

# 平成22年度 四条通の交通社会実験の実施結果

# 平成22年度に実施した社会実験の概要

## ■実施目的

四条通において、安心・安全で快適な歩行空間を確保し、賑わいを創出するための歩道拡幅の着実な実施を目指し、バス、荷捌き車両、タクシー、一般交通、細街路の交通処理への様々な対応策を個別に行い、交通量や駐車台数の変化などの調査結果を検証し、都市計画決定に向けた全体の交通計画をとりまとめる。

## ■実施内容

|                 | 実施時期         | 実施内容  | 調査項目   |
|-----------------|--------------|---|--|
| バスを対象とした社会実験    | 平成23年2月      | <ul style="list-style-type: none"> <li>•バス停の集約</li> <li>•バス運行経路の一部変更及び新設</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•交通量調査</li> <li>•ヒアリング調査</li> <li>•バス運行状況調査</li> <li>•100円循環バス利用状況調査</li> </ul> |
| 荷捌き車両を対象とした社会実験 | 平成23年1月～2月   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•集配及び荷捌きの午前中集約化</li> <li>•路外荷捌き場の設置</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•交通量調査</li> <li>•路上駐停車台数調査</li> <li>•路外荷捌き場の利用台数調査</li> <li>•アンケート調査</li> </ul> |
| タクシーを対象とした社会実験  | 平成22年11月～12月 | •タクシー駐停車マナー向上に向けたモビリティマネジメント  | <ul style="list-style-type: none"> <li>•アンケート調査</li> <li>•交通量調査</li> <li>•路上駐停車台数調査</li> </ul>                         |
|                 | 平成23年3月      | •四条通のタクシー乗り場の使用制限   |  |
| 一般交通に関する社会実験    | 平成22年12月     | •都心地域における自動車の流入抑制   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•交通量調査</li> </ul>   |
| 細街路における交通処理     | 平成23年2月      | •シェアード・スペース実証実験   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•車両の走行速度調査</li> <li>•歩行者ヒアリング調査</li> </ul>                                      |
| 放置自転車対策         | 平成22年12月     | •臨時駐輪場の設置   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•駐車場の利用台数調査</li> </ul>  |

# バスを対象とした社会実験

## 《バス停の集約》

- ◆目的: 四条通(四条烏丸~四条大橋間)で複数箇所に分かれているバス停を集約することで、バス停の分かりやすさの向上やバス運行に与える影響等の検証を行う。
- ◆内容: 四条通北側(東行)のバス停は、四条高倉バス停と四条河原町バス停に集約し、四条通南側(西行)のバス停は、四条高倉バス停と四条河原町バス停に集約した。

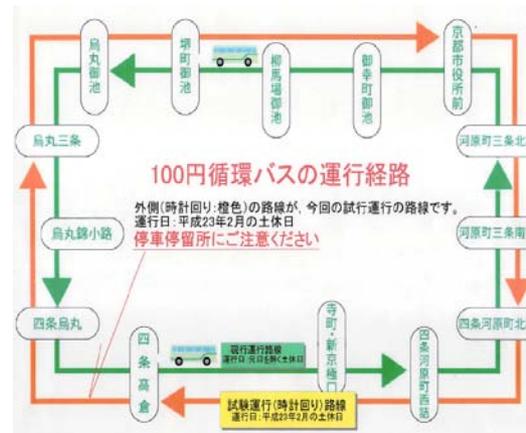


▲バス停の集約

- ◆時期: 平成23年2月1日(火)~2月28日(月)

## 《バスの運行経路の一部変更及び新設》

- ◆目的: 四条通を通行する自動車総量の抑制による交通の円滑化及びバス利用者の利便性向上の観点から運行経路の変更及び新規運行を行う。
- ◆内容: 市バス5号系統及び32号系統の経路変更, 右回り(時計回り)100円循環バスの新規運行を行った。
- ◆時期: 平成23年2月1日(火)~2月28日(月)  
(※なお、右回り循環バスは、平成23年2月中の土・日・祝日に運行)

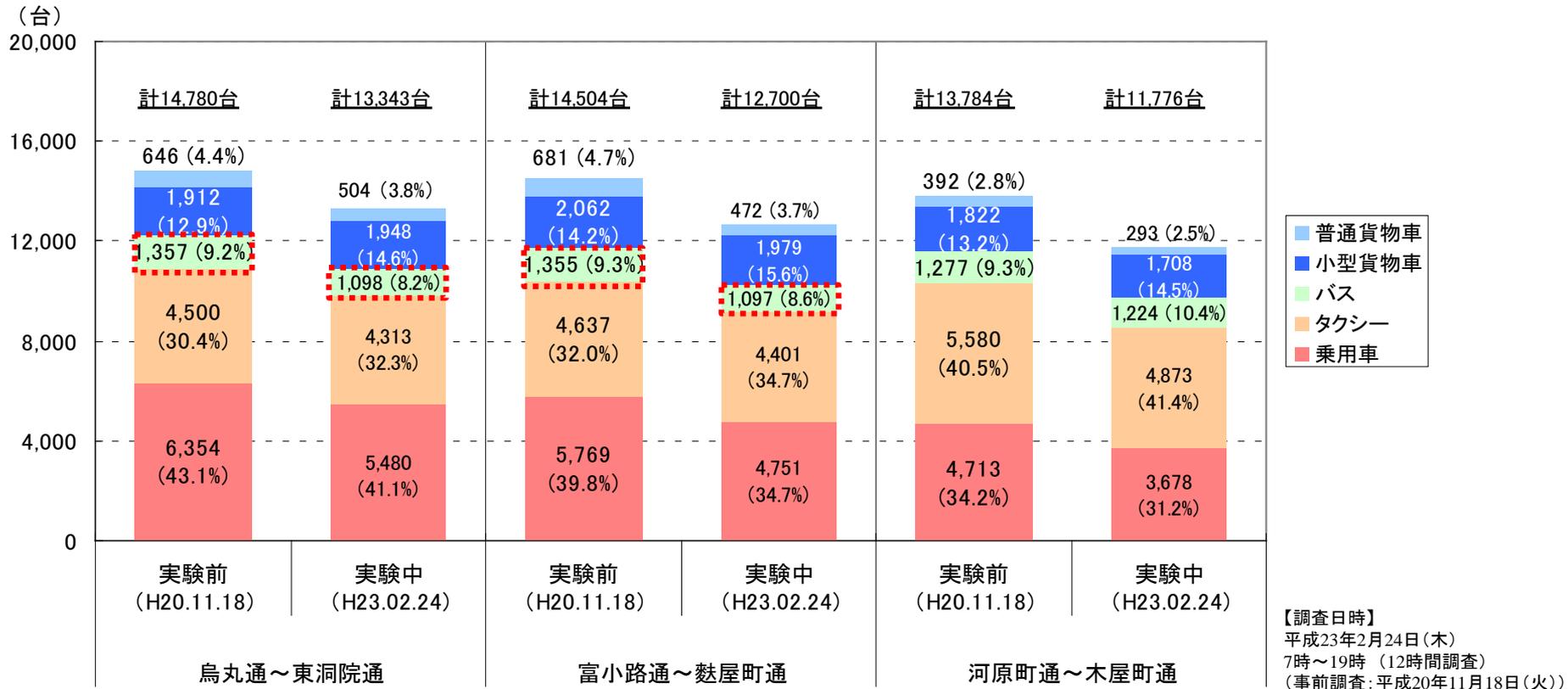


▲右回り(時計回り)100円循環バスの新規運行 ▲市バス5号系統及び32号系統の経路変更

# バスを対象とした社会実験の結果①

## 四条通の交通状況

- バスの経路変更に伴い、バスの交通量が烏丸通～東洞院通間と富小路通～麩屋町通間で2割程度減少し、全車種合計でも烏丸通～東洞院通間、富小路通～麩屋町通間、河原町通～木屋町通間ともに概ね1～2割程度の減少がみられた。



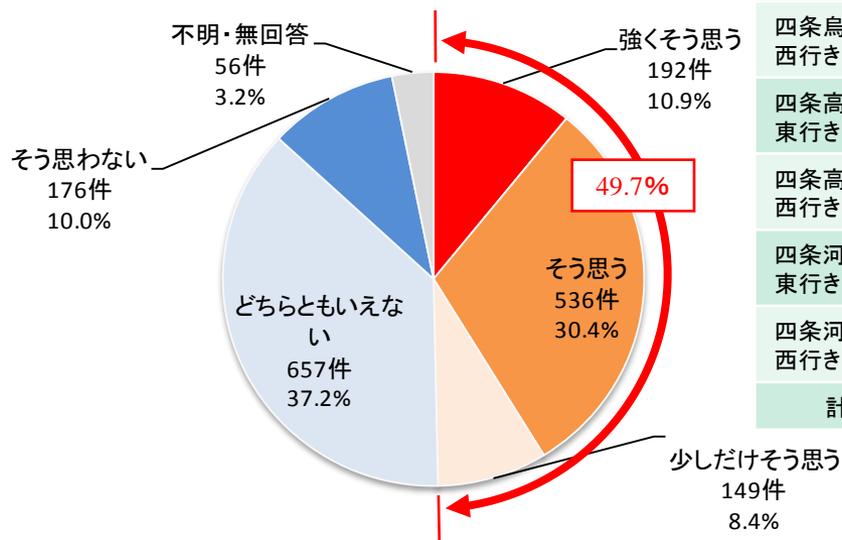
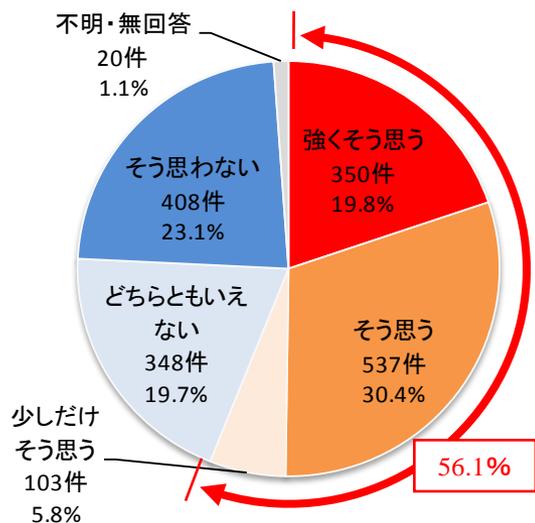
# バスを対象とした社会実験の結果②

## ■ バス停の集約や運行経路の変更の実施に対する評価

- バス停の集約化については、集約化した方が分かりやすくなると答えた方は全体の約6割を占めた。
- 100円循環バスの双方向運行については、肯定的な意見が半数程度であった。

