

ウ 通りごとのシミュレーション

細街路の施策は、三条通（烏丸通～寺町通）、堺町通（御池通～四条通）、御幸町通（三条通～四条通）を、それぞれ自動車が通行できないものとした場合の歩きやすさの改善効果と、自動車の混雑状況を試算した。

歩きやすさの評価指標は、幹線道路と同様に幅員 1 m 当たりの歩行者交通量を用いた。具体的には、現状では歩行者は幅員 2 m の範囲を歩いているのが、自動車の通行抑制により、道路幅員である 5 m に広がって歩けるものと考えた。

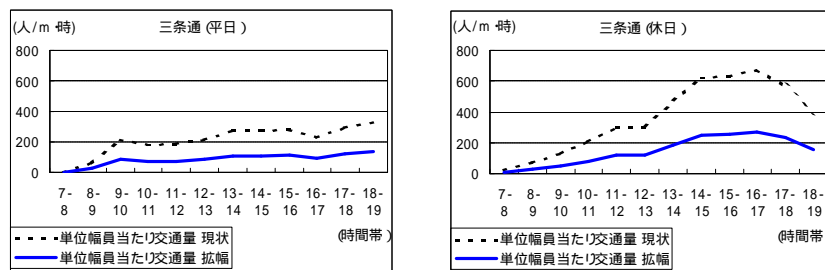
自動車の混雑状況は、三条通は御池通と蛸薬師通に、御幸町通は富小路通と河原町通に、堺町通は東洞院通と富小路通に、それぞれ交差点方向別交通量の割合を参照して、転換するものとする条件により試算した。

(ア) 三条通（歩行者専用道路）

a 歩行者の状況

- ・ 休日のピーク時（16 時台）では，三条通には多くの歩行者が，自動車と錯綜しながら歩いている。
- ・ 自動車の通行を抑制することにより，歩行者が道路空間を全て利用できるため，安全・快適に回遊することができる。
- ・ 地域活性化等を目的とする路上イベントなど，更なる魅力向上も可能となる。
- ・ このように，快適性や魅力が大きく向上し，来訪者の増加も期待できる。

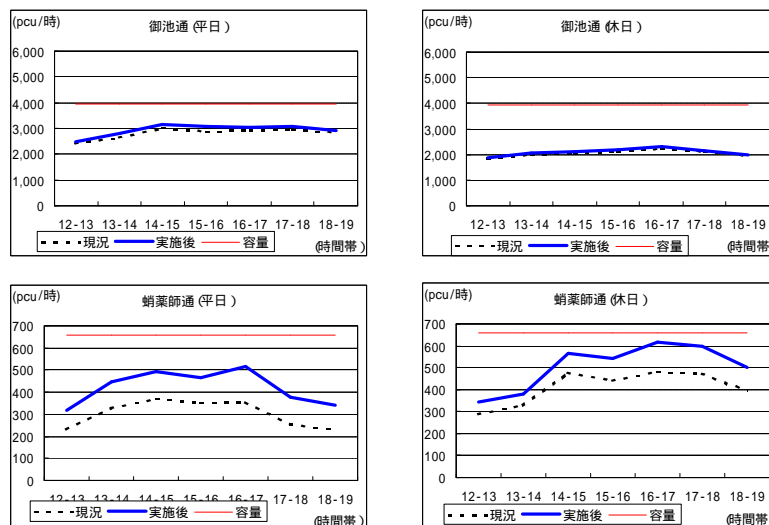
シミュレーション 10 歩行者交通の状況変化（三条通）（歩行者専用道路）



b 自動車の状況

- ・ 仮に現在，三条通を通行している自動車全てが御池通と蛸薬師通のみに転換すると単純に想定すると，蛸薬師通では，約 3 割の交通量増加が見込まれる。その場合でも，実際には全ての転換，2 つの通りのみへの転換は考えにくいことから，過大な見込みであるが，容量には相当の余裕がある。

