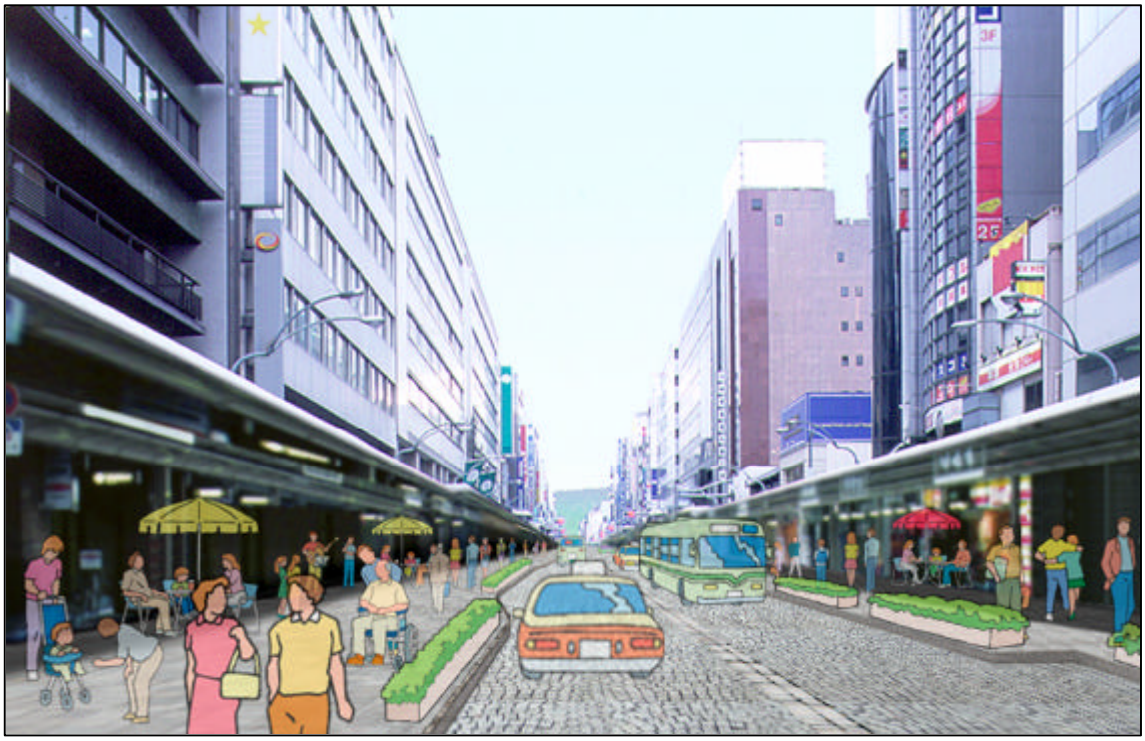
# 都心部の歩いて楽しいまち推進のために



平成１７年度　政策課題研究

歩いて楽しいまち推進のための交通等施策研究会

# 目 次


**第１　序論** …… **1**

１　研究会の目的 …… 1

２　研究会の構成員 …… 2

３　研究会の検討経緯 …… 3

（１）研究会の開催 …… 3

（２）交通環境調査の実施 …… 3

（３）国内・海外事例調査の実施 …… 3

（４）住民・事業者の意見聴取 …… 4

（５）学識経験者の意見聴取 …… 4

**第２　対象地区の特性** …… **5**

１　位置及び区域 …… 5

２　歴史・地域資源 …… 6

３　学区・人口・世帯 …… 7

（１）国調人口・世帯数 …… 7

（２）昼間人口 …… 8

４　土地利用等 …… 9

（１）用途地域・高度地域 …… 9

（２）景観制度(美観地区･沿道景観形成地区･建造物修景地区,界わい景観整備地区) …… 10

（３）詳細計画制度等（地区計画・特別用途地区） …… 11

（４）(参考)３つの新しい建築ルール(平成 15 年度) …… 12

５　商店街・商業施設の状況 …… 13

６　交通環境の状況 …… 15

（１）歩行者交通の状況 …… 15

ア　幹線道路 …… 15

イ　細街路 …… 17

（２）自動車交通の状況 …… 19

ア　幹線道路 …… 19

イ　細街路 …… 23

（３）公共交通の状況 …… 29

ア　総論 …… 29

イ　バスの乗降者数 …… 30
ウ　タクシーの乗降者数 …… 31
エ　タクシーの乗車場所 …… 32
（4）路上駐停車の状況 …… 33
ア　路上駐停車台数 …… 33
イ　路上駐停車占有率 …… 35
ウ　車線利用不能率 …… 36
（5）放置自転車等の状況 …… 37
（6）交通事故の発生状況 …… 39
（7）犯罪等の発生状況 …… 40

**第３　海外における取組 …… 41**
1　ミュンヘン（人口約 130 万人）の事例 …… 41
2　アムステルダム（人口約 72 万人）の事例 …… 43
3　フライブルク（人口約 20 万人）の事例 …… 45
4　ストラスブール（人口約 26 万人）の事例 …… 46
5　ソウル（人口約 1,030 万人）の事例 …… 47

**第４　「歩いて楽しいまち」の上位計画・分野別計画等 …… 49**
1　上位計画 …… 49
（1）京都市基本計画（第２次推進プランを含む） …… 49
ア　計画の概要 …… 49
イ　第１章第３節４「歩いて楽しいまちをつくる」の概要 …… 51
ウ　【参考】京都市基本計画第２次推進プラン …… 52
（2）中京区・下京区基本計画 …… 53
ア　中京区基本計画 …… 54
イ　下京区基本計画 …… 55
（3）京都市都市計画マスタープラン …… 56
ア　計画の概要 …… 56
イ　目標Ⅱ-2「歩いて楽しい魅力的な京都のまちをつくる」 …… 57
ウ　第３部「地区別構想（中京区）」 …… 59
エ　第３部「地区別構想（下京区）」 …… 61
オ　活性化政策Ⅰ「都心の再生を推進する」 …… 63
2　分野別計画 …… 64
（1）歩いて暮らせるまちづくり構想 …… 64
（2）「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン（京都市ＴＤＭ施策総合計画） …… 69

（3）（参考）他の分野別計画における「歩いて楽しいまち」の記述内容 …… 73
3　市の方針等 …… 75
（1）都心部の歩くまちの推進 …… 75
（2）ＬＲＴの検討 …… 77

**第５　都心部の歩いて楽しいまち推進のための交通等施策の提案 …… 79**
1　総論 …… 79
2　各論 …… 83
（1）ゆったり歩ける「安全・快適」なまちづくり …… 83
ア　歩くまちの歩行者空間の形成 …… 83
イ　歩くまちを支える公共交通の充実 …… 85
ウ　自転車政策の推進（放置自転車等の追放･自転車の安全走行の徹底） …… 87
エ　自動車政策の推進（違法駐車の追放・駐車場の適正配置） …… 91
オ　バリアフリーの推進 …… 96
カ　安心・安全の推進 …… 98
（2）歴史が息づき心安らぐ「美しい」まちづくり …… 100
ア　まちなみ環境の形成 …… 100
イ　環境保全の推進 …… 106
（3）楽しくわくわくする「華やか」なまちづくり …… 110
ア　商業の振興 …… 110
イ　観光の振興 …… 114
（4）住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくり …… 116

**第６　快適な歩行者空間形成策の考察 …… 119**
1　幹線道路（四条通・河原町通）について …… 121
（1）選択項目の整理 …… 121
（2）四条通について …… 123
ア　はじめに～対象区間について …… 123
イ　歩道拡幅パターン …… 124
ウ　トランジットモール（歩道拡幅＋一般車両通行禁止）パターン …… 128
（3）河原町通について …… 133
ア　歩道拡幅パターン …… 133
イ　トランジットモール（歩道拡幅＋一般車両通行禁止）パターン …… 139
（4）歩行者専用道路パターン（四条通・河原町通共通） …… 144
ア　バス・タクシー通行止による商店街への影響 …… 144
イ　バス路線再編の必要性 …… 144

2　細街路について …… 145
（1）選択項目の整理 …… 145
（2）「歩行者専用道路」パターン …… 145
ア　「毎日」の実施について …… 145
イ　有力な細街路の選択 …… 146
ウ　通りごとのシミュレーション …… 148
3　社会実験の実施について …… 160

【巻末】　用語の説明 …… 161

【資料編】　別途編纂

【グラフ等根拠資料】　別途編纂

**＜略語の定義＞**

○　各種計画

| | |
|---|---|
| 基本構想 | 京都市基本構想（平成 11 年 12 月策定） |
| 基本計画 | 京都市基本計画（平成 13 年 1 月策定） |
| 推進プラン | 京都市基本計画第２次推進プラン（平成 16 年 7 月策定） |
| 都市マス | 京都市都市計画マスタープラン（平成 14 年５月策定） |
| あるまち構想 | 歩いて暮らせるまちづくり構想～まちなかをモデルとして～（平成 14 年６月策定） |
| ＴＤＭ計画 | 「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン（京都市ＴＤＭ施策総合計画）（平成 15 年６月策定） |
| 商業ビジョン | おいでやす京の商い～京都市商業ビジョン 2004（平成 16 年 3 月策定） |
| 観光振興計画 | 新京都市観光振興推進計画～ゆとり うるおい 新おこしやすプラン 21～（平成 18 年1月策定） |
| まち美化計画 | 美化推進等総合計画（平成 10 年 2 月策定） |
| バリフリ全体構想 | 京都市交通バリアフリー全体構想（平成 14 年 10 月策定） |

○　法律

| | |
|---|---|
| 道交法 | 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号） |
| 都計法 | 都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号） |
| 建基法 | 建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号） |

○　条例

| | |
|---|---|
| 景観条例 | 京都市市街地景観整備条例（平成 7 年３月制定） |
| 自転車条例 | 京都市自転車等放置防止条例（昭和 60 年 4 月策定） |
| 違法駐車等条例 | 京都市違法駐車等防止条例（平成 7 年 4 月制定） |
| 駐車場条例 | 京都市駐車場条例（昭和 35 年 4 月制定） |
| 中高層条例 | 京都市中高層建築物等の建築等に係る住環境の保全及び形成に関する条約（平成 11 年 4 月制定） |
| まち美化条例 | 京都市美化の推進及び飲料容器に係る資源の有効利用の促進に関する条例（昭和 56 年 10 月制定） |

# 第１　序論

## １　研究会の目的

**本研究会の目的は，「歩くまち・京都」の実現に向け，都心部（御池通・河原町通・四条通・烏丸通に囲まれた地区。以下「対象地区」という。）における交通等の施策を検討・提案することです。**

本市では，平成 13 年 1 月に策定した基本計画において，「歩いて楽しいまちをつくる」ことを掲げ，基本的方向として「歩いて楽しい「歩くまち・京都」の実現を目指す」こととし，先導的な地区として職住共存地区における推進（p52），歩くまちをつくる新しい交通政策の推進などを打ち出しています。

そして，これに基づき，職住共存地区における推進については，「あるまち構想」（平成 14 年 6 月）を策定して「重点地区」を定め，先導的な取組を推進しています（p64）。

また，歩くまちをつくる新しい交通政策の推進については，「ＴDM計画」（p69）を策定するとともに，各種の社会実験など，取組を推進しています。

これらの「歩いて楽しい「歩くまち・京都」をつくる」ための取組を更に強力に進めるため，職住共存地区（重点地区）のうち，御池通・河原町通・四条通・烏丸通に囲まれた地区について取り組むべき交通等の施策を検討・提案することが，研究会の目的です。

研究会における検討・提案は，ただちに市の施策方針となるものではありません。住民・事業者・関係機関における，対象地区を歩いて楽しいまちとするための施策の検討に資する目的でなされたものです。

**【資料 1】**（p1）歩いて楽しいまちづくりとしてのこれまでの取組

四条通（休日午後 4 時台）

三条通（休日午後 4 時台）

## 2　研究会の構成員

**研究会は，市役所の関係部局の部課長級により構成したものです。**

| 職　　名 | | 氏　名 |
|---|---|---|
| 座長 | 総合企画局政策推進室企画部長 | 上仮屋　尚 |
| 副座長 | 都市計画局都市企画部担当部長 | 谷口　　進 |
| | 総合企画局政策推進室政策企画課長 | 鈴木　知史 |
| | 環境局地球環境政策部地球温暖化対策課長 | 岡田　憲和 |
| | 文化市民局市民生活部地域づくり推進課担当課長 | 中井　浩之 |
| | 産業観光局商工部商業振興課長 | 村上　圭子 |
| | 都市計画局都市企画部都市づくり推進課長 | 山本　耕治 |
| | 都市計画局都市企画部都市計画課長 | 福島　健一 |
| | 都市計画局都市企画部交通政策課担当課長 | 山本　幸生 |
| | 都市計画局都市企画部交通政策課担当課長 | 北村　信幸 |
| | 建設局管理部監理検査課担当課長 | 藤井　俊志 |
| | 建設局道路部道路管理課長 | 片岡　　稔 |
| | 建設局道路部道路維持課長 | 新谷　秀明 |
| | 建設局道路部放置車両対策課長 | 澤田　忠明 |
| | 中京区役所区民部まちづくり推進課長 | 田口政一郎 |
| | 下京区役所区民部まちづくり推進課長 | 中田　健次 |
| | 交通局企画総務部企画課長 | 佐伯　康介 |

**【資料 2】**（p4）研究会の要綱

## 3　研究会の検討経緯

**本研究会は，平成 17 年 10 月の設置以来，4 回の研究会を開催し，本報告書を取りまとめました。**

**検討に当たっては，交通等施策の考察に必要な，交通環境調査，国内・海外事例調査を，シンクタンクの支援のもとに実施しました。**

**また，適宜，住民・事業者及び学識経験者の意見を聴取し，検討に反映させました。**

### （1）研究会の開催

第1回（平成 17 年 10 月 12 日）
第2回（平成 17 年 11 月 22 日）
第3回（平成 18 年1月 13 日）
第4回（平成 18 年 3 月 23 日）

**【資料 3】**（p6）研究会の検討テーマ

### （2）交通環境調査の実施

- 交通センサスなどの既存調査について調べたうえで，不足する検討に必要なデータを得る目的で実施しました。
- 自動車抑制の必要性・効果が高いと考えられる幹線道路（四条通・河原町通）及び細街路（三条通・御幸町通・堺町通）を中心に実施しています。
- 実施日：平成 18 年 1 月 26 日（木），29 日（日）
- 主な内容
  - 幹線道路調査（四条通・河原町通）
    ①交差点方向別交通量調査，②路上駐車状況調査，③公共交通利用状況調査
  - 細街路調査（②③は三条通・御幸町通・堺町通のみ）
    ①断面交通量調査，②交差点方向別交通量調査，③沿道出入り交通量調査

**【資料 4】**（p7）四条通・河原町通における交通実態調査
**【資料 5】**（p9）都心地区の細街路における交通実態調査
**【資料 6】**（p11）既存調査の概要

### （3）国内・海外事例調査の実施

- 一般車両を制限して公共交通に限定するトランジットモールについては，今回の研究の中心事項の一つです。
- 国内については，各自治体が社会実験に取り組んでおり，群馬県前橋市が平成 13 年度の実験を経て，14 年 6 月に本施策化しています（歩行者専用道路にコミュニティバスを走らせているもので，延長約 400m です）。
- 海外においては，ドイツのフライブルグ，フランスのストラスブール，オランダ

のアムステルダムなど，40 以上の都市がトランジットモールを導入しています。

- 国内については，前橋市のほか，社会実験に取り組んだ合計 55 団体に対し，書面調査を，海外については，シンクタンクにおいて，文献調査を実施しました。

【資料 7】（p16）国内・国外における取組一覧
【資料 8】（p17）国内調査対象一覧
【資料 9】（p18）国内事例集
【資料 10】（p22）特に参考になると考えられる国内事例
【資料 11】（p23）民間時間貸駐車場への対応に係る国内事例
【資料 12】（p24）荷捌きへの対応に係る国内事例
【資料 13】（p25）前橋市コミュニティバス「マイバス」の概要
【資料 14】（p32）海外のトランジットモール事例

（4）住民・事業者の意見聴取（平成 18 年 1 月・2 月）

- 中京区及び下京区関係学区自治連合会会長等
- 歩いて暮らせるまちづくり推進会議
- 京都商店連盟
- 京都商店連盟中京東支部
- 四条繁栄会商店街振興組合
- 河原町商店街振興組合
- パレット河原町商店街振興組合
- 京都駐車協会
- 全京都駐車場協会

【資料 15】（p44）住民・事業者等の意見

（5）学識経験者の意見聴取

- 北村　隆一　　京都大学大学院工学研究科教授
- 宗田　好史　　京都府立大学人間環境学部助教授
- 学識者会議の開催

  第 1 回
  - 塚口　博司　　立命館大学理工学部環境都市系・都市システム工学科教授
  - 三輪　泰司　　京都造形芸術大学大学院客員教授,
    株式会社地域計画建築研究所 取締役会長
  - 宗田　好史　　京都府立大学人間環境学部助教授

  第２回
  - 青木　真美　　同志社大学商学部商学科教授
  - 青山　吉隆　　京都大学大学院工学研究科教授
  - 村橋　正武　　立命館大学理工学部環境都市系・都市システム工学科教授

【資料 16】（p47）北村教授の意見
【資料 17】（p49）宗田助教授の意見
【資料 18】（p51）学識者会議における意見

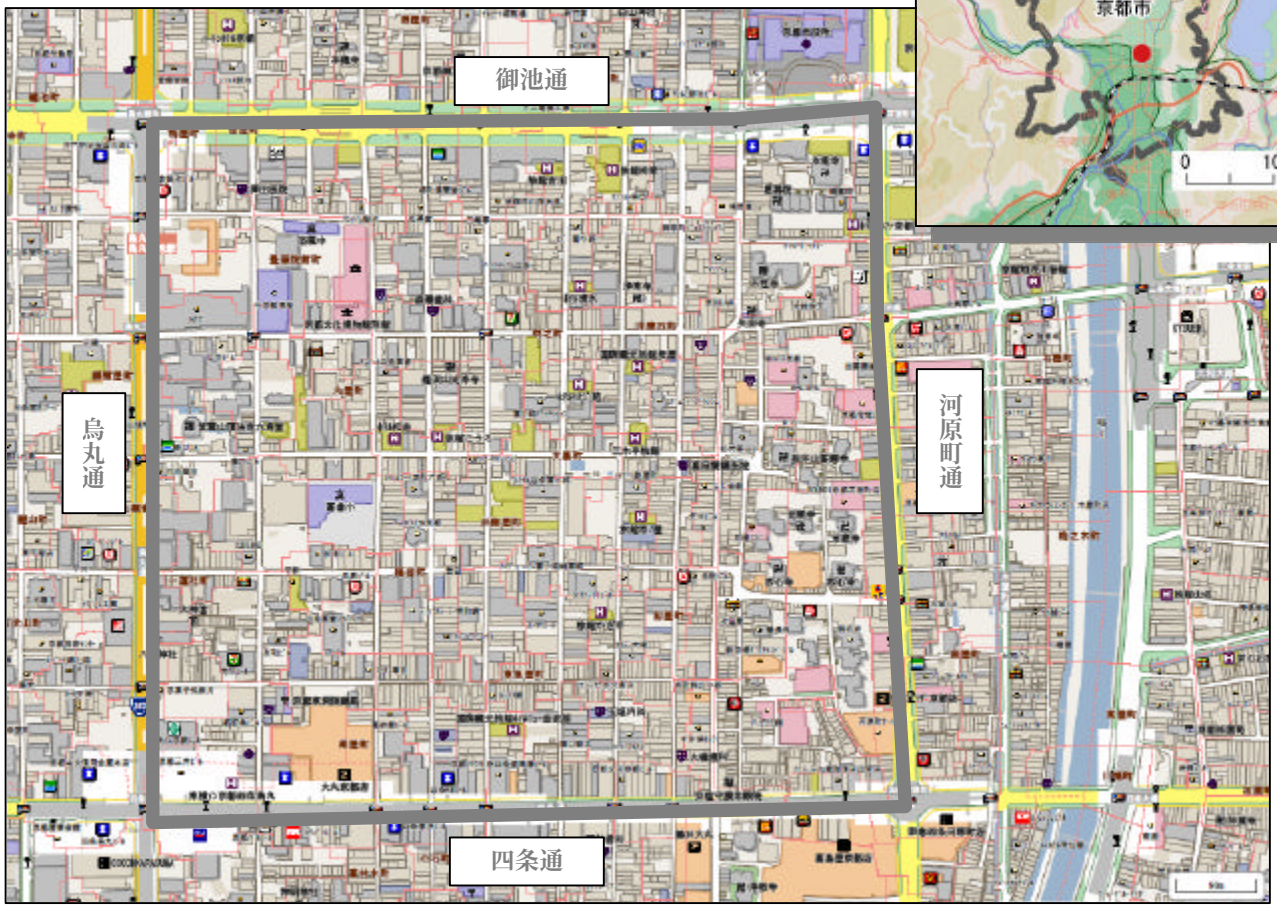
# 第２　対象地区の特性

## １　位置及び区域

**対象地区は，京都市中京区及び下京区の中に位置します。**
**なお，対象地区は，東西約８８０m，南北約７９０mであり，約７０ha です。**

**京都市における対象地区の位置**

**対象地区の区域**

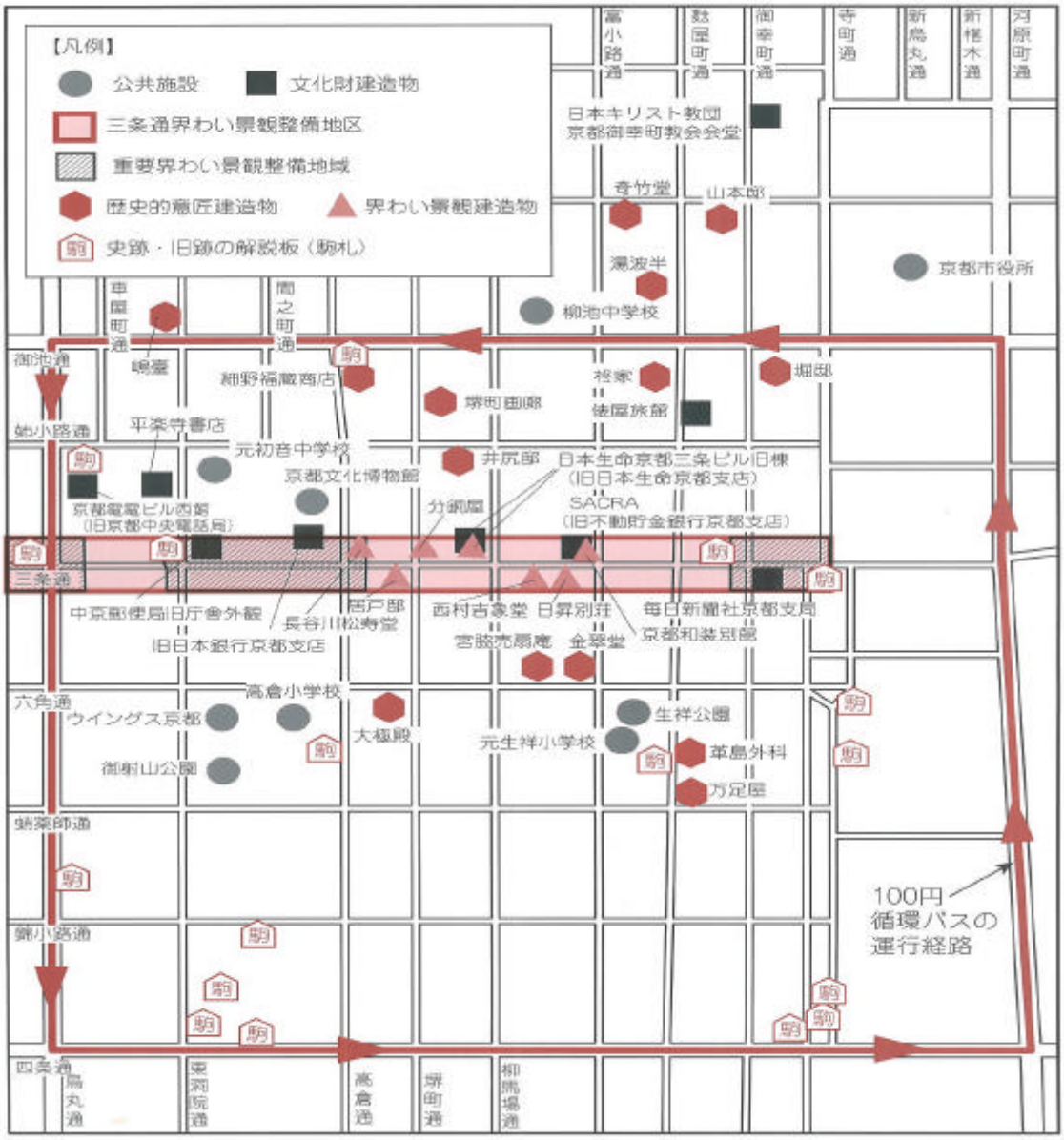


## 2　歴史・地域資源

**対象地区は，京都都心部最大の商業・業務の集積地として発展してきました。個性豊かな商店街，代々伝わる老舗，魅力あふれる個店などが競い合い，まちのにぎわいを高めてきました。一方，姉小路界隈などでは，風格ある町家が立ち並び落ち着いた住環境が形成されています。**

**まちなかには，永く深みのある歴史・文化に育まれた魅力的な地域資源が多く存在しています。歩いて楽しいまち実現のためには，こうした魅力的な地域資源を大いに活用しない手はありません。**

**対象地区の地域資源**




出典：歩いて暮らせるまちづくり構想（その p21）

## 3　学区・人口・世帯

### （1）国調人口・世帯数

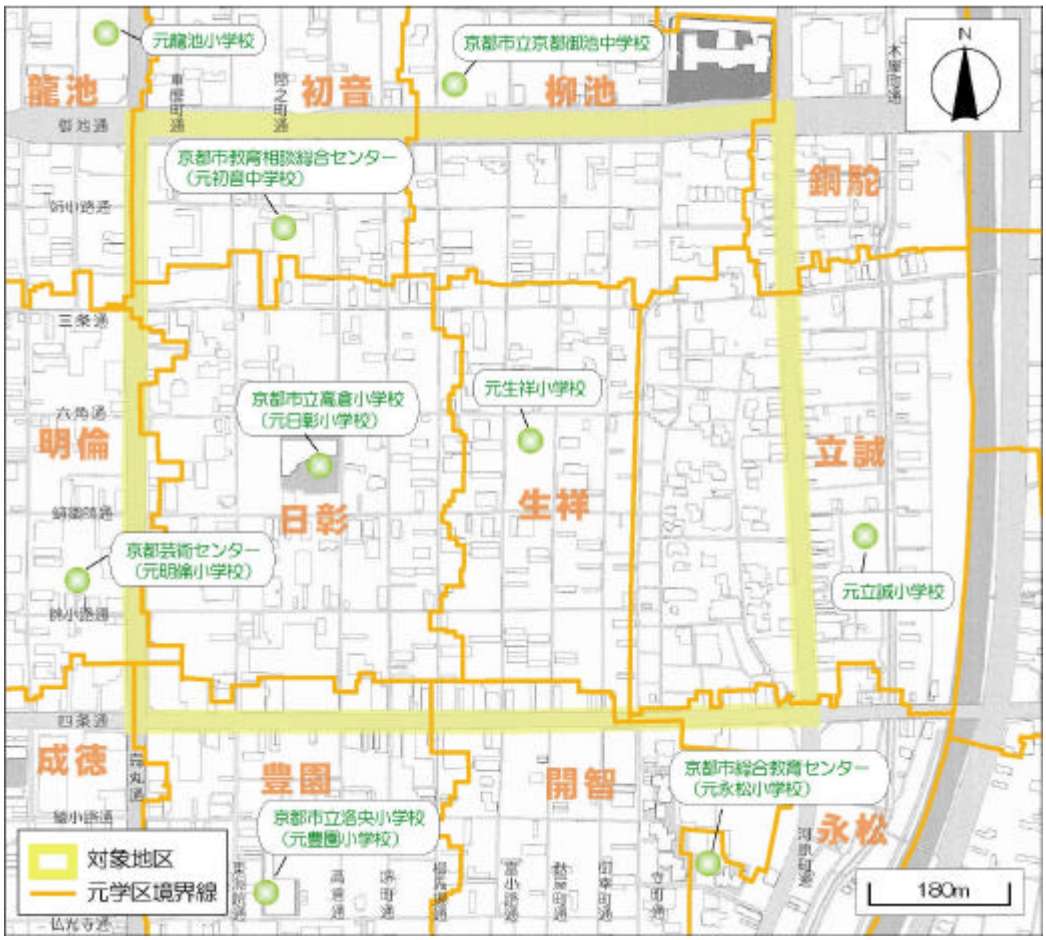
**対象地区は，中京区の立誠学区，生祥学区，銅駝学区，柳池学区，初音学区，龍池学区，日彰学区及び明倫学区の８つの学区と下京区の永松学区，開智学区，豊園学区及び成徳学区の４つの学区の全部又は一部です。**

**概ね中心となる初音学区，柳池学区，生祥学区，日彰学区の４学区毎の世帯数及び人口総数は以下のとおりです。全学区の世帯数・人口総数とも増加傾向にあり，４学区合計の世帯数は，平成 7～17 年の 10 年間で 67.9%の増加と，大きく増加しています。**

**また人口総数では，平成 7～17 年の 10 年間で 38.0%の増加と，大きな増加がみられます。**

**これらは，本地区内でのマンションの新築などによるものと考えられ，地域の活性化という観点から歓迎すべきことである一方で，従来の美しいまちなみとの調和や活発な住民活動への転入されてきた方々の参加などが課題として生じるものと考えられます。**

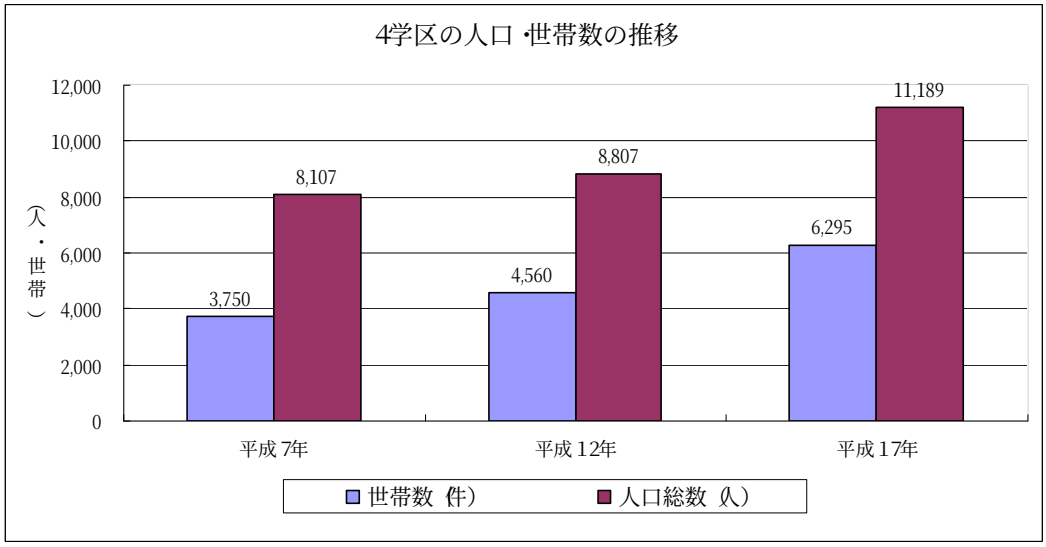
**対象地区と元学区の関係**



4学区における人口・世帯数の推移

| 学区 | 項目 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 | 平成7年～平成12年 | | 平成12年～平成17年 | | 平成7年～平成17年 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 増加数 | 増加率 | 増加数 | 増加率 | 増加数 | 増加率 |
| 初音学区 | 世帯数（件） | 978 | 1,175 | 1,733 | 197 | 20.1% | 558 | 47.5% | 755 | 77.2% |
| | 人口総数（人） | 2,021 | 2,196 | 2,876 | 175 | 8.7% | 680 | 31.0% | 855 | 42.3% |
| 柳池学区 | 世帯数（件） | 1,088 | 1,452 | 1,988 | 364 | 33.5% | 536 | 36.9% | 900 | 82.7% |
| | 人口総数（人） | 2,374 | 2,814 | 3,781 | 440 | 18.5% | 967 | 34.4% | 1,407 | 59.3% |
| 生祥学区 | 世帯数（件） | 809 | 923 | 1,044 | 114 | 14.1% | 121 | 13.1% | 235 | 29.0% |
| | 人口総数（人） | 1,812 | 1,772 | 1,791 | -40 | -2.2% | 19 | 1.1% | -21 | -1.2% |
| 日彰学区 | 世帯数（件） | 875 | 1,010 | 1,530 | 135 | 15.4% | 520 | 51.5% | 655 | 74.9% |
| | 人口総数（人） | 1,900 | 2,025 | 2,741 | 125 | 6.6% | 716 | 35.4% | 841 | 44.3% |
| 合計 | 世帯数（件） | 3,750 | 4,560 | 6,295 | 810 | 21.6% | 1,735 | 38.0% | 2,545 | 67.9% |
| | 人口総数（人） | 8,107 | 8,807 | 11,189 | 700 | 8.6% | 2,382 | 27.0% | 3,082 | 38.0% |

※ 平成7年，12年，17年国勢調査結果から
ただし，平成17年数値は要計表による概数




## （2）昼間人口

**対象地区は，中京区及び下京区に位置しています。**

**両区の昼間人口比率はそれぞれ 165.7%，193.9%（平成 12 年）と非常に高く，中心繁華街としての特性を示していますが，平成 7～12 年の 5 年間で低下しており，居住志向の高まりが見られます。**

**中京区及び下京区の昼間・夜間人口について**

| | | 平成 7 年 | 平成 12 年 |
|---|---|---|---|
| 中京区 | 夜間人口（a） | 90,803 | 93,394 |
| | 昼間人口（b） | 162,722 | 154,759 |
| | 昼夜間比率（b／a） | 179.2 | 165.7 |
| 下京区 | 夜間人口（a） | 70,052 | 70,786 |
| | 昼間人口（b） | 144,504 | 137,257 |
| | 昼夜間比率（b／a） | 206.3 | 193.9 |

## 4　土地利用等

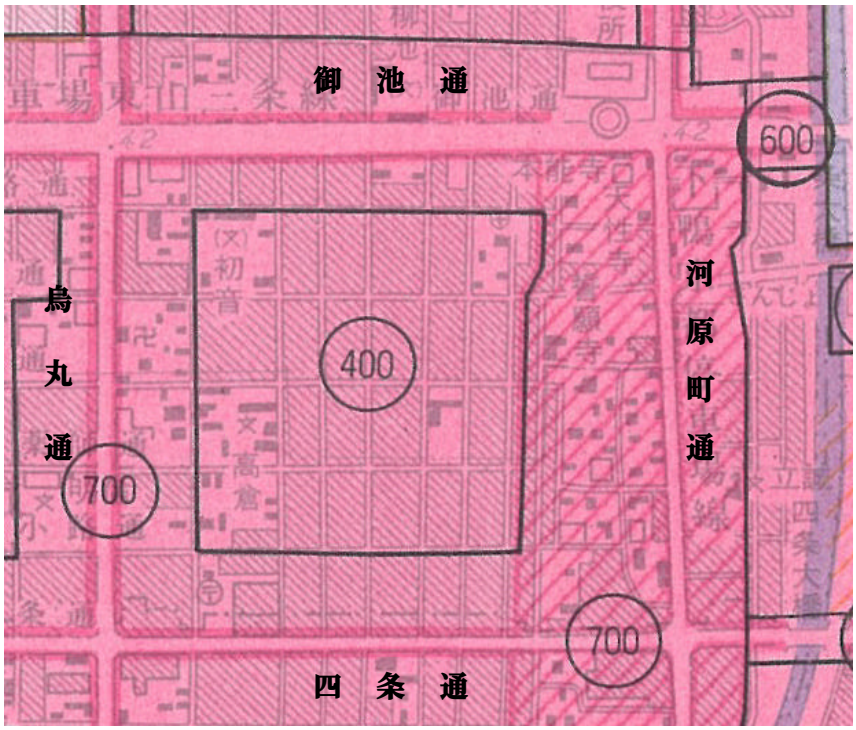
### （1）用途地域・高度地区

本地区は全て「商業地域」に指定されています。なお，容積率については，各幹線道路の沿道について７００%，地区内部について４００%とされています。

高度地区については，各幹線道路の沿道について ４５m高度地区，地区内部について３１m第一種高度地区が指定されています。

なお，地区内部の高度地区は，平成 １５ 年度に，まちなみ再生・保全を図るための３つの新しい建築ルールの一つとして導入されたものです（p12）。

**対象地区の用途地域**

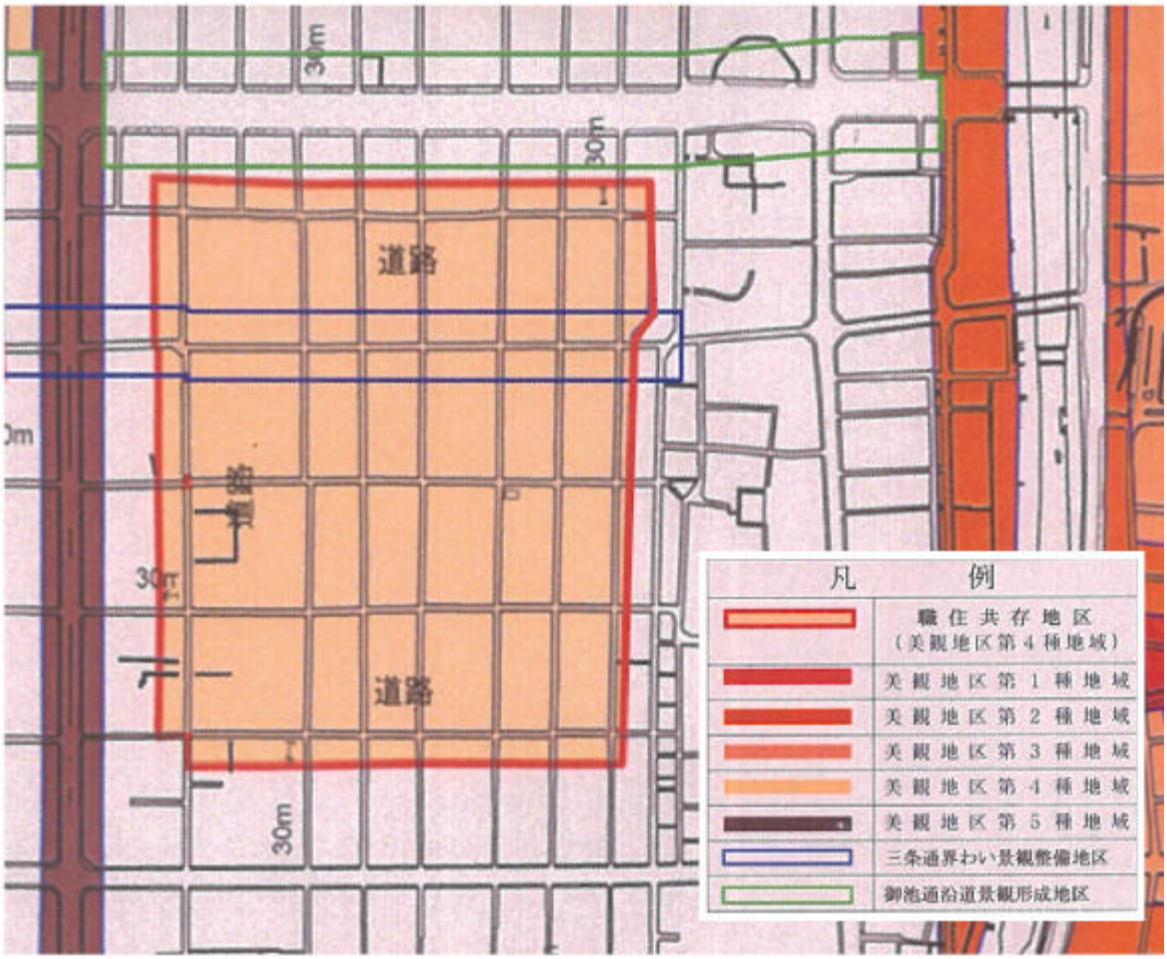


（２）景観制度（美観地区・沿道景観形成地区・建造物修景地区，界わい景観整備地区）

**景観制度については，地区内部について美観地区（４種），御池通沿道について沿道景観形成地区，烏丸通沿道について美観地区（５種），その他の幹線道路の沿道について建造物修景地区（第２種）の指定がなされるとともに，三条通沿道（寺町通～新町通間）について上乗せとして界わい景観整備地区の指定がなされ，建築物等の景観保全・形成のための規制・誘導が行われています。**

**なお，地区内部の美観地区の指定は，平成 15 年度に，まちなみ再生・保全を図るための３つの新しい建築ルールの一つとして導入されたものです（p12）。**

**対象地区の景観制度の指定状況**




※　美観地区及び沿道景観形成地区以外については，建造物修景地区（第２種）が指定されている。

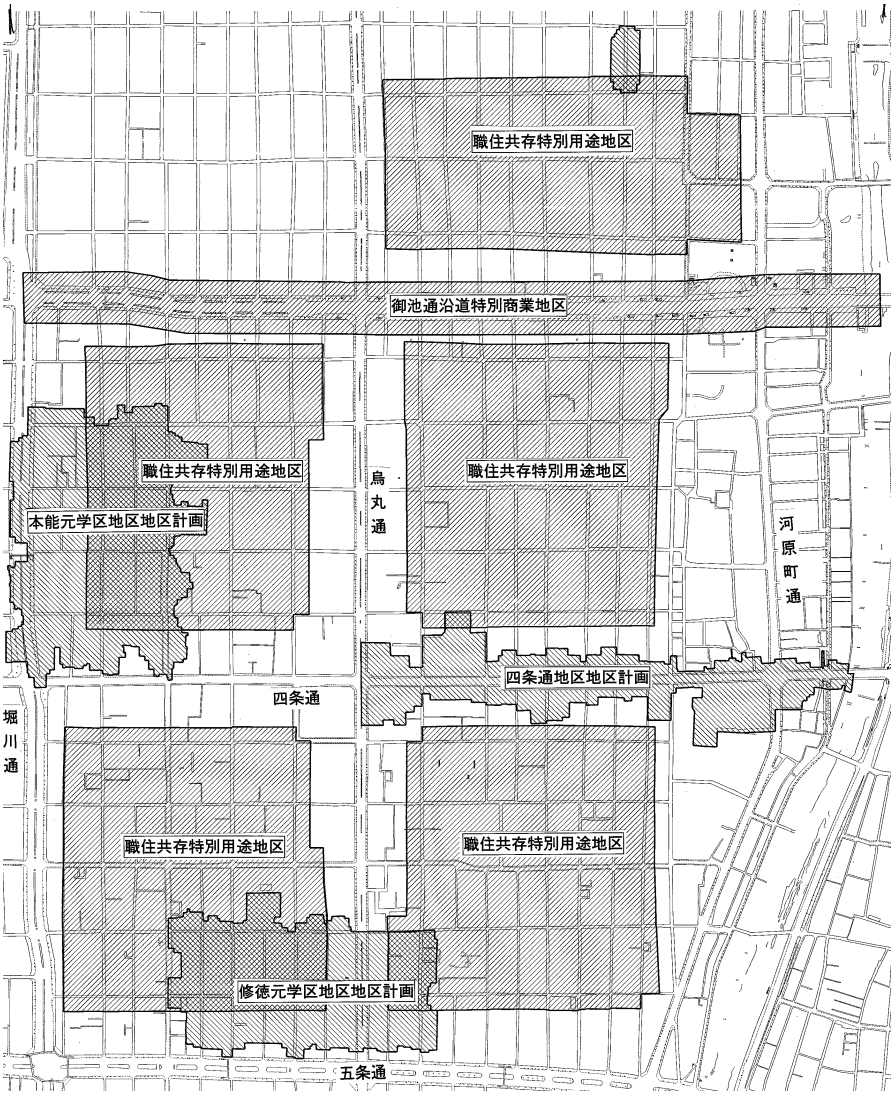
（3）詳細計画制度等（地区計画・特別用途地区）

地区内部については，平成 15 年度に，3 つの新しい建築ルール（p12）の一つとして，特別用途地区（内容は，容積率 300%以上の共同住宅は 300%を超える部分の 2 分の 1 以上を店舗・事務所等とする，近隣商業並みにキャバレー等を禁止する）が指定されています。

なお，地区近隣の修徳学区，本能学区については，平成 10 年 4 月策定の「職住共存地区整備ガイドプラン」に基づき，地域協働型地区計画がそれぞれ平成 13 年 4 月，平成 14 年 8 月に策定されています。

また，御池通沿道について特別用途地区（内容は，共同住宅は 1 階を店舗・事務所等とする，近隣商業並みにキャバレー等を禁止する），四条通沿道については地区計画（パチンコ店を禁止する）がそれぞれ平成 16 年 7 月，平成 17 年 4 月（パチンコ店禁止），平成 15 年 7 月（当初）に策定されています。

対象地区の詳細計画の策定状況



## 美観地区の指定

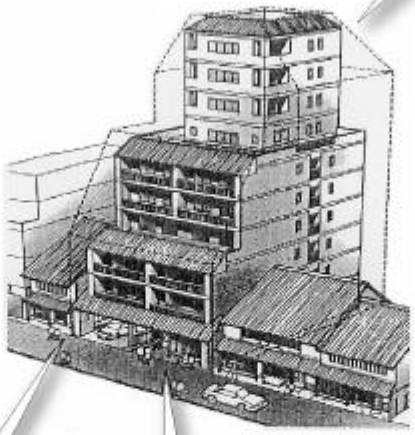
美観第４種地区の指定行います。

○　承認を必要とする行為
　高さが12mを超える建築物の新築等又は模様替等
※　高さが20mを超えるものは、美観風致審議会への諮問が必要。
※　高さが12m以下の建築物の新築等、承認を要しない行為であっても、下記の承認基準に適合するよう努めることが必要。

○　主な承認基準
〈ア〉　原則として、４階以上の道路側壁面が、３階部壁面よりセットバックしていること。
〈イ〉　道路側に面した１階部分には軒・庇の類が設けられていること。
〈ウ〉　道路側に空地等が設けられる場合は、塀その他の処置により通り景観への配慮がなされていること。
〈エ〉　けばけばしい色彩や過度の装飾がないこと。
〈オ〉　建築設備が道路等から容易に見えないこと。又、屋上に設けるものにあっては適切な修景措置が施されていること。

○　その他
　高さが10mを超える工作物（建築物に定着するものは、地盤面から15mを超えるもの）も承認が必要。

新しい建築のルールで誘導する
共同住宅のイメージ



## 特別用途地区の指定

職住共存特別用途地区の指定を行います。

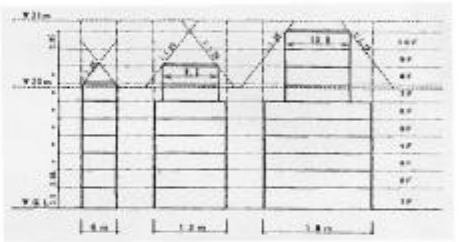
○　キャバレー等の一部の風俗営業の施設について、建築を禁止します。

○　共同住宅で容積率が300％を超える床面積の２分の１以上は、店舗・事務所等のにぎわいの施設とすること。
（床面積が1,000㎡未満の場合は適用除外とします。また、既存不適格の共同住宅の場合で、住戸部分の面積が増加しない増改築の場合は適用除外とします。）

## 新しい高度地区の適用

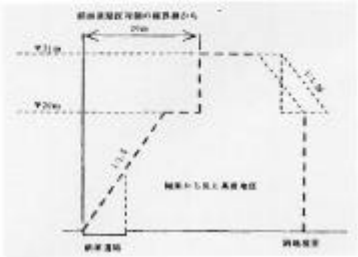
○　隣地の通風、採光の条件等を改善するため、隣地斜線を適用します。（20mを超える部分の壁面後退による緩和があります。）
（例　示）

〈前面から見た場合〉



○　通り景観を整えるため、建築物の高さの最高限度は、道路に面する高さとセットバックした絶対高さを段階的に定めます。
（例　示）

〈側面から見た場合〉



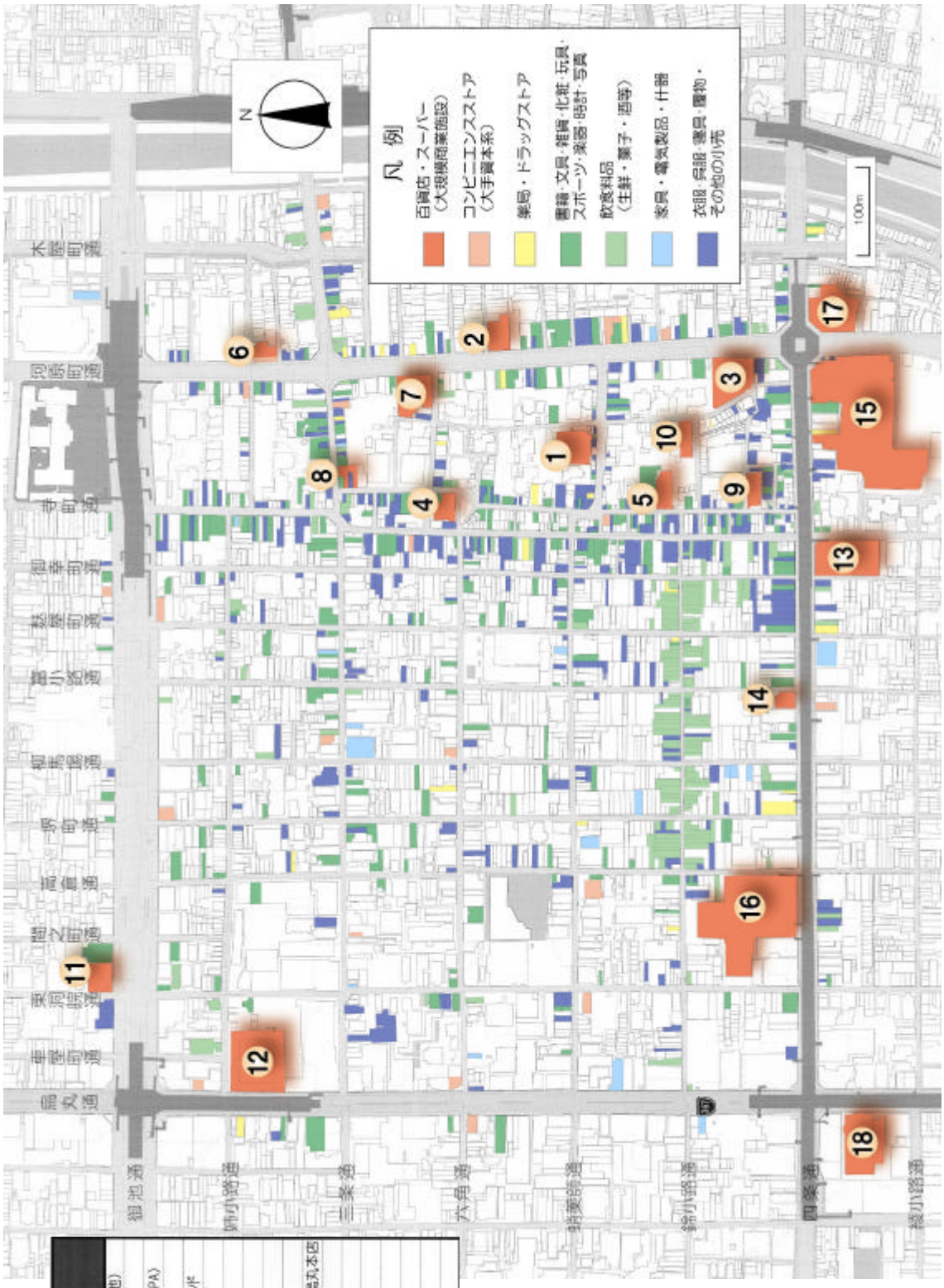
## 5　商店街・商業施設の状況

**京都を代表する繁華街である対象地区周辺では，14 の商店街振興組合等が組織されています。**

**また，多数の店舗が集積しており，大規模店舗も，「大丸京都店」，「藤井大丸」，「高島屋京都店」，「四条河原町阪急」，「河原町 OPA」，「京都ロフト」，「ファッションビル BAL」など多数が立地しています。**

**対象地区の商店街振興組合等**

**対象地区の「小売業を含む店舗」及び「大規模商業施設」マップ**



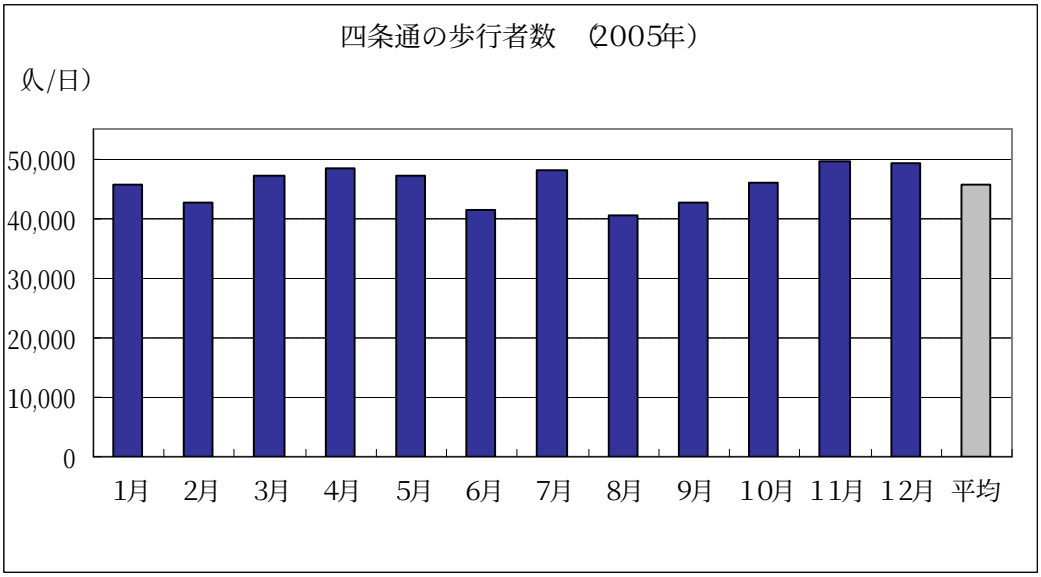

出典：京都市商業ビジョン 2004

## 6　交通環境の状況

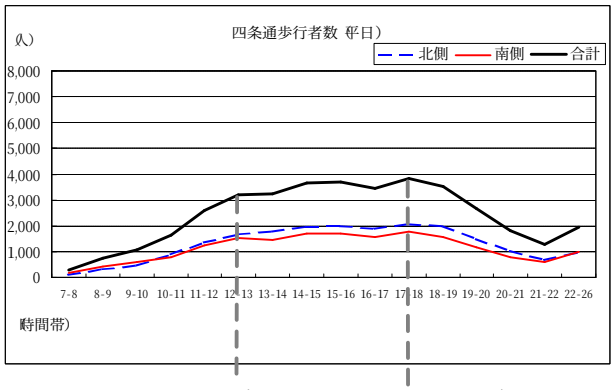
### （1）歩行者交通の状況

#### ア　幹線道路

- 商店街の調査（平成 17 年）によると，次のとおりです。
- 四条通，河原町通とも，１日当たり平均 5 万人前後の歩行者数があります。
- 月による差は，四条通では，4 月・11 月が 6 月・8 月に比べ概ね 19.7%増大しており，観光客の増減が原因であると考えられます。河原町通では，顕著な増減は現れていません。
- 平日・休日の差，時間による差（特に休日）がともに顕著であり，休日及び午後が多くなっています。



