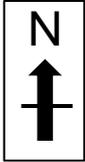


# 四条通の現状について

平成24年1月16日

# 四条通の特徴

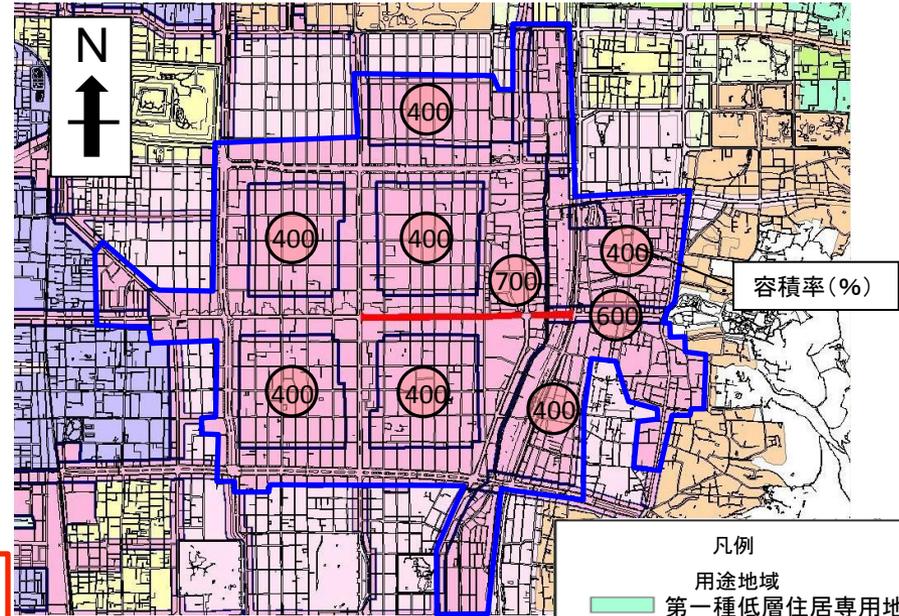


公共交通が集約



- ・鉄道が3路線
- ・バス路線が集中  
(3社合計で38系統)

