

「歩いて楽しいまちなか戦略」 四条通歩道拡幅事業等の 効果検証・影響検証 (中間報告)



四条通歩道拡幅事業の効果検証・影響検証

◆ 四条通歩道拡幅事業の概要

1. 事業目的

歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、都心の商業施設等へ行きやすくし、まちの賑わいの創出を図る。



2. 整備の方針

- 既存の道路空間を再配分することで、誰もが安心・安全・快適に歩いていただける歩行空間の確保とバス待ち環境の改善を図る。
- 四条通を交通結節点（ターミナル）としてとらえ、公共交通の利便性を高めることで、まちなかへのアクセス機能の向上を図る。



3. 主な整備内容

- ① 歩道の拡幅（片側2車線を片側1車線に減少⇒歩道を拡幅）
- ② バス停の集約、「テラス型バス停」の導入
- ③ 沿道アクセススペース（車両の停車スペース）の設置



四条通歩道拡幅事業の効果検証・影響検証

◆ 効果検証・影響検証の概要

1. 目的

歩行者の快適性向上や公共交通の利便性向上、まちの賑わいの創出などの**効果**と四条通やその周辺の幹線道路及び細街路の交通状況への**影響**について、多面的に**検証**していく。

2. 検証項目

	評価項目	調査・分析内容
効果検証	A. まちの賑わいの創出	四条通の歩行者交通量の変化
		四条通の賑わいの変化
		経済効果
	B. 公共交通利便性の向上	公共交通利用状況の変化
		バスの定時性
		バス利用者の利便性や快適性の変化
		タクシーの利便性や快適性の変化
	C. 歩行者快適性の向上	四条通の「歩きやすさ」やまちの「心地よさ」の変化
		四条通における歩行形態の変化
四条通における歩行速度の変化		
影響検証	D. 四条通及び周辺道路の交通状況への影響	四条通及び周辺幹線道路の交通状況の変化
		細街路の交通状況の変化

A. まちの賑わいの創出 効果検証

◆ 調査内容

四条通歩道拡幅事業により、「**何度でも訪れたいくなる、いつまでも居たいくなるまちになったか？**」を着眼点とし、下記の調査及びデータの分析を実施した。

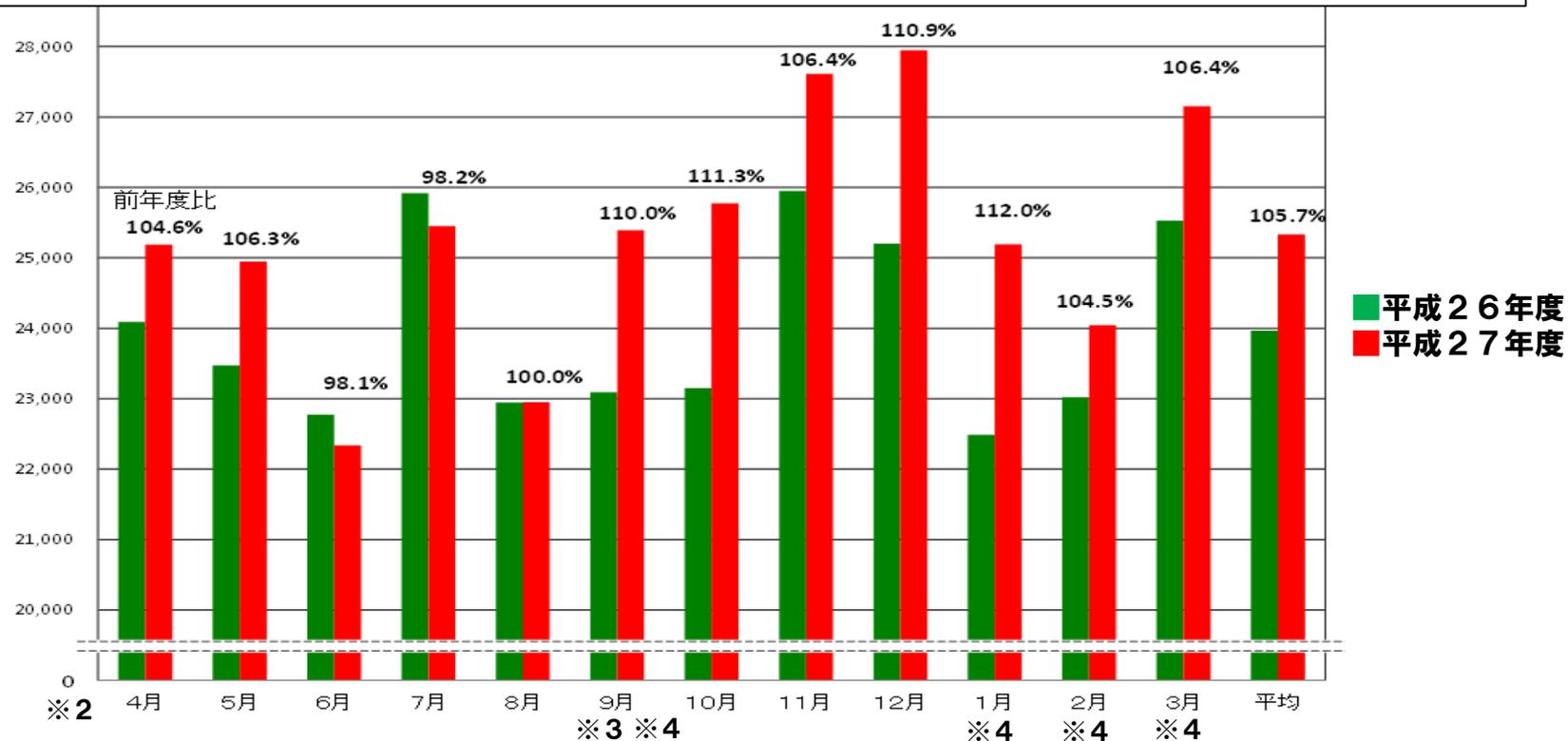
調査・分析内容	調査内容	調査日程	比較データ
① 四条通の歩行者交通量の変化	歩行者カウンターによる調査	H27. 4～H28. 3	H26. 4～H27. 3
② 四条通の賑わいの変化	来街者ヒアリング調査 対 象：歩行者 調査数：1,569件 方 法：対面式アンケート 場 所：四条通歩道上	H28/3/8（火）、11（金） H28/3/5（土）、6（日）	H18/10/3（火） H18/10/1（土）
③ 経済効果（参考）	地価公示価格	H28/1/1	H27/1/1

A. まちの賑わいの創出 効果検証

① 四条通の歩行者交通量の変化

四条繁栄会商店街振興組合の歩行者カウンターによる歩行者数の推移

工事完成後（平成27年11月～平成28年3月）の平均増加率（前年比）…107.7%



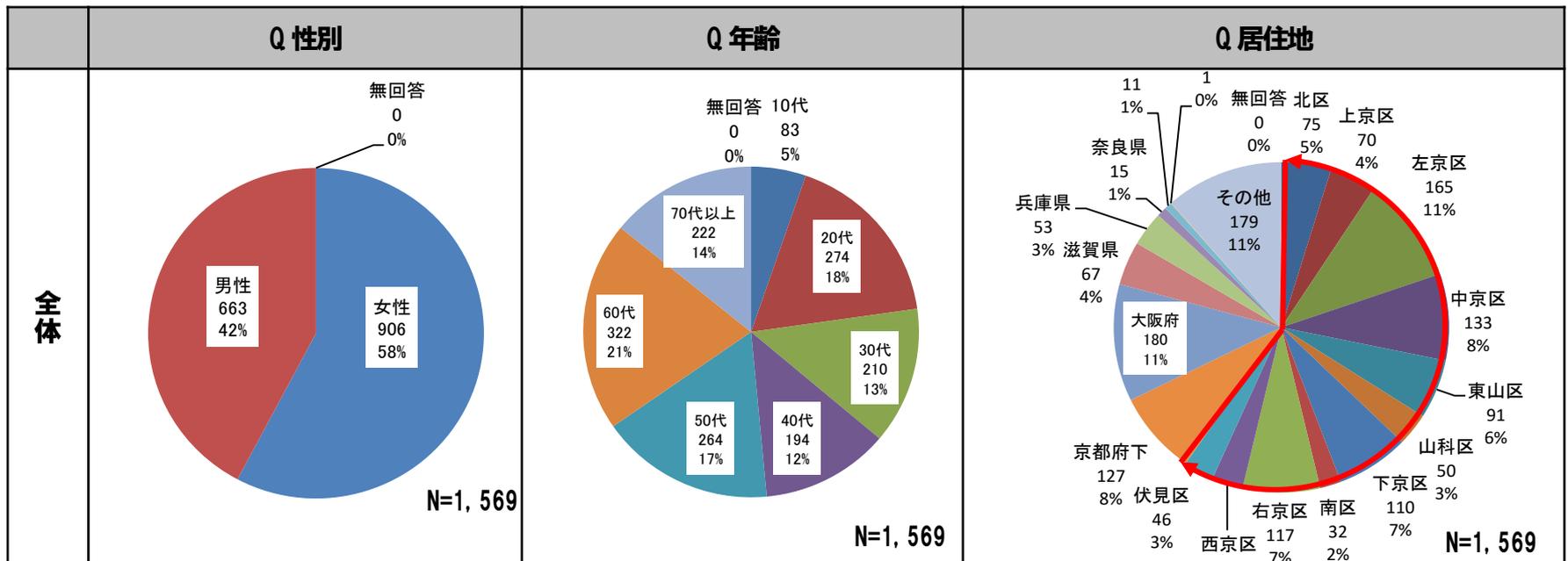
- ※1 歩行者数については、四条繁栄会から御提供いただいたデータを基に、京都市で集計したもの
- ※2 四条繁栄会商店街振興組合が設置する歩行者カウンター1箇所あたりの1日平均カウント数
- ※3 歩行者カウンターのセンサー範囲を拡幅後の歩道まで拡大
- ※4 測定器の不備等により正確に測定できていない日があり、集計からは除外

