

道路や公園など公共土木施設の構造等の基準を定める条例の制定等に関する市民意見募集の結果

1 意見総数

意見書総数 189通, 意見総数 2,664件

2 アンケートの集計結果 2,302件

(上段：件数 下段：割合)

項目	望ましい	望ましくない	どちらでもよい
(1) 本市が管理する道路の構造に関する基準			
①歩道や自転車道などを設置する基準の明確化	142	9	13
	87%	5%	8%
②車道での自転車走行空間の確保	142	17	9
	85%	10%	5%
③防護柵設置のための歩道幅員の特例	131	9	25
	80%	5%	15%
④緑化推進のための植樹ますの規定の新設	129	15	23
	77%	9%	14%
⑤山間部の道路改良推進のための特例	131	9	26
	79%	5%	16%
⑥都心部の道路の特例	110	24	32
	66%	14%	20%
(2) 公園施設の設置に関する基準			
①建ぺい率の緩和	121	28	25
	70%	16%	14%
(3) 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準			
①横断歩道に接続する歩道等の縁端の段差	132	19	13
	80%	12%	8%
②停留所を設ける歩道等の車道等に対する高さ	126	10	28
	77%	6%	17%
(4) 移動等円滑化のために必要な特定公園施設設置に関する基準			
①出入口、通路、傾斜路の幅	134	5	22
	83%	3%	14%
②通路の縦断勾配	140	8	13
	87%	5%	8%
③階段及び傾斜路の手すり	139	7	16
	86%	4%	10%

④傾斜路の縦断勾配	1 3 5	7	1 9
	8 4 %	4 %	1 2 %
⑤傾斜路の立ち上がり	1 2 0	4	3 5
	7 5 %	3 %	2 2 %
計	1, 8 3 2	1 7 1	2 9 9
	8 0 %	7 %	1 3 %

3 自由表記欄等にあった主な意見及びそれに対する本市の考え方について 362件

(1) 本市が管理する道路（府道及び市道）の構造に関する基準 174件

ア 歩道や自転車道などを設置する基準の明確化 28件

<賛成意見> 25件

市民の御意見（要旨）	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自転車が多い」、「狭い道路が多い」といった京都市の特徴に合った基準が必要である。</li> <li>・自転車で歩道を走る人が多く、自転車道の整備を進める必要がある。</li> <li>・基準の明確化により、道路の安全性が高まる。</li> <li>・交通量の数値だけでなく、学校、病院等の周辺環境も考慮してもらいたい。</li> </ul>	<p>いただいたご意見を踏まえ、基準を検討してまいります。</p>

<反対意見> 3件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車道を整備しても、走行ルールを守る人は少ないのではないか。</li> <li>・基準を策定しても、自転車道が整備できない場合がある。</li> </ul>	<p>現状では、自転車の走行ルールが十分に浸透しているとは言えませんが、ルールの啓発に努めるとともに、道路の状況に応じた自転車走行環境の整備を進めることで、道路の安全性の向上を図ってまいりたいと考えております。</p>
---	---

イ 車道での自転車走行空間の確保 44件

<賛成意見> 41件

市民の御意見（要旨）	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全確保のため、自転車レーンの整備に加え、走行ルールの徹底が必要である。</li> <li>・自転車レーンの幅は、1.5m必要である。</li> <li>・自転車レーンの幅は、1m程度でもよいのではないか。</li> </ul>	<p>現状では、自転車の走行ルールが十分に浸透しているとは言えませんが、ルールの啓発に努めるとともに、道路の状況に応じた自転車走行環境の整備を進めることで、道路の安全性の向上を図ってまいりたいと考えております。</p>

<反対意見> 3件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準を定めても、自転車は歩道を走行すると思う。</li> <li>・車道内に走行空間を整備することで、事故が増えるのではないか。</li> </ul>	<p>自転車は、原則として、車道の左端を走行することとされており、自転車走行空間を確保することにより、安全性が向上すると考えております。併せて、ルールの啓発にも努めてまいります。</p>
---	---

ウ 防護柵設置のための歩道幅員の特例 30件

<賛成意見> 25件

市民の御意見（要旨）	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路など、道路の状況に合った防護柵の整備が必要である。</li> <li>・防護柵設置により歩道の幅が狭くなっても、やむを得ない。</li> </ul>	<p>いただいた御意見を踏まえ、基準を検討してまいります。</p>

<反対意見> 1件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす同士がすれ違う空間が20mごとというのはいかがなものか。</li> </ul>	<p>車いす同士がすれ違う必要が生じる場合、最大約30秒待っていただくこととなります。お待ちいただくことで安全に通行していただける規定としています。</p>
--	--

