資料2

東大路通整備構想（案）

「東大路通整備構想」について

東山地区は，豊かな文化財や優れた庭園をもつ寺院・神社が多く集まり，四季を通じて多くの観光客が訪れる歴史と文化の薫る国際文化観光都市・京都を代表する地区です。

この東山地区を南北に縦貫する東大路通は，東山区民の生活道路として，また，観光ルートとして多数の人や車が行き交う道路であり，京都の中でも重要な道路のひとつとなっています。しかし，東大路通の現状は，安心・安全で快適に歩行できる道路空間になっていません。

「歩いて楽しい東大路」の整備は，平成22年1月に策定した「「歩くまち・京都」総合交通戦略」でシンボルプロジェクトに位置付けています。

この整備構想は，地元の皆様をはじめ，市民の皆様から頂いた御意見を参考に，「人と公共交通優先」の東大路通の整備に向け，解決すべき課題やその考え方をまとめたものです。

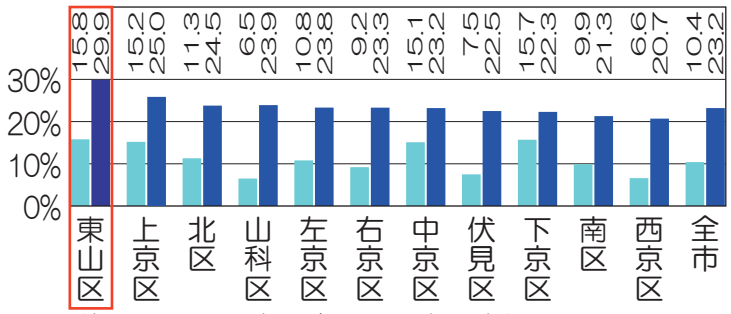
■ 東山区の現状

京都市の行政区の中で高齢化率が一番高い

高齢化率（65歳以上）が29.9%（3人に1人）であり，京都市の行政区の中で最も高い行政区となっています。

また，30年前と比較すると，高齢化が著しく進んでいます。

（右図の「行政区別高齢化率の推移」参照）



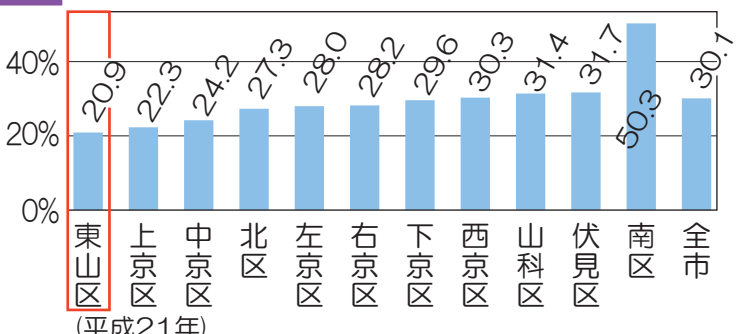
（左列：昭和55年，右列：平成23年）

行政区別高齢化率の推移

京都市の行政区の中で自動車保有率が一番低い

区民一人当たりの自動車保有率が20.9%（5人に1台）であり，京都市の行政区の中で最も低い行政区となっています。

（右図の「行政区別自動車保有率」参照）



（平成21年）

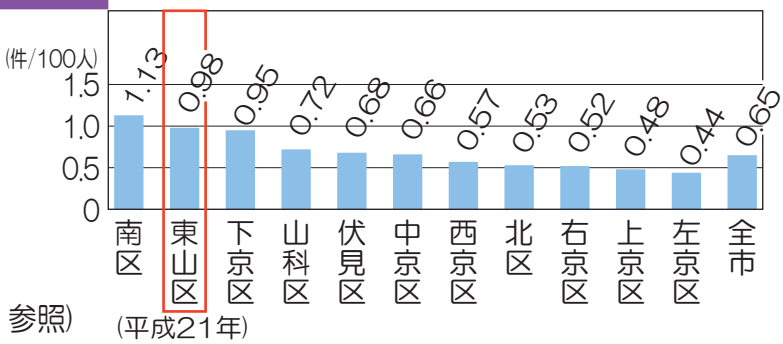
行政区別自動車保有率

人口当たりの交通事故発生件数が高い

人口100人当たりの交通事故発生件数が0.98件であり，京都市の行政区の中で2番目に高い行政区となっています。

