

協議会全体の目標指標の設定(KGI) と今後の方向性

1. 前回協議会の指摘を踏まえた評価方法の見直し
2. 今年度秋のサービスレベル評価結果
3. サービスレベル評価の今後の方向性について
4. 目標設定と対策方向の必要性

1. 前回協議会の指摘を踏まえた 評価方法の見直し

■ 目標値の閾値設定に関する指摘

- ✓ 閾値設定は、客観的に決めるというより、我々のスタンスに基づいて決めるべき問題である。
- ✓ “絶対にここまでは混雑を解消すべきだ”というラインを、どういうスタンスで設定するか、を考えるべき。



スタンス = 「どの程度の交通状態までを許容しどこからを対策すべき状態とみなすか」
閾値の設定とスタンスはセットで検討するべきである。

サービスレベルの目標値とスタンス案の整理

- これまでの検討で用いたマイル速度は、統計的な位置づけを示す指標であり、マイル速度自体が示す交通状態の意味合いが明確ではなかったことを踏まえて以下の3つを実施。
 - **交通状態をイメージしやすい指標を用いた目標値案の設定**
 - ➔ 需要状態や交通特性が比較的明確な期間の平均速度を「サービスレベルの目標値案」として設定し、目標値を達成できた際の効果をより具体化。
 - **速度を達成することの意味合い（スタンス）の整理**
 - ➔ スタンスと目標値の対応関係から「どの状態を目指すべきか」について議論したい。
 - **新たな目標値案に基づくR7年度秋のサービスレベル評価結果の共有**
 - ➔ 今年度秋のサービスレベルの状況を報告。

■ サービスレベルの評価方法に関する指摘

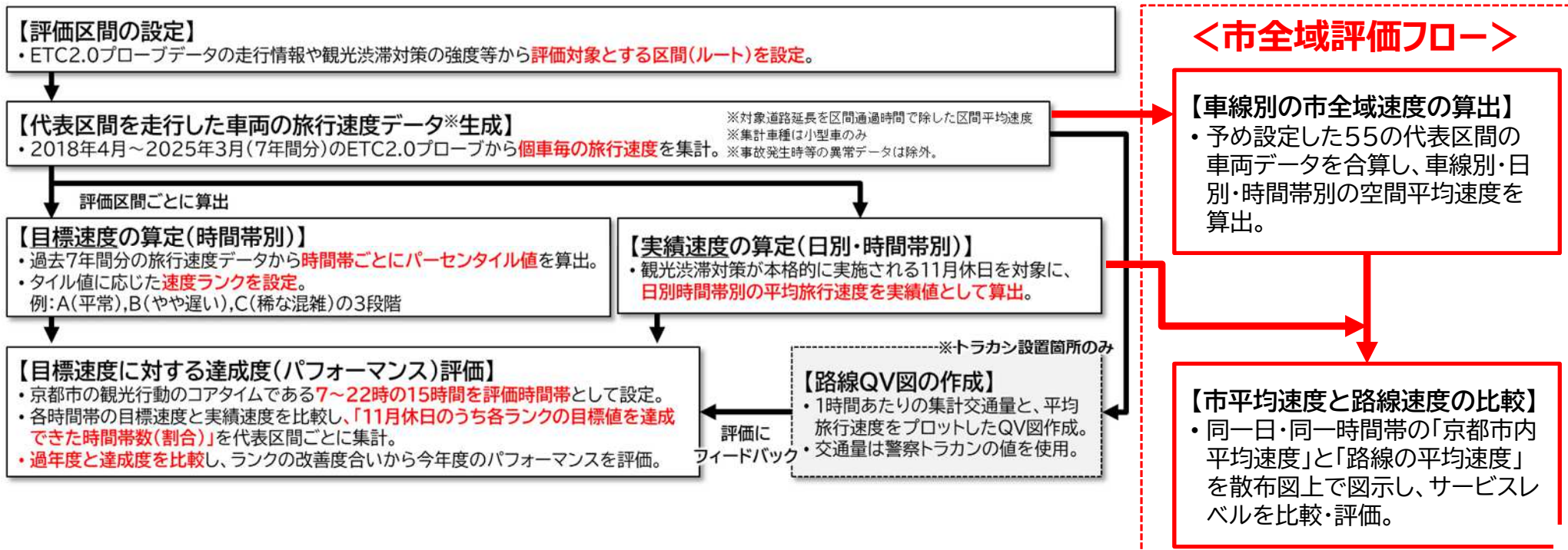
- ✓ 京都市内のどの路線が**相対的にサービス水準が低い**かを評価するには、**共通の物差しが必要**。
- ✓ **規制速度別・車線数別**など、異なる観点で横断的な比較評価も行うと良い。



京都市内全域のサービスレベル（旅行速度）を算出し、各路線の結果と比較評価

市内平均との相対比較によるサービスレベル評価

- 車線数別に京都市内の平均旅行速度を算出し、これを基準として評価区間の旅行速度と比較することで、当該区間のサービスレベルが相対的に高いか低いかを評価。



- これまでの検討では、速度のタイル値を目標値として設定し、10%タイル値未滿を「稀な混雑」と位置づけ、その解消と各タイル値速度の段階的達成を目標としていた。
- 一方で、タイル値は「●回に1回遭遇するかしないかの速度」を示す指標であるため、目標達成時の走行環境を具体的にイメージしにくいという課題があった。

■ 本協議会での検討方針

- ・ コロナ禍や平常期などの平均旅行速度と各種タイル速度を比較し、タイル速度が示す走行状況の具体像を整理。
 ➔ **タイル値が持つ意味合いをより明確化した上で、渋滞閾値（目標値）を再検討。**

