

「歩いて楽しいまちなか戦略」

これまでの取組状況について

概要版

平成 29 年 3 月

京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室

1 報告書について

本市では、平成22年に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定し、ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に向け、88の実施プロジェクトを推進している。それに先立つ平成18年から「歩いて楽しいまちなか戦略」を「歩くまち・京都」の取組の一環として、京都の魅力と活力が凝縮された歴史的都心地区を中心としたまちなかにおいて、「歩行者と公共交通優先」で、「環境にやさしい」、「歩いて楽しいまち」づくりを約10年に渡り取り組んできた。

その取組の1つである四条通歩道拡幅事業については、平成27年10月末に完成し、昨年6月には事業の効果や影響に関する中間報告を取りまとめ、その後、歩道拡幅工事の完成から1年が経過した昨年11月には、中間報告の内容を補完し、事業の効果や影響を検証するため、新たに来街者ヒアリングや交通量調査等を実施したところである。今回、これらの調査結果等をもとに、歩いて楽しいまちなか戦略としてこれまで進めてきた取組内容や四条通を始めとするまちなかの現状、戦略の現時点における評価を行う。

2 戦略の目的

「歩いて楽しいまちなか戦略」の目的は、京都の魅力と活力が凝縮した「歴史的都心地区」が、50年後も100年後も、すべての人々を魅了するまちであるよう、「歩行者と公共交通優先」で、「環境にやさしい」、「歩いて楽しいまち」の実現を目指すものである。

歩いて楽しいまちとは・・・

- 子どもからお年寄りまですべての人が「安心安全で快適」に暮らせるまち
- 市民も国内外の観光客も、京都を愛するすべての人が「ゆったりと」買い物や散策を楽しめるまち

3 推進体制

平成18年5月、まちなか戦略の中核を担う組織として、学識者、沿道の商店街、周辺住民の代表、鉄道、バス、トラック、タクシー、駐車場等の関係事業者、関係行政機関などで構成する「歩いて楽しいまちなか戦略」推進協議会を設立。平成22年10月には、これまでの議論の経過を踏まえながらも、より具体的な施策や社会実験の検討を行うため、同協議会を発展的に解消し、「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議を設置し、議論を重ねてきた。

4 これまでの主な取組

これまで歴史的都心地区において戦略が目指す将来像でもある「歩いて楽しいまち」を実現するため、「四条通歩道拡幅事業」や「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備をはじめとする交通環境改善のための取組を進めてきた。主な取組は以下のとおりである。

(1) 四条通歩道拡幅事業

ア 整備方針

四条通の交通状況を踏まえながら、問題点の解消を図るため、以下の方針により整備を実施した。

- ・交通結節点（ターミナル）として、路線バスの円滑な運行とバス停への正着性を向上させる道路形状とし、路線バスと鉄道との乗継利便性や、沿道商業施設へのアクセス機能の向上を図る。
- ・道路空間を再配分して歩道を拡幅することで、安心・安全な歩行空間を確保し、バス待ち環境の改善や賑わいの創出を図る。

イ 整備区間

四条通の四条鳥丸交差点から四条川端交差点間（約1.1km）

ウ 主な整備内容

歩道拡幅事業は主に以下の3つのハード整備により構成されている（図-1）。

a 歩道の拡幅

車線を4車線から2車線に減少させ、歩道幅員は整備前の3.5mから原則6.5mに拡幅

b テラス型バス停の導入とバス停の集約化

- ・バス待ち空間を広く確保できる車道側に張り出したテラス型バス停を導入
- ・16箇所に分散していたバス停を4箇所に集約

c 沿道アクセススペースの設置

整備前の四条通の駐停車状況を考慮し、車両を一時的に停車できる沿道アクセススペースを設置（15箇所 32台分）

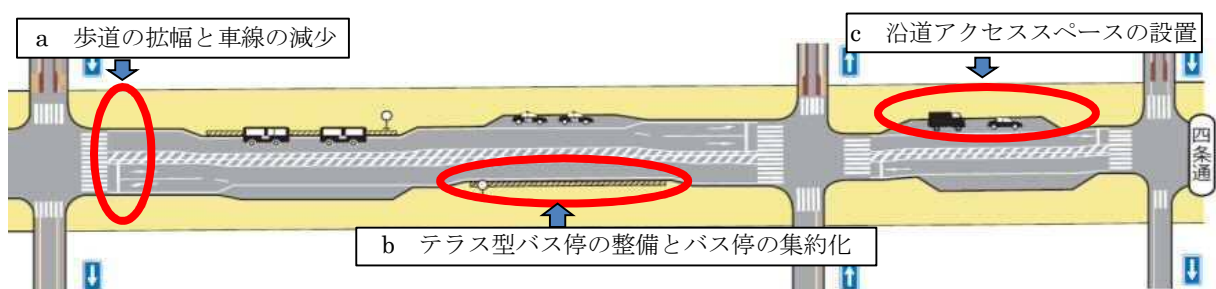


図-1 四条通の主な整備内容

(2) 歩いて楽しいまちなかゾーンの整備

ア 整備目的

地域住民の生活道路であり，地区の賑わいを牽引する魅力的な通りである細街路における優先順位を「歩行者＞自転車＞自動車」とすることで，「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」を実現し，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す。

