

# 「歩いて楽しいまちなか戦略」 第2回協議会

～平成18年度交通実態調査・アンケート調査及び平成19年度交通社会実験(案)について～



平成18年9月12日

歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

---

## 目 次

---

1	第1回協議会における検討のまとめ	1
	(1) 協議会の目的	1
	(2) これまでの開催状況	1
	(3) 検討したこと	1
	(4) 主な意見	1
	(5) 確認事項	1
2	幹事会における検討状況	2
	(1) 幹事会における検討の進め方について	2
	ア 幹事会の役割	2
	イ 検討の進め方	2
	ウ これまでの開催状況	2
	エ 委員構成	3
	(2) 検討内容	4
	ア 第1回幹事会(平成18年6月26日)	4
	イ 第2回幹事会(平成18年8月10日)	7
3	第2回協議会の検討テーマ	12
	(1) 平成18年度交通実態調査及びアンケート調査	13
	ア 調査目的	13
	イ 調査日	13
	ウ 調査内容	13
	エ 交通実態調査	16
	オ 意向アンケート・ヒアリング調査	18
	(2) 平成19年度交通社会実験の実施日程(案)	19
	ア 実施時期	19
	イ 実施期間	19

---

## 1 第1回協議会における検討のまとめ

### (1) 協議会の目的

- 京都の活力と魅力が凝縮された歴史的都心地区において、自動車渋滞や自転車問題（違法駐輪や走行マナーの悪化など）をはじめとする交通問題を解決し、「歩いて楽しいまち」を実現するための協議を行うことを目的とする。

### (2) これまでの開催状況

- 平成18年5月31日（月）

### (3) 検討したこと

- 歴史的都心地区における「歩いて楽しいまち」実現に向けた意見交換
- 歴史的都心地区における現状の問題点及びその解決策に関する意見交換

### (4) 主な意見

- 四条河原町交差点や河原町通の四辻など、タクシーベイ以外で駐停車するタクシーが増えている。
- 寺町四条下ルなど、歴史的都心地区には放置自転車が非常に多い。
- 自転車の走行マナーの悪さも目立つ。
- 歩いて楽しいまちの実現においては、「安心・安全」が大前提となる。
- 安心・安全・快適に加えて、まちの賑わいを生み出したい。
- まちの魅力を作ることが第一である。京都らしさを持ったまちをどう作っていくのか。
- まちづくりと交通政策を連携させて取り組んでいくことが重要である。

### (5) 確認事項

- a 問題は複雑であるからこそ、皆で意見・知恵を出し合い、「歩いて楽しいまちなか」の実現に向けて考えていく。
- b 「歩いて楽しいまちなか」の実現に向けた、個別の具体的なテーマを協議することを目的として、立命館大学塚口教授を幹事長とする幹事会を設置する。

## 2 幹事会における検討状況

平成 18 年 5 月 31 日に開催された「第 1 回 歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」での検討を受け、これまでに幹事会を 2 回開催し、検討した。本章では、幹事会におけるこれまでの検討状況を示す。

### (1) 幹事会における検討の進め方について

#### ア 幹事会の役割

- 「歩いて楽しいまちなか」の実現（都心地区の将来的なまちづくりのあり方）に向けた議論を行うため、交通問題の解決を切り口として、個別の具体的なテーマを協議することを目的とする。
- 幹事会での議論を通じて一定まとめた案を協議会に諮り、委員全員での意思統一を図る。

#### イ 検討の進め方

- 幹事会ではテーマを絞り、個別具体的な協議を行う
- 検討テーマに応じ、コアメンバーに加えて必要な関係者に出席を依頼する
- 幹事会は、特定のテーマに関する検討・整理を行い、その内容を協議会に諮るものであり、意思決定は協議会での協議を経て行う

#### ウ これまでの開催状況

- 平成 18 年 6 月 26 日（月）：第 1 回幹事会開催
- 平成 18 年 8 月 10 日（木）：第 2 回幹事会開催

## 工 委員構成

- 立命館大学塚口教授を幹事長として、下表の委員がコアメンバーとなり構成

(敬称略)