【問】 現在、四条通(烏丸通～四条大橋間)において分かれて設置されているバス停は集約したほうが分かりやすいと思いますか？

【問】 2月の土・日曜、祝日に社会実験として、100円循環バス双方向運行を実施していますが、これにより都心部での移動は便利になると思いますか？



ヒアリング調査人数(人)

| バス停      | 2月27日 | 2月28日 | 計    |
|----------|-------|-------|------|
| 四条烏丸東行き  | 57    | 54    | 111  |
| 四条烏丸西行き  | 77    | 63    | 140  |
| 四条高倉東行き  | 167   | 225   | 392  |
| 四条高倉西行き  | 154   | 192   | 346  |
| 四条河原町東行き | 145   | 236   | 381  |
| 四条河原町西行き | 155   | 241   | 396  |
| 計        | 755   | 1011  | 1766 |

【調査日時】  
 <平日>平成23年2月28日(月)  
 7時～19時(12時間調査)  
 <休日>平成23年2月27日(日)  
 10時～19時(9時間調査)

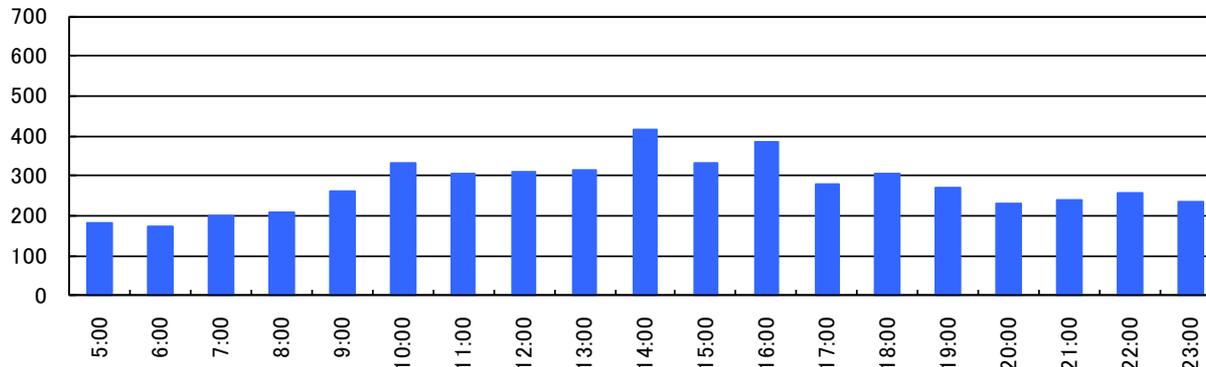
# バスを対象とした社会実験の結果③

## ■ バスの運行状況

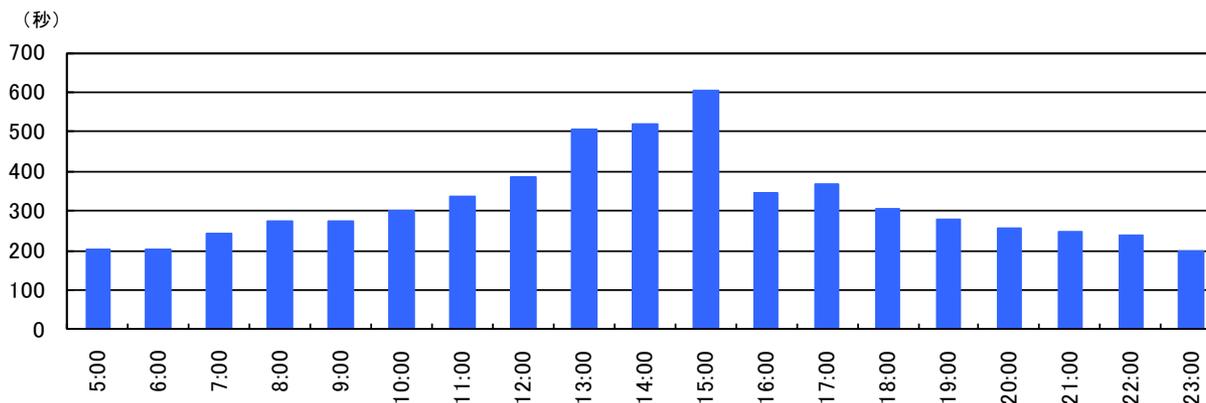
- ❑ 四条烏丸から四条河原町交差点間において、交通局のバスの運行データにより、所要時間を比較したところ、東行きは西行きに比べて所要時間が全般的に短い傾向がみられた。
- ❑ また、東行きは14時台、西行きは15時台に最も時間がかかっている状況が伺える。

四条烏丸→四条河原町：時間帯別平均所要時間(2011.2.24)

四条通のバスの平均所要時間 (秒)



四条河原町→四条烏丸：時間帯別平均所要時間(2011.2.24)



【調査日時】  
平成23年2月24日(木)

# バスを対象とした社会実験の結果④

## 100円循環バスの利用状況

- 100円循環バスの右回り(時計回り)を新規運行した結果、平成23年2月の土日祝のみの運行で一日最大439人、9日間合計で3,298人の利用者があった。
- また、通常運行している左回りについては同期間で6,540人の利用者があった。

社会実験期間中の100円循環バス降車人数

| 運行日   |     | 100円循環バス降車人数(人) |       |       |
|-------|-----|-----------------|-------|-------|
|       |     | 左回り             | 右回り   | 合計    |
| 2月5日  | 土   | 720             | 344   | 1,064 |
| 2月6日  | 日   | 684             | 323   | 1,007 |
| 2月11日 | 金・祝 | 545             | 344   | 889   |
| 2月12日 | 土   | 720             | 390   | 1,110 |
| 2月13日 | 日   | 749             | 327   | 1,076 |
| 2月19日 | 土   | 724             | 387   | 1,111 |
| 2月20日 | 日   | 788             | 382   | 1,170 |
| 2月26日 | 土   | 778             | 439   | 1,217 |
| 2月27日 | 日   | 832             | 362   | 1,194 |
| 計     |     | 6,540           | 3,298 | 9,838 |

【調査日時】  
平成23年2月の土日・祝日

# バスを対象とした社会実験

## ■ まとめ

バス停の集約化について、**集約化した方が分かりやすくなる**と答えたバス利用者が**全体の約6割**となった。

また、**バスの運行経路の一部変更**については、**交通量の変化を確認**するとともに、**100円循環バスの実験的運行**については、**都心での移動が便利になる**と回答された方が**約5割**となった。

この結果を踏まえ、今後とも、バス事業者と連携し、**バス利用者の視点に立った検討**を更に進める。

# 荷捌き車両を対象とした社会実験

## 《集配及び荷捌きの午前中集約化》

◆目的: 午後の交通量の多い時間帯に行われている路上荷捌きを午前中に集約することで、路上駐停車台数を削減し、交通の円滑化、歩行者の安心・安全の確保を図る。

◆内容: 社会実験内容を記載したチラシを荷主及び物流事業者に配布し、協力を依頼した。

◆時期: 平成23年1月17日(月)～2月10日(木)

## 《路外荷捌き場の設置》

◆目的: 路外荷捌き場を設置し、路上荷捌きから路外荷捌きへ転換することで、路上駐停車台数を削減し、交通の円滑化、歩行者の安心・安全の確保を図る。

◆内容: 歴史的都心地区に設置されている民間駐車場の「中央パーキング」、「平安ガレージ東駐車場」の2箇所に設置した。

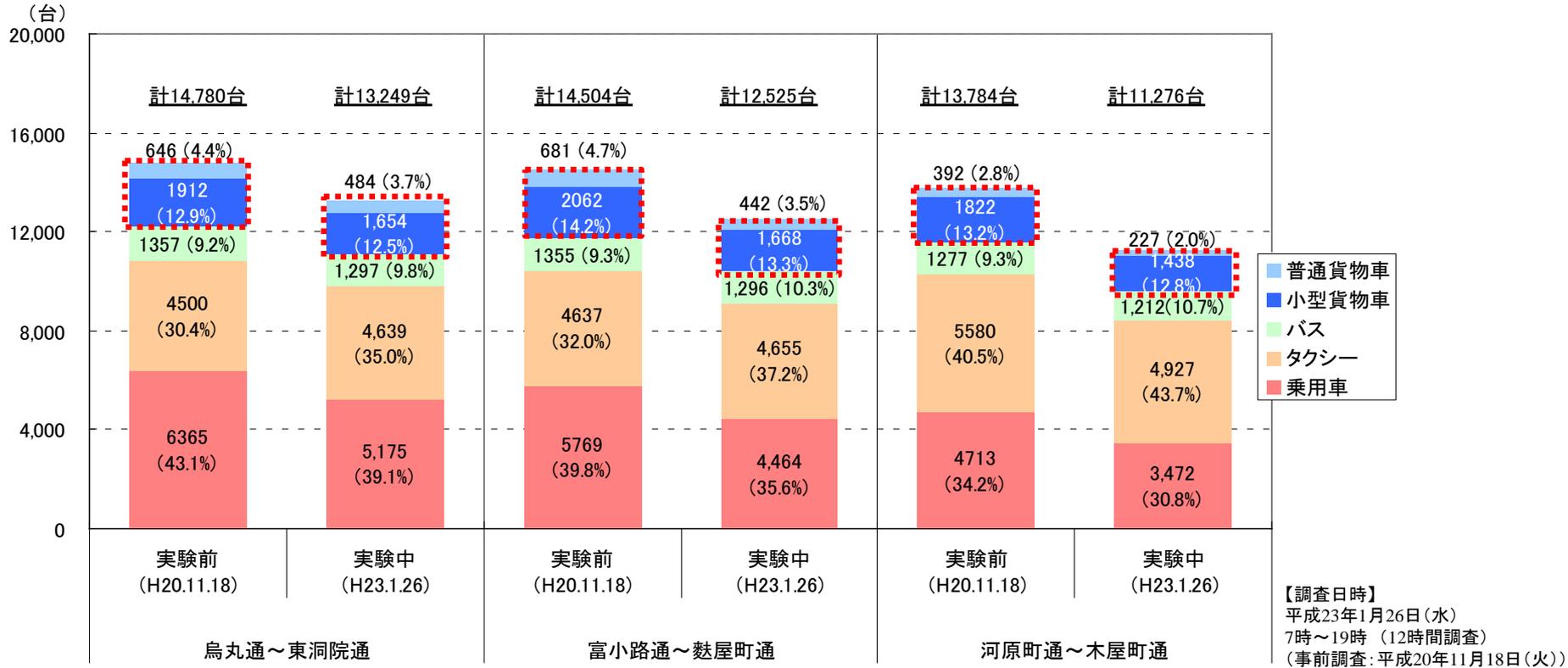
◆時期: 平成23年1月17日(月)～2月10日(木)



