

# 京都市・都心の交通実態

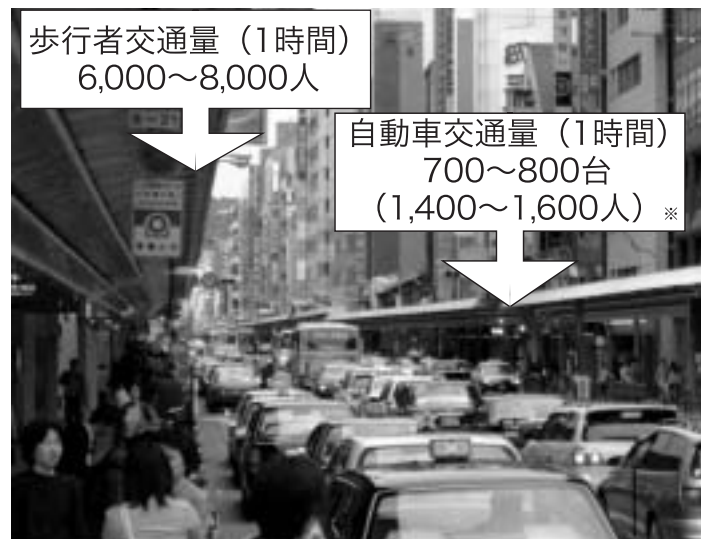
## ■都心とは

このプランでは、京都の中心地のなかでも、四条通、河原町通、御池通、烏丸通で囲まれた街区を都心と想定しています。この街区の交通体系を考えることから始めることが重要であり、今後は周辺部や市内全域へと検討を進めていくことを前提としてプランをまとめています。

## ■ゆったり歩けない都心の道路

京都の中心地の四条通や河原町通では、歩行者の数が自家用車で通過する人の4～5倍もありますが、歩道の幅員は車道の半分しかありません。つまり、歩道を通過する人の密度は、車道を通過する人の8～10倍にもなります。

京都の中心地の歩道がどのくらい多くの人であふれているかは、大阪の御堂筋（道頓堀）と比べてみてもよくわかります。四条通の歩道幅に対する歩行者数は、御堂筋の場合のおよそ2倍もあるのです。



写真：四条通の歩道と車道の混雑

※写真中の自動車交通による通過人数は、自動車1台あたり2人乗車として算出。ただし、バス、タクシーは含まない。

|                      | 休日昼間12時間<br>歩行者数(人) | 歩道幅員<br>(m) | 歩行者数密度<br>(人/m) |
|----------------------|---------------------|-------------|-----------------|
| 京都市／四条通<br>(四条通寺町付近) | 46406               | 7.0         | 6629            |
| 大阪市／御堂筋<br>(道頓堀橋北付近) | 43359               | 11.0        | 3942            |



京都・四条通と大阪・御堂筋の比較

都心の四条通、河原町通は４車線道路ですが、外側の１車線は、客待ちタクシー、違法駐車、荷さばき車両に占有され、実質、２車線道路（片側１車線）の容量しか持っていません。そのため、自動車交通を円滑に処理するという、道路本来の機能を果たしていません。その上、違法駐車は、交通の流れに悪影響を与えており、特にバスは乗降客のために、停留所付近で車線変更せざるを得ません。それがバスの乗り心地を悪くしているといいます。

〇:100円循環バス停留所、▲:タクシー(△:停車容量内、▽:容量のりば) ●:乗用車、■:その他(貨物車等)

15:00~16:00  
 16:00~17:00  
 17:00~18:00

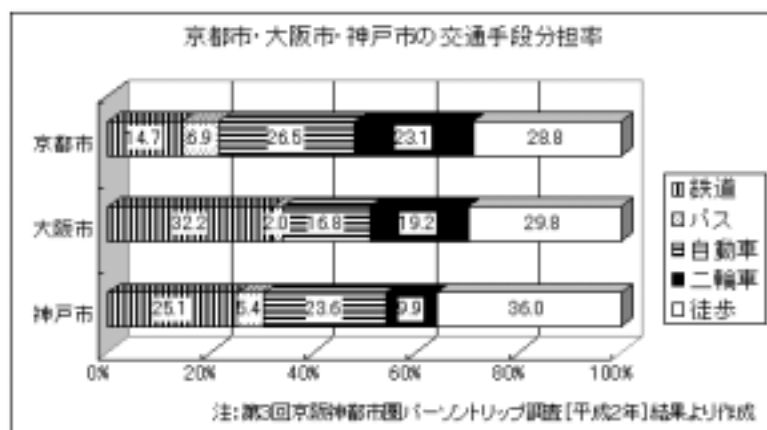
四条通の駐停車車両 [平成 12 年 3 月 26 日 (日)]

