

京都四条通における交通環境改善に向けた社会実験

(株)地域計画建築研究所 高野 隆嗣
 同 石川 聡史
 同 石井 努
 同 中村 孝子

1. 目的と方法

(1) 四条通の実態

京都市の中央を東西に貫く四条通は、平安建都以来の京都のメインストリートである。中でも、四条繁栄会商店街振興組合(以下;四条繁栄会)の位置する四条烏丸から四条大橋まで延長約1kmの区間は、京都発祥の老舗・百貨店の居並ぶ京都市随一の都心商業地である。しかし、「慢性的な交通渋滞」「歩道上の不法駐輪」等の交通問題が深刻であり、長引く不況と消費の冷え込み、京都駅周辺等との「地域間競争」の中、老舗や銀行が消費者金融・ドラッグストアに転用しつつある。

交通の実態に焦点をあてると、幅員約22m、4車線、歩道は3~3.5mである。市内有数の歩行者交通量を誇り、平日で約3万人/12時間、休日なら4万5千人/12時間が往来する(交通センサス)。人込みと排気ガスで休日は「とても買物どころではない」状態である。また、自動車交通量は平均15千台/12時間で、平日・休日を問わず慢性的渋滞である。路線バスの主要ルートだが、休日は約1kmの移動に30分を要する。

(2) 目的

全国各地で都心商業地の再生が取り組まれているが、都市規模が大きくなるほど課題は複雑となる。中でも交通問題の解決は、行政・警察・地元商店街・周辺住民・交通事業者・来街者など関係者も多様かつ膨大なため、行政のリードだけでは合意形成が困難を極める。

本稿は、一般には交通社会実験に反対するケースの多い地元商店街が自ら発意し、行政と警察を巻き込んで交通社会実験の企画・実施・分析に取り組んだ経験

をもとに、都心商業地における交通環境改善のアクションプログラムづくりに教訓を導き出すものである。

(3) 方法

交通社会実験に先駆けて、四条繁栄会の位置する約1kmの区間を対象に、「駐輪」「駐停車車両」「来街者」に関する交通実態調査を行った。これを踏まえて、交通社会実験では「駐停車車両の削減」とそれに伴う「公共交通の走行円滑化」に取り組んだ。

2. 社会実験のための交通実態調査

社会実験のあり方検討のため、次の調査を実施した。

(1) 駐輪実態調査

四条通は「自転車撤去強化区域」であるが、駐輪実態調査(1)によれば、自転車、バイクの駐輪台数は平日延べ約1,000台、休日延べ約900台に上り、平日・休日ともピーク時の瞬間的な台数は400台近いと推定される。歩行者の安全性や快適性の低下、通り全体の美観の悪化など様々な問題を引き起こしている。

(2) 駐停車車両実態調査

四条通は原則「駐車禁止」であるが、停車帯には日常的に車両が止められ、交通渋滞の大きな原因となっている。駐停車車両実態調査(2)によれば、バスを除く平日正午より6時間の駐停車車両数は4,340台で、タクシーが66%を占め、自家用車16%、トラックなど物流車両が14%である。

台数ベースでは、時間制限内(5分以内)の駐停車車両が49%に上るが、総駐停車時間ベースではわずか10%に過ぎず、長時間の駐停車車両の占有度が高い。

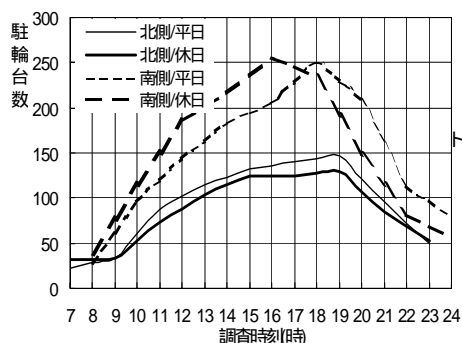


図1 四条通の駐輪台数の変化(平日・休日比較)