また，平成21年の東大路通（東山三条～東山七条）における交通事故発生件数は56件でした。

（右図の「区民100人当たりの交通事故発生件数」参照）



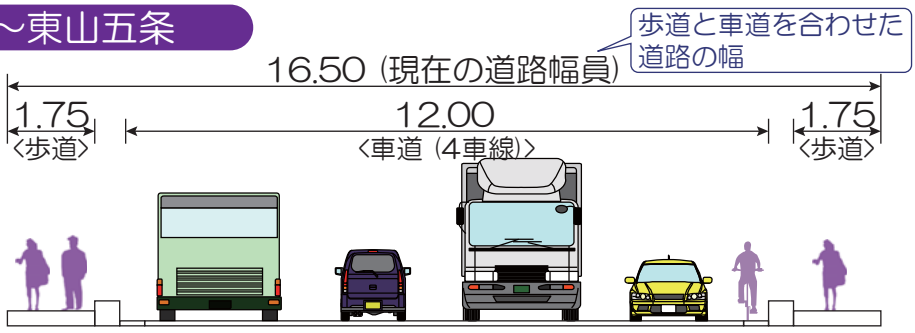
（平成21年）

区民100人当たりの交通事故発生件数

■ 区間別交通量と横断面構成

（単位：m）

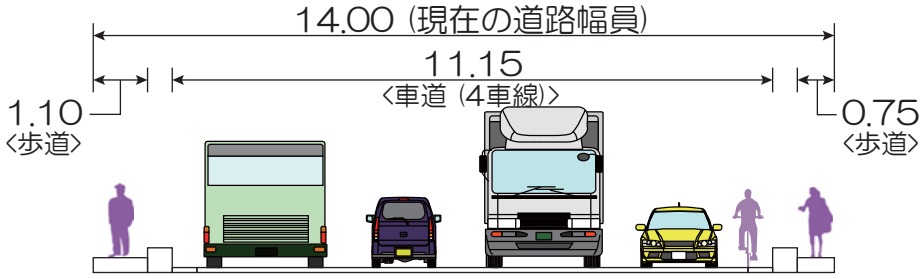
東山三条～東山五条



自動車	19,150～20,072台/12時間
自転車	1,178～1,359台/12時間
歩行者	4,932～5,082人/12時間

7時から19時までの間に通行した自動車，自転車の台数と歩行者数

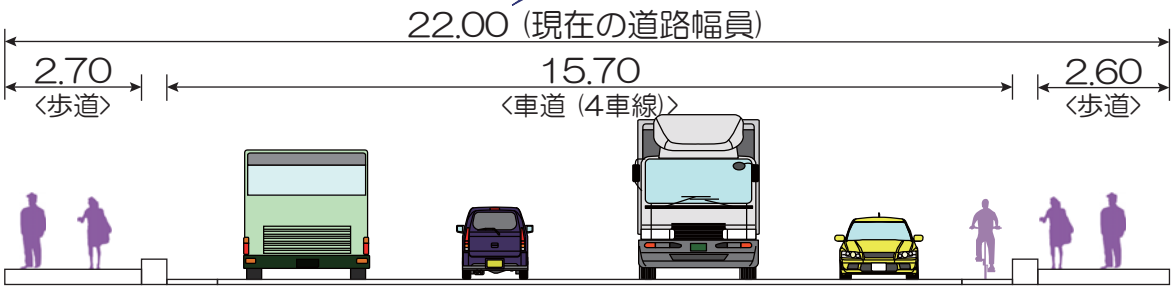
東山五条～東山七条



自動車	18,064台/12時間
自転車	1,008台/12時間
歩行者	2,250人/12時間

東山七条～東福寺

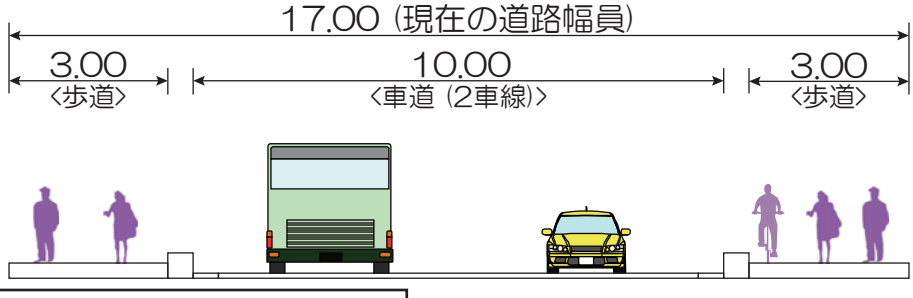
道路の両側に歩道が設置されている4車線道路の代表的な幅員



自動車	20,251台/12時間
自転車	1,034台/12時間
歩行者	1,557人/12時間

（参考）　三条通（東大路通～川端通）の現状

・東大路通（東山三条～東山五条）は，道路幅員が16.5mで4車線，歩道の幅は2m未満
・三条通（東大路通～川端通）は，道路幅員が17mで2車線，歩道幅は3m



自動車	12,020台/12時間
自転車	2,225台/12時間
歩行者	7,446人/12時間

（出典：平成22年道路交通センサス）

1 東大路通における課題

歩道の幅員・段差などのバリア（障害）が存在しています（東山三条～東福寺）

歩道の幅員が狭く，また，段差が大きい箇所や勾配の急な箇所があるなど，高齢者や身体に障害のある方などが安心・安全に通行することが難しい環境になっています。

馬町周辺の歩道状況

歩行者，自転車，自動車の安全な通行環境が整っていません（東山三条～東山七条）

