

### Ⅲ. 各事例解説

### 【再構築編】

- |     |        |            |     |
|-----|--------|------------|-----|
| 01. | 大阪府大阪市 | 国道25号（御堂筋） | 1-1 |
| 02. | 京都府京都市 | 四条通        | 2-1 |
| 03. | 宮城県仙台市 | 青葉通        | 3-1 |
| 04. | 愛媛県松山市 | ロープウェー街    | 4-1 |

### 【利活用編】

- |     |         |             |      |
|-----|---------|-------------|------|
| 05. | 宮城県仙台市  | 定禅寺地区       | 5-1  |
| 06. | 大阪府大阪市  | なんば駅周辺地区    | 6-1  |
| 07. | 兵庫県神戸市  | 三宮中央通り      | 7-1  |
| 08. | 愛媛県松山市  | 花園町通り       | 8-1  |
| 09. | 静岡県静岡市  | （都）青葉通線     | 9-1  |
| 10. | 静岡県静岡市  | 追手町音羽町線     | 10-1 |
| 11. | 愛知県岡崎市  | 乙川リバーフロント地区 | 11-1 |
| 12. | 福岡県北九州市 | 魚町サンロード     | 12-1 |



# 大阪府大阪市 国道25号（御堂筋）

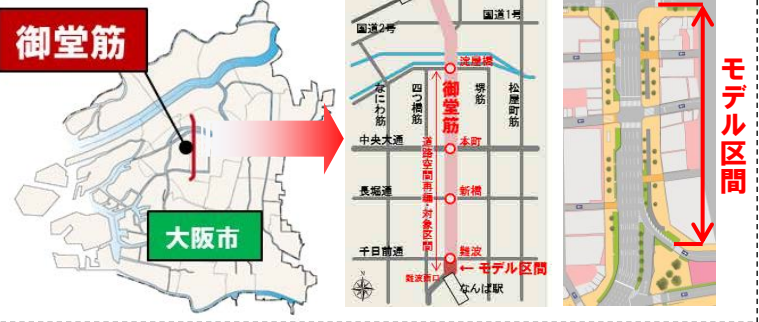
## 御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備

【街路の位置づけ】 **主要幹線** ・ 幹線 ・ 補助幹線 ・ その他

### 【取組データ】

- ・ 事業主体：大阪市
- ・ 路線名称：国道25号（御堂筋）
- ・ 路線幅員：44m（6車線）
- ・ 取組延長：約200m
- ・ 取組期間：平成27年～平成28年

### 【位置図】



### 整備前



歩道では、歩行者と自転車の  
輻輳が見られ、危険な状態  
であった。

歩行空間と自転車通行空間を  
分離したことで、安全で快適な  
歩行空間が創出された。



### 整備後



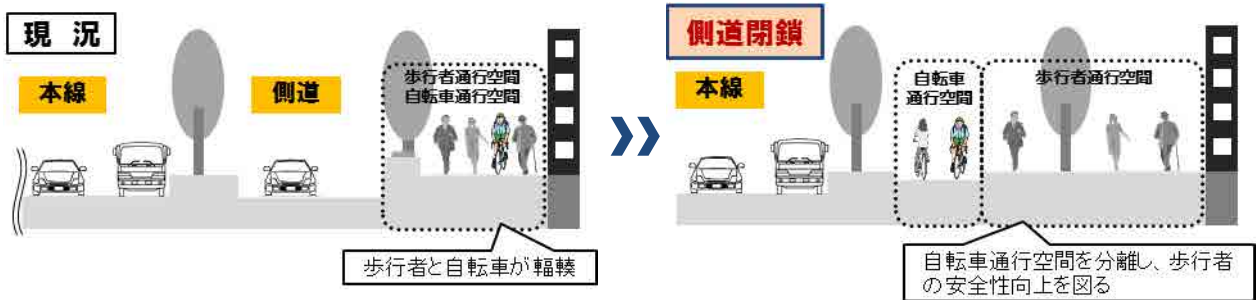
### 【取組推進に寄与した最大の要因】

- 町会・商店会、地元まちづくり団体等からなる「御堂筋沿道・千日前通以南モデル整備区間整備協議会」の設立

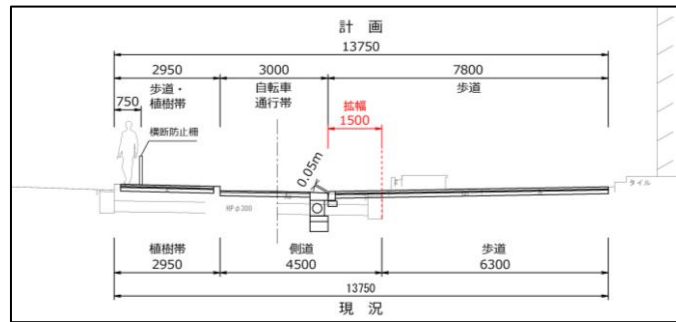
## 【取組概要】

- 御堂筋の側道部分を活用し自転車通行空間化するとともに歩道を拡張
- 歩行者と自転車が歩道内で輻輳している状況の解消
- 御堂筋全体の道路空間再編のイメージを現地で可視化
- 歩行者・自転車通行の安全性や快適性等の道路空間のあり方の検証につなげていく

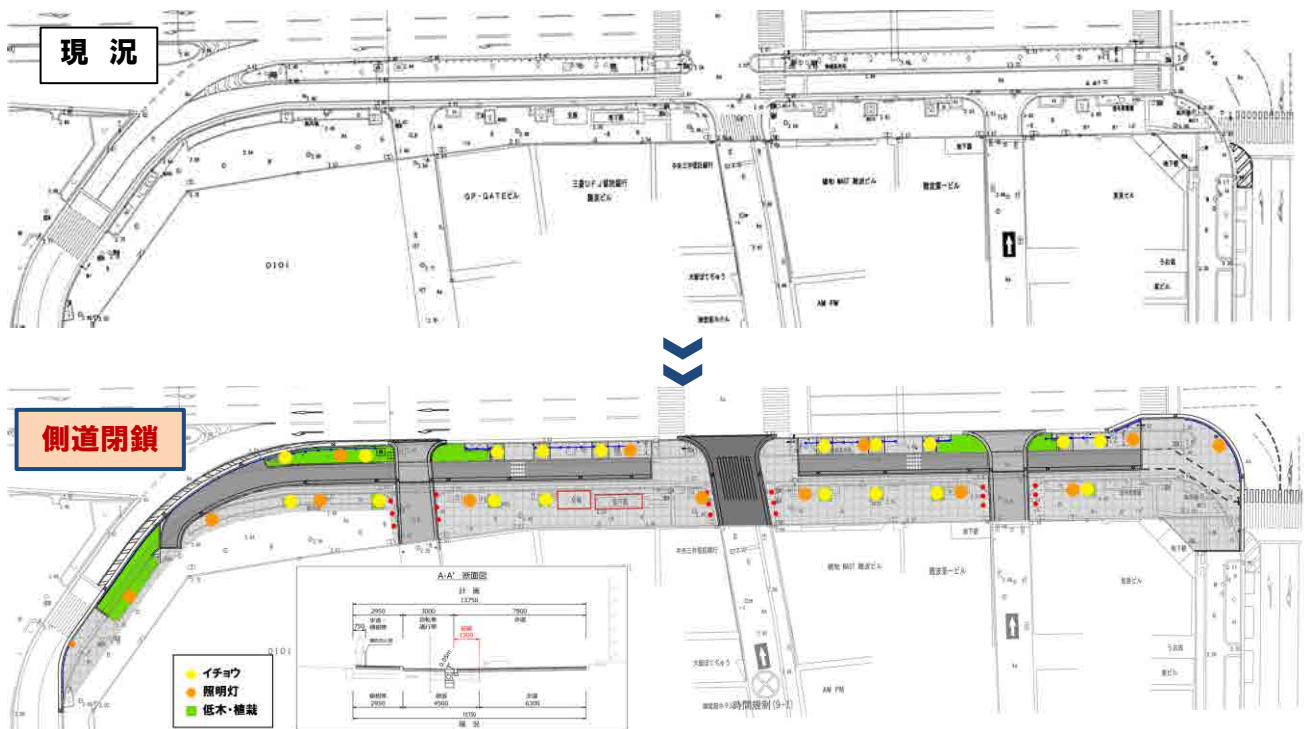
## 断面図【イメージ】



## 断面図



## 平面図



## 【取組の背景・経緯】

### ■取組の背景

御堂筋は、大幹線道路としてこれまで大阪の経済成長を支え、今日の大阪の発展に多大なる貢献を果たしてきたが、近年では、商業施設やホテルなど賑わい施設が御堂筋沿道に進出するようになり、周辺のまちの状況も大きく変化を見せるとともに、人々が御堂筋に対して求める機能も憩いや賑わいなど多様化しており、各地でも、国内外を含めた都市間競争の激化、道路空間を活用した都市の魅力を高める取組みが進展している。御堂筋においても、道路を全面通行止めして実施する御堂筋オータムパーティーや光のイルミネーションといった賑わい空間を創出する取組みを進めているところであり、今後も御堂筋に課せられる役割は大きく、御堂筋の強みを発揮したまちづくりが求められている。

また、グローバル化や少子高齢化社会の進展をはじめ、交通量の変化や交通手段の多様化など社会情勢が大きく変化してきている。現在の御堂筋における交通に目を向けると、自動車交通量は約40年前に比べ4割～5割減少している一方、歩行者・自転車交通量は増加傾向を示しており、特に自転車交通量は約40年前に比べ6倍～7倍と大きく増加しており、放置自転車や歩道上における歩行者と自転車の輻輳等の交通的な問題が深刻化している。

### ■取組に至ったきっかけ

平成24年4月に国からの権限移譲を受け、指定区間外の国道として大阪市が管理する道路となつて以降、平成24年6月に大阪府市で策定された「グランドデザイン・大阪」において、側道を活用した道路空間再編の将来イメージが示された。

### ■取組の経緯

#### フェーズⅠ：基本計画策定段階

平成21年12月 有識者、地元、経済界等で組織する「御堂筋空間利用検討会」を設置  
平成24年 3月 御堂筋の空間利用に係る中間提言



平成24年4月 御堂筋が国から大阪市の移管

取組推進の  
きっかけ

#### フェーズⅡ：実現に向けた課題抽出段階

平成24年 6月 「グランドデザイン・大阪」を策定  
平成25年11月 側道閉鎖社会実験の実施  
平成26年10月 側道を活用したにぎわい創出社会実験の実施



平成26年10月 御堂筋の空間再編に関する  
パブリックコメントの実施

市民との  
意識の共有

#### フェーズⅢ：地元協議会との協議・工事供用段階

平成27年 4月 町会・商店会、地元まちづくり団体等からなる地元協議会の設立  
平成28年 1月 モデル整備区間（難波～難波西口交差点間の東側街区）工事着手  
平成28年11月 モデル整備区間 工事完成

