



## 目次

はじめに

I	嵐山等観光地交通対策の実施概要	P.1
II-1	嵐山地区における秋の臨時交通規制等	
(1)	秋の臨時交通規制の概要	P.2
(2)	長辻通及び嵯峨街道での交通規制等の状況	P.3
(3)	観光ピーク時における長辻通の歩行者空間の拡大	P.3
(4)	観光ピーク時における一般車及び観光バス駐車対策	P.3
II-2	交通実態調査の結果	P.4~6
III	アンケート調査結果概要	
(1)	長辻通の北行き一方通行規制	P.7~9
(2)	嵯峨街道の南行き一方通行規制	P.9~10
(3)	長辻通及び嵯峨街道の一方通行規制を知ったきっかけ	P.10~11
(4)	嵐山地区での観光バス対策	P.11
(5)	阪急嵐山駐車場への誘導施策	P.12~13
IV	嵐山等観光地交通対策の取組における評価と検討課題	
(1)	取組の評価	P.14
(2)	今後の検討課題	P.14
V-1	パーク&ライド施策の実施	
(1)	システムの概要	P.15~16
(2)	利用結果	P.16
(3)	駐車場予約	P.17
V-2	パーク&ライド利用者アンケートの結果	
(1)	システムの概要	P.17
(2)	利用結果	P.17~18
(3)	広報・PR	P.18
VI	パーク&ライドの取組における評価と課題	
(1)	取組の評価	P.19
(2)	今後の検討課題	P.19
VII	観光地交通対策における今後の取組方針	
(1)	取組方針	P.20
(2)	取組体制	P.20

## 平成 16 年度嵐山等観光地交通対策の実施概要について

京都市では、観光地における渋滞などの交通問題の解決を目指して、京都を代表する観光地である嵐山において平成 13・14 年度の 2 箇年で交通社会実験を、また、平成 15 年度から実験の成果を活かした施策として取組を進めています。

これまで、地域内の交通の円滑化、安全快適な歩行者空間を創設するための臨時交通規制の実施や、自動車の流入抑制を図るためのパーク&ライドなどの TDM（交通需要管理）施策による取組を実施することができ、地元の皆様、商店街、観光客、学識経験者等大変多くの方から評価をいただいております。

取組に際しましては、地元の皆様方には施策の実施や周知、アンケート調査に多大な御協力をいただき大変ありがとうございました。おかげ様をもちまして、実施期間中は事故もなく、無事取組を推進することができました。

さて、大変遅くなりましたが、交通社会実験の結果につきまして、御協力いただきました地域の皆様方へお示しする報告書を作成致しました。

京都市では、この取組を踏まえまして、17 年度以降も引き続き地元の皆様方や関係機関との連携を密にしながら、自動車の流入抑制策として成果がありましたパーク&ライドなど、効果的な観光地の交通対策に取り組み、訪れる人やお住まいの方々が、より安全・快適に過ごせる嵐山を目指して参りたいと考えておりますので、今後とも、御理解・御協力の程お願い致します。

なお、取組結果につきましては、インターネットのホームページ(<http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/>)でも御覧いただけますので御参照ください。

平成 17 年 4 月  
京都市都市計画局  
都市企画部交通政策課  
(TEL 2 2 2 - 3 4 8 3)

# I 嵐山等観光地交通対策の実施概要

## 秋の観光シーズンにおける交通環境の改善を目指し、11月の1箇月間施策を実施

- ・秋の観光シーズンにおける交通渋滞や歩行空間の改善などの交通円滑化を目指し、嵐山地区における臨時交通規制等を11月の1箇月間の土曜、日曜及び祝日に実施した。
- ・併せて11月13日(土)、14日(日)、20日(土)、21日(日)の4日間には自動車の流入抑制を図るため、パーク&ライド施策を実施。
- ・また、11月13日からの土曜、日曜及び祝日には、長辻通における歩行者空間拡大のためのカラーコーンの設置や一般車及び観光バス対策を行った。
- ・施策の周知及び公共交通の利用促進を促すため、各種媒体を活用して広報・PRを行った。

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
嵐山地区における交通の円滑化及び歩行者の安全・快適性の向上	嵐山地区における秋の臨時交通規制等の実施	中心施策			
公共交通への転換促進	パーク&ライド施策の実施	中心施策			
施策実施の周知・公共交通利用促進の広報・PR	インターネットによる周知	支援施策			
	ポスター、チラシ等による周知	支援施策			
	「あらしやま・さかの便利帖」による情報提供	支援施策			
	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	支援施策			

## Ⅱ－１ 嵐山地区における秋の臨時交通規制等

### (1) 秋の臨時交通規制の概要

交通円滑化、安全・快適な歩行空間ため、11月の1箇月間の土曜、日曜及び祝日に臨時交通規制等を実施

#### ①長辻通（新丸太町通～渡月橋北詰）の交通規制

規制内容	北行き一方通行
対象車両	路線バスを含む全ての車両（自転車を除く）
実施期間	11月の1箇月間の土曜、日曜及び祝日
規制時間	午前10時から午後6時まで
運用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者が比較的少ない上旬（11/3, 6, 7の3日間）では、中央線のあるJR踏切以南については、2車線とも一方通行化。自転車は車道を通行。</li> <li>歩行者の多い中下旬（11/13, 14, 20, 21, 23, 27, 28の7日間）は、カラーコーンを設置、歩行者空間を拡大。また、景観に配慮、一部を「フラワーカラーコーン」で設置。</li> </ul>

#### ②渡月橋以南の嵯峨街道（渡月橋北詰～四条通）の交通規制

規制内容	南行き一方通行
規制車両	路線バス、二輪車を除く一般車両
実施期間	11月の1箇月間の土曜、日曜及び祝日
規制時間	午前10時から午後4時まで（土曜日は正午から午後4時まで）

#### ③阪急嵐山駐車場周辺における交通誘導【任意的誘導】

保津川遊船のトラック	阪急嵐山駅経由で嵯峨街道を南行
阪急嵐山駐車場から出てきた車	阪急嵐山駅経由あるいは桂川堤防道路を南行

#### ④秋の臨時交通規制の運用方法

看板の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制看板は臨時交通規制を行う区間（長辻通と嵯峨街道）に設置</li> <li>規制予告看板を臨時交通規制実施の長辻通、嵯峨街道と交差道路に設置</li> </ul>
警備員の配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>監督員・巡回員を配置</li> </ul>
一般車・観光バスの駐車対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存駐車場の連携、誘導等により駐車待ちの交通混雑の解消を図った。</li> <li>通常午前9時営業開始の阪急嵐山駐車場を朝8時営業としてもらい、午前中満車となる市営嵐山観光駐車場等から、比較的空いている阪急嵐山駐車場に車を誘導。〔実施日：11/13, 14, 20, 21, 23, 27, 28（土曜、日曜及び祝日）〕</li> </ul>

### ■嵐山地区内の平成16年度の秋の臨時交通規制及び警備体制位置の概要



## (2) 長辻通及び嵯峨街道での交通規制等の状況

### 地元商店街、警察など、多様な主体の多大な協力により交通規制を実施

- ・地元商店街をはじめ、警察（太秦署・桂署）による多大な協力と連携により、効果的に交通規制が実施でき、結果として概ね規制は遵守された。
- ・しかし、長辻通では、観光ピーク時に歩行者が車道へ溢れたり、規制開始時に荷さばき車両が停車しているなど、一時的には規制が守られないことが見受けられた。
- ・嵯峨街道では、進入禁止の誘導がなされている規制区間南端の交差点を迂回し、支線から嵯峨街道に進入する車が北行きに一方通行を逆走するなど、一部で規制が守られなかった。
- ・保津川遊船のトラックは、11月27、28日の午後の一部のみ阪急嵐山駐車場への入庫待ち行列が進路を塞いだため、バックで嵯峨街道に流入する事態も見受けられたが、ほとんどが阪急嵐山駅経由で嵯峨街道を南行していた。

## (3) 観光ピーク時における長辻通の歩行者空間の拡大

### 観光ピーク期には、カラーコーンを設置し、車道の1車線化を行うことにより歩行空間を拡大

- ・長辻通では、観光ピーク期の11月13,14,20,21,23,27,28日の7日間において、嵐山商店街等の協力を得てカラーコーンを設置し、車道を中央に1車線確保し、残りを歩道として歩行者空間の拡大を図り、安全で快適な歩行空間を確保した。
- ・16年度は、観光地としての『おもてなしの心』を表現するため、景観に配慮し、コーンの一部に造花を挿したフラワーカラーコーンを設置した。



【11/13,14,20,21,23,27,28のコーン設置による車道1車線時】



【フラワーカラーコーン】

## (4) 観光ピーク時における一般車及び観光バス駐車対策

### 利用時間帯の分散化やバス協会を通じた情報提供により、嵐山中心地区における観光バスの駐車待ちによる交通混雑を緩和

- ・(社)京都府バス協会を通じ、バス協会傘下のバス事業者に、臨時交通規制などを情報提供。
- ・特に、交通混雑の要因である空バスの駐停車や路上での乗降などについて、遠慮いただくとともに、市営嵐山観光駐車場が午前中満車となるから、阪急嵐山駐車場の利用協力依頼をした。

