

# 嵐山観光地交通対策検討調査

(平成13, 14年度嵐山交通社会実験)

## 報告書

平成15年3月

京都市都市計画局都市企画部交通政策課

～目 次～

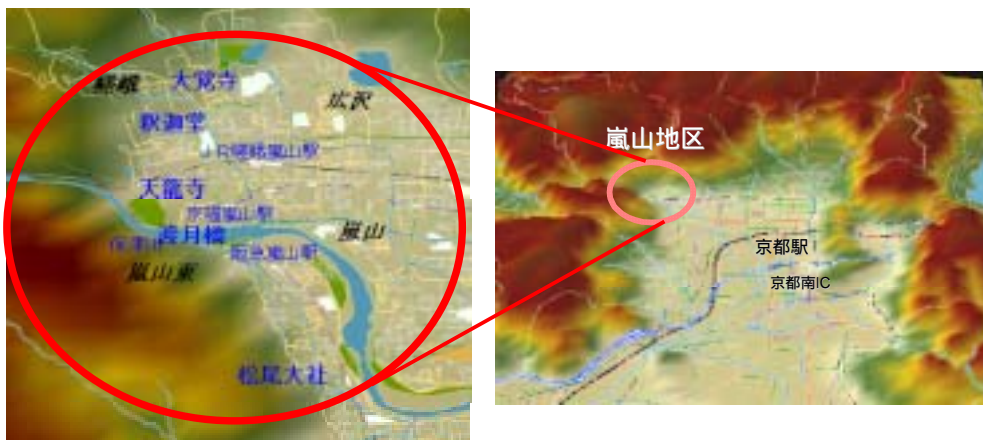
1. 調査の概要	1
1. 1 背景と目的	1
1. 2 検討体制	1
1. 3 検討フロー	2
2. 嵐山地区の観光交通の現状と課題	3
3. 嵐山地区交通社会実験の基本的考え方	4
4. 平成 13 年度交通社会実験の実施結果とその評価	6
4. 1 平成 13 年度交通社会実験の概要	6
4. 2 平成 13 年度交通社会実験における施策実施内容	8
4. 3 観光ピーク時の交通実態の詳細把握	11
4. 4 平成 13 年度交通社会実験の総評	14
5. 平成 14 年度交通社会実験の実施結果とその評価	19
5. 1 平成 14 年度交通社会実験の概要	19
5. 2 平成 14 年度交通社会実験における施策実施内容（中心施策）	21
5. 3 平成 14 年度交通社会実験（中心施策）の評価	22
5. 4 平成 14 年度交通社会実験（中心施策）の総評	28

# 1. 調査の概要

## 1.1 背景と目的

京都市では、市内各地の観光地及びその周辺において渋滞などの交通問題が発生しており、観光地の魅力の低下を招くとともに、市民生活にも影響を及ぼしている。また、今後の観光振興策として“年間観光客数 5000 万人”を目標に掲げており、その受入環境づくりとしても観光地における交通問題の解決が重要である。そのためには、自動車交通に過度に依存しない「歩いて楽しいまちづくり」にふさわしい交通システムの構築を目指して、公共交通の利用促進や自動車交通の抑制・分散化等の交通需要マネジメント施策（TDM施策）を計画的に推進していく必要がある。

京都を代表する観光地である嵐山も例外ではなく、とりわけ春や秋の観光シーズンには深刻な渋滞が発生していることから、京都市では、具体的なTDM施策推進の第一歩として、平成13・14年度の2ヵ年でTDM施策による交通社会実験を実施し、嵐山地区における交通対策の方向性及び施策の導入可能性等について評価・検討した。

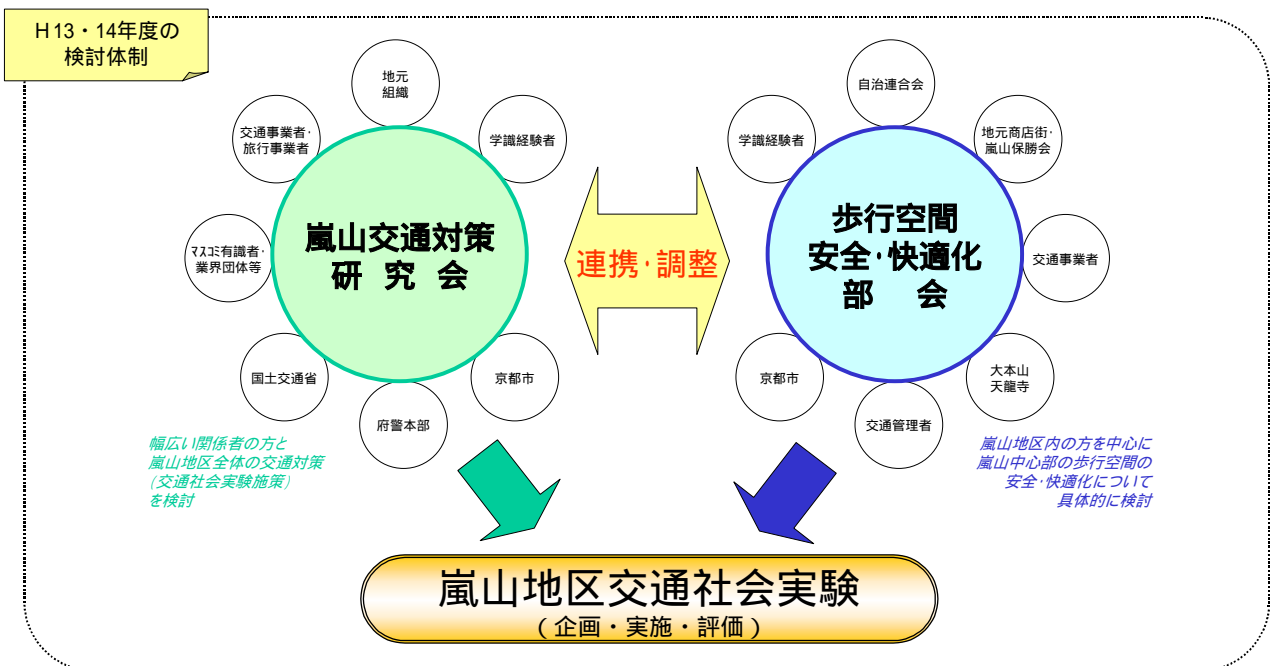


## 1.2 検討体制

本調査では、平成13年度に地元自治連合会や商店街など幅広い関係者で構成する「嵐山交通対策研究会」を設置し、具体施策の立案・実施・評価を行ってきた。

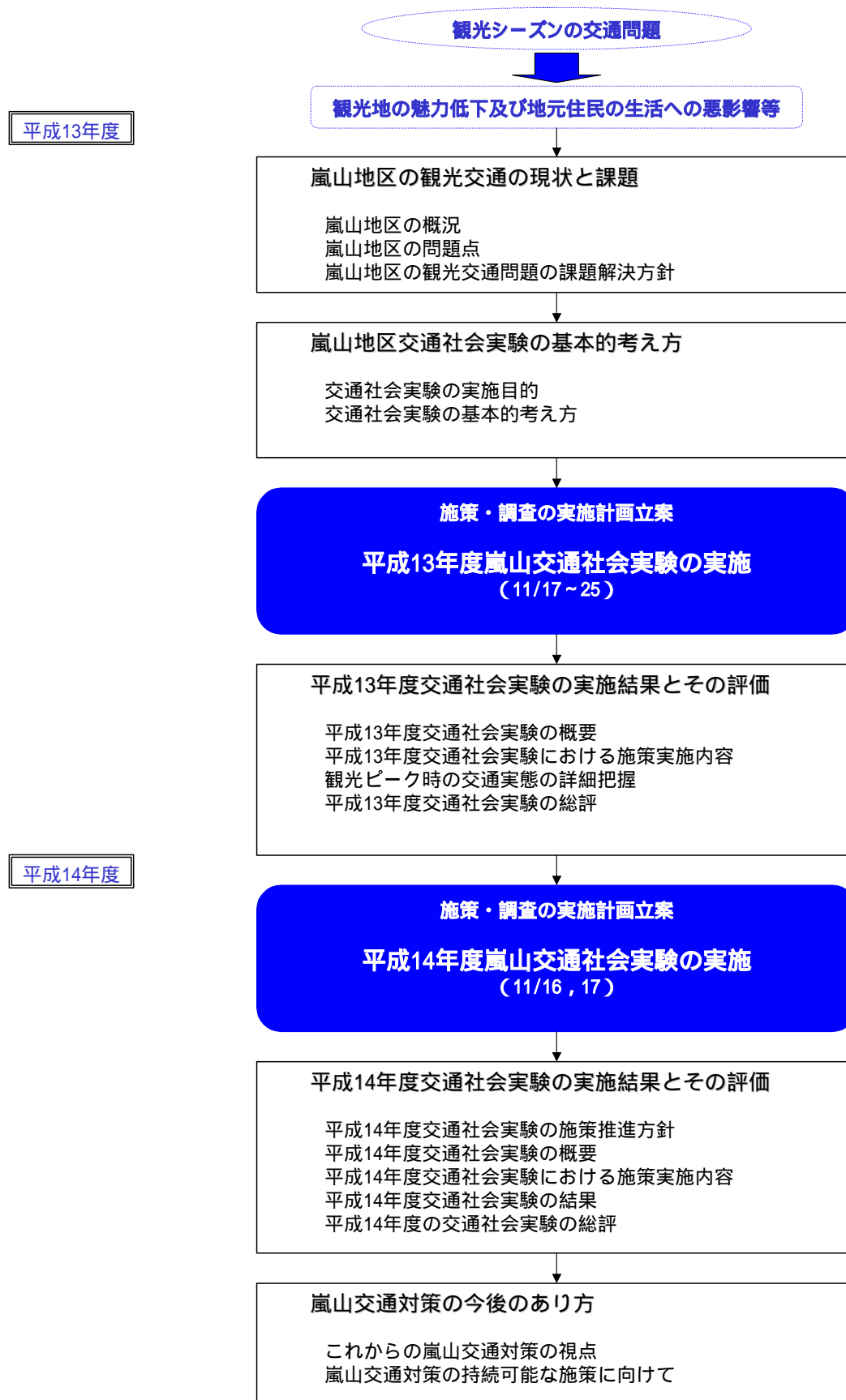
また、平成14年度には嵐山中心部におけるトランジットモール実施に向けて、地元を中心とした「歩行空間安全・快適化部会」を設置し、実施に向けた詳細な検討・調整を行った。

なお、「嵐山交通対策研究会」の委員、「歩行空間安全・快適化部会」のメンバーについては巻末資料に示している。



### 1.3 検討フロー

本調査は、概ね以下のフローにもとづき進めてきた。



## 2. 嵐山地区の観光交通問題の解決方針

嵐山地区では、以下に示すような観光交通問題を抱えており、これらの解決に当たっては、地元等との合意形成を図りつつ、効果的かつ持続可能な交通対策を推進していくことが重要である。

### 公共交通に関する問題点

- 公共交通によるアクセス情報のPR不足 / 各事業者による企画切符のPR不足 / 鉄道間、鉄道・バス間の連携が不十分 / 車内混雑によるサービスレベルの低下 / バス及びタクシーは道路渋滞により所要時間増、定時性の確保が困難

### 自動車交通・駐車場に関する主な問題点

- 観桜、紅葉時期などのシーズン休日における観光目的交通の集中 / ピーク時におけるアクセス道路の容量不足 / 幹線道路での狭隘部、違法車両の存在 / 道路交通情報の不足 / ピーク時の駐車場の許容量不足、情報不足によるうろつき交通とそれによる先詰まり / 地域内（嵯峨野・嵐山）観光交通と高雄方面の通過交通の輻輳

### 歩行者・自転車交通に関する主な問題

- 観桜、紅葉時期などのシーズン休日における観光客の集中 / 歩行者空間の不足、歩行者と自動車交通の輻輳 / 人力車や自転車と歩行者の輻輳 / 歩行者への観光や経路情報の提供不足

### 地元の視点からみた主な問題

- 生活道路への観光交通進入による日常生活への支障 / 観光バス入庫待ち車両による渋滞 / 公共交通利用と歩いて散策する観光行動への転換



### 地元関係者ヒアリングで確認した観光交通対策の視点

これからの嵐山地区の観光交通対策について

### くらしと観光の調和をめざした、ソフト的施策を中心とした交通対策の推進

時間がかかるハード整備よりも、ソフト施策を中心に短期間でできるものから取り組むこと  
地元住民と商店街双方が、共存共栄できるような妥協点を見いだすこと

の2点が確認できた。



**嵐山地区では、TDM（交通需要マネジメント）施策を中心とした交通対策を積極的かつ計画的に推進していくものとする。**

表．嵐山地区へのTDM施策の適応性

分類	短期性	柔軟性	道路利用者の 利便性	費用面	渋滞緩和効果	嵐山地区での 適応性
ハード施策	都計決定、用地買収が必要な場合などは期間を要す	× 恒常的な設備であり、柔軟性はない	道路利用者に対する新たな制約はない	× 恒常的な問題ではなく特定日のみの問題であり、費用対効果に懸念がある		既成市街地であつ文化財が点在し、大規模な整備は課題が多い
ソフト施策 (TDM)	比較的短期間に実施可能	特定日のみの実施や実験的な施行が可能	施策によっては道路利用者の自由度を制約する	用地買収や大幅な設備投資を伴わない	( ) 地域の状況や利用者の協力状況による	公共交通が比較的充実しており、対策実施が容易

