

人と公共交通優先の
歩いて楽しい
四条通

車線を4車線から5車線に変更しました。



歩道が広がり歩きやすくなりました。



整備前の四条通



平成27年11月
京都市
CITY OF KYOTO



人と公共交通優先の 歩いて楽しいまちへ 四条通(烏丸通~川端通)が 生まれ変わります!

京都市長 門川 大作

「歩くまち・京都」実現に向けた大きな一歩。「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業がついに完成し、四条通は生まれ変わりました!

本事業の実現のため、本市と共に汗し、並々ならぬ御尽力をいただいた皆様方と共に、こうして完成を祝うことができますことは大変嬉しい限りです。本事業に多大な御理解とお力添えをいただきました全ての皆様に、改めて心から御礼を申し上げます。

京都市では、平成13年に策定した京都市基本計画に「歩くまち・京都」の理念を掲げて以来、「脱・クルマ中心社会」を目指す取組に全庁挙げて力を注いでまいりました。

中でも本事業は、平成17年に地元関係者の皆様から御要望をいただき、約10年という長い年月をかけて市民の皆様と共に歩みを進めてきたシンボリックな取組です。人口100万人を超える大都市の中心市街地において、幹線道路の車線数を減らして歩道幅を拡幅し、歩行者や公共交通優先の空間を創出するというこの取組は、全国のモデルケースとなる、まさに画期的な事業と言えるでしょう。

そしてこの度の完成により、四条通は市民の皆様も観光客の皆様も、全ての方々に安心・安全で快適に行き交い、歩いてこそ味わえるまちの魅力を満喫いただける空間へと大きく変貌を遂げたものと確信しています。

これからも「歩くまち・京都」の実現に向けた取組を着実に進め、暮らす人、訪れる人誰もが「京都に住んでよかった」、「京都に来てよかった」と実感できるまちづくりに全力を尽くしてまいります。引き続き皆様の御支援、御協力をお願い申し上げます。



道路名：都市計画道路 3・3・178号 四条通
 都市計画決定：平成24年1月27日
 事業認可：平成25年5月30日
 事業区間：東山区宮川筋1丁目~下京区長刀鉾町
 事業延長：L=1,120m
 道路幅員：W=22m
 車線数：2車線



誰もが歩いて出かけたくなる 道路空間と公共交通を整えて、 賑わいあるまちを創る。

歩いて楽しいまちなか戦略推進会議議長
立命館大学教授

塚口 博司

歴 史的都心地区に位置している四条通は、歴史と文化に根差した多様な魅力を持っている地区です。このため、四条通には多くの人々がそれぞれの目的を持って集まり賑わっていますが、歩道が狭いことから混雑が激しく、来訪者にゆっくり散策したり、買物したりして、都心でのひと時を楽しんでもらえる状況ではありませんでした。海外の都市を訪ねると、自動車の流入が抑制され、歩行者が優先されている区域が都心地区に存在していることが多く、ゆったりと散策を楽しめる環境が都市の魅力を一層高めていることに改めて気付かされます。都心地区において、自動車よりも歩行者を優先するという計画思潮は、成熟した社会をもつ諸国では広く普及している考え方です。

今 次の歩道拡幅事業は、繁華な地区において幹線道路の車線数を減らして歩道幅員を拡幅した事業であり、わが国の大都市では初めてのことです。これが京都市から発信できることは非常に喜ばしいことです。このような計画思潮に基づいた四条通の歩道拡幅事業は、四条通の魅力を一層高めると確信しています。

四 条通の歩道拡幅事業は四条通の全幅員22mの中で歩道を広げるのですから、必然的に車道が狭くなります。四条通の自動車交通量は少なくはありませんが、交通量の実測データに基づくと、自動車交通量は近隣の幹線道路に比べると実際にはそれほど多くないことが明らかとなりました。一方、歩道の混雑は非常に厳しい状態でありました。このため、四条通の交通改善を図るための議論が行われ、平成19年10月に、四条通を通行できる車両をバスとタクシーに限定する交通運用、いわゆるトランジットモールの社会実験が実施されました。荷さばき車両やマイカーは通行できない状況での実験でした。拡幅された歩道では横に並んで歩く人々や語らう人々が増え歩道を広げる効果が確認されました。一方で、交通渋滞の発生等、課題が浮き彫りになったのも事実です。歩道拡幅によってもたらされる歩行環境の改善を体験し、同時に計画を実施するに当たっての課題を明確にしたという点で、この社会実験の貢献は大きかったと思われまます。

