

第9回 東大路通歩行空間創出推進会議

平成28年3月25日(金)

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

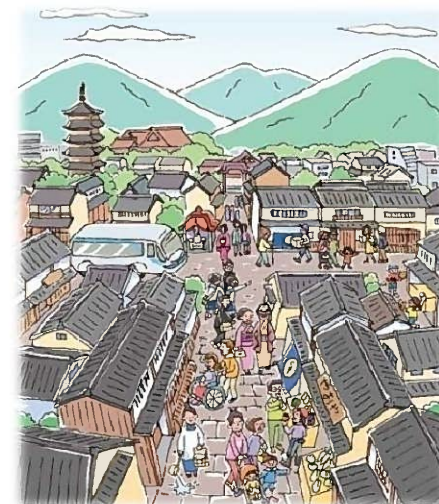
人が主役のまち（人と公共交通優先）

健康の増進

まちの賑わい

歩行者の
安心・安全

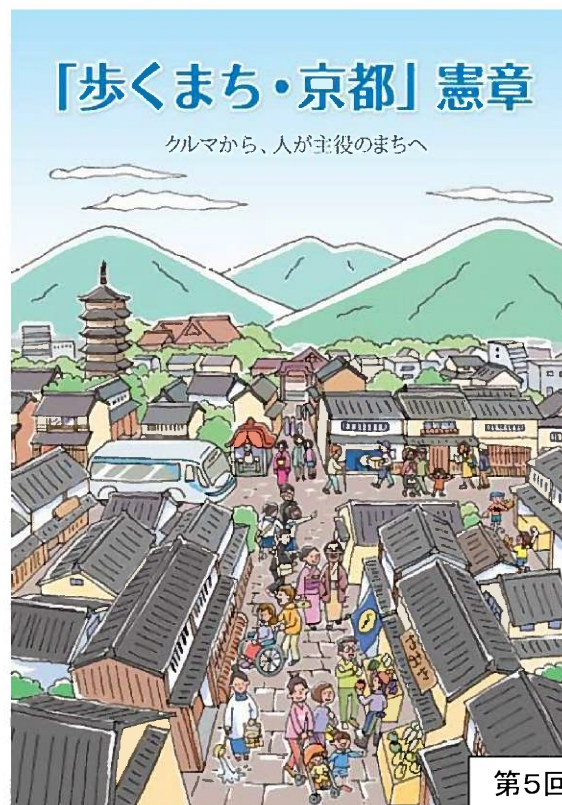
人々のふれあい



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。



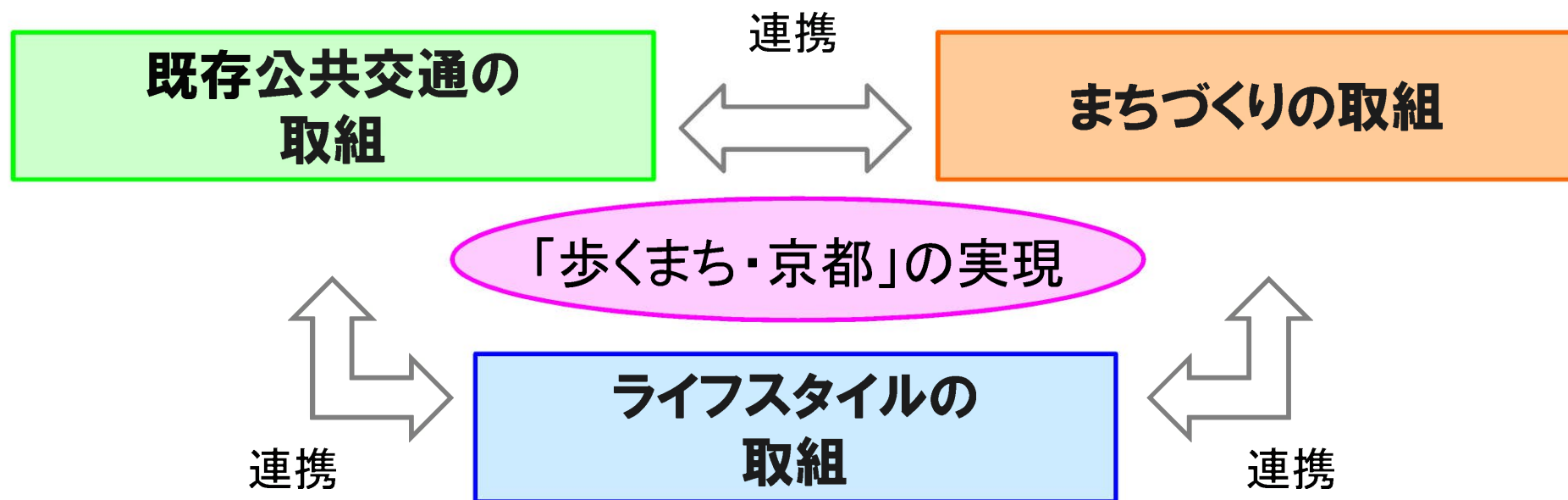
京都市都市計画局歩くまち京都推進室

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

四条通歩道拡幅事業

整備前の状況 <平成17年調査>

- 幅員15mの車道における**自動車の利用者が、約2,200人**
両側7m(片側3.5m)の歩道に**約7,000人の歩行者**が通行
多くの高齢者、子供連れ、障害のある方、観光客がひしめく **車道と歩道がアンバランスな状況**
- 四条通(烏丸～川端)は、**交通結節点**(ターミナル)としての機能を有す。
市バス、京都バス、京阪バス、地下鉄、阪急電鉄、京阪電鉄が乗り入れ **1日約35万人が乗降**