## ■自動車と歩行者に閉め出された自転車

都心の四条通、河原町通での自転車走行は、歩行者も自動車も多く、車道を走れば自転車の安全が確保できないし、歩道を走れば歩行者に危害を与える可能性があるという理由で、自転車の走行は認められていません。確かに、歩行者の後ろから来る自転車は不意に現れ、歩行者にとって精神上よくありません。その上、歩道上に無秩序に駐輪された自転車は、多くの歩行者の通行を妨げています。

京都の都心は平坦な地形であり、京阪神3大都市のなかでも、自転車利用に適した“まち”です。移動の交通手段として自転車の分担率が最も高いのは、京都市です。特に、地形の高低差が大きい神戸市に比べて、2倍以上の分担率があります。また、自転車は経済的という理由から、学生にとっての重要な足であり、大学のまち・京都にふさわしい交通手段でもあるのです。

このように、自転車利用に適した“まち・京都”こそ、自転車利用を促進すべきなのです。



京都市・大阪市・神戸市の交通手段分担率（第3回京阪神都市圏パーソナルトリップ調査[平成2年]結果より作成）

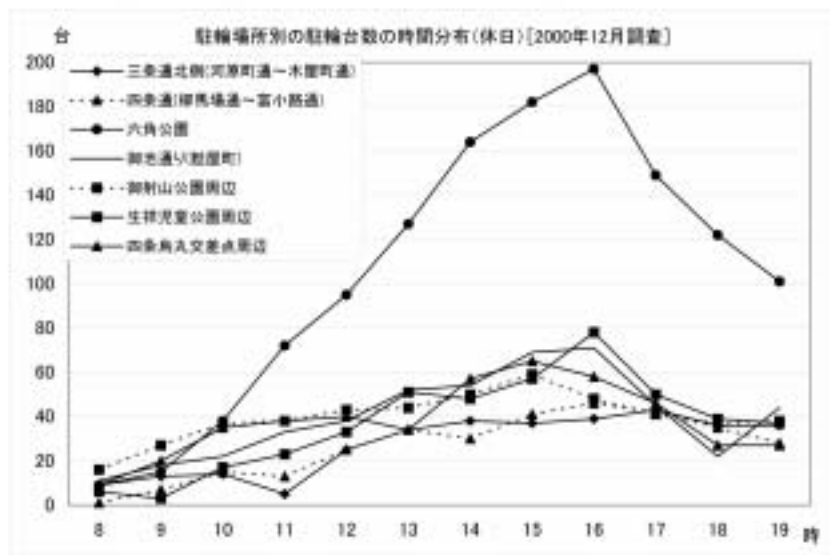
## ■路上駐輪で溢れる都心の道路

都心の四条通、河原町通では、自転車走行は禁止されているものの、現実には多くの自転車が車道や歩道を走っています。もちろん、都心内側の細街路でも自転車の利用はたくさんあり、ほとんどの自転車が、都心の駐輪場不足という理由で、路上駐輪せざるを得ないのが現状です。

