

歩行者が **ワークショップ**
主役のまちづくり
安心して歩ける **京都** の都心部をめざして

報 告 書

主催 NPO 法人環境市民

京のアジェンダ21フォーラム・環境に優しい交通体系の創出ワーキンググループ

後援 京都市（都市計画局交通政策室）

1. ワークショップ開催の背景と目的

NPO 法人環境市民と京のアジェンダ 21 フォーラムは、脱温暖化の為に、自転車の利用促進とその環境整備を提唱していたが、京都市のいわゆる「歴史的都心地区」は自動車の流入、自転車の不法駐輪等により、本来、まちの主人公であるはずの歩行者が、安全且つ安心して移動出来る状況にはない。この状況を改善しなければ「自転車」を環境に優しい交通手段であると提唱しても市民権は獲得できないことは認知している。

まちの賑わいは、そこを「歩くひと」により創出されるものであり、その「歩くひと」が安全・安心を担保されることは当然の権利である。今回のワークショップは、「歩行者がまちの主演」であるという前提に立脚し、今、まちのなかの交通環境がどのような状態であり、その問題点をどのように解決すれば良いのかと言うことを、多くの市民に意見提供してもらい、市民意見の集約として京都市の施策に反映させることを狙ったものである。

2. ワークショップの開催とその方法

(1) ワークショップの開催

日時 平成19年3月11日（日）

午後1時～午後5時

場所 京都市男女共同参画センター（ウィングス京都）セミナー室（B）

参加者数 21名

（北区1名、上京区2名、中京区4名、左京区5名、東山区2名、伏見区2名、市外5名）

(2) ワークショップの方法

1. グループ分け…参加者をレッド、ブルー、グリーン、オレンジの4グループに
2. グループごとにワーキングをおこなう。
3. 問題の所在を確認…どこにどんな問題があるかを確認する。
4. 重点テーマの抽出
5. 各グループで1つのテーマを決定
6. テーマに対する、その原因と解決への方法を提示、発表

(3) レクチャー

- ・京都市交通政策室 勝本精志氏 「歩いて楽しいまちなか戦略」
- ・くうのるくらすの創造舎 藤本芳一氏 「ヨーロッパの自転車先進都市事情」

3. 各グループのワーキング

レッドチーム

(1) 問題の確認

1. 幹線道路の歩道
 - ・ 狭い
 - ・ 歩道を走る自転車が危ない
2. 道路全般
 - ・ 自転車の走るところが無い
 - ・ 自転車の走行マナーが悪い
 - ・ 電柱が邪魔
3. 駐輪問題
 - ・ 自転車専用道路が無い
 - ・ 駐輪スペースが足りない
4. 生活道路
 - ・ 歩道が無い
 - ・ 細街路への自動車の進入

(2) テーマ～「細街路に車が入る」

1. 原因
 - ・ 荷捌き場が無い
 - ・ 多頻度少量の物流になっている（コンビニ・宅配）
 - ・ 過度の利便性の追求の結果
 - ・ 幹線道路が混んでいる
2. 解決への方法
 - ・ ビル建設時に荷捌き場を整備
 - ・ 幹線道路沿いに共同荷捌き場を設ける（行政が整備）
 - ・ 共同配送をおこなう
 - ・ コミュニティバスを走らせる（ゆっくり走るから車が通り抜けにくくなる）
 - ・ わざとカーブをつける
 - ・ 交差点にハンプをつける
 - ・ 通過できなくする（途中で右左折させる）
3. 最優先される解決法
 - ・ 通過交通をなくす
 - ・ 四条通を（車が）南北に渡れなくする
 - ・ 部分的な通行禁止

ブルーチーム

(1) 問題の確認

1. 放置自転車

中京郵便局周辺・三条麩屋町・四条東洞院・元生祥小横・御幸町三条・御射山公園
ろっくん広場・四条烏丸周辺・河原町三条周辺・烏丸三条周辺

2. 自転車の走行マナーが悪い

3. 荷捌き～四条通、河原町通り、細街路

4. 歩行者のマナーも悪い（メールを打ちながら、譲り合いがない）

(2) テーマ～「駐輪場（スペース）の確保」

1. 原因

- ・ 駐輪場が不足
- ・ サービスや利便性の欠如
- ・ 駐輪場の場所が不明
- ・ モラル

2. 解決への方法

- ・ 民間駐輪場の確保
駐車場の一部を駐輪場に（コーディネートが必要）
- ・ 公共交通との連携
定期券の共有（月極駐輪場定期券と電車・バス定期券の組み合わせ）
- ・ 駐輪場利用促進のキャンペーン
放置自転車地帯に駐輪場への誘導案内板の設置
自転車の出発地域に於ける重点的なキャンペーン（マナーの呼びかけ）
幹線道路等に「駐車場案内板」と同様の「駐輪場案内板」を設置



