

+ 摘 録 +

会議名	第一回京都市における道路構造の技術的基準検討委員会		
日 時	平成 24 年 7 月 18 日（木）10:00~11:30		
場 所	職員会館かもがわ 第二会議室		
出席者	同志社大学商学部教授	青木 真美	
	京都大学大学院経営管理研究部准教授	宇野 伸宏	
	NP0 法人京都市肢体障害者協会理事	根子 幸子	
	京都サイクリング協会理事長	井原 秀隆	
	京都市建設局土木管理部長	山田 信祐	
	〃 道路建設部長	岩井 英人	
1. 開会 2. 委員紹介 3. 挨拶（事務局） 4. 京都市における道路構造の技術的基準検討委員会設置要綱について 要綱第 5 条により、会議は、原則公開であることを確認。 5. 委員長の選出について 委員長に青木委員、副委員長に宇野委員を選出。 6. 議事 （1）これまでの経緯（事務局説明） ・いわゆる地域主権改革の一環として「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」が昨年 5 月に可決され、従来全国統一で決められていた事項について、各地方自治体が定めることとなった。 - この法律に「都道府県及び市町村道の道路構造の技術的基準は、当該道路の道路管理者が定める」とあり、本市においても条例の制定に向け取り組んでいる。 ・今回検討する条例で定める道路の構造基準は、主に車線数、幅員、線形、こう配などである。 ・逆に、従来通り国の基準で全国統一して定められるものは、設計車両、建築限界、と「橋、高架の道路等の荷重条件」がある。 ・今回の条例の対象となる道路は、「京都市が管理する府道と市道」であり、国道は対象外。 ・昨年 12 月 19 日に、青木先生、宇野先生にも参加いただき意見聴取会を開催した。 ・他都市でも、地域の実情にあわせ条例を検討している。例えば、長崎市が縦断勾配基準の緩和、愛知県が停車帯幅員の縮小、岐阜県が 2 車線道路で中央分離帯設置などを検討している。 （2）京都市の現状と課題（事務局説明） ・都市部においては、歩道、自転車歩行者道の設置された割合が低いうえ、設置されている場合			

でも幅が狭い。

- ・自転車の人口当たりの保有率が高い。
- ・山間部では、2車線確保されていない未改良の区間が多い。

<質疑応答>

- ・宇野副委員長：資料の「京都市の道路状況①」における、歩道等の設置率は何を基に算出しているのか。
- ・事務局：道路交通センサスのデータである。
- ・根子委員：歩道の幅員は決まっているのか。
- ・事務局：歩道は2m、自転車歩行者道は3mである。
- ・根子委員：京都市内は2m以上の歩道が少ない。車椅子や松葉杖を利用している場合は、2mあっても電柱があれば一時的に車道に出て通行することがあり危険。また、歩道の横断勾配や横断部の段差が解消できればよいと思う。
- ・山田委員：過去に、全市的に交通の支障となる電柱等（支障柱）の調査を行った。歩道幅員80cm未満（約1070箇所）の歩道部は、平成12年から電柱の移設を行い、現在約7割が解消。歩行者の通行空間を考慮すれば1m未満が改善すべき基準と考えられ、次期整備の課題として挙げられる。
歩道の勾配等については、昭和55年からマウンドアップ型歩道の整備が進められた経過もあり、乗り入れ部や横断部が急勾配となっている箇所があるが、現在は、セミフラット型が標準となっており、他にも平成12年にバリアフリーの手引きを作成したり、透水性舗装の整備を進めるなどの対応を図っている。
- ・事務局：他都市の事例として、京都府は歩道の有効幅員2mを基本とする。岐阜県は幅員1.5mに縮小できることを検討している。
- ・根子委員：歩道部と車道部との境界部は、水はけの良い材質を用いることにより、段差を少なくするなど何らかの構造上の配慮が必要である。
- ・山田委員：亀岡の重大事故の現場では、カラー舗装や側溝に蓋を掛けるなどの対策を施していた。また歩道と車道の境界部は、段差を無くしてポストコーンを設置している。
- ・根子委員：自動車乗入部などによって段差が生じている歩道部は、勾配が急であり、車椅子通行は困難。そもそもわずかな勾配でもまっすぐ通行するのは大変である。
- ・山田委員：歩道の横断勾配は、2%を基本としていたが、近年は、透水性舗装として1%で整備している。
- ・井原委員：ドイツやオランダでは、車道と自転車道と歩道は分離されており、利用者はそれぞれの空間を通行している。文化の違いもあるため、京都市ですぐに取り組むことは困難である。できる所から実施すべき。H23年10月、警察庁が相次ぐ歩行者との事故を防ぐため、これまでのルールを見直して幅3メートル未満の歩道での自転車の原則通行禁止や、危険な交通違反取り締まり強化を打ち出した。北大路通や西大路通は自転車歩行者道が整備され、六角通では最近、狭い道路で区画線を整備して安全な走行空間が確保されている。
- ・青木委員長：こういった整備方法が条例に取り込めれば良い。

