

「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



平成29年3月
京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室



— 目 次 —

1	報告書について.....	1
2	戦略の目的.....	2
3	推進体制.....	3
4	歴史的都心地区の将来像.....	4
5	「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進.....	5
(1)	四条通.....	5
ア	通りの課題と取組経過.....	5
イ	四条通歩道拡幅事業.....	6
(2)	細街路.....	13
ア	通りの課題と取組経過.....	13
イ	各取組の詳細.....	14
(3)	河原町通.....	21
ア	通りの課題と取組経過.....	21
6	まちなかの現状.....	22
(1)	歩行者交通.....	22
ア	四条通における変化.....	22
イ	細街路における変化.....	24
(2)	自動車交通.....	25
ア	幹線道路における自動車交通.....	25
イ	細街路における自動車交通.....	26
(3)	公共交通（鉄道及びバス）.....	27
(4)	自転車交通.....	28
(5)	その他のまちなかの状況.....	29
ア	交通事故の変化.....	29
イ	来訪状況の変化.....	29
ウ	まちの業種の変化.....	30
エ	歴史的都心地区における売上額等の変化.....	31
オ	地価公示価格の変化.....	32
カ	通りの景観の評価.....	33
7	まちなか戦略の評価と今後の課題.....	34
(1)	四条通.....	34
(2)	細街路.....	34
(3)	河原町通.....	34
8	まとめ.....	35

1 報告書について

京都市では、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、「既存公共交通の再編強化」、「歩行者優先のまちづくり」、「歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルへの転換」の 3 つを柱に、88 の実施プロジェクトを推進している。

また、それに先立つ平成 18 年に「歩いて楽しいまちなか戦略」推進協議会を立ち上げ、「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。

これらの取組のシンボルとな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、平成 28 年 6 月に中間報告として、整備直後の交通量や歩行者数の変化を中心に事業の効果や影響についての評価を行ったところである。

本書では、四条通歩道拡幅事業が完成してから約 1 年が経過した現段階において、中間報告の内容を補完するかたちで、整備完成後の継続的な変化や新たな視点で事業の効果や影響を確認し、事業の評価を行う。さらに、今後の「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進はもとより、その他の「歩くまち・京都」を推進する施策に活かすため、これまで戦略として面的に進めてきた交通施策に関して取組内容の取りまとめを行うとともに、まちなかの現状を把握し、現時点における戦略の評価を行う。

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



(c) Esri Japan, ZENRIN CO., LTD.

図-1 歴史的都心地区の位置

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」推進協議会を設立した。

同協議会には、同協議会幹事会とテーマごとに設けたワーキンググループを設置した。

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。

戦略の推進体制の全体像を以下に示す。

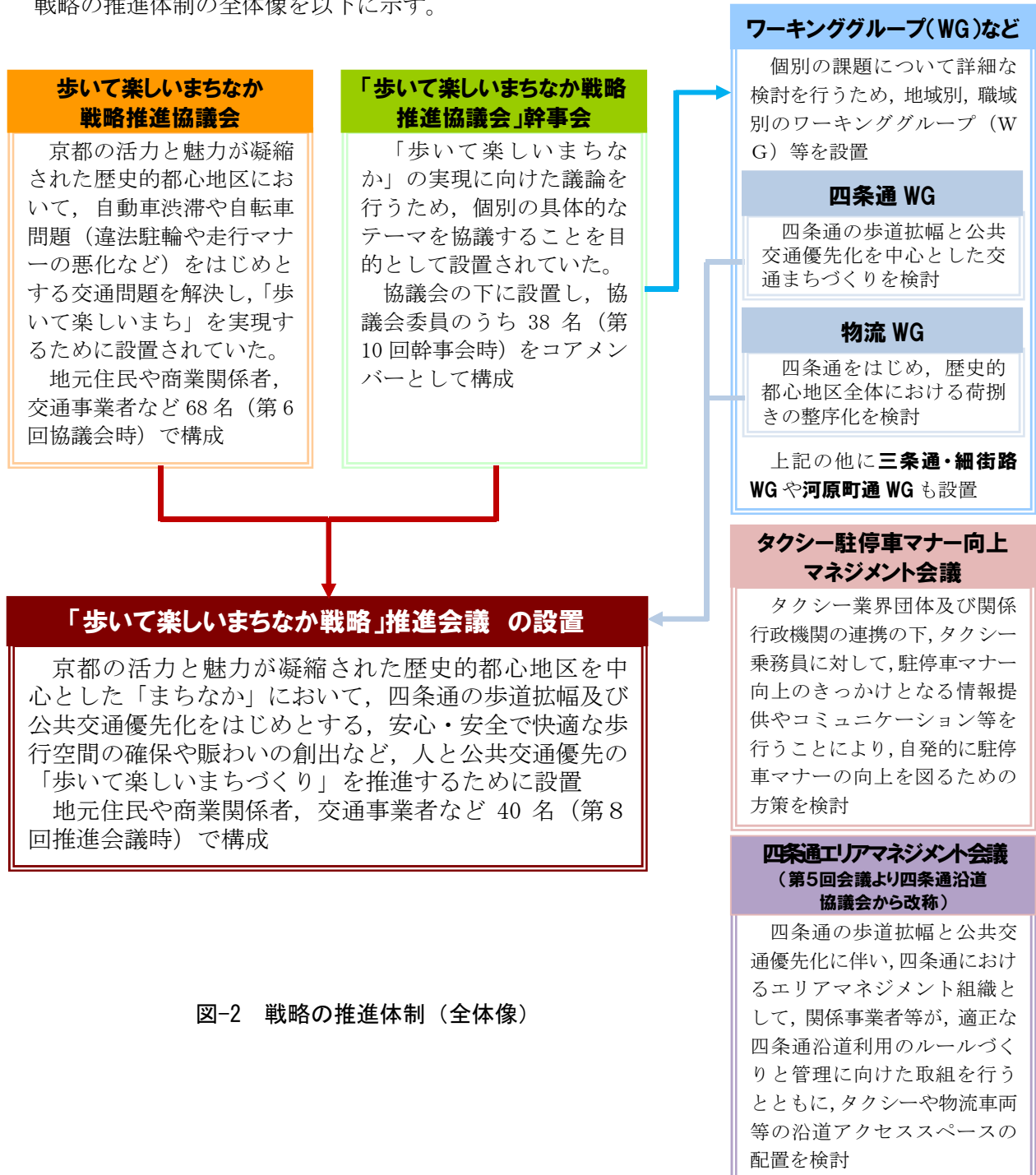


図-2 戦略の推進体制（全体像）

4 歴史的都心地区の将来像

戦略が目指す「歩いて楽しいまち」について、エリアごとに共通のビジョンを関係者間で共有できるよう、平成 18 年 5 月から平成 19 年 5 月までの 1 年間に開催した推進協議会（第 1 回～3 回）及び同協議会幹事会（第 1 回～4 回）において、まちなかの将来像を整理した。

◆戦略が目指すまちなかの将来像

歴史的都心地区について

- 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」を創出する。
- その際、新景観政策による建築物等のデザインと一体的に考え、誰もが「行ってみたい」「歩いてみたい」「写真を撮りたい」「住んでみたい」と思える、洗練された品格ある都市空間のデザインを実現し、世界に誇れるまちづくりを目指す。
- ここで、「歩いて楽しいまち」とは、①子供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、②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をイメージするものである。

四 条 通

- 京都市内最大の商業集積を誇り、歴史的都心地区の「ゲートウェイ」として、1 日 58,000 人が来訪する四条通について、自動車の混雑と買い物客やバス待ちの人々がひしめき合うクルマが主役の現状から、心なごむ歩道、さわやかな車道などヒト中心の空間へと改編する。
- わが国を代表する、誰もが素晴らしいと思うデザインを持った、歩行者が主役の空間とすることで、歴史的都心地区にふさわしい魅力と品格を高める。

細 街 路

- 木造の伝統的建造物や明治期以降の洋風建造物が独特の町並みを形成し、趣の異なる賑わい空間を創出し、錦小路通と並んで多くの歩行者数を数える三条通について、歩行者の安全性・快適性を向上させることで、新たな賑わい空間の核とする。
- 同時に、錦小路通や新京極通、寺町通をはじめとした、既に歩行者専用化されている商店街等とのルート化により歴史的都心地区全体の回遊性を高め、賑わいの連続性を持たせることで、歴史的都心地区にふさわしい魅力と品格を高める。
- 住民、事業者、駐車場利用者など、市民生活や業務・物流活動に必要な自動車交通のアクセスを妨げずに、地区内に用のない通過交通のみを徹底して抑制し、歩行者優先の交通環境を実現する。

河 原 町 通

- 四条通のトランジットモール化と三条通の歩行者空間の確保策について、先行して実現を図ることとし、今後、市内を縦断する幹線道路としての機能を考慮しつつ、歴史的都心地区全体での更なる魅力向上を図るために、河原町通の特性を生かした将来像について、まとめる。

5 「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進

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。通りごとの取組の経過は以下のとおりである。

(1) 四条通

ア 通りの課題と取組経過

戦略を開始した平成 18 年当時の四条通は、幅 7m（片側 3.5m）の歩道を約 7,000 人/h が通行する一方、幅 15m の車道を約 2,200 人/h が車で通行しており、歩道と車道の空間配分がアンバランスな状況であった。そこで、この状況を解消し、四条通が目指す将来像を実現するため、道路空間の再配分による歩道拡幅と公共交通優先と自動車の利用制限などを取組内容とするトランジットモール化を具体的方法として取組を進めてきた。

平成 19 年 10 月には、四条通において、歩道拡幅とトランジットモール化の社会実験を実施した。ここでの結果を踏まえ、周辺交通への影響も考慮し、まずは、歩道の拡幅に取り組んでいくこととした。そして、平成 24 年 1 月に、四条通の 2 車線化に関する都市計画決定を行ったうえで、平成 26 年 11 月に歩道拡幅工事に着工し、平成 27 年 10 月末に同工事が完成した。

平成 28 年 6 月には整備完成直後の交通状況を中心に事業の効果と影響に関する中間段階の検証を行い、来街者ヒアリングや歩行形態調査、交通量調査等の結果、四条通の歩行環境が改善していることや、四条通の交通量の減少が周辺幹線道路や細街路への大きな影響は与えていないこと等を確認した。

