

# 京都市内中心部における 交通渋滞の解消

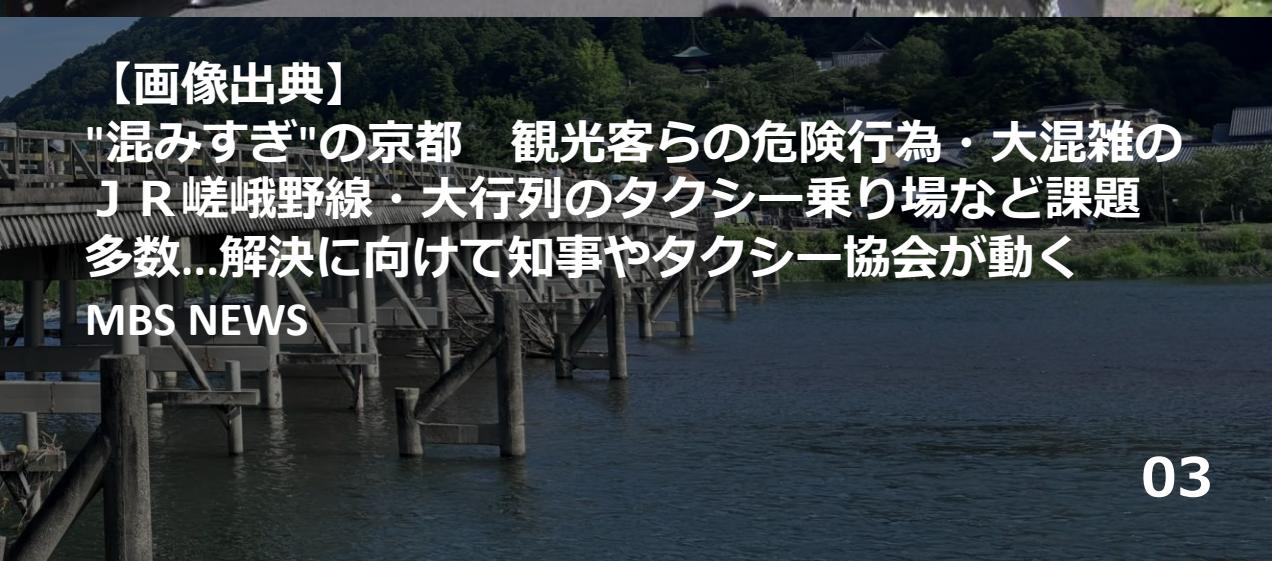
---

～シナリオ分析に基づいたロードプライシングと  
パークアンドライドの効果測定を通じて～

安達ゼミA(同志社大学政策学部)

# 目次

- ・現状(研究背景)と研究目的
- ・先行事例研究
- ・提案内容
- ・効果予測
- ・さいごに



# 嵐山の位置



嵐山

京都駅

龍谷大学  
深草キャンパス  
(現在地)

# 現状分析—京都市の渋滞 ①嵐山の渋滞の現状



## 渋滞の発生場所

- ① 箜原堤(ふしほらづつみ)
- ② 長辻通
- ③ 三条通

→四条通へ影響が及ぶケースも  
(平成27年)

渋滞は平日に比べて  
休日に多く見られる傾向があり、  
秋の観光シーズンになると  
さらに増加する

## 渋滞の要因

- ①迂回や通り抜けが難しく**特定ルートに集中しやすい**  
(少ない車線数・一方通行の道路が多い)
- ②**観光車両が特定の時間帯に集中**する
- ③歩行者と車両が狭い道路で交錯する

しかし道路拡張工事は容易ではなく

既存の交通システムの活用が重要に

# 現状分析—これまでの取り組み



## 平成28年度 臨時交通規制

- 13~17時 長辻通を歩行者用に
- 10~17時 渡月橋北詰～阪急嵐山駅を南行一方通行に
- パークアンドライド駐車場の拡充・  
臨時交通規制・誘導の強化等を実施。  
→導線確保 + 公共交通の利用促進

