

京都市都心の交通に関するアンケート調査 報告書

2007年3月

みやこ

京のアジェンダ 21 フォーラム

目 次

1. 調査の背景と目的	1
(1) 調査の背景	1
(2) 調査の目的	1
2. アンケート調査の実施要領	2
(1) アンケート調査の実施要領	2
(2) アンケート調査票	2
3. アンケート調査結果	4
(1) 回答者数と回答者の属性	4
① 回答者数	4
② 回答者の性別	4
③ 回答者の年齢構成	5
④ 回答者の居住地	6
⑤ 都心来訪の交通手段	7
⑥ 都心来訪の頻度	9
(2) 幹線道路（四条通を想定）に関する都心来訪者の意向調査	10
① 歩道が狭すぎます。もっとゆったり歩ける歩道にすべきです。	10
② 自動車の渋滞がひどすぎます。自動車の進入を制限すべきです。	11
③ 自動車のなかでは、バスなどの公共交通の通行を優先すべきです。	12
(3) 細街路（いわゆる小路）に関する都心来訪者の意向調査	13
① 用事がない、通り抜けの自動車の進入を制限すべきです。	13
② 自動車の速度が高すぎます。もっとゆっくり走るべきです。	14
③ 歩行者が安心して歩ける路側帯などを、もっとひろげるべきです。	15
(4) 自転車に関する都心来訪者の意向調査	16
① 迷惑な路上放置自転車は許せません。厳しく制限すべきです。	16
② 適正な自転車利用のために、駐輪場や自転車レーンがもっと必要です。	18
③ 左側通行、一旦停止や歩道での歩行者優先など、ルールを徹底すべきです。	19
(5) トランジットモールに関する都心来訪者の意向調査	20
① 本調査におけるトランジットモールの説明	20
② 現在の四条通とトランジットモール、あなたはどちらが良いと思われますか？	20
(6) 「まちなかを歩く日」に関する認知度調査	23
① 調査を「まちなかを歩く日 2006」に合わせて実施	23
② 今日「まちなかを歩く日」が開催されていることを知っていましたか？	23
4. まとめ	24
(1) 調査結果のまとめ	24
(2) 今後の検討	24

1. 調査の背景と目的

(1) 調査の背景

京都市は本年度（2006年度）より、市内有数の繁華街、京町家に代表される伝統的町並みなど、京都の活力と魅力が凝縮されている歴史的都心において、自動車渋滞や自転車問題をはじめとする交通問題を解決し、人が主役の活力と魅力あふれるまちづくりである「歩いて楽しいまち」の実現を目指すため、「歩いて楽しいまちなか戦略」を推進している。

京都市は、この「歩いて楽しいまちなか戦略」の具体化のために、まず来年度（2007年度）に歴史的都心地区において施策を試すための交通社会実験を実施し、以降の恒久的な施策の推進につなげることをしている。

この戦略の推進には地元住民、商業者及び関係機関等との合意形成が不可欠であることから、京都市は関係者で構成する「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」（以下、協議会）を設置し、道路空間の活用方法や快適な歩行空間の確保策などについて協議することとしたが、^{みやこ}京のアジェンダ 21 フォーラム（以下、フォーラム）もこれに参加することが要請され、協議会ならびに幹事会の委員として参加することになった。

フォーラムにおいてはワーキンググループ（以下、WG）の一つ、交通 WG が環境行動計画『^{みやこ}京のアジェンダ 21』に基づき環境にやさしい交通体系の創出に取り組んでいるが、今回の「歩いて楽しいまちなか戦略」への参画はその実現の絶好の機会であることから、本年度、WG 内にプロジェクト「『歩いて楽しいまちなか戦略』実現に向けた市民参加機会の創出」を立ち上げ、フォーラムの本年度の「重点プロジェクト」の指定を受け、取り組むものである。

(2) 調査の目的

プロジェクト「『歩いて楽しいまちなか戦略』実現に向けた市民参加機会の創出」は、その名称の通り、「歩いて楽しいまち」の実現にあたって“都心ユーザー”である人々の意向を反映したかたちで事業が推進されるように働きかけることを目的としているが、その目的に沿って、歴史的都心地区の交通の現状や現在協議会で議論の対象になっている交通施策に関する、都心を訪れる京都市民、また京都市外からの来訪者の受け止め方や意見を調査把握することが本調査の目的である。

なお、自動車や歩行者の交通量に代表される都心の交通実態に関しては、京都市が詳細な調査を実施しているところである。交通 WG では、本調査で把握した都心来訪者の意向等を市の調査結果と合わせて検討することで、今後、来年度の交通社会実験の具体的内容や将来の都心交通政策が進むべき方向について提案を取りまとめ、協議会等を通じた提案内容の実現を働きかけることになる。

2. アンケート調査の実施要領

(1) アンケート調査の実施要領

都心を訪れる京都市民、また京都市外からの来訪者の受け止め方や意見を把握するための調査はアンケート調査とし、以下の実施要領で実施した。

- 調査日 2006年11月11日(土)・12日(日)の「まちなかを歩く日」
- 調査地点 三条通(京都文化博物館前)と四条通(大丸京都店前)
- 調査方法 アンケート調査(トランジットモールについてはイラストパネルで説明)
- 回答者数 合計504名

調査に対する都心来訪者の関心が高まることを期待して、アンケート調査は、都心のイベント「まちなかを歩く日2006」の期間(11月上旬の土曜・日曜の2日間)に同イベントの一環として実施した。写真2.1、2.2に調査の様子を示すが、写真のとおり、都心の交通の現状ならびに街路改革案である「トランジットモール(歩行者・公共交通優先道路)」については、図2.1に示すイラストパネルを使用して説明した。



写真 2.1 三条通での調査の様子



写真 2.2 四条通での調査の様子



図 2.1
調査に使用した説明パネル
現状(↑)と街路改革案(→)

(2) アンケート調査票

アンケート調査に使用した調査票は次ページに示す内容のものである。

京都の都心部の交通。あなたはどのように思いますか？

調査日 (11) (12)	調査地点 (文) (大)	番号
------------------	-----------------	----

私たちは、地球温暖化を防ぐために、自動車からのCO2排出を大幅に減らすことが必要だと考えています。京都の都心部では、歩く人や自転車、公共交通を重視する「歩いて楽しいまちなか戦略」の検討がはじまっています。京都都心部の交通について、あなたはどのように考えますか。

以下の各項目に賛成の方は○、反対の方は×、どちらとも言えない場合は△をつけてください。

<幹線道路（四条通を想定）について>

1. 歩道が狭すぎます。もっとゆったり歩ける歩道にすべきです。_____
2. 自動車の渋滞がひどすぎます。自動車の進入を制限すべきです。_____
3. 自動車のなかでは、バスなど公共交通の通行を優先すべきです。_____

<細街路（いわゆる小路）について>

4. 用事がない、通り抜けの自動車の進入を制限すべきです。_____
5. 自動車の速度が高すぎます。もっとゆっくり走るべきです。_____
6. 歩行者が安心して歩ける路側帯などを、もっとひろげるべきです。_____

<自転車について>

7. 迷惑な路上放置自転車は許せません。厳しく制限すべきです。_____
8. 適正な自転車利用のために、駐輪場や自転車レーンがもっと必要です。_____
9. 左側通行、一旦停止や歩道での歩行者優先など、ルールを徹底すべきです。_____

<トランジットモールについて>

京都市が検討中の「歩いて楽しいまちなか戦略」では、四条通などを「トランジットモール」とすることを考えています。トランジットモールとは、公共交通（バスや路面電車）と歩行者が主役の大通りで、通常は一般車両が乗り入れることはできません。

10. ふたつの図をご覧ください。現在の四条通（左の写真）と、トランジットモール（右のイラスト）、あなたはどちらが良いと思われますか？

① 現在のままで良い ② トランジットモールが良い

<「まちなかを歩く日」について>

11. 今日「まちなかを歩く日」が開催されていることを知っていましたか？

① 知っていた ② 知らなかった

12. 「まちなかを歩く日」のイベントで、良かったものを「ひとつ」あげてください。

イベント名
地域名など

<最後に、あなた自身について>

お住まい: _____ 都道府県 _____ 市町村 _____ 区 _____ 学区 _____

年齢: _____ 歳代 _____ 性別 (女) (男)

京都の都心へ来る頻度 (週) (月) (年) に _____ 回程度

京都都心への交通手段 ① 鉄道 ② バス ③ 自転車 ④ 徒歩 ⑤ その他: _____

ご協力、ありがとうございました。

2006年11月 京のアジェンダ21フォーラム
FAX でのご回答お送り先: **075-647-3536**

3. アンケート調査結果

(1) 回答者数と回答者の属性

① 回答者数

アンケート調査の回答者数は2日間・2カ所の合計で504名であった。回答者数の内訳は表3.1に示す通りである。なお、調査日の11月11日は土曜日、11月12日は日曜日で、ともに休日であり、「まちなかを歩く日2006」の実施日であった。

表 3.1 調査日・調査地点別の回答者数

上段：実数(件)

下段：横構成比(%)

		調査地点		
		三条通・ 京都文化 博物館前	四条通・ 大丸京都 店前	合 計
調 査 日	11月11日	135 52.3	123 47.7	258 100.0
	11月12日	117 47.6	129 52.4	246 100.0
	合 計	252 50.0	252 50.0	504 100.0

② 回答者の性別

調査地点別の回答者の性別を表3.2に示す。女性の回答者が半数強、男性の回答者が半数弱という結果であった。なお、調査票の記入を回答者に委ねたケースで性別の記入漏れが16件あった。

表 3.2 調査地点別の回答者の性別

上段：実数(件)

下段：横構成比(%)

回答者の属性		性別			合 計
		女性	男性	不明・ 無回答	
調 査 地 点	三条通・京都 文化博物館前	148 58.7	99 39.3	5 2.0	252 100.0
	四条通・大丸 京都店前	142 56.3	99 39.3	11 4.4	252 100.0
	不明・無回答	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
	合 計	290 57.5	198 39.3	16 3.2	504 100.0

