

～ 安心・安全な東大路通の実現に向けて ～

意見交換会で実施したアンケート調査結果と御意見に対する本市の考え方について

京都市では、東大路通（東山三条～東福寺）及びその周辺において、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歩行空間の創出に向け、歩行環境の改善に向けた検討を進めております。平成28年度には、検討している改善策について社会実験を実施し、その後東山区民の皆様を対象とした意見交換会を開催する等、地域の皆様との情報共有を図ってまいりました。

この度、意見交換会で実施したアンケート調査結果や、いただいた御意見に対する本市の考え方を取りまとめましたので御報告いたします。

今後は意見交換会でいただいた御意見や社会実験の結果等を踏まえて作成した取組内容（P11～P12）にもとづき、事業を着実に進めてまいります。

1 意見交換会について

(1) 開催概要

意見交換会は、地域の皆様と情報共有を図るとともに、地域の御意見を今後の取組内容に反映することを目的に、東山全11学区を対象に下表のとおり4つの区間に分けて開催しました。また、御参加いただいた方を対象に、取組内容や社会実験の内容等についてアンケート調査（次頁）を行いました。

	区間	対象学区	開催日時	開催場所
①	三条通～四条通	有济学区 粟田学区 弥栄学区	平成28年12月19日(月) 午後7時～午後8時	東山いきいき市民活動 センター集会室
②	四条通～五条通	新道学区 六原学区 清水学区	平成28年12月22日(木) 午後7時～午後8時	東山区役所大会議室(3階)
③	五条通～七条通	貞教学区 修道学区	平成28年12月16日(金) 午後7時～午後8時	東山総合支援学校 体育館
④	七条通～東福寺	一橋学区 月輪学区 今熊野学区	平成28年12月20日(火) 午後7時～午後8時	東山泉小・中学校(西学舎) 地域交流室

(2) 参加者数

意見交換会に御参加いただいた人数は以下のとおりです。

区間	参加者数	アンケート回答数
三条通～四条通	9名	8票
四条通～五条通	44名	39票
五条通～七条通	8名	8票
七条通～東福寺	25名	20票
計	86名	75票

2 アンケート調査について

(1) アンケート調査票

東大路に関する意見交換会アンケート調査票

問1. ご自身についてお答えください

性 別	①男性 ②女性
年 齢	①10代 ②20代 ③30代 ④40代 ⑤50代 ⑥60代 ⑦70代以上
学 区	①有済 ②栗田 ③弥栄 ④新道 ⑤六原 ⑥清水 ⑦貞教 ⑧修道 ⑨一橋 ⑩月輪 ⑪今能野
お住い	①東大路通の沿道 ②それ以外

問2. 歩道勾配が急な区間に限り、「歩道勾配の改善」を行うことについてどう思いますか（理由も御記入ください）

①必要 ②どちらかといえば必要 ③必要ではない ④その他
理由：

問3. 通行の支障となっている「電柱等の移設や集約」についてどう思いますか（理由も御記入ください）

①必要 ②どちらかといえば必要 ③必要ではない ④その他
理由：

問4. 社会実験を実施した「部分的な歩道拡幅・バス待ち空間の確保」の取組である祇園バス停（北・南行）のバス停形式の変更についてどう思いますか（理由も御記入ください）

