

会 議 報 告 書

会議名	第三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 10 月 12 日（金）10:30～11:45		
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	
	NPO 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）パブリックコメント（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パブリックコメント案を作成した。全6項目のうち、2項目ずつ説明していく。 ①歩道や自転車などを設置する基準の明確化 ・市内の道路には、自転車道、自転車歩行者道及び歩道が設置されていない箇所が多くある。そこで京都市では、従来の設置の目安とされていた「交通量の多い場合」の数値基準を設け、歩道等を設置しやすいようにする。 ・数値基準は「歩行者が概ね1,000人／日以上」、「自動車が概ね4,000台／日以上」、「自動車が概ね4,000台／日以上かつ自転車が概ね1,000台／日以上」の3つ設ける。 ②車道での自転車走行空間の確保 ・自転車は、路肩が狭い等の理由で車道を安全に走行できない場合がある。そこで、自転車の走行空間を車道左側端部に確保する場合の路肩の幅員は1.5m以上（やむを得ない場合は1.0m）確保するようにする。 ・前回の意見にあった、橋梁の新設・改築についても一定のルールを設けたい。 ・自転車通行空間への自動車の駐停車には、路面の着色など駐車しにくい環境づくりも組みたい。 <質疑応答> ・井原委員：①についてだが、歩行者が概ね1,000人／日以上の場合は、自転車はどこを走行			

するのか。

- ・事務局：原則は、自転車には路肩を走行していただく。
- ・井原委員：資料の絵には自転車の絵が入っていない。自転車が走行する箇所がわかるよう、路肩に自転車の絵を追加してほしい。
- ・井原委員：②についてだが、資料にある路上施設帯とは何か。表現が専門的ではないか。
- ・事務局：縁石など見切りのブロックのことである。資料には注釈を設け、欄外に説明を載せる。
- ・根子委員：車道における自転車の走行空間を確保するには、自動車も配慮する必要がある。車線と路肩の境界線の意味を知らない人が多い。
- ・青木委員：路肩に駐車する人も多い。②の効果と懸念事項の箇所に駐停車について記述があるが、「規制を強めると共に」もしくは「駐停車できない環境をつくると共に」という明記がほしい。
- ・根子委員：原動機付自転車は、ここでの自転車に該当するか。
- ・事務局：該当しない。原動機付自動車は原則、車線を走っていただく。
- ・宇野委員：①の効果と懸念事項において、「上記の交通量による形態」とあるが、わかりにくいのではないかと。「上の図のような形」などのように、より平易な表現に改めるべきでは。また、「整備する形態を検討」という表現も、「できうる形を追求」などの表現の方が良い。
- ・山田委員：パブコメについては市民にわかりやすい表現をお願いしたい。また、これらの取り組みは、よく言われることであるが、「規制」と「整備」が一体となることが重要である。
- ・岩井委員：①の、1,000人／日以上等の表現は、市民にはわかりづらいのではないかと。具体例を出してはどうか。

③防護柵設置のための歩道幅員の特例

- ・京都市では、歩道幅員が2m未満の区間が多く存在する。また、通学路など、歩道の安全対策が必要であるが幅員を確保するために防護柵が設置できない区間がある。
- ・歩道を新設・改築する場合の幅員は、他都市には縮小を検討しているところもあるようだが、本市は従来通り最低2m以上とする。ただし、有効幅員が1.75m以上確保できる区間は、防護柵等を設置可能とする。これにより安全対策を講じることができる。
- ・有効幅員が1.75mとなる区間では、車いす同士のすれ違いが困難となることがあるため、2.0mに1か所すれ違える空間を確保する。

④緑化促進のための植樹ますの規定の新設

- ・今までからも植樹ますの整備は行ってきたが、道路構造令では植樹ますの規定がなかった。
- ・植樹ますの基準を明確化させ、道路敷内での位置付けを明らかにするため、条例で規定する。
- ・設置にあたっては、有効幅員を、歩行者や車いすの通行の支障とならないようにする。

