

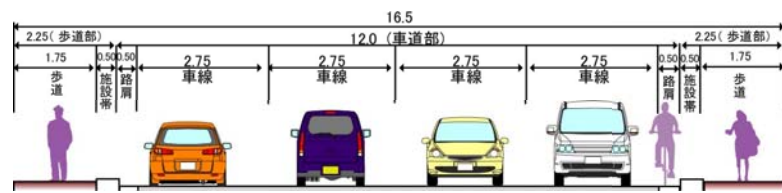
東大路通の現状と課題について

1 東大路の区間別の断面構成の状況

東大路通の断面構成は、東山三条～馬町間(標準幅員;16.5m程度)と、馬町～東山七条(標準幅員;14.0m程度)、東山七条～東福寺間(標準幅員; 22.0m程度)に分けられる。

■ 東山三条～馬町間:標準幅員 16.5m程度

- 標準的な道路幅員は 16.5m 程度で、車線は 4 車線 (2 車線 × 2)
- 車道幅員は、1 車線あたり 2.75m 程度
- 歩道幅員は、2.25m 程度
- 路上施設(横断防止柵)の 0.5m を考慮すると、有効幅員は 1.75m 程度



東山三条～馬町間における断面構成

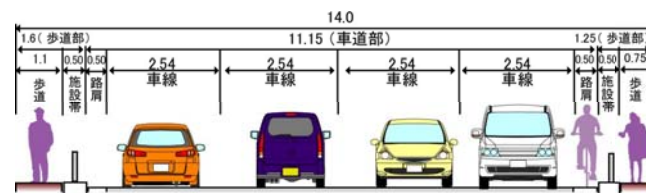
[東山区役所付近]



- 交通量 (H17 道路交通センサス)
 - ・ 自動車 27,225~27,675 台/日
 - ・ 自転車 995~1,061 台/12h
 - ・ 歩行者 2,738~3,034 人/12h

■ 馬町～東山七条間:標準幅員 14.0m程度

- 道路幅員は 14~15m 程度
- 車道幅員は、1 車線あたり 2.5m 程度
- 歩道幅員は、1.25m 程度
- 路上施設(横断防止柵)の 0.5m を考慮すると、有効幅員は 0.75m 程度



馬町～東山七条間における断面構成

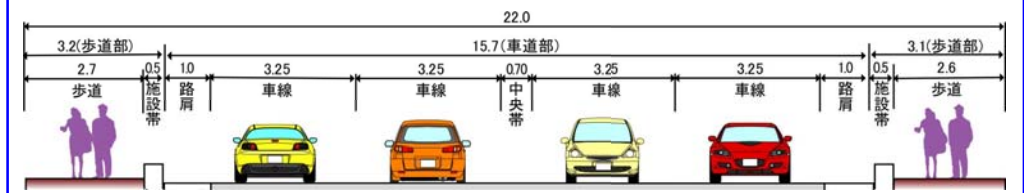
[馬町交差点付近]



- 交通量 (H17 道路交通センサス)
 - ・ 自動車 25,993 台/日
 - ・ 自転車 709 台/12h
 - ・ 歩行者 1,334 人/12h

■ 東山七条～東福寺間:標準幅員 22.0m程度

- 標準的な道路幅員は 22.0m 程度で、車線は 4 車線 (=2 車線 × 2)
- 車道幅員は、1 車線あたり 3.25m 程度
- 路肩は、1.0m 程度
- 歩道幅員は、3.1m~3.2m 程度
- 路上施設(横断防止柵)の 0.5m を考慮すると、有効幅員は 2.6m~2.7m 程度

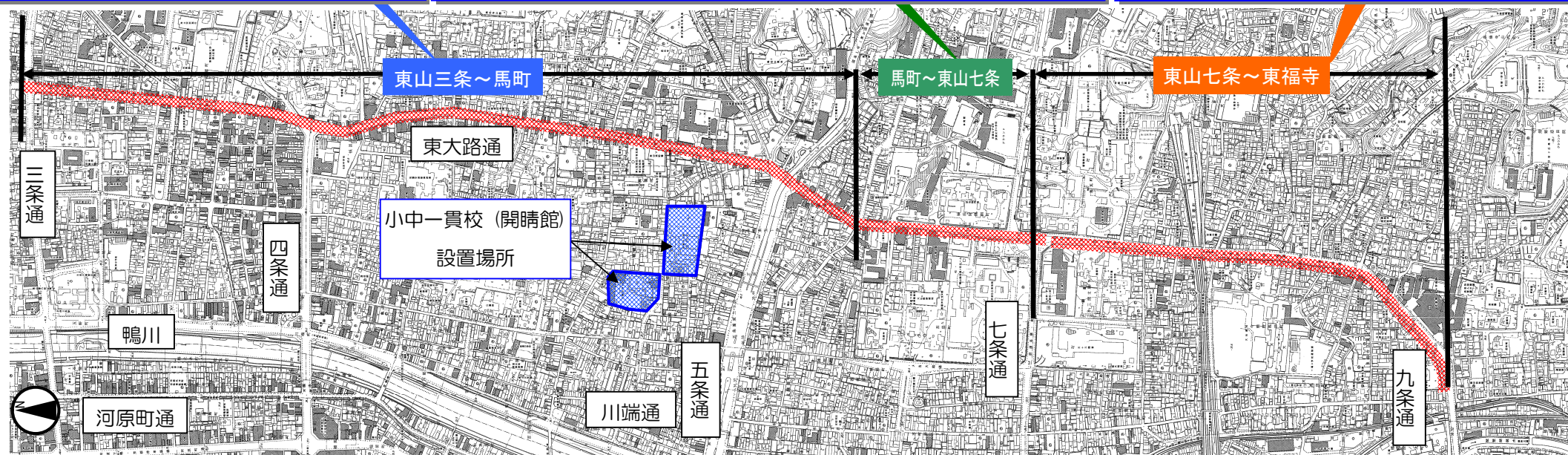


東山七条～東福寺間における標準的な断面構成

[今熊野商店街付近]