③ 回答者の年齢構成

回答者の年齢構成を図 3.1 に示す。10 歳代から 80 歳代までの幅広い年齢層の都心来訪者にアンケート調査への協力を求めることができた。

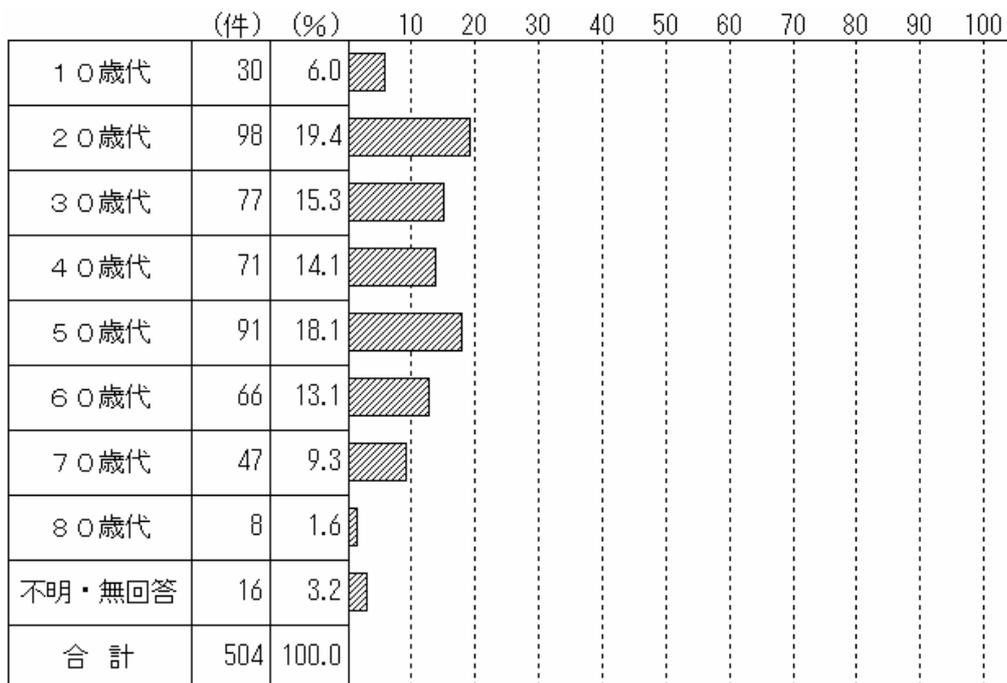


図 3.1 回答者の年齢構成

調査地点別の回答者の年齢構成を表 3.3 に示す。三条通と四条通とでは三条通の回答者の方が若年層が若干多い結果であったが、両調査地点とも幅広い年齢層の回答者を得ている。

表 3.3 回答者の年齢構成 (調査地点別)

回答者の属性		年齢									合計
		10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	不明・無回答	
調査地点	三条通・京都文化博物館前	21	55	38	35	47	29	20	3	4	252
		8.3	21.8	15.1	13.9	18.7	11.5	7.9	1.2	1.6	100.0
	四条通・大丸京都店前	9	43	39	36	44	37	27	5	12	252
		3.6	17.1	15.5	14.3	17.5	14.7	10.7	2.0	4.8	100.0
	不明・無回答	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計	30	98	77	71	91	66	47	8	16	504
		6.0	19.4	15.3	14.1	18.1	13.1	9.3	1.6	3.2	100.0

上段：実数 (件)
下段：横構成比 (%)

④ 回答者の居住地

回答者の居住地を調査票の回答記述から整理したものを図 3.2 に示す。京都市外に居住する都心来訪者が半数弱、また京都市内各区に居住する都心来訪者が合わせて半数強という結果であった。

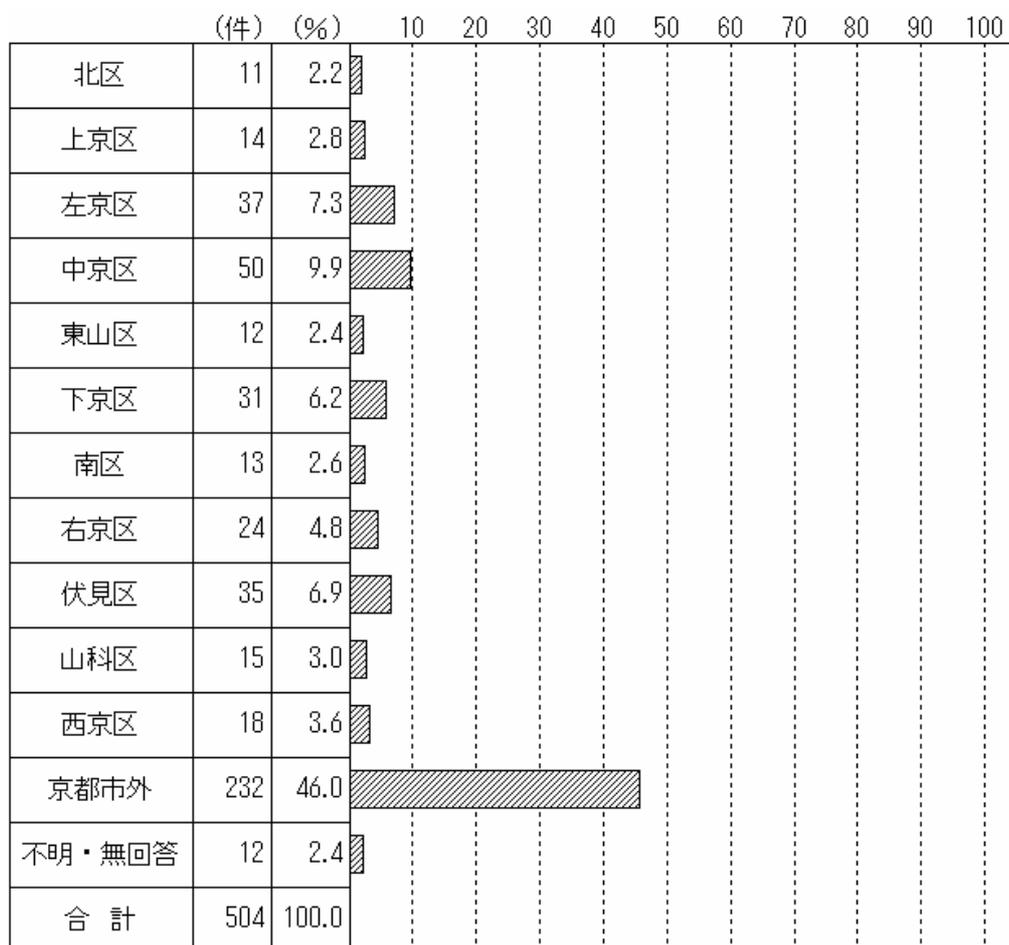


図 3.2 回答者の居住地

調査地点別の回答者の居住地を表 3.4 に示す。なお調査票の居住地の記載漏れが三条通で 4 件、四条通で 8 件あった。

表 3.4 調査地点別の回答者の居住地

回答者の属性	居住地														不明・無回答	合計
	北区	上京区	左京区	中京区	東山区	下京区	南区	右京区	伏見区	山科区	西京区	京都市外				
調査地点	三条通・京都文化博物館前	3	6	26	28	5	6	3	9	16	7	9	130	4	252	
	四条通・大丸京都店前	8	8	11	22	7	25	10	15	19	8	9	102	8	252	
	不明・無回答	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	11	14	37	50	12	31	13	24	35	15	18	232	12	504		
	2.2	2.8	7.3	9.9	2.4	6.2	2.6	4.8	6.9	3.0	3.6	46.0	2.4	100.0		

上段：実数 (件)
下段：構成比 (%)

⑤ 都心来訪の交通手段

都心来訪の交通手段を複数回答で尋ねた結果を図 3.3 に示す。

最も多い交通手段は鉄道（JR・阪急・京阪・近鉄・地下鉄等）で、バスがこれに次いでいる。また、「その他」はマイカーやバイクを意味しているが、これらの比率は 10% に満たず、徒歩や自転車よりも少ない。

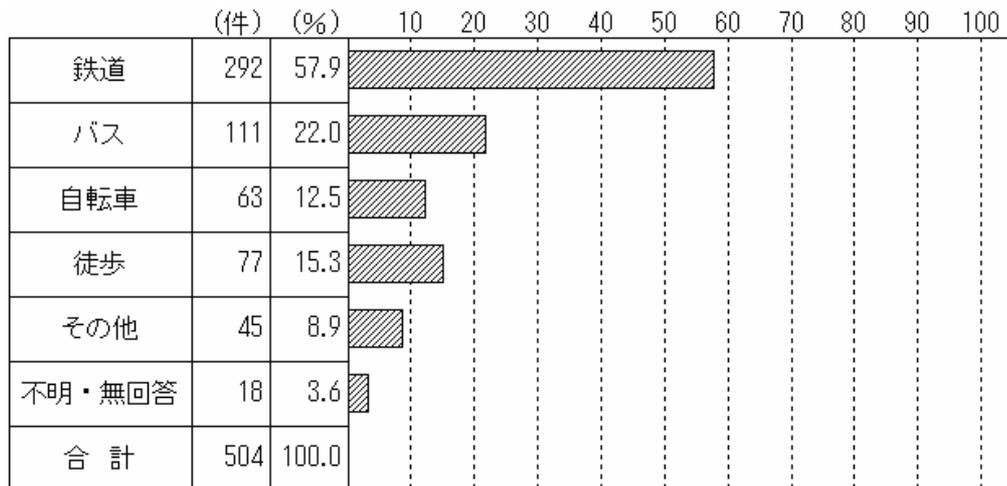


図 3.3 都心来訪の交通手段（複数回答）

回答者の居住地別に都心来訪の交通手段を見たものを図 3.4 に示す。

交通手段「その他」はマイカーやバイクを意味しているが、全体で 8.9%に過ぎない。また京都市外に居住している回答者だけについて見ても「その他」の回答は 9.1%であり、都心来訪の交通手段としては率が小さいことが確かめられる。

