

第29回 全国街路事業コンクール応募資料

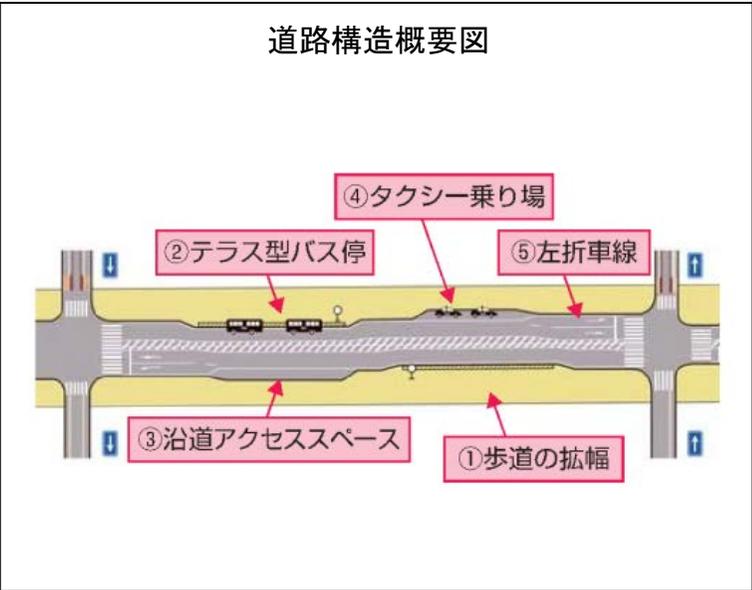
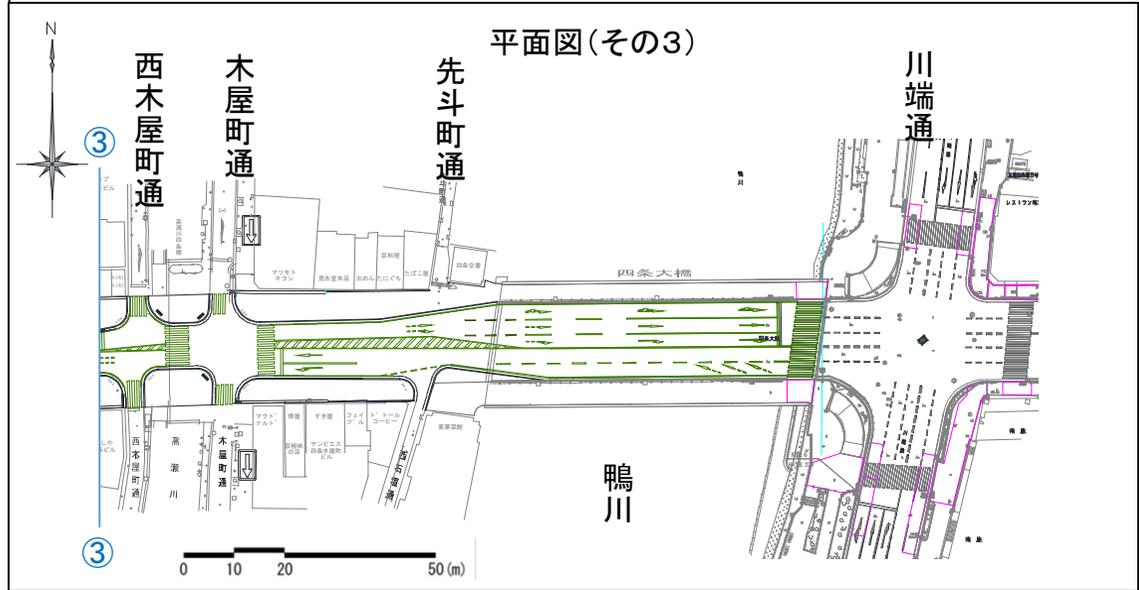
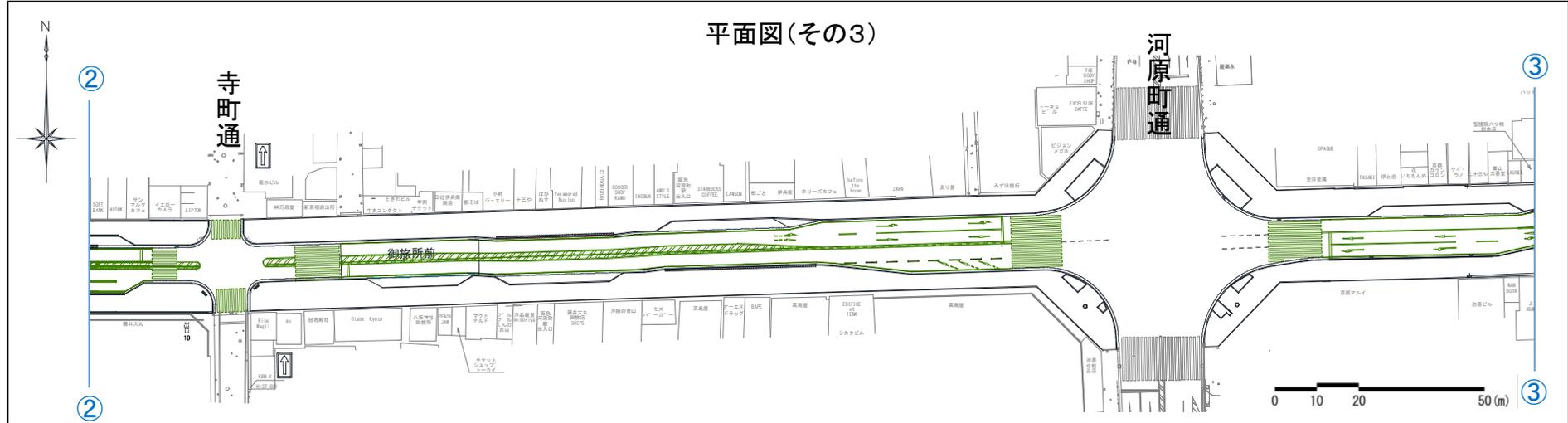
様式1

