

四条通歩道拡幅事業に対する 広域的認知状況および評価について

太田 圭祐¹・塚口 博司²

¹学生会員 立命館大学大学院 理工学研究科環境都市専攻 (〒525-8577 滋賀県草津市野路東 1 丁目 1-1)
E-mail:rd0032rh@ed.ritsumei.ac.jp

²フェロー会員 立命館大学特任教授 (〒525-8577 滋賀県草津市野路東 1 丁目 1-1)
E-mail:tsukaguc@se.ritsumei.ac.jp

約 10 年にわたる議論を経て、2015 年 11 月に四条通の歩道拡幅事業が完成してから 1 年がすぎ経過した。四条通は歩行者と公共交通を優先した空間に新しく生まれ変わり、本事業の目指す状況が出現しつつある。当該事業は大都市の中心市街地の幹線道路の車線数を削減して歩道を拡幅し、歩行者と公共交通を優先する空間を創出したものであり、全国的に見ても初めての試みといってよい。このため、本事業が全国各地から四条通を訪れる来訪者からどのように評価されているかを理解しておくことは、今後、同様の事業が各地の都市において実施される可能性を見極める上でも重要であると思われる。そこで、本研究は、全国各地から四条通を訪れた来街者の本事業の認知および評価について Web アンケートによって把握することにした。

Key Words: sidewalk widening project, improvement of waiking environment, Shijo Street

1. はじめに

四条通の歩道拡幅事業は、人口 100 万人を超える大都市の中心市街地において、幹線道路の車線数を削減して歩道を拡幅し、歩行者と公共交通を優先する空間を創出したものであり、全国的に見ても初めての試みといってよい。

都心地区において自動車交通よりも歩行者を優先するという計画思潮は、成熟した社会となっているわが国では、今後広く普及していくように思われる。このため、同様の施策の展開を予定している都市も少なくない。四条通の歩道拡幅事業は四条通の地区特性の下で実施された事業であり、その事業プロセスをそのまま他都市に適用できるわけではないが、四条通における経験は他都市の事業に何らかの影響を与えるものと思われる。

本稿では、四条通来訪者の当該事業に対する評価を広く全国規模で把握し、このような施策の展開可能性について論じることを目的とする。

なお、当該事業は主として四条通を対象とした事業ではあるが、四条通に留まらず、四条通を中心とした地区を歩いて楽しめる地区にしようとする面的な事業の一部である。本稿での評価対象は四条通の現状に対するものである。

2. 研究方法

本稿では、全国各地から四条通への来訪者によって、

本事業がどのように認知および評価されているのかを調べることにした。このためには、来訪者に現場でヒアリングする方法や、現場でアンケート票を配布し後日回収方法が考えられるが、本稿では被験者を各地域からバランスよく抽出するために Web 調査を用いることにした。調査は 2016 年 11 月上旬に実施した。

被験者は四条通を訪れたことがある 500 名とした。居住地域の割振りには、表-1 に示す 2014 年に京都市が行った京都観光総合調査の結果から京都市への来訪者の出発地別構成比を用い、各地域のサンプル数の目安とした。

表-1 京都市を訪れた観光客の出発地別割合

区分	構成比 (%)	人数
北海道	1.7	9
東北	2.4	12
東京	6.8	34
関東(東京以外)	10.3	52
中部	12.7	64
近畿	53.2	266
中国	4.7	24
四国	3.8	19
九州・沖縄	4.4	22

調査項目は表-2 に示す 13 項目であり、当該事業の認知状況に関する設問、歩行環境に関する設問、当該事業に関する一般的評価に関する設問から構成されている。

表-2 Web アンケートの質問項目

Q1	京都市が進めている【四条通歩道拡幅事業】をご存知ですか。
Q1-1	四条通歩道拡幅事業を知るきっかけとなった媒体をお答えください。
Q2	歩道拡幅前の四条通を訪れた時期をお答えください。(直近の来訪でお答えください。)
Q2-1	歩道拡幅前の四条通を訪れた目的をお答えください。
Q2-2	歩道拡幅前の四条通の歩道を歩かれた際、どのように感じられましたか。
Q2-3	歩道拡幅前の四条通の歩道を歩かれた際に、歩きにくかったと感じた原因は何ですか。
Q3	歩道拡幅後の四条通を訪れた時期をお答えください。(直近の来訪でお答えください。)
Q3-1	歩道拡幅後の四条通を訪れた目的をお答えください。
Q3-2	歩道拡幅後の四条通の歩道を歩かれた際、どのように感じられましたか。
Q3-3	歩道拡幅後の四条通の歩道を歩かれた際に、歩きにくかったと感じた原因は何ですか。
Q4	歩行者の快適性と公共交通の利便性を向上させるために、都心部の幹線道路の車線を減らして歩道を拡幅する事業は必要だと思いませんか。
Q5	お住まいになられている自治体において、歩行者の快適性と公共交通の利便性を向上させるために、都心部の幹線道路の車線を減らして歩道を拡幅する事業が行われることになった場合、どのようにお考えですか。
Q5-1	前問で、歩道拡幅事業について反対とお答えになった方へ伺います。その理由をお答えください。