グリーンチーム

(1) 問題の確認

1. 歩道

- ・ 歩道上の駐輪
- ・ 歩道上の自転車走行

2. 信号の無い交差点

- ・ 信号の無い交差点で自動車とぶつかりそうになる

3. 細街路

- ・ 細街路への大型トラックの侵入
- ・ 自動車交通量の多さ
- ・ 歩車分離
- ・ 放置自転車
- ・ 駐車違反
- ・ 路側帯が狭い
- ・ 道路上への看板の突出

(2) テーマ～「歩道上の自転車走行」

1. 原因

- ・ 法規上の自転車の位置が周知されていない
- ・ 車道を自転車が走ると危険
- ・ 子供を乗せた自転車は歩道を走りたい
- ・ 駐車違反の車両がある
- ・ 路側帯が狭く危険

2. 解決への方法

- ・ 車道に自転車レーンを設置する
歩道の自転車通行を禁止し、車道の歩道側に自転車専用レーンを設置する



狭くなった車道は一方通行に

(課題)

荷捌き、バス停はどうするか

- ・ 電柱の地下化（共同溝）
- ・ ストリートファニチュアと公共物の見直し
- ・ 取り締まりの強化、啓発・教育
自転車が車道を安全に走れる交通規制

オレンジチーム

(1) 問題の確認

1. 幹線道路

- ・ 歩行者

 - 四条通の歩道が歩行者の多いとき狭く感じる

 - 地下道がつまらない

 - 御池通と細街路の交差点の信号無視が多い

- ・ 自動車

 - 細街路が四条通へ出るクルマで渋滞し歩行者のスペースが無い

 - 路上駐車が邪魔

 - 客待ちタクシーが邪魔

- ・ 歩車問題

 - 歩車分離信号の危険性と不徹底

 - 歩車分離信号が視覚障害者にとって横断しやすいか疑問

- ・ バス

 - バス停が分かれ過ぎ

 - バス停でバスを待つとき歩道が狭い

2. アーケード・商店街

- ・ 歩行者環境

 - 錦小路が狭い

 - ろっくん広場を廃止せよ

- ・ 自転車

 - 寺町通を自転車が走り回る

 - 自転車利用の多い施設が自転車対策をしていない

3. 細街路

- ・ クルマとの関係

 - 細街路のクルマが多すぎる

 - 通過交通が多い

- ・ 自転車

 - 放置自転車が多い

 - 走行マナーが悪い

4. 自転車

- ・ 自転車が交通ルールを守らない。知らない。

- ・ 四条通の駐輪

- ・ 駐輪場が少ない

(2) テーマ～「幹線道路の歩道と地下道の活用」

1. 原因

- ・ 幹線道路
 - 歩道が狭い→バス停や駐輪が狭くしている
 - 細街路から出てくるクルマが歩行者を邪魔している
 - 自転車の通れるところがない
- ・ 地下道
 - 地下道が暗い
 - 歩きたい様な魅力が無い

2. 解決への方法

- ・ 地上
 - 自転車 自転車レーンの設置
 - こまめに駐輪場を設置
 - 長時間と短時間の放置自転車を区別して対策
 - 放置自転車の取り締まり強化
 - 歩道 四条通の歩道拡張
 - トランジットモールの実現
 - 歩行者とバス待ちを完全分離させる
- ・ 地下
 - 地下道の雰囲気をもくする
 - 地下道を駐輪スペースと自転車用の道路にする
 - 地下街化（壁店）



4. 問題点の傾向

各グループとも活発な意見の交換が行われた。4グループ共通の問題点として、放置自転車や走行マナーの悪さという、いわゆる「自転車問題」が挙げられた。安全・安心な歩行環境に於いて、自転車が迷惑な存在であることが明らかになった。次に多く挙げられた問題が細街路への自動車の進入である。道幅の狭い道路にクルマが行き交うことにより、歩行空間が減少し、危険であると言うのが共通の認識である。歩行空間の問題では、幹線道路に於ける歩道の狭さも議論になった。特にバス停でのバス待ちにより歩道の通行幅員が狭まり、歩行しにくくなっている点が指摘された。