イ 主な整備内容

- a 路側線の引き直しとカラーラインの設置（図-2）
- b ゾーン出入口口での対策
- c 三条通でのカラー舗装等の実施

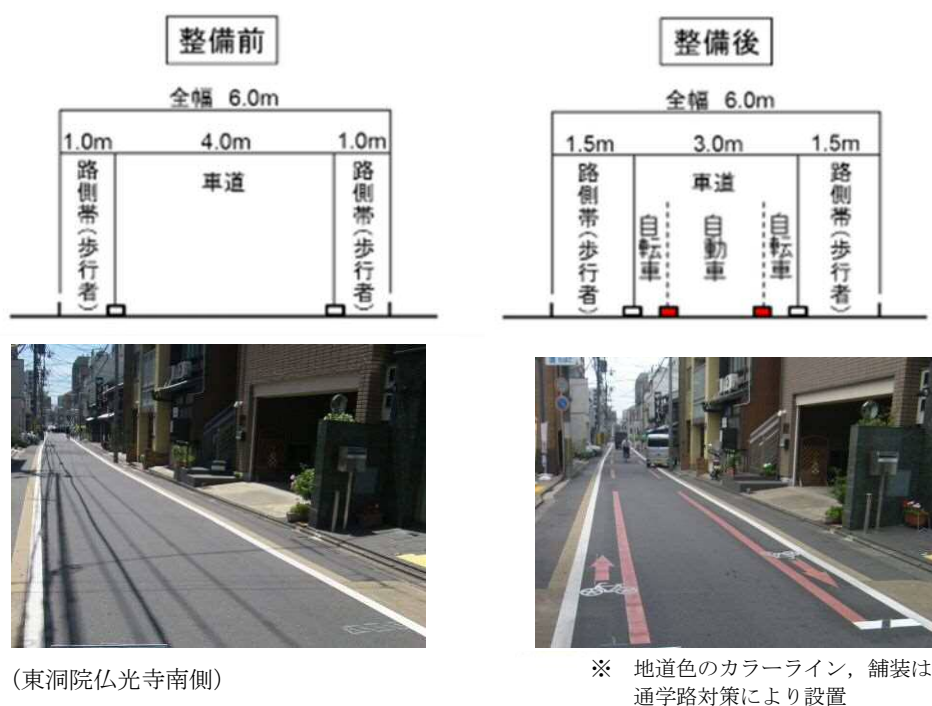


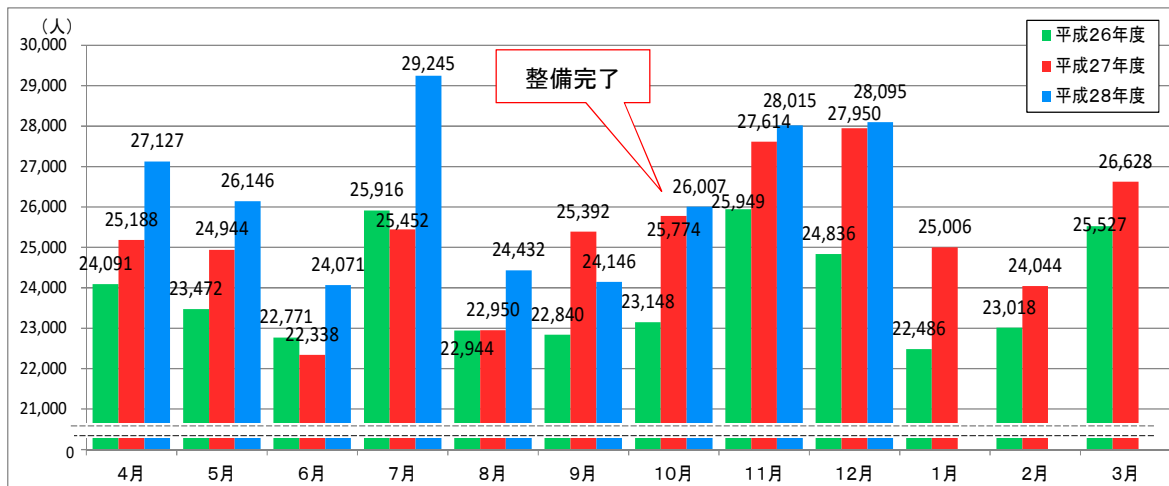
図-2 路側線の引き直しとカラーラインの設置状況

5 まちなかの現状

(1) 歩行者交通

ア 四条通

- 整備完了から1年が経過した平成28年12月時点でも、歩行者数の増加傾向は継続している(図-3)。
- 歩道拡幅工事後との比較では、横並びで歩くグループが増加し、9割以上となっている。
- 歩行速度の平均が上るとともに、歩行速度のばらつきが拡大しており、目的に応じた歩行速度で歩いていると考えられる。
- 7割以上の人々が四条通整備前と比較して「歩きやすくなった」と感じており、「以前から歩きやすい」と合わせて、約9割が現状の四条通を「歩きやすい」と感じている(図-4)。
- 約4割の人々が四条通整備前と比較して「歩いて楽しめるようになった」と感じており、「以前から楽しい」と合わせて、8割以上の人々が現状の四条通を「歩いて楽しめる」と感じている(図-4)。
- 「歩きやすくなった」と感じている人は、「歩いて楽しめるようになった」と感じている割合が高く、歩きやすい環境づくりが「歩いて楽しいまち」と結びついていることがわかる(図-4)。



※四条繁栄会商店街組合からの提供データをもとに、京都市で集計したもの
 ※歩行者数は、四条繁栄会商店街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
 ※平成27年9月に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
 ※歩行者カウンターの不備等により正確に測定できていない日は集計から除外している

