

事 務 連 絡 表

件名	第 7 回「東大路通歩行空間創出推進会議」
日時	平成 26 年 8 月 29 日（金） 15 時 15 分～16 時 15 分
場所	東山区役所大会議室（3階）
1. 開会 【開会の挨拶】 （堀池委員：京都市） ◆本日の会議では、東大路通の測量結果について、御報告をさせていただくとともに、どのように対策を講じていくかを説明したい。また、交通調査のデータをもとに、東大路通の歩道を広げて 2 車線化した際に東大路通の交通の流れがどうなるか、周辺の道路にどのような影響があるかについて分析するための方法を示したい。分析にあたっては、東大路通の車道の構成や幅をある程度決めないと分析が出来ないので、その説明をさせていただきたい。 ◆高齢化社会がますます進む中、東大路通を安心・安全な通りとしていきたい。皆様から忌憚のない御意見をいただきたい。 【議長の挨拶】 （議長） ◆東大路通を将来どういう形で整備していくかということについて、長期的な視点で、この会議内で議論してもらっており、現在は、半ばといったところ。 ◆今回の会議では、測量結果と今後の調査方針や分析方針を議論するのでよろしくお願いしたい。 2. 議事 【事務局による資料説明】 議事 1「平成 25 年度の実施内容について」 議事 2「交通解析について」 議事 3「今後の予定について」 【質疑応答】 （議長） ◆測量結果と交通解析の御説明があったが、まずは測量結果について御質問や御意見をいただきたい。	

(副議長)

◆改良案(7頁)と現状(6頁)の断面図を比較した時に、勾配が変わっていない気がするが、歩道が歩きやすくなる勾配に改良されていると考えて良いのか。

(事務局)

◆改良案(7頁)は改良後の断面図にはなっていない。車道中央を 25cm 下げる必要があるという考え方のみを示した図である。

(地元代表)

◆歩道拡幅等の全面的な道路改良がまだまだ先になるなら、まずは歩道勾配が急な場所の改善だけでも先行してできないのか。地元としての要望は、歩道拡幅もあるが、こういった問題箇所の早期改善である。歩道の改良案はそれほど多くの案がある訳ではないと思うので、具体的な案を地元を示すべきである。

(事務局)

◆歩道の勾配改善については、現在検討中であり、設計でこういった形状や高さに調整していけば良いかということを確認した上で御説明させていただきたい。また、問題がある箇所を優先して改良していくという御意見は承った。

(地元代表)

◆横断面の案を「いつまで」に提出という時間軸、ある程度の目標を示して頂かないと地元としては説明のしようがない。例えば、2020 年の東京オリンピックは関西圏にも影響があると思うが、東大路の完成目標があるのかないのかということをお答えいただきたい。

(堀池委員:京都市)

◆歩道の勾配が急であることが利用者の大きな課題であることは十分認識している。こういった箇所の先行改良が可能かを含めて検討していきたい。

◆スケジュールについて、四条通と東大路通は直接関係ないが、四条通は今年の秋から工事に着工し、概ね 1 年間での完成を考えている。

◆東大路については、現在予備設計を進めており、それが完成すれば具体的な案を提示していく。

(副議長)

◆予備設計でどういう条件整理をしたうえで、車道を 25cm 下げるという提案が出ているのかを地元の方に説明していただくと良いと思う。

◆車道を 25cm 下げることは、地下埋設に影響があるのかということにも関わってくる。

◆昨今の豪雨を考慮して側溝にどう水を逃がすかということも地元丁寧に説明することが

必要である。

(事務局)

◆西側歩道の勾配を改善するためには、西側歩道の車道との境界部分の高さを下げる必要がある。そのため、東側歩道を現在と逆向きに車道側への勾配をつけ、車道中央部を25cm下げる案としてお示ししたものである。

◆現在、この断面だけでなく前後の道路とのつながりや東大路に接続する道路との高さについての調整や排水をどうするか等も含めて検討しているところである。

(議長)

◆場所により道路形状がかなり違うので、測量から予備設計に落とし込んで地域ごとで示していただきたい。

◆その際には今回の意見を踏まえて検討するようお願いしたい。

◆続いて、交通解析のシミュレーションについて議論したい。専門的な領域の話になるので、副議長に分かりやすく解説していただきたい。

(副議長)

