

第 3 回 京都市京都高速道路検証専門委員会

摘 録

第3回「京都市京都高速道路検証専門委員会」摘録

- 1 日 時 平成26年1月7日(火) 午後1時30分～午後3時30分
- 2 場 所 メルパルク京都 5階 会議室2
- 3 出席者 塚口委員長, 岩崎副委員長, 小笠原委員, 河嶋委員, 小浦委員,
多田委員, 濱田委員

4 内 容

- (1) 開会
- (2) 新任委員の紹介
- (3) 議事

・京都高速道路3路線(堀川線, 久世橋線, 西大路線)の見直しに関する検証

【主な内容】

○塚口委員長

ただいまの事務局の説明に対して, 質問, 意見をいただきたい。

○濱田委員

「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」については, ネットワークとしての意義に対する評価を, 一般道の交通需要推計結果に基づく時間短縮効果のみで評価するのはどうかと思う。京都高速道路本線による市役所・ビジネス街・拠点との接続性向上や, リダンダンシー向上等を軸にネットワークとしての必要性を評価することが必要である。その場合, 資料にあるように, 府庁や市役所, 四条烏丸のビジネス街等への接続性は向上する。横浜や東京, 他都市並みに10分以内になる。地震に強い地下トンネルの道路が増えれば, リダンダンシーも向上するため, 意味のある計画となる。なお, ネットワークの役割については, 他の自治体等を含めて検討する場から見解を受けられてはどうかと考えている。

また, 「都市計画施設としての役割や機能の観点からの検証」については, 平成5年3月の都市計画決定時に, 都計審で3つの目的で都市計画決定がなされている。1つ目は, 「京都市内の幹線道路の慢性的な交通渋滞の緩和」, 2つ目は「京都都市圏の交通機能の向上」, 3つ目は「沿線地域の健全で秩序ある発展」となっており, この計画が20年たった今においてもそういう役割があるかを評価すればよい。資料では, 京都市内の渋滞損失が年間500億円となっている。この数値はあくまで推計だが, 渋滞対策協議会では, 実測で年間1500億円程度損失しているものとなっており, 依然京都にとって渋滞というのは大きな課題と捉えるべきと考えている。

それに対して, 本資料では, 特に, 京都市の中心部の渋滞損失が16%削減するとなっており, 現在でも, 一定の効果があると解釈することが自然である。とりわけ南北方向の堀川線や西大路線がその効果の多くを占めており, 南北方向の路線については, 非常に効果があると評価することが自然である。

最後に, 「事業としての成立見通しについての検証」については, 非常に財政が厳しいということは理解しており, 効果はあっても建設するのは難しいという話になるの

かもしれないが、説明にもあったように、資料の総事業費は古い数値である。この事業費が算出された当時から、特にトンネルの施工単価は4分の1程度まで下がっているため、専門委員会として見解を出す上では、現時点の単価に改めて判断の材料にさせていただくべきと考えている。

○事務局

まず、「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」については、一般道の時間短縮だけではなく高速道路を利用した場合の時間短縮も示している。具体的には、例えば、30 ページでは、京都市役所から枚方東インターチェンジまでの間の経路において、高速道路を利用できる場所は利用した場合における3路線の有無による時間短縮を示している。そして、高速道路のランプが北側に整備されることによって様々な効果があることについては、この資料の中でも示させていただいている。また、他の自治体の見解についてお聞きする機会については、この専門委員会で一定ご意見まとめていただいた後に、具体的な事務的協議を多方面で実施していきたいと考えている。

次に、「都市計画施設としての役割や機能の観点からの検証」については、当初は、特に渋滞解消が都市計画の大きな目的であった。当時は「全ての計画構想路線が完成しても、まだ京都市内では渋滞が激しいため、京都高速道路が必要だ」という話であった。そのような中、OD交通量データをみると、昭和60年センサスによる平成22年予測値と平成22年の現在値とを比べると、当時は、現況の1.5倍のOD交通量を予想していた。当時は、そのような過大な条件に基づいた都市計画上の必要性が示されていた。今回は、当時の解析方法を個々に振り返って検証するのではなく現時点に立って、改めて原点から検証するということである。

