



# 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験 関連データ集

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

<b>① 通過交通の抑制</b> .....	<b>1</b>
1 歴史的細街路における自動車交通量の変化 .....	1
2 南北方向道路における自動車交通量の変化 .....	2
3 細街路における歩行者数の変化 .....	4
4 社会実験時のまちの印象・変化 .....	7
5 今後必要と考えられる対策 .....	8
<b>② ゆとりある歩道の実現</b> .....	<b>9</b>
1 四条通における歩行者数の変化 .....	9
2 四条通における自動車交通量の変化 .....	11
3 四条通周辺道路における自動車交通量の変化 .....	13
4 四条通及び周辺道路における渋滞状況の変化 .....	14
5 規制実施によるドライバーへの影響 .....	17
6 社会実験時のまちの印象・変化 .....	18
7 今後必要と考えられる対策 .....	18
<b>③ 歩行者と自転車の共存</b> .....	<b>19</b>
1 臨時駐輪場の利用台数と今後の利用意向 .....	19
2 放置自転車の撤去台数 .....	22
3 社会実験時のまちの印象・変化 .....	22
4 今後必要と考えられる対策 .....	23
5 四条通の地下通路における有料駐輪場の整備について .....	24
6 放置自転車問題に関する自転車利用者の意識 .....	25
7 自転車走行空間，走行ルールに関する自転車利用者の意識 .....	26

---

④	より便利なバスサービスの実現に向けて	27
1	100円循環バスの認知度	27
2	100円循環バスの利用の有無とその理由	27
3	社会実験時のまちの印象・変化	28
4	今後必要と考えられる対策	28
⑤	共同荷さばき場の設置	30
1	共同荷さばき場の利用台数	30
2	共同荷さばき場の利用状況	30
3	今後必要と考えられる対策	31
	今後の京都都心における「歩いて楽しいまちづくり」の推進について	32
1	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	32
2	自動車よりも公共交通を優先したまちづくりの推進	33
3	歩いて楽しいまちづくりとあわせた景観づくりの推進	34
	参考 自由意見の紹介（住民、事業所アンケート調査から）	35

---

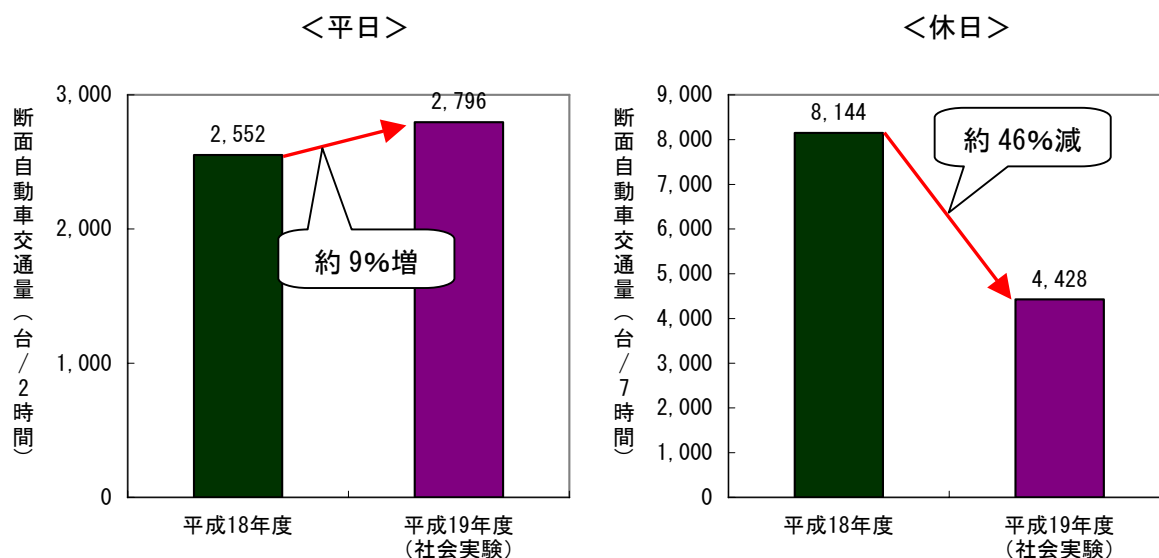
## ①通過交通の抑制

- 「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
- 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
- しかし，今回は社会実験による臨時交通規制として実施したため，地元住民・事業所の自動車利用への影響が大きかった

### 1. 歴史的細街路における自動車交通量の変化

- 社会実験実施時の南北方向細街路における自動車交通量を，平成18年度と比較すると，休日では約5割の減少と半減している。

図 社会実験時の御池通から細街路への流入交通量

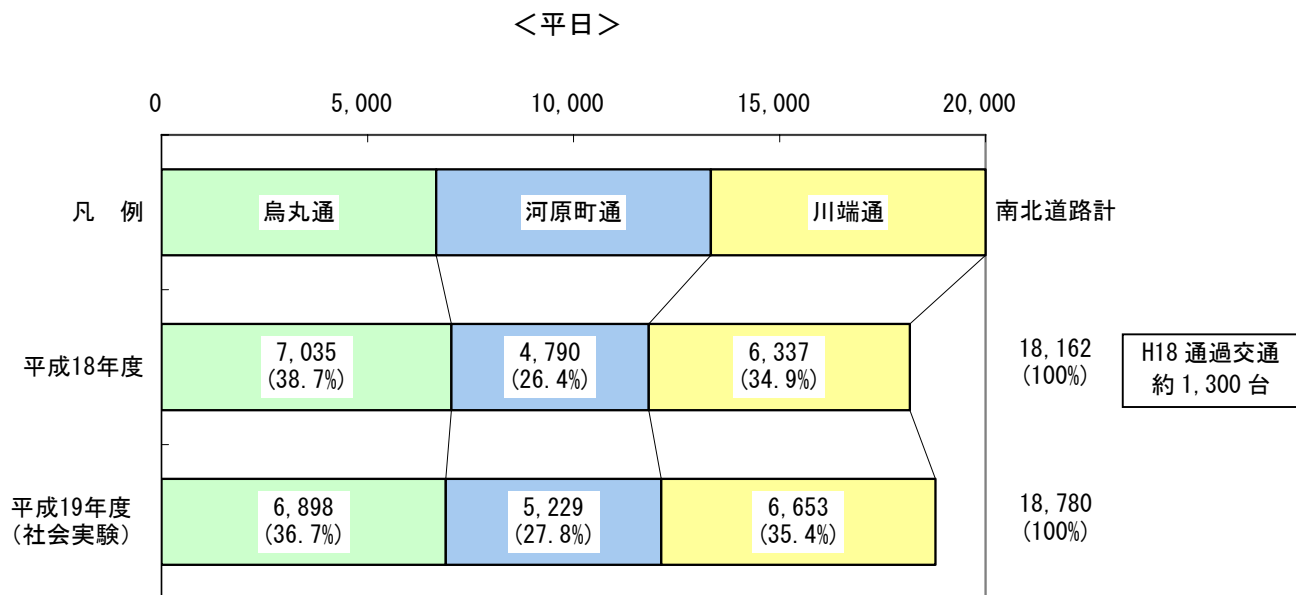


注) 平日 (17時台～18時台)，休日 (12時台～18時台) における御池通南側断面での御幸町通～東洞院通間の集計値

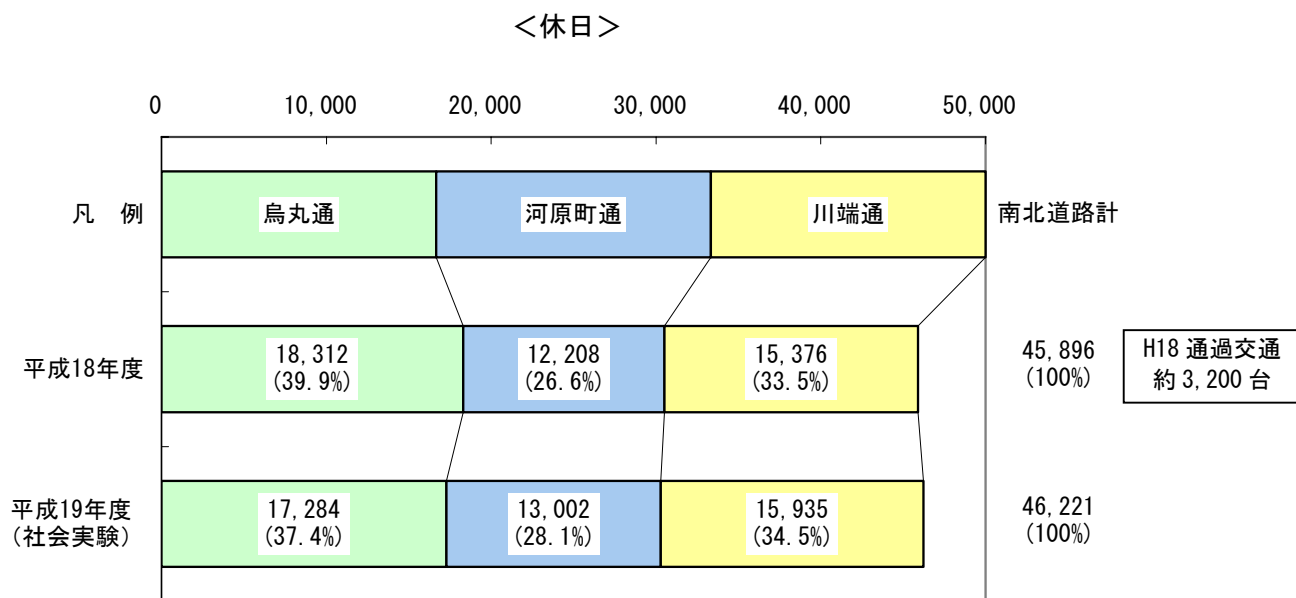
## 2. 南北方向道路における自動車交通量の変化

- 周辺南北方向の大通りにおける実験実施時間帯の交通量の変化を見ると、平日・休日とも河原町通と川端通で交通量が増加していたことが分かる。
- 一方、これら3路線合計の交通量を見ると、歴史的細街路での車両通行禁止を実施したにも関わらず、平成18年度の同時時間帯とほぼ同程度となっている。

図 四条通及び南北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) 17時台～19時台における各道路と四条通との北側交差断面での集計値

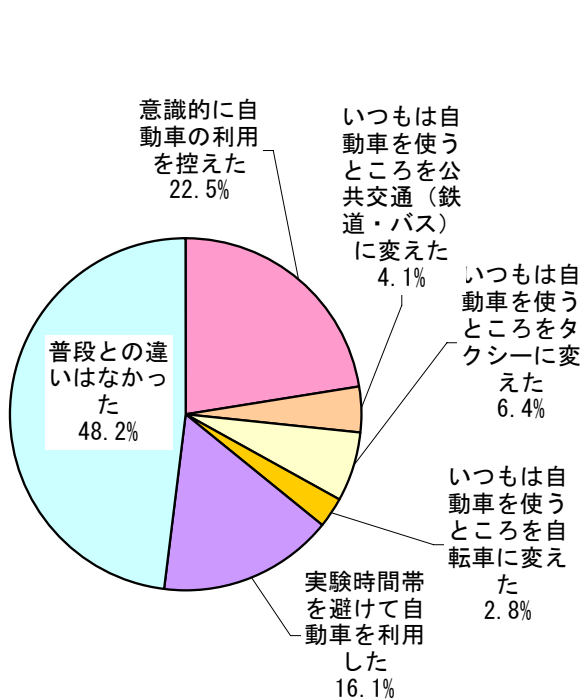


注) 12時台～19時台における各道路と四条通との北側交差断面での集計値

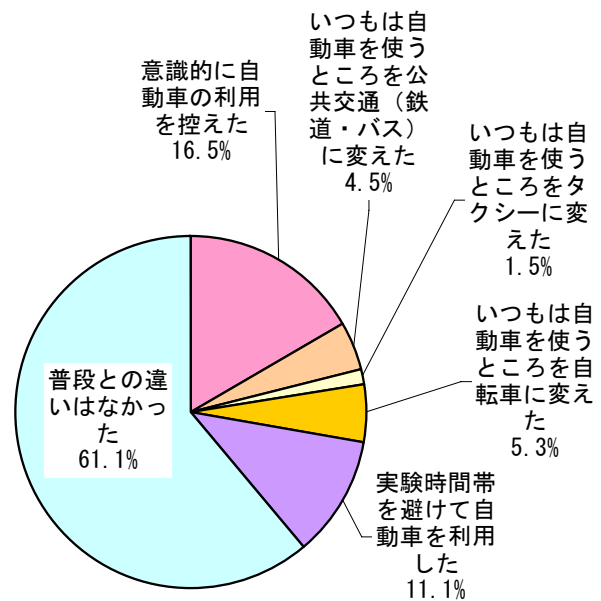
- 約4～5割の住民が、社会実験実施時には他の交通手段への転換や時間帯をずらす等して、自動車利用を控えたと回答している。
- また、事業所の荷物の搬出入への影響については、全体の約3割が「問題が大きくて困った」と回答している。
- 今回の社会実験では、通過交通の抑制を図る手法として臨時の交通規制を採ったため、地元住民・事業所の自動車利用への影響が大きかったと考えられる。

図 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 (N=218) >



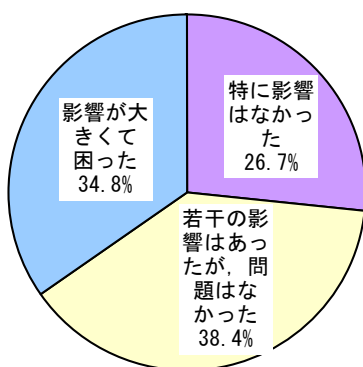
<規制対象外の住民 (N=961) >



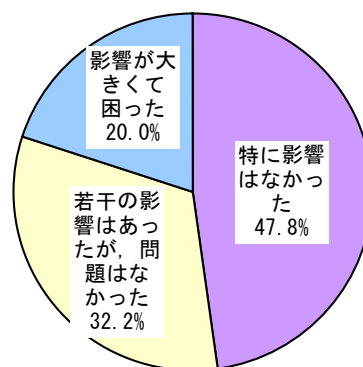
資料：住民アンケート調査 ※無回答を除く

図 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 (N=333) >



<規制対象外の事業所 (N=825) >



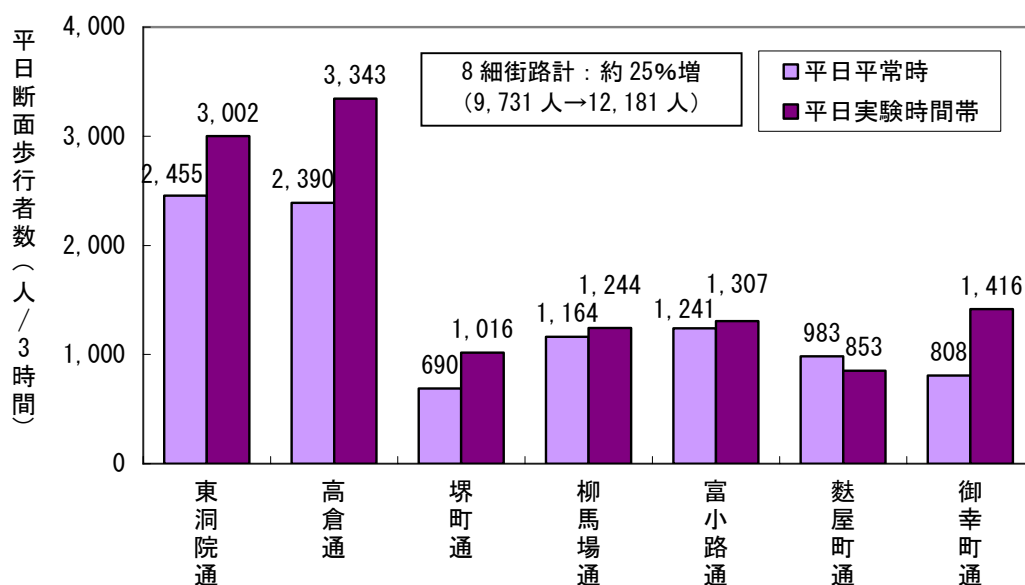
資料：事業所アンケート調査 ※無回答を除く

### 3. 細街路における歩行者数の変化

- 社会実験実施時の細街路における歩行者数を見ると、平日・休日とも高倉通・東洞院通で多く、次いで御幸町通で多くなっている。
- 平常時の歩行者数と比較すると、特に休日の東洞院通・御幸町通では5割以上の増加と、いつもより多くの方が、ゆったりと細街路を歩いていただけたことが伺える。