一方、サンプルの偏りがあり得ることを想定しつつ見る必要があるが、都心の中京区と下京区に居住する回答者の交通手段は地理的に当然ながら徒歩と自転車の比率が高い。

他の市内各区の居住者の都心来訪の交通手段ではバスの比率が鉄道と同じくらい大きいことが見て取れる。

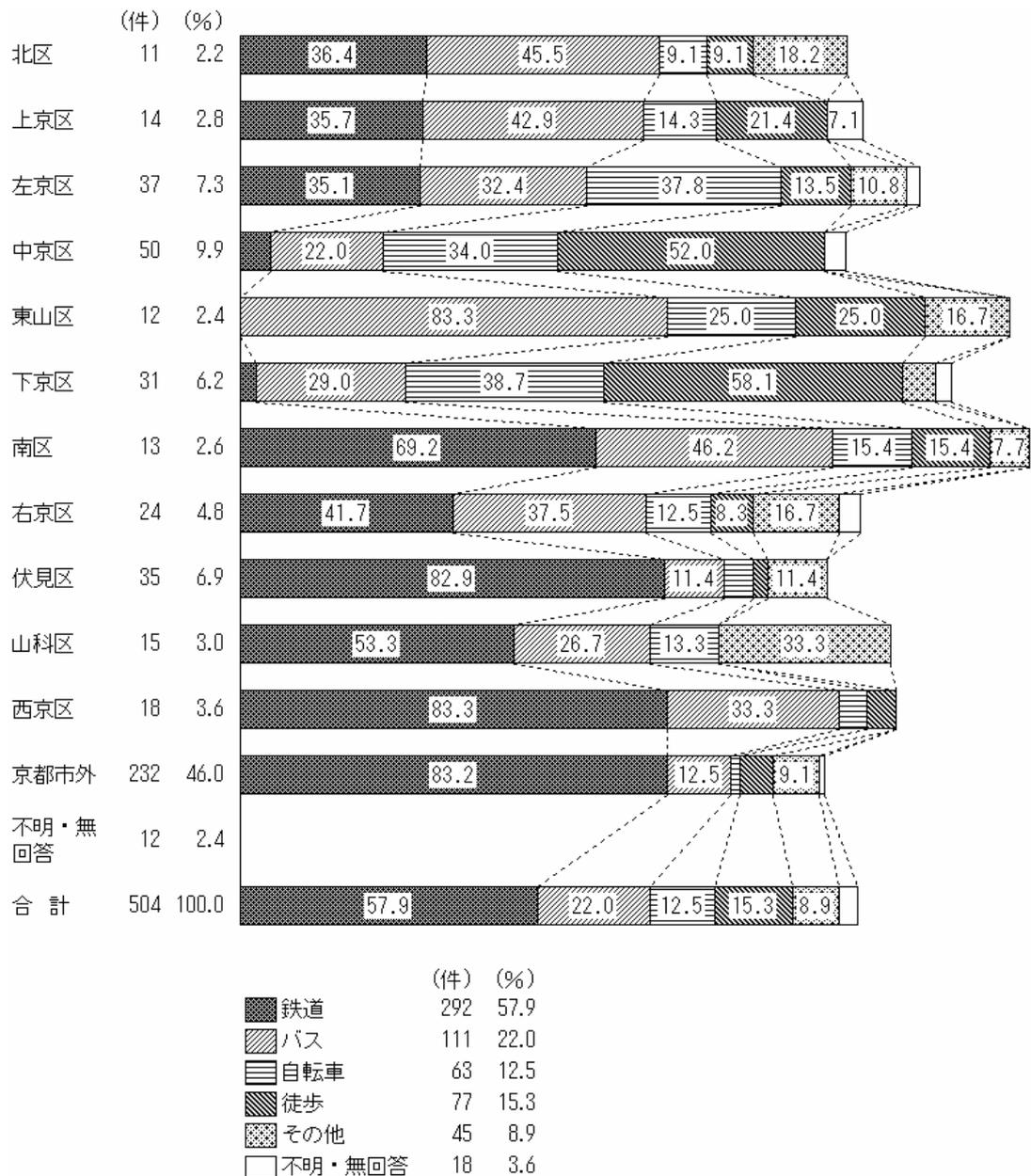


図 3.4 回答者の居住地別の都心来訪の交通手段（交通手段は複数回答）

⑥ 都心来訪の頻度

都心来訪の頻度を尋ねた結果を整理したものを図 3.5 に示す。

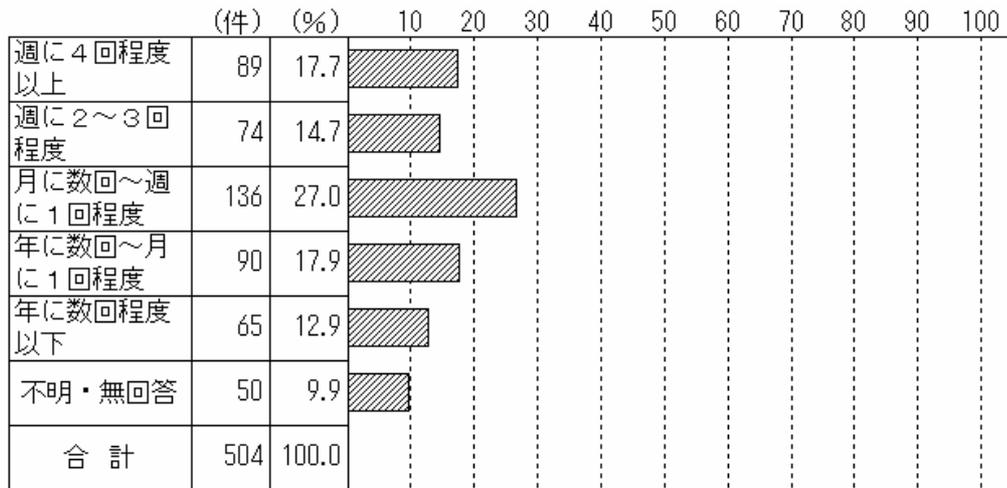


図 3.5 都心来訪の頻度

都心来訪の頻度別に見た交通手段を図 3.6 に示す。

都心来訪頻度の高い回答者の交通手段では鉄道があまり多くなく、バス・自転車・徒歩の比率が高いのが目立つ。交通手段「その他」(マイカーやバイク)は来訪頻度のごく少ない回答者では1割を超えているが、来訪頻度の高い回答者では1割未満である。

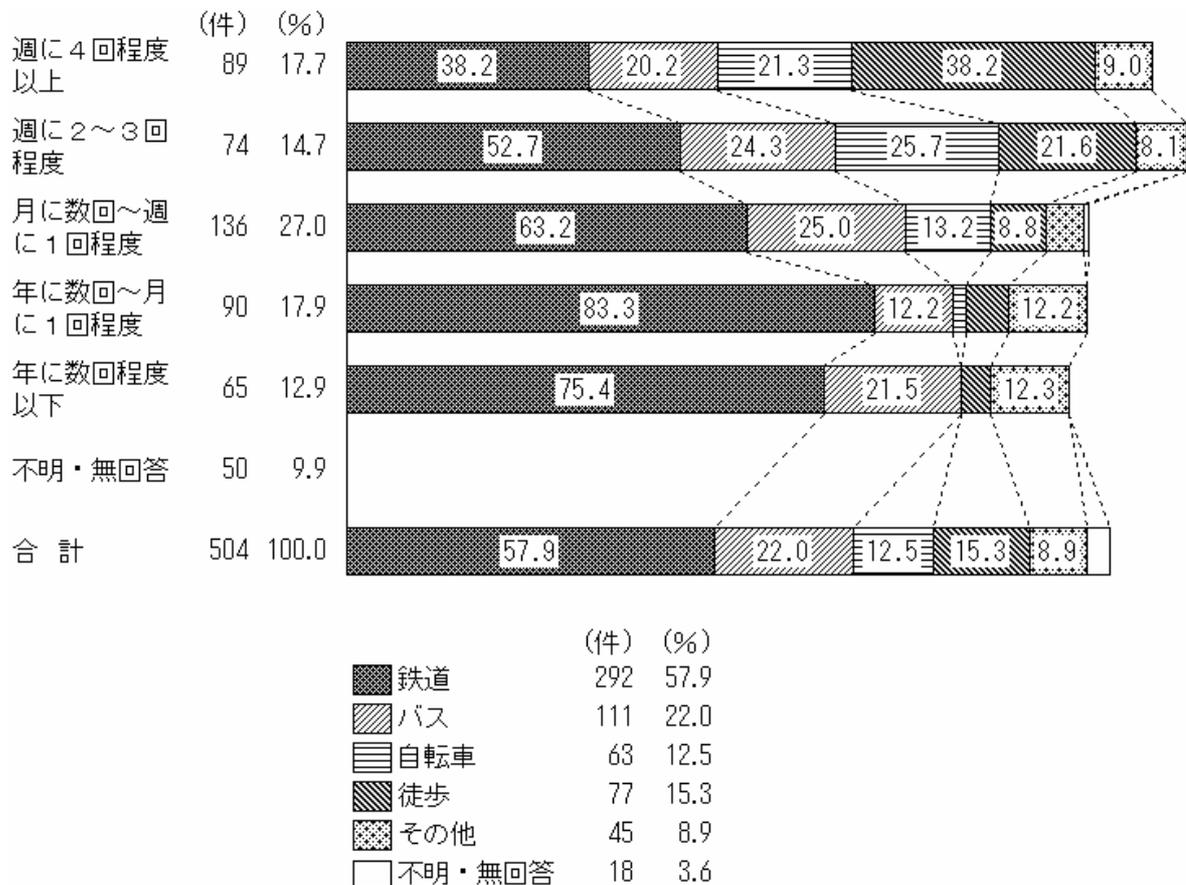


図 3.6 都心来訪の頻度別の交通手段 (交通手段は複数回答)

(2) 幹線道路（四条通を想定）に関する都心来訪者の意向調査

① 歩道が狭すぎます。もっとゆったり歩ける歩道にすべきです。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図3.7に示す。

若年齢層でも過半数が「賛成」と回答しており、年齢が高いほど「賛成」の比率が高くなる傾向が見られる。一方、年齢が低いほど「どちらとも言えない」の比率が高い傾向が見られる。

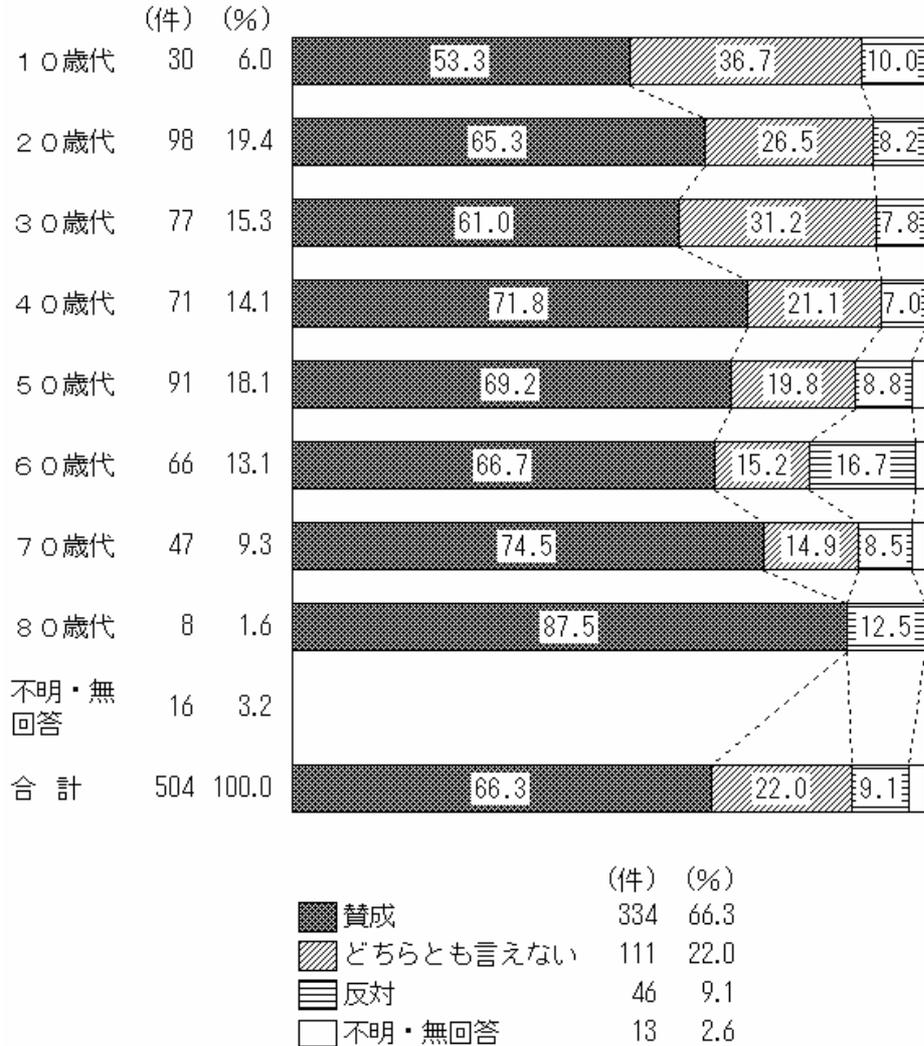


図3.7 「歩道が狭すぎます。もっとゆったり歩ける歩道にすべきです。」

② 自動車の渋滞がひどすぎます。自動車の進入を制限すべきです。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図3.8に示す。

