

人と公共交通優先の歩いて楽しいまちづくり 「四条通歩道拡幅事業」



● 京都のまちの魅力

自然・環境

- ▶ 三方を山に囲まれた山紫水明の自然
- ▶ 古くから歌に詠まれた優れた眺望景観
- ▶ 京都議定書誕生の地

伝統・文化

- ▶ 1200年の歴史に育まれた伝統と文化
- ▶ 社寺や京町家など風情あふれるまちなみ
- ▶ 伝統産業や先端産業のものづくり都市



●「歩くまち・京都」について

●京都市基本構想策定（平成11年12月）

自動車交通に過度に依存しない公共交通優先型の交通体系を総合的に構築しつつ、歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組む

●京都市基本計画策定（平成13年1月）

「安らぎのある暮らし」、「誰もが安心して暮らせるまち」を実現するため「歩いて楽しいまち」をつくる政策を推進

●「歩くまち・京都」憲章の制定（平成22年1月）

市民，観光客，事業者，行政が一体となって

「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するために制定

憲章は，市民委員，大学の専門家や有識者，事業者，行政が参画する審議会や検討部会，400人の市民が集まったシンポジウム，14,700人を対象としたアンケート等を通じて，**市民ぐるみで議論を重ね作成**

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都では、市民一人ひとりは、

- 1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

- 1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創ります。
- 1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

平成22年1月23日、「歩くまち・京都」憲章は、市民・観光客の理解、そして事業者、行政が一体となって「人が主役の魅力あるまちづくり」を実現するための条件整備をすすめるために制定しました。この憲章は、市民委員、大学の専門家や有識者、事業者、行政が参画する審議会や検討部会、400人の市民の議論が集まったシンポジウム、そして、14,700人を対象としたアンケート等を基に市民の議論と共に議論を重ねることにより作成されたものです。

京都市基本計画部 京都市基本計画課 京都市基本計画課 京都市基本計画課

京都市基本計画部 京都市基本計画課 京都市基本計画課 京都市基本計画課



●「歩くまち・京都」について

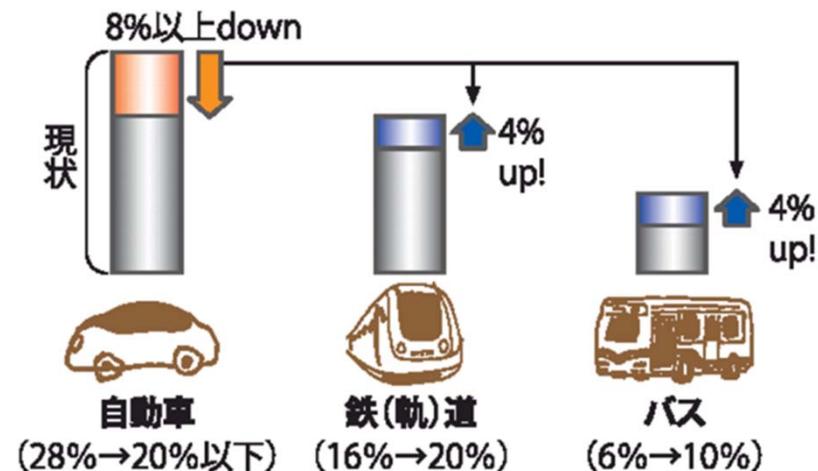
● 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定（平成22年1月制定）