■ 検討のイメージ

<速度タイル値>

タイル値	値の概要
90%タイル速度	過去7年間のうち上位10%に相当する速度。 ⇒10日に1回遭遇するかしないかの 閑散日の速度 。
75%タイル速度	過去7年間のうち上位25%に相当する速度。
50%タイル速度	過去7年間の50%（中央値）に相当する速度。 ⇒ドライバーが頻繁に経験する 代表的な速度
25%タイル速度	過去7年間のうち下位25%に相当する速度。
10%タイル速度	過去7年間のうち下位10%に相当する速度。 ⇒10日に1回遭遇するかしないかの 混雑日の速度 。

<代表区間の平均速度>

コロナ禍の旅行速度
交通需要が少ない中で
発揮されるサービスレベル

平常時の旅行速度
日常的な交通需要の中で
発揮されるサービスレベル

観光繁忙期の旅行速度
観光需要が高い中で
発揮されるサービスレベル

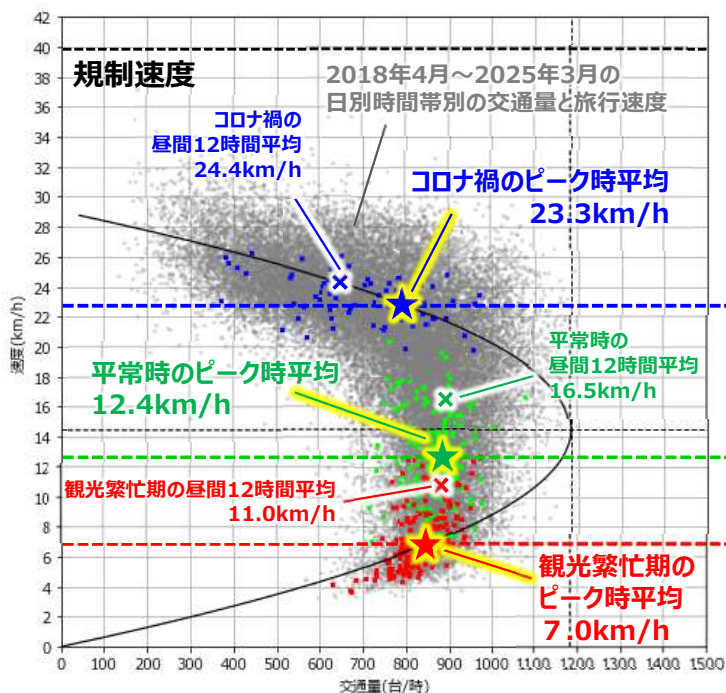
どれに対応するか

○東大路通南行き（四条～五条間）では、観光繁忙期（11月）のピーク速度は過去7年の10～20%タイル速度、平常時（7月）のピーク速度は50～60%タイル速度に相当。

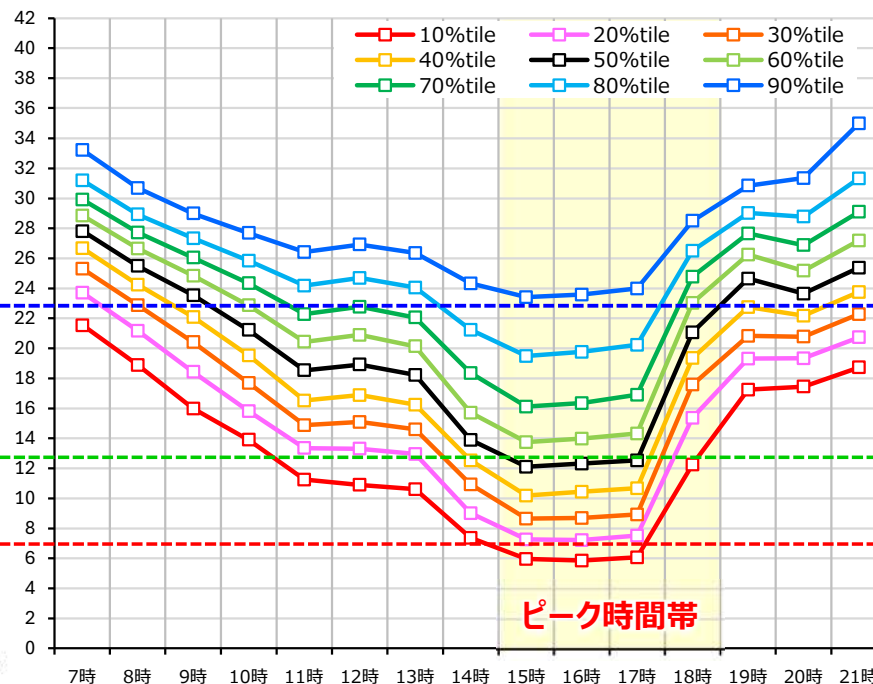
■サービスレベルの目標値とスタンス案：東大路通・南行（四条～五条）の場合

要求LoS	目標値	目標値の意味合い	ピーク時速度	目標とする場合のスタンス
高	規制速度	道路構造等によって規定される走行可能な速度の上限値	40.0km/h	更なる円滑性向上
	コロナ禍の旅行速度	交通需要が少ない中で発揮されるサービスレベル	23.3km/h	通年の渋滞解消 (平常時・閑散期ともに渋滞解消)
中	平常時の旅行速度	日常的な交通需要の下で発揮される平均的なサービスレベル	12.4km/h	観光繁忙期の渋滞解消 (平常時と同程度まで渋滞解消)
低	観光繁忙期の旅行速度	観光需要が高い条件下において発揮されるサービスレベル	7.0km/h	現状維持 (これ以上悪化させない)
	(参考) 臨界速度	交通状態が非渋滞から渋滞・破綻へと移行する分水嶺	14.5km/h	-