一般に、計画を成就させるためには2つの事項が重要です。一方は計画理念の妥当性です。他方は合理的な計画プロセスです。



▲四条通周辺の道路の様子「歩いて楽しいまちなかゾーン」

▲平成19年度の社会実験の様子

四 条通の歩道拡幅に当たっては、自動車の車線を減少させる必要性・妥当性の議論が長らく行われました。道路は自動車だけの施設ではなく、すべての交通手段が対等の権利を持って利用できることを理解することはできても、繁華な四条通はかなり混雑していることも事実ですから、関係者の合意形成に時間がかかりました。合意形成に大きく貢献したのは、「歩くまち・京都」憲章であると考えております。「歩くまち・京都」憲章は、人が主役の魅力あるまちづくりを推進するために定められたものであり、誰もが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整えて、賑わいあるまちを創ることが謳われています。すなわち、歩くこと、そして公共交通利用が京都市の交通政策の基本方針であることが明記されています。この憲章の存在が四条通の歩道拡幅に関する合意形成にとって不可欠であったと考えます。京都市の方針にブレがないことを示しているからです。

計 画プロセスに関しては、「歩いて楽しいまちなか戦略推進会議」の存在を無視することはできないでしょう。四条通の歩道拡幅事業に対して賛成および反対の立場の方々が厳しい議論を行いました。時間はかかりましたが、小異を残しつつも大同につくためには「歩いて楽しいまちなか戦略推進会議」は重要な役割を果たしたと考えています。

こ こで、四条通歩道拡幅事業の目的を再度考えてみましょう。注意しなければならないことは、歩道拡幅は最上位の目的ではなく、目的を達成するための手段であるということです。これには2つの意味があります。まず、本事業は単に四条通沿道だけを対象としたプロジェクトではなく、四条通を中心とした周辺地区を対象とした交通マネジメントを目指しているということです。四条通周辺地区で、四条通歩道拡幅事業に伴い「歩いて楽しいまちなかゾーン」施策が実施されていますが、これは四条通の歩道拡幅効果を細街路で構成されている周辺地区の交通環境改善に繋ぐための重要な施策です。他方は、本事業が目指すものは単に交通マネジメントに留まらないということです。すなわち、交通施設の整備およびマネジメントによって、まちの活性化を図ろうとする「交通まちづくり」の事業であることです。

大 都市において、幹線道路の車線を削減し、歩行者空間を拡大整備するという事業は、バイパス整備等に伴う場合を除いて、わが国で初めてのものですが、このような事業を検討している都市がいくつかあります。すなわち、このような施策展開がわが国でも定着しつつあると思われまます。このような施策展開に京都市が先鞭をつける意義は非常に大きいと考えます。最後に、歩いて楽しいまちなか戦略推進会議の皆様はじめ、本事業の推進に御協力いただいた関係各位に深謝する次第です。

四条通は、市内有数の繁華街を抱え、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。しかしながら、繁華街であるがゆえ、バス待ちの方と歩行者との交錯や、駐停車車両により機能していない第一走行車線などの課題がありました。

これを、人と公共交通優先の理念のもと、歩道と車道の空間配分を見直し、四条通を中心とするまちなか全体の賑わいの創出を図るのが「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業です。

整備前の四条通の状況

1 アンバランスな車道と歩道

※ H17道路交通センサス(四条堺町)
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

幅員15mの車道に自動車を利用する約2,200人[※]が通行する一方、幅員7mの歩道に約7,000人の歩行者が通行しており、車道と歩道がアンバランスな状況でした。



▲混雑するバス停の付近の様子



▲整備前の車道の様子

2 交通結節点(ターミナル)としての役割

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、地下空間には、市営地下鉄、阪急電鉄、京阪電気鉄道の各駅が配置されているなど、

1日約35万人が乗降する京都有数の交通結節点(ターミナル)としての機能を有しています。



▲複数のバス停が並ぶ様子



▲市営地下鉄改札口

- 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 四条繁栄会商店街振興組合から要望書の提出
「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 歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会の設置
歩いて楽しいまちの実現を目指して議論開始
- 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



▲「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議の様子



▲平成19年度の社会実験の様子

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都では、市民一人ひとりは、

- 1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

- 1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創ります。
- 1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

平成22年1月22日、「歩くまち・京都」憲章は、市民・観光客の健康、そして繁栄、持続可能なまちづくりを目的として「歩いて楽しいまちづくり」を推進するための施策として制定されました。この憲章は、市民、観光客、事業者、行政が一体となって取り組むことで、京都市の魅力を高め、持続可能なまちづくりを実現するための施策として制定されました。そして、14,700人を対象としたアンケート等を通じて市民の意見と行政の施策を照らし合わせることで制定されました。

