大原・八瀬方面	28	1
鞍馬方面	70	0
宝ヶ池方面	19	0
上賀茂神社周辺	10	0
高雄方面	12	1
修学院・詩仙堂周辺	38	1
光悦寺周辺	5	0
北山通周辺	22	0
大徳寺周辺	13	1
金閣寺周辺	27	8
下鴨神社周辺	50	2
北野天満宮周辺	21	0
衣笠・御室方面	74	5
嵯峨野方面	59	2
銀閣寺周辺	8	0
哲学の道周辺	96	10
平安神宮周辺	24	0
御所周辺	53	0
花園方面	18	0
二条城周辺	36	4
二条駅周辺	20	2
太秦方面	39	2
嵐山方面	168	7
祇園方面	99	5
河原町・新京極方面	213	12
松尾大社周辺	24	0
清水寺周辺	39	4
三十三間堂周辺	20	0
京都駅周辺	155	6
桂離宮周辺	1	0
東福寺周辺	130	11
東寺周辺	28	1
伏見稲荷大社周辺	50	3
醍醐寺周辺	73	4
城南宮周辺	0	0
伏見周辺	9	0
京北方面	0	0
合計	1751	92

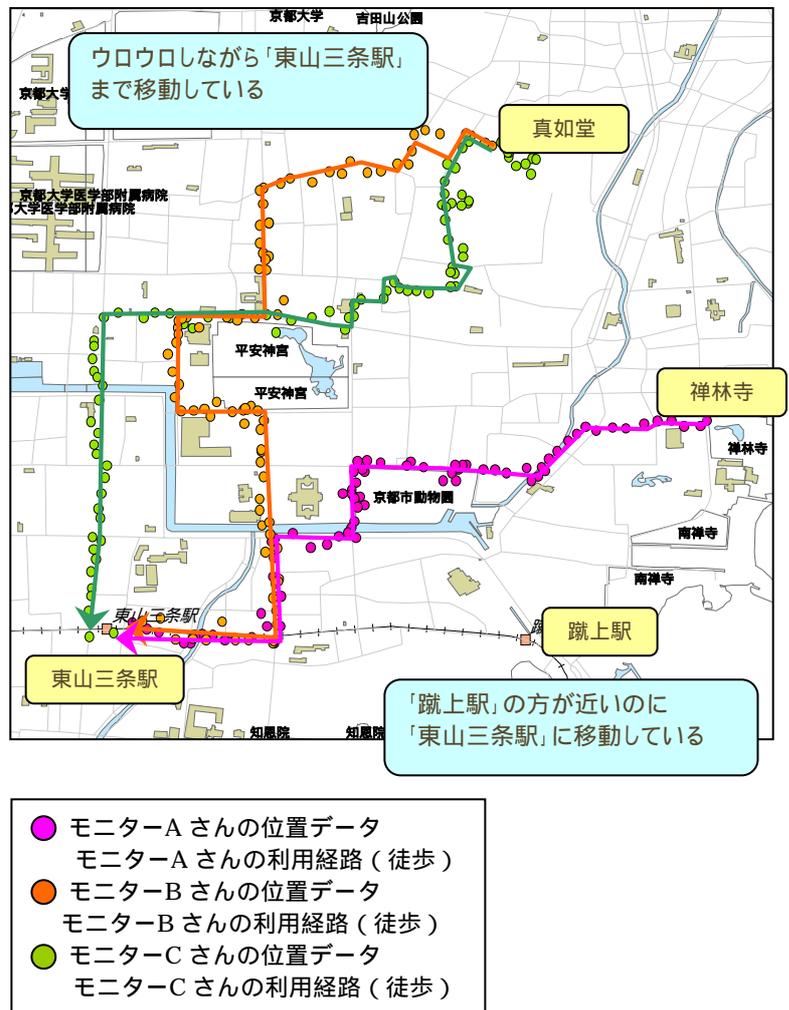
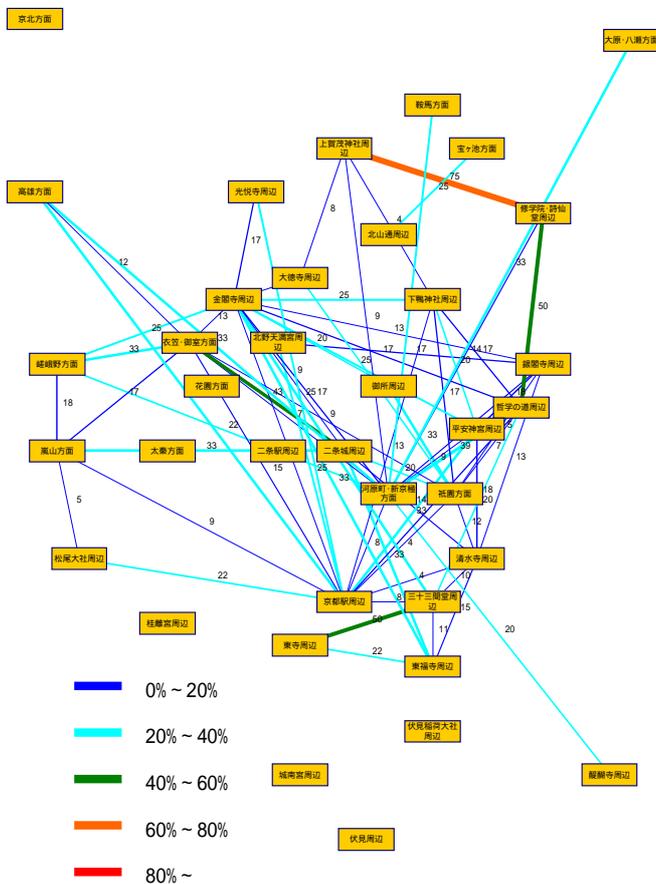