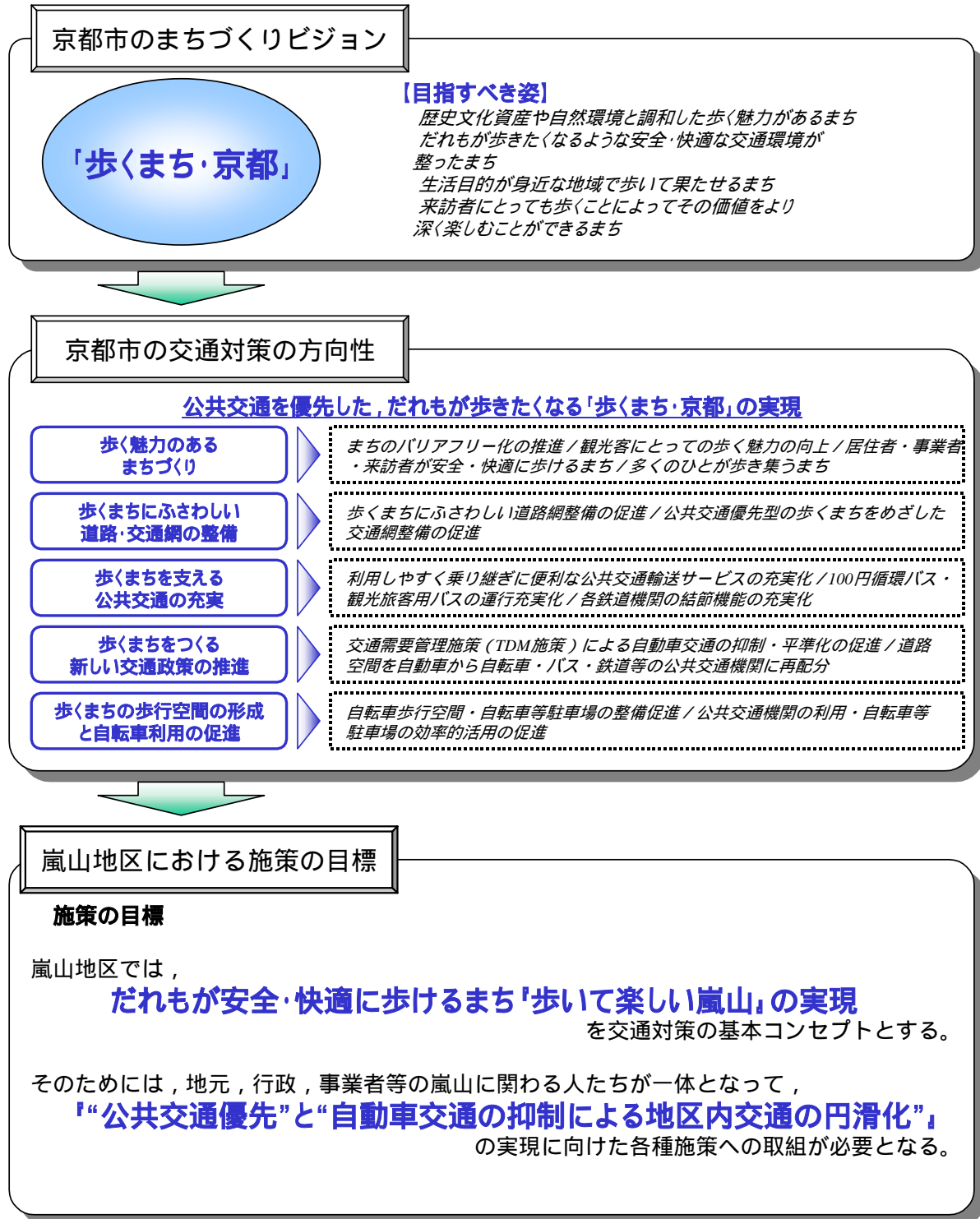
### TDM（Transportation Demand Management：交通需要マネジメント）とは？

利用者に、時間・経路・交通手段などの交通行動の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法（例えば、ピーク時を避けた利用や、混雑ルートの回避、マイカーから公共交通利用への転換など）

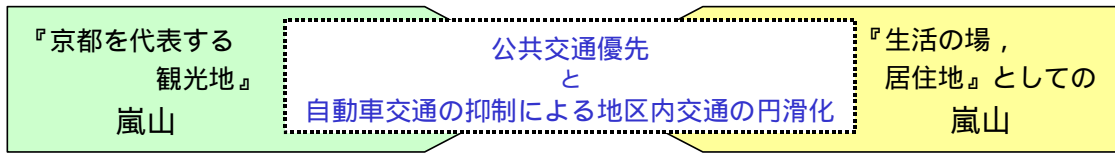
### 3. 嵐山地区交通社会実験の基本的考え方

平成 13, 14 年度の交通社会実験に関する基本方針及び施策の実施方針を以下に示す。

**基本コンセプトは、だれもが安全・快適に歩けるまち～歩いて楽しい嵐山の実現～**

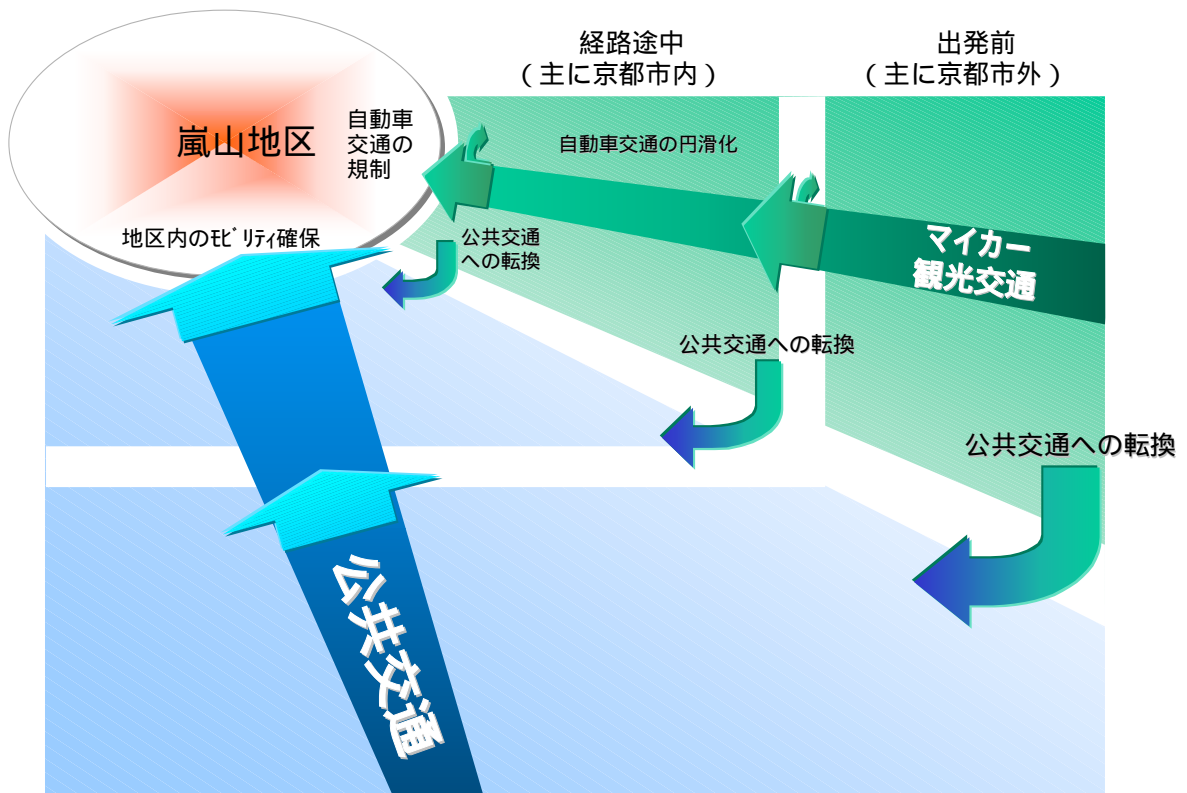
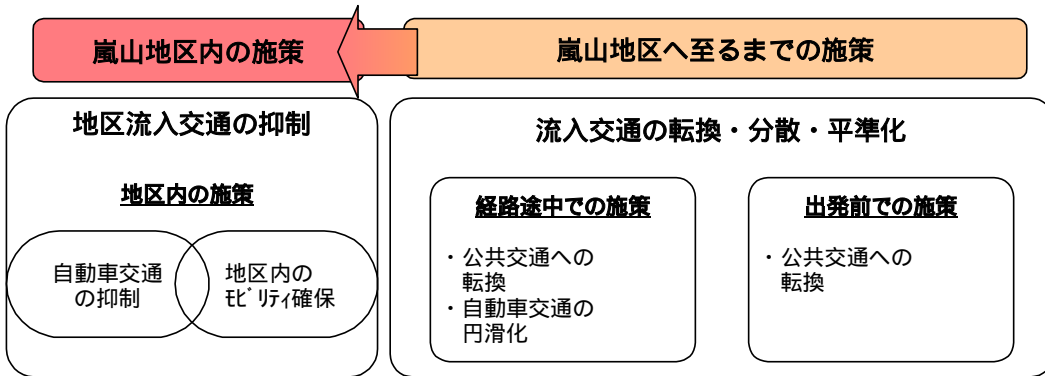


出発前，経路途中，嵐山地区内の3つのステージにおいて施策を計画的に展開



施策展開の基本的考え方

大きく“**出発前，経路途中，嵐山地区内**”の3つのステージにおいて，施策を計画的に展開して嵐山地区へ向かう自動車交通の総量を抑制し，人と環境にやさしい交通体系を形成していく。





## 4. 平成 13 年度交通社会実験の実施結果とその評価

### 4.1 平成 13 年度交通社会実験の概要

11月17日(土), 18日(日), 23日(祝) ~ 25日(日)の期間を中心に, 全体で 11 施策を実施

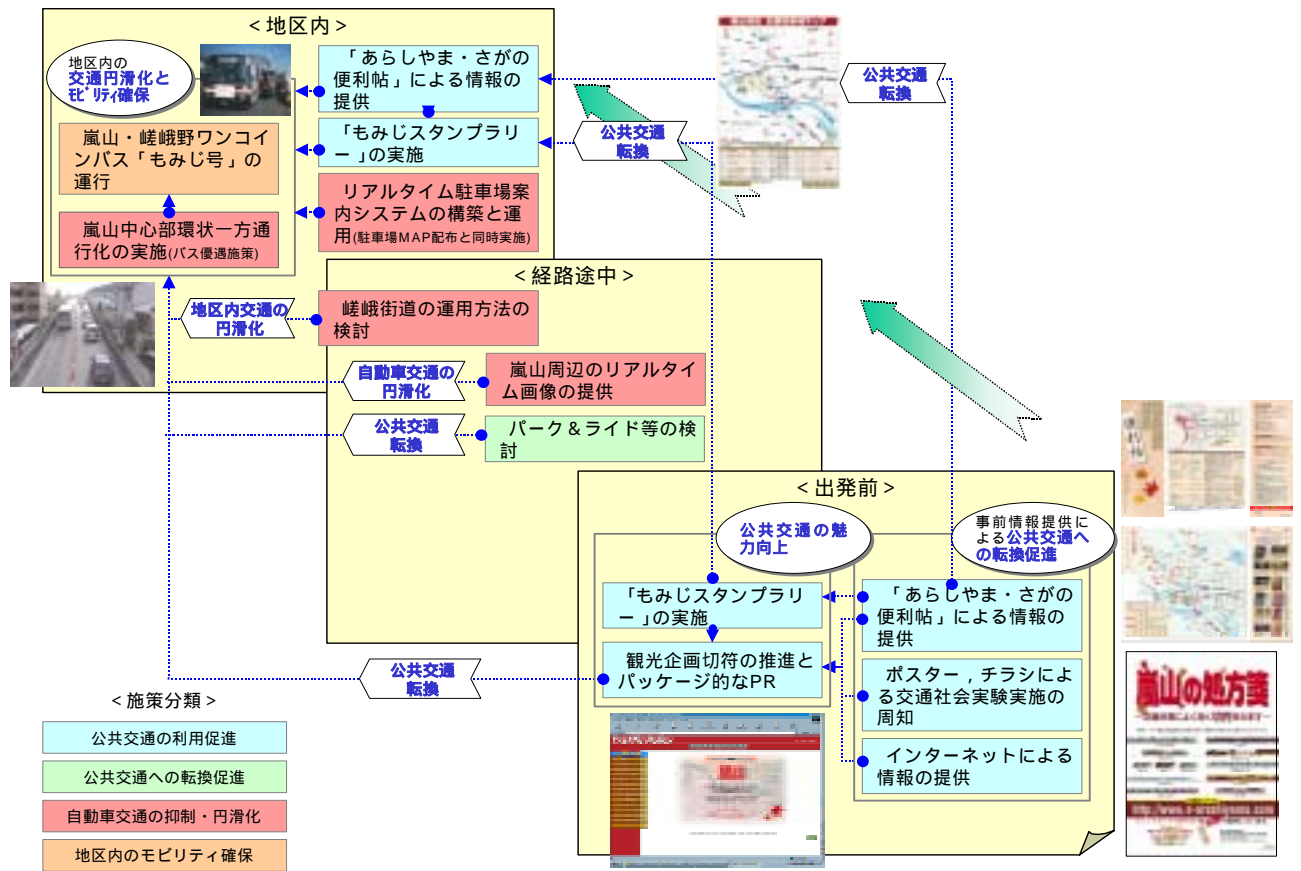
表. 平成 13 年度交通社会実験の実施施策

施策名称	施策内容	展開ステージ			
		出発前	経路途中	地区内	
公共交通の利用促進	ポスター, チラシによる交通社会実験実施の周知	ポスター, チラシ, 機関誌・放送等の各種情報媒体を効果的に活用し, 観光ピーク時(11月紅葉シーズン)の交通社会実験及び公共交通利用促進を, 事前から広範にPRした。 11月上旬よりポスター掲出, チラシ配布			
	「あらしやま・さかの便利帖」による情報の提供	トクトク切符の紹介をはじめ, 様々な観光情報などを提供し, 特に, 公共交通機関で来訪してもらい, 歩いて嵐山・嵯峨野周辺を楽しんでもらうための動機付けとなるよう「あらしやま・さかの便利帖」を事前から広範に配布した。 11月上旬より事前配布 11/17, 18, 23, 24, 25に配布			
	インターネットによる情報の提供	11月2日に開設したホームページ「URL://www.e-arashiyama.com」により, 観光ピーク時(11月紅葉シーズン)の交通社会実験及び公共交通利用促進を, 事前から広範にPRした。 11/2より公開			
	観光企画切符の推進とパッケージ的なPR	嵐山地区を対象として各交通事業者が発行している企画切符などの情報について, それらの存在を利用者の選択肢としてパッケージ的に示し, 事前に周知を図った。また, 企画切符の内容は, ホームページ, あらしやま・さかの便利帖に記載することにより周知を図った。 11/2よりホームページで情報提供			
	「もみじスタンプラリー」の実施	歩いて楽しむ観光の支援を目的として, あらしやま地区で「もみじスタンプラリー」を実施した。スタンプ設置ポイントは, 鉄道駅および観光施設等の8箇所とした。 11/17, 18, 23, 24, 25に実施			
公共交通への転換促進	パーク&ライド等の検討	パーク&ライドの来年度以降の実施に向け, アンケート調査による利用者意向の把握等を行った。			
自動車交通の抑制・円滑化	嵐山周辺のリアルタイム画像の提供	嵐山周辺の画像をホームページ『e-嵐山ドットコム』のコンテンツサイトである『いまの渡月橋(リアルタイム)』及び携帯情報端末を通じて広く観光客や市民に提供した。 11/2よりホームページで情報提供			
	リアルタイム駐車場案内システムの構築と運用(駐車場MAP配布と同時実施)	情報通信技術(IT)を活用して, 地区内の主要駐車場の利用状況を一元的収集・管理し, その情報と駐車場マップを活用して地区内流入部で駐車待ちしている一般車両の誘導を行い, うろつき交通の減少を図った。 11/18に実施			
	嵐山中心部環状一方通行化の実施(バス優遇施策)	地区内におけるバス等公共交通の優先通行, 円滑化を図るため, 嵐山高架道路~清滝道三条交差点~三条通~長辻通にかけた区間を時計回りの一方通行規制にするとともに, バス専用レーン規制を行い, 外側を路線バス・観光バス等専用車線, 内側を一般車線に分離した。 11/2より交通規制の予告看板設置, 11/18実施			
	嵯峨街道の運用方法の検討	嵯峨街道の現行の南行一方通行規制の周知徹底を図ることによる効果の検証及び現行の臨時交通規制の見直しを含め運用方法を検討するための交通実態調査を実施した。 11/2より交通規制, 予告看板設置, 11/18にガードマン配置			
地区内のモビリティ確保	嵐山・嵯峨野ワンコインバス「もみじ号」の運行	嵐山地区内の鉄道駅(JR・阪急・京福)及び大覚寺を巡回するワンコインバスを運行し, 公共交通利用と徒歩による観光の利便性の向上を図った。ワンコインバスの利用促進を図るため, 利用料金は一律100円とした。 11/18, 23, 24, 25に実施			



