

京都市シェアード・スペース実証実験について

京都市シェアード・スペース検討協議会

1. はじめに

京都市では、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現に向けて、平成22年1月23日に「歩くまち・京都」憲章を制定し、憲章の理念を具体的に実現するために「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定しました。この戦略では、都心の細街路の機能について、安全な歩行空間をできる限り広げて、地域の生活者や来訪者が安心して買物をしたり回遊したりすることのできる道路を目指し、自動車は歩行者等に配慮してゆっくり走ることを基本とすると位置づけられています。

一方、近年の欧州において、交通安全などを目的として信号・標識の多くを撤去し、歩道や自転車道、車道などの区別をやめるシェアード・スペース（共有空間）の取組が提唱・実践され、その結果、みんなが自然と行動に責任を持つため、車の走行速度が低下し、重大事故の減少効果があると報告されています。

本稿では、歩行者と運転者が相互に配慮する意識を醸成させる空間デザインを施し、人と自動車が共存する空間を創り出すことにより、歩行者優先の安心・安全な細街路の実現を目指して、平成22年度に京都市都心部の細街路を対象として実施したシェアード・スペースの実証実験の概要とその成果について御紹介します。



2. 実験概要

(1) 実験の実施内容

カラー舗装等を行い、歩道と車道の一体的な空間を創り出しました。

【デザインコンセプト】

- ◆ 歩行者が自然にゆったりと歩くことを楽しむことができる空間デザイン
- ◆ ドライバーが自然とスピードを出しにくいと感じる空間デザイン



図 実験前



図 実験中

(2) 実験の効果測定

シェアード・スペースの実証実験前と実験中の交通量、車両の走行速度、ヒアリング調査結果を用いて効果を検証しました。

実験実施前と実施時における交通状況調査

実験による交通状況の影響を検証するために、実験実施前と実施時の交通量や歩行者等の通行状況等の交通状況を調査しました。

実験実施前と実施時のヒアリング調査

実験による歩行者意識への影響を検証するために、実験実施前と実施時の歩行者意識をヒアリングにより調査しました。

(3) 実験の広報・周知

安全に実験を実施するために実験目的、実施内容、実施期間等を記載したチラシを作成し周辺住民に配布しました。

3. 検討・実施体制

京都大学大学院工学研究科 藤井教授、豊園学区自治連合会、京都府警、京都市（都市計画局、建設局、下京区役所）、国土交通省京都国道事務所から構成される「京都市シェアード・スペース検討協議会」を設置して検討を進めました。