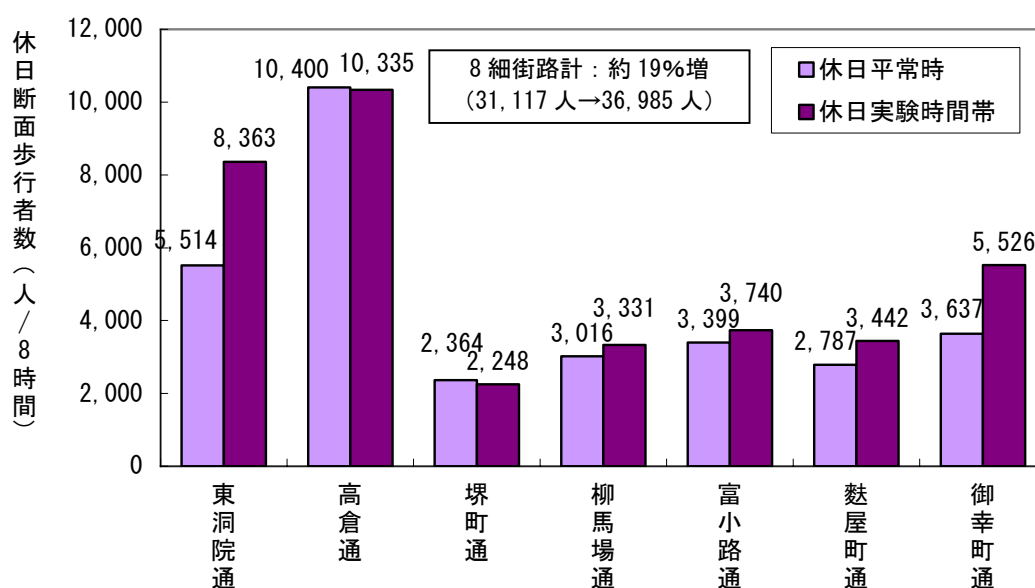
図 細街路における社会実験時（規制実施時間帯）の断面歩行者数

<平日>



注) 17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

<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

- 高倉通，東洞院通，御幸町通における歩行者数の時刻帯推移を見ると，平常と比べて平日・休日ともに，規制実施前の時間帯から実施中にかけて増加していることが分かる。

図 細街路における断面歩行者数の時刻帯推移

<平日>

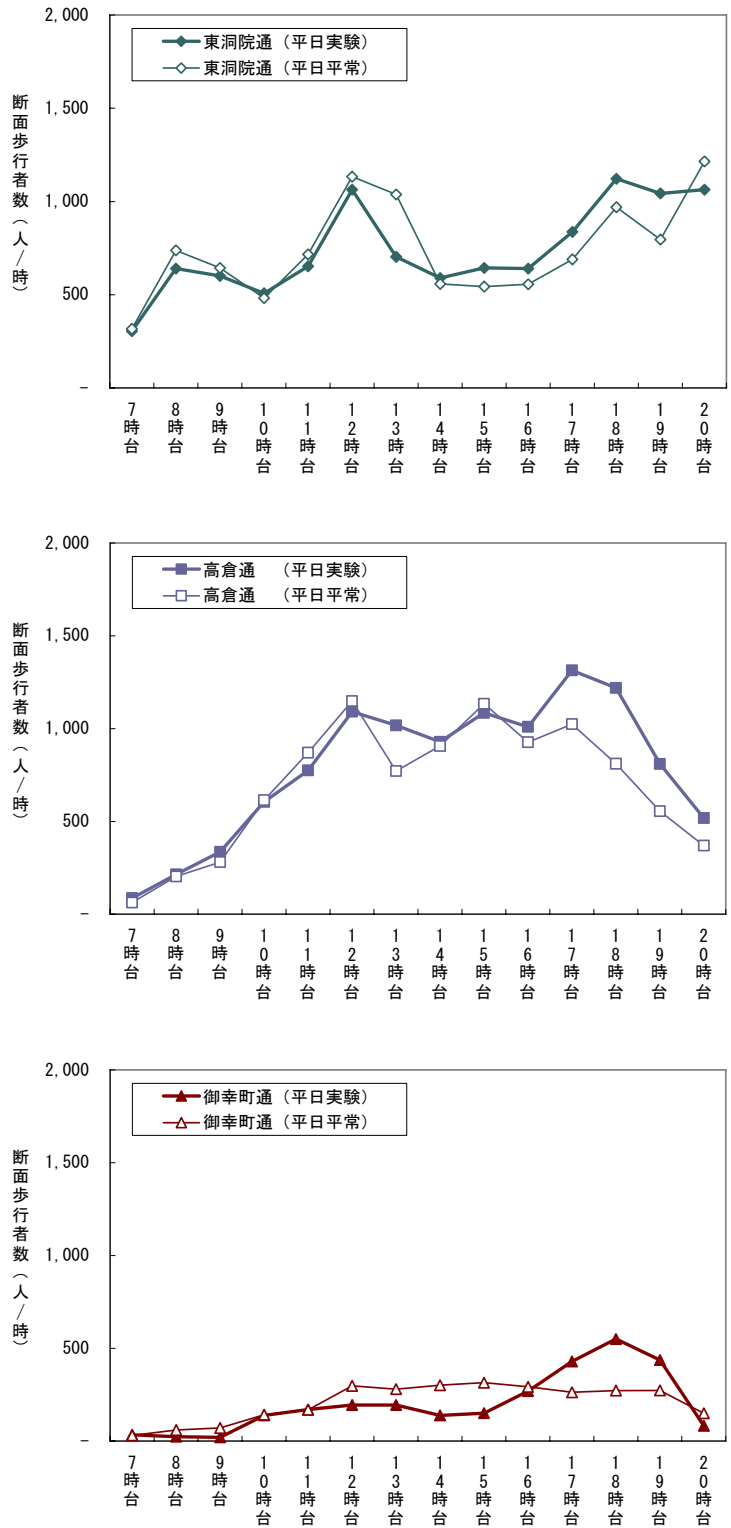
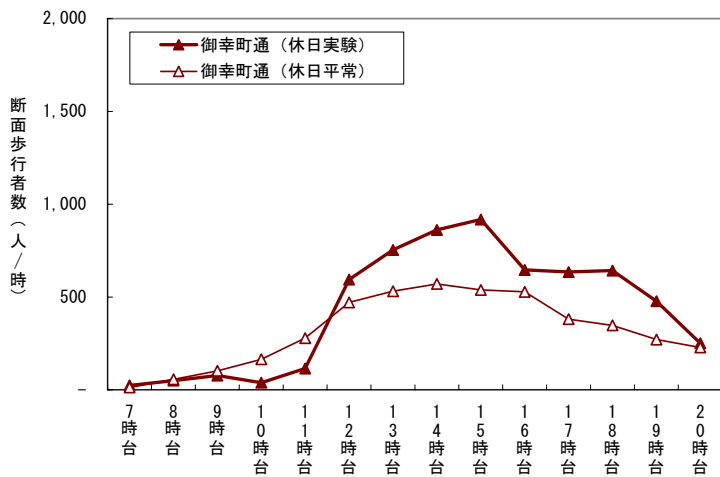
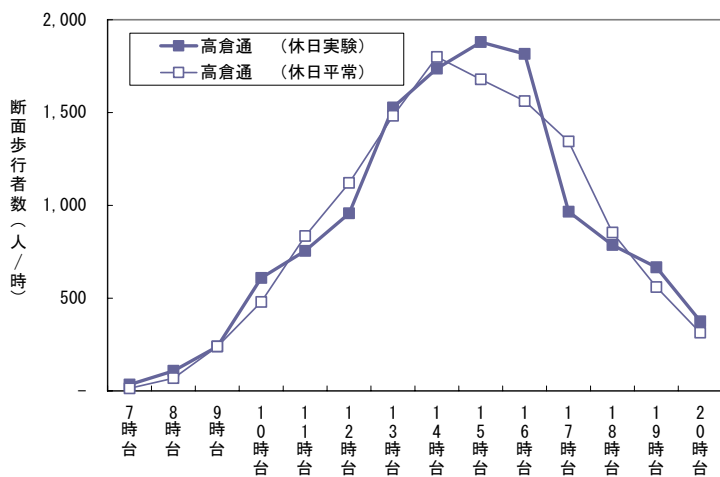
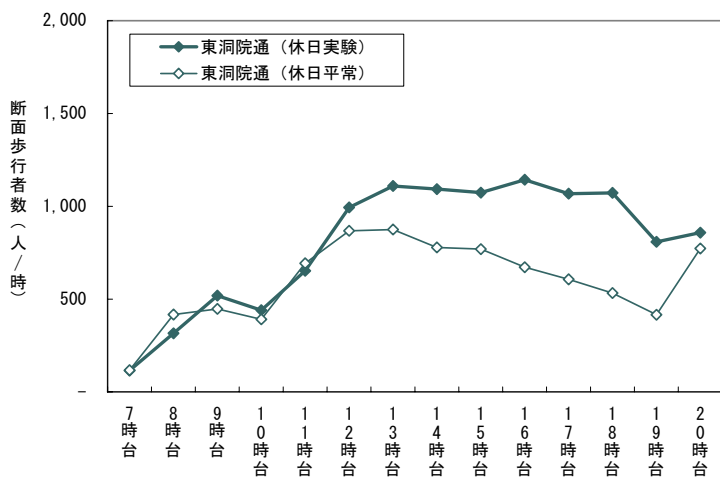




図 細街路における断面歩行者数の時刻帯推移

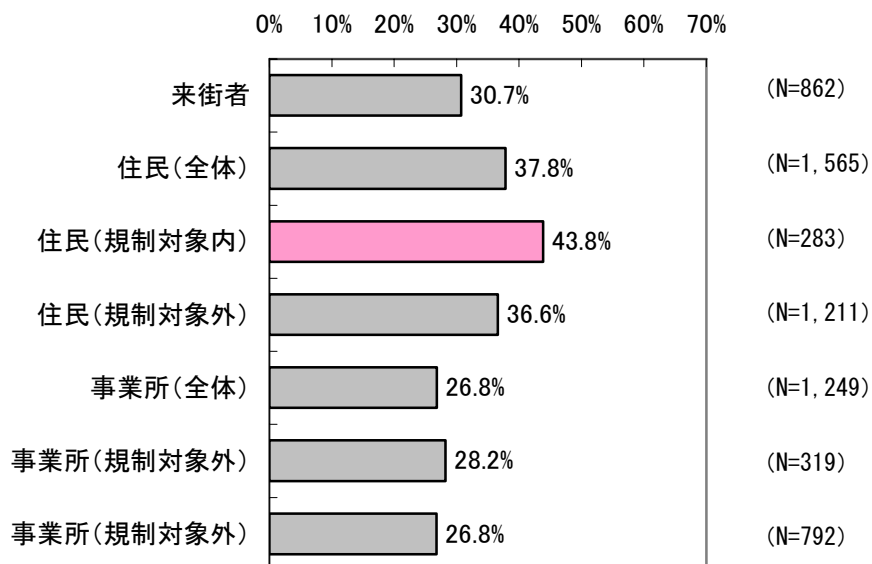
<休日>



## 4. 社会実験時のまちの印象・変化

- 通過交通の抑制による「細街路の歩きやすさの向上」については、特に住民が高く評価している。

図 「細街路を通る自動車が少なく、安全に歩きやすなった」と感じた意見

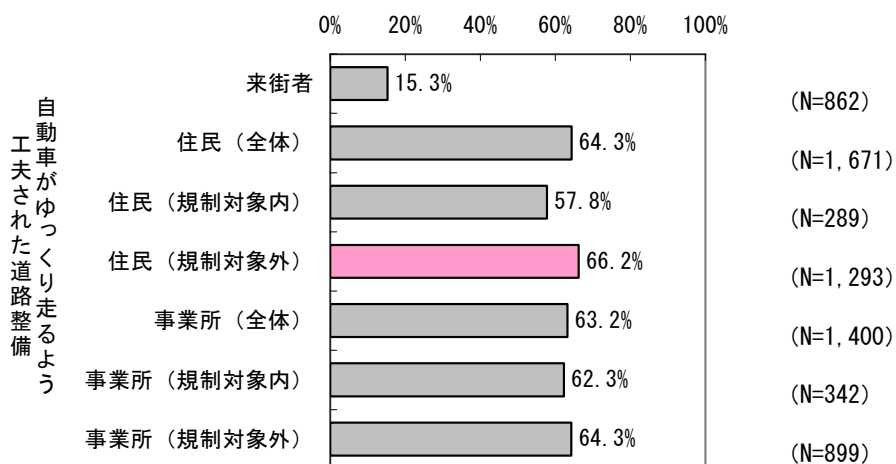
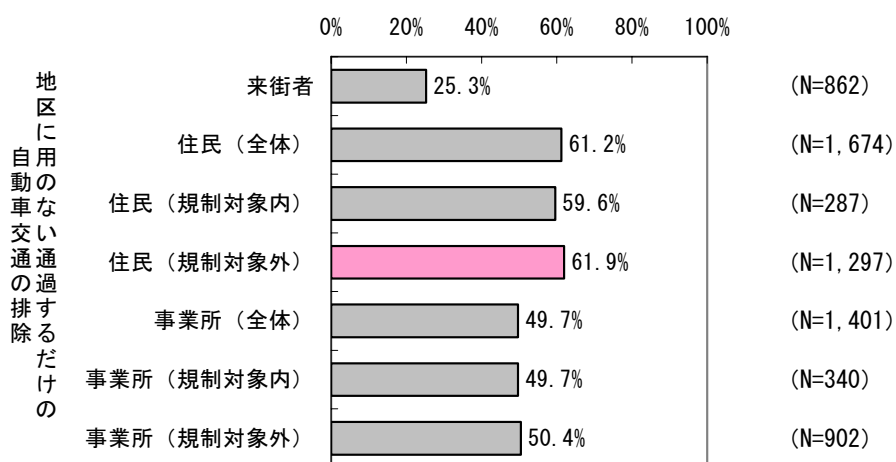
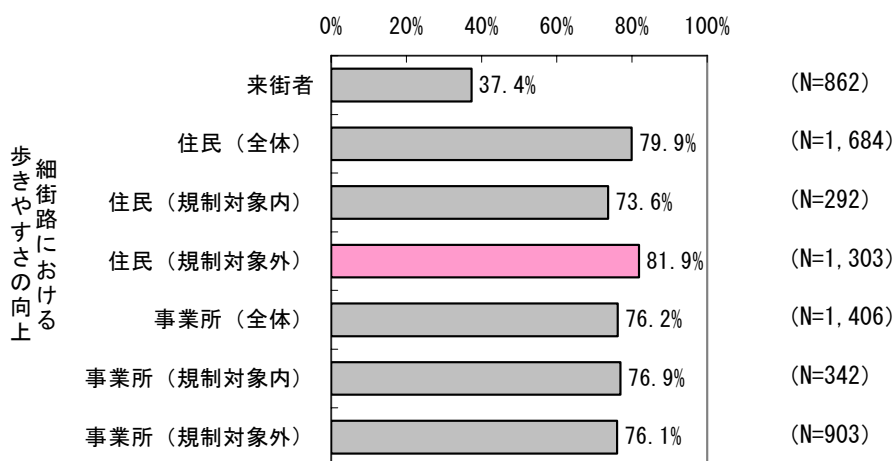


資料：来街者ヒアリング，住民アンケート，事業所アンケート調査 ※無回答を除く

## 5. 今後必要と考えられる対策

- 社会実験時の状況を踏まえ、歩行環境の改善に向けて今後必要と考えられる対策としては、放置自転車の解消や無電柱化等による「細街路における歩きやすさの向上」が最も多い。
- 住民と事業所においては、地区全体での速度規制や路面舗装の工夫等による「自動車の速度抑制」や「通過交通の排除」を望む意見も多い。

図 歩行環境の改善に向けて、今後必要と考えられる対策



資料：来街者ヒアリング，住民アンケート，事業所アンケート調査 ※無回答を除く

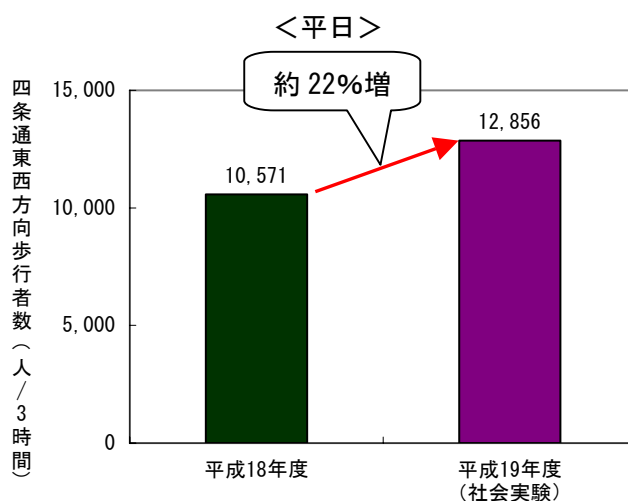
## ②ゆとりある歩道の実現

- 四条通における「歩道拡幅+トランジットモール化」により、バスとタクシーのみがスムーズに走行する、広くゆったりとした四条通を多くの歩行者に歩いていただけただけ
- 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
- 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