- 交通量 (H17 道路交通センサス)
 - ・ 自動車 29,350 台/日
 - ・ 自転車 699 台/12h
 - ・ 歩行者 1,050 人/12h



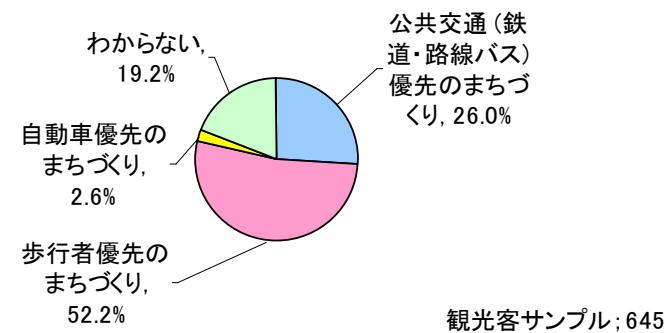
ア 東大路通に求められる姿（位置付け、地元からの要望）

【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 21 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る。
- 平成 15 年度に実施された、観光客へのヒアリング結果によると、東山地区の今後のまちづくりに対する望ましい方向として、歩行者優先のまちづくりが約 52%を占めており、東大路通においても、歩行者優先の道路空間形成が強く求められている（図 1 参照）。

図 1 観光客への今後のまちづくりの望ましい方向に対するヒアリング結果



資料)都心地域の交通対策検討調査業務;平成 16 年 3 月

■ 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を立ちあげ、秋の観光ピーク時に観光地交通対策を実施しているが、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」が求められている。

■ 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

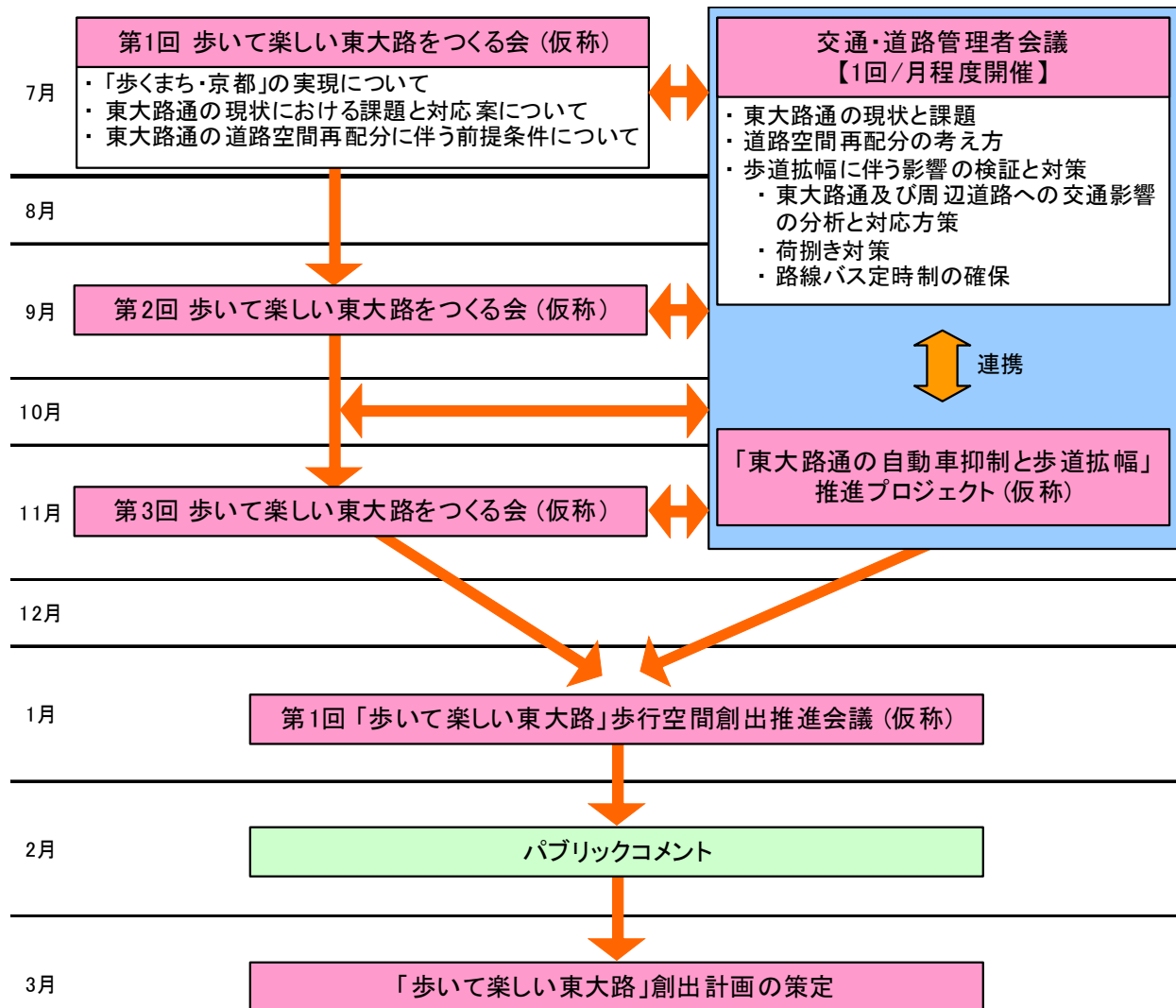
- 平成 21 年 2 月 4 日に、「東山区交通安全対策協議会」から、京都市長に対して「東大路通の車道幅員の見直しを含めた歩道拡幅と電線地中化事業の推進」に係る要望書が提出された。
- 「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業の推進について、平成 20 年 9 月に内海貴夫市会議員、平成 22 年 2 月に中野洋一市会議員が、市会本会議において質問されている。

【「歩くまち・京都」総合交通戦略での位置付け】

■ 「歩いて楽しいまち」を実現する道路空間の再構築

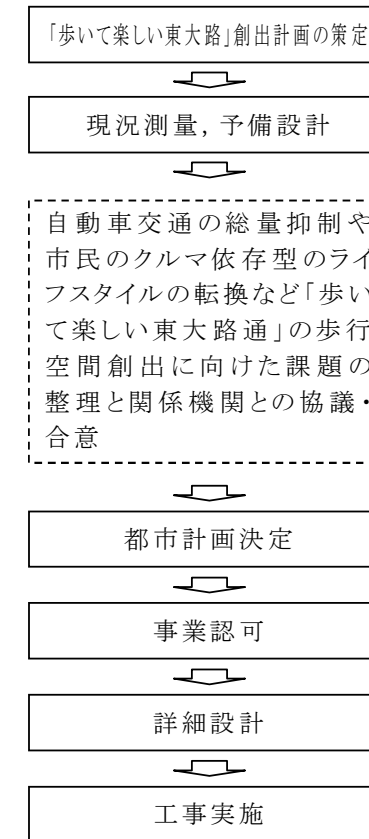
- 「歩くまち・京都」総合交通戦略において、「歩行者」と「公共交通」優先の「歩いて楽しいまち」を実現するうえで、歩行空間の充実を大きな柱としている。
- 「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業が、「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトに位置付けられている。

