

「都心部の歩いて楽しいまち推進のために」の要点

第1 序論

1 研究会の目的

本研究会の目的は、「歩くまち・京都」の実現に向け、都心部（御池通・河原町通・四条通・烏丸通に囲まれた地区。以下「対象地区」という。）における交通等の施策を検討・提案することである（研究会における検討・提案は、ただちに市の施策方針となるものではなく、住民・事業者・関係機関における検討に資する目的でなされたもの。） p 1

第2 対象地区の特性

1 位置及び区域

対象地区は、京都市中京区及び下京区の中に位置する。

なお、対象地区は、東西約 880m、南北約 790mであり、約 70ha である。 p 5

2 歴史・地域資源

まちなかには、永く深みのある歴史・文化に育まれた魅力的な地域資源が多く存在している。歩いて楽しいまち実現のためには、こうした魅力的な地域資源を大いに活用しない手はない。 p 6

3 学区・人口・世帯

（1）国調人口・世帯数

概ね中心となる初音学区，柳池学区，生祥学区，日影学区の4学区合計の世帯数は，平成7～17年の10年間で67.9%の増加，人口総数は，平成7～17年の10年間で38.0%の増加と，大きく増加している。 p 7

（2）昼間人口

中京区及び下京区の昼間人口比率はそれぞれ165.7%，193.9%（平成12年）と非常に高く，中心繁華街としての特性を示しているが，平成7～12年の5年間で低下しており，居住志向の高まりが見られる。 p 8

5 商店街・商業施設の状況

京都を代表する繁華街である対象地区周辺では，14の商店街振興組合等が組織されている。また，多数の店舗が集積し，大規模店舗も多数が立地している。 p 13

6 交通環境の状況

歩行者数については，四条通，河原町通では1日当たり平均5万人と多い。東西の細街路では錦小路通及び三条通が多く，南北の細街路では東洞院通及び御幸町通が特に休日において多い。特にこれらの通りについて安全性・快適性の向上が望まれる。

自動車交通量については，四条通，河原町通は周辺の幹線道路に比べて交通量が少なく，幹線道路としての位置付けは低いと考えられる。また，細街路（三条通，御幸町通，堺町通）の通過交通は5割以上と高い。また，滞留長は，平日は東洞院通（16時台），柳馬場通及び富小路通（15時台），休日は寺町通（15時台）において長く伸びている。

公共交通は極めて充実している。バス，タクシーとも，多数の乗降者数があり，四条通，河原町通の歩行者移動を支援する手段として重要な役割を担っている。

一方で四条通，河原町通とも，路上駐停車が多数見られる。また，路上駐停車のために外側車線が有効に活用できていない状況を把握する目的で，路上駐停車一台当たりその前後を含め15mは車線が通行用として利用できないと考え，区画ごと・時間帯ごとの利用不能率を試算したところ，四条通の外側車線は平均で55%（休日46%），河原町通は平均で44%（休日36%）が通行用として利用できない状況にあるという結果であった。その有効活用が望まれる。

また、相当数の放置自転車等が見られ、これらの解消も強く望まれる。

なお、本年1月に実施した交通実態調査は、平日、休日ともに1日ずつ実施したにすぎないなど、必要最小限のものであった。よって、対象地区のあり方の検討を進めるに当たり、更なる調査が必要になることも予想される。

(1) 歩行者交通の状況

ア 幹線道路

四条通、河原町通とも、1日当たり平均5万人前後の歩行者数がある。

月による差は、四条通では、4月・11月が6月・8月に比べ概ね19.7%増大しており、観光客の増減が原因であると考えられる。河原町通では、顕著な増減は現れていない。

