



「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験 実施概要について

平成19年12月11日

歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

第5回協議会 資料-1
平成19年12月11日(火)

《《 報告の内容 》》

1 「歩いて楽しいまちなか戦略」のねらい



2 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の概要



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



4 実験から得られた課題



5 今後の進め方



1 「歩いて楽しいまちなか戦略」のねらい



世界に誇る歴史都市・京都の魅力と活力が凝縮した
歴史的都心地区において

- ◇◇ 子供からお年寄りまですべての人が
「安心安全で快適」に暮らせるまち
- ◇◇ 市民も国内外の観光客も、京都を愛するすべての人が
「ゆったりと」買い物や散策を楽しめるまち

を実現するため、「歩いて楽しいまちなか戦略」を検討・実施



- ◆ 協議会・社会実験を通じた合意形成
- ◆ 歩行者と公共交通を中心とした施策展開

1 「歩いて楽しいまちなか戦略」のねらい



戦略の実施方針として



協議会(4回)・幹事会(6回)での協議を踏まえて、有効と思われる施策について**社会実験として実施**し、効果や問題点を共有する

□ 平成19年10月5日(金)から14日(日)までの10日間連続で実施

1 「歩いて楽しいまちなか戦略」のねらい



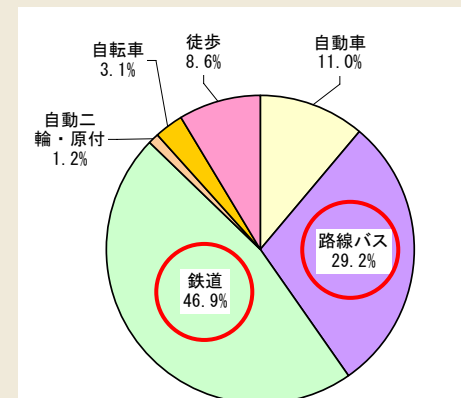
<地区の抱える問題>

- ・細街路における通過交通
- ・地区全体で見られる多くの放置自転車
- ・四条通における歩車空間のアンバランス
- ・慢性的な道路渋滞



<地区の特徴>

- ・公共交通（鉄道・バス）の利便性が高い



資料：来街者ヒアリング調査（H18休日）

自動車から歩行者・公共交通を中心とした道路空間の再配分と面的な交通対策を実施

2 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の概要



◆ 実験メニューと実施スケジュール

	10/5 (金)	10/6 (土)	10/7 (日)	10/8 (祝)	10/9 (火)	10/10 (水)	10/11 (木)	10/12 (金)	10/13 (土)	10/14 (日)
①通過交通の抑制 ・歴史的細街路における車両通行禁止 ・東洞院通における北行き一方通行 ・歩車共存道路化			周知・PR					(17時～20時)	(12時～20時)	
②ゆとりのある歩道の実現 ・賑わいと華やぎを感じさせる四条通における歩道拡幅+トランジットモール(路線バス・タクシーのみ通行可)			周知・PR					(17時～20時)	(12時～20時)	
③歩行者と自転車の共存 ・臨時駐輪場の設置 ・放置自転車の撤去 ・マナー向上啓発		周知・PR					(主として7時～21時)			
④より便利なバスサービスの実現 ・バス停集約及びバスベイ設置 ・100円バスの活用 ・小型バス『ポンチョ号』での運行								(17時～20時)	(12時～20時)	
⑤共同荷さばき場の設置		周知・PR								
⑥快適に來街できる方策の実現 ・KICSとの連携 ・地区周辺駐車場への案内誘導										
⑦広報・周知										
交通実態調査・アンケート調査								○		○

<関連メニュー1>

四条通地下通路の一部スペースを利用した「駐輪場ブース」のイメージ展示をあわせて実施
(10/12～10/14の3日間)

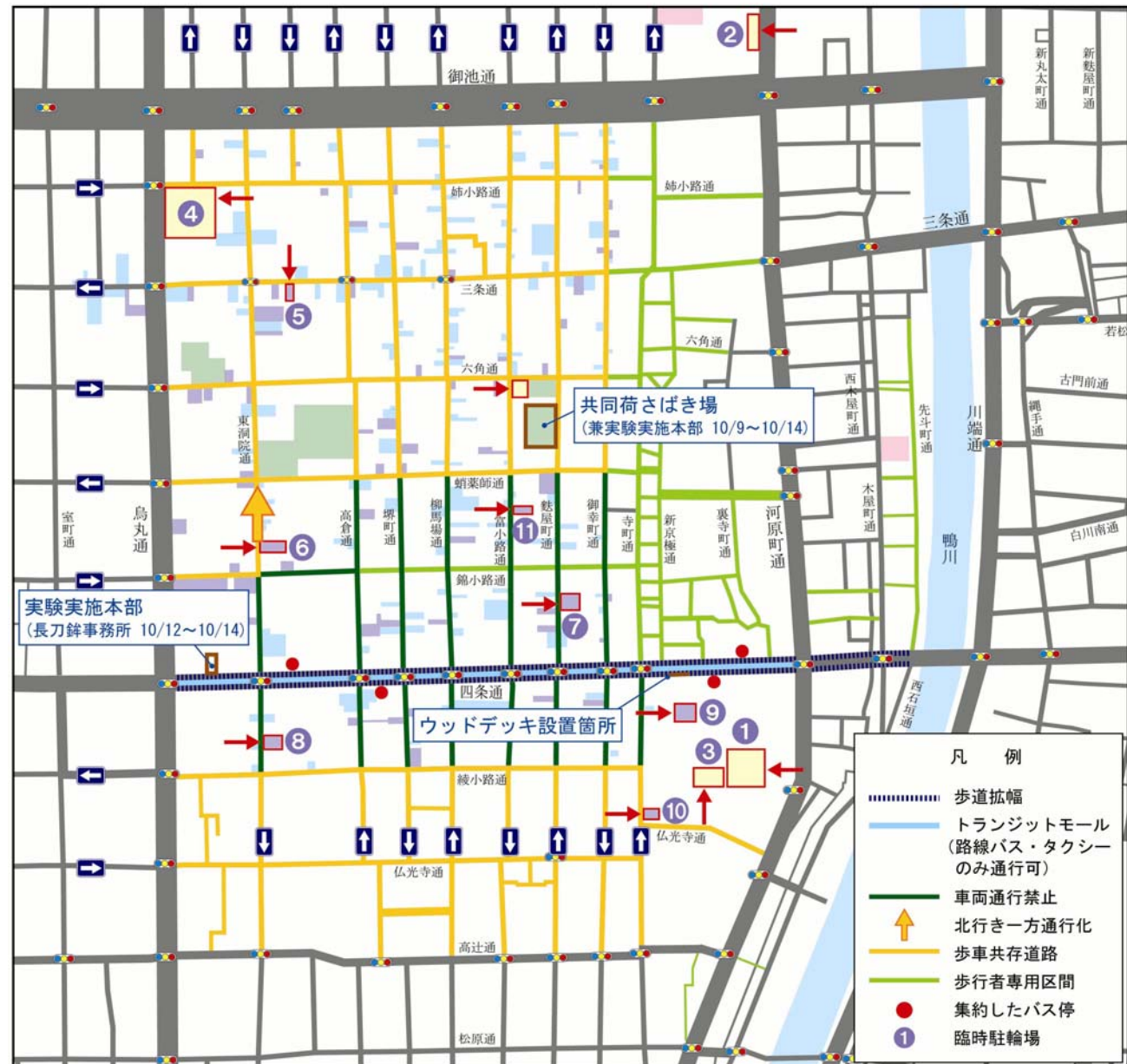
<関連メニュー2>

河原町三条から京都駅を結ぶ夜間バス「かわらまち・よるバス」の運行を開始
(12/1スタート)

