

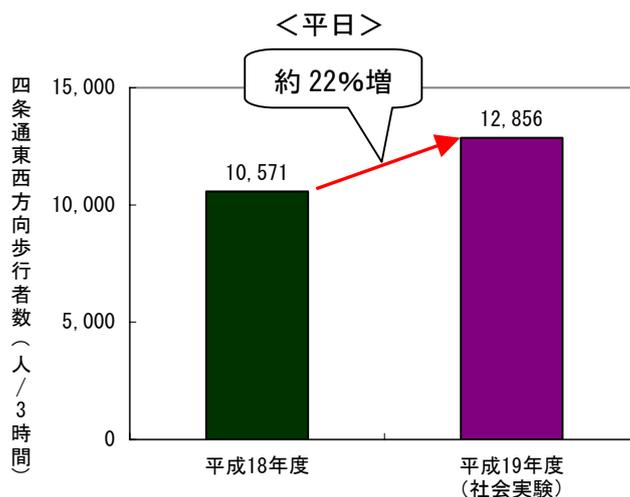
②ゆとりある歩道の実現

- 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
- 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

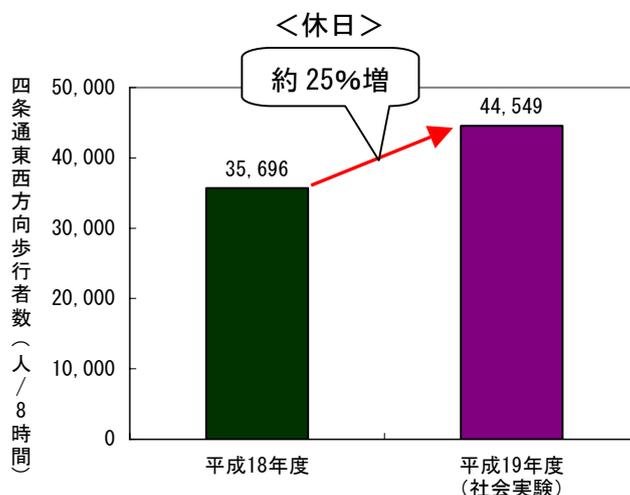
1. 四条通における歩行者数の変化