平日に比べ休日が、また午前に比べて午後が顕著に多くなっている。

p 15

イ 細街路

全体として、平日より休日が多くなっている。

東西では、錦小路通及び三条通が圧倒的に多くなっている。

南北では、東洞院通及び御幸町通が特に休日において多くなっている。

p 17

(2) 自動車交通の状況

ア 幹線道路

(ア) 交通量

対象地区付近を含めた昼間12時間の自動車交通量は、

- ・ 四条通は御池通と比べて平日は半分であり、休日はほとんど変化しないが、御池通が約2/3になるため、御池通と比べて四条通は約3割減となる。
- ・ 河原町通も平日では烏丸通・川端通の約2/3であり、休日は25%減である。両路線は東西又は南北の幹線道路としての位置付けは低いと考えられる。
- ・ 四条通・河原町通とも、平日・休日の差、時間による差はそれほどない。
- ・ 四条通・河原町通とも、乗用車及びタクシーが多数を占めている。

p 19

(イ) 所要時間

四条通(烏丸・河原町間)、河原町通(三条・四条間)の市バス所要時間は、

- ・ 四条通では、平日15時台、休日16時台をピークに遅れが生じている。
- ・ ピーク時は概ね、ダイヤが6分であるところ、所要時間10分を要している。
- ・ 河原町通では、平日・休日の差、時刻による差はそれほど大きくなく、概ね順調に走行しているものと考えられる。

p 22

イ 細街路

(ア) 自動車交通量

全体として、休日より平日が多くなっている。

東西では、ほぼ同様の交通量である。

南北では、南行が北行より多くなっている。

p 23

(イ) 沿道出入・通過交通率

三条通・御幸町通・堺町通の通過交通率は、それぞれ三条通53%(休日60%)、御幸町通55%(休日55%)、堺町通57%(休日56%)と試算される。いずれの区間でも高くなっている。

p 26

(ウ) 滞留長

滞留長(信号待ちの車両の長さで、かつ、青信号で解消しきれない長さをいう。)は、

- ・ 平日は、東洞院通（16時台）、柳馬場通及び富小路通（15時台）において長く延びている。
- ・ また、休日は、比較的安定した低い水準で推移しているが、寺町通のみ、15時台において長く延びている。

p 28

（３）公共交通の状況

ア 総論

対象地区は、公共交通が極めて充実している。

p 29

イ バスの乗降者数

バス乗降者数は、四条通で平日 19,800 人、休日 21,200 人、河原町通で平日 14,700 人、休日 18,700 人と、多数の乗降者がある。

p 30

ウ タクシーの乗降者数

タクシー乗降者数は、四条通で平日 3,000 人、休日 3,700 人、河原町通で平日 2,300 人、休日 3,500 人と、多数の乗降者があり、また、休日に増加が見られる。

p 31

エ タクシーの乗車場所

タクシーベイのある区間以外でも、相当な乗車がされている区間がある。

p 32

（４）路上駐停車の状況

ア 路上駐停車台数

四条通で時間平均 274 台（休日 239 台）、河原町通で時間平均 223 台（休日 189 台）と多数の路上駐停車がある。

p 33

ウ 車線利用不能率

路上駐停車のために外側車線が有効に活用できていない状況を把握する目的で、路上駐停車一台当たりその前後を含め 15m は車線が通行用として利用できないと考え、区画ごと・時間帯ごとの利用不能率を試算したところ、

- ・ 四条通の外側車線は平均で 55%（休日 46%）、河原町通は平均で 44%（休日 36%）が通行用として利用できない状況にある。
- ・ 時刻による差は、平日はそれほど大きくないが、休日は比較的大きい。

p 36

（５）放置自転車等の状況

相当数の放置自転車等が見られる。

p 37

第 3 海外における取組

海外の多くの歴史都市では、トランジットモールの導入をはじめ、都心部を歩行者と公共交通中心とする総合的な交通政策に取り組んでいる。

歩行者にとって魅力的な都心部の創造は、来訪者の増大や商店の売上げの増加、沿道景観の向上やにぎわいの復活などの効果を生んでいる。

1 ミュンヘン（人口約 130 万人）の事例

ドイツの第 3 の都市であるミュンヘンは、1972 年にその中心市街地において世界初のモールを実現した。当初は 800m から始まり、来訪者の増加とこれに伴う売上げの増加に従い、隣接する商店街からモール化の要望がなされるという循環となり、現在では 15km の延長になっている。

p 41

2 アムステルダム（人口約 72 万人）の事例

オランダの首都であり「水の都」と呼ばれるアムステルダムの旧市街も、トランジットモールの区間が少ない。90 年代以降に開始された、片側の車線を自転車と歩行者用に転換するプロジェクトにより、建物のファサードが明るくなり、にぎわいが取り戻されている。

