第１５回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議
説明資料

もっと「歩いて楽しいまちなか」にするために

令和５年３月２７日

目　次

１.「歩いて楽しいまちなか戦略」とは・・・　P2

２. 四条通におけるこれまでの取組　P3～5

３. まちなかの細街路におけるこれまでの取組　P6～7

４. まちなかの現状　P8～18

歩行者数（四条通）／歩行者数増減率（まちなか）／幹線道路交通量／
四条通交通量／市バス運行時間／電鉄各社乗車数／一酸化炭素濃度／
事故件数推移／放置自転車状況／地価公示価格推移

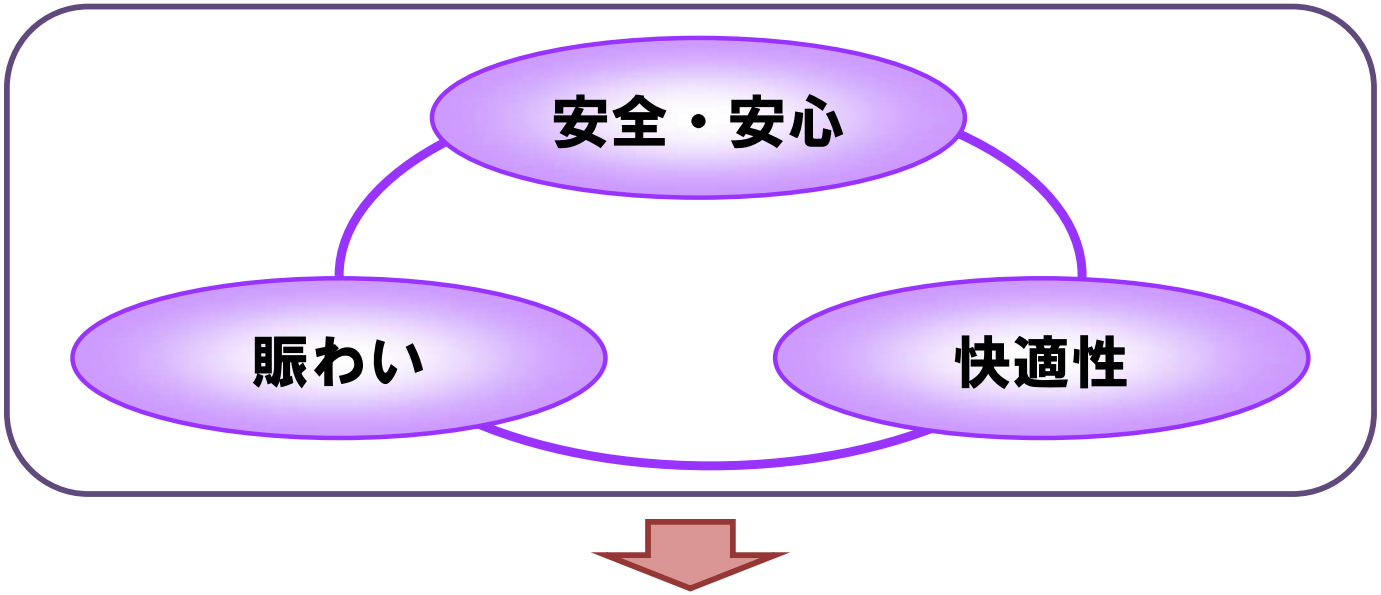
５. 令和4年度の主な取組　P19～31

車両流入対策／物流整序化の取組／タクシーマナー向上の取組

６. 今後の取組方針について　P32～40

1.「歩いて楽しいまちなか戦略」とは･･･

50年後，100年後も，すべての人を魅了するまちであるよう，
「歩いて楽しいまち」を創出する。



交通環境改善	徒歩と公共交通が主役となる交通環境
魅力的な空間形成	歴史的都心地区にふさわしい，魅力的で秩序ある都市空間の形成
賑わい創出	歴史的都心地区のポテンシャルを活かした魅力・活力

2. 四条通におけるこれまでの取組

(1) 四条通歩道拡幅事業（平成２７年１０月工事完了）

【整備区間】 四条通（烏丸通～川端通間）延長1，120m，幅員22m

ア

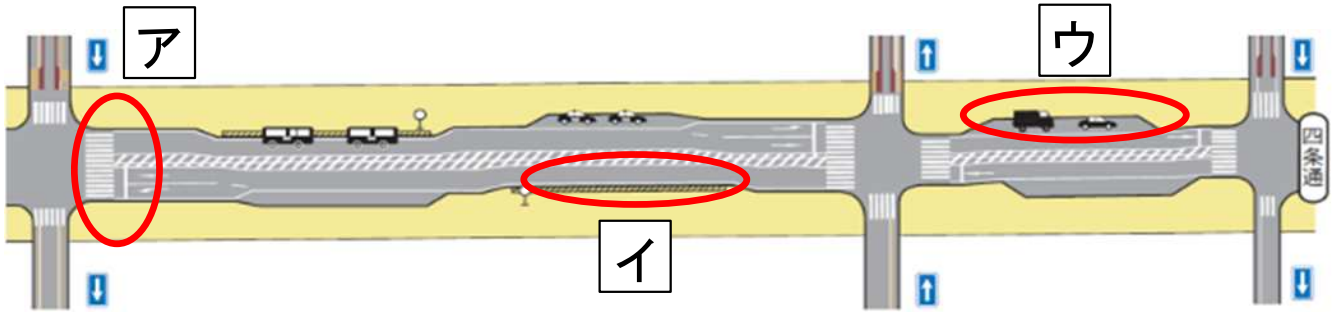
イ

【整備内容】

ア） 歩道の拡幅

イ） テラス型バス停の導入とバス停の集約

ウ） 沿道アクセススペース及びタクシー乗場の設置



(2) 四条通歩道拡幅事業に伴う地上機器の移設と美装化

■地上機器の移設 ⇒ 平成30年6月完了

歩道拡幅に伴い歩道中央付近に
残った地上機器を移設

※地上機器は電気を安全に供給するための設備で，無電柱化の際に設置
※一部の地上機器は，地下埋設物等が支障となり，電力桝が設置できないため，横断防止柵付近からやや離れた位置又は歩道中央付近に存置

【移設前】

【移設後】

■地上機器の美装化 ⇒ 平成30年8月完了

歩道拡幅事業完了

歩いて楽しい「まち歩きギャラリー」が誕生

丸みのある台座による安全対策
⇒視認性の向上と歩行者が接触した場合の衝突軽減

磁器板による美装化
⇒四条繁栄会商店街振興組合及び京都市立芸術大学の協力のもと，洛中洛外の四季の移ろい等を表現

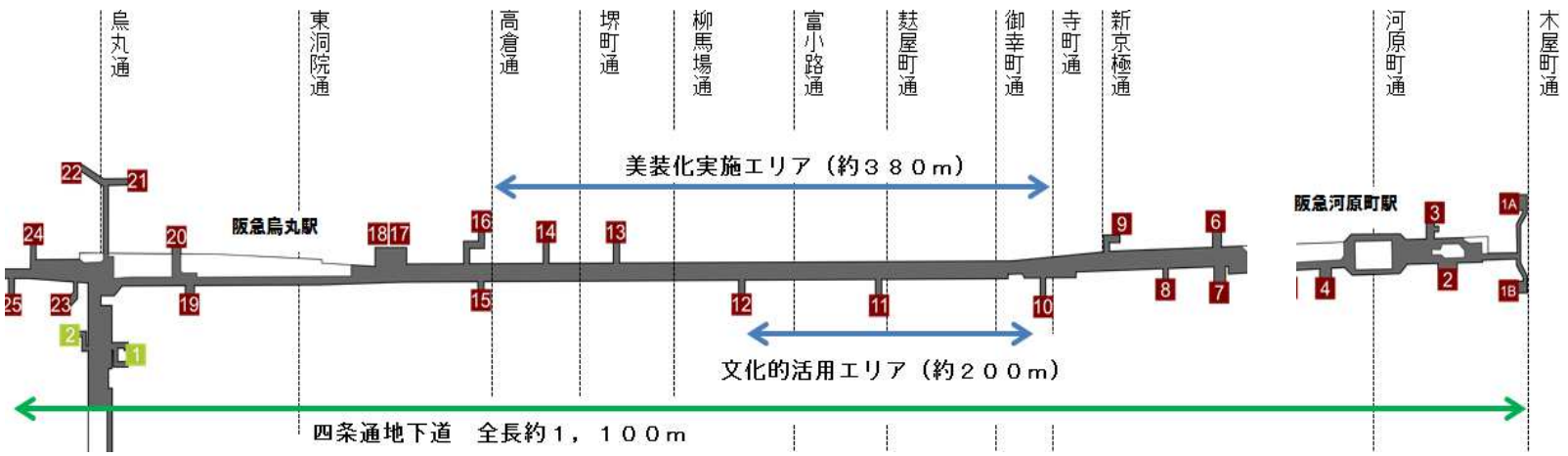
【磁器板デザインの一例】

地上機器美装化の状況

地上機器美装化お披露目会の様子（平成30年9月3日開催）

(3) 四条通地下道活性化事業

＜四条通地下道概要図＞



平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
明治150年記念みんなの写真展	パネル展「京都と皇室の軌跡～平成から令和へ～	KYOTOGRAPHIE 京都国際写真祭 KG+2020	KYOTOGRAPHIE 京都国際写真祭 KG+2021	KYOTOGRAPHIE 京都国際写真祭 KG+2022
未来の京都・四条　児童絵画展	祇園祭創始1150記念「市民公募写真展」	京都・グアダラハラ姉妹都市提携40周年記念パネル展	四条通地下道SOCIAL ART MUSEUM	四条通地下道SOCIAL ART MUSEUM
『天才アートがやってきた！～公共空間にアートの彩り』	「平成最後の日～その日京都で～」写真展	コロナと戦う人々の肖像写真展「マスク時代の肖像」	京都レインボープライド2021（写真展）	報道写真記者と広告写真家の比較作品展
	『天才アートがやってきた！～公共空間にアートの彩り』	『天才アートがやってきた！～公共空間にアートの彩り』	『天才アートがやってきた！～公共空間にアートの彩り』	『天才アートがやってきた！～公共空間にアートの彩り』
			みやこユニバーサルデザイン賞受賞作品展	みやこユニバーサルデザイン賞受賞作品展
				「今年の漢字展」開催記念事業
				漢字コンテスト10周年記念事業

