

## 地元との協働による観光地交通対策の取組\*

Transport planning of a sightseeing district by collaboration with local residents\*

奥藪俊夫\*\*・眞鍋靖司\*\*\*・粟生啓之\*\*\*\*・北村隆一\*\*\*\*\*

By Toshio OKUZONO\*\*・Yasushi MANABE\*\*\*・Yoshiyuki AOU\*\*\*\*・Ryuichi Kitamura\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

京都市では、「歩いて暮らせるまち」の実現を目指し、公共交通の利用促進をはじめ、各種施策を推進している。なかでも秋の観光シーズンには特に多くの観光客が京都を訪れるため、臨時交通対策等を実施している。

京都の中でも観光客に人気の高い嵐山では、特に激し交通渋滞が発生しており、その改善を図るため、観光地“嵐山”まで到着する過程を「出発前」「経路途中」「嵐山地区内」の3ステージに分け、それぞれで必要とする効果が期待できる施策を組み合わせ実施している。

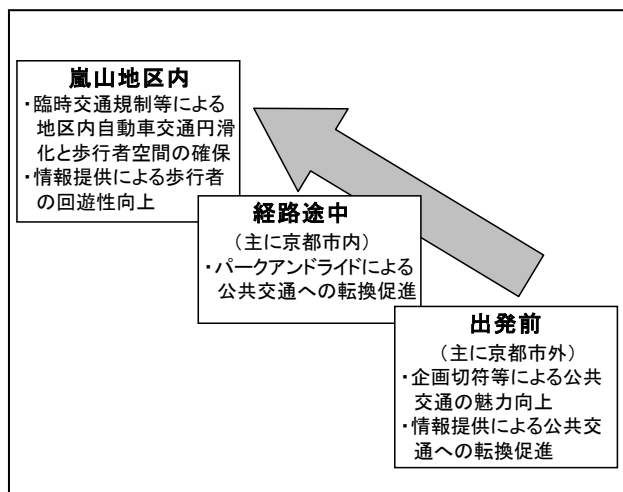


図-1 到着までのステージ毎の交通対策の取組

\*キーワード：観光交通、市民参加、ホスピタリティ

\*\*非会員、京都市都市計画局都市企画部交通政策室

(京都市中京区河原町御池上る、  
TEL075-222-3483、FAX075-222-3472)

\*\*\*・\*\*\*\*正員、株式会社建設技術研究所

(大阪府大阪市中央区大手前1-2-15、  
TEL06-6944-7780、FAX06-6944-7892)

\*\*\*\*\*正員、工博、京都大学大学院工学研究科

(京都府京都市左京区吉田本町、  
TEL075-753-5134、FAX075-753-5916)

このような中で嵐山地区内では、観光ピーク時の渋滞等の交通問題を解決するため、2年間の交通社会実験期間を含め、これまで5年間秋の観光地交通対策に取り組んでいる。誰もが安全・快適に歩けるまち『歩いて楽しい嵐山の実現』を基本コンセプトに掲げ、「公共交通優先」と「自動車交通抑制」による地区内交通の円滑化を目指した交通対策に取り組んでいる。

嵐山地区内の観光地交通対策の特徴の一つとして、交通社会実験実施時から現在の施策実施に至るまで、一貫した行政と地元（商業者・住民・駐車場事業者）との協働による交通対策の取組があげられる。

本稿では、“嵐山地区内”に着目し、交通対策内容の検討段階での地元との協働の取り組みを報告する。また、地元参加による交通対策の取り組み事例として、歩行環境確保に向けた歩道上からの看板撤去の申し合わせ等を報告する。そして、交通対策に関する行政と住民による協働の有効性や今後の課題について考察する。

### 2. 交通対策内容検討段階の地元との協働

#### (1) 地元意向を反映する仕組み

嵐山地区内の交通対策を、一過性の社会実験ではなく地元根付いた恒久施策とするためには、行政主体から地元主体の取り組みへと発展できることが重要であり、行政も地元も対策に取り組みながら意識を高める必要がある。