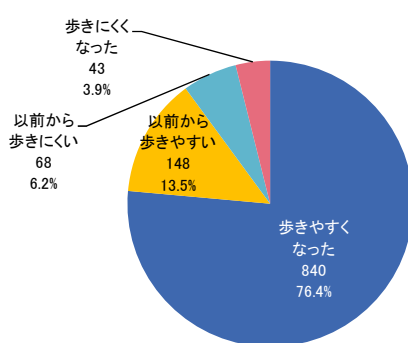
図-3 四条通の歩行者数の変化

Q1.整備前と比べて四条通の歩道は歩きやすくなりましたか？

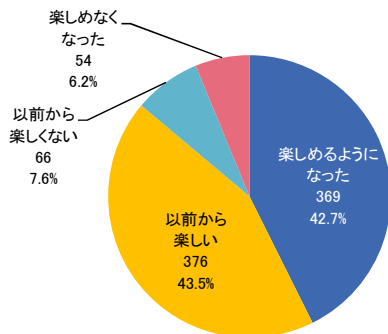
Q2.整備前と比べて四条通は歩いて楽しめるようになりましたか？

(参考) Q1で「歩きやすくなった」と回答した人のQ2の回答結果

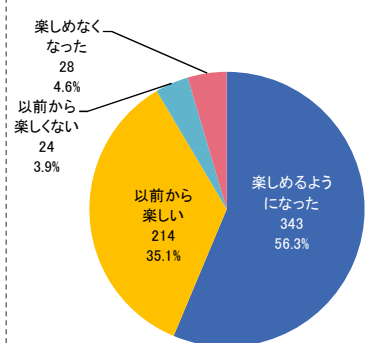
※Q1、Q2とも「整備前の四条通を訪れたことがない人」及び「わからない」と回答した人の回答は除外



N=1,099



N=865



N=609

調査日：平成28年11月12日(土)、13日(日)、15日(火)、18日(金)

図-4 四条通歩道の「歩きやすさ」と「歩く楽しさ」の変化

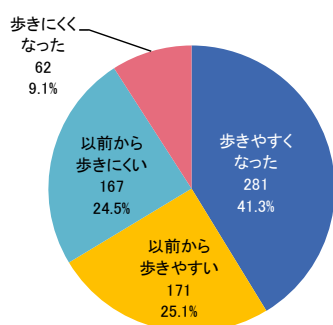
イ 細街路

- 約 4 割の人が歩いて楽しいまちなかゾーン整備前と比較して細街路が「歩きやすくなった」と感じており、「以前から歩きやすい」と合わせて、約 7 割が現状の細街路を「歩きやすい」と感じている（図-5）。
- 約 3 割の人が歩いて楽しいまちなかゾーン整備前と比較して細街路が「歩いて楽しめるようになった」と感じており、「以前から楽しい」と合わせて、約 8 割の人が現状の細街路を「歩いて楽しめる」と感じている（図-5）。
- 四条通のヒアリング同様、「歩きやすくなった」と感じている人は、「歩いて楽しめるようになった」と感じている割合が高いことから、歩きやすい環境づくりが「歩いて楽しいまち」と結びついていることがわかる（図-5）。

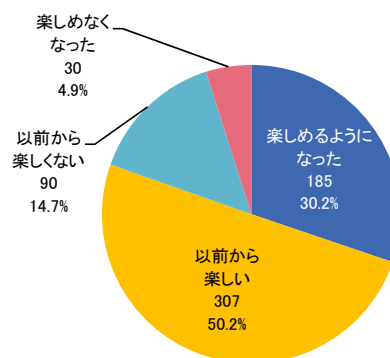
Q1.「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備前と比較して、歩道は歩きやすくなりましたか？

