

三条通交通処理計画調査

概 要 版

平成 13 年 3 月

京 都 市

目 次

1. はじめに-----	1 - 1
(1) 調査の背景と目的-----	1 - 1
(2) 調査の全体構成-----	1 - 1
2. 交通社会実験の準備-----	2 - 1
(1) 交通社会実験内容の企画-----	2 - 1
(2) 交通社会実験の準備-----	2 - 5
3. 交通社会実験の実施-----	3 - 1
(1) 交通社会実験実施状況の確認-----	3 - 1
(2) 実態調査の企画と実施-----	3 - 3
4. 交通社会実験結果-----	4 - 1
(1) 実験期間中の交通状況-----	4 - 1
(2) 実験による影響-----	4 - 6
(3) 地元の交通体系整備の意向-----	4 - 10
5. 三条通の交通体系整備のあり方-----	5 - 1
(1) 基本的方針-----	5 - 1
(2) 整備方策-----	5 - 3

1. はじめに

(1) 調査の背景と目的

川端通から河原町通にかけての三条通は、京都市の都心部の商業集積地域の一角として、沿道には商店街が形成されている。しかし、歩行者交通量に対して歩道幅員が十分には確保されていないために混雑が生じたり、歩道上の駐輪などにより歩行の快適性が阻害されているなどの問題が生じている。一方、自動車交通については、通過交通が多いことが一因となって河原町三条周辺や三条大橋周辺で混雑を生じたり、荷捌き駐車による道路容量の低下やバス同士のすれ違いの困難（それ故の道路混雑の発生）が生じている。

これらの自動車交通、歩行者交通にかかる問題を改善するために、平成11年度には三条通の交通のあり方について研究会や地元との協議を通じて検討を重ねた結果、歩行者を中心とするまちづくりを進めていくことが確認され、道路空間の使い方に関する代替案（現況歩道幅員の有効利用、北行車両の右折禁止、一方通行化など）を設定し、主に交通面からの定量的な比較検討をおこなった。

しかし、前年度に提案した代替案の具体化を図るためには、これらの施策を実施に移した場合の影響を把握する必要がある。そのため、平成12年度には、これらの代替案のうち、周辺に及ぼす影響が最も小さく合意形成が最も容易であると考えられる河原町三条北行車両の右折禁止、貨物の積卸し場所の指定という代替案に加えて、路線バスの西行き一方通行化を行った場合について、交通社会実験を実施して影響を把握するものとした。

(2) 調査の全体構成

調査の全体構成は以下の通りである。

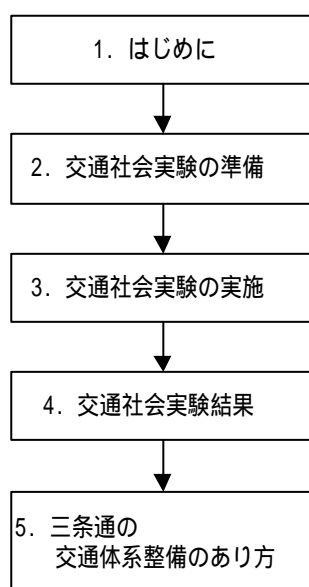


図 1.1 調査の全体構成

2. 交通社会実験の準備

(1) 交通社会実験内容の企画

交通社会実験として、以下の三つをおこなうこととした。

- 河原町三条交差点北行車両の右折禁止
- 三条通の路線バスの西行き一方通行
- 貨物の積卸し場所の指定

1) 河原町三条交差点北行車両の右折禁止

<実験目的>

河原町三条交差の交通混雑の緩和、歩行者主体とすべき三条通の自動車交通量の削減、副次的には河原町三条交差点横断歩行者の安全性の向上を目的とした。

<実験内容>

河原町三条交差点について、北行右折を禁止した。

右折禁止となったことを明示的に表現するため、現在の河原町三条北行右折レーンを一時的になくすものとし、北行を直線2車線で構成する形に変更した。

<実験期間>

本施策をおこなった場合の影響は、平日及び土日によって異なると考えられること、沿道アクセス車両は曜日により変動するものと考えられる。その一方で、周辺への影響を最小限に押さえる必要があるため、実験の期間としては1週間とした。

実験日時については、関係機関との調整の上、最終的には3月1日(木)午前6時前後(車線変更工事終了後)から3月7日(水)(深夜28時前後の車線変更復旧後)までの予定としていたが、2月28日(水)の夜が雨天のために車線変更工事ができなかったため、最終的には3月2日(金)(車線変更工事終了後)から3月7日(水)(車線変更復旧後)までとした。

<実験準備>

実験に必要な物件として、以下のものを作成、設置するものとした。

- 規制標識
- 規制看板
- 予告看板
- 補助標識目隠し袋

併せて、以下のような準備を行った。

- 河原町三条交差点の信号の調整
- 地元等に配布するためのチラシの作成
- 河原町三条交差点北行の車線構成の一時的な変更

2) 三条通の路線バスの西行き一方通行化

< 実験目的 >

三条通における貨物の積卸しなどによる駐停車に伴い蛇行運転を余儀なくされることによるバスの遅れの緩和、さらにはそれに伴う道路混雑の発生の緩和を目的とした。

< 実験内容 >

三条通を東行する市バスの1系統、5系統、11系統、15系統、27系統について、全て御池通り経由とした。また、それにともない、1系統、15系統については、京都ホテル前に河原町三条停留所を移設した。

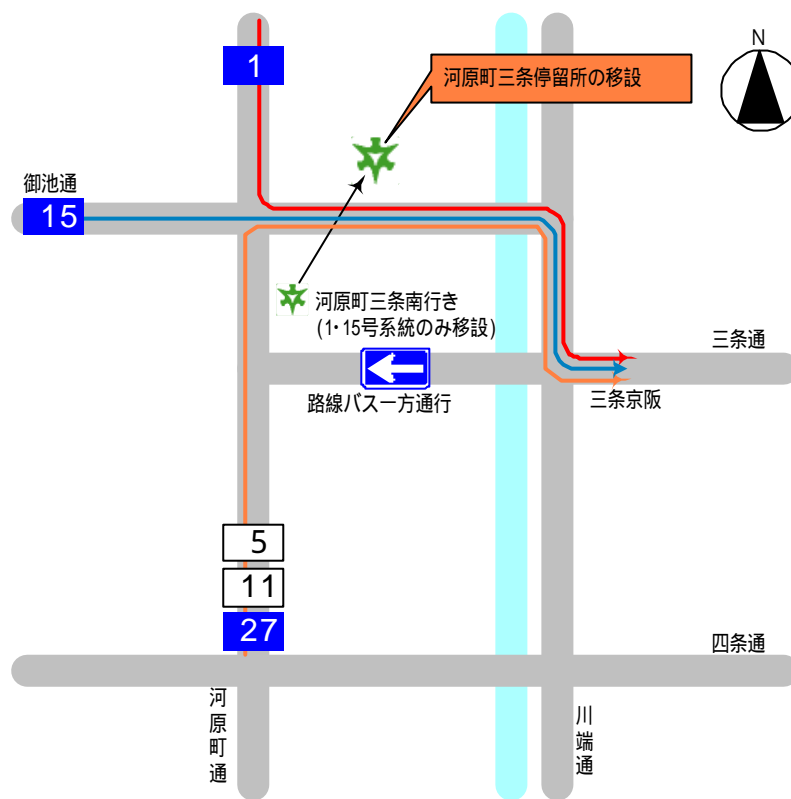


図 2.1 市バス経路変更の状況

< 実験期間について >

実験の期間としては3月1日(木)から7日(水)までの1週間とした。

< 実験準備 >

実験に伴い、交通局では対象となる5つの系統についての迂回案内等をおこなった。

3) 貨物の積卸し場所の指定

< 実験目的 >

三条通の歩行者による交通混雑の緩和あるいは荷捌き停車による交通混雑の緩和、及び歩行者を中心とするまちづくりを進めることを目的とした。

< 実験内容 >

三角コーンを用いて仮設的に歩道を車道側に若干広げることで、歩道スペースを一時的に拡張する。併せて、一部の広げた歩道を貨物の積卸し場所として確保した。

具体には、河原町三条～三条大橋西詰までの区間で、三角コーン（2 m間隔）を歩車道境界から約1 mの場所に設置することで、歩道を仮設的に広げた。

荷物の積卸し場所は南側歩道部、北側歩道部にそれぞれ千鳥状に合計7カ所確保した。

< 実験期間 >

貨物の積卸し状況は平日に多く土日に少ないと見込まれる一方、歩行者交通量は平日に少なく土日に多いことが予想された。そのため、両者に及ぼす影響を把握するために、実験日としては平日1日（3月6日（火））、休日1日（3月4日（日））とした。

また、実験時間帯としては、一定に荷捌き駐車車両と歩行者交通量が見込まれる午前9時から午後6時までとした。

< 実験準備 >

実験に必要な物件として三角コーンを用意・設置するとともに、貨物の積卸し場所を明示するための看板を作成した。

写真 貨物の積卸し場所の指定



(2) 交通社会実験の準備

交通社会実験の準備として、以下のような物件等を作成・整備・運用した。

	目 的	場 所	期 間
規制標識	河原町三条北行右折禁止であることを、規制標識で明示する	河原町三条交差点	3月2日(金)～ 3月7日(水)
規制看板	河原町三条北行右折禁止を、標識に加え看板でより一層PRする	河原町三条交差点直前	3月2日(金)～ 3月7日(水)
予告看板	河原町三条北行右折禁止をドライバーに対して事前にPRする	河原町通、四条通の合計9カ所	2月16日(金)～ 3月7日(水)
案内看板	三条通で交通社会実験中であることを歩行者、駐停車車両にPRする	三条通4カ所	3月2日(金)～ 3月7日(水)
補助標識目隠し袋	実験期間中は信号が時差式でなくなるため、補助標識を隠す	河原町三条信号機4カ所	3月2日(金)～ 3月7日(水)
荷物の積卸し場所を明示する看板	荷物の積卸し場所を明示する看板	三条通の定められた貨物の積卸しスペース7カ所	3月4日(日) 3月6日(火)
河原町三条交差点北行の車線構成の一時的な変更	河原町三条北行右折禁止に伴う、右折レーンの一時的な撤去	河原町三条交差点南側流入部	3月2日(金)～ 3月7日(水)
ボラードの設置	河原町通から立誠緯1号線への北行右折禁止を一層遵守できるように配慮する	河原町通の立誠緯1号線近傍の中央線上	3月2日(金)～ 3月7日(水)
ガードマンの配置	荷捌きスペースへの貨物車の誘導等の円滑化	三条通	3月4日(日) 3月6日(火)
信号の調整	河原町三条北行右折に伴い、時差式信号を解消する	河原町三条信号機	3月2日(金)～ 3月7日(水)
チラシの作成	3種類の交通社会実験の地元を含めた関係者へのPR	-	-

