

事 務 連 絡 表

件名	第 5 回「東大路通歩行空間創出推進会議」
日時	平成 25 年 9 月 2 日（月） 15 時 15 分～16 時 15 分
場所	東山区役所大会議室（3 階）
● 開会 ～堀池交通政策監あいさつ～ ・ 本日の東大路通歩行空間創出推進会議では、京都市のまちづくりの取組と、東大路通における今年度の歩行空間創出の取組予定についてご説明させていただく。 ・ 東大路通の歩道を広げていこうという取組の一番の目的は、住民のみなさま、観光客のみなさまが、安心・安全に東大路通を歩けるようにすることである。 ・ 今後、この事業について、京都市としての考え方をお示しし、住民のみなさまのご意見を賜りながら、連携して進めていきたい。 ● 議事 ～議長あいさつ～ ・ 東大路通については、東山交通対策研究会で、長年ソフト対策という形で進めてきた。 ・ 東大路通歩行空間創出推進会議では、ソフト対策だけでは、歩行者の安全を確保できないというご意見を踏まえ、歩行空間を創出する取組を進めていくものである。 ・ これまでのように、行政が一方的にプランを作り、道路整備をするのではなく、この取組では、地元のみなさま、行政、学識経験者が一体となって、よりよい道づくりについて検討を進めていくという大変ユニークな試みであると考えている。 ・ 先ほどの研究会（第 25 回「東山交通対策研究会」）のときに、「「歩くまち・京都」という考え方は素晴らしいが、必ずしもそれが浸透していないのではないか」というご指摘もあった。 ・ 「歩くまち・京都」についてのこれまでの取組の経過報告と、平成 25 年度の予定について事務局から説明をお願いし、そのあと議事を一括して進めてまいりたい。 (1) 「歩くまち・京都」について (2) 平成 25 年度の予定について ～資料 1, 資料 2, 資料 3 の説明（事務局・小西係長）～ （議長）	

「歩くまち・京都」の概要的な説明について、何かご質問・ご意見等はないか。

(地元代表)

「歩くまち・京都」憲章の中では、自転車のことがほとんど記載されていない。歩行者と自転車、また自転車を車両として 3 者を比較して書かなければ、「歩くまち・京都」という観点から少し外れていくのではないか。

(議長)

最近では、危険な自転車が増えてきている。また、夕方の時間にかなり事故が増えてきている。京都市として自転車対策の取組について、補足的な説明があればお願いしたい。

(事務局・中島課長)

警察では、自転車は車両であるため原則として車道を走行するよう位置づけられている。自転車のマナーについては、市役所にも担当部署があるので連携して取り組んでいきたい。

(地元代表)

マナーで終わられたら困る。自転車と歩行者の事故は道路交通法上の事故として警察が扱うべきである。小さな事故を見逃すと大きな事故にもつながりかねない。

(京都市交通政策監・堀池委員)

何十年か前に自転車は車道を通っていたが、自動車と自転車の事故が多く、自転車が被害者になるケースが多発したことから、自転車を歩道に上げた経過がある。近年、自転車と歩行者の事故で、自転車が加害者になるケースが増えてきたため、自転車は車両として車道を走るように大きく方向転換をされた。実験的な取組だが、烏丸通では車道側に自転車レーンを設置し、中京区では、自転車道が整備できない細い道路で、車道に自転車の通行区分を表示する取組を進めている。自転車は便利であるものの、車両であり非常に危険な乗り物であるという認識が非常に大事である。いただいた御意見を踏まえて進めていきたい。

(議長)

資料 2 と資料 3 について、ご意見、ご質問はないか。

(地元代表)

平成 25 年 11 月下旬から 12 月中旬にかけて 4 点の交通調査が実施されるが、この 2 箇月くらいで具体的な調査ができるのか。調査内容についてお聞きしたい。

(事務局・小西係長)

交差点の交通調査については、朝 7 時～夜 9 時までの 14 時間、交差点にビデオ等を設置して実施する。車の台数、歩行者数、右左折車両について、数量を計測する。

バス停部の交通状況調査もビデオを設置し、バスの乗降客の状況、自転車がどのように通行しているのかを具体的に調査する。

路上駐車実態調査は、馬町から東山七条までの実施を考えているが、この区間は路上駐車が比較的少ないため、調査するかどうかも含めて検討する。

細街路交通調査は、地区内の主要な交差点等を中心に、どういった車の流れとなっているのか等について調査することを考えている。ビデオが設置できない場合もあるので、調査員が道路に座ってカウンター等で計ることも併せて検討する。

昨年同様に 3 月に当会議を開催し調査結果を御報告したいと考えている。

(地元代表)

東大路通については路線全体で考える必要がある。一部だけの調査では困る。今熊野学区では道を狭めるとのビラがあちこちに貼られており、どうなっているのかと聞かれることがある。その点について、市としてはどんな対策をお考えなのか。調査結果や進め方の手順について、住民の方に PR すべきではないか。

(京都市交通政策監・堀池委員)

東大路通整備構想は東山三条から東山七条間のもではなく、今熊野も含めて全体で考えるということである。ただし、歩道の拡幅は東山七条以北が対象であり、このため交通調査は東山七条より北側が主となっている。先ほどの石井委員のご意見は、今熊野についても歩道を広げて、車道が狭くなるということを住民が心配されているということか。

(地元代表)

