

第2回 京都市京都高速道路検証専門委員会

参 考 資 料

平成 25 年 2 月 1 日

京都市建設局

<目 次>

1. 都市計画決定当時からの変化の把握.....	1
(1) 京都市における道路交通環境の変化.....	1
① 人口の推移.....	1
② 自動車保有台数の推移.....	2
③ 発生集中交通量の推移.....	2
i) パーソントリップ調査における推移.....	2
ii) 道路交通センサス(OD 調査)における推移.....	3
④ 道路整備の進展.....	5
⑤ 交通量等の変化.....	6
i) 交通量の変化.....	6
ii) 混雑度の変化.....	8
2. 交通事故発生状況.....	9
3. 京都高速道路 3 路線の事業による影響.....	11

1. 都市計画決定当時からの変化の把握

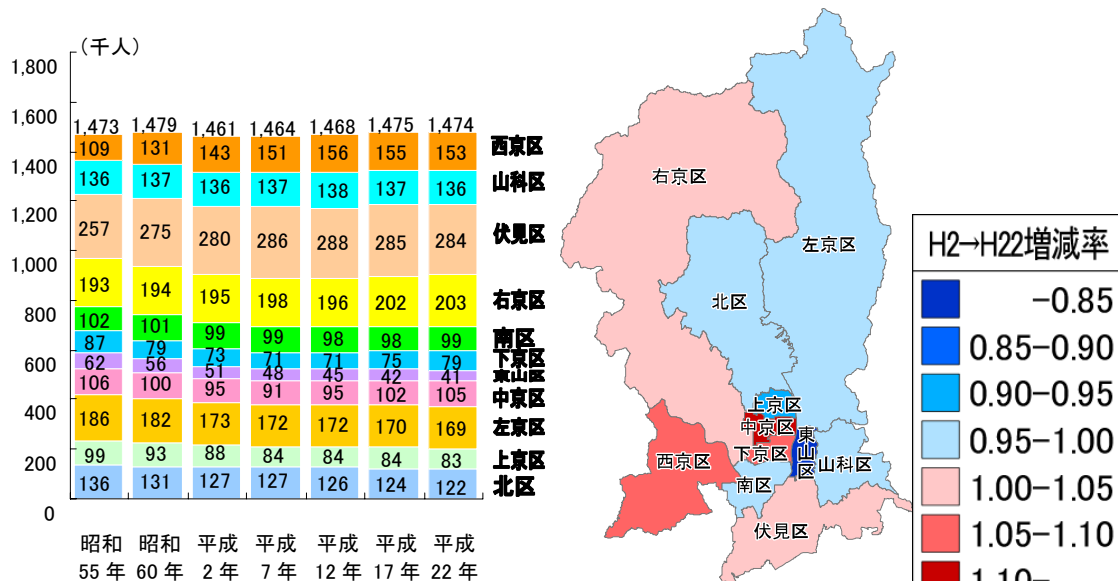
(1) 京都市における道路交通環境の変化

① 人口の推移

国勢調査人口の推移をみると、京都市の人口は147～148万人で、概ね横ばい傾向にある。

区別にみると、中京区、下京区、西京区で増加傾向、上京区、東山区で減少傾向、北区、左京区、南区、右京区、伏見区、山科区で横ばい傾向にある。

<京都市における国勢調査人口の推移>

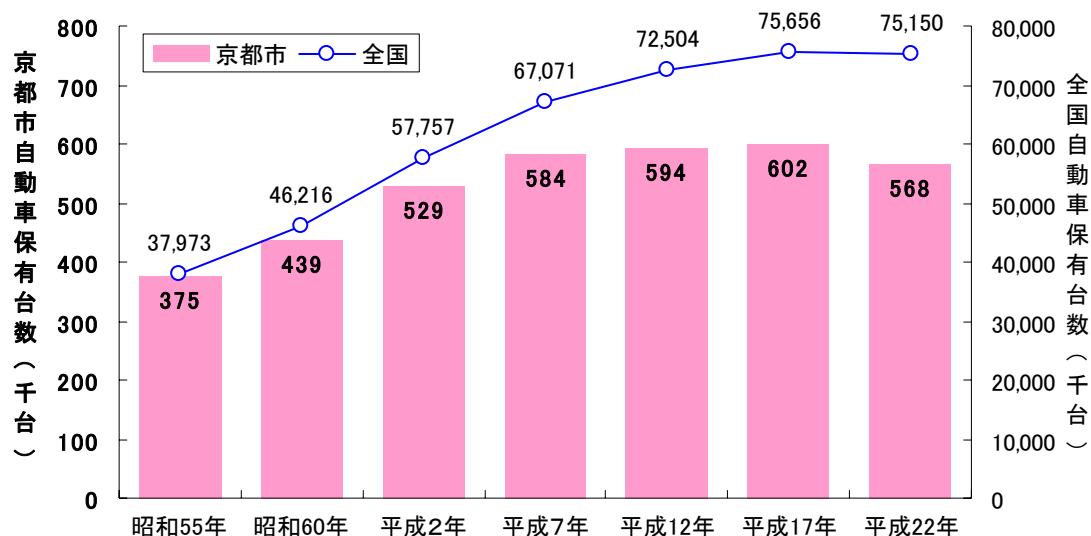


注) 図中の右京区には旧京北町を含む

注) 昭和55年～平成12年は旧京北町を含まない。