イ 今年度の予定



- 「歩いて楽しい東大路」創出計画の概要（案）
- ハード面
 - ・ 整備後の標準横断面図
 - ・ 概略平面図
 - ・ 3次元コンピュータグラフィック（バーチャルリアリティ）の作成
 - ソフト面
 - ・ 「既存公共交通」の取組
 - ・ 「まちづくり」の取組
 - ・ 「ライフスタイル」の取組

ウ 整備の流れ



2 東大路通の課題と「歩いて楽しい東大路」創出に向けた基本方針

道路環境における課題(東山三条～東福寺)

■ 歩道の幅員・段差などのバリアが存在

- ・東山三条～東福寺において、歩道と車道との段差や横断・縦断勾配の急な箇所がある。
- ・東山三条～東山七条は歩道幅員が狭く、高齢者・身体に障害がある方等が安心・安全に通行することが難しい環境になっている。



■ 東大路通は都心部の幹線道路で交通量が多い

- ・東大路通は、都心部の幹線道路であり、交通量が多い(28,000台/24h)。また、沿道に有名な名所・旧跡、文化施設が存在することから観光バスの利用も多い。
- ・観光客の通行が多いが、十分な幅員がない。
- ・沿道に東山区役所、病院等、区民の来訪が多い施設がある
- ・小中一貫校(開晴館)の開校が平成23年4月に予定されており、多くの児童・生徒の通学が見込まれる(開校後、東大路通を通行(横断)する児童・生徒数が、168人から214人に増える(平成21年度の児童・生徒数から算出))。

道路幅員に係る課題(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ない

- ・車道(1車線あたり2.75m程度)・歩道(2.25m程度)の幅員は、現在の道路構造令の基準を満たしていない。
- ・自転車は原則車道を走行しなければならないが、車道が狭いため、歩道での走行が見られる。
- ・車道・歩道とも事故危険性が高い。
(総事故件数56件、自転車4件、歩行者10件、二輪車16件)



■ 主要な移動手段の公共交通は路線バスにもかかわらず、良好なバス待ち環境が不十分である。

- ・主要な移動手段である路線バスは運行本数が多く(約1,000台/日)、バス停にバスが一時的に集中することがある。
- ・歩道幅員が狭く、一部バス停(知恩院前)を除き、バス乗降客の滞留が歩行者の通行に支障をきたしている。



■ 沿道アクセスのための右折レーンがない

- ・東大路は沿道アクセスに必要な道路であるが、主要交差点部分を除き、右折レーンが確保できず、右折待ち車両が直進車両を阻害し、交通渋滞の発生要因になっている。

不適切な道路利用に係る課題

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

- ・路肩幅員が狭く路上駐車・荷捌き車両が直進車両を阻害し、交通渋滞の要因になっている。

■ 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(東山七条～東福寺)

- ・歩道幅員が3.0m程度確保されており、幅員による問題はないが、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等により、安心・安全な通行に影響を与えている。



基本方針

東山三条～東山七条

- 「環境」、「景観」、「地域コミュニティ」、「観光振興」等の視点から空間再編を行う。
- ・歩行者が安全で快適に通行できる道路とするため、歩行空間の拡大と交通安全性の向上及び自動車交通の抑制を行う。
- ・歩道の拡幅については、歩行者の安全に配慮した歩道幅員を確保する。
- ・公共交通の適切な運行を確保する。

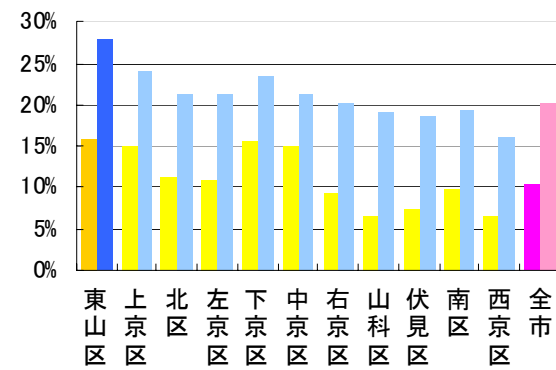
東山七条～東福寺

- ・ゆとりある車道や歩道空間において、路側への自転車駐輪や歩道上への商品陳列等の道路の不適切な利用を改める。

■ 歩道の幅員・段差などのバリアが存在している

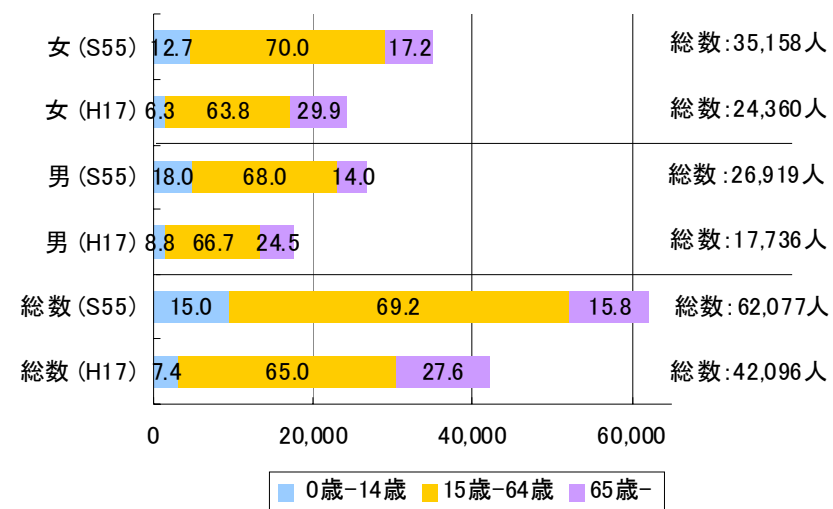
東山区は、京都市の行政区の中で最も高齢化率の高い行政区で、男性より女性の方が65歳以上の割合が高い(図2, 図3参照)。また、平成19年の「京阪五条・七条バリアフリー移動円滑化基本構想」(図4参照)の策定にあたり、連絡会議の委員から、歩道幅員が狭く、車いす(図5参照)が通れない箇所があり、また、すりつけ・横断勾配も急であることから、高齢者・身体障害者等が安心・安全に通行することが難しいと指摘されている。

