## 四条通における街路空間再構築と周辺細街路の整備

京都市建設局 道路建設部 道路環境整備課 藤谷 剛 岩木 淳 京都市都市計画局 歩〈まち京都推進室 大岸將志 山下多恵子

#### はじめに

京都市のメインストリートの一つである四条通は、市内有数の繁華街を抱えており、市民、観光客など多数の人が訪れるにも関わらず、歩道が狭く、特にバス停付近でバス待ち客と歩行者が交錯していた。また、車道では4車線のうち歩道側車線では、路上駐停車が常態化しており、大半の車両は中央車線側を走行し、バスはバス停に正着できないという問題も生じていた。

一方、京都市では、京都市基本構想(平成 11 年 12 月)や京都市基本計画(平成 13 年 1 月)において、自動車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する「歩いて楽しいまち」の実現に向けた政策を推進していた。こうした中で平成 18 年 5 月に地元自治連合会や商店街関係者、鉄道・バス・タクシー・物流等の交通事業者、学識者、行政で構成される「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」が設立され、本格的に本事業がスタートした。

本稿では、四条通を含めたまちなか全体の賑わい創出を目的とした「歩いて楽しいまちなか戦略」

のリーディングプロジェクトとして、快適な歩行空間の確保と、バス待ち環境の改善やバスの利便性の向上を目的に四条通において実施した街路空間の再構築(車線減による歩道の拡幅)や、テラス型バス停の導入とバス停の集約、また、物流車両や沿道施設への来訪車両の利用と円滑な公共交通の確保を図るための沿道アクセススペースの設置等、「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業について紹介する。また、歴史的都心地区(四条通、烏丸通、御池通、河原町通で囲まれたエリア)を中心とした「歩いて楽しいまちなかゾーン」における細街路の面的な交通対策や整備について紹介する。



図1 位置図及び整備区間

#### 2. 「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業

# (1)整備方針

本事業では、四条通の交通状況を踏まえつつ、本通りの問題解消と本通りを含む周辺地域の賑わいの創出を図るため、以下の方針により整備を実施した。

- ・ 用地買収を行わずに街路空間を再構築して、歩道を拡幅し、テラス型バス停の導入とバス停の 集約することで、安心・安全・快適な歩行空間の確保と、バス待ち環境の改善を図る
- ・ 街路空間を交通結節点(ターミナル)として考え、路線バスの円滑な運行とバス停への正着性を 向上させる道路形状とすることで、路線バスと鉄道との乗継利便性や、沿道商業施設へのアク セス機能の向上を図る

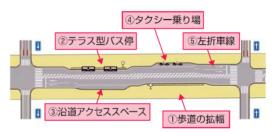
## (2)整備区間

四条通の四条烏丸交差点~四条川端交差点間の延長 1,120m、幅員 22mの区間において、主に以下の整備を実施した。(図1、図2)

歩道の拡幅 テラス型バス停の導入とバス停の集約 沿道アクセススペースの設置 タクシー乗場の設置 左折車線の設置

## (3)整備内容

#### a)歩道の拡幅



四条通の車道を片側2車線から片側1車線に減らし、歩道幅員を 3.5mから原則 6.5mに拡幅す ることで、誰もが安心・安全・快適に歩ける歩行空間を確保した。

また、車道幅員は、消防車等の緊急車両の走行や故障車による自動車通行の阻害に配慮し、道 路中央にゼブラゾーンを設け、最低 9mを確保した。(図 3、写真 1)

さらに、四条通から交差する細街路への左折待ち車両が直進車線に影響を与えないように、左折 可能な全ての交差点に左折車線を設置した。

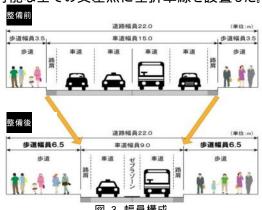


図-3 幅員構成

# b)テラス型バス停の導入とバス停の集約

バス停は、公共交通の利便性向上のために、 歩道から張り出したテラス型で整備し、ゆったりと 快適にバス待ちが可能な空間を確保したうえで、 T型構造のバス停上屋の設置により、バス待ち客 の整序化や、バス待ち客と歩行者との交錯の解 消を図った。(写真2)

また、テラス型バス停の導入により、車線中央 を走行するバスがハンドルを切ることなく正着す ることが可能となり、スムーズな乗降と発着を実現 した。

さらに、公共交通の乗継利便性の向上や、バ ス利用者のアクセス機能の向上とわかりやすさを 考慮し、大規模商業施設と鉄道駅出入り口に近 い位置に設け、16 箇所に分散していたバス停を 4箇所に集約した。

c)沿道アクセススペース及びタクシー乗場の設置 車両の通行に影響を与えずに沿道にアクセス するために、沿道アクセススペース及びタクシー 乗場を設置した。沿道アクセススペースについて は、整備前の四条通の駐停車状況を考慮し、人 の乗降や短時間での荷物の積卸しができるよう