Q2.「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備前と比較して、歩いて楽しめるようになりましたか？

※Q1、Q2とも「整備前の細街路を訪れたことがない人」及び「わからない」と回答した人の回答は除外

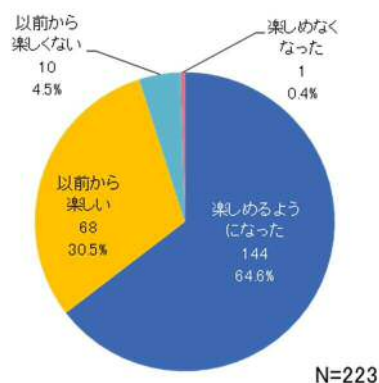


N=681



N=612

（参考）Q1で「歩きやすくなった」と回答した人のQ2の回答



N=223

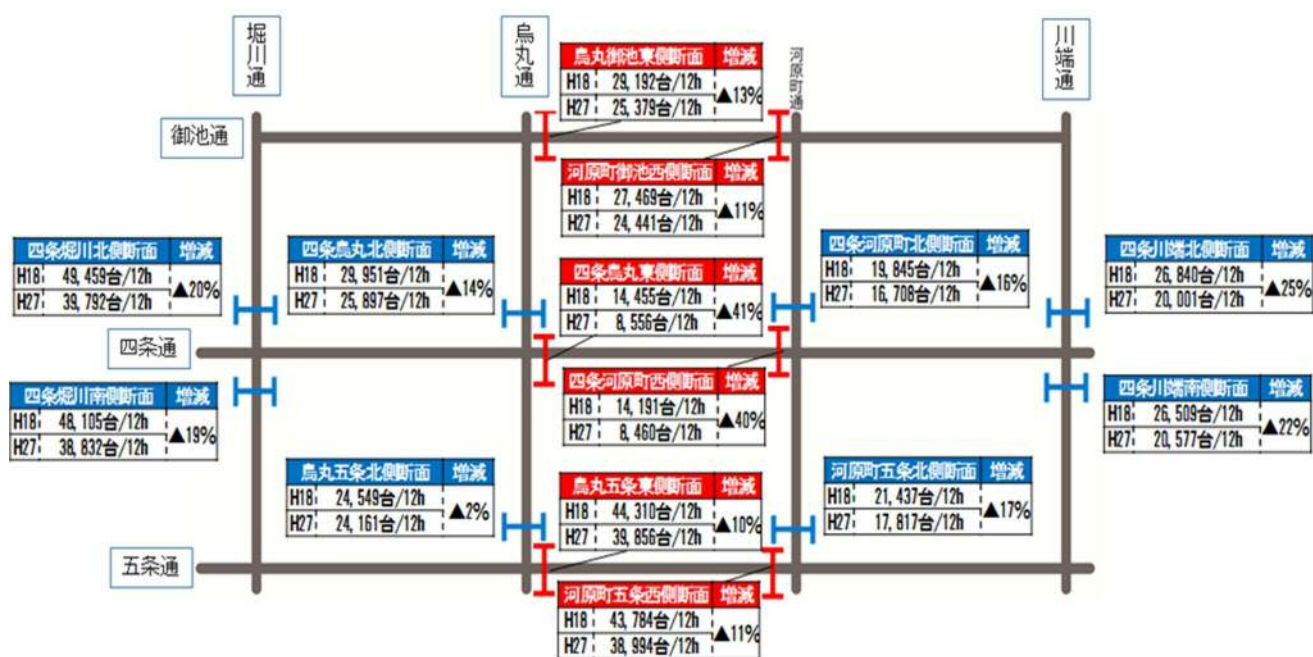
調査日：平成 28 年 11 月 12 日（土），13 日（日），15 日（火），18 日（金）

