

都心街路の変容が賑わいを創出した要因に関する考察

酒井 弘¹

¹正会員 株式会社まち創生研究所（〒604-8162 京都市中京区烏丸通六角下ル七観音町626烏丸小泉ビル4F）
E-mail:sakai@machi-mirai.com

京都市都心の三条通では、地域住民による「道の使い方」の議論を通して、歩道空間の変更が実施された。この変更は、クルマと自転車、歩行者の交通に関する変化にとどまらず、商業施設の立地促進、歩行者増加による賑わいの創出、さらに、通りのイメージそのものの変化を促した。この変化の経過をデータ、ヒアリングを通して実態把握することで実証的に研究するとともに、取組を中心的に進めた人物の背景と役割を物語として描写し、都心街路の変容がまちづくりや賑わいを創出した要因について考察する。さらに、このような取組が他地域に展開できるために必要な要素について考察する。

Key Words : *shared-space, road-reallocation, machidukuri*

1. はじめに

都市の中心部の道路（以下では、都心街路として、一方通行の1車線道路あるいは、狭幅員の対面通行の道路程度を想定している。）では、自動車交通（クルマ）と自転車、歩行者が混在し、クルマに気遣いながら自転車、歩行者が移動するというのが、わが国の都市や地方で日常的に生起している現象である。都心街路では、歩行者を優先し、クルマの走行を抑制または禁止することは、都心など多くの人が集中する地区においてクルマの走行が適していないことは、道路面積とクルマの道路占有率から自明でありまた、交通渋滞、まちの賑わいの低下、交通事故、環境問題からも明かである。土井らの富山市を対象とした、路面電車の整備効果に関する研究¹⁾、酒井らが京都市の都心を対象に行った、都心来訪者の交通行動及び消費行動の関係に関する研究²⁾では、都心や中心市街地への来訪が、クルマ利用よりも公共交通利用の方が、中心市街地活性化、経済効果に大きく寄与するという結果が得られている。

また、海外の先進事例³⁾によると、クルマと自転車、歩行者が混在する比較的幅員の狭い道路においては、シェアード・スペース(Shared Space)として、クルマがより弱い立場にある自転車は歩行者に配慮しながら走行するという道路空間の再構築、新たな道の使い方が、多くの都市で取り入れられている。わが国でも、豊茂らの京都市都心の道路を対象とした、京都におけるシェアード・

スペース社会実験⁴⁾にみられるように、実験的な取組が始まっている。また、交通施策としてコミュニティ道路として、道の使い方に関する取組は全国でも進められてきた経緯もある。

本論文では、京都市都心の三条通を対象として道路空間の少しの変更がクルマ走行の抑制、歩行者の増加による賑わいの創出、商業活性化に結びついた取組事例をデータと関わった人の想いから考察したものである。

2. 京都市都市の三条通での取組

(1) 対象地域

本研究で対象としている、京都市都心の三条通の区間は、御幸町通～烏丸通間の約800mである。本区間の東側は、クルマが走行できないアーケードのある商店街に繋がり、さらに東には河原町通、鴨川を渡る三条大橋である。また、本区間の西側は、幹線道路の烏丸通で分断されるが、さらに西側の幹線道路・堀川通まで続き、その先は、クルマが走行できないアーケードのある商店街の道路となっている。

(2) 三条通での取組

京都府建築士会では、京都市が進める建都1200年事業（1994年前後）の取組の1つとして、三条通のハード面での改善による歩行者を中心とした提案を作成し、三条通周辺の地域に提案を行った。一方、三条通周辺の地域では、その提案内容が、歩行者を中心とした提案ではあ

ったが、クルマを規制するという内容であったため、それについては、反対を表明することで会合に参加された。当初は、提案に対する反対表明であったが、議論を通して、歩くことを中心とした三条通を目指しているということで、目的は近いことから、クルマを規制するのではなく、歩道面のハード整備、歩道と車道の境界の位置づけなど、道路空間を少し変更することで、歩くことを中心とした道づくりにすることで合意がなされて、地域と建築士会が連携して、三条通の道づくりの取組が始められた。当初は三条通を中心とした組織は存在していなかったことから、地域の代表が中心的に関わって進められたが、後の1995年に、京の三条まちづくり協議会が設立され、その後は、協議会と建築士会が連携して、三条通の整備の取組を進められた。