- **四条通地下道の更なる活性化に向け，引き続き検討**

3. まちなかの細街路におけるこれまでの取組

(1) 「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備

【整備方針】

- **走行空間の優先順位:「歩行者＞自転車＞自動車」**
- 安心でゆとりある歩行空間の確保
- 自動車の走行速度の抑制
- 自転車の交通秩序の整序化を実現

ア

【具体的な整備内容】

ア） 路側線の引き直しとカラーラインの設置

イ） ゾーン出入り口での対策

ウ） 三条通でのカラー舗装等の実施

ウ

薄層カラー舗装等の実施状況

薄層カラー舗装及び小舗石舗装

イ

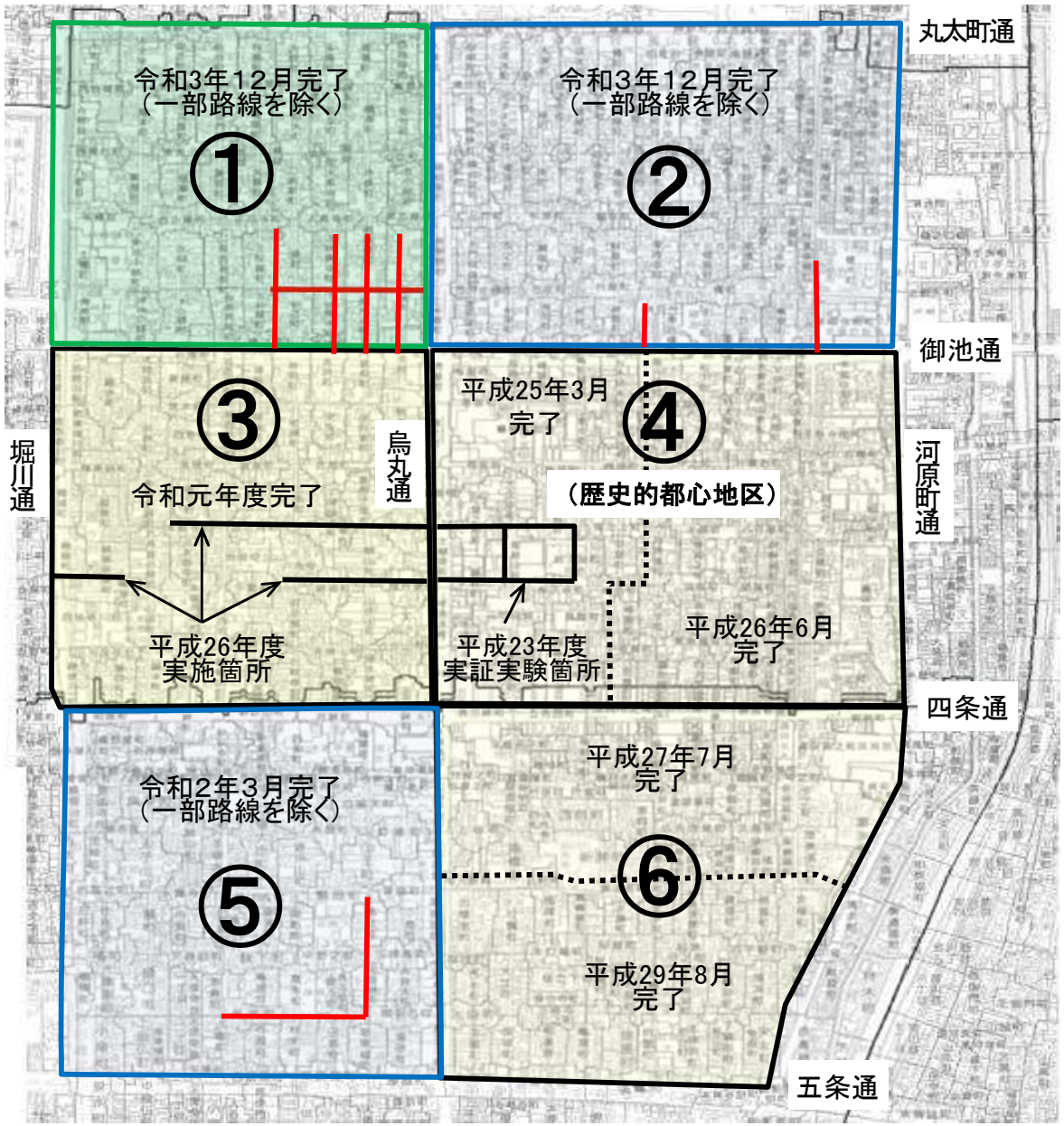
（麩屋町御池交差点）

(2)　「歩いて楽しいまちなかゾーン」進捗状況

【これまでの経緯】

時期	実施内容
23年度	高倉学区における実証実験
24年度～26年度	歴史的都心地区の整備完了（ゾーン④）
26年度～29年度	整備範囲を広げて実施（ゾーン③，⑥）
30年度	ゾーン②，③，⑤における整備
令和元年度	ゾーン③完了 ゾーン⑤に着手
令和2年度	ゾーン①②に着手
令和3年度	ゾーン①②完了 （一部路線を除く）

【整備状況】



4. まちなかの現状

＜新型コロナウイルス感染症拡大前のまちなかの姿（～令和元年まで）＞

- まちなかの歩行者数が増加！（整備前と比べて約2割増）
- まちなかの交通事故件数が減少！（5年前の約4分の1に）
- まちなかの交通量減少に伴い，一酸化炭素（CO）濃度が減少！

（7年間で半減）

- まちなかの地価が上昇！（中京区の商業地では，5年間で1.8倍）

＜現在のまちなかの姿（新型コロナウイルス感染症拡大後（令和２年～））＞

- まちなかの歩行者数が大幅に減少！（令和元年の約3分の2に）
- まちなかの交通量が減少！

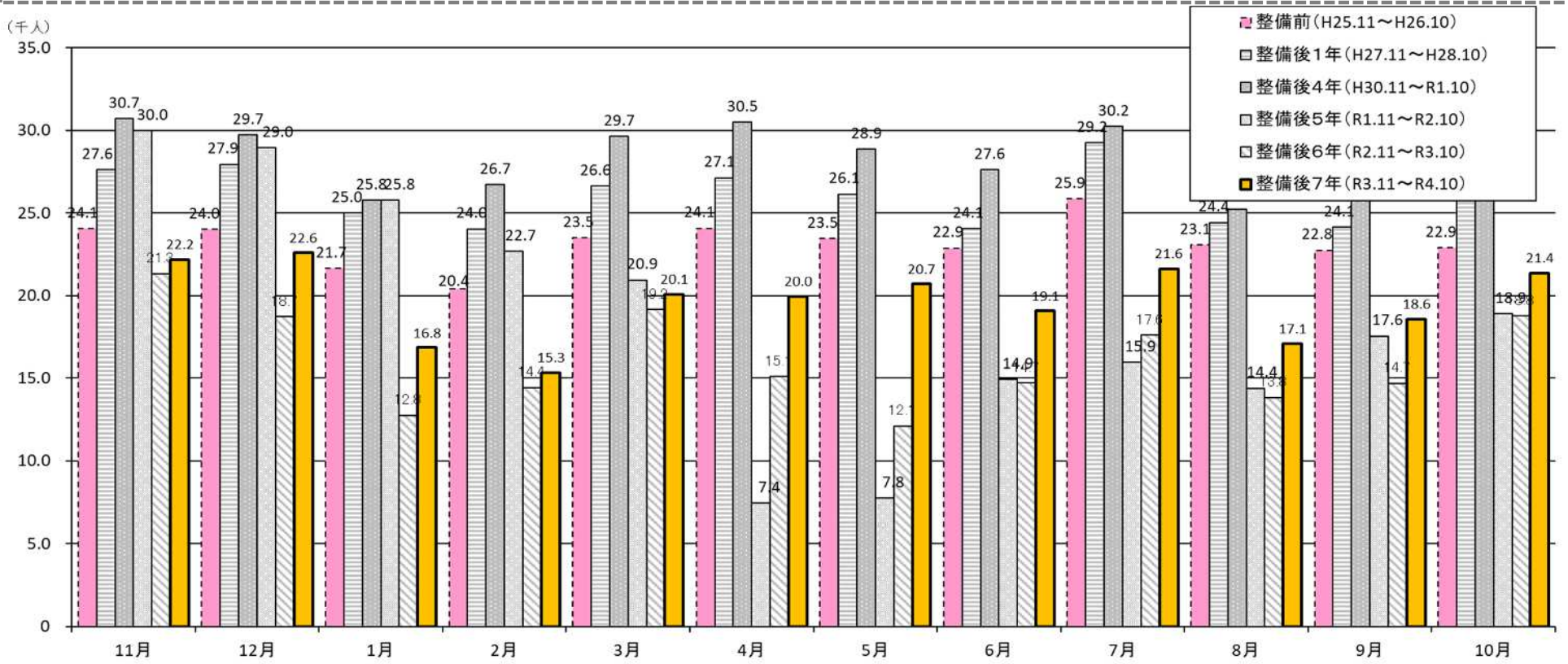
（令和元年度からの2年間で，1日あたり1，745台減）

- 交通量の減少等により，秋の観光シーズンを除くと市バスの平均運行時間は設定時間を下回るケースが増加

＜１　賑わい＞　まちなかの歩行者数（①　四条通）

- 四条通の歩行者数は拡幅整備後、増加傾向（コロナ前は、整備前比約２割増）。
- 新型コロナウイルス感染症の影響が出始めた令和２年４月頃や、感染者数が増加した令和３年１月頃に大幅に減少しているものの、令和３年１１月以降徐々に回復傾向にある。

整備前	（平成２５年１１月～平成２６年１０月）：	２３.２千人／日
整備後（コロナ前）	（平成３０年１１月～令和　元年１０月）：	２８.２千人／日（整備前比：21.4%増）
整備後	（令和　元年１１月～令和　２年１０月）：	１８.８千人／日（前 年 比 ：33.5%減　（整備前比：19.2%減））
整備後	（令和　２年１１月～令和　３年１０月）：	１６.１千人／日（前 年 比 ：14.1%減　（整備前比：30.7%減））
整備後	（令和　３年１１月～令和　４年１０月）：	１９.７千人／日（前 年 比 ：22.4%増　（整備前比：15.1%減））

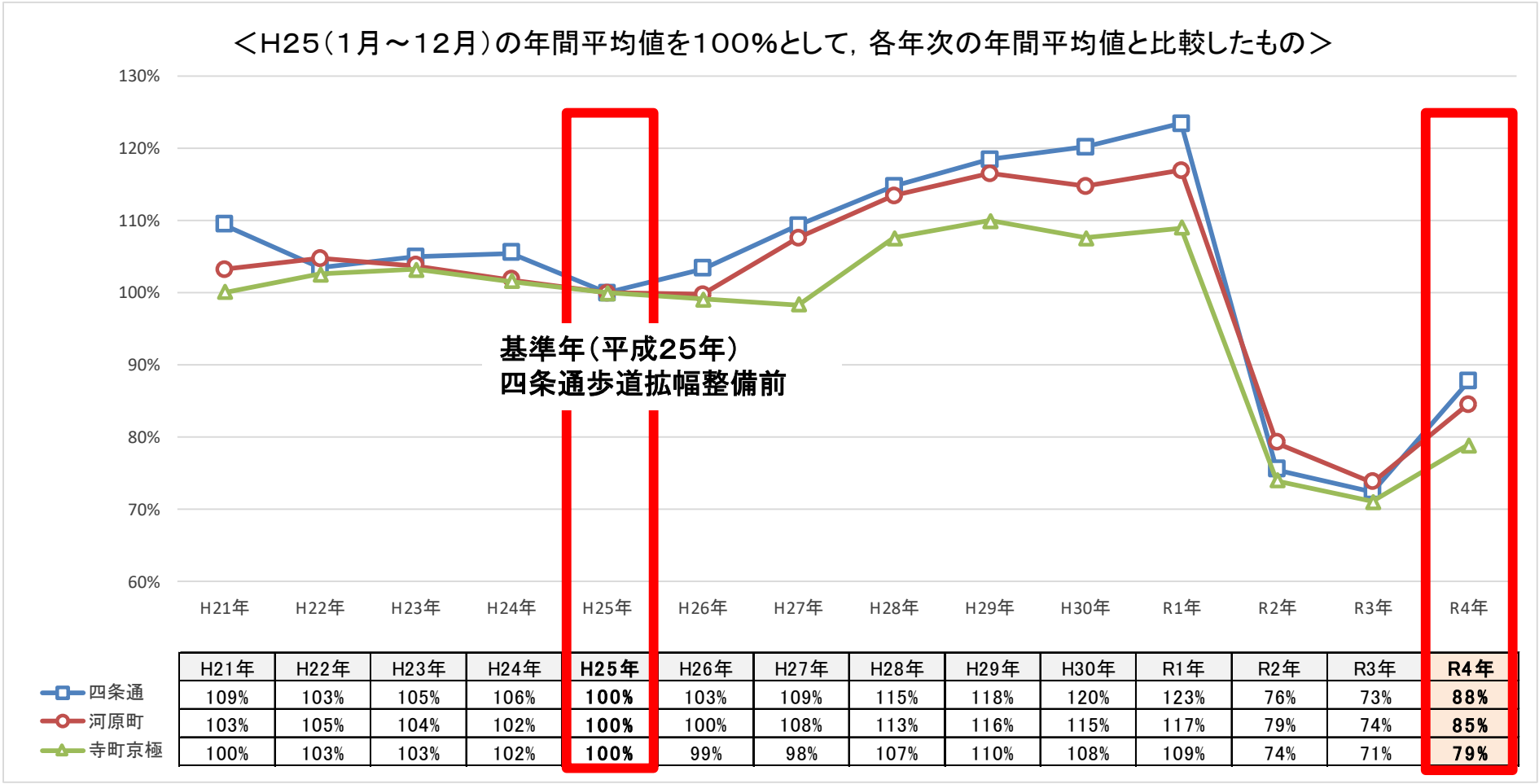


※四条繁栄会商店街組合からの提供データをもとに，京都市で集計したもの
※平成２７年９月に歩行者カウンターのセンサー範囲を拡幅後の歩道まで拡大
※歩行者カウンターの不備等により正確に測定できていない日は集計から除外している