資料) 国勢調査

②自動車保有台数の推移

自動車保有台数（登録自動車台数；軽自動車を含む）の推移をみると、全国的な傾向と同様に、近年減少傾向に転じている。



注)昭和55年～平成12年は旧京北町を含まない。

資料)昭和55年～平成2年:全国道路交通センサス近畿地区OD調査報告書

資料)平成7年～平成22年:近畿運輸局京都運輸支局

資料)全国値:財)自動車検査登録情報協会 自動車保有台数統計データ

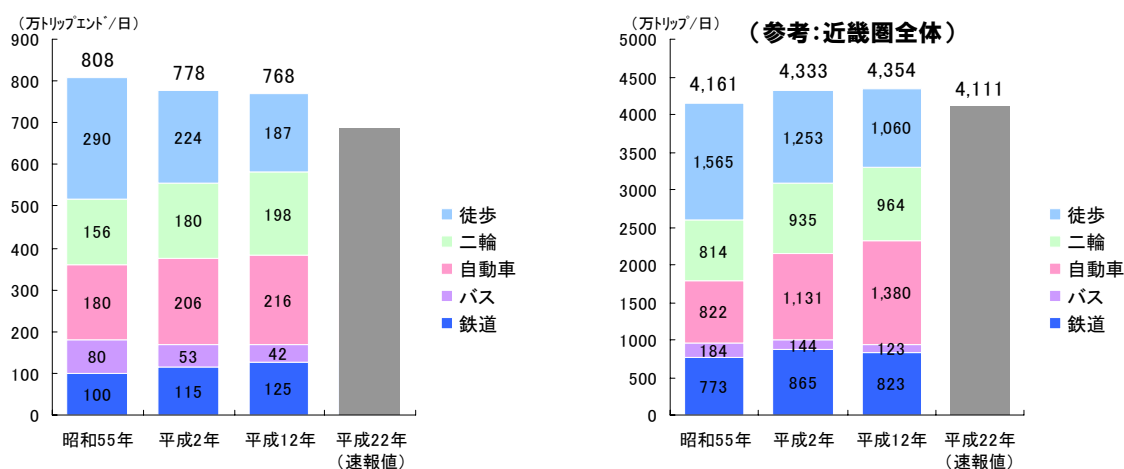
③発生集中交通量の推移

i)パーソントリップ調査における推移

パーソントリップ調査による京都市の発生集中交通量の推移をみると、年々減少傾向となっているが、平成22年度の調査結果の速報版では、減少幅が大きくなっている。

また、近畿圏全体でみると、平成12年度までは増加傾向にあり、平成22年度の速報版では減少に転じている。

＜パーソントリップ調査における京都市の代表交通手段別発生集中交通量の推移＞



資料)第2, 3, 4回京阪神都市圏パーソントリップ調査, 第5回近畿圏パーソントリップ調査

注)平成22年値は速報版

ii) 道路交通センサス(OD 調査)における推移

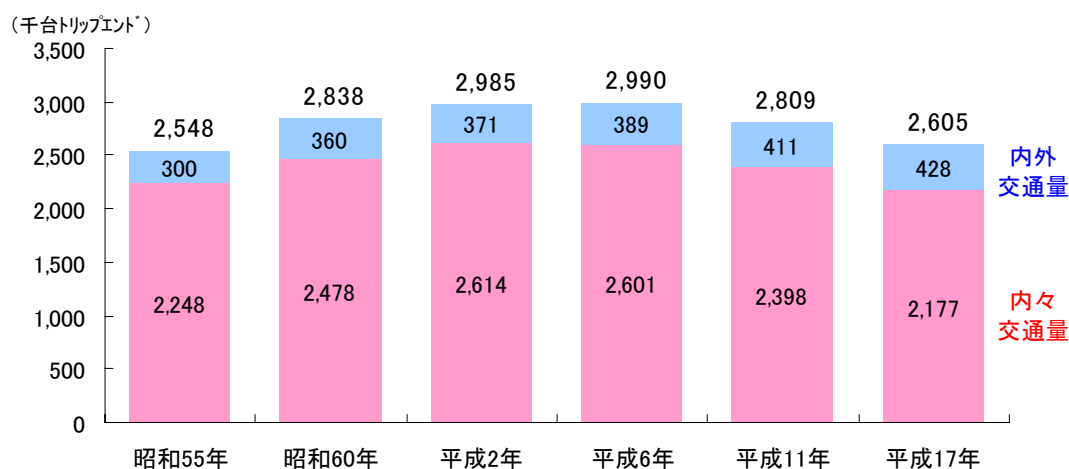
道路交通センサス（自動車起終点調査；OD 調査）による京都市の自動車発生集中交通量の推移をみると、平成 6 年をピークに減少傾向となっている。