# 荷捌き車両を対象とした社会実験の結果①

## 四条通の交通状況

- 午前中集約化及び路外荷捌き場設置によって、四条通の烏丸通～東洞院通間、富小路通～麩屋町通間、河原町通～木屋町通間ともに交通量の減少がみられ、貨物車では小型貨物車(業務用)で2割程度、普通貨物車(業務用)で3割程度の減少がみられる。

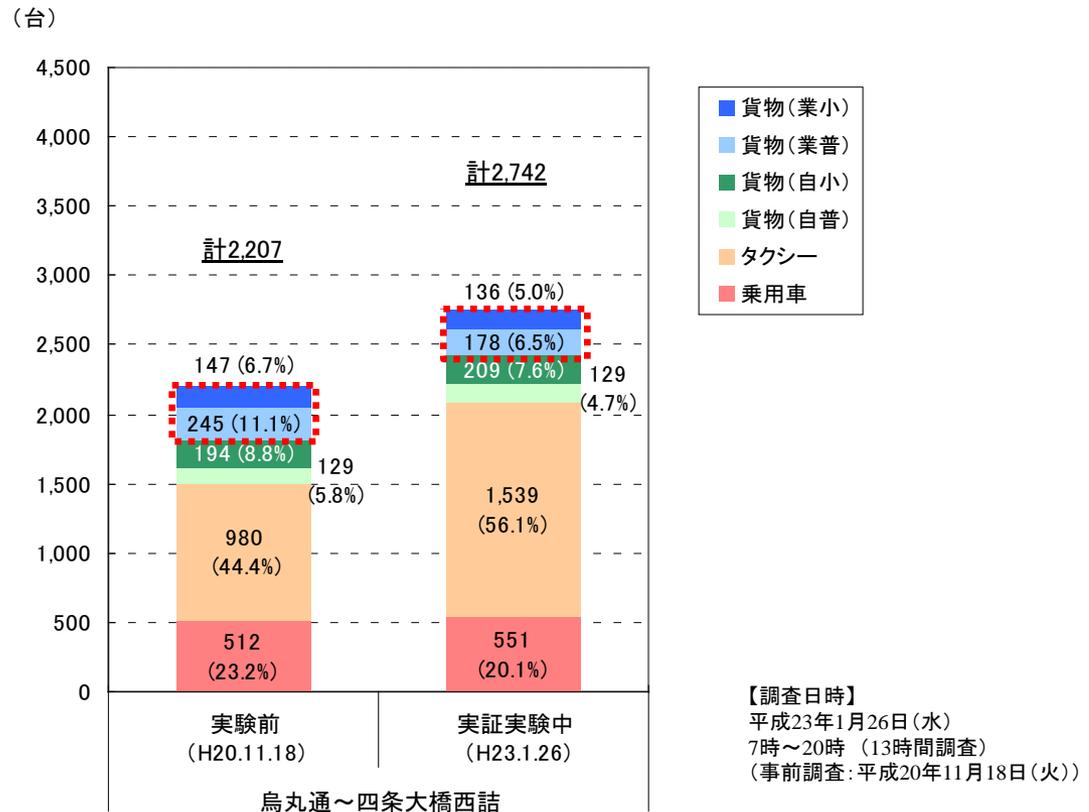


# 荷捌き車両を対象とした社会実験の結果②

## ■ 四条通上の駐停車状況

- ❑ 四条通上における普通・小型貨物車(業務用)の駐停車台数は減少がみられ、特に普通貨物車(業務用)については2割以上の減少がみられた。
- ❑ しかし、貨物車の減少したスペースにタクシー等が駐車したと考えられ、その結果全体の駐停車は増える結果となった。

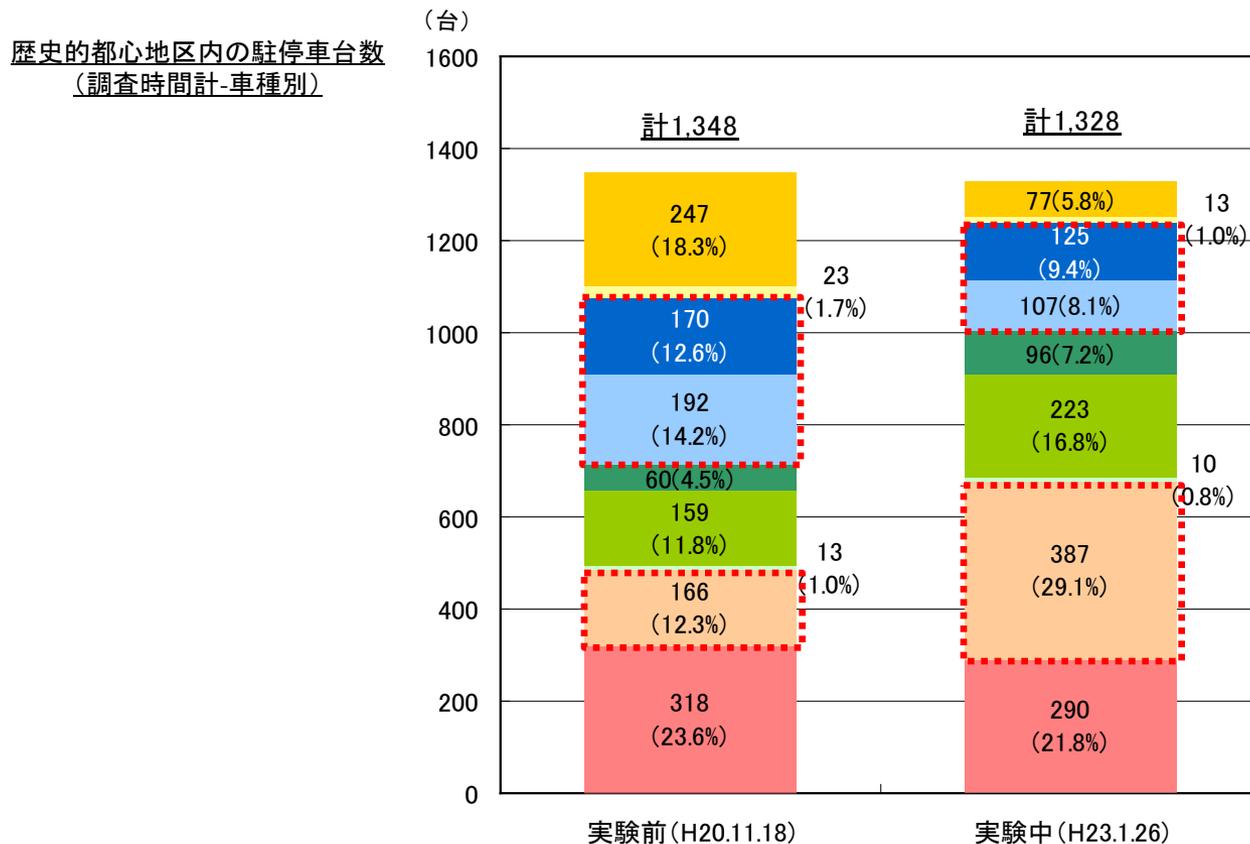
四条通上の駐停車台数(13時間計, 車種別)



# 荷捌き車両を対象とした社会実験の結果③

## 歴史的都心地区内の貨物車両の駐停車状況

- 歴史的都心地区内においては、普通・小型貨物車（業務用）について、減少傾向が見られた。
- しかし、タクシーが2倍に増加するなど、他の車種が増加したため、全車種台数としては大きな変化が見られなかった。

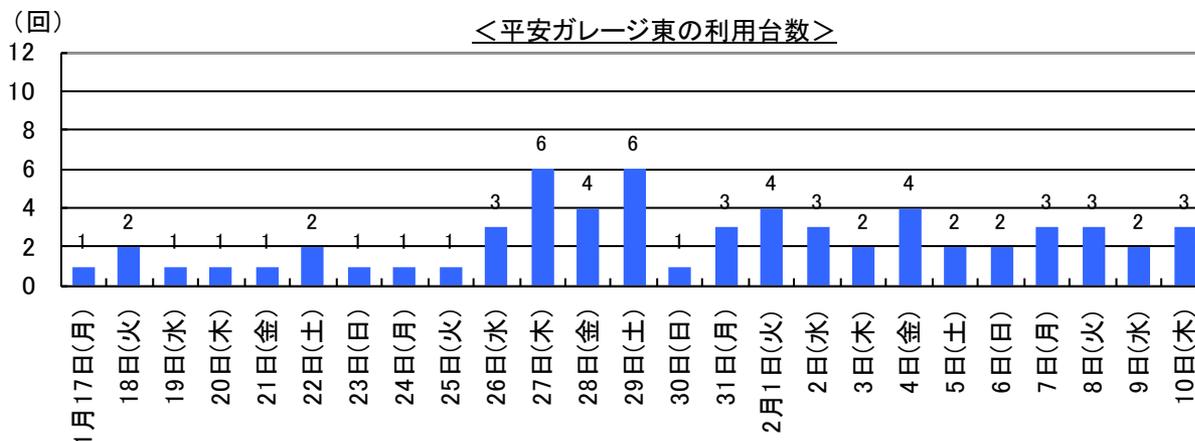
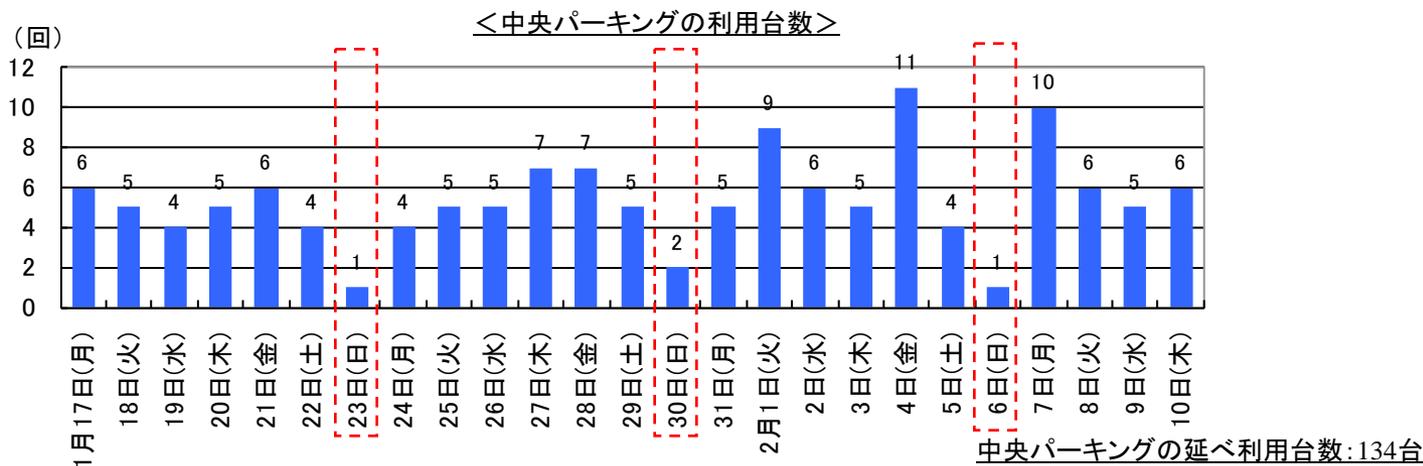