シミュレーション 11 自動車交通の状況変化（三条通）（歩行者専用道路）



【シミュレーションの条件と考え方】

御池通と蛸薬師通の比率は，烏丸通の交差点における交差点方向別交通量の観測結果に基づき，北方面の交通は御池通へ，南方面の交通は蛸薬師通へ，それぞれ転換するものとした。

B e f o r e



A f t e r

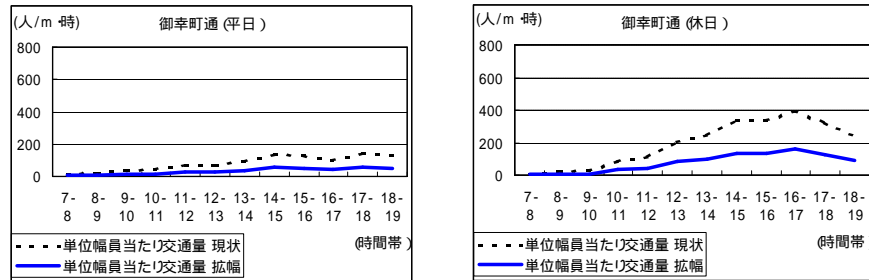


(イ) 御幸町通 (歩行者専用道路)

a 歩行者の状況

- ・ 自動車の通行を抑制することにより、歩行者が道路空間を全て利用できるため、安全・快適に回遊することができる。
- ・ 地域活性化等を目的とする路上イベントなど、更なる魅力向上も可能となる。
- ・ このように、快適性や魅力が大きく向上し、来訪者の増加も期待できる。

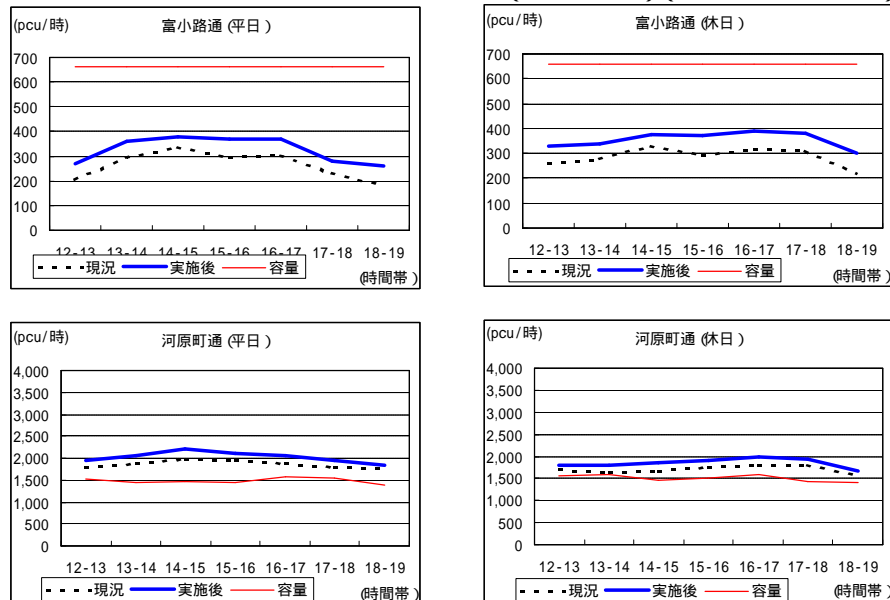
シミュレーション 1 2 歩行者交通の状況変化 (御幸町通) (歩行者専用道路)



b 自動車の状況

- ・ 仮に現在、御幸町通を通行している自動車全てが富小路通と河原町通のみに転換すると単純に想定すると、富小路通では、約 2 割の交通量増加が見込まれる。その場合でも、実際には全ての転換、2 つの通りのみへの転換は考えにくいことから、過大な見込みであるが、容量には相当の余裕がある。