2 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の概要



◆ 社会実験メニュー位置図



2 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の概要



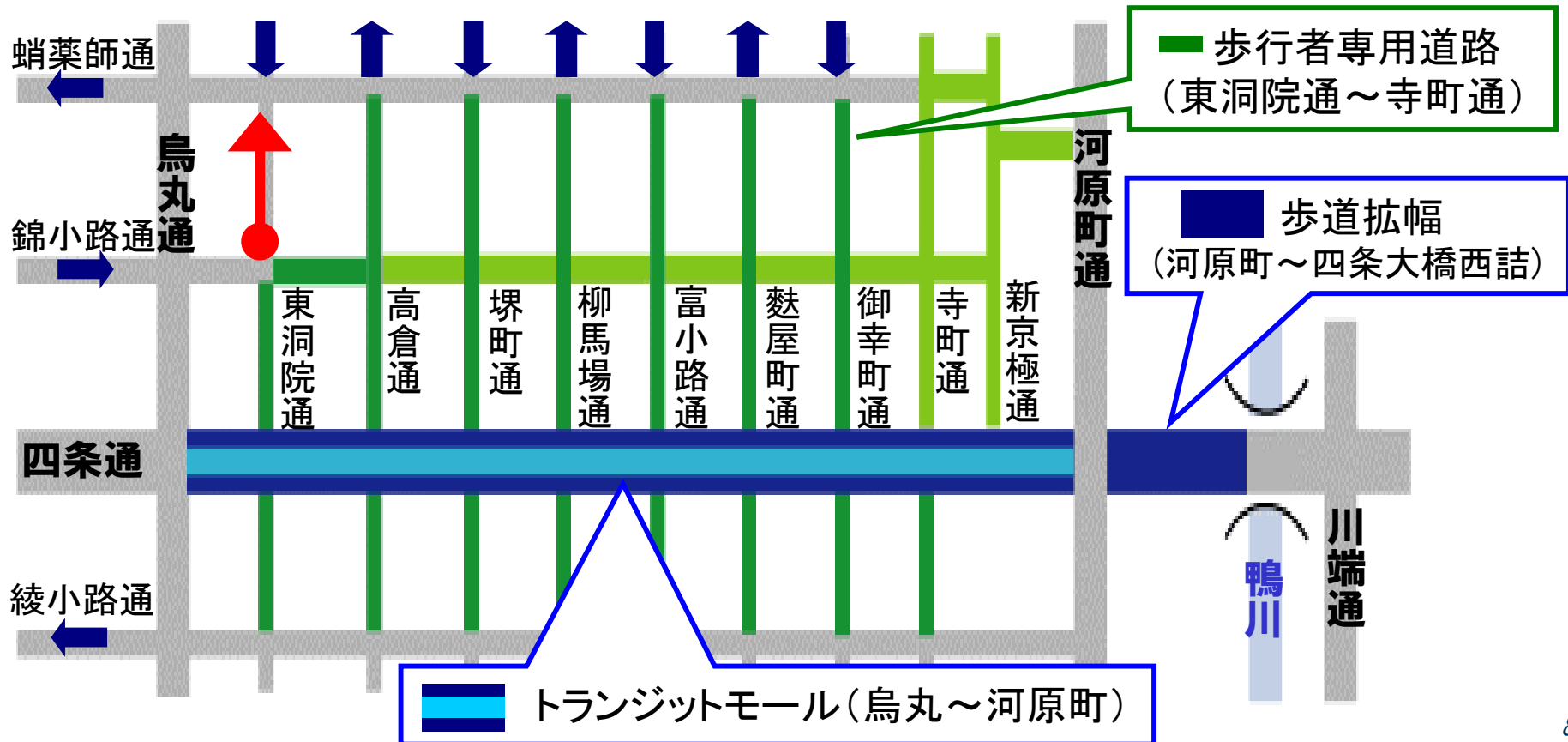
①通過交通の抑制と②ゆとりある歩道の実現に向けて

四条通（烏丸～河原町間）のトランジットモール化

（路線バス・タクシーのみ通行可）

歴史的細街路（寺町通～東洞院通）における歩行者専用道路化

10/12（金）17～20時，10/13（土）・14（日）12～20時に実施



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 通過交通の抑制

細街路では、通過交通の迂回誘導や放置自転車の臨時駐輪場への誘導等により、

○友人や家族と一緒に、ゆったりと笑顔で歩ける空間 を創出



従来の細街路の状況

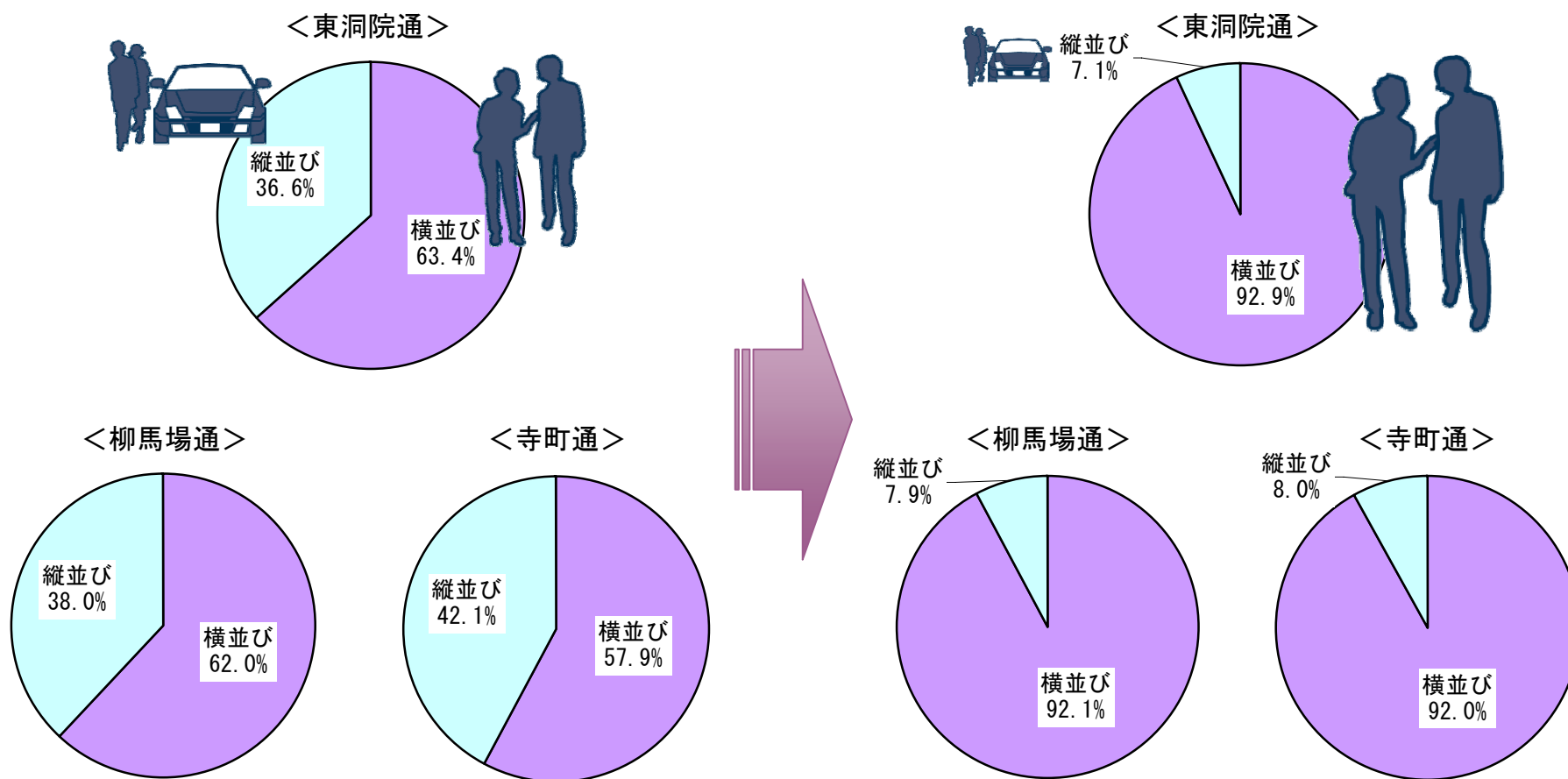
社会実験時の細街路の状況

3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 通過交通の抑制

「通過交通の抑制」により，自動車交通が減った細街路において，二人連れがゆったりと，横に並んで歩ける状況が多くみられた



従来の細街路の歩行形態

社会実験時の細街路の歩行形態

3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果

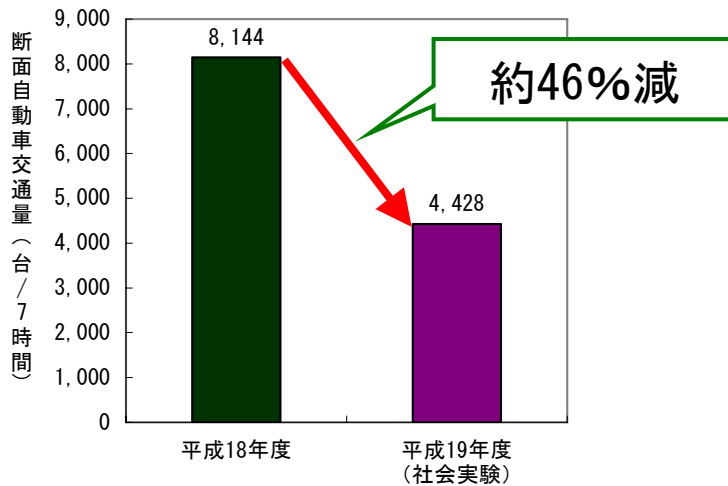


◆ 通過交通の抑制

「通過交通の抑制」により，自動車交通が減った細街路を，いつもより多くの歩行者に歩いていただけた

社会実験時の御池通から細街路への
進入交通量

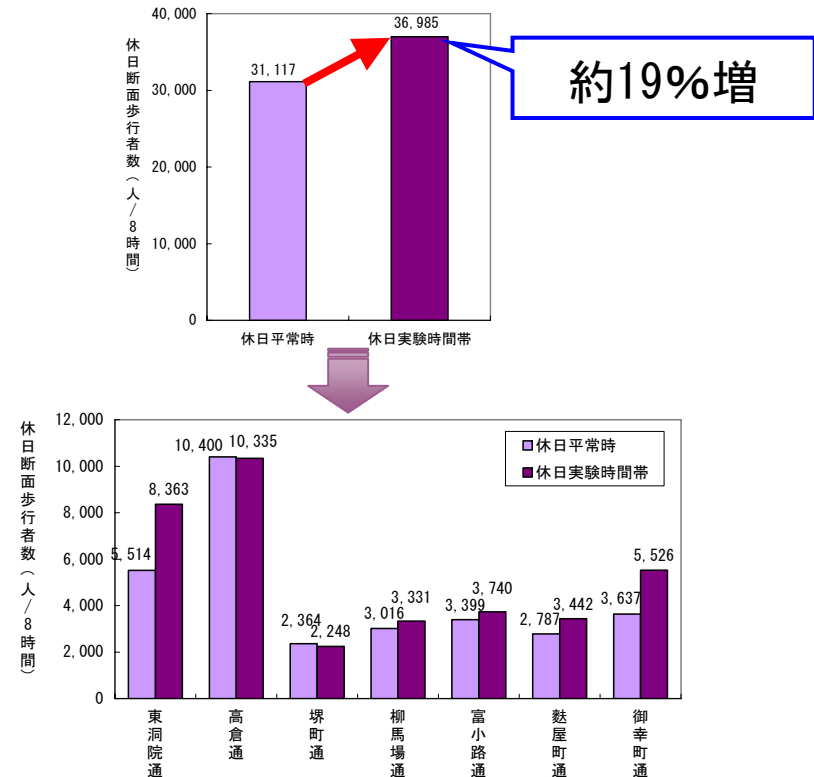
<休日>



注) 休日 (12時台~18時台) における御池通南側断面での御幸町通~東洞院通間の集計値

御幸町通~東洞院通における
社会実験時 (規制実施時間帯) の断面歩行者数

<休日>



注) 12時台~19時台における各細街路と四条通との北側交差断面での集計値

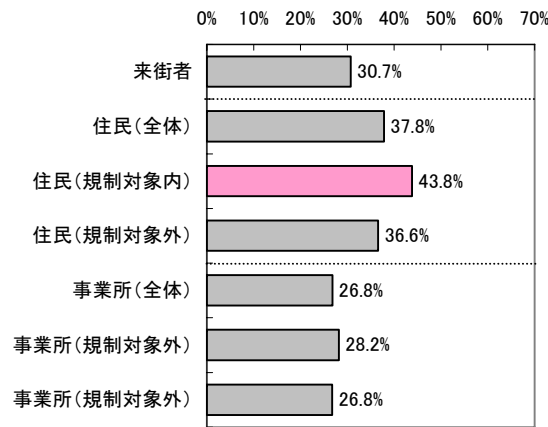
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