図 5-14 「哲学の道周辺」「東山三条駅」間の利用経路(徒歩)

(3) バスの利便性向上

ア バスの輸送力の増強

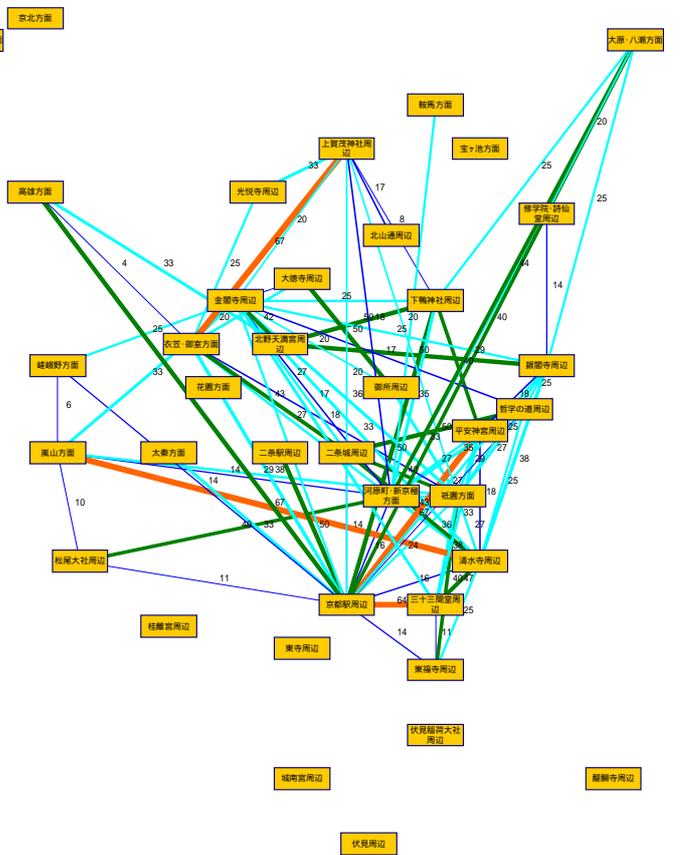
- 公共交通では、バスに対する不満が多く、「バスの本数が少ない」や「バス車内が混雑している」は京都市全域で挙げられている。また、希望する交通施策としてバスを利用しやすくすることを挙げる観光客も多い。
- 京都市への観光客は近年も増加傾向にあることから、公共交通中心の観光地づくりを進める上においても、需要に応じた臨時バスなどによるバス輸送力の増強が重要である。



$$\text{値} = \frac{\text{うち「バスの本数が少ない」不満があった移動回数}}{\text{観光地間のバス移動回数}}$$

観光地間のバス利用移動が3回以上のみ表示

図 5-15 バスに対する不満
「バスの本数が少ない」



$$\text{値} = \frac{\text{うち「バス車内が混雑している」不満があった移動回数}}{\text{観光地間のバス移動回数}}$$

図 5-16 バスに対する不満
「バス車内が混雑している」

イ 道路混雑に影響されにくいバスの運行

- バス利用者においても、「祇園方面」や「清水寺周辺」など東山地区を中心に道路混雑に対する不満が多い。
- 自動車交通の抑制等による道路混雑の緩和とともに、バス専用・優先レーンの設置といった道路混雑に影響されにくい運行方策が重要である。