三条通では、歩道を石畳整備し、歩道と車道の境界を白線ではなく石で敷き詰め、その部分を歩行者側の空間とした。

また、国、京都市の支援の下、都心地域では、「歩いて暮らせるまちづくり」の取組が進められ、2000年11月には三条通を対象として、クルマの通行規制を行う交通社会実験が実施された。

また、同時期に、現在では全国に展開している自転車タクシーのベロ・タクシーが京都の都心をエリアとして運行を開始し、三条通をゆっくりと走行し始めた。

さらに、京都市においては、「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組が進められており、三条通を初めとする都心地域での取組が進められている。

3. 都心街路の交通量の変化

京都市都心の三条通において、2000年、2012年に歩行者、クルマの交通量調査を実施した結果は以下の通りである。

歩行者及び自動車交通量は、2000年11月11日（土）、2012年4月28日（土）に三条通の河原町通と烏丸通の中間にあたる富小路通三条西での調査結果である。時間帯は13時～17時である。調査時期が、2000年は秋の観光シーズンの初め、2012年は春のゴールデン・ウィーク初日と異なっているが、京都市内では通常、秋の観光シーズンの方が観光客数が多いため、歩行者数等は多くなると考えられる。

歩行者数では、4時間の平均値で、2000年から2012年で1.48倍、449人の増加が見られ、また、いずれの時間帯でも歩行者数が大きく増加しているという結果が得られた。一方、自動車交通では、4時間の平均値で、2000年から2012年で0.58倍、76台の減少が見られ、また、いずれの時間帯でも自動車交通は大きく減少しているという結果が得られた。

表-1 歩行者、自動車 交通量調査

調査位置	三条通：富小路通三条西 (河原町通・烏丸通の中間地点)
2000年調査	11月11日（土）13時～17時
2012年調査	4月28日（土）13時～17時

表-2 歩行者数の変化

歩行者交通量(観測地点:富小路通三条西)				
時間帯	2000年	2012年	伸び率	増減量
13:00-14:00	820	1,178	1.44	358
14:00-15:00	884	1,454	1.64	570
15:00-16:00	963	1,517	1.58	554
16:00-17:00	1,062	1,375	1.29	313
平均	932	1,381	1.48	449

表-3 自動車交通量の変化

自動車交通量(観測地点:富小路通三条西)				
時間帯	2000年	2012年	伸び率	増減量
13:00-14:00	178	91	0.51	-87
14:00-15:00	192	120	0.63	-72
15:00-16:00	176	101	0.57	-75
16:00-17:00	181	113	0.62	-68
平均	182	106	0.58	-76

4. 商業施設立地の状況

三条通の御幸町通から烏丸通を対象に、商業施設（飲食、物販）の経年的な立地（開店）状況を、店舗等のHP、ヒアリング調査により把握した。

年次が判明した166店舗についてみると、全体では、2000年まで45店舗が、2012年では166店舗で約3.7に増加し、種別では、ショッピング（21店舗から66店舗に増加）、飲食（16店舗から40店舗に増加）が数量で多く、ファッション（伸び率約8.3倍）、美容（伸び率約6.7倍）が伸び率で大きい。ファッション、美容が増加したことで、女性、若年層の来訪が増加したと考えられる。

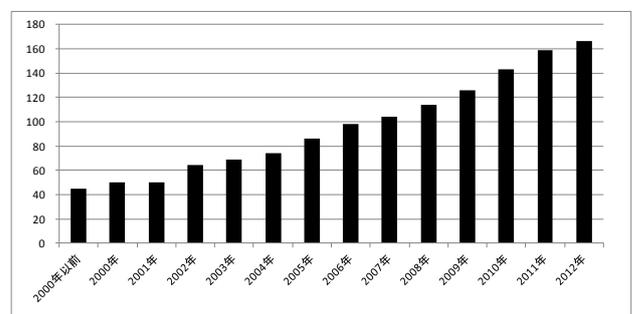


図-1 三条通の商業施設数の推移 (店舗数)

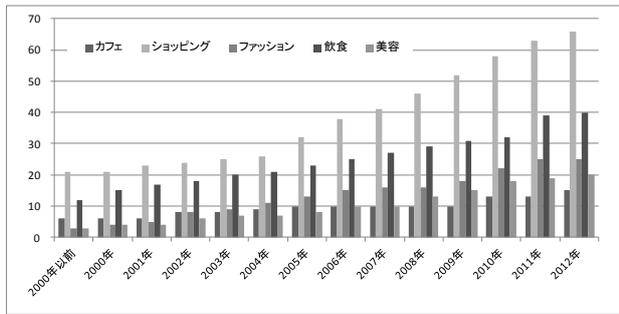


図2 三条通の種類別商業施設数の推移 (店舗数)

