

四条歩道拡幅プロジェクト完成後の状況

高橋 宏史¹・白水 靖郎²・藤善 隆次²・中矢 昌希¹
 ・和田 翔¹・林 哲生¹・榎本 慎也¹・山口 勝広³

¹非会員 中央復建コンサルタンツ株式会社 計画系部門 (〒533-0033 大阪市東淀川区東中島4-11-10)
 E-mail: takahashi_h@cfk.co.jp, nakaya_m@cfk.co.jp,
 wada_sh@cfk.co.jp, hayashi_t@cfk.co.jp, enomoto_s@cfk.co.jp

²正会員 中央復建コンサルタンツ株式会社 計画系部門 (〒533-0033 大阪市東淀川区東中島4-11-10)
 E-mail: shiromizu_y@cfk.co.jp, fujiyoshi_r@cfk.co.jp

³非会員 京都市都市計画局歩くまち京都推進室 (〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地)
 E-mail: yamcg709@city.kyoto.lg.jp

四条通歩道拡幅整備の完成直後にあたる平成27年11月に実施された交通実態調査によると、四条通の自動車交通量は平成18年と比較して約4割減少し、周辺の幹線道路でも約1割から約2割減少したことが確認されている。また、四条通と交差する細街路（烏丸通から河原町通間）では、平成22年と比較して自動車交通量が最大で約5割減少したことが確認されている。

四条通歩道拡幅事業をはじめとして、歴史的都心地区における交通まちづくりとして実施されてきた各種取組においては、道路交通面に留まらず、まちの賑わい創出や快適性・利便性の向上などといった多様な側面で効果が発現していることが期待できる。

こうした経緯を踏まえ、本稿では、四条通歩道拡幅事業をはじめとする「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進が歴史的都心地区にもたらした効果・影響を検証する。

Key Words : urban transportation planning, person trip survey, mobile base station, mobile spatial dynamics

1. はじめに

京都市のメインストリートの一つである四条通で、幹線道路の車線数を減らして歩道幅を拡げ、歩行者や公共交通優先の空間を創出する事業が実施された。これは、人口100万人を超える大都市の中心市街地においては、全国でも類を見ない事業といえる。

この四条通の歩道拡幅プロジェクトが平成27年10月に完成してから1年以上が経過した現段階において、整備後の継続的な変化や効果・影響を確認し、プロジェクトの評価を行った。

さらに、京都市が平成18年以降、歴史的都心地区と呼ばれるこの地域（四条通、烏丸通、御池通、河原町通で囲まれたエリア）を中心として、面的に進めてきた交通施策（以下：「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備）についても、その効果を把握することで、戦略のさらなる推進はもとより、全市的な「歩くまち・京都」を推進する施策に活かすため、多面的な観点から評価を行った。

2. プロジェクトの概要

(1) 四条通の歩道拡幅プロジェクト

四条通の歩道拡幅プロジェクトについては、平成27年10月までに、図-1に示す四条通の烏丸通～川端通間（延長1,120m、幅員22m）で下記の整備が実施された。

【四条通の歩道拡幅プロジェクトの概要】

- ア 歩道の拡幅（片側2車線→片側1車線化）
- イ バス停の集約、「テラス型バス停」の導入
- ウ 沿道アクセススペースの設置



図-1 四条通の歩道拡幅区間

(2) 歩いて楽しいまちなかゾーンの整備

京都市では、四条通の歩道拡幅プロジェクトと並行して、四条通の北側に位置する歴史的都心地区を中心とする図-2 のエリアにおいて、安全な歩行空間を創出することを目的に、次に示す「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備が段階的に実施されている。(図-3 参照)

【「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備の概要】

- ア 車両通行部分の狭窄
(路側帯を上げ、車道幅を減少)
- イ 自転車通行部分の明示
(自転車のピクトグラム(絵文字)の表示)