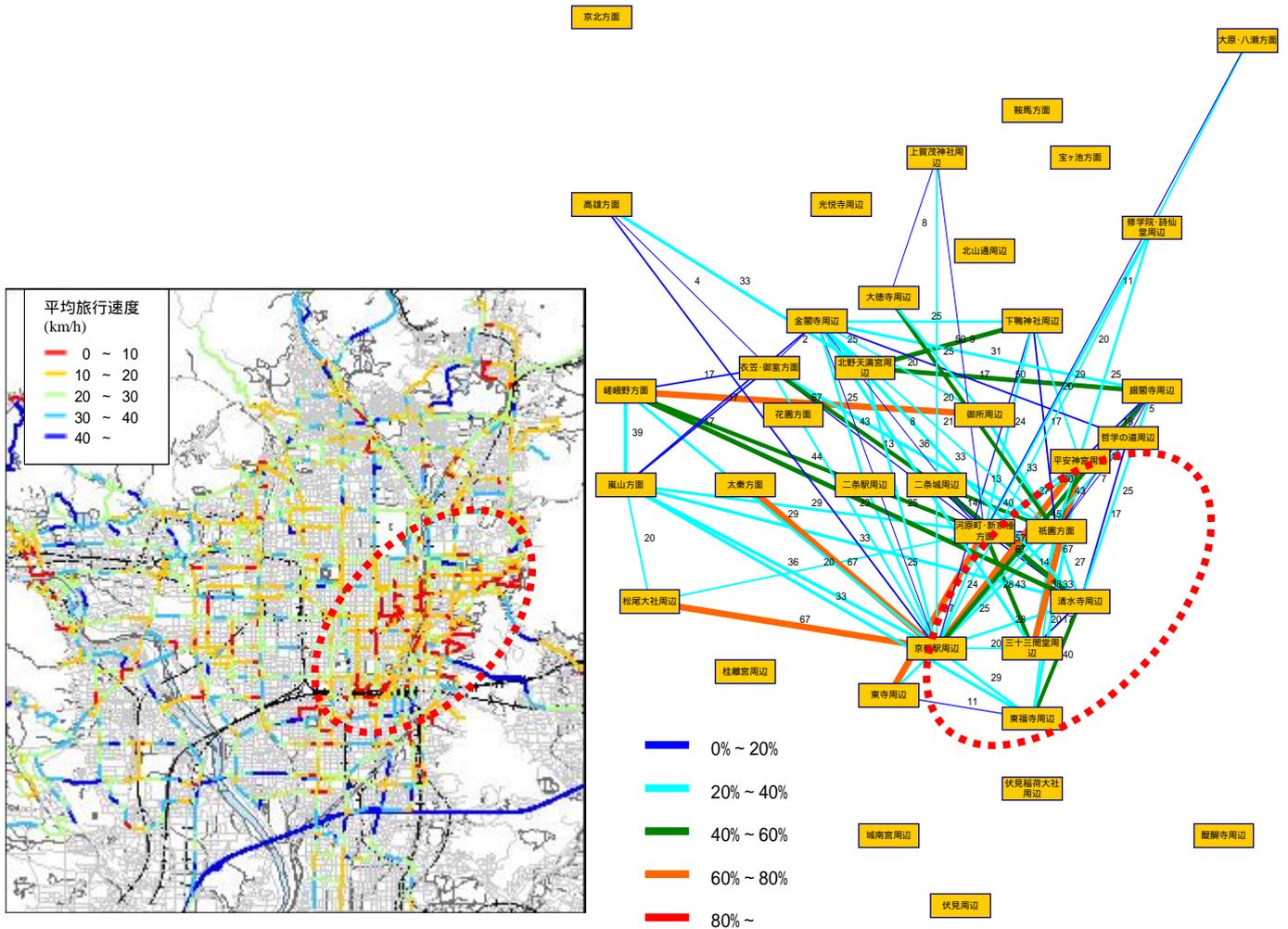


図 5-17 道路の平均旅行速度

6時～23時の全データを表示

$$\text{値} = \frac{\text{うち「道路が混雑」の不満があった移動回数}}{\text{観光地間のバス移動回数}}$$

観光地間のバス利用移動が3回以上のみ表示

図 5-18 道路に対する不満「道路が混雑」

ウ バス停位置やバス系統の案内

- バスを利用した移動の約 2 割で「どのバスに乗るのかわかりにくい」または「バス停がどこになるのかわかりにくい」という不満が挙げられている。特に「祇園方面」、「河原町・新京極周辺」などバス系統が集中し、乗り場が複数存在する観光地や、「金閣寺周辺」など観光客が集中する観光地では不満が多い。