【調査日時】  
平成23年1月26日(水)9時～18時 (9時間調査)

# 荷捌き車両を対象とした社会実験の結果④

## 路外荷捌き場の利用状況

- 日別利用回数で見ると中央パーキングについて、日曜日は、利用台数が減少傾向となっている。
- また、平安ガレージ東について、1月26日以降の利用が数回程度増えている。



平安ガレージ東の延べ利用台数:62台

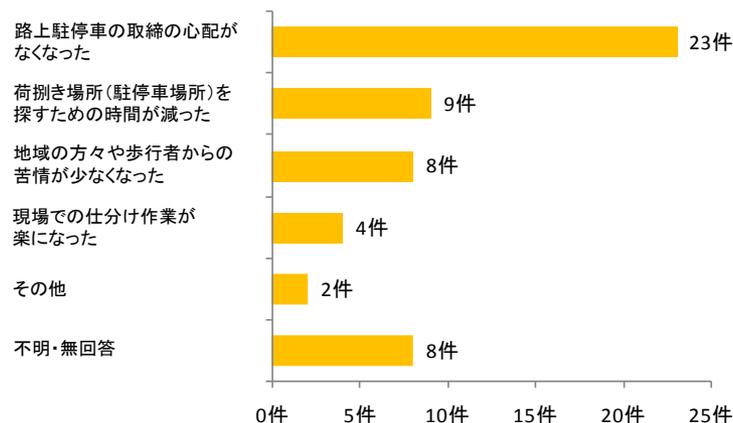
【調査日時】  
平成23年1月17日(月)～2月10日(木)

# 荷捌き車両を対象とした社会実験の結果⑤

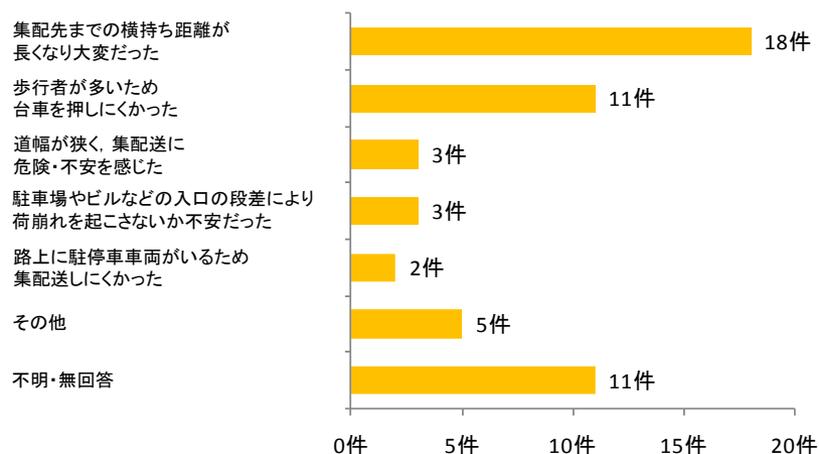
## 物流事業者のドライバーを対象としたアンケート

- ❑ 路外荷捌き場を利用して良くなったことについて、「路上駐停車の取締の心配がなくなった」が23件と最も多く、次いで「荷捌き場所(駐停車場所)を探すための時間が減った」が9件、「地域の方々や歩行者からの苦情が少なくなった」が8件と続いている。
- ❑ 路外荷捌き場を利用して困ったことについて、「集配先までの横持ち距離※が長くなり大変だった」が18件と最も多く、次いで「歩行者が多いため、台車を押しにくかった」が11件、「その他」が5件と続いている。

【問】路外荷捌き場を利用してみて“良くなったこと”はありましたか？



【問】路外荷捌き場を利用してみて“困ったこと”はありましたか？



※横持ち距離: 荷物を運んできたトラックから荷受のところまでの距離

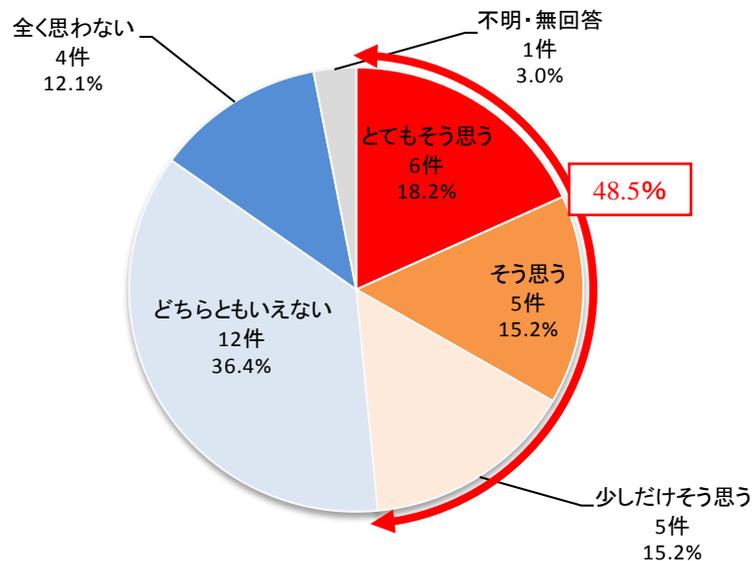
【調査時期】  
平成23年3月中旬～

# 荷捌き車両を対象とした社会実験の結果⑥

## 物流事業者のドライバーを対象としたアンケート

- 路外で集配・荷捌きを行うことは「歩くまち・京都」の実現に必要と思うかについて、肯定的な意見が半数程度を占めている。

【問】 路上での集配・荷捌きを止めて、駐車場などの路外で集配・荷捌きを行うことは、安心・安全で快適な歩行空間の確保や賑わいの創出など「歩くまち・京都」の実現に必要だと思いますか？



# 荷捌き車両を対象とした社会実験

## ■ まとめ

荷捌きの午前中集約化と路外荷捌き場の設置により、**貨物車の交通量及び路上での駐停車台数が減少傾向に繋がった**と考えられる。

このため、今後も引き続き、路上での荷捌き車両の削減を目指し、**共同配送など物流の合理化に向けたシステムづくり**や、午前中集約化に協力頂くための荷主への**啓発活動**を促進する。

# タクシーを対象とした社会実験

～タクシー駐停車マナー向上に向けたモビリティ・マネジメント※の実施～

◆目的: タクシー乗務員の意識変容を促すことにより、四条通での違法な客待ちや不要な通過交通の抑制を図る。

◆内容: ①京都市域交通圏(京都府の京都市以南地域)のタクシー乗務員を対象に自発的な駐停車マナー向上に向けたアンケート調査を実施した。

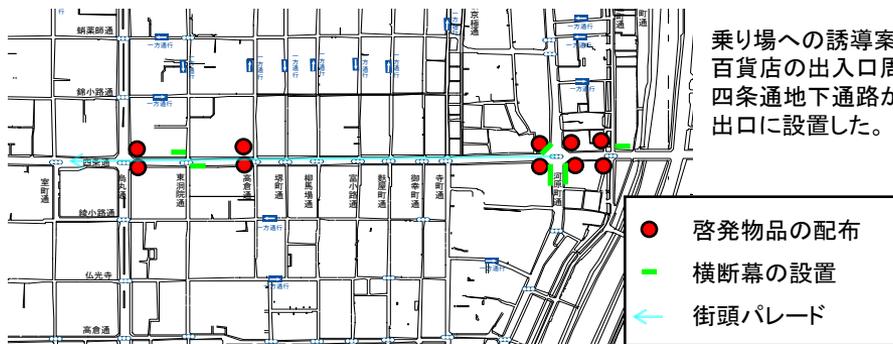
②タクシー乗務員及びタクシー利用者に対する街頭での啓発・指導活動を実施した。

◆時期: (①アンケート調査)

平成22年11月10日(水)～12月20日(月)

(②キャンペーン)

平成22年11月29日(月)～12月6日(月)



＜街頭パレードの実施＞  
(H22. 12. 3)



＜乗り場への誘導案内の設置＞  
(H22. 11. 29～)



＜啓発物品(マスク)＞  
(H22. 12. 3～5)



＜横断幕の設置＞  
(H22. 11. 29～12. 6)



＜リアウィンドウステッカーの掲出＞  
(H22. 11. 29～12. 6)

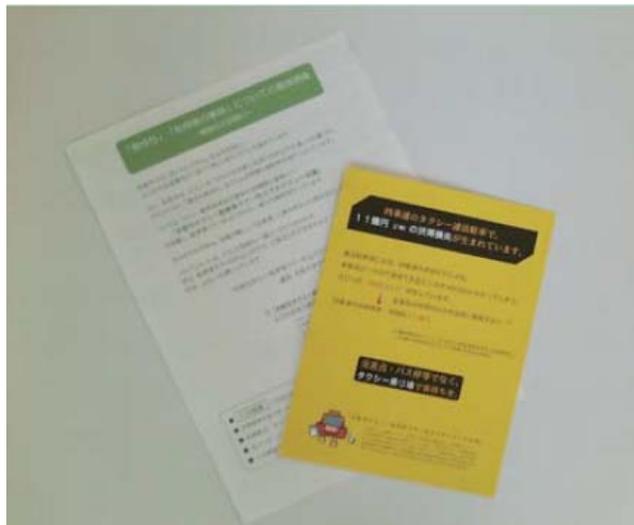
※モビリティ・マネジメント: 「かしこいクルマの使い方」を考えて実践していただくため、例えば、交通手段の出すCO2排出量の比較などを盛り込んだ動機付け情報や、個人の交通行動を考えるうえで最もわかりやすい情報である公共交通利用促進マップ、交通行動に関するアンケート、さらにその結果のフィードバックなどを活用したコミュニケーションを図り、自発的な交通行動の変化を促すこと。