p 43

3 フライブルク（人口約 20 万人）の事例

都心部において歩行者専用道路を設定している。交通静穏化政策（30 キロの速度制限など）等を併せて実施し、落ち着いた魅力的な都市空間を創出している。 p 45

4 ストラスブル（人口約 26 万人）の事例

都心部において歩行者専用ゾーンを設定している。トラムの導入，トラフィックゾーンシステム（都心部に流入しても概ね元に戻ってしまうような一方通行規制の設定）等を併せて実施し、歩いて楽しい魅力的な都市空間を創出している。 p 46

5 ソウル（人口約 1,030 万人）の事例

2004 年 7 月に，バスの総合的かつ抜本的な改革を実施して利便性の向上を図り，公共交通の利用者数の増加と満足度の向上につなげている。また，乗用車削減政策として，清溪川の復旧やソウル広場の改善などを実施している。 p 47

第 5 都心部の歩いて楽しいまち推進のための交通等施策の提案

1 総論

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

本研究会では，対象地区の特性及び上位計画・分野別計画等の内容と，国内・海外事例調査・住民・事業者・学識経験者の意見を基礎として検討を行い，歩いて楽しいまち推進のために必要な対象地区の将来ビジョンと，それを達成するための交通等施策を，次のとおり提案する。 p 79

・ メインテーマについて

都心部を世界に冠たる歩いて楽しいまちに

京都の顔である都心部で，歴史的景観の保全・再生を図ることと併せて，日本の財産，世界の宝である京都の魅力に，より一層磨きをかける「歩いて楽しいまちづくり」を全国に先駆けて推進し，時を超え美しく光り輝く京都を創生する。 p 79

・ サブテーマについて

（1）ゆったり歩ける「安全・快適」なまちづくり

都心部が広々とした歩道で，安全・快適にゆったりと歩いて買い物などが楽しむことができ，また，車道には定時性に優れた公共交通機関が行き交い，市民・観光客にとって魅力溢れる空間となるよう，ゆったりと歩ける「安全・快適」なまちづくりを進める。 p 79

（2）歴史が息づき心安らぐ「美しい」まちづくり

今後とも歴史的な景観を守り伝え，環境先進都市として全国をリードできるよう，歴史が息づき心安らぐ「美しい」まちづくりを進める。 p 80

（3）楽しくわくわくする「華やか」なまちづくり

歩きたくなる魅力的な商店街等の形成を図るとともに，京都ならではの華やかな都市のにぎわいや個性溢れる観光資源を創出し，楽しくわくわくする「華やか」なまちづくりを進める。 p 80

（4）住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくり

これまでの地域活動の蓄積や人と人とのネットワークの広がりなどの力を集約し，地域における様々な課題を解決し，地域の特性に応じたまちづくりのため，住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくりを推進する。 p 80

