

四条通における街路空間再配分と 周辺地域の交通対策

藤善 隆次¹・白水 靖郎¹・中矢 昌希²・高橋 宏史²
和田 翔²・大岸 將志³・永田 盛士⁴・山田 忠史⁵

¹正会員 中央復建コンサルタンツ株式会社 計画系部門 (〒533-0033 大阪市東淀川区東中島4-11-10)
E-mail: fujiyoshi_r@cfk.co.jp, shiromizu_y@cfk.co.jp

²非会員 中央復建コンサルタンツ株式会社 計画系部門 (〒533-0033 大阪市東淀川区東中島4-11-10)
E-mail: nakaya_m@cfk.co.jp, takahashi_h@cfk.co.jp, wada_sh@cfk.co.jp

³非会員 京都市都市計画局歩くまち京都推進室 (〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地)
E-mail: oogcg346@city.kyoto.lg.jp

⁴非会員 京都市建設局道路建設部道路環境整備課 (〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地)
E-mail: nagce424@city.kyoto.lg.jp

⁵正会員 京都大学 経営管理大学院 (〒606-8501 京都市左京区吉田本町)
E-mail: yamada.takdashi.2x@kyoto-u.ac.jp

平成27年10月末に完成した「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業は、まちなかの賑わい創出を目的に、「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、京都市のメインストリートである四条通（烏丸通～川端通間）において、車線数を4車線から2車線に減少させ、歩道幅員を最大で約2倍に広げるといふわが国では類を見ない整備である。

また、本事業では、テラス型バス停の導入とバス停の集約や、沿道利用目的の車両が一時的に停車可能な沿道アクセススペースの設置により、人と公共交通優先の街路空間創出を図っている。さらに、周辺細街路における歩行者の安全対策として、「歩いて楽しいまちなかゾーン」を面的に整備するとともに、中京区役所による「交通問題プロジェクトミーティング」を通じて、日々の暮らしや生業の空間としての魅力向上を図っている。

本稿では、「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業および歴史的都心地区における各種交通対策の内容を紹介する。

Key Words : urban transportation planning, road space reallocation, traffic measures in the downtown area

1. はじめに

京都市のメインストリートである四条通は、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、車道の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、車両のほとんどは中央車線側を走行し、バスがバス停に正着できないという問題も生じていた。このため、観光客に対するアンケートにおいても、道路・交通問題が最も悪い印象として挙げられていた。

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を創り出すことを目的とした「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空間再配分（車線減、歩道拡幅）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、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」全体の面的な各種交通対策について紹介する。

2. 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道路空間を再配分して、歩道を拡幅し、テラス型バス停の導入とバス停を集約することで、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
- 道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。

- 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及びタクシー乗場の設置



図-1 整備区間

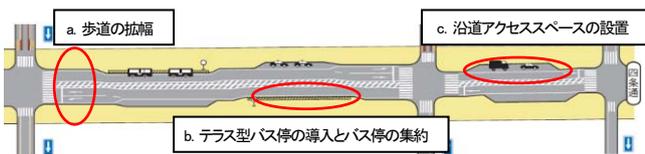


図-2 主な整備内容

(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。

車道幅員の設定にあたっては、緊急車両（消防車・救急車等）の走行や故障車による自動車通行の障害に配慮し、道路中央にゼブラゾーンを設けることで、最低 9mを確保した。

また、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。

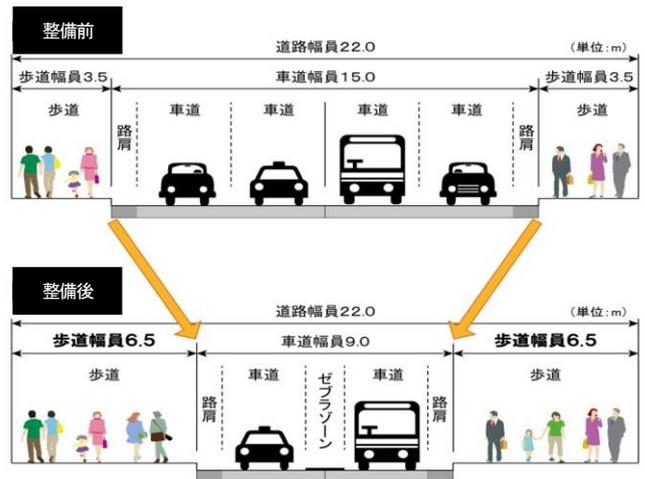


図-3 幅員構成



図-4 緊急車両の走行を想定した実験



図-5 幅員が約2倍になった歩道

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、バス待ち客と歩行者との交錯の解消を図った。

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。

なお、片側1車線の道路へのテラス型バス停の導入では、公共交通優先の考え方にに基づき、バスが停車している間の後続車によるバスの追い越しは想定していないが、緊急車両については、追い越しが可能となるように東行き・西行きのバス停の間隔(12m)を設定した。

