

3

京都東山における交通社会実験の取り組み

萩原久吉

HAGIWARA Hisayoshi

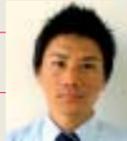
中央復建コンサルタンツ株式会社/
計画系グループ/チームリーダー



中矢昌希

NAKAYA Masaki

中央復建コンサルタンツ株式会社/
計画系グループ



京都東山は清水寺、八坂神社を始め、多くの観光施設が集まる著名な観光地であり、四季を問わず多くの観光客で賑わっている。その一方で、秋の観光シーズン等では、集中する自動車交通による渋滞の発生が大きな問題となっている。

本報は、こうした交通問題への対応として平成16年11月13日(土)、14日(日)、20日(土)、21日(日)の4日間を中心に実施した交通社会実験の取り組みの概要について報告する。

1—東山交通対策研究会の設立

東山地区においては「住民や観光客が安全で快適に歩けるまちづくり～住民と行政のパートナーシップ～」を大きな目標として交通問題の解決に取り組んでいる。

住民と行政のパートナーシップを構築するうえで、双方の話し合い、合意形成の場として「東山交通対策研究会」を設立し、そこでの協議を通じて交通社会実験に取り組んでいる。

東山交通対策研究会には学識経験者として北村京都大学教授(座長)、岡田京都大学教授、森谷武庫川女子

大学教授、宗田京都府立大学助教授に参画していただいている。また、地元からは市政協力委員連絡協議会、自治連合会、交通対策協議会、商店街、寺社の方々が参画されている。さらに、関連する交通事業者・旅行者、報道機関・業界団体等、国土交通省、京都府警、京都市及び東山区を含め、総勢66名で構成された研究会である。

2—交通社会実験の実施

●1 パークアンドライドによる交通流入の抑制

京都市では平成14年度から嵐山地区を対象としたパークアンドライド施策を継続して実施している。平成16年度からはこのパークアンドライド施策を東山地区も対象として実施することとし、東山地区へのアクセスが比較的便利な「地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区」において約900台(平成15年度は約220台)分の駐車場を確保した(図1)。

パークアンドライド駐車場の利用に際してはインターネット、携帯電話、固定電話からのフリーダイヤルを用いた事前予約・当日予約が可能なシステムを整備している。駐車場の開場時間は9～18時までとし、1台につき100円/日をシステム利用協力

金として利用者に負担していただいた。パークアンドライド駐車場の利用としては、図1に示す3地区4日間の合計で1500台以上の利用があった。このうち「地下鉄くいな橋駅・近鉄上鳥羽口駅周辺地区」の駐車場においては4日間で507台の利用があり、その3割程度が祇園、清水等の東山地区への利用となっており、東山地区への自動車流入抑制に一定の効果を得ることができた。

また、東海や北陸方面からの観光客に対するパークアンドライド駐車場として、大津市の協力を得て京阪浜大津駅周辺にある大津市営の2駐車場の活用を行った(図2)。利用料金は1台につき500円/日、京阪電鉄の企画切符と合わせて1000円/日で販売した。

市営駐車場は24時間営業のため、寺社の夜間ライトアップや夕食後の観光、帰宅等にも対応可能であり、特に東海や北陸方面の観光客に対しての利便性向上に寄与できたものと考えている。

●2 情報提供による交通の分散

東山地区の交通状況を見ると「通過交通も含めた東大路通への集中」と「特定の駐車場利用の集中」が大きな問題となっている。こうした集中を回避し、できる限り分散する方策として「東大路通りの道路混雑情報の提供」と「駐車場満空情報の提供」を行った。

道路混雑情報については日本道路交通情報センターによる情報、駐車場満空情報については各駐車場からの情報をリアルタイムに入手し、路側に設置した仮設の情報提供板(写真1, 写真2)によって情報提供した。



■図2—大津市営駐車場



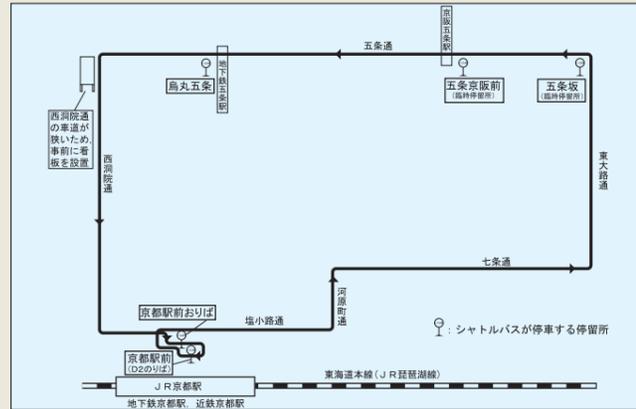
■写真1—道路混雑情報の提供
立て看板には上部に回転灯を設置して、ドライバーへの喚起を促した(東山丸太町交差点)



■写真2—駐車場満空情報の提供



■図1—パークアンドライド駐車場



■図3-シャトルバス運行ルート



■図4-シャトルバスの車体

●3 鉄道駅にアクセスするシャトルバスの運行

東山地区周辺には阪急線の河原町駅、京阪線の三条駅、四条駅、五条駅、地下鉄東西線の東山駅等がある。しかしながら、いずれの駅も徒歩でのアクセスには10分以上の時間がかかり、鉄道駅へのアクセスとしてはバスに頼っている状況にある。そのため、帰宅客の集中する夕方時刻帯では、歩道上はバス待ち客であふれ、また、バスが到着しても満員