《基本理念》 **クルマを重視したまちと暮らし**



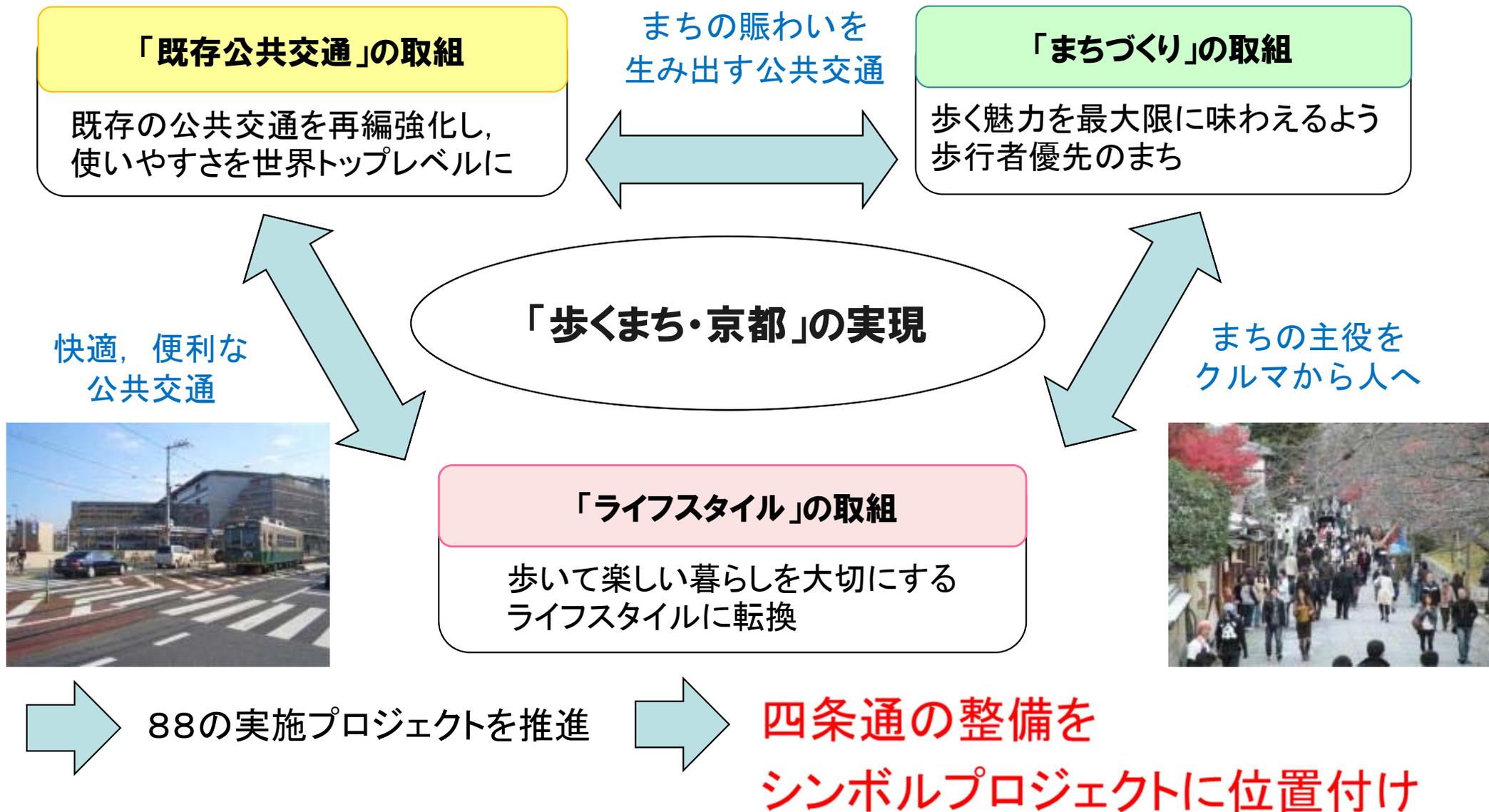
「歩く」ことを中心としたまちと暮らし

自動車分担率を平成12年の28%から20%以下を目指す



●「歩くまち・京都」について

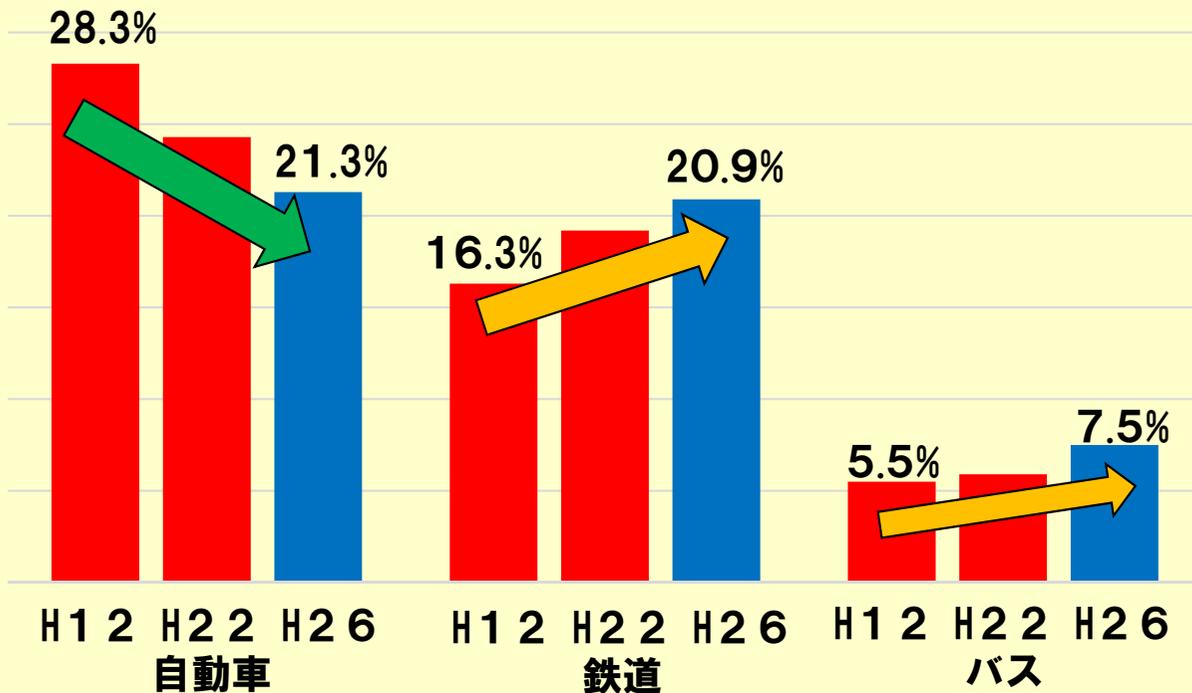
● 3つの柱の相乗効果（「歩くまち・京都」総合交通戦略）



●「歩くまち・京都」について

● これまでの成果

自動車分担率の低減，鉄道バスの分担率の向上

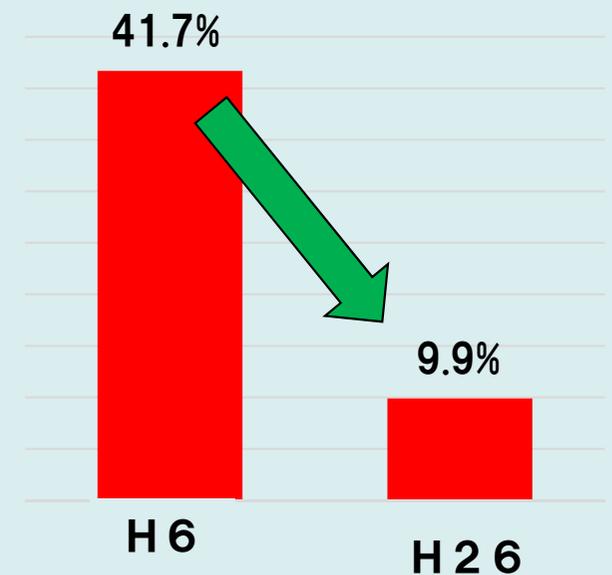


※平成12年度，平成22年度は京阪神都市圏パーソントリップ調査
(70万人(非外出者含む)が対象)