ピークである平成 6 年と比較して、平成 17 年時点で、交通量が 12.9%減少していることとなる。

また、全国が平成 17 年時点まで、近畿圏が平成 11 年時点まで、増加傾向にあったなかで、京都市における減少傾向に転じるタイミングは、他よりも速いものとなっていることが分かる。

なお、京都市の発生集中量を、内々交通量と内外交通量に区分すると、内々は平成 2 年度をピークに減少している一方、内外は平成 17 年時点まで増加している。

< 道路交通センサスにおける京都市の発生集中交通量の推移 >



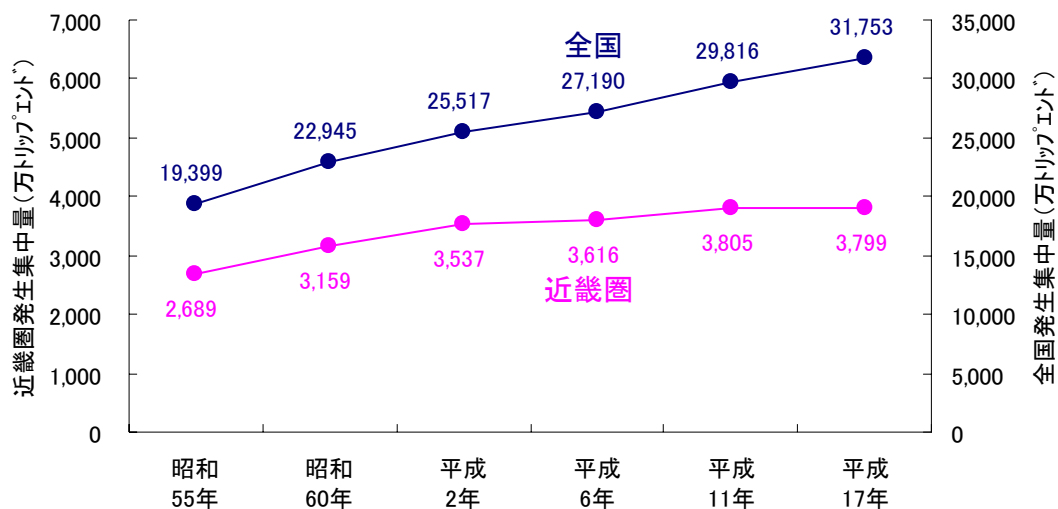
注 1) 昭和 55 年～平成 11 年は京北町を含まない

注 2) 内々交通量：京都市内で移動する交通量

注 2) 内外交通量：京都市と市外との交通量

資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

参考) 道路交通センサスにおける全国及び近畿圏の発生集中交通量の推移

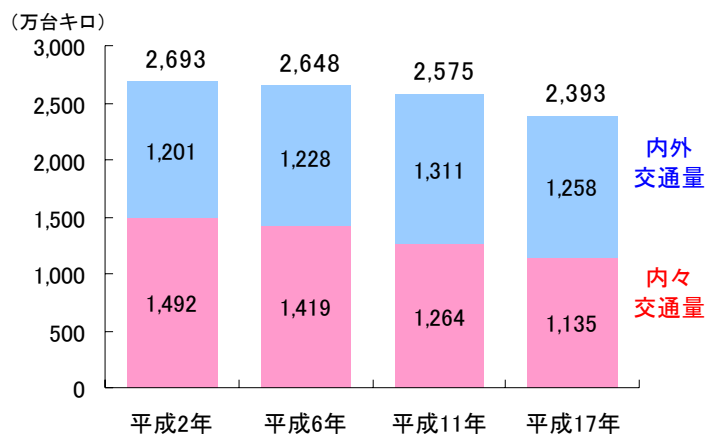


資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

また、道路交通センサス（自動車起終点調査；OD 調査）による京都市の総走行台キロの推移をみると、平成 2 年以降、内々交通量の減少が著しく、全体として減少傾向となっている。