【ドライバー用誘導チラシ】

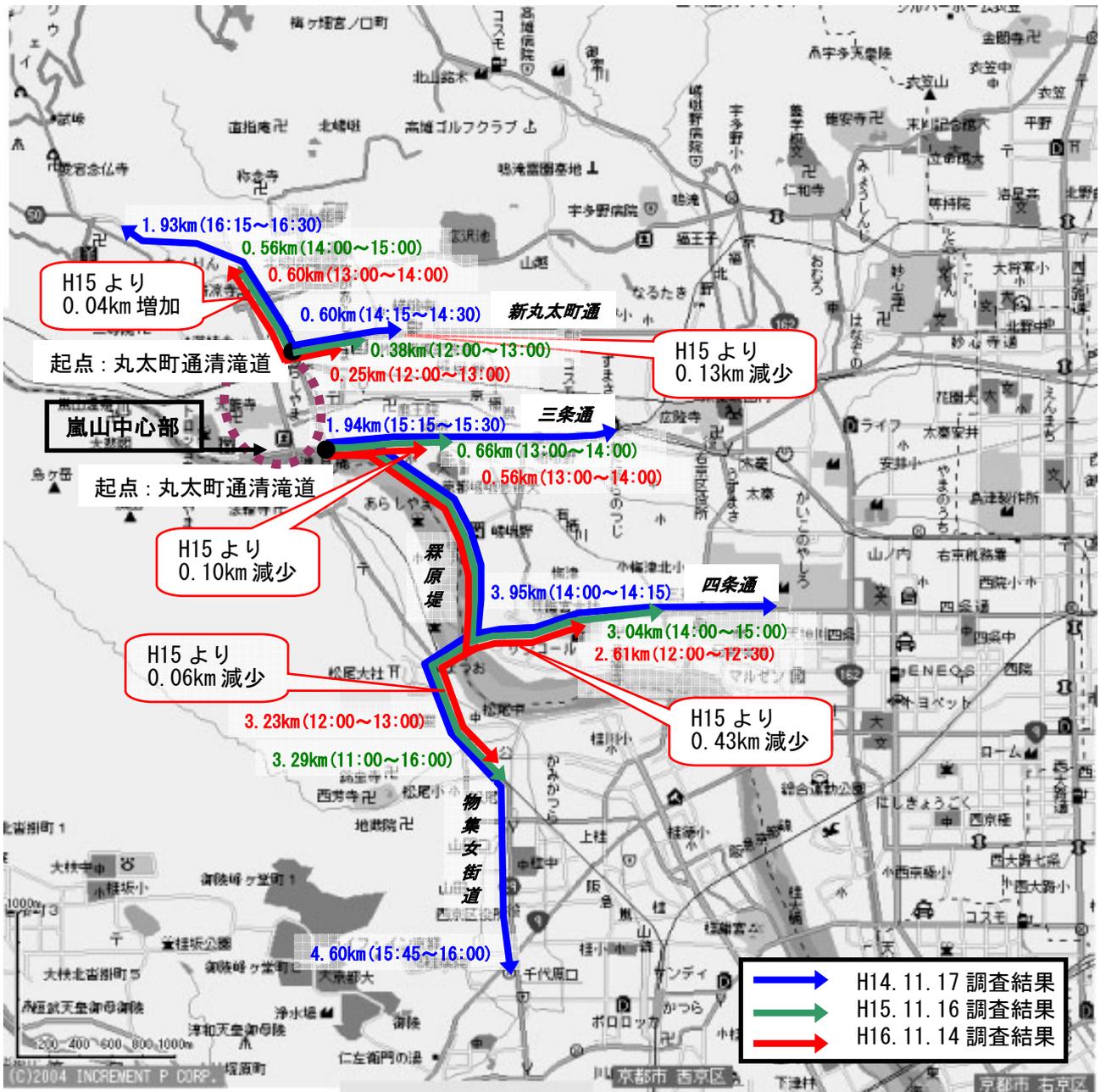


## II-2 交通実態調査の結果

### 嵐山地区への東側からの交通混雑が緩和

- 15年度の調査日（H15.11.16）と同時期の16年度（H16.11.14）における嵐山地区周辺道路の最大渋滞長を比較すると、南北方向からの渋滞長は15年度と同程度であるものの、東側からの路線では減少しており、交通混雑が緩和した。（新丸太町通 0.13km 減少、三条通 0.10km 減少、四条通 0.43km 減少）
- 16年度は名神自動車道路大山崎ICが春季に開設されており、嵐山地区に京都南IC経由など東側から入っていた車のうちの一部が、大山崎IC経由など南側入ってきたためと推測される。

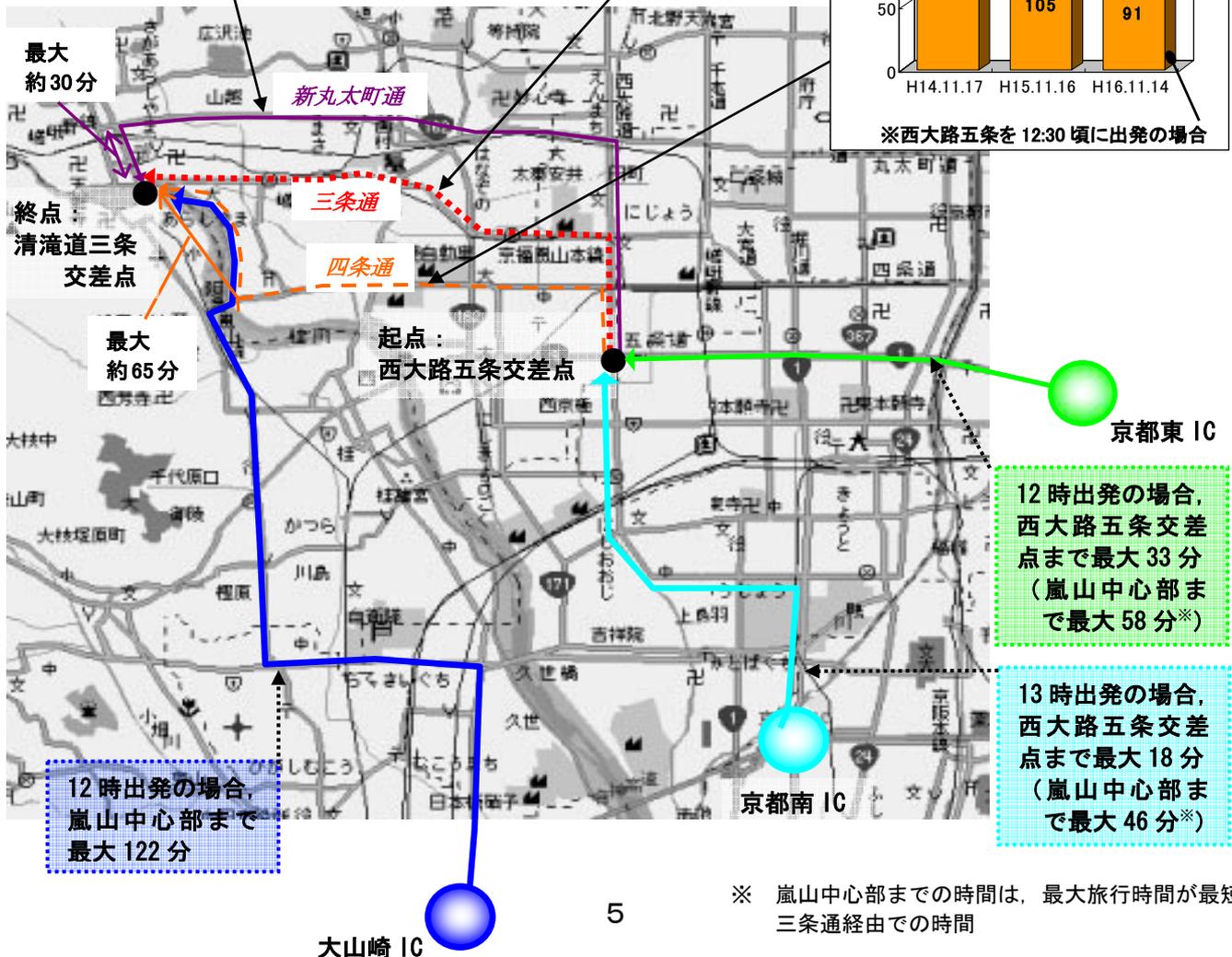
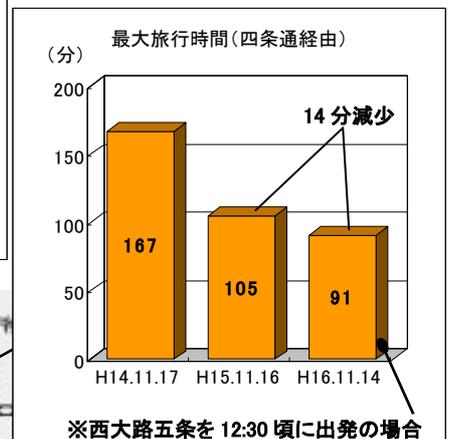
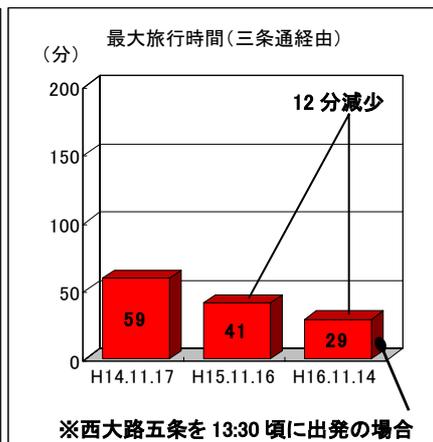
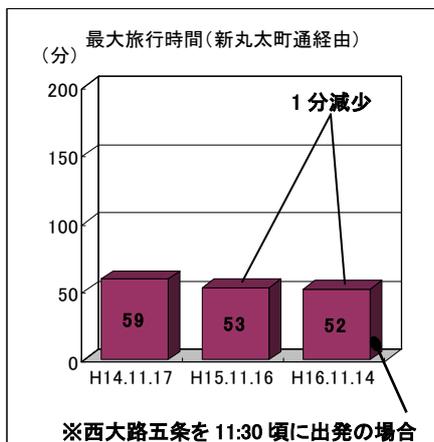
### 【渋滞長の比較】