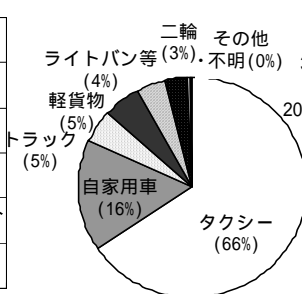


図2 駐停車車両の種類

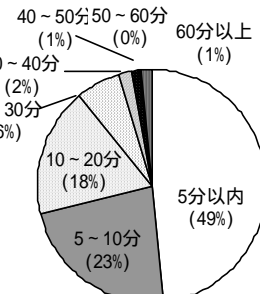


図3 駐停車時間(台数ベース)

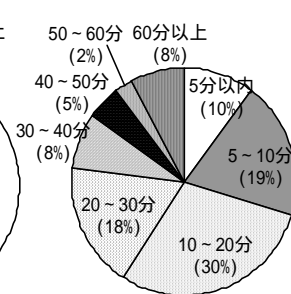


図4 駐停車時間(総駐停車時間ベース)

(3) 来街者調査

来街者の実態と意向を把握するため、交通社会実験のPRも兼ねて、街頭で歩行者アンケート(3)を実施した。来街者の69%は京都市民であり、買物・食事目的が69%である。四条通までの交通手段は公共交通機関が69%であり、自家用車はわずか7%に過ぎない。

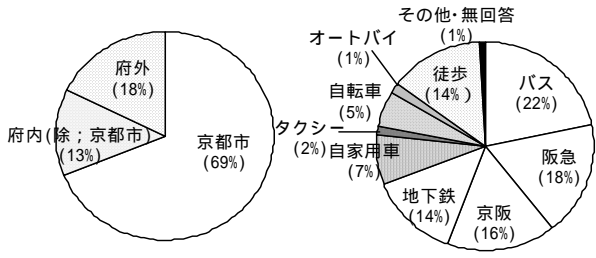


図5 来街者の居住地

図6 来街者の交通手段

3. 交通社会実験の方法

(1) 日時

平成16年2月15日(日)正午から午後6時まで。

(2) 場所

四条烏丸から四条大橋西詰まで。

(3) 実験の内容と方法

今回は準備期間が短いことから、タクシーや自家用車は現行法規制にもとづく「注意喚起」とどめ、四条繁栄会中心に「荷捌き車両対策」を実施した。

加盟各店等の協力による「路上荷捌きの自粛」

荷捌き車両の削減方法として、「時間的集約」「空間的集約(臨時の路上荷捌き場設置/路外荷捌き場等)」「物流車両の集約(車両小型化/台車への転換等)」が想起された。今回は四条繁栄会組合員に対し社会実験時間帯の「路上荷捌き自粛」を要請(自社の自粛、物流業者への事前通知などを各社に要請)するほか、周辺商店街や物流業者へも協力要請(協力依頼状の配布等)など「時間的集約」の手法を選択した。

駐停車車両に対する市・警察等の「注意喚起」

社会実験当日の駐停車車両への注意喚起のため、以下の人員配置を実施した。

駐停車車両取締り & 注意喚起	京都府警察 市違法駐車等防止指導員	約10人 18人
バス停付近の整理	京都市交通局	16人
街頭宣伝等	四条繁栄会	30人、京都市5人

タクシー業務センター・トラック協会、周辺商店街、並びに市民への協力呼び掛け

事前準備として、京都陸運支局、京都タクシー業務センター、京都府トラック協会に対して協力を申し入れ、四条繁栄会指定物流業者2社に対して「路上荷捌き自粛」の要請を行った。

このほか、地下鉄や市バスへのポスター掲示、新聞等での事前PR、近隣商店街等へのチラシ配布なども実施した。

4. 交通社会実験の結果

(1) 駐停車車両の削減効果

社会実験による駐停車車両の台数や時間の変化を捉えるため、前述の「駐停車車両実態調査」(2)の結果で物流車両の多い区間(柳馬場~駄屋町)を対象に部分的な駐停車車両調査を実施した(調査方法も同様)。