- 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

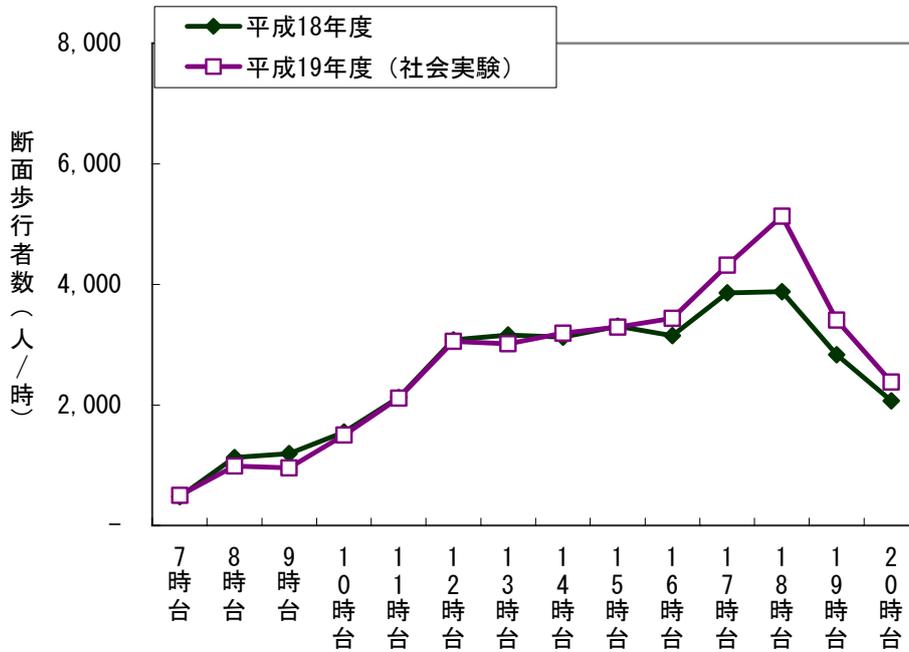


注) 12時台~19時台における四条通東西方向合計の集計値

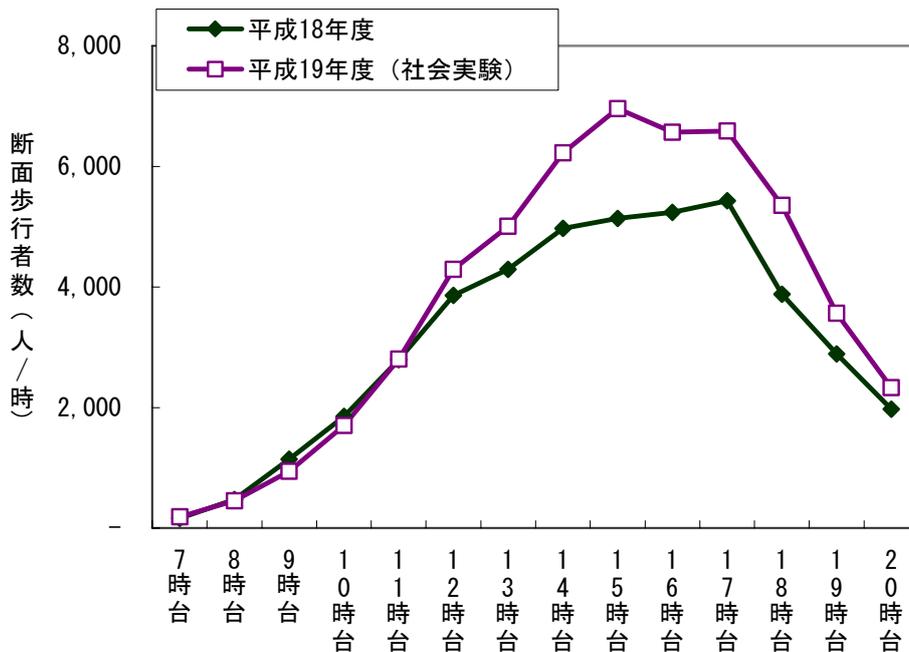
- 平日・休日ともに、18時台の増加が最も多く、平成18年と比較して約3～4割増加、一時間当たり1,000人以上の増加となっている。