## 【最大旅行時間の比較】

### （往路）嵐山地区へと向かう東側からの最大旅行時間が短縮

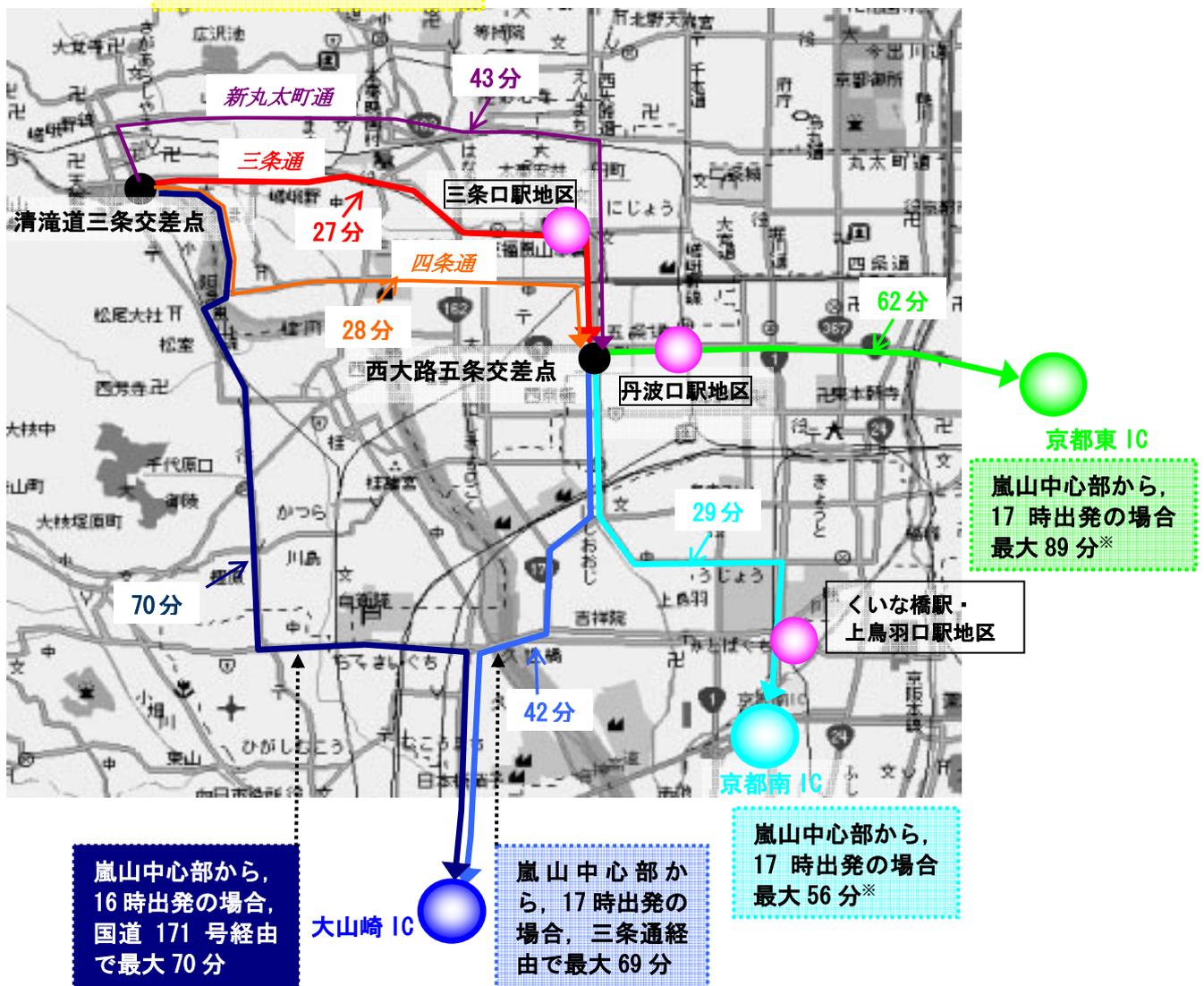
- 西大路五条交差点から嵐山地区へと向かう最大旅行時間を、ほぼ同時期の調査日の15年度（H15.11.16）と16年度（H16.11.14）を比較すると、新丸太町通経由の時間はほぼ同じであるものの、三条通経由や四条通経由では最大旅行時間が減少している。
- このうち、新丸太町通経由では丸太町清滝道交差点から清滝道三条交差点で最大約30分、四条通経由では粟原堤四条交差点から清滝道三条交差点で最大約65分必要としており、最大旅行時間が減少したとはいえ、南北方向から嵐山地区までの交通はなお相当混雑している。
- 京都東、京都南、大山崎の各ICから嵐山地区までの最大旅行時間を比較すると、京都南ICからの最大旅行時間が最も短く、大山崎ICからが最も最大旅行時間が長い。



**(復路) 嵐山地区から出発し、各インターチェンジに至るまでの最大旅行時間は、京都南 IC が約 60 分**

- ・嵐山地区から出発して京都東、京都南、大山崎の各 IC に至るまでの最大旅行時間を比較すると、京都東 IC (三条通経由) までが約 90 分、京都南 IC (三条通経由) までが約 60 分、大山崎 IC までが約 70 分であった。
- ・嵐山地区と各インターチェンジ間の最大旅行時間を見ると、京都東 IC、京都南 IC に向かう場合は、「嵐山地区発 (帰り)」のほうが「嵐山地区着 (行き)」よりも最大旅行時間が長く、嵯峨街道の南行き一方通行の影響を強く受ける大山崎 IC に向かう場合のみ、「嵐山地区発 (帰り)」が「嵐山地区着 (行き)」より最大旅行時間が短い。

嵐山中心部から、西大路五条交差点までの旅行時間が最大となるのは、3 ルートともに 17 時出発の場合



※ 嵐山中心部からの時間は、最大旅行時間が最短の三条通経由での時間

### Ⅲ アンケート調査結果概要

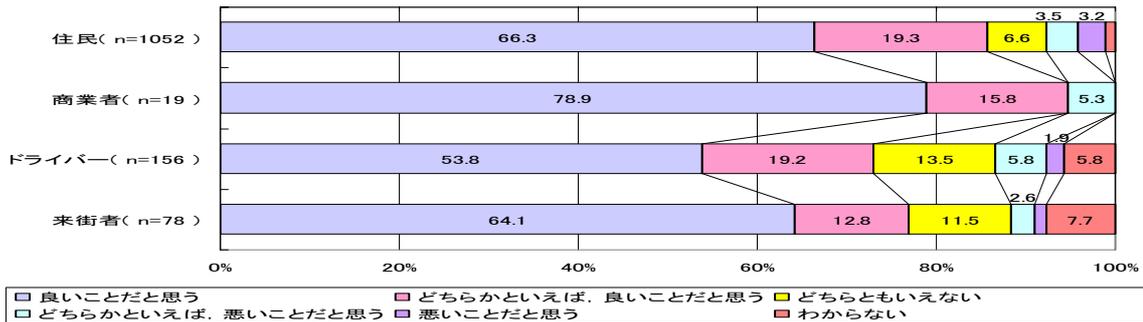
#### (1) 長辻通の北行き一方通行規制

##### ①規制への評価

#### 北行き一方通行規制には大半が賛同、賛同者の割合も昨年より増加

・長辻通の通行規制について、「いいことだと思う」「どちらかといえば、いいことだと思う」が住民 85.6%(15年度 84.5%),商業者 94.7%(82.8%),ドライバー73.1%, 来街者 76.9%で、各々7割を超える等,増加しており,施策が浸透,定着してきたことが伺われる。

#### ■長辻通の北行き一方通行の評価



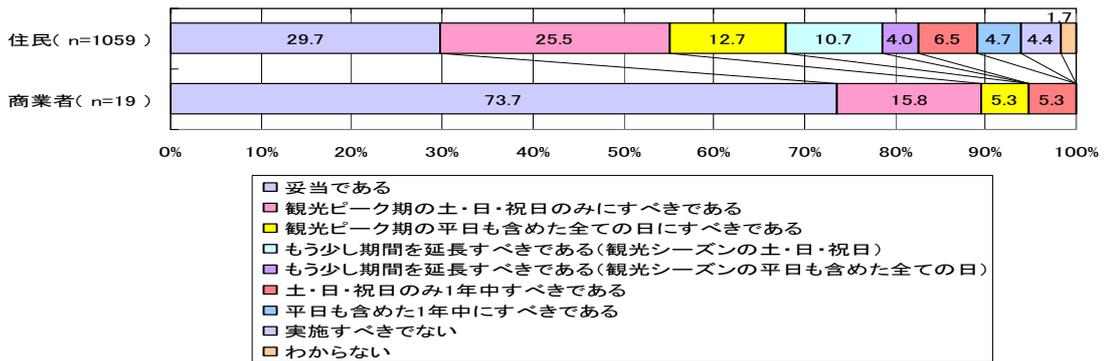
##### ②実施期間

#### 商業者は今回の実施期間、住民は今回の期間と観光ピーク期のみ意見が分かれる

・通行規制期間は,15年度同様 11月の1箇月間であり,商業者が「妥当である」(73.7%)とする一方,住民は「妥当である」(29.7%),「観光ピーク期」\*(38.2%)に意見が分かれている。

※「観光ピーク期」(38.2%)は、「観光ピーク期の土日祝」(25.5%)と「観光ピーク期の全ての日」(12.7%)の合計

#### ■長辻通の北行き一方通行の期間

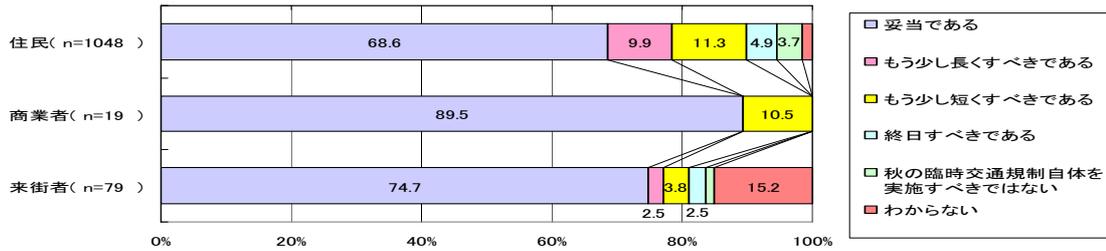


##### ③実施時間帯

#### 実施時間帯は妥当であるとの意見が多いが、もう少し短くすべきとの意見も

・長辻通の北行き一方通行規制(午前10時~午後6時)について、「妥当である」が住民 68.6%, 商業者 89.5%, 来街者 74.7%であり,概ね7割以上の方が賛同している。また,「もう少し短くすべきである」も住民 11.3%, 商業者 10.5%と,約1割あった。