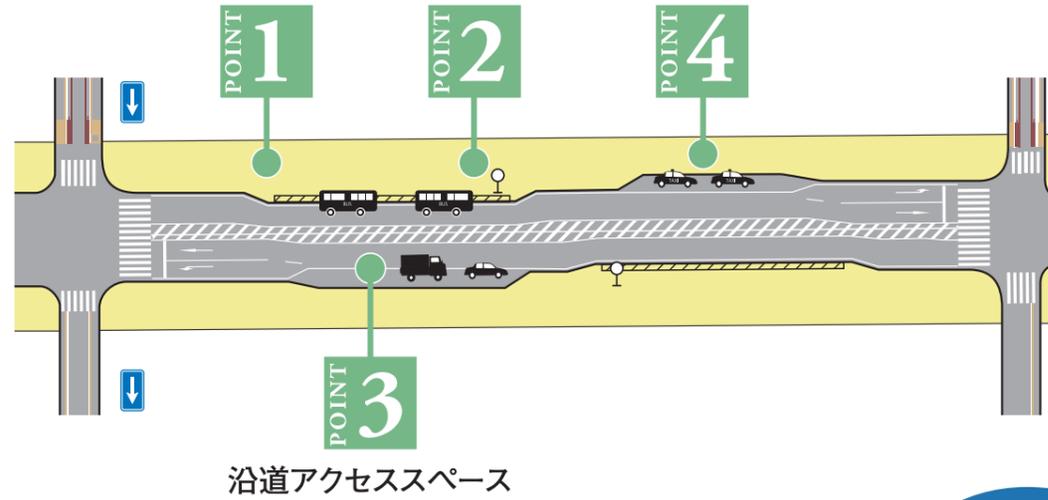
「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定
88の実施プロジェクトを推進
⇒四条通の整備をシンボルプロジェクトに位置付け

- 平成22年11月 四条通の交通社会実験の実施
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 都市計画決定
- 平成26年11月 工事着手



▲平成22年度社会実験の様子(四条通回誘導の様子)

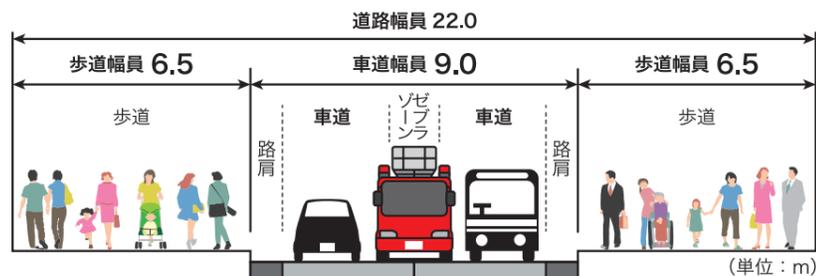
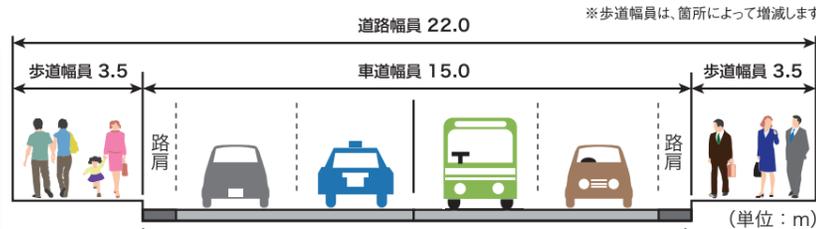
歩道の拡幅 テラス型バス停 タクシー乗り場



歩道が
ゆったり
最大2倍!

POINT 1 歩道の拡幅

ゆとりのある、広々とした歩道に整備、車イスやベビーカーも通りやすくなります。



緊急車両の
通行にも
対応しています。

整備後の四条通では、両側の車線にクルマがあっても緊急車両が通行できる幅員を確保しています。

POINT 2 テラス型バス停導入とバス停の集約



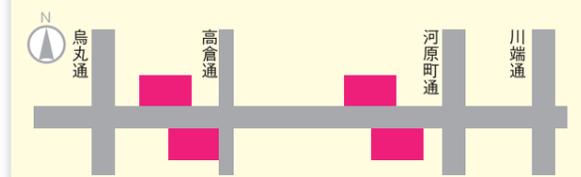
車道に張り出したテラス型バス停でバスを快適にお待ちいただけます。

▲雨にぬれないように上屋を設置

テラス型バス停の利点

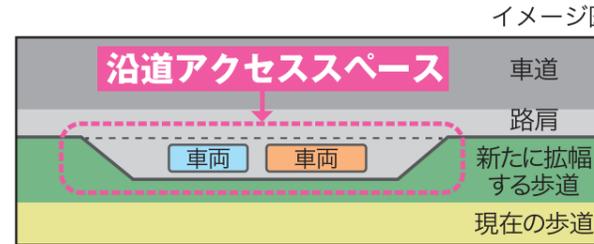
- バスを待つ利用者の空間が広く取れるようになります。
- バス停に隙間をあけずにバスが停車できることから、バスの乗降がしやすくなります。
- 歩行者と交錯せずゆったりとバスを待つことができます。