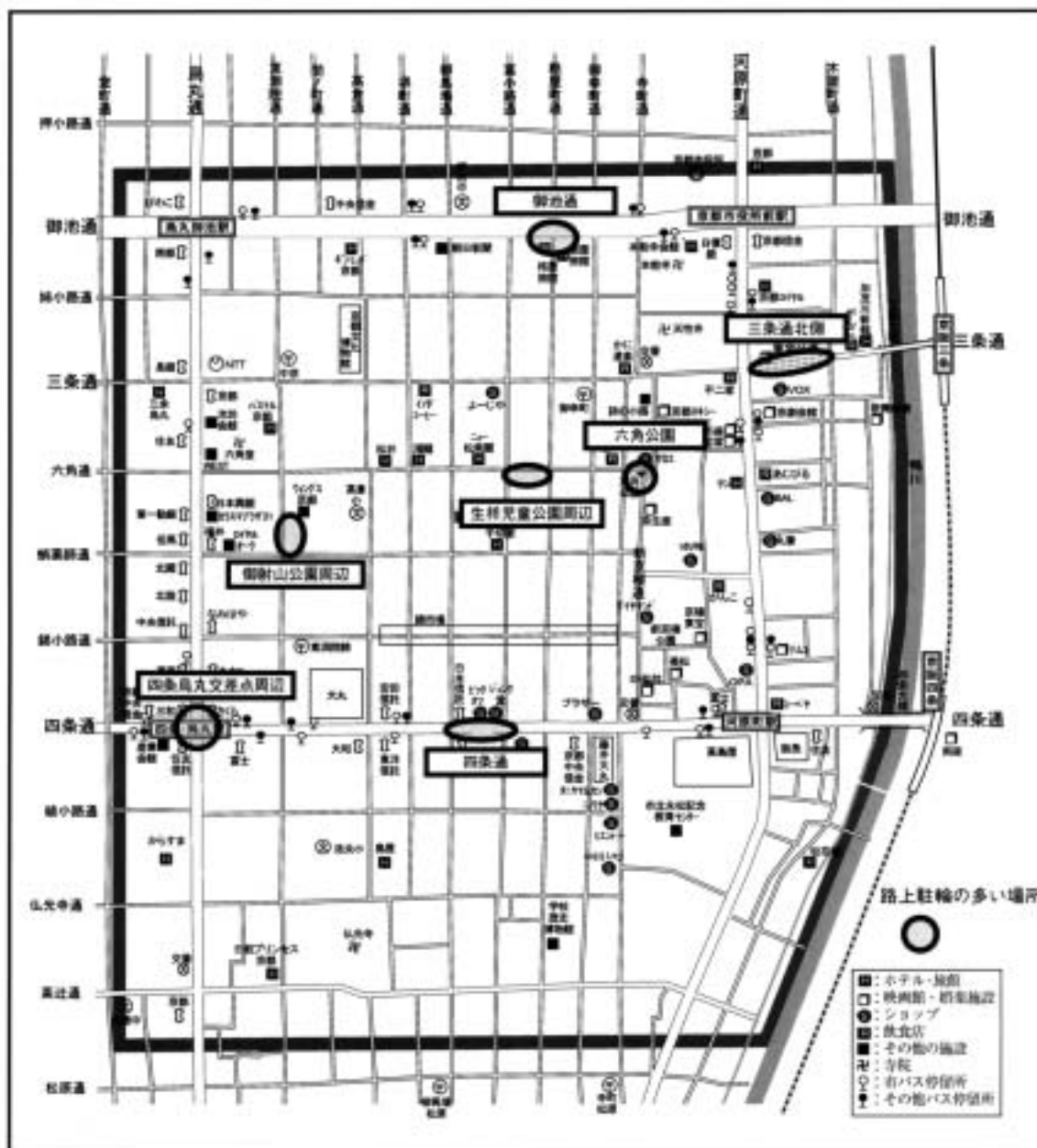
自転車駐輪は、銀行や郵便局の用事を済ます間のほんの少しの駐輪、食事や買い物などの1、2時間程度（場合によっては数時間）の短時間駐輪、通勤・通学の駅周辺の長時間駐輪というように、大きく3つのパターンに分けられます。

都心において路上駐輪が多くみられる場所は、四条通の柳馬場通～富小路通、六角公園（寺町通六角）などです。周辺の商業施設の業種によっては、駐輪台数や駐輪時間など、路上駐輪の実態も異なり、そのうえ公園・広場や空地の存在なども駐輪しやすい場所となっています。

また、店舗等が集積する場所では、従業員により、朝から自転車駐輪が見られるところもあり、それが、その後の駐輪を誘発している場合もあります。



駐輪場所別の駐輪時間分布〔平成12年〕都心自転車調査結果より作成)



路上駐輪の多い場所

## ■都心内側の道路は自動車・自転車・歩行者が混在して“歩きにくいみち”

都心内側の道路は、せいぜい幅員が6～7mしかありません。その狭い空間には、自動車、自転車、歩行者が混在し、歩行者にとっては快適性どころか安全性もおびやかされている“歩きにくいみち”になっています。

都心の内側には、風情のある町家や町家を活用した店舗や魅力的なレストランなどが数多く見られます。道路には電柱や電線、無粋な看板が多く、歩いて回遊する人を落胆させています。現実には、とても“歩いて楽しいみち”とはいえません。自転車も、通過する自動車と歩行者に気を遣いながら走っています。

唯一“歩いて楽しいみち”に近づいてきたのは、歩道と車道をフラットにして、物理的な境界をあいまいにした三条通だけです。他の道路に比べると少しは、歩行者が歩きやすく、自転車も走りやすいと感じられるような“みち”になっているのではないのでしょうか。



姉小路通



三条通



東洞院通



富小路通

都心内側の道路

## ■都心に集中する交通と人

都心の外周部分には、阪急・京阪・地下鉄の各駅があり、市内各地や市外から多くの人が鉄道を利用して流入してきます。駅の乗降客数は全体で1日およそ23万人もあります。また、都心の四条通、河原町通には、市バスをはじめ多くのバス路線が集中し、市内各地から多くの人が流入しています。市バスの1日の本数は、四条通が700～800本、河原町通が500～700本もあります。

このように、鉄道やバスなどの公共交通を利用して多くの人が来訪する都心は、一辺が1km程度のエリアに商業・娯楽施設が集中し、たくさんの歩行者が回遊する、極めて人口密度の高い地区だといえます。このようなエリアに、個別輸送を得意とする自動車は、機能的にも不向きな交通機関といえるのではないのでしょうか。