①必要 ②どちらかといえば必要 ③必要ではない ④その他
理由：

問5. 社会実験を実施した「バス停移設」の取組である清水道バス停（北行）の区役所前への移設についてどう思いますか（理由も御記入ください）

①必要 ②どちらかといえば必要 ③必要ではない ④その他
理由：

問6. 石畳風舗装化等の「魅力ある道路整備による誘導促進」の取組についてどう思いますか。（理由も御記入ください）

①必要 ②どちらかといえば必要 ③必要ではない ④その他
理由：

問7. 東大路通において、お住いの学区も含めて、「問2～問6」の取組が必要と思われる具体的な場所があればお答えください

（例）歩道勾配の改善 東山消防署前の西側歩道

問8. その他「安心・安全な歩行空間の創出」に関する御意見について御記入ください

--

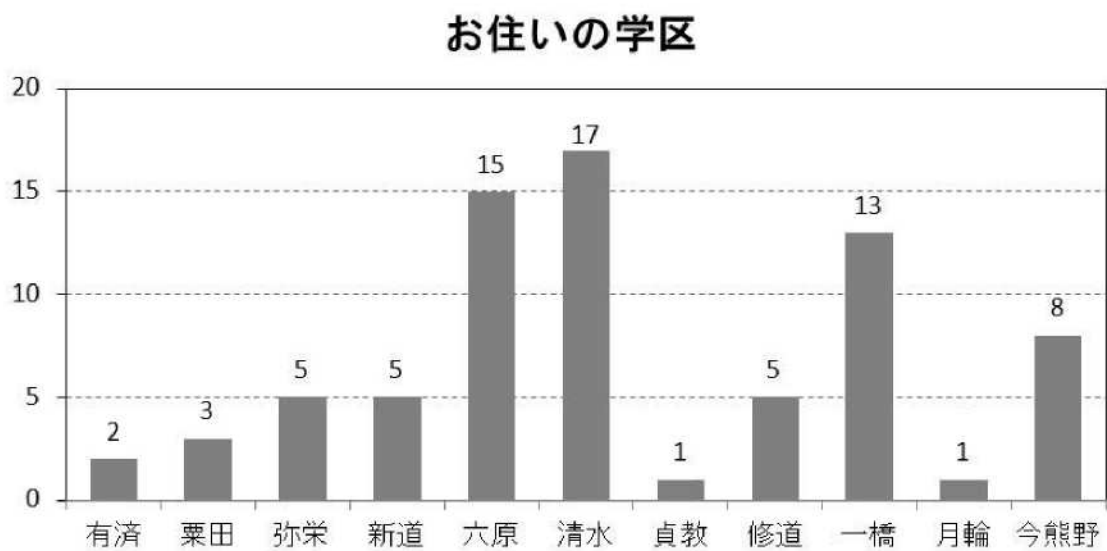
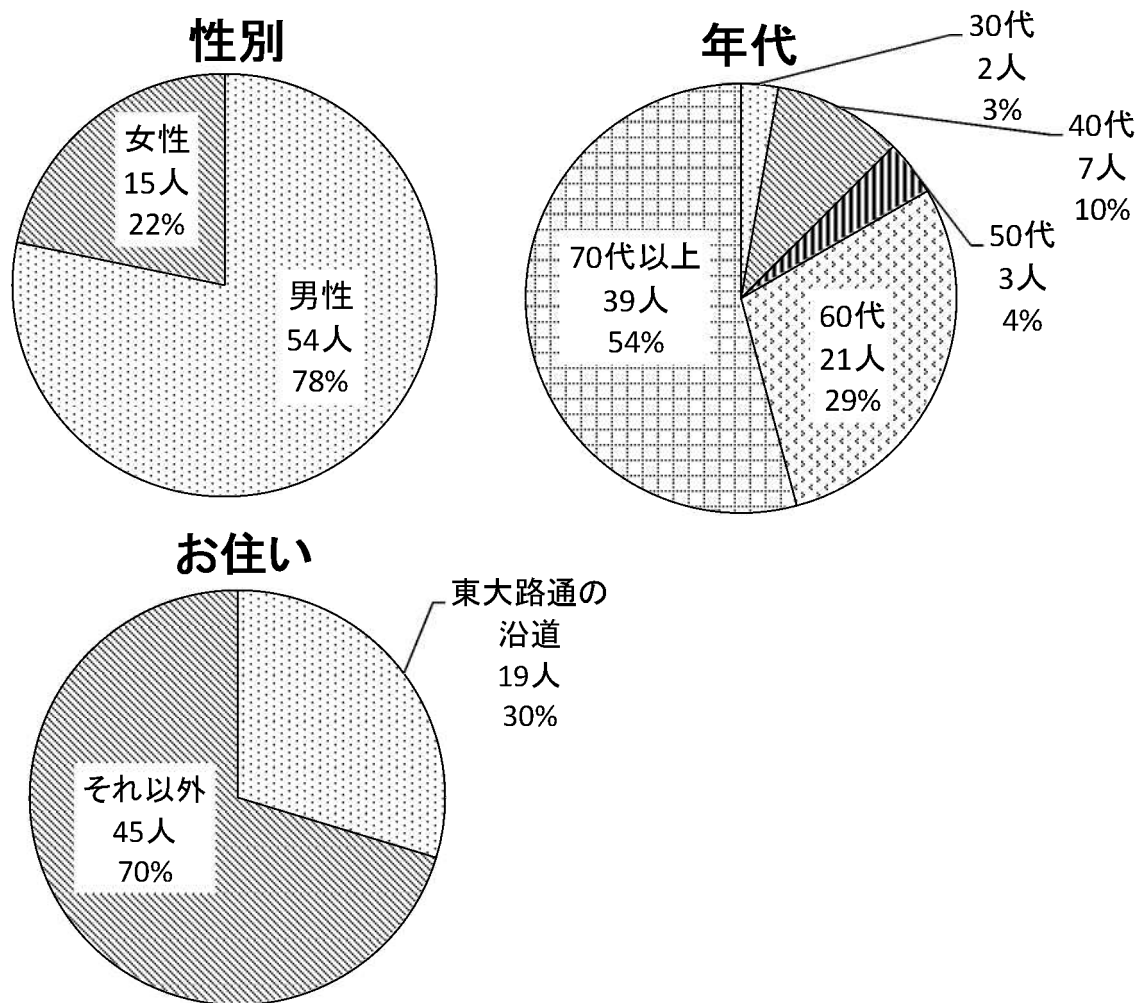
以上でアンケートは終わりです。本日は御参加いただきありがとうございました。