3. 被験者の属性

被験者の性別および年齢は図-1 に示す通りであり、男性がやや多くなっている。年齢は幅広いものとなっている。

被験者の地域別内訳は結果として図-2 のようになり、表-1 に示した目安と大きくは異ならないと考えてよいであろう。

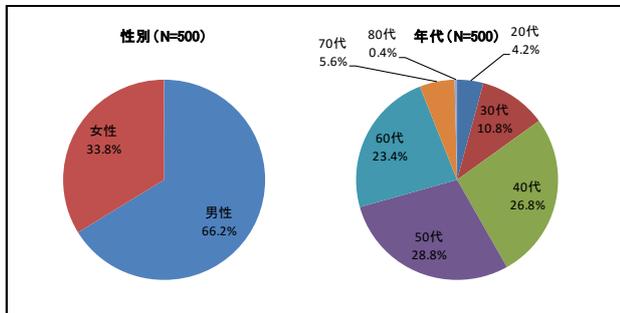


図-1 回答者の性別および年齢

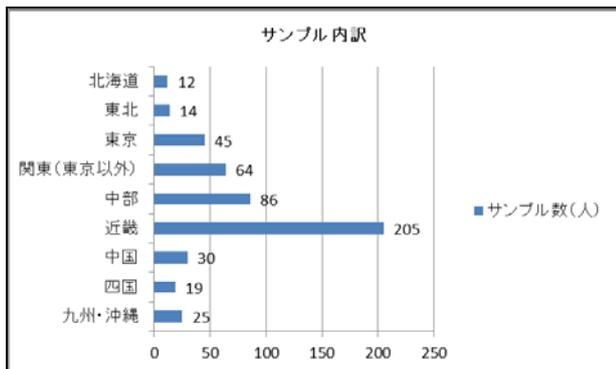


図-2 被験者の地域別内訳

四条通への来訪経験に関しては、被験者全員が歩道拡幅前と拡幅後の両方に来訪経験を有することが望ましいが、Web 登録者の制約から、来訪経緯は表-3 に示すように、前後ともに来訪経験を有する被験者は 67 名に留まった。なお、拡幅前後ともに来訪した 67 名について詳しく見ると、表-4 のようになった。

表-3 被験者の四条通来訪経緯

	拡幅前	来訪した	来訪していない	計
拡幅後				
来訪した		67	108	175
来訪していない		325	—	325
計		392	108	500

表-4 拡幅前および拡幅後の来訪者の属性

		67名
両方訪れた方	地域	近畿圏内 46名 近畿圏外 21名
	年代	20代 3名 30代 6名 40代 24名 50代 24名 60代 8名 70代 2名

4. 調査結果

(1) 認知状況

「当事業を知っている」は全体の約 37%であった(図-3)。また、500 名の回答者のうちで歩道拡幅後の来訪者

は 35%であった。なお、Web 調査において、四条通を当該計画区間だけでなく、その延長部分も含めていたことから、事後來訪者がすべて歩道拡幅事業を認知していたわけではないようである。当然のことながら、事後來訪者は事業を認知しているが、事後に来訪していない被験者は事業認知が少ない傾向にある。

認知状況を被験者の居住地別にみると、図-4 に示したようになり、近畿地方では約 58%が認知している。次いで、中国地方(30%)、中部地方(約 24%)、九州・沖縄地方(24%)となっており、東日本ではいずれも認知率が 20%を下回っている。

