

第6回 東大路通歩行空間創出推進会議

(1)東大路通及びその周辺道路における交通調査結果について

(2)平成26年度の予定について

平成26年3月20日(木)

京都のまちが目指すもの

クルマ中心の社会

クルマ依存型
社会からの脱却

市街地の
活力の低下

交通事故

環境問題

地域コミュニティの
希薄化

これらの課題の
解決に向けて...

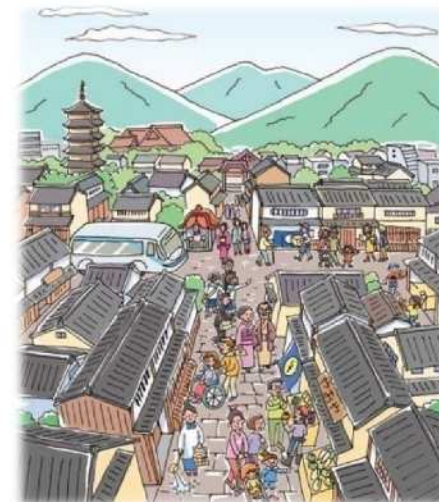
人が主役のまち (人と公共交通優先)

健康の増進

まちの賑わい

歩行者の
安心・安全

人々のふれあい



東大路通の整備の方向性

東大路通における課題

- 歩道の幅員・段差・勾配など
- 歩行者, 自転車, 自動車が安全に通行できない
- バス停が歩行者であふれている (観光シーズン)
- 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
- 歩道へのはみ出し陳列等により歩きにくい
- 電線・電柱が景観を損ねている



クルマ中心の「クルマ依存型社会」からの転換が必要

交通調査の実施概要

平成24, 25年度に実施した主な交通調査

1. 交差点交通量調査(平成24, 25年度)

交差点を通行する自動車や歩行者などの状況を調査

2. 路上駐車状況調査(平成24年度)

路上駐車の状態を調査

3. バス停部交通状況調査(平成24, 25年度)

バスの運行状況, 利用状況を調査

4. 細街路交通調査(平成25年度)

細街路を通行する自動車や歩行者などの状況を調査

5. 案内誘導による効果確認調査(平成25年度)

迂回誘導看板設置による効果を調査



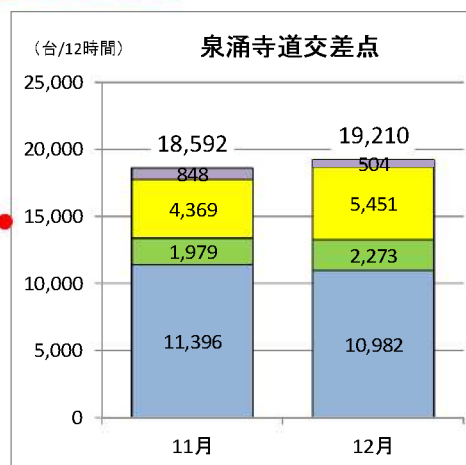
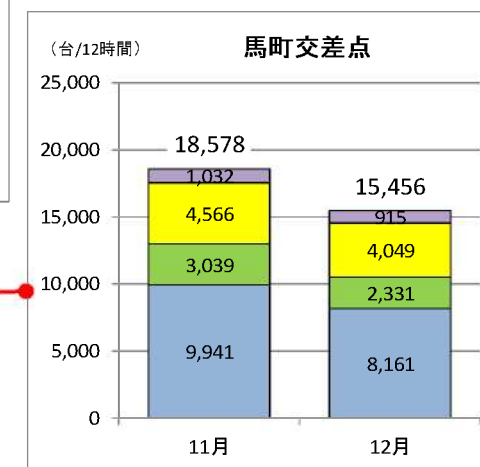
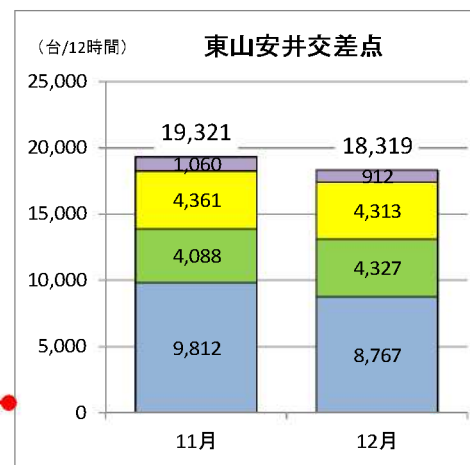
交通調査結果(自動車 平日)

車種別12時間交通量(平日)

<調査日>

11月:平成25年11月26日(火)

12月:平成25年12月11日(水)



- 各交差点の12時間交通量は、約15,000～19,000台/12時間
- 12月に比べ、11月は、乗用車やバスの台数が多い傾向

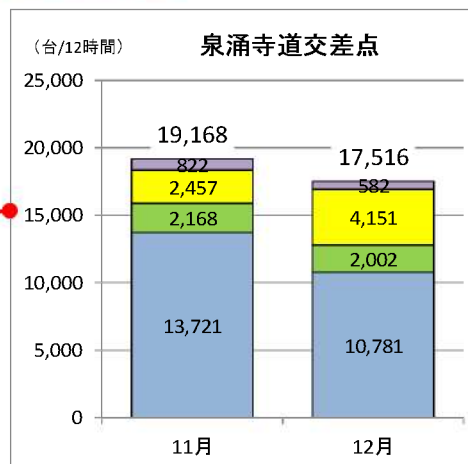
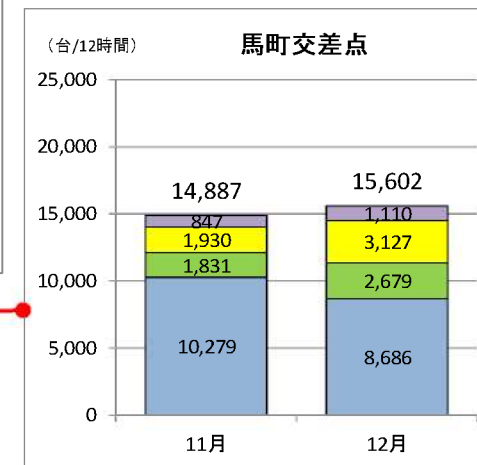
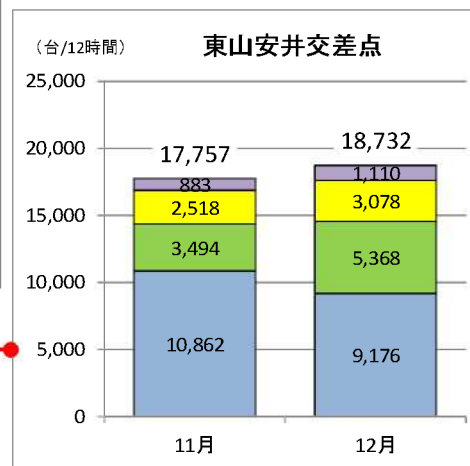
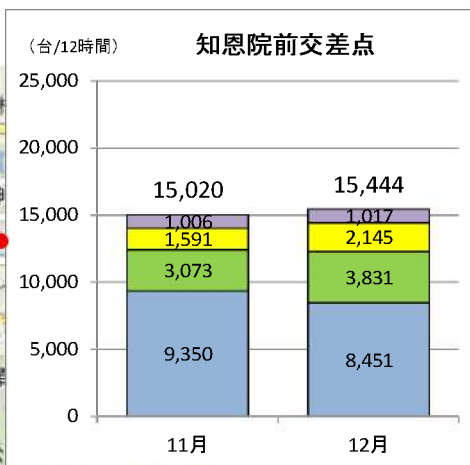
交通調査結果(自動車 休日)

