

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



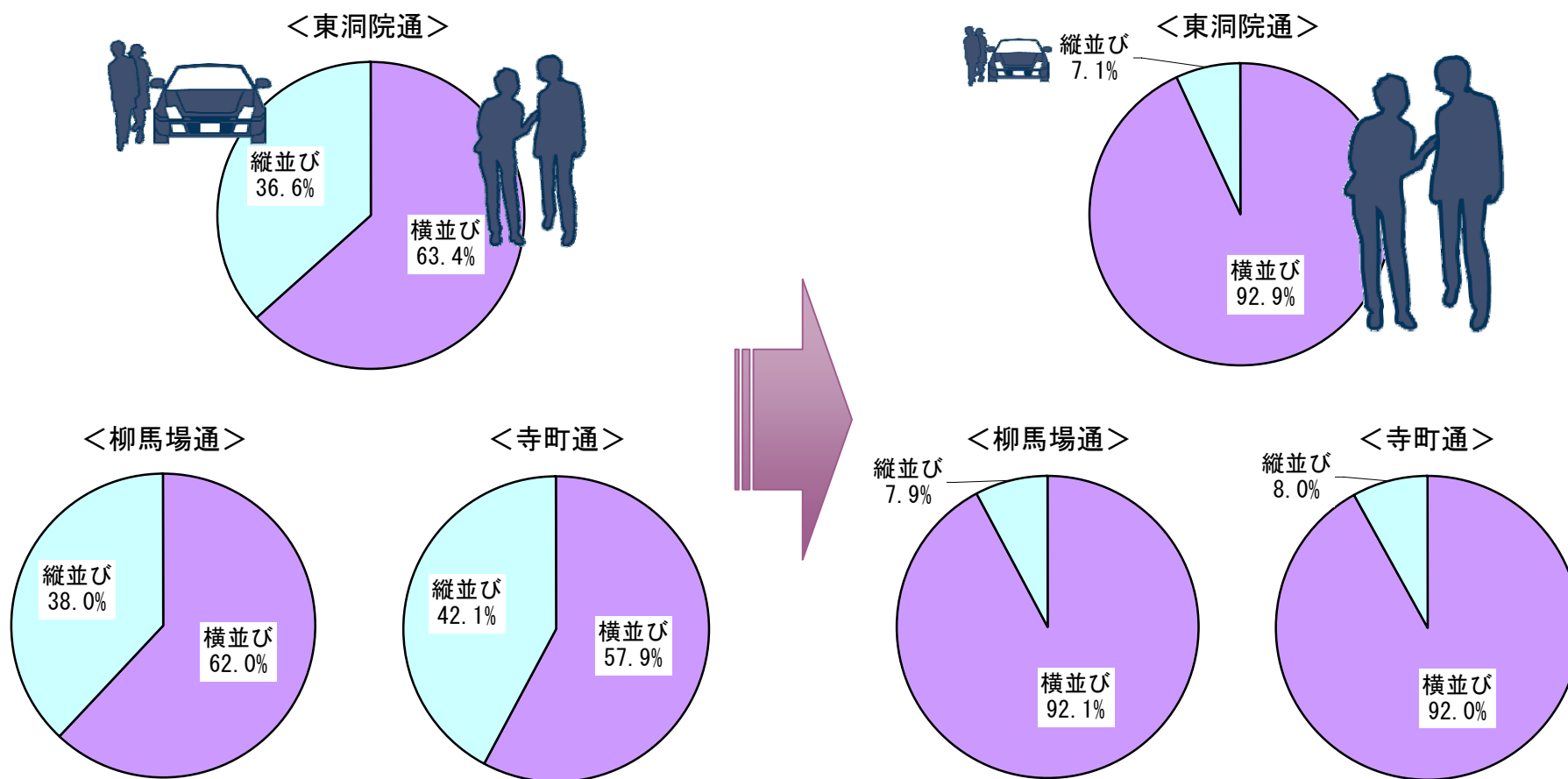
社会実験時の細街路の状況

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

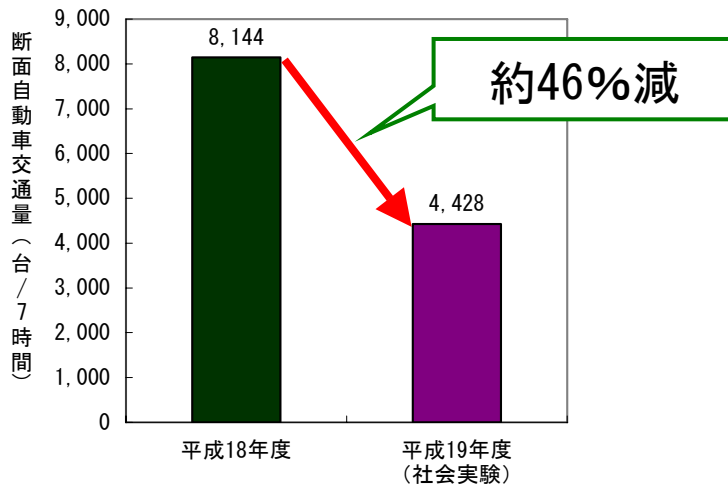


◆ 通過交通の抑制

「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

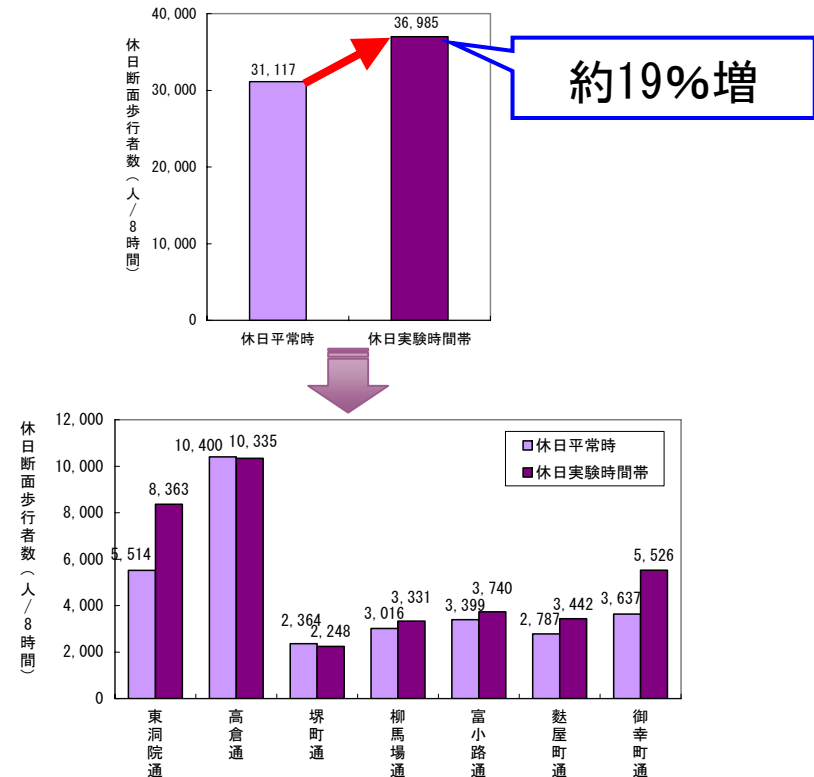
<休日>



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

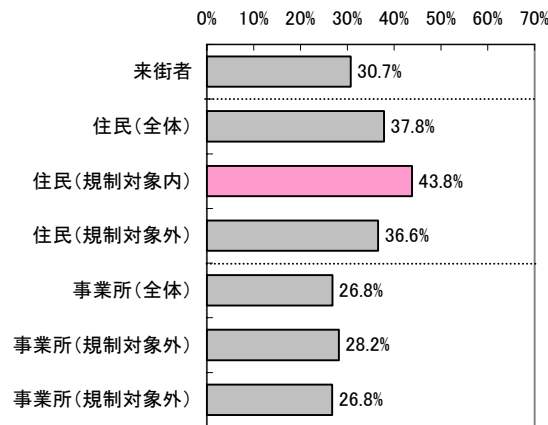
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



