

第4章 嵐山地区における交通対策の実施

4-1 平成22年度 嵐山交通対策の実施計画

4-1-1 嵐山交通対策のこれまでの経緯

- 嵐山交通対策は、平成13、14年度の交通社会実験を経て、大半の施策は地域のルールとして定着するとともに、関係機関の協力も得られており、嵐山地区内の交通問題の要因は明らかになりつつある。しかしながら、観光ピーク期においては、交通処理能力を大きく超えた自動車の流入により、嵐山地区へ向かう道路では、著しい交通渋滞が発生している。
- 嵐山地区の交通環境改善を図るうえで、地区内の交通対策の充実を図るだけでは、得られる効果が限定的であり、交通問題の根本的な要因である「過度に流入する自動車」を抑制していくための施策の強化が必要である。

表 4-1-1 観光地交通対策の実施内容の変遷

	嵐山地区				パークアンドライド
	【交通規制・抑制施策】	【施策実施の周知・公共交通の利用促進の広報・PR】	【バス関連施策】	【その他】	
13年度	交通社会実験 ○嵐山中心部環状一方通行化の実施 ○長辻通トランジットモールの実施 ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知 ○「嵐山・嵯峨野便利帖」の配布 ○「もみじスタンプラリー」の実施	○嵐山・嵯峨野ワンコインバス「もみじ号」の運行	-	■アンケート調査の実施 ※次年度以降の実施に向けて利用意向を把握 【H13】 【京都市】(H14) 3エリア5駐車場(駐車台数:約1,700台)
15年度	○長辻通の北行一方通行規制 ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知 ○「嵐山・嵯峨野便利帖」の配布	-	-	【京都市】 4エリア6駐車場(駐車台数:約2,000台)
16年度	交通対策 ○長辻通の北行一方通行規制 ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知 ○「嵐山・嵯峨野便利帖」の配布	-	-	【京都市】 3エリア5駐車場(駐車台数:約1,600台) 【大津エリア】 1エリア2駐車場(駐車台数:約630台)
17年度	○長辻通の北行一方通行規制 ○阪急嵐山駐車場周辺における交通誘導 ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知 ○「嵐山・嵯峨野便利帖」の配布	○市営嵐山観光駐車場の観光バス優先化	○阪急嵐山駐車場への一般車の誘導	【京都市】 4エリア7駐車場(駐車台数:約1,250台) 【大津エリア】 1エリア2駐車場(駐車台数:約630台)
18年度	○長辻通の北行一方通行規制 ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知	○市営嵐山観光駐車場の観光バス予約制	○長辻通への車両流入規制の実施体制整備	【京都市】 4エリア7駐車場(駐車台数:約620台) 【大津エリア】 1エリア2駐車場(駐車台数:約630台) 【京阪橋本エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約270台)
19年度	○長辻通の北行一方通行規制 ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知	○市営嵐山観光駐車場の観光バス予約制 ○長辻通の大型車一方通行規制に伴う南行路線バスの補完策	○長辻通への車両流入規制の実施体制整備 ○歩行者案内マップによる分散誘導	【京都市】 4エリア6駐車場(駐車台数:約620台) 【大津エリア】 1エリア2駐車場(駐車台数:約630台) 【京阪橋本エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約270台)
20年度	○長辻通の北行一方通行規制 ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知	○市営嵐山観光駐車場の観光バス予約制 ○長辻通の大型車一方通行規制に伴う南行路線バスの補完策	○長辻通への車両流入規制の実施体制整備 ○歩行者案内マップによる分散誘導	【京都市】 4エリア6駐車場(駐車台数:約830台) ○大型商業施設等(6施設) (利用可能台数:約590台) 【大津エリア】 1エリア2駐車場(駐車台数:約630台) 【京阪橋本エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約270台) 【長岡京エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約390台)
21年度	○長辻通の北行一方通行規制 ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知 ○鉄道施設への恒常的な案内誘導看板の設置	○市営嵐山観光駐車場の観光バス予約制 ○長辻通の大型車一方通行規制に伴う南行路線バスの補完策	○長辻通への車両流入規制の実施体制整備 ○阪急嵐山駐車場の閉鎖(入庫時間の制限) ○歩行者案内マップによる分散誘導	【京都市】 5エリア8駐車場(駐車台数:約910台) ○大型商業施設等(7施設) (利用可能台数:約660台) 【大津エリア】 1エリア3駐車場(駐車台数:約780台) 【京阪橋本エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約270台) 【長岡京エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約390台) 【大山崎エリア】 1エリア2駐車場(駐車台数:約90台) 【山科エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約40台) 【伏見エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約30台)
22年度	○長辻通の車両流入規制(歩行者用道路) ○嵯峨街道の南行一方通行規制	○ポスター、パンフレット ○インターネット ○観光企画切符の周知	○市営嵐山観光駐車場の観光バス予約制	○阪急嵐山駐車場の閉鎖(入庫時間の制限) ○歩行者案内マップによる分散誘導	【京都市】 4エリア8駐車場(駐車台数:約620台) ○大型商業施設等(6施設) (利用可能台数:約835台) 【京都市中エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約280台) 【大津エリア】 1エリア3駐車場(駐車台数:約780台) 【京阪橋本エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約270台) 【長岡京エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約390台) 【京都・大山崎エリア】 1エリア2駐車場(駐車台数:約90台) 【京都東エリア】 1エリア1駐車場(駐車台数:約40台) 【伏見エリア】 1エリア2駐車場(駐車台数:約130台) 【京都・亀岡エリア】 1エリア3駐車場(駐車台数:約140台)