車種別12時間交通量(休日)

<調査日>

11月:平成25年11月23日(土)

12月:平成25年12月14日(土)



- 各交差点の12時間交通量は、約15,000～19,000台/12時間
- 12月に比べ、11月は、乗用車の台数が多い傾向

交通調査結果(自動車)

車線別車種別12時間交通量 東山三条～祇園間(知恩院前交差点)

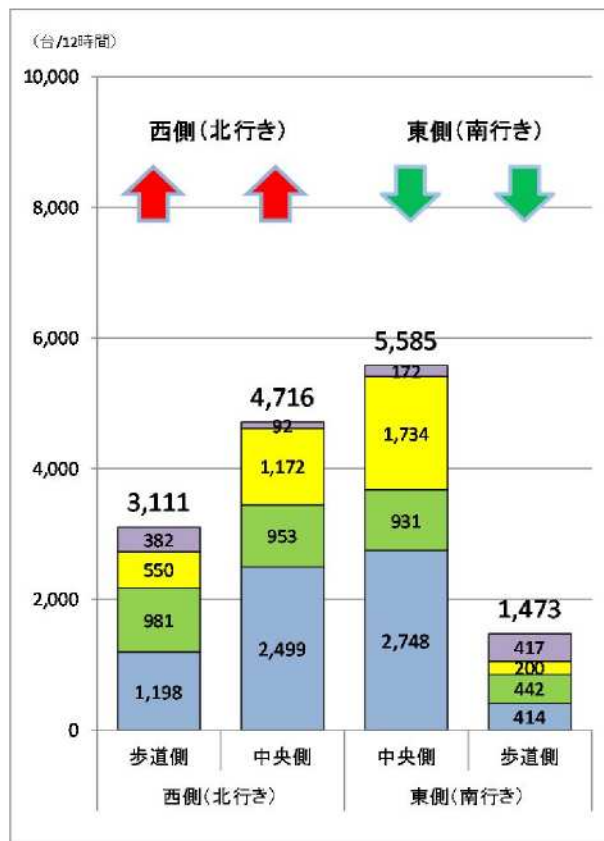
<調査日>

平日:平成25年12月11日(水)

休日:平成25年12月14日(土)

<平日>

<休日>



- 北行き, 南行きともに中央側車線を走行している自動車が多い。
- 歩道側はタクシーやバスの割合が高い。

交通調査結果(自動車)

車線別車種別12時間交通量 祇園～東山五条間(東山安井交差点)

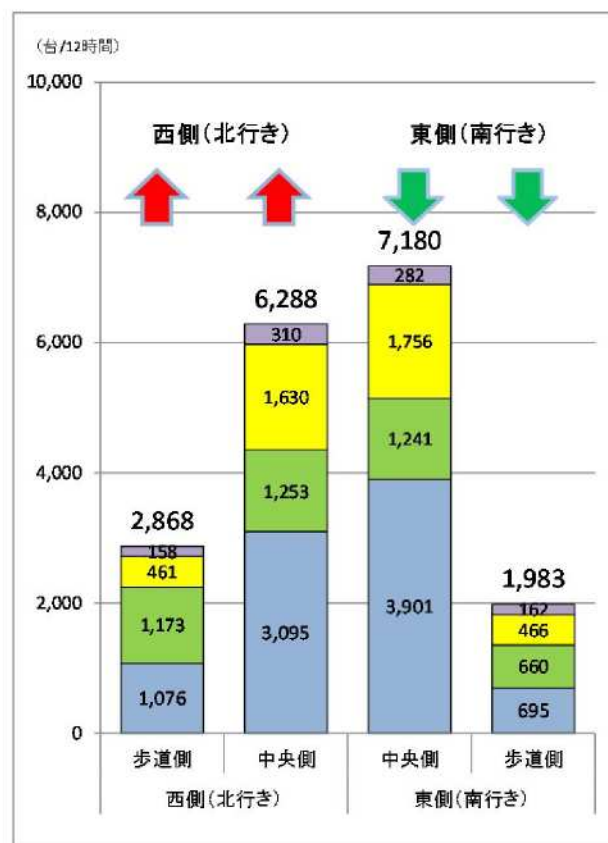
<調査日>

平日:平成25年12月11日(水)

休日:平成25年12月14日(土)

<平日>

<休日>



- 北行き、南行きともに中央側車線を走行している自動車が多い。
- タクシーの割合は、歩道側で高くなっており、中央側ではバスの割合が高い。

東大路通の交通量(歩行者・自転車)

歩行者・自転車交通量(12時間) 東山安井交差点

<調査日>

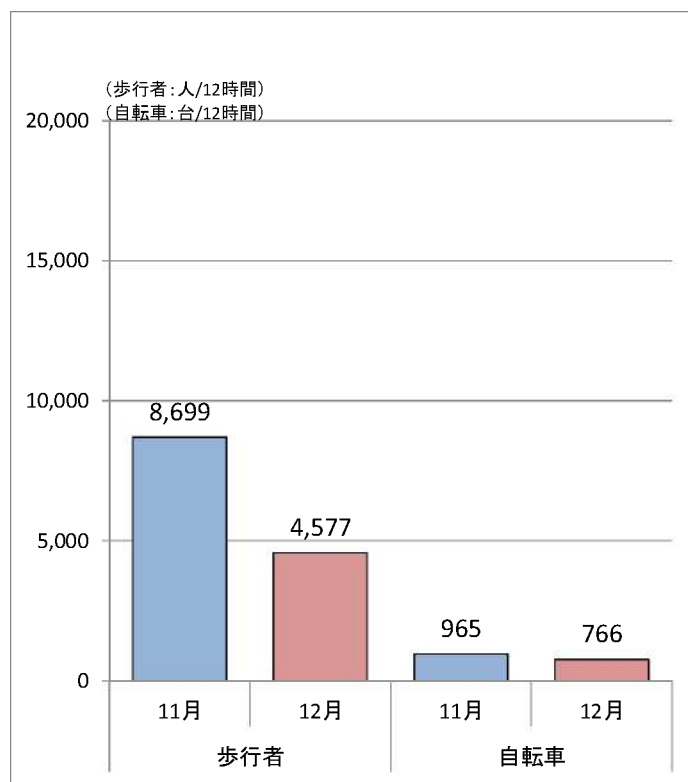
11月平日:平成25年11月26日(火)

