

資料20（p 84 関連） 東山・嵐山等の社会実験概要（報告書より抜粋）

1 東山地区における交通社会実験の全体概要

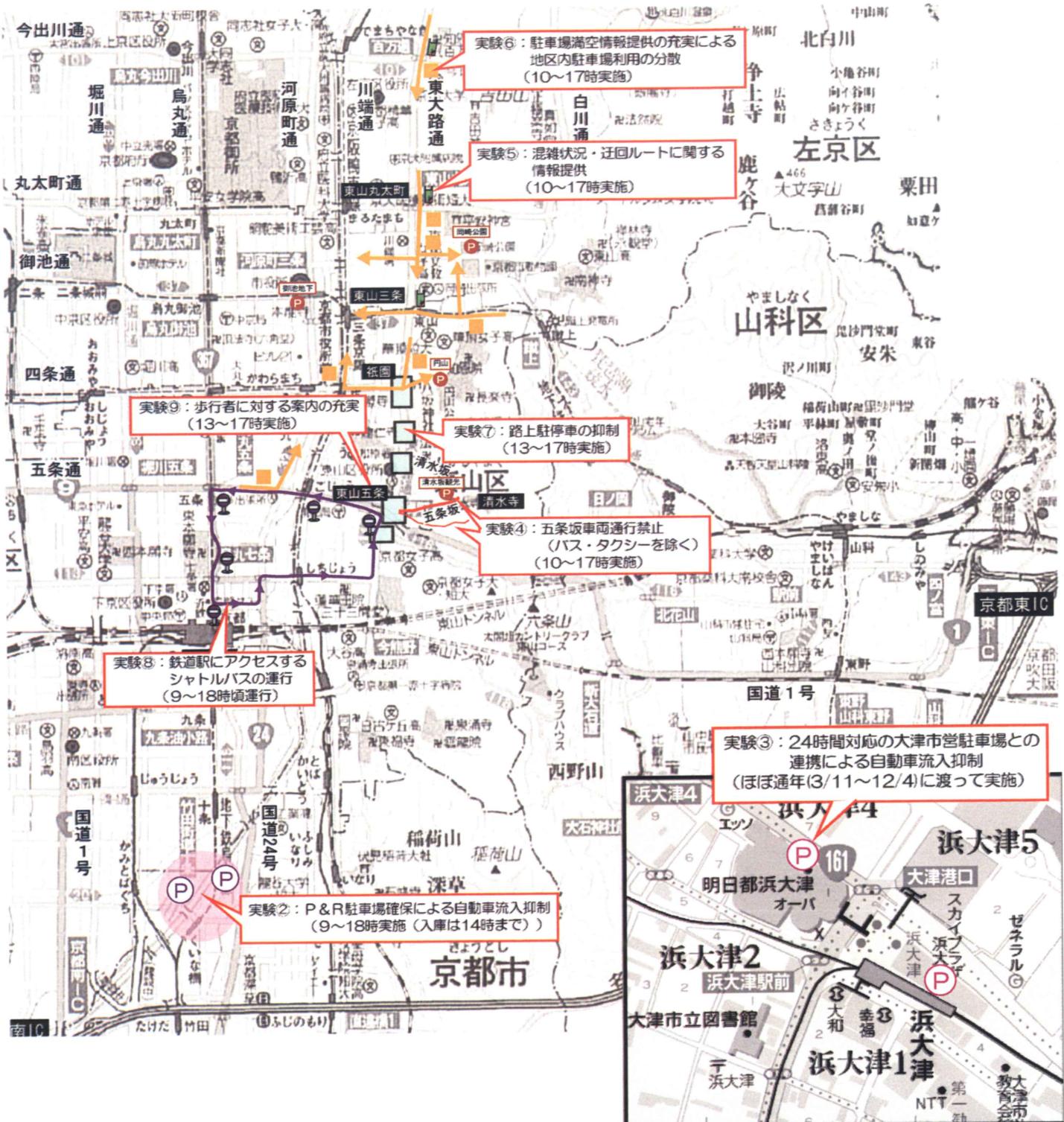
平成17年度は、平成16年度と同様に、『住民や観光客が安全で快適に歩けるまちづくり～住民と行政とのパートナーシップ～』を目標に、東山地区の交通問題の解決を目指して、東山交通社会実験を実施した。