- ・岩井委員：北大路通や西大路通では、幅員 2m を自転車通行帯として整備しており、これまで国道を含めて延長 35km が整備されている。今後は、御池通、烏丸通、七条通の 3 路線にて先行で整備を進めていく。自転車道の課題としては、高速自転車と低速自転車の 2 タイプが混在している（利用者全体の 8 割は低速自転車）、夏場は街路樹の陰を通行する自転車が増加する、自転車レーンは左側での一方通行が原則であり、沿道の商店街にとって走行する客が減少するなどが挙げられる。
- ・根子委員：ルールなどの決められたことを知らない人が多い。交通安全マナーを向上する教育など、皆に分かってもらうような運動が必要である。
- ・宇野副委員長：自転車歩行者道等の使い方を分かり易くすることが重要である。また歩道内の通行に対して、ゆずりあいを促す工夫が必要。またネットワーク整備と駐輪場などの溜まりの場所の整備が必要である。

（３）条例制定における独自ルール（事務局説明）

- ・大きく分けて 2 点、「歩行者及び自転車の通行空間」と「例外を認める規定」について検討していきたい。
- ・歩道と自転車歩行者道の最低幅がこれまでの国の基準では、歩道なら 2.0 m、自転車歩行者道なら 3.0 m と決められており、他都市の中にはこの幅を狭くすること検討されている都市もある。本市において、この幅をどう考えるか検討していきたい。
- ・自転車専用の通行空間が確保されていることが理想だが、現実には難しい。六角通や新町通などで、試験的に行っている取組を条例に反映できるのかなどを含めて、通行空間について検討していきたい。
- ・例外を認める規定として都市部では車線数を考えている。車線数は一日の自動車の交通量から決まり、一般的な道路であれば、朝と夕方時間帯で交通量が多くなる。しかし、例えば四条通では、交通量は非常に多いものの、一日の中でばらつきが小さい。このことから車線数における課題を整理する必要もある。
- ・山間部では、従来の国の基準では、府道であれば交通量が少なくても基本的に 2 車線の道路が必要であった。しかし、2 車線整備は金額も期間も相応にかかる。そこで、2 車線ではなく、1 車線としたり、待避所を造ったり、カーブの見通しを少しでも良くしたりできるようにして、効率的に整備したい（国基準での整備例を動画で示す）。

<質疑応答>

- ・宇野副委員長：自転車の通行空間について、構造物もしくは区画線で仕切る場合のメリットとデメリットを整理し、今後の議論する項目とすべき。山間部の道路整備では、他都市のルールを参考に、2 車線整備における事業費や工期などの課題などと、今回示した整備法での効果の整理が必要である。
- ・井原委員：一方通行の自転車道の考え方は、海外においても事例として存在する。対面通行の場合、2m の幅員が理想。山間部の道路整備について、2 車線整備は事業費が高くなり、待避所などの整備で十分である。

- ・根子委員：自転車と歩行者の境界部は、段差を設けても良い。
- ・岩井委員：自転車が車道のどこを走行させるかが大きな課題。国より、自動車の走行速度が高い場合は自転車道の整備、遅い場合は六角道のような共存型の整備を進めるよう提言が出された。幹線道路以外は、車道の左側に1m以上の自転車走行空間の確保が望ましい。自転車関連事故は、交差点内にて出合頭による事故が多いため、高速・低速の自転車の通行を分けるなど、走行空間の考え方を検討する必要がある。
- ・青木委員長：自転車ルールなどの教育が必要。自転車レーン等は、利用者がルールを守らなければ整備しても効果がない。
- ・宇野副委員長：自転車をどこに走行させるかという議論も必要だが、車をどこに走行させるかという議論も必要。特に両者が混在している道路は、より真剣に考えていく必要がある。また、自転車の事故は交差点部が多くなっているため、注意喚起も必要。

(4) 今後のスケジュール（事務局説明）

9月上旬 ：第2回検討委員会
10月～11月：パブリックコメント
12月 ：条例案まとめ
平成25年4月：条例施行

<質疑応答>

- ・井原委員：パブリックコメントの方法はどのようにするのか。
- ・事務局 ：本市の施設に設置するとともにインターネット等の媒体を利用して意見を収集する。

7. 閉会