都心部の歩いて楽しいまち推進のために

― 資　料　編 ―

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

資料１　（ｐ１関連）　歩いて楽しいまちづくりとしてのこれまでの取組 ・・・・・・・・・１

資料２　（ｐ２関連）　研究会の要綱 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４

資料３　（ｐ３関連）　研究会の検討テーマ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６

資料４　（ｐ３関連）　四条通・河原町通における交通実態調査 ・・・・・・・・・・・・・・・・７

資料５　（ｐ３関連）　都心地区の細街路における交通実態調査 ・・・・・・・・・・・・・・・・９

資料６　（ｐ３関連）　既存調査の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１

１　道路交通センサス（平成１１年度）・・・・・・・・・・・・・・・・１１

２　京都市都心部における自動車交通と商活動の関係に関する実証的研究　・・・１２

３　１００円循環バスに係る交通社会実験調査業務 ・・・・・・・１３

４　都心部歩行者交通量調査 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４

５　「まちなかを歩く日」における交通実態調査 ・・・・・・　１５

資料７　（ｐ４関連）　国内・国外における取組一覧 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６

資料８　（ｐ４関連）　国内調査対象一覧 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７

資料９　（ｐ４関連）　国内事例集 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８

資料１０（ｐ４関連）　特に参考になると考えられる国内事例 ・・・・・・・・・・・・・・・・２２

資料１１（ｐ４関連）　民間時間貸駐車場への対応に係る国内事例 ・・・・・・・・・・・・・２３

資料１２（ｐ４，１２７関連）荷捌きへの対応に係る国内事例 ・・・・・・・・・・・・・・・２４

資料１３（ｐ４関連）　前橋市コミュニティバス「マイバス」の概要 ・・・・・・・・・・　２５

資料１４（ｐ４関連）　海外のトランジットモール事例 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２

資料１５（ｐ４関連）　住民・事業者等の意見 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４４

資料１６（ｐ４関連）　北村教授の意見 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４７

資料１７（ｐ４関連）　宗田助教授の意見 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４９

資料１８（ｐ４関連）　学識者会議における意見 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５１

資料１９（ｐ７８関連）「新しい公共交通システム調査報告書」の概要 ・・・・・・・・・・５９

資料２０（ｐ８４関連）　東山・嵐山等の社会実験概要 …… ６２
１　東山地区における交通社会実験の全体概要 …… ６２
２　嵐山等観光地交通対策の実施概要 …… ６４
３　パーク＆ライド施策の実施概要 …… ６６
４　四条通社会実験の概要 …… ６７
５　三条通（川端通～河原町通）社会実験の概要 …… ６８
資料２１（ｐ８９関連）　自転車条例の付置義務の内容 …… ７３
資料２２（ｐ９０関連）　駐輪料金に関する他都市事例 …… ７４
資料２３（ｐ９０関連）　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 …… ７５
資料２４（ｐ９０関連）　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 …… ７６
資料２５（ｐ９０関連）　市の融資制度（京の企業いきいき金融支援） …… ７７
資料２６（ｐ９０関連）　東京都板橋区自転車安全利用条例 …… ７８
資料２７（ｐ９４関連）　京都市違法駐車等防止条例 …… ８０
資料２８（ｐ９４関連）　政令市における違法駐車等防止条例状況調（１７年度） ８２
資料２９（ｐ９５関連）　放置車両取締りに係る新制度の要点（警察資料） …… ８３
資料３０（ｐ９５関連）　金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例 …… ８４
資料３１（ｐ９５関連）　駐車場条例の付置義務制度の概要 …… ８８
資料３２（ｐ９５関連）　標準駐車場条例と駐車場条例の改正推移 …… ９２
資料３３（ｐ９５関連）　中高層条例等 …… ９３
資料３４（ｐ９５関連）　共同住宅に係る付置義務の政令市比較 …… ９５
資料３５（ｐ９５関連）　御池地下駐車場の概要 …… ９７
資料３６（ｐ１０２関連）　公園愛護協力会について …… ９８
資料３７（ｐ１０３関連）　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） …… １０２
資料３８（ｐ１０４関連）　無電柱化推進計画箇所図 …… １０４
資料３９（ｐ１０９関連）ベロタクシーについて …… １０５
資料４０（ｐ１２０関連）祇園祭に伴う臨時交通規制（平成１７年） …… １０６

資料４１（ｐ１４７関連）細街路の評価方法について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１１
資料４２　トランジットモールの各種定義 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１３
資料４３　道路交通法（昭和３５年法律第１０５号）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１４
巻末　各細街路のエリアマップ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１５
１ 三条通 ・・１１５
２ 御幸町通 ・・１１６
３ 堺町，柳馬場，富小路，麩屋町 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１７
４ 東洞院，高倉 ・・ １１８
四条通周辺のエリアマップ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１９
河原町通周辺のエリアマップ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２０

資料１（ｐ１関連）　歩いて楽しいまちづくりとしてのこれまでの取組

＜ＴＤＭ施策＞

◇　「『歩くまち・京都』交通まちづくりプラン」の策定（15年６月）
　　ＴＤＭ（交通需要管理）施策の指針として策定

◇　嵐山における交通対策（13年度～社会実験，15年度～施策化）
　　長辻通，嵯峨街道の一方通行化，嵐山観光駐車場の原則バス専用化等

◇　東山における交通社会実験（16年度～）
　　五条坂の車両通行禁止（バス，タクシーを除く）
　　路上駐停車の抑制（東大路通），シャトルバス（京都駅～五条坂）の運行

◇　パーク＆ライド（14年度～）
　　嵐山，東山の交通対策と合わせて実施
　　くいな橋，丹波口，三条口，長岡京駅周辺に駐車場を確保
　　大津市営駐車場とも連携

◇　交通バリアフリー全体構想の策定（14年10月）
　　14の「重点整備地区」と，地区ごとの「基本構想」策定時期を決定
　　⑮桂地区，山科地区，⑯烏丸地区，向島地区，⑰嵯峨嵐山地区，京都地区

◇　ＬＲＴ等の新しい公共交通システムに関する検討（14年度～）
　　17年８月　検討結果公表，11月　シンポジウム開催

＜歩いて暮らせるまちづくり＞

◇　職住共存地区のまちづくりに関心を持つ地域住民や事業者，市民等の有志により，「歩いて暮らせるまちづくり推進会議」を設立（12年７月）

◇　同会議において，「歩いて暮らせるまちづくり」について，各々の立場から検討を行い毎年「まちなかを歩く日」を行うなど，主体的に様々な取組の実施

◇　職住共存地区における取組の促進及び本地区での取組成果の全市的な普及を図るため「歩いて暮らせるまちづくり構想」を策定（14年５月）

＜その他＞

◇　四条通など幹線道路沿道のにぎわい創出に向けた主体的な取組の支援

◇　職住共存地区整備ガイドプランに基づくパートナーシップによるまちづくりの推進
　　職住共存地区の「いきいき元気な交流都心・新たな京町家街の創造」に向けたパートナーシップ型まちづくりを展開するため，職住共存地区整備ガイドプランを策定（10年４月）し，住民・企業・行政の協働によるまちづくり事業の展開を図っている。

（１）地域協働型地区計画の策定

地域住民自らが地域の課題を考え，地域の将来像の共有化を図り，その実現のためのルールづくりとして「地域協働型地区計画」の策定に取り組んでいる。

第１号として，修徳元学区地区地区計画を策定（13 年４月）し，続いて，本能元学区地区地区計画を策定（14 年８月）した。現在，明倫学区において地区計画策定に向け取り組んでいる。

（２）本能元学区コミュニティ助成事業

財団法人　自治総合センターのコミュニティ助成事業（宝くじによる財源）を活用し，本能元学区の夏まつりの実施による住民交流の促進を支援した。

◇　御池通における新たなにぎわいの創出及び更なる景観の向上

御池通を更に京都のシンボルロードとしてふさわしいものにすることを目指し，次の取組を進めてきた。

（１）御池通シンボルロード整備事業（8 年～15 年）

「みち・にわ・ぷたい」をキーワードに，御池通の街路整備及びアート空間創生事業を実施した。

（２）御池沿道関係者協議会の設置（14 年 10 月）

地域住民，沿道事業者，商工会議所，学識経験者及び行政で構成する「御池沿道関係者協議会」を設置し，協議を重ね，今後取り組むべき方策について「最終とりまとめ」として提言を受けた（16 年８月）。

（３）御池通沿道特別商業地区建築条例の施行（16 年 7 月）

１階の一定の割合をにぎわい用途とし，一定の風俗営業等を禁じる御池通沿道特別商業地区建築条例を施行した。

（４）「御池通シンボルロード活性化ガイド」及び「御池通界わい今昔マップ」の発行

御池通の目標像及び魅力を伝えるために「御池通シンボルロード活性化ガイド」（16 年 12 月）及び「御池通界わい今昔マップ」（17 年 12 月）を発行した。

（５）御池通の沿道事業者を中心としたイルミネーションやライトアップ

御池通の新たなにぎわいの創出として，沿道事業者を中心とした経済界等の主導によりルミネーションやライトアップによる光の演出が実施されている。

（実施事業者：ニチコン，アーバネックス，ゼスト御池，京都ホテルオークラ）

◇　京町家の保全・再生の推進

（１）これまでの取組（「京町家再生プラン」【12 年 5 月策定】の推進）

・　京都市景観・まちづくりセンターにおける居住者・所有者に対するきめ細やかなセミナーや町家の活用支援，専門家派遣等

・　京町家の伝統的なデザインを残した新築や改築を可能とする本市独自の条例の制定（京都市伝統的景観保全に係る防火上の措置に関する条例）【14 年 10 月】

・　京町家を賃貸住宅として再生しようとする事業者を支援する「京町家再生賃貸住宅制度」の創設【16年10月】

（2）京町家まちづくりファンド

市民・企業等から広く資金を集め，良好な町並み景観を形成する京町家の改修助成等の事業に活用するため，（財）京都市景観・まちづくりセンターに創設（18 年度からモデル事業開始予定）。改修した京町家は景観重要建造物の指定につなげていく予定。

・　設 立 年 月 日：平成17年9月30日
・　設立当初の資産額：8,000万円
・　寄　　附　　金：　594万円（11月30日現在）

※　17年度中には，民都機構の支援を受け1億5,000万円となる予定

（3）景観重要建造物の指定

17年12月に策定した「京都市景観計画」に基づき，京町家等の伝統的な建造物を，現状変更の規制，相続税の適正評価や建築基準法の規制の一部緩和の適用がある「景観重要建造物」に指定し，保全に努めていく。17年度中にまず全国に先駆け3件を指定した。

資料２（ｐ２関連）　　研究会の要綱

歩いて楽しいまち推進のための交通等施策研究会要綱

平成１７年９月２７日総合企画局長決定

（設置）

第１条　「歩くまち・京都」の実現に向け，職住共存地区（重点地区）における交通等の施策を研究するため，歩いて楽しいまち推進のための交通等施策研究会（以下「研究会」という。）を置く。

（構成）

第２条　研究会は，次の各号に掲げる者をもって構成する。

（１）　総合企画局政策推進室企画部長
（２）　都市計画局都市企画部担当部長
（３）　総合企画局政策推進室政策企画課長
（４）　環境局地球環境政策部地球温暖化対策課長
（５）　文化市民局市民生活部地域づくり推進課担当課長
（６）　産業観光局商工部商業振興課長
（７）　都市計画局都市企画部都市づくり推進課長
（８）　都市計画局都市企画部都市計画課長
（９）　都市計画局都市企画部交通政策課担当課長
（10）建設局管理部監理検査課担当課長
（11）建設局道路部道路管理課長
（12）建設局道路部道路維持課長
（13）建設局道路部放置車両対策課長
（14）中京区役所区民部まちづくり推進課長
（15）下京区役所区民部まちづくり推進課長
（16）交通局企画総務部企画課長
（17）前各号に掲げる者のほか，次条の座長が必要と認める本市関係職員

（座長及び副座長）

第３条　研究会に座長及び副座長を置く。

２　座長は総合企画局政策推進室企画部長とし，副座長は都市計画局都市企画部担当部長とする。

３　座長は，会務を総理する。

４　副座長は，座長を補佐し，座長に事故があるときは，副座長がその職務を代理する。

（会議）

第４条　研究会の会議は，座長が必要と認めるとき，随時招集する。

２　座長は，必要と認めるときは，第２条各号に掲げる者以外の者を会議に出席させ，その意見又は説明を求めることができる。

（庶務）

第５条　研究会の庶務は，総合企画局政策推進室政策企画課において行う。

（補足）

第６条　この要綱に定めるもののほか，研究会に関し必要な事項は，座長が定める。

附　則

この要綱は，決定の日から施行する。

資料３（ｐ３関連）　　研究会の検討テーマ

第１回　研究会（平成 17 年 10 月 12 日（水））

１　研究会の設置について

２　今後の予定について

３　議事　（1）基本的考え方

（2）問題点の抽出

（3）その他

第２回　研究会（平成 17 年 11 月 22 日（火））

議事　（1）歩いて楽しいまち推進のためのまちづくり事業体系について

（2）既往の交通実態調査について

（3）南北細街路の評価について

（4）細街路における交通実態調査について

（5）四条通・河原町通における施策オプションについて

（6）四条・河原町における交通実態調査について

（7）国内事例の収集状況について

第３回　研究会（平成 18 年１月 13 日（金））

議事　（1）研究会報告書（案）「都心部の歩いて楽しいまち推進のための交通等施策について」

（2）その他

第４回　研究会（平成 18 年３月 23 日（木））

議事　（1）研究会報告書（案）「都心部の歩いて楽しいまち推進のための交通等施策について」

（2）その他

資料４（ｐ３関連）　　四条通・河原町通における交通実態調査

調査目的

京都市の都心部における路線において，交通実態の基礎データの収集を目的とするもの。対象路線は四条通（河原町通～烏丸通）と河原町通（御池通～四条通）とした。

調査内容

（１）調査項目

① **交差点方向別交通量調査**：四条通 10 交差点及び河原町通 4 交差点における右左折直進別交通量を計測した。（歩行者・自転車は測定していない。）車種は「乗用車」「タクシー」「バス」「小型貨物」「普通貨物」「バイク」の 6 車種とした。調査時間は都心部の賑わいのピークとなる時間帯に絞って実施した。

② **路上駐停車状況調査**：四条通（烏丸通～河原町通）及び河原町通（御池通～四条通）における路上駐停車の状況を 15 分間隔で把握した。調査時間は，朝の通勤時間帯を除き，夕方の来訪者が多い時間帯までの 12 時間とした。

③ **公共交通利用実態調査**：四条通（烏丸通～河原町通）及び河原町通（御池通～四条通）における全バス停とタクシーの乗降者を計測した。調査時間は，朝の通勤時間帯を除き，夕方の来訪者が多い時間帯までの 12 時間とした。

④ **滞留長調査**：四条通（烏丸通～河原町通）の 8 交差点において，南北街路の信号滞留長を観測した。

（２）調査日時

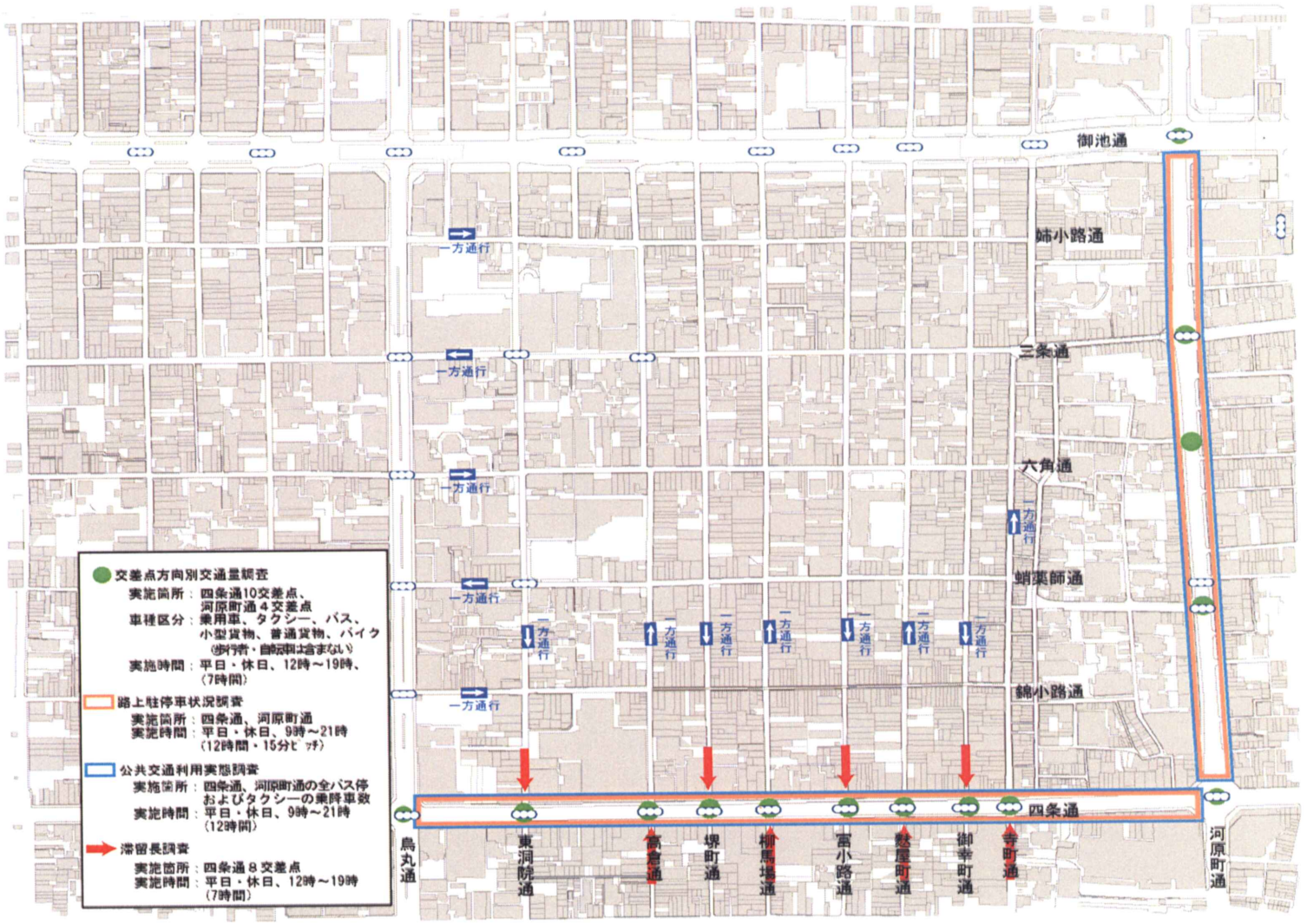
平成 18 年 1 月 26 日（木）及び 29 日（日）

① **交差点方向別交通量調査**：12:00～19:00

② **路上駐停車状況調査**：　9:00～21:00

③ **公共交通利用実態調査**：　9:00～21:00

④ **滞留長調査**：　12:00～19:00



四条通と河原町通の交通実態調査

資料５（ｐ３関連）　都心地区の細街路における交通実態調査

調査目的

都心地区の「歩いて楽しいまち」を実現するため，交通実態の基礎データの収集を目的とするもの。対象路線は，三条通（御幸町通～烏丸通），御幸町通（三条通～四条通）及び堺町通（御池通～四条通）を主とし，他の路線は一定の断面交通量の調査のみを実施した。

調査内容

（１）調査項目

① 交差点方向別交通量調査：交差点における右左折直進別交通量を計測した。（歩行者・自転車は測定していない。）車種は「乗用車」「タクシー」「バス」「小型貨物」「普通貨物」「バイク」の６車種とした。調査時間は，既存の歩行者交通量調査結果より，歩行者が多いと考えられる時間帯に絞って実施した。

② 沿道出入り交通量調査：沿線に用事のある車，ない車の判別を行うために実施した。隣接する２つの交差点で挟まれた道路区間（以下，リンク）ごとに，リンク区間内の「発進・出庫」「停止・入庫」した自動車をカウントした。車種は「乗用車」「タクシー」「バス」「小型貨物」「普通貨物」「バイク」の６車種とした。（一時的な「停車」（ドアの開閉があった場合）も出入りと見なした。）調査時間は，既存の歩行者交通量調査結果より，歩行者が多いと考えられる時間帯に絞って実施した。

③ 断面交通量調査１：三条通，御幸町通及び堺町通のそれぞれの代表的な区間（リンク）における断面交通量を計測した。対象は，「歩行者」「自転車」「バイク」「乗用車」「貨物車（軽貨物含む。）」「タクシー」とした。調査時間は，上記１，２の調査時間をカバーするとともに，交通量の時間推移を把握するため朝から夕方までとした。

④ 断面交通量調査２：南北細街路および東西細街路の交通量の比率を把握するために，上記以外の代表的な区間（リンク）における断面交通量を計測した。対象は，「歩行者」「自転車」「バイク」「乗用車」「貨物車（軽貨物含む。）」「タクシー」とした。調査時間は，平日・休日ともに１３時から１５時の間の南北・東西各１時間とした。

（２）調査日時

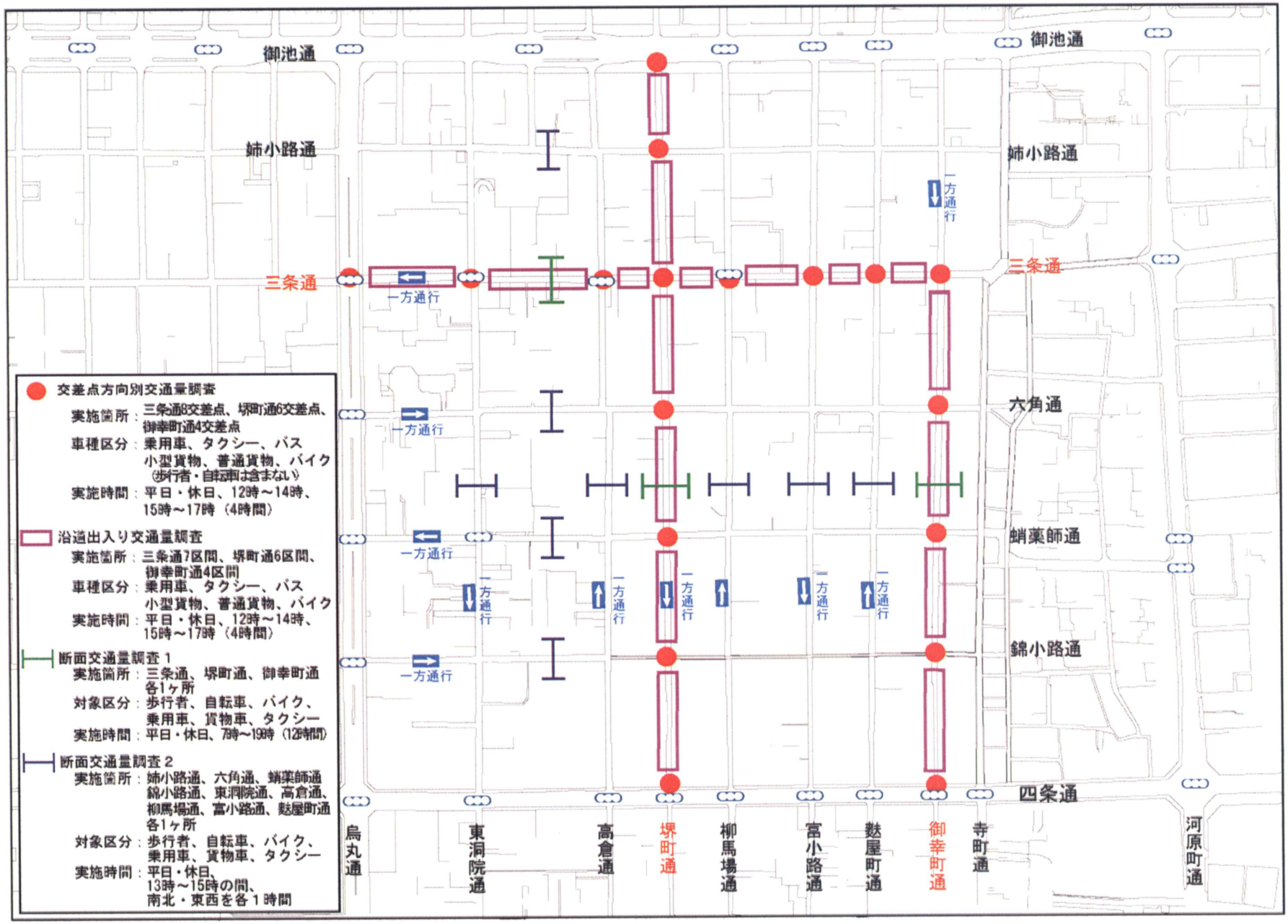
平成１８年１月２６日（木）及び２９日（日）

① 交差点方向別交通量調査：12:00～14:00，15:00～17:00

② 沿道出入り交通量調査：　12:00～14:00，15:00～17:00

③ 断面交通量調査１：　7:00～19:00

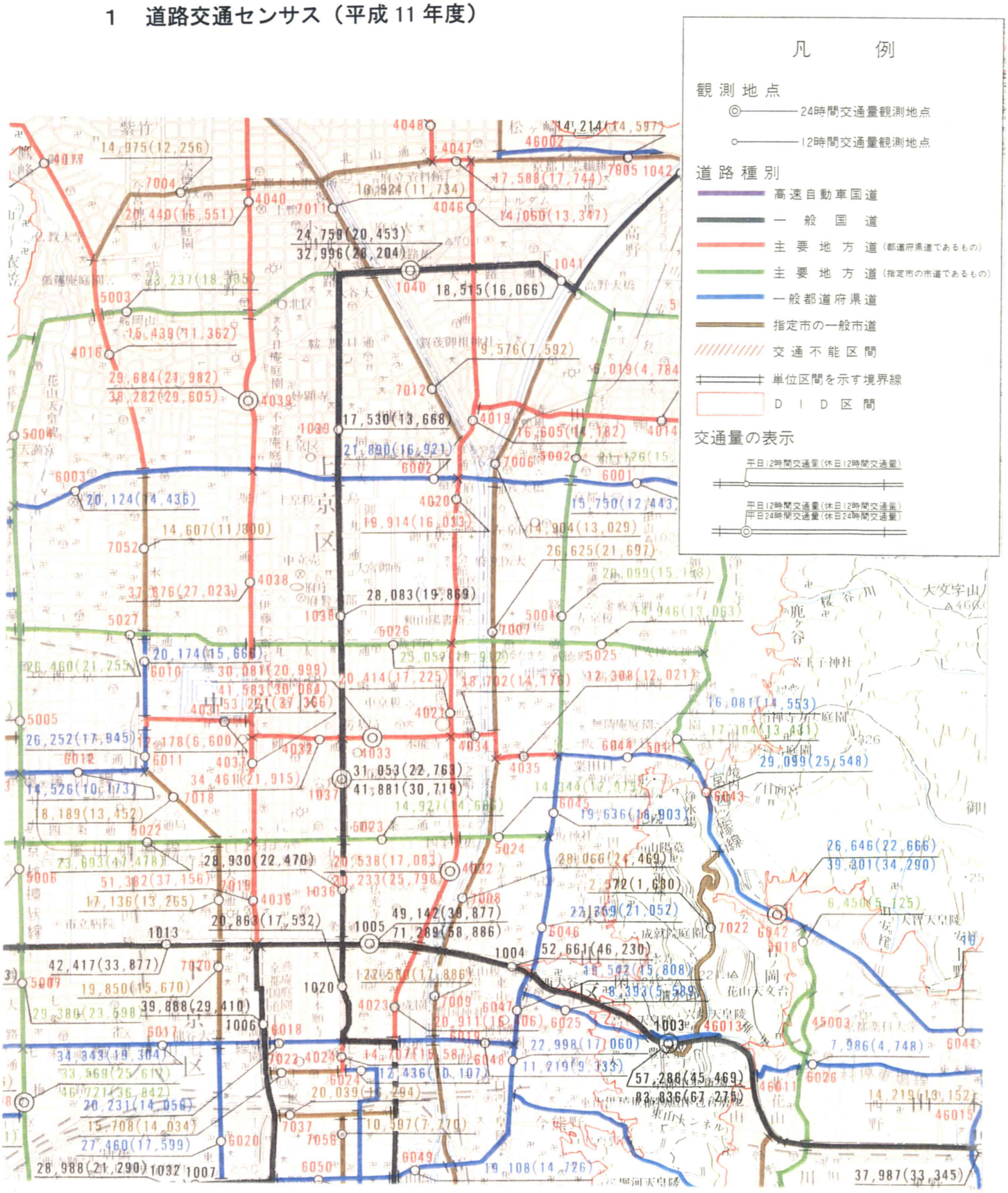
④ 断面交通量調査２：　13:00～15:00 の間，南北・東西各１時間


御池通
姉小路通
三条通
六角通
蛸薬師通
錦小路通
四条通
烏丸通
東洞院通
高倉通
堺町通
柳馬場通
富小路通
麩屋町通
御幸町通
寺町通
河原町通
一方通行
交差点方向別交通量調査
実施箇所：三条通8交差点、堺町通6交差点、御幸町通4交差点
車種区分：乗用車、タクシー、バス、小型貨物、普通貨物、バイク（歩行者・自転車は含まない）
実施時間：平日・休日、12時～14時、15時～17時（4時間）
沿道出入り交通量調査
実施箇所：三条通7区間、堺町通6区間、御幸町通4区間
車種区分：乗用車、タクシー、バス、小型貨物、普通貨物、バイク
実施時間：平日・休日、12時～14時、15時～17時（4時間）
断面交通量調査１
実施箇所：三条通、堺町通、御幸町通各1ヶ所
対象区分：歩行者、自転車、バイク、乗用車、貨物車、タクシー
実施時間：平日・休日、7時～19時（12時間）
断面交通量調査２
実施箇所：姉小路通、六角通、蛸薬師通、錦小路通、東洞院通、高倉通、柳馬場通、富小路通、麩屋町通各1ヶ所
対象区分：歩行者、自転車、バイク、乗用車、貨物車、タクシー
実施時間：平日・休日、13時～15時の間、南北・東西を各１時間

細街路の交通実態調査

資料６（ｐ３関連）　既存調査の概要

１　道路交通センサス（平成 11 年度）



2　京都市都心部における自動車交通と商活動の関係に関する実証的研究

（1）調査主体

京都府立大学

（2）調査日

1998年11月16日（月）　　平日調査

1998年11月29日（日）　　休日調査

（3）調査時間帯

13時～16時35分　25分×8セット

（4）調査内容

・　御池通，御幸町通，四条通，烏丸通に囲まれた範囲内の細街路の歩行者交通量，自転車交通量，自動車交通量

・　調査は8セットよりなっており，各セットにおいて，歩行者交通量・自転車交通量調査（5分），自動車交通量調査（15分），次のセットへの移動及び準備（5分）の25分の作業を繰り返しながら13時～16時35分まで実施

・　この結果を用いて，各街路の通過率を推計

（5）調査結果

【自動車交通量と歩行者交通量】

（平日）

・　自動車交通量では，姉小路通り，富小路通り，柳馬場通りなどの細街路での交通量が多く，傾向としては，対象範囲内の対象範囲内の北寄りもしくは東寄りが多い

・　歩行者交通量では，三条通り，東洞院通りでの量が多く，傾向として調査範囲の南西寄りが多い

（休日）

・　自動車交通は全体的に平日より減少するのに対し，歩行者の交通量については，減少が見られない（むしろ若干増加）

【自動車交通の通過率】

（御池～四条間の通過率）

・　東洞院通りは平日，休日とも通過率が低いが，他の細街路の通過率は概ね50%程度

	東洞院	高倉	堺町	柳馬場	富小路	麩屋町	御幸町
進行方向	南	北	南	北	南	北	南
平日	23%	40%	37%	54%	61%	51%	58%
休日	20%	71%	48%	63%	71%	50%	46%

（烏丸～御幸町間の通過率）

・　東西方向の細街路の方が，南北方向の細街路より通過率が高く，特に休日の姉小路，六角の通過率が高い

	姉小路	三条	六角	蛸薬師
進行方向	東	西	東	西
平日	58%	61%	61%	65%
休日	81%	61%	83%	48%

３　１００円循環バスに係る交通社会実験調査業務

（１）調査主体

京都国道事務所（社団法人　システム科学研究所）

（２）調査日

2000年３月26日（日）　2000年６月４日（日）

（３）調査時間帯

９時～18時（３月26日），９時～20時（６月４日）

（４）調査内容

・　歩行者交通量・自動車交通量
・　４箇所（３月26日），８箇所（６月４日）
・　併せてアンケート調査や，駐車場実態調査も実施

（５）調査結果

100円循環バスの社会実験調査中の交通行動結果は以下に示す通り。

【交通量調査結果】

（四条通）

・　自動車交通：調査時間帯で東西方向とも300～400台/時あり，渋滞状況を考えると常に交通容量を超過しているような状況
・　歩行者交通量：南北側で異なり，北側が南側を上回る

（河原町通）

・　自動車交通：調査時間帯で南北方向とも概ね300～600台/時
・　歩行者交通量：東西側で類似しており，共に16時～17時頃までは南方向が多く，それ以降は北側が多くなる

（御池通）

・　自動車交通：東西方向で若干異なり，午前中は東行きの交通量が100～300台/時ほど多い
・　歩行者交通量：18時～19時の北側の西行きを除いては南北側ともに類似しており，四条通，河原町通に比べると通行量は少ない

（烏丸通）

・　自動車交通：南北方向ともに類似しておりピークとなる16時～17時では800～900台/時
・　歩行者交通量：16時～17時の東側の南行きを除いてはほぼ類似

【路上駐車調査】

（四条通）

・　15時頃までは，高倉通り以西を中心にタクシーの駐車が目立つが，15時頃を過ぎると，徐々に乗用車の路上駐車が増加
・　東行き方向の乗用車とタクシーの駐車台数は，15時以降ほぼ同じであるが，西行き方向の駐車台数はほとんどの調査時間帯で乗用車を上回る

（河原町通）

・　午前中は、北行き方向の駐車台数が比較的多い
・　13時～14時頃にかけては，乗用車が増加し，南行き方向にも乗用車の駐車が目立つ。14時以降は乗用車とタクシーの駐車が増加し続け，20時には三条通から南のほとんどの区間で路上駐車される

4　都心部歩行者交通量調査

（1）調査主体

あるいてくらせるまちづくり推進協議会

（2）調査日

2004年2月29日（日）　休日調査

2004年3月　1日（月）　平日調査

（3）調査時間帯

12時～14時，15時～17時，18時～20時　計6時間

（4）調査内容

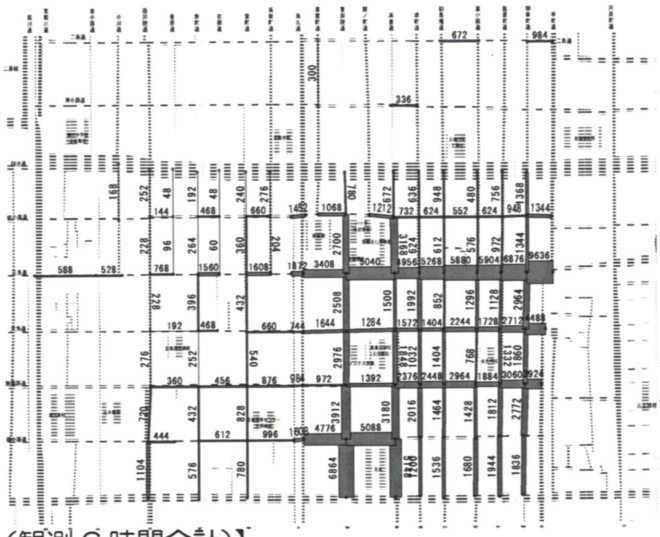
・　姉小路通，御幸町通，四条通，西洞院通に囲まれた範囲内の細街路の歩行者交通量（115箇所），横断歩道（5箇所），町屋活用店舗周辺（7箇所）

（5）調査結果

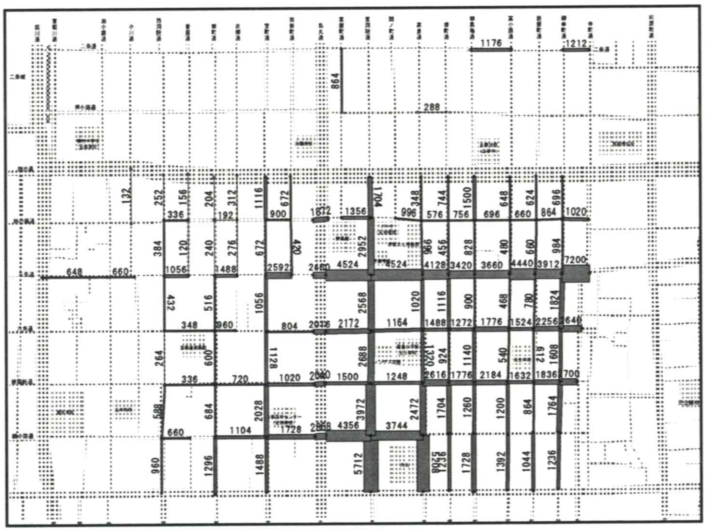
・　南北方向へ延びる細街路では，東洞院通りや高倉通りでの歩行者交通量が平日，休日共に多い

・　東西方向へ延びる細街路では，三条通が極めて多く，他，錦小路通りでの歩行者交通が平日，休日共に多い

【歩行者交通量：休日（観測6時間合計）】



【歩行者交通量：平日（観測6時間合計）】



5　「まちなかを歩く日」における交通実態調査

（1）調査主体

京都国道事務所（社団法人　システム科学研究所）

（2）調査日

2001 年 11 月 11 日（日）　通常日調査

2001 年 11 月 18 日（月）　実験日調査

（3）調査時間帯

12 時～17 時

（4）調査内容

- 自動車交差点方向別交通量（4 箇所）
- 自動車断面交通量（通常日：6 箇所/実験日：5 箇所）
- 歩行者・自転車交通量（通常日：5 箇所/実験日：4 箇所）
- 自動車速度（5 箇所）