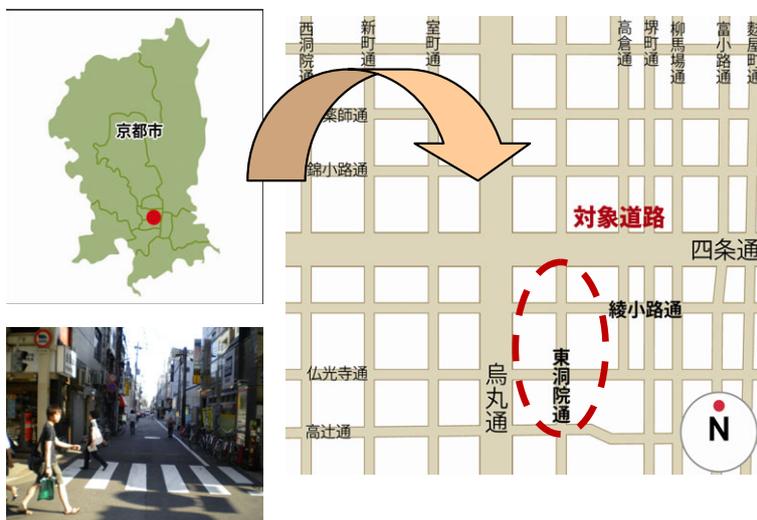
4. 実験期間及び実施箇所

(1) 実施期間

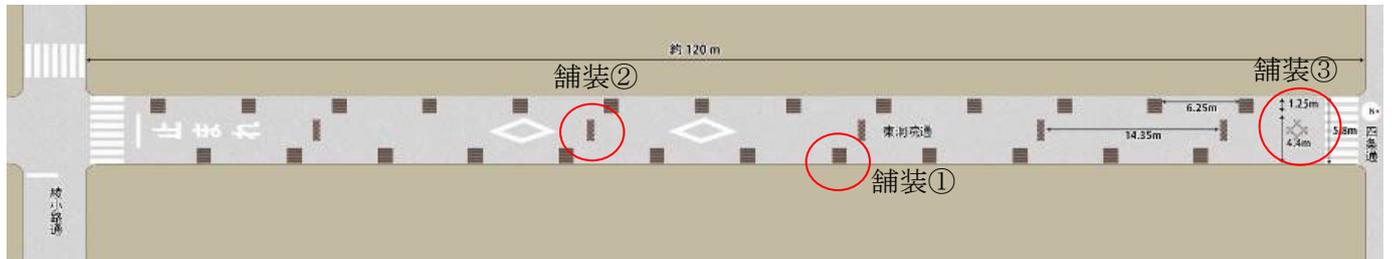
平成 23 年 2 月 4 日（金）～平成 23 年 2 月 17 日（木） 14 日間