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>

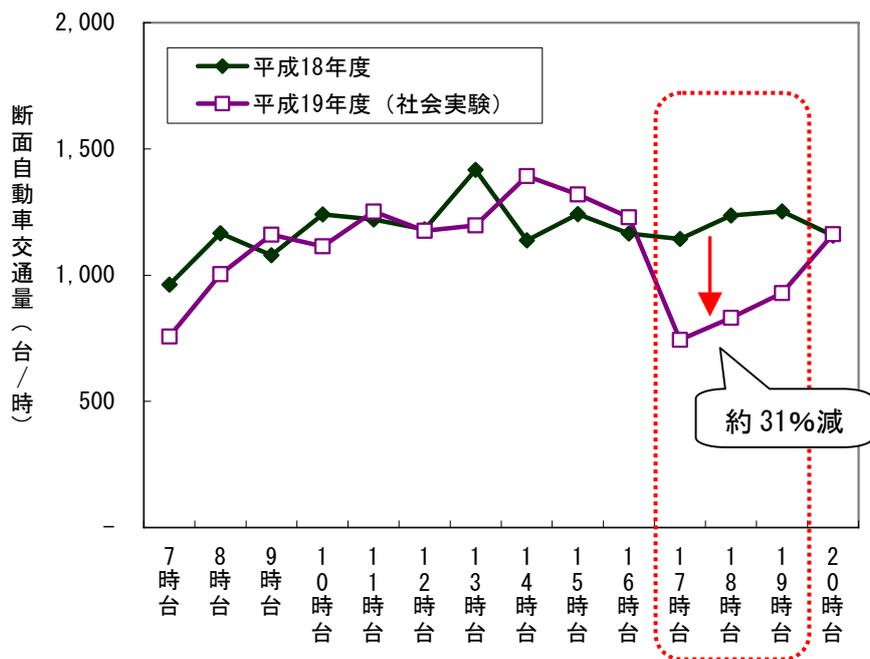


2. 四条通における自動車交通量の変化

- 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。

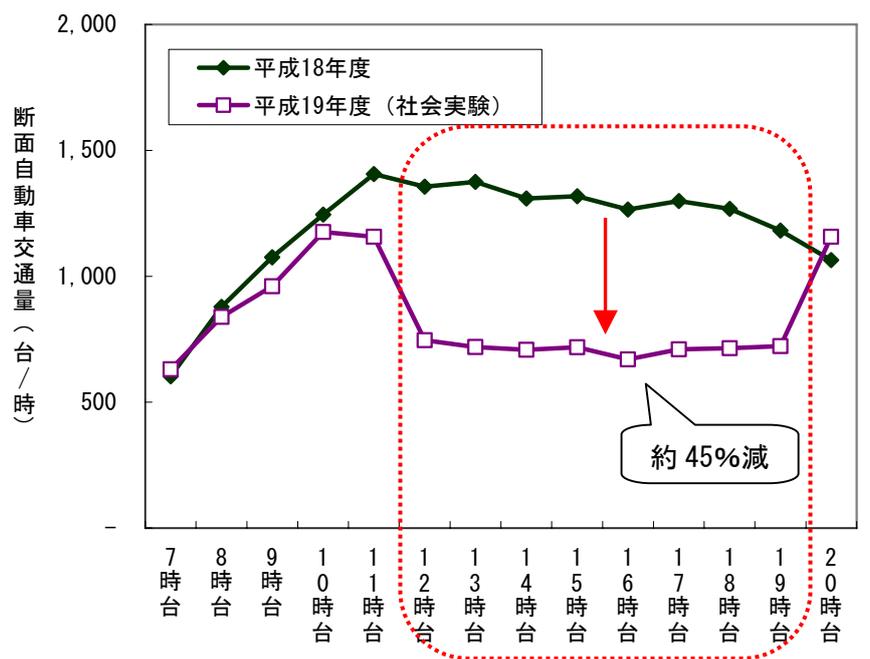