（5）調査結果

三条通（柳馬場通～烏丸通間）の交通実験（歩行者専用道路）により，通常日から実験日までで各交通量について以下の変化がみられた。

【自動車交通量】

- 三条通（室町通～新町通）の交通量

  三条通の規制により，三条通西行き直進交通が規制され交通量が減少
- 蛸薬師通（烏丸通東側）の交通量

  西行き交通が各時間帯とも蛸薬師通に迂回し，交通量が増加
- 室町通，新町通の交通量

  室町通りでは，交通量に大きな変化はみられず，新町通では，実験日の方が交通量増

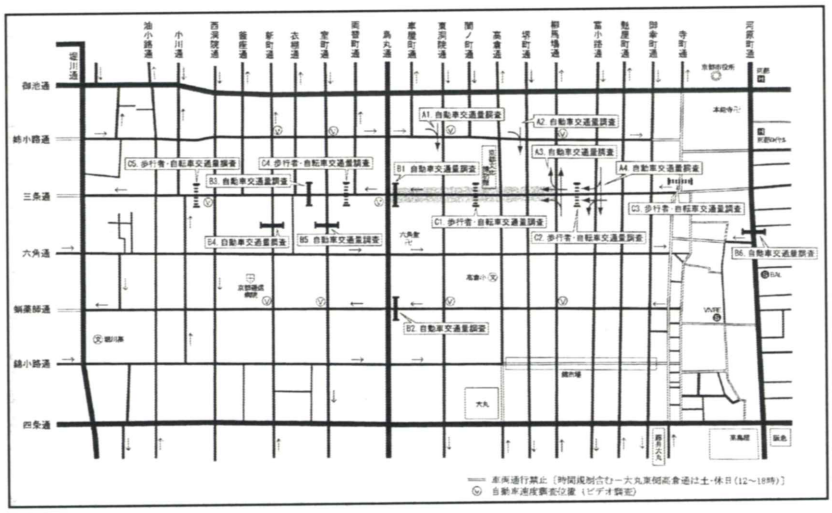
【歩行者・自転車交通量】

規制区間での歩行者交通量は通常時よりも増加しており，三条通の烏丸通以西でも同様に増加した。一方で，規制区間での自転車交通量は減少した。

【自動車走行速度】

観測した全ての道路（柳馬場通，東洞院通，室町通，新町通，三条通）で，実験日が通常時に比べ平均旅行速度が減少した。

調査箇所全容



資料７（ｐ４関連）　　国内・国外における取組一覧

[国内]

- （平成 13 年度社会実験→平成 14 年６月施策化）群馬県前橋市
  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。（延長約 400m）
- （平成 15 年度社会実験）沖縄県那覇市，愛媛県松山市，島根県津和野町，岐阜県岐阜市
- （平成 16 年度社会実験）東京都目黒区，島根県津和野町

[海外]（40 以上の都市でトランジットモールを導入）

ドイツ：ブレーメン，デュッセルドルフ，カールスルーエ，フライブルク
フランス：ストラスブール，グルノーブル
スイス：ベルン，チューリッヒ
オランダ：アムステルダム
イギリス：オックスフォード
アメリカ：ポートランド，サンノゼ，ダラス，ミネアポリス，バッファロー，デンバー

資料８（ｐ４関連）　国内調査対象一覧

NO	施策名	自治体
1	都心内100円バス	北海道札幌市
2	旭川駅近くー旭川南高校間を運行，２系統あり	北海道旭川市
3	ユニバーサルデザイン柏林台地区整備（くらしのみちゾーン）	北海道帯広市
4	久須志四丁目３号線外道路改良事業	青森県青森市
5	八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験	青森県八戸市
6	くらしのみちゾーン基本計画策定，測量及び道路詳細設計業務委託	青森県八戸市
7	盛岡シネマタウン社会実験	岩手県盛岡市
8	日詰商店街くらしのみち「過去と未来が循環する人にやさしい街づくり実験」	岩手県紫波町
9	郡山くらしのみちゾーン社会実験事業	福島県郡山市
10	幕張新都心への連節バスの導入に対する支援	千葉県千葉市
11	中山参道整備計画	千葉県市川市
12	歩行者に安全なまちづくり導入実験（東初富地区）	千葉県鎌ヶ谷市
13	歩行者に安全なまちづくり導入実験（東武鎌ヶ谷駅西口地区）	千葉県鎌ヶ谷市
14	銀座通りトランジットモール実験	群馬県前橋市
15	千駄木三・四・五丁目地区	東京都文京区
16	自由が丘交通社会実験	東京都目黒区
17	くらしのみちゾーン（瀬田一丁目及び二丁目地区）	東京都世田谷区
18	太子堂地区	東京都世田谷区
19	原宿神宮前地区	東京都渋谷区
20	連節バスを基軸とした「新たな公共交通システム」	神奈川県藤沢市
21	想いやりのみちづくり事業	長野県松本市
22	くらしのみちゾーン	新潟県新潟市
23	くらしのみちゾーン	富山県富山市
24	連節バス運行実験	石川県
25	竪町商店街地区歩けるまちづくり推進	石川県金沢市
26	歴史的な補助幹線道路の歩車共存化に向けた交通社会実験	石川県野々市町
27	トランジットモール社会実験	福井県福井市
28	バス優先レーン	静岡県静岡市
29	中心市街地交通管理計画	静岡県浜松市
30	くらしのみちゾーン（大社町地区推進事業）	静岡県三島市
31	くらしのみちゾーン	愛知県犬山市
32	岐阜市総合型交通社会実験	岐阜県岐阜市
33	世界遺産白川郷萩町における交通対策	岐阜県白川村
34	大津市都心地区交通実験	滋賀県大津市
35	くらしのみちゾーン	滋賀県草津市
36	下鉤甲地区	滋賀県栗東市
37	くらしのみちゾーン「島崎地区」	京都府宮津市
38	自転車のまち堺における「自転車力」を活かすためのまちづくり実験	大阪府堺市
39	くらしのみちゾーン社会実験	大阪府岸和田市
40	歩いて暮らせる “そね” みちづくりプロジェクト	大阪府豊中市
41	「歴史街道あるいてにぎわう枚方宿」社会実験	大阪府枚方市
42	交通円滑化社会実験	大阪府茨木市
43	貴望ヶ丘くらしのみちゾーン	大阪府河内長野市
44	神戸市旧留地フリーウォーク	兵庫県神戸市
45	津和野町・人と環境にやさしい交通社会実験	島根県津和野町
46	西川トランジットモール社会実験	岡山県岡山市
47	明るく住みよいまちづくりの実験	岡山県備前市
48	広島市都心回遊ゾーン創出社会実験	広島市中区
49	菊川町にぎわい地区道路特定事業計画	山口県下関市
50	ロープウェイ通り歩いて楽しい社会実験	愛媛県松山市
51	くらしの道ゾーン（道後地区）	愛媛県松山市
52	くらしの道ゾーン（三津地区）	愛媛県松山市
53	日新地区交通環境改善プログラム	佐賀県佐賀市
54	天領日田，歩いて時間を感じるまちづくり社会実験	大分県日田市
55	那覇市国際通りトランジットマイル社会実験	沖縄県那覇市

資料９（ｐ４関連）　国内事例集

NO	施策名	自治体	回答	主な施策												予算財源	法制度の特例	関係者との調整			施策実施について		その他	社会実験の期間
				ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ	一方通行	速度規制	流入規制	ｸﾗﾝｸ	ﾊﾝﾌﾟ	ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ	歩車分離	狭さく	ｶﾗｰ舗装	景観整備	連結ﾊﾞｽ			地元住民	自動車関連企業	警察	施策の効果	課題点		
1	都心内100円バス	北海道札幌市	○																					都心内100円ﾊﾞｽ14.7～
2	旭川駅近く一旭川南高校間を運行，2系統あり	北海道旭川市	○												○								運行のための特別な施策は実施していない	
3	ユニバーサルデザイン柏林台地区整備（くらしのみちゾーン）	北海道帯広市	○			○		○	○	○		○		○		国土交通省		工事説明会の実施		施策に対して地元警察署の理解がない	積雪寒冷地のため，除雪のことを考慮	車両速度抑制対策については見直しが必要		
4	久須志四丁目3号線外道路改良事業	青森県青森市	○			○								○		地方道路整備臨時交付金	電柱の移設費用について道路法71条第2項を適用	早期の実施を望む声が多く，反対はなかった					片側に集約するだけとなってしまったが，歩行空間の確保および除排雪に効果が期待できる。田路線も整備していく予定。	
5	八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験	青森県八戸市	○	○			○									国土交通省		連絡協議会，説明会で調整	業務員用駐車場は市有地を代替として利用。他，連絡協議会で調整	連絡協議会，個別協議にて調整				歩行者天国 17.9.25 1日 ｾﾐﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ 17.9.26 1日 ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ 17.9.27～30 4日
6	くらしのみちゾーン基本計画策定，測量及び道路詳細設計業務委託	青森県八戸市	○		○	○		○	○	○			○	○		国土交通省		説明会を開催	市有地を業務員駐車場お代替として使用 連絡協議会にて運送事業者と調整	個別協議を重ね調整	調査結果を分析中			16.12.10～13 4日
7	盛岡シネマタウン社会実験	岩手県盛岡市	○	○			○									国土交通省		地元商業団体から協力を得られた反面，個別の商業者から疑問視する声があった	周辺営業駐車場に説明会への参加の呼びかけ		自転車整理実施に伴うマナーの向上	実施時期の再検討，周辺道路の渋滞の解消	期間中，歩行者は増加したが自転車は減少。来街者の7割が好意的であったが，商店街では必ずしも好意的ではなかった	ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ&ｵｰﾌﾟﾝｶﾌｪ 第1ｸｰﾙ 16.10.2～10 9日 第2ｸｰﾙ 16.10.23～31 9日
8	日詰商店街くらしのみち「過去と未来が循環する人にやさしい街づくり実験」	岩手県紫波町	○			○	○			○	○			○		H15年度：全国都市再生ﾓﾃﾞﾙ調整事業 H16年度：社会実験	双方向車道：3.5m，両側側道1.25～1.75m，兼用ｿﾞｰﾝ(ゆずりあいｿﾞｰﾝ)1.0mで設計	商店街内部で調整		申請段階から内容が把握され，理解が得られた	周辺住民から理解をえられた 周辺道路整備に取り組むことになった	車道から店頭への乗り入れに配慮が必要 店頭駐車場狭さく部の箇所に配慮が必要 店舗から自動車通過時の騒音苦情が寄せられた 電柱が通行の妨げになり，実験結果の障害になった	15年度に一方通行，16年度に双方通行の実験を行った結果，ゆずりあいｿﾞｰﾝが生まれた。電線類地中化を目指していたが，電柱のｾｯﾄﾊﾞｯｸとなった。	16.9.3～12 10日
9	郡山くらしのみちゾーン社会実験事業	福島県郡山市	○											○	○	国からの全額補助		実行委員会として参加してもらい，合意	実行委員会として参加してもらい，合意	実行委員会として参加してもらい，合意	まちかど情報ｼｽﾃﾑ：情報拠点のﾆｰｽﾞの高さ，情報の必要性の明確化，操作性に良い評価 ﾀｳﾝﾓﾋﾞﾘﾃｨ・ｼｽﾃﾑ：市民への認知度が向上 細街路歩行実験：自動車の交通流	まちかど情報ｼｽﾃﾑ：情報拠点の設置場所の問題，情報の多様化，情報量の拡大 ﾀｳﾝﾓﾋﾞﾘﾃｨｼｽﾃﾑ：段差やｴﾚﾍﾞｰﾀなどの改善，市民理解を得るための普及活動，場所や料金ｼｽﾃﾑ 細街路歩行実験：地元の協力	その後，商工会議所でｵｰﾌﾟﾝｶﾌｪ等，地域主体の道路活用に関する社会実験を行っている	まちかど情報ｼｽﾃﾑ 15.11.21～12.18 28日 ﾀｳﾝﾓﾋﾞﾘﾃｨ・ｼｽﾃﾑ 15.11.21～25 5日 細街路歩行実験 15.12.17,23 2日
10	幕張新都心への連節バスの導入に対する支援	千葉県千葉市	○												○			沿道自治会への説明を実施		駅入口交差点の停止線の変更 隘橋での安全対策 駅入口付近の違法駐車対策	減便による駅前広場の混雑緩和と環境負荷軽減，および急行運転による所要時間の短縮	駅前広場の一般車駐車対策		
11	中山参道整備計画	千葉県市川市	○			○	○	○	○	○		○	○	○		補助金要望について現在検討中		中山まちづくり協議会を通して調整		速度規制，一方通行の要望を行った	電線類の地中化による歩行空間の確保，景観の整備，沿道商店街の活性化	電線類地中化におけるﾄﾗﾝｽの確保 下水道と電線類地中化工事を同時施工するための調整	現在，施策実施に向けた詳細設計，各種検討及び調査作業を実施している段階であり，具体的な成果を報告できる状況ではない	
12	歩行者に安全なまちづくり導入実験（東初富地区）	千葉県鎌ヶ谷市	○					○	○	○		○	○	○		国土交通省	ﾜｰｸｼｮｯﾌﾟﾆｭｰｽの配布により周知徹底 住民へのｱﾝｹｰﾄ実施や，住民参加の交通量調査を実施		ﾀｸｼｰ事業者に協力を要請，実験後ﾀｸｼｰﾄﾞﾗｲﾊﾞｰにアンケートを実施	ﾜｰｸｼｮｯﾌﾟ開催毎に会議内容を報告，交通規制等の相談を行い連絡を密にした	ﾊﾝﾌﾟや狭さくの設置による速度抑制 地域住民へのｱﾝｹｰﾄを実施し，過半数からﾊﾝﾌﾟや狭さくの導入を肯定する意見が得られた	駐車場での自動車の出し入れに支障 騒音・振動の発生 交互交通しずらいという意見が寄せられた	H16年に事後評価を検証するために，交通量調査・地域住民へのｱﾝｹｰﾄを実施。現在，課題等を整理中。	15.11.26～12.27日
13	歩行者に安全なまちづくり導入実験（東武鎌ヶ谷駅西口地区）	千葉県鎌ヶ谷市	○		○	○		○	○	○				○										
14	銀座通りトランジットモール実験	群馬県前橋市	○	○												まちうら再生総合支援事業		商店主の9割から賛同(ｱﾝｹｰﾄによる)		安全対策を講じることで運行許可		違法進入・駐車車両の増大。中心市街地の活性化への貢献度が低い		14.1.13 1日
15	千駄木三・四・五丁目地区	東京都文京区			○	○	○		○			○		○										
16	自由が丘交通社会実験	東京都目黒区	○	○		○	○			○				○		国費		住民・商業者の意向を考慮した内容となっている	路上荷捌き車の削減を図るため，路外駐車場を借用	安全対策の徹底を指示され，実験ごとに対応策を講じた	ﾊﾞｽ・ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ実験：通常時の16%増 路上荷捌き対策実験：宅配・運送車両の台数が減少 放置自転車対策：日を追うごとに仮設駐輪場の利用者が増加	活動資金の確保 本格実施への準備 交通規制の弾力的な運用 仮設安全柵等の措置		16.11.23,28 2日
17	くらしのみちゾーン（瀬田一丁目及び二丁目地区）	東京都世田谷区	○		○	○	○		○		○	○	○	○		なし		地元住民が主体となり活動誌を配布		趣旨説明	基本方針・計画を検討・作成中	いかに地元の要望等を取り入れた事業ができるか		

NO	施策名	自治体	回答	主な施策												予算財源	法制度の特例	関係者との調整			施策実施について		その他	社会実験の期間
				ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ	一方通行	速度規制	流入規制	ｸﾗﾝｸ	ﾊﾝﾌﾟ	ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ	歩車分離	狭さく	ｶﾗｰ舗装	景観整備	連結ﾊﾞｽ			地元住民	自動車関連企業	警察	施策の効果	課題点		
18	太子堂地区	東京都世田谷区				○			○	○		○		○										
19	原宿神宮前地区	東京都渋谷区			○	○	○		○	○				○										
20	連節バスを基軸とした「新たな公共交通システム」	神奈川県藤沢市	○												○	国土交通省 藤沢市		導入の際，駅前の商業代表者と調整を実施 占用ｽﾍﾟｰｽを必要とする関係で，発着ﾊﾞｰｽに面する店舗等で調整		PTPSの強化や，ﾊﾞｽ走行環境の整備にあたり調整	ﾊﾞｽ待ち滞留者の減少やﾛｰﾀﾘｰの混雑緩和 支線ﾊﾞｽの導入効果と相まった幹線ﾊﾞｽ利用者数の増加	特殊車両を日常的に走行させなくてはならない事情の説明が必要		
21	想いやりのみちづくり事業	長野県松本市	○						○						○	国庫補助（交通安全施設整備）		協議会を4ﾌﾞﾛｯｸに分け，ﾌﾞﾛｯｸ会と全体会議を開催		交差点改良等	効果はH20年に検討予定			
22	くらしのみちゾーン	新潟県新潟市	○			○			○						○	交通安全事業統合補助		勉強会を開催し，調整		勉強会に出席してもらい，調整	交差点・歩道のｶﾗｰ舗装化，ｶｰﾌﾞﾐﾗｰの設置を予定しているため安全性の確保が期待できる	地元住民の中でも，地区により温度差がある		
23	くらしのみちゾーン	富山県富山市	○								○		○	○		国土交通省		ﾜｰｸｼｮｯﾌﾟに参加してもらい，基本計画を策定 工事の際は説明会を開催する予定		基本計画策定の際，協議会委員として参加 実施計画の際は細かい協議が必要				
24	連節バス運行実験	石川県													○									
25	竪町商店街地区歩けるまちづくり推進	石川県金沢市	○		○		○									金沢市		商店街の近接町会への説明		交通規制案の検討	地区の訪問者の増加により商店街が活性化し，車両進入の減少により静かなまちとなる	交通規制による周辺の交通状況の変化を調査する必要がある		
26	歴史的な補助幹線道路の歩車共存化に向けた交通社会実験	石川県野々市町	○			○		○	○						○	国土交通省および野々市町		地元説明会を実施（設置場所に面しているところは個別説明で協力要請）		県警察本部，地元警察署と協議	交通量8.8%減 走行速度15km/h程度減 騒音ﾚﾍﾞﾙ3dB程度減 路上駐車は平日12台/12時間増加	ﾊﾝﾌﾟ，ｼｲｹﾝの設置への抵抗感が住民にある ﾊﾞｽﾙｰﾄの迂回に支障をきたしたと感じる利用者がいた 安全の為の設置物などのため歩行空間が狭くなり，歩行者が車道部を通行するケースが多かった		16.10.21～11.20 31日 ・路側線の引き直し ・ｼｹｲﾝ設置 ・立体ﾊﾝﾌﾟ設置
27	トランジットモール社会実験	福井県福井市	○	○								○			○	国土交通省		社会実験協議会で調整			来街者の7割以上から高い評価を得た	地元商店街から一般車両も通行できる道路整備の要望があった		ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ 17日 ｾﾐﾓｰﾙ 7日
28	バス優先レーン	静岡県静岡市	○													自動車事故対策費補助金交付要綱		沿線住民を対象とした説明会を実施		担当者打合せ会で協議	ﾊﾞｽ通過所要時間が1～2分程度短縮し，定時制が高まったと回答した人が65%になった	路線別の導入にあたり，地元住民の理解と協力，交通規制などがある		ﾊﾞｽ優先ﾚｰﾝ 16.10.1～
29	中心市街地交通管理計画	静岡県浜松市	○	○		○	○	○							○			反対意見が多く，ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙの計画を白紙に戻し，ﾜｰｸｼｮｯﾌﾟ等で再検討		意見の相違があったが，交通管理者の意見に従った		ﾜｰｸｼｮｯﾌﾟや説明会等での地元住民や商業者の参加が少ない		
30	くらしのみちゾーン（大社町地区推進事業）	静岡県三島市	○		○				○	○					○	交通安全事業地区一括統合補助金 まちづくり交付金		門前町電線類地中化推進委員会と協議 住民参加のﾜｰｸｼｮｯﾌﾟ形式も検討	協議によりﾊﾞｽﾙｰﾄを変更 製品搬出用大型ﾄﾚｰﾗｰの迂回を依頼 ﾀｸｼｰ・ﾊﾞｽ・ﾄﾗｯｸ運送業の組合に一方通行化路線ができることを周知	所轄の警察署には一方通行規制の承認を受ける	歩行者の安全確保 景観の向上 ｺﾐｭﾆﾃｨ道路化による賑わいの創出	ハード整備をいかに中心市街地の活性化に結びつけるか 地域住民だけでなく観光客にも歩いてもらえるような賑わいをどのように創出していくか		
31	くらしのみちゾーン	愛知県犬山市	○			○	○			○	○				○	まちづくり交付金	都市計画道路の計画変更・用途の変更	地元団体と意見交換を実施		公安委員会と事前調整	城下町地区における「みちづくりの目標」・「まちづくりのﾋﾞｼﾞｮﾝ」ができ，地区住民との共通認識ができた	観光客が原因の課題よりも，地元住民が原因の課題の対策に苦慮 町並み保存のﾙｰﾙ策定で，手法・内容を検討中		
32	岐阜市総合型交通社会実験	岐阜県岐阜市	○	○	○	○	○		○	○					○	国土交通省 ﾊﾞｽﾚｰﾝは運輸局，ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙは道路局	交通規制 道路幅員狭小のため安全島幅の特別認可	ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙに対して沿道商店街からの反対が強く，実験区間や実験期間を縮小	営業駐車場の一部を借り上げ，荷捌き用駐車場として活用	「公共交通走行ﾚｰﾝと歩行者ﾚｰﾝの間に仕切りを設置」「歩行空間となる車道部分にはﾍﾞﾝﾁ，ﾃｰﾌﾞﾙなどを置かない」などの制約	ﾊﾞｽﾚｰﾝ，まちなか歩き，ﾚﾝﾀｻｲｸﾙの本格導入 市民ｱﾝｹｰﾄで約75%の人が交通行動の転換の意志があるという結果	ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙに対する沿道商店からの反対 ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙの場所(区間)，あり方について再検討が必要		ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ 15.11.1～3 3日
33	世界遺産白川郷萩町における交通対策	岐阜県白川村	○		○		○			○	○				○			住民説明会等を実施	実施に向け今後の重点課題となっている	実施に向け協力体制づくりを進めている	交通安全，生活安全，環境保全につながる	住民合意が最大の課題		13.10.6,7 2日 13.10.8(進入制限なし)1日
34	大津市都心地区交通実験	滋賀県大津市	○		○		○	○	○	○					○		右側停車する一時停車場を設けた	大津祭の曳山巡行日を実験期間に含んでいたため，NPO大津祭曳山連盟と協議 商店街振興組合の代表に参加してもらい，地元協議会を開催		交通規制の実施にあたり，詳細を協議	実験開始時は荷捌き場の認知度が低かったが，実験後半は利用が増えた 沿道商業者・住民から一方通行化について利便性の低下が指摘された	施策に対して過半数の賛同を得ているが，実験を行ったことで反対者の態度が硬化。地元主体で意見調整できる体制が必要。 電線類地中化整備の協議がまとまらない。	沿道商店主を中心とした根強い反対がある。地元住民が主体となって意見調整できる住民団体の組織作りが必要。	17.10.7～9 3日
35	くらしのみちゾーン	滋賀県草津市	○		○	○				○					○	市費を立命館大学との共同研究費として支出	国道工事事務所・滋賀県・草津市が連携を図っていく必要あり	事業主が地元協議会であるが，事業実施にあたり，役員とさらに調整を図る必要あり		協議会の組織に警察が含まれているため，十分な調整が図れている	住民の安全対策に対する意識高揚が図れた	一般住民への周知方法 国・県・市が連携を図って施策の推進に取り組む		
36	下鈎甲地区	滋賀県栗東市			○	○	○		○					○										
37	くらしのみちゾーン「島崎地区」	京都府宮津市	○						○	○			○	○		地方道路整備臨時交付金		広報誌で参加を募集し，ﾜｰｸｼｮｯﾌﾟを開催		一方通行規制の可否	島崎公園付近の快適な歩行空間整備を図ることにより，安全な交通環境はもとより，生活の賑わいを持った空間を確保する。	地域の景観形成を促すﾙｰﾙづくりなど，持続的に取り組んでいく必要がある。		

NO	施策名	自治体	回答	主な施策											予算財源	法制度の特例	関係者との調整			施策実施について		その他	社会実験の期間
				ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ	一方通行	速度規制	流入規制	ｸﾗﾝｸ	ﾊﾝﾌﾟ	ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ	歩車分離	狭さく	ｶﾗｰ舗装	景観整備	連結ﾊﾞｽ			地元住民	自動車関連企業	警察	施策の効果	課題点		
38	自転車のまち堺における「自転車力」を活かすためのまちづくり実験	大阪府堺市	○											○		国土交通省				所轄警察署との協議に多大な時間を要した	「電車への積み込み」は本格実施への希望率が高い 快適で安全な自転車走行路の条件が明確になった 混雑した歩道での自転車の手押しを自発的に行う人が増えた	交通機関への自転車の積み込みは，車両を低床にするなどの工夫が必要 駐輪場の不足を指摘する意見があった 路上駐車をなくしてほしいという指摘が多かった		17.3.5 1日 17.3.16～18 3日
39	くらしのみちゾーン社会実験	大阪府岸和田市	○					○			○			○		国土交通省		趣旨は理解いただいているが，商売上の不便さから全面協力が困難		ゆるやかな規制で理解を得た	歩行者増加が多少あったｵｰﾌﾟﾝｶﾌｪが好評であった	警察の更なる規制緩和 商店等の意識改革	H17年もｵｰﾌﾟﾝｶﾌｪ社会実験を同一場所で実施 レンタサイクルも実験継続中	ﾚﾝﾀｻｲｸﾙ 16.10.23～12.26 土日 ｼﾆｱｶｰﾄ貸出 16.11 1ヶ月間 道のﾀｲﾑｼｪｱﾘﾝｸﾞ 16.11.6～11.21 土日
40	歩いて暮らせる“そね”みちづくりプロジェクト	大阪府豊中市	○			○	○		○			○		○				実施内容について，実行委員会で検討	通行止めの実施区間を駐車場等の影響の少ない区間に限定	速度抑制策としてｶﾗｰｺｰﾝの使用を予定していたが，許可が得られず変更した	実験の状況を撮影し，HPで配信	迂回車両が他の生活道路に流入		一方通行化 16.11.4～6 3日 通行止16.11.7 1日
41	「歴史街道あるいてにぎわう枚方宿」社会実験	大阪府枚方市	○					○	○					○		国土交通省（枚方市に委託）		協議会を開き，地元住民と共に検討	歩行者専用道路を志向する区間にｺｲﾝﾊﾟｰｷﾝｸﾞが1箇所あるが，にぎわいｲﾍﾞﾝﾄ用地として活用	当初許可を得ていた歩行者専用道路の試行時間に通過交通が集中したため，警察と協議を行い時間を変更した	実験により通過交通が流入しない交通体系つくりに向けた地元住民の合意が得られた H17年に新たな交通規制と幹線道路の機能強化が実現した	交通体系の見直しにより安全な生活空間となったが，街の活性化への取り組みが必要		15.11.1～7 7日 通過交通排除
42	交通円滑化社会実験	大阪府茨木市	○		○					○				○		補助金取得予定		荷捌きに不便が生じる等，駅周辺商店の反対意見がある		信号設置を1ヶ所希望しているが，了解が得られない	駅前広場の運用改善の可能性が把握できた 新たに発生するであろう課題を把握できた 駅周辺の「まちづくり」を進める契機となった	実験により商店への来客が減少したことや，搬入が不便になったとの意見あり		16.2.16～22 7日 一方通行等
43	貴望ヶ丘くらしのみちゾーン	大阪府河内長野市	○						○			○		○				地域主体での取り組みに対し，市が支援する形で実施		ﾊﾝﾌﾟ設置に対し否定的だったが，条件付で速度規制に協力いただいた	住民主体で実験を行い，ﾊﾝﾌﾟの速度抑制効果や安全性を確認できた 通過車両に対し，地域の困っている状況が周知できた	勾配による高齢者や身体障害者の影響，騒音振動に対する不安が残っており，ﾊﾝﾌﾟ常設みついては沿道住民の意見を取りまとめるのが困難	国土交通省 国土技術政策総合研究所および財団法人 国土技術ｾﾝﾀｰにおいて別途速度ﾌﾟﾛﾌｨｰﾙ調査等を実施	ﾊﾝﾌﾟ社会実験 16.10.20～11.4 16日
44	神戸市旧留地フリーウォーク	兵庫県神戸市	○					○							○									歩行者天国 17.10.8～10 3日
45	津和野町・人と環境にやさしい交通社会実験	島根県津和野町	○	○				○							○		国委託金	住民説明会の実施	個別訪問説明	警察協議を実施 交通法の遵守	循環ﾊﾞｽ：昨年に比べ収益がﾏｲﾅｽ 乗合ﾀｸｼｰ：利用率が低い	循環ﾊﾞｽの運行時間帯・運行時間間隔の検討と採算性の試算 売り上げ調査の分析		16.11.3～28 交通量抑制施策 14日
46	西川トランジットモール社会実験	岡山県岡山市	○	○				○										交通規制への協力依頼文書の配布		所轄警察署への道路使用許可	公道でのﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ実験をし，ﾉﾝｽﾃｯﾌﾟﾊﾞｽの乗降を実体験 街づくり討論において意見が得られた	循環ﾊﾞｽ利用者増の仕組みづくり ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙの客が少なく，別の組織を巻き込んだ活動が必要		10.11.29 1日 11.3.28 1日 11.5.30 1日 11.9.19 1日
47	明るく住みよいまちづくりの実験	岡山県備前市	○					○		○	○	○		○	○		中国地方地域づくり等助成事業	役員が個別に説明を行い，同意を得た		道路使用許可申請に条件付きで許可を得た	走行速度抑制実験：5km/時程度の速度抑制がみられ，30km/時を超える車が通常の1/4程度になった 交通環境勉強会：参加者の共通認識が図れた 交差点花いっぱい運動：地域住民に交差点への意識付けをできた			16.2.20 1日
48	広島市都心回遊ゾーン創出社会実験	広島市中区	○					○							○		国土交通省（広島市に委託）	地元商店街から実験協議会に参画していただき，調整を実施 実験実施については沿道店舗等を含む連絡部会を設置	関係者と個別に協議	県警本部，所轄警察署から実験協議会に参画していただき，調整を実施	放置自転車を抑制するための駐輪場の利用促進：駐輪場利用台数が増加・放置自転車が減少 歩道内で歩行者と自転車を分離：簡易で安価な手法だが有効であることを確認 大手町通りで歩行者と自動車を分離：歩きやすくなったことで商店街への来訪者増加・滞在時間延長の可能性が示された 路上荷捌き自粛時間の延長：顕著な効果は確認できなかったが，路上荷捌きに対する意識変化のきっかけになった	放置自転車を抑制するための駐輪場の利用促進：公共空間を活用した小規模な駐輪場の確保 路上荷捌き自粛時間の延長：自粛時間の徹底，駐停車取締り，駐車時間の短縮化など地域団体や関係機関が一体となって幅広く検討していく必要がある		16.2.2～29 28日 広島市都心回遊ｿﾞｰﾝ創出社会実験 1 歩行者と自転車の分離 2 歩行者と自動車の分離 土,日,祝日

NO	施策名	自治体	回答	主な施策												予算財源	法制度の特例	関係者との調整			施策実施について		その他	社会実験の期間
				ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ	一方通行	速度規制	流入規制	ｸﾗﾝｸ	ﾊﾝﾌﾟ	ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ	歩車分離	狭さく	ｶﾗｰ舗装	景観整備	連結ﾊﾞｽ			地元住民	自動車関連企業	警察	施策の効果	課題点		
49	菊川町にぎわい地区道路特定事業計画	山口県下関市	○				○			○		○		○		特定交通安全施設等整備事業	菊川町ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙ利用者及相当数の高齢者，身体障害者の割合大 菊川町ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙ周辺に主要施設が集積 歩行者等の特定経路の見直し	懇話会の開催，まちづくり団体による研究反映により，大筋において理解を得ている	ｶﾞｿﾘﾝSSなど関連事業者も一応の理解を示している	各種協議会に参画，交通規制に関する協議を行う	国県道，市道の複合整備により道路交通生活環境が向上し，地域の活性化が期待され，地域間交流の拡大にもつながる	事業実施に伴う沿線関係者（地権者）の協力	菊川町の中心市街地の道路整備し交通の円滑化，安全性の向上を図ることにより地域の活性化をめざすものであり，周辺には観光施設，歴史的施設等はない	
50	ロープウェイ通り歩いて楽しい社会実験	愛媛県松山市	○	○			○							○		国土交通省	道路交通法上，ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙの導入は困難	代表者への協議，組合員への説明	説明会の開催	交通規制をかけるのではなく，市が道路使用許可を得ることで対応	歩行者の増加	実験中に売上客が減ったという意見があり，商店街は自動車排除への抵抗がある		ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ 5日 ﾙｰﾌﾟﾊﾞｽ 4日
51	くらしの道ゾーン（道後地区）	愛媛県松山市	○											○		道路局 交通安全施設等整備一括統合補助， 都市・地域整備局まちづくり交付金	まちづくり交通特区による交通規制の提案	旅館共同組合，商店街振興組合，町内会とﾜｰｷﾝｸﾞを実施	ﾊﾞｽ・ﾀｸｼｰ事業者と調整中	まちづくり協議会の委員として参画	観光客数を松山市全体で，500万人から600万人を目指す	行政が整備する道路などインフラについては統一的な景観整備が可能だが，民間の整備については統一が難しい		
52	くらしの道ゾーン（三津地区）	愛媛県松山市	○					○		○				○		道路局 交通安全施設等整備一括統合補助， みちづくり交付金		代表者が協議会やﾜｰｸｼｮｯﾌﾟに参加し，商店街の意見を集約		協議会のメンバーとして参加	回遊性を高め，観光の範囲を広げることで観光客数の増加を目指す	駅前広場の整備を行うにあたり，駅舎の存廃問題があり，方向性を検討中		
53	日新地区交通環境改善プログラム	佐賀県佐賀市	○		○	○			○					○		国土交通省佐賀国道事務所，佐賀市		進入規制にかかる地元住民の扱いは，ｶﾞｰﾄﾞﾏﾝを立たせ住所を言ってもらい進入許可 車高の低い車のﾊﾝﾌﾟへの苦情は，趣旨を説明		歩行者・自転車保護のため，各種の安全対策を図る地区としている	実験期間中は，走行速度が下がっている	騒音，振動に対する苦情があり，台形ﾊﾝﾌﾟの設置を検討		15.11.17～12.28 42日 第1期：ﾊﾝﾌﾟ+速度規制 第2期：ﾊﾝﾌﾟ+速度規制+指定方向外進入禁止
54	天領日田，歩いて時間を感じるまちづくり社会実験	大分県日田市	○		○		○			○				○		国土交通省		個別協議や夜間懇談会を開催 各戸に文書を配布し，協力要請を行った	個別協議	通行規制の申請書の提出	約6割の人が歩きやすい印象を持ち，約9割の人が流入規制についていいことだと回答	交通規制の本格導入には，住民や商業者との合意形成に今後も時間を要する	官民一体となって，継続的に実践へつなげることが重要	15.11.15～16 2日 16.2.21～22 2日
55	那覇市国際通りトランジットマイル社会実験	沖縄県那覇市	○	○			○									国土交通省		自動車利用の観光客を相手にしている店舗があり，導入を検討する必要がある	駐車場が使用しづらい状況があり，情報提供の取り組みが必要	歩行者の安全対策としてｶﾗｰｺｰﾝを設置し，ﾊﾞｽ通行帯を明確にした	環境改善効果（騒音ﾚﾍﾞﾙの低減）と来街者の増加	ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾊﾞｽ有料事業化の採算性 ﾊﾞｽの位置情報ｻｰﾋﾞｽの提供 ﾓﾉﾚｰﾙや路線ﾊﾞｽ乗り換えの利便性		13 1日 14 4日 15 3日

資料 10（ｐ４関連）　特に参考になると考えられる国内事例

（１）本格導入された事例

・　【群馬県前橋市】では，従来は車両通行禁止区間であった商店街に，コミュニティバスのみ通行を許可した形式によって，社会実験結果を踏まえて本格導入されている。アンケート結果によると商店主から約９割の賛同を得ている。

（２）社会実験を複数パターン実施している事例

・　【青森県八戸市】では，社会実験を次の３つのパターンで実施した。

①　セミトランジットモール（歩道を拡幅してオープンカフェ等を設置し，車道部は一般車両も通行化）

②　フルトランジットモール（歩道拡幅スペースをより多く確保し，車道部はバスと荷捌き車・タクシーのみ通行化。荷捌き車・タクシー通行不可のケースも実施）

③　フルモール（歩行者天国）

・　【福井県福井市】では，①一般車両も通行可とした場合と，②公共交通機関のみ通行可とした場合の２パターンで実験を実施した。

（３）民間が社会実験の実施主体となった事例

・　【岩手県盛岡市】では，主体となって検討を進めていたＮＰＯの代表が委員長を務め，市の行政メンバーや地元商業者団体も参加した実行委員会を組織した。地元の多大な協力が得られた。

・　【東京都目黒区】では，地元まちづくり会社（ＴＭＯ）が主体となり実施したが，実験結果に基づいて行政が直ちに予算化・事業化しにくいという課題が指摘されている。

（４）安全対策について参考となる事例

・　【東京都目黒区】では，バスの接近を歩行者に知らせることを目的として，音楽を鳴らしながら走行した。

・　【群馬県前橋市】では，警察との協議により，バスの走行速度を 10km/h 以下としたり，走行帯をペイントで明示するといった安全対策を実施した。

・　【沖縄県那覇市】では，カラーコーンを設置してバス通行帯を明確にするといった安全対策を実施した。

・　【岐阜県岐阜市】では，公共交通走行レーンと歩行者レーンの間に仕切りを設けたり，歩行区間であっても車道部分にはベンチ・テーブル等のモノを一切置かないようにするといった安全対策を，実施した。

（５）自転車対策について参考となる事例

・　【岩手県盛岡市】では，実験にあわせて，自転車の整理整頓と空き店舗を自転車プラザ（駐輪場）として活用した。これにより，自転車利用者のマナー向上がみられた。

（６）日曜日のみの実施について参考となる事例

・　【沖縄県那覇市】では，平日においては，自動車交通が多く，周辺の幹線道路の渋滞も激しいため，平成 19 年度以降において毎週日曜午後に本格導入する方向で検討を進めている。

資料１１（ｐ４関連）　民間時間貸駐車場への対応に係る国内事例

民間時間貸駐車場への対応としては，概ね次の３つの方法がみられる。
なお，営業補償の事例は，存在しなかった。

（１）検討メンバーに参加していただく

- 【青森県八戸市】では，計４回開催したワークショップ形式の話し合いを行い，そのメンバーとして参加をいただいた。
- 【福島県郡山市】では，実行委員会の委員として参加をいただいた。

（２）説明会および個別説明を実施する

- 【岩手県盛岡市】では，周辺の営業駐車場に対し，大通組合を通じて，実施説明会への参加を呼びかけ，参加をいただいた。
- 【島根県津和野町】では，個別に訪問して説明を行った。
- 【愛媛県松山市】では，実験の申請前から，事業者に対して訪問説明や説明会を実施した。
- 【兵庫県神戸市】では，業務ビルの駐車場に対して，地元から閉鎖を依頼した。
- 【広島県広島市】では，関係者と個別に協議した。

（３）実験期間中のみ特別な対策を実施する

- 【岐阜県岐阜市】では，営業駐車場について，その一部を借り上げて，荷捌き駐車場として活用した。
- 【東京都目黒区】では，路上荷捌き車対策の実験において，駐車場を借り上げた。
- 【大阪府豊中市】では，通行止めの実験区間を駐車場等の影響の少ない区間に限定した。
- 【大阪府枚方市】では，コインパーキング（１箇所）を，借り上げてイベント用地として活用した。

