

第8回 東大路通歩行空間創出推進会議

平成27年3月26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

環境問題

交通事故

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...

高齢社会

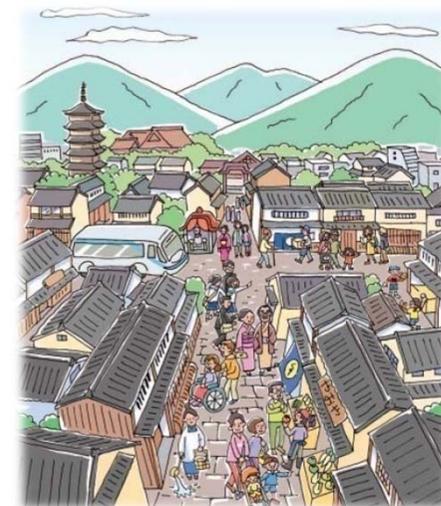
人が主役のまち (人と公共交通優先)

健康の増進

まちの賑わい

歩行者の
安心・安全

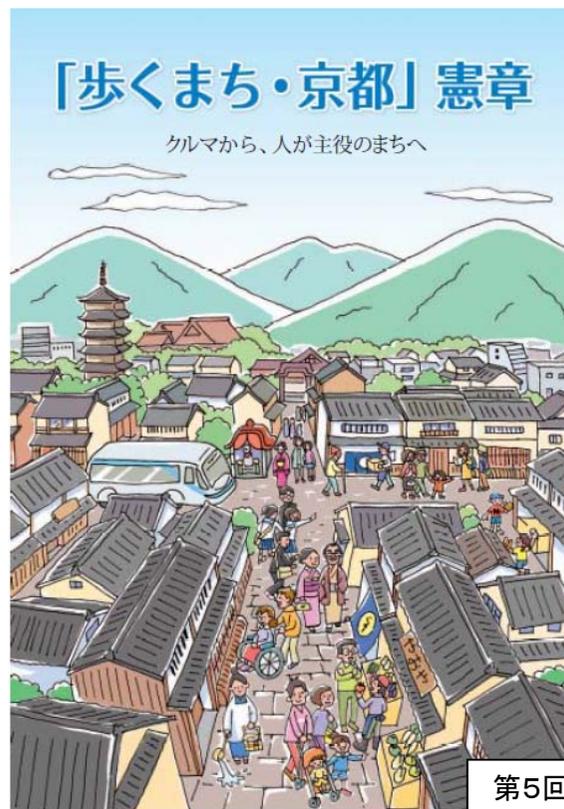
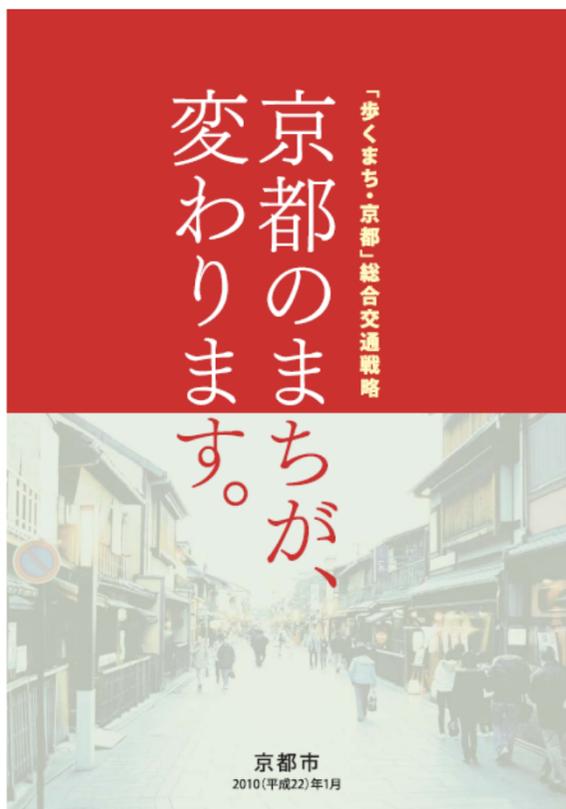
人々のふれあい



歩くまち・京都

「クルマ依存型社会」からの脱却を目指すために

平成22年1月21日 「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定
平成22年1月23日 「歩くまち・京都」憲章の制定



京都市で
3番目の憲章

第5回「東大路通歩行空間創出推進会議」資料より抜粋

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都では、市民一人一人は、

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。

平成22年1月23日、「歩くまち・京都」憲章は、市民・観光客の皆様、そして事業者、行政が一体となって「人が主役の魅力あるまちづくり」を進めるための事柄を明確にするために制定しました。この憲章は、市民委員、大学の専門家や有識者、事業者、行政が参画する審議会や検討部会、400人の市民の皆様が集まったシンポジウム、そして、14,700人を対象としたアンケート等を通じて市民の皆様と共に議論を重ねることにより作成されたものです。