平成26年度は京都市独自調査
(市民1,000人を対象としたWEB調査。市民以外の交通はPT調査と同数値として設定。)

観光客のマイカーでの入洛率

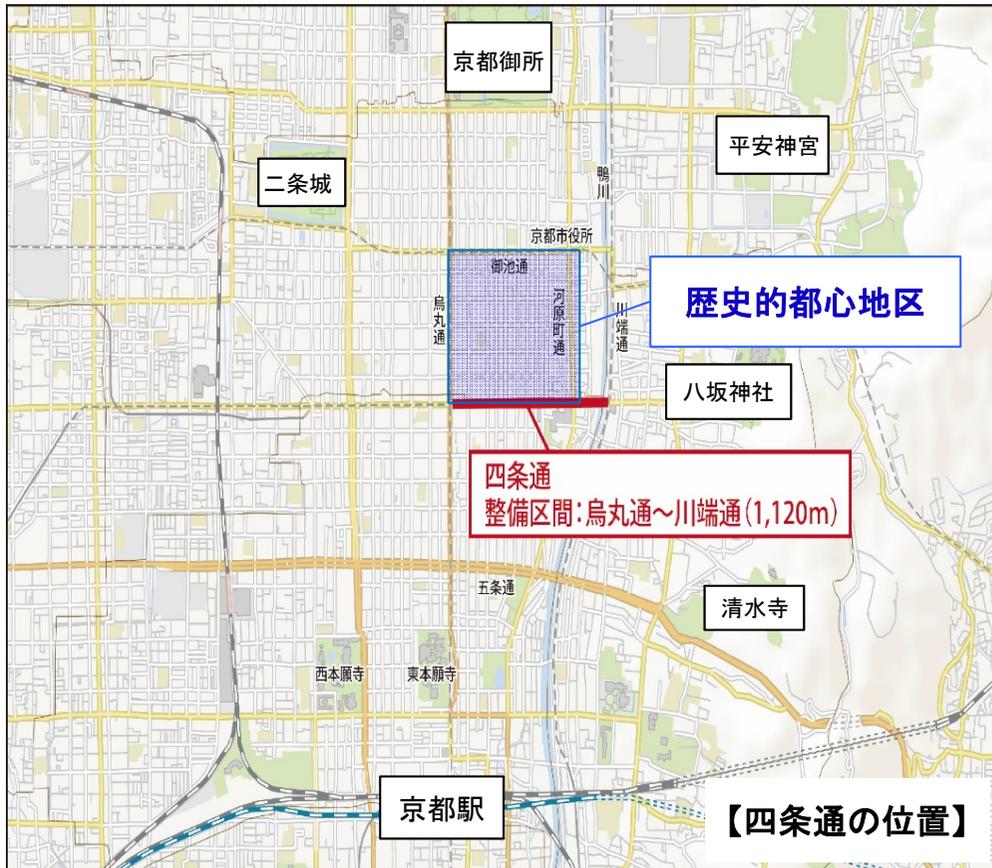
平成6年から，
観光客のマイカー利用
… 4分の1に減少



※京都観光総合調査の数値

● 四条通の特徴

市内最大の商業・業務地



公共交通が集約



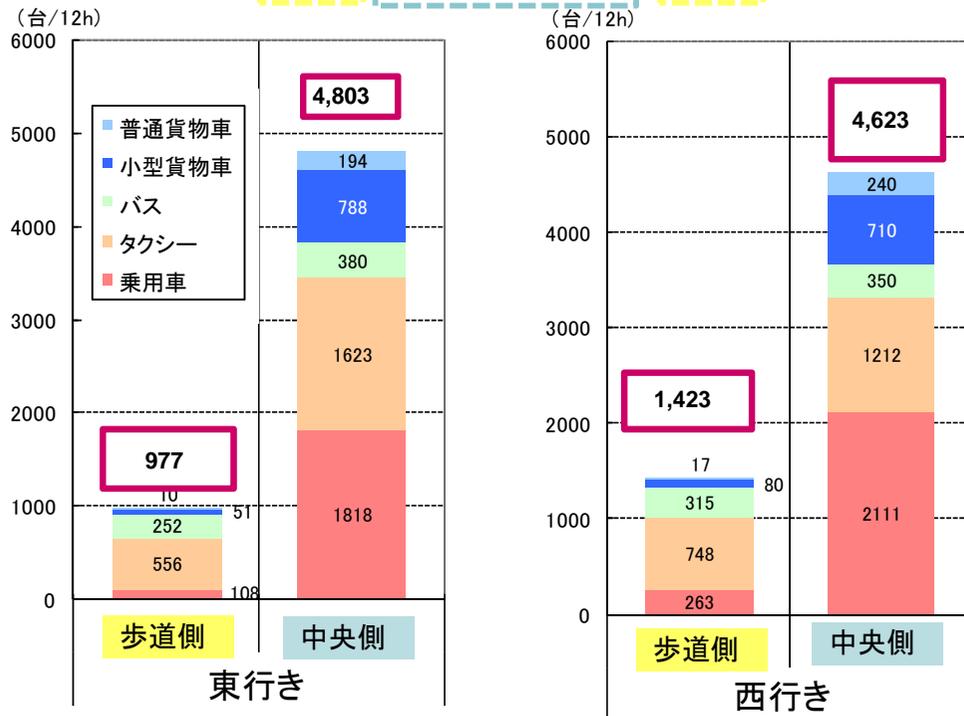
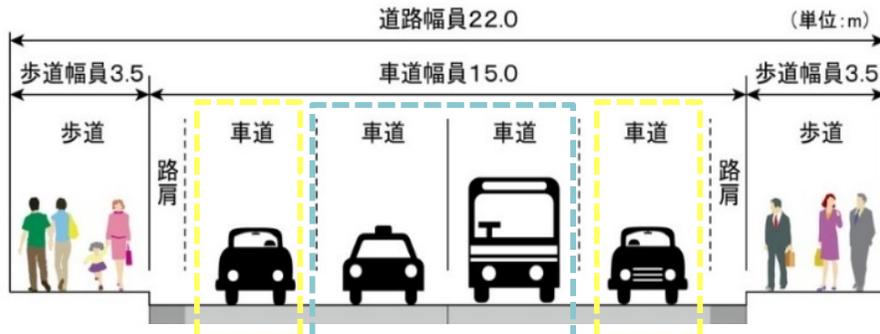
※歴史的都心地区：

商業・業務の中心地でありながら京町家など歴史的なまち並が残っている地域

四條通（烏丸～川端）は、**交通結節点**（ターミナル）としての機能を有する。
市バス、京都バス、京阪バス、地下鉄、阪急電鉄、京阪電鉄が乗り入れ**1日約35万人が乗降**

●整備前の状況

1 車道の状況

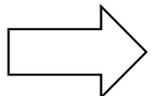


- 中央側車線
東行き（北側）・西行き（南側）のいずれも
交通量が多い
- 歩道側車線