4-1-2 嵐山交通対策研究会・観光バス部会の開催経緯

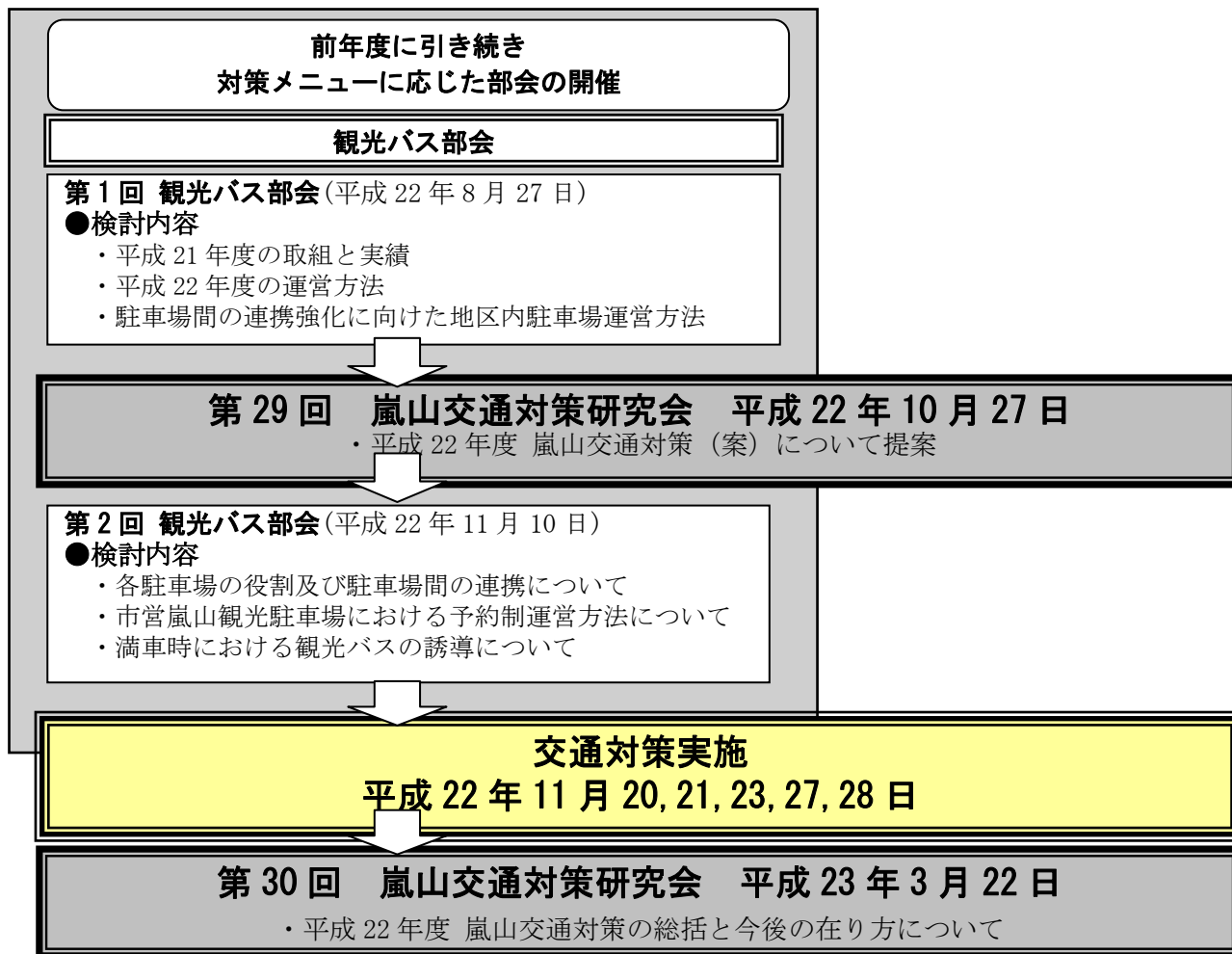


図 4-1-1 懇談会・部会・研究会の開催状況

表 4-1-2 地元懇談会・研究会・部会の開催状況

種別	研究会・部会・懇談会名	日程	場所	議事内容
交通対策研究会	第29回 嵐山交通対策研究会	平成22年 10月27日(水) 14:00~15:30	コミュニティ 嵯峨野	・平成22年度嵐山交通対策(案)について
	第30回 嵐山交通対策研究会	平成23年 3月22日(火) 10:00~11:30	コミュニティ 嵯峨野	・平成22年度嵐山交通対策の総括と今後の在り方について
観光バス部会	第1回 観光バス部会	平成22年 8月27日(金) 14:00~15:30	レストラン嵐山 会議室	・平成21年度における取組内容について ・平成22年度観光バス予約制の実施概要について ・地区内観光バス駐車場の運営方法及び連携方法について
	第2回 観光バス部会	平成22年 11月10日(水) 14:00~15:30	レストラン嵐山 会議室	・各駐車場の役割及び駐車場間の連携について ・市営嵐山観光駐車場における予約制運営方法について ・満車時における観光バスの誘導について

4-2 平成22年度 嵐山交通対策実施に係る分析・評価

4-2-1 平成22年度の観光客数の状況

- 平成22年度は、平成18年度以来で3連休とならなかったが、新型インフルエンザの影響があった平成21年度に比べ、嵐山地区の鉄道乗降客数は5日間合計で約36万人と約2万人増加した。
- 5日間とも天候に恵まれたことにより、平成20年度のように特出したピーク日はなく、5日間通して均等に多くの観光客が訪れ、過去5年間のうち、年間観光客数5,000万人を達成した平成20年度に次ぐ2番目の来訪者数であった。