分野	所属・役職		委員氏名	
幹事長	立命館大学理工学部教授		塚口 博司	
地元組織(12)	自治連合会(6)	中京区(4)	初音学区会長	舟越 平
			柳池学区会長	藤野 英雄
			日影学区会長	澤田 實
			生祥学区会長	山田 清三郎
	下京区(2)	開智学区会長	大森 延三九	
		永松学区会長	八木 浄一	
	商業関係者(6)	商店街(4)	京都商店連盟会長	早瀬 善男
			京都商店連盟中京東支部支部長	石野 猛
			河原町商店街振興組合理事長	堀 信一郎
			四条繁栄会商店街振興組合理事長	堀部 素弘
百貨店(2)		株式会社高島屋京都店総務部副部長	中 治彦	
	株式会社大丸京都店業務推進部マネジャー	大橋 弘司		
京都府警察(5)	五条警察署交通課長		三津田 孝秀	
	東山警察署交通課長		岡嶋 多門	
	警察本部交通規制課課長補佐		山田 信之	
	警察本部駐車対策課課長補佐		藏屋 克彦	
	警察本部中心繁華街総合対策推進室調査官		竹内 敏明	
関係団体(2)	歩いて暮らせるまちづくり推進会議代表		西嶋 直和	
	京のアジェンダ21フォーラム 環境にやさしい交通体系の創出ワーキンググループコーディネーター		山田 章博	
交通事業者(2)	タクシー	京都タクシー業務センター常任幹事	富田 博	
	トラック	社団法人京都府トラック協会専務理事	杉本 守	
京都市(6)	都市計画局	交通政策室長	石崎 了	
		交通政策室計画推進課長	北村 信幸	
	建設局	道路部放置車両対策課長	澤田 忠明	
	中京区役所	区民部まちづくり推進課長	齊藤 理子	
	下京区役所	区民部まちづくり推進課長	中田 健次	
	交通局	企画総務部長	出口 博一	

## (2) 検討内容

### ア 第1回幹事会(平成18年6月26日)

#### (ア) 検討したこと

- ・ 将来的な歴史的都心地区のまちづくり及び面的な交通対策に関する意見交換
- ・ 交通社会実験内容の骨子案及び実施時期に関する意見交換
- ・ 都心部における放置自転車等実態調査に関する結果概要報告

## 京都らしさを持ったまちづくり 心地よい都市空間の創造

### <沿道景観の改善>

建物外観の改善(アーケードを含めて)

まちなかの景観の統一

### <安心,安全に歩ける演出>

ライトアップ(三条あかり景色プロジェクト等)

### <歩きやすい道路空間>

駐輪場の設置による放置自転車等の対策



## 豊かなまちなか文化の創造, 歴史的な連続性を活かしたまちづくり

### <都心地区のまちづくり戦略>

通りのブランド化(線としての一体感)

町家再生店舗,歴史的建築物等のネットワーク化(面としての一体感)

核的集客施設,都心オープンスペースの整備

職住共存という特性を活かした人々の交流と産業の活性化



## まちの賑わいを創出するイベントの実施

### <イベントの実施>

#### 交通対策と一体となったイベントの企画・実施

- ・ トランジットモールにおける商店街のアンテナショップ
- ・ 買い物チケット(PiTaPaレール&ショッピング),環境定期券

#### 既存のまちづくりイベントとの連携

- ・ まちなかを歩く日(まちなかまるごとミュージアム)等のイベントと連携
- (音楽フェスティバル,まちなか子供探検隊,三条あかり景色等)

#### 既存組織との連携

- ・ 「歩いて暮らせる街づくり推進会議」,「京のアジェンダ21フォーラム」,「楽洛まちぶら会」等



## 交通環境の改善（自動車から徒歩・公共交通への転換） 道路空間の再配分と面的な交通対策

### <大通りのトランジットモール化 + 歩道拡幅>

- ・四条通, 河原町通

### <細街路における面的な交通規制>

- ・三条通等の歩行者専用道路化
- ・四条通(トランジットモール)と交差する細街路の通行止めによる都心地区南北通過交通の排除(許可車両を除く)
- ・その他細街路のトラフィックカーミングによる都心アクセス車両の速度抑制



## 便利で魅力的な公共交通の導入

### <公共交通の利便性の向上>

- ・四条通・河原町通のトランジットモールによる定時性・速達性の向上
- ・バス網再編及びバス停再配置による利用しやすいバス環境の整備
- ・乗継割引や環境定期による料金低減

### <公共交通の魅力向上>

- ・都心循環バスの増便
- ・環境にやさしいバスの運行(燃料電池バス, ハイブリッドバス等)
- ・魅力的な外観のバスの運行
- ・ペロタクシーの活用

### <タクシー対策>

- ・公共交通としてトランジットモール内の走行を認める
- ・ただし、客待ちはタクシーベイ利用を徹底
- ・タクシーベイに入りきらない車両は、タクシープールで待機し、空スペースが生じたら移動