資料１２（ｐ４，１２７関連）　荷捌きへの対応に係る国内事例

	自治体	荷捌き車両に関して
1	八戸市	・ 荷捌き乗降場を実験対象区間内に設置し，実験調査 ・ 対象区間外にも別途，荷捌き乗降場を設置（利用は少なかったが）
2	盛岡市	実験期間中，なるべく測道に停めてもらうよう協力要請
3	前橋市	許可車両として進入を許可（停車場所については特に指定なし）
4	目黒区	【簡易共同荷捌きシステムを別途調査】 ■ 概要 一部の納品業者の協力で民間駐車場に車を誘導し，そこを拠点にして集配作業を行い，作業効率・交通への影響を探る調査を実施 ■ 評価結果 アンケート調査では，７割が路上荷捌き車対策の解決策となると回答し，実態調査でも宅配車両・運送車両の台数が減少しており，効果はあったと評価 ■ システム実現に向けて ・ 地域の荷物総量を把握して地域と拠点間の距離を最優先に検討する必要がある ・ 納品業者が作業コスト削減による利益を共同荷捌きシステム運営費に転換できるか検討する必要がある。
5	福井市	午後８時～午前 10 時まで進入許可（停車位置については特に指定なし）
6	浜松市	自動車や歩行者の通行の妨げにならない路上に荷捌きスペースを設置 （午前と午後の一部の時間帯に利用を限定し短時間（15 分など）の利用は無料とする）
7	松山市	今後の整備方針として，中期的には荷物集配の時間を限定し，長期的には完全なトランジットモールを目指す中，沿道商店の車両は通行許可車両として通行
8	那覇市	荷捌き車両のドライバー及び店舗におけるアンケート調査で通り内における荷捌き・集配の駐車については「他交通への影響が気になる」が多く，トランジットモール導入に関わらず，路外における荷捌き駐車場等の施設設備が望まれていることが確認され，車両規制のあるトランジットモール導入時には必要であることが確認された

資料１３（ｐ４関連）　前橋市コミュニティバス「マイバス」の概要
（前橋市作成資料）

はじめに

前橋市では、「中心市街地活性化」、「公共交通活性化」、「高齢化への対応」などが大きな課題になっている。

過度の自家用車依存を徐々に改善していくために、市民や来街者が市街地で自動車に頼らずに移動できる体制を整備することを目的とし、中心市街地を中心とした地域に市民や来街者の足となるコミュニティバスを平成１４年６月７日に導入した。

導入にあたっては、前橋市が、第五次前橋市総合計画にリーディングプランとして位置づけた交通ネットワークの確立に向けて平成１１年度に市民参加のもと開催した、都市交通ワークショップでの提言が発端となっている。

コミュニティバスの導入は、市民の参加と協働を基本スタンスとしている。

１　前橋市を取り巻く交通の現状

１　地形的条件

前橋市中心部に利根川が南北に貫流しており、市街地中心部と利根川西部地域は多くの橋梁で結ばれている。朝夕のピーク時には各々の利根川橋梁をボトルネックとして交通渋滞が発生していたが、利根川橋梁の改良（群馬大橋：国道１７号）や新橋建設（上毛大橋）により、都市周辺部の渋滞は緩和されつつある。

２　道路網

国道１７号及び国道５０号が市街地中心部を通過しており、その他、主要地方道や都市計画道路（市道）が都心部に向け整備されている。全国的に見ても自家用車や交通に依存する割合が高い群馬県の中でも県庁所在地である前橋市では、特に朝夕のピーク時に通勤・退勤者の自家用車が溢れかえる状況である。また都心周辺部ではバイパス線や環状線が整備されつつあるが、将来的には上武道路（国道１７号バイパス）の完成により、市街地中心部の交通混雑が緩和されることも期待されている。

３　鉄道

ＪＲ両毛線が市内東西を通過し、またＪＲ上越線が、利根川西部（右岸）を南北に通過している。

また、上毛電気鉄道が市街地中心部から桐生方面へ東西に通過している。以上は全てローカル線であり、両毛線を除けば運行頻度は低い。なお、両毛線は、前橋駅～駒形駅間を除けば殆どが単線区間である。

本市では、県の「県央地域鉄道網活性化計画」に基づき、１１年３月、前橋駅～駒形駅間に新駅（前橋大島駅）を設置した。

また、上毛電鉄は欠損累積額が多大なため、１０年度から５年間を経営再生計画期間と定め、県及び沿線市町村が路線維持を図るため、公的資金（補助金）投入を行ってきた。更に、平成１５年度から平成１９年度を第二次経営再生計画期間と定め、引き続き路線維持のための援助を行っている。

２　バス交通網と市町村乗合バス

前橋市内では、バス路線網がＪＲ前橋駅を中心に放射状に配置されており、一部の市内完結型路線を除けば、その殆どが隣接市町村との連絡を担うものとなっている。

収支状況は、一部の一般乗合路線以外は、委託路線を含め殆どが赤字路線となっている。

路線数３９路線　（一般乗合路線１７路線
　　行政委託路線２２路線

（平成１７年１０月現在）

※　バス交通における現状の課題として、路線空白・不便地域の存在、運行頻度等サービスレベルが低いこと、道路混雑による定時性の低下、放射状の路線を補完する横断的な路線の必要性等が指摘されていた。

また、中心市街地活性化の観点から、中心市街地における利便性の高い路線の提案もあった。

平成１１年度に実施した交通問題全般を考える「都市交通ワークショップ」においても、コミュニティバスの導入について提言があり、さらに、当時の前橋市長がＨ１２年２月の市長選挙でコミュニティバスの導入を公約に掲げていたことなどから、行政当局でも導入に向けて内部で検討を続けてきた。

3　導入の基本コンセプト

※　基本コンセプトは、市民参加による都市交通ワークショップで提案された内容をベースにしている。

市民や来街者が市街地で自動車に頼らずに移動できる体制整備

①導入目的
- 公共交通活性化と既存バス路線網の補完
- 高齢者、子どもなどの自動車を利用できない人の移動をサポート
- 中心市街地の魅力のひとつとしての交通利便性
- 公共交通を利用するライフスタイルの提案

②主な利用対象者
- 高齢者、主婦等の昼間時間帯の利用者
- 交通弱者の利用や自動車利用からの転換を図る

③路線案と運行頻度
- 中心市街地を中心に、駅・公共施設・病院等をポイントとする
- 既存バス路線との競合は避ける
- ２０分間隔の運行頻度

④料金設定
- ワンコインの料金設定

⑤バス車両、バス停
- 小型、低床式バス
- わかりやすいデザイン
- 利用しやすいバス停間隔

⑥利用促進等
- 市民主導の利用促進策
- バス運行と連動した利用者サービス

4　コミュニティバス運行の概要

1　路線及び運行時間帯等

(1) 運行経路概要：別添路線図参照のこと

(2) 運行路線：北循環線、南循環線

(3) 運行時間：北循環（始発 9:00～終着 19:20）
南循環（始発 9:10～終着 19:30）

(4) 起 終 点：銀座イベント広場

(5) 運行頻度：２０分間隔で運行（１周約４０分）

(6) 運行回数：北循環、南循環とも１日３０本

(7) 路線距離：北循環１周7.4km、南循環１周6.3km

(8) 停留所数：北循環３１、南循環２７（うち共通８）

(9) 事業認可：平成１４年５月１３日（月）

2　運賃

(1) 大人１００円、小人５０円

(2) 未就学児は無料

(3) １日券３００円

(4) 共通バスカードの利用可。専用回数券有り。

3　利用者等に対するサービス

(1) コミュニティボード（掲示板）設置

(2) マガジンラック（情報誌、チラシ等を置く）

(3) 貸し傘サービス

(4) アンケートの実施による利用者の意向の把握

(5) 車内に詳細路線図を掲示

(6) 停留所に路線図の掲示

(7) 乗換停留所の他路線の路線図掲示

(8) 停留所のタクシー営業所の電話番号掲示

4　運行範囲

・中心市街地

・市街地周辺の人口密集地

5　主な経由ポイント

・公共交通ターミナルに対する配慮：前橋駅、中央前橋駅

・自動車利用者に対する配慮：パーク城東等の駐車場など

・中心市街地活性化に対する配慮：中心市街地（重点地区）内の運行

・観光に対する配慮：前橋文学館、広瀬川、県庁、前橋公園

・公共施設利用者に対する配慮：県庁、市役所、図書館、市民文化会館、県民会館等

・通院者に対する配慮：群馬中央総合病院などの医療施設

・沿線居住者に対する配慮：住宅地を経由

6　行政補助の概要

(1) 車両購入及び初度開設　…　群馬県市町村乗合バス補助制度による。

(2) 運行費　…　群馬県市町村乗合バス補助制度を基本とする。

5　運行事業者及び車両の概要

1　運行事業者

社　名：関越交通株式会社（取締役社長　森田　輝征）

住　所：利根郡水上町湯原５０８－３

設　立：昭和２８年6月１５日

2　車両の概要

車　種：シティⅢ（クセニッツ・ジャパン㈱）

（シャシ、エンジン/フォルクスワーゲン製　外装/クセニッツ製）

車両全長	６８４０㎜	車両全幅	２１３０㎜
車両全高	２７６０㎜	床面地上高(通常)	２６０㎜
車両総重量	５２５０kg	乗車定員	２７人（普通座席１６）
総排気量	２５００ｃｃ	最高出力	１０２ｐｓ
燃料種別	ＣＮＧ（天然圧縮ガス）	駆動方式	ＦＦ方式
伝達装置	５速ＭＴ	サスペンション	エアサスペンション
ニーリング	床面が６０㎜上下	フラット部	客室全面
車両の特徴	・床面地上高が２６㎝。 ・客室内は段差のない設計（フルフラット）。 ・スロープ板の装備と広い乗降口で車いすの乗り降り可能。 ・ＣＮＧ（圧縮天然ガス）エンジンにより、有害な排出ガスを大幅に低減。 ・振動や騒音が小さく、市街地や住宅地の走行に適する。		

6　銀座通り（一般車両通行禁止区域）通行に伴う歩行者等の安全対策について

1　銀座通りにおいては、運行速度を時速１０ｋｍ以下とする。
・バス事業者と協議。運転手教育の徹底。

2　バスの走行する走行帯を路面上にペイントで明示する。
・幅２．８ｍの走行帯を表示。（センターから１．４ｍずつ振り分ける） ・モールのブロックを１枚分、ペンキ等により青を着色。

3　路面にバス停の表示を行い、乗降時における歩行者等との接触防止を図る。
・バス停は、歩行者の通行に支障のない場所に設置。

4　バス接近の注意喚起のため音楽を鳴らす。
・バス事業者と協議。運転手教育の徹底。 ・音楽は前橋市民音楽連盟に依頼。

5　バス接近の注意喚起のためヘッドライトの点灯を行う。
・バス事業者に協議。運転手教育の徹底。

6　商店街に違法進入・駐車の防止、路上の商品及び駐輪自転車の整理を依頼。
・中心商店街協同組合及び銀座通り一丁目、銀座通り二丁目商店街に協議。 ・チラシを作成し、さらに周知を徹底。

7　横断幕により、バスのみ通行可であることを周知する。
・銀座通り東入口（赤城県道）及び千代田通り交差部に横断幕を設置。

8　運行後当分の間、銀座通りに設置されたスピーカーを使用し、バス運行を歩行者に周知する。
・中心商店街協同組合と協議。

9　チラシを作成し、バス運行及び安全対策を周知する。
・コミュニティバス運行及び安全対策に関するチラシを作成し、歩行者等に周知。

10　広報誌において、バス運行及び安全対策を周知する。
・コミュニティバス運行及び安全対策に関して広報誌により周知。

11　運行後当分の間、銀座通りに人員を配置し、安全確保及び違法進入車両防止に万全を期す。
【銀座通り違法進入車両防止】 ・配置期間　　平成14年6月3日～平成16年3月31日(状況を見ながら延長) ・配置日時　　期間中は毎日配置（午前10時～午後7時) ・配置人員　　平成14年6月3日～10月30日：2名（三洋警備群馬株式会社に委託) 平成14年10月30日～平成16年3月31日 ：5名（ケービックス株式会社に委託) ・配置場所　　平成14年6月3日～10月30日：銀座通り東入口（赤城県道）及び千代田通り交差部（ミヤマ会館) 平成14年10月30日～平成16年3月31日 ：銀座通り東入口（赤城県道)、千代田通り交差部（ミヤマ会館)、スズラン東側交差部、中央通り交差部 ・具体業務　　一般車輌に対する進入防止の啓発 【混雑時の安全確保】 ・配置期間　　４ヶ月間。その後上記警備員を配置することにより終了。 ・配置日時　　混雑が予想される土曜、日曜、祝日の午前１１時～午後５時 ・配置人員　　２名（市民団体等のボランティア) ・配置場所　　銀座通り全般（スズランから中央通りを重点的に実施) ・具体業務　　バスと歩行者の接触事故予防のため、雑踏警備を実施。

12　市街地におけるまつり開催時等あらかじめ多数の人出が予想される場合は、迂回運行を行う。
・中心商店街協同組合、バス事業者と協議。

7　愛称及び車両デザインについて

1　愛称　…　マイバス

(1) 選考方法：一般公募（８０２件）のうえ、市民投票により決定

(2) 作品説明：「私のバス」のように気軽に利用して欲しい。

応 募 者：中澤清さん　他１３名

2　デザイン　…　別添のとおり

(1) 選考方法：一般公募（３２４件）のうえ、市民投票により決定

(2) 作品説明：四季を通じた自然の温かさ、美しさ、厳しさを表現。

応 募 者：後藤舞子さん（芳賀中１年（H13現在))

3　選考は、都市交通ワークショップ参加者で構成する都市交通ワークショップ実行委員会が主体となり、「愛称・デザイン選考委員会」にて行われ、前橋市が決定した。

8　本事業の特筆事項

1　市民提案型の政策

コミュニティバスの計画立案に当たっては、公募による市民参加のもとに開催された「都市交通ワークショップ」により、具体的な計画が提案され、それらの提案を基本としてバスルー

トや運行方式が決定された。

従来のような行政主体の計画ではなく、市民が中心となって政策が提案される市民提案型の政策である。

2　愛称及び車両デザインの公募

愛称とバス車両のデザインは、一般公募のうえ、市民投票により決定した。また、選考にあたっては、都市交通ワークショップ実行委員会が主体となり、有識者で組織する「愛称・デザイン選考委員会」の審査を経ている。

3　ＣＮＧ（圧縮天然ガス）車の使用

ＣＮＧとは、圧縮天然ガスのことであり、その天然ガスを燃料として走る車がＣＮＧ車と呼ばれている。ＣＮＧ車はＮＯx（窒素酸化物）の排出量が極めて少なく、黒煙等が排出されないこと、また、ディーゼル車に比べ騒音・振動が大幅に低減していることから、住宅地及び中心市街地の運行に適している。

9　導入までの経緯

平成１１年　３月	都市交通まちづくりシンポジウム
８月～１０月	平成１１年度都市交通ワークショップ(都市交通のこれからを考えよう)
平成１２年　６月～９月	平成１２年度都市交通ワークショップ(まちにコミュニティバスを走らせよう)
平成１３年　２月～３月	市民参加型コミュニティバス実証実験プラン事前調査
５月１０日	前橋市コミュニティバス導入推進委員会設置
６月～８月	平成１３年度都市交通ワークショップ
９月　３日	路線試走実験
９月　５日	第１回前橋市コミュニティバス導入推進委員会
９月３０日	ワークショップ結果発表会
１０月３１日	車両決定（クセニッツ　ＣＩＴＹⅢ）
１０月３１日～１１月２６日	愛称及び車両デザインの一般公募
１１月　３日～１１月１６日	運行実験
１１月２６日	運行事業者決定（関越交通株式会社）
平成１４年　１月１３日	コミュニティバス銀座通り運行実験
２月１５日～３月　４日	愛称及び車両デザインの市民投票期間
２月２７日	第２回前橋市コミュニティバス導入推進委員会
３月１１日	愛称及び車両デザインの決定
５月２９日	第３回前橋市コミュニティバス導入推進委員会
６月　７日	運行開始

資料１４（ｐ４関連）　海外のトランジットモール事例

トランジットモールとは次のような内容で説明されます。

歩行者と公共交通機関のみが通行可能な道路であり，これによって都心部などで公共交通機関へのアクセスを容易にしている。世界各地で多くの事例が見られますが，公共交通機関の通行スペースと歩行者空間を共有する場合と，両者を区分して設ける場合があります。公共交通機関の利便性向上とともに，良好な歩行者空間を確保し，都心部での商業施設の活性化を図る目的で導入される場合が多くあります。わが国ではこうした道路形態は法制度上位置づけられておらず，まだ試行の段階に留まっている。（「まちづくりのための交通戦略」P51，学芸出版社）

（１）フライブルク（ドイツ）

都心部のデパートや商店が並ぶメインストリートはトランジットモールとして整備した（1973 年）。整備前に都心を走行していた約 3 万台の自動車は都心を通行できなくなった（ただし，許可車両は除く）。

都心部のトランジットモールによる自動車乗り入れ規制に合わせて，地域の周辺駐車場を整備した。これはフリンジ・パーキング・システムと呼ばれ，自動車利用者が，公共交通機関への乗り継ぎや徒歩との組み合わせ通勤を行うために，都心外周部や環状道路周辺部に設けられる。

また，商業施策として，露天商に対して市が補助金を出し，その振興を図っている。さらに，郊外部での大規模店舗では，法律により販売できる品目を日用品以外に限定している。また，都心部の駐車料金を周辺より高くすることで，不要不急の車の乗り入れを抑制している。

（２）ストラスブール（フランス）

都心部への歩行者専用ゾーンの導入は，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始まった。

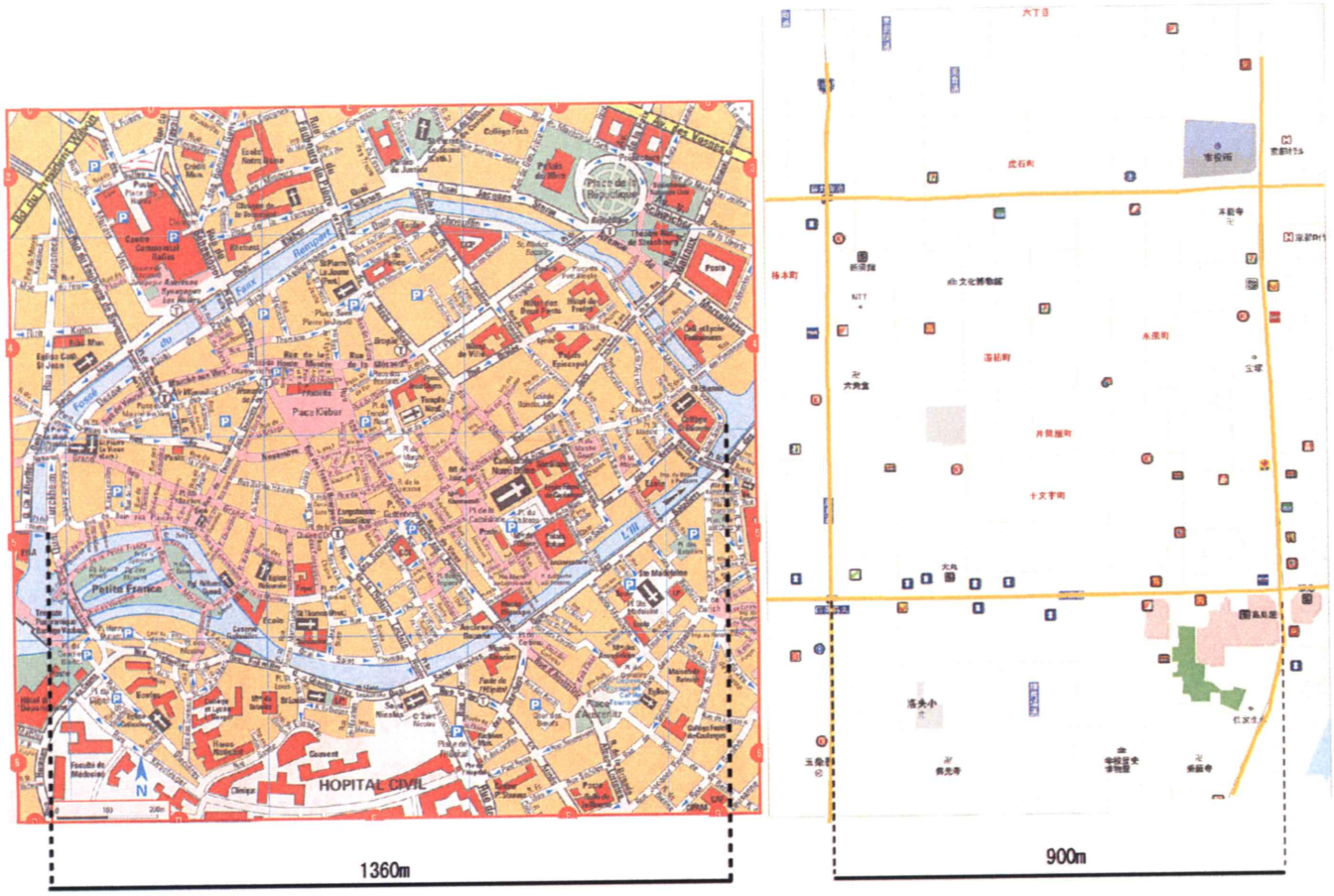
特に，Tram 整備にはフランス国内の先進都市の主要人物を招き，まちづくりを中心とした Tram 整備（公共交通整備）と都心部の通過交通の抑制を実現したことで，最も魅力的な先進事例都市といえる。

都心部の交通システム（1991 年）の要点は以下の通り。

- 主要幹線道路の遮断による都心部でのトラフィックゾーンシステムの導入。これは，交通サーキュレーション方式と言われ，都心部に流入しようとしても通過はできず，概ね流入した位置に出てしまうような，道路の一方通行規制を活用した手法である。
- トランジットモールの導入による歩行者空間の拡大

・　Tram の導入と公共交通の拡大
・　280ｋｍの自転車レーン設置による自転車利用の促進
・　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
・　駐車場に関する管理政策

また，新しい都市交通システムを整備・導入するにあたっては，大規模な広報，数百回の市民レベルとの意見交換を実施し，合意形成を図った。



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）

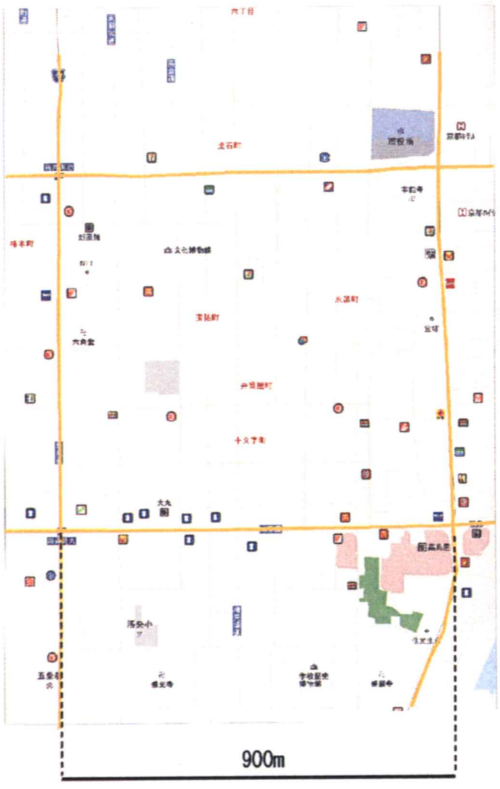
（3）ミュンヘン（ドイツ）

ミュンヘン市は，人口は約 130 万人，200 ㎢で京都市の人口と市街地面積と近い都市と言える。ミュンヘンでは，郊外電車（都心では地下を走る S バーン），地下鉄（8路線），ＬＲＴ，バスと高密度な公共交通ネットワークが実現し，これらが共通のチケットで利用できる。さらに，周辺には高速道路網が整備されている。さらに，郊外部の駅には，大規模なダイナミックＰ＆Ｒ（周辺の国にも行ける高速バスのターミナル機能も有する）なども整備されている。

ミュンヘンは中心市街地において世界で最初にモール（歩行者だけが利用できる）を実現した都市である。これには，強い行政の力（ミュンヘン市役所）があったと言われている。モールの最初は，わずか 800m の一つの商店街から始まった。現在は 15km もの延長になっている。当初は，商店街からの強い反発があったが，行政が強力に実施して実現した。来訪者が増えて売り上げが増加するとともに，隣接する商店街などからモール化の要望がでてくるという好循環が生まれた。

ミュンヘンのモールは歩行者最優先であることから自転車の通行もできない区間が多く，自転車は別のルート（空間）を利用する。あたかも自動車のようにカラー舗装と花を植えたブロックにより仕切りされて，歩行者の安全を確保している。このように，自転車は車両として明確に位置づけられている。





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

（4）チューリヒ（スイス）

チューリヒは人口約 34 万人のスイス第１の都市である。チューリッヒ湖を中心として市街地は多くの歴史的構造物が整然と街並みを構成，活気ある商業都市，国際的な金融都市でもある。

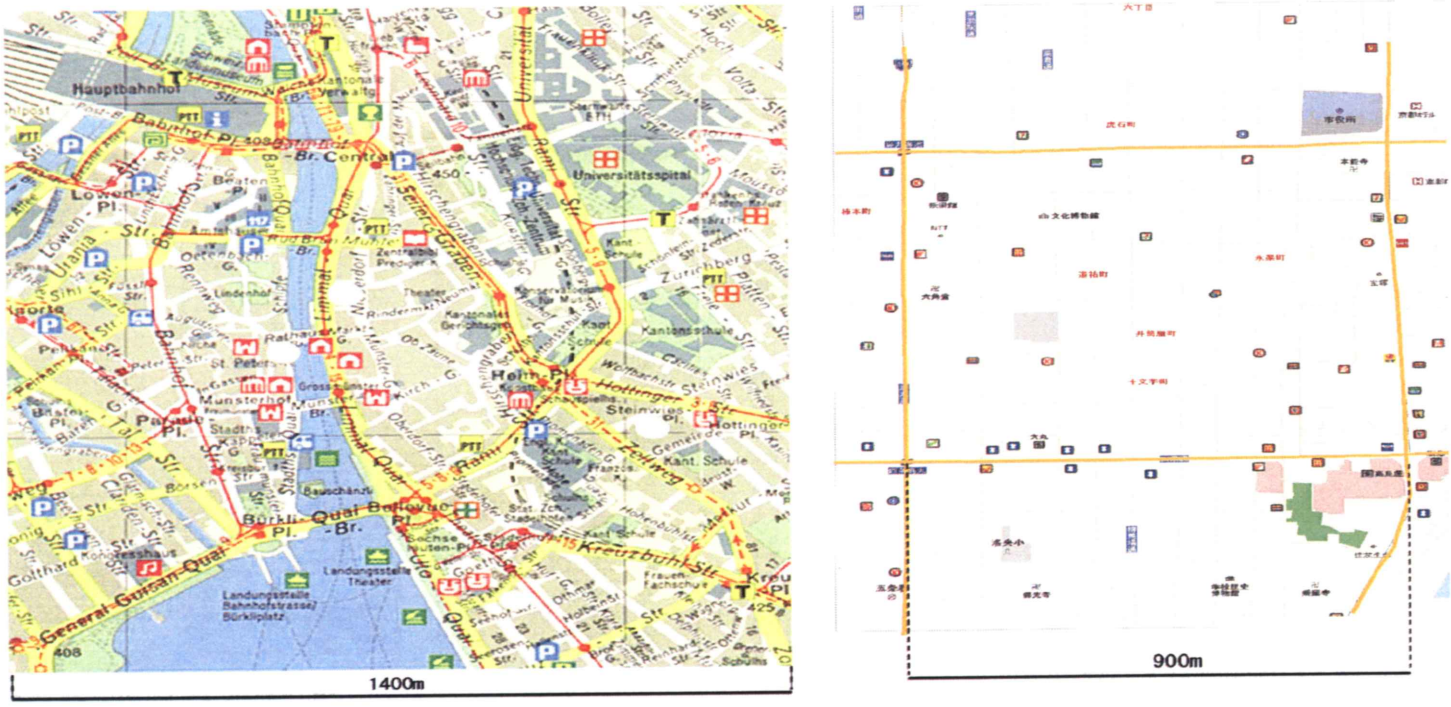
チューリヒ中央駅前の Bahnhof 通りは，チューリヒの中心部に向かうメインストリートである。その約 1.2km はトランジットモールであり，幅員は 22～25m で，沿道の近代的な商店やビルが建ち並び，歴史的な建造物も混在している。

チューリヒの公共交通分担率は，ヨーロッパの先進的な諸都市の中で最も高く，公

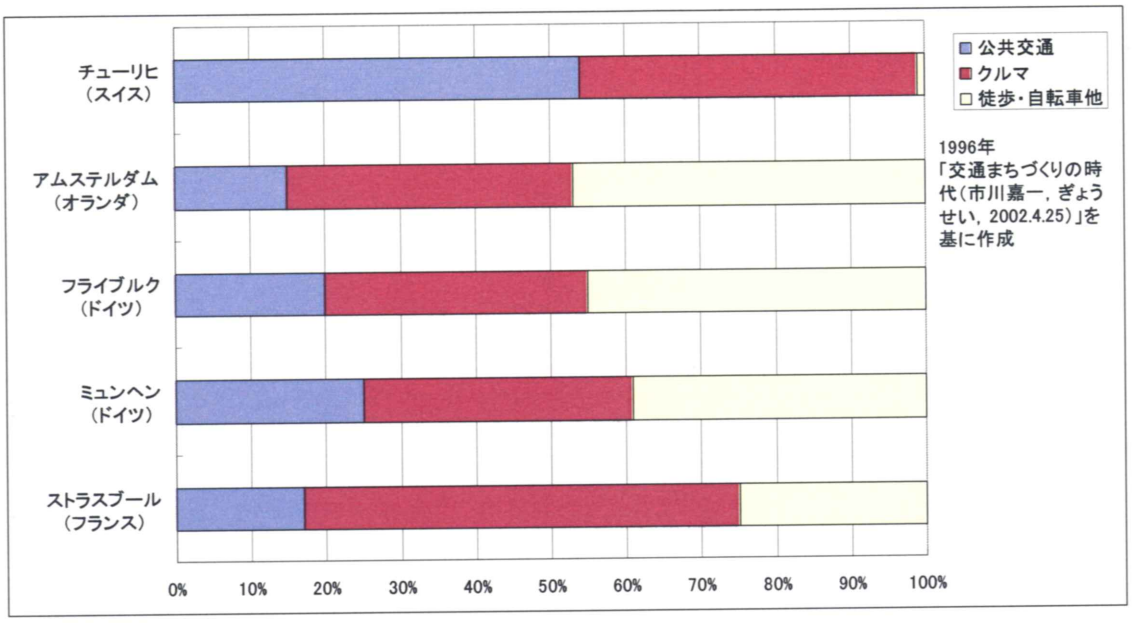
共交通ネットワークが最も充実した都市という評価を得ている。
チューリヒの都市交通政策の５本柱は，次のとおりである。

- クルマから公共交通，環境にやさしい交通への転換促進
- 閑静な住居エリアをつくるため自動車交通に努力を払う
- 駐車容量の拡大ではなく，駐車容量の削減（特に通勤者のための駐車場）
- 都市の自動車交通を削減する
- グリーンな交通機関（自転車，徒歩）の保護

チューリヒの高い公共交通分担率を支えているのは，バス専用レーンの確保，公共交通の“待ち時間ゼロ”を確保する交通信号のコントロール，公共交通運転者への正確な運行を実現するためのオペレーションシステムの導入である。



都市の中心部の比較（チューリヒ市中心部と京都市・都心）



各都市の交通手段分担率

（チューリヒの公共交通分担率はヨーロッパ先進都市の中でも特に高い）

（5）アムステルダム（オランダ）

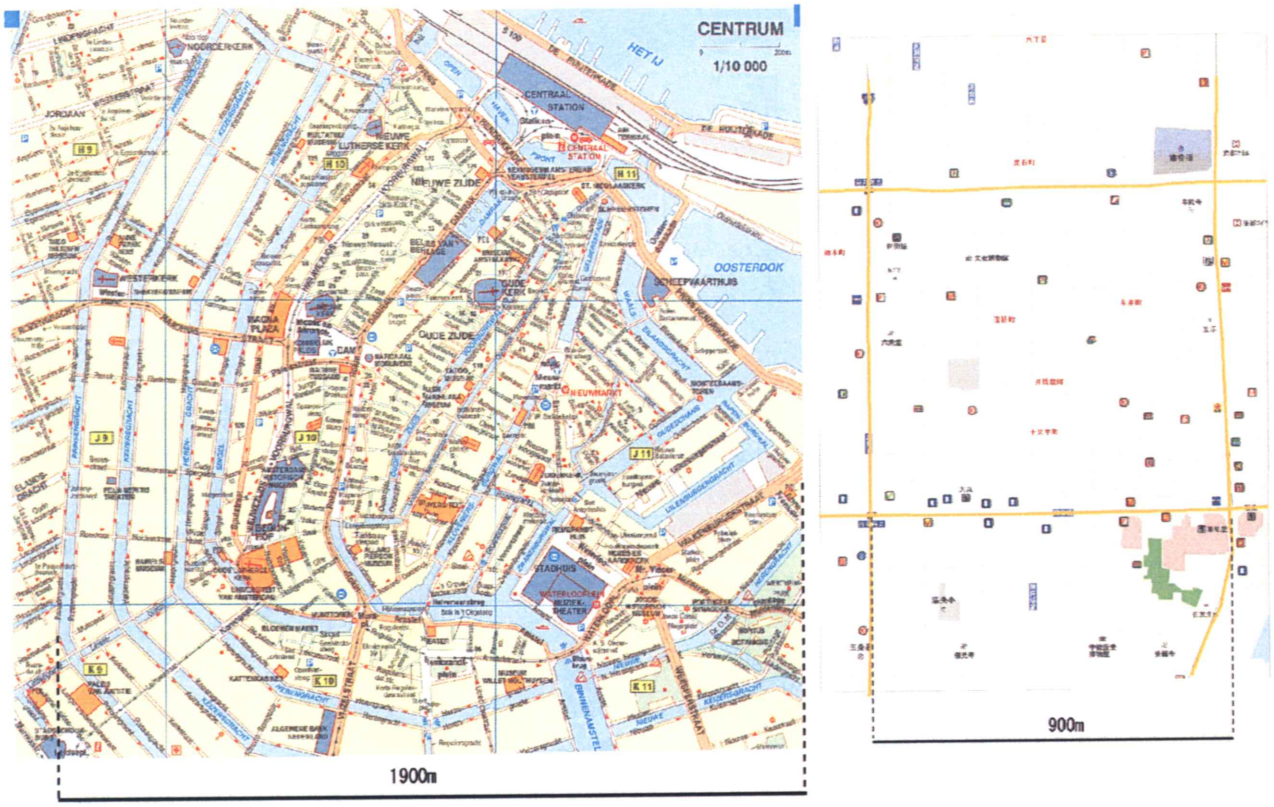
アムステルダムは，人口約 72 万人，オランダの首都である。100 を越す運河が市内を巡り「北のベニス」と呼ばれる水の都でもある。

旧市街は，中央駅を中心に 4km 四方に広がり，扇状に張り巡らされている運河に沿って，半円形の道路と放射状の道路が組み合わせられている。街路は狭隘なため公共交通優先となっており，トランジットモールの区間も少なくない。

都市の交通は，地下鉄建設が進められたが，環境保全や用地買収などの問題で十分に進められず，路面電車と地下鉄車両が路線を共有する Sneltram（高規格路面電車）が整備され市民の移動を担っている。

また，オランダは自転車の国と言われているように，アムステルダムでも自転車道が整備されているほか，旧市街地には路面電車と自転車以外の乗り入れ禁止地区があるなど自転車交通政策が進んでいる。

アムステルダムの中心部は，幅員の狭い道路に路面電車を工夫して通し，歩行者空間を生み出している。例えば，路面電車の複線区間の一部を単線にしたり，電停は複線になる運河の橋上に持ってきている。また，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，歩道の幅員は狭く，建物もくすみ沈滞していた空間があったが，90 年代以降，自動車に占有されていた公共空間を市民の手に取り戻すプロジェクトによって，片側の車線を無くし，自転車と歩行者に開放した。それによって，建物のファサードも明るくなり，活気が蘇っている。



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）



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）

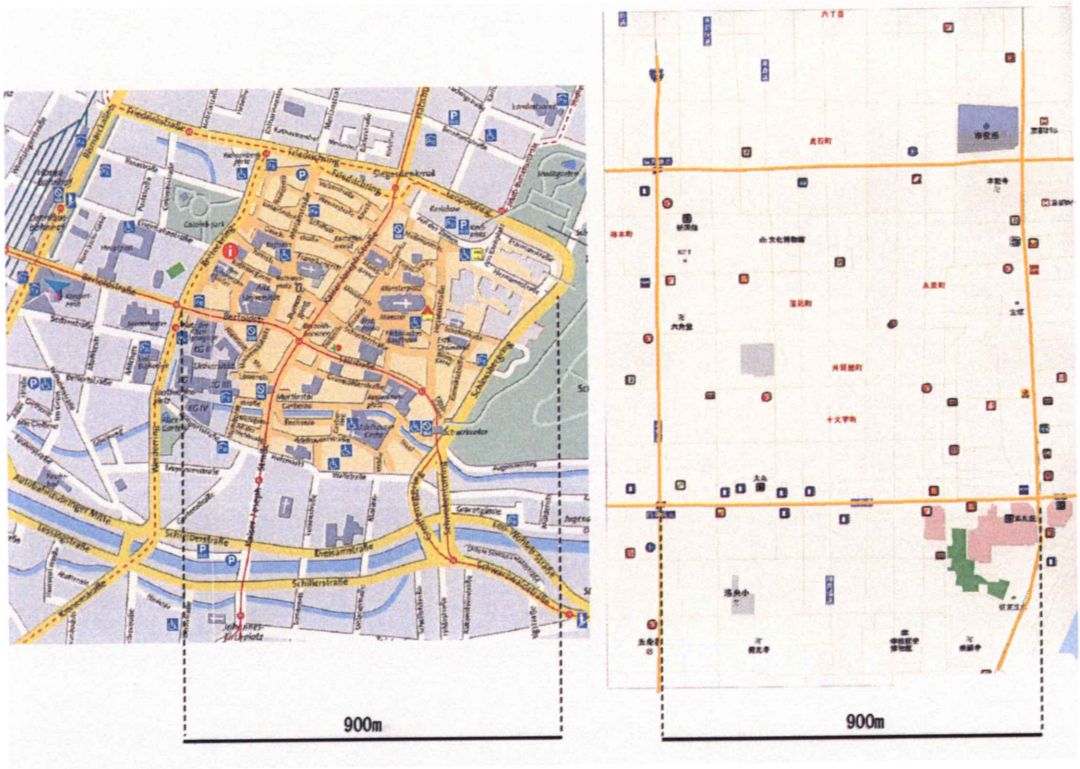
□フライブルグの事例（詳細）～環境首都における交通政策～

（1）都市の概要

- 市域面積 153ｋ㎡
- 人口約 20 万人（都市圏人口 50 万人）
- 人口密度 1288 人/ｋ㎡
- ドイツの環境首都（先進的な環境共生型のまちづくりに積極的で，住民の環境への意識が高い。ドイツで最初に環境首都になった都市。）
- ドイツ有数の大学都市（学生人口は人口７分の１；３万人）
- 文化都市であり，気候も温暖で「住みたい町」として人気がある。