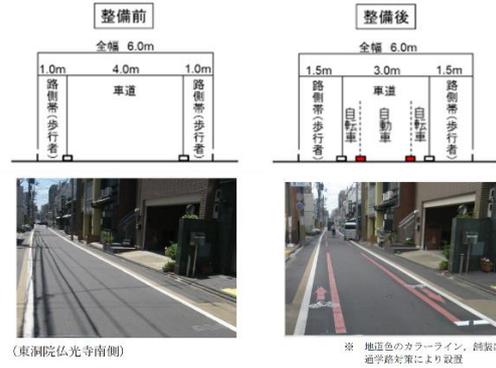


図-3 「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備状況

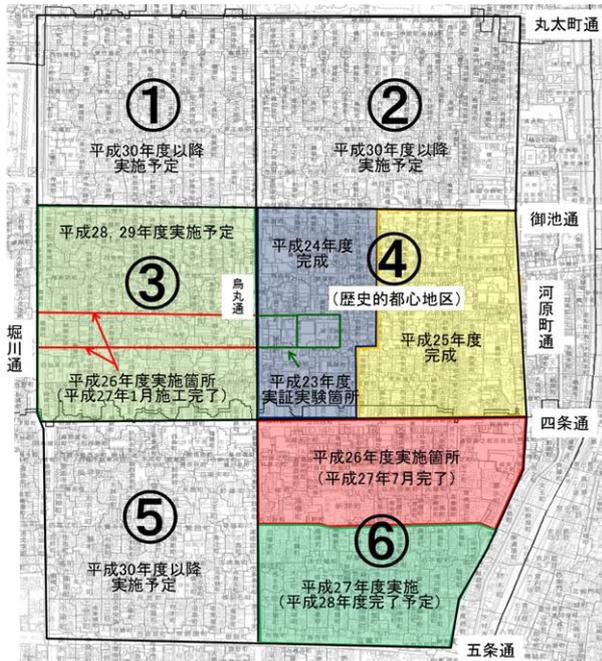


図-2 「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備区域

3. 評価の視点

2. で示したプロジェクトは「歩いて楽しいまちなか戦略」の一環として、安心・安全で快適な歩行空間の確保や賑わいの創出など、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を推進することを目的に実施されてきた。

したがって、これらの評価にあたっては、「歩いて楽しいまちづくり」の主役となる人(=歩行者)と公共交通の視点を考える必要がある。また、都心地区として誰もが来訪しやすいまちであることが重要であり、自動車や自転車が排除されることなく、適切かつ安心・安全に利用できる環境となっていることも重要な視点である。さらに、賑わいの創出は都心地区である四条通周辺に不可欠な指標であることから、まちの視点からも評価する必要がある。

以上をふまえ、表-1 に示す5点の評価の視点ならびに、着眼点、評価の指標をもとに四条通を含めた一連のプロジェクトにおける完成後の状況の評価した。

表-1 評価の視点

評価の視点	着眼点	評価の指標
(1) 歩行者交通	友人や家族と一緒に、ゆったりと笑顔で歩ける空間になったか?	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者交通量 ・歩行者の横並び率 ・歩行速度 ・来訪者の評価
(2) 公共交通	クルマ中心から人と公共交通中心の交通体系になったか?	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の評価 ・運行時間 ・利用者数
(3) 自動車交通	道路交通に負の影響が生じていないか?	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通量
(4) 自転車交通	利用する手段に関わらず、誰もが安心・安全に移動できるようになったか?	<ul style="list-style-type: none"> ・通行位置
(5) まち	魅力的で賑わいのあるまちになったか?	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の件数 ・まちの業種 ・来訪状況 ・売上金額 ・地価

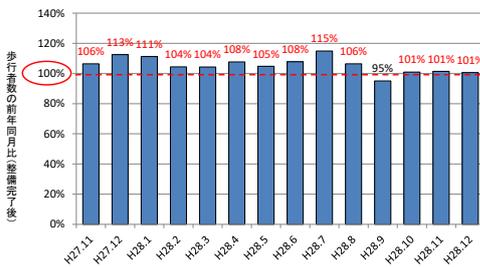
4. 事業後の状況

(1) 歩行者交通

a) 四条通の変化

「歩いて楽しいまちづくり」の主演となる人(=歩行者)について、歩道拡幅プロジェクトの直接的な効果を確認する指標として、四条通の歩行者交通量を集計した。ここでは、地元の商店街組合がカウントしているデータをもとに、継続的な変化を把握した。

この結果、図-4 に示すとおり、平成 27 年 10 月末の整備後以降、平成 28 年 9 月を除き、歩行者交通量が前年比で 100%を上回る状態が続いており、整備から 1 年以上が経過した平成 28 年 12 月時点においても、歩行者数の増加傾向が継続している。



※四条繁栄会商店街振興組合からの提供データを基に算出
 ※カウンター1箇所あたりの1日平均カウント数をもとに集計
 ※正確に測定できていない日は集計から除外

図-4 整備後の四条通の歩行者数(前年同月比)

歩道拡幅前の四条通の特徴として、通行するグループが、すれ違う歩行者やバス停等に滞留する来訪者を避けるため、狭い歩行空間を縦並びで歩かざるを得ない状況が目立っていた。この状況は、会話を楽しみながら歩くことができるような「歩いて楽しい」歩行空間とはいええず、プロジェクトによって改善されていることが重要であった。このため、通行する2人以上のグループが横並びで歩行している率(以下:横並び率)を調査した。

この結果、図-5 に示すとおり、歩道拡幅前の平成 19 年と比べ、歩道拡幅工事後の平成 28 年では、横並びで歩くグループが約 20 ポイント増加し、全体の9割以上となっていることが示された。

したがって、歩道が拡幅されたことにより、横並びで会話を楽しみながら歩くことができるようになったことを定量的に確認することができた。

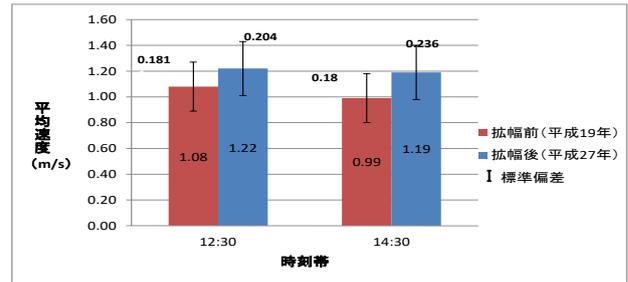


調査日:平成18年10月28日(日),平成28年3月8日(火),12日(土)