<その他> 4件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が狭くなる場合もあり、判断できない。</li> <li>・車が走行しにくくなる。</li> </ul>	<p>防護柵の設置に当たっては、車いすの利用者と歩行者が安全にすれ違える幅員（1.75m）を確保する規定とし、歩行者等の安全かつ円滑な通行空間を確保します。</p>
---	--

エ 緑化推進のための植樹ますの規定の新設 29件

<賛成意見> 20件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の緑化を推進することができ、景観がよくなる。</li> <li>・環境保全や温暖化防止につながる。</li> <li>・安全性が向上する。</li> <li>・樹木の成長を想定した基準を検討してはどうか。</li> </ul>	<p>いただいた御意見を踏まえ、基準を検討してまいります。</p>

<反対意見> 5件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が狭くなるため、植樹ますは不要である。</li> <li>・緑よりも安全が大事である。</li> </ul>	<p>歩行者の安全かつ円滑な通行を確保したうえで、緑化を推進してまいります。</p>
--	--

＜その他＞ 4件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・植樹ますの上は歩きにくいので、より快適な植樹ますの設置が必要である。</li> <li>・街路樹の整備により、景観はよくなるが、車の運転の妨げとなるため、どちらとも言えない。</li> </ul>	<p>植樹ますの整備に当たっては、いただいたご意見を踏まえ、歩行者や自動車の安全かつ円滑な通行の確保を図ってまいります。</p> <p>なお、街路樹を適正に維持管理することにより、自動車の視認性向上に努めてまいります。</p>
--	---

オ 山間部の道路改良推進のための特例 23件

＜賛成意見＞ 19件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・山間部の道路改良を進め、安全性を高めていく必要がある。</li> </ul>	<p>いただいたご意見を踏まえ、基準を検討してまいります。</p>

＜反対意見＞ 2件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路改良に経費がかかる。</li> </ul>	<p>本市独自基準の策定により、これまでより道路改良できる条件が緩和され、小規模な工事に対応可能となるため、工事費用も抑えることが可能となります。</p>
---	---

＜その他＞ 2件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市部に住んでおり、山間部の道路を利用しないので、分からない。</li> </ul>	<p>山間部の道路整備を進めることで、安全の確保に努めてまいります。</p>
--	--

カ 都心部の道路の特例 20件

＜賛成意見＞ 7件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通状況に著しい支障を来さないのであれば歩道が広がり望ましい。</li> </ul>	<p>いただいた御意見を踏まえ、基準を検討してまいります。</p>

＜反対意見＞ 6件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞を招くおそれがあるため、無理に車線数を減らすべきではない。</li> </ul>	<p>当該独自ルールは、無理に車線数を減じるものではなく、交通状況に著しい支障を来さない場合に車線数を減じることができる規定を設けるものです。</p>
--	---

＜その他＞ 7件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩いてたのしいまちにするためには車をしめ出すべきだと思う。</li> <li>・車中心のまちではにぎわいをつくりだすことはできない。</li> <li>・都心部の自家用車の割合が多すぎる。L R Tの導入, バスの本数増加, パークアンドライドの設備充実と周知徹底をしてほしい。</li> </ul>	<p>当該独自ルールは, 交通状況に著しい支障をきたさない場合に車線数を減じることができる規程を設けるものです。</p> <p>個別の政策推進に当たっては, 御意見を参考にさせていただきます。</p>
--	--

(2) 道路案内標識及び警戒標識の寸法及び文字の大きさに関する基準 2件

＜賛成意見＞ 2件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国基準どおりでよい。</li> </ul>	<p>いただいた御意見を踏まえ, 基準を検討してまいります。</p>

(3) 自動車駐車場等の利用に必要な事項に関する標識の表示基準 3件

＜賛成意見＞ 2件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国基準どおりでよい。</li> </ul>	<p>いただいた御意見を踏まえ, 基準を検討してまいります。</p>

＜その他＞ 1件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンドライドによる割引対象の駐車場である表示ができないか。</li> </ul>	<p>割引制度については, 「駐車料金の額」に関する内容であり, 表示すべき事項に含まれておりますが, 「パークアンドライドによる割引」であることの明確化に関しては, 別途検討してまいります。</p>

(4) 準用河川の河川管理施設等の構造に関する基準 5件

＜賛成意見＞ 2件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国基準どおりでよい。</li> </ul>	<p>いただいた御意見を踏まえ, 基準を検討してまいります。</p>