若い年齢層ほど「どちらとも言えない」の比率が高く10歳代の回答者は1/4が「反対」と回答しているが、全体では2/3の回答者が幹線道路（四条通を想定）における自動車の進入制限に「賛成」と回答している。

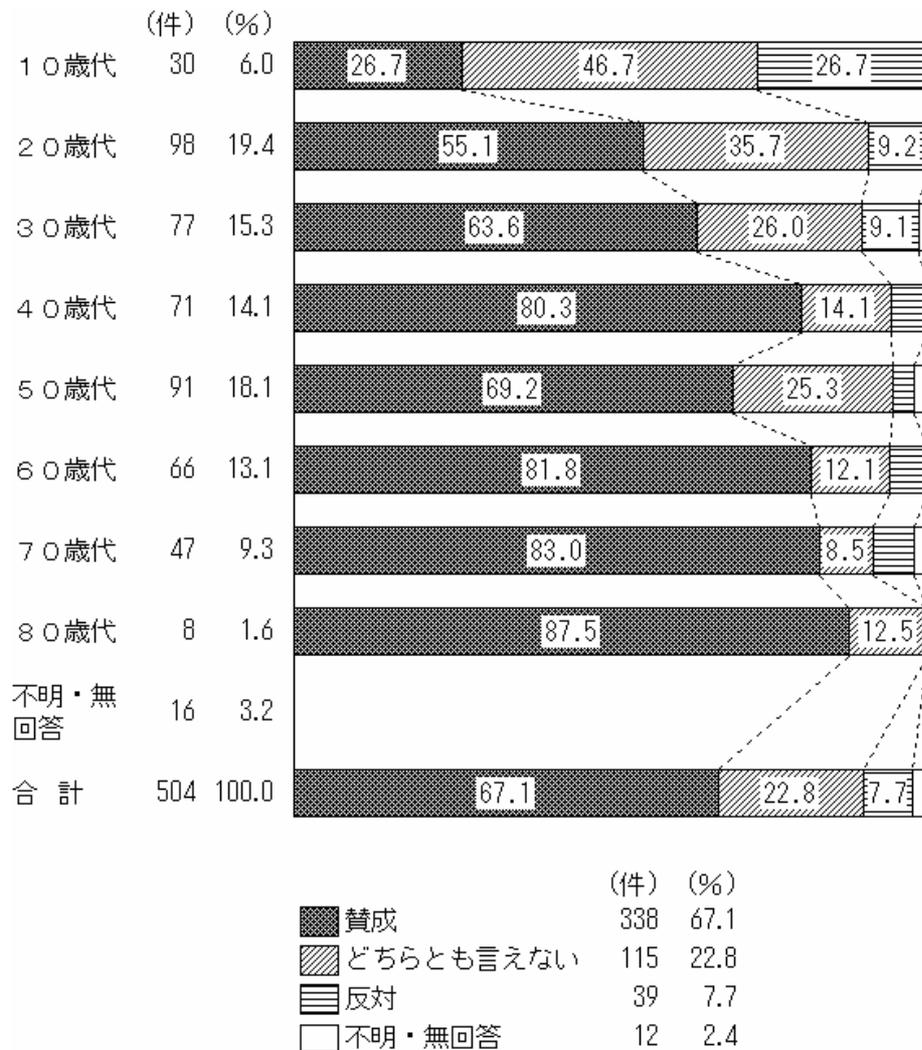


図3.8 「自動車の渋滞がひどすぎます。自動車の進入を制限すべきです。」

③ 自動車のなかでは、バスなどの公共交通の通行を優先すべきです。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図3.9に示す。

全体で見ても8割の回答者が幹線道路（四条通を想定）における公共交通の優先通行に賛成している。自動車の進入制限とは異なり、各年齢層とも「賛成」比率が高い。自動車の進入制限に「反対」の比率が高い10歳代の回答者もこの設問には大多数が「賛成」と回答している。

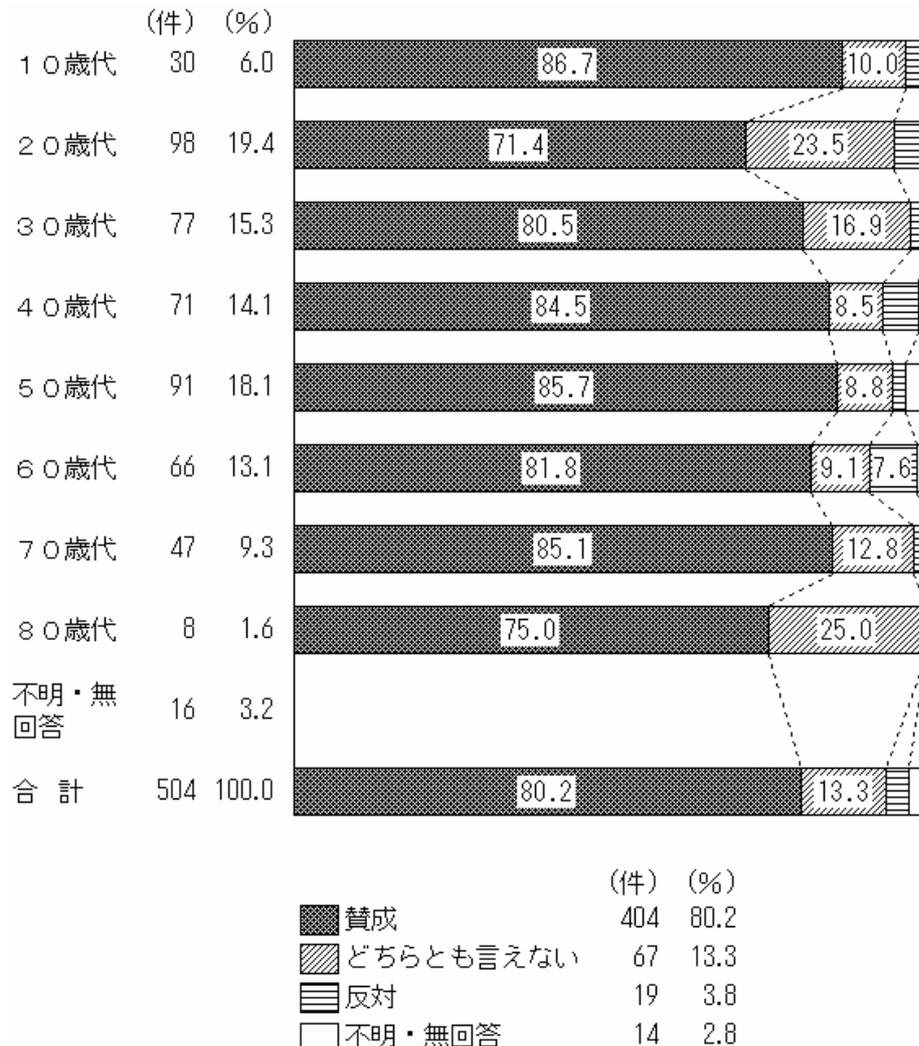


図3.9 「自動車のなかでは、バスなどの公共交通の通行を優先すべきです。」

(3) 細街路（いわゆる小路）に関する都心来訪者の意向調査

① 用事がない、通り抜けの自動車の進入を制限すべきです。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図3.10に示す。

自動車の進入制限については若年層において「どちらとも言えない」という慎重な意見が、また30歳代・40歳代において「反対」の意見が目立つ。全体としては2/3ほどが細街路への単なる通過の自動車の進入制限に賛成している。

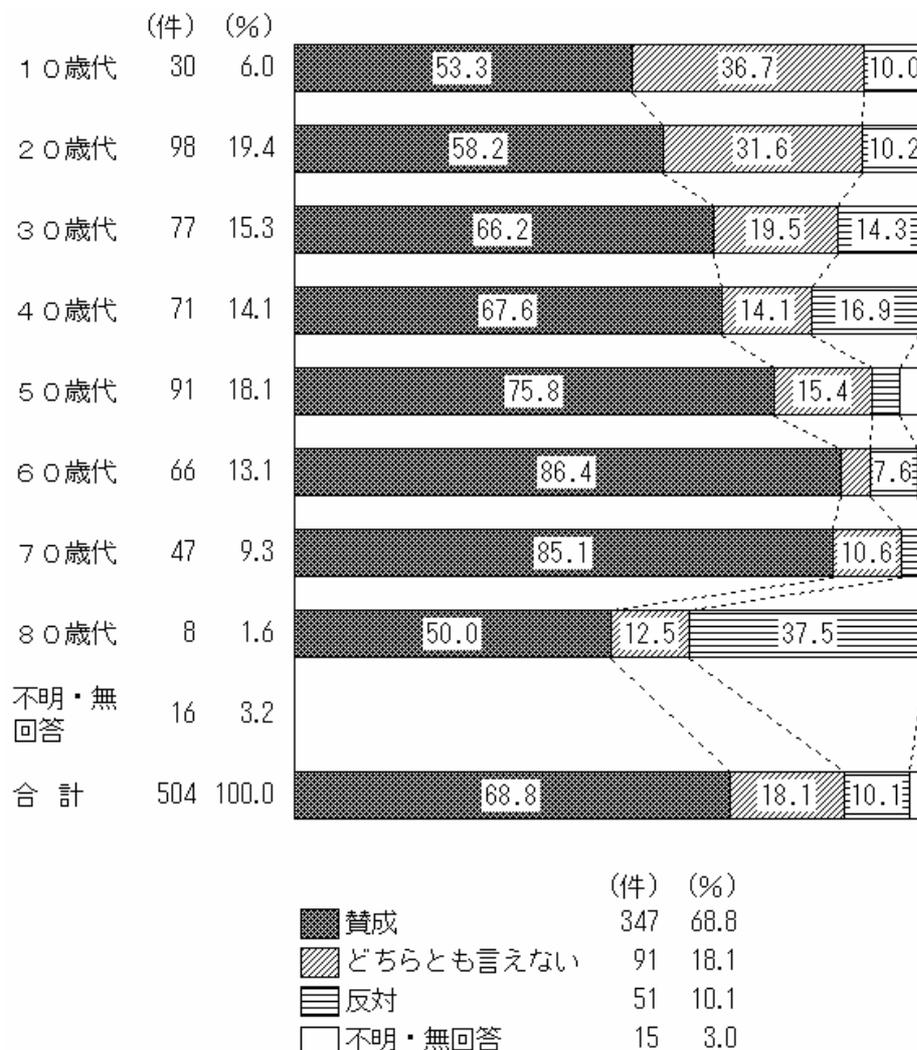


図3.10 「用事がない、通り抜けの自動車の進入を制限すべきです。」

② 自動車の速度が高すぎます。もっとゆっくり走るべきです。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図3.11に示す。