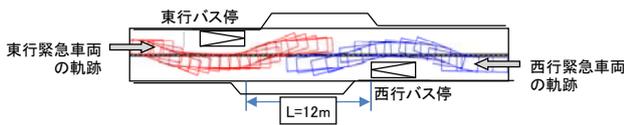


図6 バス停前方の緊急車両の追越し状況



図7 テラス型バス停付近の様子とT型構造のバス停上屋

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車状況を検討し、人の乗降や短時間での荷物の積卸しができるように沿道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。

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。



図8 沿道アクセススペース部の横断構成



図9 沿道アクセススペースの状況

(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、整備と併せて以下の2つの視点からソフト施策にも取り組んでいる。

- a. 沿道アクセススペースの管理
- b. 四条通及びまちなかへのマイカー流入抑制

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。

具体的には、表-1に示すとおり、四条通エリアマネジメント会議に参画する京都タクシー業務センター、京都府トラック協会、四条繁栄会商店街振興組合及び京都市の4者が役割を分担して官民連携を図りながら管理を行っている。

表-1 沿道アクセススペースの管理に関する団体ごとの役割

団体名称	役割
京都タクシー業務センター	タクシー事業者への指導、啓発活動
	タクシー事業者にアクセススペース及びタクシー乗り場の適正利用してもらうための仕組みづくり
	新規タクシー運転者への周知
京都府トラック協会	物流事業者への指導、啓発活動
	新規物流事業者への周知
四条繁栄会商店街振興組合	商店街を利用する物流事業者や一般客等への周知・啓発活動
	物流車両が短時間で荷さばきを行うための仕組みづくり
	午前中集配の推進
	新規店舗に対する周知
京都市	四条通沿道利用マネジメント部会の運営
	不適切利用実態の把握及び各構成員への情報提供
	違法駐車等の解消のための指導・啓発活動及び自転車利用マナー啓発
	タクシーのマナー向上に向けた取組みの実施
	バスの定時運行確保のための啓発活動



図-11 常設迂回誘導看板等の配置 (平成28年3月時点)

さらに、平成27年11月には高島屋京都店駐車場出口前の交差点改良とそれに合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。

このことにより、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。

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。

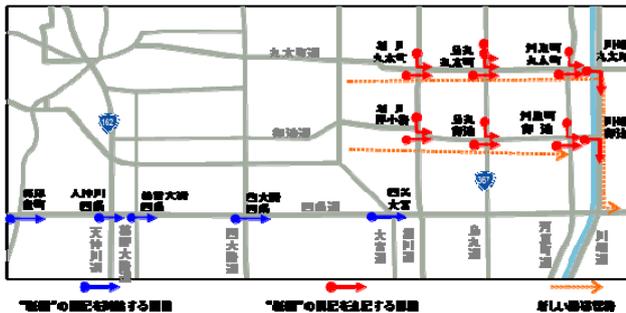
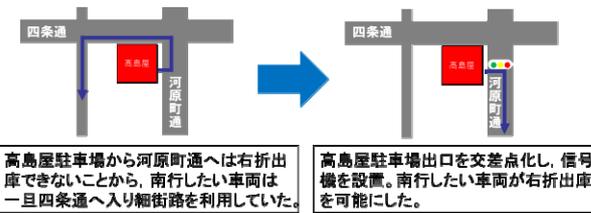


図-10 道路案内標識の変更 (平成21年3月実施)

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、常設迂回誘導看板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。



高島屋駐車場から河原町通へは右折出庫できないことから、南行したい車両は一旦四条通へ入り細街路を利用していた。

高島屋駐車場出口を交差点化し、信号機を設置。南行したい車両が右折出庫を可能にした。

図-12 高島屋京都店駐車場出口前交差点改良前後の状況

表-2 高島屋駐車場から出庫後の四条通への流入交通量

	高島屋からの出庫台数	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%)

※調査時間：16時~17時

3. 歴史的都心地区を中心とした面的な交通施策

(1) 歴史的都心地区の課題

先に示す四条通歩道拡幅事業は、「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に位置付けられている。すなわち、単に四条通だけの問題ではなく、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。