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）

（2）交通政策の経緯

1950 年　路面電車の路線の廃止

1962 年　路面電車の路線の廃止

- モータリゼーションの進展により，交通機関としての役割の低下が原因
- 15ｋｍ弱の路線規模に縮小される

1969 年　交通計画（以後 10 年毎に立てられる）

- 60 年代の人口増大と経済成長により，円滑に自動車交通を処理できる道路整備が最優先課題になるが，自動車台数は更に増加し，都心の渋滞はひどくなる
- 酸性雨による黒い森の森林被害が深刻な問題になる
- ライン川ほとりの町への原子力発電所建設反対運動を契機に，市民の環境への意識が盛り上がる

以後，環境重視の交通計画が進められるようにな

ポイント

- 路面電車の存続と延伸により公共交通の利便性を向上させる
- 自転車道路網を整備して自転車利用を促進
- 旧市街地への自動車乗り入れを規制して自動車依存を減らす

1972 年　市議会

- 路面電車を撤去するか否かの議論が起きる
- 縮小され，15ｋｍ足らずの路面電車であったが，都市環境の保全に対する声の高まりの中で存続が決定する

1973 年　歩行者道路網の誕生

- ゴシック様式のミュンスター（大聖堂）を中心に，約 42ｈａに及ぶ旧市街地一帯の整備が行なわれた
- 整備前に都心を走っていた約 3 万台の自動車が都心を通行できなくなる（許可を受けた車以外）
- デパートや商店が並ぶメインストリートにはトランジットモールを整備

1979 年　交通計画

- 自動車交通の増加により，まちが窒息状態になったため，計画の見直しと新たな目標が掲げられる

↓

その後，この計画を受け継ぎ，環境改善に寄与する政策が実施される

- 路面電車の敷設
- 環境保護定期券の発行（1984 年）
- 都心からの通過交通の排除
- 歩行者や自転車などの交通弱者への配慮

1989 年　総合的な交通計画

→　私的交通手段としての自動車の役割は保ちながら，環境を破壊し，都市生活の質を低下させている自動車への依存度を減らす

《総合的な交通計画に基づく交通対策の推進》

● 公共交通機関の整備拡充

・ 路面電車の路線延長（1996 年時点で 23ｋｍまで延伸）

・ 車両の低床化（低床バス導入と合わせてバリアフリーを進める）

・ 郊外部の専用軌道では，芝生が植えられ緑化が進む（騒音，振動の緩和と地下水保護，景観の向上）

・ 交差点には，路面電車のための優先信号機を設置（通行時間の短縮化）

・ 環境保護定期券の導入を地域的に拡大した地域環境定期券の発行（1991 年）（地域内のあらゆる種類の公共交通機関をきわめて低廉に利用できる）

● 乗り換え利便性の向上

・ 中央駅

ドイツ鉄道と路面電車の路線が立体交差して，プラットホームの直上に路面電車の停留所が設けられる。このため，エレベーターやエスカレーターで乗換えが容易。

・ 路面電車終着駅

ターミナルが設けられ，バスへの乗換えが短距離で済ませられる。

● 都心部への車の乗り入れ規制

[フリンジ・パーキングシステムの採用（沿線に８箇所，合計 1,750 台）]

（※　フリンジ・パーキングシステムとは，自動車利用者が，公共交通機関への乗り継ぎや徒歩との組み合わせ通勤を行うために，都心外周部や環状道路周辺部に設ける駐車場のこと）

・ 都心部は歩行者専用地区であるため，車の乗り入れ禁止

・ 中心市街地における自動車車線の縮小

・ 歩行者専用地区を取り囲む内環状道路に沿って駐車場を配置

[パーク＆ライド]

都心部からの車の締め出し

・ 郊外部の大規模商業施設へアクセスする自動車を増加させ，中心市街地の停滞を招きかねない

《中心部の歩行者専用地区等》

・ 露天商に対して市が補助金を出し，その振興を図る

・ 郊外部での大規模店舗では，法律により販売できる品目を日用品以外に限定する

● 駐車政策

・ 都心部には，障害者用の無料駐車場を除いて，基本的に駐車場を減らす

・ 既存の駐車場は短期間利用に限定する（路上駐車場は料金制か道路沿道の住民のみの使用に限る，メーター式の箇所は料金を引き上げる）

・ 都心部の駐車料金を４マルク/ｈ（当時 300～350 円/ｈ）に値上げ

・ 住民のための駐車優先権制度導入

● 歩行者・自転車対策

・ 1990 年　ドイツで最初に全市域の住宅地区で 30ｋｍ/時の速度規制の実施（ゾーン 30）

・ 自転車道路網や駐輪場の整備（自転車道の延長は郊外部を含めて約 410ｋｍ）



道路空間の配分（歩行者，自転車，バス（専用），自動車）

● 地域環境定期券

・ 目的　公共交通機関の運賃を安くし自動車よりも利用しやすくしてその転換を促す

・ 取組み主体　ドイツ鉄道・南西ドイツ交通・フライブルグ交通などの公営，民営の地域内の交通企業の連合により実現

・ 対象　鉄道路線，バス路線，市内路面電車の約 90 路線が対象で，総延長距離は 2369ｋｍ

・ 料金　非常に安価（一ヶ月通勤定期代が約半額になる）

通勤用の定期券
市郊外から１ヶ月；100DM以上（約 5500 円以上）

⇒

１ヶ月定期券（1996 年当時）
大人；55DM（約 3000 円）

１年間有効定期券
10 ヶ月分；550DM（約 30000 円）

・ 無記名の持参人方式なので，貸し借り自由（学生用，26 歳以下対象のジュニア用などの割引があるが，それは貸し借りできない）

・ 日曜，祝日には定期１枚で大人１人と子ども４人（と犬一匹）までが一緒に乗れる

・ 住民に非常に好評であるため，保有率は大人 45%，通学用 50%と高い

資料１５（ｐ４関連）　　住民・事業者等の意見

平成18年1，2月に，市長年頭記者会見（報告書ｐ75）及び交通環境調査の実施（報告書ｐ3）について，理解・協力をいただくため，住民・事業者等の団体の代表者に対し，説明を行った（報告書ｐ4）。その際いただいた主な意見は，次のとおりである。

＜住民団体の代表者等の主な意見＞

- 生祥小学校跡地に駐輪場を，という声も聴いている。
- 自転車が，本来通れない区域であるにもかかわらずスピードを出して走行している。高齢者にとってたいへん歩きにくい残念な状況であることから，常々改善したいと思っていた。
- バリアフリーの観点からも歩きやすいまちにしてほしい。
- 規制を行うとますます車が渋滞し，また，不法駐車なども増える恐れがある。実際，御池通を規制している祇園祭や京都まつりの時には，押小路通が大渋滞する。この点にも留意されたい。
- マンガミュージアムが 11 月にオープンするので，そのためにもしっかり取り組む必要がある。
- 対象地域内には駐車場が多すぎる。特に，大丸の駐車場があるこの地域周辺は，こうした施策を行っても東洞院通が渋滞するだけではないか。
- 歩いて暮らせる街づくり推進会議の取組を進めてきた私としては，この施策は大歓迎である。
- １月３日に京都市の景観に対する取組が新聞に掲載されていたが，それも含め市長もようやくその気になってくれたという思いを持った。
- 私たちの子どもの頃は皆が道路で遊んでおり，楽しむ空間であった。しかし，今は，自動車に占拠されている状態。自動車をシャットアウトしろとは言わないが，せめて安全に歩けるようにならないと。ロンドンでは，自動車の数は多いが人間が最も優先されている，どうして日本ではそうならないのだろう。
- こうした取組に対して，商業関係者がどういう反応をするかは心配だが，実験を繰り返し行うことが大事だと思う。
- 調査対象の御幸町通は施策対象にはちょっと東により過ぎているように思うが，堺町通が理想的なのではないか。
- 細街路での歩行者天国を恒常的に行うのは，ちょっとやりすぎの感がある。
- やはりこうしたまちづくりの取組であっても行政が動かなければ埒があかない。
- 施策はできるだけスピーディにやるべきである。
- 過去，土・日曜日に道路を子どもの遊び場にすべく規制をかけたことがあるが，今回の取組も目的は一緒である。そうした意味からも交対協や体振，自治会で進めていけばよいのではないか。

・　今回の取組は，たいへん有難い取組であると思っており，頑張ってほしい。
・　交通問題も重要であろうが，歩いて楽しいというならまず条例を作ってでも路上の看板をなんとかすべき。それだけでうんと変わるのではないか。
・　自転車問題も置き場が無いことが，そもそもの問題である。
・　理想的な取組である。

＜事業者団体代表者等の主な意見＞

・　トランジットモールも悪いとは言わないが，自転車問題をどうするのか。特に車の流入を規制すれば，必然的に自転車があふれるのではないか。
・　生祥小学校跡地に駐輪場をつくるべき。今，華やぎ隊の入っているスペースだけでも200～300台の自転車を収容できるのではないか。
・　田の字地区にいろいろな店舗ができ賑わいが生まれている。理想を言えば，生祥小学校跡地には田の字地区のシンボルになるよう，（北隣の）公園をオアシスとし，その地下を駐輪場にできないか。
・　いずれにしても自転車対策を抜きにしては，都心の交通問題は語れない。
・　調査は１回だけでなく，何回もしてほしい。市長の想いの実現に向けて取り組んでほしい。
・　実験を行うことは良しとしても，今後は協議会に移行し問題点を抽出して優先順位を付けて取組を進めていくことになるだろうが，タイムズや大型の機械式駐車場が多く経営されている状況の中で，２年後に目途を付けるというのは時期尚早ではないか。
・　今，木屋町通では（まちづくりの）機運が盛り上がっているので，是非この取組の対象にされたい。
・　協議会については，多くの人数では（運営は）難しいのではないか。そうでないと一人一人が真剣に動かず「私言う人，あなたやる人」になってしまう。今回の発表も見切り発車のような感を受けた。調査は協力するが，それ以後については，十分に議論したい。
・　自転車対策として具体的なメニューは無いのか。自転車は邪魔者扱いされているが，逆転の発想で，自転車と共存できる街を目指していけないか。
・　マイカー拒否宣言の二の舞は避けるべき。
・　今後の議論においても，知識人だけで物事を決めていくのは避けるべき。地下鉄烏丸線の計画においても，私たちはぜひ河原町通を通すべきだと主張したが，いつの間にか烏丸通となっていた。
・　河原町通は四条通以南が高島屋の駐車場待ちで渋滞している。だからこうした取組はその対象区域だけでなしに，その周りの状況も見るべき。
・　いろいろと意見は出てくると思うが，様々な実験を積極的に行ってほしい。

・　新聞記事も拝見したが，私の周りでは目の前の自転車問題をどうするのかといった声が大きい。

資料１６（ｐ４関連）　　北村教授の意見

平成 18 年１月に，市長年頭記者会見（報告書ｐ75）について，説明させていただいた際にいただいた主な意見は次のとおりである。

・　対象地区は目的地であり，通過する所ではない。そこを念頭に対応を考える必要がある。従来，道路行政は，澱みなく車が道路を流れることを旨としてなされてきたが，この地域は立ち寄って，何かをしてもらいたい地域である。その視点から問題を見なくてはならない。「車は止められなかったら役に立たない。」と言っている人がいたが，路上駐車を目のかたきにしても問題解決にはならない。可能な限り車以外の利用に誘導していかなければならないが，車でないと駄目という人もいる。いかに車以外の方法に誘導していくかだと思う。車で来ないでって言っても車で来る人は来る。

・　タクシーは考えてもらわなければならない。タクシーはある地点に待機させておき，タクシーベイのタクシーが１台減れば，１台行くようにできればいいが。

・　駐車場をどう考えるかだ。欧米では適切な駐車場は必要だとの考えで整備している。民間の土地所有者が既得権でやるのではなく，公益性を考慮して，地域全体を念頭に置いた駐車場政策がなくてはならない。東山での社会実験では駐車場への補償をしていないのは極めて適切である。対象地区は，小さい駐車場が多く，使い勝手も良くない。安全，景観，騒音上も問題である。アメリカではこんな状態になることは無い。車が出入りする施設の整備には許可がいる。日本は何も無く，安全上も問題である。

・　公共交通機関の方が便利だという通念をつくれないか。そのためには，公共交通のサービス水準向上のために更なる努力を続けていただきたい。その上で，駐車場の附置義務の緩和を検討すべきである。また，駐車場は，安全，景観の観点から良いものに。

・　銀行が土地の「有効利用」ということで，休閑地を駐車場として活用することを進めているという問題もある。都市部での土地利用が持つ公共性が認識されず，経済性のみしか考慮されていないのは悲しいことである.

・　一定額の買い物（3000 円）をすれば駐車料金をただにするシステムについては，行政指導で止めさせることはできないのか。車で行かなかった場合，なんで何の得点もなく，車利用者と差ができるのか。

・　人々が車やブランド物を買うのを止めれば都市はもっと潤うだろう。全部東京とかの資本であり，人々がブランド物などにお金を費やしても地元に金が回らない。大丸，高島屋は地域店みたいなものであり，地元が潤うことを考える必要がある。

・　交通局の新しい乗車券（「トラフィカ京カード」）で乗り継ぎは便利でお得になった。小さい時から車で父，母の後ろに乗っていた子供，大きくなって好きな音楽を聴きながら車で買い物に来ている人に，公共交通機関に乗り換えてもらおうと思ったら，椅子のデザイン等今までの輸送力増強の発想では無く，新たな発想をしなくてはいけない。

・　私はタクシーを利用しているが，月２，３万あれば良い。車の維持費だと，直ぐ超える

額である。なるべく，辛抱強く公共交通機関を良くして，歩ける環境にして，対象地区で，時間，お金を使ってもらえる環境にしていくことだと思う。

- 学生のプロジェクトで，何とか河原町を盛り上げようとのことで，路地との連携が活かせないかなと考えたことがある。面白い地域である。祇園が東側にあるので廃れないとは思うが，パチンコ店が増えているのは事実である。
- 都市は生き物で，常に変化している。通りの性格も変化する。その変化に逆らう施策が成功する確率は当然低くなる。
- 対象地域が京都の中心であり続けるためには，多くの人々が気持ちよく来訪できる交通手段と，そこで楽しく時間を過ごせる都心部の公共空間が不可欠である。これまでの自動車中心の交通体系は破綻している。四条河原町の交差点に都市としての魅力は無いし，四条通も河原町通も快適に歩く空間すらない。まして，ちょっと一休みしたり立ち話したりすることは全く不可能である。道路空間の使い方を抜本的に考え直さないと，京都の都心部は人々から見捨てられるだろう。

資料１７（ｐ４関連）　　宗田助教授の意見

平成17年11月に，研究会の設置について，説明させていただいた際にいただいた主な意見は，次のとおりである。

交通規制

・　交通規制は，臨機応変に規制する道を変更し，様子を見ながら，対話型の対応が必要である。駄目なら引き返すぐらいのことが必要で，良い対応策だけをつないでいく方法が考えられる。
・　店舗の変化，歩行者の増加を示し，タイミング的に，規制を掛け，一気に商店の数を増やしていく時期，利幅の大きい業種を増やしていく時期にきていることを，地権者に示してはどうか。

駐車場対策

・　コインパークは地域の活性化につながらない。
・　景観法関係で，駐車場をビルに建替えた方が得だというギリギリのところに持っていくことが対策として考えられる。
・　関連の金融機関から声を掛けてもらうことも考えられる。
・　民間駐車場は個別に対応しつつ，組合を入れつつ，上手にビルに建替えるなりして，土地を有効活用して営業できるようにする方法で対応する必要がある。
・　商店街の空きスペースで，商店街支援策として，ワゴン営業させるメニューが考えられる。新風館の中庭でやっていることを，コインパーキングの所でやるイメージ。
・　商店街の空きスペースに小屋を建て，飲食店等を営業させ，規制は土曜日，日曜日だけ行うことが考えられる。交通規制は，曜日や時間，いろんな組み合わせが考えられる。１本１本の通に対応した規制のあり方を考えてほしい。

四条通

・　交通政策に対しては，大筋はＯＫなので，対応する場合は余裕をもって当たる必要がある。

三条通

・　三条通の懸案となっている駐車場は，２件ぐらいになっている。

御幸町通

・　楽洛まちぶら会協賛企業が多いことから，ここから説明していくという方法もある。
・　御幸町通は，ファッションストリートになってきている。

店舗の増加・変化

・　丸太町，四条，河原町，堀川に囲まれた範囲の平成４年，10年，15年の店舗の移り変わりの調査結果から，店舗は入れ替わらないと総数は増えない。入れ替わりが少ない所では店舗数が増えないという理屈が分かる。

・　平成４年，10年では，四条河原町に集中が見られるが，西に増えてきている。三条通，綾小路通が増加している。

・　一番増えているのは飲食店で，全増加件数の 41％を占める。次に美容院，エステ等。これをまちの女性化と言う。

資料１８（ｐ４関連）　学識者会議における意見

- 平成 18 年３月に毛利副市長の主催により，学識者会議を２時間ずつ２回開催した。
- 会議では，「交通環境の状況」（報告書ｐ15～ｐ40）及び「快適な歩行者空間形成策の考案」（報告書ｐ119～160）の策を説明するとともに，主要論点を提出し，意見をいただいた。
- 主な意見は，次のとおり（会議ではランダムに発言をいただいたものを，学識者ごとに整理を行っている。）。

＜第１回＞

塚口教授の意見

- 交通容量と交通量の関係については，交差点と交差点の間の単路部における比較で評価しているのか。本来道路の交通容量は交差点で決まるものであるはずであり，単路部の交通容量だけで大丈夫かどうかを判断するのは危ない。
- 実際はあるところを止めると交通の流れは変わる訳で，それをダイナミックにある程度予測したうえでの評価をしないと心配である。ここでは時間制約の中での一定の結論を出したという段階であることを言う必要がある。
- ある道路の通行形態を変えた場合に，車と人の流動がどう変わるか，簡単なモデルでも使って押さえておく必要はある。それを出すには，交通実態調査でどのくらい数字を押さえられているかによるが，ある程度起終点などが分かっていれば出てくるかと思う。
- この資料に一定の情報が入っており，ある程度議論できると思うが，この資料だけで「大丈夫」と言い切られると少し心配である。
- 目先のことだけでなく，全市的な交通政策を考えたとき，駐車場が中心部の細街路どこでも経営できるということを前提に議論するのか。ゆくゆくは幹線道路沿線にフリンジパーキングを配置し，細街路は歩行者優先の道路として中長期的な望ましい方向を示していくのか。中長期的にはそのような視点を持って，時間規制の歩行者専用道路とするなど身近なところから施策を実施する方が良いのではないか。
- 一方通行化，歩行者ゾーン等ゾーン規制は完璧に出来れば良いが，まちとしてあまりきれいに出来ないので，コミュニティ道路など物的な改善策も組み合わせるようになっている。四条通や寺町通も単に自転車を撤去するだけでなく，回遊行動が出来るような空間の創出が重要である。
- 歩道拡幅と路上駐車の効率的な取締りとはワンセットである。道交法改正による駐車取締りの民間委託を契機として，徹底的に実施すれば，車道部分も余裕ができ，歩道空間も拡大できるという連鎖になるのではないか。

・　違法駐車が撤去できればある程度は良くなるが，これで良しとなると具合が悪い。
・　トラム型やバス型などトランジットモールはどういう形態かも考える必要がある。バスがある程度円滑になれば，トラムは不要となるかも知れないが，トラムはまちの賑わいを演出できるような仕掛けが同時にできそうということを考えるとトラム型が良いとも言える。
・　単に交通規制だけでなく，その次が歩道拡幅で，それを市と地元が知恵を出して考えていくということを打ち出さないと，規制だけで終わってしまう。そこを説明していくと，あとは一気にか，段階的にかは，地元の協力次第かと思う。
・　昔シミュレーションをした結果では，河原町通のモール化は楽で，四条通は通過交通が多いためにそれを止めるための努力が大きくなるという結論だった。四条通のモール化は，現在の交通の流れそのままでは難しい。トランジットモールと，別の流入抑制策も必要である。そのために，どういう方向の交通が多いのかを知りたい。必ずしも東西とか南北という方向だけでなく，もう少し複雑かと思う。
・　御池通の地下駐車場の有効活用をする。できれば五条通にも欲しい。そこで交通を受け止めて，その中は周辺と少し違った枠組みで移動手段を確保する。その中核として四条通・河原町通のモール化というのは非常に良いのではないか。
・　田の字のエリアをいわゆる特区扱いとし，都心を特例とする。「京都だから」と言える強みもある。歴史ある街路空間を人に取り戻す中で，他の地域と別に考えるということも行政として言っていくのが良いと思う。
・　細街路への通過車両の排除については，細街路と周辺道路の差別化で，例えば幹線道路の歩道を延長することにより，幹線道路から細街路に入る車は，歩道を乗り越えるようにするというような仕掛けを物理的にしておく。それから，許可・指定車以外は通行出来ないというメッセージを出すといったところが現実的かと思う。
・　ハンプについては，効果はあるが，騒音があって地元からあまり喜ばれない。ただ，要所要所にハンプや狭窄を用いて，中に入ることのメリットを生じないようにすることは考えられる。また，一方通行の若干の組合せによってショートカットルールをつくるというのもあり得る。
・　細街路から通過交通を排除したら，幹線道路の交通状況はどうなるか押さえておく必要がある。処理が難しいということになった場合どうするかということは考える必要がある。少しこの資料では危ない感じがする。
・　一度，対象を広げたシミュレーションをやっておいたほうが良い。それで幹線道路が持つのかどうか，駄目な場合は都心部に入っていく交通量自体を何とか適正化するという方法論に持っていかないといけない。
・　やりやすさから言えば河原町通だろうが，効果や地元の熱意を考えると恐らく四条通であろう。
・　本格実施を間近に控えた，直前の社会実験という位置付けが良い。

三輪客員教授の意見

- 私は交通工学・交通経済の専門ではないので，まちづくり或いは経営の立場からの意見を述べたい。
- 四条繁栄会の幹部の皆さんと，交通政策について議論した。交通規制や車道の削減，歩道の拡幅策について，完全に一致しているわけではない。
- 四条通は確かに交通量は多いが，片側２車線あり容量はある。その道路が使えていないのは，沿道の駐停車で車線がふさがれているからで，誰が邪魔しているかと言うと，商業者，つまり組合員の店への荷捌きに跳ね返ってくる。自分達にも問題があると認識している。自動車を排除するだけでは問題は解決しないということで，交通規制強化策や街路構造改造策には一致していないというわけである。
- しかし，戦略的にはこの配送車の対策からと言える。配送業者・建設業界・タクシー業界は，現状を知っているし，社会的なプレッシャーを感じていて，何とかせねばという機運はある。ワゴンサービスをしている業者もあるが，一企業だけでは限界がある。現在は業界としてまとまっているわけではない。行政が入ってあげる必要がある。
- 時間規制になるだろうが，一切駐停車禁止という方針を持って，声を掛けるのである。駐車場経営者とも話し合う必要がある。デポジットセンターを設けるなど，彼等とも利害が一致する方向が見出せる。
- マイカーと自転車はタクシーや物流業界のように組織されていないので真正面からは出来ない。（“PiTaPA とKICS の コラボによる，レール＆ショッピングのサービス”のような公共交通利用を促進する方策の先行が有効である）
- 歩道をひろげてもらったとしても，それを活用して活性化できる経営力を持っている個店は少ない。いままでは騒音や排気ガスもあって商品と従業員の健康を守るために，クローズな店舗にしてきた。オープンカフェのような店づくりには慣れていない。その訓練をやらなければならない。
- 交通対策は手段であって，目的は歩いて楽しいまちづくり。四条通のお店として，トランジットモールに対応できる店づくりが必要である。風格と華やぎをリードする店をどれだけつくるかを併せて考えることである。

宗田助教授の意見

- 細街路の通過率の計算は難しいが，大体こんなものかと思う。
- 駐車場経営者は別として一般の店舗経営者は，70%ぐらいの通過率という説明をすると大体納得していただける。
- 道路容量のデータは慎重に使わないと，出てきた数字だけで評価するのは難しい。大丈夫そうだというぐらいしか言えないのも分かるが，色々な要因が多すぎて予測するのは無理である。

・　シミュレーションという言葉を使っているが，交通計画だけでこれを解こうとしている。これと別に合意形成論という政策決定過程の問題があり，説明する相手に応じたタイミングやシナリオについてのシミュレーションを何通りか作っておいて，どのシナリオを採用するかについてプロジェクトごとに検討することが必要である。
・　主要論点にある「四条通・河原町通の活性化にどうつながるか」も予測が難しい。交通だけで市街地の活性化は決まらなく，色々な要因があるが，用意すべきは，これによって活性化するぞという地元の強い思いである。それがあれば，活性化するかどうかは彼らの責任である。
・　ネガティブな方に対する説明は既に地元に入ってやってきており，反応も聞くなど経験も積んでいる。かなり世論も変わってきており，商店街自身が商店街の人を説得するようになってきている。
・　諸外国の例でも，一番影響が少なくて効果が得られそうなものから順に実施しながら，次のステップへという流れと思う。その先のインセンティブは，やはり来訪者・お客さんの良い反応が鍵になろう。「これでよい」とはならない。商業者は，良くなると次の欲を出したくなるものである。恐らく次は歩道拡幅という話も出てこよう。
・　従来の交通社会実験的なやり方ではいつまでもたどり着かない。
・　四条通の歩道拡幅，三条通・御幸町通の午後の通行規制を一気にやるべき。ただその政策を一番良いというためのシナリオがいくつかある。地元の状況を考えると段階的な実施が対案としてあり，それをクリアして一気に四条通の歩道拡幅まで持っていくためにどういう仕組みがあるかを今考えている。
・　四条通におけるメインストリートづくり，風格と華やぎの四条通をつくっていくというムーブメントはある。そのときにどういう装置があるか。その点で新風館の経験は大きく，それを参考に四条通で，行政も市民も商店も一体になって賑わいのある広場づくりをするという絵を描き，そのためには歩道拡幅を含めた交通規制が絶対必要であると主張する。新風館以上の華やぎを四条通で実現させるということを行政として言っていただきたい。
・　ＪＲ京都駅近辺で開発が進みつつあり，今は四条通がまだ勝っているが，次はどうなるか分からない。四条通界わいにはオープン空間があり，細街路との一体的な回遊性の高い，本当の京都がここにある，だから四条通は今すぐ歩道拡幅しなければと，そう持っていく。
・　今の交通は気になるが，5～10 年の間に都心部には車では行きにくいと思われるようになれば良い話である。
・　少なくとも四条通だけよりも，三条通，御幸町通とのセットの方が混乱は少ないのではないか。
・　四条通，三条通，御幸町通の成功は，都心の大きなビジョンづくりと，そのための応援団をどれだけつくれるかによる。

・　この 10 年の間，政策転換は徐々に起こっていて，これだけ準備して醸成している。後は市がすんなり転換すれば通っていくのではないか。最後の突破口を開いてくれれば良い。ここまで来れば今度は行けるのではないか。
・　駐車場経営者については，御池地下駐車場，民間駐車場，コインパークの三者の対立がある。対立している駐車場同士をまとめていく必要はないかと思う。民間として設備投資をしている方には緩やかな転換をしていくという言い方が一番良い。
・　規制下でも許可車両を認めれば駐車場は当面経営出来るはずである。人が増えれば商業環境は良くなるので新たな投資も増える。
・　許可車両の自動チェックはシンガポールではじめている。本当はそのようなものはないほうが良いが，どうしても避けて通れない仕組みがあるようである。ロードチャージングをするには狭すぎる。
・　タクシーは入れざるを得ない。実車は当然中に入り，空車はタクシーベイで待つという発想が必要で，ベイの管理も必要である。
・　タクシーの日報を調べたデータによると，四条河原町と京都駅間の移動が約 3 割である。その膨大な量を軽減させる方法もあるのではないか。残り 7 割の半分以上が田の字地区とその周辺部の間の往復であるので，当然河原町通，四条通に客待ちタクシーが入ってくる。
・　エリア内の細街路については，制限速度 20，30ｋｍ／ｈを徹底的に守らせるようなことをすれば良い。警察の協力で出来るだろう。
・　細街路の道路のデザインを石畳など歩道風にするのはどうか。
・　地域の合意のうえ，ゲリラ的に商店街の名前で道路占有許可をもらって，細街路ではどこかで必ず何かイベントを実施して通行止めにするというものを多数実施し，通りにくいというイメージを植え付けるという手もある。
・　都心に入る交通量の適正化の余地はあると思う。都心に入る車の大半は都心より北側で，その方向に住んでいる方に，車から公共交通へ乗り換えていただければかなり減るのではないか。
・　幹線道路で，四条通と河原町通どちらを優先的に取り組むかでは，やはり四条通だと思う。
・　実施範囲については，一気にやっていただいたほうがありがたく，その合理的な理由については，都市再生という論理展開をしていくことである。交通社会実験は成功しないと駄目である。皆で盛り上げるチームワークがないと社会実験をする意味がない。
・　市が取り組んでいくことは伝わっているので，そのためには，四条通の賑やかな絵を新聞の一面にでも書いてもらうなどはどうか。アーケードを取るという話も出てくるかもしれない。
・　交通よりも，店の美しさに関心を持つ市民の方が多い。基本的には，良いまちをつくるための道具としての交通をどうするかという論理で，良いイメージをどう市民に訴えるかが重要である。

＜第２回＞

青木教授の意見

- 一方通行であれば，ロンドン方式で，入口と出口でナンバーにより課金するという手はあるが，大がかりになる。
- 都心にはマイカーで来ないで下さいという政策が必要で，その意味では公共交通の割引を社会実験時にもっと安くするなど，公共交通の利用を後押しする政策も合わせてやると効果的である。
- 駐車場は荷捌きベイに使って，周辺の利用会社から使用料をとるなど，廃業させるのではなく，良い空き地として活用するという視点もある。
- 四条通・河原町通については，違法駐車取締りの民間委託でどの程度スムーズになるか気になるところである。
- 祇園祭の山鉾巡行時に，幹線道路への影響はないが，細街路に流れ込んでおり混雑しているという現実下では，幹線道路を止めたときに細街路に入り込む可能性が高く，細街路の規制をセットで実施しないと，かえって細街路の事故が増えるなどの懸念がある。
- 自転車の不法駐輪が歩行を阻害している面がある。駐輪対策はきちんと考えないと，歩道を広くしても自転車が置かれてしまうという懸念がある。駐車場を駐輪場にするといった発想でやっていただきたい。
- 住民に対しては，結論ではなく，メニューを用意するべきである。住民がどういうメニューが良いかを考えて，実験してみようというシナリオが良い。
- 歩きやすくしても，個性的なまちとしての魅力があるかどうかが重要である。

青山教授の意見

- ＯＤを取らずに通過交通とするのは，少し見誤る可能性はある。
- シミュレーション上は，交通量の総量を変えない，規制による交通手段の転換は考慮しないという前提か。手段転換により総量を変えなければこの施策は実現出来ないのではないか。
- 駐車場の経営が成り立たなくなるぐらいのことを行わないと歩いて楽しいまちが面的に出来上がらないのではないか。そこで駐車場経営者とのコンフリクトが発生しそうだが。
- 「歩いて楽しいまちなか」の範囲を細街路も含めるのであれば，容量自体を下げるぐらいのことをしないと，歩いて楽しくならないのではないか。

・　細街路に通過交通が流れるということは，幹線道路より細街路が速く行けるということで，その状態を是正しないといけない。幹線道路は歩道拡幅，細街路はコミュニティ道路として通過交通を排除すると，相当車をいじめることになるが，長期的にはそのような政策をとると，車の利用が減り公共交通の利用が増える。更に郊外部のパーク・アンド・ライドと合わせ技も視野に入れるべきである。

・　京都市全体のシミュレーションを行い，河原町通の歩道拡幅を実施した場合としない場合について，川端通がどう増えるか交通量予測をする必要がある。

・　御池通など歩道幅員が広すぎるところは楽しくない。河原町通や四条通の規模ではじめて歩いて楽しくなり，また，通りの向かい側との一体感が重要である。ただし，そういうところは狭いところで，広げにくいというジレンマがある。

・　理想的には四条通はカフェで座って見ていて楽しい空間であるようになれば良い。交通の空間ではなく，ヨーロッパの都市にある広場のような空間になれば，京都の中心としてのシンボル性も得られると思う。

・　一般市民には，まちなかが良くなるのであれば，少しぐらい我慢出来る意識がある。このような政策を実施する場合，交通量だけでなく，どれくらい市民が不便になるのかを調べておく必要がある。

・　いくつかの施策のパッケージを行う際，順番が大事で，海外でのＬＲＴもそうだが，最初は皆反対であった。ところがどこかで成功すると後が非常に反対も少なく，やりやすくなる。その意味で行政の作戦が重要であり，やりやすいところからやるのではなく，一番効果が挙げられるところからすべきである。細街路で施策実施後に賑わうようなところが出てくれば，別のところに展開できるのかもしれない。

村橋教授の意見

・　都心人口回帰やマンション化が進んで，交通量が相当増えているのか，経年変化が分かれば教えて欲しい。例えば今の都心回帰の傾向が続くことで，将来に対してリスクが小さい条件で設定してしまう可能性もあるので，見極めとして将来の交通量の伸びを織り込む必要があるかもしれない。社会的に影響が大きい政策で，ある程度説明責任があるので，将来の傾向について説明すべきと思う。

・　地域を支える幹線道路ネットワークを念頭に置くべきである。施策を打った効果が他の道路に出たときにそれが受けられるかどうか，幹線道路が一番基軸の議論になるのではないか。議論の土俵に烏丸通も入れておいて，施策実施時の迂回交通が烏丸通で吸収できるかどうかなど，世間に出すときは地域全体で評価すべきである。

・　個別の施策の積み上げで将来の姿を議論すると，合成した際に違う結果が出る可能性もあり心配している。段階的実施は，具体的な施策効果を確認しながら実施していくという手順を踏まえる意味では良いと思うが，社会実験はある程度の施策パッケージでの評価までするのであれば，そのパッケージで実験を実施し，パッケージとしての評価を基に将来的に導入する際の課題と対策を検討してはどうか。一つ一つの実験を確認し，その結果により推論するのは危ない。

・　歩道拡幅をして４車線を２車線にしようということだが，例えば４車線をそのまま確保しつつ，車線幅員を狭めて歩道を広げるという考えは，警察と協議する必要はあるとしても，やろうと思えば出来るのではないか。今の容量は大きすぎる。道路断面の使い方を工夫していく中には，違法駐車・駐輪を徹底的に取り締まりつつ，このような手も取り得るのではないか。

・　歩道拡幅をする際の技術的な検討をきっちりやっていただきたい。１車線つぶすというだけでは議論にならない。物理的にどういう断面にするのかを考えておくべきである。22mの道路空間をどう使うか。歩行者にとっての空間であると同時に自動車のための空間でもあり，両方が成り立つようなバランスのある全体の空間の使い方を考えないと，歩行者のための空間という言い方をしたとたんに反発を食らう。

歩行空間，将来のLRT導入空間の確保については賛成が多いだろうが，同時に自動車交通抑制することになり，このことについて思いのほか厳しい反発があると思われる。そこで，この施策を実施するなら，例え厳しい反発があろうとも首長を筆頭に行政体として不退転の覚悟で取組まねばならない。

・　まずは歩道を広げるという政策を通じていかに楽しいまちなかをつくり，更にその環境条件を整えるために公共交通の整備を進めていき，将来的にはＬＲＴが導入されることを想定していく。施策として色々なメニューの組合せを考えながら，まず第１段階として歩行空間をつくり，道路の捌き方をどうするかというところからと受け止めている。

・　ＢＩＤ（Business Improvement District）という仕組みで，都心の人口回帰だけでなく，都心に人を呼び込んで環境改善を行うエリアマネジメントの事例をいくつか見てきたが，駐輪対策を行うときに，そのエリアについては地元が自ら管理や駐輪対策を講じてもらう仕組みをつくる。物理的・金銭的痛みは伴うが，労働奉仕をすることで，その結果として人が集まりやすい環境をつくれば，資産価値が上昇し，ひいては固定資産税も増収し，全体として金の回りが良くなる。ところで，この施策を実施するなら，前述の通り，行政体として不退転の決意で取組むことである。これを例に，エリアマネジメントを直接に実施することを徹底したほうが，地元の問題として考えて頂けるのではないか。

資料１９（ｐ７８関連）　「新しい公共交通システム調査報告書」の概要
（報告書より抜粋）

（１）調査の目的

本調査の目的は，京都市にふさわしい公共交通ネットワーク実現のため，ＬＲＴ等の新しい公共交通システムの導入に係る技術面や導入のあり方などについての検討である。

京都市の今後の方向性を示した「京都市基本計画」（以下，「基本計画」という）においては，「環境共生型都市・京都」や「歩くまち・京都」などの理念が掲げられ，そのための施策として，新しい公共交通のあり方の検討が挙げられている。

また，この下位計画である「京都市都市計画マスタープラン」（以下，「都市計画マスタープラン」という）や「「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）（以下，「交通まちづくりプラン」という）の中にも，新しい公共交通システムの導入の検討が位置づけられている。

京都市においては，都心地域における交通渋滞，観光シーズンにおける交通問題，鉄道駅間もしくは鉄道駅とバス停間のアクセスの悪さなどの公共交通ネットワークの連携不足など，多くの交通政策上の問題を抱えている。その中で，「基本計画」に示された今後のまちづくりの方向性に基づき，ひとと環境にやさしい公共交通ネットワークの構築が求められている。

本調査は，京都市にふさわしい公共交通ネットワーク実現のため，ＬＲＴ等の新しい公共交通システムの導入に係る技術面や導入のあり方などについて検討することを目的とする。

なお，この調査を進めるに当たっては，より具体的に課題を抽出するため，観光客の移動支援や交通拠点間の連絡強化などの観点から７路線を設定し，各路線について，一定の前提条件の下，自動車交通など他の交通手段や沿線住民に与える影響を分析するとともに，需要予測や整備費用及び採算性などの検討を行う。

