

(様式-1)

1 調査名称:「歩いて楽しい東大路」歩行空間整備基本計画策定業務

2 調査主体:京都市

3 調査圏域:東大路通（三条～七条）及びその周辺道路（上記で施策を実施した場合に影響が生じる範囲）

4 調査期間:平成 21 年 7 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日

5 調査概要:本市都心部東部を南北に縦貫する幹線道路のひとつであるとともに、多くの東山区民が行き交う生活道路でもある東大路通において、車線構成を見直し、道路空間の再配分を実施するため、交通シミュレーションなどにより、車線構成の見直しに伴う影響の検証を行ったうえで、無電柱化を含めた東大路通の整備基本計画を策定し、「人」が主役の「歩いて楽しい」安心・安全で快適な歩行者空間を創出するものである。

(様式-2a)

I 調査概要

1 調査名

「歩いて楽しい東大路」歩行空間整備基本計画策定業務

2 報告書目次

- 1 業務概要
 - 1.1 業務目的
 - 1.2 業務の概要
 - 1.3 検討対象範囲
 - 1.4 業務検討構成
- 2 現況の沿道環境に係る実態調査
 - 2.1 沿道環境調査の実施
 - 2.2 埋設水道管に係る横断面分析・整理
- 3 現況の交通状況に係る実態調査
 - 3.1 調査概要
 - 3.2 調査内容
 - 3.3 調査結果の概要
 - 3.4 川端七条交差点に係る交通量調査
 - 3.5 バス運行データの整理
- 4 歩道拡幅に伴う影響の検証
 - 4.1 交通シミュレーションの企画・実施
 - 4.2 荷捌き交通に関する検討
 - 4.3 路線バスの走行環境の確保に関する検討
 - 4.4 東大路通沿道の街並み形成に関する検討
 - 4.5 市内全域の自動車総量の抑制策及び東大路通の通過交通の分散化策の検討
 - 4.6 整備効果把握手法の企画・実施
 - 4.7 トランジットモールの検討
- 5 東大路通整備基本計画の作成
 - 5.1 現況の問題点の抽出と課題の整理
 - 5.2 整備基本方針の取りまとめ
 - 5.3 整備基本計画の策定
- 6 合意形成手法の企画・実施
 - 6.1 合意形成に係る基本的な方向性
 - 6.2 基本的な方向性を踏まえた合意形成の進め方
 - 6.3 素案検討段階における合意形成
 - 6.4 試行（社会実験）・改善段階における合意形成
 - 6.5 全体を通じての合意形成
 - 6.6 「歩いて楽しい東大路」に向けられた地元要望，意見交換の実施
- 7 研究会・推進会議の運営
 - 7.1 資料作成補助
 - 7.2 協議会運営補助
- 8 今後の課題

(様式-2b)

3 調査体制

東大路通の道路空間再配分にあたり、地元の合意形成を図るため、「歩いて楽しい東大路をつくる会」を設置した。

4 委員会名簿等

(敬称略,平成 23 年 3 月現在)

		備考		
学識経験者	京都大学大学院経済学研究科教授	岡田 知弘	議長	
	京都府立大学大学院生命環境科学研究科准教授	宗田 好史		
	名城大学都市情報学部教授	若林 拓史		
	京都女子大学家政学部生活造形学科准教授 (京阪五条・七条地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議副議長)	井上 えり子		
地元組織	自治連合会 及び 市政協力委員 連絡協議会	有济学区(連絡協・市政協)	浅田 信夫	
		栗田学区(自治連)	安田 茂夫	
		弥栄学区(自治連)	今西 知夫	
		新道学区(自治連・市政協)	田中 正博	
		六原学区(自治連)	本政 八重子	
		清水学区(自治連)	田中 博武	
		貞教学区(自治連・市政協)	長田 止夫	
		修道学区(自治連・市政協)	濱田 健二	
		一橋学区(自治協)	田中 満	
		月輪学区(自治連・市政協)	鶴野 迪也	
		今熊野学区(自治連・市政協)	石井 良之	
		栗田学区(市政協)	正垣 勇	
		弥栄学区(市政協)	太田 磯一	
		六原学区(市政協)	平井 弘通	
		清水学区(市政協)(代理)	高橋 敏博	
一橋学区(市政協)	坂 泰幸			
	交通安全対策協議会会長	杉浦 貴久造		
京都府警	東山警察署長	内田 一郎		
京都市	都市計画局	歩くまち京都推進室参事	長尾 眞	
		歩くまち京都推進室長	佐伯 康介	
		歩くまち京都推進室土木技術担当部長	中村 豊彦	
	建設局	土木管理部東部土木事務所長	石塚 憲	
	東山区役所	区民部長	吉田 真稚恵	
交通局	企画総務部企画課長	亀永 和彦	オブザーバー	
事務局	都市計画局	歩くまち京都推進室計画推進課長	宮崎 秀夫	
		歩くまち京都推進室担当課長	須原 浩樹	
	東山区役所	区民部まちづくり推進課長	高畑 重勝	

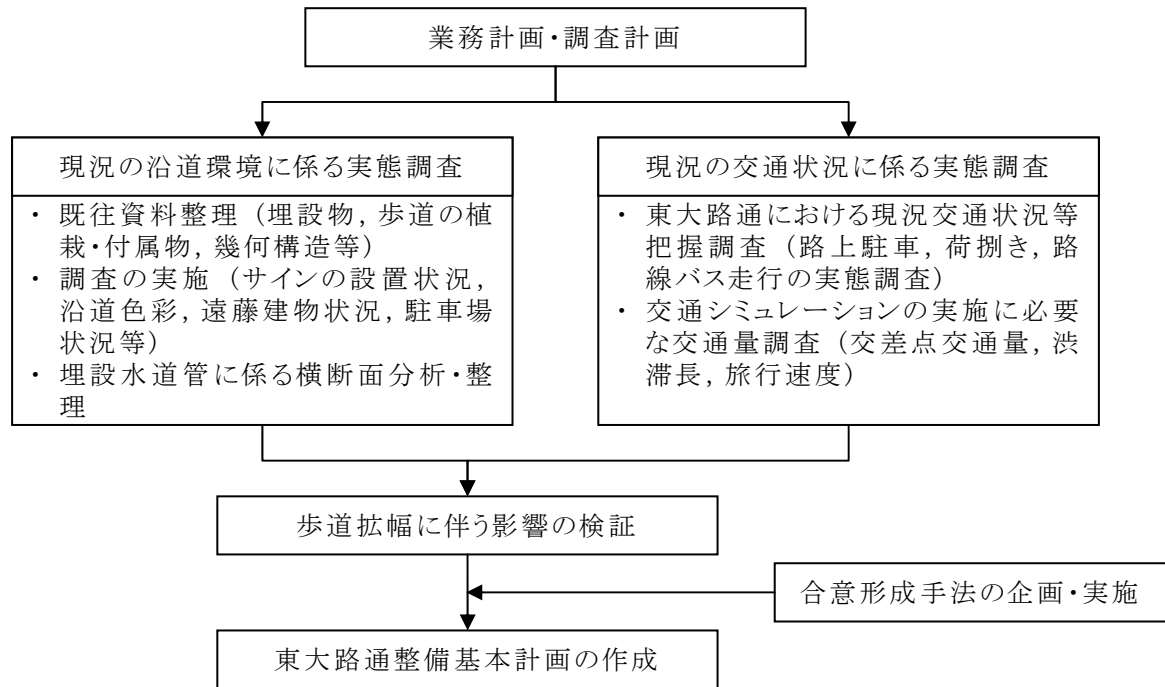
(様式-3a)