表 5-3 出発地別のバスに対する不満
「どのバスに乗るのかわかりにくい」または
「バス停がどこにあるのかわかりにくい」

出発地	バス利用人数	うち不満を挙げた人数
大原・八瀬方面	38	7
鞍馬方面	13	0
宝ヶ池方面	10	1
上賀茂神社周辺	60	10
高雄方面	54	6
修学院・詩仙堂周辺	28	4
光悦寺周辺	16	3
北山通周辺	9	2
大徳寺周辺	41	11
金閣寺周辺	129	26
下鴨神社周辺	55	12
北野天満宮周辺	32	9
衣笠・御室方面	90	17
嵯峨野方面	61	7
銀閣寺周辺	70	19
哲学の道周辺	73	16
平安神宮周辺	46	10
御所周辺	31	8
花園方面	10	2
二条城周辺	37	8
二条駅周辺	8	1
太秦方面	10	1
嵐山方面	76	14
祇園方面	83	22
河原町・新京極方面	63	17
松尾大社周辺	24	5
清水寺周辺	88	20
三十三間堂周辺	60	10
京都駅周辺	79	11
桂離宮周辺	1	0
東福寺周辺	59	13
東寺周辺	29	9
伏見稲荷大社周辺	6	0
醍醐寺周辺	15	2
城南宮周辺	1	0
伏見周辺	2	0
京北方面	1	0
合計	1508	303

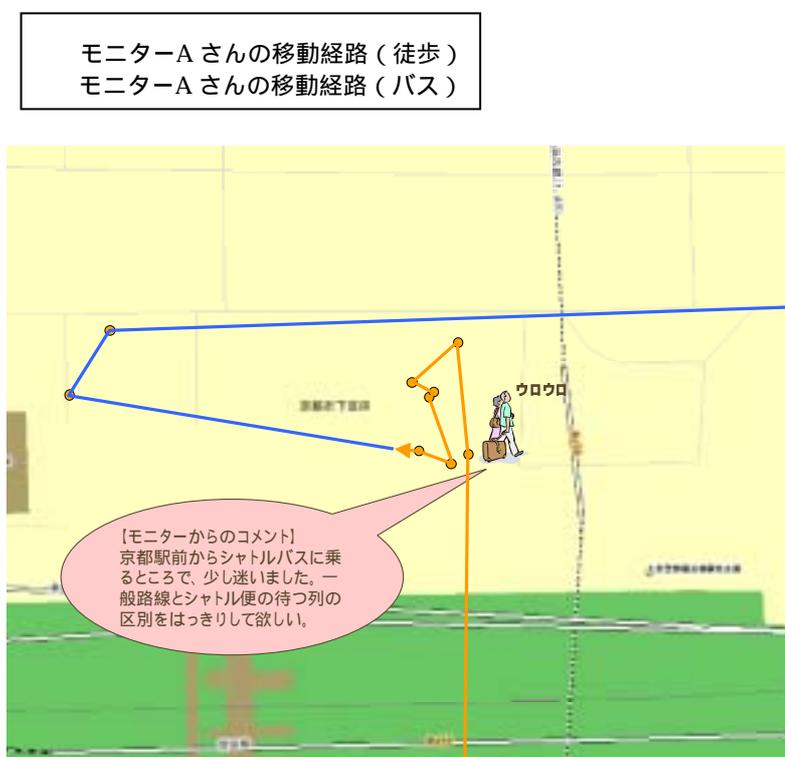


図 5-19 「京都駅周辺」での利用経路(徒歩)

不満を挙げた人数：
「どのバスに乗るのかわかりにくい」または
「バス停がどこにあるのかわかりにくい」
不満を挙げた人数

(4) 自動車利用の効率化

ア 観光地までの経路案内

- 多くの自動車利用者が「目的地への経路がわかりにくい」、「駐車場がない・入り口がわかりにくい」という不満を挙げており、この不満はカーナビの利用者にも見られる。
- こうした道路での迷い行動は、道路混雑の悪化や、通過交通の流入による生活道路の環境悪化の一因となっている可能性もある。