（平成 22 年 11 月 13 日（土）～平成 23 年 2 月 16 日（水）の 12 日間に実験区間における交通状況調査、ヒアリング調査を実施）

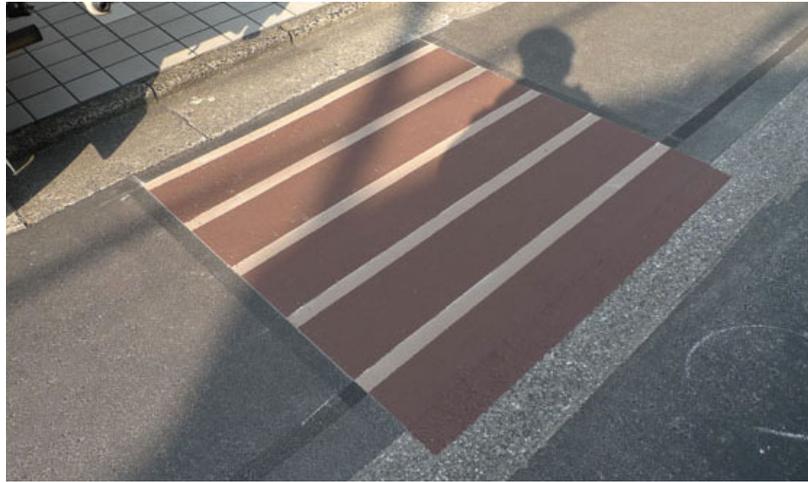
(2) 実施区間



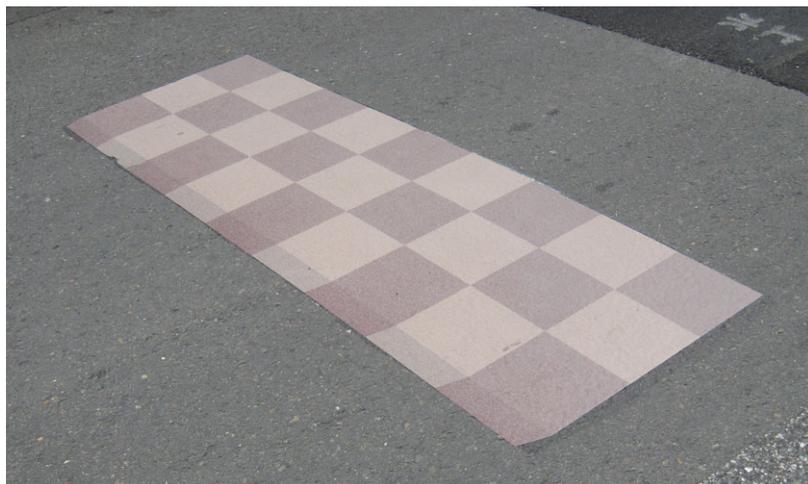
東洞院通：四条通～高辻通（約370m）



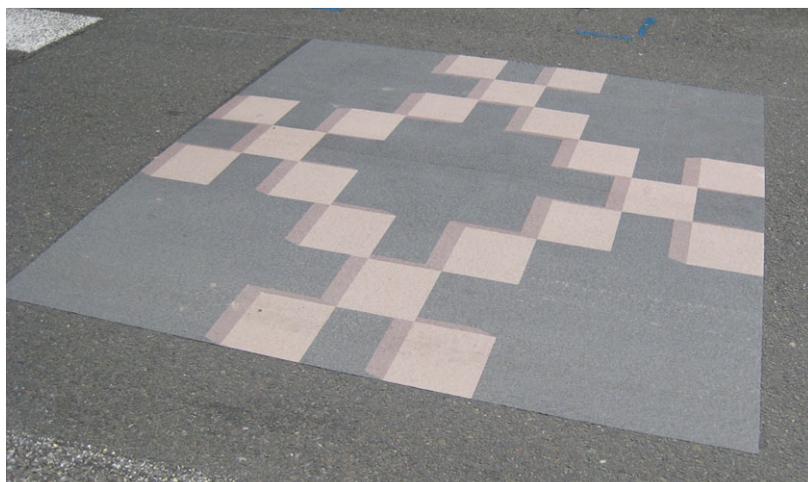
舗装デザイン (四条通～綾小路通区間)



舗装①路肩部



舗装②車道部



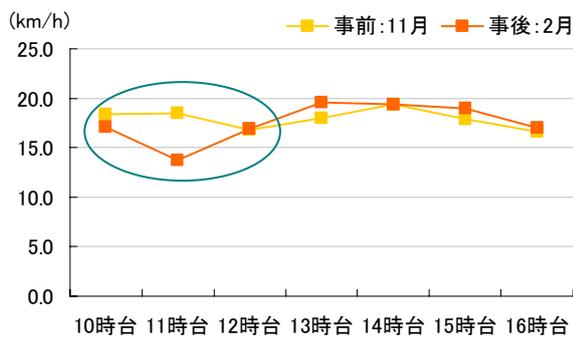
舗装③交差点部

5. 主な評価項目と実験結果

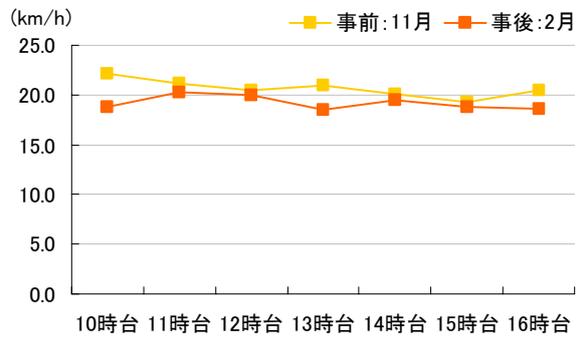
実証実験による効果・影響を、実験実施前（以下、事前調査）および実験実施中（以下、事後調査）の車両の走行速度、交通量、行動分析、ヒアリング調査結果を用いて検証しました。

(1) 車両の走行速度調査

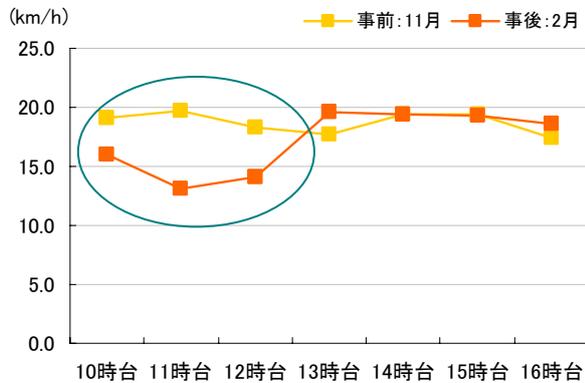
- ・車両速度調査の結果、実験前後で平日は平均 3.3% (- 0.6km/h)、休日は平均 6.8% (- 1.3km/h) の減速効果が確認されました。
- ・効果が最も顕著に表れた四条～綾小路間の平日の 11 時台に着目すると、34% (- 6.6km/h)、休日の 14 時台に着目すると、16% (- 3.6km/h) の減速効果が確認されました。
- ・さらに、時間帯別に実験前後の車両走行速度のパーセンタイル値を比較すると、休日の昼間時間帯では走行速度の高い領域で走行速度低下が確認されました。