図-5 四条通におけるグループの歩き方の変化

また、歩道拡幅前の四条通では、限られた歩行空間で、ゆっくり歩く人を追い抜いたり、一方、周りの人を気にせずゆっくり歩いたりしづらく、それぞれが自由なペースで歩きにくい状況がみられた。そこで、歩道拡幅前後での歩行速度から、歩きやすさの変化を確認した。

その結果、図-6 に示すとおり、追い抜き等が難しかった歩行環境が改善されたことにより、歩道拡幅前の平成 19 年と比べ、歩道拡幅工事後の平成 27 年では、平均の歩行速度が高くなるとともに、歩行速度のばらつきを表す標準偏差が拡大しており、目的に応じた歩行速度で歩くことができる環境になったことが明らかになった。



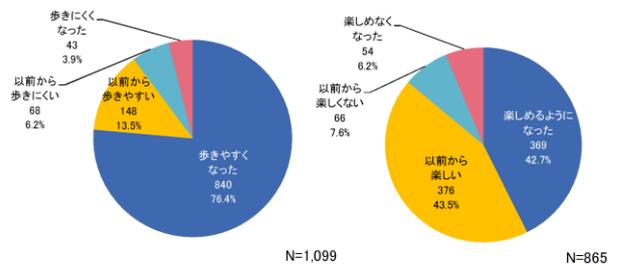
※堺町・柳馬場間における歩行速度分布
 調査日:平成19年10月28日(日)
 平成27年12月20日(日)

図-6 四条通における歩行速度の変化

さらには、図-7 に示すとおり、平成 28 年 11 月に現地でヒアリング調査を実施した結果、7割以上の人が歩道の拡幅前と比較して「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」と感じる結果となった。また、約4割の人が歩道の拡幅前と比較して「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割以上の人が現状の四条通を「歩いて楽しめる」と感じている。

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?

※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



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

図-7 四条通の「歩きやすさ」と「歩く楽しさ」の変化

また、「歩きやすくなった」と感じている人に限って集計を行うと、図-8 に示すとおり、「歩いて楽しめるようになった」と感じている割合が高くなっており、車両通行部分の狭窄や自転車通行部分の設定による歩きやすい環境づくりが、戦略の目的である「歩いて楽しいまち」と結びついている結果となっている。

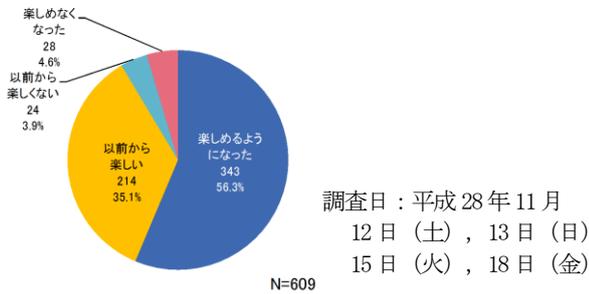


図-8 四条通の「歩きやすくなった」と感じた回答者の「歩く楽しさ」の感じ方の変化

集計を行うと、図-10 に示すとおり、「歩いて楽しめるようになった」と感じている割合が高くなっており、車両通行部分の狭窄や自転車通行部分の設定による歩きやすい環境づくりが「歩いて楽しいまち」と結びついている結果となっている。

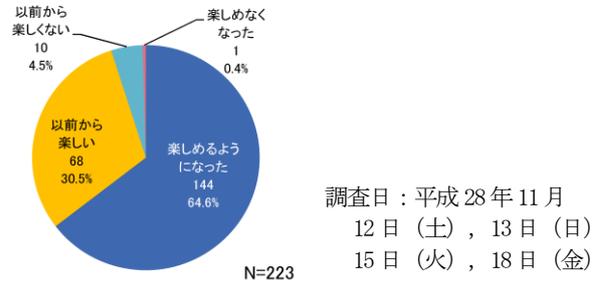


図-10 細街路が「歩きやすくなった」と感じた回答者の「歩く楽しさ」の感じ方の変化

b) 細街路の変化

四条通と同様、「歩いて楽しいまちづくり」の主役となる人(=歩行者)について、細街路での歩行者交通に関する影響を表す指標として、「歩きやすさ」と「歩く楽しさ」の変化について、現地で実施したヒアリング調査で確認した。

その結果、図-9 に示すとおり、細街路における歩きやすさについては、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「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。また、約3割の人が「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。