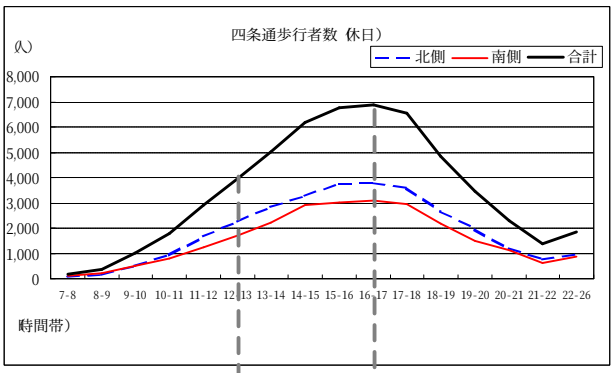

【平日】




12 時台　3,194 人

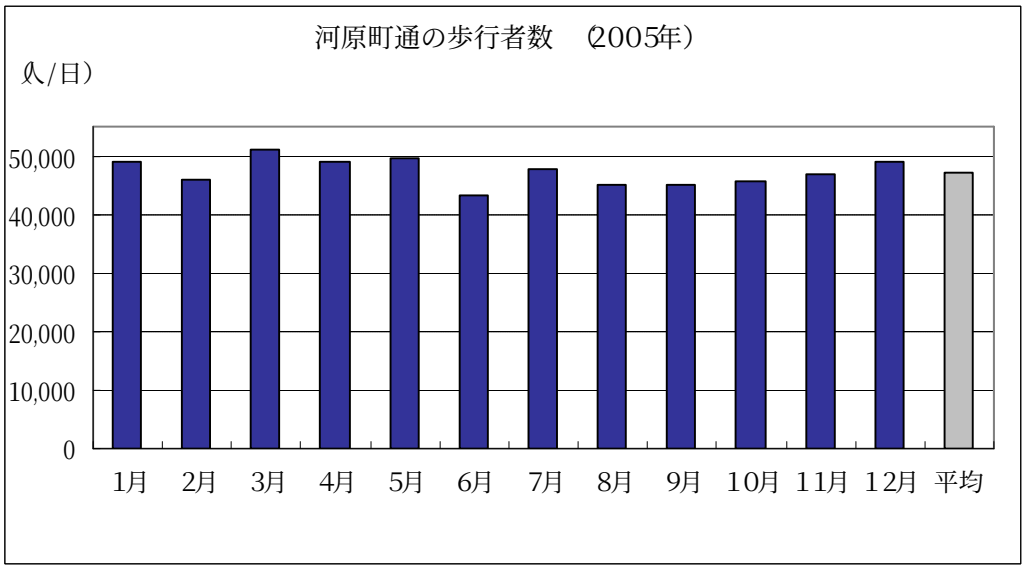
ピーク・17 時台　3,831 人

【休日】

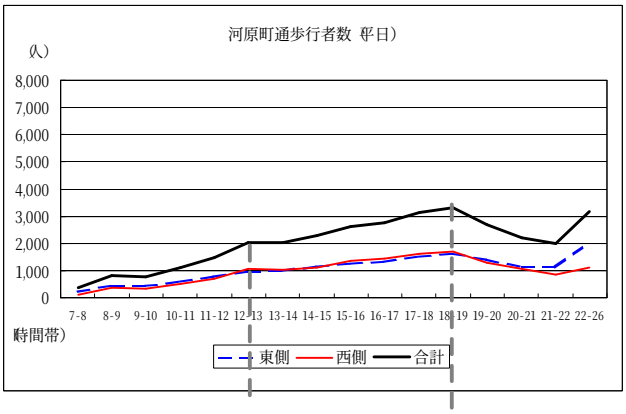



12 時台　3,959 人

ピーク・16 時台　6,869 人



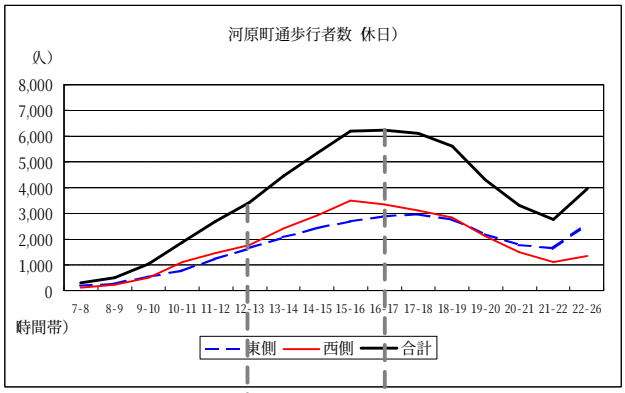

【平日】




12 時台　　ピーク・18 時台

2,027 人　　3,330 人

【休日】




12 時台　　ピーク・16 時台

3,423 人　　6,231 人

四条通ピークの風景（休日 16 時台）

河原町通ピークの風景（休日 16 時台）

※　棒グラフは 1 日（24 時間），折れ線グラフは 1 時間当たりの歩行者数である。

※　四条通は四条麩屋町の計測数値であり，河原町通は河原町六角上ると河原町錦下るの 2 地点の計測数値の平均である。

※　平日は平成 18 年 1 月 26 日（木），休日は平成 18 年 1 月 29 日（日）で，研究会調査と同日である。

イ　細街路

**研究会調査によると，次のとおりです。**

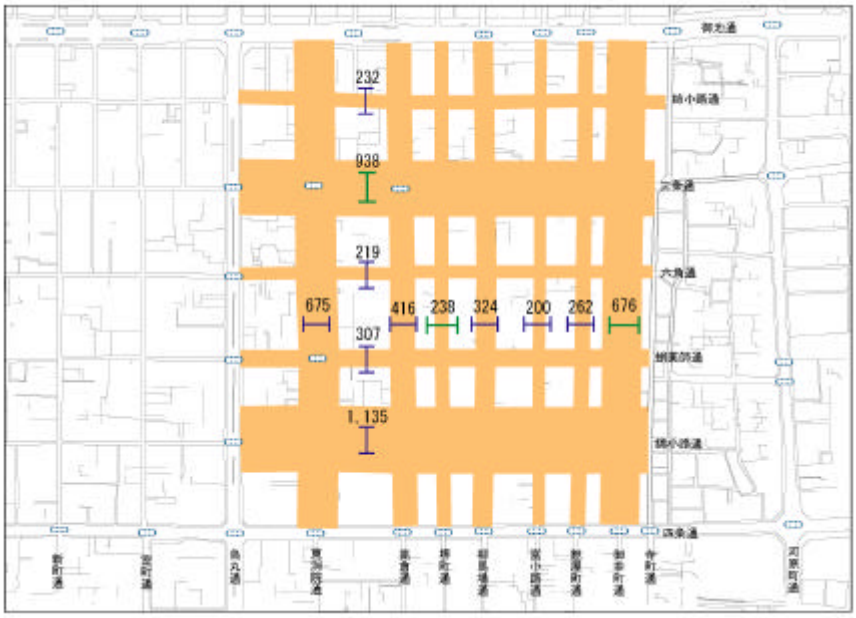
- **全体として，平日より休日が多くなっています。**
- **東西では，錦小路通及び三条通が圧倒的に多くなっています。**
- **南北では，東洞院通及び御幸町通が特に休日において多くなっています。**
- **三条通は，休日午後に顕著な増加が見られます。**
- **御幸町通も，休日午後に顕著な増加が見られます。**
- **堺町通は，休日・平日の差，時間による差がそれほど見られません。**

歩行者数（13 時～15 時のうち 1 時間当たり）

【平日】

（人）

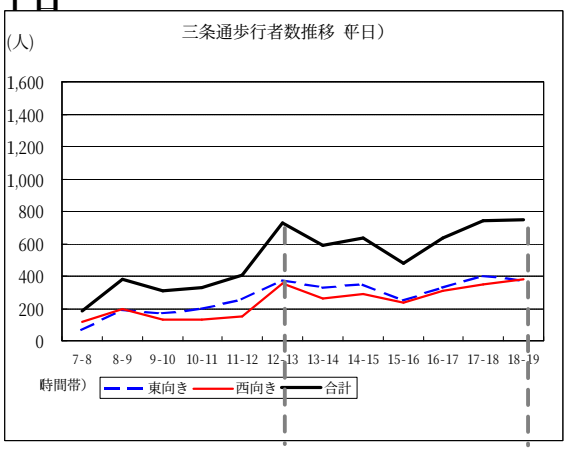
【休日】




（人）

## 【三条通】

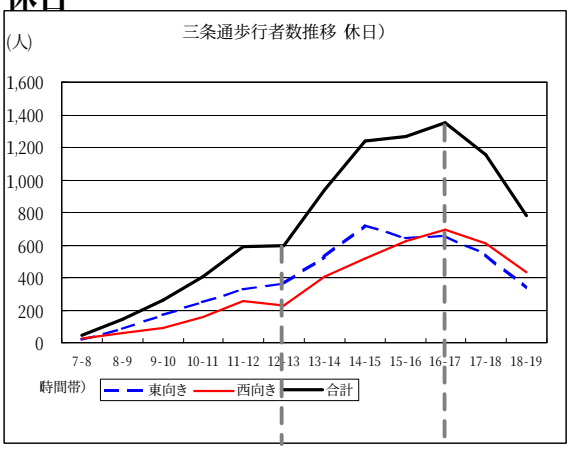
### 平日




12 時台　727 人

ピーク・18 時台　750 人

### 休日

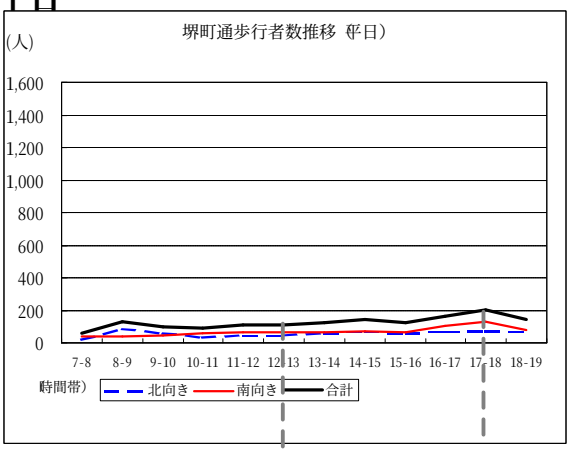



12 時台　597 人

ピーク・16 時台　1,352 人

## 【堺町通】

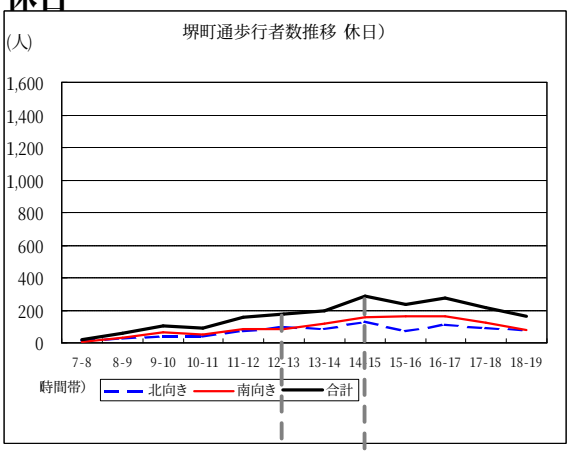
### 平日




12 時台　111 人

ピーク・17 時台　203 人

### 休日

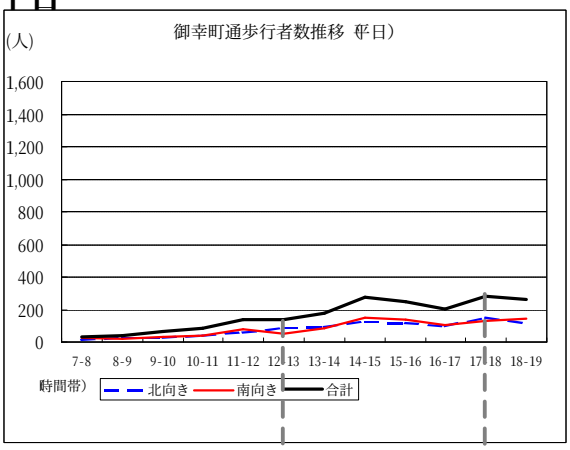



12 時台　180 人

ピーク・14 時台　289 人

## 【御幸町通】

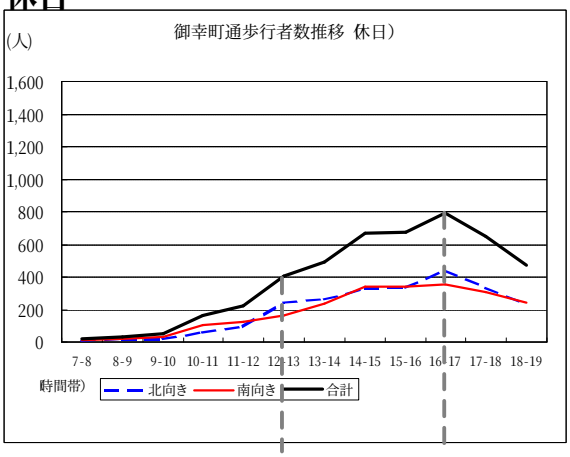
### 平日




12 時台　139 人

ピーク・17 時台　285 人

### 休日




12 時台　406 人

ピーク・16 時台　791 人

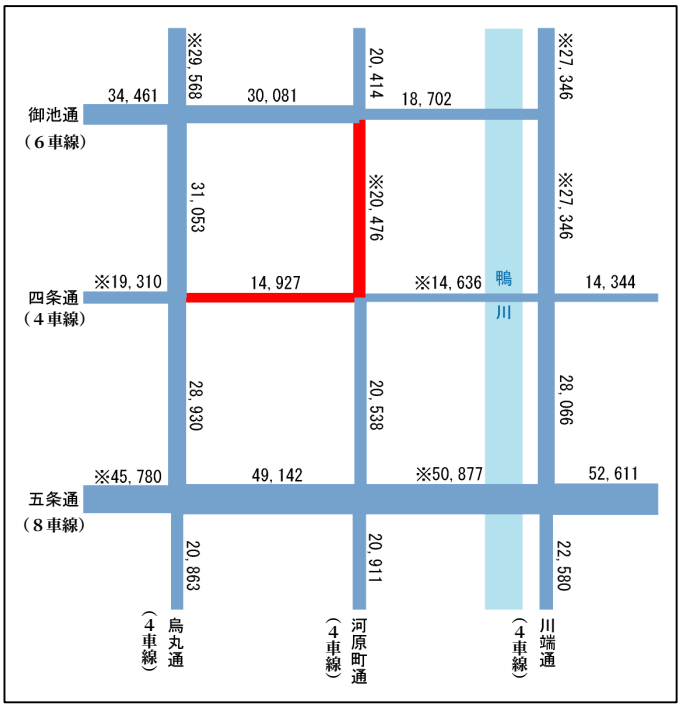
（２）自動車交通の状況

ア　幹線道路

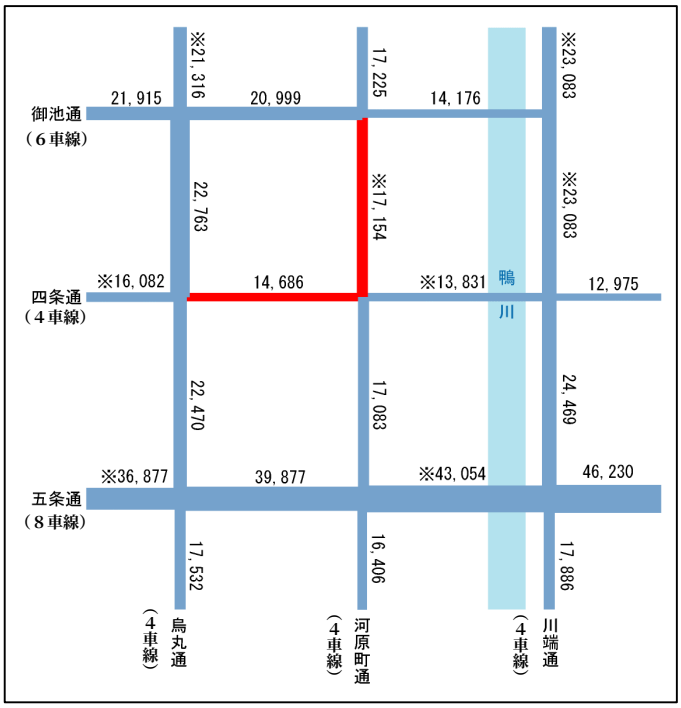
（ア）交通量

- 交通センサス（平成 11 年）によると，対象地区付近を含めた昼間 12 時間の自動車交通量は，次のとおりです。
- 四条通は御池通と比べて平日は半分です。休日は四条通はほとんど変化しませんが，御池通が約 2/3 になるため，御池通と比べて四条通は約 3 割減となっています。
- 河原町通も平日では烏丸通・川端通の約 2/3 であり，休日は 25%減です。
- 両路線は東西又は南北の幹線道路としての位置付けは低いと考えられます。

【平日】




【休日】

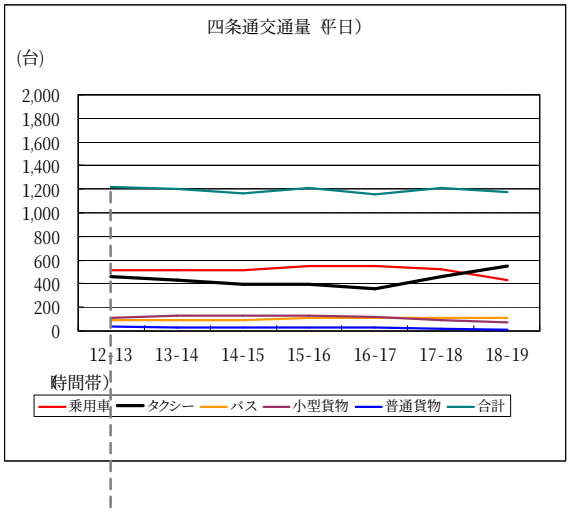



※　「※」については，区間内に調査ポイントがないため，隣接区間の中間値をおいたものである。

- 研究会調査によると，12 時～19 時の一時間当たり交通量は，次のとおりです。
- 四条通・河原町通とも，平日・休日の差，時間による差はそれほど見られません。
- 四条通・河原町通とも，乗用車及びタクシーが多数を占めています。

【四条通】

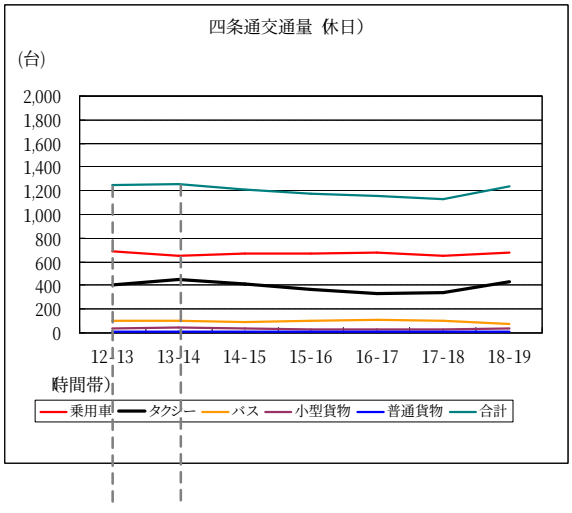
平日




ピーク・12 時台

1,220 台

休日

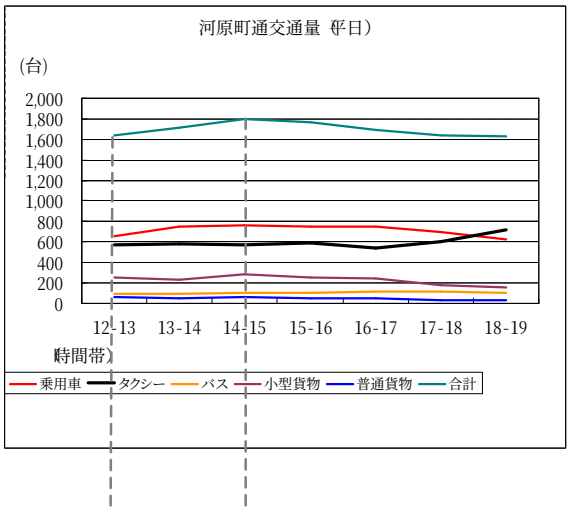



12 時台　　ピーク・13 時台

1,252 台　　1,253 台

【河原町通】

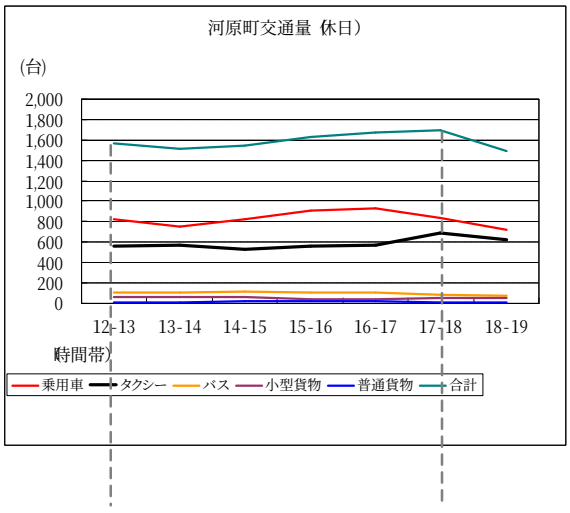
平日




12 時台　　ピーク・14 時台

1,638 台　　1,795 台

休日




12 時台　　ピーク・17 時台

1,562 台　　1,689 台

【四条通】

平日 16 時台

休日 16 時台

【河原町通】

平日 16 時台

休日 16 時台

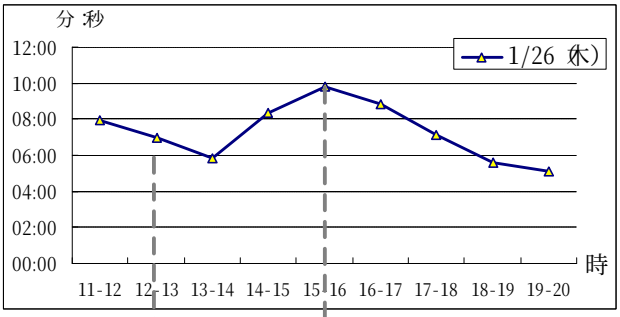
（イ）所要時間

- 交通局調査によると，四条通（烏丸通・河原町通間），河原町通（三条通・四条通間）の市バスの所要時間の平均は，次のとおりです。
- 四条通では，平日 15 時台，休日 16 時台をピークに遅れが生じています。
- ピーク時は概ね，ダイヤが６分であるところ，所要時間 10 分を要しています。
- 河原町通では，平日・休日の差，時刻による差はそれほど大きくなく，概ね順調に走行しているものと考えられます。

※　このデータはあくまで市バスの所要時間であり，一般車と比べて乗客の乗降とそのための車線変更・減速・停車のために時間を要する違いがあることに留意する必要があります。

【四条通】

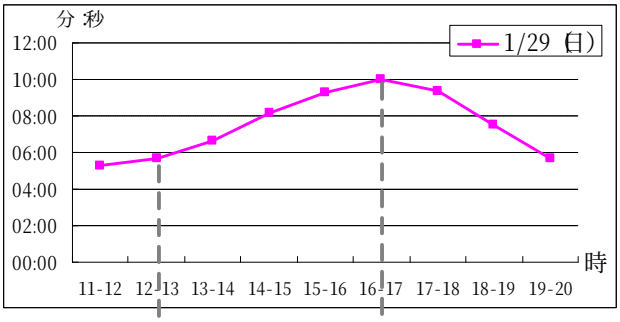
平日




12 時台　6:58

ピーク・15 時台　9:49

休日

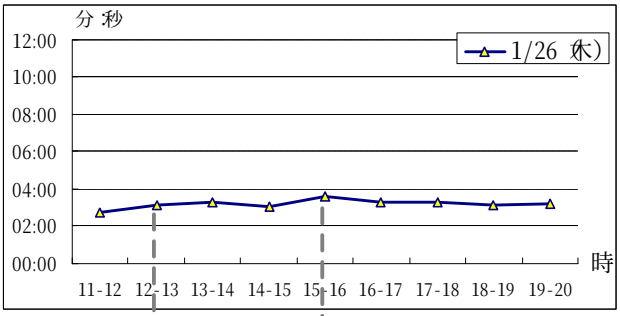



12 時台　5:40

ピーク・16 時台　10:01

【河原町通】

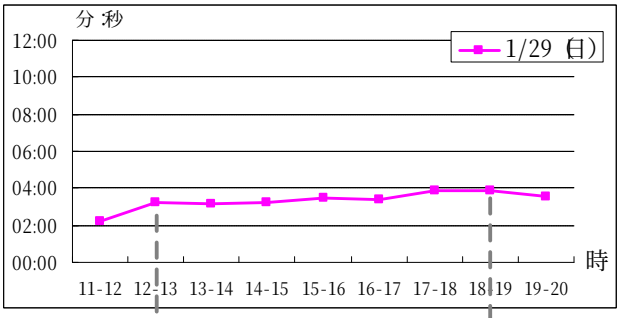
平日




12 時台　3:10

ピーク・15 時台　3:35

休日




12 時台　3:12

ピーク・18 時台　3:51

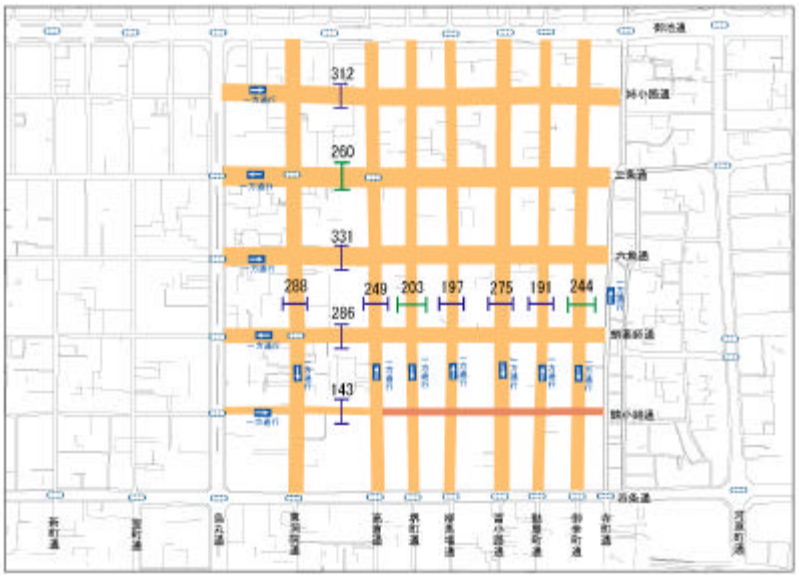
イ　細街路

（ア）自動車交通量

- 研究会調査によると，次のとおりです。
- 全体として，休日より平日が多くなっています。
- 東西では，ほぼ同様の交通量です。
- 南北では，南行が北行より多くなっています。南行では御幸町通・富小路通・東洞院通で比較的多く，北行では高倉通・柳馬場通で比較的多くなっています。
- 平日・休日の差では，平日が多くなっています。
- 午前・午後の差では，１２時台を境としてそれぞれ同様のカーブが見られます。

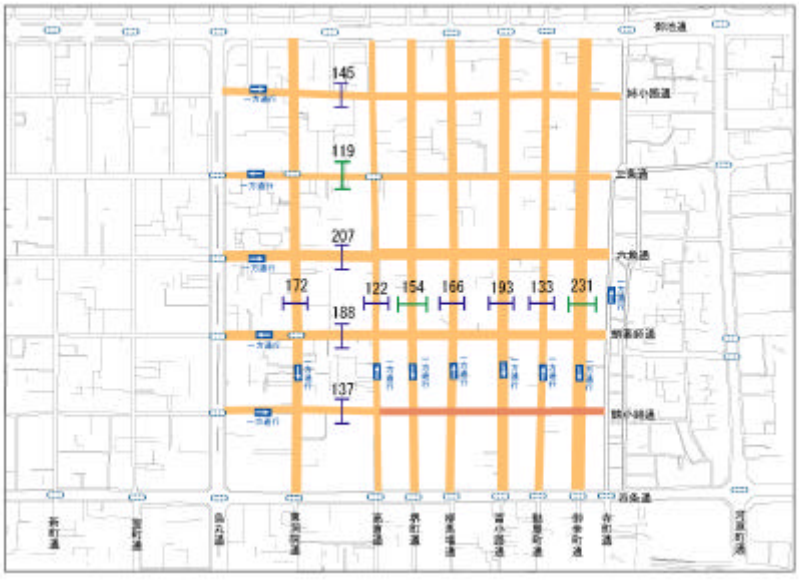
自動車台数（13～15 時のうち 1 時間当たり）

【平日】




（台）

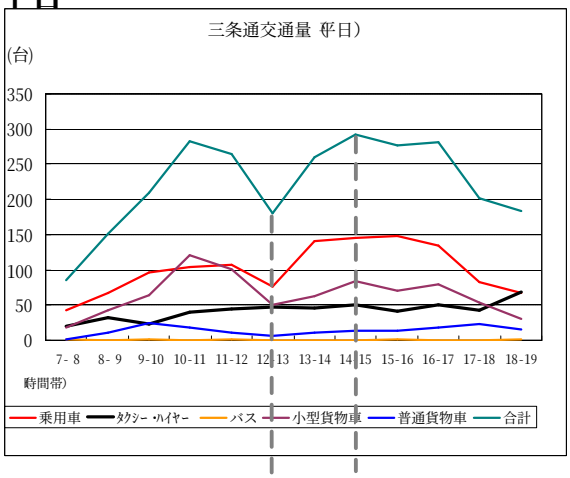
【休日】




（台）

【三条通】

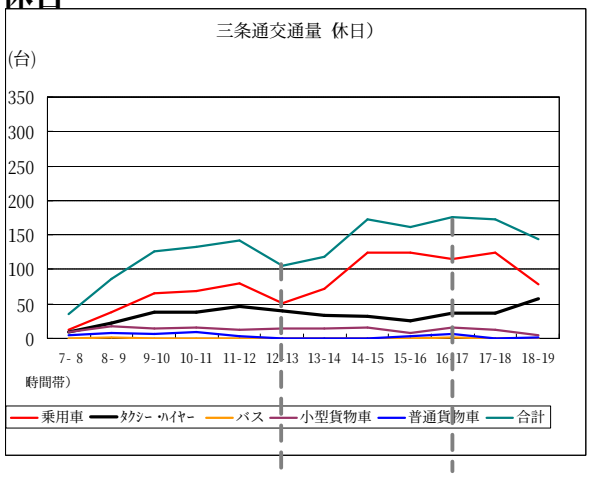
平日




12 時台　ピーク・14 時台

181 台　292 台

休日

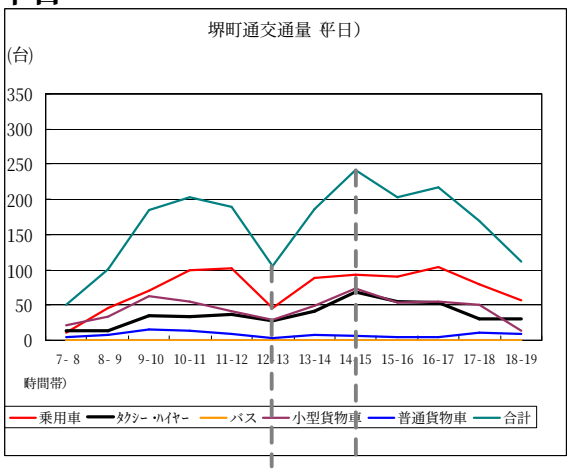



12 時台　ピーク・16 時台

105 台　176 台

【堺町通】

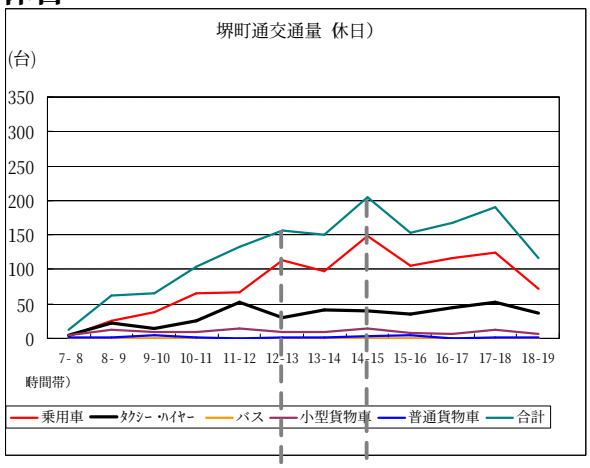
平日




12 時台　ピーク・14 時台

105 台　241 台

休日

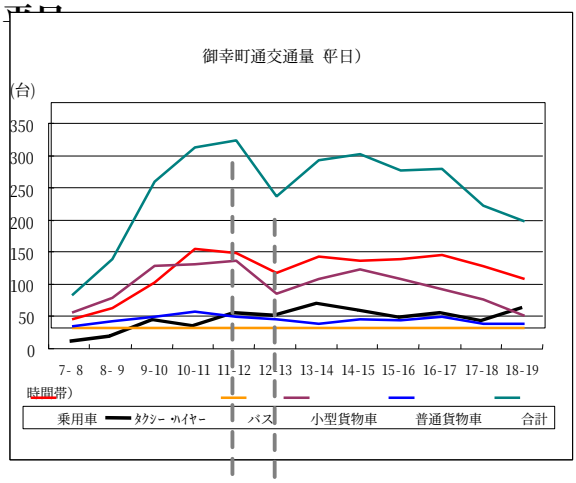



12 時台　ピーク・14 時台

157 台　205 台

【御幸町通】

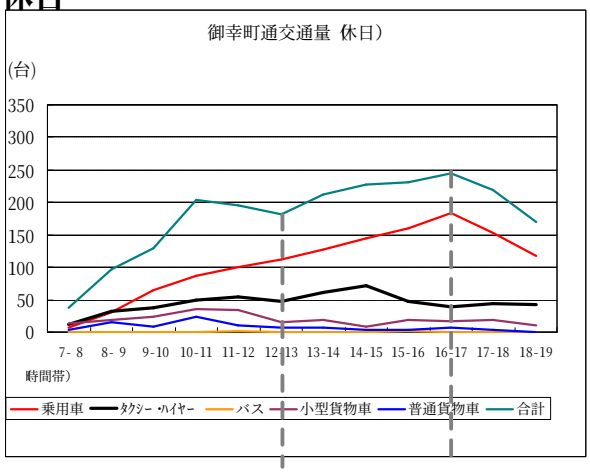
平日




ピーク・11 時台　12 時台

292 台　205 台

休日




12 時台　ピーク・16 時台

181 台　245 台

【三条通】

平日 16 時台

休日 16 時台

【堺町通】

平日 16 時台

休日 16 時台

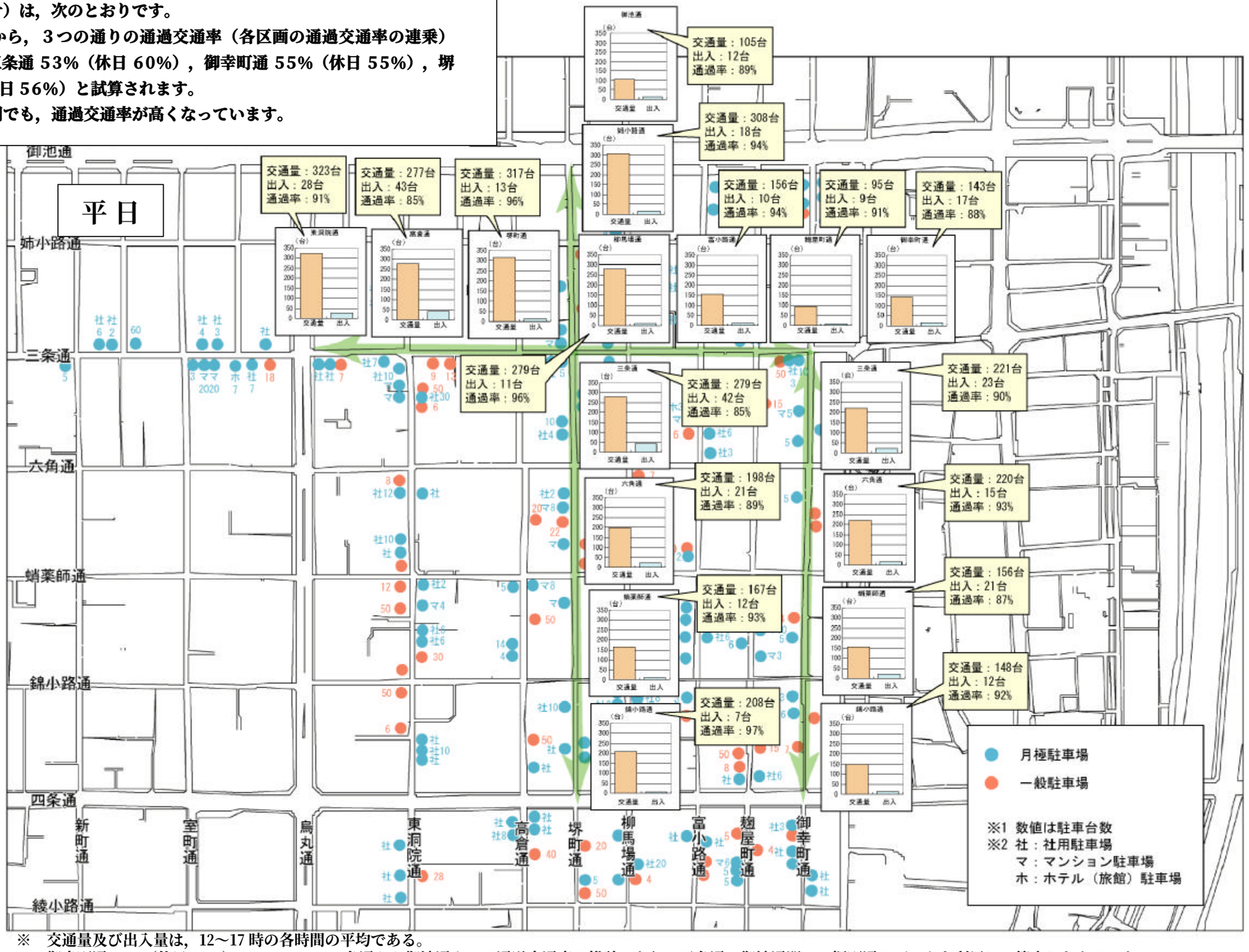
【御幸町通】

平日 16 時台

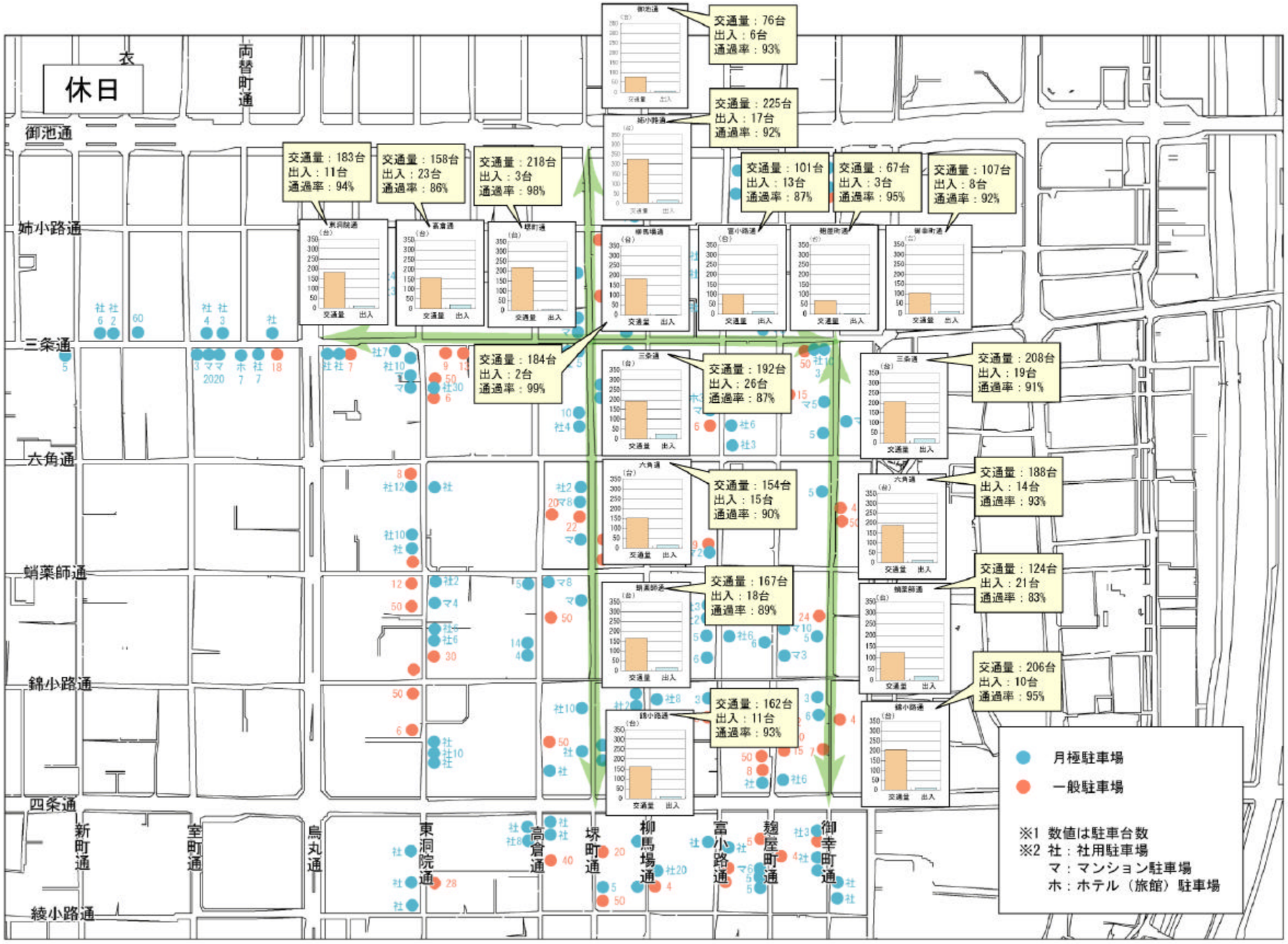
休日 16 時台

（イ）沿道出入・通過交通率

- 研究会調査によると，三条通・御幸町通・堺町通の区間ごとの時間当たり交通量①，沿道出入量（2で除した推計入量②を掲載），通過交通率（①－②を①で除して推計）は，次のとおりです。
- このデータから，3つの通りの通過交通率（各区画の通過交通率の連乗）は，それぞれ三条通 53%（休日 60%），御幸町通 55%（休日 55%），堺町通 57%（休日 56%）と試算されます。
- いずれの区間でも，通過交通率が高くなっています。




※　交通量及び出入量は，12～17 時の各時間の平均である。
※　御幸町通 55%（休日 55%）については，四条通から御池通までの通過交通率の推計であり，三条通～御池通間は，堺町通のデータを利用して算出したものである。

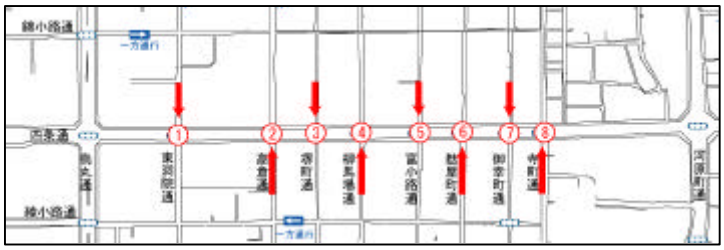


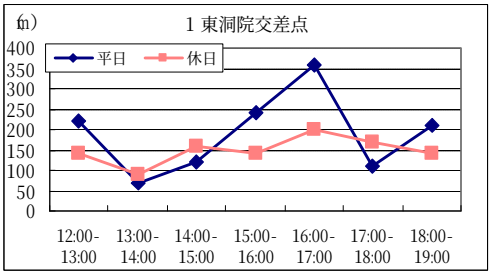

※　交通量及び出入量は，12～17 時の各時間の平均である。
※　御幸町通 55%（休日 55%）については，四条通から御池通までの通過交通率の推計であり，三条通～御池通間は，堺町通のデータを利用して算出したものである。

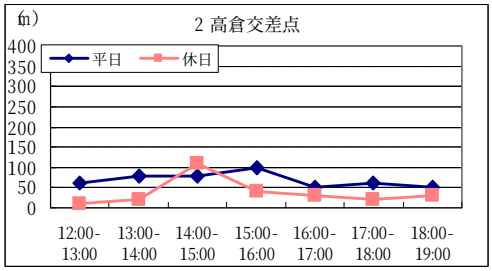
（ウ）滞留長

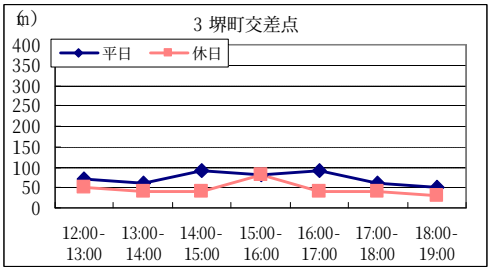
- 研究会調査によると，滞留長（信号待ちの車両の長さで，かつ，青信号で解消しきれない長さをいう。）は，次のとおりです。
- 平日は，東洞院通（16 時台），柳馬場通及び富小路通（15 時台）において滞留長が長く延びています。
- また，休日は，比較的安定した低い水準で推移していますが，寺町通のみ，15 時台において滞留長が長く延びています。

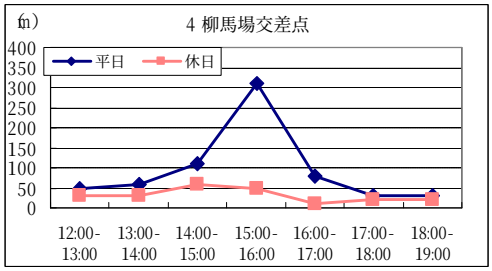
滞留長調査地点

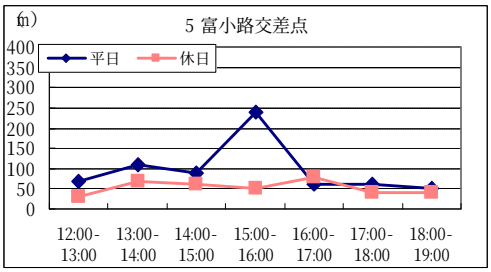


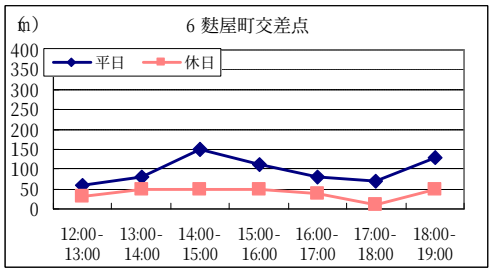



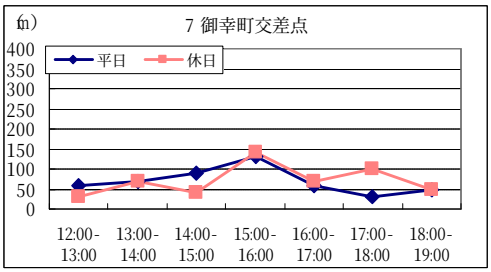



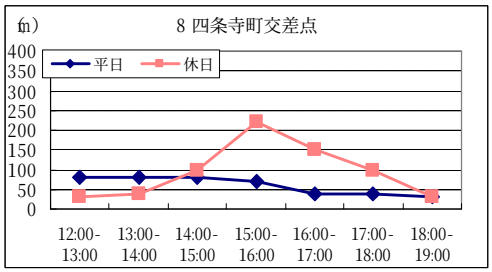



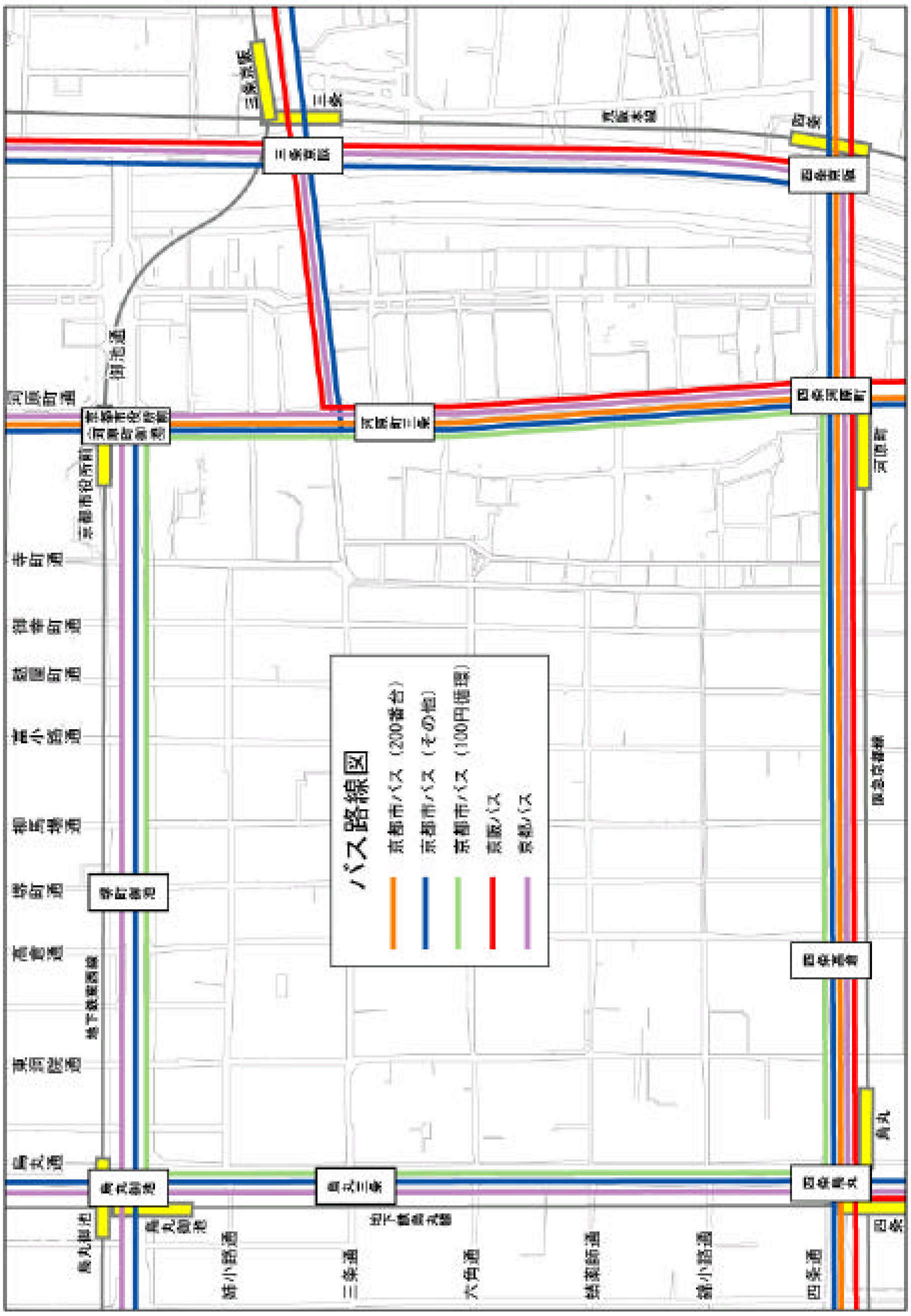



## （3）公共交通の状況

### ア　総論

- 　対象地区は，公共交通が極めて充実しています。
- 　烏丸通に地下鉄烏丸線が，四条通に阪急電鉄，御池通には地下鉄東西線がそれぞれ位置し，幹線道路には多数のバス路線が設定されています。
- 　特に四条通・河原町通には，市バス・京阪バス・京都バスを含め数多くの系統が走行しています。

対象地区の公共交通の状況

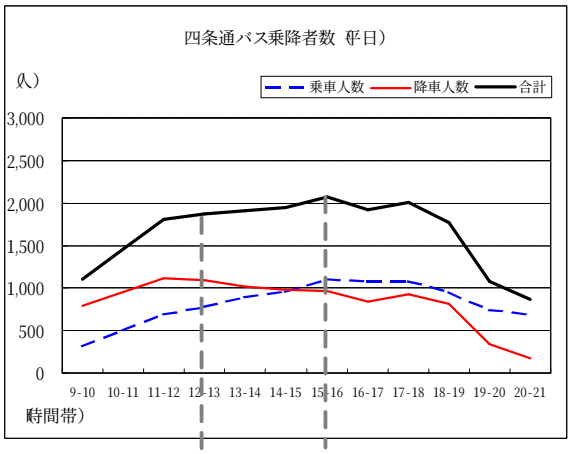


### イ　バスの乗降者数

- 研究会調査によると，バス乗降者数は，次のとおりです。
- 四条通で平日 19,800 人，休日 21,200 人，河原町通で平日 14,700 人，休日 18,700 人と，多数の乗降者があります。
- 時刻による差はありますが，9 時から 21 時まで比較的まんべんなくあります。
- 平日・休日の差は，特に河原町通において，休日に増加が見られます。
- 乗車・降車の差は，ほとんど見られません。