総走行台キロにおいても、自動車発生集中交通量の推移と同様に、全国が平成 17 年時点まで、近畿圏が平成 11 年時点まで、増加傾向にあったなかで、京都市における減少傾向に転じるタイミングは、他よりも速いものとなっている。

<道路交通センサスにおける京都市の総走行台キロの推移>



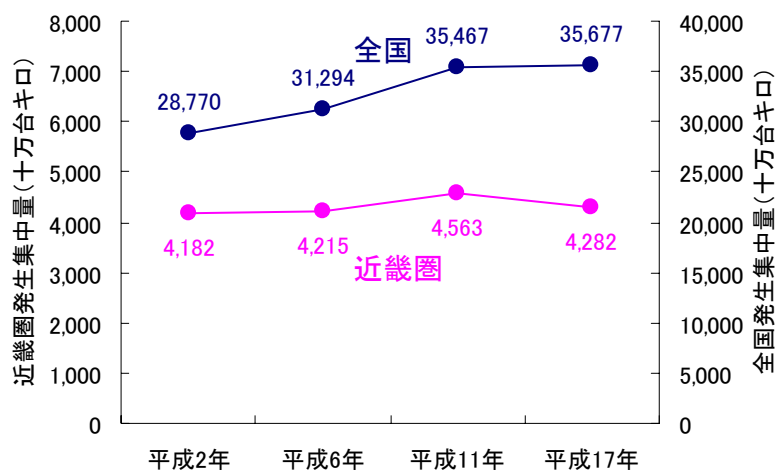
注 1) 平成 2 年～平成 11 年は京北町を含まない

注 2) 内々交通量：京都市内で移動する交通量

注 2) 内外交通量：京都市と市外との交通量

資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

参考) 道路交通センサスにおける全国及び近畿圏の総走行台キロの推移



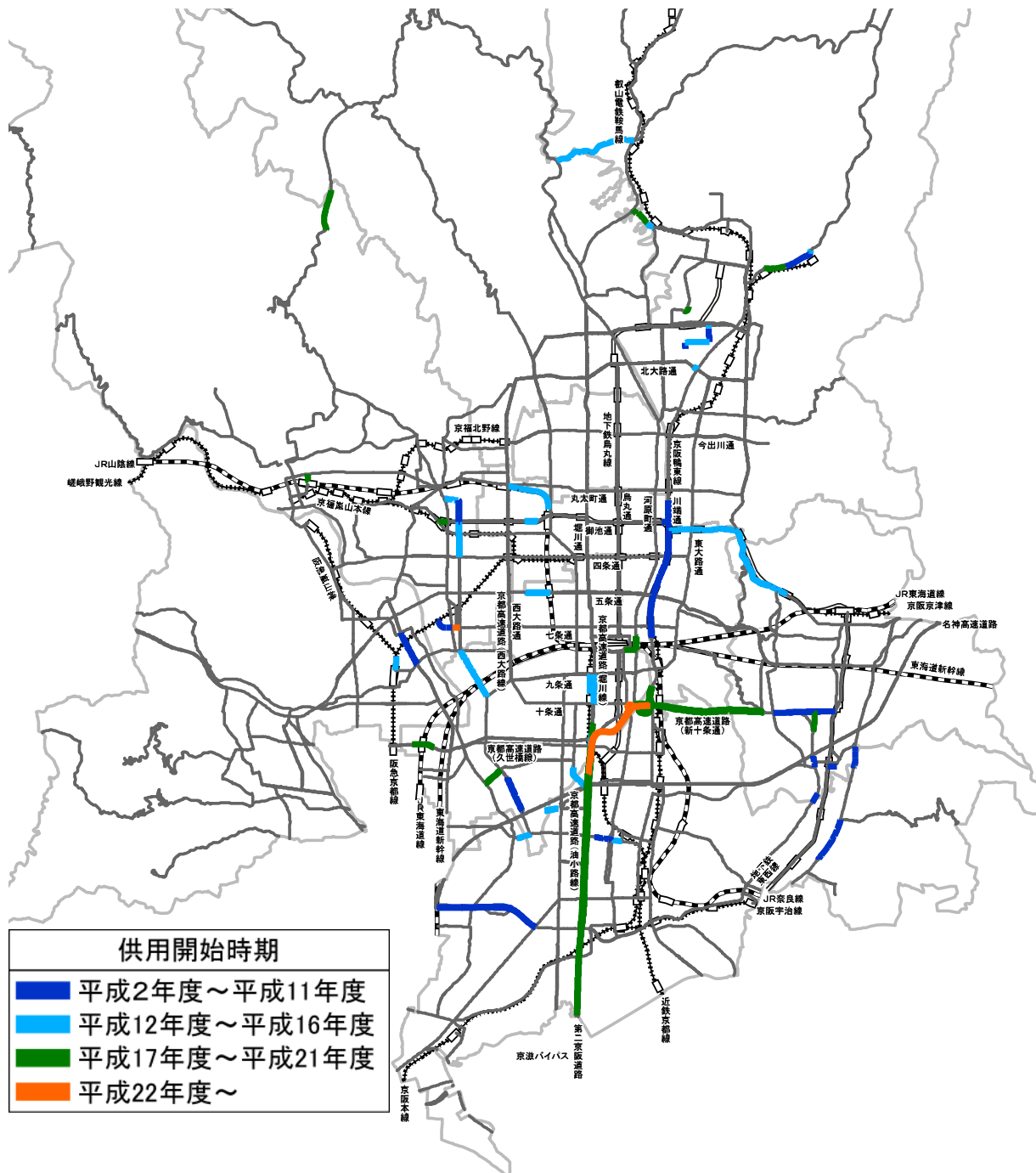
資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