図2 区別高齢化率の推移



(注) 各年10月1日現在, 左列: 昭和55年, 右列: 平成17年 (資料) 国勢調査

図3 東山区の男女別年齢別人口の推移



(注) 各年10月1日現在, グラフ中の数値の単位は% (資料) 国勢調査

図4 バリアフリー重点整備地区

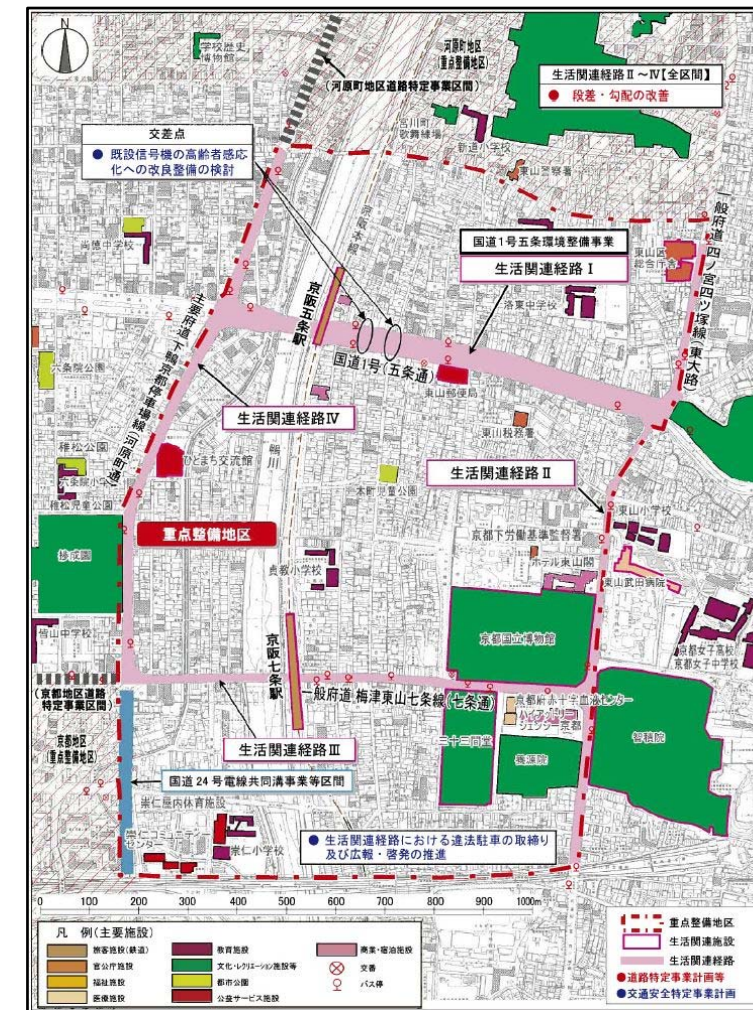
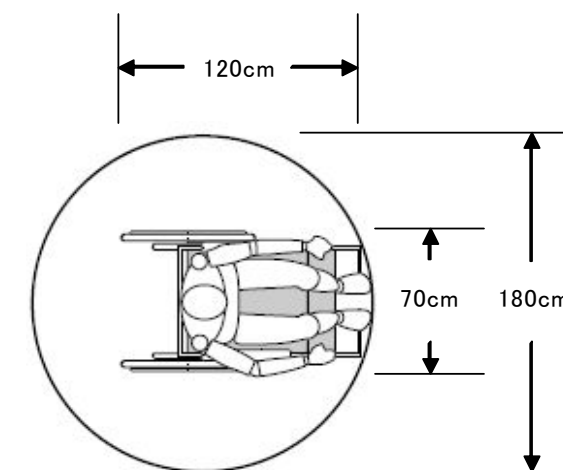


図5 電動車いすが360度回転できる最低寸法

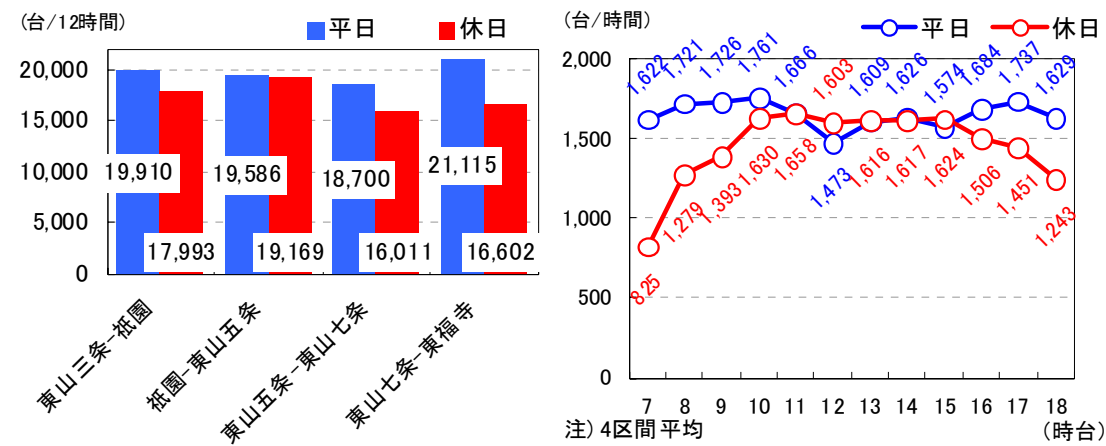


■ 東大路通は都心部の幹線道路で交通量が多い

○ 自動車交通量 (図 6, 図 7 参照)

- 平日は、一部の時間帯 (12 時台) を除き、約 1,600 台～1,700 台の交通量があり、通勤・通学、商用など幅広い目的で使われていると考えられる。
- 休日は、10 時～15 時に約 1,600 台の交通量があり、買い物、観光などの目的に使われていると考えられる。ただ、平均旅行速度が平日と比較して遅く (平日 23.1km/h, 休日 19.1km/h)、限られた時間帯に大量の車が集中しているためと考えられる。

図 6 自動車交通量 (左:12 時間交通量, 右:時間帯別交通量)



