

私たちがめざす「歩くまち京都」の 都心交通の将来像

◆狭い歩道に押し合いへし合い

京都の中心地の四条通や河原町通では、歩行者の数が自家用車で通過する人の4～5倍、一方、歩道と車道の面積比は1：2です。中心地の歩道上は、週末になると大混雑し、そのうえ違法駐輪で、とても歩きにくい状況にあります。大阪の御堂筋と比較しても、歩道幅に対する歩行者数は約2倍もあります。また、車道も外側1車線は違法駐車などに占有され、バスの運行など、円滑な交通の流れを妨げています。

◆都心への利用者は多いのに走れないバス

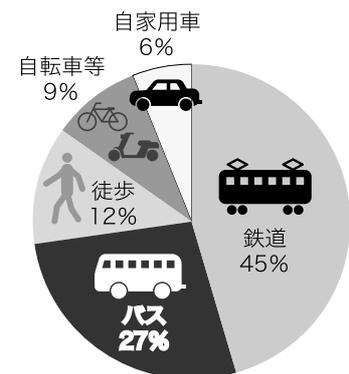
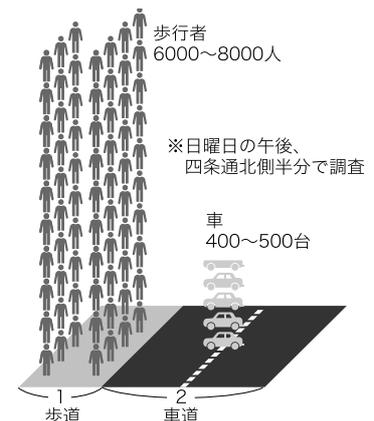
都心への来訪者が利用する交通手段は、鉄道45%、バス27%、徒歩12%、自転車等9%、自家用車6%です。大多数の人の来訪手段であるはずの公共交通バスは、割合としては少数派の自家用車による幹線路上での大型店舗の駐車場待ちや、違法駐車のために、バス停留所付近での乗降がしづらく、定時運行できない状況が生じています。

◆自転車の居場所がない都心部

都心における交通手段として、自転車利用の需要は大きいにも関わらず、都心に来る自転車の多くは、駐輪場不足から、路上や公園・広場などに駐輪せざるを得ず、これが歩行者の通行を妨げています。四条通や河原町通では、現実には多くの自転車が車道や歩道を走っていますが、法的には自転車走行は禁止されています。都心内側の細街路でも自転車利用者は多くいますが、一部の走行マナーの悪い自転車によって、歩きにくい道となっています。

◆通過するだけの自動車が多い

都心内側の小路（細街路）では、自動車交通のうち50%～80%は、その地域に用事のない通過するだけの自動車です。細街路と幹線の交差点でも、次々と自動車が入りし、歩行者にとっては危険であり、またバスの運行を妨げ、渋滞の原因にもなっています。通過交通を削減するだけで、まちなかの自動車の量は大幅に減り、もっと安心して快適に歩けるみちになるのではないのでしょうか。



●都心交通の改革イメージ



◆堺町通・六角通など、細街路改革案のイメージ

◎幅6mの細街路は、南北方向への車両の横断を制限し、60～80%にもなる通過交通を無くします。商品流通のための超小型トラックシステムと歩行者が主役でありことを感じさせる路面デザインの導入により、伝統的な京都の雰囲気復活させます。



◎中心地の遊休スペースや駐車場の活用による小規模駐輪施設を数多く設置し、自転車を活かした新しい景観づくりを行います。



◎商品の搬送などには、小回りのきく電動アシスト自転車など、新しい運搬車両を導入します。



◆河原町通・四条通などのイメージ

◎現状の車道4車線を、バス、タクシー、物流車両などの公共車両2車線にして、歩道を幅3mから8mにまで広げます。「歩く暮らし」を主題に、新しい路面、照明、サイン、バス車線などを導入し、前衛的な都市景観を創り出します。



◎「歩く暮らし」の視点による、新しい照明、サイン、ベンチ、さらに祭事での仮設装置などを導入し、にぎわいを創り出します。



◎新しい交通のシンボルとして、ハイブリッド、燃料電池などのハイテク技術を生かした、公共交通車両を導入します。