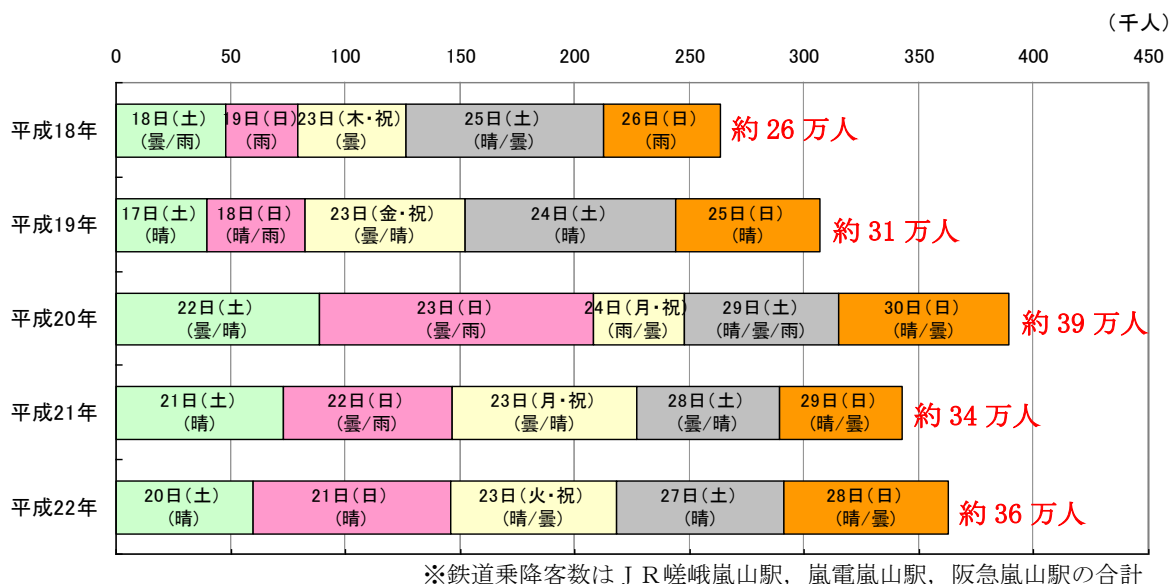


図4-2-1 交通対策期間中（5日間）の鉄道駅乗降客数

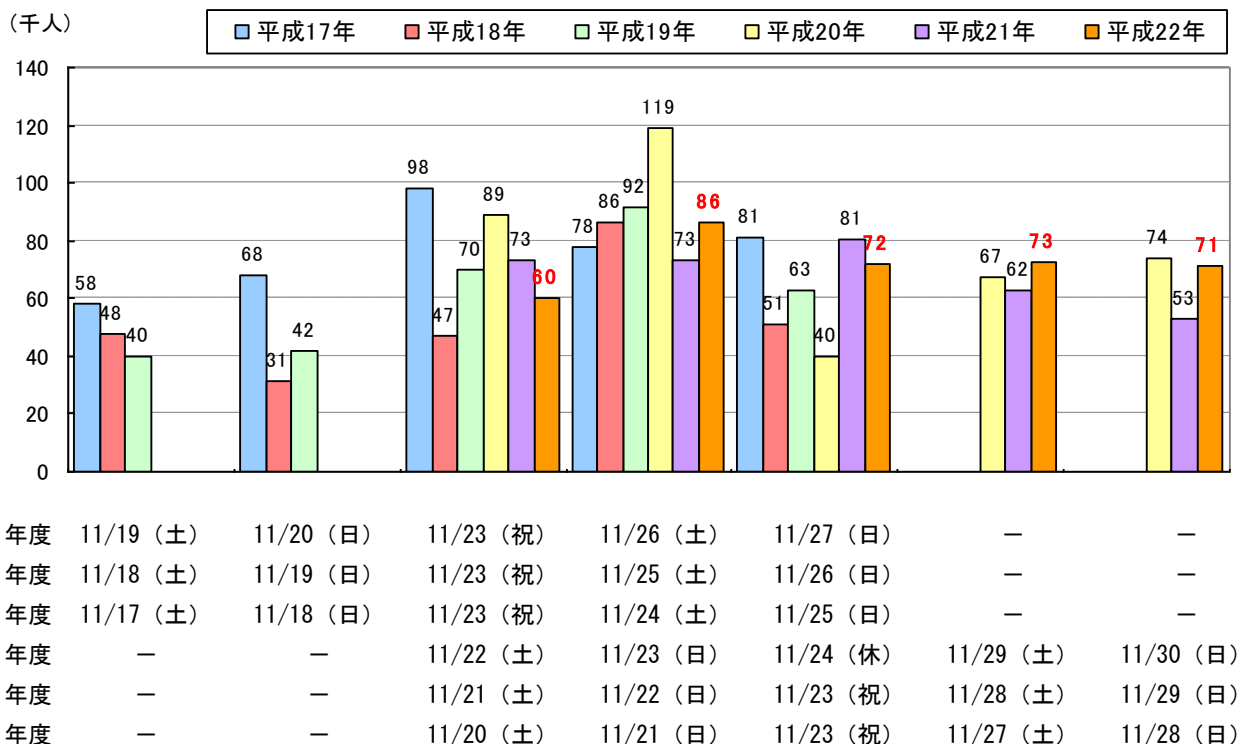


図4-2-2 嵐山地区の鉄道乗降客数の推移（日別）

4-2-2 平成22年度の道路交通の状況

- 最も鉄道乗降客数の多い21日（日）についてJARTICの道路交通情報を見ると、平成22年度は平成21年度に比べて、10時から14時までの渋滞箇所が減少している。
- 帰宅が集中する夕方時間帯においては、平成21年度に比べ若干渋滞箇所が増加しているが、平成20年度と比べると大幅に減少している。
- 平成21年度と比較して、パークアンドライド利用者が約1割増加していることや鉄道利用者が増加していることから、上記の渋滞緩和は単に全体の交通量が減少しただけではなく、長辻通の歩行者用道路規制（臨時）やパークアンドライドなど、自動車利用抑制策の効果があったといえる。

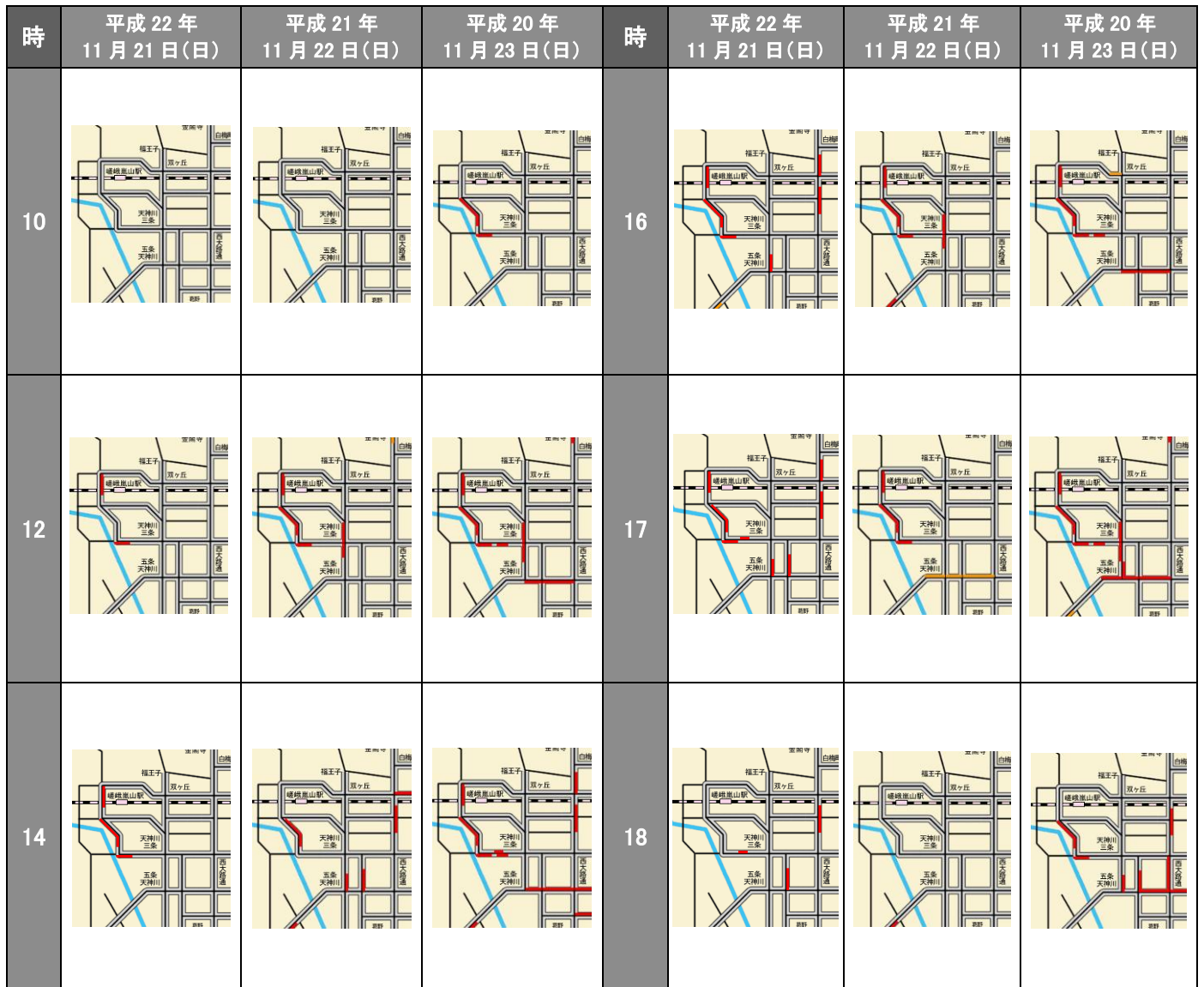


図 4-2-3 嵐山地区における交通渋滞状況の経年比較

【凡例】

■ 通行止	■ 混雑
■ フェーン規制	■ 他の規制
■ 事故等	■ 調整中
■ 渋滞	

【出典】 JARTIC財団法人日本道路交通情報センターHP
 平成20年11月23日（日）及び
 平成21年11月22日（日）及び
 平成22年11月21日（日）の公表値

4-2-3 平成22年度嵐山交通対策の結果概要

- ・平成22年度は、平成21年度に引継ぎ、嵐山地区内の交通上の問題点である「交通渋滞の発生」、「歩行環境の安全性・快適性の低下」を解消するために、「渋滞対策」、「歩行者の安全対策」の2つの視点から交通対策を実施した。
- ・また、嵐山地区内で実施する各種交通対策に加え、地区内へ流入してくる自動車の抑制を図るため、パークアンドライド及び公共交通の利用促進の「広報・PR」など広域的な交通対策を併せて実施した。