<参考：戦略開始時の四条通の交通状況>

- 幅 7m（片側 3.5m）の歩道を約 7,000 人/h が通行する一方、幅 15m の車道を約 2,200 人/h が車で通行（写真-1）
- 地下には 3 社の鉄道駅が配置されるとともに、地上には 1 日当たり約 1,600 本ものバスが運行するなど、通り自体が 1 つの交通結節点としての役割を果たしている
- 自動車交通量は市内の平均的な 2 車線道路の交通量とほぼ同程度
- 4 車線ある車線のうち歩道側の 2 車線は、駐停車車両の影響により、中央側の車線の 2 割から 3 割の交通量しかない



写真-1 平成 18 年当時の四条通の状況（左：駐停車車両が並ぶ四条通，右：混雑するバス停）

イ 四条通歩道拡幅事業

(7) 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することで、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。

(4) 整備区間

四条通の四条烏丸交差点から四条川端交差点間

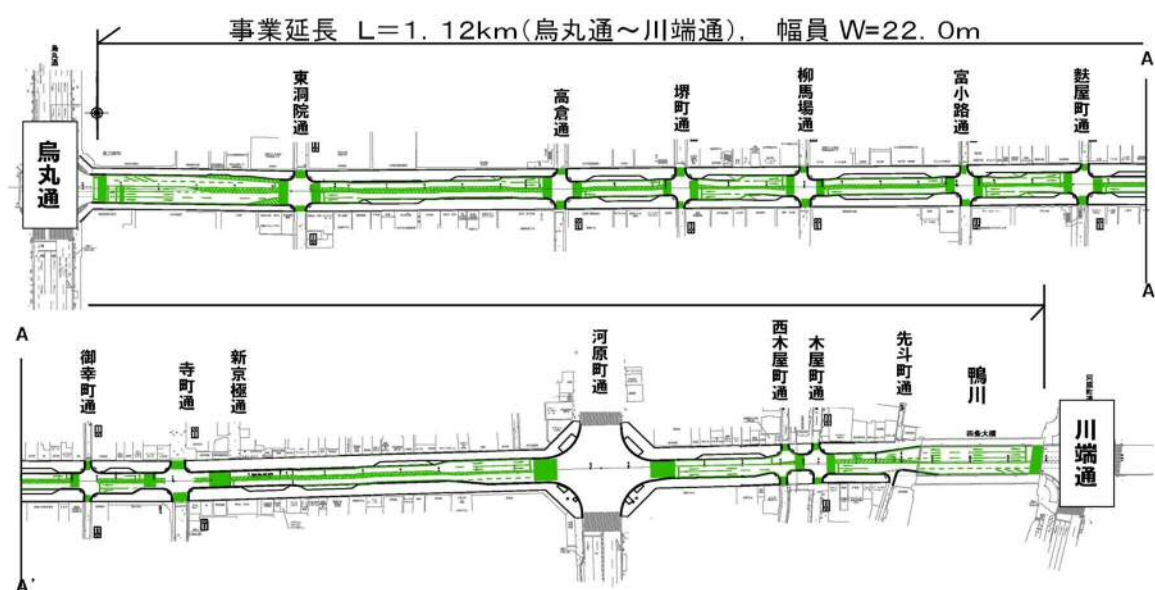


図-3 四条通歩道拡幅事業の整備区間

(ウ) 整備内容（ハード施策）

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。

- a 歩道の拡幅
- b テラス型バス停の導入とバス停の集約化
- c 沿道アクセススペースの設置

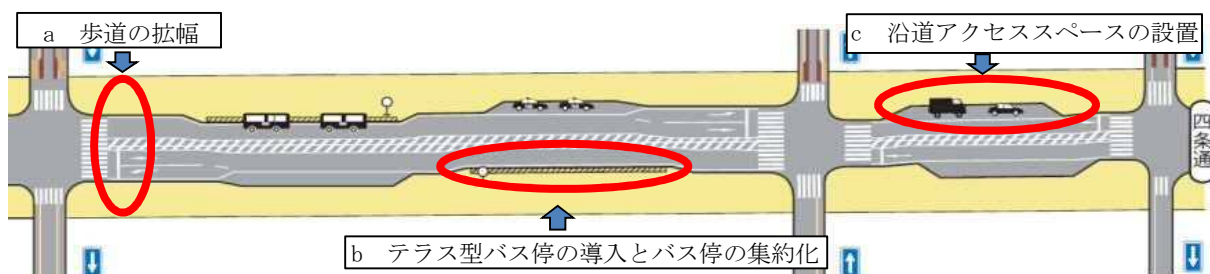


図-4 四条通の主な整備内容

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（図-5）
- 車道幅員は緊急車両の走行に配慮し車道中央にゼブラゾーンを設けることで、最低9mを確保（写真-2）
- 四条通から交差する細街路への左折待ち車両の直進車線への影響を与えないよう左折可能な全ての交差点に左折車線を設置 ※四条通から細街路への右折は禁止されている。

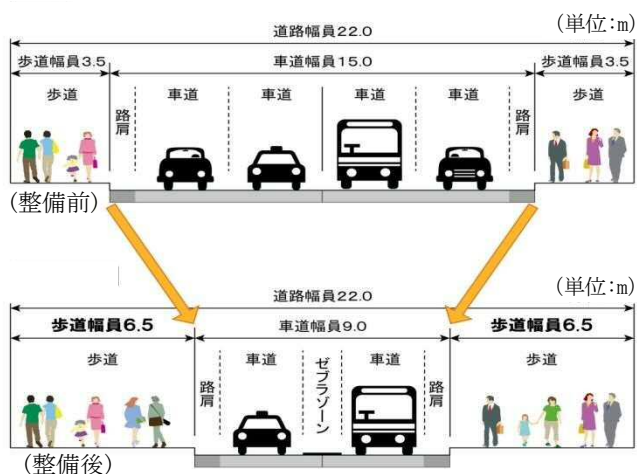


図-5 四条通の横断構成



写真-2 緊急車両の走行を想定した実験



図-6 沿道アクセススペース部の横断構成

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
- アクセス機能向上のため、大規模商業施設と鉄道駅出入り口に近い位置に設置
 - ※東行き・西行きのバス停位置は、両バス停にバスが停車しても緊急車両の追越しが可能な間隔（12m）を確保（図-7）
- バス待ち客と歩行者の分離を図るため、T型構造のバス停上屋の設置（写真-3）

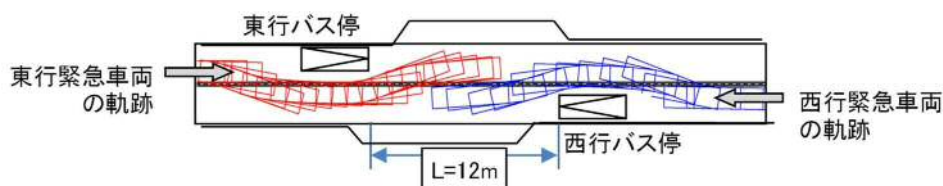


図-7 バス停前方の緊急車両の追越し状況



写真-3 整備後のバス停

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）（写真-4）
- 沿道アクセススペースの配置は、整備区間の四条通と直行する道路との交差点間ごとに配置することを原則としている。

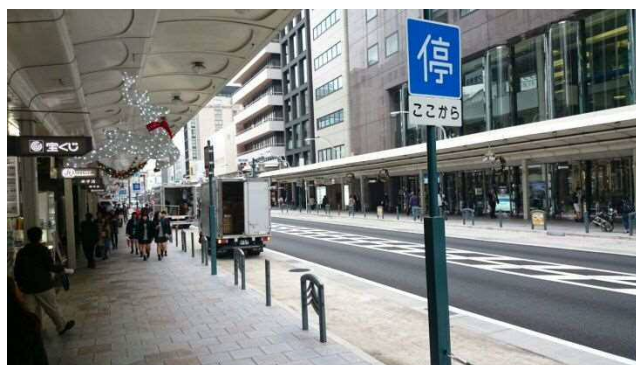


写真-4 沿道アクセススペース

(Ⅰ) 歩道拡幅事業の効果促進のための取組（ソフト施策）

四条通の歩道拡幅事業については、前項のハード整備の効果をより一層発揮させるため、整備と併せて以下の2つの視点からソフト施策にも取り組んでいる。

- a 沿道アクセススペースの管理
- b 四条通及びまちなかへのマイカーの流入抑制

a 沿道アクセススペースの管理

(a) 概要

沿道アクセススペースを有効に活用するため、当該スペースの管理については、学識者及び商店街、タクシー事業者、物流事業者、交通事業者、関係行政機関で構成する「四条通エリアマネジメント会議」及び同会議の下部組織である「四条通沿道利用マネジメント部会」を設置し、関係団体で合意した利用ルールや役割に基づき適正管理のための取組を実施している。

(b) 管理体制

【四条通エリアマネジメント会議】

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化に伴い、四条通におけるエリアマネジメント組織として、関係事業者等が適正な四条通沿道利用のルールづくりと管理に向けた取組を行うとともに、沿道アクセススペースの配置を検討するため組織として設置した。

■構成

学識者，商店街，タクシー事業者，物流事業者，交通事業者，関係行政機関

【四条通沿道利用マネジメント部会】

四条通エリアマネジメント会議の下部組織として設置した。四条通を利用する団体により、整備後の四条通の適正管理のための具体的な取組について検討・実施している。

■構成

商店街，タクシー事業者，物流事業者，交通事業者

(c) 団体ごとの役割

沿道アクセススペースは、四条通エリアマネジメント会議に参画する京都タクシー業務センター、京都府トラック協会、四条繁栄会商店街振興組合及び京都市の 4 者が役割を分担して管理を行っている（表-1）。

団体名称	役 割
京都タクシー業務センター	・ タクシー事業者への指導，啓発活動
	・ タクシー事業者にアクセススペース及びタクシー乗り場の適正利用してもらうための仕組みづくり
	・ 新規タクシー運転者への周知
京都府トラック協会	・ 物流事業者への指導，啓発活動
	・ 新規物流事業者への周知
四条繁栄会商店街振興組合	・ 商店街を利用する物流事業者や一般客等への周知・啓発活動
	・ 物流車両が短時間で荷さばきを行うための仕組みづくり
	・ 午前中集配の推進
	・ 新規店舗に対する周知
京都市	・ 四条通沿道利用マネジメント部会の運営
	・ 不適切利用実態の把握及び各構成員への情報提供
	・ 違法駐車等の解消のための指導・啓発活動及び自転車利用マナー啓発
	・ タクシーのマナー向上に向けた取組みの実施
	・ バスの定時運行確保のための啓発活動