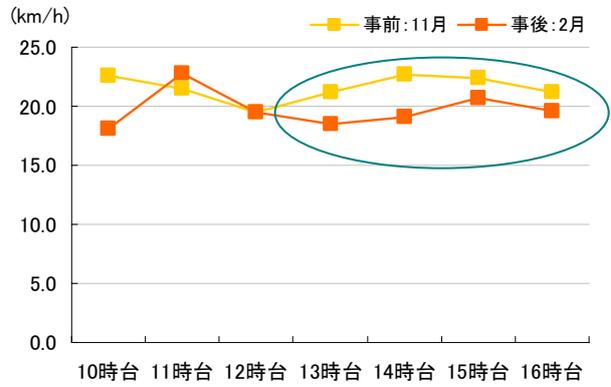
【平日】車両平均速度の変化



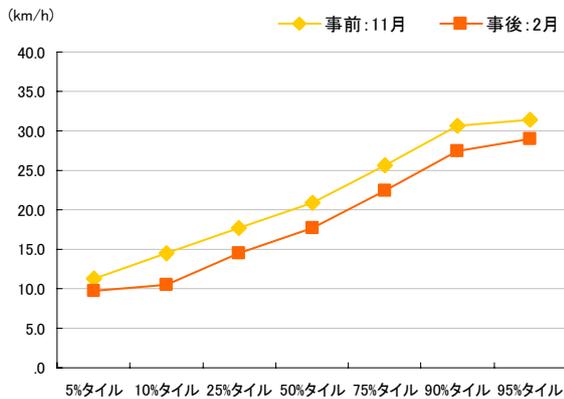
【休日】車両平均速度の変化



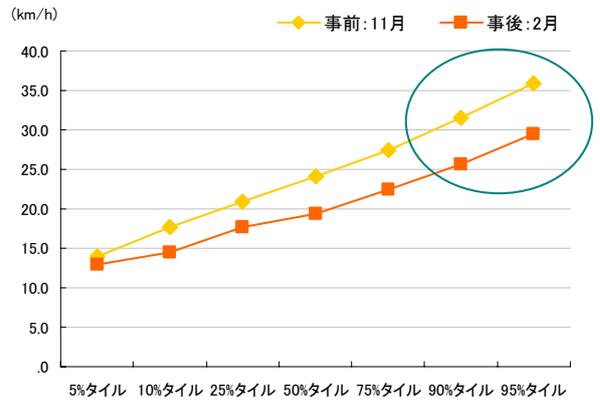
【平日・四条～綾小路間】車両平均速度の変化



【休日・四条～綾小路間】車両平均速度の変化



【平日・四条～綾小路間 11 時台】車両走行速度のパーセンタイル値の比較

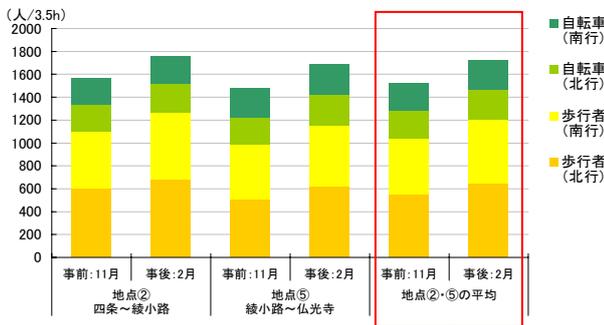


【休日・四条～綾小路間 14 時台】車両走行速度のパーセンタイル値の比較

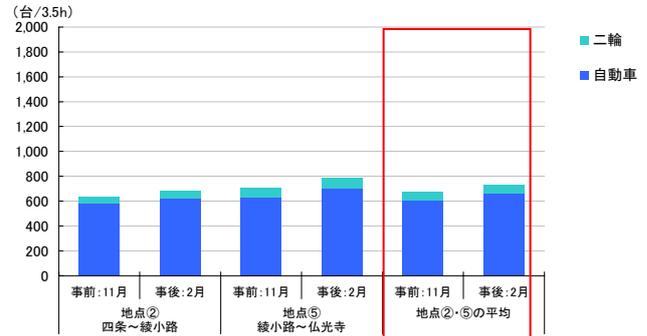
(2) 自動車および歩行者交通量

自動車および歩行者交通量調査の結果、実験前後で系統だった変化は見られませんでした。