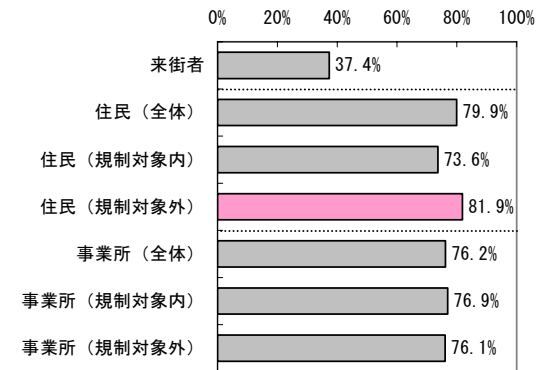
◆ 通過交通の抑制

こうした「細街路における歩きやすさ」は、特に住民が高く評価

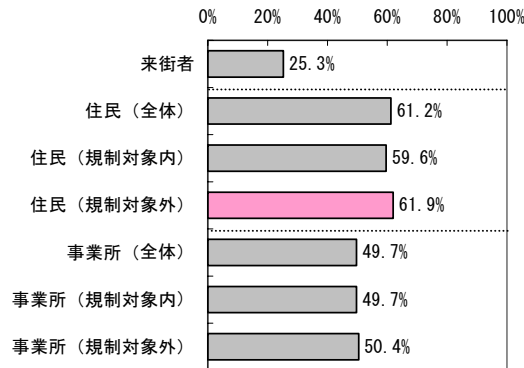
「細街路を通る自動車が少なく、安全に歩きやすくなった」と感じた意見



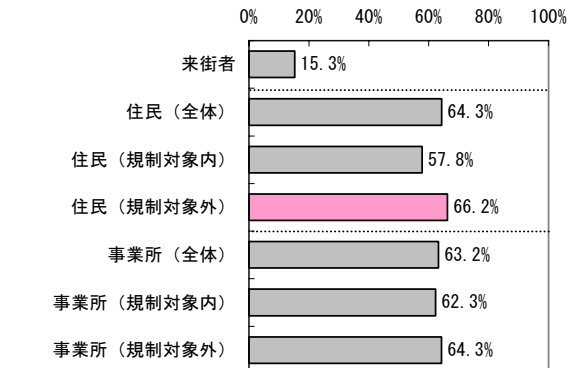
歩行環境の改善に向けて、今後必要と考えられる対策



細街路における歩きやすさの向上



地区に用のない通過するだけの自動車交通の排除



自動車がゆっくり走るよう工夫された道路整備

3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果

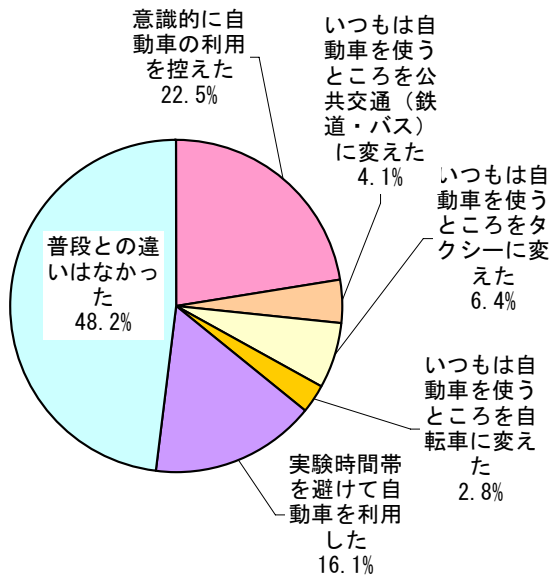


◆ 通過交通の抑制

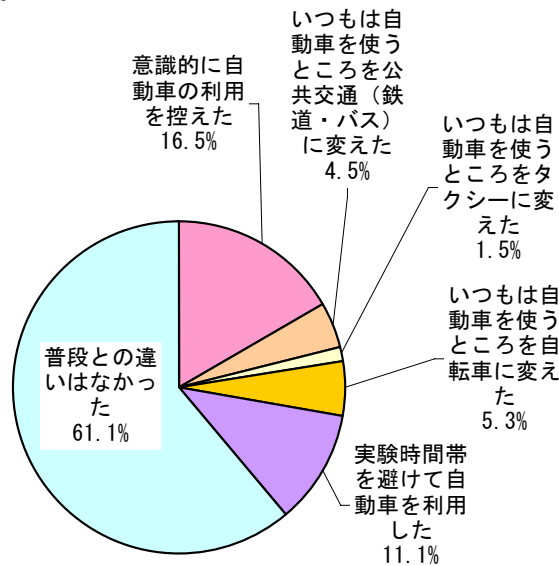
規制対象内と事業所への影響が大きかった

社会実験実施期間中の自動車利用の変化

<規制対象内の住民>

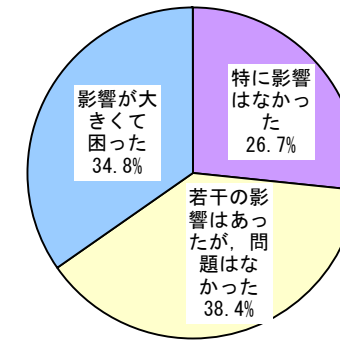


<規制対象外の住民>

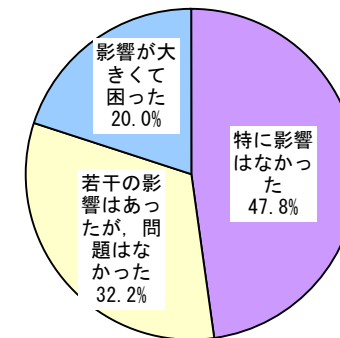


臨時交通規制に伴う荷物の搬出入への影響

<規制対象内の事業所>



<規制対象外の事業所>



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ ゆとりある歩道の実現

四条通では、歩道を現状の約2倍に広げ、路線バスとタクシーのみ通行可とする
トランジットモールを実施