表-1 沿道アクセススペースの管理に関する団体ごとの役割

b 四条通及びまちなかへのマイカー流入抑制

(a) 迂回誘導

① 道路案内標識の変更（平成 21 年 3 月）

四条通上の道路案内標識から「祇園」方面の標記をなくし、周辺幹線道路の道路案内標識に「祇園」方面を加える変更を実施（図-8）

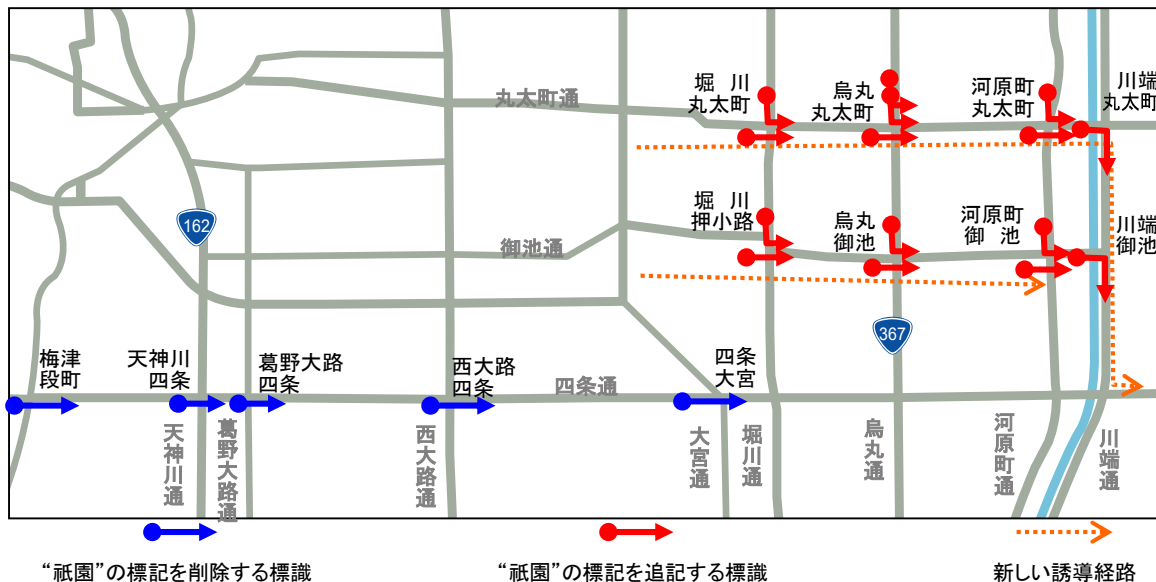


図-8 道路案内標識の変更（平成 21 年 3 月実施）

② 常設迂回誘導看板の設置（平成 27 年 6 月～9 月にかけて設置）

四条通に流入する幹線道路上に、四条通の迂回を呼びかける常設の誘導看板を設置（電光表示板 15 箇所、常設案内標識 20 箇所）（図-9）

加えて、ハイシーズン毎に市中心部への流入を抑制する横断幕等を主要交差点に設置



図-9 常設迂回誘導看板等の配置（平成 28 年 3 月時点）

(b) 高島屋京都店駐車場出口前の交差点改良（平成 27 年 11 月）

同店駐車場出口前の交差点改良とそれにあわせた京都府警察による信号機の設置により、出庫車両が河原町通を南側方面へ安全に右折出庫できるようにした（図-10）。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（表-2）。

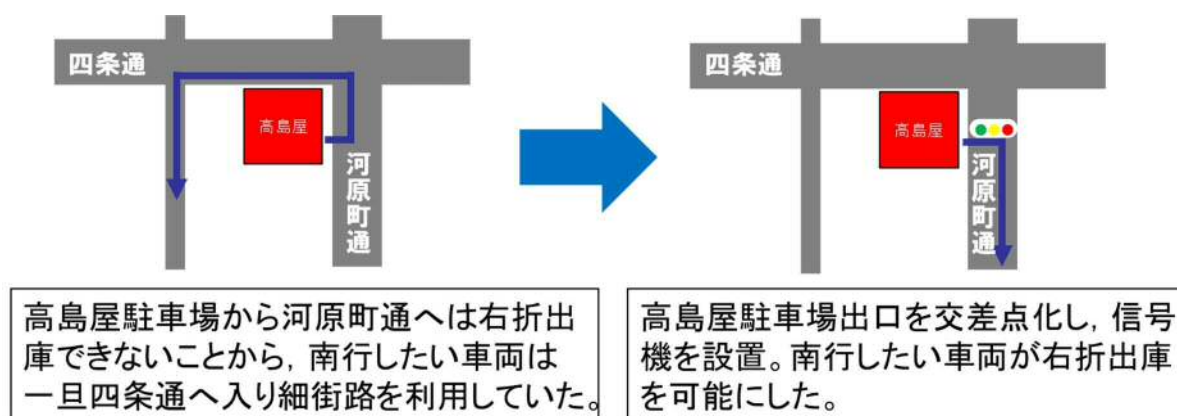


図-10 高島屋京都店駐車場出口前の交差点改良前後の状況

	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 時～17 時

※信号機運用開始：平成 27 年 11 月 2 日（月）

表-2 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

(2) 細街路

ア 通りの課題と取組経過

歴史的都心地区内の細街路については、地域住民の生活道路である一方、三条通や、錦小路通、寺町通、新京極通に代表される地区の賑わいを牽引する魅力的な通りが存在することから、道路幅員が狭い割に歩行者数が多い。また、合わせて自動車交通量や路上駐車も多いことから、歩行者が安心・安全で快適に歩ける空間という面からは課題を抱えている。

そこで、歩行者の安全性・快適性を向上、違法駐車・違法駐輪の排除、通過交通の抑制の観点から取組の検討を進めてきた。

平成 20 年にはまちかど駐輪場の社会実験を実施し、地区内の違法駐輪対策の今後の方向性を示すとともに、物流WGを設置し、地区内で必要となる荷捌きの適正なあり方について検討を開始した。

また、平成 24 年には高倉小学校周辺を対象に、路側線の引き直しによる歩行者空間の拡幅と自動車空間の狭小化、自転車走行箇所への明示による安全性の確保を主な整備内容とする「歩いて楽しいまちなかゾーン」の社会実験を実施した。

実験の結果、速度抑制と自転車通行位置の改善の効果が見られたことから、平成 25 年からは「歩いて楽しいまちなかゾーン」の本格整備を開始し、平成 26 年 6 月に歴史的都心地区内の整備が完了した。現在歴史的都心地区の周辺エリアにまで整備を拡大して実施している。

平成 27 年 10 月には、歴史的都心地区内で寺町通を除き唯一自動車の制限速度が 30 km/h であった三条通の速度規制が京都府警察により 20 km/h に引き下げられ、これにより、地区内の速度規制は面として 20 km/h となった。また同時に、三条通及び東洞院通において、信号機の撤去が実施されている。

イ 各取組の詳細

(7) 歩いて楽しいまちなかゾーンの整備

a 目的

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、下記3点を実現し、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。