図-5 細街路の「歩きやすさ」と「歩く楽しさ」の歩いて楽しいまちなかゾーン整備前後の変化

(2) 自動車交通

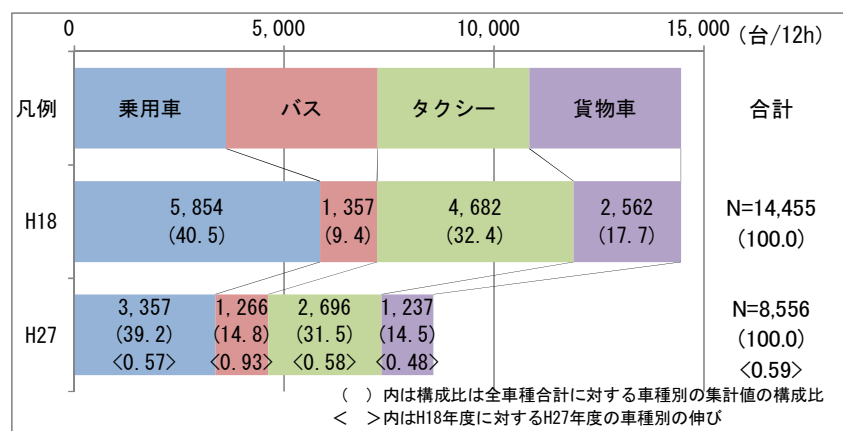
ア 幹線道路

- 四条通断面における平日の12時間自動車交通量をみると、平成27年は平成18年と比較して約4割減少している（図-6）。
- 東西方向の御池通と五条通では平成18年と比べて約1割減少し、南北方向の堀川通、烏丸通、河原町通及び川端通についても、約1割～2割減少しているため、四条通の交通量が大きく減少したことによる周辺幹線道路への大きな影響はなかったと考えられる（図-6）。
- 四条通においては、公共交通（バス・タクシー）が全体に占める割合が約5%増加し、約5割となっている（図-7）。



調査日：平成18年10月3日（火）、平成27年11月11日（水）

図-6 四条通と周辺幹線道路の自動車交通量の変化

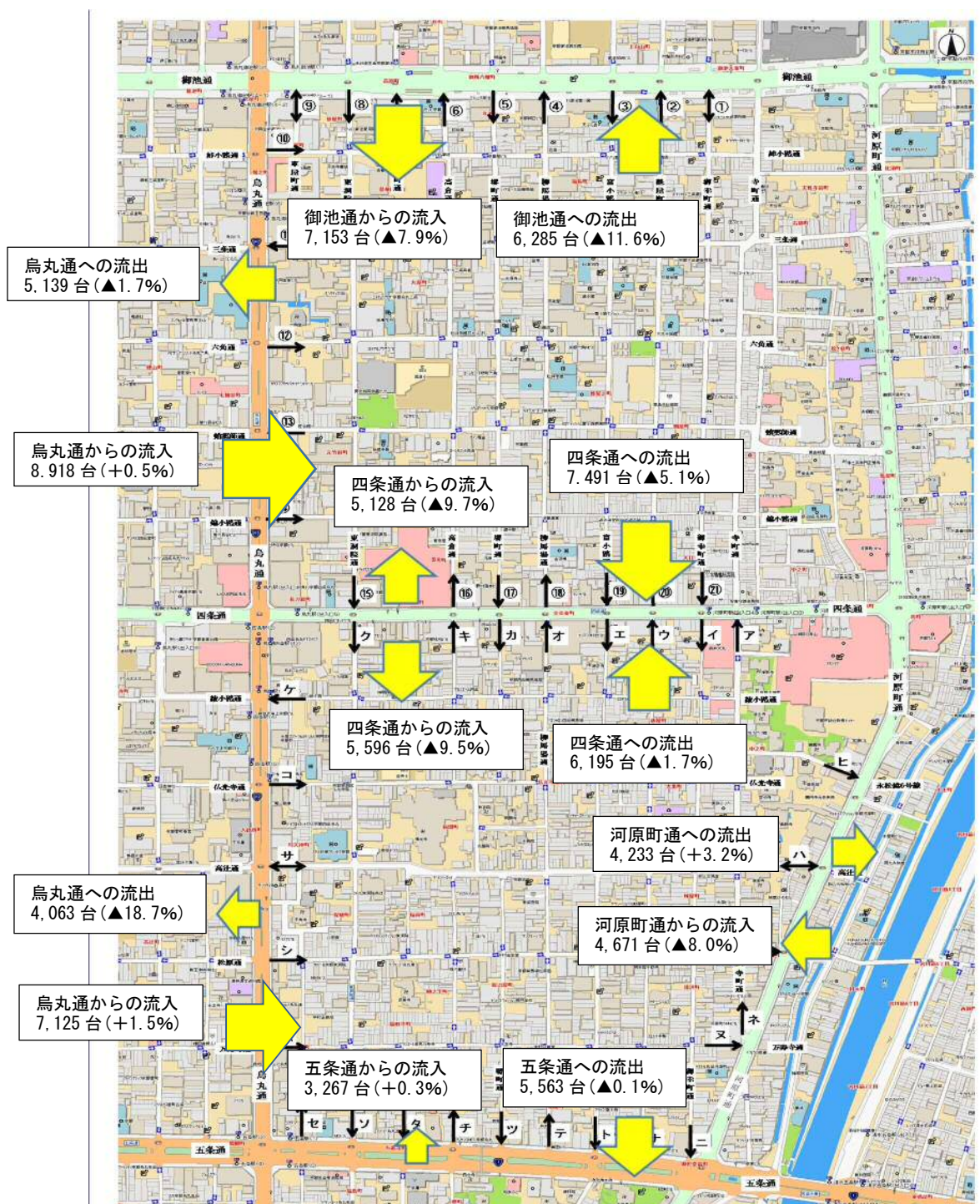


調査日：平成18年10月3日（火）、平成27年11月11日（水）

図-7 四条通（四条烏丸交差点東側断面）での自動車交通量の変化

イ 細街路

- 細街路における交通量は、平成 22 年との比較で減少している通りが多い（48 地点中 36 地点で減少）。
- 幹線道路へ流出する交通量と、幹線道路から流入する交通量を見ると、減少している箇所が多く、増えている箇所でも大きな増加は発生していない（最大で 3.2%の増加）（図-8）。