車道，歩道ともに幅員が狭く，歩行者にとって，安全で快適な通行環境が整っていません。

また，自転車については，原則として車道を走行しなければなりませんが，車道が狭く，自転車の安全な通行環境が整っていません。このため，やむを得ず歩道を通行することもあり，さらに，歩行者にとっても接触事故等の危険があります。

東大路通の交通状況

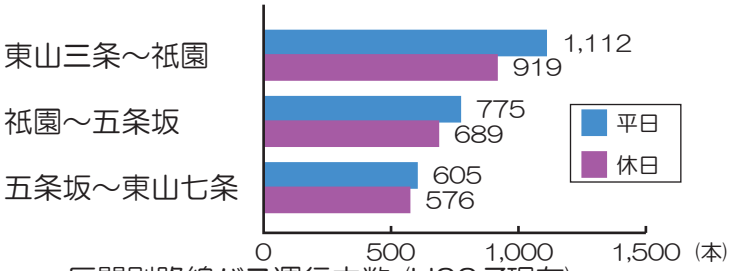
東大路通は都心部の幹線道路である一方，市民や観光客の通行も多い（東山三条～東福寺）

沿道に官公庁や病院など生活に密着した施設や，名所，旧跡，文化施設などの観光施設が多数所在することから，自動車や歩行者などの通行が多くなっています。さらに，平成23年4月には，小中一貫校（東山開睛館）が開校し，多くの児童や生徒が東大路通を通学路として利用しています。

東山五条の混雑状況

主要な公共交通は路線バスですが，良好なバス待ち環境が整っていません（東山三条～東山七条）

主要な公共交通である路線バスは，運行本数が多く便利な一方，バス停にバスが連なって停車することがあります。また，バス乗降客が狭い歩道にあふれ，歩行者の通行に支障を及ぼしています。

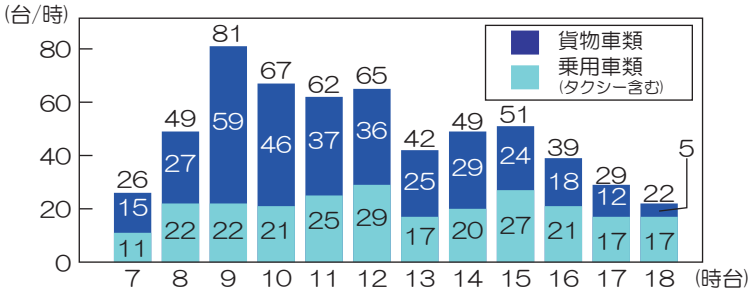


区間別路線バス運行本数（H22.7現在）

バス待ち状況

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

路上駐車や荷捌き車両※が，直進車両の通行を阻害し，交通渋滞の要因になっています。



時間帯別路上駐車・荷捌き車両台数

※ 道路上に停車して荷物や商品を積み下ろしする車両

歩道上へのはみ出し陳列等により，歩行空間の通行環境が低下しています（東山七条～東福寺）

歩道幅員が十分に確保されているにも関わらず，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などにより，安全，快適な通行に影響を与えています。

