



平成28年5月23日  
京 都 市  
(都市計画局歩まち京都推進室)

## 人と公共交通優先の歩いて楽しいまち！

### 四条通歩道拡幅事業が「日本都市計画学会賞」を受賞しました！

この度、昨年10月末に完成した本市の「四条通歩道拡幅事業」が、公益社団法人日本都市計画学会の「日本都市計画学会賞(石川奨励賞)」(※)を受賞し、5月20日(金)に東京大学で表彰式が行われましたので、お知らせいたします。

※ 公益社団法人日本都市計画学会は、都市計画及び地方計画に関する科学技術の研究発展を図るため、都市計画に関する学術の進歩普及と都市計画の進展、及び都市計画に係る専門家の資質の向上を図り、もって学術・文化・社会の発展に寄与することを目的として活動する団体です。

石川奨励賞は、都市計画に関する独創的または啓発的な業績により、今後の都市計画の進歩、発展に寄与しうる貢献をした個人または団体を対象とし、選考されるものです。

#### ■ 贈呈式の様子



#### 今回の受賞は、以下の点について評価されました！

京町家等の伝統的な街並みが共存する「歴史的都心地区」にあり、京都市の有数の繁華街を構成する四条通約1.1kmの歩道を拡幅し、それに伴い車道を4車線から2車線へと減少させた。これによって四条通の歩行者と自動車のアンバランスを是正し、快適な歩行空間を構築し、まちを活性化させることに成功した。また、四条通の改築にあわせて周囲の細街路の歩行環境の整備を行うなど、地元住民や商業関係者だけでなく、多くの関係者と議論を重ね、大規模な社会実験を経て合意形成を図ってきたことも特筆される。本事業は、各地のまちづくりに大きな影響を与える画期的なものであり、今後の都市計画に寄与しうる貢献をしたと認め、日本都市計画学会石川奨励賞に値すると判断した。

——「日本都市計画学会 受賞一覧ならびに授賞理由書」より抜粋

## ■ 四条通歩道拡幅事業とは

従来の道路整備は、道路を外側に広げることにより、車道や歩道の環境改善が進められてきましたが、京都市では、市内有数の繁華街である四条通において、人とクルマの通行量と歩道と車道の幅員がアンバランスであることから、道路の全幅は変えずに、車道を減らし歩道を広げ、人と公共交通を優先する道路整備を行いました。

○ 人口100万人を超える大都市のメインストリートの人と公共交通を優先した道路に整備

### ここが変わりました！

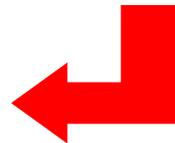
歩道幅が  
最大2倍に

- 車線を4車線から2車線に変更し、**歩道を拡幅**。車イスやベビーカーも通りやすくなりました。
- **テラス型バス停を導入**し、快適にバスをお待ちいただけるようになりました。
- 人の乗降や、5分以内の荷物の積卸しに利用できる**沿道アクセススペース**を設置しました。

