

「歩いて楽しいまちなかゾーン」 の整備について



1 京都市における都心の細街路について

○「歩くまち・京都」総合交通戦略における

都心の細街路の位置付け

安全な歩行空間をできる限り広げて，地域の生活者や来訪者が安心して買い物したり回遊したりすることのできる道路を目指し，自動車は歩行者等に配慮してゆっくり走ることを基本としています。

○ 都心の細街路の状況



写真 都心の生活道路における交通状況

歩行空間の確保を目的とした道路拡幅や歩道の設置が困難

⇒ 効果的で波及性のある歩行者の安全対策を実施

2 都心の細街路の状況

- 多数の通過車両が走行している。
- 歩行者が車道にはみ出して通行している。
- 通学路としての安全性が損なわれている。



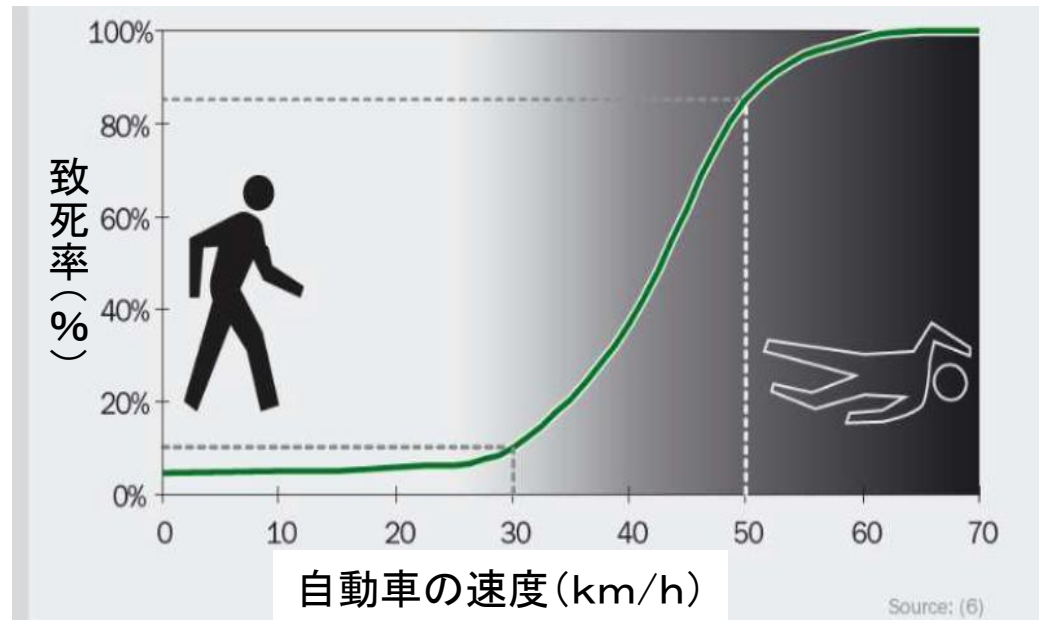
第7回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議

3 狭い道路における事故の特徴

右のグラフのとおり、自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速30kmを超えると歩行者の致死率が急激に上昇します。

