

第12回京都エリア観光渋滞対策実験協議会 議事概要

開催日：令和8年 3月16日（月）
時間：15：00～17：00
場所：京都国道事務所5F会議室
（WEB併用）

1. 令和7年度の取組み（実施報告）

- 事務局より、令和7年度に実施したデジタルスタンプラリー及び観光バス駐車場予約サービスについて、概要及び利用状況等の報告が行われた。主な意見は以下のとおりである。
 - スタンプラリーの参加者数について、実施期間が約1か月であったことも踏まえると、さらなる参加促進に向けた周知や工夫の余地があるのではないか。
 - 今後、参加者の移動データ等を活用し、時間帯別の人の動きなど実態データと重ねて分析することで、混雑を助長するような行動の把握や施策効果の検証につながるのではないか。
 - 観光バス駐車場予約サービスについては、先進的な取組として評価できるのではないか。

2. 秋の観光シーズンにおける観光客の動向と交通状況

- 事務局より、人流データ及びETC2.0を活用した秋の観光シーズンにおける観光動向及び交通実態の分析結果について報告が行われた。主な意見は以下のとおり。
- 京都市交通局より清水道バス停の運用見直しについて紹介があり、また、京都市歩くまち京都推進室より三連休中日における現地の混雑状況について情報提供が行われた。
 - 市外来訪者のアンケート結果については、実施タイミングや回答者の普段の交通手段（自家用車中心か公共交通中心か）によって結果の解釈が変わる可能性があるため、交通手段等とのクロス分析など、より詳細な分析を行った上で施策への活用を検討すべきではないか。
 - 清水寺周辺などにおける観光客の増加を踏まえ、訪日外国人についても分析対象としてよいのではないか。出身地域（アジア圏・欧米圏等）によって観光行動の特性が異なる可能性があり、その特性を把握することで、分散施策の検討においても有効ではないか。
 - 訪日外国人観光客は宿泊を伴う場合が多く、時間調整がしやすいことから、スタンプラリー施策においても効果が発揮されやすい可能性がある。
 - 天候や三連休などの影響が大きく、特に三連休中日は混雑リスクが高い可能性があるのであれば、そのような情報を積極的に発信することも有効ではないか。

3. 来年度以降の取組方針（案）

- 事務局より、来年度以降の取組方針について説明が行われた。主な意見は以下のとおり。
- 京都市自転車政策推進室より、市営観光駐車場を利用するバスの種類や事業者への周知方法について情報提供が行われた。
 - 個別施策の効果の有無を評価する段階ではなく、混雑目標を設定した上で、各施策がどの程度寄与しているかを見極める段階ではないか。現在の「試行」フェーズから目標達成に向けた戦略的な施策展開のフェーズ（目標値の設定 → 定量評価 → 施策の寄与度把握）へ移行する時期にあるのではないか。

- スタンプラリーにより来訪先の分散が生じたこと自体は効果といえるが、自家用車から公共交通への転換（モーダルシフト）につながる効果も示せるとよいのではないか。観光分散に加え、自家用車利用削減を目標として設定できれば、渋滞対策としてより明確な成果となる。
- スタンプラリー施策において、清水寺などの混雑観光地を対象に、例えば午前訪問を促すポイント設定などを行えば、より分散効果が期待できるのではないか。
- 訪日外国人観光客の中には京都での移動に不慣れな来訪者も多いことから、歴史都市にふさわしいスマートな交通行動や移動方法を伝えることも、観光マナーの理解とあわせて重要な観光政策の視点ではないか。

4. 協議会全体の目標指標の設定（KGI）と今後の方向性

- 事務局より、前回協議会を踏まえた道路サービスレベル評価及び今後の検討の方向性について説明が行われた。主な意見は以下のとおり。

〈評価の方向性〉

- 定量化に向けて着実に取り組んでいる点は評価でき、重要なステップを踏んでいるものであり、全体としてはこの方向で進めてよいのではないか。

〈評価手法・分析方法〉

- ドライバーの体感とサービスレベルの関係性の評価については、ドライビングシミュレーターの活用も考えられるが、被験者確保や実施期間、予算等の制約も踏まえ、現実的な手法との組み合わせを検討する必要がある。
- 回帰分析という方法論自体は有効と考えられるが、相関が低い場合は結果の有意性を示しにくくなることから、手法の成否は最初にどれだけ精度の高い回帰直線が引けるかが重要となる。
- 回想型調査には信頼性の課題もあることから、事前にモニターを確保し、実際に京都市内を運転した体感を回答してもらう調査手法も検討できるのではないか。また、位置情報等と交通データを組み合わせることで、より精度の高い分析につながる可能性がある。
- アンケート調査については、幅広い対象への調査と詳細調査を組み合わせる段階的な調査手法も考えられるのではないか。

〈指標設定の考え方〉

- 速度を評価指標とした分析に加え、交通量削減やパークアンドライド利用率向上など対策に直結する目標も含め、最終的に速度に集約される多層的な指標設定が必要ではないか。
- 「小さな目標」は対策に相当するものと考えられ、対策要素や道路構造要素を説明変数に含めた定量的な評価モデルの構築が必要ではないか。
- 速度評価におけるパーセンタイルの考え方は妥当であるが、高い水準の実現可能性には課題もあるため、定時性などの指標も参考にするとともに、市民の体感的な快適性や許容できる速度水準の把握も重要ではないか。
- 被験者については、道路利用者、市民、来訪者に加え、定時性意識の高いバス事業者や物流事業者なども対象として検討できるのではないか。時間どおりに運行できるかという観点も含めた「快適性」は重要な評価指標となり得る。
- 最終目標は理想的な値（ゼロなど）を掲げることも考えられるが、最終目標とは別に段階的な目標設定と、その根拠を明確にすることが重要ではないか。

〈政策的視点〉

- 速度については単に速ければよいものではなく、道路の役割や都市特性を踏まえた適切な水準を検討する必要があるのではないか。

- 京都においては、マイカー観光抑制の考え方も踏まえ、市民生活との調和や歴史都市としての特性を踏まえた交通政策の検討が重要ではないか。

【全体総括】

今回示された方向性そのものには概ね賛同があり、今後は大胆な考え方も含めながら、適切な指標設定と評価体系を構築していくべきとの認識が共有された。