

第IV部門

四条通の歩道拡幅事業完成後の歩行環境について

立命館大学院 学生員 ○太田圭祐  
立命館大学理工学部 橋本和真  
立命館大学理工学部 フェロー会員 塚口博司

1. はじめに

今日、都心地区において安心・安全で快適な歩行空間を求める社会的傾向が強まった背景の下で、都心地区における歩行環境改善が進められるようになった。

2006年から京都市が進めている「歩くまち・京都」施策の一環として、四条通の車線を減らし、歩道を拡幅して歩行者空間を確保するという取組みが行われた。バイパス整備等の新たな道路整備を伴わずに都心の幹線道路の車線を減らして、歩道を拡幅する事業は大都市では全国初の取り組みである。

本研究では、歩道拡幅事業完成後の四条通の歩行環境について述べることを目的とする。

2. 歩道拡幅前の状況

四条通では自動車を利用する人が約2200人（対面通行4車線）であるのに対して、歩行者は約7000人（両側に3.5mの歩道）が通行していたため（2007年）、歩行者空間が非常に狭く、歩行者にとっての安心性・安全性、快適性が損なわれている状態であった。

3. 2007年「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験

四条通、河原町通、御池通、烏丸通に囲まれた「歴史的都心地区」において、自動車交通が中心となっている道路を「歩行者と公共交通優先のまちづくり」にすることを目的として2007年10月に交通社会実験が実施された。本社会実験の成果として、歩道幅員を約2倍に広げたことで、二人連れがゆったりと横に並んで歩いている状況が多く見られた。また、今までの四条通にはなかった憩いと交流の空間を体験してもらい、将来的な歩道拡幅イメージが体感できたと考えられた。その後の約10年間にわたって協議を重ね、2015年11月に歩道拡幅事業が完成した。

4. 最終計画案

最終計画案は歩行者交通の優位性を前提とし、バス利用者の利便性向上、タクシー利用者への配慮、荷さばき車両への対応、さらに緊急車の通行確保など、



図1 歩道拡幅の最終計画案

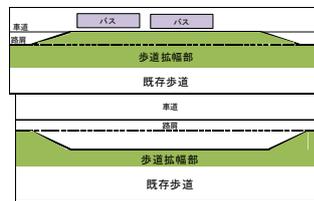


図2 バス停<上>/荷捌き(タクシー)スペース<下>

「歩くまち・京都」プロジェクトのシンボル事業に相応しいものとなっている（図1および図2参照）。具体的には、車線が4車線から2車線に削減された一方、歩道幅員は最大で6.5mまで広げられた。バス停は、バスが正着でき利用者がスムーズに乗降できるように、十分な長さをもったテラス型（張出し型）となった。また、荷捌き車両の停車スペースは2007年の社会実験では設けられなかったが、現実的な視点から切込み型の停車スペースが設けられた。タクシー乗り場も同様に切り込み型の客待ちスペースが設けられた。

5. 事業着工から完成まで

歩道前出し工事および歩道コンクリート舗装工事に伴い（図3参照）、4月の花見シーズンは車線減少による渋滞が発生した。バスの利用者が多く乗降に時間がかかったことや、工事に関する情報提供でなかったことによるものと考えられた。そこで、5月の大型連休では、渋滞対策としてバス停の一部移設や、バス停に配置された案内係員による運賃受領の効率化、広域での経路案内情報の提供などの渋滞対策が行われた。その結果、5月の大型連休および秋の行楽シーズンには渋滞をかなり抑えることができた。



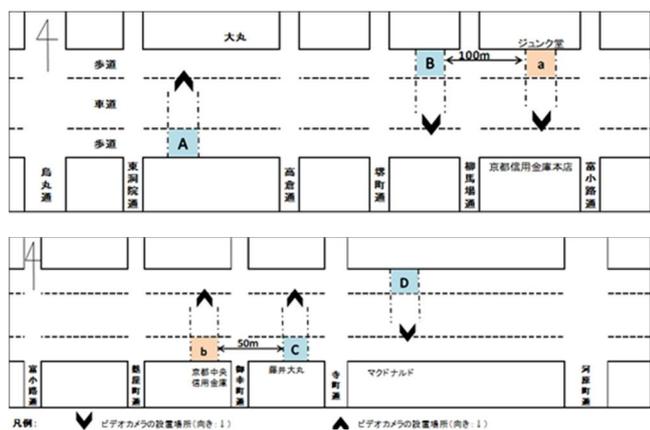
図3 工事の進捗状況（左：拡幅前中央：工事期間右：拡幅後）

（撮影：橋本）

### 6. 事業完成後の状況

本稿では、事業完成後の歩行環境の変化を把握するため 2 種類の調査を行なった。歩行速度調査および歩行形態調査である。

さまざまな目的をもった人々が来街している四条通においては、歩行者が希望する速度で歩行できることが望ましい。図 4 は調査地点 (A,B,C,D:2015 年調査、a,b:2007 年調査) を示している。