シミュレーション 1 3 自動車交通の状況変化 (御幸町通) (歩行者専用道路)



【シミュレーション条件の考え方】

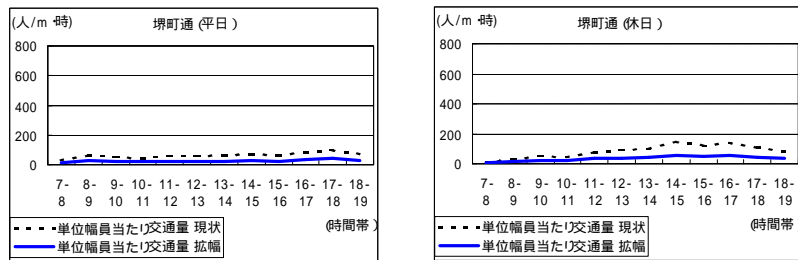
富小路通と河原町通の比率は、四条通の交差点における交差点方向別交通量の観測結果に基づき、東方面の交通は河原町通へ、西方面の交通は富小路通へ、それぞれ転換するものとした。

(ウ) 堺町通 (歩行者専用道路)

a 歩行者の状況

- ・ 現状における歩行者交通量はそれほど多いとは言えないが、自動車の通行を抑制することにより、歩行者が道路空間を全て利用できるため、安全・快適に回遊することができる。
- ・ 地域活性化等を目的とする路上イベントなど、更なる魅力向上も可能となる。
- ・ このように、快適性や魅力が大きく向上し、来訪者の増加も期待できる。

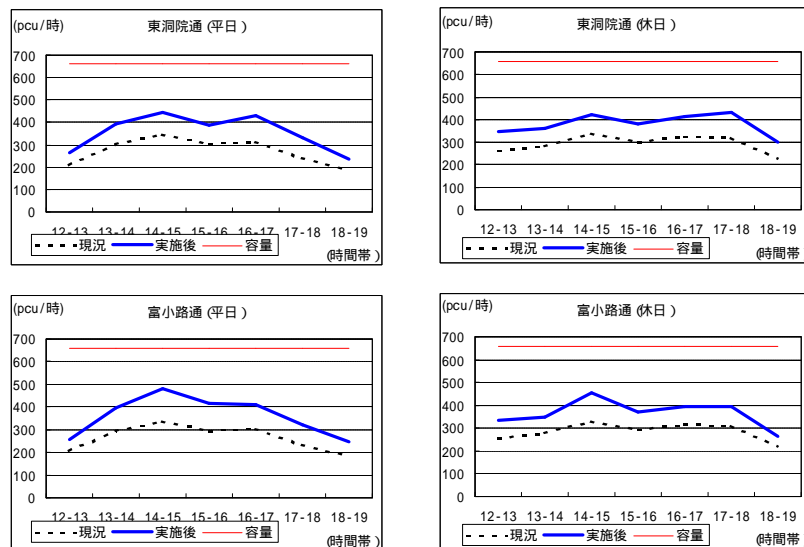
シミュレーション 14 歩行者交通の状況変化 (堺町通) (歩行者専用道路)



b 自動車の状況

- ・ 仮に現在、堺町通を通行している自動車全てが東洞院通と富小路通のみに転換すると単純に想定すると、東洞院通及び富小路通では、約 3 割の交通量増加が見込まれる。その場合でも、実際には全ての転換、2 つの通りのみへの転換は考えにくいことから、過大な見込みであるが、容量には相当の余裕がある。

シミュレーション 15 自動車交通の状況変化 (堺町通) (歩行者専用道路)