**出発地，経路途中，嵐山地区内の3つのステージで11施策をパッケージ的に展開**

平成13年度交通社会実験では，公共交通の利用促進，公共交通への転換促進，自動車交通の抑制・円滑化，地区内のモビリティ確保を図るために，全体で11の施策を，出発地，経路途中，嵐山地区内の3つのステージにおいて，計画的，総合的に実施した。



図・平成13年度嵐山交通社会実験の施策体系図

## 4.2 平成 13 年度交通社会実験における施策実施内容

### (1) ポスター，チラシによる交通社会実験実施の周知

#### 公共交通利用促進を目的としたポスターを鉄道主要駅等に 2,700 部掲出

ポスター，チラシ，機関誌・放送等の各種情報媒体を効果的に活用し，観光ピーク時（11月紅葉シーズン）の交通社会実験及び公共交通利用促進を，事前から広範にPRした。作成したポスターは，観光ピーク時の公共交通利用促進を目的としたものであり，11月上旬から関係機関に送付し，主要駅を中心に掲出を行った。

#### 【実施内容】

- 2,700 部を事前掲出〔JR：10 月末より 1 週間掲出，JR以外：11 月初旬から 2 週間〕

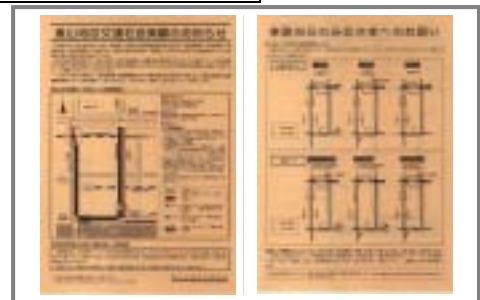


#### 嵐山環状一方通行施策に関するチラシを地元や関係機関等を中心に 60,000 部配布

チラシは，嵐山地区交通社会実験の施策のうち，嵐山中心部環状一方通行（バス等優先施策）及び一方通行の実施に伴う当日の路線バスルート変更について周知することを目的とした。11月上旬から関係機関に送付し，各区役所・支所，路線バス車内での吊り下げ，地元自治連合会・地元商店街の御協力を頂き，嵐山地区全世帯・各商店及び出入り業者の人々に配布を行い，周知及び協力要請を行った。

#### 【実施内容】

- 60,000 部を事前配布



### (2) 「あらしやま・さかの便利帖」による情報の提供

#### 観光情報提供，公共交通利用促進を目的に主要鉄道駅等で事前 120,000 部，当日 30,000 部配布

トクトク切符の紹介をはじめ，様々な観光情報などを提供し，特に，公共交通機関で来訪してもらい，歩いて嵐山・嵯峨野周辺を楽しんでもらうための動機付けとなるよう「あらしやま・さかの便利帖」を事前から広範に配布した。内容には，嵐山・嵯峨野周辺の観光情報等を盛り込んだ。11月上旬から関係機関に送付し，交通事業者や各施設などで配布を行った。

#### 【実施内容】

- 120,000 部を事前配布
- 60,000 部を当日配布〔11/17，18，23，24，25〕



### (3) インターネットによる情報の提供

#### 交通社会実験，公共交通利用促進のPRを目的に，実験事前にホームページを開設

11月2日に開設したホームページにより，観光ピーク時（11月紅葉シーズン）の交通社会実験及び公共交通利用促進を，事前から広範にPRした。

なお，URLの周知は，ポスター，便利帖，機関誌，放送等の媒体を活用した。

#### 【実施内容】

- 11/2 から公開
- アクセス数は約 7,000 件〔11/2～11/下旬〕



URL: //www.e-arashiyama.com

(4) 観光企画切符の推進とパッケージ的なPR

**嵐山地区を対象に発行している企画切符の存在をホームページ、便利帖により事前に周知**

本地区を対象として各交通事業者が発行している企画切符などの情報について、それらの存在を利用者の選択肢としてパッケージ的に示し、事前に周知を図った。また、企画切符の内容は、ホームページ、あらしやま・さかの便利帖に記載することにより周知を図った。

**【実施内容】**

- 14種類の観光企画切符を総合的に紹介



(5) 「もみじスタンプラリー」の実施

**歩いて楽しむ観光の支援を目的として、嵐山地区で「もみじスタンプラリー」を実施**

歩いて楽しむ観光の支援を目的として、あらしやま地区で「もみじスタンプラリー」を実施した。スタンプ設置ポイントは、鉄道駅及び観光施設等の8箇所とした。実施期間は、11月17、18日及び23～25日の5日間であった。

**【実施内容】**

- 約38,700部のスタンプシートを配布
- スタンプラリープレゼント応募は約1,590通



(6) パーク&ライド等の検討

パーク&ライドの来年度以降の実施に向け、アンケート調査による利用者意向把握等を行った。  
(平成13年度交通社会実験では具体施策の実施は行っていない。)

(7) 嵐山周辺のリアルタイム画像の提供

**嵐山周辺のリアルタイム画像をホームページを通じて情報提供**

嵐山周辺の画像をホームページ『e-嵐山ドットコム』のコンテンツサイトである『いまの渡月橋(リアルタイム)』及び携帯情報端末を通じて広く観光客や市民に提供した(この情報コンテンツは、利用者に嵐山の混雑状況等を目で見ていただくことをねらったものであった)。

なお、三条通から撮影した渡月橋付近の画像を5分間隔で更新した。

**【実施内容】**

- 11/2からホームページで情報提供



( 8 ) リアルタイム駐車場情報案内システムの構築と運用 ( 駐車場 MAP 配布と同時実施 )

**情報通信技術 ( IT ) を活用して地区内の主要駐車場の利用状況を一元的収集・管理**

情報通信技術 ( IT ) を活用して、地区内の主要駐車場の利用状況を一元的収集・管理し、その情報と駐車場マップを活用して地区内流入部で駐車待ちしている一般車両の誘導を行い、うろつき交通の減少を図った。また、一般利用者に対して『携帯端末を用いた主要駐車場の情報収集・提供システム』と『駐車場マップの配布』を行った。

**【実施内容】**

- 携帯端末 ( <http://www.park-m.info> ) で情報提供
- 駐車場マップは 1,600 部配布 [ 11/18, 10 : 00 ~ 16 : 00 ]



( 9 ) 嵐山中心部環状一方通行化の実施 ( バス優遇施策 )

**嵐山高架道路 ~ 清滝道三条交差点 ~ 三条通 ~ 長辻通にかけた区間を時計回りの一方通行規制実施**

地区内におけるバス等公共交通の優先通行、円滑化を図るため、嵐山高架道路 ~ 清滝道三条交差点 ~ 三条通 ~ 長辻通にかけた区間を時計回りの一方通行規制にするとともに、バス専用レーン規制を行い、外側を路線バス・観光バス等専用車線、内側を一般車線に分離した。また、渋滞要因とされている、駐車場入場待ちの滞留バスを排除するため、臨時降車場を設置するとともに、地区外に貸切観光バス臨時待機場を設置し地区内幹線道路の交通の円滑化を図った。

**【実施内容】**

- 環状一方通行規制 [ 11/18, 10 : 00 ~ 16 : 00 ]



( 10 ) 嵯峨街道の運用方法の検討

**嵯峨街道の現行の南行一方通行規制の周知徹底**

嵯峨街道の現行の南行一方通行規制の周知徹底を図ることによる効果の検証及び現行の臨時交通規制の見直しを含め運用方法を検討するための交通実態調査を実施した。11月2日 ( 金 ) ~ 25日 ( 日 ) まで、一方通行規制の徹底に向けて規制及び予告看板を設置した。

なお、11月18日 ( 日 ) の 10 : 00 ~ 16 : 00 においては、松尾橋西詰交差点にガードマン 1 人を配置し、規制の徹底を行った。

**【実施内容】**

- 南行一方通行規制、予告看板設置 [ 11/2 ~ 11/25 ]



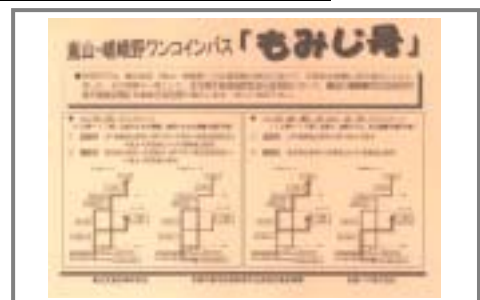
( 11 ) 嵐山・嵯峨野ワンコインバス「もみじ号」の運行

**嵐山地区内の鉄道駅 ( JR・阪急・京福 ) 及び大覚寺を巡回するワンコインバスの運行**

本地区内の鉄道駅 ( JR・阪急・京福 ) 及び大覚寺を巡回するワンコインバスを運行し、公共交通利用と徒歩による観光の利便性の向上を図った。ワンコインバスの利用促進を図るため、利用料金は一律 100 円とした。

**【実施内容】**

- もみじ号運行 [ 一律 100 円, 11/18, 11/23 ~ 25 ]
- 南回り ( 阪急嵐山駅起点 ) , 北回り ( JR 嵯峨嵐山駅起点 ) の 2 ルートで運行





### 4.3 観光ピーク時の交通実態の詳細把握

特に紅葉と連休が重なった平成13年11月23日(祝)の交通実態調査, アンケート調査の結果を用いて, 本地区の紅葉シーズン(休日)の交通実態を定量的に把握した。

#### (1) 歩行者交通の状況

##### 長辻通では車道に歩行者が溢れ歩行者天国に近い状態

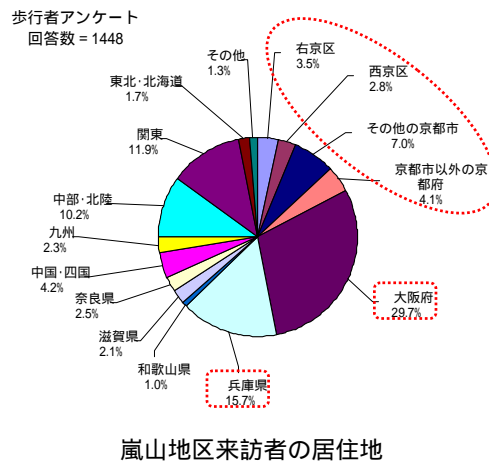
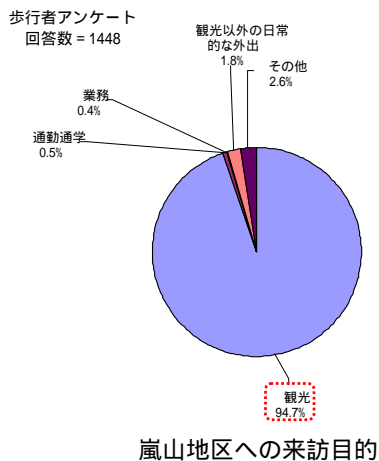
紅葉シーズンの休日には嵐山中心部に観光客が集中し, 長辻通の例では, 北側(野々宮付近), 南側(渡月橋付近)とも, 断面12時間の歩行者交通量は約8万人を超え, 車道に歩行者が溢れるような状況にあった。



##### 長辻通の歩行者のうち95%が観光目的

嵐山来訪者(長辻通での歩行者)の行動目的を見ると, 94.7%が観光目的であり, 観光地としての傾向が顕著となっている。

また, 嵐山来訪者の居住地を見ると, 京阪神地域(京都府, 大阪府, 兵庫県等)が全体の68.4%を占め, 中でも大阪府は全体の29.7%と多い。一方, 中部・北陸地域, 関東地域もそれぞれ約10%程度存在し, その他九州や東北・北海道も見られるなど, 嵐山地区には広く全国から観光客が来訪している。

