

2

国際的観光都市・京都嵐山における TDM(交通需要マネジメント)

高橋俊一

TAKAHASHI Shunichi

セントラルコンサルタント株式会社/東京第二事業部/道路交通部長



平安京として建設され1200年の歴史をもつ京都は、三方を山に囲まれ豊かな自然の中に昔を思い起こさせる雅な建造物が点在し、年間に約3900万人の観光客が訪れる日本を代表する国際観光都市である。

この様な国際観光都市・京都の中でも人気が高い嵐山では、モータリゼーションの流れに合わせ全国に先駆け昭和40年代から観光バスやマイカーを受け入れて自動車優先の環境を整えてきた。しかし、自動車が増えるにつれ、逆に交通渋滞を引き起こし、嵐山の魅力低下につながり始めている。この現象は観光地としての嵐山だけでなく周辺住民の日常生活にまで悪影響を与え観光客排除の住民感情を生み出している。

また、京都市が作成した「京都市

基本計画」では「年間5000万人観光客・京都」をスローガンに、対策の一つとして「快適な受入環境づくり～観光地における交通問題解決に向けての全市民的な取組の実施」を掲げている。さらに、1997年に京都市で開催された環境に関する国際会議で京都議定書が採択され環境都市・京都のイメージが世界に発信された。

この様な中で本調査は、京都市の中でも秋の紅葉シーズンに激しい交通渋滞を引き起こす「嵐山地区」で「だれもが安全・快適に歩けるまち」の実現を目標に、新たな交通対策モデルとして、平成13、14年の2年間にわたり、「嵐山交通対策研究会」を中心に、地元住民、マスコミ、企業を巻き込んだ交通社会実験として実

施したものである。

1 TDM施策の採用と交通社会実験の考え方

嵐山地区は、公共交通に関する問題(公共交通によるアクセス情報のPR不足/企業間の連携不足/車内混雑によるサービス不足/バス・タクシーの定時性・所要時間増大など)、自動車交通に関する問題(紅葉時期の休日での観光目的交通の集中/アクセス道路の容量不足/道路交通情報の不足/駐車場容量不足や情報不足によるうろつきと先詰まり/通過交通の混入など)、歩行者・自転車交通に関する問題(紅葉時期の休日での観光目的交通の集中/歩行空間の不足、歩行者と自動車交通の輻輳/人力車と自転車及び歩行者の輻輳/歩行者への観光や経路情報の提供不足など) 地元の視点からみた問題(生活道路への観光交通の混入/観光バスが引き起こす入庫待ち渋滞/道路整備・駐車場整備の遅れなど)を抱えている。

本調査では、この問題解決するために地元等との合意形成を図り、地元関係者に行ったヒアリング結果を踏まえ嵐山交通対策の中心を



図1 - 京都市における嵐山の位置

□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点を確認



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

表1 - 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		既成市街地かつ文化財が点在し, 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(交通需要マネジメント)施策において。

交通社会実験の実施にあたって、図2で示すように観光客が嵐山まで到達する過程を「出発前」「経路途中」「嵐山地区内」の3ステージに分け、それぞれのステージで必要とする効果を確実に発揮できる施策を抽出し組み合わせた。