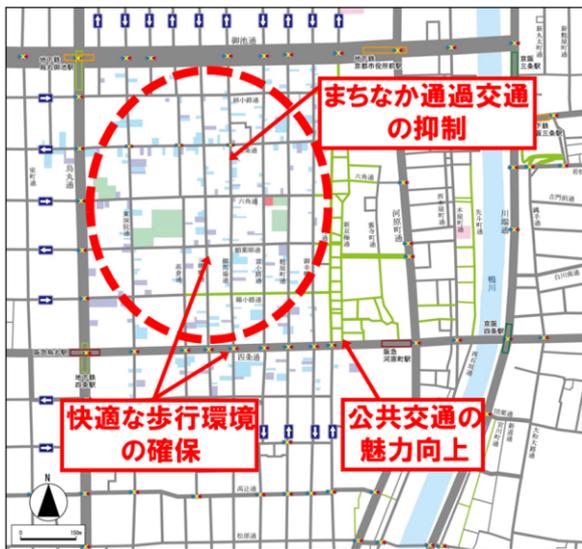


図-13 歴史的都心地区の課題

(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、「歩行者>自転車>自動車」の走行空間の優先順位を定め、安心して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、以下の整備を実施している。

- a. 路側線の引き直しとカラーラインの設置
- b. ゾーン入り口での対策
- c. 三条通でのカラー舗装の実施

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。

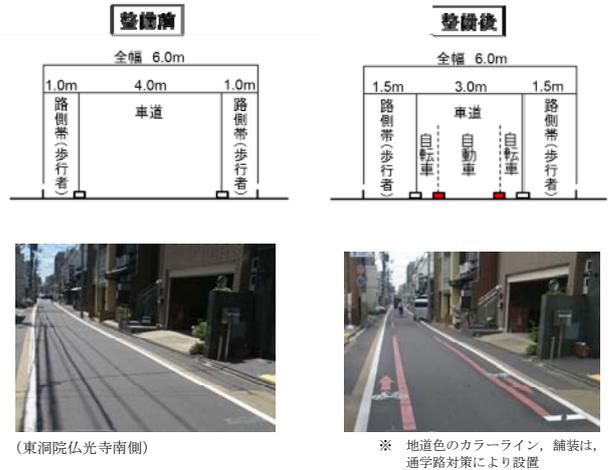


図-14 車道外側線の引き直しとカラーラインの設置状況

b) ゾーン出入口での対策

「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く 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。

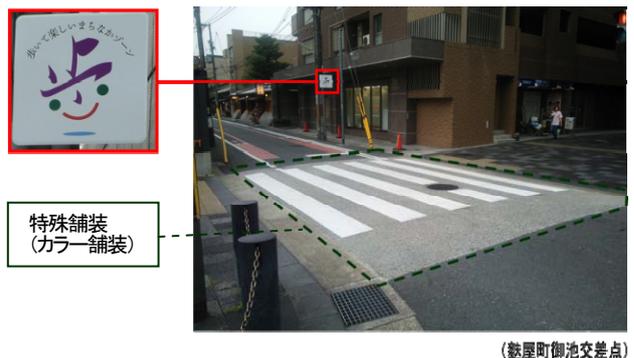


図-15 ゾーン出入口での対策

c) 三条通でのカラー舗装の実施

京都府警察が平成 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 箇所に小舗石舗装を設置した。



図-16 薄層カラー舗装等の実施状況



図-17 薄層カラー舗装及び小舗石舗装

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。

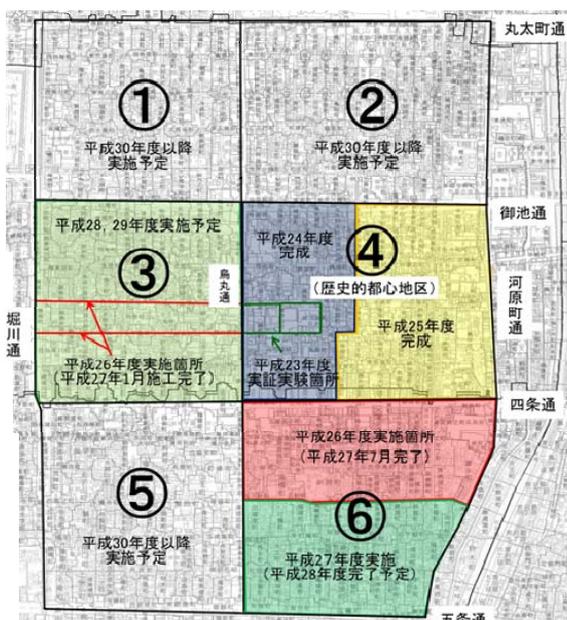


図-18 歩いて楽しいまちなかゾーンの整備進捗状況



図-19 歩いて楽しいまちなかゾーンの利用状況

(4) タクシー利用の適正化

タクシー乗り場は、大型商業施設の近傍に集約配置する一方で、タクシー乗り場以外での客待ちや乗降を行うことで車線を走行する車両の通行を阻害しないことが求められる。そのため、タクシー運転手やタクシー利用者の意識の変革が重要であるとの認識から、平成 22 年度にタクシー事業者、道路管理者、交通管理者等から構成される「京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議」を立ち上げ、タクシー駐停車マナー向上に向けたモビリティ・マネジメントに取り組むなど、運用面でも官民一体となって継続的な取り組みを続けている。