- 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

b 整備範囲と進捗状況（図-11）

- 歴史的都心地区（平成25年度完成）
- 歴史的都心地区周辺に順次拡大

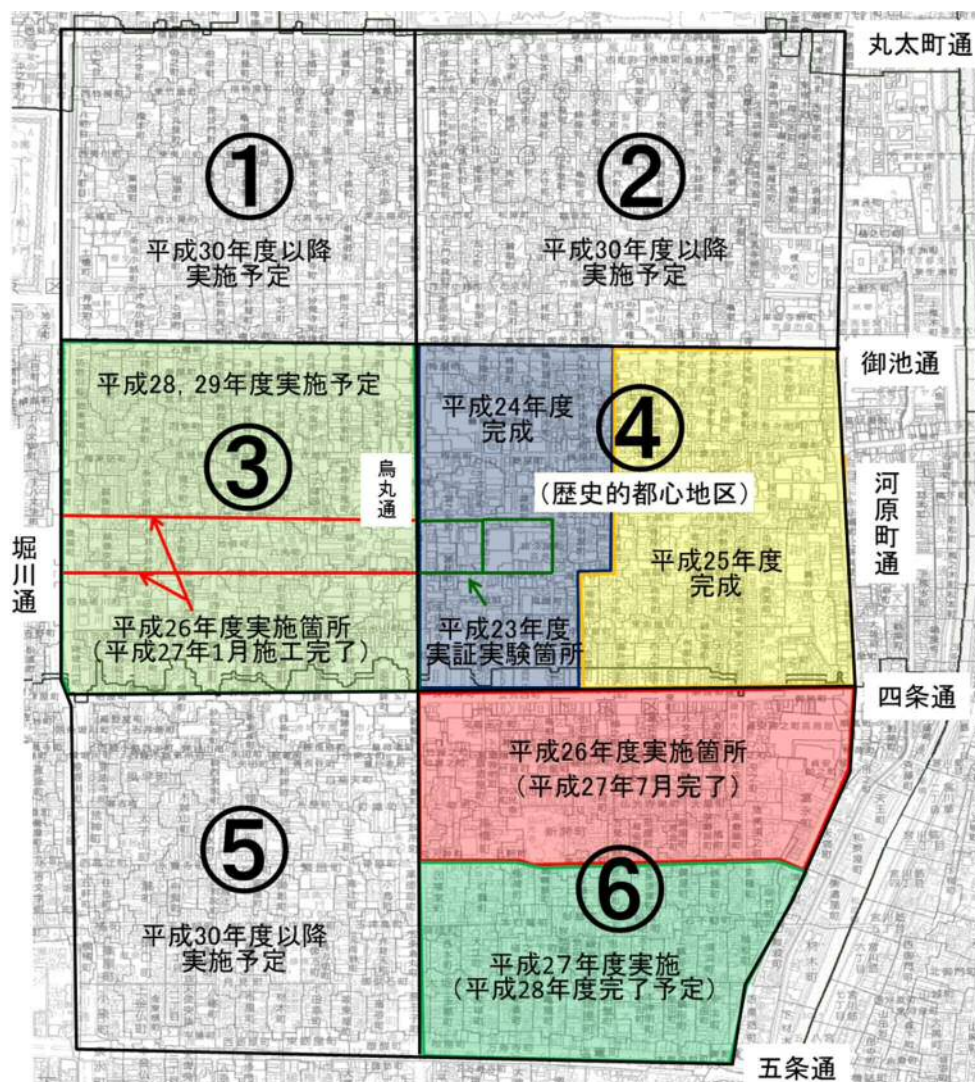


図-11 歩いて楽しいまちなかゾーンの整備状況

c 整備内容

「歩いて楽しいまちなかゾーン」として、主に以下の3つの整備を実施した。

(a) 路側線の引き直しとカラーラインの設置

(b) ゾーン出入り口での対策

(c) 三条通でのカラー舗装等の実施

(a) 路側線の引き直しとカラーラインの設置（図-12、図-13）

- 路側線の引き直しによる車道幅員の狭小化
- 車道両端での自転車用カラーラインと自転車通行箇所を明示する路面表示の設置

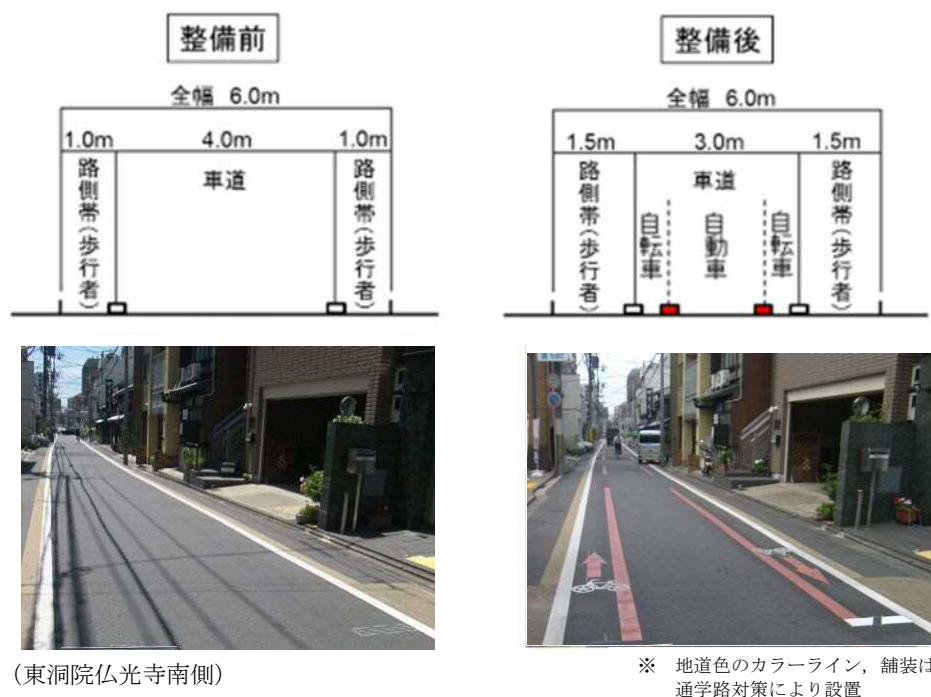
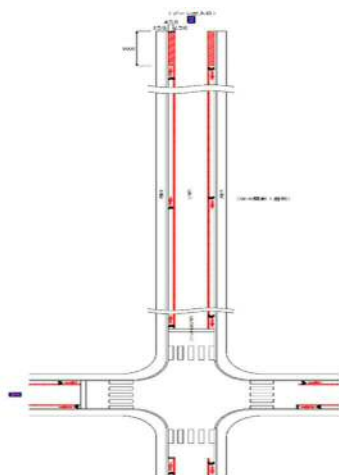


図-12 路側線の引き直しとカラーラインの設置状況

(歴史的都心地区 (ゾーン④))



(ゾーン⑥)

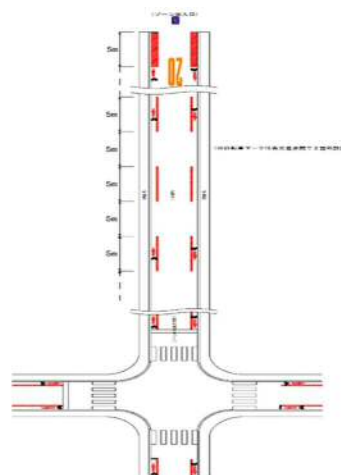


図-13 施工図

(b) ゾーン出入口での対策（図-14）

- ゾーン出入口での特殊カラー舗装の実施
- ゾーン出入口でのゾーン表示板の設置



図-14 「歩いて楽しいまちなかゾーン」の明示状況

(c) 三条通でのカラー舗装等の実施

京都府警が平成 27 年 10 月に実施した三条通等の信号撤去と三条通(烏丸通～寺町通間)の速度規制の変更 (30km/h から 20km/h への引き下げ) にあわせ、速度抑制策として、三条通の交差点付近において薄層カラー舗装（写真-5）6 箇所とピンコロ石舗装（写真-6）を 3 箇所設置した。

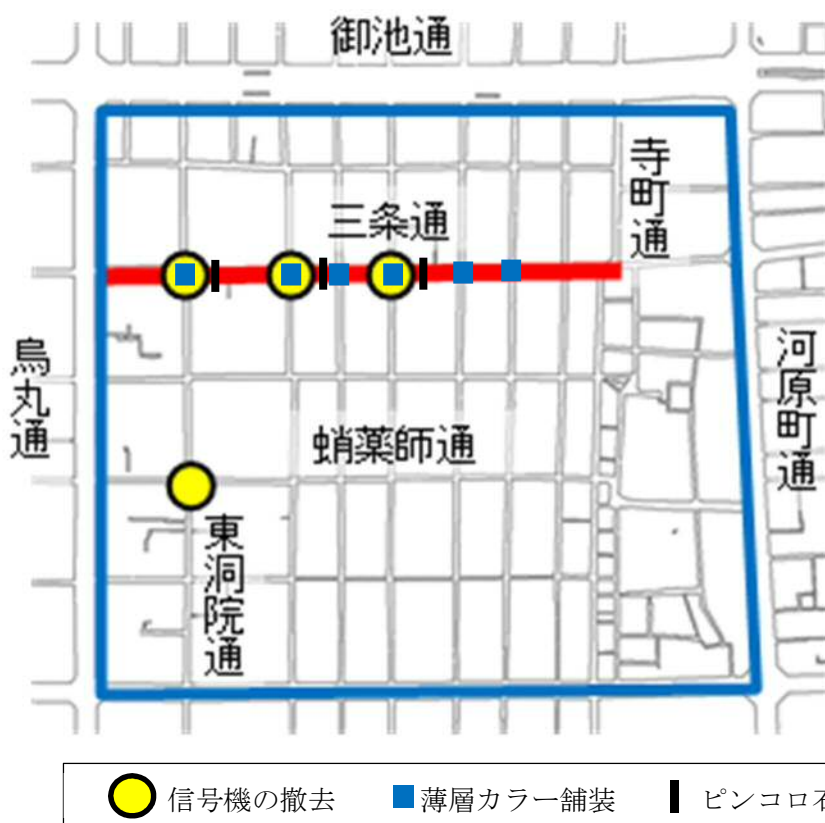


写真-5 薄層カラー舗装の実施状況



写真-6 ピンコロ石舗装の設置状況

図-15 薄層カラー舗装等の実施状況

(イ) 物流車両の整序化

a 目的

京都の魅力と活力が凝縮した歴史的都心地区において、四条通の歩道拡幅と公共交通優先化をはじめ、安心・安全で快適な歩行空間の確保や賑わいの創出を実現するため、日常生活や企業活動に必要な荷捌きの整序化を図る。

b これまでの取組

物流車両の整序化については、学識者、商店街、物流事業者、関係行政機関で構成する物流WGにおいて、共同路外荷捌き場の設置など、歩行者への影響を抑制するための取組と、共同配送などの地区内への物流車両の流入を抑制するための取組について、実施に向けた検討と社会実験の実施を行っている。

社会実験については、これまで、共同荷捌き場の設置や共同配送の実施、時間貸し駐車場の利用補助に関する取組を実施してきた。実験から本格運用まで繋げることはできなかったが、実験後のヒアリング等を通じて、各取組の実現に向けた課題を明確にすることができた。

また、WGでの議論や社会実験の結果を踏まえて、大手物流事業者が、地区内に自社の路外荷捌き拠点を設置するなど、独自取組の展開にも繋がっている。

平成 28 年度からは、これまでWGで議論された内容や社会実験で得られた知見を踏まえ、WGに参加する物流事業者、商店街、行政が、それぞれの立場で実現可能な取組を検討するため、物流事業者、地域（商店街）、行政の 3 つに分けた分科会を設置し、意見交換を実施している。

一方、商店街物流が中心の物流WGに対して、中京区役所において、学識者、地元住民の代表者及び関係行政機関等で構成する「中京区交通問題プロジェクトミーティング」を設置し、住宅への宅配に伴う物流車両の路上駐停車を削減するための取組や社会実験も進めている。

c 各取組の詳細

(a) 共同路外荷捌き場の確保に向けた社会実験（表-3）

路上で荷捌きを行っている物流車両について、路外荷捌き場へ誘導することにより、路上駐車抑制、道路環境の向上を図るため、3回にわたって、路外荷捌き場の社会実験を実施した。なお、利用料金は京都市が負担し、無料で利用可能とした。

実験ごとに荷捌き場の場所や設置箇所数の工夫をしたが、横持ち距離が増加することや、先着順であることから利用の可否が不確定であることが主な理由となっており、実験では低い利用回数に留まった。その後、実験の効果を踏まえ大手物流事業者独自の取組として専用の路外荷捌き場の設置に繋がっている。

年度	実施場所	実施期間	のべ利用台数
平成 19 年度	・元 生祥小学校グラウンド	平成 19 年 10 月 9 日(火) ～平成 19 年 10 月 14 日(日)	43 台 (6 日間)
平成 22 年度※	・中央パーキング ・平安ガレージ東駐車場	平成 23 年 1 月 17 日 (月) ～平成 23 年 2 月 10 日 (木)	196 台 (25 日間)
平成 24 年度	・NAKAGYO24	平成 25 年 2 月 15 日 (金) ～平成 25 年 2 月 28 日 (木)	23 台 (14 日間)

※ 平成 22 年度は、「荷捌きの午前中集約化」とあわせて、実施

表-3 各年度の社会実験の結果

(b) 時間貸し駐車場を活用した駐車料金キャッシュバックの導入に向けた社会実験

歴史的都心地区内に物流拠点を持たない物流事業者が共同で利用できる路外荷捌き場を確保するため、路外の駐車場利用時にドライバーが支払う駐車料金の半額または全額をキャッシュバックする社会実験を平成 25 年度に実施した。

共同荷捌き場で課題となっている配送先までの移動距離の短縮を図るため、既存の時間貸し駐車場を利用したが、時間貸し駐車場を利用できる車両のサイズに制限があったことや、共同荷捌き場程ではないものの駐車場所から配達先への移動距離が増えること、キャッシュバック手続きの煩雑さ等の理由から、利用は少なかった。