3. 交通社会実験の実施

(1) 交通社会実験実施状況の確認

交通社会実験の実施状況について、以下のように確認している。

河原町三条交差点北行右折禁止

- ・河原町三条交差点を北行右折禁止とするために行った、河原町三条交差点の北行右折レーンを一時的に利用できなくするための車線構成の変更状況、右折禁止の道路標識および立て看板、予告看板の設置の状況について、当初計画通りに行われていることを確認した。

三条通の路線バスの西行一方通行化

- ・交通社会実験期間中に三条通東行の路線バスが御池通に迂回していることを確認するとともに、広く市民に迂回を知らしめるためにバス停に迂回のお知らせが掲示されていることを確認した。

貨物の積卸し場所の指定

- ・交通社会実験期間中に、三角コーンが正しく配置されているかを巡視員が巡回し確認した。その際には、風による影響は積卸し作業の際に移動された三角コーンをもとの場所に改めて設置した。
- ・実験期間中はガードマンが同時に巡回し、積卸しを行う車両の適切な積卸し場所への誘導、指定外の積卸し場所での車両に対する啓発活動などをおこない、適切な場所での積卸し活動が行なわれるように配慮した。

写真 三角コーンの設置状況



写真 バス（27系統）の御池通への迂回状況



写真 バス停留所における迂回の告知



(2) 実態調査の企画と実施

1) 交通量調査

交通社会実験の効果・影響を把握するため、交通実態調査を企画・実施した。

交通量調査では、以下に示す各調査地点において調査員の目測により、方向別・調査区分別に通過する自動車類をカウントした。調査地点については、河原町三条北行右折にともなう迂回交通による交通量の増減が生じると考えられる交差点を設定した。

併せて、1時間に4回（下記調査時間帯において10分に1回の割合、60回/日）滞留長を計測した。滞留長は進行方向の信号が青から赤に変わった瞬間の最大車列長の最後尾の位置とした。

調査日

- 実験前
 - ・休日調査：平成13年2月25日（日）（晴れ）
 - ・平日調査：平成13年2月27日（火）（晴れ）
- 実験期間中
 - ・休日調査：平成13年3月4日（日）（雨のち晴れ）
 - ・平日調査：平成13年3月6日（火）（晴れ）

調査地点

- ・交通量調査は以下の6地点の19方向（河原町御池、川端御池、河原町三条、木屋町三条、三条大橋、四条大橋）
- ・滞留長調査は、4地点5方向（河原町御池、川端御池、河原町三条、三条大橋）

調査時間

- ・7：00～22：00の15時間

調査区分

- ・車種区分は以下の通り。

表3.1 車種区分

区分	プレートナンバー（色）
1 小型乗用車（除タクシー）	3/5/7（白）
2 小型貨物車	4/6（緑・白）
3 バス	2（緑・白）
4 普通貨物車	1/8/9（緑・白）
5 タクシー	緑プレートの小型乗用車
6 自動二輪車	原付含む

調査時間帯

以下のようなスケジュールで、1時間のうちの40分間を計測した。

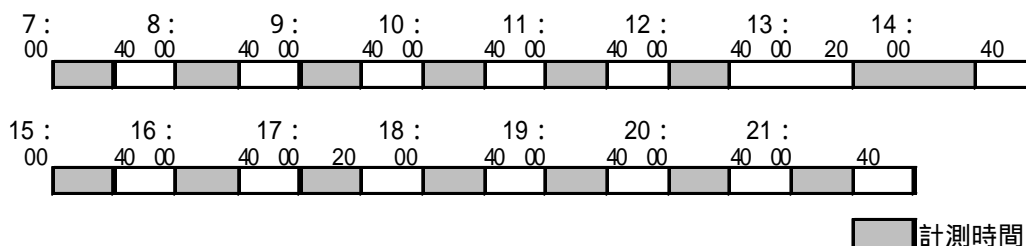


図 計測時間

2) フローティング調査

フローティング調査では、1時間に1回(15回/日)下記の区間を追従走行し、各区間の所要時間を計測した。調査区間については、河原町三条北行右折にともなう迂回交通による所要時間の増減が生じると考えられる区間を設定した。

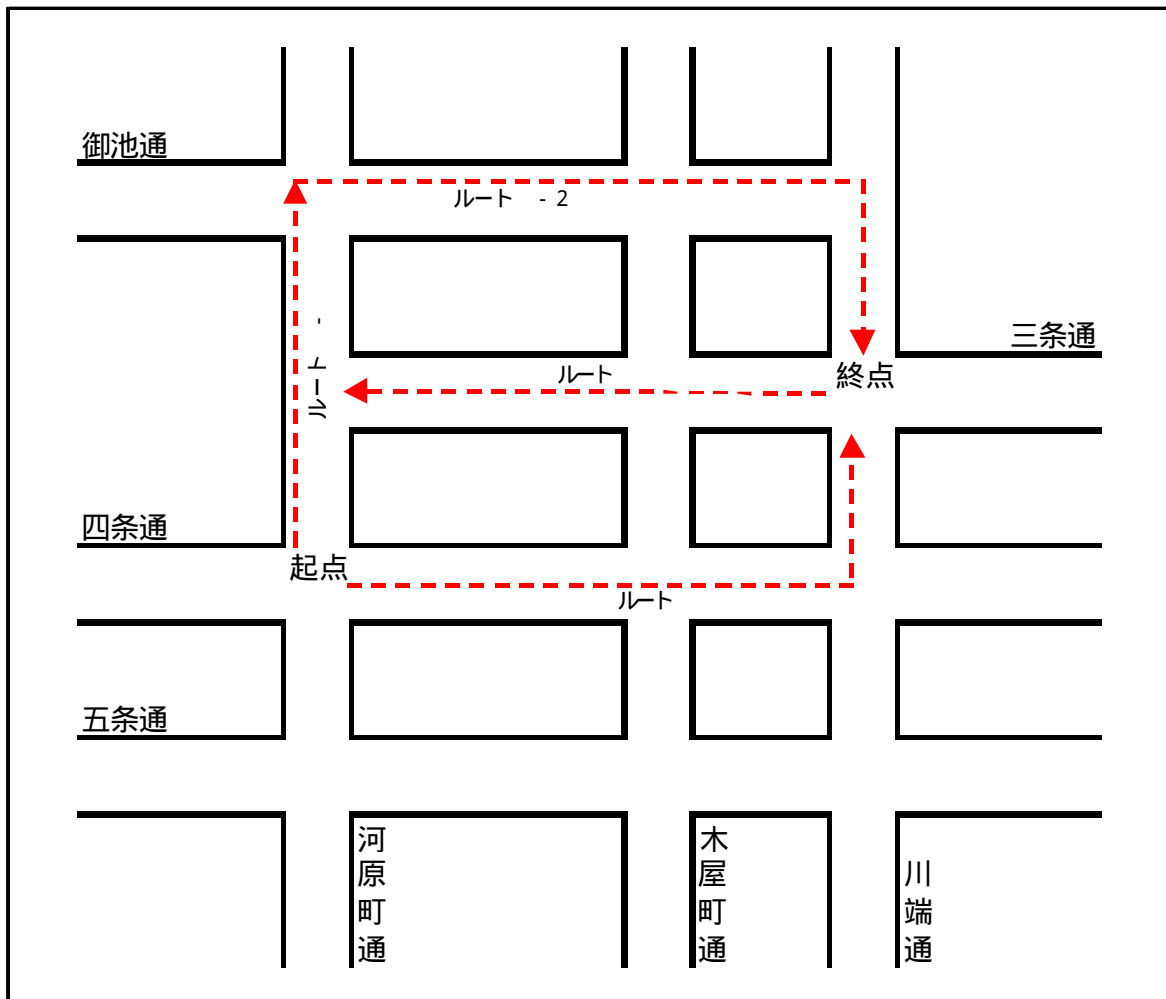
調査日

実験前
・ 休日調査：平成13年2月25日(日)
・ 平日調査：平成13年2月27日(火)

実験期間中
・ 休日調査：平成13年3月4日(日)
・ 平日調査：平成13年3月6日(火)

調査時間
・ 7:00~22:00の15時間

調査区間
・ 下記の4ルート。



3) バス運転手アンケート調査

三条通の路線バス西行き一方通行化の影響をバス運転手の立場から把握するために、市バスの運転手にアンケート調査を行うこととした。具体には、実験期間中（3月1日～7日）に西行き一方通行化の対象となる1・5・11・15・27系統に乗務した運転手に対して、交通局を經由して調査票を配布・留置・回収を行った。主な調査項目は以下の通りである。

- バスの乗務状況
- 実験期間中の三条通西行きのバスの運行状況
- 実験期間中の御池通りの迂回ルート上のバスの運行状況
- その他の周辺の道路状況
- 御池通りへの迂回に対するご意見

調査票の配布は約250部であり、175部の回答を得ている。

なお、同様の調査票で京都バス、京阪バスについてもアンケート調査を行っている。

4) バス利用者アンケート調査

三条通の路線バス西行き一方通行化の影響をバス利用者の立場から把握するために、市バスの利用者に対してアンケート調査を行うこととした。調査票はバスの三条京阪の降車地点（1系統、11系統、15系統、いずれもバスが迂回して三条京阪が最終到着地となる系統）で配布、もしくは、河原町三条で乗車し、車内で配布（5系統、27系統、いずれも迂回区間運行前後に配布）のいずれかとした。調査票の回収は郵送回収とした。調査日は、貨物の積卸しに関する実験期間中の平成13年3月4日（日）、平成13年3月6日（火）とし、調査時間は7：00～22：00の15時間とした。