<その他> 3件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 構造物の改修，新設等の際には，風致保全の観点からの検討も重要である。</li> <li>・ 自然や環境への配慮も必要である。</li> </ul>	<p>条例により定めることが委任されているのは，河川管理施設等の構造基準であるため，景観や自然環境面に関しては，条例により定める基準の対象ではありません。</p> <p>なお，本市では，河川整備に当たっては，今年3月に策定した「京都市河川整備方針」に基づき，景観や自然環境にも配慮した整備手法を検討したうえで，必要に応じて関係機関とも協議し，改修等を行うこととしております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宇治市で発生した天井川による水害を踏まえ，市民が安心できる基準としてもらいたい。</li> </ul>	<p>河川を安全に管理するうえでは，上流，下流の統一性を考慮し，国や京都府が管理する河川と同一の基準とすることが望ましいと考えております。</p> <p>なお，本市では，宇治市での浸水被害を踏まえ，緊急点検や応急対策を実施し，緊急点検の結果，対策が必要と判断した河川については，雨量が増える来年6月までに，浚渫や護岸補修等を完了させる予定です。</p>

(5) 住民一人当たりの都市公園の敷地面積に関する基準等 51件

<賛成意見> 23件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公園の活性化につなげてほしい。</li> <li>・ 高齢者向けの施設整備など，社会の変化に対応するため，必要に応じて緩和すればよいと思う。</li> </ul>	<p>いただいたご意見を踏まえ，基準を検討してまいります。</p> <p>公園の特徴や市民ニーズを踏まえ，オープンスペースを確保しつつ，公園の魅力や付加価値の向上につながる施設の整備を検討する必要があると考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 京都は，住宅が密集し，細街路も多いことから，防災・減災対策として，建ぺい率の緩和をうまく機能させ，安心・安全なまちをつくってもらいたい。</li> </ul>	<p>防災機能は，公園の持つ重要な機能の一つです。本機能を十分に発揮するためには，オープンスペースを可能な限り確保するとともに，災害時の一時的な滞留施設ともなる公園施設を整備し，それらが相互に補完することが重要であると考えております。</p>

<反対意見> 24件

<p>・一人当たりの公園面積が国基準を下回っており、公園のオープンスペースを確保する必要がある。</p>	<p>建ぺい率の緩和については、オープンスペースが十分に確保できるよう、5,000㎡以上の面積がある公園に限って検討しています。</p>
<p>・公園は、災害時に広域避難場所となるよう、できるだけオープンスペースを確保する必要がある。</p>	<p>公園の持つ防災機能を十分に発揮するためには、オープンスペースを可能な限り確保するとともに、災害時の一時的な滞留施設ともなる公園施設を整備し、それらが相互に補完することが重要であると考えております。</p>
<p>・公園に商業施設を整備するべきではない。</p>	<p>建ぺい率の緩和については、商業施設の整備を目的としたものではなく、公園利用者の利便につながる施設を考えております。</p>

<その他> 4件

<p>・公園トイレの設置・改修基準を定め、バリアフリートイレの整備を進めてもらいたい。</p>	<p>条例により定めることが委任されているのは、都市公園の敷地面積等に関する基準であるため、トイレの設置等に関しては、条例により定める基準の対象ではありません。</p> <p>本市では、バリアフリー型トイレの整備を進めており、設置や改修の在り方について検討してまいります。</p>
---	--

(6) 歩道と車道との段差、バス停の乗降区間の段差などの基準 46件

ア 歩道と車道との段差 24件

<賛成意見> 16件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<p>・高齢者や身体障害者に配慮し、歩道と車道の段差は1cmが望ましい。</p>	<p>いただいた御意見を踏まえ、基準を検討してまいります。</p>

<反対意見> 8件

<p>・交通事故が発生した場合に危険である。</p>	<p>事故等による歩道への車両乗り上げ対策としては、車止めや防護柵の設置により対応したいと考えております。</p>
<p>・バリアフリーの観点から、段差はない方がよい。</p>	<p>視覚障害者の方にとっては、段差があることにより、歩道と車道の境界を認識することができることから、1cmの段差が望ましいと考えております。</p>

イ バス停の乗降区間の段差 22件

<賛成意見> 14件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
・バスに乗降しやすくなるので、望ましい。	いただいた御意見を踏まえ、基準を検討してまいります。
・バスを待っている人の安全を考えると段差が必要であるが、バリアフリーの観点からは段差がない方がよい。	視覚障害者の方が歩道と車道の境界を認識できるように、段差は必要と考えております。
・段差15cmと1cmの選択基準を明確にした方がよい。	低床バスが歩道近くに停車できることを前提に、15cmを標準としたうえで、停車が難しい場合には1cmとすることを検討しています。