A. まちの賑わいの創出 効果検証

② 四条通の賑わいの変化(来街者ヒアリング調査)

- ・ 来街者ヒアリング調査の回答者の年齢構成は60代が21%と最も多く、ついで20代が18%、10代が最も少なく5%となっている。
- ・ 居住地でみると、市内在住の方が約6割となっており、全体としては近畿圏からの来街者が約9割となっている。

【来街者ヒアリング調査（回答者の属性）の結果】



調査日：平成28年3月5日（土）、6日（日）、8日（火）、11日（金）

A. まちの賑わいの創出 効果検証

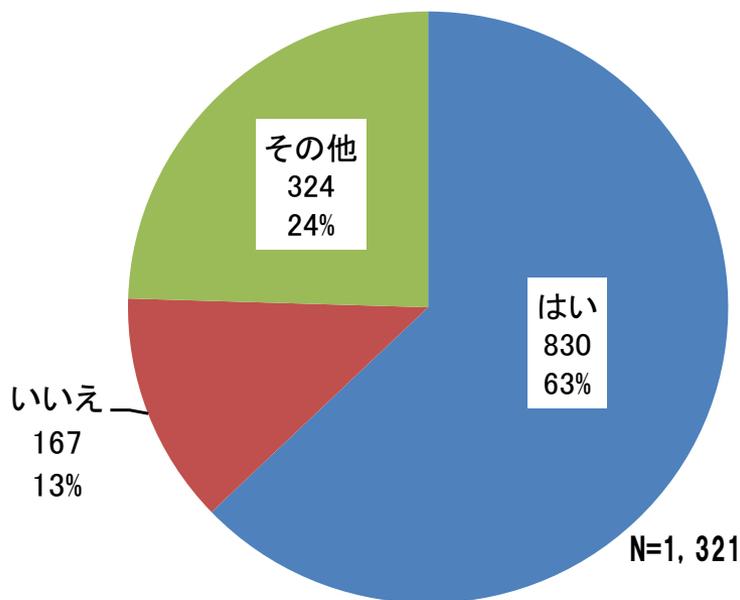
② 四条通の賑わいの変化(来街者ヒアリング調査)

- ・ 来街者ヒアリング調査では、整備前に四条通周辺に訪れたことのある回答者の内、**約6割が以前より賑わいを感じている。**
- ・ 賑わいを感じる理由として、人が多くなったことや、歩道が広くなったことその他に、施設や店舗に魅力を感じているといった回答もあった。

【来街者ヒアリング調査の結果】

Q. 賑わいを感じるようになりましたか？

(参考) 各回答に対する代表的な理由



回答	代表的な理由
「はい」	「人が多くなった」、「外国人や観光客、若者等が増えた」、「歩道が広くなった」、「施設や店舗の種類・数が多い」、「明るくなった」等
「いいえ」	「歩道拡幅前と変わらない」、「歩道拡幅前の方がよかった」等
「その他」	「あまり来ないためよくわからない」、「特に感じない」等

A. まちの賑わいの創出 効果検証

③ 経済効果(参考)

平成28年度地価公示価格（平成28年1月1日現在）

（単位：％）

区 分	住宅地		商業地	
	平成27年	平成28年	平成27年	平成28年
中 京 区	1.0	1.5	4.0	8.1
下 京 区	1.3	1.2	3.1	8.1
京都市全体	0.3	0.5	2.3	5.0

以下国土交通省による分析（平成28年地価公示説明資料 市町村別地価動向 46－4 大阪圏の商業地（抜粋））

○京都市は5.0％上昇（2.3％上昇）。国内外からの観光客増加に伴う宿泊需要・消費需要が高まっていることを反映して、店舗・ホテルの需要が旺盛で、上昇幅が昨年より拡大した。

・中京区は8.1％上昇（4.0％上昇）。東山区は6.4％上昇（2.9％上昇）。下京区は8.1％上昇（3.1％上昇）。南区は6.8％上昇（3.1％上昇）。中心区では、ホテル・店舗の需要に加えマンション素地としての需要も堅調で、上昇幅が昨年より拡大した。なお、下京区の下京区四條通歩道拡幅事業が平成27年10月に完了したことにより、中心商業地区の繁華性がさらに向上したことも寄与している。

※（）内は昨年度の数値

A. まちの賑わいの創出 効果検証

◆ まとめ

- 四条繁栄会商店街振興組合が設置する歩行者カウンターの数値をみると、工事が完成した平成27年11月から平成28年3月までの間において、全ての月で前年を上回る結果となっており、**四条通の賑わいは増している**といえる。
- また、整備前に四条通周辺に訪れたことのある回答者の内、**約6割の方が**、人出が増えたことや歩道が広がったことなどの理由から、**以前に増して賑わいを感じるなど、来街者からも賑わいを実感**いただいている。



B. 公共交通利便性の向上 効果検証

◆ 調査内容

四条通歩道拡幅事業により、「公共交通機関が、誰もが快適に利用できる交通手段になっているか？」を着眼点とし、下記の調査及びデータの分析を実施した。

調査・分析内容	調査内容	調査日程	比較データ
① 公共交通利用状況の変化	来街者ヒアリング調査（再掲）	H28/3/8（火），11（金） H28/3/5（土），6（日）	H18/10/3（火） H18/10/1（土）
② バスの定時性	バス運行データ 区 間：四条通 （堀川通～東大路通） 対 象：京都市バス 時間帯：15時台～18時台	H27.4～H28.3 （月平均）	H26.4～H27.3 （月平均）
③ バス利用者の利便性や快適性の変化	テラス型バス停における利用者アンケート調査 対 象：バス停利用者 調査数：478件 方 法：対面式アンケート 場 所：四条河原町バス停・ 四条高倉バス停	H28/3/8（火） H28/3/5（土）	-
	来街者ヒアリング調査（再掲）	H28/3/8（火），11（金） H28/3/5（土），6（日）	H18/10/3（火） H18/10/1（土）
④ タクシーの利便性や快適性の変化（参考）	来街者ヒアリング調査（再掲）	H28/3/8（火），11（金） H28/3/5（土），6（日）	H18/10/3（火） H18/10/1（土）

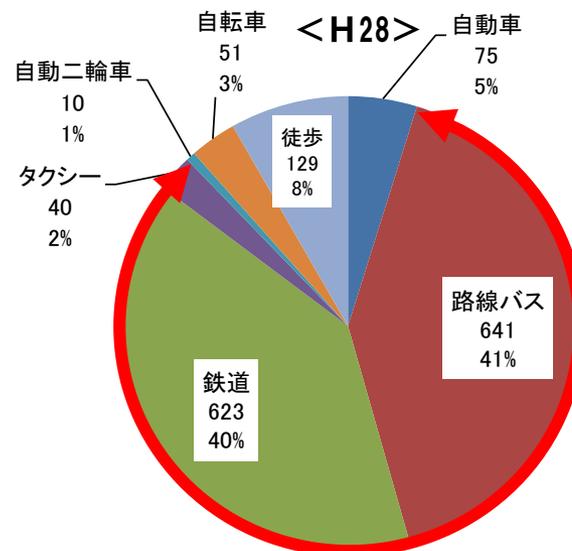
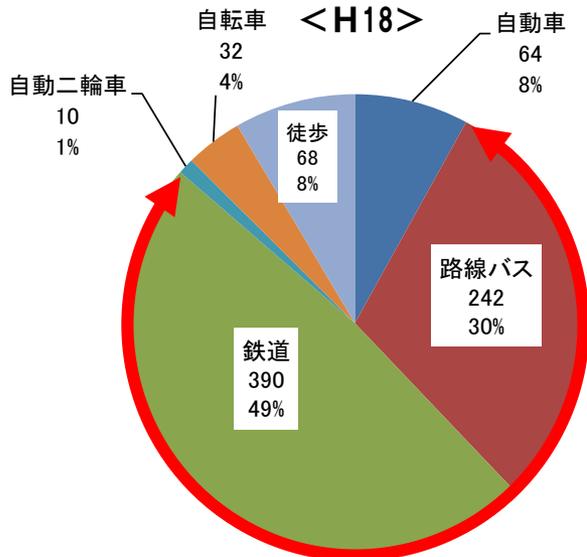
B. 公共交通利便性の向上 効果検証