図 四条通における自動車断面交通量

<平日>



注) 四条河原町交差点西側断面での集計値

<休日>

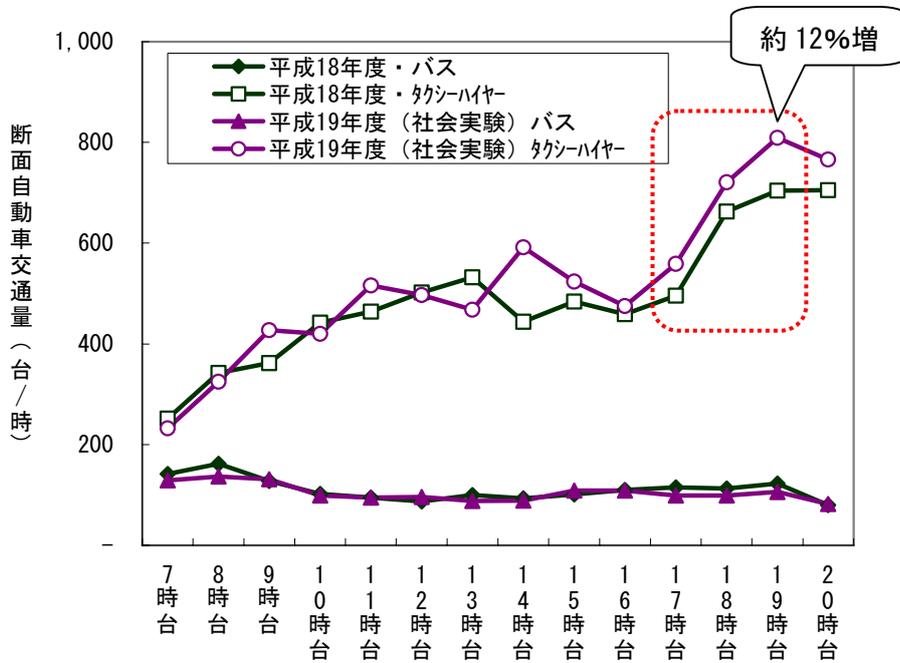


注) 四条河原町交差点西側断面での集計値

- 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。