※カッコ内は平成 22 年の交通量との増減率
調査日：平成 22 年 10 月 27 日（水）、平成 28 年 11 月 10 日（木）

図-8 調査箇所と幹線道路からの流入交通量/12h

(3) 公共交通

- 四条通整備区間周辺の鉄道駅乗車人員の推移をみると、近年は増加傾向となっている。
- 四条通整備後のバス停に関してはバス待ちの快適さなど、6～7割の方から改善が評価されている。
- 四条通の整備区間を通る京都市バスの運行状況は、工事中の期間に西行で工事前と比較して約5～15分程度の遅れが発生していたが、バス停での案内誘導員の配置や移動式運賃箱の導入による降車後の運賃受けの実施等のバス停車時間短縮の取組や、マイカーの迂回誘導等の対策の結果、工事後では、工事前と同程度となっている（図-9）。

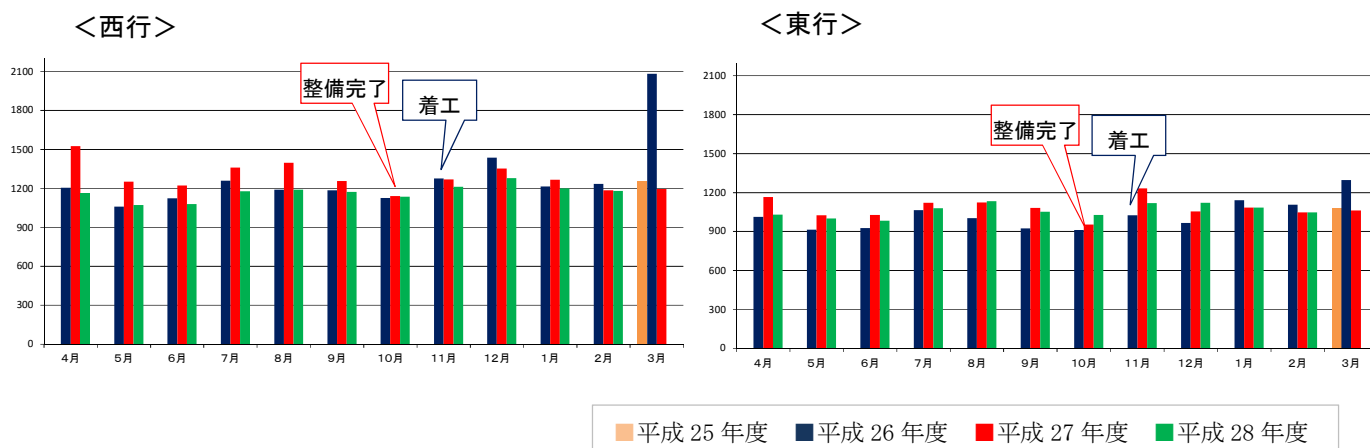


図-9 四条通の整備区間を通る市バスの平均運行時間（設定ダイヤ15分）
 区間：祇園交差点～四条堀川交差点
 集計時間帯：15時台～18時台

(4) 自転車交通

- 細街路における自転車の走行位置は、整備前と比べて路側帯内を走る自転車の割合が約2割減少している。歩いて楽しまちなかゾーンの整備によって、自転車の通行位置が路側帯以外に誘導され、歩行者の安全性を高める効果が出ていると考えられる（図-10）。
- まちなかの駐輪場は増加しているとともに、京都市における自転車等の放置台数は減少傾向にある。