車道への駐輪状況→

電線や電柱が景観を損ねています（東山三条～東山七条）

道路上を横断する電線や歩道上に設置された電柱により，東山の豊かな景観が損なわれています。

東大路通の景観→

2 「歩いて楽しい東大路」の実現に向けた基本方針

現在の道路幅員の中で，歩行者が安心･安全，そして快適に通行することのできる空間の確保を最優先にして，車線数の減少等も含めた道路空間の再構成を検討し，「環境」，「景観」，「地域コミュニティ」，「観光振興」等の視点からも「歩いて楽しい東大路」を目指します。

環境	・ 道路空間を見直すことにより，クルマから歩行者を中心とした道路空間の整備を目指します。 ・ 安全，快適に通行できる歩行空間の整備を目指します。 ・ 自転車にも安全な道路空間の整備を目指します。
景観	・ 道路空間の見直しと併せて無電柱化を実施することにより，優れた沿道景観の形成を目指します。

地域コミュニティ	・ 多くの人々が集い，行き交うことで沿道が活気やにぎわいにあふれた道路空間の整備を目指します。
観光振興	・ 観光客が歩いて楽しむことのできる道路空間の整備を目指します。
その他	・ 緊急車両が通行できる道路構成とすることにより，安心して暮らせるまちづくりを目指します。