整備目的と内容

京都市全体の活性化を目指し、**人と公共交通優先**のコンセプトのもと
四条通を中心とする**まちなかの賑わいの創出**を図る。

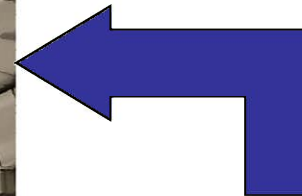
- 既存の道路空間を再配分することで、誰もが快適に歩くことができる歩行空間の確保とバス待ち環境の改善
- 四条通を交通結節点(ターミナル)としてとらえ、路線バスが走行しやすい環境やバス利用者が利用しやすい環境を整備し、公共交通の利便性を高めることで、まちなかへのアクセス機能の向上

四条通歩道拡幅事業

整備後



平成27年10月末完成



整備前



京都駅南口駅前広場整備事業

現状

- 「歩くまち・京都」の玄関口としてふさわしい人と公共交通優先の空間になっていません
- 「京都の顔」としてふさわしい空間・景観とはなっていません
- アバンティ等の南側の「まち」との連続性が損なわれています。

整備の基本方針

方針 1 「歩くまち・京都の玄関口」

使いやすい、人にやさしい交通結節点としての機能の確保

交通施設の適正な配置を図ることにより、公共交通の使いやすさに配慮した、人にやさしい交通結節点を目指します。

方針 2 「京都の顔」

おもてなしの心を備えた広場の形成

京都の美しさやおもてなしの心を感じられるとともに、ユニバーサルデザインに配慮した歩行者のための広場を目指します。

「歩くまち・京都の
玄関口」

「京都の顔」

「まちの賑わい」

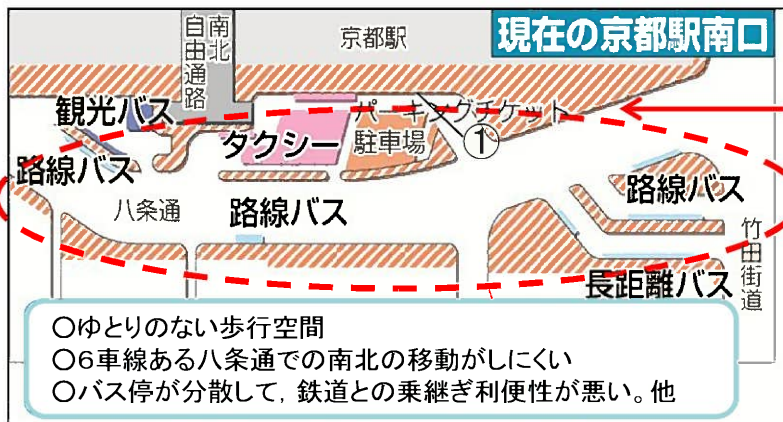
方針 3 「まちの賑わい」

活気溢れる賑わいの広場の形成

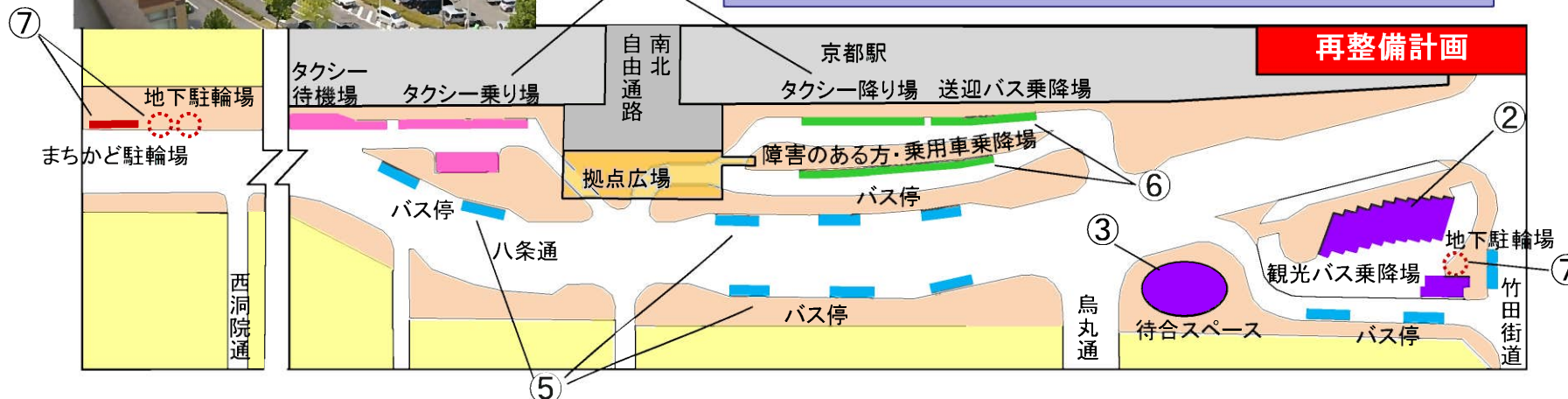
歩行者空間を改善することにより、南口周辺施設も含めた「まち」における人々の回遊性を高め、活気や賑わいに溢れた広場を目指します。

京都駅南口駅前広場整備事業

整備内容



- ・車線減少 (6 → 4車線)
- ・パーキングチケット駐車場の廃止 (①)
- ・観光バス乗降場のスペースを拡大 (6 → 12台) するとともにタクシーと経路を分離 (②)
- ・300人程度の待機スペースを確保 (③)
- ・タクシーの乗り場と降り場を分離 (④)
- ・バス停を駅正面に集約し、乗継利便性を向上 (⑤)
- ・障害のある方、自家用車、ホテル等送迎バスの送迎のための停車スペースを整備 (⑥)
- ・地下空間を有効活用するとともに、景観に配慮した機械式地下駐輪場等を整備(約852台) (⑦)