16箇所に分散していたバス停を東行き西行き合わせて**4箇所に集約**します。



POINT 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、車を一時停止できるスペースを15箇所(32台分)設置します。



沿道アクセススペースでは、●人の乗降を行うための停車(タクシーなど) ●5分以内の荷物の積卸しを行うための停車 **が可能です**

POINT 4 タクシー乗り場の設置

タクシー乗り場を大丸前(東行)、高島屋前(西行)の2箇所に設置します。



乗降については沿道アクセススペースで可能です。

「歩くまち・京都」の実現を目指して

やっと人がすれ違えるほどの幅の「ろおじ(路地)」の奥に、知る人ぞ知る名店がある。何気なく散策した先で、歴史上著名な出来事の舞台となった地に辿り着く…。まちなかを歩くことで、思いがけず自分だけの宝物を発見するような体験が楽しめる京都。

歩くことこそが京都にふさわしい移動の方法です。また、歩くことは健康や環境にも望ましいものです。このような歩くことを中心としたまちと暮らしを目指すのが「歩くまち・京都」です。

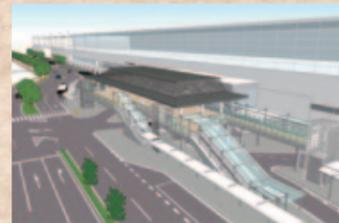
歩くことを中心とした暮らしは

まちを元気にする!

健康にいい!

環境にやさしい!

3つの柱で実現



◀京都駅南口駅前広場完成イメージ

1 既存の交通をより使いやすく

- 京都駅南口駅前広場の整備
- 市内の駅等のバリアフリー化の推進(エレベーターの設置など)
- 地下鉄ホームドアやバスの駅の設置

2 歩くことを大切にする生活様式への転換

- 地域・交通事業者・行政が一体となったモビリティ・マネジメントの取組みにより、新たなバス路線が誕生

山科区・鏡山循環系統バス▶



3 歩行者優先のまちづくり

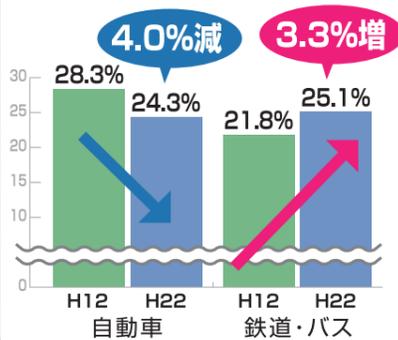
- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化
- パークアンドライド駐車場の充実

着実な成果

「歩くまち・京都」の実現を目指し、市民の皆様と関係者の皆様とともに取組を進めてきた結果、着実に成果が表れています。

自動車分担率の低下

移動のために自動車を使う割合は平成12年から10年で約4.0%減少しています。



パークアンドライドの充実

クルマを駅やバス停周辺の駐車場に停め(Park)、公共交通機関に乗り換えて(Ride)、目的地に向かうパークアンドライド駐車場の充実を進めており、7年間で約4倍の6,000台以上を確保しています。

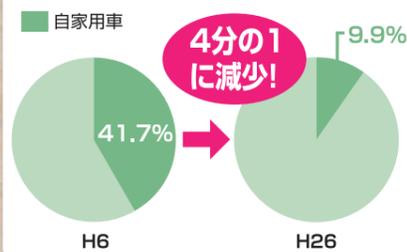
パークアンドライド駐車場の台数の推移



観光客のマイカー利用の減少

この20年で観光客のマイカー利用は約4分の1に減少しています。

自家用車で京都に来る人の割合



四条通歩道拡幅事業の完成に寄せて

Celebration message



四条通、「あたり前」のしつらえ転換

京都大学大学院教授・内閣官房参与

藤井 聡

「四条通」と言えば、京都の街を象徴する目抜き通り。京都を代表する百貨店が並び、高級ブランド店が軒を連ねる。祇園祭では長刀鉾が鎮座し、山鉾巡行はまさにここでハイライトを迎える—そんな四条通は京都の街の象徴であり、顔である。だから四条通に品位と威厳が確保されればそれは京都のまちの品位と威厳に直結する。

では、四条通は一体誰のためのものか?

