

第2回 京都市京都高速道路検証専門委員会

資 料

平成 25 年 2 月 1 日

京都市建設局

<目次>

1. 京都高速道路に対する検証の視点と本委員会における検討の位置づけ	1
2. 京都高速道路に対する検証の考え方	2
(1) 高速道路ネットワークにおける位置づけや役割の観点からの検証	2
① 京都市における高速道路ネットワークに係る現状と課題	2
② 高速道路ネットワークにおける3路線の位置づけと果たすべき役割の明確化	20
③ 3路線に関連する高速道路ネットワークの動向・見通し	25
④ 高速道路ネットワークにおける位置づけや役割の観点からの検証の考え方(案)	28
(2) 都市計画施設としての役割や機能の観点からの検証	31
① 都市施設として果たすべき役割や機能の整理	31
② 果たすべき役割や機能を踏まえた整備効果の検証の考え方(案)	33
3. 京都高速道路新十条通～油小路線の全線供用による影響	39
(1) 調査概要	39
① 調査の目的	39
② 調査地点	39
③ 調査日時	40
④ 調査方法	40
(2) 調査結果	41
(3) 調査結果に基づく交通量配分における現況再現の考え方	42

1. 京都高速道路に対する検証の視点と本委員会における検討の位置づけ

第1回検証専門委員会における議論により、以下の3つの視点から京都高速道路に対する検証を行うことが求められている。

今回の第2回検証専門委員会では、まず、下記の①と②について検証方法等の検討を行うものとする。

①高速道路ネットワークにおける位置づけや役割の観点からの検証

- ・近畿圏の高速道路ネットワークの現状と計画等を踏まえ、その一端を担ううえで、3路線の位置づけを検証し果たすべき役割を明確にする。
- ・そのうえで、3路線に関連する高速道路ネットワークの動向・見通しと、それによる3路線への影響を検証するとともに、3路線の有無により、近畿圏の高速道路ネットワークに対して、どのような影響を及ぼすかを検証する。

②都市計画施設としての役割や機能の観点からの検証

- ・京都高速道路が、都市計画施設として担うべき役割や機能を、網羅的に捉えたうえで、その整備により、どのような整備効果が期待できるかを検証する。

③事業としての成立の見通しについての検証

- ・京都市における財政状況の見通しと今後の政策の方向性を明らかにしたうえで、京都市の政策における本事業の優先順位の考え方を明確にしたうえで、事業としての成立の見通しについて検証する。

2. 京都高速道路に対する検証の考え方

(1) 高速道路ネットワークにおける位置づけや役割の観点からの検証

① 京都市における高速道路ネットワークに係る現状と課題

i) 京都市と他都市等との道路交通状況の比較

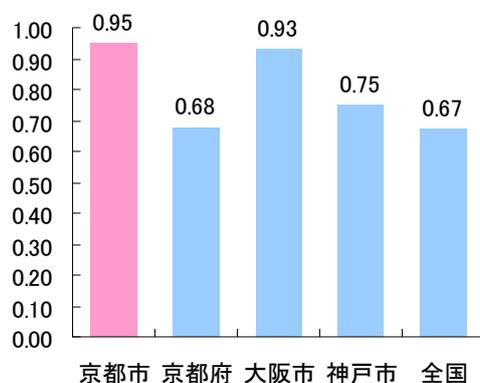
ここでは、道路交通に係る各種データに基づき、他都市等と比較した京都市の道路交通状況を把握した。

比較対象としては、京都市と京都府全体（京都市を含む）、大阪市、神戸市、全国平均とした。

ア) 混雑度

平均混雑度（高速道路を除く）を比較したところ、京都市の混雑度が 0.95 と最も高くなっており、大阪市とともに突出するものとなっている。

<京都市と他都市等との混雑度の比較>



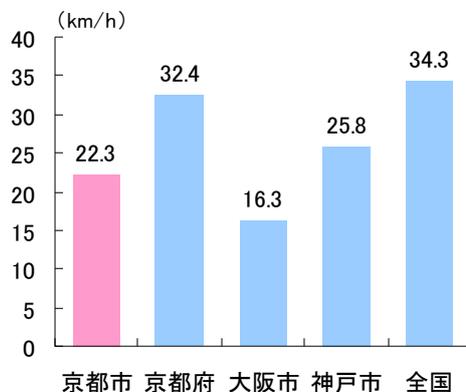
資料) 平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

イ) 旅行速度

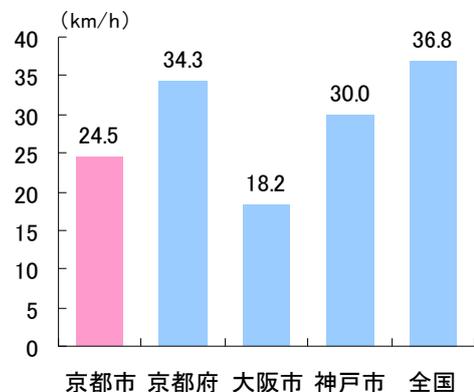
平均旅行速度（混雑時，平常時〔昼間非混雑時〕；高速道路を除く）を比較したところ、大阪市の旅行速度が最も低いが、京都市はこれに次ぐものとなっている。

<京都市と他都市等との旅行速度の比較>

〔混雑時〕



〔平常時：昼間非混雑時〕



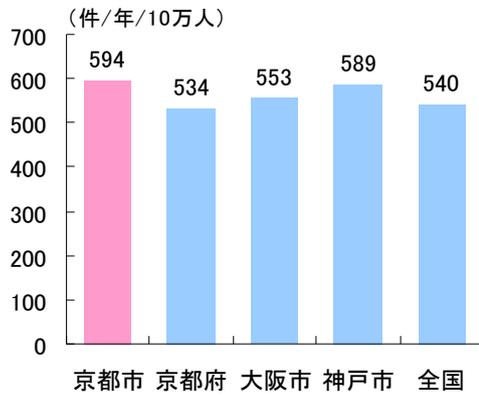
資料) 平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

ウ)交通事故

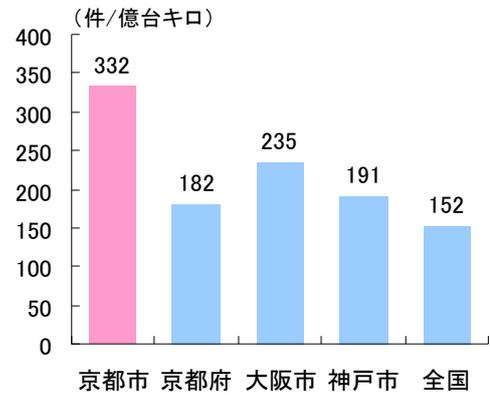
交通事故件数について、人口当たり、走行台キロ当たり（高速道路を除く）で、比較したところ、いずれも京都市が最も多くなっている。

<京都市と他都市等との交通事故件数の比較>

〔人口当たり交通事故件数〕



〔走行台キロ当たり交通事故件数〕



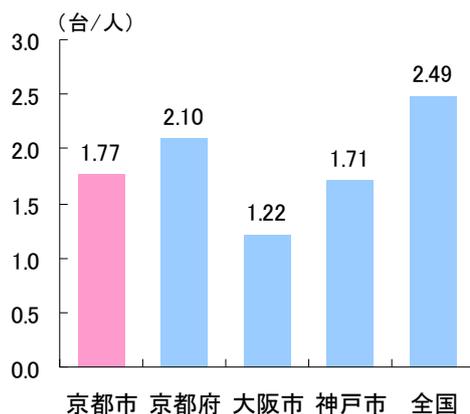
資料)警察庁交通局「平成 23 年交通統計」
平成 22 年国勢調査
平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

エ)人口あたり自動車発生集中交通量

人口あたり自動車発生集中交通量を比較すると、大阪市が最も小さく、ついで神戸市、京都市の順となっている。

このように、京都市においては、全国や京都府全体と比較して自動車による移動傾向が低いものの、大阪市や神戸市より高いものとなっている。

<京都市と他都市等との人口あたり自動車発生集中交通量の比較>



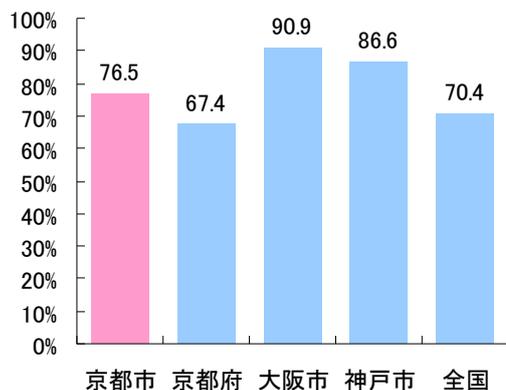
資料)平成 17 年国勢調査
平成 17 年度道路交通センサス現況OD結果

オ)都市計画道路の整備率

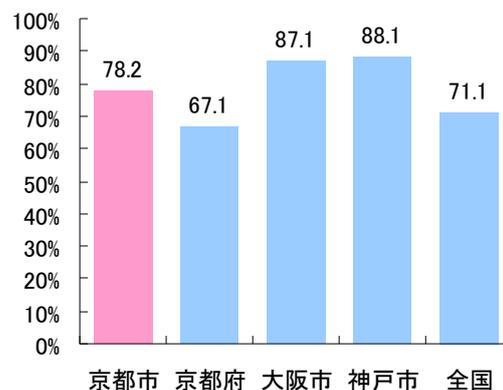
京都市の都市計画道路の整備率は、全路線で 76.5%，幹線街路のみで 78.2%となっており、神戸市や大阪市より低い状況にある。

<京都市と他都市等との都市計画道路の整備率の比較>

〔全路線〕



〔幹線街路〕



注1)京都府・京都市以外は、平成 23 年度都市計画現況調査(平成 23 年 3 月 31 日現在)による

注2)京都市の整備率は、平成 23 年 4 月 22 日と 8 月 22 日に行った都市計画変更を踏まえた数値

注3)京都府の整備率は京都市の都市計画変更を踏まえた数値

ii)京都市に係る広域交通の現状

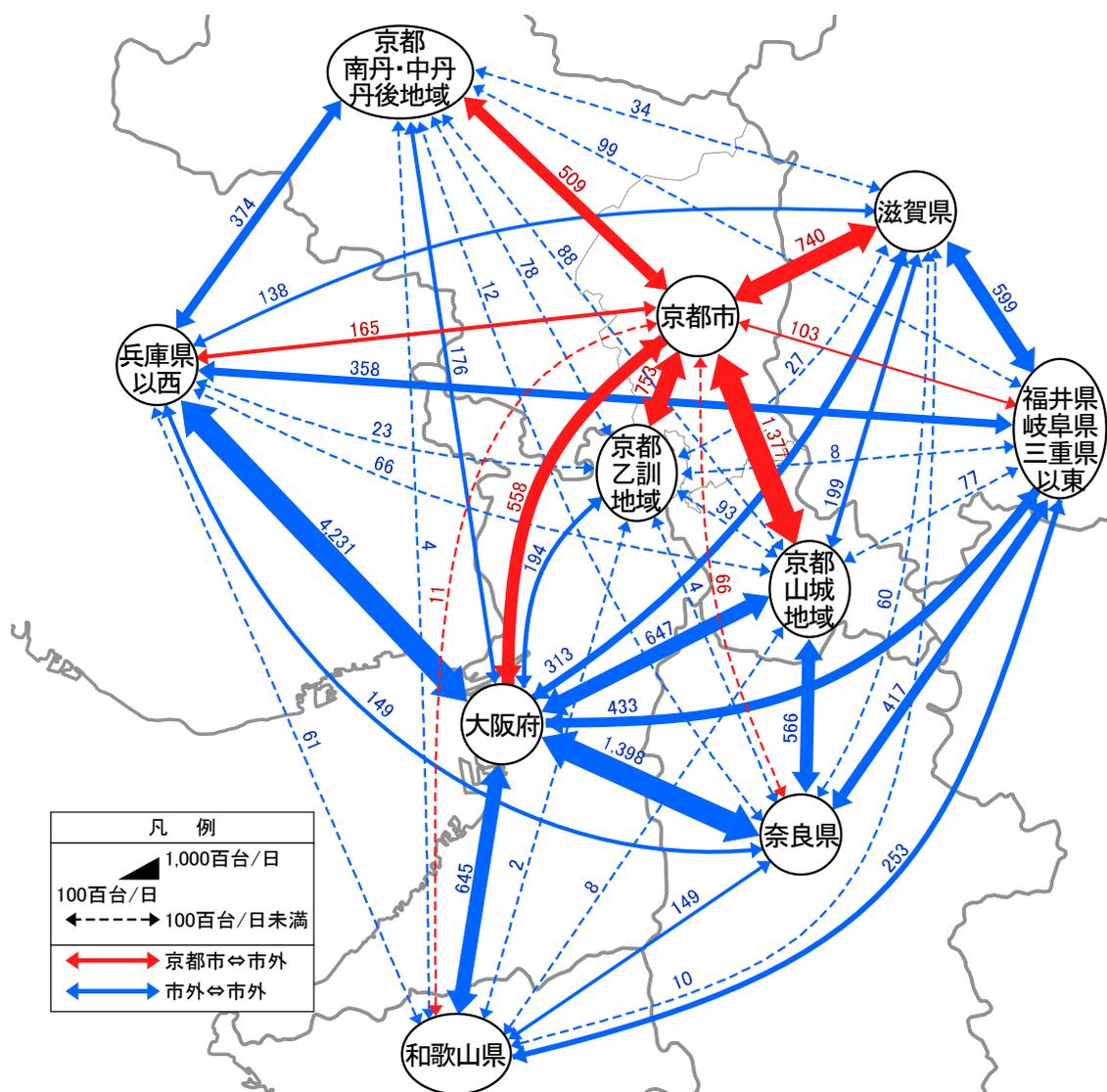
ア)京都市を取り巻く広域交通流動

平成 17 年度道路交通センサス現況OD結果に基づき、京都市を取り巻く地域間の広域交通流動をみた。

京都市においては、京都山城地域との流動（13.8 万台/日）が最も多く、次いで京都乙訓地域（7.5 万台/日）、滋賀県（7.4 万台/日）、京都南丹・中丹・丹後地域（5.1 万台/日）、大阪府（5.6 万台/日）等との流動が多い。

一方、京都市を通過する可能性の高い流動として、大阪府～福井県・岐阜県・三重県以東（4.3 万台/日）、兵庫県～福井県・岐阜県・三重県以東（3.6 万台/日）といった広域的な流動が多くなっている。

<京都市を取り巻く広域交通流動(平成 17 年度道路交通センサス現況OD結果)>



資料)平成 17 年度道路交通センサス現況OD結果

1)京阪神地域における高速道路網の現状

京阪神間では、名神高速道路（茨木 I C～吹田 J C T 間；12.3 万台/日、大山崎 I C～茨木 I C 間；11.1 万台/日、京都南～大山崎 I C 間；8.9 万台/日）の交通量が特に大きい。