整備後



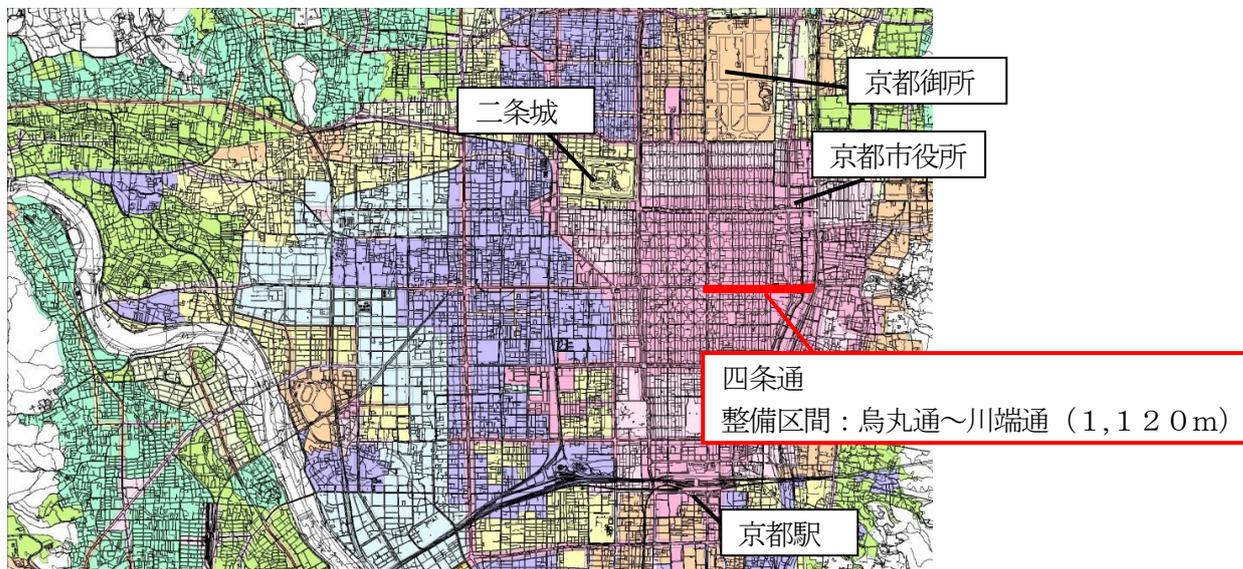
整備前



## ■ 四条通の概要

### 1. 位置

四条通は、市内有数の繁華街であり、市内外を問わず多数の方が訪れることから歩行者の通行量は市内で最も多く、また、文化的にも祇園祭の山鉦が巡行するなど、京都を代表する道路です。



## 2. 交通の特徴

四条通の交通には、以下の2つの大きな特徴があります。

- ① 幅員15mの車道に自動車を利用する2,200人が通行する一方、幅員7mの歩道に7,000人の歩行者が通行しており、整備前の四条通は、**車道と歩道がアンバランスな状況**でした。



※H17 道路交通センサス（四条塚町）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  
四条通を車で通行する人数 1154台×1.9人=2193人≒2200人

【左写真：混雑していたバス停の付近の様子（整備前）】

- ② 市バス、京都バス、京阪バスが運行するなど、バス路線が集中するとともに、地下空間に設置された地下鉄、阪急電鉄、京阪電気鉄道の各駅からの連絡口が多く配置されていることから、**交通結節点（ターミナル）としての機能を有しています**。

### ■ 整備目的と方針

#### 目的

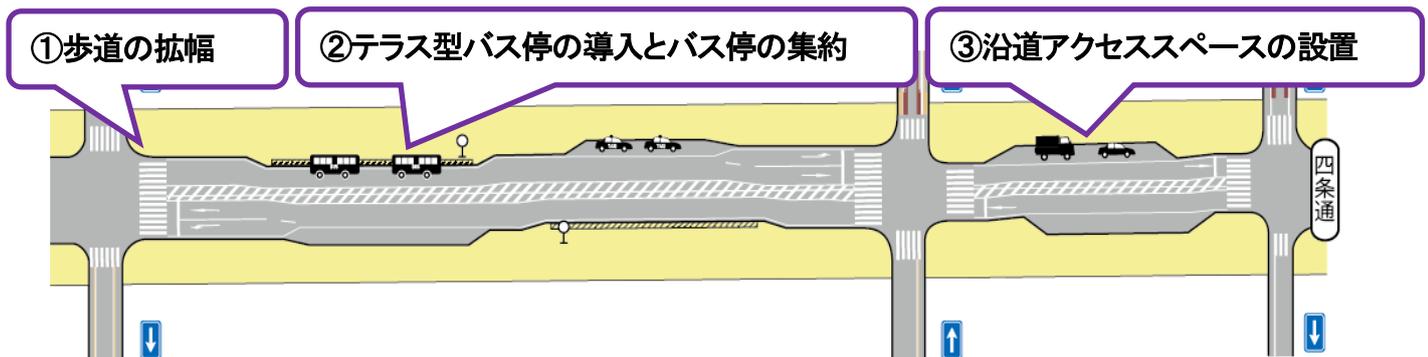
歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、都心の商業施設等へ行きやすくし、**まちの賑わいの創出**を図る