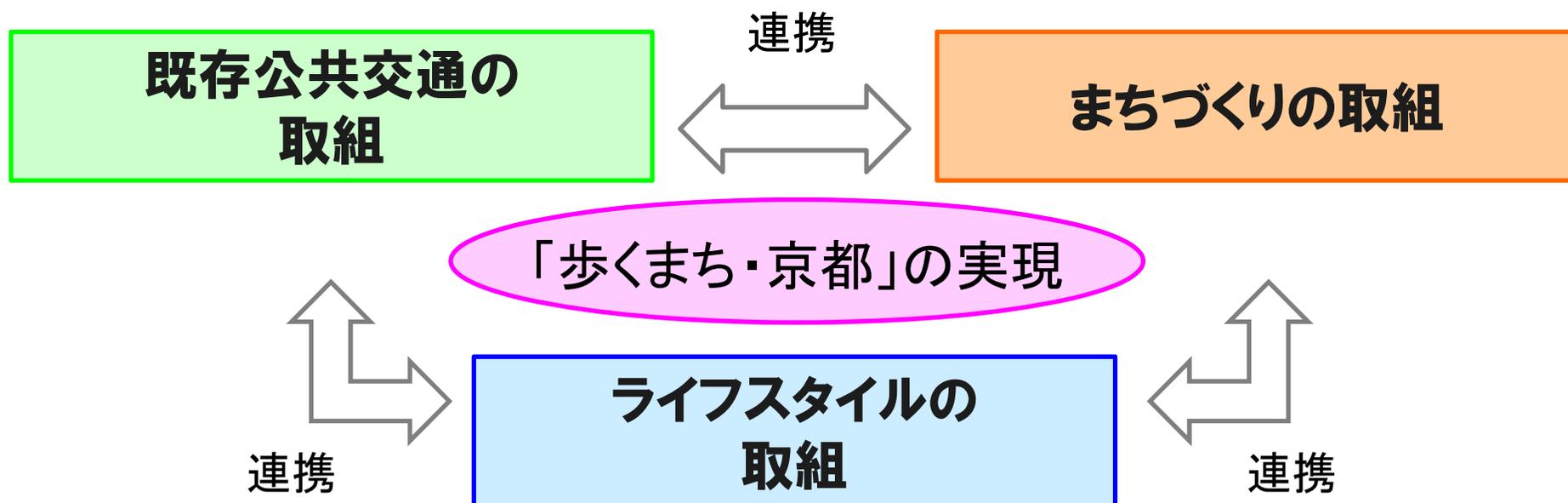
京都市都市計画局歩くまち京都推進室

京都市印刷物第212223号



歩くまち・京都

「歩くまち・京都」総合交通戦略の3つの柱



戦略に掲げるシンボルプロジェクト

- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化
- 京都駅南口駅前広場整備
- 東大路通における歩行空間の創出
- パークアンドライドの通年実施

「歩くまち・京都」の
三大事業

など合計6つのプロジェクト

第5回「東大路通歩行空間創出推進会議」資料より抜粋

ライフスタイルの取組

- 市民の皆様に「かしこいクルマの使い方」を呼びかけます
 - － ラジオや地域情報誌，学校の授業等を通じて，クルマに過度に頼りすぎず，歩くことを中心としたライフスタイルを促進
- 観光客の皆様に「クルマ以外での観光」を呼びかけます
 - － 京都観光には公共交通を利用するよう，近畿圏以外でも呼びかけを実施
 - － パークアンドライド駐車場の利用促進
- 「歩くまち・京都」憲章の普及啓発



歩くまち・京都

「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標

「歩くまち・京都」総合交通戦略では、下記の数値目標を設定しています。

■ 市民や観光客等が移動に用いる手段(交通手段分担率)※1

	(H12)		(H22)
自動車	28.3%	→	24.3%
鉄(軌)道	16.3%	→	19.2%
バス	5.5%	→	5.9%
徒歩・二輪	49.8%	→	50.2%

※1 パーソントリップ調査結果

(国や自治体が10年毎に実施する人の移動に関する調査)



(目標値)

20%以下

20%

10%

50%超

自動車以外(公共交通・
徒歩・自転車)を利用
する割合を80%以上
とすることを目標

この10年間で、自動車を利用する割合は、約4ポイント減少
鉄道を利用する割合は、約3ポイント増加

東大路通の整備の方向性

地域の皆様からも安心・安全に歩ける東大路通が求められています

■ 区民，観光客が快適に利用できる東大路

- 「東山区市政協力委員連絡協議会」において，平成14～26年度まで毎年継続して全学区から要望されています。

■ 安心・安全で快適な歩行者空間の創出

- 「東山交通対策研究会」において求められました。

■ 東大路通の車道幅員の見直しを含めた

歩道拡幅と電線地中化事業の推進

- 平成20年度に，「東山区交通安全対策協議会」から，京都市長に対して要望書が提出されました。

道路の断面構成(案)