嵐山地区内での交通対策の実施日	11月20日(土)、21日(日)、23日(火・祝)、27日(土)、28日(日)
-----------------	---

表 4-2-1 平成22年度嵐山交通対策の一覧

種別	対策名称	対策内容
広域的な交通対策	①公共交通の利用促進に向けた事前広報・PR (充実)	・ポスター、チラシ、ホームページ等の情報媒体を効果的に活用し、交通対策の実施と公共交通の利用促進について広範囲に事前PRを実施
嵐山周辺地区内での交通対策	②パークアンドライドによる自動車の流入抑制 (充実)	・京都市内への自動車の流入抑制を図るため、公営駐車場や大型商業施設等の駐車場、コインパーキングを活用したパークアンドライドを実施 ・京都市内4エリアに臨時駐車場を設けてパークアンドライドを実施
嵐山地区内での交通対策	③市営嵐山観光駐車場の観光バス予約制 (充実)	・三条通での入庫待ち観光バスを抑制し、交通の円滑化を図るため、市営嵐山観光駐車場において観光バス予約制を実施 ・地区内観光バス駐車場との連携を図り効率的な観光バス誘導を行った。
	④長辻通の北行一方通行規制 (通年対策に移行)	・平成22年3月20日から、土曜・日曜・休日に、路線バスを含む車両の北行一方通行規制を実施し、幅員狭小区間での歩行者空間の安全性向上と交通の円滑化を図った。
	⑤長辻通の車両流入規制(歩行者用道路) (新規)	・長辻通への歩行者の流入過多により、車道から溢れた歩行者の安全性を確保するため、車両流入規制を実施した(対策期間中の交通規制)。 ・関係事業者による、雑踏整理員の配置を拡大した。
	⑥渡月橋～阪急嵐山駅前間の南行一方通行規制	・交通の円滑化を図るため、渡月橋～阪急嵐山駅前を南行の一方通行規制(路線バス・二輪車除く)を実施した。
	⑦阪急嵐山駐車場の入庫制限の実施 (充実)	・阪急嵐山駐車場(河川敷沿い)を閉鎖するとともに、阪急嵐山駐車場(駅前)及び嵐山・高雄パークウェイを、観光バスの駐車スペースとして活用した。
	⑧歩行者案内の充実による分散誘導、回遊性の向上 (充実)	・渡月橋を渡る歩行者への左側通行案内をはじめ、案内誘導看板や歩行者案内マップを用いて歩行者の誘導を行い、公共交通の利用促進を図った。 ・嵯峨嵐山地域の観光拠点として、阪急電鉄が阪急嵐山駅前広場を整備 ・嵯峨嵐山地域における観光客の回遊性を高めるため、京都バスが路線バスの運行を強化

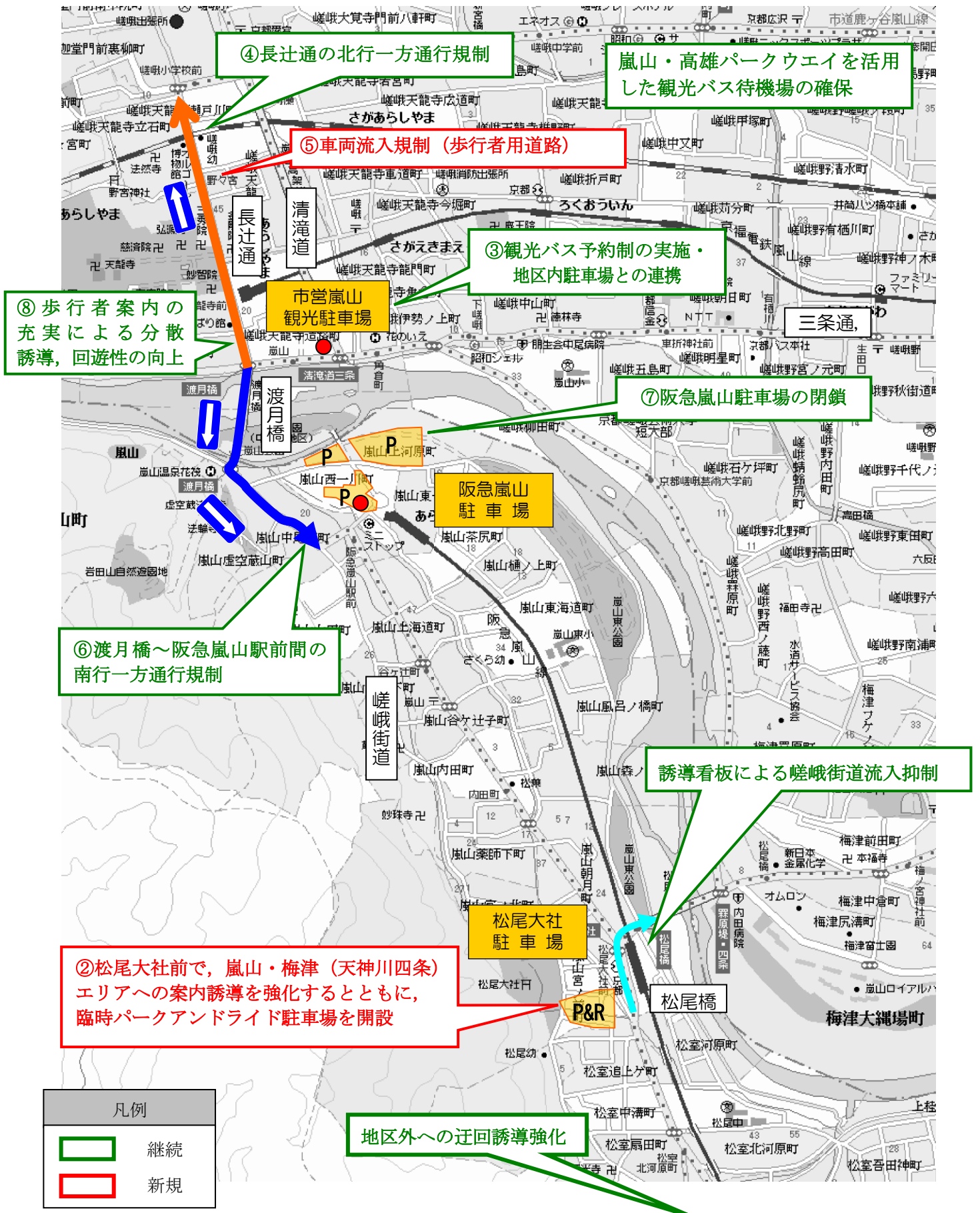


図 4-2-4 平成 22 年度嵐山地区交通対策概要図（嵐山地区内での交通対策）

4-2-4 対策実施に係る分析・評価

(1) 市営嵐山観光駐車場の観光バス予約制

○対策の概要

市営嵐山観光駐車場において、観光バスの予約制を実施した。

○対策のねらい

市営嵐山観光駐車場において、観光バスの予約制を実施することで、市営嵐山観光駐車場前での入庫待ち観光バスの発生を抑止し、三条通の交通阻害要因を改善する。

○実施期間

11月20日(土)、21日(日)、23日(火・祝)、27日(土)、28日(日)