II 調査概要

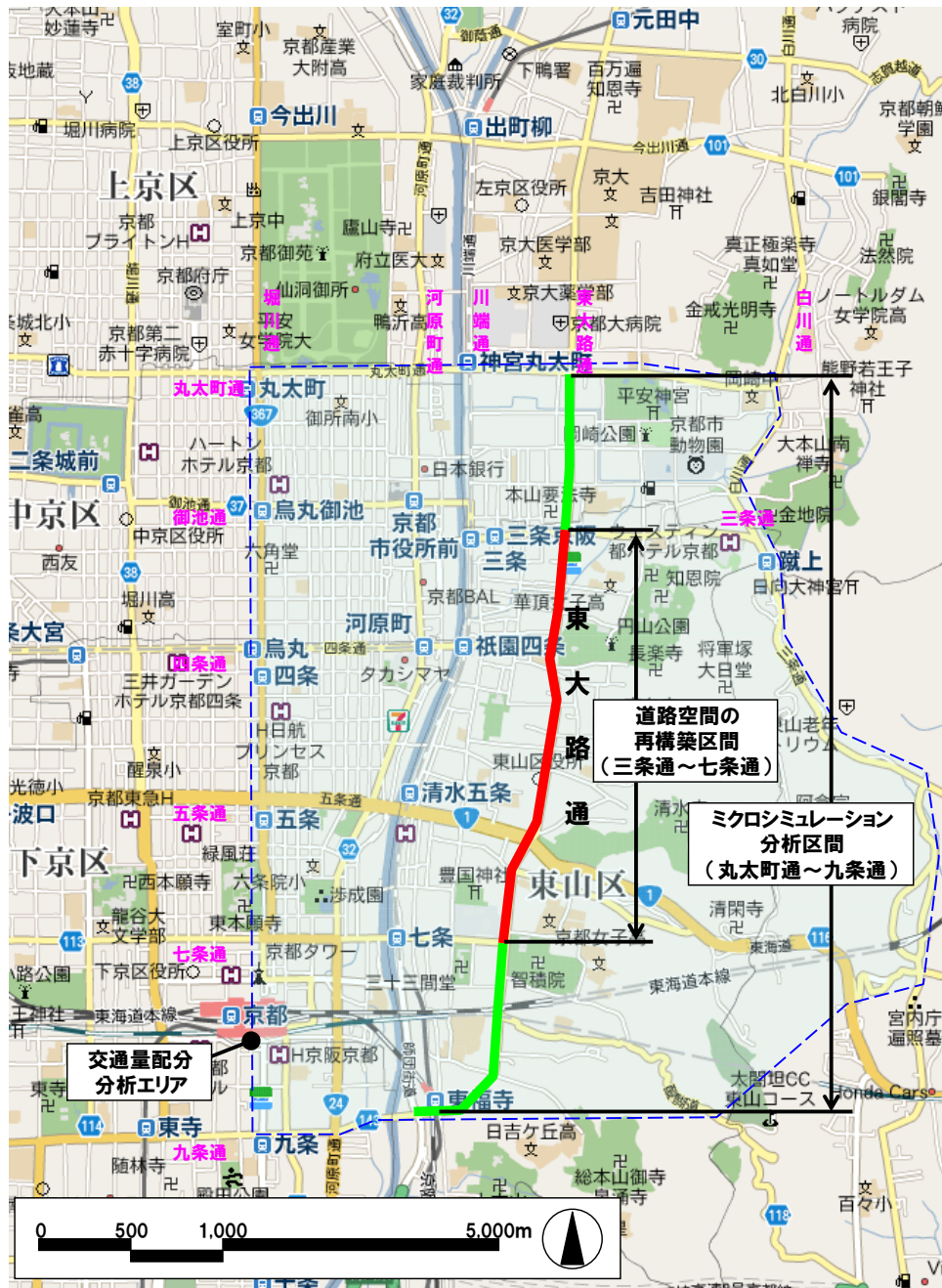
1 調査目的

東大路通の道路空間を再配分するにあたって、東大路通及びその周辺道路への影響を検証するための交通シミュレーションの実施するための基礎調査として、交差点交通量，旅行速度，沿道建築物の状況等の調査を実施した。