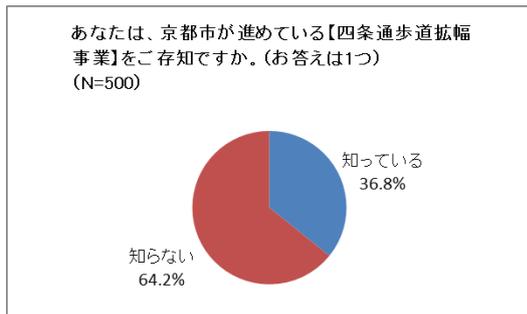


図-3 当事業に対する認知状況

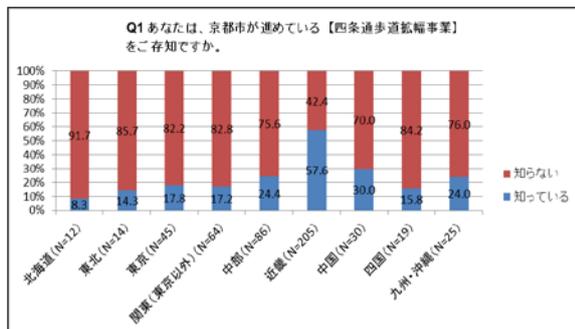


図-4 居住地別にみた認知状況

事業を認知するに至った媒体としては、テレビ、インターネット、新聞、および友人・知人からの情報が挙げられている(図-5)。認知媒体を地域別にみると、近畿では新聞、テレビが多く、近畿以外ではインターネットによる認知が多くなっていった。

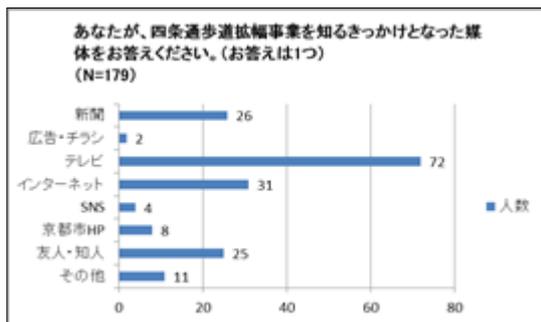


図-5 認知媒体

(2) 歩行環境評価

当該事業に対する評価を行う際には、拡幅前と拡幅後に四条通を訪れた回答者に限定して比較することが望ましい。そこで、ここでは、この条件を満たす 67 名を対象とする。なお、これらの被験者の属性は表4 に示した通りである。

図-6 に示すように、歩道拡幅前では、「歩きやすかった」(「非常に歩きやすかった」と「やや歩きやすかった」の合計)が約 36%、「どちらとも言えない」が約 34%、「歩きにくかった」(「非常に歩きにくかった」と「やや歩きにくかった」の合計)が約 30%であった。

一方、拡幅後においては図-7 に示すように、「歩きやすかった」が約 66%、「どちらとも言えない」が約 31%であり、「歩きにくかった」は約 3%に留まっている。このように、歩行環境に対する評価が大きく改善されていることが明確である。この結果は、四条通でのヒアリング調査結果と同様であり、別途実施されている歩行形態調査や歩行速度調査から得られている歩行環境の向上を裏付けている。

