

四条通の整備について

平成24年1月16日

四条通の整備内容

- 交通結節点(ターミナル)として、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。
- 道路空間を再配分して歩道を拡幅することで、安心・安全な歩行空間を確保し、バス待ち環境の改善や賑わいの創出を図る。



公共交通が優先的に走れる道路とするとともに、歩道を拡幅するため、
四条通(烏丸通～川端通間)を2車線化

四条通の整備内容

整備の基本的な考え方

整備にあたっては、四条通や周辺の細街路に大きな影響が出ないようにすることを基本的な考え方とする。



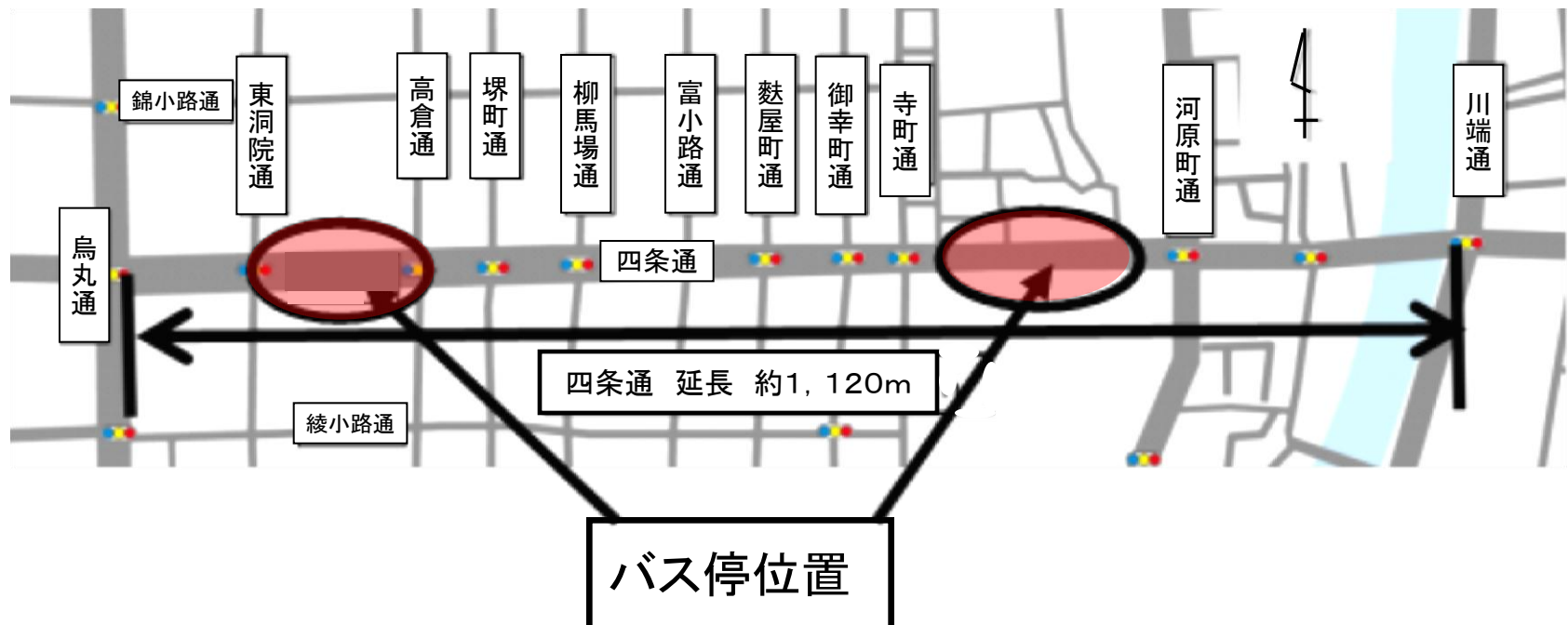
道路の持つべき機能である

- ①交通機能(自動車の通行, 駐停車の機能等)
 - ②空間機能(防災空間, ライフラインの収容空間としての機能等)
- を確保する。