<東大路通・南行(四条～五条)のQ-V図>



<東大路通・南行(四条～五条)の時間帯別タイル値>



<目標値とタイル値の関係性>
※ピーク時間帯の場合

- コロナ禍の旅行速度
80～90%タイル速度相当
- 平常時の旅行速度
50～60%タイル速度相当
- 観光繁忙期の旅行速度
10～20%タイル速度相当

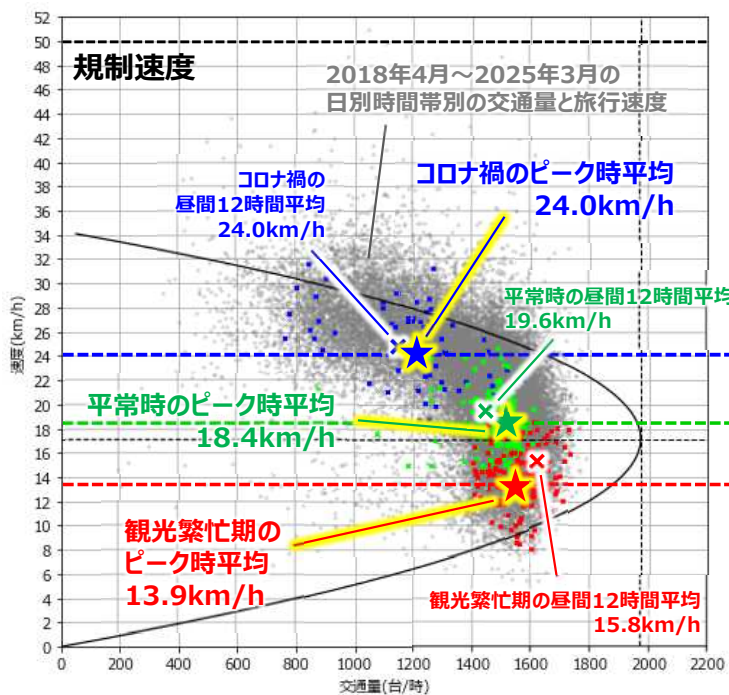
【集計期間】
 コロナ禍：2020年4月7～30日
 平常時：2023、2024年の7月全日
 観光繁忙期：2023、2024年の11月全日

○国道1号東行き（河原町～東山間）では、観光繁忙期（11月）のピーク速度は**過去7年の10～20%タイル速度**、平常時（7月）のピーク速度は**50～60%タイル速度**に相当。

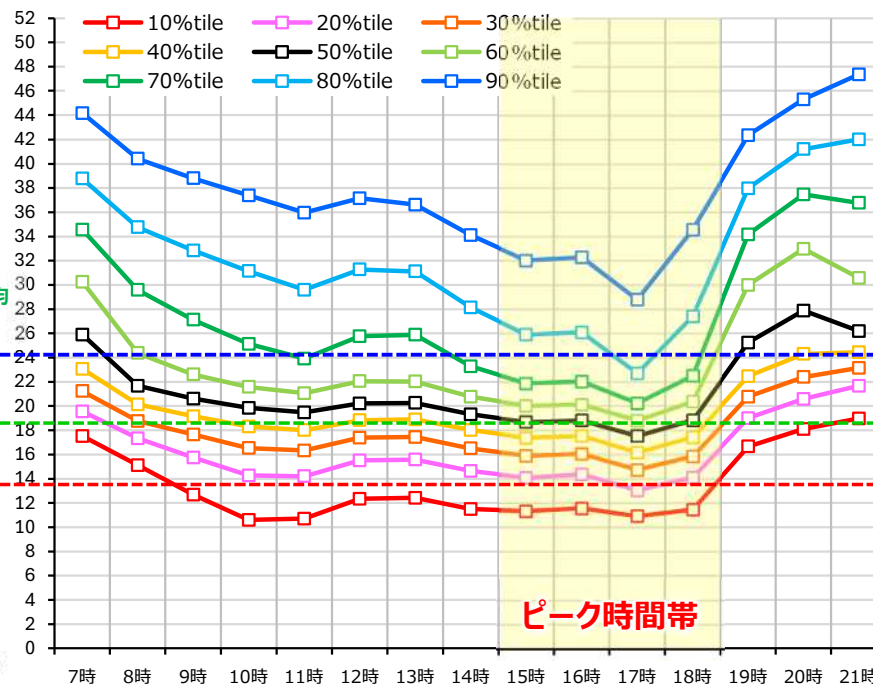
■サービスレベルの目標値とスタンス案：国道1号・東行（河原町～東山）の場合

要求LoS	目標値	目標値の意味合い	ピーク時速度	目標とする場合のスタンス
高	規制速度	道路構造等によって規定される走行可能な速度の上限値	50.0km/h	更なる円滑性向上
	コロナ禍の旅行速度	交通需要が少ない中で発揮されるサービスレベル	24.0km/h	通年の渋滞解消 (平常時・閑散期ともに渋滞解消)
中	平常時の旅行速度	日常的な交通需要の下で発揮される平均的なサービスレベル	18.4km/h	観光繁忙期の渋滞解消 (平常時と同程度まで渋滞解消)
低	観光繁忙期の旅行速度	観光需要が高い条件下において発揮されるサービスレベル	13.9km/h	現状維持 (これ以上悪化させない)
(参考) 臨界速度		交通状態が非渋滞から渋滞・破綻へと移行する分水嶺	17.1km/h	-

<国道1号・東山(河原町～東山)のQ-V図>



<国道1号・東山(河原町～東山)の時間帯別タイル値>



<目標値とタイル値の関係性>
※ピーク時間帯の場合

コロナ禍の旅行速度
70～80%タイル速度相当

平常時の旅行速度
50～60%タイル速度相当

観光繁忙期の旅行速度
10～20%タイル速度相当

【集計期間】
 コロナ禍：2020年4月7～30日
 平常時：2023, 2024年の7月全日
 観光繁忙期：2023, 2024年の11月全日

○以上の結果を踏まえ、閾値の変更案を以下の通り設定。

■ 閾値設定の変更案と目指す場合のスタンスについて

マイル値	値の概要	スタンス
80%マイル速度	コロナ禍相当の旅行速度 ⇒過去7年間のうち上位20%に相当する速度。	通年の 渋滞解消
60%マイル速度	平常期相当の旅行速度 ⇒ドライバーが頻繁に経験する 代表的な速度 。	観光繁忙期の 渋滞解消
20%マイル速度	観光ピーク期相当の旅行速度 ⇒過去7年間のうち下位20%に相当する速度。	現状維持



