



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「国際交通安全学会賞」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、公益財団法人国際交通安全学会（IATSS）（※1）が主催する「平成27年度国際交通安全学会賞（業績部門）」（※2）を受賞し、4月8日（金）に経団連会館（東京都）で贈呈式が行われましたので、お知らせいたします。

※1 公益財団法人国際交通安全学会は、交通に関する諸問題について国際的に調査研究を進めるなど、理想的な交通社会の実現に寄与することを目的として活動する団体です。

※2 公益財団法人国際交通安全学会の諸活動の一環として、昭和54年より実施されております。この賞は、理想的な交通社会の実現に対して著しく貢献した「業績」、「著作」、「論文」を顕彰するものであり、特に業績部門は、理想的な交通社会の実現に対して、研究・施策の推進・普及・啓発など、あるいは機器の開発、設備・施設の建設などに多大な業績をあげたものを対象に、過去3年以内に成果が顕著となった業績の中から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、日本で初めて実現した取組として評価されました！

中心市街地を公共交通優先とし、歩いて楽しい、人に優しい空間として再生する考え方が、日本では進展しない中、車線減を伴う歩道拡幅を日本で初めて実現したことは、今後の交通まちづくりの嚆矢として高く評価するものです。—— 国際交通安全学会ホームページ 受賞理由より抜粋

⇒全文は別紙参照

■ 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！

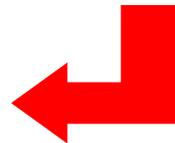
歩道幅が
最大2倍に

- 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



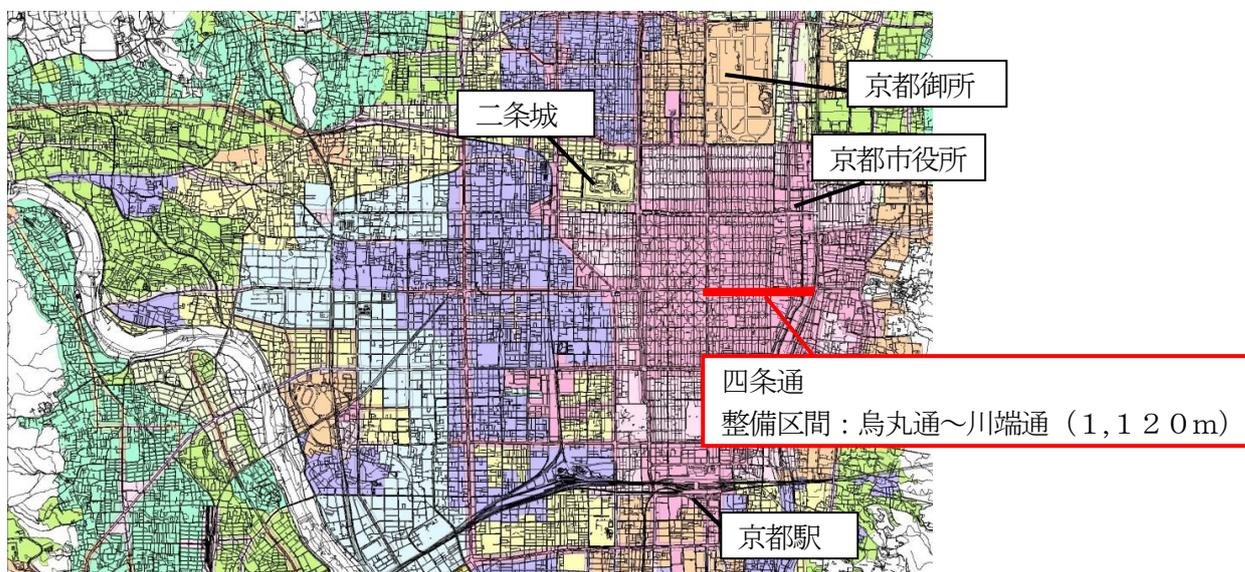
整備前



■ 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鉾が巡行するなど、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