道路の断面構成(案)について

【基本方針】

歩行者が安心・安全, そして快適に通行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



【道路空間再構成(案)の検討の流れ】

本日の内容

①断面構成(案)の検討(標準部)

②断面構成(案)の検討(交差点部, バス停部)

交差点(右折レーンの検討等)及びバス停の形状(案)を検討

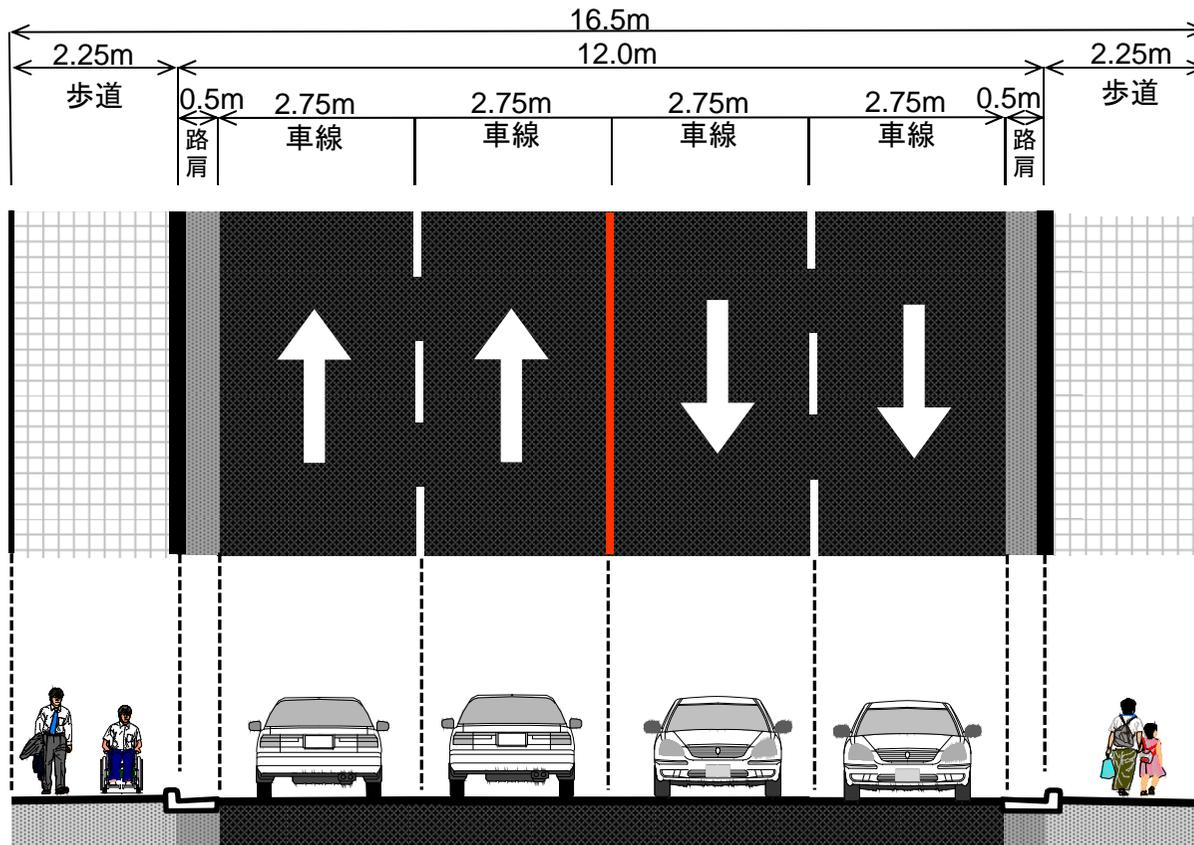
③道路形状(案)の検討

区間(信号交差点間等)ごとに道路形状(案)を検討

道路の断面構成(案)

①道路断面(標準部)

