

日本京都市步行城市建设经验与启示

毛海斌, 商静, 张毅

(中国城市规划设计研究院, 北京 100037)

摘要:日本京都市拥有良好的绿色出行传统, 政府层面高度重视公共交通和步行交通建设。2010年, 京都市发布《“步行城市·京都”宪章》和《“步行城市·京都”综合交通战略》, 旗帜鲜明地宣布要打造步行城市, 并着力从城市建设、交通模式转型等多个方面予以实质性推动。京都市建设步行城市的主要特点包括: 社会价值引导与政府建设计划并重; 空间、生活、交通三个维度协同共建理念; 以示范项目带动政策整体推进的实施方式; 长效运转的体制机制是建设成功的根本保障。京都市的成功经验包括: 拥有可步行的道路网络本底; 拥有民意支持的社会基础; 以严谨的方案论证与周详的方案设计为技术保证; 注重多模式协同; 物质与社会建设并重; 建立健全公众参与程序作为制度保障。京都市的成功经验可以为中国城市以人为本的规划管理提供借鉴, 尤其是以步行化为抓手实现城市功能再造和交通模式转型。

关键词: 交通政策; 步行城市; 公共交通; 社会治理; 日本京都

Experience and Enlightenment of Kyoto, Japan in the Construction of Pedestrian-Friendly City

Mao Haixiao, Shang Jing, Zhang Yi

(China Academy of Urban Planning & Design, Beijing 100037, China)

Abstract: Kyoto has a good tradition of green travel in Japan, and the government attaches great importance to the construction of public transportation and pedestrian system. Kyoto released “Walking City, Kyoto” Charter and “Walking City, Kyoto” Comprehensive Transportation Strategy in 2010, which actively announced the need to build a pedestrian-friendly city. The city strived to prompt the urban construction, travel mode transformation and other aspects. The main characteristics of Kyoto’s pedestrian-friendly city include: attaching equal attention to social value guidance and the government’s construction plan, coordinated development of space, life and transportation, comprehensively promoting the overall policy with demonstration projects, and developing a dynamic long-term system and mechanism. The experience of Kyoto includes: having a walkable road network background, having a social foundation supported by public opinion, taking rigorous scheme demonstration and detailed program design as technical guarantee, paying attention to multi-mode collaboration, attaching equal importance to both material and social construction, and establishing and improving the public participation process as system guarantee. These experiences can be used as reference for the planning and management of people-oriented cities in China, especially for the reconstruction of urban functionalities and the transformation of travel mode by walking.

Keywords: transportation policies; pedestrian-friendly city; public transportation; social governance; Kyoto; Japan

收稿日期: 2018-07-24

作者简介: 毛海斌(1971—), 男, 河北抚宁人, 博士, 高级工程师, 城市交通研究分院副院长, 主要研究方向: 交通规划和交通政策。E-mail: 877396964@qq.com

步行是所有交通方式的基础, 出现在每次出行中^[1]。在城市发展到一定阶段, 步行展现出纾解交通压力、保护生态环境、激发商业活力、传承历史文化、促进身心健康等多重价值, 被世界各国重新认识和发掘。20世纪后半叶, 西方国家相继实施了以步行区

建设为特征、旨在推动大规模步行化的内城复兴计划^[2]。进入21世纪, 以J·H·克劳福德(J·H·Crawford)和迈克尔·索斯沃斯(Michael Southworth)为代表的国际学者相继提出步行城市建设构想, 探讨建设原则和标准^[3]。进而, 多伦多、伦敦、墨尔本、哥本哈根等城