図　四条通の歩行者数の変化

＜１　賑わい＞ まちなかの歩行者数（② まちなか）

- 四条通歩道拡幅整備後、順調に増加していたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和２年～３年にかけて大幅に減少した。令和４年については、前年よりも増加傾向にあるが、平成２５年（四条通歩道拡幅整備前）比で**１２%程度減少**している。



	H21年	H22年	H23年	H24年	**H25年**	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	**R4年**
四条通	109%	103%	105%	106%	**100%**	103%	109%	115%	118%	120%	123%	76%	73%	**88%**
河原町	103%	105%	104%	102%	**100%**	100%	108%	113%	116%	115%	117%	79%	74%	**85%**
寺町京極	100%	103%	103%	102%	**100%**	99%	98%	107%	110%	108%	109%	74%	71%	**79%**

※各商店街振興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　まちなかの歩行者数の変化

＜2　交通＞　幹線道路の交通量

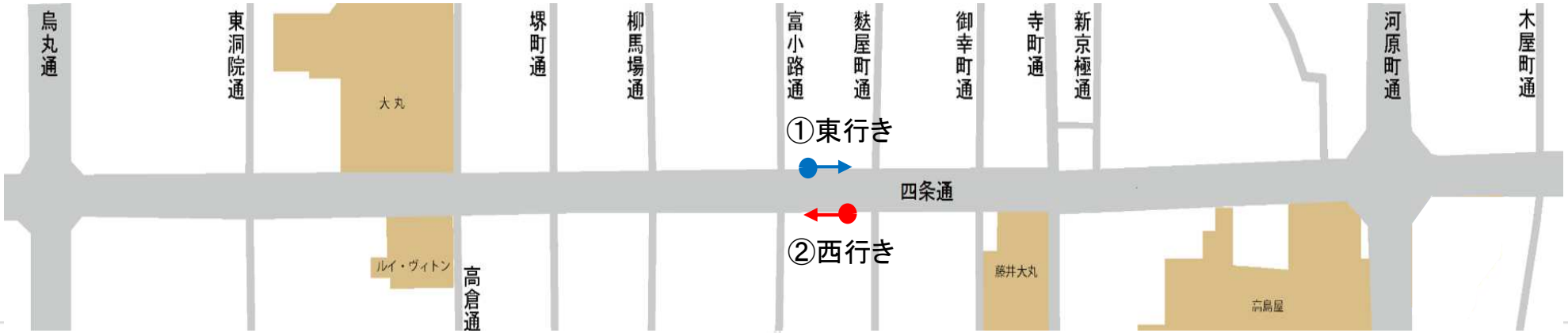
- 歴史的都心地区を構成する他の幹線道路について，**<u>1車線当たりの交通量は，特に御池通において他の幹線道路と比べて余力がある</u>**ことがわかる(四条通との差：東行1,648台／西行2,333台)。

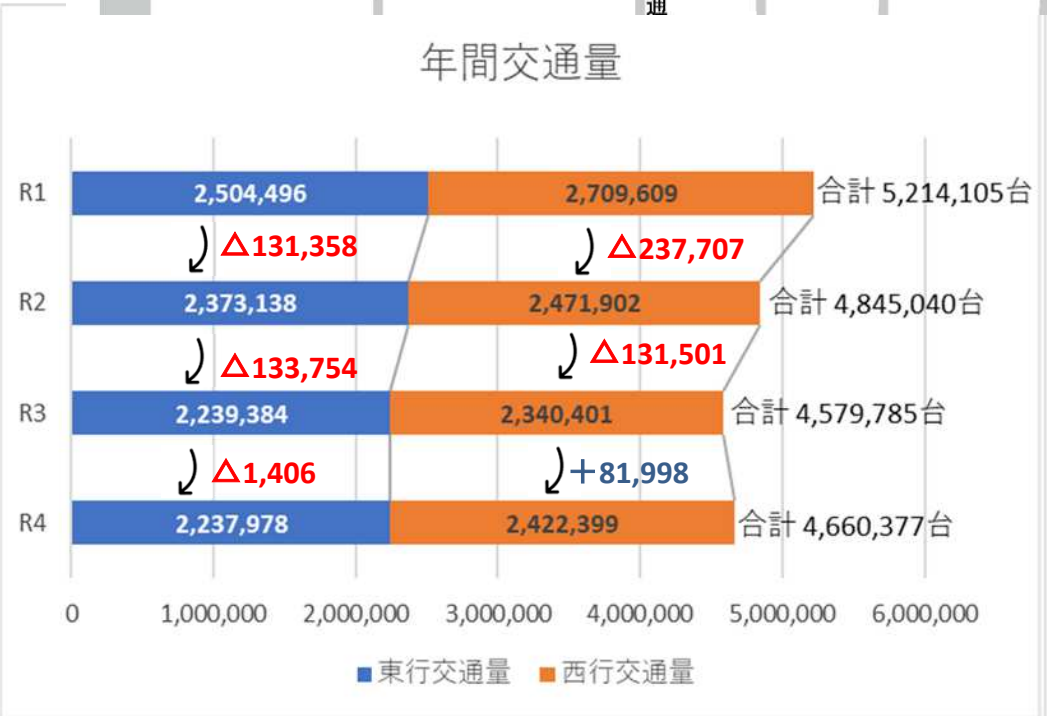
※　御池通，烏丸通：副道あり
　　四条通：沿道アクセススペースあり

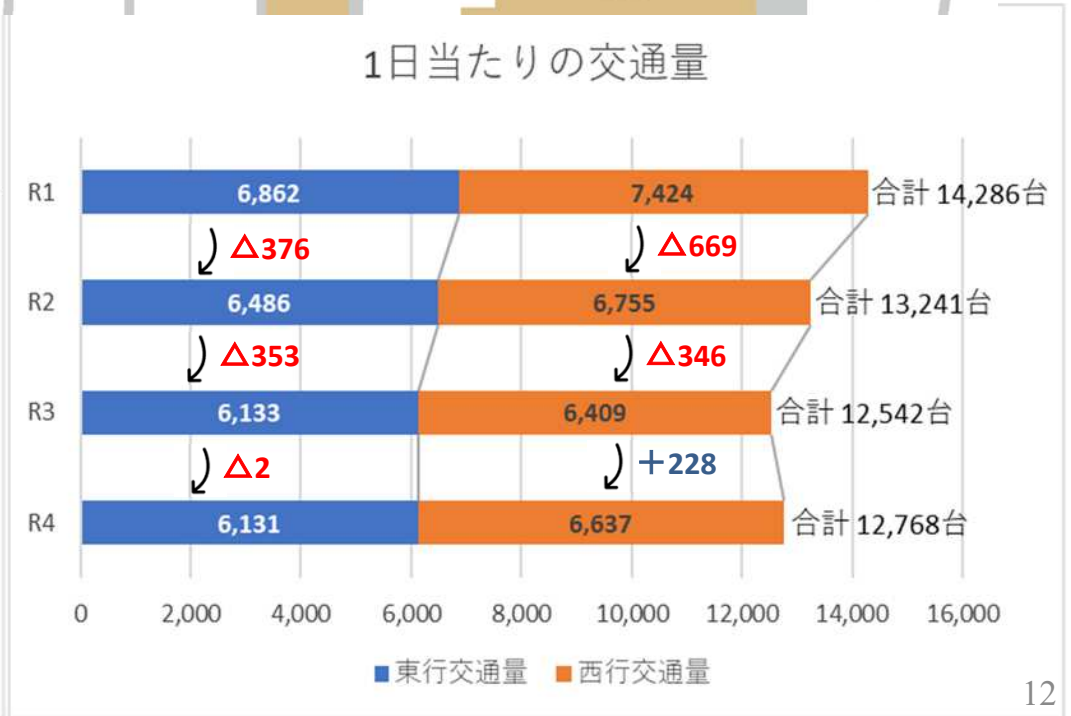
資料提供：京都府警察本部

＜2　交通＞ 四条通の交通量

- 令和元年度からの３年間で交通量は**553,728台（１日あたり1,518台）減少。**
- **令和４年度は、西行交通量の増加により、令和３年度と比較して交通量が増加。**