駐停車車両により交通量が少ない



調査日:平成23年7月5日(火)
調査時間:7時~19時

【車種別の12時間交通量(⊕東行き, ⊖西行き)】



駐停車車両により、大多数の車両が中央車線を走行する状況

●整備前の状況

2 歩道の状況

- 歩道幅が狭く，バス待ち客と歩行者が交錯する状況
- バス停が16箇所に分散しており，分かりづらく使いづらい状況



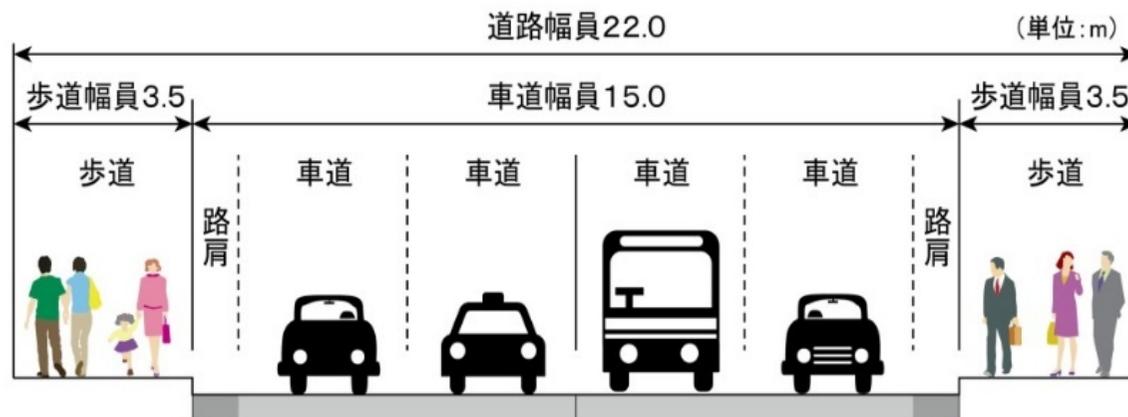
歩道の様子



複数のバス停が並ぶ様子

●整備前の状況

3 交通量の状況

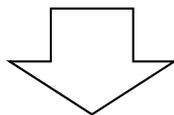


○【車道】 幅員 15m, 片側 2車線
自動車の利用者 ; 約 2,200人/時 (※1)

○【歩道】 幅員 両側 7m (片側 3.5m)
歩行者 ; 約 7,000人/時 (※2)

(※1) 平成17年度道路交通センサスをもとに算出
・休日ピーク時の乗用車交通量1,154台/時
・休日乗用車平均乗車人数(京都市)1.9人/台
・四条通をクルマで通行する人数
 $1,154台 \times 1.9人 = 2,193人 \div 2,200人$