2 調査フロー



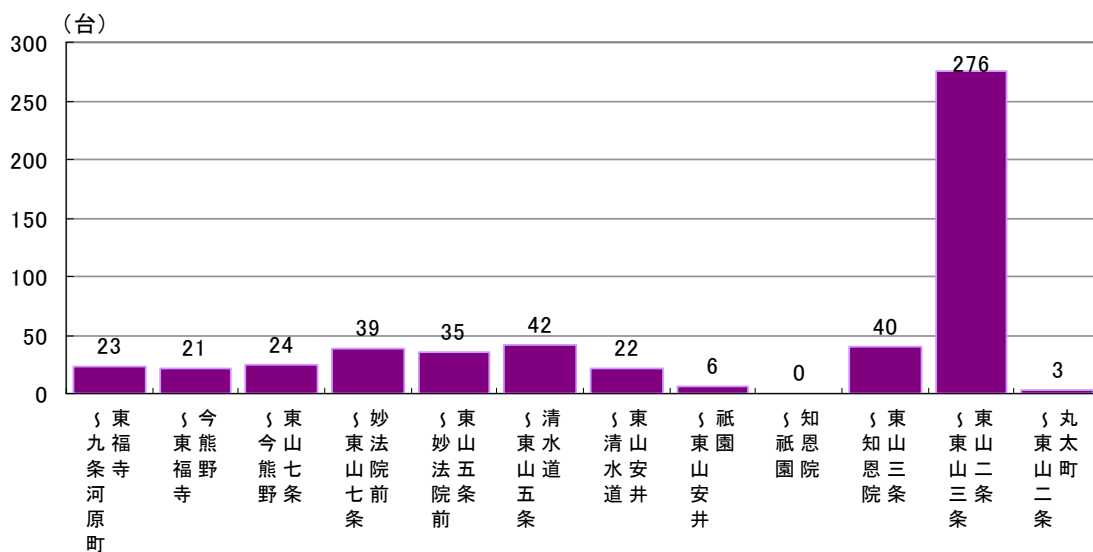
3 調査圏域図



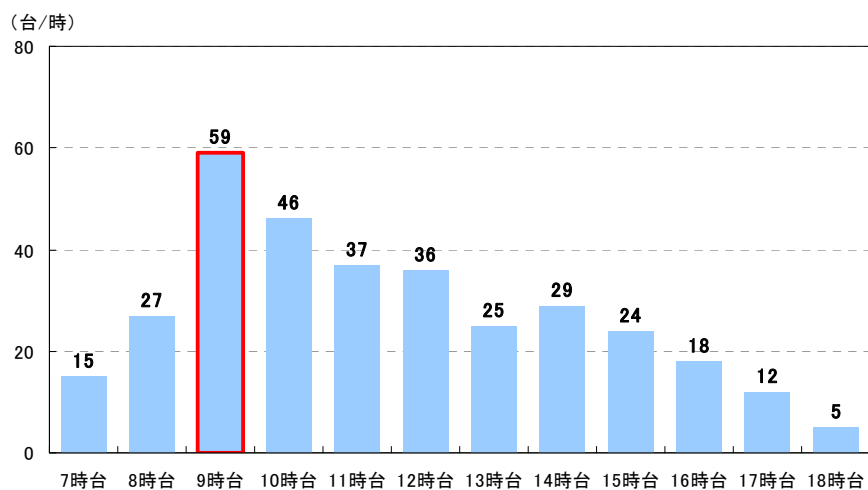
(様式-3b)

4 調査成果

4.1 区間別路上駐車車両数 (自動二輪含む)

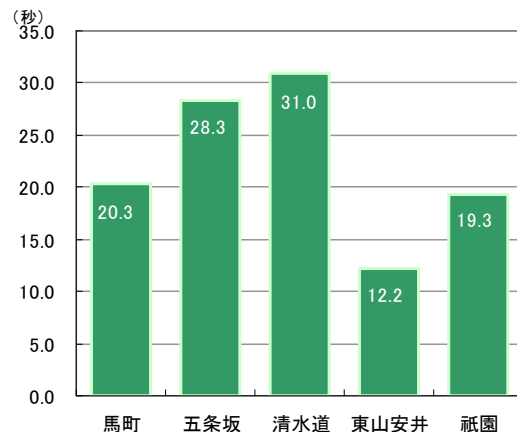
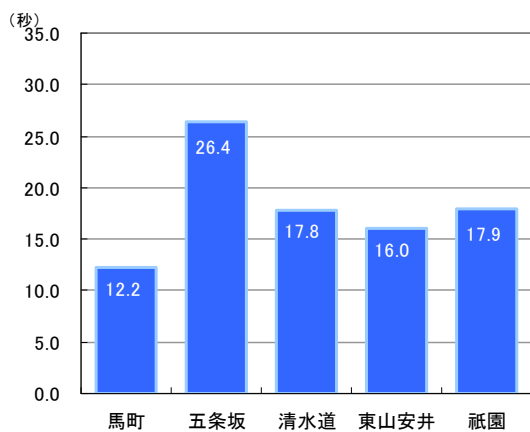