今年度秋を対象にサービスレベル評価を実施

2. 今年度秋の サービスレベル評価結果

○渋滞閾値を変更したことで、「C：稀な混雑」に相当する時間は増加。ただし、2025年11月休日は2度の3連休（11/1～3、11/22～24）を含むにもかかわらず、2023年・2024年と比べて「C：稀な混雑」の時間数は減少傾向。

○一方で「B：やや遅い」の割合は依然として多く、平常時レベルの旅行速度には達していない。

■ 東大路通・南行のサービスレベル評価結果



前回協議会基準の評価結果
(10%マイル未満をC、50%マイル未満をBとする場合)

7月 休日・ 平常期	年度	A 平常	B やや遅い	C 稀な混雑
	2018年	40.7%	51.3%	8.0%
2019年	18.5%	75.6%	5.9%	
2020年	86.1%	13.9%	0.0%	
2021年	67.3%	32.7%	0.0%	
2022年	55.2%	44.8%	0.0%	
2023年	38.4%	61.0%	0.6%	
2024年	42.9%	56.0%	1.1%	
2025年	36.3%	63.0%	0.7%	

11月 休日・ 秋季	年度	A 平常	B やや遅い	C 稀な混雑
	2018年	13.3%	65.2%	21.5%
2019年	14.7%	54.0%	31.3%	
2020年	23.6%	58.8%	17.6%	
2021年	10.0%	57.3%	32.7%	
2022年	7.3%	74.7%	18.0%	
2023年	6.7%	73.3%	20.0%	
2024年	13.9%	64.2%	21.8%	
2025年	10.0%	71.7%	18.3%	

渋滞閾値見直し後の評価結果
(20%マイル未満をC、60%マイル未満をBとする場合)

7月 休日・ 平常期	年度	A 平常	B やや遅い	C 稀な混雑
	2018年	22.7%	58.0%	19.3%
2019年	10.4%	69.6%	20.0%	
2020年	66.1%	33.9%	0.0%	
2021年	46.1%	53.9%	0.0%	
2022年	28.8%	70.6%	0.6%	
2023年	15.2%	82.9%	1.8%	
2024年	25.3%	70.3%	4.4%	
2025年	12.6%	84.4%	3.0%	

11月 休日・ 秋季	年度	A 平常	B やや遅い	C 稀な混雑
	2018年	6.7%	59.3%	34.1%
2019年	8.0%	46.0%	46.0%	
2020年	7.9%	63.0%	29.1%	
2021年	2.7%	48.0%	49.3%	
2022年	3.3%	60.7%	36.0%	
2023年	2.0%	57.3%	40.7%	
2024年	4.2%	56.4%	39.4%	
2025年	2.2%	62.8%	35.0%	

- 東山地域の評価区間の結果を合計し、東山地域全体のサービスレベルを評価。
- 11月休日の「C：稀な混雑」の時間数は、2021年以降減少傾向にあったが、2025年は前年から増加に転じた。
- ただし、2023・2022年と比べると依然として「C：稀な混雑」の時間数は減少傾向にある。

■東山地域のサービスレベル評価結果

<評価区間>



- ※①～④の路線の合計
 ①東大路通（四条～五条）
 ②五条通（河原町～五条）
 ③国道1号（五条～京都東）
 ④東大路通（五条～七条）

前回協議会基準の評価結果

(10%マイル未満をC、50%マイル未満をBとする場合)

7月休日・平常期	年度	A 平常	B やや遅い	C 稀な混雑
	2018年	50.8%	46.1%	3.2%
2019年	42.0%	54.5%	3.5%	
2020年	74.9%	24.8%	0.3%	
2021年	56.1%	41.9%	2.0%	
2022年	53.0%	45.7%	1.2%	
2023年	50.8%	47.9%	1.4%	
2024年	59.4%	39.5%	1.2%	
2025年	52.2%	45.7%	2.1%	

11月休日・秋季	年度	A 平常	B やや遅い	C 稀な混雑
	2018年	19.2%	52.4%	28.4%
2019年	22.7%	56.9%	20.4%	
2020年	34.6%	55.0%	10.4%	
2021年	22.4%	55.1%	22.5%	
2022年	24.7%	60.6%	14.8%	
2023年	23.4%	62.3%	14.3%	
2024年	27.7%	62.6%	9.7%	
2025年	23.7%	63.7%	12.6%	

渋滞閾値見直し後の評価結果

(20%マイル未満をC、60%マイル未満をBとする場合)

7月休日・平常期	年度	A 平常	B やや遅い	C 稀な混雑
	2018年	34.2%	56.1%	9.6%
2019年	26.2%	64.8%	9.0%	
2020年	53.2%	45.3%	1.5%	
2021年	32.9%	61.8%	5.3%	
2022年	30.2%	65.1%	4.6%	
2023年	28.6%	67.7%	3.7%	
2024年	37.3%	58.3%	4.4%	
2025年	30.0%	64.6%	5.4%	