四条通の整備内容

バス停の位置

利用者の利便性向上や路線バスと各種鉄道及び沿道商業施設とのアクセスの向上を図るため、東行き、西行きとも、四条河原町と四条高倉の2箇所に集約化する。

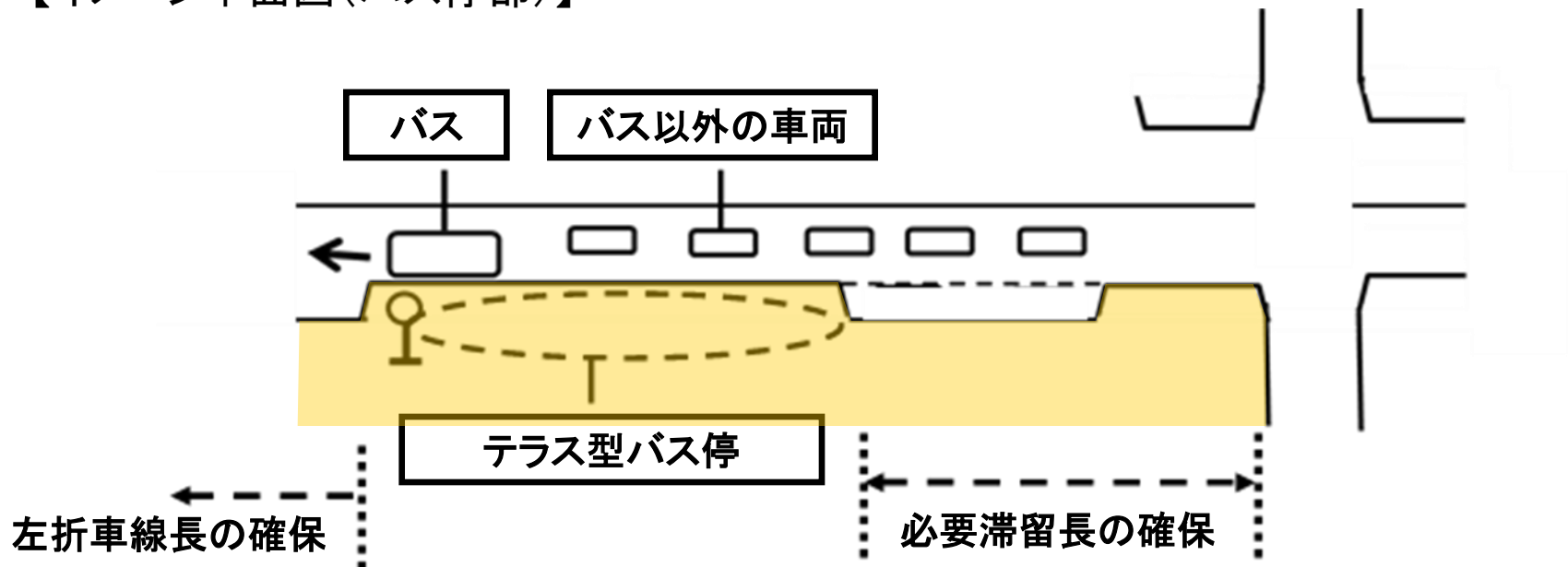


四条通の整備内容

バス停の形状

- バス停への正着性を向上させ、路線バスの円滑な運行、さらにバス待ち環境の改善を図るため、複数台のバスが停車できるテラス型バス停とする。
- 円滑な交通の流れを確保するため、バス停からバス停後方交差点までの必要滞留長やバス停前方交差点の左折車線長を確保する。

【イメージ平面図(バス停部)】



四条通の整備内容

駐停車車両用スペースの確保

【タクシー】

- 路線バスの運行などに支障のない場所で、単に乗降するためのスペースを確保する。
- タクシーの需要の多い大規模商業施設付近に、待機して客待ちが可能なスペースを確保する。