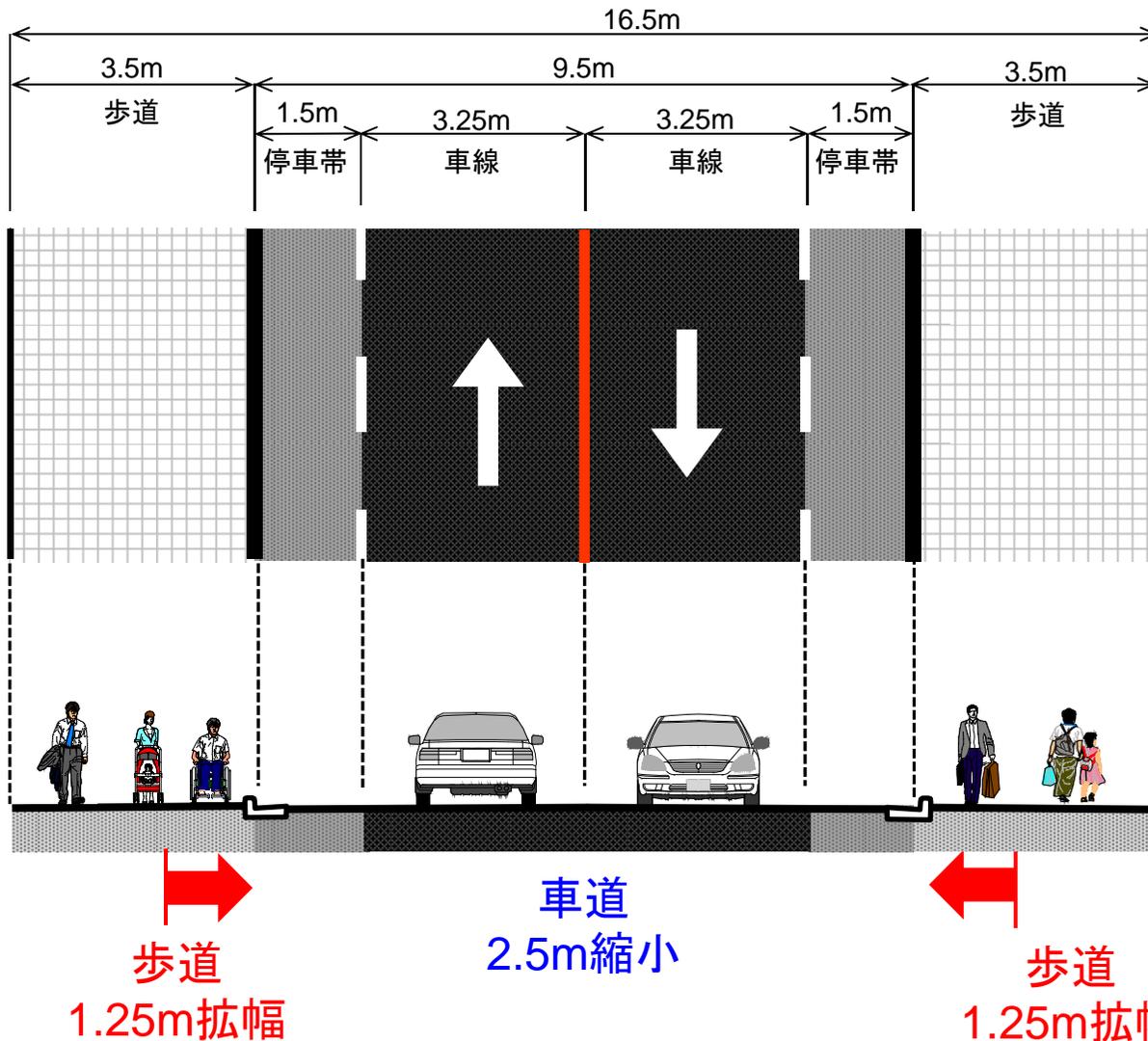
現況



道路の断面構成(案)

①道路断面(標準部)

計画(案)