# タクシー駐停車マナー向上に向けたモビリティ・マネジメントの実施結果①

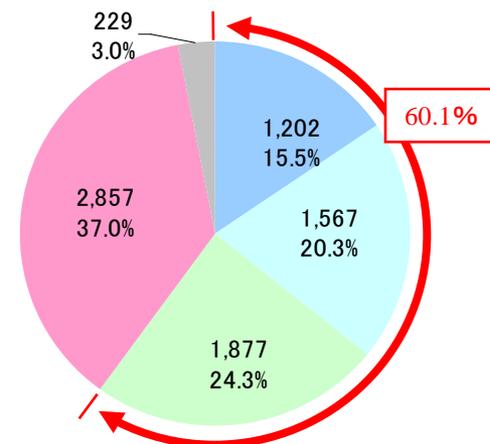
## ■ アンケート配布枚数と営業活動の現状

- アンケートの配布数は11,985枚、回答数は7,732枚、回収率は65%であった。
- 四条通で客待ちや流しなど、活動している方は、約6割を占める。

配布したアンケート調査票と動機付け冊子



【問】普段、四条通(烏丸通～川端通)で、  
どれくらい営業活動(客待ちや流し)をしていますか？



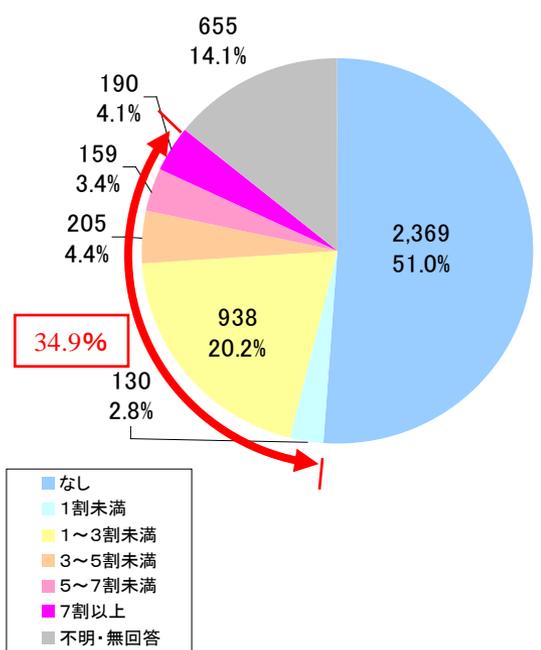
- よく活動している
- 時々活動している
- たまに活動する
- 全く活動していない
- 不明・無回答

# タクシー乗場以外に向けたモビリティ・マネジメントの実施結果②

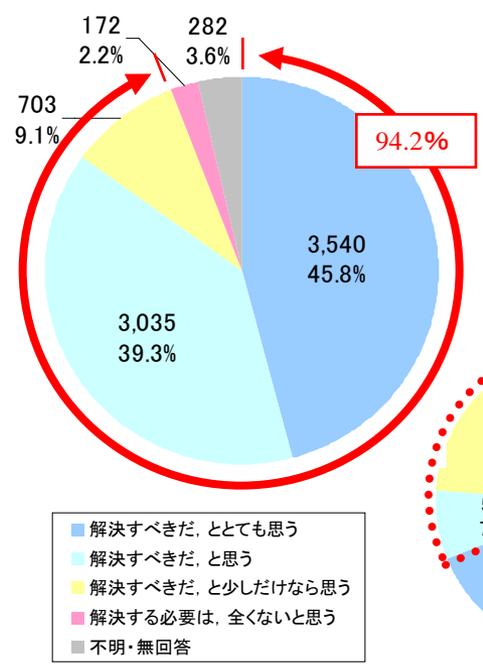
## タクシー乗り場以外での客待ち行為に対する意識

- ❑ タクシー乗り場以外で客待ちをしている方は、約3割を占める。
- ❑ 「タクシー乗り場以外での客待ちの問題を解決すべき」と思っている方は、9割以上を占める。
- ❑ 「そもそも自分は、そういう行為はやっていない」と回答した方を除いて分析したところ、タクシー乗り場以外で客待ち行為を行っている方のうち、9割以上の方が「タクシー乗り場以外での客待ちを減らそう」との意識変容があった。

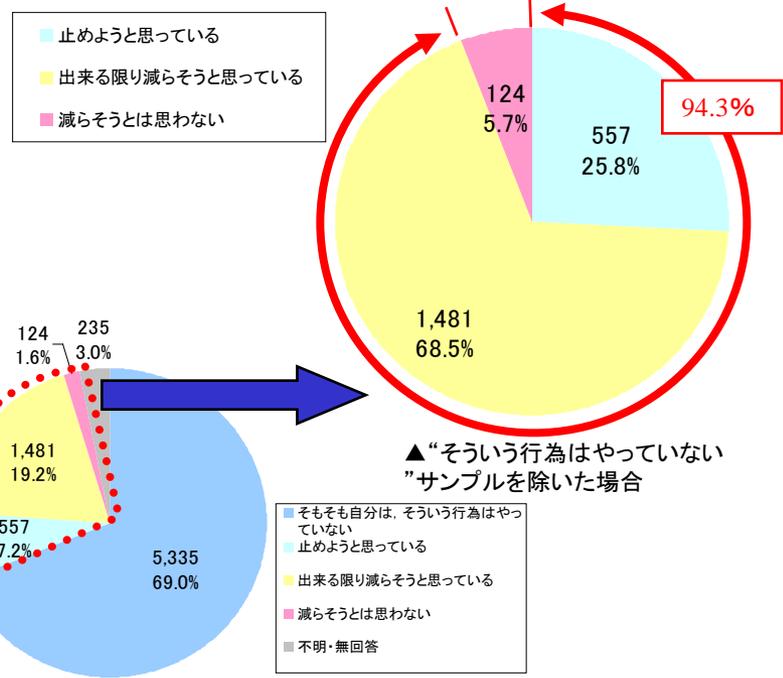
【問】四条通で、タクシー乗り場以外の場所で客待ちをすることは、どれぐらいありますか？



【問】四条通での「タクシー乗り場以外での客待ち」という問題ですが、このことについて、どのように思われますか？



【問】四条通での「タクシー乗り場以外での客待ち」について、これから、どうしようとお感じですか？



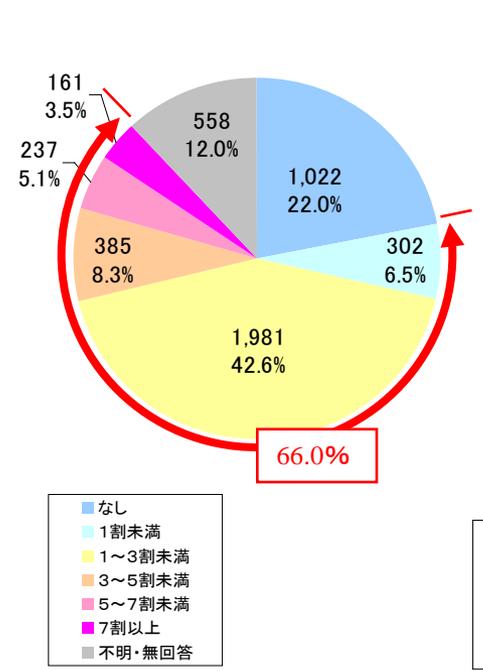
▲今後のタクシー乗り場以外での客待ち行為について

# タグー駐停車マナー向上に向けたモビリティ・マネジメントの実施結果③

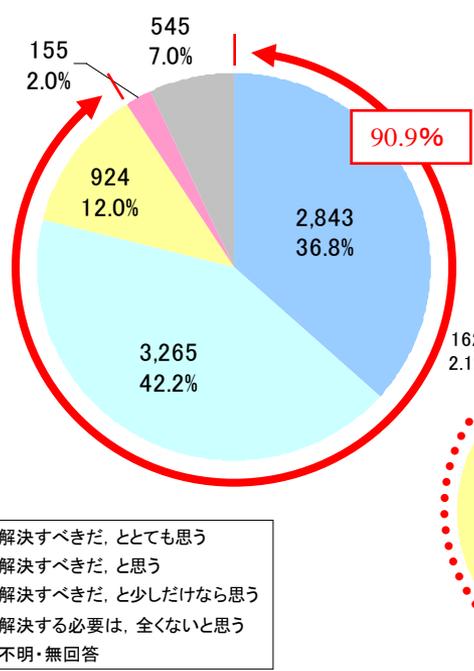
## 交差点内やバス乗り場前での利用者の乗降に対する意識

- 四条通で交差点内やバス乗り場前で利用客を乗降させると回答した方は、約7割を占める。
- 「交差点内やバス乗り場前での利用者の乗降を解決すべき」と思っている方は、9割以上を占める。
- 「そもそも自分は、そういう行為はやっていない」と回答した方を除いて分析したところ、少しでも交差点などで利用客が乗降している方のうち、9割以上の方が「交差点などでの乗降を減らそう」との意識変容があった。

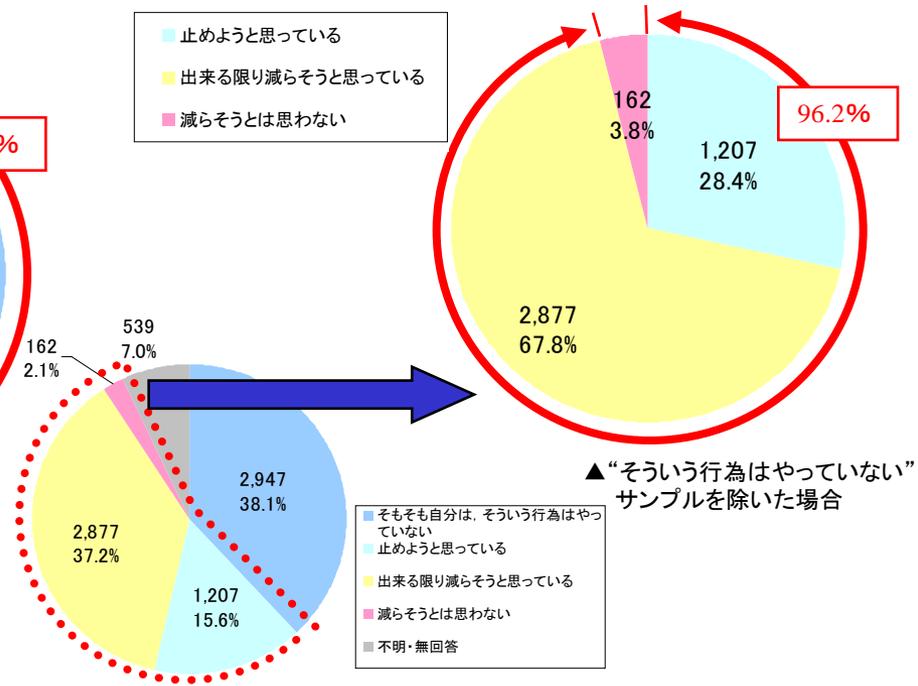
【問】四条通で、交差点内やバス乗り場前で利用客の乗降をすることは、どれぐらいありますか？



【問】四条通での「交差点内やバス乗り場前での利用者の乗降」という問題について、どのように思われますか？



【問】四条通での「交差点内やバス乗り場前での利用者の乗降」について、これから、どうしようと思いますか？



▲今後の交差点内などでの乗降について

# タクシー駐停車マナー向上に向けたモビリティ・マネジメントの実施結果④

## 違法な駐停車削減への意識

四条通において、**タクシー乗り場以外での客待ち行為**をしていると回答した方が34.9%あったが、**94.2%の方がこの行為を解決すべきと回答している**。  
また、タクシー乗り場以外での客待ち行為をしている方の**94.3%がその行為を控えるようにしたい**と考えていることが分かる。