これは細街路を歩行者にとって歩きやすいものとするための自動車交通の速度抑制を想定した設問であるが、結果は高い年齢層ほど「賛成」の比率が高い。全体では6割が賛成している一方、1/4の回答者が意見として「どちらとも言えない」を選択している。

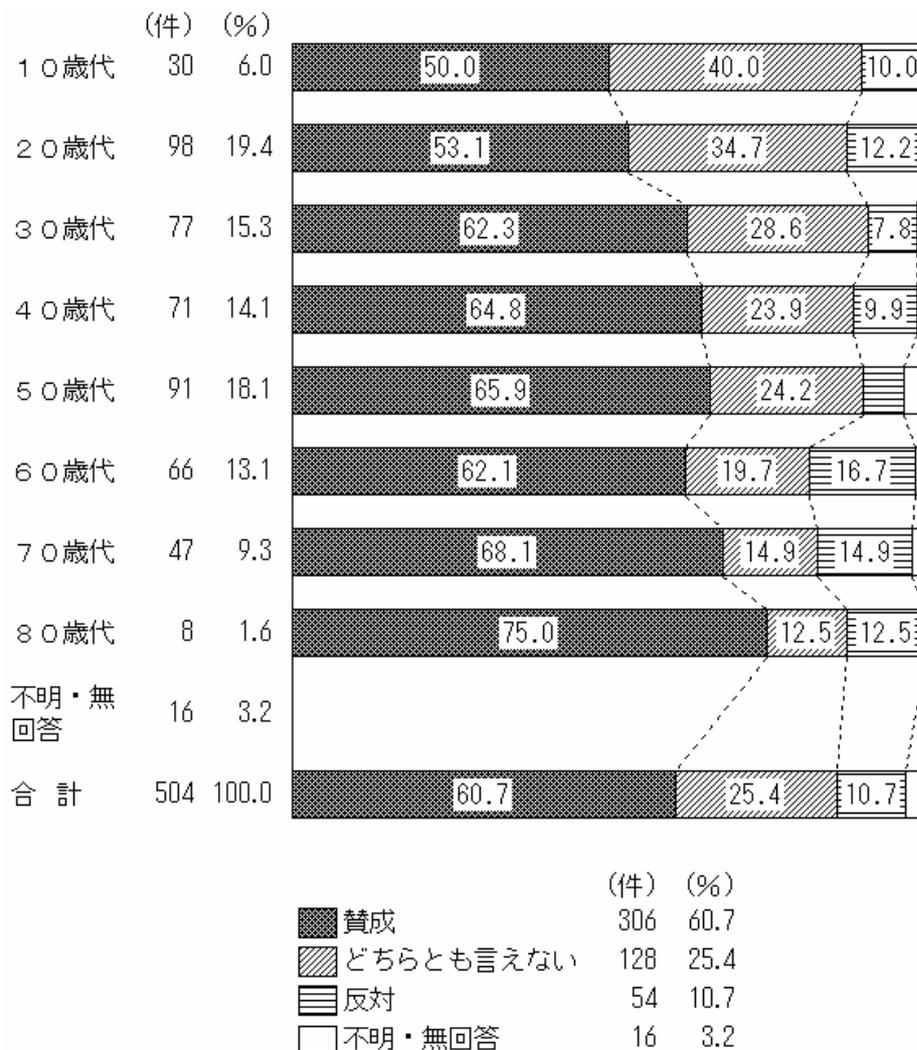


図3.11 「自動車の速度が高すぎます。もっとゆっくり走るべきです。」

③ 歩行者が安心して歩ける路側帯などを、もっとひろげるべきです。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図3.12に示す。

全体では8割の回答者が賛成している。細街路の歩行者空間の拡張については各年齢層とも「賛成」の比率が高く、年齢階層による回答の傾向の大きな違いは見られない。

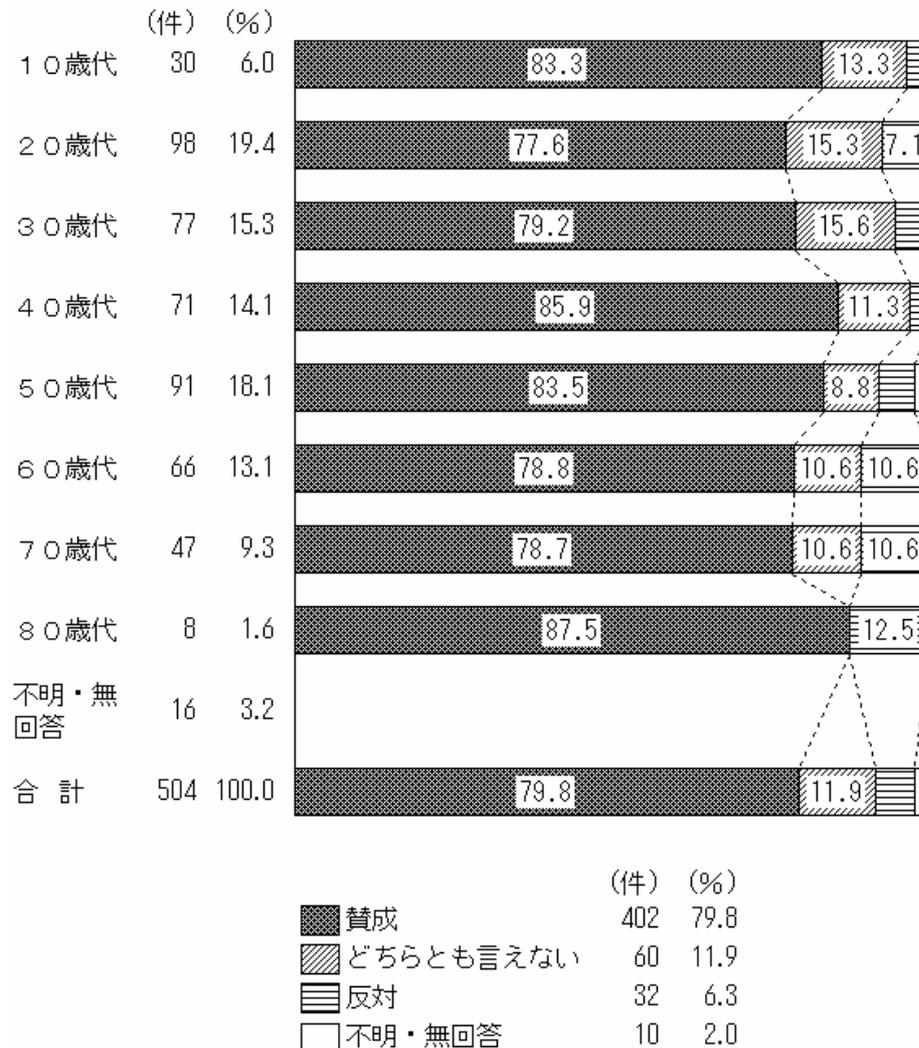


図3.12 「歩行者が安心して歩ける路側帯などを、もっとひろげるべきです。」

(4) 自転車に関する都心来訪者の意向調査

① 迷惑な路上放置自転車は許せません。厳しく制限すべきです。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図 3.13 に示す。