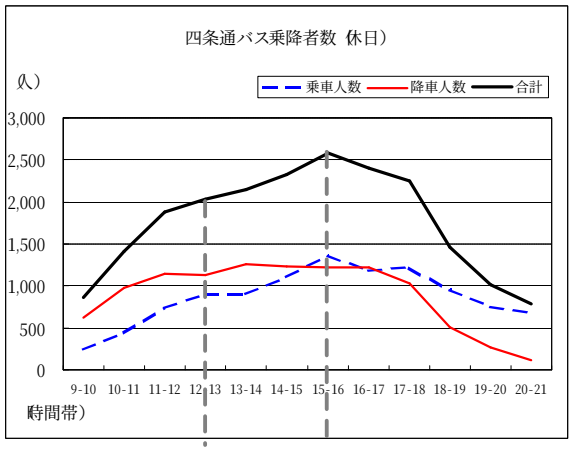
【四条通】

平日




12 時台　1,873 人　　ピーク・15 時台　2,065 人

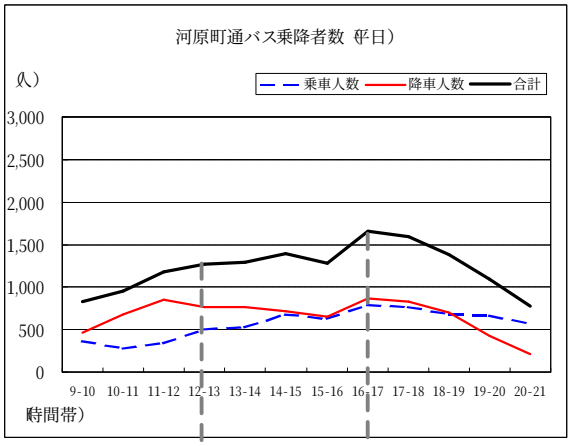
休日




12 時台　2,032 人　　ピーク・15 時台　2,582 人

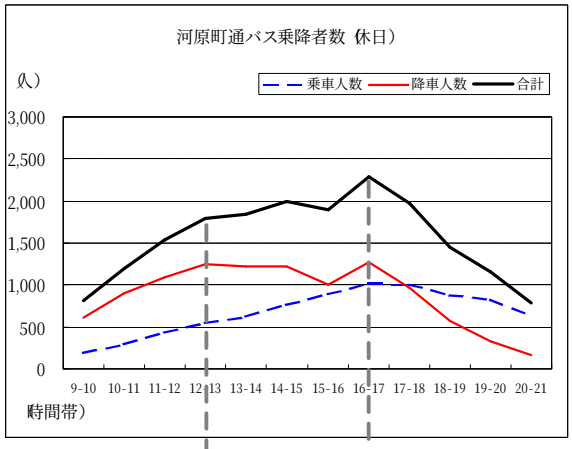
【河原町通】

平日




12 時台　1,265 人　　ピーク・16 時台　1,655 人

休日



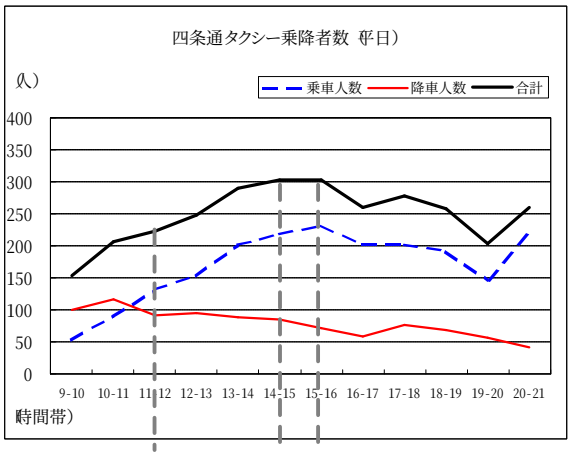

12 時台　1,791 人　　ピーク・16 時台　2,289 人

## ウ　タクシーの乗降者数

- 研究会調査によると，タクシー乗降者数は，次のとおりです。
- 四条通で平日 3,000 人，休日 3,700 人，河原町通で平日 2,300 人，休日 3,500 人と，多数の乗降者があります。
- 四条通では，時刻による差はありますが，9時から 21 時まで比較的まんべんなくあります。河原町通では，9 時から 21 時まで比較的逓増しています。
- 平日・休日の差は，休日に増加が見られます。
- 乗車・降車の差は，特に四条通において，乗車が相当多くなっています。これは，大丸京都店・高島屋京都店周辺区間における傾向が寄与したものです。
- 時刻による差は，休日が比較的大きくなっています。

【四条通】

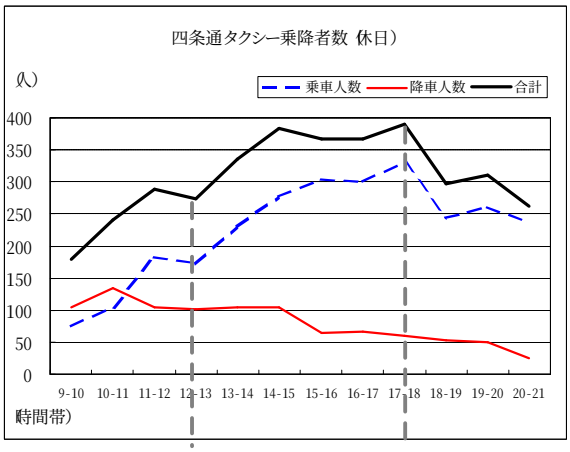
平日




12 時台　248 人

ピーク・14 時台～15 時台　303 人

休日

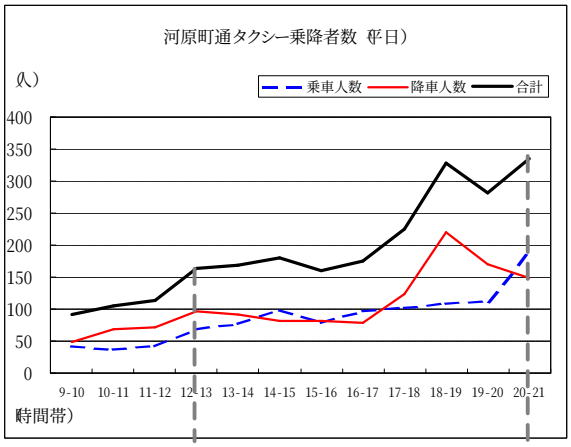



12 時台　274 人

ピーク・17 時台　390 人

【河原町通】

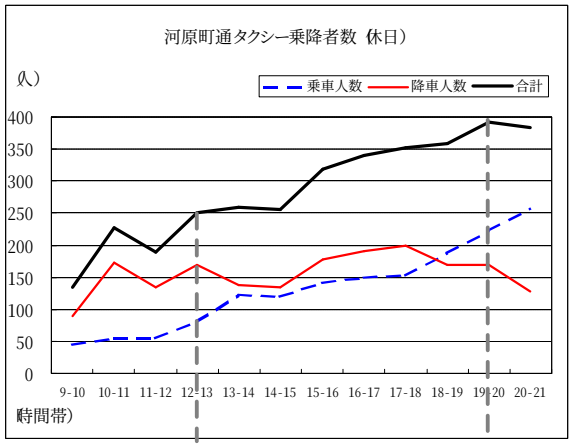
平日




12 時台　164 人

ピーク・20 時台　335 人

休日




12 時台　251 人

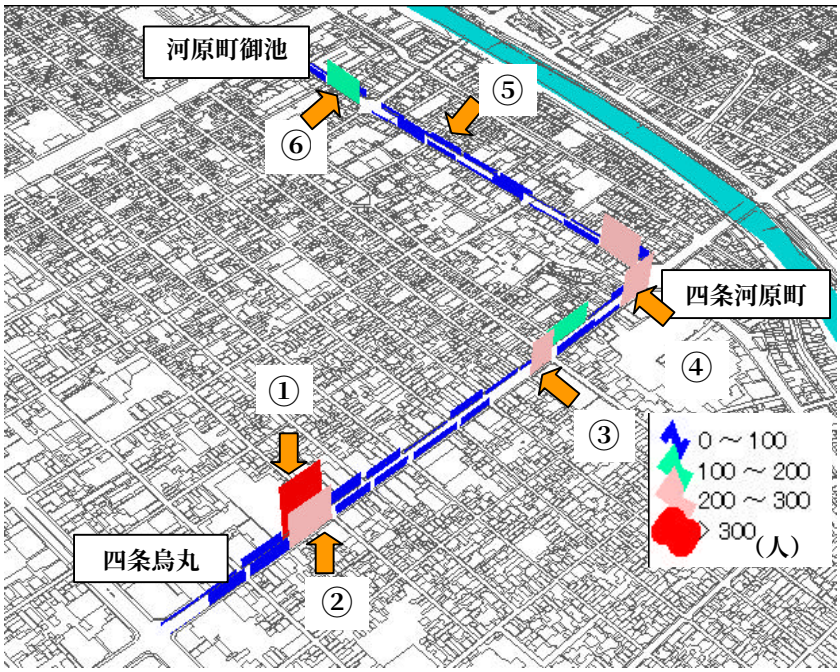
ピーク・19 時台　391 人

エ　タクシーの乗車場所

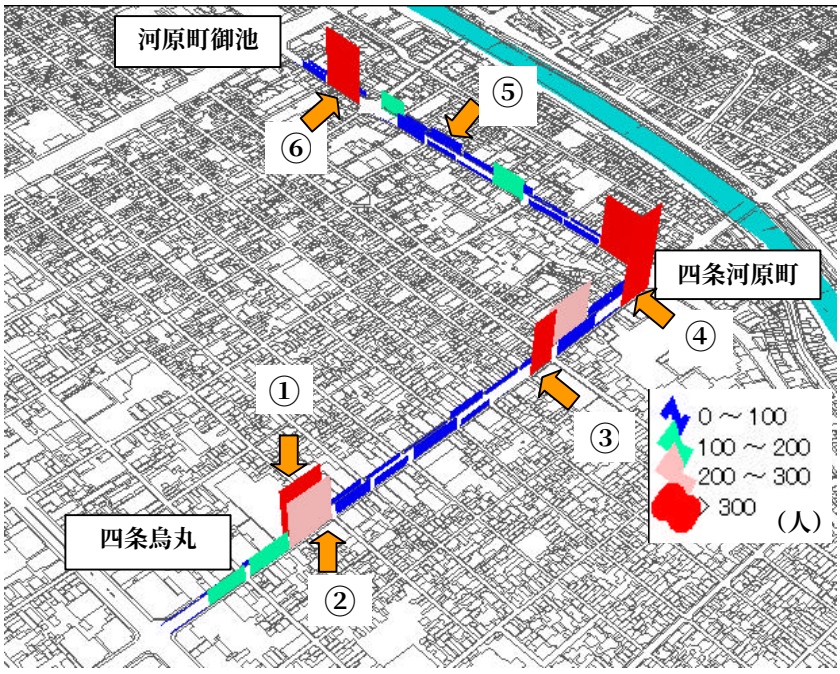
- 研究会調査によると，四条通・河原町通の区間別タクシー乗車数は，次のとおりです。
- タクシーベイの位置する①ないし⑥の区間以外でも，相当な乗車がされている区間が散見されます。
- 四条通では，高島屋京都店周辺，大丸京都店周辺で，相当な乗車が見られます。
- 河原町通では，交差点周辺で，相当な乗車が見られます。

区画別タクシー乗車数（１日累計）

【平日】




【休日】



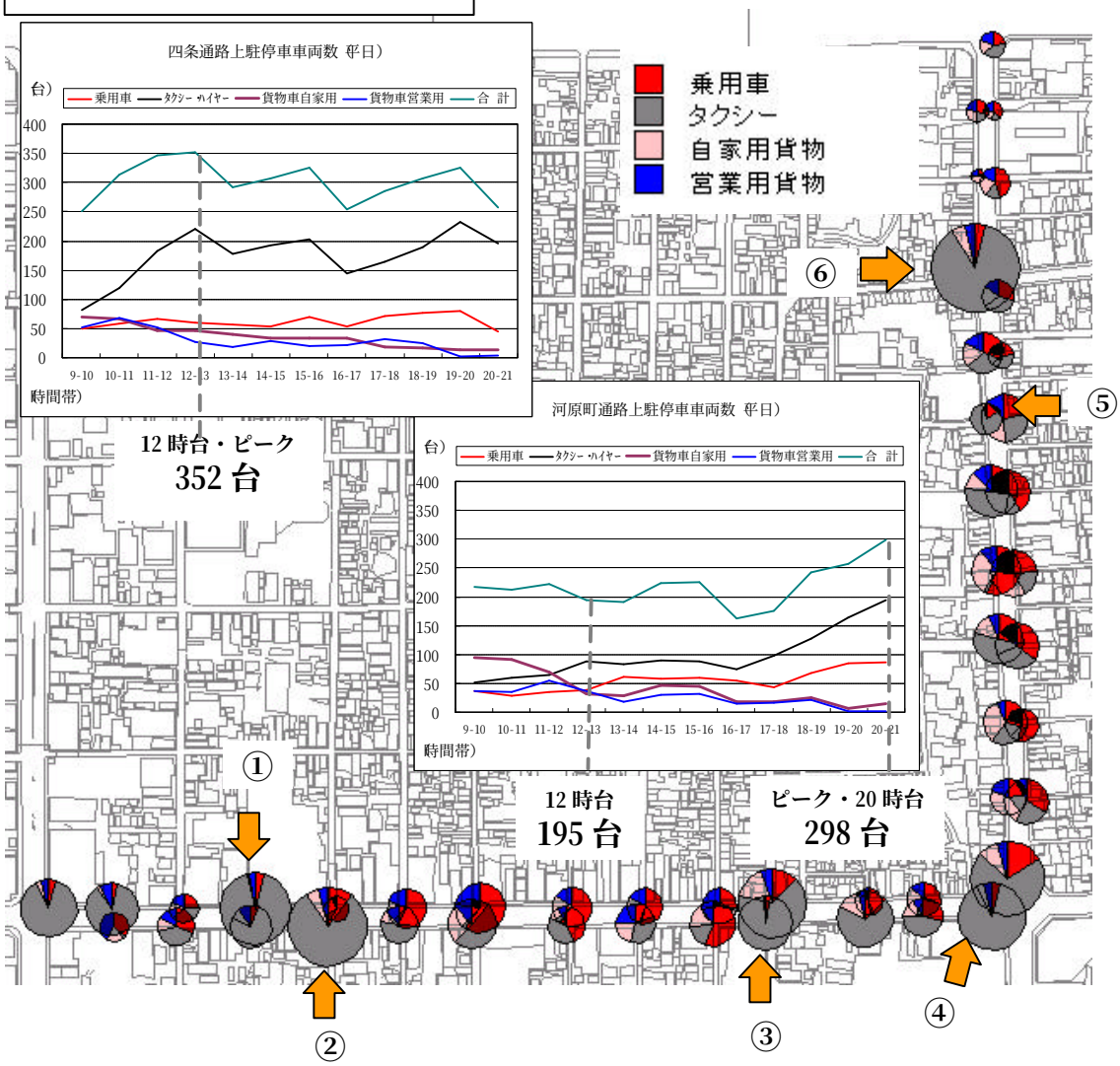

※　①～⑥はタクシーベイの位置

## （４）路上駐停車の状況

### ア　路上駐停車台数

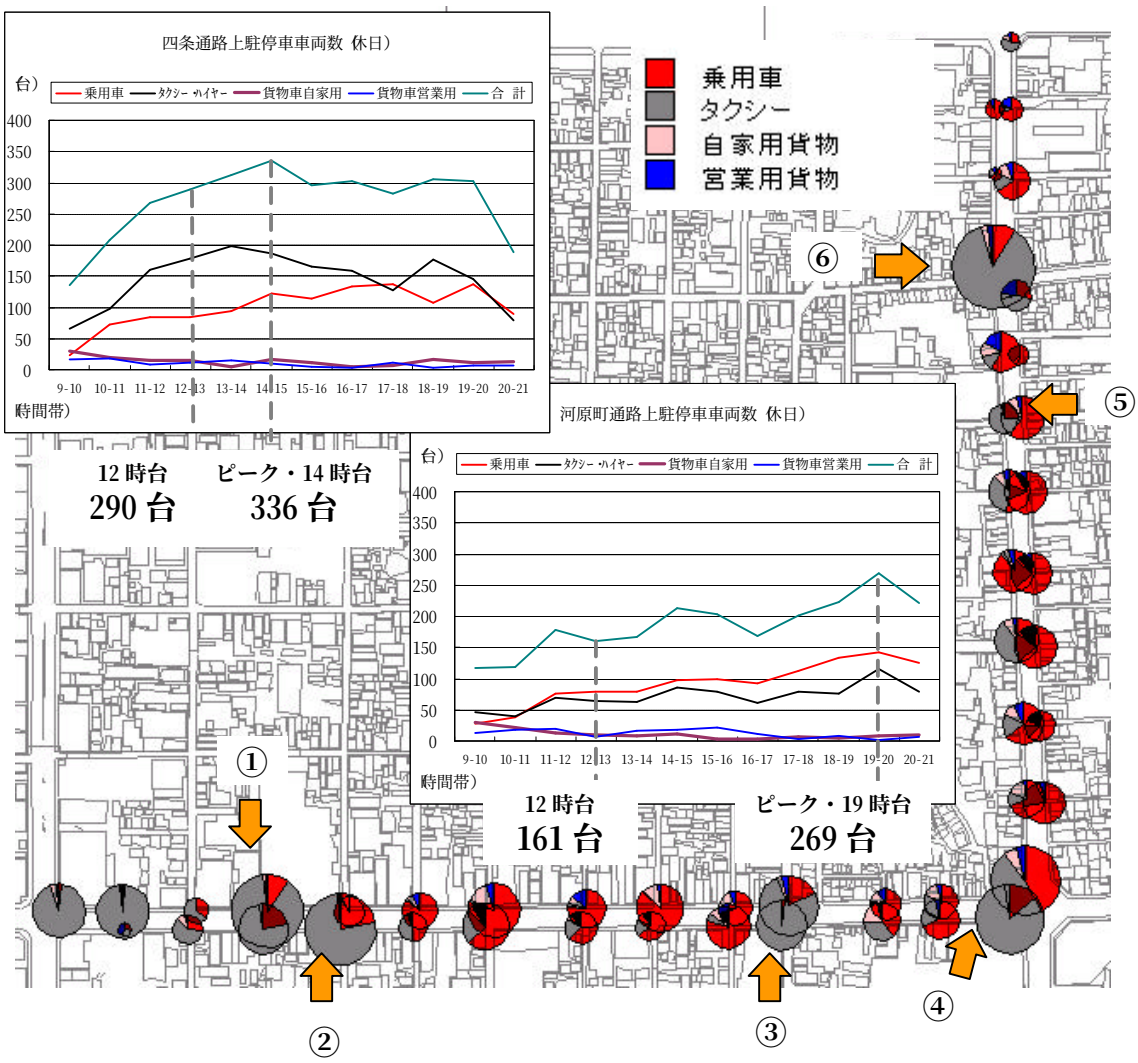
- 研究会調査によると，四条通・河原町通の路上駐停車の状況（瞬間路上駐停車台数）は，次のとおりです。
- 四条通で時間平均 274 台（休日 239 台），河原町通で時間平均 223 台（休日 189 台）と多数の路上駐停車があります。
- タクシー・ハイヤーと乗用車が多数を占めています。
- 平日・休日の差は，平日が多くなっていますが，いずれも多数見られます。
- 時刻による差もそれほど大きくなく，9 時から 21 時までまんべんなく見られます。

平日路上駐停車状況（瞬間）




※ ①～⑥は，タクシーベイが存在する位置

## 休日路上駐停車状況（瞬間）

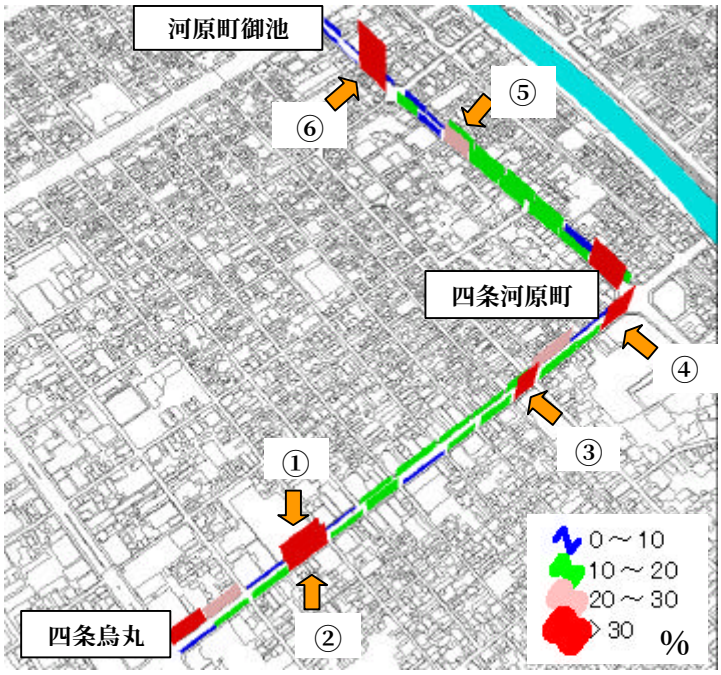



※ ①～⑥は，タクシーベイが存在する位置

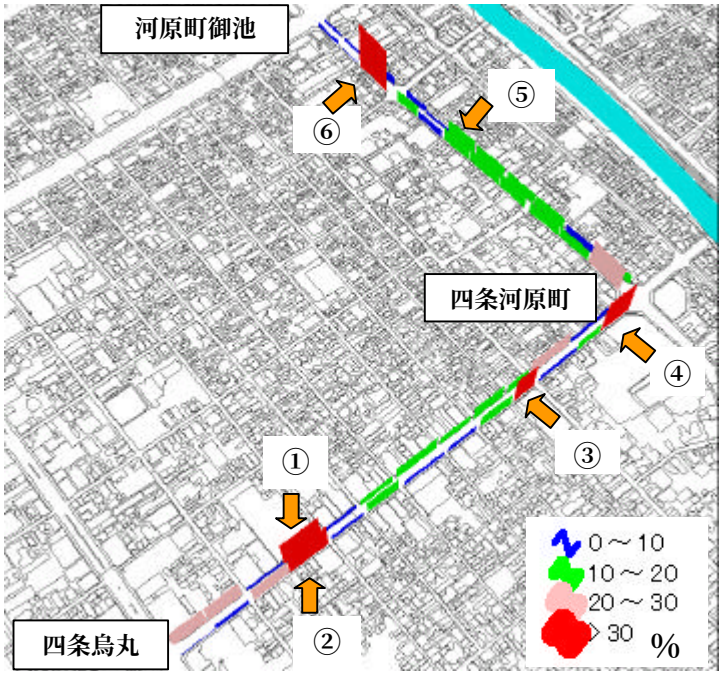
イ　路上駐停車占有率

- 路上駐停車の状況から試算した区間別の「路上駐停車占有率」は，次のとおりです。
- 「路上駐停車占有率」は，路上駐停車が車線を占有している率を試算しようとするもので，路上駐停車１台当たり４m を占有すると考え，概ね 70m ごとである各調査区画に対する占有割合を，各区画・各時間ごとについて算出し，更に各区画ごとの平均を算出しました。

平日路上駐停車占有率




休日路上駐停車占有率



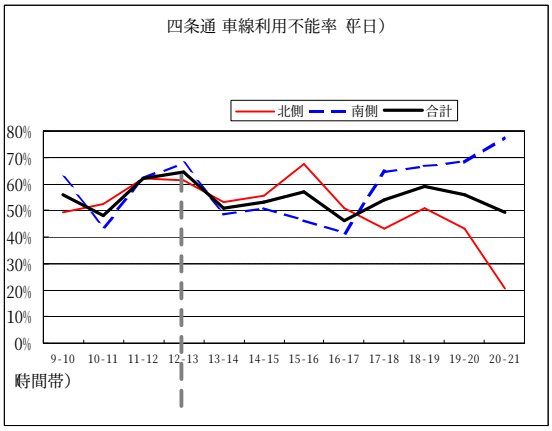

※　①～⑥はタクシーベイの位置

## ウ　車線利用不能率

- 路上駐停車占有率から算出した通りごとの「車線利用不能率」の時間推移は，次のとおりです。
- 「車線利用不能率」は，路上駐停車により外側車線が有効に活用できていない状況を試算しようとするもので，路上駐停車一台当たりその前後を含め 15m は車線が通行用として利用できないと考え，各区画・各時間ごとに以下の表のルールにより試算し，更に通りごとに時間ごとの平均を算出しました。
- なお，通りごとの平均は四条通 55%（休日 46%），河原町通 44%（休日 36%）となっています。
- 時刻による差は，平日はそれほど大きくありませんが，休日は比較的大きくなっています。

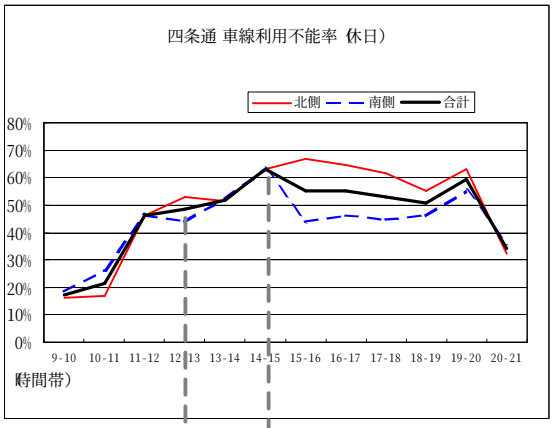
| ①路上駐停車占有率 | ②車線利用不能率 | 考え方 |
|---|---|---|
| 0～10% | 0% | ― |
| 10～20% | 60% | ①が 15%→(70m×0.15/4m)台が占有→2.625 台×15m/70m=0.5625 |
| 20～30% | 90% | ①が 25%→(70m×0.25/4m)台が占有→4.375 台×15m/70m=0.9375 |
| 30%以上 | 100% | ①が 30%→(70m×0.3/4m)台が占有→5.25 台×15m/70m=1.125 |

【四条通】




12 時台・ピーク

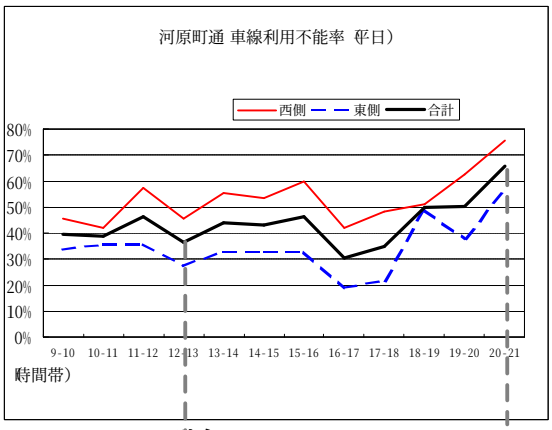
65%




12 時台　ピーク・14 時台

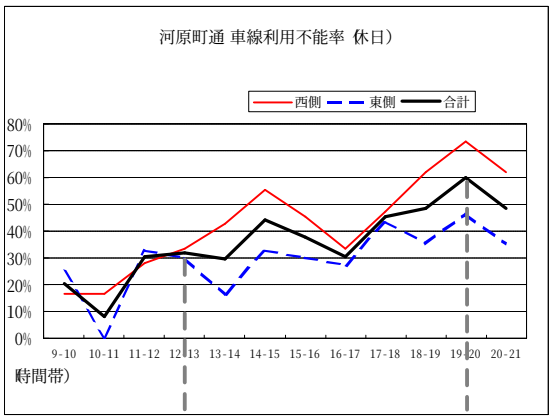
48%　63%

【河原町通】




12 時台　ピーク・20 時台

45%　66%




12 時台　ピーク・19 時台

32%　60%

（５）放置自転車等の状況

- 市調査（平成 12 年 12 月）によると，放置自転車等の状況は，次のとおりです。
- 特に放置が目立つ場所を抽出し，原因を推測すると，次のとおりです。

① 三条通（麩屋町通・御幸町通）：寺町通・新京極通などの繁華街に所用のある方が駐輪されている例が多いと推察されます。

② 六角通（麩屋町通・六角公園）：三条通と同じ例が多いと推察されます。また，麩屋町通については生祥児童公園沿いであるため，六角公園については公園であるため駐輪しやすいことも一因であると考えられます。

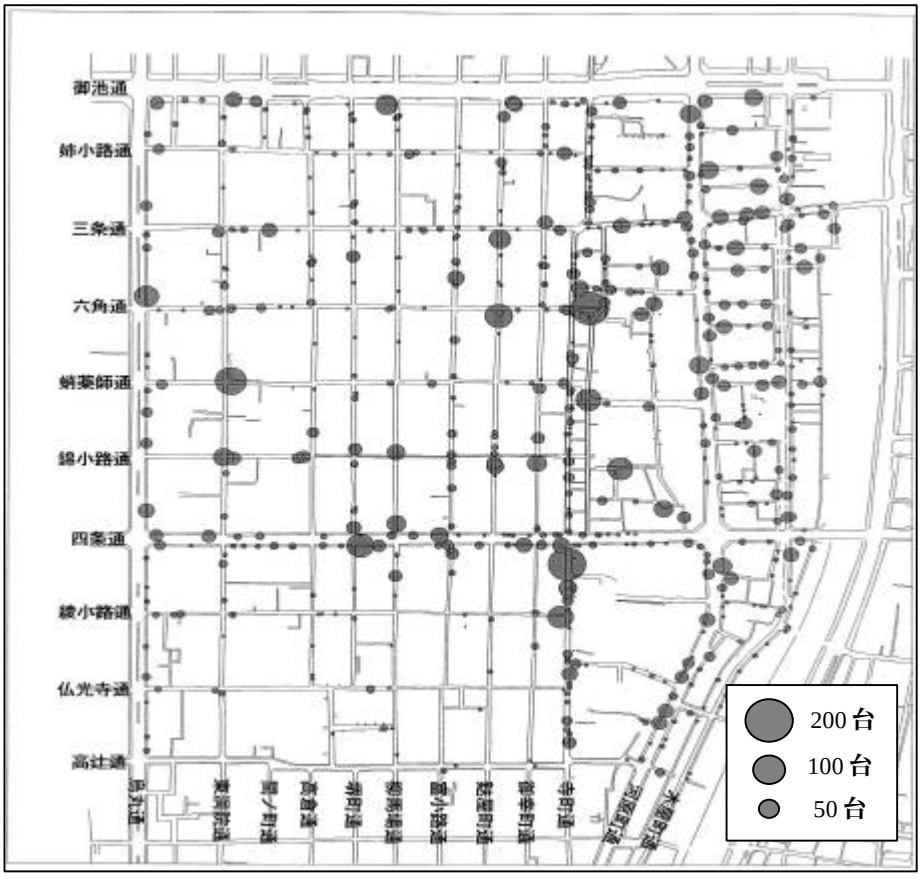
③ 蛸薬師通（東洞院通）：御射山児童公園が北東に位置しているため駐輪しやすいことも一因であると考えられます。

④ 四条通（柳馬場通・堺町間通）：四条通以北の繁華街に用事のある方が北上されてきて駐輪される例が多いと推察されます。

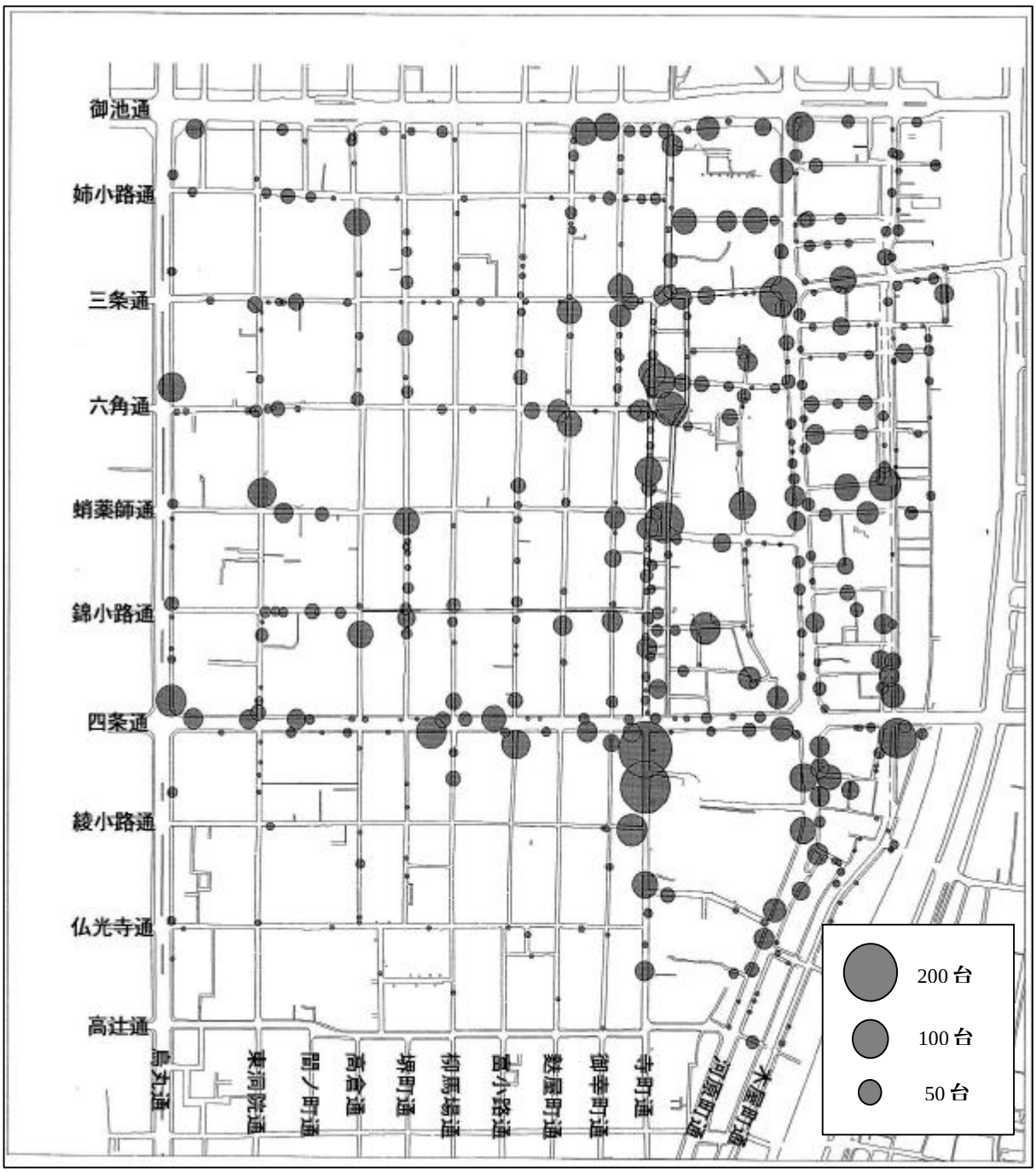
⑤ 寺町通（四条通・綾小路通間）：四条通以北の繁華街に用事のある方や，京阪四条駅，阪急河原町駅などを利用される方が北上されてきて駐輪される例が多いと推察されます。

⑥ 河原町通と木屋町通の間：有数の繁華街であり，所用のある方が駐輪されている例が多いと推察されます。

対象地域の自転車駐輪の状況（平日：15 時台）



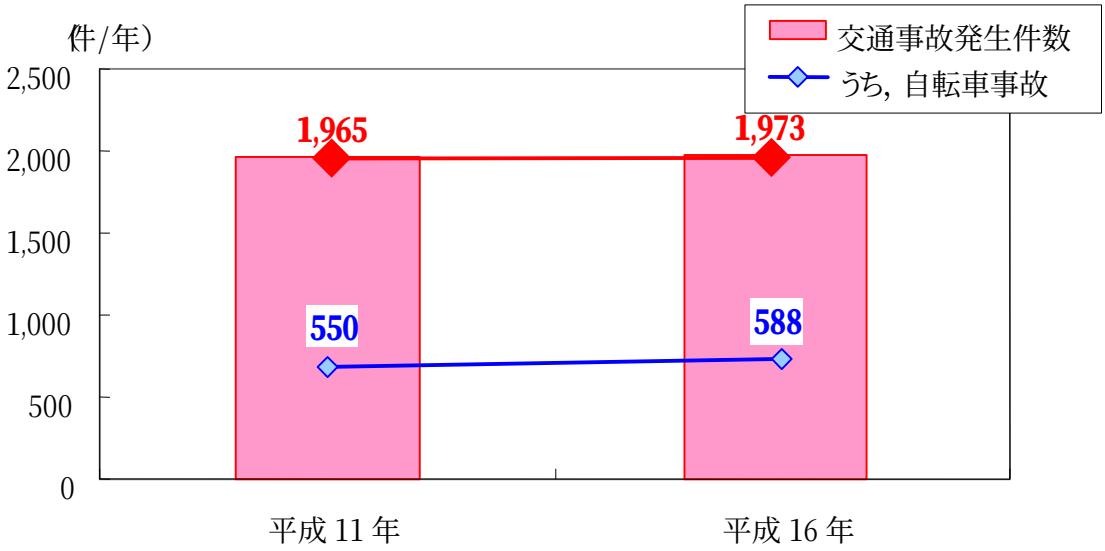
## 対象地区の自転車駐輪の状況（休日：15 時台）




出典：自転車及び原動機付自転車需要調査報告書　別冊　（京都市建設局道路部道路管理課）

## （６）交通事故の発生状況

- **対象地区が存する中京区・下京区の交通事故の発生件数等は，次のとおりです。**
- **合計で見ると，交通事故の発生件数は平成 11 年と平成 16 年を比較すると，横ばいになっていますが，自転車事故は 6.9%の増加となっています。**




**交通事故の発生件数**

| | 平成 11 年 | 平成 16年 | 差 | 増減率 |
|---|---|---|---|---|
| 中京区 | 1,014 | 972 | △42 | △4.1 |
| 下京区 | 951 | 1,001 | 50 | 5.3 |
| 合　計 | 1,965 | 1,973 | 8 | 0.4 |
| 参考）京都府 | 18,447 | 19,590 | 1,143 | 6.2 |
| 参考）全　国 | 850,363 | 952,191 | 101,828 | 12.0 |

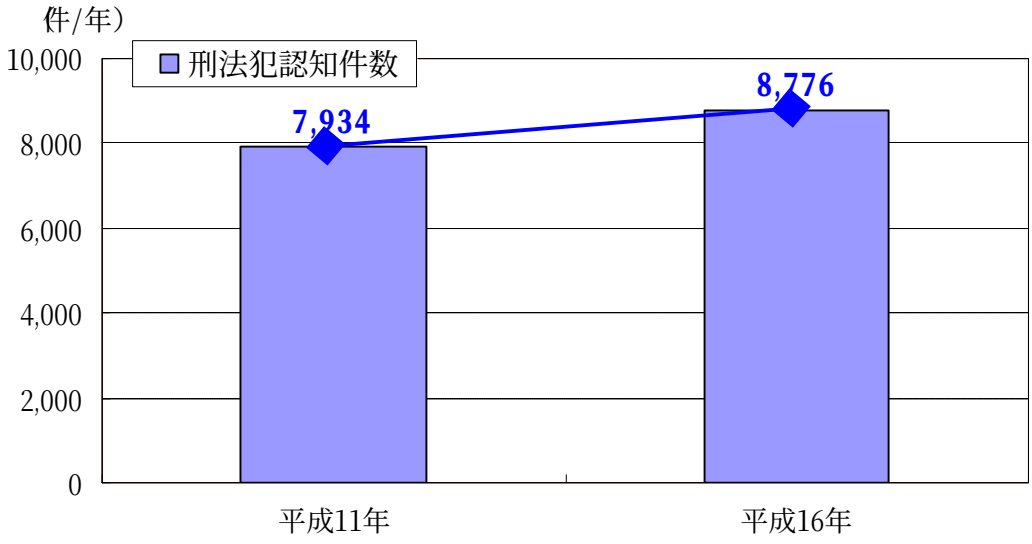
(内　自転車事故)

| | 平成 11 年 | 平成 16年 | 差 | 増減率 |
|---|---|---|---|---|
| 中京区 | 313 | 327 | 14 | 4.5 |
| 下京区 | 237 | 261 | 24 | 10.1 |
| 合　計 | 550 | 588 | 38 | 6.9 |
| 参考）京都府 | 3,457 | 3,986 | 529 | 15.3 |
| 参考）全　国 | 154,510 | 187,980 | 33,470 | 21.7 |

**出典：京都市　京都市統計書**

## （７）犯罪等の発生状況

- **対象地域が存在する中京区・下京区の刑法犯認知件数は，次のとおりです。**
- **合計で見ると，平成 11 年と平成 16 年を比較すると，10.6%の増加となっています。**




**刑法犯認知件数**

| | 平成11年 | 平成16年 | 差 | 増減率 |
|---|---|---|---|---|
| 中京区 | 4,003 | 4,377 | 374 | 9.3 |
| 下京区 | 3,931 | 4,399 | 468 | 11.9 |
| 合　計 | 7,934 | 8,776 | 842 | 10.6 |
| 参考）京都府 | 49,176 | 63,593 | 14,417 | 29.3 |
| 参考）全　国 | 2,165,626 | 2,562,767 | 397,141 | 18.3 |

**出典：京都府警察本部刑事部刑事企画課　犯罪統計書**

# 第３　海外における取組

**・　海外の多くの歴史都市では，トランジットモールの導入をはじめ，都心部を歩行者と公共交通中心とする総合的な交通政策を進めています。**
**・　歩行者にとって魅力的な都心部の創造は，来訪者の増大や商店の売上げの増加，景観の向上やにぎわいの復活などの効果を生んでいます。**

## １　ミュンヘン（人口約 130 万人）の事例

・　ミュンヘンはドイツ第 3 の都市で，中世中期に置かれた修道院を起源とし，宮廷都市として栄えました。その中心市街地において世界で最初に（1972 年），モールを実現しました。当初は 800mから始まり，来訪者の増加とこれに伴う売上げの増加に従い，隣接する商店街からモール化要望が出てくるという循環になり，現在では 15ｋｍの延長になっています。

・　その他，以下の交通政策が併せて実施されています。

①　都心部周辺における高速道路の整備

②　郊外部の駅におけるパーク＆ライド駐車場の整備

周辺の国にも行ける高速バスのターミナル機能を有した大規模な「ダイナミックＰ＆Ｒ」も存在する。

③　都心部における歩行者移動を支援する高密度な公共交通の整備

郊外電車（都心では地下を走るＳバーン），地下鉄（8 路線），ＬＲＴ，バスが存在する。

④　自転車と歩行者の分離

自転車を車両として明確に位置付け，自動車，歩行者と分離した専用レーンを整備している。

都市の中心部の比較（ミュンヘン市中心部と京都市 ･都心）

歩行者でにぎわうミュンヘン・モール

ブロックとカラー舗装で
明確に区切られた自転車走行空間

歩行者と自転車の空間確保

## 2　アムステルダム（人口約 72 万人）の事例

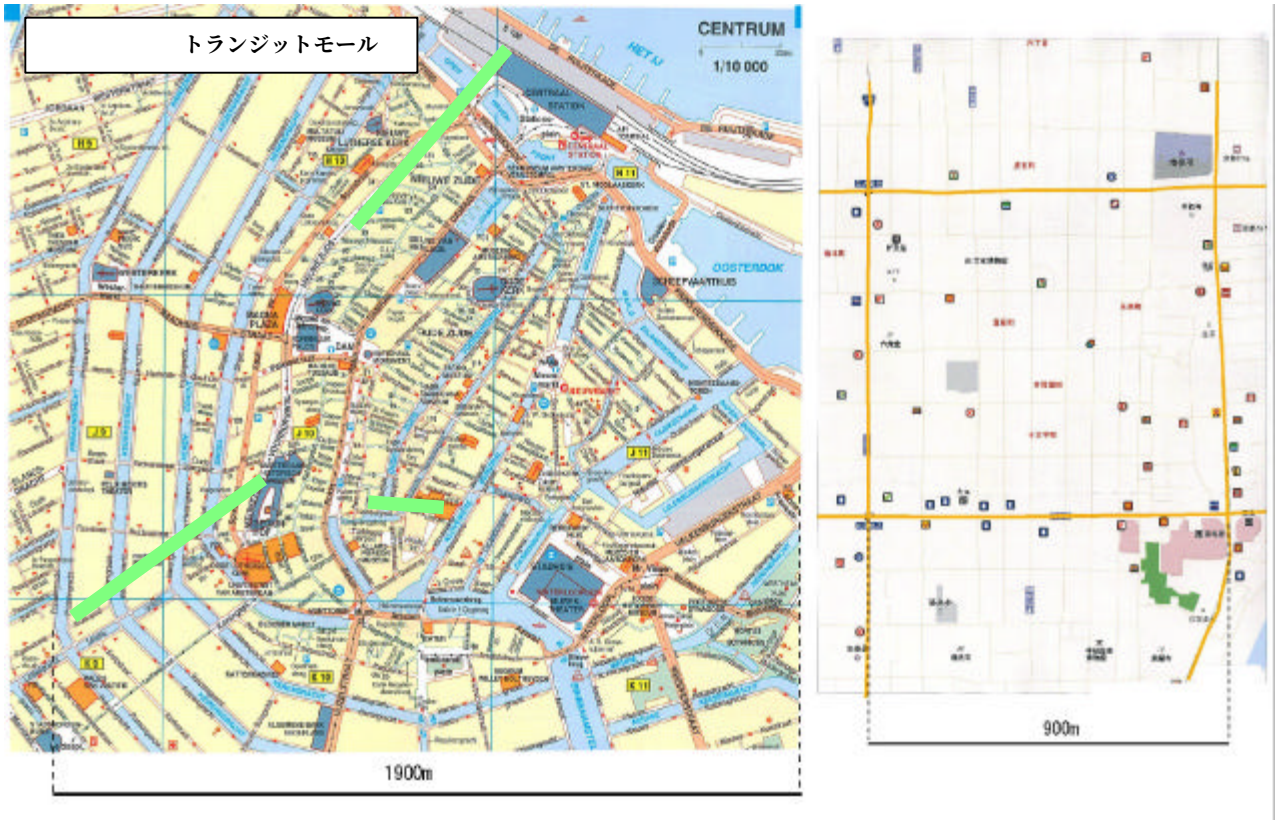
- 　オランダの首都であり，「北のベニス」と呼ばれる水の都であるアムステルダムの旧市街も，トランジットモールの区間が少なくありません。
- 　かつては，中央に路面電車の軌道，両側に 2 車線の車道があり，歩道幅員が狭く，建物もくすみ沈滞していた空間がありましたが，90 年代以降，自動車に占有された公共空間を市民の手に取り戻すプロジェクトにより，片側の車線を無くし，自転車と歩行者に開放しています。これにより，建物のファサードが明るくなり，にぎわいが取り戻されています。
- 　その他，以下の交通政策が併せて採用されています。

① 　歩行者移動を支援する公共交通（Sneltram（高規格路面電車））の整備
　　路面電車と地下鉄車両が路線を共有する。

② 　自転車道の整備
　　オランダは自転車の国と呼ばれる。旧市街地には路面電車と自転車以外の乗入れ禁止区域も存在する。

③ 　歩行空間を生み出す努力
　　路面電車の複線区間の一部を単線にしたり，電停を複線になる運河の橋上に持ってくるなどの工夫により，歩行者空間の創出に努めている。

道路空間の再配分
（歩行者，自転車，クルマ，路面電車がそれぞれ走行空間を確保している）




都市の中心部の比較（アムステルダム市中心部と京都市・都心）

歩行者でにぎわうトランジットモール（奥に路面電車が見えます）
（路面電車は手前が複線区間，奥が単線区間）

## 3　フライブルク（人口約 20 万人）の事例

- ドイツのフライブルクでは，自動車交通から公共交通，自転車及び徒歩への転換を交通政策の目標として，都心部において歩行者専用道路が採用されています。
- 車が走行しない都心部では，通りの反対側を歩く人の会話が聞こえる落ち着いた空間が実現されています。
- ドイツの環境首都で，有数の大学都市であり，文化都市でもあり気候も温暖であり，「住みたい町」として人気があります。
- その他，以下の交通政策が併せて採用されています。

① 交通静穏化政策（速度規制の実施（ゾーン 30）など）
1990 年から全市域の住宅地区で 30 キロの速度制限を実施している。ドイツで最初である。

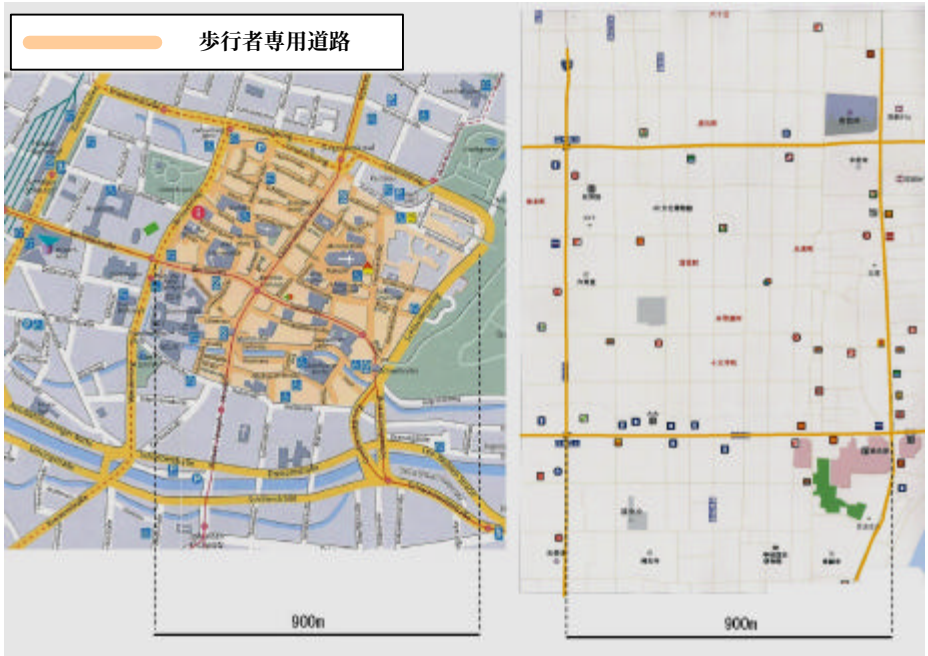
② 自転車道の整備（延長は郊外部を含めて約 410ｋｍ）

③ 駐輪場の整備

④ 近距離公共交通の充実（市電，バス）

⑤ 交通連合システムの導入（レギオカルテ（環境定期券））

フライブルク中心部のトランジットモール（クルマが走らない空間では通りの反対側を歩く人の会話が聞こえる）




都市の中心部の公共空間のデザイン（ドイツフライブルク市中心部と京都市・都心の比較）

## 4　ストラスブール（人口約 26 万人）の事例

- フランスの歴史都市（世界遺産でもあります。）ストラスブールでは，都心部において歩行者専用ゾーンが採用されています。
- まちづくりと Tram（LRT）の建設，バス路線の再編を掲げた市長の当選により取組が始められました。
- 歩行者空間の拡大によって街路に活気が甦り，市民の憩いの場となっており，最も魅力的な先進都市事例といえます。
- その他，以下の交通政策が併せて採用されています。

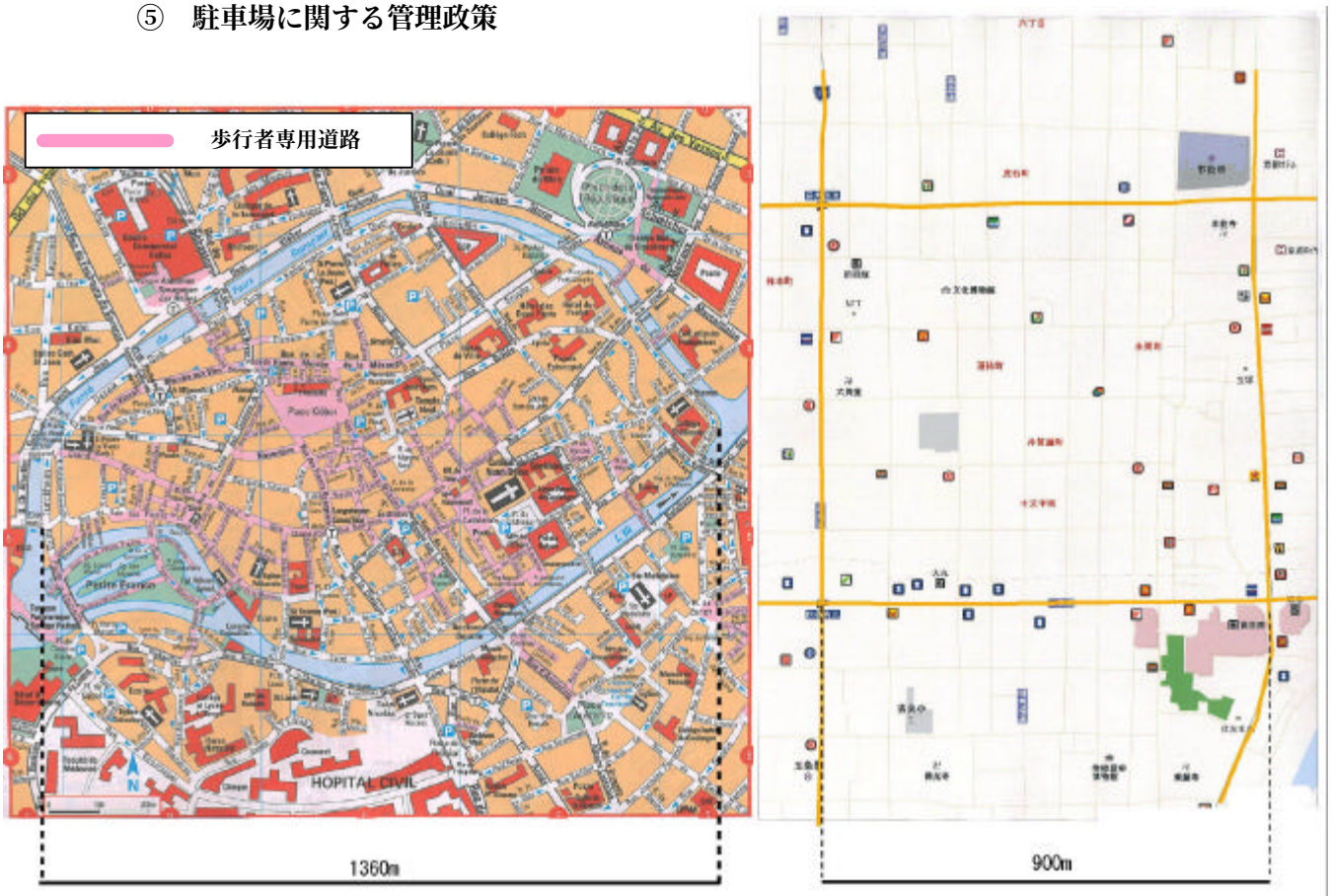
① トラフィックゾーンシステムの導入
　都心部に流入しても通過できず，概ね流入した位置に戻ってしまうように一方通行規制を設定する。交通サーキュレーション方式とも呼ばれる。