京都～大阪間を結ぶ名神高速道路や第二京阪自動車道では、混雑度が 1.0 を下回っており、旅行速度も高い状況となっている。

<京阪神地域における高速道路の 24 時間交通量>



<京阪神地域における高速道路の混雑度>

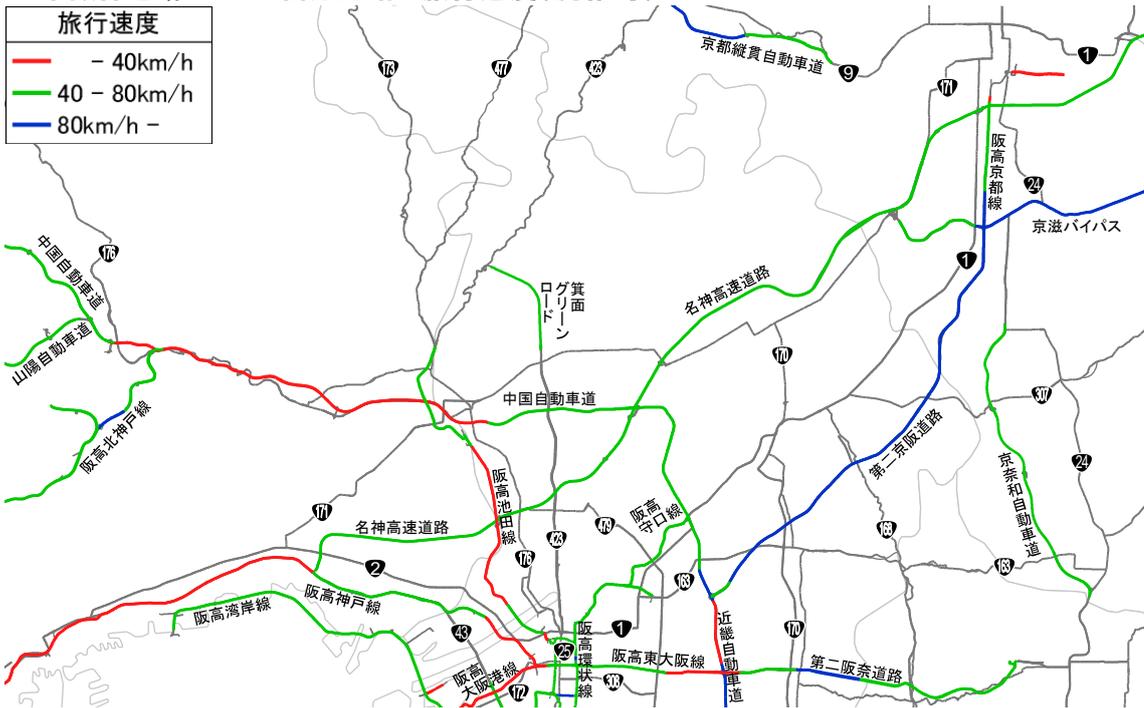


資料) 平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

<京阪神地域における高速道路の旅行速度[平常時]>



<京阪神地域における高速道路の旅行速度[混雑時]>



資料)平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

なお、行政（国・府・市）・警察・高速道路事業者等からなる「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」や関連する府県別の「渋滞対策協議会」は、京阪神地域における主要な「渋滞箇所の候補」を特定したうえで、この候補に対して、さらに地域の実感を反映させるためのパブリックコメントが実施（平成 25 年 1 月 22 日～28 日）された。

このパブリックコメントにあたって選定された「高速道路上における渋滞箇所の候補」は、以下のとおりとなっており、道路交通センサスでは捉えられていない要素（渋滞多発；渋滞長 10 キロの渋滞が毎週発生）も考慮されたうえで、名神高速道路等が「渋滞箇所の候補」として選定されている。



資料)近畿地方整備局ホームページ「渋滞に関するパブリックコメント(高速道路)」

注)「渋滞箇所の候補」とは、「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、以下の考え方にに基づき選定された箇所

- (1) 全国ネットワーク ((2) 阪神圏中心部を除くエリア)
 - ① 渋滞多発; 渋滞長 10 キロの渋滞が毎週起こる区間
 - ② 特定日に混雑; 休日昼間 12 時間平均旅行速度(異常値を除く)が 40km/h 以下の区間
 - ③ 容量超過の課題区間; 混雑度 1.0 以上の区間
- (2) 阪神圏中心部(図中の近畿自動車道や中国自動車道等で囲まれたエリア内)
 - ① 渋滞多発; 平均旅行速度 40km/h 以下の区間
 - ② 特定時間帯に混雑; ピーク時旅行速度 40km/h 以下の代表的な区間を抽出

ウ)京阪神地域における一般幹線道路網の現状

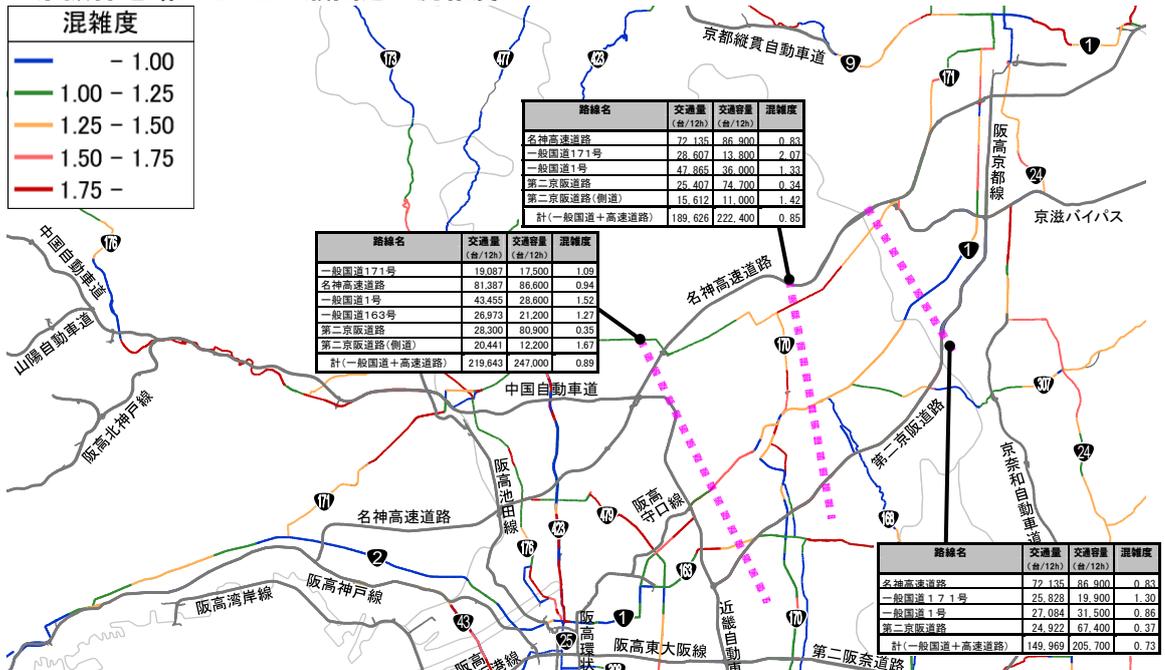
京阪神地域における一般幹線道路網として、一般国道の状況を見ると、国道1号や国道171号の交通量が大きく、主要な交通軸を形成しているものと捉えられるが、これらの路線では混雑度が高い。このため、混雑時旅行速度が20km/h以下と、著しく低い区間が多く存在する。

ただし、断面レベルで、一般国道と高速道路による混雑度を比較すると、一般国道で混雑度が高くなっている一方、高速道路では混雑度が低いなど、需要に偏りがみられる。

<京阪神地域における一般国道の24時間交通量>



<京阪神地域における一般国道の混雑度>



資料)平成22年度道路交通センサス一般交通量調査

注)図中の表は、一般国道と高速道路による断面混雑度であり、府道以下の路線は含めていない

<京阪神地域における一般国道の旅行速度[平常時]>

旅行速度	
赤線	- 20km/h
オレンジ線	20 - 30km/h
緑線	30 - 40km/h
青線	40 - 50km/h
濃青線	50km/h -



<京阪神地域における一般国道の旅行速度[混雑時]>

旅行速度	
赤線	- 20km/h
オレンジ線	20 - 30km/h
緑線	30 - 40km/h
青線	40 - 50km/h
濃青線	50km/h -



資料)平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

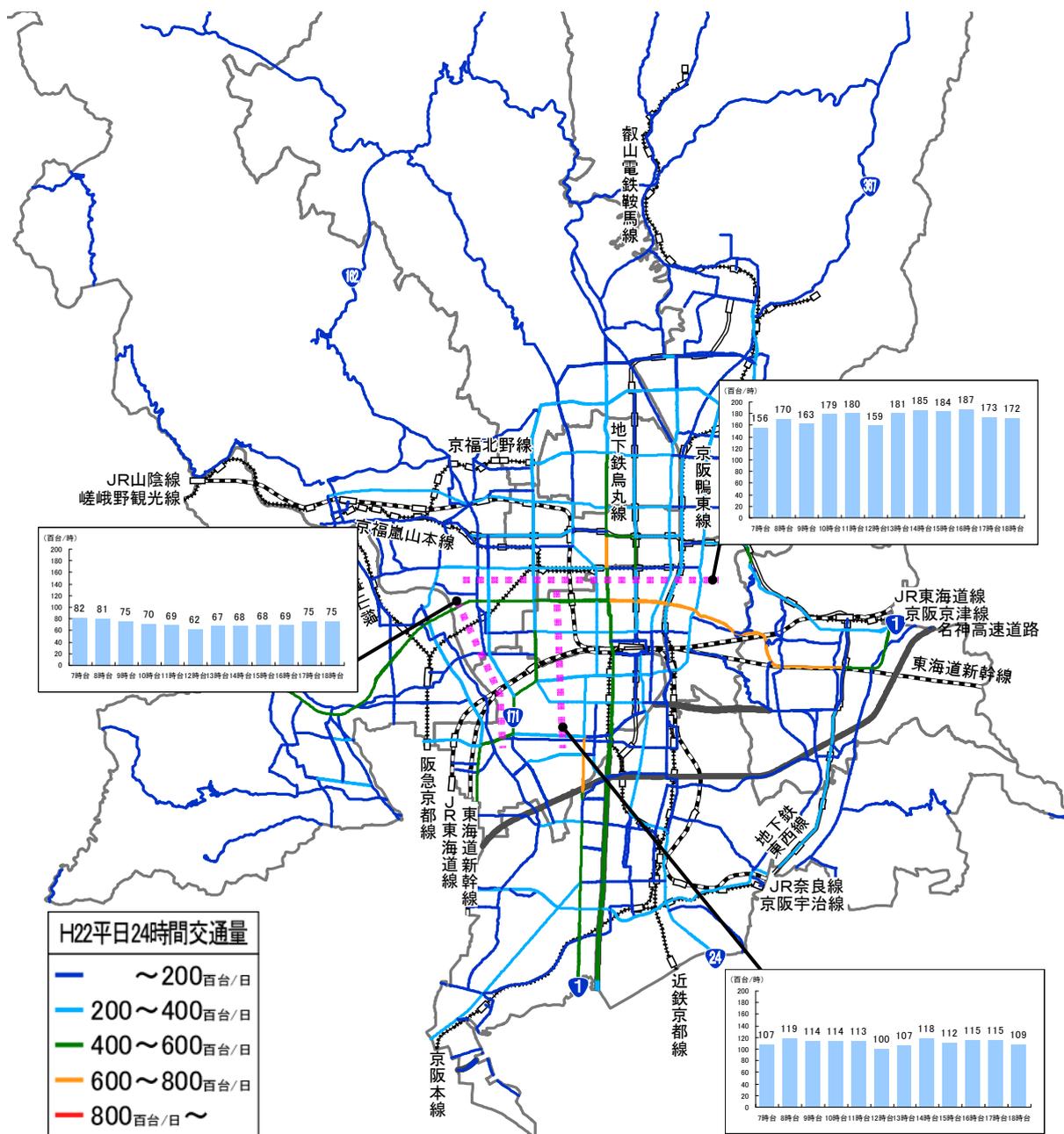
エ)京都市内における一般幹線道路網の現状

【交通混雑状況】

京都市内における一般幹線道路網の交通量をみると、一般国道において交通量が多い傾向がみられる。

なお、京都高速3路線を含む南北、東西断面における時間帯別交通量をみると、久世橋線と交差する桂川断面において、朝夕の通勤時間帯における交通量がやや多くなっているものの、その他の断面では、都市活動が活発になる昼間の交通量も多く、特定のピーク傾向がみられない状況にある。

<京都市内における一般幹線道路の24時間交通量>

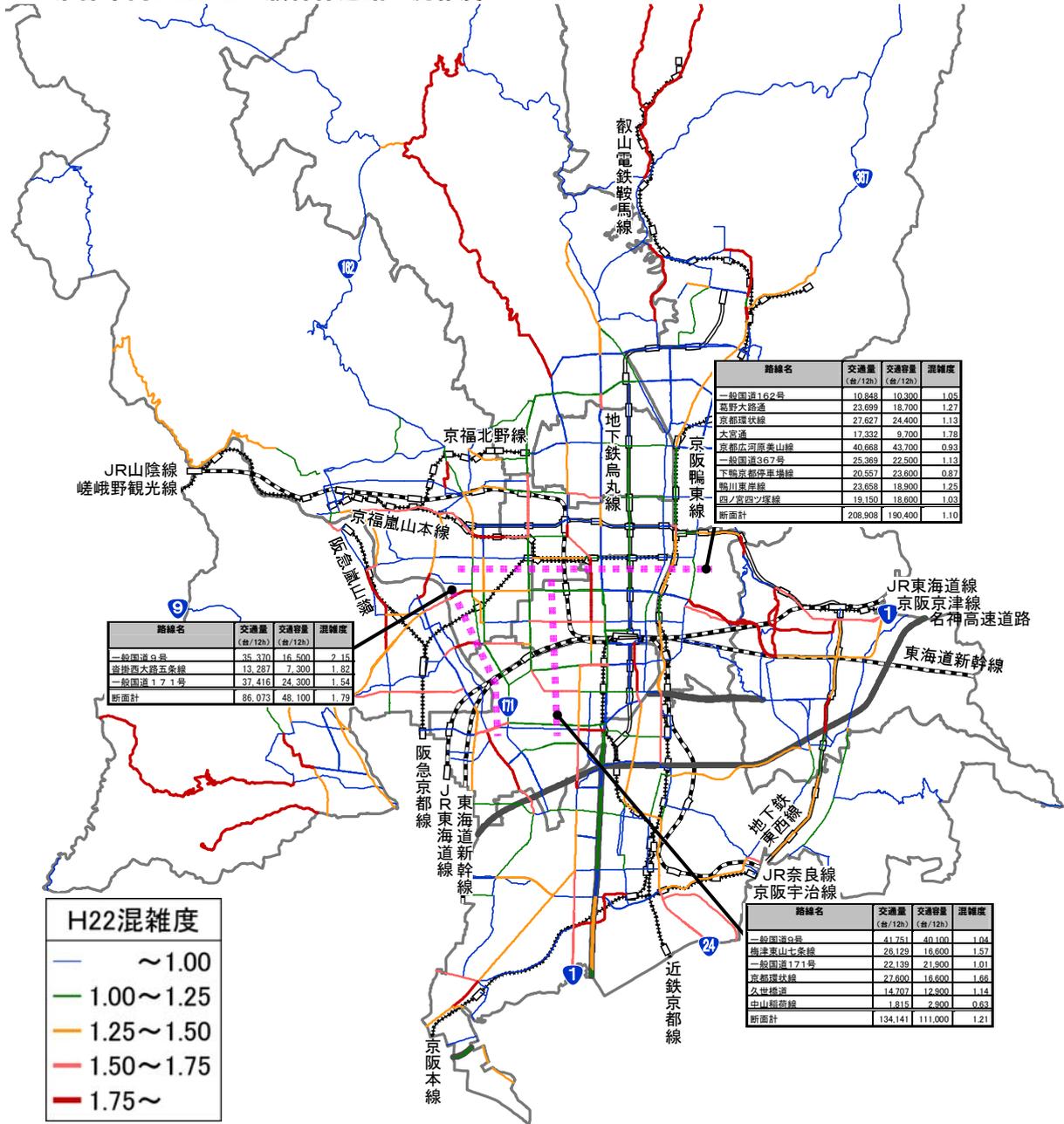


資料)平成22年度道路交通センサス一般交通量調査

京都市内における一般幹線道路網の混雑度をみると、1.25を上回る区間が多数存在している。

なお、京都高速3路線を含む南北、東西断面における断面混雑度をみると、1.79となっている桂川断面を含め、いずれの断面も高い混雑度となっており、供給量を上回る需要が存在していることが確認できる。