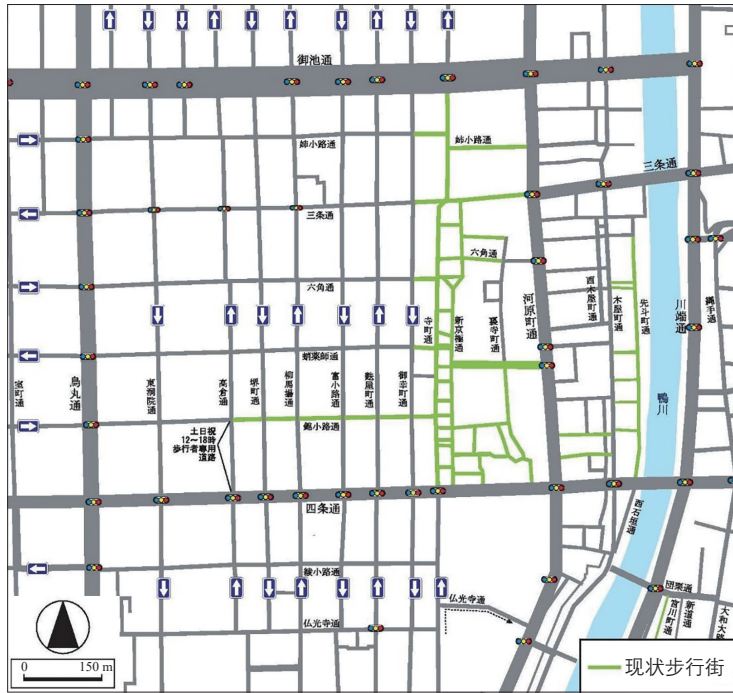


图1 京都市传统中心地区路网

Fig.1 Road network in the traditional center of Kyoto

资料来源: <http://www.city.Kyoto.lg.jp>。

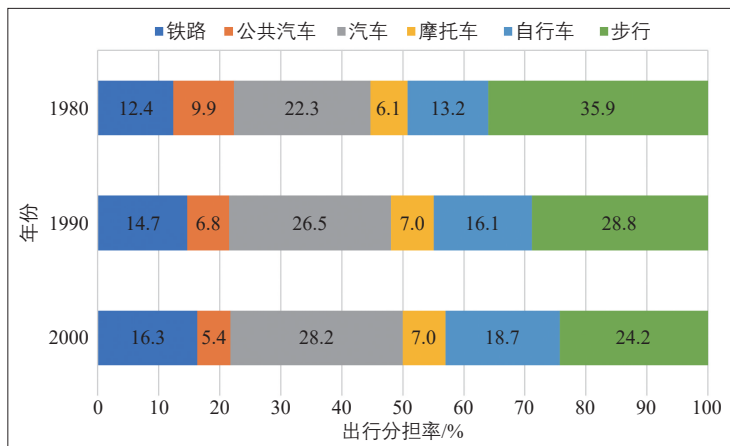


图2 京都市交通结构的历史演变

Fig.2 Evolution of travel mode share in Kyoto

资料来源: 文献[6]。

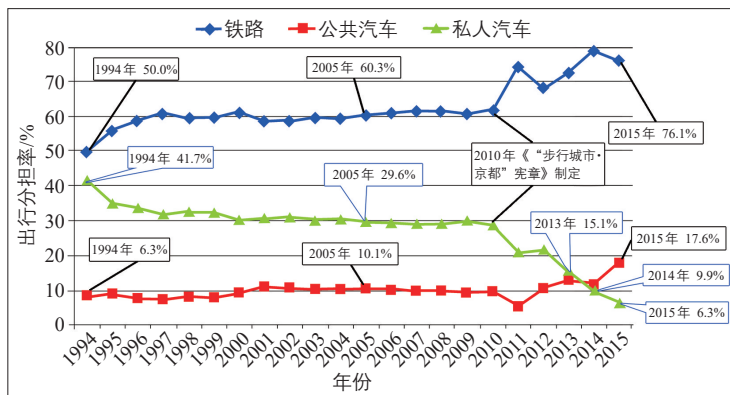


图3 周边地区进京(都)出行的交通结构变化

Fig.3 Travel mode share changes in surrounding areas of Kyoto

资料来源: 文献[7]。

市陆续编制步行城市专项规划并开展建设实践。日本京都,一座被称为日本人心中的故乡、拥有近1100年建都史和超过1200年建城史的世界文化名城,从保护历史文化遗产和倡导环保理念出发,于2010年也毅然加入步行城市建设行列。迄今为止九年的建设历程不仅实质性地改变了城市面貌和交通结构,涌现出一批具有全球示范作用的经典建设案例,而且形成了相对完整的步行城市建设体系和政策框架,值得借鉴。

1 建设概况

京都都是《京都议定书》的诞生地、日本第八大城市和京阪神都市圈的重要组成部分。京都辖区面积828 km²,风景优美,古迹众多。2017年人口约147万人,年游客数量则超过5500万人次^[4]。

京都的历史城区以拥有高密度的狭窄街巷而著称(见图1)。步行和自行车一直是京都市民惯用的交通方式,两者合计的出行比例直到近年依然占居民出行总量的近50%。然而20世纪80年代以后,私人汽车的大量使用致使步行和公共汽车两种方式的出行比例持续下降(见图2)。交通拥堵和环境恶化也对旅游支柱产业产生了非常负面的影响。据调查,游客对京都市道路的印象普遍不佳^[5]。

这引发了人们对以汽车为中心的城市发展方式的反思。近年,京都市提出了依托历史古都打造“世界级人文魅力都市”的发展定位,决心重归以步行为中心的城市。2010年,京都市同时发布《“步行城市·京都”宪章》和《“步行城市·京都”综合交通战略》(以下简称《宪章》和《战略》)两份文件,旗帜鲜明地宣布要打造步行城市,并着力从城市建设和交通模式转型等多个方面予以实质性推动。

文件发布迄今,在市政府与广大市民的共同努力下,京都市的步行城市建设成绩斐然。每日进入京都市区的居民出行中,驾乘私人汽车的比例由2010年29%下降至2015年6.3%,年均下降4.5个百分点,同期乘坐公共汽车的比例则由不足10%上升至17.6%(见图3)^[7]。京都市全部出行中的非私人汽车出行比例也上升了2.2个百分点,由2010年75.7%上升至2015年77.9%,其中步行出行比例由2010年22.8%回升至2015年24.1%,已接近于21世纪初24.2%的水平^[8](见图4)。