② 歩行者を支援する公共交通（Tram）の整備

③ 自転車道の整備

④ 都心部の駐車スペースの削減と外周道路へのパーク＆ライド施設の整備による駐車対策

⑤ 駐車場に関する管理政策




都市の中心部の比較 ストラスブール市中心部と京都市 ·都心）

## ５　ソウル（人口約 1,030 万人）の事例

・　韓国の首都ソウルでは，2004 年 7 月に，公共交通であるバスについて以下の総合的かつ抜本的な改革を実施し，利便性の向上を図り，公共交通の利用者数の増加と，満足度の向上につなげています。

①　路線体系の改変

幹線，支線バス，広域急行バス，地域循環バスの 4 種類に区分し，色分けをして分かりやすさを向上させた。

②　バス運行管理システムの導入

GPS 車載により車両の運行状況を集中管理する。

③　中央バス専用車線の導入

道路中央に専用路線を導入した。

④　交通カードの導入

前払い，後払いなど様々な形の交通カードを導入した。

⑤　通行距離比例制運賃の導入

乗替回数に関係なく，距離に応じた運賃制度を導入した。

・　また，併せて，乗用車削減政策として，以下の交通政策を実施しています。

①　清渓川の復旧

高速道路を撤去し，清渓川を復活させた。これにより，一日当たり 12 万 5 千台の自動車交通量が減少した。

②　ソウル広場の改善

歩行者広場として，2004 年 5 月にオープンさせ，交通流量を抑制した。

**ソウルのバスの車体デザイン**

# 第４　「歩いて楽しいまち」の上位計画・分野別計画等

## １　上位計画

### （１）京都市基本計画（第２次推進プランを含む）

#### ア　計画の概要

**基本計画は，2001 年（平成 13 年）1月に策定されました。2010 年までの 10 年間に取り組む主要な政策をまとめたもので，基本構想を具体化するものです。**

○　政策の体系

第１章　安らぎのあるくらし

第１節　すべてのひとがいきいきとくらせるまち

1　ひとりひとりが個人として厚く尊重される

2　すべてのひとがいきいきと活動する

3　子どもたちが心豊かで社会性を身につけみずからの生き方を学ぶ

第２節　ひとりひとりが支え，支えられるまち

1　すべてのひとが相互に支え合い安心してくらす

2　子どもを安心して産み育てる

3　心身ともに健やかにくらす

第３節　だれもが安心してくらせるまち

1　環境への負担の少ない持続可能なまちをつくる

2　災害に強く日々のくらしの場を安全にする

3　日常生活における身近な安全や安心を確保する

**4　歩いて楽しいまちをつくる**

第２章　華やぎのあるまち

第１節　魅力あふれるまち

1　美しいまちをつくる

2　成熟した文化が実現する

3　国内外との多彩な交流を行う

4　生涯にわたってみずからを磨き高める

第２節　活力あふれるまち

1　産業連関都市として独自の産業システムをもつ

2　魅力ある観光を創造する

3　大学の集積・交流が新たな活力を生み出す

4　若者が集い能力を発揮する

第３節　市民のくらしとまちを支える基盤づくり
１　個性と魅力あるまちづくり
２　多様な都市活動を支える交通基盤づくり
３　高度情報通信社会に対応できる基盤づくり

第３章　市民との厚い信頼関係の構築をめざして
第１節　情報を市民と共有する
１　市民の目線での市政情報の提供や公開
２　市民との対話による双方向性の確保
３　市民とともに政策を企画・実施・評価していくための情報の共有
第２節　市民の知恵や創造性を生かした政策を形成する
１　市民が政策形成に参画できるしくみづくり
２　個性ある政策を形成するための条件整備
第３節　市民とともに政策を実施する
１　市民との協働による政策の推進
２　新たな発想・手法を取り入れた行政運営の推進
第４節　市民とともに政策を評価して市政運営に生かす
１　市民とともに行う評価のしくみづくり
２　公共事業の再評価
第５節　個性を生かした魅力ある地域づくりを進める
１　魅力ある地域づくりの拠点としての区役所機能の強化
２　区役所の総合庁舎化
３　新市庁舎の整備

イ　第１章第３節４「歩いて楽しいまちをつくる」の概要

**第１章第３節４「歩いて楽しいまちをつくる」の概要は次のとおりです。**
**（◎は，対象地区についての項目。○は，対象地区を含む全市的な項目。）**

■　基本的方向

**歩いて楽しい「歩くまち・京都」の実現をめざす。「歩くまち・京都」とは，歴史文化資産や自然環境と調和した歩く魅力があるまち，だれもが歩きたくなるような安全・快適な交通環境が整ったまち，生活目的が身近な地域で歩いて果たせるまち，また，来訪者にとっても歩くことによってその価値をより深く楽しむことができるまちである。**

**このようなまちをつくるため，美しい町並み景観の形成など歩くまちの魅力を高める取組を進めるとともに，自動車流入の抑制や安全な自転車利用の促進等，のびのびと歩けるための条件を整備し，環境への負担の少ないまちづくりをめざす。**

（１）歩く魅力のあるまちづくり
- ア　まちの美化の推進　○
- イ　歩くまちにふさわしい景観の形成・保全　○
- ウ　まちのバリアフリー化の推進　○
- エ　観光地や商店街の活性化　○
- オ　職住共存地区における「歩くまち・京都」の推進　◎

（２）歩くまちの歩行空間の形成と自転車利用の促進
- ア　緑豊かで安全・快適な歩行空間ネットワークの形成　○
- イ　自転車利用環境の整備　○

（３）歩くまちを支える公共交通の充実
- ア　公共交通輸送サービスの充実　○
- イ　バス輸送サービスの充実　○
- ウ　鉄道輸送サービスの充実
- エ　公共交通のバリアフリー化・低公害化の推進
- オ　公共交通の利用を促進する運賃・乗車券制度の改善　○

（４）歩くまちにふさわしい道路網の整備　○

（５）歩くまちをつくる新しい交通政策の推進　○

○　（1）オ「職住共存地区における「歩くまち・京都」の推進」の内容

都心部において「職」と「住」が共存してきた中心的な地区である「職住共存地区」を「歩くまち・京都」を実現するための先導的な地区と捉え，居住者や事業者はもとより，来訪者にとっても，まちに親しみがわき，安全・快適で歩くことが楽しくなるようなまちづくりを推進する。

このため，自動車の通行制限や歩道のバリアフリー化など歩行空間の快適性を高め，地域拠点施設の整備など生活を支える諸機能の整備を促すとともに，京町家にみられるような伝統的な知恵と意匠による木造建築物の保全・再生・活用，袋路の協調建替え，共同建替えを促進するなど，子どもから高齢者まで多様な世代が共生できる居住環境の整備に努める。

ウ　【参考】京都市基本計画第２次推進プラン

基本計画に掲げた政策の２年前倒しでの実現と，今日的な社会経済情勢の変化による新たな政策課題に対応することを目的として，2004 年（平成 16 年）7月に策定されました。

計画期間を 2004 年度（平成 16 年度）から 2008 年度（平成 20 年度）とする，政策項目数 171，経費推計約 4,800 億円の計画となっています。

第１章第３節４「歩いて楽しいまちをつくる」に係る項目は 12 であり，次のとおりです（◎は，対象地区についての項目。○は，対象地区を含む全市的な項目。）。

№87　自然・歴史的な景観保全の推進
№88　町並み景観の保全・再生・創造の推進　○
№89　京町家の保全・再生の促進　○
№90　京町家再生賃貸住宅制度の創設・運用
№91　にぎわいのある御池シンボルロードづくりの推進　◎
№92　駅等の交通バリアフリー化の推進　○
№93　市バス・地下鉄のバリアフリー化の促進
№94　公共建築物のバリアフリー化の推進
№95　市バスの利便性向上と利用促進　○
№96　軽量軌道公共交通機関（LRT）などの新しい公共交通のあり方の検討　○
№97　観光地や都心などにおけるパーク・アンド・ライドなど交通需要管理施策（ＴDM施策）の推進　◎
№98　自転車利用環境の整備　○

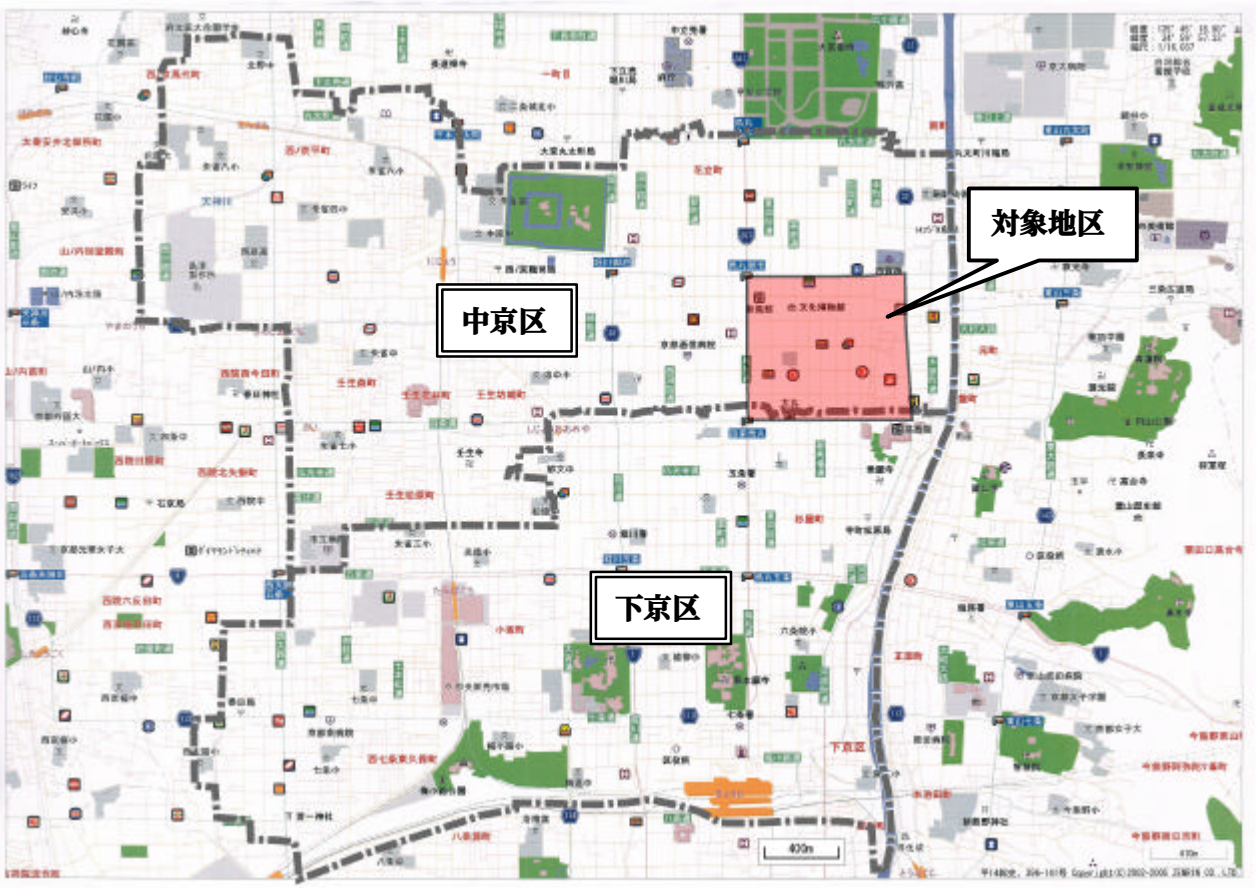
（２）中京区・下京区基本計画

区の基本計画は，基本構想で提示されている基本的な理念やまちづくりの大きな方向を受け，区の個性に応じて具体化を図っていこうとするものです。

同じく基本構想に基づいて全市的な課題と政策を分野別に体系的に示す基本計画と相互に補完しあう計画です。

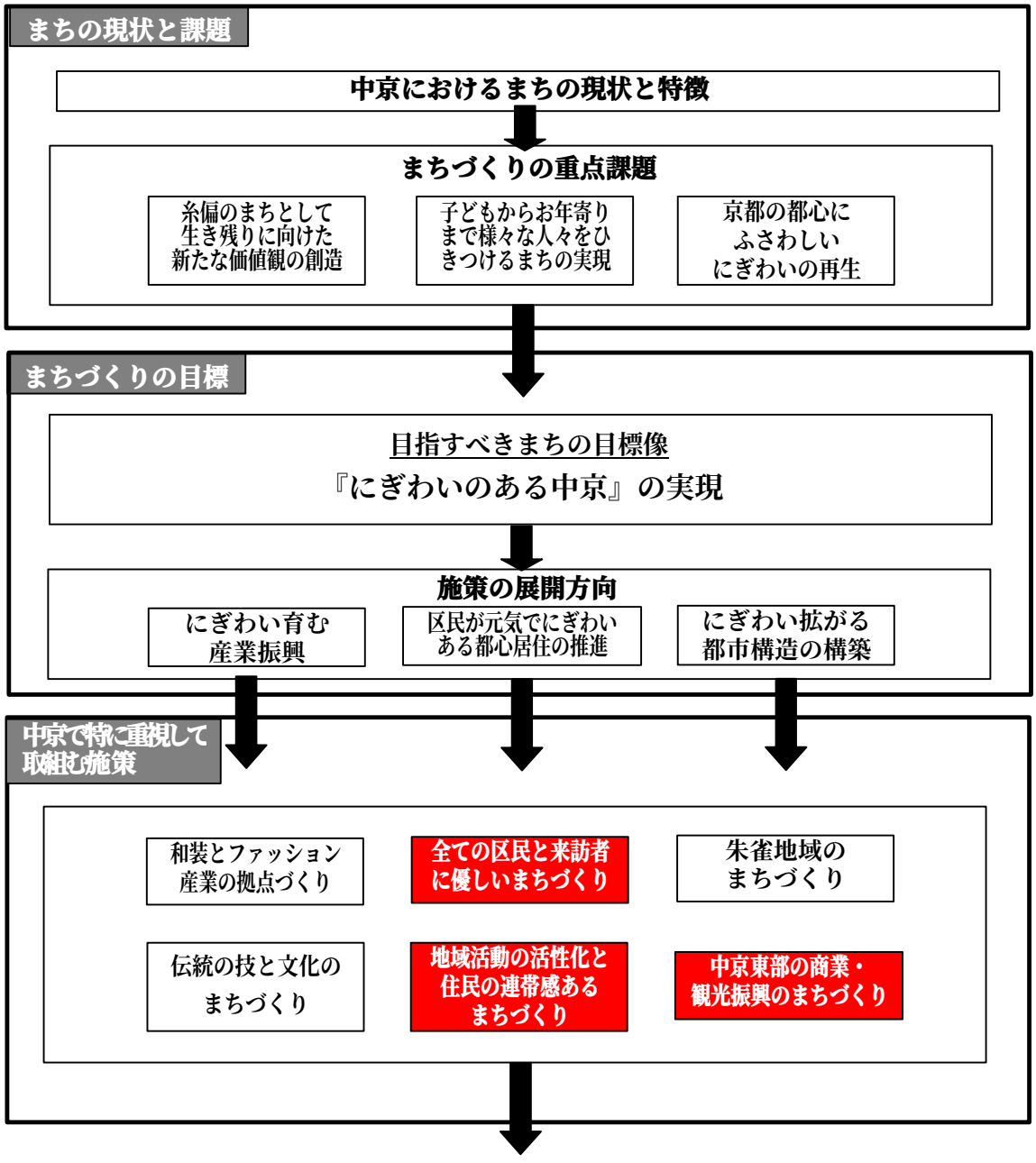
基本的なスタンスを基本構想，基本計画と同じくしながら，各区としての個性を生かした内容や特に重点的に取り組むべき方策についても積極的に提案し，区民，事業者，行政が一体となって進む方向を示すものです。

なお，区の基本計画は，基本計画と同じく，平成 13 年（2001 年）を初年度に平成 22 年（2010 年）を目標とする１０箇年計画です。



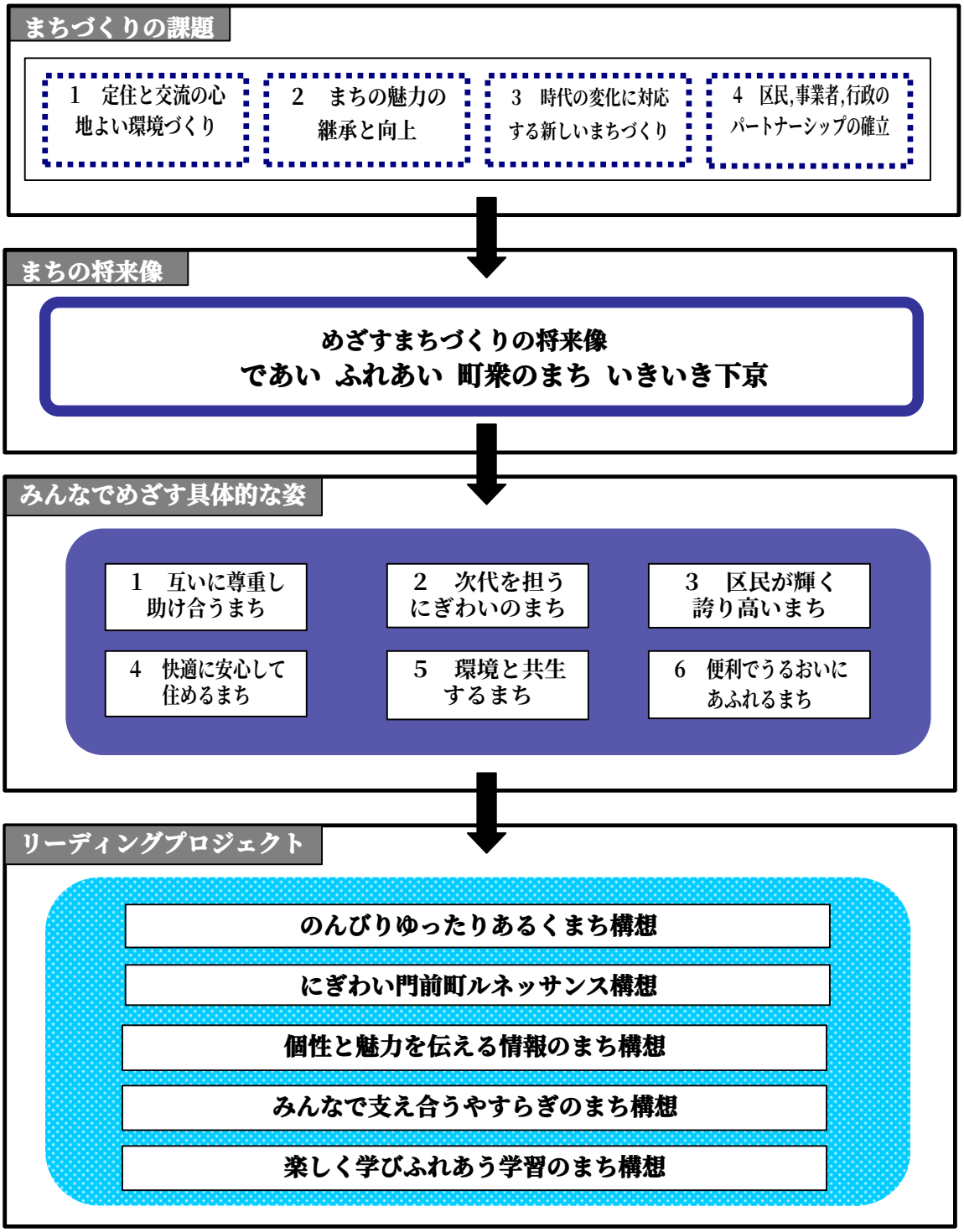
ア　中京区基本計画

**計画の概要は次のとおりです。**
**四条通沿道を除く対象地区が，中京区の東南部に位置します。**
**計画における対象地区に関係する内容としては，「中京東部の商業・観光振興のまちづくり」をはじめ，「全ての区民と来訪者に優しいまちづくり」，「地域活動の活性化と住民の連帯感あるまちづくり」が，特に重視して取り組む施策とされ，それぞれ 13 ないし 15 の主要事業が掲げられています。**



イ　下京区基本計画

**計画の概要は次のとおりです。**
**対象地区のうち四条通沿道が，下京区の北東部に位置します。**
**計画のリーディング・プロジェクト構想図（そのp27～28）では，四条通界隈について「中心業務地区」としています。**



（3）京都市都市計画マスタープラン

**都市マスは，住民の意見を反映させながら，「都市計画の基本的な方針」を定めるものとして都計法第１８条の２に規定されているもので，長期的な視点に立った都市の将来像やその実現に向けての方針を明らかにするものです。**

ア　計画の概要

○　策定年次　2002 年（平成 14 年）5 月

○　計画期間（目標年次）　2025 年（平成 37 年）

・　都市の目標像や目標に向けての方針・・・25 年後

・　取組の方向について・・・・・・・・・・10 年後

○　計画体系

第１部　計画の前提

第２部　全体構想

１　都市の動向と都市計画の課題

２　都市計画の目標

３　都市計画の方針

Ⅰ　都市の基盤をつくる

目標Ⅰ－１　持続可能な都市活動を支える基盤の整った都市をつくる

目標Ⅰ－２　自然豊かで環境負荷の少ない循環型の都市をつくる

目標Ⅰ－３　安全で安心してくらせる都市をつくる

Ⅱ　魅力的な京都のまちをつくる

目標Ⅱ－１　歴史や文化を継承し優れた景観を保全・再生・創造する京都のまちをつくる

**目標Ⅱ－２　歩いて楽しい魅力的な京都のまちをつくる**

目標Ⅱ－３　住みやすく個性のある生活圏が息づく京都のまちをつくる

**第３部　地域別構想**

第４部　都市の活性化政策～２１世紀に生きる都市・京都を目指して～

**活性化政策Ⅰ　都心の再生を推進する**

活性化政策Ⅱ　南部創造のまちづくりを推進する

活性化政策Ⅲ　都市機能の拠点の整備を推進する

第５部　都市計画の推進方策

１　成熟化社会に対応した都市計画の進め方

２　市民・事業者・行政のパートナーシップによるまちづくりの推進

### イ　目標Ⅱ－２　「歩いて楽しい魅力的な京都のまちをつくる」

**都市マスでは，６つの基本方針の一つとして，「歩いて楽しい魅力的な京都のまちをつくる」を掲げています。概要は次のとおりです（◎は，対象地区についての項目。○は，対象地区を含む全市的な項目。）。**

**■　歩いて楽しい魅力的な京都のまちづくりに向けた現状と課題**

日本各地で，自家用車に頼らなければ生活できないまちが増加してきているなかで，「歩く」ことの価値を再評価する動きが見られます。特に「歩く」ことは都市のにぎわいに不可欠な要素であり，総合的な観点から「歩く」ことの意味を問いなおす必要があります。

「歩く」ことは，人が移動するということだけでなく，日々の暮らしを豊かなものとし，また，人とまちを強く結びつけることにつながります。例えば，健康を維持する手段であったり，考えをあれこれとめぐらせたり，自動車で移動しているときには気がつかなかった，細やかなまちの魅力を再発見することなどが考えられるなど，人間性豊かに暮らすことができるまちづくりの観点からも重要です。

また，「歩く」ことは最も環境負荷の小さな移動手段でもあることから，21 世紀の環境を基軸とした持続的なまちづくりにとっても重要といえます。

さらに，京都は豊かな歴史的・文化的資源や自然的環境に恵まれたまちであるとともに，人間的なスケール感のコンパクトな市街地を形成しています。このことは，京都が「歩く」ことに適した特徴的な都市構造を有するまちであるともいえます。

しかしながら，バリアフリーの環境が整っていないことや細街路に自動車が入り込み，安全に歩くことができないことなど，現在の京都のまちを「歩く」という視点からみてみると，安全で快適に，そして楽しく歩くまちとは必ずしも言い難い状況にあります。

そこで，京都の特性をさらに生かし，誰もが歩きたくなるような都市環境を整備するためには，歩行者のための安全で快適な空間の確保，自動車交通と公共交通が調和する「歩く」ことのよさを基本にすえた交通システムの整備，道路空間や沿道空間の魅力化等を進めなければなりません。

**■　基本的な考え方（１）ユニバーサルデザインのまちづくりを進める**

方針①　歩行者空間の総合的なバリアフリー化の促進

取組の方向　ア　道路や公園などのバリアフリー化の推進　○

イ　交通施設のバリアフリー化の促進　○

ウ　旅客施設とその周辺の一体的なバリアフリー化の促進　○

エ　情報通信技術（ＩＴ）を活用した歩行者支援システム（歩

行者ＩＴＳ）の検討

方針②　建築物のバリアフリー化の促進

取組の方向　ア　人にやさしい建築物の整備の促進　○

方針③　ユニバーサルデザインの促進　○

■　**基本的な考え方（２）歩いて楽しい魅力空間の形成を図る**

方針①　都心部等における歩行者空間の魅力化とネットワーク化の推進

取組の方向　ア　道路空間における歩行者空間の充実　◎

イ　御池通シンボルロードの整備　◎

ウ　街路空間の魅力化の推進　◎

エ　建築敷地内における歩行者空間の拡充　◎

オ　歩行者ネットワークの形成　◎

カ　都心部等の資源を生かした歩行者空間の魅力化の推進　◎

方針②　観光地等における歩行者空間の魅力化とネットワーク化の推進　略

方針③　住宅地における歩行者空間の魅力化とネットワーク化の推進　略

方針④　都市内河川の親水空間の整備　略

■　**基本的な考え方（３）歩いて楽しい市街地の交通システムづくりを進める**

方針①　自動車交通流動の確保と通過交通の抑制

取組の方向　ア　効果的な都市計画道路等の整備　○

イ　自動車交通量の抑制　○

ウ　物流交通の確保　○

エ　歩いて楽しい市街地における通過交通の抑制　◎

方針②　自動車交通の流入を抑制する駐車場の整備・活用

取組の方向　ア　御池駐車場の活用促進　◎

イ　パークアンドライドの検討

方針③　歩くまちの特性に応じた公共交通体系の充実

取組の方向　ア　都心部における都心循環バスの活用　◎

イ　新しい交通手段の導入検討　○

方針④　自転車の利用促進

取組の方向　ア　自転車道の整備等　○

イ　自転車等駐車場の整備，放置自転車対策　○

ウ　自転車利用システムの改善

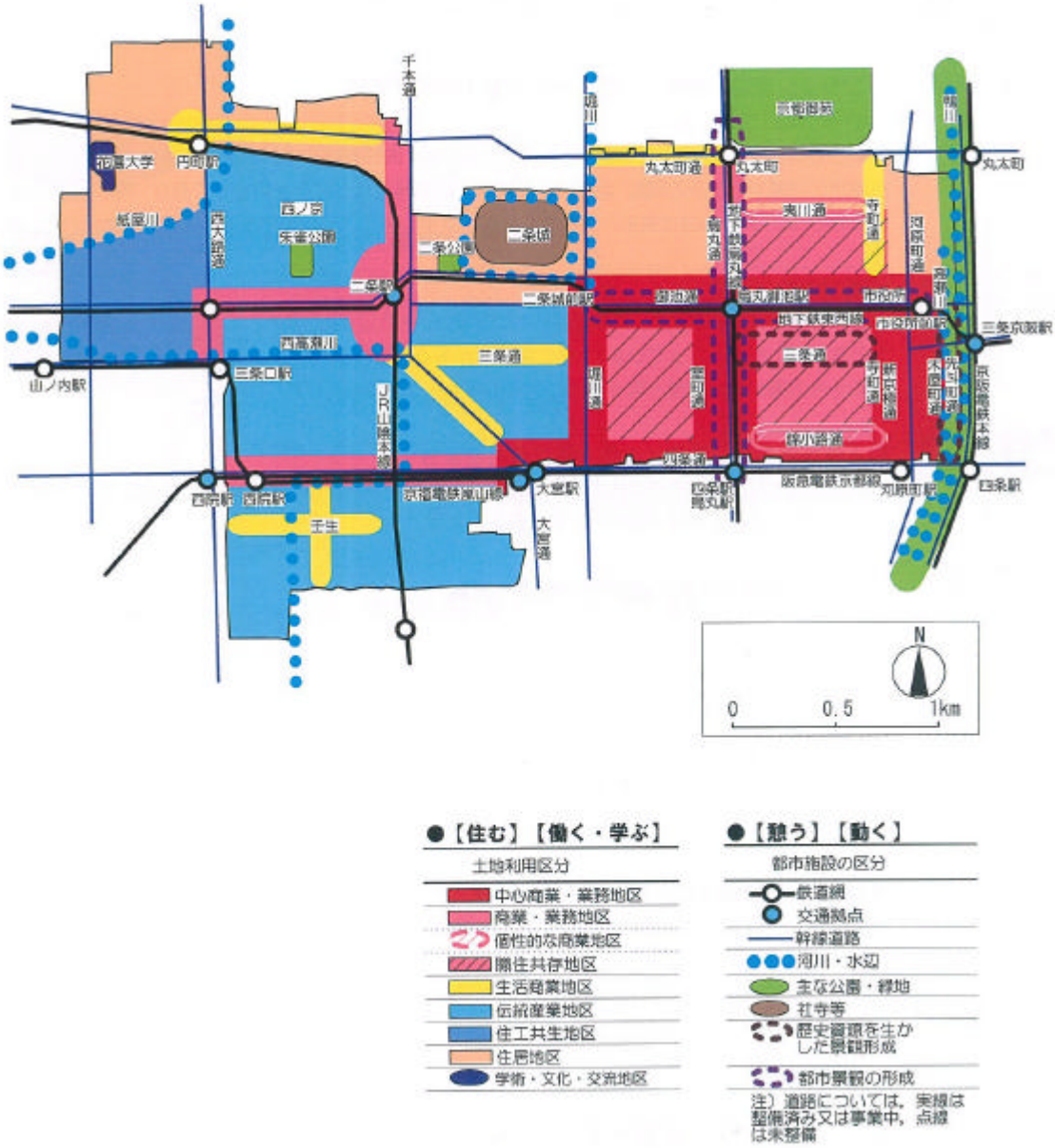
方針⑤　観光地へのアクセス確保の交通システムづくり

取組の方向　ア　略

ウ　第３部「地区別構想（中京区）」

**方針図は次のとおりです。**
**対象地区については，各幹線道路沿いが「中心商業・業務地区」，地区内部の「職住共存地区」が「商業・業務地区」とされるとともに，錦小路通は併せて「個性的な商業地区」とされ，また，御池通・烏丸通において「都市景観の形成」，三条通において「歴史資源を生かした景観形成」を行うものとされています。**

**方針図**




●【住む】【働く・学ぶ】

土地利用区分

- 中心商業・業務地区
- 商業・業務地区
- 個性的な商業地区
- 職住共存地区
- 生活産業地区
- 伝統産業地区
- 住工共生地区
- 住居地区
- 学術・文化・交流地区

●【憩う】【動く】

都市施設の区分

- 鉄道網
- 交通拠点
- 幹線道路
- 河川・水辺
- 主な公園・緑地
- 社寺等
- 歴史資源を生かした景観形成
- 都市景観の形成

注）道路については，実線は整備済み又は事業中，点線は未整備

**構想体系は次のとおりです。**

**対象地区については，「４動く」の目標として，「にぎわいと文化あふれる，歩いて楽しい魅力的なまちをつくる」とされています。また，「１住む」において「職住共存の土地利用の維持・充実」，「２働く・学ぶ」において「地域に即した商業機能等の誘導」，「３憩う」において「個性ある都市景観の整備」などの方針が示されています（◎は，対象地域の直接的な記述を含む項目。○は，対象地域を含む全区的な記述を含む項目。）。**

１　住む（都市居住からみた目標と方針）

○　目標

・　職と住が共存し，多世代が住み続けられるまち

○　方針

・　方針１　職住共存の土地利用の維持・充実　◎

・　方針２　住工共生の土地利用の維持・充実

・　方針３　地域特性に応じた住宅地の形成　◎

・　方針４　市街地の安全性の確保と居住環境の改善　○

２　働く・学ぶ（都市活動からみた目標と方針）

○　目標

・　都心にふさわしい活力ある産業とにぎわいのあるまちをつくる

○　方針

・　方針１　地域に即した商業機能等の誘導　◎

・　方針２　西部地域における市街地の整備・拠点開発

３　憩う（都市環境からみた目標と方針）

○　目標

・　個性ある町並みやきめ細かな自然を生かしたまちをつくる

○　方針

・　方針１　水と緑のうるおい環境の創出

・　方針２　個性ある都市景観の整備　◎

４　動く（都市交通からみた目標と方針）

○　目標

・　にぎわいと文化あふれる，歩いて楽しい魅力的なまちをつくる

○　方針

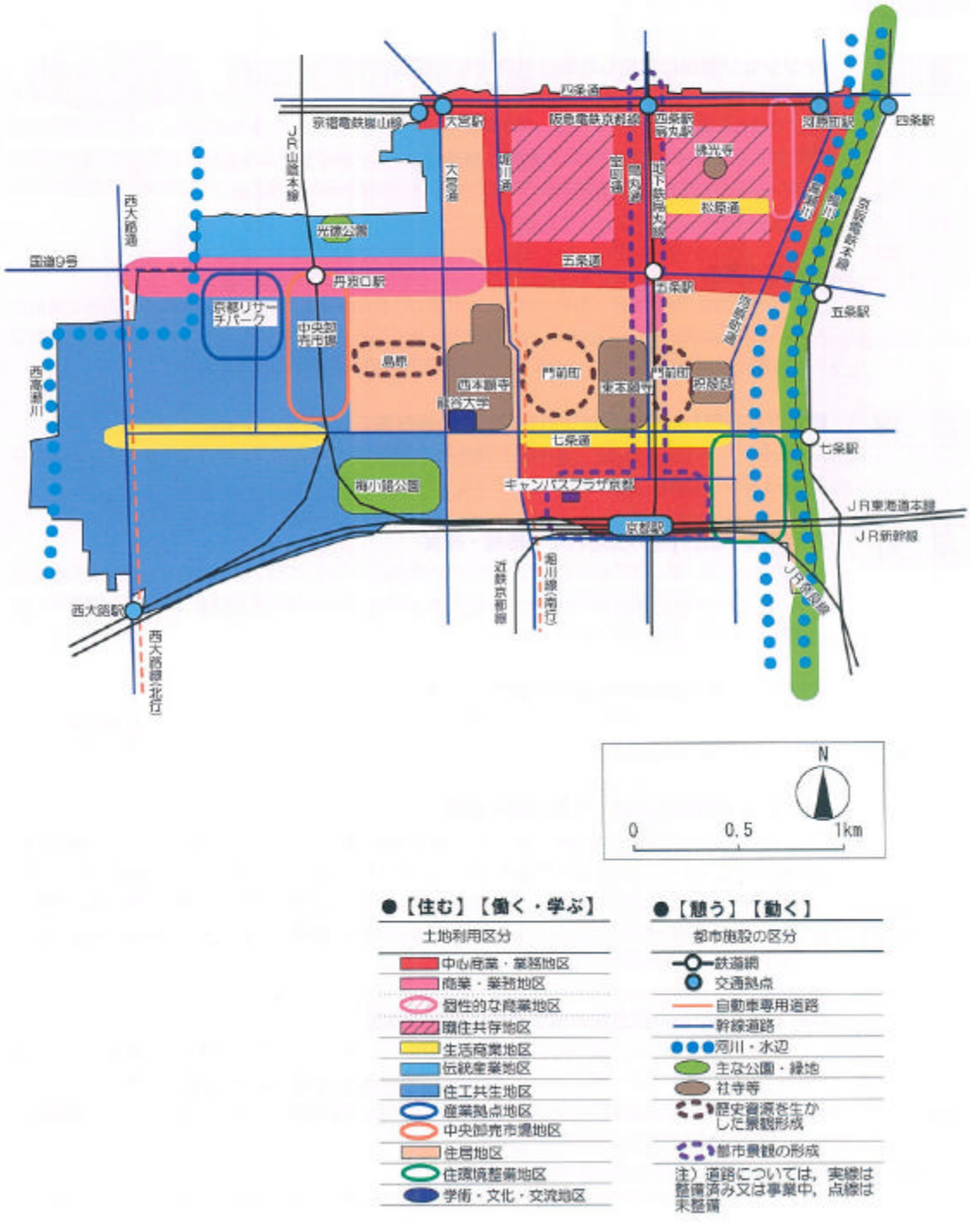
・　方針１　利便性の高い公共交通の整備　◎

・　方針２　快適に歩ける都心回遊性の向上　◎

エ　第３部「地区別構想（下京区）」

**方針図は次のとおりです。**
**対象地区である四条通沿道は，「中心商業・業務地区」とされています。**

方針図



**構想体系は次のとおりです。**

**対象地区である四条通沿道については,「２働く・学ぶ」において「広域的な商業業務機能の充実を図る」とされ，また,「４動く」において「快適に歩ける都心回遊性の向上」との方針が示されています（◎は，対象地域の直接的な記述を含む項目）。**

**１　住む（都市居住からみた目標と方針）**

**略**

**２　働く・学ぶ（都市活動からみた目標と方針）**

**○　目標**

**・　都心にふさわしい活力ある産業とにぎわいのあるまちをつくる**

**○　方針**

**・　方針１　地域に即した商業機能等の誘導　◎**

**・　方針２　新産業創出拠点の形成**

**３　憩う（都市環境からみた目標と方針）**

**略**

**４　動く（都市交通からみた目標と方針）**

**○　目標**

**・　にぎわいと文化あふれる，歩いて楽しい魅力的なまちをつくる**

**○　方針**

**・　方針１　利便性の高い交通体系の整備**

**・　方針２　快適に歩ける都心回遊性の向上　◎**

**オ　活性化政策Ⅰ　「都心の再生を推進する」**

**都市マスでは，３つの活性化政策の一つとして，「都心の再生を推進する」を掲げています。概要は次のとおりです（◎は，対象地域の直接的な記述を含む項目。）。**

## ■　都心の再生に関する現状と課題

四条烏丸地区を中心とする都心部は，古くから本市の中心的な商業・業務地区として発展し，百貨店や華やぎのある商店街，繁華街をはじめ，金融機関や本社機能など中枢的な商業・業務機能などが集積しています。また，室町などの和装関連の卸売業や京友禅などの伝統的な地場産業も盛んで，「町家」に代表される京都らしい職住共存の町並みが形成されてきました。

しかし，近年の和装産業の低迷や全国的な業務機能の構造転換などにより，町家や事業所等が高層マンションに建て替わるなど，本市の活力を支えてきた都心部に陰りがみえはじめ，京都らしい町並み景観も変容しつつあります。

また，都心部の周辺に位置する西陣地域では，西陣織産業を中心として，にぎわいのあるまちが形成されてきましたが，近年の和装産業の低迷により，かつての活気は薄らぎつつあります。

## ■　基本的な考え方

永い歴史の中で培ってきた職・住・文・遊にかかわる都市機能が織り重なるまちの魅力を新しい時代にあったかたちで継承し，都市の活力を支える産業・文化の活性化や様々な人々がいきいきと暮らせる居住環境や町並みの保全・再生など，調和を基調としつつ本市の都心の再生を進めます。

取組①　職住共存地区のまちづくりの推進

具体的な取組
- ア　職住共存地区地域協働型地区計画の推進　◎
- イ　町家の保存・再生の促進　◎
- ウ　袋路再生の促進　◎
- エ　町並みや住環境の保全・再生の推進　◎
- オ　歩いて楽しいまちづくりの推進　◎

取組②　都心幹線沿道地区の再整備の推進

具体的な取組
- ア　建築物の共同化や協調建替えの促進等による建築更新の誘導　◎
- イ　歩行者空間の拡充　◎
- ウ　優れた都心沿道空間の誘導　◎
- エ　公共交通機関の充実　◎

取組③　西陣地域のまちづくりの推進　略

## 2　分野別計画

### （1）歩いて暮らせるまちづくり構想

#### ア　構想の概要

**「歩いて暮らせるまちづくり」の取組は，基本計画が掲げる「歩くまち・京都」の推進をはじめ，市が重点的に取組を進めている「パートナーシップのまちづくり」や，職住共存地区における「都心再生のまちづくり」など，様々な取組と関わりをもつ複合的な取組として位置付けられます。**

**以上のような背景・位置付けのもと，これまでの取組成果を踏まえて，**

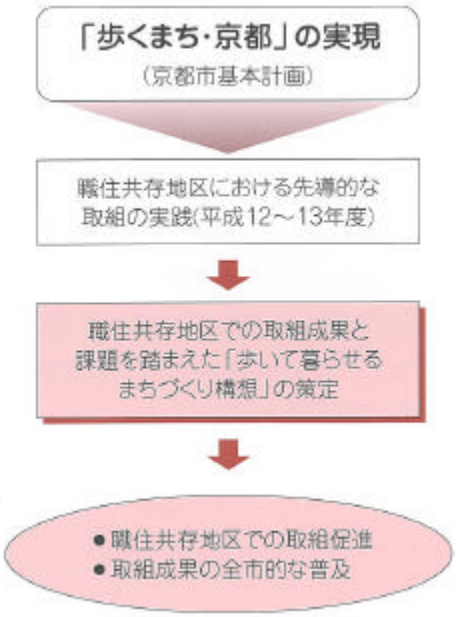
**①　職住共存地区（重点地区）における「歩いて暮らせるまちづくり」の取組の促進**

**②　職住共存地区（重点地区）での取組成果の全市的な普及**

**を図るため，平成 14 年に策定されたものです。**

**対象地区は，職住共存地区（重点地区）の東ブロックに含まれます。第５章において，東ブロックの地区特性・近年のまちづくりの動き・今後のまちづくりの方向性が示されています。**

**【参考１】　構想の位置づけ（イメージ）**

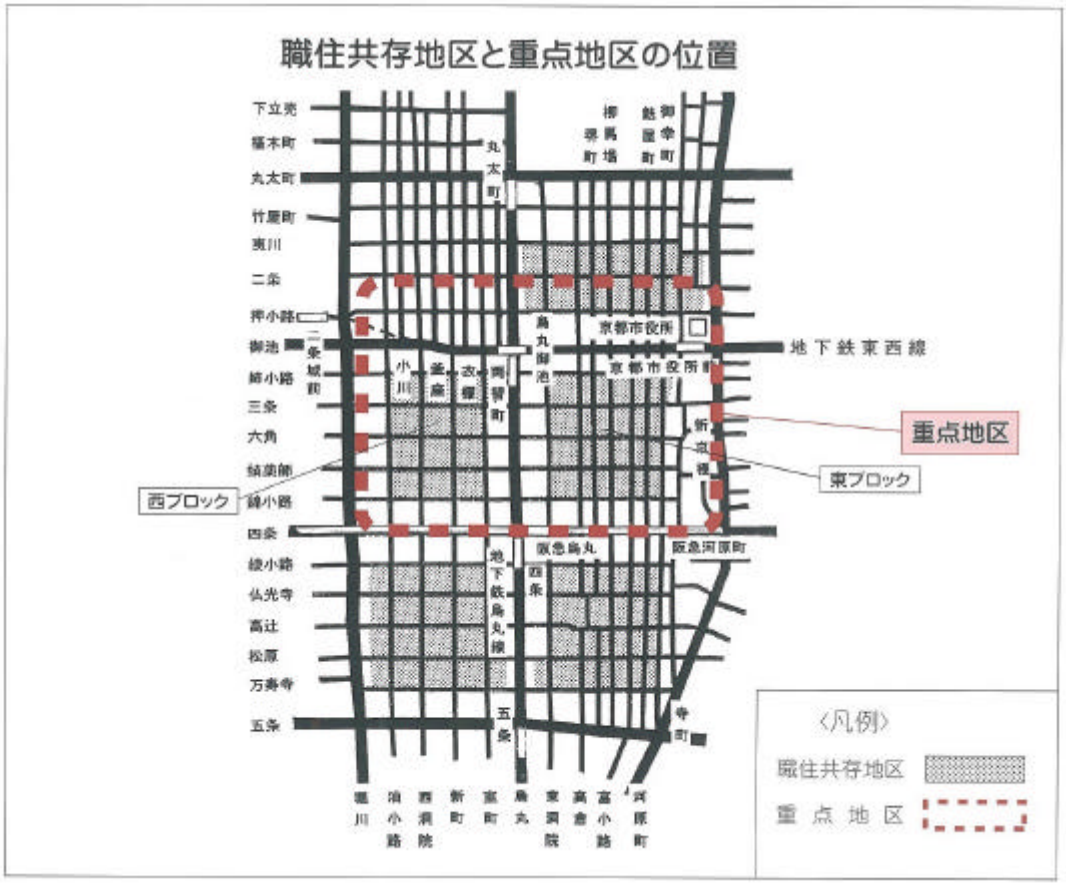



出典：歩いて暮らせるまちづくり構想（そのp2）

【参考２】

（職住共存地区及び重点地区の位置と概要）

| | 位　置 | 概　　要 |
|---|---|---|
| 職住共存地区 | 都心部の幹線街路に囲まれた内部地区 | ●職住共存の形態を維持しながら，長らく京都の都市活力を中心となって支えてきた地区。<br>●歩いて暮らせるまちづくりに着目し，人々の日常生活を大切にしながら，人々の交流や生活文化や都市産業の活性化に向けた取組を進めていく気運が高まっている。 |
| 重点地区 | 概ね，二条通・河原町通・四条通・堀川通に囲まれた地区 | ●歩いて暮らせる街づくり推進会議の設立以後，取組の実践を積み重ねてきた地域。<br>●烏丸通を挟んで東・西２つのブロックで構成。概ね８つの元学区（城巽，本能，龍池，明倫，初音，日彰，柳池，生祥）からなる。<br> |




出典：歩いて暮らせるまちづくり構想（p3）

**イ　構想の体系**

**※　◎は，対象地域の直接的な記述を含む項目。○は，対象地域を含む全市的な記述を含む項目。**

**第１章　これまでの取組経過と本構想の位置付け　○**
**第２章　重点地区における取組と進め方　○**
**第３章　城撰・本能地区（西ブロック）の取組**
**第４章　龍池・明倫地区（西ブロック）の取組**
**第５章　都心商業地区（東ブロック）の取組　◎**
**第６章　重点地区における取組の推進体制　○**
**第７章　他地域での取組の展開に向けて**

**ウ　第５章　「都心商業地区（東ブロック）の取組」の概要**

**（ア）地区の特性**

**本地区は，京都都心部最大の商業・業務の集積地として発展してきました。錦市場や寺町通など個性豊かな商店街，代々伝わる老舗，魅力あふれる個店などが競い合い，まちの賑わいを高めてきました。一方，姉小路界隈や押小路界隈では，風格のある町家が立ち並び落ち着いた住環境が形成されています。**

**しかし，近年，職住一体型の商店が減る傾向にあり，かわって，外部の資本による商店が増加する傾向にあります。職と住が分離したことにより，夜間人口が減少し，夜間の治安面での不安が高まるとともに，地域の自治を担う人材の確保が難しくなりつつあります。また，住居専用のマンションが増加するなど，商業・業務機能が弱まりつつあります。**

**このような中，大阪や神戸などとの都市間競争や，市内における商業拠点の分散などにより，都心部とはいえ，安定して集客力を確保するためには，さらなるまちの賑わいづくりが求められるようになっています。しかしながら，幹線道路の交通渋滞や，幹線歩道や細街路における交通混雑など，楽しくまちを回遊できる環境とはなっていないのが現状です。これらの課題は，商業をはじめ交通，地域コミュニティなど様々な問題が絡み合っていることから，個別の対応では解決を図ることが難しい状況にあります。**

（イ）近年のまちづくりの動き

① 姉小路界隈を考える会の取組

主な取組　行灯による通り空間の演出

地域共生の土地利用検討会

② 京の三条まちづくり協議会の取組

主な取組　三条通歩車共存道路の整備

三条通の一部区間車両通行止め

③ 商店街の取組

主な取組　まちなかアートフェスティバル

錦市場（食）のフェスティバル

コンパッソ寺町

④ 中東活性化委員会の取組

主な取組　１００円循環バスの利用促進

がんばれ新世紀の公共交通

（ウ）今後のまちづくりの方向性

～「再び訪れたくなる賑わいと安らぎのあるまち」を目指して～

この地区が，京都最大の商業・業務集積地としての競争力を今後とも維持していくためには，商業をはじめ交通，地域コミュニティなど複雑に絡み合っている様々な問題・課題を解決し，まちの魅力を高めていくことが求められます。

安心な地域づくりを基本としつつ，来訪者が再び訪れたくなるような賑わいと安らぎのあるまちづくりを進めていくため，歩いて暮らせる街づくり推進会議の取組のなかで，活発に取り組まれてきた「賑わいづくり」と「交通問題」に関する活動を発展させ，以下の事項に重点的に取り組みます。

■　人を呼び込む仕掛けづくり

まちなかには，歴史・文化や伝統産業の技など，魅力的な地域資源が数多くありますが，住民や来訪者などが，その魅力をじっくりと見たり感じたりする機会や場所はあまりありません。一方，姉小路通では，住民自ら建築協定締結に向けた取組を進めるなど，地域に受け継がれた個性的な雰囲気を継承しようとする取組が進められています。「住んで良かった」，「来て見て楽しかった」という声があふれるまちにするため，人を呼び込む仕掛けづくりを進めていきます。

■　まちなか交通問題への対応

まちなかの安心・賑わいを創出するため，まちなかにおける「歩行者優先」の原則を明らかにするとともに，細街路での通過交通の抑制や幹線街路での歩道空間の充実，路上放置自転車等の障害物の排除などにより歩行環境の改善を

進めます。

また，全市的な交通体系とも連携しながら，まちなかにふさわしい交通体系のあり方とその実現方策についての検討を進めていきます。

■ 「安心・賑わいフォーラム」（仮称）の設置

この地区では，従来から元学区を中心に活発な地域活動が展開されたり，個性的な通りや商店街の活動が地域の魅力となっています。近年，まちづくりの様々な場面で，具体的に地域と行政とがそれぞれの力を発揮し，協力しあう関係がはぐくまれてきています。

この蓄積を発展的に次につなげていくため，まちの安心や賑わいを高めていくための方策について，地域住民や商業者，市民団体，専門家，行政などの様々な関係者が意見交換し情報を交流する場として，「安心・賑わいフォーラム」（仮称）を設置します。

また，まちなかには，京町家を改造した店舗や伝統的な老舗など，数多くの魅力的な店舗がありますが，これらの個々の店舗がまちづくりに参画する機会は現在のところ殆どありません。そこで，「歩いて暮らせる街づくり推進会議」での協賛店舗などの協力を得ながら，個店ネットワークの形成を進め，個々の店舗の意向をまちづくりに反映させる仕組みづくりを進めます。

**（２）「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン（京都市ＴＤＭ施策総合計画）**

**ア　プランの構成**

**高齢者や身体に障害のある人をはじめとするすべての人が安全で快適に，歩き，移動できる，「歩くまち・京都」の実現を目指して，今後，ＴＤＭ施策（交通需要管理施策）に取り組んでいくための指針として，平成 15 年６月に策定されました。**

**「歩くまち・京都」を交通政策の基本理念とするとともに，「歩く＆自転車に乗る」，「車から乗り換える」，「観光地の車を減らす」など５つの柱で構成し，安心できる歩行者空間の形成，観光及び交通情報の提供の充実，パーク＆ライドの導入など 36 の施策を掲げています。**

**また，第 3 章第 2 ないし 8 節において，地域ごとのＴＤＭ施策の方向が整理されており，対象地域を含む都心地域については，第 3 節において，「都心地域におけるＴＤＭ施策」として示されています。**

**また，第 4 章において，目標年次を概ね５年後とする「京都市において当面取り組むＴＤＭ施策」が５つ示されており，その１つとして，「「歩くまち・京都」の実現を目指した都心地域（中心部・東山地区・京都駅周辺地区）における交通環境の改善」が掲げられています。**

## 「歩くまち・京都」交通まちづくりプランの構成

### 第１章　京都市における交通政策の基本的な考え方

「京都市がめざす姿を実現するため、「歩くまち・京都」を交通政策の基本的な理念とし、TDM 施策等の推進を図る。」

| 京都市がめざす姿 | TDM 施策推進の基本的な考え方 |
|---|---|
| 歩いて楽しいまちをつくる | 高齢者や身体に障害のある人をはじめとするすべての人が、安全で快適に、歩き、移動できる空間の確保を目指す。 |
| 環境にやさしいまちをつくる | 地球温暖化防止京都会議の開催都市として、二酸化炭素排出量の削減や資源・エネルギーの有効利用等総合的な地球温暖化の防止を念頭に、環境に配慮した持続可能な交通システムの実現を目指す。 |
| 魅力的で活力のあるまちをつくる | 商業・業務等に必要な自動車需要への適正な対応を図り、便利な交通手段である自動車交通の円滑な処理を目指す。 |
| 訪れる人が快適に移動できるまちをつくる | 年間 5,000 万人の観光客を迎え入れる国際文化観光都市としての交通環境の整備を目指す。 |

### 第２章　京都市の交通の現状と課題及び交通政策の方向性

| | |
|---|---|
| 交通手段別 | 第１節　歩行者空間の現状と課題及び交通政策の方向性 |
| | 第２節　自転車交通の現状と課題及び交通政策の方向性 |
| | 第３節　公共交通の現状と課題及び交通政策の方向性 |
| | 第４節　道路網整備と自動車交通の現状と課題及び交通政策の方 |
| | 第５節　駐車場整備の現状と課題及び交通政策の方向性 |
| 目的別 | 第６節　物流交通の現状と課題及び交通政策の方向性 |
| | 第７節　観光地交通の現状と課題及び交通政策の方向性 |
| | 第８節　まとめ |

### 第３章　検討対象となるＴＤＭ施策

施策

- 快適な歩行者空間の形成及び自転車利用環境の整備
  - コミュニティ道路の整備
  - 歩行者にやさしい信号機の整備
  - 安心できる歩行者空間の形成
  - トランジットモールの導入
  - 自転車走行空間の整備
  - 鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備
  - 都市型レンタサイクルシステムの導入
- 自動車交通から公共交通への転換
  - パーク・アンド・ライド（Ｐ＆Ｒ）の導入
  - 乗継ぎ等のシームレス化の推進
  - 運賃制度の改善
  - ＬＲＴ等の新しい公共交通システムの導入
  - 相互乗入れの拡充
  - バス路線網の整備
  - バス運行の改善
  - バスロケーションシステムの拡充
  - バス専用レーンの整備と拡充
  - 公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の拡充
  - 乗合タクシーの導入
- 自動車利用の抑制
  - ノーカーデーの推進
  - 相乗りの推奨
  - 社用車持ち帰りの自粛
  - 商習慣の見直し
- 需要の空間的・時間的平準化
  - 時差出勤等の導入
  - 車両ナンバー制限
  - 情報提供の充実
  - 高速道路の有効利用
  - 駐車場案内システムの充実・有効活用
  - 既存駐車場の有効活用
  - 荷捌きの整序化
- 観光地の交通対策
  - 観光・交通情報の提供の充実
  - 観光パーク・アンド・ライド（Ｐ＆Ｒ）の導入
  - 企画切符の充実
  - 観光シーズンにおける交通規制
  - 行楽地型レンタサイクルシステムの導入
  - 既存駐車場の有効活用