(資料) 平成17年道路交通センサス

図 7 東大路通の旅行速度

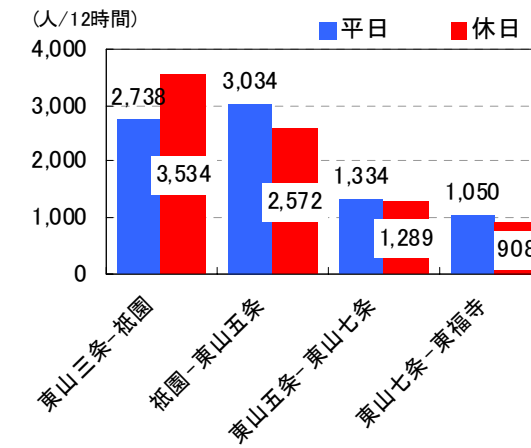
	北行き	南行き	平均	測定時間
平日	21.5km/h	24.6km/h	23.1km/h	7 時～9 時
休日	15.8km/h	22.4km/h	19.1km/h	10 時～12 時

(資料) 平成 21 年 9 月実態調査

○ 歩行者交通量 (図 8 参照)

- 東山三条～東山五条間の歩行者交通量は、平日、休日とも、東山五条～東福寺間より相当多く、名所、旧跡等が比較的密に所在していることや繁華街に近接しているため、観光客や買い物客などの影響によるものと考えられる。

図 8 歩行者交通量

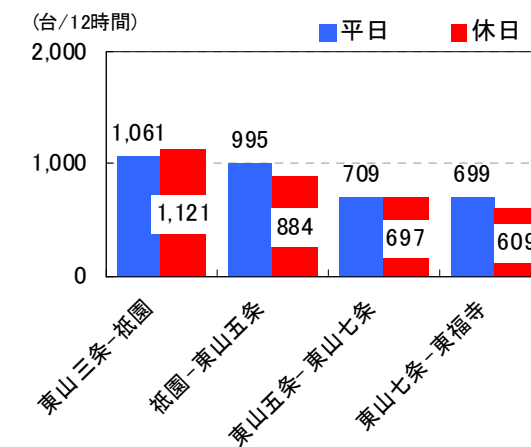


(資料) 平成17年道路交通センサス

○ 自転車交通量 (図 9 参照)

- 東山三条～東山五条間の自転車交通量も歩行者交通量と同様に、平日、休日とも、東山五条～東福寺間よりやや多い。

図 9 自転車交通量



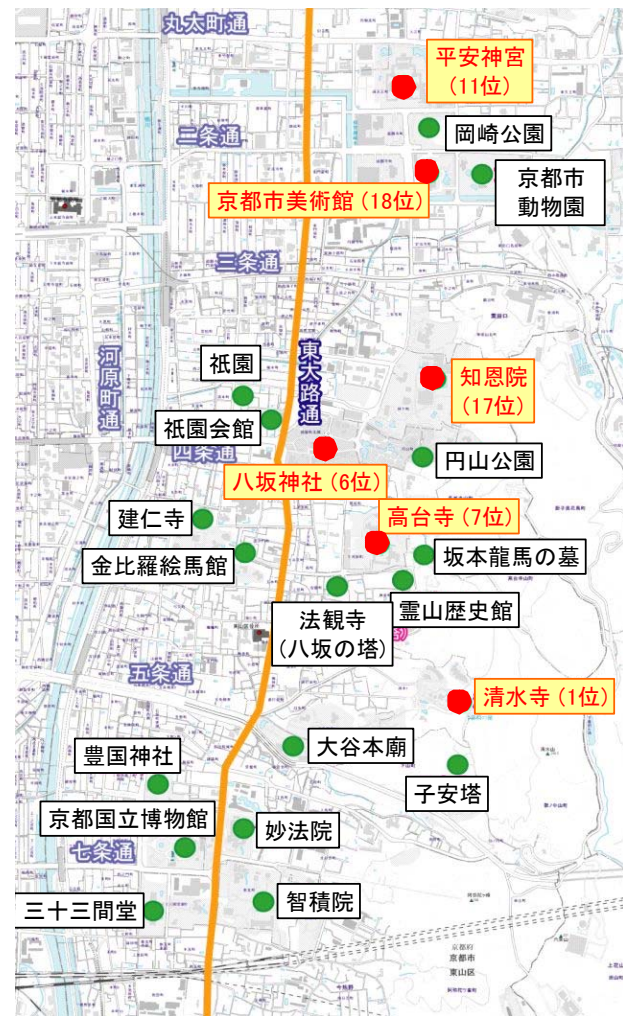
(資料) 平成17年道路交通センサス

■ 歩行者、自転車、自動車の安全な通行環境が整っていない

東大路通周辺には、清水寺をはじめ、八坂神社、高台寺、平安神宮等、名所・旧跡、文化施設等が多数所在しており、年間を通して来訪客が多いが、歩道が狭いため、歩道から車道に人があふれる危険な状況がみられる(図10参照)。また、バス停付近に滞留するバス乗降客により、歩行者の通行に支障を及ぼしている。

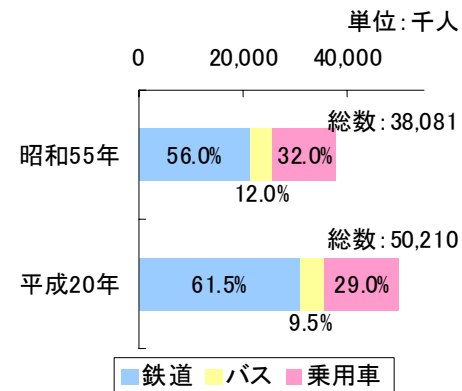
なお、京都市内に訪れる観光客のうち、約7割の方が公共交通を利用している(図11参照)。

