

# 歩きやすい道



リーダー：田村剛  
リチャード・シルバー、中村善治、  
竹内裕貴

① 議題チーム 提言・行動計画一覧票

議題チーム名	歩きやすい道
メインテーマ	楽しく気持ちよく歩ける京都に

■ 議題概要

めざす姿	「歩こう」と思える京都のまち そのような「歩きやすい道」を獲得するために市民が協力できることを探る
現状の問題	自動車交通が優先された道、周囲の風景を貶めたり、危険を感じさせたりする道路上の設置物、背後を気にしながら歩かなければならない道など、歩くことにストレスを感じさせるような「歩きにくい道」。それらはどこにどのようなものがあるのか。歩きにくいと、折角の良好な自然、景観資源、まちの面白さが無駄になる。
問題解決への主体的な係わり	実際に歩いてみる 歩いて行けるところには歩いて行くよう心がける
解決する課題	課題 A ○歩きにくい道の分布と傾向を調べる <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩きにくい道の実際の姿を一般化することは困難であるが、個別の例やそれに対する意見を収集することは可能である。</li> <li>・歩きにくいと感じる場所を、抽象化せずに個々別々の現状として捉える。</li> <li>・物理的な条件と実際に感じる「歩きにくさ」/「歩きやすさ」が、一致するとは限らない。</li> <li>・物理的条件を前提とせず、感性的に調査する。</li> </ul> </div> ○歩きにくい道（歩きやすい道）のデータ収集システムの構築、一般公開と共有化 ⇒ 市民からの投稿と共有
	課題 B

■ 行動計画一覧<各課題とその解決策、及びそれらの行動計画>

	行動計画/提言	議題チームや100人委員会の役割	行動の主体ごとの役割	
課題 A	A1: 歩きにくい道の調査、調査結果の公開・視覚化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チームメンバー自身の歩くことによる実地調査</li> <li>・チームメンバーの調査結果を、歩きにくい要因を検討した上で公開</li> </ul>	市民	データの収集、投稿
	A2: データ収集・公開システムの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 収集データの形式固定</li> <li>・「歩きにくい道」「歩きやすい道」データの投稿に必要な文章、図、写真などのデータ形式を確定</li> <li>■ データ収集・公開システムの構築</li> <li>・投稿・掲載に対する審議内容の明確化、掲載不可理由などの明確化</li> <li>・投稿、収集、公開における形式・形態の検討</li> <li>・京都市への提案、協力依頼</li> <li>・システム構築</li> <li>・投稿の呼び掛け、投稿窓口の設置</li> </ul>	京都市	データ収集・公開システム構築への協力
		取組時期・スケジュール	必要経費	
		H21.2～ チームメンバーによる実地調査・写真撮影 H21.4～ 収集データを Google Map 上に公開（データ収集するごとに更新） H21.10～ 京都市にシステム構築の協力要請、協議データの一般公開、情報の共有化		
	行動計画/提言	議題チームや100人委員会の役割	行動の主体ごとの役割	
	歩くことを基本とした生活への規範の変革	市民、行政、事業者が一緒になって、地区を定めて歩き、現況調査をすることを提案。 → 世界に誇れる街に京都は生まれ変わろう 環境モデル都市、滞在型観光都市への変身	市民 行政 事業者	歩くことを基本とした生活への規範の変革
		取組時期・スケジュール	必要経費	

## ② それぞれの提言・行動計画

### 1 収集データの形式固定

#### ■ 目 標

「歩きにくい道」としての市民からの情報を統括して公開し、共有を可能にするため、投稿情報の内容等のデータ形式を確定する。

#### ■ 解決される問題点

口頭や文章、図、写真など様々な形式の情報が考えられるが、一定の標準形式を確定し、正確な場所や写真によって現状を明確に収集することによって、活用性が高まり、情報の共有化を図ることができる。

→ 京都の歩行空間の情報の一元化

#### ■ 行動計画

- 共有利用が可能となる「歩きにくい道」の必要な内容について、行政に情報提供を依頼する。
- これまでの調査経験から、投稿に必要な情報を精査し、提案する。

#### 【取組時期】

平成 21 年 10 月（第 2 期開始）から

#### ■ その他

- これまでの調査経験を活かして、投稿に負担が大きくなるよう、必須な条件のみを見出すよう検討する。
- 公開されたときの付加データとして掲載する情報については、コメントへの記述にて対応する。共用の情報として、有用となるデータについて検討する。