Q1.整備前と比べて細街路は歩きやすくなりましたか？

Q2.整備前と比べて細街路は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

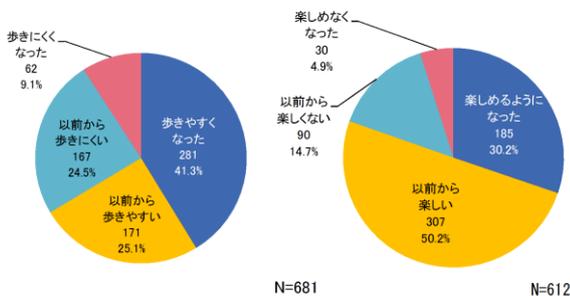


図-9 細街路の「歩きやすさ」と「歩く楽しさ」の変化

また、「歩きやすくなった」と感じている人に限って

(2) 公共交通

歩行者とともに、「歩いて楽しいまちづくり」の主役のひとつとなる公共交通については、限られた歩道の中で、バス停部分と通行部分が区分なく混在するバス待ち環境が問題となっていた。

そこで、プロジェクトの一環として「テラス型バス停」の導入が実施され、図-11 に示すとおり、バス停部分と通行部分が明確に区分され、バス利用者が座ったり、安心してバス待ちできる環境への改善が図られた。



図-11 整備完了後のバス停の様子

この結果、図-12 に示すとおり、整備後のバス待ちの快適性については、約7割の方から改善が評価されていることを、現地で実施したヒアリング調査から確認した。

<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？

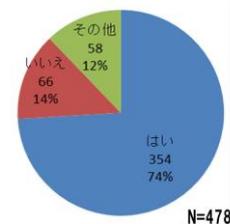


図-12 整備完了後のバス停に対する評価

一方、歩道拡幅プロジェクトに伴う四条通の車線減少（片側 2 車線→片側 1 車線化）により、道路渋滞による路線バスの定時性低下が懸念されていた。

実際にも、図-13 に示すとおり、工事中や整備直後は所要時間の増加がみられる時期があった。しかしながら、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複合的なソフト対策の結果、四条通の整備区間を運行する市バスの所要時間については、歩道拡幅工事後と工事前で同程度となっている。

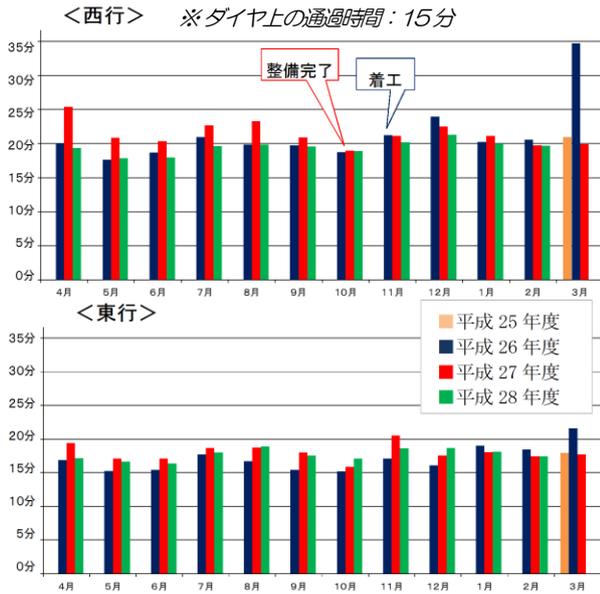
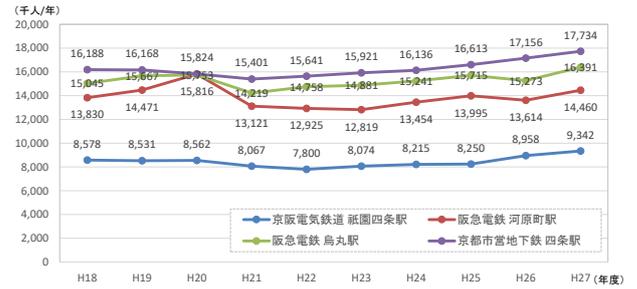