<反対意見> 4件

・国が定めるバリアフリー基準でよいのではないか。	本市の「京都市人にやさしいまちづくり要綱」に定める基準は、国の基準に比べ、よりバリアフリーに配慮したものとなっていることから、同要綱に基づき、本市独自の基準を検討しています。
・車いすへの対応を考え、段差は1cmが望ましい。	15cmの段差を標準とすることにより、低床のバス車両からスロープを設置した際、勾配が緩やかとなり、身体障害者の方の乗降が容易になると考えております。

<その他> 4件

・前後の歩道状況により検討するべきである。	運用に当たっては、現場の周辺状況等に基づき、個別にバス事業者と協議して判断する必要があると考えております。
・バスが歩道近くに停車できるようにする必要がある。	バスが歩道近くに停車できることが望ましいと考えておりますが、道路の状況によっては、歩道に接近できない場合もあり、それぞれに対応できる基準を検討しております。

(7) 公園出入口幅や園路の勾配などの基準 67件

<賛成意見> 57件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市の基準は、高齢者や障害者の利用を考慮し、国よりも人にやさしいものとなっているので、独自基準とするべきである。</li> <li>・勾配が緩くなることで、移動距離が長くないようにしてもらいたい。</li> </ul>	<p>いただいた御意見を踏まえ、基準を検討してまいります。</p> <p>公園の整備に当たっては、高齢者や障害者の方にとって、真に利用しやすいものとなるよう留意する必要があると考えております。</p>

<その他> 10件

<ul style="list-style-type: none"> <li>・物理的に設置できない場合の例外規定を設けるべきである。</li> </ul>	<p>基準が適用できない場合の例外規定を検討してまいります。</p>
--	------------------------------------

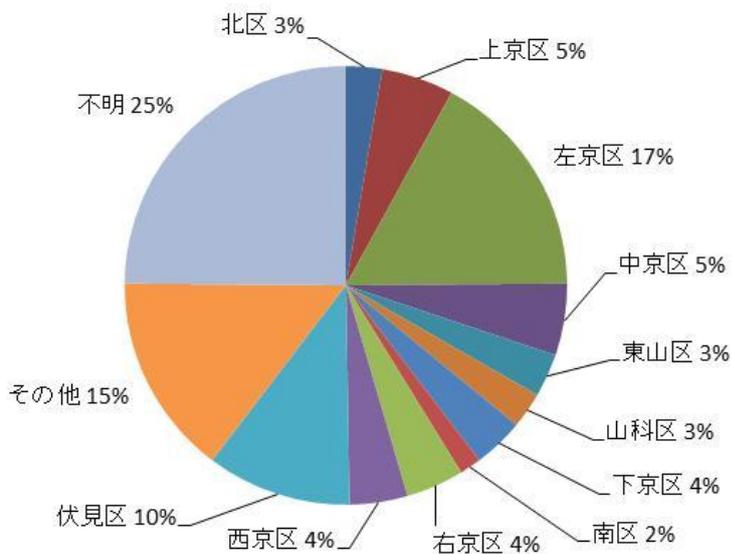
(8) その他 14件

市民の皆様の御意見要旨	御意見に対する本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域特性を踏まえた独自基準の策定は、前向きにやっていくことが重要である。</li> <li>・京都市の地域特性に合わせて基準を見直すのはよいが、国の基準が京都市に合うのであれば、新たな基準は必要ない。</li> </ul>	<p>地域主権改革の趣旨を踏まえつつ、京都の特性を考慮し、本市独自基準を定めていきたいと考えております。</p> <p>本市独自基準を定めるに当たっては、パブリックコメントの結果や、専門家の御意見なども踏まえて検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内にある国道や府道、府の公園や御所なども同じ基準になるのか。市内にあるのだから、それらも効果が及ぶようにしてもらいたい。</li> </ul>	<p>京都府の公園や京都御苑につきましては、京都府や国の管理であることから、京都市の基準は適用されません。京都府においても同様に基準を設けています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国の基準どおりでよいと判断する理由の説明が不十分な項目が多い。</li> </ul>	<p>公共土木施設の構造等については、委任されている事項が多く、専門的・技術的で分かりにくいことから、本市独自基準部分を中心に説明し、国の基準どおりとするものについては、資料の分量との関係で、簡単なお説明とさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメントのことを知っている市民は少ない。</li> <li>・意見が提出しやすい工夫をするべきである。</li> </ul>	<p>いただいた御指摘を踏まえ、今後パブリックコメントを実施する際の参考とさせていただきます。</p>