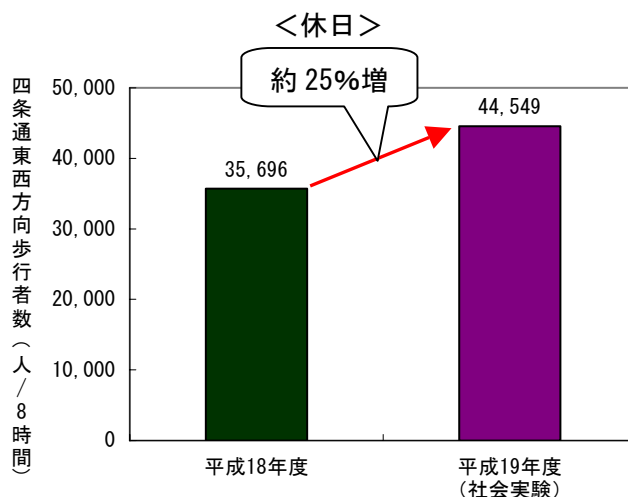
### 1. 四条通における歩行者数の変化

- 歩道拡幅+トランジットモール実施時の四条通東西方向の歩行者数を、平成18年と比較すると、平日・休日ともに約2割増加している。

図 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) 17時台～19時台における四条通東西方向合計の集計値

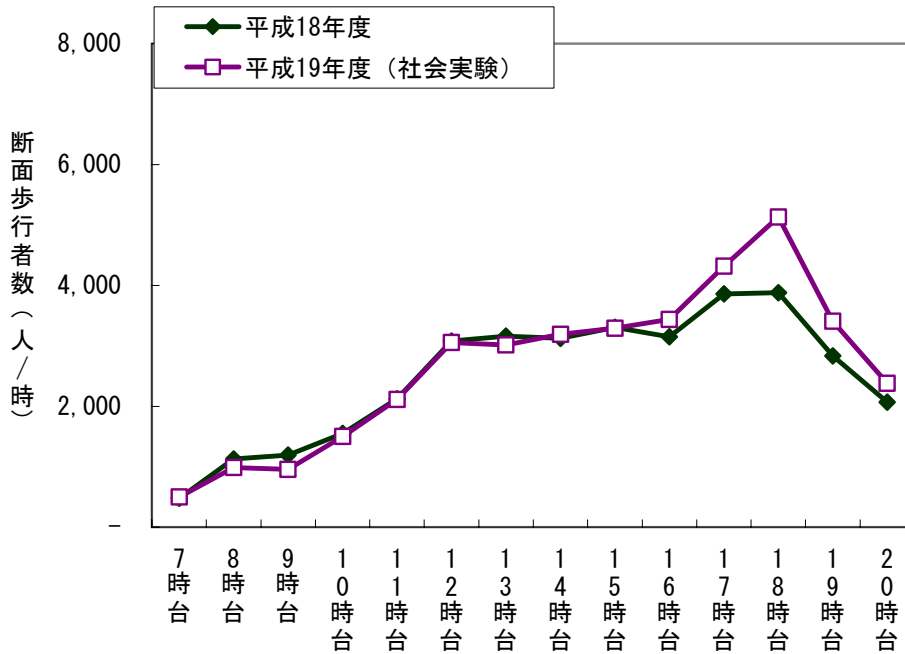


注) 12時台～19時台における四条通東西方向合計の集計値

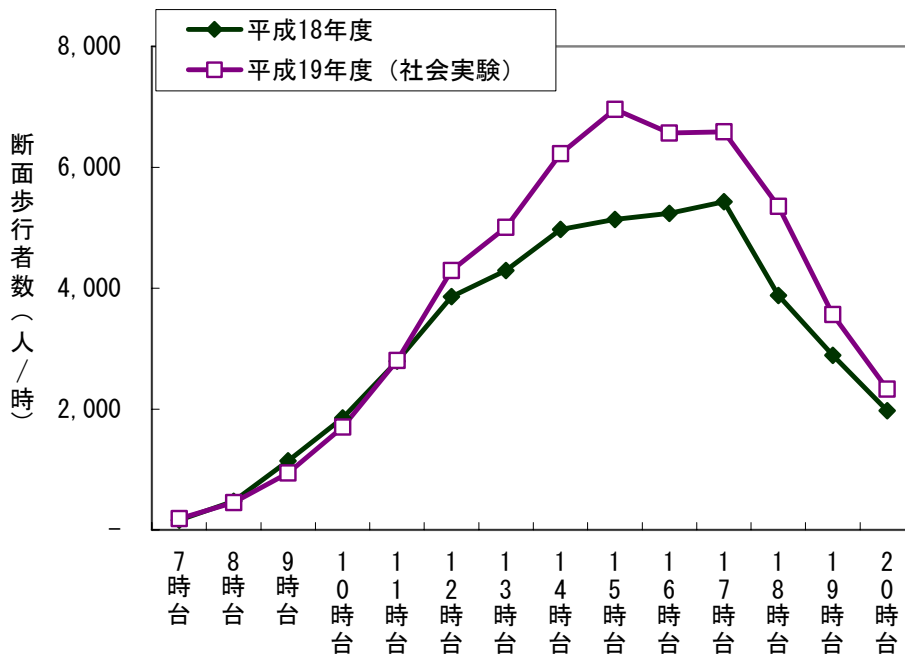
- 平日・休日ともに、18時台の増加が最も多く、平成18年と比較して約3～4割増加、一時間当たり1,000人以上の増加となっている。

図 四条通における東西方向断面歩行者数の時刻帯推移

<平日>



<休日>

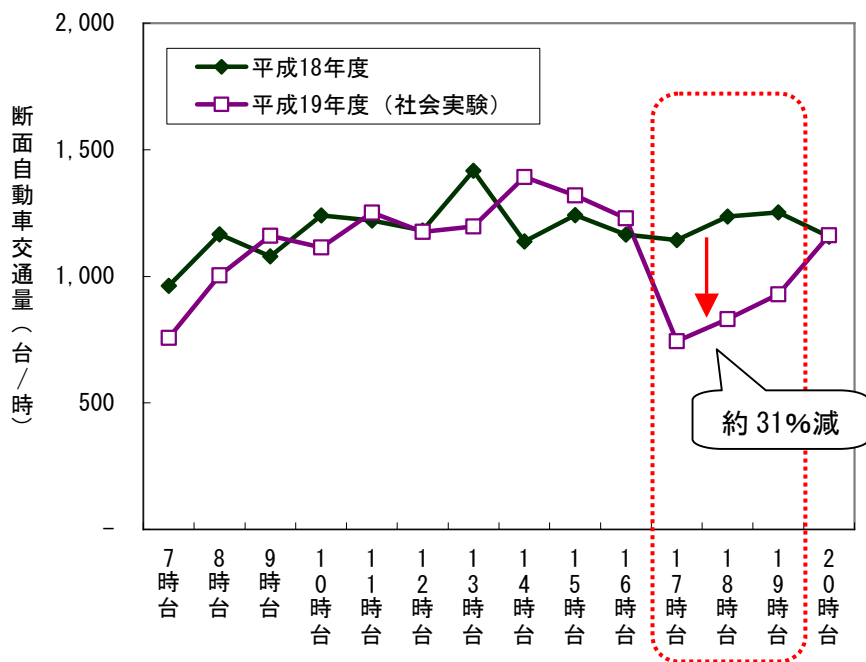


## 2. 四条通における自動車交通量の変化

- 歩道拡幅+トランジットモール実施時には、四条通の自動車交通量は平日・休日ともに、平成18年の約6～7割（＝3～4割減少）となった。

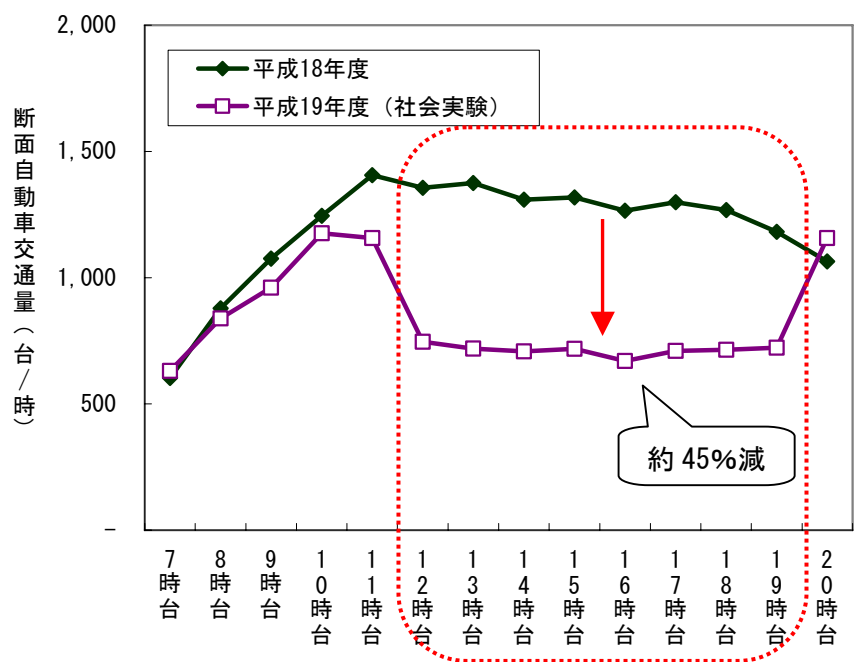
図 四条通における自動車断面交通量

<平日>



注) 四条河原町交差点西側断面での集計値

<休日>

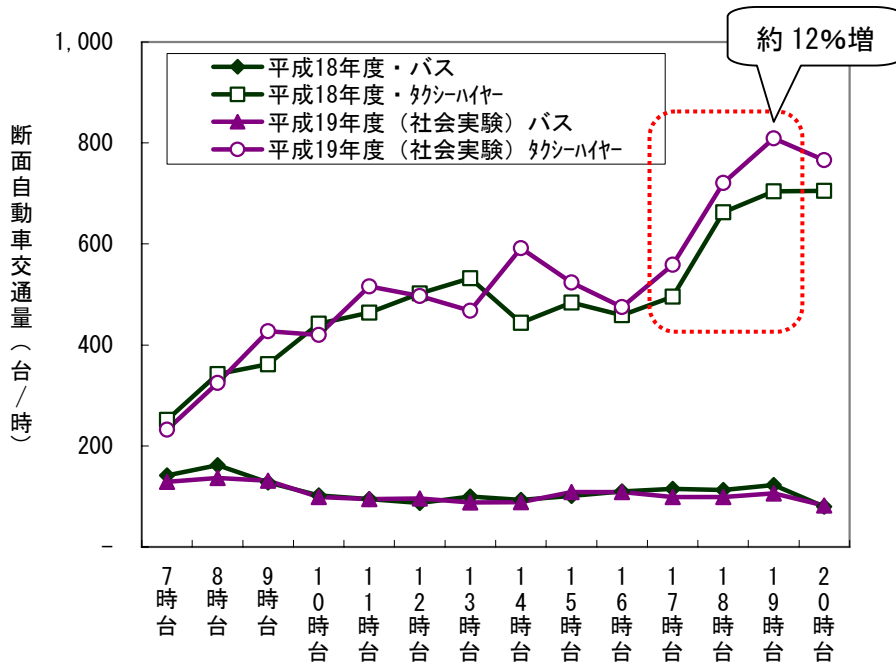


注) 四条河原町交差点西側断面での集計値

- 歩道拡幅+トランジットモール実施時には、路線バスとタクシーのみ通行可であったが、タクシーの交通量が平成18年と比較して、約1～3割増加した。

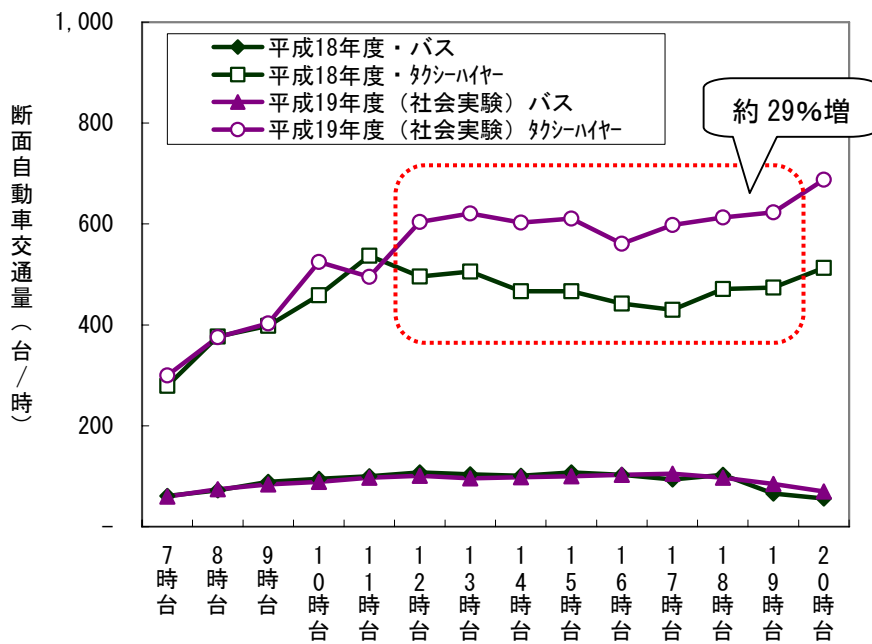
図 四条通における自動車断面交通量

<平日>



注) 四条河原町交差点西側断面での集計値

<休日>

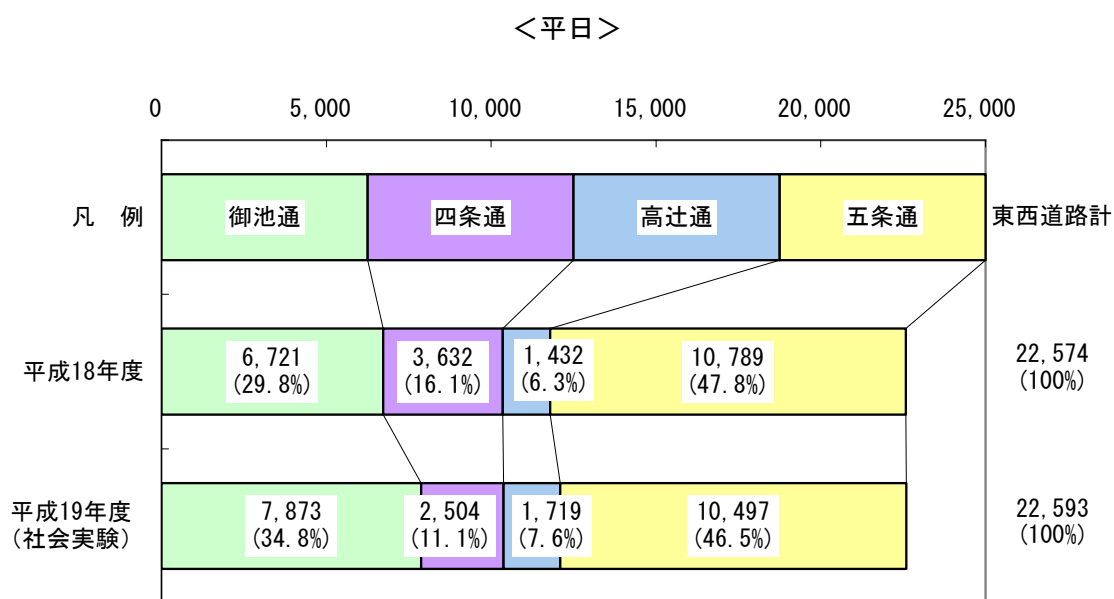


注) 四条河原町交差点西側断面での集計値

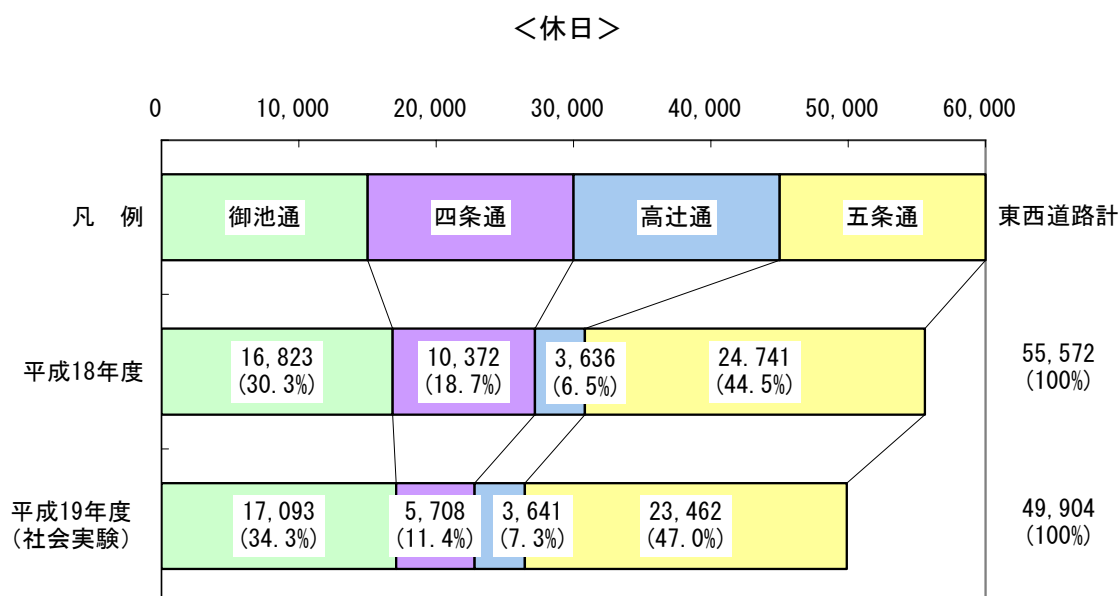
### 3. 四条通周辺道路における自動車交通量の変化

- 歴史的細街路での車両通行禁止と、四条通でのトランジットモール実施に伴う、東西方向の大通りでの実験実施時間帯の交通量の変化を見ると、平日・休日とも御池通で交通量が増加していたことが分かる。
- 休日においては、これら4路線合計の交通量が平成18年度の同時間帯と比較して減少している。