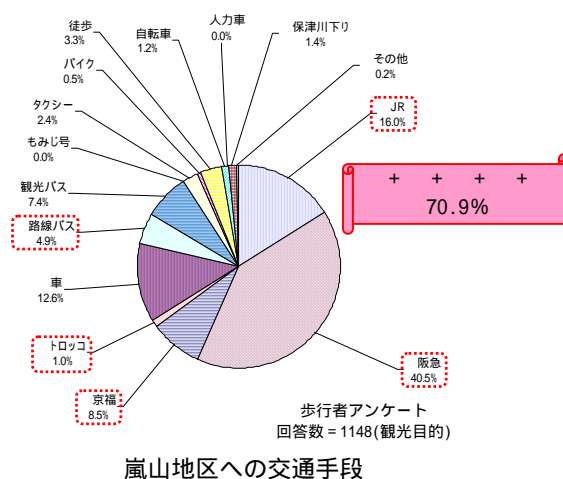


## (2) 公共交通の状況

### 嵐山への来訪者のうち約70%は公共交通（鉄道・路線バス）を利用

観光客の嵐山への交通手段を見た場合、阪急電鉄が40.5%と最も多く、次いでJRが16.0%となっている。鉄道・路線バスを合計すると全体で70.9%を占める。

一方、クルマ（マイカー・レンタカー）の利用者は12.6%であり、すでに来訪者の大半が鉄道・路線バスを利用している。

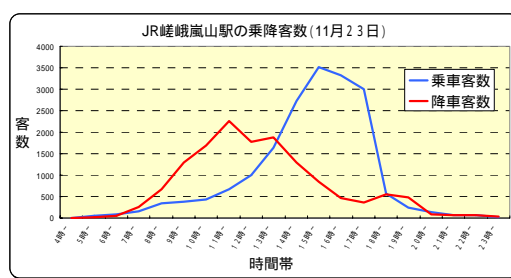
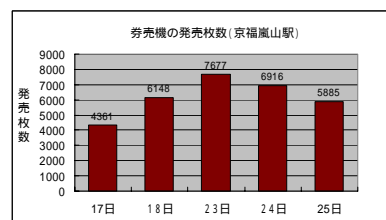
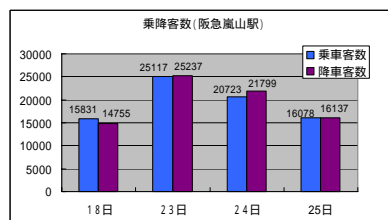
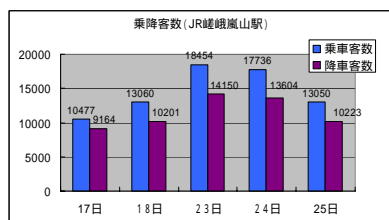


### JR嵯峨嵐山駅では帰り客の集中により入場制限を実施

紅葉シーズン休日にあわせた交通社会実験期間中の鉄道駅では、いずれも混雑が見受けられた。期間中における鉄道利用客の状況を見ると、11月23日が最も多くなっていた。

3連休中におけるJR嵯峨嵐山駅乗降客の1日の時間変動を見ると、嵐山への到着（降車客）のピークは正午前に、帰り（乗車客）のピークは15～17時台にあり、帰りの時間帯については帰り客が集中し、入場制限も行われた。

なお、JR嵯峨嵐山駅では、降車客よりも乗車客の方が多い傾向にあった。



### 嵐山中心部の道路混雑が路線バスの走行環境に悪影響

一方通行規制を実施していない17日、23～25日の午前11時から午後3時頃のピーク時間帯においては、駐車場入場待ちの観光バスが三条通の1車線をふさぐとともに、高架道路上で観光客を降車させるような危険な状況が見られた。



### (3) 自動車交通の状況

#### 嵐山地区周辺道路では最大約 4.6km にも及ぶ深刻な交通渋滞が発生

11月23日の本地区周辺道路の渋滞状況は、嵐山中心部の交通混雑の影響から三条通の清滝道三条交差点付近を起点に、流入する主要道路で渋滞が発生していた。

各主要道路の最大渋滞長は、物集女街道が4.60kmで最も長く、四条通(4.30km)、三条通(2.90km)、清滝道(2.00km)、新丸太町通(0.8km)となっている。渋滞は、午前9時から発生し夕方の18時頃まで続く状況にある。

この道路渋滞により、13時頃の京都市中心部(西大路通五条交差点)から嵐山地区までの自動車所要時間は、物集女街道経由、四条通経由では2時間以上、三条通経由では1時間程度となっており、4車線道路で比較的道路容量の大きな新丸太町通経由が約20分と最も早い。



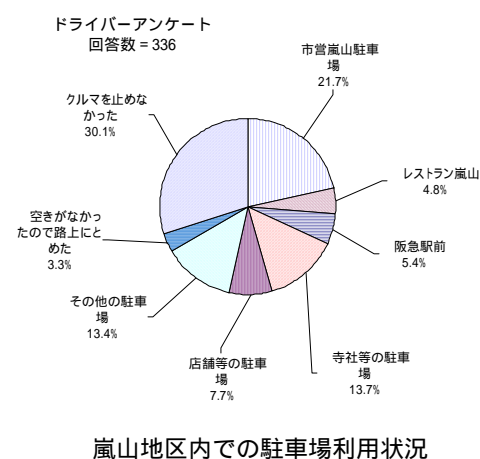
#### 嵐山中心部における主要な一時預り駐車場は、昼間の時間帯にほぼ満車状態

ドライバーのうち約7割程度が本地区内の駐車場を利用しており、比較的規模の大きく認知度の高い、市営嵐山駐車場、レストラン嵐山駐車場、阪急駅前駐車場が全体の3割強を占め、早い時間帯から満車の状態にある。

嵐山における駐車場の利用内訳を見ると、京都市嵐山観光駐車場及びレストラン嵐山駐車場では何れも、観光バスの利用台数が100台以上と多くなっていた。

表・平成13年度の主要駐車場の利用状況(事業者調べ)

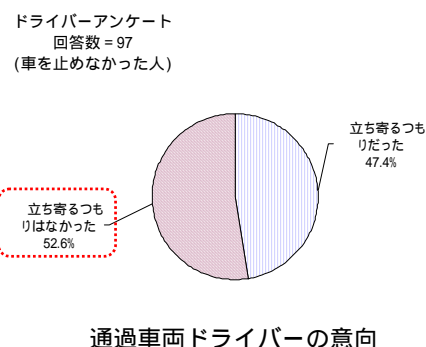
	京都市嵐山観光駐車場		レストラン嵐山駐車場		京阪定期観光駐車場		阪急嵐山駐車場	
	18日	23日	18日	23日	18日	23日	18日	23日
バス	112台	111台	154台	143台	17台	25台	4台	1台
乗用車	409台	431台	194台	92台	45台	50台	703台	821台



#### 嵐山を通行する車両の中には嵐山への来訪者のほかに通過車両も混在

流入車両の嵐山での駐車状況を見ると、「嵐山ではクルマをとめなかった」(すなわち、通過した)というドライバーが30.1%を占めていた。これらドライバーの当初の予定について見ると、嵐山に立ち寄るつもりはなかった(すなわち、もともと通過する予定だった)というドライバーが52.6%を占めている。このドライバーは、嵐山に用事がないか、もともと車中から嵐山を観光する予定であったと推測される。

一方、残る半数程度のドライバーは、立ち寄る予定であったが、駐車場不足、道路渋滞などの理由からやむを得ず通過したドライバーであると考えられ、観光客離れとならないよう交通環境等の改善が必要である。





## 4.4 平成13年度交通社会実験の総評

### (1) 平成13年度交通社会実験の全体評価

#### 幅広い関係者から構成される研究会を設置できた

平成13年度の交通対策調査の検討に当たっては、地元自治連合会・商店街・保勝会や交通事業者をはじめ、学識経験者、関係機関など幅広い関係者の参加を得て研究会を設置することができた。その研究会における具体的な論議を踏まえて、交通社会実験等に取り組むことができた。

#### 体系的・多面的に交通対策に着手できた

観光地における交通対策は、地元住民や商店街、観光客をはじめ、各分野から待ち望まれていた課題であったが、これまでの対応は関係者の個々の取組にとどまっていた。平成13年度の実験では、初めて、関係者の協力の下、嵐山地区において、環状一方通行をはじめとしたTDM施策を中心に、体系的・多面的な交通対策に着手することができた。こうした取組は、全国的にも例のない規模と内容のものであった。

#### 有効なデータを採取できた

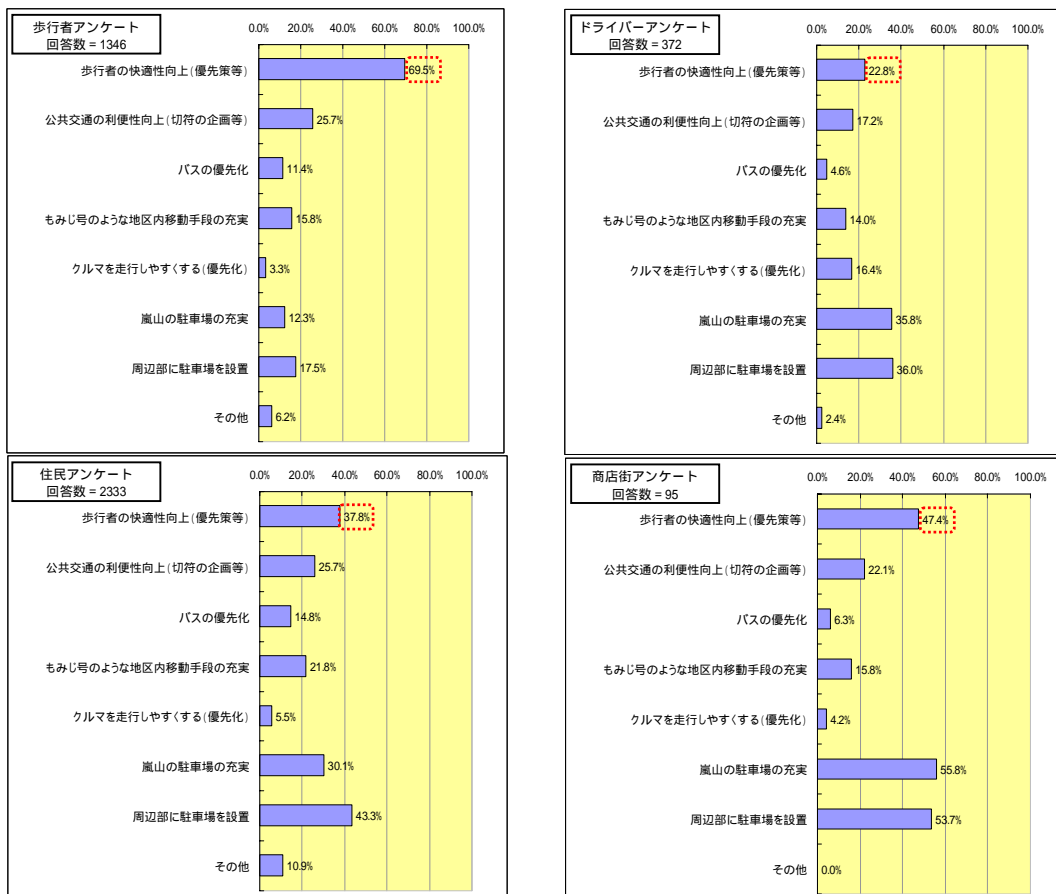
平成13年度の実験においては、交通社会実験のほか、交通実態調査、各種アンケート調査に取り組んだが、その結果、今後の施策の検討に当たって根拠とすべきデータや意向の把握を行うことができた。

#### 取組の方向性を確認できた

アンケート調査の結果からも、各分野から「歩行者の快適性の向上（優先策）」を望む意見が寄せられており、「歩いて楽しいまちづくり」や「公共交通優先策の推進」の方向性について再確認を行うことができた。更に、各種マスコミにも取り上げられたことなどにより、本市のまちづくりの方向性に関する市民的な論議の盛り上がりにより、一石を投じることができたと考える。



嵐山地区の交通対策への要望



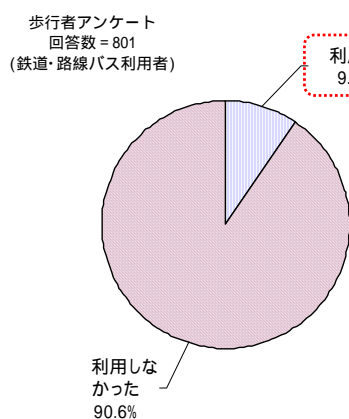
( 2 ) 平成 13 年度交通社会実験で確認できた嵐山交通対策の課題

施策別の課題

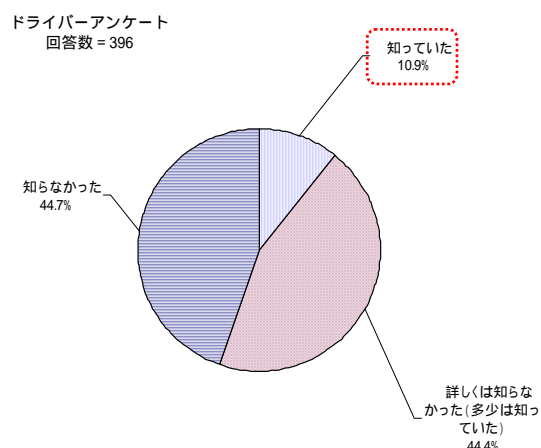
a. 公共交通の利用促進

**企画切符の事前周知**

平成 13 年度の交通社会実験で実施した企画切符の事前認知度は 10%程度と低い状況にあった。今後は、現在の企画切符の有効活用を図るためにも、事前の周知・PRを更に徹底させ、これにより公共交通の利用促進を強化させる必要がある。



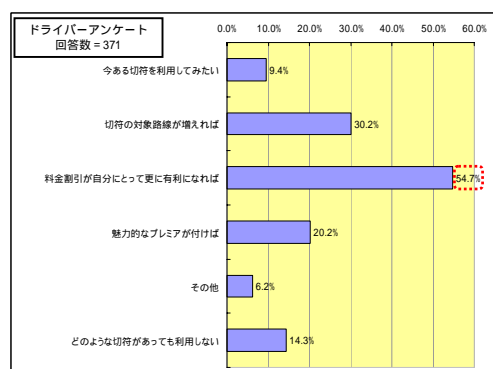
企画切符の利用状況



企画切符の事前の認知度状況

**企画切符の魅力向上**

今年度の交通社会実験でも、企画切符に更なる料金割引や嵐山の商店の割引、観光施設の割引などの魅力的な特典等を付与したものなら利用したいとしたドライバーが 50%以上いる。今後は、交通事業者と観光事業者や寺社などが連携した企画切符にも取組、公共交通のサービス及び魅力の向上を図る必要がある。