図-13 四条通の整備区間を通る京都市バスの平均運行時間
 区間：祇園交差点～四条堀川交差点
 集計時間帯：15 時台～18 時台

図-13 四条通の整備区間を通る京都市バスの平均運行時間

また、図-14 に示すとおり、鉄道については、四条通周辺の各駅で利用者の増加傾向が続いており、公共交通が中心となるまちづくりが進んでいる。



資料：京都市調べ

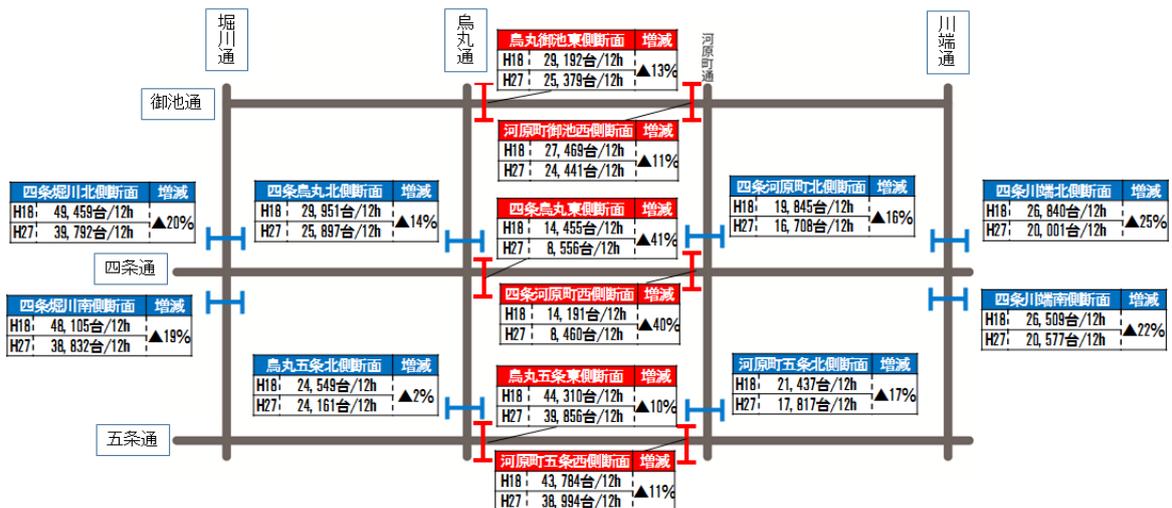
図-14 四条通整備区間周辺の鉄道駅乗車人員の推移

(3) 自動車交通

a) 幹線道路の自動車交通

人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を全体的に実現するためには、まち全体として、自動車交通の総量が減少したうえで、適切に自動車交通が機能することが重要となる。そのため、歩道拡幅プロジェクトの自動車交通に関する直接的な影響を確認する指標として、周辺部も含めた幹線道路の自動車交通量を調査により把握した。

この結果、図-15 に示すとおり、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 11 月では平成 18 年 10 月と比較して約 4 割減少している。また、周辺部の自動車交通量をみると、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。そのため、四条通の交通量が大きく減少したことで、周辺道路が新たに混雑するなどの大きな影響はなかったと考えられる。



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

図-15 四条通と周辺幹線道路の自動車交通量の変化（12 時間交通量）

さらに、図-16 に示すとおり、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ポイント増加し、約5割となっており、自動車交通量の観点からも公共交通が中心となるまちづくりが進んでいるといえる。

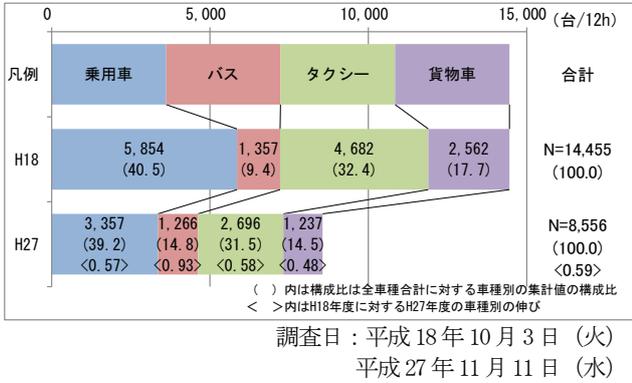
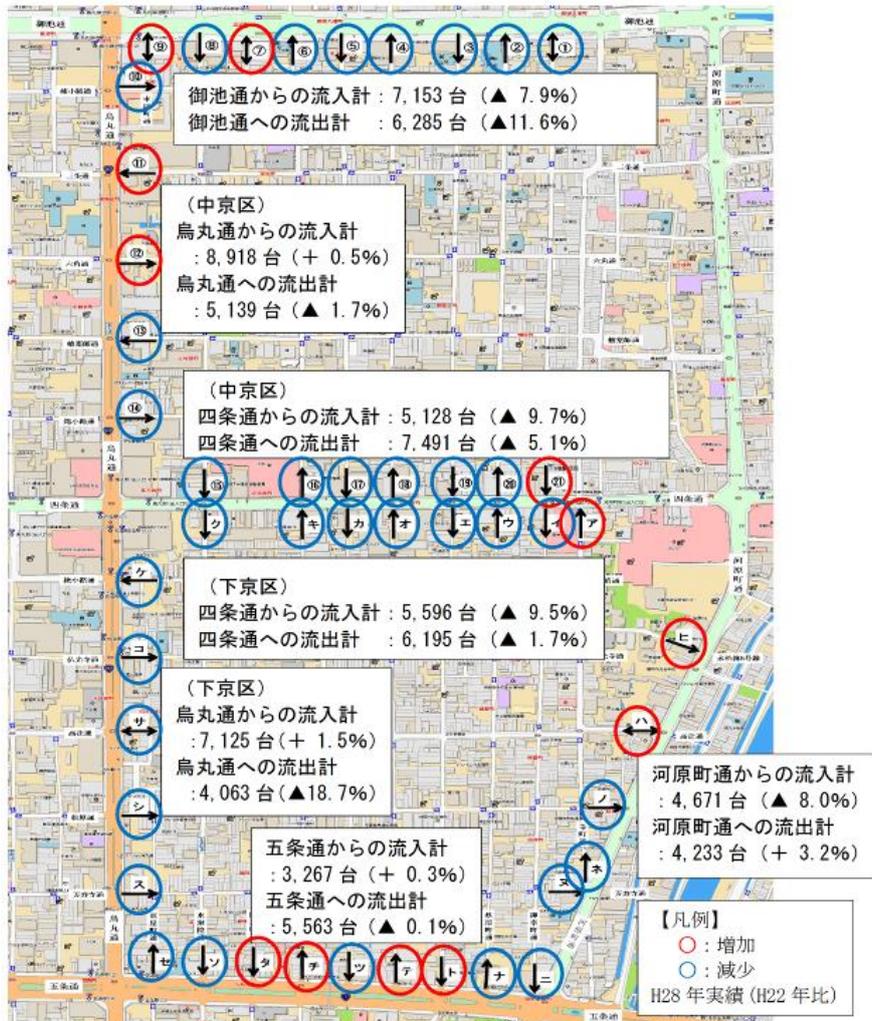