## 【合意形成の過程と課題、解決方法】

### フェーズⅠ

H21.12～H24.3

#### 御堂筋空間利用検討会

役割：御堂筋及びその周辺地域の変化や課題を踏まえ、広く市民や道路利用者の合意を図りながら、今後の御堂筋の道路空間利用のあり方について検討し、提言を行う

#### 委員

学識経験者

地元：連合振興町会、商店街組合等

経済界等：まちづくり団体、関西経済同友会・連合会、大阪商工会議所、タクシー協会、トラック協会他

事務局：国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所



### 御堂筋の空間利用に係る中間提言（平成24年3月30日）

#### 【御堂筋の空間利用のコンセプト】

「世界に誇れる魅力と賑わいにあふれた空間の創出」

#### 【将来像（御堂筋の空間利用の方向性）】

- 人にやさしく、歩きやすい御堂筋
- 多様な個性を活かしつつ、活力に溢れた御堂筋
- 大阪の顔として、文化や情報を発信する御堂筋
- 様々な人々の協働により、守り、育む御堂筋

#### 【御堂筋の空間利用の視点】

- ① 御堂筋の道路空間再編
  - ゆとり空間の創出、自動車交通影響の軽減、空間形成の阻害要素の解消
- ② 御堂筋の魅力向上
  - ゆとり空間の有効活用、利用しやすさを高める工夫、魅力ある景観保全、等
- ③ 快適な空間形成に向けた空間利用の適正化
  - 自転車利用のルール遵守とマナー向上、利用意識の適正化、等

### フェーズⅡ

H24.6～H26.10

### ランドデザイン・大阪（大阪府・大阪市 平成24年6月策定）

#### 【大阪市・大阪の将来像】

「多様な価値を想像する大都市・大阪の実現 ～圧倒的な魅力を備えた“都市空間”の創造～」

#### 【御堂筋・周辺エリアの方向性】

「御堂筋の空間再編など、大阪都心の顔としての魅力・集客力を活かす」

#### 【今後の取組み】

- <短期> 御堂筋側道の歩行者空間化、近代建築物の保全・活用
- <短・中期> 堺筋～御堂筋～四ツ橋筋の魅力・景観向上
- <長期> 全面みどり化



### 平成25年11月：御堂筋側道閉鎖社会実験の実施

目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 側道で自動車等の通行を規制した時の交通影響を確認</li> <li>● 歩行者と自転車の通行空間を分離し、安全性を確認</li> <li>● 御堂筋の道路空間を活用したにぎわいの創出</li> </ul>
期間/時間帯	平成25年11月23日（土）～11月29日（金）7時～19時（12時間） ※自転車通行空間は24日から実施
実施区間	新橋交差点（長堀通）～難波西口交差点付近の約1km （側道の通行を規制することで、自動車等の走行車線が6車線から4車線で実施）
概要	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 自動車等の通行を規制（側道閉鎖） ※荷下ろし車以外の車両通行を規制</li> <li>② 自転車通行空間の分離～側道に仮設の自転車道を設置し、自転車と歩行者の分離を図る</li> <li>③ にぎわいの創出～イベントの開催、飲食ブースの設置</li> </ol>



**平成26年10月：御堂筋にぎわい創出社会実験実施**

目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路空間使用の検証</li> <li>● 今後の方針に対する判断材料</li> <li>● 沿道地域の活性化</li> </ul>
期間/時間帯	平成26年10月9日（木）～10月19日（日） 11時～22時
実施区間	伏見町3交差点～平野町3交差点間
概要	実施区間東側の側道を閉鎖することで、歩道や沿道建物のセットバック空間と一体となったにぎわいを創出 アンケート調査などにより、道路を活用したにぎわい創りのニーズや課題等を確認



**平成26年10月～11月：パブリックコメントの実施・結果**

**(1)実施概要**

目的	御堂筋の道路空間再編に向けて基本的な考え方などをとりまとめた「御堂筋の道路空間再編について(案)」に関する意見をふまえ、具体的な内容に関する検討。
募集期間	平成26年10月15日（水）～11月14日（金）
募集方法	送付、ファックス、電子メール、持参



《パブリックコメントで公開したイメージ》

**(2)結果概要**

集計結果	受付通数 52 通（意見総数 110件）
募集期間	①男女別：男性31人/女性10人/不明11人 ②年齢別：20歳代3人/30歳代4人/40歳代10人/50歳代11人/60歳代9人/70歳代1人/不明14人 ③居住地等別：市内22人/府内12人/府外5人/不明13人

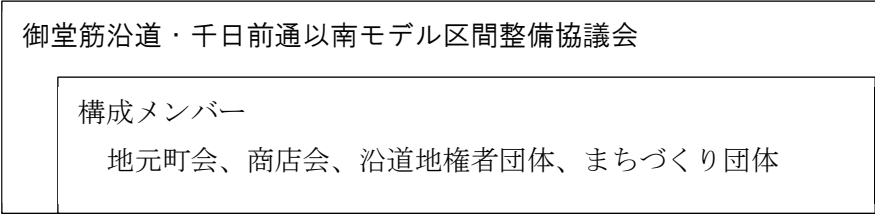
**意見要旨**

- 自転車通行空間に関する意見を中心に多岐に渡る意見が寄せられている。
- 自転車通行空間に関しては、自転車の一方通行化(対面通行への反対)を希望する声が多く、駐輪場やルール・マナー啓発への取組み希望が目立つ。
- 荷捌き空間や交差点処理など整備に伴い発生しうる諸問題への具体的解決を望む声もみられた。
- さらには、文化発信等大阪の顔としてふさわしい御堂筋の実現のためのソフト施策に関してアイデアが寄せられている。

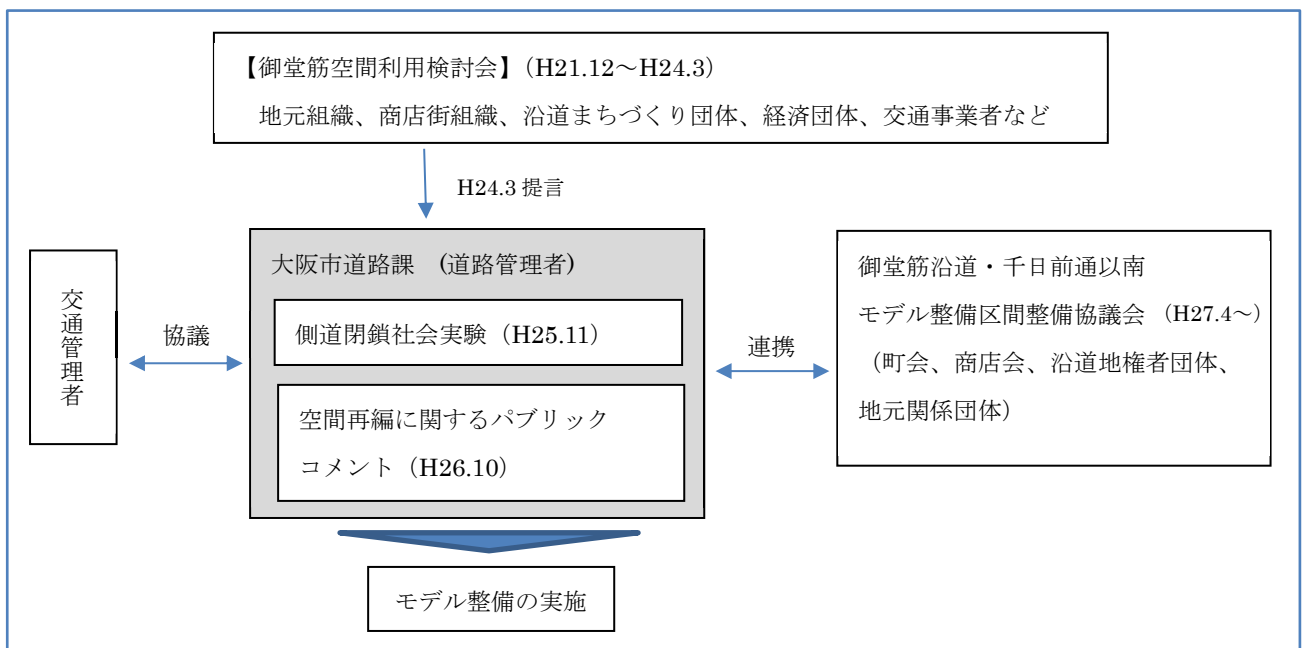


フェーズⅢ  
H27.4～

町会・商店会、地元まちづくり団体等からなる地元協議会の設立



- ◎ 第1ステップ：道路空間再編に関する情報、地域への協力依頼
  - ・整備方針など事業説明
  - ・地元協議会設立に向けた働きかけ
- ◎ 第2ステップ：道路空間再編に関する意見交換
  - ・地域課題の共有
  - ・整備検討段階から意見交換を行い、地元意見を集約し、整備に反映
  - ・交通管理者協議をはじめ、関係者への説明にあたっては、行政主体の整備ではなく、地元意見を集約した整備内容であることを強調
- ◎ 第3ステップ：道路整備後のまちづくり（今後に向けた取組み）
  - ・整備段階から整備後の運用のあり方を議論
  - ・沿道地権者等が中心となり、沿道の価値をさらに高める事業展開
  - ・事業展開をしていく上では、まずは行政と地元が連携して社会実験等を実施（地域全体として実施したい取組みであることを強調することで、交通管理者をはじめとした関係者協議をスムーズに）