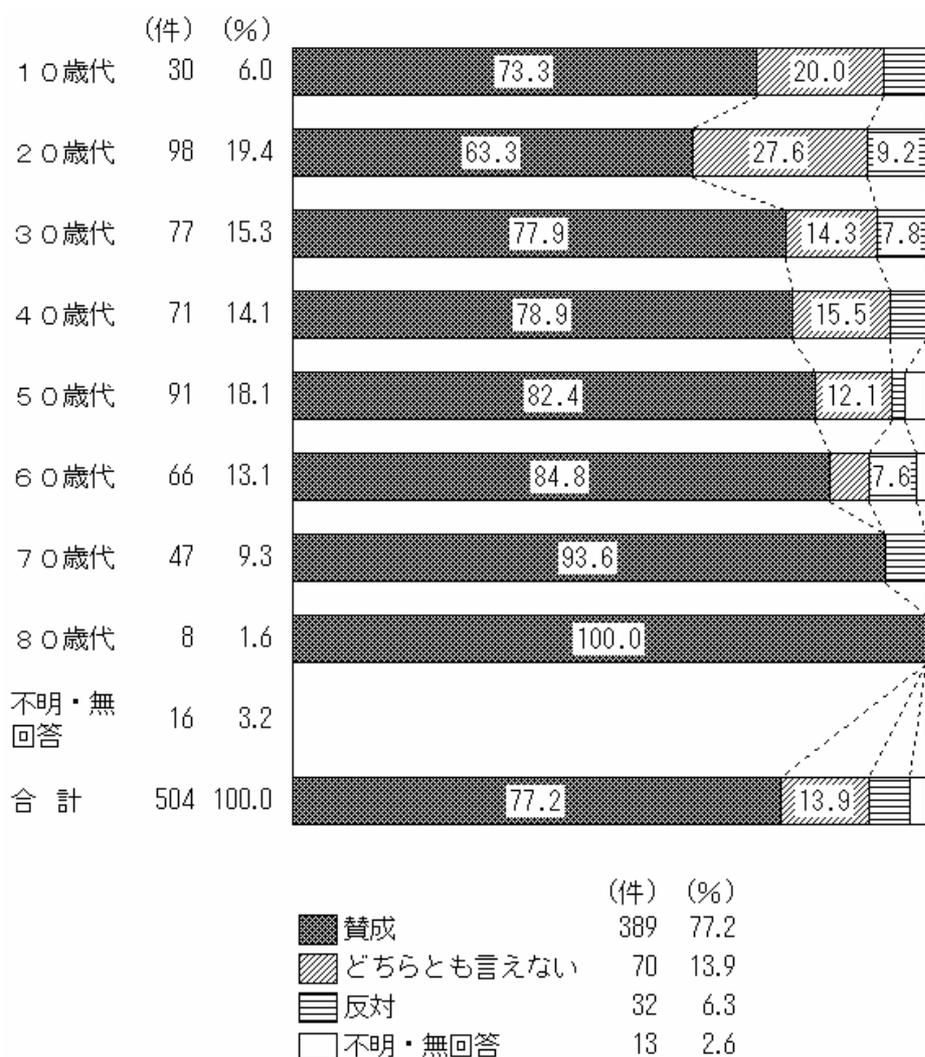


図 3.13 「迷惑な路上放置自転車は許せません。厳しく制限すべきです。」

本設問を都心来訪の交通手段別に見たものを図 3.15 に示すが、自転車を手段とする回答者には慎重な意見が多いことがわかる。また、年齢階層別に見た都心来訪の交通手段を図 3.16 に示すが、これと合わせてみると 30 歳代・40 歳代・50 歳代の回答者は自転車の利用率が 20 歳代の回答者と同程度以上であっても路上放置自転車に対しては厳しい意見を持つ傾向がうかがえる。

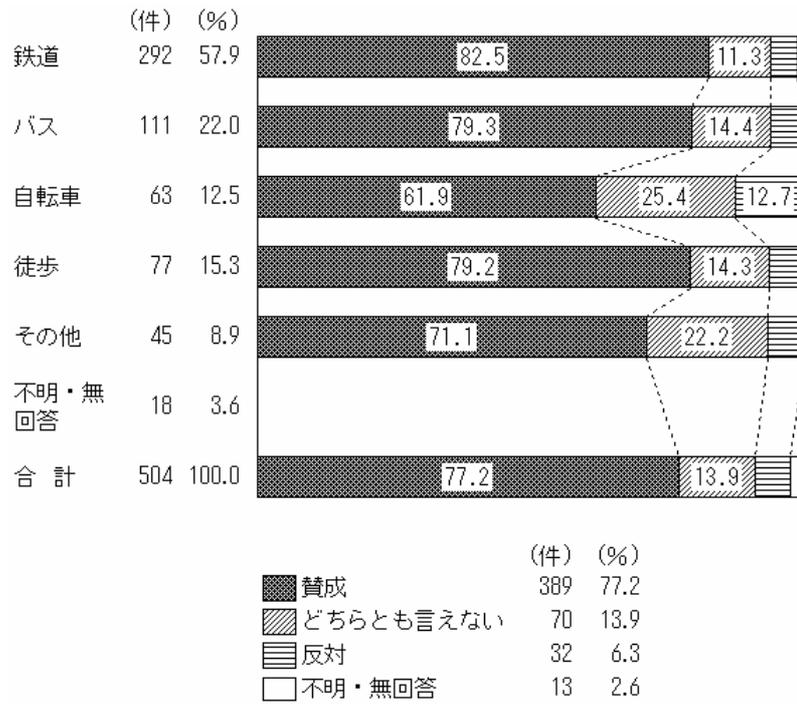


図 3.14 都心来訪の交通手段別にみた回答（交通手段は複数回答）

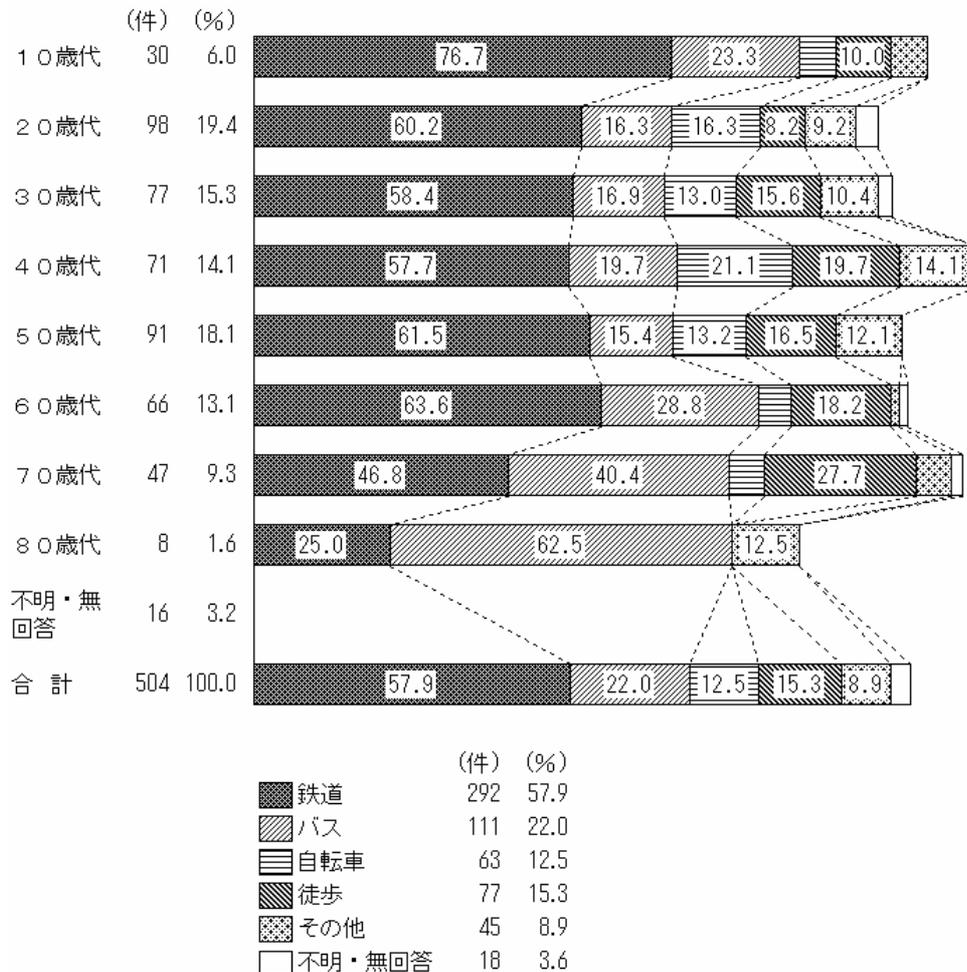


図 3.15 年齢階層別にみた都心来訪の交通手段（交通手段は複数回答）

② 適正な自転車利用のために、駐輪場や自転車レーンがもっと必要です。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図3.16に示す。

自転車の適正な利用のために都心において駐輪場や自転車レーンの増設が必要と考える人の割合はたいへん多く、全ての年齢層の回答者において賛成の割合が8割を越えている。

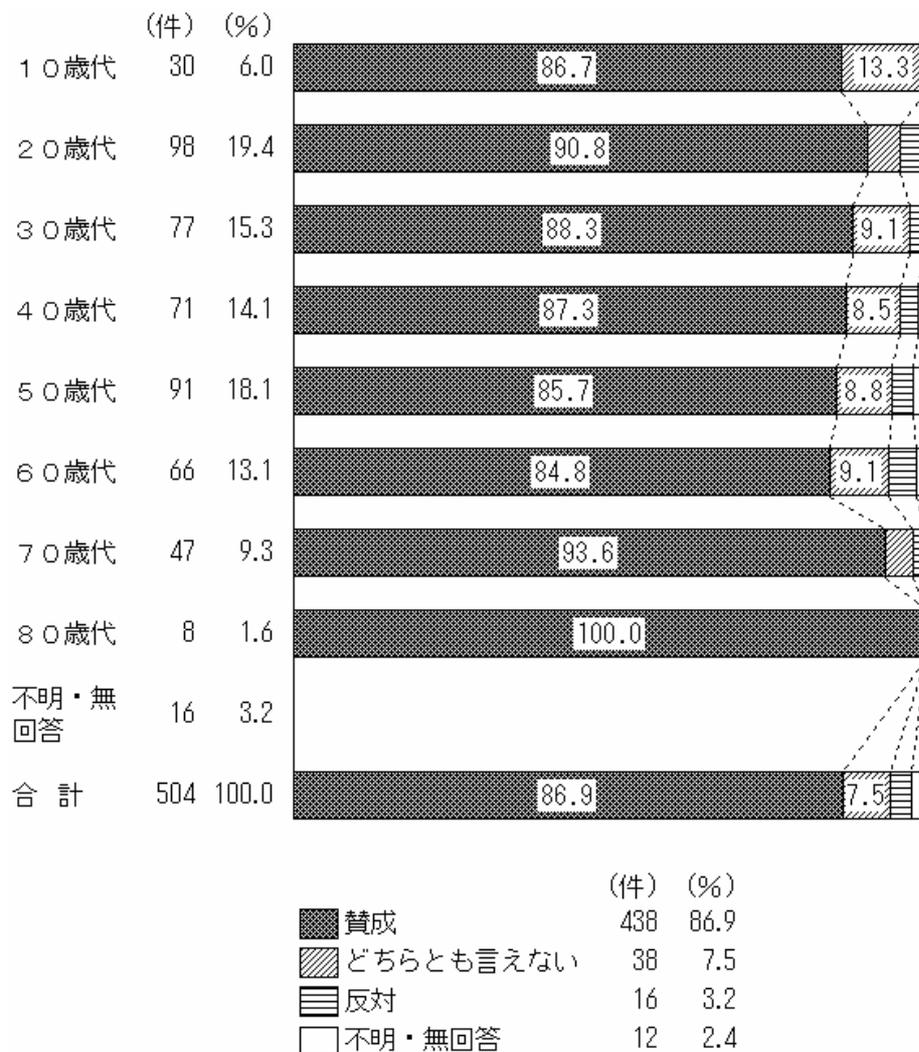


図3.16 「適正な自転車利用のために、駐輪場や自転車レーンがもっと必要です。」

③ 左側通行、一旦停止や歩道での歩行者優先など、ルールを徹底すべきです。

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を年齢階層別に見たものを図3.17に示す。

全体としては8割以上の回答者が賛成している。一方、年齢階層別に見ると若い年齢層で「どちらとも言えない」という回答の比率が目立ち、自転車利用のルールの厳守を求められることへの抵抗感があることがうかがわれる。