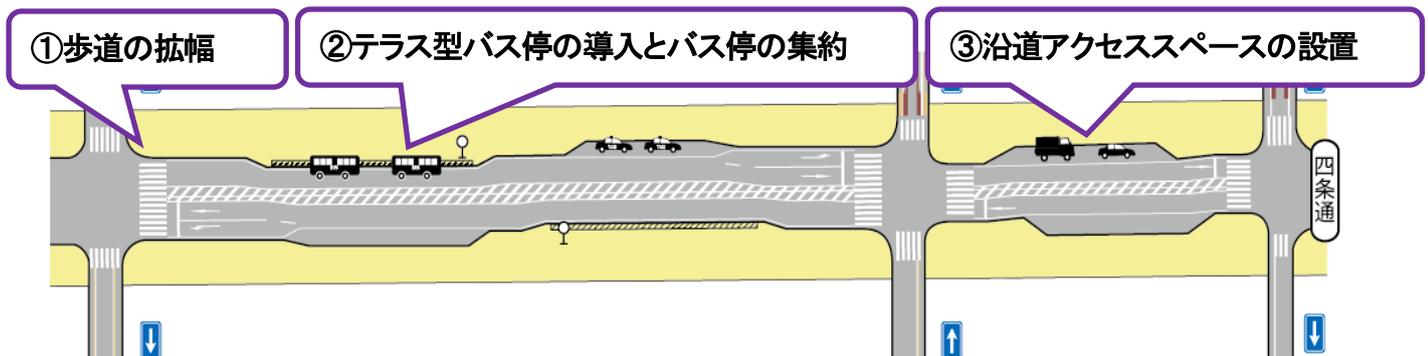
歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、都心の商業施設等へ行きやすくし、**まちの賑わいの創出**を図る

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

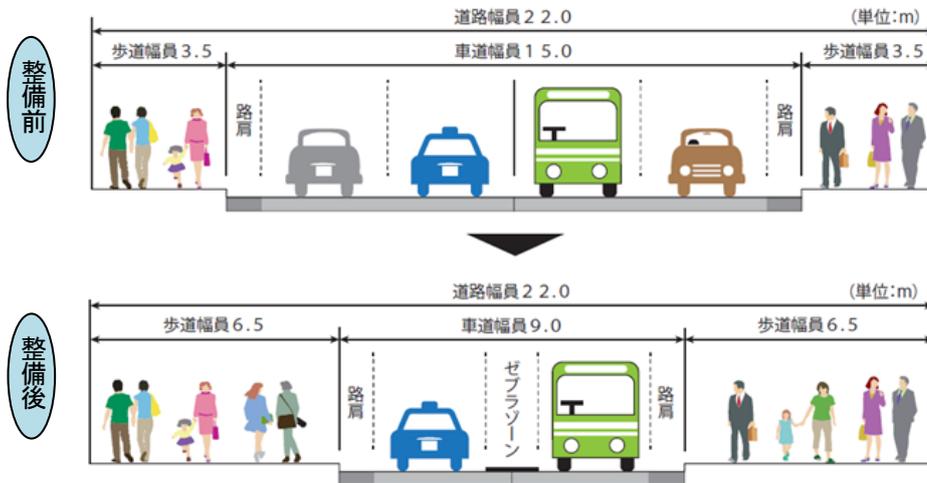
「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」の実現のため、主に3つの整備を行いました。