【荷捌き】

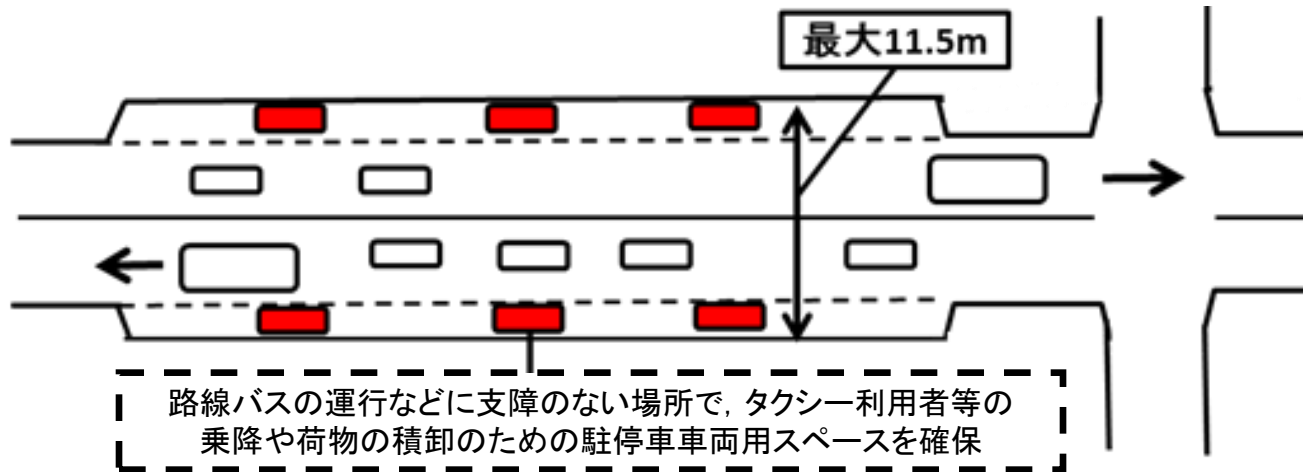
- 路外荷捌きの促進により、路上荷捌きの減少に努めるとともに、四条通上に荷物の積卸のためのスペースを確保する。

※それぞれの駐停車車両用スペースの配置については、関係機関等との協議、調整を踏まえ、最終的に決定する。

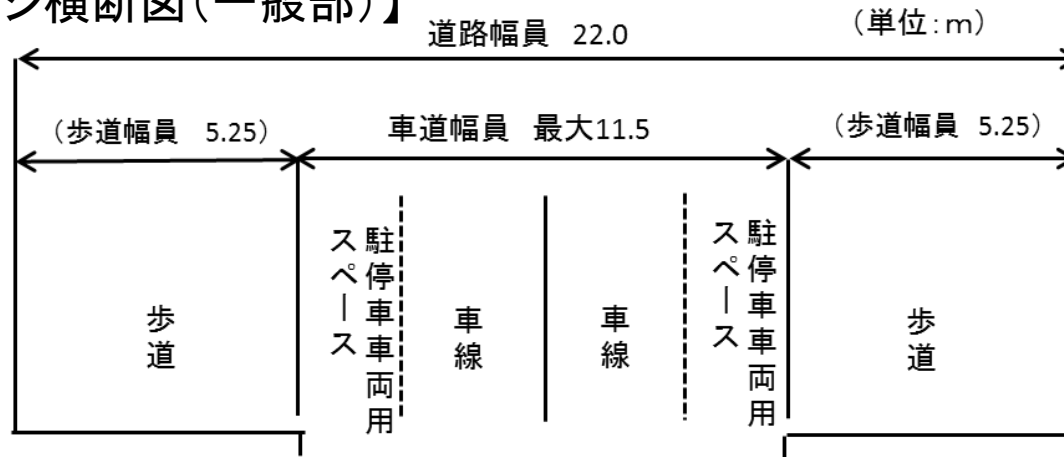
四条通の整備内容

駐停車車両用スペースの確保

【イメージ平面図(一般部)】 (※一般部:バス停部や大規模交差点周辺以外の区間)



【イメージ横断図(一般部)】



※ 上記のイメージ図は、両側に駐停車車両用のスペースがある場所の例であり、車道幅員は最大幅員を示している。車道幅員は、バス停部や大規模交差点周辺などにおいては変動する。

四条通の整備内容

緊急自動車の通行の確保

災害発生時等における消防や救急活動等に対応するため、その通行が可能な車道幅を確保する。

電線類地中化の地上機器の移設

安全な歩行空間の確保や、歩行者動線の分断を防止するため、原則として移設する。

沿道利用の適正な維持・管理

エリアマネジメントとして、整備後の四条通におけるタクシーや貨物車両などの沿道利用を適正に維持・管理するため、地元商店街、タクシーを含む交通事業者、物流事業者などの関係事業者が主体的な取組を行う沿道協議会を設置する。