### 2 データ収集と公開システムの構築

#### ■ 目 標

形式の整ったデータを収集し公開する。

公開は京都の道の現状認識と変化、情報を共有するためである。

#### ■ 解決される問題点

公開ページに掲載された「歩きにくい道」が改善されたらその情報も掲載する。そのことによって、投稿つまり市民の働きが変化をもたらすことを認識することができる。

道の使用者による使用感に基づいた情報は有用であり、かつシステム構築によって多大な情報量を得ることができれば、現状の問題点や箇所を把握することに役に立つ。

#### ■ 課題解決のためのこの行動の考え方／指針／コンセプト／自主的な関わり

- カメラ付携帯電話やデジタルカメラの普及によって、現状写真を撮影する環境を所有する市民は増加している。市民の力を道路行政にもたらすひとつの方法になることが期待される。
- 所有情報の公開。
- 同システムを用いて、「歩きやすい道」の投稿も受けける。「住民が知っている歩きやすい道の情報」として市民や観光者も利用できる。

- 「歩きやすい」と「楽しい」「好き」「気持ちがいい」「大切」という思いは、連結していると考えられるので、この「市民が大切と思っている場所」の情報を材料として、まちづくりを展開することも考えられる。

## ■ 行動計画

- 投稿・掲載に対する審議
  - ・ 掲載可とする審議の内容を明確化。
  - ・ 掲載不可となる場合、それに対する明確な回答が可能になるようにする。
- データ投稿・収集システムと公開システム案協議
  - ・ 投稿・収集および公開における形式、形態についての検討。
  - ・ 市民による投稿の窓口と情報公開の主体について。
- システム構築
  - ・ 情報収集と公開にかかる作業の担当（NPO？ 行政？ チーム？）
  - ・ チームでシステム構築できるかどうかは現在不明。ご協力いただけたところを探す必要あり。
  - ・ 作業担当が委託となるのか、チーム作業となるのか、これらについては今後の検討が必須である。
- 市民から、形式にしたがって情報を投稿してもらう。
  - ・ 公開情報に対する意見の投稿なども（京都の道を使用するすべての方）。
  - ・ チームとしても投稿する。改善されたところなどの情報更新。

### 【取組時期】

情報形式の確定作業と平行して開始。

## ■ その他

- システム構築と運営については、十分な検討を要すると思われる。
- 運営主体について協議が必要である。

京都市未来まちづくり100人委員会  
チーム「歩きやすい道」

2009年9月26日  
於：京都会館・会議場

成果報告

## 「歩みにくい道」調査からの考察

---

### もくじ

#### 1. 歩きやすい道の獲得に向けて

「歩きやすい道」の一般化は可能か？ → 個別的な「歩みにくい道」の把握

#### 2. 「歩みにくい道」調査

感性による調査——物理的条件を前提にしない

#### 3. 「歩みにくい道」調査の方法

歩みにくいと思った道を写真撮影 → 要因検討 → ネットに公開

#### 4. 「歩みにくい」の要因についての考察

狭い 電柱が邪魔 歩道のガードレールや柵がストレス 整備対象の抽出について

#### 5. 次の課題

情報収集の展開 情報の共有と共用

---

#### 1. 歩きやすい道の獲得に向けて

歴史遺産やまちなみ、自然、市民が創りあげた面白い空間  
このような「まち資源」のある京都

「楽しく歩けなければ損なのではないだろうか」

これがチームとして最初に一致した思いでした

では、「歩きやすい道」とはどんな道のことを言うのだろうか

- ・道が広い
- ・車が少ない
- ・歩道が完備されている
- ・楽しく歩ける道
- ・そぞろ歩きができる道

・  
・  
・

色々と考えられましたが、

**安心 安全 楽しさ 自由さ**

これらがひとまずのキーワードだろうと意見の一致を見ました  
これを満足するには広い道が必要です

しかし、ほとんどが狭い道の京都  
 車の通行を制限するくらいしかない？  
 でも生活道路でそんなことできる？  
 道を広げ、歩行空間を広げるといことは非常に難しい・・・  
 ・・・・問題は大きなものでした

