

都市交通政策による都市の魅力や賑わいの創出と観光活性化

京都大学 工学研究科 岡本一真 木許翔 新城大樹 西岡康 Pringle William

本研究は、国際観光都市としての京都において、新たな都市交通政策の導入により都市の魅力やにぎわいを創出し、観光活性化を目指す手法を提案するものである。京都における観光問題の例としては、多数のマイカー流入による交通渋滞、有効活用できていないレンタサイクル、複雑なバス交通網、外国人向け観光案内所及び観光案内インフラの整備不足などが挙げられる。これらを解決するための交通政策として、新たな大規模パークアンドライドの実施、既存のレンタサイクルの有効利用、四条通の歩行者・自転車専用道化、京都駅及び四条河原町へ新たな観光案内所の設置と各観光地へ連携した観光案内所の設置、及び観光案内標識の整備などの提案を行った。そして、これらの相乗効果により、京都に魅力・にぎわいを創出し、観光活性化を目指す。

1. 研究の背景

都市の魅力とは、

- ・まちなみ、景色がいい
- ・食べ物、酒がおいしい
- ・歴史、文化遺産がある
- ・地域に個性がある

“都市観光を創る会”アンケートより（2000年2月）

国内の魅力ある都市

順位	都市	件数
1	京都	40
2	金沢	20
3	東京	16
4	長崎	11
5	横浜	10
5	札幌	10

京都は魅力創出のための資源が豊富！

“都市のにぎわい”の定義

都市のにぎわいとは、

- ・人が多い
- ・声が絶えない
- ・明るい雰囲気

さまざまな場所から声が聞こえる
(スピーカーによる一斉放送ではない)

「明るい」のイメージ

「にぎわい」のイメージ



京都観光における課題・問題点

時代	事項
安土桃山以前	政治の中心地
江戸初期・中期	上方文化の中心
江戸後期	観光都市
明治～大正	「京都市三大事業」全国初のライフライン（水・電気）整備など
明治～昭和初期	日本有数の繁華街（河原町）

①根本的な観光客数の減少

・京都市の観光客数（入浴者数）は、2000年以降順調に増え続けていたが、2009年、減少に転じた

②「新しさ」の欠如

・戦前まで、常に時代をリードするものを持っていた
・戦後の事業としては京都駅（＝表玄関）の整備「京都タワー」「京都駅ビル」のみであり、目新しい観光政策がない

交通政策に有利な条件

- ・低密度拡散的市街地形成しづらい地形（京都盆地の限られた面積）
- ・条坊制の都市計画により、自動車交通が不便

交通政策の発展により「魅力」や「にぎわい」を創出
国際観光都市としての京都の観光活性化を目指す

2. 観光活性化に向けた提案

パーク＆ライド

- ・パーク＆ライド拠点の整備
- ・一日乗車券などのサービス

自転車を使った観光促進

- ・レンタサイクルの一元管理
- ・サイクリングロード

便利なバス交通網

- ・わかりやすい乗換案内

外国人向けの観光案内

- ・観光案内所の設置
- ・道標案内の増設

パーク＆ライド

マイカーによる京都市内への観光アクセスは少なからずある。
(休日のマイカーでの観光流入量 32630台/日)

観光地	観光客のアクセス率	観光流入需要量	駐車可能台数
東山地区	28.4%	9267台/日	603台
嵐山地区	22.3%	7276台/日	713台
京都市全体	100%	32630台/日	

駐車施設は流入需要を満たしていない！
日中(9-17時)均等な流入分布を仮定しても、30分以上駐車するとオーバーフロー

近郊部の駐車施設を利用し、公共交通で中心部へ
＝パーク＆ライド

京都市近郊のパーク＆ライドの問題点

- ・駐車場が散在、広報しづらい
- ・収容台数に不安、満車の可能性
- ・交通の便が悪い駐車場も多数
- ・京都の入り口であるICから遠い

パーク＆ライド駐車場候補地

- ・竹田駅（近鉄京都線・地下鉄烏丸線）

高い利便性

- ・駅直結
- ・京都駅まで6分
- ・大規模駐車場(1000台規模)

サービス豊富

- ・京都各地のお土産
- ・観光案内所
- ・京風レストラン
- ・足湯 etc...