京都駅南口駅前広場整備事業

完成イメージ



機械式地下駐輪場完成



<整備スケジュール>

- ・ 平成26年11月 駅前広場整備工事着工
- ・ 平成27年 1月 パーキングチケット駐車場の廃止
- ・ 平成27年 2月 機械式地下駐輪場供用開始
- ・ 平成28年 3月 駅正面の拠点広場デッキ完成
- ・ 平成28年12月 駅前広場整備工事完成予定

東大路における歩行空間の創出

東大路通の状況



歩道が狭く、段差や
勾配の急な箇所が存在



歩行者、自転車、自動車の安全
な通行環境が整っていない



良好なバス待ち
環境が整っていない



電柱等が歩行者の支障
となっている 等

■ 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14～27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。

東大路における歩行空間の創出

整備目的

安心・安全な歩行空間の創出

(参考)四条通と東大路通の比較

	四条通	東大路通
特徴	・幹線道路 ・鉄道やバス停が集積する交通結節点 ・沿道に商業施設が集積	・幹線道路であり生活道路 ・住宅や個人商店等が立地
課題	・車道と歩道の交通量がアンバランスな状況の解消 ・交通結節点の機能の向上 等	・歩行者、自転車、自動車の安全な通行環境の確保 ・狭い歩道、段差や勾配の急な箇所等の解消 ・良好なバス待ち環境の確保 等
事業目的	四条通を中心とする まちなかの賑わいの創出	東大路通における 安心・安全な歩行空間の創出

東大路通における歩行空間の創出

東大路通整備構想(平成24年8月策定)



実現に向けた基本方針

現在の道路幅員の中で、歩行者が安心・安全、そして快適に通行することの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し、「環境」、「景観」、「地域コミュニティ」、「観光振興」等の視点からも「歩いて楽しい東大路」を目指す。



- 基本方針に基づき、調査・測量・予備設計・交通解析を行い、東大路通の現状を把握・分析し、課題解決方策を検討。
- 併せて、多くの課題に対して効果的な解決策のひとつである「車線数の減少等も含めた道路空間の再構成」についても検討。

今後の取組方針

「車線数の減少を伴う道路空間の再構成」について

交通解析の結果、現状での実施は「東大路通および周辺道路への交通影響が大きい」ことが判明。（別添資料参照）



「車線減少を伴う道路空間の再構成(2車線化)」は

**交通影響が大きいため現状では実施せず、
今後も交通状況等を考慮しながら長期的に検討する。**

※実現に向けて、現在の交通量を大幅に抑制することが必要であり、公共交通の利便性向上やパークアンドライド等の市内全体の総量抑制や流入抑制、道路ネットワークの強化(鴨川東岸線等)に中長期的に取り組む。

今後の取組方針

今後の取組方針

- ・「東大路通整備構想」に掲げる「現在の道路幅員の中で、歩行者が安心・安全、そして快適に通行することができる空間の確保を最優先」とする基本方針のもと、引き続き安心・安全な歩行空間の創出に向けた取組を進める。
- ・ 区間ごとの特性や地元住民の要望内容等を踏まえながら、東大路通およびその周辺地域が抱える個別の課題に対し、交通影響が少なく効果的な課題解決策を検討・実施する。
- ・ 「車線数の減少を伴う道路空間の再構成」については、効果的な解決策であるため、道路整備状況、交通状況等を考慮しながら長期的に検討を行う。

今後の取組方針

東大路通における課題①

急な歩道勾配



東大路通(東山警察署付近)の状況

- ・民地高さや車道高さの調整が必要であり、一連区間での沿道の理解が不可欠。
- ・現地状況により、バリアフリー等の基準を満たすことが難しい場合もある。等

今後の取組方針

東大路通における課題②

狭い歩道



馬町周辺の歩道状況

歩行者、自転車、自動車の
安全な通行環境が整っていない



東山五条付近の歩道状況

- ・歩道、車道ともに狭い。
(限られた道路空間)
- ・観光客の増加に伴い、さらに通行しにくい状況となっている。



過去に、現道幅員の中で路肩部分を縮小し、歩道拡幅(約25cm)を実施(三条～七条)

今後の取組方針

東大路通における課題③

良好なバス待ち環境が整っていない



五条坂バス停(北行)の状況

- ・歩道が狭く、バスを待つための空間が十分に確保されていない。
- ・観光客の増加に伴い、利用者数や滞在時間が増加している。



バスの駅(清水道)



バスの駅(東山安井)



場所によっては、歩道に近接する民間等の土地を利用し、バス待ち環境を確保

今後の取組方針

東大路通における課題④

電柱等が歩行者の支障となっている



東大路通(東山安井付近)の状況

- ・歩行の支障となる位置に電柱等が存在する箇所もある。
- ・無電柱化にあたっては、地上に設置する機器の設置場所の確保が必要となる。

様々な視点から歩行環境の改善に取り組む必要がある。
(歩行者や自転車を周辺道路も含めて適切な通行ルートへ誘導する等)

今後の取組方針

平成28年度の予定(案)

今後の取組方針の周知

地元住民や市民に、事業の「今後の取組方針」を広く周知する。



取組内容の決定

東大路通及びその周辺が抱える課題の解決策を検討し、**具体的な取組内容や取組期間を決定する。**

～決定までの流れ～

①取組内容(素案)の作成・提示

これまでの「調査や検討」、「地元要望や各種意見等」を踏まえた「素案」を作成・提示

②意見交換

地元住民や関係者の御意見を伺い、取組内容に反映

③取組内容の決定

(別添資料)

交通解析結果について

交通解析結果について

交通解析の目的と概要

①交通解析(交通量配分)