(c) 共同配送の導入に向けた社会実験（平成 24 年度）

① 商店街への荷物を対象とした共同配送

個々に流入する物流車両について、郊外拠点へ誘導したうえで、荷物を集約することで、物流を目的とした歴史的都心地区内への流入車両の削減を図るため、地区内に物流拠点を持たない物流事業者が、ヤマト運輸の郊外の拠点（横大路物流センター）に荷物を持ち込む取組を平成 24 年度に実施した。

実験には、3 社が参加したが、荷物を他社に預けることへの抵抗感や、金銭的な負担、荷物の種類やサイズに制限がある等の理由から、本格運用には至っていない。

② マンション宅配物を対象とした共同配送（平成 25 年度）

路上荷捌きに関連する駐停車車両を削減し、安心・安全な歩行環境を確保するため、歴史的都心地区と烏丸通をはさんで西側に位置する明倫学区において、学区内のマンション宛の宅配荷物について、ヤマト運輸が他の物流事業者の宅配物も含めて共同配送する社会実験を平成 25 年度に実施した。実験後、商店街での共同配送と同じ理由から、本格運用には至っていない。

(d) 再配達抑制に向けた取組（平成 27 年度）

高倉小学校区（概ね御池通～堀川通～四条通～鴨川で囲まれるエリア）において、まちなか細街路から宅配トラックの再配達による路上駐停車の台数を減らすため、高倉小学校 P T A、自治連合会及び物流事業者の連携により、啓発チラシを平成 28 年 3 月に作成・配布した。

(ウ) まちかど駐輪場の社会実験

a 目的

「自転車対策」として、駐輪需要の高い歴史的都心地区において、新京極公園と御池通の歩道上を活用して、実験的に自転車駐輪場「まちかど駐輪場」を設置し、期間中の各種調査結果を今後の駐輪場整備等の自転車対策に活用する。

b 社会実験の実施内容

平成20年12月～平成21年3月にかけて、御池駐輪場と新京極駐輪場の2か所で、計171台分の駐輪スペースを設置する社会実験を実施した（図-16）。



出典：まちかど駐輪場実験マップ

図-16 まちかど駐輪場の実施内容

c 実験後の展開

実験時のアンケート調査において高い評価を受けたことから、御池通まちかど駐輪場として平成21年11月から民間事業者が運営管理し本格運用を開始した。

(3) 河原町通

ア 通りの課題と取組経過

「歩いて楽しいまちなか戦略」では、四条通のトランジットモール化と三条通の歩行者空間の確保策について、先行して実現を図ることとし、河原町通については、市内を縦断する幹線道路としての機能を考慮しつつ、歴史的都心地区全体での更なる魅力向上を図るために、河原町通の特性を生かした将来像について検討を行うこととしている。

この中で、推進会議の下に「河原町通WG」を設置し、具体的方法として、河原町三条交差点の改良など、河原町三条を起点とした地域のあり方を検討してきた。

平成 24 年 10 月、三条小橋商店街、京都商店連盟中京東支部、立誠自治連合会から、三条通の無電柱化、河原町三条交差点のスクランブル化についての要望書の提出が京都市にあった。河原町三条の交差点の改良については、現在計画が進行している三条通の三条大橋西詰めから三条河原町交差点間の無電柱化と併せて検討することとなっている。

6 まちなかの現状

「4 まちなか戦略の推進」で示した通りごとの特性に応じた取組の推進や、平成 22 年 1 月に策定した「歩くまち・京都総合交通戦略」に掲げる 88 の実施プロジェクトを全市的に推進してきたことにより、この 10 年でまちなかの交通環境は大きく変化している。

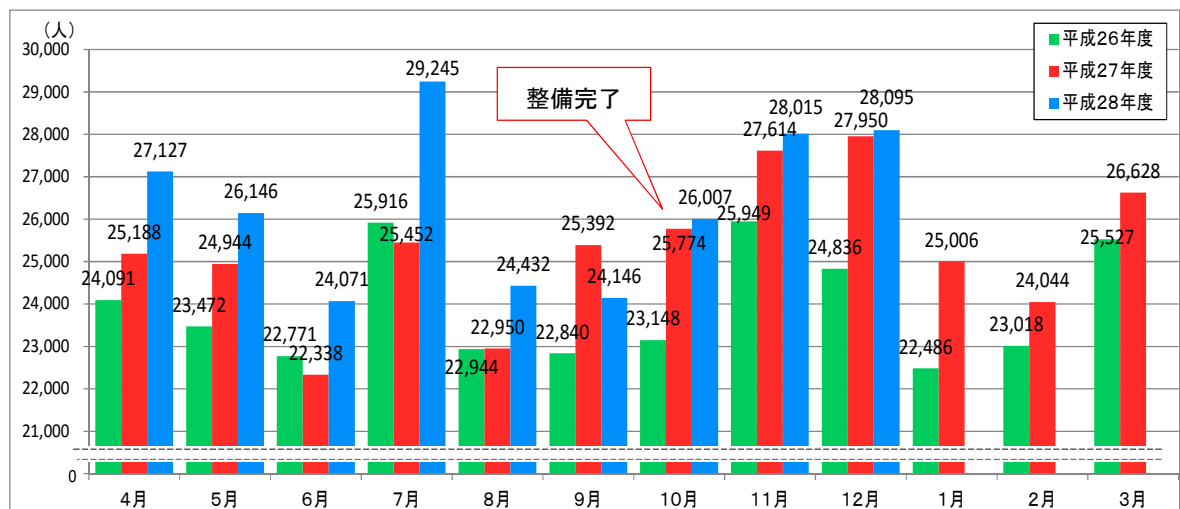
まちなかの現状について、四条通歩道拡幅事業後に実施した交通調査や来街者ヒアリングの結果、関係機関や事業者により公表されているデータをもとに、下記の(1)～(5)の幅広い観点から状況を整理する。

- (1) 歩行者交通
- (2) 自動車交通
- (3) 公共交通
- (4) 自転車交通
- (5) その他のまちなかの状況（上記のほか、まちの現状の把握に必要な指標等）

(1) 歩行者交通

ア 四条通における変化

- 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-17）。
- 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（図-18）。
- 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（図-19）。
- 7 割以上の人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-20）。
- 約 4 割の人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 割以上の人四条通を「歩いて楽しめる」と感じている（図-20）。
- 「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-20）。



※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-17 四条通の歩行者数の変化

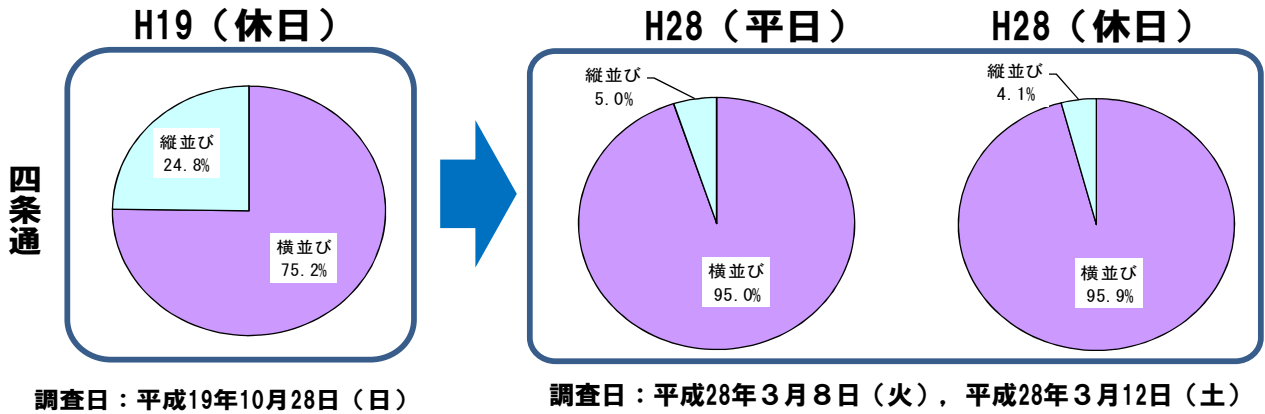


図-18 四条通における歩行形態（縦並び/横並びの割合）の変化

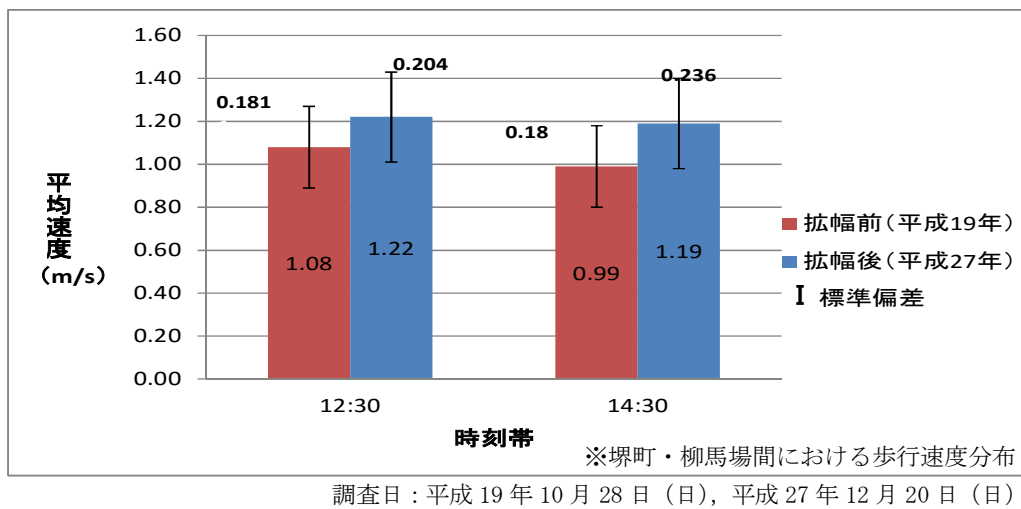


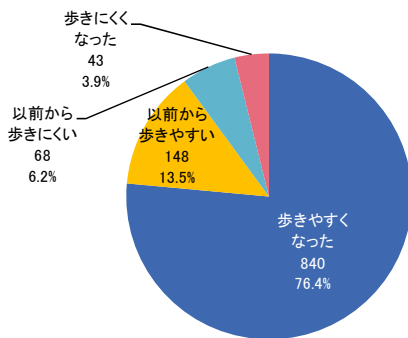
図-19 四条通における歩行速度の変化

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？

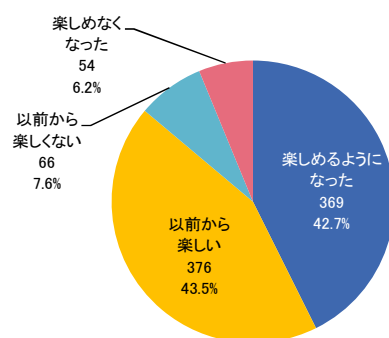
Q2.整備前と比べて四条通は歩いて楽しいようになりましたか？

※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

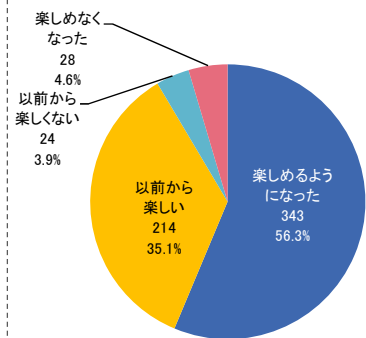
（参考）Q1で「歩きやすくなった」と回答した人のQ2の回答結果



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-20 四条通歩道の「歩きやすさ」と「歩く楽しさ」の変化