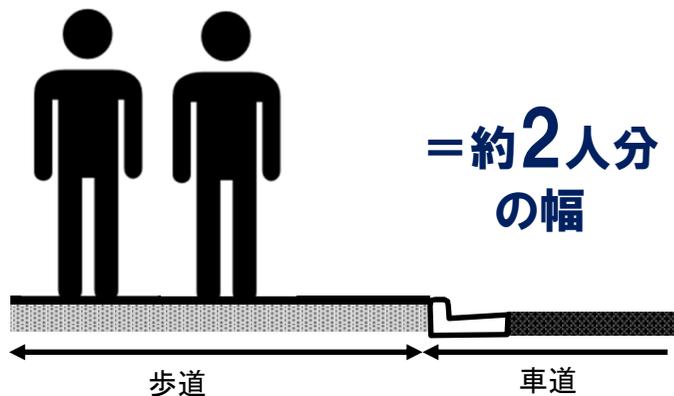


- ・歩道を拡幅
- ・車線幅員を拡幅
- ・停車スペースを確保

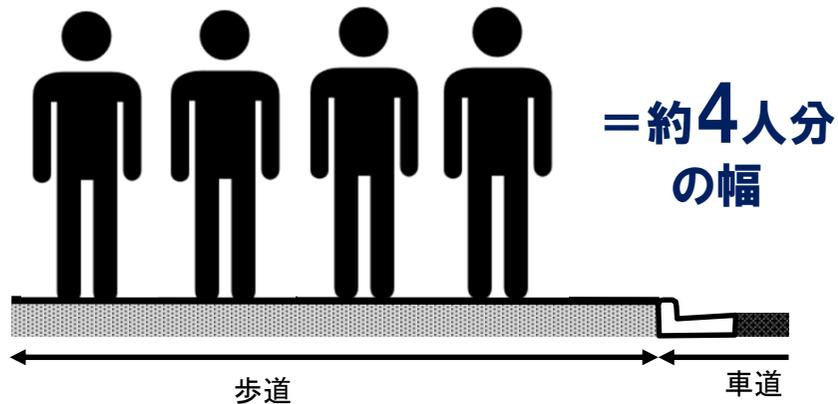
歩行環境の向上

①歩道の拡幅(標準部の場合)

現況



計画(案)



現況



東大路通(清水道(北行)バス停付近) 歩道幅 約2.25m



計画(案)のイメージ



三条通(東山三条交差点付近) 歩道幅 約3.5m

歩行環境の向上

②歩道の勾配の改良

現況の歩道



急な勾配の歩道

東大路通(東山警察署付近)の状況

計画(案)のイメージ

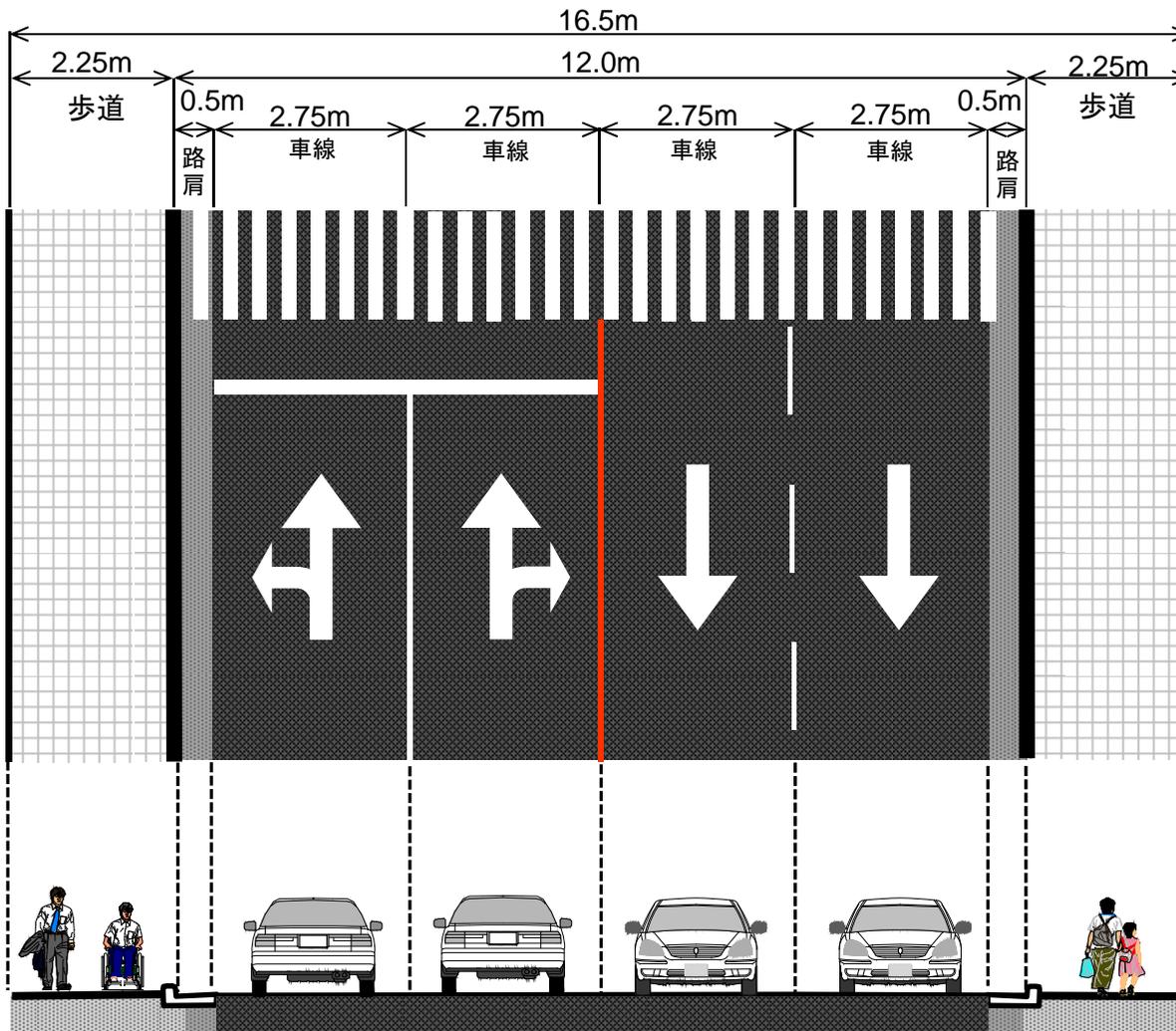


三条通でのバリアフリー化の例

道路の断面構成(案)