④道路整備の進展

平成2年当時から現在にかけての整備路線をみると、以下のようになっている。

このように、市内における道路整備は着実に進められ、ネットワークの強化・拡充が図られている。

<平成2年度以降の道路整備の進展状況>



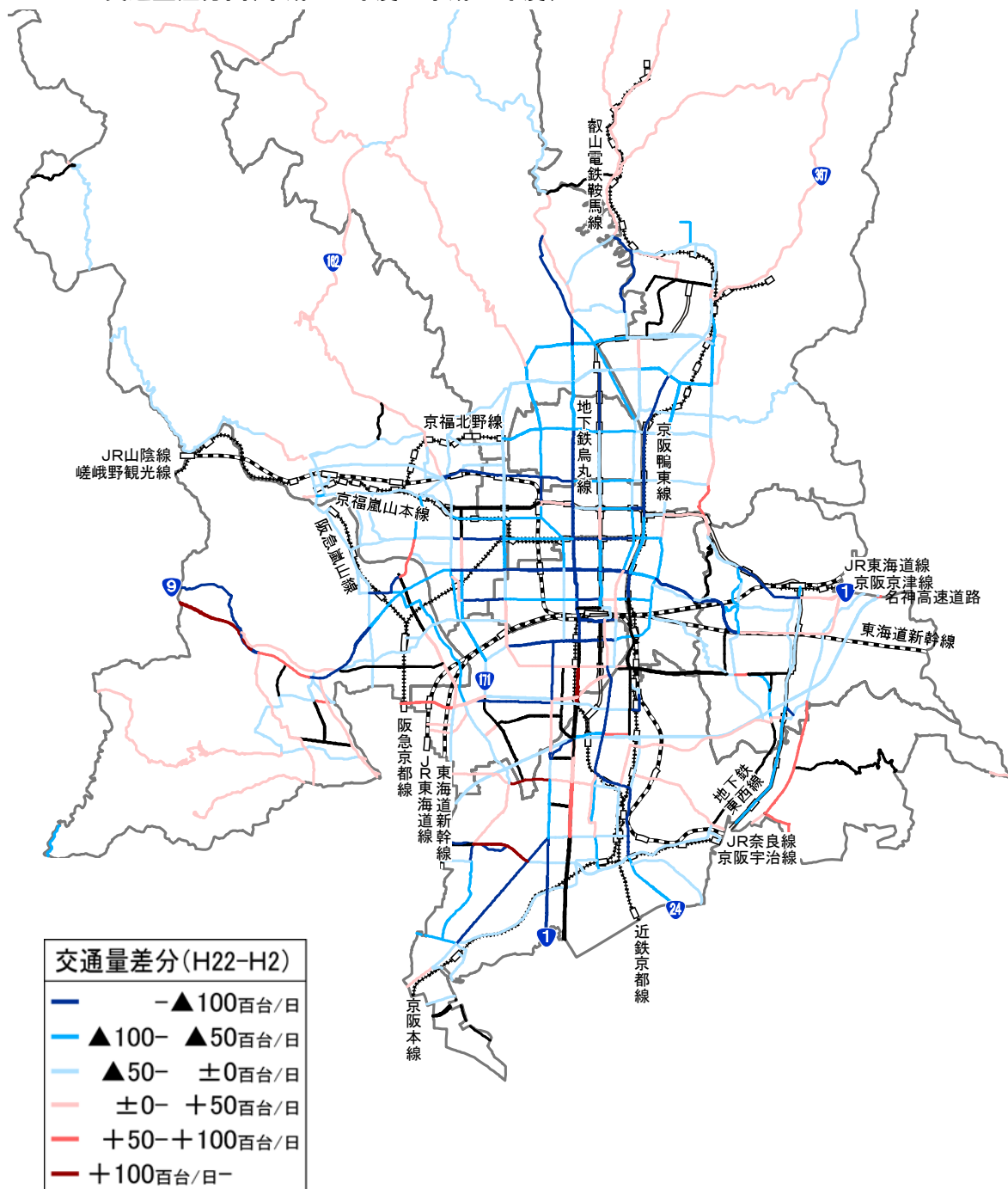
⑤交通量等の変化

ここでは、道路交通センサスにおける平成2年度と平成22年度の交通量、混雑度を比較し、各々の変化をみた。

i)交通量の変化

京都高速道路（新十条通～油小路線）及びそのアクセス路線のほか、郊外部での交通量が増加している一方、特に、中心部では交通量の減少傾向が顕著なものとなっている。