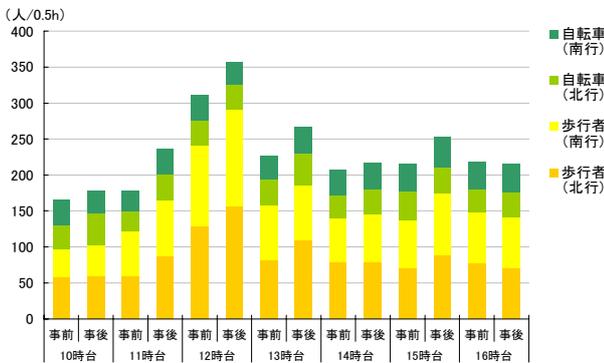
【平日・地点別・調査時間計】 歩行者・自転車交通量



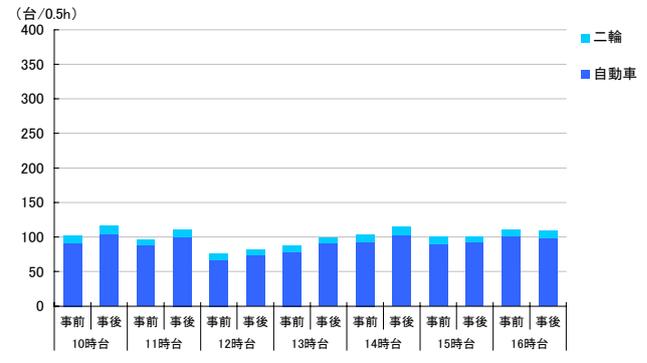
【平日・地点別・調査時間計】 自動車類交通量



【平日・地点②・⑤・時間帯別】 歩行者・自転車交通量

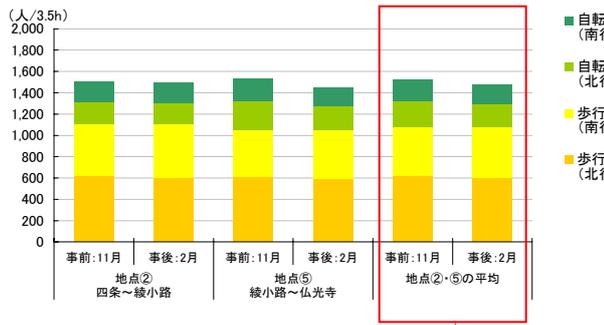


【平日・地点②・⑤・時間帯別】 自動車類交通量

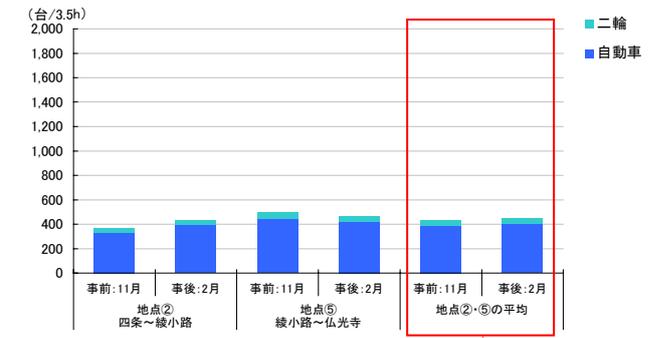


【平日】歩行者・自動車交通量の変化

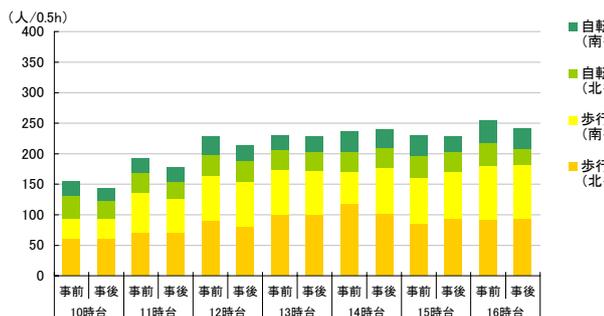
【休日・地点別・調査時間計】 歩行者・自転車交通量



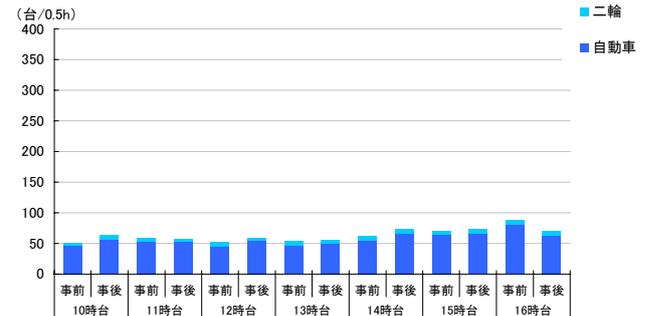