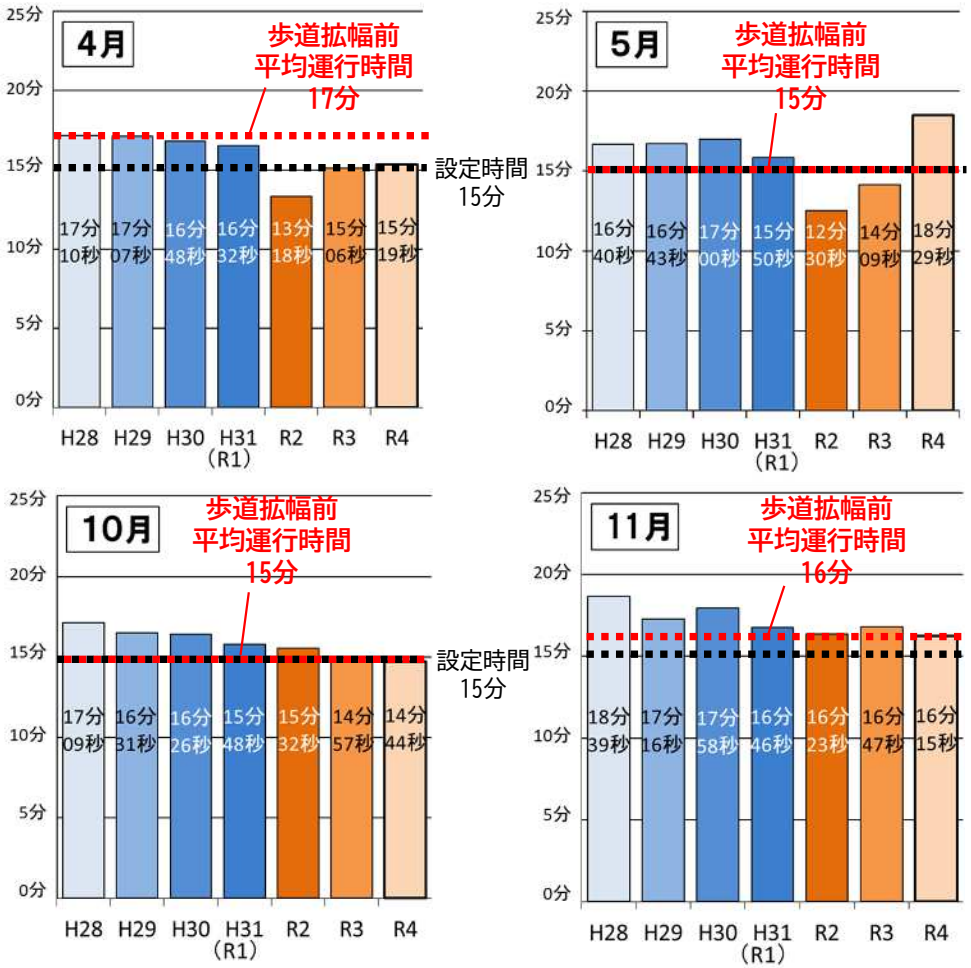


＜２　交通＞　市バスの平均運行時間

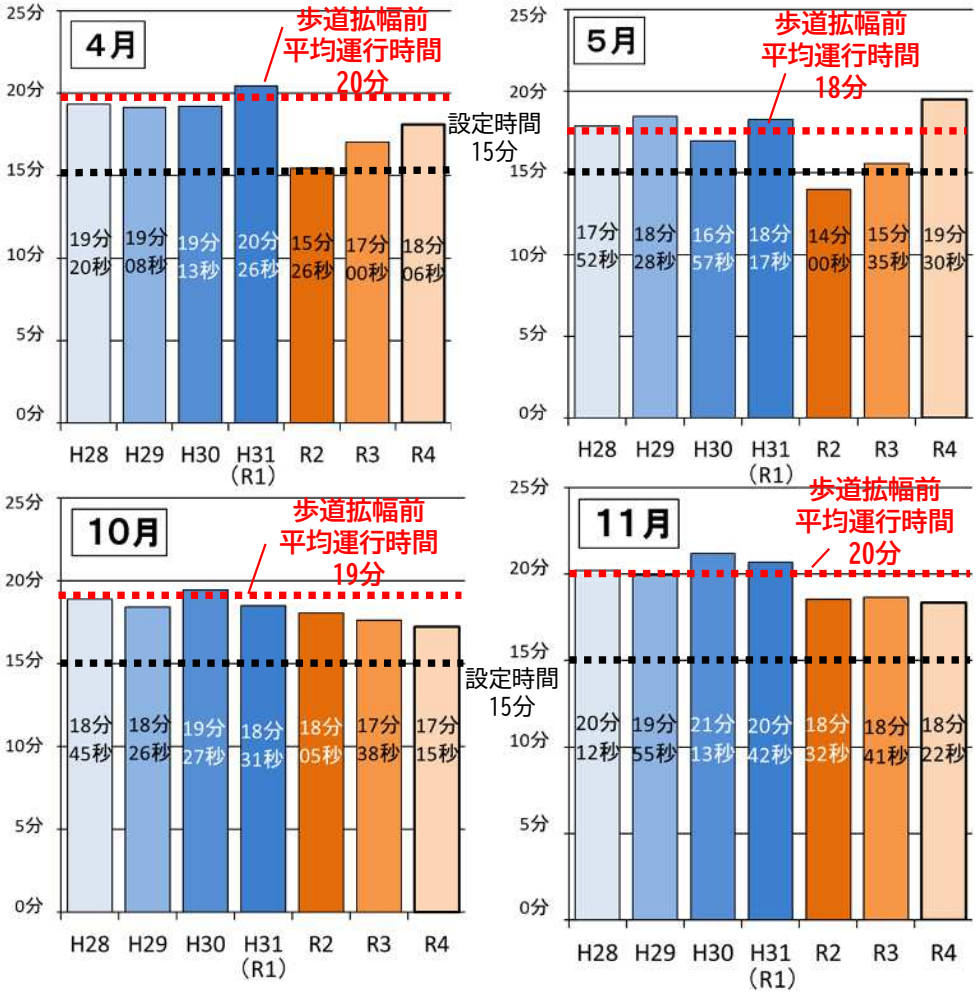
- 令和元年から令和３年にかけては、四条通の交通量は減少傾向にあるが、混雑しがちな午後の時間帯の市バスの運行状況をみると、**ＧＷ期間や秋の観光シーズン（１０，１１月）を中心に設定時間を超えているケースが多い。**

【区間　：四条堀川交差点～祇園交差点　　集計時間帯　：　15時台～18時台】

＜東行＞



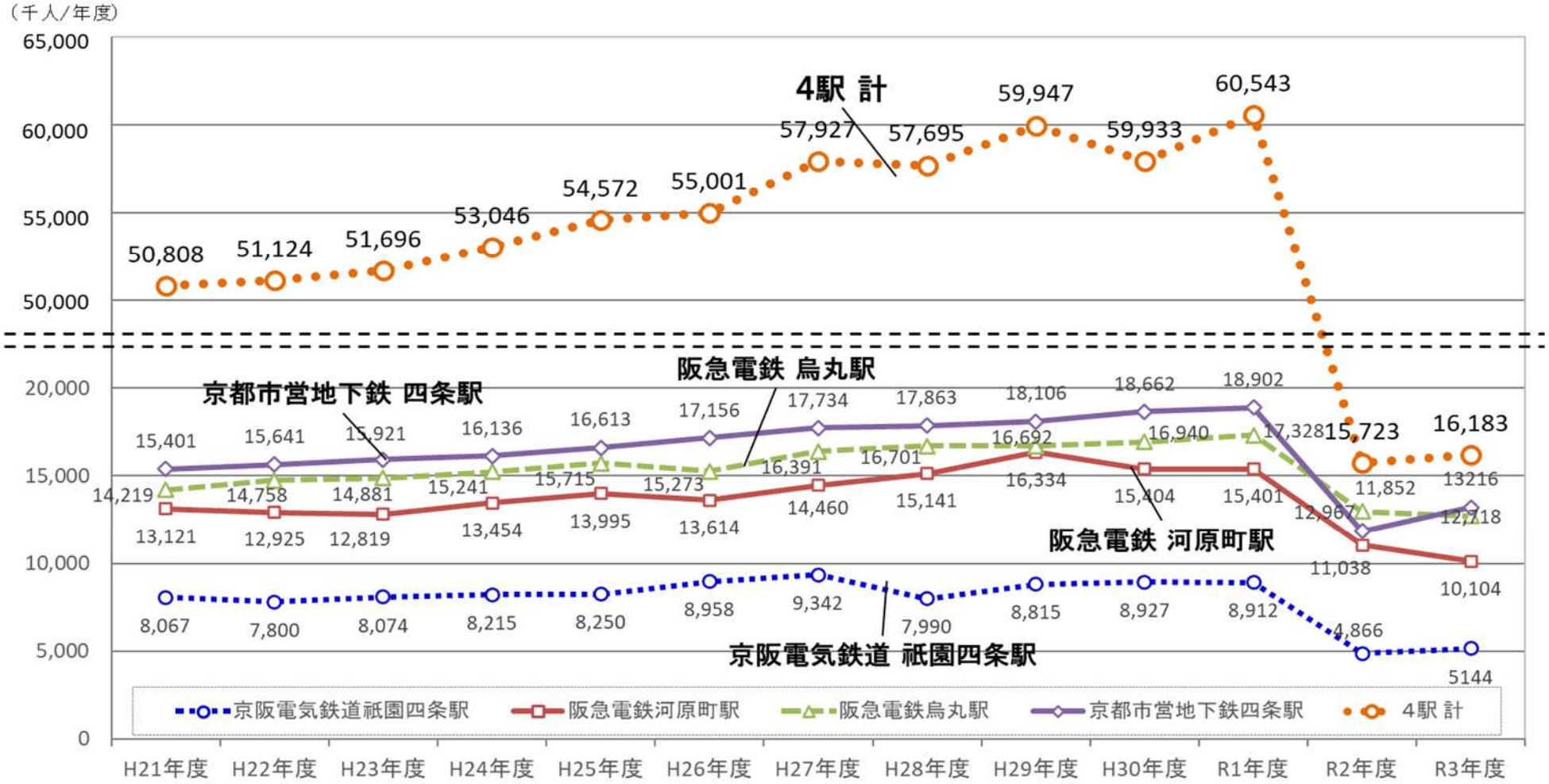
＜西行＞



（資料）京都市交通局

＜２　交通＞　公共交通による来訪者数

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和２年度は大幅に利用者数が減少し、令和3年度も引き続き四条通整備区間周辺の鉄道駅の乗車人数は、少なくなっている。