で乗車しきれないという状況もみられた。

こうしたバス待ち客の分散を図り、鉄道駅へのアクセス利便性の向上を図ることをねらいとして、東山五条付近と京都駅の間を循環するシャトルバスを運行した(図3, 図4)。

運行は午前9時～午後6時の間、10分間隔で行い、料金は既存の路線バスと同様の220円均一とした。

シャトルバスは、交通社会実験として実施した4日間で約1万4千人の

利用があり、利用者からも高い評価を得ることができた。

●4 地元の協力による路上駐車抑制

東大路通における路上駐車は後続の車両の走行を阻害し、道路交通容量を低下させるひとつの要因となっている。こうした路上駐車抑制も本地区における大きな課題である。

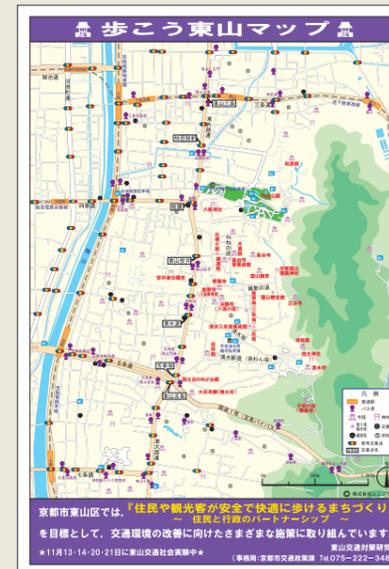
交通社会実験期間中には、東大路通において迷惑駐車車両に対する広報ビラ(図5)の配布、プラカードの掲示による迷惑駐車抑制への取り組みのアピール(写真3)を行った。これは東山交通対策研究会を通じて地元の方々のご協力をいただき、4日間でのべ約400名の体制で実施した。

こうした取り組みにより、路上駐車は大きく減少した。

●5 歩行者に対する案内の充実

著名な観光地でもある東山地区には、不案内な観光客も多く訪れる。こうした観光客に対する案内の充実として、主たる観光施設(高台寺、清水寺)への案内・誘導情報の掲示を東大路通沿道の電柱へ行うとともに、案内チラシには主要な観光地を掲載するとともに、帰宅の交通手段の選択肢を増やすことをねらいとして、周辺の鉄道駅等も掲載した(図6)。

アンケート調査の結果から、こうし



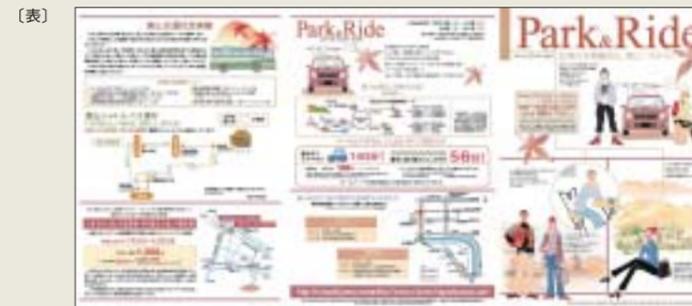
■図6-歩行者案内チラシ



- ①「公共交通利用促進と交通社会実験の周知」ポスター
- ②「パーク&ライド施策の周知」ポスター
- ③「大津市営駐車場の活用」ポスター



■図7-広報用ポスター



〔表〕



■図8-パークアンドライド駐車場広報チラシ



■図9-交通社会実験ホームページ

た案内の充実は「役に立った」という回答を多く得ており、便利で快適な歩行環境の創出に効果を発揮したものと考えている。

3—広報・PRの徹底

交通社会実験の実施に際しては、その取り組みをいかに広く周知徹底するかが大きな課題である。取り組みの周知は地元住民のみではなく、広域から訪れる観光客に対しても行うことが必要であり、以下の通り様々な媒体を活用した広報により、事前及び当日の周知徹底を図った。

- ①ポスターの掲示(図7)
- ②高速道路IC等でのチラシの配布(図8)
- ③交通社会実験ホームページでの情報提供(図9)
- ④日本道路交通情報センターからのラジオ放送
- ⑤地下鉄車内広告の活用

4—おわりに

東山地区では、平成17年度も引き続き交通社会実験の実施を予定している。

皆さんにも是非、パークアンドライド駐車場やシャトルバスを利用し、「歩く」ことを楽しみに、東山地区を訪れていただきたい。

東山地区における施策の目標
『住民や観光客が安全で快適に歩けるまちづくり』

路上での駐停車は ご遠慮ください

1台の路上駐車で東大路通の渋滞の原因になります。

路上駐車があると…
○歩行者や他の通行車両の迷惑になります。
○消防車や救急車など緊急自動車の妨げになります。
○他のドライバーが安全確認をしにくくなります。

ご理解とご協力をお願いします。

東山交通対策研究会
京都府警松原警察署

■図5-路上駐停車車両への広報ビラ

あなたの車は
迷惑駐車です
(車両番号) — 号車

あなたの車は、通行の危険・妨害
となっています。

迷惑駐車は、市民の強い苦痛
です。

迷惑駐車は、争論的しょう。

東山交通対策研究会
京都府松原警察署



■写真3-路上駐停車抑制の取り組み