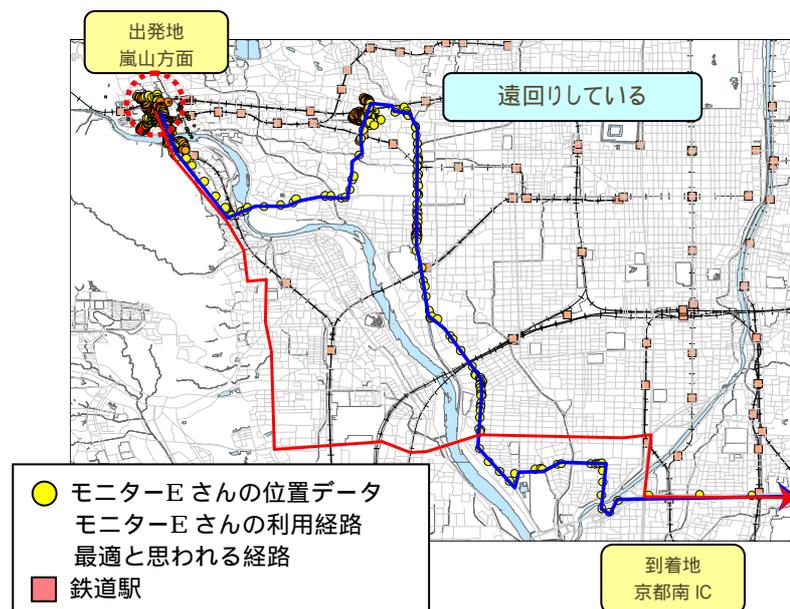


図 5-20 「嵐山方面」「京都南 IC」間の利用経路

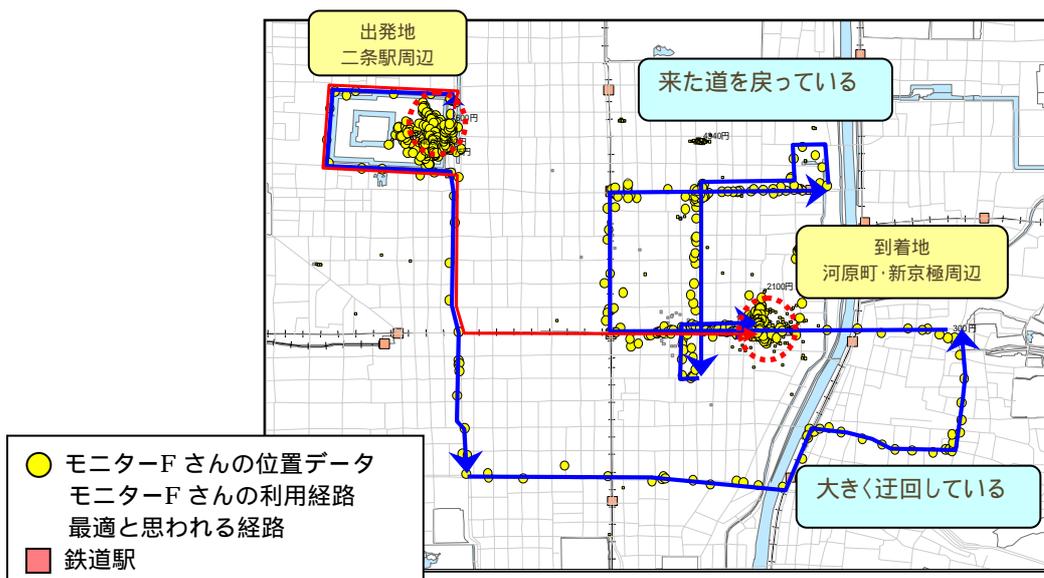