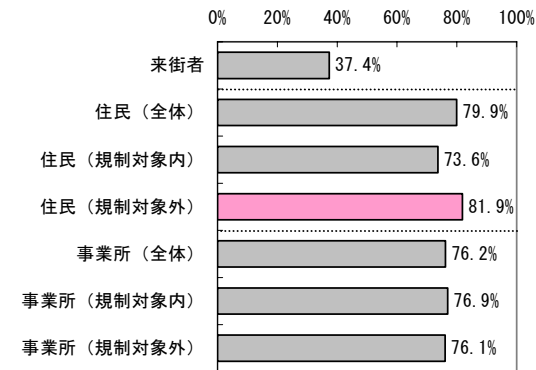
◆ 通過交通の抑制

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

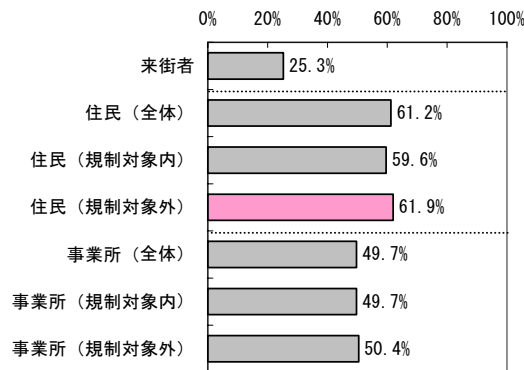
「細街路を通る自動車が少なく、安全に歩きやすくなった」と感じた意見



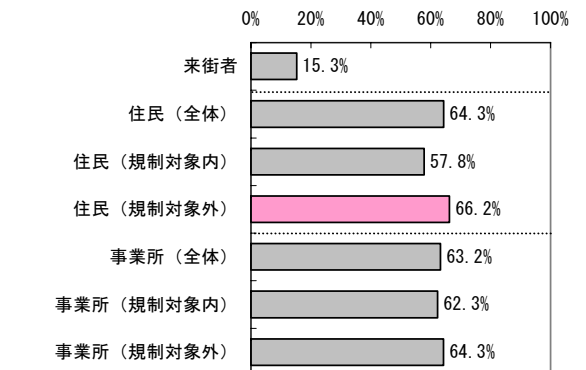
歩行環境の改善に向けて、今後必要と考えられる対策



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

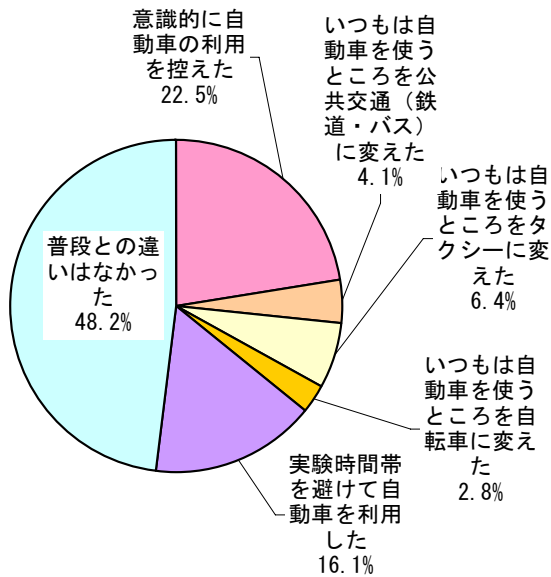


◆ 通過交通の抑制

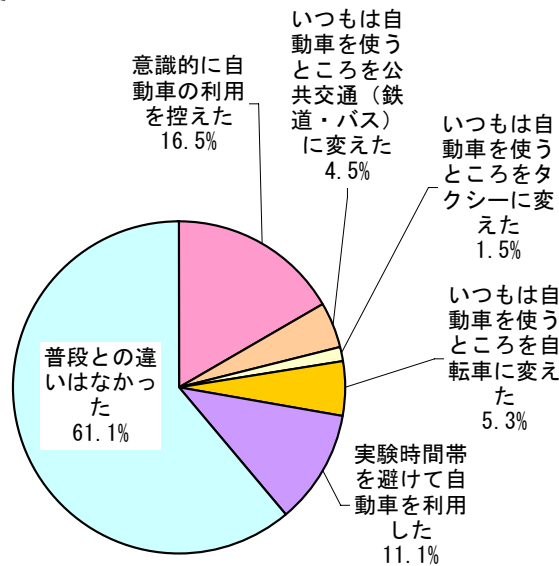
規制対象内と事業所への影響が大きかった