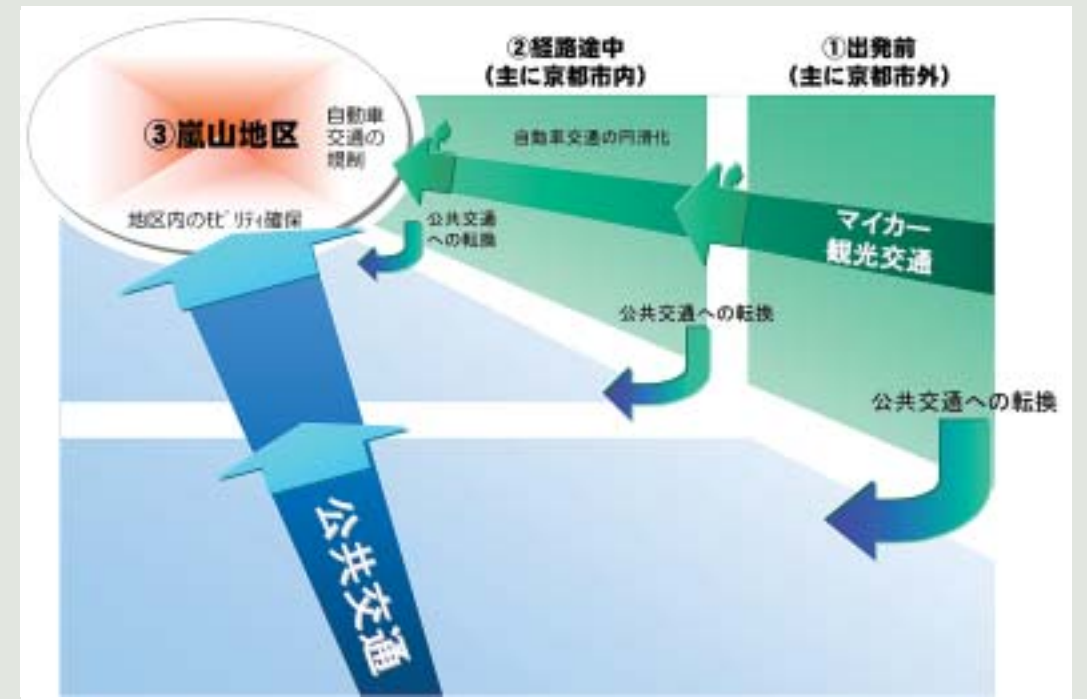


図2 - 施策のステージと段階的展開

2 住民参加による検討体制の確立

本調査の施策を本格実施に移すためには、行政主体から地元主体

へ運営を切り替える必要がある。したがって、図3の「嵐山交通対策研究会」に計画段階から住民を参

加させる体制づくりを行った。さらに、研究会の下部組織として利害が異なる嵐山中心部の調整に「歩行者



図3 - 検討組織

空間安全・快適化部会」を設け体制の強化を図った。

3 パッケージとして一体化した施策の連携
本調査の特徴は、施策が個々に独

立するのではなく連携によって相乗効果を発揮させることを狙い施策全体をパッケージ化したことにある。

平成13年度は11施策(図中の～)、平成14年度は7施策(図中の～)を図4、5に示す関係のパッ

ッケージ化を図った。

4 実験効果と思いがけない発見
実験目標「安全・快適に歩けるまち」の実現に向け、平成13年度は「嵐山中心部の環状一方通行」を施

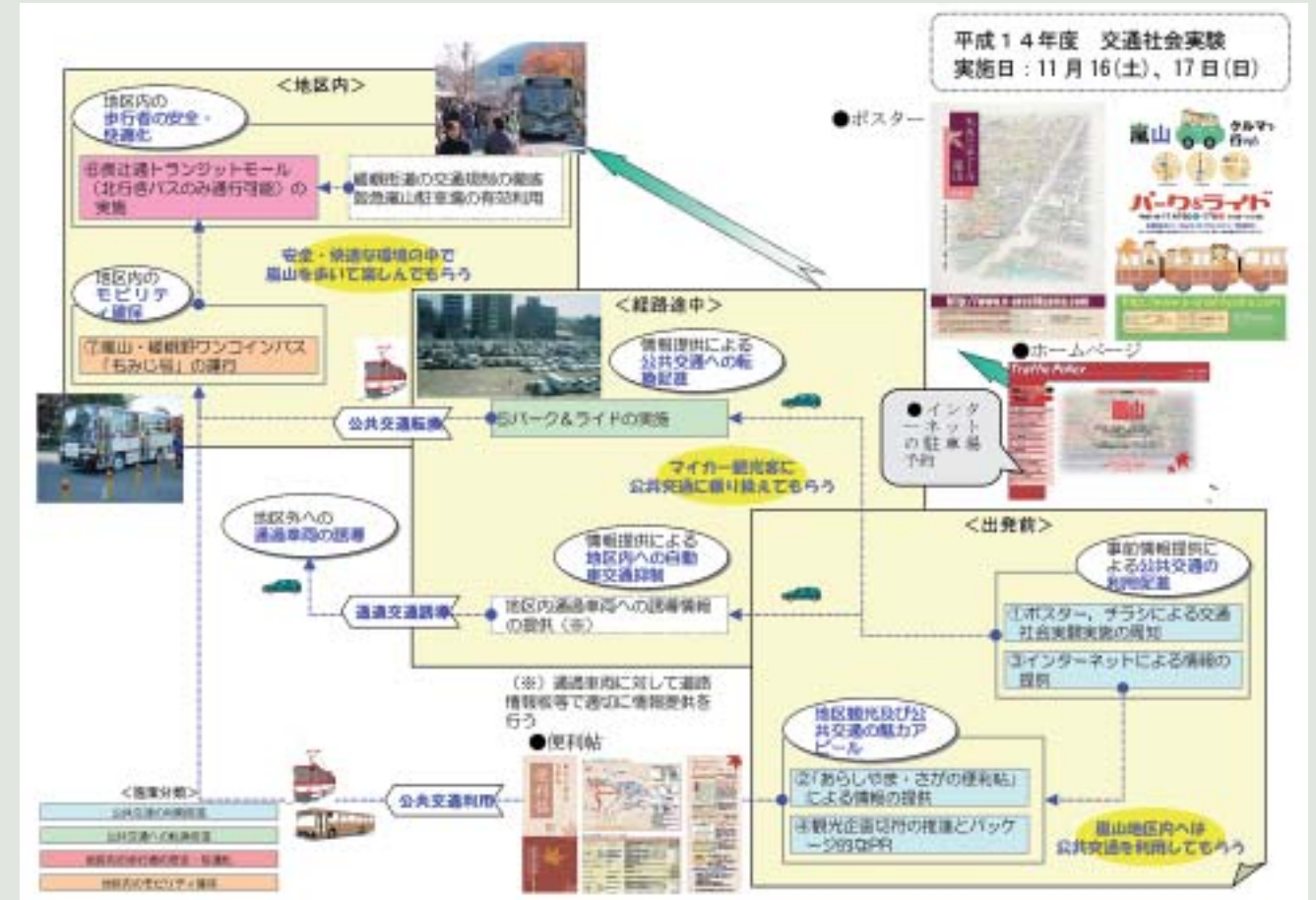


図5 - 平成14年度の施策パッケージモデル