具体的な取組として、経営者（個人タクシー組合役員）向けセミナーやタクシー乗務員の意識変革を促すアンケート調査及び動機付け冊子の配布、乗降マナー向上に向けた啓発（横断幕の設置、タクシー車内での啓発、商店街での放送等）、タクシー利用者向けアンケート等を実施している。



図-20 乗降マナー向上に向けた啓発

3. 交通問題プロジェクトミーティングでの取組

中京区役所では、中京区基本計画に掲げる「通りの復権」*を目指して、平成23年10月から交通問題プロジェ

クトミーティングを開催している。

交通問題プロジェクトミーティングでは、高倉小学校区をモデル地域として、地域や学校関係者とともに「使う人」の「使い方」に働きかけ、歩行者が優先される“通り”となるように、「歩いて楽しいまちなかゾーン」における路側線の引き直しやゾーン出入口の特殊カラー舗装等のハード整備、20キロの速度制限などの交通規制の対策とあわせて、地域が主体となって“通り（生活道路）”のあるべき姿・ビジョンを検討し、共通目標を設定のうえ、道路を使う人の意識、行動を変えることで相乗効果を発揮するソフト施策の取組を実施した。

具体的には、高倉小学校「歩くまち・京都」公開実践授業での啓発活動により、高倉小学校と連携して6年生104名を対象に交通問題に関する講義及び地域の方々とのワークショップの開催、高倉小学校区の居住者を対象とした宅配の再配達による余分なCO2排出などの社会的影響について行動変容を促すためにモビリティ・マネジメントの手法を用いたアンケート等を実施した。

※中京区では、区民の暮らしや生業、催事や伝統が古くから「通り」で営まれてきましたが、現在では「通り」が単なる通過空間になっている。そのため、クルマ中心のライフスタイルからの転換を図り、安心安全に往来できる、区民の日々の暮らしや生業の空間としての魅力ある「通り」の復権を、基本計画で掲げている

4. おわりに

「四条通歩道拡幅事業」や「歩いて楽しいまちなかゾーンの整備」では、歩行者の快適性と公共交通の利便性の向上し、まちの賑わい創出を目的に、歩道の拡幅やテラス型バス停の設置等を行ったが、まちづくりの舞台としての道路空間が整備された段階である。今後さらにこの舞台をブラッシュアップしていくとともに、まちづくりと連携してどのように活用していくかが重要な課題で

ある。

たとえば、高質な道路空間としての舗装等の工夫や沿道景観の改善、町家再生店舗や歴史的建築物のコンバージョン、都心オープンスペースの整備などにより、歴史的都心地区の更なる“まちの魅力”を創出していくことが望まれる。

さらに、その活用という意味では地域ニーズに沿った取組を地域が主体となって実施していくようなエリアマネジメントが重要と言える。既に、「四条通エリアマネジメント会議」が立ち上がっており、歩道拡幅事業後の四条通の管理について関係者で検討が進められているところである。また、「歩いて楽しいまちなか推進会議」といった場も活かしながら、この地区ならではのエリアマネジメントを進め、住んでいる人、働いている人、まちに来る人すべてにとって、心地よく魅力的な都市空間を創造していくことが重要である。

本事業は、「歩いて楽しいまちなか戦略推進会議」メンバーをはじめとする、地元、関係者、学識者等の熱意と協力の結晶である。

50年後も100年後も、歴史都市・京都のまちなかを、暮らす人・働く人が誇り、訪れる人が憧れを持つまちになるよう、これからも取り組んでいきたい。

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
- 3) 白水靖郎：京都市・歩いて楽しいまちなか戦略～四条通拡幅事業等を通じた京都都心の魅力づくり～，土木技術，2016.8

THE EFFORTS CONCERNING THE ROAD SPACE REALLOCATION ON SHIJO-DORI STREET AND TRAFFIC MEASURES IN THE DOWNTOWN AREA OF KYOTO CITY

Ryuji FUJIYOSHI, Yasuo SHIROMIZU, Masaki NAKAYA, Hirofumi TAKAHASHI,
Sho WADA, Masashi OHGISHI, Seishi NAGATA, Tadashi YAMADA