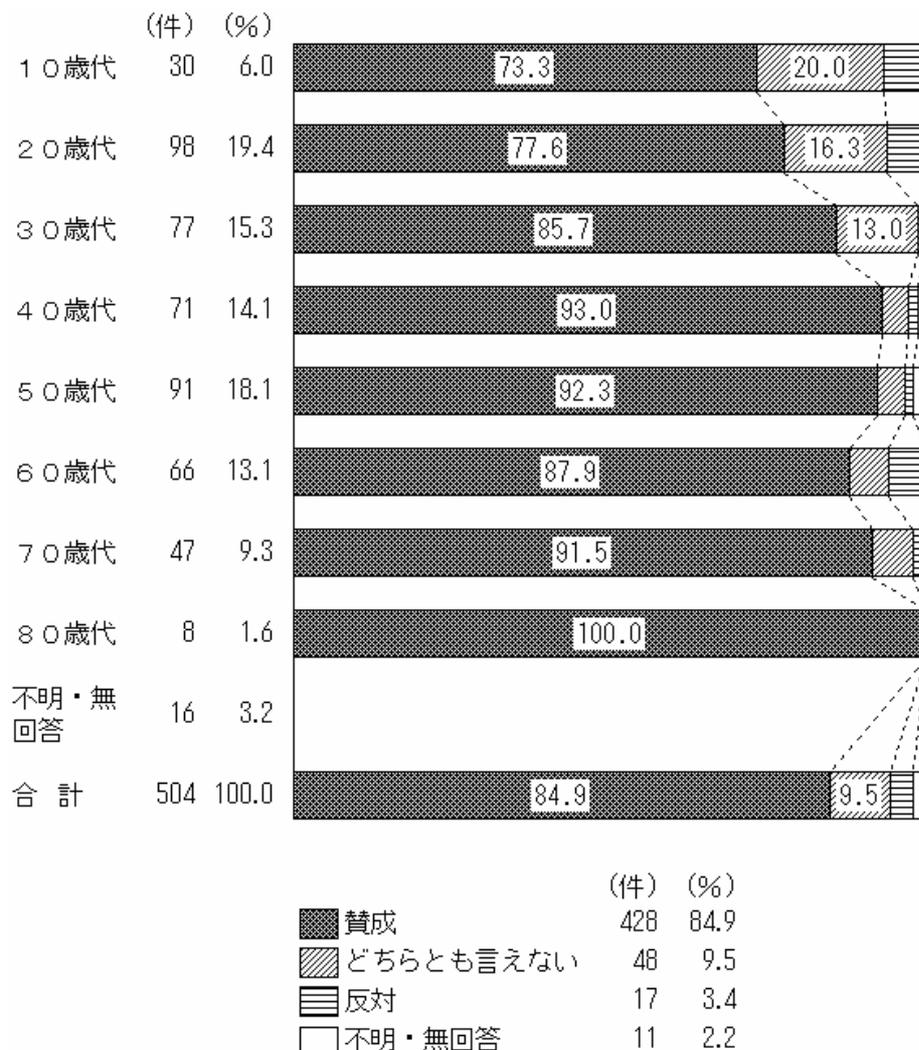


図3.17 「左側通行、一旦停止や歩道での歩行者優先など、ルールを徹底すべきです。」

(5) トランジットモールに関する都心来訪者の意向調査

① 本調査におけるトランジットモールの説明

調査にあたっては「トランジットモールとは、公共交通（バスや路面電車）と歩行者が主役の大通りで、通常は一般車両が乗り入れることはできません」と調査票の文章で説明するほか、イラスト（前出の図 2.1）を用いて説明した。

② 現在の四条通とトランジットモール、あなたはどちらが良いと思われますか？

標記について「賛成」「どちらとも言えない」「反対」の3択で回答してもらった結果を回答者の居住地別に見たものを図 3.18 に示す。

市外からの来訪者のみでなく、都心の中京区をはじめ各区の京都市民も四条通のトランジットモール化を支持している。

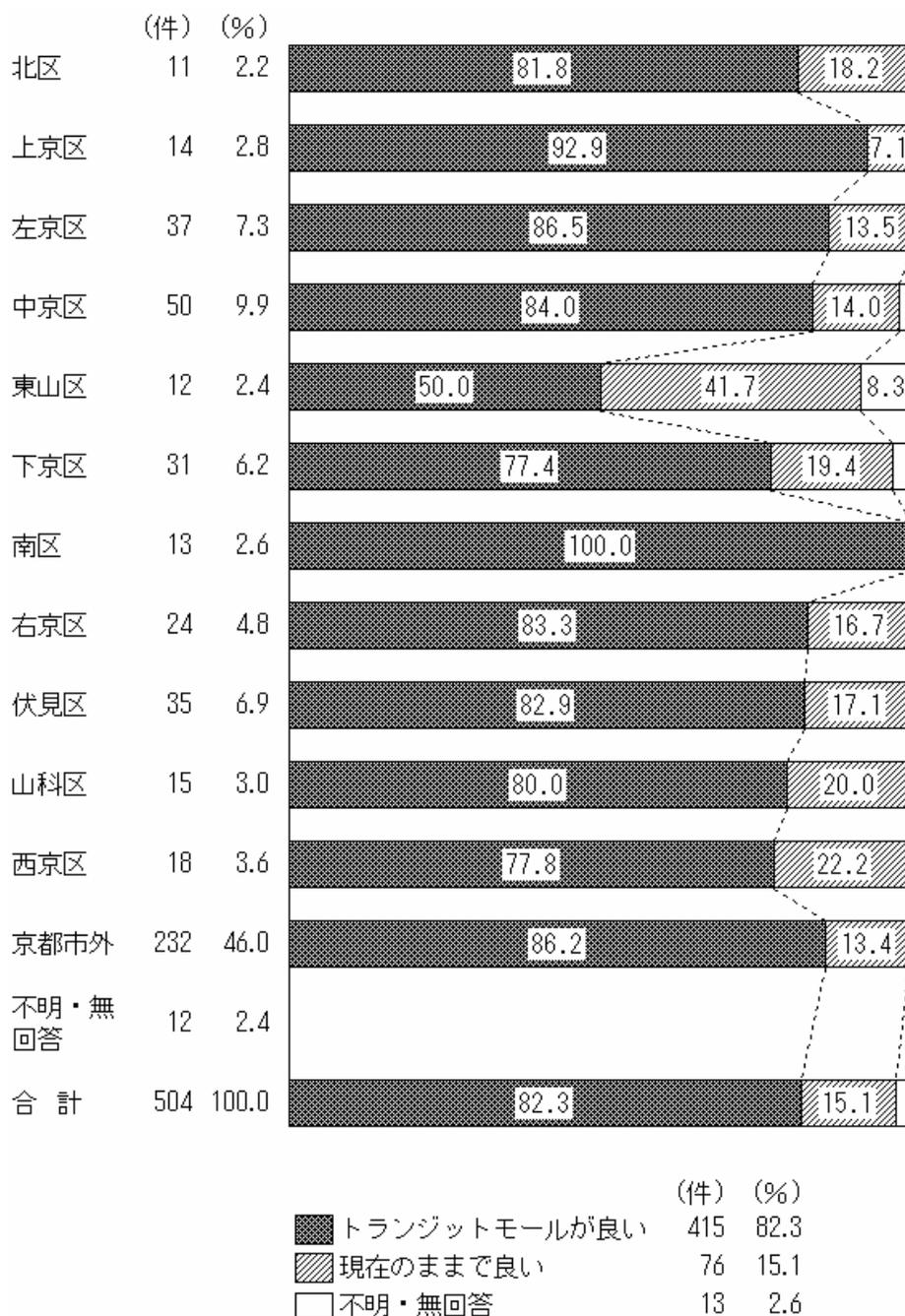


図 3.18 現在の四条通とトランジットモール、あなたはどちらが良いと思われますか？

トランジットモールの支持・不支持を回答者の年齢階層別に見たものを図3.19に示す。各年齢層とも「トランジットモールが良い」との回答の割合が高く、幅広い年齢層に四条通のトランジットモール化が支持されている。

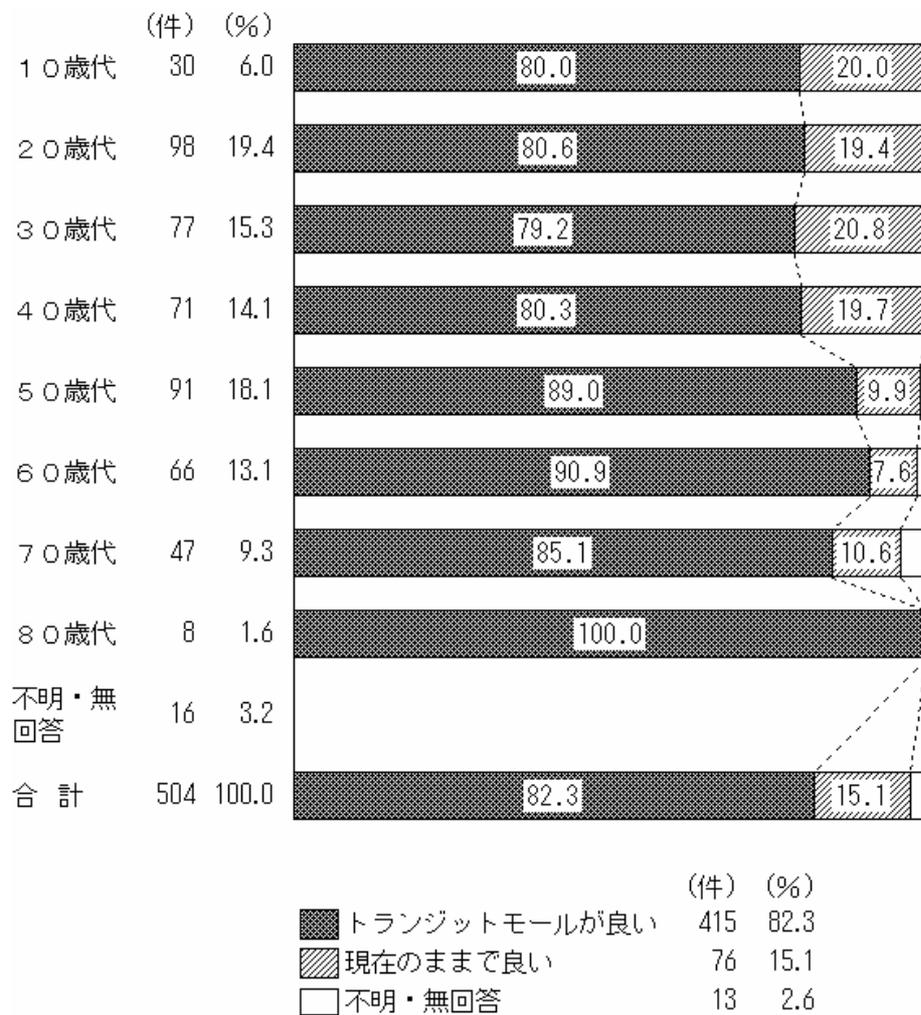


図3.19 年齢階層別に見たトランジットモールに対する支持・不支持

トランジットモールの支持・不支持について回答者の都心来訪の交通手段別に見たものを図 3.20 に示す。

鉄道・バスなどの公共交通機関や徒歩で都心に来訪する回答者だけでなく、交通手段「その他」のマイカーやバイクで都心に来訪する回答者においても、四条通のトランジットモール化が高い比率で支持されている。