**交差点内やバス乗り場前での乗降**をさせていると回答した方が66.0%あったが、**90.9%の方がこの行為を解決すべきと回答している**。  
また、交差点内やバス乗り場前での乗降をさせている方の**96.2%がその行為を控えるようにしたい**と考えていることが分かる。

|                                   | <現状把握><br>現状での、<br>その行為の割合                   | <問題意識><br>その行為を、<br>解決すべきか否か           | <解決への実効性><br>その行為を、<br>控えるか否か  |
|-----------------------------------|--|--|--|
| 四条通での<br>タクシー乗り場<br>以外での<br>客待ち行為 | <b>34.9%</b><br>〔少しでも、乗り場以外で<br>客待ちしている方の割合〕 | 全サンプルのうち、<br><b>94.2%</b><br>が解決すべきと回答 | そもそも当行為を行っていない<br>と回答した方を除く<br>全サンプルのうち、<br><b>94.3%</b><br>がその行為を控えると回答 |
| 四条通での<br>交差点内や<br>バス乗り場前<br>での乗降  | <b>66.0%</b><br>〔少しでも、交差点内などで<br>乗降している方の割合〕 | 全サンプルのうち、<br><b>90.9%</b><br>が解決すべきと回答 | そもそも当行為を行っていない<br>と回答した方を除く<br>全サンプルのうち、<br><b>96.2%</b><br>がその行為を控えると回答 |

# タクシーを対象とした社会実験

～タクシー駐停車マナー向上に向けたモビリティ・マネジメント～

## ■ まとめ

タクシー乗務員を対象に、日本で初めてモビリティ・マネジメントの手法を活用したアンケート調査を実施することにより、**違法な駐停車の実態を把握**するとともに、乗務員の**意識変容への可能性を確認**することができた。

引き続き、**意識変容に向けたアンケート調査や啓発活動を推進**する。

# タクシーを対象とした社会実験

## ～タクシー乗り場の使用制限～

- ◆目的: 四条通に違法に駐停車しているタクシー車両の解消と、四条通へ過度に流入しているタクシー車両の削減を図る。
- ◆内容: 四条通(烏丸通～川端通間)に設置されている6箇所のタクシー乗り場を対象として、6箇所すべてのタクシー乗り場の使用を制限した場合(第1段階)と4箇所の使用を制限した場合(第2段階)の社会実験を実施した。
- ◆時期: (第1段階)平成23年3月1日(火)～3月5日(土) 各日午前10時～午後6時  
 ※四条通(烏丸通～川端通間)の全てのタクシー乗り場(6箇所)の使用を制限した。  
 (第2段階)平成23年3月8日(火)～3月12日(土) 各日午前10時～午後6時  
 ※2箇所(大丸前東行, 高島屋前西行)のタクシー乗り場のみ使用可能とし、それ以外の4箇所のタクシー乗り場は使用を制限した。

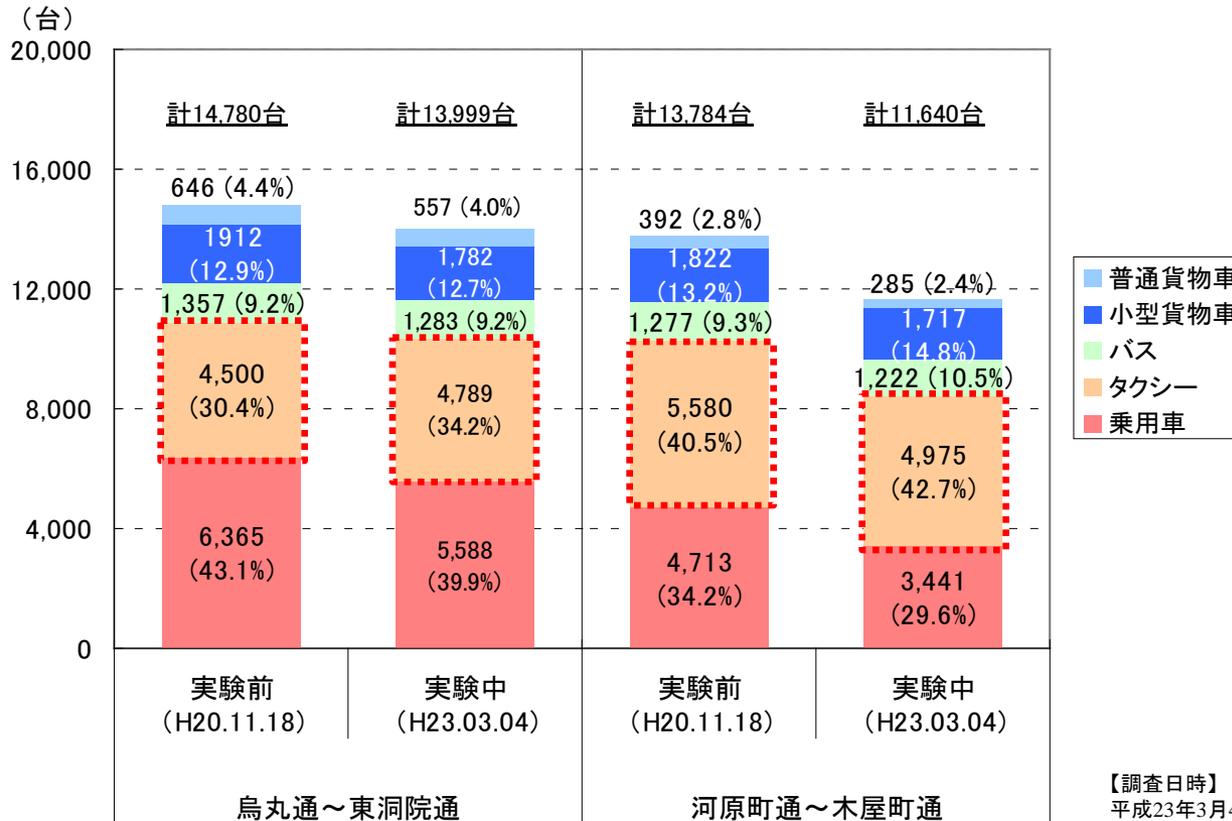


# タクシー乗り場の使用制限の実施結果①

## ■ 四条通の交通状況

- 乗り場の使用を制限したことにより、烏丸通～東洞院通間においてタクシーの交通量は増加したが、河原町通～木屋町通間について、タクシーの交通量は減少している。

四条通の断面交通量(12時間計, 車種別)



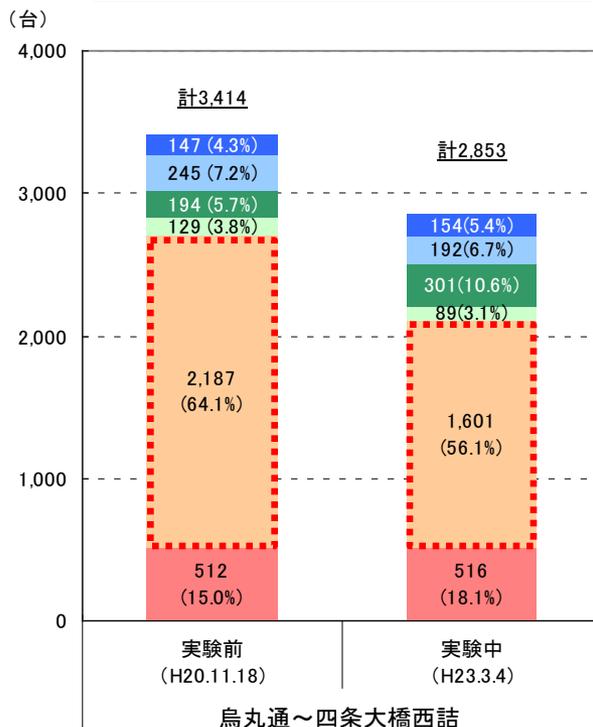
【調査日時】  
 平成23年3月4日(金)  
 7時～19時 (12時間調査)  
 (事前調査: 平成20年11月18日(火))

# タクシー乗り場の使用制限の実施結果②

## 四条通上の駐停車状況

- タクシー乗り場も含めて駐停車状況を調査した結果、全箇所の使用制限（第1段階）及び高島屋前、大丸前の2箇所以外の使用制限（第2段階）ともに2割～3割程度のタクシー駐停車台数が減少している。

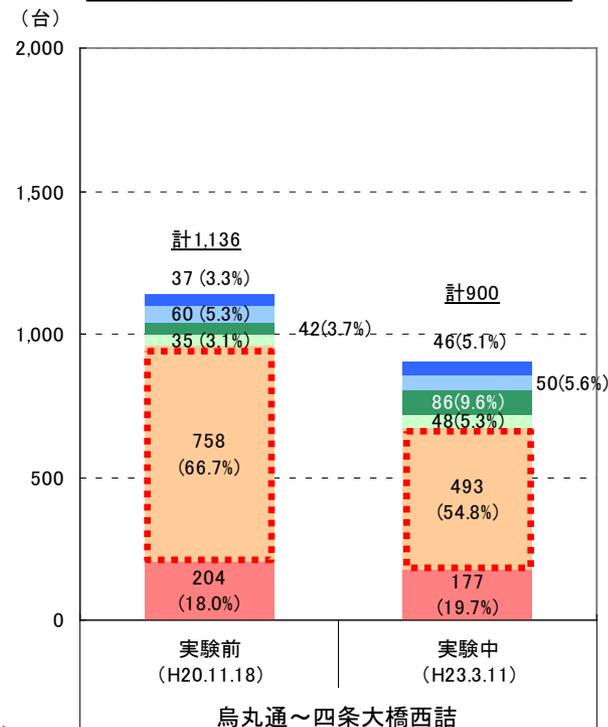
四条通上の駐停車台数(13時間計、車種別)



烏丸通～四条大橋西詰  
 <実験: 第1段階>  
 (13時間調査)

【調査日時】  
 (第1段階)平成23年3月4日(金)  
 7時～20時  
 (第2段階)平成23年3月11日(金)  
 13時～17時  
 (事前調査:平成20年11月18日(火))

四条通上の駐停車台数(4時間計、車種別)



烏丸通～四条大橋西詰  
 <実験: 第2段階>  
 (4時間調査)