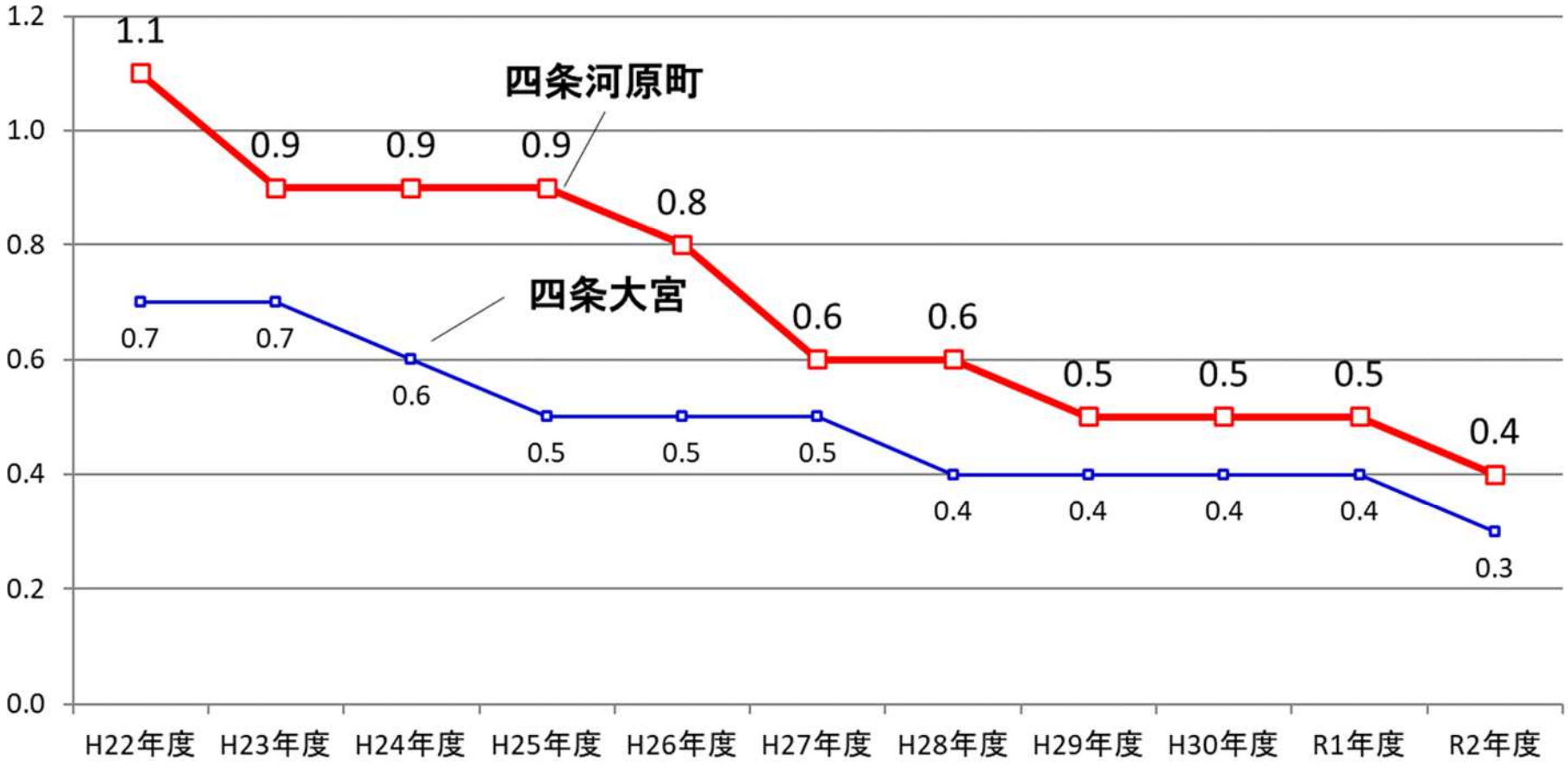
※平成28年度に一部事業者の算定方法に変更があった

資料：京都市調べ

図　四条通整備区間周辺の鉄道駅乗車人数の推移

＜３ 環境＞ 一酸化炭素（ＣＯ）の濃度

- 四条通における一酸化炭素（ＣＯ）濃度の年平均値は，四条大宮に比べ**四条河原町の方が減少傾向が顕著であったが，近年は横ばい**となっている。



一酸化炭素濃度は非分散形赤外線吸収法による測定の結果

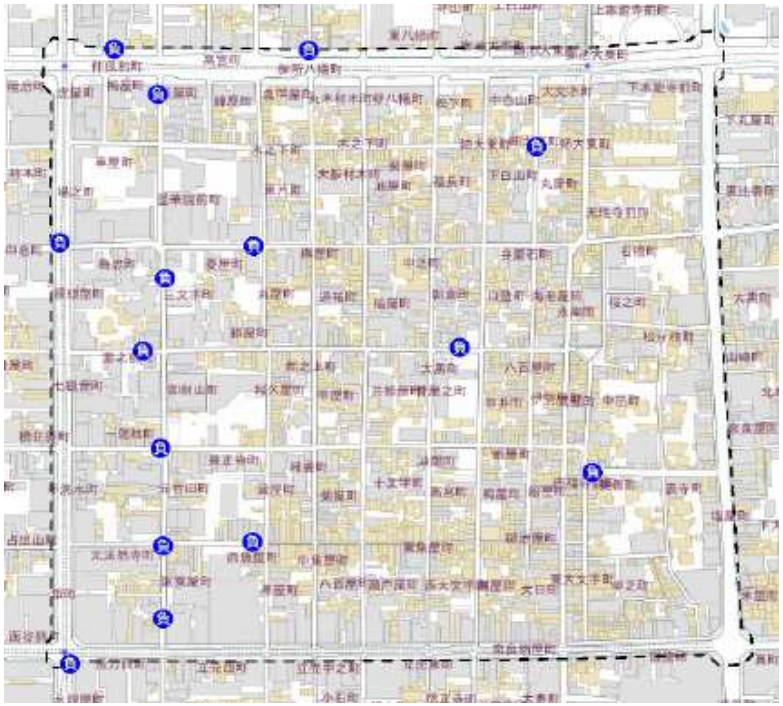
資料：京都市

図　一酸化炭素（ＣＯ）濃度（年平均値）

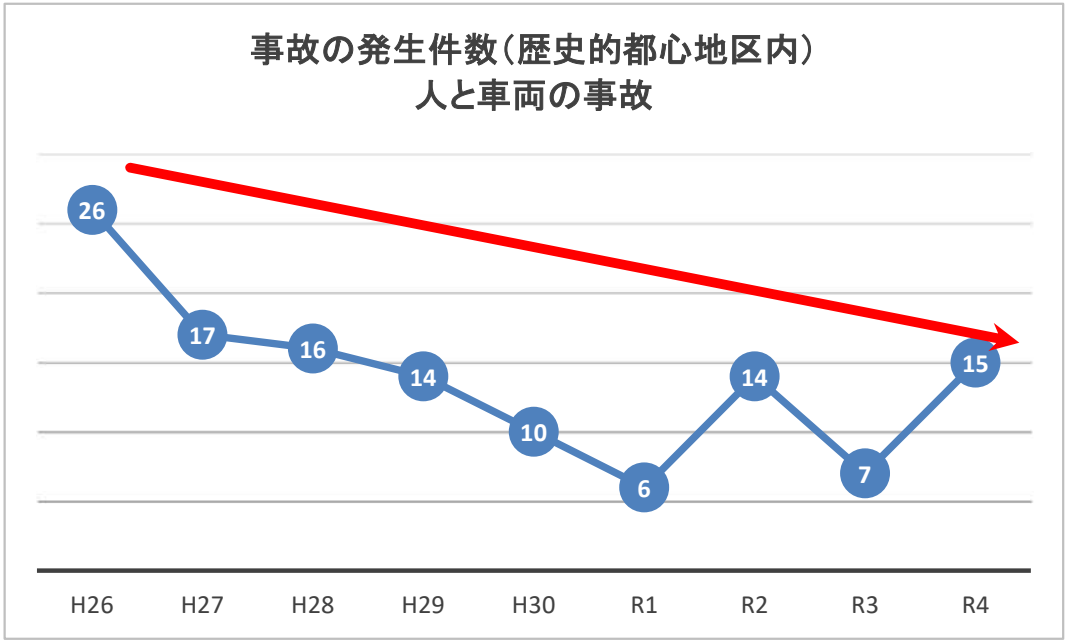
＜４　安心・安全＞　交通事故件数の推移

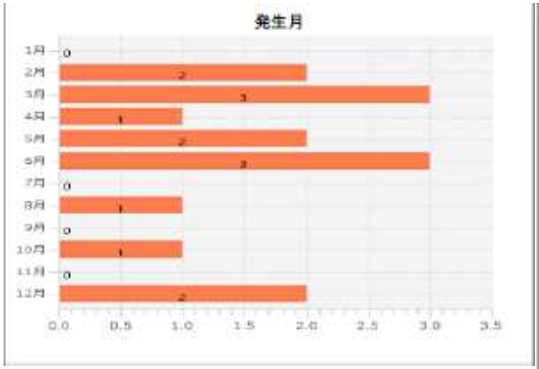
- 歩いて楽しいまちなかゾーンの整備（歩車分離）等により，歴史的都心地区内における人と車両が関係する**事故の件数は、減少傾向にあるものの、近年は横ばいとなっている。**

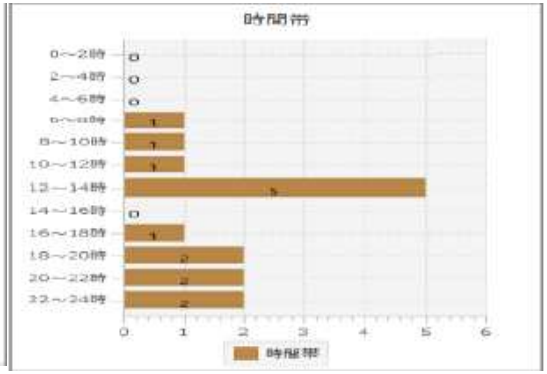
交通事故の発生件数（人と車両）
Ｒ４．１．１～ Ｒ４．１２．３１　１５件



＜事故発生件数の推移＞







令和３年は減少してたものの、令和４年は増加した。

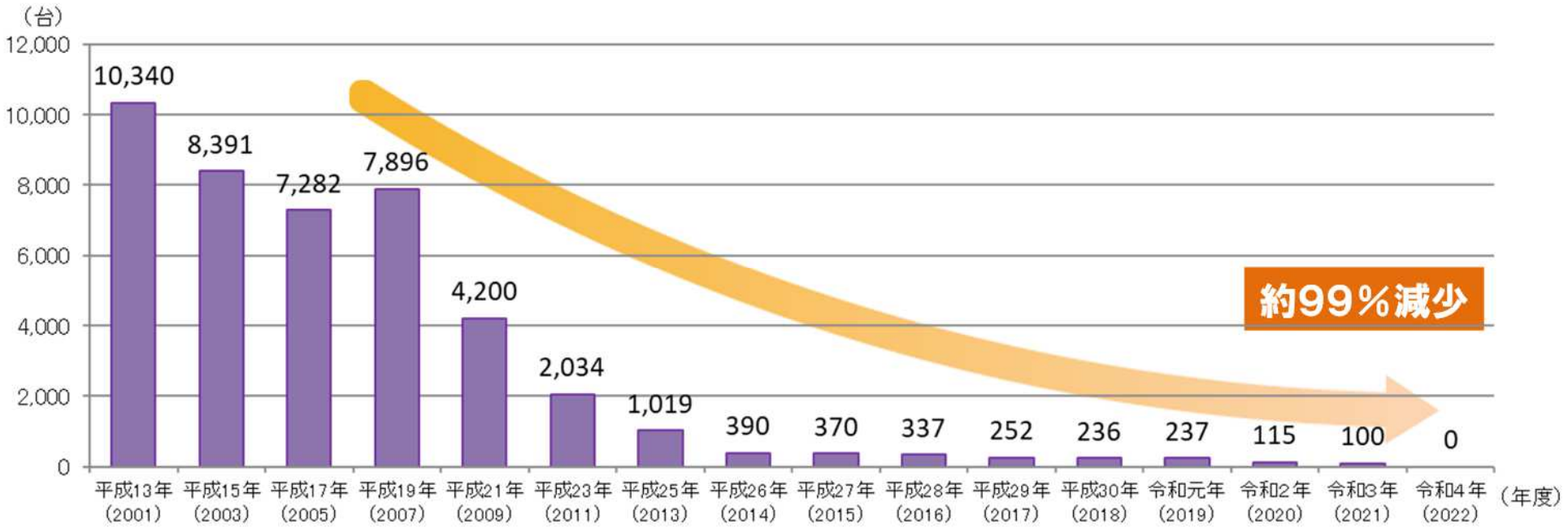
平成26年　26件　→　令和4年　15件（42%減）

※うち、細街路での事故は11件

資料提供：　京都府警察本部

＜４　安心・安全＞　放置自転車の現況

- 京都市における自転車の放置台数は大きく減少しており，**平成１９年度と比べて約９９%減**となっている。



※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

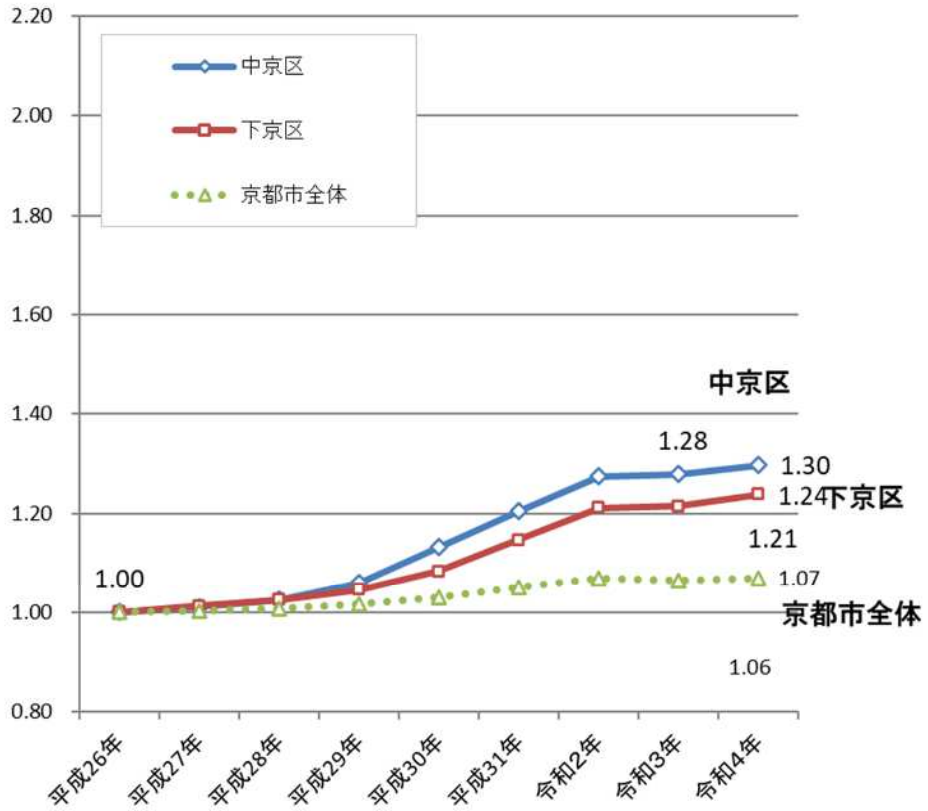
資料：京都市

図　自転車の放置状況

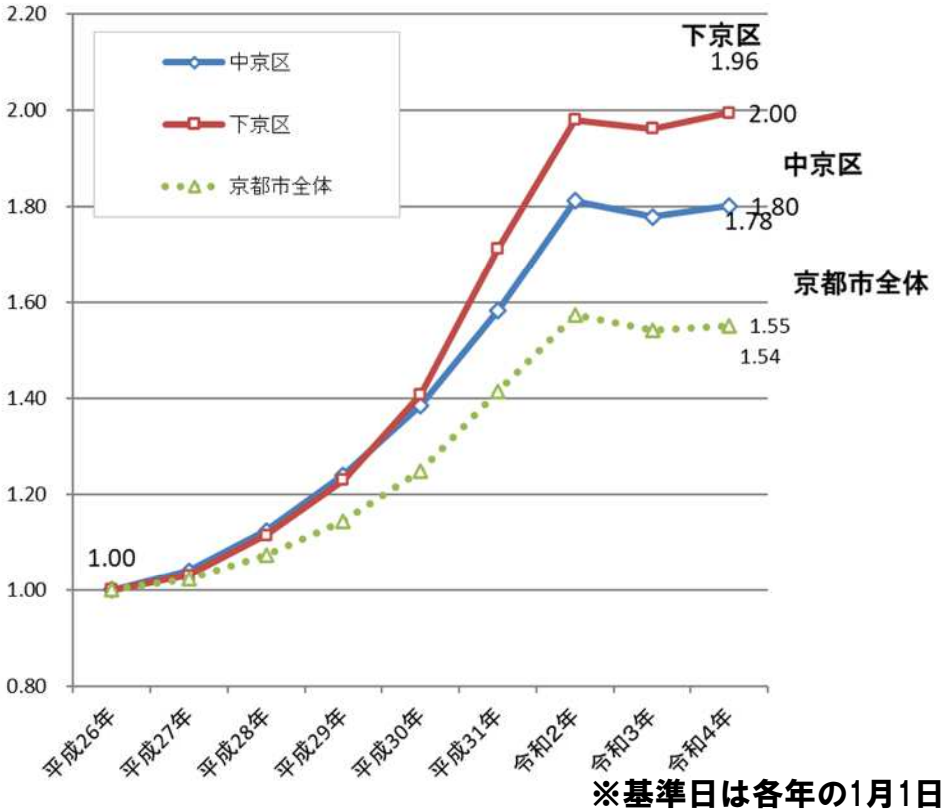
＜５　地域の価値＞　地価公示価格の推移

- 平成２６年以降，中京区と下京区における地価公示価格の伸び率は毎年上昇していたが，令和３年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により，**住宅地では横ばい，商業地では下落したものの、令和４年は上昇傾向にある。**（※令和４年１月１日時点）。