## ロードプライシング

- 渋滞によって発生する「迷惑」を取り除くために道路を使用する自動車にその分の料金を費用として支払ってもらう。
- 世界数カ所で導入実績あり

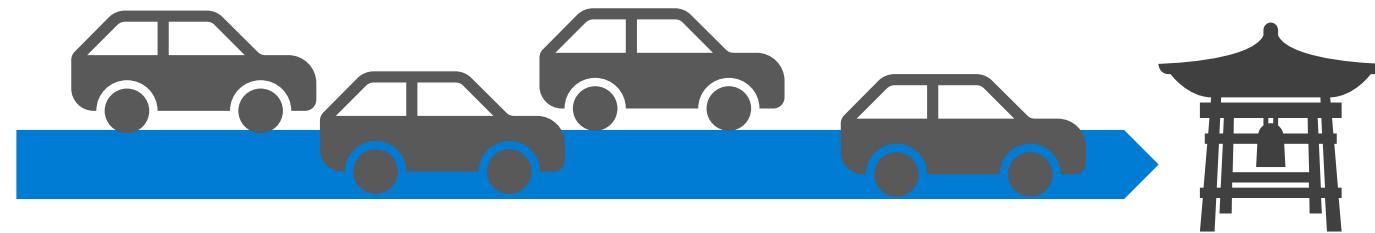


有料  
他経路への  
誘導も可能

## パークアンドライド

- **自家用車と公共交通の乗り継ぎによる移動**で効率的な旅客の運搬と自動車の混雑緩和を実現
- 日本全国、様々な場所、目的で導入が進行中

従来



パークアンド  
ライド



# 既存の交通システムを活用し 京都市中心部における交通渋滞の解消へ

ロードプライシング と パークアンドライド の併用で

さらに効果的な公共交通シフトを提案



# 目次

- ・現状(研究背景)と研究目的
- ・先行事例研究
- ・提案内容
- ・効果予測
- ・さいごに

# 先行事例研究—ロードプライシング—

	ロンドン	ニューヨーク
実施期間	2003年2月 7:00~18:30	2025年1月～ 平日：5:00~21:00(ピーク) 週末：9:00~21:00(ピーク)
通行料 <small>(為替レートは実施期間中のものを採用)</small>	£5.00/日 (約¥946.37)	ピーク時：\$9.00/日(約¥1,400.00) 夜間時間：\$2.25/日(約¥350.00)
支払い方法	街のカメラがナンバープレートを確認 →電話やインターネットで請求・支払い	E-ZPass(日本のETCに似たもの)
結果	<p><b>交通量：−15%</b> (課金エリア内)  <b>：−18%</b> (エリア進入車)</p> <p><b>交通渋滞：−30%</b></p> <p><b>公共交通利用者 ↗</b></p> <p>Ex. (バス運行本数：+23%)</p>	

# 先行事例研究－パークアンドライド－

	京都市	和歌山県
対象地域・実施主体	京都市（観光地・中心部への流入抑制）	和歌山都市圏 (主にJR和歌山線沿線)
駐車場の規模・利用状況	複数の重点駐車場 (+商業施設の駐車場も活用)	駐車場2ヶ所
利用者の目的・属性	ほとんどが観光目的であり、 <u>多くは市外・府外からの訪問者。</u>	通勤目的が約8割、次いで買物目的。 <u>地域住民のリピーターが中心。</u>
メリット	車の渋滞回避、駐車場探しの手間削減、 公共交通機関への乗り換えによる 観光の快適化	「渋滞による肉体的・精神的負担の 軽減」「鉄道やバスで楽に 移動できた」という声
課題	土地勘がない場所でP&R利用の ハードルが高い	「駐車場から駅まで遠い」50%、 「通勤時間が長くなつた」29.4%

# 目次

- ・現状(研究背景)と研究目的
- ・先行事例研究
- ・提案内容
- ・効果予測
- ・さいごに

# ロードプライシングの導入ー導入路線や時間帯ー



嵐山に侵入する道路で混雑する  
**府道29号線（鞍原堤）**へ  
ロードプライシングを導入

混雑期は嵐山の交通規制により  
さらなる混雑が予想

時間帯は嵐山の交通規制と揃え、  
**祝休日の10：00～17：00**  
(繁忙期は通期実施)

課金額は500～3500円の間で設定

# パークアンドライドの導入

	浜大津公共駐車場	イオンモール京都桂川	イオンモール久御山	ライフ太秦 東映太秦映画村
<b>最寄り駅</b>	京阪琵琶湖浜大津駅	阪急洛西口駅	阪急桂駅	JR太秦駅 嵐電太秦広隆寺駅など
<b>移動手段</b>	鉄道	鉄道	鉄道・バス	鉄道・バス
<b>所要時間</b>	1 時間	25分	55分	15分
<b>収容台数</b>	250台	3100台	2500台	1000台
<b>提携実績</b>	あり	あり	なし	なし