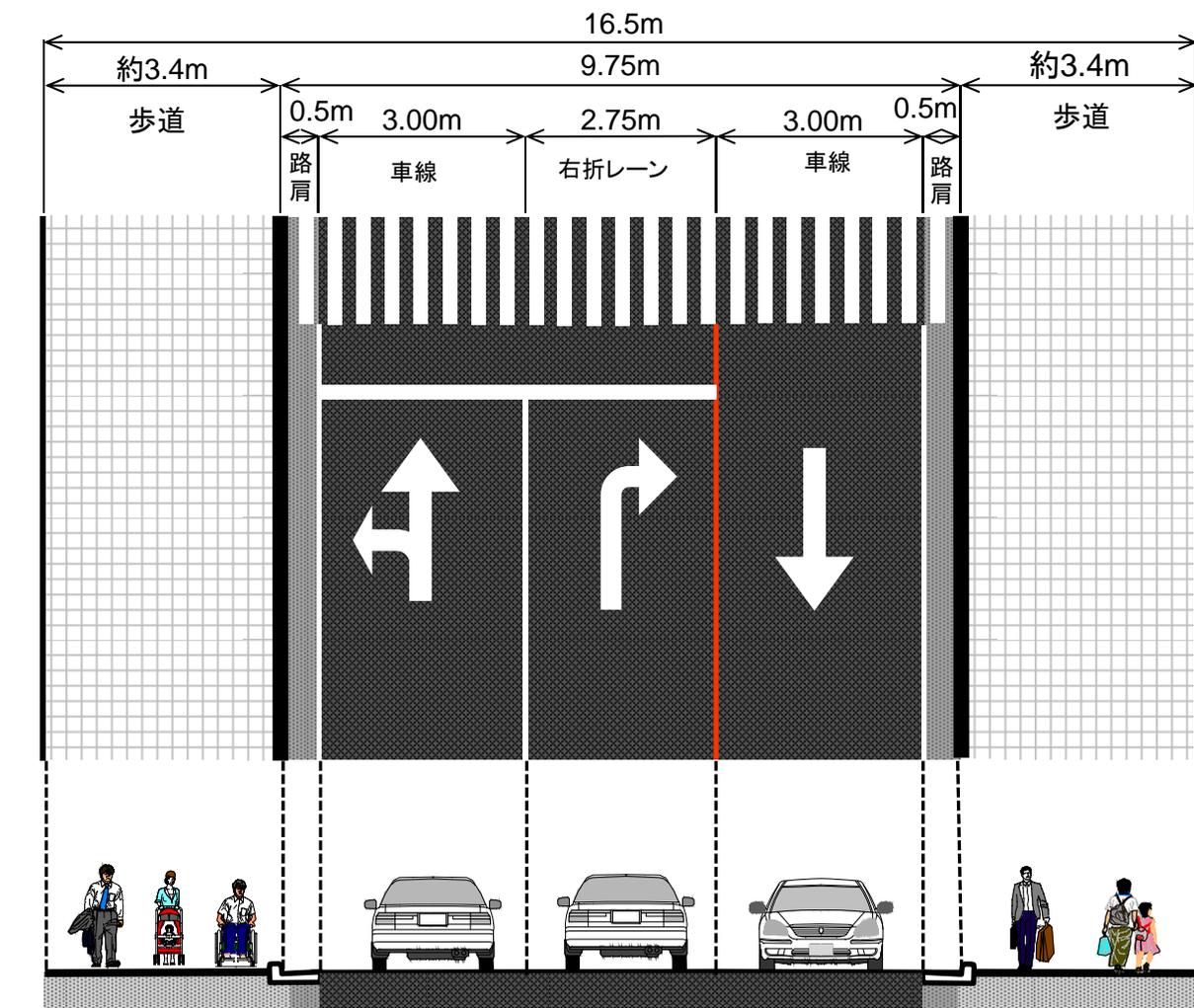
②道路断面(交差点部)

現況



道路の断面構成(案)

②道路断面(交差点部)



計画(案)

- ・歩道を拡幅
- ・車線幅員を拡幅
- ・右折レーンを確保

歩道
約1m拡幅

車道
約2m縮小

歩道
約1m拡幅

道路の断面構成(案)