予約時間帯 A: 8時~11時 B: 11時~14時 C: 14時~18時

<参考>

東山交通対策の実施に当たり、東福寺周辺に開設した観光バス臨時待機場においても、同じく予約制を実施した。

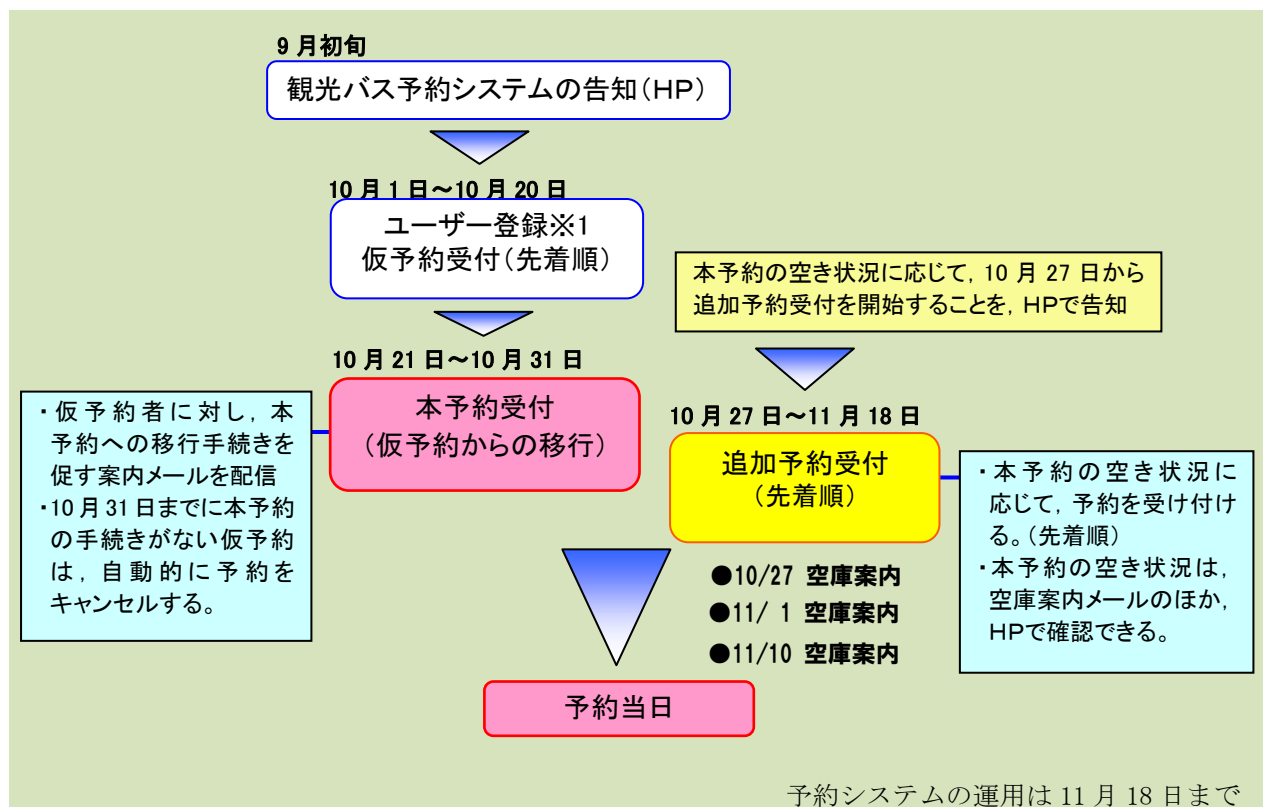


図 4-2-5 平成 22 年度観光バス駐車場位置図

【参考】平成22年度駐車場予約システム及び平成21年度予約システム利用状況

■ 取組の変更点

- ・観光バス予約システムの利用者とのやり取りを簡略化するため、キャンセル待ちを廃止し、予約の空き状況に応じて、先着順で追加予約を受け付けた。



※1 仮予約受付期間終了後も随時登録可

図 4-2-6 平成22年度駐車場予約システム

■ 観光バス予約システムの利用状況と成果

- ・平成22年度のキャンセル率は20.6%であり、平成21年度の15.5%から増加したものの、連絡なしキャンセルの発生数は18件と平成21年の43件から大きく低下した。
- ・平成22年度のキャンセル数の増加は、周辺道路渋滞のためのツアー内容変更によるものと考えられる。

表 4-2-2 平成22年度予約システム利用状況

枠/時間帯	予約台数 (台)	キャンセル数			予約車 入庫台数 (台)	予約車 来場率 (%)
		連絡あり (台)	連絡なし (台)	合計 (台)		
A枠 8:00～11:00	40	5	3	8	32	80.0%
B枠 11:00～14:00	188	29	12	41	147	78.2%
C枠 14:00～18:00	111	18	3	21	90	81.1%
全時間帯	339	52	18	70	269	79.4%

表 4-2-3 【参考資料】平成21年度予約システム利用状況

枠/時間帯	予約台数 (台)	キャンセル数			予約車 入庫台数 (台)	予約車 来場率 (%)
		連絡あり (台)	連絡なし (台)	合計 (台)		
A枠 8:00～11:00	52	7	3	10	42	80.8%
B枠 11:00～14:00	188	5	17	22	165	87.8%
C枠 14:00～18:00	154	5	23	28	126	81.8%
全時間帯	394	17	43	60	333	84.5%

※東福寺周辺観光バス待機場の予約・利用については4章で詳述するため、本章では省略する。

表 4-2-4 市営嵐山観光駐車場のインターネットによる観光バスの事前駐車予約及び利用台数の経年変化

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
予約台数	371	446	394	339
入庫台数	260	308	333	269
キャンセル台数	111	138	61	70
キャンセル率	29.9%	30.9%	15.5%	20.6%

■ 観光バス予約制の周知方法

観光バス予約については、下記の方法により周知を行った。

- ・ ホームページ
- ・ 東北から中国・四国のバス協会加盟のバス営業所への告知（FAX／1,507件）
- ・ 社団法人日本旅行業協会（JATA）会員内でのメールによる告知
- ・ 社団法人全国旅行業協会（ANTA）会員向け機関紙への記事掲載



写真 4-2-1 対策期間中の市営嵐山観光駐車場の状況



写真 4-2-2 市営嵐山観光駐車場前での誘導状況



写真 4-2-3 観光バス予約制の周知看板

■ 嵐山地区内駐車場との連携体制の構築

- ・嵐山地区における観光バス問題を改善するため、平成21年度に引き続き駐車場事業者が参画した「観光バス部会」において、秋の観光ピーク期における駐車場間の連携方法等を検討した。また、対策期間中における各駐車場の役割を明確にし、地区内の駐車場容量を最大限に活用することとした。

表 4-2-5 嵐山地区の各駐車場の役割

駐車場名	役割
市営嵐山観光駐車場	観光バスの予約制駐車場として運営 (嵐山交通対策研究会と京都市都市整備公社による運営) ・予約車両40台分の駐車枠 ・予約制実施に係る整理員が常駐し、京都市都市整備公社と連携の下、予約制の運営管理を行う。
レストラン嵐山駐車場	レストラン嵐山を利用される観光バスのための予約駐車場として運営(独自に、レストラン嵐山が予約制を運営)
嵐山・高雄パークウェイ	観光バスの予約制を実施(嵐山交通対策研究会が予約制を運営)するとともに、予約外観光バス等の臨時待機場として案内 ・40台程度の臨時待機スペース ・嵐山地区に観光目的で来訪した観光バスに限り、割引料金2,850円(通常4,650円)を適用
阪急嵐山駐車場(駅前)	付近の旅館からの事前申込みによる観光バスの駐車スペースとして活用するとともに、予約外観光バス等の臨時待機場として運営(駐車枠5台) (※なお、平成21年度に引き続き、月極め契約車両・観光バスを除き、河川敷沿い駐車場は終日、駅前駐車場は10時から16時まで閉鎖)