2 各論

(1) ゆったり歩ける「安全・快適」なまちづくり

ア 歩くまちの歩行者空間の形成

幹線道路における歩道の拡幅等の検討

協議会において、四条通・河原町通における歩道の拡幅等について検討する。

細街路における自動車流入抑制の検討

協議会において、三条通・御幸町通・堺町通などの細街路での、自動車の流入抑制について検討する。

荷捌きの整序化の推進

協議会において、荷捌きの整序化について検討・推進する。

信号制御の運用等の検討

協議会及び関係機関において、信号制御の運用等について検討・推進する。

p 83

イ 歩くまちを支える公共交通の充実

公共交通の魅力向上

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

市バス路線・ダイヤの改善

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

100円循環バスの活用

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

バス走行環境改善策の実施

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

LRTの導入検討

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

モビリティマネジメントの検討

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

p 85

ウ 自転車政策の推進（放置自転車等の追放・自転車の安全走行の徹底）

自転車等駐車場の整備

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

自転車走行空間の整備

協議会において、自転車走行空間の整備について検討・推進する。

放置自転車等の撤去の強化

市において、放置自転車等の撤去を強化する。

自転車マナー向上のための啓発活動の推進

違法駐輪・走行区域違反などの自転車利用者の交通マナーの向上のため、地域・府警・市の協働、あるいはそれぞれにおいて、啓発活動を推進する。

p 87

エ 自動車政策の推進（違法駐車 of 追放・駐車場の適正配置）

違法駐停車の追放

四条通・河原町通を中心に、違法駐停車の追放のため、地域・府警・市の協働により、啓発指導又は取締活動を推進し、道路空間を有効に機能させる。

公共交通への転換

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

駐車場の適正配置

なお存在する一定の自動車による来訪需要に対応するため、駐車場の適正配置を推進する。

駐車場案内システムの高度化

カーナビゲーションとの連携等駐車場案内システムの高度化を検討する。

駐車場の有効活用

既存の専用駐車場の休日利用や夜間利用、平日に空きが見られる店舗等に付設されている駐車場の有効活用を、関係者との調整・連携を図り推進する。

荷捌きの整序化

場所や時間の限定や、道路空間の再配分による荷捌き空間の確保などの方策を、地域住民や地域事業者等の意向を踏まえながら検討し、荷捌きの整序化を推進する。

p 91

オ バリアフリーの推進

バリアフリーの推進

バリアフリー全体構想等に基づき、「重点整備地区」として、バリアフリー化を推進する。

「あんしん歩行エリア」事業の推進

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

p 96

カ 安心・安全の推進

官民協働による安心・安全の推進

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

暴走族等の不安醸成行為の追放

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

防犯カメラの設置・運用

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

p 98

(2) 歴史が息づき心安らぐ「美しい」まちづくり

ア まちなみ環境の形成

「職住共存地区」をより美しく

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

幹線道路沿道地区をより美しく

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

道路空間をより美しく

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

まちの美化の推進

地域・事業者・市のパートナーシップにより、まちの美化を推進する。

p 100

イ 環境保全の推進

TDM施策の推進

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

グリーン配送等の推進

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

p 106

(3) 楽しくわくわくする「華やか」なまちづくり

ア 商業の振興

魅力ある個店の創出

商い創出事業や事業者のネットワークづくり等により、魅力的なお店の出店を促す。

公共交通利用促進

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

安心できる買い物環境づくり

商店街への防犯カメラの設置など、安心できる買い物環境づくりに向けた事業者の取組を支援する。

通りごとの個性を生かした魅力あるにぎわい空間づくり

事業者の企画提案による魅力的な買い物空間づくりへの支援を行う。

p 110

イ 観光の振興

歩いて楽しむ「まちなか観光」の推進

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

名所説明立札の計画的な整備

寺院・神社など主要観光地における名所説明立札の計画的な整備を推進する。

観光を活用した商店街の取組の支援

観光に関するノウハウを持たない商店街が、商業の活性化に寄与するような観光商品を開発するなど、観光を活用した商店街活性化の取組を支援する。 p114

(4) 住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくり

歩いて暮らせる街づくり推進会議の活動推進

歩いて暮らせる街づくり推進会議の活動をパートナーシップにより継続する。

まちづくり方策を検討・推進する協議会の設立

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

地域の取組の推進

その他の地域の取組を推進する。 p116

第6 快適な歩行者空間形成策の考察

1 幹線道路(四条通・河原町通)について

(1) 選択項目の整理

快適な歩行者空間形成策といっても，歩道拡幅か歩行者専用道路か，定期的か恒常的かをはじめ，たくさんの選択項目がある。 p121

(2) 四条通について

ア はじめに～対象区間について

まず，区間の取り方が検討事項となる。四条通について，烏丸通を基点として河原町通まで・川端通まで・東大路通までの3案が考えられるが，幹線道路の横断がない区間であることなどを考慮し，まず，烏丸通～河原町通間の実験を目指すことが適当であると考えられる。 p123

イ 歩道拡幅パターン

歩道拡幅は，まず第一の改善案として考えられるパターンである。

一定の条件に基づくシミュレーションによると，歩行者空間は快適性・魅力が向上し，自動車交通の混雑の程度は，現状と同程度にとどまると見込まれる。

(ア) 歩行者交通の状況変化

一定の条件に基づくシミュレーションによると，大きな改善が見込まれ，地域活性化等を目的とする路上イベントなど，更なる魅力向上も可能となる。来訪者の増加も期待できる。 p124