休日:平成25年11月23日(土)

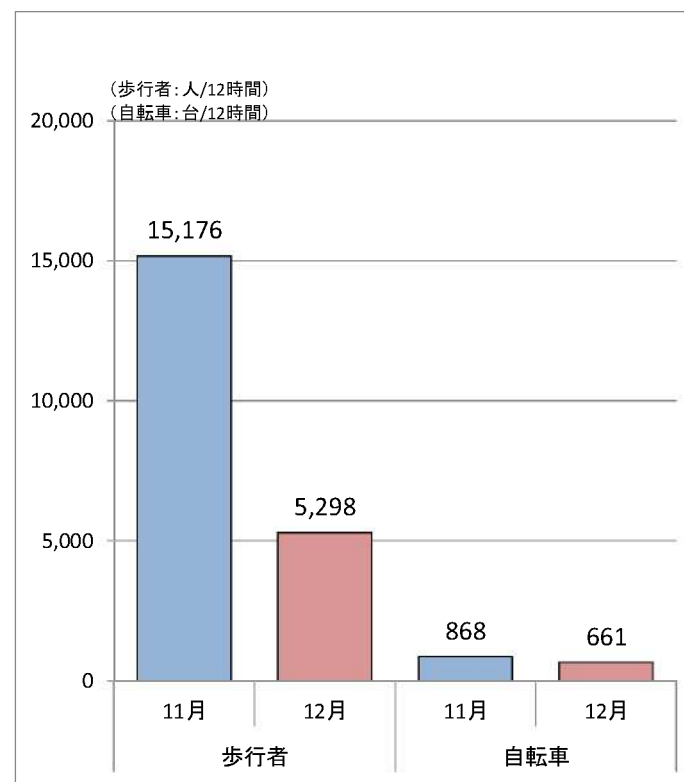
12月平日:平成25年12月11日(水)

休日:平成25年12月14日(土)

<平日>



<休日>

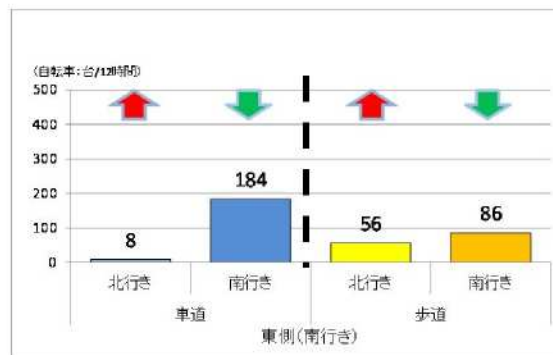


- 12月の歩行者は, 約4,600(平日)~ 5,300(休日)人/12時間
- 11月の歩行者は, 約9,000(平日)~15,000(休日)人/12時間
- 自転車交通量は, 約700~1,000台/12時間

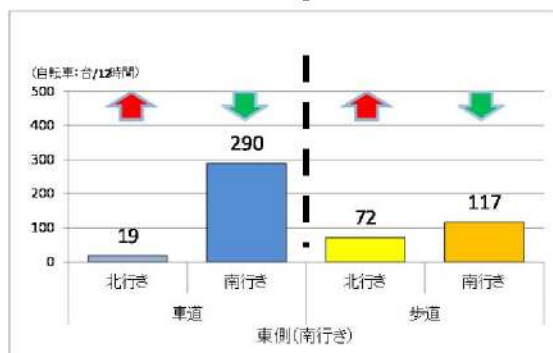
交通調査結果(自転車)

走行場所別の12時間交通量 東山三条～祇園間(知恩院前交差点)

平日



休日



<調査日>

平日: 平成25年12月11日(水)

休日: 平成25年12月14日(土)

- 北行き, 南行きとも車道の左側通行が多い。
- 西側の歩道では, 平日・休日ともに車道と同程度の台数が通行している。

交通調査結果(自転車)

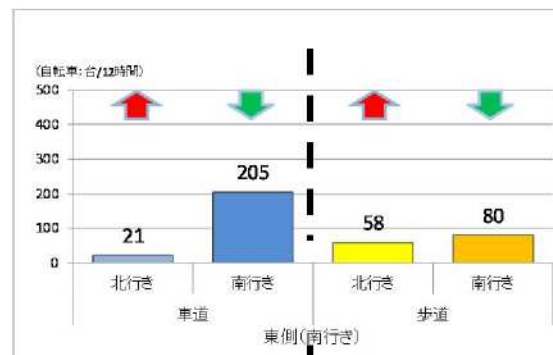
走行場所別の12時間交通量 祇園～東山五条間(東山安井交差点)

<調査日>

平日:平成25年12月11日(水)

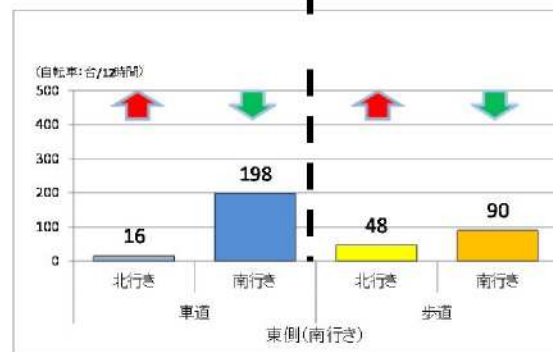
休日:平成25年12月14日(土)

平日



- 北行き, 南行きとも車道の左側通行が多い。
- 歩道を通行する台数は, 平日・休日ともに全体の約4割となっている。

休日



細街路の交通状況

調査内容

- 東大路通, 川端通, 三条通, 七条通に囲まれたエリアを下記の3つのエリアに分け, このエリアに流入または流出する自動車, 自転車及び歩行者の交通量を調査。
- 各エリアにおける自動車の流動を把握し, 分析するため, ナンバープレートの調査を実施。



三条～四條間



四條～五条間



五条～七条間

★ 調査箇所

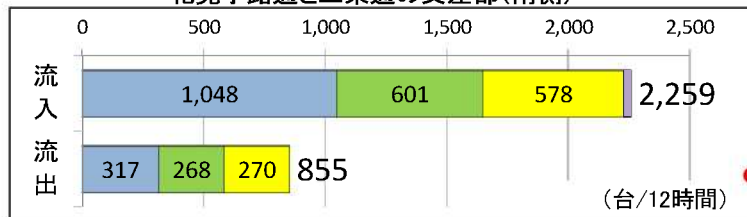
※の調査箇所は, 断面交通量のみ観測

細街路の交通状況

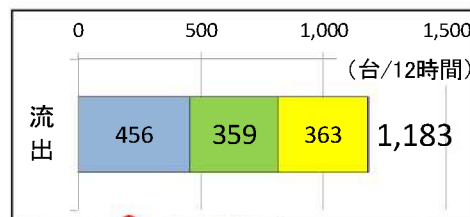
細街路に流入・流出する交通量(平日) 三条～四条間

<調査日>平成25年12月11日(水)