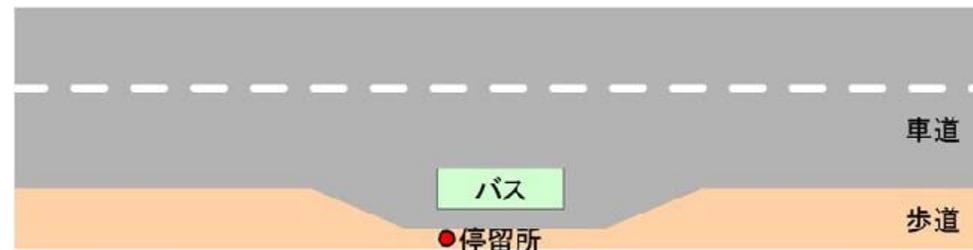
②道路断面(バス停部)

現在のストレート型に加え、バスベイ型、テラス型も比較し、望ましいバス停の形式を検討

(1) ストレート型 (現在の形式)



(2) バスベイ型



(3) テラス型 (新しい四条通の形式)



道路の断面構成(案)

(1) ストレート型(現在の形式)



(東大路通・知恩院前南行)

【概要】

- ・歩道に切り込みを入れずにバス停を設置

【メリット】

- ・歩道を拡幅し、バス待ち環境が改善

【デメリット】

- ・バス停車時は、後続車両の追い越しが困難等

道路の断面構成(案)

(2) バスベイ型



(九条通・九条河原町東行)

【概要】

- ・歩道に切り込みを入れてバス停を設置

【メリット】

- ・後続車両への影響が少ない。

【デメリット】

- ・バス停部の歩道が拡幅できない。
(現在とほぼ同じ幅員)
- ・バス発進時に本線交通の影響を受ける。
等

道路の断面構成(案)

(3) テラス型(新しい四条通の形式)



(四条通 整備CGイメージ)

【概要】

- ・歩道の一部を車道に張り出してバス停を設置

【メリット】

- ・歩道を拡幅し、バス待ち環境が改善
- ・バス停車時には、後続車両がバスの後方で待っているため、バスの発進がスムーズである。

【デメリット】

- ・バス停車時は、後続車両はバスの後方で待つことになる。

等

交通解析について

本日の内容

①交通解析

東大路通を2車線とした場合の東大路通及び周辺道路の交通量の増減を確認

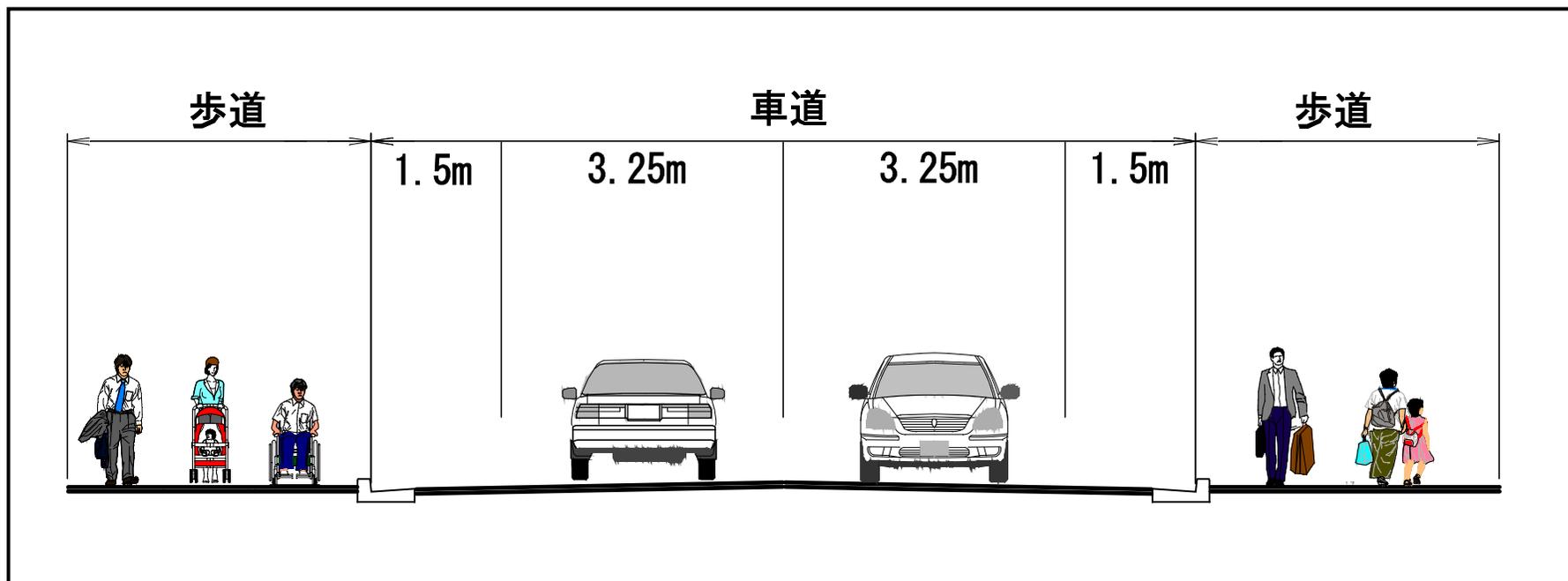
②交通シミュレーション(東大路通のみ)