■ 駐車場間の連携の実施

- ・各駐車場の駐車状況について逐次情報交換を行うとともに、予約外の観光バスや長時間駐車が予想される料亭・旅館利用の観光バスを阪急嵐山駐車場内に設けた臨時待機スペースへ誘導し、嵐山中心部での観光バスの回遊や路上駐車などを抑制した。



写真 4-2-4 阪急嵐山駐車場(駅前)の状況



写真 4-2-5 レストラン嵐山駐車場の状況

■ 観光バス予約制の効果

- ・市営嵐山観光駐車場において観光バス予約制を実施したことにより、市営嵐山観光駐車場前での入庫待ち観光バスの発生が抑制でき、三条通の交通円滑化を図ることができた。

■ 駐車場間の連携の効果

- ・ 地区内駐車場間の連携を強化したことで、特定の駐車場が原因となった混雑が発生することなく、三条通全体で観光バスの入庫待ちの発生を抑制することができた。
- ・ 対策期間中の地区内の観光バスの駐車台数は、平成20年度からほぼ横ばいである。

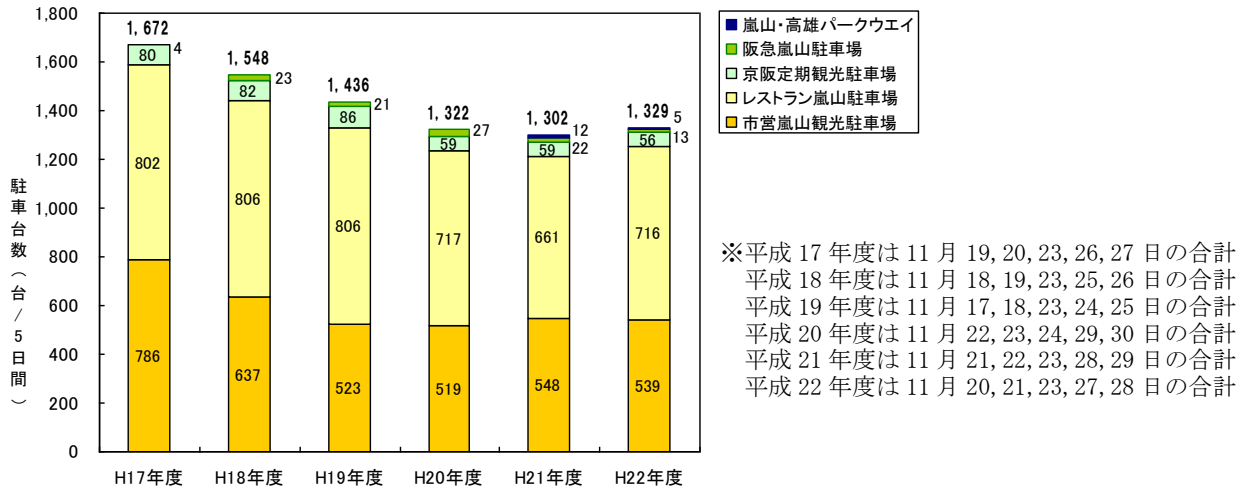


図 4-2-7 嵐山地区における対策期間中の主要駐車場利用台数（観光バス）の経年変化

■ 今後の課題

- ・ 周辺道路（萩原堤）の渋滞による予約観光バスの延着が、特に他府県から来訪した観光バスに多く発生したことにより、市営嵐山観光駐車場における予約制の運営に混乱が生じた。
- ・ 早朝、市営嵐山観光駐車場への入庫待ち一般車両が沿道に滞留し、その滞留が渡月橋北詰交差点にも及んだことから、路線バスの運行に支障が生じた。



写真 4-2-6 萩原堤の渋滞状況



写真 4-2-7 早朝の市営嵐山駐車場への入庫待ち状況

■ 今後の方向性

- ・ 観光バスの予約時に、利用者に対して昨年の周辺道路渋滞状況等を提示することにより、来訪経路の変更を促し、延着時間の縮小を図る。
- ・ 萩原堤における道路混雑情報の提供やパークアンドライドへの案内誘導を積極的に行うことで、自動車の流入抑制を図ることにより、萩原堤の渋滞を緩和し、観光バスの延着を防ぐ。
- ・ 市営嵐山駐車場の開場前入庫待ち車両に対しては、入庫待ち禁止案内などを行い、入庫待ち車両の抑制に努める。

(2) 長辻通の北行一方通行規制

■ 対策内容

- ◆通常規制 平日：路線バスを除く大型車の北行一方通行規制
 土日祝：自動二輪・軽車両を除く車両の北行一方通行規制（10:00～17:00）
 （※規制対象外の自動二輪及び軽車両のうち人力車に対し、北行一方通行の協力を依頼）

