

京都市貸切バス路上混雑解消のための実証事業

いであ株式会社 片柳 澄明
○いであ株式会社 新宮原 悠太

論文要旨

近年、人気の高い観光地及びその周辺道路において、観光バスの路上駐車が多く見受けられる。急増する外国人観光客が観光バスを利用し、京都市内を周遊するといった観光スタイルを好んでいる事もあり、今後外国人観光客の増加により、問題の深刻化も懸念される。

本論文では、このような状況を踏まえ、京都市内の交通秩序を保ちつつ、外国人旅行者をスムーズに迎え入れることができる体制を整えることを目的とし、京都市内における観光バスの動線や滞留状況などの実態調査・分析を行い、実態を踏まえた持続可能な観光バスの滞留解消方法を検討した。

Key Words : 観光交通、ナンバープレート調査、貸切バス、インバウンド、ICT

緒言

京都市における年間観光客数は年を追うごとに増加しており、平成12年京都市観光客5,000万人構想発表時には、4,051万人であった観光客数は増加を続けており、平成27年には5,684万人を記録している。平成28年は5,522万人と、少し落ち込んだものの、5,500万人以上を維持しており、依然として高い人気を誇っている。近年においては、外国人旅行者の増加が顕著であり、特にアジア系の外国人観光客には、貸切バス(観光バス)を活用して観光地を周遊するような観光スタイルが支持されている。主要な観光地においては、従来の国内ツアーバスの来訪に加えて、外国人観光客を乗せた大型観光バスが大量に来訪しており、駐車容量の超過、それに伴う入庫待ち渋滞や路上駐車を誘発するような状況にある。本検討では、京都市内の交通秩序を保ちつつ、今後も増加が予測される外国人旅行者をスムーズに迎え入れる体制を整える事を目的とし、京都市内における観光バスの動線や滞留状況等の実態調査・分析を行い、実態を踏まえた持続可能な観光バスの滞留解消方法の検討・検証した。

1. 観光バスの流動実態

(1) 調査概要

「主要駐車場」「入出洛を担う主要幹線道路」「路上滞留地点」を対象にナンバープレート調査(以下NP調査)を実施し、調査地点間の流動状況を把握した。一部駐車場においては、ドライバーに対するヒアリング調査を実施し、詳細な状況の把握に努めた。なお、調査日時は秋の行楽シーズンである平成28年11月25日(金)を対象とした。

(2) 調査結果概要

観光バスドライバーに対するヒアリングの結果390票の回答を得た。そのうち35%が外国人旅行者を乗車させたバスであり、かなりの割合を占めている事がわかった。ヒアリング調査とNP調査結果をマッチングさせた結果、外国人旅行者は「金閣寺」「清水寺」「嵐山」「伏見稲荷大社」等の有名な観光地を周遊しており、日本人旅行者は「東福寺」「南禅寺」等を周遊しており、紅葉をメインとした観光をしている事が明らかになった。図-1にヒアリング調査より明らかとなった観光バスの周遊状況を示す。



図-1 観光バス周遊状況

京都市内の南北の交通軸と東西の交通軸が顕著に表れている。また、ICと各観光地間の流動にどの道路が活用されているか明らかとなり、「沓掛・大原野 IC～嵐山」「京都南 IC～東山・金閣寺」「京都東 IC～東山」といった各ICと観光地との結びつきが強い事がわかる。また、東山地区ではバスが密集しており、特に川端通りや東大路通りにおいて、観光バスの集中が見られる。

図-2にNP調査結果により得られたODを示す。

金閣寺・嵐山・清水寺間の流動が顕著であり、この3地域が京都における観光の目的地となっており、観光バスの来訪が多い事が窺える。また、清水寺・東福寺・南禅寺・知恩院間の流動も顕著であり、秋の紅葉の名所を巡るような周遊が捉えられている。岡崎公園は多くの観光地間と流動があり、近辺の駐車場が満車等で利用できない場合等にまわってきている実態が窺える。

図-3に混雑度の高い観光バス駐車場として、市営嵐山観光駐車場の利用状況を示す。

10時頃～15時頃まで駐車場は満車状態であり、大変混雑している状況が把握できる。写真-1では嵐山観光駐車場への進入待ちの車列が清滝道三条交差点まで伸びており、交差点付近における交通渋滞の原因となっている事が把握できる。

(3)ゾーン別観光バス駐車場需給バランスの現状と課題
実態調査結果に基づき、ゾーン別に観光バス駐車場の需給バランスの検討を実施した。特に混雑している地点が多い洛東エリアにおける需給バランスを図-4に示す。

岡崎公園駐車場等周囲の駐車場と連携させ、人気観光地への集中を防ぐ事で、対応可能な駐車場容量が確保で

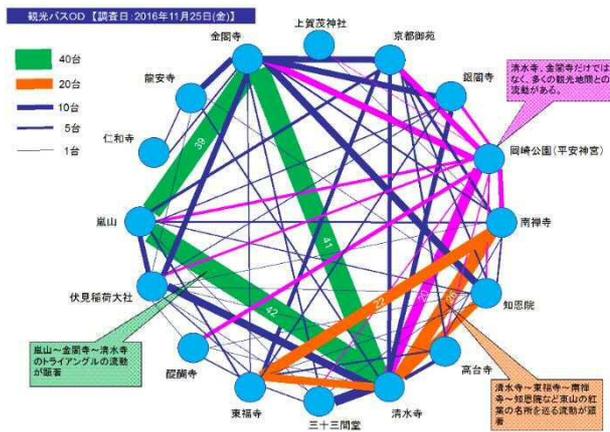


図-2 観光バス OD



図-3 嵐山駐車場



写真-1 清滝道三条交差点
洛東



図-4 需給バランス

きている状態である。また、訪日外国人が4,000万人/年(現在の2倍)に増加した場合について検討を行った。他のエリアでは大幅な供給超過は見られなかったものの、洛東地域においては、10時頃～16時30分頃まで需要が供給を大幅に超過している(図-5)。