図 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) 17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



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



#### 4. 四条通及び周辺道路における渋滞状況の変化

- 歩道拡幅+トランジットモール実施時の周辺道路での渋滞状況を、平成 18 年と比較すると、烏丸御池交差点の西行き・東行きや、四条大橋交差点の北行き・南行き等で新たに渋滞が発生していたことが分かる。
- これは、交通規制が行われていた四条通や歴史的細街路から迂回した自動車が、御池通・川端通に一時的に集中したことが原因と考えられる。

表 実験時間帯における最大渋滞長の合計値比較

	平日 (18, 19 時台)	休日 (13~19 時台)
平成 18 年度	950 m	5, 120 m
平成 19 年度 (社会実験)	2, 760 m	4, 270 m

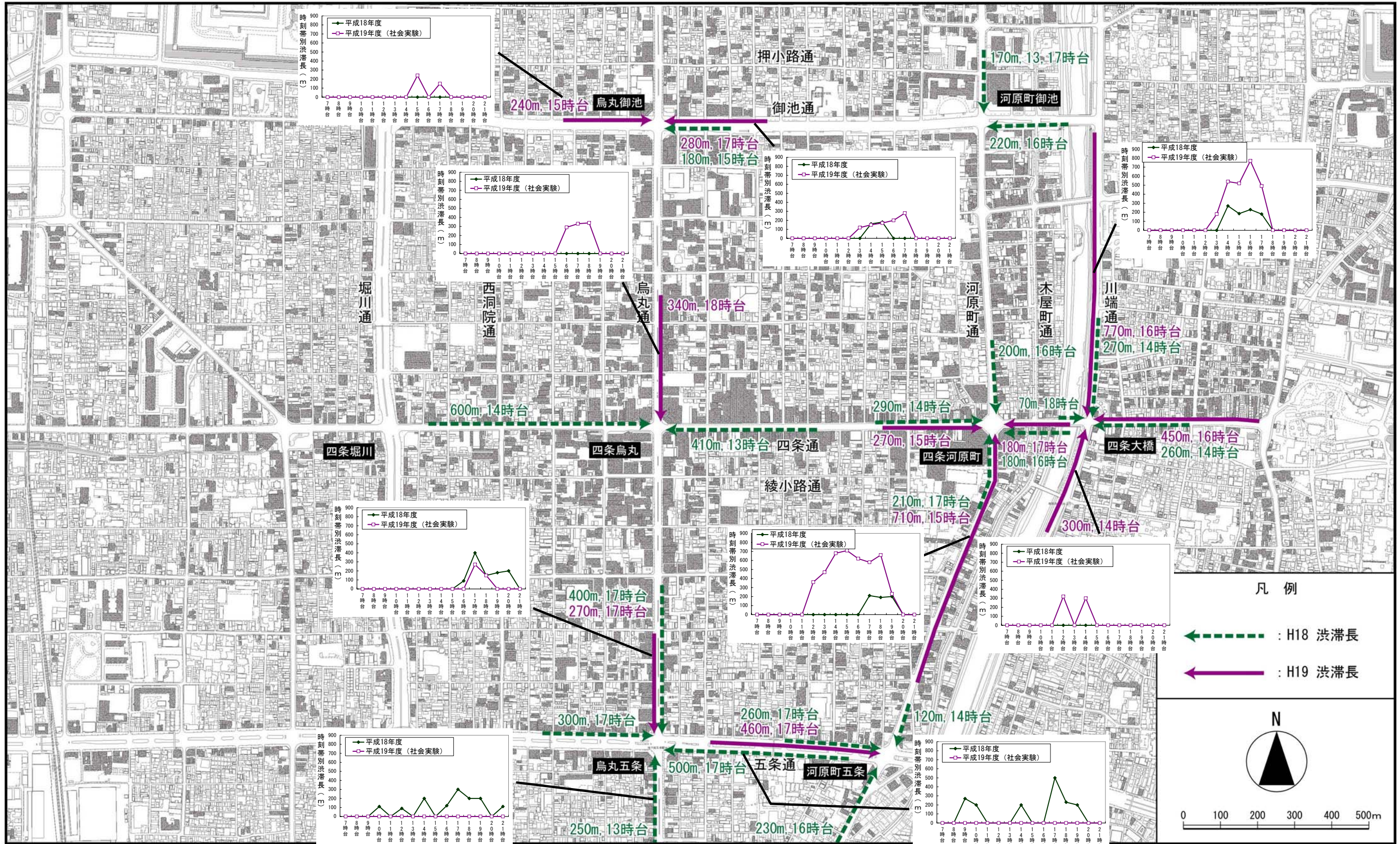


実験時間帯(規制実施中)における最大渋滞長比較(H18-H19 平日(18, 19時台))





# 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))



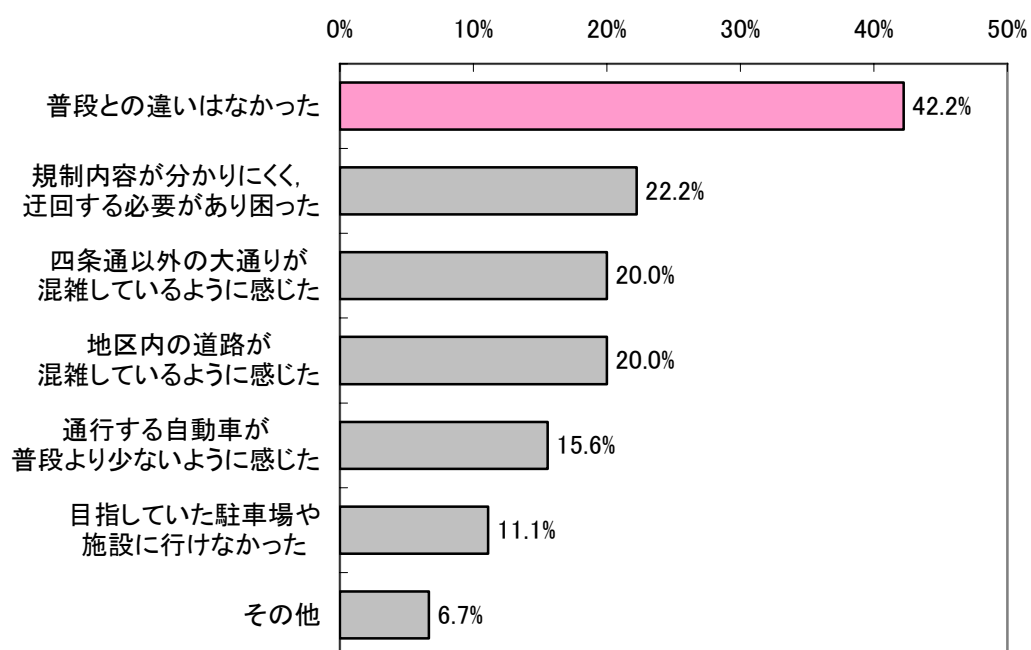


## 5. 規制実施によるドライバーへの影響

- 自動車で歴史的都心地区に訪れた来街者が、運転時に感じた規制による影響をみると、「普段との違いはなかった」とする意見が約4割と最も多い。
- 「四条通周辺の大通りや地区内の細街路における道路混雑」を挙げる意見は、それぞれ2割程度であった。

図 自動車利用の来街者が運転時に感じた影響

<来街者> (N=45)

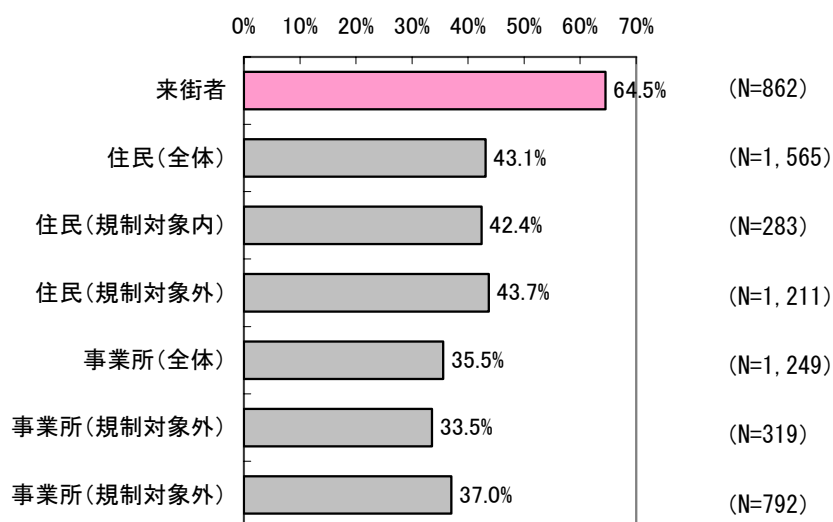


資料：来街者ヒアリング調査

## 6. 社会実験時のまちの印象・変化

- 歩道拡幅+トランジットモール化による「四条通の歩きやすさの向上」については、6割以上の来街者が良い印象として挙げている。
- 一方、住民や事業所においては約3～4割が挙げるのみにとどまっている。

図 「四条通の歩道が広くて、ゆったりと歩けた」と感じた意見

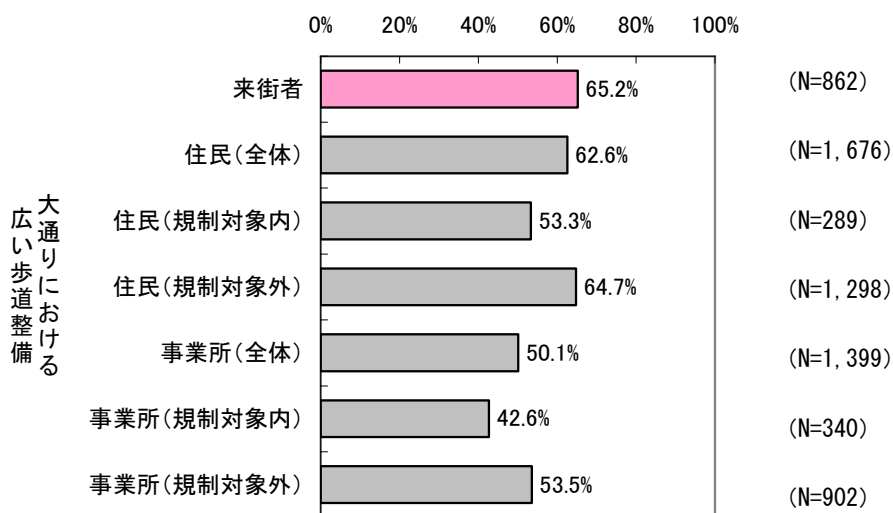


資料：来街者ヒアリング、住民アンケート、事業所アンケート調査 ※無回答を除く

## 7. 今後必要と考えられる対策

- 社会実験時の状況を踏まえ、歩行環境の改善に向けて今後必要と考えられる対策として、来街者と住民の約6割、事業所の約5割が「大通りにおける広い歩道整備」を挙げている。

図 歩行環境の改善に向けて、今後必要と考えられる対策



資料：来街者ヒアリング、住民アンケート、事業所アンケート調査 ※無回答を除く

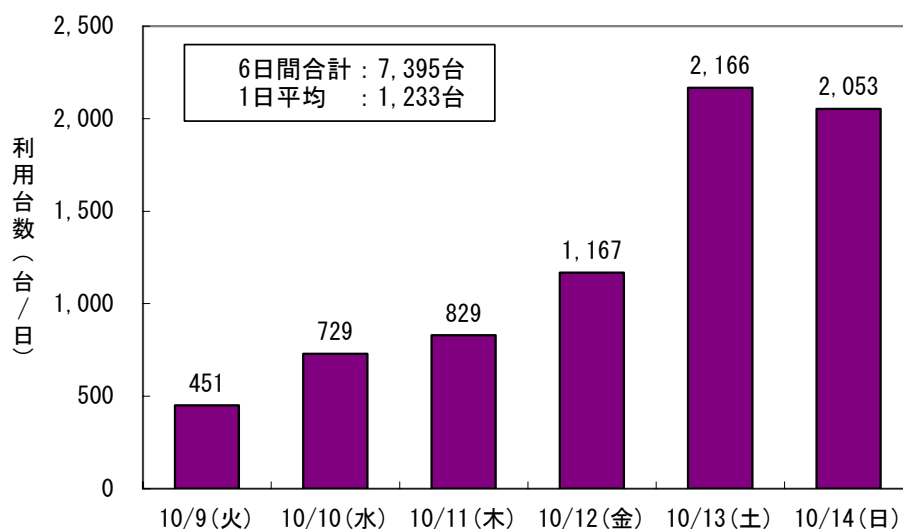
### ③歩行者と自転車の共存

- 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）により，放置自転車のない環境を実現
- 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
- 今回の社会実験では利用料金を無料としたが，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，放置自転車を收容し得る可能性があることを確認できた