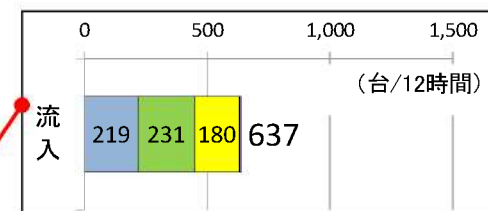
花見小路通と三条通の交差点(南側)



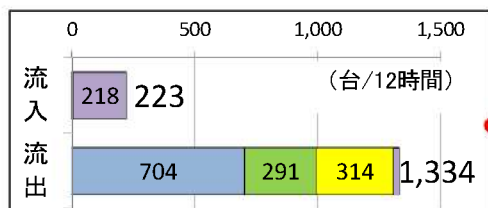
古門前通と東大路通の交差点(西側)



白川北通と東大路通の交差点(西側)



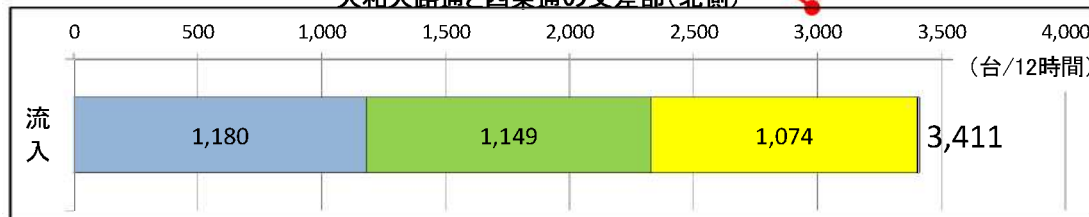
若松通と川端通の交差点(東側)



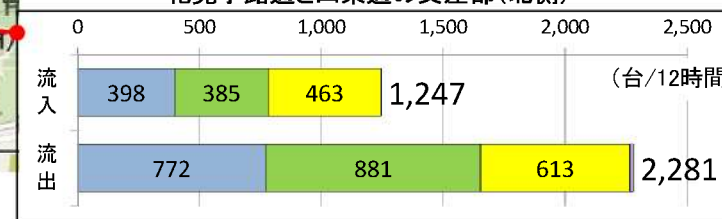
○ 細街路に流入・流出する自動車は、東大路通に比べ、タクシーや貨物車の割合が高くなっている。



大和大路通と四条通の交差点(北側)



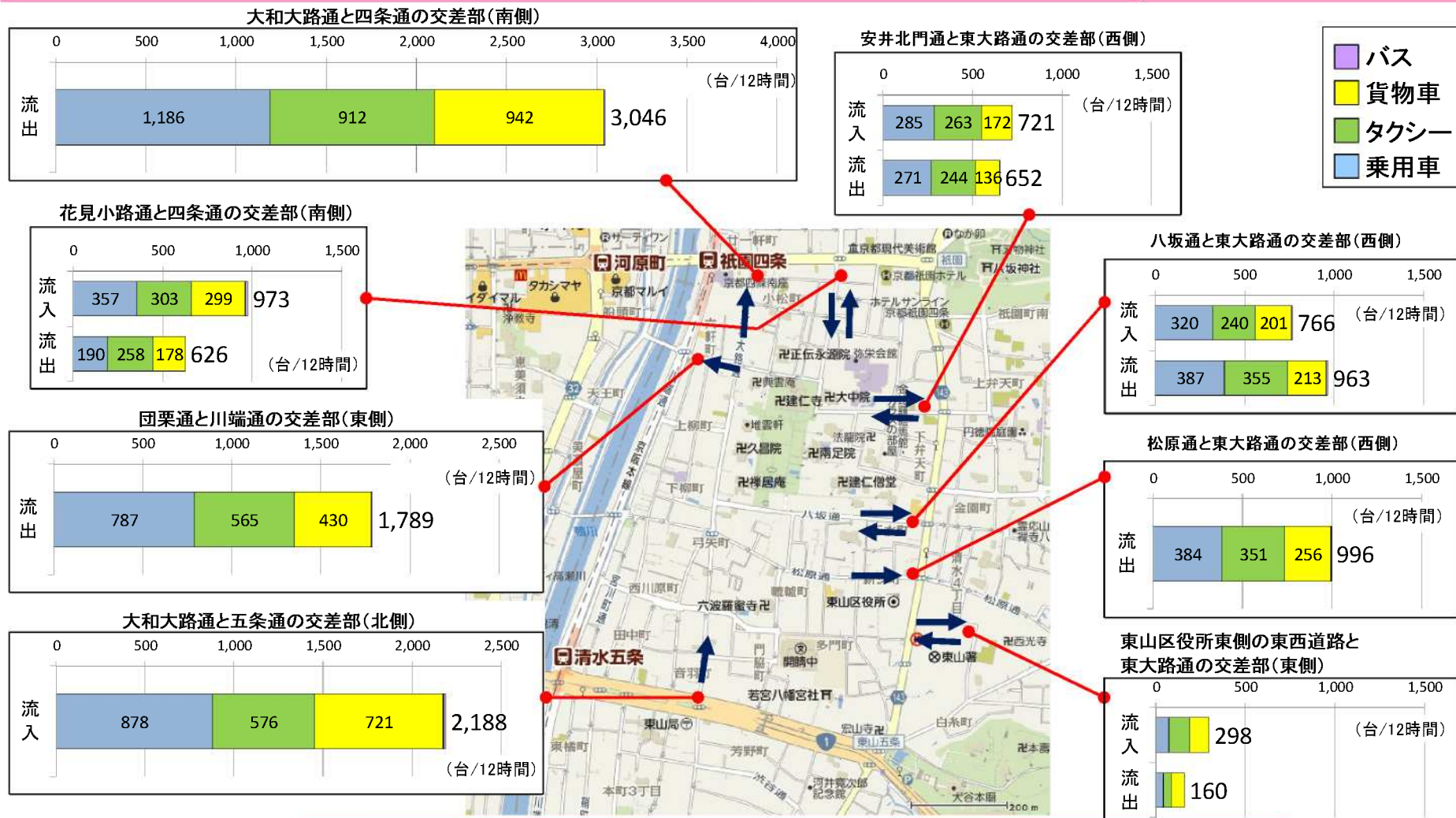
花見小路通と四条通の交差点(北側)



細街路の交通状況

細街路に流入・流出する交通量(平日) 四条～五条間

<調査日>平成25年12月11日(水)