| | | |
|--------------|--|---|
| ふりがな 応募者名 | | きょうとしけんせつきょくどうろけんせつぶどうろかんきょうせいびか 京都市建設局道路建設部道路環境整備課 |
| 街路事業 | ふりがな 事業の名称 | ひととこうきょうこうつうゆうせんのあるいてたのしいじょうとおりほどうかくふくじぎょう 「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業 |
| | ふりがな 事業主体 | きょうと 京都市 |
| | ふりがな 実施都市名 | きょうとし 京都市 |
| | 事業概要 (400字以内) | <p>本事業は、「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトとして、市内中心部の四条通において、片側2車線を1車線に減少させ、歩道を広げ、用地買収を行わずに歩道と車道の空間再配分により、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、まちの賑わいの創出を目的とする。</p> <p>本事業箇所は、商業施設が集積し、歩行者が多いうえに、バス路線や鉄道が集中し、通り自体が交通ターミナルの機能を有しているため、16箇所あったバス停を4箇所に集約し、バス・鉄道の相互乗継の利便性と沿道商業施設へのアクセス性を向上させた。</p> <p>また、テラス型バス停を導入し、バスの正着、利用者のスムーズな乗降、快適な歩行空間の確保とバス待ち環境の改善を実現した。</p> <p>更に、15箇所計32台分の沿道アクセススペースと、大規模商業施設付近に2箇所計7台分のタクシースペースを配置し、荷捌き等の沿道利用時の停車やタクシーの乗降に対し、車両の円滑な通行を確保した。</p> |
| 事業規模 | ○事業延長: 1,120m ○事業費: 約29億円 ○幅員: 22m ○事業期間: 平成25年度～平成27年度(地上機器移設等の付帯工事は平成30年度完成予定) | |
| 事業の目的 | <p>整備前の四条通は、片側2車線のうち歩道側車線に、タクシーやトラックなど沿道にアクセスする車両がほぼ隙間なく駐停車し、車両のほとんどは中央側車線を走行していた。また、これら駐停車車両の影響で、バスがバス停に正着できず、利用者は一度車道に出てから乗降している状況であった。さらに、交通量についても、1時間当りの自動車と歩行者の交通量を比較すると、幅員が15mの車道に約2,200人が車で通行する一方、片側の幅員が3.5mの歩道を約7,000人が利用しており、道路空間配分としては極めてアンバランスであり、バス利用者と歩行者が歩道で輻輳するなど、通行もままならない状況であった。</p> <p>本事業は、こうした状況を解消し、誰もが安心・安全に歩ける歩行空間を確保するとともに、路線バスが走行しやすく、バス利用者が利用しやすい環境を整備することで、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成や都市における円滑な公共交通の確保を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与することを目的とする。</p> | |
| 事業効果 | 事業効果項目 | ・様式2のとおり(該当項目にチェックを付す) |
| | 事業効果の概要 | まちの賑わいの創出、公共交通利便性の向上、歩行者快適性の向上 (整備完了後、歩行者が増加、自動車が減少、来街者からの評価) |
| | 定量的効果 (検証済の場合記入) | 交通量調査(歩行者): 7.7%増(前年比) " (自動車): 四条通約3～4割減(H18年比)、周辺幹線道路約1～2割減(H18年比)、周辺細街路約1～5割減(H20年比) 来街者ヒアリング調査: 歩道拡幅について、8割以上の方が「歩きやすくなった」、テラス型バス停について、約6割以上の方が改善を評価 バスの運行状況: 定時性を確保 |
| 地元対応等 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民との協働等 ・事業反対等があったか ・合意形成等を図ったか ・地域に配慮した点 ・その他 ・地元商店街から「心地よく歩ける四条通」の実現に向けた要望書が提出 ・「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」を設立 ・四条通周辺で交通規制を伴う社会実験を実施 ・沿道利用に関する協議会において沿道アクセススペースの配置や沿道利用のルールづくり等を議論 | |