資料：平成10年京都府統計書（京都市交通局のみ平成11年阪京都市統計書）  
 注）・各駅における平成9年度の乗客数（定期、定期外の合計）より、  
 1日平均乗客数を算出したもの。  
 ・京都市交通局烏丸御池は烏丸線、東西線両線を合わせた乗客数であり、  
 乗換旅客は含まない。

表 四条通と河原町通のバス本数

|         | 四条通                                                   | 河原町通                                          |
|---------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| バス系統    | 3,4,5,特5,快速5,<br>11,12,27,31,32,<br>43,46,201,203,207 | 1,3,4,10,15,17,32,<br>37,特37,59,205,<br>快速205 |
| 本数(平日)  | 817                                                   | 708                                           |
| 本数(土)   | 781                                                   | 653                                           |
| 本数(日・祝) | 674                                                   | 536                                           |

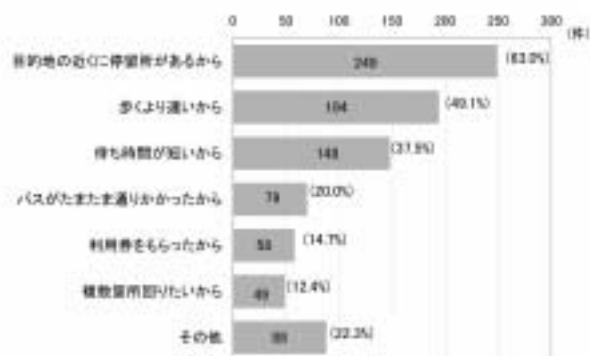
都心鉄道駅の乗降客数

## ■ “都心の装置” として重要な 100 円循環バス

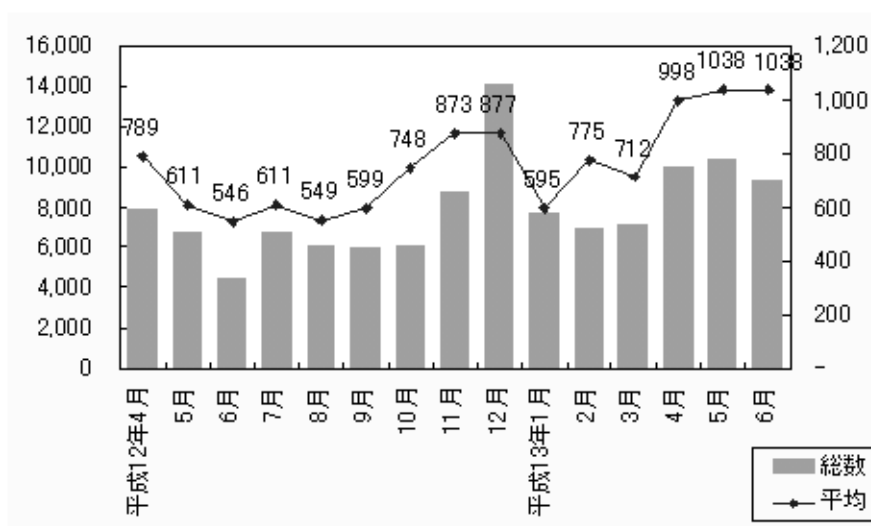
四条通～河原町通～御池通～烏丸通の約 3.4km を反時計回り方向に走る“100 円循環バス”が平成 12 年度の試験運行を経て、平成 13 年度から本格運行しています。バス停間隔は約 200m で、都心回遊の利便性に役立っています。これは、100 円循環バス利用者の利用理由調査で、最も多かったのが「目的地の近くに停留所がある」ということからわかります。

一辺が 1km 程度のエリアでは、歩いて移動することが本来の姿であるといえます。一方で、人波で安全に歩けない高齢者、荷物を持った買い物客、雨の日、夏の暑い日など、それぞれの環境の中で 100 円循環バスを利用したい人も、大勢います。

1 年間の試験運行は、市民や都心来訪者にとって、100 円循環バスが、都心の重要な交通機関として認識されたことに意義があったといえます。事実、平成 13 年からの運行では、1 日平均 1,000 人を超える乗客が利用しています。100 円循環バスは、エスカレータやエレベータが百貨店などの上下移動に欠かせない装置であることと同様に、都心を快適に回遊するための“横方向の移動装置”となったのです。



100 円循環バス利用者の利用理由（総回答数：395 件）



利用者数の推移（月別・日平均、平成 12 年 4 月～平成 13 年 6 月）

※ 10 月 22 日（時代祭）、29 日（京都まつり）は、午前中だけの運行のため除く。