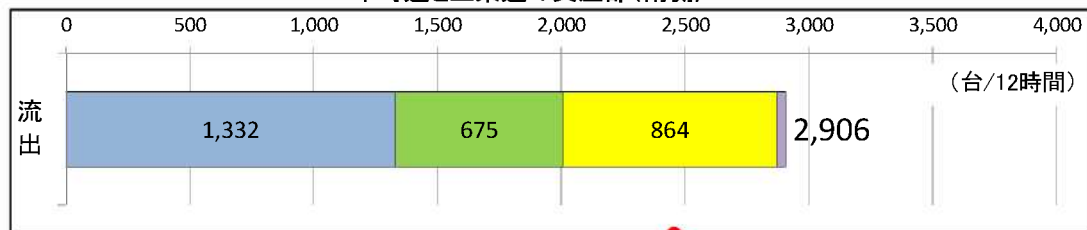


細街路の交通状況

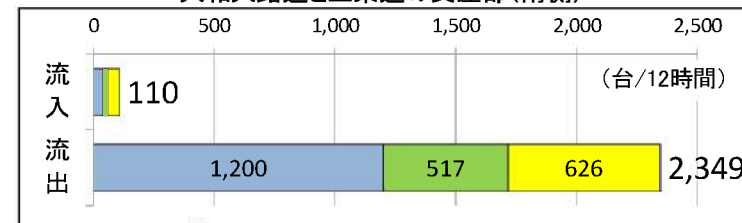
細街路に流入・流出する交通量(平日) 五条～七条間

<調査日>平成25年12月11日(水)

本町通と五条通の交差点(南側)



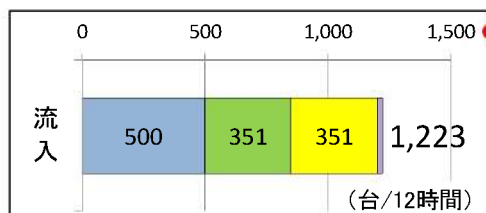
大和大路通と五条通の交差点(南側)



正面通と川端通の交差点(東側)



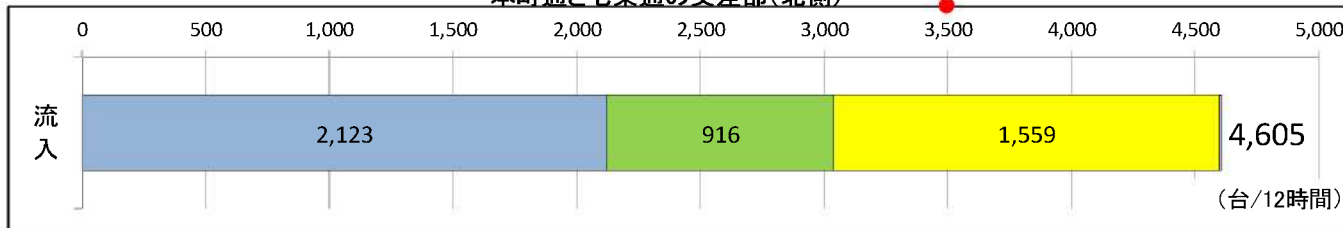
大和大路通と七条通の交差点(北側)



渋谷通と東大路通の交差点(西側)



本町通と七条通の交差点(北側)



○ 細街路に流入・流出する自動車は、他のエリアの細街路に比べ、乗用車の割合がやや高くなっている。

- バス
- 貨物車
- タクシー
- 乗用車

細街路の交通状況

【参考】想定される流動(平日) 三条～四条間

＜調査日＞平成25年12月11日(水)



(単位:台/12時間)

※ ナンバープレート調査により、想定されるルートを表示

○ 花見小路三条から流入し、花見小路四条に流出する自動車が多くカウントされており、花見小路通を北から南へ通過する自動車が多いと想定される。

細街路の交通状況

【参考】想定される流動(平日) 四条～五条間

＜調査日＞平成25年12月11日(水)



(単位:台/12時間)

※ ナンバープレート調査により、想定されるルートを表示

○ 大和大路五条から流入し、大和大路四条に流出する自動車が多くカウントされており、大和大路を南から北へ通過する自動車が多いと想定される。

細街路の交通状況

【参考】想定される流動(平日) 五条～七条間

＜調査日＞平成25年12月11日(水)



(単位: 台/12時間)

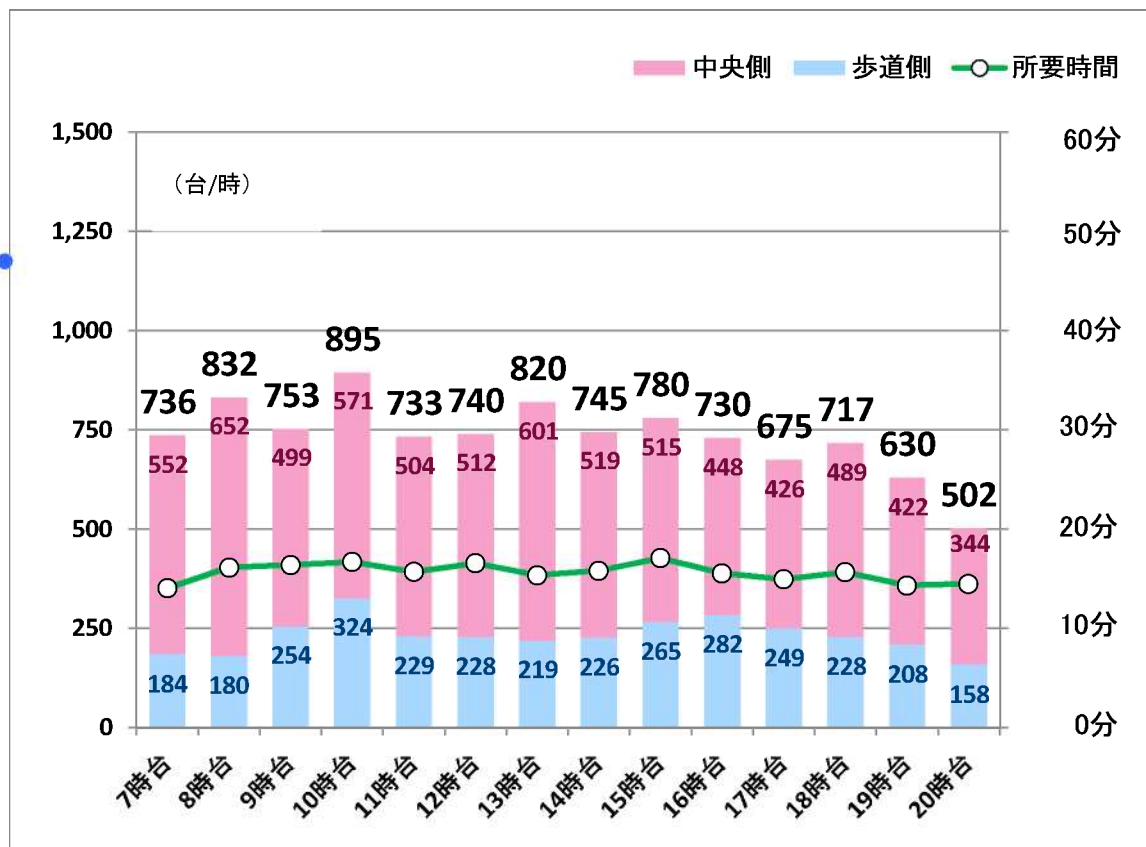
※ ナンバープレート調査により、想定されるルートを表示

- 本町通七条から流入し、大和大路五条や本町通五条に流出する自動車が多くカウントされており、本町通を利用して、南から北へ通過する自動車が多いと想定される。
- また、馬町から流入し、大和大路五条に流出する自動車が多くカウントされており、東山五条交差点を避け、五条通へ向かう自動車が多いと想定される。