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＞

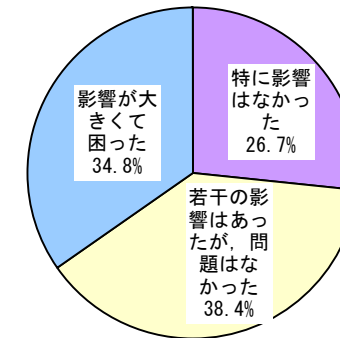


＜規制対象外の住民＞

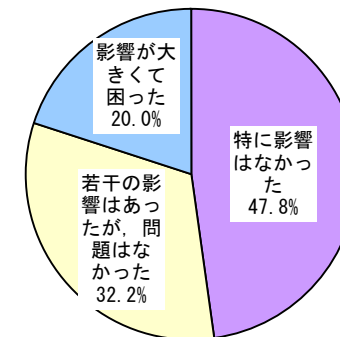


臨時交通規制に伴う荷物の搬出入への影響

＜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



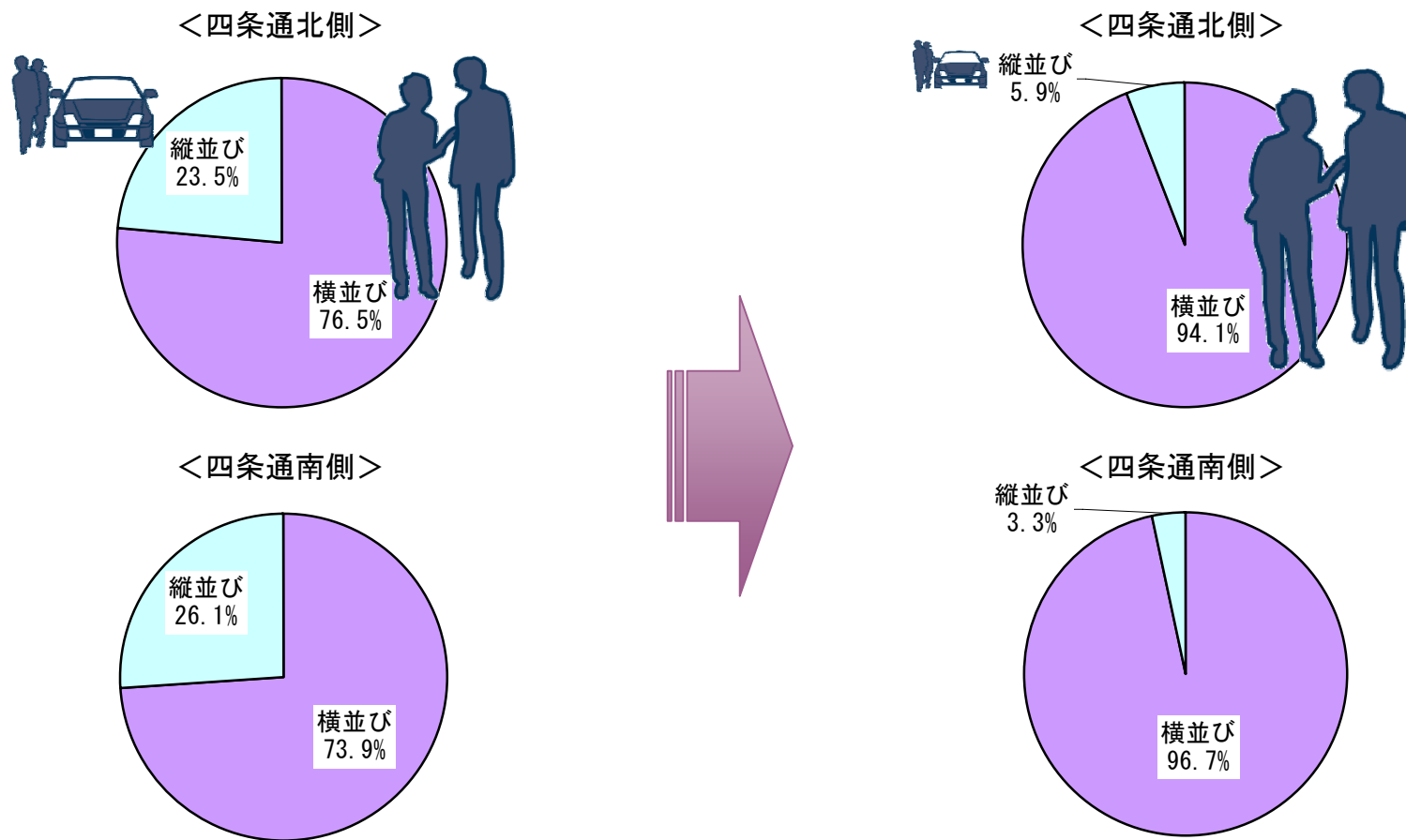
社会実験時の四条通の状況

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

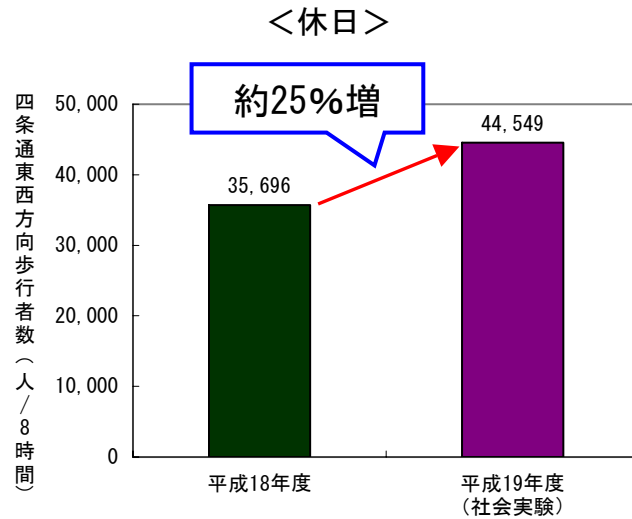
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ ゆとりある歩道の実現