（２）LRT の検討ルート

① LRT の検討ルートの設定

ＬＲＴの検討ルートの設定に当たっては，
中心市街地※の活性化及び観光客の移動支援などのまちづくりからの視点
既存公共交通の強化（バス輸送の代替）及び交通拠点間の連絡強化など公共交通の利便性向上の視点
を踏まえて，本調査では，西大路通・北大路通・東大路通・九条通で構成される「外郭線」より内側の，いわゆる「都心地域※※」を検討対象とする。

本調査では，
※中心市街地：五条通ー河原町通ー御池通ー堀川通で囲まれた地域
（「都市計画マスタープラン」による）
※※都心地域：東大路通ー北大路通ー西大路通ー九条通で囲まれた地域
（「交通まちづくりプラン」による）
とする。

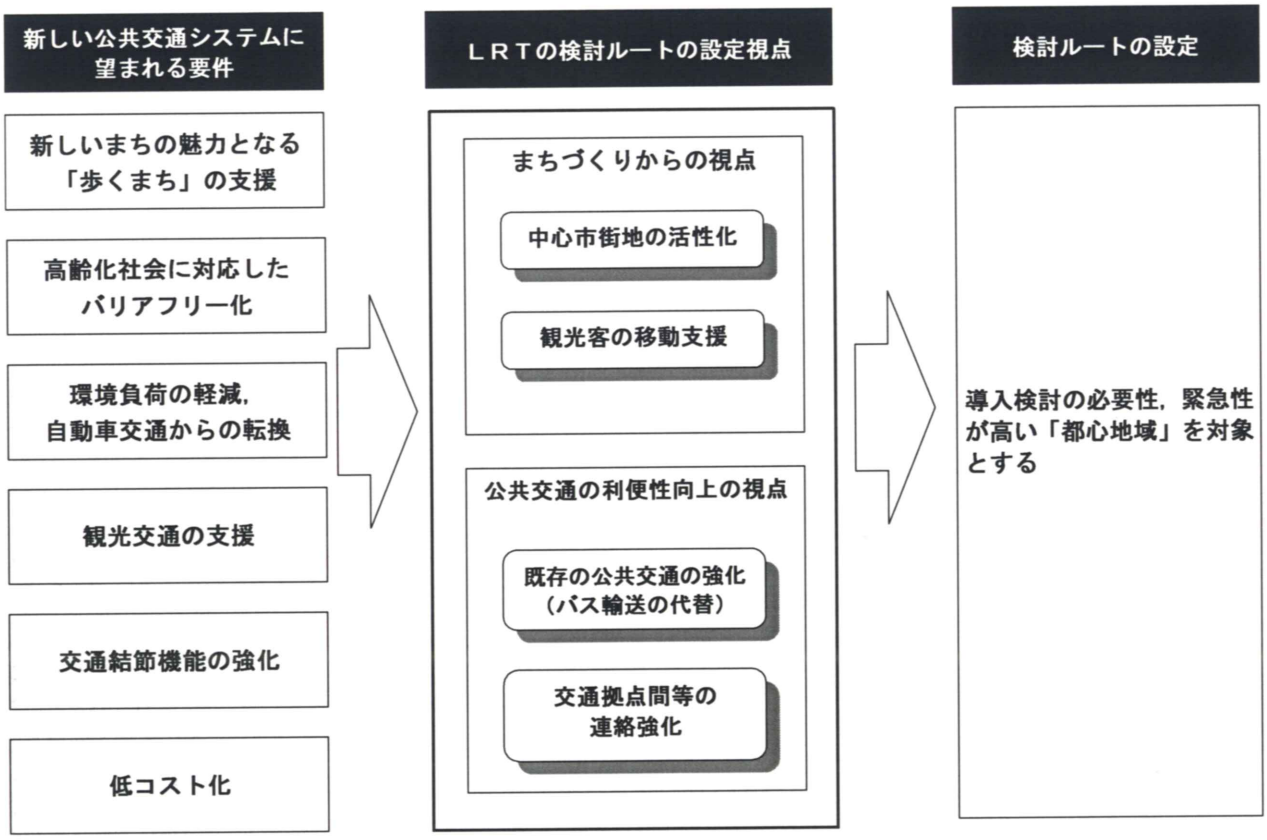


図　ＬＲＴの導入が望まれる区間の設定の視点

“ＬＲＴの検討ルート設定の考え方”を受けて，都心地域を対象に具体的なルート設定を行った。その結果，検討ルートとなったのは次の７ルートである。

表　検討ルート

ルート	名称	主な導入経路等	ルート設定の考え方	中心市街地の活性化	観光客の移動支援	交通拠点間等の連絡強化	既存の公共交通の強化
ルート１	河原町線	京都駅－三条京阪－東山三条 └四条河原町－祇園	広域交通の結節点で商業拠点でもある京都駅と中心市街地の四条河原町周辺地区を連絡するとともに，中心市街地内の短距離移動を支援する。	○		○	
ルート２	東大路線	京都駅－東大路通－元田中 └銀閣寺	広域交通の結節点で商業拠点でもある京都駅と東山の観光地を連絡することにより，観光客の利便性の向上を図る。		○		○
ルート３	今出川線	出町柳駅 北野白梅町－銀閣寺	東西の観光地を連絡することにより，観光客の利便性の向上を図る。		○		○
ルート４	中環状線	御池通 堀川通－五条通－河原町通	商業系で従業人口密度の高い中心市街地での短距離移動の支援と，まちの活性化を図る。	○			
ルート５	小環状線	烏丸御池－河原町御池 四条大宮－四条烏丸－四条河原町	商業系で従業人口密度の高い四条通を中心とした中心市街地内の短距離移動を支援する。	○			○
ルート６	堀川線	京都駅－堀川今出川	堀川通に沿った歩行者空間ネットワーク整備地区と職住共存地区を連絡し，歩くまち京都の実現を支援する。	○			
ルート７	大環状線	西大路通－北大路通 九条通－東大路通	数多くの放射方向の鉄道と結節しフィーダー機能の強化を図る。また，東山，北山，西山の観光地を連絡し，観光客の利便性の向上を図る。		○	○	

※既存の公共交通とは，京福電鉄・叡山電鉄を示す。

資料２０（ｐ８４関連）　東山・嵐山等の社会実験概要（報告書より抜粋）

１　東山地区における交通社会実験の全体概要

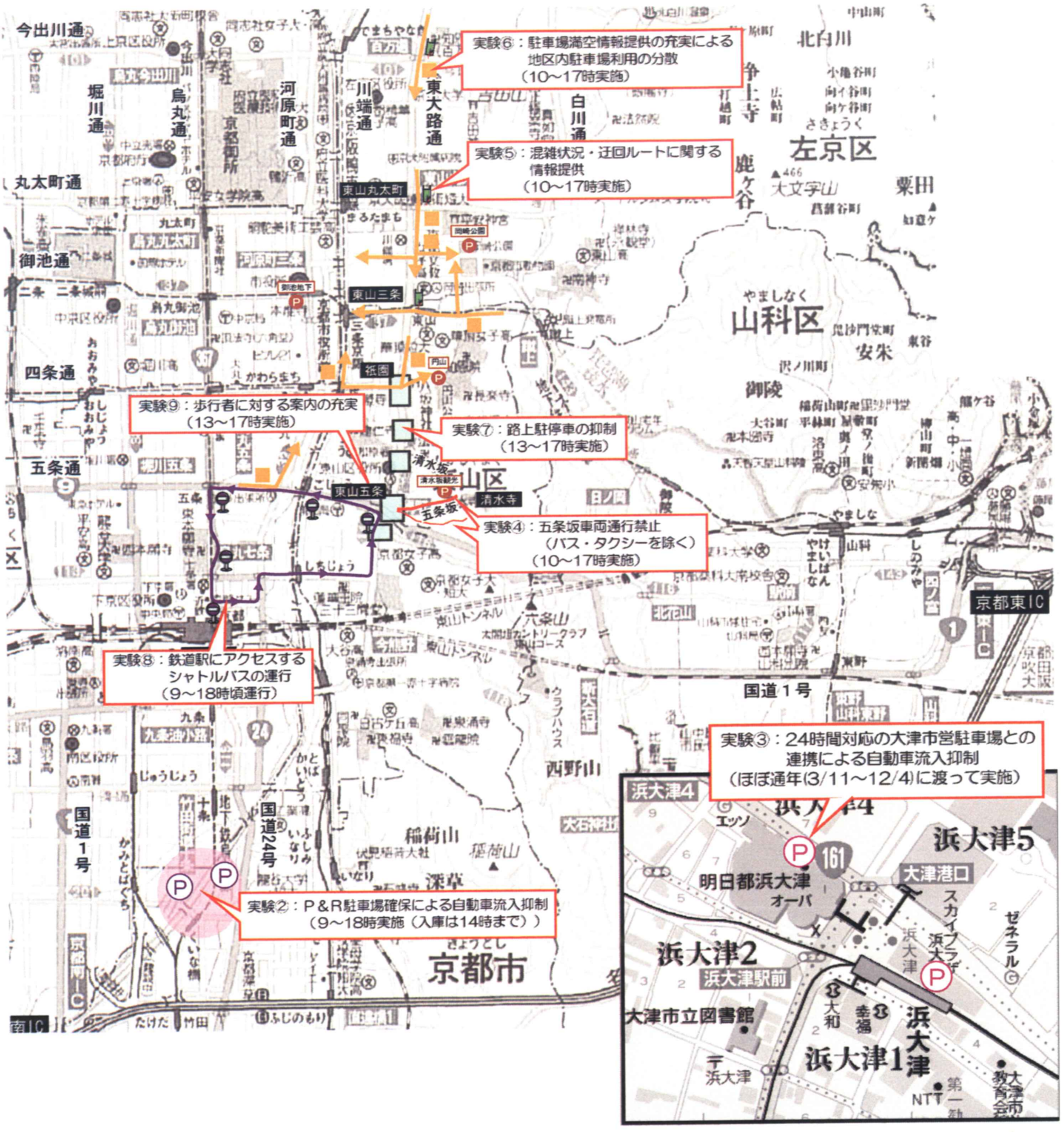
平成 17 年度は，平成 16 年度と同様に，『住民や観光客が安全で快適に歩けるまちづくり～住民と行政とのパートナーシップ～』を目標に，東山地区の交通問題の解決を目指して，東山交通社会実験を実施した。

実施に当たっては，平成 16 年度の結果を踏まえ，各取組の充実を図るとともに新たに交通規制に取り組むこととし，秋の観光のピークとなる平成 17 年 11 月 19 日（土），20 日（日），26 日（土），27 日（日）の４日間行った。

平成１７年度東山交通社会実験の実施概要

課題	施策名称		施策のねらいと概要	展開ステージ		
				出発前	経路途中	地区内
東山地区への自動車流入抑制・分散	①	ポスター，チラシ，インターネット等による交通社会実験の周知	・　様々な媒体を活用し，可能な限り広範囲な周知・ＰＲを行うことにより，各実験施策の効果を向上させる。			
	②	パーク＆ライド駐車場の確保による自動車流入抑制	・　京都市内の東山地区から離れた地域にパーク＆ライド駐車場を設置し，自動車から公共交通への乗換を促進することにより，東山地区へ流入する自動車総量を抑制する。			
	③	２４時間対応の大津市営駐車場との連携による自動車流入抑制	・　大津市の市営駐車場を活用し，自動車から公共交通への乗換を促進することにより，京都市内へ流入する自動車総量を抑制する。			
	④	五条坂車両通行禁止（バス・タクシーを除く）	・　五条坂を車両通行禁止とすることにより，五条坂内の交通環境改善，東大路通南行き渋滞のボトルネックとなっている東山五条交差点及び五条坂入口への自動車交通の集中を回避する。			
	⑤	混雑状況･迂回ルートに関する情報提供	・　規制周知看板を用いて迂回情報もあわせて提供することにより，東大路通から他の平行路線への交通の分散を図る。			
東山地区内における移動の円滑化	⑥	駐車場満空情報提供の充実による地区内駐車場利用の分散	・　仮設看板を用いて，駐車場の満空情報を提供することにより，特定駐車場への自動車の集中や入庫待ちを原因とする道路混雑及び渋滞の軽減を図る。			
	⑦	路上駐停車の抑制	・　他の交通の阻害となる路上駐停車を抑制し，東大路通が本来有する交通処理能力を確保する。			
歩行者交通の安全の確保及び快適性の向上	⑧	鉄道駅にアクセスするシャトルバスの運行	・　利用者の多い京都駅等の鉄道結節点と五条坂を結ぶシャトルバスを運行し，東山地区に訪れる観光客の移動利便性向上を図る。			
	⑨	歩行者に対する案内の充実	・　チラシや仮設看板による案内やガードマン等による安全性確保を行い，東山地区に訪れる観光客が安全で快適に歩ける環境を確保する。			

平成17年度交通社会実験の取組



2　嵐山等観光地交通対策の実施概要

嵐山交通対策研究会では，秋の観光シーズンにおける渋滞等の交通問題解決に向け，平成 13 年度の交通社会実験をはじめ，これまで 4 年にわたり，観光地交通対策に取り組むことにより，地域への施策の浸透に努めている。

今年度は，これまでの取組により培った地元住民の方々との協力体制をより強固なものとし，継続的な取組とするために，施策を地元の主体的な取組としていく必要がある。このようなことを踏まえ，平成 17 年度においては，昨年度に引き続き 11 月の 1 箇月間の土，日曜日及び祝日に以下の臨時交通規制等を実施。

また，嵐山地区の取組に併せ，11 月 19，20，26，27 日の二週にわたる土日には，自動車の流入抑制を図るため，パーク＆ライドを実施。

今年度の取組施策

（1）　嵐山地区における秋の臨時交通規制等の実施

① 長辻通の北行き一方通行（自転車を除く全ての車両）
② 嵯峨街道の南行き一方通行（路線バス・二輪車・自転車を除く）
③ 阪急嵐山駐車場周辺における交通誘導【※任意的措置】
- 保津川遊船のトラックを阪急嵐山駅前ロータリー経由で嵯峨街道を南行きに誘導
- 阪急嵐山駐車場から出る車を阪急嵐山駅前ロータリー経由あるいは桂川堤防沿いに誘導して南行きに誘導

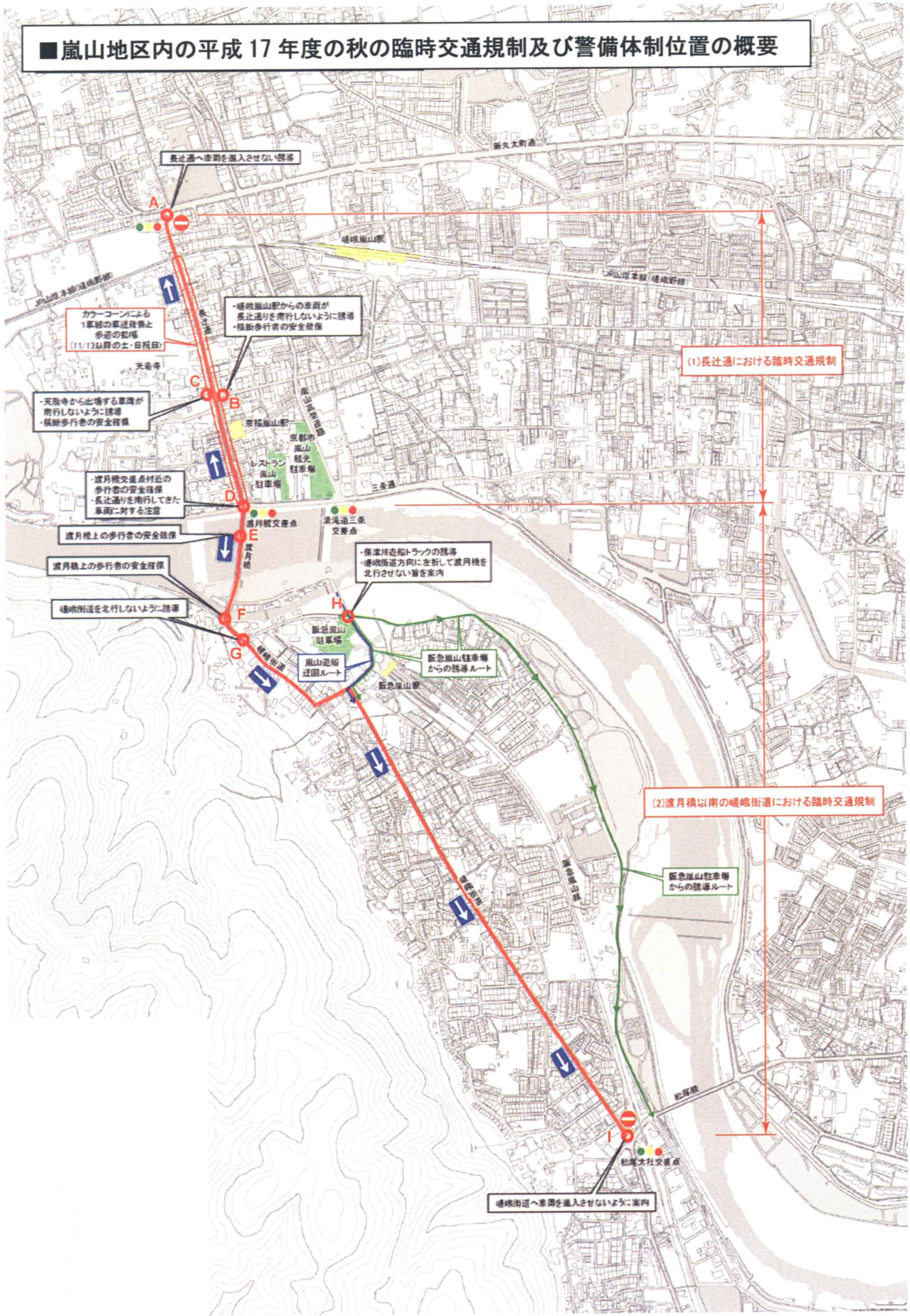
④ 京都市嵐山観光駐車場のバス優先化
⑤ 阪急嵐山駐車場への一般車の誘導

（2）　パーク・アンド・ライドの実施

●パーク・アンド・ライド駐車場
① 電鉄三条口駅周辺地区
② ＪＲ丹波口駅周辺地区
③ 地下鉄くいな橋駅周辺地区

（3）　施策実施の周知・公共交通利用促進の広報・ＰＲ

① インターネットによる周知
② ポスター・チラシによる周知
③ 「あらしやま・さがの便利帖」による情報提供
④ その他各種媒体等を活用した公共交通利用促進のための広報･ＰＲ


■嵐山地区内の平成17年度の秋の臨時交通規制及び警備体制位置の概要
長辻通へ車両を進入させない誘導
A
嵯峨嵐山駅
JR山陰本線(嵯峨野線)
カラーコーンによる1車線の車道確保と歩道の拡幅
(11/13以降の土・日祝日)
・嵯峨嵐山駅からの車両が長辻通りを南行しないように誘導
・横断歩行者の安全確保
天竜寺
C
B
・天龍寺から出場する車両が南行しないように誘導
・横断歩行者の安全確保
京福嵐山駅
京都市嵐山観光駐車場
レストラン嵐山駐車場
・渡月橋交差点付近の歩行者の安全確保
・長辻通りを南行してきた車両に対する注意
D
渡月橋交差点
清滝道三条交差点
渡月橋上の歩行者の安全確保
E
渡月橋
・保津川遊船トラックの誘導
・嵯峨街道方向に左折して渡月橋を北行させない旨を案内
H
渡月橋上の歩行者の安全確保
嵯峨街道を北行しないように誘導
F
G
嵯峨街道
嵐山遊船迂回ルート
飯急嵐山駐車場
飯急嵐山駐車場からの誘導ルート
飯急嵐山駅
(1)長辻通における臨時交通規制
(2)渡月橋以南の嵯峨街道における臨時交通規制
飯急嵐山駐車場からの誘導ルート
飯急嵐山駅
嵯峨街道
松尾橋
I
松尾大社交差点
嵯峨街道へ車両を進入させないように案内

3　パーク＆ライド施策の実施概要

● **名神高速道路大山崎ＩＣに近く，嵐山地区や京都市中心部への移動にも便利なＪＲ長岡京駅・阪急長岡天神駅周辺地区に新たに駐車場を設置，京都観光への利用を促進**

・　平成 16 年度に開設した 3 地区に加え，今年度新たに「ＪＲ長岡京駅・阪急長岡天神駅周辺地区」に駐車場を設置

・　平成 16 年度と同様にシステム利用協力金は 1 台につき 1 日 100 円とし，嵐山地区の散策等に役立つ「便利帖」等による観光情報の提供を行った。

● **施策の周知と駐車場への案内は，高速道路出口料金所等でのチラシ配布に加え，新たに高速道路 SA・PA でもチラシ配布を実施**

・　パーク＆ライド施策の周知と駐車場への誘導を行うため，これまで実施してきたインターチェンジ出口料金所におけるチラシ配布に加え，近年の ETC 利用者の増加によりその効果が低減すると考えられたため，今年度は新たに３つのサービスエリア，1 つのパーキングエリアでチラシ配布を行い，利用を促進した。

● **チラシへの企業広告の掲載など，多様な主体との連携を今年も着実に拡大**

・　交通部局と連携し，駐車場内で市バス・地下鉄の企画チケット販売用ブースを設置するなど，京都観光のＰＲと利用者の利便性を高める工夫を引き続き行ったほか，新たな取組として，パーク＆ライド駐車場案内チラシに，民間企業の広告の掲載を募り，企業協賛によるチラシの増刷し，広報の充実を行うなど，パーク＆ライドを支える多様な主体との連携を着実に拡大した。

実施日	平成 17 年 11 月 19 日（土）,20 日（日）,26 日（土）,27 日（日）の４日間
実施時間帯	９時～18 時（入場は 14 時まで）
対象駐車場	以下の４地区で実施（次頁参照） ・　京福電鉄三条口駅周辺地区 ・　ＪＲ丹波口駅周辺地区（19 日の土曜日は実施せず） ・　地下鉄くいな橋駅周辺地区※ ・　ＪＲ長岡京駅・阪急長岡天神駅周辺地区
対象車両	乗用自動車のみ（大型車・バス・二輪車は対象外）
システム利用協力金	1 台につき 1 日 100 円

※　地下鉄くいな橋駅駅周辺地区については，京都国道事務所が事業主体として実施。



【ＪＲ丹波口駅周辺地区の駐車場】



【駐車場の受付の様子】

4　四条通社会実験の概要（平成１５年度都市再生モデル調査「風格と華やぎのまちづくりビジョン策定調査報告書」より抜粋）

（１）社会実験のまとめ

ア　社会実験の成果

駐停車車両に対する注意喚起やバス停付近交通誘導は大きな効果をあげたことが明らかです。

駐停車車両の注意喚起による効果大

- **バスの走行環境改善効果は，通常最も悪化する 16 時台で西行平均 10 分の短縮効果（29 分 22 秒→19 分 08 秒）。**
- **客待ちタクシーや自家用車の駐停車量に削減効果（タクシー３割減）。**
- **駐停車時間も全体に短縮効果。特に自家用車（平均 13 分２２秒→7 分 22 秒）・二輪車（17 分 51 秒→13 分 02 秒）で顕著。**

路上での荷捌きの自粛呼びかけについては，四条繁栄会による自発的な取組として注目を集めましたが，効果のほどは明らかではありません。

路上荷捌きの自粛呼びかけの意義は大
なれど効果は？

- **地元発意の取組としてのアピール度は大きい。**
- **しかし，物流車両（トラック・軽貨物・バン）については台数・駐停車時間ともに顕著な効果は観測されていない。**
- **準備期間が短いとこもあり，地元はじめ周辺商店街に対する意義の徹底や共同行動の仕掛けが不十分。**

イ　今後の教訓

今回の社会実験をもとに，今後の取組に向けた教訓を整理します。

- **路上荷捌き車両の削減対策については，「時間的集約」のほか「路外荷捌き場の設置」「物流車両の集約化や台車利用への転用」なども含めて研究が必要。**
- **また，路上荷捌き車両の問題は，車両進入禁止の商店街（寺町・新京極等）との関係も深いため，連携した検討が必要。**
- **路上駐停車の２／３を占める「客待ちタクシー」については，指定場所以外の停車禁止の徹底を図るとともに，「共存共栄」を基本に新たなシステムの研究も必要。**
- **今回の結果から，「トランジットモール化」や「歩行者天国化」の是非を論じるのは無理であり，今後も引き続き社会実験を重ねる必要。**

5　三条通（川端通～河原町通）社会実験の概要（平成１４年度三条通交通処理計画調査概要版より抜粋）

（１）交通社会実験の内容

交通社会実験として，以下の三つを行うこととした。

- **河原町三条交差点北行車両の右折禁止**
- **三条通の路線バスの西行き一方通行**
- **貨物の積卸し場所の指定**

ア　河原町三条交差点北行車両の右折禁止

＜実験目的＞

河原町三条交差の交通混雑の緩和，歩行者主体とすべき三条通の自動車交通量の削減，副次的には河原町三条交差点横断歩行者の安全性の向上を目的とした。

＜実験内容＞

河原町三条交差点について，北行右折を禁止した。

右折禁止となったことを明示的に表現するため，現在の河原町三条北行右折レーンを一時的になくすものとし，北行を直線２車線で構成する形に変更した。

＜実験期間＞

本施策をおこなった場合の影響は，平日及び土日によって異なると考えられること，沿道アクセス車両は曜日により変動するものと考えられる。その一方で，周辺への影響を最小限に押さえる必要があるため，実験の期間としては１週間とした。

実験日時については，関係機関との調整の上，最終的には３月１日（木）午前６時前後（車線変更工事終了後）から３月７日（水）（深夜 28 時前後の車線変更復旧後）までの予定としていたが，２月 28 日（水）の夜が雨天のために車線変更工事ができなかったため，最終的には３月２日（金）（車線変更工事終了後）から３月７日（車線変更復旧後）までとした。

＜実験準備＞

実験に必要な物件として，以下のものを作成，設置するものとした。

- 規制標識
- 規制看板
- 予告看板
- 補助標識目隠し袋

併せて，以下のような準備を行った。

- 河原町三条交差点の信号の調整
- 地元等に配布するためのチラシの作成
- 河原町三条交差点北行の車線構成の一時的な変更

イ　三条通の路線バスの西行き一方通行化

＜実験目的＞

三条通における貨物の積卸しなどによる駐停車に伴い蛇行運転を余儀なくされることによるバスの遅れの緩和，さらにはそれに伴う道路混雑の発生の緩和を目的とした。

＜実験内容＞

三条通を東行する市バスの１系統，５系統，11 系統，15 系統，27 系統について，すべて御池通経由とした。また，それにともない，１系統，15 系統については，京都ホテル前に河原町三条停留所を移設した。



図 2.1　市バス経路変更の状況

＜実験期間について＞

実験の期間としては３月１日（木）から７日（水）までの１週間とした。

＜実験準備＞

実験に伴い，交通局では対象となる５つの系統についての迂回案内等をおこなった。

ウ　貨物の積卸し場所の指定

＜実験目的＞

三条通の歩行者による交通混雑の緩和あるいは荷捌き停車による交通混雑の緩和，及び歩行者を中心とするまちづくりを進めることを目的とした。

＜実験内容＞

三角コーンを用いて仮設的に歩道を車道側に若干広げることで，歩道スペースを一時に拡張する。併せて，一部の広げた歩道を貨物の積卸し場所として確保した。

具体的には，河原町三条～三条大橋西詰までの区間で，三角コーン（2m間隔）を歩車道境界から約１mの場所に設置することで，歩道を仮設的に広げた。

荷物の積卸し場所は南側歩道部，北側歩道部にそれぞれ千鳥状に合計７ケ所確保した。

＜実験期間＞

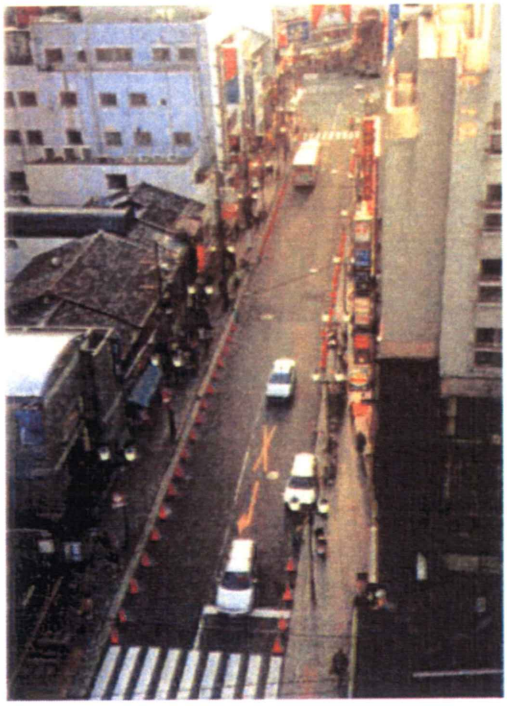
貨物の積卸し状況は平日に多く土日に少ないと見込まれる一方，歩行者交通量は平日に少なく土日に多いことが予想された。そのため，両者に及ぼす影響を把握するために，実験日としては平日１日（３月６日（火）），休日１日（３月４日（日））とした。

また，実験時間帯としては，一定に荷捌き駐車車両と歩行者交通量が見込まれる午前９時から午後６時までとした。

＜実験準備＞

実験に必要な物件として三角コーンを用意・設置するとともに，貨物の積卸し場所を明示するための看板を作成した。

写真　貨物の積卸し場所の指定



（２）交通社会実験の結果

平成 11 年度の検討では，三条通の交通の現状と問題点を整理し，「歩行者の安全性・回遊性の向上」「周辺道路の交通混雑の軽減」「まちの魅力の向上」の３点の交通の課題を抽出した。さらに，これらを踏まえ，以下の２つの基本方針のもとで，三条通の道路空間を再構築するものとした。

①「歩行者が主役の三条通」の構築

・　歩行環境や快適性を向上させ，歩行の円滑化を図るとともに，それらを通じて街の活性化を図る。

②沿道アクセスを含めた自動車交通への配慮

・　上記方針を踏まえながら，自動車交通の円滑化に対しても配慮する。

平成 12 年度は上記の基本方針のもとで，河原町三条北行右折禁止，路線バスの西行一方通行化，貨物の積卸し場所の指定の３種類の交通社会実験を行った。その結果，

・　三条の東行きの自動車交通量は平日・休日とも 1500 台/15 時間減少した。さらに，迂回ルート上の所要時間や滞留長も実験開始前と比較して大きくは変化していない

・　大型車同士のすれ違いが減少し，三条通の交通の円滑性が向上した。また，沿道環境（騒音，排ガス，など）が改善された

・　貨物の積卸し場所の指定により，三条通の走行のしやすさが向上した

などの成果が得られた。

三条通の交通体系の改善を進めるため，以上に示す三条通の基本的な方針と実験結果を踏まえて以下の方向での交通体系の整備を進めていく必要がある。

①「歩行者が主役の三条通」の構築に向けて

①―１　有効な歩行者空間の拡大

・　歩行者が歩くことのできる空間を拡大し，歩行者が円滑に歩くことができるように配慮することで来街歩行者にとって歩きやすい空間とする。

①－２　沿道の景観，施設，環境の一層の改善

・　沿道の景観の一層の向上，ベンチなどのアメニティ施設の一層の整備，大気環境などを一層向上させ，来街歩行者や地元住民にとって三条通の魅力を向上させる

②沿道アクセスを含めた自動車交通への配慮に向けて

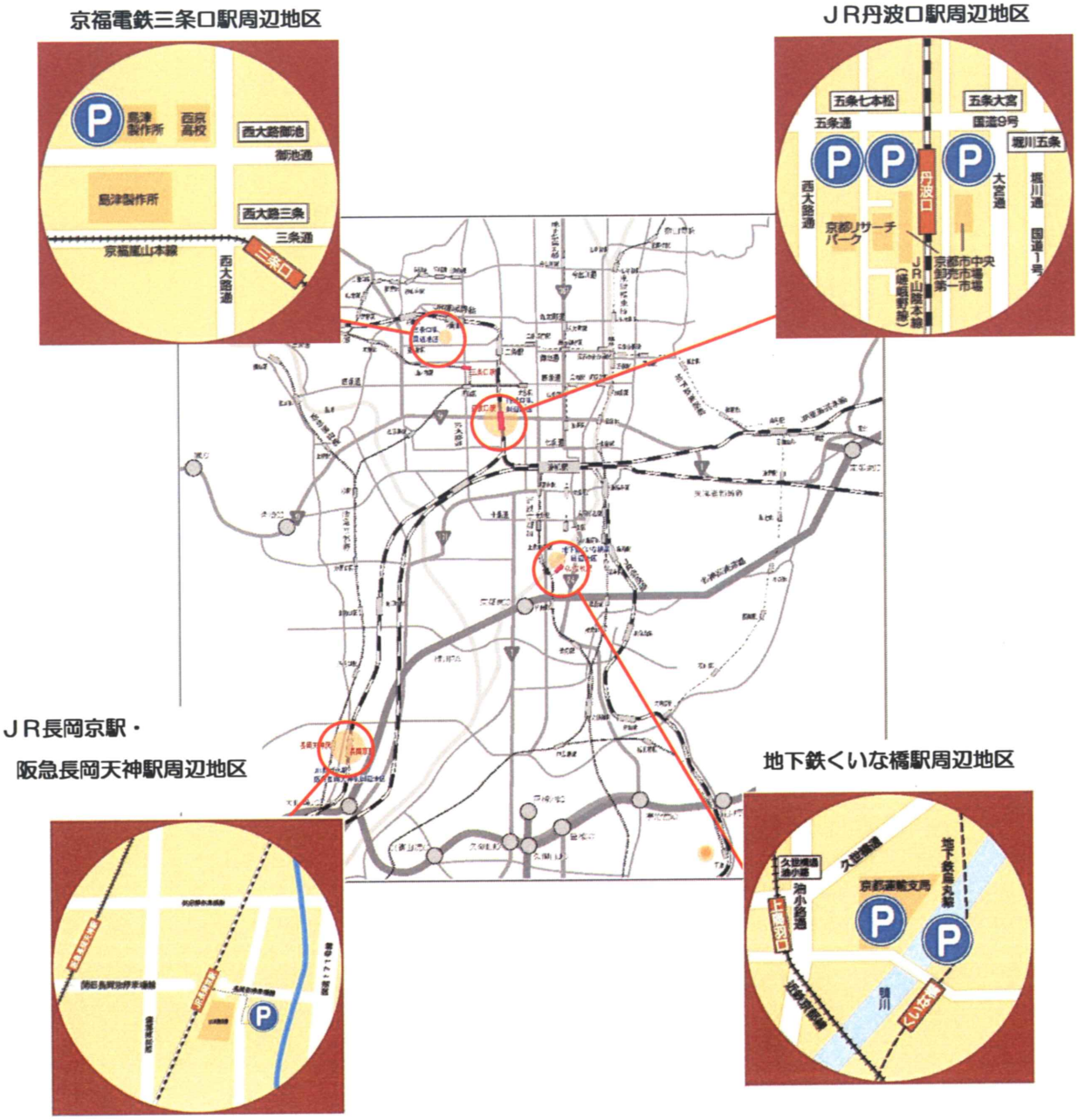
②―１　三条通通過交通の適正化

・　三条通の通過交通をはじめとした自動車交通を適正化し，三条通の自動車の走行性の向上や交通混雑の緩和を図ることで，自動車交通から見た三条通の魅力の向上を図ると同時に，歩行者や沿道住民にとっての環境改善を図る

②―2　沿道の駐停車の整序化

・　三条通における貨物の積卸し等のための駐停車を整序化することにより，沿道での商業活動に配慮しつつ，自動車交通の円滑化を図る

●位置図



資料２１（ｐ８９関連）　　自転車条例の付置義務の内容

・　対象区域　　市街化区域
・　指導基準　　１台当たり幅：0.5m，　長さ2.0m
・　対象建物

小売店舗	400㎡以上の店舗面積
パチンコ店，ゲームセンター	300㎡以上の店舗面積
銀行・信用金庫	500㎡以上の店舗面積

・　自転車駐車場の規模

小売店舗	店舗面積20㎡までごと１台
パチンコ店、ゲームセンター	店舗面積15㎡までごと１台
銀行・信用金庫	店舗面積25㎡までごと１台

＊　緩和処理

店舗面積が5,000㎡以上，10.000㎡未満の部分については，上記で計算した台数の２分の１

店舗面積が10,000㎡以上の部分については，上記で計算した台数の３分の１

資料２２（ｐ９０関連）　駐輪料金に関する他都市事例

都市名	料金	補足事項	URL
東京・豊島区	a(池袋西，千川駅北第二)：3時間以内無料，3時間以上100円 b(a・c以外)：3時間以内無料，150円 c(千川駅，目白駅北，巣鴨駅第三)：－	登録制自転車置場は年額5000円	http://www.city.toshima.tokyo.jp/seikatu/17_kankyou_03_01.html
岡山市	岡山駅西口周辺の駐輪場：2時間以内無料，2時間以上100円 その他の駐輪場：100円		http://www.city.okayama.okayama.jp/toshi/koutsuuseisaku/seisaku/jitensha/index.htm
松江市	1時間以内無料 1時間以上150円	JR乃木駅前駐輪場は料金無料	http://www.city.matsue.shimane.jp/jumin/koutsu/tyusya/01.html
福岡市	3時間以内：無料 3時間以上：100円		http://doboku.city.fukuoka.jp/3hmuryotop3.htm
北九州市	短時間向け：2時間以内無料， 2時間以上：200円 長時間向け：100円		http://www.qsr.mlit.go.jp/n-shiryo/kenkyu/pdf/i-29.pdf http://www.city.kitakyushu.jp/~k3502020/toshin/zitensya.htm
その他			各自治体の放置自転車対策 http://www.mmjp.or.jp/gyoukaku/chiiki/20041007_1.htm

資料２３（ｐ９０関連）　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

＜他政令市の助成制度＞

都市名	助成内容	条件等	創設年度	実績件数
仙台市	・　建設費の 1/3，300 万円未満 ・　建設費の融資の斡旋（1,500 万円まで） ・　運営助成（固定資産税，都市計画税の 1/3 又は 1/2）	駅周辺，100 台以上	1986（S61）	0 件
さいたま市	・　基本事業費の 1/3 以内で，500 台以上かつ 7 年以上経営するものは限度額 1000 万円まで，それ以外は 500 万円まで	駅周辺，有料，市内在住者	2001（H13）	0 件
横浜市	・　建設費の 1/2（基準単価に収容台数を乗じた額の 1/2） 基準単価：平置式 5 万円，立体式（地上）15 万円，立体式（地下）30 万円，立体機械式 25 万円	駅周辺，100 台以上	1989（H 元）	30 件
福岡市	・　利子の一部補給 ・　固定資産税相当額の助成。各５年間を限度。	駅周辺，100 台以上	1982（S57）	1 件