今後の企画切符への要望

**事業者間の連携**

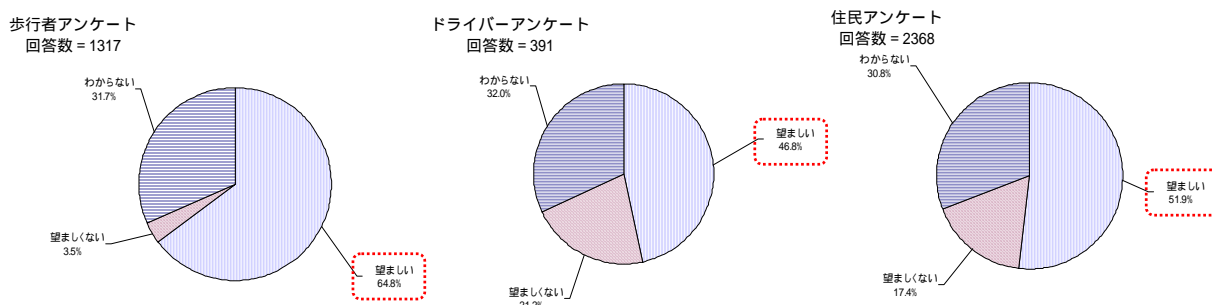
研究会メンバー間の連携によって新たな企画切符も発売され、利用した人も多かった。今後は、各公共交通事業者間はもとより、観光事業者や寺社などとの連携も推進することで、より利便性の高いサービスを提供する必要がある。

新たな企画切符	事業者	販売状況
京都洛西フリーきっぷ	JR 西日本, 京福電鉄	45 枚 (10 月) 87 枚 (11 月)
京都ウエストサイド物語チケット	阪急電鉄, 京福電鉄	5,997 枚 (発売期間 9/22 ~ 11/25)

## b. 自動車交通の抑制，交通手段の利用促進

### 流入規制の実施

今年度の地区内一方通行規制に対しては，歩行者（観光客），ドライバー，住民の約 50～60％は賛同しており，また，嵐山中心部への車の流入規制についても，約 50～80％は賛同している。本地区を自動車で素通りする通過交通量やドライバーの嵐山滞在意志の有無，公共交通利用者より滞在時間が短いなど，今後の自動車交通の総量抑制を考えるうえでの着目すべき結果もであり，パーク＆ライド等の施策と連携した効果的な流入抑制策に取り組む必要がある。



地区内一方通行規制に対する意向

### パーク＆ライドの実施

商店街アンケートでは，本地区内の駐車場を充実させることを望む意見が多いが，住民，歩行者（観光客），ドライバーアンケートでは，嵐山周辺部をも含めた駐車場整備を望んでいる。これらをパーク＆ライドの潜在的ニーズとして捉えることも可能であり，個別，具体的な施策検討を進めていく必要がある。

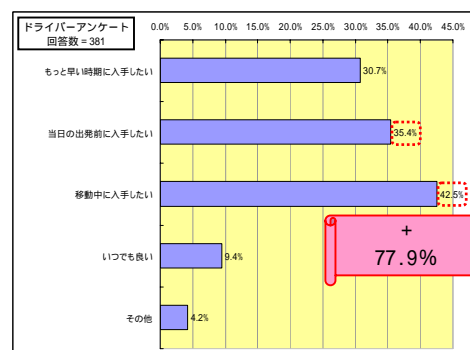
### 地区内交通流の円滑化

今年度の一方通行規制時には，マイカーと公共交通との車線を分離し，駐車場入場待ちの滞留観光バスを排除することにより，公共交通や緊急車両の交通の円滑化が十分図られた。今後は，今年度の施策の課題解決を図りつつ，自動車交通の総量抑制策などを組み合わせながら，総合的な観点から取り組む必要がある。



### ドライバーへの情報提供（事前，経路途中）

マイカー利用者の約 80％は，本地区に向かう出発前の移動計画立案時と走行移動中に交通情報を得たいと回答しており，今後は，ドライバーの情報入手のタイミングに応じた効果的な情報提供について取組を進めていく必要がある。



交通情報提供時期への要望

### 駐車場案内システムの活用

今年度の交通社会実験では，新たに IT 技術を活用することで主要駐車場の利用状況を一元的に収集することができた。ただし，駐車場への誘導との連携や駐車場案内システムの PR 不足が課題として残った。今後は，このシステムのパーク＆ライド施策等での活用やより高度なシステム展開に向けて取り組んでいく必要がある。

### c. 歩行者の快適性、回遊性の向上

#### 情報（経路、スポット等）の提供

「あらしやま・さかの便利帖」が、歩いて本地区内を回遊するためのツールとして、魅力的でかつ有効であった。歩行者の快適性や回遊性にとっては、地区内の観光情報や利用者が望む情報を他の媒体の活用も含めてきめ細かに提供することが求められており、更なる内容の充実を図る必要がある。

#### 歩行者空間の工夫

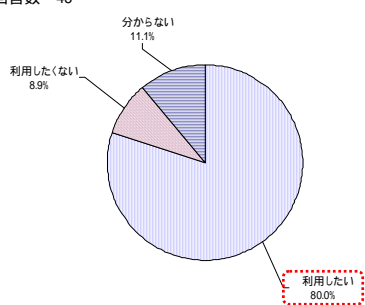
長辻通に回遊する歩行者の交通量は11mの道路に8~9万の人があふれ、実際には、車道を人が通行し、ピーク時間帯は歩行者天国と同様の状態である。歩行者アンケートでは、70%弱もの人が、歩行者天国を望んでいることから、限られた道路空間を有効に利用し、歩行者の安全と快適性を確保するような大胆な工夫が必要で、これを実現させる方法を検討していく必要がある。



#### 地域内の移動性の向上

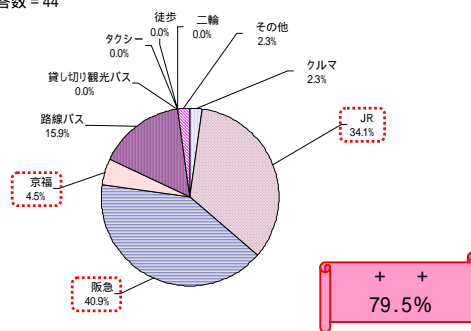
嵐山・嵯峨野ワンコインバス「もみじ号」は非常に好評で、特に鉄道利用者の利用率が高かった。交通社会実験の大きな目標である、公共交通を利用し、歩いて楽しい嵐山を実現するための動機付けができたといえる。

もみじ号利用者アンケート  
回答数 = 45



今後におけるもみじ号の利用意向

もみじ号利用者アンケート  
回答数 = 44



嵐山地区への利用交通手段

### d. 交通対策の継続、発展に向けて

#### 交通対策推進体制の強化

今年度の交通社会実験で行った施策は、多くの人に関わりながら、推進してきている。特に、一方通行規制やもみじ号の運行には、地元や交通事業者等の理解と協力の下に、初めて実施することができた。今後も継続的に施策を実施していくためには、横断的に連携する推進体制を強化していくことが重要である。

#### 市民レベルの合意形成

様々な広報媒体で嵐山の交通問題の改善に対する協力依頼を進めてきた。嵐山の秋の観光シーズンは、人の集まり状況等を考えるとかなり特異であり、京都市の三大祭等で実施されている交通規制と同様の規制を実施してもおかしくないという意識を市民にも共有してもらうことが必要であり、また、自動車交通に過度に依存しない交通スタイルを提案していくことで、新たな市民レベルの合意を得ていく必要がある。

【平成 13 年度交通社会実験により確認した内容及び平成 14 年度に向けた対策方針の再整理】

嵐山の現状（交通社会実験実施時により確認した内容）

嵐山の交通の問題点

嵐山中心部には観光客（歩行者）が集中

長辻通の例では車道に歩行者が溢れ、歩行者天国に近い状態（長辻通断面の歩行者：23日約8万人/12h）

嵐山へ至るまでの道路では交通渋滞が発生

23日の最大渋滞長：  
丸太町通 1.2km  
三条通 2.9km  
四条通 4.3km  
物集女街道 4.6km

嵐山の道路混雑に路線バス等の公共交通が巻き込まれるケースがある

特に、バス等専用レーンを設けなかった23日の例（環状区間1周に約1hを要した）

時間帯によっては、鉄道駅等も混雑

JR嵯峨嵐山駅の例では、入場制限が行われた時間帯もあった



嵐山の交通の特徴

- ・ 嵐山の歩行者の95%が観光目的
- ・ 嵐山の歩行者の71%はすでに鉄道・路線バスを利用。自動車利用者は13%。
- ・ 嵐山を通行する自動車の30%が通過交通。ただしその約半数は嵐山に立ち寄りたかった自動車。
- ・ 嵐山の交通状況を知っていながら自動車で来訪するドライバーが多い。
- ・ 嵐山中心部環状一方通行化（バス等優遇策）、事前PR等の実験を行い一定の効果があったが、周辺部の渋滞を緩和するまでには至らなかった。



嵐山地区交通対策実施方針（平成14年度に向けた対策方針の再整理）

TDM（交通需要管理）施策を中心

嵐山地区内

歩行者の安全性、快適性の向上  
自動車交通の流入抑制

嵐山地区周辺

自動車から公共交通への転換

嵐山地区へ至るまで

公共交通の利用促進（嵐山への自動車利用者の低減）

基幹的な施策

『流入する自動車を規制的手法により抑制』

歩行者空間の確保

『地区を目的地とする自動車に地区外で駐車してもらい公共交通で輸送』

『出発前の事前広報と公共交通の魅力向上により公共交通への転換を促進』

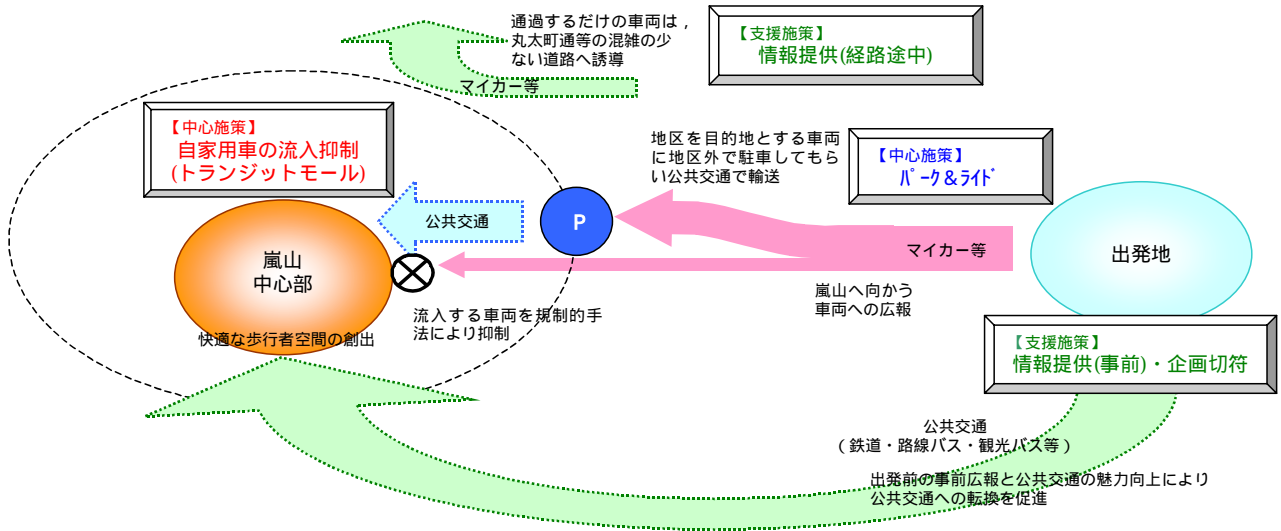


## 5. 平成 14 年度交通社会実験の実施結果とその評価

### 5.1 平成 14 年度交通社会実験の概要

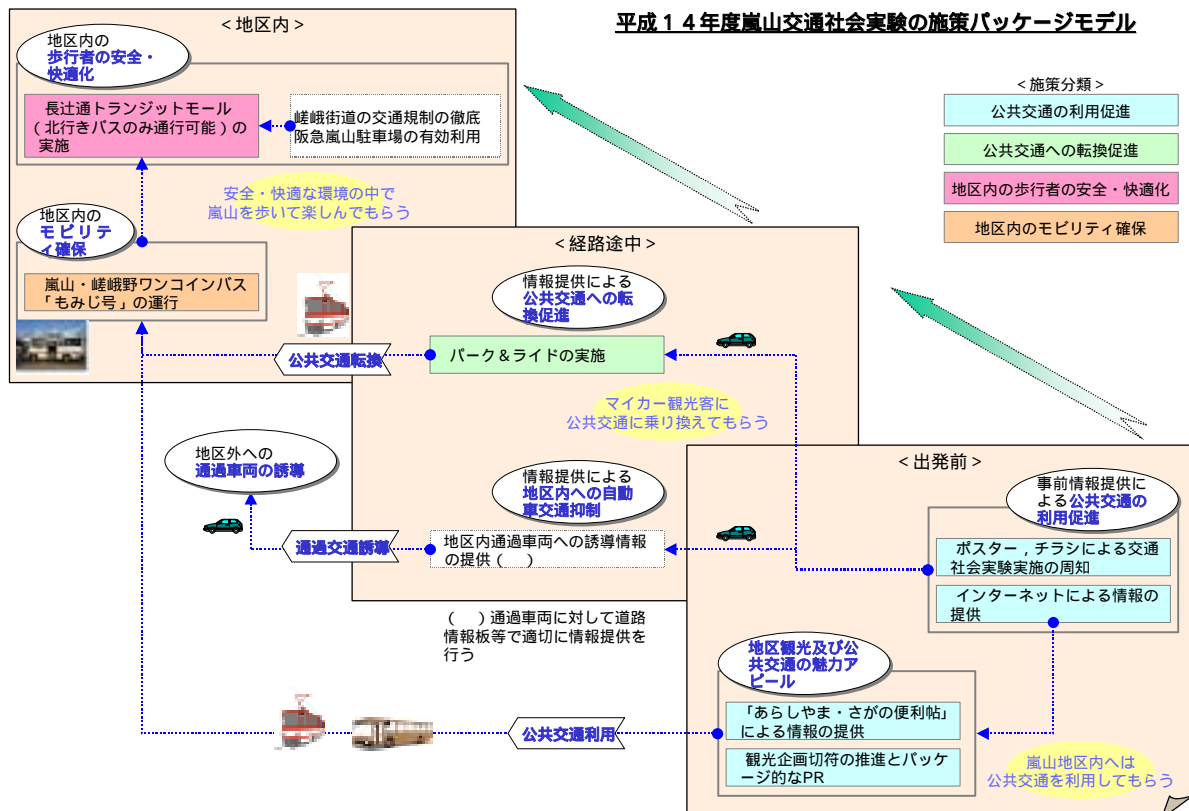
#### (1) 実施方針

平成 13 年度の実験結果からは、「嵐山中心部での安全・快適な歩行者空間の確保」が最優先課題であることと、そのためには、「地区内に流入する自動車交通の総量抑制」が必要であることがわかった。そこで、平成 14 年度は、「だれもが安全・快適に歩けるまち～歩いて楽しい嵐山の実現～」を目標に、「公共交通優先施策の推進」と「地区内への自動車交通の流入抑制」について具体的に取り組んだ。