整備前後の移動所要時間の比較

四条通の移動所要時間に関する比較手法

- ・将来と現在の移動所要時間を比較することで、将来の四条通の交通状況の変化を予測する。

現状の四条通における
交通量及び旅行速度の調査結果

注) 四条通の交通量は、現況と将来で変わらないと設定

- ・現状(4車線)と将来(2車線)での移動所要時間を比較
- ・四条通の烏丸～川端間を対象として、任意の1台の車両に着目して移動所要時間を算出

現状(4車線)の走行イメージ

バス	・バス停での停・発車の際、中央側の車線へ分合流するための時間が生じる
バス以外	・バスが停車した際も、後続の一般車両は追い抜き可能 ・バスの発車の際は、中央側の車線を走行する一般車両は道を譲るため短時間停車

比較

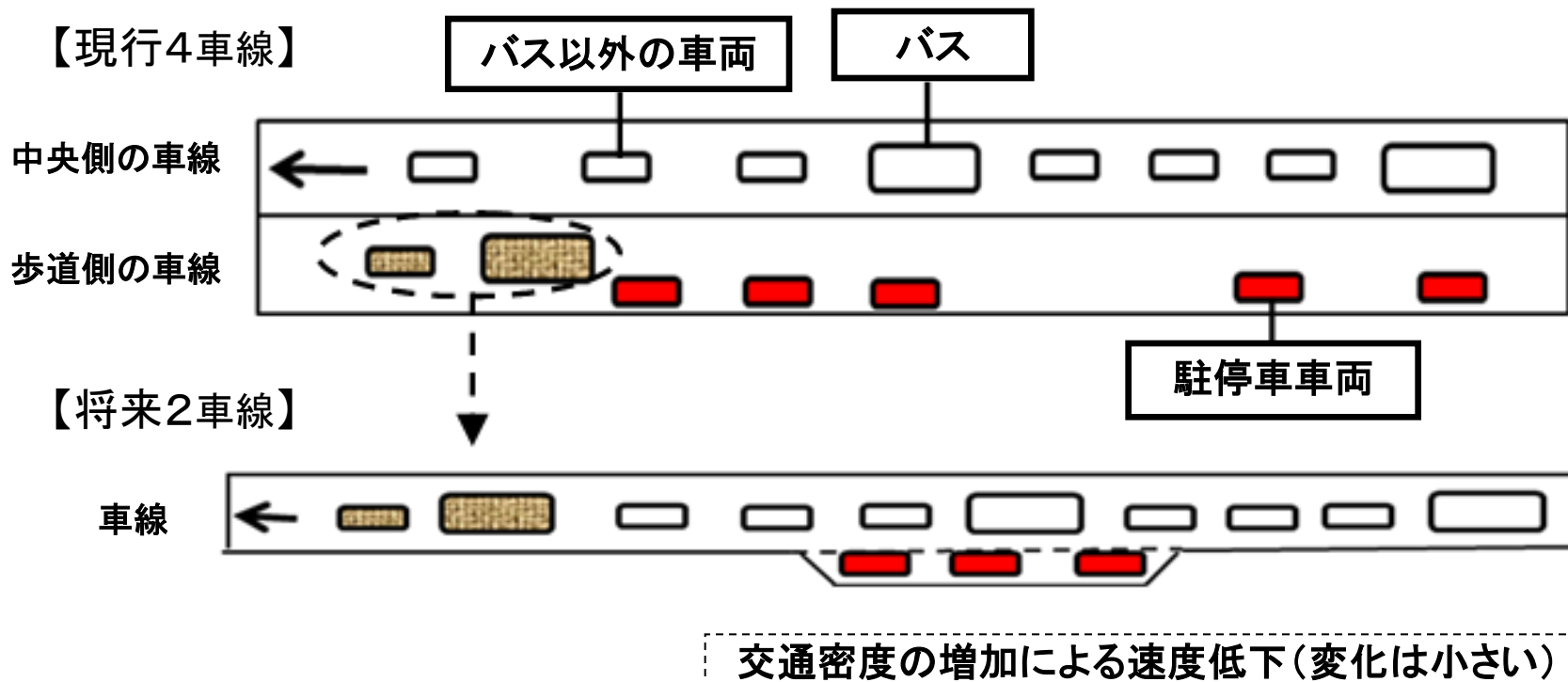
将来(2車線)の走行イメージ

バス	・2車線であるため、バス停での中央側の車線への分合流のための時間はなくなる
バス以外	・バスが停車した際、後続の一般車両も停車する ・バスの停車中、進行方向に空きスペースが発生し、法定速度並みで走行できる

整備前後の移動所要時間の比較

走行イメージ(一般部)

現行4車線の車道においては、交通量全体の約2割が歩道側の車線を走行している。将来の2車線においては、車線あたりの交通密度が約2割増加するが、現行でも中央側の車線の交通密度が高く、旅行速度が低いため、速度低下への影響は小さい。

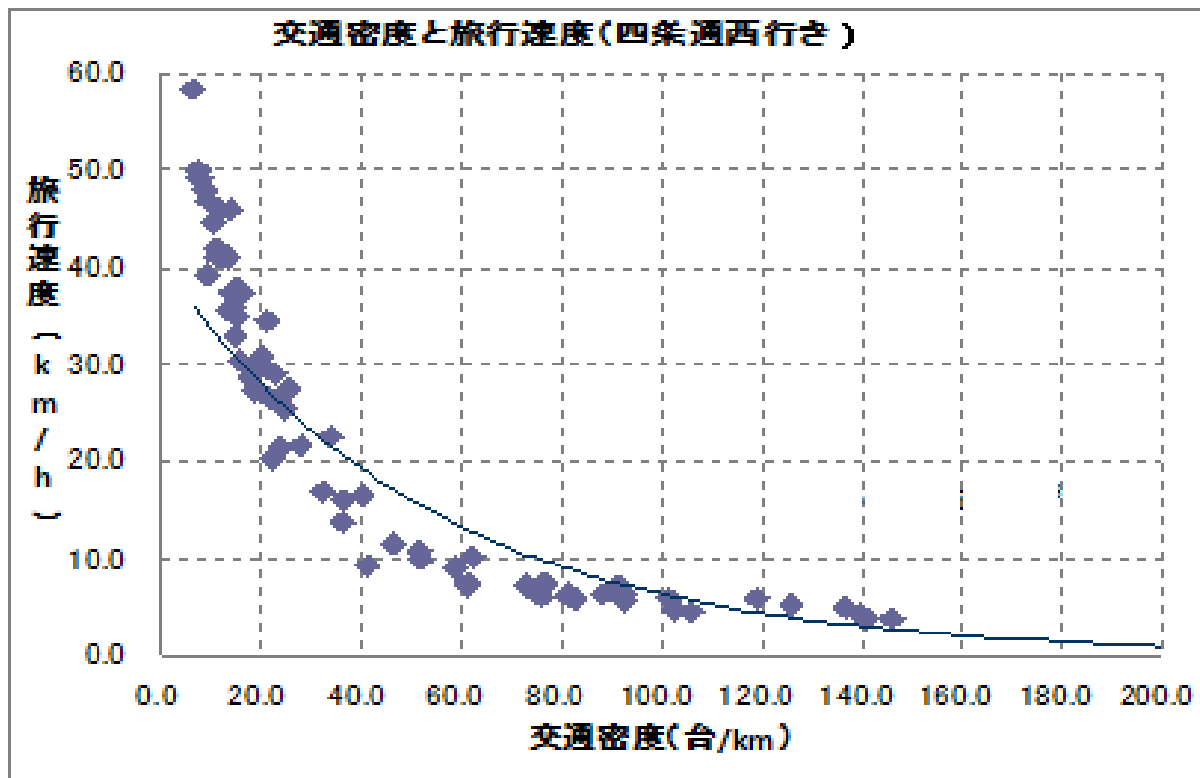


整備前後の移動所要時間の比較

走行イメージ(一般部)