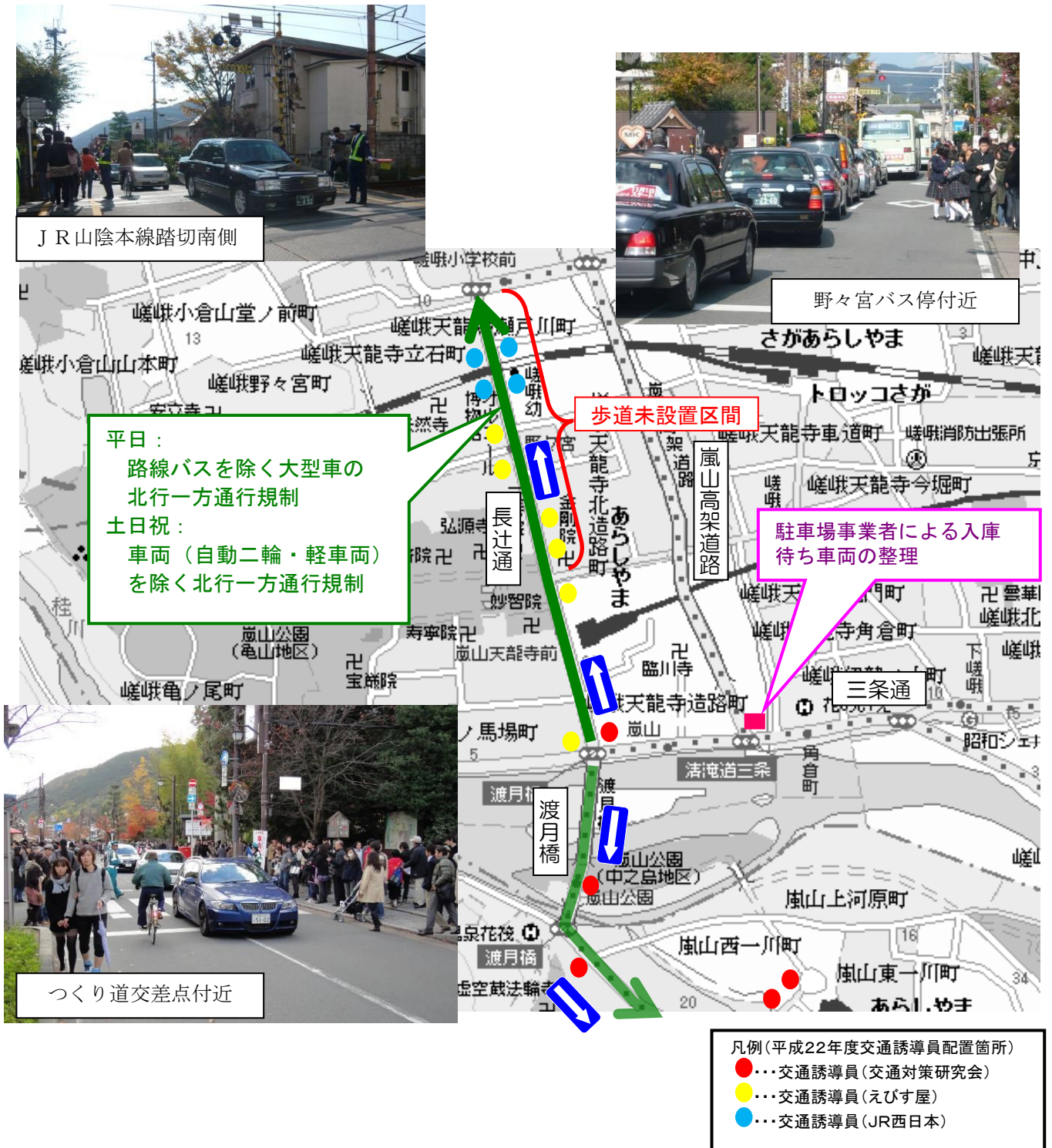


図4-2-8 長辻通の北行き一方通行規制の実施概要と実施時の状況

■ 関係機関の協力



写真 4-2-8 関係機関による交通誘導員の配置状況



写真 4-2-9 右京警察署警察官の配置状況

■ 今後の方向性

- ・通常規制として定着していることから、秋の交通対策としての臨時対応は終了する。

(3) 長辻通の車両流入規制（歩行者用道路）

■ 対策内容

○対策の概要

観光ピーク期の長辻通は、歩行者が集中して危険な状態となるため、観光客が多く来訪する昼の時間帯に、長辻通において車両流入規制（歩行者用道路）を実施した。当規制の周知を図るための看板を嵐山地区内外に設置するとともに、長辻通に交通誘導員を配置した。また、JAFと連携し、マイカー利用者に対し規制の事前周知を行った。

○対策のねらい

歩行者の集中により危険な状態となる長辻通において、車両流入規制（歩行者用道路）を実施することで、歩行者空間の安全性を確保する。また、観光客に向けた規制の事前PRを行うことにより、マイカーによる来訪の抑制を図る。

○規制対象区間と実施期間

- ・三条通～新丸太町通
- ・11月20日（土）、21日（日）、23日（火・祝）、27日（土）、28日（日）
- ・午後1時～午後5時

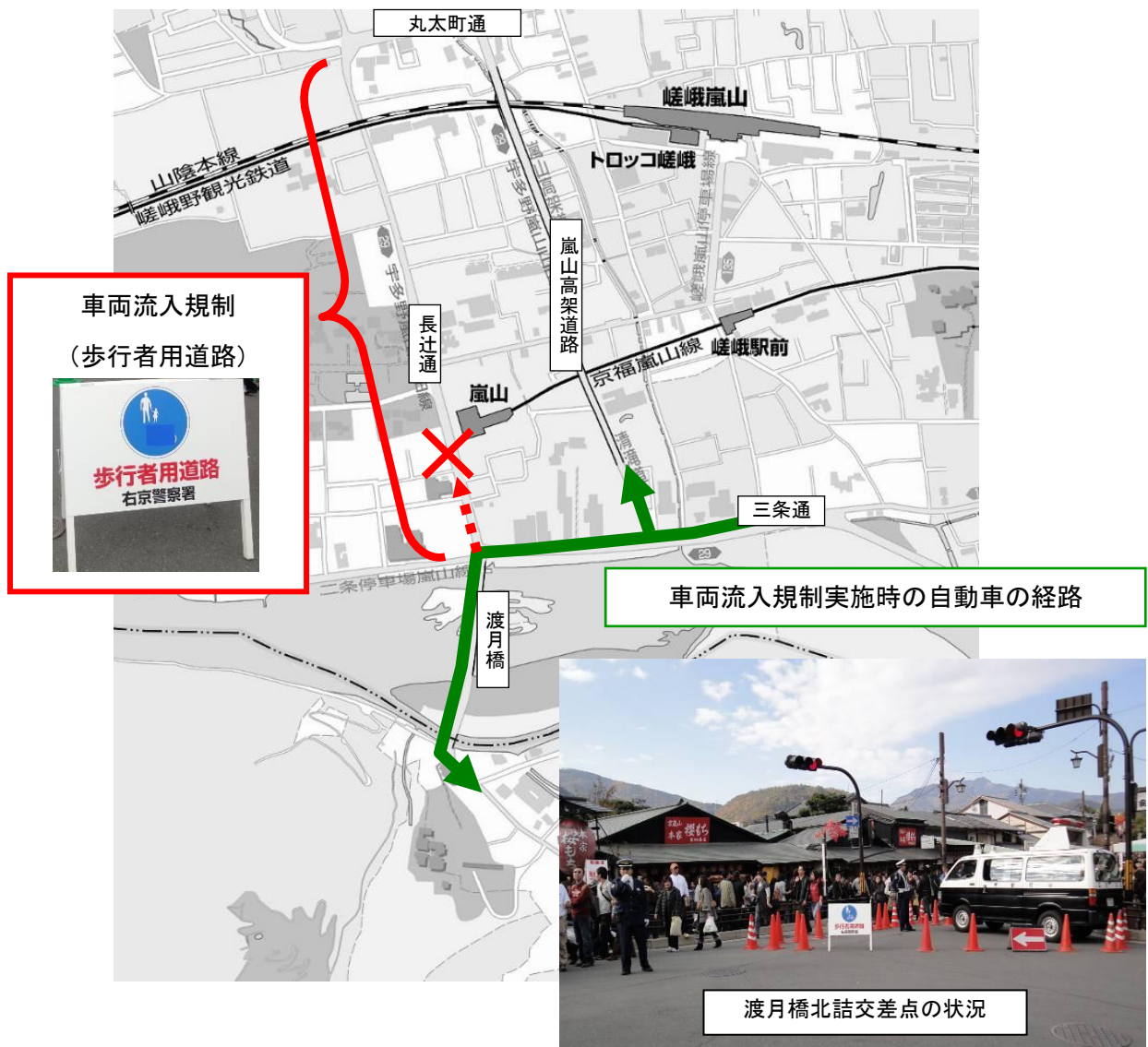


図 4-2-9 長辻通車両流入規制（歩行者用道路）実施概要

■ 長辻通の車両流入規制（歩行者用道路）実施状況



渡月橋北詰交差点の状況



長辻つくり道交差点の状況



野々宮バス停付近の状況



JR 山陰本線踏切南側の状況



つくり道での迂回誘導の状況 1



つくり道での迂回誘導の状況 2



嵐電嵐山駅前駐車場の状況



コインパーキングの状況

写真4-2-10 長辻通の車両流入規制（歩行者用道路）実施状況

■ 対策の効果

- ・車両流入規制を実施することにより、多くの観光客が長辻通に集中する時間帯において、歩行者の安全性を確保することができた。
- ・マイカー観光客に対し規制の事前PRを実施することができ、自動車の流入抑制が図られた。
- ・規制時間があらかじめ決まっていたことから、地元住民に対して規制実施についての周知を図ることができ、大きな混乱が生じることなく規制を実施することができた。

■ 今後の課題

- ・車両流入規制を知らずに自動車で来訪する観光客が存在し、未だ嵐山地区の渋滞の一因となっている。

■ 今後の方向性

- ・マイカー観光客への規制及び交通情報の周知方法を充実させることにより、公共交通での嵐山地区への来訪を促し、マイカー観光客が原因となる渋滞を緩和する。
- ・秋の交通対策としては大きな効果があったものの、対策実施に伴う影響を分析し、今後の対応を検討する。