実績件数は平成 15 年度末現在

＜国の助成制度＞

事 業 名　道路交通環境改善促進事業

所轄部署　国土交通省道路局地方道・環境課

制度概要　民間事業者が行う駐輪施設の整備について，その整備に要する費用に対して地方公共団体が補助する額（地方公共団体の補助額が全体事業費の 2／3 を越える場合は，当該 2／3 に相当する額）の 1／2 以内を地方公共団体に対し補助する。

創設年度　平成 17 年度

資料２４（ｐ９０関連）　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

（財）自転車産業振興会　民間駐輪場制度資金 対象施設：駅から 200m 以内で自転車 300 台以上，またはレンタサイクル 100 台以上の規模 融資期間：2000 万以下～5 年以内　2000 万以上～7 年以内　5000 万以上～10 年以内 据置期間：６ヶ月 金　　利：プライムレート　2.05%連動制 融 資 額：建設事業費全額 担　　保：当該土地
（財）道路開発振興センター　道路開発資金 対象施設：自転車 200 台以上，または建物の一部に 50 台以上を附置する場合は建物全体 融資期間：15 年以内 据置期間：３年 金　　利：合成金利 2.15% 融 資 額：建設事業費　80%以内 担　　保：不要 銀行保証：必要
（財）自転車駐車場整備センター　センター資金 対象施設：自転車駐車場 ﾘｰｽ期 間：10 年～15 年　リース期間満了後施設無償譲渡 譲渡方法：整備センター　→　地方自治体　→　民間

（インターネットから入手）

資料２５（ｐ９０関連）　市の融資制度（京の企業いきいき金融支援）（自転車・自動車等駐車場整備も対象となる）

「京の企業いきいき金融支援」の4つの融資制度は，中小企業者の方々を積極的に支援するため，京都市と京都府が共同で推進しています。この融資制度は，全て，中小企業者の方々の信用を補完する信用保証協会の保証付融資です。

小規模企業者（従業員20人（商業・サービス業5人）以下）の方で，事業資金が必要な場合（無担保無保証人）		
小規模企業おうえん融資	融資限度額 融資利率	（1）国の納税要件（※1）を問わない融資条件 1，250万円 ＜500万円までは事業実績が1年未満（ただし6か月以上）の場合でも可＞ （ただし，保証付融資（無担保無保証人のみ）の借入残額と合わせて1，250万円まで（無担保保証8，000万円の範囲内） 年2．0%（売上が減少している場合（※2）：年1．8%）
		（2）国の納税要件（※1）を満たす場合の融資条件 1，250万円（ただし，保証付融資（有担保・無担保・無担保無保証人）の借入残額と合わせて1，250万円まで 年1．8%（売上が減少している場合（※2）：年1．5%）
	国の納税要件	（※1）次の①～③のいずれかについて保証申込前1年間に納期が到来した税額があり，かつ，完納している証明書を提出される方 ①源泉徴収による所得税以外の所得税（法人の場合は法人税），②所得割（法人の場合は法人税割）のある府民税又は市町村民税，③事業税
	融資期間	運転資金5年以内，設備資金7年以内 ＜均等月賦返済，必要に応じ6か月以内の据置可＞
	保証人・担保	無担保かつ無保証人 ＜法人の代表者も連帯保証人として徴求しない＞
セーフティネット保証の認定を受けた中小企業者・組合の方で，保証付融資の借換資金や事業資金が必要な場合（別枠保証）		
あんしん借換融資	融資限度額	有担保2億円，無担保8，000万円（うち無担保無保証人1，250万円） ただし，保証協会の保証利用可能額（別枠）の範囲内 無担保無保証人（別枠）の取扱いは「小規模企業おうえん融資」と同様
	融資利率	年1．5%（小規模企業者の方で，国の納税要件（※1）を問わない融資条件で無担保無保証人を利用される場合：年1．8%）
	融資期間	運転資金・設備資金8年以内 ＜均等月賦返済，必要に応じ1年以内の据置可＞
	保証人・担保	必要に応じて，保証人1名以上（組合の場合は理事の連帯保証），担保を要する
売上減少（※2：最近3か月間の売上が前年同期に比べて減少）している中小企業者・組合の方で，事業資金や京都市・府制度融資の借換資金が必要な場合（有担保・無担保）		
経営支援特別融資	融資限度額	有担保2億円，無担保8，000万円（ただし，保証協会の保証利用可能額（一般枠）の範囲内）
	融資利率	年1．8%
	融資期間	運転資金・設備資金7年以内 ＜均等月賦返済，必要に応じ1年以内の据置可＞
	保証人・担保	保証人1名以上（組合の場合は理事の連帯保証），必要に応じて担保を要する
幅広い中小企業者・組合の方で，一般的・多目的な事業資金が必要な場合（有担保・無担保）		
一般振興融資	融資限度額	有担保2億円，無担保8，000万円（ただし，保証協会の保証利用可能額（一般枠）の範囲内）
	融資利率	年2．4%
	融資期間	運転資金7年以内・設備資金10年以内 ＜均等月賦返済，必要に応じ1年以内の据置可＞
	保証人・担保	保証人1名以上（組合の場合は理事の連帯保証），必要に応じて担保を要する

※別途保証協会の保証料（裏面）が必要となります

京の企業いきいき金融支援 取扱金融機関（申込受付窓口）	京都銀行，南都銀行，滋賀銀行，びわこ銀行，福邦銀行 京都信用金庫，京都中央信用金庫，京都北都信用金庫， 近畿産業信用組合，京滋信用組合，ＵＦＪ銀行，商工組合中央金庫

資料２６（ｐ９０関連）　東京都板橋区自転車安全利用条例

平成15年3月6日
東京都板橋区条例第9号

（目的）

第１条　この条例は，自転車の安全な利用に関する意識の向上を図り，自転車が関係する事故を未然に防止するために，区，警察署，関係団体，事業者及び自転車利用者が相互に連携した活動を行なうことにより，地域社会における自転車の交通安全の推進に資することを目的とする。

（定義）

第２条　この条例において，次の各号に掲げる用語の意義は，それぞれ当該各号に定めるところによる。

（1）自転車　道路交通法（昭和35年法律第１０５号）第２条第１項第１１号の２に定めるものをいう。

（2）関係団体　交通安全に関する活動を行なう交通安全協会，町会，自治会その他の団体をいう。

（3）事業者　財団法人日本交通管理技術協会が認定する自転車安全整備士の資格を有する者を置く区内の自転車販売を業とするものをいう。

（区の責務）

第３条　区は，第１条の目的を達成するため，次に掲げる施策を実施するものとする。

（1）自転車の安全な利用に関する意識の啓発

（2）自転車の安全な利用に関する活動の支援

（3）自転車の安全な利用に関する事業の推進

（4）自転車の点検整備の促進及び自転車事故保険への加入勧奨

（自転車利用者の責務）

第４条　自転車利用者は，道路交通法その他の自転車の利用に関する法令に従い，自転車安全な利用に努めなければならない。

２　自転車利用者は，区，警察署，関係団体及び事業者が行う自転車の安全利用に関する事業に積極的に参加するよう努めなければならない。

３　自転車利用者は，その利用する自転車について，安全な利用が確保できるよう点検整備に努めなければならない。

（関係団体の責務）

第５条　関係団体は，自転車利用者に対し，自転車の安全な利用に関する意識の啓発に努めなければならない。

２　関係団体は，区及び警察署が実施する自転車の安全な利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。

（事業者の責務）

第６条　事業者は，事業活動を通じ，自転車利用者に対し自転車の安全な利用，点検整備等について，適切な助言をするよう努めなければならない。

２　前条第２項の規定は，事業者について準用する。

（自転車安全利用推進委員会）

第７条　自転車の安全な利用に関する事項を協議するため，区に，自転車安全利用推進委員会を置く。

（指導又は警告）

第８条　区長は，自転車が歩行者に危害を及ぼすおそれがある場合その他自転車が関係する事故を未然に防止するため必要と認めるときは，自転車利用者に対し，指導又は警告をすることができる。

（自転車安全利用指導員）

第９条　区長は，前条に規定する指導又は警告を行うため，自転車安全利用指導員を置くことができる。

（顕彰）

第１０条　区長は，自転車の安全な利用に関し，他の模範となったものを顕彰することができる。

（委任）

第１１条　この条例の施行に関し必要な事項は，区長が定める。

付　則

この条例は，平成１５年４月１日から施行する。

資料２７（ｐ９４関連）　京都市違法駐車等防止条例

［平成７年４月１日条例第４号］

（目的）

第１条　この条例は，違法駐車等を防止することにより，良好な交通環境を確保し，もって都市機能の維持及び安全で快適な生活環境の保全に資することを目的とする。

（定義）

第２条　この条例において，次の各号に掲げる用語の意義は，それぞれ当該各号に定めるところによる。

（1）自動車等　道路交通法第２条第１項第９号に規定する自動車及び同項第10号に規定する原動機付自転車をいう。

（2）違法駐車等　道路交通法第44条，第45条第１項若しくは第２項，第47条第２項若しくは第３項，第48条若しくは第49条の２第３項の規定に違反して自動車等を駐車する行為又は自動車の保管場所の確保等に関する法律第11条第１項若しくは第２項の規定に違反する行為をいう。

（3）駐車施設　自動車等の駐車のための施設（道路交通法第49条第１項に規定する時間制限駐車区間に係る道路標示によって区画された道路の部分を含む。）をいう。

（本市の責務）

第３条　本市は，違法駐車等の防止を図るために必要な施策を実施するとともに，違法駐車等の防止に関する事業者並びに市民及び観光旅行者その他の滞在者（以下「市民等」という。）の意識の啓発に努めなければならない。

（事業者の責務）

第４条　事業者は，その事業に使用する自動車等及び来訪者が使用する自動車等のための駐車施設を確保すること等により事業活動に伴う違法駐車等の防止に努めるとともに，違法駐車等の防止に関する本市の施策に協力しなければならない。

（市民等の責務）

第５条　市民等は，違法駐車等の防止に努めるとともに，違法駐車等の防止に関する本市の施策に協力しなければならない。

（重点区域の指定）

第６条　市長は，違法駐車等により良好な交通環境の確保に支障が生じているため，違法駐車等を防止するための措置を重点的に講じる必要があると認められる区域を違法駐車等防止重点区域（以下「重点区域」という。）として指定することができる。

２　市長は，前項の規定による指定をしようとするときは，警察署長その他の関係行政機関と協議するものとする。

３　市長は，第１項の規定による指定をしたときは，これを告示しなければならない。

４　第１項の規定による指定は，前項の規定による告示によってその効力を生じる。

（重点区域の指定の変更等）

第７条　市長は，必要があると認めるときは，重点区域の指定を変更し，又は解除することができる。

２　前条第２項から第４項までの規定は，前項の規定による重点区域の指定の変更又は解除について準用する。

（重点区域における措置）

第８条　市長は，重点区域内において，次の各号に掲げる措置を講じることができる。

（1）違法駐車等をしようとする者又は現にしている者に対する違法駐車等をしないことについての指導及び啓発をすること。

（2）前号の場合において，現場に当該自動車等の運転者がいないため，当該運転者に対して同号の規定による措置を講じることができないときは，直ちに当該自動車等を当該駐車が禁止されている場所から移動することを要請するための標章を当該自動車等の見やすい箇所に取り付けること。

（3）重点区域及びその周辺地域における駐車施設に関する情報を提供すること。

（4）前３号に掲げるもののほか，違法駐車等を防止するため必要と認める措置を講じること。

（京都府公安委員会等に対する協力要請）

第９条　市長は，第６条第１項の規定による指定をしたときは，京都府公安委員会その他の関係行政機関に対し，違法駐車等の取締りその他違法駐車等を防止するため必要な施策を他の地域に優先して講じることを要請するものとする。

（観光地等における措置）

第10条　市長は，自動車等が集中する主要な観光地及びその周辺地域において，良好な交通環境を確保するため特に必要があると認めるときは，当該地域における駐車施設に関する情報の提供その他違法駐車等を防止するために必要な措置を講じるものとする。

（公共的団体に対する助言，物品の支給その他の措置）

第11条　市長は，違法駐車等の防止に関する公共的団体の活動を促進するため，当該団体に対し，助言，物品の支給その他の措置を講じることができる。

（委任）

第12条　この条例の施行に関し必要な事項は，市長が定める。

附　則

（施行期日）

この条例は，市規則で定める日から施行する。ただし，第６条，第９条及び第12条の規定は，公布の日から施行する。

資料２８（ｐ９４関連）政令市における違法駐車等防止条例状況調（１７年度）

＜平成17年8月作成＞

	札幌市	仙台市	さいたま市	千葉市	川崎市	横浜市	静岡市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	広島市	北九州市	福岡市
条例制定時期	H6.3	H6.3	H13.5	H7.3	H5.3	H5.9	H15.4	H6.7	H7.3	H6.3	H6.3	H6.3	H6.3	H6.3
施行時期	H6.6.1	H6.10.1	H13.5.1	H7.9.1	H5.6.1	H6.2	H15.4.1	H6.8.1	H7.6.20	H6.10.1	H6.5.10	H6.7.1	H6.10.1	H6.10.1
重点地域（面積等）	都心部大通南地区（170,000㎡）	仙台駅西側地区（325,000㎡）	大宮駅西口周辺地区 北与野駅周辺地区 （計約6.1km）	中央富士見地区（198,000㎡）	（面）川崎駅東口前周辺（194,000㎡） （線）同地域（2,271m）	（面）関内地区（533,000㎡） （線）バス専用・優先レーン7路線（7.7km）	呉服町・両替町周辺地区（47,000㎡）	栄地区（800,000㎡）	都心部（3,000,000㎡） 京都駅周辺（770,000㎡）	（面）船場地区（1,700,000㎡） （線）御堂筋（約2km）	（面）三宮地区（2,200㎡） （線）湊川地区など3地区（合計4.0km）	紙屋町八丁堀周辺地区（520,000㎡）	小倉駅南口周辺（324,000㎡）	天神地区 西新地区 博多駅周辺地区（計15.8km）
重点地域の変更の予定等	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無
活動日数	年間75日	5～12月：平日週4日 1～4月：平日週2日	土・日曜日及び国民の祝日（1月1日から3日は除く）	年間50日	年間76日	平日週5日	月4日原則として週1日実施しうち1日は土日を含む	平日週5日 隔週の土日	平日週5日	年間180日	平日週2日	毎日（祝日及び8月6日並びに年末年始を除く）	月9日（年間108日）	平日週4日
活動時間	10～17時	13～17時	13～18時	13～19時	13～19時	10～17時	13～17時	10～18時（月・火・木・日） 13～20時（水・金・土）	10～18時	9～17時	14～19時	9～18時（月～金） 11～18時（土） 10～17時（日）	13～18時	13～18時
配置指導員数	10人	8人	9人	10人	15人	20人	4名程度	14人	42人 〔うち緊急雇用20人〕	2人	13人	6人	11人	21人
指導員の雇用形態	交通安全活動推進センターに委託	（財）ひと・まち交流財団に委託（交通安全教育事業も委託）	警備会社に委託	警備会社に委託	警備会社に委託	（面）市嘱託　3人 （財）横浜市交通安全協会に委託　3人 （線）市嘱託　14人	シルバー人材センターに委託	（財）愛知県交通安全協会に委託	市交通局の外郭団体に委託	（財）都市交通問題調査会に委託	警備会社に委託	（財）広島市都市整備公社に委託	交通安全協会に委託	市嘱託14人 シルバー人材センター7人
助成金制度	有 推進地区に啓発チラシを提供	無	無	無	有 600千円 地域団体など	有 17モデル地区に各区で助成金を交付	無	有 平成17年度より、まちづくり補助金へ統合	有 221小学校区に2万円、14モデル地区に10万円の物品	有 推進地区に物品で支援	有 61の推進地区に各9万円以内を助成 ※指定地区は70地区（8/1現在）、うち活動休止9地区	有	有 青空駐車防止活動支援モデル地区に物品支援	無

資料２９（ｐ９５関連）　　放置車両取締りに係る新制度の要点（警察資料）

放置車両に係る使用者責任の拡充

（法第51条の4～第51条の7）

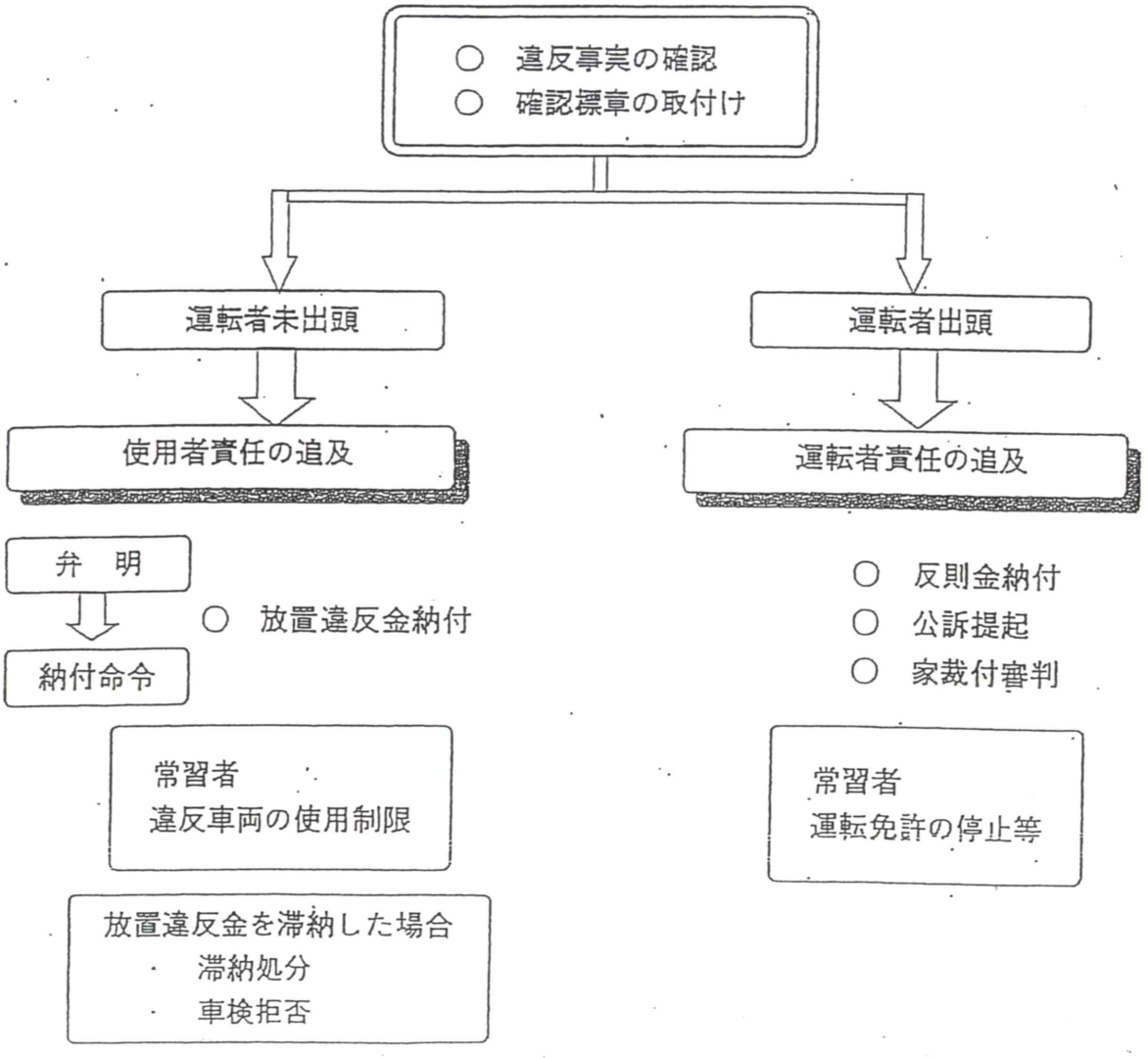
① 放置違反金制度の新設
　～　運転者責任の追及ができない場合に車両の使用者に放置違反金の納付を命令
② 車検拒否制度の新設
　～　放置違反金を滞納している者には車検拒否
③ 車両使用制限の強化
　～　常習違反には車両の使用制限

放置駐車違反取締り関係事務の民間委託

（法第51条の8～第51条の15）

① 放置車両確認事務の委託
　～　『放置車両（放置違法駐車車両）の確認及び標章の取付けに関する事務』（確認事務）を公安委員会の登録を受けた法人に委託可能
② 資格者証制度の導入
　～　現場において放置車両の確認等に従事する者については資格者証制度（駐車監視員）を導入

新制度における放置駐車違反の責任追及



資料３０（ｐ９５関連）　金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例

金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例

目次

第１章　総則（第１条―第６条）
第２章　まちなか駐車場（第７条―第 11 条）
第３章　パーク・アンド・ライド駐車場（第 12 条―第 14 条）
第４章　その他の駐車場（第 15 条）
第５章　援助等（第 16 条・17 条）
第６章　金沢市駐車場適正配置審議会（第 18 条―第 20 条）
第７章　雑則（第 21 条）
附則

第１章　総則

（目的）

第１条　この条例は，本市における駐車場の適正な配置について，基本理念を定め，並びに市，市民及び事業者の責務を明らかにするとともに，駐車場の適正な配置を推進するための基本となる事項等を定めることにより，交通渋滞の緩和及び歩行者の安全性の向上を図り，もって本市の交通を取り巻く状況に応じた住みよい都市環境の形成に寄与することを目的とする。

（用語の意義）

第２条　この条例において，次の各号に掲げる用語の意義は，当該各号に定めるところによる。

（1）駐車場　道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設（住宅の敷地又は当該敷地に隣接する土地において当該住宅の居住者の利用に供されるものを除く。）をいう。

（2）まちなか駐車場　第７条第１項の規定により指定するまちなか駐車場区域に設置される駐車場をいう。

（3）パーク・アンド・ライド駐車場　交通渋滞の緩和を目的に，本市の近郊において自動車から公共交通機関に乗り換えて目的地に移動するために設置される駐車場をいう。

（4）その他の駐車場　前２号に掲げる駐車場以外の駐車場をいう。

（基本理念）

第３条　駐車場の適正な配置は，駐車場の増加が公共交通機関の利用の低下及び本市の中心部の交通渋滞の原因として，市内の円滑な交通体系の確立に大きな影響を及ぼしていることにかんがみ，公共交通機関の利用促進を図り本市の中心部への過度な自動車流入を抑制すること及び歩行者の安全性を確保することを基本として行われなければなら

ない。

2　駐車場の適正な配置は，市，市民及び事業者がそれぞれの役割を担い，相互の理解と連携をもとに，協働して行われなければならない。

（市の責務）

第４条　市は，前条に規定する基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり，駐車場の適正な配置に関する総合的かつ計画的な施策を策定し，及び実施しなければならない。

2　市は，基本理念にのっとり，前項の規定により策定する施策に市民及び事業者の意見を十分に反映させるように努めるとともに，その施策の実施に当たっては，これらのものの理解と協力を得るよう努めなければならない。

（市民の責務）

第５条　市民は，基本理念にのっとり，駐車場の適正な配置についての理解と関心を深めるよう努めるとともに，本市が実施する施策に協力するよう努めなければならない。

（事業者の責務）

第６条　事業者は，基本理念にのっとり，その事業活動などを行うに当たっては，駐車場の適正な配置に配慮し，本市が実施する施策に協力するよう努めなければならない。

第２章　まちなか駐車場

（まちなか駐車場区域の指定）

第７条　市長は，本市の中心部において，駐車場の適正な配置を図るために必要な区域をまちなか駐車場区域として指定するものとする。

2　市長は，前項の規定によりまちなか駐車場区域を指定しようとするときは，あらかじめ，第 18 条に規定する金沢市駐車場適正配置審議会の意見を聴かなければならない。

3　市長は，第 1 項の規定によりまちなか駐車場区域を指定するときは，その旨及びその区域を告示しなければならない。

4　前 2 項の規定は，まちなか駐車場区域を変更する場合について準用する。

（まちなか駐車場設置基準）

第８条　市長は，前条第 1 項の規定によりまちなか駐車場区域を指定したときは，まちなか駐車場の適正な配置を図るための基準として，まちなか駐車場設置基準を定めるものとする。

2　まちなか駐車場設置基準には，次に掲げる事項のうち、必要な事項について定めるものとする。

（1）交通渋滞の緩和に関する事項

（2）歩行者の安全性及び回遊性の確保に関する事項

（3）まちなかにふさわしい都市環境の形成に関する事項

（4）まちなみと調和した景観への配慮に関する事項

（5）その他市長が必要があると認める事項

3　前条第２項及び第 3 項の規定は，まちなか駐車場設置基準を定め，又は変更する場合について準用する。

（行為の届出）

第９条　まちなか駐車場区域内において，次に掲げる行為をしようとする者は，あらかじめ，その内容を市長に届けなければならない。ただし，新設又は変更後における自動車の駐車のように供する部分の面積が 50 平方メートル未満の駐車場に係る当該行為については，この限りでない。

（1）駐車場の新設

（2）既設の駐車場における規則で定める事項の変更

２　前項の規定により届け出なければならないとされる行為について，駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）第 12 条の規定による設置の届出があったときは，これをもって，同項の規定による届出があったものとみなす。

（国等に関する特例）

第 10 条　国の機関又は地方公共団体は，前条の規定により届出を要する行為をしようとするときは，同条第 1 項の規定による届出に代えて，あらかじめ，その旨を市長に通知し，協議しなければならない。

（助言又は指導）

第 11 条　市長は，第９条第１項の規定による届出があった場合において，当該届出に係る行為がまちなか駐車場設置基準に適合しないと認めるときは，当該届出をしたものに対し，駐車場の適正な配置に必要な措置を講ずるよう助言又は指導をしなければならない。

２　市長は，前項の規定による助言又は指導をする場合においては，第１８条に規定する金沢市駐車場適正配置審議会の意見を聴くことができる。

第3章　パーク・アンド・ライド駐車場

（パーク・アンド・ライド駐車場の配置に関する基本指針の策定）

第 12 条　市長は，公共交通機関の利用促進するため，パーク・アンド・ライド駐車場の配置に関する基本指針（以下「パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針」という。）を定めなければならない。

２　市長は，パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針の策定に当たっては，あらかじめ，第 18 条に規定する金沢市駐車場適正配置審議会の意見を聴かなければならない。

３　市長は，パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針を定めたときは，これを公表しなければならない。

４　前 2 項の規定は，パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針を変更する場合について準用する。

（パーク・アンド・ライド駐車場の計画的な配置）

第 13 条　市は，パーク・アンド・ライド駐車場配置基本指針に基づき必要なパーク・アンド・ライド駐車場を計画的に配置しなければならない。

（パーク・アンド・ライド駐車場の積極的な利用）

第 14 条　市民は，パーク・アンド・ライド駐車場の積極的な利用に努めなければならない。

第４章　その他の駐車場

（駐車場の設置と配慮）

第15条　その他の駐車場の設置に当たっては，次に掲げる事項に配慮しなければならない。

（1）騒音，排気ガス等により駐車場周辺の居住環境を悪化させないこと。

（2）周辺のまちなみと調和した景観の形成に努めること。

第５章　援助等

（まちなか駐車場への援助）

第16条　市長は，まちなか駐車場区域における駐車場の適正な配置を図るため必要があると認めるときは，技術的な援助をし，又は予算の範囲内において財政的な援助をすることができる。

（表彰）

第17条　市長は，駐車場の適正な配置による住みよい都市環境の形成に著しく貢献した者を表彰することができる。

第６章　金沢市駐車場適正配置審議会

（金沢市駐車場適正配置審議会）

第18条　本市における駐車場の適正な配置を促進するため，金沢市駐車場適正配置審議会（以下「審議会」という。）を置く。

（審議会の任務）

第19条　審議会は，この条例に規定する事項その他の駐車場の適正な配置に関する事項について市長の諮問に応ずるほか，駐車場の適正な配置に関し必要な事項について市長に意見を述べることができる。

（組織等）

第20条　審議会は，委員15人以内で組織する。

２　委員は，駐車場に関し識見を有するもののうちから，市長を委嘱する。

３　委員の任期は，２年とする。ただし，委員に欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は，前任者の残任期間とする。

４　審議会に，会長を置き，委員の互選によりこれを選任する。

５　会長は，会務を総理し，審議会を代表する。

６　会長に事故があるときは，会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

第７章　雑則

（委任）

第21条　この条例の施行に関し必要な事項は，市長が別に定める。

附　則

この条例は，平成18年４月１日から施行する。

資料３１（ｐ９５関連）　駐車場条例の付置義務制度の概要

(H8.12.3)

京都市駐車場条例では，一定規模以上の建築物を新築，増築又は用途変更等をする場合には，その建築物内又は建築敷地内に決められた台数以上の駐車施設を設置基準に従って付置することが義務付けられています(適用除外建築物・建築物の部分を除く。)。駐車施設の設置の届出は建築確認申請前にすることが必要です。また，届け出た事項を変更するときも同様に届出が必要です。

1 条例による付置義務台数の算定

(1) 新築の場合

	特定用途(商業施設,事務所,工場,倉庫等)	非特定用途
駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	延べ面積が1500㎡をこえるとき $\frac{(延べ面積)-1300㎡}{200㎡}$ 台	延べ面積が3000㎡をこえるとき $\frac{(延べ面積)-2700㎡}{300㎡}$ 台
周辺地区 (第1種中高層住居専用地域，第2種中高層住居専用地域，第1種住居地域，第2種住居地域，準住居地域，準工業地域，工業地域及び工業専用地域)	延べ面積が3000㎡をこえるとき $\frac{(延べ面積)-2750㎡}{250㎡}$ 台	――

(小数点以下は切り上げ)

(2) 増築または大規模の模様替え等をする場合

① 平成3年10月1日(以下「基準日」という。)より前に建築確認申請がされた建築物を増築又は大規模の模様替え等をする場合

	特定用途(商業施設,事務所,工場,倉庫等)	非特定用途
駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	基準日の延べ面積が1500㎡以下のとき $\frac{(延べ面積)-1500㎡}{200㎡}$ 台	基準日の延べ面積が3000㎡以下のとき $\frac{(延べ面積)-3000㎡}{300㎡}$ 台
	基準日の延べ面積が1500㎡をこえるとき $\frac{(延べ面積)-(基準日の延べ面積)}{200㎡}$ 台	基準日の延べ面積が3000㎡をこえるとき $\frac{(延べ面積)-(基準日の延べ面積)}{300㎡}$ 台
周辺地区 (第1種中高層住居専用地域，第2種中高層住居専用地域，第1種住居地域，第2種住居地域，準住居地域，準工業地域，工業地域及び工業専用地域)	基準日の延べ面積が3000㎡以下のとき $\frac{(延べ面積)-3000㎡}{250㎡}$ 台	――
	基準日の延べ面積が3000㎡をこえるとき $\frac{(延べ面積)-(基準日の延べ面積)}{250㎡}$ 台	

(小数点以下は切り上げ)

② 基準日以降に新築の建築確認申請がされた建築物を増築又は大規模の模様替え等をする場合

建築物を増築する場合及び特定用途部分の延べ面積が増加することとなる大規模の模様替え等をする場合については，それらの建築物を新築したものとみなして台数を算定（すでに設置している場合はその台数を含む。）します。

（3）混合用途の建築物について

駐車場整備地区，商業地域，近隣商業地域の地域地区内の特定用途と非特定用途の両方を有する混合用途の建築物は，非特定用途部分の延べ面積に2/3を乗じて得た面積と特定用途部分の延べ面積との合計を，特定用途の延べ面積とみなし，付置台数を算出します。

$$\frac{A+(A'\times 2/3)-1300\text{㎡}}{200\text{㎡}}$$ 台　　（小数点以下は切り上げ）

ただしA=特定用途面積，A'=非特定用途面積

（4）2以上の地区又は地域にまたがる場合について

建築物の敷地が駐車場整備地区若しくは商業地域若しくは近隣商業地域，周辺地区又はこれら以外の地域の2以上にわたるときは，その敷地は，その面積の最も大きい部分が属する地区又は地域内にあるものとみなして，付置台数を算出します。

（5）大規模な事務所について

建築用途が事務所であり，その延べ面積が1万㎡をこえる場合は，1万㎡をこえ5万㎡までの部分の延べ面積に0.7を，5万㎡をこえ10万㎡までの部分の延べ面積に0.6を，10万㎡をこえる部分の延べ面積に0.5をそれぞれ乗じて得た面積の合計に1万㎡を加えた面積を延べ面積とみなします。

（6）定義

①「特定用途」とは

劇場，映画館，演劇場，観覧場（屋外観覧席である部分を含む。），放送用スタジオ，公会堂，集会場，展示場，結婚式場，斎場，旅館，ホテル，料理店，飲食店，待合，キャバレー，カフェー，ナイトクラブ，バー，舞踏場，遊技場，ボーリング場，体育館，百貨店その他の店舗，事務所，病院，卸売市場，倉庫及び工場です。

②「非特定用途」とは

特定用途以外の用途のうち，下記の「適用除外建築物・建築物の部分」を除いた用途をいいます。

③「適用除外建築物・建築物の部分」とは

- 建築基準法第85条に規定する仮設建築物
- 学校教育法第1条に規定する小学校，中学校，高等学校，盲学校，聾学校，養護学校，及び幼稚園
- 児童福祉法第7条に規定する児童福祉施設
- 駐車施設の用に供する部分
- 住宅の用に供する部分（＊）

（＊） 共同住宅の駐車場の義務付けについては，「京都市共同住宅建築に関する指導指針」に従ってください（注.共同住宅の一部に，例えば事務所や店舗がある場合，事務所や店舗については，当条例の対象となります。）。

④「延べ面積」とは

建築物の総床面積から，適用除外される部分の床面積を除いた面積です。

⑤「駐車場整備地区」とは

・都心部地区

約４０７㌶の区域で，すべて商業地域です。

およそ堀川通，五条通，大和大路，三条通，鴨川，夷川通，烏丸通，押小路通で囲まれた区域

・京都駅周辺地区

約７７㌶の区域で，すべて商業地域です。

およそ堀川通，油小路，東寺道，竹田街道，塩小路通，河原町通，七条通で囲まれた区域

⑥「周辺地区」とは

駐車場整備地区，商業地域，近隣商業地域，第１種低層住居専用地域及び第２種低層住居専用地域を除く市街化区域で，以下に示す用途地域の区域です。

第１種中高層住居専用地域，第２種中高層住居専用地域，第１種住居地域，
第２種住居地域，準住居地域，準工業地域，工業地域及び工業専用地域

2 駐車施設の付置の特例

建築物の構造又は敷地の状態，その他特別の理由により駐車施設を設置することが特に困難であると認められるときには，敷地外に駐車施設を設けることができる場合があります。また，周辺の交通事情等によっては，２以上の建築物の駐車施設を合わせて設置することができる場合もあります。

なお，この特例については，その位置，規模，構造等について承認を受けたものに限りますので，あらかじめ所定の手続きが必要となります（承認申請書等については京都市都市計画課に所定の用紙があります）。

3 駐車施設の技術的基準

（１）車路の幅員について

往復通路で5.5m，一方通行で3.5mを標準とします。

（２）駐車スペースについて

駐車スペースは１台につき幅が2.3m以上で奥行が5m以上でなければなりません。

また，駐車台数が50台以上である駐車施設については，そのうち１台以上は車いすの利用者が利用することができるものとしなければならず，この場合，駐車台数１台につき幅が3.3m以上で奥行が5m以上でなければなりません。

（３）駐車スペースの配置について

自動車を安全かつ有効に駐車させ，及び安全かつ円滑に出入りさせることができる配置にしてください。

4 機械式駐車施設について

（１） 機械式駐車施設は建設大臣が認定したもの又はそれらと同等以上の能力を有するものであること。

（２） 前面道路と機械式駐車施設（多段式駐車装置を含む）との間に，幅5m以上（一方通行は2.5m以上）奥行5m以上の適当な車路又は空地を設けること。

（３） 駐車施設は，内部の空気を１時間につき１０回以上直接外気と交換できる換気装置を設けること。ただし，窓その他の開口部がある階で換気に有効な面積がその階の床面積の1/10以上であるものについては，この限

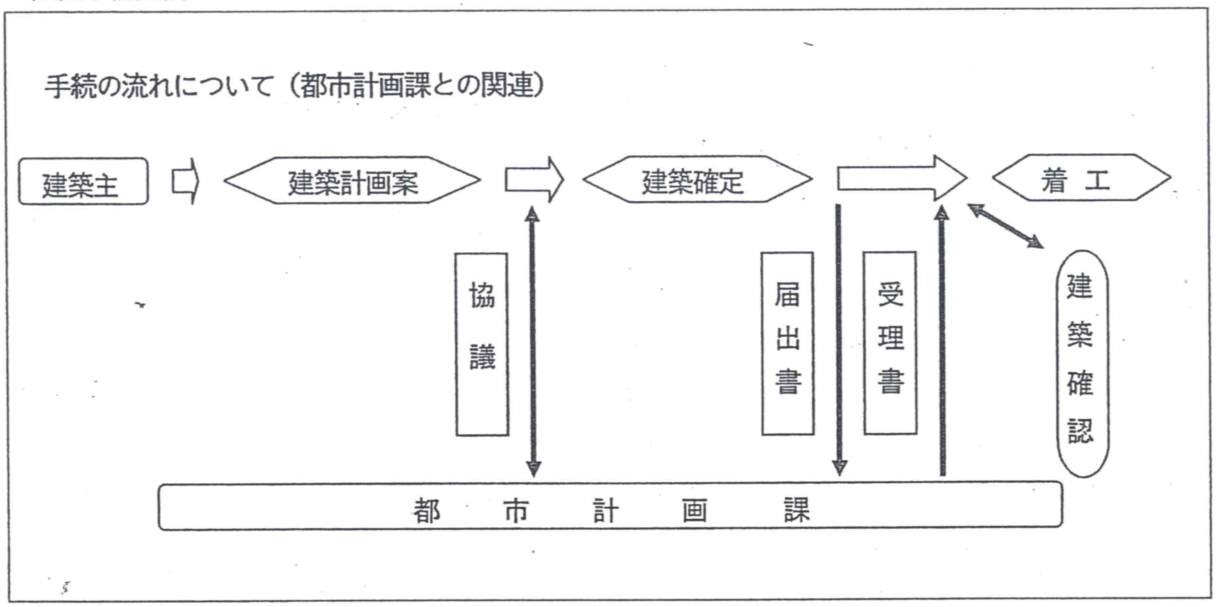
りではありません。

（4）　車路の路面の明るさは１０ルックス以上とすること。

5 管理責任について

付置義務駐車施設の所有者及び管理者は，駐車施設の設置後，設置目的に適合するように管理しなければなりません。

設置手続要領



届出書に添付する書類（2部必要です。京都市都市計画課に所定の用紙があります。）

・委任状（代理人のある場合），・付近見取図（1/2500 以上），・配置図（1/200 以上），・平面図（1/200 以上），・立面図（1/200 以上），・断面図（1/200 以上），・階別用途別面積表，・床面積求積図，・付置を生じさせる既存の建築物がある場合は前回の確認の写しとその建築物の用途別面積のわかる図面等