#### (2) 実施の考え方

平成 14 年度の交通社会実験では、公共交通を優先した安全・快適な歩行空間をつくるための「長辻通トランジットモール（北行きバスのみ通行可の実施）」と嵐山地区への自動車の流入抑制を図るための「パーク&ライドの実施」を中心施策に、その他の支援施策（各種情報媒体による広報・PR，ワンコインバスによる地区内モビリティ確保）を効果的に組み合わせ、計画的かつ総合的に施策を実施しました。



11月16日(土),17(日)の2日間を中心に7つの施策を実施

表.平成14年度嵐山交通社会実験の実施施策一覧

施策名称	施策分類	施策内容	展開ステージ		
			出発前	経路途中	地区内
公共交通の利用促進	支援施策	ポスター,チラシ,その他の情報媒体を効果的に活用し,観光ピーク時(11月紅葉シーズン)の <b>交通社会実験及び公共交通利用促進を,事前から広範にPR</b> する。 10/15より掲出【ポスター:もみじモール嵐山】 10/21より掲出【ポスター:パーク&ライド】 10/21より事前配布【チラシ:もみじモール嵐山】 10/30より事前配布【チラシ:パーク&ライド】 11/16,17に京都東,京都市南IC料金所出口で配布【チラシ:パーク&ライド・もみじモール(17日のみ)】			
	支援施策	「あらしやま・さかの便利帖」により <b>市民や一般観光客へトランジットモールやパーク&amp;ライド等の交通社会実験の実施の周知</b> を図る。 11/7より事前配布 11/16,17に配布【嵐山中心部,パーク&ライド駐車場内】			
	支援施策	交通政策課のホームページ内のURL: <a href="http://www.e-arashiyama.com">http://www.e-arashiyama.com</a> により, <b>交通社会実験及び公共交通利用促進等について事前から広範にPR</b> するとともに,嵐山周辺のリアルタイム画像を提供することにより,自動車交通の抑制を図る。 10/18より公開			
	支援施策	嵐山地区を対象として各公共交通事業者が発行している企画切符等の存在を各種情報媒体により利用者にパッケージ的に示すことで, <b>公共交通の魅力・利便性をアピール</b> する。 10/18よりホームページで情報提供			
公共交通への転換促進	中心施策	嵐山地区を目的としたマイカー観光客をチラシや看板等を用いて <b>地区手前の駐車場に誘導し,駐車場から鉄道により嵐山地区まで輸送</b> する。 11/16【対象3地区(市場関連駐車場除く)】 11/17【対象3地区】 〔パーク&ライド実施時間帯〕 9:00~18:00(入庫は14:00まで)			
地区内の歩行者の安全・快適化	中心施策	歩行者が最も集中する <b>長辻通(新丸太町通~三条通)をトランジットモール化(北行きバスのみ通行可能)</b> とすることにより,南行き車線を歩道とし,歩行者の安全性,快適性の向上を図る。同時に, <b>嵯峨街道の南行き一方通行規制の徹底及び観光バス駐車場の有効利用</b> を行い地区内の交通円滑化も図る。 10/21より【嵯峨街道の交通規制の徹底】 11/17【トランジットモール】 〔トランジットモール実施時間帯〕 10:00~16:00			
地区内のモビリティ確保	支援施策	嵐山地区内の鉄道駅と大覚寺を巡回するワンコインバスを運行し, <b>公共交通と徒歩による利便性を向上</b> させる。利用料金は,観光客がバスを気軽に利用できるように一律100円とする。 11/17 〔「もみじ号」運行時間帯〕 10時台~16時台			



## 5.2 平成 14 年度交通社会実験における施策実施内容(中心施策)

平成 14 年度に行った社会実験メニューの内，中心施策であった 2 施策について，以下に整理する。

### (1) 長辻通トランジットモール(北行きバスが通行可能)の実施概要

#### 【実施日時】

- ・ 11月17日(日)
- ・ 10:00~16:00

#### 【実施場所】

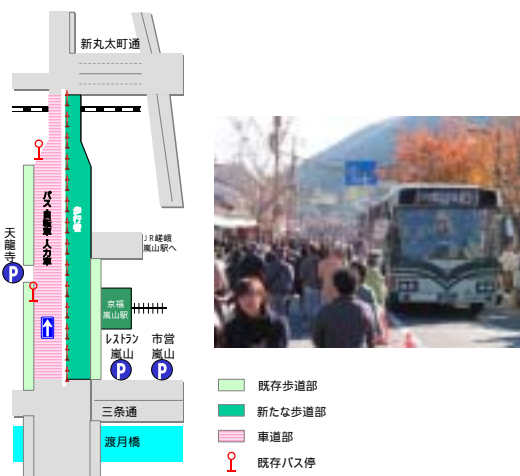
- ・ 長辻通〔新丸太通~三条通, 680m〕

#### 【規制内容】

- ・ 路線バス・観光バス・人力車は現行北行き車線で運行
- ・ 自転車は現行北行き車線での南北通行

#### 【運用方法】

- ・ カラーコーンにより歩道と車道を分離



### (2) パーク&ライドの実施概要

#### 【実施日時】

- ・ 11月16日(土), 17日(日)
- ・ 9:00~18:00

#### 【実施場所】

- ・ JR丹波口駅周辺地区(11/16は市場関連駐車場除く)
- ・ JR二条駅周辺地区
- ・ 京福電鉄三条口駅周辺地区

#### 【駐車場からの輸送手段】

- ・ JR丹波口駅周辺, JR二条駅周辺はJR山陰本線(嵯峨野線)を利用
- ・ 京福電鉄三条口駅周辺は京福電鉄嵐山線を利用

#### 【収容可能台数(3地区合計)】

- ・ 11/16: 約1300台
- ・ 11/17: 約1700台

#### 【システム利用料金】

- ・ 1台100円/日



### 5.3 平成 14 年度交通社会実験(中心施策)の評価

#### (1) パーク＆ライドの実施結果

嵐山中心部の安全・快適化を図るためには、嵐山地区内に向かう自動車交通の総量を減らし、環境にやさしい公共交通機関等の利用を促進していく必要があった。そこで、交通社会実験では、10月中旬の早い段階から新聞、テレビ・ラジオ等を用いて公共交通機関の利用をお願いするとともに、嵐山地区の手前で車から電車に乗り換えてもらう“パーク＆ライド”を実施した。

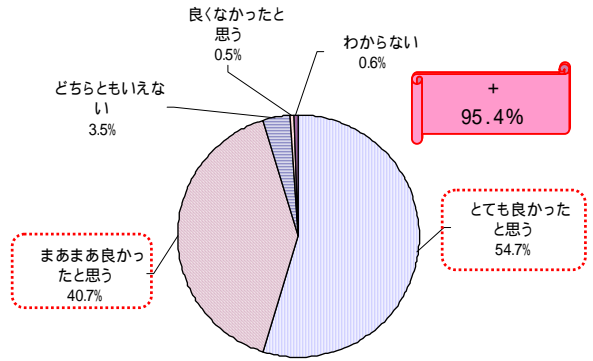
#### 利用者及び関係者から好評であったパーク＆ライド

パーク＆ライドは11月16日(土)、17日(日)に実施し、2日間で合計1,013台(11/16:362台, 11/17:651台)の利用があった。

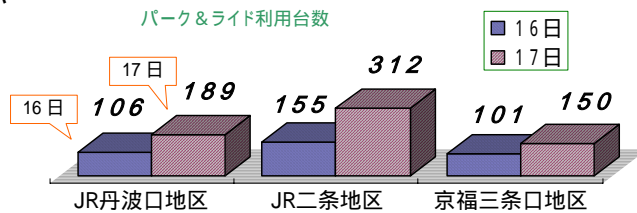
パーク＆ライド利用者のほとんど(95.4%)から好評で、また、その他の嵐山中心部の歩行者、ドライバーや嵐山地区内の住民、商店街からも高い評価を得た。そして、パーク＆ライド利用者のほとんど(89.3%)から、“今後パーク＆ライドを実施した場合にも利用したい”という意見があり、今後の本格実施への展開も十分期待できる

施策であることが考えられる。

P & R 利用者アンケート

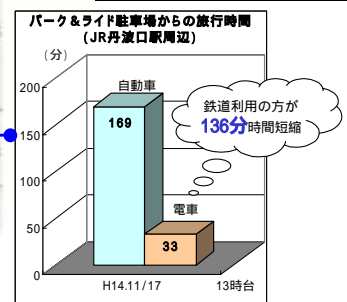
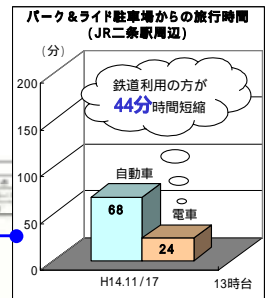
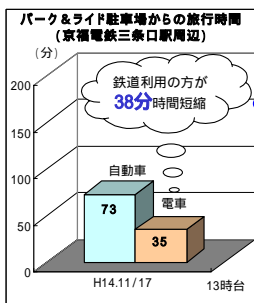


その他アンケート調査からの評価  
 ~パーク＆ライド実施への賛同の割合~  
 歩行者アンケート: 92.1%  
 ドライバーアンケート: 83.4%  
 住民アンケート: 91.3%  
 商店街アンケート: 78.1%



#### パーク＆ライド利用により嵐山まで最大136分の時間短縮

パーク＆ライドは、嵐山周辺の道路の混雑に遭わず電車で移動することができるシステムであるため、嵐山までの到達時間も車で向かうよりも大幅に短縮されることが確認できた。JR二条駅周辺地区や京福電鉄三条口駅周辺地区からは40分程度、JR丹波口駅周辺地区については136分もの時間短縮が図られた。パーク＆ライド利用者は、渋滞時の運転から開放されるとともに、時間短縮により観光時間が増加したことで、嵐山以外への周遊観光等も可能となった。

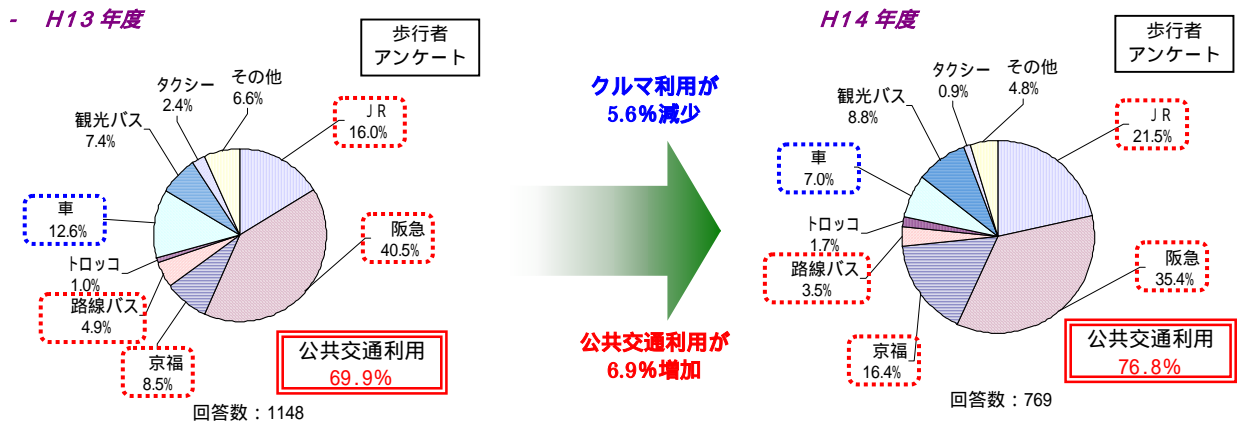


**パーク＆ライド等による公共交通利用の増加により周辺の渋滞が緩和**

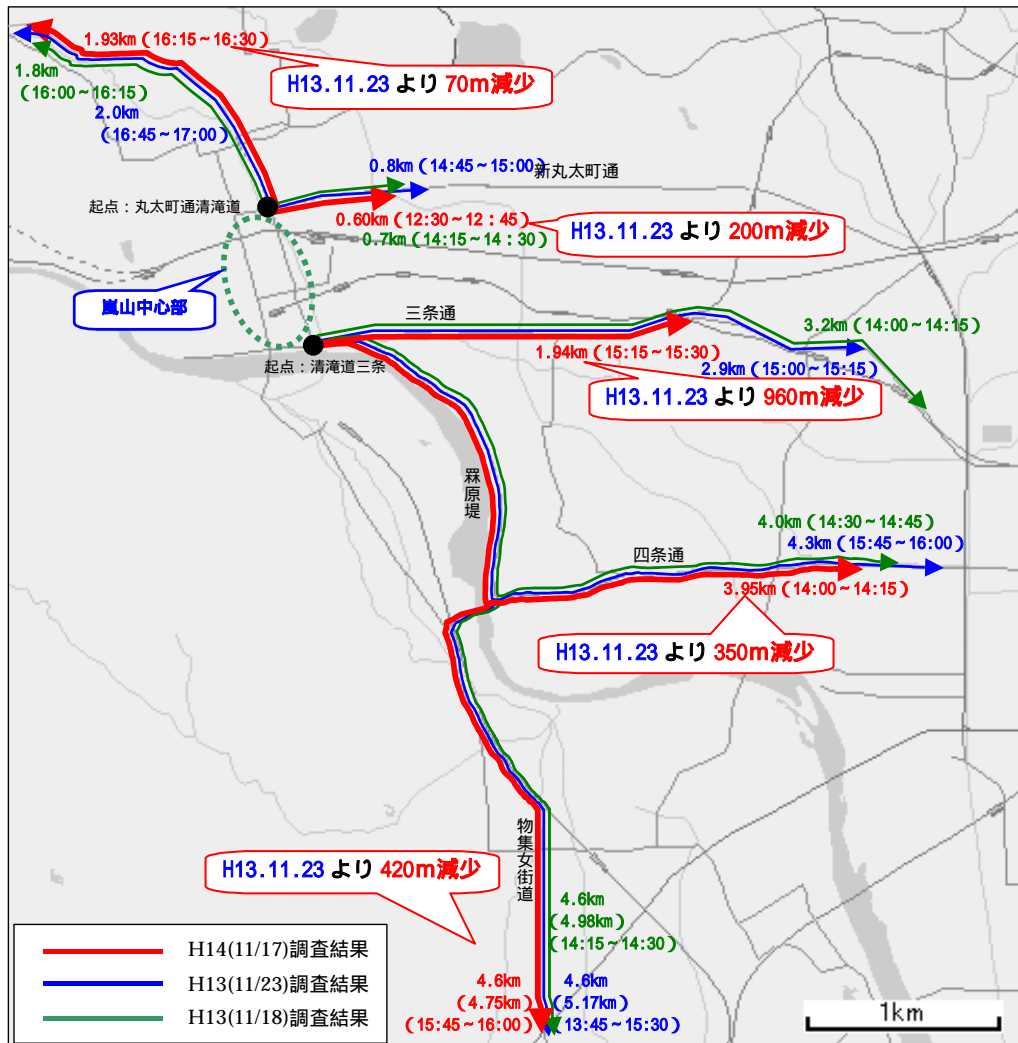
実験を行った11月17日(日)の嵐山地区周辺道路の最大渋滞長は、主要流入ルート全体(清滝道, 新丸太町通, 三条通, 四条通, 嵯峨街道)では、昨年度の観光ピーク期(H13.11.23)に比べすべてのルートにおいて渋滞が減少した。特に三条通では最大渋滞長が約1km減少する結果となった。