## ■長辻通の北行き一方通行の実施時間帯



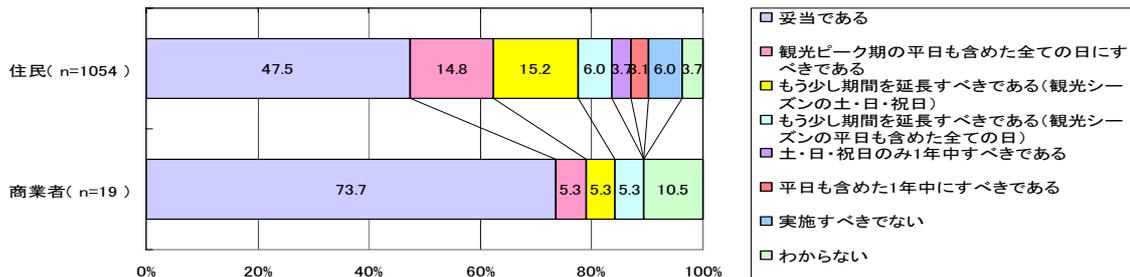
## ④観光ピーク期のカラーコーン設置(運用)

### 実施期間は妥当であるとの意見が多いが、より拡大すべきとの意見も

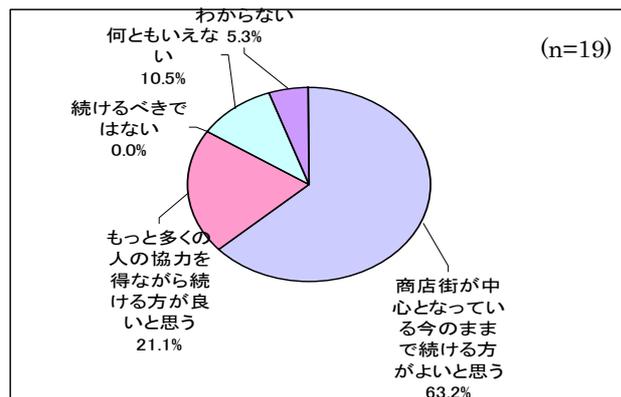
- ・15年度に引き続き歩行者が多い観光ピーク期に、長辻通の1車線化による歩行空間を拡大、商店街の協力の下、カラーコーンを設置した。設置時期については、「妥当である」が住民47.5%、商業者73.7%で、「より拡大すべき」\*も住民42.8%、商業者15.8%であった。
- ・コーン設置協力体制では、「商店街が中心となっている今のままで続ける方がよいと思う」が63.2%、「もっと多くの人の協力を得ながら続ける方がよいと思う」21.1%であった。

\*「より拡大すべき」は、「観光ピーク期の平日も含めた全ての日にすべきである」、「観光ピーク期の平日も含めた全ての日にすべきである」、「もう少し期間を延長すべきである(観光シーズンの平日も含めた全ての日)」、「土・日・休日のみ1年中すべきである」、「平日も含めた1年中にすべきである」の合計

## ■長辻通の北行き一方通行に合わせたコーンの設置期間



## ■コーン設置に関する協力体制

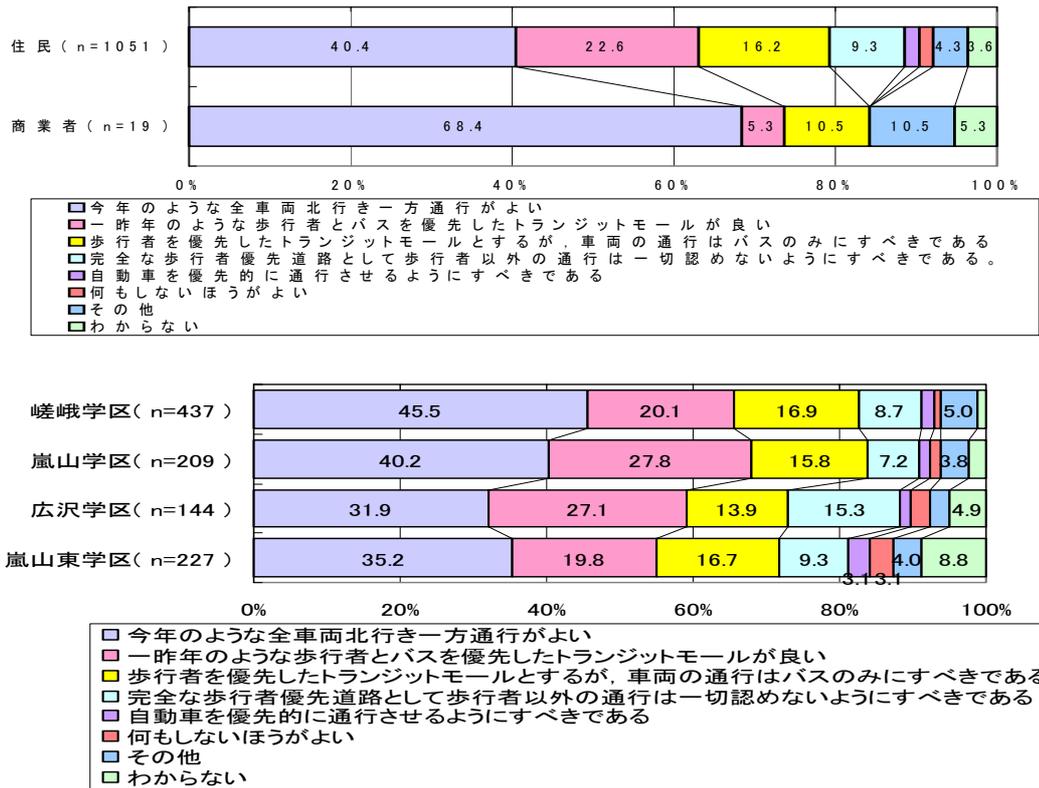


## ⑤長辻通に必要な交通施策

### 住民・商業者は一方通行規制を支持、ドライバー・来街者はトランジットモール

- ・今後の規制について、「一方通行規制」(今回施策)支持は住民40.4%、商業者68.4%で、各々一番多いが、「トランジットモール」支持もドライバー31.0%、来街者55.7%と一番多い。
- ・今回の通行規制より車両通行に強い制限を加える「トランジットモール」と「歩行者優先道路」は、商業者15.8%と少ないが、住民48.1%、ドライバー57.4%、来街者72.2%と各々多く、学区別では、「一方通行規制」は規制対象区間を含む嵯峨学区が45.5%と比較的多い。

## ■長辻通に必要な交通施策



## (2) 嵯峨街道の南行き一方通行規制

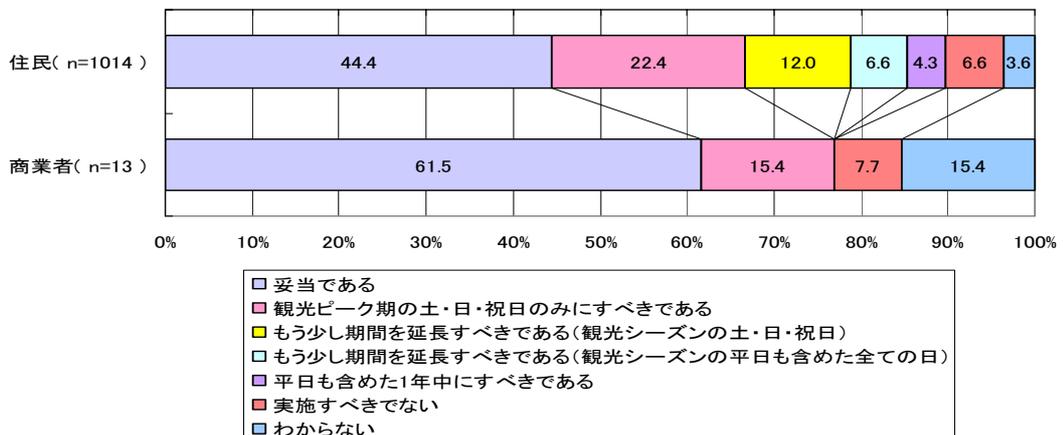
### ①実施期間

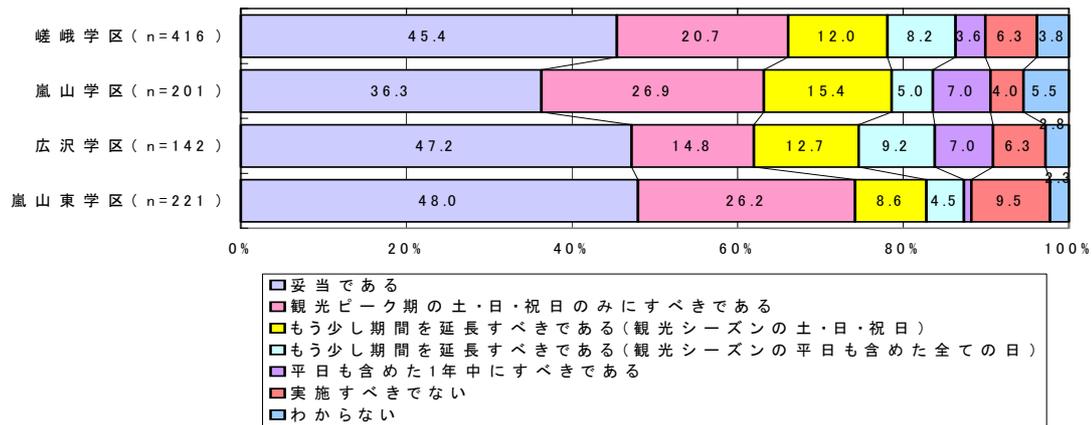
#### 商業者は今回の実施期間、住民は今回の期間と観光ピーク期のみ意見が分かれる