けれども  
 道が広くなくても、あるいは歩道が完備されていなくても  
 少しでも安心・安全・楽しく・自由に歩ける  
 そんな道に近づけることができたなら

### 京都のまち資源を歩きながらじっくりと享受できるようになる

そうなると、歩くのもいいなという雰囲気が高まってきている昨今です  
 歩こうと思う人が増える → 車に乗る人が減る → 歩道が無いところも少し歩きやすくなる → 歩く人がさらに増える！  
 とても楽観的ですが、こうなっていくのではないかと希望を持ちました

しかしながら、道が狭く、歩道も狭いもしくは無い、車も通るし自転車も通る  
 それでも歩きやすい道とは、歩きやすい道のかたちとは・・・  
 このような課題に直面し、私たちのチームは

「そんな各所個別の問題に対して一般的な答えが容易に出るわけがない」  
 という結論に至りました。

つまり、それぞれの場所でそれぞれの歩きやすい道の姿というものがあるのだろうと考えたのです。

どこかの「歩きやすい道」が、他の場所でも「歩きやすい道」になるかどうかについての疑いは強く、「歩きやすい道」とはこのようなものであると一般化するの危険だと考えました。

ならば、まず、

「歩きにくい道」を調査したらどうなのか

人が実際に歩いて「歩きにくい」と思うどんな道があるのか。京都での、その地域での、その場所での「歩きにくい道」には、どのような道があるのか。

「歩きにくい道」の現地調査が、「歩きやすい道」を獲得する一歩になるのではないかと、そのように考えたのです。

## 2. 「歩きにくい道」調査

「歩きにくい道」とは

歩いていて「歩きにくいな」と感じる道

このように設定いたしました。

調査する人によって、歩きにくいかどうかは異なるという問題もありますが、それは反対に、調査する人が変われば色々な情報になるという面もあります。

感じる 思う というような感性的な調査方法をとった理由は

・道の広さや勾配、曲がり、周辺環境などなど、物理的な条件と実際の歩きにくさ／歩きやす

さが一致するとは限らない

場所によって違いがある

- ・ 歩きにくいと感じさせる原因が簡単にわからない場合がある

物理的要素から抽出すると、歩きにくくさせている原因が無いわけがないことになる。そうすると、原因がわからなければ、つまり物理的な要素が無いことになってしまう恐れがある。