主な調査項目は以下の通りである。

- 利用バスの系統
- バスを利用した外出の主な目的
- 利用頻度
- 交通社会実験実施の是非
- 御池通りへの迂回に対する意見
- 御池通りへのバス停移設に対する意見
- バス迂回に伴う周辺への影響
- 個人属性

5) 地元アンケート調査

3種類の交通社会実験に対する地元への影響や今後について把握するため、地元住民と商店街に対してアンケート調査を行った。実験開始前に京都市より関係者に直接配布もしくは郵便箱への投函により配布し、後日郵送回収した。配布数は地元商店街が約100票、地元住民が約40票である。

主なアンケート調査項目は以下の通りである。

- 交通社会実験の認知状況
- 実験中の三条通の混雑状況
- 積卸し場所の指定に対する影響
- 今後の三条通の整備方針

6) 貨物の積卸し指定場所

貨物の積卸し場所の指定による、指定場所の利用状況や指定外の場所の利用状況を把握するために、下記の区間を30分に1回巡回(18回/日)し、貨物の積卸しやその他の所用による自動車の駐停車台数の計測を行った。

調査日

- 休日調査：平成13年3月4日(日)
- 平日調査：平成13年3月6日(火)

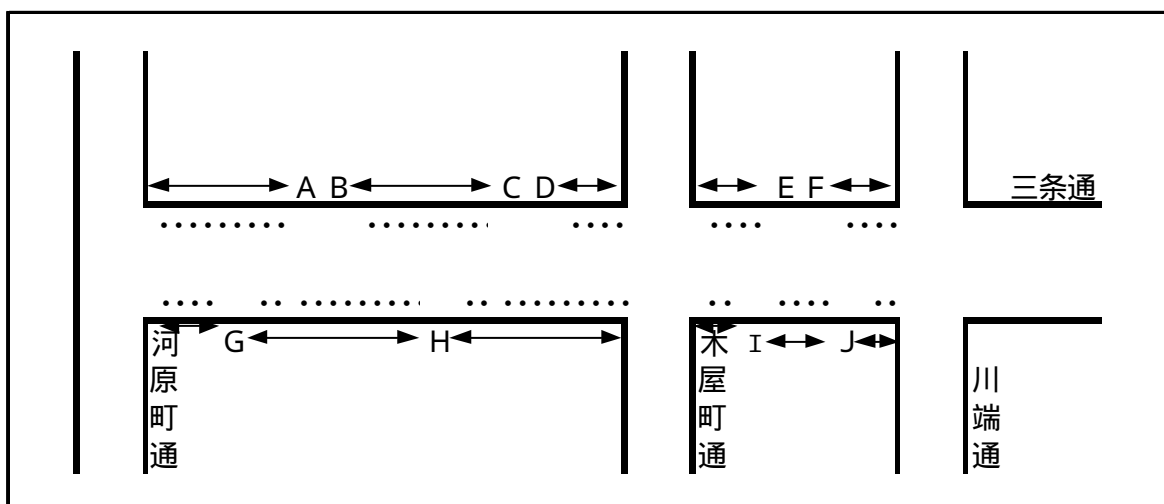
調査時間

- 9:00~18:00(9時間)

(貨物の積卸しに関する実験時間中)

調査対象スペース

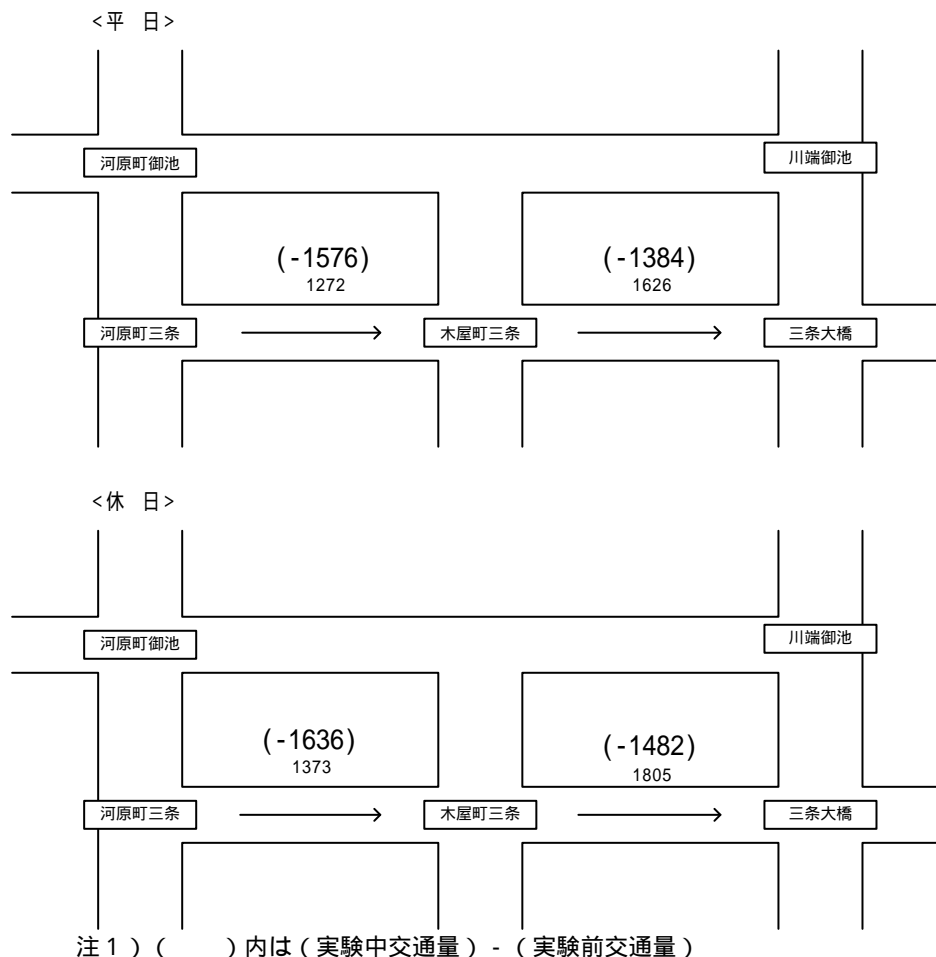
- 指定場所は下記の7ヶ所(10台分) 部
- 指定場所以外の区間は11区間 ……部



4. 交通社会実験結果

(1) 実験期間中の交通状況

- 河原町三条交差点を北行右折禁止とすることにより、三条通東行きの自動車交通量（15 時間）は平日・休日とも約 1,500 台減少した。（図 4.1 参照）
- 想定される迂回ルート（四条河原町～河原町御池～川端御池～三条大橋）上の御池通（東行き）では平日約 2,800 台、休日約 1,400 台の交通量が増加している。（図 4.2 参照）
- しかし、想定される迂回ルートの所要時間や滞留長は実験前と実験中では同程度である。（図 4.3～4.4 参照）
- 貨物車の駐停車場所としては、おおむね指定された場所が利用された。（図 4.5 参照）
- 時間的には、午前 9 時～12 時に利用が集中した。（図 4.6 参照）
- 場所別には、食料品店の前やコンビニエンスストアの前などに利用が集中した。（図 4.7 参照）