市内最大の商業・業務地



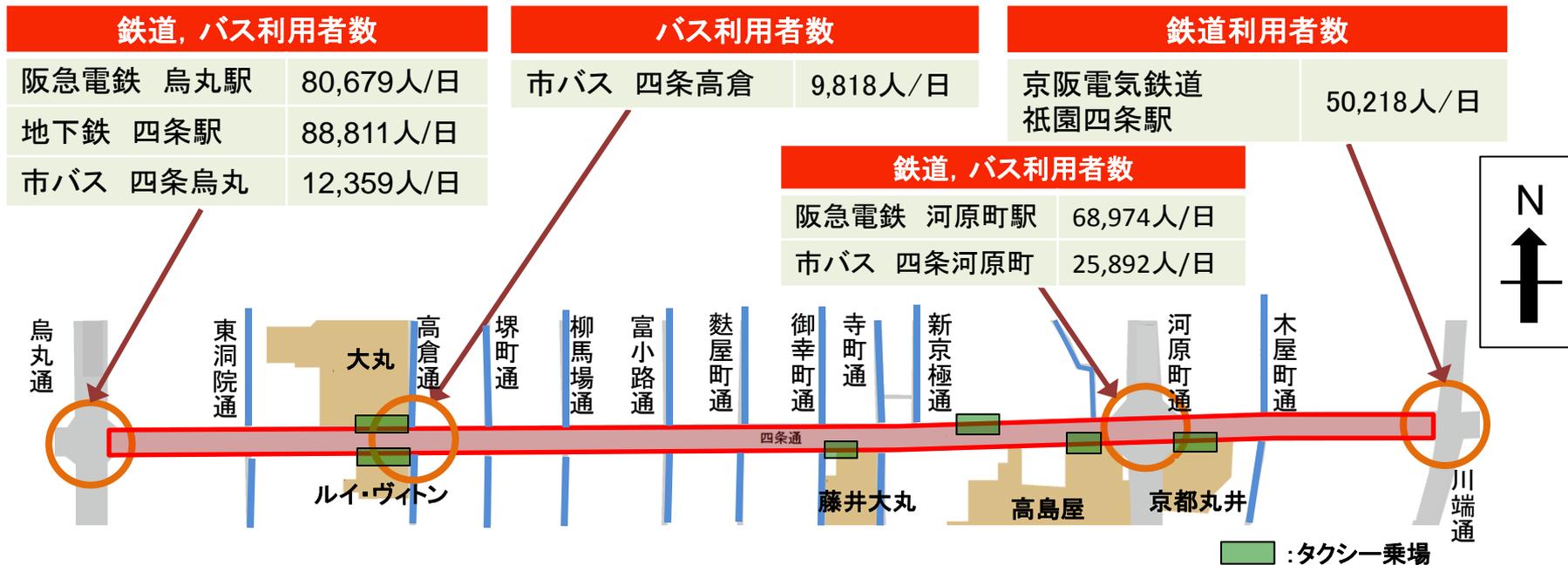
- ・最大の商業, 業務地
- ・容積率が700%

凡例

用途地域	
<span style="color: #90EE90;">■</span>	第一種低層住居専用地域
<span style="color: #3CB371;">■</span>	第二種低層住居専用地域
<span style="color: #90EE90;">■</span>	第一種中高層住居専用地域
<span style="color: #FFFF00;">■</span>	第二種中高層住居専用地域
<span style="color: #FFD700;">■</span>	第一種住居地域
<span style="color: #FFA500;">■</span>	第二種住居地域
<span style="color: #FFD700;">■</span>	準住居地域
<span style="color: #FFB6C1;">■</span>	近隣商業地域
<span style="color: #FF69B4;">■</span>	商業地域
<span style="color: #9370DB;">■</span>	準工業地域
<span style="color: #ADD8E6;">■</span>	工業地域
<span style="color: #4169E1;">■</span>	工業専用地域