事業位置図



全体図（平面図）



全体図（横断図）

標準横断図



横断図(緊急車両通行時)



横断図(沿道アクセススペース箇所)



事業前写真



①歩道
(バス停付近はバス待ち客で混雑)



②バス停(駐停車車両が原因で
バスが正着できていない)

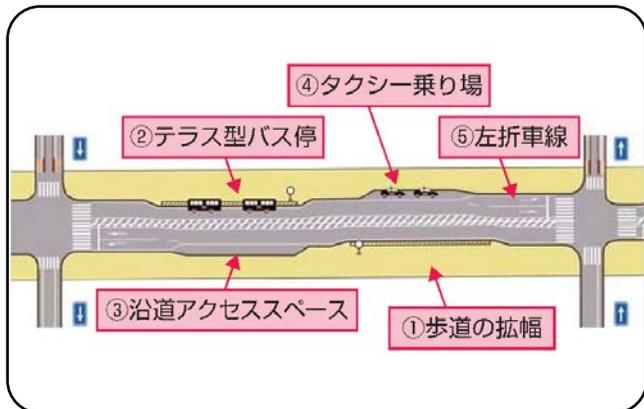


③車道(駐停車車両があり、
大多数の車両が中央車線を走行)



④車道
(歩道側車線にタクシーが駐停車)

事業後写真



①歩道の拡幅(友人や家族と一緒に、ゆったりと快適に歩けるようになった)



②テラス型バス停の設置(バスの正着とスムーズな乗降, バス待ち環境の改善)



③沿道アクセススペースの設置(荷捌き等のための駐停車が無くなり, スムーズな走行やバスの正着を実現)



④タクシー乗り場の設置(車道に駐停車するタクシーが無くなり, スムーズな通行を確保)



⑤左折車線の設置(直進車線のスムーズな通行を確保)

「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業の整備効果アピール資料

◆ 事業概要

1. 事業目的

歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め、都心の商業施設等へ行きやすくすることにより、**まちの賑わいを創出**