○子供と手を繋いで一緒に歩ける空間 を創出



従来の四条通の状況



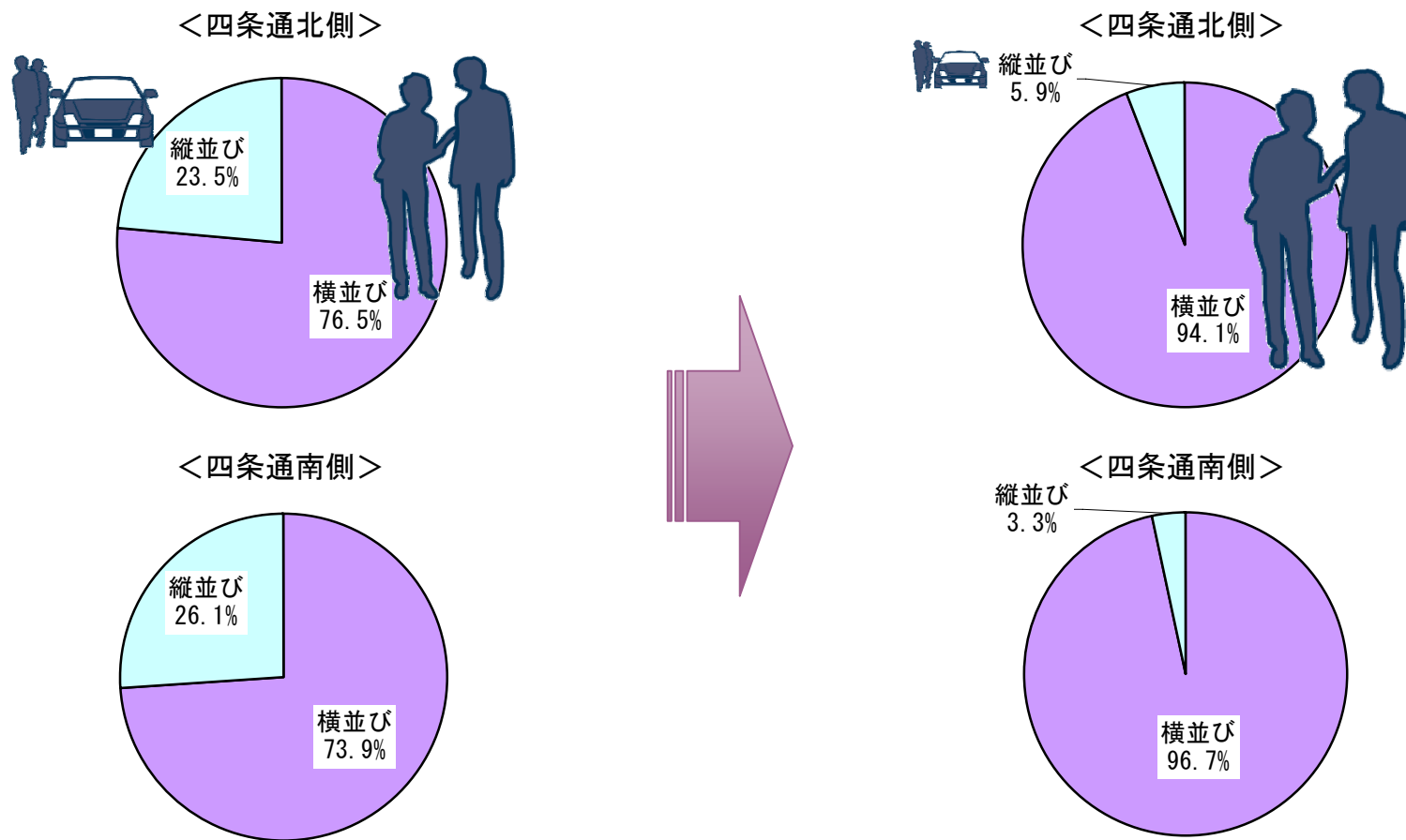
社会実験時の四条通の状況

3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ ゆとりある歩道の実現

四条通における「歩道拡幅＋トランジットモール化」により，二人連れがゆったりと，横に並んで歩ける状況が多く見られた



従来の四条通の歩行形態

社会実験時の四条通の歩行形態

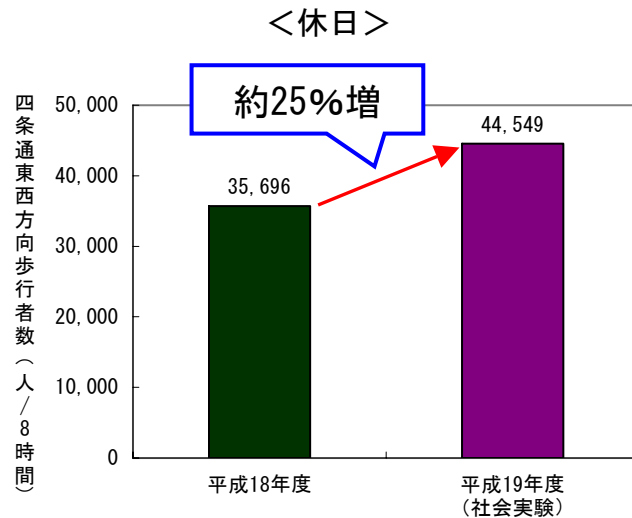
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ ゆとりある歩道の実現

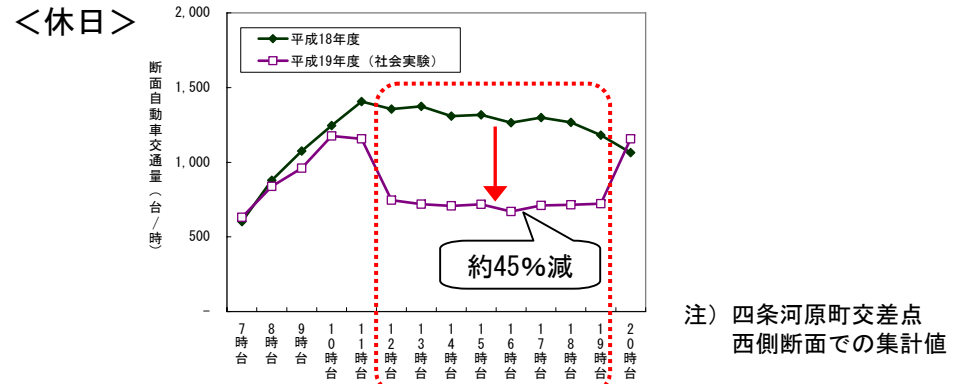
四条通における「歩道拡幅＋トランジットモール化」により，車道ではバスとタクシーのみがスムーズに走行し，歩道では広くゆったりとした空間を多くの歩行者に歩いていただけた

四条通における社会実験時（規制実施時間帯）の東西方向断面歩行者数

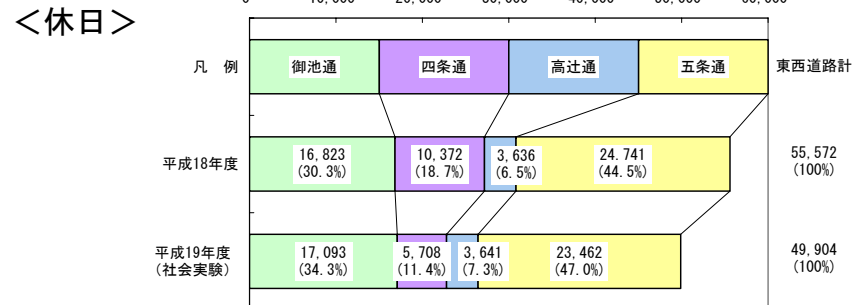


注) 12時台～19時台における四条通東西方向合計の集計値

四条通における自動車断面交通量



四条通及び東西方向道路における実験実施時間帯の自動車交通量及び路線分担率の変化



注) 12時台～19時台における各道路と四条通との西側交差断面での集計値

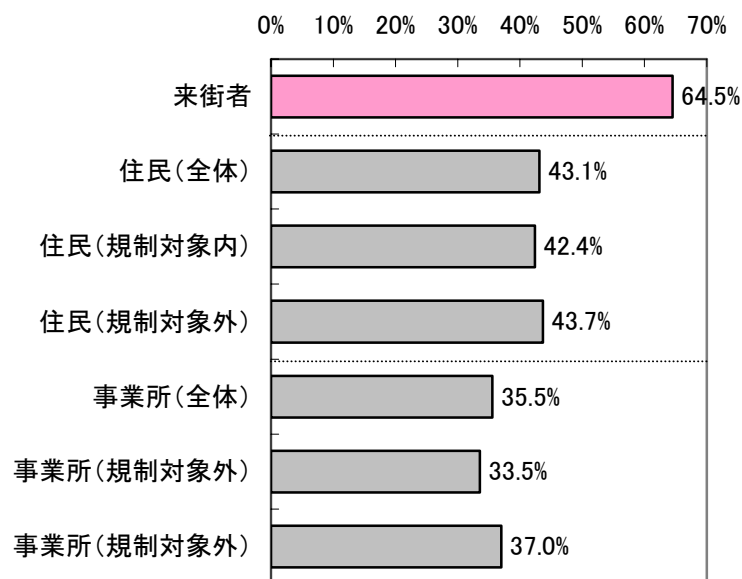
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