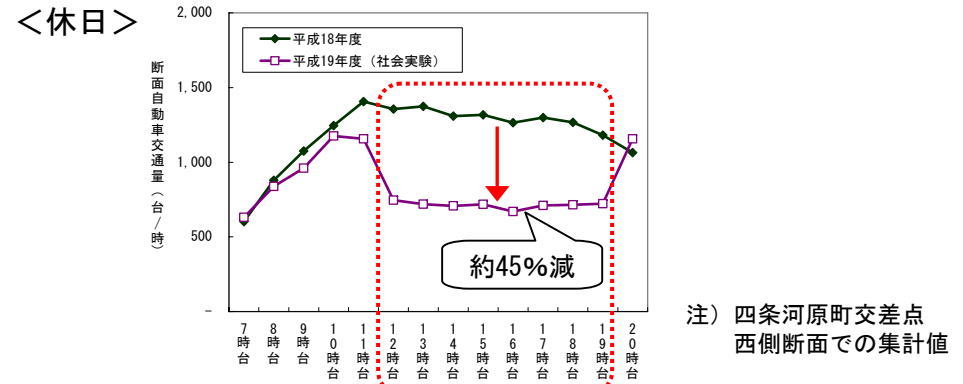
四条通における「歩道拡幅＋トランジットモール化」により，車道ではバスとタクシーのみがスムーズに走行し，歩道では広くゆったりとした空間を多くの歩行者に歩いていただけた

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

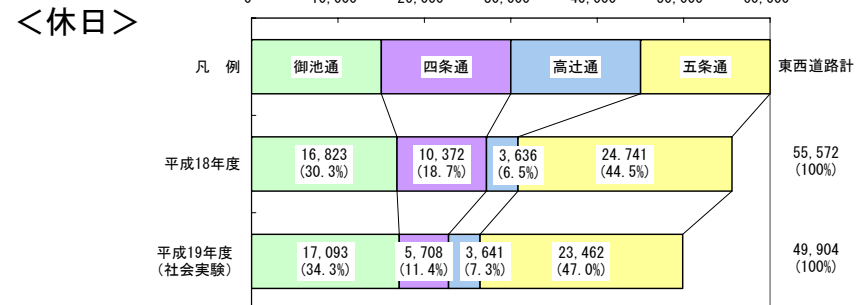


注) 12時台～19時台における四条通東西方向合計の集計値

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点断面での集計値

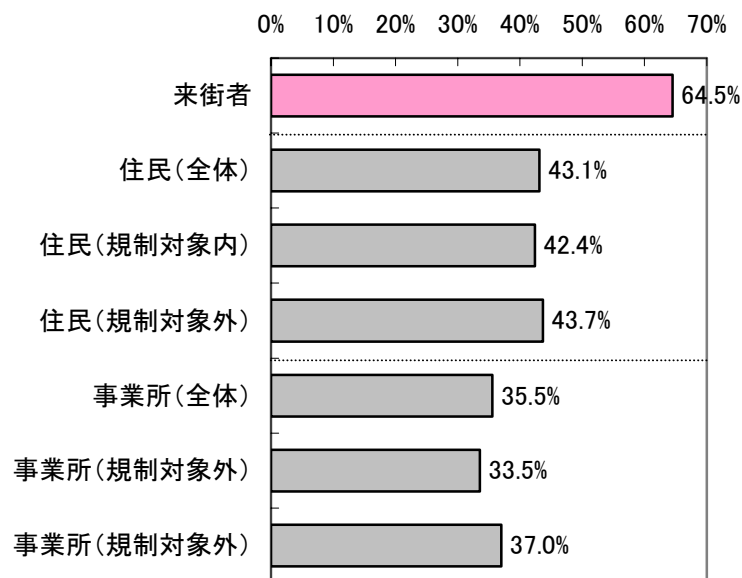
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