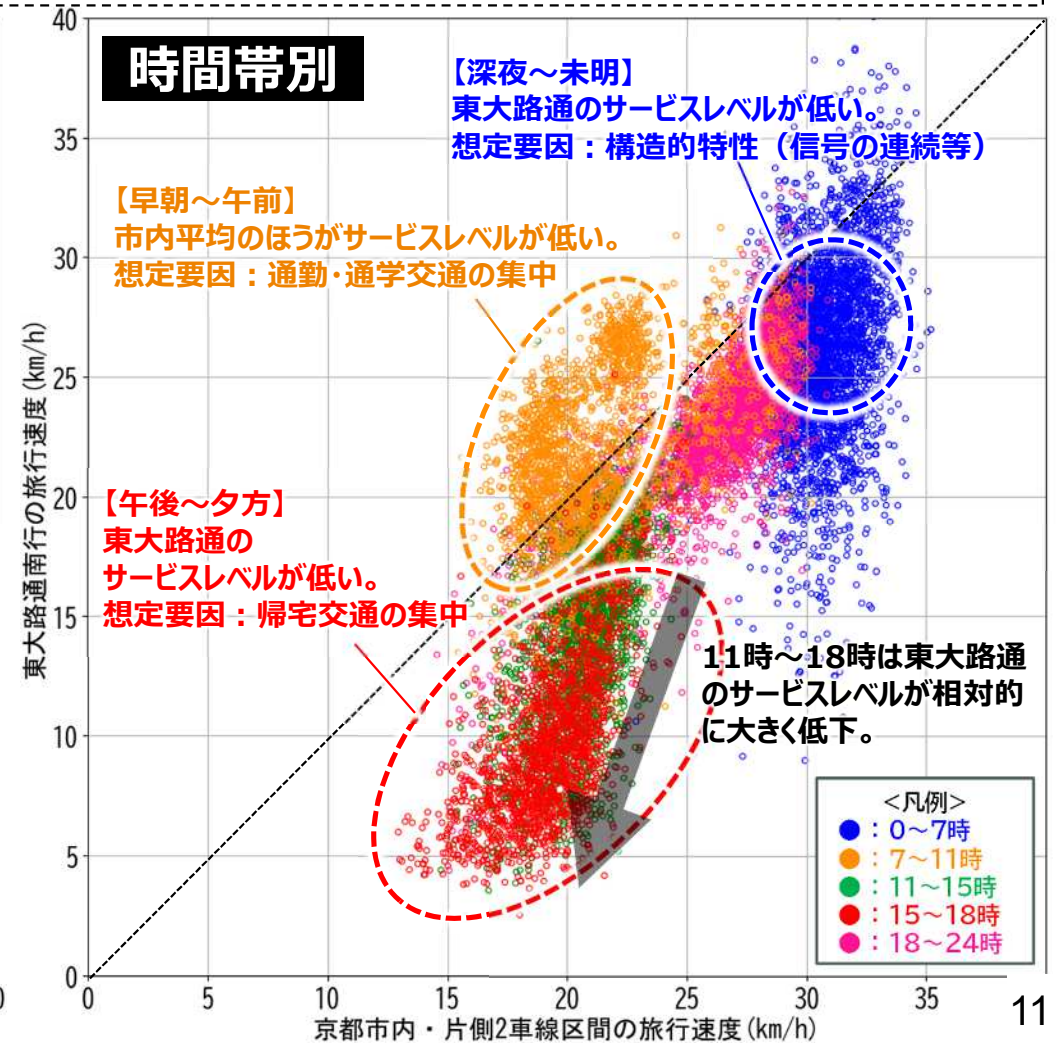
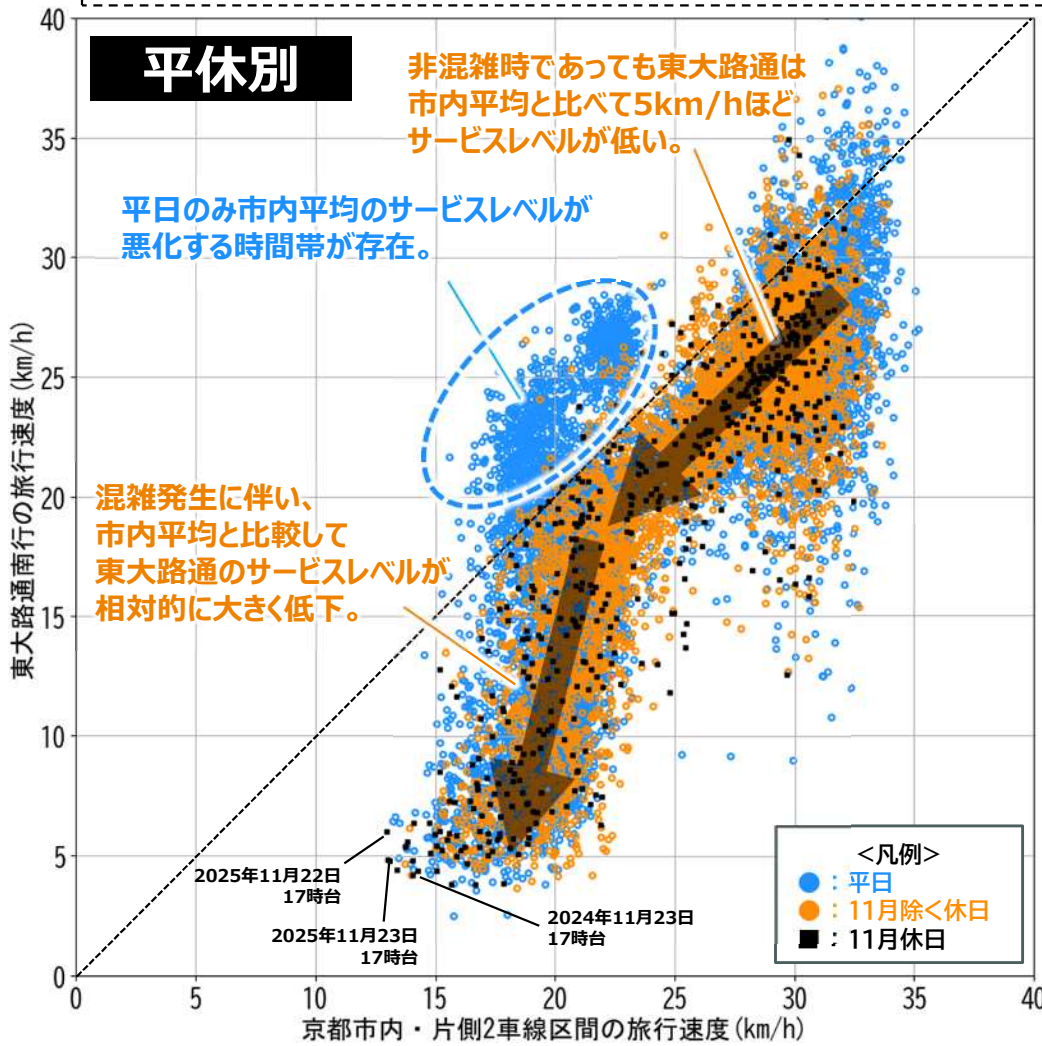
11月休日・秋季	年度	A 平常	B やや遅い	C 稀な混雑
	2018年	11.3%	44.5%	44.2%
2019年	11.4%	52.4%	36.2%	
2020年	20.3%	56.9%	22.8%	
2021年	10.9%	52.2%	36.9%	
2022年	12.4%	56.7%	30.9%	
2023年	12.6%	57.4%	30.0%	
2024年	12.8%	66.7%	20.5%	
2025年	11.4%	62.4%	26.2%	