図 5-21 「二条城周辺」「河原町・新京極方面」間の利用経路

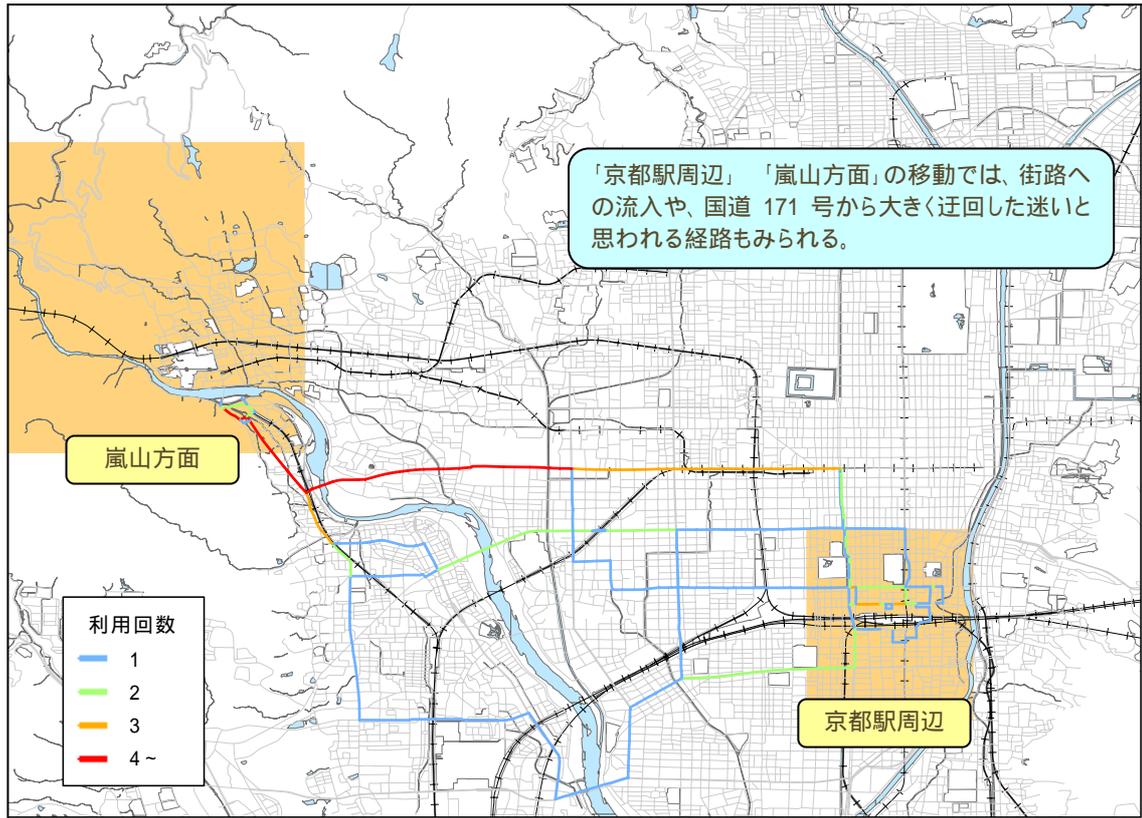
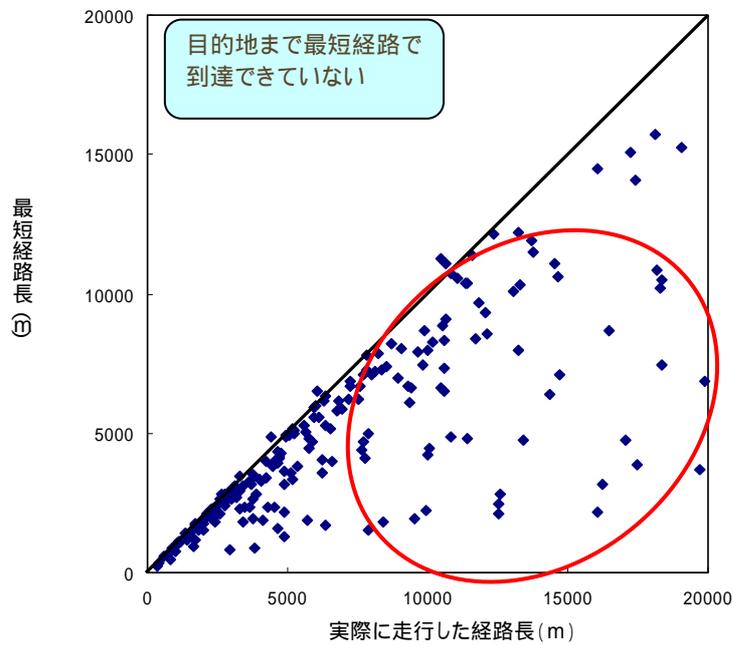