また、今回の交通量推計は、交通量の再現に重きを置いており、速度についての再現性がかかなり低いという弱みがあるため、算定した渋滞損失額が国土交通省の算定値と乖離する面がある。しかし、3路線の有無による相対比較でみると、全市的には3.3%だが、都心にある3路線の並行区間でみると約16%の軽減効果が図れるものとなっている。つまり、3路線と並行するエリアでは、その渋滞損失時間等を捉えると一定の効果があるということは、濱田委員の見解と同様である。また、堀川線・西大路線の南北軸方向に効果が出てくることも、本データの通りである。

最後の「事業としての成立見通しについての検証」だが、総事業費トータル2900億は、平成16年の国会答弁の金額だが、現時点で公表している数字は、これしかない。今後、委員会の見解としてとりまとめていただける際に、可能なら変更させていただきたいと思っている。ただし、その積算根拠を確実にしないと表に出すのは難しいと考えている。トンネルの施工費は下がっているが高架構造はそれほど下がっていないと考えられるため、額が下がったとしても、総額では半分程度ではないかと考えている。仮に、額が半分に減ったとしても、これだけの財政出動を伴うならば、結論は同じと考えている。

○塚口委員長

事業費については、数値を明記するには根拠が必要となり、京都市独自で決められる

ものではない。京都市は、国土交通省や阪神高速等の関係者と相談の上、それらの両方の責任の下、京都市が勝手に変えたものではない確実な数値として載せられるのなら修正していただきたい。もしそれができないならば、この数値を載せておいて、現状との違いについて何らかの補足説明をつけていただくということとなる。

○小浦委員

交通量をベースにした道路ネットワーク及び都市計画的な位置づけについての検証結果について概ね理解できた。指摘があったように、一定の効果があるもの、あまり効果がないものなど、それぞれがあるかと思うが、道路のネットワークあるいは役割としての検証は一定提示されていると考える。その結果で、判断することは1つの方法だが、もう1つ、今の時代においては、計画論的に、「何に価値を置くのか」という問題が大きく問われている。これまでのように利便性や土地利用の促進といった成長期の計画概念や利便性の価値のみではなく、「これから京都市がどのような都市構造、あるいはどのような都市の価値を生み出していくのか」という計画論の中での評価や計画判断もあるのではないかと考えている。

都市構造的に言えば、都市計画マスタープランに示されているようにエコ・コンパクトシティをめざしていくなかで、公共交通と道路ネットワークとの機能分担において、道路の利便性をどう位置づけていくのかという話がある。「この道路を整備することによって得られることと同時に失うものは何なのか」という話が出てくる。これまでならば、まちにとって大事な風景や住環境よりも、経済成長や利便性が優先されてきたが、今は、価値の考え方は多様化している。

計画道路沿道にどの程度の資源があるかよく認識できていないが、例えば地下での整備ならば、文化財調査はかなりの時間を要することは想定される。どのような都市をめざすのかが都市計画の課題であり、道路整備においてもそうした都市のあり方からの選択が今後問われていくと考えている。費用を要しても必要な道路というのはあって、それは整備しなければならないと考えているが、その必要性を都市の将来像から説明ができるかが、これからの計画にとって大事なことだと考えている。そういう意味で、今回の解析結果は、その判断の基本ラインだと思う。今後は、京都市の都市構造の求めるべき方向性や、「何に価値を見出すまちづくりにするのか」との調整が必要となると感じた。

○塚口委員長

今のご意見について、何か事務局から答えを求められるか。

○小浦委員

今回説明頂いた作業の中では、都市のあり方からの議論はされていないと考えており、今の段階では答えていただくことは難しいのではないかと考えている。この資料では、この3路線を廃止することに問題はないということを説明されたものと理解した。その際、濱田委員が述べられたように、ネットワーク的な役割や交通混雑に伴う損失改善に対する役割など、判断において検討すべき重要な論点だと思っている。計画論的な考え方として、今後は「成長期型の道路の利便性の価値」だけではない、都市にとっての価値についての議論が残されているのではないかとということとしてお伝えしたい。