2. 整備の方針

- 既存の道路空間の再配分により、誰もが**安心・安全・快適に歩ける歩行空間の確保とバス待ち環境の改善**
- **交通結節点(ターミナル)として、公共交通の利便性を高めることにより、まちなかへのアクセス機能を向上**

3. 主な整備内容

- ① 歩道の拡幅・道路空間再配分
片側2車線を片側1車線に減少により歩道を拡幅
- ② バス停の集約,
「テラス型バス停」の導入
- ③ 沿道アクセススペース
車両の停車スペースの設置

◆ 効果検証・影響検証

A. まちの賑わいの創出 効果検証

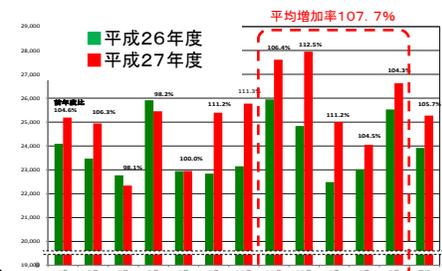
○ 歩行者交通量の変化

工事完成後(平成27年11月～平成28年3月)の**平均増加率107.7%**(前年比)

○ 賑わいの変化

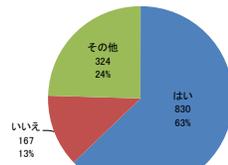
整備前に四条通周辺を訪れたことのある回答者の内、**約6割が以前より賑わいを感じている。**