#### 方針

- 既存の道路空間を再配分することで、誰もが快適に買い物を楽しんでいただけ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

### ■ 整備内容

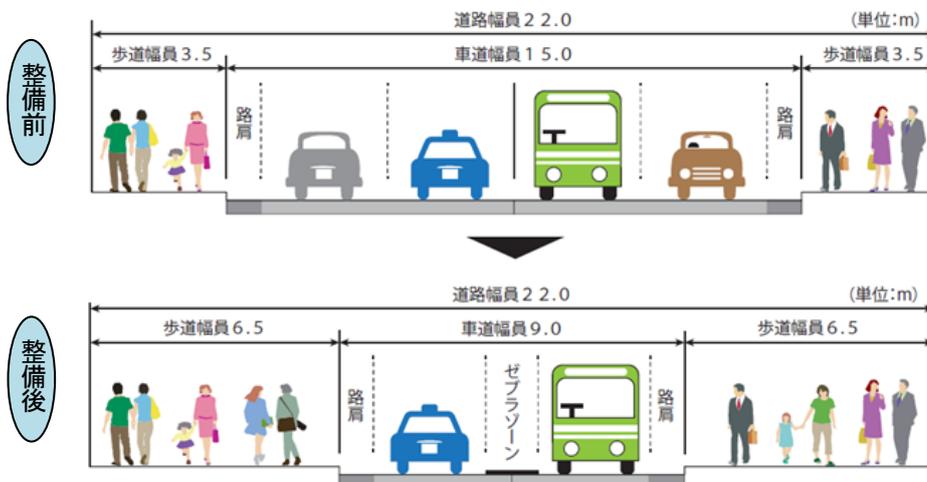
「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」の実現のため、主に3つの整備を行いました。