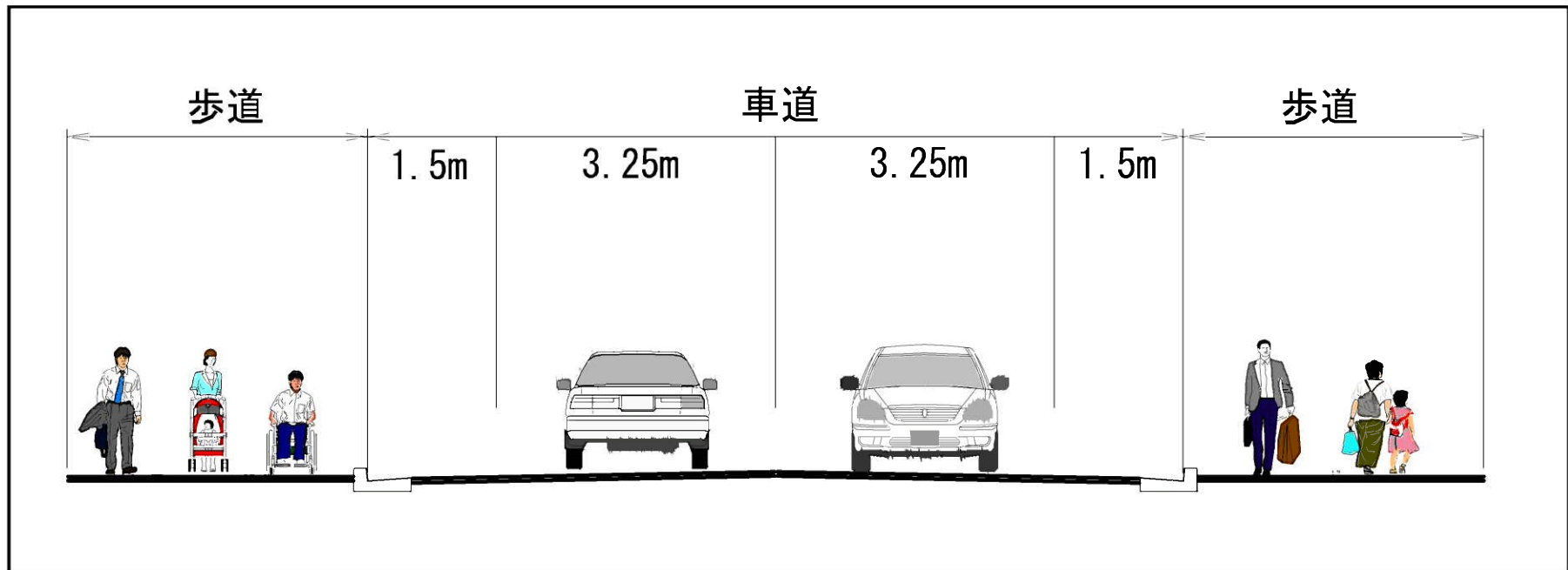
東大路通を2車線とした場合の東大路通及び周辺道路の交通量の増減を確認

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

交通解析の結果について

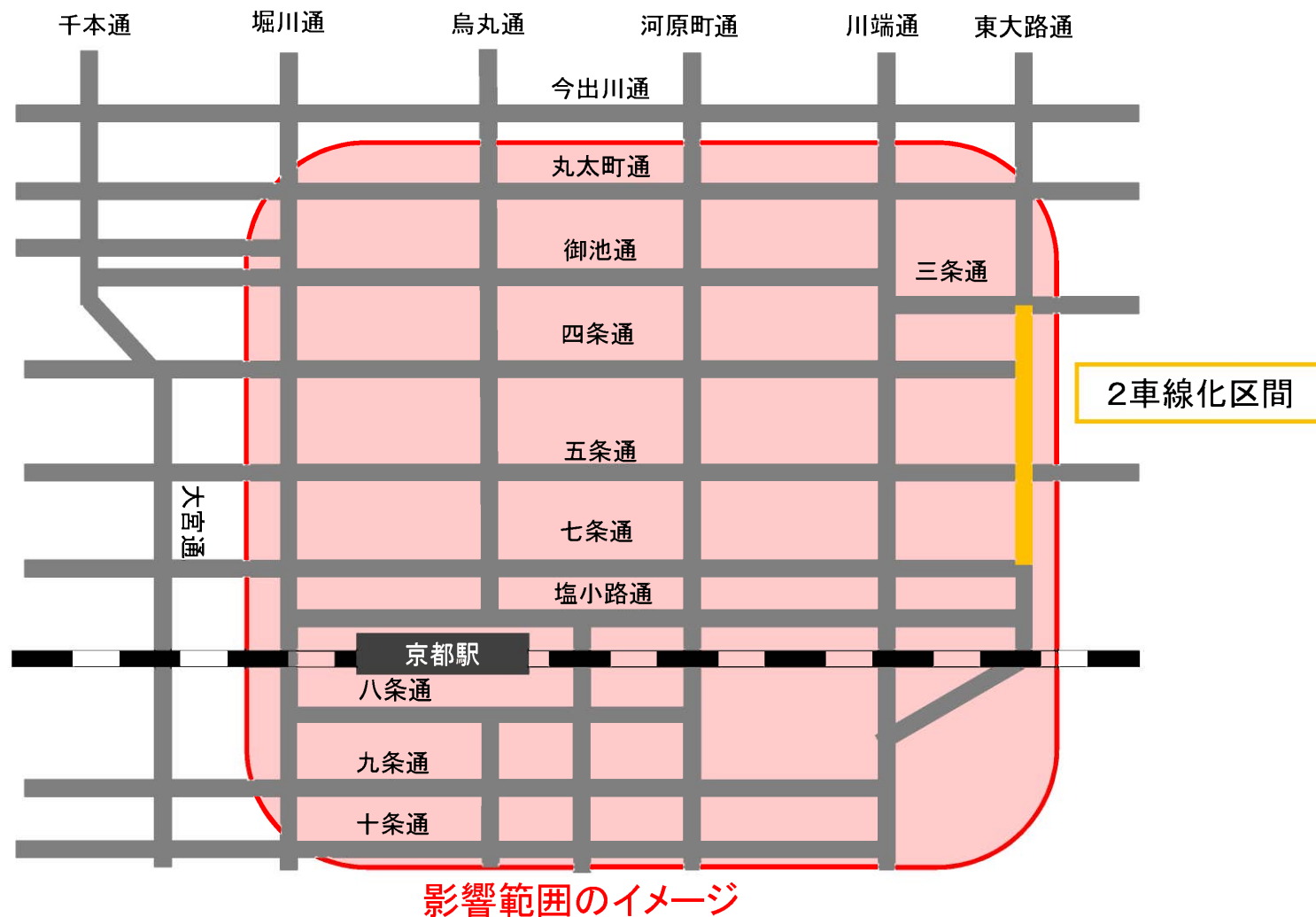
交通解析を実施するための断面



交通解析(交通量配分)の結果について

交通影響の生じる範囲