新しい魅力的な公共交通としてLRT(小循環線)も考えられるが、都心地区以外の導入空間(大宮~烏丸)や採算性等の課題があり要検討

## 自転車マナー向上, 物流交通の取り扱い

### <自転車対策>

- ・数分の短時間駐輪(銀行や郵便局での用事等)  
個別店舗で駐輪場確保
- ・1~2時間程度の駐輪(食事, 買物等)  
商店街による共同駐輪場確保, 大型店舗における附置義務化等
- ・長時間駐輪(通勤, 通学等)  
駐輪場の設置と撤去の強化

道路交通法改正に対する事業所や物流業者の動向を踏まえて検討

### <物流対策(荷さばき対策)>

- ・大通り(四条通, 河原町通)  
荷捌き車両の短時間駐車に対応した貨物車用の駐車スペースの設置
- ・細街路  
貨物車用の小規模駐車スペースの設置, 地区内横もち輸送システム(共同集配)
- ・荷捌き実施可能時間の制限

## 徒歩・公共交通利用誘導の仕組みづくり

### <案内・誘導対策>

- ・サインシステムの整備
- ・案内マップの作成・配布
- ・モビリティマネジメント



## (イ) 主な意見

### 商店街からの意見

- 通行車両の総量抑制が必要。
- そのために、物流の取り扱い、駐輪場の設置など放置自転車の対策、地区内の有料駐車場への対策が必要。

### 自治連合会からの意見

- 抽象的なイメージではなく、具体案の提示が無ければ、意見が出しづらい。

### 四条繁栄会からの意見

- 過去に社会実験を実施した経験もあり、社会実験へ協力する準備はある。
- 具体案は、まだ持っていないが、平成 19 年度の 9～10 月に実施するのであれば、内部で検討し、準備を進めたい。

など四条通における社会実験へ前向きな発言があった。

### 京のアジェンダ 21 フォーラムからの意見

- 三条通を中心とした取組や放置自転車対策に関する過去の取組などについて、意見が出された。

## (ウ) 確認事項

- a 交通社会実験は、平成 19 年 9～10 月を目途に検討する。  
また、それに先立つ交通実態調査及びアンケート調査を 18 年 9～10 月に実施する。
- b 次回の幹事会で議論する項目
  - (a) 四条通のあり方について、先行的に検討する。
  - (b) 細街路の一例として、三条通の取り組むべき方向性を検討する。



## イ 第2回幹事会（平成18年8月10日）

### (ア) 検討したこと

- 四条通及び三条通における交通社会実験内容に関する意見交換
- 交通実態調査及びアンケート調査内容に関する意見交換
- 放置自転車等実態調査結果に関する報告
- 歩車分離式信号（スクランブル交差点等）についての説明

#### a 四条通及び細街路全体に係る実験案

- 1) 歩行者の安全性・快適性の向上
  - 2) 公共交通の走行環境の改善
  - 3) 四条通をはじめとした，歴史的都心地区全体における賑わいの創出を実現するため，どのような取組が考えられるでしょうか？
- 次頁以降に，実験案と実施に向けた検討事項を示します。

< 四条通での実験（案） >

	概要	イメージ	変化・影響の程度
歩道拡幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道 4 車線のうちの 2 車線分を新たな歩道空間として確保</li> <li>・通行車両の制限は行わない(現状のまま)</li> </ul>		小
トランジットモール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道 4 車線のうちの 2 車線分を新たな歩道空間として確保</li> <li>・中央部の往復 2 車線は公共交通のみ通行可</li> <li>・歩行者は南北の自由横断が可能</li> </ul>		
歩行者専用道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・四条通往復 4 車線 + 南北歩道をすべて、歩行者のみ通行可 (車両通行禁止) とする</li> </ul>		大

四条通の実験内容としては、トランジットモール化を目指す

< 検討事項 >

対象区間	烏丸通～河原町通	烏丸通～川端通	
平日・休日の別	休日のみ	平日・休日両方	
実施時間帯 物流交通の取扱 とあわせた検討が 必要	昼間のみ (例：10時～17時)	夕方～夜間のみ (例：16時～21時)	昼間～夜間 (例：10時～21時)
通行できる車両 トランジットモー ル実施時	路線バス タクシー 自転車	路線バス タクシー	路線バス
物流交通の取扱	現状のまま	通行許可証の可否に ついて警察署と協議	通行許可証の 時間指定 + 可否について 警察署と協議
客待ちタクシー	現状のタクシーベイ利用を徹底	タクシーベイは設置しない	
自転車の通行	通行禁止（現状のまま）	車道通行可	歩道通行可
細街路から四条 通への自動車南 北流入・通過 (駐車場利用者 を含む)	通行可 (現状のまま)	一部細街路のみ 通行可	通行不可
駐輪場所の確保	細街路沿道に臨時駐輪場を設置	四条通に臨時駐輪場を設置	

