

東大路通の道路空間再配分に伴う前提条件について

1 東大路通の道路空間再配分にかかる課題と対応

東大路通の現状の課題を解決するため、歩道部分を拡大（歩道→自転車・歩行者道路）、車道部分を縮小（4車線→2車線）し、道路空間を再配分する場合、一般的に以下のような前提条件が想定される。

(1) 車道部に係る課題

■自動車交通の容量の低下

■交通転換による周辺道路への交通混雑の発生

東大路通の車線数が4車線から2車線になることにより、交通容量が低下し、通過可能な交通量が減少する。

＜車線数による設計基準交通量の目安（道路構造令を参照）＞

4車線道路	25,993～27,675台/日（現況）
2車線道路 ※1	8,000台/日 ※2

車線減少により通過できる交通量が減少する

※1 東大路通第4種第2級道路
※2 交差点の多い第4種の道路について、1車線あたりの設計交通量に対して低減を行っている。

交通総量の抑制
（地区内への通過交通の抑制、不要不急の車両の抑制等）

- ◎ あらゆる機会、広報媒体を活用して歩道拡幅の施策内容等の発信
- ※ 歩道拡幅区間手前での交通総量の抑制対策

東大路通の車線数が減少することにより、今まで東大路通を利用していた自動車が、川端通や河原町通等を利用することが想定され、周辺道路での混雑の発生が想定される。

東大路通から交通量が転換する

周辺道路への適切な分散

- ◎ 交通情報（渋滞・旅行時間）の提供による自主的な迂回・誘導対策
- ※ 提供する交通情報の内容は、ドライバーの自主的な迂回行動を促す方面別・経路選択別等の詳細な情報提供による適切な分散

■荷捌き、路上駐車による自動車交通の走行性の低下

荷捌き車両や路上駐車により、円滑な交通が阻害される。

荷捌き車両等が停車している場合、後続車の走行環境が悪化

路上駐車対策が必要（荷捌きのルール化、違法駐車対策）

- ◎ 歩道拡幅区間沿道住民（特に商店・事業者）の理解・協力
- ※ 沿道住民にとっての歩道拡幅のデメリットの周知
- ◎ 路外での荷捌き・短時間の荷捌きの徹底

■バス運行に係る自動車交通の走行性の低下

東大路通は、路線バスの運行数が多く、歩道拡幅区間の南北各7個所にバス停が設置されていることから、乗降扱いに伴う、円滑な交通が阻害される。

東山三条～東山七条
路線バス運行数が多い

バス停付近における道路断面構成の検討

＜東大路通における路線バスの運行数＞

区間	平日	休日
東山三条～祇園	1,112	919
祇園～五条坂	775	689
五条坂～東山七条	605	576

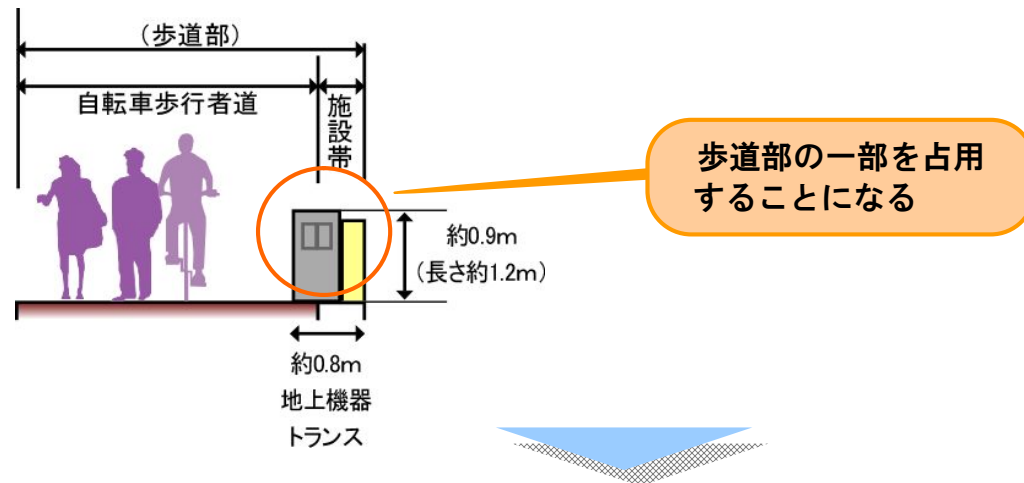
- ◎ バスベイの整備検討
- ◎ 公共交通の適切な運行を確保

(2) 歩道部に係る課題

■ 電線の地下化に伴う地上機器設置場所の確保

現在の歩道部を景観に配慮しつつ最大限に活用するため、地上の電線の地下化を行う必要があるが、60～70m(*1)に1箇所程度、地上機器トランスの設置スペースを確保する必要がある。

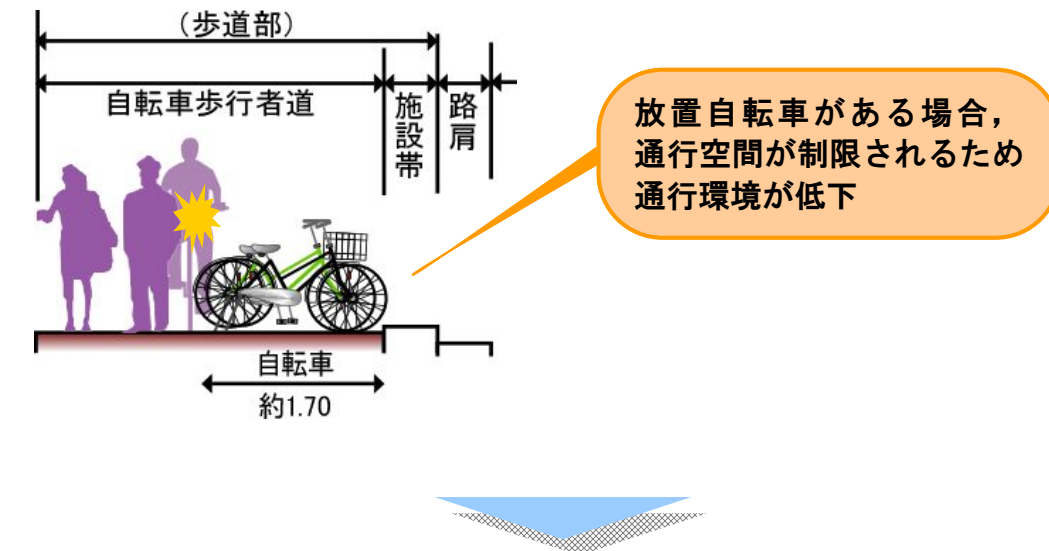
*1 北大路通の例（沿道の電力需要によって間隔が変わる）



地中化に係る住民との合意

■ 歩道部をはじめとする放置自転車の増加

放置自転車の増加に伴う歩行空間の減少



放置自転車対策の検討・推進