歩きにくいと感じることが、その道を抽出する第一の理由になるべきであると考えた。

- ・ 「歩きやすい」「歩きにくい」というのは、感性であるから、歩きにくい道の抽出も感性に従うことにしたのです。

### 3. 「歩きにくい道」調査の方法

「歩きにくい道」の抽出を、自分で歩いて歩きにくいと感じた場所、といたしました。抽出した場所をどのように記録するかを検討しました。

①歩きにくいと思っている／思った道、場所などを写真に撮る

②①で撮った場所を地図上に示す

③思いつく「歩きにくさ」の要因を記す

※③については、思いついたときにコメントする

このように情報を収集することにいたしました。

もちろんこういった現状を申し立てる窓口は、区や市に設置されています。

しかし、一般市民である私たちが、

今現在どのような申し立てがあるのか、どの場所が申し立てられているのか、

私が思っている「歩きにくい道」は既に申し立てられているのか、他の人たちはどう思っているのか、

申し立てのあった道はどのように改善されていっているのか、

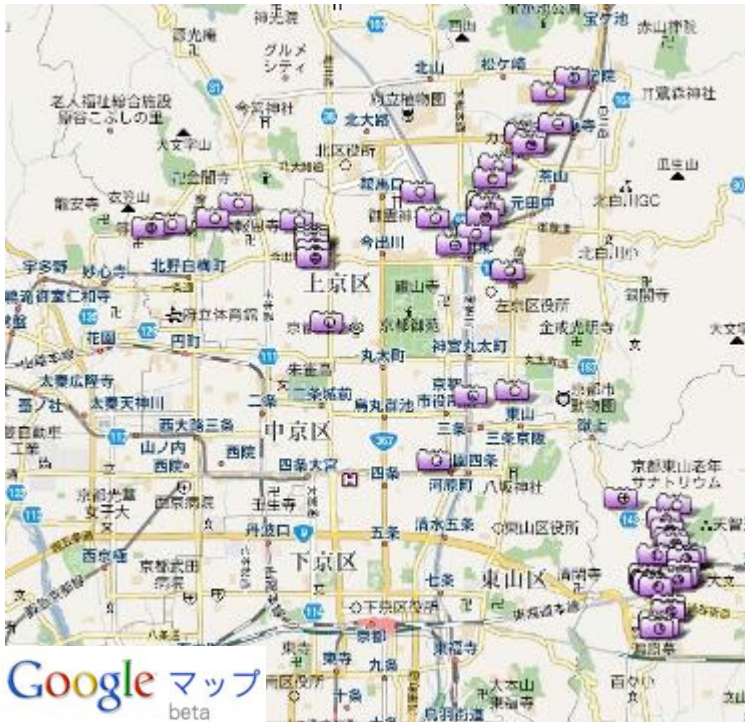
こういった情報を得るのは簡単ではありません。

「歩きやすい道」チームは、これらの情報が公開され共有できることが重要だと考え、多くの人が見ることができるようにインターネット上に公開することにいたしました。グーグル・マップに

京都「歩きにくい道」という題名で公開しています。

(本資料最下部にURLを掲載)

グーグル・マップの地図上にマークがあり、それを選択すると、写真とコメントが出てきます。マークのある場所が、その写真のおよその位置になっています。そして新しく情報を得たら、書き加えていきます。



地図上のカメラのようなマークを選



写真とコメントが出る

写真をクリックすると、登録されているすべての写真が見ることができるページに繋がる



撮影した写真

その他 写真例とコメント



アスファルトがへこんで、コンクリートとの境目で段差ができています。進行方向に平行に段差があり坂でもあるので、自転車やベビーカー、シルバーカーの車輪がとられて転倒する危険がある。メンテナンスの問題でもあるだろう。