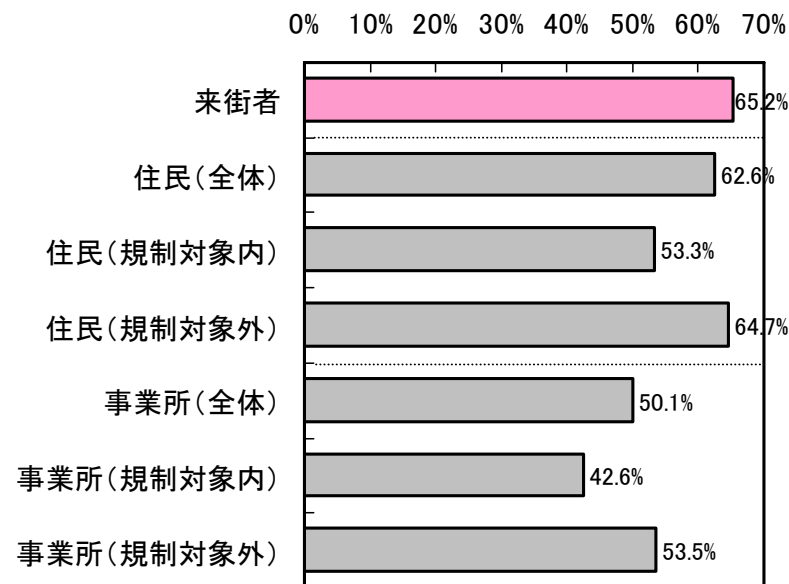
◆ ゆとりある歩道の実現

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

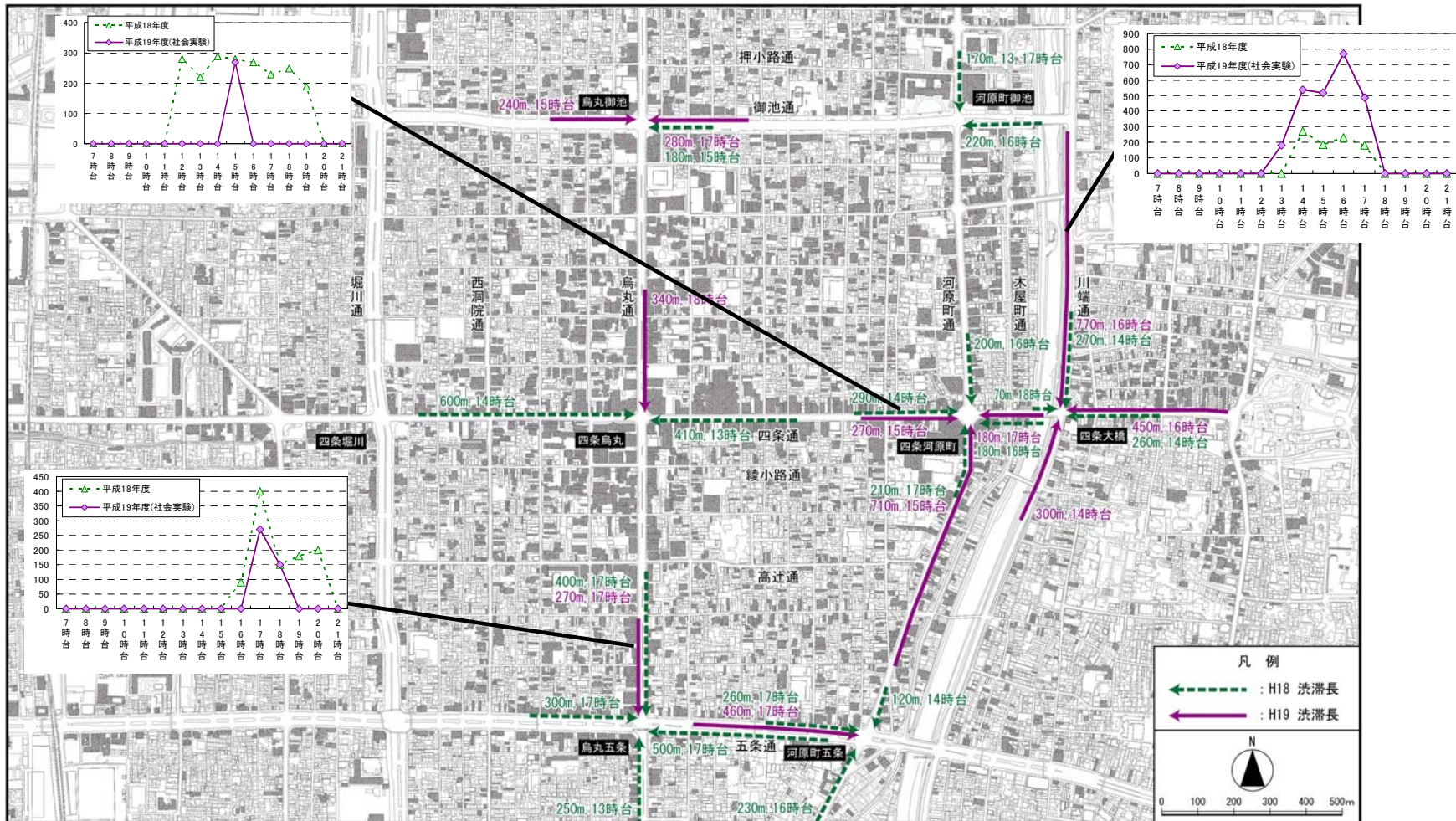
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 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）

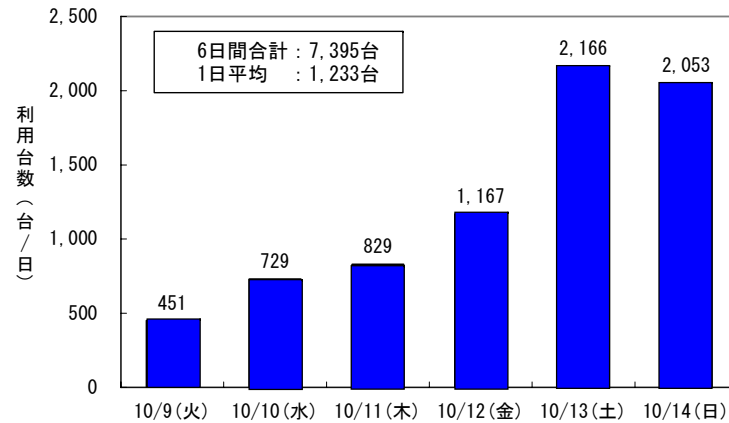
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