図10 東大路周辺観光地



注) 順位は、京都市観光調査年報(平成20年京都市産業観光局)による市内訪問順位

図11 京都市内の観光客の利用交通機関別数



公共交通の利用率が増えている

(資料) 京都市観光調査年報

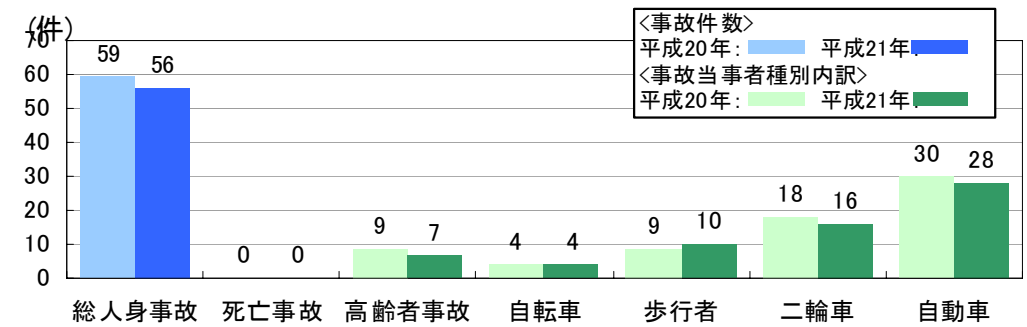
図12 東山五条交差点の混雑状況



■ 事故が多く、車道・歩道ともに、交通安全面の問題を抱える

- 平成21年中に東大路通で発生した交通事故件数は56件であり(図13参照)、人口100人あたりの事故発生件数は京都市の中で南区に次いで2番目に高い(図14参照)。
- 東大路通の区間別の事故件数を比較すると、三条～七条間が北大路～三条間に比べて道路延長1kmあたりの事故件数が多い(図14参照)。
- 東大路通を走行する自転車交通量は増加している(図15参照)。

図13 東大路通(三条通～七条通)交通事故発生件数(H20, H21)



(資料) 京都府警
(平成20年) 自転車は対歩行者事故1件を含む、二輪車は対歩行者事故1件を含む
(平成21年) 自動車は対自転車事故、対二輪車事故、各1件含む

図14 東大路通の事故件数(H20)

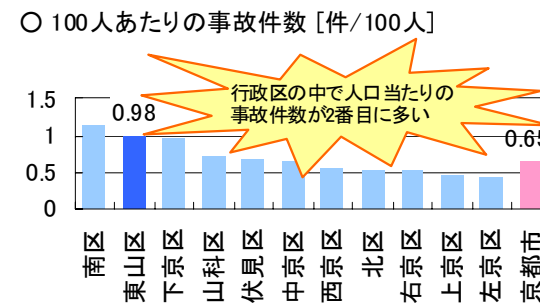
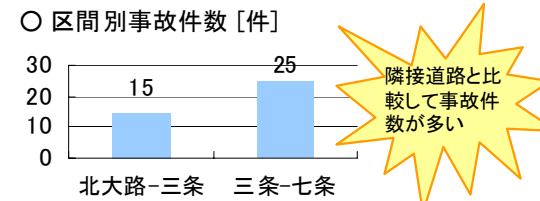


図15 東大路通自転車・歩行者交通量の推移

	H11	H17	増減率
歩行者[人]	2,539	3,034	19.5%
自転車[台]	783	995	27.1%
自動車[台]	22,359	19,586	-12.4%

(注) 四条通～五条通
(資料) 平成17年道路交通センサス



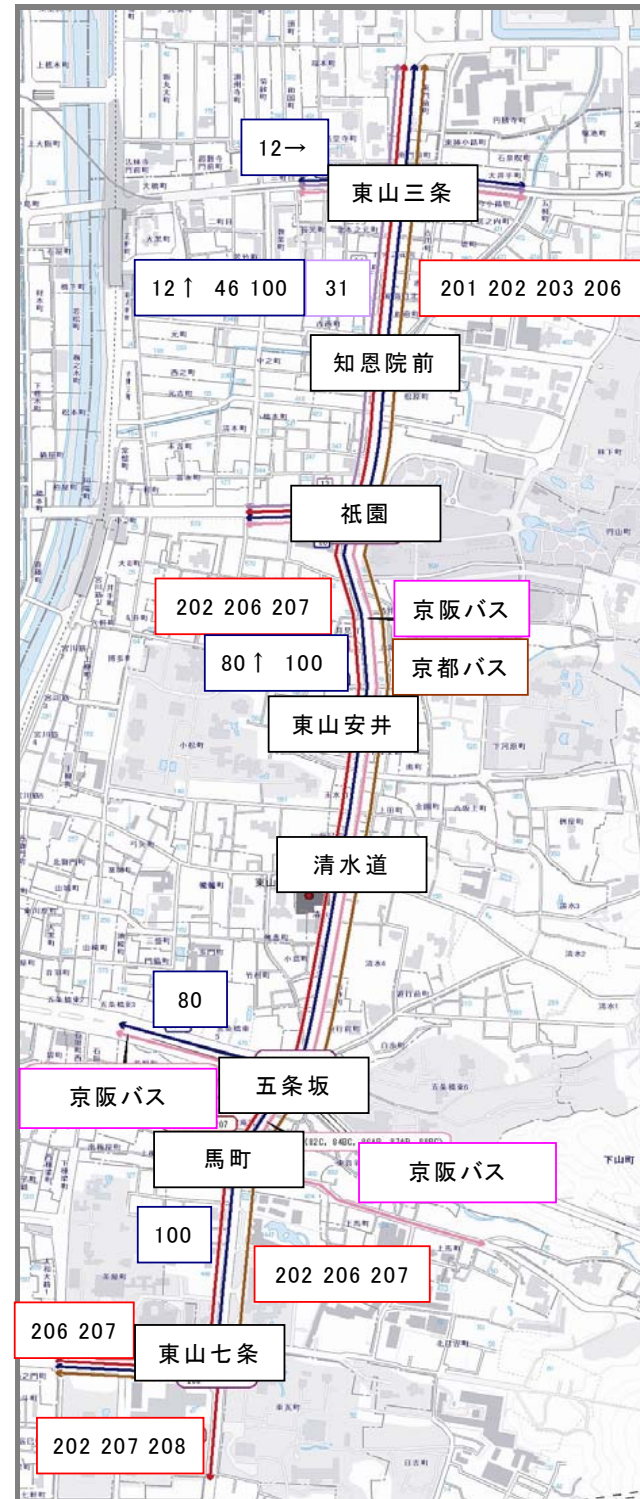
区間	北大路-三条	三条-七条
延長 [km]	3.8	2.4
事故件数 [件]	58	59
道路延長1kmあたり	15	25

(注) 東山区全体の事故件数:399件
(資料) 京都市文化市民局地域づくり推進課

■ 主要な移動手段の公共交通は路線バスにもかかわらず、良好なバス待ち環境が不十分である

- 東大路通は多くの路線バスが運行し、公共交通の運行頻度の高い道路の一つである。
- 東山三条～東山七条における路線バスの運行状況は、東山三条～祇園の運行本数が最も多い。
- 平日と休日を比べると、祇園～東山七条（207 系統）を除き、全体的に平日の運行数の方が多く、通勤・通学、買い物等に配慮した運行状況となっている。