地域の交通課題を解決するためのTDM施策

### 第４章　京都市において当面取り組むＴＤＭ施策

当面取り組む施策の抽出の観点（目標年次：概ね５年後）
- ○課題の緊急性がある
- ○実効性が見込め、実現化方策が見いだせる
- ○大きなインフラ整備を伴わない
- ○既存の道路空間を有効利用できる
- ○交通問題に対する地域住民の積極的な取組が期待できる

- 第１節　「歩くまち・京都」の実現を目指した都心地域における交通環境の改善
  - ・中心部
  - ・東山地区
  - ・京都駅周辺地区
- 第２節　自転車利用環境の整備
  - ・鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備
  - ・都市型レンタサイクルシステムの導入促進
- 第３節　自動車交通から公共交通への転換の推進
  - ・南部地域でのパーク・アンド・ライド
  - ・東部地域でのパーク・アンド・ライド
  - ・バス交通のネットワークに関する検討
  - ・ＬＲＴ等の新しい公共交通ネットワークに関する検討
- 第４節　自動車利用を抑制するための公的機関の取組と市民や事業者への啓発活動
- 第５節　「歩いて楽しい観光地」の実現を目指した観光地の交通対策の推進

### 第５章　京都市におけるＴＤＭ施策の実現化方策

- 第１節　「歩くまち・京都」の実現化を図る体制の整備
- 第２節　施策支援のあり方の検討
- 第３節　交通社会実験の実施

**イ　第３章第３節３「都心地域の交通課題を解決するためのＴＤＭ施策」**

**項目は次のとおりです。**

**①　快適な歩行者空間の形成及び自転車利用環境の整備**
**ア　歩行者にやさしい信号機の整備**
**イ　安心できる歩行者空間の形成**
**ウ　トランジットモールの導入**
**エ　鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備**
**②　自動車交通から公共交通への転換**
**ア　バス路線網の整備**
**③　需要の空間的・時間的平準化**
**ア　車両ナンバー制限**
**イ　駐車場案内システムの充実・有効活用**
**ウ　既存駐車場の有効活用**
**エ　荷捌きの整序化**
**④　観光地の交通対策**
**ア　観光及び交通情報の提供の充実**
**イ　観光シーズンにおける交通規制**

ウ　第４章第１節「「歩くまち・京都」の実現を目指した都心地域における交通環境の改善／中心部」

**全文は次のとおりです。**

都心地域については，公共交通網や道路網の整備状況，交通特性等を勘案して，京都市の商業・業務機能が集中する四条烏丸や四条河原町等を中心とする「中心部」，南北に連なる観光地を中心とする「東山地区」，さらには，京都駅を中心とし南部地域との結びつきも強い「京都駅周辺地区」の３地区を，特徴のある場所として捉えて，それらの地区において，「歩くまち・京都」の実現のため，当面，次のようなTDM 施策に取り組む。

● 中心部

都心地域の中心部は，京都市の中心的な商業集積地であり，また，市内や市外から多くの人が集まる市内でも交通が集中する地域であるとともに，鉄道やバスの整備された公共交通の利便性の高い地域である。このため，これらの公共交通を効率的に運用し，徒歩と公共交通を基本とした移動を実現すべき地域であると言える。このような地域特性に配慮し，都市の賑わいと活性化を図るため，歩行者，自転車及び公共交通の利便性の向上を図る TDM 施策を推進する。

このような観点から，京都市は，平成 12 年から「四条通～河原町通～二条通～堀川通に囲まれた地域」で，「歩いて暮らせるまちづくり」を進めている。その取組の一環として毎年 11 月に，地域住民や地域商業者等幅広い市民で構成される「歩いて暮らせる街づくり推進会議」により，「まちなかを歩く日」が開催されており，三条通，室町通，新町通等をはじめとして，様々な取組が進められている。

また，京都市は，平成 13 年３月に，都心地域の三条通（川端通～河原町通）において，車両一方通行規制，歩行者空間の確保，荷捌きの整序化等に向けた交通社会実験を実施している。

一方，平成 12 年４月から，「四条通～河原町通～御池通～烏丸通」を反時計回りに一方向で循環する「100 円循環バス」の試行運行を始め，地域商業者等の協力による様々な交通社会実験を経て，平成 13 年４月から本運行を行っている。

以上のような取組をさらに充実するため，中心部の TDM 施策として，円滑な自動車交通の確保に配慮しながら，自動車の流入抑制のための効果的な交通規制等，荷捌きの整序化，信号抑制の運用等の検討を進め，さらには，自動車のための道路空間を歩行者へ開放し，歩行者の円滑な移動を支える公共交通の整備を行う施策であるトランジットモールについても検討し，安全で快適な歩行者空間の形成を図る。また，トランジットモールは，単独では実施できないものであることから，これと組み合わせるべき施策として，既存バス路線網の再編を含めたバス路線網の整備等の施策についても検討する必要がある。

なお，中心部は利害関係者が多いことから，この地域に主として関わっている地域住民，地域商業者，学識経験者，交通事業者，行政等が議論できる場の設定が不可欠であり，そこで実現までの過程等を十分に議論することが重要である。

（3）（参考）他の分野別計画における「歩いて楽しいまち」の記述内容

**環境保全，商業振興，観光振興など，他の分野別計画においても，その手段として「歩いて楽しいまち」を推進すべきとしています。**

**ア　環境保全**

**○　地球温暖化対策地域推進計画**（そのｐ14・15）

第４章　地球温暖化対策の施策

４　京都市の取組

（2）具体的施策及び推進方法

ア　二酸化炭素排出削減対策

（ウ）運輸部門対策（自動車からの削減対策）

増加の一途をたどる自動車からの温室効果ガス排出量を抑制するため，自動車単体の対策だけではなく，公共交通機関や自転車等の利用促進を図ります。

ｂ　歩くまちの歩行空間の形成推進

ｃ　自転車利用環境の整備

ｄ　バス輸送サービスの充実等公共交通機関の利用促進

ｅ　交通需要管理施策（ＴＤＭ施策）の導入と推進

ｆ　軽量軌道公共交通機関（ＬＲＴ）等の検討

ｈ　交通流の円滑化の推進

ｉ　アイドリング・ストップの普及

**○　京（みやこ）のアジェンダ２１**（そのｐ21～23）

２　「京（みやこ）のアジェンダ２１」は何をめざすのでしょうか

（4）エコツーリズム（環境調和型観光）都市づくり

ウ　歩くことが楽しい京都の街並みづくり

（5）環境にやさしい交通体系の創出

ア　公共交通の利用促進

イ　自転車の利用促進

ウ　自動車交通量の抑制

エ　交通環境づくり

オ　環境負荷の少ない自動車の普及促進

**○　京都市自動車公害防止計画**（そのｐ38～44）

Ⅴ　自動車公害防止対策

２　自動車公害防止対策

（2）交通需要管理（ＴＤＭ）施策の推進

ア　公共交通等の利用促進

イ　歩行空間の形成と自転車利用の促進

（ア）歩いて楽しいまちづくり

（イ）自転車利用の促進

ウ　自動車交通の適正化

（ア）貨物輸送の効率化

（イ）自動車利用の削減と分散化

（ウ）自動車交通の乗り入れ抑制

**イ　商業振興**

○　**商業ビジョン**（そのｐ18）

第２章　京都がめざす商業の姿

３　歩いて買って食べて遊んで安心して楽しめる美しい京都の商業空間

ア　～商業振興のためにふさわしい景観，交通，環境，治安など，「地球環境の整備と連動」することが求められる。

イ　～地区計画や建築協定などの都市計画手法などを活用して，美しいまちなみをつくっていくことが求められる。

ウ　都心部のにぎわいや高齢者にやさしいまちづくりのためには，「交通問題の解決」が重要課題である。歩いて楽しめるまちをめざして，都心への交通手段，自動車渋滞・駐車場の問題，放置自転車等対策などに取り組まなくてはならない。

オ　安心して楽しめるまちづくりの基礎は「安全・治安」である。～

**ウ　観光振興**

○　**観光振興計画**（そのｐ56）

第４章　２１の戦略的施策

戦略的施策８　観光地における交通対策の更なる推進

歩いて楽しい観光地の実現を目指し，パーク＆ライドによる自動車流入抑制，駐車場・荷捌き箇所の確保などによる路上駐停車の抑制，交通規制，タイムリーな交通情報の提供等，実効ある多彩な対策を弾力的に駆使することにより，ＴＤＭ（交通需要管理）施策を積極的に推進する。

特に，東山，嵯峨・嵐山等の観光地について，移動に要する時間の短縮を目指し，交通対策を実施する。

併せて，ＪＲ山陰本線の複線高架化，地下鉄東西線（二条～天神川間）の延伸，観光ルートとなる都市計画道路の整備等により交通基盤の向上を図る。

また，ＬＲＴなど新しい交通システムの導入について，検討を進める。

## 3　市の方針等

### （1）都心部の歩くまちの推進

**平成 18 年1月4日の年頭記者会見において，市長が，キックオフというべき発言をされました。**

**「京都創生」の最重点課題の一つとして都心部の交通環境を改善し，魅力あふれる都心のまちづくりを実現することを，新しい年の幕開けにふさわしい実現したい政策として述べられています。**

年頭に当たっての抱負

（中略）

年頭に当たり，私が決意を新たにしていることを３点に絞って申し上げたいと存じます。

まず，１つ目が，「市民の誰もが安心して暮らせる安全なまち・京都」の実現であります。

（中略）

２つ目は，「京都創生と景観の保全・再生・創造」であります。

（中略）

３つ目は，「立ち止まることのない改革への挑戦」であります。

（中略）

本日は，新年最初の記者会見でございますので，もう一つ，新しい年の幕開けにふさわしい私が実現したい政策についてお話し致します。

それは，景観問題と並んで，「京都創生」の最重点課題の一つとして都心部の交通環境を改善し，魅力あふれる都心のまちづくりを実現することでございます。

これまで，嵐山と東山において，観光地の魅力を高めるため，マイカーの流入抑制やパークアンドライドなどの取組を行い，関係者の皆様のご協力のおかげで，交通渋滞がかなり緩和され，観光客の皆様，市民の皆様から高い評価をいただいてまいりました。

本年は，こうした観光地での取組に加え，都心部を観光客の皆様，市民の皆様に，ゆったりと歩いて，楽しく買い物などができる魅力あふれる空間としていくため，その取組を本格的に進める年にしたいと考えております。

ご承知のように，本市の都心部は，市内有数の繁華街を有する「賑わいの空間」であると同時に，京町家に代表される伝統的な町並みや，職住が共存する「歴史ある空間」でもあります。

京都の活力と魅力が凝縮された都心部，いわゆる歴史的都心地区において「歩いて楽しいまち」を実現させていくことは，地域の皆様にとってはもとより，京

都全体の魅力を高めることに直結するものと考えております。

しかしながら，残念なことに，現状は，道路に自動車が溢れ，週末や春秋の観光シーズンなどには，渋滞を引き起こす一方，狭い歩道を人々が行き交わざるを得ないという，自動車が主役の空間になっております。

私は，京都の顔である都心部が，広々とした歩道で，ゆったりとウインドウショッピングや界隈の散策などを楽しむことができ，また，車道には定時性に優れた公共交通機関が行き交うような，市民・観光客にとって魅力あふれる空間になればと常々考えております。また，京都は京都議定書採択の地であり，自動車交通に頼らない「歩いて楽しいまちづくり」は，全国をリードする環境共生型都市・京都の新しいシンボルとも成りうるものであります。

実現には様々な難しい課題があることも事実であり，地元住民の皆様や商業関係者の皆様のご協力なくして成しうるものではありません。しかしながら，歩行者優先の「歩いて楽しいまちづくり」は，京都らしい優れた景観や町並みの保全創出とともに，日本の財産，世界の宝である京都の更なる魅力アップに必ずや繋がるものと確信しておりますので，市民の皆様のご理解とご協力を心からお願いしたいと存じております。

困難な時代であるからこそ，マイナス志向を排し，立ち向かう楽観主義の精神で全職員が一丸となって京都市政の推進に邁進してまいる決意でございます。

（２）ＬＲＴの検討

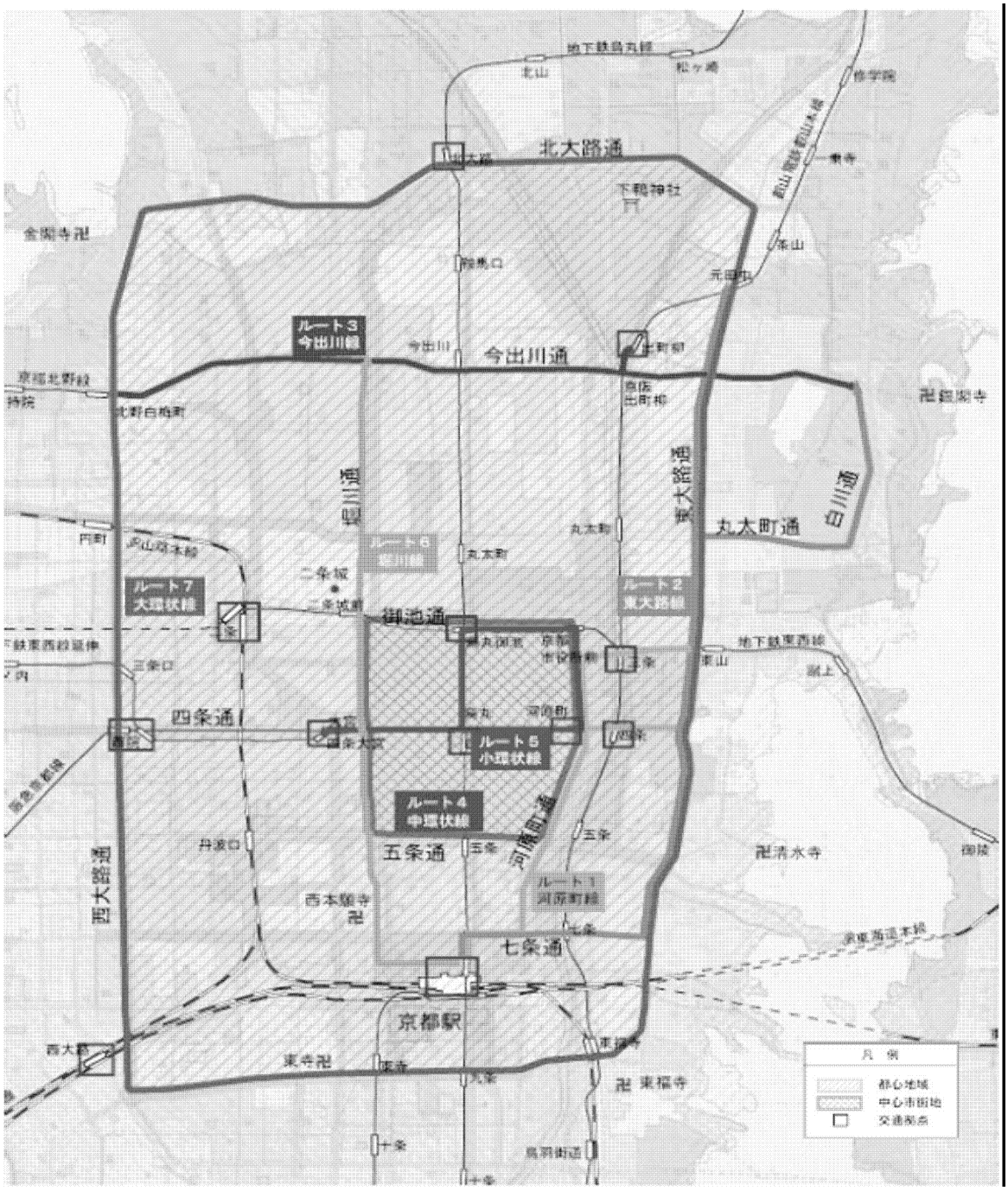
京都市は，ＬＲＴについて，平成１５・１６年度に調査を行い，平成１７年８月に「新しい公共交通システム調査報告書」を取りまとめ，公表しました。

この中で，ＬＲＴは，京都市の交通問題を解決し，地域に活力をもたらす一つの切り札になる可能性がある一方で，自動車交通に与える影響や採算性の確保など，多くの問題があるため，市民や各界の皆様と議論を尽くすことが最も重要であるとしています。

京都市は，調査した７路線のうち，北野白梅町と出町柳を結ぶ「今出川線」と，四条通など市内中心地を巡る「小環状線」の ２ 路線をモデル路線として抽出し，様々な角度から引き続き検討を進める方針です。

「小環状線」は，本研究会の研究対象地区の幹線道路と重なるものです。公共交通優先で，歩いて楽しい歩行者空間を整備しようという点で，共通するものがあります。

○　検討ルート




**【資料 19】（p59）「新しい公共交通システム調査報告書」の概要**

# 第５　都心部の歩いて楽しいまち推進のための交通等施策の提案

## １　総論

**対象地区の歩いて楽しいまちづくりのためには，住民・事業者・行政から成る協議会により，こういうまちにしたい，という明確な地域の将来ビジョンをまずは共有することが，重要であると考えます。そして，共有したビジョンの実現のための手段を，一つ一つ調整を図りながら，実施していくことがまた重要です。**

**本研究会では，対象地区の特性（第２）及び上位計画・分野別計画等（第４）の内容と，国内・海外事例調査・住民・事業者・学識経験者の意見（第１の３）を基礎として，検討を行い，歩いて楽しいまち推進のために必要な対象地区の将来ビジョンと，それを達成するための交通等施策として，次のとおり提案します。**

### ○　メインテーマ・サブテーマの考え方

#### ・　メインテーマについて

**都心部を世界に冠たる歩いて楽しいまちに**

京都は，他に類を見ない山紫水明と形容される優れた自然風景や歴史的な町並み景観，受け継がれ磨き上げられてきた伝統文化など，世界有数の豊富なストックを有する大都市であります。

京都の顔である都心部で，歴史的景観の保全・再生を図ることと併せて，日本の財産，世界の宝である京都の魅力に，より一層磨きをかける「歩いて楽しいまちづくり」を全国に先駆けて推進し，時を超え美しく光り輝く京都を創生します。

#### ・　サブテーマについて

**（１）ゆったり歩ける「安全・快適」なまちづくり**

対象地区の幹線道路である四条通・河原町通については，京都のメインストリートとして世代を超え永い間市民に愛され続けている通りですが，それゆえ休日ともなれば多くの人々がそこを行き交い，狭い歩道では肩と肩が触れあう混雑振りで，とてもゆったりとウインドウショッピングを楽しむ状況にありません。更にそうした中を通行が禁止されている自転車が歩行者を押しのけて疾走する姿も見受けられます。

また，三条通や御幸町通といった細街路では，老舗の合間におしゃれなレストランやカフェ，雑貨屋といった新しい店舗が進出し，今，まさに注目されているところですが，通過交通を中心とした自動車が多く流入し，そこかしこに放置自転車も見られるなど，安全性，快適性が損なわれています。

都心部が広々とした歩道で，安全・快適にゆったりと歩いて買い物などが楽しむことができ，また，車道には定時性に優れた公共交通機関が行き交い，市民・

観光客にとって魅力溢れる空間となるよう，ゆったりと歩ける「安全・快適」なまちづくりを進めます。

### （2）歴史が息づき心安らぐ「美しい」まちづくり

対象地区は，京町家に代表される伝統的な町並みや，職住が共存する「歴史ある空間」であります。また，澄んだ空気と二酸化炭素の排出を抑制する都心部を目指し，環境にやさしい配送を行う「グリーン配送」を推進するなど，京都議定書誕生の地として他の自治体の先駆けとなる環境政策を実践している地域でもあります。

今後とも歴史的な景観を守り伝え，環境先進都市として全国をリードできるよう，歴史が息づき心安らぐ「美しい」まちづくりを進めます。

### （3）楽しくわくわくする「華やか」なまちづくり

対象地区は，個性豊かな商店街，代々伝わる老舗，魅力あふれる個店などが集積する「にぎわいの空間」であります。また，美しい京町家，近代建築といった歴史的・文化的資源や特色のある商業などの魅力ある観光資源が数多く存在している地域でもあります。

歩きたくなる魅力的な商店街等の形成を図るとともに，京都ならではの華やかな都市のにぎわいや個性溢れる観光資源を創出し，楽しくわくわくする「華やか」なまちづくりを進めます。

### （4）住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくり

対象地区では，「歩いて暮らせるまちづくり推進会議」による取組など，これまでから地域の住民及び事業者の主体的なまちづくりが展開されています。

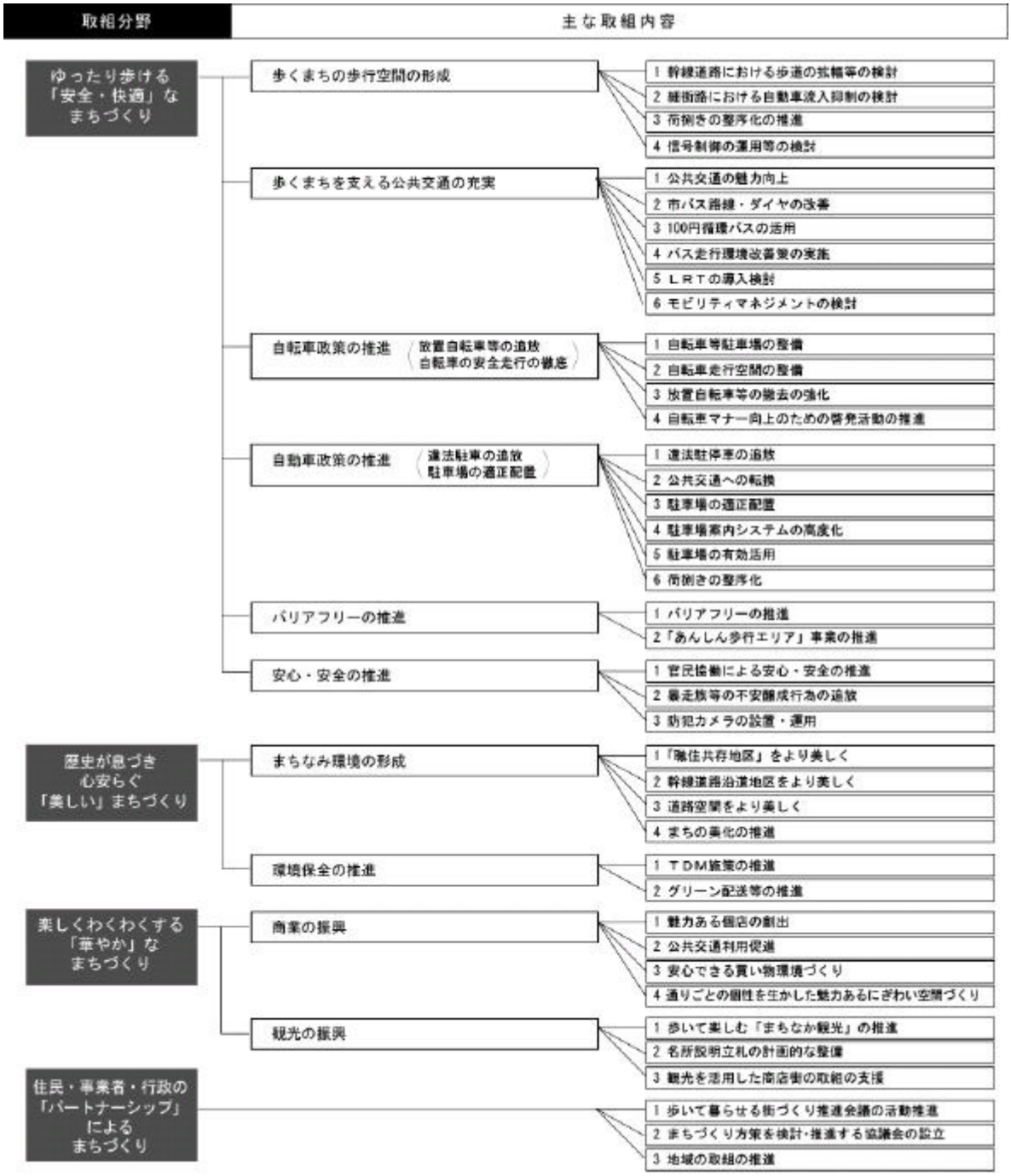
これまでの地域活動の蓄積や人と人とのネットワークの広がりなどの力を集約し，地域における様々な課題を解決し，地域の特性に応じたまちづくりを展開するため，住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくりを推進します。

視覚障害者用誘導ブロックの改良

京・まちなかエコカー
黒煙
STOP!!
CO2
STOP

修学旅行生
困りごと相談所
京都市

## 政策体系（研究会提案）


取組分野
主な取組内容
ゆったり歩ける「安全・快適」なまちづくり
歩くまちの歩行空間の形成
1 幹線道路における歩道の拡幅等の検討
2 細街路における自動車流入抑制の検討
3 荷捌きの整序化の推進
4 信号制御の運用等の検討
歩くまちを支える公共交通の充実
1 公共交通の魅力向上
2 市バス路線・ダイヤの改善
3 100円循環バスの活用
4 バス走行環境改善策の実施
5 ＬＲＴの導入検討
6 モビリティマネジメントの検討
自転車政策の推進（放置自転車等の追放 自転車の安全走行の徹底）
1 自転車等駐車場の整備
2 自転車走行空間の整備
3 放置自転車等の撤去の強化
4 自転車マナー向上のための啓発活動の推進
自動車政策の推進（違法駐車の追放 駐車場の適正配置）
1 違法駐停車の追放
2 公共交通への転換
3 駐車場の適正配置
4 駐車場案内システムの高度化
5 駐車場の有効活用
6 荷捌きの整序化
バリアフリーの推進
1 バリアフリーの推進
2「あんしん歩行エリア」事業の推進
安心・安全の推進
1 官民協働による安心・安全の推進
2 暴走族等の不安醸成行為の追放
3 防犯カメラの設置・運用
歴史が息づき心安らぐ「美しい」まちづくり
まちなみ環境の形成
1「職住共存地区」をより美しく
2 幹線道路沿道地区をより美しく
3 道路空間をより美しく
4 まちの美化の推進
環境保全の推進
1 ＴＤＭ施策の推進
2 グリーン配送等の推進
楽しくわくわくする「華やか」なまちづくり
商業の振興
1 魅力ある個店の創出
2 公共交通利用促進
3 安心できる買い物環境づくり
4 通りごとの個性を生かした魅力あるにぎわい空間づくり
観光の振興
1 歩いて楽しむ「まちなか観光」の推進
2 名所説明立札の計画的な整備
3 観光を活用した商店街の取組の支援
住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくり
1 歩いて暮らせる街づくり推進会議の活動推進
2 まちづくり方策を検討・推進する協議会の設立
3 地域の取組の推進

## 2　各論

### （1）ゆったり歩ける「安全・快適」なまちづくり

#### ア　歩くまちの歩行者空間の形成

**（ア）地域の特性**

幹線道路である四条通・河原町通は，歩道幅員に比して，相当多量な歩行者数が見られます（p15・16）。安全，快適な歩行者空間の形成が求められます。

細街路でも，三条通・御幸町通をはじめ，相当な歩行者数が見られる一方で（p17・18），通過交通を中心とした相当な自動車流入（p23・24）が存在しており，安全，快適な歩行者空間の形成が求められます。

**（イ）基本計画等の内容**

**基本計画等においては，細街路における自動車交通の抑制，幹線道路における歩行空間の充実やトランジットモールなどについて検討するなどとされています。**

○　**基本計画**（その p66）

第１章第３節４　歩いて楽しいまちをつくる

（１）歩く魅力のあるまちづくり

オ　職住共存地区における「歩くまち・京都」の推進

「～自動車の通行制限～など歩行空間の快適性を高め，～」

○　**あるまち構想**（その p24）

第５章　都心商業地区（東ブロック）の取組／３　今後のまちづくりの方向性

まちなか交通問題への対応

「まちなかの安心・賑わいを創出するため，まちなかにおける「歩行者優先」の原則を明らかにするとともに，細街路での通過交通の抑制や幹線街路での歩道空間の充実～などにより歩行環境の改善を進めます。」

○　**ＴDM計画**（その p42・60）

第３章　検討対象となるＴDM施策

第３節３　都心地域の交通課題を解決するためのＴDM施策

（１）快適な歩行空間の形成及び自転車利用環境の整備

ア　歩行者にやさしい信号機の整備

「～歩行者交通の多い交差点においては，スクランブル化への取組～幹線道路と細街路との交差点においても，自動車用信号を一斉に止めることによって（すべて赤信号にすることによって），歩行者等と自動車の通行を分離し，歩行者等の安全性を高める取

組～の促進を図る。」

イ　安心できる歩行者空間の形成

「～自動車の流入抑制のための効果的な交通規制等を行うことにより，細街路への自動車流入を抑制するなど，細街路が接続する幹線道路のあり方も含めて，安全で快適な歩行者空間の確保を，地域住民等の意向を踏まえながら促進する。」

ウ　トランジットモールの導入

「～自動車のための道路空間を歩行者に開放し，さらにその移動を支える公共交通の整備も含めた施策であるトランジットモールの導入について，地域住民等の意向を踏まえながら検討する。

第４章　京都市において当面取り組むＴＤＭ施策

第１節　「歩くまち・京都」の実現を目指した都心地域における交通環境の改善

中心部

「～円滑な自動車交通の確保に配慮しながら，自動車の流入抑制のための効果的な交通規制等，荷捌きの整序化，信号制御の運用等の検討を進め，さらには，自動車のための道路空間を歩行者へ開放し，歩行者の円滑な移動を支える公共交通の整備を行う施策であるトランジットモールについても検討し，安全で快適な歩行者空間の形成を図る。～」

**（ウ）これまでの主な取組**

市は，平成 13 年 3 月に，対象地区に隣接した三条通（川端通～河原町通）において，車両一方通行規制，歩行者空間の確保，荷捌きの整序化等に向けた交通社会実験を実施しました。

**【資料 20】**（ｐ62）東山・嵐山等の社会実験概要

**（エ）施策の方向性（研究会提案）**

1　幹線道路における歩道の拡幅等の検討

協議会（※注）において，四条通・河原町通における歩道の拡幅等について検討します。

2　細街路における自動車流入抑制の検討

協議会において，三条通・御幸町通・堺町通などの細街路について，自動車の流入抑制について検討します。

3　荷捌きの整序化の推進

協議会において，荷捌きの整序化について検討・推進します。

4　信号制御の運用等の検討

協議会及び関係機関において，信号制御の運用等について検討・推進します。

※注　住民・事業者・関係機関・市により組織する協議会です。

## イ　歩くまちを支える公共交通の充実

### （ア）地域の特性

対象地区は，鉄道やバスが整備された公共交通の利便性の高い地域です（ｐ29）。これらの公共交通を効率的に運用し，徒歩と公共交通を基本とした移動を実現すべきです。

また，四条通における路上駐停車等（ｐ33）によるバス専用レーンの占有や渋滞の発生などが，バスの定時性を損なう（ｐ22）要因となっていると考えられ，路上駐停車の追放が必要です。

### （イ）基本計画等の内容

**バス路線の整備などについて検討するとされています。**

○　**基本計画**（その p67）

第１章第３節４　歩いて楽しいまちをつくる

（３）歩くまちを支える公共交通の充実

ア　公共交通輸送サービスの充実

「～常に路線網や乗車券制度，サービス施設等の調査研究や改善に努め，利用しやすく乗り継ぎに便利な公共交通輸送サービス網を充実する。～」

イ　バス輸送サービスの充実

「～定時性の確保に向けた公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）等への参加や少系統多便型への取組，地下鉄との連携強化を念頭に置きながら，バス路線の再編に取り組む。」

○　**推進プラン**（その p42）

No.95　市バスの利便性向上と利用促進

「①路線・ダイヤの改善　16～20 年度：取組の推進」

「②定時性の確保　１６年度：ＰＴＰＳ通信機の導入（約 100 台），17～20 年度：取組の推進」

○　**ＴＤＭ計画**（その p42・60）

第３章　検討対象となるＴＤＭ施策

第３節３　都心地域の交通課題を解決するためのＴＤＭ施策

（２）自動車交通から公共交通への転換

ア　バス路線網の整備

「～系統が複雑で多い～同一バス停留所が分散～。分かりやすいバス路線網の整備，乗継利便性の向上等，利用者の立場に立ったバス交通のあり方を，京都市全体のバス路線網のあり方にも配慮しつつ検討する。～」

第４章　京都市において当面取り組むＴＤＭ施策

第１節　「歩くまち・京都」の実現を目指した都心地域における交通環境の改善

・　中心部

「～既存バス路線網の再編を含めたバス路線網の整備等の施策についても検討する必要がある。～」

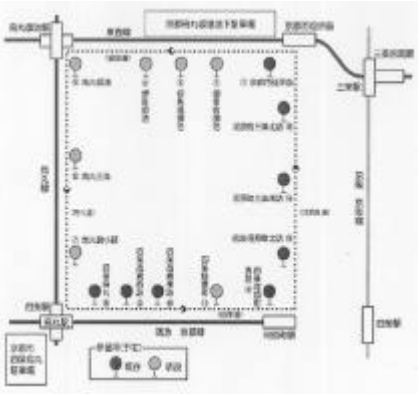
## （ウ）これまでの主な取組

平成 12 年４月から，「四条通～河原町通～御池通～烏丸通」を反時計回りに一方向で循環する「100 円循環バス」の試行運転を始め，地域商業者等の協力による様々な交通社会実験を経て，平成 13 年４月から本運行を行っています。

その他市バスにおいては，歩くまちを支える公共交通の充実策として，平成 16 年３月からトラフィカ京カードによる乗り継ぎ割引の実施など運賃制度の充実，四条通における違法駐停車排除のための啓発（毎週金曜日）の実施といった走行環境改善の取組，バスロケーションシステムの設置をはじめとするバス停留所におけるサービスの改善などを行ってきました。

（100 円循環バスの概要）

運 行 日　土曜・休日
運　　賃　100 円（大人・小児共通）
運行時間　11:00～17:50
運行間隔　10 分間隔
運行経路　京都市役所前→烏丸御池→四条河原町→京都市役所前の一方向循環
使用車両　中型ノンステップバス
運行開始　2000 年（平成 12 年）４月１日



## （エ）施策の方向性（研究会提案）

１　公共交通の魅力向上

公共交通事業者において，利用者の利便性向上の観点から常に路線網や乗車券制度，サービス施設等の検証や改善に努め，利用しやすい公共交通ネットワークを充実します（※注）。

２　市バス路線・ダイヤの改善

市バスについて，定時性の確保に向けた取組を進めるとともに，パターンダイヤ化等利用しやすく，遅れが出にくいダイヤの導入に努め，鉄道とのネットワーク向上を目指すなど利便性の高いバス路線・ダイヤの見直しに取り組みます。

**3　100 円循環バスの活用**

**１００ 円循環バスについて，継続して運行を行うとともに，更なる利用促進に向けて，より効果的なＰＲの手法や運行形態の改善，新たな商業施設との連携等について検討します。**

**4　バス走行環境改善策の実施**

**バスの定時性確保の観点から，関係機関・地元と市の協働により，バス専用レーンの周知，バス停留所付近の違法駐停車防止の啓発に取り組みます。**

**5　ＬＲＴの導入検討**

**人や環境に優しく経済性に優れたＬＲＴの導入について，自動車交通に与える影響や採算性の確保などの諸課題を市民や関係機関と議論するなど，引き続き全市的な観点から検討を進めます。**

**6　モビリティマネジメントの検討**

**公共交通の利用が環境，安全，健康などによい影響をもたらすことや，公共交通の路線や時刻表などを効果的に知らせることで，マイカーから公共交通へ自発的な転換を期待する方策であるモビリティマネジメントの実施について，検討します。**

**※注　市バス・民間バス，地下鉄及び鉄道が，利便性向上の観点から連携した取組を行うことも，重要であると考えられます。**

## ウ　自転車政策の推進（放置自転車等の追放・自転車の安全走行の徹底）

### （ア）地域の特性

今日，自転車は，市民の日常の生活を支える手軽で便利な乗り物として，また，環境にやさしい交通手段として，幅広く利用されています。

一方，対象地区には，相当の放置自転車等が恒常的に存在します（p37・38）。放置自転車等は，限られた歩行空間を狭め，安全性・快適性を損なうのみならず，景観上も問題です。放置自転車等の追放が必要です。

また，対象地区のうち四条通・河原町通・寺町通・新京極通は，自転車の通行が禁止又は制限されていますが，違反が少なからず見られます。

全市的に，放置を含めて自転車利用者の交通マナーの悪さが指摘されており，自転車が関係する交通事故も，全交通事故の２割にのぼっており，増加傾向にあります（ｐ39）。安全性の向上のためには，自転車利用者の交通マナーの向上が必要です。

### （イ）・１　基本計画等の内容

**自転車走行空間や自転車駐車場の整備に努める，自転車利用のマナー向上に努めるなどとされています。**

○　**基本計画**（そのｐ66）

第１章第３節４　歩いて楽しいまちをつくる

（２）歩くまちの歩行空間の形成と自転車利用の促進

イ　自転車利用環境の推進

「～自転車走行空間や自転車等駐車場の整備に努める。～地域と一体になった啓発活動などにより，市民ひとりひとりが自転車利用のマナーやルールを守るよう呼びかけるとともに，放置自転車等の撤去を強化することにより，歩行者の安全確保に努める。」

○　**ＴＤＭ計画**（そのｐ42）

第３章　検討対象となるＴＤＭ施策

第３節３　都心地域の交通課題を解決するためのＴＤＭ施策

（１）快適な歩行者空間の形成及び自転車利用環境の整備

エ　鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備

「鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備は，「京都市自転車総合計画」に基づき，鉄道事業者や地域との協力・連携により，計画的に推進する。～」

○　**あるまち構想**（そのｐ24・25）

第５章　都心商業地区（東ブロック）の取組／３　今後のまちづくりの方向性

・　まちなか交通問題への対応

「～路上放置自転車等の障害物の排除などにより歩行環境の改善を進めます。」

「（検討を深めていくテーマの例）／・自動車・自転車走行マナーの啓発，・従業員用駐輪場の確保などによる自転車利用の受け皿づくり」

## （イ）・２　分野別計画の内容（京都市自転車総合計画）

**平成 12 年３月，総合交通体系の中で自転車を有効な交通手段として位置付け，市民や事業者とのパートナーシップの下，適正な利用を進めるための施策を総合的に推進するための指針として策定されたものです。**

○　**全体の構造**

第１章　総合計画の基本概念

第２章　自転車の利用実態と課題

第３章　総合計画の推進体制の確立

第４章　自転車利用環境の整備

第５章　自転車利用マナー・ルールの確立

**第６章　総合計画における主要事業と当面の取組事例　◎**

**○　第６章　総合計画における主要事業と当面の取組事例（抜粋）**

１　総合計画の推進体制の確立

「～順次，地域の協議会の設置を進め，自転車等駐車場整備手法の検討や啓発活動と連携した撤去など，総合的な対策を実施します。～」

２　自転車利用環境の整備

（１）自転車等駐車場の整備

「～以下の 40 駅については，～整備を検討していくこととし，～整備対象駅としていきます。～阪急河原町駅～」

（２）集客施設等に対する自転車等駐車場の付置義務の強化

「～平成 13 年度以降には，コンビニエンスストア，ファーストフード店などの施設についても～対策を検討します。」

（３）自転車走行空間の整備

「～自転車歩行者道や自転車道の整備を積極的に進めます。」

「◯御池通シンボルロード（平成 14 年度完了予定）」

【資料 21】（ｐ73）自転車条例の付置義務の内容

**（ウ）これまでの主な取組**

**①　地域の取組**

京都商店連盟中京東支部が実施主体となり，平成 17 年４～10 月までに６回，啓発チラシの配布，放置自転車への啓発ステッカー貼りといった，放置自転車啓発活動を実施しています。

また，交通対策協議会等が主体となり，自転車マナー向上などを呼び掛ける交通安全啓発活動などを実施しています。

**②　府警の取組**

「自転車利用者の交通マナー向上モデルエリア（路線）」の見直し等を行い，街頭啓発活動や交通違反に対する指導取締活動等の諸対策を推進しています。

更に，平成 18 年度から，自転車のマナーアップに関する街頭広報活動などを民間団体に委託し，取組強化を図ることとしています。

**③　市の取組**

自転車等駐車場整備をはじめとする自転車利用環境の整備と放置防止啓発や自転車等撤去の自転車利用マナー・ルールの確立を両輪として取り組んでいます。なお，この平成 18 年 2 月から，夜間の自転車等撤去も始めています。

また，平成 18 年の年間交通安全市民運動に「自転車の迷惑・危険運転追放市民運動」を新設しています。

更に，違法駐車等防止指導員（p93）が，違法駐車等の指導啓発時に併せて自転車マナー向上啓発チラシの配布を行っています。

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

**1　自転車等駐車場の整備**

**協議会において，放置自転車等の受け皿となる自転車等駐車場の整備について検討・推進します。**

**2　自転車走行空間の整備**

**協議会において，自転車走行空間の整備（※注１）について検討・推進します。**

**3　放置自転車等の撤去の強化**

**市において，放置自転車等の撤去を強化します。**

**4　自転車マナー向上のための啓発活動の推進**

**違法駐輪・走行区域違反などの自転車利用者の交通マナーの向上のため，地域・府警・市の協働により，あるいはそれぞれにおいて，啓発活動を推進（※注２）します。**

**※注１　例えば御池通において，自転車走行空間が区画されているものの判別しにくく，守られていないという指摘があります。整備完了後でも，状況を見て，柔軟に改善を行っていくことが重要ですので，協議会で議論し，例えば色彩を変更する等がよいとなれば，これを採用していくことが考えられます。**

**※注２　一般人に対する啓発も重要ですし，対象地区の従業員による恒常的違法駐輪が多い状況にあることから，駐輪場の整備とあいまって，従業員が駐輪場へ駐輪することを徹底していく取組も重要です。**

**【資料 22】**（ｐ７４）駐輪料金に関する他都市事例
**【資料 23】**（ｐ７５）民間の自転車等駐車場整備に対する他政令市及び国の助成制度
**【資料 24】**（ｐ７６）民間の自転車等駐車場整備に対する公益法人の融資制度
**【資料 25】**（ｐ７７）市の融資制度（京の企業いきいき金融支援）
**【資料 26】**（ｐ７８）東京都板橋区自転車安全利用条例

## エ　自動車政策の推進（違法駐車の追放・駐車場の適正配置）

### （ア）地区の特性

幹線道路である四条通・河原町通では，多数の路上駐車が見られ（p33），両側一車線が有効に機能していない状況にあります（p36）。これにより，円滑な自動車交通が阻害されていることはもとより，排ガスによる環境悪化や，景観悪化という弊害も生まれています。

違法駐停車を追放し，機能していない車線を有効に機能させることが必要です。

また，対象地区へのアクセスについて，公共交通にシフトさせていくことが求められますが，なお一定の自動車による来訪需要への対応は必要であり，違法駐車を追放する上でも駐車場の適正配置を推進することが必要です。

### （イ）・１　ＴＤＭ計画の内容

○　**ＴＤＭ計画**（その p41）

第３章　検討対象となるＴＤＭ施策

第３節３　都心地域の交通課題を解決するためのＴＤＭ施策

（３）需要の空間的・時間的平準化

イ　駐車場案内システムの充実・有効活用

「都心地域において既に導入されている駐車場案内システムについて，携帯端末やカーナビゲーションとの連携等駐車場案内システムの高度化を推進する。」

ウ　既存駐車場の有効活用

「都心地域の中心部において，自動車交通需要の抑制を図るとともに，路上駐車をなくすため，既存の専用駐車場の休日利用や夜間利用，平日に空きのみられる店舗等に付設されている駐車場の有効活用を，関係者との調整・連携を図りながら推進する。」

エ　荷捌きの整序化

「都心地域の中心部においては，荷捌き車両の路上停車・駐車により，幹線道路の交通渋滞やバスの円滑な走行が阻害されており，また，細街路では，歩行者や自動車の歩行・走行に影響を及ぼしている。これらを改善するため，場所や時間を限定したり，道路空間の再配分により荷捌きのための空間を確保するなどの方策を，地域住民や地域商業者等の意向を踏まえながら検討し，荷捌きの整序化を推進する。」

## （イ）・２　分野別計画の内容（駐車場整備計画）

**市は，平成７年度に「違法駐車等条例」を制定し，これに基づき，平成８年度に「京都市駐車施設整備に関する基本計画」（以下「市整備基本計画」という。）を定め，平成９年度に，市整備基本計画において「整備地区」とされた地区における整備計画である「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」（以下「整備地区整備計画」という。）を定めました。**

**対象地区は，市整備基本計画において「整備地区」とされ，整備地区整備計画に基づき，官民の協働により駐車場整備が進められています。**

**しかしながら，駐車場の整備は，駐車を目的とした自動車の流入を増大させるものであり，特に対象地区内部である細街路については，「流入を抑制する」としている基本計画（p49）や TDM 計画（p69），あるまち構想（p64）などの計画等と齟齬があるともいえます。対象地区内部について，駐車場整備のあり方を検討することが必要です。一方で，幹線道路沿いでは引き続き整備地区として一定の駐車需要に対応した駐車場を確保することが必要です。**

○　市整備基本計画の体系

１　駐車に関する問題への対応の基本方針

２　駐車施設整備に関する基本方針

３　駐車施設の整備推進方策

４　駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区（都心部地区，京都駅周辺地区）◎

５　その他の地区についての方針

○　整備地区整備計画の体系

１　路外駐車場の整備に関する基本方針

２　路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

**３　路外駐車場の整備の目標量を達成するための必要な施策**

**４　主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要**

○　３「路外駐車場の整備の目標量を達成するための必要な施策」の概要

（１）公共と民間の整備分担

「～公共と民間が適切な分担のもとに，整備目標量である約 2,700 台の駐車施設を計画的に整備，確保していく～」

（２）整備を推進するための施策

ア　公共駐車場の整備施策

（ア）「～道路や広場などの地下空間を有効に活用した駐車場の整備～」

（イ）「～既存駐車場～機能や収容台数の増強～」

イ　民間駐車場の整備施策

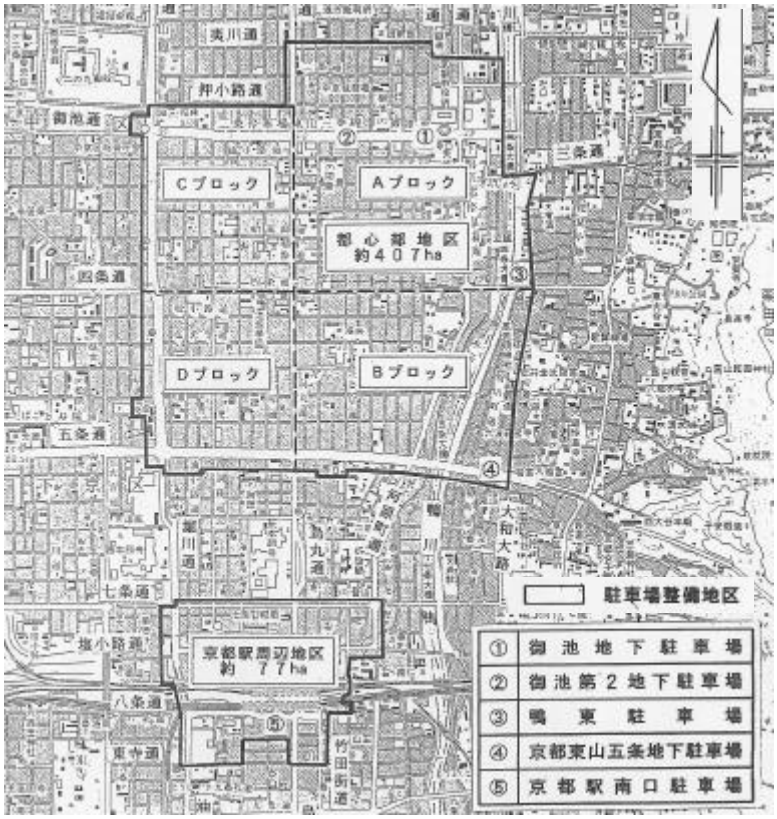
（ア）駐車施設に伴う附置に関する施策

（イ）助成制度

ウ　駐車場の有効利用に関する施策

○　４「主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画」の概要

**駐車場整備地区及び主要な路外駐車場の位置図**




**（ウ）これまでの主な取組**

①　府警の取組

違法駐車取締り・レッカー移動を行っています。京都市内での平成 17 年の取締件数は，約 46,000 件で平成７年に比べ 40%減少し，レッカー移動件数は，約 6,000 件で，平成７年に比べ 70%の減となっており改善傾向にあります。

②　市の取組

②・１　違法駐車等の防止

違法駐車等条例に基づき，都心部を違法駐車等防止重点地区に指定し，違法駐車等防止指導員による指導啓発を実施しています（平日午前 10 時～午後６時，８班 16 名体制）。

②・２　駐車場の整備

駐車場整備地区である河原町御池周辺の駐車場不足の解消を目指して，御

池通に地下駐車場（980 台）を建設し，平成 9 年から供用を開始しています。

また，駐車場条例により，大規模な商業施設等に付置義務を設け，駐車場の整備を推進しています。

また，中高層条例により，用途地域と規模にてらし一定のマンションに付置義務を設け，駐車場の整備を推進しています。

【資料 27】（p80）京都市違法駐車等防止条例
【資料 28】（p82）政令市における違法駐車等防止条例状況調（17 年度）

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

1　違法駐停車の追放

四条通・河原町通を中心に，違法駐停車の追放のため，地域・府警・市の協働により，啓発指導又は取締活動を推進し，機能していない道路空間を有効に機能させます（※注１）。

2　公共交通への転換

対象地区へのアクセスについて，公共交通にシフトさせるなど，自動車交通需要の減少に努めます。

3　駐車場の適正配置

なお存在する一定の自動車による来訪需要に対応するため，駐車場の適正配置（※注２）を推進します。

4　駐車場案内システムの高度化

カーナビゲーションとの連携等駐車場案内システムの高度化を検討します。

5　駐車場の有効活用

既存の専用駐車場の休日利用や夜間利用，平日に空きの見られる店舗等に付設されている駐車場の有効活用を，関係者との調整・連携を図りながら推進します。

6　荷捌きの整序化

場所や時間を限定したり，道路空間の再配分により荷捌きのための空間を確保するなどの方策を，地域住民や地域商業者等の意向を踏まえながら検討し，荷捌きの整序化を推進します。

※注１　いわゆる指定除外車について，趣旨を徹底することも必要であると考えられます。

※注２　対象地区全体について一律に駐車場整備を推進するのではなく，対象地区内部である細街路については逆に抑制するという考えもあると思われます。

**【資料 29】**（p８３）**放置車両取締りに係る新制度の要点（警察資料）**
**【資料 30】**（p８４）**金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例**
**【資料 31】**（p８８）**駐車場条例の付置義務制度の概要**
**【資料 32】**（p９２）**標準駐車場条例と駐車場条例の改正推移**
**【資料 33】**（p９３）**中高層条例等**
**【資料 34】**（p９５）**共同住宅に係る付置義務の政令市比較**
**【資料 35】**（p９７）**御池地下駐車場の概要**

## オ　バリアフリーの推進

### （ア）地区の特性

対象地区は，居住者のみならず来訪者も極めて多く（ｐ8），バリアフリーの推進が求められます。

### （イ）・１　基本計画等の内容

**基本計画等においては，歩道のバリアフリー化など歩行空間の快適性を高めるなどとしています。**

○　**基本計画**（その p66）

第１章第３節４　歩いて楽しいまちをつくる

（１）歩く魅力のあるまちづくり

オ　職住共存地区における「歩くまち・京都」の推進

「～歩道のバリアフリー化など歩行空間の快適性を高め，～」

○　**あるまち構想**（その p24）

第５章　都心商業地区（東ブロック）の取組／３　今後のまちづくりの方向性

人を呼び込む仕掛けづくり

（検討をすすめていくテーマの例）

・　だれもが安心して訪れることができるバリアフリーのまちづくり

### （イ）・２　分野別計画（バリフリ全体構想）の内容

平成 14 年 10 月，「バリフリ全体構想」が策定されました。

①計 14 地区を「重点整備地区」に選定した手順と，重点整備地区ごとの「移動円滑化基本構想」の策定時期と，②市内の全ての旅客施設や車両及び旅客施設周辺の道路などを対象とした「バリアフリー化推進に係る基本方針」及び「長期整備プログラム」を，２つの大きな柱としています。

14 の「重点整備地区」のうち「烏丸」及び「河原町」地区が対象地区に含まれます。それぞれ平成 16 年度，平成 18 年度に「移動円滑化基本構想」を策定し，バリアフリー化を進めることとされています。

### （ウ）これまでの主な取組

① バリフリ全体構想等に基づく取組

平成 16 年 10 月に,「烏丸」地区の基本構想を策定し，事業を実施しています。また,「河原町」地区は，平成 18 年度の策定予定となっています。

② 「あんしん歩行エリア」事業

「あんしん歩行エリア」事業は，歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため，緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区を指定し，公安委員会と道路管理者が連携しながら，指導取締り，交差点改良，歩道の整備等，死傷事故の抑止対策を行うものです。京都府内では，25 箇所が指定されており，対象地区も指定がなされています。

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

1 バリアフリーの推進

バリフリ全体構想等に基づき,「重点整備地区」として，バリアフリー化を推進します。

2 「あんしん歩行エリア」事業の推進

公安委員会と道路管理者が連携し，指定地区において指導取締り，交差点改良，歩道の整備等の安全対策を総合的に行う「あんしん歩行エリア」事業を推進し，総合的な安全歩行空間の形成を推進します。

## カ　安心・安全の推進

### （ア）地域の特性

対象地区は，夜間・昼間人口ともに多数を擁し（p7・8），交通事故・犯罪とも横ばい状態（p39・40）です。魅力向上のためには，これらを減少させていくことが必要です。

また，対象地区は市内有数の繁華街を有し，安心して買い物ができる環境形成の観点からも，安心・安全の推進が必要です（p13・14）。

また，河原町通では，「ギンギン族」などによる爆音や違法駐車などにより，自動車交通の円滑性を阻害され，商業空間としての魅力を著しく損なっていました。警察の徹底した取締りなどにより，現在は沈静化していますが，今後も継続した対策が必要です。