・規制実施期間（11月の1箇月間）は、商業者の大半(61.5%)が「妥当である」と回答した一方、住民は「妥当である」44.4%、「観光ピーク期(土・日・祝日)のみ」22.4%、「もう少し期間を延長すべきである」\*18.6%と意見が分かれる。学区別では「観光ピーク期(土・日・祝日)のみ」が嵐山学区 26.9%、規制対象地区の嵐山東学区 26.2%と比較的多い。

※ 「もう少し期間を延長すべきである」の18.6%は、「観光シーズンの土・日・祝」（12.0%）と「観光シーズンの平日も含めた全ての日」（6.6%）の合計

## ■嵯峨街道の南行き一方通行の実施期間



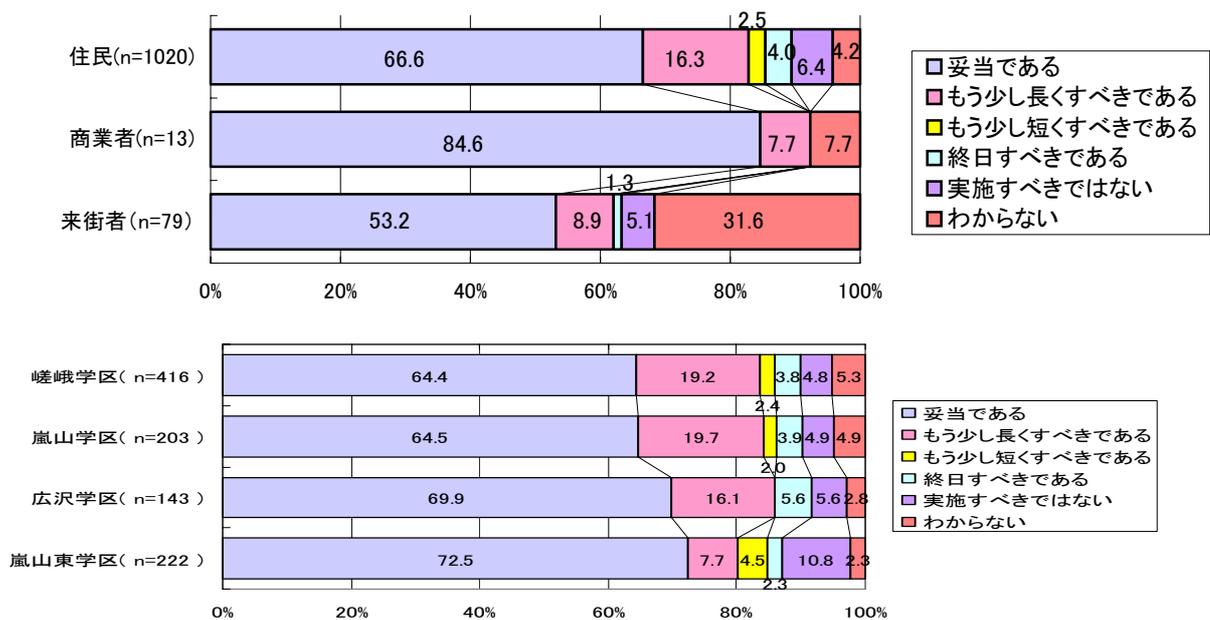


## ②実施時間帯

### 実施時間帯は妥当であるとの意見が多いが、もう少し長くすべきとの意見も

・南行き一方通行規制(午前10時～午後4時、土曜日正午～午後4時)について、「妥当である」が住民66.6%,商業者84.6%,来街者53.2%と各々最も多くの人賛同しており、「もう少し長くすべきである」も住民16.3%,商業者7.7%,来街者8.9%と各約1割あった。学区別では「妥当である」が規制対象地区である嵐山東学区で72.5%と比較的多いが、「実施すべきでない」も10.8%と他地区の2倍近くある。

### ■嵯峨街道の南行き一方通行の実施時間帯

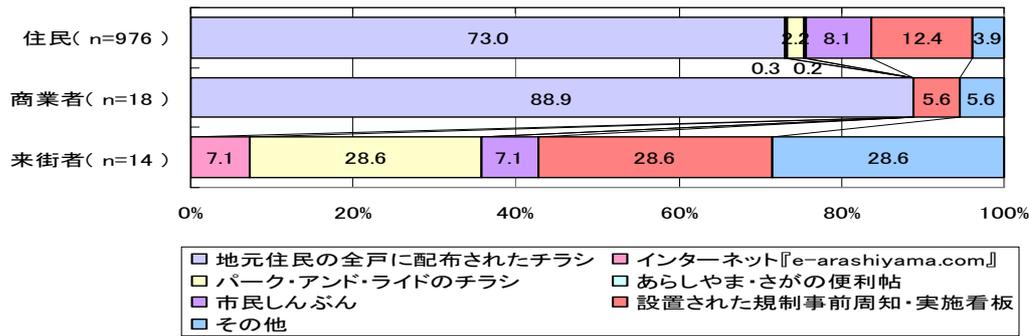


## (3) 長辻通及び嵯峨街道の一方通行規制を知ったきっかけ

### 住民・商業者は全戸配布チラシ、来街者は多様な媒体で一方通行規制を認識

・長辻通、嵯峨街道の一方通行規制を知ったのは、「全戸配布チラシ」住民73.0%,商業者88.9%と、事前のチラシ配布が規制の周知に大きな役割を果たしていた。  
 ・来街者は「全戸配布チラシ」を配布されておらず、「パーク・アンド・ライドのチラシ」と「設置された規制事前周知・実施看板」が各々28.6%と最も多く、「インターネット『e-arashiyama.com』」と「市民しんぶん」が各7.1%等、多様な媒体を通じ認識していた。

■長辻通及び嵯峨街道の一方通行規制を知ったきっかけ



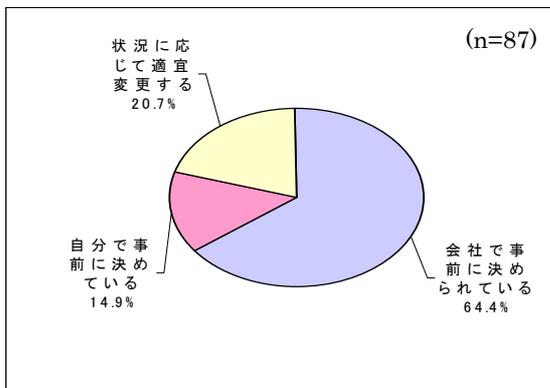
(4) 嵐山地区での観光バス対策

**観光バスの経路や利用駐車場は、多くの場合、事前に決定している**

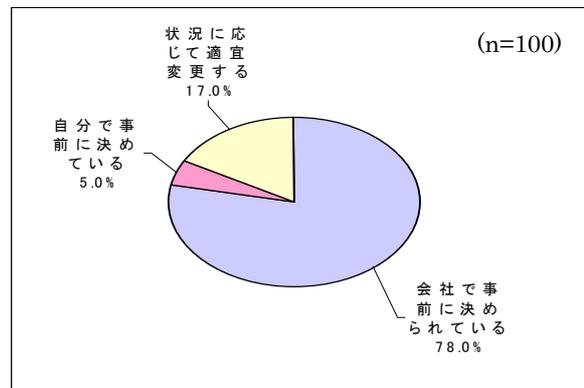
・嵐山地区内の駐車場利用の観光バスによると、地区までの経路は「会社で事前に決められている」64.4%と最も多く、地区内利用駐車場も「会社で事前に決められている」が78.0%と最も多い。「状況に応じて適宜変更する」も嵐山までの経路で20.7%、嵐山地区で利用する駐車場で17.0%の回答があった。また、嵐山地区外での観光バス待機場の必要性は、「必要だと思う」\*と運転手のほとんど(96.0%)が回答している。

※「必要だと思う」(96.0%)は、「ぜひ必要だと思う」(87.0%)と「場所や台数にもよるが必要だと思う」(9.0%)の合計

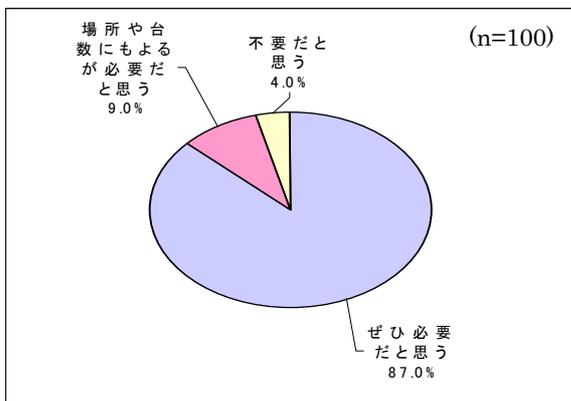
■出発地から嵐山地区までの経路



■嵐山地区で利用する駐車場



■嵐山地区以外での観光バス待機場の必要性



(5) 阪急嵐山駐車場への誘導施策

① 誘導施策について

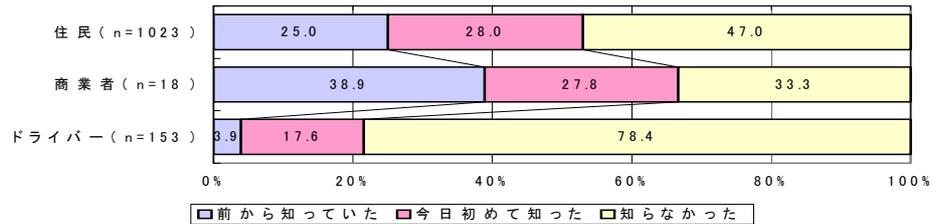
**ドライバーは、地区内配布の誘導チラシ等により、阪急嵐山駐車場への誘導を認識**