調査日：実験中（平日）平成13年3月6日（火）

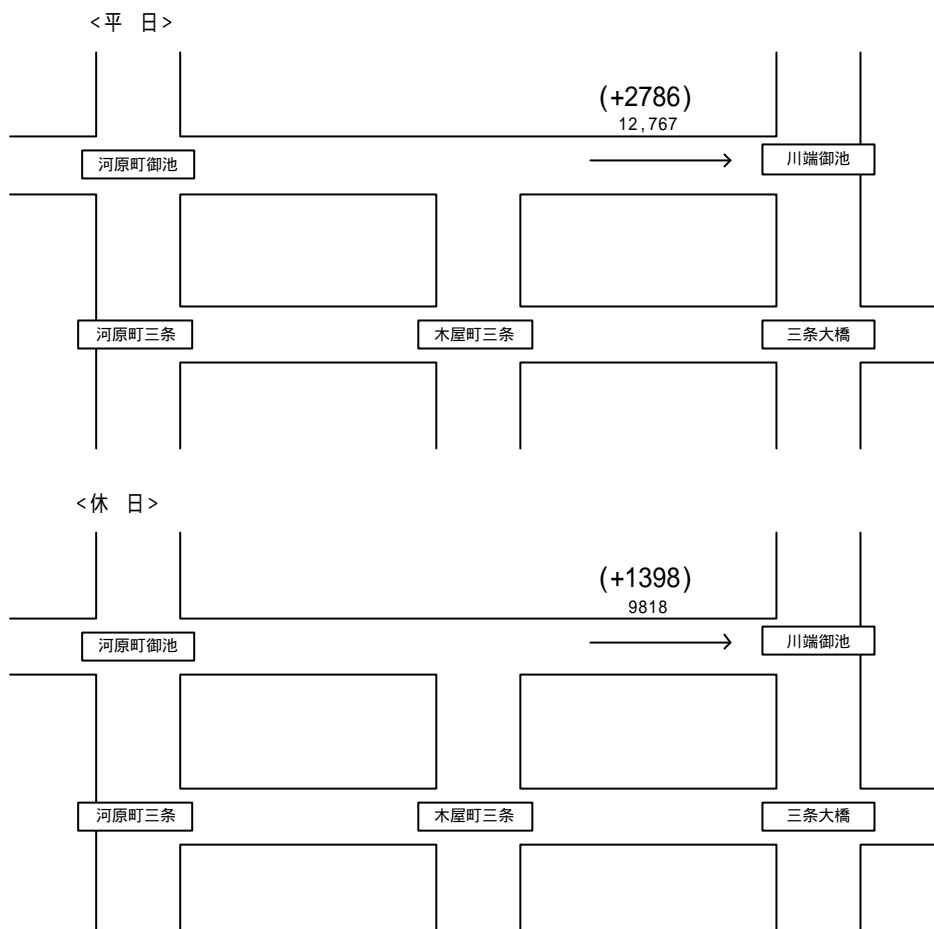
（休日）平成13年3月4日（日）

実験前（平日）平成13年2月27日（火）

（休日）平成13年2月25日（日）

調査時間帯 7時～22時

図 4.1 実験中の三条通の交通量（15 時間）



注：同上

図 4.2 実験中の御池通の交通量（15時間）

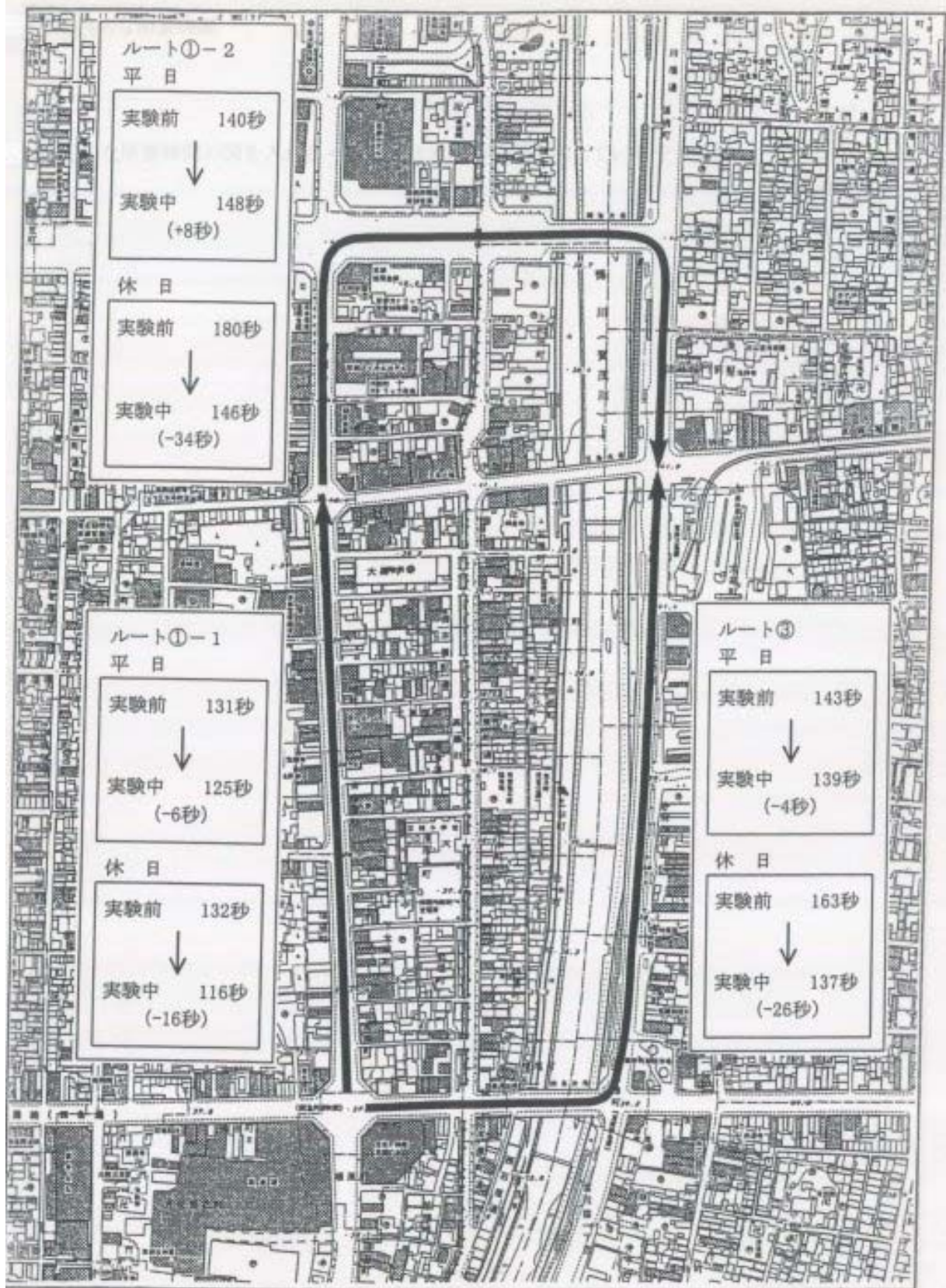
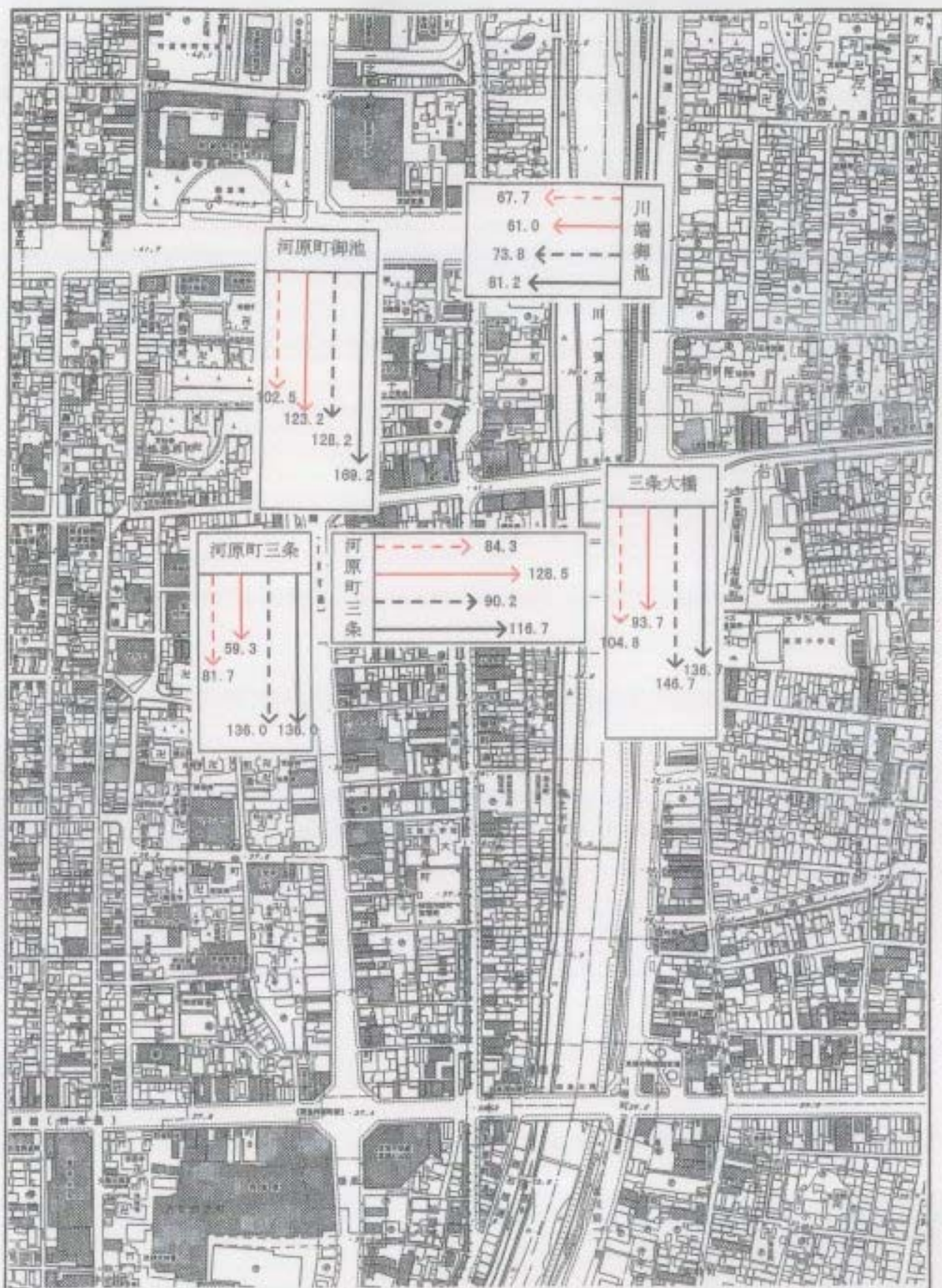


図 4.3 平均的な所要時間

N
↑
1 : 5,000



	実験中	実験前
平日	→	- - - - ->
休日	→	- - - - ->

(注) 示した滞留長は全時間帯の滞留長を平均したものである。

単位：m



1 : 5,000

図 4.4 平均的な滞留長

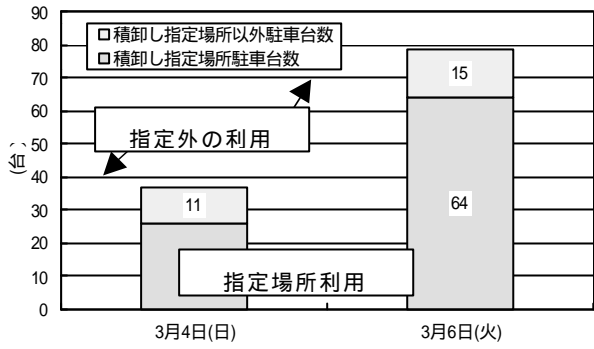


図 4.5 駐停車場所別の貨物車の駐停車状況

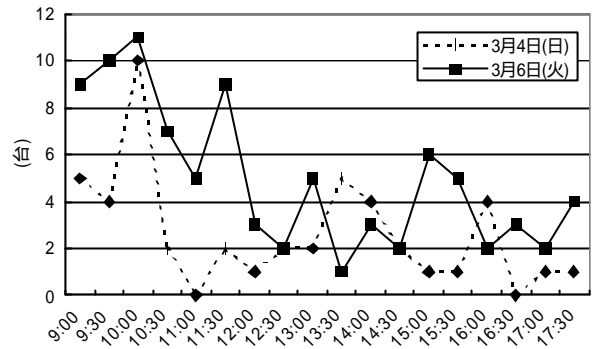


図 4.6 時間帯別駐車台数

3月6日(火)