### （イ）基本計画等の内容

○　**基本計画**（その p63）

第１章第３節３　日常生活における身近な安全や安心を確保する

（１）犯罪や事故のない安全なまちづくり

ア　地域が主体となった生活安全対策の推進

「犯罪や事故のない，だれもが安心してくらせるまちを実現するため，地域住民や各種団体，事業者，警察その他関係機関との連携により，一体となって地域の安全活動に取り組んでいけるよう，行政区を単位とした「生活安全推進協議会」を設置し，地域が主体となった積極的な活動を展開する。」

○　**商業ビジョン**（その p31・43）

第４章　京都市の役割

２　京都市における１１の重点戦略の推進

戦略３　都心繁華街の活性化

（当面取り組むべき事業）

○　安心して買い物できるための防犯対策支援

第５章　都心商業の活性化

４　課題

（３）快適で豊かな商業空間の実現

エ　都心の安全対策

「都心商業の発展の基盤は，なによりも市民・観光客が安心して楽しめるかどうかにある。その意味で，特に繁華街における安全性を高める取組を進めることは重要な課題である。」

### （ウ）これまでの主な取組

① 交通安全対策

交通対策協議会等の活動を通じて，自転車マナー向上などを呼び掛ける交通安全啓発活動などを実施しています。

② 暴走族等非行集団対策

京都商店連盟中京東支部中東活性化委員会が実施主体となり，五条警察署，中立売警察署が協力して，「暴走族等追放パレード」を，平成 17 年 4 月～12 月までに 7 回実施しました。

③ 防犯カメラの設置

四条通において 82 台が設置され，平成 17 年４月から運用されています。

四条繁栄会が設置事業主体となり，事業費約７千万円で，国・市・府が４分の１ずつ補助しました。

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

1 官民協働による安心・安全の推進

生活安全推進協議会などを中心に，地域・府警・市の協働により積極的な活動を推進します。

2 暴走族等の不安醸成行為の追放

四条通・河原町通を中心に，地域・府警・市の協働により，暴走族をはじめ，通りの魅力を損ない不安を醸成する行為を追放する取組を推進します。

3 防犯カメラの設置・運用

四条通・河原町通を中心に，犯罪を防止するため，防犯カメラの適切な設置・運用を推進します。

## （2）歴史が息づき心安らぐ「美しい」まちづくり

### ア　まちなみ環境の形成

#### （ア）地域の特性

対象地区の内部は，京町家に代表される伝統的街並みが多数残り，美観地区・高度地区・界わい景観形成地区・特別用途地区・地区計画といった都市計画の積極的活用などにより，その保全・再生・創造が進められています。（p10～12）

また，幹線道路についても，御池通が沿道景観形成地区とされるとともに，御池シンボルロード整備事業によるハード整備がなされるなど，市のあるいは日本の顔としての先進的な景観形成が進められています。

これらの取組を更に推進し，日本のみならず，世界に冠たる歴史が息づき美しい地区としていくことで，対象地区の魅力は限りなく高まります。

#### （イ）・1　基本計画等の内容

○　**基本計画**（その p65・66）

第1章第3節4　歩いて楽しいまちをつくる

（1）歩く魅力のあるまちづくり

ア　まちの美化の推進

「市民ひとりひとり～まちの美化に努める。～」

イ　歩くまちにふさわしい景観の形成・保全

（イ）市街地における景観形成

「市街地においては，景観保全・整備に関する地区の指定，歴史的意匠建築物の指定，電線類の地中化，閉校となった校舎等の良質な市有建築資産の再生利用などを通じて，京都固有の魅力的な町並みと調和した景観形成を促進する。」

（エ）沿道の景観整備の促進

「～御池通シンボルロード等において，景観に配慮した質の高い歩道整備に努め，沿道建築物等の景観の向上を誘導する。」

オ　職住共存地区における「歩くまち・京都」の推進

「～京町家にみられるような伝統的な知恵と意匠による木造建築物の保全・再生・活用，袋路の協調建替え，共同建替えを促進する～」

第2章第1節1　美しいまちをつくる（その p76・77）

（1）市民，事業者と一体となったまちの美化の推進

ア　美化活動の促進

（ア）まちの美化活動の促進

「～身近で日常的なまちの美化活動の定着を図るため，「まちの美化推進住民協定」の締結拡大を促進する。」

（イ）公園の美化活動の促進

「～地域で自発的に結成されている公園愛護協力会の活動を支援する」

（エ）地域の自転車等駐車対策協議会の設置促進

「～自転車の適正な利用マナーやルールを守るよう呼びかける地域の自転車等駐車対策協議会の設置を促進する。」

イ　まちの美化に向けた監視・指導の強化

「警察等関係機関との連携強化の下，～放置自転車等の撤去，違法駐車，違反広告物等の防止・啓発活動を推進する。」

（２）個性的で美しい景観の形成

イ　市街地のきめ細かな景観づくり

（ア）景観保全や整備に関する地区の指定

（イ）電線類地中化等による道路の景観向上

「～電線類の地中化を推進するとともに，道路の舗装や照明のデザインを工夫するなど，道路の景観の向上に努める。」

（ウ）歴史的意匠建造物の指定等による地域の景観誘導

（エ）景観整備に関する住民活動に対する支援

（オ）屋外広告物の規制・指導等の強化

（カ）都心部における町並み景観保全方策の検討

「都心部における文化財の周辺環境や京都らしい町並み景観を保全するため，都市計画規制や文化財保護のあり方等についての検討を進める。」

第２章第３節１　個性と魅力あるまちづくり（そのｐ106～108）

（１）保全・再生・創造を基調とするまちづくり

イ　調和を基調としたまちの再生

（ア）歴史的な市街地空間の継承・再生

「市街地においては，永い歴史のなかで培ってきた職・住・文・遊にかかわる都市機能が織り重なるまちの魅力を新しい時代にあったかたちで継承し，再生する。このため，地域と共生したマンションの建設，京町家の保全・再生，袋路における協調建替え，共同建替え等を促進し，受け継いできた地域の個性を生かした土地利用を進めるとともに，住民主体のまちづくり活動を促進し，地域コミュニティの再生を図る。～」

（イ）職住共存地区の整備促進

「都心再生の先導的な地区として，「職」と「住」が相互にかかわりあいながら，京都の特色ある多様な生活文化を継承してきた職住共存地区においては，地域ごとの豊かな個性に応じた地域協働型地区計画の策定を進めるとともに，文化財の周辺や京都らし

い町並みなどの歴史的な景観を可能な限り保全・再生する。また，既存の町並みと新たな建築活動とが共生できる方策についての検討を進め，必要な措置を講じる。また，歴史的な町並み，にぎわいのある商店街，碁盤目状の歩きやすい街区形態など，この地域がもっている資源を生かし，歩くことが楽しくなるような回遊都市空間の整備を促進する。」

（3）まちづくりを支えるしくみづくり

ア　身近な都市空間を重視した都市計画の推進

「～特別用途地区制度や地区計画制度を積極的に活用していくとともに，地域特性に応じた開発許可制度の検討などを進め，～」

○　**あるまち構想**（そのp24）

第５章　都心商業地区（東ブロック）の取組／３　今後のまちづくりの方向性

人を呼び込む仕掛けづくり

（検討を深めていくテーマの例）

・　地域に受け継がれた個性的なまちなみ景観の継承と形成

・　共同住宅等における１階部分への店舗等の誘導

**【資料36】**（ｐ98）公園愛護協力会について

**（イ）・２　まちづくりに係る審議会等の概要**

○　平成3年　「京都市土地利用及び景観対策についてのまちづくり審議会」

「伝統と創造の調和したまちづくり推進のための土地利用及び景観対策についての答申」がなされ，「保全・再生・創造」によるまちづくりの基本的な考え方が確立されました。

○　平成7年　景観条例・京都市自然風景保全条例の制定

市は，上の答申に基づき，従来の景観条例を抜本的に改正し，制度の充実を図りました。

○　平成13年　「京都市都心部のまちなみ保全・再生に係る審議会」

職住共存地区内でのマンションの増加により，都心部らしいにぎわいや住環境，良好なまちなみが変容しつつあることから設置されました。市は，提言に基づき，平成 15 年にまちなみ保全・再生を図るための３つの新しい建築ルール（高度地区，美観地区，特別用途地区の指定）を一体的に導入しました（ｐ12）。

○　平成17年　「時を超え光り輝く京都の景観づくり審議会」

平成 16 年に日本で初めての景観に関する総合的な法律である「景観法」が制定されたのを機に，歴史都市・京都にふさわしい景観を保全・創出するための基本的方針及び具体的方策等について検討を行うために設置されました。

平成 18 年３月に中間報告がなされました。引き続き審議を行い，平成 18

年度中に最終報告が予定されています。

**【資料 37】**（ｐ102）時を超え光り輝く京都の景観づくり審議会（中間取りまとめ）

**（ウ）これまでの主な取組**

① 都心部・都心再生のまちづくり

①・1 職住共存地区のまちづくり

美観地区（４種）に指定するとともに，三条通沿道は，界わい景観整備地区にも指定し，きめ細かな規制・誘導をおこない，景観向上を図っています（p10）。

平成 15 年の３つの新しい建築ルールの導入のほか（p12），平成 16 年には幹線道路側へ 30 メートルの幅で職住共存地区の拡大を行うなど，地区特性に応じたきめ細かな規制・誘導を実施しています。

また，平成 10 年に策定した「職住共存地区整備ガイドプラン」に基づき，コミュニティの単位である元学区において，住民が共有する目標像となる地区計画の方針をまず定め，その後，住民の取組により順次具体的な建築ルールを地区整備計画として定めていく「地域協働型地区計画」を推進しており，平成 18 年３月末現在，修徳元学区及び本能元学区地区の２地区において地区計画を策定しています（p11）。

また，姉小路界わい地区において，「街なみ環境整備事業」を活用し，京町家と調和した街並みの整備を推進しています。

また，都心部の町並みを形成する京町家の再生に向け，平成 12 年 1 月に策定した「京町家再生プラン」に基づき，京町家の保全・再生に取り組むネットワークづくりや京町家の適切な改修の促進，新しい用途への活用などの支援に取り組んでいます。

①・2 幹線道路沿道地区のまちづくり

①・2・1 御池通沿道のまちづくり

シンボルロードとして整備された御池通沿道については，京都のメインストリートとして新たなときめきとにぎわいのある空間となるよう，沿道景観形成地区の指定や，にぎわいづくりに向けた御池通沿道特別商業地区（特別用途地区）の指定等を行っています（ｐ10・11）。

①・2・2 烏丸通沿道のまちづくり

事業所の本店や銀行などが立地し，中枢市街地として発展してきた烏丸通については，美観地区（５種）を指定し，近代洋風建築のたたずまいや現代中高層建築物の群としての構成美を合わせ持った，歴史と新生を感じさせる京都を代表するメインストリートとしての景観の形成を図っています（ｐ10）。

①・2・3 四条通沿道のまちづくり

四条通沿道では，建造物修景地区（第２種）を指定しています。また，「風格と華やぎ」のある京都を代表する商業・業務地区にふさわしい良好な環境と景観を有する市街地の形成を目的として，地元商業者の発意と主体的な取組を通じて建物用途を規制する地区計画を定めています（p10・11）。

①・２・４　河原町通沿道のまちづくり

河原町通沿道では，建造物修景地区（第２種）を指定しています（p10）。

②　道路空間の美装化

②・１　御池シンボルロード等の整備

世界の人々を魅了する京都のメインストリートとして，新たなときめきとにぎわいの空間となるよう，平成 14 年度に整備しました。

道路空間の美装化（道路の美装化，無電柱化），広い歩道・植樹帯の確保のほか，照明灯・信号機・交通標識等を共架して京都らしい繊細でシンプルなデザインとするなど，総合的かつ先駆的な京都らしく美しい道路空間を創出しています。

また，三条通で，「歩車共存道路」（交通安全施設等整備事業，寺町通～新町通，平成 10 年度～12 年度）の整備と，各種ストリートファニチャーの美化を推進しています。

②・２　無電柱化の推進

対象地区の幹線道路については，河原町通を除き地中化が完了しています。

現在，市は，「無電柱化推進計画（平成 16 年度～20 年度）」に基づき，無電柱化を推進しており，対象地区外の職住共存地区の細街路も計画されています。

また，市は，中長期的計画として，「重点整備対象地域」を定めています。対象地区全体は，この重点整備対象地域とされています。

**【資料 38】**（p104）無電柱化推進計画箇所図

②・３　屋外広告物の適正化

市では，屋外広告物を都市景観の重要な要素と位置付け，昭和 31 年に条例を定め，屋外広告物の適正化を推進してきました。この条例により大手飲料メーカーやファストフード店の看板色が京都市内で独自の落ち着いた色彩が採用されるなど，全国的にも有名な屋外広告物行政を進めてきました。

平成８年に条例を抜本改正し，窓ガラスなどに内側から表示される広告物についても一定の規制を行うことなど一層きめ細かく制度を充実しています。

対象地区については，幹線道路沿道型屋外広告物規制地域，地区内部が屋外広告物規制区域とされ，一定のルールが定められています。

③　まちの美化の推進

市は，都市の美化推進等のため，平成 9 年 6 月，「まち美化条例」を制定し，これに基づき，平成 10 年 2 月，都市の美化推進等のための総合的な計画である「まち美化計画」を策定（平成 14 年 11 月改定）し，積極的にまち美化を推進しています。

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

1　「職住共存地区」をより美しく

「職住共存地区」に属する対象地区の内部について，地域・事業者・行政のパートナーシップにより，京町家などによる京都らしい町並みが残る独特の個性を守り，育て，歴史が息づく京都らしく美しい地区の形成を推進します。

2　幹線道路沿道地区をより美しく

幹線道路沿道地区について，地域・事業者・行政のパートナーシップにより，ファサード，看板などの幹線通りそれぞれの個性に更に磨きをかけ，世界をリードする京都らしく美しいメインストリートの形成を推進します。

3　道路空間をより美しく

対象地区について，沿道建築物等の景観の向上をもにらんだ，質の高い歩道等の整備，電線類の地中化，照明や案内標識などのストリートファニチャーの景観の向上，屋外広告物の適正化，放置自転車等の追放など，総合的な道路空間の美装化に努めます。

4　まちの美化の推進

地域・事業者・市のパートナーシップにより，まちの美化を推進します。

## イ　環境保全の推進

### （ア）地区の特性

市は，平成９年に気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書が採択された都市として，事業者，市民，環境保全活動団体及び滞在者の参加と協働により，地球温暖化を防止する取組を先駆的かつ積極的に推進してきました。

対象地区は，グリーン配送の導入やベロタクシーの運行など，全国的にもモデルとなる先駆的な取組が積み重ねられてきています。

今後とも，取組を継続・拡充し，対象地区の環境を向上することはもとより，全国モデル・世界モデルとして全国，全世界の環境保全をリードしていくことが望まれます。

### （イ）・１　基本計画等の内容

○　**基本計画**（その p53・54）

第１章第３節１　環境への負担の少ない持続可能なまちをつくる

（１）「京のアジェンダ２１フォーラム」を核とした環境問題への取組

オ　環境にやさしい新しい観光都市づくり

カ　環境にやさしい交通体系づくり

「公共交通機関や自転車を利用しやすいまちづくり，～公共交通機関への転換等による自動車交通量の抑制など，環境にやさしく，子ども，高齢者，障害のあるひとや旅行者にもやさしい交通体系づくりを進める。」

キ　地域の文化や環境を活用する地域まるごと博物館づくり

「世界に誇る文化遺産や有形無形の文化財，環境にやさしい京都の伝統的なライフスタイルと結びついた伝統行事や工芸品，町衆の生活，さらには豊かな自然環境などを，地域まるごと博物館（エコミュージアム）として市民とともに生涯学習や観光資源に活用するとともに，それらを次世代に継承する。」

### （イ）・２　分野別計画等（地球温暖化対策条例・計画，自動車公害防止計画）の内容

**平成 17 年４月に「京都市地球温暖化対策条例」（以下「地球温暖化対策条例」という。）を施行し，同時に，平成 15 年 6 月に制定した「京都市地球温暖化対策地域推進計画（改訂版）」を同条例９条１項に規定する「地球温暖化対策計画」として位置付けました。なお，平成 18 年度の早期に次期「地球温暖化対策計画」を策定するため，現在，京都市環境審議会において御審議いただいています。**

**○　地球温暖化対策条例**

**第９条　市長は，地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するため，地球温暖化対策に関する計画（以下「地球温暖化対策計画」という。）を定めなければならない。**

**第１１条　本市は，温室効果ガスの排出の抑制等を図るため，次に掲げる施策を重点的かつ効果的に推進しなければならない。**

**（４）自動車等（道路運送車両法第２条第２項に規定する自動車及び同条第３項に規定する原動機付自転車をいう。以下同じ。）の使用に伴う温室効果ガスの排出の抑制を図るための施策で次に掲げるもの**

**ア　自己の自動車等を使用する者の公共交通機関への利用の転換の促進その他の交通需要管理施策（自動車等による交通の抑制，自動車等による交通の空間的又は時間的な分散化その他の交通の円滑化を図るための施策をいう。）**

**イ　貨物の効率的な輸送を促進するための施策**

**ウ　温室効果ガスを排出せず，又は温室効果ガスの排出の量が相当程度少ない自動車等の導入を促進するための施策**

**エ　自動車等の駐車時における原動機の停止を促進するための施策**

**○　京都市自動車公害防止計画**

**Ⅴ　自動車公害防止対策**

**１　対策の基本方針**

**（２）総合的・計画的な施策の推進**

**自動車公害の防止を図っていくためには，発生源対策，交通需要管理（ＴＤＭ）施策，交通流対策及び交通基盤整備対策，普及啓発，調査研究等の多種多様な施策を適正に組み込んで推進する必要がある。**

**２　自動車公害防止対策**

**（１）発生源対策**

**イ　低公害車・低燃費車の普及**

**（カ）グリーン配送の促進（低公害車や低排出ガス車による貨物輸送）**

**（現状と課題）**

**環境負荷の少ない車による貨物輸送の促進が重要である。特に，納入業者等に対して，納入の際には低公害車や低排出ガス車の使用を求める「グリーン配送」制度の導入が有効であると考えられる。**

**（対策の方向性）**

**今後，低公害や低排出の貨物車の普及に努め，市庁舎へのグリーン配送の導入も検討していく。**

**（４）普及啓発**

**普及啓発は，啓発活動と環境教育の２つに分類される。その中でも，**

**啓発活動に含まれる対策であるアイドリング・ストップ運動が有効であると考えられるため，重点施策として積極的に推進する。**

**（現状と課題）**

**自動車に係る大気汚染や騒音等の問題の根本的な解決のためには，一人ひとりが自ら環境負荷を発生させているという自覚を持ち，ライフスタイルそのものを見直していくことが重要である。このため，「アイドリング・ストップ運動」など，「環境にやさしい行動」を実践できるような普及・啓発や環境教育を行うことが重要である。**

**ア　啓発活動**

**（イ）アイドリング・ストップ運動**

**アイドリングにより，大気汚染物質が排出されるとともに，エンジン音による騒音も発生する。特に，商業施設における荷物の積み卸し時のアイドリングや観光地における客待ちのバスやタクシーのアイドリングによる地域住民に与える影響が問題となっている。**

**今後も，引き続き街頭キャンペーンやイベントを開催するとともに，市内の駐車場への啓発用ポスター貼付の推進や商業施設等への協力要請等を行い，アイドリングストップ運動を積極的に推進していく。**

**（オ）環境にやさしい自動車の運転方法等についての助言・指導**

**駐停車時のアイドリングストップ，適正速度での走行，タイヤ空気圧の適正化，空ぶかしや急発進・急加速・急ブレーキの抑制など，自動車運転時のちょっとした心がけにより，大気汚染や騒音を低減させることができる。一人ひとりの環境にやさしい運転についての意識を高めることで，これらの「エコドライブ」を推進していくことが重要である。**

**今後，環境にやさしい自動車の運転方法に関するパンフレットを配布しドライバーへの啓発を行う等，あらゆる機会を通じて助言や指導を行っていく。**

**（ウ）これまでの主な取組**

**①　都心部グリーン配送の推進**

**運輸部門における，より実効性の高い取組を推進するため，商業・業務機能が集積し，職と住が共存する都心部において，平成 16 年1月に「京都市都心部（まちなか）グリーン配送推進協議会」を設立し，エコドライブの推進，環境にやさしい自動車の導入を取組の柱として，環境にやさしい配送（グリーン配送）を推進しています。**

①・1　エコドライブの推進

政令市で初めてエコドライブを推進する意思のある事業所の担当者をエコドライブ推進者として認定する制度「エコドライブ推進者認定制度」を，平成 16 年 11 月に創設しました。これまで9回のエコドライブ研修会を開催し，330 名のエコドライブ推進者を輩出しています（平成 18 年 3 月現在)。

①・2　環境にやさしい自動車の導入

地球温暖化の防止と大気環境の改善を目指し，都心部において二酸化炭素と黒煙の排出を止める全国初のモデル地域として，低公害車の中でも，天然ガス自動車をはじめとする特に環境にやさしい自動車を，独自に「エコカー」と定義して普及啓発する「京（みやこ)・まちなかエコカー普及運動」を展開しています。また，この運動の趣旨に賛同し，都心部でのエコカー導入・普及に先駆的に取り組むことを,「トップランナー宣言」として16事業者が宣言しています（平成 18 年 3 月現在)。

②　アイドリング・ストップ運動の実施

啓発の強化月間として，環境月間（6 月）と観光シーズン（11 月）の年 2 回，市内の観光駐車場や大規模店舗の駐車場等において，ドライバーや通行する人等を対象として，啓発チラシやステッカーを配布し，アイドリング・ストップの徹底を呼びかけています。

③　ベロタクシーの運行

自転車タクシーの意味であり，日本では対象地区がまさに発祥の地です。

ＮＰＯ法人環境共生都市推進協会が平成 14 年 5 月から運行しています。現在 5 台で，4 月から 11 月まで運行しています。それなりに安定した利用があります。

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

1　ＴＤＭ施策の推進

自動車からの温室効果ガス排出量を抑制するため，地球温暖化対策計画に基づき，自動車単体の対策や，公共交通機関及び自転車等の利用促進を推進します。

2　グリーン配送等の推進

グリーン配送の推進や，ベロタクシーの運行など，対象地区における先導的な取組を推進します。

**【資料 39】**（p105）ベロタクシーについて

## （3）楽しくわくわくする「華やか」なまちづくり

### ア　商業の振興

**（ア）地域の特性**

対象地区は，歴史文化都市・京都を発信する先導的商業地であるとともに（p13・14），市民に暮らしの楽しみを提供するにぎわい空間（p8）でもあります。

今後とも，ますます新・旧，良質な商業者が多数集積することにより，京都ならではの華やかさとにぎわいが維持・増大されることが望まれます。

**（イ）・1　基本計画の内容**

○　**基本計画**（その p93）

第2章第2節1　産業連関都市として独自の産業システムをもつ

（3）地域に密着した商業の振興

ア　魅力ある商店街づくりに向けた支援

「それぞれの地域に応じた大型店の誘導・規制などにより，地域特性を考慮した望ましい商業集積を図り，地域に密着した商業の振興と魅力あるまちづくりを進める。また，安心して買物ができ，観光客にも魅力のある商店街づくりをめざして，情報通信技術（IT）関連機器の導入やまちのにぎわい創出を図る取組などへの支援を行う。」

**（イ）・2　分野別計画（商業ビジョン）の概要**

**「京都の商業は，京都という都市にふさわしい，京都市民・観光客などに貢献することをめざすこと」をねらいとし，平成 16 年度に策定されました。4つの「京都がめざす商業の姿」を掲げ，それを実現するための商業者の役割や市民等への期待，更に市の役割を5つの転換と 11 の戦略という形で構成しています。**

**特に対象地域に関係するものとして，11 の戦略のうちの一つとして，「都心繁華街の活性化」が掲げられ，更に第5章において，方向性・課題・今後の取組などが示されています。**

＜参考＞

○　４つの「京都がめざす商業の姿」

・　歴史文化都市・京都を発信する先導的商業

・　京都で働き暮らす人々の日常の暮らしを支える普段着の商業

・　歩いて買って食べて遊んで安心して楽しめる美しい京都の商業空間

・　才覚を発揮して元気に競い合い共同する京都の商業者ネットワーク

○　11の戦略

戦略①　地域商業ビジョンの策定

戦略②　地域商業ビジョンの具体化や地域商業を評価する仕組みなどの構築

戦略③　都心繁華街の活性化　◎

戦略④　商業と観光の一体的推進

戦略⑤　京都の特色を生かした創造的な商業の振興

戦略⑥　景観・交通・福祉等をとおした地域の魅力向上

戦略⑦　企画提案型の商業振興の推進

戦略⑧　商業者の持続的発展と新たな商業ベンチャー育成

戦略⑨　商業者ネットワークの活性化促進

戦略⑩　リーダー，コーディネーターの育成

戦略⑪　食の安全に向けた取組の推進

○　戦略３「都心繁華街の活性化」の内容

「戦略的に重要な位置づけを持つ都心繁華街の商業集積の振興を集中的に推進する。」

・　今後の方向性については，第５章で記述。

（当面取り組むべき事業）

○　都心商業の活性化を議論・検討する委員会の設置

○　ストリートコンセプトの検討支援

○　御池通シンボルロードのにぎわい創出支援

○　環境にやさしい配送の推進

○　地区計画をはじめとする都市計画手法の導入支援

○　安心して買い物できるための防犯対策支援

○　都心部の美化に関する総合的な取組の推進

○　華やぎやにぎわいを呼ぶ交通社会実験等の検討

○　第５章「都心商業の活性化」の概要

１　なぜ都心商業を考えるのか

（１）都心商業の活性化は京都市全体の活性化

（２）新しい取組の起こり

（３）観光都市としての魅力向上

**2　対象エリアの考え方**

**「～課題に応じた柔軟な区域イメージを持つことが重要である。」**

**3　都心商業のめざす方向性**

**・　都心商業の魅力アップに向けた「渦巻き」の創造**

**「都心の有する地域ポテンシャル（文化，歴史，町衆など）を最大限に活用し，「魅力的で個性的な個店の集積促進」「積極的な商業者・事業者ネットワークの事業展開」「基盤整備を通じた地域価値の向上」の３つが繰り返されることによって～」**

**4　課題**

**（1）魅力的な商業・商業者の集積促進**

**ア　まちの変化への対応**

**イ　通りの個性の発信**

**ウ　既存の大規模小売店舗の建替問題**

**エ　ふさわしくない事業者の参入への対応**

**オ　都心商業の情報発信**

**カ　観光都市にふさわしい「もてなし」の実現**

**（2）豊富な文化ストックに基づく都心の価値づくり**

**ア　都心の祭・行事**

**イ　文化ストックの再発見と情報発信**

**ウ　地域特性の維持，伸長**

**エ　現代の町衆の集結**

**（3）快適で豊かな商業空間の実現**

**ア　快適な歩行者空間の創出**

**イ　都心への交通手段の利便性向上**

**ウ　商業者，市民，観光客のモラル向上**

**エ　都心の安全対策**

**5　今後の取組**

**（1）仕組みをつくり，人づくりを進める**

**ア　都心の商業者が自由に関係できるネットワークづくり**

**イ　都心の商店街組織による面的なネットワークづくり**

**ウ　都心に関わるＮＰＯや市民団体による開かれたネットワークづくり**

**（2）新しい萌芽を伸ばしていく**

**「都心の幹線道路から中に入った細街路では，モザイク状に新しいお店が出店し，新たな都心商業の魅力を生み出している。～一方で前述のとおり，都心では商業者や市民団体が活発に活動している。～こうした新しい萌芽を着実に伸ばすとともに，多様な取組がますます活発に展開されることを応援し促進することが必要である。」**

（3）一つ一つ取り上げて取り組む

「～一つ一つ課題を明確にして，広く意見交換を進め，社会実験を行って，その結果に学びながら，関係者の合意とまちづくりへの共感，互いの信頼関係を築き上げていって，着実に新しい都心商業づくりを進めていかなければならない。」

## （ウ）これまでの主な取組

① 「商い創出事業（商い修得型）」の推進による出店促進

商業施設新風館（中京区三条烏丸）において，新規商業ベンチャーを育成するため，同施設１階のワゴン店舗にて一定期間商業活動を行うなかで経験を養い，正規の開業につなげることを目標として，平成 16 年度から実施しています。

平成 16 年度の支援対象者５名のうち１名については，平成 17 年９月に職住共存地区内にて個店の開業を果たしています。

② 交通系ＩＣカードを活用した商業振興・公共交通利用促進

交通系ＩＣカードを活用し，公共交通利用者が対象地域を中心とする特定の店舗において，一定の買い物を行った場合に，運賃を還元するしくみを検討しています。平成 18 年3月に，交通系ＩＣカード「ＰｉＴａＰａ」を活用し，都心部商店街の３５店舗を対象とした社会実験を実施しました。

平成 18 年度も，引き続き「交通系ＩＣカード」を活用した社会実験を，規模を拡大して実施する予定です。

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

1 魅力ある個店の創出

商い創出事業や商業者のネットワークづくり等により，魅力的なお店の出店を促します。

2 公共交通利用促進

ＩＣカードを活用した公共交通利用促進を積極的に行い，ゆっくりと買い物できる快適な道路空間の確保を目指します。

3 安心できる買い物環境づくり

商店街への防犯カメラの設置など，安心できる買い物環境づくりに向けた商業者の取組を支援します。

4 通りごとの個性を生かした魅力あるにぎわい空間づくり

商業者の企画提案による魅力的な買い物空間づくりへの支援を行います。

## イ　観光の振興

### （ア）地区の特性（商業ビジョンｐ38）

対象地区には，積み重ねられた歴史や文化を背景に，美しい京町家が数多く残り，また幕末の史跡や近代洋風建築などの近世以降の観光資源が数多く残っています（ｐ６）。

一方で，京都市民の生活を支え，彩りを与えてきた都心の商業自体も，近年，新たな観光資源として注目されています。その一方で，平成 16 年京都市観光調査年報の訪問地調では，四条河原町の訪問率は 3.4%となっています。

観光の振興の視点からの振興策も，対象地域の「華やか」なまちづくりのためには重要です。観光都市・京都全体の魅力向上にもつながります。

### （イ）・１　基本計画の内容

○　基本計画

第１章第３節４　歩いて楽しいまちをつくる（その p66）

（１）歩く魅力のあるまちづくり

エ　観光地や商店街の活性化

「市街地の文化遺産や有形無形の文化財等，地域の文化，環境を活用する地域まるごと博物館（エコミュージアム）づくり，徒歩や自転車による環境を大切にした旅（エコツーリズム）の推進や歩行者天国の実施など，観光客にとって歩くことの魅力が実感できるまちづくりを進める。

また，商店街の活性化と連携して，観光客も含めた多くのひとが歩き集うような，歩くことが楽しくなるまちづくりを促進する。」

第２章第２節２　魅力ある観光を創造する（その p96）

（１）21 世紀の京都を牽引する観光の創造

エ　歩いて楽しむまちなか観光の振興

「都心のまちづくりと連動し，京都らしさを演出したにぎわいのある歩行者空間や京町家などの活用による個性あふれる店舗や工房などが集積する観光スポットを創出し，歩いて楽しむ「まちなか観光」を振興する。」

### （イ）・２　分野別計画（観光振興計画）の内容

平成 18 年１月に策定されました。観光振興５つの宣言（第３章），21 の戦略的施策（第４章），100 の推進施策（第５章）が掲げられています。

### （ウ）これまでの主な取組

国内外からの観光客の受入体制充実を図るため，観光案内図板，案内標識，名所説明立札，現在地表示板の整備を行ってきました。

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

**1　歩いて楽しむ「まちなか観光」の推進**

**都心のまちづくりと連動し，京都らしさを演出したにぎわいのある歩行者空間や京町家などの活用による個性あふれる店舗や工房などが集積する観光スポットを創出し，歩いて楽しむ「まちなか観光」を振興します。**

**2　名所説明立札の計画的な整備**

**寺院・神社など主要観光地における名所説明立札の計画的な整備を推進します（観光振興計画ｐ75　推進施策 50）。**

**3　観光を活用した商店街の取組の支援**

**観光に関するノウハウを持たない商店街が，商業の活性化に寄与するような観光商品を開発するなど，観光を活用した商店街活性化の取組を支援します（観光振興計画ｐ79　推進施策 72）。**

## （4）住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくり

### （ア）地域の特性

対象地区は，従来から元学区を中心に活発な地域活動が展開されたり，個性的な通りや商店街の活動が地域の魅力となっています。近年，まちづくりの様々な場面で，具体的に地域と行政とがそれぞれの力を発揮し，協力しあう関係がはぐくまれてきています。

地域活動の更なる活発化や，地域と行政の協働が発展されていくことが望まれます。

### （イ）基本計画等の内容

○ **基本計画**

基本構想の３つの柱のひとつとして「市民がつくる京都のまち」が掲げられ，基本計画の３つの柱のひとつとして「市民との厚い信頼関係の構築をめざして」が掲げられ，「市民と共通の情報を基に，政策の企画・実施・評価を行うことにより，透明な行政システムを築き，地方分権時代にふさわしい個性ある政策を市民とのパートナーシップで展開する自治体へと京都市が脱皮する（その p125）」とされています。

○ **あるまち構想**（その p25・26）

第５章　都心商業地区（東ブロック）の取組／３　今後のまちづくりの方向性

「安心・賑わいフォーラム」（仮称）の設置

「～まちの安心や賑わいを高めていくための方策について，地域住民や商業者，市民団体，専門家，行政などの様々な関係者が意見交換し情報を交流する場として，「安心・賑わいフォーラム」（仮称）を設置します。」

第６章　重点地区における取組の推進体制

１　歩いて暮らせる街づくり推進会議と行政との協働

「歩いて暮らせる街づくり推進会議」は，まちなかに関わる様々な人々が，互いの立場を尊重しながら自由闊達に意見交換し，よりよいまちづくりに向けて具体的な行動を話し合う開かれた場として活動を続けてきています。

今後とも，まちなかでのまちづくりの動きについての情報共有や，「歩いて暮らせるまち」をめざした意見交換や社会実験などを行なう場として，この活動をパートナーシップにより継続していきます。」

### （ウ）これまでの主な取組

① 「歩いてくらせるまちづくり推進会議」の取組

「歩いて暮らせる街づくり推進会議」は，都心部の職住共存地区が，国の「歩いて暮らせる街づくり事業」のモデル地区に選ばれたことから，同地区のまちづくりに関心をもつ地域住民や事業者，まちづくりに関心のある市民等の有志により，平成12年7月に設立されました。

「歩いて暮らせるまちづくり」について検討を行い，毎年，「まちなかを歩く日」を行うなど，様々な取り組みを積み重ねてきています。

市は，特別会員として参画することをはじめ，推進会議の主体的な取組を積極的に支援しています。

＜参考＞歩いて暮らせるまちづくり推進会議の主な取組（平成17年度）

○ 「まちなかを歩く日」の実施

都心部で地域の「暮らし」と「魅力」を活かした多彩な催しを実施し，まちなかの魅力を発信するものです。平成12年度から毎年11月に行っています。

○ 「京都まちなか交通安全ワークショップ」の実施

安全に，安心して暮らせるまち，歩いて楽しく，歩きたくなるまちを目指し，まちなかの交通問題に関するワークショップを2回実施しました。ワークショップでは，自転車問題が中心に提起されました。

○ 交通安全に関する高倉小学校との協働事業

9月から10月にかけて，高倉小学校の授業で自転車・交通安全問題に取り組み，小学生とともにまち歩きを行いました。

② 地域の主な取組

・ 御池通：「御池沿道関係者協議会」による取組

御池通をシンボルロードとして，新たなにぎわいの創出及び更なる景観の向上の実現に向け，地元・経済界・行政のパートナーシップによるまちづくりを進め，市民に親しまれる道路となるよう，検討を行っています。

ＮＰＯ法人「都心界隈まちづくりネット」の取組

姉小路界隈を考える会を母体に設立されました。御池通の景観形成に向けた取組を行っており，今後は御池通の清掃活動や違法駐輪対策に取り組む予定です。

・ 四条通：「風格と華やぎ」のあるまちづくりに自主的に取り組まれています。

平成15年度には，地区計画を策定（平成17年度に変更）するとともに，全国都市再生モデル調査「風格と華やぎのあるまち

づくりビジョン策定調査」を実施しています。また，平成 16 年度には，防犯カメラ設置事業を行っています（p99）

- 姉小路通：姉小路通を考える会の取組（あるまち構想 p22）
- 三条通：京の三条まちづくり協議会の取組（あるまち構想 p22）
- 商店街の取組（あるまち構想 p22）
- 中東活性化委員会の取組（あるまち構想 p22）

## （エ）施策の方向性（研究会提案）

1　歩いて暮らせる街づくり推進会議の活動推進

歩いて暮らせる街づくり推進会議の活動をパートナーシップにより継続していきます。

2　まちづくり方策を検討・推進する協議会の設立

地域住民や事業者，市民団体，専門家，行政などの様々な関係者により構成される，「（仮称）歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」を設立し，歩いて楽しいまちづくりのための方策について検討・推進します。

3　地域の取組の推進

その他の地域の取組を推進します。

# 第６　快適な歩行者空間形成策の考察

・　既に p84 において，施策の方向性として，
　１　幹線道路における歩道の拡幅等の検討
　２　細街路における自動車流入抑制の検討
　を掲げました。
・　ここでは，より具体的に，どのような改善策が考えられ，どのような結果が見込まれるか等について，考察を行います。

**（参考）　道路規制の現況**

**現在の道路規制の状況は，次のとおりです。**

- 新京極通：終日，歩行者専用
- 寺町通　：10～24 時，歩行者専用
- 錦小路通（高倉通より東）：7～20 時，歩行者専用
- 蛸薬師通（河原町通～寺町通間）：13～5 時，歩行者専用
- 高倉通（錦小路通～四条通間）：土日・祝日の 12～18 時，歩行者専用
- その他の細街路：一方通行（御幸町通（御池通～姉小路通間）除く）

**道路規制の現況**

**【資料 40】**（p106）祇園祭に伴う臨時交通規制（平成 17 年）

## 1　幹線道路（四条通・河原町通）について

### （1）選択項目の整理

**快適な歩行者空間形成策といっても，歩道拡幅か歩行者専用道路か，定期的か恒常的かをはじめ，たくさんの選択項目があります。**
**それらを整理すると次のとおりです。**

<table>
<tr><th colspan="3">選択項目</th><th colspan="5">選択肢</th><th>備考</th></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="2">変化の大小(※注 1)</td><td colspan="5">小 ⟷ 大</td><td></td></tr>
<tr><td>②</td><td>区間</td><td>（四条通）</td><td colspan="2">烏丸通～河原町通</td><td colspan="2">烏丸通～川端通</td><td>烏丸通～東大路通</td><td></td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="2">歩行者空間<br>の拡大</td><td colspan="3">歩道拡幅</td><td colspan="2">歩行者専用道路</td><td>柵の形態<br>(※注 2)</td></tr>
<tr><td>④</td><td colspan="2">定期・恒常の別</td><td colspan="3">休日（特定日）のみ</td><td colspan="2">毎日</td><td></td></tr>
<tr><td>⑤</td><td colspan="2">時間</td><td colspan="2">昼間の特定時間帯のみ<br>（例:12 時～19 時）</td><td colspan="2">夜間を除く<br>（例:5 時～24 時）</td><td>終日</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">⑥</td><td rowspan="4">走行車種</td><td>一般車両</td><td colspan="2">○</td><td colspan="2">×</td><td>×</td><td>×</td><td rowspan="4">荷捌き<br>(※注 3)</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td colspan="2">○</td><td colspan="2">○</td><td rowspan="2">×</td><td rowspan="2">×</td></tr>
<tr><td>タクシーベイ</td><td>設置</td><td>なし</td><td>設置</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>バス</td><td colspan="2">○</td><td colspan="2">○</td><td>○</td><td>×</td></tr>
<tr><td>⑦</td><td colspan="2">自転車(※注 4)</td><td colspan="2">通行不可</td><td colspan="2">車道を走行</td><td>歩道を走行</td><td>自転車の走行空間を区分して走行</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">⑧</td><td rowspan="2">横断<br>街路<br>(四条通)<br>(※注 5)</td><td>対象<br>箇所</td><td colspan="3">一部のみ対象</td><td colspan="2">全てを対象</td><td rowspan="2">施設へのアクセス</td></tr>
<tr><td>交差点</td><td>車両通行可<br>（青）</td><td colspan="2">車両徐行<br>（赤点滅）</td><td colspan="2">通行不可</td></tr>
</table>

**※　選択項目について**

**※注１　変化の大小**

- **現状と比べた変化の大小。**
- **選択項目ごとに，左の選択肢ほど小さく，右の選択肢ほど大きい。**

**※注２　備考：柵の形態**

- **歩道拡幅の実験を考えた場合，四条通は歩道と車道を区分する柵がロープで取り外し可となっている区間が長く，歩道と車道の往来が容易な実験が可能。一方，河原町通の柵は取り外しができず，実験では歩道と車道の往来はやや難しくなる。**

**※注３　備考：荷捌き**

- **検討する必要がある。**

**※注４　自転車**

- **現状では，四条通・河原町通は通行禁止である。**
- **歩道拡幅の場合，取扱いを考える必要がある。**

**※注５　縦断街路（四条通）**

- **四条通を横断する西は東洞院通から東は御幸町通の 7 本について，取扱いを検討する必要がある。**

**※　連携すべき施策について**

**○　拡大した歩行空間の活用**

- **地域活性化等を目的とする路上イベントなど商業者と連携したにぎわい創出が可能となる。**

**○　バスダイヤの見直し**

- **特に一般車を制限した場合，走行速度向上に伴うダイヤ見直しが必要となる。**

（２）四条通について

ア　はじめに～対象区間について（関連：選択項目②）

- **四条通について，烏丸通を基点として，河原町通まで・川端通まで・東大路通までとする３案が考えられます。**
- **まず，烏丸通～河原町通間の実験を目指すことが適当であると考えます。**

■　**理由**

- 烏丸通～河原町通間は，幹線道路の横断がない区間である。
- 幹線道路が横断する区間を含むことによって，周辺への影響は大きくなると見込まれるため，あらためて検討すべきである。
- ヨーロッパの先進事例においても，少しずつ，成功体験を得ながら延長してきている（ミュンヘンなど）。

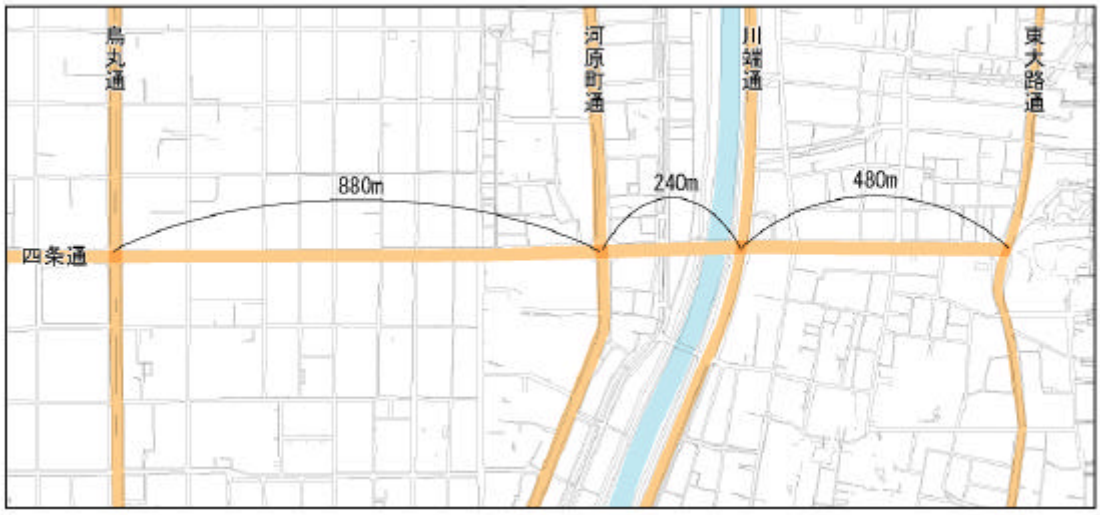



図　対象区間の位置

イ　歩道拡幅パターン（関連：選択項目③及び⑥）

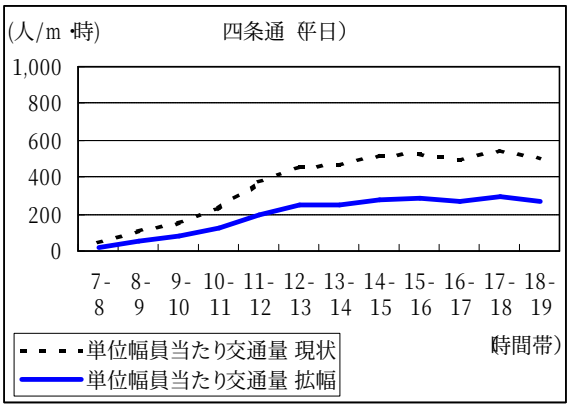
- **歩道拡幅は，まず第一の改善案として考えられるパターンです。**
- **一定の条件に基づくシミュレーションによると，歩行者空間は快適性・魅力が向上し，自動車交通の混雑の程度は，現状と同程度にとどまると見込まれます。**

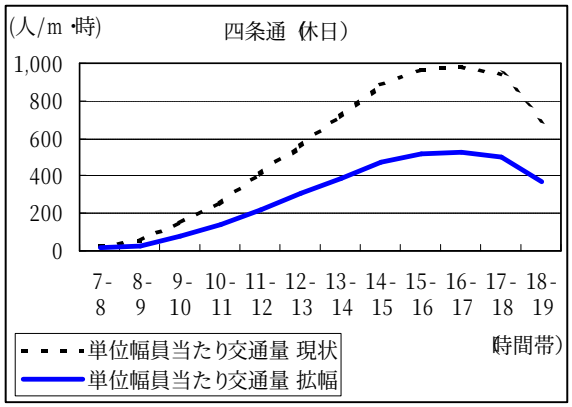
■　考察

（ア）歩行者交通の状況変化（シミュレーション1）

- 一定の条件に基づくシミュレーションによると，大きな改善が見込まれる。
- 現状では，休日ピーク時（16 時台）の歩行者交通量は，約 1,000 人／時となっており，他の歩行者を気にしながら歩かなければならない状況。
- 歩道を拡幅した場合，休日のピーク時でも，現状の平日の夕方程度の混み具合まで改善されると見込まれる。
- 地域活性化等を目的とする路上イベントなど，更なる魅力向上も可能となる。
- このように快適性や魅力が大きく向上し，来訪者の増加も期待できる。

シミュレーション１　歩行者交通の状況変化（四条通）（歩道拡幅）




【シミュレーションの条件・考え方】

①　歩行者の交通量は変わらないものとした。

②　歩道の幅員が 3.5m から 6.5m となるものとした。

単位幅員当たり交通量　＝　歩行者交通量　／　幅員

歩行者交通量：商店街調査（p15）

幅員現状：3.5m　→　実施後：6.5m

（イ）自動車交通の状況変化（シミュレーション 2）

ａ　四条通について

・　一定の条件に基づくシミュレーションによると，さほど変化は生じないものと見込まれる。

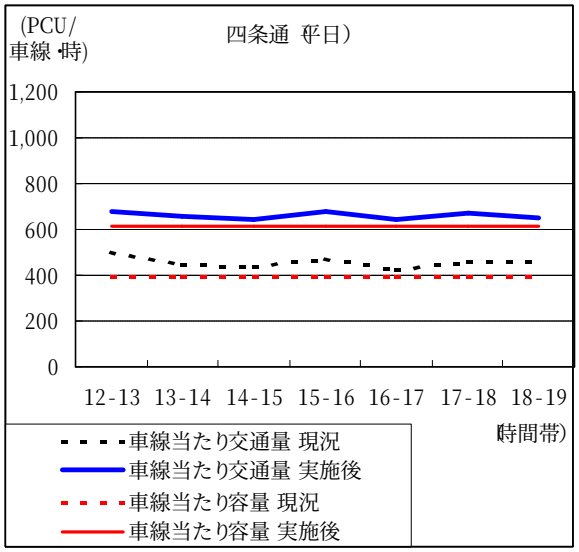
・　現状では，４ 車線でありながら路上駐停車の影響により，交通容量（比較的混雑なく通行できる最大の交通量）が小さくなっている。

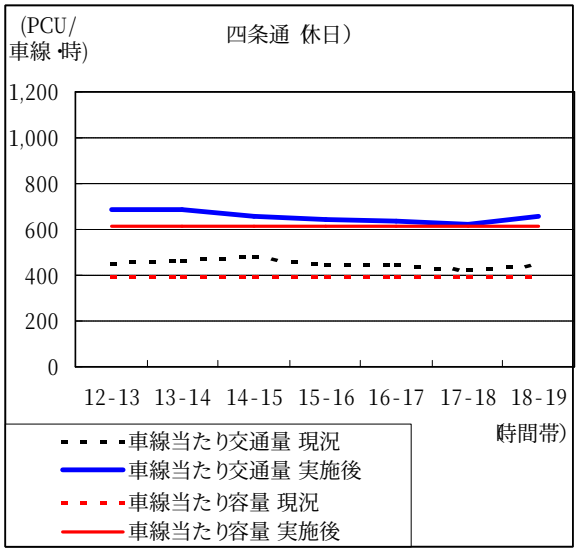
・　歩道を拡幅した場合には，２ 車線に車線は減少するが，バスベイやタクシーベイの設置などにより，バス・タクシーの停車による容量低下の影響がなくなるため，混雑の程度は現状と同程度にとどまると見込まれる。

ｂ　他の通について

・　ａより，他の通りへの影響はないと見込まれる。

シミュレーション２　自動車交通の状況変化（四条通）（歩道拡幅）




【シミュレーションの条件・考え方】

①　自動車の交通量は変わらないものとした。

②　道路の容量との比較であるため，大型車の混入の影響を加味するべく，大型車１台が乗用車２台分に相当するとして大型車を普通車に換算した台数（PCU）を用いた。

③　１時間に走行できる交通量の最大値（基本交通容量）は，４ 車線以上の場合は１車線当たり 2,200pcu／時・車線である。これを，幅員の狭さ，沿道の状況（市街地），信号交差点，バス・タクシー停車及びサービス水準に照らし補正すると，下表のように交通容量は１車線当たり約 400 台（１時間当たり）となる。

| ■四条通 | 現状 | 実施時 |
|---|---|---|
| 何の影響もない場合に走行できる交通量（pcu/時） | 8,800 | 2,500 |
| 補正係数 | | |
| 車道の側方余裕の狭さによる低減率 | 0.91 | 0.91 |
| 沿道状況（市街地）による低減率 | 0.75 | 0.75 |
| 信号交差点（右左折交通量）による低減率 | 0.45 | 0.80 |
| バス・タクシー停車による低減率 | 0.65 | 1.00 |
| サービス水準（物理的可能な交通容量からの余裕率） | 0.90 | 0.90 |
| 断面の交通容量（pcu/時） | 1,581 | 1,229 |
| 1車線当たり | 395 | 614 |

※　現状・実施時とも，細街路からの流入を十分考慮できていないという限界がある。

④　歩道を拡幅すると，4 車線（片側 2 車線）の場合は追い越し走行ができるが，2 車線（片側 1 車線）の場合は追い越しができなくなるため，基本交通容量は 2,500pcu／時・2 車線である。しかし，バスベイ・タクシーベイの設置により，タクシー・バスの停車による容量低下がなくなることと，信号交差点による影響が小さくなることから，補正後の 1 車線当たりの交通容量は約 600 台に増加する。

車線当たり交通量　＝　自動車交通量　／　車線数
自動車交通量：研究会調査（p20）
車線数（現状）：路上駐停車による車線利用不能率（p36）を考慮（平日平均 2.9 車線，休日平均 3.1 車線）
車線数（実施後）：２車線

車線当たり容量　＝　自動車交通容量　／　車線数
車線数（現状）：４車線　→　（実施後）：２車線
自動車交通容量　＝　基本交通容量×補正係数
基本交通容量：「道路の交通容量」社団法人日本道路協会・編による
補正係数：道路交通センサスの考え方を参照
車道の側方余裕の狭さによる低減率　＝　0.187×（側方余裕）＋0.86
側方余裕は，道路の種級と車線数によって区分される係数を用いて，車道部幅員，車道幅員，中央帯幅員に基づき算定される。
沿道状況（市街地）による低減率：
山地部・平地部・市街地部及びバス専用レーンの有無によって規定される。
信号交差点（右左折交通量）による低減率：
現状（４車線）では，代表交差点における右左折車混入率によって算定される。実施後（２車線）では信号交差点密度によって算定される。
バス・タクシー停車による低減率：
バス停やタクシー乗場による影響が大きいと考えられる場合に採用される。
サービス水準（物理的可能な交通容量からの余裕率）：
地方部と都市部及び計画水準（道路の種級によって規定される）によって規定される

（ウ）その他

a　荷捌きについて（関連：選択項目⑥備考）

・　歩道拡幅に伴い，荷捌きの時間・場所を限定することが必要となる。

・　一般的なモールでは，午前中（11 時くらいまで）は，搬入・搬出のための自動車の通行を許可している。当該時間帯は，タクシーの乗降者数が少ない（p31）ことから，タクシーベイの一部を荷捌き場として対応することや，路外荷捌き場を確保する（民間営業駐車場の転用などにより）ことなどが考えられる。

【資料 12】（p24）荷捌きへの対応に係る国内事例

b　時間について（関連：選択項目⑤）

・　歩道拡幅は恒久的形態であるため，その社会実験は「昼間」では不足であり，「夜間を除く」あるいは「終日」行うことが必要である。

c　自転車について（関連：選択項目⑦）

・　歩道拡幅に伴い，いかに取扱うか検討が必要となる。

d　横断街路について（関連：選択項目⑧）

・　従来通り横断・左折できるものとする。

ウ　トランジットモール（歩道拡幅＋一般車両通行禁止）パターン（関連：選択項目③及び⑥）

- **歩道拡幅から一歩進めて，一般車両が走行することを抑制し，公共交通であるバスとタクシーのみが走行できるようにするものです。**
- **一定の条件に基づくシミュレーションによると，イに加えて，歩行者空間は快適性が向上し，自動車交通は，四条通で改善し，他の通りでも問題はほとんど生じないと見込まれます。**