【休日・地点別・調査時間計】 自動車類交通量



【休日・地点②・⑤・時間帯別】 歩行者・自転車交通量



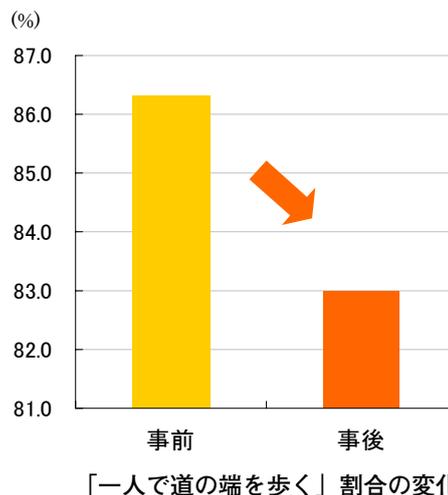
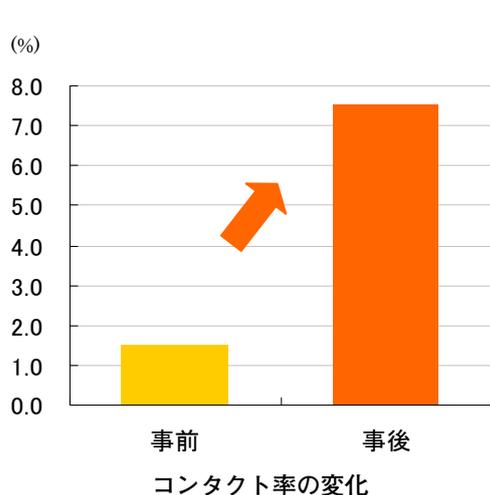
【休日・地点②・⑤・時間帯別】 自動車類交通量



【休日】歩行者・自動車交通量の変化

(3) アイコンタクト・会釈回数、歩行者の交通状況の変化

- ・アイコンタクト・会釈回数調査の結果、休日の実験前後でドライバーと歩行者とのアイコンタクト・会釈回数が5倍に増加していることが確認されました。
- ・ビデオ撮影による行動分析調査の結果、実験前後で一人で歩行されている場合には「道の端を歩く」という割合が3.3%減少していることが確認されました。
- ・実験により、ドライバーと歩行者間の配慮意識が醸成され、歩行者が歩きやすいと感じる空間が広がった可能性が示唆されました。