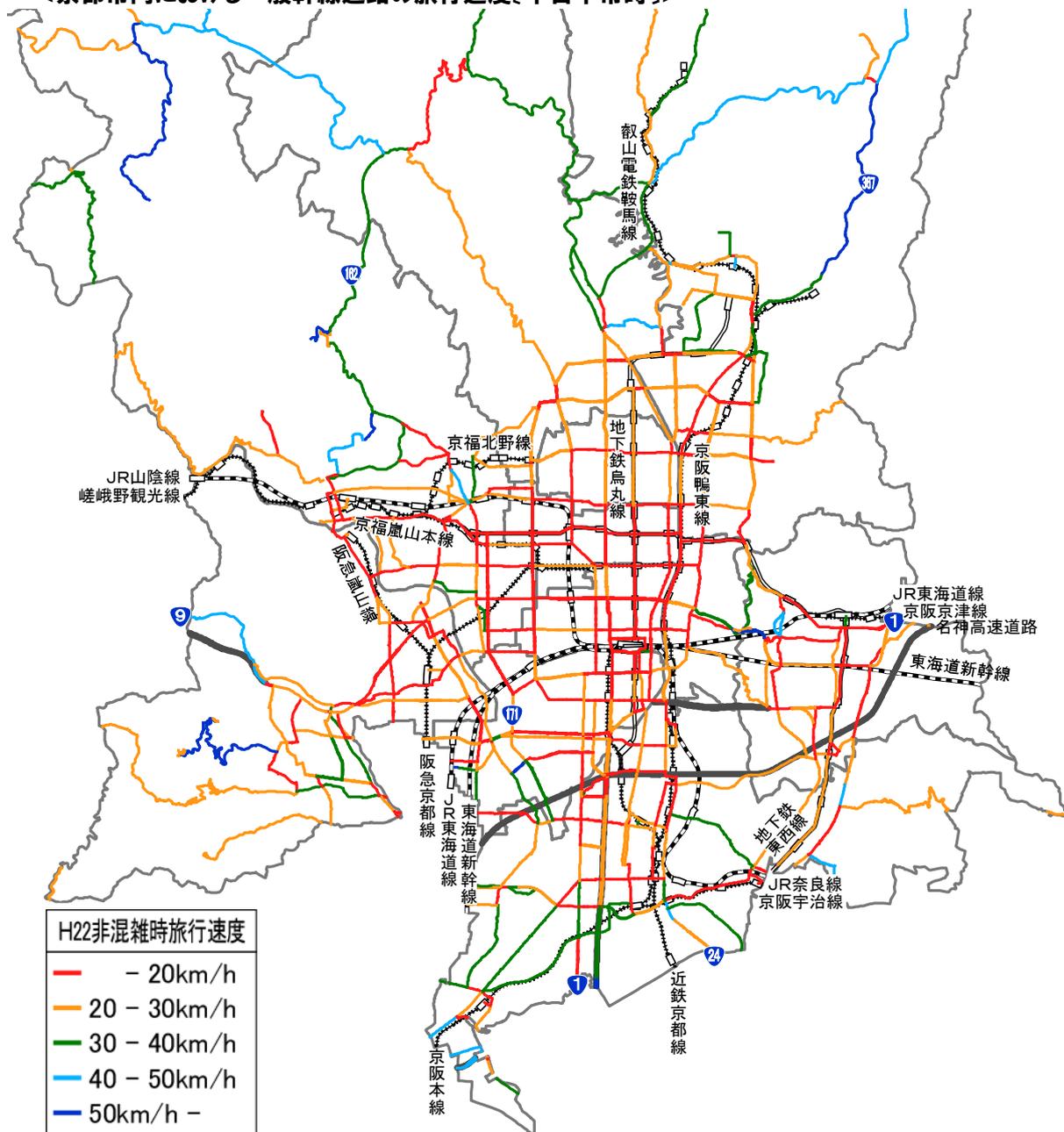
<京都市内における一般幹線道路の混雑度>



資料) 平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

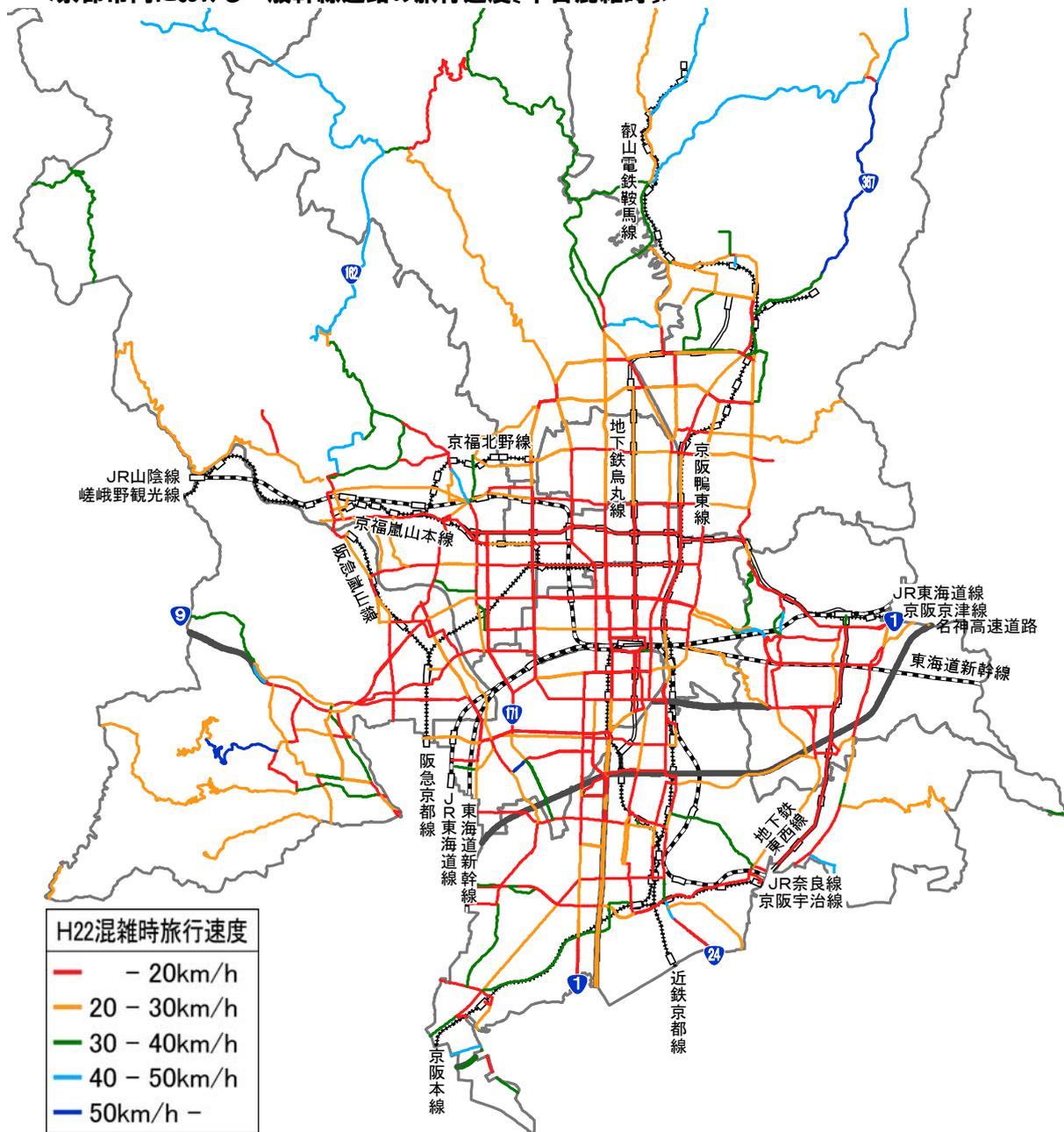
京都市内では、平常時でも旅行速度 30km/h 未満の区間が大部分を占める。
 混雑時にはさらに速度が低下し、旅行速度 20km/h 未満区間が多数存在している。

<京都市内における一般幹線道路の旅行速度[平日平常時]>



資料)平成 22 年道路交通センサス一般交通量調査
 注)速度は上り・下りの遅い方を採用

<京都市内における一般幹線道路の旅行速度[平日混雑時]>



資料)平成 22 年道路交通センサス一般交通量調査
 注)速度は上り・下りの遅い方を採用

オ)京都市内における「渋滞箇所の候補」

行政（国・府・市）・警察・高速道路事業者等からなる「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」や「京都府域渋滞対策協議会」では、京都府域における主要な渋滞箇所を特定したうえで、特定された渋滞箇所の対策を検討し、道路交通渋滞対策に対する総合的な渋滞対策計画を策定するものとなっている。

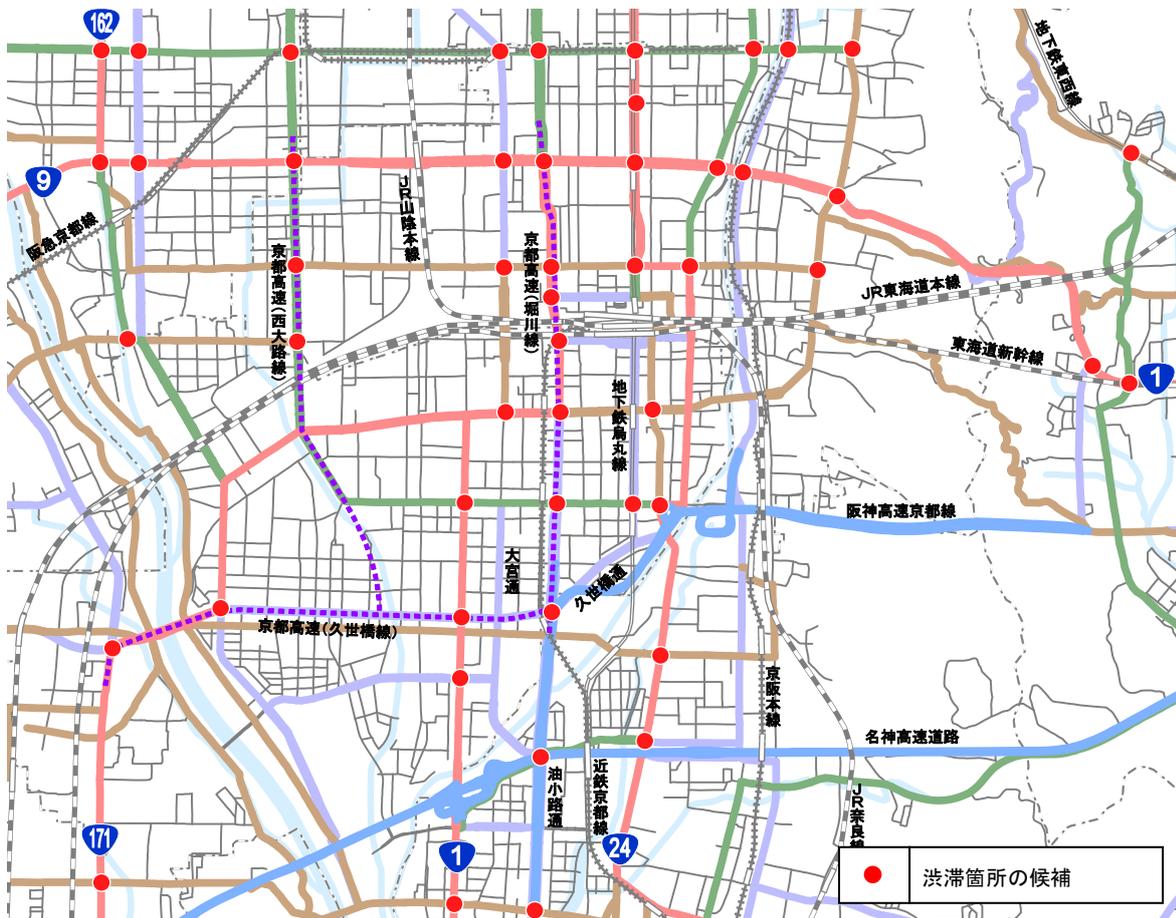
そこで議論されている「渋滞箇所の候補」をベースに、さらに地域の実感を反映させるため、一般の地域住民等の方々にも幅広く意見をいただくことを目的として、パブリックコメントが実施（平成25年1月22日～28日）された。

そこで示された京都市中心部の「渋滞箇所の候補」を以下に示す。

このように、京都高速道路3路線の並行区間を含め、京都市中心部においては「渋滞箇所の候補」が多数存在している状況にある。

特に、京都市内では、朝夕等の特定のピーク集中ではなく、昼間時の交通量が多くなる傾向にあるため、これらの箇所では慢性的な渋滞が顕在化しているものと捉えられる。

<京都市中心部の「渋滞箇所の候補」>



資料)近畿地方整備局ホームページ「渋滞に関するパブリックコメント(京都府域・一般道路)」

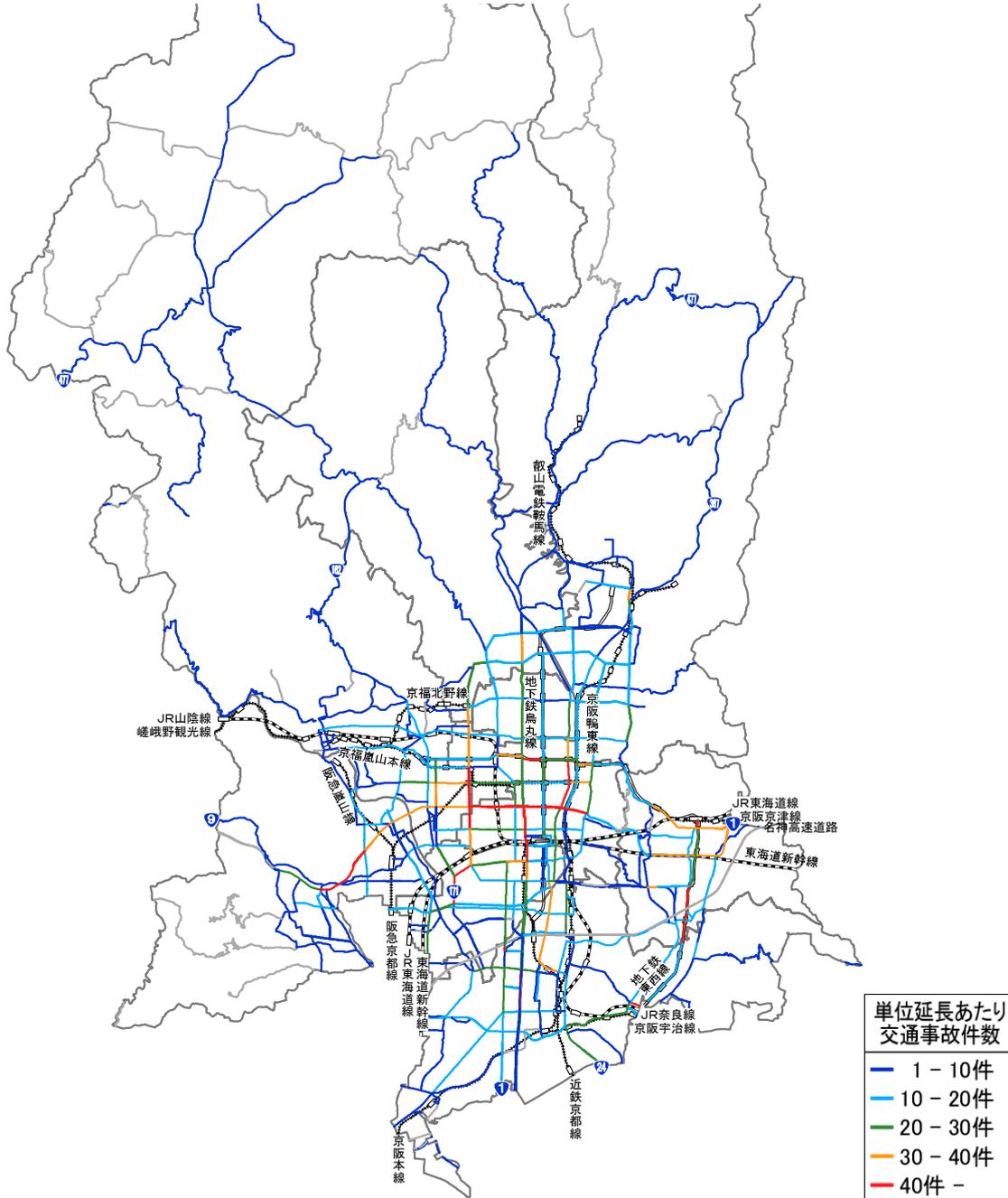
注)「渋滞箇所の候補」とは、「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」及び「京都府域渋滞対策協議会」により、以下の考え方に基づき選定された箇所