① 公共交通利用状況の変化(来街者ヒアリング調査)

- ・ H18. 10に実施した来街者ヒアリング調査では、公共交通機関（路線バス・鉄道・タクシー）での来街が約8割となっている。
- ・ H28. 3に実施した来街者ヒアリング調査では、**公共交通機関（路線バス・鉄道・タクシー）での来街が8割以上**となっている。
- ・ H18. 10と比較して路線バスの利用割合が3割から4割に増加している。

【来街者ヒアリング調査の結果】

Q. あなたが本日、四条通を訪れるのに利用した主な交通手段は何ですか？



調査日：平成18年10月1日（土），3日（火）
※平成18年度調査ではタクシーは自動車に含まれている。

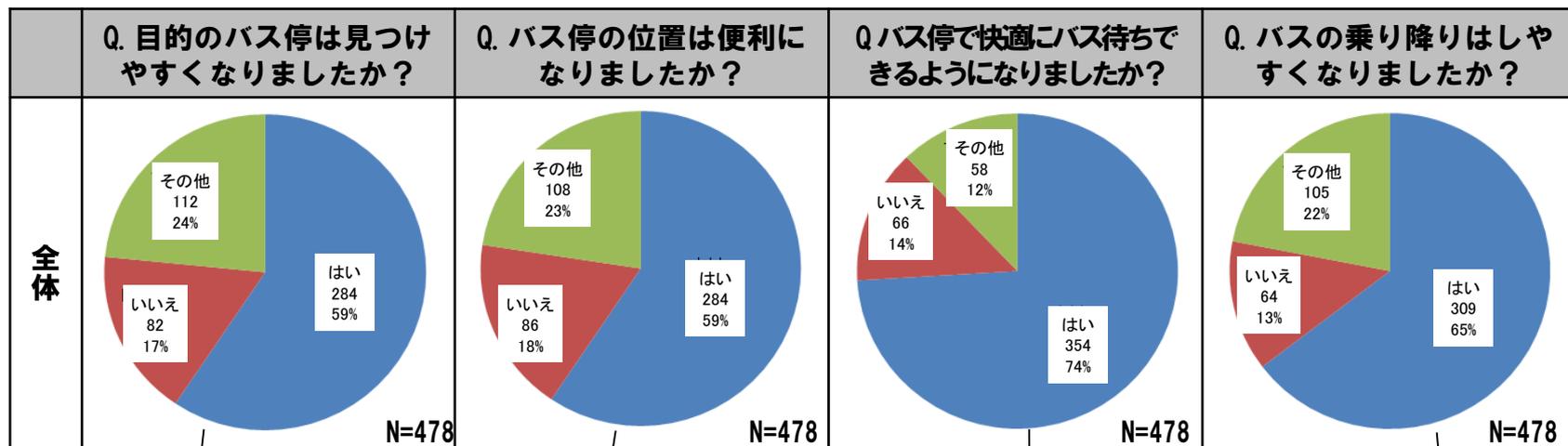
調査日：平成28年3月5日（土），6日（日），8日（火），11日（金）

B. 公共交通利便性の向上 効果検証

② バス利用者の利便性や快適性の変化(テラス型バス停部における利用者アンケート調査)

- ・テラス型バス停における利用者アンケート調査では、**全ての項目（見つけやすさ、バス停の位置の便利さ、バス待ちの快適さ、乗り降りのしやすさ）で、約6割以上の方から改善が評価されている。**

【テラス型バス停部における利用者アンケート調査の結果】



【はいの主な回答】

- ・分散していたバス停が1つになった
- ・屋根があり目立つ
- ・案内図がわかりやすいなど

【いいえの主な回答】

- ・わかりにくい
- ・以前と変わらない など

【はいの主な回答】

- ・地下鉄・阪急の出入口が近い
- ・大型商業施設が近い
- ・広くなった など

【いいえの主な回答】

- ・目的地から遠くなった
- ・以前と変わらない など

【はいの主な回答】

- ・広くなった ・屋根がある
- ・歩行者と分離されている
- ・ベンチが設置された など

【いいえの主な回答】

- ・バス待ちの人で混雑
- ・以前と変わらない など

【はいの主な回答】

- ・バス停が広く、降りる時間が短くなった
- ・バスがまっすぐ停車し、車道に下りずに済む など

【いいえの主な回答】

- ・以前と変わらない など

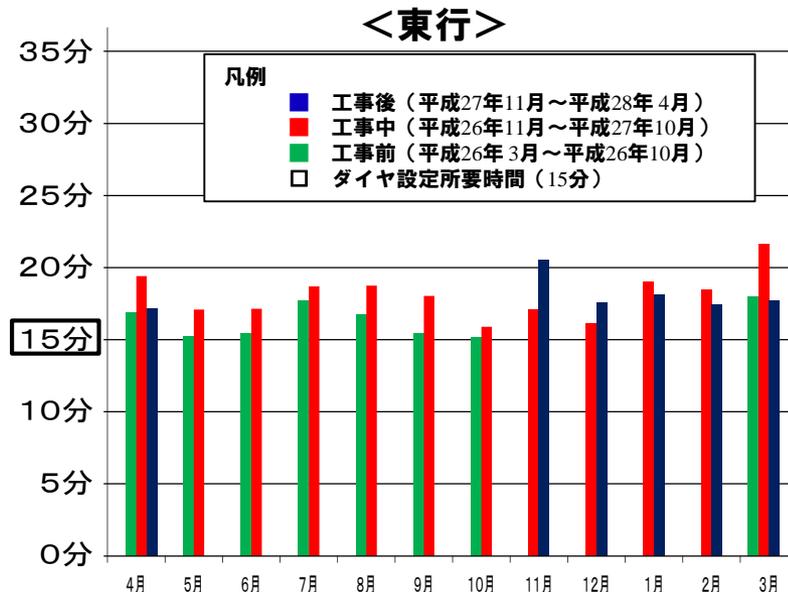
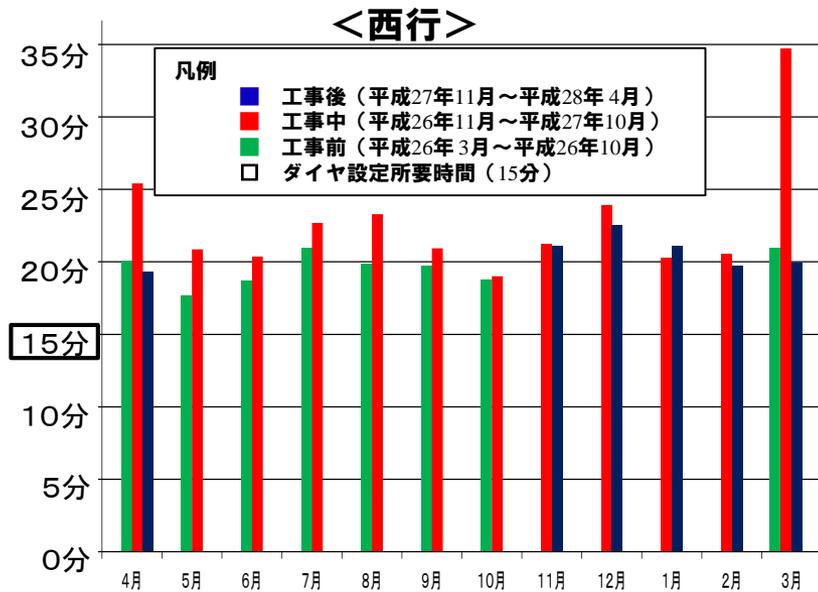
調査日：平成28年3月5日（土）、8日（火）

B. 公共交通利便性の向上 効果検証

③ バスの定時性

- ・西行については、平成27年3月上旬から4月上旬にかけて大きな渋滞が発生していたが、**4月中旬以降、1年前と比較して大きな遅れは生じていない。対策が充実してきた11月以降は前年を下回るなど更に落ち着いている。**
- ・東行については、平成27年の桜のシーズンには西行と比べ大きな遅れはなかったものの、秋の紅葉シーズンなどでは遅れが生じる場面が見られた。**平成28年1月以降、平均運行時間は前年を下回っている。**
- ・大きな渋滞が発生していた3月、4月については、2年前と比較しても同程度となっている。