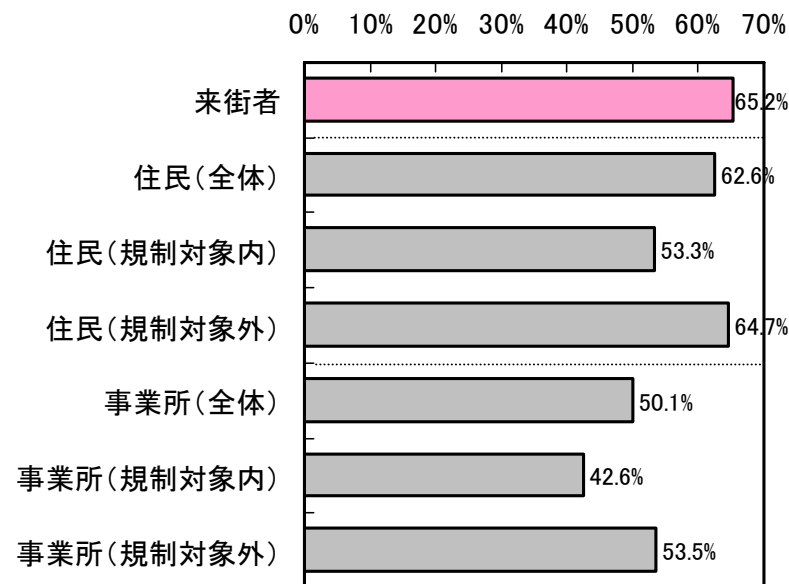
◆ ゆとりある歩道の実現

こうした「四条通における歩きやすさ」は、特に来街者が高く評価

「四条通の歩道が広くて、ゆったりと歩けた」と感じた意見



歩行環境の改善に向けて、今後必要と考えられる対策



大通りにおける広い歩道整備

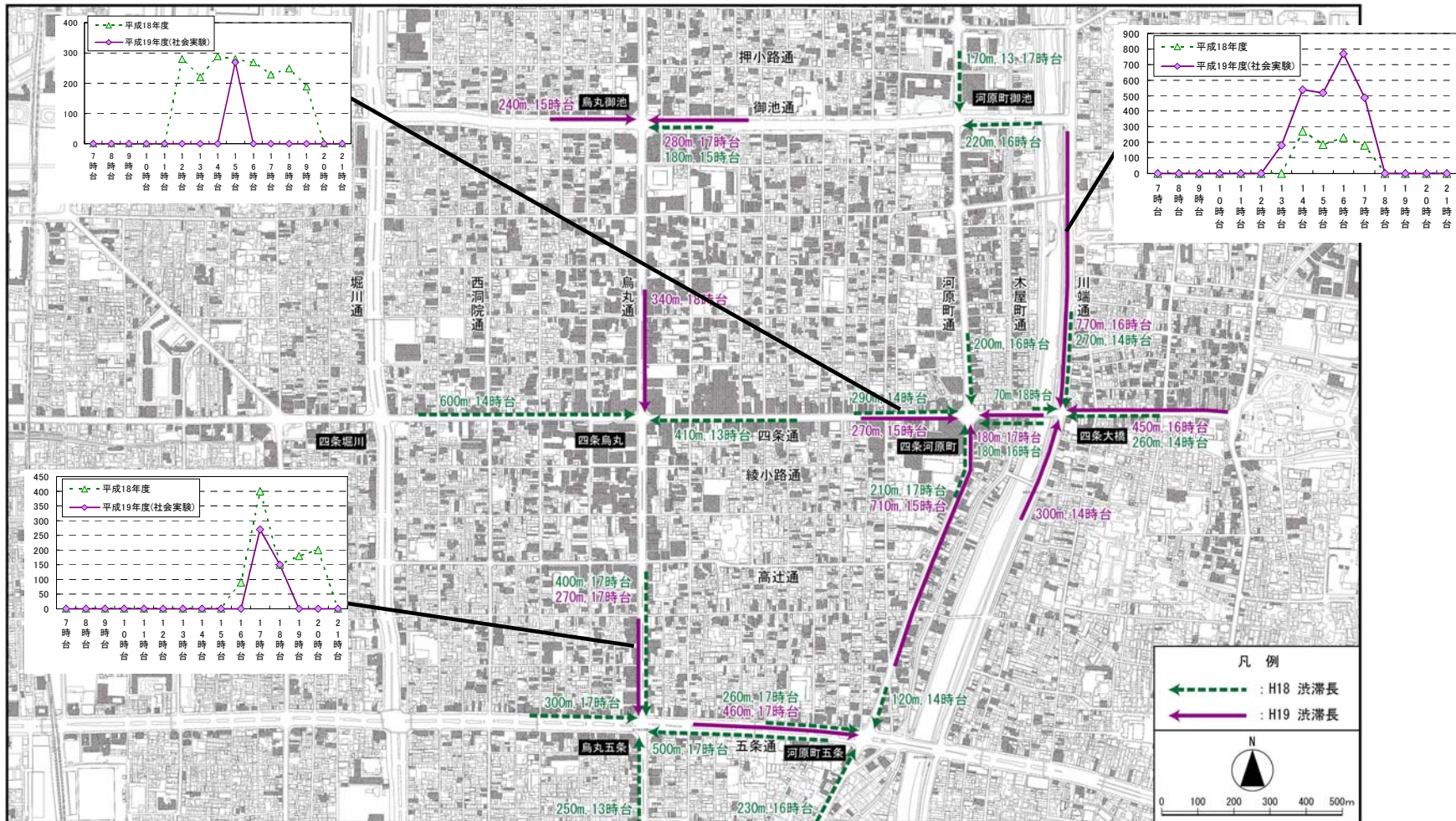
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ ゆとりある歩道の実現

ただし、周辺の御池通や烏丸通等で、迂回交通による新たな渋滞も発生

実験時間帯(規制実施中)における最大渋滞長比較 (H18-H19 休日(13~19時台))



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



東洞院通（蛸薬師通～錦小路通）の北行き一方通行化への切替えにより，三方向から東洞院蛸薬師交差点に車が集中し，規制初日の12日（金）には大きな渋滞が発生した。



しかしながら，13日（土），14日（日）には誘導看板の増設，実験スタッフやガードマンによる迂回誘導などが功を奏し，大きな渋滞の発生は見られなかった。



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



③歩行者と自転車の共存に向けて

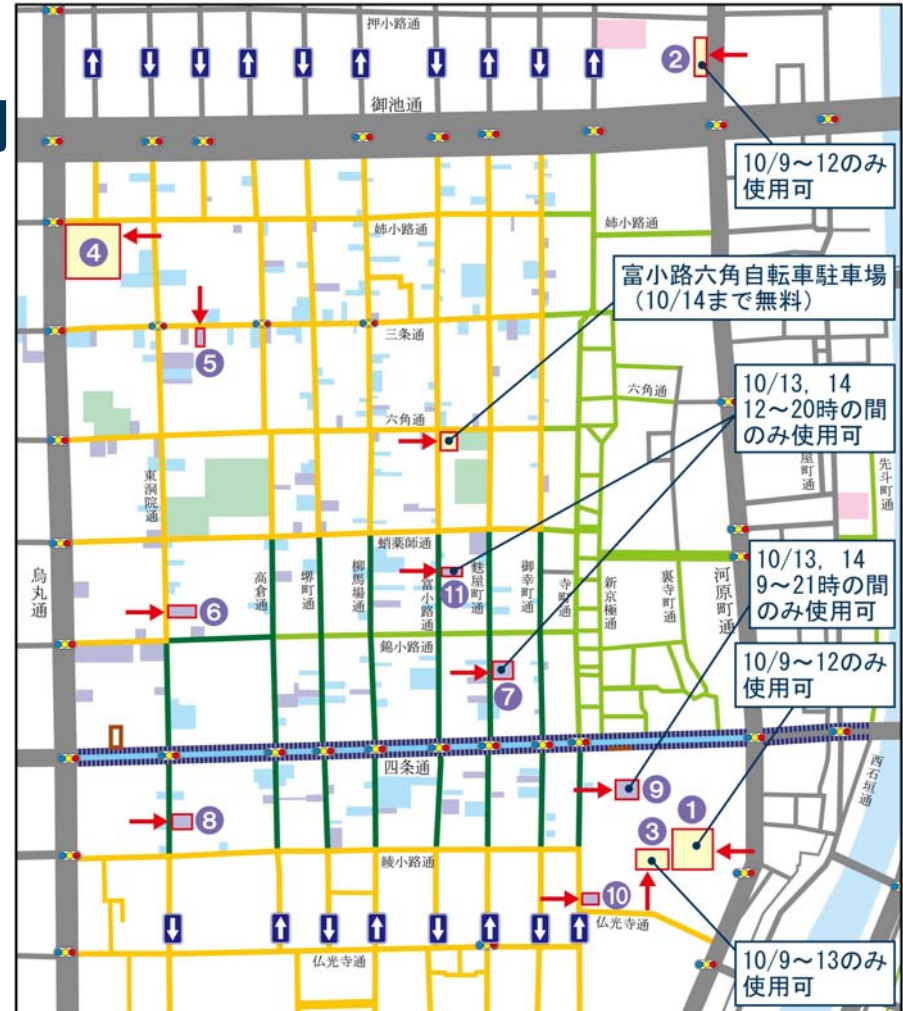
都心撤去班による
放置自転車の撤去強化

10/5(金)～10/14(日)の10日間

計11箇所、約2,100台分の
臨時の無料駐輪場を設置

10/9(火)～10/14(日)の6日間

10/9(火)～10/14(日) 7時～21時	④新風館 ⑤アルファパーク三条東洞院 ⑥中央パーキング ⑧ジーエスパーク四条東洞院 ⑩四条寺町ガレージ
10/9(火)～10/13(土) 7時～21時	③京都市総合教育センター
10/9(火)～10/12(金) 7時～21時	①稲荷町パーキング ②市役所前東側通路
10/13(土)、10/14(日) 9時～21時	⑨阪急河原町駐車場
10/13(土)、10/14(日) 12時～20時	⑦NAKAGYO24 ⑪アルファパーク富小路錦
料金設定	無料
対象車両	自転車のみ(※自動二輪・原付は除く)



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 歩行者と自転車の共存

駐輪ルールの遵守（啓発活動，集中的な撤去強化）と受け皿の確保（臨時駐輪場の設置）をあわせて実施したことにより，

○道路上に何の障害物もない，広々と安全に歩ける空間を創出

啓発活動
の実施



放置自転車
の撤去



撤去前



撤去後

臨時駐輪場
の設置



臨時駐輪場は，6日間で7,395台の利用
（＝1日平均1,000台以上）

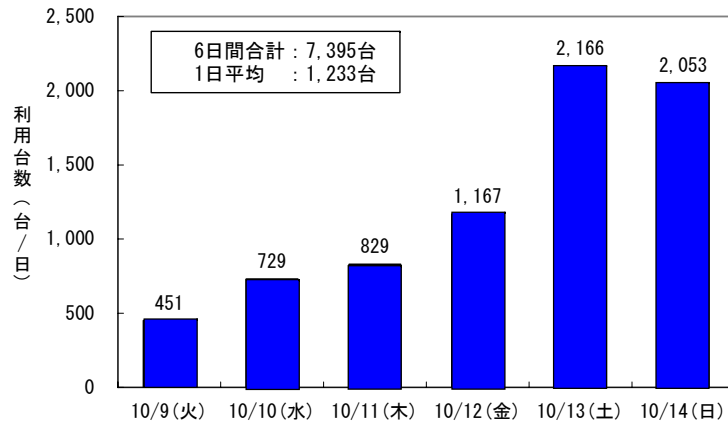
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