そのため、対策内容の検討段階から地元と行政が一緒になって検討する仕組みとして「嵐山交通対策研究会」が設置されており、ここでは商業者や住民、鉄道・駐車場事業者など、嵐山に係わる人たちが一堂に会して検討できる体制が築かれている。また、その下部組織として、嵐山地区内交通検討部会・地元懇談会が設けられており、取り組む交通対策内容を商業者や住民などの立場を超えて活発に議論できる体制が構築されている。

研究会は、これまで計20回開催され、平成17年度も2回開催されたが、以下では主に17年度の協働の状況について述べる。

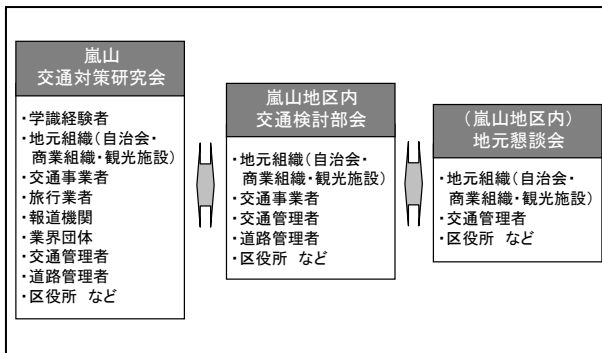


図-2 地元との協働による検討体制の概要

(2) 長辻通における歩行者空間の拡大策

a) 北行き一方通行規制

嵯峨・嵐山のシンボル「渡月橋」に繋がり、世界遺産「天龍寺」が面する地区のメインストリート・長辻通は、車道2車線で両側歩道のある地区の主要道路である。

観光シーズン以外では、流入・流出する自動車交通を安全・円滑に処理できているものの、観光シーズンには多くの車が集まるため、交通渋滞等を生じることが懸念されていた。

そこで、嵐山交通対策研究会等では、基本コンセプトの「歩いて楽しい嵐山の実現」を図るため、長辻通における交通渋滞等の発生による、観光地イメージや歩行環境の快適性低下等を回避できるよう、11月の一箇月間の土曜、日曜、祝日に、嵐山中心部から流出する車線だけを残す北行き一方通行規制の実施を提案し、実施された。

b) 車道1車線化による歩行者空間の拡大

長辻通では、観光ピーク時以外は歩行者が歩道上に収まるものの、ピーク時には非常に多くの歩行者が通りに集中し、収まりきれない人が車道にはみ出す状況となる。

そこで、研究会等では、観光ピーク時となる11月中下旬の土曜、日曜、祝日に、安全・快適な歩行環境を確保するため、一方通行化に伴い空きができる車道1車線分を利用した歩行者空間の拡大を提案し、実施された。