歩道上の占拠物によって、歩行空間が狭められている。移設する場所もありそうなので、設置の仕様によって改善できそう。右はスクールゾーン。



使えない歩道。閉ざされていて狭いうえ先が見えない。右の方に向かう人はまだ使えるが、左に向かう人は無駄に歩かされる。人も自転車も車道を通ってしまう。



段差を無くし、ユニヴァーサル・デザインと言いたい所だが、急な坂をつくってしまった。段差ではないのに、徒歩でも足が引かかるほど斜めになっている。

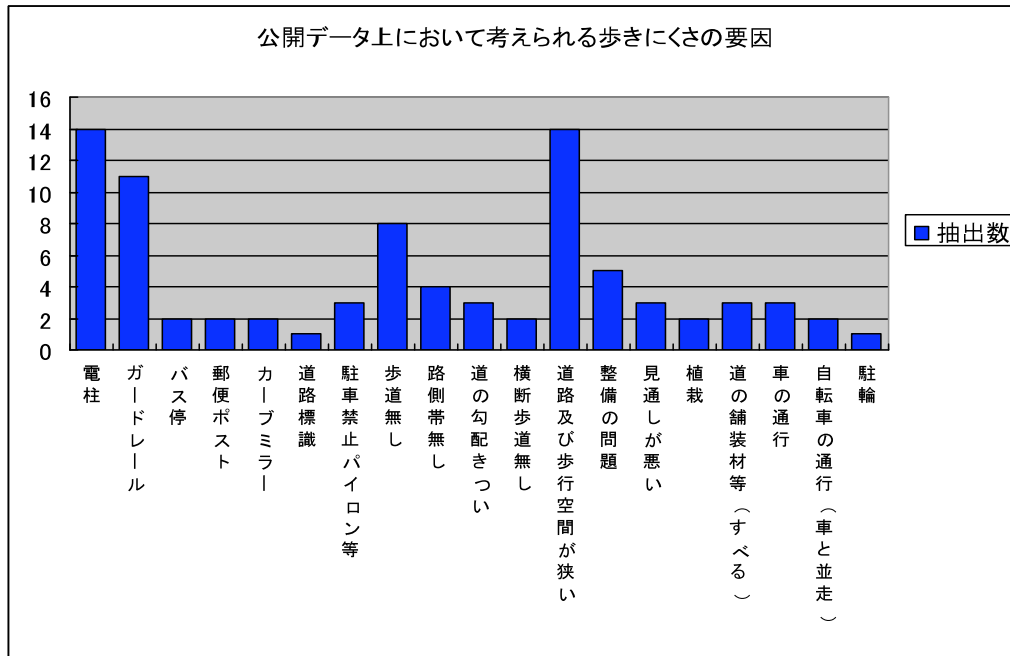


車の通行量が多く、歩道の無い道。歩こうという気になれない。側溝上は歩道か。その先はどこを歩けばよいのだろうか。



車は対向車のために路側帯に進入して停車し、長い列をつくっている。路側帯を通行することができる停車にあたるので違反ではないと考えられるが、安心して歩くことはできない。しかもここは、通学路である。

#### 4. 「歩きにくい」の要因についての考察



調査写真を見ながら、その道の歩きにくさとその要因について、意見交換を行いました。上図は、2009年9月現在の公開済みデータ（59件）について考えられた「歩きにくさ」の要因を抽出して、その数をグラフ化したものです。

電柱と道が狭いという項目は予想されたことですが、ガードレールや柵が歩きにくい要因として多く挙げられることは予想していませんでした。現地調査の所感としましては、歩行が柵やガードレールによって護られていることは理解できるのですが、それらが歩行の自由度を大きく減少させることによるストレスがひとつありました。また、これらの設置によって、狭い歩道が空間としてより狭くなり、印象としても狭い感を与えるようです。柵などの内側（歩道内部側）に電柱などが設置されていることも、要因のひとつとして考えられます。しかし、最初に述べましたように、歩行の自由度を狭められるというイメージからくるストレスは大きく、安全が確保される空間でありながら通りたくはないという感を得ました。また、調査中に見受けられた他の歩行者の行動からも、その傾向はあるだろうと考えられます。

電柱の設置位置については、道路の通行支障にならないように努力されているとのことであり、歩行空間からの移設なども少しずつ見られてきています。しかし、そもそも歩行者の通行に配慮した設置ではなかったことは明白であり、歩道や路側帯を使用する人たちにとって移設が必要な電柱がどこにあるかを、広範に収集する手段が必要ではないでしょうか。

「歩道無し」や「路側帯無し」など、歩行空間の確保がなされていないことが要因となっている例もありました。歩道の勾配がきついことや、整備がなされていないという問題もあります。整備の問題などに関しては、改善される方向性を持って取り組まれています。そのような道がどこにあるのかを把握することは、正直なところ困難を極めることだと思われま。このような問題に対して、次の課題が検討されました。

#### 5. 次の課題に向けて

「歩きにくい道」を集めて公開する・・・

これは、「京都の道は歩きにくい！」と文句を言おうとしているものではありません。生活で使用

している道に対して、実際の使用者が「歩きにくい」と感じていることがわかるということが大切だと考えています。

さらに重要なのは、公開されている「歩きにくい道」が、行政や市民、企業の力によって変わっていくことを知ることができることです。今年度の調査でこのような現象に出会い、自分には直接関係のないところであっても、変化していることを知ることができることの重要性を感じました。チームの活動とは無関係だと思いますが、自分たちの成果であるようにも感じました。



2009年3月14日現在：ガードレールの末端が尖っており、危険である。



2009年7月23日現在：ガードレール端にゴムのカバーが取り付けられていた。

自分の周囲が改善されないことで、行政が怠慢であると批判してしまいがちですが、自分の周囲でなくても改善されていっていることがわかるのは、非常に嬉しい。そしてそれが、市民の投稿が起点になっているのだとしたら、まさしく「市民参加」なのではないでしょうか。情報の共有によってこのような気持ちを味わうことができるのです。