4.2 荷捌き車両数



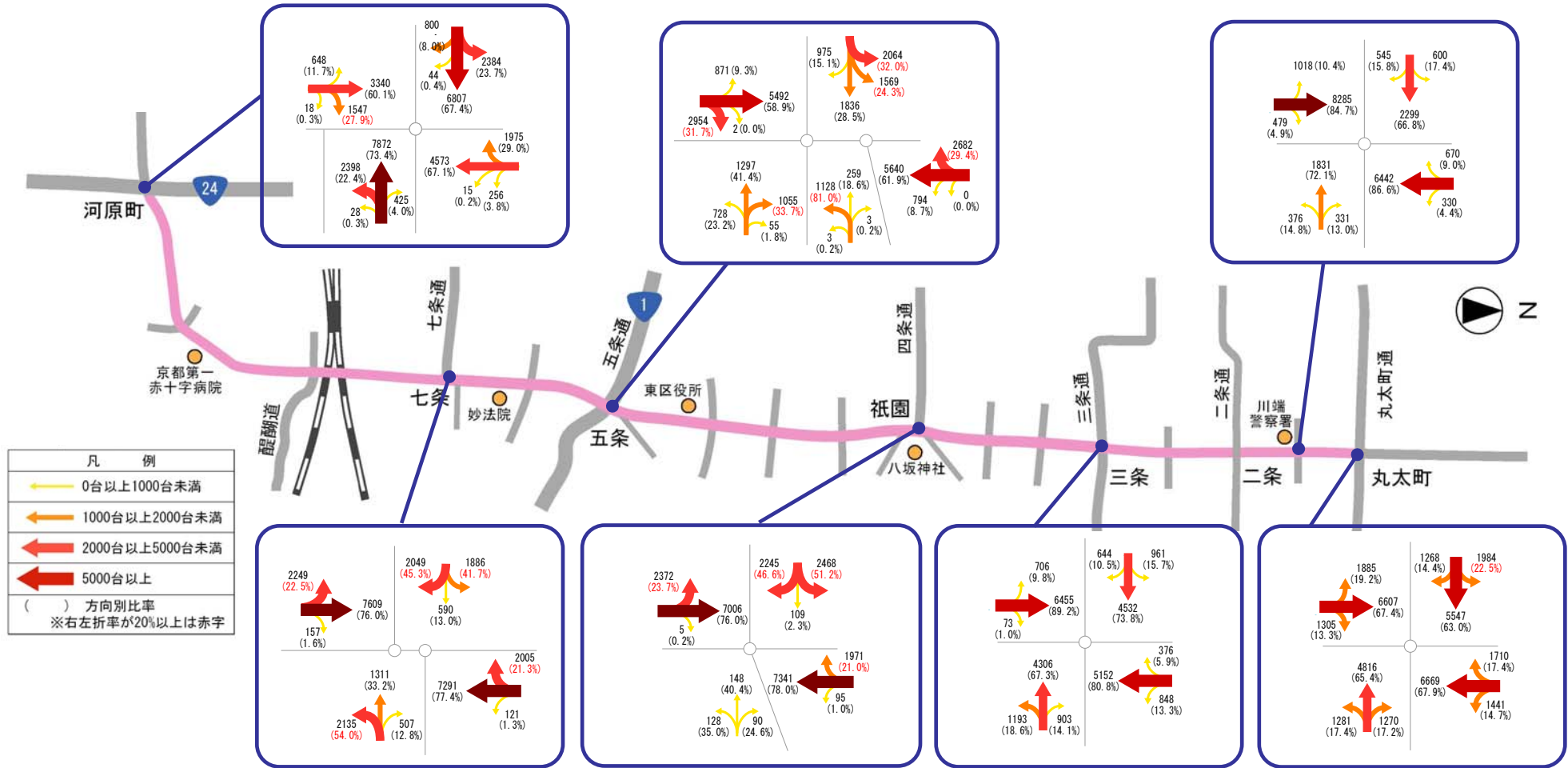
東山三条～東山七条の合計

4.3 バス停別平均停車時間

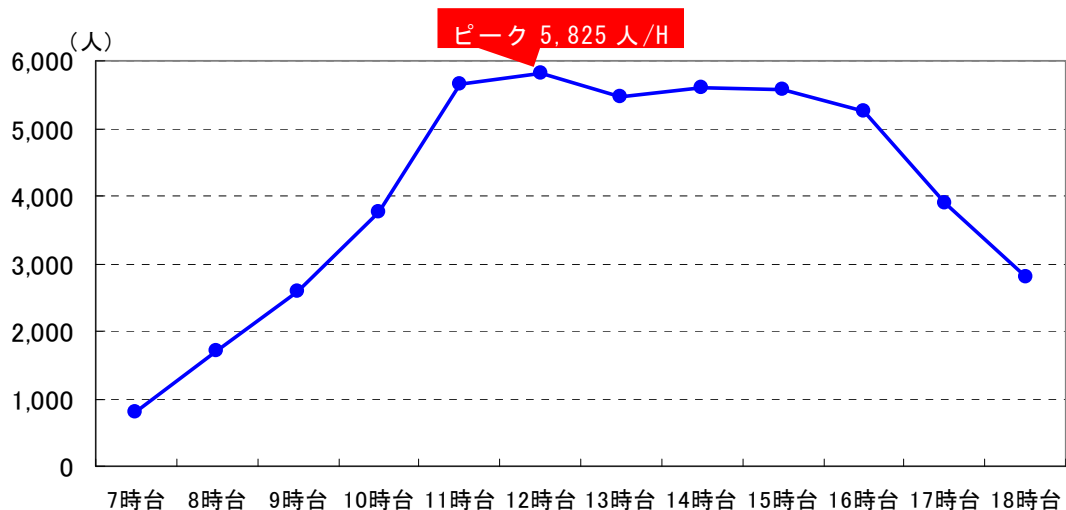


4.4 交差点交通量調査

(平日)