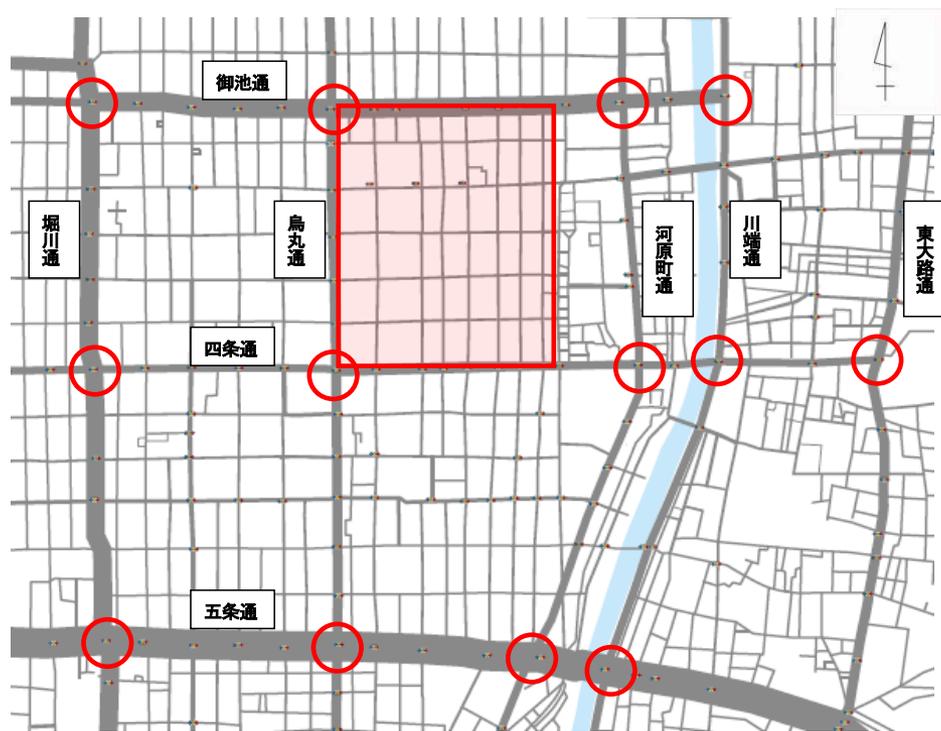
# タクシーを対象とした社会実験 ～タクシー乗り場の使用制限～

## ■ まとめ

タクシー乗り場の使用制限を実施した社会実験中の駐停車車両は減少しており、タクシー乗り場のあり方について利用者の視点を踏まえた検討を更に進める。

# 一般交通に関する社会実験

- ◆目的: 自動車の流入を抑制し、四条通を中心とした歴史的都心地区を通り抜ける自動車の削減を図る。
- ◆内容: 当該地区の通り抜けを控えるように呼びかける看板を歴史的都心地区の出入口や周辺の主要交差点に設置した。
- ◆時期: 平成22年12月7日(火)～12月28日(火)



- ①の看板を設置した箇所
- ②の看板を出入口に設置したエリア



▲①主要周辺交差点に設置した  
実験内容の周知を図る看板



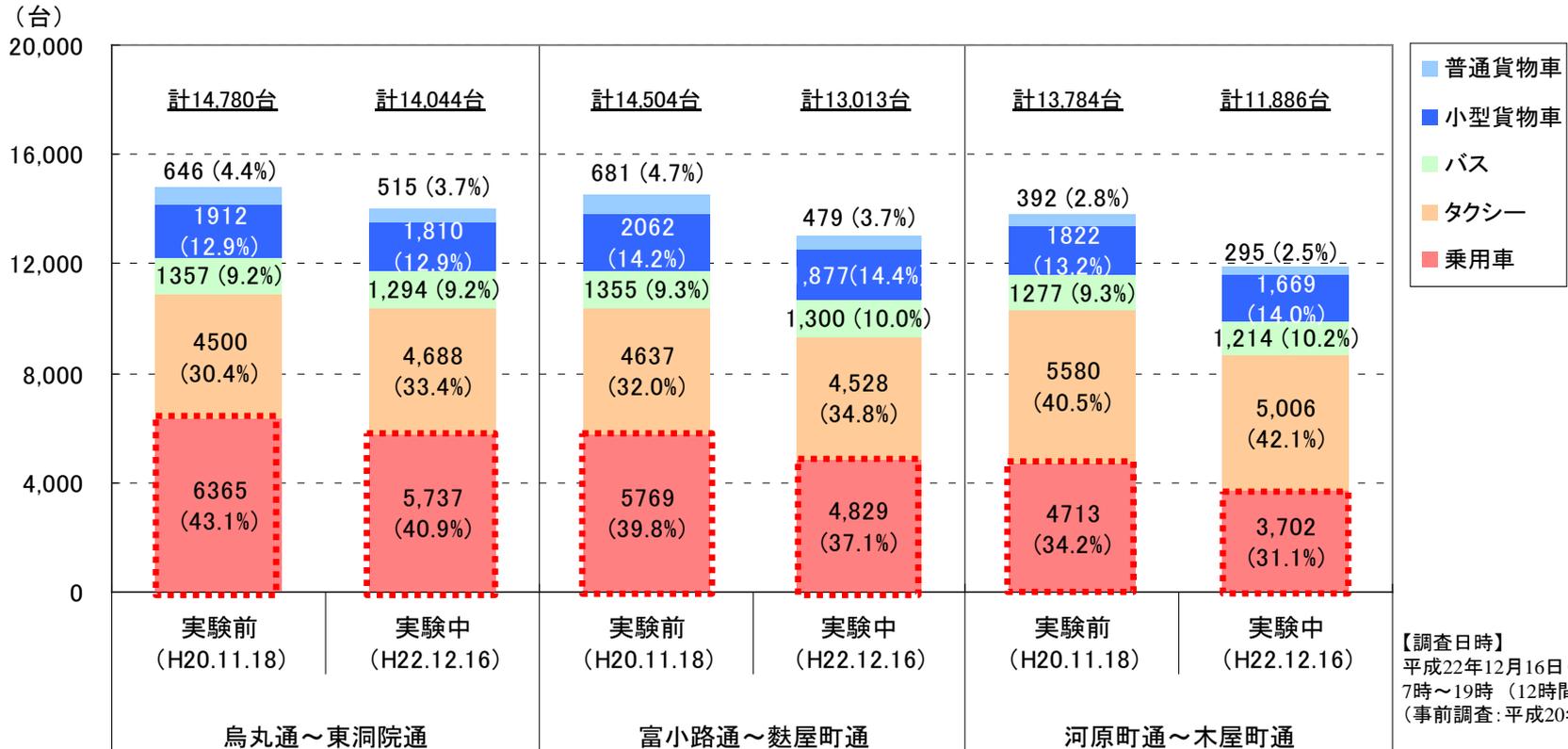
▲②細街路の出入口に設置した  
実験内容の周知を図る看板

# 一般交通に関する社会実験の実施結果①

## 四条通の交通状況

- 一般車両の経路変更を促す社会実験実施により、四条通の烏丸通～東洞院通間、富小路通～麩屋町通間、河原町通～木屋町通間ともに全車種計で減少の傾向となっている。
- また、車種別に乗用車のみを比較した場合においても、1割～2割程度の減少となっている。

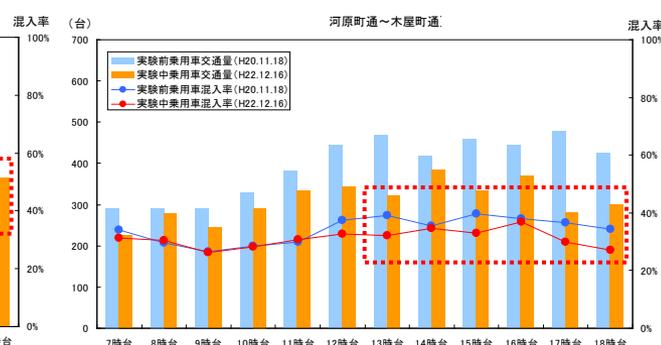
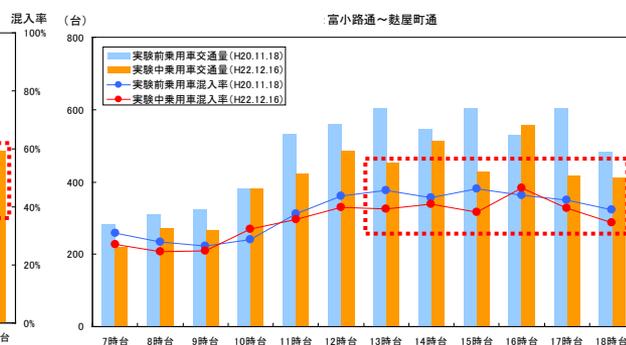
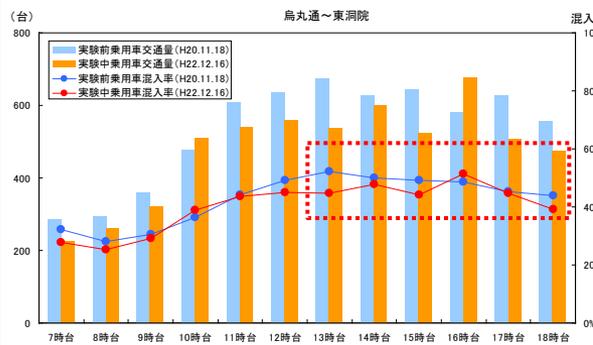
四条通の断面交通量(12時間計, 車種別)