（御意見をお書きいただくスペースとして、裏面もご活用ください）

(2) アンケート調査結果

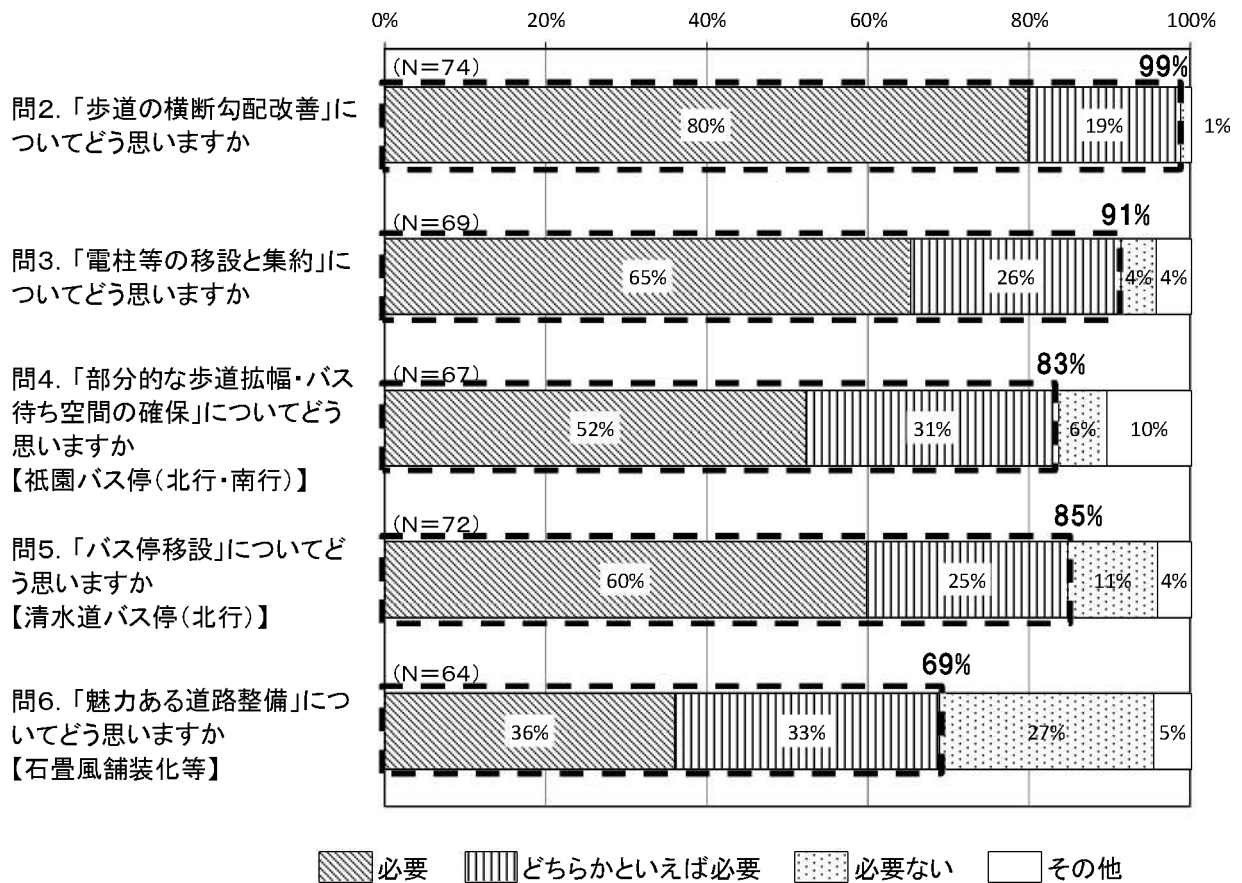
意見交換会に御参加いただいた方を対象に実施したアンケート調査の結果は以下のとおりです。