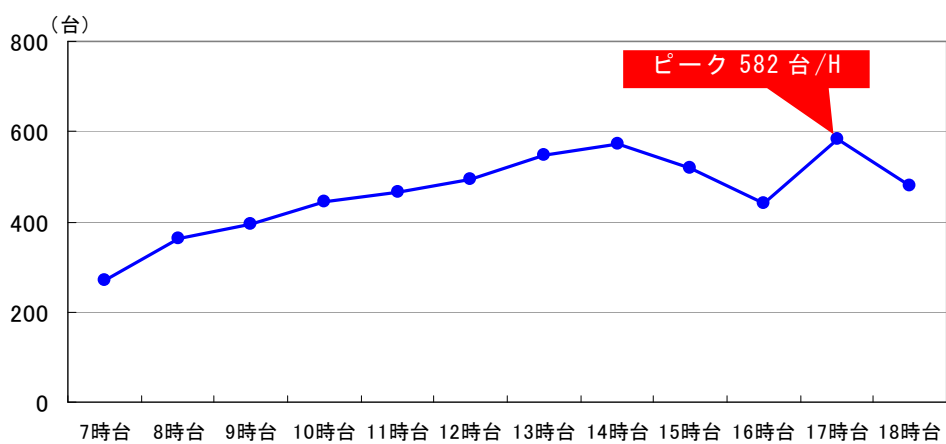


4.5 歩行者交通量調査



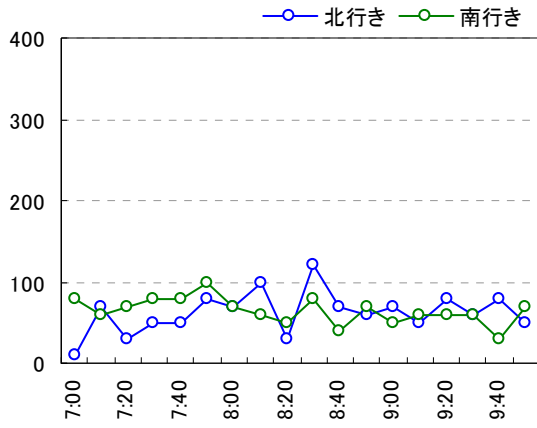
東山三条～東山七条の合計

4.6 自転車交通量調査

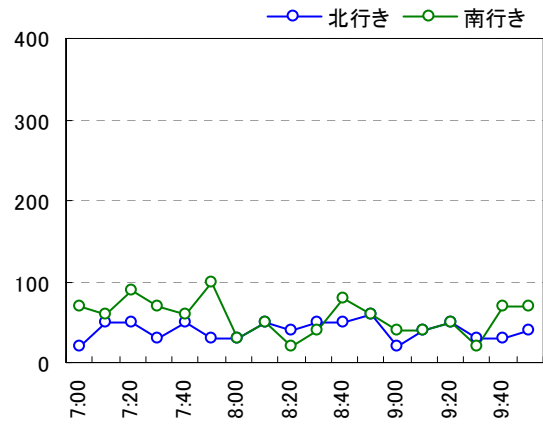


東山三条～東山七条の合計

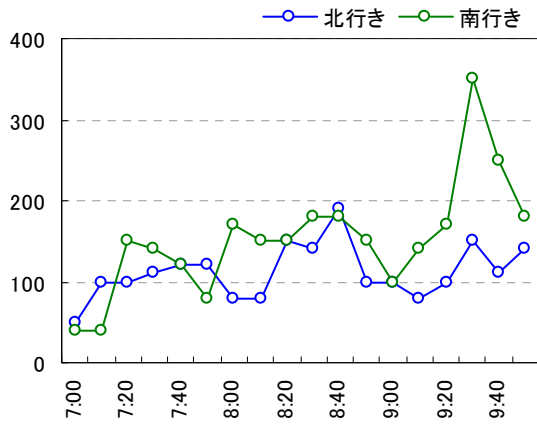
4.7 渋滞長調査



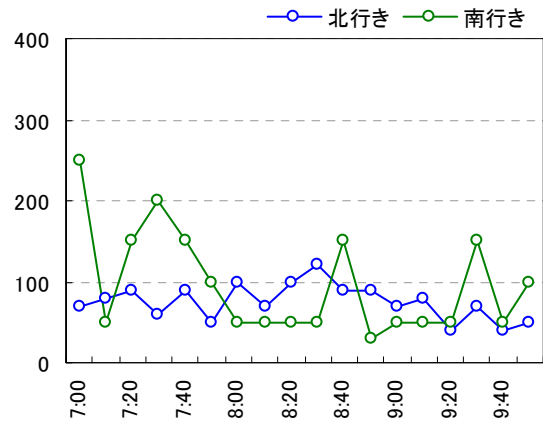
東山三条



祇園



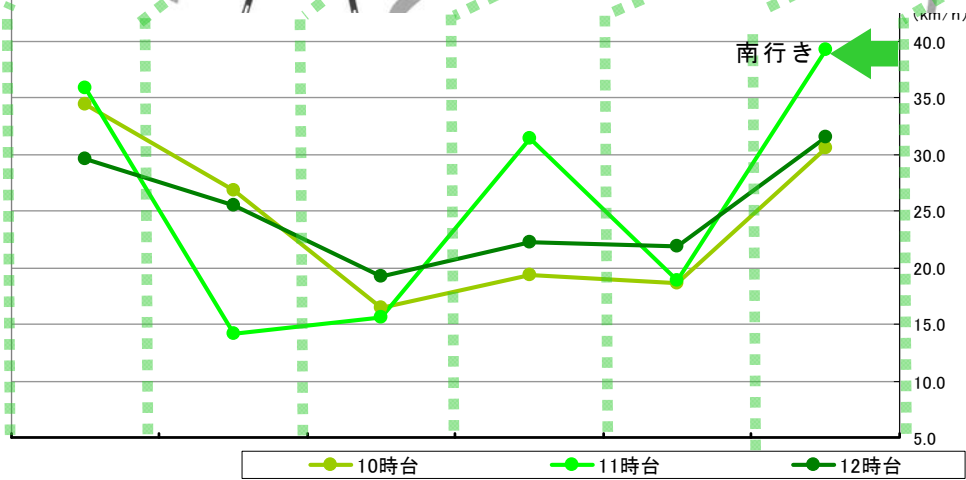
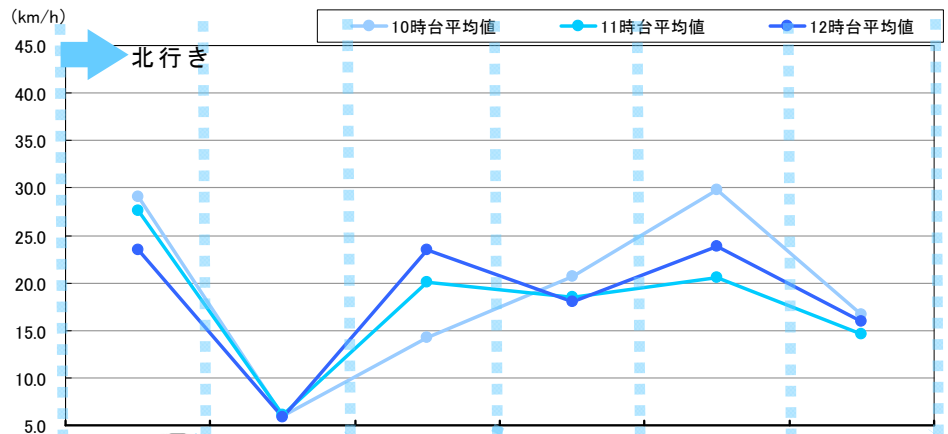
東山五条



東山七条

4.8 旅行速度調査

区 間	10時台 平均	11時台 平均	12時台 平均
九条河原町 ～東山七条	29.1	27.6	23.4
東山七条 ～東山五条	6.0	6.1	5.9
東山五条 ～祇園	14.3	20.1	23.4
祇園 ～東山三条	20.6	18.5	18.0
東山三条 ～東山二条	29.7	20.5	23.9
東山二条 ～東山丸太 町	16.7	14.6	16.0
全区間	15.7	16.0	15.8



区 間	10時台 平均	11時台 平均	12時台 平均
東山丸太 町	30.6	39.2	31.5
東山二条 ～東山三	18.6	18.9	21.8
東山三条 ～祇園	19.3	31.4	22.3
祇園 ～清水道	16.5	15.6	19.2
清水道 ～東山七	26.9	14.2	25.5
東山七条 ～九条河 原町	34.4	35.9	29.5
全区間	22.5	21.4	23.2

「歩いて楽しい東大路」整備基本構想（案）

平成23年3月

「歩いて楽しい東大路をつくる会」

1 東大路通の現状

東山地区は、豊かな文化財や優れた庭園をもつ社寺が多く集まり、四季を通じて多くの観光客が訪れる歴史と文化の薫る国際文化観光都市・京都を代表する地区です。

この東山地区を南北に縦貫する東大路通は、東山区民の生活道路として、また、観光ルートとして多数の人や車が行き交う道路であり、京都の中でも重要な道路の一つとなっています。

しかし、東大路通の現状は以下とおり、安心、安全で快適に歩ける道路空間になっていません。

この整備基本構想は、「人と公共交通優先」の「歩いて楽しい東大路」の整備に向け、「歩いて楽しい東大路をつくる会」で議論し、克服すべき課題や基本方針をまとめようとするものです。



道路環境の現状 (東山三条〜東福寺)

- 歩道の幅員・段差などのバリア (障害) が存在しています。
- 東大路通は、交通量が多く、都心部の幹線道路となっています。

道路幅員に係る現状 (東山三条〜東山七条)

- 歩行者、自転車、自動車の安全な通行環境が整っていません。
- 主要な公共交通は路線バスであるにも関わらず、良好なバス待ち環境が不十分となっています。
- 主要な交差点を除いて、沿道アクセスのための右折レーンがありません。
- 東山開晴館の開校により、多くの児童、生徒の通学利用が見込まれます。