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箇所を集約しました。

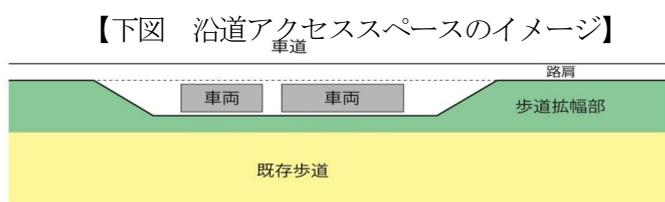


凡例

- …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。

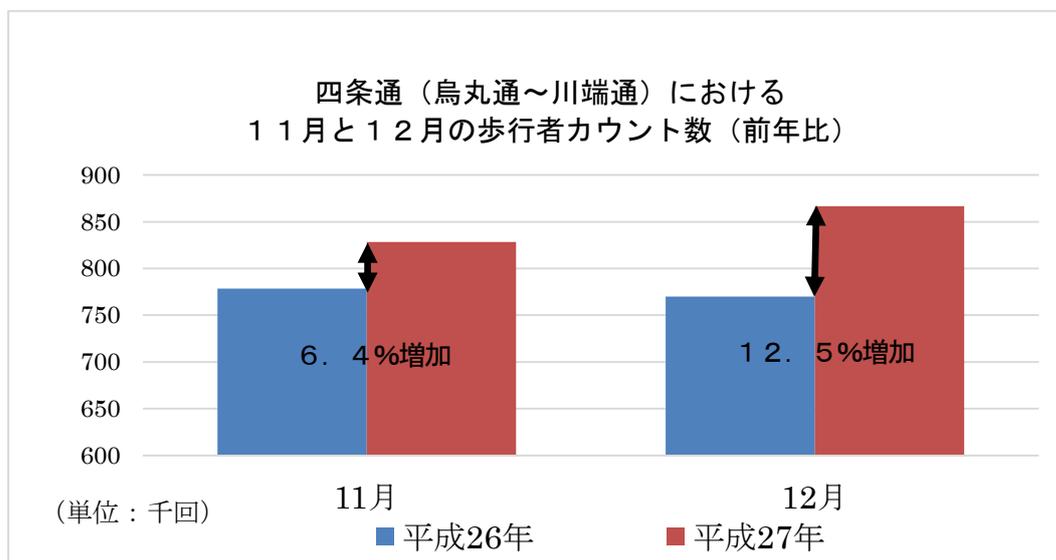


- 【利用可能な対象車両】
- ・短時間で人の乗降を行うために停車する車両
 - ・5分以内の荷物の積卸しを行うために停車する車両

■ 現在の状況

①歩行者の通行量の変化

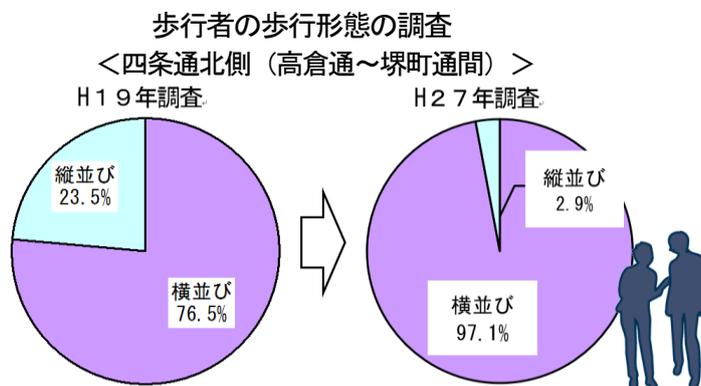
- 平成27年11月1箇月間の歩行者通行量・・・前年比で6.4%増加
- 平成27年12月1箇月間の歩行者通行量・・・前年比で12.5%増加



※ 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人以上である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