# 一般交通に関する社会実験の実施結果②

## 四条通の交通状況

- 交通量を時間帯別に、乗用車だけに特化してみると、四条通の烏丸通～東洞院通間、富小路通～麩屋町通間、河原町通～木屋町通間ともに、乗用車の交通量はほとんどの時間帯において減少していることが分かる。
- また、全車種のうち乗用車交通量が占める割合(乗用車混入率)で見ても、午後の時間帯で減少傾向になっている。特に、河原町通～木屋町通間において顕著な減少傾向となっている。



|       | 実証実験前<br>(H20.11.18) |            | 実証実験中<br>(H23.3.4) |            | 実験中-実験前<br>(増減量・増減割合) |
|-------|----------------------|------------|--------------------|------------|-----------------------|
|       | 交通量<br>(台/12h)       | 混入率<br>(%) | 交通量<br>(台/12h)     | 混入率<br>(%) |                       |
| 7時台   | 286                  | 32.2%      | 225                | 27.8%      | -61                   |
| 8時台   | 294                  | 28.2%      | 263                | 25.2%      | -31                   |
| 9時台   | 359                  | 30.6%      | 319                | 29.1%      | -40                   |
| 10時台  | 477                  | 36.3%      | 510                | 38.9%      | 33                    |
| 11時台  | 609                  | 44.2%      | 539                | 43.6%      | -70                   |
| 12時台  | 635                  | 49.2%      | 561                | 45.0%      | -74                   |
| 13時台  | 673                  | 52.3%      | 537                | 44.7%      | -136                  |
| 14時台  | 627                  | 50.0%      | 600                | 47.9%      | -27                   |
| 15時台  | 644                  | 49.3%      | 524                | 44.1%      | -120                  |
| 16時台  | 580                  | 48.5%      | 677                | 51.4%      | 97                    |
| 17時台  | 626                  | 45.3%      | 507                | 44.8%      | -119                  |
| 18時台  | 555                  | 43.8%      | 475                | 39.2%      | -80                   |
| 12時間計 | 6365                 | 100.0%     | 5737               | 100.0%     | -628                  |

|       | 実証実験前<br>(H20.11.18) |            | 実証実験中<br>(H23.3.4) |            | 実験中-実験前<br>(増減量・増減割合) |
|-------|----------------------|------------|--------------------|------------|-----------------------|
|       | 交通量<br>(台/12h)       | 混入率<br>(%) | 交通量<br>(台/12h)     | 混入率<br>(%) |                       |
| 7時台   | 282                  | 32.4%      | 220                | 28.5%      | -62                   |
| 8時台   | 313                  | 29.2%      | 271                | 26.0%      | -42                   |
| 9時台   | 325                  | 27.8%      | 268                | 26.1%      | -57                   |
| 10時台  | 382                  | 30.2%      | 382                | 33.7%      | 0                     |
| 11時台  | 533                  | 39.1%      | 424                | 37.1%      | -109                  |
| 12時台  | 561                  | 45.2%      | 486                | 41.4%      | -75                   |
| 13時台  | 605                  | 47.0%      | 452                | 40.8%      | -153                  |
| 14時台  | 546                  | 44.6%      | 513                | 42.3%      | -33                   |
| 15時台  | 604                  | 47.7%      | 428                | 39.7%      | -176                  |
| 16時台  | 531                  | 45.5%      | 556                | 47.9%      | 25                    |
| 17時台  | 603                  | 43.6%      | 417                | 41.1%      | -186                  |
| 18時台  | 484                  | 40.4%      | 412                | 36.0%      | -72                   |
| 12時間計 | 5769                 | 100.0%     | 4829               | 100.0%     | -940                  |

|       | 実証実験前<br>(H20.11.18) |            | 実証実験中<br>(H23.3.4) |            | 実験中-実験前<br>(増減量・増減割合) |
|-------|----------------------|------------|--------------------|------------|-----------------------|
|       | 交通量<br>(台/12h)       | 混入率<br>(%) | 交通量<br>(台/12h)     | 混入率<br>(%) |                       |
| 7時台   | 291                  | 34.0%      | 224                | 31.4%      | -67                   |
| 8時台   | 291                  | 29.5%      | 278                | 30.5%      | -13                   |
| 9時台   | 289                  | 26.4%      | 244                | 26.3%      | -45                   |
| 10時台  | 329                  | 28.6%      | 291                | 28.1%      | -38                   |
| 11時台  | 381                  | 29.8%      | 334                | 30.7%      | -47                   |
| 12時台  | 443                  | 37.4%      | 342                | 32.7%      | -101                  |
| 13時台  | 467                  | 39.2%      | 323                | 32.1%      | -144                  |
| 14時台  | 419                  | 35.4%      | 384                | 34.7%      | -35                   |
| 15時台  | 459                  | 39.7%      | 334                | 33.0%      | -125                  |
| 16時台  | 443                  | 37.9%      | 370                | 36.9%      | -73                   |
| 17時台  | 477                  | 36.6%      | 279                | 29.9%      | -198                  |
| 18時台  | 424                  | 34.3%      | 299                | 27.0%      | -125                  |
| 12時間計 | 4713                 | 100.0%     | 3702               | 100.0%     | -1,011                |

# 一般交通に関する社会実験

## ■ まとめ

看板の設置などによる自動車の流入抑制を目指した社会実験中の**四条通の交通量が減少**し、乗用車混入率をみても午後の時間帯において減少傾向となった。

このことから、「歩くまち・京都」の取組への御理解と御協力があったものと考えられ、**今後とも歩行者優先のまちづくりを推進**する。

# シェアード・スペース実証実験

- ◆目的: 人と自動車が共存する空間を創り出すことにより, 歩行者優先の安心・安全な細街路を実現するため, シェアード・スペース※の社会実験を実施した。
- ◆内容: 都心部の細街路である東洞院通において, 路側線を隠すことや道路のカラー舗装を行い, 歩行者と運転者が相互に配慮する意識を醸成させる空間デザインを施した。
- ◆時期: 平成23年2月4日(金)~2月17日(木)



※ シェアード・スペース: 交通安全など目的として信号・標識の多くを撤去し, 歩道や自転車道, 車道などの区別をやめる取組であり, みんなが他人の行動に注意するとともに, 自然と自分の行動に責任を持つようになり, 自動車の走行速度が低下し, 重大事故の減少効果があると報告されている。



▲舗装①路肩部



▲舗装②車道部



▲舗装③交差点部

# シェアード・スペース実証実験の実施結果①

- 車両速度調査の結果、実験中に平日で3.3%、休日で6.8%の減速効果が得られた。
- また、効果が最も顕著に表れた平日の11時台に着目すると、34%(-6.6km/h)の減速効果があった。



実験前



実験中

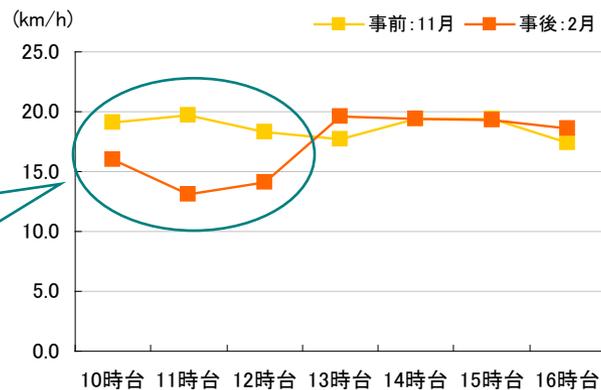
四条東洞院交差点から南向



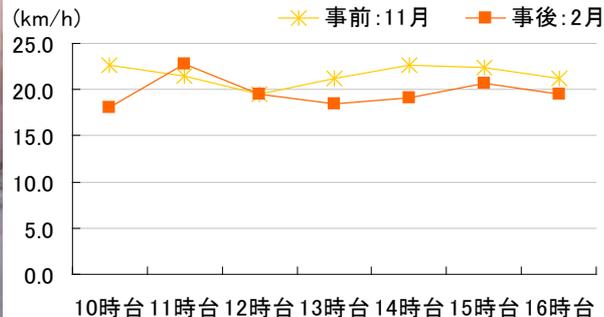
実験中

東洞院綾小路交差点から北向

効果が最も顕著に表れた時間帯では34% (6.6km/h) の速度低下を確認



四条通～綾小路通間の区間平均速度変化【平日】



四条通～綾小路通間の区間平均速度変化【休日】

【調査日時】

平成23年2月5日(土), 6日(日), 10日(木), 16日(水) 10時～17時  
 (事前調査:平成22年11月14日(日), 16日(火), 17日(水), 20日(土))

# シェアード・スペース実証実験の実施結果②

- 歩行者意識に関するすべての指標が実験中に向上している様子が確認された。
- とりわけ、「道の歩きやすさ」、「道の印象」に対する評価が統計的に有意に向上していることが確認された。

| 歩行者意識   | 質問内容                             | 調査 | 回答数 | 平均値※ |
|---------|----------------------------------|----|-----|------|
| 道の歩きやすさ | この道は「気軽に真ん中を歩きやすい道だ」と思いますか？      | 事前 | 319 | 1.93 |
|         |                                  | 事後 | 205 | 2.41 |
| 歩行者優しさ  | この道は「歩く人に優しい道だ」と感じますか？           | 事前 | 319 | 2.59 |
|         |                                  | 事後 | 205 | 2.77 |
| 歩行者優先度  | この道は「クルマのためにある道だ」と感じますか？         | 事前 | 319 | 3.50 |
|         |                                  | 事後 | 205 | 3.66 |
| 会釈可能    | この道では「クルマの運転手と、気軽に会釈できそう」と感じますか？ | 事前 | 319 | 2.43 |
|         |                                  | 事後 | 205 | 2.59 |
| 雰囲気     | 「この道の雰囲気」について、どう感じますか？           | 事前 | 319 | 3.87 |
|         |                                  | 事後 | 205 | 4.00 |
| 楽しさ     | この道は「歩いていて、楽しい道だ」と感じますか？         | 事前 | 319 | 3.16 |
|         |                                  | 事後 | 205 | 3.27 |
| 印象変化    | この道に関して「以前と比べてどう感じますか？」          | 事前 | -   | -    |
|         |                                  | 事後 | 165 | 4.18 |

※ 平均値とは最も否定的な意見1から最も肯定的な意見7までの7段階の数値を平均したものの。

【調査日時】

平成23年2月5日(土)、6日(日)、10日(木)各日10時～17時

(事前調査:平成22年11月13日(土)、14日(日)、16日(火)、17日(水))

# シェアード・スペース実証実験

## ■ まとめ

空間デザインにより歩道と車道の一体的な空間を創り出すシェアード・スペース化に取り組んだ結果、実験中の道に対する歩行者の印象の変化や**車両走行速度の低下傾向が確認**された。

今後、市内におけるシェアード・スペース化の展開にあたっては、**景観や歩行者に配慮した空間デザインの検討**が重要になると考えられる。

# 臨時駐輪場の設置

- ◆目的: 四条通や周辺地域の放置自転車の削減を図る。
- ◆内容: 京都信用金庫本店の駐車場に臨時駐輪場(規模: 100台)を有料(1日150円)で設置。
- ◆時期: 平成22年12月の土日祝9時~20時

## ■ 実験結果

- 京都信用金庫本店の駐車場に臨時駐輪場を有料で設置した結果, 9日間で合計30台の利用があった。

# 平成22年度の社会実験の考察

平成22年度の社会実験は、四条通の歩道拡幅の着実な実施を目指し、車線減少に伴う交通処理への対応策を個別に行ったものであり、路外荷捌き場の設置による路上駐停車台数の削減など、**それぞれの対応策において効果を確認することができた**が、一方で、実験により、道路上の空いたスペースにタクシーが駐停車する等の課題も確認できた。

現在、四条通において、駐停車車両やバス停の集中等により、通行機能が損なわれていることから、**路上での荷捌き車両やタクシーの違法駐停車の削減に向けた取組**や、**利用者の視点に立ったバス交通のあり方**などについて、さらに検討を深めていく必要がある。

また、自動車の流入抑制策についても、「歩くまち・京都」の実現に向けた重要な取組であり、本市が強力に推進しているモビリティ・マネジメントや公共交通ネットワークの充実により、**自動車利用から公共交通利用への転換を推進**していく必要がある。