もちろんそれは京都人全員のものだが、何よりも、そこに訪れ、街を楽しむ人々のものである。彼らは四条通に「歩いて」訪れ、買い物をしたり食事をしたりしながらその賑わいを楽しむ。ただし同時に、四条通はそれを「道路」とみなして「通過」するドライバーのものでもある。とはいえ彼らは沿道の店をじっくりと眺めることも、賑わいを楽しむこともない。

つまり「歩く」人々にとっては四条通はその賑わいを楽しみ満喫する「空間」である一方で、ドライバーにとっては単なる「無機的な道路」に過ぎないのである。

しかも、「四条通に歩いて訪れる人々」は、(手元のデータから推察すれば)昼間おおよそ最低六万人。一方で「四条通を通過する自動車台数」は、昼間でその2割程度の約一万台強。だとすると四条通は、一体誰の事を思いやりながら「しつらえ」していくべきかと言えば—「数」から言っても「来訪の質」から言っても、「自動車」よりも「歩く人」をできるだけ「優先」していくのは「当たり前」の話なのである。

この度ようやく、四条通はそんな「当たり前」の方向でその「しつらえ」が変えられることになった。

歩道が広げられ狭い空間に押し込められていた歩行者はゆとりを持って歩くことができるようになった。一方で自動車は、工事が始められた当初でこそ混乱したものの、データを見れば既にその混乱はほぼ収まっている。ドライバー達は皆、四条通の「歩行者のため」の変化を理解し、その利用を遠慮しはじめたのだ。結果、今となってはほとんどかつてと変わらぬ時間で四条通を通過できるようになっている。

つまりこの度の四条通の「しつらえ」の大転換は、自動車をほとんど混乱させないままに、四条通利用者の大多数を占める「歩く人々」に、より豊かで良質な時間と空間を提供することに成功したのである。

つい先日、うちの家内の母もそれと知らずに四条通を訪れ、そのゆったりとした歩行空間に驚き、大変満足して帰ってきた。同じように新しい四条通をまだ「歩いて」いない方は是非ゆつりと訪れてみて欲しい。きっとそこで皆さんは母と同じく、想像もしていなかった「歩いて楽しい街の空間」を発見するのではないかと、思う。

四 条 通 の 歩 み

四 条 大 路 の 誕 生

西暦794年の平安遷都により四条大路が誕生しました。

869年には、祇園祭の始まりとなる祇園御霊会が催され、平安時代中期には室町、町尻(新町)を中心に商店が栄え、後に下辺と言われるようになります。

1142年には、四条大橋の建設により、四条通が鴨川の東岸に通じるようになりました。

その後、鴨川の氾濫や応仁の乱などによる災難を町衆の力で乗り越え、都の歴史とともに繁栄の歩みを続けてきました。

明 治 期 以 降 の 歩 み

○幅員の拡幅

今からおおよそ100年前の1911(明治44年)には、四条通の幅員を7mから現在の幅員22mに拡幅し、翌1912年(明治45年)には市電が開通しました。

○沿道商業施設の充実

沿道では、大丸呉服店(現 大丸百貨店(1912年(明治45年))、藤井大丸(1935年(昭和10年))、高島屋(1950年(昭和25年))が開業し、1951年(昭和26年)からは四条通の歩道へのアーケードの設置(1963年(昭和38年)に四条商店街全地区完成)が始まるなど、商業集積機能が高まりました。

○交通網の変遷

1963年(昭和38年)の阪急電鉄の河原町延伸、1972年(昭和47年)の市電四条線の廃止、1981年(昭和56年)の地下鉄烏丸線の開業、1988年(昭和63年)の京阪本線地下化と川端通の整備により現在の四条通への交通アクセス網が形成されました。

○まちづくりの取組

平成15年には、「風格と華やぎ」のある市街地空間を整備するため、快適な歩行空間の確保、商業店舗の立地誘導、景観配慮などを方針とする四条通地区計画が都市計画決定され、この地区計画に沿って、沿道のまちづくりが進んでいます。

京都市都市計画局歩くまち京都推進室
TEL(075)222-3483 FAX(075)213-1064

京都市建設局道路建設部道路環境整備課
TEL(075)222-3570 FAX(075)213-0193

〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地

平成27年11月 京都市印刷物第275062号

この印刷物が
不要になれば
「雑がみ」として
古紙回収等へ!