なお、本稿では、同一被験者による事前と事後の評価結果が得られているので、評価の変化を表-5 に示す。

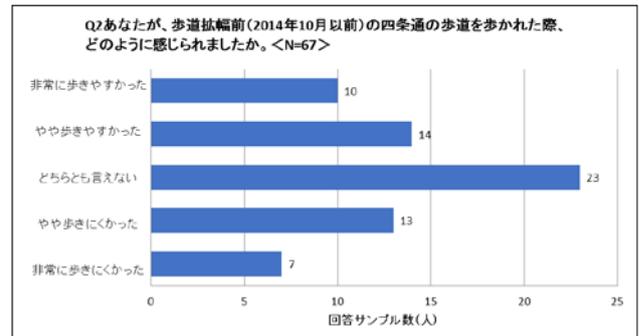


図-6 拡幅前の歩行環境評価

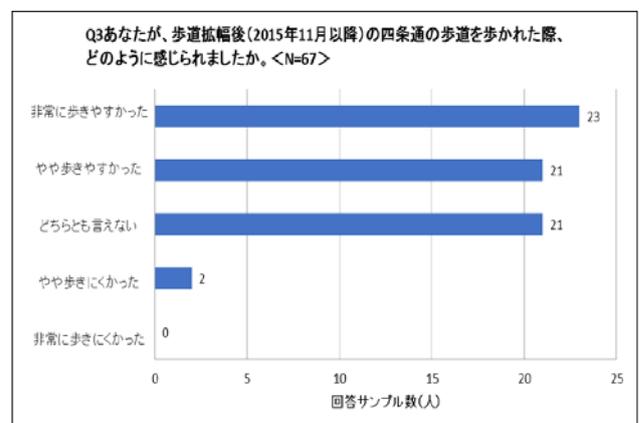


図-7 拡幅後の歩行環境評価

表-5 事前事後の評価の変化

事後 事前	非常に歩きやすかった	やや歩きやすかった	どちらとも言えない	やや歩きにくかった	非常に歩きにくかった	計
非常に歩きやすかった	10	0	0	0	0	10
やや歩きやすかった	13	1	0	0	0	14
どちらとも言えない	0	20	3	0	0	23
やや歩きにくかった	0	0	13	0	0	13
非常に歩きにくかった	0	0	5	2	0	7
計	23	21	21	2	0	67

表-5 から明らかなように、事後評価は事前評価のすべてのランクにおいて向上していることが明確にわかる。たとえば、事前において「歩きにくかった」と回答した被験者 20 人のうちで 18 人が「どちらとも言えない」に転じている。

(3) 歩行者と公共交通優先事業概念に対する評価

都心部において歩行者と公共交通を優先した事業概念に対する一般論としての評価について示す。

図-8 より、「非常に賛同できる」と「どちらかといえば賛同できる」の合計は約 63% となっており、「全く賛同できない」と「どちらかといえば賛同できない」の合計は約 8% に留まっている。このため、当該事業に対しては一定の理解が得られていると考えてよいであろう。

次に、この意識を都市規模別に見てみたい。図-9 は被験者の居住自治体の人口規模別に、事業概念に対する評価を示したものである。図-8 と図-9 の傾向には大きな差異はなく、人口規模にかかわらずおよそ 60% 程度の賛同が得られていることがわかる。当該事業は規模が大きい都市において必要性が高まるのではないかと推察されるが、都市の中心部において徒歩と公共交通を優先するという計画思潮への賛同が比較的規模の小さい都市においても得られていることは注目すべきであろう。

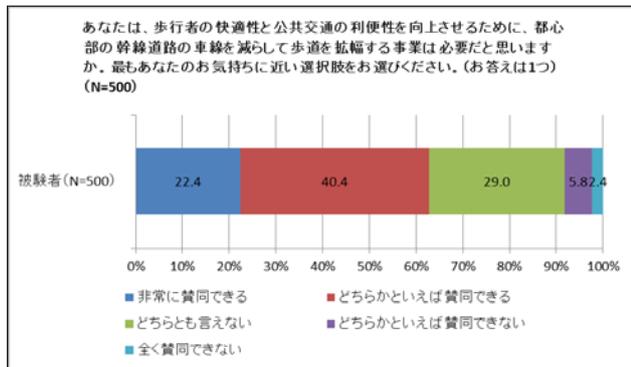


図-8 事業概念に対する評価

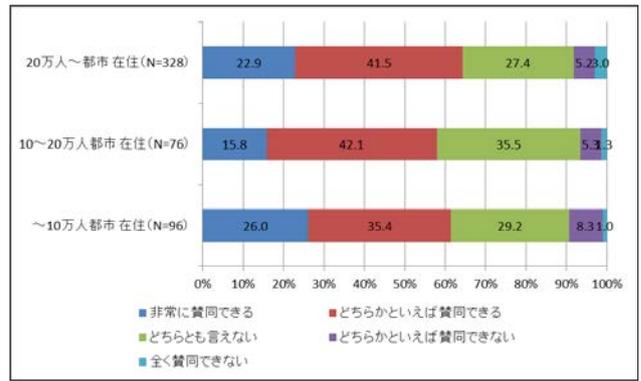


図-9 人口規模別にみた事業概念の評価

以上は、当該事業への賛否を一般論として尋ねたものであるが、次に被験者が居住している都市における導入に対する意向について調べた (図-10)。「賛成」が約 51%、「反対」が約 10%であり、「どちらとも言えない」が約 40%となっている。図-8 と図-10 を比較すると、賛成 (賛同) の割合がやや低くなっている。当該事業の計画思潮については一般論として評価するが、自分の都市への導入を考えるとやや慎重になっているとも考えられる。しかしながら、その場合でも半数以上が賛成していることは注目に値する。なお、この意識を都市規模別に見ても大きな差異はないようである (図-11)。