※ 機械式駐車施設の申請の場合は，以上の書類に加えて，以下の書類も添付して下さい。

・構造図（1/200 以上），・建設大臣認定書（写），・その他

※ 駐車施設の付置の特例の承認申請の場合は，以上の書類に加えて，以下の書類も添付して下さい。

・駐車場管理者との契約書等，・駐車場の平面図（1/200 以上），・特例承認申請の理由書等，・その他

お問い合わせ先

京都市都市計画局都市企画部都市計画課

〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上ル上本能寺前町４８８番地

（市役所北庁舎2F）

TEL　075-222-3505

資料３２（ｐ９５関連）　標準駐車場条例と駐車場条例の改正推移

<table>
<tr><th>改正経過</th><th colspan="5">制度の概要</th></tr>
<tr><td>昭和３５年８月
駐車場整備地区</td><td colspan="5">都市計画決定（市決定･35.8.20）　［概ねの区域］　御池通～河原町通～五条通～堀川通
区域面積　３０５．４㌶　三条通～大和大路～団栗橋～河原町通</td></tr>
<tr><td rowspan="5">昭和３５年４月
京都市駐車場条例
の制定
同年11月１日
施行</td><td colspan="3">駐車場整備地区及び周辺区域（駐車場整備地区を取り囲む区域）　約８３３㌶</td><td colspan="2">その他の地域</td></tr>
<tr><td colspan="2">特定用途</td><td>非特定用途</td><td>特定用途</td><td>非特定用途</td></tr>
<tr><td colspan="2">建物の延床面積３，０００㎡以</td><td rowspan="3">（規制無）</td><td rowspan="3">（規制無）</td><td rowspan="3">（規制無）</td></tr>
<tr><td colspan="2">附置義務台数の基準（３，０００㎡を超える部分の面積当たり）</td></tr>
<tr><td>劇場・映画館・演芸場・展示場・観覧場・公会堂・集会場・キャバレー・舞踏場・遊技場・ホテル・旅館・料理店・百貨店・放送事業施設等
４００㎡/台</td><td>事務所・店舗・新聞事業施設
５００㎡/台</td></tr>
<tr><td rowspan="5">昭和３８年８月
標準駐車場条例
の制定</td><td colspan="2">駐車場整備地区，商業地域</td><td colspan="2">周辺地区又は自動車輻輳地区</td><td></td></tr>
<tr><td>特定用途</td><td>非特定用途</td><td>特定用途</td><td>非特定用途</td></tr>
<tr><td>建物の延床面積２，０００㎡以</td><td>建物の延床面積３，０００㎡以</td><td>建物の延床面積３，０００㎡以</td><td>（規制無）</td></tr>
<tr><td colspan="3">附置義務台数の基準</td><td></td></tr>
<tr><td>２，０００㎡以の面積当たり
３００㎡/台</td><td>３，０００㎡以の面積当たり
４５０㎡/台</td><td>３，０００㎡以の面積当たり
４５０㎡/台</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">平成　２年６月
標準駐車場条例
の改正
（　　改正箇所）</td><td colspan="2">駐車場整備地区，商業地域，近隣商業地域</td><td colspan="2">周辺地区又は自動車輻輳地区</td><td></td></tr>
<tr><td>特定用途</td><td>非特定用途</td><td>特定用途</td><td>非特定用途</td></tr>
<tr><td>建物の延床面積１，５００㎡以</td><td>建物の延床面積３，０００㎡以</td><td>建物の延床面積３，０００㎡以</td><td>（規制無）</td></tr>
<tr><td colspan="3">附置義務台数の基準（足切りの廃止）</td><td></td></tr>
<tr><td>百貨店・店舗・事務所　２００㎡/台
その他　２５０㎡/台</td><td>４５０㎡/台</td><td>２５０㎡/台</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">６，０００㎡未満の建物には緩和措置，大規模事務所には大規模逓減</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">平成　３年３月
京都市駐車場条例
の改正
同年10月１日施行
全面的改正
・区域の拡大
・附置義務強化
(注) 面積８年５月</td><td colspan="2">駐車場整備地区㊀及び商業地域㊁，近隣商業地域㊂
①約３０５㌶　②約６７１㌶　③約９２８㌶　計約１，９０４㌶</td><td colspan="2">周辺地区（左の地域以外で第１種及び第２種低層住居専用地域を除いた区域）
約９，４６２㌶</td><td></td></tr>
<tr><td>特定用途</td><td>非特定用途</td><td>特定用途</td><td>非特定用途</td></tr>
<tr><td>建物の延床面積１，５００㎡以</td><td>建物の延床面積３，０００㎡以</td><td>建物の延床面積３，０００㎡以</td><td>（規制無）</td></tr>
<tr><td colspan="3">附置義務台数の基準</td><td></td></tr>
<tr><td>１，３００㎡以の面積当たり
２００㎡/台</td><td>２，７００㎡以の面積当たり
３００㎡/台</td><td>２，７５０㎡以の面積当たり
２５０㎡/台</td><td></td></tr>
<tr><td>大規模特例（事務所）</td><td>住居は除く</td><td>大規模特例（事務所）</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">平成３年１１月
標準駐車場条例
の改正
部分改正
（　　改正箇所）</td><td colspan="2">駐車場整備地区，商業地域，近隣商業地域</td><td colspan="2">周辺地区又は自動車輻輳地区</td><td></td></tr>
<tr><td>特定用途</td><td>非特定用途</td><td>特定用途</td><td>非特定用途</td></tr>
<tr><td>建物の延床面積１，５００㎡以</td><td>建物の延床面積２，０００㎡以</td><td>建物の延床面積２，０００㎡以</td><td>（規制無）</td></tr>
<tr><td colspan="3">附置義務台数の基準</td><td></td></tr>
<tr><td>百貨店・店舗・事務所　２００㎡/台
その他　２５０㎡/台</td><td>４５０㎡/台</td><td>２５０㎡/台</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">６，０００㎡未満の建物には緩和措置，大規模事務所には大規模逓減</td><td></td></tr>
<tr><td>平成６年１月
標準駐車場条例
の改正
追加改正</td><td colspan="5">荷捌き用駐車施設の附置義務（新設）
駐車場整備地区，商業地域，近隣商業地域 ／ 周辺地区又は自動車輻輳地区 ／ 非特定用途（規制無）
建物の延床面積２，０００㎡以 ／ 建物の延床面積３，０００㎡以
附置義務台数の基準
百貨店・店舗　２，５００㎡/台 ／ 事務所　５，５００㎡/台 ／ 倉庫　２，０００㎡/台 ／ その他の特定用途　３，５００㎡/台 ／ 特定用途　７，０００㎡/台
６，０００㎡未満の建物には緩和措置
・荷捌きのための駐車施設の台数は，従前（一般）の附置義務台数に含めることができる
・その他　駐車部分の規模　一般の部分　幅　２．３㍍以，奥行　５．０㍍以（本市の基準も同等）
荷捌き部分　幅　３．０㍍以，奥行　７．７㍍以，はり下高さ　３．０㍍以</td></tr>
</table>

資料３３（ｐ９５関連）　　中高層条例等

京都市中高層建築物等の建築に係る住環境の保全及び形成に関する条例

平成 11 年４月１日
条例第１号

（特定共同住宅に係る指導）

第 15 条　市長は，特定共同住宅の建築に係る紛争を未然に防止し，安全で快適な住環境の保全及び形成を図るため必要があると認めるときは，当該特定共同住宅の建築主に対し，次の各号に掲げる事項に関し，別に定める基準に従い，必要な措置を講じるよう指導をすることができる。

（1）特定共同住宅の建築計画に関すること。

（2）特定共同住宅の管理に関すること。

（3）自動車等の駐車場の設置に関すること。

（4）その他市長が必要と認める事項

京都市中高層建築物等の建築に係る住環境の保全及び形成に関する条例施行規則

平成 11 年４月 23 日
規則第２号

（自動車等の駐車場の設置に関する基準）

第 12 条　条例第 15 条に規定する別に定める基準で同条第３号に掲げる事項に関するものは，次に掲げるとおりとする。

（1）住戸の数以上の台数の自転車を駐車させることができる規模の施設を特定共同住宅の敷地内に設置すること。

（2）特定共同住宅の居住者の利用に供するため，別表第２に掲げる台数以上の自動車（駐車場法第２条第４号に規定する自動車をいう。以下同じ。）を駐車させることができる規模の施設を当該特定共同住宅の敷地内に設置すること。ただし，当該特定共同住宅の敷地の過半が近隣商業地域又は商業地域にあるときは，当該施設のうち，同表に掲げる台数の２分の１に相当する台数（当該台数に１台未満の端数があるときは，これを切り捨てた台数）以下の自動車を駐車させる部分を当該敷地以外の場所に設置することができる。

（3）特定共同住宅の利用者等の利用に供するため，住戸の数が30以下のときは１台以上，住戸の数が30を超えるときは１に超える住戸の数20までごとに１を加えた台数以上の自動車を駐車させることができる規模の施設を設置すること。

別表第２（第12条関係）

区　　分	住　戸　の　数	台　　数
第１種低層住居専用地域 第２種低層住居専用地域	15又は16	3
	17以上20以下	4
	21以上24以下	5
	25以上28以下	6
	29	7
	30以上49以下	住戸の数に10分の３を乗じて得た数
	50以上	住戸の数に10分の４を乗じて得た数
第１種中高層住居専用地域 第２種中高層住居専用地域 第１種住居地域 第２種住居地域 準住居地域 準工業地域 工業地域	15又は16	2
	17以上23以下	3
	24以上28以下	4
	29	5
	30以上49以下	住戸の数に10分の２を乗じて得た数
	50以上	住戸の数に10分の３を乗じて得た数
近隣商業地域 商業地域	50以上	住戸の数に10分の２を乗じて得た数

備考１　特定共同住宅の敷地がこの表の区分の欄に掲げる地域の２以上にわたる場合においては，当該敷地は，その過半が属する地域にあるものとする。

２　台数の欄に掲げる数値に１未満の端数があるときは，これを切り上げる。

資料３４（ｐ９５関連）　共同住宅に係る付置義務の政令市比較

平成７年８月１５日現在

■　政令指定都市の共同住宅建築に関する駐車場等の設置基準の状況について

<table>
<tr><th>都市名</th><th>駐車場等の基準</th><th>備考</th></tr>
<tr><td>札幌市</td><td>第１種住居専用地域　８０％　以上
第２種住居専用地域　７０％　〃
住居・準工・工業地域　６０％　〃
近隣商業地域　４０％　〃
商業地域　３０％　〃</td><td>・１０戸以上の共同住宅に適用</td></tr>
<tr><td>仙台市</td><td>第１種住居専用地域　７０％　以上
その他の住居系地域　６０％　〃
商業地域　３０％　〃
その他の地域　５０％　〃</td><td>・１０戸以上の共同住宅に適用</td></tr>
<tr><td>川崎市</td><td>（計画人口７０人以上の開発事業の場合）
第１種住居専用地域　１／２　以上
第２種住専・住居地域　２／５　〃
商業・近隣商業地域　１／３　〃
工業・準工業地域　２／５　〃
（計画人口７０人未満の開発事業の場合）
床面積25㎡以上　床面積25㎡未満
第１種住居専用地域　１／２　１／５
第２種住専・住居地域　２／５　１／５
商業・近隣商業地域　１／３　１／10
工業・準工業地域　２／５　１／５</td><td>・２０戸以上の共同住宅に適用</td></tr>
<tr><td>横浜市</td><td>第１種住居専用地域　５／１０　以上
第２種住居専用地域　５／１０　〃
住居地域　４／１０　〃
近隣商業地域　３／１０　〃
商業地域　３／１０　〃
準工業地域　４／１０　〃
工業地域　４／１０　〃</td><td>・住居の用に供する部分の床面積の合計が 1,000㎡を超える敷地に適用</td></tr>
<tr><td>名古屋市</td><td>第１種住居専用地域　７／１０　以上
第２種住居専用地域　６／１０　〃
住居・準工・工業地域他　５／１０　〃
近隣商業地域　４／１０　〃
商業地域　３／１０　〃</td><td>・１０戸以上の共同住宅に適用</td></tr>
<tr><td>大阪市</td><td><table><tr><th rowspan="2">共同住宅等の戸数</th><th colspan="2">住戸数に対する駐車施設の設置</th></tr><tr><th>専有面積35㎡/戸以下住戸部分</th><th>左以外の住戸部分</th></tr><tr><td>３０戸以上</td><td>２５％以上</td><td>４０％以上</td></tr><tr><td>７０戸未満</td><td>２５％以上</td><td>５０％以上</td></tr></table></td><td>・３０戸以上の共同住宅に適用</td></tr>
<tr><td>京都市</td><td><table><tr><th>用途地域</th><th>住戸数50未満</th><th>住戸数50以上</th></tr><tr><td>第１種住専</td><td>３／１０</td><td>４／１０</td></tr><tr><td>第2種住専・住居・準工・工業</td><td>２／１０</td><td>３／１０</td></tr><tr><td>商業・近隣商業</td><td>－</td><td>２／１０</td></tr></table></td><td>・階数が３以上で，戸数が１５以上の共同住宅に適用</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>都市名</th><th>駐車場等の基準</th><th>備考</th></tr>
<tr><td>神戸市</td><td>
<table>
<tr><th>用途地域</th><th>住戸の数</th><th>整備率</th></tr>
<tr><td rowspan="2">第１種住専</td><td>10戸以上30戸未満</td><td>３／１０以上</td></tr>
<tr><td>30戸以上70戸未満</td><td>５／１０〃</td></tr>
<tr><td>第２種住専</td><td>70戸以上</td><td>７／１０〃</td></tr>
<tr><td rowspan="3">住居
準工業
工業</td><td>10戸以上30戸未満</td><td>２／１０〃</td></tr>
<tr><td>30戸以上70戸未満</td><td>４／１０〃</td></tr>
<tr><td>70戸以上</td><td>５／１０〃</td></tr>
<tr><td rowspan="3">近隣商業

商業</td><td>10戸以上30戸未満</td><td>１／１０〃</td></tr>
<tr><td>30戸以上70戸未満</td><td>２／１０〃</td></tr>
<tr><td>70戸以上</td><td>３／１０〃</td></tr>
</table>
</td><td>・１０戸以上の共同住宅に適用</td></tr>
<tr><td>広島市</td><td>
第１種住居専用地域　６／１０　以上
第２種住居専用地域　５／１０　〃
住居・準工・工業地域　４／１０　〃
近隣商業地域　２／１０　〃
商業地域　２／１０　〃
</td><td>・階数が３以上で，戸数が１５以上の共同住宅に適用</td></tr>
<tr><td>北九州市</td><td>
第１種住居専用地域　６０％　以上
第２種住居専用地域　５０％　〃
住居地域　４０％　〃
近隣商業地域　３０％　〃
商業地域　２０％　〃
準工地域他　４０％　〃
</td><td>・階数が２以上で，戸数が１０戸以上の共同住宅に適用</td></tr>
<tr><td>福岡市</td><td>
<table>
<tr><th>用途地域</th><th>容積率</th><th>最低設置率</th></tr>
<tr><td rowspan="2">第１種住居専用地域</td><td>5/10・6/10</td><td>７０％以上</td></tr>
<tr><td>8/10以上</td><td>６０％〃</td></tr>
<tr><td rowspan="2">第２種住居専用地域</td><td>10/10</td><td>６０％〃</td></tr>
<tr><td>15/10 以上</td><td>５０％〃</td></tr>
<tr><td rowspan="2">住居地域</td><td>20/10</td><td>５０％〃</td></tr>
<tr><td>30/10 以上</td><td>４０％〃</td></tr>
<tr><td>近隣商業・商業地域</td><td>－</td><td>３０％〃</td></tr>
<tr><td>準工地域・その他</td><td>－</td><td>５０％〃</td></tr>
<tr><td>用途地域の指定がない地域</td><td>－</td><td>７０％〃</td></tr>
</table>
</td><td>・１０戸以上の共同住宅に適用</td></tr>
</table>

資料３５（ｐ９５関連）　御池地下駐車場の概要

・根拠　道路法24条の２に基づく道路附属物駐車場として設置された有料の駐車場である。京都御池地下街㈱の御池駐車場(道路占用物)と一体の構造として整備。

・目的　地下鉄東西線の建設に伴う地下空間の有効活用を行い，駐車場整備地域である河原町御池周辺の駐車場不足の解消と混雑緩和。

・開設　地下鉄東西線の建設に併せて平成４年度から着手し，平成９年５月２９日から供用を開始。

＜概　要＞

施設	構　造	鉄筋コンクリート造　地下2階2層自走式			
	収容台数	京都市御池駐車場:667台(西側地下1，2階) (ゼスト御池駐車場313台＜東側地下2階＞／合計:980台)			
	延床面積	約37，600㎡(市営:約23，446㎡)			
	事 業 費	約257億円(京都市:約156億円，ゼスト:約101億円)			
運営	駐車料金 (条例で規定)	時間制	30分ごと250円(日祝を除き，上限額1，500円)		
		宿　泊	1泊　1，500円(午後9時～翌日午前9時)		
		定　期	種　類	利 用 時 間	料　金
			一　般	午前0時～午後12時	45，000円
			昼　間	午前6時～午後12時	30，000円
			夜　間	午後5時～翌日午前10時	15，000円
			平　日	日祝を除く午前0時～午後12時	39，000円
			平日昼間	日祝を除く午前6時～午後12時	24，000円
			特定平日昼間	土日祝を除く午前6時～午後12時	20，000円
	入退場時間	午前6時～午後12時			

費用負担　本市・京都御池地下街㈱双方収容台数の按分による。

支払方法　委託料として京都御池地下街㈱に支出

収入　　双方の利用時間実績で料金収入按分による。

＜利用・収支の状況＞　　(単位：千円)

＜利用・収支の状況＞

年　度	駐車台数	市営駐車場部分				
		料金収入	運営支出	収　益	駐車時間	利用率
12決算	667,470	305,242	215,000	90,242	1,077,577時間	29.50%
13決算	849,302	413,994	215,000	198,994	1,771,261時間	40.40%
14決算	864,186	446,994	230,000	216,994	2,200,823時間	50.20%
15決算	828,430	422,421	230,000	192,421	2,069,466時間	47.10%
16決算	810,152	425,857	207,240	218,617	1,979,761時間	45.18%
17予算		416,508	194,909			

＊　利用率:駐車時間÷フル稼働駐車時間(⑫667台×15時間×365日，⑬⑭⑮⑯667台×18時間×365 or３６６日)

資料３６（ｐ１０２関連）　公園愛護協力会について

１　公園愛護協力会にお願いしている作業内容

（１）作業内容

ア　月１回以上の清掃及び年１回以上の除草作業
（補償金支出に当たっての最低条件）

イ　公園設備（照明灯・飲用水栓・トイレ・遊具等の不具合）及び樹木（枯木撤去・枝折切除等）に関する点検と連絡作業

ウ　公園の正しい利用の指導及び公園の美化啓発等

（注意）　ボランティア活動の範囲で行っていただけているものですから決して責任を問うようなことはありません。
また，公園の正しい利用の指導については，無理強いせずにトラブルになりそうな場合は，緑地管理課に通報くださいますようお願いいたします。

（２）当課からの連絡事項

公園で工事などがある場合は事前に連絡致します。

（３）各公園愛護協力会からの連絡事項等

ア　緑地管理課（本庁課）へ連絡をお願いしたい事項

○　公園愛護協力会に関すること。
○　公園内の照明灯・飲用水栓・トイレ・遊具・樹木等の不具合に関すること。
○　公園利用に関すること。

イ　各所管の公園管理事務所へ連絡をお願いしたい事項

○　清掃用具支給品[竹ぼうき，熊手，塵とり，ゴミ袋]に関すること。
○　公園内清掃後のゴミ回収に関すること。
○　砂場の砂補充・整地用の砂補充に関すること。

2　京都市公園愛護協力会要綱

（目的）

第１条　この要綱は，公園が清潔で安全かつ楽しく利用できるように公園の美化及び保全に関する活動を自発的に行う団体を育成し，もって公園愛護思想の高揚を図り，公園維持管理の適正を期することを目的とする。

（公園愛護協力会）

第２条　公園愛護協力会（以下「協力会」という。）は，前条の目的を達成するため，京都市が管理する都市公園を対象として結成される会をいう。

（協力会の構成）

第３条　協力会は，公園周辺の地域住民をもって構成するものとする。

（協力会の数）

第４条　協力会の数は，１公園につき１協力会とする。ただし，市長が特に必要と認めた場合は，この限りでない。

（協力会の名称）

第５条　協力会の名称は，原則として当該公園名を用いるものとする。

（協力会の活動内容）

第６条　協力会は，第１条の目的を達成するために次の活動を行うものとする。

（1）公園の清掃（月１回以上），除草（年１回以上）

（2）公園施設等の点検連絡

（3）公園の正しい利用の指導

（4）その他協力会の目的達成のために必要な活動

（協力会結成の届け出）

第７条　協力会を結成しようとする代表者は，公園愛護協力会結成届（第１号様式），公園愛護協力会役員名簿（第２号様式）及び公園愛護協力会規約並びに公園愛護作業計画書（第８号様式）を市長に提出するものとする。

（協力会の承認及び取消し）

第８条　市長は，前条の結成届等の内容を審査し，適当と認めたときは，これを承認し，その旨を公園愛護協力会結成承認書（第３号様式）により通知するものとする。

２　協力会の活動が次の各号のいずれかに該当するに至ったときは，市長は，前項の承認を取り消すことができる。

（1）協力会が長期にわたり活動を停止したとき

（2）本要綱その他関係法令等の規定の趣旨に違反した活動を行ったとき

（協力会の成立時期）

第９条　協力会は，前条の通知をした日に成立するものとする。

（協力会の役員）
第１０条　協力会には，会長，副会長その他必要な役員を置くものとする。
（協力会の届出事項）
第１１条　会長は，次の各号の一に該当するときは，市長に届け出なければならない。
（１）会長を変更するとき。（公園愛護協力会会長変更届　第４号様式）
（２）協力会を解散するとき。（公園愛護協力会解散届　第５号様式）
（３）協力会規約を変更するとき。（公園愛護協力会規約変更届　第６号様式）
（報告書等の提出）
第１２条　会長は，毎年度市長が指定する日までに，当該年度の公園愛護作業実績報告書（第７号様式）及び公園愛護協力会役員名簿（第２号様式）を市長に提出するものとする。
（報償金の交付）
第１３条　市長は，協力会に対し，予算の範囲内で別表に定める基準により，報償金を年１回交付する。ただし，次の各号に該当するときは，この限りでない。
（１）協力会が活動していないとき。
（２）協力会の活動が別に定める支出基準に満たないとき。
（３）協力会が本要綱に定める各種書類の提出を怠ったとき。
（４）協力会が報償金の受領を辞退したとき。
（５）協力会の承認を取り消されたとき，その他報償金を交付することが適当でないと認められるとき。
２　前項の報償金は，会長の請求に基づき支払う。
（その他）
第１４条　この要綱に定めるもののほか，必要な事項については，その都度所管局長が定める。
附　則
１　この要綱は，平成９年４月１日から施行する。
附　則
２　この要綱は，平成１５年１２月１２日から施行する。

別　表

公園愛護協力会報償金交付基準

公園面積（公園愛護作業対象面積）	金額（円）
500㎡未満	20,000
500㎡以上 1,500㎡未満	30,000
1,500㎡以上 3,000㎡未満	40,000
3,000㎡以上 5,000㎡未満	50,000
5,000㎡以上 7,000㎡未満	60,000
7,000㎡以上	70,000

資料３７（ｐ１０３関連）　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）

Ⅲ　今後の景観形成のための方策

１　建築物の高さやデザインの更なる規制・誘導

（１）基本的な考え方

③　歴史的市街地

京町家等の歴史的な建造物が多く存在し，鴨川をはじめとする豊かな水辺空間や緑地空間を有する特長的な景観が形成されている旧市街地（伏見旧市街地を含め，概ね明治後期に市街化していた区域）は，歴史都市・京都において景観上重要な地域である。

また，この地域では，歴史的に通りを挟んで“両側町”が形成され，都市構造や町並み景観の基盤となるとともに，地域コミュニティの単位ともなり，人々の手による景観形成の取組が期待できる地域でもある。

このような歴史的な市街地については，世界の歴史都市では，「歴史地区」などとして，景観の保全・再生の取組が進められてきているところであり，京都においても，歴史都市として，重点的な取組が望まれる。

このため，この地域を「歴史的市街地」と位置づけ，積極的に美観地区を活用し，地域の特性に応じた高さの最高限度の引き下げや，形態，意匠，色彩等のデザイン基準の策定を行うことにより，歴史的な建造物や町並みの保全・再生と，新たな時代を代表する優れた景観の創造に取り組むべきである。

また，“両側町”を基本に，敷地内に庭を配置し自然を取り込む京町家の空間構成が，街区内の緑地や空地の確保に貢献していることを踏まえ，敷地内に通風・採光，防災等に有効な空地を配置する建築計画を誘導すべきである。

なお，こうした取組に当っては，戦前の木造建築物や狭隘な通りの多い京都では，市街地の不燃化が極めて重要な課題であることから，防災性の向上の要請にも配慮することが必要である。

１）歴史的都心地区

「歴史的市街地」のうち，河原町通，烏丸通，堀川通，御池通，四条通，五条通の６本の幹線道路沿道地区（田の字地区）とこれに囲まれた職住共存地区は，商業・業務機能が集積する地区でありながら，今なお，京町家をはじめとする歴史的な建造物が多く存在する，京都を代表する中心地区である。

このため，この地域を「歴史的都心地区」と位置づけ，「京都らしい風情があふれる，歩いて楽しい，快適なまちづくり」を目指し，伝統産業・商業・観光振興，交通政策とも連携した総合的なまちづくりのビジョンを策定し，取組を実施すべきである。

i　幹線道路沿道地区

幹線道路沿道地区については，近代建築物が点在し，業務系の建築物が多い烏丸通，シンボルロードとして景観形成が進められている御池通，商店街等の商業空間が中心の四条通や河原町通など，各幹線道路には，それぞれの特性がある。幹線道路沿道地区では，こうした特性を踏まえ，道路空間と一体となった，京都らしい現代的な沿道景観の形成を目指すことが必要である。

このため，積極的に美観地区を活用し，土地の高度利用を図る商業・業務の中心地区であることを踏まえつつ，三方の山並みへの眺めや鴨川の東岸からの眺め，職住共存地区等の隣接地区に建つ建築物や町並み，世界遺産である二条城やその周辺の町並み等にも配慮し，建築物の高さの最高限度を 10 階程度に引き下げるべく，現行の高さ規制の数値を見直すべきである。

また，新たな沿道景観の創造を誘導する中高層建築物の形態，意匠，色彩等のデザイン基準を策定するとともに，細街路の通り景観に配慮した壁面の位置等の規制・誘導を行うべきである。さらに，広幅員の御池通，五条通，堀川通において，緑豊かで，ゆとりある市街地空間を形成するため，屋上や壁面の緑化，歩行者空間と一体的に整備される公開空地の誘導，にぎわい空間の創出等を行うべきである。

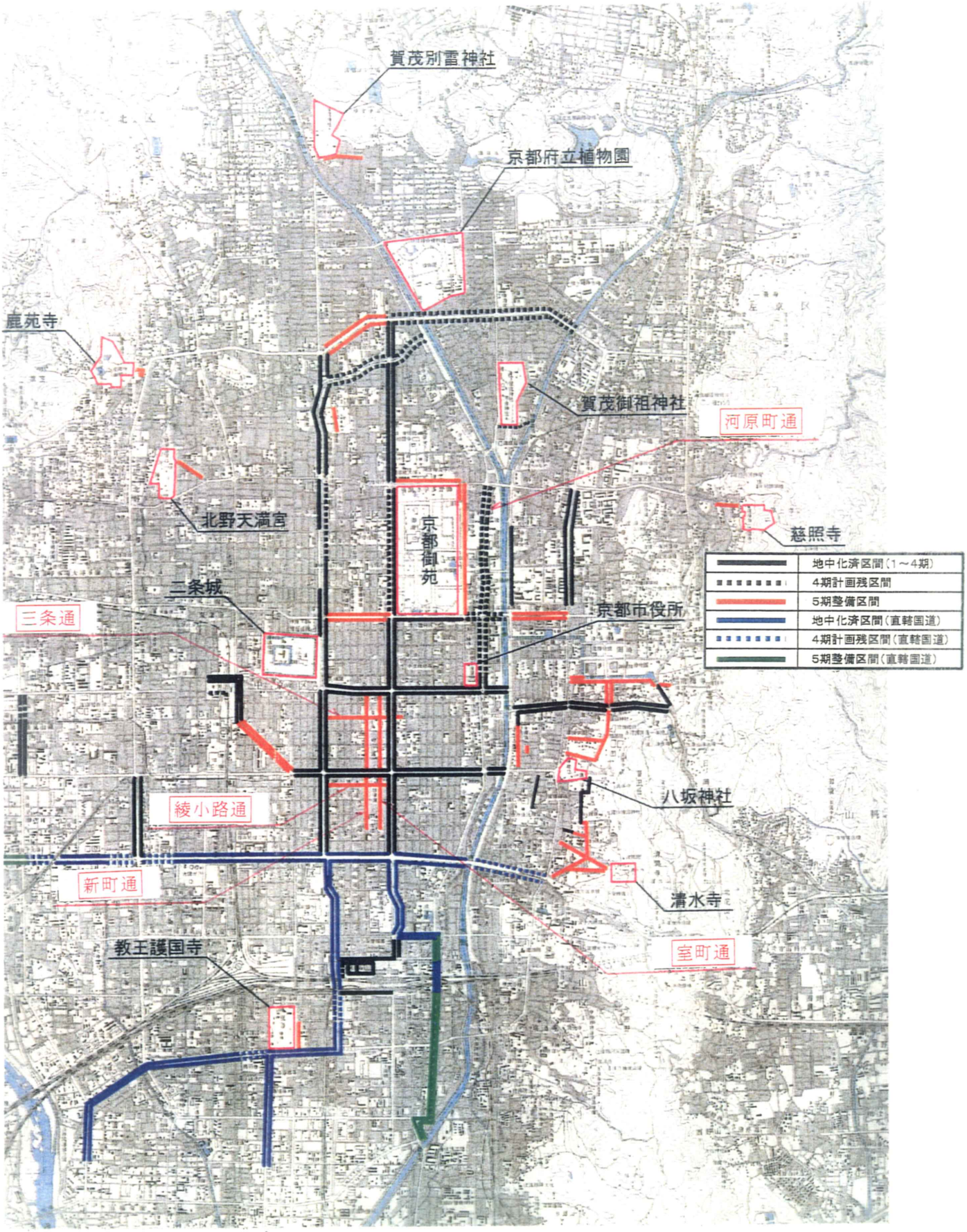
ii　職住共存地区

職住共存地区については，京町家をはじめとする歴史的な建造物や，これにより構成される歴史的な町並みが未だ多く存在するとともに，職と住が共存し，京都の生活文化を伝える特長的な地区である。職住共存地区では，こうした特長を踏まえ，京町家の積極的な保全・再生と併せて，京町家と調和した建築物等を誘導し，“京都らしい歴史的な町並み景観”，“都市における良好な居住環境”，“都市としての活力”とが調和した，「職住共存の中低層の市街地空間」の形成を目指すことが必要である。

このため，美観地区を活用し，京町家と調和する建築物の高さとして，その最高限度を５階程度に引き下げるべく，高さ規制の数値を見直すべきである。

また，この地区においては，全ての建築物を対象とし，原則として京町家との調和に配慮した形態，意匠，色彩等のデザインに関する基準を策定すべきである。とりわけ，中高層建築物については，歴史的な町並み景観に配慮した壁面の位置の制限、歴史的な建築様式をイメージさせるデザイン要素の導入などにより，デザイン基準を策定すべきである。

資料３８（ｐ１０４関連）　無電柱化推進計画箇所図



資料３９（ｐ１０９関連）　ベロタクシーについて

概要，沿革など：

運行概要と沿革（いずれもＷｅｂから引用）

運行期間　４月１日から１０月３１まで

運行時間　午後１時００分から午後５時００まで

乗車料金　大人￥300 小人￥200（３歳以上６歳未満）

連絡先　〒604-8172　京都市中京区烏丸通姉小路下ル場之町 586-2　新風館内

2002 年２月　ＮＰＯ法人　環境共生都市推進協会　設立

４月　ベロタクシー京都にて試乗会開催

５月　ベロタクシーの京都走行開始（日本初）

１０月　東京走行開始

１０月　京都市より感謝状を賜る

１２月　京都府より「京都府エコ２１」に認定を受ける

2003 年５月　（財）社会経済生産性本部より「自治体環境グランプリ優秀賞」を受ける

６月　京都府より「環境トップランナー賞」を賜る

１０月　（財）日本産業デザイン振興協会より「グッドデザイン賞」を受賞

2004 年３月　（財）店舗システム協会より「ＪＡＰＡＮ　ＳＨＯＰ　ＳＹＳＴＥＭ　ＡＷＡＲＤＳ　２００４都市再生，地域活性化，まちづくり部門　優秀賞」を受賞

４月　大阪走行開始

2005 年３月　2005 年日本国際博覧会メイン会場（長久手会場）の交通手段として走行開始

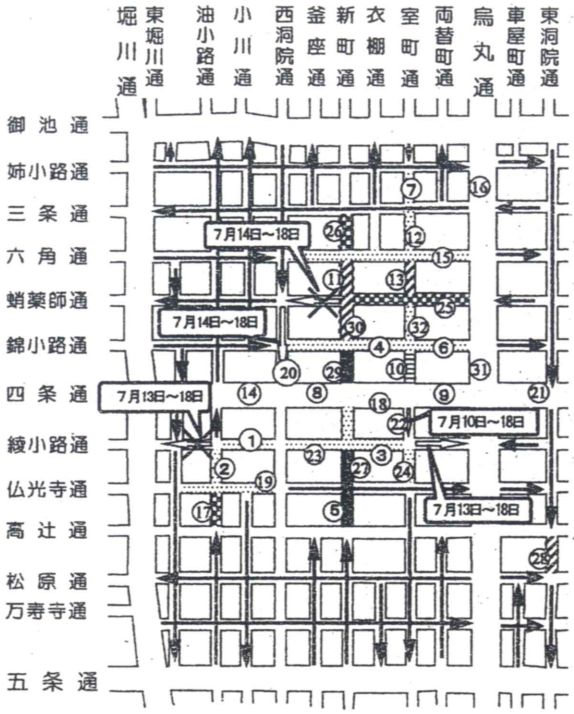
６月　環境大臣より「環境大臣賞」受賞



資料４０（ｐ１２０関連）　祇園祭に伴う臨時交通規制（平成１７年）

（京都府警察本部交通部）

山鉾建てに伴う臨時交通規制図【７月１０日（日）～７月１８日（月）】



凡例		
	7月10～18日	車両通行禁止
	7月11～18日	
	7月12～18日	
	7月13～18日	
	7月14～18日	
	一方通行	
	現行一方通行	
	現行一方通行規制解除	

1	声	刈	山	17	太	子	山
2	油	天	神	18	月		鉾
3	綾	傘	鉾	19	木	賊	山
4	鷹	天	神	20	蟷	螂	山
5	岩	戸	山	21	長	刀	鉾
6	占	出	山	22	鶏		鉾
7	役	行	者	23	伯	牙	山
8	郭	巨	山	24	白	楽	天
9	函	谷	鉾	25	橋	弁	慶
10	菊	水	鉾	26	八	幡	山
11	北	観	音	27	船		鉾
12	黒	主	山	28	保	昌	山
13	鯉		山	29	放	下	鉾
14	四	条	傘	30	南	観	音
15	浄	妙	山	31	孟	宗	山
16	鈴	鹿	山	32	山	伏	山

◎ 車両通行禁止

道路名	区間	期間	時間	対象	所轄署
東洞院通	高辻通～松原通	7月12日～7月18日	終日	自動車（二輪を除く）	五条
室町通	錦小路通～四条通	7月10日～7月18日			
	蛸薬師通～六角通	7月12日～7月18日			
	姉小路通～六角通	7月13日～7月18日			
	蛸薬師通～錦小路通				
	綾小路通～仏光寺通				
新町通	四条通～錦小路通	7月11日～7月18日			
	綾小路通～高辻通				
	錦小路通～六角通	7月12日～7月18日			
	四条通～綾小路通	7月13日～7月18日			
	六角通～三条通	7月14日～7月18日			
油小路通	綾小路通～仏光寺通	7月13日～7月18日			
	仏光寺通～高辻通	7月14日～7月18日			
六角通	烏丸通～西洞院通	7月13日～7月18日			
錦小路通					
蛸薬師通	烏丸通～新町通	7月14日～7月18日			
綾小路通	室町通～油小路通	7月13日～7月18日			
仏光寺通	西洞院通～醒ヶ井通				

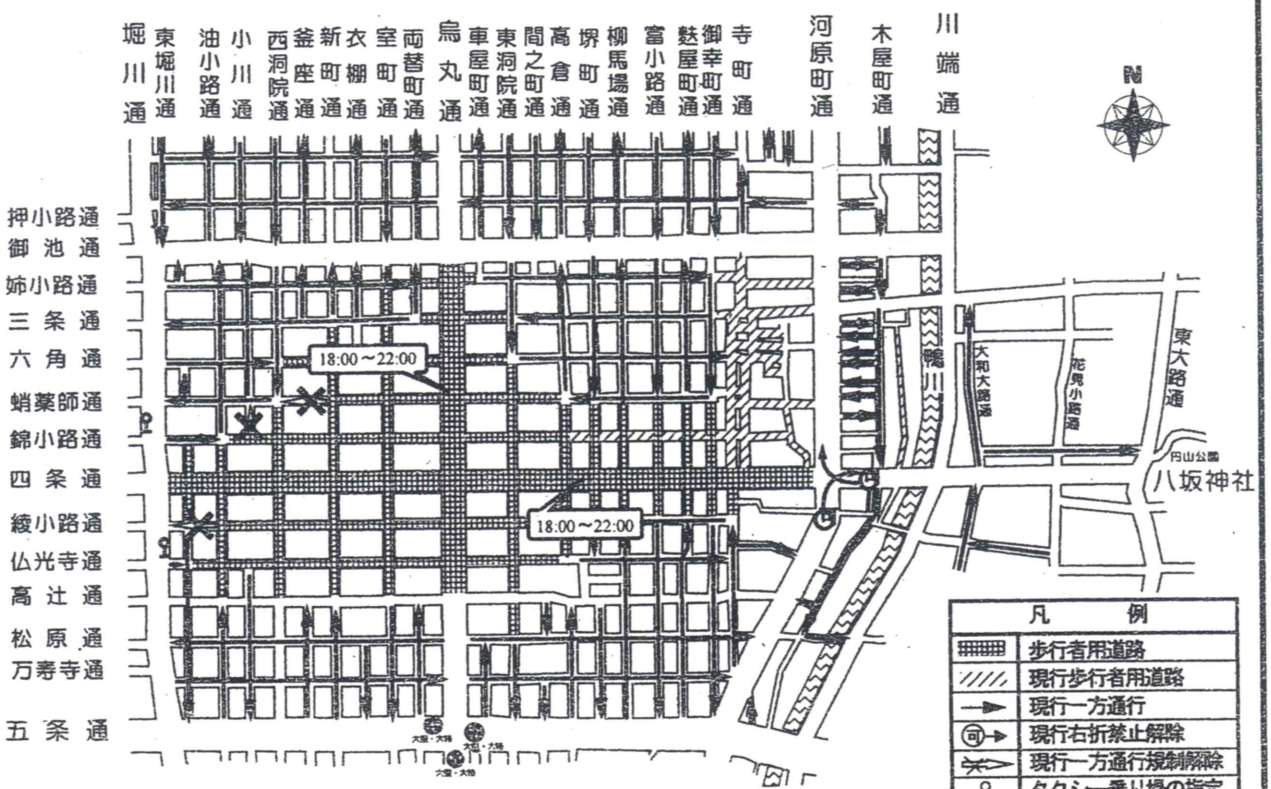
◎ 一方通行

道路名	区間	期間	時間	禁止方向	対象
室町通	四条通～綾小路通	7月10日～7月18日	終日	北行	自動車（路線バス及び二輪を除く）
西洞院通	蛸薬師通～四条通	7月14日～7月18日			自動車（二輪を除く）
綾小路通	烏丸通～室町通	7月13日～7月18日		西行	自動車（二輪を除く）