- ①渋滞多発:平日ピーク時における旅行速度 20km/h 以下の箇所(府県渋滞協等による議論を経て決定された代表箇所)、ボトルネック踏切(府県渋滞協等による議論を経て決定された代表箇所)
- ②特定日に混雑:休日における速度低下箇所(休日昼間 12 時間平均旅行速度 20km/h 以下となる代表箇所)
- ③渋滞協における意見箇所:過去の検討による抽出箇所、道路管理者、交通管理者の意見 等

カ)京都市内における単位延長あたり交通事故件数

京都市内における、平成 22 年の路線区間延長 1 kmあたり年間交通事故件数をみると、自動車交通量の多い一般国道を中心に多くなっている。

<京都市内における単位延長あたり年間交通事故件数>



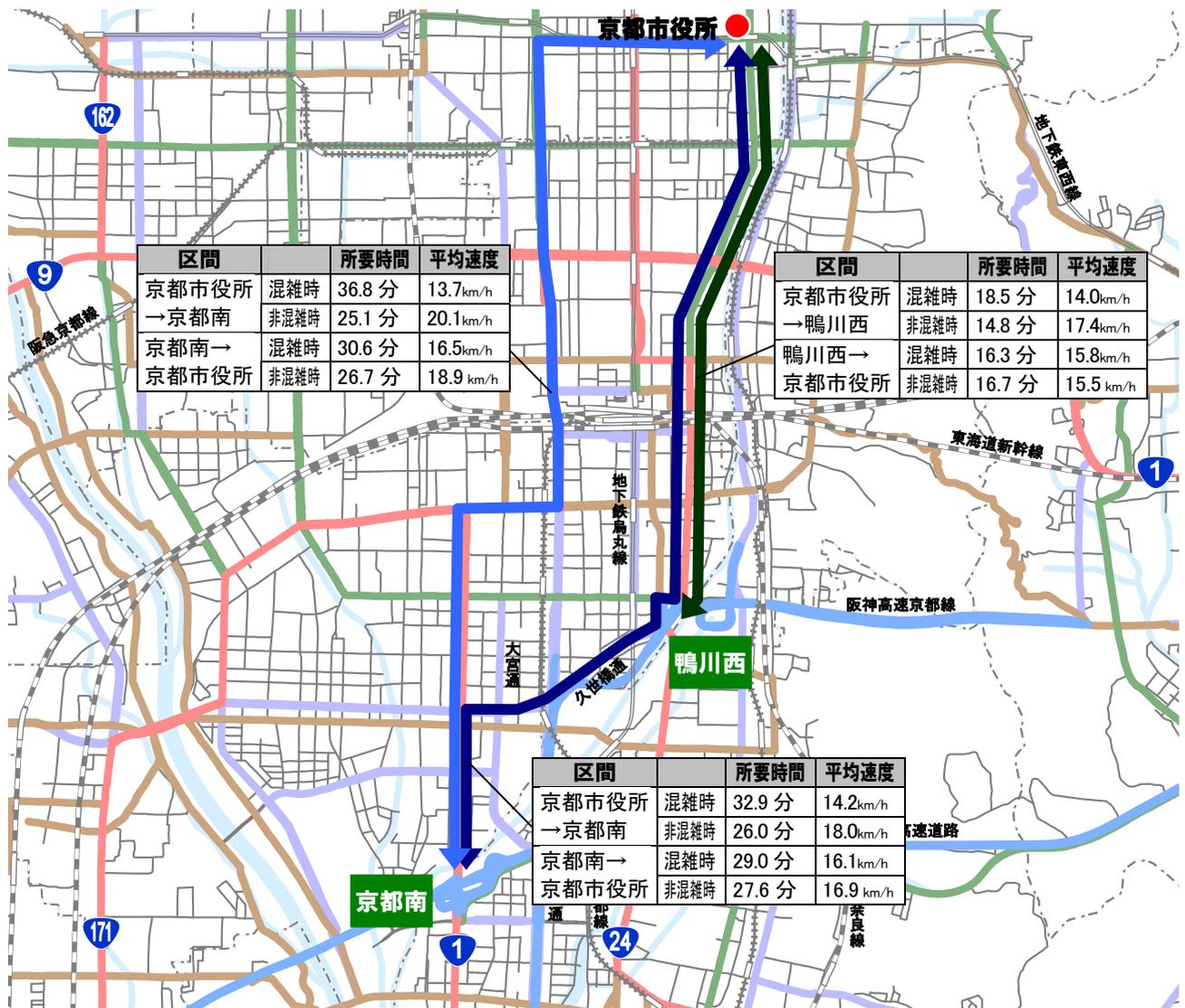
資料) 交通事故総合分析センター資料

キ)京都市役所から高速道路へのアクセス状況

道路交通センサスの旅行速度データに基づき、京都市役所・高速道路（名神高速道路京都南 IC，京都高速道路鴨川西出入口）間の所要時間を算出した。

その結果，混雑時，平常時（非混雑時）ともに，平均旅行速度は概ね 10 km/h 台となっており，所要時間は京都市役所・京都南 IC 間で，平常時に 25～28 分程度，混雑時に 29～37 分程度，京都市役所・鴨川西出入口間で，平常時に 15～17 分程度，混雑時に 16～19 分程度要するものとなっている。

<京都市役所から高速道路へのアクセス状況>



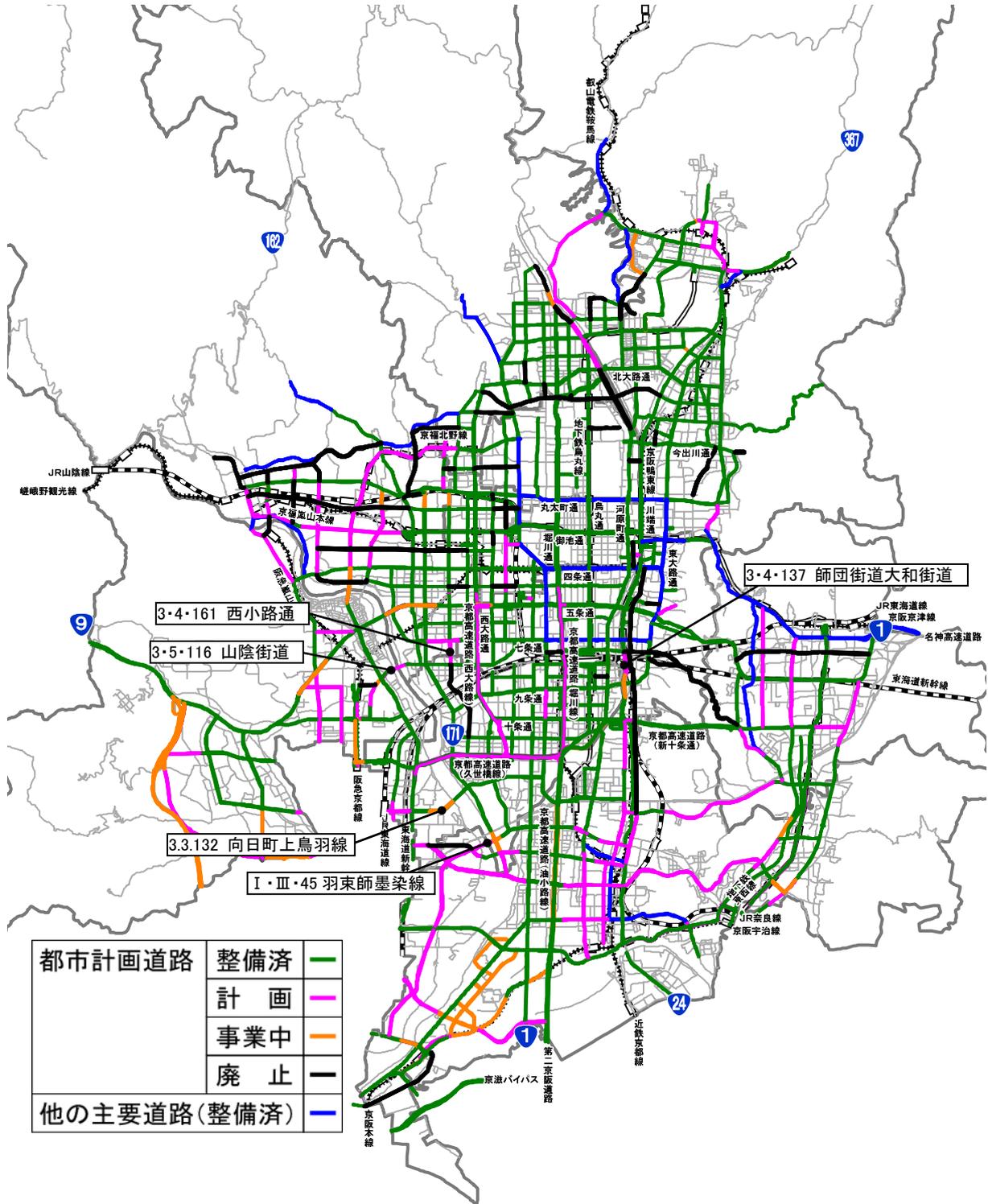
資料)平成 22 年道路交通センサス一般交通量調査

ク)京都市内における都市計画道路の整備状況

京都市の都市計画道路の整備状況図を以下に示す。

郊外部を中心として、事業が進められている路線や現在未着手の路線が多数存在している状況にある。

<都市計画道路整備状況図>



iii)京都市における高速道路ネットワークに係る課題

京都市に係る広域交通の現状を踏まえ、京都市における高速道路ネットワークに係る課題を以下のように捉える。

●京阪神の連携に係る課題

京都市では、大阪府（5.6万台/日）が主要な流動先の一つとなっているが、京都と大阪方面とを結ぶ一般幹線道路である国道1号や国道171号では混雑度が高く、旅行速度が著しく低い区間が多数存在している。

一方、名神高速道路や第二京阪自動車道では、混雑度が1.0を下回っており、旅行速度も高い。名神高速道路については、休日や時間帯によっては、一部区間で一時的な渋滞等の発生が懸念されるものの、平常時においては円滑な交通環境が確保されている。

したがって、一般国道と高速道路における需要と供給のバランスが適切なものとなっていないものと捉えられ、個々のボトルネック箇所の改善を図るとともに、高速道路の利用促進を図ることが求められる。

●京都市内における高速道路ネットワークとの連携に係る課題

京都市内においては、慢性的な渋滞を生じている箇所も多数存在し、平常時においても、旅行速度が低い状況にある。

したがって、既存の高速道路である名神高速道路や京都高速道路の新十条通や油小路線へのアクセスが良好とはいえない状況にあり、京都市内における高速道路ネットワークへの迅速なアクセスの確保を図ることが求められる。

●京都市内の交通円滑化に係る課題

京都市は、他都市と比較して、交通渋滞や交通事故等の問題が大きい状況にあるが、特に、中心部等において著しく、様々な都市活動や経済活動等に悪影響を及ぼしているものと捉えられる。

この対策として、現在、京都第二外環状道路等の高規格道路の事業が進められているところである。

京都市においては、京都第二外環状道路等の供用後の交通状況も踏まえながら、都市計画道路の整備を含め、市内交通の円滑化を図ることが求められる。

②高速道路ネットワークにおける3路線の位置づけと果たすべき役割の明確化

i)各地域計画等における京都高速道路の位置づけ

●近畿圏基本整備計画「近畿圏整備法」

近畿圏整備計画は、近畿圏整備法に基づき、近畿圏の建設とその秩序ある発展を図るための総合的、かつ基本的な方針を定める計画であり、現在、第5次（平成12年3月）の計画が策定されている。

<近畿圏基本整備計画における京都高速道路の位置づけ>

第4次計画では、「京阪連絡・京都高速道路について調査を進め、事業化を図る」と記載されていた。

第5次計画では、「京都高速道路の整備を推進」と記載されている一方、京阪連絡道路に係る具体的な記載はみられない。

【都市計画決定当時(第4次:昭和63年2月)】

- ・大阪、京都、神戸の三大都市、「新しい開発拠点」等の連携を強化し、基本的交通施設とのアクセスの改善に資する高速交通施設の整備を図る。
- ・大都市地域の骨格的構造の形成を図るほか、高規格幹線道路等基幹的交通施設への迅速なアクセスの確保を図る。このため、京阪連絡・京都高速道路について調査を進め、事業化を図る。



【最新(第5次:平成12年3月)】

圏域内の多様な連携を支える道路

- ・高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携の支援、空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点等の連結に資する地域高規格道路の整備を推進する。
- ・このため、阪神高速道路、京都高速道路の整備を推進し、京滋バイパス、第二京阪道路、洛南連絡道路、学研都市連絡道路等について、事業中の区間の整備を推進するとともに、その他の区間の調査を推進する。

●近畿圏建設計画「近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律」

近畿圏整備法では、既成都市区域（京阪神）の近郊に、既成都市区域が無秩序に膨張することを極力排除するとともに、過大都市と直結する交通通信等の連絡施設の整備を行い、計画的な宅地開発を中心として育成整備を図るべき区域として近郊整備区域を設定し、また外縁部には都市開発区域として、積極的に工業都市、住宅都市等を開発し、人口と産業の定着を促す区域を設定している。

近畿圏整備計画の実効性を高めるため、これらの既成都市区域（京阪神）の中期的な計画として関係自治体が自らの地域の具体的な整備の方針を示すものとして、建設計画が位置づけられている。

<近畿圏基本整備計画における京都高速道路の位置づけ>

平成3年時点では、京阪連絡道路及び京都高速道路について、「調査を促進する」と記載されていた。

平成18年時点では、「京都高速道路の整備、京阪連絡道路の調査を進める」と記載されている。

【都市計画決定当時(平成3年9月)】

- ・ 京阪連絡・京都高速道路は京都～大阪間の淀川右岸における交通渋滞を解消するとともに、京都市の都市内交通の円滑化を図るため、京阪神都市圏の骨格となる自動車専用道路網の一環として、調査を促進する。