在小汽车保有率较高的情况下，京都市不仅拥有比规模近似的中国历史文化名城高得多的公共交通出行比例，而且在维持合理的步行比例及抑制小汽车出行等方面，也比中国城市表现得更好(见表1)。

2 建设特点

2.1 致知于行，社会价值引导与政府建设计划并重

京都步行城市建设以《宪章》与《战略》两份纲领性文件的颁布为发端，两者在建设过程中共同发挥引领作用，且相辅相成。

《宪章》是京都步行城市建设的行动纲领和行为规范，面向广大市民与游客，意在广泛宣传、凝聚社会共识。《宪章》呼吁：为摆脱机动化给城市造成的伤害并创建“世界级人文魅力都市”，京都市应回归以步行为中心的发展方式，并应在倡导步行生活方式、构建有吸引力的步行与公共交通空间以及让游客感受到步行魅力等三个方面共同行动^[9]。《宪章》并非强制性规范，更多是体现了京都市民的共同心愿，并通过传单、演讲等多种方式在社会各层面广泛宣传。

《战略》是京都步行城市建设的总体规划和行动计划，是政府部门与交通运输企业开展步行城市共建工作的基础与指南。《战略》提出“构筑世界级公共交通系统，营造富于魅力的步行空间，形成可持续‘去汽车化社会’”的总体建设目标，彰显了“人与公共交通优先”的步行城市本质；提出的“将非私人汽车出行比例由现状的72%提升至80%、将步行与公共交通合计出行比例由现状的46%提升至55%以上、将私人汽车出行比例由现状的28%降至20%以下”等具体建设指标，则体现了国际步行城市建设的最高水准^[9]。《战略》更是将建设路径细化到了每一项具体的策略、措施和项目(见表2)。

2.2 多管齐下，空间、生活、交通三个维度协同共建理念

京都市认为，城市交通、都市空间和生活方式三者相辅相成、互为因果。只有从交通治理、空间重构和生活方式引导三个方面共同行动，才能够达到最佳的步行城市建设效果。基于这种认识，京都市一方面提出既有公共交通改善、步行优先型城市建设和生活方式引导三大交通战略，搭建起三位一体的战略体系框架(见图5)，制订出相应的配

套政策措施；另一方面，追本溯源，通过城市规划回归土地利用源头解决问题。为此，“都心再生”“南部发展规划”“城市功能中心更新”等更新类规划成为京都市城市规划工作的重点，发挥历史遗存丰富、功能相对完善的传统城区在倡导步行生活方式上的作用与优势。

2.3 以点带面，以示范项目带动政策整体推进的实施方式

利用高水平示范项目展现政策效果、争取民心是京都市推行步行城市建设的主要手

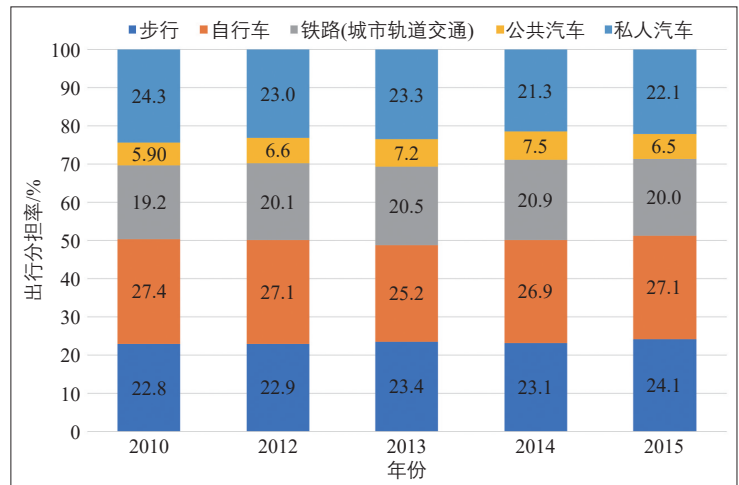


图4 京都市内交通结构变化

Fig.4 Travel mode share changes within the city of Kyoto

资料来源：文献[8]。

表1 京都市与中国历史文化名城交通结构比较

Tab.1 Travel mode share in Kyoto and historic cities in China

城市	年份	市区小汽车拥有率/(辆·千人 ⁻¹)	交通结构/%				绿色出行比例/%
			步行	自行车	公共交通	小汽车	
京都	2015	390 (2019年7月)	24.1	21.4	26.5	22.1	72.0
泉州	2014	89 (2013年)	26.9	33.8	6.3	12.0	67.0
无锡	2016	185 (2015年)	22.2	31.0	14.6	29.6	67.8
保定	2016	104 (2018年)	20.0	42.0	10.0	22.0	72.0
咸阳	2017	139	38.4	27.6	13.3	16.5	79.3
苏州	2018	308	20.1	30.9	18.6	29.1	69.6
湖州	2013	168 (2012年)	29.6	34.8	6.8	21.2	71.2
温州	2011	202 (2016年)	42.1	10.2	13.0	25.8	65.3