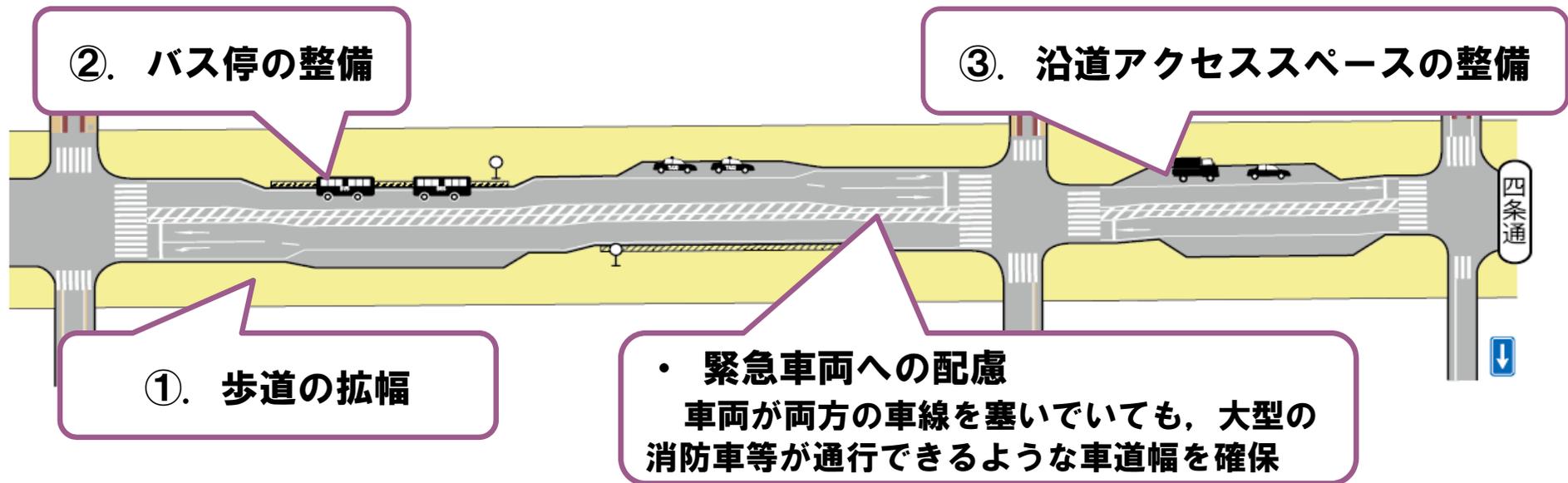
(※2) 平成17年度調査



車道と歩道がアンバランスな状況

●整備目的と概要

- 既存の道路空間を再配分することで、誰もが快適に歩くことができる歩行空間の確保とバス待ち環境の改善
- 四条通を交通結節点（ターミナル）としてとらえ、路線バスが走行しやすい環境やバス利用者が利用しやすい環境を整備し、公共交通の利便性を高めることで、まちなかへのアクセス機能の向上



歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、
都心の商業施設等へ行きやすくし、まちの賑わいの創出を図る

● 整備内容

① 歩道の拡幅

既存の道路空間を再配分することで、誰もが安心して、快適に歩ける歩行空間を確保

現状



整備イメージ



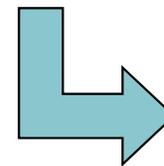
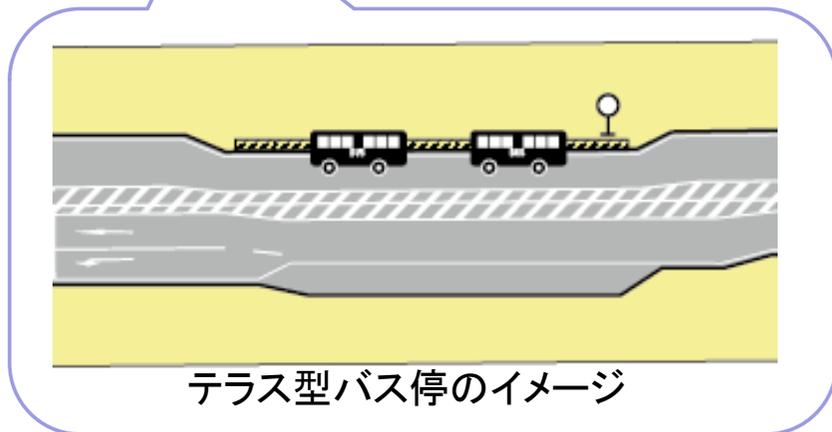
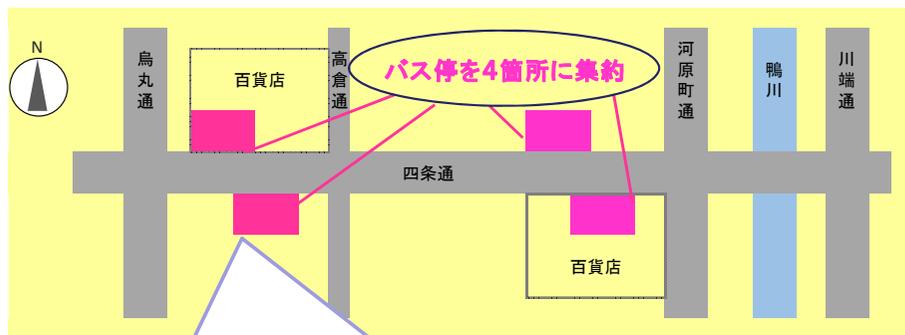
緊急時イメージ



●整備の概要

② バス停の整備

- 16箇所に分散していたバス停を4箇所に集約し、**鉄道出入口・大規模商業施設付近に配置**するなど、公共交通の利便性を高めることで、まちなかへのアクセス機能を向上
- **テラス型バス停の導入**により、
 - ・ バスを待つ利用者の空間が広く取れ、歩行者と交錯せずゆったりとバス待ちが可能に
 - ・ **バス停とバスの間に隙間を開けずに停車**できることから、乗降がしやすくなる