写真-1 観光ピーク時の長辻通の規制状況

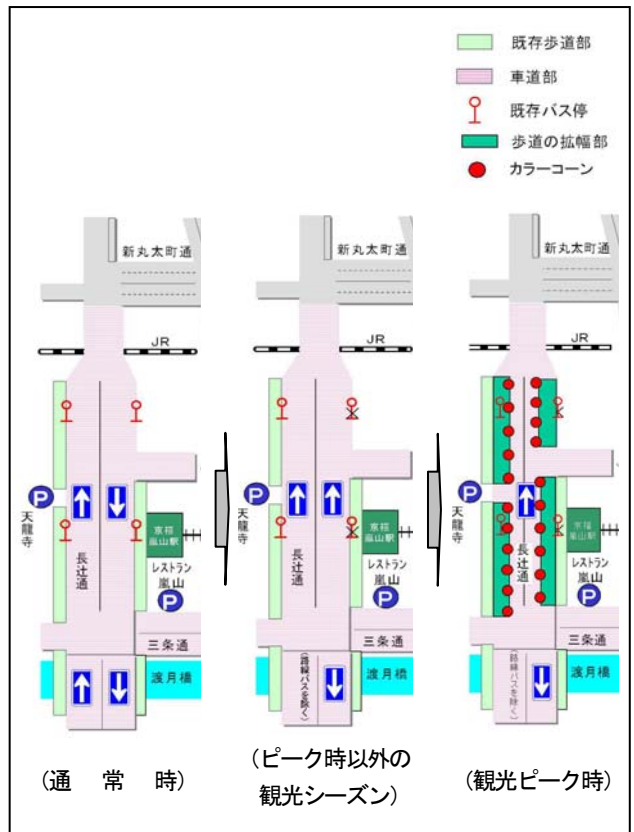


図-3 長辻通の断面イメージ

c) カラーコーンの修景

長辻通で歩行者空間を拡大するにあたり、土曜、日曜、祝日の午前10時から午後6時までという限られた曜日・時間のみでの拡大であったため、どのように歩車道境界を明示するかが課題であった。

拡大策の実施時と実施時以外との円滑な切替等を考慮し、研究会等では歩車道境界としてのカラーコーンの設置を選択したが、観光地イメージにそぐわないのではないかとの意見も出された。

そこで、検討の結果、地元として観光客へのおもてなしの気持ちを表現するため、コーンに花を挿した修景を行うことを提案し、実施された。



写真-2 歩車道境界となるカラーコーンの花による修景

### (3) 嵯峨街道における交通規制

嵯峨街道は、嵯峨・嵐山のシンボル「渡月橋」を接点として、長辻通に繋がっており、区間の大部分が車道2車線である地区の主要道路である。

長辻通と同様に、観光シーズン以外は、流入・流出する自動車交通を安全・円滑に処理できているものの、観光シーズンには嵯峨街道を通過して嵯峨・嵐山を訪れる多くの車が集まり、交通渋滞等を生じることが懸念されていた。

そこで、嵐山に向かう車が引き起こす交通渋滞等の発生による沿道住宅地の環境悪化等を回避できるよう、11月の一箇月間の土曜、日曜、祝日に、嵐山中心部から流出する車線だけを残す南行き一方通行規制が実施されてきた。

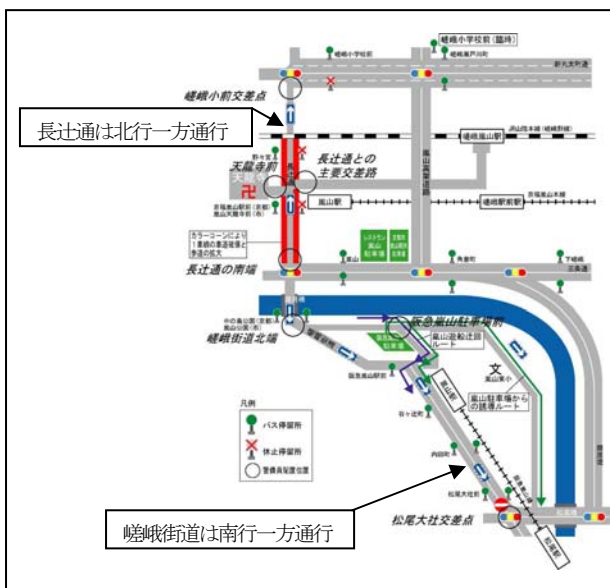


図-4 長辻通・嵯峨街道の規制内容

#### (4) 観光バス・一般車の駐車対策

観光ピーク時には、嵐山地区に多くの観光バス・一般車が訪れるが、駐車場の入庫待ちや空きを探してうろつく車が交通渋滞を引き起こしており、その対応策も求められていた。

研究会等では、観光バスの時間帯・場所による集中を抑制するため、旅行業協会等を通じた事前情報提供や、嵐山地区内にある公共駐車場のバス優先化を提案するとともに、バス優先化に伴い溢れる一般車に対しては、地区内にある民間駐車場に受け入れ強化を要請したほか、行政にもその支援を要請した。