【商店街の歩行者カウンターによる歩行者数の推移】



【来街者ヒアリング調査】

Q. 賑わいを感じるようになりましたか？



C. 歩行者快適性の向上 効果検証

○ 歩きやすさの変更

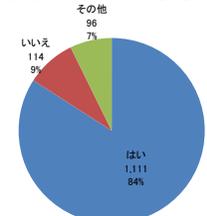
「歩道が歩きやすくなった」と回答した方が**8割以上**となっている。

○ 歩行形態の変化

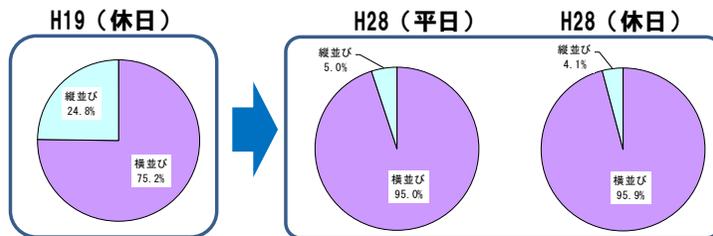
横並びで歩くグループが**9割以上**に増加。

【来街者ヒアリング調査】

Q. 歩きやすくなりましたか？



【歩行形態目視カウント調査】



B. 公共交通利便性の向上 効果検証

○ 公共交通利用状況

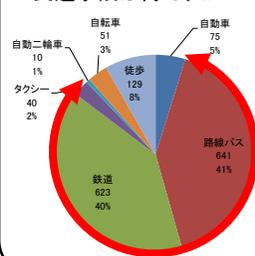
公共交通機関(路線バス・鉄道・タクシー)での来街が8割以上。

○ バス利用者の利便性や快適性の変化

「目的のバス停の見つけやすさ」、「バス停の位置の利便さ」、「バス待ちの快適さ」、「乗り降りのしやすさ」で**約6割以上の方が改善を評価。**

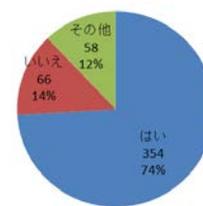
【来街者ヒアリング調査】

Q. あなたが本日、四条通を訪れるのに利用した主な交通手段は何ですか？

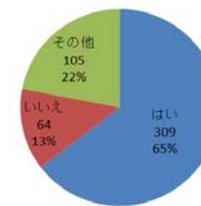


【バス利用者アンケート調査】

Q. バス停の快適さや待ちできるよさよくなりましたか？



Q. バスの乗降しやすくなりましたか？

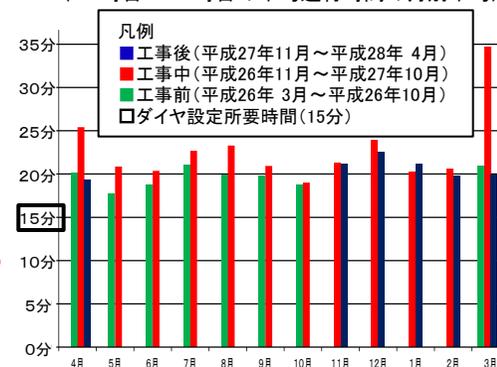


D. 四条通の交通状況への影響 影響検証

○ バスの定時性

平成27年3月上旬から4月上旬にかけて大きな渋滞が発生していたが、4月中旬以降、**1年前と比較して大きな遅れは生じていない。**対策が充実してきた11月以降は**前年を下回るなど更に落ち着いている。**

【堀川～祇園間の市バス(西行)の運行状況】
(15時台～18時台の平均運行時間の月別平均)



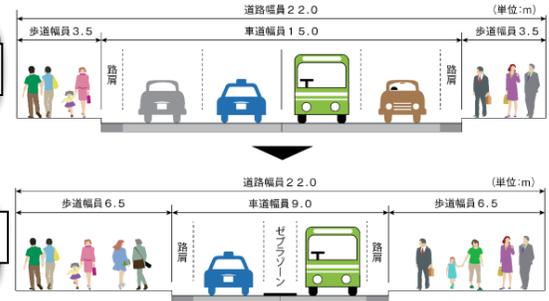
事業効果一覧表

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 指 標 | 該当項目 |
|---------------|-------------|-------------------|---|------|
| 事業 の 効果 | 円滑な交通 | 物流を支える | <ul style="list-style-type: none"> ・整備水準の低い地域の改善に寄与した。 ・道路ネットワークの形成に寄与した。 | △ |
| | | 渋滞のない交通環境を実現 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の緩和・解消に寄与した。 | △ |
| | | 公共交通の利便性向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス、鉄道の利便性向上に寄与した。 | ◎ |
| | 安心・安全な生活 | 安全な道路交通の実現 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の防止に寄与した。 | ○ |
| | | 誰もが通りやすい歩行空間の実現 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車の安全な通行空間の確保に寄与した。 | ◎ |
| | | 災害に強い安全な市街地、集落の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における安全性の向上と円滑な避難・救援に寄与した。 | △ |
| | まちづくり・地域活性化 | 都市（地域）連携を進める | <ul style="list-style-type: none"> ・中心都市へのアクセス向上やまちづくりに寄与した。 | ◎ |
| | | 都心の活力を高める | <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化に寄与した。 | ◎ |
| | | 地域経済の振興を支援する | <ul style="list-style-type: none"> ・都市（地域）の経済活動の拡大に寄与した。 | ○ |
| | アメニティの向上 | 沿道環境の改善 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿道環境の改善や充実に寄与した。 | ◎ |
| | | うるおいのある道路空間の創出 | <ul style="list-style-type: none"> ・周辺の景観に配慮し、良好な道路空間等の創出に寄与した。 | ◎ |
| | | 歴史・文化の保全 | <ul style="list-style-type: none"> ・歴史・文化の保全に配慮し、歴史的景観等の創出に寄与した。 | ○ |
| | 事業実施に伴う効果 | コスト縮減等 | <ul style="list-style-type: none"> ・工費節減に工夫を凝らし、実績を上げた。 ・事業期間の短縮や環境対策などの社会的コスト縮減を図った。 | △ |
| | | 事業期間等 | <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業期間を短縮し、前倒して供用開始した。 ・短い事業期間で大きな事業効果を発揮した。 | △ |