5. 考察及びまとめ

京都市都心の三条通を対象に、市民を中心としたまちづくりと歩行者空間確保に向けての取り組みや京都市の取組の経過、歩行者・自動車交通量の変化、商業施設の進出の状況から、三条通の賑わいの創出、通りのイメージ向上、地域活性化が確認できた。

本研究で対象とした取組は、建都 1200 年事業の一環ではあったが、地域外の組織が三条通に着目して地域住民に接触し、三条通の重要性、歩くことを中心とした道づくり、電線地中化なども含めた通り全体についての提案・説明を行うことで、地域が中心となって活動を初めたことが、その始まりである。その地域では、協議会を設立し、道路管理者の京都市や交通管理者の警察との多数回の協議を経て、歩道の石畳整備、歩道と車道の境界である白線を石で引くことで歩道側への取り込みなどハード整備に結びつけたところが、現在の賑わいの創出、まちなか観光の創出に結びついている。さらに、国・京都市の支援の元、地域住民が 2000 年から継続的に取り組んできた「歩いて暮らせるまちづくり」も、三条通を対象とした歩行者専用空間創出の社会実験の実施、都心の面的な取組なども三条通の魅力向上に大きな役割を果たしている。さらに、京都市が近年取組を始めた「歩くまち・京都」総合交通戦略も大きな推進力を持っている。

以上のような、地域、行政が一体のなっており取り組むことが、通りの歩行者数を増やし、クルマを減らし、商業立地を促進させ、その結果として、「歩くまち・京都」、「歩いて暮らせるまちづくり」を目指す京都における 1 つの成果であると言える。現在の三条通では、歩行者が車道ににじみ出して歩くことで、クルマの走行速度は低下し、交通量も減少している。クルマの通行規制を行っているわけではないが、地域や行政の継続的な取組の結果として、このような現象が少しずつ起きてきたものである。このような歩行者に対し

てクルマのドライバーは、速度を落として注意深く運転するようになってきている。これはまさしく、Shared Space の日本的あるいは、京都版と言えるものと考えられる。欧州を中心に進められている Shared Space が、日本の制度等の面で難しい中、制度の範囲内で長い時間をかけて徐々に変化した結果としての京都版 Shared Space が、都市の道路における道路空間の再構築の 1 つの形ではないかと考えられ、周辺の道路や他都市などへも展開されれば、中心市街地の活性化、賑わいの創出が多く地域で実現できるものと考えられる。

最後に、課題を列挙すると、1 つは自転車交通の問題である。三条通においても自転車交通は歩行者数の約 2 割、クルマの約 3 倍程度の利用があり、歩行者とクルマの間を自由に移動し、交通安全の面からも位置づけを明確にする必要が求められるが、京都版 Shared Space の取組としては、自転車利用者の走行マナー向上を MM 手法などを通じて展開していくことも重要と考えられる。2 点目は、整備後 10 年以上経過した現時点では、歩道・車道の境界石の破損、歩道の石畳の破損などハード面の改修が必要であるが、当初の歩道整備が予算制約の中で進められたことから、材料調達などの困難性など解決すべき課題が残る。

謝辞：本研究を進めるにあたって、京の三条まちづくり協議会・居戸 節二氏、京都府建築士会・内藤郁子、山本晶三氏には、ヒアリングにご協力をいただきましたことを感謝いたします。

参考文献

- 1) 土井勉・高森長仁・杉木光晴・広瀬隆正・米田亮：路面電車の整備効果に関する研究，土木計画学研究講演集 Vol.43, 2011
- 2) 酒井弘・土井勉・安東直紀：都心来訪者の交通行動及び消費行動の関係に関する研究，土木計画学研究講演集 Vol.44, 2011
- 3) Karl-Heinz Posch：Shared Space（東京・土木学会での講演資料），2010.
- 4) 豊茂雅也・宮川愛由・田中均・金森敦司・山崎佳太・藤井聡：日本における Shared Space の有効性についての実証的研究，土木計画学研究・講演集，vol.43, 2011.

A STUDY ABOUT FACTORS THAT THE TRANSFORMATION OF THE DOWNTOWN AREA STREET CREATED TURNOUT
HIROMU SAKAI