- 概ね、東大路通、堀川通、丸太町通、十条通に囲まれた範囲



交通解析(交通量配分)の結果について

東大路通および周辺道路の交通量の増減

■現況の交通量(H26)

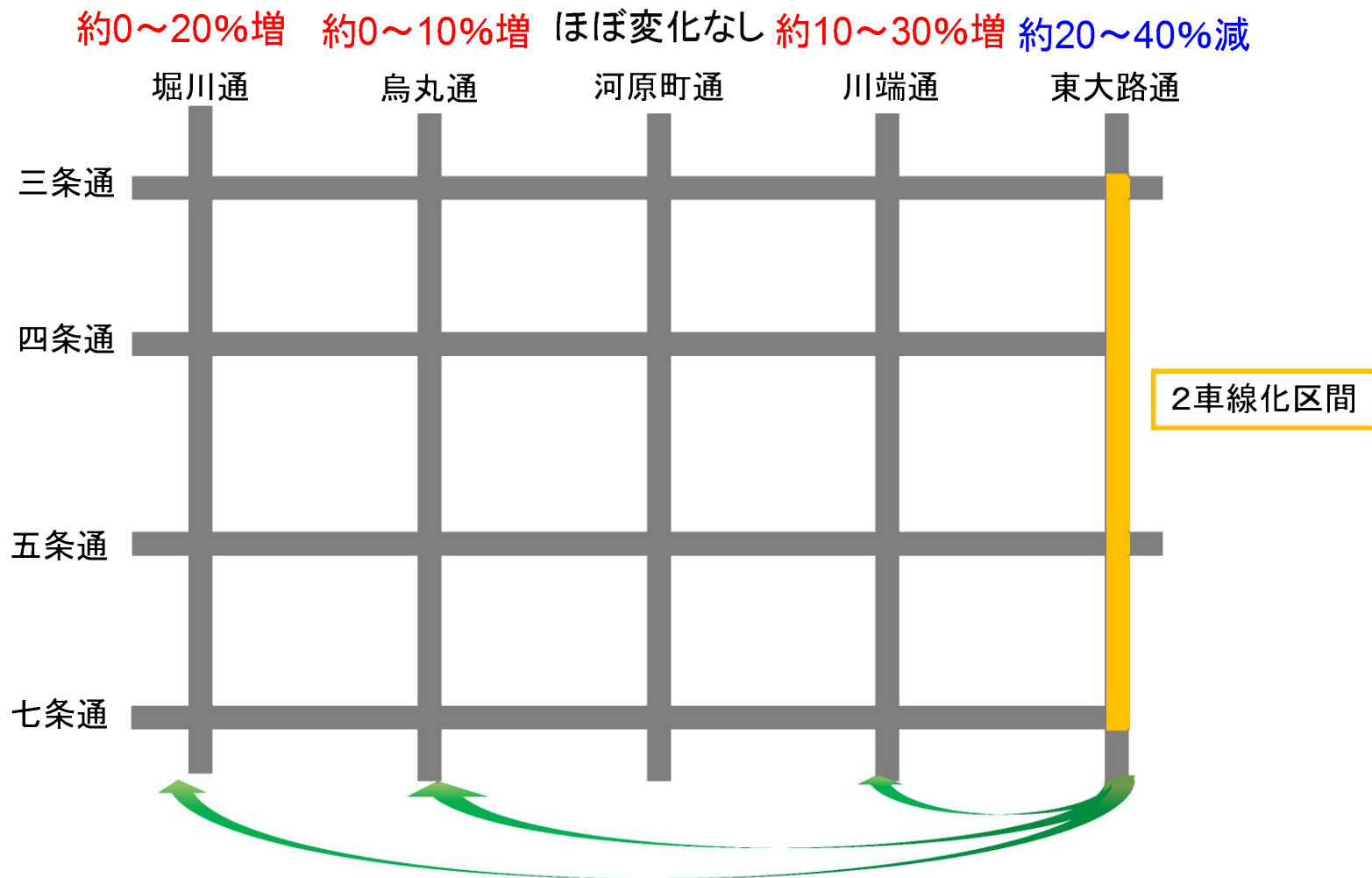
	堀川通	烏丸通	河原町通	川端通	東大路通	
三条通						
	644	434	327	302	229	合計 1,936百台
四条通						
五条通						
七条通						

(単位:百台/日)