交通量とバス所要時間の関係

12月(平日) 北行

<調査日>平成25年12月11日(水)



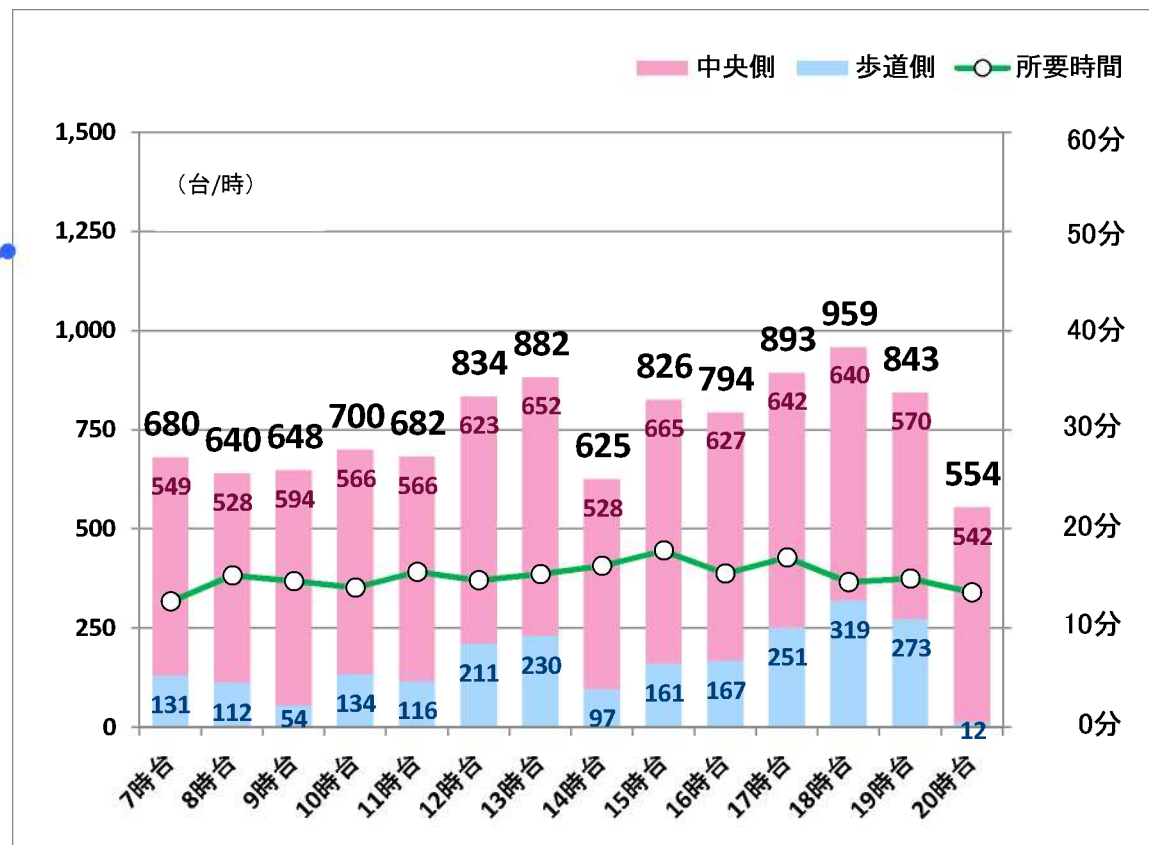
東山安井交差点の交通量(北行)と東福寺→東山三条のバス平均所要時間

バス平均所要時間は、約14～18分で推移しており、交通の影響はあまりないと考えられる。

交通量とバス所要時間の関係

12月(平日) 南行

<調査日>平成25年12月11日(水)



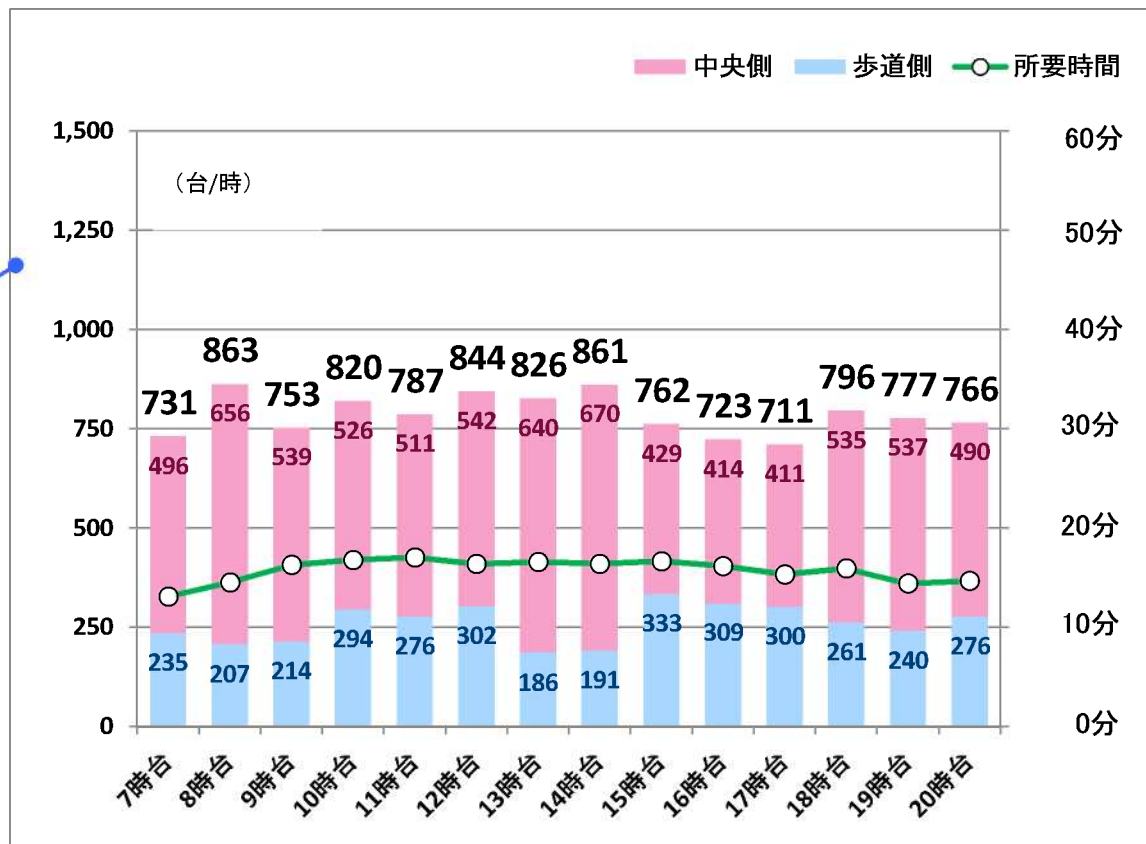
東山安井交差点の交通量(南行)と東山三条→東福寺のバス平均所要時間

バス平均所要時間は、約13～19分で推移しており、交通の影響はあまりないと考えられる。

交通量とバス所要時間の関係

12月(休日) 北行

<調査日>平成25年12月14日(土)