京都市の歩行空間の向上に対する取り組みは多岐に渡り、「このような道はこうして歩行空間を良好にする」ということが明記され、その方向性から、まさに「歩きやすい道」になっていくだろう

うと期待しています。その改良、改善の対象を抽出するのに、実際に道を使用している市民の力が活かされることは、非常に大きな力になるのではないのでしょうか。このためにも、歩行空間に関する情報を提供する場、それらの情報が公開され共有される場が必要です。そしてそれらの情報を共有するのは、歩行空間に関する情報の投稿（行動）、公開（行動の集積）、共有（情報に対する反応・現状の認識）、共用（情報の活用）、たったひとつの行動がまちを変化させるきっかけになるかもしれないという可能性こそ、市民の希望となるのではないのでしょうか。当チームの取り組みはこの点に最大の意味を込めています。

「歩きにくい道」の情報収集や公開は、いわば京都の「嫌いなところ」を挙げていくようなものですが、次に組み込もうと考えている「歩きやすい道」の情報収集と公開は、言い換えれば、「好きなところ」を挙げていくことに近いものです。自分たちの投稿によって、京都の道が少しずつでも歩きやすくなっていく、その変化の実感と、「好きなところ」（大切だとかんじている場所、神聖な場所[sacred place])の集積は、市民の大切な場所を組み上げていく、市民のためのまちへと繋がっていくと考えています。

そのために市政と市民が協力、しかも時間や環境、その他の障壁ができるだけ低くめられた協働環境の構築が望まれます。チーム「歩きやすい道」の取り組みが、その取っ掛りになるひとつになればと望んでいます。

以下は、現在チームが運営している投稿窓口と公開情報のページです。

ぜひ一度公開ページをご覧ください。

そして、普段使っている道で、「歩きにくいなー」と感じている道がございましたら、どうぞご投稿ください。よろしくお願ひ申し上げます。

貴重な情報として、公開させていただきます。

## 投稿先

**walkeasy.kyoto@gmail.com**

※ 「歩きにくい道」のご投稿は、件名を“歩きにくい道”としてください

(※ 「歩きやすい道」(次期課題)は、件名を“歩きやすい道”としてください)

## 調査データ公開ページ

京都「歩きにくい道」

<http://tinyurl.com/o3n57h>

パラダイムの変革。

個性的街づくり。

京都の更生。

その一歩を築こう。

生活の規範(パラダイム)を転換しよう。車や自転車の利用を控え、身近な街中を先ず歩こう。すぐに車や自転車を使う習慣を改めよう。歩いて街中をゆっくり視よう。今迄、見えなかった街中が歩く視点なら視えて来る。

なんと雑多な街。歩きにくい道。車や自転車が我が物顔の道。散乱する看板。電柱、上空を視れば、処変わらずの電線の布設。

車や自転車に乗っての視線では視えない。

ほんの少し 生活の規範をかえれば 視えて来る。

経済第一の優先権を やめよう。

人が住んで楽しい、又 内外から幾度も幾度も訪ねてもらえる 街をつくろう。

その第一歩は、身近な街中を歩くことから始まる。

(参考資料)

景観法制定の背景

21世紀、経済社会の成熟化に伴い、人々の価値観も量的充実から、質的向上へ生活空間の質向上、個性ある美しい町並みや、景観個性のある町並が求められるようになった。

(京都の景観)

ヨーロッパの都市は何故美しいのか

市民の美的なものへの関心が高い。日本ではとくに戦後、明治以降も都市づくりの原理が経済効率主義のもとに置かれたことと対照的。

美的文化主義は過去の遺産を、いとも簡単に破壊してつくり替えない。

古き良き美しいものを、保存し修復し 生かして使うことが原則。

都市の個性は、多くの名前は残らないが すぐれたデザインと思ひ思ひの積み重ねが都市の魅力をつくっている。

都市は歴史文化美術の生き証人。この全体的な空気が、都市を美しく品性を有する街をつくる。多くの人達はそういう街を求めて、パリやヴェネチアを何千万人の人々が訪れる。京都は100万人にも満たない。

(佐野敬彦 平凡社 ヨーロッパの都市はなぜ美しいか)