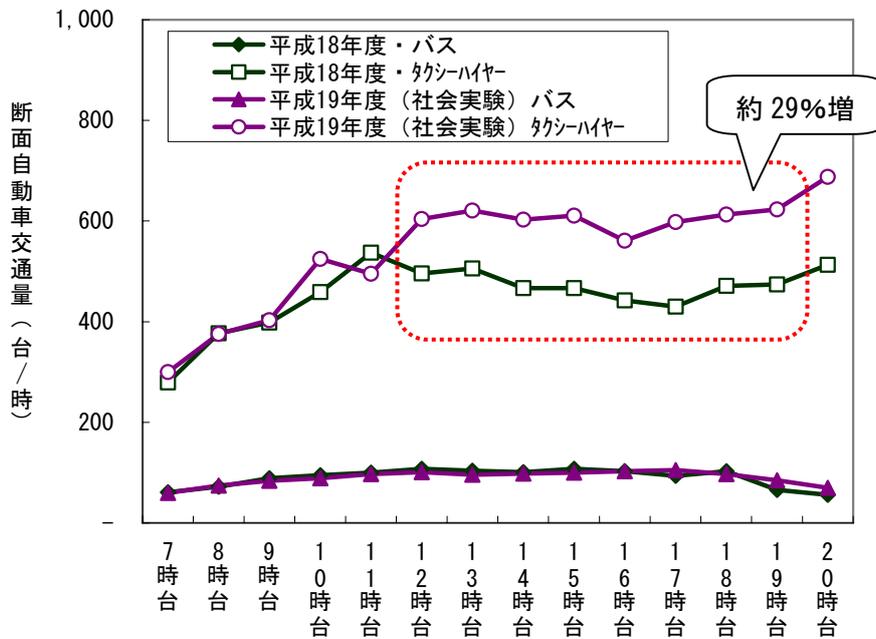
図 四条通における自動車断面交通量

<平日>



注) 四条河原町交差点西側断面での集計値

<休日>

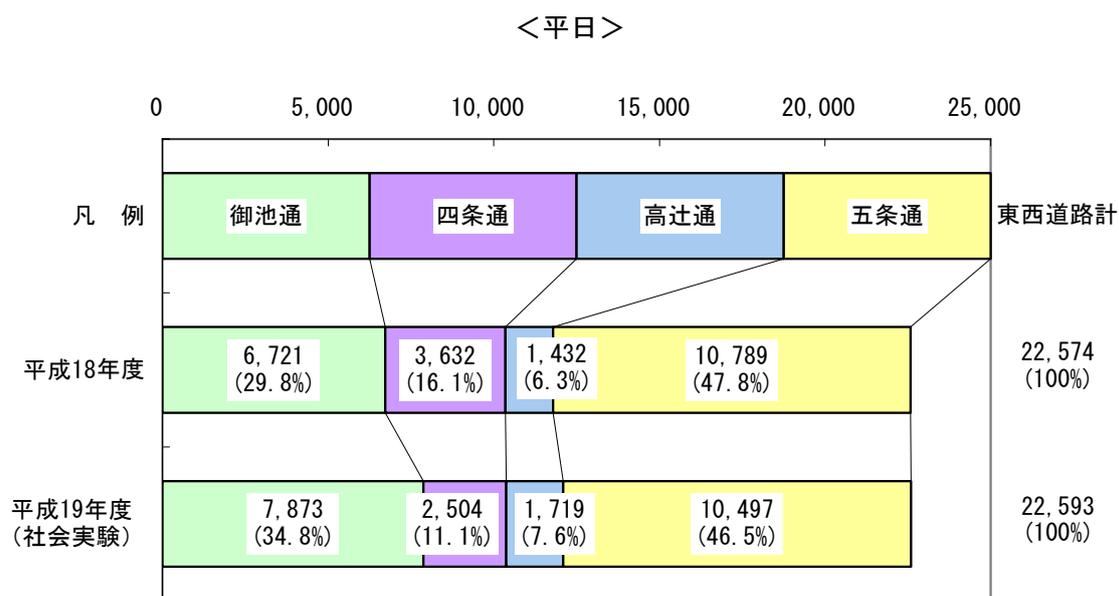


注) 四条河原町交差点西側断面での集計値

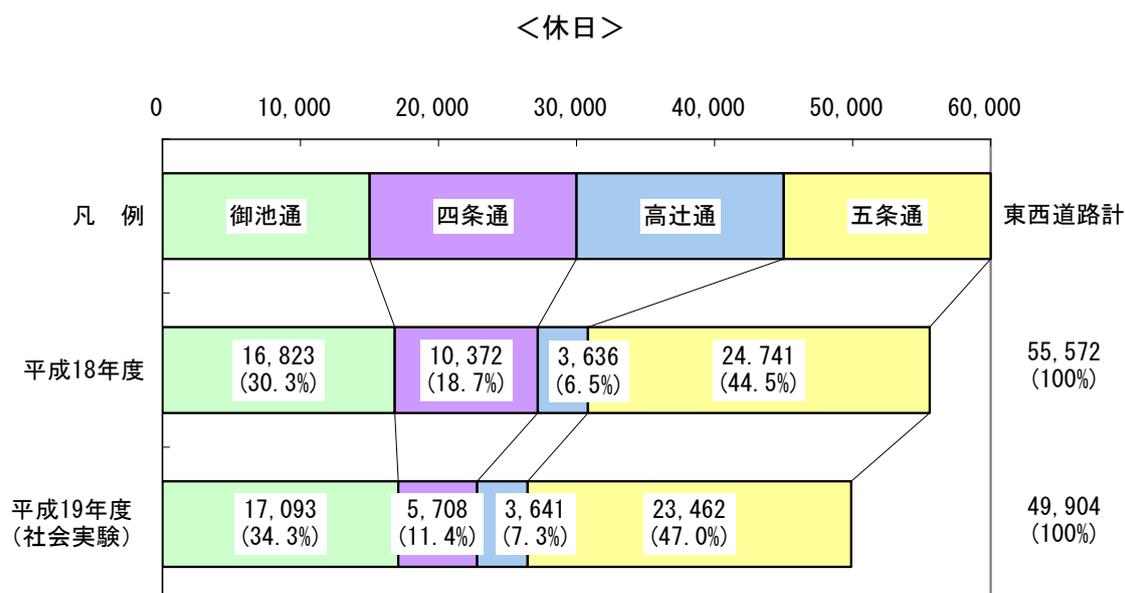