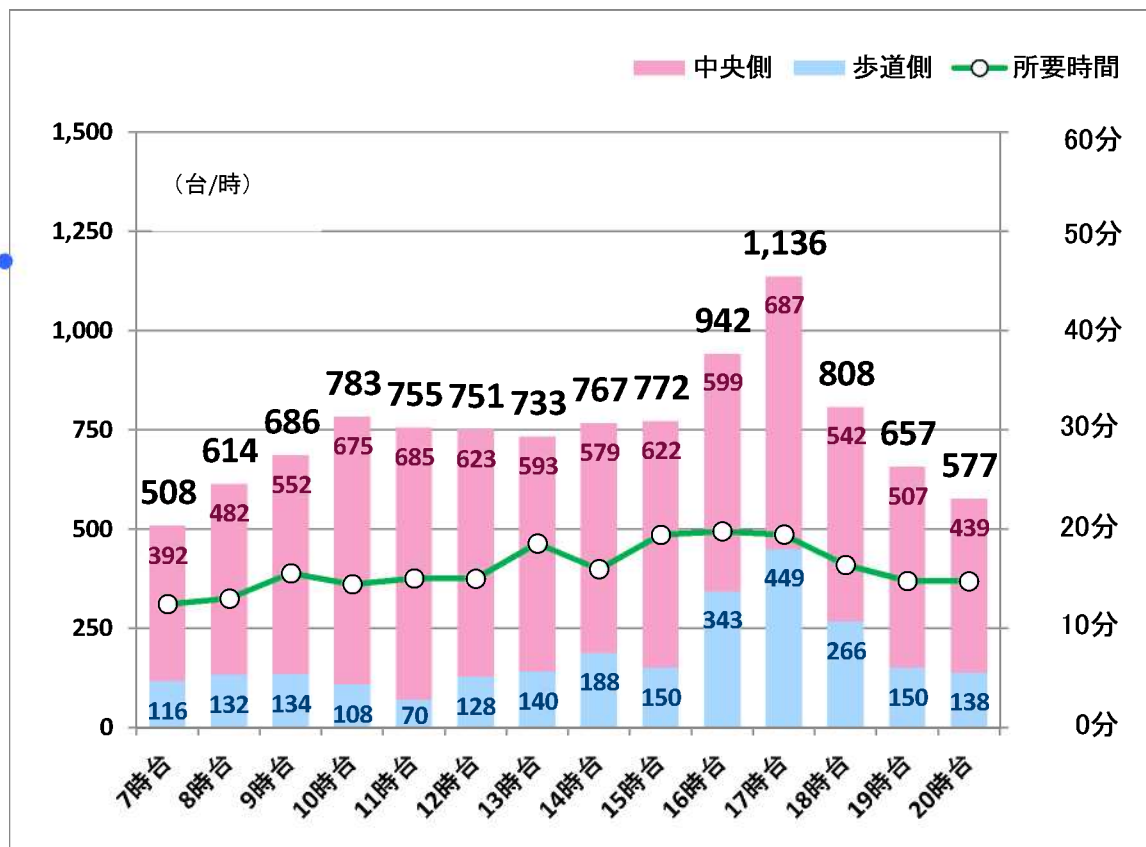
東山安井交差点の交通量(北行)と東福寺→東山三条のバス平均所要時間

バス平均所要時間は、約13~18分で推移しており、交通の影響はあまりないと考えられる。

交通量とバス所要時間の関係

12月(休日) 南行

<調査日>平成25年12月14日(土)



東山安井交差点の交通量(南行)と東山三条→東福寺のバス平均所要時間

バス平均所要時間は、約13～20分で推移しており、13時以降は、やや長くなっている。16、17時台は交通量が増加しているが、バス平均所要時間は、20分程度である。

道路空間再構成(案)検討の流れ

道路空間再構成(案)の検討は、次の①～③の順序で行う。

①断面構成(案)の検討(標準部)



現状: 道路幅員(約16.5m 東山三条～東山五条)
歩行者が安心・安全に通行できる空間の確保を最優先にし、
最適な案を検討

②断面構成(案)の検討(交差点, バス停)



交差点(右折レーンの検討等)及びバス停の形状(案)を検討

③道路形状(案)の検討

区間(信号交差点間等)ごとに道路形状(案)を検討

道路空間再構成(案)検討の流れ

①断面構成(案)の検討(標準部)

道路を設計する上での基準である「道路構造令」に基づき、車線、路肩、歩道の幅員を一定確保する必要がある。

項目	幅員	
車線	3.25m	
路肩	0.5m	
歩道	歩行者交通量が多い道路	歩道 3.5m+路上施設帯 0.5m=4.0m
	その他の道路	歩道 2.0m+路上施設帯 0.5m=2.5m

(参考1)
車両の大きさ
(車両制限令第3条)



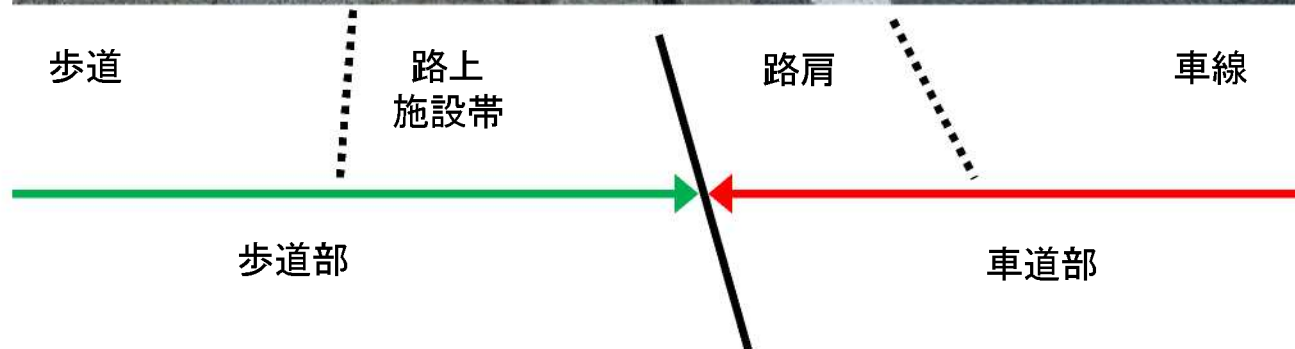
東山三条～東山五条



(出典: 東大路通整備構想)