# 四条通の現状

## 四条通の沿道状況等



### 歩道の現状

- ・歩道幅員 片側3.5m(合計7m)
- ・歩行者数 40,214人/12時間
- ・バス停が多く存在している。

### 車道の現状

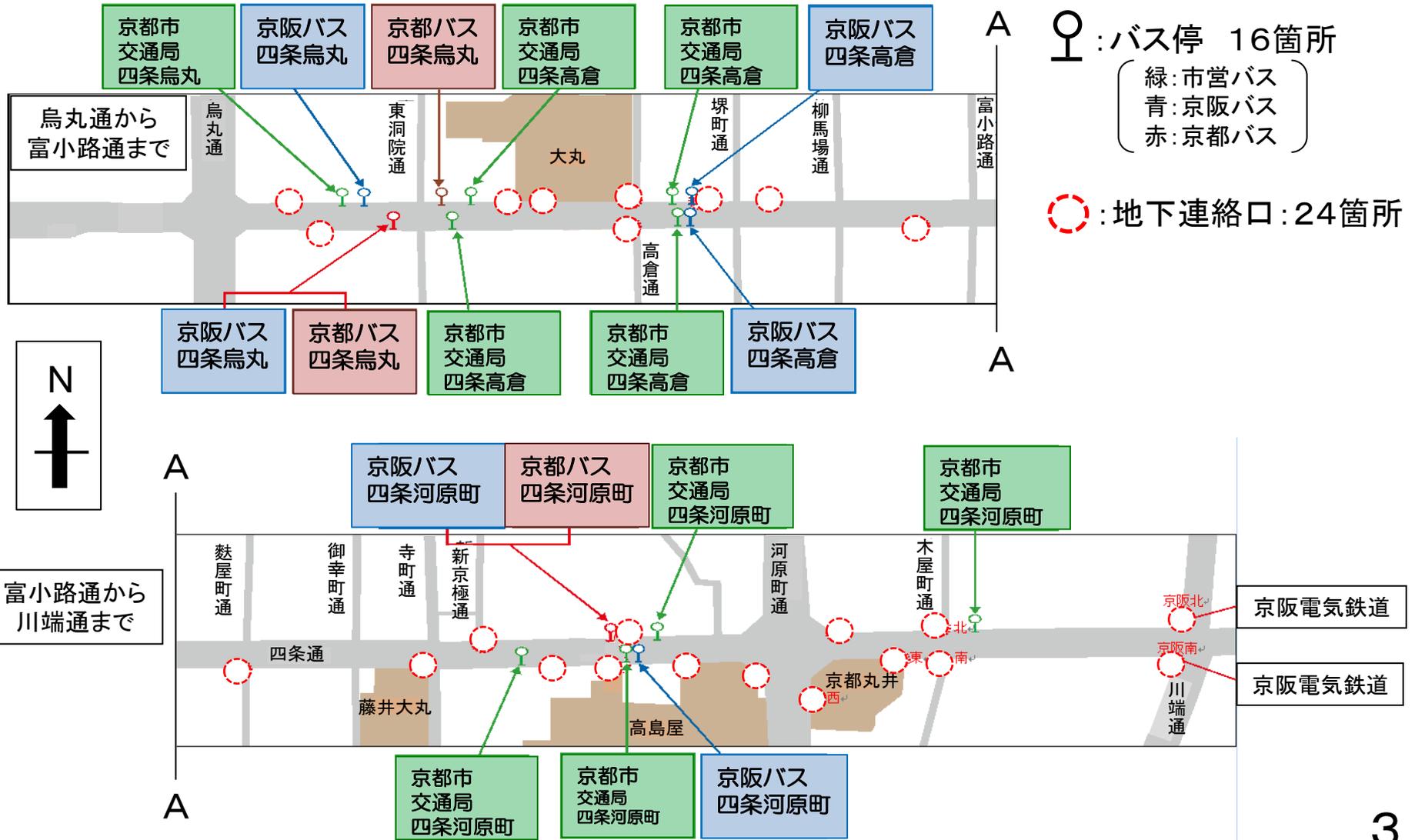
- ・車道幅員 15m(4車線)
- ・12,937台/12時間の交通量があり、このうち乗用車は9,240台、バスは1,340台、貨物車類は2,357台となっている。

### 沿道状況

- ・沿道には、四条繁栄会商店街があり、大型商業施設も多く存在する。
- ・歴史的都心地区に位置し、地区内には10の商店街振興組合等が組織されている。

# 四条通の現状

## バス停と地下連絡口



# 四条通の現状

## 四条通の交通の特徴



平日

休日

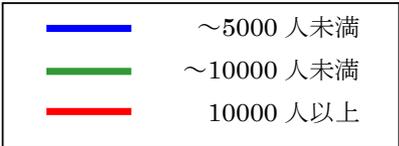
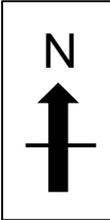
自動車の12時間交通量Ⓐおよびバス混入率Ⓑ