実施に当たっては、平成16年度の結果を踏まえ、各取組の充実を図るとともに新たに交通規制に取り組むこととし、秋の観光のピークとなる平成17年11月19日（土）、20日（日）、26日（土）、27日（日）の4日間行った。

平成17年度東山交通社会実験の実施概要

課題	施策名称	施策のねらいと概要	展開ステージ		
			出発前	経路途中	地区内
東山地区への自動車流入抑制・分散	① ポスター、チラシ、インターネット等による交通社会実験の周知	・ 様々な媒体を活用し、可能な限り広範囲な周知・PRを行うことにより、各実験施策の効果を向上させる。	■	■	
	② パーク＆ライド駐車場の確保による自動車流入抑制	・ 京都市内の東山地区から離れた地域にパーク＆ライド駐車場を設置し、自動車から公共交通への乗換を促進することにより、東山地区へ流入する自動車総量を抑制する。		■	
	③ 24時間対応の大津市営駐車場との連携による自動車流入抑制	・ 大津市の市営駐車場を活用し、自動車から公共交通への乗換を促進することにより、京都市内へ流入する自動車総量を抑制する。		■	
	④ 五条坂車両通行禁止（バス・タクシーを除く）	・ 五条坂を車両通行禁止とすることにより、五条坂内の交通環境改善、東大路通南行き渋滞のボトルネックとなっている東山五条交差点及び五条坂入口への自動車交通の集中を回避する。		■	■
	⑤ 混雑状況・迂回ルートに関する情報提供	・ 規制周知看板を用いて迂回情報もあわせて提供することにより、東大路通から他の平行路線への交通の分散を図る。		■	■
東山地区内における移動の円滑化	⑥ 駐車場満空情報提供の充実による地区内駐車場利用の分散	・ 仮設看板を用いて、駐車場の満空情報を提供することにより、特定駐車場への自動車の集中や入庫待ちを原因とする道路混雑及び渋滞の軽減を図る。			■
	⑦ 路上駐停車の抑制	・ 他の交通の阻害となる路上駐停車を抑制し、東大路通が本来有する交通処理能力を確保する。			■
歩行者交通の安全の確保及び快適性の向上	⑧ 鉄道駅にアクセスするシャトルバスの運行	・ 利用者の多い京都駅等の鉄道結節点と五条坂を結ぶシャトルバスを運行し、東山地区に訪れる観光客の移動利便性向上を図る。			■
	⑨ 歩行者に対する案内の充実	・ チラシや仮設看板による案内やガードマント等による安全性確保を行い、東山地区に訪れる観光客が安全で快適に歩ける環境を確保する。			■

平成17年度交通社会実験の取組



2 嵐山等観光地交通対策の実施概要

嵐山交通対策研究会では、秋の観光シーズンにおける渋滞等の交通問題解決に向け、平成13年度の交通社会実験をはじめ、これまで4年にわたり、観光地交通対策に取り組むことにより、地域への施策の浸透に努めている。

今年度は、これまでの取組により培った地元住民の方々との協力体制をより強固なものとし、継続的な取組とするために、施策を地元の主体的な取組としていく必要がある。このようなことを踏まえ、平成17年度においては、昨年度に引き続き11月の1箇月間の土、日曜日及び祝日に以下の臨時交通規制等を実施。

また、嵐山地区の取組に併せ、11月19、20、26、27日の二週にわたる土日には、自動車の流入抑制を図るため、パーク＆ライドを実施。

今年度の取組施策

(1) 嵐山地区における秋の臨時交通規制等の実施

- ① 長辻通の北行き一方通行（自転車を除く全ての車両）
- ② 嵐山駅周辺の南行き一方通行（路線バス・二輪車・自転車を除く）
- ③ 阪急嵐山駅周辺における交通誘導【※任意的措置】
 - ・ 保津川遊船のトラックを阪急嵐山駅前ロータリー経由で嵯峨街道を南行きに誘導
 - ・ 阪急嵐山駅周辺から出る車を阪急嵐山駅前ロータリー経由あるいは桂川堤防沿いに誘導して南行きに誘導
- ④ 京都市嵐山観光駐車場のバス優先化
- ⑤ 阪急嵐山駅周辺への一般車の誘導

