

會議報告書

会議名	第二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 9 月 7 日（金）14:00～15:30		
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	
	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. 挨拶（事務局）

3. 議事

（1） 前回の委員会での意見

（2） 条例制定における独自ルール（事務局素案：前半）（事務局説明）

- ・前回頂いた意見等に基づいて、条例制定における独自ルールの事務局案を作成した。全 6 項目のうち、まず 3 項目について説明する。

案①)

- ・「例えばドイツやオランダでは、車道、自転車道、歩道が分離されているところが多く、京都でも自転車と歩行者を分離といったものをできるところからできれば」といったご意見を頂いた。
- ・独自ルール案として、従来、国の基準として「交通量が多い場合」とされていた、今後、新しく道路を設ける場合や、大きく改良する場合の道路の「車道」、「自転車道」、「歩道」を整備する目安となる交通量を明確にすることを考えた。
- ・数値基準を、自動車は概ね 4, 0 0 0 台／日以上、自転車は概ね 1, 0 0 0 台／日以上、歩行者は概ね 1, 0 0 0 人／日以上とすることを提案する。

案②)

- ・「自転車にも高速で通行される方と低速で通行される方といった 2 つのタイプがあり、マナーも含めて検討が必要である」とのご意見を頂いた。
- ・独自ルール案として、自転車通行空間を確保する場合、路肩幅員を、これまでの基準となっていた 0. 5 m 以上や 0. 7 5 m 以上から 1. 5 m を標準とすることを提案する。

案③)

- ・京都市は 2 m 以上の歩道が少ないとの課題が出された。
- ・他都市では、2 m 以下の数値を検討しているところもあるが、本市では、歩道の幅員を狭める取組はせず、従来どおり最低幅員を 2 m 以上としたい。

- ・ただし、歩行者の安全対策のためガードレールなどの防護柵等が必要である場合、一定の区間に限り 1.75m 以上の有効幅員があれば設置できるよう提案する。

<質疑応答>

- ・井原委員：日本では、海外の様に自転車通行空間の整備は一度に出来ないで、出来る範囲から整備していくのは良いことではないか。出来れば自転車は車道におろし、出来ないところは歩行者との事故が無いように対策してほしい。
- ・根子委員：公安委員会にお願いすることかもしれないが、子供を乗せている人は歩道通行可能にしてほしい。既存の橋梁の中には、例えば上野橋や松尾橋など歩道が狭いうえに縁石が高く、自転車の脱輪の事例がある。歩道は多少狭くなっても、危険である箇所には柵を設置することは賛成である。
- ・井原委員：橋梁の中には、自転車の走行が困難な橋もある。一方通行化等、安全に走行できるよう考えていくべきである。
- ・山田委員：橋梁部の縁石の高さ、柵の設置、幅員など様々な要素な要素についての話題提供があった。これらを一緒にして考えると混乱するため、個別に考えた方がと分かりやすい。縁石の高さについては架設時の基準にて設置しており、幅員については 1m の歩道幅員で設置可能な時期もあった。局所的な箇所(特に橋梁)については一般部の道路と同様なステージにて議論していくのか、また特殊部として別で考えるべきか議論していく必要がある。柵の設置については人命を最優先するのが前提だが、あえて防護柵を設置せず歩道幅員を広くとるか、狭くなるが防護柵を設置するか、現場の状況を考慮して対応する必要がある。また、橋梁の転落防止柵の高さに関する問題提起があったが、具体策の一例として伏見の宮前橋については近々に応急対策を行う予定である。
- ・青木委員長：路肩を 1.5m に広げると駐停車等が増加する危惧はないか。
- ・事務局：確かにあまり広くし過ぎると車を止めやすくなるので、自転車の走行のしやすさとのバランスを考え 1.5m としている。
- ・青木委員長：限られた空間を有効に使うにはどうすればよいかが大事であり、自動車の通行よりも歩行者を優先的に考えることも必要である。
- ・岩井委員：例として烏丸通は今年度から自転車通行空間の整備を行う予定であり、車道の左側に自転車空間を確保することを検討している。自転車は車道の左側を通行するのが基本であり、こういった整備により、交通ルールを徐々に浸透させていくことができればと考えている。
- ・青木委員長：整備が出来たらキャンペーン等などで、広く周知できればよい。

(2) 条例制定における独自ルール（事務局素案：後半）（事務局説明）

案④)

- ・京都市では、近隣の都市に比べ山間部の未改良区間が多いという課題が出された。
- ・2車線整備のみではなく、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することも含めて、実情に応じて整備していこうと考えている。この整備に当たって1車線改良の基準は定められているが、非常に悪い道路の改良（局部改良）は特に定められて

いない。

- ・そこで、曲線半径を15mから、12mまで小さいカーブでも整備できるようにし、縦断勾配も12%から16%にできる規定を提案する。

案⑤)

- ・一部の区間に限定して、利用状況や交通状況が普通と異なった道路の車線数を、減じることができる規定を検討することを提案する。
- ・なお、車線数を変更（減少）させる際には、十分な技術的根拠を整理し、物理的に可能であることを証明する必要がある。

案⑥)

- ・道路に木を植える場合の基準として、連続的な植栽帯を整備する「植樹帯」の規定はあったが、スポット単位で植栽する「植樹柵」の規定がなかったため、規定することを提案する。

<質疑応答>

- ・井原委員： 独自ルール④⑤について趣旨をもう少し詳しく教えて欲しい。
- ・事務局：④については、最少曲線半径・最急縦断勾配の規定を緩和することで、これまで行えなかった整備を低コスト・短期間で実施できるようにするものである。⑤については、例えば四条通のように交通量が比較的一定でピークがない場合等に、十分な技術的根拠が整理できれば、車線数を減じることとも可能となる特例規定を設けるものである。
- ・青木委員長： 予算を抑えて早く整備が出来るのはよいと思う。
- ・山田委員： 最小曲線半径 12m などの数値基準は、明確な根拠を整理しておく必要がある。
- ・事務局： 林道での基準である林道規程などを参考にしているが、整理しておく。
- ・岩井委員： 独自ルール案⑤について「利用交通の制御が可能」という意味が少し分かりにくいのでは。
- ・事務局： 例えば、バスの運行経路を変える、タクシーの停車場所を定める、荷捌きの時間を午前中のみにする等が可能という意味です。
- ・山田部長： 独自ルール案⑥については、有効幅員をどう考えるのか。
- ・事務局： 資料の写真のような場合は柵内も幹までは有効幅員に含めるものとして考えている。
- ・岩井委員： 独自ルール案③・⑥ については局所的な狭窄部をどう考えるかも含めて、有効幅員の考え方について整理をしておく必要がある。

(3) パブリックコメント実施案

(4) 今後のスケジュール

- 10月 : 第3回検討委員会
- 10月～11月 : パブリックコメント
- 11月 : 第4回検討委員会
- 12月 : 条例案まとめ
- 平成25年4月 : 条例施行

<質疑応答>

- ・青木委員長：パブリックコメントの実施にあたっては，次回の会議に冊子などの具体的な案を提示していただきたい。
- ・事務局：次回までに作成し，御確認いただきます。

4. 閉会