……安売り洋服店の看板が東山をさえぎり、寺の前に並ぶ自動販売機、案内テープが鳴り響く二条城、有名寺院前に横付けの観光バス、日本のどこにでもある貧相な風景、これを何んとも思わない人々、京都観光の人々は、この退屈な環境に囲まれて終わる。西洋の眼でみれば、日本の街と田舎は本当に可哀相でみずぼらしく見える。周囲には電線や看板があふれている。電線が空狭しと張りめぐらされ、街中の建物は色とりどり形不揃、庭園や寺は素晴らしいが、文化都市を作るのは世界遺産だけでなく、通りや街並みだ。パリ、ヴェネチアを訪れる人達は、ルーブル美術館やサンマルコ大寺院の為にだけ訪れる人がいようか、この街を訪れる楽しみは、通りを散策 雰囲気を味わい、名のない小さな店で食事をする、色々の物が五感を楽しませてくれる、それを楽しみに訪れる。京都は豊かな文化遺産に恵まれながら、パリやヴェネチアのような国際観光都市になれない。海外からの訪問者は少なく、滞在日数も短い、特別に保護された名所旧跡を見終わったら何もない。

(アレックス・カー 講談社 犬と鬼)

明治以前 行政と民の体制(慶応三年迄)

『所司代⇔町奉行』⇔『町代⇔年老⇔五人組』 (京都市政史上)

町中家組之事 十間之内一間悪敷  
者ニ宿借又は某者致徒候は 残九間  
之者 早々改可申出候 若自外改被出候は  
残九間も同罪ニ可被仰付候 為某  
家主心ヲ存知者出合 連判仕上候  
仍為後日状如件

慶長八年七月五日

御奉行 様

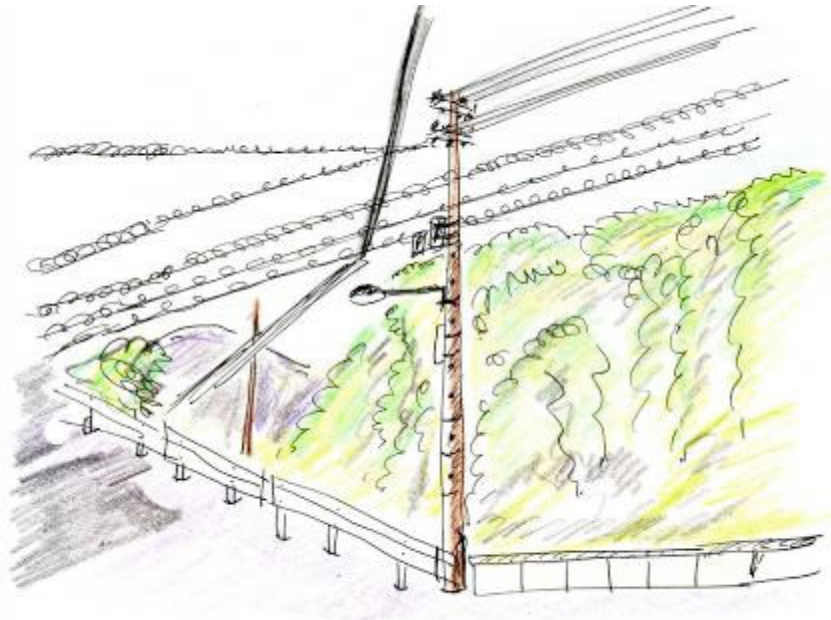
道白(花押) 以下九名(花押)

(京町触古久保家文書 86)

都市において、生活周辺のマイカーは益よりも害が多い。マイカーを使わない車の少ない社会に 現在ドイツでは、大都市でほぼ半数(50 万以上の都市で約 41%)が車なしで生活している。これらの人達はおおむね車なし生活に満足している。行動に不便なく 所有による余計な出費もなくずいぶん節約している。

(人と街を大切に作るドイツのまちづくり 春日井 道彦)

金閣寺南西 氷室街道



上空を見上げてみれば蜘蛛の巣状、寂しいね... Dogs and Demons...  
柱に彩色をする小手先技工 なさけないね...