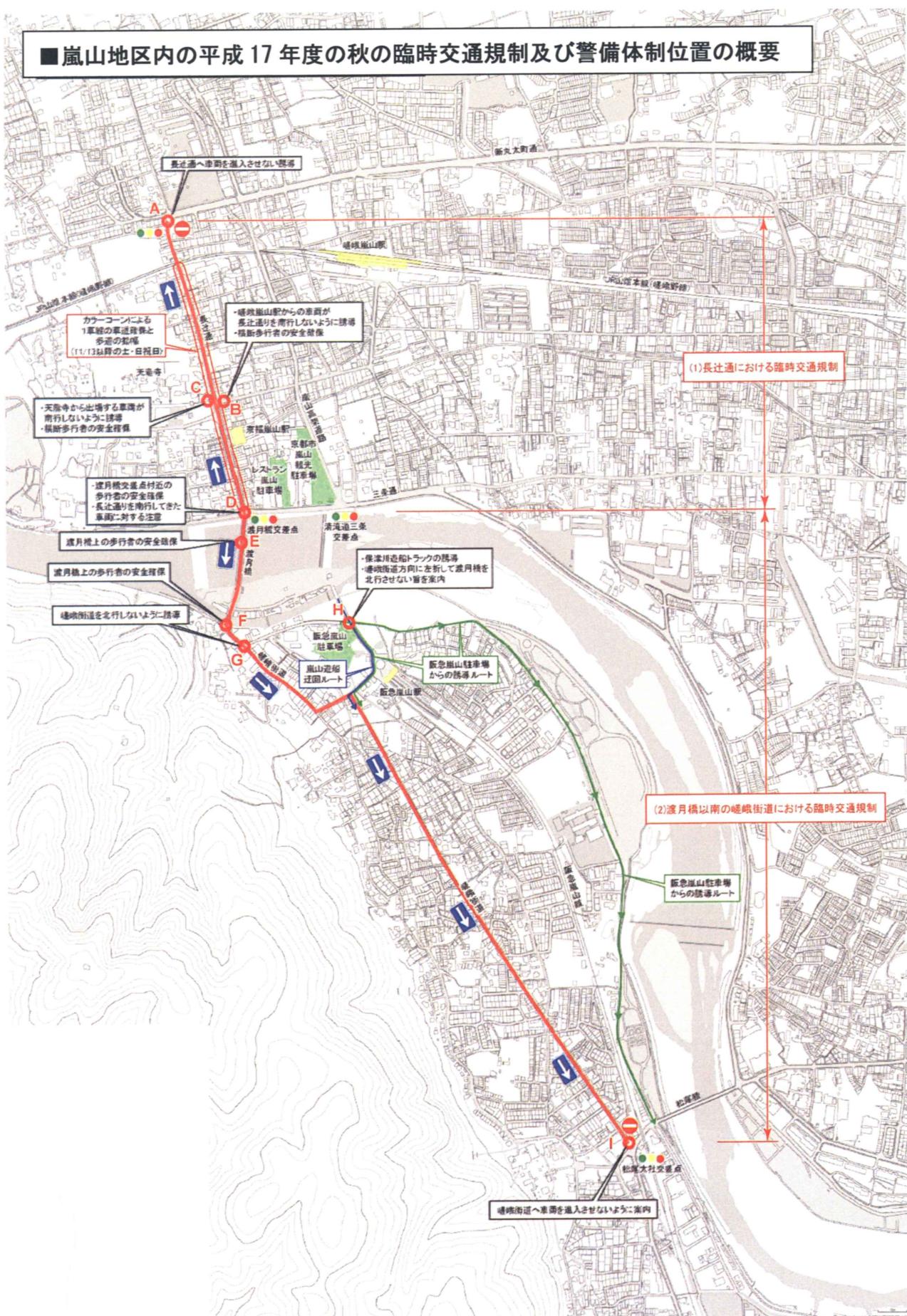
(2) パーク・アンド・ライドの実施

- パーク・アンド・ライド駐車場
 - ① 電鉄三条口駅周辺地区
 - ② JR丹波口駅周辺地区
 - ③ 地下鉄くいな橋駅周辺地区

(3) 施策実施の周知・公共交通利用促進の広報・PR

- ① インターネットによる周知
- ② ポスター・チラシによる周知
- ③ 「あらしやま・さがの便利帖」による情報提供
- ④ その他各種媒体等を活用した公共交通利用促進のための広報・PR

■嵐山地区内の平成17年度の秋の臨時交通規制及び警備体制位置の概要



3 パーク & ライド施策の実施概要

- 名神高速道路大山崎 IC に近く、嵐山地区や京都市中心部への移動にも便利な JR 長岡京駅・阪急長岡天神駅周辺地区に新たに駐車場を設置、京都観光への利用を促進
 - ・ 平成 16 年度に開設した 3 地区に加え、今年度新たに「JR 長岡京駅・阪急長岡天神駅周辺地区」に駐車場を設置
 - ・ 平成 16 年度と同様にシステム利用協力金は 1 台につき 1 日 100 円とし、嵐山地区的散策等に役立つ「便利帖」等による観光情報の提供を行った。
- 施策の周知と駐車場への案内は、高速道路出口料金所等でのチラシ配布に加え、新たに高速道路 SA・PA でもチラシ配布を実施
 - ・ パーク & ライド施策の周知と駐車場への誘導を行うため、これまで実施してきたインターチェンジ出口料金所におけるチラシ配布に加え、近年の ETC 利用者の増加によりその効果が低減すると考えられたため、今年度は新たに 3 つのサービスエリア、1 つのパーキングエリアでチラシ配布を行い、利用を促進した。
- チラシへの企業広告の掲載など、多様な主体との連携を今年も着実に拡大