写真1 幅員が約2倍になった歩道



写真2 テラス型バス停付近の様子とT型構造のバス停上屋



写真3 沿道アクセススペースの状況

に沿道 15 箇所に計 32 台分のスペースを確保し、整備区間の四条通と直行する道路との交差点間ごとに配置することを原則とした。(写真 3)

また、客待ちが可能なタクシー乗り場を大規模 商業施設前に設置し、降車についても沿道アク セススペースを活用することとしている。(写真4) (4)歩道拡幅事業の効果を促進するための取組

四条通の歩道拡幅事業については、上記の ハード整備の効果をより一層発揮させるため、整 備と併せて、「沿道アクセススペースの管理」、 「四条通及びまちなかへのマイカー流入抑制」の 2 つの視点からソフト施策にも取り組んでいる。



写真 4 タクシー乗り場の状況

## a)沿道アクセススペースの管理

沿道アクセススペースを有効に活用するため、その管理については、学識者及び商店街、タクシー事業者、物流事業者、交通事業者、関係行政機関で構成する「四条通エリアマネジメント会議」及び同会議の下部組織である「四条通沿道利用マネジメント部会」を設置し、関係団体で合意した利用ルールや役割に基づき適正管理のための取組を実施している。

b)四条通及び都心地区へのマイカー流入抑制

四条通及び都心地区へのマイカーの流入 抑制を図るため、平成21年3月から四条通上 の道路案内標識から「祇園」方面の標記をな くし、周辺幹線道路の道路案内標識に「祇 園」方面を加える変更を実施している。(図4)

また、四条通に流入する幹線道路上に、四条通の迂回を呼びかける常設の迂回誘導看板等(電光表示板 15 箇所、迂回誘導看板 20 箇所)を設置するとともに、観光客の多い観光シーズン毎に横断幕等を主要交差点に設置することにより、マイカーを利用する観光客に対し、迂回等を促し市中心部への流入抑制を実施している。

さらに、平成27年11月には髙島屋京都店 駐車場出口前の交差点改良とそれにあわせ た信号機の設置により、出庫車両が河原町通 を南側方面へ安全に右折出庫できるようにし た。(図5、表1)

これにより、河原町通南行方面へ出庫が可能となり、河原町通から四条通への流入台数が減少している。

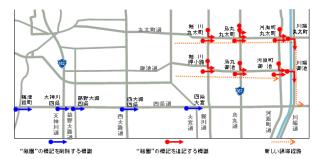


図4 道路案内標識の変更(平成21年3月実施)

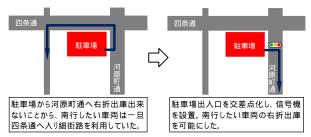


図 5 駐車場出入口交差点改良前後後の状況

表1 駐車場から出庫後の四条通への流入交通量(16時~17時)

	駐車場からの出庫台数	うち四条通への流入台数	
設置前(H27.9.26)	174台/時	79台/時	
設置後(H27.11.7)	198台/時	9台/時	
四条通へ流入する車両の増減		70台/時 ( 89%)	

## 3. 歴史的都心地区を中心とした「歩いて楽しいまちなかゾーン」における細街路の整備

#### (1) 歴史的都心地区の課題

「歩いて楽しいまちなか戦略」は、四条通を含む歴史的都心地区(四条通、河原町通、御池通及び烏丸通に囲まれた概ね 1km 四方の地区)を中心とした「まちなか」をターゲットとしている。

歴史的都心地区内の細街路については、地域住民の生活道路である一方、三条通や、錦小路

通、寺町通、新京極通に代表される地区の賑わいを牽引する魅力的な通りが存在することから、道路幅員が狭い割に歩行者数が多い。また、細街路を通行する自動車の5~6割は通過交通であり路上駐車も多いことから、まちなかの魅力と安全性を大きく阻害し、歩行者が安心・安全で快適に歩ける空間という面からは問題を抱えていた。

こうしたことから、四条通における「快適な歩行環境の確保」と「公共交通の魅力向上」に加え、まちなか全体での「快適な歩行環境の確保」と「通過交通の排除」も重要な課題として取組を進めている。

## (2)「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備

歴史的都心地区内の細街路を対象に、走行空間の優先順位を「歩行者 > 自転車 > 自動車」と定め、安心でゆとりある歩行空間の確保、自動車の走行速度の抑制、自転車の交通秩序の整序化を実現し、地域の生活者や来訪者が安心して買い物したり、回遊したりすることのできる道路空間を目指した取組を実施している。