①回答者の属性（問１）



②調査結果の概要

各取組の必要性について確認した結果、69%～99%の方が必要またはどちらかといえば必要と回答いただいております。なかでも、歩道の横断勾配改善を必要とする割合が99%と、アンケートに御回答いただいた方のほぼ全員が必要とされている結果となりました。



(3) 意見内訳

意見交換会で頂いた御意見，及びアンケート調査の自由記述欄の回答の内訳は以下のとおりです。

項 目	意見数	備考
(1) 今後の取組内容（P11～P12）に関する御意見	2 8 5	
取組 1：横断勾配の改善に関する事	5 6	
取組 2：電柱等の移設と集約に関する事	5 6	
取組 3：部分的な歩道拡幅に関する事	3 9	取組5と共通
取組 4：バス停移設に関する事	4 8	
取組 5：バス待ち空間の確保に関する事	—	取組3と共通
取組 6：魅力ある道路整備による誘導促進に関する事	3 8	
取組 7：案内標識等の充実に関する事	9	※
取組 8：バス利用環境の改善に関する事	8	※
取組 9：自動車交通の最適化（道路空間の再構成）に関する事	2 0	※
取組 10：自転車のルール・マナーの啓発に関する事	1 1	※
(2) 今後の取組内容（P11～P12）以外に関する御意見	4 3	
本事業に関する事	2 3	※
本事業以外に関する事	2 0	※
	3 2 8	

※ アンケート調査票で個別に質問していない項目

3 主な御意見と本市の考え方

意見交換会で頂いた御意見、及びアンケート調査の自由記述欄の回答のうち、複数頂いたもの等、主な御意見に対する本市の考え方は以下のとおりです。

(1) 今後の取組内容（P11～P12）に関する御意見

番号	主な御意見	御意見に対する本市の考え方
取組 1：横断勾配の改善に関すること		
1-1	歩きにくいので、改善が必要である。	歩道の横断勾配が5%を超える区間を対象に、現状の歩道幅員の中で横断勾配の改善を行います。高齢者の方や車いす、ベビーカー等を使用する方も安心して通れるよう、幅1m以上の平坦部（横断勾配2%以下）の確保に向けた取組を進めてまいります。
	高齢者や車いす、ベビーカー等が安心して通れるよう改善が必要である。	
1-2	場所によって改善方法を変えてはどうか。	現在の横断勾配や車の出入り口の有無などを考慮のうえ、その場所にあった整備を進めてまいります。 基本的な改善方法としては、車道と歩道の境界の構造や形状を変更し、歩道の路面高を下げることで横断勾配を改善します。 これだけで横断勾配の改善が難しい場所については、沿道にお住いの方に御協力いただき、敷地内の高さの調整等も行い、改善を図ります。
取組 2：電柱等の移設と集約に関すること		
1-3	歩行の支障となっているので必要である。	歩行者の通行に支障となっている電柱や照明柱等を抽出し、電柱管理者（関西電力・NTT）と協議を行い、費用対効果を十分検討したうえで取組を進めてまいります。
	景観や交通安全のために必要である。	
	費用がかかるため十分に検討すべき。	
1-4	電柱の撤去とともにガードレール設置を考えるべきである。	現況の車道幅員及び歩道幅員に十分な余裕がないため、ガードレールの設置は考えておりません。
1-5	可能であれば無電柱化が望ましい。	無電柱化を行う場合、歩道上に地上機器を設置する必要があります。現状の幅員では地上機器を設置できる十分なスペースがないため、長期的な視点で検討を進める道路空間の再構成（2車線化）と併せて無電柱化を検討してまいります。
	無電柱化により地上機器を置くと歩道が狭くになってしまう。	
取組 3：部分的な歩道拡幅、取組 5：バス待ち空間の確保に関すること		
1-6	歩道の幅は30cmでもいいので広げることはいかないか。	過去に三条通～七条通間で両側の歩道を各々25cmずつ拡幅していることもあり、これ以上歩道を広げると、自動車交通に影響がでることから、全体的な歩道拡幅は困難な状況です。 このため、短期・中期の取組として、自動車交通の影響に配慮したうえで、祇園バス停の歩道等、部分的な歩道拡幅を進めてまいります。
(祇園バス停（北行・南行）の社会実験の内容について)		
1-7	バス待ち客で歩行者が通行できないため必要である。	平成28年11月に祇園バス停の歩道を部分的に広げて、自動車交通への影響を把握する社会実験を実施しており、大きな影響がないことを確認しております。 引き続き、関係機関と調整を進め祇園バス停の歩道拡幅について取組を進めてまいります。
	車道を必要以上に狭くしない範囲で実施すべきである。	
	車道に影響のない方法なので問題ないと思う。	
1-8	平日の実験では参考にならないのではないか。	社会実験による自動車交通への影響は、自動車が混雑しているときより、スムーズに通行している時の方が顕著にでると想定し、平日に実施しました。