<質疑応答>

- ・井原委員：④の植樹ますは、条例かなにかで規定があったのか。
- ・事務局：道路構造令には、植樹帯しか規定が無かった。植樹帯設置か何もしないということになるが、なしの場合でも「ます」ができるように、設置しようという方向で議論をお願いしたい。また、有効幅員について従来は2.0m以上が原則であったが、③の基準との整合等もあり、縮小する

ことについて議論をお願いしたい。

- ・青木委員長：狭いところでは植樹帯では設置できないから緑がゼロになる、しかし柵は設置できるのでゼロにはならないというのは良い。
- ・宇野委員：歩道の本来の機能から言えば、歩行者 2 人分に一方が車いすである場合などの余裕を考えて最低 1.75m は必要と考える。③と④で値を統一するべきでは。
- ・青木委員長：そうしないと、もっと狭くても防護柵が設置できるのではということになるため、基準としては③と④の値は統一するのが妥当であると考え。
- ・根子委員：そうですね。車いすなどの円滑な通行に必要な幅員は守られるということを明確にすることが望ましい。

⑤山間部の道路改良推進のための特例

- ・京都市の山間地域の道路では、道路幅が狭く車両同士のすれ違いが困難な区間が全体の概ね 50% あり、法律などのカーブのきつさや坂の傾きで改良すると、大規模な山の掘削が発生し、極めて困難な工事となる場合があった。
- ・通常の改良時は、従来どおりの基準とするが、局部的に改良を行う場合に限り、特例値としてカーブのきつさは半径 12m、坂の傾きはこう配 16% でも改良可能とする。
- ・これにより少ない工事費で迅速な改良工事が可能となり、道路改良の進ちょくが期待できる。

⑥都心部の道路の特例

- ・車線数は、道路構造令では標準的な条件を想定して定められた朝と夕にピークがある一日あたりの自動車交通量によって決まる。これは、利用状況や交通状況が一般の道路と異なる場合でも同じであるため、地域の特性に応じた道路整備は困難な状況である。
- ・バス、タクシーなどの通行車両の特性から、交通状況に著しい支障をきたさないと認められる場合、一定区間において、道路の車線数を減ずることを可能としたい。
- ・交通状況に支障をきたさないための方法としては、タクシーの停車場所を定める、バス停の統合及び荷捌き方法をルール化するなどを考えている。

<質疑応答>

- ・井原委員：⑤の「局部的な改良を行う場合」とは具体的にどのような場所か。
- ・事務局：例として市内から保津峡駅へ向かう付近の道で急なカーブや坂が続く箇所がある。これらの箇所を少しでも通行しやすくするという主旨である。
- ・井原委員：ここを改良するという基準はあるのか。市民からの声が挙がったときなどか。
- ・事務局：市としても調査し、安全上支障をきたしている箇所など、必要に応じて実施していくこととなる。
- ・宇野委員：表現がどちらかというと道路を造る側の視点に思えるので、例えば他都市の事例を用いるなど、市民にとってどう良くなるということがわかる表現が望ましい。
- ・事務局：写真などにより、今までよりも良くなるというのが分かるようにしたい。
- ・岩井委員：曲線半径というのがどの部分なのか図に表記しないと分かり難いのでは。また、12

m, 16%の根拠も書いておいた方がよい。

・宇野委員：⑥について四条通をイメージするが，市で進められている東大路通などを考えたときこのような書き方で良いのか。

・事務局：あくまで「交通状況に著しい支障をきたさない」かどうかを押さえておくべき点であると考えている。また，ピークのあるなしという観点では東大路通も同様である。

・宇野委員：支障をきたさないということは強調すべき。また，技術基準としては，やりなさいではなく，することができるというスタンスにしておく必要がある。

（２）今後のスケジュール

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：修正したパブコメ案については，委員ごとに確認することで良いのか。

・事務局：委員ごとに確認する。

4. 閉会