交通解析(交通量配分)の結果について

東大路通および周辺道路の交通量の増減

■現況の交通量からの増減

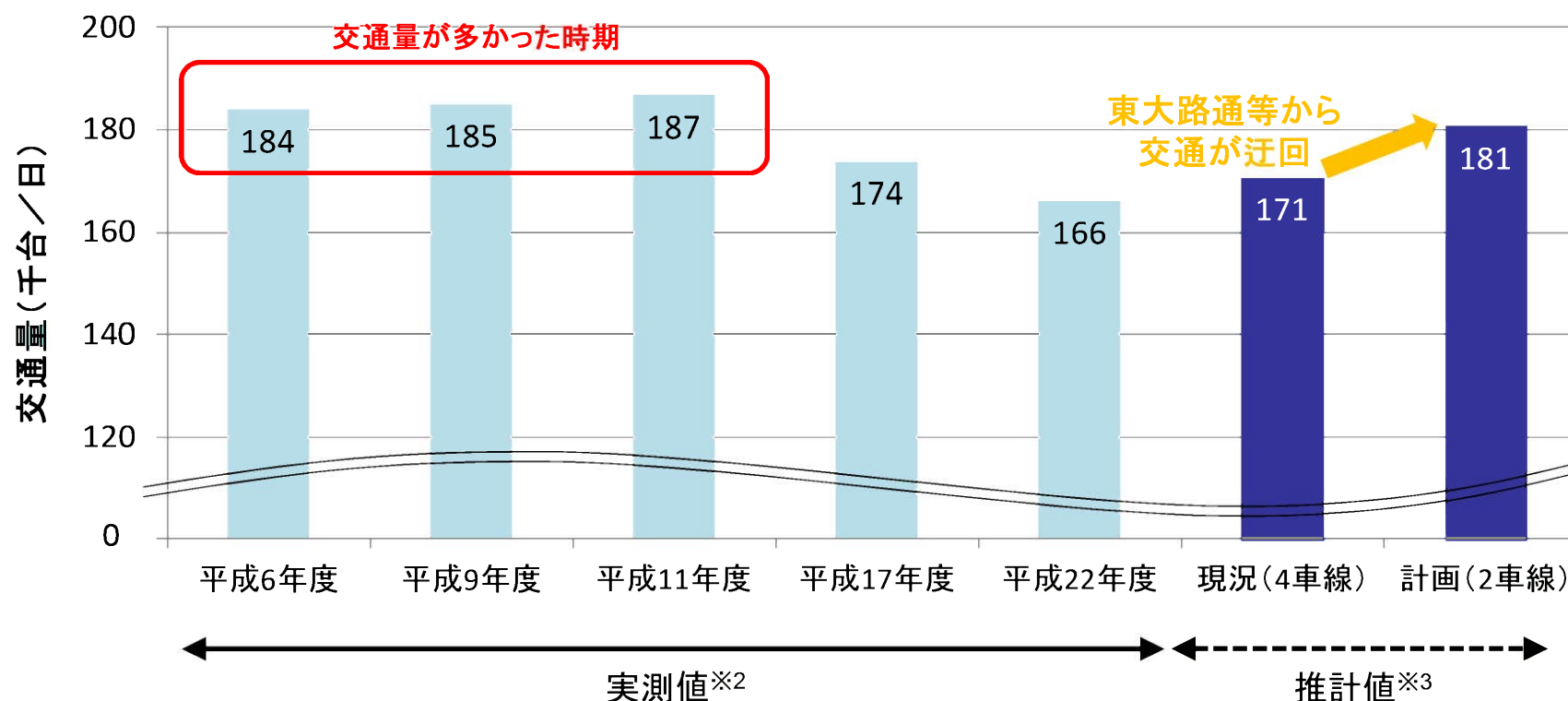


交通解析(交通量配分)の結果について

周辺道路への影響

東大路通を2車線とした影響等により、特に南北の通り(川端通~堀川通)に車両が迂回する。増加後は、**市内中心部の交通量が多かった時期に近い状況**となる可能性がある。

■川端通~堀川通の断面交通量※1推移



※1 三条(御池)通~四条通の計測地点, ※2 道路交通センサスの実測値, ※3 交通量配分による推計値

交通シミュレーションの結果について

概要

交通シミュレーションとは

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

基本条件

- ・対象区間

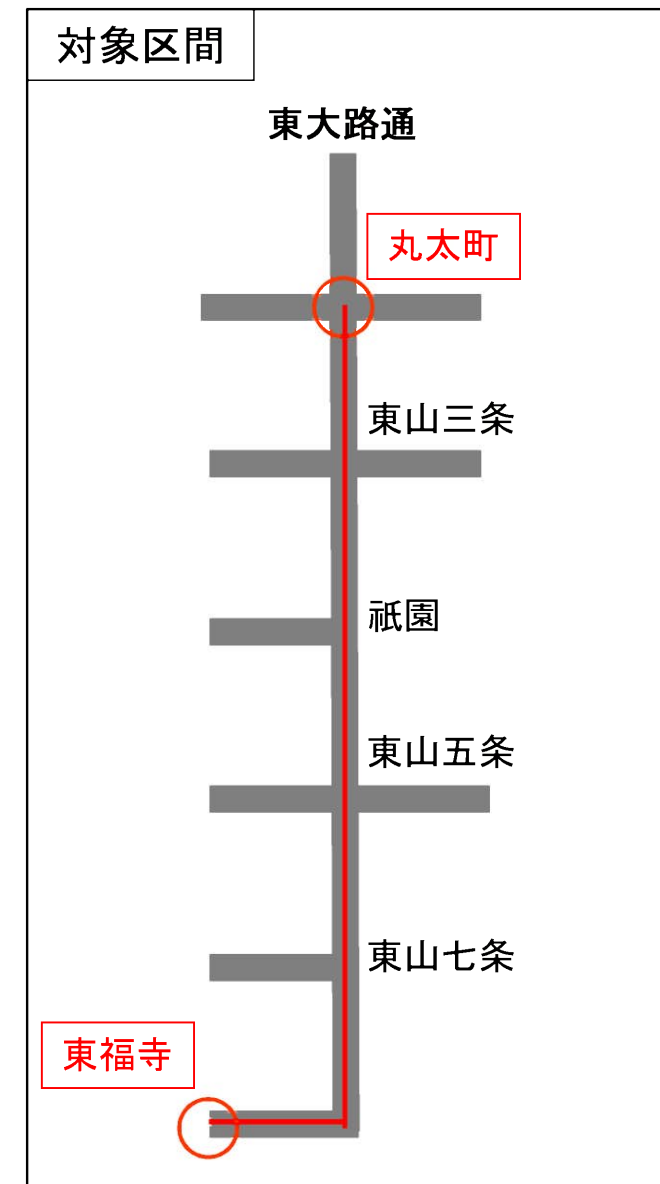
東大路通(丸太町～東福寺間 4.7km)