○事務局

まず、先ほどの説明で「3路線は必要ないことを意図する説明だ」という感想をもたれたのであれば、説明不足であったと考えている。事務局としては、解析結果を淡々とご説明させていただき、先ほど濱田委員とのやりとりの中でも、3路線による効果を十分示させていただいているということで、ご了解いただきたいと考えている。また、「何に価値を置くか」という、基本となる話をいただいたが、事務局としては、この点について各委員のご意見を伺いたい。京都市では、都市計画の中で、今後の都市構造としての確たるものについて、ご説明できる段階には至っていない。ただし、交通政策に関しては、「歩くまち・京都」を全面に押し出しており、その効果はでてきている。このような中で、「現状をどうとらえるか」が重要になる。例えば、先ほど、渋滞や混雑について数値で申し上げたが、「今の状態に対して、かなりの投資をもって改善すべきものと判断するかどうか」である。その「物差し」「価値」をどこに置くかということが重要だが、日々の社会生活、都市の中で何に価値を見出すが、非常に悩ましい。例えば「今の渋滞状況はぜひとも改善しなければならない」ということであれば、また違った結論も出てくる。そういった点についてご意見をいただければと考えている。

○小浦委員

なかなか難しい問題だが、持続可能な都市のあり方として、京都市では都市計画マスタープランに示されているように、できるだけ道路交通に頼らないような都市構造への組みかえも議論されつつある。確かに、京都を目的地として、入ってくる広域からの利便性という観点からは、3路線の整備で都心への到達が早くなるという役割は認められる。しかし、今回のデータからは、京都市の都市への到達という観点から考えれば余り変わらないように見える。

どちらがよいかは、「広域的な動き」と「都市の中での動き」との乗りかえをどのようにしていくのかという計画の問題だと思う。この計画の検討においては、いくつかのトレードオフが考えられるため、何がいいかについてはもう少し議論の余地があると思う。しかし、少なくとも京都市が大事にしている歴史的な資源や住まい方は保全すべきであり、それに対して、この整備がネガティブに働くのであれば、整備すべきかどうかはよく考えるべきではないかと思う。そのため、交通のみではなく、都市計画や地域づくりと合わせて判断するべきと考えている。

○小笠原委員

現在、京都市では、都市計画の見直し作業を行っている。その中で、駅周辺に集積させたコンパクトシティ化を図り、車による移動といったものを極力なくして、「高齢者への配慮」あるいは「歩くまち・京都」といった概念に対応できるようなまちづくりを目指していく方向へ見直しを進めている。その結果として、どういう人流あるいは物流に変化するかについては、未知数の部分があり、そこがどうなるかということを見越した上で、この話を議論するというのは、中々難しいと考えている。本来は、そこまで含めて議論を進めることがあるべき姿かもしれないが、残念ながら、まだ対応できてない。

一方、LRTやBRT等の、京都市内における既存交通の合理化の話で、人流を支える公共交通機関をどうするかについても、2～3年である程度議論をしてまとめていかなければならないと考えている。こちらにも、どのような交通体系が最も望ましいかについて、様々な考え方があり、現状では結論付けられない状況にある。このため、私は、現段階では現状をベースに、ある程度の将来予測をしたうえでの話に限定することは仕方がないと考えている。個別には、色々と思うところがあり、例えば、現在、東大路通で「歩くまち」の話を考えているが、東大路通の車線を減少して歩道を拡幅する場合、東大路通を流れる南北の道路交通が、川端通や堀川通のいずれかに分散していくものとなる。現在、東大路通から下ってきた自動車交通がバイパスを抜け、名神高速道路に入っていくという流れが最も非常に多くなっているが、歩道を拡幅し、片側2車線を1車線にすることによってどういう動きが出てくるのかということからすると、南北方向の交通問題がでてくる。そのような意味では、先ほど、事務局が話されたように、整備の必要性までを完全に否定しているものではないが、事業として財政状況が厳しいなかで、こうした話をせざるを得ないというお話になるものと捉えている。今回は結論がないため、次回の話になると思うが、どのような「書きぶり」になるのが重要になってくると考えている。