【最新(平成18年7月)】

- ・ 関西文化学術研究都市や関西国際空港等へのアクセスとして、高規格幹線道路など広域幹線道路網の整備推進を図るとともに、府県際交通や地域内交通ネットワークの整備を図るため幹線道路等の整備を推進する。
- ・ 整備を進める主要道路は、次のとおりである。
 - 高規格幹線道路
 - 第二名神高速道路、京都縦貫自動車道（京都第二外環状道路）、京奈和自動車道
 - 地域高規格道路
 - 第二京阪道路、学研都市連絡道路、洛南連絡道路
- ・ 京都～大阪間の淀川右岸における交通渋滞を解消するとともに、京都市の都市内交通の円滑化を図るため、京都都市圏の骨格となる自動車専用道路の一環として、京都高速道路の整備、京阪連絡道路の調査を進める。 また、北大阪地域と南丹地域を結ぶ地域高規格道路として京都中部阪神連絡道路の調査を進める。

●京都府総合計画

京都府総合計画は、これまで京都府におけるおおむね 10 年を計画期間とした府政運営の基本となる計画であったが、平成 23 年 1 月に策定された「明日の京都」は、10 年一括の「長期」の「総合計画」に基づく府政運営から発想を転換し、「基本条例」、「長期ビジョン」、「中期計画」、「地域振興計画」の四つを策定し、これからの新しい京都づくりの指針としている。

京都高速道路の都市計画決定当時の平成 2 年には、「第 4 次京都府総合開発計画」が策定され、その後、平成 13 年に「新京都府総合計画」、そして平成 23 年に、最新となる「明日の京都」へと更新されている。

<京都府総合計画における京都高速道路の位置づけ>

「第 4 次京都府総合開発計画」（平成 2 年 1 月）では京都高速道路と京阪連絡道路について、「整備を促進する」という表現となっている。

一方、「明日の京都」（平成 23 年 1 月）では、京都高速道路について「斜久世橋区間の建設」に係る記載はあるものの、その他の京都高速道路や京阪連絡道路の記載はみられない。

【都市計画決定当時(第 4 次京都府総合開発計画:平成 2 年 1 月)】

- ・交通混雑の緩和と淀川右岸の交通需要に対応するため、京阪連絡道路の計画策定と整備を促進する。
- ・都市内交通の円滑化を図るため、京都高速道路として東西方向の久世橋・新十条通、南北方向の油小路通、堀川通、西大路通の整備を促進する。



【最新(明日の京都 中期計画:平成 23 年 1 月)】

- ・京都縦貫自動車道、新名神高速道路、鳥取豊岡宮津自動車道などにおいて、地域間交流の支障となっている高速道路の未完成区間を早期に解消します。
- ・鉄道や道路などの交通基盤を整備し、市域の内外の移動に係る利便性を高めます。

【具体的な取組】

- 地域鉄道事業者の安全性向上のための設備整備（左京区、中京区）
- J R 奈良線の複線化の推進（伏見区）
- 阪神高速道路 8 号京都線（斜久世橋区間）（南区）の建設
- 京都西立体交差事業（国道 9 号千代原口交差点の立体交差化）（西京区）
- 京都第二外環状道路の整備（西京区）

●京都市基本計画

京都市基本計画は、おおよそ 20 年の将来を展望した京都市基本構想（平成 11 年 12 月策定，地方自治法第 2 条）に掲げたまちづくりを推進するための具体的な施策を示した計画である。

京都高速道路の都市計画決定当時の昭和 60 年には「京都市基本計画」が策定され，その後，平成 12 年に「新京都市基本計画」，そして平成 22 年に，最新となる「はばたけ未来へ！ ^{みやこ}京プラン（京都市基本計画）」へと更新されている。

<京都市基本計画における京都高速道路の位置づけ>

昭和 60 年時点では，京阪連絡道路及び京都高速道路の記載はないが，「特に重要な路線は，自動車専用道路として整備を促進」という表現となっている。

一方，平成 22 年時点では，京阪連絡道路及び京都高速道路も含めて具体的な道路名の記載はされていない。

【都市計画決定当時(京都市基本計画:昭和 60 年 3 月)】

- ・ 広域幹線道路については，市街地内通過交通の排除を重視するとともに，市内主要幹線道路との接続に配慮して網を形成する。また，特に重要な路線は，自動車専用道路として整備を促進する。



【最新(はばたけ未来へ！ 京(みやこ)プラン(京都市基本計画):平成 22 年 12 月)】

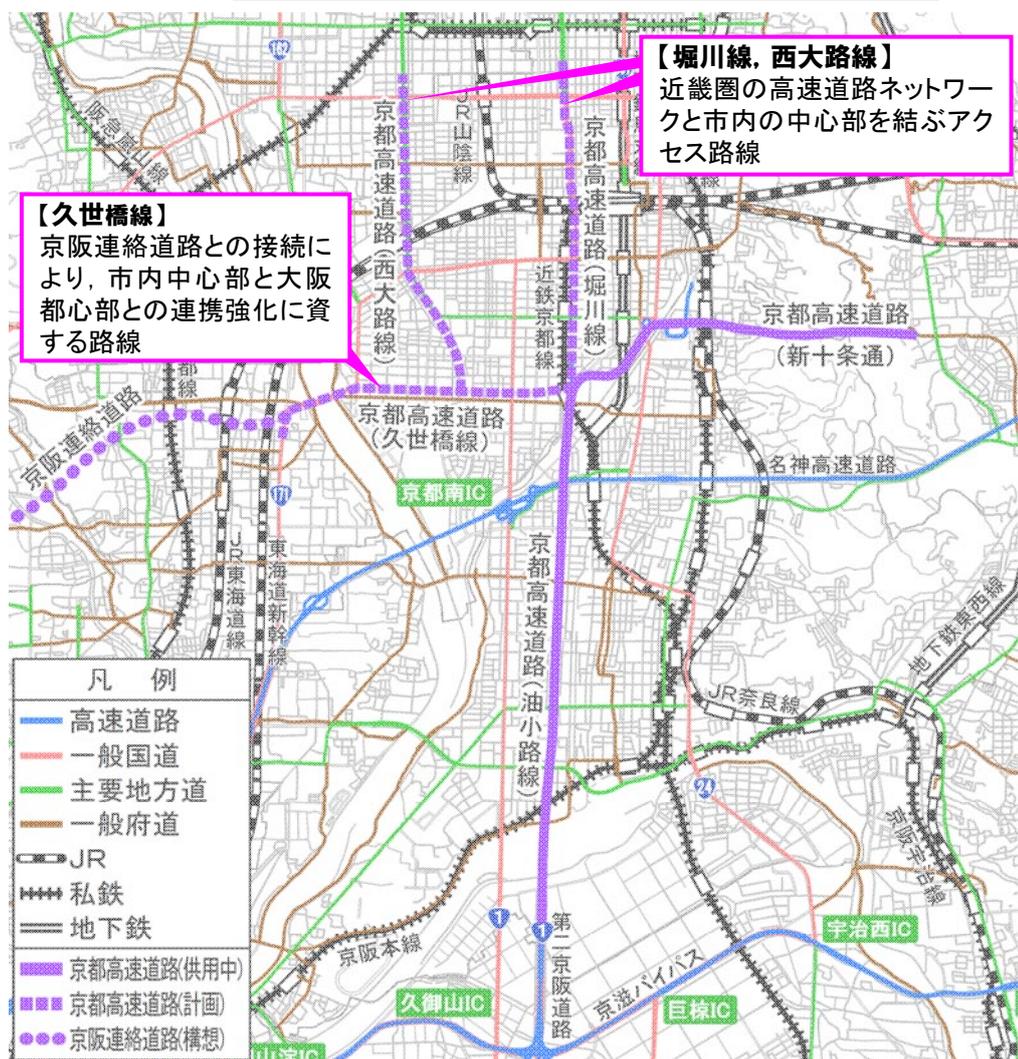
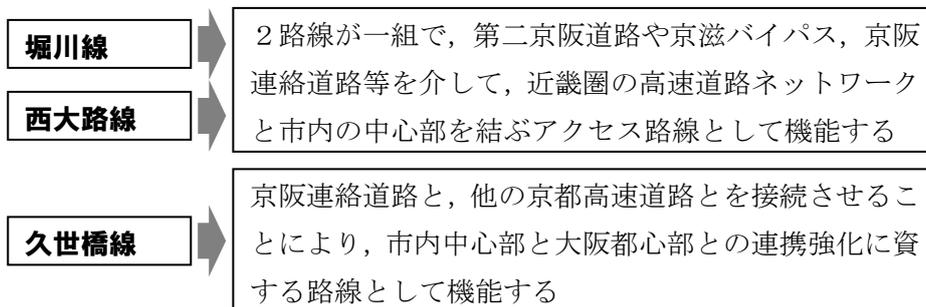
- ・ 円滑な人の移動，物流を支える幹線道路ネットワークの整備を推進する。
- ・ とくに，災害などの緊急時に傷病者の搬送，物資の輸送に必要な緊急輸送道路の確保など市民が安心できる安全な道づくりを推進する。

ii) 高速道路ネットワークにおける 3 路線の位置づけと果たすべき役割

各地域計画等における都市計画決定当時の京都高速道路の位置づけを総括すると、以下のように捉えることができる。

- ・ 京阪神の連携強化に資する高速ネットワークの形成（近畿圏基本整備計画）
- ・ 京都市における大都市地域としての骨格的構造の形成（近畿圏基本整備計画）
- ・ 高規格幹線道路への迅速なアクセスの確保（近畿圏基本整備計画）
- ・ 京都～大阪間の淀川右岸における交通渋滞の解消（近畿圏建設計画，京都府総合計画）
- ・ 京都市の都市内交通の円滑化（近畿圏建設計画，京都府総合計画，京都市基本計画）

このような位置づけを果たすうえで、3 路線のルートや他路線との接続状況等を考慮すると、以下のような役割を担うものと捉えられる。



③3 路線に関連する高速道路ネットワークの動向・見通し

i) 高速道路ネットワークの動向・見通し

京都市では、名神高速道路により、国土レベルでの広域ネットワークが形成されてきたが、平成15年8月に、京滋バイパスの久御山JCT～大山崎JCT間、平成20年1月に、第二京阪道路（阪高京都線接続部～巨椋池IC間）、京都高速道路油小路線〔阪神高速京都線；上鳥羽出入口～第二京阪道路接続部〕が開通することにより、京滋バイパスや第二京阪道路と接続し、利便性が非常に高まるものとなった。

さらに、平成20年6月に、京都高速道路新十条通〔阪神高速京都線；山科出入口～鴨川東出入口〕が開通、平成23年3月に、京都高速道路油小路線が全線開通するなど、ネットワークの拡充が進んでいる。

さらに、今後は、平成24年度中に、京都第二外環状道路（沓掛IC～大山崎IC）が開通予定であるとともに、新名神高速道路が、平成28年度までに、城陽JCT～八幡JCT、高槻第一JCT～神戸JCT、平成35年度までに全線開通する予定となっているなど、周辺の高速度道路ネットワークの整備が着実に進められている。

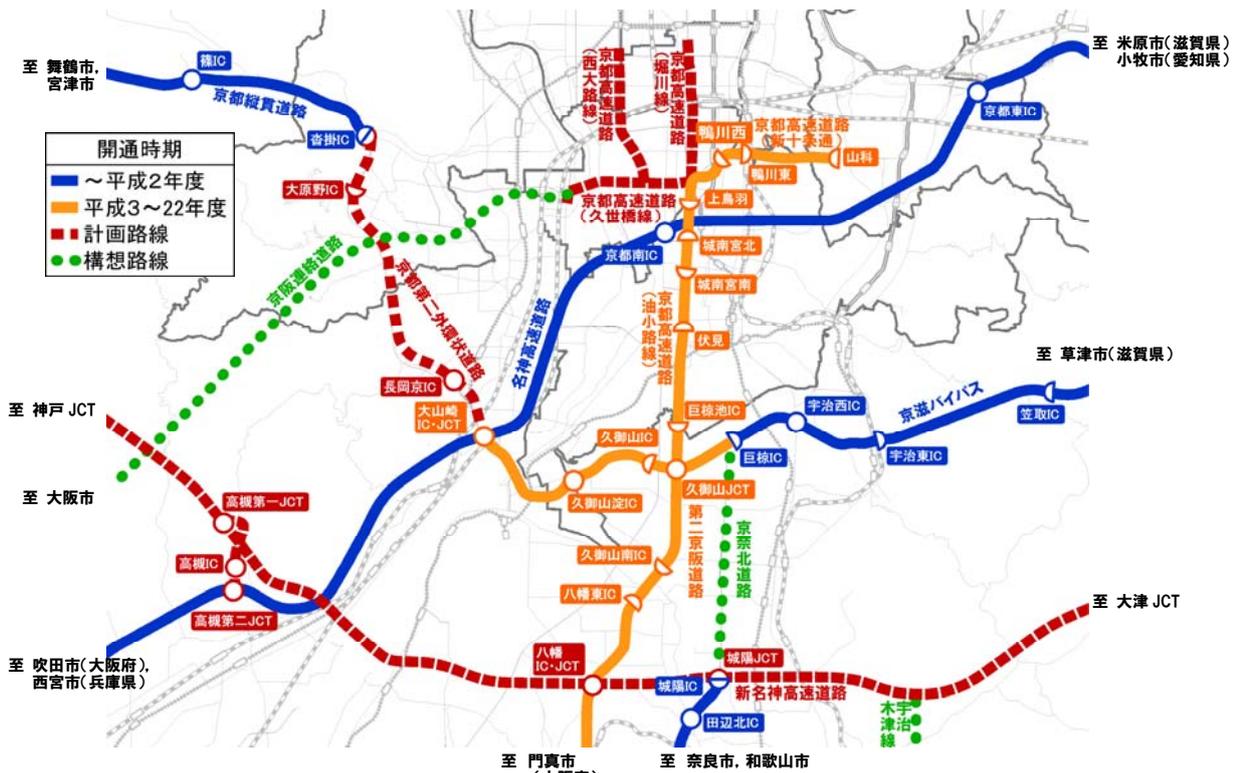
その他には、地域高規格道路候補路線である京阪連絡道路（阪神高速湾岸線～京都市南区久世）等が存在している。

<高規格道路ネットワークの整備状況>

開通年月	道路名称	開通区間
昭和 38 年 7 月	名神高速道路	栗東IC～尼崎IC 開通
昭和 63 年 2 月	京都縦貫道路	沓掛IC～亀岡IC～千代川IC 開通
昭和 63 年 8 月	京滋バイパス	瀬田東IC～巨椋IC 開通
昭和 63 年 10 月	京奈自動車道	城陽IC～田辺西IC 開通
平成 3 年 12 月	京奈自動車道	田辺西 IC～精華下狛 IC 開通
平成 5 年 3 月	京奈自動車道	精華下狛 IC～山田川 IC 開通
平成 8 年 4 月	京都縦貫道路	千代川IC～丹波IC 開通
平成 10 年 7 月	名神高速道路	京都南IC～吹田IC 6車線化
平成 12 年 4 月	京奈自動車道	山田川 IC～木津 IC 開通
平成 15 年 3 月	京滋バイパス	巨椋IC～久御山JCT 開通
	第二京阪道路	巨椋池IC～枚方東IC 開通
平成 15 年 8 月	京滋バイパス	久御山JCT～大山崎JCT 開通
平成 15 年 12 月	京滋バイパス	大山崎IC 開通
平成 20 年 1 月	第二京阪道路	阪高京都線接続部～巨椋池IC 開通
	阪神高速京都線	上鳥羽出入口～第二京阪道路接続部 開通
平成 20 年 6 月	阪神高速京都線	山科出入口～鴨川東出入口 開通
平成 22 年 3 月	第二京阪道路	枚方東IC～門真JCT 開通
平成 23 年 3 月	阪神高速京都線	鴨川東出入口～上鳥羽出入口 開通