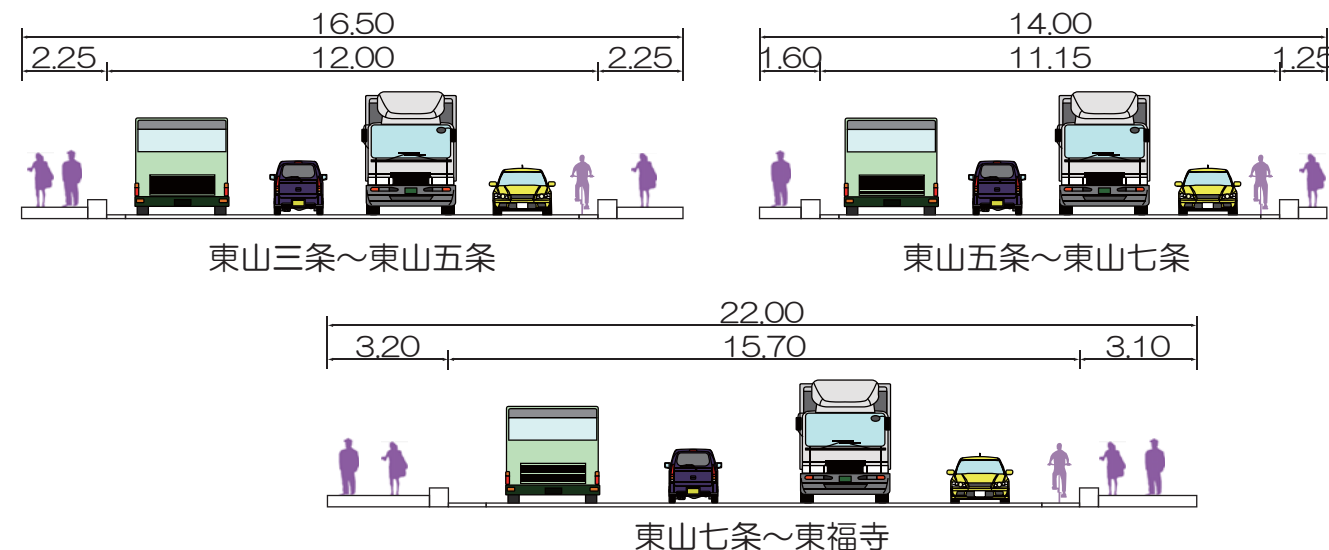
不適切な道路利用に係る現状

- 路上駐車・荷捌き車両が、円滑な交通に支障を及ぼしています (東山三条〜東山七条)。
- 歩道への商品のはみ出し陳列により、歩行者の通行環境が低下しています (東山七条〜東福寺)。

■ 区間別交通量と横断面構成

	東山三条〜東山五条	東山五条〜東山七条	東山七条〜東福寺	
道路幅員	16.50m	14.00m	22.00m	
交通量	自動車	27,225~27,675台/24時間	25,993台/24時間	29,350台/24時間
	自転車	995~1,061台/12時間	709台/12時間	699台/12時間
	歩行者	2,738~3,034人/12時間	1,334人/12時間	1,050人/12時間

※ 表中の交通量は、平成17年道路交通センサスの平日のデータ



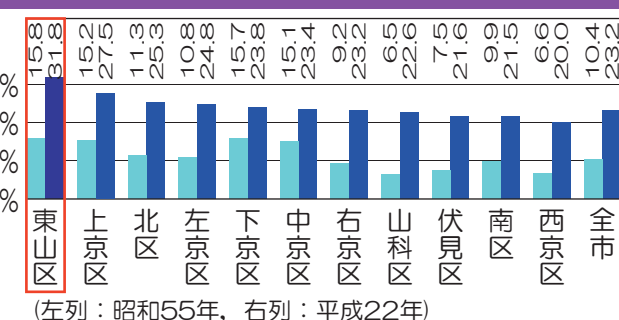
■ 東山区の現状

京都市の行政区の中で高齢化率が一番高い

京都市の行政区の中で、高齢化率 (65歳以上) が31.8% (3人に1人) でもっとも高い行政区となっています。

また、30年前と比較すると、高齢化が著しく進んでいます。

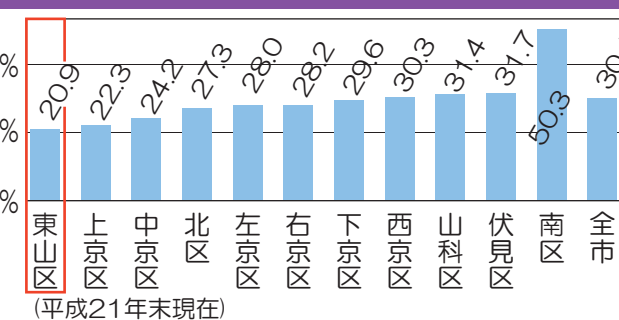
(右図の「行政区別高齢化率の推移」参照)



京都市の行政区の中で自動車保有率が一番低い

区民一人あたりの自動車保有率は20.9% (5人に1台) であり、京都市の行政区の中で一番低くなっています。

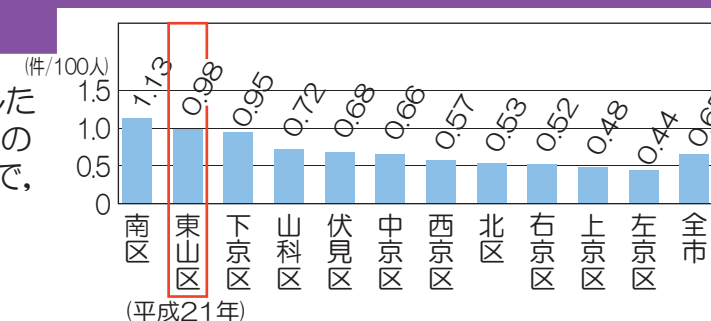
(右図の「行政区別自動車保有率」参照)



人口あたりの事故件数が高い

平成21年中に東大路通 (三条〜七条) で発生した交通事故件数は56件であり、人口100人あたりの事故発生件数は0.98件で、京都市の行政区の中で、南区に次いで2番目に高くなっています。

(右図の「区民100人あたりの事故件数」参照)



2 東大路通における課題

歩道の幅員・段差などのバリア(障害)が存在しています(東山三条～東福寺)

歩道の幅員が狭く、また、段差が大きい箇所や横断勾配の急な箇所があるなど、高齢者や身体に障害のある方などが安心、安全に通行することが難しい環境になっています。



馬町周辺の歩道状況

歩行者、自転車、自動車の安全な通行環境が整っていません(東山三条～東山七条)

車道、歩道ともに幅員が狭く、歩行者にとって、安全で快適な通行環境が整っていません。また、自転車についても、原則として車道を走行しなければなりません。車道が狭く、やむを得ず歩道を通行することもあり、自転車の安全な通行環境も整っていません。