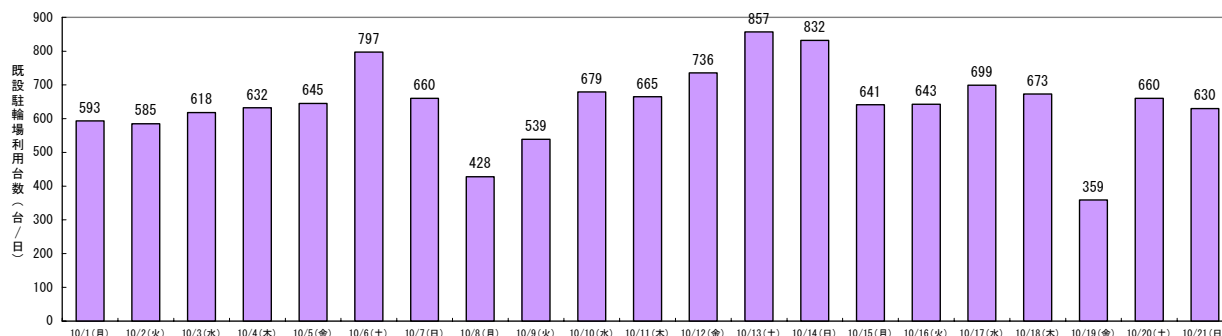
## 1. 臨時駐輪場の利用台数と今後の利用意向

- 計 11 箇所に設置した臨時駐輪場は，6 日間で 7,395 台の利用。一日あたりの単純平均で 1,000 台以上の利用があった。

図 臨時駐輪場の日別利用台数

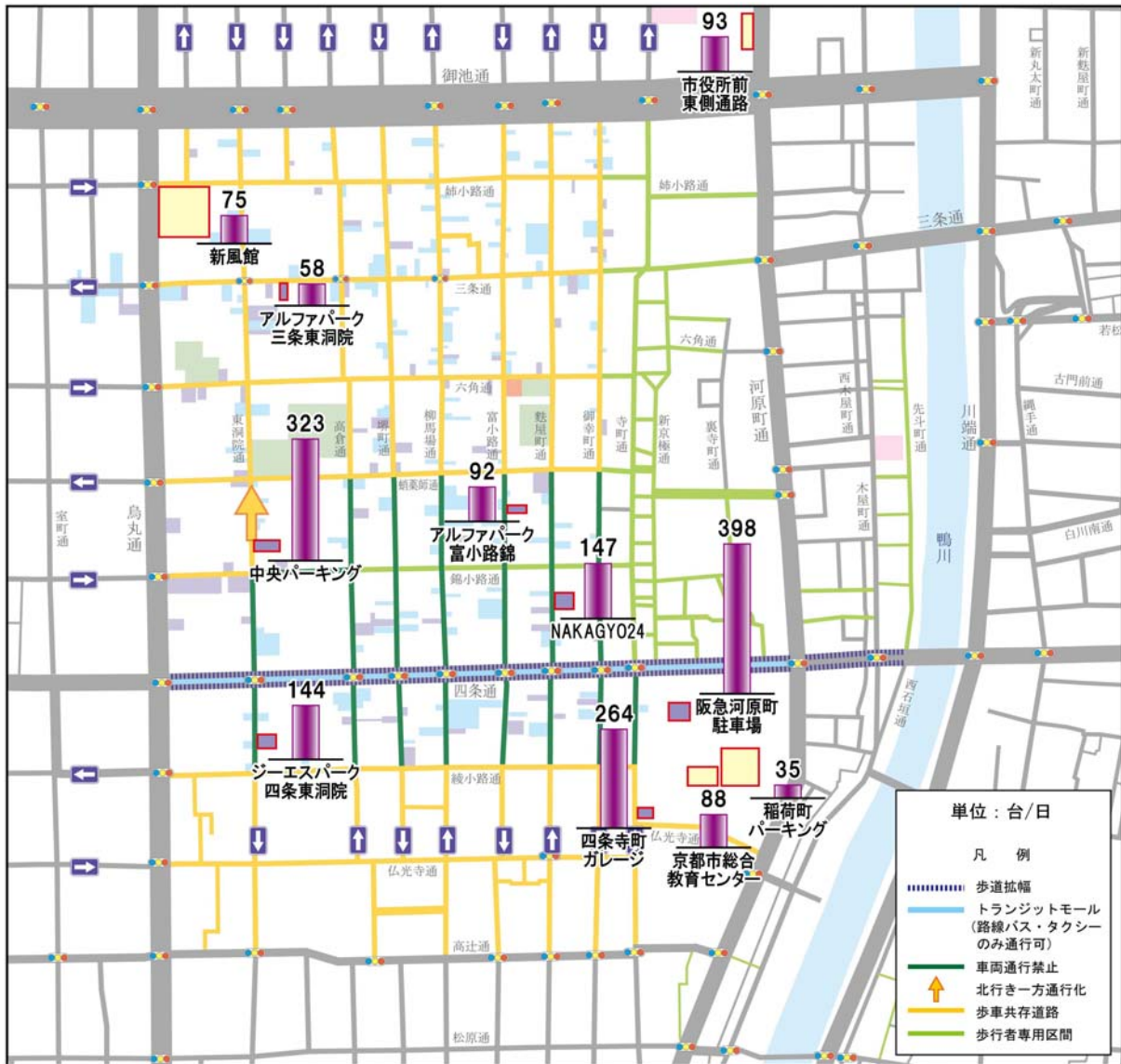


参考図 先斗町・寺町臨時・富小路六角自転車等駐車場における一時利用の駐輪台数



- 臨時駐輪場ごとの利用台数を一日平均値で比較すると、阪急河原町駐輪場や中央パーキング、四条寺町ガレージで特に利用が多かったことが分かる。
- これら臨時駐輪場はそれぞれ、普段、放置自転車が特に多いエリアの近くであり、利用台数の大小に、設置場所が影響していることが伺える。

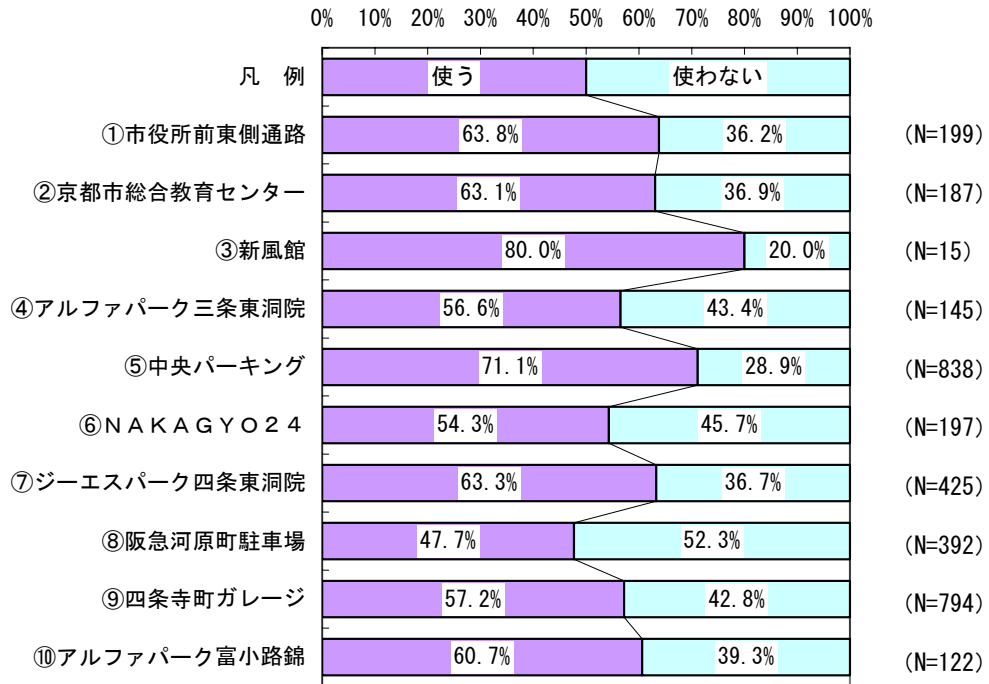
図 臨時駐輪場別に見た平均での一日利用台数比較



注) 各臨時駐輪場の総利用台数を開設日数で単純平均した集計値

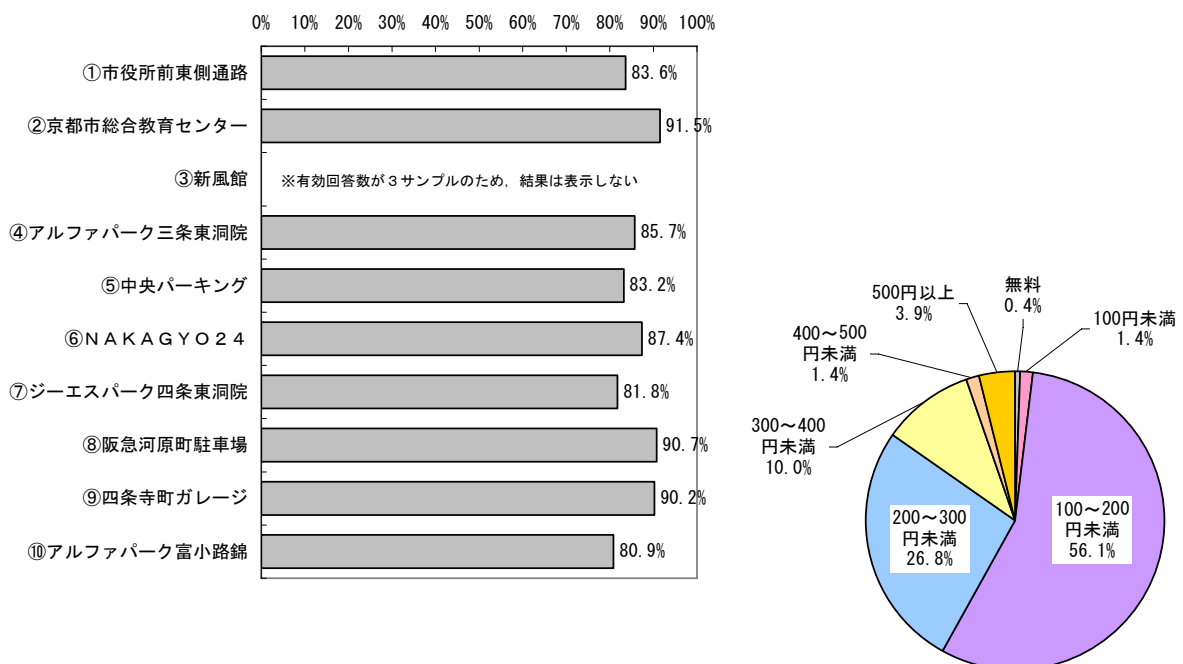
- 将来的に、臨時駐輪場と同じ場所に有料の駐輪場が作られた場合の利用意向については、いずれの駐輪場においても約5～6割の利用者が「使う」と回答。
- 「使わない」理由としては有料であることが最も多く挙げられている。

図 今後の利用意向（有料駐輪場として）



資料：臨時駐輪場利用者ヒアリング調査 ※無回答を除く

図 使わない理由として、「有料である」ことを挙げた割合と一日当たりの支払い意志額



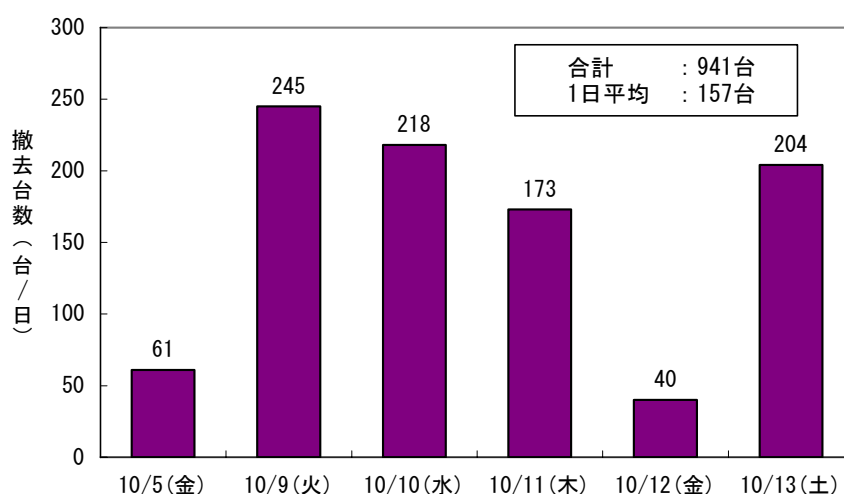
資料：臨時駐輪場利用者ヒアリング調査 ※無回答を除く



## 2. 放置自転車の撤去台数

- 臨時駐輪場の設置とともに、集中的な強化を行った放置自転車の撤去台数は、社会実験期間中で合計 941 台。
- 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するとともに，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。

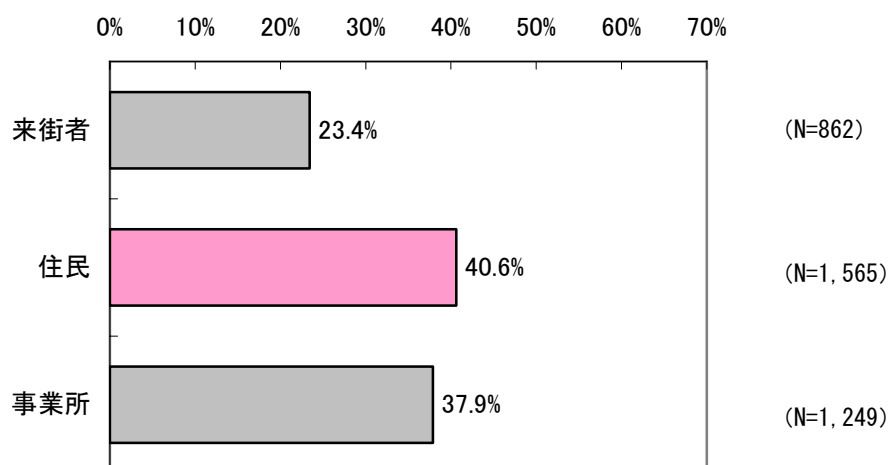
図 歴史的都心地区における日別の放置自転車撤去台数



## 3. 社会実験時のまちの印象・変化

- 啓発活動，集中的な撤去強化，臨時駐輪場の設置による「放置自転車のない美しいまち」については，住民と事業所の約 4 割が良い印象として挙げている。

図 「放置自転車が少なく，まちが美しかった」と感じた意見

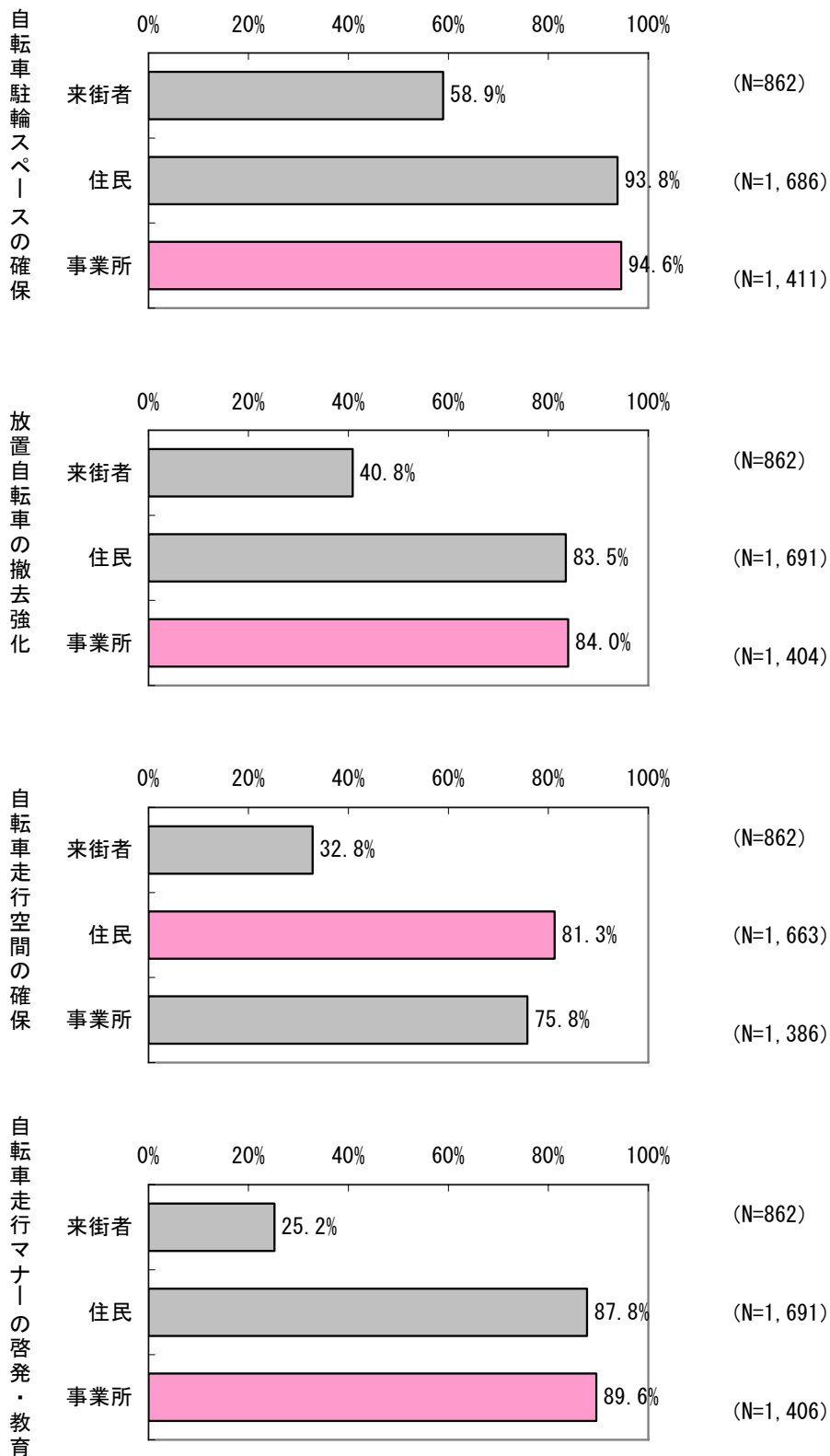


資料：来街者ヒアリング，住民アンケート，事業所アンケート調査 ※無回答を除く

#### 4. 今後必要と考えられる対策

- 社会実験時の状況を踏まえ、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としては「駐輪スペースの確保」が最も多いが、住民・事業所ではいずれの対策も多い。

図 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



資料：来街者ヒアリング，住民アンケート，事業所アンケート調査 ※無回答を除く

## 5. 四条通の地下通路における有料駐輪場の整備について

- 将来的に、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については、臨時駐輪場利用者の約7割、地下通路を通行する人の約6割が「使う」と回答。