【堀川～祇園間の市バスの運行状況（15時台～18時台の平均運行時間の月別平均）】

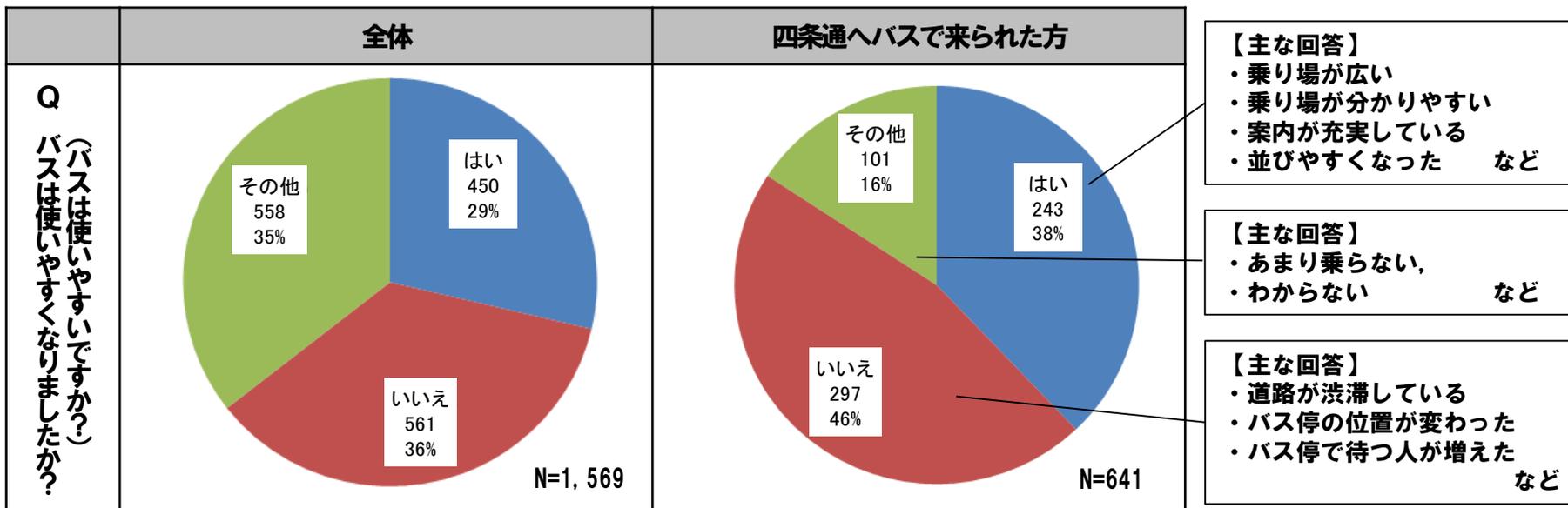


B. 公共交通利便性の向上 効果検証

③ バス利用者の利便性や快適性の変化(来街者ヒアリング調査)

- ・ 来街者ヒアリング調査では、**全体としては約3割が、四条通へバスで来られた方に限ると約4割が「バスが使いやすくなっている」と回答されている。**
- ・ バスが使いやすくなっている理由としては、乗り場が広くなった、わかりやすいなどの回答があった。
- ・ 一方で整備前と比較してバスが使いやすくなっていない（又は使いやすくない）理由としては、道路が渋滞している、バス停の位置が変わったなどの回答があった。

【来街者ヒアリング調査の結果】



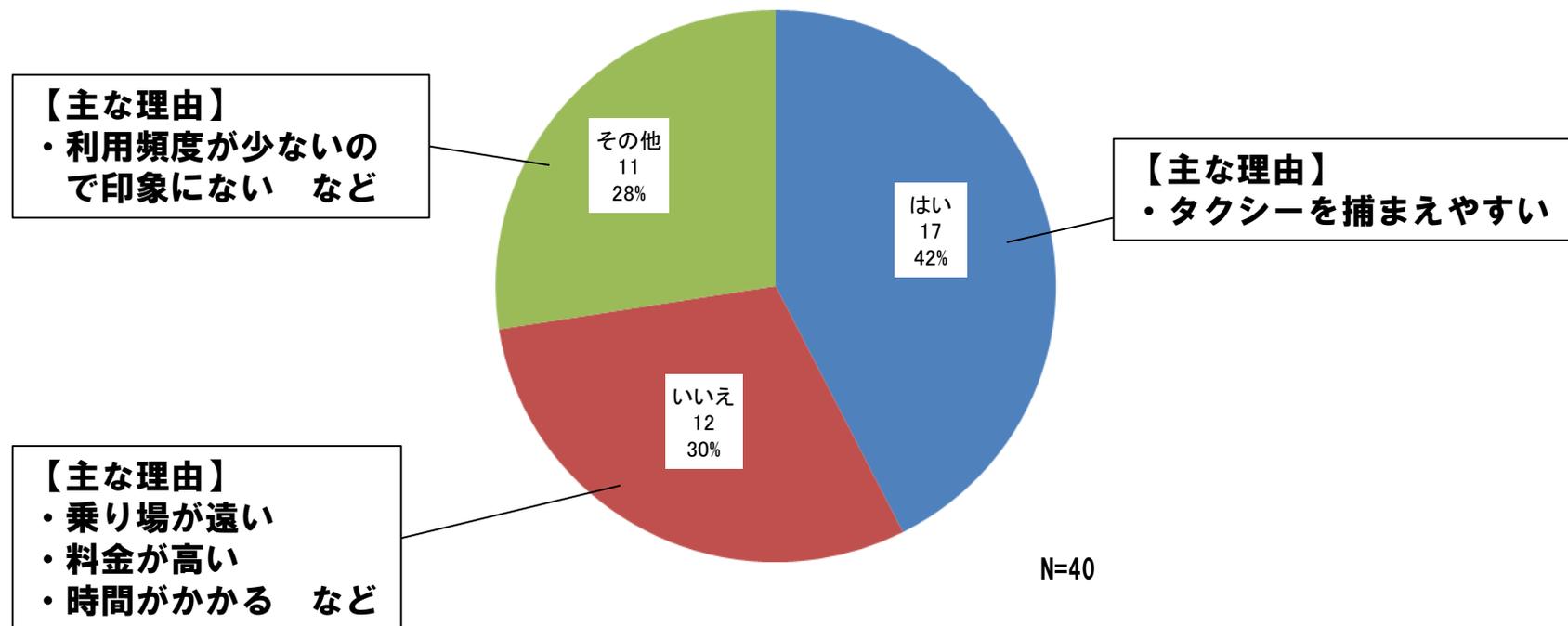
B. 公共交通利便性の向上 効果検証

④ タクシー利用者の利便性や快適性の変化(参考)

※タクシー利用者については全体の2% (40件/1,569件) と件数が少ないため参考データとして取扱い

【来街者ヒアリング調査の結果】

Q タクシーは使いやすくなりましたか? ※ 四条通へタクシーで来た方



調査日：平成28年3月5日(土), 6日(日), 8日(火), 11日(金)

B. 公共交通利便性の向上 効果検証

◆ まとめ

- ・ テラス型バス停部における利用者アンケート調査の結果、バス停の位置や快適さ、乗降のしやすさ等の項目で、バス停の整備に関して評価いただいている。
- ・ バスの運行時間については整備前とほぼ同程度となっている。
- ・ 整備によりバスが使いやすくなった又は整備前と比較して変わらないという意見がある一方、道路の渋滞やバス停の位置が変わったことで、バスが使いやすくないという意見もあった。