道路空間の再構成（東山三条～東山七条）

- 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，交通安全性の向上及び自動車交通の抑制※を目指します。
- 歩道の勾配の改良や歩行者の安全に十分配慮した歩行空間の確保を目指します。
- 自転車が安全で快適に通行できる道路空間の整備を目指します。

※ パークアンドライド等により，自動車が市内に流入しないようにすること。

歩行環境の向上（東山七条～東福寺）

- 歩行者が，安全で快適に通行できる歩行環境の向上を目指します。

ソフト対策の推進（東山三条～東福寺）

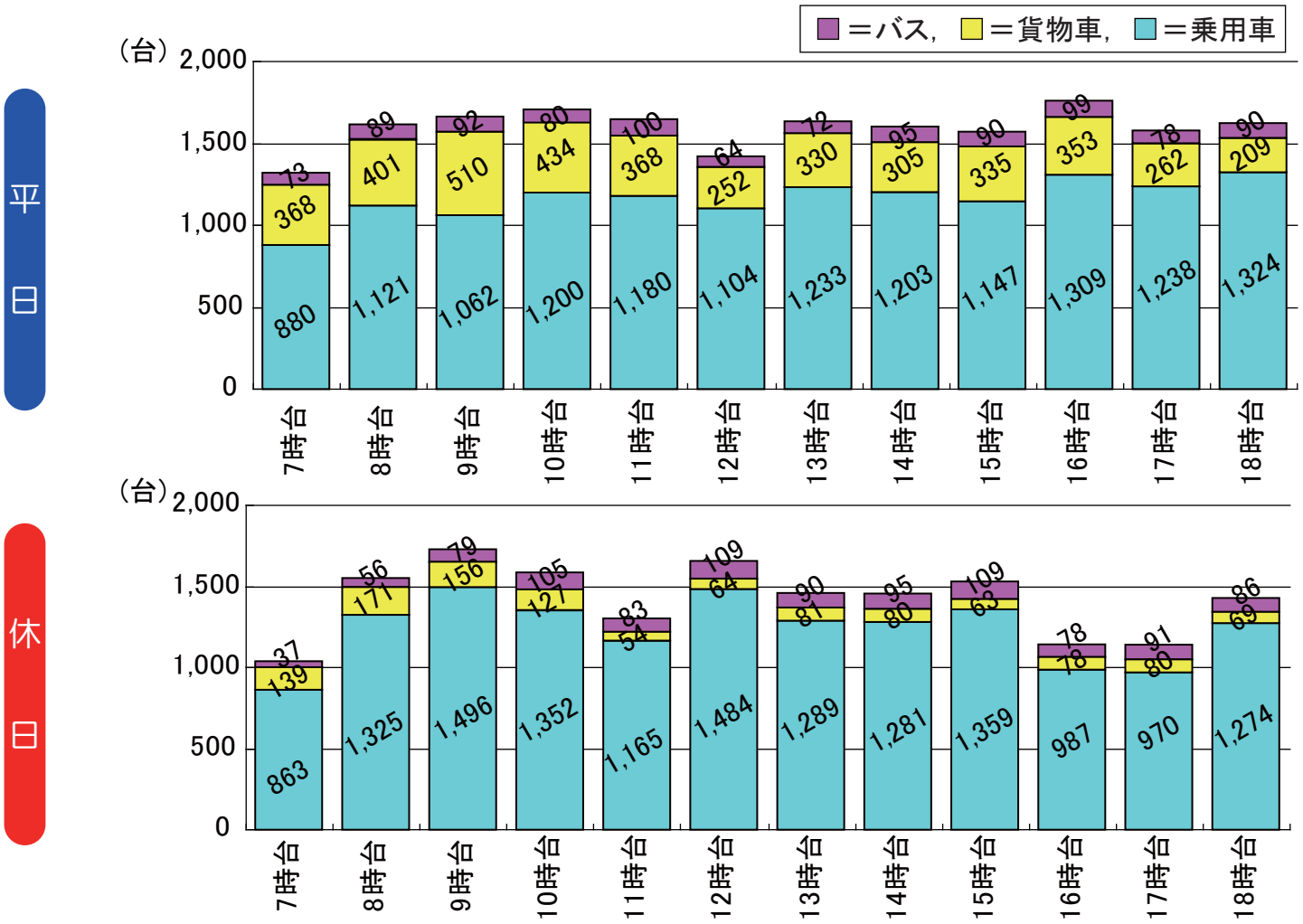
- クルマ依存型の生活を見直し，自然と調和したゆったりした暮らしを来訪者にも提唱し，ゆっくりと歩いて「五感で楽しむまち」を目指します。
- 歩行者，自転車，自動車がともに交通ルールとマナーを守る，安心・安全なまちづくりを目指します。
- 車道での自転車駐輪や歩道での商品陳列等，道路の不適切な利用の改善を目指します。
- 公共交通の効率的で円滑な運行を目指します。
- 「「歩くまち・京都」総合交通戦略」を推進し，パークアンドライド等，公共交通の利用促進策を展開します。