## b 三条通に係る実験案

- 1) 歩行者の安全性・快適性の向上
- 2) 四条通での対策と連携した，歴史的都心地区全体としての賑わい創出を実現するため，どのような取組が考えられるでしょうか？

以下に，実験案と実施に向けた検討事項を示します。

### < 三条通での実験（案） >

概要		変化・影響の程度
自転車歩行者専用道路	・歩行者と自転車のみ，通行可能とする	小 ↑↓ 大
歩行者専用道路	・歩行者のみ通行可（車両通行禁止）とする	

### < 検討事項 >

対象区間	烏丸通～河原町通		烏丸通～川端通	
平日・休日の別	休日のみ		平日・休日両方	
実施時間帯 物流交通の取扱 とあわせた検討が必要	昼間のみ (例：10時～17時)	夕方～夜間のみ (例：16時～21時)	昼間～夜間 (例：10時～21時)	
駐車場利用者等 一般車両の取扱	通行可		通行不可	
物流交通の取扱	通行許可証の可否について警察署と協議	時間指定 + 通行許可証の可否について警察署と協議	車を使わない（台車等） 集配	
細街路から三条通への自動車南北方向通過	通行可 (現状のまま)	一部細街路のみ 通行可	通行不可	

三条通の実験内容としては，自転車歩行者専用道路を目指す

## (イ) 主な意見

- 四条繁栄会としては先般提出させていただいた要望書にも示したように、烏丸通から川端通間でのトランジットモール化を望んでいる。
- タクシーが多い。ベイを設置しない案も考えられるのではないか。
- 四条通には、バスが多すぎる。トランジットモールの実験時にあわせて、市バスの運行本数減、改編に取り組む意欲はあるのか。
- 四条通、三条通の取組と併せて、河原町通など南北の通りと一体的に取り組む必要がある。
- 四条通と河原町通については、歩道幅員の拡大と併せて、一方通行化ができないか。
- 将来的な道路整備の事業費の負担について、全額を市で負担すべきである。
- 実態調査として、駐車場の出入りと荷物の搬出入は重要な点であるため、調査を行って欲しい。本年1月の調査では、細街路について1断面の交通量だけしか調査されなかった。細街路内を走る自動車の経路や交通量分布についても、把握することが望ましい。

## (ウ) 確認事項

- a 四条通の実験内容として、トランジットモール化を目指し、検討事項の精査を行っていく。

実験期間は1~2週間程度として平日・休日両方実施するイメージで検討を行う。

四条通や河原町通の一方通行化については、提案として残すが、議論に時間がかかることから、実験に向けては、トランジットモール化を検討する。

- b 三条通の実験内容としては、可能であれば歩行者自転車専用道路化を目指す。実験期間は1~2週間程度として、四条通と一体的に取り組む。

上記a及びbの検討に当たっては、今秋に行うcの調査結果を参考として、細部を詰めていくこととする。

- c 交通実態調査及びアンケート調査については、9~10月に実施。

### 3 第2回協議会の検討テーマ

幹事会の検討を踏まえ、第2回協議会では以下の3点について議論を行うことを目的とする。

平成18年度交通実態調査及びアンケート調査の内容と実施時期

平成19年度交通社会実験の実施日程

その他

- ・ 幹事会における検討事項について
- ・ 河原町三条交差点における歩行者空間の確保について（資料3）
- ・ 都心部における放置自転車等実態調査について（資料4）

## (1) 平成 18 年度交通実態調査及びアンケート調査

### ア 調査目的

#### (ア) 「歩いて楽しいまちなか」交通対策の検討に必要なデータの把握

- 「歩いて楽しいまちなか」交通対策の具体的な内容を検討するため、幹線道路や細街路の自動車・歩行者の交通状況等について、実態データを把握する。

1) 将来的な交通対策及び平成 19 年度実験案の詳細検討

2) 平成 19 年度実験時の交通状況等との変化把握

3) 平成 18 年 1 月下旬に京都市が実施した交通実態調査の時点補正

( 1 月と 9~10 月の交通総量の差を確認し、必要あれば量の補正を行った上で 1 月調査結果も有効活用する )