図 5-22 「嵐山方面」「京都駅周辺」間の利用経路

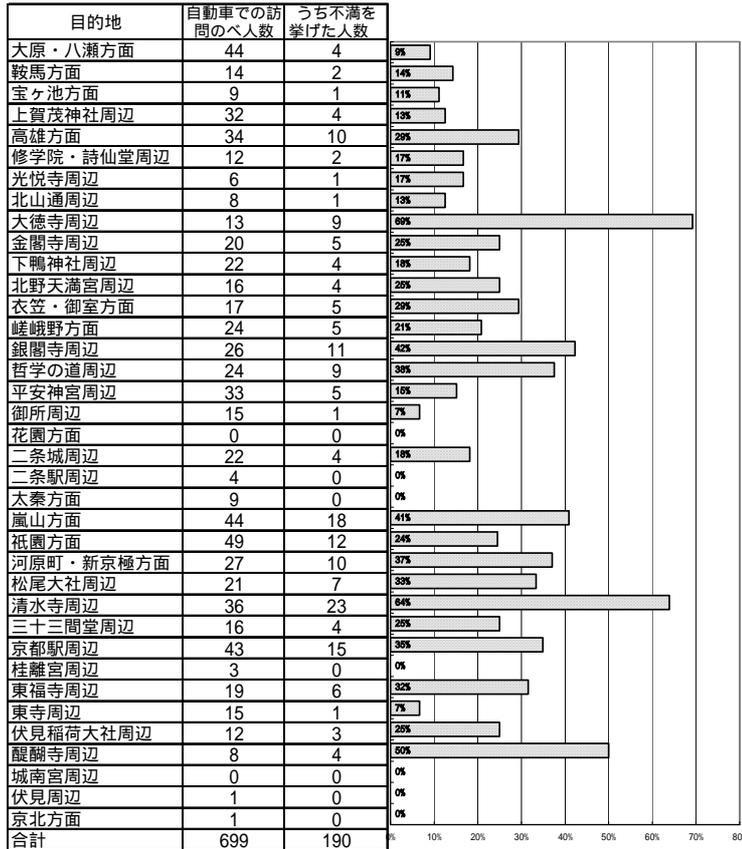


注：最短経路長はセンサス対象道路網を用いて算出しているため、実経路長よりも長くなる場合がある。

図 5-23 OD 間の最短経路延長と実際の経路延長

イ 駐車場案内

- 「大徳寺周辺」や「清水寺周辺」では、半分以上の観光客が「駐車場がない・場所や入り口がわかりにくい」、「駐車場の待ち時間が長い」という不満を持っており、多くの観光地で駐車場に関する不満が挙げられている。
- 駐車場探しや駐車場待ちについても、道路環境を悪化させる一因となっていると考えられる。



不満を挙げた人数：
「駐車場がない・場所や入り口がわかりにくい」または「駐車場の待ち時間が長い」不満を挙げた人数

図 5-24 目的地別の駐車場に対する不満
「駐車場がない・場所や入り口がわかりにくい」または「駐車場の待ち時間が長い」



図 5-25 「金閣寺周辺」の利用経路

(5) 快適な歩行空間の確保

- ほとんどの観光地で、1～2割の観光客が歩道に不満を持っており、自由記述でも、歩道の狭さ、歩行者の多さ、自動車やタクシーのマナーなどに対する不満が多く挙げられている。また、希望する観光交通施策として歩道を快適にする施策を挙げる観光客も多い。
- 徒歩と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を実現し、観光地としての魅力を今以上に高めるためには、道路のバリアフリー化や歩行者数に見合った歩道整備など、快適な歩行空間の確保が重要である。