(イ) 自動車交通の状況変化

一定の条件に基づくシミュレーションによると，歩道を拡幅した場合には，2車線に車線は減少するが，バスベイやタクシーベイの設置などにより，バス・タクシーの停車による容量低下の影響がなくなるため，混雑の程度は現状と同程度にとどまると見込まれる。 p125

(ウ) その他

a 荷捌きについて

タクシーベイの一部を荷捌き場として対応することや，路外荷捌き場を確保する(民間営業駐車場の転用などにより)ことなどが考えられる。

b 時間について

歩道拡幅は恒久的形態であるため，その社会実験は「昼間」では不足であり，「夜間を

除く」あるいは「終日」行うことが必要である。

c 自転車について

歩道拡幅に伴い、いかに取扱うか検討が必要となる。

d 横断街路について

従来通り横断・左折できるものとする。

p 127

ウ トランジットモール（歩道拡幅＋一般車両通行禁止）パターン

歩道拡幅から一步進めて、一般車両が走行することを抑制し、公共交通であるバスとタクシーのみが走行できるようにするものである。

一定の条件に基づくシミュレーションによると、イに加えて、歩行者空間は快適性が向上し、自動車交通は、四条通で改善し、他の通りでも問題はほとんど生じないと見込まれる。

(ア) 歩行者交通の状況変化

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

p 128

(イ) 自動車交通の状況変化

a 四条通について

イ(イ)に加えて、一般車両分の交通量が減少するため、混雑は改善すると見込まれる。

b 他の通りについて

仮に四条通の一般車が全て他の通りへ転換したと想定すると、御池通では、約2割の交通量の増加が見込まれる。実際には全ての転換は考えにくいことから、過大な見込みではあるが、その場合でも容量には相当の余裕がある。

p 128

(ウ) その他

a 荷捌きについて

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

b バス、タクシーの取扱いについて

基幹的公共交通機関として、現在も多数の乗降客数のあるバスの利用・充実を図ることがまずは現実的であると考え。また、タクシー利用者も多いため、歩行者の移動支援の観点から、引き続き走行可能とすることが適当である。

c 横断街路について

従来通り横断できるものとする。

d 時間について

イ(ウ) bと同じ。

e 自転車について

イ(ウ) cと同じ。

p 131

(3) 河原町通について

ア 歩道拡幅パターン

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

(ア) 歩行者交通の状況変化

一定の条件に基づくシミュレーションによると、大きな改善が見込まれ、地域活性化等を

目的とする路上イベントなど,更なる魅力向上も可能となる。来訪者の増加も期待できる。 p 133

(イ) 自動車交通の状況変化

a 河原町通について

一定の条件に基づくシミュレーションによると,現状の交通量では容量を上回る見込みとなるため,川端通や烏丸通などの並行する幹線道路等へ一定の転換が生じると見込まれる。

b 他の通りについて

仮に河原町通の一般車のうち容量を超える分が他の通りへ転換したと想定すると,烏丸通において約1割の交通量増加が見込まれる。また,細街路へ通過交通が流入する懸念については,大きな問題とはならないと思われる。 p 133

(ウ) その他

a 荷捌きについて

四条通と同様。

b 時間について

四条通と同様。

c 自転車について

四条通と同様。 p 138

イ トランジットモール(歩道拡幅+一般車両通行禁止)パターン

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

(ア) 歩行者交通の状況変化

ア(ア)に加えて,一般車両が少なくなることにより,排ガスや騒音が減少し,快適性が向上すると考えられる。 p 139

(イ) 自動車交通の状況変化

a 河原町通について

河原町通の混雑(ア(イ)の状況)は改善されると見込まれる。

b 他の通りについて

仮に河原町通の一般車が全て他の通りへ転換したと想定すると,実際には全ての転換は考えにくいことから,過大な見込みではあるが,烏丸通において約2割の交通量の増加が見込まれる。