東大路通の交通状況

東大路通は都心部の幹線道路である一方、市民や観光客の通行も多い(東山三条～東福寺)

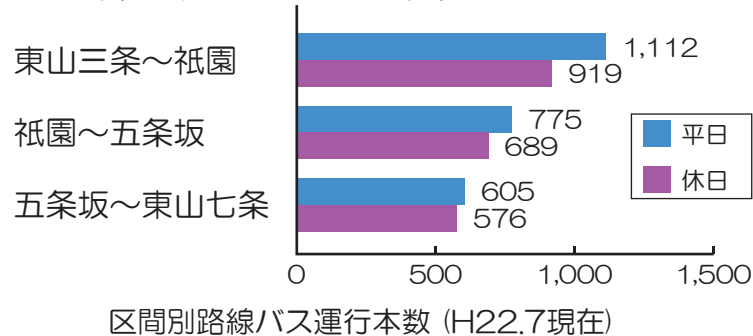
沿道に官公庁や病院など生活に密着した施設や、名所、旧跡、文化施設などの観光施設が多数存在することから、自動車や歩行者などの通行が多くなっています。さらに、平成23年4月には、小中一貫校(東山開晴館)が開校し、多くの児童や生徒が東大路通を通学路として利用することとなります。



東山五条の混雑状況

主要な公共交通は路線バスですが、良好なバス待ち環境が整っていません(東山三条～東山七条)

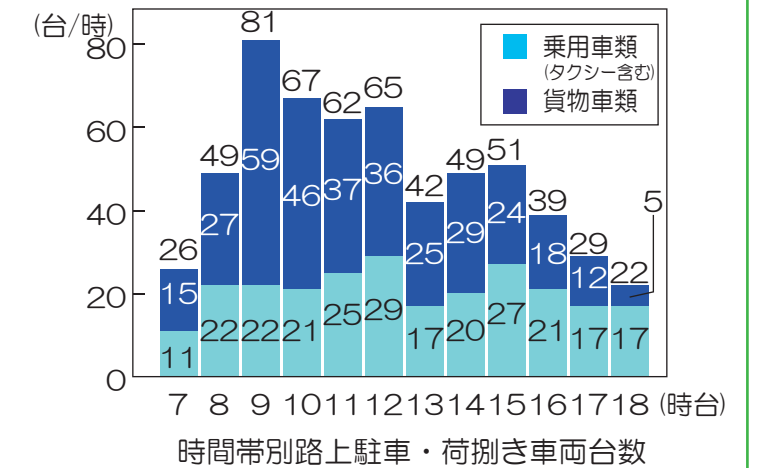
主要な公共交通である路線バスは、運行本数が多く便利な一方、バス停にバスが集中することがあります。また、バス乗降客が狭い歩道にあふれ、歩行者の通行に支障を及ぼしています。



バス待ち状況

路上駐車・荷捌き車両が円滑な交通に支障を及ぼしています(東山三条～東山七条)

路上駐車や荷捌き車両により、直進車両の通行を阻害し、交通渋滞の要因になっています。



歩道上へのはみ出し陳列により、歩行空間の通行環境が低下しています(東山七条～東福寺)

歩道幅員が十分に確保されているにもかかわらず、歩道上への商品のはみ出し陳列や、車道部への自転車の駐輪などにより、安全、快適な通行に影響を与えています。



車道への駐輪状況

3 東大路通に対するこれまでの地元要望

■ 区民、観光客が快適に利用できる東大路

平成14年度から平成22年度まで継続して、東山区市政協力委員連絡協議会において、全学区の要望として「区民、観光客が快適に利用できる東大路通の整備」が強く求められています。

■ 安心・安全で快適な歩行者空間の創出

東山地区においては、平成16年度から、地元住民、交通事業者及び関係機関等との連携・協働による東山交通対策研究会において、秋の観光ピーク時に観光地交通対策を検討・実施していますが、平成20年3月に開催された同研究会において、地元委員から、「安心・安全で快適な歩行者空間の創出」が求められています。

■ 東大路通の車道幅員の見直しを含めた歩道拡幅と電線地中化事業の推進

平成21年2月4日に、「東山区交通安全対策協議会」から、京都市長に対して「東大路通の車道幅員の見直しを含めた歩道拡幅と電線地中化事業の推進」に係る要望書が提出されました。

4 「歩いて楽しい東大路」の整備に向けた基本方針

■ 東大路通の目指す姿

現在の道路幅員の中で、歩行者が安心・安全、そして快適に通行することのできる空間の確保を最優先にして、車線数の減少等も含めた道路空間の再構成を検討し、「環境」、「景観」、「地域コミュニティ」、「観光振興」等の視点からも「歩いて楽しい東大路」を目指します。

ハード整備 (東山三条～東山七条)

- ・ 歩行者が安全で快適に通行できる道路とするため、歩行空間の拡大、交通安全性の向上及び自動車交通の抑制を目指します。
- ・ 歩行者の安全に十分配慮した歩行空間の確保を目指します。
- ・ 公共交通の効率的で円滑な運行を目指します。

ソフト対策 (東山三条～東福寺)

- ・ 区民自らが、クルマ依存型の生活を見直し、自然と調和したゆったりした暮らしを来訪者にも提唱し、ゆっくりと歩いて「五感で楽しむまち」を目指します。
- ・ 歩行者も自転車も自動車も交通ルールとマナーを守り、交通安全を実践します。
- ・ 車道や歩道において、路側への自転車駐輪や歩道上への商品陳列等の通路の不適切な利用を改めます。

■ 「歩いて楽しい東大路」の整備のための前提条件

「歩いて楽しい東大路」を整備するためには、多くの課題があります。これらを克服するためには、東山区民の理解と協力の下、クルマを重視したまちと暮らしから「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに大きく転換することが必要です。

「歩いて楽しい東大路」整備のための施策案	左記施策の実施に係る課題	課題解決に伴う前提条件
歩道幅員の拡幅	放置自転車やはみ出し陳列、看板等の増加	地域ぐるみの道路の適切な利用の検討、推進
	電線類地中化に伴う地上機器設置箇所の確保	地中化に係る沿道住民の理解と協力
道路構成の見直し	自動車交通容量低下による東大路通及び周辺道路での交通混雑の発生	周辺道路への適切な分散過度にクルマに頼らないライフスタイルへの転換
	荷捌き、路上駐車による自動車交通の走行性の低下	地域に応じた荷捌きルールの検討路上駐車防止対策の検討
	路線バス運行に係る自動車交通の走行性の低下	路線バスの効率的で円滑な運行の検討