#### (イ) 住民等の意向把握

- 歴史的都心地区における現状の問題点や、今後望まれるまちづくりの方向性に関して、市民、地元住民、事業所、来街者等の意向や行動特性を把握する。

### イ 調査日

- 平日、休日それぞれ 1 日を調査

平日調査：平成 18 年 10 月 3 日（火）実施予定

休日調査：平成 18 年 10 月 1 日（日）実施予定

### ウ 調査内容

#### (ア) 交通実態調査（ 詳細は 16, 17 ページを参照 ）

- 平成 18 年 1 月に実施した調査で把握できていない内容、範囲について新たに調査を行う。

1) 幹線道路及び周辺道路の自動車交通状況の把握（ a 交差点交通量調査， b 渋滞長調査， c 断面交通量調査， d 自動車旅行時間調査， e 市バス運行状況調査 ）

2) 地区内細街路の自動車交通状況の把握（ f 自動車流動状況調査 ）

3) 地区内細街路の駐車場出入り状況の把握（ g 駐車場入出庫状況調査 ）

4) 幹線道路及び地区内細街路の荷捌き・駐輪状況の把握（ h 路上荷捌き・駐輪状況調査 ）

5) 幹線道路の歩行者交通状況の把握（ i 歩行者横断交通量調査 ）

6) その他（ j 道路交通情報調査， k 信号現示・道路幅員調査， l 交通状況ビデオ・写真撮影 ）

(イ) 意向アンケート・ヒアリング調査（ 詳細は 18 ページを参照）

1) 市政総合アンケート（ a ）

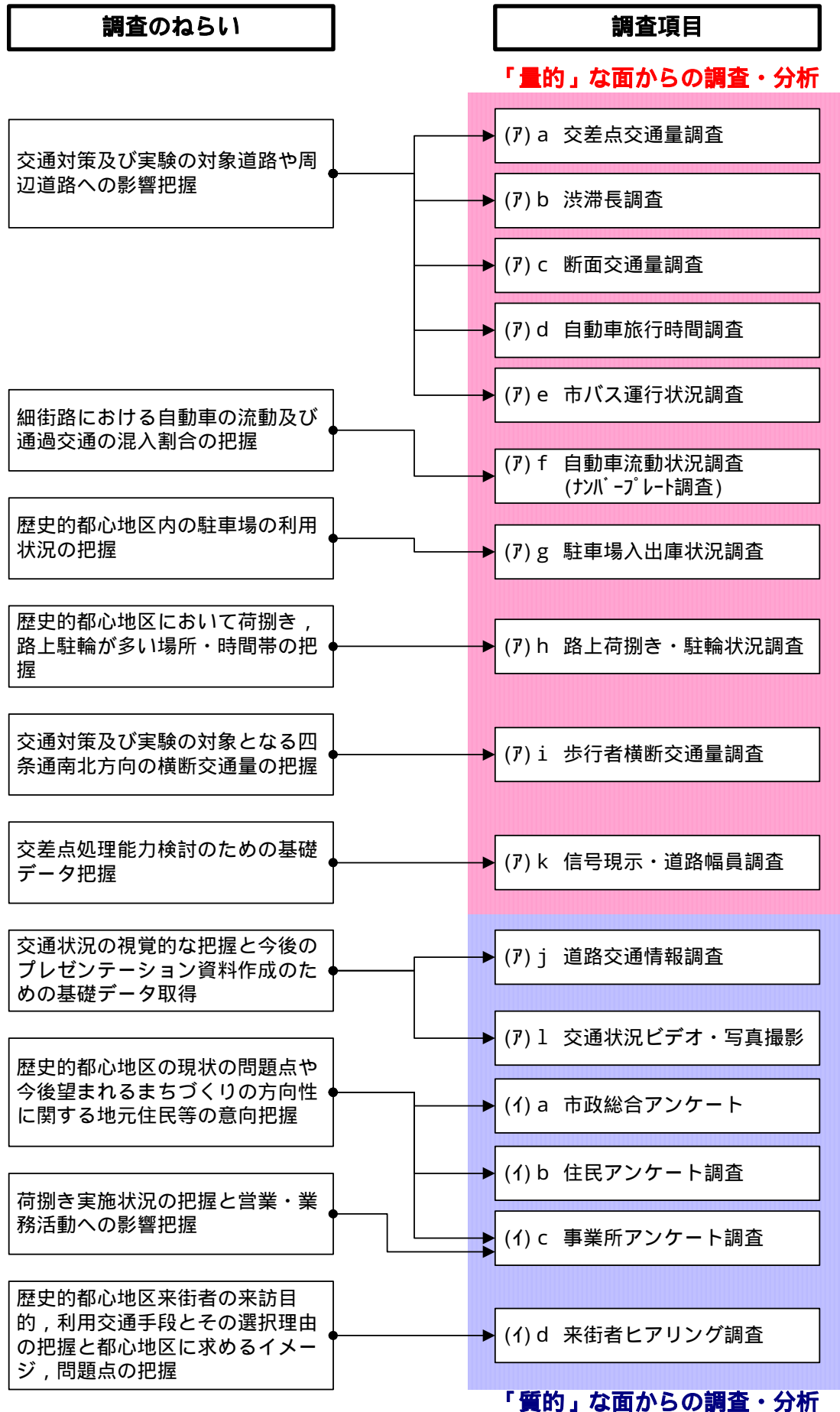
2) 住民アンケート調査（ b ）

3) 事業所アンケート調査（ c ）

4) 来街者ヒアリング調査（ 駐車場利用者，自転車利用者を含む ）（ d ）



(ウ) 交通実態調査及びアンケート調査のねらいと調査項目

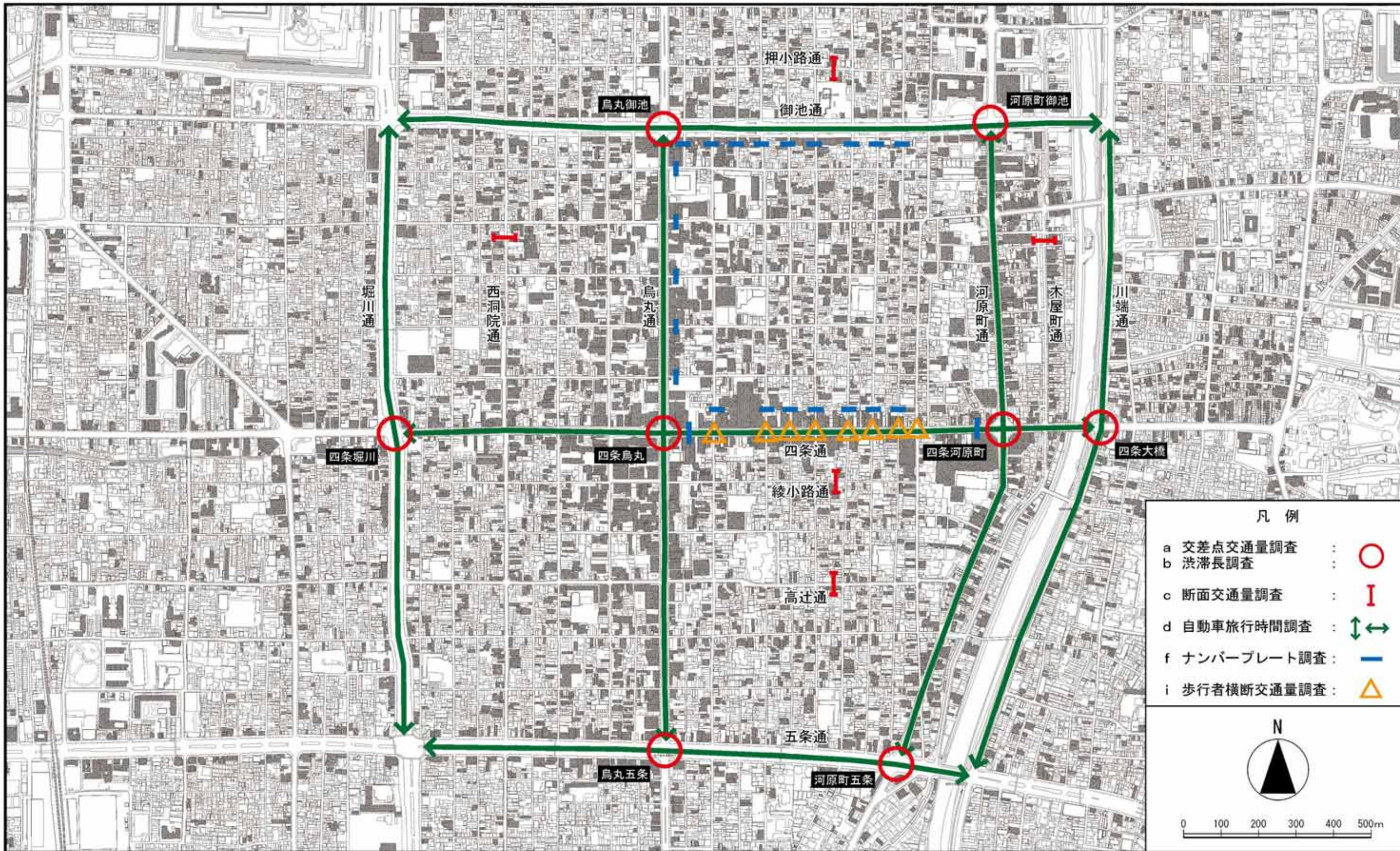


## 工 交通実態調査

- 以下の 12 種類の調査を実施する。

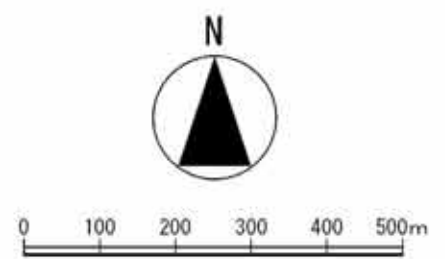
No.	調査項目	調査実施日		調査時間帯	調査内容
		平日	休日		