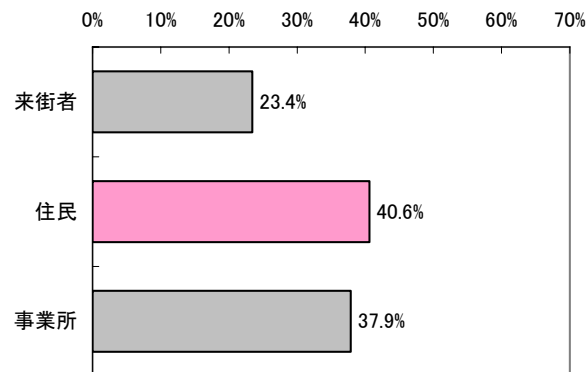
◆ 歩行者と自転車の共存

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

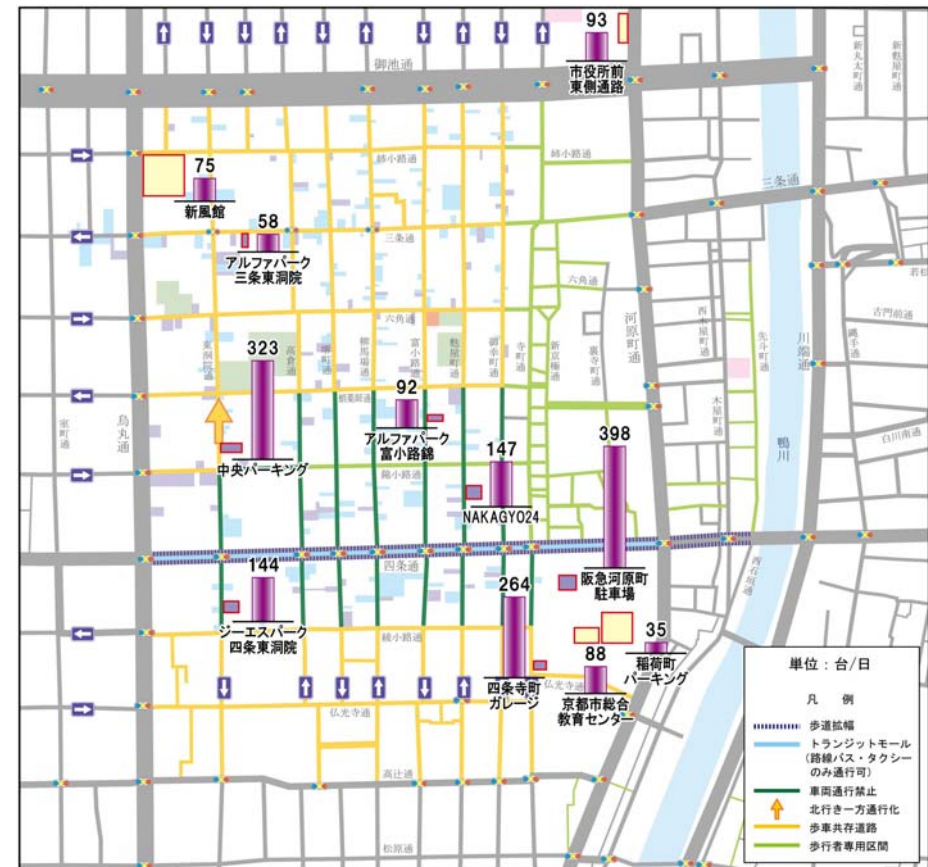
臨時駐輪場の日別利用台数



「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



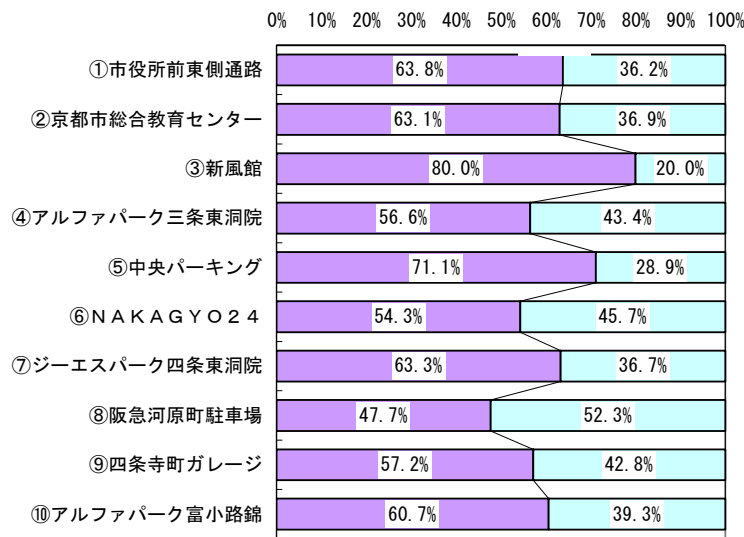
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 歩行者と自転車の共存

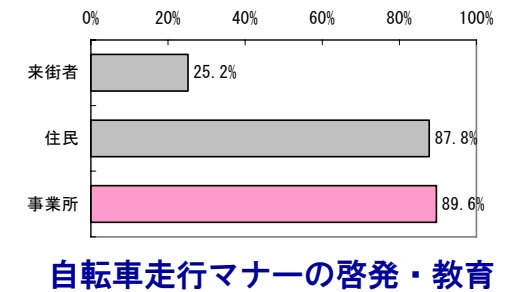
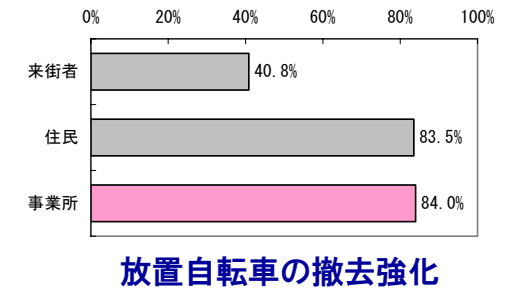
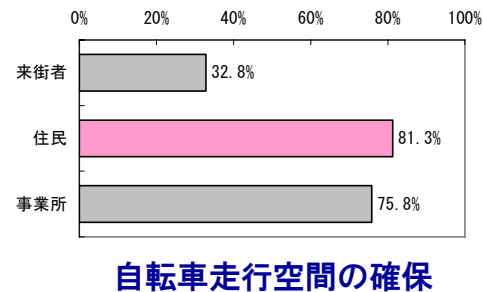
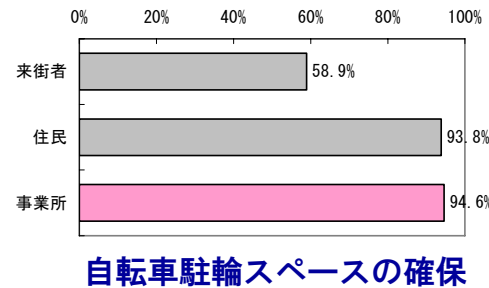
利用者の意向に応じた、適切な設置場所・料金体系の工夫により、放置自転車を収容し得る可能性があることを確認できた