社会実験の結果、駐停車台数では物流車両に大きな変化は見られなかったが、四条通における駐停車車両の大部分を占めるタクシーは約28%減少した。一方、駐停車時間では、自家用車やトラックに大幅な時間短縮が見られた(自家用車;平均13分22秒 7分22秒、トラック;平均10分38秒 7分26秒)。

(2) バスの走行環境改善効果

四条通を運行する市バスの西行・東行双方のルート上に「検知点」を設定し、一週間前の平成16年2月8日と通過時間の比較を行った。検知方法は、四条通を運行する市バス路線から検知点が共通の主要5系統(12系統・46系統・201系統・203系統・207系統)を抽出し、社会実験の時間帯内正午から午後6時までの295便(四条通を運行する市バスの約5割)を測定した。

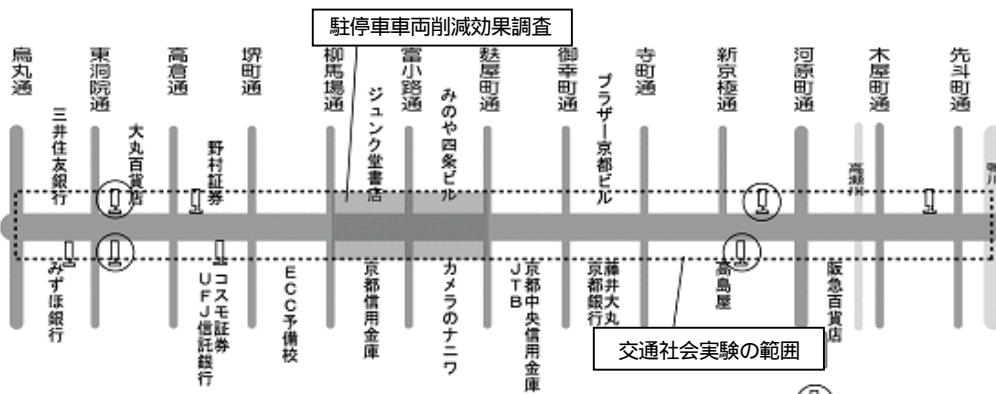


図7 交通社会実験の範囲

バス停付近の監視



図8 繁栄会の啓発チラシ

社会実験当日は、一部の時間帯を除いてほとんどのバスの所要時間が短縮された。西行で全時間帯平均5分14秒の短縮(21分22秒 16分8秒)、東行で全時間帯平均43秒の短縮(16分30秒 15分47秒)を実現するなど、通常は渋滞の影響を受けやすい西行で改善効果が大きく現れた。普段の休日に走行環境が極端に悪化する15時台・16時台では、西行で各々480秒(8分)、614秒(10分14秒)の所要時間を短縮したが、一部時間帯のハプニング(政党街頭演説や反戦デモによる車線減少)による影響が東行には見られる。

(3) バス運転手の走行実感調査

京都市交通局、京阪バス並びに京都バスの3社の協力を得て、社会実験当日に四条通を定時運行している路線バス運転手を対象にアンケート調査を実施した(2/16配布・2/18回収/回収数216票)。

「普段の休日と比べ運行しやすい」との回答が全体の82%にのぼる。また、普段と比べて「自家用車等の路上駐車減少」「客待ちタクシーの減少」ことを、大部分の運転手が評価している。