注：京都市小汽车拥有率为京都府的相应数据；自行车出行方式含电动自行车，公共交通出行方式含城市轨道交通和单位客车(中国城市)，小汽车出行方式含单位小客车(中国城市)。

资料来源：根据文献[8]和中国各城市的综合交通体系规划报告整理。

段。为此，示范项目力求理念贯彻极致、手法大胆创新，具有特色。

2.3.1 四条通“步行者天堂”化改造

所谓“步行者天堂”，是指在城市中心的主要街道上通过限制一般车辆通行、仅允许行人和公共交通工具使用道路、从而激发街道活力的一种措施。四条通是京都市内最繁华的商业街和著名的祇园祭花车巡游的主

要路径，不仅人流量市内最大，且汇聚多条公共汽车和铁路线路，交通繁忙(见图6)。在改造前，该路步行空间狭窄拥挤，交通拥堵致使公共汽车延误成为常态。

为倡导生活方式转换，京都市于2015年选择四条通总长1.12 km的一段，实施了以确保步行空间和改善公共汽车使用环境为目标的“步行者天堂”化改造。将车行道的

表2 京都步行城市建设相关措施与项目

Tab.2 Measures and projects related to the construction of pedestrian-friendly city in Kyoto

战略	策略	措施	项目	
既有公共交通系统改善	1. 提高公共交通便利性	提高公共汽车便利性	# 洛西地区公共汽车便利性改善	
		改善公共汽车行驶环境		
		提高铁路便利性		
		整合铁路与公共汽车	* 京都站南广场改造 # 发售京都市内通用车票	
		推进无障碍化		
		提供高效信息		
		景区交通对策	* 全年实施停车换乘	
		公交不便地区对策	# 公交不便地区对策研究	
		2. 打造支撑性步行空间	基于道路功能分担的步行空间打造	* 四条通步行者天堂化
			步行者天堂	* 在高强度开发地区引入新型公共汽车系统
新型公共交通系统(LRT, BRT)	* 在高强度开发地区引入新型公共汽车系统			
步行者优先型城市建设	3. 完善公共交通系统	引入社区公共汽车等顺应地区特点的交通方式		
		停车换乘	* 全年实施停车换乘	
		停车场相关对策		
		货运车辆作业合理化		
		4. 高效、合理使用汽车	明确出租汽车交通定位并有效利用	
			道路拥挤收费	
			推广环保车辆	
			实现交通公平	
			自行车交通对策	
		5. 个体机动性的转换	汽车共享	
生活方式引导	6. 宣传《“步行城市·京都”宪章》	围绕家庭促使交通行为反思	* 京都慢生活周 ^①	
		围绕学校促使交通行为反思		
	7. 开展能促使对交通行为进行反思的启发教育(机动性管理)	围绕工作场所促使交通行为反思		
		引导游客反思交通行为		
		提高景区公共交通便利性		
	8. 面向游客的对策	面向游客的信息提供		
		停车换乘等景区交通对策		
		引导游客反思交通行为		

* 为示范项目；# 为与《战略》编制同步启动的先期实施项目。
资料来源：文献[5]。

宽度由双向4车道压缩至双向2车道，将两侧人行道的宽度由3.5 m分别拓宽至6.5 m (见图7)；路段上现状的16个公共汽车站也被整合成4个阳台型车站(站台向车道方向凸出)以扩大候车空间(见图8)。

改造后，四条通的人流量仅初期就同比增加了12.5%，而周边各条干路的车流量则相较以前下降了9%~41%^[7]。四条通改造工程在日本已成为街道整治的典范，先后荣获日本城市规划学会和土木学会颁发的多项大奖。

2.3.2 京都站南广场改造

京都站是京都市内最大的铁路终端站，也是游客出入京都的主要门户。其南出口，因靠近东海道新干线八条口和近铁京都站，旅客出入更是频繁。改造前，广场上的出租汽车乘降点和公共汽车站布局散乱，换乘不便，且存在较为严重的拥堵问题(见图9)。

南广场改造工程在《战略》中被归入公共交通便利性提高策略，但项目本身却并不仅限于优化出租汽车乘降点与公共汽车站的布局与接驳便利性，而是将展现京都形象与魅力作为改造更为重要的目标，以便游客在第一时间感受到京都的繁华、好客与进取。