「歩いて楽しいまちなかゾーン」では、「路側線の引き直しとカラーラインの設置」、「ゾーンの出入口対策」、「三条通でのカラー舗装等の実施」の整備を実施している。

a)車道外側線の引き直しとカラーラインの設置

細街路において、車道外側線の引き直しによる車道幅員の狭小化を図り、車道両端での自転車用カラーラインと自転車通行箇所を明示する路面表示を設置した。(写真5)

#### b)ゾーンの出入口対策

「歩いて楽しいまちなかゾーン」が本来の目的を果たすためには、ゾーンを通行するドライバーや歩行者等の利用者にとって「何かが違う」と思わせる仕掛けづくりが必要である。

そのため、ゾーンの出入口において特殊カラー舗装やゾーン表示板の設置を実施した。

なお、ゾーン表示板のロゴマークは本事業の 取組を広〈PRするため、デザインを公募(応募作品88作品)し、ロゴマーク選定委員会で決定した。 また、ロゴマークは看板のほか広報物等でも活用 している。(写真6)

#### c)三条通でのカラー舗装等の実施

平成27年10月に実施した歴史的都心地区内の三条通等の信号撤去と三条通(烏丸通~寺町通間)の速度規制の変更(30km/h から 20km/h への引き下げ)にあわせ、速度抑制策として三条通の6箇所の交差点において薄層カラー舗装と、うち3箇所で小舗石舗装を設置した。(写真7)

d)「歩いて楽しいまちなかゾーン」の面的整備状況 「歩いて楽しいまちなかゾーン」は、平成 23 年

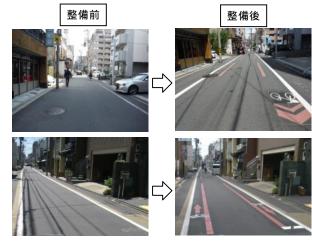


写真 5 車道外側線の引き直しとカラーラインの設置状況

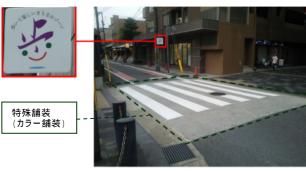


写真6 ゾーン出入口での対策





写真7 薄層カラー舗装及び小舗石舗装





写真8 歩いて楽しいまちなかゾーンの利用状況

度に一部区間で実証実験として取り組み、平成 24 年度から 2 年間で歴史的都心地区全体の細 街路に導入した。

その後は、歴史的都心地区の隣接エリアにも 展開しているところである。(写真8、図6)

#### 整備後の状況

#### (1)歩行者交通

四条通の歩道や細街路の整備後の状況を把 握するため、歩行者通行量や来街者ヒアリングな どの調査を実施した。

四条通の歩行者交通量は、商店街が設置す る歩行者カウンターの数値によると、平成 27 年 10 月末の整備後以降、平成 28 年 9 月を除き、 前年を上回る状態が続いており、整備から1年以 上が経過した平成29年3月時点においても、歩 行者数の増加傾向が継続している。(図7)



また、歩きやすさの指標として、2人以上のグ ループの歩行形態に着目した調査では横並び で歩くグループが増加し、9割以上となっている。

さらには、平成28年11月に実施したヒアリング 調査では、四条通について、7割以上の人が整 steco 備前と比較して「歩きやすくなった」、「以前から 楽しい」と合わせて8割以上の人が現状を「歩い て楽しめる」と感じており、歩道が広がり歩きやす くなったと評価いただいている。また、周辺の細 街路における歩きやすさについても、「以前から 歩きやすい」と合わせて約7割の人が「歩きやす い」、約8割の人が「歩いて楽しめる」と感じてい る。(図8、図9、図10)

これらの結果より、主観面、客観面の両方から、 歩道環境が改善していることが分かる。

# (2)公共交通

公共交通に関しては、バス待ちの快適さやバ ス運行の定時性、鉄道利用の調査を実施した。

バス停については、利用者へのヒアリング調査 によると「快適に待てるようになった」「乗降がしや

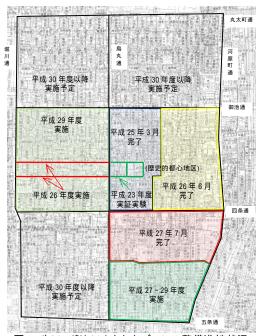


図6 歩いて楽しいまちなかゾーンの整備進捗状況



図8 整備後の歩行形態の変化

Q1.整備前と比べて四条通の歩道 は歩きやすくなりましたか?