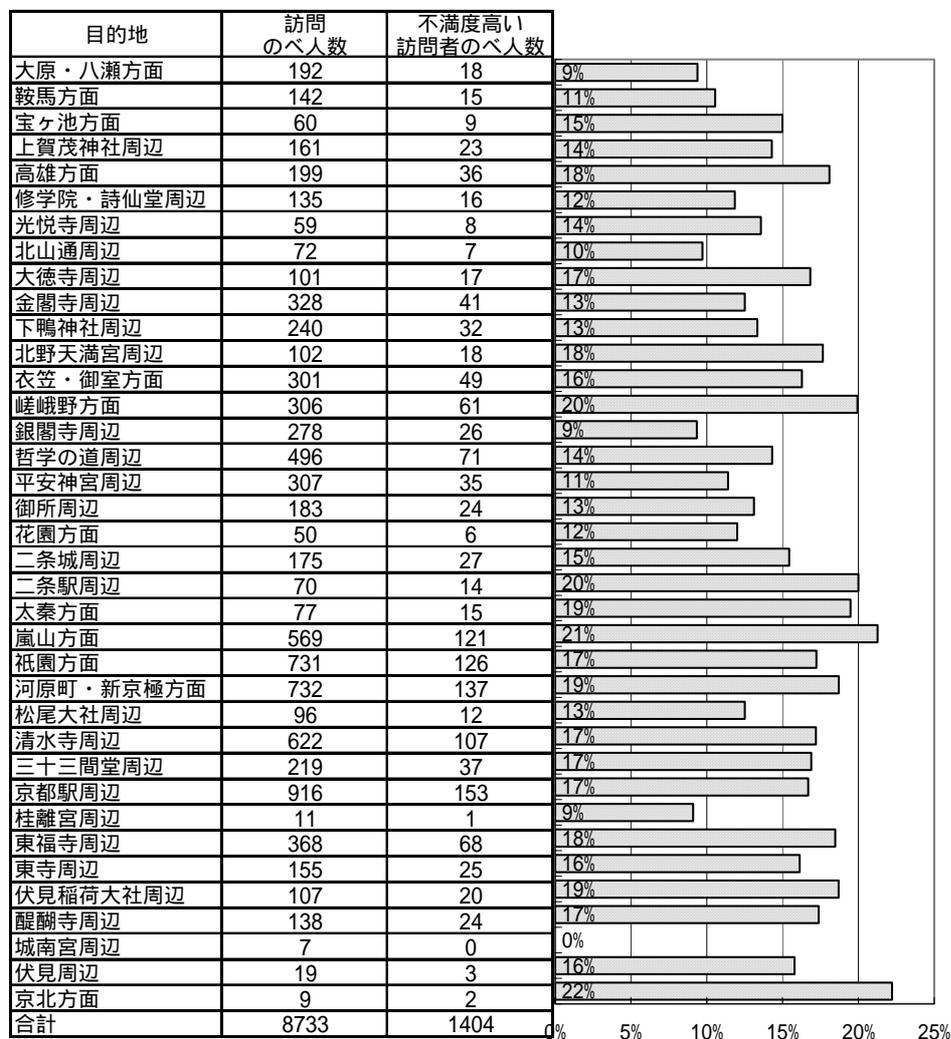


図 5-26 目的地別の歩道に対する不満

歩道に対する不満：歩道に対する満足度「かなり不満」「非常に不満」の回答者が訪問した観光地を集計

表 5-4 最も不満だった項目に「歩道の歩きやすさ」を選択した観光客の自由記述意見

「嵯峨野方面」, 「嵐山方面」に関する自由記述意見
渡月橋の上に灯籠みたいにライトがありました。風情はありますが視力の悪い私には暗くて歩きにくかったです(5:30くらいで外は暗いです)。
嵐山方面にて雨中, 細い道を人力車が頻繁に(歩行者より優先して)通るので大変不愉快だった。人が多すぎ。嵐山では人が歩道からあふれていた。
嵐山のタクシーの多さ。車の進入禁止を図って欲しい。
紅葉シーズンは, 自家用車等の乗り入れを規制すべき。特に, 嵐山~嵯峨野など, 人力車なども危険を感じた。
嵐山の竹林のあたり散策中何度も観光タクシー等車の乗り入れで歩行者はそのたびに細い道のすみっこに身を寄せ通り過ぎるのを待っている。静かな京都のスポットで怒りがこみ上げました。
目的の神社, 寺の門を入れれば良いが, その前のアプローチが大不満。嵯峨野他多くの場所が舗装され風情を味わう気分が保たれない。最近, 欧米の観光客が減った原因はこれにありと思う。又どこでも車で入れるので歩いてその良さがわかる場所は一定の範囲。車が入れない規制も欲しい(排気ガス等の問題を考え)。そのほうがまた行ってみようという気持ちになり, リピーターも多くなる。ヨーロッパへ旅してそのことをつくづく考えさせられ帰ってきています。

「清水寺周辺」に関する自由記述意見
清水寺までの道幅が狭く, 車も通るので危ない。
清水寺までの歩道が狭くて分かりにくい。
清水坂観光駐車場付近の道路が狭いのに, 観光バスと観光バス利用客が多くて通行しにくい。
大谷廟から清水方面にむかう歩道が狭くとて歩きにくかった
清水寺への道が狭く通りにくかった。帰り道がよくわからなかった。
夜, 清水寺へ行くために周辺を歩きましたが, 人が多すぎて歩きにくかった。
大谷本廟から清水寺の方向に続く道路は, 車の通行量も多く, その割に道幅が狭い為, 歩道からあふれた歩行者とギリギリの通行が危険。又, 運転なさる方も大変だと思う。
清水寺からバス停までの道路は歩道が狭くて, 危険かと思われた。

「祇園方面」 「河原町・新京極方面」に関する自由記述意見
ねねの道など車が来て, 歩くペースが変わったこと。
四条通の祇園周辺の道幅が狭くて非常に歩きにくい。
四条通り(八坂神社~烏丸通りの間)は, 人の多さに対して歩道の幅が足りてない気がします。
河原町周辺の大混雑。路上駐車が多すぎる。

「大原・八瀬方面」 「鞍馬方面」に関する自由記述意見
三千院に向かう歩道が狭く, それに対し人の数が多すぎた。が, これはどうしようもないことなので。下手に整備をすると景観も損ねそうで...
貴船神社参道, 歩道がなくてとても歩きづらかった。歩道がなければ車輛進入禁止にしないと危ないです。

その他自由記述意見
金閣寺へ向かう歩道が狭くて, すれ違うのも大変。自転車が来るとすれすれになって避けなければならない。
日帰り高尾バスツアー参加。移動するのに車道を歩かなければならず危険である。歩道が必要である。道路管理者の怠慢である。二度と通りたくない。
御所周辺の歩道が狭く, 年老いた両親を連れて歩いていると自転車とぶつかりそうになりました。歩道が極端に狭く, 車の運転も荒いため怖かった。具体的には詩仙堂や一乗寺付近。
東福寺より三十三間堂への道路は案内がなく歩道もなく, 車の往来にかなり気がつかった。東福寺の参道の車を規制。観光客の案内に不満。