■　考察

（ア）歩行者交通の状況変化（シミュレーション１）

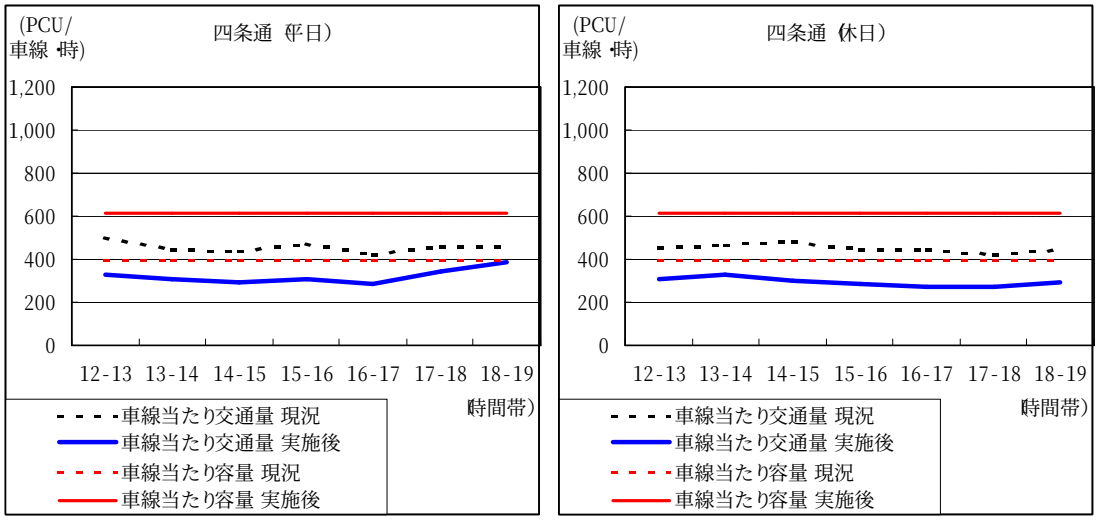
- イ（ア）に加えて，一般車両が少なくなることにより，排ガスや騒音が減少し，快適性が向上すると考えられる。

（イ）自動車交通の状況変化

ａ　四条通について（シミュレーション３）

- イ（イ）ａの状況変化に加えて，一般車両分の交通量が減少するため，車線数が減ってもなお車線当たりの交通量は減少し，混雑は改善すると見込まれる。

シミュレーション３　自動車交通の状況変化（四条通）（トランジットモール）



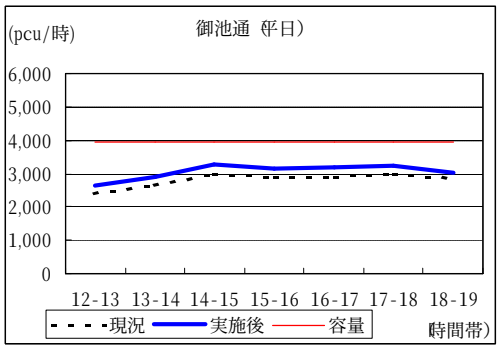

【シミュレーションの条件・考え方】

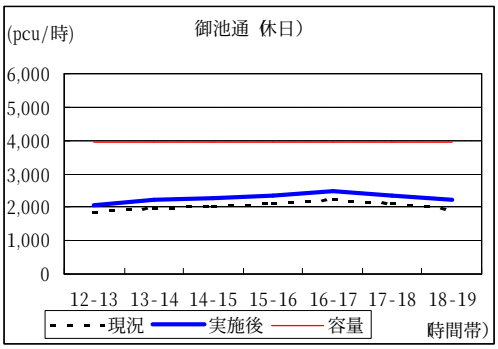
歩道拡幅（シミュレーション２）を基礎として，交通量（実施後）はバスとタクシーのみとした。

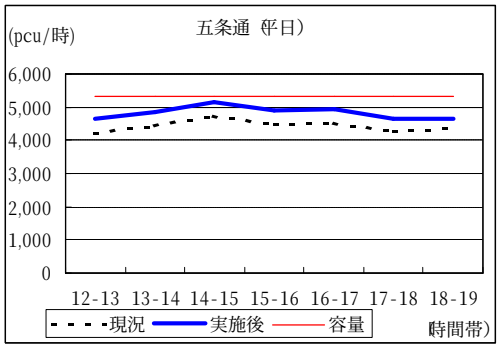
**b　他の通りについて（シミュレーション 4）**

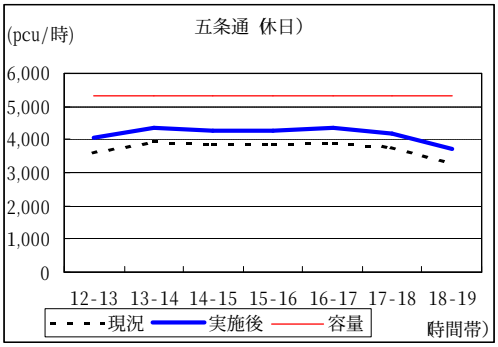
- 現在，四条通を走行する一般車両が全て他の通りへ転換したと想定し，他の通りの状況変化をシミュレーションした。
- 御池通では，約 2 割の交通量増加が見込まれる。実際には全ての転換は考えにくいことから，過大な見込みであるが，その場合でも容量には相当の余裕がある。

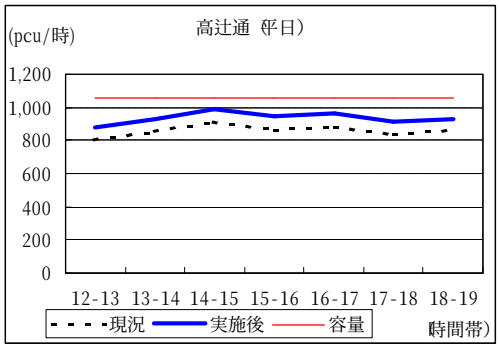
**シミュレーション４　自動車交通の状況変化（四条通→他の道路）（トランジットモール）**

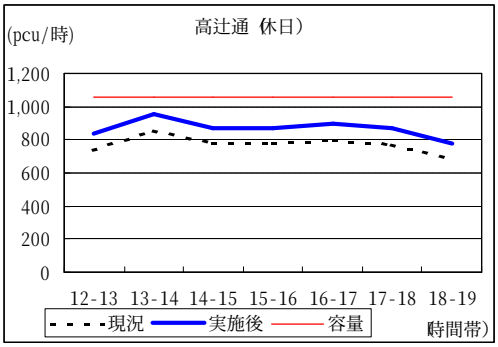


【シミュレーションの条件・考え方】

① 転換対象となる細街路は，四条以北は寺町通・新京極通を横断することができないため転換しないものとし，四条以南は街路の形状を考慮して高辻通のみとした。

② 御池通と五条通＋高辻通の比率は，河原町通及び烏丸通の交差点における交差点方向別交通量の観測結果に基づき，北方面の交通は御池通へ，南方面の交通は五条通＋高辻通へ，それぞれ転換するものとした。

③ 五条通と高辻通の比率は，河原町通及び烏丸通の交差点における交差点方向別交通量の観測結果のうち南方面の交通を，五条通と高辻通の交通量の比率で割り振った。

④ 転換先の道路の交通量は平成 11 年度道路交通センサス調査結果を用い，上記の手順により算定した転換交通量を加えて，通行抑制時の交通量を算定した。

⑤ 交通量及び容量は大型車を乗用車に換算した PCU で比較した。御池通及び五条通の容量の算定は，下表のとおり。

| ■御池通 | 現状 |
|---|---|
| 何の影響もない場合に走行できる交通量（pcu/時） | 13,200 |
| 補正係数 | |
| 車道の側方余裕の狭さによる低減率 | 0.95 |
| 沿道状況（市街地）による低減率 | 0.75 |
| 信号交差点（右左折交通量）による低減率 | 0.47 |
| サービス水準（物理的可能な交通容量からの余裕率） | 0.90 |
| 断面の交通容量（pcu/時） | 3,951 |
| 1車線当たり | 659 |

| ■五条通 | 現状 |
|---|---|
| 何の影響もない場合に走行できる交通量（pcu/時） | 17,600 |
| 補正係数 | |
| 車道の側方余裕の狭さによる低減率 | 0.97 |
| 沿道状況（市街地）による低減率 | 0.75 |
| 信号交差点（右左折交通量）による低減率 | 0.47 |
| サービス水準（物理的可能な交通容量からの余裕率） | 0.90 |
| 断面の交通容量（pcu/時） | 5,333 |
| 1車線当たり | 667 |

（ウ）その他

ａ　荷捌きについて

・　イ（ウ）ａと同じ。加えて，限定した時間帯で対応できない一定の車両について通行許可車両とすることが必要となる。

ｂ　バス，タクシーの取扱いについて（関連：選択項目⑥）

・　基幹的公共交通機関として，現在も多数の乗降客数のあるバスの利用・充実を図ることがまずは現実的であると考える。

・　また，タクシー利用者も多いため，歩行者の移動支援の観点から，引き続き走行可能とすることが適当である。

【理由】

・　対象地区は中心繁華街であり，タクシー利用者が多い（p31）。タクシーの通行を不許可とすると，商店街への影響が懸念される。

【備考】

・　舗道拡幅等の場合，タクシーベイ以外での乗降の禁止の徹底が必要である。併せて，乗車ニーズの多い場所（p32）について適切なベイの新増設を行い，利用者の利便性を確保することも地区の魅力向上には必要であると考える。

ｃ　横断街路について（関連：選択項目⑧）

・　従来通り横断できるものとする。

・　ただし，四条通の縦断を禁止するため，7 本の細街路から四条通への左折については，新たに禁止する必要がある

・　また，四条通から細街路への左折侵入がなくなることにより，細街路沿いの時間貸駐車場などへのアクセスへの影響が考えられる。

【資料巻末】（p119）四条通周辺のエリアマップ

ｄ　時間について（関連：選択項目⑤）

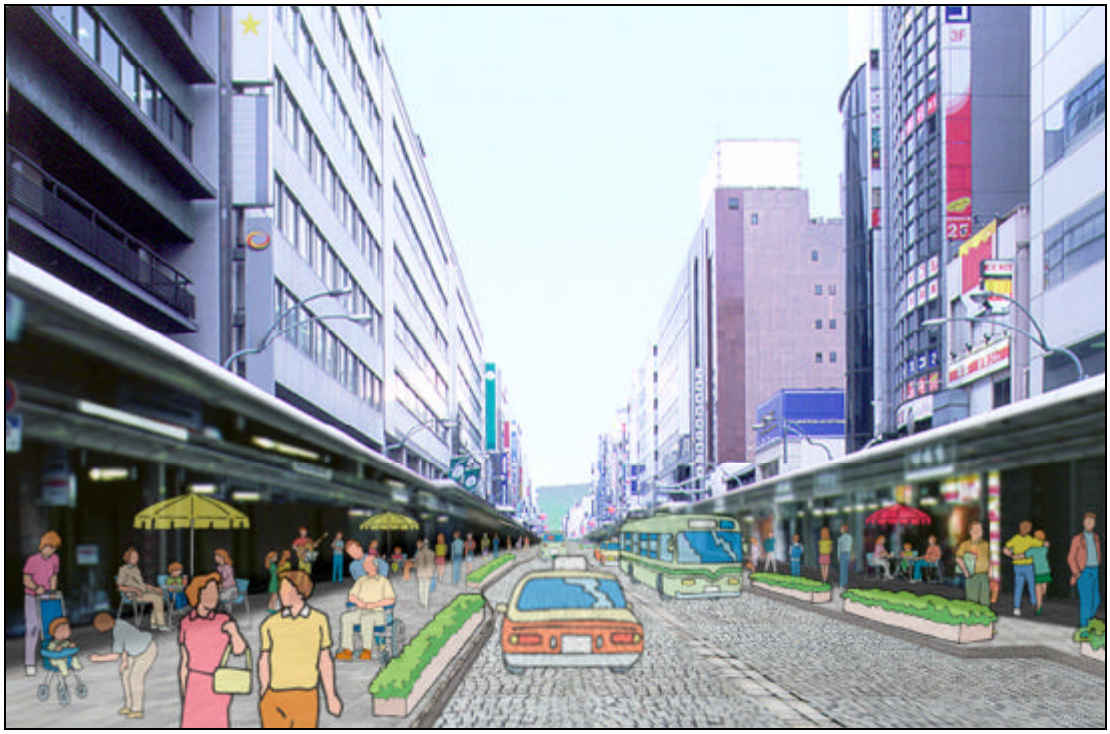
・　イ（ウ）ｂと同じ。

ｅ　自転車について（関連：選択項目⑥）

・　イ（ウ）ｃと同じ。

Before

After



（３）河原町通について

ア　歩道拡幅パターン（関連：選択項目②及び⑤）

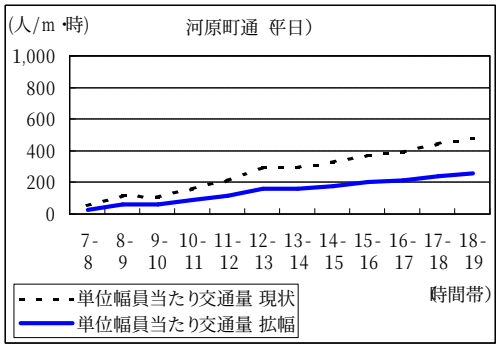
**一定の条件に基づくシミュレーションによると，歩行者空間は快適性・魅力が向上しますが，反面，自動車交通について，河原町通における一定の通過交通が他へ転換し，烏丸通の交通量が増加すると見込まれます。**

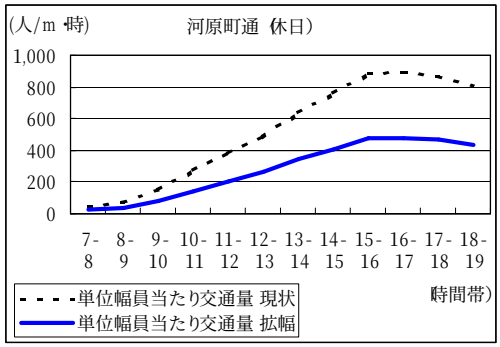
■　考察

（ア）歩行者交通の状況変化（シミュレーション５）

- 一定の条件に基づくシミュレーションによると，大きな改善が見込まれる。
- 現況では，休日ピーク時（16 時台）の歩行者交通量は，約 900 人／時となっており，他の歩行者を気にしながら歩かなければならない状況である。
- 拡幅した場合，休日のピーク時でも，現状の平日の夕方程度の混み具合となり，歩きやすさが改善されると見込まれる。
- 地域活性化等を目的とする路上イベントなど，更なる魅力向上も可能となる。
- このように，快適性や魅力が大きく向上し，来訪者の増加も期待できる。

シミュレーション５　歩行者交通の状況変化（河原町通）（歩道拡幅）




【シミュレーションの条件・考え方】

①　歩行者の交通量は変わらないものとした。

②　歩道の幅員が 3.5m から 6.0m となるものとした。

単位幅員当たり交通量　＝　歩行者交通量　／　幅員

歩行者交通量：商店街調査（p15）

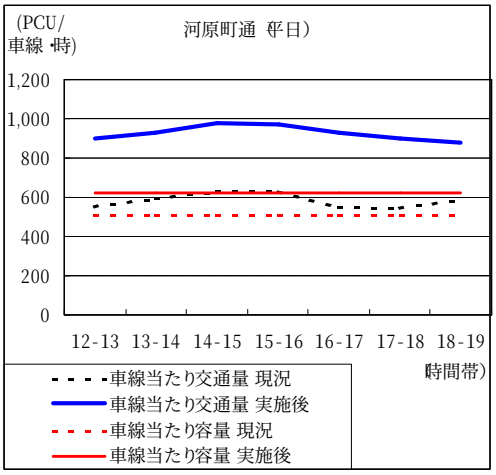
幅員現状：3.5m　→　実施後：6.5m

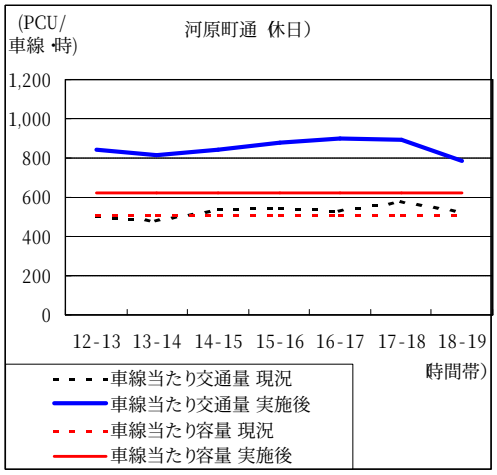
（イ）自動車交通の状況変化

ａ　河原町通について（シミュレーション６）

- 現状の交通量では，容量を上回る見込みとなるため，川端通や烏丸通などの並行する幹線道路等へ一定の転換が生じるものと見込まれる。

## シミュレーション６　自動車交通の状況変化（河原町通）（歩道拡幅）




【シミュレーションの条件・考え方】

シミュレーション 2 と同様の考え方に従い交通量と容量を算出した。河原町通の容量の算定結果は，下表のとおり。

| ■河原町通 | 現状 | 実施時 |
|---|---|---|
| 何の影響もない場合に走行できる交通量（pcu/時） | 8,800 | 2,500 |
| 補正係数 | | |
| 車道の側方余裕の狭さによる低減率 | 0.91 | 0.91 |
| 沿道状況（市街地）による低減率 | 0.75 | 0.75 |
| 信号交差点（右左折交通量）による低減率 | 0.58 | 0.81 |
| バス・タクシー停車による低減率 | 0.65 | 1.00 |
| サービス水準（物理的可能な交通容量からの余裕率） | 0.90 | 0.90 |
| 断面の交通容量（pcu/時） | 2,038 | 1,244 |
| 1車線当たり | 509 | 622 |

車線当たり交通量　＝　自動車交通量　／　車線数

自動車交通量：研究会調査（p20）

車線数（現状）：路上駐停車による車線利用不能率（p36）を考慮（平日平均 3.1 車線，休日平均 3.3 車線）

車線数（実施後）：２車線

車線当たり容量　＝　自動車交通容量　／　車線数

車線数（現状）：４車線　→　（実施後）：２車線

自動車交通容量　＝　基本交通容量×補正係数

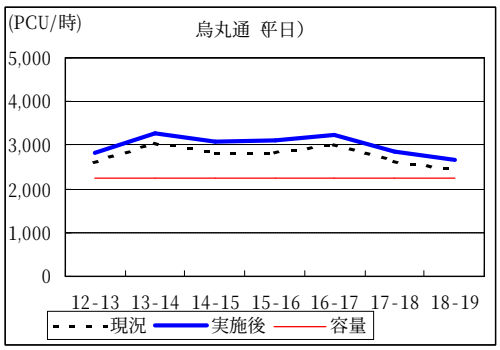
補正係数：道路交通センサスの考え方を参照（p126）

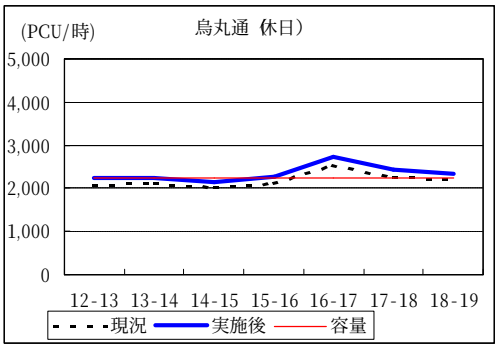
**b　他の通りについて（シミュレーション 7）**

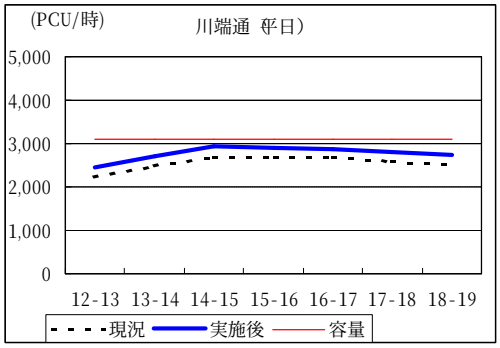
- **仮に河原町通の一般車のうち容量を超える分が他の通りへ転換したと想定すると，烏丸通において，約 1 割の交通量増加が見込まれる。また，細街路へ通過交通が流入（※注）する懸念については，大きな問題とはならないと思われる。**

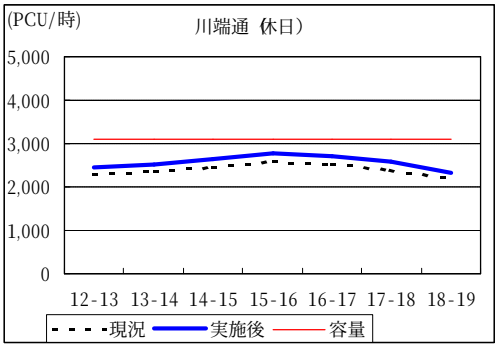
**※注　細街路において，「○○通への通り抜け禁止」規制（p155）を併せて行うことができれば，この懸念は払拭される。**

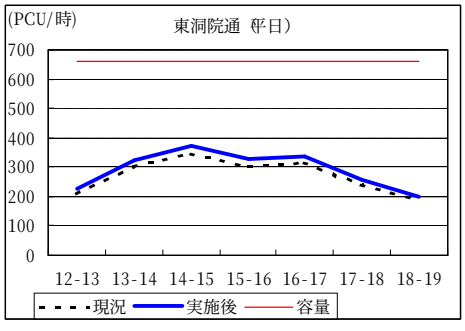
**シミュレーション7　自動車交通の状況変化（河原町通→他の道路）（歩道拡幅）**

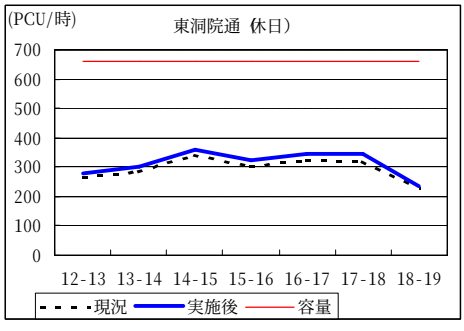


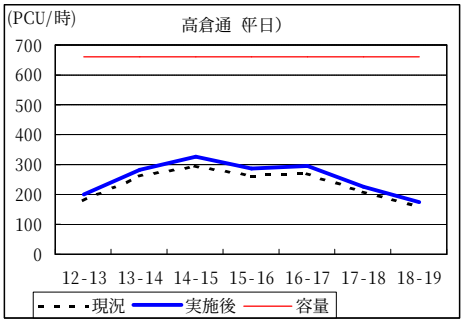



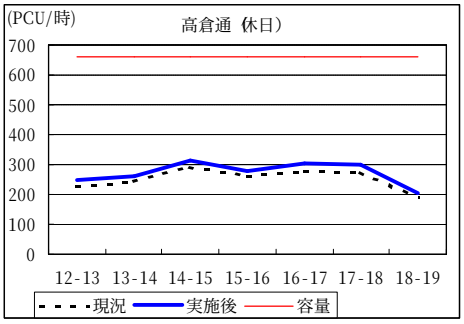



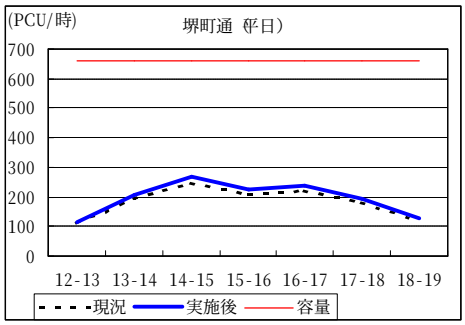



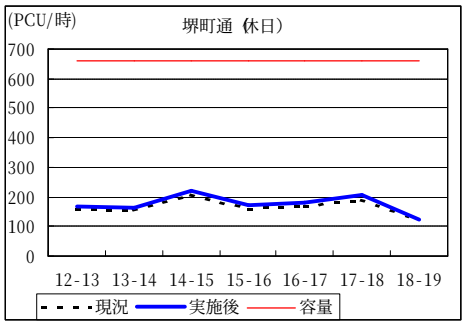



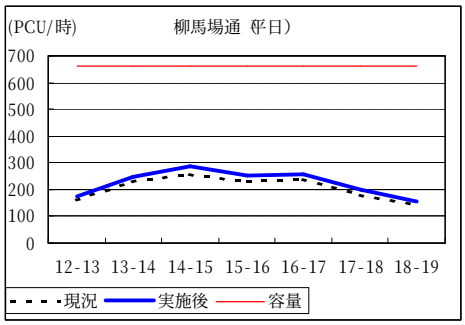



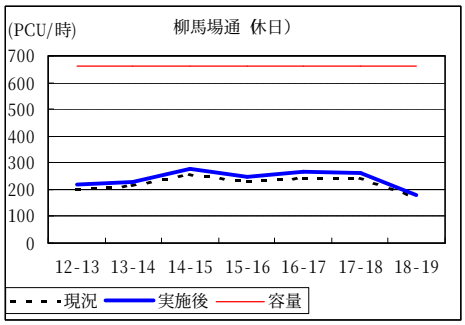

(PCU/時)
高倉通（平日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量

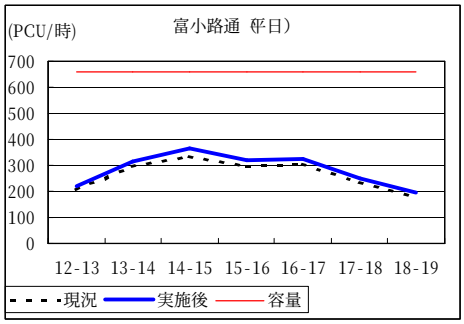

(PCU/時)
高倉通（休日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量

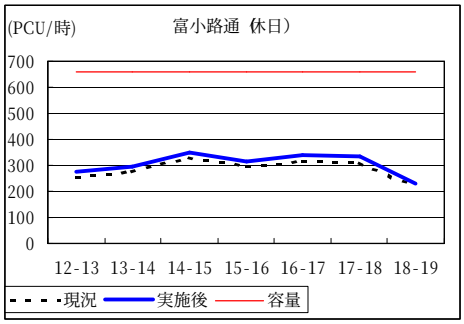

(PCU/時)
堺町通（平日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量

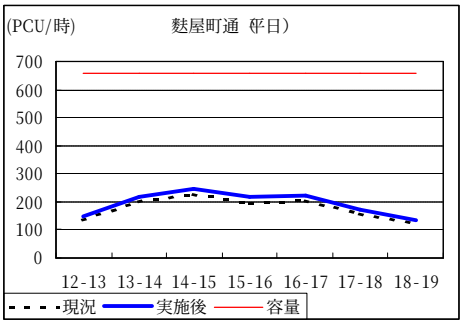

(PCU/時)
堺町通（休日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量

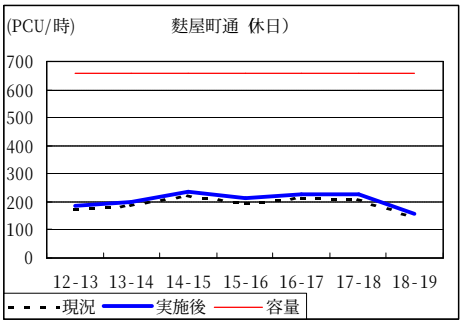

(PCU/時)
柳馬場通（平日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量

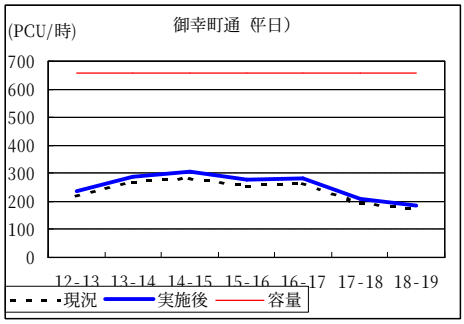

(PCU/時)
柳馬場通（休日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量

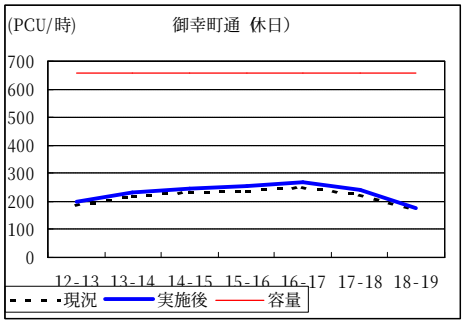

(PCU/時)
富小路通（平日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量

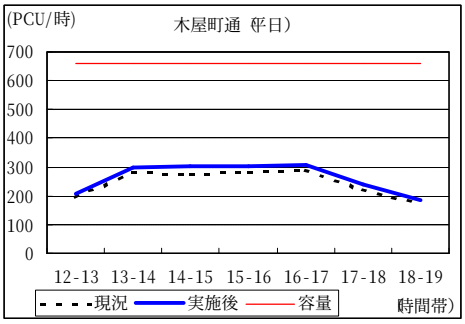

(PCU/時)
富小路通（休日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量

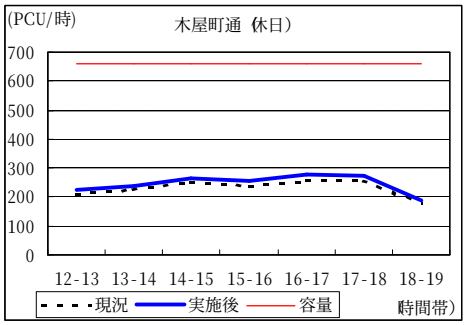

(PCU/時)
麩屋町通（平日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量


(PCU/時)
麩屋町通（休日）
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量




**【シミュレーションの条件・考え方】**

① シミュレーション４と同様の考え方に従い交通量と容量を算出した。烏丸通と川場通の容量の算定結果は，下表のとおり。

② 各通りの転換の比率は，それぞれの断面交通量比率で転換するものとした。

| ■烏丸通 | 現状 |
|---|---|
| 何の影響もない場合に走行できる交通量（pcu/時） | 8,800 |
| 補正係数 | |
| 車道の側方余裕の狭さによる低減率 | 0.95 |
| 沿道状況（市街地）による低減率 | 0.75 |
| 信号交差点（右左折交通量）による低減率 | 0.39 |
| サービス水準（物理的可能な交通容量からの余裕率） | 0.90 |
| 断面の交通容量（pcu/時） | 2,231 |
| １車線当たり | 558 |

| ■川端通 | 現状 |
|---|---|
| 何の影響もない場合に走行できる交通量（pcu/時） | 8,800 |
| 補正係数 | |
| 車道の側方余裕の狭さによる低減率 | 0.95 |
| 沿道状況（市街地）による低減率 | 0.75 |
| 信号交差点（右左折交通量）による低減率 | 0.54 |
| サービス水準（物理的可能な交通容量からの余裕率） | 0.90 |
| 断面の交通容量（pcu/時） | 3,084 |
| １車線当たり | 771 |

**（ウ）その他**

**ａ　荷捌きについて（関連：選択項目⑤備考）**

- **四条通と同様（p127）。**

**ｂ　時間について（関連：選択項目④）**

- **四条通と同様（p127）。**

**ｃ　自転車について（関連：選択項目⑥）**

- **四条通と同様（p127）。**

イ　トランジットモール（歩道拡幅＋一般車両通行禁止）パターン（関連：選択項目②及び⑤）

**一定の条件に基づくシミュレーションによると，一般車を制限することで，河原町通は快適になりますが，烏丸通の交通量増加が見込まれます。**

■　考察

（ア）歩行者交通の状況変化（シミュレーション5）

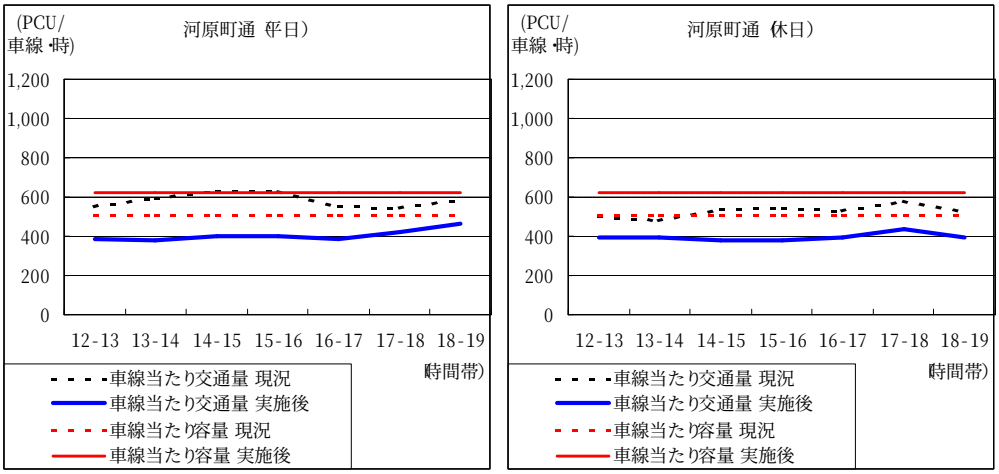
・　ア（ア）に加えて，一般車両が少なくなることにより，排ガスや騒音が減少し，快適性が向上すると考えられる。

（イ）自動車交通の状況変化

ａ　河原町通について（シミュレーション８）

・　一般車両を通行禁止とした場合には，河原町通の混雑は改善されると見込まれる。

シミュレーション８　自動車交通の状況変化（河原町通）（トランジットモール）




【シミュレーションの条件・考え方】

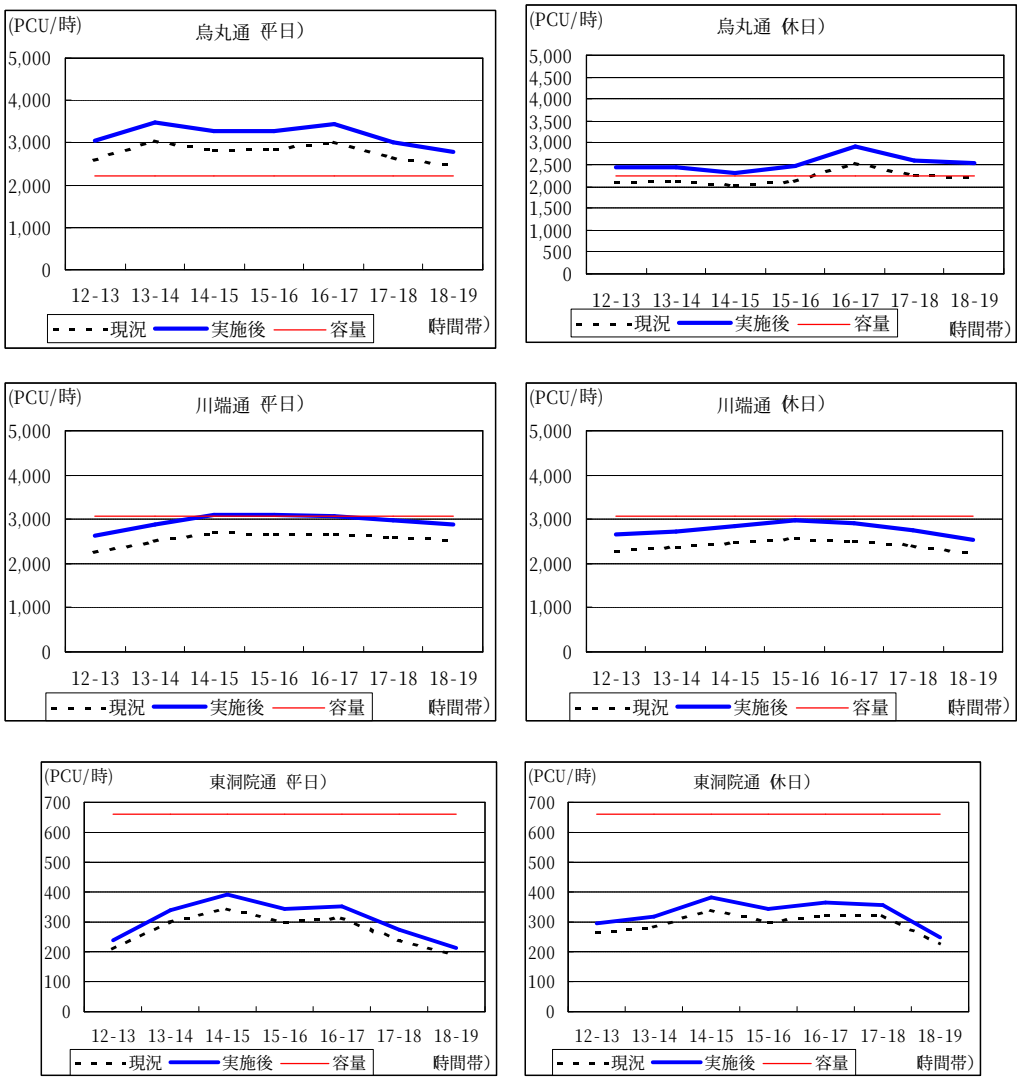
シミュレーション６を基礎として，交通量（実施後）はバスとタクシーのみとした。

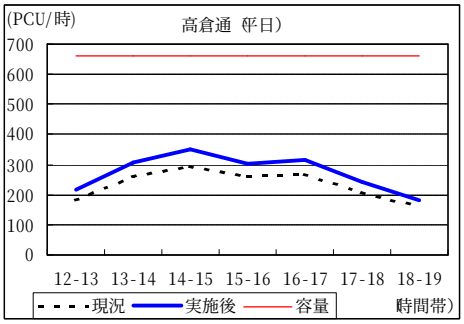
**b　他の通りについて（シミュレーション 9）**

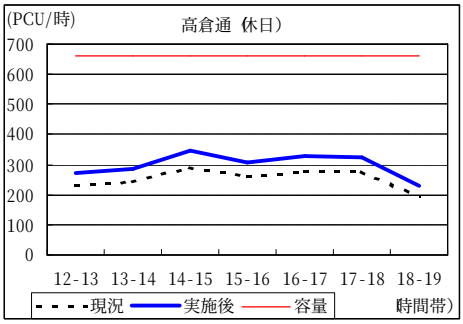
- 仮に河原町通の一般車が全て他の通りへ転換したと想定すると，実際には全ての転換は考えにくいことから，過大な見込みであるが，烏丸通において約 2 割の交通量増加が見込まれる。
- また，細街路への通過交通の流入（※注）は，大きな問題とはならないと見込まれる。

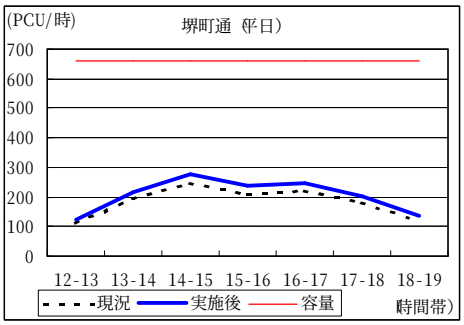
※注　細街路において，「○○通への通り抜け禁止」規制（p155）を併せて行うことができれば，この懸念は払拭される。

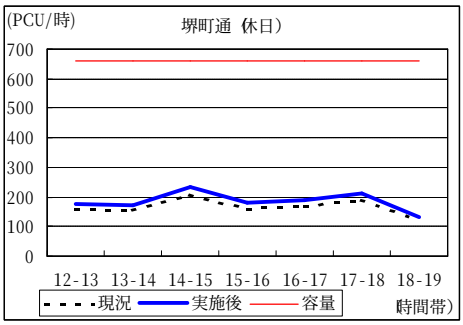
シミュレーション９　自動車交通の状況変化（河原町通→他の道路）（トランジットモール）

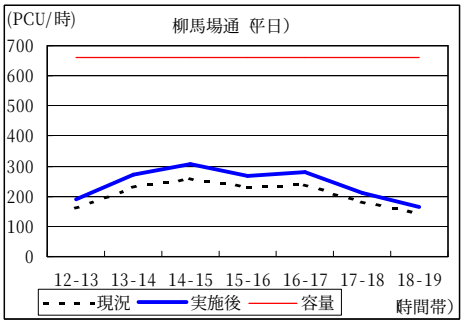


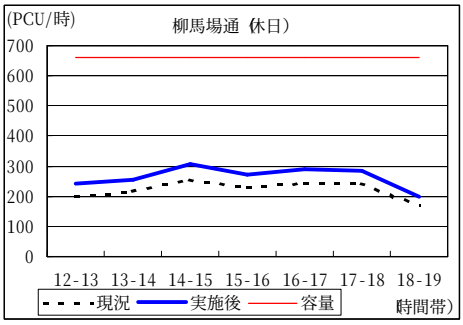

(PCU/時)
高倉通 (平日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)

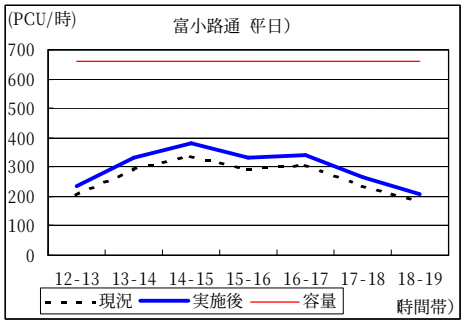

(PCU/時)
高倉通 (休日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)

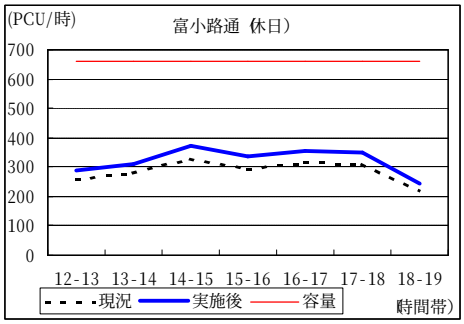

(PCU/時)
堺町通 (平日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)

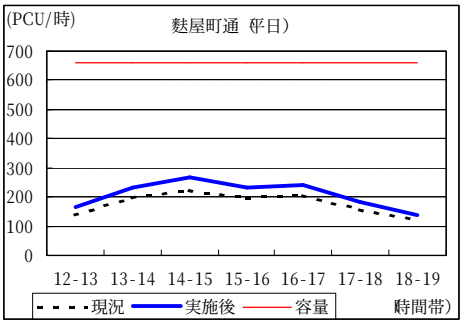

(PCU/時)
堺町通 (休日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)

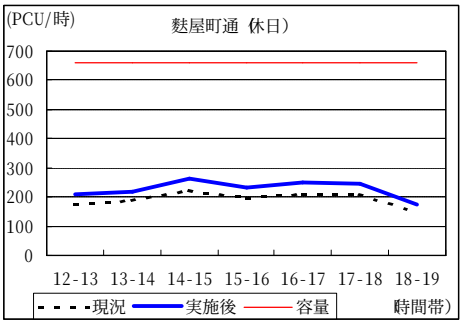

(PCU/時)
柳馬場通 (平日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)

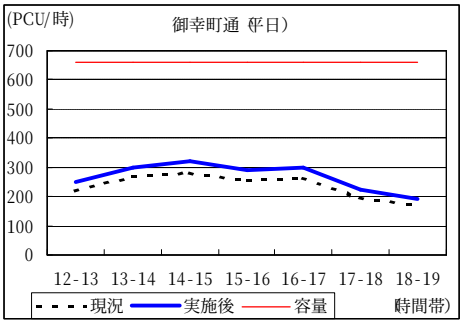

(PCU/時)
柳馬場通 (休日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)

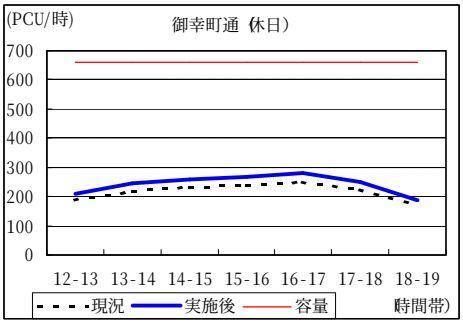

(PCU/時)
富小路通 (平日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)

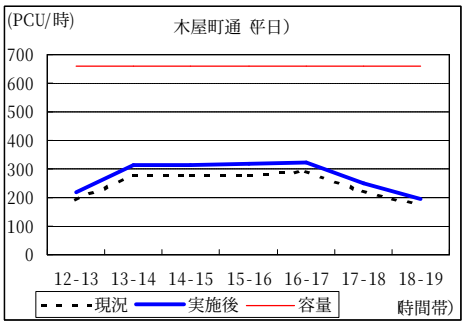

(PCU/時)
富小路通 (休日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)

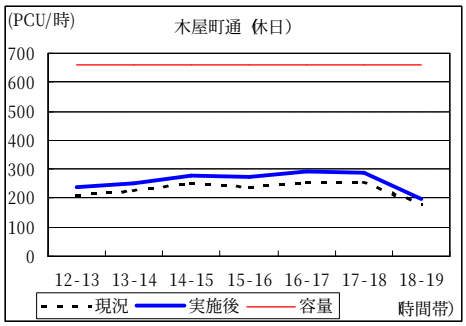

(PCU/時)
麩屋町通 (平日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)


(PCU/時)
麩屋町通 (休日)
700
600
500
400
300
200
100
0
12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19
現況
実施後
容量
時間帯)




**【シミュレーションの条件・考え方】**

**シミュレーション 7 と同様の考え方に従い交通量と容量を算出した。**

（ウ）その他

ａ　バス，タクシーの取扱いについて（関連：選択項目⑤・２）

・　四条通と同様（p131）。

ｂ　時間について（関連：選択項目④）

・　四条通と同様（p131）。

ｃ　自転車について（関連：選択項目⑥）

・　四条通と同様（p131）。

ｄ　接する細街路について

・　一部，一方通行の見直し等が必要になると考えられる。

・　また，細街路沿いの時間貸駐車場などへのアクセスへの影響が考えられる。

【資料巻末】（p120）河原町通周辺のエリアマップ

**（４）歩行者専用道路パターン（四条通・河原町通共通）（関連：選択項目③）**

**四条通・河原町通とも，歩行者専用道路は難しいと考えます。**
**（単発的（祇園祭の際や要人の来訪時など）にはありえても，毎週，毎月と定期的になると，難しいと考えます。）**

**■　理由**

**ア　バス・タクシー通行止による商店街への影響**

- **バス，タクシーが通行禁止（選択項目⑥）となる。**
- **多数の乗降者数（p31・32）を見ると，商店街への影響が心配される。**

**イ　バス路線再編の必要性**

- **対象地区は，バス路線が高度に集中している（p29）。**
- **このため民間事業者を含め，多数のバス路線の再編が必要となり，簡単ではない。歩行者にとっても，移動手段の選択肢が少なくなるため，メリットがない。**

**※　前橋市のようにバスを通行許可車両とすることは，台数や歩行者の安全性確保から，難しいと考えられる。**

## 2　細街路について

### （1）選択項目の整理

- 幹線道路と同様，定期的か毎日か，時間をどうするかなど，選択項目があります。
- それらを整理すると，次のとおりです。

| 選択項目 | | | 選択肢 | | | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ① | 変化の大小 | | 小 ⟷ 大 | | | |
| ② | 区間 | 南北街路 | 四条通～三条通 | 四条通～御池通 | | |
| ③ | 歩行者空間の拡大 | | 歩行者専用道路（※注 1） | | | ○○通への通り抜け禁止（※注 2） |
| ④ | 定期・恒常の別 | | 休日（特定日）のみ | 毎日 | | |
| ⑤ | 時間 | | 昼間の特定時間帯のみ（例：12 時～19 時） | 夜間を除く（例：5 時～24 時） | 終日 | |

※注 1　歩行者専用道路

- 当該通りを横断する通りについての通行は認める（平成 12・13 年度に実施した三条通の社会実験においても同様に横断は可としていた）。
- 当該通りの住民に係る車両，月極駐車場の契約車両，事業用車両などの通行許可を行う。
- なおタクシーについて，近接する地点までは到達できるので，ここでは通行禁止にすることが適当であると考える。

※注 2　備考：「○○通への通り抜け禁止」

- いわゆる通過交通を禁止する規制。
- 実効性の担保方策の検討が必要。

### （2）「歩行者専用道路」パターン（関連：選択項目⑤・⑥）

ア　「毎日」の実施について

各種上位計画等においては，細街路において自動車流入を抑制するとしています。しかし，いずれの通りにも多数の時間貸の営業駐車場が存在している現状において，完全モールの「毎日」実施は困難であると考えます。

イ　有力な細街路の選択

・　まず最初に，南北の細街路について，対象としての優先度を明らかにする目的で，以下のメルクマールに照らし，次頁のとおり比較を行いました。

・　御幸町通（三条通以南），堺町通が，比較してふさわしいと考えられ，優先的に検討してはどうかと考えます。

・　また，東西の細街路については，同様のメルクマールに照らすと，三条通が比較してふさわしいと考えられ，優先的に検討してはどうかと考えます。

・　もちろん，通り全部でなければ意味がないということではなく，一部から，という選択肢も検討に値します。あるいは，歩行者専用道路により交通セルを作っていくという方法もあります。一方通行を見直して通過交通を抑制するという方法もあります。こうした方法については研究会で取り上げることはできませんでしたが，併せて協議会において検討されることが望まれます。

**1　歩行者交通量**

・　**多い道路のほうが，自動車流入抑制策の必要性・効果が高いといえます。**

**2　沿道の商業施設**

・　**多い道路のほうが，自動車流入抑制策の必要性・効果が高いといえます。**

**3　沿道の営業駐車乗数**

・　**少ない道路のほうが，自動車流入を抑制した場合の営業駐車場への影響が少ないため，自動車流入抑制策の実施に適しているといえます。**

・　**特に機械式立体駐車場の場合には，更地にリース設備を設置した一時利用的な駐車場に比べ，営業規模が大きいため抑制策の影響が大きく，また投資経費が大きいため転業も容易でなく，これが多い道路は，自動車流入抑制が難しいといえます。**

**4　沿道に用事のある自動車交通量**

・　**少ない道路のほうが，自動車流入を抑制した場合に沿道商業等への影響が少ないため，自動車流入抑制策の実施に適しているといえます。**

**5　自動車断面交通量**

・　**少ない道路のほうが，自動車流入を抑制した場合に周辺道路への影響が少ないため，自動車流入抑制策の実施に適しているといえます。**

細街路の比較表

| | | 東洞院 | 高倉 | 堺町 | 柳馬場 | 富小路 | 麩屋町 | 御幸町 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | （一方通行の方向） | ↓（南行き） | ↑（北行き） | ↓（南行き） | ↑（北行き） | ↓（南行き） | ↑（北行き） | ↓（南行き） |
| 沿道状況 | 駐車場の有無（箇所）<br>［］内は立体駐車場<br>【25点】 | ×【0】<br>御池～三条<br>一時：0 月極：0<br>三条～四条<br>一時：8［3］ 月極：0 | ×【0】<br>御池～三条<br>一時：1 月極：3<br>三条～四条<br>一時：4［2］ 月極：4 | △【8】<br>御池～三条<br>一時：2［1］ 月極：0<br>三条～四条<br>一時：3［1］ 月極：1 | △【8】<br>御池～三条<br>一時：0 月極：1<br>三条～四条<br>一時：4［1］ 月極：6 | △【8】<br>御池～三条<br>一時：0 月極：1<br>三条～四条<br>一時：4［1］ 月極：3 | ×【0】<br>御池～三条<br>一時：0 月極：2<br>三条～四条<br>一時：7［2］ 月極：1 | △【8】<br>御池～三条<br>一時：6［3］ 月極：1<br>三条～四条<br>一時：5［1］ 月極：6 |
| | 商店の連担（箇所）<br>【25点】 | ○【18】<br>御池～三条<br>飲食店：5　店舗：3<br>三条～四条<br>飲食店：20　店舗：29 | ○【18】<br>御池～三条<br>飲食店：9　店舗：31<br>三条～四条<br>飲食店：18　店舗：33 | ○【18】<br>御池～三条<br>飲食店：6　店舗：10<br>三条～四条<br>飲食店：16　店舗：29 | ○【18】<br>御池～三条<br>飲食店：4　店舗：5<br>三条～四条<br>飲食店：21　店舗：31 | ○【18】<br>御池～三条<br>飲食店：8　店舗：15<br>三条～四条<br>飲食店：19　店舗：31 | △【8】<br>御池～三条<br>飲食店：7　店舗：10<br>三条～四条<br>飲食店：11　店舗：21 | ◎【25】<br>御池～三条<br>飲食店：8　店舗：14<br>三条～四条<br>飲食店：22　店舗：60 |
| 自動車 | 区間別通過交通（台/時，通過率）<br>【20点】 | ○【14】<br>40～160，20% | ○【14】<br>76～116，71% | ○【14】<br>36～148，48% | ◎【20】<br>152～204，63% | ◎【20】<br>104～204，71% | ○【14】<br>140～172，50% | ◎【14】<br>92～200，46% |
| | 断面交通量（台/時）<br>【15点】 | ×【0】<br>48～224 | ○【11】<br>84～128 | ○【11】<br>36～168 | ×【0】<br>164～236 | ×【0】<br>104～204 | ○【11】<br>156～196 | ×【0】<br>120～240 |
| 歩行者 | 断面交通量（人/6時間）<br>【15点】 | ◎【15】<br>御池～三条 780～2,700<br>三条～錦　2,510～3,910<br>錦　～四条　6,860 | ◎【15】<br>御池～三条 670～3,170<br>三条～錦　1,500～3,180<br>錦　～四条　5,150 | ○【11】<br>御池～三条 620～ 640<br>三条～錦　1,030～2,020<br>錦　～四条　1,200 | △【5】<br>御池～三条 610～ 950<br>三条～錦　850～1,460<br>錦　～四条　1,540 | △【5】<br>御池～三条 480～ 580<br>三条～錦　770～1,430<br>錦　～四条　1,680 | △【5】<br>御池～三条 760～ 970<br>三条～錦　1,130～1,810<br>錦　～四条　1,940 | ◎【15】<br>御池～三条 1,340～1,370<br>三条～錦　1,860～2,960<br>錦　～四条　1,840 |
| 参考項目 | 沿道に用事のある交通（台/時，内々：内外率） | 8～100，80% | 0～12，29% | 0～60，52% | 4～32，37% | 0～16，29% | 4～56，50% | 4～40，54% |
| | まちづくり戦略 | | 錦～四条間は，現況でも休日は車両通行止めである | 烏丸と河原町の中央部に歩行者動線を創出 | 烏丸と河原町の中央部に歩行者動線を創出 | 烏丸と河原町の中央部に歩行者動線を創出 | | 寺町通からのにじみ出しへ対応 |
| | 信号の有無 | 三条と蛸薬師 | 三条 | ― | 三条 | ― | ― | ― |
| | 辻たがえ | ― | 六角 | ― | ― | ― | ― | ― |
| | 幅員 | 最大：9.15m（御池通下る）<br>最小：7.35m（姉小路通） | 最大：8.25m（姉小路通）<br>最小：5.55m<br>（錦小路通下る） | 最大：7.95m（三条通）<br>最小：5.03m<br>（錦小路通下る） | 最大：7.70m<br>（姉小路通～三条通）<br>最小：5.80m（四条通上る） | 最大：7.70m（姉小路通）<br>最小：5.15m（四条通上る） | 最大：7.65m（三条通上る）<br>最小：5.35m（四条通上る） | 最大：7.75m<br>（姉小路通下る）<br>最小：4.70m（四条通上る） |
| | タクシー利用頻度 | 南行きなら，よく使う | | | 北行きなら，よく使う | | | 南行きなら，よく使う |
| 総合評価 | | 47 | 58 | 62 | 45 | 45 | 32 | 62 |