- 東大路通南行（四条～五条間）と京都市内2車線区間の旅行速度を比較すると、東大路通は深夜等の非混雑時間帯でも市内平均より約4km/h低い傾向であり、道路構造的特性の影響と考えられる。
- 市内平均が20km/hを下回る時間帯には、東大路通の旅行速度が相対的に低下し、特に夕方には速度差が拡大。

■ 東大路通・南行（片側2車線）と京都市内の2車線区間のサービスレベルの比較

集計期間：2024年4月～2025年11月（20ヶ月分）

集計方法：「A.対象区間」と「B.対象区間と同一車線数区間」の日別・時間帯別平均旅行速度を算出し、AとBの同日・同時帯の旅行速度を散布図上にプロット



【目標値の設定方法について】

- ・ コロナ禍等の平均旅行速度を参考に、マイル速度の意味合いを明確化し、目標指標とスタンスを再検討。

【目標値とスタンス案の検討結果】

- ・ 観光繁忙期におけるサービスレベル
概ね**20%マイル**速度相当を目標 → 「**現状維持**」を意味するものといえる。
- ・ 日常的な交通需要下におけるサービスレベル
概ね**60%マイル**速度相当を目標 → 「**観光繁忙期の渋滞解消を目指すこと**」を意味するものといえる。

【今年度秋のサービスレベル評価結果】

- ・ 東大路通では、2023・2024年と比較して「**C：稀な混雑**」に該当する時間数は減少。
- ・ 一方で「**B：やや混雑**」の割合は依然として高く、平常時水準の旅行速度には達していない。
- ・ 市内2車線区間の平均値と比較しても、渋滞時の速度低下幅が相対的に大きい。
→ **観光交通の課題**が依然として残る区間

サービスレベル評価の今後の課題

- ・ 設定した目標指標が、市民やドライバーの体感と整合した指標となっているか検証が必要。
- ・ 渋滞ランク「**C：稀な混雑**」および「**B：やや混雑**」の発生割合をどの程度低減すれば、利用者が渋滞の改善を実感できるのかについて、定量的・定性的双方の観点から整理が必要。
→ **ドライバー体感と整合した目標指標の妥当性検証**
- ・ サービスレベルを悪化させる要因や交通施策がサービスレベルに及ぼす影響について評価が必要。
→ **サービスレベル変動と外的要因の関係分析**

3. サービスレベル評価の 今後の方向性について

■ 目標値の閾値設定に関する指摘

- ✓ 目標値が**10%タイル値**というのは、**市民目線で見ると低いと感じる。もっと高くても良い。**
- ✓ **観光客や市民が本当に「改善した」と感じる水準かどうか**も含めて再検討の余地がある。



ドライバーの体感とサービスレベル評価の結果が合致しているかどうかを検討。

ドライバーの体感とサービスレベルの関係性の評価

- サービスレベルとドライバーの渋滞に対する感覚（主観）との関係性を把握するための調査手法案として以下の3案を検討。
- 具体的な調査手法や調査設計は次年度以降の課題とする。

① 回想型



② 実走映像の提示



③ ドライビングシミュレーター



① 回想型のアンケート調査（調査難度：易）

- 過去数か月以内に東大路通を実際に走行したドライバー（市民または観光客）を対象に、実経験に基づく満足度を調査。

② 実走映像の提示に基づくアンケート調査（調査難度：やや難）

- 時間帯や交通状況（サービスレベル）ごとに作成した東大路通の実走映像を提示し、映像による疑似体験に基づいて走行時の満足度や渋滞の感じ方を調査。

③ ドライビングシミュレーターを活用したアンケート調査（調査難度：難）

- ドライビングシミュレーターを用いて東大路通の走行状況を再現し、運転操作を伴う体験に基づいて走行時の満足度やストレス、渋滞認識を調査。

- **回想型調査**は実施が比較的容易で、実測したサービスレベルとの突合が可能。
一方で、記憶の曖昧さや経験差による回答誤差が生じ得るほか、実走経験を前提とするためサンプル確保が課題。
- **実走映像の提示やドライバーシミュレーター**の活用により、記憶に依存しない調査が可能となるが、実施コスト等が課題。