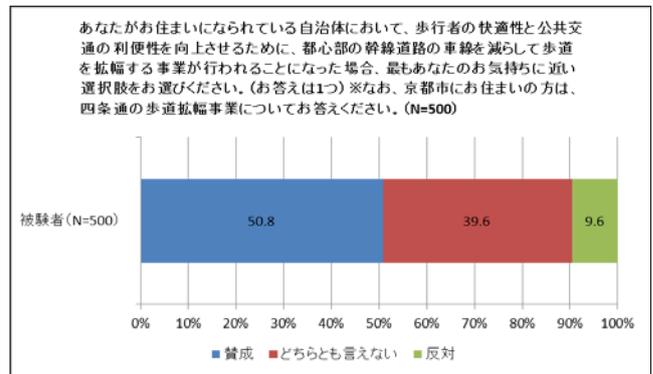


図-10 被験者の居住地域における同様事業実施への賛否

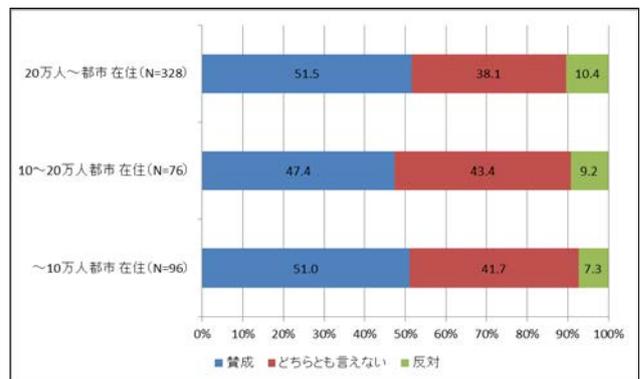


図-11 都市規模別にみた同様事業実施への賛否

一方、「反対」と回答した理由に関しては、大規模な交通渋滞、自転車利用における利便性低下、バスにおける定時性低下などが懸念されていることが挙げられている。

5. まとめ

本稿では、京都市で実施された中心市街地における幹線道路の車線数の削減に伴う歩道拡幅によって、歩行者と公共交通を優先する空間を創出する事業を対象として、四条通を訪れた経験を有する全国からの来訪者に対して Web アンケートによる意識調査を実施した。

四条通における事業の認知状況、歩道拡幅後における歩行環境の評価ならびに当該事業の概念に対する評価などについて調べたところ、回答者の 6 割超から当該事業への賛同が得られていることが明らかとなった。

これより、歩行環境が大きく改善されていると認識されていることが確認された。この傾向は都市規模の大小に大きくは影響されていない。これらの知見から、京都市四条通において実施された歩行者と公共交通を優先した事業が、今後、全国各地で積極的に推進される可能性があることを示していると言えよう。

ただし、その場合には、地域特性について十分に吟味しておかなければならない。たとえば、当該事業の実施

に反対する意見の中に、自転車利用に関する利便性低下への懸念が挙げられていた。四条通のプロジェクトは、都心地区における歩行者空間整備のパイロット的な事業であり、その成功は四条通の特殊性に依存している点もあると思われる。すなわち、四条通では従来から自転車は歩道に留まらず車道も通行不可であるから、歩行環境改善に当たって自転車対策が改めて論じられることが無かった。自転車交通の在り方が都市における喫緊の検討課題の一つとなっている今日、四条通における施策を他都市に適用する際には、自転車対策について十分に論じることが必要であろう。

なお、四条通の歩道拡幅事業の認知は、近畿では 6 割程度ではあるが、他地域では 10~30% 程度に留まっており、全国的に見た場合、認知は低いと言わざるを得ないであろう。今後、当該事業の実施を促進するためにも、認知状況を向上させる取組みが求められていると言えよう。

(2017. 4. 27 受付)

NATIONWIDE VISITOR'S RECOGNITION AND EVALUATION OF SIDEWALK WIDENING PROJECT ON SHIJO-DORI STREET

Keisuke OOTA and Hiroshi TSUKAGUCHI

One year has passed after Shijo Street sidewalk widening project was completed in November, 2015, undergoing careful arguments about 10 years. Shijo Street has been renewed to be an area where pedestrians and public transport users have priority. This project is the earliest one in large cities in Japan. Therefore it is meaningful to understand evaluations by visitors all over the country, in order to form a clear view of possibility to introduce it in deferent cities. This study aims to investigate how the visitor recognize and evaluate the project.