$$\text{コンタクト率} = \frac{\text{ドライバーと歩行者のアイコンタクト・会釈回数}}{\text{自動車と歩行者がすれ違った回数}}$$

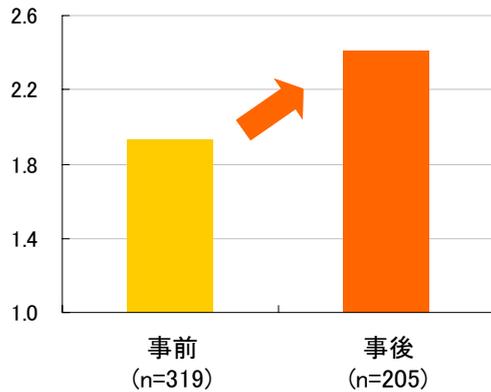
ビデオ調査により一人で歩行している人の行動を「道の端を歩行」「横断行動」「斜め横断」「滞留」に分類し、その内「道の端を歩行」に分類された割合

(4) 歩行者意識の変化

- ・実験前後で歩行者意識に関するすべての指標が実験後に向上している様子が確認されました。
- ・とりわけ、「道の歩きやすさ」、「道の印象」に対する評価が統計的に有意に向上していることが確認されました。

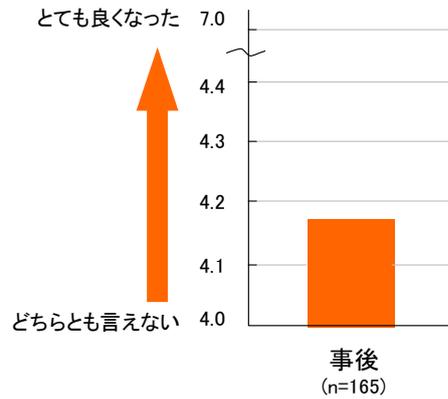
歩行者意識	質問内容	調査	回答数	平均値
道の歩きやすさ	この道は「気軽に真ん中を歩きやすい道だ」と思いますか？	事前	319	1.93
		事後	205	2.41
歩行者優しさ	この道は「歩く人に優しい道だ」と感じますか？	事前	319	2.59
		事後	205	2.77
歩行者優先度	この道は「クルマのためにある道だ」と感じますか？	事前	319	3.50
		事後	205	3.66
会釈可能	この道では「クルマの運転手と、気軽に会釈できそう」と感じますか？	事前	319	2.43
		事後	205	2.59
雰囲気	「この道の雰囲気」について、どう感じますか？	事前	319	3.87
		事後	205	4.00
楽しさ	この道は「歩いていて、楽しい道だ」と感じますか？	事前	319	3.16
		事後	205	3.27
印象変化	この道に関して「以前と比べてどう感じますか？」	事前	-	-
		事後	165	4.18

※最も否定的な意見1から最も肯定的な意見7までの7段階で調査
ただし、歩行者優先度のみ7を否定的な意見として回答を求めました。



「道の歩きやすさ」に対する評価の変化

「この道は『気軽に真ん中を歩きやすい道だ』と思いますか?」に対する“1:全くそう思わない”～“7:とてもそう思う”までの7段階評価の平均値の比較



「道の印象」に対する評価

「この道に対して『以前と比べてどう感じますか?』」に対する“1:とても悪くなった”～“7:とても良くなった”までの平均値

6. 実験後の展開等

本実証実験は、空間デザインにより歩道と車道の一体的な空間を創り出すシェアード・スペース化に取り組んだ結果、実験中の歩行者と運転者が相互に配慮する意識の醸成や車両走行速度の低下傾向が確認されました。一方で、「景観に配慮した結果、カラー舗装が目立たず、ドライバーにどの程度伝わっているか疑問」といった意見もありました。今後、市内におけるシェアード・スペース化の展開にあたっては、景観や歩行者に配慮した空間デザインの検討が重要と考えられます。

なお、近年の欧州において提唱・実践されている、シェアード・スペースでは信号機・標識などを撤去し、交通ルールを単純化することにより、歩行者、自転車や自動車など、誰もがお互いに配慮しながら平等で慎重に動くようにデザインされた空間であり、本実験では、空間デザインによる歩道と車道の一体的な空間の創出を試みたものです。