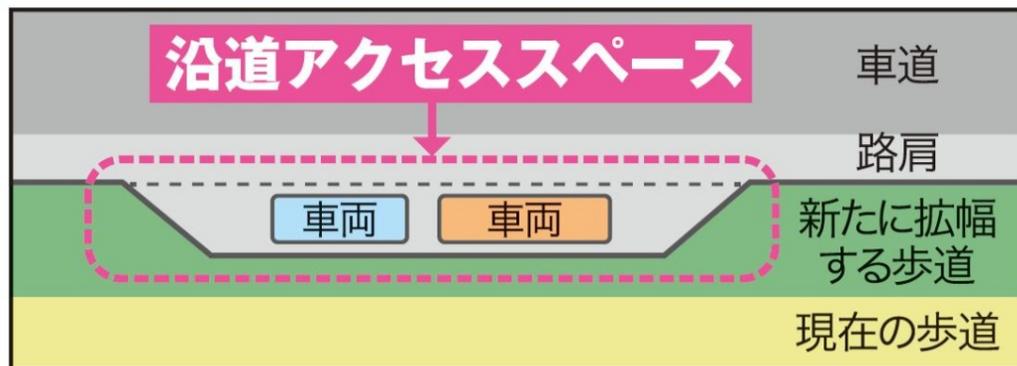


●整備の概要

③ 沿道アクセススペースの整備

物流車両の短時間の荷物の積卸し，商店街の一般の買い物客の送迎，**タクシー等の乗り降り**など，四條通に用事がある人のために，**クルマを一時的に停車できるスペース**を15箇所設置

イメージ図



沿道アクセススペースのイメージ



沿道アクセススペースの利用状況

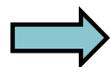
●整備実現の背景

■四條繁栄会商店街振興組合から要望書の提出（平成17年12月）

「心地よく歩ける四條通」の実現に向けた要望書

■歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会の設置（平成18年5月）

歩いて楽しいまちの
実現を目指して議論開始



地元(6学区), 商店街, 物流やタクシー事業者などの関係者と
8年かけた意見交換を踏まえ, 計画案を策定

■「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の実施（平成19年10月）

四條通の歩道拡幅と路線バス・タクシー専用化等

■「歩くまち・京都」憲章・「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定（平成22年1月）

⇒ 88のプロジェクトを推進 ⇒ 四條通の整備をシンボルプロジェクトに

■四條通の交通社会実験の実施（平成22年11月）

バス停の集約、共同荷さばき場の設置、タクシー乗り場の集約など

■都市計画決定（平成24年1月）

■工事着手（平成26年11月）

■工事完了（平成27年10月）

●整備実現の背景

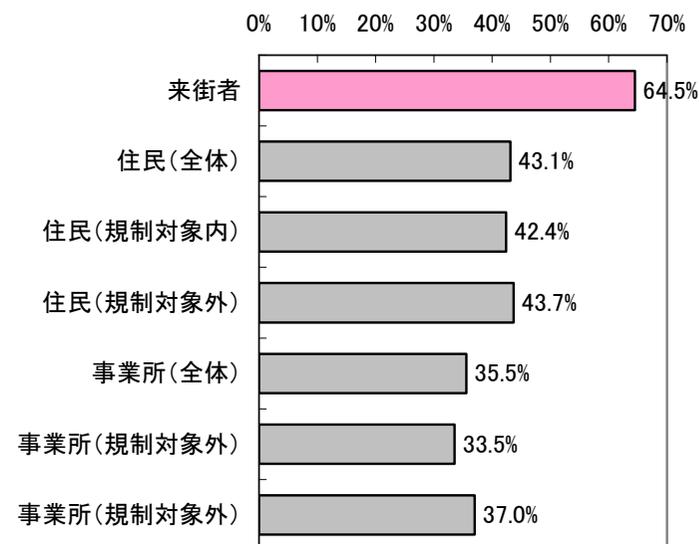
●社会実験(平成19年実施)