 - ・ 交通部局と連携し、駐車場内で市バス・地下鉄の企画チケット販売用ブースを設置するなど、京都観光の PR と利用者の利便性を高める工夫を引き続き行ったほか、新たな取組として、パーク & ライド駐車場案内チラシに、民間企業の広告の掲載を募り、企業協賛によるチラシの増刷し、広報の充実を行うなど、パーク & ライドを支える多様な主体との連携を着実に拡大した。

実施日	平成 17 年 11 月 19 日（土）、20 日（日）、26 日（土）、27 日（日）の 4 日間
実施時間帯	9 時～18 時（入場は 14 時まで）
対象駐車場	以下の 4 地区で実施（次頁参照） <ul style="list-style-type: none"> ・ 京福電鉄三条口駅周辺地区 ・ JR 丹波口駅周辺地区（19 日の土曜日は実施せず） ・ 地下鉄くいな橋駅周辺地区* ・ JR 長岡京駅・阪急長岡天神駅周辺地区
対象車両	乗用自動車のみ（大型車・バス・二輪車は対象外）
システム利用協力金	1 台につき 1 日 100 円

* 地下鉄くいな橋駅周辺地区については、京都国道事務所が事業主体として実施。



【JR 丹波口駅周辺地区の駐車場】



【駐車場の受付の様子】

4 四条通社会実験の概要（平成15年度都市再生モデル調査「風格と華やぎのまちづくりビジョン策定調査報告書」より抜粋）

（1）社会実験のまとめ

ア 社会実験の成果

駐停車車両に対する注意喚起やバス停付近交通誘導は大きな効果をあげたことが明らかです。

駐停車車両の注意喚起による効果大

- ・ バスの走行環境改善効果は、通常最も悪化する16時台で西行平均10分の短縮効果(29分22秒→19分08秒)。
- ・ 客待ちタクシーや自家用車の駐停車量に削減効果(タクシー3割減)。
- ・ 駐停車時間も全体に短縮効果。特に自家用車(平均13分22秒→7分22秒)・二輪車(17分51秒→13分02秒)で顕著。