#### 4 意見書をいただいた方の属性

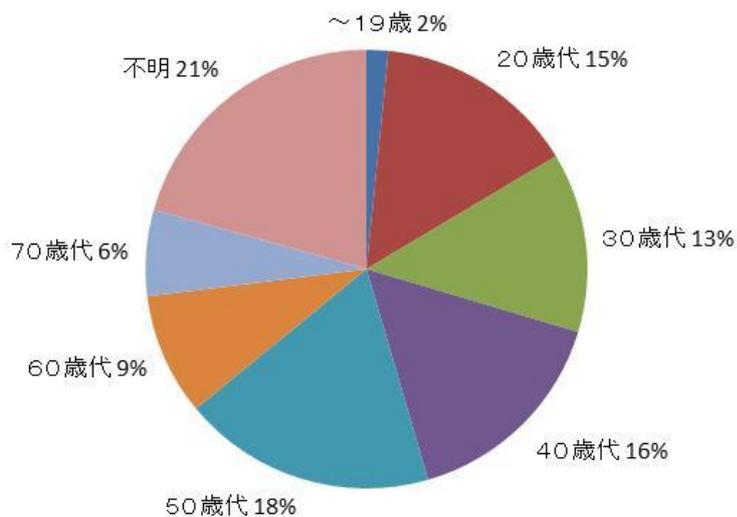
##### (1) 住まいの行政区

行政区	件数	割合
北 区	5	3%
上京区	10	5%
左京区	32	17%
中京区	10	5%
東山区	6	3%
山科区	5	3%
下京区	7	4%
南 区	3	2%
右京区	8	4%
西京区	8	4%
伏見区	20	10%
その他	28	15%
不 明	47	25%
計	189	100%



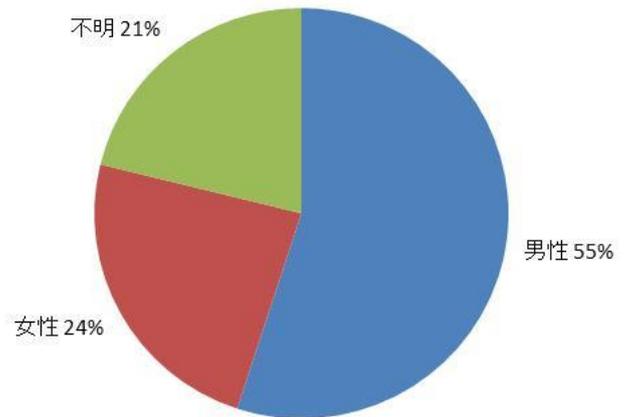
##### (2) 年齢

年齢	件数	割合
～19歳	3	2%
20歳代	28	15%
30歳代	25	13%
40歳代	30	16%
50歳代	35	18%
60歳代	17	9%
70歳～	12	6%
不 明	39	21%
計	189	100%



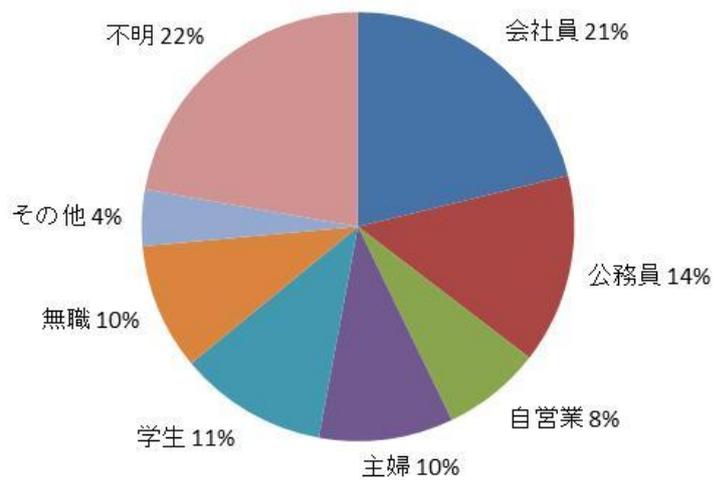
(3) 性別

性別	件数	割合
男性	104	55%
女性	45	24%
不明	40	21%
計	189	100%



(4) 職種

職種別	件数	割合
会社員	40	21%
公務員	27	14%
自営業	14	8%
主婦	19	10%
学生	21	11%
無職	18	10%
その他	8	4%
不明	42	22%
計	189	100%



(参考)

提出方法	持参	郵送	F A X	電子メール	計
件数	164	1	17	7	189
割合	86%	1%	9%	4%	100%