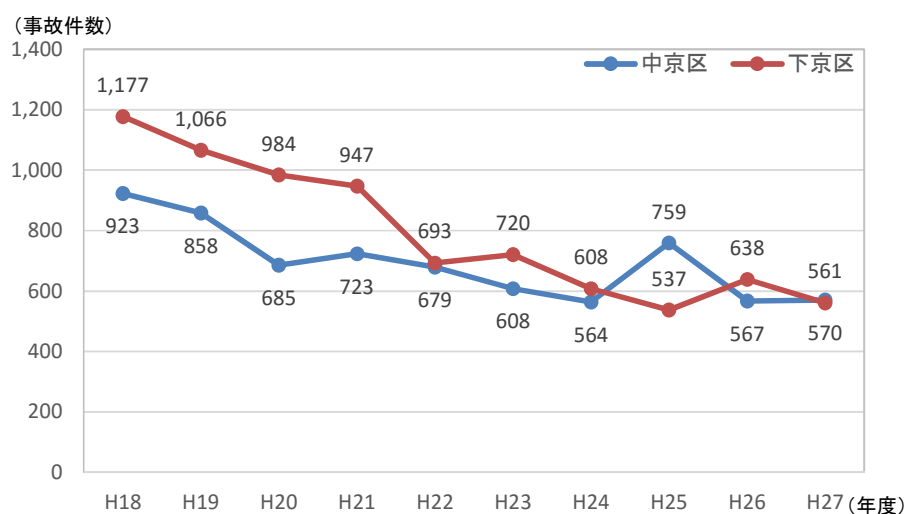
※東洞院通の六角通～蛸薬師通間（南行き）の調査結果
 調査日：平成24年2月24日（金）、平成27年11月11日（水）

図-10 細街路における自転車通行位置の変化

（５）その他のまちなかの状況

ア 交通事故の変化

- 中京区及び下京区における交通事故の件数は、減少傾向にある（図-11）。



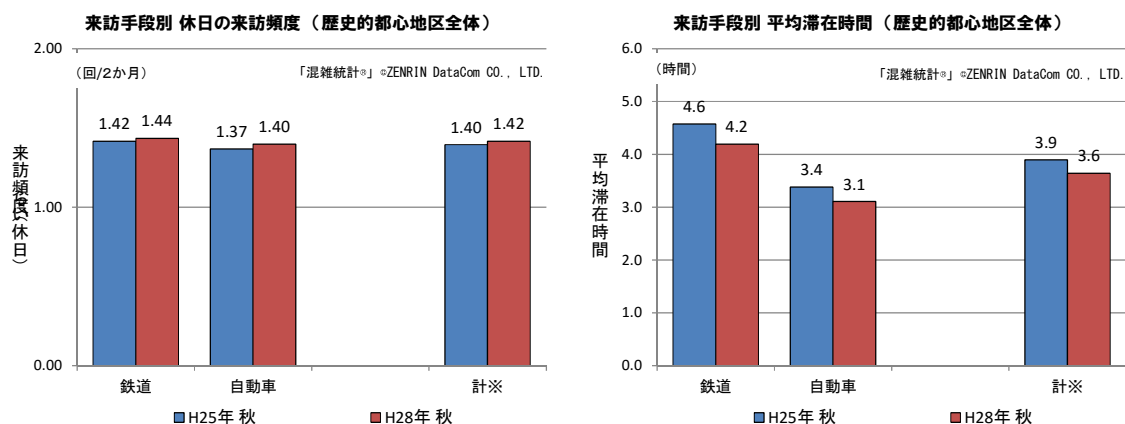
資料：交通統計（京都府警察本部）

図-11 中京区及び下京区の交通事故件数の変化

イ 来訪状況の変化

- 人の動きを統計データとして把握する混雑統計※をもとに、歴史的都心地区への来訪者の来訪頻度ならびに滞在時間の変化をみると、平成 25 年に比べ、平成 28 年では来訪頻度が高くなるとともに、1 来訪あたりの平均滞在時間は短くなっている（図-12）。
- また、来訪手段別にみると、来訪頻度、平均滞在時間とも、自動車に比べ、鉄道による来訪者の方が値が大きくなっている（図-12）。

※「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供する「ドコモ地図ナビ」サービスのオート GPS 機能利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、性別・年齢等の個人を特定する情報は含まれない。