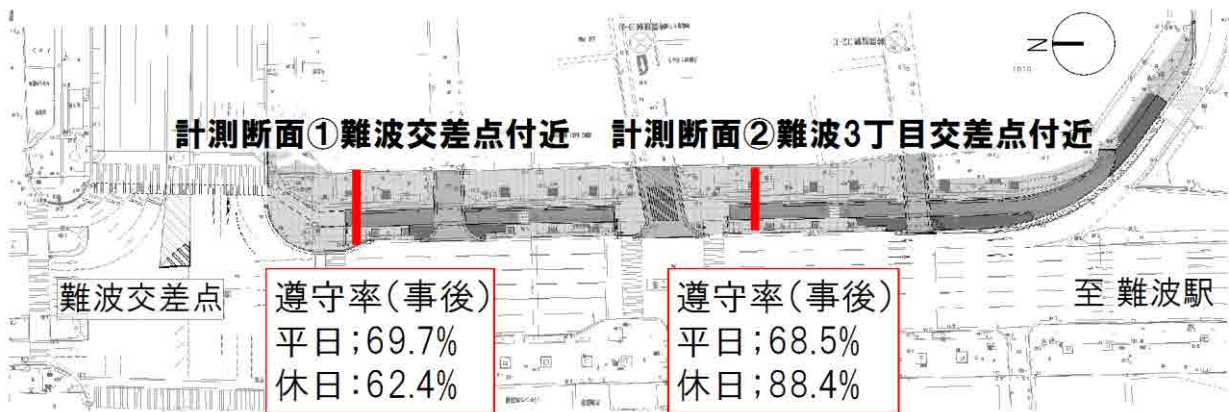
## 【事業の中で工夫した点・特徴的な点】

- ・歩行者・自転車通行空間の整備形態については、主に機能面（交通安全面）に関して警察との協議結果を踏まえ決定しているが、平成26年度の「自転車通行空間の整備手法の検討」から協議を開始し、自転車通行空間の幅員や色、横断防止柵の設置の有無等、全ての項目において協議を完了するまで概ね1年間を要するなど、細部に渡り入念な調整を行った。
- ・デザイン面に関しては、専門家である有識者による検討体制を確立し、それらの意見を踏まえ仕様・材料・色彩等の選定を行ったことにより、大阪のメインストリートである御堂筋に相応しい景観に調和した整備が実現できた。
- ・また、デザインの検討過程において、有識者（デザイン面）に加え、関係者（機能・維持管理面、施工面等）を交え、主要な材料に関する現地立会を実施したことで、それぞれの立場からの意見を踏まえ、デザイン面の重視に偏ること無く、機能・維持管理面やコスト面（主に標準品を使用）などからも適切な材料の選定が実現できた。
- ・沿道の利活用面なども考慮し、イベント時等に空間を広く活用するため、横断防止柵に脱着式を採用した。また、御堂筋のシンボルであるイチョウを際立たせるために筋の軸性に合わせた施設配置とするとともに、イチョウの健全な生育を図るため、根上り再発防止や樹勢回復対策も併せて実施した。

## 【取組の効果】

### ○歩行者・自転車通行空間 遵守率

- ・交差点近傍の遵守率は、平日・休日ともに7割弱程度となった。
- ・単路部の遵守率は、平日では7割弱程度となり、休日では9割弱程度となった。
- ・国交省モデル地区調査(下表)の整備効果データと比較すると、交差点部近傍は同程度の遵守率であったものの、休日の単路部については約20%高い遵守率であった。



自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示（普通自転車の歩道通行部分）を整備した場合	自転車歩行者道（歩行者通行部分）	自転車歩行者道（自転車通行部分）	車道
自転車通行位置の状況	29%	69%	2%

出典：自転車通行環境整備モデル地区の調査結果について 国土交通省 H23.7  
(98地区の平均値)

○不法駐輪台数

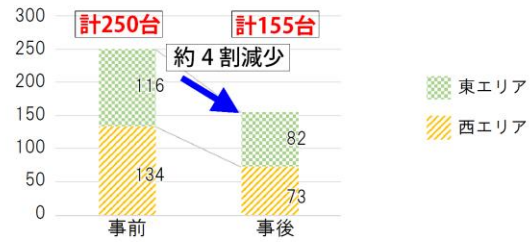
- ・全体の傾向として、平日ではほぼ変化がなく、休日は約4割(95台)減少した。
- ・東エリアについては、平日ではほぼ変化がなく、休日は約3割(34台)減少した。
- ・西エリアについては、平日ではほぼ変化がなく、休日は約5割(61台)減少した。
- ・駐輪箇所の固定化が確認された。

※集計方法：台数は1時間毎の瞬間駐輪台数  
※集計は自転車のみを対象とする

平日、ピーク時  
事前 | H27.12.1 (火) 事後 | H29.10.17 (火)



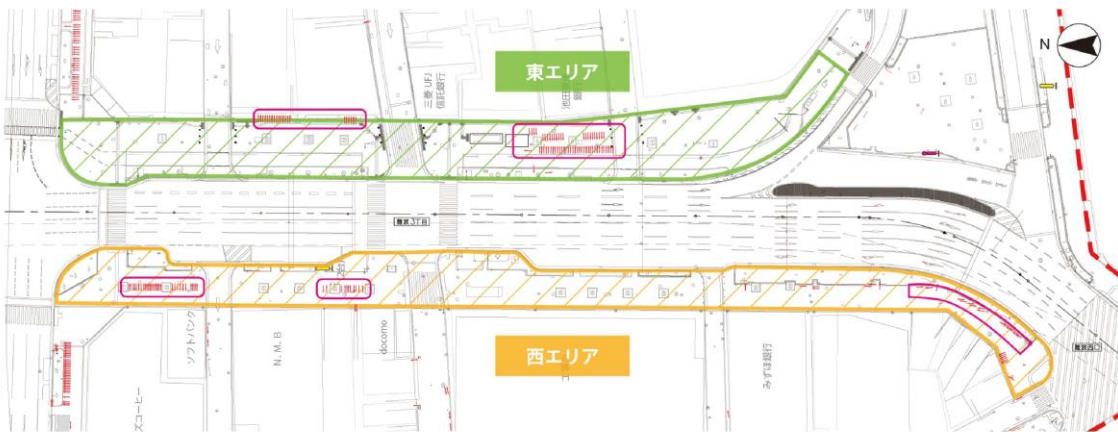
休日、ピーク時  
事前 | H27.12.6 (日) 事後 | H29.11.3 (祝金)



各エリアにおける不法駐輪台数のピーク時間帯

東エリア	19:00/20:00	20:00
西エリア	19:00	19:00

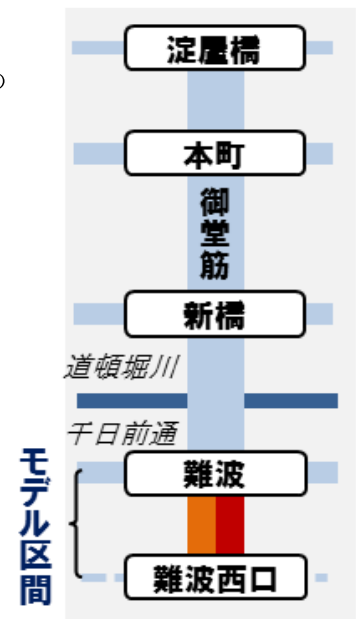
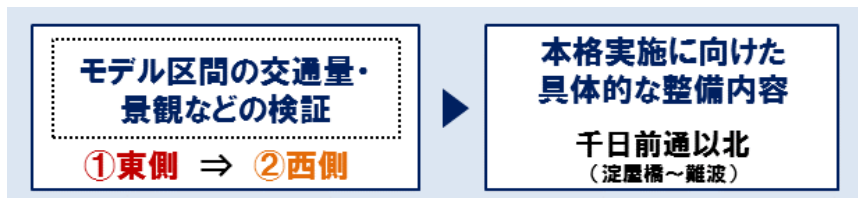
東エリア	18:00	19:00
西エリア	16:00	17:00



不法駐輪が固定化している箇所

【今後の展開】

- ・モデル区間における検証結果を踏まえ、西側整備及び千日前通以北の本格実施に向けた整備内容を検討していく。



# 京都府京都市 四条通 (歴史的都心地区 (まちなか))

## 「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業

### 【街路の位置づけ】

主要幹線

・ **幹線** ・

補助幹線

・ その他

### 【取組データ】

- ・ 事業主体：京都市
- ・ 路線名称：四条通
- ・ 路線幅員：22m (4車線→2車線)
- ・ 取組延長：1,120m
- ・ 取組期間：平成18年～平成27年

### 【位置図】



図1 位置図及び整備区間



### 【取組推進に寄与した最大の要因】

- 地元からの要望
- 京都市における位置付けの明確化と体制強化
- 関係者との緊密な意見交換・合意形成

## 【取組概要】

### ■整備方針

用地買収を行わずに街路空間を再構築して、歩道を拡幅し、テラス型バス停の導入とバス停の集約することで、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

街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

### ■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。（図 1、図 2）

- ①歩道の拡幅（3.5m→6.5m）
- ②テラス型バス停の導入とバス停の集約（16箇所→4箇所）
- ③沿道アクセススペースの設置（15箇所・32台分）
- ④タクシー乗場の設置（2箇所）

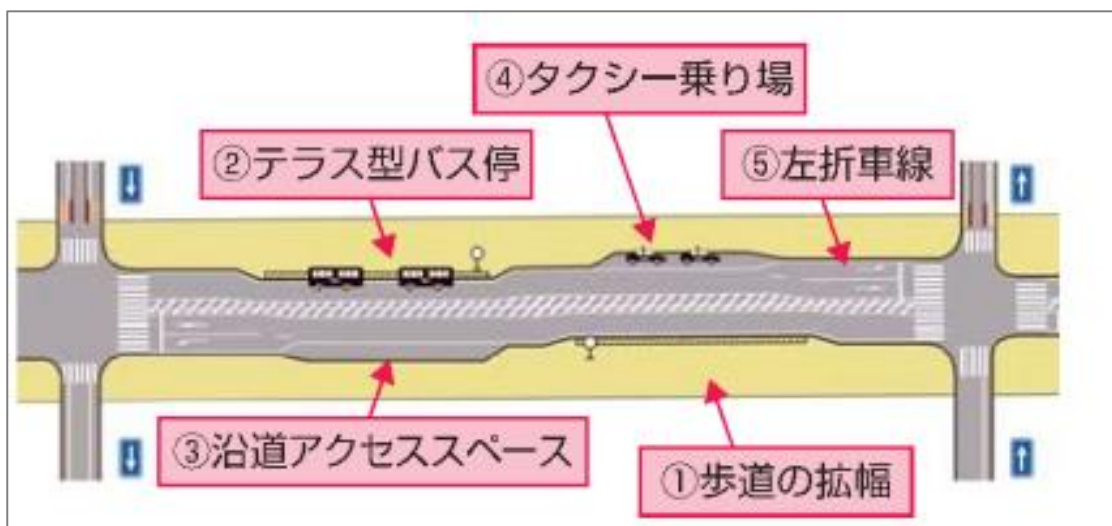


図 2 整備内容

### （1）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、歩道幅員を 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。