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



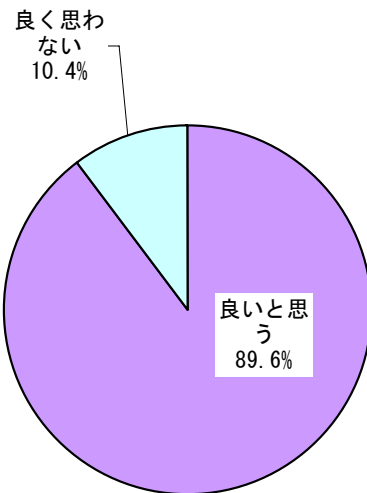
◆ 歩行者と自転車の共存

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

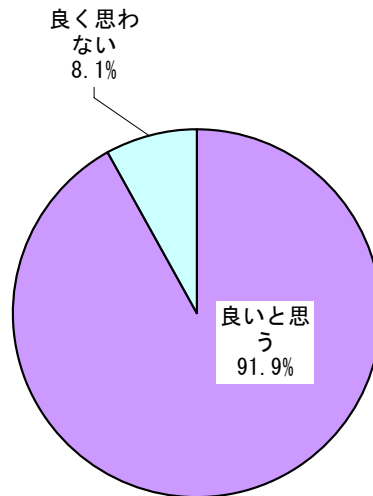
四条通の地下通路に有料の駐輪場を作ることへの意向

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

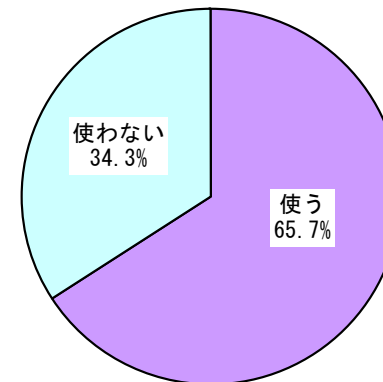
<臨時駐輪場利用者>



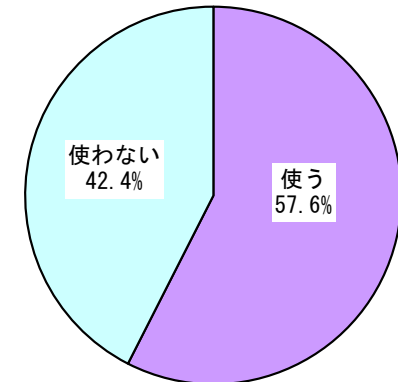
<地下通路通行者>



<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

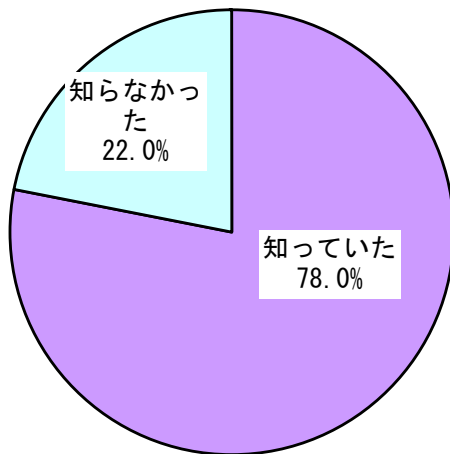


◆ より便利なバスサービスの実現に向けて

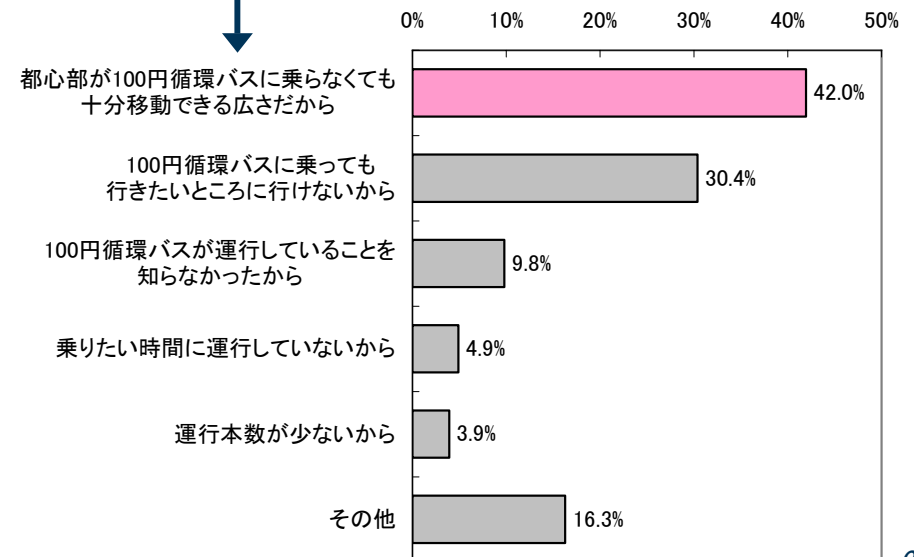
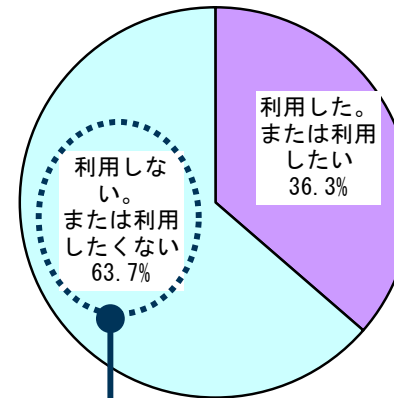
100円循環バスの利用の有無とその理由