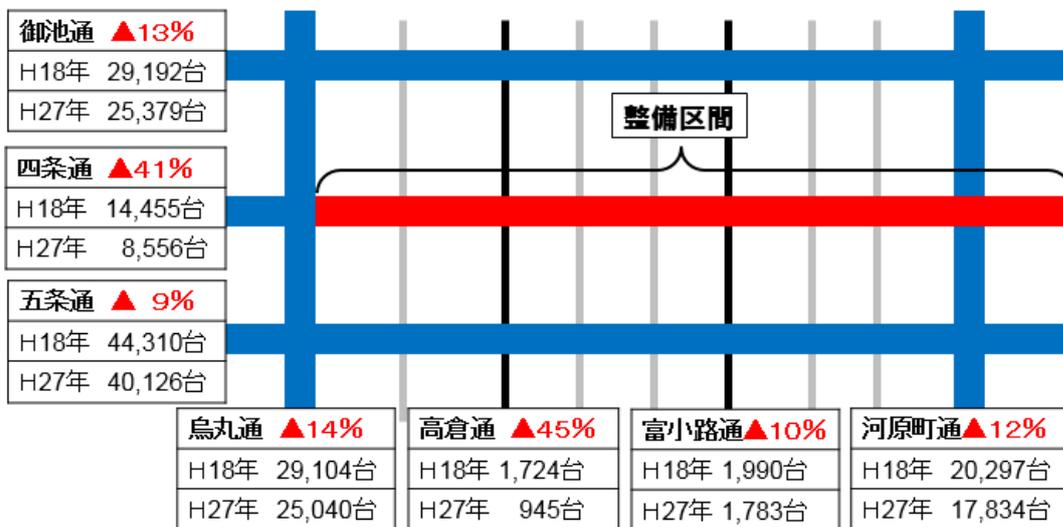


※立命館大学による調査

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

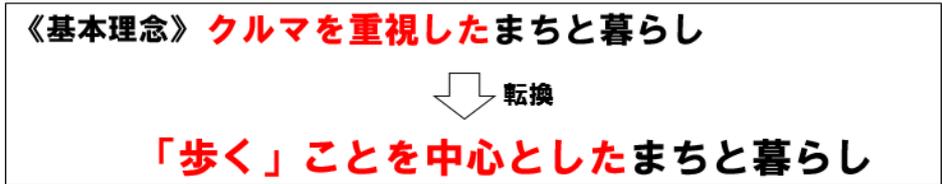
四条通の整備工事着手

平成27年10月末

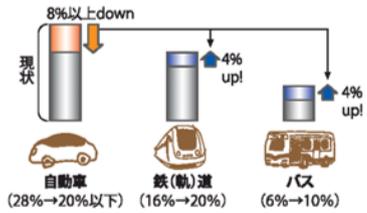
四条通の整備工事完了

<参考>「歩くまち・京都」総合交通戦略について

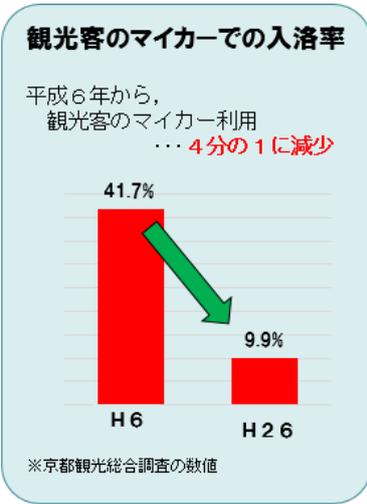
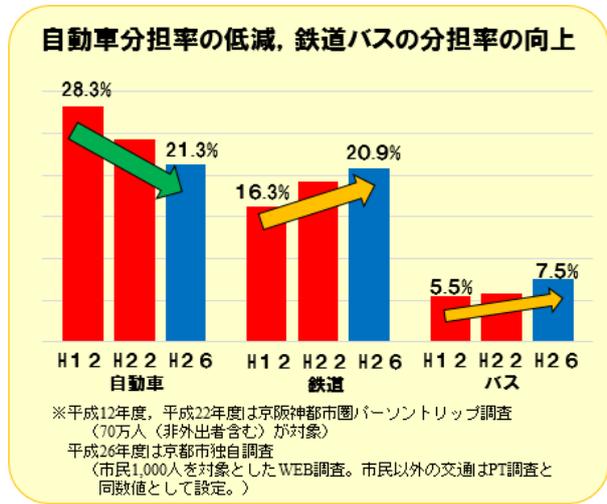
● 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定（平成22年1月制定）