<高規格道路ネットワークの整備予定>

開通予定年度	道路名称	開通予定区間
平成 24 年度	京都第二外環状道路	沓掛IC～大山崎IC
平成 28 年度	新名神高速道路	城陽JCT～八幡JCT, 高槻第一JCT～神戸JCT
平成 35 年度	新名神高速道路	大津JCT～城陽JCT, 八幡JCT～高槻第一JCT
構想路線	京阪連絡道路	阪神高速湾岸線～京都市南区久世
構想路線	京奈北道路	京滋バイパス～城陽JCT
構想路線	宇治木津線	宇治市～木津川市



ii)京阪連絡道路の位置づけと動向

京阪連絡道路は、高規格幹線道路網と一体となって高速交通体系の役割を果たし、地域構造を強化する規格の高い道路である「地域高規格道路」に位置づけられる路線である。

さらに、この「地域高規格道路」のうち、仙台・東京・名古屋・大阪・広島・北九州・福岡のそれぞれの都市圏内の都市高速道路および重要路線が該当する「都市圏自動車専用道路」に位置づけられている。

平成6年11月に、各地方建設局や都道府県等からの要望を受け付け、12月16日付で、地域高規格道路として、以下の2種類の路線245路線が指定^{*}された。

- ・「計画路線」…地域高規格道路として整備を進める路線（138路線；延長5,320km）
- ・「候補路線」…地域高規格道路として整備を進める妥当性等についての基礎的な調査を行う路線（107路線）

京阪連絡道路は、この時点で、「候補路線」として指定されている。

なお、平成10年6月には、第2回指定として「候補路線」35路線、「計画路線」54路線が追加され、平成6年の第1回指定と併せて候補路線110路線、計画路線186路線（約6,950km）となっている。

このように指定された「計画路線」の中からルート選定、整備手法、環境影響評価、都市計画等の調査を進める「調査区間」、事業着手に向けて環境影響評価手続き、都市計画決定手続き、予備設計等を進める「整備区間」を指定し、平成16年3月30日付けで「調査区間」約1,207km、「整備区間」2,969kmとなっている。

京阪連絡道路は、地域高規格道路の「候補路線」として、平成6年12月に指定された路線であるが、現段階で、その位置づけは変わっていない。

現在、第二外環状道路や新名神高速道路等の高規格道路の事業が進められているが、京阪連絡道路は、その供用後の交通状況を踏まえたうえで、京都市内外を含めて、関連する地域の交通課題に応じた対策として、必要に応じてその具体化を図る路線と捉えられる。

<京阪連絡道路を取り巻く動向>

年 月	動 向
平成6年11月	・各地方建設局や都道府県等からの地域高規格道路に係る要望を受け付け。
平成6年12月	・地域高規格道路に係る要望を受け、地域高規格道路として、245路線(計画路線;138路線, 候補路線;107路線)を指定。 ・京阪連絡道路は、この時点で「候補路線」として指定。
平成16年3月	・「計画路線」の中からルート選定、整備手法、環境影響評価、都市計画等の調査を進める「調査区間」、事業着手に向けて環境影響評価手続き、都市計画決定手続き、予備設計等を進める「整備区間」を指定。
現在	・京阪連絡道路は、地域高規格道路の「候補路線」としての位置づけは変わらないまま、現在に至る。 ・現在、事業が進められている第二外環状道路や新名神高速道路等の供用後の状況を踏まえた地域交通課題に応じて具体化を図る路線と捉えられる。

④高速道路ネットワークにおける位置づけや役割の観点からの検証の考え方(案)

京都高速道路 3 路線において、堀川線及び西大路線は、近畿圏の高速道路ネットワークと市内の中心部を結ぶアクセスを担うとともに、久世橋線は京阪連絡道路との接続により、市内中心部と大阪都心部との連携強化を担うものと捉えられる。

このような高速道路ネットワークにおける各路線の役割や位置づけを踏まえ、以下のような検証手法に基づき、3 路線が果たす機能を検証する。

<検証方法(案)>

1. 3 路線の有無による京都都心部からの所要時間の変化の分析

検証の狙い	3 路線の有無による京都都心部からの所要時間の変化を分析し、3 路線が存在することによる、高速道路ネットワークを活用した京都都心部へのアクセス性の機能を検証する。																																		
検証方法	<p>平成 22 年度センサス OD に基づく現況交通量再現結果 (交通量) により、ベースとなる高速道路ネットワークに対して、3 路線を加えた場合と加えなかった場合の京都都心部と各高速道路 IC 間の所要時間を算出したうえで、その変化量・変化率を比較する。</p> <p>基本とする比較ケースは、以下の 2 ケースとする。</p> <p>①京都高速道路 3 路線 (堀川線・西大路線・久世橋線) あり</p> <p>②京都高速道路 3 路線 (堀川線・西大路線・久世橋線) なし</p> <p>なお、今後の周辺路線の整備進展等を考慮して、ベースとなる高速道路ネットワークについて、以下のパターンで上記 2 ケースを比較する。</p> <p>【前提条件】 平成 22 年度センサス調査時点のネットワークに、京都高速道路油小路線斜久世橋区間を追加したネットワーク</p> <p>【パターン 1】 事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路, 事業中の都市計画道路等) を追加したネットワーク (事業路線ネットワーク)</p> <p>【パターン 2】 京都高速道路 3 路線を除き、現在、計画・構想されている路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路等) を追加したネットワーク (フルネットワーク)</p> <p><検証ケース></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">パターン1 (事業路線ネットワーク)</th> <th colspan="2">パターン2 (フルネットワーク)</th> </tr> <tr> <th>①3路線有</th> <th>②3路線無</th> <th>①3路線有</th> <th>②3路線無</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>京都高速 堀川線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>京都高速 西大路線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>京都高速 久世橋線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>		パターン1 (事業路線ネットワーク)		パターン2 (フルネットワーク)		①3路線有	②3路線無	①3路線有	②3路線無	京都高速 堀川線	○	×	○	×	京都高速 西大路線	○	×	○	×	京都高速 久世橋線	○	×	○	×	事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○	計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)	×	×	○	○
	パターン1 (事業路線ネットワーク)		パターン2 (フルネットワーク)																																
	①3路線有	②3路線無	①3路線有	②3路線無																															
京都高速 堀川線	○	×	○	×																															
京都高速 西大路線	○	×	○	×																															
京都高速 久世橋線	○	×	○	×																															
事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○																															
計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)	×	×	○	○																															
評価の考え方	京都都心部と各高速道路 IC 間の所要時間の変化量及び変化率から、高速道路ネットワークによる京都都心部へのアクセス性の改善効果の大きさを評価する。																																		

2. 京阪連絡道路の有無による京都都心部と大阪都心部間の所要時間の変化の分析

検証の狙い	京阪連絡道路の有無による、久世橋線存在時の京都都心部から大阪都心部への所要時間の変化を分析し、京阪連絡道路が存在することによる、高速道路ネットワークを活用した京都都心部と大阪都心部との連携強化について検証する。																																							
検証方法	<p>平成 22 年度センサスODに基づく現況交通量再現結果(交通量)により、ベースとなる高速道路ネットワークに対して、京阪連絡道路を加えた場合と加えなかった場合の、久世橋線存在時の京都都心部から大阪都心部への所要時間を算出したうえで、その変化量・変化率を比較する。</p> <p>比較ケースは、以下の 2 ケースとする。</p> <p>①京阪連絡道路あり ②京阪連絡道路なし</p> <p>なお、今後の周辺路線の整備進展等を考慮して、ベースとなる高速道路ネットワークについて、以下のパターンで上記 2 ケースを比較する。</p> <p>【前提条件】 平成 22 年度センサス調査時点のネットワークに、京都高速道路油小路線斜久世橋区間を追加したネットワーク</p> <p>【パターン 1】 事業の目処が立っている路線(京都第二外環状道路, 新名神高速道路, 事業中の都市計画道路等)を追加したネットワーク(事業路線ネットワーク)</p> <p>【パターン 2】 京都高速道路 3 路線を除き、現在、計画・構想されている路線(京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路等)を追加したネットワーク(フルネットワーク)</p> <p><検証ケース></p> <table border="1" data-bbox="448 1102 1318 1433"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">パターン1 (事業路線ネットワーク)</th> <th colspan="2">パターン2 (フルネットワーク)</th> </tr> <tr> <th>①京阪連絡有</th> <th>②京阪連絡無</th> <th>①京阪連絡有</th> <th>②京阪連絡無</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>京都高速 堀川線</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>京都高速 西大路線</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>京都高速 久世橋線</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>京阪連絡道路</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>未着手の都市計画道路</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>		パターン1 (事業路線ネットワーク)		パターン2 (フルネットワーク)		①京阪連絡有	②京阪連絡無	①京阪連絡有	②京阪連絡無	京都高速 堀川線	○	○	○	○	京都高速 西大路線	○	○	○	○	京都高速 久世橋線	○	○	○	○	事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○	京阪連絡道路	○	×	○	×	未着手の都市計画道路	×	×	○	○
	パターン1 (事業路線ネットワーク)		パターン2 (フルネットワーク)																																					
	①京阪連絡有	②京阪連絡無	①京阪連絡有	②京阪連絡無																																				
京都高速 堀川線	○	○	○	○																																				
京都高速 西大路線	○	○	○	○																																				
京都高速 久世橋線	○	○	○	○																																				
事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○																																				
京阪連絡道路	○	×	○	×																																				
未着手の都市計画道路	×	×	○	○																																				
評価の考え方	京都都心部と大阪都心部間の所要時間の変化量及び変化率から、京阪連絡道路の有無による、久世橋線を経由した大阪都心部と京都都心部間のアクセス性の改善効果の大きさを評価する。																																							

3. 高速道路ネットワークとしての代替性の検証

検証の狙い	京阪連絡道路と久世橋線が存在することにより、名神高速道路や新名神高速道路の通行が規制された場合の高速ネットワークとしての機能代替性を検証する。																																																																																																																				
検証方法	<p>平成 22 年度センサスODに基づく現況交通量再現結果(交通量)により、ベースとなる高速道路ネットワークに対して、名神高速道路や新名神高速道路の一部区間を途絶させた場合に、3 路線を加えた場合と加えなかった場合の京都都心部や京都東 I C と、各高速道路 I C 間の所要時間を算出したうえで、その変化量・変化率を比較する。</p> <p>比較ケースは、以下の 3 ケースとする。</p> <p>①名神高速道路の京都南 I C～大山崎 I C 区間を途絶させた場合</p> <p>①-1) 京阪連絡道路あり、久世橋線あり</p> <p>①-2) 京阪連絡道路なし、久世橋線なし</p> <p>②新名神高速道路の八幡 I C～高槻 I C 区間を途絶させた場合</p> <p>②-1) 京阪連絡道路あり、久世橋線あり</p> <p>②-2) 京阪連絡道路なし、久世橋線なし</p> <p>③京都高速新十条通の伏見出入口～巨椋池 I C 区間を途絶させた場合</p> <p>③-1) 京阪連絡道路あり、久世橋線あり</p> <p>③-2) 京阪連絡道路なし、久世橋線なし</p> <p>なお、今後の周辺路線の整備進展等を考慮して、ベースとなる高速道路ネットワークについて、以下のパターンで上記 3 ケースを比較する。</p> <p>【前提条件】 平成 22 年度センサス調査時点のネットワークに、京都高速道路油小路線斜久世橋区間を追加したネットワーク</p> <p>【パターン 1】 事業の目処が立っている路線(京都第二外環状道路、新名神高速道路、事業中の都市計画道路等)を追加したネットワーク(事業路線ネットワーク)</p> <p>【パターン 2】 京都高速道路 3 路線を除き、現在、計画・構想されている路線(京阪連絡道路、未着手の都市計画道路等)を追加したネットワーク(フルネットワーク)</p> <p><検証ケース></p> <table border="1" data-bbox="448 1413 1378 1910"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="6">パターン1 (事業路線ネットワーク)</th> <th colspan="6">パターン2 (フルネットワーク)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">①名神高速道路 京都南C～ 大山崎C間 途絶</th> <th colspan="2">②新名神高速道路 八幡C～ 高槻C間 途絶</th> <th colspan="2">③京都高速 新十条通 伏見出入口～ 巨椋池C間 途絶</th> <th colspan="2">①名神高速道路 京都南C～ 大山崎C間 途絶</th> <th colspan="2">②新名神高速道路 八幡C～ 高槻C間 途絶</th> <th colspan="2">③京都高速 新十条通 伏見出入口～ 巨椋池C間 途絶</th> </tr> <tr> <th></th> <th>①-1)</th> <th>①-2)</th> <th>②-1)</th> <th>②-2)</th> <th>③-1)</th> <th>③-2)</th> <th>①-1)</th> <th>①-2)</th> <th>②-1)</th> <th>②-2)</th> <th>③-1)</th> <th>③-2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>京都高速 堀川線</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>京都高速 西大路線</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>京都高速 久世橋線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路、新名神高速道路等)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>京阪連絡道路</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>計画・構想路線 (京阪連絡道路、未着手の都市計画道路)</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>		パターン1 (事業路線ネットワーク)						パターン2 (フルネットワーク)						①名神高速道路 京都南C～ 大山崎C間 途絶		②新名神高速道路 八幡C～ 高槻C間 途絶		③京都高速 新十条通 伏見出入口～ 巨椋池C間 途絶		①名神高速道路 京都南C～ 大山崎C間 途絶		②新名神高速道路 八幡C～ 高槻C間 途絶		③京都高速 新十条通 伏見出入口～ 巨椋池C間 途絶			①-1)	①-2)	②-1)	②-2)	③-1)	③-2)	①-1)	①-2)	②-1)	②-2)	③-1)	③-2)	京都高速 堀川線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	京都高速 西大路線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	京都高速 久世橋線	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×	事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路、新名神高速道路等)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	京阪連絡道路	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×	計画・構想路線 (京阪連絡道路、未着手の都市計画道路)	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○
	パターン1 (事業路線ネットワーク)						パターン2 (フルネットワーク)																																																																																																														
	①名神高速道路 京都南C～ 大山崎C間 途絶		②新名神高速道路 八幡C～ 高槻C間 途絶		③京都高速 新十条通 伏見出入口～ 巨椋池C間 途絶		①名神高速道路 京都南C～ 大山崎C間 途絶		②新名神高速道路 八幡C～ 高槻C間 途絶		③京都高速 新十条通 伏見出入口～ 巨椋池C間 途絶																																																																																																										
	①-1)	①-2)	②-1)	②-2)	③-1)	③-2)	①-1)	①-2)	②-1)	②-2)	③-1)	③-2)																																																																																																									
京都高速 堀川線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																																																																									
京都高速 西大路線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																																																																									
京都高速 久世橋線	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×																																																																																																									
事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路、新名神高速道路等)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																																																																									
京阪連絡道路	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×																																																																																																									
計画・構想路線 (京阪連絡道路、未着手の都市計画道路)	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○																																																																																																									
評価の考え方	名神高速道路や新名神高速道路の一部区間を途絶させた場合における、京都都心部や京都東 I C と、各高速道路 I C 間の所要時間の変化量及び変化率から、高速ネットワークとしての機能代替性の確保状況を評価する。																																																																																																																				