改造工程以打造便捷、人性化的交通枢纽、温馨城市客厅与活力广场为目标，从改善公共交通乘用便利性、构建无障碍步行环境、高效使用有限空间等三方面入手，大胆取消了站前仅有的50个停车位规模的停车场，并将站前路(八条通)由双向6车道压缩至双向4车道。腾退并扩大后的车站正面空间被全部用于布置与公共交通和旅游服务相关的各种设施，如公共汽车站台、出租汽车乘降点、残疾人士和旅游团队的接送车道边等(见图10)。同时，在车站出口南侧新建一座设施完备的换乘大厅(据点广场)，用无障碍化的室内步行空间将车站出口与站前设施加以衔接，极大改善了接驳环境(见图11)。改造工程还创造性地利用地下空间建设了机械式自行车停车场。

2.4 建章立制，长效运转的体制机制是建设成功的根本保障

政府主导、多方参与、专门化是京都市步行城市建设体制机制的主要特点。与中国城市的工作领导小组和专家咨询委员会相类似，京都市分别建立了由高层级政府官员和专家学者组成的“步行城市·京都”推进本部和“步行城市·京都”推进会，作为顶层

架构，分别负责步行城市推进工作的统筹管理和技术支持。在此之下，为将责任落实到

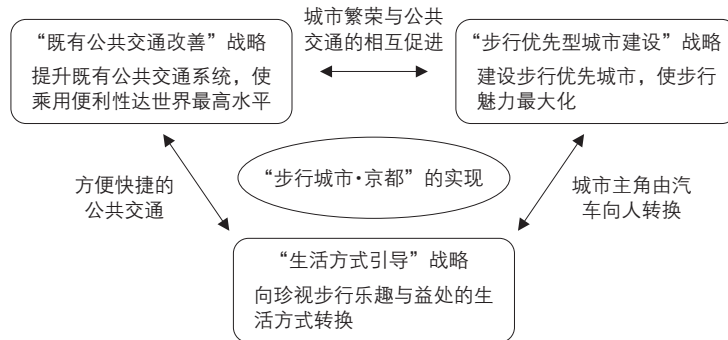


图5 三大交通支柱战略的协同效应

Fig.5 The synergy of the three main transportation policy strategies

资料来源：文献[5]。



图6 四条通“步行者天堂”化改造路段的区位图

Fig.6 “Pedestrian Paradise” reconstruction of Shijo-dori Street

资料来源：文献[7]。

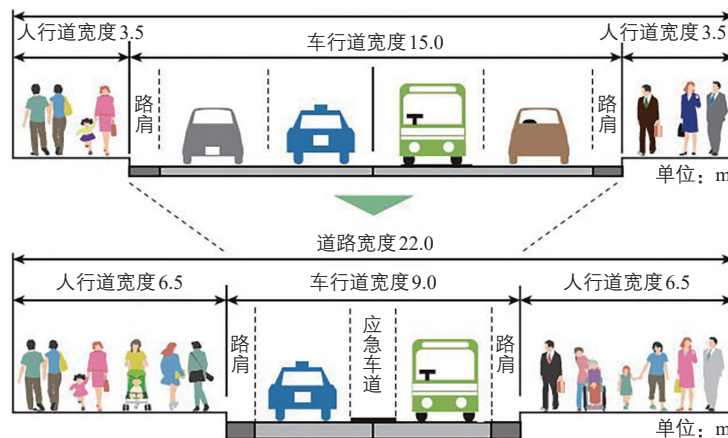


图7 四条通道路断面改造前后对比

Fig.7 Shijo-dori Street road section before and after reconstruction

资料来源：文献[7]。

位并充分发动社会各界力量，京都市还按照专业领域和项目主体的性质，进一步搭建了融合政府、企业、市民在内的项目实施体制，在体制内甚至还会针对特定项目再设立具体的工作组(见图12)。如在公共交通系统改善领域成立了以公交企业为核心的公共交通网络推进会，并针对车票通用化专门成立了“京都卡”工作组等。

