

地域の将来をかけた 公共交通優先の まちづくり。

京阪電鉄が掲げる重点エリアの一つである京都では、「歩くまち・京都」をテーマに、公共交通優先のまちづくりが進められている。150万人の市民の生活拠点であり、5000万人が訪れる国際観光都市としての利便性の向上と公共交通ネットワークの推進に取り組む。市は、交通事業者とともに京都の将来を紡ごうとしている。

写真提供 ● 京都市都市計画局 歩くまち京都推進室 文 ● 茶木 環 (ジャーナリスト) 撮影 ● 織本知之

REPORT II



京都市都市計画局
歩くまち京都推進室 室長
佐伯康介
Kosuke SAEKI

京都市役所都市計画局に、昨年4月、「歩くまち・京都推進室」が発足した。前身は交通政策室。観光や経済、あるいは教育や健康、観光、コミュニティなど、幅広い視野に立った「人が主役の歩いて楽しいまち」をつくる交通政策を目指して組織改正された。

「交通政策ではなく、交通まちづくり」

政策」と佐伯康介室長は説明する。公共交通利用に誘導する

年間5000万人の観光客が訪れる国際観光都市・京都が抱えるいちばん大きな悩みは「交通問題」だ。市民のマイカー依存度の高まりとともに自動

車で訪れる観光客も年々増加傾向にあるため、渋滞をはじめさまざまな問題が発生している。観光客の各種調査でも、交通問題や道路問題が改善点の上位にあがっている。

京都市では、平成15年度に自動車交通抑制を中心とする「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン」を策定。公共交通優先のまちづくりに取り組み、公共交通の利用を呼びかけてきた。

特に観光客に対しては交通事業者と協働し、公共交通の利用に誘導するさまざまな取り組みを実施。平成14年度から毎年実施している紅葉シーズンの「パーク&ライド京都」もそのひとつで、昨年は11月の1カ月間(例年は5日間)にわたって拡大実施した。

「シーズン中の市内の交通渋滞を知らずにマイカーで訪れ、苦勞している観光客が非常に多い。マイカーから公共交通に乗り換えて、目的地まで移動していただきたい」と佐伯室長。

昨年は、大津・山科・伏見・長岡京の四つのエリアに12箇所、約1900台分(一部有料)の「のりかえ駐車場」を用意。さらに紅葉シーズンのピークになる下旬の5日間には、近畿運輸局京都運輸支局や京都大学など6カ所の協力を得て830台増分の駐車スペースを開放した。また、PRパンフレットを制作し、最寄り駅から「嵐山」への鉄道を利用したアクセス方法についても丁寧に解説している。

こうした京都市の取り組みを受けて、鉄道事業者も独自にパーク&ライドを実施している。京阪電鉄では、大津市・京都市の協力を得て、京津線「浜大津駅」に隣接する二つの公共駐車場にマイカーを駐車し、鉄道で京都を観光するパーク&ライドを平成16年度から実施。1日乗り放題の割引乗車券の購入のほか、1日駐車券1000円が500円になる特典をつけている。初年度の利用は250台だったが、3年後には8400台もの利用があったという。

新たな総合交通戦略を策定

平成15年度に策定された「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン」だが、その後の社会経済情勢などの変化を受けて、現在京都市では新たに「歩くまち・京都」総合交通戦略」の策定に取り組んでいる。

一昨年、京都市では市内最大の繁華街、四条通の歩道の拡幅と公共交通優先の取り組みを内容とするトランジットモータリゼーションの実験を実施している。

「これまで自動車占領していた道路を、歩行者に譲ってもらおう。人が主役のまち、まちの中を楽しく歩きやすくしていこうという取り組み」(佐伯室長)で、大きな注目を集めた。

「『歩くまち・京都』総合交通戦略」は、この「人が主役の魅力あるまちづ



観光客であふれかえる紅葉シーズン（写真は東山）。のりかえ駐車場を市が用意し「車を置いて、電車で行こう」、パーク&ライドを推進する。



くり」をさらに強力に推進するために策定されるものだ。公共交通優先の歩いて楽しいまちを目指し、既存公共交通の利便性向上とネットワーク化に取り組む。

具体的な施策については「公共交通ネットワーク」未来の公共交通まちづくり「公共交通優先のライフスタイル」の三つの検討部会が議論を行っているところだ。

ところで、こうした動きについて市民はどのようにとらえているのだろうか。公共交通優先のライフスタイル検討部会では、

昨年11月に京都市民を対象にアンケートを実施した。その結果、「京都の風景には歩く人々の方がなじむ」が86%、「公共交通や徒歩・自転車を大切にしたい」と80%の市民が考えており、市民の公共交通優先のまちづくりへの期待が示される結果となった。

しかし佐伯室長は、この結果を慎重に受け止める。

「それが理想的だと分かっているけど、実生活では小さな子どもがいる、荷物が多いなどの理由でマイカー頼りになってしまうこともある。最終的には根底の意識を変えなければ。それには個々



紅葉の名所・嵐山は最も混み合うエリア。



交通案内を所要所に表示し、観光客に公共交通の利用を呼びかける。

の移動者の課題を考えることが必要になってくる」と話す。

荷物のキャリーサービスなどの直接的な解消策やバリアフリーの推進、あるいは交通案内——だからこそ、幅広い視野で交通政策をとらえ直すことが必要なのだろう。

交通事業者が団結できる仕組みを

京阪電鉄とJR西日本による東福寺ルートの確立や、京都市営地下鉄「四条駅」と阪急電鉄京都本線「烏丸駅」の乗り継ぎ施設の取り組み（連絡通路に昇降機を設置・市バスの案内板設置）などに見られるように、京都市では、すでに事業者間の連携が進んでいる。市としては、こうした個々の事業者間の連携をさらに大きな枠組みにし

ていきたいというのが希望だ。

「各事業者が苦勞して改善を図っているのはよく分かる。けれども市民にとってはまだ分かりづらかったり、車を使えない高齢者も増えてくる。地域になじみがない観光客が利用しやすいということ、市民にとっても利用しやすいということ。便利で使いやすい交通体系を整えていきたい。そのために京都の交通事業者が一致団結できる仕組みをつくりたい。将来像を見据えて、事業者の皆さんと話し合っていきたい」と佐伯室長は語る。

京都の賑わいと歴史・文化を継承するための、公共交通を優先するまちづくり——国際観光都市が打ち出す交通まちづくり構想に注目と期待がかかる。京都市の総合交通戦略は今夏、策定される。