Q2.整備前と比べて四条通は歩 いて楽しめるようになりましたか?

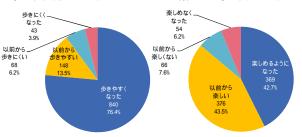


図9 四条通歩道の「歩きやすさ」と「歩〈楽しさ」の変化

の整備前と比較して,歩道は歩きや すくなりましたか?

Q1.「歩いて楽しいまちなかゾーン」 Q2.「歩いて楽しいまちなかゾー ン」の整備前と比較して,歩いて 楽しめるようになりましたか?

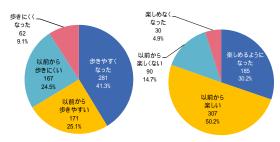


図 10 細街路の「歩きやすさ」と「歩〈楽しさ」の変化

すくなった」など、6~7 割の方から改善が評価されている。(図 11)

一方、路線バスについては、車線減少に伴う 道路の渋滞により、定時性低下が懸念されてい た。実際に、整備区間を通過する市バスの所要 時間は、工事中は増加がみられる時期があった。 しかしながら、バス停での案内誘導員の配置や 移動式運賃箱の導入による降車後の運賃受け の実施等のバス停車時間短縮の取組と、マイカ 一の迂回誘導等の複合的なソフト対策の結果、 現在の市バスの平均運行所要時間は、整備前と 同程度となっている。(図 12)

また、鉄道については、四条通周辺の各駅で利用者の増加傾向が続いており、公共交通が中心となるまちづくりが進んでいる。(図 13)

## (3)自動車交通

平成 27 年と平成 18 年の平日 12 時間自動車 交通量を比較すると、四条通で約4割減、周辺 幹線道路では、東西方向の御池通と五条通で約 1割減、南北方向の堀川通、烏丸通、河原町通 及び川端通で約1割~2割減となっている。(表 2)四条通の交通量が大きく減少したことで、周辺 道路が新たに混雑するなどの大きな影響はなかったと考えられる。

また、公共交通が全体に占める割合が約5% 増加し、約5割となっており、公共交通が中心と なるまちづくりが進んでいるといえる。(図 14)

表 2 四条通と主な周辺幹線道路の自動車交通量の変化

通方向	通名	断面	H18	H27	増減	
東西	四条通	四条烏丸東側	14,455	8,556	41%	
		四条河原町西側	14,191	8,460	40%	
	御池通	烏丸御池東側	29,192	25,379	13%	
	五条通	河原町五条西側	43,784	38,994	11%	
南北	堀川通	四条堀川北側	49,459	39,792	20%	
	烏丸通	四条烏丸北側	29,951	25,897	14%	
	河原町通	四条河原町北側	19,845	16,708	16%	
	川端通	四条川端北側	26,840	20,001	25%	

# Q1.バス停で快適にバス待ちできるようになりましたか?

Q2.バスの乗り降りはしや すくなりましたか?

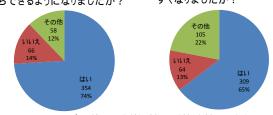


図 11 バス利用の「利便性」や「快適性」の変化

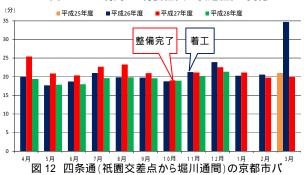




図 13 整備区間周辺の鉄道駅乗車人員の推移

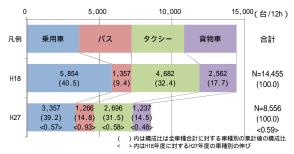


図 14 自動車交通量における公共交通の占める割合量の変化

## 5. おわりに

本稿では、「歩くまち・京都」の実現に向け、「歩行者と公共交通優先」で、「環境にやさしい」、「歩いて楽しいまち」づくりの取組として、京都の魅力と活力が凝縮された歴史的都心地区を中心としたまちなかにおいて実施した、四条通の歩道拡幅や周辺細街路の整備について紹介するとともに、来街者へのヒアリングや交通量調査等による事業の効果や影響の検証結果を報告した。

今後も交通環境やまちの賑わい等の変化について継続的に把握するとともに、より一層のまちの 賑わい創出を図っていきたい。また、近年,全国的に広がりを見せている人と公共交通を優先した交 通まちづくりの参考になれば幸いである。

#### 【参考文献】

- 1) 京都市:歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会資料、2016
- 2) 京都市:第2回交通問題プロジェクトミーティング資料、2016

[備考] 本稿は、土木学会 第55回土木計画学研究発表会 春大会にて発表済みの内容を含んでいる。