その結果、研究会メンバーでもある民間駐車場は営業時間を拡大するとともに、行政はチラシ配布による民間駐車場への誘導を実施し、交通混雑の緩和に貢献した。



写真-3 チラシ配布による民間駐車場への誘導

### 3. 交通対策実施時の地元との協働

#### (1) 長辻通の歩行者空間拡大への地元の協力

長辻通の歩行者空間拡大時（車道一車線時）に、歩車道境界となるカラーコーンの設置と撤去を行う必要があるが、商店街を中心とする地元の主体的な協力により、設置と撤去が行われた。



写真-4 地元商店街の主体的な協力によるカラーコーンの設置と撤去

#### (2) 長辻通の拡大した歩行者空間の有効活用に対する地元の協力

##### a) 歩道上からの看板等撤去等に向けたパトロール

長辻通では、観光ピーク時に多く集まる歩行者に対して、車道1車線化とカラーコーンの設置による歩行者空間拡大策を行い、安全かつ快適な歩行環境の確保を図っている。しかし、その一方で歩道上には沿道商店の看板や放置自転車が放置されており、歩行者がそれを避けて歩く状況が見られていた。

そこで、地元商店街では、観光シーズンにおける歩道上からの看板撤去を実現するため、自主的にパトロールを行った。

##### b) 案内マップの作成による観光客への回遊情報提供

嵐山では、『歩いて楽しい嵐山の実現』の基本コンセプトを実現するため、様々な歩行環境改善の取組を行っているが、地元商店街等では歩行空間をより楽しみながら移動してもらえよう、回遊コースや名所・旧跡、商店紹介情報等を盛り込んだ観光案内マップを作成し、観

光客等に提供した。



写真－5 地元商店街等が作成した観光案内マップ

#### 4. おわりに

観光地において、行政課題である観光シーズンの交通対策に市が取り組み、地元との協働を取り入れたことは、以下の成果・有効性から一定の成功を得たと判断できる。

この成果等を踏まえ、さらなる一步を踏み出すための、今後の課題について以下に述べる。

##### (1) 受動的な協力から積極的な協働への地元意識の変化

取組案の検討段階から地元と協働で検討を進めたことで、地元の取り組み意識が高まっている。また、交通対策の取組を観光シーズン（11月）の土曜、日曜、祝日に限定して行ったことで、取組を行った日と行わなかった日の違いを目の当たりにすることとなり、自ら検討した対策の必要性を身をもって感じたことも、受動的な協力から積極的な協働へと地元意識の変化を促したと考えられる。

##### (2) 臨時交通対策から平常時の（通年での）交通のあり方への展開

地元が観光シーズンにおける交通対策案の検討を行ったことをきっかけに、それとの対比等から観光シーズン以外の交通環境についても次第に考えるようになっており、それも地元との協働の成果の一つと考えられる。

##### (3) 交通対策からまちづくりへの展開

地元が交通対策案の検討に参画したことをきっかけに、歩行空間のハード整備も含めた観光客等に快適な環境づくり、すなわちまちづくりについてより考えるようになってきており、それも地元との協働の成果の一つと考えられる。

#### (4) 今後の課題

嵐山地区では、これまで5年間にわたる地元等と行政の協働による交通対策の積み重ねにより、地元のまちづくりに対する意識向上へと繋がっている。しかし、平成17年度は例年より多くの観光客が嵐山を訪れたため、観光ピークの数日間は拡大した歩行者空間に収まりきらず、車道上に歩行者が溢れる状況となった。



写真－6 平成17年の観光ピーク時の長辻通の状況

また、長辻通における交通対策の内容として、地元商業者は現在取り組んでいる北行き一方通行を支持する者が多いものの、住民や観光客は歩行者専用道路化などより歩行者優先の交通対策内容を望んでおり、地元内部でも立場を超えて更なる議論を進めることが求められている。

「歩いて楽しい嵐山の実現」に向けて、地元も観光客もより満足できる交通対策への見直しなど、17年度の結果を踏まえた取組の充実が求められており、行政による適切な支援と合わせ、地元等のまちづくりの活性化が望まれる。