3. 四条通周辺道路における自動車交通量の変化

- 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。

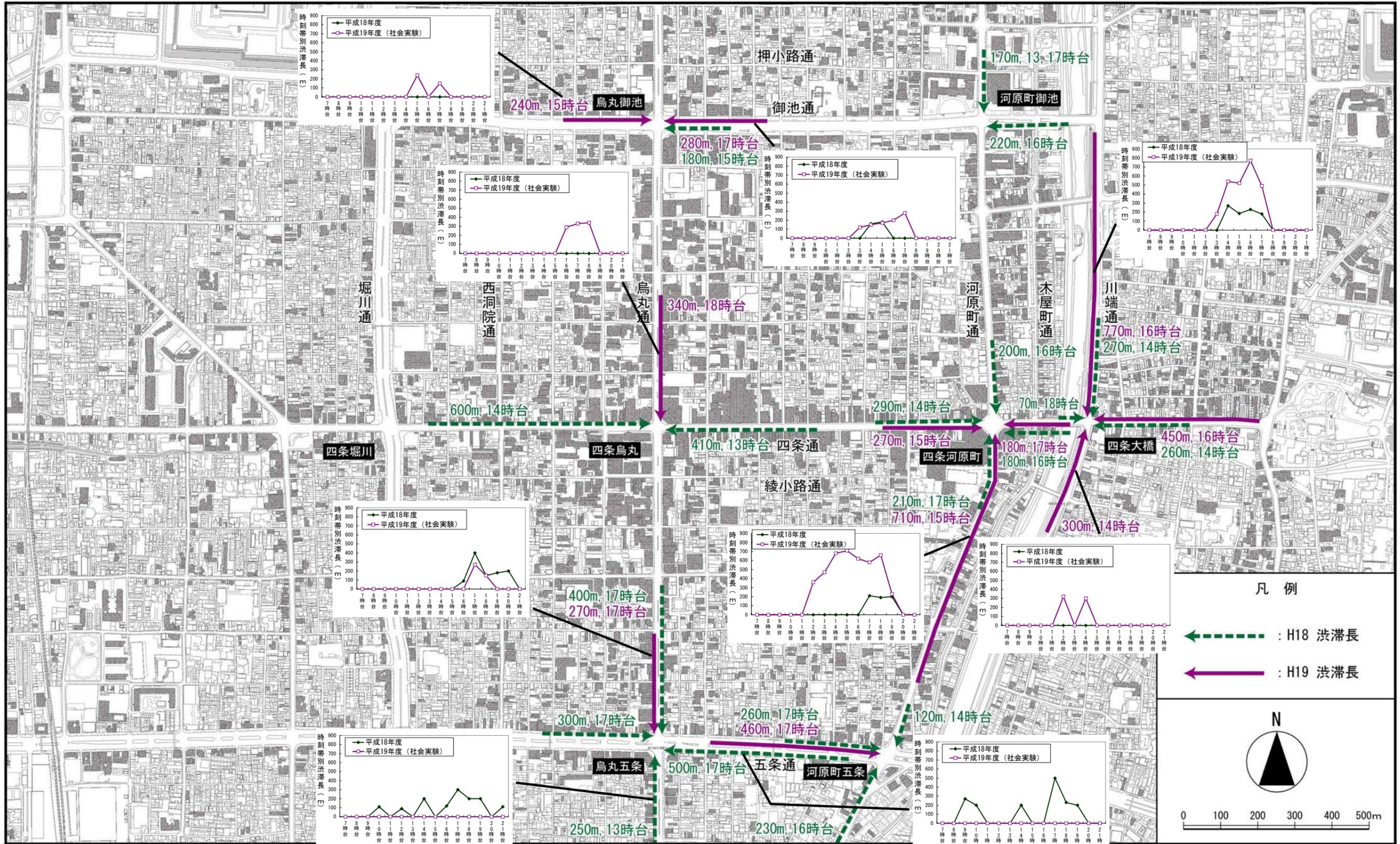
表 実験時間帯における最大渋滞長の合計値比較

	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))