3 東大路通の交通の特徴

東大路通の自動車交通量※

東大路通の自動車交通量の特徴として，平日は，どの時間帯でもほぼ同じ交通量であり，乗用車は，1時間当たり約1,200台が通行しています。

また，休日は，貨物車の交通量が平日と比較して，1時間当たり約300台少なくなっています。



（出典：平成22年道路交通センサス（祇園～東山五条の交通量））

※ 道路上の1箇所で観測した一定時間内の通過車両（双方向）の台数

（参考）東大路通の通過交通実態調査結果

東大路通の通過交通（貨物輸送などで東大路通を通過するだけの自動車交通）と地域内交通（東大路通周辺地区を利用される自動車交通）の割合は，ほぼ同率となっています。

		通過交通	地域内交通
観光シーズン	平日	49.4%	50.6%
	休日	45.2%	54.8%
平常時	平日	50.7%	49.3%
	休日	51.4%	48.6%

（数値は，東大路通（東山三条～東山五条）の自動車交通量を調査した結果から推計したものです。）

東大路通の歩行者・自転車交通量

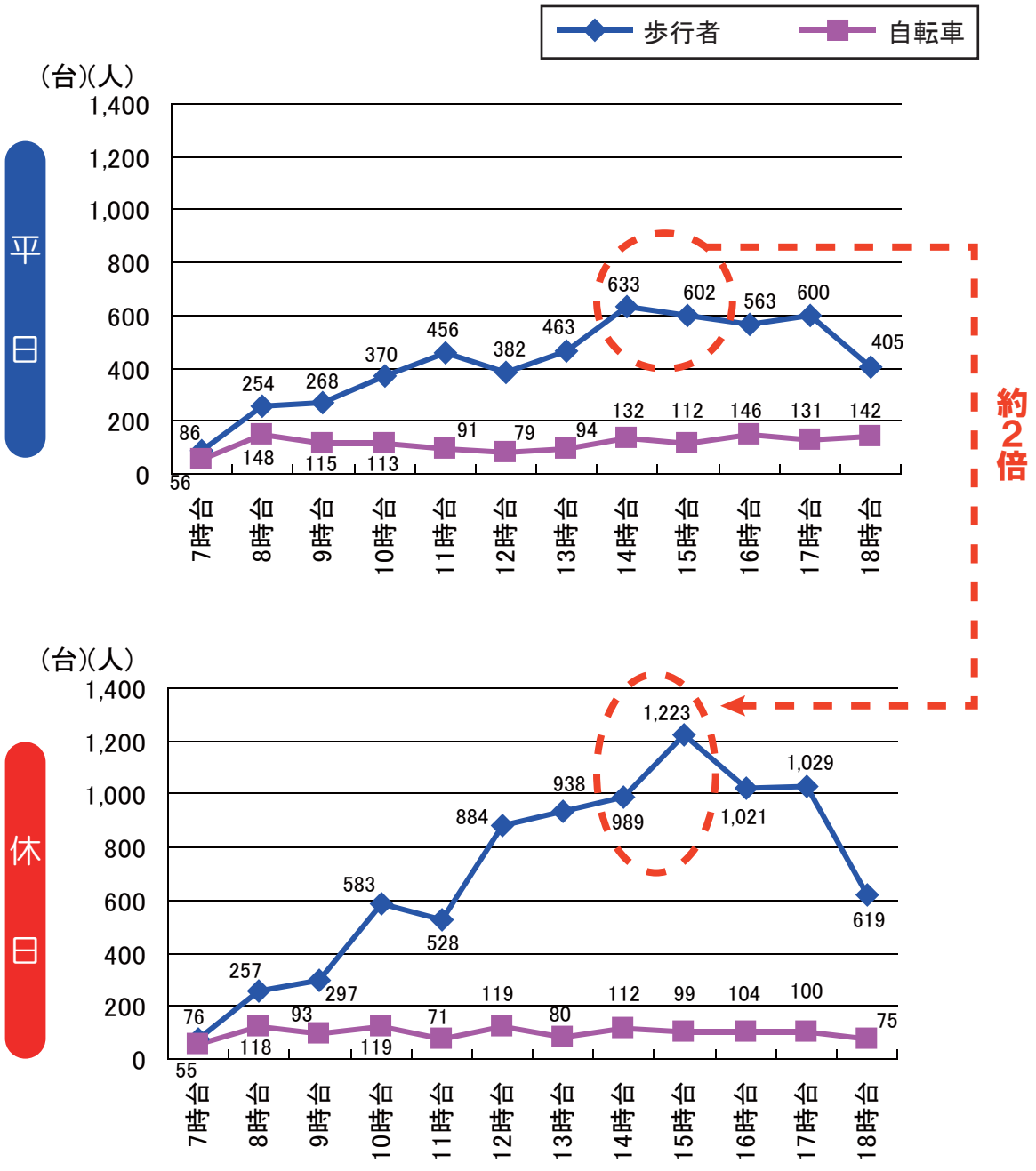
(1) 歩行者交通量

東大路通の歩行者交通量の特徴として，平日・休日とも14時台～15時台にピークがみられる傾向にあります。

また，休日の交通量は，平日の約2倍となっており，狭い歩道を通ることのできない歩行者が車道を歩く姿が見受けられます。

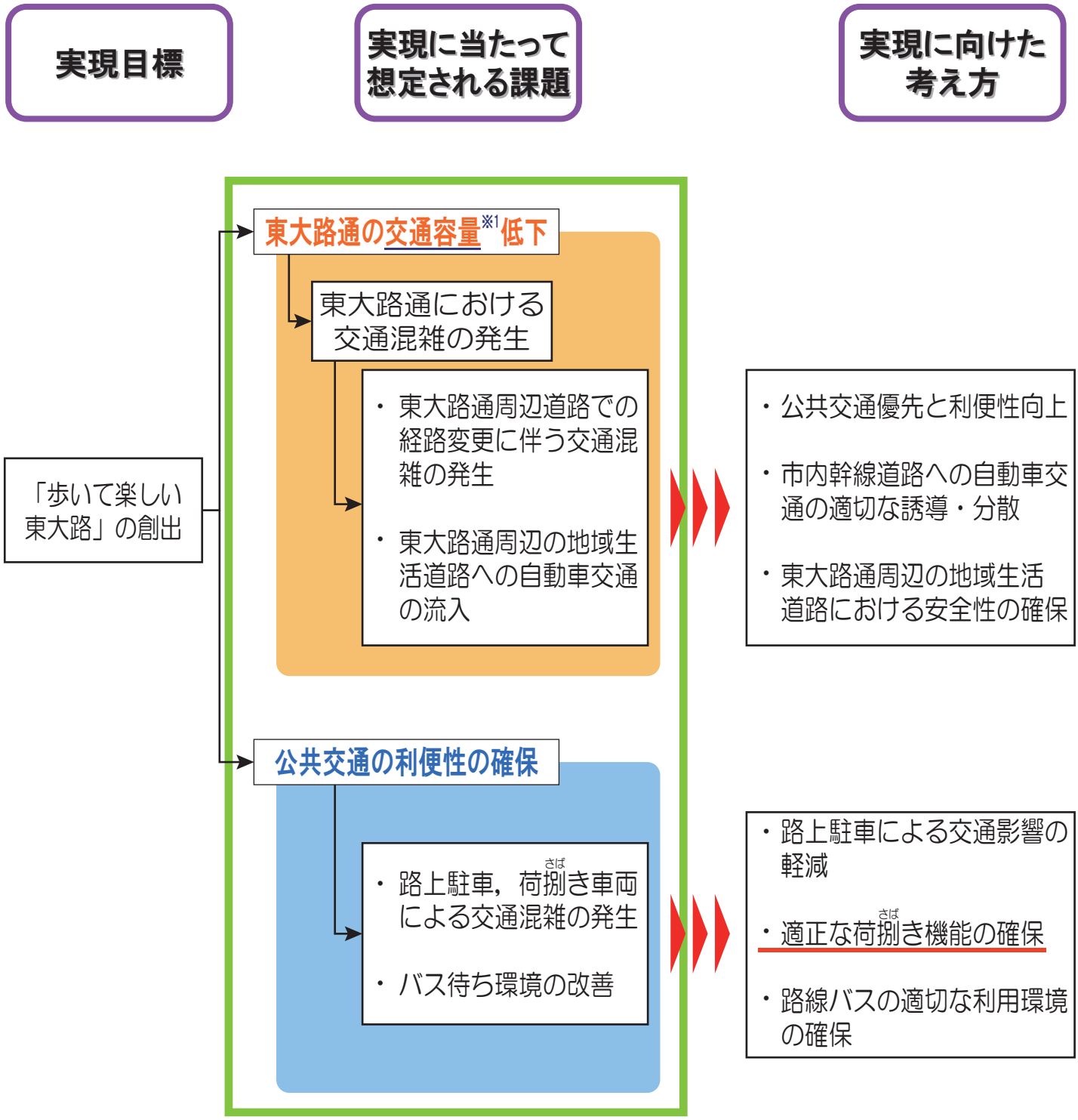
(2) 自転車交通量

自転車交通量の特徴として，平日・休日とも1時間当たり約100台が通行しています。



(出典：平成22年道路交通センサス（祇園～東山五条の交通量))