細街路への通過交通の流入は,大きな問題とはならないと見込まれる。 p 139

(ウ) その他

a バス,タクシーの取扱いについて

四条通と同様。

b 時間について

四条通と同様。

c 自転車について

四条通と同様。

d 接する細街路について

一部,一方通行の見直し等が必要になると考えられる。 p 143

(4) 歩行者専用道路パターン(四条通・河原町通共通)

バス・タクシー通行止による商店街や歩行者への影響に照らすと、歩行者専用道路は難しいと考える(単発的(祇園祭の際や要人の来訪時など)にはあり得ても、毎週、毎月と定期的になると、難しい。)

p144

2 細街路について

(1) 選択項目の整理

幹線道路と同様、定期的か毎日か、時間をどうするかなど、選択項目がある。

p145

(2) 「歩行者専用道路」パターン

ア 「毎日」の実施について

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

p145

イ 有力な細街路の選択

南北の細街路について、メルクマール(歩行者交通量の多さ、沿道の商業施設の多さ等)を設けて比較を行ったところ、御幸町通(三条通以南)、堺町通が、ふさわしいと考えられ、優先的に検討してはどうかと考える。

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

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

p146

ウ 通りごとのシミュレーション

(ア) 三条通(歩行者専用道路)

a 歩行者の状況

自動車の通行を抑制することにより、歩行者が道路空間を全て利用できるため、安全・快適に回遊することができる。地域活性化等を目的とする路上イベントなど、更なる魅力向上も可能となる。来訪者の増加も期待できる。

b 自動車の状況

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

p149

(イ) 御幸町通(歩行者専用道路)

a 歩行者の状況

自動車の通行を抑制することにより、歩行者が道路空間を全て利用できるため、安全・快適に回遊することができる。地域活性化等を目的とする路上イベントなど、更なる魅力向上も可能となる。来訪者の増加も期待できる。

b 自動車の状況

仮に現在、御幸町通を通行している自動車全てが富小路通と河原町通のみに転換すると単純に想定すると、富小路通では、約2割の交通量増加が見込まれる。実際には全ての転

換，2つの通りのみへの転換は考えにくいことから，過大な見込みではあるが，その場合でも容量には相当の余裕がある。 p 151

(ウ) 堺町通（歩行者専用道路）

a 歩行者の状況

自動車の通行を抑制することにより，歩行者が道路空間を全て利用できるため，安全・快適に回遊することができる。地域活性化等を目的とする路上イベントなど，更なる魅力向上も可能となる。来訪者の増加も期待できる。

b 自動車の状況

仮に現在，堺町通を通行している自動車全てが東洞院通と富小路通のみに転換すると単純に想定すると，東洞院通及び富小路通では，約3割の交通量増加が見込まれる。実際には全ての転換，2つの通りのみへの転換は考えにくいことから，過大な見込みではあるが，その場合でも容量には相当の余裕がある。 p 153

(補遺その1) 「 通への通り抜け禁止」パターン

抜け道通行を直截に禁止する方策であり，実現すれば，細街路の歩行環境は改善が期待されると考えられる。快適性の向上をうけ，来訪者の増加も期待できる。 p 155

(補遺その2) 交通セルの考え方について

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

世界的にも，交通セル（移動手段を徒歩に限定し，自動車等を進入させないこととするエリア）の平均は5ないし20ha位との指摘があり，歩行距離を200mから300m以内に収めようとすると，20ha位とすることが必要となる。この観点にたつと，対象地区は約70haであるため，少なくとも4つ以上の交通セルを設けていくという考え方が必要になると考えられる。 p 160

3 社会実験の実施について

以上，様々なケースについてシミュレーションを行ってきたが，いずれも一定の設定条件に基づくもので限界があり，細街路での通過交通の抑制，幹線道路での歩行空間の充実やトランジットモールなどについて，その効果・課題を検証するためには，荷捌きやイベント等の通り活性化などと組み合わせて，関係者の合意を得て社会実験を実施することが必要である。

協議会において検討され，関係者の合意が得られることが不可欠である。合意が図られた通りから順次，合意が図られたパターンについて，実施することが適当であると考えられる。 p 160