データ取得期間：10 月～11 月の休日
サンプル実数：H25 2,738 件、H28 3,482 件

※ 計には、鉄道、自動車以外で来訪した全サンプルを含む

図-12 歴史的都心地区における来訪手段別 休日の来訪頻度（左）及び休日の平均滞在時間（右）

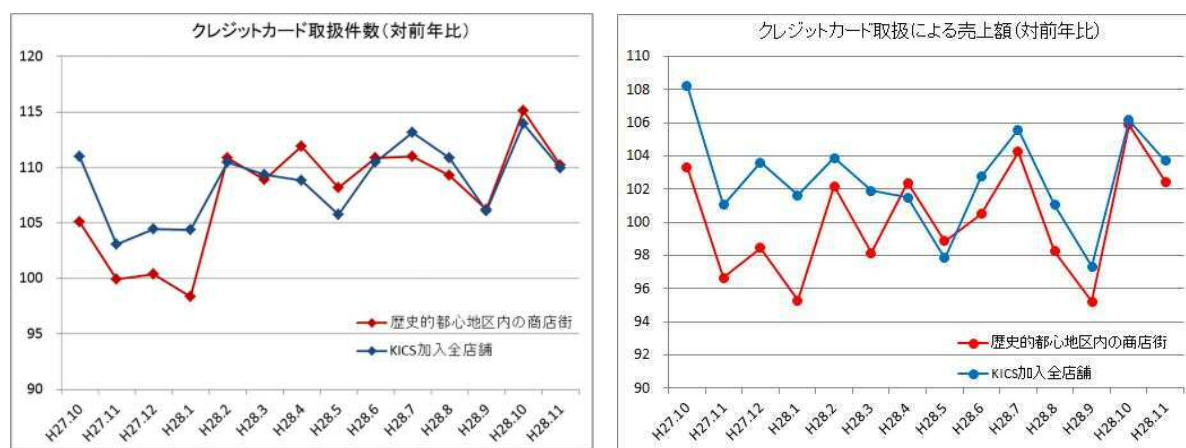
ウ まちの業種の変化

- 四条通整備区間周辺の用途別延床面積をみると、専用住宅及び店舗は増加傾向（専用住宅：13.6%増、店舗：8.4%増(H18比)）となっている。サービス※に関しては、平成23年度までは減少傾向となっていたが、平成24年以降は増加傾向（H18比8.0%増）となっている。一方、併用住宅は減少傾向（H18比15.6%減）となっている。※サービス……宿泊施設、劇場、映画館及び公衆浴場等
- 中京区・下京区の人口と比較すると、専用住宅の増加に合わせて、増加傾向（中京区：9.1%増、下京区：8.5%(H18比)）にあることがわかる。

エ 歴史的都心地区における売上額等の変化

- 歴史的都心地区内のKICS※加入店舗のクレジットカードの取扱については、件数ベースでは増加しているものの、売上金額ベースではほぼ横ばいとなっている（図-13）。
- 公表されている百貨店の月次の前年比では、市全体で前年割れしている月が多くなっており、高島屋京都店や大丸京都店でも同様の傾向となっている。

※ KICSとは クレジットカードの取り扱いを円滑にする目的で設立された合同会社で、主に京都市（一部府下）内の商店街組合や同業組合など約1,300店舗が加盟する。



※数値に含まれる主な商店街：四条繁栄会，河原町商店街，新京極商店街，寺町京極商店街，三条名店街，京都錦市場商店街 等

図-13 歴史的都心地区内のKICS加入店舗におけるクレジットカード取扱売上額等の前年比

オ 地価公示価格の変化

- 平成28年3月に発表された平成28年1月1日時点の中京区と下京区における商業地の公示価格の上昇幅は前年より拡大している（図-14）。

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

（単位：％）

※基準日は各年の1月1日

資料：平成28年地価公示（国土交通省）

図-14：中京区及び下京区における地下公示価格の変化

カ 通りの景観の評価

- 屋外広告物適正化後の四条通，河原町通の景観は大きく向上している（写真-1）。



四条通 高倉から東方向
(是正前)



四条通 高倉から東方向
(平成 29 年 3 月時点)



四条河原町南側
(是正前)



四条河原町南側
(平成 29 年 3 月時点)

写真-1 まちなかの景観（上：四条通，下：四条河原町南側）

6 まとめ

四条通歩道拡幅事業や、歩いて楽しいまちなかゾーンの取組などのハード整備の効果もあり、歴史的都心地区の交通環境は、戦略が目指す「歩行者と公共交通優先」で「環境にやさしい」、「歩いて楽しいまち」が整いつつあると言える。また、新景観政策による屋外広告物の適正化の取組を通じて、四条通や河原町通の景観は向上している。さらに、中京区・下京区の夜間人口や、四条通整備区間周辺の専用住宅及び店舗の延べ床面積が増加傾向にあることから、住みたいまち・訪れたいまちとして選択される機会が増えていると考えられる。

今後は、戦略が目指す「歩いて楽しいまち」の実現に向けて、依然として存在する荷捌き車両の整序化や通過交通の抑制に継続して取り組むとともに、来訪者手段別の分析からも、公共交通の利用者は、マイカー利用者と比較して、地域への訪問回数が多く、滞在時間が長い結果が示されていることから、公共交通利便性の向上に取り組み、公共交通の利用水準の向上を図っていく必要がある。

四条通歩道拡幅事業は、中心市街地の道路を公共交通優先とし、歩いて楽しく人に優しい空間として再生する取組であり、全国的にも類を見ない事業であるとして、国際交通安全学会をはじめ、日本都市計画学会、土木学会から表彰を受けるに至った。近年、全国的に広がりを見せている人と公共交通を優先した交通まちづくりの嚆矢となるよう、今後も交通環境やまちの賑わい等の変化について継続的に把握するとともに、より一層のまちの賑わい創出を図り、更には、「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボル事業として、ここで得られた知見をその他の施策に活かしていく。