例えば、東山七条から東山五条までの車道を狭くした場合、今熊野の商店街や陸橋辺りは非常に詰まってくる。実際、観光シーズンは詰まっている。七条通に回っている車もあるが、それでも全然動かない。歩道を拡幅する区間だけを調査しても、今熊野辺りの区間で止まったら、東大路通の全てが通れないことにもなる。この点も配慮して調査していただきたい。

(京都市交通政策監・堀池委員)

東山七条から北の車道が仮に狭くなったら、そこから北側だけが問題ではなく、道路はつながっているので、一体的なものとして捉えるべきというご意見は、承知した。その点も念頭において、調査内容について検討する。

(地元代表)

馬町～東山七条間は、路上駐車をしている車両はあまり見かけないが、馬町交差点から東に 300～400 メートル行くと、路上駐車がされており、この影響で右左折ができず東大路が渋滞してしまうことがある。この辺りについての調査と対策を考えていただきたい。

(京都市都市計画局歩くまち京都推進室・高松委員)

東大路通は東山三条から東福寺という形で考えている。整備に対する影響等については、ご指摘のあった細街路、取付道路も含めて検討していきたい。

(地元代表)

京都駅南口の整備では、パーキングチケットの廃止等を行うとのことだが、駐車場はなくなるのか。

(京都市都市計画局歩くまち京都推進室・高松委員)

京都駅南口の整備は、パーキングチケットの駐車エリアをなくし、バスを正面玄関に集約し、観光バス関係は東のアバンティの前に集約する等、限られたスペースで再配分し、歩くまち京都という形の中で整備を進める。現在、都市計画決定と事業認可の手続きが終わり、詳細設計を行っている。

(地元代表)

東大路通の整備は、自転車の処理がうまくできないと中途半端になりかねないと考えているが、我々の会でも名案がないのが現状である。

平成 26 年度末完成を目標としている四条通の改修がどのように実現するのかが、東大路通にとっての大きな試金石になる。四条通の進捗状況についてご説明いただきたい。

(京都市交通政策監・堀池委員)

四条通は、平成 18 年に地元商店街の方からご要望をいただき、京都市が事業に着手し、地元協議、社会実験を行い、昨年 1 月に都市計画決定した。平成 26 年度末の完成を目指して、今年度末には工事着工することとなっている。

四条通でも当初 4 車線を 2 車線にすることによって非常に混むのではないかと、四条通が混むことによって細街路に車があふれるのではないかとのご心配もあったが、様々な調査やシミュレーションの結果を各区学区での説明会等でご説明する中で、一定のご理解をいただけたと考えている。

(議長)

四条通については、荷捌き、タクシーベイ、バスベイ等について繰り返し議論を行った。東大路通でも同じようなことが必要ではないかと思う。

東大路通は、四条通と祇園で結合するので、四条通の交通のあり方が変わったときに交

通の流れをどう変えていくのといったことを見ながらの対応になってくる。交通規制や案内誘導などのソフト対策についても、ハード的対策と併せて進めていく必要がある。渋滞対策について、住民の方が安心して受け入れられる形で説明していかなければならない。そのため、今年度は基礎的なデータを集めていくことにしているのでご協力をお願いしたい。

(副議長)

今年度の交通調査が 11 月から 12 月にわたっているのは、平常時と観光客で混む時期とを比較するためということか。

(事務局・中島課長)

ご指摘のとおりであり、観光のピークである 11 月と、東大路通において車両の交通量が一般的な台数になる 12 月を調査時期として設定した。

(副議長)

観光シーズンの尋常ではない込み具合は私も経験している。その対策と日常時の対策は少し違うと思うので、両面をそれぞれ分けて考えていただきたい。

(副議長)

自転車の危険性についてのご指摘があった。自転車が加害者になる事故について賠償責任が求められる時代になってきている。60 代後半から 70 代にかけて、移動手段は車からバイクや自転車に移行する。自転車対策は喫緊の課題である。

研究結果によれば、車道を狭めて歩道を広げるときに、自動車交通は 3 割程度減少すると言われている。ソフト対策とハード整備を併せて実施することで、3 割低減が目標となると考えている。

五条通の歩道拡幅事業の際に高齢の方にアイカメラを付けてもらい、歩いてもらった。その際に分かったことは、高齢者は約 2.5 メートル先を見て歩いているということである。2.5 メートル先で自転車に気づいても避けようがない。車道に自転車を下すことにより危ない状況もあるが、自転車と歩行者の事故が多いという点も踏まえて道路を設計していく必要がある。

(議長)

東大路通で歩行者空間を創出するとなると、自転車レーンをつくるかどうか等、より具体的な問題を同時に検討していく必要がある。また、東大路と接続する細街路、取付道路の交通のあり方がどうなっているのかといった点についても、視野を広げながら進めてもらいたいという発言が複数あった。また、四条通等の事業がこれから開始されるので、四条通と東大路通の関係をどのように考えていくのかについても報告をお願いし、それとの関係で東大路通を今後検討していければと考えている。

今年度の事業は予定に沿って進めるということでよいか。

～一同，異議なし～

● 閉会

～高松部長あいさつ～

- ・ 昭和 30 年代の車中心の社会から，人を中心に考えた公共交通機関優先のまちづくりに，京都市は大きく舵を取っている。そのことで，人と人とのふれあい，まちの賑わい，健康増進，歩行者の安心・安全を，京都市として目指している。今後も，みなさまのご協力の下進めてまいりたい。