# 四条通の現状

## 四条通の歩行者数の特徴



歩行者数は平日、休日ともに非常に多い

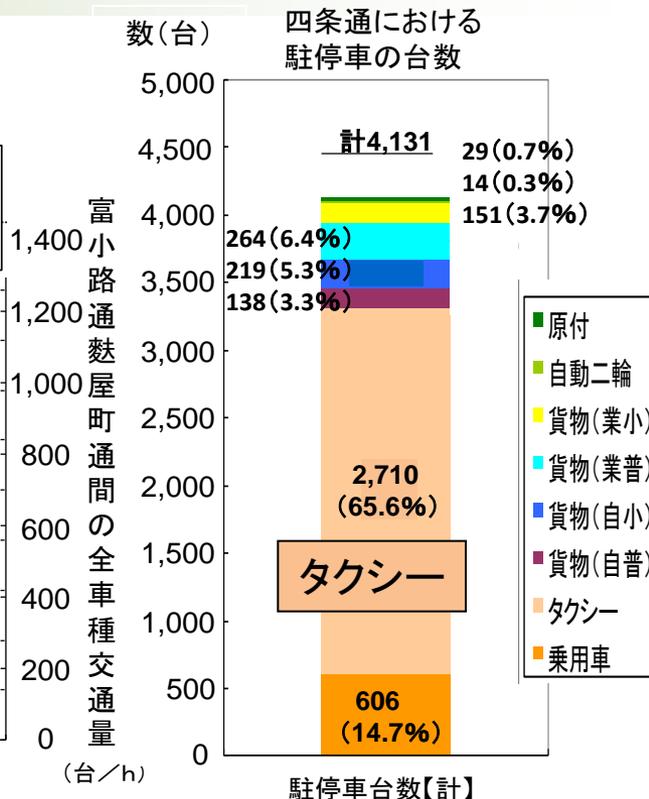
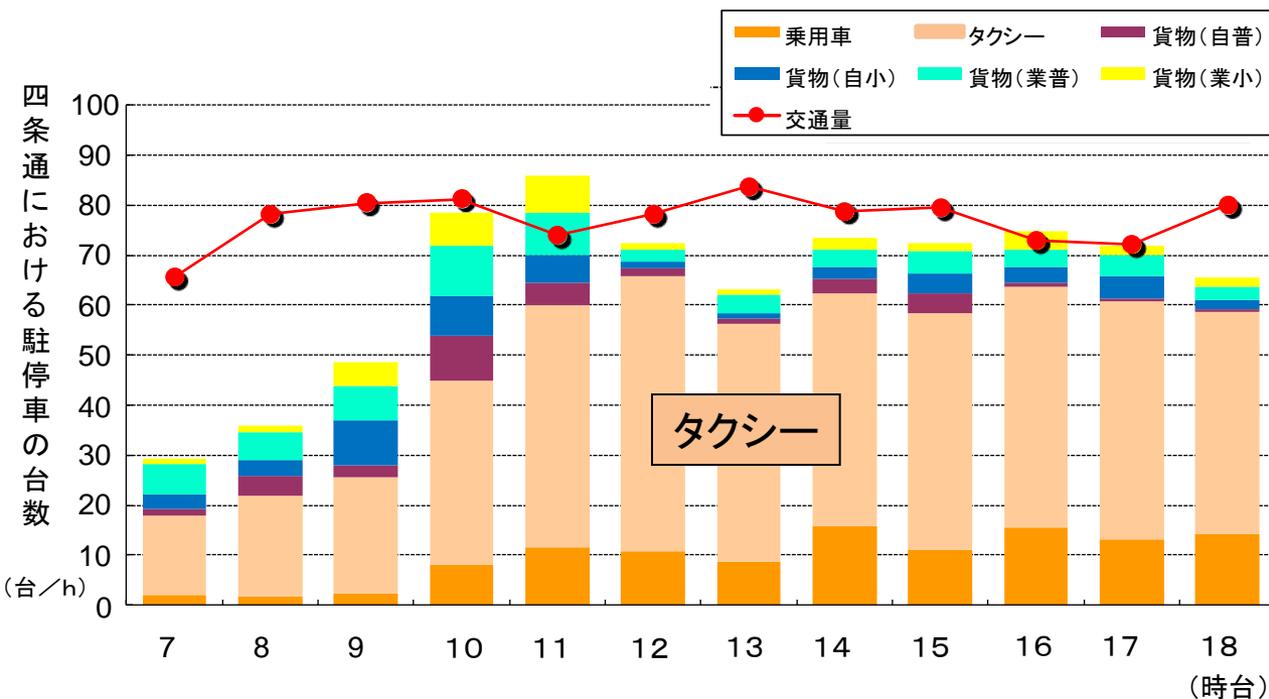


平成17年度道路交通センサス  
 平日: 平成17年10月4日(火)  
 休日: 平成17年10月2日(日)