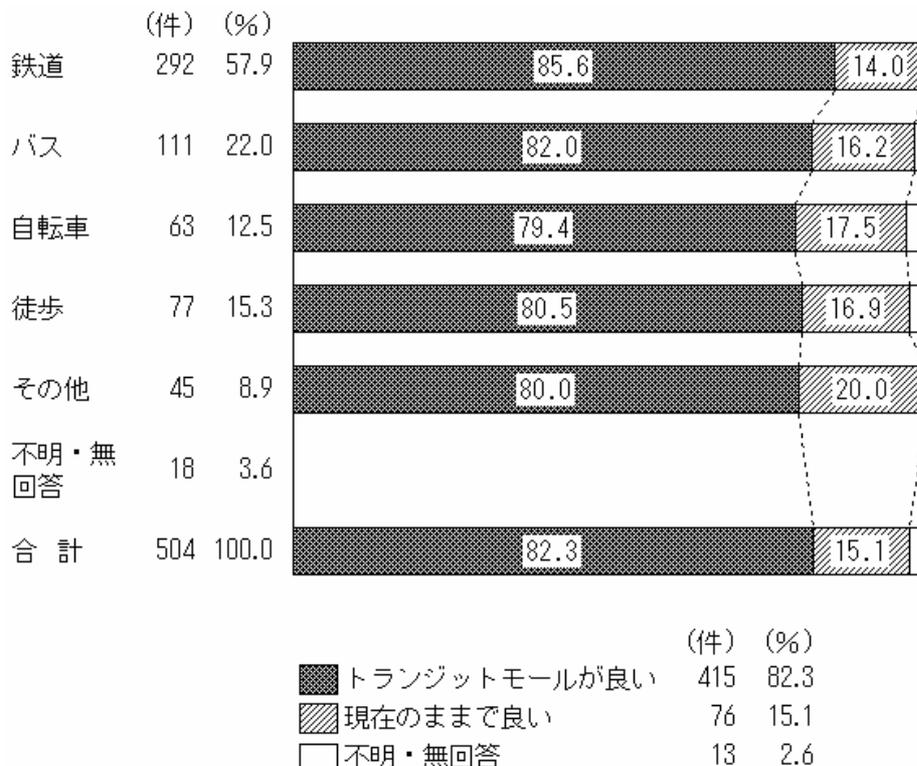


図 3.20 都心来訪の交通手段別に見たトランジットモールに対する支持・不支持

トランジットモールの支持・不支持について調査地点別に見たものを図 3.21 に示す。四条通の回答者よりも三条通の回答者の方が若干、四条通のトランジットモール化を支持する率が高い。

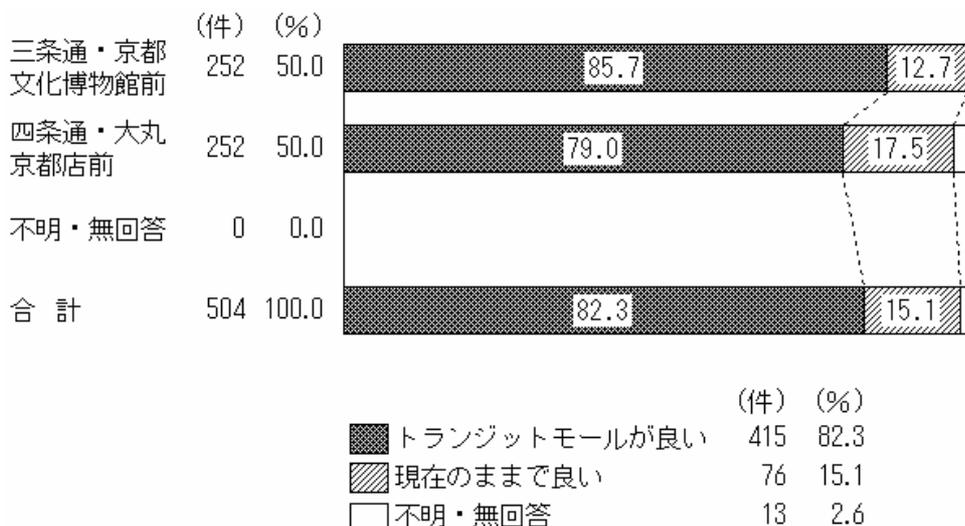


図 3.21 調査地点別に見たトランジットモールに対する支持・不支持

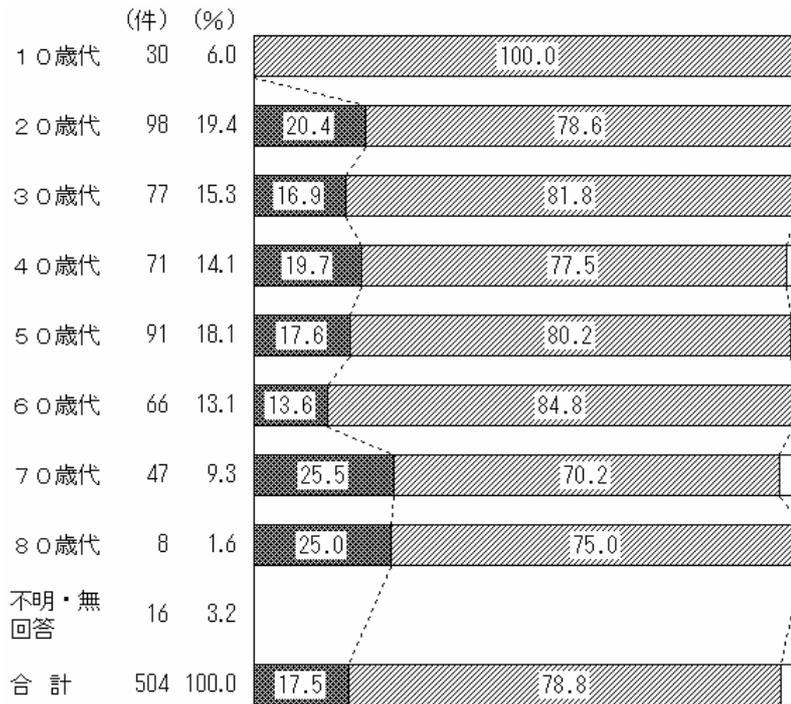
(6) 「まちなかを歩く日」に関する認知度調査

① 調査を「まちなかを歩く日 2006」に合わせて実施

本調査は、調査に対する都心来訪者の関心が高まることを期待して、都心のイベント「まちなかを歩く日 2006」の期間（11月上旬の土曜・日曜の2日間）に同イベントの一環として実施した。

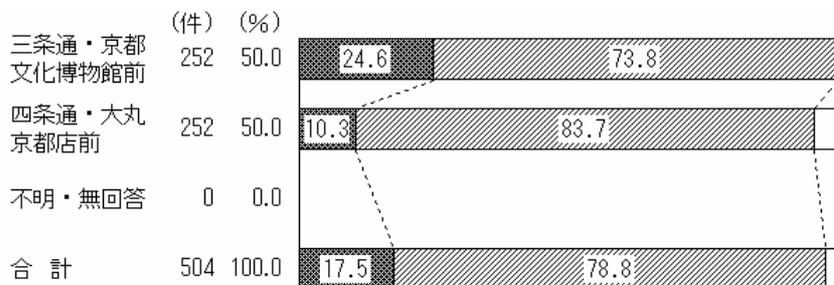
② 今日「まちなかを歩く日」が開催されていることを知っていましたか？

調査実施日には「まちなかを歩く日 2006」が開催されていることを知っているか尋ねた結果を図 3.22 と図 3.23 に示す。調査地点別にみると三条通の方が認知度が高い。



	件数	割合
知っていた	88	17.5
知らなかった	397	78.8
不明・無回答	19	3.8

図 3.22 今日「まちなかを歩く日」が開催されていることを知っていましたか？



	件数	割合
知っていた	88	17.5
知らなかった	397	78.8
不明・無回答	19	3.8

図 3.23 調査地点別の「まちなかを歩く日」の認知度

4. まとめ

(1) 調査結果のまとめ

都心来訪者を対象として「まちなかを歩く日 2006」の開催日にアンケート調査を実施したことで次の点が明らかになった。

- 休日の都心来訪者の交通手段は鉄道・バスの公共交通機関が大部分を占め、徒歩や自転車がこれに次いでいる。マイカーはバイク等と合わせても交通手段の割合では1割にも満たない。
- 四条通のトランジットモール化を、市外からの来訪者のみでなく京都市民も、また都心来訪の交通手段がマイカー・バイク等である人も、約8割という高い割合で支持している。
- 幹線道路の自動車進入制限について、若年齢層には慎重な意見が目立つものの全体では2/3が賛成している。さらに自動車の中ではバスなど公共交通を優先することについては、年齢階層を問わず約8割が賛成している。
- 細街路において区域に用事のない通過のみの自動車の進入を制限することについて、年齢層によっては異論もあるものの全体では2/3が賛成している。
- 自転車のルール厳守を大多数の人が求めている。それと同時に、駐輪場や自転車レーンの増設をも大多数の人が求めている。

総論としては、京都市が「歩いて楽しいまちなか戦略」を通じて推進中の、人が主役の活力と魅力あふれるまちづくりである「歩いて楽しいまち」の実現を目指す施策は、本調査の結果からも都心来訪者の大多数から支持されるものと考えられる。

(2) 今後の検討

交通WGでは、京都市が実施する交通実態調査の結果や、本年度のプロジェクト『『歩いて楽しいまちなか戦略』実現に向けた市民参加機会の創出』で実施している他の調査結果を合わせ、今後、来年度の交通社会実験の具体的内容や将来の都心交通政策が進むべき方向について検討する。検討の結果は、提案のかたちに取りまとめ「歩いて楽しいまちなか戦略」推進協議会等を通じて、その内容の実現を働きかける。

京都市都心の交通に関するアンケート調査報告書

2007年3月

みやこ
京のアジェンダ21フォーラム