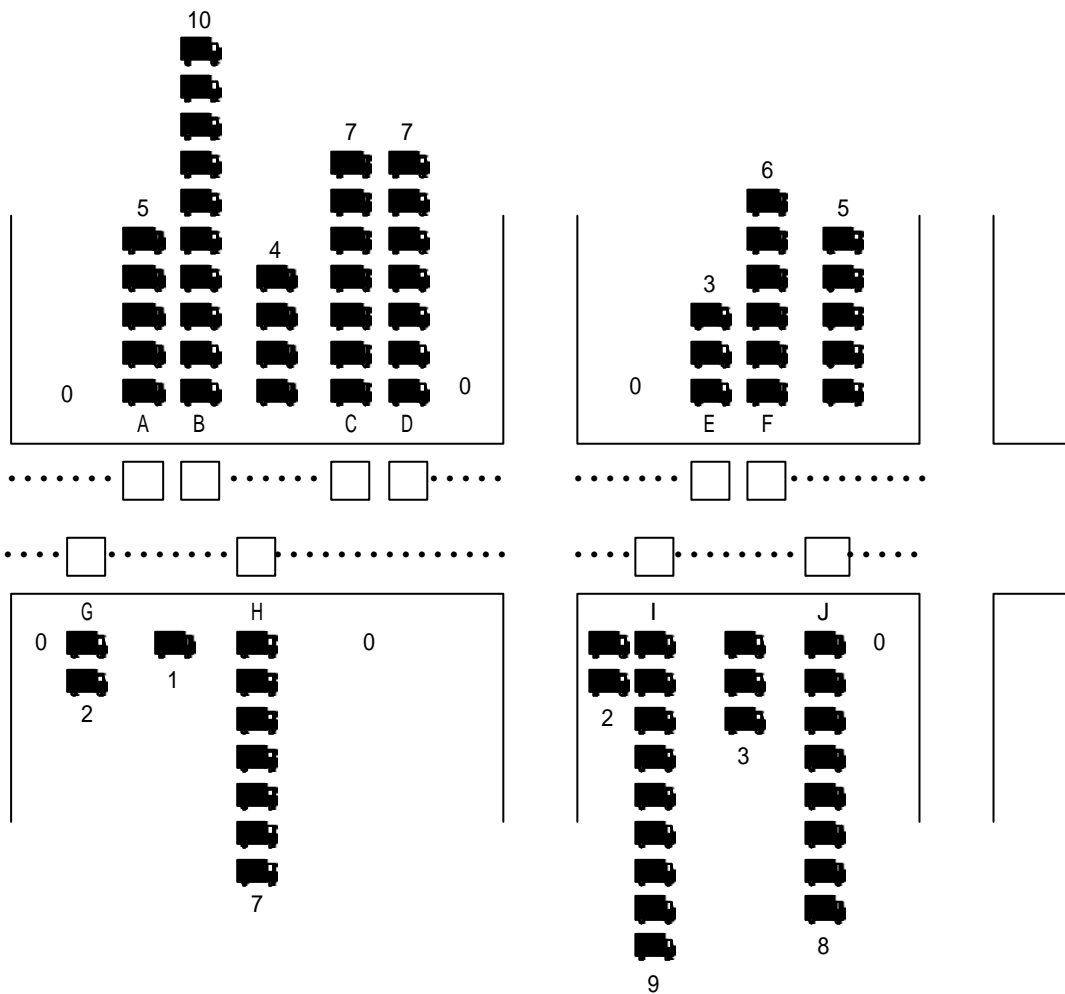


図 4.7 場所別駐車台数 (平日)

(2) 実験による影響

河原町三条北行右折禁止による影響

- 河原町三条を北行右折禁止とすることにより、三条通全体の交通量は約 1,000 台減少した。(図 4.8 参照) なお、迂回路でも通常時に比べて滞留や所要時間は大きくは変化していない。
- 河原町三条北行右折禁止にともない、三条通にアクセスする交通の一部において、河原町三条南行左折やあるいは木屋町三条南行左折などへの迂回が生じたと考えられる。
- 地元では営業面、生活面への影響があったという回答が 23% あった。(表 4.1 参照)

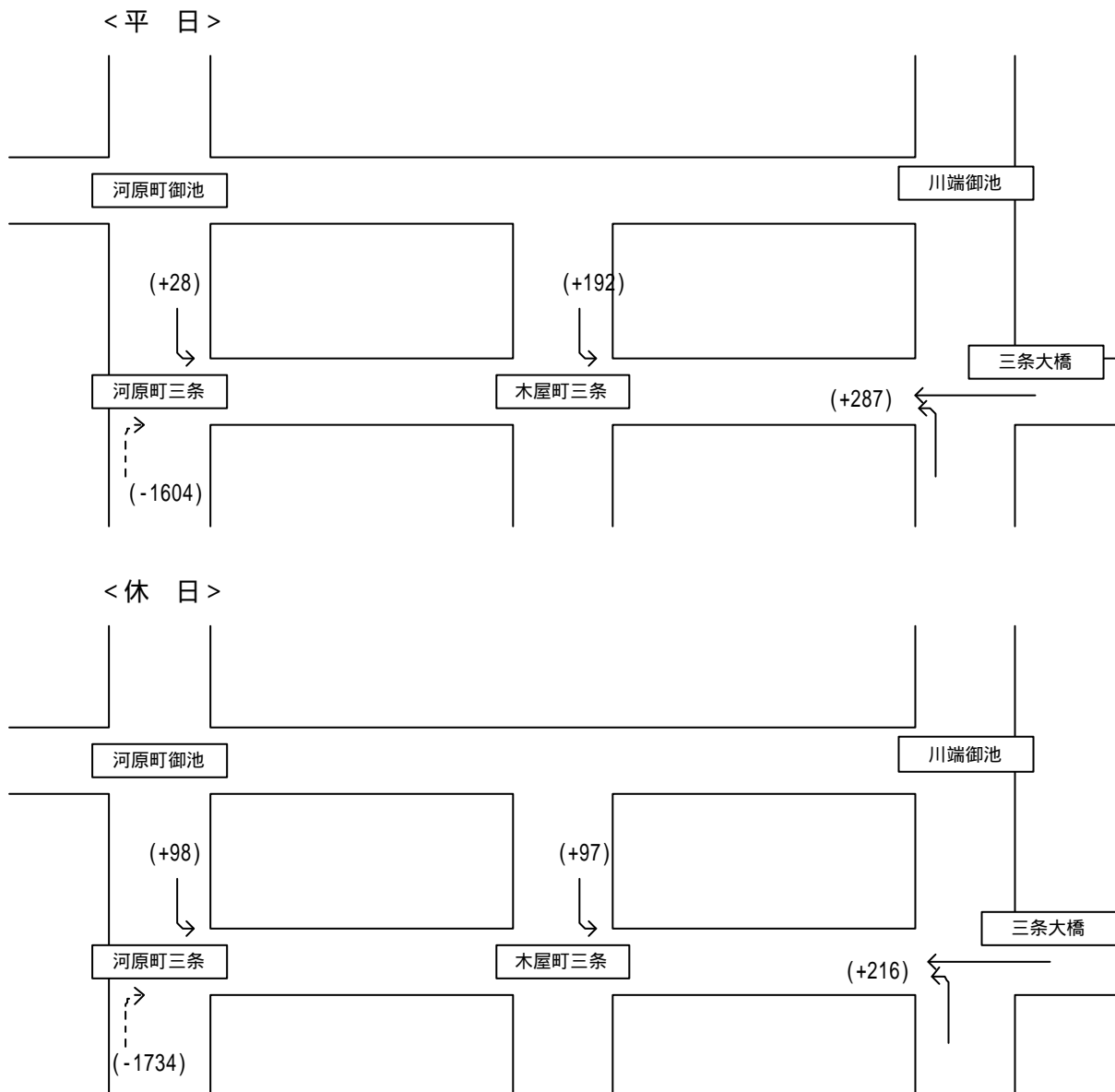


図 4.8 三条通への流入交通量の変化

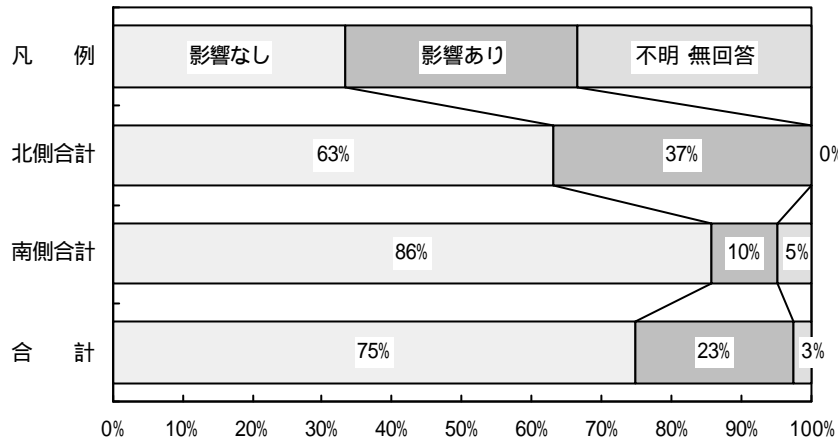


図 4.9 河原町三条北行右折禁止による営業活動・日常生活への影響

表 4.1 河原町三条北行右折禁止による営業活動・日常生活への影響

	商店街						周辺住民		北側合計		南側合計		合計	
	北側		南側		小計		サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%
	サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%								
影響なし	10	67%	18	86%	28	78%	2	50%	12	63%	18	86%	30	75%
影響あり	5	33%	2	10%	7	19%	2	50%	7	37%	2	10%	9	23%
不明 無回答	0	0%	1	5%	1	3%	0	0%	0	0%	1	5%	1	3%
合計	15	100%	21	100%	36	100%	4	100%	19	100%	21	100%	40	100%

資料：地元アンケート調査

路線バスの西行き一方通行化の影響

- 三条通の東行き路線バスが御池通へ迂回することで、大型車同士のすれ違いが減少し、三条通の交通が円滑になった。それにより、バスの走行性（すれ違い、運転のしやすさ、等）が改善された。（表 4.2 参照）
- また、大型車交通の減少に伴い沿道環境（騒音、排出ガス、等）も改善された。（表 4.3 参照）
- 一部のバス停が移設（1・15 系統の河原町三条バス停が御池通りに移設）され、この系統の一部の利用者には不便になった。（図 4.12 参照）