図-16 四条通での自動車交通量の変化

b) 細街路の自動車交通

この地区の細街路については、四条通の歩道拡幅プロジェクト前から幹線道路の抜け道として利用されていることが指摘されており、用事のない自動車の通過を減らすことが課題となっていた。そのため、細街路での自動車交通に関する影響を表す指標として、地区内を走行する自動車交通量を調査により把握した。

この結果、図-17 に示すとおり、細街路における自動車交通量を平成 22 年と比較すると、観測 48 地点中 36 地点で減少がみられた。また、幹線道路へ流出する自動車交通量と、幹線道路から流入する自動車交通量を見ると、減少している箇所が多くなった。



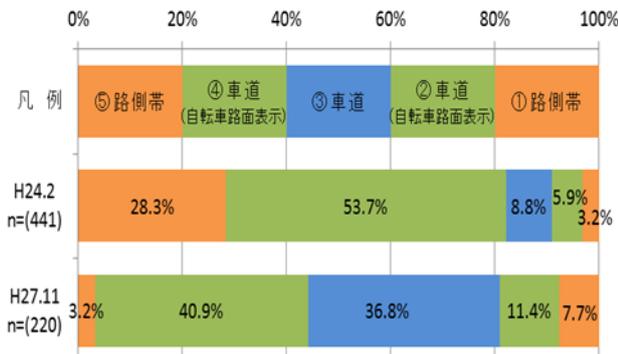
調査日：平成 22 年 10 月 27 日 (水)，平成 28 年 11 月 10 日 (木)

図-17 細街路の自動車交通量

(4) 自転車交通

細街路では、歩行者、自動車、自転車それぞれの通行位置を示すことで、「歩いて楽しいまちなか戦略」が目指す安心・安全の向上を図っている。事業の影響を示す指標として、地区内を走行する自転車の走行位置を調査した。

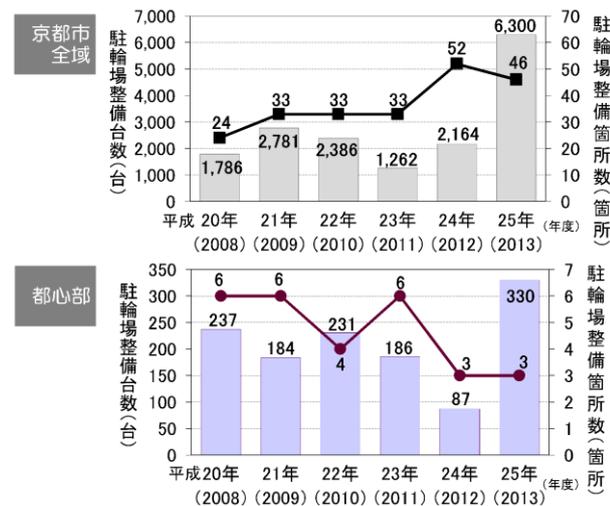
この結果、図-18 に示すとおり、調査を実施した東洞院通では、整備前と比べて、路側帯内を走る自転車の割合が約 25 ポイント減少していることが明らかとなった。したがって、「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備によって、自転車の通行位置が路側帯以外に誘導され、歩行者の安全性を高める効果が出ていると考えられる。



※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-18 細街路における自転車通行位置の変化

また、歩行環境の確保の観点から、地域内の違法駐輪は大きな問題となっていた。京都市では、まちなかの駐輪場の増加（図-19）が図られており、その結果、図-20 に示すとおり、自転車等の放置台数は大幅な減少傾向となっている。