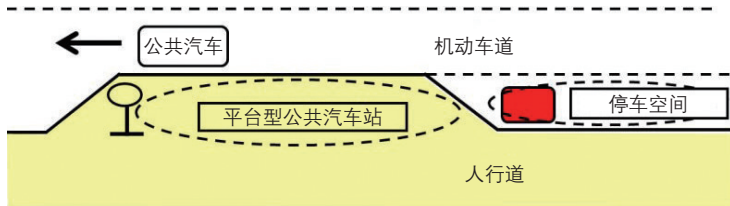


图8 阳台型公共汽车站示意

Fig.8 Platform bus stop

资料来源：文献[7]。

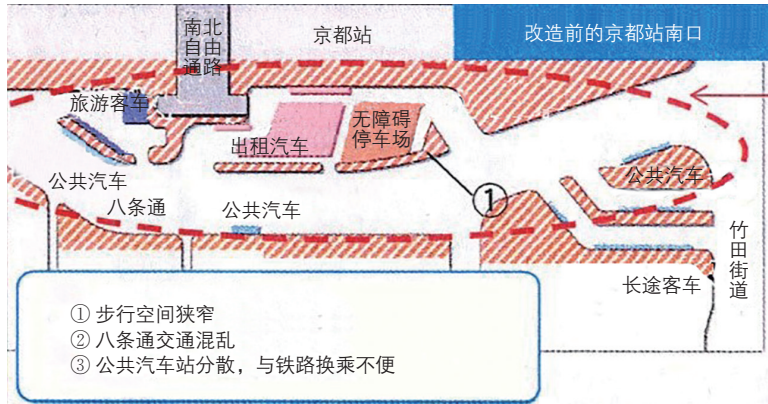
3 成功经验

3.1 拥有可步行的道路网络本底是成功的客观前提

紧凑的城市道路本底，作为日本人乡愁的城市定位，以及积极进取、敢为人先的传统城市精神是京都市步行城市建设取得成功的三个基本要件。特别是密路网，更是京都市构建步行城市的物质基础和先决条件。在市中心的歷史城区，道路间距宽不过150m，窄则60~70m，是步行交通的完美载体和感受“京町家”传统建筑魅力的理想场所。步行化措施因而受到了当地商家和游客的大力欢迎。

3.2 拥有民意支持是成功的社会基础

借助1997年举办《联合国气候变化框



a 平面布局



b 实景鸟瞰

图9 改造前的京都站南广场

Fig.9 Kyoto Station South Square before reconstruction

资料来源：文献[10]。



图10 京都站南广场改造方案

Fig.10 Reconstruction plan of Kyoto Station South Square

资料来源：文献[10]。

架公约》缔约国会议并发布《京都议定书》的机会，近年来京都市在环境模范城市建设中走在世界前列。步行城市建设目标的提出不仅顺理成章，且具备深厚的民意基础。据调查，高达95%的市民愿意为保护环境而减少开车出行次数^[5]。

3.3 严谨的方案论证与周详的方案设计是成功的技术保证

事前调查、事中模拟、事后实验验证是京都市论证步行示范项目实施程序的基本程序。以四条通改造项目为例，京都市事前开展了系统而全面的交通调查，摸清了节假日和工作日在道路上的人、车流量与车辆停放等情况，据此提出“步行者天堂”化和仅拓宽人行道两种改造方案；进而用交通模型模拟了每一种方案情境下人流与车流的变化情况，比选出合理方案；最终在选择局部路段开展6项社会实验、逐个验证相关措施效果的基础上，才全面实施改造。严谨的方案论证过程为京都市步行示范项目取得成功提供了坚实的制度保障。

思虑周详的建设方案是京都市步行示范项目的另一个共通点。同样是在四条通改造这个项目中，为保证大幅缩窄路面宽度的建设方案能得以落实，京都市通过与沿路商家反复磋商，在全线设置了15处共32个停车位规模的短时停车港湾，既满足了取消路内违法停车的总体要求，又为物流车辆的装卸货提供了方便，确保商店的正常经营。路面宽度的缩窄方案还考虑到大型消防车等特殊车辆可利用道路中央的“斑马区”紧急通行等问题。

3.4 注重多模式协同是成功的关键

大城市依托步行能独立完成的出行较少，步行城市的建立要以步行与公共交通的协同为基础。这不仅是因为两者功能互补且同为绿色交通方式，更为重要的是，在老龄化快速发展和公交导向发展(TOD)理念得到深入贯彻的今天，围绕公共交通车站形成的紧凑空间形态、混合土地利用、高强度开发和无障碍街道，早已使公共交通车站成为人们日常生活的重心和遍布全城、具有高度网络化特征的步行节点。

基于对公共交通重要性的认识，京都市围绕公共交通系统改善和步行空间构建两条主线展开步行城市建设。公共交通系统改善同样全面而深入，涉及点(车站)、线(线

路)、面(网络)、服务四个维度以及景区、山区等重点地段。对公共交通与步行交通换乘便利性的高度重视更加凸显两者协同的重要性。京都市要求在步行观光路线上设置公共交通指示标识，并围绕铁路(轨道交通)车站设立了14个无障碍化重点建设区，对车站内外的无障碍设施进行整治。

借助上述措施，京都市将公共交通系统打造成能延伸步行覆盖范围的“长臂”，大幅提高了步行可达性，从而建立了一个构建在公共交通系统之上的步行城市。

3.5 物质与社会建设并重是成功的重要手段

京都市步行城市的建设过程既是交通基础设施等硬件的实施过程，更是面向公众的宣传教育等软件的完善过程。在后一个方面，令人印象深刻的不仅是教育形式的多样化，活动组织上的细致深入也令人叹为观止。如为促进市民反思并自觉修正交通行为，京都市开展了以机动性管理(Mobility Management)为导向的宣传教育活动，将目标场所和对象划分为家庭、学校、工作单位和游客共四类，并根据每类场所和对象的具体特点，组织实施在地点和形式上更具针对性的教育活动。如针对家庭，除在政务中心、房屋中介、交通枢纽等市民经常活动的场所发放宣传材料以外，还利用祇园祭等传统节假日组织适合家庭成员集体参加的“京都慢生活周”等社会实践活动，以丰富多彩的活动形式促使以家庭为单元对交通与环境的关系进行深入思考。针对学校，开设环保相关课程。针对工作单位，组织公务员开展