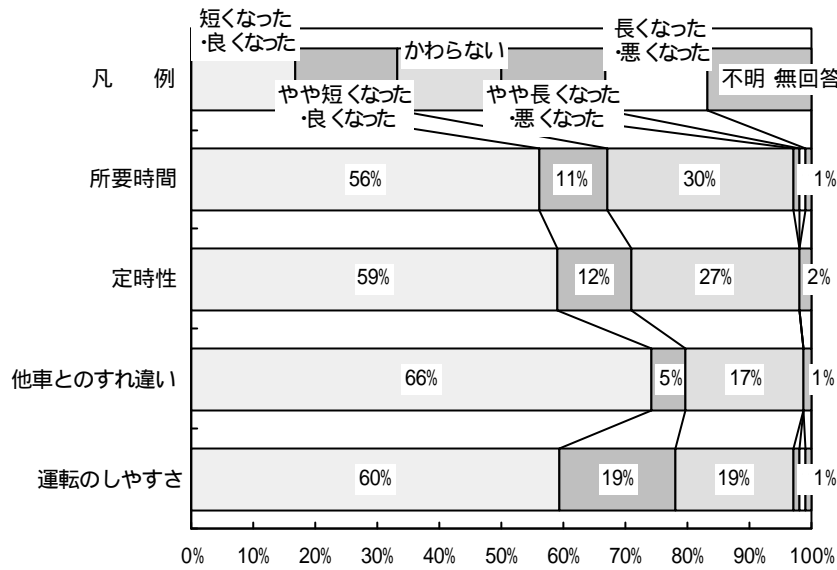


図 4.10 三条通のバス運行状況（普段と比べて）

表 4.2 三条通のバス運行状況（普段と比べて）

	短くなった 良くなった等		変わらない		長くなった 悪くなった	不明・ 無回答
	1	2	3	4	5	
所要時間	56%	11%	30%	1%	1%	1%
定時性	59%	12%	27%	0%	0%	2%
他車とのすれ違い	66%	17%	17%	0%	0%	1%
運転のしやすさ	60%	19%	19%	1%	1%	1%

資料：バス運転手アンケート調査

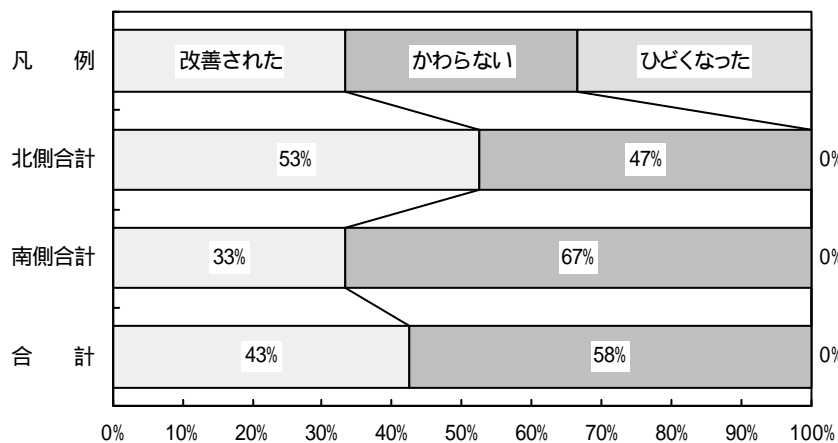


表 4.11 実験中排ガス・騒音について

表 4.3 実験中排ガス・騒音について

	商店街						周辺住民		北側合計		南側合計		合計	
	北側		南側		小計		サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%
	サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%								
改善された	9	60%	7	33%	16	44%	1	25%	10	53%	7	33%	17	43%
かわらない	6	40%	14	67%	20	56%	3	75%	9	47%	14	67%	23	58%
ひどくなった	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
合計	15	100%	21	100%	36	100%	4	100%	19	100%	21	100%	40	100%

資料：地元アンケート調査

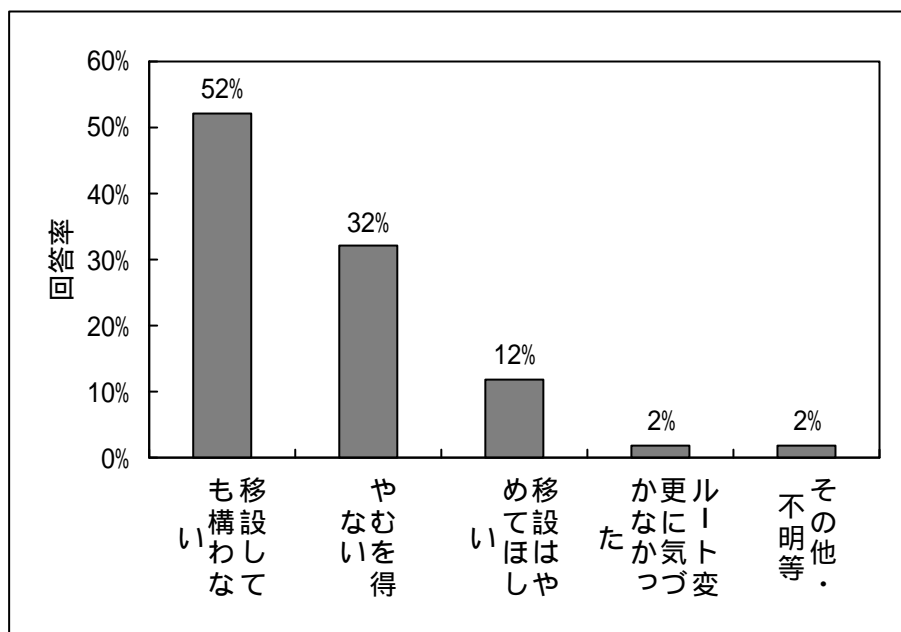


図 4.12 バス停の移設に対する意見 (1・15 系統利用者のみ)

資料：バス利用者アンケート

貨物の積卸し場所の指定の影響

- 地元商店街（搬出入車両）には、貨物の積卸し場所指定により搬出入先近くに駐停車できないという影響が生じたが、一方で積卸し場所を指定することで三条通の走行のしやすさは改善された。（表 4.4 参照）
- 時間的、場所的な荷捌き車両の集中などにより、一時的に定められた貨物の積卸し場所に駐停車できないことが生じた。

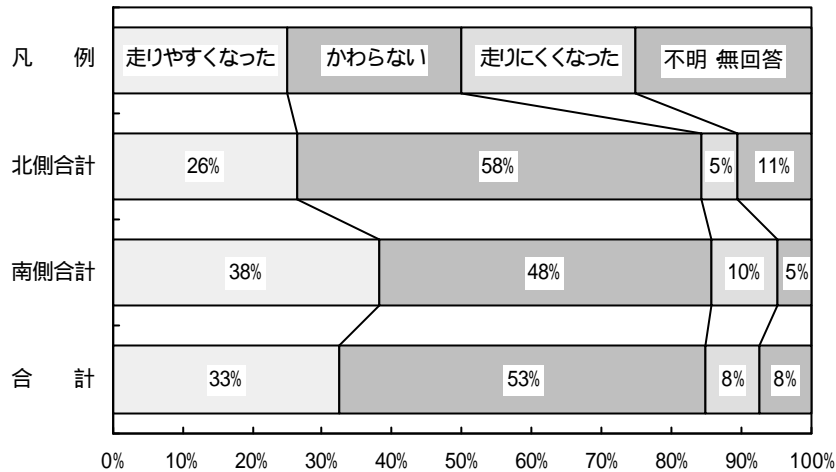


図 4.13 積卸し場所指定時の道路の走りやすさ

表 4.4 積卸し場所指定時の道路の走りやすさ

	商店街				周辺住民		北側合計		南側合計		合計			
	北側	南側	小計		サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%		
走りやすくなった	5	33%	8	38%	13	36%	0	0%	5	26%	8	38%	13	33%
かわらない	7	47%	10	48%	17	47%	4	100%	11	58%	10	48%	21	53%
走りにくくなった	1	7%	2	10%	3	8%	0	0%	1	5%	2	10%	3	8%
不明 無回答	2	13%	1	5%	3	8%	0	0%	2	11%	1	5%	3	8%
合計	15	100%	21	100%	36	100%	4	100%	19	100%	21	100%	40	100%

資料：地元アンケート調査

(3) 地元の交通体系整備の意向

交通社会実験に伴って実施したアンケート調査から、地元の交通体系整備に対する意向は以下のよう
に示される。

貨物の積卸し場所の指定については約半数が賛成

今後の貨物の積卸し場所の指定については、「望ましい」（22%）、「どちらかといえば望ましい」（26%）を併せて約半数が望ましいとしている。（図 4.14 参照）

三条通の歩道拡幅については約半数が賛成

三条通の歩道の拡幅については、「望ましい」（25%）、「どちらかといえば望ましい」（23%）を併せて約半数が望ましいとしている。（図 4.15 参照）

バスルートの変更については約 8 割が理解

バスルート変更については、「普段より早く着いたのでかまわない」（38%）、「所要時間の増加は特に気にならないのでかまわない」（14%）、「三条通の交通量削減のためならやむを得ない」（26%）を併せて約 8 割の利用者が理解を示している。（図 4.16 参照）