(5) 渡月橋～阪急嵐山駅前間の南行一方通行規制

○対策の概要

渡月橋～阪急嵐山駅前間において南行一方通行規制を実施した。この規制の周知を図るため、平成21年度に引き続き、松尾大社以南に看板・横断幕を設置し、迂回誘導を図った。また、松尾大社前において、臨時パークアンドライド駐車場への誘導を強化することにより、パークアンドライド利用を促した。

○対策のねらい

嵯峨街道を北上して嵐山中心部へ流入する自動車の抑制を図る。

○規制対象車両と実施期間

自動車（路線バス・二輪車を除く）：11月20日（土）、21日（日）、23日（火）、
27日（土）、28日（日）10:00～16:00



図 4-2-10 渡月橋～阪急嵐山駅前間の南行一方通行規制の実施概要

■ 対策の効果

- ・ 渡月橋～阪急嵐山駅前間を南行の一方通行規制とし、松尾大社交差点以南で看板・横断幕による誘導を行ったことで、嵯峨街道に進入する観光客の自動車を抑制することができ、生活道路としての機能を確保することができた。



写真 4-2-11 対策期間中の嵯峨街道(阪急嵐山駅前～松尾大社)の状況



写真 4-2-12 対策期間中の松尾大社交差点の状況

■ 今後の課題

- ・ 長辻通の車両流入規制との解除時間の差異による渡月橋北詰交差点の混乱が生じた。
- ・ 萩原堤へ流入するマイカーにより、嵐山地区周辺では依然として渋滞が発生した。

■ 今後の方向性

- ・ 長辻通の車両流入規制終了時間との整合を図る。
- ・ 臨時パークアンドライド駐車場(嵐山・梅津エリア)へのより効果的な誘導を行う。

(6) 阪急嵐山駐車場の入庫制限の実施

○対策の概要

阪急嵐山駐車場（河川敷沿い）を閉鎖し、嵐山地区内に十分な駐車スペースがないことを、マイカー観光客に周知するとともに、嵐山地区内での交通対策の実施を併せて告知した。また、レンタカー事業者やホテル事業者などへの事前周知を充実した。

※ 阪急嵐山駐車場（駅前）は、観光バスの駐車スペースとして活用した。

○対策のねらい

嵐山地区内での自動車の駐車環境が十分でないことや、交通規制の実施状況を周知することで、嵐山中心部への自動車の流入を抑制し、交通渋滞の緩和を図るとともに、中之島公園周辺の歩行者空間の安全性を確保する。

○実施期間

11月20日（土）、21日（日）、23日（火・祝）、27日（土）、28日（日）
駅前駐車場⇒10：00～16：00閉鎖 河川敷沿い駐車場⇒終日閉鎖



図 4-2-11 阪急嵐山駐車場入庫制限の状況

■ 今後の課題

- ・ 阪急嵐山駐車場の閉鎖により、阪急嵐山駅前で歩行者と自動車が錯綜する状況は見られず、大きな効果があった。
- ・ 嵐山中心部への自動車流入を抑制するため、交通対策の実施と駐車場の入庫制限を告知したが、鞆原堤周辺では、例年同様の渋滞が発生した。

■ 今後の方向性

- ・ 阪急嵐山駐車場の閉鎖については、嵐山ホテルの建設状況に応じ、実施継続を検討する。
- ・ 周知徹底を図るため、マイカー観光客に対しての告知の時期や対象を広げる。

(7) 歩行者案内の充実による分散誘導、回避性の向上

○対策の概要

長辻通に集中する歩行者の分散を図り、歩行者空間の安全性を確保するため、嵐山地区を周遊する歩行者案内マップを、鉄道事業者の協力により配布した。また、ホームページからダウンロードすることができるようにしたことにより、観光・交通情報を事前入手可能にした。

渡月橋における歩行者の左側通行誘導看板を設置することにより、歩行者空間を確保した。

○実施期間

- ・誘導マップの配布：11月20日(土)、21日(日)、23日(火・祝)、27日(土)、28日(日)
- ・看板設置：11月20日(土)～30日(火)



写真 4-2-13 阪急嵐山駅前のマップ配布状況

図 4-2-12 歩行者案内マップデザイン



写真 4-2-14 渡月橋歩行者左側通行誘導看板

■ 対策の効果

- ・嵐山地区内では、歩行者案内マップを手にした観光客が多数見受けられるなど、嵐山地区周辺の魅力を周知することにより、長辻通に集中する歩行者の分散が図られた。
- ・渡月橋においては、歩行者一方通行誘導を実施したことにより、歩行者交通の整流化が図られ、歩行者空間の安全性が確保された。

■ 今後の課題

- ・誘導看板等の設置や案内マップの配布により、奥嵯峨や大覚寺方面への観光客の回遊性を高め、長辻通への集中を適切に分散させる方策を地元関係者と検討していく必要がある。

■ 今後の方向性

- ・課題を踏まえ、継続実施について地元関係者と協議を行う。

4-3 平成22年度 嵐山交通対策の総括

■ 全体の総括

嵐山地区では、平成13年に地元住民・商店街の皆様、京都府警、交通事業者、行政等関係機関から成る「交通対策研究会」が設立され、「交通渋滞の解消」及び「歩行者の安全性確保」の視点から検討された交通対策を構成員の連携により継続実施してきた。これまでに長辻通における北行一方通行規制の拡大をはじめ、地区内駐車場事業者との連携体制の構築や鉄道駅への誘導看板の設置等恒常的な対策が講じられ、歩行者の安全性・快適性の向上が図られたものの、依然として観光シーズンの最盛期には、交通処理能力を大きく超える車両の流入により、地区内及び地区周辺道路では著しい交通渋滞が発生しており、地区内の交通対策の改善を図るだけでは対策の効果が限定的となっている。このため、全市的な観点から「自動車の流入抑制」及び「公共交通の利用促進」に向けた取組を更に強化するとともに、地区内及び周辺の交通対策と緊密に連携させていくことが必要である。

次年度以降の交通対策については、これまでに実施してきた交通対策の効果や課題を「**広域**」「**嵐山地区周辺**」「**嵐山地区内**」の各段階で検証を行い、「交通対策研究会」の構成員が果たすべき責任と役割を明確にし、また、地元で主体的に活動されている団体等と連携の強化を図りながら、効率的・効果的な交通対策を展開していく。

■ 「広域」

観光地及び都心部への車両の流入を抑制し、公共交通の利用を促進するためには、嵐山地区及び地区周辺の交通状況と併せて、交通規制やパークアンドライド等の交通対策についての事前周知が重要であり、インターネット等各種広報媒体を有効に活用するとともに、報道機関に対しても積極的な情報提供を行う。

■ 「嵐山地区周辺」

嵐山地区内及び周辺での交通渋滞の緩和と自動車流入の抑制を図るため、近隣の自身体や市周辺部の駐車場事業者等との連携を強化するとともに、地区周辺の企業等が所有する駐車場も活用しながら、パークアンドライドの充実を図る。

■ 「嵐山地区内」

観光シーズンの最盛期には駅や歩道から人が溢れるほどの賑わいがある一方で、人と車が錯綜し、歩行者の安全性が著しく低下することから、嵐山地区内の商業者や駐車場事業者、地元で主体的に活動されている団体、交通事業者等が協働し、主体的に歩行者の安全対策に取り組む体制を構築する。