番号	主な御意見	御意見に対する本市の考え方
取組４：バス停移設に関すること		
1-9	五条坂バス停と清水道バス停を区役所前に集約してはどうか。	バス停の集約については、お客様にわかり易くなる一方で、お客様が集中すること、バス停と目的地の距離が遠くなることなど課題も多く、慎重に検討する必要があります。
1-10	バス待ち客等のマナー向上が先である。	お客様へのマナー啓発については、市バスの車内放送やポスターを通じて呼びかけるとともに、バスの利用方法についてホームページでも外国語を用いて掲出しています。 引き続き、バス待ちのお客様のマナー向上に向けた取組を進めてまいります。
1-11	馬町南行のバス停においては遊歩道へ歩行者を誘導してほしい。	フォーシーズンズホテル京都内に設置された遊歩道は、地域の要望を受けてホテルが設置したものです。地域・ホテルと連携し、歩行者を誘導する方法を検討してまいります。
(清水道バス停（北行）の社会実験の内容について)		
1-12	現在の京都銀行前ではバス待ち客で歩行者が通行できないため必要である。	清水道バス停（北行）をスペースの広い東山区役所前に移設した社会実験は、バス待ちのお客様や区役所の出入り車両に大きな混乱もなく実施することができました。 バス停の本格移設に向けて、関係機関との協議や安全対策の検討を行ってまいります。
	東山区役所前に移設すればバス待ち空間が広がるため必要である。	
	社会実験の内容はよかったと思う。	
	東山区役所前では、東山消防署の緊急車両の出入りに影響がないようにすべきである。	
1-13	東山区役所前にバス停を移設すると横断歩道から遠くなってしまう。	横断歩道から遠くなることで歩く距離が長くなり、ご不便をかける可能性もありますが、多くの方が利用される清水道バス停（北行）のバス待ち環境の改善は、快適なバス待ちと混雑時にも行き来できる歩行空間を確保するうえで、必要な取組と考えており、御理解を賜りますようお願いいたします。
	現状のままでよい。	
取組６：魅力ある道路整備による誘導促進に関すること		
1-14	歴史ある地域にふさわしい舗装が必要である。	東大路通以外で観光客が多い道路や誘導したい道路について、石畳風舗装等により魅力的な道路に整備し、観光客を面的に誘導することで、歩行者を分散させる取組について検討を進めています。 歩行者の交通流動等の状況を把握するための調査を実施し、魅力ある道路として整備すべき路線の選定を行ってまいります。
	見た目の美化が必要である。	
	観光地を歩いて回るために有効であると思う。	
1-15	居住者の生活空間について考えてほしい。	観光客が多く通られる道路や誘導していくべき道路を石畳風舗装等に整備し、生活道路と視覚的に区別することで、地域の方の生活空間の改善についても検討してまいります。
1-16	維持管理に費用がかかるのであれば不要である。	通常の石畳舗装は維持管理に費用がかかるため、新たな道路整備では維持管理を含めたコスト比較を実施して最適な舗装材料や工法を選定してまいります。
	もっと別のことにお金を使ってほしい。	
1-17	石畳では歩きにくい恐れがある。	段差やガタツキの少ない歩きやすい道路の構造を検討してまいります。
	歩きやすさを考えると石畳にこだわる必要はない。	