<交通量差分図(平成22年度－平成2年度)>



注)平成2年以降で新たに追加された路線は黒(—)で表示。

資料)道路交通センサス一般交通量調査(平成2年度, 平成22年度)

〔平成2年度〕



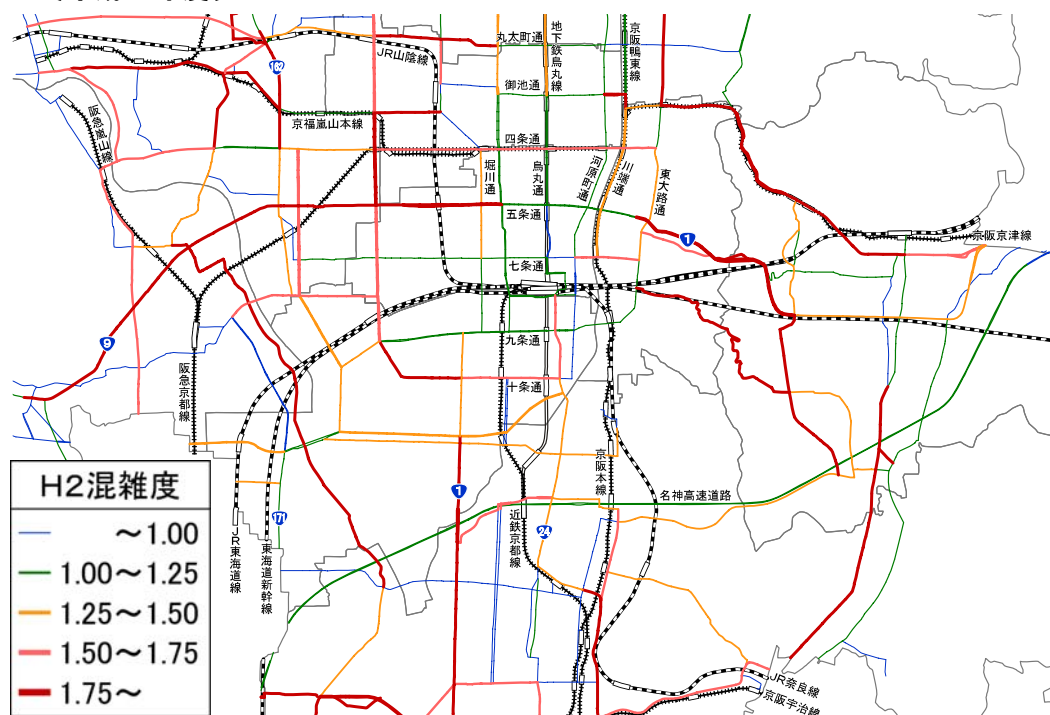
ii)混雑度の変化

平成2年度においては、市域の大部分において、混雑度が1.25を上回っており、交通混雑等の問題が著しいものとなっていたが、交通量の減少や道路整備の進展に伴い、混雑度が1.25未満となっている区間が目立つようになっている。