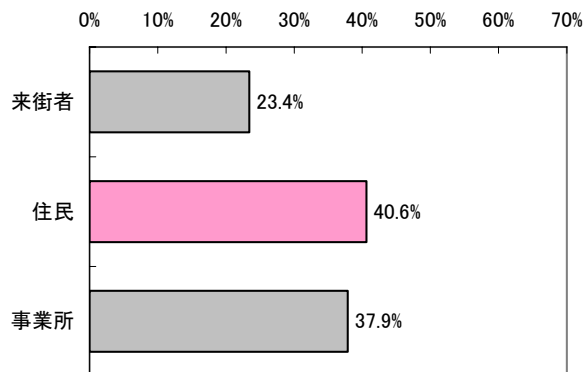
◆ 歩行者と自転車の共存

放置自転車の多いエリアの近くに開設した臨時駐輪場の利用が特に多かった

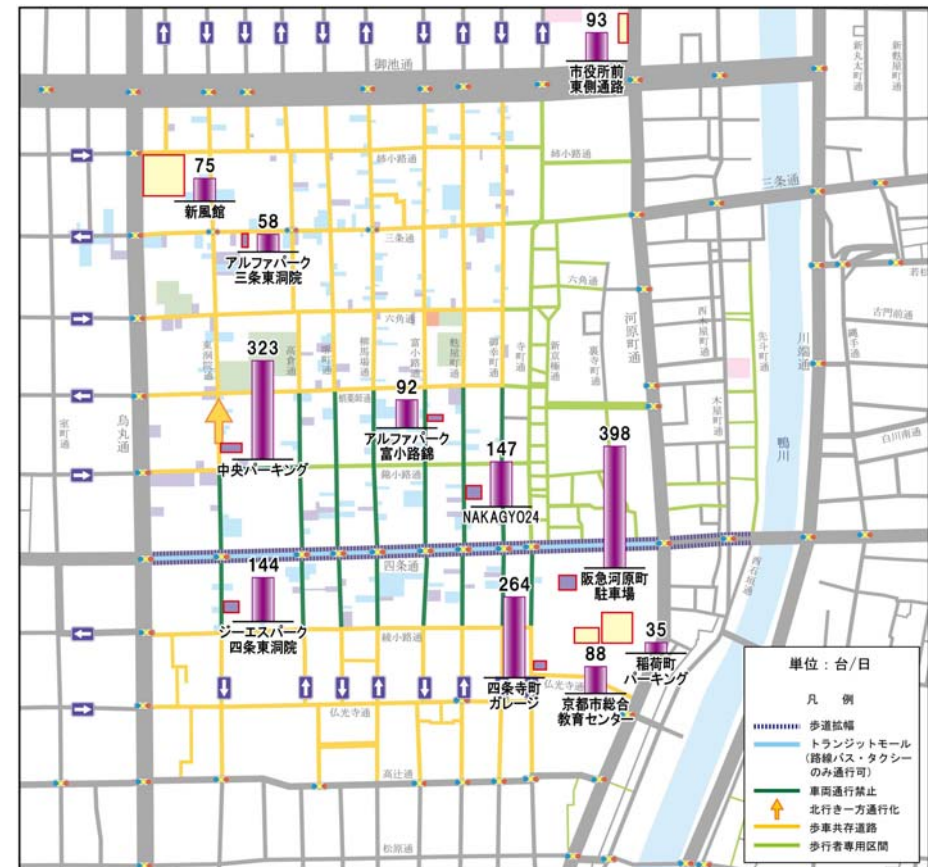
臨時駐輪場の日別利用台数



「放置自転車が少なく、まちが美しかった」と感じた意見



臨時駐輪場別に見た平均での一日利用台数比較



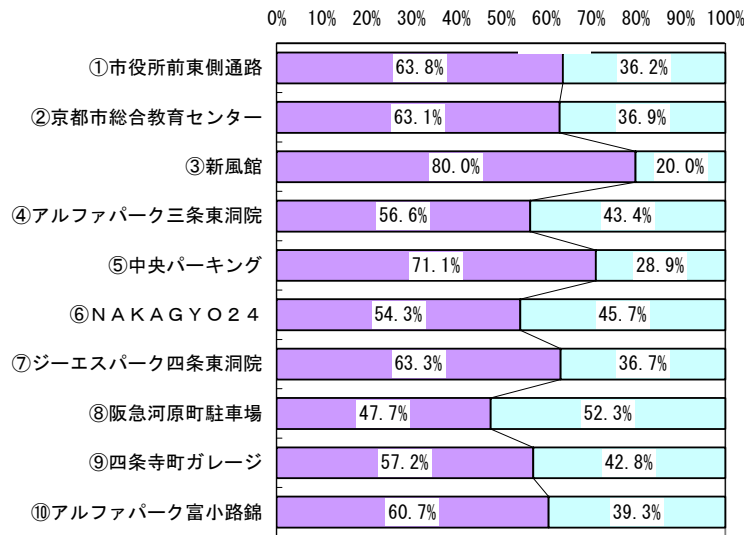
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 歩行者と自転車の共存

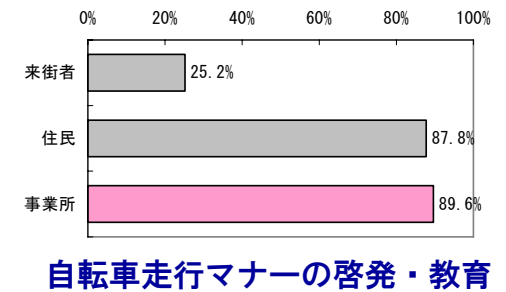
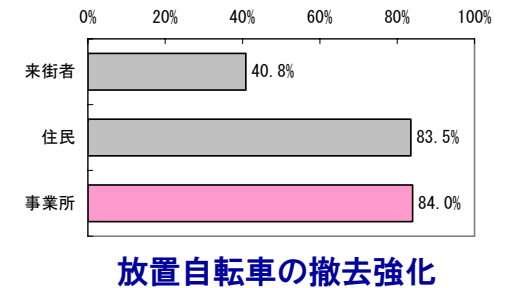
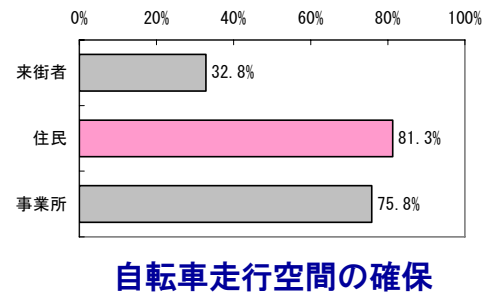
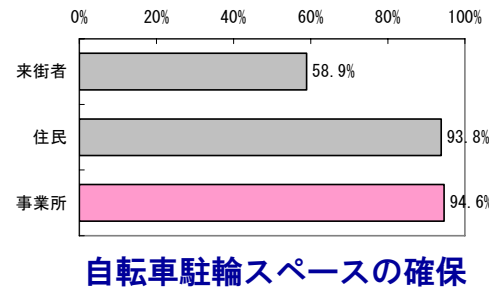
利用者の意向に応じた、適切な設置場所・料金体系の工夫により、放置自転車を収容し得る可能性があることを確認できた

今後の利用意向（有料駐輪場として）



使う (Use) 使わない (Don't use)

歩行者と自転車の共存に向けて、今後必要と考えられる対策



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果

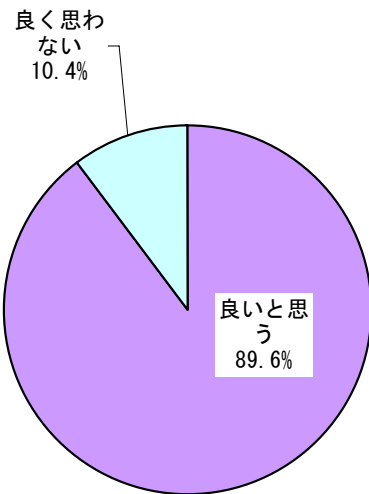


◆ 歩行者と自転車の共存

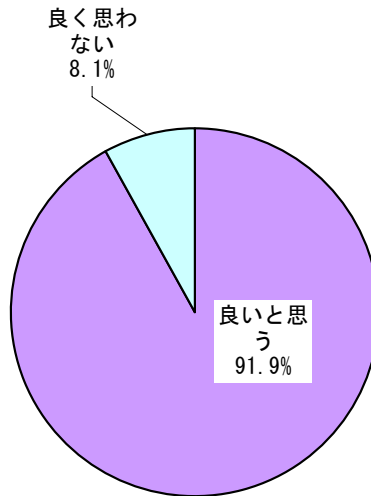
四条通の地下通路における駐輪場についても、利用意向があることが確認できた

四条通の地下通路に有料の駐輪場を作ることへの意向

<臨時駐輪場利用者>

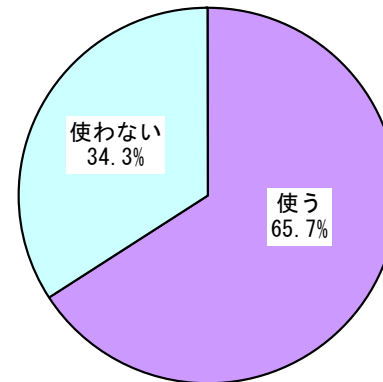


<地下通路通行者>

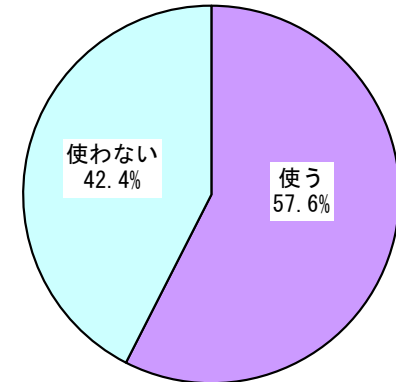


四条通の地下通路に有料の駐輪場が作られた場合の利用意向

<臨時駐輪場利用者>



<地下通路通行者>



注) 地下通路通行者には市域外からや鉄道等での来街者も含む

3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



④より便利なバスサービスの実現に向けて

四条通でのバス停集約, バスベイ設置
10/12 (金) 17時~10/14 (日) 20時



100円循環バスの増便, 運行時間延長
10/13 (土), 14 (日) の2日間

増便時間帯	14:00から17:00まで
運行間隔	現状の10分間隔 → 5分間隔 (2倍の増発)
運行時間延長	通常17:50から20:00までに延長



100円循環バスへの小型バス「ポンチョ号」の導入
10/6 (土) ~ 8 (祝), 13 (土), 14 (日) の5日間

3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ より便利なバスサービスの実現に向けて

トランジットモールを実施した四条通（烏丸～河原町間）では、100円循環バスをはじめとした路線バスは、スムーズに運行することができたが、周辺道路では、渋滞により最大15分程度の遅れが発生

100円循環バスについては、通常の運行（平成18年度）では1便当たり約17人の利用であったが、増便時間帯では1便当たり約22人の利用に増加し、運行時間延長では1便当たり約9人の利用にとどまった