■ ドライバーの体感とサービスレベルの関係性を調査する手法案

項目	回想型の調査	実走映像の提示に基づく調査	ドライビングシミュレーターを活用した調査
調査対象	過去に東大路通を実際に走行したドライバー	ある程度の運転経験を持つ普通運転免許保有者	ある程度の運転経験を持つ普通運転免許保有者
調査方式	<ul style="list-style-type: none"> ■ アンケートで過去の走行体験を調査。 ■ WEBアンケート調査を想定。 ※走行時期や移動目的でスクリーニング実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 時間帯や交通状況（サービスレベル）ごとに東大路通を走行する実写映像を作成。 ■ 作成した実写映像を回答者に提示し、当該区間を実際に運転している状況を想定し、走行時の主観評価を回答。 ■ WEBアンケート調査を想定。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ドライビングシミュレーターを活用し、時間帯や交通状況（サービスレベル）ごとに交通状況を再現。 ■ シミュレーター上で、評価区間を実際に運転している状況を想定させ、走行時の主観評価を回答。 ■ 被験者を募集する実験的調査を想定。
調査項目案	<ul style="list-style-type: none"> ① 走行日時 ② 東大路通を選んだ理由 ③ 主観に基づく走行時の渋滞の有無（走行中に渋滞していると感じたか） ④ 走行の満足度（5段階評価） ⑤ 走行時に走りにくさを感じた理由 等 	<ul style="list-style-type: none"> ① 主観に基づく走行時の渋滞の有無（走行中に渋滞していると感じたか） ② 走行の満足度（5段階評価） ③ 走行時に走りにくさを感じた理由 等 	<ul style="list-style-type: none"> ① 主観に基づく走行時の渋滞の有無（走行中に渋滞していると感じたか） ② 走行の満足度（5段階評価） ③ 走行時に走りにくさを感じた理由 等
結果の活用イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 走行日時に対応する実測のサービスレベルと調査の満足度を突合し、両者の関係性を分析。 ■ サービスレベルと満足度の乖離が大きくなる場合はその理由を③や⑤の結果から考察。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 映像のサービスレベルと、調査の満足度を突合し、両者の関係性を分析。 ■ サービスレベルと満足度の乖離が大きくなる場合はその理由を③の結果から考察。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 走行状況のサービスレベルと調査の満足度を突合し、両者の関係性を分析。 ■ サービスレベルと満足度の乖離が大きくなる場合はその理由を③の結果から考察。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ■ 実走経験に基づく主観評価を把握できる。 ■ 実走経験と実測のサービスレベルとの対応関係を検証できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 同一の走行映像を提示することで、回答者間で評価条件を揃えた評価が可能。 ■ 回答者の記憶に依存しない調査であるため記憶の曖昧さや体験への偏りの影響がない。 ■ 実走経験を要件としないためサンプル数確保が容易。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 同一の走行体験を提供することで、回答者間で評価条件を揃えた評価が可能。 ■ 運転操作を伴うため、実走に近い主観評価が得られる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ■ 回想に基づくため、記憶の曖昧さが避けられない。 ■ 回答者ごとに実際に経験した渋滞の規模や状況が異なり、主観評価にばらつきが生じる可能性。 ■ 実走経験を要件とするためサンプル数の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 実際の運転負荷や緊張感を十分に再現できない。（没入感・当事者意識に課題） ■ 実走行との感覚差が生じる可能性。 	<ul style="list-style-type: none"> ・調査コスト・実施負担が大きい。（シミュレーター設備の確保や現地での運営が必要） ・準備・調整の労力が大。（シナリオ作成、事前調整、安全管理等）

○ 今後は体感調査結果をサービスレベル評価に反映し、目標指標の見直しや各渋滞ランクの解消に向けた検討を進めたい。

■ ドライバーの体感を反映したサービスレベル評価の実施イメージ

データ駆動型の客観的なサービスレベル評価

【評価区間の設定】

・ ETC2.0プローブデータの走行情報や観光対策の有無から**評価対象とする区間(ルート)**を設定。

【代表区間を走行した車両の旅行速度データ※生成】

・ 2018年4月～2025年3月(7年間分)のETC2.0プローブから**個車毎の旅行速度**を集計。

【実績速度の算定(日別・時間帯別)】

・ 観光渋滞対策が本格的に実施される11月休日を対象に、**日別時間帯別の平均旅行速度を実績値として算出**。

【マイル速度の算定(時間帯別)】

・ 過去7年間分の旅行速度データから**時間帯ごとにパーセントイル値**を算出。

【目標速度の設定】

・ 渋滞解消のための**目標速度**を設定。

【目標速度に対する達成度評価】

・ 京都市の観光行動のコアタイムである**7～22時の15時間を評価時間帯**として設定。
 ・ 各時間帯の目標速度と実績速度を比較し、**「11月休日のうち各ランクの目標値を達成できた時間帯数(割合)」**を代表区間ごとに集計。
 ・ **過年度と達成度を比較**し、ランクの改善度合いから今年度のパフォーマンスを評価。

【体感に基づくサービスレベル水準】

・ どの程度のサービスレベルであればドライバーは渋滞が改善したと感じるか、に関する知見。

【路線QV図】

・ 1時間あたりの集計交通量と、平均旅行速度をプロットしたQV図作成。

【代表期間の平均速度】

・ コロナ禍、平常時、観光繁忙期の旅行速度を算出。

目標速度の設定に援用

結果をフィードバック

体感とサービスレベルの関係性の評価

【調査手法の設計】

・ サービスレベルに応じたドライバーの満足度や渋滞の感じ方を評価できる調査手法を設計。
 例: 回想型アンケート、実走映像の提示、ドライビングシミュレーター等

【調査・分析】

・ サービスレベルとドライバーの渋滞に対する感覚(主観)との関係性を把握。

※次年度以降検討

市全域を対象としたサービスレベル評価

【車線別の市全域速度の算出】

・ 評価対象区間の車両データを合算し、車線別・日別・時間帯別の空間平均速度を算出。

【市全域速度と路線速度の比較】

・ 同一日・同一時間帯の「京都市全域平均速度」と「路線の平均速度」を散布図上で図示し、サービスレベルを比較・評価。

■ サービスレベルの改善・悪化と外的要因との因果関係の分析方針

- 以下に示す回帰モデルを用いて、外的要因の影響と施策効果を評価する手法により効果検証を行う予定である。

<分析手法(案)>

- ① 評価区間のサービスレベル（旅行速度）を目的変数、外的要因（交通量等）を説明変数とする回帰モデルを構築。
- ② 回帰モデルから、交通需要が11月相当の場合に想定される理論上のサービスレベルを推定。
- ③ 観光交通施策実施中に実測されたサービスレベルと、理論上のサービスレベルを比較。