番号	主な御意見	御意見に対する本市の考え方
取組 7 : 案内標識等の充実に関すること		
1-18	観光客が特定の観光地とバス停（清水寺と清水道バス停等）に集中しているので、別の観光スポットやバス停等に観光客が回遊して分散できるようになるとよい。	案内標識等の充実や魅力ある道路整備等により、観光客の分散に取り組んでまいります。
1-19	ピクトグラムによる誘導は東大路通全体で実施してほしい。	いただいた御意見を踏まえ、案内標識等の充実について検討を進めてまいります。
	ピクトグラムで目的地までの時間を記入すべきである。	
	団体の観光客が迷っていることが歩道の混雑の原因となっているためピクトグラムによる誘導を行ってほしい。	
1-20	観光客はスマホの地図を見ながら観光をしているのでピクトは必要ない。	本市では「歩きスマホ」をやめるよう様々な媒体で注意喚起を行っております。スマホだけに依存せず、案内標識等の充実も検討しながら、観光客の回遊性を高めていきたいと考えています。
取組 8 : バス利用環境の改善に関すること		
1-21	京都第一赤十字病院へバスで向かおうとしても観光客が多く乗車できない場合がある。四条・五条間を巡回するバスがあってもよいのではないか。	近年、インバウンド需要をはじめ、市バスをご利用のお客様は年々増加傾向となっています。 特にご利用の集中する観光シーズンにおいては、臨時バスの増便や東山シャトル号を運行し、混雑緩和に努めています。 一方、観光のお客様には便利で効率的に市内を巡っていただくため、地下鉄とバスを併用した目的地の行き方を提案するなど、地下鉄への誘導にも取り組んでいます。 さらに、平成29年度は「市バスの乗車環境を考える懇話会」を設置し、学識者やご利用者、観光業界の方などから「市バス・京都バス一日乗車券カードの価格適正化及び京都観光一日乗車券等の値下げ」と「市バスの混雑緩和に向けた前乗り後降り方式の実証実験」についてご意見をいただくこととしており、これを踏まえ、一層の市バス利用環境の改善を検討してまいります。 また、バス停施設については、設置できる場所が限られるなどの制約はありますが、有効にご利用いただけるよう努めてまいります。
	お客さんの少ない202、207系統を京都駅経由としてはどうか。	
	観光シーズンに行われているバス停の移設を常に実施してほしい。	
	五条坂北行のバス停では、系統が多いのに1箇所である。系統によっては降車に何分もかかり、その間乗車するお客さんは待たされている状況である。	
	東山安井北行のバス停では、バスロケ（市バスの接近表示）が見えにくいので改善してほしい。	
	「バスの駅」の利用、活用がしっかりされていない。	
	五条坂バス停のアナウンスの際に「清水寺」とわかるようにしてほしい。	
	バスに乗ると観光客を中心に乗客が非常に多く疲れてしまうので改善してほしい。	