歩行者の12時間交通量

# 四条通の現状

## 交通量と駐停車の状況



- 四条通の交通量は、特段のピークを持たず、8時から1,000台 (/時・4車)以上で推移
- 駐停車については、10時以降に増加し、60台以上が駐停車している時間帯が継続
- 駐停車のうち、タクシーが全体の65%以上
- 貨物車両については、9時～12時の駐停車が多い

駐停車台数調査  
調査日:平成20年11月18日(火)  
調査時間:5時～22時

交通量  
平成17年度道路交通センサス

# 四条通の現状

## 四条通の車線別の交通量

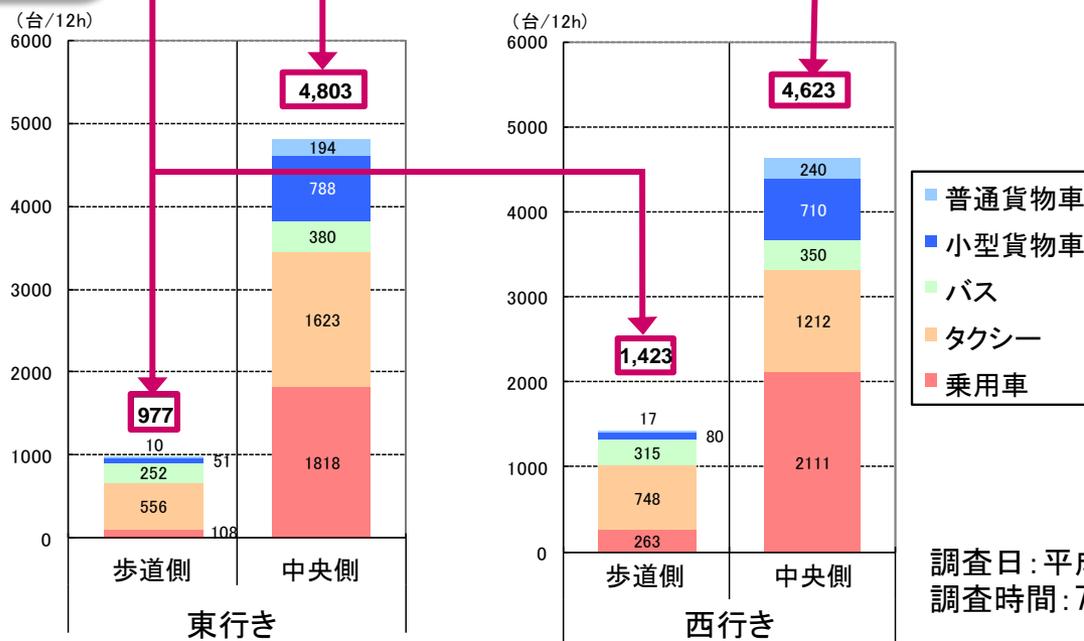
•歩道側の車線は、バスやタクシーなど沿道にアクセスする車両が多い



•通行機能の大部分を中央側の車線が担う



•東行き(北側)・西行き(南側)のいずれも中央側の車線の交通量が多い



【車種別の12時間交通量(左東行き, 右西行き)】

# 四条通の現状

## 四条通のバスの現状

- 四条通は、地下空間に京都市営地下鉄「四条駅」、阪急電鉄「河原町駅」、「烏丸駅」、京阪電気鉄道「祇園四条駅」の鉄道施設が設置されており、地上への連絡出入口が四条通上に多く配置されている。また、沿道には市内最大の繁華街があり、走行するバスの便数及びバス停が多い。
- バス停前後の駐停車車両の影響により、現況の四条通のバス停では、バスが正着(バスが停留所との隙間を空けずに停車すること)できず、乗客が車道に出て乗降しなければならない状況が見られる。

【駐停車車両の影響により正着できないバス】  
(四条河原町・西行きバス停)