また、車道幅員は、消防車等の緊急車両の走行や故障車による自動車通行の阻害に配慮し、道路中央にゼブラゾーンを設け、最低 9 m を確保した。（図 3、写真 2）

さらに、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。

<断面図>

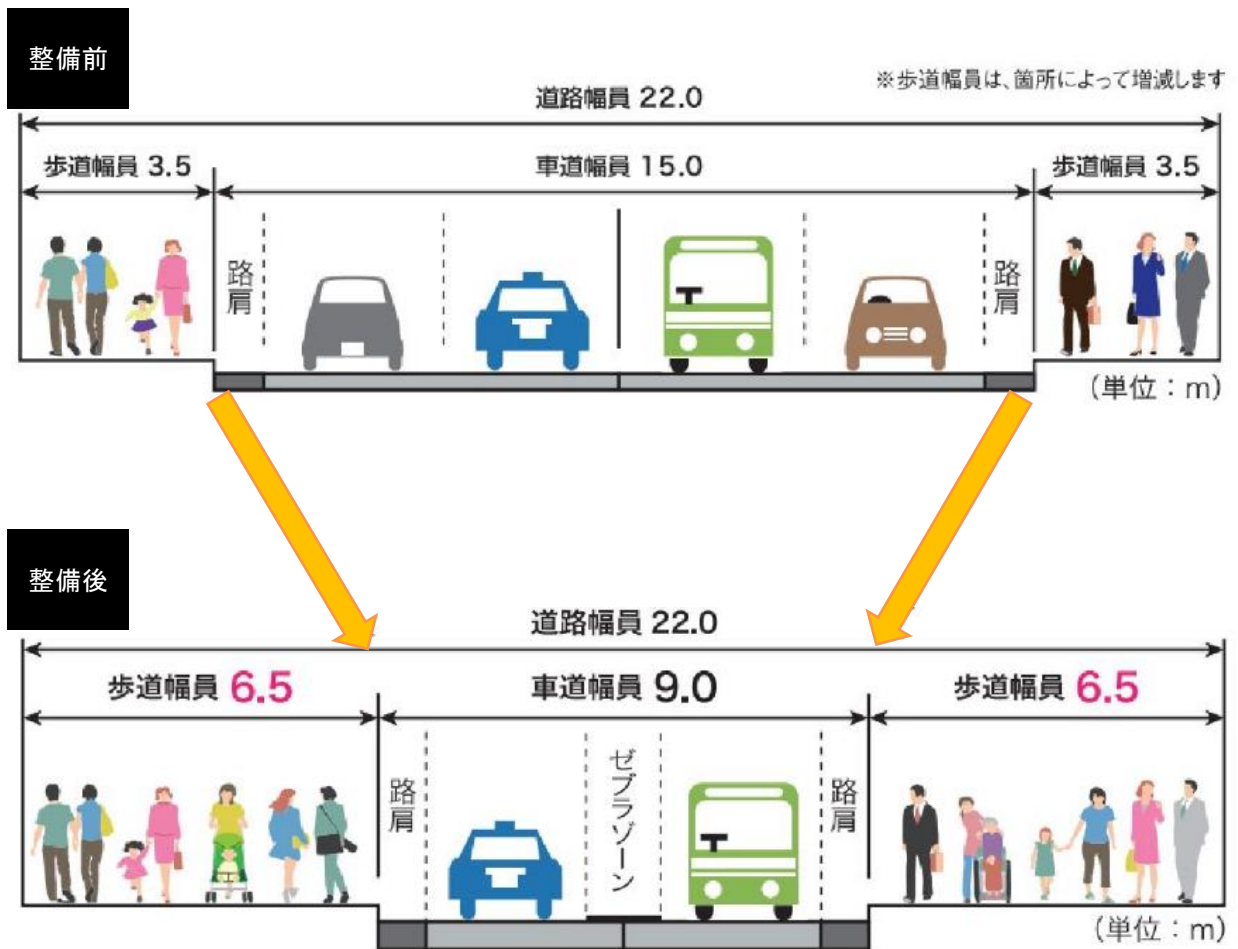


図3 幅員構成



写真2 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、バス待ち客の整序化や、バス待ち客と歩行者との交錯の解消を図った。(写真3)

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。



写真3 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り場の設置

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り場を設置した。沿道アクセススペースについては、整備前の四条通の駐停車状況を考慮し、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交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。(写真4)



整備前



整備後

写真4 沿道アクセススペースの状況

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。(写真5)



整備前



整備後

写真5 タクシー乗り場の状況



(2) 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、「沿道アクセススペースの管理」、「四条通及びまちなかへのマイカー流入抑制」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

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、関係団体が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。

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 4)

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、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。

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(図 5、表 1)。これにより、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。

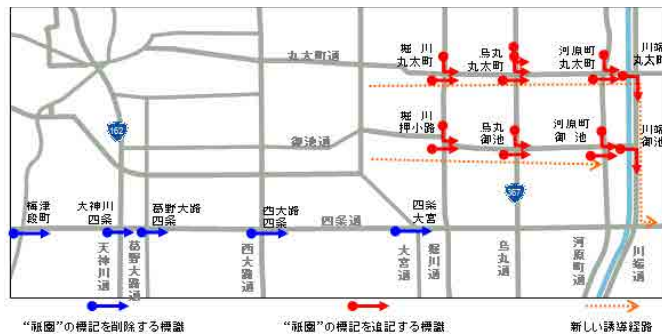


図 4 道路案内標識の変更(平成 21 年 3 月実施)



図 5 高島屋京都店駐車場出口前交差点改良前後の状況

表 1 駐車場から出庫後の四条通への流入交通量(16時~17時)

	駐車場からの出庫台数	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%)

## 【取組の背景・経緯】

### ■取組の背景

#### （１）京都市の課題：「京都創生」と新景観政策

千有余年の歴史を誇り、戦災を逃れた京都市であったが、急激に進む都市化や近代化、さらには世界規模で進むグローバル化の影響により、平成に入ると、7年間で都心部の京町家が13%減少するなど、このままでは京都が持つ日本を代表する独自の景観や文化が失われてしまうかもしれないという厳しい状況に直面していた。

このような中、平成14年に、日本建築学会や京都経済同友会から、それぞれ、日本人共通の財産である京都を守るためには、国を挙げた取組が必要である、との提言が出された。これを契機に、わが国の財産ともいえる京都の景観、伝統、文化を守り、育て、大切に未来に引継ぎ、その魅力を内外に発信していく「京都創生」の取組を平成15年に開始。京都独自の価値を守り・育てることが国益につながる一方、これを京都だけで担っていくのには限界がある、との観点から、国の支援を訴える活動が本格化する。以後、市政の各分野において、京都独自の価値に改めて立ち返り、「京都ならではの」施策を推し進めていく動きが加速していった。

とりわけ、象徴的だったのは、平成19年9月に施行した「新景観政策」である。50年後100年後も京都が京都であり続けるため、建物の高さ規制やデザイン屋外広告等を全市的に見直した同政策により、京都市のまち並みは、その後、大きく姿を変える。

京都本来のまちの姿に立ち返ろうという機運が、四条通を取り巻く「歩いて楽しいまちなか」の背景にあったと考えられる。

#### （２）通りの課題：四条通が置かれた状況

京都市のメインストリートの一つである四条通は、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、車道では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、大半の車両は中央車線側を走行し、バスはバス停に正着できないという問題も生じていた。

<参考：歩道拡幅前（平成 18 年当時）の四条通の交通状況>

- 幅 7 m（片側 3.5m）の歩道を約 7,000 人/h が通行する一方、幅 15m の車道を約 2,200 人/h が車で通行（写真 6）
- 地下には 3 社の鉄道駅が配置されるとともに、地上には 1 日当たり約 1,600 本ものバスが運行するなど、通り自体が 1 つの交通結節点としての役割を果たしている。
- 自動車交通量は市内の平均的な 2 車線道路の交通量とほぼ同程度。
- 4 車線ある車線のうち歩道側の 2 車線は、駐停車車両の影響により、中央側の車線の 2 割から 3 割の交通量しかない。



写真 6 平成 18 年当時の四条通の状況（左：駐停車車両が並ぶ四条通、右：混雑するバス停）

## ■取組に至ったきっかけ

◇沿道商店をまとめる四条通繁栄会商店街振興組合からの要望書の提出

「心地よく歩ける四条通」の実現に向けた要望書 ～交通環境の改善に向けて～（平成 17 年 12 月）

◇市長及び交通政策監のリーダーシップとこれらを支える実行部隊としての交通政策担当部署「歩くまち京都推進室」の新設（平成 20 年 4 月）

◇「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定（平成 22 年 1 月）

（「四条通のトランジットモール化」をシンボルプロジェクトに位置付け）

## ■取組の経緯

### フェーズⅠ：「夢」・構想段階

- 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

平成17年12月 四条繁栄会商店街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

取組推進の  
きっかけ

### フェーズⅡ：体制強化と本格検討段階

- 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  
(構成) 学識経験者、地元住民(6学区)、商業関係者、  
鉄道・バス・タクシー・物流等の交通事業者ほか

- 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  
・路線バス・タクシー専用化(トランジットモール化)

社会実験①  
プロジェクト・イメージを  
市民と共有 & 課題を抽出

- 平成20年 4月 「交通政策監」及び「歩くまち京都推進室」の新設  
平成22年 1月 「歩くまち・京都」憲章の制定  
「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  
・共同荷捌き場の設置  
・タクシー乗り場の集約

社会実験②  
プロジェクトの詳細設計に  
向けた各種検証

### フェーズⅢ：都市計画決定～着工段階

- 平成24年 1月 都市計画決定
- 平成26年11月 工事着手
- 平成27年3～4月 四条通で渋滞発生 ⇒ 流入抑制策
- 平成27年10月 工事完成

課題発生と対策

## フェーズⅣ：工事完成後（効果検証，エリアマネジメント）

平成29年 3月 効果・影響検証結果を公表

現在に至る

### 【合意形成の過程と課題、解決方法】

#### ◇合意形成の過程

平成18年5月、京都市の活力と魅力が凝縮された歴史的都心市区において、自動車渋滞や自転車問題（違法駐輪や走行マナーの悪化など）をはじめとする交通問題を解決し、「歩いて楽しいまち」を実現するため、学識者、沿道の商店街、周辺住民の代表、鉄道、バス、トラック、タクシー、駐車場等の関係事業者、関係行政機関などで構成する「歩いて楽しいまちなか戦略」推進協議会を設立した。

同協議会には、同協議会幹事会とテーマごとに設けたワーキンググループを設置した。

平成22年10月には、これまでの議論の経過を踏まえながらも、より具体的な施策や社会実験の検討を行うため、同協議会を発展的に解消し、「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議を設置し、議論を重ねてきた。