パーク＆ライド利用者限定の格安一日乗車券

- ・一日分の駐車料金＋公共交通機関（バス・地下鉄）

	1人目	2人目以降
駐車料金	1000円	0円
一日乗車券	500円	1000円



自転車を使った観光促進

自動車での観光→自転車での観光へのシフト

- ・京都は非常にコンパクトな都市であり、自転車の利便性が高い
- ・自転車での観光の促進により、都市部の渋滞緩和が期待できる

自転車の観光資源化の問題点

- ・多数のレンタサイクルが点在するため、観光客にとっては複雑であり、乗り捨てもしづらい
- ・一部のレンタサイクルはバス等の一日乗車券と比較しても高額である
- ・利用者にとってのメリットが明確ではない
- ・自転車道の整備が不十分



京都市内に点在するレンタサイクル

レンタサイクルの一元管理

市内の様々なレンタサイクルを京都市が一元管理

- ・既存のレンタサイクルの有効活用。気軽に利用、乗り捨てができる

料金設定

- ・500円/日で貸出(周遊券とセットの場合は100円引き)
- ・マウンテンバイクや電動アシスト付自転車等は割増料金に設定(+100円)

レンタサイクルの整備により
自転車の利用促進へ

四条通りサイクリングロード化

自転車道の推進

- ・10～20時の10時間のみの限定規制
- ・規制解除間は西向き一方通行

ベロタクシーを整備

- ・高齢者・自転車非利用者を配慮
- ・10台程度配備

乗車料金	大人	子供
初乗り 0.5kmまで	¥300	¥200
超過料 0.1km毎に	¥50	¥30

サイクリングロードの整備

- ・四条通(四条烏丸～祇園間)で自動車を時間限定で完全排除
- ・四条烏丸～四条河原町は1車線づつ減線、スペースに駐輪場を設立→沿道商店の目の前に駐輪可能



四条通りサイクリングロード対象地域



サイクリングロードイメージ図

便利なバス交通網

京都のバス交通網

- ・京都はバス交通が発達しており、非常に多くの路線が存在する
- ・そのため、特に観光客にとっては複雑に感じられる可能性がある

問題例：二条城から八坂神社に向かう場合

- ・二条城前に停車するバスに祇園(八坂神社)まで直接行くものはない(12系統は三条京阪前で止まってしまう)
- ・そのため、観光客はどのようにバスを乗り継いだら良いのか分からない可能性がある



観光客にわかりやすいバス乗換案内が必要



市バス観光マップ『バスなび』の活用

- ・主に京都への観光客を対象とした市バス・地下鉄路線図
- ・主な観光地へのアクセス早見表や市バスの乗り方などを掲載
- ・日本語版・英語版があるが、英語版は路線図のみの掲載で乗換案内は掲載されていない
- ・インターネット及び主要観光施設での利用に限り、存在の周知が不十分



乗換案内(日本語・英語)を各バス停に貼付することで、
観光客も一目で乗換方法がわかる



外国人向けの観光案内

京都の現状(現地調査)

外国人向け観光情報提供サービスの不足

- 観光案内所の利便性が低い(観光、バス、電車などの情報がばらばらの点在 etc...)
- 外国人対応が間に合っていない
- 観光案内所の場所自体が見つけにくい

観光案内インフラの整備不足

- 街なかの標識、案内板等の不足(バス停、駅の地上出口付近なども)
- 案内板の情報不足(観光地までの距離などがはっきりわかりにくい)
- 交差点などの目印が少ない

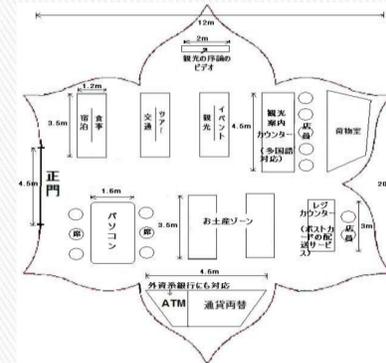
訪日外国人観光客が感じる不便・不満

不便・不満な事項	割合
標識等	37.3%
観光案内所	28.9%
言葉	20.0%
クレジットカード	17.8%
交通	15.4%

(日本政府観光局 総務部観光情報センター「訪日外国人個人旅行者が日本旅行中に感じた不便・不満調査」より)

京都駅に「外国人向け総合観光案内所」を設置

- ・観光、交通、宿泊、食事などの情報を全て提供
- ・観光プランの相談、ツアー、チケットなどの手配、予約
- ・検索用パソコン、観光地図パネル、ATMなどの設置
- ・大きな荷物のお預かり・宅配サービス



フロアマップ

京都観光を満喫してもらうために、レンタサイクルなども含めた様々な移動手段を選択し、外国人観光客にとっての拠点として機能する。



観光案内所イメージ図

3.まとめ

パークアンドライドの促進
中心部への流入交通量を抑制

外国人向けの観光案内所を整備
道標案内板を設置

自転車交通を活性化
便利なバス交通網

四条通りをはじめとして、
京都のにぎわい創出

観光活性化へ!!