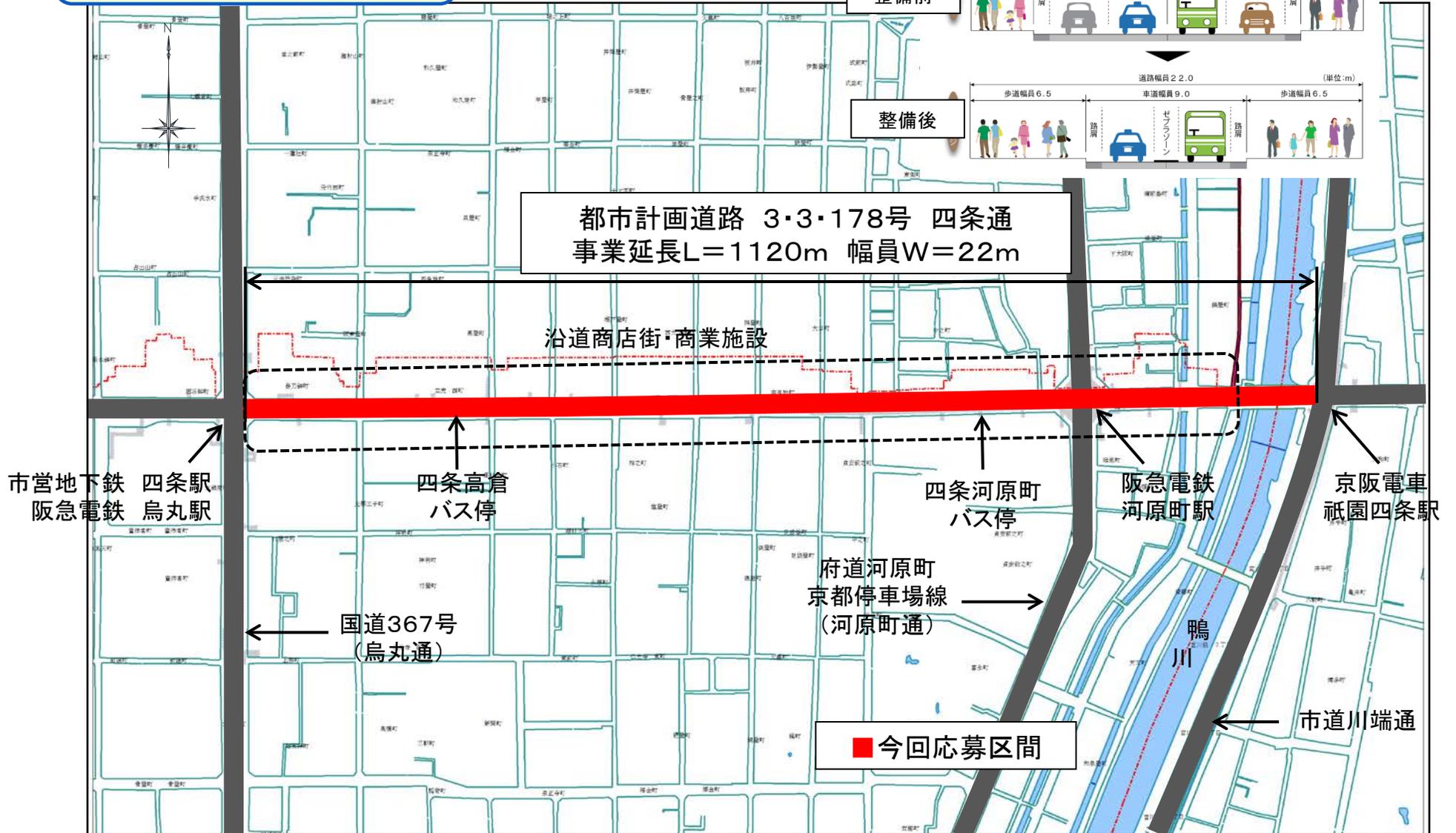
※当該事業において、最も事業効果が現れたものから重み付けをしてください。

◎効果大 ○効果中 △効果小

標準断面 ※歩道幅は、箇所によって増減します



路線全体の進捗状況



都市計画図