道路空間再構成(案)検討の流れ

(参考2) 道路断面の名称



道路空間再構成(案)検討の流れ

参考3: 路上施設帯

道路の附属物(道路標識, 照明柱, 防護柵等の交通安全施設等)を設置する為, 歩道に設けられる空間であり, 歩行者が通行する幅員に含めない。

参考4: 歩道幅員の考え方

歩道幅員については, 車いす, 歩行者のすれ違いを考慮して定められている。

3.5m: 車いす(占有幅1.0m)2台と歩行者(占有幅0.75m)2人のすれ違いが可能となる幅員

2.0m: 車いすどうしのすれ違いが可能となる幅員

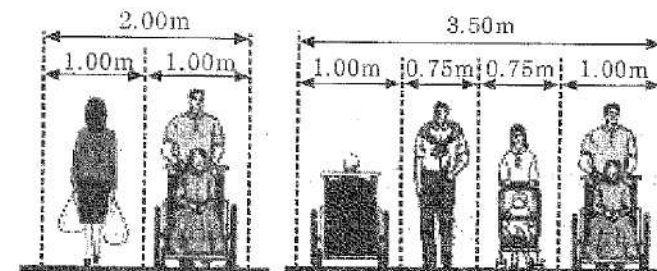


図 必要となる歩道幅員の考え方
(出典: 道路構造令の解説と運用)

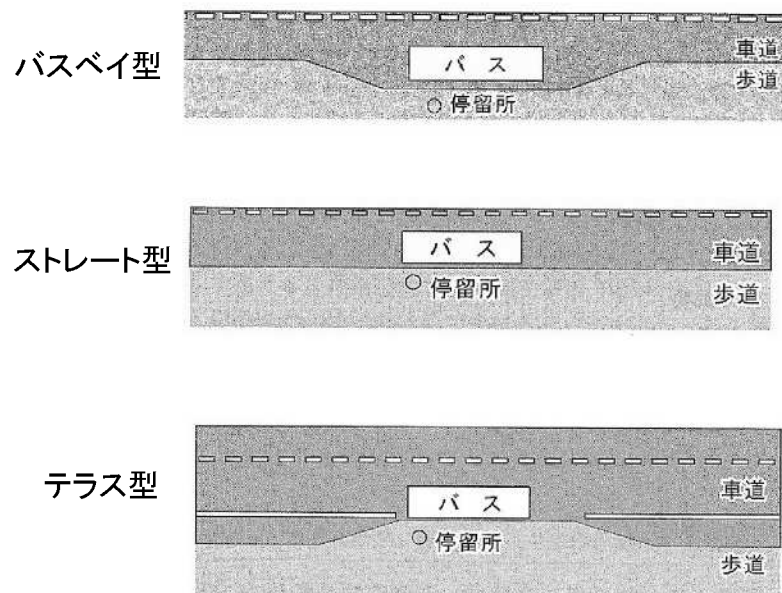
必要な施設の幅員確保に加え, **自転車通行環境, 荷捌き車両等への対応**も必要であり, これらの要素を踏まえ, 「断面構成(案)」(標準部)を検討する。

道路空間再構成(案)検討の流れ

②断面構成(案)の検討(交差点, バス停)

①の検討を進め, 次に交差点及びバス停について検討する。
ここでは, 交差点の右左折車両, バス停の利用状況等を踏まえた検討が必要となってくる。

参考5: バス停の例



(出典: 道路構造令の解説と運用)

参考6: 右折レーンの設置例



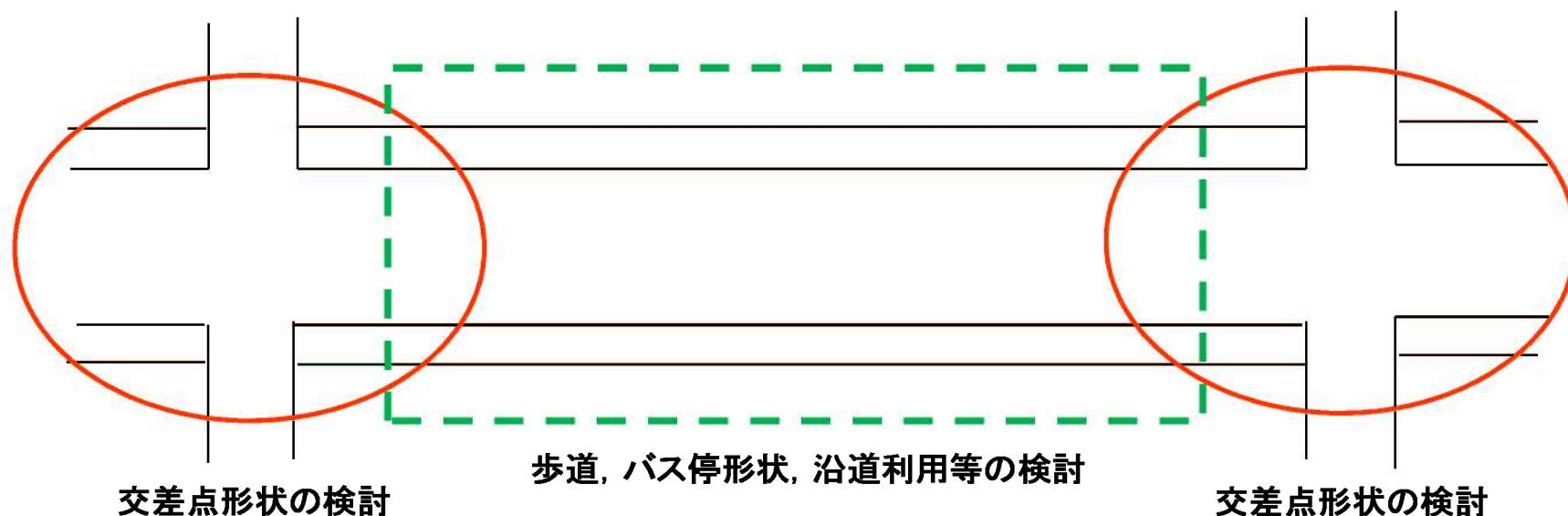
道路空間再構成(案)検討の流れ

③道路形状(案)の検討

①, ②の検討を進め, 次に道路の形状を検討する。検討は, 信号交差点間等をひとつの区間として, 区間ごとに行う。

ここでは, 道路の高低差や沿道の利用状況等を踏まえた検討が必要となってくる。

参考7: 道路形状(案)の検討イメージ図



平成26年度の予定について

(1) 道路予備設計

「道路空間再構成(案)検討の流れ」により, 計画案を検討

(2) 交通解析

平成24, 25年度に実施した交通調査に基づき, 交通解析(シミュレーション)を実施

(3) 測量(東山三条～祇園, 東山五条～東山七条)

今年度に引き続き, 道路の現状や高低差等を確認するために, 測量を実施

(4) 東大路通歩行空間創出推進会議

年2回程度の開催を予定