C. 歩行者快適性の向上 効果検証

◆ 調査内容

四条通歩道拡幅事業により、「友人や家族と一緒に、ゆったりと歩けるようになったか？」を着眼点とし、下記の調査及びデータ分析を実施した。

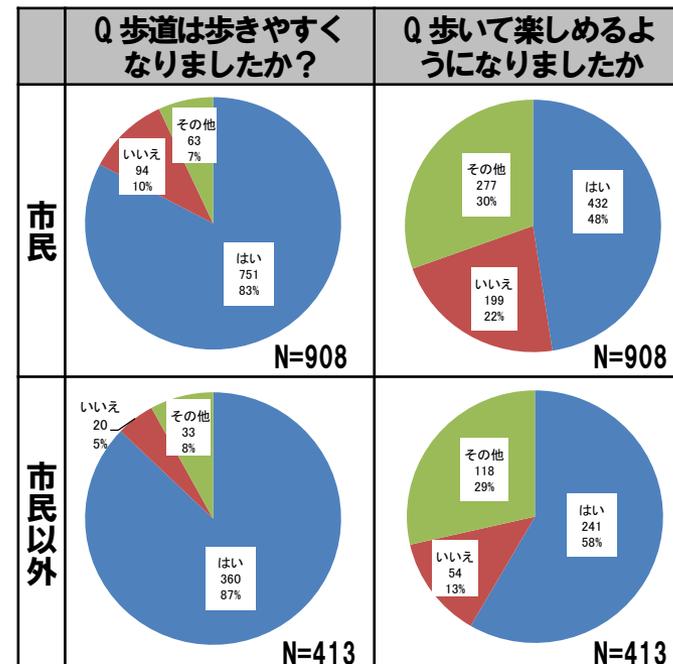
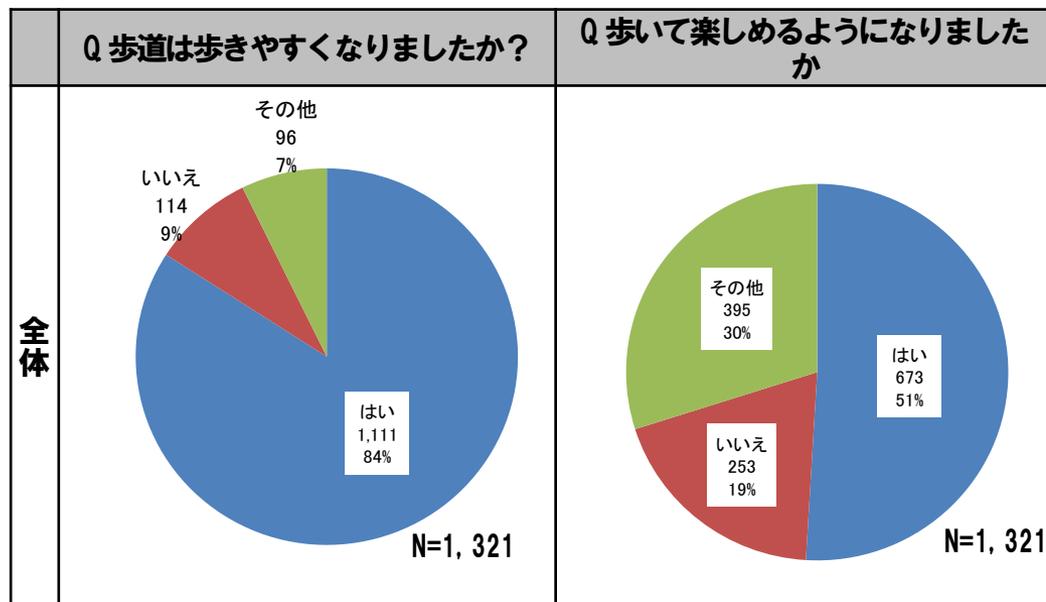
調査・分析内容	調査内容	調査日程	比較データ
① 四条通の「歩きやすさ」やまちの「心地よさ」の変化	来街者ヒアリング調査 (再掲)	H28/3/8 (火), 11 (金) H28/3/5 (土), 6 (日)	H18/10/3 (火) H18/10/1 (土)
② 四条通における歩行形態の変化	歩行形態の目視カウント調査 対象：2名以上のグループ 方法：目視による歩行形態の確認 場所：四条通	H28/3/8 (火) H28/3/12 (土)	H19/10/28 (日)
③ 四条通における歩行速度の変化	歩行者速度調査 対象：歩行者 方法：2地点間の移動時間から算出 場所：四条通 (柳馬場～富小路)	H27/12/20 (日)	H19/10/28 (日)

C. 歩行者快適性の向上 効果検証

① 「歩きやすさ」やまちの「心地よさ」の変化(来街者ヒアリング調査)

- ・「歩道が歩きやすくなった」と回答した方が**8割以上**となっている。
- ・また、「歩いて楽しめるようになった」という質問に対し、「いいえ」と回答した方は**約2割**に留まっている。主な理由としては「整備前と変わらない」、「人が増えて混雑している」などがあつた。
- ・**市民と市民以外の方で回答に大きな差は見られない。**

【来街者ヒアリング調査の結果】※過去に四条通に訪じたことのある方のみ



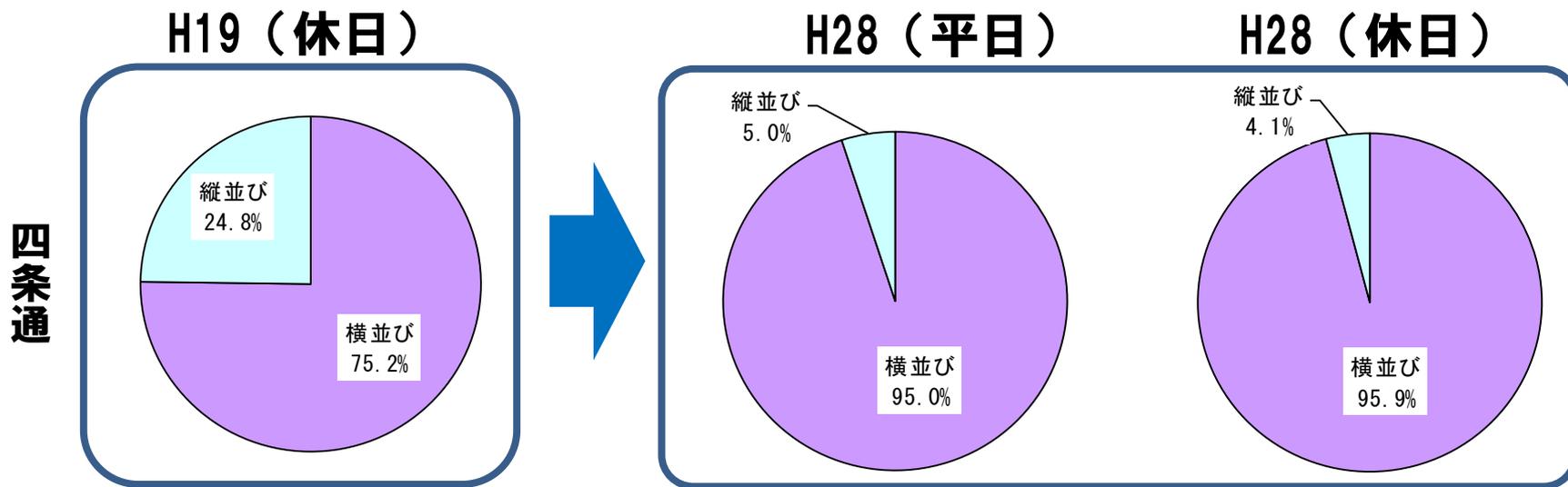
調査日：平成28年3月5日(土)、6日(日)、8日(火)、11日(金)

C. 歩行者快適性の向上 効果検証

② 歩行形態の変化

- ・ H19. 10に実施した歩行形態調査では、2割以上のグループが縦並びで歩いていたが、H28. 3の調査では、縦並びのグループが1割以下に減少し、**9割以上のグループが横並び**で歩いている。