四条通の歩道を現状の約2倍に広げ、路線バスとタクシーのみ通行可とする
トランジットモール化を実施



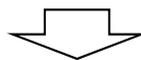
社会実験時の四条通の状況

「四条通の歩道が広くて、ゆったりと歩けた」と感じた意見



実験結果

来街者の約6割が歩道が「歩道が広くて、ゆったりと歩けた」と感じる一方、**周辺的生活道路に車両が流れ込み大きな影響発生。**



トランジットモール化ありきではなく、**歩道拡幅を実現するための取組を模索し続けた。**

● 工事中の渋滞

● 春の桜のシーズン(平成27年3月下旬～4月上旬)に整備区間内で渋滞が発生

□ 渋滞の主な要因

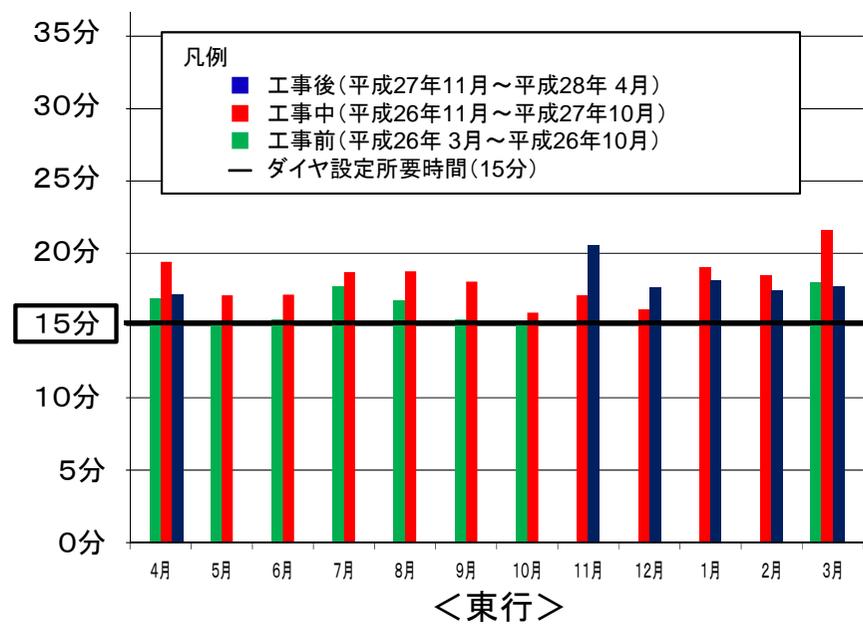
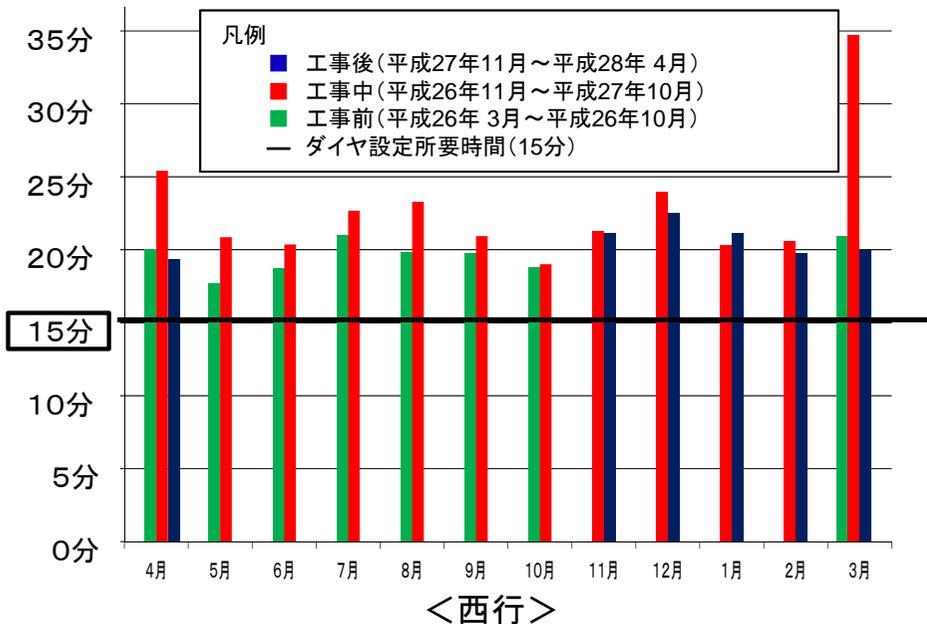
- ① **多くの他府県車両の流入** (多い時で一般車両のうち他府県車両の割合が6割を上回る。)
- ② **バス利用者の増加で乗降に時間を要したこと** (海外からの観光客等, バスの利用者が増加)
- ③ **工事期間中における左折レーンの減少による影響**

□ 対策

- ① **迂回誘導横断幕(約270箇所)の設置, 迂回誘導案内の徹底**(日本道路情報センターの道路交通情報, 宿泊施設200箇所など)
- ② **バス停での案内・誘導の強化, 移動式運賃箱を用いた降車後の運賃収受の実施等**
- ③ **工事箇所の仮復旧による車線の確保など**

➡ **ほぼ平時の状態に**

□ 堀川～祇園間の市バスの運行状況(15時台～18時台の平均運行時間の月別平均)