※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

出典：京都新自転車計画（平成 27 年 3 月）

図-19 都心部*の附置義務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

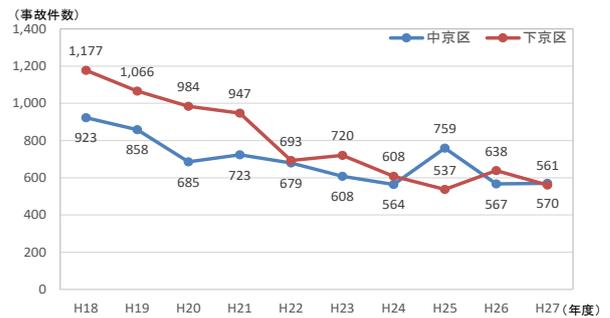
出典：京都新自転車計画（平成 27 年 3 月）、（内閣府調査）

図-20 自転車等の放置状況

(5) まち

a) 交通事故件数の変化

「歩いて楽しいまちなか戦略」が目指す安心・安全に関する評価の指標として、交通事故の変化を確認した。その結果、図-21 に示すとおり、歴史的都心地区が含まれる中京区及び下京区における交通事故の件数は減少傾向となっており、安心・安全な地域づくりが進んでいることがうかがえる。



資料：交通統計（京都府警察本部）

図-21 中京区及び下京区の交通事故件数の変化

b) まちの賑わいの変化

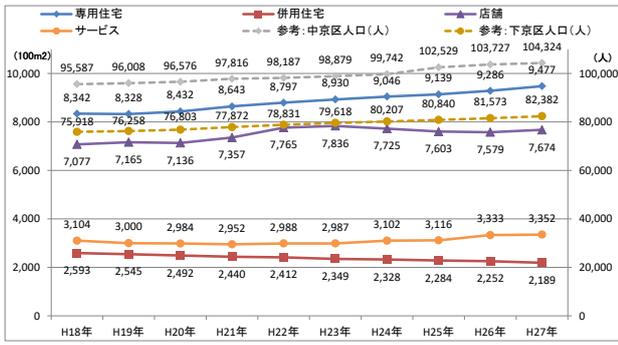
「歩いて楽しいまちなか戦略」が目指す賑わいの創出を示す指標として、「まちの業種の変化」、「来訪者の来訪状況の変化」、「売上額の変化」、「地価の変化」を把握した。

まちの業種については、京都市が平成 27 年 1 月に実施した土地利用現況調査をもとに、四条通周辺の用途別延床面積を集計した。

この結果、図-22 に示すとおり、専用住宅及び店舗は増加傾向となっている。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 年以降は増加傾向となっている。一方、併用住宅は減少傾向となっている。

なお、中京区及び下京区の人口の推移をみると、専用住宅の増加に合わせて、増加傾向となっている。

※サービス……宿泊施設、劇場、映画館及び公衆浴場等



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）

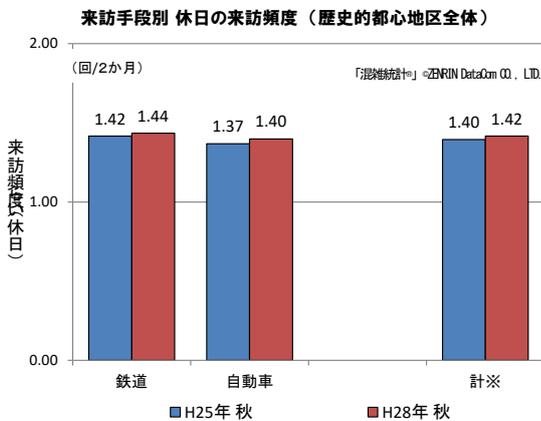
図-22 建物用途別延床面積並びに中京区・下京区人口の推移

続いて、来訪者の来訪状況について、来訪意欲への影響を図る観点から「来訪頻度」、来訪後の状況を図る観点から「滞在時間」を調査した。

ここでは、来訪状況について、整備前（平成 25 年 11 月）と整備後（平成 28 年 11 月）の時点比較を行うため、人の動きを統計データとして把握する混雑統計※を用いた。

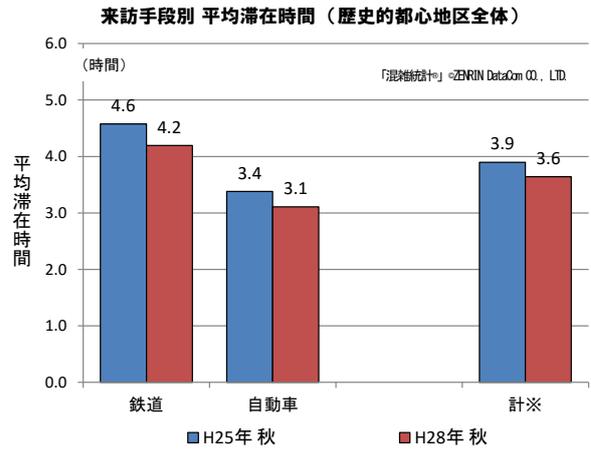
※「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供する「ドコモ地図ナビ」サービスのオート GPS 機能利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総合的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、性別・年齢等の個人を特定する情報は含まれない。

この結果、図-23、図-24 に示すとおり、整備後では、整備前に比べ、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ことが明らかとなった。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いことが明らかとなった。