このため、細街路を走行する自動車の速度を30km以下に抑制することが、歩行者の安全につながります。

自動車の速度と歩行者の致死率



4 整備の目的

○細街路における優先順位

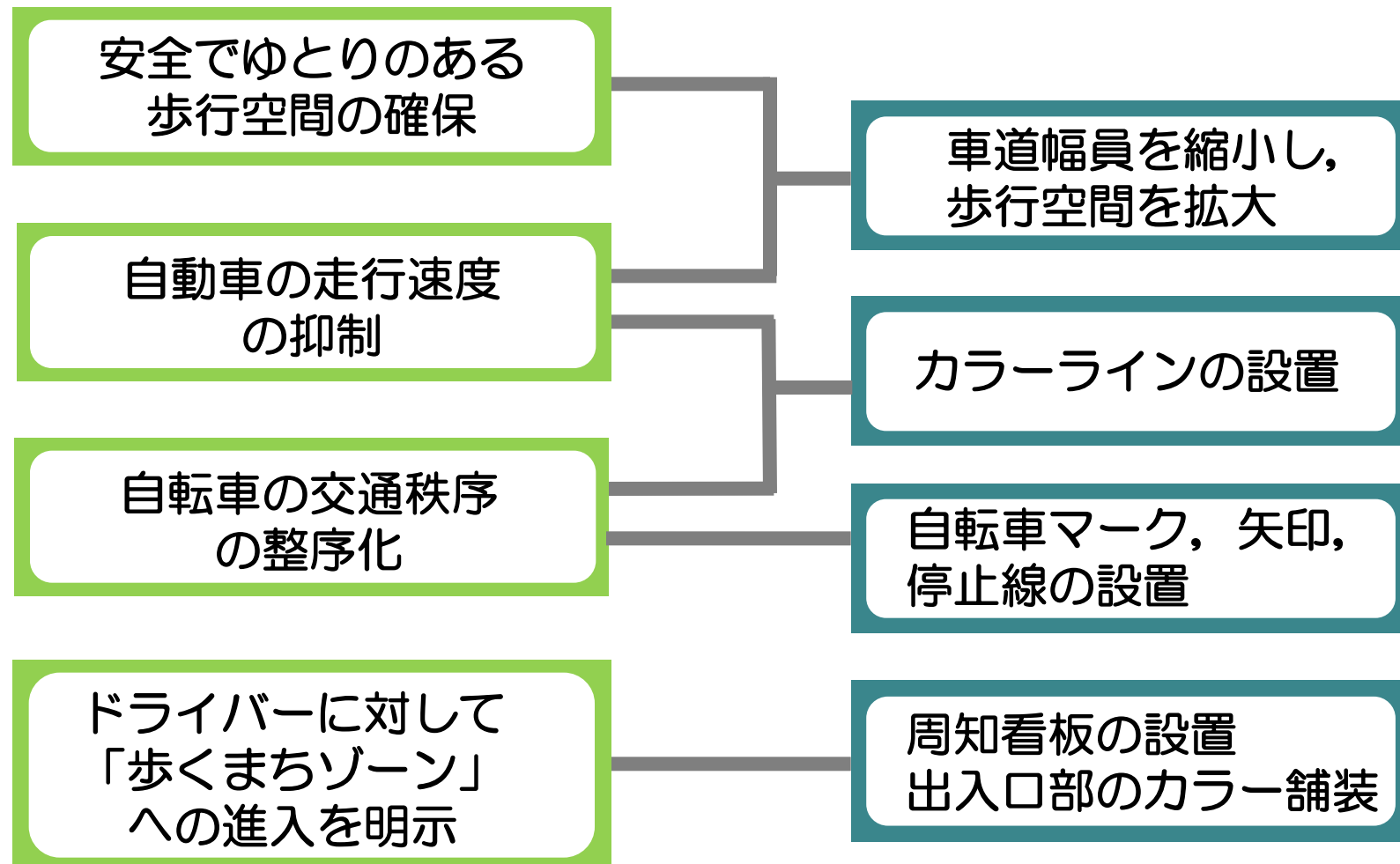
歩行者＞自転車＞自動車

○「歩いて楽しいまちなかゾーン」整備の目的

- ・ 安心でゆとりのある歩行空間の確保
- ・ 自動車の走行速度を抑制
- ・ 自転車の交通秩序の整序化

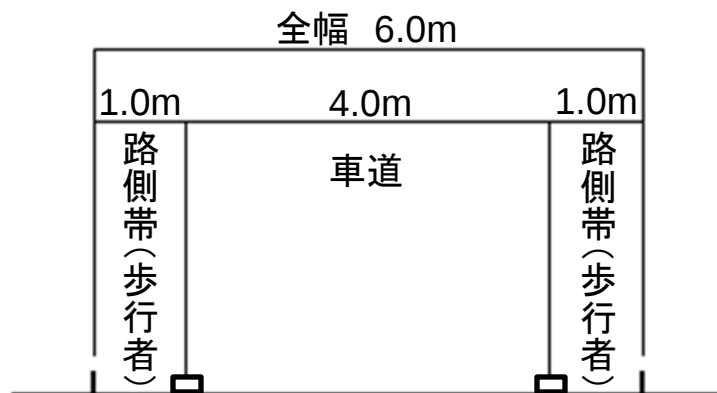
5 整備概要

○ 整備概要



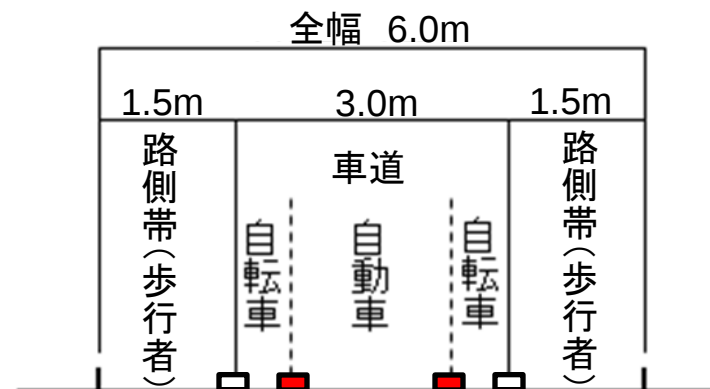
6 整備内容

整備前



(東洞院通蛸薬師通付近)