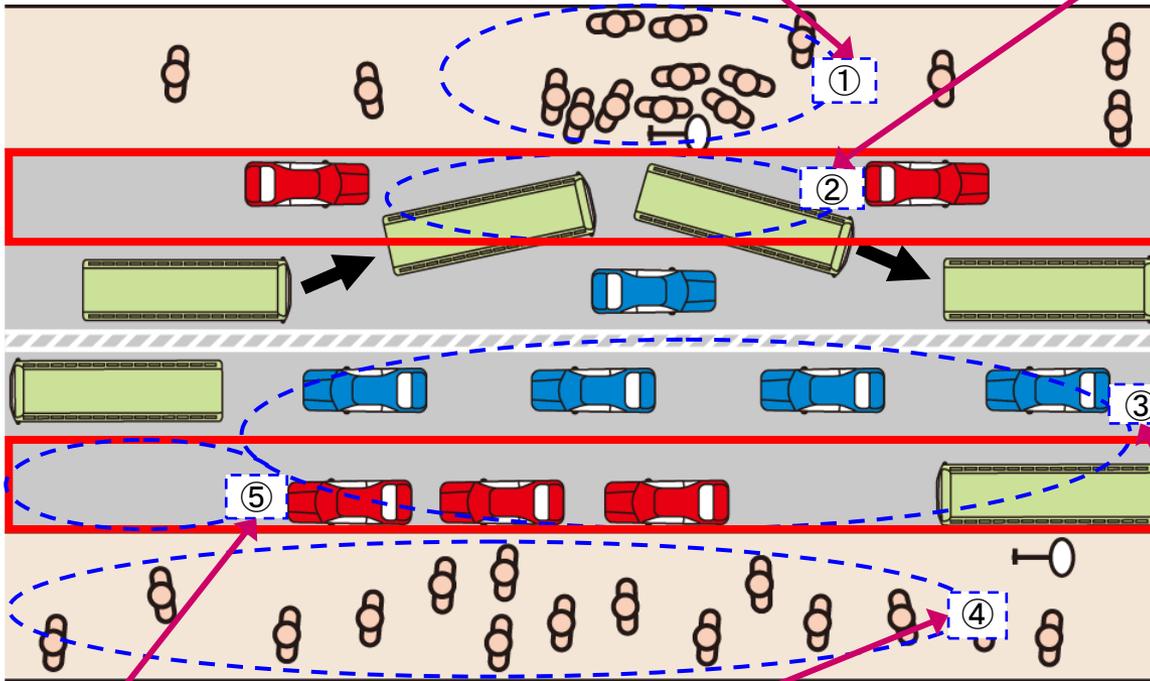


# 四条通の現状のまとめ(イメージ図)

① : バス停部には多くの利用客が存在しており, 歩行者の通行支障となることがある。

② : 駐停車の影響でバスがバス停部に正着できていない。

 走行車両  
 駐停車車両



この車道空間の再配分を検討する。

⑤ : 駐停車等の影響で使われていない(車両が走行しない)空間がある。

④ : 市内の道路で最も歩行者数が多い。

③ : バス停や駐停車の影響で, 走行する車両の多くは中央側の車線を走行する。

# 四条通の整備計画の経過

平成13年1月	京都市基本計画の策定
平成18年1月	歴史的都心地区において「歩いて楽しいまち」を実現していくことを本市として表明
平成18年5月～ 平成22年3月	歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会及び幹事会の設置・開催 (現在まで協議会6回, 幹事会10回開催)
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(10日間) (四条通の歩道拡幅及び交通規制の実施(3日間)など)
平成20年3月～	4つのワーキンググループ(WG)の設置・開催 現在まで四条通WG, 河原町通WG, 三条通・細街路WG, 物流WG 計26回開催
平成22年1月	「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定 ・四条通の歩道拡幅と公共交通優先化 (シンボルプロジェクトに位置付け)
平成22年10月	「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議の設置・開催
平成22年11月～ 平成23年3月	四条通の交通社会実験の実施 ・交通量調査, バス停集約, 路外共同荷捌き場設置, タクシー乗り場の使用制限等の実施
平成23年7月	第2回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議の開催
平成23年10月	第3回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議の開催
平成24年1月	第4回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議の開催