

事 務 連 絡 表

件名	第 6 回「東大路通歩行空間創出推進会議」
日時	平成 26 年 3 月 20 日（木） 15 時 15 分～16 時 30 分
場所	ハイアットリージェンシー京都 ボールルーム I
● 開会 ～堀池政策監あいさつ～ ● 議事 ～議長あいさつ～ (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 ～資料の説明（事務局・小西係長）～ (議長) 自動車の 12 時間交通量が、泉涌寺道のみ他の調査地点と異なる傾向にある理由はあるのか。 (事務局・小西係長) 詳細はビデオを確認する必要があるが、今回の調査結果では泉涌寺道が他の調査地点と比べて貨物車が多かったこと、東大路通は東山七条以北で大型車が南行一方通行であることから、北行の貨物車が東山七条で左折しているのではないかと推測される。 (地元代表) 東山三条交差点は北行右折禁止のため、知恩院前交差点から白川沿いの道を通り、三条通に抜ける自動車が多い。栗田学区でも「白川を創る会」において検討されているが、ここは生活道路であるにも関わらず、玄関を開けたら 50cm もないところを多くの自動車が走っており、安心して歩くことができない。 「歩くまち・京都」を掲げている京都市が、自動車の流入を放置しているのは納得できないので、今後の対策の方向性について回答していただきたい。 (京都市都市計画局歩くまち京都推進室・高松部長) 白川沿いの道の交通問題については、地元の皆様からもご意見をいただいているところである。東大路通の整備にあたっては、東大路通だけではなく、周辺の細街路の交通対策も検討する必要があると考えている。今後も、京都府警察や東山区役所、建設局等と連携	

し、地区内の安全対策について検討していきたい。

(地元代表)

一般的な回答だと思う。白川沿いの道の問題は、地域として大きな問題であり、警察にも要望しているが何も変わらない。事故が起こる前に、地元とも十分に協議をしていただいた上で対策をしてもらいたい。

(京都市都市計画局歩くまち京都推進室・高松部長)

東大路通だけの問題ではなく、本市として、組織に捉われず、横断的に安全対策等をするよう検討していくのでよろしくお願いします。

(副議長)

今回の会議で具体的な道路構造案を検討するとのことであるが、標準的な幅員として説明しても、地元の方にとって身近な東大路通は異なると思うので、いくつかの区間に分けて説明いただいた方がわかりやすいと思う。説明にあたっては、そのあたりを注意していただきたい。

(事務局・小西係長)

標準断面（案）を示す際には、どの区間のものかわかるようにお示しする。

(議長)

東大路通は、長い歴史の中で歩道の整備や拡幅などが行われてきた。地区ごとに特徴を出して説明いただければわかりやすいのでよろしくお願いします。

(地元代表)

今回の交通調査では、川端通の交通量はわからないのか。東大路通を整備すれば、川端通に影響があると思うが。

(事務局・小西係長)

川端通の現況の自動車交通量は、平成22年道路交通センサスにおいて30,000台であることは把握している。東大路通の整備後の交通量については、来年度に交通解析により確認する予定としている。

(地元代表)

コンピューターによる解析は現実とは異なることを認識していただきたい。

(議長)

本日の午前中に四条通の整備に関する会議があったが、平成 26 年度中に工事が完成する予定であると聞いている。交通解析による机上の検討だけではなく、四条通の整備後のデータも同時進行で確認していただきたい。

(地元代表)

清水学区の住民の中には、歩道の幅員が現在のままでも構わないという意見もある。また、電柱についても、自動車から民家を守る上であった方がよいという意見も聞いている。しかし、将来を見据えれば、電柱についても地中化した方が望ましいと考えている。電線類地中化にあたっては、歩道の拡幅が必要となるが、実際にはどの程度の幅員を確保しておく必要があるのか。

(事務局・小西係長)

一般的な地上機器は、80cm～1m 弱であり、これに加えて歩行者が通行する幅員を確保する必要がある。

(地元代表)

以前は、七条通も歩道の横断勾配が急であったが、市電の路盤を撤去し、車道も歩道も横断勾配が改善されている。東大路通については市電の路盤があるのかかわからないが、横断勾配を見る限りではそのような可能性もあるので、十分に調査をしてもらいたい。

東大路通の整備の際は、東側と西側のどちらを基準にして横断勾配を決めるのか。

(事務局・小西係長)

東大路通は、市電の廃止の際に敷石とレールを撤去したものの、コンクリートの路盤は残っていると聞いている。ただ、具体的には試掘をしないとわからない。

道路の横断勾配について、東側と西側のどちらを基準にするのかは、歩きやすさや自動車の走行性だけでなく、雨水が民地に入らないようにすることも検討する必要があるため、様々な観点から検討をしていきたい。

(副議長)

東大路通の整備にあたり、どのような短所があるのか確認する必要がある。1980 年代以降、TDM 施策として、自動車の抑制と合わせて公共交通の利便性を向上させることにより、移動手段を公共交通に転換させ、公共交通の速度が上がると、さらに公共交通の利用者が増えると考えられている。東大路通だけの問題として考えるのではなく、京都市として全体的に考えることが必要であり、便利な乗車券の発行など、パッケージで施策の展開を検討していかないと事業が進まないと思われる。

(議長)

道路だけみて検討してはいけない。乗車券の IC 化により、バスの乗降時間を短縮するようなソフト対策も検討する必要があると考えられる。

(京都市都市計画局歩くまち京都推進室・別府委員)

「東大路通整備構想」についてご議論いただいたときに、様々な課題を解決しなければならないことをご指摘いただいている。自動車の交通容量の減少の問題に対して、どこに自動車交通を誘導する必要があるのか検討する必要があるし、公共交通の利便性の向上としてどのように優先させるべきなのか検討する必要がある。様々な課題を解決するため、パッケージとして考えていきたい。

● 閉会

～別府室長あいさつ～