< 「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進体制（全体像） >

**歩いて楽しいまちなか  
戦略推進協議会**

京都の活力と魅力が凝縮された歴史的都心地区において、自動車渋滞や自転車問題（違法駐輪や走行マナーの悪化など）をはじめとする交通問題を解決し、「歩いて楽しいまち」を実現するために設置されていた。  
地元住民や商業関係者、交通事業者など 68 名（第 6 回協議会時）で構成

**「歩いて楽しいまちなか戦略  
推進協議会」幹事会**

「歩いて楽しいまちなか」の実現に向けた議論を行うため、個別の具体的なテーマを協議することを目的として設置されていた。  
協議会の下に設置し、協議会委員のうち 38 名（第 10 回幹事会時）をコアメンバーとして構成

**ワーキンググループ(WG)など**

個別の課題について詳細な検討を行うため、地域別、職域別のワーキンググループ（WG）等を設置

**四条通 WG**

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化を中心とした交通まちづくりを検討

**物流 WG**

四条通をはじめ、歴史的都心地区全体における荷捌きの秩序化を検討

上記の他に **三条通・細街路 WG** や **河原町通 WG** も設置

**タクシー駐停車マナー向上  
マネジメント会議**

タクシー業界団体及び関係行政機関の連携の下、タクシー乗務員に対して、駐停車マナー向上のきっかけとなる情報提供やコミュニケーション等を行うことにより、自発的に駐停車マナーの向上を図るための方策を検討

**四条通エリアマネジメント会議  
（第5回会議より四条通沿道  
協議会から改称）**

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化に伴い、四条通におけるエリアマネジメント組織として、関係事業者等が、適正な四条通沿道利用のルールづくりと管理に向けた取組を行うとともに、タクシーや物流車両等の沿道アクセススペースの配置を検討

**「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 の設置**

京都の活力と魅力が凝縮された歴史的都心地区を中心とした「まちなか」において、四条通の歩道拡幅及び公共交通優先化をはじめとする、安心・安全で快適な歩行空間の確保や賑わいの創出など、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を推進するために設置  
地元住民や商業関係者、交通事業者など 40 名（第 8 回推進会議時）で構成

#### ◇課題と解決方法

##### (1) 検討体制に係る課題

平成 18 年度に「歩いて楽しいまちなか戦略」推進協議会が設置されたが、地元関係者を含む約 60 名以上の会議となり合意形成組織として機能することは困難な状況であった。また、協議会の下に幹事会を設置して、特に歴史的都心地区の課題について集中的に討議することとしたが、幹事会も約 30 名の会議となり個別課題を議論することが困難となった。

そこで、平成 19 年度末の幹事会において、課題ごとにワーキンググループを設置して議論を進めることとし、四条通、三条細街路、河原町通の通別ワーキンググループと物流ワーキンググループの 4 つのワーキンググループを設置し、それぞれの課題についての議論する体制を整えた。

##### (2) 道路構造上の課題

四条通の歩道幅員に関しては、種々の案が検討された。当初、四条通の機能として公共交通と緊急車両を優先したいという地元の意見もあり、7.5m の車道幅として、歩道を大幅に拡大する案が出されたが、この案を元に道路管理者である建設局、さらには交通管理者である府警交通規制課との協議を行う中で、9m 案が提案され、さらに荷捌きやタクシーの乗降等に際しての道路構造を勘案し、路肩に沿道アクセススース（切込み幅 2.3m）とタクシー乗り場（切込み幅 2m）を設けることで、9m の車道幅案が最適であるとの結論に達した。

この間、地元商店街内部でも継続して議論がなされていた。当初は、現在自動車により来訪されている顧客の来店が不便になることを懸念する声もあり、全ての商店が賛成と言う訳ではなかったが、総会や役員会において議論が繰り返される中で、大勢として 9m 案で収束した。

## 【事業のなかで工夫した点・特徴的な点】

### 1 整備に当たっての工夫

#### (1) 京都市道路構造条例の制定

小区間改築の場合の特例により、車線数を減らして歩道を拡幅し、歩行者や公共交通優先の空間を創出した。

(車線等)

#### 第4条

2 道路の区分及び第3種の道路にあっては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の欄に掲げる値以下である道路の車線(付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。)の数は、2とする。

(表 省略)

3 前項に規定する道路以外の道路(第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級及び第4種第4級の道路を除く。)の車線の数は4以上(交通の状況により必要がある場合を除き、2の倍数)、第2種の道路で対向車線を設けないものの車線の数は2以上とし、当該道路の区分及び第3種の道路にあっては地形の状況に応じ、次の表に掲げる1車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。

(表 省略)

(小区間改築の場合の特例)

#### 第43条

3 既に都市機能が相当程度集積している市街地であって、かつ、将来にわたり土地利用の状況に大きな変動が生じることはないと見込まれる地域で道路の一部の区間を改築する場合において、当該道路を通行する車両の特性から、自動車の交通に著しい支障を及ぼさないと認められるときは、第4条第2項及び第3項の規定によらないことができる。

(京都市道路構造条例 抜粋)

#### (2) 車道幅員

車道は、両側車線ともに大型車両が通行している場合でも、大型消防車等の緊急車両が道路中央部分(ゼブラゾーン)を通行できる幅員として、9mを確保した。なお、幅員9mについては、両側に大型車両を配置し、実際に緊急車両が通行できるかの実地調査を行った。

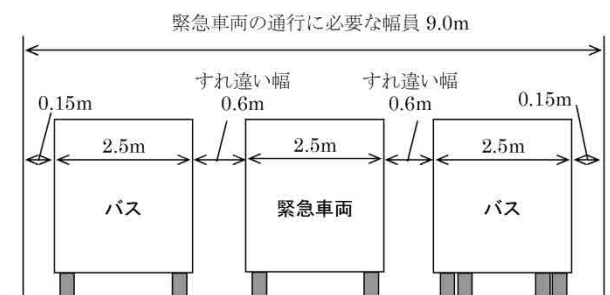


図6 緊急車両の通行位置



写真7 実地調査の様子



(3) 公共交通の優先化と計画時の想定

整備後の四条通の交通状況について、公共交通優先の考え方に基づき、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。また、交通調査の結果をもとに整備前後の交通状況を再現し、所要時間の変化を想定した。

a) 車線減少による所要時間の変化

将来交通量の増加により交通密度が増加しても、旅行速度の低下はほとんど見られず、所要時間の変化はほとんどないと見込んでいた。

・交通密度

【整備前】歩道側車線での駐停車車両の影響により、通行機能の大部分を中央側の車線が受け持っており、歩道側車線の交通量は中央側車線の2割から3割程度となっていた。

【整備後】交通量に変化がなかったとした場合、車線が4車線から2車線に減少すると、中央側車線の交通密度は2割から3割増加する。

・旅行速度

一般的に交通量が増加すると旅行速度が低下するが、四条通のピーク時間における旅行速度は10km/h以下であり、すでに交通密度が高いため旅行速度は大きく変化しない。

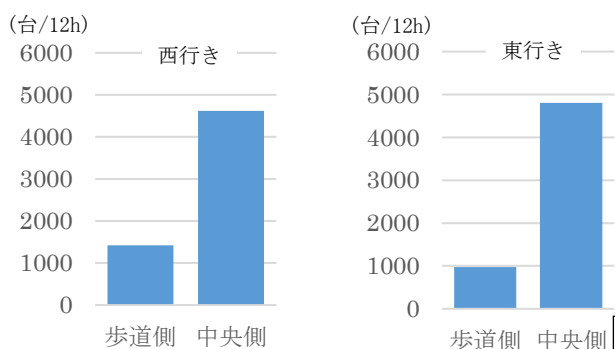


図7 H23 四条通の車線別交通量

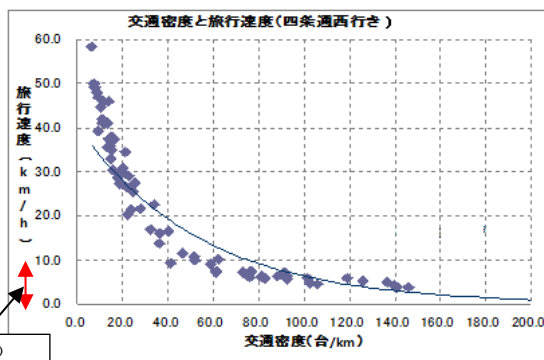


図8 四条通の旅行速度モデル

b) テラス型バス停の導入による所要時間の変化

「バス停からのバスの合流による影響」、「バス停におけるバスの停車時間による影響」を考慮の上、整備前のプローブデータによる旅行速度とバスの停車時間、バスの運行本数等をあてはめ、整備前後の一般車の所要時間は、1割程度の増加に収まると見込んでいた。

・バス停からのバスの合流による影響

【整備前】バスがバス停から出発し走行車線から追越し車線に合流する際に、後続車を減速させる。

【整備後】バスの合流はおこらないため、その分所要時間が改善される。

・バス停におけるバスの停車時間による影響

【整備前】追越し車線を走行する一般車両は走行車線でバス停に停車しているバスの停車の影響を受けることはない。

【整備後】バスがバス停に停車した際には、一般車両はバスの後方で停車する必要がある分、バス停の通過に要する時間が増加する。一方、バスの停車中にその前方の車は通常通り走行することで、バス前方に車両のない空間が生まれていることから、バス停発車後はピーク時の旅行速度が10km/h以下の四条通において、前方車両に追いつくまでの間、法定速度(40km/h)に近い速度で走行することが可能となり、所要時間が減少する。

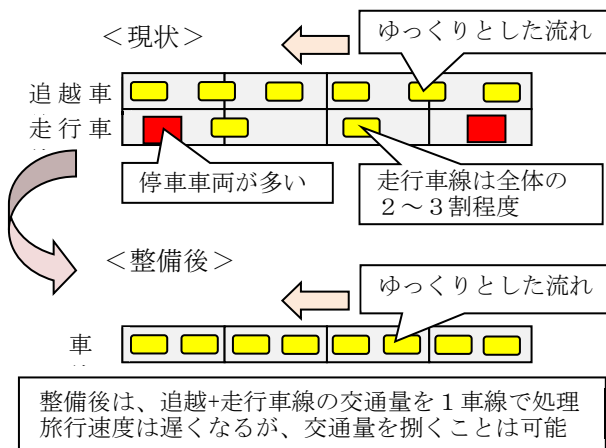


図9 整備前後の車の流れ

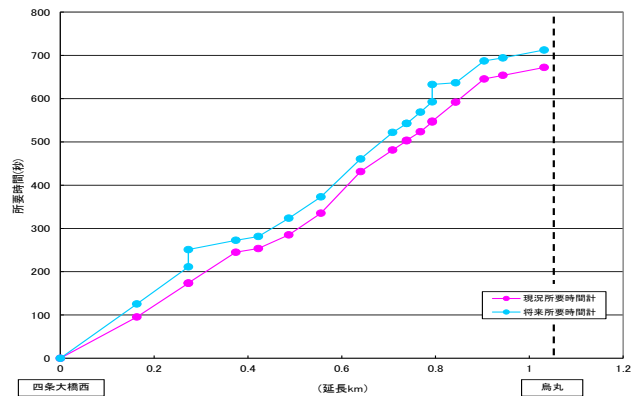


図10 整備前後における一般車の所要時間累積状況の想定

【バス停間の離隔】

緊急車両の通行のため必要な東西のバス停の先頭バス間の間隔は、東西方向のバス停車時の重複状況を踏まえ、緊急車両の走行時に対向車線から一般車が来る場合の安全性を確保するため、12mとした。