- ・交通量

通常時期の平日のピーク1時間
(平成24年12月11日(火)15時台)

- ・反映した主な条件

信号サイクル, 沿道の駐停車の影響, バス停の停車
車道を通行する自転車, 横断歩行者等



交通シミュレーションの結果について

交通シミュレーションの流れ

東大路通の現況(4車線)の交通状況を再現するモデルを作成

- ・現況の東大路通の実際の交通の流れをシミュレーション上で再現できているか確認し、予測の精度を高める

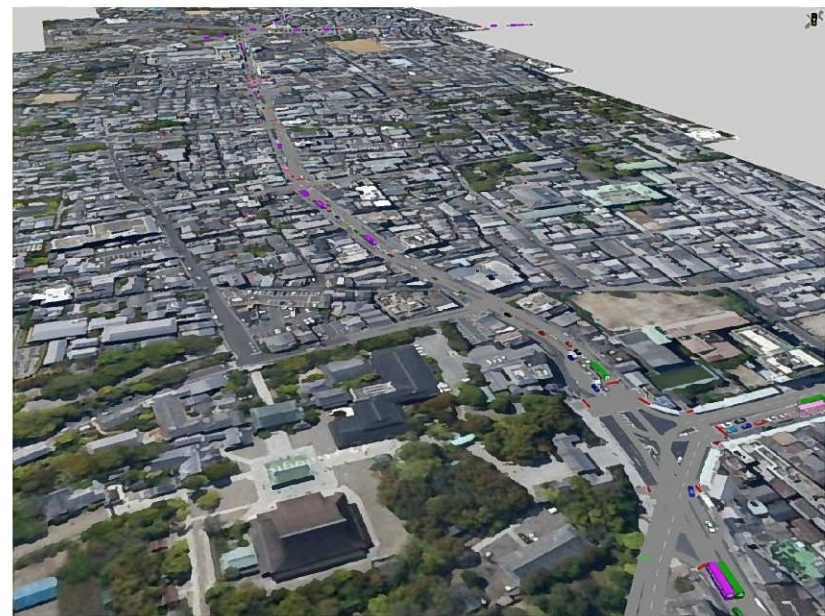


整合性を高める
＝現況再現



再現したモデルを使って
計画(2車線)の交通状況を予測

- ・計画(2車線)の交通状況が予測可能
- ・「バス停型式」や「交通量」を変化させ、様々な条件での交通状況が予測可能



交通シミュレーションの結果について

交通シミュレーションの実施ケースと主な結果

交通解析(交通量配分)