なお、アンケートの自由意見からは、違法駐輪・バイクの駐停車への対応の必要性の指摘、貨物の積卸し場所の指定に対するあり方に関する意見などがみられた。

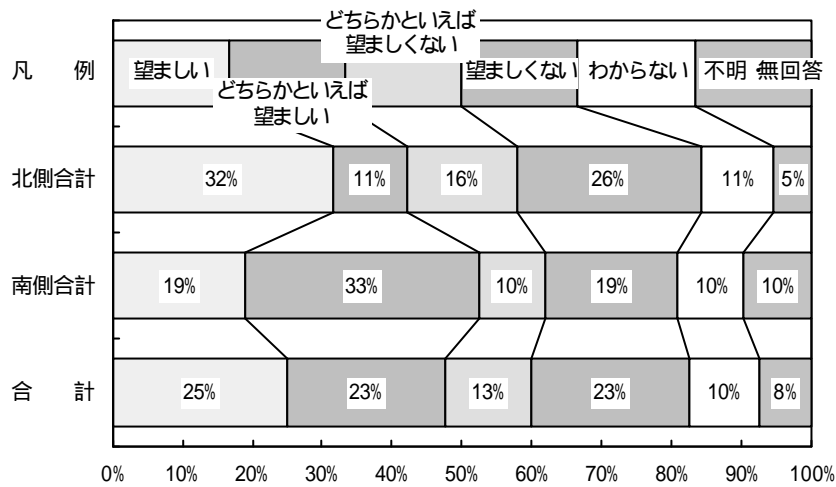


図 4.14 今後の貨物の積卸し場所の指定について

表 4.5 今後の貨物の積卸し場所の指定について

	商店街					周辺住民		北側合計		南側合計		合計		
	北側	南側	小計		サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%
望ましい	4	27%	4	19%	8	22%	2	50%	6	32%	4	19%	10	25%
どちらかといえば望ましい	2	13%	7	33%	9	25%	0	0%	2	11%	7	33%	9	23%
どちらかといえば望ましくない	2	13%	2	10%	4	11%	1	25%	3	16%	2	10%	5	13%
望ましくない	5	33%	4	19%	9	25%	0	0%	5	26%	4	19%	9	23%
わからない	1	7%	2	10%	3	8%	1	25%	2	11%	2	10%	4	10%
不明 無回答	1	7%	2	10%	3	8%	0	0%	1	5%	2	10%	3	8%
合計	15	100%	21	100%	36	100%	4	100%	19	100%	21	100%	40	100%

資料：地元アンケート調査

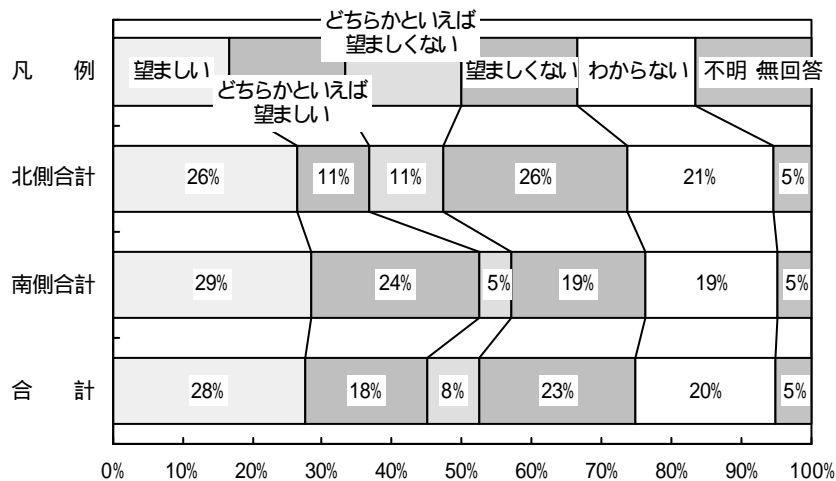
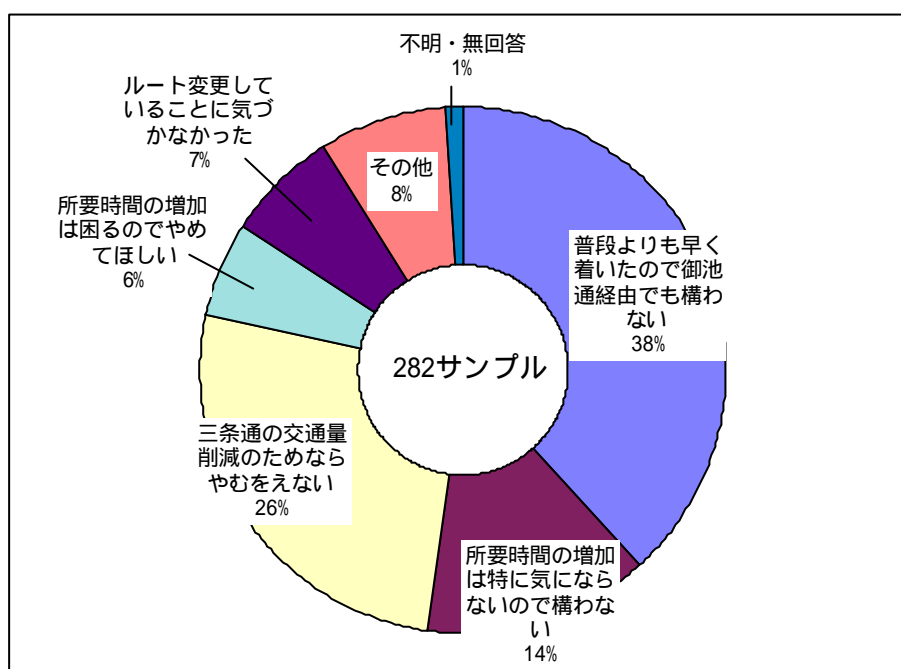


図 4.15 三條通の歩道の拡幅について

表 4.6 三条通の歩道の拡幅について

	商店街						周辺住民		北側合計		南側合計		合計	
	北側		南側		小計		サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%	サンプル	%
望ましい	4	27%	6	29%	10	28%	1	25%	5	26%	6	29%	11	28%
どちらかといえば望ましい	2	13%	5	24%	7	19%	0	0%	2	11%	5	24%	7	18%
どちらかといえば望ましくない	0	0%	1	5%	1	3%	2	50%	2	11%	1	5%	3	8%
望ましくない	4	27%	4	19%	8	22%	1	25%	5	26%	4	19%	9	23%
わからない	4	27%	4	19%	8	22%	0	0%	4	21%	4	19%	8	20%
不明・無回答	1	7%	1	5%	2	6%	0	0%	1	5%	1	5%	2	5%
合計	15	100%	21	100%	36	100%	4	100%	19	100%	21	100%	40	100%

資料：地元アンケート調査



資料：バス利用者アンケート

図 4.16 バスルートの変更について

5. 三条通の交通体系整備のあり方

(1) 基本的方針

平成 11 年度の検討では、三条通の交通の現状と問題点を整理し、「歩行者の安全性・回遊性の向上」「周辺道路の交通混雑の軽減」「まちの魅力の向上」の 3 点の交通の課題を抽出した。さらに、これらを踏まえ、以下の 2 つの基本方針のもとで、三条通の道路空間を再構築するものとした。

「歩行者が主役の三条通」の構築

- ・ 歩行環境や快適性を向上させ、歩行の円滑化を図るとともに、それらを通じて街の活性化を図る。

沿道アクセスを含めた自動車交通への配慮

- ・ 上記方針を踏まえながら、自動車交通の円滑化に対しても配慮する。

平成 12 年度は上記の基本方針のもとで、河原町三条北行右折禁止、路線バスの西行き一方通行化、貨物の積卸し場所の指定の 3 種類の交通社会実験を行った。その結果、

- ・ 三条通の東行きの自動車交通量は平日・休日とも 1500 台 / 15 時間減少した。さらに、迂回ルート上の所要時間や滞留長も実験開始前と比較して大きくは変化していない
- ・ 大型車同士のすれ違いが減少し、三条通の交通の円滑性が向上した。また、沿道環境（騒音、排出ガス、など）が改善された
- ・ 貨物の積卸し場所の指定により、三条通の走行のしやすさが向上した

などの成果が得られた。

三条通の交通体系の改善を進めるため、以上に示す三条通の基本的な方針と実験結果を踏まえて以下の方向での交通体系の整備を進めていく必要がある。

「歩行者が主役の三条通」の構築に向けて

- 1 有効な歩行者空間の拡大

- ・ 歩行者が歩くことのできる空間を拡大し、歩行者が円滑に歩くことができるように配慮することで来街歩行者にとって歩きやすい空間とする。

- 2 沿道の景観、施設、環境の一層の改善

- ・ 沿道の景観の一層の向上、ベンチなどのアメニティ施設の一層の整備、大気環境などを一層向上させ、来街歩行者や地元住民にとっての三条通の魅力を向上させる

沿道アクセスを含めた自動車交通への配慮に向けて

- 1 三条通過交通の適正化

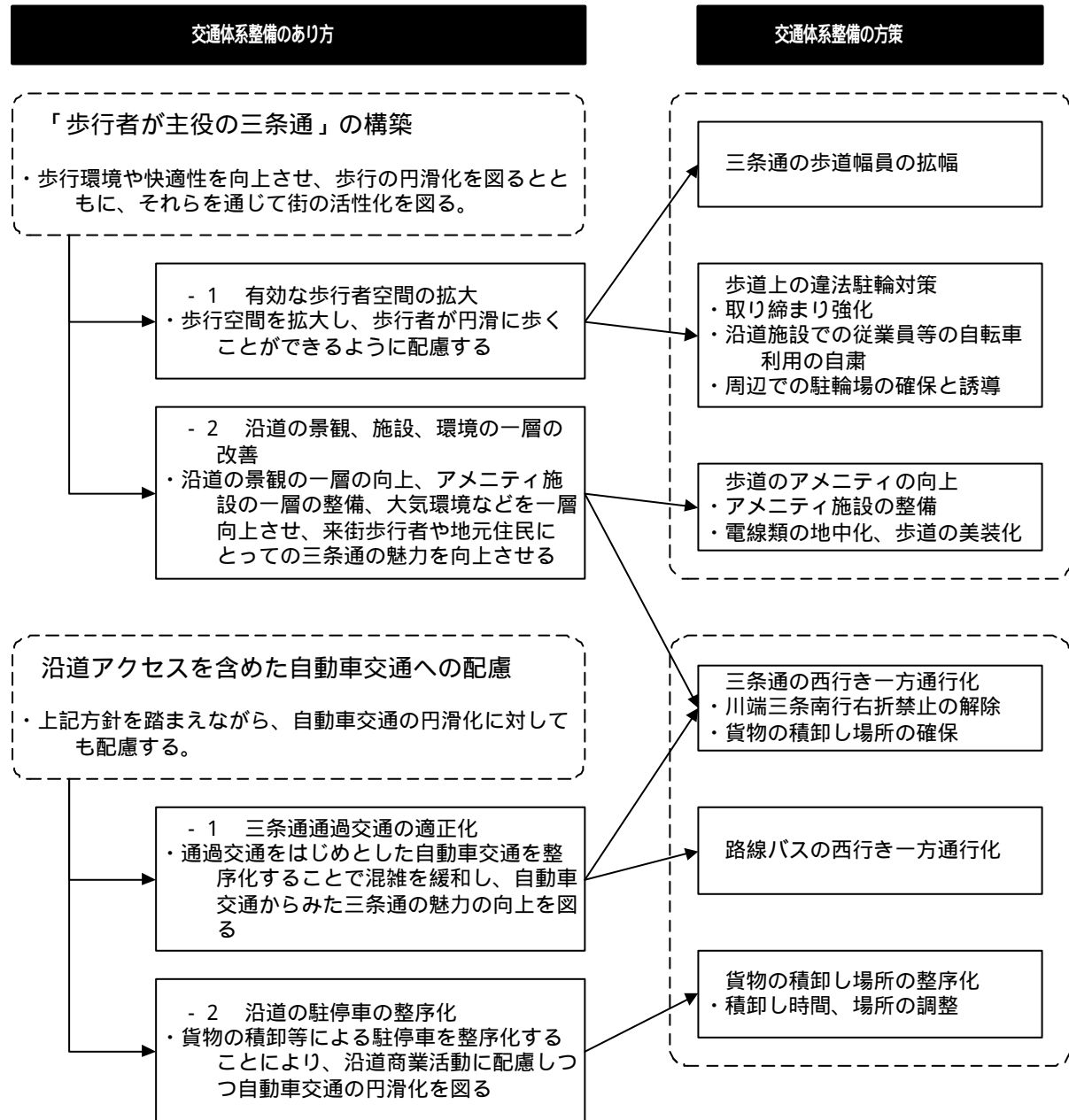
- ・三条通過交通をはじめとした自動車交通を適正化し、三条通過交通の自動車の走行性の向上や交通混雑の緩和を図ることで、自動車交通からみた三条通過交通の魅力の向上を図ると同時に、歩行者や沿道住民にとっての環境改善を図る