整備後



※ 地道色のカラーライン, 舗装は、
通学路対策により設置

6 整備内容

- 「歩いて楽しいまちなかゾーン」を明示するため、整備地区の出入口部に周知看板の設置，特殊舗装（カラー舗装）を施工



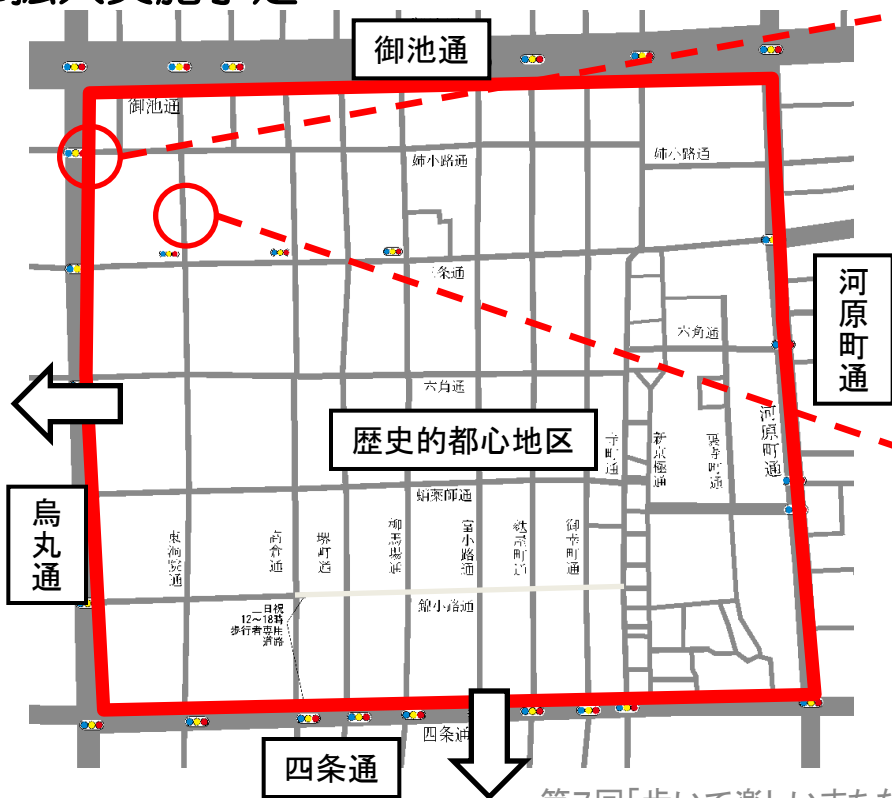
特殊舗装
(カラー舗装)

(麴屋町御池交差点)

7 整備状況

○「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備箇所及び整備状況

- 平成26年6月に、歴史的都心地区内の整備が完了
- 今後は、歴史的都心地区の西側及び南側エリアに拡大実施予定



8 整備効果（自動車の速度測定）

○車道幅員の縮減による効果

自動車の平均速度の比較

測定時期	車両の平均時速	実験前との比較
実験前 (H24年2月)	23.6km	
実験中 (H24年3月)	21.3km	△9.7%
実験後半年経過 (H24年11月)	22.2km	△5.9%
直近 (H26年10月)	21.7km	△8.1%

時速30km以上の車両の変化

測定時期	車両通行台数	うち30km以上の台数	30km以上で走行している車両の割合
実験前 (H24年2月)	300台	33台	11.0%
実験中 (H24年3月)	358台	22台	6.1%
実験後半年経過 (H24年11月)	377台	20台	5.3%
直近 (H26年10月)	331台	24台	7.3%

調査箇所：六角通（烏丸通～東洞院通間）
＜平成24年3月整備箇所＞

9 課題と今後の取組

○課題

- 広げた路側帯に自動車の駐車・自転車の駐輪・不法占用看板があり，歩行者の妨げになっている。
- カラーラインが自転車走行レーンと誤解され，自転車がスピードを出して走行し，歩行者と錯綜する事象が見られる。

○今後の取組

- 本市関係部署，関係機関，地元等と連携した啓発
- ゾーン対策の趣旨，ラインの意味を地元，来訪者に向けPR
- 効果検証による，効果の持続性の確認