## ①歩道を最大で約2倍まで拡幅

- 3.5mの歩道を最大で約2倍まで広げました。

※歩道幅は、箇所によって増減します



## ②テラス型バス停の導入とバス停の集約

- バス停は車道に張り出したテラス型に整備しました。

整備後のテラス型バス停



《テラス型バス停の利点》

- ・ バスを待つ利用者の空間が広く取れるようになります。
- ・ バス停に隙間をあげずにバスが停車できることから、バスの乗降がしやすくなります。



【上図 テラス型バス停のイメージ平面図】

- 16箇所に分散しているバス停を東行き西行き合わせて4箇所に集約しました。

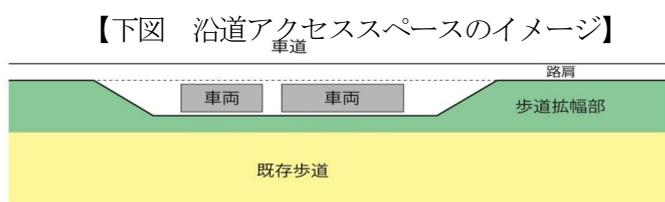


凡例

- …整備前のバス停
- …整備後のバス停

### ③沿道アクセススペースの設置

- 四条通に用事がある人のために、車を一時的に停車できるスペースを15箇所(32台分)設置しました。

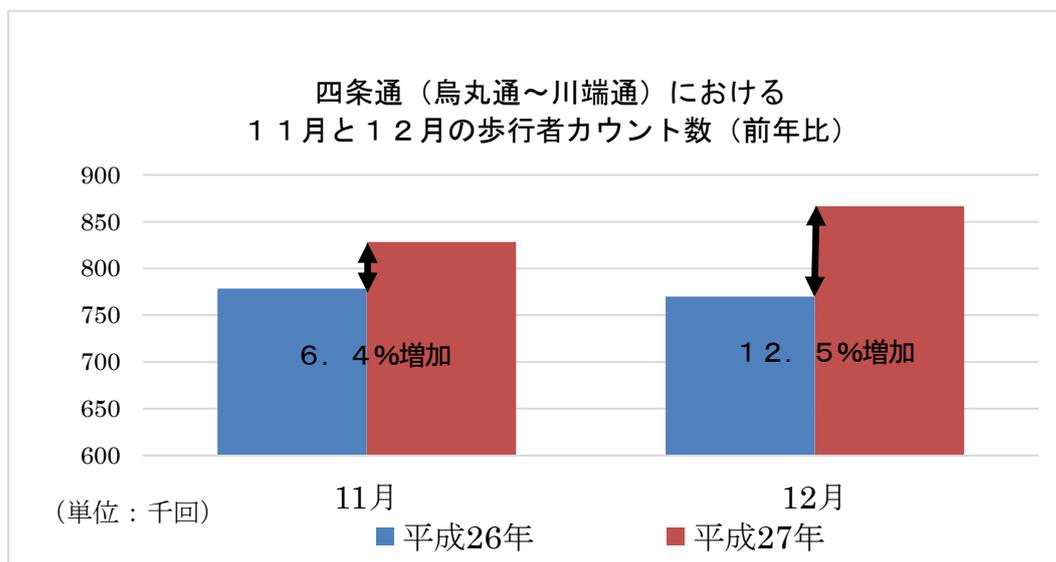


- 【利用可能な対象車両】
- ・短時間で人の乗降を行うために停車する車両
  - ・5分以内の荷物の積卸しを行うために停車する車両

### ■ 現在の状況

#### ①歩行者の通行量の変化

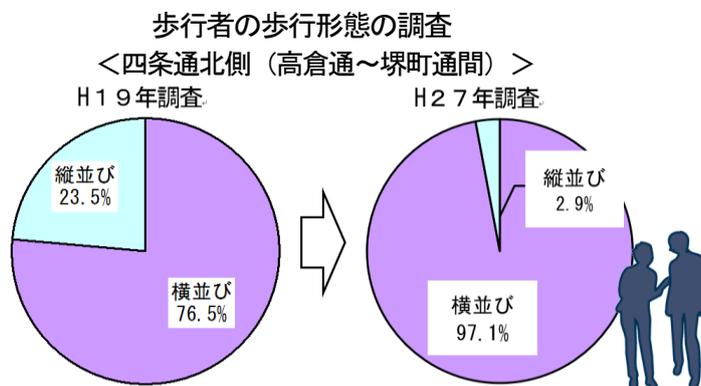
- 平成27年11月1箇月間の歩行者通行量・・・前年比で6.4%増加
- 平成27年12月1箇月間の歩行者通行量・・・前年比で12.5%増加