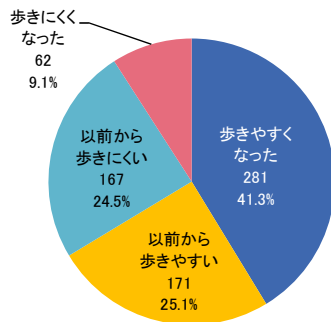
イ 細街路における変化

- 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-21）。
- 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-21）。
- 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-21）。

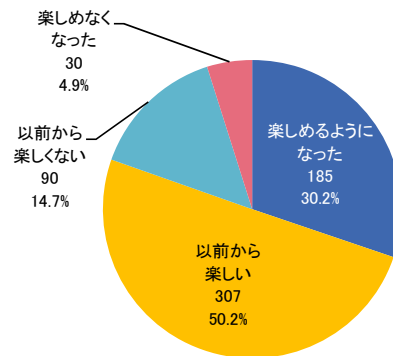
Q1.「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備前と比較して、歩道は歩きやすくなりましたか？

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

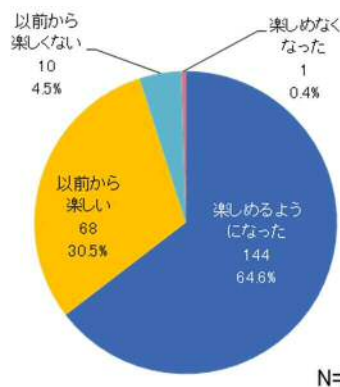


N=681



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

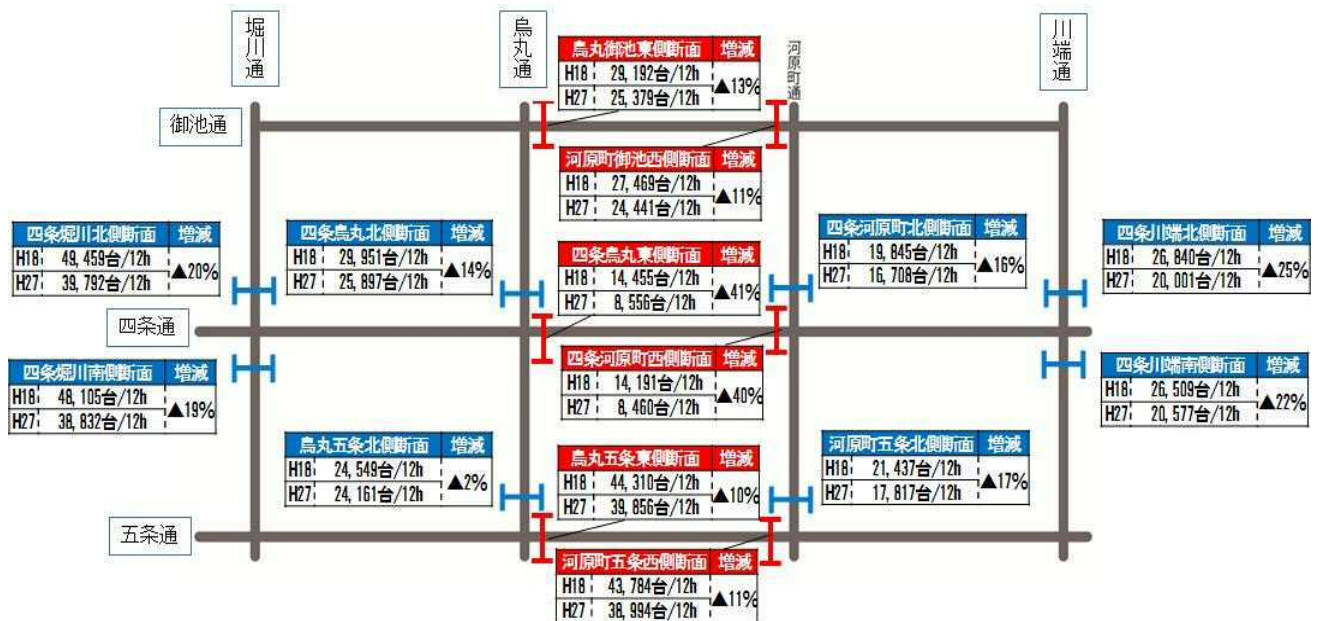
調査日：平成 28 年 11 月 12 日（土），13 日（日），15 日（火），18 日（金）

図-21 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

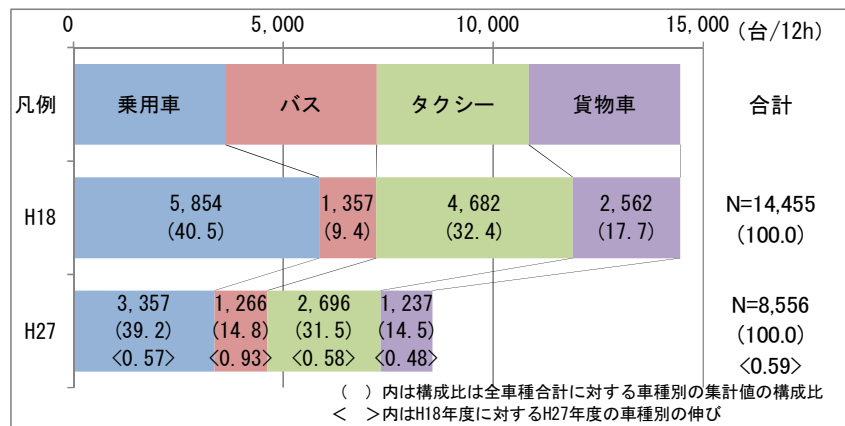
ア 幹線道路における自動車交通

- 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-22）。
- 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-22）。
- 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-23）。



調査日：平成18年10月3日（火）、平成27年11月11日（水）

図-22 四条通と周辺幹線道路の自動車交通量の変化

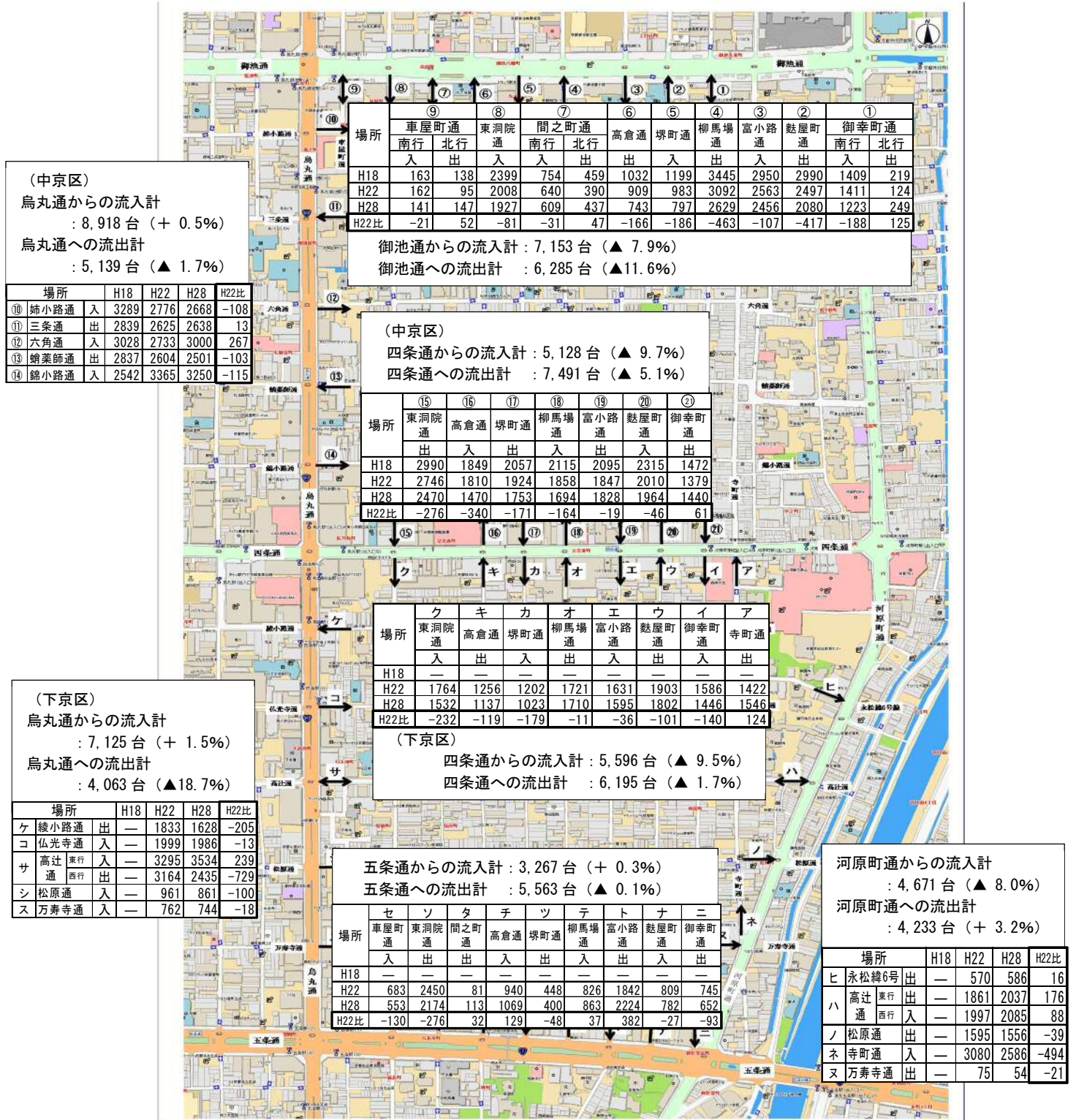


調査日：平成18年10月3日（火）、平成27年11月11日（水）

図-23 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 細街路における自動車交通

- 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）（図-24）。
- 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-24）。