(2)都市計画施設としての役割や機能の観点からの検証

①都市施設として果たすべき役割や機能の整理

都市計画道路の機能については、「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」（（社）日本都市計画学会）で、大きく交通機能、空間機能、市街地形成機能の3つの機能が存在しているものとしている。

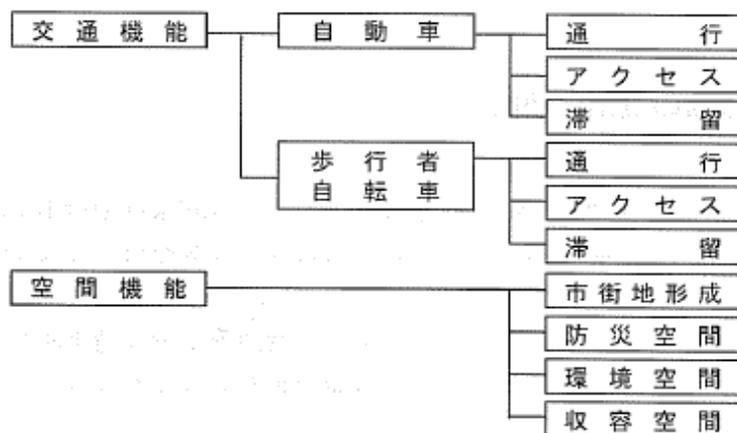
また、「道路構造令の解説と運用（平成16年2月 社団法人日本道路協会）」においても、市街地形成機能が空間機能に含まれる一方、「交通機能」が「自動車」と「歩行者・自転車」に区分されるとともに、「沿道利用機能」が「アクセス機能」（沿道施設に容易に入出りできる機能）、「滞留機能」（自動車が駐車したり歩行者が滞留できる機能）に区分されるという差異はあるが、同様の体系を位置づけている。

<都市内道路の機能>

機能の区分		内 容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通機関の導入空間機能	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通機関の導入のための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区形成	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典)実務者のための新都市計画マニュアルⅡ 6巻【都市施設・公園緑地編】都市交通施設（（社）日本都市計画学会）

<道路の機能>



出典)道路構造令の解説と運用（平成16年2月 社団法人日本道路協会）

京都高速道路のような自動車専用道路は、沿道アクセスが制約されているため、一般街路のような沿道の利活用やまちづくりに資する機能は有さないものの、通行機能を中心に幅広い機能を有するものとなっている。

<都市内道路の機能と保有機能>

機能の区分			内 容	保有機能		
				一般街路	京都高速道路	
① 交通機能	通行機能	自動車	自動車が安全・円滑・快適に通行できる機能	○	○	
		歩行者・自転車	人が安全・円滑・快適に通行できる機能	○	—	
	沿道利用機能	自動車	アクセス機能	沿道の土地利用のための出入等の沿道サービス機能	○	—
			滞留機能	自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能	○	—
		歩行者・自転車	アクセス機能	歩行者等が沿道施設に容易に出入りできる機能	○	—
			滞留機能	歩行者等が滞留できる機能	○	—
② 空間機能	都市環境機能		景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	○	—	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能	○	○	
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能	○	○	
	収容空間	公共交通機関の導入空間機能	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通機関の導入のための空間	○	△	
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間	○	△	
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	○	△	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	○	△		
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区形成	○	—		
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	○	—		

資料)実務者のための新都市計画マニュアルⅡ 6巻【都市施設・公園緑地編】都市交通施設 ((社)日本都市計画学会) 道路構造令の解説と運用(平成16年2月 社団法人日本道路協会)

注1)機能の区分、内容について「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」と「道路構造令の解説と運用」を踏まえて作成した上で、保有機能を追記。

注2)収容空間については、路線に付随する機能であるが、京都高速道路では、本機能を目的として整備を図るものではないため△としている。

都市構造・土地利用の誘導形成については、一般街路のように、沿線レベルで土地利用の誘導形成に資するものではなく、ランプ周辺の誘導形成に限定されるものと考えられるため△としている。

②果たすべき役割や機能を踏まえた整備効果の検証の考え方(案)

京都高速道路は、都市計画施設（都市計画道路；自動車専用道路）として、交通機能（通行機能）、空間機能（都市防災機能、収容空間）、市街地形成機能（都市構造・土地利用の誘導形成）の機能を担うことが求められるものと捉えることができる。

このため、3路線の整備により、これらの機能が、どのように発揮されるかについて検証を行うものとする。

なお、収容空間に係る機能については、道路の整備に付随して生じる機能であり、今回の検証対象からは除外するものとした。

<検証方法(案)>

1. 通行機能の検証

(1)所要時間短縮効果の検証

検証の狙い	3路線の有無による京都都心部からの一般道路における所要時間の変化を分析し、3路線が存在することによる京都都心部の一般道路の交通円滑化面から、通行機能を検証する。																																		
検証方法	<p>平成22年度センサスODに基づく現況交通量再現結果（交通量）により、ベースとなる高速道路ネットワークに対して、3路線を加えた場合と加えなかった場合の京都都心部と主要地点間（京都市内々：区役所間相互、京都市内外：京都市役所～周辺市町役場間等）の所要時間を算出したうえで、その変化量・変化率を比較する。</p> <p>基本とする比較ケースは、以下の2ケースとする。</p> <p>①京都高速道路3路線（堀川線・西大路線・久世橋線）あり</p> <p>②京都高速道路3路線（堀川線・西大路線・久世橋線）なし</p> <p>なお、今後の周辺路線の整備進展等を考慮して、ベースとなる高速道路ネットワークについて、以下のパターンで上記2ケースを比較する。</p> <p>【前提条件】 平成22年度センサス調査時点のネットワークに、京都高速道路油小路線斜久世橋区間を追加したネットワーク</p> <p>【パターン1】 事業の目処が立っている路線（京都第二外環状道路、新名神高速道路、事業中の都市計画道路等）を追加したネットワーク（事業路線ネットワーク）</p> <p>【パターン2】 京都高速道路3路線を除き、現在、計画・構想されている路線（京阪連絡道路、未着手の都市計画道路等）を追加したネットワーク（フルネットワーク）</p> <p><検証ケース></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">パターン1 (事業路線ネットワーク)</th> <th colspan="2">パターン2 (フルネットワーク)</th> </tr> <tr> <th>①3路線有</th> <th>②3路線無</th> <th>①3路線有</th> <th>②3路線無</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>京都高速 堀川線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>京都高速 西大路線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>京都高速 久世橋線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>		パターン1 (事業路線ネットワーク)		パターン2 (フルネットワーク)		①3路線有	②3路線無	①3路線有	②3路線無	京都高速 堀川線	○	×	○	×	京都高速 西大路線	○	×	○	×	京都高速 久世橋線	○	×	○	×	事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○	計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)	×	×	○	○
	パターン1 (事業路線ネットワーク)		パターン2 (フルネットワーク)																																
	①3路線有	②3路線無	①3路線有	②3路線無																															
京都高速 堀川線	○	×	○	×																															
京都高速 西大路線	○	×	○	×																															
京都高速 久世橋線	○	×	○	×																															
事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○																															
計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)	×	×	○	○																															
評価の考え方	京都都心部と主要地点間の所要時間の変化量及び変化率から、京都都心部の交通円滑化による一般道路の通行機能の改善効果の大きさを評価する。																																		

(2)一般道路における混雑度の改善効果の検証

検証の狙い	3 路線の有無による一般道路の混雑度の変化を分析し、3 路線が存在することによる京都都心部の一般道路の交通円滑化面から、通行機能を検証する。																																																														
検証方法	<p>平成 22 年度センサス OD に基づく現況交通量再現結果 (交通量) により、ベースとなる高速道路ネットワークに対して、各ケースについて一般道路における区間別及び断面別の混雑度を算出したうえで、その変化量・変化率を比較する。</p> <p>比較ケースは、以下の 4 ケースとする。</p> <p>① 京都高速道路 3 路線 (堀川線・西大路線・久世橋線) あり</p> <p>② 京都高速道路 3 路線 (堀川線・西大路線・久世橋線) なし</p> <p>③ 京都高速道路 (堀川線・西大路線) あり、京都高速道路 (久世橋線) なし</p> <p>④ 京都高速道路 (堀川線・西大路線) なし、京都高速道路 (久世橋線) あり</p> <p>なお、今後の周辺路線の整備進展等を考慮して、ベースとなる高速道路ネットワークについて、以下のパターンで上記 4 ケースを比較する。</p> <p>【前提条件】 平成 22 年度センサス調査時点のネットワークに、京都高速道路油小路線斜久世橋区間を追加したネットワーク</p> <p>【パターン 1】 事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路, 事業中の都市計画道路等) を追加したネットワーク (事業路線ネットワーク)</p> <p>【パターン 2】 京都高速道路 3 路線を除き、現在、計画・構想されている路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路等) を追加したネットワーク (フルネットワーク)</p> <p><検証ケース></p> <table border="1" data-bbox="443 1137 1369 1469"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4">パターン1 (事業路線ネットワーク)</th> <th colspan="4">パターン2 (フルネットワーク)</th> </tr> <tr> <th>①</th> <th>②</th> <th>③</th> <th>④</th> <th>①</th> <th>②</th> <th>③</th> <th>④</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>京都高速 堀川線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>京都高速 西大路線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>京都高速 久世橋線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>		パターン1 (事業路線ネットワーク)				パターン2 (フルネットワーク)				①	②	③	④	①	②	③	④	京都高速 堀川線	○	×	○	×	○	×	○	×	京都高速 西大路線	○	×	○	×	○	×	○	×	京都高速 久世橋線	○	×	×	○	○	×	×	○	事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○	○	○	○	○	計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)	×	×	×	×	○	○	○	○
	パターン1 (事業路線ネットワーク)				パターン2 (フルネットワーク)																																																										
	①	②	③	④	①	②	③	④																																																							
京都高速 堀川線	○	×	○	×	○	×	○	×																																																							
京都高速 西大路線	○	×	○	×	○	×	○	×																																																							
京都高速 久世橋線	○	×	×	○	○	×	×	○																																																							
事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○	○	○	○	○																																																							
計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)	×	×	×	×	○	○	○	○																																																							
評価の考え方	一般道路における混雑度 (区間別, 断面別) の変化量及び変化率から、京都都心部の一般道路の交通円滑化面における改善効果の大きさを評価する。																																																														

(3)中心市街地における渋滞損失時間の軽減効果の検証

検証の狙い	3路線の有無による京都都心部の渋滞損失時間の変化を分析し、3路線が存在することによる京都都心部の交通円滑化面から、通行機能を検証する。																																																														
検証方法	<p>平成22年度センサスODに基づく現況交通量再現結果(交通量)により、ベースとなる高速道路ネットワークに対して、各ケースについて京都都心部の渋滞損失時間を算出したうえで、その変化量・変化率を比較する。</p> <p>基本とする比較ケースは、以下の4ケースとする。</p> <p>①京都高速道路3路線(堀川線・西大路線・久世橋線)あり ②京都高速道路3路線(堀川線・西大路線・久世橋線)なし ③京都高速道路(堀川線・西大路線)あり、京都高速道路(久世橋線)なし ④京都高速道路(堀川線・西大路線)なし、京都高速道路(久世橋線)あり</p> <p>なお、今後の周辺路線の整備進展等を考慮して、ベースとなる高速道路ネットワークについて、以下のパターンで上記4ケースを比較する。</p> <p>【前提条件】 平成22年度センサス調査時点のネットワークに、京都高速道路油小路線斜久世橋区間を追加したネットワーク</p> <p>【パターン1】 事業の目処が立っている路線(京都第二外環状道路, 新名神高速道路, 事業中の都市計画道路等)を追加したネットワーク(事業路線ネットワーク)</p> <p>【パターン2】 京都高速道路3路線を除き、現在、計画・構想されている路線(京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路等)を追加したネットワーク(フルネットワーク)</p> <p><検証ケース></p> <table border="1" data-bbox="443 1104 1370 1431"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4">パターン1 (事業路線ネットワーク)</th> <th colspan="4">パターン2 (フルネットワーク)</th> </tr> <tr> <th>①</th> <th>②</th> <th>③</th> <th>④</th> <th>①</th> <th>②</th> <th>③</th> <th>④</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>京都高速 堀川線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>京都高速 西大路線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>京都高速 久世橋線</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>		パターン1 (事業路線ネットワーク)				パターン2 (フルネットワーク)				①	②	③	④	①	②	③	④	京都高速 堀川線	○	×	○	×	○	×	○	×	京都高速 西大路線	○	×	○	×	○	×	○	×	京都高速 久世橋線	○	×	×	○	○	×	×	○	事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○	○	○	○	○	計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)	×	×	×	×	○	○	○	○
	パターン1 (事業路線ネットワーク)				パターン2 (フルネットワーク)																																																										
	①	②	③	④	①	②	③	④																																																							
京都高速 堀川線	○	×	○	×	○	×	○	×																																																							
京都高速 西大路線	○	×	○	×	○	×	○	×																																																							
京都高速 久世橋線	○	×	×	○	○	×	×	○																																																							
事業の目処が立っている路線 (京都第二外環状道路, 新名神高速道路等)	○	○	○	○	○	○	○	○																																																							
計画・構想路線 (京阪連絡道路, 未着手の都市計画道路)	×	×	×	×	○	○	○	○																																																							
評価の考え方	京都都心部の渋滞損失時間の変化量及び変化率から、京都都心部の交通円滑化面における改善効果の大きさを評価する。																																																														

2. 都市防災機能の検証

(1)緊急輸送機能強化の効果の検証

検証の狙い	市内の主要な防災拠点間における緊急輸送機能強化の面から、都市防災機能を検証する。
検証方法	<p>3路線は、京都市地域防災計画（京都市防災会議）における緊急交通路候補路線や緊急輸送道路（第1次）としての指定が想定される路線である。このため、3路線は、災害による被害が発生した場合に、応急対策に必要な人員及び物資を迅速に輸送するために、緊急輸送ルートとして機能を果たすことが期待されることから、現状の緊急交通路候補路線や緊急輸送道路ネットワークに対して、3路線が追加されることによる機能強化面の影響を検証する。</p> <p>検証にあたっては、市内の主要な防災拠点（府庁・市役所・区役所・支所等、物資集積拠点〔災害物資搬送センター等〕、応援部隊の進出拠点〔京都市消防活動総合センター等〕、災害拠点病院〔京都第一赤十字病院、京都市立病院〕）間の移動にあたっての3路線の有無による、以下の変化を確認し、その影響の大きさを検証する。</p> <ul style="list-style-type: none">・拠点間移動における短縮距離（3路線を追加することにより、現在の緊急輸送道路ネットワーク等を利用する場合より、どの程度距離が短縮されるか）・拠点間移動における経路選択枝の増加（3路線を追加することにより、防災拠点間の移動にあたって、現在の緊急輸送道路ネットワーク等を活用する場合に対して、経路選択枝が増加するか）
評価の考え方	3路線の存在による機能向上が果たされる要素の有無から、3路線による緊急輸送に係る機能強化度合いの大きさを評価する。