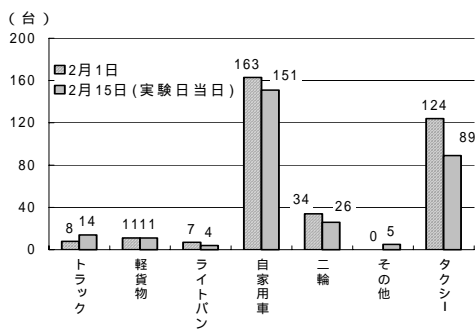


図9 駐停車車両の台数の変化

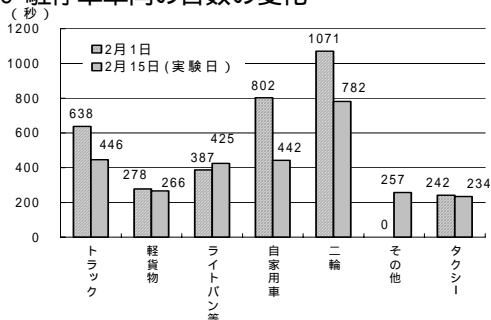


図10 駐停車車両の平均駐停車時間の変化



図11 市バスの走行時間検出点

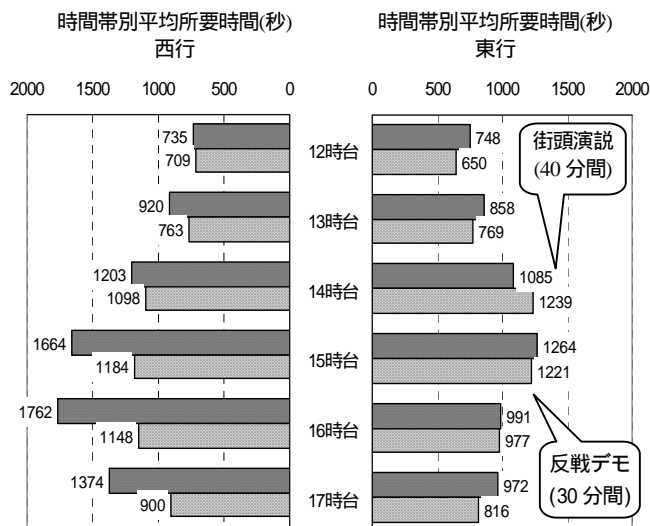


図12 バス走行時間の短縮効果(上段:2/8、下段:2/15)

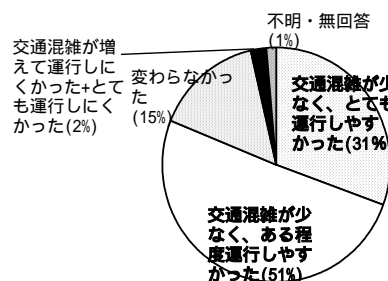


図13 バス運転手アンケート「普段と比較した評価」

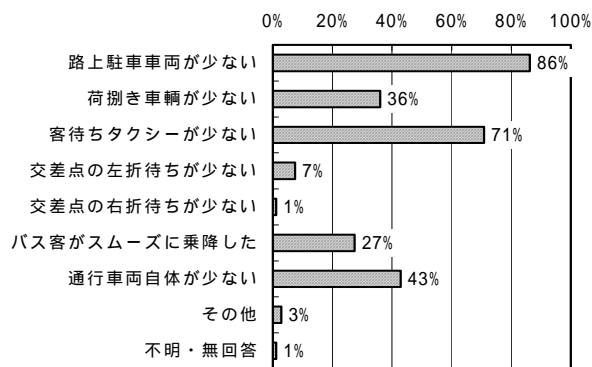


図14 バス運転手アンケート「普段の休日との違い」

5. まとめ

(1) 交通社会実験の成果

都心部の交通環境は、市や警察はじめ関係者の古くからの懸案であるが、解決は困難視されてきた。とりわけ四条通境界のように膨大な関係者間調整を伴う場合、「話し合い」の場を設けることも難しい。

こうした中、今回の取組は四条繁栄会が発意者となり、「駐停車車両の削減」とそれに伴う「公共交通の走行円滑化」を行政・警察並びに関係者に働きかけて実現した「地元発意の交通社会実験」である。制約条件の多い中、関係者間の調整を重ねて実施可能な条件を洗い出しながら枠組みを組み立てた。

今回の取組による「駐停車車両の削減」並びに「車両走行の円滑化」の成果を3点記す。

注意喚起による「台数」削減効果

市や警察による駐停車注意喚起により、タクシーや自家用車の駐停車の台数や時間に改善が見られ、「監視効果」は明確である。結果、バスの走行時間も改善するなど、公共交通の円滑化も実現している。現行法規制下でも人的資源の投入により渋滞を改善する可能性が示された。