5 「歩いて楽しい東大路」に求められる姿 (地元要望, 意見)

昨年9月から10月にかけて、地元役員会にて「歩いて楽しい東大路」について説明を行い、多くの意見をいただきました。

- 賛成意見
 - ・ 安心、安全で快適な歩行空間を創出することはとてもいいことだ (全学区)。
- 道路の再構成について
 - ・ 緊急車両が円滑に走行できる道路空間にしてほしい。
 - ・ 路線バスや車両が停車しても、後続車が安全・円滑に通行できる道路空間にしてほしい。
 - ・ ゆとりと潤いのある歩行空間を創出してほしい。
- 自動車の流入抑制、交通渋滞について
 - ・ 公共交通の更なる利便性の向上を図るとともに、ドライバーに東大路通の交通情報やパークアンドライド駐車場等の自動車流入抑制につながる効果的な情報提供を検討してほしい。
 - ・ 東大路通の道路空間再配分に伴い、増加することが危惧される生活道路への車両の流入抑制対策をしてほしい。
 - ・ 公共交通の更なる利便性の向上を図るとともに、ドライバーに東大路通 (三条～七条) の交通情報を広く提供し、周辺道路への迂回誘導を促してほしい。
- 交通規制について
 - ・ 車両が円滑に通行できる道路空間の創出に向けた方策を、地域住民、行政、交通管理者が連携して方策を検討してほしい。
 - ・ 引き続き、観光シーズンにおける交通対策に取り組んでほしい。
- 駐停車車両について
 - ・ 地域特性に応じた荷捌きのあり方やルールを検討してほしい。
- 路線バスについて
 - ・ 便利で効率的に公共交通を運行してほしい。
- 自転車について
 - ・ 歩行者にとっても自転車にとっても安全・快適な通行環境を検討するとともに、安全な自転車利用のマナー・ルールの確立を区民ぐるみで取り組んでほしい。
- バリアフリーについて
 - ・ 高齢者や身体に障害のある方をはじめ誰もが安全・快適に通行できる道路空間を創出してほしい。

○「歩いて楽しい東大路」の整備の方向性

現在の道路幅員の中で、歩行者が安心・安全、そして快適に通行することのできる空間の確保を最優先にして、車線数の減少等も含めた道路空間の再構成を検討し、「環境」、「景観」、「地域コミュニティ」、「観光振興」等の視点からも「歩いて楽しい東大路」を目指します。

環境

- ・道路空間を見直すことにより、クルマから歩行者を中心とした道路空間の整備を目指します。
- ・安全、快適に通行できる歩行空間の整備を目指します。
- ・自転車にも安全な道路空間の整備を目指します。

景観

- ・道路空間の見直しと併せて無電柱化を実施することにより、優れた沿道景観の形成を目指します。

地域コミュニティ

- ・多くの人々が集い、行き交うことで沿道が活気やにぎわいにあふれた道路空間の整備を目指します。

観光振興

- ・観光客が歩いて楽しむことのできる道路空間の整備を目指します。

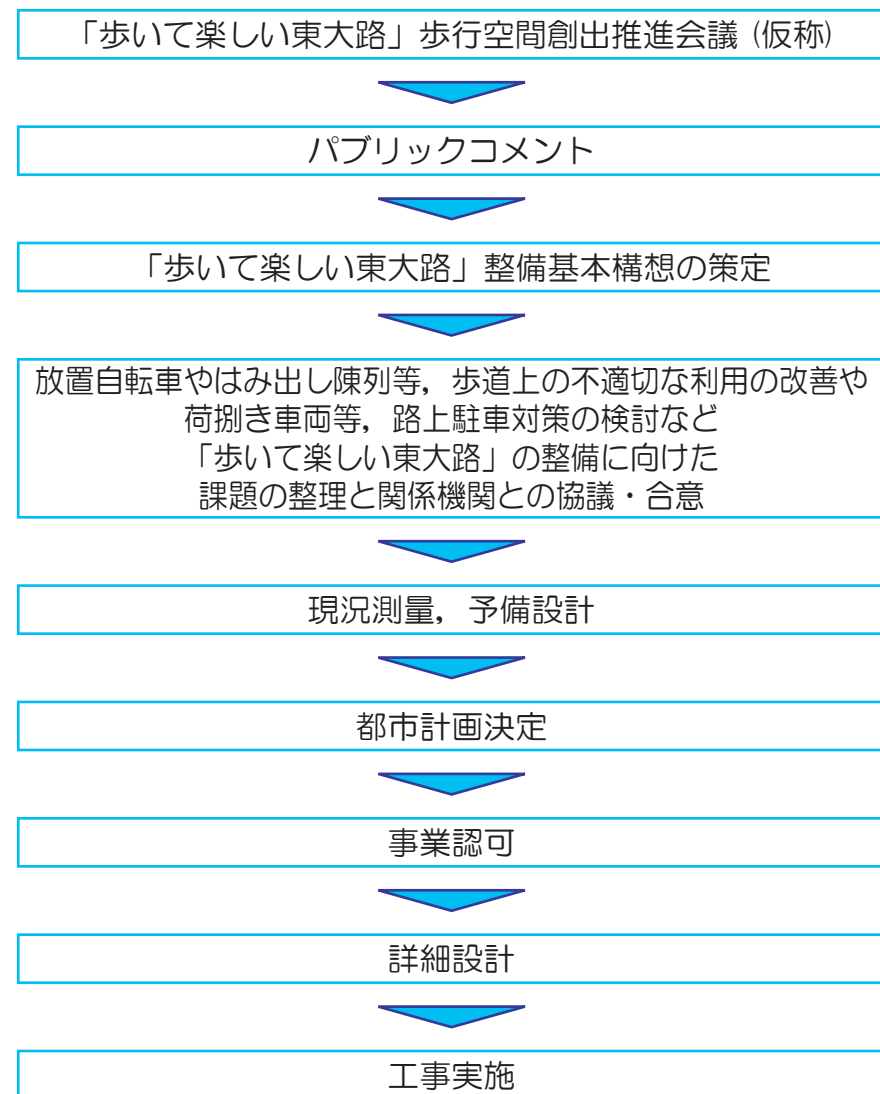
その他

- ・バス停車時に後続車が通行できるように配慮するなど、自動車の安全・円滑な通行を目指します。
- ・緊急車両が通行できる道路構成とすることにより、安心して暮らせるまちづくりを目指します。



7 「歩いて楽しい東大路」の整備の流れ

今後は、以下の流れに沿って「歩いて楽しい東大路」の整備を推進していきます。



8 「歩いて楽しい東大路」の整備に向けた課題解決のための対策