番号	主な御意見	御意見に対する本市の考え方
取組 9：自動車交通の最適化（道路空間の再構成）に関すること		
1-22	長期的な交通量の減少を考慮し早期に二車線化を行ってほしい。	これまでの検討の結果、現状の交通量のまま東大路通を2車線化した場合、東大路通だけでなく周辺の道路にも混雑等の影響がでることから、車線数の減少を伴う道路空間の再構成（2車線化）は現状では実施しないこととしています。 一方で、歩行者が混雑した歩道を避け、車道にはみ出して通行している状況がある中、安心・安全な歩行空間を確保するには、道路空間の再構成（2車線化）も有効な手段の一つと考えており、自動車交通の総量抑制や流入抑制等に取り組みつ、交通状況の変化踏まえ、長期的な視点で実現の可能性について検討してまいります。
	右折車線やバス停スペースが確保できると思うから二車線化を希望する。	
	東大路通の車道は狭くしないでほしい。	
	私たちが住民がアンケートをとると90～95%の人が車線減少に反対であったことを忘れないでほしい。	
1-23	自動車の流入抑制を行う必要がある。	自動車交通の最適化を図るためには、全市的な視点で自動車の流入抑制や容量拡大に取り組む必要があります。パークアンドライドの他、公共交通の利用促進に取り組む等、粘り強く取組を進めてまいります。
1-24	師団街道（鴨川東岸線）の整備によって、更に車が流入してこないか心配である。	鴨川東岸線の開通や、新十条通（稻荷山トンネル）の無料化等による東大路通の交通状況の変化を把握してまいります。
取組 10：自転車のルール・マナーの啓発に関すること		
1-25	自転車の安全のため自転車の通行環境について検討してほしい。	本市では、平成27年3月に策定しました「京都・新自転車計画」において、自転車走行環境の「みえる化」を掲げており、車道左側に自転車の走行位置を示す矢羽根等の設置を進めております。 東大路通につきましても、今後どのような整備方法が良いのか検討をしてまいります。
	自転車通学のこども等が東大路通を通行すると危険である。	
1-26	自転車のマナーの指導を行ってほしい。	本市では、平成27年3月に策定しました「京都・新自転車計画」に基づき、ルール・マナーの「みえる化」を進めており、この度新たに作成した自転車利用時の基本的なルール等をわかりやすく取りまとめた冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」等を活用した啓発を行うとともに、引き続き、取り締まりを担う京都府警とも連携しながら、自転車安全利用におけるルール・マナーの一層の周知徹底を図ってまいります。

(2) 今後の取組内容（P11～P12）以外に関する御意見

番号	主な御意見	御意見に対する本市の考え方
本事業に関すること		
2-1	取組内容を見ると四条～五条の内容が多い。もっと南の地区のことも考えてほしい。	課題が集中している四条～五条の取組を先行しておりますが、歩道勾配改善や電柱の移設・集約等、三条～四条、五条～七条間でも取組を進めてまいります。 七条～東福寺間についても、四条～五条の取組の知見を踏まえ、どのような取組が実施できるのか検討してまいります。
2-2	年末のこの時期になぜこの意見交換会を開いたのか。また1時間と時間が短いのではないか。	秋の観光地交通対策と連携した社会実験の状況を踏まえ、地域の皆様の御意見を伺う必要があったため、意見交換会の開催が年末になってしまいました。 意見交換会の限られた時間では、皆様の御意見を伺うことが困難なため、アンケート調査を実施させていただきました。
本事業以外に関すること		
2-3	本町通や渋谷通で抜け道対策をしてほしい。	いただいた御意見は、関係機関で共有したうえで、今後の施策の検討において参考にさせていただきます。
2-4	今熊野橋周辺のJR沿いの道路では草や木が生い茂っており、防犯や安全の面で改善してほしい。	草木が生い茂っている状況については、JR西日本及び公園管理者に情報提供致しました。 防犯、安全面の改善については、具体的な場所がわかれば防犯カメラ設置に係る補助制度を活用いただける可能性があるため、東山区役所地域力推進室までお問い合わせください。
2-5	五条坂の歩道は危なすぎる。	五条坂の歩道につきましては、歩道幅員が狭いなか、多くの観光客等が通行されており、自動車と輻輳している状況は認識しております。しかし、道路を拡幅するには、用地の取得に多額の事業費が必要になることから、現時点での整備は困難な状況です。
2-6	塩小路橋のバス停を移動してほしい。	北行のバス停については、本年3月の市バス新ダイヤで南5号系統の運行経路を塩小路通経由から七条通経由へと変更したのに合わせて、塩小路橋の南側から、歩道が広く安全にバスをお待ちいただける同橋北側へと移設しました。南行バス停の改善についても、引き続き、検討してまいります。
2-7	今熊野橋の耐震補強はどのような状況か。	現在は設計段階であり、工事着手は平成30年度下半期以降で計画しています。軌道敷上部での工事であり工事作業時間が限られる現場となるため、数年にまたがる長期間の工事となります。