●現在の状況

●現在の四条通

現在

整備前



【歩行者とバス利用者が交錯している様子】



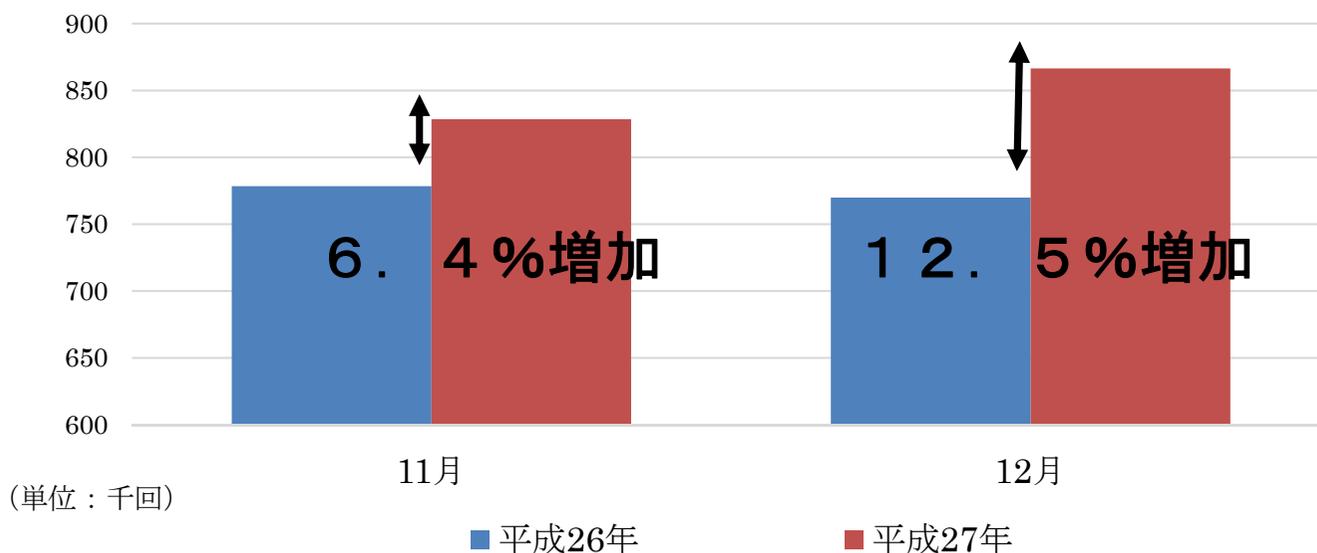
●現在の状況

●歩行者通行量・歩行形態の変化

平成27年11月1箇月間の歩行者通行量・・・前年比で6.4%増加

平成27年12月1箇月間の歩行者通行量・・・前年比で12.5%増加

四条通（烏丸通～川端通）における
11月と12月の歩行者カウント数（前年比）

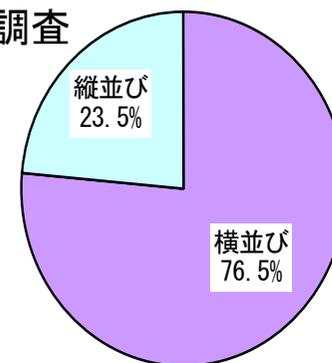


※四条繁栄会商店街振興組合が設置する6箇所の歩行者カウンターの1箇所あたりのカウント数で比較

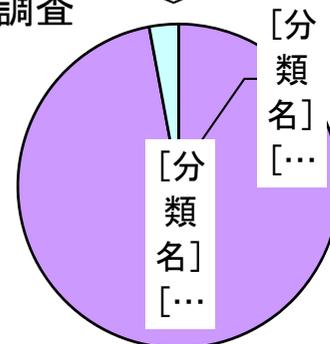
歩行者の歩行形態の調査

<四条通北側（高倉通～堺町通間）>

H19年調査



H27年調査



※立命館大学による調査

●「歩いて楽しいまちなかゾーン」の取組

歩道整備が困難な都心の細街路において、車両の走行速度を抑制することで事故の減少を図り、安全でゆとりのある歩行空間を確保するため、幹線道路に囲まれた地域を「歩いて楽しいまちなかゾーン」と指定し、カラーラインと幹線道路からの出入口部のカラー舗装(半たわみ舗装)等を本市で施工し、速度規制(20km/h)の路面表示を、京都府警により設置していただいています。



烏丸六角東入る



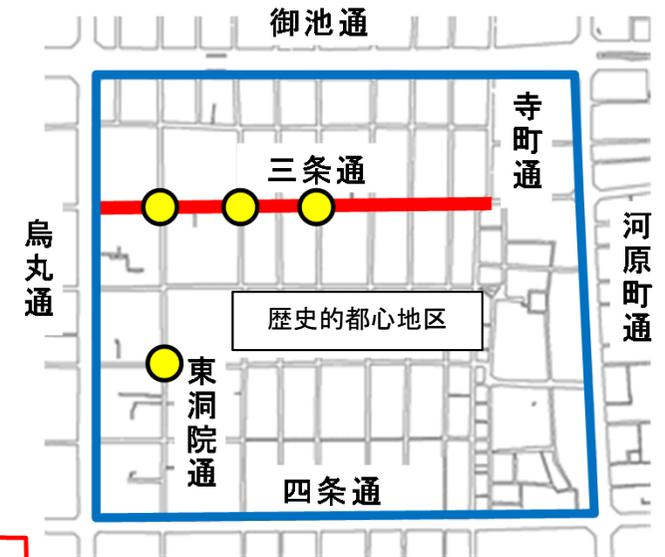
仏光寺高倉付近

●「歩いて楽しいまちなかゾーン」の取組

●歴史的都心地区における京都府警と連携した取組

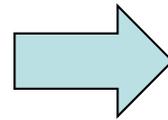
歴史的都心地区で、唯一速度規制が30km/hである三条通に、速度抑制を促すデバイス(小舗石舗装, 交差点のカラー化等)を施すことで、京都府警により、速度規制が20km/hに見直され、歴史的都心地区内にある4箇所の信号を撤去し、一時停止の規制が行われました。

交差点内の信号機除去
(京都府警により実施)



整備前(三条高倉交差点)

灰色の
カラー舗装



小舗石舗装



整備後(三条高倉交差点)

●現在の状況

●屋外広告物適正化の推進



四条通（平成21年7月）



四条通（平成27年7月）

25,000件を
撤去・是正

●現在の状況

●祇園祭の様子

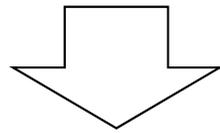


歩道拡幅により鉾との距離感が縮まった

●まとめ

●四条通歩道拡幅事業

- 1 「歩いて楽しいまち」を実現するリーディングプロジェクト
- 2 人口100万人を超える大都市の中心市街地で幹線道路の車線数を減らして歩道拡幅し、人と公共交通優先の賑わいのある空間を創出



全国のモデルケースともなる、まさに画期的な事業

<参考> 学会賞の受賞

多角的な視点から評価いただき、3つの学会賞を受賞

国際交通安全学会賞(業績部門), 日本都市計画学会賞(石川奨励賞)
土木学会賞(技術賞)