図 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 (N=3,091)>

<地下通路通行者 (N=321)>

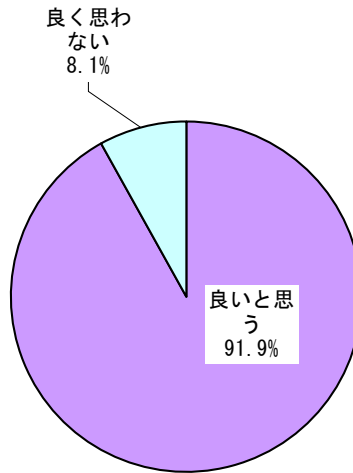
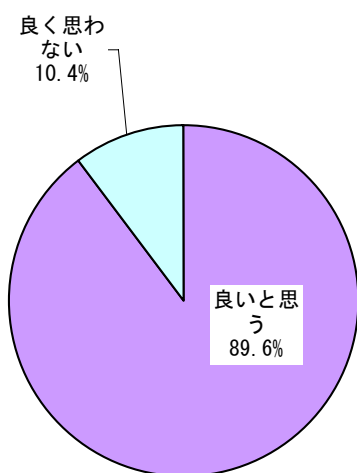
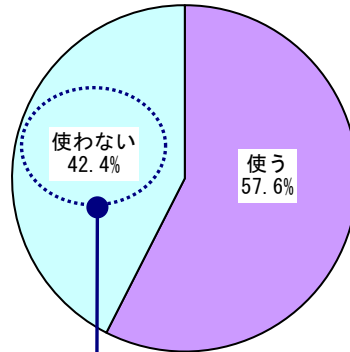
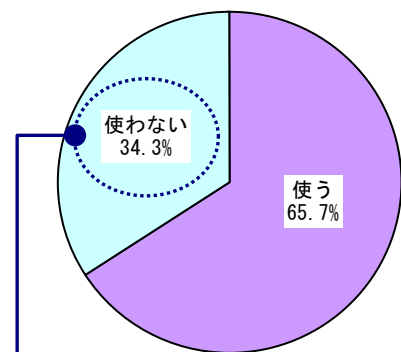


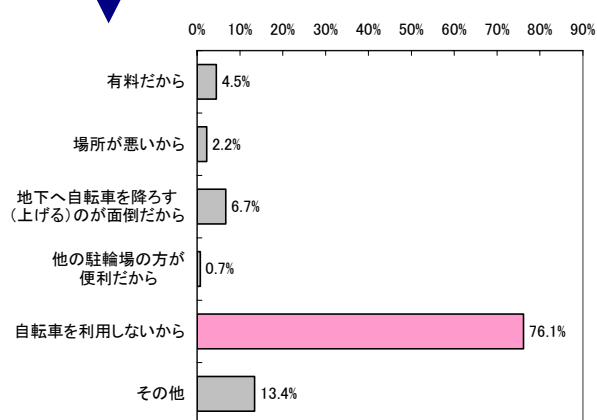
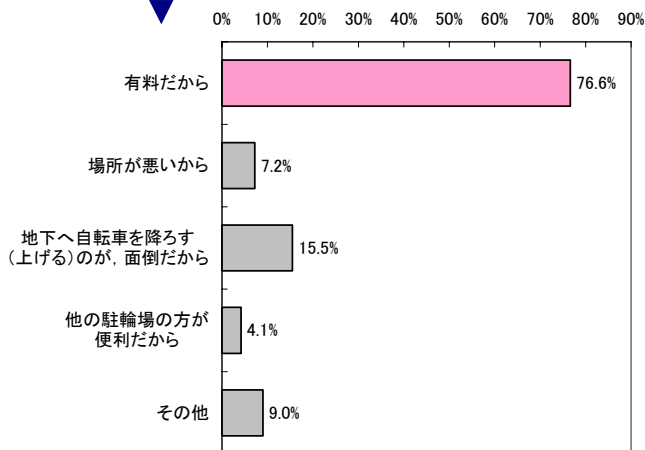
図 四条通の地下通路に有料の駐輪場が作られた場合の利用意向と使わない理由

<臨時駐輪場利用者 (N=3,207)>

<地下通路通行者 (N=321)>



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



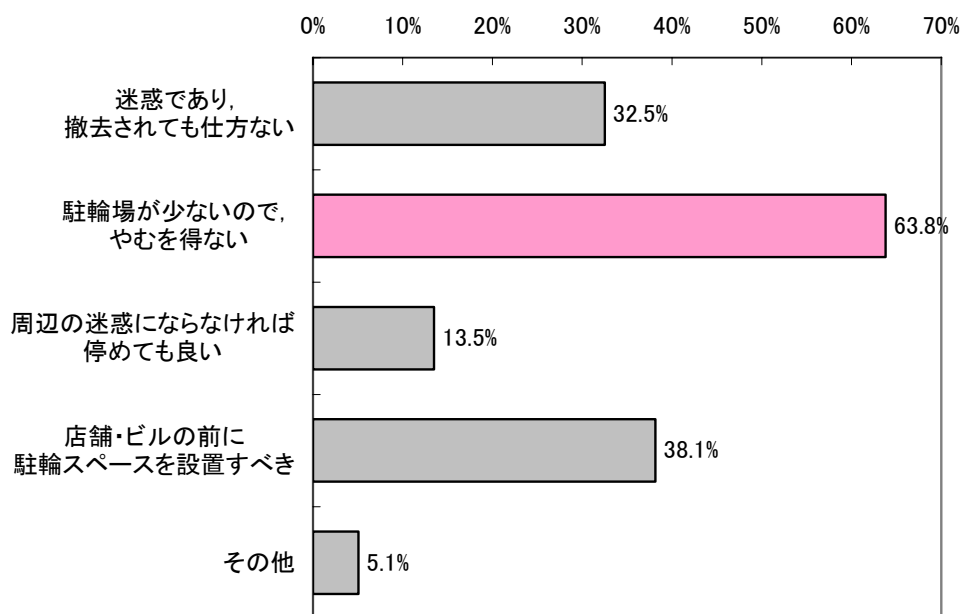
資料：臨時駐輪場利用者ヒアリング，地下駐輪場ヒアリング調査 ※無回答を除く

## 6. 放置自転車問題に関する自転車利用者の意識

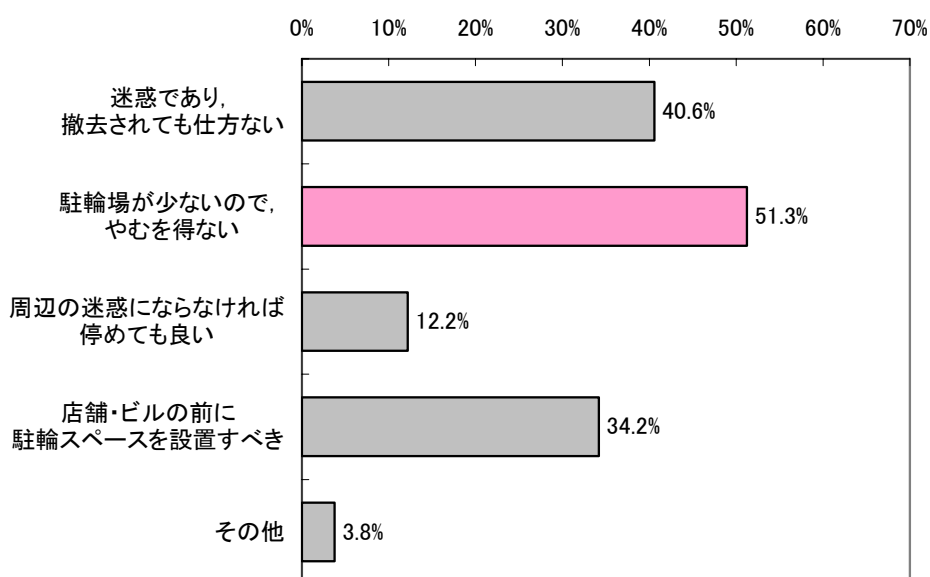
- 放置自転車問題に関する自転車利用者の意識としては、自転車利用頻度の高い人ほど、駐輪スペースの少なさを多く挙げている。

図 放置自転車問題に関する自転車利用者の意識

<週に1回以上、自転車で歴史的都心地区に来訪 (N=1,875) >



<自転車で歴史的都心地区に来訪は、月に1回以下 (N=796) >



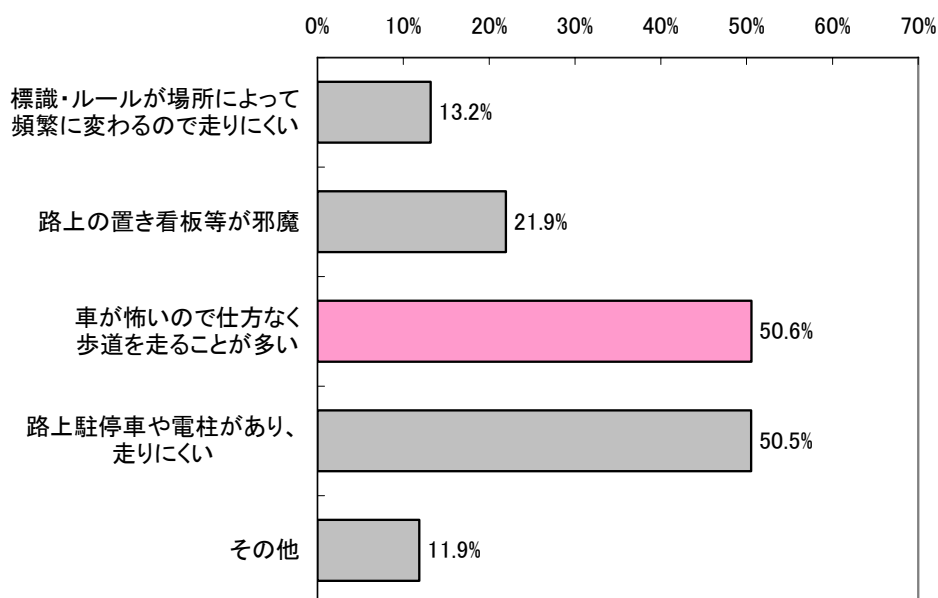
資料：臨時駐輪場利用者ヒアリング調査 ※無回答を除く

## 7. 自転車走行空間、走行ルールに関する自転車利用者の意識

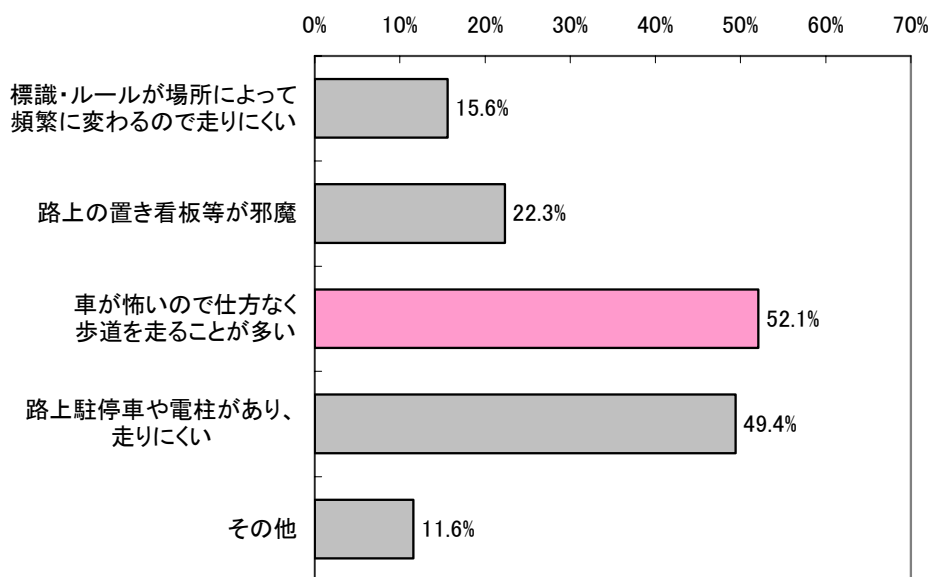
- 自転車走行空間、走行ルールに関する自転車利用者の意識としては、「車が怖いので仕方なく歩道を走ることが多い」と「路上駐停車や電柱があり、走りにくい」が約5割と多く、現状の歴史的都心地区においては自転車が通行可能な空間が十分でないことが分かる。

図 放置自転車問題に関する自転車利用者の意識

<週に1回以上、自転車で歴史的都心地区に来訪 (N=1,736) >



<自転車で歴史的都心地区に来訪は、月に1回以下 (N=743) >



資料：臨時駐輪場利用者ヒアリング調査 ※無回答を除く

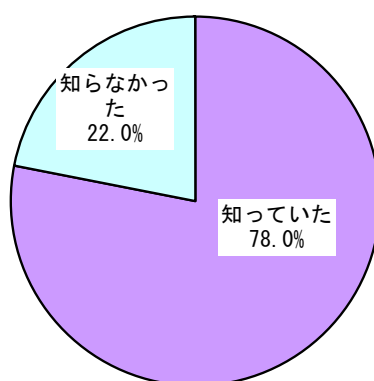
## ④より便利なバスサービスの実現に向けて

- 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

### 1. 100円循環バスの認知度

- 100円循環バスは、約8割の来街者が「知っていた」と回答。

図 100円循環バスの認知度  
＜来街者（N=862）＞

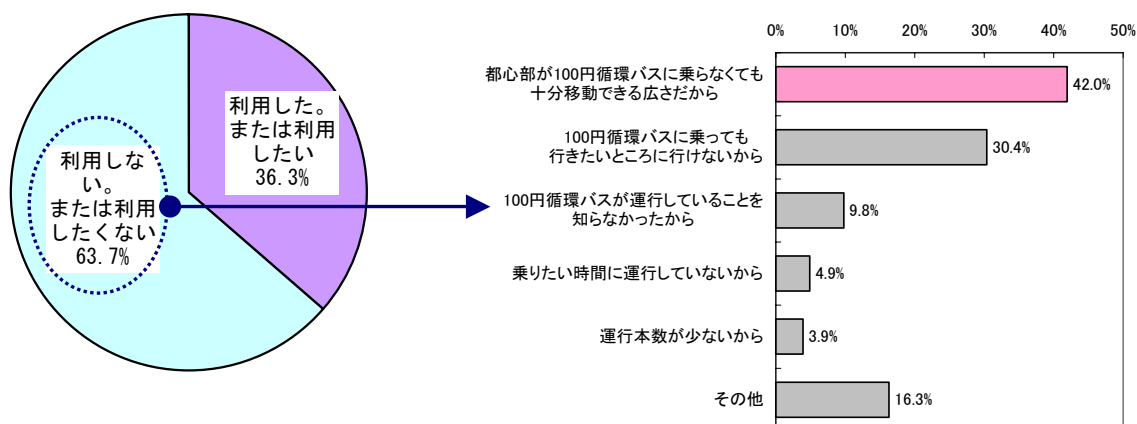


資料：来街者ヒアリング調査

### 2. 100円循環バスの利用の有無とその理由

- 100円循環バスを「利用した。利用したい」と回答した来街者は約4割。
- 「利用しない。利用したくない」理由としては、「都心部が100円循環バスに乗らなくても十分移動できる」（＝元気に歩いてまちを楽しめる人）と「100円循環バスに乗っても行きたいところに行けない」（＝運行経路と目的地との不整合）が多く挙げられている。