4 今後の取組内容

(1) 取組内容

社会実験や意見交換会の結果を踏まえ、今後の取組内容を取りまとめました。

	改善の視点	取組項目
短期・中期の取組	歩道環境の改善	取組 1：横断勾配の改善
		・横断勾配の急な箇所を歩道内で高さ調整し、横断勾配を改善する。 ・歩道内のみで調整が困難な場合は、歩道勾配をできるだけ緩やかにするために、民地内の高さ調整を行う。
		取組 2：電柱等の移設と集約
		・幅員に余裕がある歩道や公共施設等に移設可能な電柱のうち、電柱管理者と調整ができたものを移設することにより、歩行空間を確保する。 ・道路照明灯等を電柱に集約し、不要な柱を撤去することにより、歩行空間を確保する。
	バス待ち環境の改善	取組 3：部分的な歩道拡幅
		・自動車交通影響が少ない範囲で部分的に歩道を拡幅し、歩行空間を確保する。
		取組 4：バス停移設
		・道路や隣接する民地に余裕がある箇所にバス停を移設し、バス待ち環境を改善する。
	回遊性及び案内誘導の向上による歩行者の分散	取組 5：バス待ち空間の確保
		・道路や隣接する民地に余裕がある箇所を活用し、バス待ち空間を確保する。
		取組 6：魅力ある道路整備による誘導促進
		・観光客が多い道路や誘導したい道路について、石畳風舗装や照明灯の電球色化等の視覚的な区別により魅力ある道路に整備することで、観光客を誘導し、歩行者の分散を図る。
継続していく取組		取組 7：案内標識等の充実
		・魅力ある道路整備（取組 6）と連携し、観光客が集中している交差点やバス停付近で、必要な箇所への標識等の追加を検討し、案内誘導を充実させ歩行者の分散を図る。
		取組 8：バス利用環境の改善
		・毎年実施している路線やダイヤの充実及び観光シーズンの取組を継続するとともに、東山地域のバス利用状況等を踏まえた混雑改善策を検討する。
		取組 9：自動車交通の最適化（道路空間の再構成）
		・観光地交通対策を継続するとともに、自動車の案内・迂回誘導等の知見を踏まえ、自動車交通の最適化について検討する。 ・新十条通の無料化や鴨川東岸線の整備等を踏まえ、継続的に交通状況の変化を把握する。
		取組 10：自転車のルール・マナーの啓発
		・小学校などにおける自転車交通安全教育等、自転車のルール・マナーの啓発を継続する。 ・「歩道原則自転車走行禁止」の電柱幕を増設する。

(2) 全体スケジュール

- ・ 短期・中期の取組は平成32年度を目標に進めていきます。
- ・ 年度ごとに取組内容の進捗を踏まえ、必要に応じて内容の見直しを行います。
- ・ 平成33年度以降の取組については、短・中期の取組の効果検証や交通状況の変化等を踏まえて、今後の方向性を検討してまいります。

	短期～中期 H28	H29	H30	H31	H32	長期 H33～
歩道環境	取組1： 横断勾配の改善	検討・測量	四条～五条		三条～四条、五条～七条	これまでの取組の効果検証及び交通状況の変化を踏まえ、今後の方向性を検討
	取組2： 電柱等の移設と集約	検討	四条～五条	三条～四条、五条～七条		
	取組3： 部分的な歩道拡幅	事前実施 工事（新門前交通基点）				
バス待ち環境	取組4： バス停移設	バス停部の拡幅（祇園バス停） 社会実験	清水道バス停（北行）			
	取組5： バス待ち空間の確保	事前実施 馬町バス停（南行）				
	取組6： 魅力ある道路整備による誘導促進	バス停部の拡幅（祇園バス停） 社会実験	祇園バス停			
回遊性	取組7： 案内標識等の充実	魅力ある道路整備 社会実験	四条～五条			
	取組8： バス利用環境の改善	補助案内標識（ピクトグラム）による誘導 社会実験	継続実施			
継続していく取組	取組9： 自動車交通の最適化 （道路空間の再構成）		継続検討			
	取組10： 自転車のルール・マナーの啓発		継続検討			

「歩くまち・京都」憲章

- わたしたちの京都では、市民一人ひとりは、
- 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築き、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。

(本件に関するお問合先)

京都市都市計画局歩くまち京都推進室

TEL:075-222-3483/FAX:075-213-1064

E-mail:trafficpolicy@city.kyoto.lg.jp

京都市東山区役所地域力推進室

TEL:075-561-9114/FAX:075-541-7755



平成29年7月発行