- 実測のサービスレベルは「外的要因＋施策効果等を含んだ結果」
- 実測のサービスレベルが理論上のサービスレベルよりも良好の場合、**交通需要では説明できない改善効果が存在すると解釈**する。

- ④ 需要で説明できない実測値と理論値の差分を、施策による効果として評価。

<モデルの概要・使用データ>

	モデルの概要	使用データ
目的変数 (Y)	・東大路通（京都市全域）のピーク時平均旅行速度 ※ピーク時旅行速度：1日の中で最も低い速度	ETC2.0プローブ
説明変数 (X)	京都市周辺のIC流入交通量	IC流入出データ
	京都市流入交通の車種構成比	IC流入出データ
	曜日・曜日配列 等	-

4. 目標設定と対策方向の必要性

目標設定と対策方向の必要性

【現状】

- 観光交通の課題が依然として残存
- ETC2.0や人流データ等の活用により、混雑発生要因の把握や施策効果の検証が可能

【課題】

目標や対策の方向性が整理されていなければ、分析結果を具体的な対策に結びつけることは難しい

【提言】

- 目標や対策方向を定めたい
 - ① **目標（ゴール）の設定**
 - ② **対策の方向性の整理**



観光交通マネジメント（京都モデル）

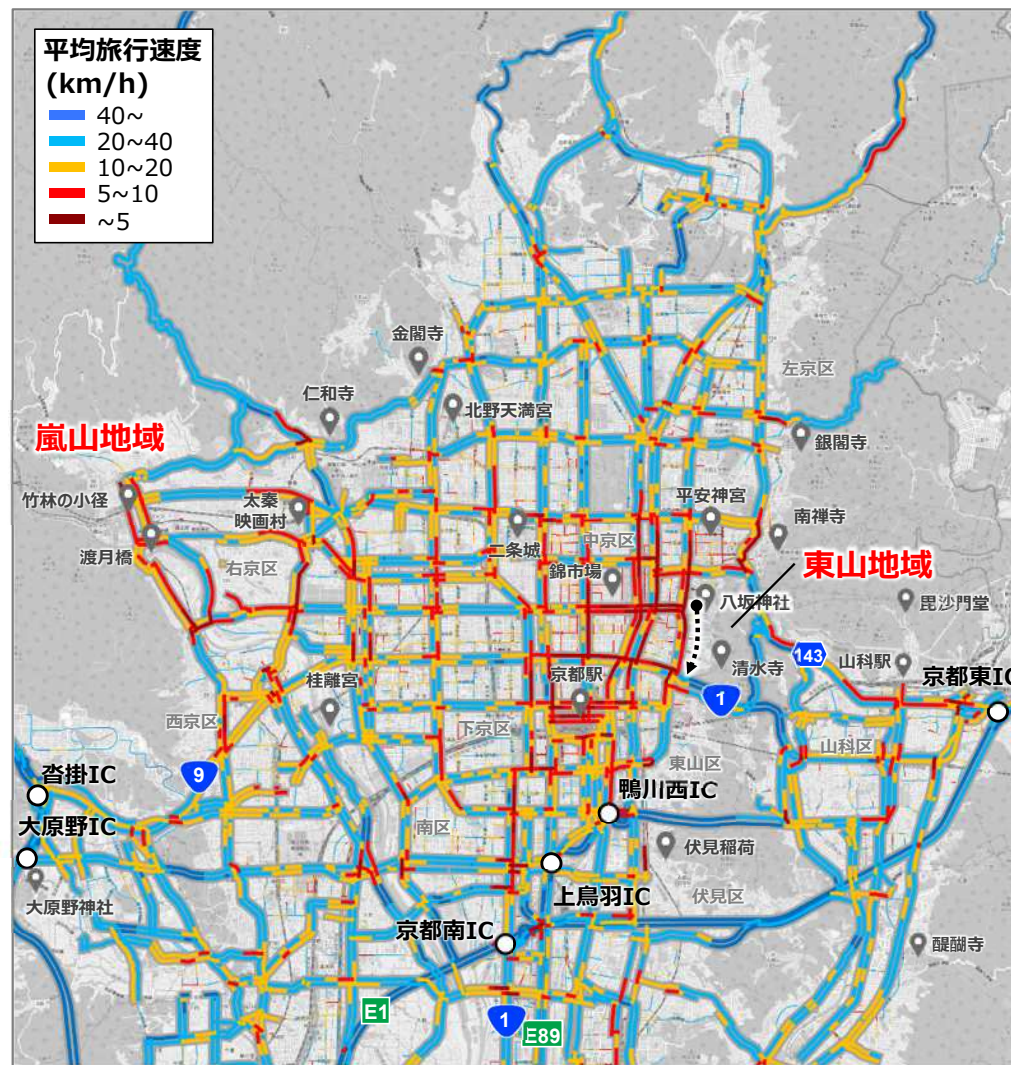
【短期】

- 交通・人流データを活用した現状分析・施策検証の高度化
- デジタル誘導や需要調整等の混雑対策の試行・検証

【中長期】

- 混雑状況に応じた対応方針を体系化
- 観光と交通の連携による持続的マネジメント体制の構築

■ 2025年11月23日（連休中日）17時台
東大路通南行き = 「ランクC：稀な混雑」



<出典> ETC2.0プローブデータ 様式2-1 (小型車)

期間：秋観光ピーク期：2025年11月23日 17時台

その他道路の速度は再マップマッチング後の値を使用