a	交差点交通量調査			7:00～21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点方向別交通量のカウント調査</li> <li>6車種区分（乗用車，タクシー，バス，小型貨物，大型貨物，二輪）と歩行者</li> </ul>
b	渋滞長調査			7:00～21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点流入方向の渋滞長計測</li> <li>各流入方向について，1時間に各1回，毎正時に計測</li> </ul>
c	断面交通量調査			7:00～21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>細街路における断面交通量のカウント調査</li> <li>6車種区分（乗用車，タクシー，バス，小型貨物，大型貨物，二輪）と歩行者</li> </ul>
d	自動車旅行時間調査			10:00～11:00 14:00～15:00 15:00～16:00 16:00～17:00 18:00～19:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>プローブカーを実走して各路線の旅行時間（所要時間）を調査</li> <li>五条通，川端通，御池通，堀川通に囲まれた7路線を調査</li> <li>1時間に各1回，往復方向を調査</li> </ul>
e	市バス運行状況調査			5:00～23:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>京都市交通局より，四条通及び河原町通を運行する路線バスの運行データ入手</li> <li>バス所要時間やダイヤとの遅れを整理・分析</li> </ul>
f	自動車流動状況調査 (ナンバープレート調査)			7:00～19:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>四条通，河原町通，御池通，烏丸通に囲まれた地区の細街路における通過交通の混入割合や流動経路，通過所要時間を調査</li> <li>出入断面を通過する車両のナンバープレートを調査し，データマッチングを行う</li> </ul>