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果

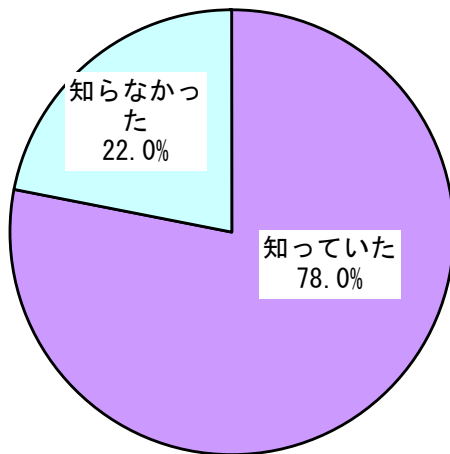


◆ より便利なバスサービスの実現に向けて

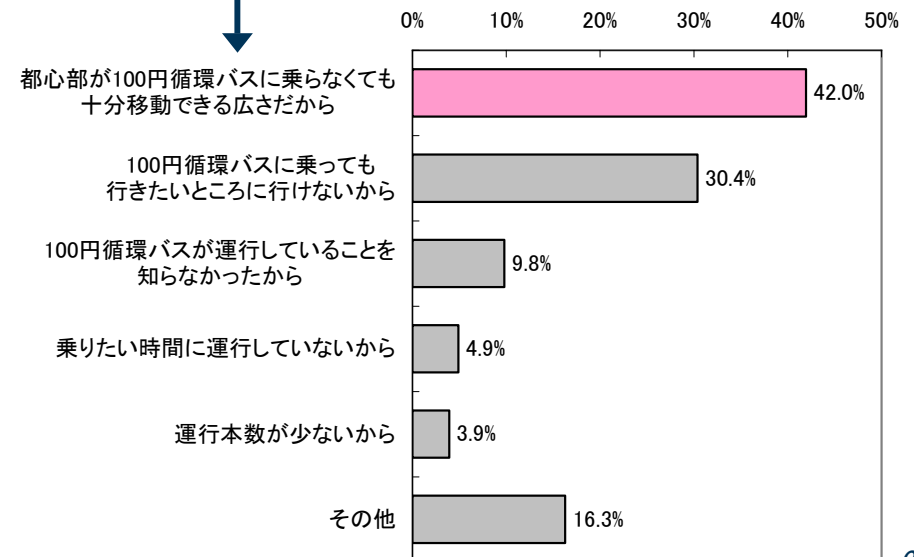
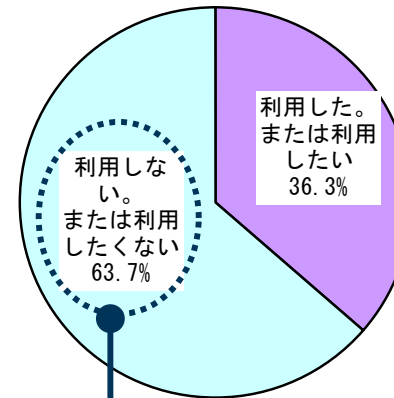
100円循環バスの利用の有無とその理由

100円循環バスの認知度

<来街者>



<来街者>



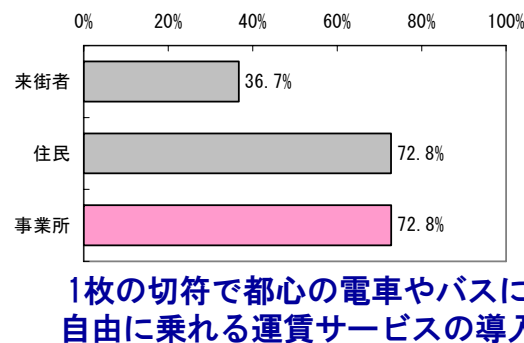
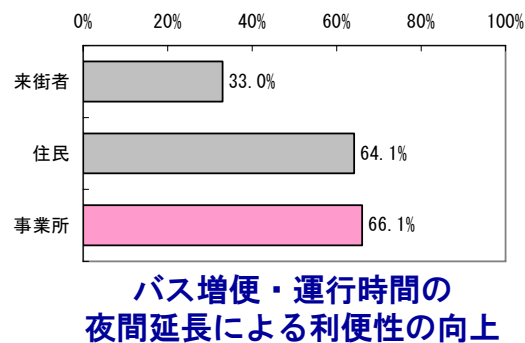
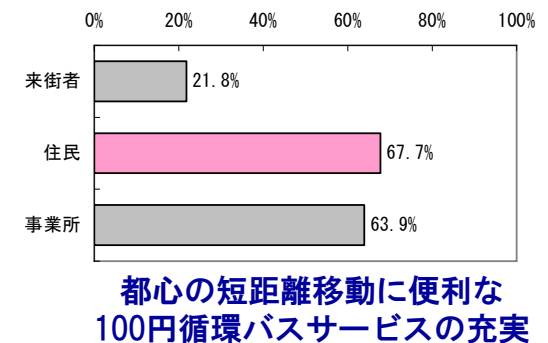
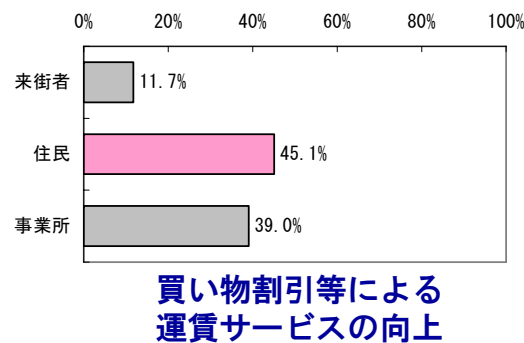
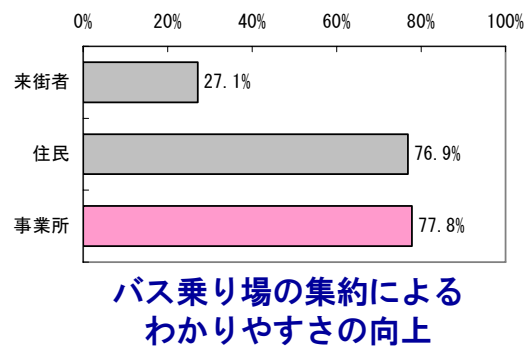
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ より便利なバスサービスの実現に向けて

公共交通の魅力向上に向けて、今後必要と考えられる対策としては、バス停の集約と1枚の切符で都心の電車やバスを自由に乗れる運賃サービスの導入を挙げる意見が多い

公共交通の利便性向上に向けて、今後必要と考えられる対策



注) 来街者は、歴史的都心地区への来訪時に路線バスを利用した人のみを抽出した集計値

3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



⑤ 共同荷さばき場の設置

臨時の共同荷さばき場の設置

(元 生祥小学校グラウンド)

10/9 (火) ~ 10/14 (日) の6日間



6日間でのべ43台が利用

四条通でのトランジットモール化等を開始した10/12(金)以降、
利用が増加し10/13(土)には20台以上が利用



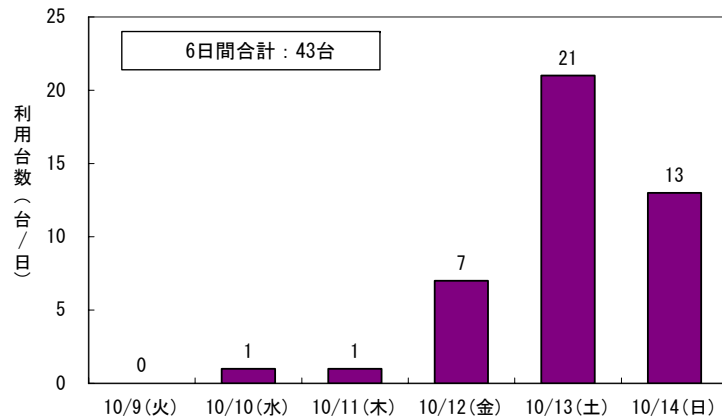
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 共同荷さばき場の設置

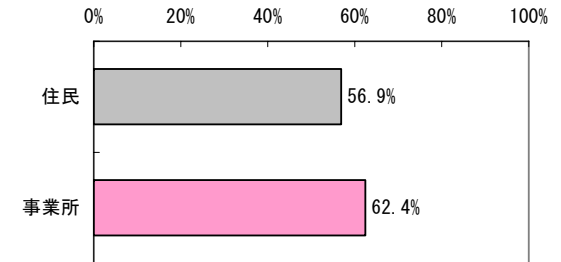
荷さばき交通は、まちの経済活動を支える必要不可欠な要素であるため、実態・意向に応じた、適切な荷さばきスペースの確保や時間帯などルール工夫が必要