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



《問合わせ先》

■京都市都市計画局歩くまち京都推進室

担当／森藤・篠田・長坂

TEL:075-222-3483 FAX:075-213-1064

E-mail:morch814@city.kyoto.jp

業績部門

◎業績題目：人と公共交通を優先した交通まちづくりへの挑戦
—四条通道路空間再配分整備事業—

◎受賞者：京都市

◎受賞理由：

京都市は、千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねてきた国際文化観光都市です。その中心部を東西に貫く四条通は、商業施設の立ち並ぶ市内有数の目抜き通りであり、観光や買物、業務を目的とした多数の来訪者が日常的に集中する主要街路です。また、地下鉄・私鉄やバスなどの公共交通機関の要衝としても、重要な役割を果たしています。

従前の四条通では、道路総幅員 22m の空間の中を往復 4 車線の車道が幅員 15m を占め、歩道は往復合計で 7m といった横断構成となっていました。京都を代表する繁華街であるがゆえ、歩道上を休日のピーク時には約 7,000 人の歩行者が利用し、バス路線も多数がこの区間に集中しています。このため、狭い歩道上の停留所でのバス待ち客とこれらの歩行者が交錯し、思うように歩けない状況となっており、歩いて楽しい街とは程遠い状況にありました。また、車道上も、往復 4 車線と言っても路側の駐停車車両の影響でバスが停留所に正着できない状況も日常的に発生し、結果的に後続車に影響を生じるなど混沌とした状況となっていました。

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で歩くことが楽しくなるようなまちづくりへの取り組みを、平成 11 年の基本構想、並びに平成 13 年の基本計画として打ち出しました。そして平成 17 年に地元商店街から出された「心地よく歩ける四条通」の実現に向けた要望書を受けて、平成 18 年には地元住民、交通・物流事業者、学識者や関係行政機関で構成される「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」を設置し、対策について議論が開始されました。平成 22 年には「歩くまち・京都」憲章を制定し、これと合わせて策定した市内全域 88 のプロジェクトから成る総合交通戦略の中で、川端通～烏丸通間の延長約 1,120m の区間を整備する「四条通歩道拡幅事業」がシンボルプロジェクトとして位置づけられました。この間、四条通を公共交通優先とする社会実験を 2 度にわたり実施し、道路空間再配分のための課題検討や地元との調整が図られてきました。

そして、車道部幅員を 2 車線 9m に縮小し、代わって歩道を従来のほぼ 2 倍である 13m に拡幅する改良工事が、平成 27 年 10 月に完了しました。これにより、歩行者がゆったりと歩くことのできる状況に生まれ変わるとともに、テラス型バス停や沿道アクセススペースの整備も行われ、従前の混沌とした状況は大幅に改善されました。一部工事中であった平成 27 年春の花見のシーズンには、主として市外からの不案内な車両が集中することによる交通渋滞や、バス乗降に伴うバスの遅延とそれによる渋滞などの混乱も見られましたが、広報活動や運賃収受方法の見直しなど各種の対策が施されることにより、現在では落ち着いた状況となっています。

本事業が目指しているような、中心市街地を公共交通優先とし、歩いて楽しい、人に優しい空間として再生する考え方は、ヨーロッパ諸国では 20 世紀から主流となっていますが、日本ではこれまでなかなか進んでいないのが実情です。特に、中心市街地における車道部の物理的な車線減を伴う道路空間の再配分は、関係者の理解を得ることが困難である場合が多く、日本でも検討を行っている都市はいくつかあるものの、これまで実現には至っていませんでした。四条通は、交差する多数の細街路からの出入り交通が多く、総幅員も必ずしも十分でない中で整備せねばならないといった、決して有利ではない厳しい条件の区間であったと考えられます。それにもかかわらず、公共交通優先の歩いて楽しいまちの実現方針を一貫し、地道に関係者との調整を重ねて課題を克服した上で、車線減を伴う歩道拡幅を他都市に先駆けて日本で初めて実現した本事業は、今後の日本の交通まちづくりの嚆矢として大いに評価に値するものと考えられます。