交通調査に基づき交通状況(交通量, 沿道の駐停車, バスの停車時間等)を反映したシミュレーションモデルをコンピュータ上で作成し, 東大路通を2車線とした場合の交通状況を予測



今後, 道路設計や課題の整理・検討に活用

○ 交通解析を実施するための断面



交通解析

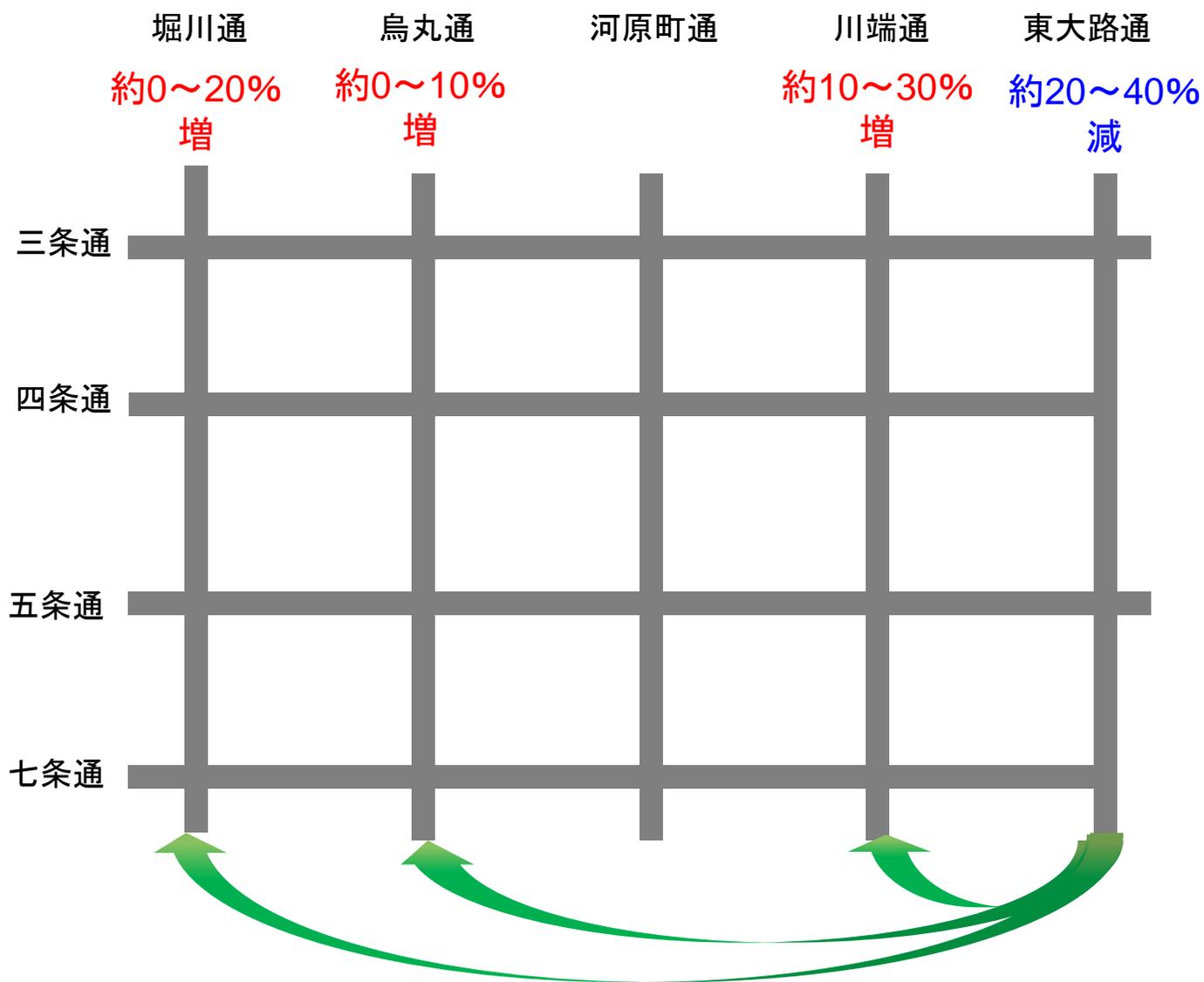
現況の交通量(H26)

	堀川通	烏丸通	河原町通	川端通	東大路通	
三条通						
四条通						
	546	368	260	273	250	合計 1,697百台
五条通						
七条通						

(単位:百台/日)

交通解析

交通解析結果(現況の交通量からの増減)



平成27年度の予定