图11 改造后的京都站南广场

Fig.11 Kyoto Station South Square after reconstruction

资料来源：文献[10]。

“环保通勤”等活动。

3.6 建立健全公众参与程序是成功的制度保障

全过程、全方位的公众参与贯穿在京都市步行城市建设的各个环节和不同层面。以《战略》的制订过程为例，一是为《战略》制订专门成立了成员来源广泛的审议会，其代表成员除政府官员、运输企业和相关领域专家外，还包括来自社区、教育、文化、医

疗、信息、媒体等众多领域的相关代表，体现了顶层制度设计层面的公众参与；二是在《战略》制订的各个阶段，也有形式多样的公众参与活动，如在《战略》制订前期，京都市先后实施了两次大规模的市民问卷调查，充分了解市民是否具有为维护城市文化传统而削减汽车出行的强烈意愿，在《战略》制订的中后期，则通过公众意见征询以及组织公开报告会的形式，与市民交流互动，收集对《战略》草案的意见和建议等。

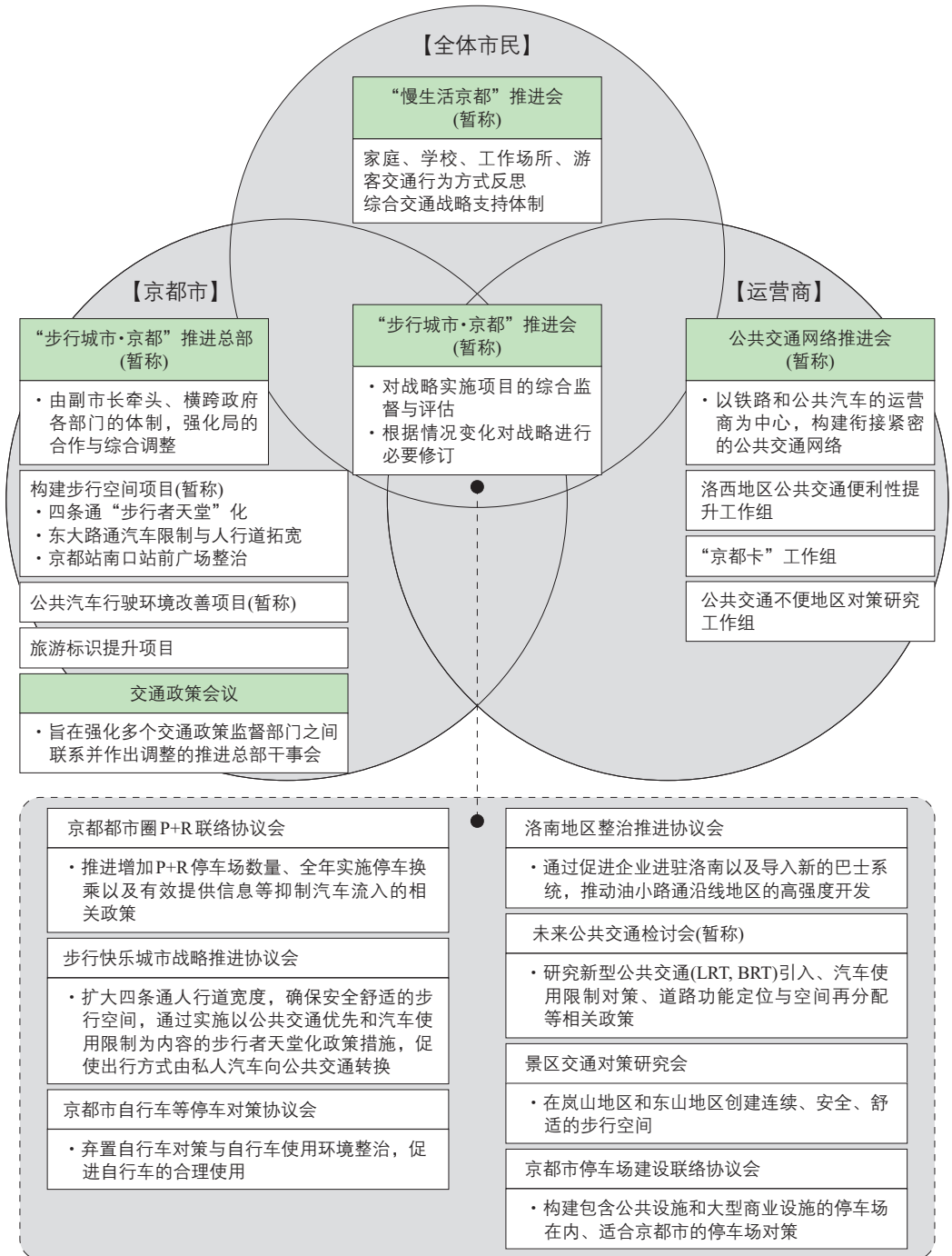


图12 京都市步行城市建设推进体制

Fig.12 Promotion mechanism for pedestrian-friendly city in Kyoto

资料来源：文献[5]。

4 结语

京都市依托步行城市建设正在完成面向可持续发展的华丽转身。其得以成功，是城市本底条件、政府细致周密的工作以及公众的大力支持与参与等多因素共同作用的结果。立足自身特点，整合各界力量，强化规划纲领引领的同时注重体制机制保障，重视示范项目的宣传带动效应，注重对社会力量的动员并实现深度公众参与，以及在技术方案的制订中充分发挥公共交通的主导作用等，都是中国城市在转型发展实践中应该汲取的经验。

当前中国城市已经转入追求高质量发展的阶段，开启了一个真正关注人的高品质生活的新时代。一些先进城市率先提出了与步行交通相关的城市建设理念，例如广州市的绿道建设，上海市倡导“回归街道生活”的城市设计、15 min 社区生活圈等。同时，中国很多城市历史悠久，拥有肌理紧凑、适宜步行的旧城区。因此，京都市以步行化为抓手实现旧城区的城市功能再造和城市整体交通模式的转型对中国同类城市具有很好的借鉴意义。

结合中国国情，在相关政策的制定与实施中应注意以下几点：1) 注重综合施策，特别是制定鼓励存量土地挖潜的政策，引导面向职住平衡、公交导向发展的精明增长，从源头降低小汽车出行的必要性；2) 注重差异施策，在“窄路密网”地区要全面推行步行化政策，在“宽路疏网”地区要研究如何因地制宜采取路网加密、道路街道化改造、围绕社区中心打造步行生活圈、消除公共交通服务盲区、净化人行道、建设P+R停车场等各种针对性措施；3) 注重长期施策，京都市若没有对政策实施的长期坚守，并不断修正建设计划，就没有步行城市建设最后取得的成功。其中，建立推动工作的常设机构和长效运行机制是确保行动计划长期运行的关键性制度设计。最后，也是最为重要的，城市治理要高度重视以人为中心的社会建设工作。只有城市物质空间与社会治理体系协调同步，才能真正建成“人民的城市”。

注释：

Notes:

- ① 京都慢生活周：传统节假日期间，在京都市区开辟一定时间内禁止汽车通行的区域，通过体验没有汽车的都市环境，启发社会

对交通与环境的关系以及如何使用汽车等方面的思考。

参考文献：

References:

- [1] 迈克尔·索斯沃斯. 设计步行城市[J]. 许俊萍, 译. 国际城市规划, 2012, 27(5): 54-64+95.
Michael Southworth. Designing the Walkable City[J]. translated by Xu Junping. Urban Planning International, 2012, 27(5): 54-64+95.
- [2] 卢柯, 潘海啸. 城市步行交通的发展: 英国、德国和美国城市步行环境的改善措施[J]. 国外城市规划, 2001, 16(6): 39-43.
Lu Ke, Pan Haixiao. Evolution of Pedestrian Environment in Urban Area: Reviews of the Pedestrian Environment Improvement Practice in UK, Germany and USA[J]. Urban Planning International, 2001, 16(6): 39-43.
- [3] J·H·克劳福德. 步行城市: 一个可持续发展计划[J]. 甘海星, 译. 世界建筑导报, 2000(1): 12-25+68.
- [4] 京都市都市规划局. 京都市的现状[C]//第十八届中日城市规划交流会, 东京, 2017: 交通与养老.
- [5] 京都市都市計画局歩くまち京都推進室. 「歩くまち・京都」総合交通戦略[EB/OL]. 2010[2018-06-23]. <http://www.city.Cyoto.lg.jp/tokei/page/0000094578.html>.
- [6] 京阪神都市圏交通計画協議会. 近畿圏: 第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査[EB/OL]. 2012[2018-06-23]. https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/research_pt/h22/index.html.
- [7] 京都市都市规划局. 京都市的城市交通建设[C]//第十八届中日城市规划交流会, 东京, 2017: 交通与养老.
- [8] 京都市都市計画局歩くまち京都推進室. 平成29年度「歩くまち・京都」推進会議説明資料[EB/OL]. 2018[2018-06-23]. <http://www.city.Cyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000233/233421/3setsumeisiyou.pdf>.
- [9] 京都市都市計画局歩くまち京都推進室. 「歩くまち・京都」憲章[EB/OL]. 2010[2018-06-23]. <http://www.city.Cyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000056/56806/kennsyou.pdf>.
- [10] 京都市都市計画局歩くまち京都推進室. 京都駅八条口完成記念パンフレット[EB/OL]. 2016[2018-06-23]. <http://www.city.Cyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000195/195017/kanseikinen.pdf>.