＜住宅地＞



＜商業地＞



※基準日は各年の1月1日

資料：令和３年地価公示（国土交通省）

図　中京区及び下京区における地価公示価格の変化（左：住宅地，右:商業地）
（H26の年間平均値を1.0として，比較したもの）

5. 令和4年度の主な取組について

（1）まちなかへの車両流入抑制対策

○ 迂回誘導看板，電光掲示板の設置及び国道情報板を活用した周知 【通年】

（迂回誘導看板 19箇所）

（電光表示板　15箇所）

（国道1号線，171号線他）

○ デジタルサイネージを活用したパーク＆ライドの利用促進

掲出の様子
（コトチカビジョン）

掲出の様子
（ガスト野洲店）

＜掲出場所＞
JR長岡駅、JR亀岡駅観光案内所、京福嵐山駅、阪急ツーリストセンター大阪・梅田、けいはんな記念公園など「京都スマートシティ推進協議会」所有の14箇所、嵐電各駅、運転免許試験場（羽束師，京都駅）、警察署（木津、川端、山科）、ガスト（甲西店、滋賀野洲店，水口店）、コトチカビジョンなど

（２）物流の整序化に向けた取組

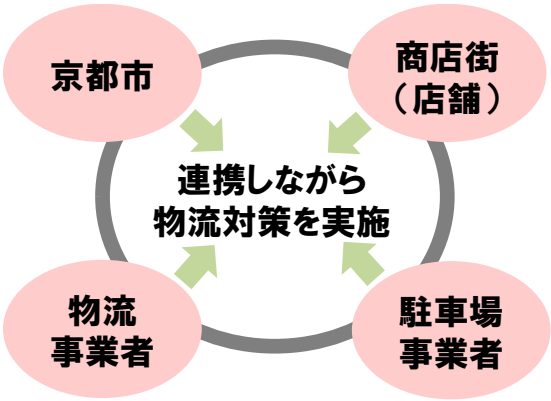
① 物流の整序化の目的

「歩いて楽しいまちづくり」を進め，賑わいを創出する

誰もが安心・安全で快適に歩ける歩行空間を確保しながら，
地域活動や普段の生活に欠かすことのできない「物流」を機能させる

② 物流の整序化の考え方

- 物流車両の路上駐停車は，荷主（店舗等）の依頼に応じて荷物を配達する際に発生
- まちなかの物流環境をより良くするためには商店や物流事業者などの**関係者が協力し合い，「物流の構造に対する理解」を深め，「まちへの気遣い」を継続**させていくことが重要



③ 物流の整序化に向けた取組方針（令和４年度）

地域全体でまちなか物流の改善に向けた問題意識を共有

④ 令和４年度　取組内容

まちなか物流に関するアンケート調査

実施期間　令和4年11月11日～12月12日
実施対象　京都商店連盟中京東支部所属商店街加盟店舗
実施内容　商店街店舗の物流に対する意識の向上を目指し，納入・出荷状況，
　　まちなか物流の問題意識などを調査（WEBアンケート）
回 答 数　54 件

◆　回答数が最も多かった商店街をLeafminiで特集（パレット河原町商店街）

＜Leafmini54号　魅力再発見＞

（３）タクシー駐停車マナー向上の取組

① 目的

負のスパイラル

「乗務員」の
駐停車マナーの低下

タクシーが交差点などで客待ちをしていると，利用者もそこで日常的に乗降してしまう。
その結果，ますますタクシーは交差点付近で客待ちをしてしまう･･･。

「利用者」の
乗降マナーの低下

どのように現状の改善を図っていくか･･･

タクシー駐停車マナー向上マネジメント

業界に対する取組
乗務員に対する取組

利用者に対する取組

「乗務員」の駐停車マナーの改善 ✕ 「利用者」の乗降マナーの改善

⇩

負のスパイラルから脱却！

② 令和４年度　タクシー駐停車マナー向上　主な取組内容－１

【利用者（乗客）に対する取組】

取組名	期間	対象など	取組内容	取組主体
①Leaf miniでの啓発記事の掲載	（発行時期） 令和4年6月，9月，12月 令和5年3月	Leaf mini51号 ～54号	フリーペーパーに記事を掲載し，幅広い層にタクシー乗降マナーを周知。	・京都市
②「タクシー駐停車マナー改善ナッジ」による啓発	令和4年2月14日～	・四条河原町交差点 ・四条通タクシー乗り場（二箇所）	タクシー利用者・運転手に対し，行動変容を促すような感覚的にわかりやすい看板等を設置。	・京都市 ・株式会社NTTデータ経営研究所
③タクシー車内での啓発（都タクシーグループ車両内のデジタルサイネージを活用した啓発）	令和4年12月9日（金） ～令和5年3月末予定	都タクシーグループ所有の車両（約500台）	駐停車禁止区域等の情報をタクシー車内に掲出し，乗客に対して乗降マナーの周知を図る（他のタクシー事業者はヘッドレストにポスターを掲示）。	・都タクシー（株） ・京都市
④タクシー乗り場一覧の活用	令和3年11月～	―	ライブカメラによる主要観光地の混雑状況見える化」と「多機能トイレ設置個所」を追加	・京都市

歩道側デザイン

②公民連携事業による啓発看板
（四条河原町交差点）

③タクシー車内での啓発

② 令和４年度　タクシー駐停車マナー向上　主な取組内容－２

【運転手，事業主に対する取組】

取組名	期間	対象など	取組内容	取組主体
⑤「タクシー駐停車マナー改善ナッジ」による啓発	令和4年2月14日～	・四条河原町交差点 ・四条通タクシー乗り場（二箇所）	タクシー利用者・運転手に対し，行動変容を促すような感覚的にわかりやすい看板等を設置。	・京都市 ・株式会社NTTデータ経営研究所
⑥中心市街地重点路線等クリア作戦	令和4年 4月22日（金） 7月29日（金） 10月28日（金）	四条通 (西大路通～祇園)	違法駐停車車両の指導・啓発を行う。	・京都タクシー業務センター ・京都運輸支局 ・京都府警 ・京都市
⑦事業者，運転手向けのマナー啓発	随時	・事業主，運転手 ・個人タクシー	認定講習や個人タクシー研修会での駐停車マナー啓発	・京都運輸支局 ・京都タクシー業務センター

⑤「タクシー駐停車マナー改善ナッジ」による啓発看板
（四条河原町交差点）

⑥中心市街地重点路線等クリア作戦
（四条通タクシー乗り場）

③ 令和４年度　タクシー駐停車マナー向上　主な取組内容詳細 - １

◆「タクシー駐停車マナー改善ナッジ」による啓発

概　要

タクシー利用者・運転手に対し，道路交通法の周知や取締まりの強化とは違った側面からアプローチする「ナッジ※手法」を用い，行動変容を促すような感覚的にわかりやすい看板等を設置する。

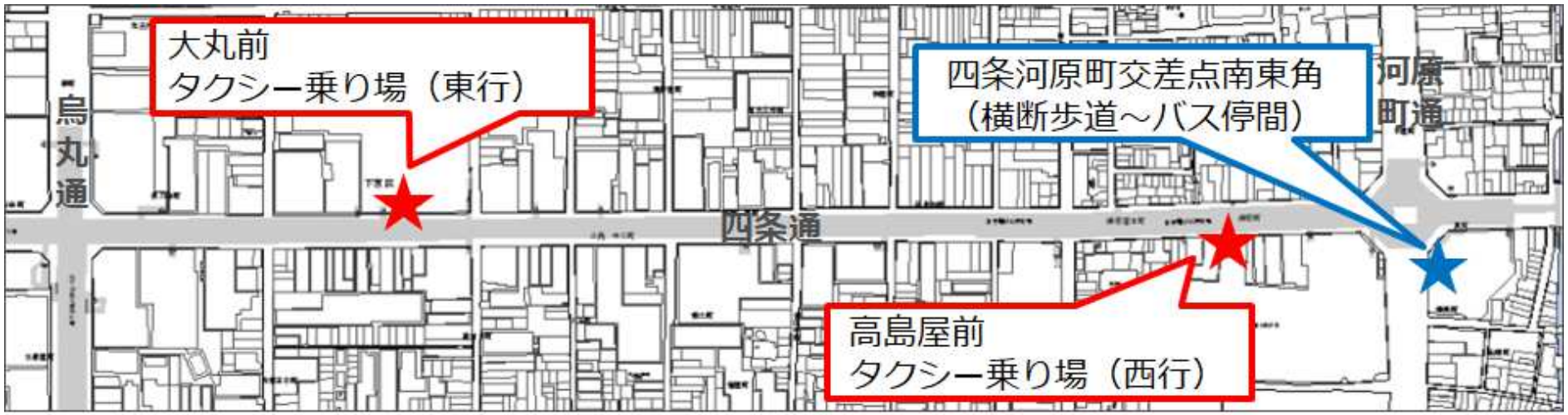
※　選択肢の制限（禁止や罰金）をせずに、人間の意思決定特性（認知バイアス等）を踏まえた「ちょっとした工夫」で、人々の行動に変化を起こす手法。

実施場所

四条河原町交差点南東角　（★）　⇒タクシー利用者，乗務員向け
四条通沿道タクシー乗り場（東行，西行）（★）　⇒タクシー乗務員向け

実施期間

令和4年2月14日（月）～設置
効果測定期間：（設置前）2/8～2/10，（設置後）2/15～2/17、NEW 10/25～10/27
※いずれも午後2時～4時の間



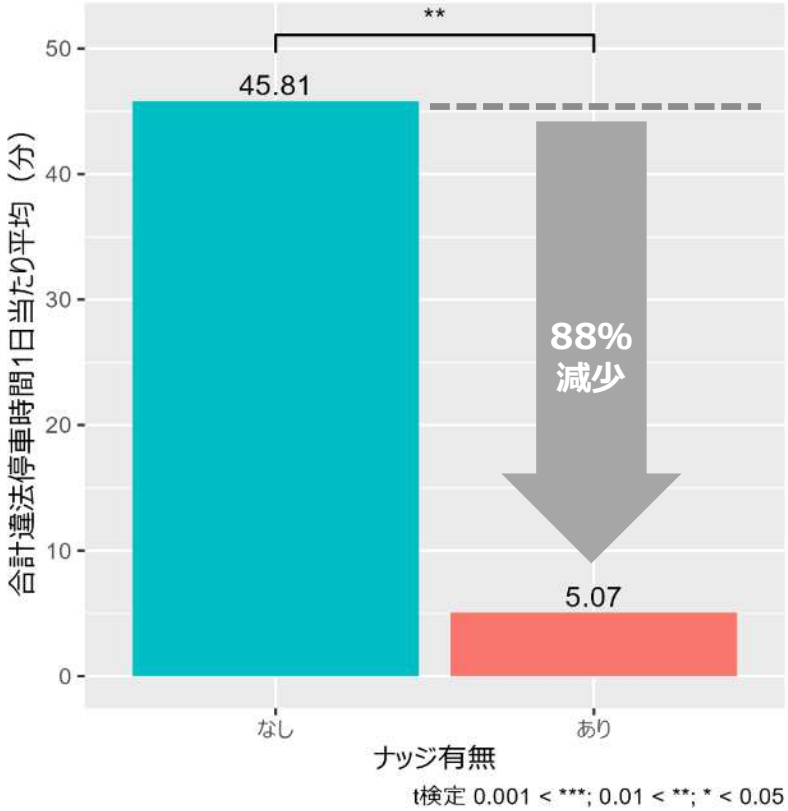
③ 令和４年度　タクシー駐停車マナー向上　主な取組内容詳細 - ２

≪実証結果１　（四条河原町交差南東角：違法停車時間）≫

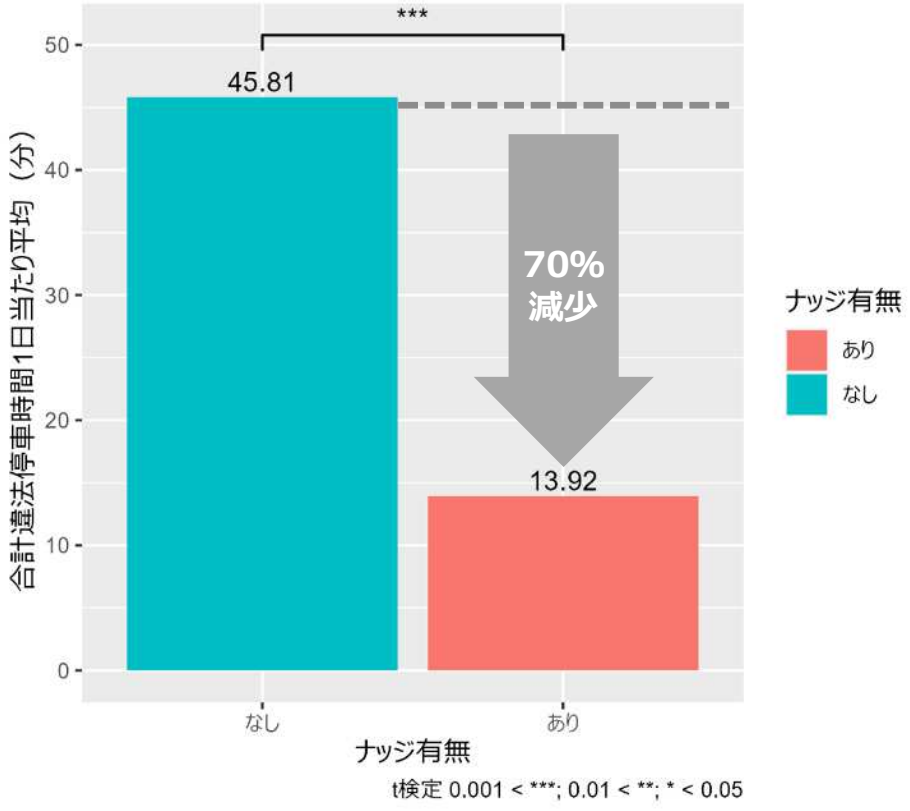
有意差あり

- 10月測定時においても、１日当たりの合計違法停車時間は、ナッジ実施前に比べ**７割少なく**、効果がある程度持続していると推測される。（46分→14分）
- また、統計的に検定を行ったとろ、ナッジ無しに対してナッジ有の場合は、停車時間の減少に有意な差が確認された。