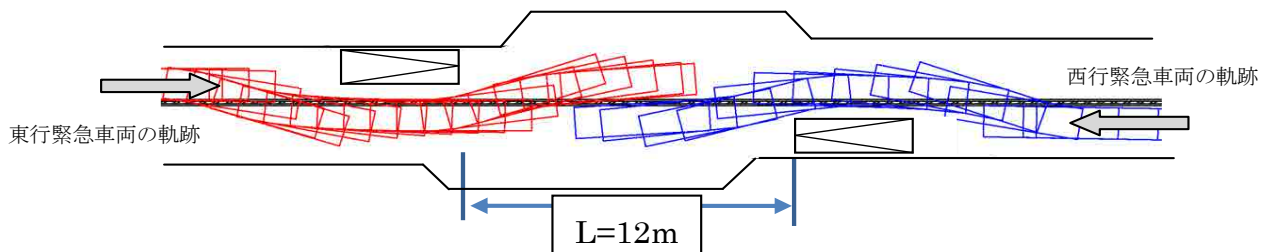


図11 バス停の間隔

【テラス型バス停の構造】

バスがバス停に到着するとき、車線中央を走行したままハンドルを切ることなく正着できるように、また、バス利用者は路上に降りることなく、乗降をスムーズに行えるようにバス停の構造を決定した。

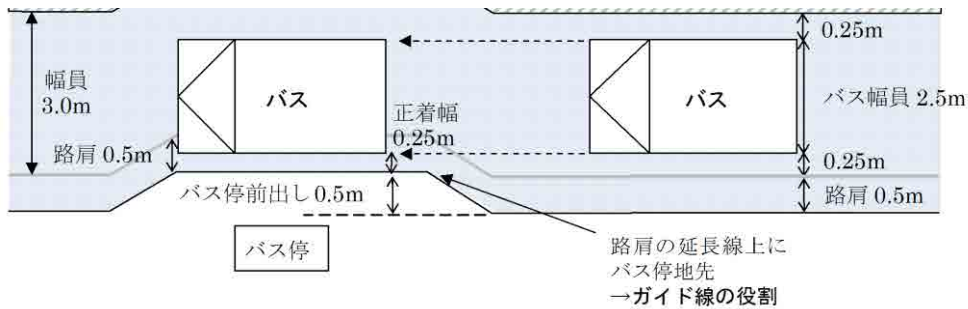


図 12 テラス型バス停の構造

バス停の集約に伴い、1箇所あたりに停車するバスの台数が増えることから、3台停車できる構造（長さ）とした。

表 2 バス停の長さ

バス停	長さ
四条高倉（東行、西行）、四条河原町（西行）	36m
四条河原町（東行）	28m

【沿道アクセススペース及びタクシー乗場の構造】

沿道アクセススペース、タクシー乗場の形状は、本線の交通に影響を与えないよう、切り込み型とし、切り込みの深さは、車両が車線にはみ出ないように設定した。また、構造物（L型側溝）の設置や路面の明色（沿道アクセススペースは半たわみ性舗装）により、走行位置と停車位置を明確に区分した。

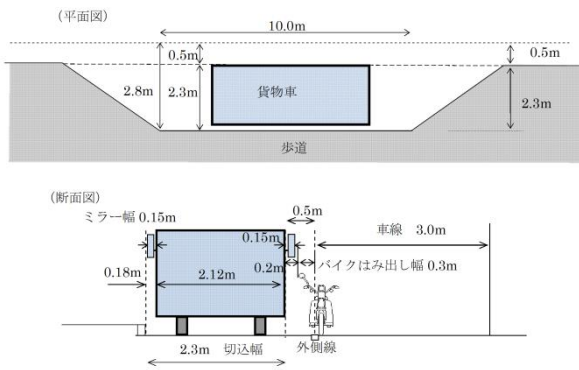


図 13 沿道アクセススペース

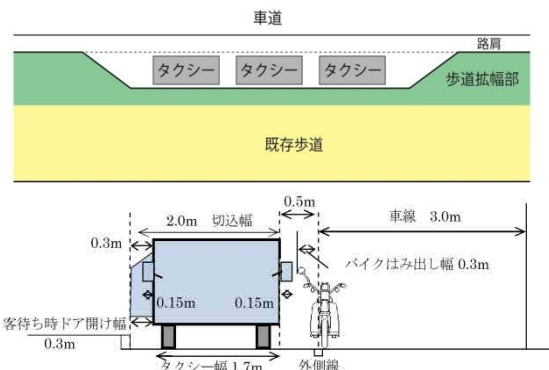


図 14 タクシー乗り場

【歩道舗装の材料】

本事業箇所は、京都の魅力と活力が凝縮した「歴史的都心地区」にあり、また、地区計画に基づき、京都のメインストリートとしての「風格と華やぎ」の道路空間の形成を図るために、歩道舗装には石製ブロック（御影石、40cm×40cm、赤、白、桜の三色）を使用した。

整備前は黄色の点字ブロックを設置していたが、弱視者が認知しやすいよう石製ブロックとの輝度比を考慮し、茶色の点字ブロックを設置した。

【祇園祭に配慮した構造】

山鉾巡行の対応として、車道の縦断勾配の設定は、歩車道境界で調整することで、歩道勾配とは別にできる限り緩やかな一定勾配と、巡行の支障となる信号機柱には回転式の構造を採用した。また、神輿の差し回しに必要なスペースを車道だけでは確保できないことから、歩車道境界の段差を1cmとしたうえ、横断防止柵を脱着式とし、スペースを確保した。



写真8 山鉾巡行の様子



写真9 脱着式のボラード・横断防止柵



写真10 信号柱の回転機構



写真11 信号機の回転作業の様子



写真12 神輿の差し回しの様子

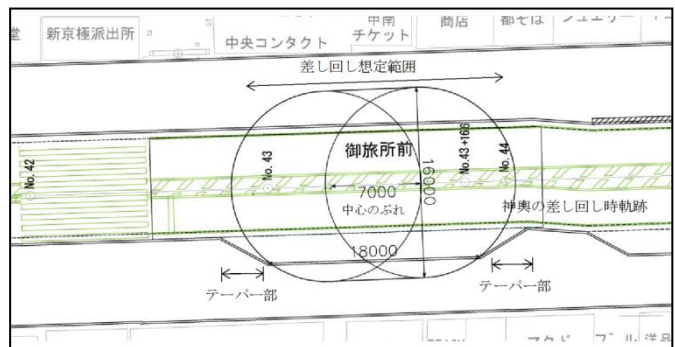


図15 神輿の差し回しに必要なスペース

【交通規制】

本事業区間は、整備前は駐車禁止（7時から9時までは人の乗降のための停車を除き駐停車禁止）であったが、車線減少及び歩道拡幅に合わせて、駐停車禁止と沿道アクセススペースでの停車可に規制を変更した。（シルバーウィーク期間の渋滞対策として、H27.10末の拡幅工事完成前のH27.9.19から前倒しで規制を開始。）



写真13 整備前の規制標識



写真14 整備後の規制標識（左：駐停車禁止 右：停車可）

## 2 工事期間中の交通混雑とその対策

### (1) 工事の概要

歩道拡幅工事は、平成 26 年 11 月 17 日に開始した。手順は、歩道の前出し工事、車道舗装工事、歩道舗装工事、信号柱の移設等の付帯工事の順に行った。また、工事に伴う交通規制の影響を抑えるため、夜間工事としたうえで、施工区間も 50m 程度に分割しながら進めていった。

### (2) 工事開始からテラス型バス停運用開始までの交通状況

工事開始から平成 27 年 2 月までの間は、歩道の前出し工事が進められていった期間であるが、渋滞の大きな悪化は見られなかった。整備区間を含む四條通の祇園交差点から四條堀川交差点間を通る市バスの運行所要時間は、設定ダイヤ上 15 分であるが、この期間における運行所要時間は、夕方の混雑時間でも、西行は 20 分前後、東行は 17 分前後に留まっており、整備前の運行所要時間との間に大きな差は生じていない（図 16）。

### (3) テラス型バス停の運用開始後の交通状況

顕著に交通渋滞の悪化が見られ始めたのは、4 箇所あるテラス型バス停のうち、西行のバス停 2 箇所の運用が開始された平成 27 年 3 月 5 日以降である。東行のテラス型バス停については、3 月 11 日に四條高倉バス停、3 月 18 日に四條河原町バス停の運用がそれぞれ開始されたが、西行ほど顕著な渋滞の悪化は生じていない。前述の区間における市バスの西行の運行所要時間は、2 月に平均 20 分であったものが、3 月には平均 35 分となっており、西行の交通状況が急激に悪化していることを裏付けている。4 月に入ると桜の観光シーズンの交通渋滞とも重なり、4 月 5 日の日曜日には渋滞のピークを迎え、市バスの西行の運行所要時間は平均 55 分となっている（図 16）。これらの交通状況は、4 月 3 日に発行された京都新聞の記事を皮切りに、新聞やテレビなど各方面で取り上げられており、広く四條通の状況が知れ渡ることとなった。