g	駐車場入出庫状況調査			終日	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻帯別の入出庫台数等を整理・分析</li> </ul>
h	路上荷捌き・駐輪状況調査			7:00～12:00 13:00～17:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>四条通，河原町通，御池通，烏丸通及びこれら道路に囲まれた地区内細街路における路上荷捌きや路上駐輪の状況を把握することを目的として，巡回しながらビデオ等により記録</li> </ul>
i	歩行者横断交通量調査			9:00～21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>四条通南北方向の横断者数のカウント調査</li> <li>北行き・南行きを区分して調査</li> </ul>
j	道路交通情報調査			7:00～翌7:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺道路も含めた地区全体の渋滞状況を把握するために，JARTICのホームページで発表されている道路渋滞情報を収集</li> </ul>
k	信号現示・道路幅員調査	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点交通量調査や渋滞長調査とあわせて交差点処理能力検討のための基礎データとして調査</li> </ul>
l	交通状況ビデオ・写真撮影			交通状況にあわせて適宜実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>視覚的に交通状況を把握することを目的として，ビデオ等により記録</li> </ul>

# 交通実態調査箇所図



凡例

a 交差点交通量調査	:	○
b 渋滞長調査	:	○
c 断面交通量調査	:	I
d 自動車旅行時間調査	:	↕↔
f ナンバープレート調査	:	—
i 歩行者横断交通量調査	:	△