図 16 東大路通におけるバスの運行本数（平成 21 年 8 月 1 日現在）



東大路通の運行区間別バス運行本数

東大路通の運行区間 (括弧内の数字は市バスの系統番号)	平日	休日
東山三条⇄祇園 (12, 31, 46, 201, 203)	623	499
東山三条⇄東山七条 (100, 202, 206, 京都バス)	489	420
祇園⇄五条坂(馬町含む) (80, 京阪バス)	170	113
祇園⇄東山七条 (207)	116	156

単位: 台/日

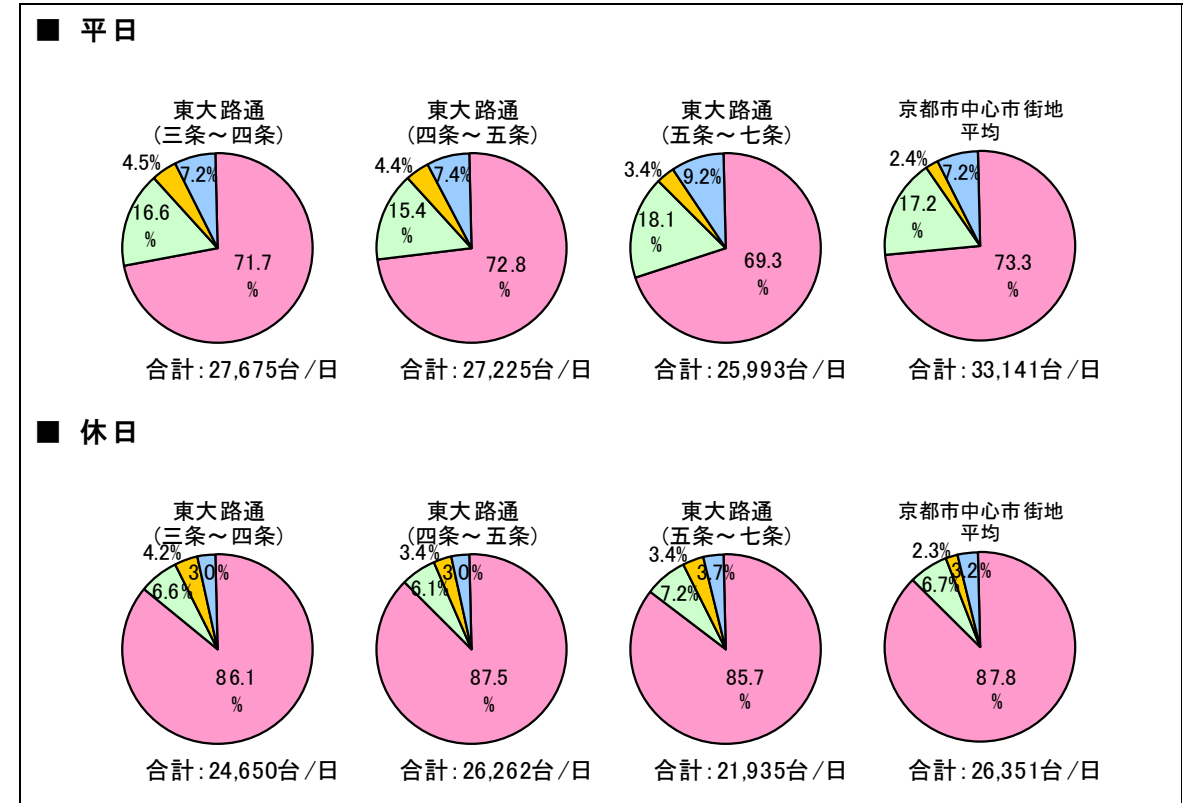
各区間のバス断面交通量

区間	平日	休日
東山三条⇄祇園	1,112 (89.4%)	919 (87.9%)
祇園⇄五条坂	775 (65.0%)	689 (77.4%)
五条坂⇄東山七条	605 (69.1%)	576 (77.0%)

(単位) 台/日
(注) 括弧内はバス全体の交通量に対する路線バスの割合
(資料) 京都市交通局, 京都バス, 京阪バス HP

- 東大路通の通行車両のうち、バスの割合は約 5%で、中心市街地の平均値（2.3～2.4%）に比べて高い割合となっている。
- 祇園～東山七条のバス交通量は、平日休日とも路線バス以外のバスの割合が高い。

図 17 車種別交通量の内訳

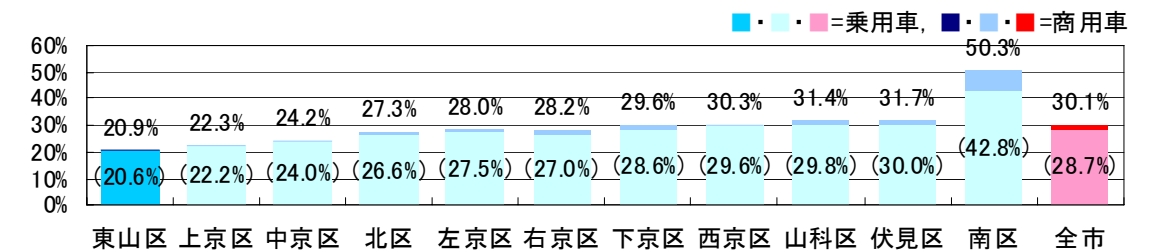


(凡例) ■=乗用車(タクシーを含む), ■=小型貨物車, ■=バス, ■=普通貨物車
(注) 京都市中心市街地=上京区, 中京区, 下京区, 東山区
(資料) 平成 17 年道路交通センサス