※平成 18 年は、四条通以北（歴史的都心地区）のみ実施

調査日 : 平成 18 年 10 月 3 日 (火), 平成 22 年 10 月 27 日 (水), 平成 28 年 11 月 10 日 (木)

図-24 調査箇所と幹線道路からの流入流出交通量/12h

(3) 公共交通（鉄道及びバス）

- 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（図-26）。
- 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（図-27）。
- 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-28）。

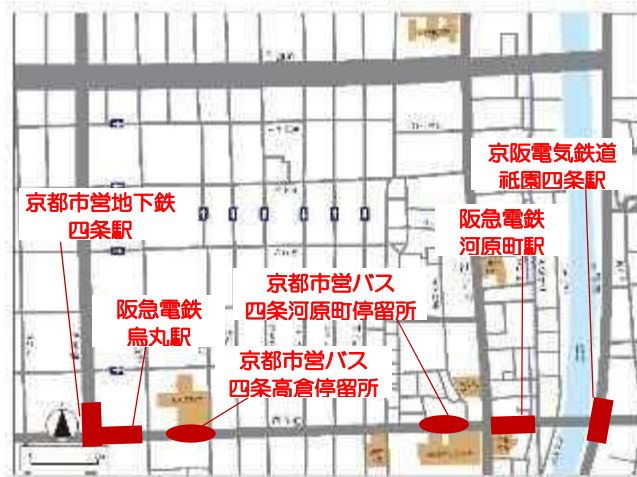
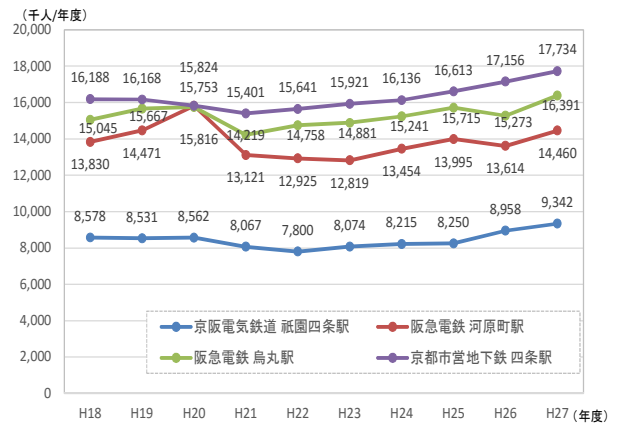


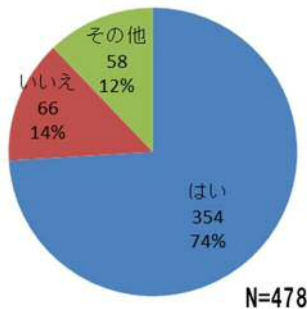
図-25 四条通周辺の鉄道駅及びバス停留所



資料：京都市調べ

図-26 四条通整備区間周辺の鉄道駅乗車人員の推移

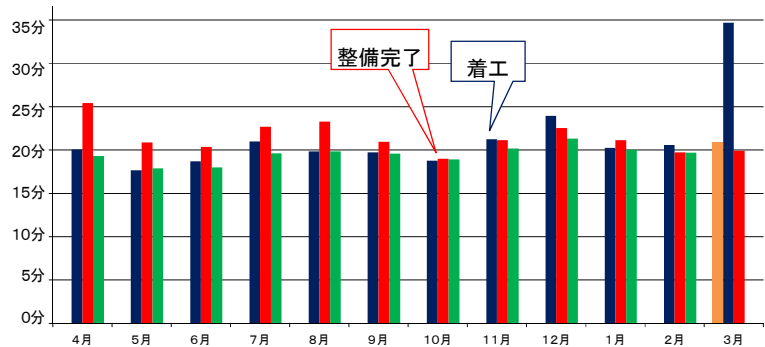
＜バス停部における利用者アンケート調査結果＞
Q. バス停で快適にバス待ちできるようになりましたか？



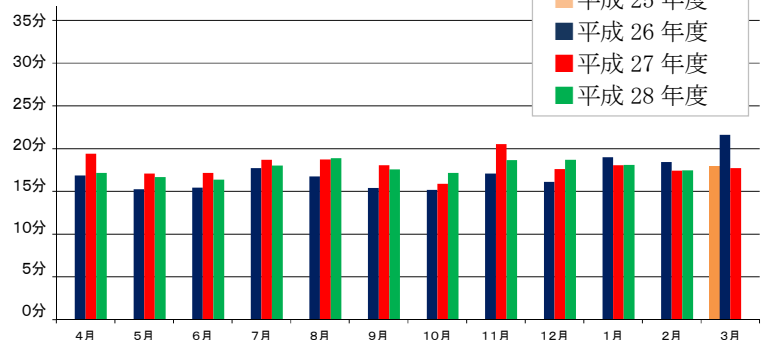
調査日：平成 28 年 3 月 5 日（土），8 日（火）

図-27 バス停及びバスに対する評価

＜西行＞



＜東行＞



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

図-28 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)

(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-30）。
- 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（図-31、図-32）。

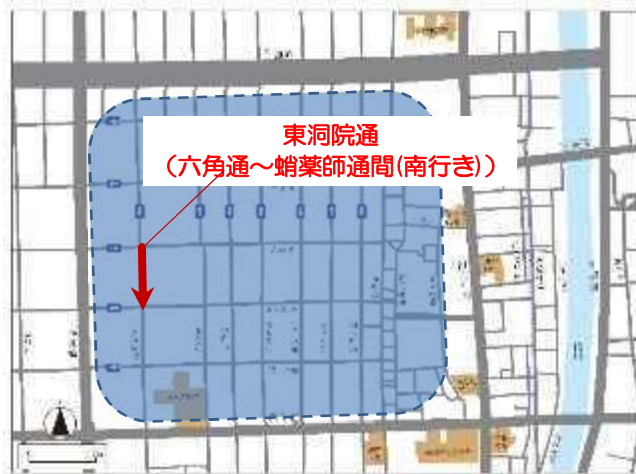
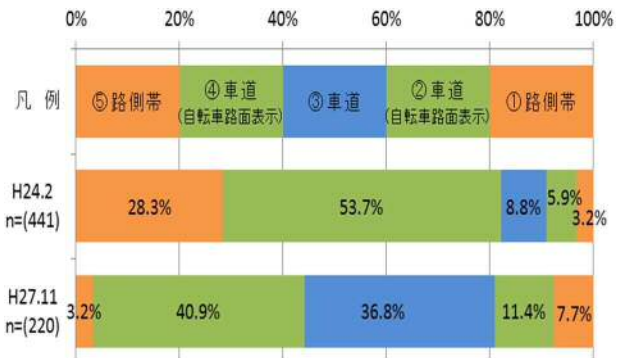


図-29 歴史的都心地区の細街路



※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-30 細街路における自転車通行位置の変化



- ※1 都心部： 先斗町・両替町通・綾小路通・押小路通に囲まれた地域
- ※2 付置義務： 特定用途・一定規模以上の施設設置者に施設利用者のための駐輪場整備を課す制度

出典：京都新自転車計画（平成 27 年 3 月）

図-31 都心部^{※1}の付置義務^{※2}による駐輪場の申請台数及び箇所数



※10～11 月の晴天の平日、概ね午前 11 時時点において、市内各駅のうち 1 駅における放置台数が 100 台以上の駅を集計対象に放置台数を集計した値

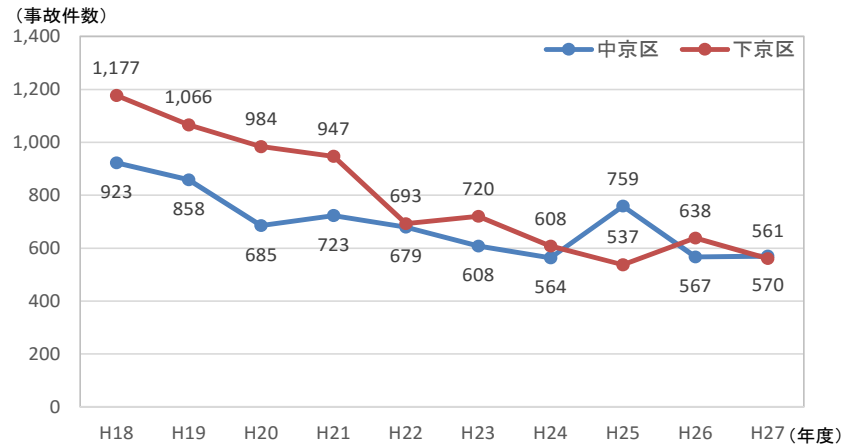
※内閣府は本調査を隔年で実施しており、平成 24 年度、平成 26 年度は本市独自で調査を実施
出典：京都新自転車計画（平成 27 年 3 月）、（内閣府調査）

図-32 自転車等の放置状況

(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-33）。



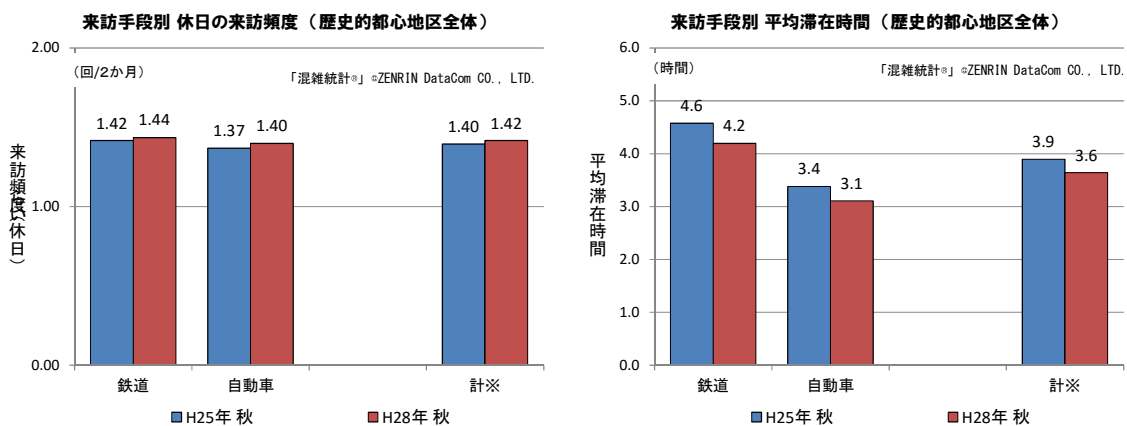
資料：交通統計（京都府警察本部）

図-33 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-34）。
- 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-34）。