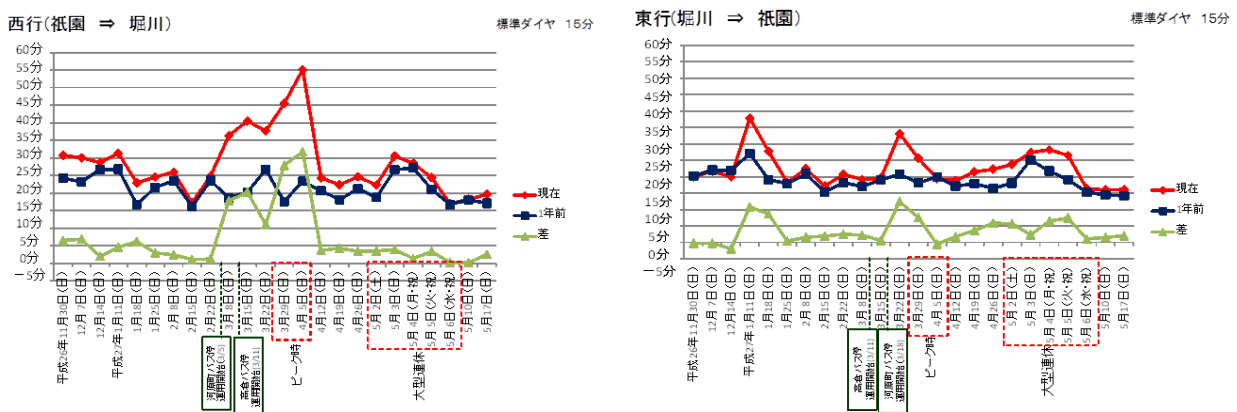


図 16 四條通(祇園交差点－四條堀川交差点間)の市バス運行所要時間の推移(15 時台から 18 時台の平均)

### (4) 渋滞の悪化要因

前項の検討結果から、京都市では整備後、交通に大きな混乱は生じないと想定していたが、実際には西行のテラス型バス停の運用が開始された平成 27 年 3 月上旬から急速に渋滞が悪化する事態となった。この要因としては、計画時の想定に対して、主に以下の 3 つの違いにあったと考えられる。

**a) バス乗降時間の長時間化**

整備前のバスの乗降時間調査の結果から、計画ではバス停におけるバスの乗降時間は平均約 30 秒を見込んでいた。しかしながら、渋滞が悪化した平成 27 年 3 月 26 日に京都市が実施した調査ではバスの乗降時間は平均約 37 秒となっていた。このバス乗降時間の長時間化はテラス型バス停を採用した整備後の交通状況に大きな影響を与えたものと考えられる。このバス乗降時間の長時間化は、外国人観光客の急増等で市バスの乗降客数が近年増加傾向となっており、平成 22 年度は 31 万 4 千人であったものが、平成 26 年度には 34 万 1 千人まで約 1 割程度増加している影響があると思われる。

**b) 観光シーズンの交通状況の想定**

通常、道路設計の際には、観光シーズンのピーク時間帯において最も混雑した場合の交通影響まで考慮した道路構造とすることはない。本事業に関しても、通常シーズンの混雑時間帯におけるバスの乗降時間や交通量を用いて交通影響の検討を行っている。このため観光シーズンのピーク時は、迂回誘導やマイカーの流入抑制などのソフト施策による対応が必要であることから、京都市においても事業区間周辺に横断幕や仮設看板を設置するなどの対応をとってきたが、十分な周知が行き届かず、他府県のものを含む多くの車両が流入し、4 月上旬の渋滞の大きな悪化に繋がったと考えられる。

**c) 工事期間中特有の道路構造による影響**

今回の整備では原則、車線を 4 車線から 2 車線に減らしているものの、本線の自動車交通への影響も考慮し、左折車線や沿道アクセススペースと呼ぶ停車スペースを設置している。工事期間中は、一時的に左折車線や停車スペースがない状態が 3 月下旬から 4 月上旬にかけて生じており、渋滞を悪化させた要因の 1 つとして考えられる。

**(5) 交通渋滞への対策**

京都市では 4 月上旬以降、渋滞悪化の 3 つの要因に対して、実行可能なものから順に対策を実施した。対策は主に「マイカーの流入抑制」、「バスの乗降時間の短縮」、「工事手順の見直し」の 3 つから成る。

**a) マイカーの流入抑制（迂回誘導）**

工事開始当初、整備区間周辺の 13 箇所にて工事中を示す仮設看板を設置していたが、渋滞が悪化した 4 月には迂回協力を求める内容で 40 箇所に増設し、以降順次増設を行い最大で 100 箇所を越える枚数を設置した。

また、整備区間の迂回を求める横断幕を作製し、横断歩道橋や横断防止柵を利用して市内約 160 箇所に設置も行っている。

その後、常設の誘導看板や電光表示板を設置したことに伴い、仮設看板は順次撤去している。平成 29 年 4 月時点では、常設の誘導看板を 20 箇所、電光表示板を 15 箇所設置しているのみであるが、観光シーズンにはこれと併せて市中心部において迂回誘導の横断幕を設置している。

また、交通量調査の結果、整備区間内にある高島屋京都店の駐車場を出庫した車両の多くが四条通に流入していたことから、高島屋京都店、京都府警察と連携し、同店駐車場出口前の交差点改良を行い信号機を設置することで、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(図 17)。以降、河原町通から四条通へ流入する交通量は激減している。

この他にも、これまでから京都市では、観光シーズンにおける市内での交通渋滞を解消するため、京都へ自動車で来訪することが多い地域を対象に発行されている情報誌や観光雑誌等を用いて公共交通の利用促進を図るための広報に取り組んでいるが、この媒体を増やしたり、インターネットを活用した広報も取り入れたりするなど、より一層の強化を図った。

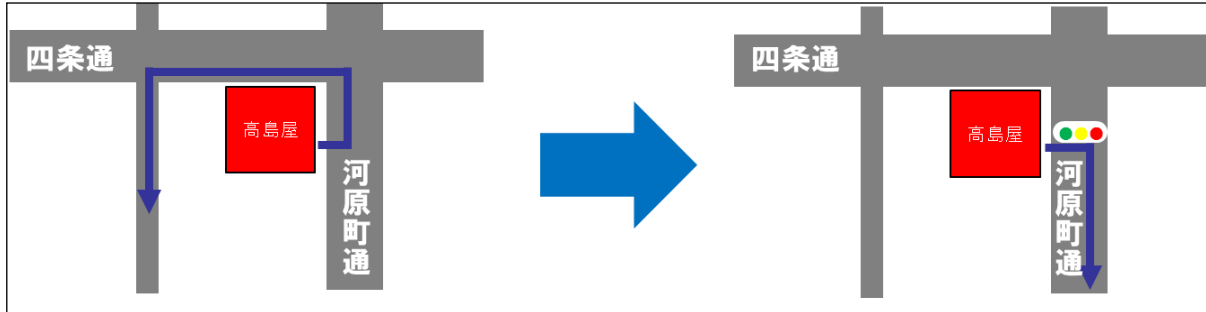


図 17 高島屋駐車場出口付近交差点改良による出庫車両の挙動変化

#### b) バスの乗降時間の短縮

四条河原町バス停の西行については、利用客による混雑が見込まれることから、スムーズな乗降を補助するための案内誘導員をテラス型バス停の運用と同時に配置していたが、渋滞の悪化に伴い、4月以降順次、増員して最終的には4箇所全てのバス停に配置している。

また、バスの停車時間を全体として圧縮し、バスを円滑に運行させるため、一部バス系統のバス停位置の変更および経路変更を行った。

さらに、京都市バスでは、降車時に運賃を車内で精算する方式であることから、降車に要する時間が長いため、四条河原町バス停の西行と、四条高倉バス停の東行については、降車後に運賃收受を行えるよう、移動式運賃箱を作製し、工事期間中であった平成 27 年 9 月から土日祝日と観光シーズンの平日において降車後の運賃受けを実施している。

#### c) 工事手順の見直し

春の桜のシーズン以降、観光シーズン中については、工事による交通影響を極力抑えるため、工事を中止するとともに、交通影響の大きい工事箇所については、車道舗装を仮復旧し車線を確保するなどの対応を行った。また、夜間工事の開始時間についても、交通の流れを見ながら、繰り下げを行うなど柔軟な対応をとることとした。



(6) 現在の交通状況

前項の様々な交通対策の結果、四条通の12時間交通量は、整備前の平成18年には14,455台あったものが、歩道拡幅工事が完成した平成27年11月の調査では8,556台となっており、約4割減少している。また、四条通と平行して走る幹線道路である御池通、五条通についても、平成18年との比較で約1割減少しているほか、周辺の細街路についても、大幅な車両の増加は見られなかったことから、周辺交通への大きな影響はほとんど生じていない(図18)。

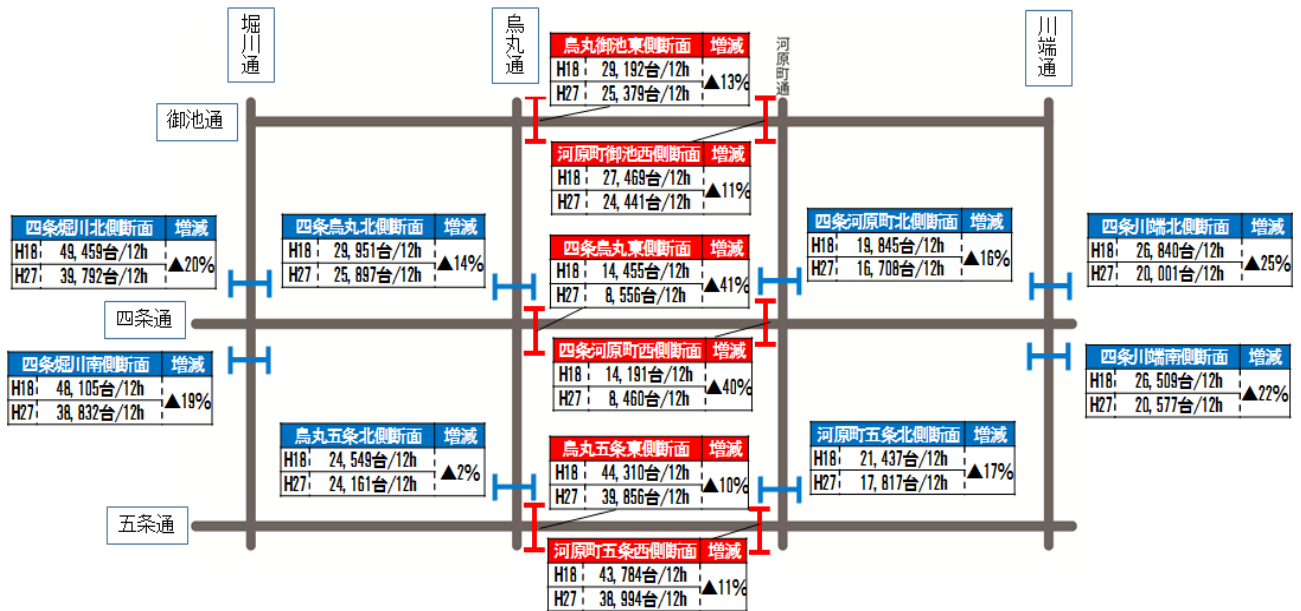


図18 四条通及び周辺幹線道路の交通量の変化(平成18年比)