# パークアンドライドの導入

## イオンモール久御山駐車場

### ■付近にジャンクション

- ・第二京阪道路と京滋バイパスが交差するJC
- ・JCT付近のICから容易にアクセスできる
- ・大阪,滋賀方面からのアクセスに優れる

### ■大規模駐車容量

- ・約2500台を収容可能

### ■桂駅を拠点としてシャトルバス運行

〈嵐山までのルート〉

移動手段：バス・鉄道

(イオン久御山→桂駅→阪急嵐山駅)

所要時間：合計約55分



# パークアンドライドの導入

## イオンモール久御山駐車場



# パークアンドライドの導入

## イオンモール久御山駐車場

### ■付近にジャンクション

- ・第二京阪道路と京滋バイパスが交差するJCT
- ・JCT付近のICから容易にアクセスできる
- ・大阪,滋賀方面からのアクセスに優れる

### ■大規模駐車容量

- ・約2500台を収容可能

### ■桂駅を拠点としてシャトルバス運行

〈嵐山までのルート〉

移動手段：バス・鉄道

(イオン久御山→桂駅→阪急嵐山駅)

所要時間：合計約55分



嵐山-桂駅  
約25分



桂駅-  
イオン久御山  
約30分

# パークアンドライドの導入

## ライフ太秦店・東映太秦映画村第1駐車場

### ■観光地へのアクセス

- 嵐山から約15分と最も近い。
- JR太秦駅、JR花園駅、嵐電太秦広隆寺駅、  
バス停太秦映画村道の利用が可能であり、  
嵐山アクセス拠点としての潜在力を有する。

### ■収容可能台数

東映太秦映画村→700台  
ライフ太秦→267台

### <嵐山までのルート>

- JR太秦駅、JR花園駅 → JR嵯峨嵐山駅（約5分）  
嵐電太秦広隆寺駅 → 嵐電嵯峨駅（約10分）  
市バス太秦映画村道駅 → 市バス嵐山天龍寺前駅（約15分）