歩道、電柱撤去後の氷室街道想定図



上京区仁和寺街道



電柱が無い仁和寺街道の一部

電柱のある仁和寺街道一部



北区紫野 寺之内通千本西入ル付近



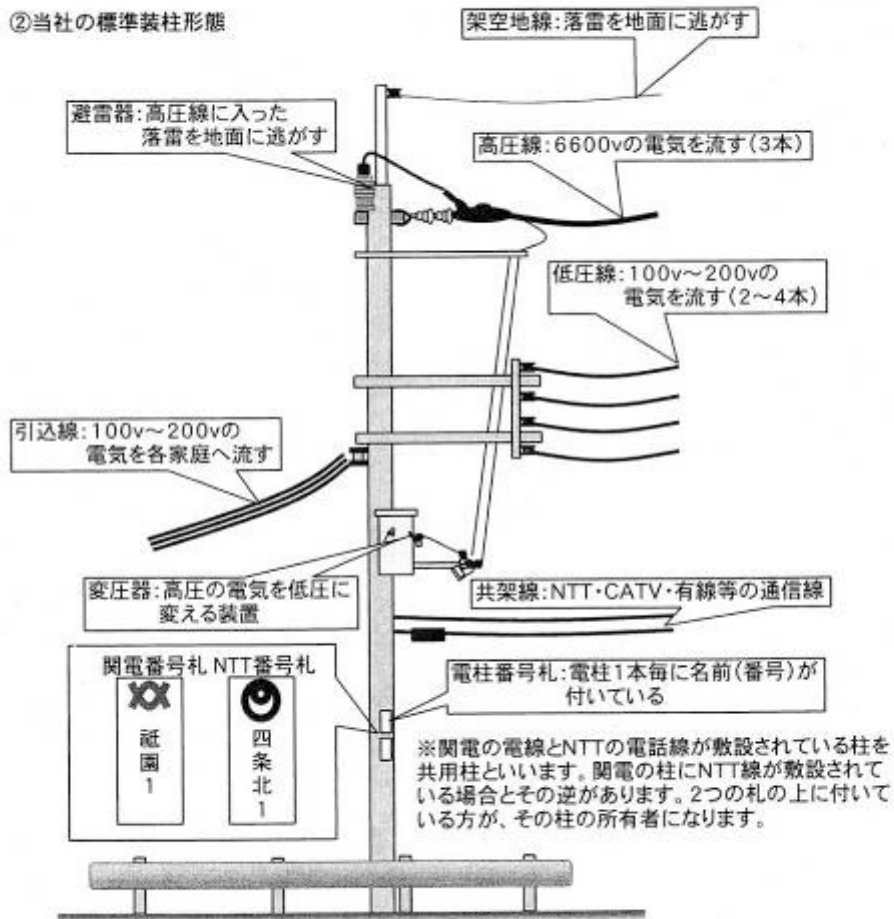
上京区大宮今出川下ル付近

①当社の電柱の標準径間(電柱間隔)

繁華街	30m
その他	40m

※径間長は目安であり地域の状況や供給負荷形態により増減することがあります。

②当社の標準装柱形態



※全ての電柱に上図のような設備が、装柱されているものではなく標準的な例です。

電柱の標準径間と標準装柱形態 (関西電力)



イギリス イースト・サセックス Crowborough

## ④ 活動記録

活動項目	日時／場所	内容／概要
【調査】	2009年2月以降 随時 /メンバーの居住区域	歩きにくい道の写真を撮影 地図上のどこかを明記 これらのデータを収集
【ヒアリング】	2009年6月26日/ 京都市役所	歩行空間に関する担当課へのヒアリング。行政の取り組みについての確認など。
【調査】 【個別会議】	2009年7月23日/ 御陵周辺	チームメンバー合同によるまち歩き 上記と同様にデータを収集 収集データに関する意見交換
【調査】 【個別会議】	2009年7月30日/ 北区平の周辺・西陣	チームメンバー合同によるまち歩き データ収集 収集データに関する意見交換
【その他】	2009年3月以降 随時	収集データを Google map に公開
【その他】	2009年4月	データ投稿窓口とするメールアドレスを作成
【定例会議】		メンバー個人の収集データについての意見交換。「歩きやすい道」についての議論等。