## オ 意向アンケート・ヒアリング調査（ 詳細は資料 2 を参照）

- 以下の 4 種類の調査を実施する。

No.	調査項目	調査実施日		調査対象	調査項目
		平日	休日		
a	市政総合アンケート	-	-	・3,000 人の市民を無作為抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 歴史的都心地区への来訪目的・手段 &gt;</li> <li>・来訪頻度，目的</li> <li>・来訪時の利用交通手段及びその手段の選択理由</li> <li>・自転車問題への対応</li> <li>&lt; 歴史的都心地区の歩行環境 &gt;</li> <li>・よく歩く通り</li> <li>・歩道の歩きやすさ</li> <li>&lt; 歴史的都心地区のまちづくり &gt;</li> <li>・望ましいまちづくりの方向性</li> </ul>
b	住民アンケート調査	-	-	・四条通・河原町通・御池通・烏丸通に囲まれた地区の住民に全戸配布 郵送回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 歴史的都心地区のまちづくり &gt;</li> <li>・望ましいまちづくりの方向性</li> <li>・まちづくり実現に向けた交通環境改善策の優先度</li> </ul>
c	事業所アンケート調査	-	-	・四条通・河原町通・御池通・烏丸通に囲まれた地区の商店に全戸配布 郵送回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 歴史的都心地区の問題点 &gt;</li> <li>・日頃感じている問題箇所及びヒヤリハット箇所</li> <li>&lt; 日常的に利用している交通手段 &gt;</li> <li>・日頃の交通手段の利用頻度とその手段の理由</li> <li>&lt; 歴史的都心地区の歩行・自転車環境 &gt;</li> <li>・歩道の歩きやすさ</li> <li>・自転車問題への対応</li> <li>&lt; 荷物の搬出入状況 &gt; 事業所のみ</li> <li>・利用車両，頻度，時間帯</li> </ul>
d	来街者ヒアリング調査			・四条通・河原町通・御池通・烏丸通に囲まれた地区の来街者対象に実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 歴史的都心地区への来訪目的・手段 &gt;</li> <li>・来訪頻度，出発地，同行人数，目的主な立ち寄り施設</li> <li>・来訪時の利用交通手段及びその手段の選択理由</li> <li>・自動車利用の見直し可能性</li> <li>&lt; 歴史的都心地区の歩行・自転車環境 &gt;</li> <li>・歩道の歩きやすさ</li> <li>・自転車問題への対応</li> <li>&lt; 歴史的都心地区に求めるイメージ &gt;</li> <li>・まちに求めるイメージ</li> <li>&lt; 歴史的都心地区の交通問題 &gt;</li> <li>・来訪時に感じた交通上の問題</li> </ul>

## (2) 平成 19 年度交通社会実験の実施日程(案)

### ア 実施時期

都心地区における施策展開は、観光地のように来街者の集中が特化する時期ではなく、平日頃を対象とするものである。

そのため、平成 19 年度社会実験の実施時期については、1 年のうちで自動車及び歩行者交通量の変動が少ない、平準的な状況下である「9～10 月」が最も望ましいと考える。

参考表 実施時期の比較検討

評価の視点	9～10 月	11 月	12～2 月
自動車及び歩行者交通量	平準的	観光ハイシーズンであり、特異な状況となる	観光オフシーズンでもあり、1 年のうちで最も少ない
悪天候発生の可能性	台風の可能性若干あり	秋の長雨の可能性あり	積雪の可能性あり
(参考) 既往交通量調査の実施時期との整合	平成 17 年に京都市全域での道路交通センサス <sup>注 1)</sup> が実施	平成 17 年に都心地区来街者の回遊状況調査 <sup>注 2)</sup> が実施	平成 18 年に都心地区での交通量調査 <sup>注 3)</sup> が実施
総合評価			

注 1) 道路交通センサス：自動車の台数や道路の状況について全国的な規模で行う調査

注 2) 回遊調査：都心地区の歩行者を対象として、出発地や性別年齢、都心地区までの交通手段や立ち寄り先等について調査

注 3) 交通量調査：「歩いて楽しいまちなか戦略」推進のために、都心地区における自動車交通量や路上駐車状況を調査

### イ 実施期間

実施期間の設定においては、

1) 将来、平日・休日両方での施策化を前提として、その効果及び影響を十分把握できる期間を設定する必要がある

2) 実験内容について、十分に周知・PR を図ることが必要である

1) 及び 2) のことから、実験はある一定の連続した期間で実施することが望ましい。

一方で、実験実施により市民生活や経済活動などに与える社会的影響を、可能な限り小さく抑えることも必要である。

以上の事項等を考慮し、実施期間は「少なくとも 10 日間程度」とすることが望ましいと考える。