# パークアンドライドの導入

## P&R利用促進に向けた取り組み案

### ■ 交通費一体型割引制度

- ・駐車料金+鉄道・バス運賃がセットになった「1DAYパス」を導入
- ・利用者負担を軽減し、公共交通への転換を促す

### ■ 「嵐山ならでは」の観光体験とのセット販売

- ・嵯峨野観光鉄道や保津川下りなどの体験とのセット

# 目次

- ・現状(研究背景)と研究目的
- ・先行事例研究
- ・提案内容
- ・効果予測
- ・さいごに

# 効果予測

課金額は海外事例に基づく価格弾力性から算出

シンガポールの事例研究より価格弾力性が

$$\varepsilon = -0.5$$

導入区間の現在導入時間交通量 $Q$ は令和3年度一般交通量調査より

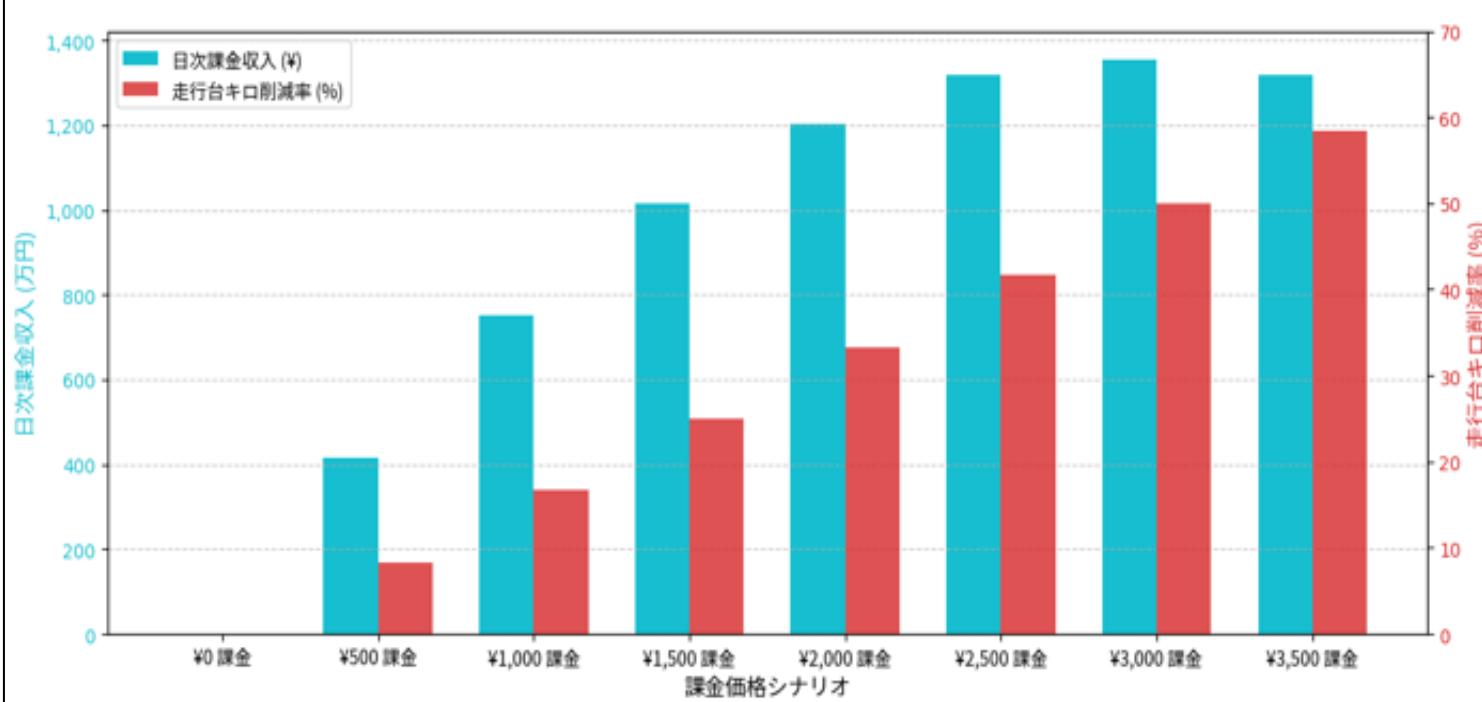
$$Q = 6,612$$

また吉村ら（2023）より移動コスト $p_o$ を3,000円、  
導入課金額を $p$ とすると削減率 $R$ は

$$R = -\varepsilon \times \frac{p}{p_o} \times 100$$

# 効果予測

図1：課金額とそれに応じた収益・交通量の比較



注：筆者作成

- 課金による収入は3000円のときが最大で1日あたり約1350万円
- 3000円のときの交通量削減は約50%

1ヶ月あたり  
1億800万円の収入

# 目次

- ・現状(研究背景)と研究目的
- ・先行事例研究
- ・提案内容
- ・効果予測
- ・さいごに

# さいごに

- ・ロードプライシングの導入によって交通量が約50%減少  
→バスなどの公共交通機関の**定時性**が向上し、  
より快適な公共交通サービスが実現
- ・パークアンドライドの拡充は  
「クルマからバス・鉄道」のシフトを後押しする  
→市民生活と観光客が共存できる京都市の実現

# 参考文献

- ・ 国土交通省(2018)「第1回 京都エリア観光渋滞対策実験協議会」(2025年12月2日閲覧、29\_con01\_03.pdf)
- ・ 国土交通省(2013)「コラム 海外における料金施策の活用」(2025年12月3日閲覧、  
<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h25/hakusho/h26/html/n1211c00.html>
- ・ ワシントン国際問題研究所(2025)「ニューヨーク市における混雑料金制度導入及びその後の動向」『JTTRIレポート』2025年3月号 JTTRIホームページ(2025年12月3日閲覧) [https://www.jttri.or.jp/jitti\\_20250318\\_sato.pdf](https://www.jttri.or.jp/jitti_20250318_sato.pdf)
- ・ 東映太秦映画村「東映太秦映画村について」東映太秦映画村公式サイト(2025年10月17日閲覧) <https://www.toei-eigamura.com/information/about/>
- ・ ライフ太秦店「ライフ太秦店」ライフコーポレーション公式サイト(2025年10月17日閲覧)  
<https://store.lifecorp.jp/detail/west149/>
- ・ イオンモール久御山「アクセス・施設案内」イオンモール久御山公式サイト(2025年10月17日閲覧)  
<https://www.aeon.jp/sc/kumiyama/>
- ・ 吉村朋矩,三寺潤(2023)「自動車依存による観光の低減向けた新モビリティサービス導入の可能性に関する研究」交通工学論文集9(4), A\_120–A\_127. [https://doi.org/10.14954/jste.9.4\\_A\\_120](https://doi.org/10.14954/jste.9.4_A_120)

ご清聴ありがとうございました