策の中心に置き進めた。結果は、公共交通の時間短縮と定時性確保が図られたが、8万人で溢れる長辻通(幅員11m)の歩行者空間が阻害され、周辺部の交通渋滞も解消しなかった。しかし、嵐山の観光客にとって「便利帳、ワンコインバス、インターネット情報」の提供は観光行動を決定する新たな手段となった。

平成14年度は、13年度の経験を活かし「自動車流入抑制策」を核としたTDM施策を展開した。施策中心は、長辻通の「トランジットモール」と嵐山地区から20分前後の都心部で行う「パーク＆ライド」においた。結果は、「トランジットモール」が95%の歩行者から、「パーク＆ライド」が75%の利用者から支持され、施策継続に十分な足掛かりとなった。「パーク＆ライド」では、嵐山アクセス時間が最大136分短縮され、渋滞

長も13年度と比較し最大1km減少した。さらにインターネットの駐車場予約も好評で新たな駐車場管理ができた。「トランジットモール」では、バス交通が少なく歩行者天国状態で十分に実験の目標を達成した。

また、「パーク＆ライド」利用の短縮時間は、嵐山以外の観光スポットへの周遊につながり、想定しなかった新たな観光需要を生み出した。

本調査は、京都市で初めてのTDM施策でマスコミにも多く取り上げられ注目度も高く、駐車場整備、実験周知、情報提供等に必要以上のコストを要した。この経験を踏まえると今後、地元中心に施策展開を図るためには、「パーク＆ライド駐車場」の確保とコスト軽減対策が重要な課題になると考えられる。