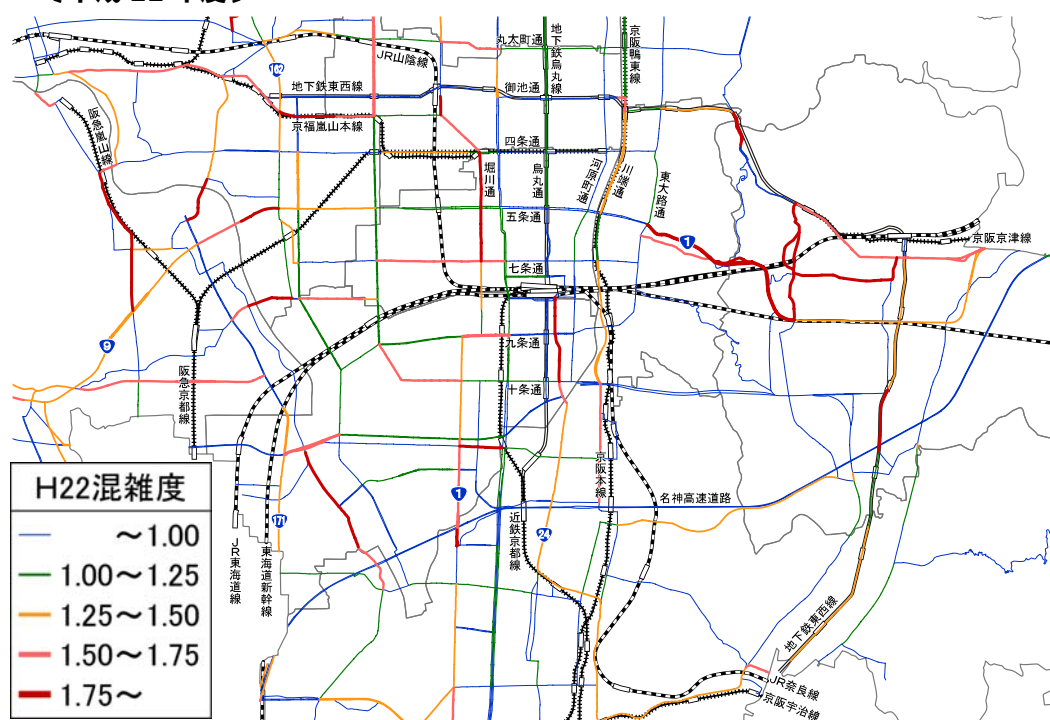
ただし、現在でも、なお混雑度が1.25を上回る区間は、多数存在している。

<混雑度図>

〔平成2年度〕



〔平成22年度〕



資料)道路交通センサス一般交通量調査(平成2年度, 平成22年度)