100円循環バスの認知度

<来街者>



<来街者>



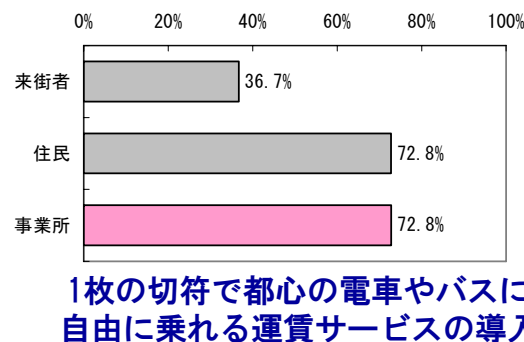
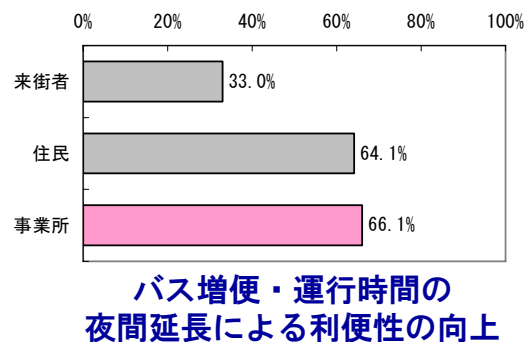
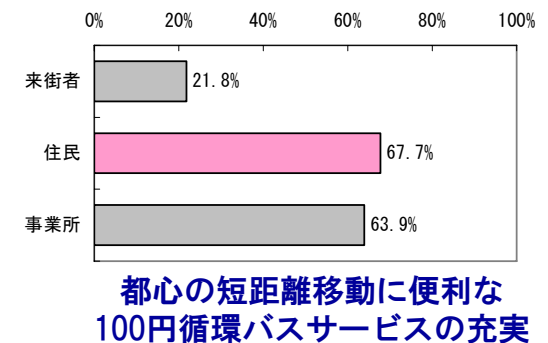
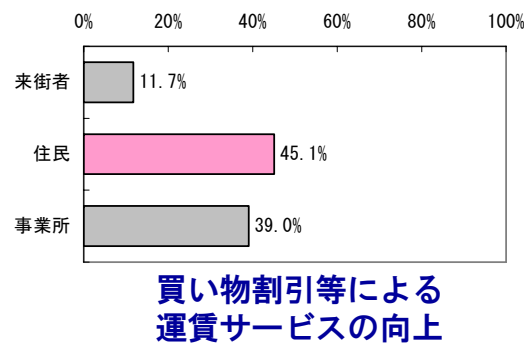
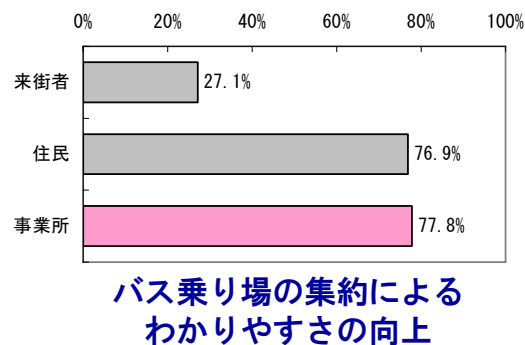
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 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



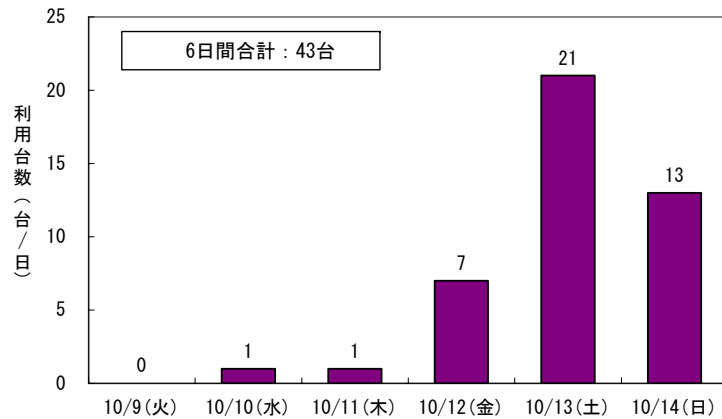
3 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の結果



◆ 共同荷さばき場の設置

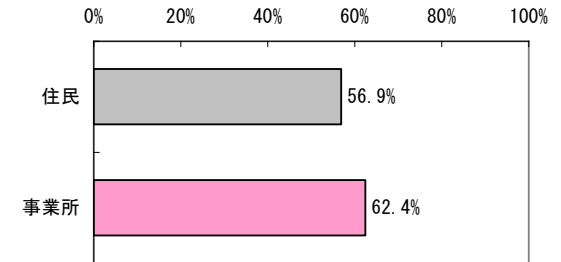
荷さばき交通は、まちの経済活動を支える必要不可欠な要素であるため、実態・意向に応じた、適切な荷さばきスペースの確保や時間帯などルール工夫が必要

共同荷さばき場の日別利用台数

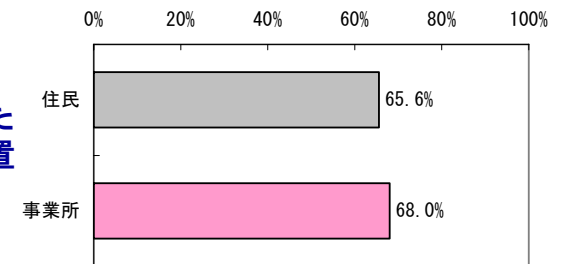


荷さばきに関するルールづくりに向けて、今後必要と考えられる対策

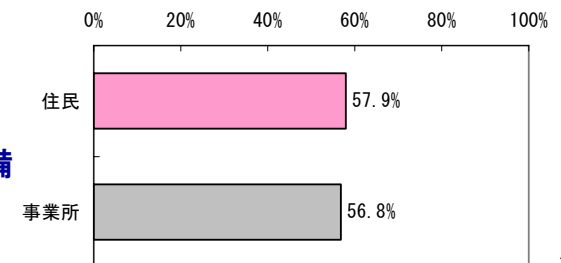
都心地区内への
共同荷さばき場の設置



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 朝日放送「ニュースゆう」



10/15 関西テレビ「アンカー」



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