(参考) 四条通の交通密度と旅行速度

以下のグラフのとおり、四条通の交通密度を横軸に、旅行速度を縦軸にとると、交通密度が高くなるほど、傾きが緩やかに、つまり、旅行速度が低下しにくくなっている。このことから、四条通の整備により、交通密度が上昇しても、旅行速度は少ししか低下しない。



整備前後の移動所要時間の比較

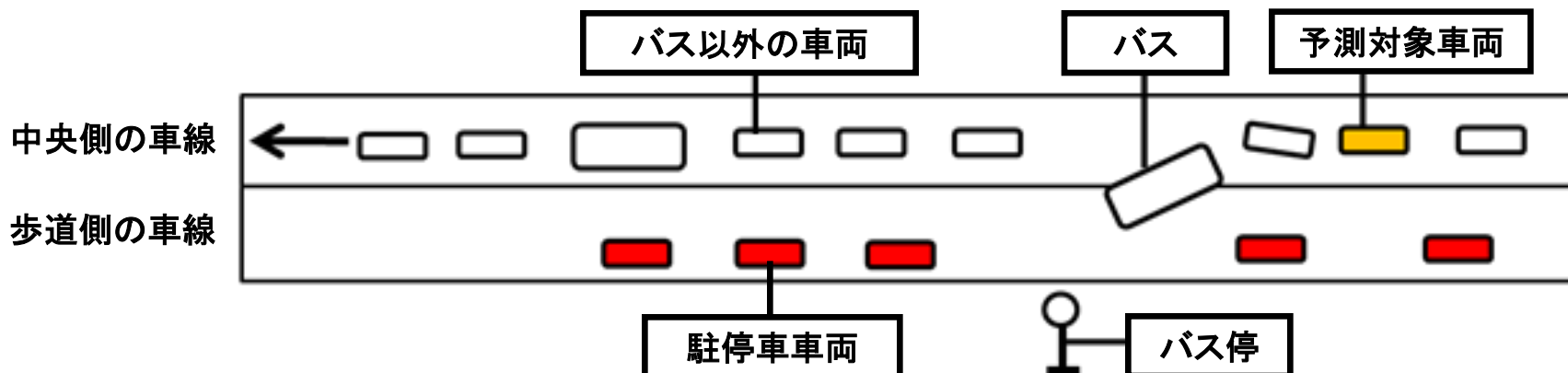
走行イメージ(バス停部)