■令和4年2月調査時



■令和4年10月調査時



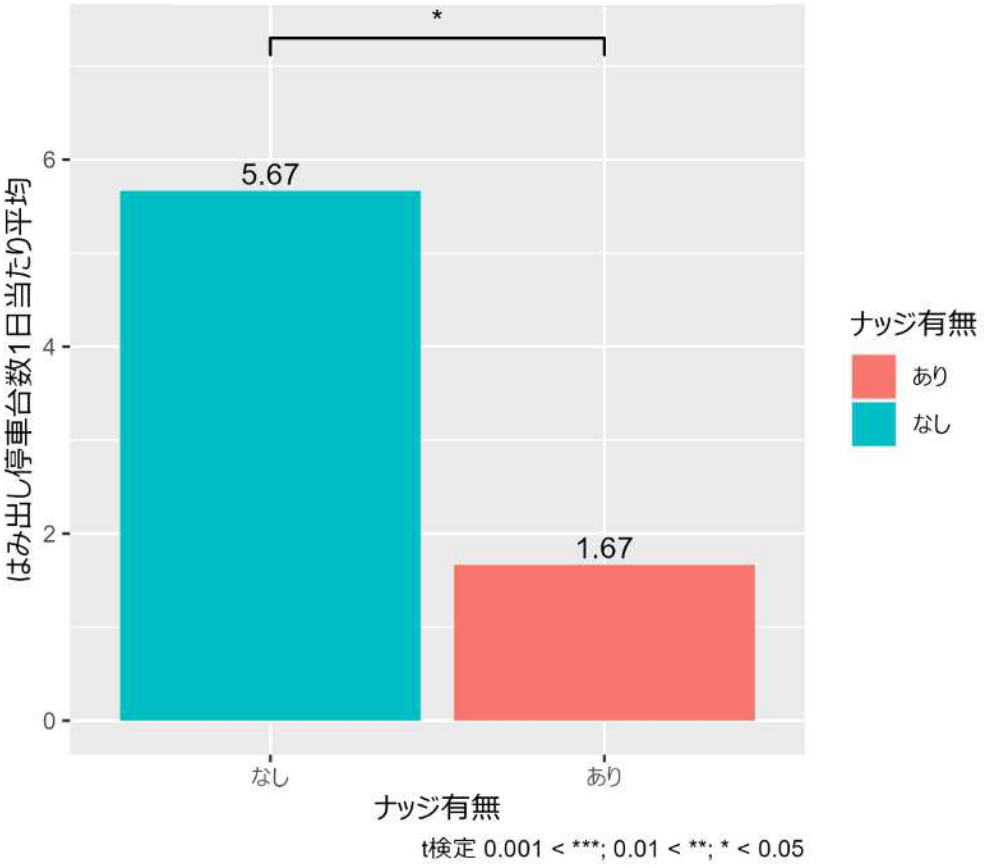
③ 令和４年度　タクシー駐停車マナー向上　主な取組内容詳細 - ３

≪実証結果2 （高島屋前タクシー乗り場：はみ出し停車台数）≫

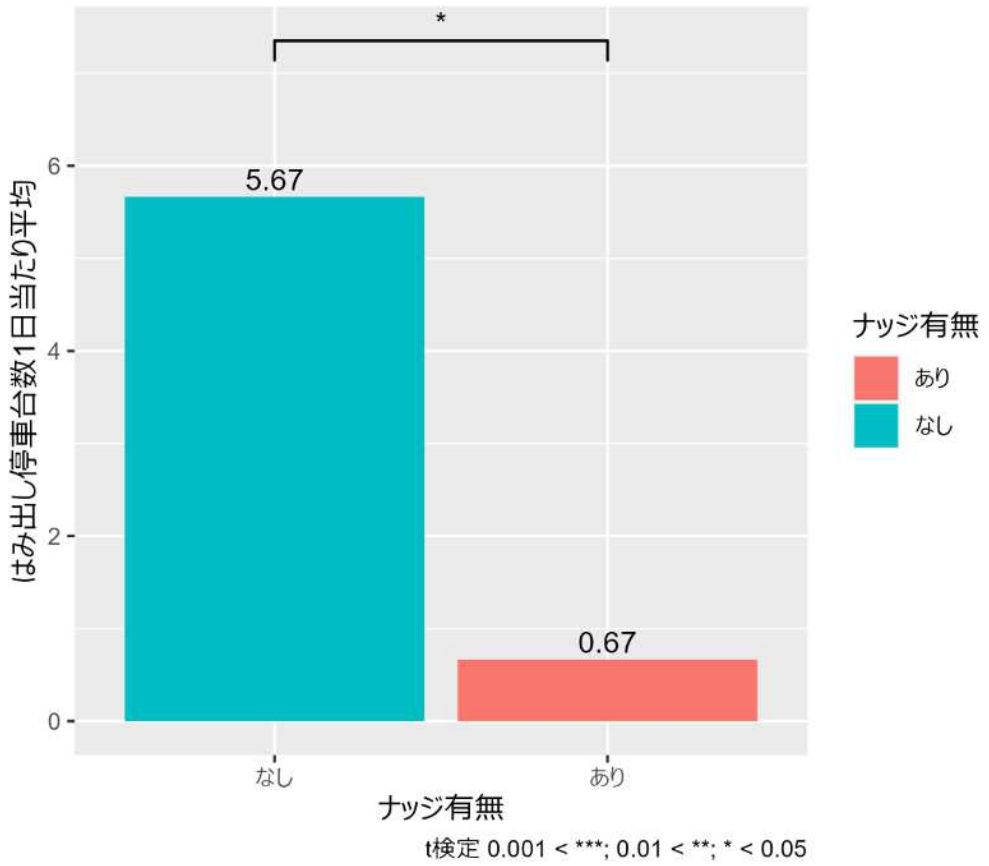
有意差あり

- 10月測定時においても、１日当たりのはみ出し停車台数は、ナッジ実施前に比べ**約9割減少**となっており、効果が持続していることが推測される。（5.7台→0.7台）
- また、統計的に検定を行ったとろ、ナッジ無しに対してナッジ有の場合は、はみ出し停車数の減少に有意な差が確認された。

■令和4年2月調査時



■令和4年10月調査時

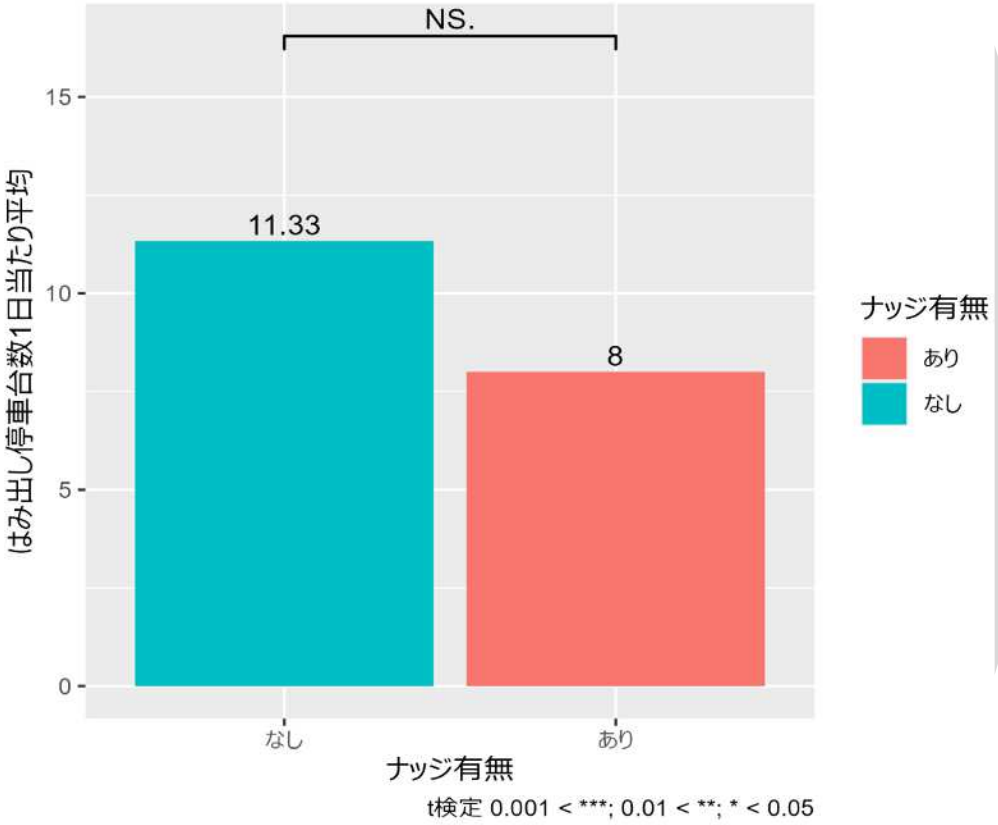


③ 令和３年度　タクシー駐停車マナー向上　主な取組内容詳細 - 4

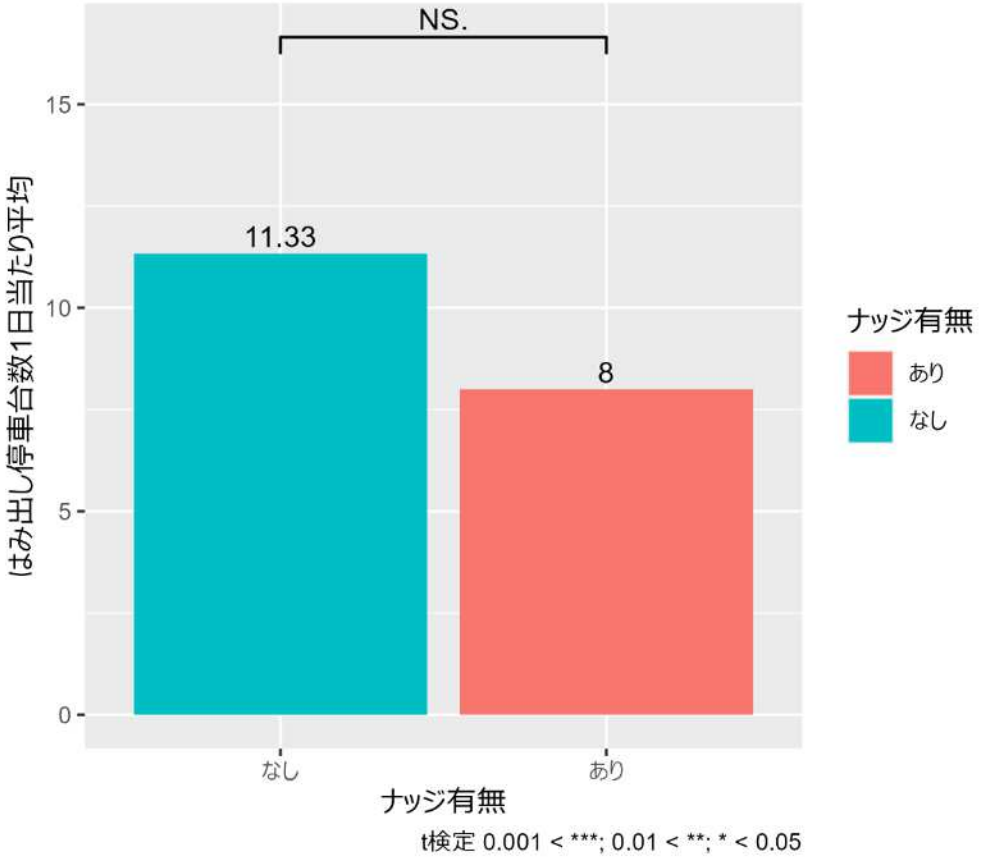
≪実証結果3 （大丸前タクシー乗り場：はみ出し停車台数）≫

- 10月測定時においても、１日当たりのはみ出し停車台数は、ナッジ実施前に比べ**約3割減少**となっており、効果が持続していることが推測される。（11.3台→8台）
  ※統計的有意差は確認できなかった。