路上での荷捌きの自粛呼びかけについては、四条繁栄会による自発的な取組として注目を集めましたが、効果のほどは明らかではありません。

路上荷捌きの自粛呼びかけの意義は大

なれど効果は？

- ・ 地元発意の取組としてのアピール度は大きい。
- ・ しかし、物流車両(トラック・軽貨物・バン)については台数・駐停車時間ともに顕著な効果は観測されていない。
- ・ 準備期間が短いところもあり、地元はじめ周辺商店街に対する意義の徹底や共同行動の仕掛けが不十分。

イ 今後の教訓

今回の社会実験をもとに、今後の取組に向けた教訓を整理します。

- ・ 路上荷捌き車両の削減対策については、「時間的集約」のほか「路外荷捌き場の設置」「物流車両の集約化や台車利用への転用」なども含めて研究が必要。
- ・ また、路上荷捌き車両の問題は、車両進入禁止の商店街(寺町・新京極等)との関係も深いため、連携した検討が必要。
- ・ 路上駐停車の2／3を占める「客待ちタクシー」については、指定場所以外の停車禁止の徹底を図るとともに、「共存共栄」を基本に新たなシステムの研究も必要。
- ・ 今回の結果から、「トランジットモール化」や「歩行者天国化」の是非を論じるのは無理であり、今後も引き続き社会実験を重ねる必要。

5 三条通（川端通～河原町通）社会実験の概要（平成14年度三条通交通処理計画調査概要版より抜粋）

（1）交通社会実験の内容

交通社会実験として、以下の三つを行うこととした。

- ・ 河原町三条交差点北行車両の右折禁止
- ・ 三条通の路線バスの西行き一方通行
- ・ 貨物の積卸し場所の指定

ア 河原町三条交差点北行車両の右折禁止

<実験目的>

河原町三条交差の交通混雑の緩和、歩行者主体とすべき三条通の自動車交通量の削減、副次的には河原町三条交差点横断歩行者の安全性の向上を目的とした。

<実験内容>

河原町三条交差点について、北行右折を禁止した。

右折禁止となったことを明示的に表現するため、現在の河原町三条北行右折レーンを一時的になくすものとし、北行を直線2車線で構成する形に変更した。

<実験期間>

本施策をおこなった場合の影響は、平日及び土日によって異なると考えられること、沿道アクセス車両は曜日により変動するものと考えられる。その一方で、周辺への影響を最小限に押さえる必要があるため、実験の期間としては1週間とした。

実験日時については、関係機関との調整の上、最終的には3月1日（木）午前6時前後（車線変更工事終了後）から3月7日（水）（深夜28時前後の車線変更復旧後）までの予定としていたが、2月28日（水）の夜が雨天のために車線変更工事ができなかつたため、最終的には3月2日（金）（車線変更工事終了後）から3月7日（車線変更復旧後）までとした。

<実験準備>

実験に必要な物件として、以下のものを作成、設置するものとした。

- ・ 規制標識
- ・ 規制看板
- ・ 予告看板
- ・ 補助標識目隠し袋

併せて、以下のような準備を行った。

- ・ 河原町三条交差点の信号の調整
- ・ 地元等に配布するためのチラシの作成
- ・ 河原町三条交差点北行の車線構成の一時的な変更

イ 三条通の路線バスの西行き一方通行化

<実験目的>

三条通における貨物の積卸しなどによる駐停車に伴い蛇行運転を余儀なくされることによるバスの遅れの緩和、さらにはそれに伴う道路混雑の発生の緩和を目的とした。

<実験内容>

三条通を東行する市バスの1系統、5系統、11系統、15系統、27系統について、すべて御池通経由とした。また、それにともない、1系統、15系統については、京都ホテル前に河原町三条停留所を移設した。