- 2 沿道の駐停車の整序化

- ・三条通過交通における貨物の積卸し等のための駐停車を整序化することにより、沿道での商業活動に配慮しつつ、自動車交通の円滑化を図る

(2) 整備方策

• 三条通における交通の基本的な方針、交通社会実験の結果から得られる交通のあり方、地元の意向などを総合的に考えあわせ、歩行者の安全性・回遊性及びまちの魅力を向上させるため、三条通の交通体系については次に示す方策での整備を進めていくものとする。



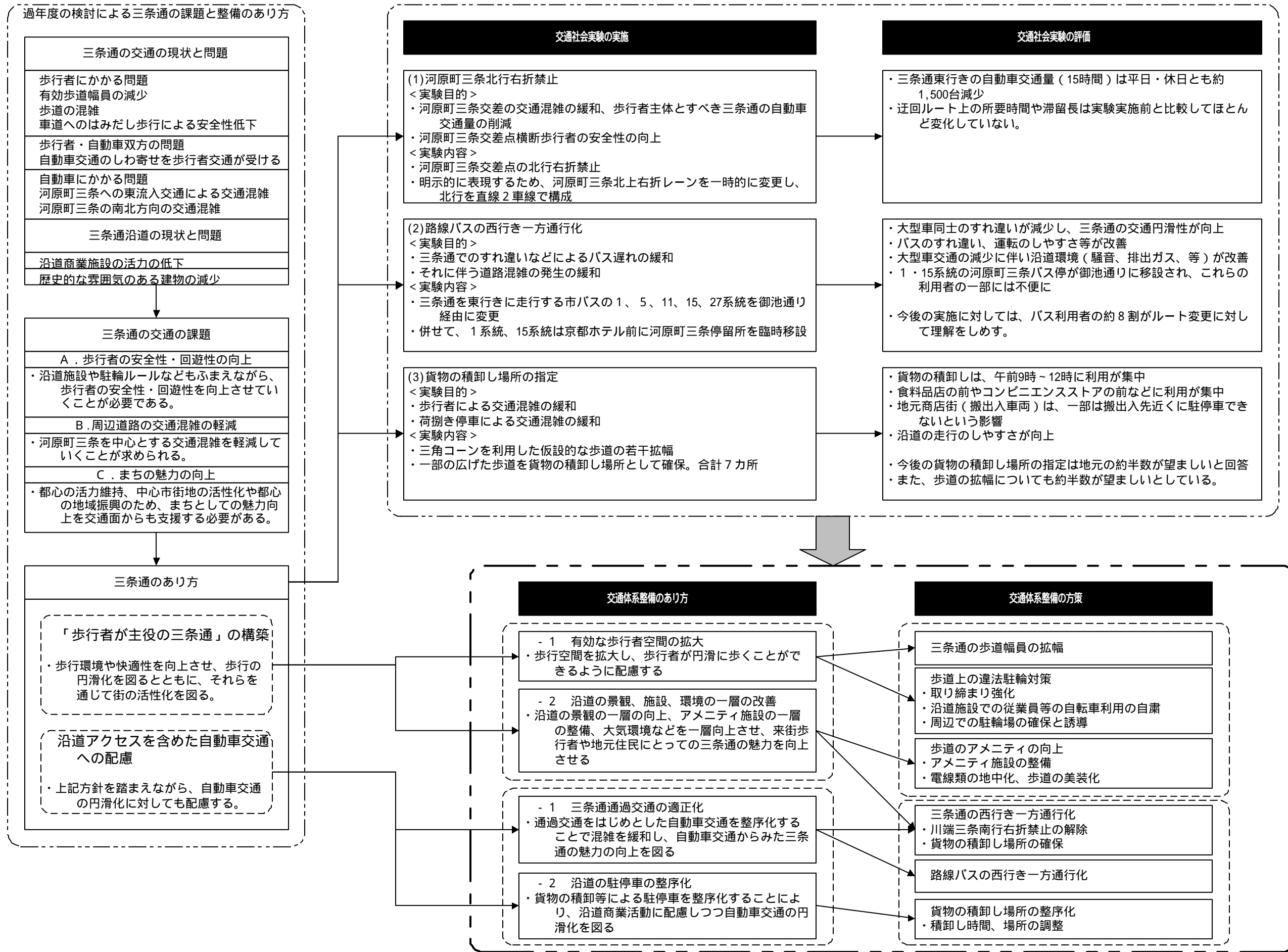
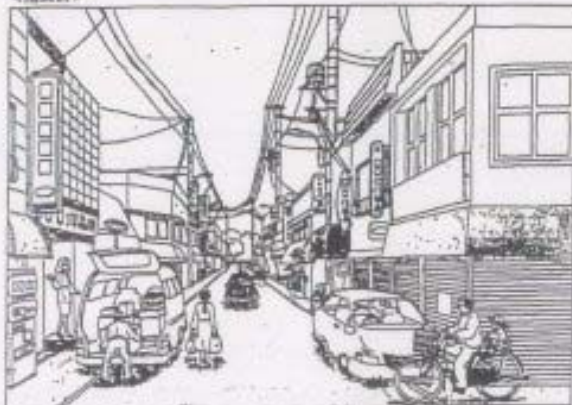


図 三条通における交通社会実験の結果と今後の基本的な方向

<施策前>



<施策後>



凡 例

- 道路の道路幅員等
- ▭ 貨物の積卸し場所
- 一方通行化した場合の道路幅員等



図 整備イメージ

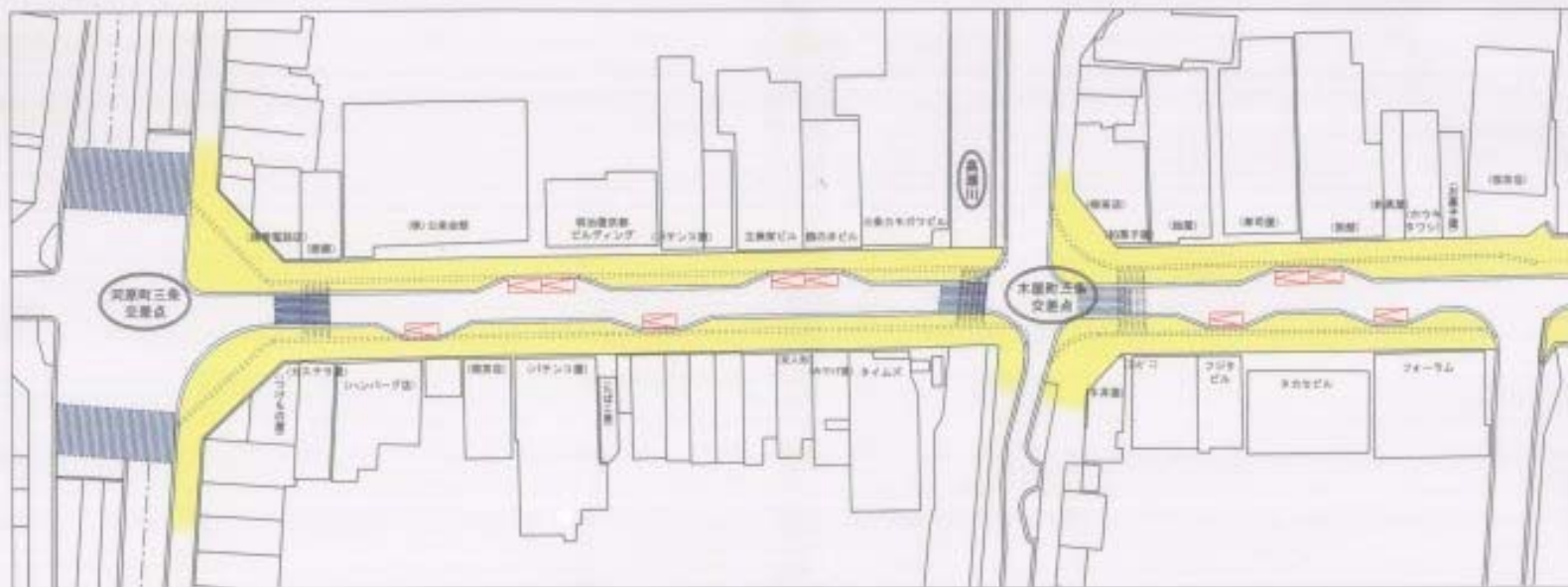


図 一方通行化時の道路幅員イメージ