■令和4年2月調査時



■令和4年10月調査時



6. 今後の取組方針について

「歩くまち・京都」総合交通戦略２０２１

＜策定の経過＞

人と公共交通優先のまちづくりを進めるため，京都市では平成22年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定したが，10年以上が経過し，交通をめぐる情勢は大きく変化。

そこで，新技術の進展や新たな時代潮流を踏まえつつ，都市の魅力や活力の向上を図り，持続可能な都市社会の基盤となる交通まちづくりを進めていくため，従来の総合交通戦略の改訂版を令和3年11月に策定。

「歩くまち・京都」の目標

【目指すまちの姿（目標像）】

- ○ 発達した公共交通ネットワークによる魅力と活力のあるまち
- ○ 魅力的な道路・歩行空間による「出かけたくなる」「歩きたくなる」まち
- ○ 「歩くこと」を大切にし，スマートなライフスタイルが定着しているまち

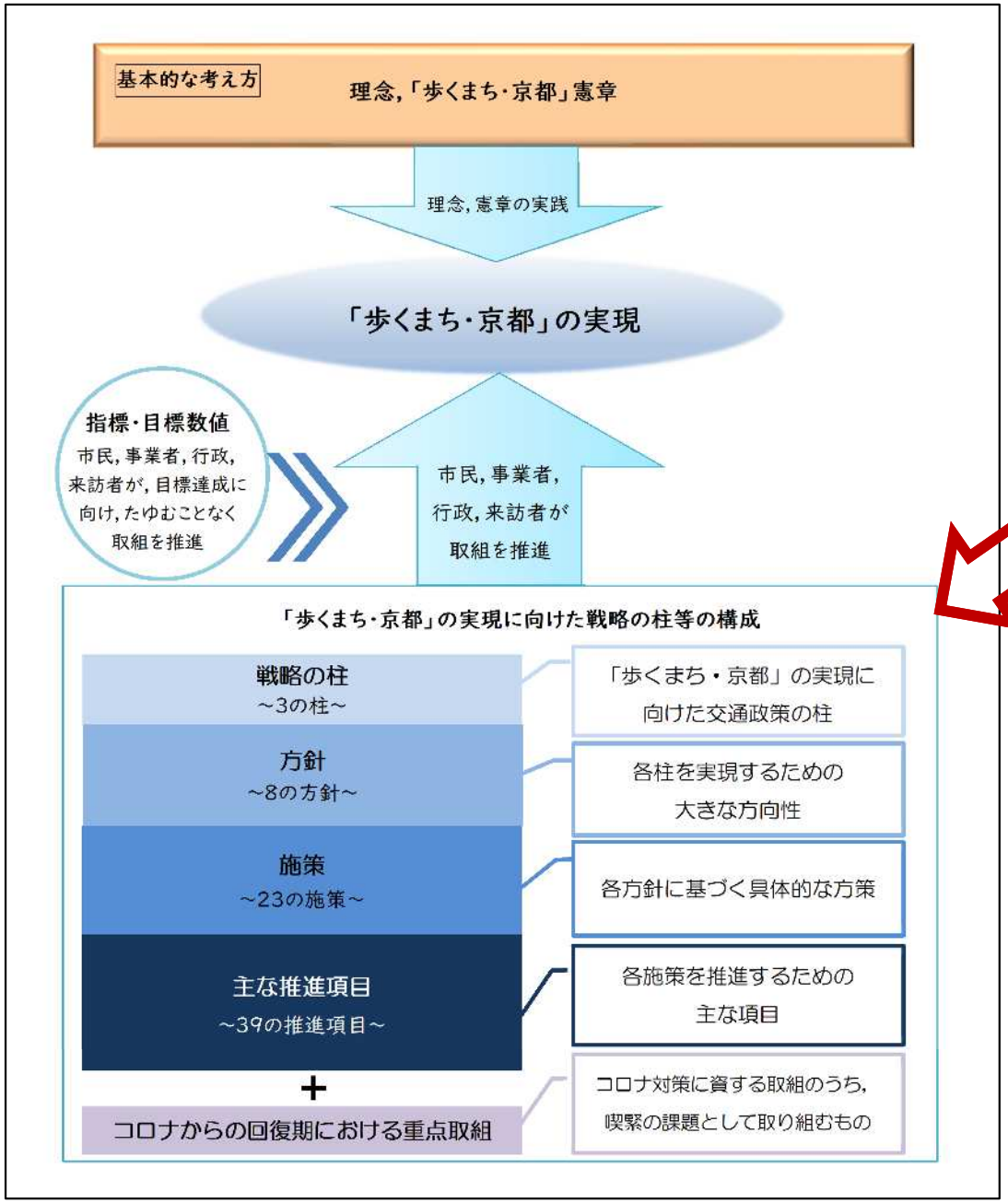
【指標・目標数値】

指標・数値目標：非自動車分担率85%以上

モニタリング指標：市民の休日における外出率や市民の実感・満足度を設定

「歩くまち・京都」総合交通戦略２０２１

＜「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の施策体系と本会議での取組＞



「歩いて楽しいまちなか戦略」での取組

≪物流の整序化≫

・誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出　柱2-方針4-施策12-㉓

・荷主・物流業界との連携強化　柱2-方針5-施策16-㉚

≪タクシー駐停車マナー向上≫

・都市活力の向上やレジリエンスにもつながる多様な移動方法の確保　柱1-方針2-施策6-⑫

・誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出　柱2-方針4-施策12-㉓

≪四条通エリアマネジメント≫

・誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出　柱2-方針4-施策12-㉓

・トランジットモールなどの花広い手法による，歩きやすく，まちの賑わいを生み出す空間の創出　柱2-方針4-施策13-㉕

「歩くまち・京都」の実現に向け，上記の取組を推進

（１）物流の整序化に向けた取組

柱２　誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり

≪方針４≫歩く楽しさを感じられる都市空間の創出

【施策１２】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出

㉓　誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出

≪方針５≫歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の効率化と適正化

【施策１６】円滑な物流の推進

㉚　荷主・物流業界との連携強化

- まちなかの商店を対象とした「まちなか物流アンケート」を継続して実施することにより，物流課題の解決に対する各店舗の理解が深まっていることから，**今後も引き続きアンケート調査を実施し，まちなか物流に関する問題提起を行う**。

- 他都市の好事例や，他の商店街の取組をフィードバックするなど，少しでも効果的な取組に繋がるよう調査・検討を進める。

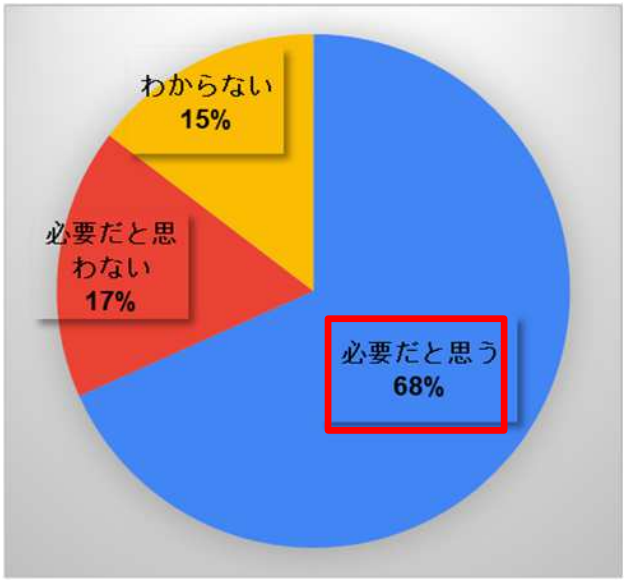
- 路上荷捌きの実態について、商店や事業者からヒアリングを行うなどにより状況を把握し，荷捌きスペースや駐車禁止規制の緩和が必要な箇所等の検討を行うための基礎データを収集する。

（１）物流の整序化に向けた取組

＜参考＞商店街ごとの具体施策の聞き取りや好事例の共有

- まちなかの商店店舗を対象とした「まちなか物流に関するアンケート調査」の継続的な実施（平成29年度～）により，物流課題の解決に対する地域の商店店舗の理解が深まっている（9ポイント増）。
- 一方，物流問題の解決に対して「必要だと思わない」と回答する割合（17%）も存在していることから，引き続き「物流問題の解決」の必要性についての周知・啓発活動が必要。

Q あなたは路上駐停車や路上荷捌き等の物流問題の解決が必要だと思いますか？



令和3年度
68%

9ポイント増

H29年度
59%

- また，昨今の社会情勢や物流を取り巻く状況変化により，新たな物流課題も生まれている（コロナ禍における店舗形態の変化や物流における担い手不足など）。

（２）タクシー駐停車マナー向上に向けた取組

柱１　持続可能なまちづくりを実演する公共交通ネットワークの形成

≪方針２≫都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の利便性・快適性の向上出

【施策６】混雑緩和・解消につながる交通ネットワーク機能の強化

⑫都市活力の向上やレジリエンスにもつながる多様な移動方法の確保

柱２　誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり　（「まちづくり」の取組）

≪方針４≫歩く楽しさを感じられる都市空間の創出

【施策１２】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出

㉓　誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出

- これまでのタクシー車内での周知・啓発に加え，近年普及が進む**車内デジタルサイネージ等を活用するなど，タクシー利用者にルールを守って正しく乗降いただく取組を進める**。

- 引き続き，関係機関と連携し，現地での違法駐停車車両に対する周知・啓発活動に取組むとともに，**タクシードライバーを対象とした研修会や講習会**で，マナーやルールの遵守を呼びかけるなど，比較的意識の低いと思われる乗務員に対する働きかけも進める。

（３）四条通エリアマネジメント（まちなかへの車両流入抑制）

柱2　誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり

≪方針４≫歩く楽しさを感じられる都市空間の創出

【施策１２】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出

㉓　誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出

【施策１３】歩いてたのしい「出かけたくなる」賑わい空間の創出

㉕トランジットモールなどの幅広い手法による，歩きやすく，まちの賑わいを　生み出す空間の創出

- 郊外の鉄道駅等に設置された**デジタルサイネージを活用したパークアンドライドの利用促進**の継続及び拡大を図る。

- パークアンドライド駐車場の割引やバス・鉄道のお得なチケット情報等，**利用者にとってインセンティブのある情報を，様々な媒体（HP，フリーペーパーなど）を用い，効果的に発信**し，公共交通の利用促進を図る。

- **他都市のエリアマネジメント組織の事例を積極的に収集**し，京都市での実施を検討する。

【参考】
歩行者が安心・安全に歩くことができる空間の整備【三条通（三条大橋西詰～河原町通）無電柱化事業】

○　ピーク時には歩道から歩行者があふれ，危険な状態であった三条通(三条大橋西詰～河原町通)において，「無電柱化の工事」，「三条通の歩道拡幅」，「河原町三条交差点の改良工事」を実施。

三条通　整備前

三条通　整備後（イメージ）

⇒　歩行者が歩きやすく，安心・安全で魅力的な歩行空間を創造するとともに，景観や防災性の向上に期待できる。