本年度は、地区外でのパーク＆ライドの実施により、17日には1日当たり651台(3地区合計, 距離換算で約4km)もの車の流入を抑制できたことや、事前の広報・PR等により自動車利用が減少したことなどにより、渋滞の緩和が図れたと考えられる。

図・嵐山地区内への公共交通利用の変化



図・嵐山地区周辺道路の最大渋滞長の変化



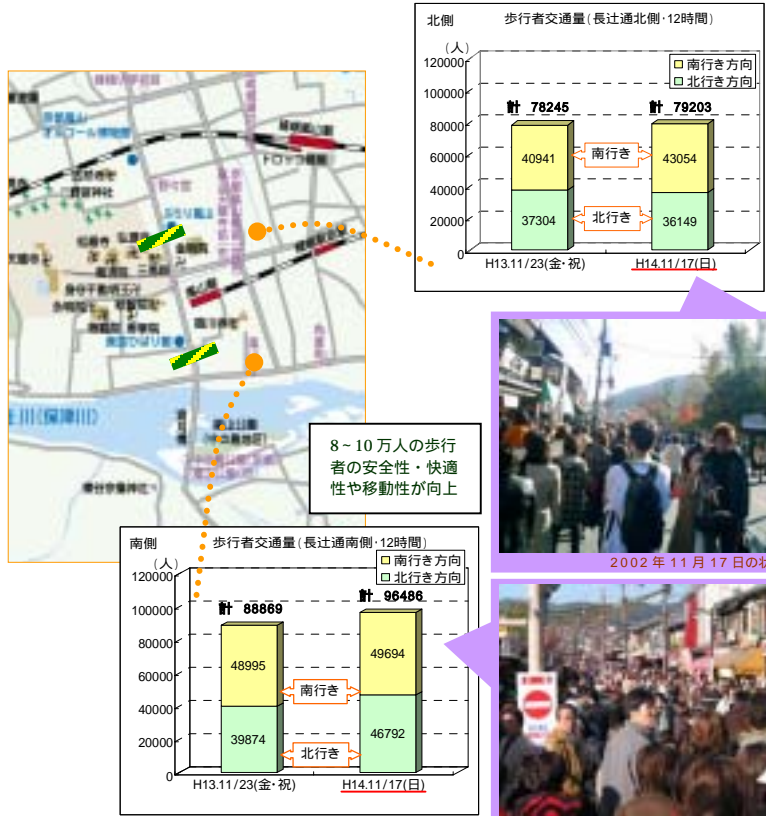
(2) トランジットモールの実施結果

観光シーズンのピークにおいて、最優先課題である「嵐山中心部での安全・快適な歩行者空間の確保」を実現するためには、嵐山に向かう自動車交通の総量を減らすとともに、嵐山中心部における道路の限られた空間を有効に活用する方策が必要となる。そこで、今回の交通社会実験では、長辻通をトランジットモールとして北行きのバスのみ通行可能にし、車道の1車線分を歩行者のための空間として活用する施策を実施した。トランジットモールは、地域住民・商店街等の協力により、大きなトラブル等もなく実施することができた。

トランジットモールにより長辻通が安全で快適に

トランジットモールを実施中の長辻通では、長辻通は北行きのバス等のみ通行可能とし、交通量は昨年度の同時期の約1割にまで抑制された。また、歩行者空間を拡大したことで、歩行者1人当たりのスペースも広くなり、昨年度の同時期を上回る約8~10万人の歩行者(調査地点を通過する歩行者数)の安全性・快適性や移動性の向上が図られたと考えられる。

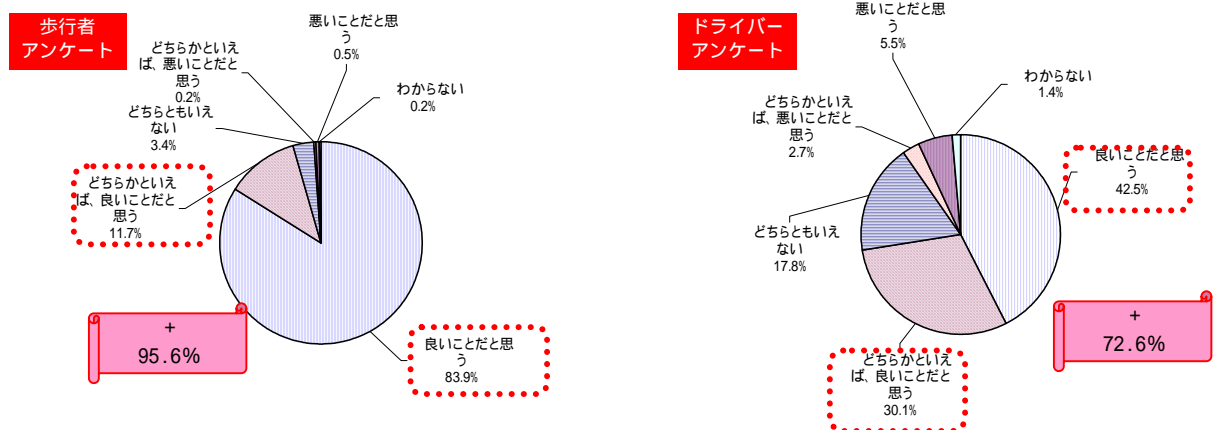
また、嵯峨街道における秋の一般車の北行き規制については、事前の規制看板設置及び当日の警備員配置により、規制の徹底を図った結果、違反車は昨年度の観光ピーク期の11.2%にとどまり、渋滞緩和に効果があったと考えられた。



トランジットモールは観光客に好評

評

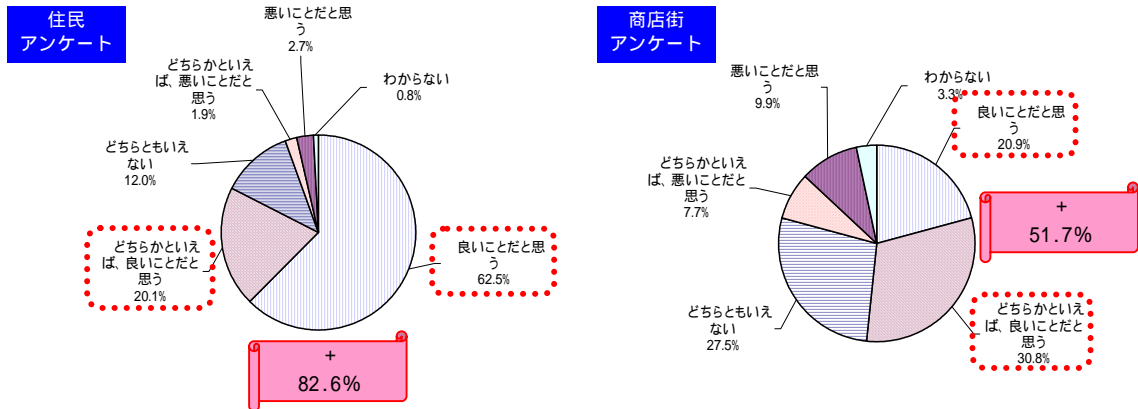
自動車の流入を抑制して歩行者空間を確保することは昨年度からのテーマであったが、実際にトランジットモールを実施した結果、ほとんどの歩行者(95.6%)から賛成意見が得られ、極めて高く評価された。また同様に、大半のドライバー(72.6%)からも賛成意見が得られた。このことから、今回のトランジットモールは総じて観光客に好評であったと考えられる。





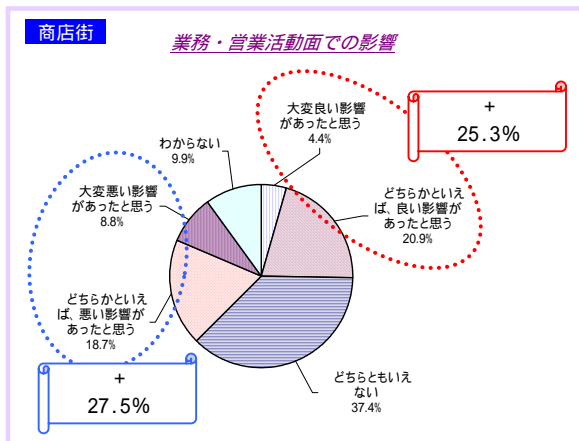
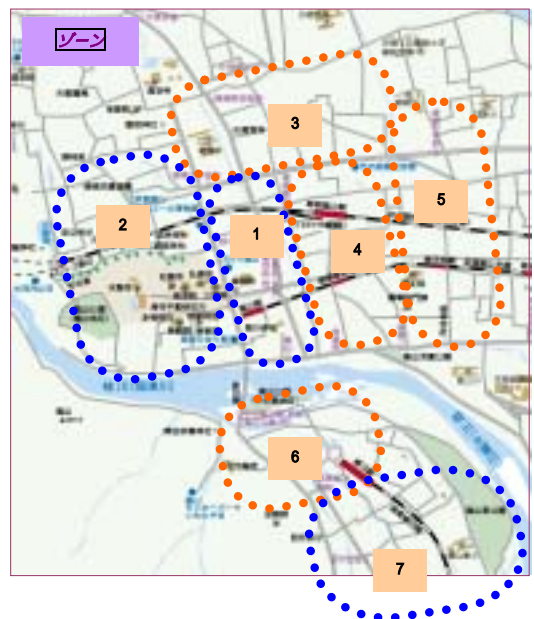
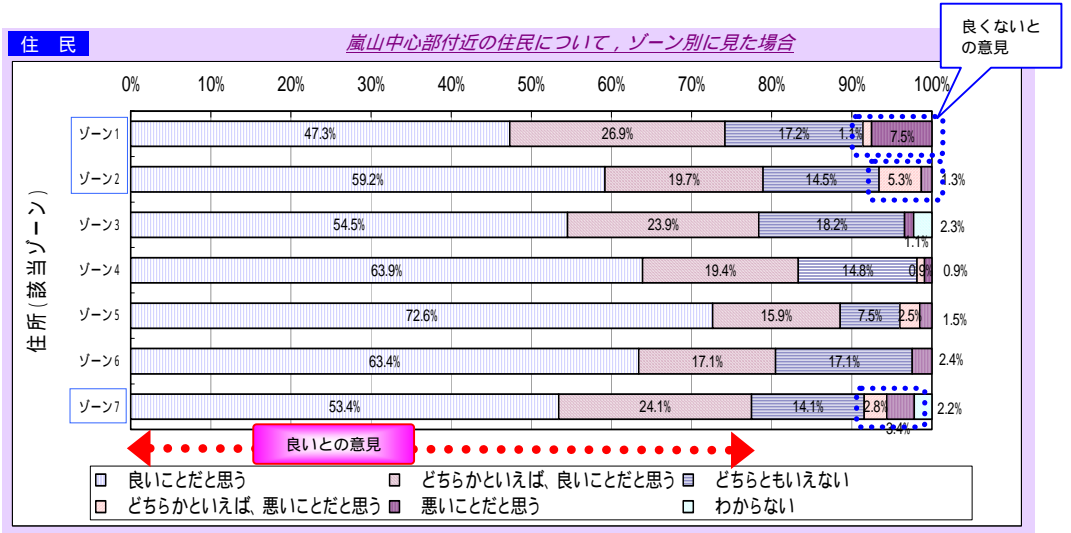
**地元からは賛同も多いが継続的实施に向けては工夫が必要**

地元住民からの意見をみても、今回のトランジットモールについて、賛同者が大半（82.6%）を占めており、施策に対する評価が高くなっている。また、地元の商店等においても、賛同する意見が多数（51.7%）を占めていた。



ただし、嵐山中心部の住民の方々からの意見を細かなゾーン別に見た場合、どのゾーンにおいても全体としては賛同者が多数を占めているが、特に車利用への制約が大きいゾーン1、2、7の長辻通沿道、

及び渡月橋南側で、良くないとの意見が他のゾーンより若干多くなっている。また商店等については、業務・営業活動面で良い影響があったという意見がある一方、悪い影響があったとの意見もみられた。



**観光ピーク時の交通施策としてはトランジットモールの要望が多い**

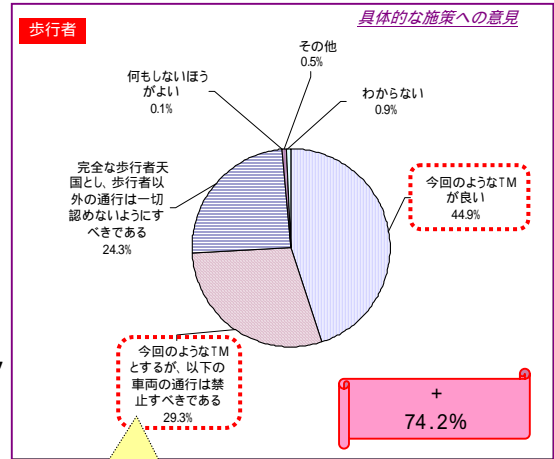
今回の長辻通におけるトランジットモールは、観光客等の集中が特に顕著である紅葉シーズンの1日に限り、実験的に行ったものであった。今後は、今回の経験を踏まえ、継続的な取組の方向性を見出していくことが重要となる。