※ 地元商店街が設置する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

#### ②歩行者の歩行形態の変化

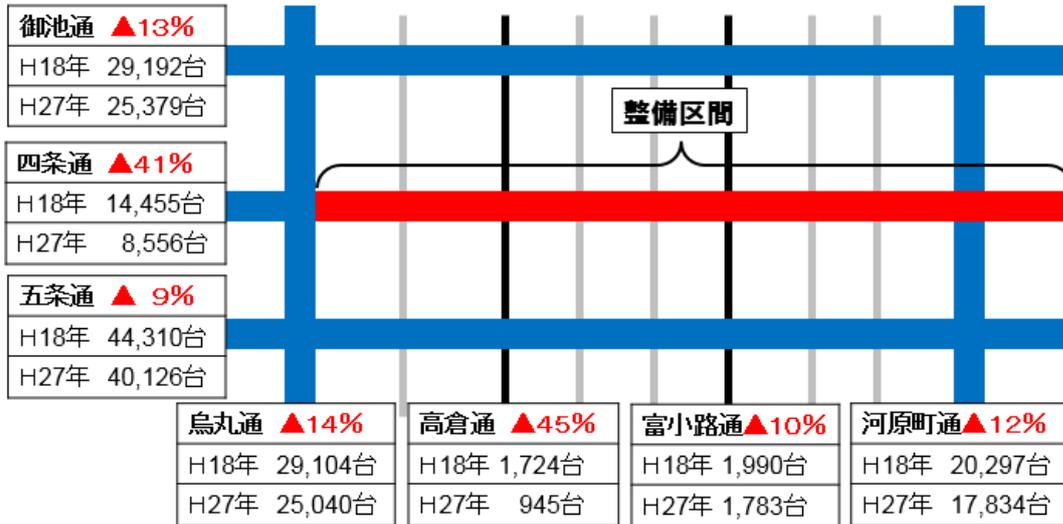
2人以上で歩いているグループが縦に並んで歩く割合が減り、横に並んで歩く割合が増加



※立命館大学による調査

### ③四条通・主な周辺道路の12時間交通量の変化（7時～19時）

四条通・周辺の幹線道路の交通量・・・約10年前との比較で**9%～41%減少**  
 四条通周辺の細街路の交通量・・・約10年前との比較で**10%～45%減少**



#### ■ これまでの取組

京都市では、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ことを、平成11年度に京都市基本構想（グランドビジョン）の中で策定、平成13年度には京都市基本計画の中で、「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することを決定しました。その後、地元住民や沿道商店街、関係事業者等とともに、平成18年度から議論を開始し、平成19年度と平成22年度には大規模な社会実験も実施しながら、整備のための合意形成を進めてきました。

- 平成11年12月 京都市基本構想（グランドビジョン）  
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
- 平成13年 1月 京都市基本計画  
「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
- 平成17年12月 地元商店街から要望書の提出  
「心地よく歩ける四条通」の実現に向けた要望書
- 平成18年 5月～平成22年3月 歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会及び幹事会の設置・開催  
(協議会6回、幹事会10回開催)  
構成：地元住民、商業関係者、交通事業者、学識者  
目的：歴史的都心地区において交通問題を解決し、「歩いて楽しいまち」を実現
- 平成19年10月 「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の実施  
四条通の歩道拡幅と路線バス・タクシー専用化など

平成22年 1月

「歩くまち・京都」憲章の制定



「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定

88の実施プロジェクトを推進

⇒四条通の整備をシンボルプロジェクトに位置け

平成22年11月～

四条通の交通社会実験の実施

平成23年3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

平成24年 1月

四条通の整備について都市計画決定

平成26年11月

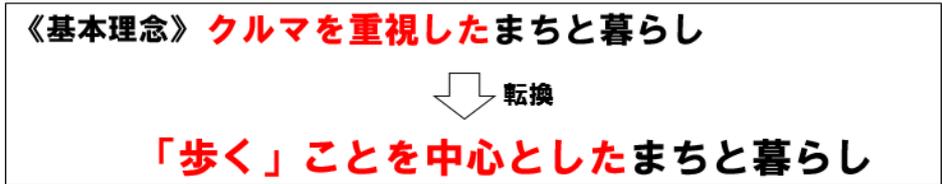
四条通の整備工事着手

平成27年10月末

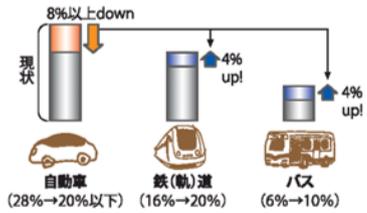
四条通の整備工事完了

<参考>「歩くまち・京都」総合交通戦略について

● 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定（平成22年1月制定）



自動車分担率を平成12年の28%から20%以下を目指す



● これまでの成果