【歩行形態目視カウント調査の結果】



調査日：平成19年10月28日（日）

調査日：平成28年3月8日（火），平成28年3月12日（土）

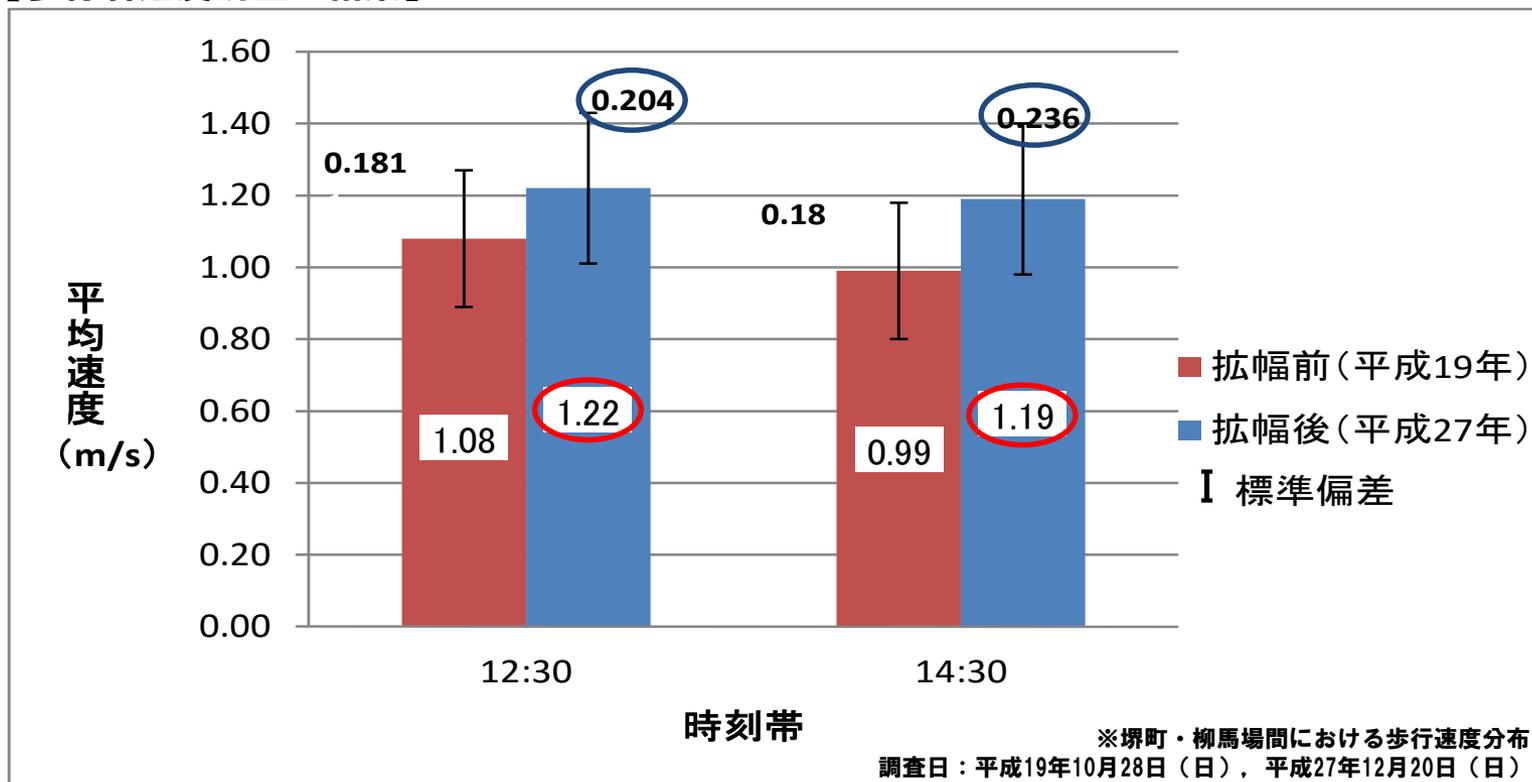
※調査箇所：四条河原町バス停部，四条高倉バス停部，富小路通～高倉通間，河原町通～寺町通間

C. 歩行者快適性の向上 効果検証

③ 歩行速度の変化

- ・ H27. 12に実施した四条通における歩行者の速度調査では、H19. 10の調査結果に比べ、**平均速度が1割から2割程度上昇**している。
- ・ また、**歩行速度のばらつき**の大きさを示す標準偏差の値も**大きくな**っている。

【歩行者速度調査の結果】



C. 歩行者快適性の向上 効果検証

◆ まとめ

- 来街者ヒアリング調査において、8割以上の方から「歩道が歩きやすくなった」、5割以上の方から「歩いて楽しめるようになった」と回答いただくなど、**整備により歩道が快適に歩けるようになったと実感**いただいている。
- また、歩行形態調査や歩行者速度調査からも、**横並びに歩いたり、来街者の目的に応じた歩行速度で歩いていた**様子を確認できる。



D. 四条通及び周辺道路の交通状況への影響

影響検証

◆ 調査内容

四条通とその周辺幹線道路及び細街路の交通状況への影響に関する検証のために下記の調査及びデータの分析を実施した。

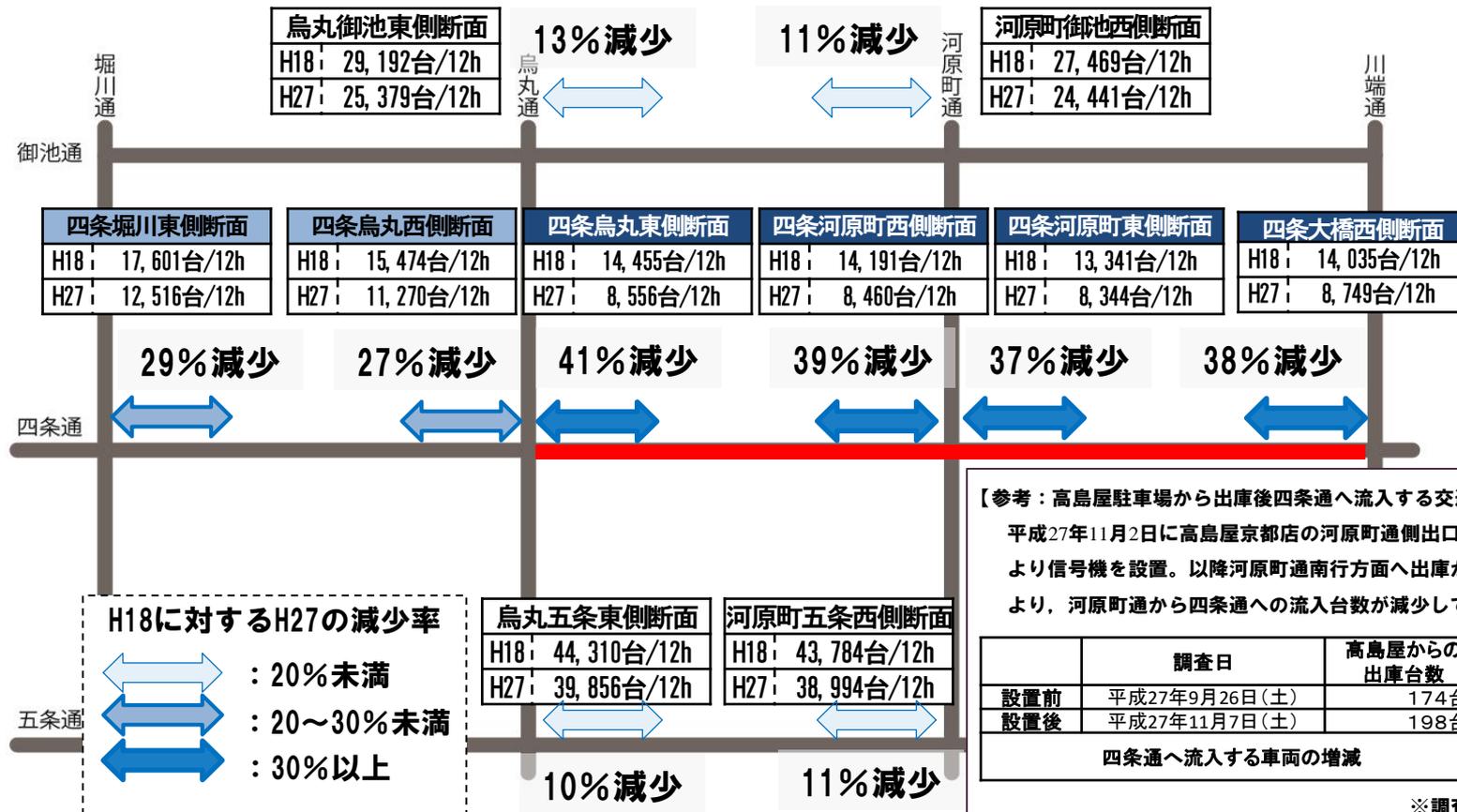
調査・分析内容	調査内容	調査日程	比較データ
① 四条通及び周辺幹線道路の交通状況の変化	交差点交通量調査	H27/11/11 (水) H27/11/28 (土)	H18/10/3 (火) H18/10/1 (日)
② 細街路の交通状況の変化	細街路出入口断面交通量調査	H27/11/11 (水) H27/11/28 (土)	H20/11/18 (火) H20/11/16 (日)

D. 四条通及び周辺道路の交通状況への影響

影響検証

① 幹線道路の交差点交通量の変化(平日・7時台～18時台・東西方向)

- ・ 四条通の自動車交通量は、平成18年と比較して約3割～4割減少している。
- ・ 御池通や五条通の自動車交通量は、平成18年と比較して約1割減少している。



【参考：高島屋駐車場から出庫後四条通へ流入する交通量の変化】
 平成27年11月2日に高島屋京都店の河原町通側出口付近へ京都府警察により信号機を設置。以降河原町通南行方面へ出庫が可能となったことにより、河原町通から四条通への流入台数が減少している。

	調査日	高島屋からの出庫台数	うち四条通への流入台数
設置前	平成27年9月26日(土)	174台	79台
設置後	平成27年11月7日(土)	198台	9台
四条通へ流入する車両の増減			▲70台 (▲89%)