四条通の整備に伴い、バス停の形状が変わることにより、バスの停車時、発車時の走行イメージが大きく変わる。

バス停車時

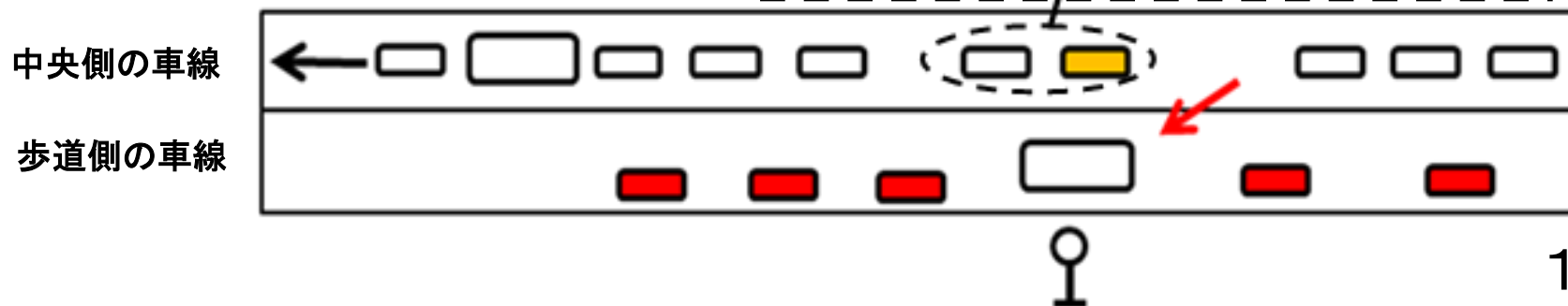
【現行4車線】

●バスは、中央側の車線から歩道側の車線に車線変更して停車する。



●バスの停車中、後続の一般車両は中央側の車線を通行できる。

バス停車時でも、数台の後続車両は通行可能



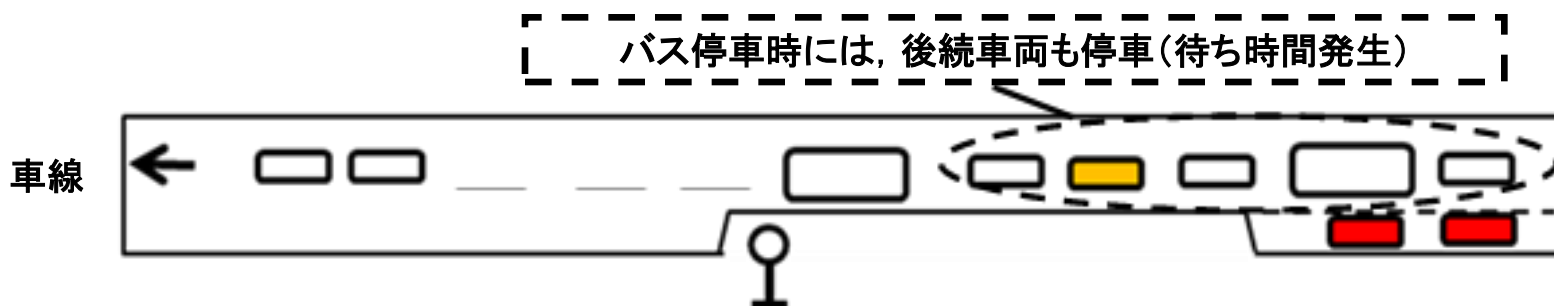
整備前後の移動所要時間の比較

走行イメージ(バス停部)

バス停車時

【将来2車線】

- バスと一般車両等は同じ車線を走行し、バスの停車時において、後続の一般車両は停車する。



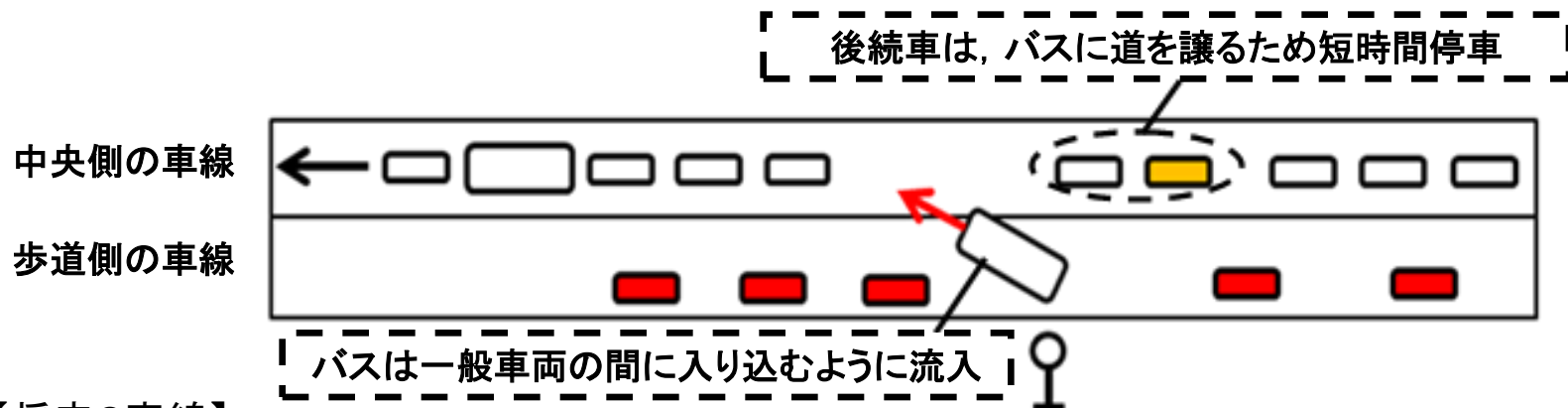
整備前後の移動所要時間の比較

走行イメージ(バス停部)