サンプル実数 / H25 : 2,738 件, H28 : 3,482 件

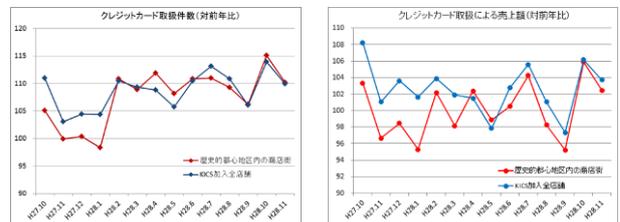
図-23 歴史的都心地区における来訪手段別 休日の来訪頻度



※ 計には、鉄道、自動車以外で来訪した全サンプルを含む
図-24 歴史的都心地区における来訪手段別 休日の滞在時間

また、歴史的都心地区における売上額から、まちの賑わいの変化をみると、図-25 に示すとおり、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。

※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-25 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件数（左）と売上高（右）

一方、地価をみると、表-2 に示すとおり、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が前年より大幅に拡大している。

表-2 中京区及び下京区における地価公示価格の変化

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）

5. まちなか戦略の評価と今後の課題

(1) 四条通

整備前には歩行者でひしめきあっていた四条通の歩道は、歩道拡幅プロジェクトを経て、横並びで歩く人が増えるなど、歩行環境が大きく改善している。その結果、歩行者数は増加基調を維持しており、まちの賑わいの視点からも歩行空間を拡幅した効果は大きい。

一方、四条通の自動車交通量は、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ており、公共交通が中心のまちにシフトしつつある。さらに、テラス型バス停の導入により、利用者の約 7 割の方からバス待ち環境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、人と公共交通を優先した通りが実現しつつある。しかしながら、地元や交通管理者等の関係機関との協議を経て、当初目指していた姿が達成されないまま、完成を迎えたものもある。

例えば、歩道拡幅の観点からは、歩道に切り込みを入れる沿道アクセススペースの設置は限られたものであることが望ましかった。しかしながら、荷捌き、自家用車の乗降ニーズなどをふまえ、整備区間に 15 箇所が設置されるに至っている。この結果、来街者ヒアリングからは、拡幅された歩道空間の連続性がなく、十分な効果が得られていない区間があるとの意見もみられる。また、沿道アクセススペースの使われ方についても、本来認められていない長時間駐車、タクシーの客待ちなどがみられるケースもある。

四条通の歩道拡幅プロジェクトは、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る。その中で、さらなるハード整備には限りがあるが、引き続き、地元や関係者と連携を図りながら、マナーを守った道路の活用、歩道拡幅を活かした休憩スペースの設置、情報案内の拡充など、ソフト対策の継続も含め、「歩いて楽しいまちなか」の拠点となる取組を進めていくことが課題である。

(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。その結果、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も得ており、整備の効果がみられる。

一方、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いえるまで十分な抑制には至っていない。

この地域については、用事のない自動車の流入を抑制することが、取組当初からの課題であり、引き続き、重点的に取り組んでいく必要がある。

また、物流対策については、共同配送、路外荷捌き場の整備など、社会実験による取組の推進が図られてきているが、恒常的な実現に至っておらず、行政、地元、物流事業者それぞれが問題意識を抱えたままとなっている。

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、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。

6. おわりに

四条通の歩道拡幅プロジェクトや、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、歩くまち京都総合交通戦略が目指す「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」が整いつつあるといえる。

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。

この結果、平成 29 年 3 月に行われた第 9 回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議では、地元の方々から「歩きやすくなった。」、「より良い居住環境になった。」との声が挙がるまでとなっている。また、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。

当社としても、平成 18 年度の「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議の設置以降、平成 19 年度の「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験への参画、平成 24 年度の都市計画決定に向けた支援など、約 10 年にわたり、力を尽くしてきたこの事業が平成 27 年 10 月に実現し、一定の成果を得るまでに至ったことを大変喜ばしく思っている。

ただし、5. でも述べたとおり、「歩いて楽しいまちなか戦略」はここがゴールではないと考えている。例えば、道路の利用マナーの向上、荷捌き車両の整序化、通過交通の抑制などは、戦略が目指す「歩いて楽しいまち」の実現に向けて、解決が不可欠な課題である。当社としても、これらの課題について、解決に向けた調査方法や取組内容を引き続き提案するとともに、さらには、ビッグデータなどの新たな知見を取り入れながら、歩行者の回遊特性などを分析し、「歩いて楽しいまち」のあり方な

どを示すことで、京都市が進める「歩行者と公共交通優先」のまちづくりに貢献していきたいと考えている。さらには、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先駆となるこの取組を通して得られた知見をより多くの地域で活かせるように努めている。

THE SITUATION AFTER THE ROAD SPACE REALLOCATION ON SHIJO-DORI STREET IN KYOTO CITY

Hirofumi TAKAHASHI, Yasuo SHIROMIZU, Ryuji FUJIYOSHI,
Masaki NAKAYA, Sho WADA, Tetsuo HAYASHI, Shinya ENOMOTO,
Katsuhiko YAMAGUCHI