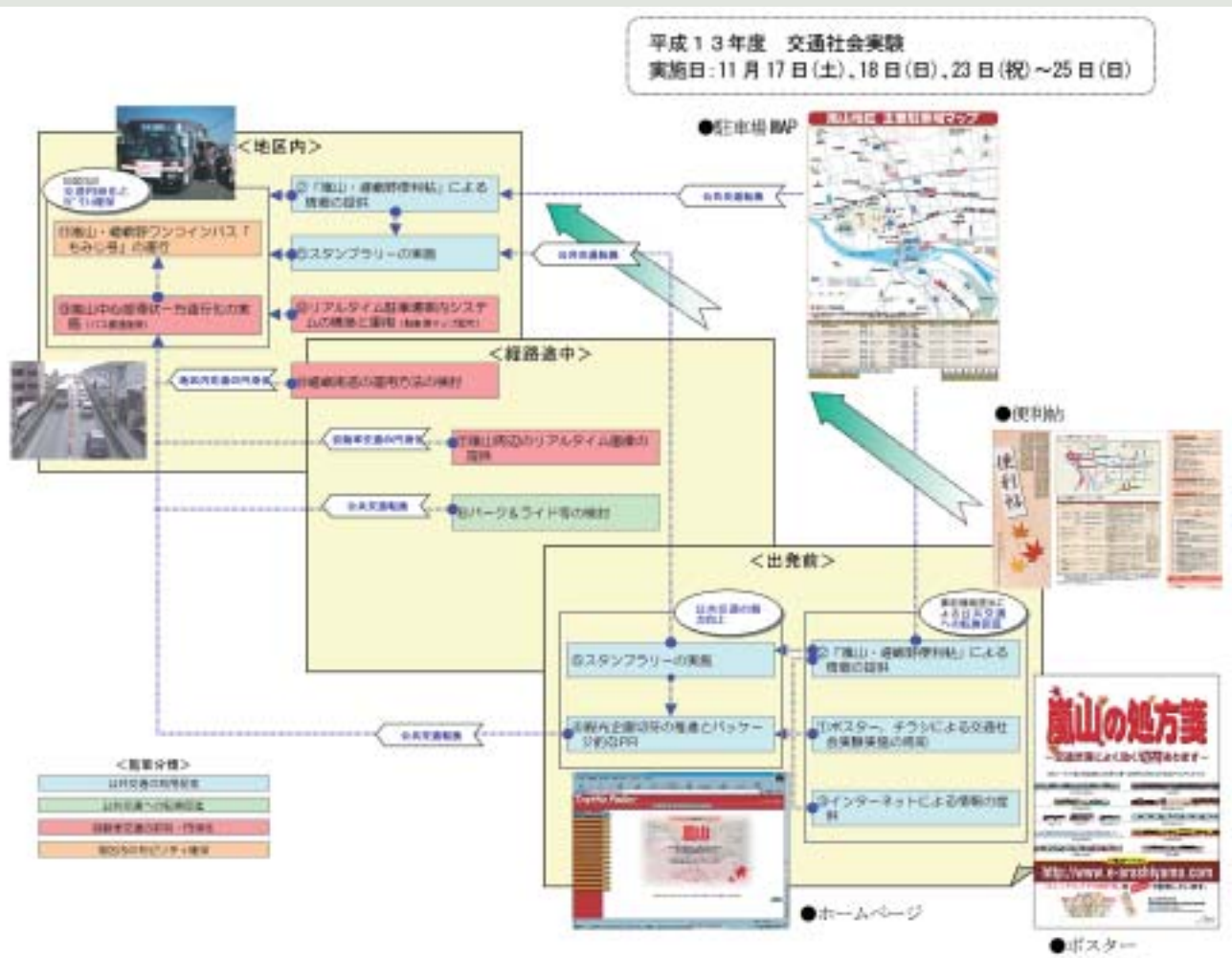


図4 - 平成13年度の施策パッケージモデル