※調査時間 16:00～17:00

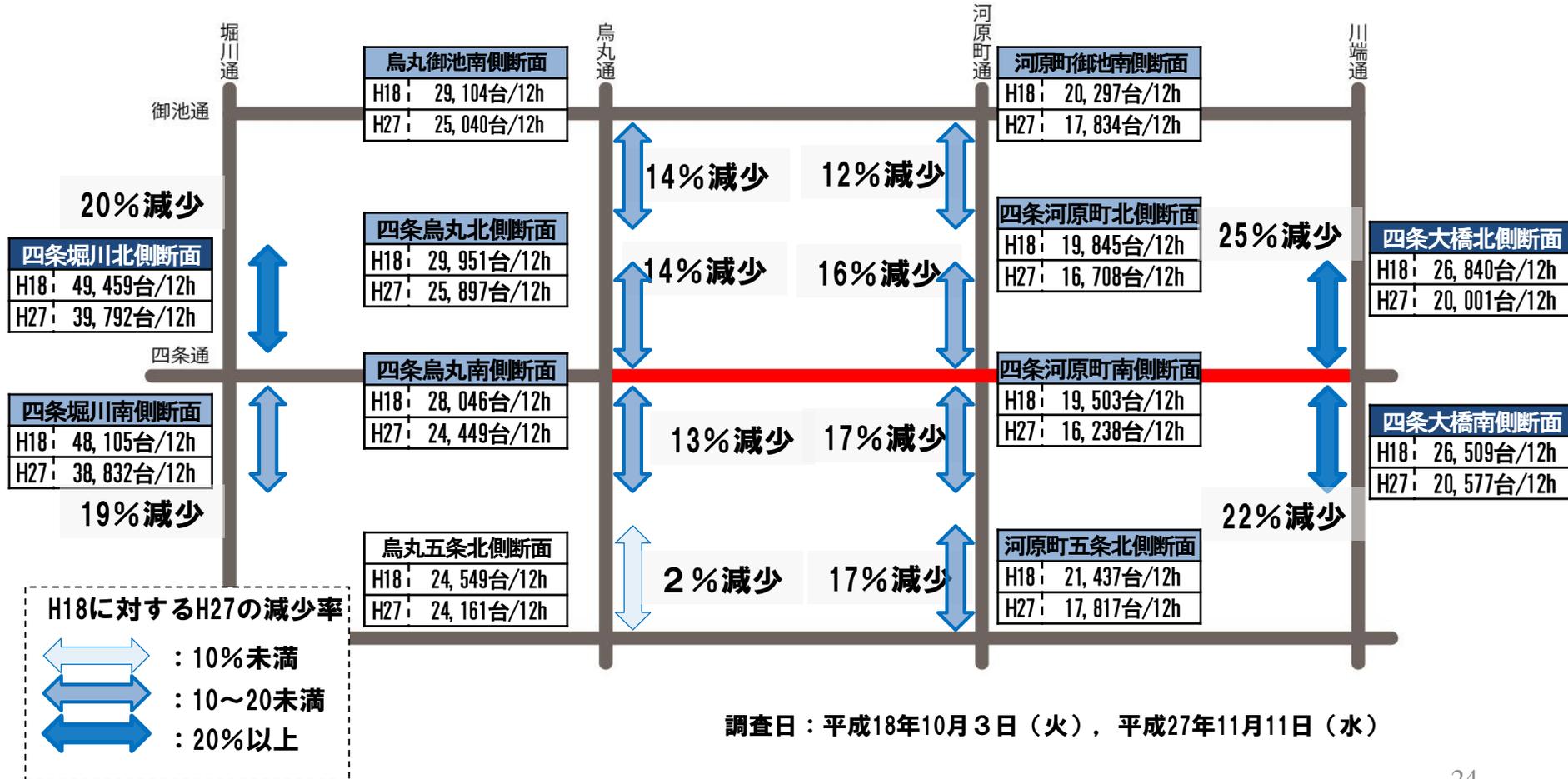
調査日：平成18年10月3日(火)，平成27年11月11日(水)

D. 四条通及び周辺道路の交通状況への影響

影響検証

① 幹線道路の交差点交通量の変化(平日・7時台～18時台・南北方向)

- 堀川通, 烏丸通, 河原町通, 川端通の自動車交通量は, 平成18年と比較して約1~2割減少している。

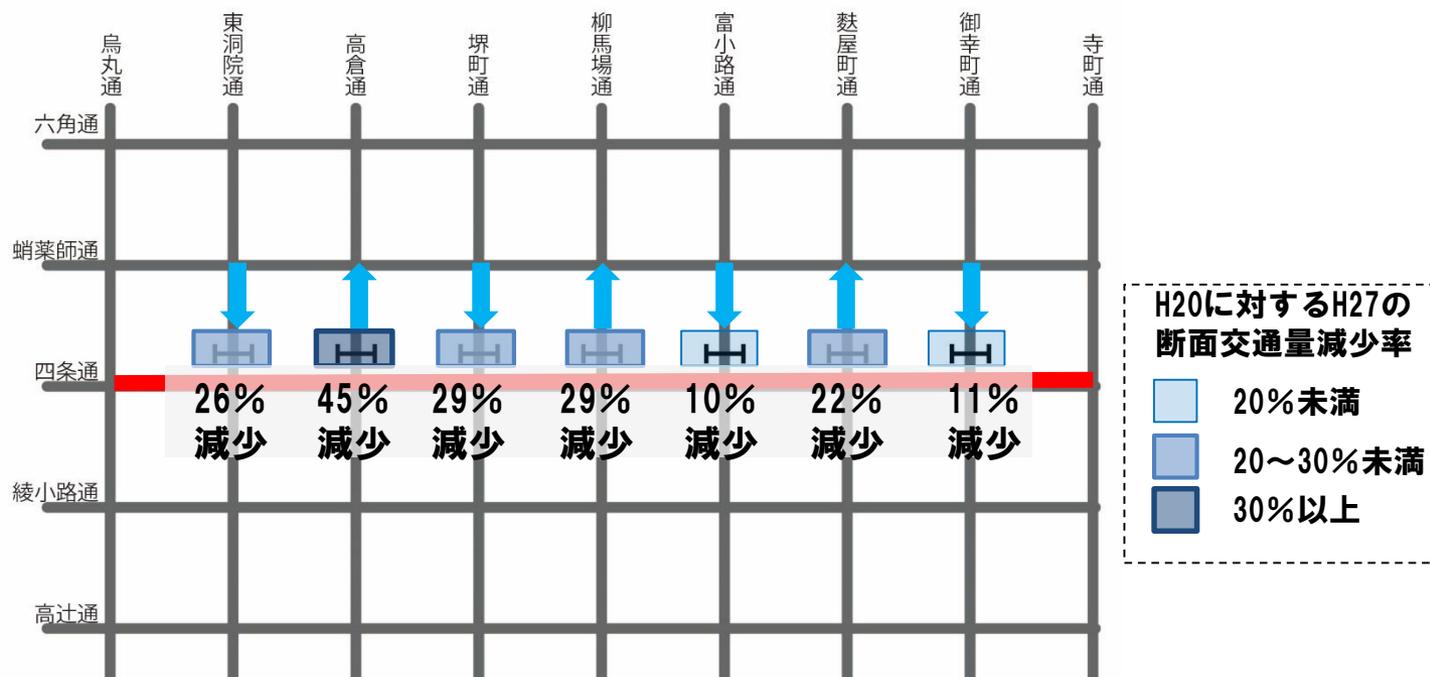


D. 四条通及び周辺道路の交通状況への影響

影響検証

② 細街路の交通状況の変化(四条通北側断面・平日・7時台～18時台・断面別)

・細街路と四条通の流出入自動車交通量は、平成20年と比較して**1割～5割減少**している。



	東洞院通	高倉通	堺町通	柳馬場通	富小路通	麩屋町通り	御幸町通
H20	2,861台/12h	1,724台/12h	1,957台/12h	1,989台/12h	1,990台/12h	2,284台/12h	1,437台/12h
H27	2,129台/12h	945台/12h	1,384台/12h	1,410台/12h	1,783台/12h	1,776台/12h	1,284台/12h