【資料 41】（p111）細街路の評価方法について

**ウ　通りごとのシミュレーション**

**細街路の施策は，三条通（烏丸通～寺町通），堺町通（御池通～四条通），御幸町通（三条通～四条通）を，それぞれ自動車が通行できないものとした場合の歩きやすさの改善効果と，自動車の混雑状況を試算した。**

**歩きやすさの評価指標は，幹線道路と同様に幅員１m 当たりの歩行者交通量を用いた。具体的には，現状では歩行者は幅員２m の範囲を歩いているのが，自動車の通行抑制により，道路幅員である５m に広がって歩けるものと考えた。**

**自動車の混雑状況は，三条通は御池通と蛸薬師通に，御幸町通は富小路通と河原町通に，堺町通は東洞院通と富小路通に，それぞれ交差点方向別交通量の割合を参照して，転換するものとする条件により試算した。**

（ア）三条通（歩行者専用道路）

ａ　歩行者の状況

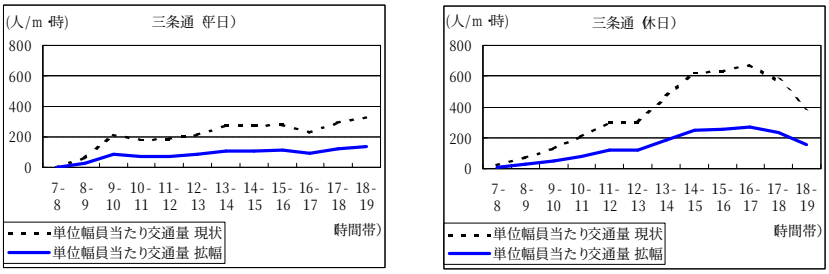
・　休日のピーク時（16 時台）では，三条通には多くの歩行者が，自動車と錯綜しながら歩いている。

・　自動車の通行を抑制することにより，歩行者が道路空間を全て利用できるため，安全・快適に回遊することができる。

・　地域活性化等を目的とする路上イベントなど，更なる魅力向上も可能となる。

・　このように，快適性や魅力が大きく向上し，来訪者の増加も期待できる。

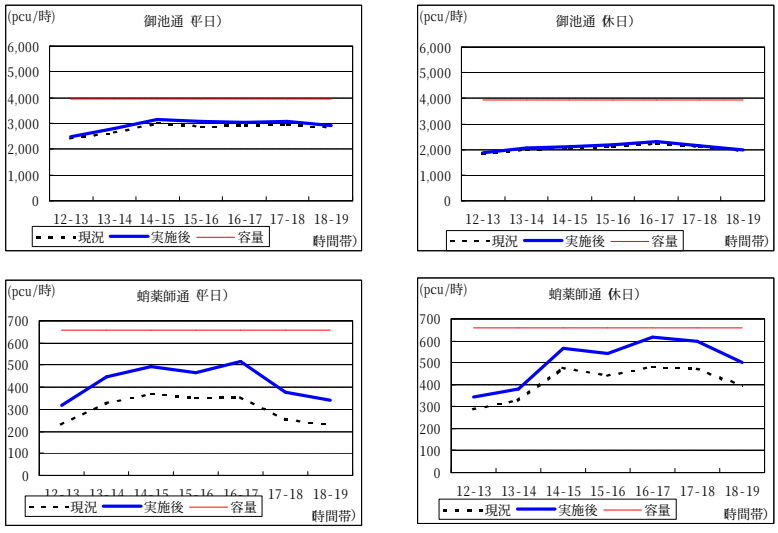
シミュレーション１０　歩行者交通の状況変化（三条通）（歩行者専用道路）




ｂ　自動車の状況

・　仮に現在，三条通を通行している自動車全てが御池通と蛸薬師通のみに転換すると単純に想定すると，蛸薬師通では，約 3 割の交通量増加が見込まれる。その場合でも，実際には全ての転換，2 つの通りのみへの転換は考えにくいことから，過大な見込みであるが，容量には相当の余裕がある。

シミュレーション１１　自動車交通の状況変化（三条通）（歩行者専用道路）



【シミュレーションの条件と考え方】
　御池通と蛸薬師通の比率は，烏丸通の交差点における交差点方向別交通量の観測結果に基づき，北方面の交通は御池通へ，南方面の交通は蛸薬師通へ，それぞれ転換するものとした。

Ｂｅｆｏｒｅ

Ａｆｔｅｒ

（イ）御幸町通（歩行者専用道路）

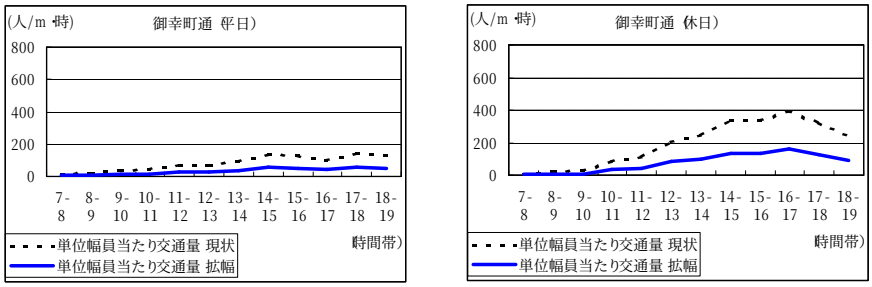
ａ　歩行者の状況

・　自動車の通行を抑制することにより，歩行者が道路空間を全て利用できるため，安全・快適に回遊することができる。

・　地域活性化等を目的とする路上イベントなど，更なる魅力向上も可能となる。

・　このように，快適性や魅力が大きく向上し，来訪者の増加も期待できる。

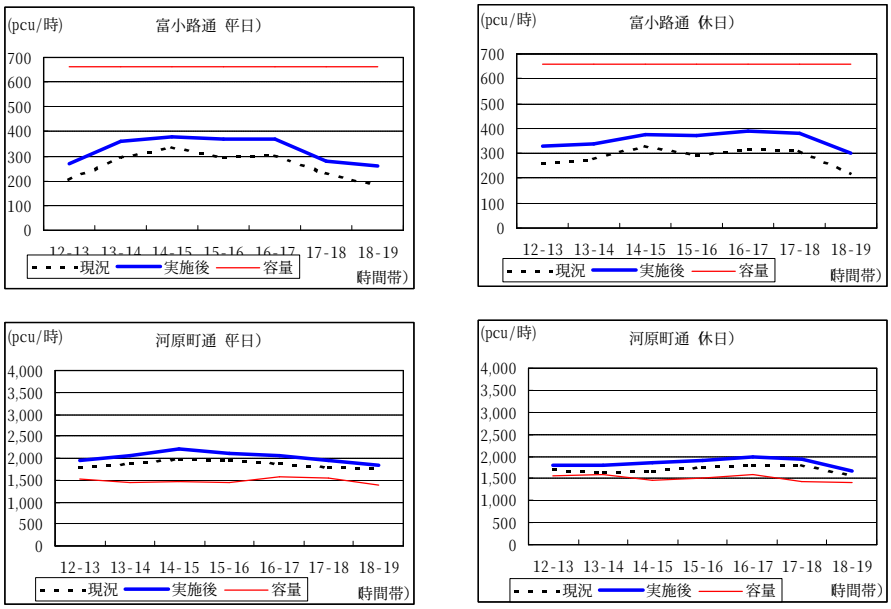
シミュレーション１２　歩行者交通の状況変化（御幸町通）（歩行者専用道路）




ｂ　自動車の状況

・　仮に現在，御幸町通を通行している自動車全てが富小路通と河原町通のみに転換すると単純に想定すると，富小路通では，約２割の交通量増加が見込まれる。その場合でも，実際には全ての転換，２ つの通りのみへの転換は考えにくいことから，過大な見込みであるが，容量には相当の余裕がある。

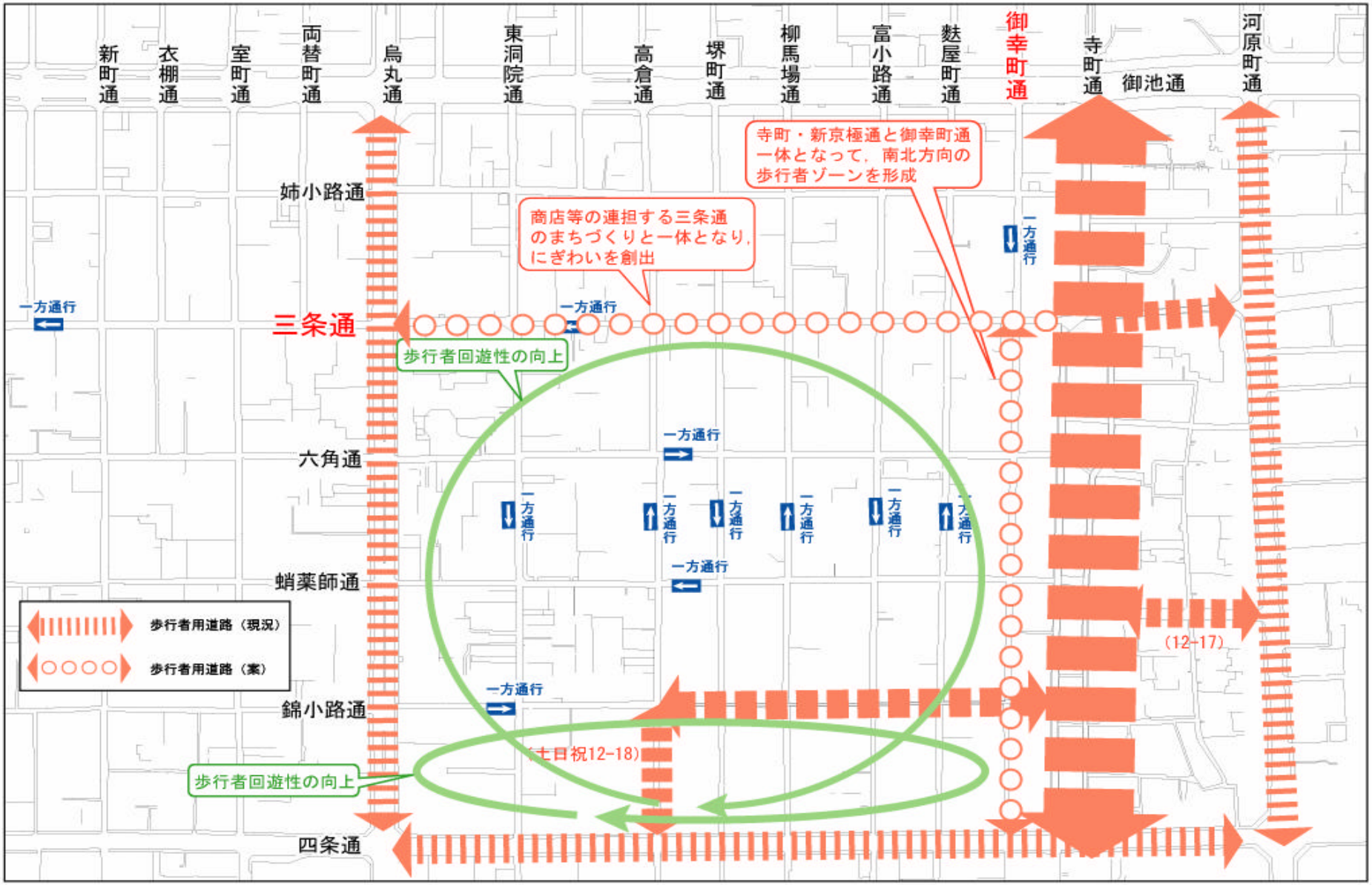
シミュレーション１３　自動車交通の状況変化（御幸町通）（歩行者専用道路）




【シミュレーション条件の考え方】

富小路通と河原町通の比率は，四条通の交差点における交差点方向別交通量の観測結果に基づき，東方面の交通は河原町通へ，西方面の交通は富小路通へ，それぞれ転換するものとした。

## ■ 御幸町通における歩行者空間創出のイメージ



（ウ）堺町通（歩行者専用道路）

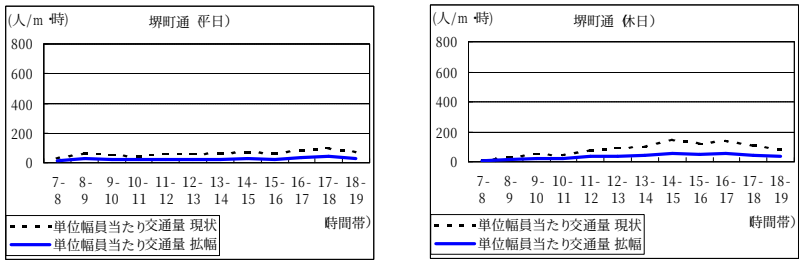
ａ　歩行者の状況

・　現状における歩行者交通量はそれほど多いとは言えないが，自動車の通行を抑制することにより，歩行者が道路空間を全て利用できるため，安全・快適に回遊することができる。

・　地域活性化等を目的とする路上イベントなど，更なる魅力向上も可能となる。

・　このように，快適性や魅力が大きく向上し，来訪者の増加も期待できる。

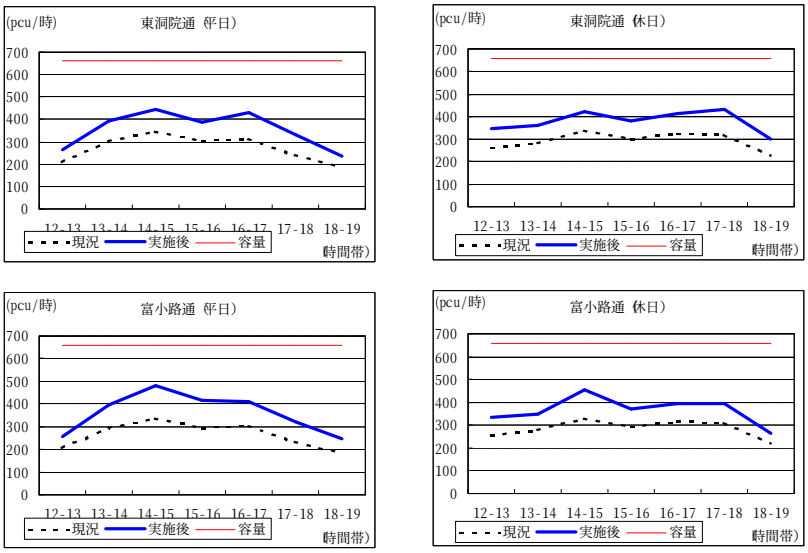
シミュレーション１４　歩行者交通の状況変化（堺町通）（歩行者専用道路）




ｂ　自動車の状況

・　仮に現在，堺町通を通行している自動車全てが東洞院通と富小路通のみに転換すると単純に想定すると，東洞院通及び富小路通では，約 3 割の交通量増加が見込まれる。その場合でも，実際には全ての転換，2 つの通りのみへの転換は考えにくいことから，過大な見込みであるが，容量には相当の余裕がある。

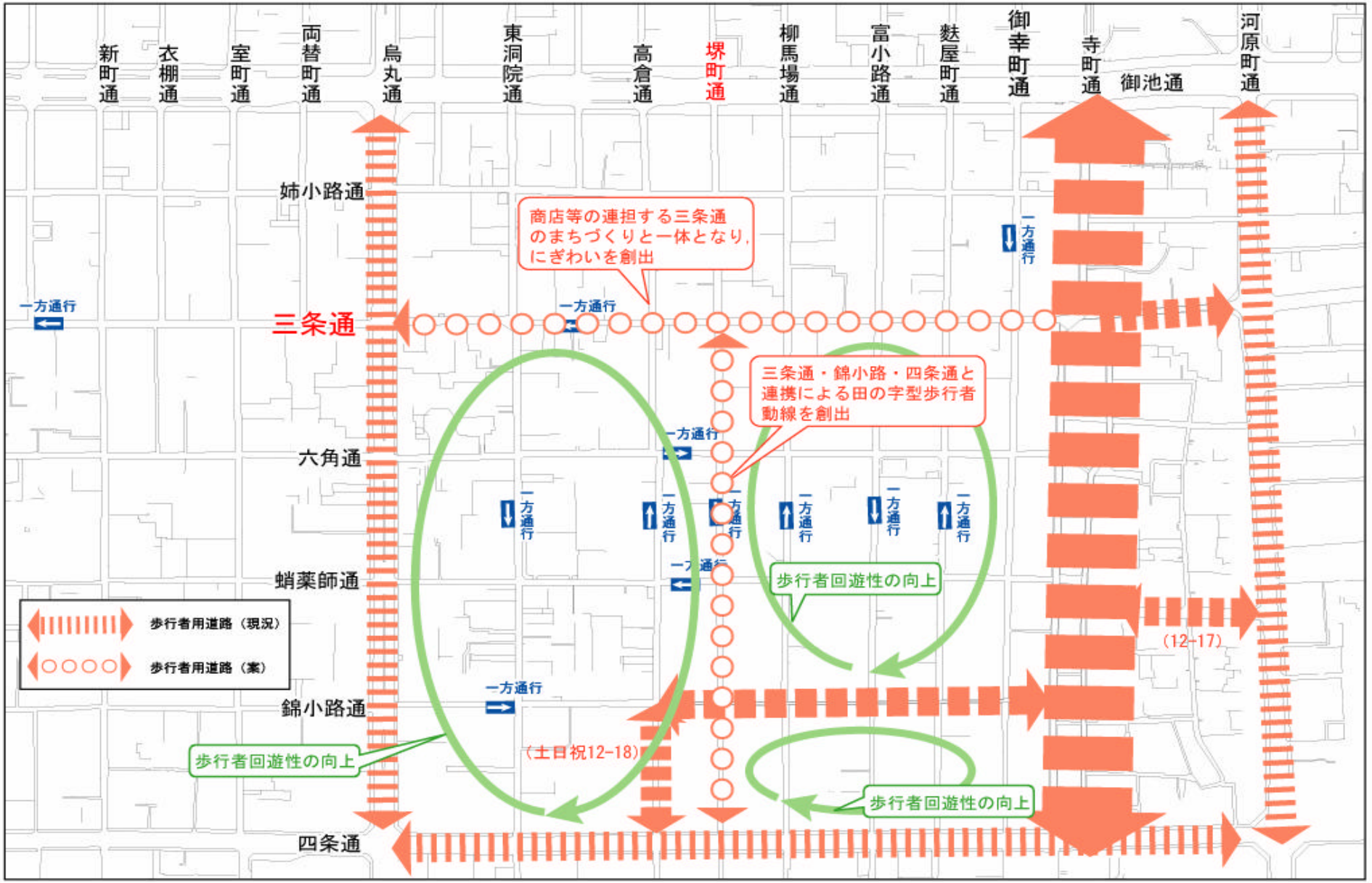
シミュレーション１５　自動車交通の状況変化（堺町通）（歩行者専用道路）




【シミュレーションの条件・考え方】

東洞院通と富小路通の比率は，四条通の交差点における交差点方向別交通量の観測結果に基づき，東方面の交通は富小路通へ，西方面の交通は東洞院通へ，それぞれ転換するものとした。

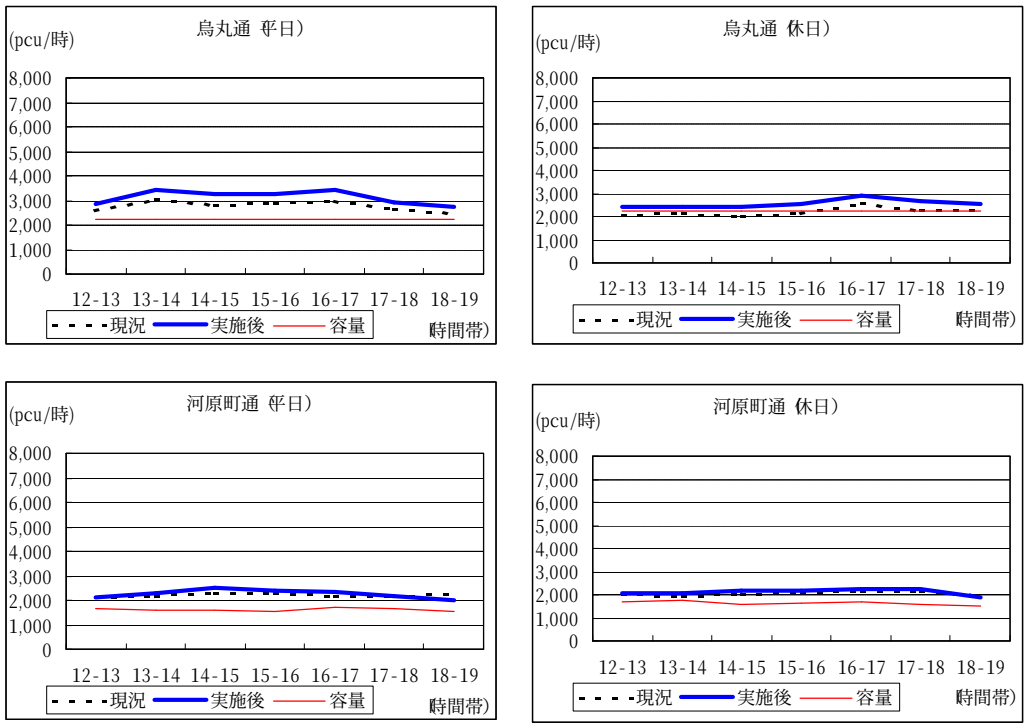
## ■　堺町通における歩行者空間創出のイメージ



（補遺その１）「○○通への通り抜け禁止」パターン（関連：選択項目②・③備考）

- 細街路においては，通過交通が問題視されていることから，これだけを直截に禁止する規制であり，独創的施策である。
- 歩行者専用道路と異なり，沿道の駐車場や商店への来訪者の通行が可能となる。沿道の住民や事業者に対し，通行許可を行う手間も省ける。
- 南北方向の細街路が候補となる。合意のとれた通りで実施する。
- 実現すれば，細街路の歩行環境は改善が期待されると考えられる。快適性の向上をうけ，来訪者の増加も期待できる。
- 仮に南北方向の７つの細街路全ての通過交通が幹線道路へ転換すると単純に想定すると，実際には全ての転換は考えにくく，過大な結果であるが，烏丸通は１割程度の増加が見込まれ，河原町通はほとんど変化はないと見込まれる。

シミュレーション１６　自動車交通の状況変化（細街路→幹線道路）（○○通への通り抜け禁止）

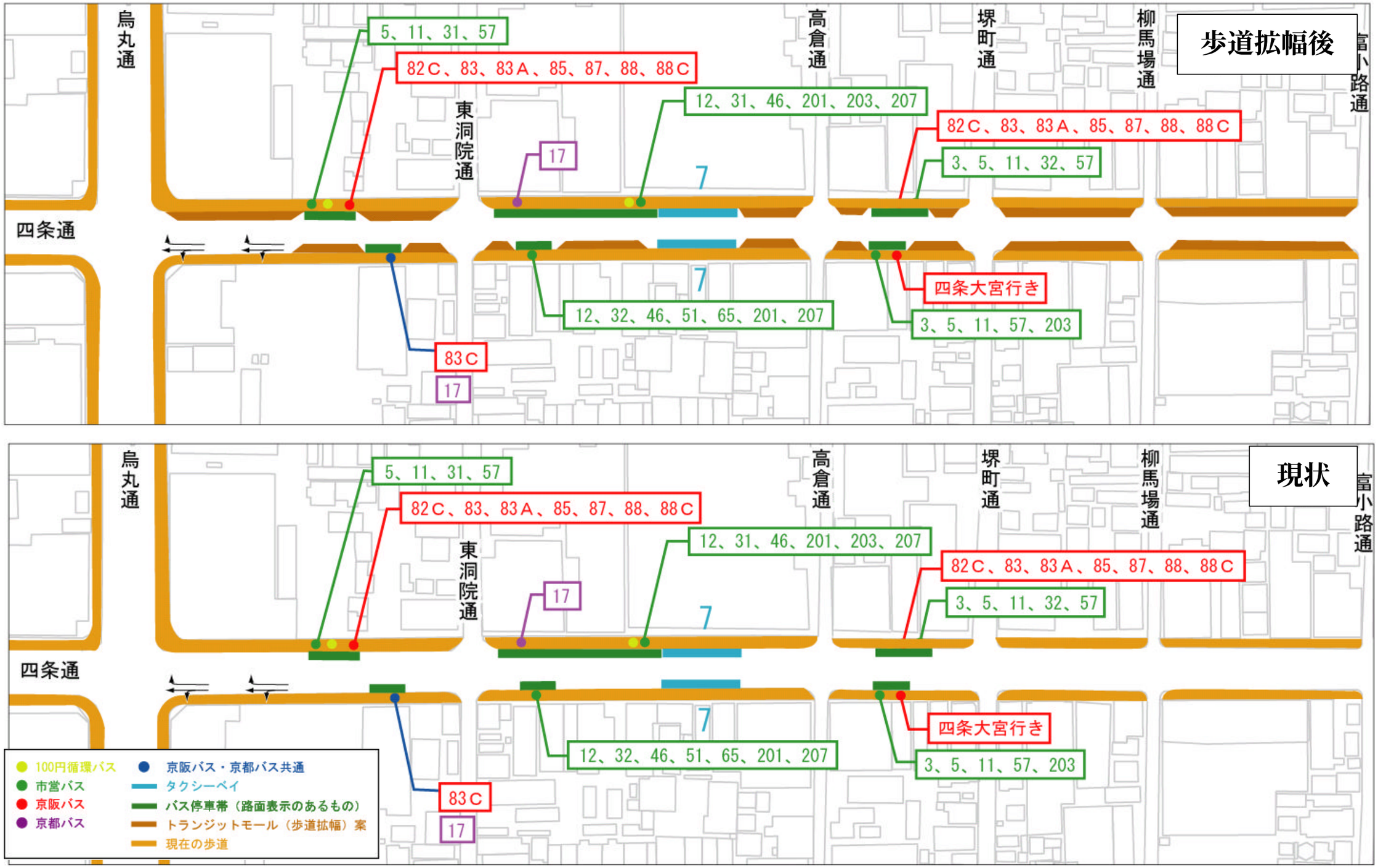


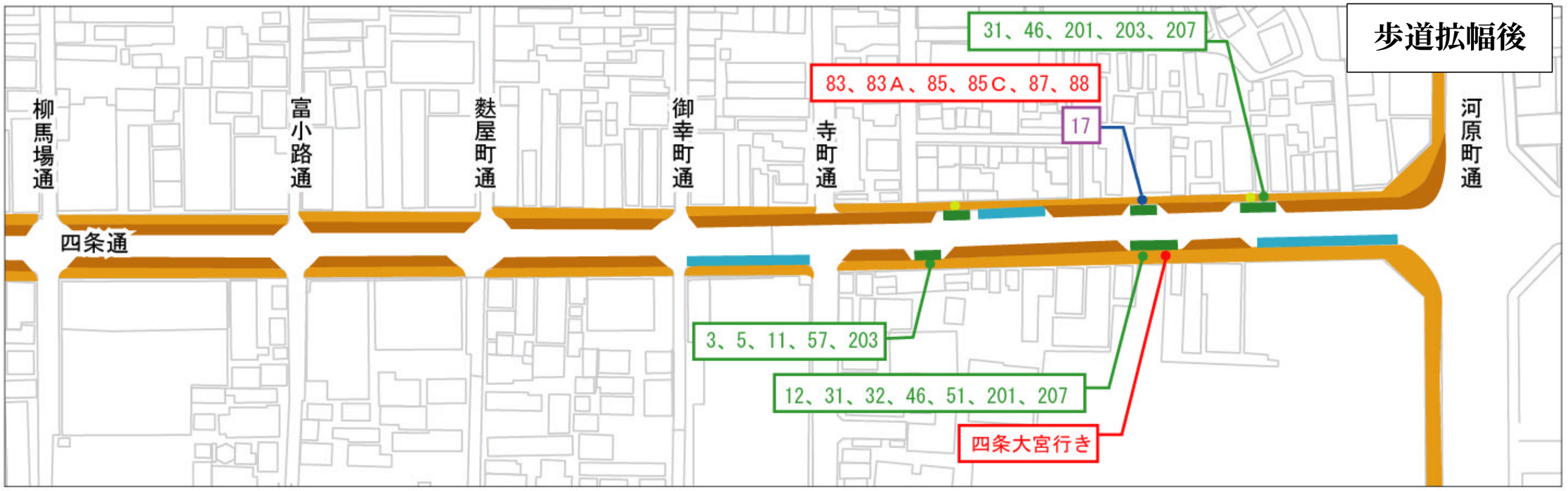

【シミュレーションの条件・考え方】

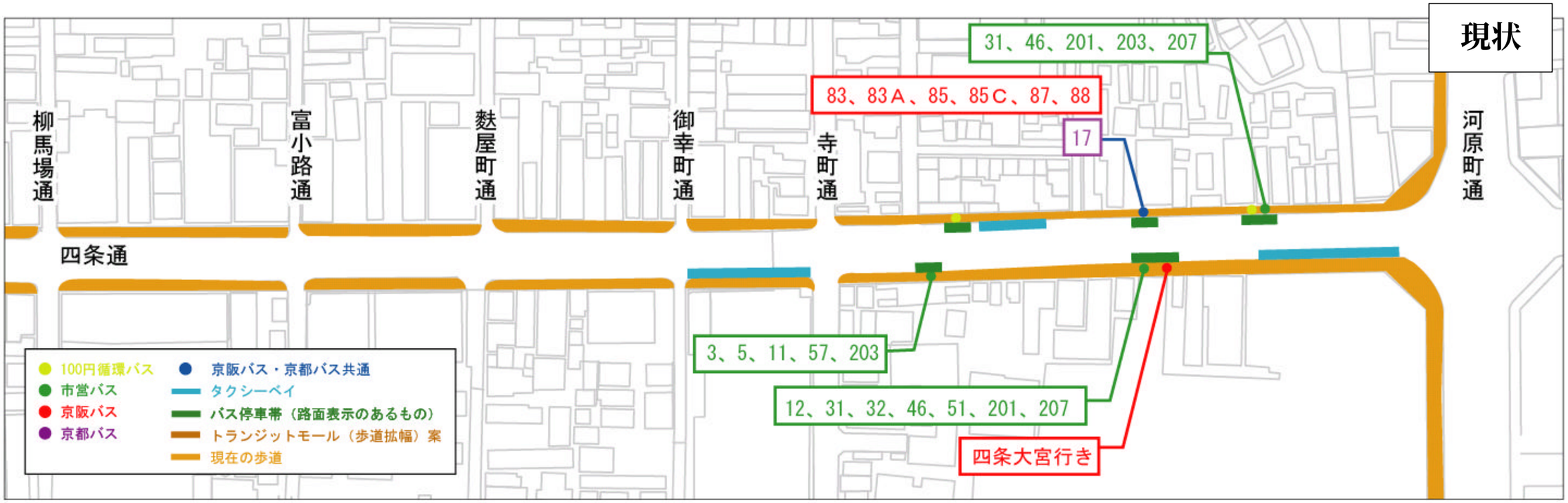
① 東洞院通～御幸町通までの南北方向の細街路の通過交通が烏丸通と川端通に転換するものとした。

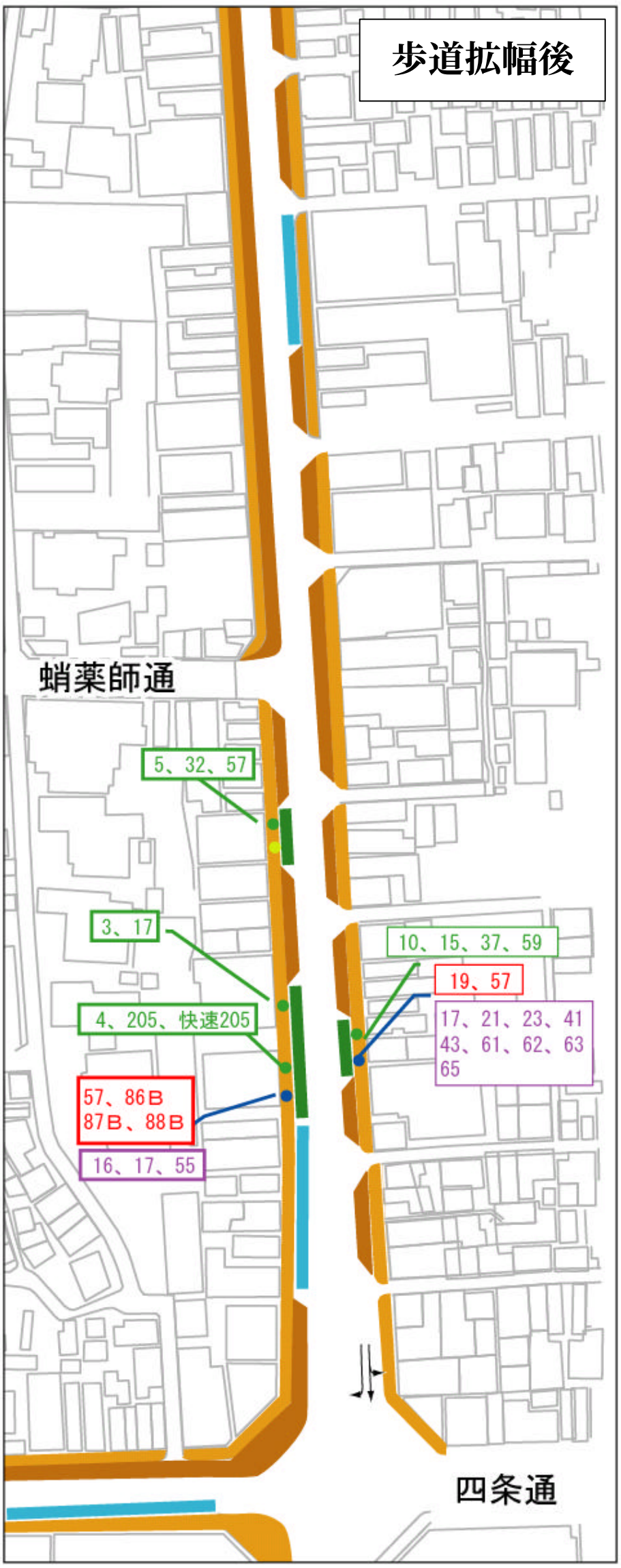
② 高倉通～御幸町通の通過率は本研究会調査結果の堺町通と御幸町通の通過率の平均値（平日：55.9%，休日 55.2%）を用いた。

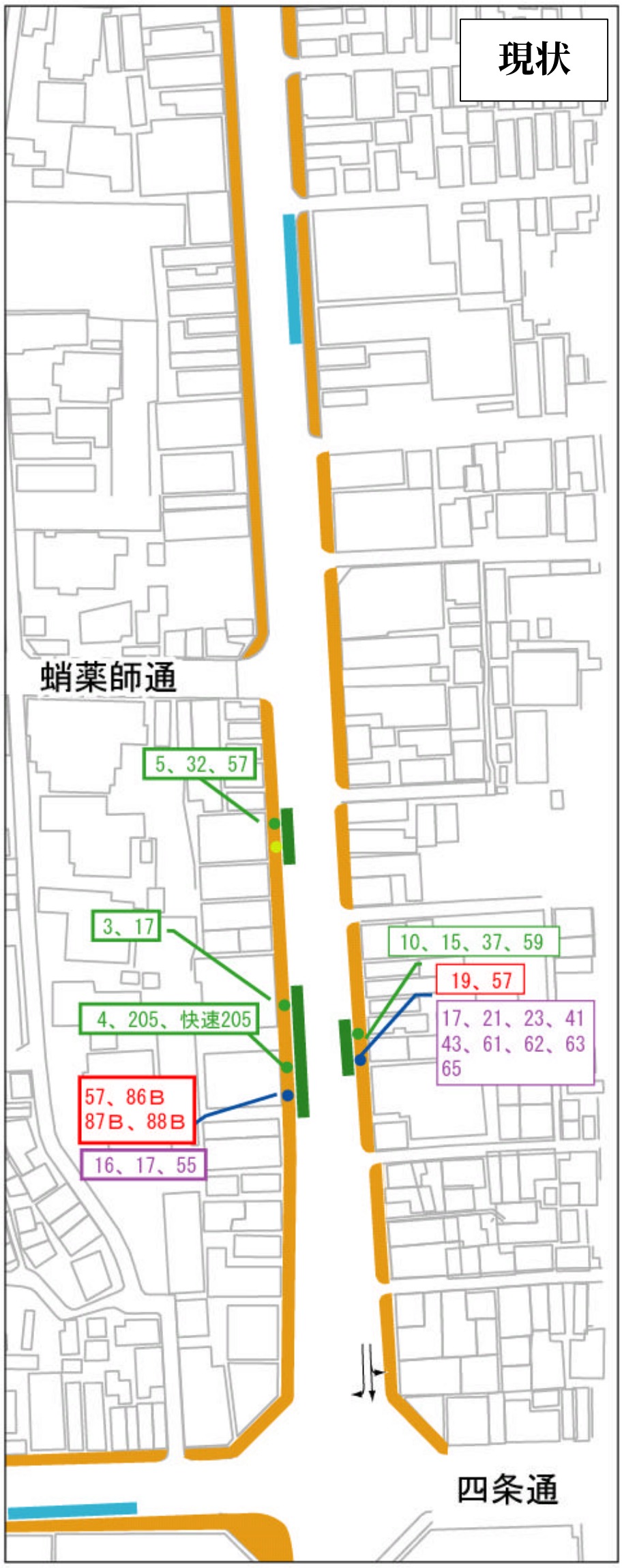
東洞院通の通過率は，京都府立大学宗田研究室によって平成 10 年 11 月に実施された調査結果（資料 6（p11））において他の街路が概ね 50%程度であったのに対して東洞院通のみ 20%程度と特徴的であったことを考慮し，本検討でも 20%とした。


歩道拡幅後
烏丸通
東洞院通
高倉通
堺町通
柳馬場通
富小路通
四条通
5、11、31、57
82C、83、83A、85、87、88、88C
12、31、46、201、203、207
17
7
82C、83、83A、85、87、88、88C
3、5、11、32、57
83C
17
7
12、32、46、51、65、201、207
四条大宮行き
3、5、11、57、203
現状
烏丸通
東洞院通
高倉通
堺町通
柳馬場通
富小路通
四条通
5、11、31、57
82C、83、83A、85、87、88、88C
12、31、46、201、203、207
17
7
82C、83、83A、85、87、88、88C
3、5、11、32、57
83C
17
7
12、32、46、51、65、201、207
四条大宮行き
3、5、11、57、203
100円循環バス
市営バス
京阪バス
京都バス
京阪バス・京都バス共通
タクシーベイ
バス停車帯（路面表示のあるもの）
トランジットモール（歩道拡幅）案
現在の歩道

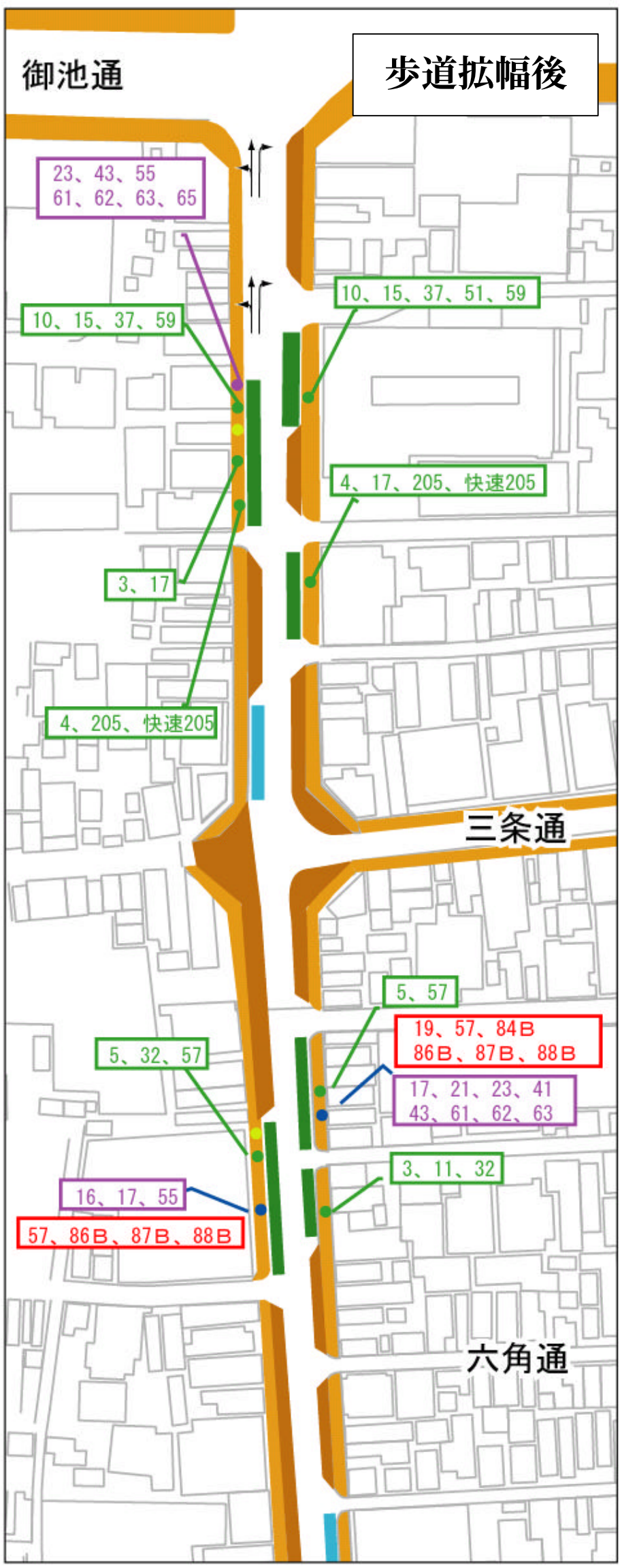

歩道拡幅後
31、46、201、203、207
83、83Ａ、85、85Ｃ、87、88
17
柳馬場通
富小路通
麩屋町通
御幸町通
寺町通
河原町通
四条通
3、5、11、57、203
12、31、32、46、51、201、207
四条大宮行き

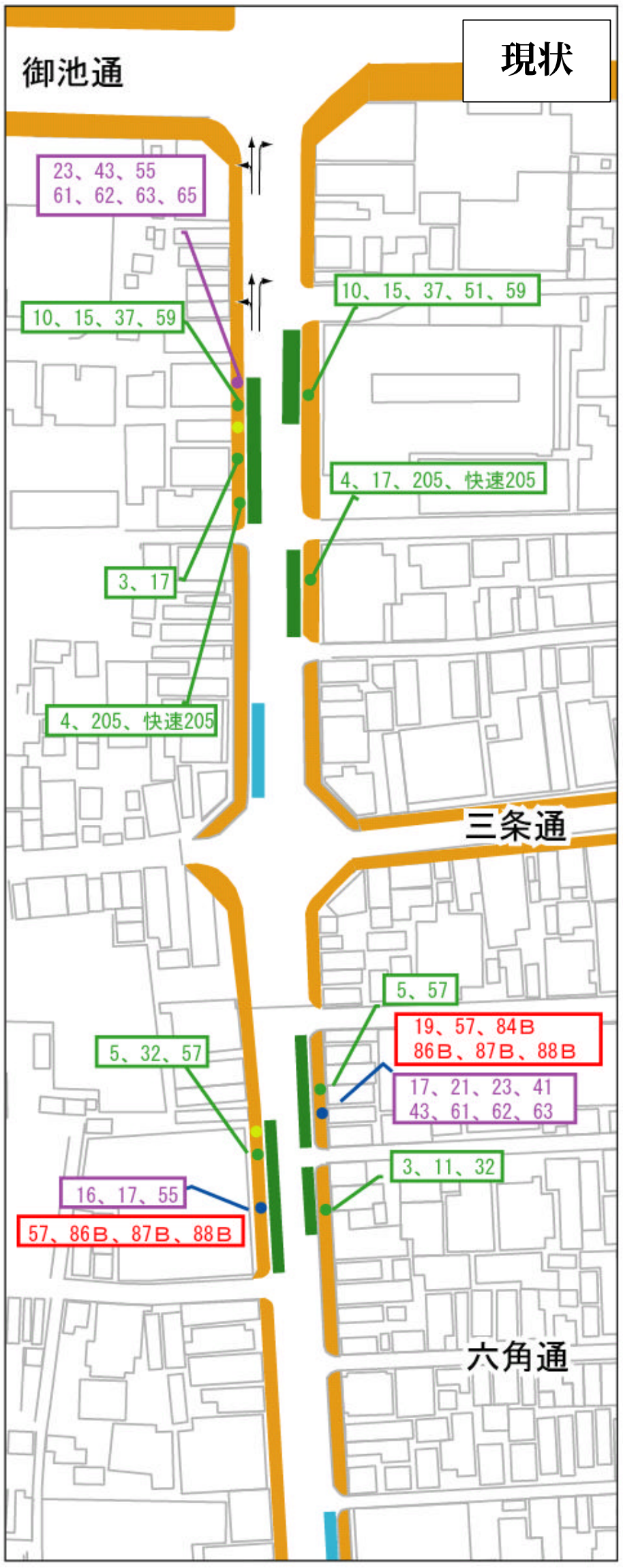

現状
31、46、201、203、207
83、83Ａ、85、85Ｃ、87、88
17
柳馬場通
富小路通
麩屋町通
御幸町通
寺町通
河原町通
四条通
3、5、11、57、203
12、31、32、46、51、201、207
四条大宮行き
100円循環バス
市営バス
京阪バス
京都バス
京阪バス・京都バス共通
タクシーベイ
バス停車帯（路面表示のあるもの）
トランジットモール（歩道拡幅）案
現在の歩道

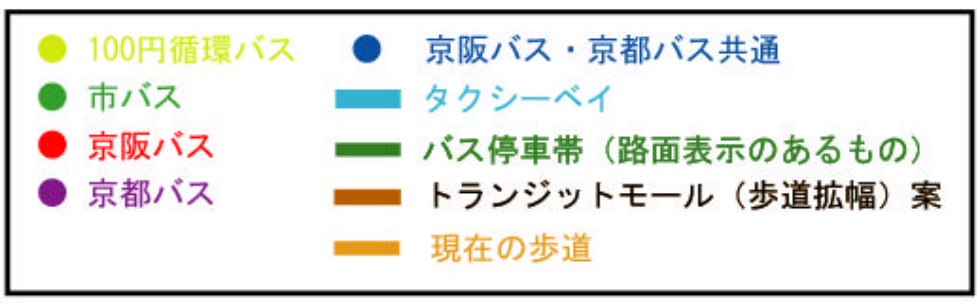

歩道拡幅後
蛸薬師通
5、32、57
3、17
4、205、快速205
57、86B
87B、88B
16、17、55
10、15、37、59
19、57
17、21、23、41
43、61、62、63
65
四条通


現状
蛸薬師通
5、32、57
3、17
4、205、快速205
57、86B
87B、88B
16、17、55
10、15、37、59
19、57
17、21、23、41
43、61、62、63
65
四条通

100円循環バス
市バス
京阪バス
京都バス
京阪バス・京都バス共通
タクシーベイ
バス停車帯（路面表示のあるもの）
トランジットモール（歩道拡幅）案
現在の歩道


歩道拡幅後
御池通
23、43、55
61、62、63、65
10、15、37、59
10、15、37、51、59
4、17、205、快速205
3、17
4、205、快速205
三条通
5、57
19、57、84B
86B、87B、88B
17、21、23、41
43、61、62、63
5、32、57
3、11、32
16、17、55
57、86B、87B、88B
六角通


現状
御池通
23、43、55
61、62、63、65
10、15、37、59
10、15、37、51、59
4、17、205、快速205
3、17
4、205、快速205
三条通
5、57
19、57、84B
86B、87B、88B
17、21、23、41
43、61、62、63
5、32、57
3、11、32
16、17、55
57、86B、87B、88B
六角通


100円循環バス
市バス
京阪バス
京都バス
京阪バス・京都バス共通
タクシーベイ
バス停車帯（路面表示のあるもの）
トランジットモール（歩道拡幅）案
現在の歩道

**（補遺その２）交通セルの考え方について**

**長期的な姿として，仮に対象地区の細街路全てが歩行者専用道路となる場合を考察すると，歩いて移動すべき距離が長くなりすぎ，歩行者の移動支援を考える必要が生じると思われる。**

**世界的にも，交通セル（移動手段を徒歩に限定し，自動車等を進入させないこととするエリア）の平均は5ないし20ha位との指摘があり，歩行距離を200mから300m以内に収めようとすると，20ha位とすることが必要となる。この観点にたつと，対象地区は約70haであるため，少なくとも4つ以上の交通セルを設けていくという考え方が必要になると考えられる。**

## 3　社会実験の実施について

- **以上，様々なケースについてシミュレーションを行ってきましたが，いずれも一定の設定条件に基づくものですので，限界があります。**
- **特にいずれのシミュレーションも，特に自動車交通の転換について，フリンジパークの整備や，公共交通への転換などを考慮せず，全てが転換するものとし，かつ，特定の道路に転換しているとしていることから，実際には，過大な転換試算となっていることに配慮する必要があります。**
- **細街路での通過交通の抑制，幹線道路での歩行空間の充実やトランジットモールなどについて，その効果・課題をより正確に検証するためには，荷捌きやイベント等の通り活性化などと組み合わせて，関係者の同意を得て社会実験を実施することが必要です。**
- **なお，国内では，既に多くの自治体において社会実験が実施されています。**
- **もちろん，協議会において検討され，関係者の合意が得られることが不可欠です。合意が図られた通りから順次，合意が図られたパターンについて，実施することが適当であると考えます。**

## 用語の説明

- **職住共存地区**

都心商業地の幹線道路（東西：御池通（一部夷川通）・四条通・五条通，南北：河原町通・烏丸通・堀川通）に囲まれた内部地区のうち，幹線道路に面する街区等基準容積率の上限が 700%に指定されている区域を除いた区域で，基準容積率の上限が 400%に指定されている区域（いわゆる「田の字」のあんこの部分)。面積は約 130ha。

- **トランジットモール**

中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し，道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放することでまちのにぎわいを創出しようとするもの。

- **ＬＲＴ**

Light Rail Transit：軽量軌道公共交通機関の略。次世代型路面電車とも呼ばれ，従来の路面電車に比べ振動が少なく，低床式で乗降が容易であるなど，車両や走行環境を向上させ，人と環境にやさしく経済性にも優れているとされる公共交通システム。

- **道路交通センサス**

道路法第 77 条に基づき，国土交通大臣の命令により，全国一斉に実施される調査で，昭和 55 年以降実施されている。一般交通量調査，自動車起終点調査，機能調査，駐車調査の四つの調査を実施する。調査結果は，道路の計画や設計，交通計画等の基礎資料として活用される。

- **(財)自転車駐車場整備センター**

地方公共団体又は鉄道事業者等の要望を受け，要望者提供の用地に自転車駐車場及びミニバイク駐車場等の建設を行う財団法人。建設した自転車駐車場は，予め設定した期間はセンターが管理運営を行い，その後は要望者等に無償譲渡される。建設事業の形態の一つである「日本自転車振興会補助事業」は，日本自転車振興会の補助を受け，三大都市圏内の鉄道駅周辺において，通勤通学用の自転車の放置がおおむね 500 台以上ある箇所に建設する事業。

- **高度地区**

市街地の環境の保全又は土地利用の増進を図るために定める地域地区。京都市では，居住環境の保全，自然環境や歴史的環境との調和，均整の取れた市街地景観の形成による京都の風土にふさわしい都市美の育成等を目的として建築物の高さの最高限度等を定める高度地区を指定している。

- **美観地区**

京都の生活様式から生み出された特徴ある形態又は意匠を有する建造物が存し，趣のある町並みを形成している市街地及び高層の建造物が群としての構成美を示している市街地の景観の維持及び向上を図るために指定する地区。景観条例では，地域の景観の特性に応じて，第１種地域から第５種地域の５種類の種別に分け，建築物の意匠形態等についてきめ細かな規制と誘導を行っている（景観法の制定に伴い，景観地区とされたが，京都市では引き続き美観地区の呼称を用いている。）。

- **建造物修景地区**

山並みを背景とする市街地で，その特色を生かした趣のある景観の形成を目的として定める地区。景観条例に基づく京都市独自の制度（平成 17 年 12 月に，京都市景観計画を策定し，景観計画区域の一部としている。）。

- **界わい景観整備地区**

まとまりのある地域色豊かなにぎわいのある景観の特性を示している市街地の地域で，市街地景観の整備を図る必要がある地区を指定するもので，景観条例に基づく京都市独自の制度。

- **沿道景観形成地区**

都心のメインストリートに沿った地域の景観の形成を図ることを目的として定める地区で，景観条例に基づく京都市独自の制度。道路を整備する際に，京都市と地元が一体となって沿道景観形成計画をまとめ，それに沿って京都らしいメインストリートの景観を形成するもの（平成 17 年 12 月に，京都市景観計画を策定し，景観計画区域の一部としている。）。

- ***バリアフリー***

建築物や道路，鉄道等の公共施設，個人の住宅等において，高齢者や身体の障害のあるひと等の利用に配慮し，段差等の物理的障害をなくすこと。また，制度的あるいは精神的な障害等をなくすことについても用いる。

- ***ユニバーサルデザイン***

製品，設備，施設及び建築物その他の工作物をすべての人にとってできる限り利用しやすいデザインにすることを目指す考え方。

- ***パークアンドライド***

「パーク（駐車）」と「ライド（乗る）」を組み合わせた造語。都心部や観光地周辺の道路混雑緩和を図るため，郊外の鉄道駅やバス停など公共交通機関のターミナル付近に駐車場を確保し，マイカーから鉄道やバスへの乗継ぎを図る仕組み。

- **フリンジパーク**

  都心の外縁部（フリンジ）に設置する駐車場。都心外部からの自動車をここに駐車させることにより，都心部の道路交通混雑の緩和を図り，公共交通機関や徒歩による移動を促すことを目的とする。

- **ストリートファニチャー**

  街灯やゴミ箱，標識など，道路や街路における，柱をはじめとする工作物や設置物一般の総称。

- **マンセル値**

  色を表す３属性（色相，明度，彩度）について数値化して色を表現したもの。色相を１～10 の数字と記号，明度を０～10 の数字，彩度を０から始まる数字で表す。

- **ベロタクシー**

  ベロとはラテン語で自転車の意味で，自転車タクシーのこと。京都市では，御池通，烏丸通，四条通，寺町通に囲まれた地区で，４月～10 月の午後１時～５時に走行している。