図 100円循環バスの利用の有無とその理由  
＜来街者（N=862）＞

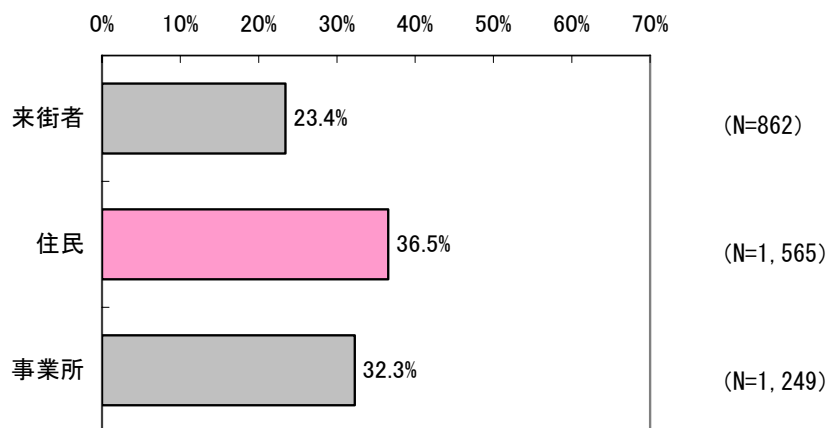


資料：来街者ヒアリング調査

### 3. 社会実験時のまちの印象・変化

- 社会実験時のバス運行状況の変化については、約3～4割の住民・事業所が良い印象として挙げている。

図 「四条通のマイカー規制により、バスがスムーズに運行していた」と感じた意見

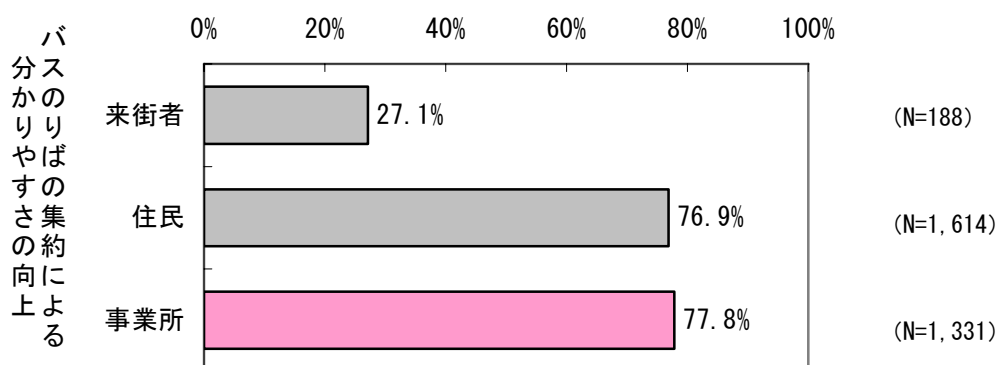


資料：来街者ヒアリング，住民アンケート，事業所アンケート調査 ※無回答を除く

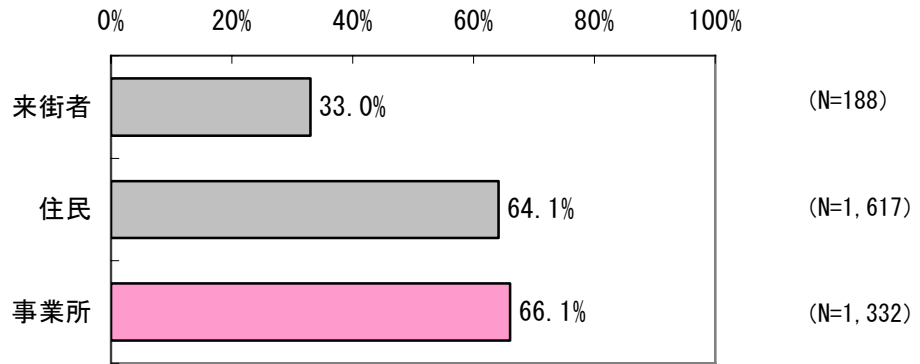
### 4. 今後必要と考えられる対策

- 社会実験時の状況を踏まえ、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として、住民と事業所の約8割が「バス乗り場の集約による分かりやすさ向上」を、次いで約7割が「1枚の切符で都心の電車やバスを自由に乘れる運賃サービスの導入」を挙げている。

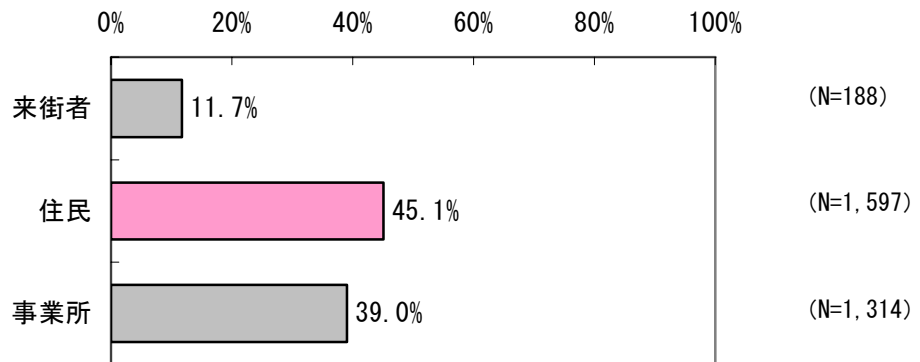
図 公共交通の利便性向上に向けて、今後必要と考えられる対策



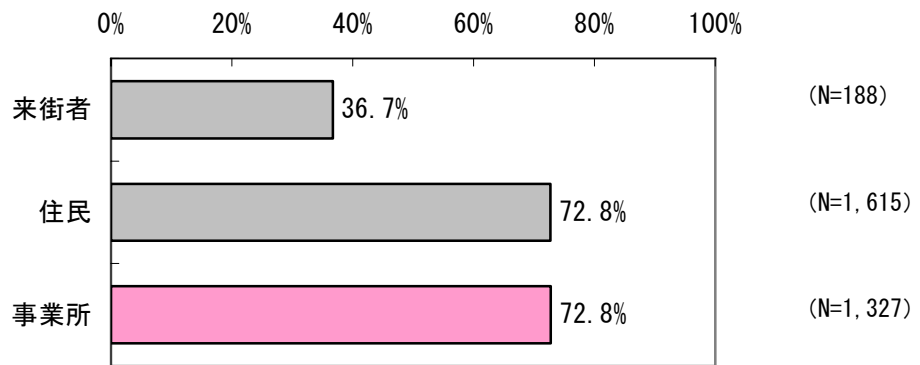
夜間バス増便・運行時間の延長による利便性の向上



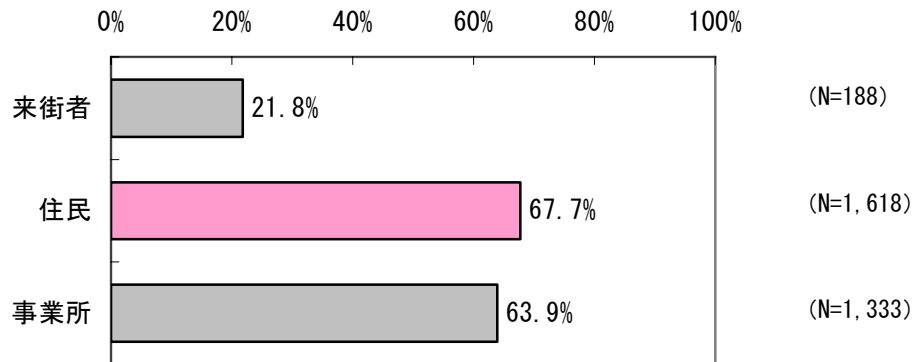
運賃割引等による買物サービスの向上



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



1000円の短距離移動に便利な都心の循環バスサービスの充実



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  
資料：来街者ヒアリング、住民アンケート、事業所アンケート調査 ※無回答を除く



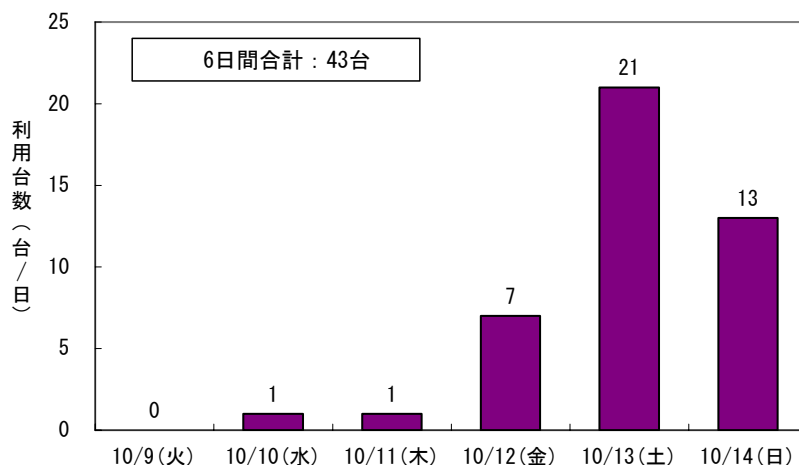
## ⑤共同荷さばき場の設置

- 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の工夫が必要

### 1. 共同荷さばき場の利用台数

- 元 生祥小学校グラウンドを活用して設置した臨時の共同荷さばき場は、6日間でのべ43台の利用。
- 歴史的細街路での車両通行禁止と四条通での歩道拡幅+トランジットモールを開始した10/12(金)以降には利用が増加し、10/13(土)には20台以上の利用があった。

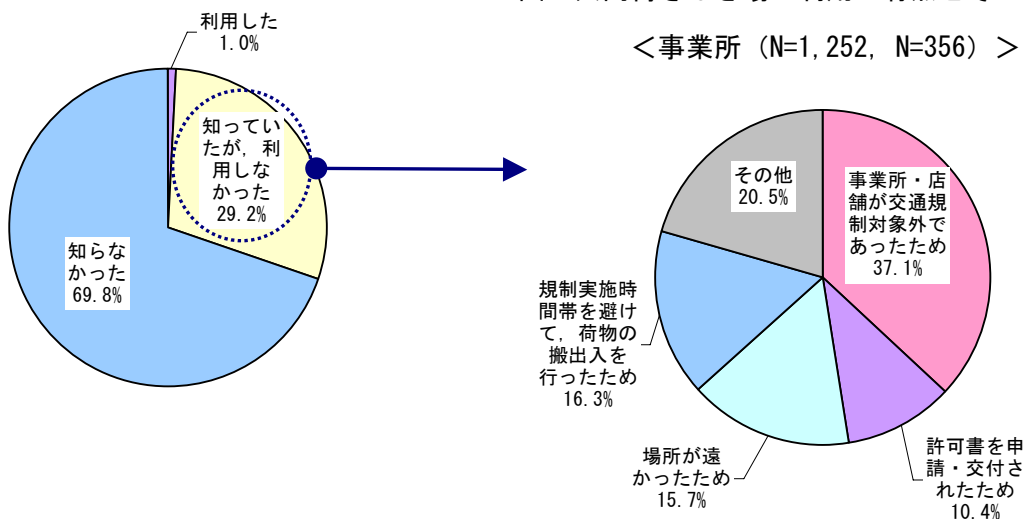
図 共同荷さばき場の日別利用台数



### 2. 共同荷さばき場の利用状況

- 「共同荷さばき場の設置を知っていたが、利用しなかった」という事業所は約3割。

図 共同荷さばき場の利用の有無とその理由

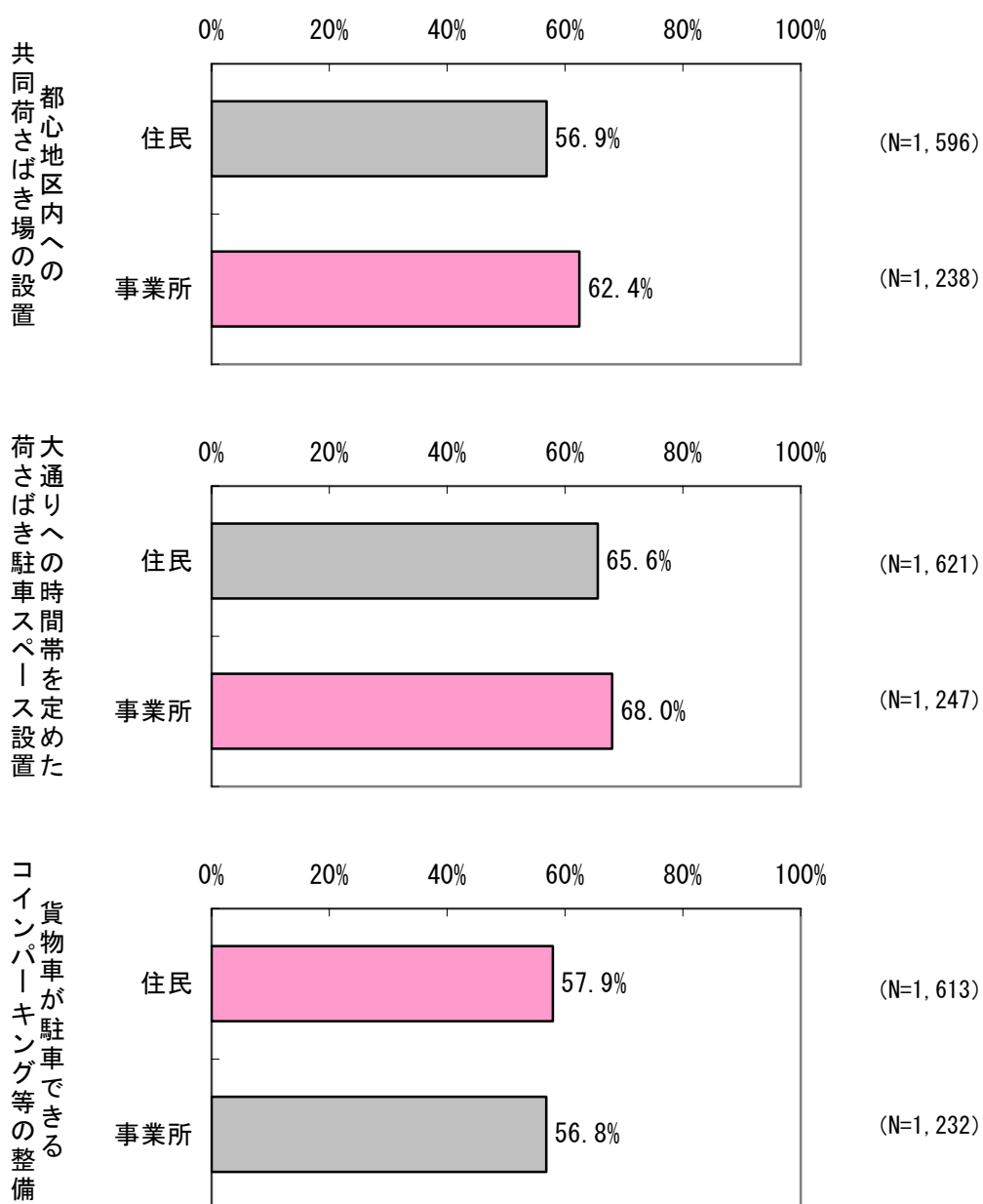


資料：事業所アンケート調査 ※無回答を除く

### 3. 今後必要と考えられる対策

- 歴史的都心地区内での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としては、住民・事業所ともに「大通りへの時間帯を定めた荷さばき駐車スペース設置」を挙げる意見が最も多い。
- 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、ルールの工夫が必要と考えられる。

図 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



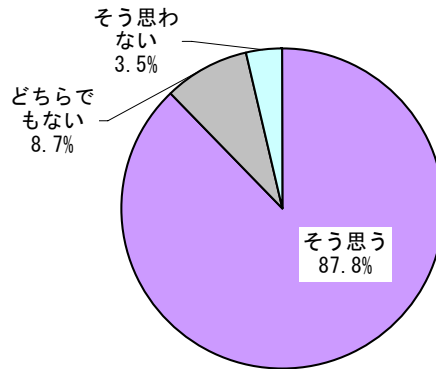
資料：住民アンケート、事業所アンケート調査 ※無回答を除く

# 今後の京都都心における「歩いて楽しいまちづくり」の推進について

## 1. 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

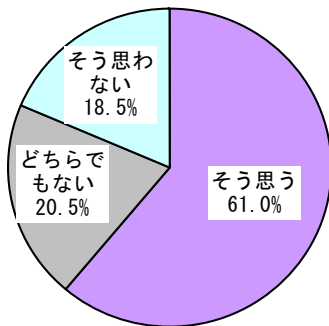
- 徒歩と公共交通を中心とした「歩いて楽しいまちづくり」については、来街者は約9割が賛同する一方で、住民は約6割、事業所は約5割となっている。

<来街者 (N=862) >

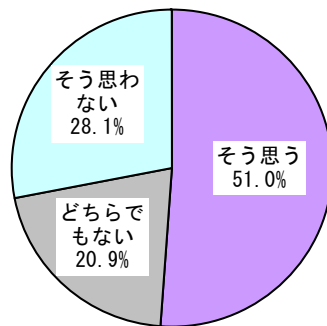


<住民>

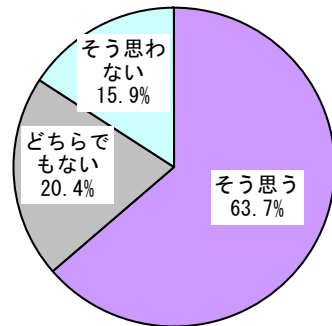
(全体 (N=1,676) )



(規制対象内 (N=292) )

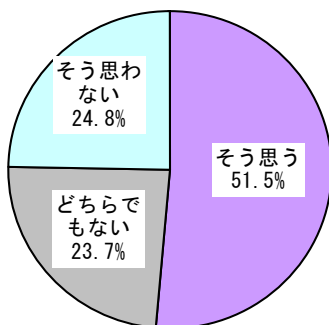


(規制対象外 (N=1,296) )

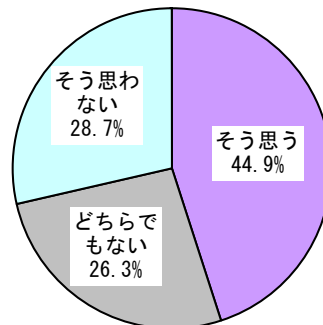


<事業所>

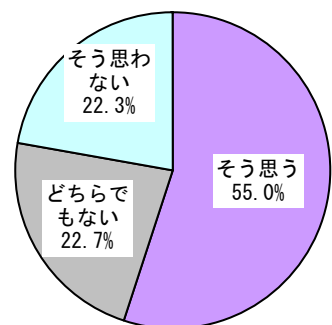
(全体 (N=1,373) )



(規制対象内 (N=334) )



(規制対象外 (N=882) )