- ・地区内での駐車場入庫待ち等による交通混雑緩和のため、市営駐車場等から阪急嵐山駐車場へ誘導を行った。施策を「前から知っていた」は住民 25.0%, 商業者 38.9%であった。
- ・ドライバーの施策を知ったきっかけは、「嵐山・嵯峨野地区で配布されたドライバー用誘導チラシ」を多くの人(60.7%)が挙げており、チラシ配布は大きな役割を果たした。

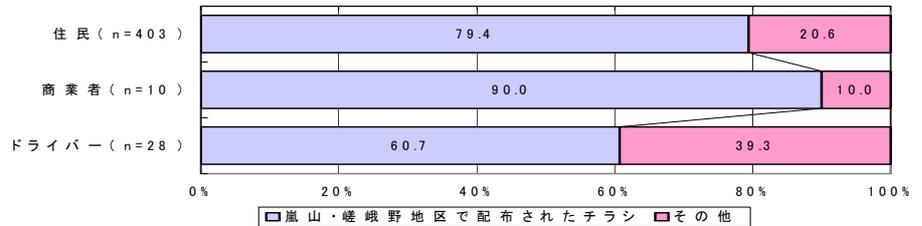
**阪急嵐山駐車場への誘導には大半が賛同**

- ・阪急嵐山駐車場への誘導施策について、「必要だと思う」が住民 76.4%, 商業者 94.7%, ドライバー80.1%と各々75%を越えており、大半が賛同している。

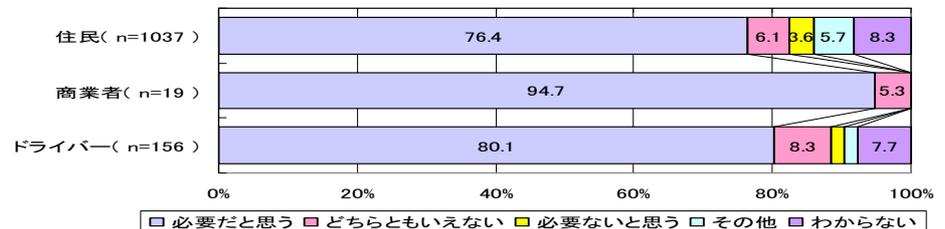
■ 阪急嵐山駐車場への誘導施策の認識状況



■ 阪急嵐山駐車場への誘導施策を知ったきっかけ



■ 阪急嵐山駐車場への誘導施策の必要性



② ドライバーの考えについて

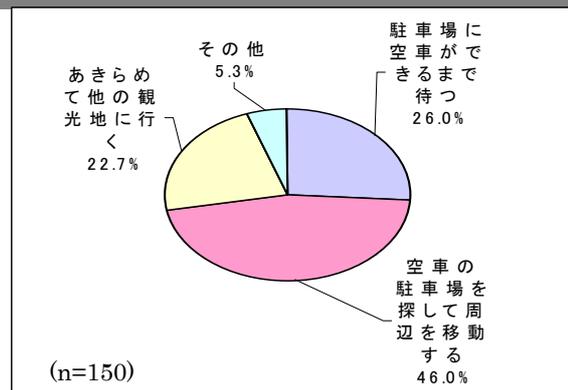
**駐車場が満車だった場合でも、多くが地区にとどまると回答**

- ・嵐山地区の駐車場が満車の場合、「駐車場に空車ができるまで待つ」26.0%, 「空車の駐車場を探して周辺を移動する」46.0%と多くの人々が答えており、円滑に駐車場入庫できない場合、道路上に多くの車がとどまり、更なる交通混雑を引き起こしていた可能性が高い。

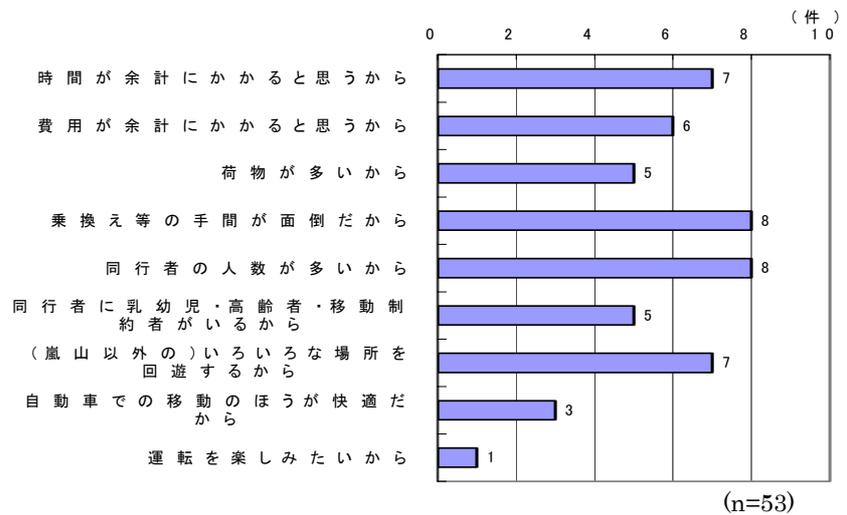
**嵐山に車で来た理由は「乗り換えの手間が面倒だから」と「同行者の人数が多いから」**

- ・車で来た理由では「乗換え等の手間が面倒だから」、「同行者の人数が多いから」各 8 人、「時間が余計に係ると思うから」、「(嵐山以外の)いろいろな場所を回遊するから」各 7 人である。

■ 嵐山地区に車で来て駐車場が満車だった場合の対応



■嵐山地区に車で来た理由

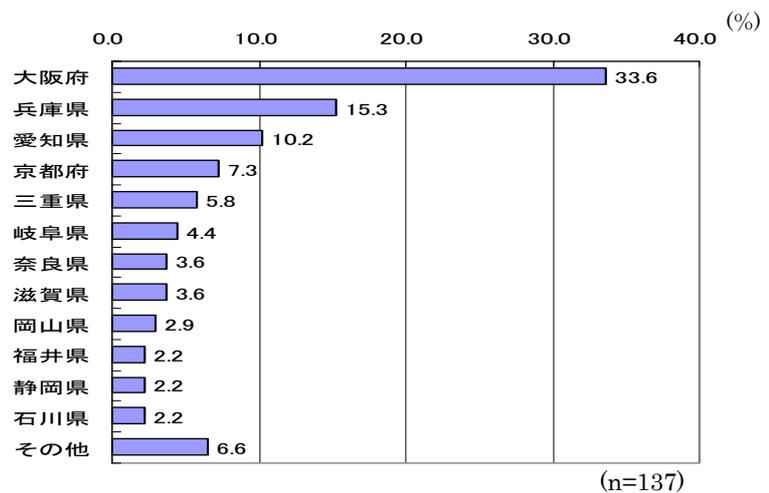


③ドライバーの属性

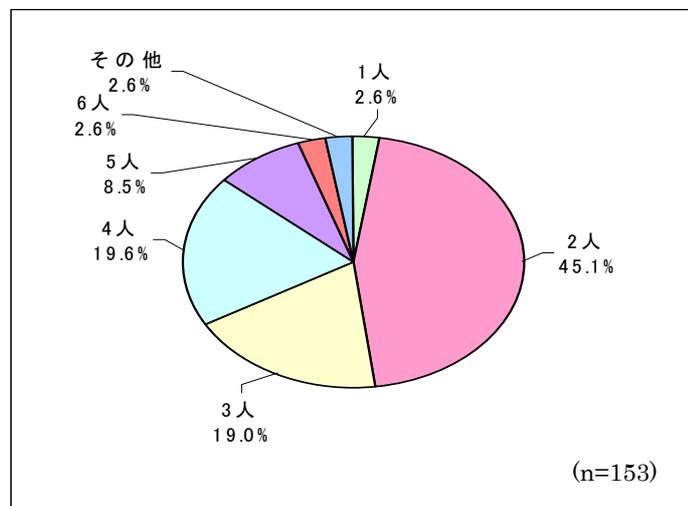
**車は大阪府からが最も多く、乗車人数は2名が約半数にのぼる**

- ・嵐山地区内駐車場利用車では、大阪府 33.6%と最も多く、兵庫県 15.3%、愛知県 10.2%と続く。パーク&ライド駐車場利用者は、大阪府 21.5%、兵庫県 12.8%、愛知県 19.7%であった。
- ・地区内駐車場の乗車人員は、2名が約半数、4人以上は 33.3%であった。

■嵐山地区まで来た車の出発地



■嵐山地区まで来た車の乗車人数



## IV 嵐山等観光地交通対策の取組における評価と検討課題

16年度の交通政策の取組評価と今後の検討課題を以下に整理する。

### ●嵐山地区における秋の臨時交通規制等の取組における評価と検討課題

#### (1) 取組の評価

**①交通規制に対する地元の主体的取組と関係者との連携等により、交通の円滑化と歩行者の安全性・快適性向上に効果を発揮**

**②実施期間、長辻通の望ましい交通規制方法等では関係主体間で意見が分かるとともに、新丸太町通での観光バスの駐車等への対応が求められる**

- ・長辻通の北行き一方通行及び商業者等によるカラーコーンの設置等、交通規制の周知徹底、地元の主体的な取組と関係者との連携等による交通規制の実施により、交通の円滑化と歩行者の安全性向上に大きな効果を発揮し、住民、商業者、ドライバー、来街者の大半から評価された。
- ・しかしながら、実施期間、長辻通に必要な交通施策については、地元で意見が分かれる。
- ・嵯峨街道の一方通行規制については、交通の円滑化に効果を発揮したものの実施期間については意見が分かれる。
- ・観光バス及び一般車の駐車対策には、バス会社への事前の働きかけが重要であるとともに、一般車の誘導等による駐車対策の必要性が明確になった。
- ・昨年より幾分緩和されたものの、清滝道三条交差点周辺を起点とした交通渋滞の発生、交通規制が未実施の新丸太町通での観光バスによる駐停車などへの対策が必要である。
- ・交通対策に関する地元の関心の低下が懸念されるため、関心を引き起こすような取組や方策を講じる必要がある。