◎ 一方通行の解除

道路名	区間	期間	時間	解除方向	対象
蛸薬師通	新町通～西洞院通	7月14日～7月18日	終日	東行	車両
綾小路通	油小路通～堀川通	7月13日～7月18日			

宵々々山に伴う臨時交通規制図【７月１４日（木）】



◎ 歩行者用道路

道路名	区間	時間	対象	所轄署
四条通	河原町通～堀川通	18:00～22:00	車両	五条
寺町通	四条通～綾小路通			
御幸町通	蛸薬師通～綾小路通			
麩屋町通				
富小路通				
柳馬場通				
堺町通				
高倉通	蛸薬師通～仏光寺通			
東洞院通	六角通～松原通			
烏丸通	御池通～高辻通			
室町通	姉小路通～高辻通			
新町通	三条通～高辻通			
西洞院通	蛸薬師通～高辻通			
油小路通	錦小路通～高辻通			
醒ヶ井通	錦小路通～綾小路通			
姉小路通	車屋町通～両替町通			
三条通	東洞院通～両替町通			
六角通	東洞院通～西洞院通			
蛸薬師通	高倉通～新町通			
錦小路通	高倉通～油小路通			
綾小路通	堺町通～油小路通			
仏光寺通	高倉通～醒ヶ井通			

◎ 右・左折禁止

場所	禁止する通行	時間	対象
四条河原町交差点	河原町通を南進した場合における四条通への右折	21:00～22:00	車両
	河原町通を北進した場合における河原町通への左折	18:00～22:00	
五条烏丸交差点	五条通を西進した場合における烏丸通への右折及び五条通を東進した場合の烏丸通への左折並びに烏丸通を北進した場合における当該交差点への直進		大型大特

◎ 右折禁止の解除

場所	解除する通行	時間	対象
四条河原町交差点	四条通を西進した場合における、河原町通への右折及び河原町通を北進した場合における四条通への右折	18:00～21:00	車両

◎ 一方通行の解除

道路名	区間	時間	解除方向	対象
小川通	蛸薬師通～錦小路通	18:00～22:00	南行	車両

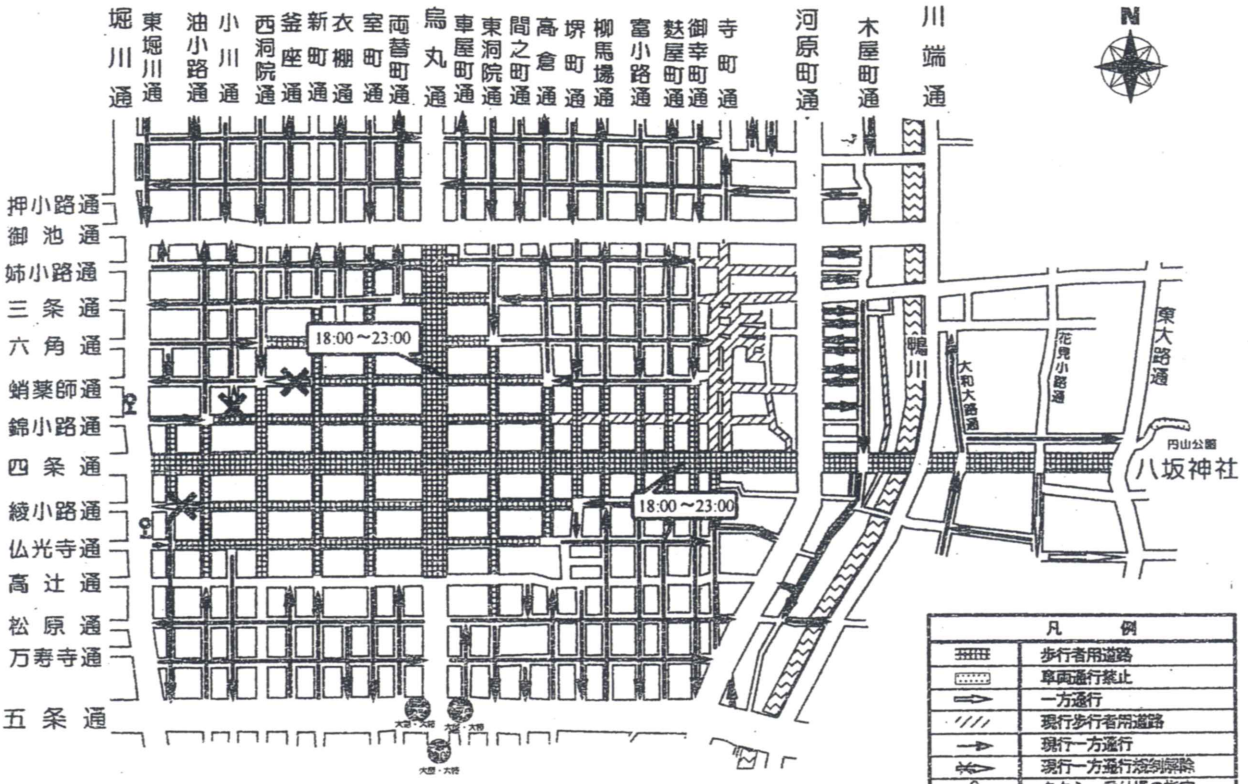
◎ 駐車禁止の対象除外の解除（タクシー乗場の指定解除）

道路名	場所	時間
四条通	猪熊通から黒門通までの北側に白線で区画表示された場所	18:00～22:00

◎ 駐車禁止の対象除外（タクシー乗場の指定）

道路名	場所	時間
堀川通	蛸薬師通から錦小路通までの西側及び綾小路通から仏光寺通までの東側において標柱等により指定する場所	18:00～22:00

宵々山・宵山に伴う臨時交通規制図【７月１５日（金）・１６日（土）】



凡例	
	歩行者用道路
	車両通行禁止
	一方通行
	現行歩行者用道路
	現行一方通行
	現行一方通行規制解除
	タクシー乗り場の指定
	指定方向外進行禁止

◎ 歩行者用道路

道路名	区間	時間	対象	所轄署
四条通	東大路通～堀川通	18:00～23:00	車両	松原・五条
寺町通	四条通～綾小路通			
御幸町通	蛸薬師通～綾小路通			五条
麩屋町通				
富小路通				
柳馬場通				
堺町通				
高倉通	蛸薬師通～仏光寺通			
東洞院通	六角通～松原通			
烏丸通	御池通～高辻通			
室町通	姉小路通～高辻通			
新町通	三条通～高辻通			
西洞院通	蛸薬師通～高辻通			
油小路通	錦小路通～高辻通			
醒ヶ井通	錦小路通～綾小路通			
姉小路通	車屋町通～両替町通			
三条通	東洞院通～両替町通			条
六角通	東洞院通～西洞院通			
蛸薬師通	高倉通～新町通			
錦小路通	高倉通～油小路通			
綾小路通	堺町通～油小路通			
仏光寺通	高倉通～醒ヶ井通			

◎ 車両通行禁止

道路名	区間	時間	対象	所轄署
円山公園道	八坂神社北参道～祇園新橋入口北詰	18:00～23:00	車両	松原

◎ 右・左折及び直進禁止

場所	禁止する通行	時間	対象
四条河原町交差点	河原町通を北進及び南進した場合の四条通への右折	21:00～23:00	車両
	河原町通を北進及び南進した場合の四条通への左折	18:00～23:00	
四条木屋町交差点	木屋町通を南進した場合の四条通への右折	21:00～23:00	車両
	木屋町通を南進した場合の四条通への左折	18:00～23:00	
五条烏丸交差点	五条通を東進した場合の左折及び西進した場合の右折並びに北進した場合の当該交差点の直進	18:00～23:00	大型大特

◎ 一方通行

道路	区間	時間	禁止方向	対象
花見小路通	四条通～安井北門通	18:00～21:00	北行	車両(自転車除く)
安井北門通	東大路通～花見小路通	18:00～23:00	西行	

◎ 一方通行の解除

道路名	区間	時間	解除方向	対象
小川通	蛸薬師通～錦小路通	18:00～23:00	南行	車両

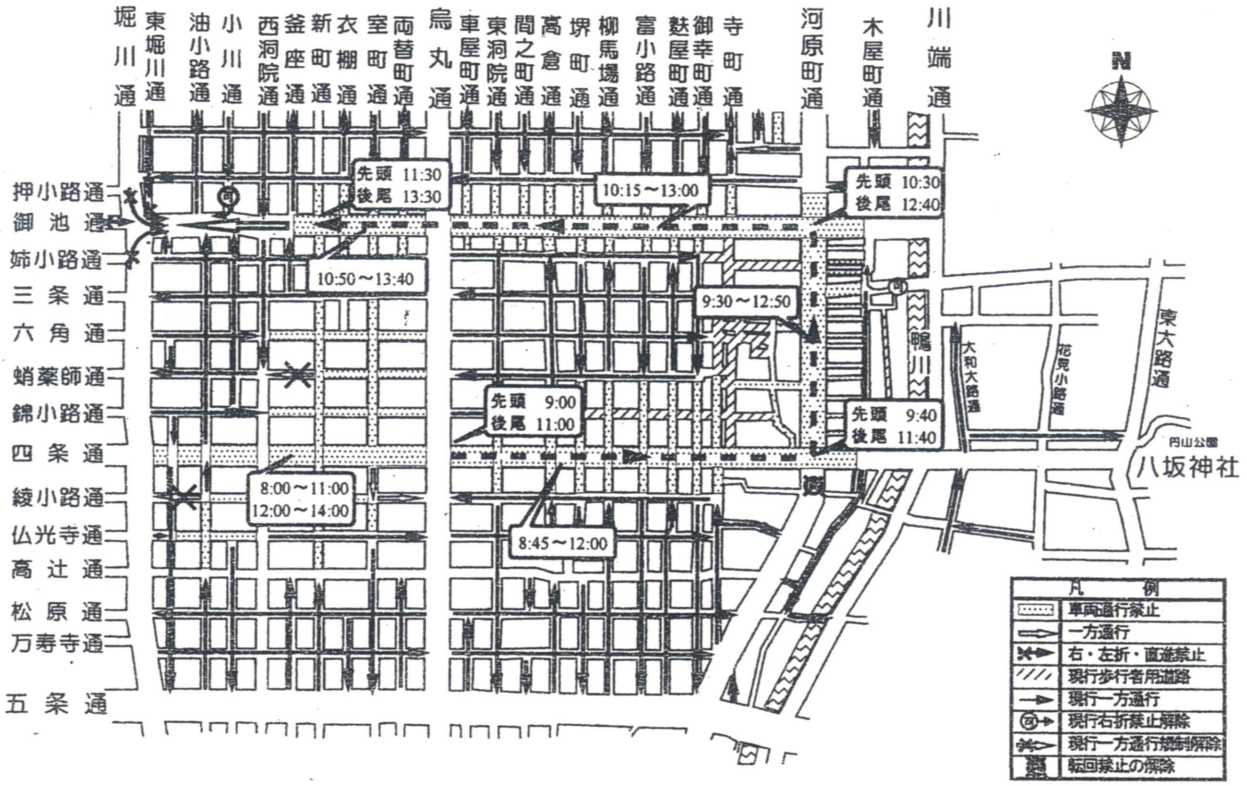
◎ 駐車禁止の対象除外(タクシー乗場の指定)

道路名	場所	時間
堀川通	蛸薬師通から錦小路通までの西側及び綾小路通から仏光寺通までの東側において標示により指定する場所	18:00～23:00

◎ 駐車禁止の対象除外の解除(タクシー乗場の指定解除)

道路名	場所	時間
四条通	祇園通から黒門通までの北側に白線で区画表示された場所	18:00～23:00

山鉾巡行に伴う臨時交通規制図【７月１７日（　）】



◎ 車両通行禁止

道路名	区間	時間	対象	所轄署
四条通	烏丸通～堺川通	8:00～11:00 12:00～14:00	車	五条
	木屋町通～烏丸通	8:45～12:00		
東洞院通	錦小路通～綾小路通			
高倉通				
堺町通	蛸薬師通～綾小路通			
柳馬場通				
富小路通				
麩屋町通				
御幸町通				
寺町通				
裏寺町	蛸薬師通～綾小路通			
河原町通	押小路通～御池通	10:15～13:00		中立売
	御池通～四条通	9:30～12:50	西	五条
御池下る1筋目通	木屋町通～河原町通			
姉小路通				
姉小路通下る1筋目通				
三条通				
三条通下る1筋目通				
三条下る2筋目通				
六角通	裏寺通～河原町通			
六角通下る1筋目通				
六角通下る2筋目通	木屋町通～河原町通			
蛸薬師通下る1筋目通				
四条通上る2筋目通				
四条通上る1筋目通				
蛸薬師通	木屋町通～新京極通			

◎ 車両通行禁止

道路名	区間	時間	対象	所轄署
新椹木通	寺川通～二条通	10:15～13:00	車両（自転車を除く）	中立売
押小路通	木屋町通～河原町通		車両	
御池通	木屋町通～烏丸通			
	烏丸通～釜座通	10:50～13:40		
寺町通	押小路通～御池通	10:15～13:00		中立売 五条
御幸町	押小路通～姉小路通			
麩屋町通				
富小路通				
柳馬場通				
堺町通				
高倉通				
間之町通				
東洞院通				
卓屋町通				
両替町通		10:50～13:40		
室町通				
衣棚通				
新町通	押小路通～三条通			

◎ 直進・右折及び左折禁止

場所	禁止する通行	時間	対象	所轄
堀川御池交差点（西堀川御池）	御池通を東進した場合における当該交差点の直進及び堀川通を北進した場合の御池通への右折並びに西堀川通を南進した場合の御池通への左折	10:50～13:40	車両（自転車を除く）	堀川
東堀川御池交差点	東堀川通を南進した場合における御池通への左折			中立売
小川御池交差点	小川通を南進した場合における御池通への右折	10:50～13:40	車両	

◎ 一方通行

道路名	区間	時間	規制方向	対象	所轄署
寺町通	丸太町通～二条通	10:15～13:00	南行	車両（自転車を除く）	中立売
二条通	河原町通～寺町通		東行		
御池通	釜座通～東堀川通	10:50～13:40	東行		

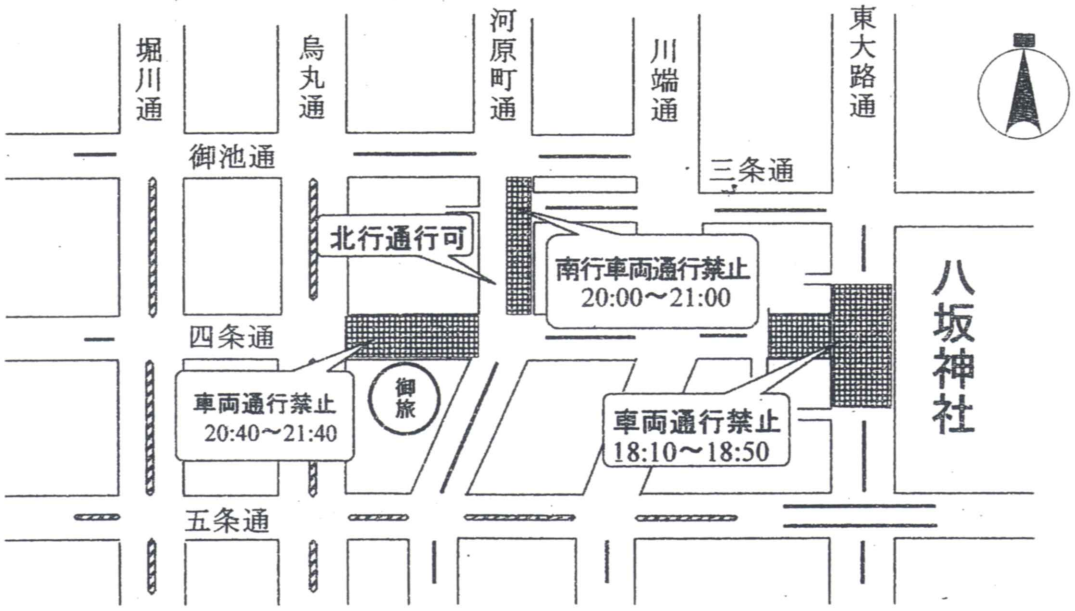
◎ 右折禁止の解除

場所	解除する通行	時間	対象	所轄
三条木屋町交差点	三条通を西進した場合における木屋町通への右折	9:30～12:50	車両	五条

◎ 転回禁止の解除

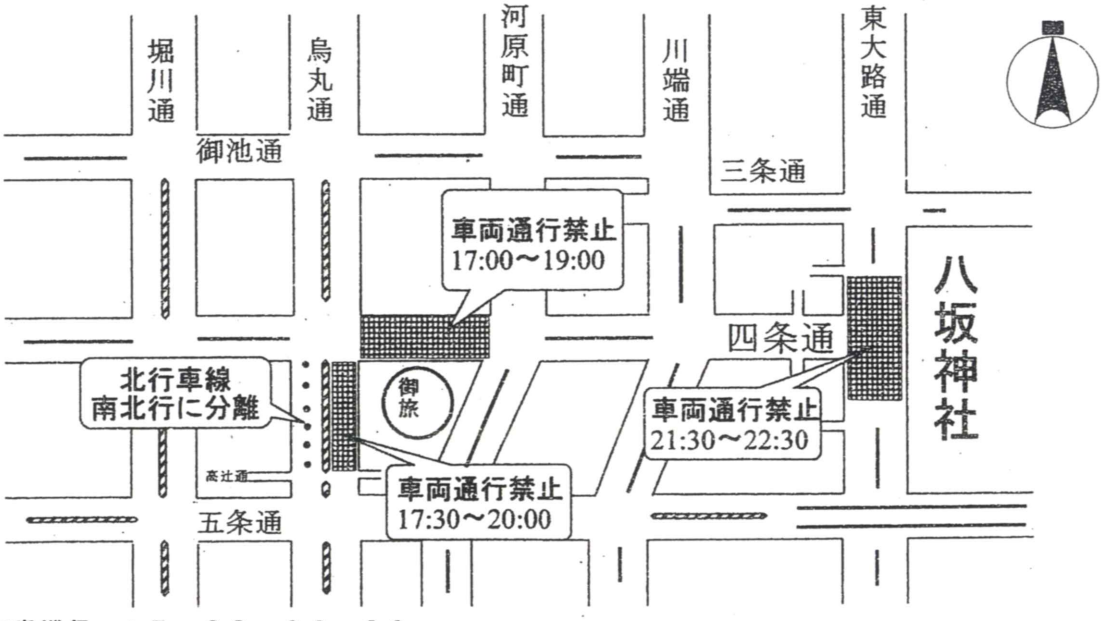
道路名	区間	時間	対象	所轄署
河原町通	四条通～四条下る2筋目通	9:30～12:50	車両	五条

神幸祭に伴う臨時交通規制【７月１７日（日）】



○　御輿巡行：１８：００～２２：００
○　交通規制：車両通行禁止
○　巡行道路：八坂神社から御旅までの東大路通、四条通、河原町通、二条通、木屋町通、大和大路通、
（規制）　寺町通、花見小路通等
※　上記車両通行禁止の規制時間については、予定であり、御輿の巡行に併せて交通規制を行います。

還幸祭に伴う臨時交通規制【７月２４日（日）】



○　御輿巡行：１７：３０～２２：３０
○　交通規制：車両通行禁止
○　巡行道路：御旅から八坂神社までの四条通、烏丸通、錦通、高辻通、東洞院通、大宮通、三条通、
（規制）　御池通、東大路通等
※　上記車両通行禁止の規制時間については、予定であり、御輿の巡行に併せて交通規制を行います。

資料４１（ｐ１４７関連）　細街路の評価方法について

南北方向の細街路について，どの路線で自動車の流入規制を実施すべきかについて，評価項目を設定して評価した。

評価項目は，駐車場の有無，商業施設の連担，自動車通過交通，自動車断面交通量，歩行者断面交通量の視点から設定した。

評価方法は，それぞれの評価項目の重要度を踏まえ，重み付けをすることとし，さらに各項目別に「◎：10 割（満点）」，「○：７割」，「△：３割」，「×：０割」の４段階の評価点を与え，最終的にはこれら点数を総合的に捉え評価するものとした。

■　評価項目

各項目について，次に述べる考え方に従って評価した【括弧内は各項目に与えるウェイト（◎：満点の場合の点数）】。

駐車場の有無（25 点）

沿道に駐車場施設，特に機械式立体駐車場が少ない方が，規制の実施に相応しいと考えられる。採点対象は三条～四条の区間とした。

◎：（25 点）駐車場の数が５箇所以下でかつ機械式駐車場がない

○：（18 点）機械式駐車場がない

△：（8 点）機械式駐車場が１箇所ある

×：（0 点）機械式駐車場が２箇所以上ある

商業施設の連担（25 点）

沿道に商業施設（小売・飲食）が，多く立地している方が，規制の実施に相応しいと考えられる。採点対象は三条～四条の区間とした。

◎：（25 点）飲食店および店舗数の合計が 60 箇所以上ある

○：（18 点）飲食店および店舗数の合計が 40～60 箇所ある

△：（8 点）飲食店および店舗数の合計が 20～40 箇所ある

×：（0 点）飲食店および店舗数の合計が 20 箇所以下ある

自動車通過交通（20 点）

自動車の通過交通量が多い方が，沿道に用のない自動車のために歩行者の通行が阻害されているということであるため，規制の実施に相応しいと考えられる。

評価に用いた資料は，1998 年 11 月 29 日（日）の交通量調査結果による。

◎：（20 点）自動車通過交通量の最大区間が 200 台/時以上

○：（14 点）自動車通過交通量の最大区間が 100～200 台/時

△：（ 6 点）自動車通過交通量が最大区間で 50～100 台/時

×：（ 0 点）自動車通過交通量が最大区間で 50 台/時以下

自動車断面交通量（15 点）

自動車交通量が少ない方が，自動車の流入を規制した場合に周辺に与える影響が少ないため，規制の実施に相応しいと考えられる。

評価に用いた資料は，1998 年 11 月 29 日（日）の歩行者交通量調査結果による。

◎：（15 点）自動車断面交通量の最大区間が 100 台/時以下

○：（11 点）自動車断面交通量の最大区間が 100～150 台/時

△：（ 5 点）自動車断面交通量の最大区間が 150～200 台/時

×：（ 0 点）自動車断面交通量の最大区間が 200 台/時以上

歩行者断面交通量（15 点）

歩行者交通量が多い方が，自動車の流入を規制の実施に相応しいと考えられる。対象区間は三条～錦の区間とした。

評価に用いた資料は，2004 年 2 月 29 日（日）の歩行者交通量調査結果（15 分間調査の拡大）による。

◎：（15 点）歩行者断面通行量が 2000 人/6 時間以上ある

○：（11 点）歩行者断面通行量が 1500～2000 人/6 時間ある

△：（ 5 点）歩行者断面通行量が 1000～1500 人/6 時間ある

×：（ 0 点）歩行者断面通行量が 1000 人/6 時間以下ある

また，他の参考項目として，下記に記す項目を整理した。

自動車沿道に用事のある交通

沿道に用事のある自動車の交通量が少ない方が，沿道への影響が少ないため，規制の実施に相応しいと考えられる。

評価に用いた資料は，1998 年 11 月 29 日（日）の交通量調査結果による。

まちづくり戦略

現状既に歩行者専用道路である寺町通との位置関係を踏まえて，まちづくり戦略上の特性を整理した。

信号の有無

信号機が設置されていない方が，規制の実施に相応しいと考えられる。

辻たがえ

外敵の侵入を防ぐといった意味から歴史的に，交差点の角をずらしている箇所があり，そういった交差点は自動車が通行しにくいので，規制の実施に相応しいと考えられる。

幅員

幅員が狭い方が，自動車が通行しにくいので，規制の実施に相応しいと考えられる。

評価に用いた資料は，京都市調べによる。

タクシー利用頻度

利用頻度が低い方が，規制の実施に相応しいと考えられる。

評価に用いた資料は，京都タクシー業務センター（冨田常任理事）へのヒアリングによる。

資料４２　　トランジットモールの各種定義

トランジットモールとセミ・トランジットモールについて，国土交通省及び各自治体では以下のように定義している。

	トランジットモールとは…	セミ・トランジットモールとは…
国土交通省	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賑わいを創出しようとするもの。	
	【参考】http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/transit/index.html	
京都市	「モール」とは歩行者用に作られた植栽等により休憩や散策に快適な歩行者空間としての工夫がされている道路のこと。トランジットモールとは，バスや路面電車等の公共交通機関の通行も許容しているモールのこと。	
	【参考】http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/tdm/tdm_8.html	
浜松市	商業，娯楽施設が集積している都心の中心部において，比較的歩行者通行量が多い道路から通過するだけの車両を排除し，歩行者優先空間としたショッピング街にするため，歩行者とバス等の公共交通機関だけが通行できるようにしたモールのこと。	
	【参考】 http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/lifeindex/life/traffic/kajimachi/toranjittomo-ru.html	
福井市	歩行者専用道路（歩行者天国）に路面電車やバスなどの公共交通機関だけの通行を認めた道路空間のこと。	トランジットモールに対して，一般の自動車の通過も認めたうえで歩道の拡幅やバリアフリー化を行った道路空間のこと　（セミモール）。
	【参考】中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験　「実験報告と道路整備方針〔概要〕」	

資料４３　　道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）（抜粋）

（通行の禁止等）

第8条　歩行者又は車両等は，道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。

２　車両は，警察署長が政令で定めるやむを得ない理由があると認めて許可をしたときは，前項の規定にかかわらず，道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行することができる。

３　警察署長は，前項の許可をしたときは，許可証を交付しなければならない。

４　前項の規定により許可証の交付を受けた車両の運転者は，当該許可に係る通行中，当該許可証を携帯していなければならない。

５　第二項の許可を与える場合において，必要があると認めるときは，警察署長は，当該許可に条件を付することができる。

６　第三項の許可証の様式その他第二項の許可について必要な事項は，内閣府令で定める。

（罰則　第一項については第百十九条第一項第一号の二，同条第二項、第百二十一条第一項第一号　第五項については第百二十一条第一項第一号の二）

（通行区分）

第十条　歩行者は，歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯（次項及び次条において「歩道等」という。）と車道の区別のない道路においては，道路の右側端に寄つて通行しなければならない。ただし，道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは，道路の左側端に寄つて通行することができる。

２　歩行者は，歩道等と車道の区別のある道路においては，次の各号に掲げる場合を除き，歩道等を通行しなければならない。

一　車道を横断するとき。

二　道路工事等のため歩道等を通行することができないとき，その他やむを得ないとき。

（歩行者用道路等の特例）

第十三条の二　歩行者用道路又はその構造上車両等が入ることができないこととなっている道路を通行する歩行者については，第十条から前条までの規定は，適用しない。

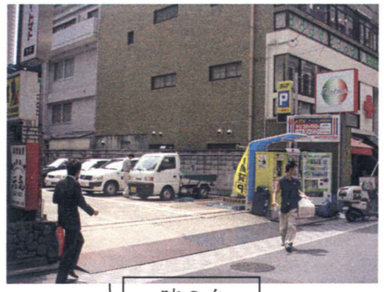
三条通　AREA　MAP



月極 60 台



京都銀行専用 7 台



一時 9 台



サクラ複合ビル
（飲食 2，店舗 8）



三条ありもと複合ビル
（飲食 3，店舗 6）

新町通
衣棚通
室町通
両替町通
烏丸通
東洞院通
高倉通
堺町通
柳馬場通
富小路通
麩屋町通
御幸町通
寺町通
河原町通

月極 3 台
1 F：食
2 F：店
社用（京都銀行来店者用）
社用地下駐車場
1 F：店舗・飲食店一体型
2 F：飲食，店
社用 2 台
社用 3 台
飲食 6
店舗 7
社用 6 台
社用 7 台
社用 4 台
月極 5 台
マンション 20 台
ホテル地下駐車場
一時 18 台
社用 7 台
B F：食
1～2 F：食
飲食 2
店舗 3
1 F：店
2 F：食
1 F：食
2～3 F：店
飲食 2
店舗 2
マンション駐車場
1 F：店
B F：食
1 F：店
B F：駐車場
社用駐車場
社用駐車場
1～2 F：食
社用 6 台
社用駐車場
月極 5 台
1～2 F：食
マンション 12 台
（入口高倉通側）
千切屋駐車場
約 10 台
マンション 3 台
社用 2 台
社用 3 台
1 F：飲食，店
2 F：飲食



大同生命契約者専用



一時 13 台



一時 10 台



一時約 50 台



月極約 10 台



TELLY’S　COFFEE

凡　例

- 駐車場（一時）
- 駐車場（月極）
- 飲食店
- 店舗（その他）

御幸町通　ＡＲＥＡ　ＭＡＰ

御池通

GS

社用６台

社用３台

社用駐車場

社用４台

一時２台



月極 32 台

姉小路通

１～２Ｆ：店



一時 110 台

一時５台

マンション駐車場

マンション 10 台



一時，月極 50 台

三条通



三条ありもと複合ビル
（飲食３，店舗６）

月極５台

１Ｆ：飲食，店
２Ｆ：飲食



一時 50 台

１～３Ｆ：店

マンション５台

マンション３，４台
２Ｆ：店



TELLY’S　COFFEE

月極５台

六角通



一時約 50 台

１Ｆ：飲食，２Ｆ：店

月極５台

一時４台



（ブティック）Dude　Ranch

蛸薬師通



一時 24 台

月極５台

１～２Ｆ：店



（飲食店）YAK YETI
（ほか３店舗複合）

錦小路通

月極３台

月極６台

一時４台



パチンコ　オメガ

一時７台

１～２Ｆ：店

四条通

凡　例

- 駐車場（一時）
- 駐車場（月極）
- 飲食店
- 店舗（その他）

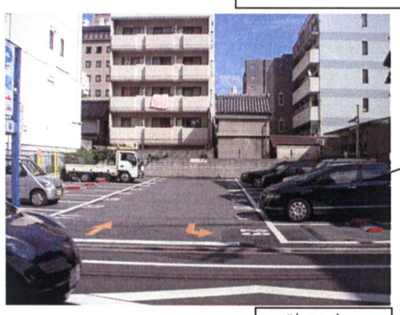
AREA MAP
堺町，柳馬場，富小路，麩屋町

堺町通
柳馬場通
富小路通
麩屋町通
御池通
姉小路通
三条通
六角通
蛸薬師通
錦小路通
四条通



一時立体駐車場
社用５台

月極 22 台
社用６台
社用８台

一時 22 台
マンション８台
社用２台
マンション地下駐車場

一時 19 台
マンション駐車場

社用２台
月極４台
一時６台
社用地下駐車場
社用駐車場
月極６台（入口 姉小路通側）
月極 13 台
社用２台
月極 11 台

月極 22 台
社用５台
マンション地下
社用２台
マンション３台
マンション月極
社用２台
社用８台
マンション駐車場
社用２台
社用５台
社用２台
マンション５台
マンション 20 台
１Ｆ　店舗・飲食店一体型
２Ｆ　飲食，店
社用地下４台
社用４台
マンション３台
飲食２
店舗８
社用３台

一時立体 15 台
社用地下５台
社用３台
旅館３台
一時６台
マンション地下
社用２台
一時４台
社用６台
社用地下駐車場
社用３台
月極２台
一時７台
旅館駐車場
社用地下駐車場
一時９台
マンション２台
月極５台
月極６台
社用地下駐車場
マンション
地下月極
社用３台
社用２台
一時８台
月極６台
月極５台
社用地下６台
１～２Ｆ：店
月極６台
月極３台
社用（医院
来客用）
一時２台
一時 20 台
一時立体 15 台
一時８台
社用６台
社用駐車場
ＢＦ：食
１Ｆ：店
飲食２
店舗２
１Ｆ：食
２Ｆ：店
一時８台
飲食１
店舗６
社用８台

一時 30 台

一時立体 50 台

一時 40 台

１Ｆ：店
２Ｆ：食
社用２台
社用 10 台
社用 10 台
一時立体（出口）
社用立体駐車場
月極立体
１～２Ｆ：店
立体駐車場
社用８台
ホテル３台
社用６台
社用８台
月極 10 台
社用４台
社用２台
月極２台
社用２台
一時６台
社用２台
月極６台
社用地下駐車場
一時８台
社用８台

凡　例
- 駐車場（一時）
- 駐車場（月極）
- 飲食店
- 店舗（その他）

AREA MAP
東洞院，高倉

東洞院通
高倉通
御池通
姉小路通
三条通
六角通
蛸薬師通
錦小路通
四条通

社用地下駐車場
マンション駐車場
月極８台
月極６台
社用駐車場立体 40 台（新風館）
社用 20 台
社用 30 台
一時７台
月極８台
29 店舗(飲食４，店 25)
１Ｆ：店
２～３Ｆ：飲食
４Ｆ：店
１Ｆ：店，２Ｆ：食
社用 10 台
１Ｆ：店，２Ｆ：食
マンション駐車場
マンション 12 台
一時 10 台
一時，月極立体約 50 台
社用 30 台
一時６台
１～２Ｆ：店
一時８台
社用駐車場地下（ウィングス）
社用 12 台
社用 10 台
社用駐車場
１Ｆ：食
２Ｆ：店
一時，月極立体
（入口蛸薬師通側）
社用２台
マンション４台
一時 12 台
（入口蛸薬師通側）
月極５台
マンション８台
社用６台
社用６台
一時 30 台
月極 14 台
１～２Ｆ：店
一時バイク
自転車駐輪場
月極４台
１Ｆ：店，２Ｆ：飲食
１Ｆ：店
２～３Ｆ：飲食
一時６台
社用立体駐車場
社用 10 台
１Ｆ：飲食，２Ｆ：店
社用立体駐車場
大丸










一時，月極立体約 50 台
一時地下約 20 台
一時立体約 50 台
一時立体約 50 台
一時，月極立体約 50 台
一時立体約 50 台
１Ｆ：店，ＢＦ：飲食
一時立体約 50 台
社用立体（みずほ信託銀行来店者用）

凡　例

- 駐車場（一時）
- 駐車場（月極）
- 飲食店
- 店舗（その他）

AREA MAP
錦小路通～四条通～綾小路通

東洞院通
高倉通
堺町通
柳馬場通
富小路通
麩屋町通
御幸町通
寺町通
新京極通

錦小路通
四条通
綾小路通

大丸

社用６台
一時 30 台
一時バイク
自転車駐輪場
月極 14 台
月極４台
１～２Ｆ：店
１Ｆ：店
２～３Ｆ：食
１Ｆ：店
２Ｆ：食
一時立体約 50 台
一時６台
社用立体駐車場
社用 10 台
１Ｆ：食
２Ｆ：店
社用駐車場
社用立体（みずほ信託銀行来店者用）
社用地下駐車場
社用立体駐車場
社用８台（UFJ 三菱信託銀行来店者用）
一時 28 台
社用駐車場
一時８台
社用地下駐車場
月極 50 台
月極３台
月極５台
月極７台
一時 20 台
月極 16 台
一時立体 40 台（堺町通側入口）
１Ｆ：店
２Ｆ：食
１Ｆ：飲食
２～５Ｆ：店
一時立体約 50 台
社用立体駐車場
一時３台
一時 14 台
一時立体 50 台
社用地下駐車場
飲食１，店６
社用立体 20 台
立体駐車場
ビル駐車場
月極８台
月極３台
月極６台
月極５台
社用地下６台
一時８台
１～２Ｆ：店
立体駐車場
社用２台
社用８台
飲食２
店舗２
月極３台
ホテル３台
社用８台
一時 40 台
１Ｆ：食
２Ｆ：店
ＢＦ：食
１Ｆ：店
社用地下（京都信用金庫来店者用）
１Ｆ：年金相
談センター
８Ｆ：店
社用地下駐車場
一時時駐車場
一時４台
一時 48 台
月極３台
一時６台
月極６台
社用（医院
来客用）
一時８台
社用駐車場
一時５台
マンション 10 台
月極６台
マンション３台
一時２台
一時 20 台
一時立体 15 台
一時立体 50 台
社用６台
社用３台
一時４台
マンション６台
月極５台
月極駐車場
一時 30 台
一時４台
１～２Ｆ：店
月極５台
飲食１
店舗３
月極３台
一時４台
月極６台
１～２Ｆ：店
一時７台
社用（京都銀
行来店者用）
一時立体
社用駐車場
一時 80 台











社用立体 20 台



一時立体駐車場



一方通行

通行規制

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	7～20 時	歩行者専用
高倉通	土日祝 12～18 時	歩行者専用

凡　例

- 駐車場（一時）
- 駐車場（月極）
- 飲食店
- 店舗（その他）

駐車場　AREA　MAP
（寺町通～河原町通～木屋町通）

御池通
寺町通
河原町通
木屋町通
姉小路通
三条通
六角通
蛸薬師通
錦小路通
四条通
















一時 100 台
社用（ホテル来客者用）
一時 3 台
月極 4 台
月極 3 台
社用 2 台
（ホテル来客者用）
社用 2 台
（ホテル来客者用）
一時 30 台
一時 40 台
一時 4 台
一時立体 20 台
一時 20 台
一時 8 台
一時立体 50 台
月極 6 台
月極 5 台
一時立体 50 台
月極 40 台
一時 15 台
月極 31 台
一時 7 台
社用 1 台
一時 3 台
一時 7 台
社用駐車場
月極 7 台
一時 60 台

凡　例
駐車場（一時）
駐車場（月極）