駐車場不足による激しい混雑が想定され、周辺の駐車場との連携を実施したとしてもその対応には限界があると考えられる。

2. ICT を活用した滞留解消の取組み

京都市内における観光バス駐車場・待機場が最大限活用されること及び観光バス路上滞留を解消することを目的とし、ICTを活用した観光バス駐車場の予約管理及び予約状況を確認できる仕組みを構築し、観光バスの滞留解消に係る実証実験を行った。

(1) 実験概要

インターネットによる予約システムにて予約制管理を実施した。予約時間帯をA,B,C枠の3区分に分け、観光バスの特定時間帯への集中を防ぎ、平準化を図った。

(2) 実験の効果

市営銀閣寺観光駐車場における通常時と予約制実施時の駐車状況を図-6に示す。10時台及び13～14時台に観光バスが集中し、満車状態となっていたが、予約制の実施により時間的な平準化が図られ、入庫待ち観光バスの発生を抑制し、交通の円滑化を図ることができた。

一方、市営嵐山観光駐車場においては、未予約車の入庫が多く、効果が実証できなかった(図-7)。未予約車が多い原因として、インバウンド系のツアーでは、旅程が直前まで確定しない等の要因があり、予約システムを利用しにくい状態である事が挙げられる。今後増加すると思われるインバウンドへの対応の検討とともに、予約段階から周辺の駐車場に割り振る事で交通集中を緩和する案が有効であると考えられる。

3. 華頂通・神宮道周辺における路上滞留検討

神宮道は観光バスの路上滞留が問題視されている地点であり、その車列が華頂通まで伸びている様が見られる。図-8に華頂通・神宮道における観光バスの滞留状況

を示す。華頂通・神宮道における路上駐車を調査した結果、知恩院駐車場が満車であるため空くの待っているバスと駐車場出庫後、知恩院山門前で乗客を乗車させるために待っているバスに大別される事が判明している。

知恩院駐車場では、慢性的に駐車容量が不足しており、付近の駐車場との連携の検討が有効であると可能性がある。



図-5 需給バランス (将来)

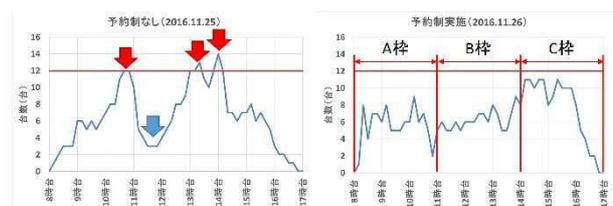


図-6 市営銀閣寺観光駐車場駐車状況



図-7 市営嵐山観光駐車場駐車状況



図-8 華頂通・神宮道の滞留状況

図-9 は知恩院付近の観光地である「南禅寺・岡崎公園・高台寺」の駐車場と連携した際の状況を検討した結果である。12時30分頃に需要のピークを迎えているが、高台寺・知恩院・南禅寺・岡崎公園間で連携する事で、路上滞留解消の可能性のある事がわかった。しかし、駐車場間の連携手法等、多くの課題を残しており、今後さらなる検討が必要である。

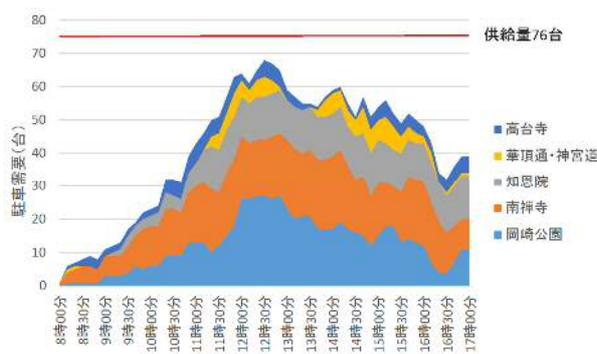


図-9 駐車場需給バランス

4. 結言

観光バス実態調査の実施により、観光バスの周遊ルートや駐車場の利用状況を明らかにした。嵐山や清水寺を代表する東山地域が人気の高い観光地であり、観光バスが集中している事で駐車場や周囲の道路が混雑・渋滞している事を明らかにした。外国人観光客の周遊が京都の交通に多大な影響を及ぼしており、今後の外国人観光客の増加を想定すると、需要に供給が追いつかない状況となるため、さらなる対応策の検討が必要である。

路上滞留解消に向けた実証実験においては、観光バス駐車場の予約制の実施によって、ある程度の交通集中を分散させる効果が確認された。外国人観光客に対しての周知等に課題が残り、今後対応策を検討する必要がある。神宮道・華頂通の路上滞留に対する検討の結果、周囲の駐車場と連携する事で、改善する可能性を示した。しかし運用面に課題を残しており、今後のさらなる検討が必要である。

最後に、本論文の作成にあたり多大なご指導・ご助言を頂きました関係各位に深く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 京都市観光総合調査 平成28年1月～12月
京都市産業観光局