図 2.1 市バス経路変更の状況

<実験期間について>

実験の期間としては3月1日（木）から7日（水）までの1週間とした。

<実験準備>

実験に伴い、交通局では対象となる5つの系統についての迂回案内等をおこなった。

ウ 貨物の積卸し場所の指定

<実験目的>

三条通の歩行者による交通混雑の緩和あるいは荷捌き停車による交通混雑の緩和、及び歩行者を中心とするまちづくりを進めることを目的とした。

<実験内容>

三角コーンを用いて仮設的に歩道を車道側に若干広げることで、歩道スペースを一時に拡張する。併せて、一部の広げた歩道を貨物の積卸し場所として確保した。

具体的には、河原町三条～三条大橋西詰までの区間で、三角コーン（2m間隔）を歩道境界から約1mの場所に設置することで、歩道を仮設的に広げた。

荷物の積卸し場所は南側歩道部、北側歩道部にそれぞれ千鳥状に合計7ヶ所確保した。

<実験期間>

貨物の積卸し状況は平日に多く土日に少ないと見込まれる一方、歩行者交通量は平日に少なく土日に多いことが予想された。そのため、両者に及ぼす影響を把握するために、実験日としては平日1日（3月6日（火））、休日1日（3月4日（日））とした。

また、実験時間帯としては、一定に荷捌き駐車車両と歩行者交通量が見込まれる午前9時から午後6時までとした。

<実験準備>

実験に必要な物件として三角コーンを用意・設置するとともに、貨物の積卸し場所を明示するための看板を作成した。

写真 貨物の積卸し場所の指定



(2) 交通社会実験の結果

平成 11 年度の検討では、三条通の交通の現状と問題点を整理し、「歩行者の安全性・回遊性の向上」「周辺道路の交通混雑の軽減」「まちの魅力の向上」の 3 点の交通の課題を抽出した。さらに、これらを踏まえ、以下の 2 つの基本方針のもとで、三条通の道路空間を再構築するものとした。

①「歩行者が主役の三条通」の構築

- ・ 歩行環境や快適性を向上させ、歩行の円滑化を図るとともに、それらを通じて街の活性化を図る。

②沿道アクセスを含めた自動車交通への配慮

- ・ 上記方針を踏まえながら、自動車交通の円滑化に対しても配慮する。

平成 12 年度は上記の基本方針のもとで、河原町三条北行右折禁止、路線バスの西行一方通行化、貨物の積卸し場所の指定の 3 種類の交通社会実験を行った。その結果、

- ・ 三条の東行きの自動車交通量は平日・休日とも 1500 台/15 時間減少した。さらに、迂回ルート上の所要時間や滞留長も実験開始前と比較して大きくは変化していない
- ・ 大型車同士のすれ違いが減少し、三条通の交通の円滑性が向上した。また、沿道環境（騒音、排ガス、など）が改善された
- ・ 貨物の積卸し場所の指定により、三条通の走行のしやすさが向上したなどの成果が得られた。

三条通の交通体系の改善を進めるため、以上に示す三条通の基本的な方針と実験結果を踏まえて以下の方向での交通体系の整備を進めていく必要がある。

①「歩行者が主役の三条通」の構築に向けて

①-1 有効な歩行者空間の拡大

- ・ 歩行者が歩くことのできる空間を拡大し、歩行者が円滑に歩くことができるように配慮することで来街歩行者にとって歩きやすい空間とする。

①-2 沿道の景観、施設、環境の一層の改善

- ・ 沿道の景観の一層の向上、ベンチなどのアメニティ施設の一層の整備、大気環境などを一層向上させ、来街歩行者や地元住民にとって三条通の魅力を向上させる

②沿道アクセスを含めた自動車交通への配慮に向けて

②-1 三条通通過交通の適正化

- ・ 三条通の通過交通をはじめとした自動車交通を適正化し、三条通の自動車の走行性の向上や交通混雑の緩和を図ることで、自動車交通から見た三条通の魅力の向上を図ると同時に、歩行者や沿道住民にとっての環境改善を図る

②—2 沿道の駐停車の整序化

- 三条通における貨物の積卸し等のための駐停車を整序化することにより、沿道での商業活動に配慮しつつ、自動車交通の円滑化を図る

●位置図