そこで、社会実験実施時のアンケートでは、歩行者（主に観光客）、地元住民・商店街等から、観光ピーク時の長辻通において今後必要と思われる交通施策についての意見を収集した。

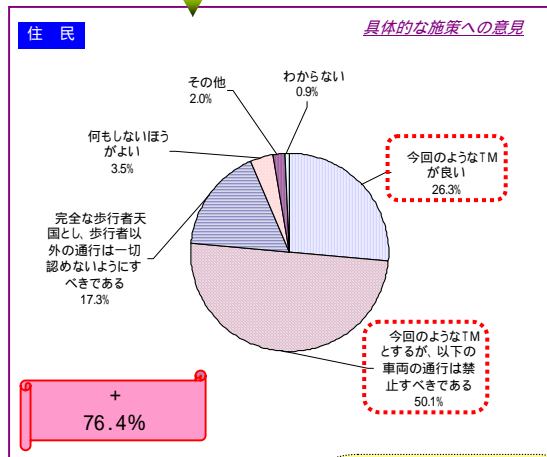
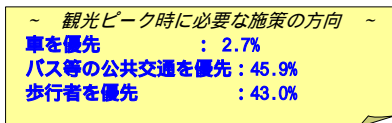
歩行者、地元住民・商店等からはいずれも、歩行者あるいはバス等の公共交通の通行を優先させることが必要であると考えており、トランジットモールのような施策を望む意見が多数（歩行者で74.2%、住民で76.4%、商店等で61.8%）を占めている。

ただし、その中には、今回の実験では通行を認めた車両も通行禁止にすべきであるとの意見があり、例えば、観光バスや人力車なども挙げられている。その他では、完全な歩行者天国を望む声や、わずかではあるが何もしない方が良いという声がある。また、施策を実施する時期については、観光シーズンの土日・休日に行うべき、観光シーズンには平日も含めて行うべき等の意見が別途得られた。

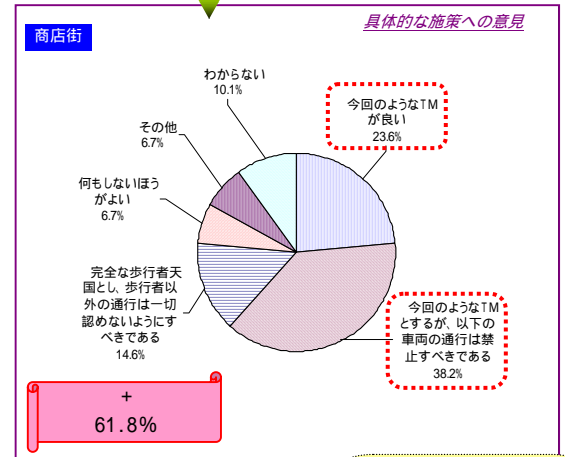
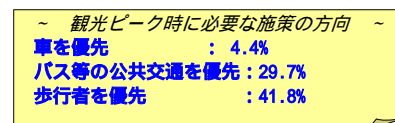
今後の継続的な施策については、これらを踏まえ、更に議論・調整を行っていく必要があると考えられる。



通行禁止にすべき車両として挙げられている主なもの  
**マイカー・レンタカー  
 観光バス  
 タクシー  
 バイク**



通行禁止にすべき車両として挙げられている主なもの  
**マイカー・レンタカー  
 観光バス  
 タクシー  
 バイク**



通行禁止にすべき車両として挙げられている主なもの  
**マイカー・レンタカー  
 観光バス  
 タクシー  
 人力車**

**通常時の交通施策については地元、関係機関等との十分な議論が必要**

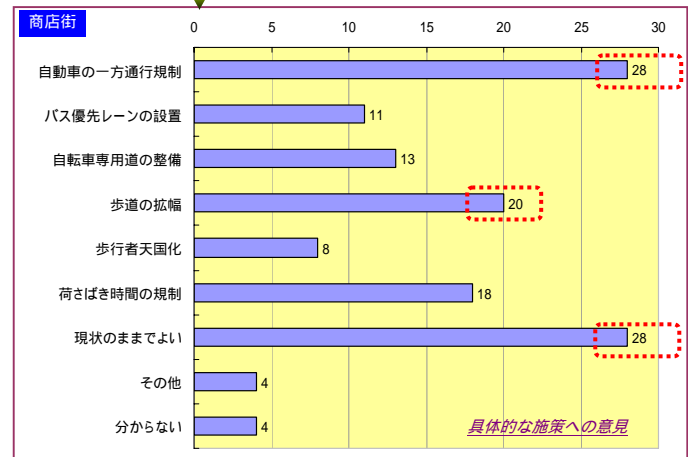
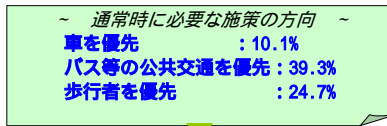
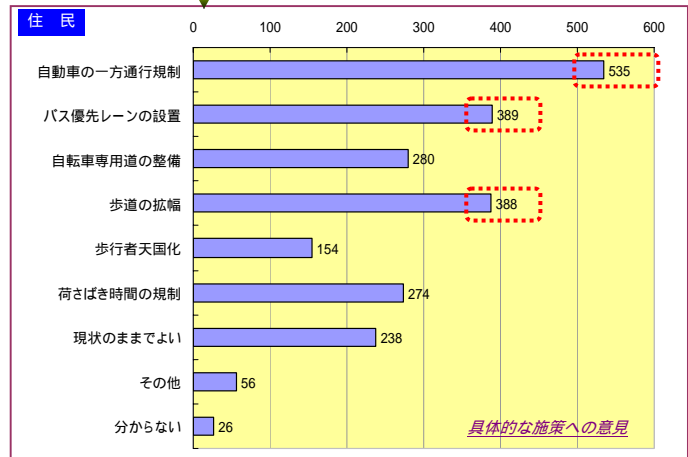
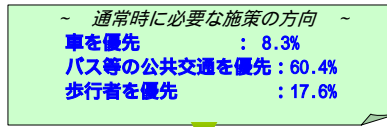
今回の交通社会実験は観光のピーク時をターゲットとして実施したものであったが、アンケートでは、これからの参考とするため、それ以外の通常時に長辻通で今後必要と思われる交通施策についても、併せて、地元住民から意見を収集した。

通常時の施策の方向性に対する意見は、観光ピーク時を考えた場合とやや異なっており、バス等の公共交通の通行を優先することへの要望が特に多くなる傾向がある。

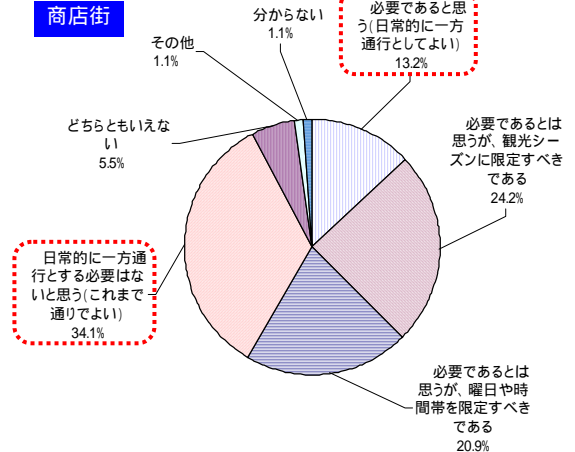
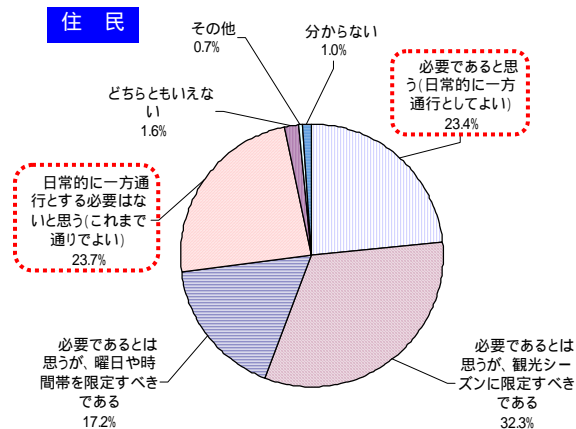
具体的な施策として、住民からは、交通の円滑化を図るための“自動車の一方通行規制”“バス優先レーンの設置”等のソフト的な施策とともに、“歩道の拡幅”といったハード整備を伴うものへの要望が多くなっている。商店等からも、住民と同様に“自動車の一方通行規制”“歩道の拡幅”への要望が多くなっているが、一方で、“現状のままでよい”という意見も多くなっている。

なお、長辻通を常に北行き的一方通行とすることについては、“必要であると思う”は条件付きも合わせると、住民、商店街いずれも過半数の方から賛成の意見があったが、観光シーズンに限定、あるいは曜日や時間帯を限定すべきであるといった意見が多くなっている。また、“日常的に一方通行にするべき”という意見よりも、“これまで通りでよい”という意見の方が上回っている。

通常時の施策に対しては、さまざまな意向があり、地元や関係機関等との十分な議論が必要であると考えられる。



**常時北行き一方通行化についての意見**





## 5.4 平成14年度嵐山交通社会実験(中心施策)の総評

### (1) パーク&ライド(嵐山地区への流入抑制策)

#### a. 成果

##### 取組及び利用特性について

パーク&ライドシステムについては、利用者及び関係者のほとんどから大変高い評価を得た。それとともに、近畿圏の他、中部・北陸方面などの広いエリアからの利用があった。嵐山までの到達時間については、従来のクルマで向かう方法よりも大幅に短縮できたことから、利用者の中には嵐山以外への周遊観光を楽しむ人もおり、パーク&ライドが観光振興や観光周遊性の拡大に寄与する施策であることも確認できた。

##### 実施内容について

パーク&ライドについて実施した事前及び当日の情報提供については効果的に利用され、特に高速道路(サービスエリア・料金所)でのチラシ配布が利用率も高く有効であることが確認できた。周知不足という課題は残ったものの、ホームページの駐車場予約システムからも一定の利用者を確保でき、その利便性について高い評価が得られた。車を止めたパーク&ライド駐車場の位置についても妥当性が評価され、支援方策として実施した京福電鉄三条口駅周辺地区での最寄り駅までのシャトル便運行(送迎用)も非常に好評であった。

##### 交通環境改善への寄与について

事前の広報・PRやパーク&ライド等により、昨年度の観光ピーク期に比べ、公共交通の利用が増加し、嵐山地区への自動車流入抑制の効果があつたとともに、利用者をはじめ各分野から大変高い評価を得ることができた。これらが要因のひとつとなり、本年度の嵐山地区周辺道路の渋滞は緩和されるとともに、嵐山までの車による到達時間も短縮することとなり、課題であった交通環境面において、一定の改善効果をあげることができた。

#### b. 今後の課題

今後、この施策を継続的に実施・展開する場合には、本年度把握した利用者ニーズを有効に活用し、より効果的で利便性の高いシステムに近づけるよう、更に検討していく必要がある。今回実施したパーク&ライドシステムでは、輸送手段に鉄道を利用したことで、渋滞の影響を受けず確実に到着できるという時間的なメリットが確認できた。しかしながら、乗り換えた鉄道において車内や駅舎内が混んでいる、あるいは待ち時間が長いなどの鉄道サービスについて不満の声も多く、今後は、鉄道機関の協力のもと、観光ピーク時のサービス改善・向上に向けた取組が重要となる。

## (2) トランジットモール(嵐山中心部の歩行空間安全・快適化)

### a. 成果

#### 歩行空間の確保について

長辻通では、トランジットモール(北行きバスのみ通行可能)の実施により、歩行空間の拡大及び歩車分離が図られたことで、昨年度の観光ピーク期に比べ歩行者の移動自由度も高まり、歩行空間としての魅力、快適性が向上した。また、通行可能車両を限定したことで、昨年度の観光ピーク期に比べ、長辻通の自動車交通量が大幅に減少し、歩行者と車両が交錯するような状況も少なくなり、最優先課題であった安全性についても改善できた。

#### 自動車交通の抑制について

事前の広報・PR及びパーク&ライド等と連携したトランジットモールの実施により、地区内周辺道路では、従来と同程度の処理能力を確保しながら、自動車流入量を減らすことができた。また、トランジットモールの実施により車から鉄道の利用に変更した観光客も見受けられ、この施策が公共交通利用への転換促進に寄与する可能性があることも確認できた。

#### 評価について

歩行者、ドライバー、地元住民、商店街のいずれからも概ねの賛同を得られ、今後につながる一定の評価を得ることができた。

### b. 今後の課題

今後の継続的施策としてトランジットモール等に取り組んでいくためには、特に交通規制の影響が大きい周辺住民や商店等において生じた問題・課題あるいは意向について詳細に確認をしながら検討・調整していく必要がある。

本年度の実験結果からは、潜在的に公共交通への転換意向をもつドライバーも多く、PRの充実化等に取り組むことで、一層有効な施策となる可能性がある。しかし、今回のようなトランジットモールは短期的な取組であり、短い期間の中で全国的な広報PR等を行うことには限界がある。したがって、今後の継続的施策として取り組んでいく場合には、今回の実験結果を参考にした事前PRの工夫、他の施策との連携等について更に検討していく必要があると考えられる。

地元からは、今後の観光ピーク期における長辻通の施策として、歩行者及びバス等の公共交通の優先化に対する要望、歩行者天国化への要望がある一方、少ないながらも現状維持を望む意見もあり、今後は本年度の結果を基に、取組の方向性等についての十分な議論が必要であると言える。

長辻通の常時一方通行など通常時の施策に対しては、観光シーズンや曜日、時間帯を限定すべきであるという意見や、日常的に一方通行する必要はない等、様々な意向があった。また、渡月橋北側における取組が南側地区内の交通流に影響を及ぼすことや、観光シーズンにおける嵯峨街道の現行規制のあり方等、今後の取組等について十分な議論が必要であると考えられる。

(参考) 平成 14 年度嵐山交通社会実験の実施施策の状況  
ポスター，チラシによる交通社会実験実施の周知



「あらしやま・さかの便利帖」による情報の提供

インターネットによる情報の提供



観光企画切符の推進とパッケージ的なPR

- ・ ホームページで，各交通機関の企画切符の情報を提供
- パーク&ライドの実施



長辻通トランジットモール（北行きバスのみ通行可能）の実施



嵐山・嵯峨野ワンコインバス「もみじ号」の運行