■ 自動車保有率が減少している

- 東山区の区民 1 人あたりの自動車保有率が 20.9% (保有台数: 約 7,900 台) と京都市の中で最も低い (図 18 参照)。

図 18 行政区別自動車保有率



(注) 平成 22 年 3 月 31 日現在, 括弧内は乗用車保有率, 上段は商用車と乗用車の合計保有率
(資料) 近畿運輸局京都支局「自動車保有台数調」

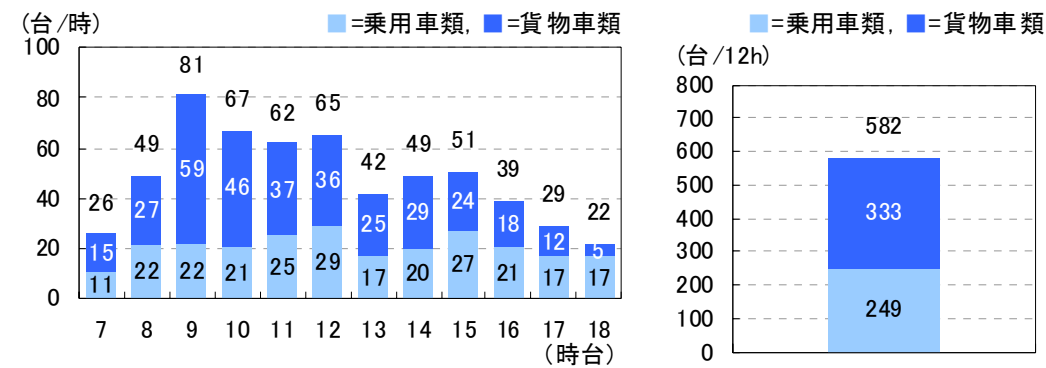
■ 路上駐車・荷捌き車両が円滑な交通に支障を及ぼしている

○ 時間帯別荷捌き・路上駐車台数（図 19 参照）

- ・ 東山三条～東山七条間における荷捌き・路上駐車台数の総計は 582 台/12 時間（乗用車類;249 台/12 時間, 貨物車類;333 台/12 時間）である。
- ・ 車種別では, 貨物車類の荷捌き・路上駐車台数は 9 時台を中心に午前中が多く, 乗用車類の荷捌き・路上駐車台数は 1 日を通して変動は小さい。

※ 荷捌き・路上駐車台数:平成 21 年 9 月実態調査時に路上に停車していた車両の台数

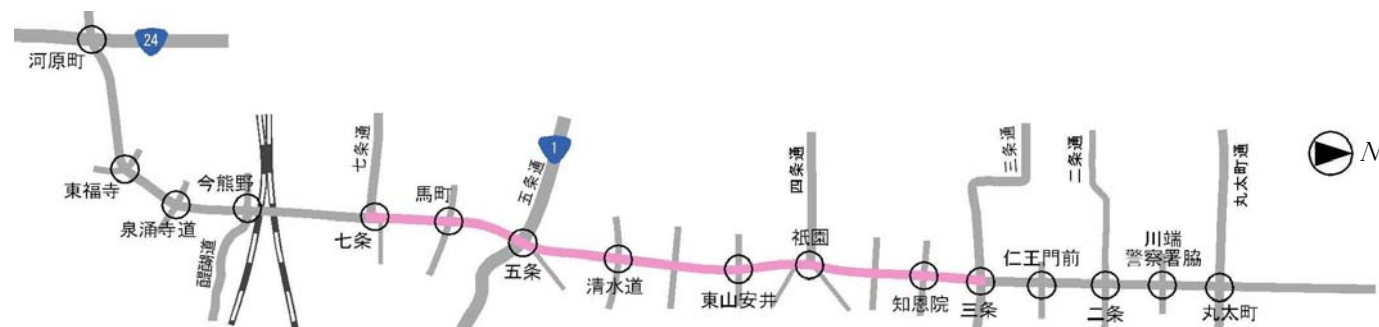
図 19 時間帯別荷捌き・路上駐車台数



(注) 荷捌き・路上駐車開始時刻で集計
乗用車類:乗用車, タクシー, バス
貨物車類:小型貨物車, 普通貨物車
(資料) 平成21年9月実態調査

(資料) 平成21年9月実態調査

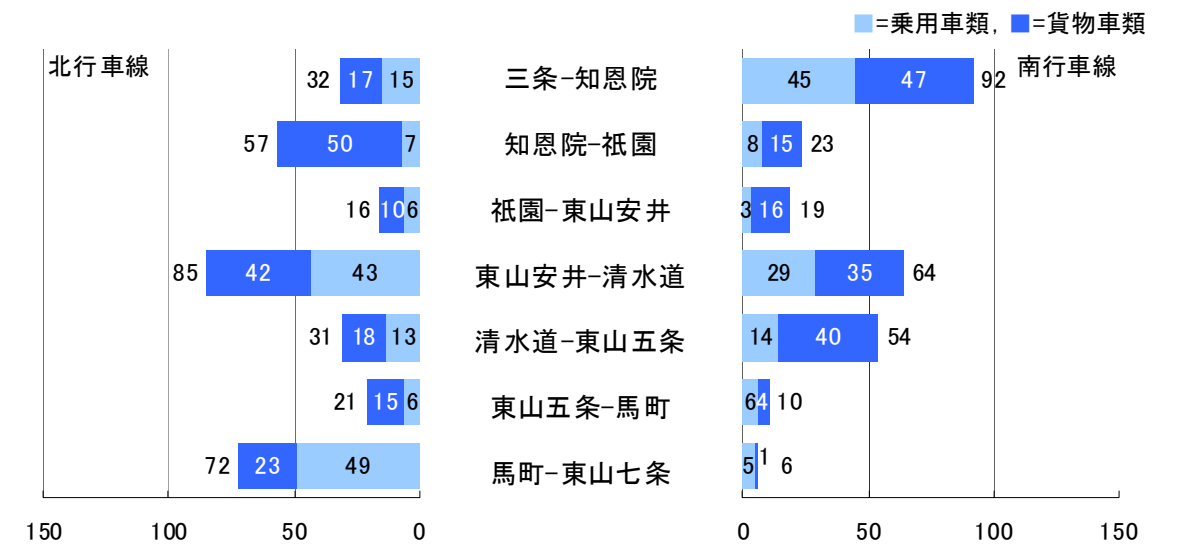
図 20 荷捌き・路上駐車調査対象区間位置図



○ 区間別荷捌き・路上駐車台数（図 21 参照）

- ・ 北行きと南行きで駐車車両が集中している区間は異なっている。
- ・ 北行き 東山安井～清水道間, 馬町～東山七条間, 知恩院～祇園間が多い。
- ・ 南行き 東山三条～知恩院間, 東山安井～清水道間, 清水道～東山五条間が多い。
- ・ 上記区間には, コンビニエンスストアや飲食店等の商業施設があり, 一時的に路上に車が停車しているためであると考えられる。

図 21 区間別荷捌き・路上駐車台数



(注) 荷捌き・路上駐車開始時刻で集計
乗用車類:乗用車, タクシー, バス
貨物車類:小型貨物車, 普通貨物車
(資料) 平成21年9月実態調査