東大路通および周辺道路の交通量の増減等を確認

⇒東大路通の交通量が約3割減少し、主に川端通～堀川通に迂回

東大路通および周辺道路の交通の流れが低下



結果を条件に反映

交通シミュレーション

ケース1: 東大路通の交通量が約3割減少した場合の交通状況を確認

⇒所要時間の増加, 渋滞の悪化等が発生

ケース2: バス停型式別の交通影響を確認

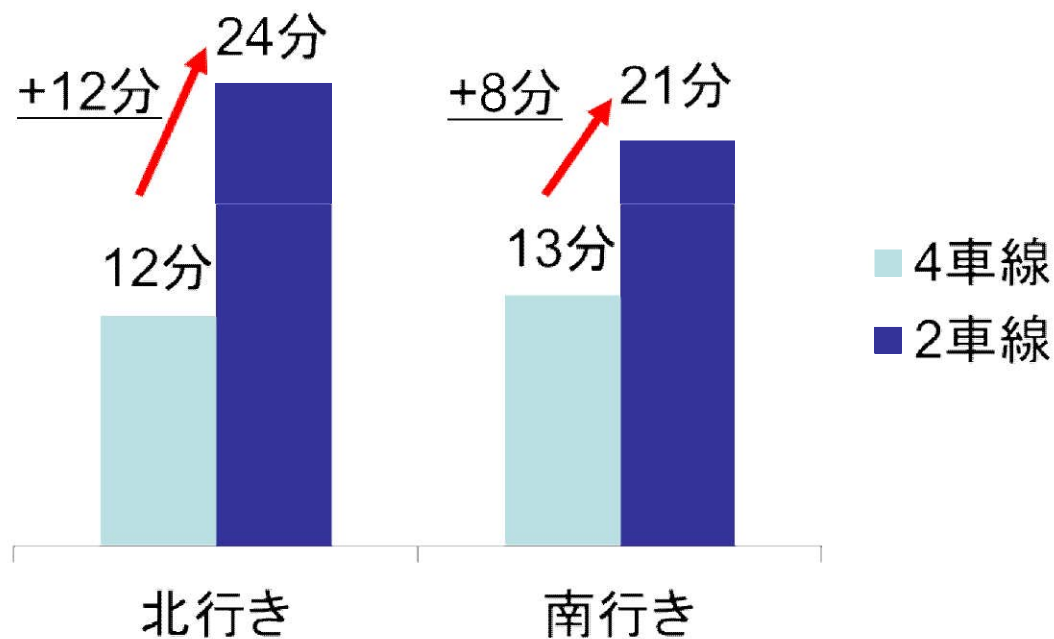
⇒バスベイ型(2台分)が最も交通影響が小さい

交通シミュレーションの結果について

ケース1:東大路通の交通量が約3割減少した場合の交通状況

・所要時間

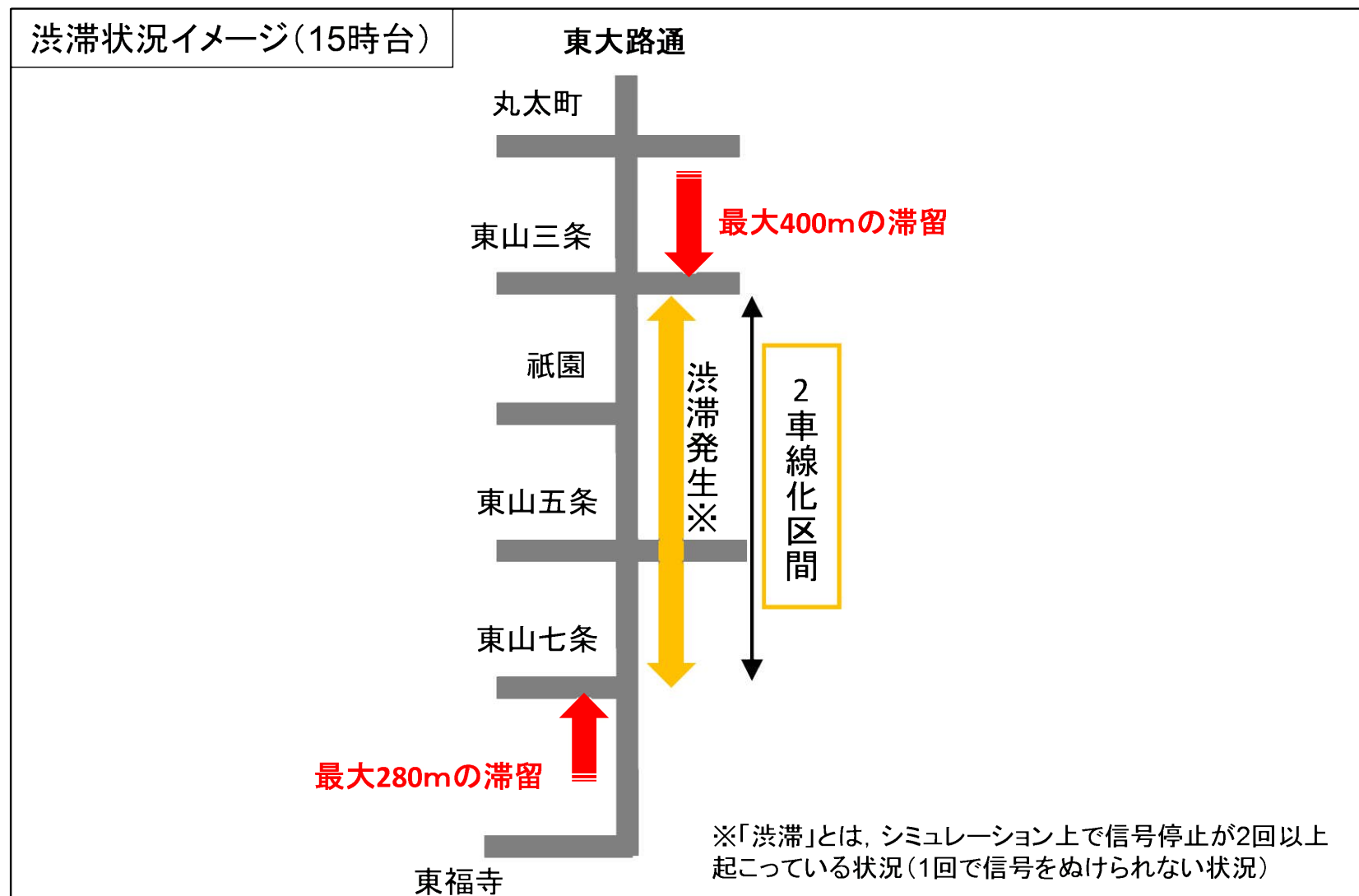
丸太町～東福寺(区間距離4.7km)



所要時間が増加

交通シミュレーションの結果について

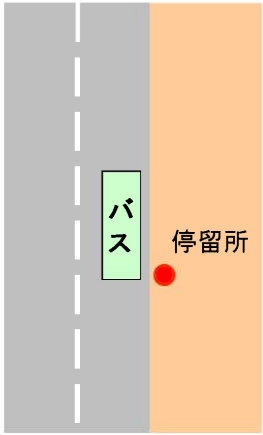
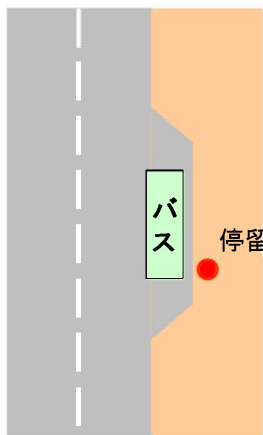
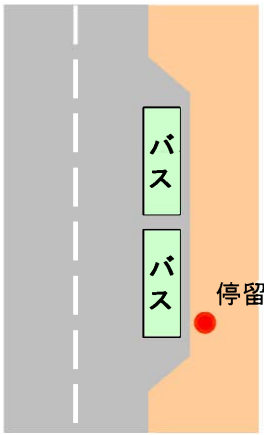
ケース1: 東大路通の交通量が約3割減少した場合の交通状況



交通シミュレーションの結果について

ケース2:バス停型式別の交通影響

下記の3つのバス停型式別の平均所要時間(丸太町～東福寺間)を比較

車線数		4車線	2車線		
バス停形状		現況	①ストレート型	②バスベイ型 (1台分)	③バスベイ型 (2台分)
					
平均 所要 時間	北行き	約12分	約30分(+18分)	約19分(+7分)	約15分(+3分)
	南行き	約13分	約28分(+15分)	約19分(+6分)	約16分(+3分)

③バスベイ型(2台分)が最も所要時間が短い