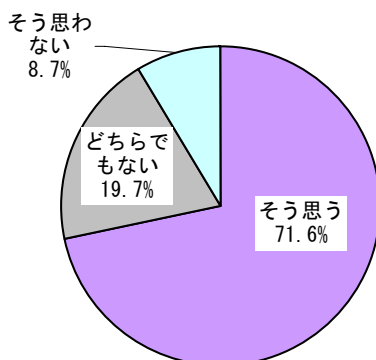


資料：来街者ヒアリング，住民アンケート，事業所アンケート調査 ※無回答を除く

## 2. 自動車よりも公共交通を優先したまちづくりの推進

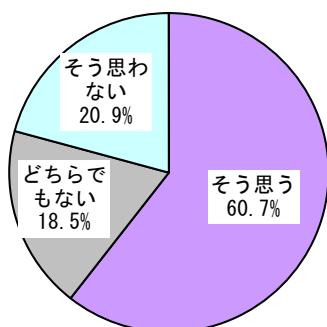
- 「公共交通がもっと便利になるのであれば、多少自動車利用が不便になっても仕方ない」との問いについては、来街者は約7割、住民の約6割が賛同している。
- 事業所における賛同意見は5割以下となっており、約3割は否定的な見解となっている。

<来街者 (N=862) >

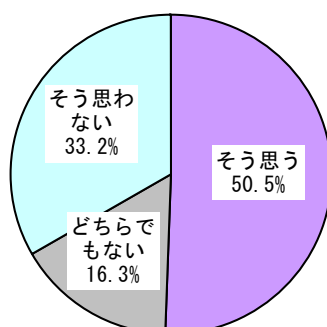


<住民>

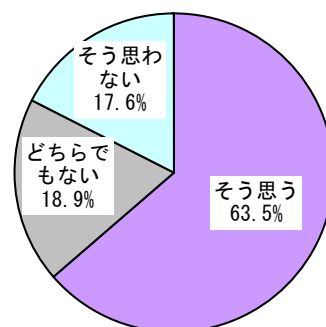
(全体 (N=1,663) )



(規制対象内 (N=289) )

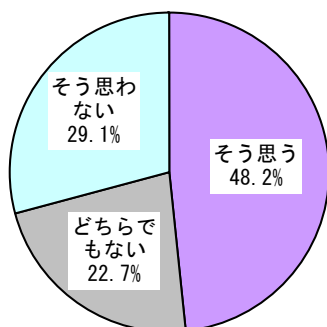


(規制対象外 (N=1,287) )

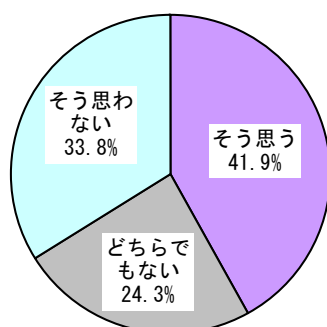


<事業所>

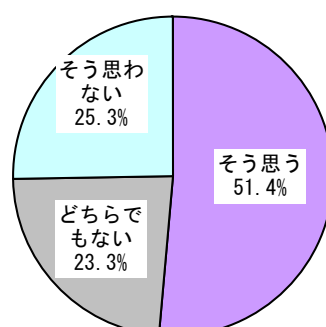
(全体 (N=1,366) )



(規制対象内 (N=334) )



(規制対象外 (N=876) )

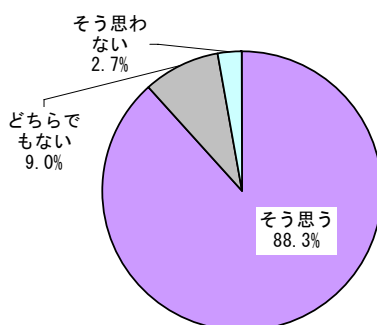


資料：来街者ヒアリング，住民アンケート，事業所アンケート調査 ※無回答を除く

### 3. 歩いて楽しいまちづくりとあわせた景観づくりの推進

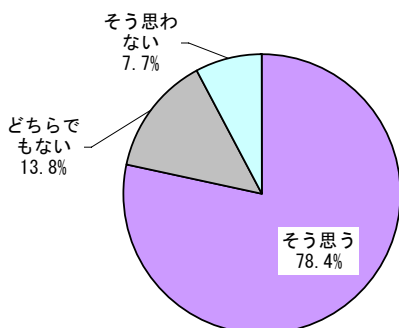
- 徒歩と公共交通を中心とした「歩いて楽しいまちづくり」とあわせて、町家を活かした街並みづくりや、醜い広告の規制など、「美しく魅力あるまちづくり」も一体的に進めるべきとの問いについては、来街者は約9割、住民は約8割、事業所は約7割が賛同。
- 歴史的都心地区の将来まちづくりにおいて、歴史都市・京都ならではの空間・景観づくりも重要な要素であるとする人が多いことが伺える。

<来街者 (N=862) >

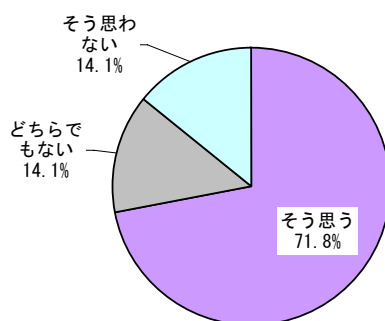


<住民>

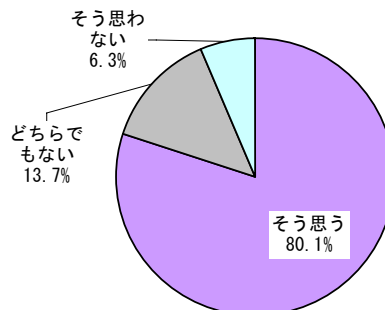
(全体 (N=1,669) )



(規制対象内 (N=291) )

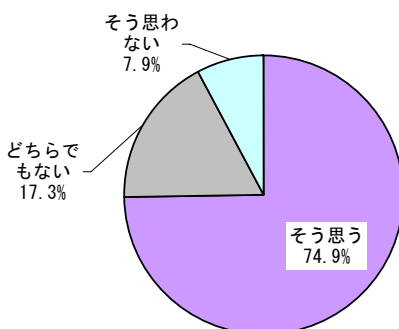


(規制対象外 (N=1,289) )

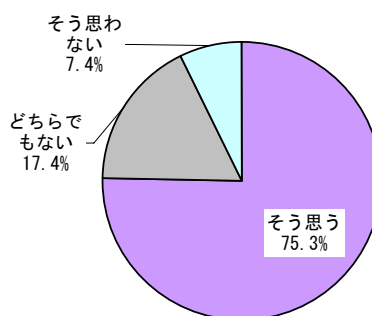


<事業所>

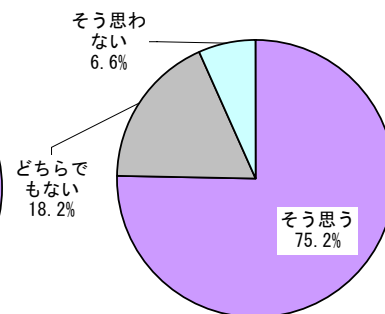
(全体 (N=1,372) )



(規制対象内 (N=340) )



(規制対象外 (N=875) )



資料：来街者ヒアリング、住民アンケート、事業所アンケート調査 ※無回答を除く

## 参考 自由意見の紹介（住民，事業所アンケート調査から）

### 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

こんなことをされると営業に大きく反映します！！お客様が車で来店しにくくなり，商品の発送ができなくなります。営業車のタクシーが四条通の利用OKで運送屋さんの利用ができないのはおかしい！！近辺で住んでる人，仕事をしている人には全くもって迷惑だし，買物についても四条通近くのコインパーキングが使えなくて困ってる人もいました！！

社会実験で歩いてみて…バスとタクシーだけしか走らない四条通り，広い歩道…信じられない光景でした。風がスーと通っていつもと全くちがうさわやかな空気がただよっていました。とても心地よくすてきでした。老夫婦が手を取りあってゆったりと散策を楽しんでおられました。シンプルで美しい四条通りでした。古い歴史を育んできた京都，戦争時の爆撃も受けず大きな災害にもあわなかった幸運な街なのですから，せまい道路，歩きにくい小路。多少の交通規制，多少の不便はしかたなく当然と考えます。商業優先とにならないよう望みます。

歩行者や公共交通機関の利便性を追求するのは良いとは思いますが周辺住民所有の自動車使用時にすごく不便だから，もっと考えて欲しい。車を出し入れする時にすごく時間がかかり市バスやタクシー，通行人の事しか考えてない！！規制を考える前に自転車の撤去，タクシーの身勝手な突然停止行為を祖止して欲しい。ほんまに危険すぎる！！

本実験の主旨は理解できますし，基本的には賛成です。しかし“自動車”の取扱いについては，かなり熟考の余地が大きいと思います。まず，営業車ですが専用駐車場などによる効率の低下や利便性の悪化などにより区域内の営業店に対する影響が少なからず出て来ると予測できます。それは特に中小企業・零細企業に対して顕著になる可能性が大きいでしょう。それは延いては今実験の目的でもある「歩いて楽しい」に反する結果になるでしょう。自家用車に関しても再考の余地大だと思います。「歩く」だけではなく，もう少し「共生」することを考えてもらいたい。紙面の関係上ここまでにしますが最後に，これだけの規模で実験し，特に自動車規制が厳しかったのに放置自転車はあちこちあったのはとても残念。

地区内に行く時は歩く時が多いので，通過する車をよけたり，危なく感じる人が多いので通過抑制は賛成だが，公共機関の料金が高いので市民は割引するなど，特典があれば積極的に公共交通機関を使うのに…と思う。他県からのお客様を観光にもさそいやすいし…（ついつい車をつかった方が安いし…と思っちゃう。）

自動車の交通規制をする前に，地区内の自転車の多くの路上駐輪，四条通りの駐車している車の取り締まりをしてもらうだけで，自動車の流れがスムーズになり，結果的に人も歩きやすくなるのではないのでしょうか。

歴史的都心地区への自動車・自転車の進入を制限する。そのために，地区の周辺に駐車場・駐輪場を整備する。現在，それらのスペースは圧倒的に少なすぎる。

今回のように単に車両規制をするだけでは根本的な問題の解決にならない。市街地周辺または市街地内に自動車，自転車等のパーキング，迂回路など規制に伴う別の問題点の対策を十分に行ってほしい。

行政による「交通環境」のインフラ整備と平行して住民や商店，企業による「賑わい環境」づくりを進めないで「歩いて楽しい」にはならないと思います。規制中何とか地域内を歩きましたが，四条通の地下道を歩いているようでした。

### 3 歩行者と自転車の共存について

先日の交通規制で自転車の山がなくなった道を歩いて、道路ってこんなに広がったのかと初めて気がつきました。道路に溢れる自転車、看板、商品等がなくなれば大がかりで不自由な規制をしなくても身の危険を感じる事なく歩けると思います。駐輪場の設置、道路の不法占拠（錦商店、寺町、新京極等）はひどいと思います。もっときつく取り締まるべきです。四条通南北通行止めは、近隣の者にとって非常に迷惑です。やめて下さい。

根本的には賛成です。私は殆ど自転車で移動するのですが、歩行者と同じ感覚で走行している方をよく見かけます。それには自転車の立場を悪くするのではないかと不安を憶えます。また、自動車の抑制に関しては、それに代わる交通機関の充当（電車、バス等の運行時間の拡大など）があれば良いのではと思います。

近隣に住んでいますが自転車は乗れる様にして欲しい。でないと生活がすごく不便である（食品の買い物はデパートに行くので）。14日に四条通にバスで行って見ましたが、四条が休日なのににぎわってなくてお店の売り上げが落ちているのでは？と感じた。トランジットモールは休日・期間限定にして、毎日はやめた方がいいと思う。四条から京都住民が離れると感じました。住民にも便利良くしないと反発があると思う。

今回の戦略はハッキリ言ってこの地区に住んでいる者を無視した実験であるように思えてならない。事業所以外でも老人がたくさん居住し、足に負担のかかる重い荷物を持ち歩くのは、大変にもかかわらず、自転車も乗り入れできない四条通にするのはおかしいと思う。この辺り住む者は、四条へ買い物に行くことが多いのだから、観光客中心に事をすすめるのは非常に疑問を感じる。又、自転車の撤去を強化するならば、スーパー等にも必ず駐輪場を設けるべきである。

歩行者・自転車・自動車利用の共存をもう少し考えていただきたいです。特に自転車の走行スペース・駐輪スペースがなさすぎる。歩行者優先させすぎのまちづくりでは、町に人は集まらなくなり、町の活性化にはほど遠いものになると思います。放置自転車の撤去、マナーの改善などで歩道を広げるべき。無駄な税金を使わないでください。よろしくお願いします。

地域住民の声を反映することにつきますと思います。細い道の自転車対策をしっかりして下さい。都心に住んでいると、自転車の使用率は高いと思います。特に四条の商業施設や寺町・京極へ買い物に行くとき、明確な駐輪スペースがないので、店舗の前や、皆が駐輪してしまっているスペースにとめてしまいます。無料のスペースがあればありがたいです。

環境の事も考えると、できるだけ自転車を利用したい所ですが、行った先に駐輪場のスペースがあるかわからないので、土日は、徒歩か、効外に車でわざわざ出たりします。子供には、マナーも教えなくてはならないので、歩道を自転車で走る時は、スピードを出さず歩行者優先や商店街は押す、駐輪場以外に停めない様言っていますが、放置自転車がが多く、町の景観は学校ぐるみで指導して、定着し、四条～三条は自転車に安心して乗って行けると認知されれば、自然と車の数は少なくなるのではないのでしょうか。観光客向けのレンタサイクルもいいでしょう。ただし、公園をつぶしての駐輪は反対です。自転車のよい所は、少々遠くても、気軽にあちこち行ける所ですが、駐輪の事を考えると二の足を踏みます。有料でもよいので確実に安心して停めたい。そして、できれば1日パスの様なものがあれば、一回料金を払えば、出し入れ自由とか、他の場所にも移動できるとかサービスがよければ、もっと自転車で出かけたいと思います。トランジットモール化している時は、地下道が自転車で走行できるとか駐輪できるとかできれば、いいのにとと思います。

## 4 より便利なバスサービスの実現について

四条通のバスの通行は普段よりはスムーズだったが周辺が渋滞していて到着時間が遅れていたで、トータル的には同じ時間かかった。あまり大きな変更をする前に自動車・自転車の交通マナーやルールを取り締った方が魅力を向上させるし安全だと思う。ベビーカーを押している方のマナーも悪い人が多い。京都駅周辺の二の舞は、避けていただきたい。

バス乗り場を1ヶ所にしてほしい。わかりにくい！四条通のお店をもう少し充実しないと、ブラブラ歩く意味がないと思います（会社・銀行・パチンコ店が多い）。用事のあるお店だけ行き、すぐに帰ってしまう。自動車の締め出しは必要ですが、ある程度自転車は認めるべきだと思います。

無電柱化、歩道の段差の解消でかなり歩きやすくなると思う。市バスのバス停の集約化はかえって人が1ヶ所に集まりすぎてその付近の通行が困難になるので一考を要すると思う。（現在のように歩道にバス停をおくのではなく、道路の中央におくなど）

100円循環バスについて。・バス停を増やし、バス停とバス停の間の距離を縮められないでしょうか。また、バス停を増やすことで、利用しやすく出来ないでしょうか。・さらに、フリーパスを発行するなどし、一日に何度でも気軽に乗降できるように出来たらいいと思いますが。

①市バス、京都バスは、乗客の人数と費用の効率を考えて、必要な所を増やし、不必要な所を減らすべきだと思う。②宅配便のトラックが多すぎるので少くし、はいる時間帯を決めるべき。③道路の利用優先を考えて、人>自転車>市バス>タクシーバイク>トラック>マイカーの優先をした方がよい。

## 5 共同荷さばき場の設置について

今回は私には影響は有りませんが営業車や、商品配達の人は大変だったと思います。町中はとてもすっきりとしていましたがこれが毎日だとちょっと難しいかも判りません。

四条通及び交差する細街路における、零細、中小企業にとっては、業務活動の妨げに他ならない。御得意様などの車での（地方などからも）搬出、搬入ができなかった。実験としては、協力もするが導入となると、反対せざるをえない。自転車も南北の通りを、通行禁止にする考えは、少しおかしい。とにかく、もっと身近かに、放置自転車、タクシーの客待ち、バスなどの小型化などを、考えてほしい。町が美しく、やさしい京都になることは賛成です。

・周辺で大渋滞しており、南北および東西通過交通の推奨ルートを確保すべき、特に河原町通、烏丸通のバイパスを作る必要がある。◎荷物の搬出入に離れた荷さばき場ではなく時間帯又は車道1.5車線にする等配慮が必要

少量の荷物なら自転車道路さへあれば運べるのだから車道（バス、タクシー）歩道（歩行者）の他に自転車専用のレーンも一緒に考慮に入れて欲しい。