共同荷さばき場の日別利用台数

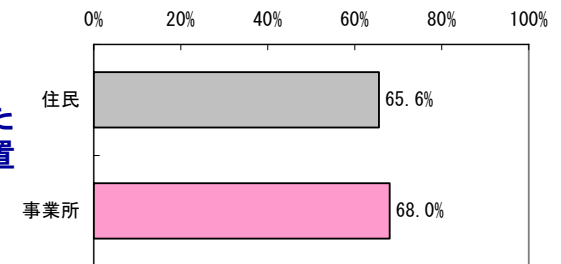


荷さばきに関するルールづくりに向けて、今後必要と考えられる対策

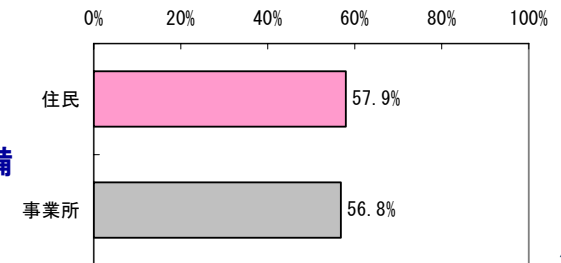
都心地区内への
共同荷さばき場の設置



大通りへの時間帯を定めた
荷さばき駐車スペース設置



貨物車が駐車できる
コインパーキング等の整備



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



歩行者と公共交通を中心とした交通面の施策展開だけでなく、
歴史ある京都都心の品格，雰囲気づくりに配慮した演出もあわせて実施

○今までの四条通にはなかった“憩いと交流”の空間

○将来的な歩道拡幅イメージが体感できる環境

を創出



3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



交通面の施策展開とまちの演出をあわせて実施した社会実験は、各メディアで大きく報道

10/13 京都新聞



10/13 毎日新聞



10/14 毎日新聞



10/14 産経新聞



10/14 京都新聞



10/14 読売新聞



10/13 朝日新聞



10/15 NHK総合「京いちにち」



10/15 関西テレビ「アンカー」



10/15 朝日放送「ニュースゆう」



10/15 よみうりテレビ「ニューススクランブル」

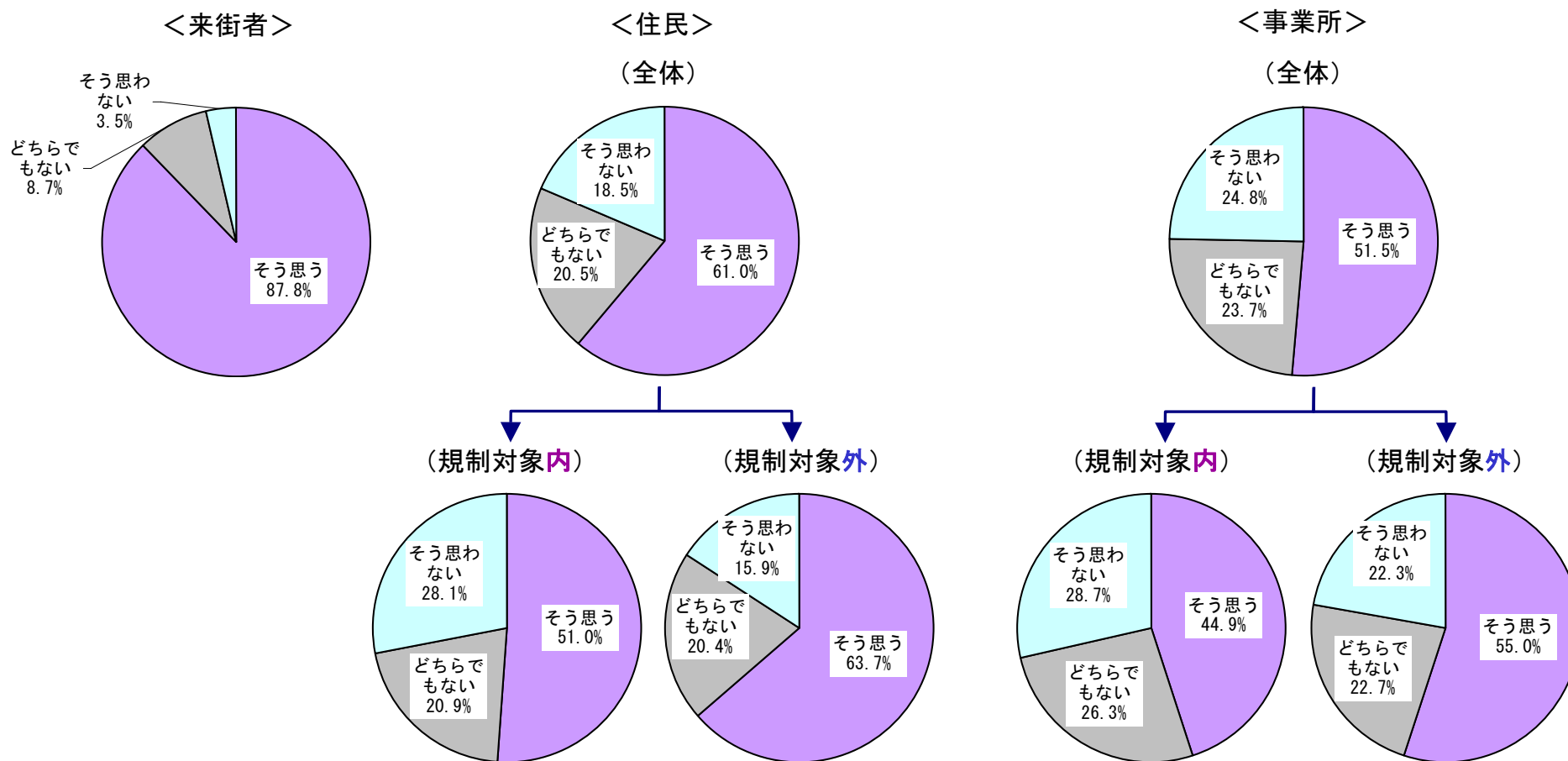


3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 徒歩と公共交通を中心とした「歩いて楽しいまちづくり」の推進

徒歩と公共交通を中心とした「歩いて楽しいまちづくり」については，来街者は約9割が賛同する一方で，住民は約6割，事業所は約5割となっている



4 実験から得られた課題（各メニューの評価と課題）

①通過交通の抑制（⑤共同荷さばき場の設置）

- 通過交通を排除することで、歩行者を細街路の主役とでき、歩行者の数も増加
- 安全で快適な歩行環境と、地元住民・事業所の自動車利用の確保を共存させるための工夫が必要



社会実験で確認できた効果を確保しつつ、恒常的に実施可能な施策はどのようなやり方があるか？

<検討の視点>

- 抑制方法, 対象範囲, 実施する日・時間帯
- 細街路の沿道や路面の雰囲気作り
- 駐車場の配置, フリンジ(都心周辺部)駐車場の設置 など

4 実験から得られた課題（各メニューの評価と課題）

②ゆとりある歩道の実現（⑤共同荷さばき場の設置）

- 歩道拡幅＋トランジットモール化を行ったことで、京都都心の玄関口としての雰囲気を出し、歩行者の数も増加
- 歩行者を支援する公共交通のサービス向上、周辺道路に与える負荷の抑制、地区内事業所の荷さばき交通の確保を同時に成立させるための工夫が必要



**市全体の交通体系を考え、四条通が果たす役割をどう位置づけるか？
恒常的に実施可能な施策として、どのようなやり方があるか？**

<検討の視点>

- ・四条通の断面構成(車線数・歩道幅)、通行可能な車種(路線バス・タクシーの位置付け)、荷さばき交通への対応
- ・実施する日・時間帯
- ・四条通自体の魅力・集客力向上
- ・四条通以外の大通りへの展開 など

4 実験から得られた課題（各メニューの評価と課題）

③歩行者と自転車の共存

- 放置自転車の存在は、自転車を利用する人自身も問題と感じており、收容するための受け皿を用意したことで、放置自転車を收容し得る可能性と、道路本来の広さ・歩きやすさを確認
- 利用者の意向に応じた、適切な駐輪場設置場所・料金体系の工夫が必要
- 利用者のマナー向上に向けた、継続的な啓発・監視活動の工夫が必要

 **社会実験時に“臨時”として行った内容を、恒常的に実施可能とするためには、何が必要か？どのようなやり方があるか？**

＜検討の視点＞

- ・駐輪スペースの確保
- ・啓発・意識付けの強化，継続実施
- ・自転車通行区間の確保 など

4 実験から得られた課題（各メニューの評価と課題）

④より便利なバスサービスの実現

- 路線バスの定時性の確保にとって、トランジットモールの実施は極めて有効であるが周辺道路の渋滞の解消が必要
- トランジットモールにあわせてバス停を集約したことは、バス停位置がより明確になり、分かりやすくなった
- 100円循環バスの車両の魅力向上や14時から17時までの昼間時間帯における増便は利用の増加に効果があったが、夜間の延長は利用が少なかった

 「歩いて楽しいまち」に来る際に、「歩いて楽しいまち」内で移動する際に、もっと“使いたくなる”公共交通とするためには、何が必要か？

<検討の視点>

- ・トランジットモールの実施と周辺道路の渋滞解消による路線バスの定時性確保
- ・利用者にとっての分かりやすさ向上(バス停位置等)
- ・100円循環バスの便利で魅力的かつ効率的なあり方

など

4 実験から得られた課題（主なご意見）

①通過交通の抑制について

②ゆとりある歩道の実現について

- ・クルマのない細街路は安全で歩きやすかった，バスとタクシーしか走らない，広い歩道の四条通は心地良かったと評価
- ・歩行者が優先であることは正しいだろうが，日常生活や業務活動でクルマがどうしても必要になる場合がある
- ・通過交通は排除が必要であるが，地域住民の自動車利用まで制限すべきではない
- ・四条通だけ良くなって，他の通りに影響が生じるような取組ではいけない

③歩行者と自転車の共存について

- ・社会実験時には，まちがスッキリ見えたと評価
- ・放置自転車対策，駐輪スペース確保，走行マナー向上を指摘する意見が多い
- ・走行空間や走行ルールについては，京都人の特徴として，自転車を利用する人が多いことに配慮が必要

4 実験から得られた課題（主なご意見）

④より便利なバスサービスの実現について

- ・ 四条通でのバスの通行は普段よりスムーズだったが、周辺道路の渋滞による運行遅れもあったと指摘
- ・ バス停の集約については、分かりやすさ向上に繋がるとの意見がある一方で、今以上に歩道が混雑するのではないかとの意見もある

⑤共同荷さばき場の設置について

- ・ 荷さばきについては、時間帯を指定した道路上の荷さばきスペース確保や自転車を利用した横持ち配送等の提案があった

その他

- ・ 観光客や買い物客だけに目を向けるのではなく、そこに住む人のことを考えた取組を行って欲しい

5 今後の進め方

◆施策化に向けた今後の「歩いて楽しいまちなか戦略」の進め方

- ・社会実験を通じて把握・体感できた効果や課題を踏まえ、望ましい将来像とはどんな姿か？実現するためには何が必要か？どんなやり方があるのか？といった議論を更に深めていくことが必要



今後の具体的な進め方については、幹事会で検討を行い協議会に諮る

- ・施策化に向けた課題の整理と深度化
- ・有効と考えられる施策(素案)の提示
- ・「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」の今後の検討方法 など

歴史都市・京都の中心を、
暮らす人・働く人が誇り、
訪れる人が憧れを持つまちに