調査日：平成20年11月18日（火），平成27年11月11日（水）

D. 四条通及び周辺道路の交通状況への影響

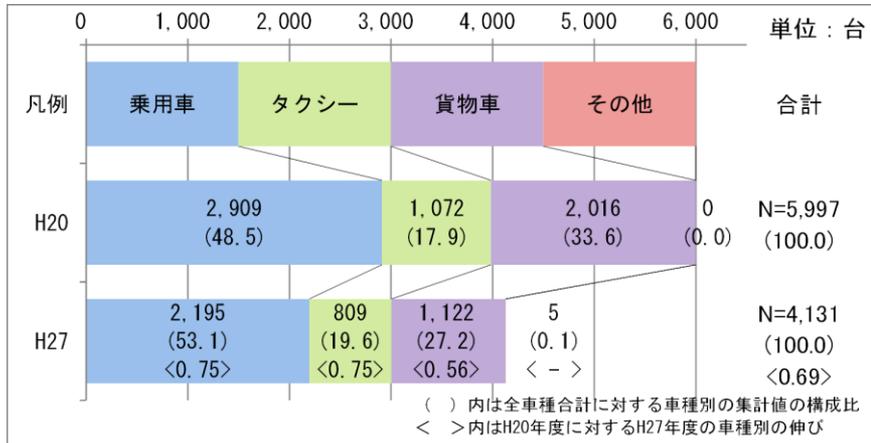
影響検証

② 細街路の交通状況の変化(四条通北側断面・平日・7時台～18時台・流出入計)

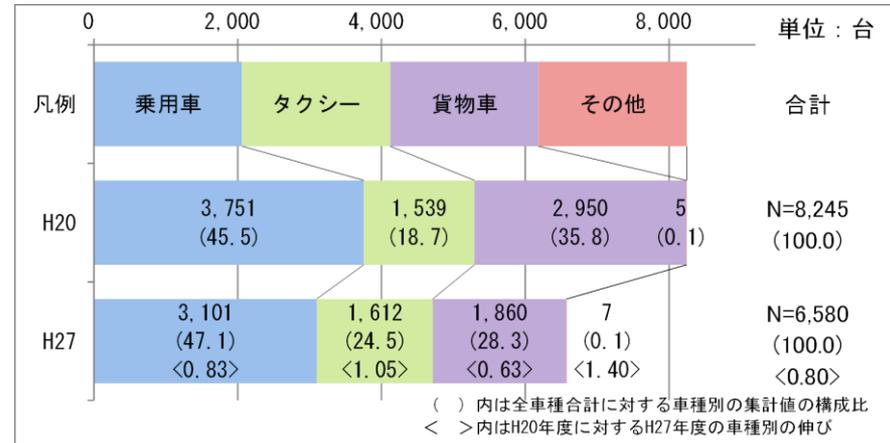
流出と流入に分けてみると、

- ・ 四条通から流出する自動車交通量は、**約3割減少**している。
- ・ 四条通に流入する自動車交通量は、**約2割減少**している。
- ・ 流出・流入とも特に**貨物車**の交通量の減少幅が大きく、**約4割減少**している。

【四条通から流出する車種別12時間交通量の変化】



【四条通に流入する車種別12時間交通量の変化】



調査日：平成20年11月18日（火），平成27年11月11日（水）

◆ まとめ

<四条通及び周辺幹線道路の交通状況>

- ・ 四条通の自動車交通量は、約10年前と比較して約4割減少しているが、周辺幹線道路の交通量も約1～2割減少していることから、**四条通の交通量減少に伴う迂回による周辺幹線道路への大きな影響は発生していないと考えられる。**

<周辺細街路の交通状況>

- ・ 四条通北側の細街路断面交通量をみると、細街路から流出入する自動車交通量は、約1～5割減少しているため、**四条通の交通量減少に伴う迂回による細街路への大きな影響は発生していないと考えられる。**

歩いて楽しいまちなかゾーンの効果検証

◆歩いて楽しいまちなかゾーンの概要

歩道整備が困難な都心の細街路において、自動車の走行速度の抑制と歩行者、自転車、自動車の通行位置の整序化を図るため、主に以下の整備を実施。

- ① 路側線を車道中央よりに引き直し（歩行環境の改善，車両走行スペースの狭窄）
- ② ベンガラ色のラインで自転車走行位置の明示（自転車走行位置の明示）



◆その他 都心の細街路における安全対策

歩いて楽しいまちなかゾーンの整備とあわせて、以下の対策を実施

- ① 京都府警察により三条通（寺町通～烏丸通）の速度規制が30km/hから20km/hに変更
- ② 三条通の交差点において、速度抑制のため凹凸のある舗装やカラー舗装の導入

◆調査概要

○自動車速度調査

調査員が定められた区間（50m）を通過する自動車の所要時間をストップウォッチにて計測し、速度を算出する。

○自転車・歩行者通行位置調査

調査員が定められた断面を通過する自転車及び歩行者の通行位置を数取器にて計測する。

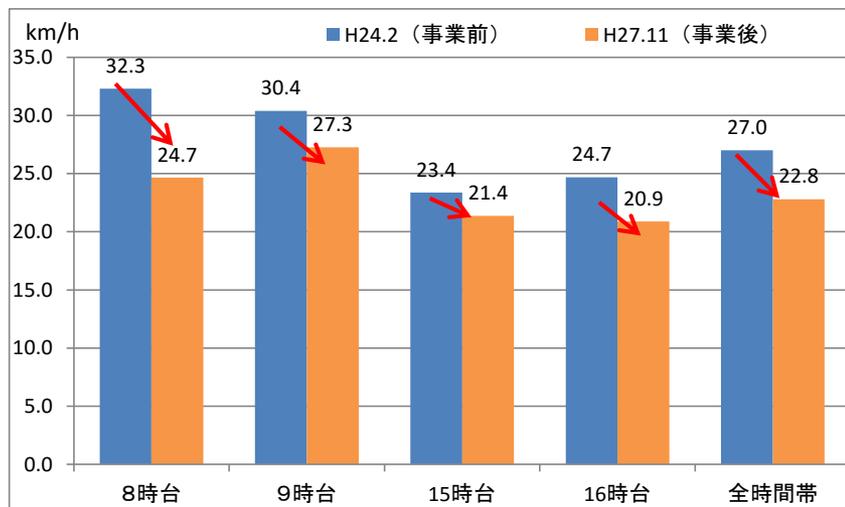
【通行位置調査断面】東洞院通（北向き）



歩いて楽しいまちなかゾーンの効果検証

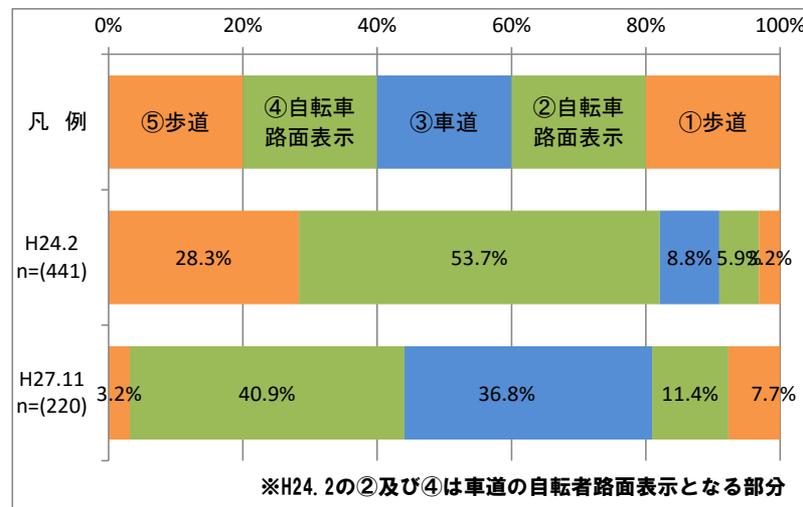
◆調査結果

- ・ H27. 11に実施した自動車速度調査では、歩いて楽しいまちなかゾーン整備前のH24. 2と比べて、細街路を走行する**自動車の全時間帯を合わせた平均速度が約2割減少**している。また、調査したすべての時間帯で平均速度が減少している。
- ・ H27. 11に実施した自転車の通行位置調査では、整備前のH24. 2と比べて**歩道を走る自転車の割合が約3割から約1割に減少**している。



調査日：平成24年2月26日（日），平成27年11月28日（土）

自動車の速度の変化



調査日：平成24年2月24日（金），平成27年11月11日（水）

東洞院（北）の北行自転車通行位置

四条通歩道拡幅事業等の効果検証・影響検証のまとめ

- ・まちの賑わいについては、整備区間における歩行者数が、整備前との比較で増加するとともに、来街者にも賑わいを実感いただくなど、以前より増している。
- ・また、歩行者快適性の向上やバス待ち環境の向上など公共交通の利便性の向上については、整備による**事業効果を確認**することができた。
- ・今後より一層まちなかの賑わいを創出していくためには、**さらなるマイカーの流入抑制等**に取組み、**公共交通の定時性の確保等**を図るとともに、**四条通だけでなく歴史的都心地区を中心としたまちなか全体で人と公共交通優先のまちづくりと賑わいの創出**を地域と連携しながら進めていくことが必要
- ・歩道拡幅事業完成後から1年を迎える頃に再度、自動車交通量調査や来街者ヒアリングを行うなど、引き続き事業の効果検証・影響検証を進めていく。