2. 交通事故発生状況

京都市内における平成 22 年における区間別の死傷事故率に基づき、京都市内の交通発生状況を把握した。

$$\text{死傷事故率（件／億台km）} = \frac{\text{死傷者事故件数（件/年）}}{\text{自動車走行台キロ（億台・km/年）}}$$

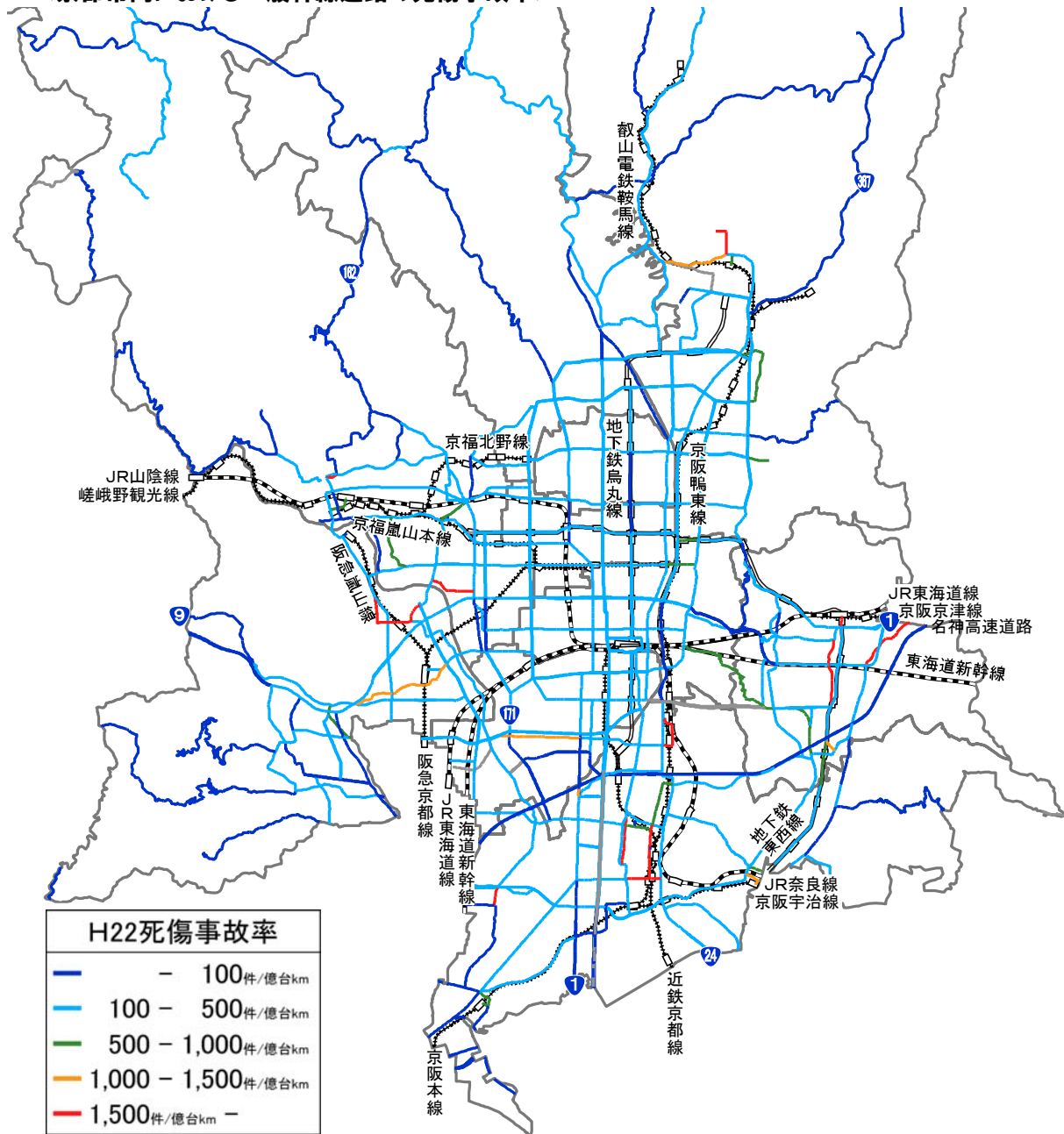
ここで、

死傷者事故件数（件/年） ; 交通事故・道路統合データベース（財団法人 交通事故総合分析センター）による平成 22 年の死傷者事故件数

自動車走行台キロ（億台・km/年） ; 平成 22 年度道路交通センサスによる 1 日の自動車走行台キロに 365（日）を乗じたのもの

この結果、京都市内においては、総じて交通量の少ない府道において、死傷事故率が高い傾向がみられる。

＜京都市内における一般幹線道路の死傷事故率＞



資料)平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

交通事故・道路統合データベース(財団法人 交通事故総合分析センター)

3. 京都高速道路 3 路線の事業による影響

【西大路線】

延長 ; 約 4.0 k m
用地面積 ; 27,700 m²
事業費 ; 約 1,100 億円

影響の状況 ;

南側の地上部分では、規模の大きい工場が 1 件のほか、多数の小規模工場・住宅等が立地しており、沿道土地利用への影響が大きいものと捉えられる。
また、五条通（国道 9 号）に流出する西大路五条ランプ部において、容積率が 300% となっているが、都市計画道路の区域内は建築制限（3 階以下、地階を有しない構造、木造・鉄骨・コンクリートブロック造に限定）が課せられており、有効な土地利用が図りにくい状況にある。

【久世橋線】

延長 ; 約 3.1 k m
用地面積 ; 61,400 m²
事業費 ; 約 600 億円

影響の状況 ;

久世橋通沿いに立地する飲食店やガソリンスタンド、物流事業所等の沿道サービス型施設や規模の大きい工場や事業所等が立地しており、沿道土地利用への影響が大きいものと捉えられる。
また、現久世橋通の両側 25m の範囲で容積率が 300% となっているが、都市計画道路の区域内は建築制限（3 階以下、地階を有しない構造、木造・鉄骨・コンクリートブロック造に限定）が課せられており、有効な土地利用が図りにくい状況にある。

【堀川線】

延長 ; 約 3.7 k m
用地面積 ; 5,500 m²
事業費 ; 約 1,200 億円

影響の状況 ;

大部分が現在の道路空間内にあり、沿道土地利用への影響は軽微と捉えられる。