#### (2) 今後の検討課題

**①長辻通等の交通対策の取組に関する議論と合意形成**

- ・平成15年度より、関係者の合意や周知の観点から「単純でわかりやすい施策」として取組を行ってきたが、長辻通の交通規制の実施期間や規制方法等に関しては地元で意見が分かれており、更に議論と合意形成を図る必要がある。

**②規制区域外を含めた交通対策の検討の必要性**

- ・渡月橋北詰交差点では歩行者交通量が多いため、右左折する自動車交通が円滑に処理されず渡月橋北詰交差点から清滝道三条交差点を起点とする糀原堤方面や新丸太町通方面への渋滞が発生した。また、新たに新丸太町通での観光バスの駐停車などもあり、規制区域外を含めた安全・円滑な交通対策を検討する必要がある。

**③地元の取組意欲の維持に向けた、「効果を実感できる取組」や「取り組みたくなるPR方法」等の検討**

- ・嵐山地区では、様々な交通環境改善のための取組を行っているが、今後も一層の取組を進める必要があるとともに、地元の取組意欲を維持するために、「効果を実感できる取組」や「取り組みたくなるPR方法」等についても検討する必要がある。

**④交通環境の改善成果を活かした魅力あるまちづくりを推進**

- ・嵐山地区の魅力ある観光地づくりに向けて、地元商業者をはじめ、関係者の協働により、着実に成果が現れており、更に歩道上に看板等を置かないなど、まちのルールづくりや景観づくり等のまちづくりを進めるなど、多様な取組の展開を検討することが望まれる。

## V-1 パーク&ライド施策の実施

### (1) システムの概要

#### **名神高速道路京都南ICに近く、東山地区への移動にも便利な地下鉄くいな橋・近鉄上鳥羽口駅周辺地区で駐車場の収容台数を増強し、京都観光への利用を促進**

- ・15年度実施した3地区のうち、京都南ICに近く、東山地区への観光にも便利な「くいな橋駅・上鳥羽口駅周辺地区」において、収容台数増加を目指し、駐車場を3箇所に増強。
- ・合計3地区に約1,600台分の駐車スペースを確保、11月13日、14日、20日、21日の4日間実施。
- ・15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、嵐山地区の商店街等で使えるクーポン券や太秦映画村の優待割引券の特典等も付加した。

#### **市民団体や交通・観光部局とも連携、市内同時開催イベントPR等、利用者の利便性を高める工夫を実施**

- ・交通調査を京のアジェンダ21フォーラムが担うなど市民団体も取組に新たに参画した他、交通・観光部局と連携、駐車場で市営地下鉄1日フリーチケット等市バス・地下鉄の企画チケット販売や観光案内用ブースを設置、京都観光PRを実施、利用者の利便性を高める工夫をした。

#### **新たに固定電話等からの予約システムも整備、全駐車場を対象に予約受付**

- ・15年度に引き続き、すべての駐車場を対象にインターネット及び携帯電話からの予約を実施、16年度は固定電話等からのフリーダイヤルによる予約も受け付けた。

実施日	平成16年11月13日(土)、14日(日)、20日(土)、21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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京福電鉄三条口駅周辺地区</li> <li>・JR丹波口駅周辺地区(中央卸売市場第一市場は、14日の日曜のみ設置)</li> <li>・地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区*</li> </ul>
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
駐車場予約システム	・全駐車場対象に、ホームページ上、携帯電話及びフリーダイヤルでの駐車場予約システムにより、事前及び当日予約を受付。

※ 地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区(駐車場3箇所)のうち、京都運輸支局駐車場については、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】



地区	駐車場名称	収容台数(台)	最寄り駅	最寄り駅までの距離(m)	最寄り駅までの徒歩時間(分)
京福電鉄三条口駅周辺	島津製作所 三条工場	約300	京福電鉄三条口駅	800	10
JR丹波口駅周辺	JT事業用地	約200	JR丹波口駅	180	3
	中央卸売市場第一市場等	約200		50~280	1~4
地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺	村田機械駐車場、近畿運輸局 京都運輸支局他	約900	地下鉄くいな橋駅	300~760	4~10
			近鉄上鳥羽口駅	240~400	3~5
収容台数合計		約1,600			

最寄り駅までの時間は、80m=1分で設定

●位置図



京福電鉄三条口駅周辺地区



J R丹波口駅周辺地区



地下鉄くいな橋駅・  
近鉄上鳥羽口駅周辺地区

(2) 利用結果

**利用台数は4日間で1,524台、ピークの21日は1日586台と15年度ピーク時と同程度の利用実績**

- ・利用台数は、4日間合計で1,524台。15年度より利用者は減少したが、紅葉の見頃がピークとなった21日(日)は、15年度ピーク時と同程度の利用があった。

**駐車台数を増強した「くいな橋・上鳥羽口駅周辺地区」で駐車場に余裕がある一方で、「JR丹波口駅地区」では満車となるなど、利用者の要望に対応した駐車場確保の課題も**

- ・京都南 IC 等からの利用に便利な「地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区」では、駐車場容量に余裕がある一方、京都東 IC 等からの利用に便利な「JR 丹波口駅地区」では 21 日に満車となり、利用を制限する状況が生じた。容量に余裕がある駐車場の魅力をより PR するとともに、ドライバーの選択行動に即した各地区での駐車場容量確保などに課題も残した。

平成 16 年度 P&R 利用台数集計表

(単位:台)

		13日	14日	20日	21日	計
三条口		65	57	127	140	389
丹波口	JT用地	137	44	158	194	533
	中央卸売市場第一市場	—	95	—	—	179
	計	137	139	158	194	533
くいな橋・ 上鳥羽口	村田機械	22	20	51	98	191
	京都運輸支局	40	39	83	154	316
	計	62	59	134	252	507
総数		264	255	419	586	1,524

### (3) 駐車場予約

#### 16年度もすべての駐車場を対象とする予約システムを整備、予約台数は570台

- ・16年度もすべての駐車場で予約受付。また、新たにフリーダイヤルの予約も可能に。
- ・その結果、10月25日の予約システム開設後、駐車場一日当たり予約台数が概ね15年度(181台/日)並みの569台(142台/日)の予約があった。

#### インターネットによる予約が多いものの、固定電話等からのフリーダイヤルによる予約を可能とした結果、多くの人々が当日経路上からの予約等を実施

- ・インターネットでの予約が460件と予約全体の約8割を占める。

#### パーク&ライド駐車場を利用した車の総数に占める予約車の割合は約25%。ただし、予約車のうち、約3割の未入庫が発生

- ・パーク&ライド駐車場利用台数1,524台のうち、569台が予約申込をしたものの、実際に入庫した台数は402台で、予約車の入庫率は71%にとどまり、駐車場運営上の課題も生じた。

## V-2 パーク&ライド利用者アンケートの結果

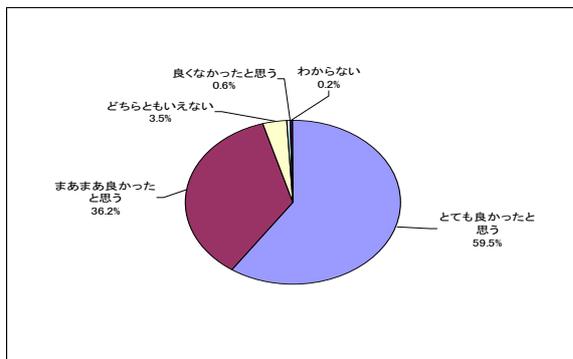
### (1) システムの概要

#### ① システムの取組に対する評価

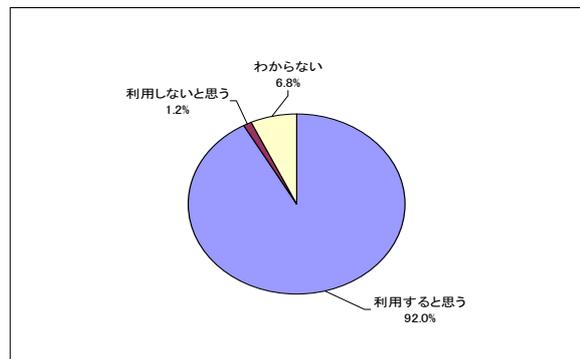
#### パーク&ライドは、ほとんどの利用者から好評

- ・利用者の95.7%が「とても良かったと思う」(59.5%)又は「まあまあ良かったと思う」(36.2%)と回答、15年度(96.7%)に続き、パーク&ライドシステムは好評だったと評価できる。
- ・また、今後パーク&ライドを実施した場合にも、92.0%(15年度91.0%)が利用すると回答

#### ■ パーク&ライドを利用した印象



#### ■ 次回のパーク&ライドの利用意向

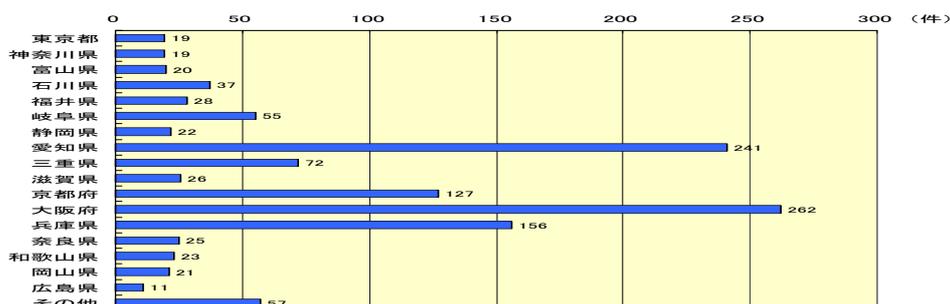


### (2) 利用結果

#### ① パーク&ライド駐車場利用者の出発地

#### 大阪府に次いで愛知県からの利用が非常に多く、利用割合も増加

- ・大阪府からの利用が21.5%と最も多く、それに匹敵する19.7%の利用が愛知県であった。兵庫県の12.8%や京都府内の10.4%よりも利用者が多い。
- ・愛知県からの利用割合は、15年度(16.9%)より増加、ポスター掲出やチラシ配布を愛知県・名古屋市等で充実させた効果が出ていると考えられる。