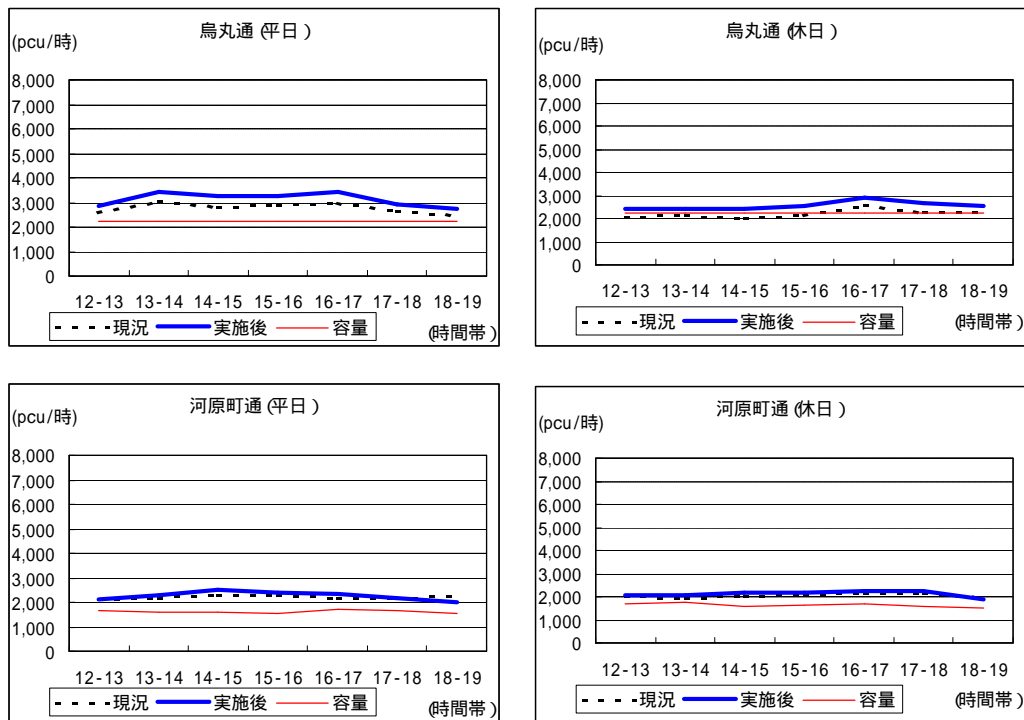
【シミュレーションの条件・考え方】

東洞院通と富小路通の比率は、四条通の交差点における交差点方向別交通量の観測結果に基づき、東方面の交通は富小路通へ、西方面の交通は東洞院通へ、それぞれ転換するものとした。

(補遺その1)「 通への通り抜け禁止」パターン(関連:選択項目 ・ 備考)

- ・ 細街路においては、通過交通が問題視されていることから、これだけを直截に禁止する規制であり、独創的施策である。
- ・ 歩行者専用道路と異なり、沿道の駐車場や商店への来訪者の通行が可能となる。沿道の住民や事業者に対し、通行許可を行う手間も省ける。
- ・ 南北方向の細街路が候補となる。合意のとれた通りで実施する。
- ・ 実現すれば、細街路の歩行環境は改善が期待されると考えられる。快適性の向上をうけ、来訪者の増加も期待できる。
- ・ 仮に南北方向の7つの細街路全ての通過交通が幹線道路へ転換すると単純に想定すると、実際には全ての転換は考えにくく、過大な結果であるが、烏丸通は1割程度の増加が見込まれ、河原町通はほとんど変化はないと見込まれる。

シミュレーション16 自動車交通の状況変化(細街路 幹線道路)(通への通り抜け禁止)



【シミュレーションの条件・考え方】

東洞院通～御幸町通までの南北方向の細街路の通過交通が烏丸通と川端通に転換するものとした。

高倉通～御幸町通の通過率は本研究会調査結果の堺町通と御幸町通の通過率の平均値(平日:55.9%, 休日55.2%)を用いた。

東洞院通の通過率は、京都府立大学宗田研究室によって平成10年11月に実施された調査結果(資料6(p11))において他の街路が概ね50%程度であったのに対して東洞院通のみ20%程度と特徴的であったことを考慮し、本検討でも20%とした。