また、路線バスの運行所要時間は、平成27年3月から4月上旬までの期間をピークに、交通対策の結果、4月中旬以降現時点では、整備前との比較で大きな遅れは生じていない。西行については、整備前のバスの運行所要時間を下回る状況となっている。東行については、運行所要時間がほとんどの月で整備前を上回るが、設定ダイヤ上15分の区間で平均5分以内の遅れに留まっていることから大きな影響はない(図19)。

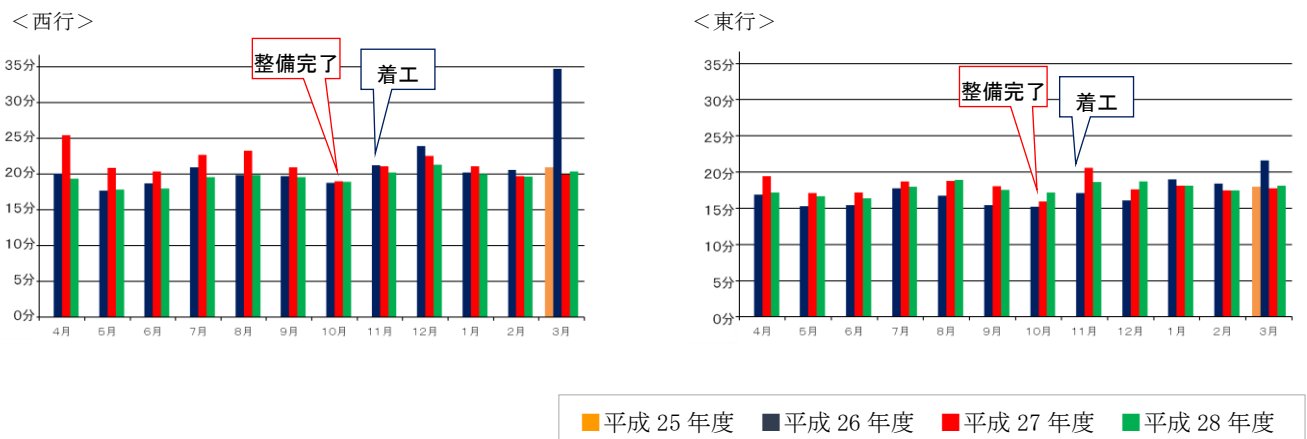


図19 四条通(祇園交差点-四条堀川交差点間)の市バス運行所要時間の推移(15時台から18時台の月平均)

## 【取組の効果】

### (1) 歩行者交通

四条通の歩道や細街路の整備後の状況を把握するため、歩行者通行量や来街者ヒアリングなどの調査を実施した。

四条通の歩行者交通量は、商店街が設置する歩行者カウンターの数値によると、平成27年10月末の整備後以降、平成28年9月を除き、前年を上回る状態が続いており、整備から1年以上が経過した平成29年3月時点においても、歩行者数の増加傾向が継続している。(図20)

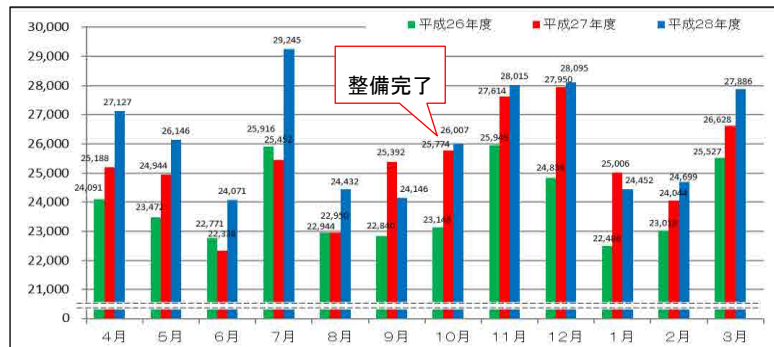


図20 四条通歩行者交通量の推移

また、歩きやすさの指標として、2人以上のグループの歩行形態に着目した調査では、横並びで歩くグループが増加し、9割以上となっている。(図21)

さらには、平成28年11月に実施したヒアリング調査では、四条通について、7割以上の人整備前と比較して「歩きやすくなった」、「以前から楽しい」と合わせて8割以上の人現状を「歩いて楽しめる」と感じており、歩道が広がり歩きやすくなったと評価いただいている。

また、周辺の細街路における歩きやすさについても、「以前から歩きやすい」と合わせて約7割の人が「歩きやすい」、約8割の人が「歩いて楽しめる」と感じている。(図22)

これらの結果より、主観面、客観面の両方から、歩道環境が改善していることが分かる。

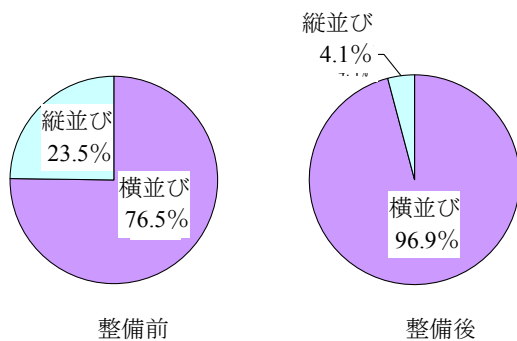


図21 整備後の歩行形態の変化

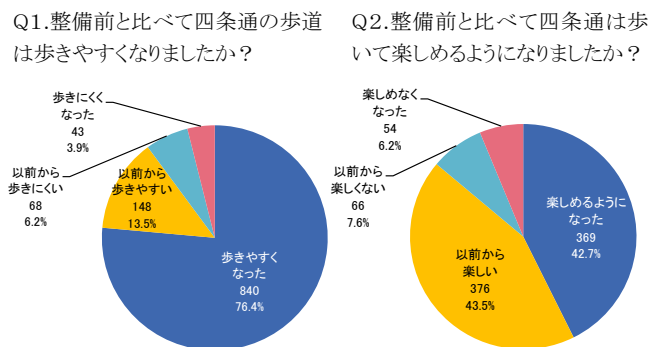


図22 四条通歩道の「歩きやすさ」と「歩く楽しさ」の変化

(2) 公共交通

公共交通に関しては、バス待ちの快適さやバス運行の定時性、鉄道利用の調査を実施した。

バス停については、利用者へのヒアリング調査によると「快適に待てるようになった」「乗降がしやすくなった」など、6~7割の方から改善が評価されている。(図23)

一方、路線バスについては、車線減少に伴う道路の渋滞により、定時性低下が懸念されていた。実際に、整備区間を通過する市バスの所要時間は、工事中は増加がみられる時期もあったが、前述のとおり、バス停での案内誘導員の配置や移動式運賃箱の導入による降車後の運賃受けの実施等のバス停車時間短縮の取組と、マイカーの迂回誘導等の複合的なソフト対策の結果、現在の市バスの平均運行所要時間は、整備前と同程度となっている。

(図19)

また、鉄道については、四条通周辺の各駅で利用者の増加傾向が続いており、公共交通が中心となるまちづくりが進んでいる。(図24)

Q1.バス停で快適にバス待ちできるように became ましたか？

Q2.バスの乗り降りはしやすくなりましたか？

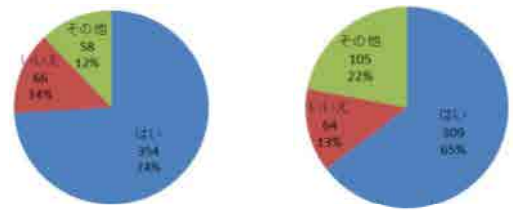


図23 バス利用の「利便性」や「快適性」の変化

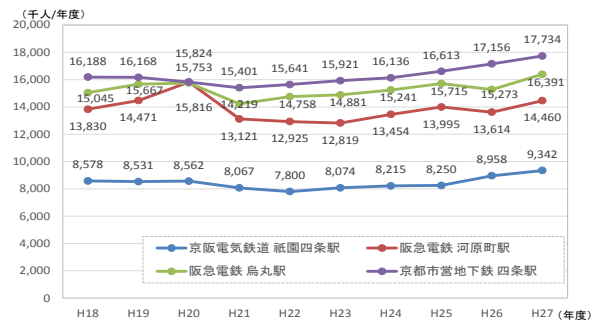


図24 整備区間周辺の鉄道駅乗車人員の推移

(3) 自動車交通

平成27年と平成18年の平日12時間自動車交通量を比較すると、四条通で約4割減、周辺幹線道路では、東西方向の御池通と五条通で約1割減、南北方向の堀川通、烏丸通、河原町通及び川端通で約1割~2割減となっている(図18)。四条通の交通量が大きく減少したことで、周辺道路が新たに混雑するなどの大きな影響はなかったと考えられる。

また、公共交通が全体に占める割合が約5%増加し、約5割となっており、公共交通が中心となるまちづくりが進んでいるといえる。(図25)

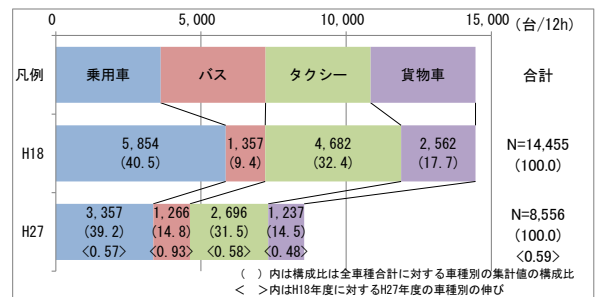


図25 自動車交通量の変化

(4) 学会賞等の受賞と記念碑の設置

本事業は、人口100万人を超える都市のメインストリートでは全国的にも例を見ない先進的な取組として、国際交通安全学会、日本都市計画学会、土木学会、全国街路事業促進協議会から各賞を受賞した。

また、平成29年2月には、事業の完成を記念し、各学会賞のメダル等をはじめ込んだ記念碑を、四条河原町南西角に設置した。



写真15 事業の記念碑

## 【今後の展開】

歩道拡幅後の四条通及び周辺地域においては、

- ・路線バスの円滑な運行の確保とまちなかへのマイカーの流入抑制に係る取組の継続
- ・四条通を含む「まちなか」における、安心・安全で快適な歩行空間の面的な確保

が課題となっている。

このため、平成28年度以降も、四条通のエリアマネジメントに取り組むとともに、まちなかエリアを対象に、物流の荷捌きの整序化や違法な客待ちタクシー等のマナー向上を目的としたモビリティマネジメントの取組を実施している。

今後も、地域及び関係機関等と緊密に連携しながら、「ひとと公共交通優先の交通まちづくり」を推進していく。