※「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

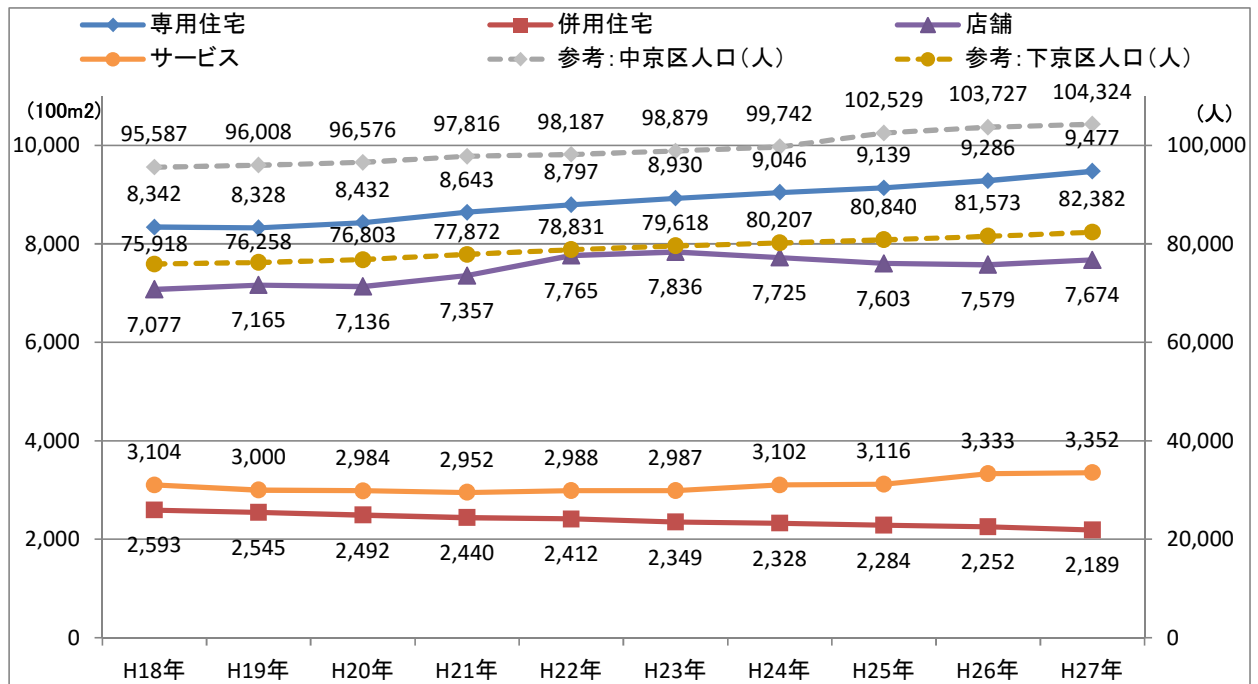
※ 計には、鉄道、自動車以外で来訪した全サンプルを含む

図-34 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：8.6%増（18年比））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（図-35）。
- 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%増（H18比））にあることがわかる（図-35）。

※：サービス……宿泊施設、劇場、映画館及び公衆浴場等



資料：土地利用現況調査（平成27年1月 京都市）
住民基本台帳人口（京都市）

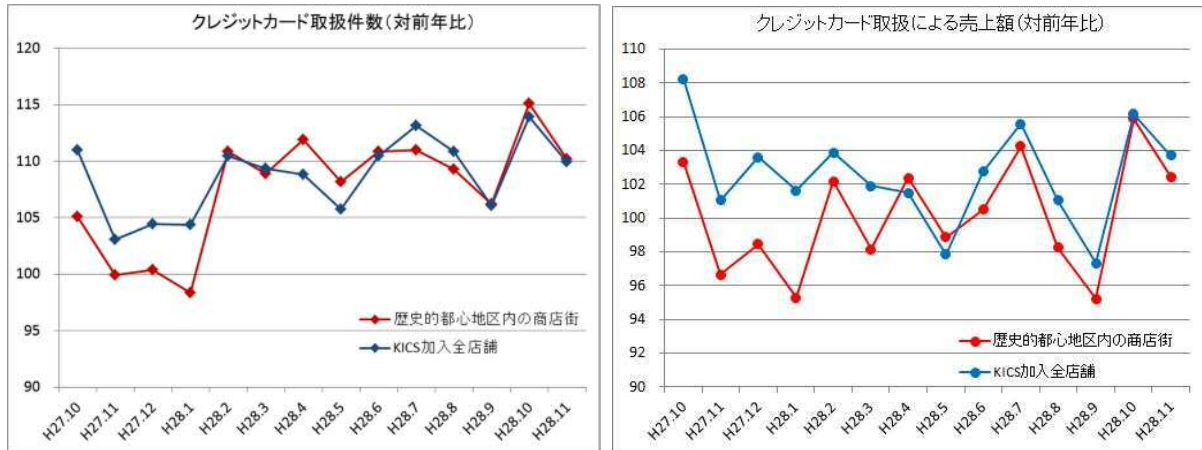
図-35 建物用途別延床面積並びに中京区・下京区人口の推移

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K I C S※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-36）。
- 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（図-37）。

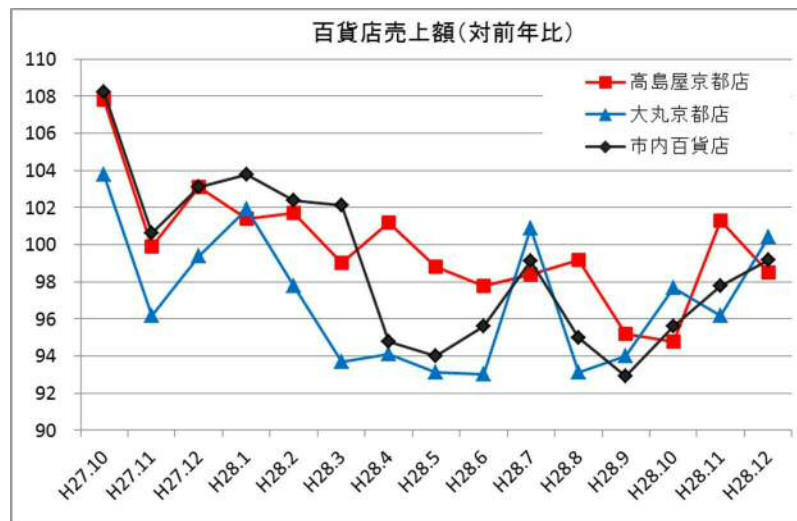
※ K I C Sとは

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-36 歴史的都心地区内のK I C S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



高島屋京都店，大丸京都店の数値：各社営業報告（高島屋，大丸）

市内百貨店※の数値：全国百貨店売上高概況（日本百貨店協会）

※市内百貨店：伊勢丹，大丸（京都店，山科店），高島屋（京都店，洛西店），藤井大丸

図-37 歴史的都心地区内の百貨店の売上額の前年比

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-38）。

（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

※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-38：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-7）。



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-7 まちなかの景観（上：四条通，下：四条河原町南側）

7 まちなか戦略の評価と今後の課題

(1) 四条通

四条通歩道拡幅事業の効果や影響については、今回、整備から1年が経過した段階での交通環境を確認するため、新たに来街者ヒアリングや細街路の交通量調査を実施するとともに、歩行者数等、継続的に変化を把握している数値の確認を行ったが、中間報告と同様の傾向であった。

歩行者でひしめきあっていた歩道は、横並びで歩く人が増えるなど、歩道の拡幅により大きく改善している。また、歩行者数は増加基調を維持しており、歩行空間を確保した効果は大きい。一方車道では、四条通の交通量は整備前と比較して約4割減少している中で、バスやタクシーなどの公共交通の占める割合は増加し、さらに、テラス型バス停の導入により、利用者の約6割の方からバス待ち環境等の項目で高い評価を受けるなど、公共交通の利便性向上に繋がっている。

このことから、ひとと公共交通を優先した通りが実現しつつあると言え、引き続き、通過交通の抑制に取り組み、ひとと公共交通優先の道路空間としての機能性や魅力を向上していく必要がある。

また、四条通歩道拡幅事業は、都心のメインストリートで車線を減少させ歩道を拡幅することにより、歩行者の快適性・公共交通の利便性を向上させ、都心へ行きやすいまちを創り、そして、まちの賑わいの創出を図るものであり、他に類を見ない事業であることから、今後も交通環境やまちの賑わいの変化について継続して把握し、まちなかの更なる活性化に繋げていく必要がある。

(2) 細街路

細街路においては、歩いて楽しいまちなかゾーンにより、歩行者、自転車、自動車の通行区分が明示されることにより、「歩行者＞自転車＞自動車」という各交通モード間の優先順位が浸透しつつある。また、物流車両の整序化について、物流ワーキンググループを通じた長年に渡る議論の結果、まちなかへの物流拠点の設置や、台車配送の推進など、大手物流事業者独自の整序化の取組も進んでいる。これらの取組を通じて、戦略推進以前と比較すると、安心・安全な歩行空間は確実に広がっており、歩行者からも一定の評価をいただいている。

しかしながら、物流の整序化については、社会実験から取組の本格実施には繋がっておらず、荷捌き車両による影響は依然として存在している。また、交通量に関しても減少傾向は確認できるものの、通りによっては増加するなど、歩行者優先の交通環境が実現していると言えるまで十分な抑制には至っていない。

今後も引き続き、全市的な流入抑制と連携しながら通過交通の抑制に取り組むとともに、物流WGの各分科会での議論を踏まえ荷捌き車両の整序化等に取り組み、安心・安全で快適な歩行空間の実現と賑わいの創出を図っていく必要がある。

(3) 河原町通

河原町通については、市内を縦断する幹線道路としての機能を考慮しつつ、歴史的都心地区全体での更なる魅力向上を図るために、河原町三条交差点の改良等について、三条通の無電柱化事業と併せて検討を進めていくなど、地域と連携しながら、河原町の魅力を生かした通りの実現に向けた取組を進めていく必要がある。

8 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、来訪手段別の分析結果からも、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ひと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。