路上荷捌き自粛呼びかけは「停車時間短縮」に効果

路上荷捌きの自粛呼び掛けにより、トラックの平均駐停車時間が減少するなど、ユーザーである商店街から物流業者への働きかけが一定の効果をもたらした。しかし、物流車両の駐停車台数に効果は見られず、物流の「自粛」による限界を示すこととなった。

行政・警察・事業者・商店街の連携体制の萌芽

行政主導の社会実験の場合、関係者間の調整に膨大な時間と費用が必要だが、地元商店街がリードした取組は短期間で関係者間の協力関係を生み出した。市交通局ではポスター掲示や社会実験当日のバス停付近の交通整理に取り組み、民間バス会社でも自主的にバスの運行状況を測定するなど、地元の期待に応える姿勢を示した。今回は参加対象としなかったタクシー団体でも、今後の協力を意欲を示している。警察も「地元の主体性と十分な準備時間があれば選択肢は広がる」と前向きな意向を表明している。

(2) 今後の課題

今回の成果を生かして、引き続き地元が取り組むことで、実行可能と考えられる課題を3点記す。

現行法規制下における業務用車両の駐停車抑制

駐停車車両の66%をタクシーが占め、タクシー対策抜きに交通環境改善はありえない。タクシーベイ指定場所以外の停車禁止徹底とあわせて、総量抑制するた

めの方策の研究が必要である。

また、荷捌き車両についても自粛の限界を踏まえ、路外荷捌き場の設置、時間や車両の集約化、台車利用への転用など、関係者を交えた研究が課題である。

抜本的解決に向けた新たな社会実験

今回の社会実験は一定の効果をあげたものの、ピーク時(16時台)のバス運行時間は未だ12時台の1.6倍を要する。抜本的な対策なしに都心の交通問題の解決、ひいては魅力的な都心商業地の実現は不可能である。「トランジットモール化」などを展望し、分かりやすく関係者も体験できる社会実験に粘り強く取り組むことが求められる。

周辺商店街や事業者の理解の拡大

四条通は都心幹線道路であり、交差する寺町・新京極など歩行者専用道路への搬出入用車両の駐車も見られ、周辺商店街の理解・協力が不可欠である。来街者の8割が四条通を「歩行者がもっとゆったり歩ける通り」にすべきと考えており(3)、交通環境の改善が「市民に愛される都心商業地」を実現することをお互いの共通認識とすることが今後も必要である。

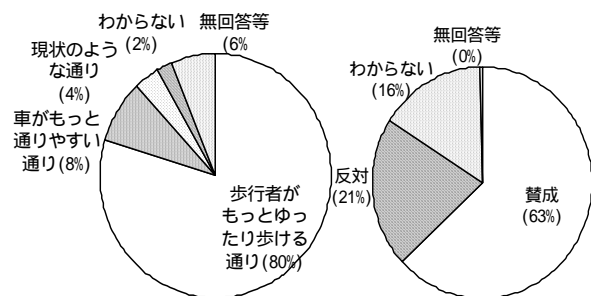


図15 来街者アンケート「四条通のイメージ」(左)

図16 同「曜日・時間を決めた歩行者専用道路化の賛否」(右)

謝辞

本稿は、四条繁栄会で取り組まれた「平成15年度 全国都市再生モデル調査」をもとにとりまとめたものである。調査に際して、京都大学中川大先生、京都府立大学宗田好史先生にご指導を戴いた。両先生はじめ、社会実験並びに実態調査にご協力いただいた京都市・京都府警察はじめ関係者、並びに今回の機会を与えて頂いた四条繁栄会各位に深謝申し上げます。

- 1 平成16年1月30日(金)と2月1日(日)の2回実施。7時から24時まで調査員が2時間おきに全ての放置自転車、バイクの台数を目視で確認。
- 2 平成16年1月16日(金)の実施。12時から18時までバスを除く全車両について、車種・駐停車目的(客の乗降・荷物積み下ろし等)・駐停車時間を調査員が目視で確認。
- 3 平成16年2月15日(日)の実施。10時から17時まで街頭4箇所に調査員を配置し、計2,271枚を手渡しで配布。郵送回収。回収率23%。