バス発車時

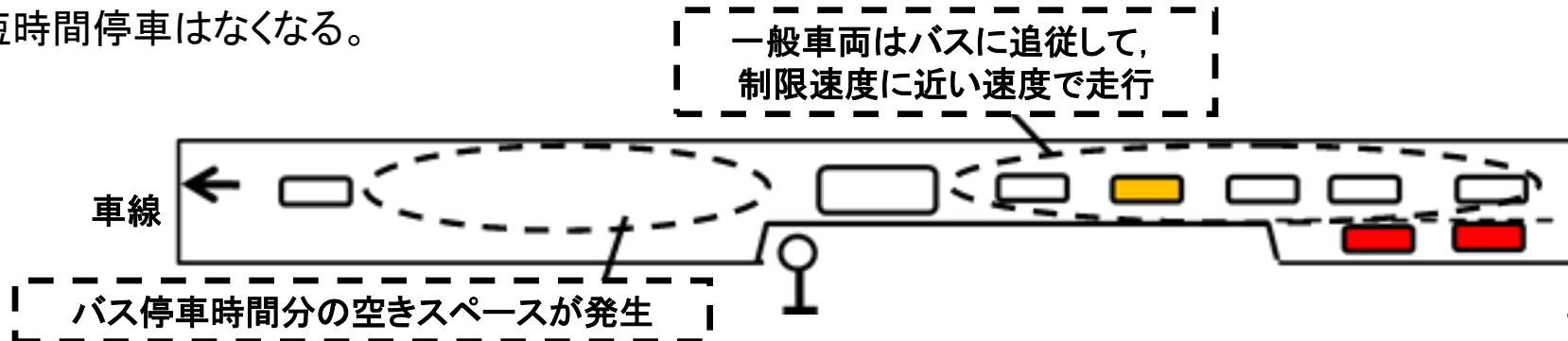
【現行4車線】

- バスが中央側の車線へ車線変更して発車するため、後続の一般車両等は、短時間停車する。(十分な車間距離がある場合は、短時間停車は行わない。)



【将来2車線】

- バスが停車中に、その前方に大きなスペースができるため、後続の一般車両等は、バスに追従して制限速度に近い速度で走行する。車線変更を行わないので、発車時に後続の一般車両等の短時間停車はなくなる。



整備前後の移動所要時間の比較

整備前後の移動所要時間の増減要因

増加要因

- ①車線数の減少により交通密度が増加し、速度が低下する。
- ②バス停のある区間では、バスの停車により後続の一般車両等の待ち時間が発生する。

低減要因

- ①バスの発車時において、中央側車線への車線変更による後続の一般車両等の短時間停車がなくなる。
- ②バスが停留所に停車してから発車するまでの時間で、バス前方に車両が存在しないスペースが発生するため、前方車両に追いつくまでの間は制限速度に近い速度での走行が可能になる。

整備前後の移動所要時間の比較

整備前後の移動所要時間の比較結果

交通量の多いピーク時間（現状の所要時間約8分）においても、増加は1割未満である。



四条通の2車線化によって、四条通の通行機能に大きな影響を与えることはないの見込んでいる。

周辺の細街路の状況等

四条通の整備によって、四条通の通行機能に大きな影響を与えることがないため、周辺の細街路にも大きな影響を与えることはないと考えている。

また、

- 現状の四条通を通行する交通のうち、細街路に流入して通過している交通は2%～6%と少ない。
- 四条通における旅行速度(移動所要時間)と、四条通を通過している交通量との間に関連性は認められない。

(参考)

四条通の整備により、細街路に大きな影響を与えることはないと考えているが、現状の都心の細街路においては、安全でゆとりのある歩行空間の確保を図る必要があることから、細街路への入口部や細街路交差点において、区画線の引き直しやカラーライン等による車線幅員の狭小化(路側帯の拡幅)や狭窄部の設置等を実施することとしている。

(参考)都市計画の内容について

京都都市計画(京都国際文化観光都市建設計画)道路の変更(京都市決定)

都市計画道路に3・3・178号四条通を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経由地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・3・178	四条通	東山区川端町	下京区長刀鉾町	下京区真町	約1,120m	地表式	2	22m	京都市営地下鉄と立体交差 阪急電鉄京都線と立体交差 京阪電気鉄道と立体交差 幹線街路と平面交差3箇所	