他方、歩行者自体に関する問題点や町並みなどの周辺環境に関しては問題点の指摘は少なかった。

5. 各グループの解決案に対する評価

(1) レッドチーム テーマ「細街路に車が入る」

レッドチームは細街路に自動車が流入することにより、歩行空間が狭められ、歩行者にとって危険な状況にあると指摘した。これに対して、「荷捌き」「自動車交通量の削減」のために、「荷捌き場の確保」「道路の整備」「交通規制」を提唱した。

「荷捌き」に関しては一部運送業者が実行しており、これを普遍化するために行政による指導が必要になると思われる。「道路整備」は即実現可能では無いが、車両の進入を減少させる提案として注目したい。「交通規制」に関しては交通実験として行い、そのデータを基に現実的な「交通規制」は行えるであろう。

(2) ブルーチーム テーマ「駐輪場（スペース）の確保」

ブルーチームは放置自転車が歩行者の安全な歩行を阻害している要因と捉え、放置自転車の解消の為に、新たな駐輪スペースの確保を提案した。民間駐車場の一部を駐輪場に転用することにより都心部の各所に駐輪できる場所を設けることが可能になる。しかし、経営面などのコーディネイトが必要になる。それと共に、駐輪場利用促進のため、キャンペーンを行い、同時に駐輪場の場所が分かるように「駐輪場案内板」の設置が必要になる。これは、実現可能な取り組みとして注目に値する。

(3) グリーンチーム テーマ「歩道上の自転車走行」

グリーンチームは歩道を走行する自転車が、歩行者にとって危険要素であることを問題とした。歩道を走行する自転車を迷惑な存在であると指摘するが、一方で、子供を乗せた自転車は歩道を走りたいと思うのは、そもそも、車道に自転車が安全に走行できるスペースが無く、仕方なく歩道上を走行すると考えた。そこで、「自転車レーンの設置」「取り締まりの強化と啓発や教育」を解決策として提案した。自転車が様々な要因により市民権を獲得していない現状に於いて、歩行者の立場から自転車を考えたとき、自転車レーン等の設置が即ち歩行者の安全確保の絶対条件として、多数のコンセンサスを獲得できるかどうかは疑問の残ることである。まずは、提案にある様な、自転車ユーザーのルール遵守の啓発・教育が優先されるべきであろう。

(4) オレンジチーム テーマ「幹線道路の歩道と地下道の活用」

オレンジチームは四条通や河原町通などの幹線道路の歩道の狭さとその原因、四条烏丸～四条河原町間の地下道の有効利用について議論した。歩道の狭さの要因として挙げられたのは放置自転車であるが、そもそも、京都一の繁華街である四条通や河原町通の歩道の幅員が現状のままで良いのかどうか疑問のあるところである。バス停でバスを待つ利用者が溢れ、歩道を狭くし、歩行の障害になっていることも指摘しているが、解決策として提案しているトランジットモール化などの大胆な改善が行われれば、状況は変化するであろう。また、地下道に関しては京都市民であれば歩行環境として機能していないことは容易に感じるところであり、改善により地上と地下に人の流れを分散させることによる歩行の円滑化は想像に難くないものである。

6. 課題

今回のワークショップでは、車椅子利用者・視覚障害者等のハンディキャップのある人の参加が無かった。彼等の視点から「歩行環境」に関する意見が聴取できなかったことは残念である。また、賑わいのある歩行環境の創造などにも意見があまり出なかった。

また、進行、時間上の問題で、解決策にまで議論の及ばなかったグループもあり、ワークショップそのものの進行に工夫が必要であった。

7. まとめ

今回の議論を通じて、歩行者・自転車・自動車それぞれの問題点が浮き彫りになった。前述の通り、早急に改善しなければならない課題として、「放置自転車」「自転車の走行マナー」「細街路への自動車の侵入」「幹線道路の歩道拡張」が挙げられる。

京都市は「歩いて楽しいまちなか戦略」「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」を策定し、四条通に於けるトランジットモールの交通社会実験や新規駐輪場の建設などに着手し始めた。いずれも多数の市民のコンセンサスが得られなければ実現できない事業であり、今回のワークショップで議論された内容は「市民」が捉えた、現状認識とそれに対する解決案として、十分施策に反映させる価値のあるものであったと考える。

今後も、NPO 法人環境市民と京のアジェンダ21フォーラム・環境に優しい交通体系の創出ワーキンググループは、「脱温暖化」という命題に立脚しながら、都市・交通の問題に取り組んで行く所存である。