4 「歩いて楽しい東大路」の実現に向けた考え方



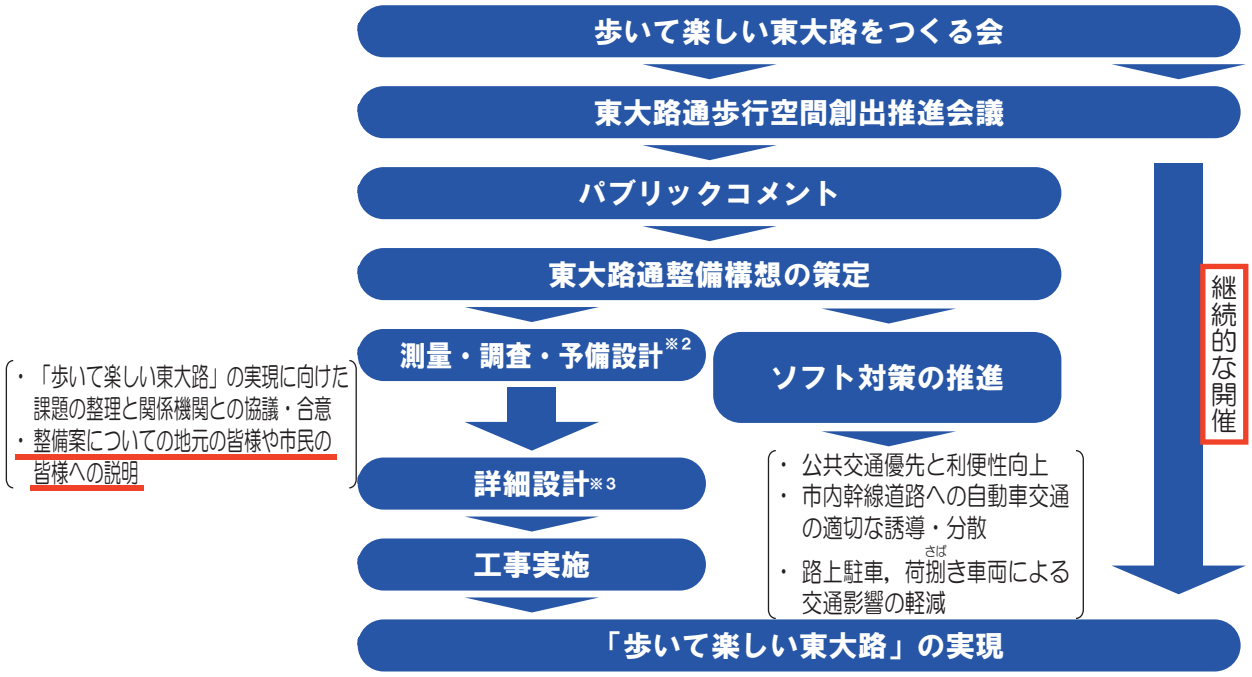
※1 道路の幅員や沿道等の条件により自動車が通行できる台数

※2 道路の幅員や高低差の計測，駐車場の入口や電柱，マンホールの位置等の把握，自動車交通の実態調査等を行うとともに，関係機関との協議に必要な資料等を作成すること。

※3 工事を行う際に必要な設計図面等を作成すること。

5 「歩いて楽しい東大路」の実現の流れ

「歩いて楽しい東大路」の実現に向けて，以下の流れに沿って進めていきます。



「歩いて楽しい東大路」の取組の経緯

平成22年7月
第1回「歩いて楽しい東大路をつくる会」の開催
- 東大路通の現状と課題についての把握

平成23年1月
第2回「歩いて楽しい東大路をつくる会」の開催
- 区民ぐるみで取り組むソフト対策について検討

平成23年2月
「みんなでつくる「歩いて楽しい東大路」お便り」創刊号の配布（東山区全戸配布）

平成23年3月
第3回「歩いて楽しい東大路をつくる会」の開催
- 「歩いて楽しい東大路」整備基本構想の策定

平成23年7月
「みんなでつくる「歩いて楽しい東大路」お便り」第2号の配布（東山区全戸配布）

平成24年3月
第1回「東大路通歩行空間創出推進会議」の開催
- 東大路通整備構想の策定に向けた意見交換

シンポジウム「歩いて楽しい東大路」の開催

平成24年4月
第2回「東大路通歩行空間創出推進会議」の開催

平成24年5月～6月
「東大路通整備構想（素案）」に対する市民意見募集（パブリックコメント）の実施

平成24年8月
第3回「東大路通歩行空間創出推進会議」の開催

※ 「歩いて楽しい東大路をつくる会」とは，東山区のメインストリートである東大路通に，安心・安全で快適な歩行空間を創出するため，各学区の自治連合会や市政協力委員連絡協議会，東山区交通安全対策協議会の代表者と，学識経験者や交通・道路に関わる関係機関が議論・検討する地域住民主体の“共汗”組織です。
※ 「東大路通歩行空間創出推進会議」とは，「歩いて楽しい東大路をつくる会」を母体として，関係機関，関係団体等が参画した組織です。

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都では、市民一人ひとりは、

1　健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

1　だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創ります。

1　京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

※「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進し，人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を実現するため，平成22年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定するとともに，「歩くまち・京都」憲章を制定しました。
「東大路通の自動車抑制と歩道拡幅」は，「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトのひとつに位置付けられています。

発行：京都市都市計画局歩くまち京都推進室

住所：〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地

TEL：075-222-3483　　FAX：075-213-1064

URL：http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html

歩くまち京都　検索

京都市印刷物第000000号