◆交通解析は大きく分けて2つの課題がある。1つ目は「混雑度」である。混雑度という指標は道路の渋滞状況をマクロに表現する指標である。道路が1日当りに流せる能力を示すものであるが、朝夕の混雑等の状況を示すことはできない。2つ目は、東大路通は現在4車線であり、4車線道路としての設計基準交通量(8800pcu/h)となっているが、もし2車線になると設計基準交通容量が大幅に下がる(2500pcu/h)ので、そこで大きな問題が起こる可能性がある。

(地元代表)

◆自転車はどこを走るのか。

(事務局)

◆自転車は、車道の中の1.5m部分を通行いただくように考えている。

(地元代表)

◆歩道はどのくらい広がるのか。

(事務局)

◆標準的な断面である道路幅員16.5m場合で、車道が9.5mあるので、残りの7mを両側

の歩道に振り分ければ、それぞれ 3.5mの幅員となる。

(地元代表)

◆五条通(国道9号線)のリサーチパークの前にある自転車専用道のようなものは考えていないのか。

(事務局)

◆歩道幅員が 3.5mというのは、縁石も含めての幅員なので、自転車専用道は設置できないと考えている。

(副議長)

◆交通シミュレーションは様々な前提をもとに計算するので、当たる部分と当たらない部分がある。まずは現況の混雑度の再現をしていただきたい。

◆今まではアスファルトの上にアスファルトを重ねて道路は高くなってきたが、今回は車道を25cmも下げる。雨水の処理に問題が生じる可能性があるので沿道住宅に水が入らないように慎重に設計段階で考えていただきたい。

(議長)

◆交通容量だけではなく、排水の問題も重要である。

◆現在の混雑度はどれくらいなのか。資料の交通センサスはいつのデータで、平日・休日のどちらなのか。

(事務局)

◆交通センサスのデータは、平成22年11月の平日のデータである。混雑度は、四条～五条間で東大路通が1.03、川端通が1.25、河原町通が0.87、烏丸通が1.13、堀川通が0.93となっている。

(副議長)

◆交通解析には四条通の歩道の拡幅を前提条件として設定するのか。

(事務局)

◆色々なパターンでの解析を行えるので、そのあたりも検討していきたい。

(副議長)

◆交通センサスの混雑度について、烏丸通は我々の日常的な感覚と合っているが、四条

～五条の堀川通は渋滞が多く、五条通の東大路～川端は夕方のラッシュがあり、数字と合っていない感覚がある。

◆例えば、24 時間で評価することや昼間 12 時間（7 時～19 時）の混雑度で補正して理解することも考えられる。

◆シミュレーションの精度の評価は、まず現況の再現状況をシミュレーションモデルがフォロー出来ているかで評価する。そして、入力データを取り替えて同じ手順で予測をする。

（議長）

◆今回独自で行われた交通調査は、祝日・日曜日も入っていたのか。また、補完することは可能か。

（事務局）

◆24・25 年度実施の独自の交通調査は祝日・日曜日も入っていて、補完することも可能である。

（副議長）

◆次回の会議では、車線減少時の交通解析の結果だけでなく、車線を減らした分どこまで豊かな歩道空間が得られるのか、自転車はどこを通るのか、バスベイはどのようなかなど、様々な条件をセットで見せてもらいたい。セットで見ることで初めて判断出来る。

（高松委員：京都市）

◆皆様の御意見を参考にし、交通解析・歩道空間・バスベイ・荷捌きなどをセットで御報告したいと考えている。

（議長）

◆今日の会議は、測量結果及びこれからの交通解析の方向性を議論した。次回は、3月を目処に予備設計や交通解析を行い、道路の混雑度や雨水処理など、様々な要素を取り入れ、判断材料を増やしていただきたい。

3. 閉会

【閉会の挨拶】

（別府委員：京都市）

◆事業の進め方と個別の緊急課題、自転車の取り扱いや、交通シミュレーションにおける前提条件の整理、交通問題、雨水の問題など事業を進める上での重要な御意見をいただ

いた。次回会議に向けて精力的に整理し、事業を進めていく。

(以上)