(上：富小路通より西側 下：富小路通より東側)

図 4 調査地点

歩行速度は図 6 に示す通りであり、全体的な傾向として、拡幅後は拡幅前と比べて速度分布の範囲が大きくなっていることがわかる (図 6)。賑わい空間においては歩行速度が上昇することが歩行環境改善に結びつくとは限らないが、2007 年調査では平均歩行速度が 1m/sec 程度と低かったから、ここでの平均速度の上昇は歩行環境改善と捉えてよいであろう。

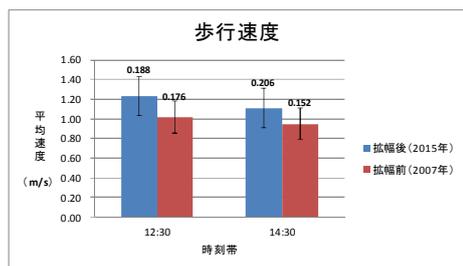


図 5 歩行平均速度と標準偏差

速度の標準偏差は図 5 に示されている。12 時台と 14 時台で標準偏差の変化傾向

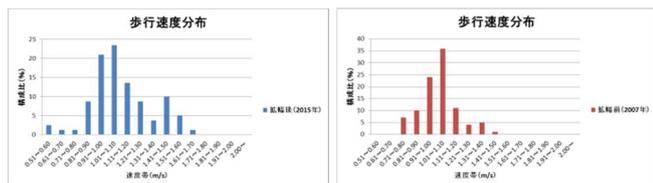


図 6 速度分布の例 (14 : 30~ 左：拡幅後 右：拡幅前)

がやや異なるが、交通量が多かった 14 時台について比較すると、標準偏差ならび範囲が増加しているから、歩行環境が改善されたと民が得てよいであろう。

次に、グループ歩行の形態について調べた。調査は対象地点を通過するグループの歩行形態を横並びと縦並びに区分して調べた。2 人グループと 3 人グループが観測されたが、3 人グループは統計的に分析するにはデータ数が少なかったため、データ数の多い 2 人グループを対象とした。図 7 に示すように、調査地点 4 箇所 (図 4 に示す A, B, C, D) 全てにおいて、9 割以上が横並びで歩行していることが分かった。

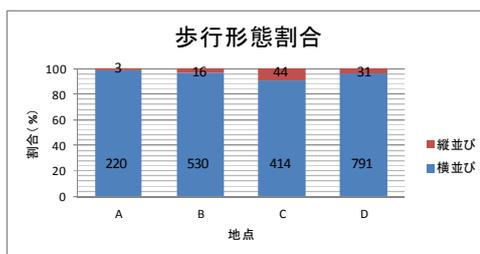


図 7 2 人グループの歩行形態

筆者らは 2007 年の社会実験直前に同様の調査を実施している。当該調査は 2015 年に実施した調査地点近傍で実測を行っている。そこで、調査地点 B の調査結果と、同地点近傍地点で得られている 2007 年調査結果と比較することにした。図 8 から、横並びの割合の増加が明確であり、歩行者がゆとりをもって歩行できるようになっていることがうかがえる。

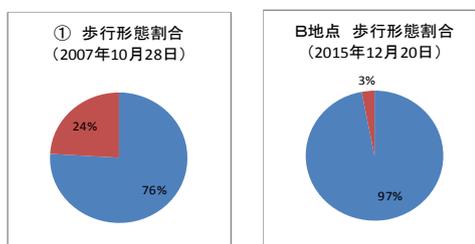


図 8 2 人グループの歩行形態 (■：横並び ■：縦並び)

これらの結果から、歩行形態が横並びに集中しているため歩行者にとっては歩行しやすい環境に改善されたといえる。歩行者形態や歩行速度の結果から評価すれば、歩行者自身の希望に見合った歩行が可能になったといえ、歩道拡幅は効果的であったと考えられよう。

### 7. おわりに

本研究は、歩道拡幅による歩行環境の改善状況について速報的に示したものである。今後、来街者の意識についても調査すべきであろう。なお、本プロジェクトのように多岐に亘る影響を調べる必要がある場合には、事業完成の少なくとも 1 年程度後に本格調査を実施することが望ましいと考える。