

## 2 細街路について

### (1) 選択項目の整理

- ・ 幹線道路と同様，定期的か毎日か，時間をどうするかなど，選択項目があります。
- ・ それらを整理すると，次のとおりです。

選択項目		選択肢			備考
変化の大小		小	←————→		大
区間	南北街路	四条通～三条通		四条通～御池通	
歩行者空間の拡大		歩行者専用道路（注1）			通への通り抜け禁止（注2）
定期・恒常の別		休日（特定日）のみ		毎日	
時間		昼間の特定時間帯のみ （例：12時～19時）	夜間を除く （例：5時～24時）	終日	

#### 注1 歩行者専用道路

- ・ 当該通りを横断する通りについての通行は認める（平成12・13年度に実施した三条通の社会実験においても同様に横断は可としていた）。
- ・ 当該通りの住民に係る車両，月極駐車場の契約車両，事業用車両などの通行許可を行う。
- ・ なおタクシーについて，近接する地点までは到達できるので，ここでは通行禁止にすることが適当であると考えます。

#### 注2 備考：「通への通り抜け禁止」

- ・ いわゆる通過交通を禁止する規制。
- ・ 実効性の担保方策の検討が必要。

### (2) 「歩行者専用道路」パターン（関連：選択項目 ・ ）

#### ア 「毎日」の実施について

各種上位計画等においては，細街路において自動車流入を抑制するとしています。しかし，いずれの通りにも多数の時間貸の営業駐車場が存在している現状において，完全モールの「毎日」実施は困難であると考えます。

## イ 有力な細街路の選択

- ・ まず最初に、南北の細街路について、対象としての優先度を明らかにする目的で、以下のメルクマールに照らし、次頁のとおり比較を行いました。
- ・ 御幸町通（三条通以南）、堺町通が、比較してふさわしいと考えられ、優先的に検討してはどうかと考えます。
- ・ また、東西の細街路については、同様のメルクマールに照らすと、三条通が比較してふさわしいと考えられ、優先的に検討してはどうかと考えます。
- ・ もちろん、通り全部でなければ意味がないということではなく、一部から、という選択肢も検討に値します。あるいは、歩行者専用道路により交通セルを作っていくという方法もあります。一方通行を見直して通過交通を抑制するという方法もあります。こうした方法については研究会で取り上げることはできませんでしたが、併せて協議会において検討されることが望まれます。

### 1 歩行者交通量

- ・ 多い道路のほうが、自動車流入抑制策の必要性・効果が高いといえます。

### 2 沿道の商業施設

- ・ 多い道路のほうが、自動車流入抑制策の必要性・効果が高いといえます。

### 3 沿道の営業駐車乗数

- ・ 少ない道路のほうが、自動車流入を抑制した場合の営業駐車場への影響が少ないため、自動車流入抑制策の実施に適しているといえます。
- ・ 特に機械式立体駐車場の場合には、更地にリース設備を設置した一時利用的な駐車場に比べ、営業規模が大きいため抑制策の影響が大きく、また投資経費が大きいため転業も容易でなく、これが多い道路は、自動車流入抑制が難しいといえます。

### 4 沿道に用事のある自動車交通量

- ・ 少ない道路のほうが、自動車流入を抑制した場合に沿道商業等への影響が少ないため、自動車流入抑制策の実施に適しているといえます。

### 5 自動車断面交通量

- ・ 少ない道路のほうが、自動車流入を抑制した場合に周辺道路への影響が少ないため、自動車流入抑制策の実施に適しているといえます。