(2)災害防止に資する効果の検証

<p>検証の狙い</p>	<p>3路線を整備することにより、確保される道路幅員を踏まえて、火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能面の役割を確認する。</p>																
<p>検証方法</p>	<p>阪神大震災等における事例に基づく道路の幅員と延焼防止の関係を踏まえ、現状と3路線の整備により確保される道路幅員（都市計画道路幅員）から、3路線による火災等拡大の遅延・防止の効果を整理する。</p> <p>参考）阪神大震災等における事例に基づく道路の幅員と延焼防止の関係 （京都市における都市計画道路網の見直しに係る評価根拠）</p> <table border="1"> <caption>延焼防止率の傾向</caption> <thead> <tr> <th>道路の幅(m)</th> <th>延焼防止率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0~4</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>4~6</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>6~8</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>8~10</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td>10~12</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>12~15</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>15~</td> <td>70%</td> </tr> </tbody> </table>	道路の幅(m)	延焼防止率 (%)	0~4	15%	4~6	45%	6~8	50%	8~10	55%	10~12	60%	12~15	65%	15~	70%
道路の幅(m)	延焼防止率 (%)																
0~4	15%																
4~6	45%																
6~8	50%																
8~10	55%																
10~12	60%																
12~15	65%																
15~	70%																
<p>評価の考え方</p>	<p>3路線の整備による延焼防止率の向上度合いから、3路線による災害防止機能の大きさを評価する。</p>																

3. 市街地形成機能の検証

(1) 都市構造・土地利用の誘導形成に係る効果の検証

検証の狙い	京都市都市計画マスタープランにおける土地利用方針を踏まえ、その方針の実現を目指すうえで、3路線の存在により果たす役割を確認する。
検証方法	<p>京都市都市計画マスタープランにおける「将来の都市構造」や「土地利用に係る都市計画の方針」に位置づけられる各施策展開を図るうえで、3路線の存在により、その実現支援に資する要素について抽出・整理する。</p> <p>例1) 将来の都市構造の方向性 都市活力の向上と低炭素社会を実現する都市構造の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点を中心とした都市拠点の強化 ・地下鉄をはじめとする鉄道やバスなどの公共交通をはじめとした都市軸の活用 <div data-bbox="502 813 1358 1160" data-label="Diagram"> </div> <p>例2) 都市計画マスタープランにおける土地利用方針のフレーム</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 商業・業務の集積地等における土地利用 2 ものづくり産業等の集積地における土地利用 3 良好な居住環境を誘導する土地利用 4 緑豊かな地域における土地利用 5 京都の魅力を高める土地利用 6 大規模な低未利用地における土地利用
評価の考え方	土地利用に係る都市計画の方針に位置づけられる各施策について、3路線の存在による実現の支援が果たされる要素の有無から、3路線による都市構造・土地利用の誘導形成に資する役割の大きさを評価する。

3. 京都高速道路新十条通～油小路線の全線供用による影響

京都市内においては、平成22年10月に、道路交通センサスによる調査が実施されている。

ただし、その後、平成23年3月に、京都高速油小路線（鴨川東出入口～上鳥羽出入口；通称斜久世橋区間）が開通しているため、交通量調査を実施した。

(1) 調査概要

① 調査の目的

京都3高速道路の供用による影響検証に資するデータ収集のため、以下の目的に基づき、交通量実態調査を実施する。

- ①平成22年度センサス以降に、供用した油小路線・斜久世橋区間の影響を踏まえた交通量を把握・整理するため（センサスでの整理を補完するため）
⇒平成22年ODに基づく交通量配分における現況再現の目安とするため。
- ②3路線の供用による効果・影響を把握するため

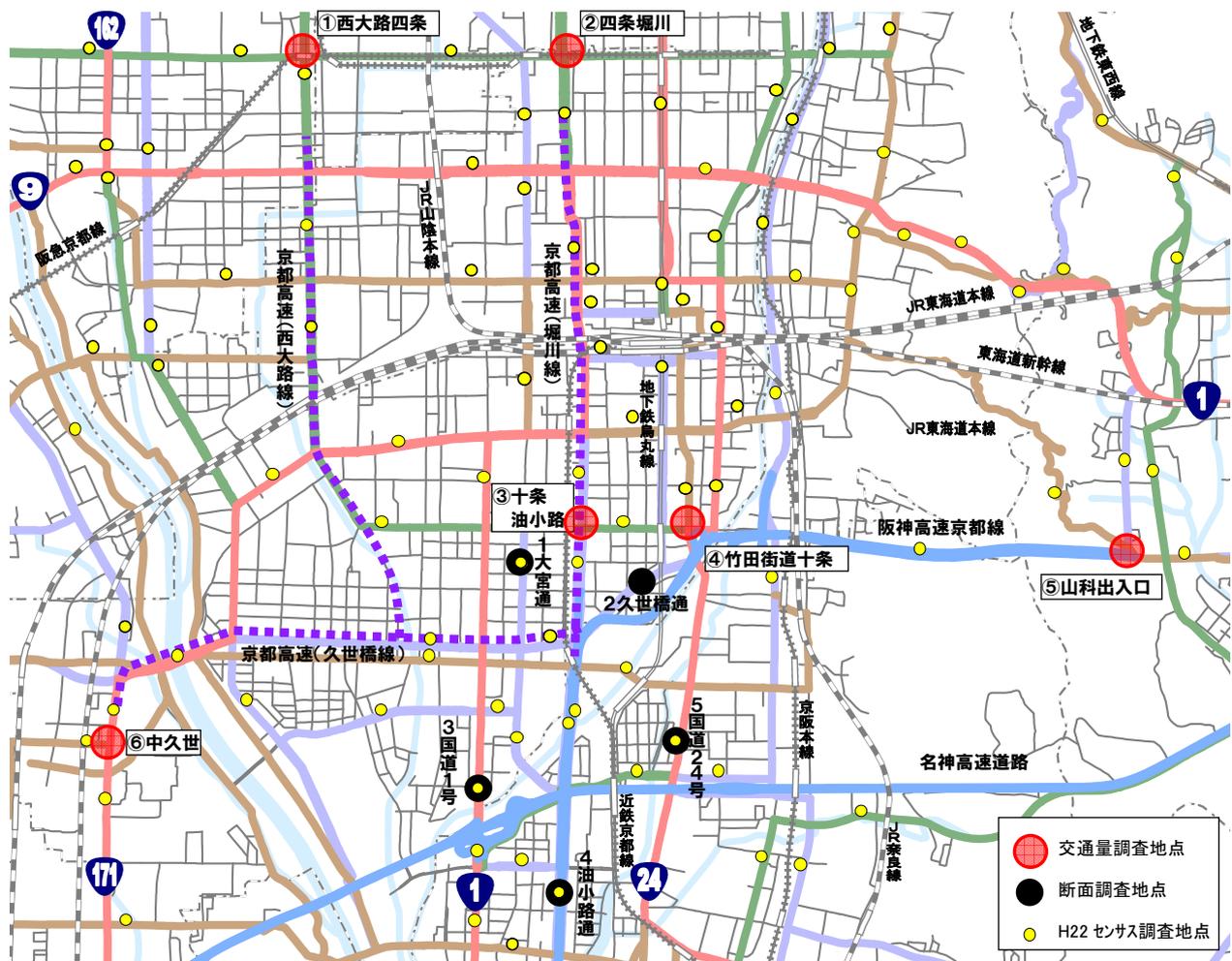
② 調査地点

上記の目的に応じて、以下のような箇所を対象に調査を実施した。

<調査地点一覧表>

区分	No	交差点/住所	目的	
			①	②
交差点	①	西大路四条交差点		○
	②	四条堀川交差点		○
	③	十条油小路交差点	○	○
	④	竹田街道十条交差点	○	
	⑤	山科出入口交差点	○	
	⑥	中久世交差点		○
断面	1	市)大宮通(南区上鳥羽仏現寺町:Q80240)	○	○
	2	久世橋通(南区上鳥羽苗代町)		
	3	国道1号(南区上鳥羽麻ノ木:Q10090)	○	○
	4	市)油小路通(伏見区竹田踞川町:Q80430)	○	○
	5	国道24号(伏見区竹田中川原町:Q10300)	○	○

<調査地点図>



③調査日時

調査日；平成 24 年 10 月 23 日（火）

時間；7 時～19 時（12 時間）

④調査方法

対象交差点及び断面を通過する自動車類を、数取器（カウンター）を用い、方向別、時間帯別、車種別に計測した。

集計単位は 1 時間単位とし、分類は以下に示す 5 分類とした。

<自動車類車種分類表>

車種		ナンバープレート車頭番号
自動車類	乗用車	3, 5, 7
	バス	2
	小型貨物	4, 6
	普通貨物	1, 9, 0,
動力付き二輪車類		自動二輪車、原動機付自転車

※車頭番号 8 の車両は形状にて判断した。

(2)調査結果

調査結果を以下に示す。

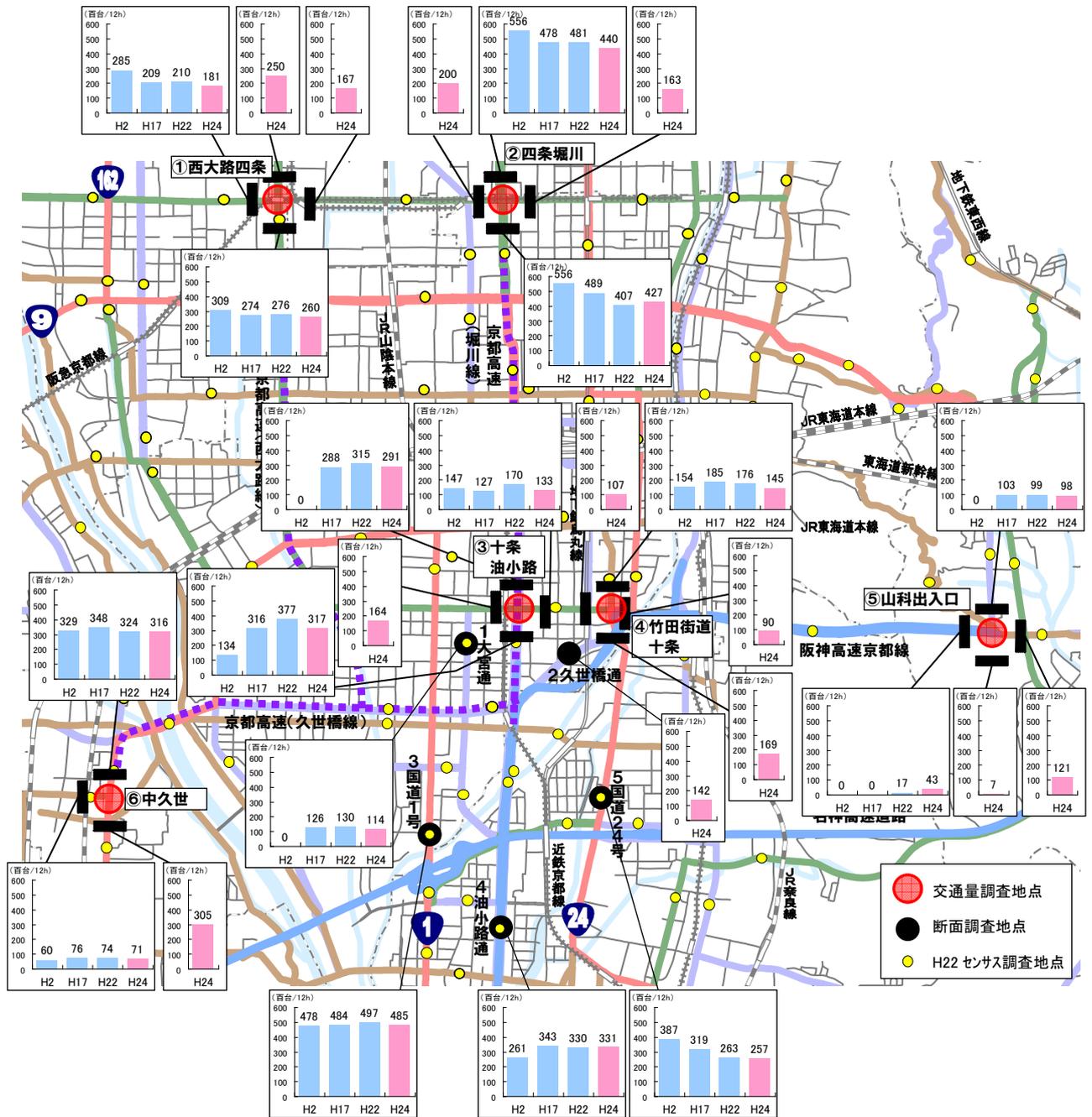
この結果から、以下のような傾向が把握できた。

- ・交通量は、平成 22 年の道路交通センサスの調査時点と比較して、総じて減少傾向にある。
- ・特に、斜久世橋区間と並行する十条油小路交差点の南側（▲5,954 台/12 時間）や東側（▲3,714 台/12 時間）、油小路線と並行する大宮通（▲1,571 台/12 時間）、国道 1 号（▲1,169 台/12 時間）等の区間等では、交通量の減少傾向が強く、斜久世橋区間への転換が生じているものと判断される。
- ・一方、斜久世橋区間の供用により、山科出入口の流出入交通量が約 2,600 台/12 時間増加している。

<交通量調査結果>

	調査実施地点/断面		交通量 〔H24.10〕 (台/12h)	H22 センサス 交通量 (台/12h)	交通量の変化 (台/12h)	交通量の変化 (%)
			A	B	C=A-B	D=(A-B)/ B
交 差 点	① 西大路四条交差点	北側断面	24,978	—	—	—
		南側断面	26,018	27,627	▲1,609	▲5.82%
		東側断面	16,683	—	—	—
		西側断面	18,071	21,010	▲2,939	▲13.99%
	② 四条堀川交差点	北側断面	44,044	48,126	▲4,082	▲8.48%
		南側断面	42,650	40,668	+1,982	+4.87%
		東側断面	16,321	—	—	—
		西側断面	20,023	—	—	—
	③ 十条油小路交差点	北側断面	29,095	31,502	▲2,407	▲7.64%
		南側断面	31,703	37,657	▲5,954	▲15.81%
		東側断面	13,263	16,977	▲3,714	▲21.88%
		西側断面	16,407	—	—	—
	④ 竹田街道十条交差点	北側断面	14,487	17,575	▲3,088	▲17.57%
		南側断面	16,892	—	—	—
		東側断面	9,021	—	—	—
		西側断面	10,706	—	—	—
⑤ 山科出入口交差点	北側断面	9,790	9,916	▲126	▲1.27%	
	南側断面	692	—	—	—	
	東側断面	12,119	—	—	—	
	西側断面 (山科出入口)	4,283	1,695	+2,588	+152.68%	
⑥ 中久世交差点	北側断面	31,571	32,356	▲785	▲2.43%	
	南側断面	30,488	—	—	—	
	西側断面	7,071	7,365	▲294	▲3.99%	
断 面	1 市)大宮通(南区上鳥羽仏現寺町)	11,406	12,977	▲1,571	▲12.11%	
	2 久世橋通(南区上鳥羽苗代町)	14,240	—	—	—	
	3 国道1号(南区上鳥羽麻ノ木)	48,514	49,683	▲1,169	▲2.35%	
	4 市)油小路通(伏見区竹田踞川町)	33,136	32,969	+167	+0.51%	
	5 国道24号(伏見区竹田中川原町)	25,749	26,320	▲571	▲2.17%	

<交通量調査結果>



(3) 調査結果に基づく交通量配分における現況再現の考え方

調査結果については、交通量配分における現況再現にあたっての交通量の目安として活用する。この場合、今回の調査により、最新の交通量が把握できた箇所については、今回の結果を活用する。

なお、本調査は12時間調査のため、平成22年道路交通センサによる昼夜率を活用して24時間換算のうえ、交通量再現の目安とする。

また、総じて、平成22年道路交通センサ交通量より少ない傾向があるが、補正は行わない。