## ②利用駐車場を選択した理由

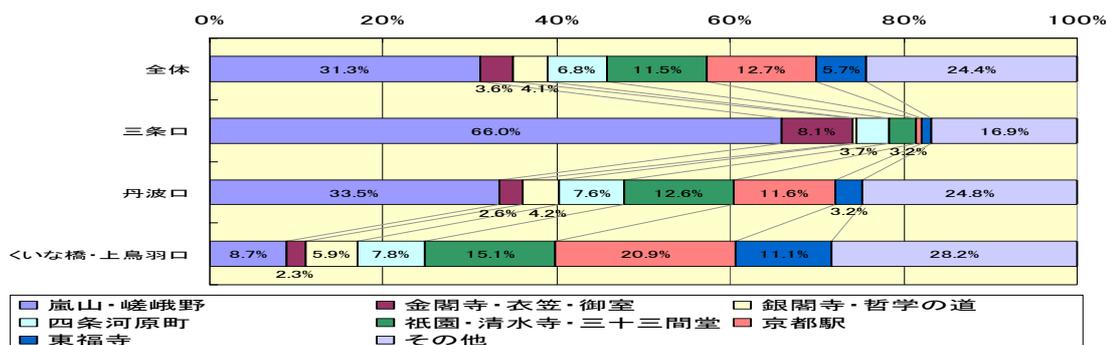
**各駐車場の特徴を周知,三条口駅周辺地区では目的地への利便性,丹波口駅周辺地区では駐車場へのアクセス利便性,くいな橋・上鳥羽口駅周辺地区では帰りの利便性を評価**

- ・ 駐車場利用を選択した理由として、全体では「目的地への利便性」が 55.3%と最も多く、「駐車場へのアクセス利便性」が 28.6%とそれに次いでいる。
- ・ 嵐山地区等に近い三条口駅周辺地区では「目的地への利便性」が多くを占め、丹波口駅周辺地区では「目的地への利便性」とともに「駐車場へのアクセス利便性」も多く、くいな橋・上鳥羽口駅周辺地区では京都南 I C に近接する立地のため「駐車場へのアクセス利便性」「目的地への利便性」とともに「帰りの利便性」が高い。

## ③パーク&ライド駐車場からの目的地

**広範な京都観光への利便性を P R, 嵐山・嵯峨野以外の観光地への利用にも活用**

- ・ 15 年度に続き、京都観光全体に便利であることを積極的に P R, 駐車場で地下鉄 1 日フリーチケット等の販売や京都観光案内など交通や観光部局と連携、嵐山・嵯峨野に加え、祇園・清水寺・三十三間堂,京都駅方面を中心とする多様な目的地に向けた利用が行われた。

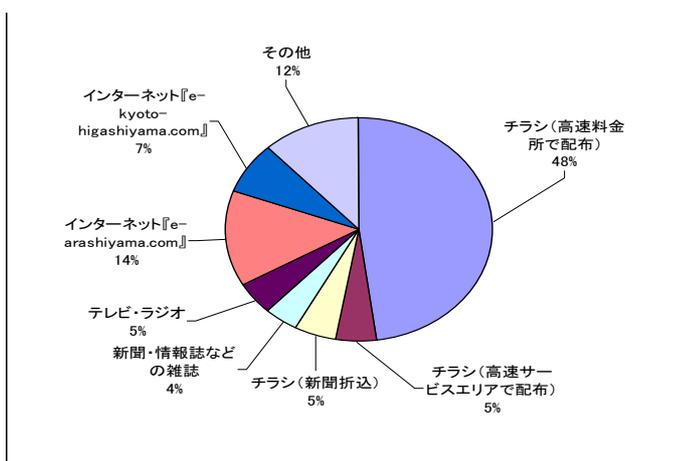


## (3) 広報・P R

**高速道路 IC でのチラシ配布により、利用者の 5 割が情報を入手。インターネットでの情報入手も 2 割を超える**

- ・ 利用者の約 5 割は,当日の高速道路でのチラシ配布により情報を入手。チラシ配布に大山崎 IC・篠本線料金所を追加したが,チラシ配布対象外となる ETC 利用者の増加の影響も。
- ・ 愛知県西部・岐阜県南西部での新聞折込,インターネット『e-kyoto-higashiyama.com』の新規開設の効果も見受けられた。

### ■パーク&ライド実施を 知ったきっかけ



## VI パーク＆ライドの取組における評価と課題

### (1) 取組の評価

#### ① 嵐山地区への流入抑制策だけでなく、京都市全域のパーク＆ライドとして展開

- ・嵐山地区への自動車交通の流入抑制策としてだけでなく、京都市全域のパーク＆ライドとして展開、3地区に駐車場を配置
- ・市民団体や交通・観光部局とも連携。市内同時期開催イベントのPRなど、利用者の利便性の向上に効果を発揮。より幅広い連携の可能性も
- ・広域的なパーク＆ライドとして、交通渋滞等の改善に寄与した。しかしながら、実施日のうち前半は、観光地へのアクセス道路が円滑に流れていたことや、紅葉のピークが遅かったこと、天候不順などの要因もあり、利用者総数は15年度を下回った。

#### ② 駐車場予約システムの充実により利便性が向上

- ・全駐車場を対象に導入、固定電話等からのフリーダイヤルによる予約システムも整備。予約に加え、交通や観光等の問合せの機能も。システムの周知方法については工夫が必要
- ・駐車場利用車の総数に予約車が占める割合は約25%。ただし、予約のうち約3割の未入庫が発生、未入庫の車のため、入庫制限を実施するなどシステムとしての改善も必要。

#### ③ 便利な情報を東山地区と一体的に提供、利用者の多い東海方面等へ広域的に発信

- ・交通社会実験を行う東山地区と情報を一体的に提供。利用者が多い東海方面をはじめ広域的に情報を発信
- ・高速道路利用者にチラシが効果を発揮するものの、利用者の情報入手手段としての比率は低下。嵐山地区内駐車場利用者の65%がパーク＆ライドの実施を知らず

#### ④ パーク＆ライドの広報・PR方法、開設時間については改善要望も

- ・開設時間はこれまで同様、延長要望が多く、午後8時までの要望が多い。また、広報・PRについても一層の周知を図る必要がある。

### (2) 今後の検討課題

#### ① 適地における駐車場や、安定的な駐車場の確保

- ・駐車場開設位置によって利用目的が異なることから、新たに確保する場合には、高速道路ICや幹線道路からのアクセス等、利便性を検討するとともに、16年度に設置した駐車場の位置と現在カバーされていない地理状況等も考慮し、確保を図ることが望まれる。また、現行駐車場等の土地所有者と協力体制を継続し、安定的に確保することが望まれる。

#### ② 観光客への効果的なPRの検討

- ・利用者から評価を得ているものの、周知は十分とは言えず、利用増のため、よりPRに努める必要があるが、高速道路IC出口料金所でのチラシ配布が、ETC利用増加につれ、PR効果の減少が予想される。そのため、観光情報誌への広告掲載等の充実、早期からのPR等、効果的なPRのあり方について検討する必要がある。

#### ③ 駐車場予約の運用改善

- ・新たに、固定電話等からのフリーダイヤルによる予約も可能としたことから、予約だけでなく、経路案内にも効果がある等、更なるシステムの改善による利便性の向上の可能性が感じられた。また、予約車の未入庫率が高く、駐車場の活用に課題があったことから、より便利で効率的なシステムにするための改善が望まれる。

#### ④ 駐車場の開設時間の検討

- ・これまで同様、駐車場開設時間の延長、中でも、午後8時まで実施の声が多いが、観光の拡大につながる反面、警備等への影響も大きく、土地所有者との調整も含め、十分な検討が必要。

#### ⑤ 多様な主体と連携したシステムの魅力向上

- ・駐車場では、交通や観光部局との連携だけでなく、新たに交通調査を市民団体が担うなど、多様な主体との連携により、システムとしての魅力向上を図ることができたが、京都観光の玄関口にもなることから、観光まちづくり施策の一環として、多様な主体との連携拡大による魅力向上についても検討することが望まれる。

## VII 観光地交通対策における今後の取組方針

### (1) 取組方針

#### ①関係者との連携等により、継続して実施可能な施策を着実に実施するとともに、より良い交通環境の実現を目指した取組の充実も積極的に検討

- ・嵐山地区では、地元住民や事業者の多大な支援の下、交通規制を通じて、安全面や円滑面で大きな効果をあげることができた。また、パーク&ライドでも、京都観光全体の施策として観光地間の回遊を支えるなど、一定の成果をあげることができた。しかし、取組に関して改善すべき課題もあり、今後も関係者との連携・協働により、継続して着実に施策を実施するとともに、より良い交通環境の実現を目指した内容の充実も検討していく。

#### ②交通環境改善の成果を活かした、魅力あるまちづくりを推進

- ・平成16年度はこれまでの成果を活かし、安定した交通環境改善の取組が行えたが、関係者からはより魅力あるまちづくりへと展開することを希望する意見が出されており、歩道上に看板を置かないなど、まちのルールづくりや景観づくり等への展開を検討するなど、より魅力的となるまちづくりへの展開を検討する。

### (2) 取組体制

#### ①「交通対策研究会」「部会」による継続した検討と実施

- ・「交通対策研究会」及び「部会」における協議により、関係者の合意形成を図りながら、交通政策を実施しているが、17年度以降においても研究会及び部会という推進体制を継続し、地区の交通問題解決に取り組んでいく。

#### ②多様な主体との連携強化

- ・地元と関係機関との協働による交通規制の実施、また、パーク&ライドでは、交通や観光部局、市民団体と連携し、利便性や魅力を高める工夫を行ったが、交通環境の更なる改善や魅力あるまちづくりに向けて、より強固な連携を図る必要がある。