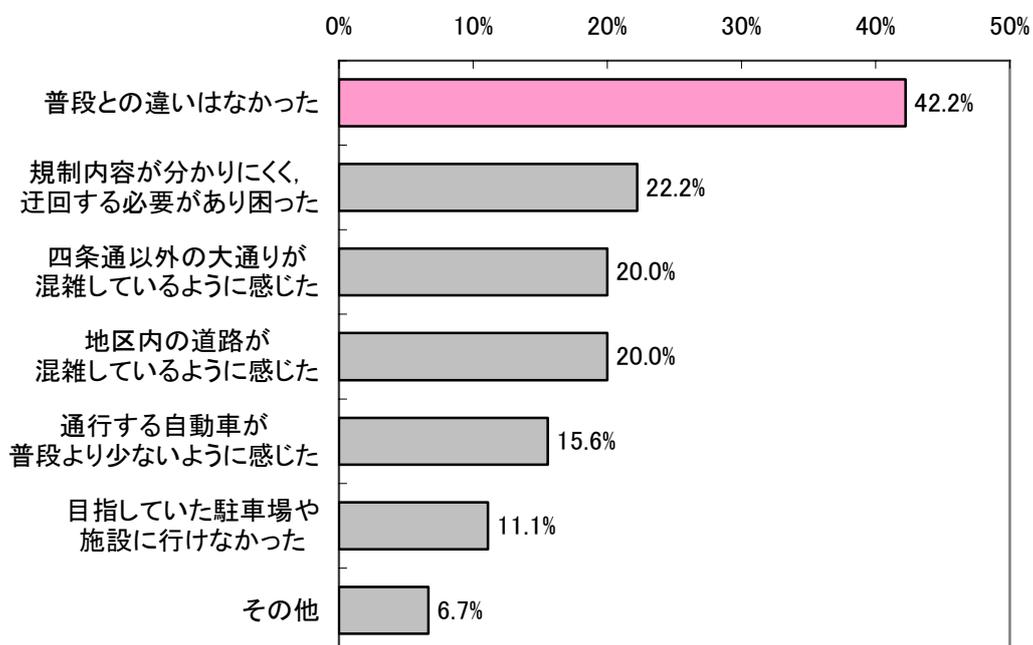


5. 規制実施によるドライバーへの影響

- 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)

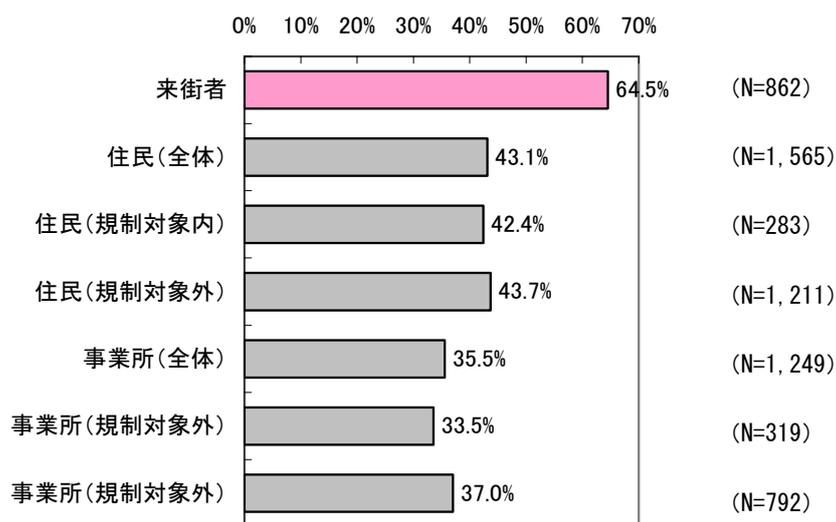


資料：来街者ヒアリング調査

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

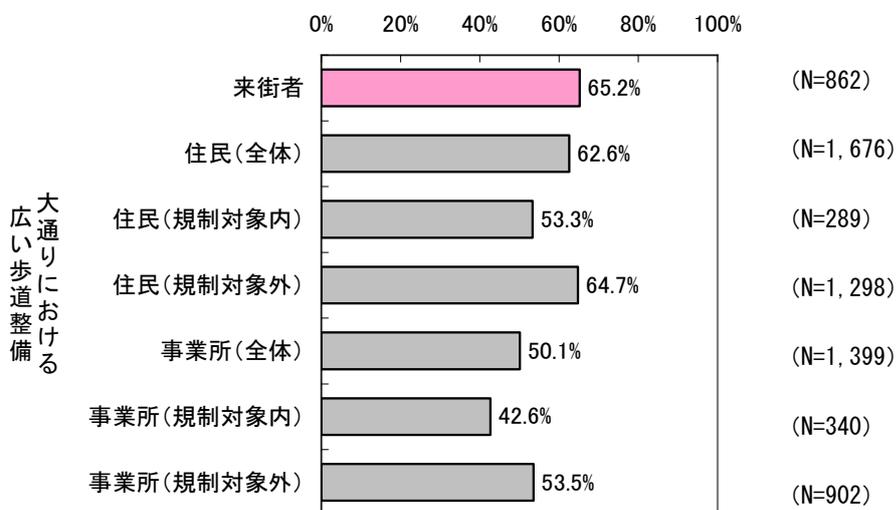


資料：来街者ヒアリング、住民アンケート、事業所アンケート調査 ※無回答を除く

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