○塚口委員長

今回、結論がないのは、今回の議論を踏まえて、「どういうところに到達できるか」を検討し、次回に示していくためであり、あえて書かれていないものと捉えている。

○多田委員

今回、初めて参加させていただいたが、この委員会は「京都高速道路の効果を検証する」という目的の委員会ということでよろしいか。

先ほど事務局からこういう観点で意見をいただきたいという話をお聞きした際に違和感を抱いた。本日の資料では、「プラス・マイナスはあるものの、3路線の整備による効果もある」というような結論でお書きになっているものと捉えた。つまり、「残る3路線には、こういう効果なり、欠点がある」ということが我々の議論すべきことである。そこから先の小浦先生や小笠原局長が述べられた話は、「何か違う場で議論することなのかな」と感じた。このため、この場では、「残る3路線はこういうことが確認されました」ということでいいのかなと考えている。その先の「これを基に、残る3路線どうするのか」や先ほどの「京都市そのものをどうするのか」という議論はまた別のところでの議論という理解でよろしいか。

○事務局

事務局としては、この場合は、専門的な知見から効果とか必要性をもう一度検証していただき、その結果、様々な尺度から「この際、計画まで廃止すべきじゃないか」という意見もあれば、「いやいや、まだこのまま計画を存続させるべきである」など、この委員会としてどう判断するかまで、意見をいただきたい。このため、「こういった事実がありました」という確認だけではなく、「それをどう評価するか」まで意見をいただきたくことが、事務局としての希望である。

○多田委員

それならば、材料が余りにも少ない。先ほど小笠原局長が話されたように、「京都市をどうしていくものか」という話がないと、我々に、そこまでの結論となるような意見を求められても難しい。加えて、先ほどお話された「事業としての成立見通し」についても、もう少し費用や事業手法の話などについて、算出当時と比較すると、様々な方法が出ているため、その点についての議論をもう少し深めて、フィージビリティを確認することも必要である。何より「歩くまち」を含めて、京都全体としてどうするかが示された上じゃないと、我々としては、京都高速の残る3路線の位置づけについて議論できない。

○塚口委員長

京都市が「明確な都市像」や「こうしていきたいというもの」を持ち合わせていない訳ではない。基本構想及び基本計画に都市像が示されている。そして、都市計画マスタープランなどにおいても交通体系をどうしていくかということについて明確に記載されている。京都は内陸の都市であるため、港湾もなければ、空港もない。このため、陸路で、外と繋がらなければならず、その場合に道路ネットワークが、非常に重要、不可欠であるということは、京都市の各種計画等々に記載されている。従って、現在の整備済みの京都高速道路あるいは第二外環状道路などが、非常に有用、有効であるものと認識がされていると考えているうえ、市域を通過しない新名神高速道路や、名神高速道路などの高速道路に対する評価も非常に高い。そのうえで、京都市として「それをいかに使うか」が重要であるという認識は首尾一貫している。また、近畿地方整備局からの様々な支援もあったが、京都市における総合交通戦略が策定されており、88のプロジェクトが位置づけられ、進捗管理の下、進められている。そのような中、都心部においては、「歩くまち・京都」という考え方がある。これは道路が要らないというものではない。道路を使う公共交通は多々あるため、そういったような公共交通を生かすための道路整備をするが、「歴史的なまちなか」や「京都としての価値観」を台無しにしてまで道路を造ってしまえば、150万人の市民の歴史都市における豊かな生活も維持できないため、CO2対策もあり、「歩いて楽しめるまちにしたい」という考え方を有している。これは、市長の様々な発言等から見ても、はっきりしている。このため、「この3路線だけを取り上げて、京都市の全ての部分が決まってなかったら議論できない」という状況ではない。今までの京都の取り組みをご理解いただいたうえで、「残る3路線ができればそれなりの効果がある」という話書かれているため、そういったところを総合的に考えて、「この委員会としてどういうようなとりまとめをしていくのか」を考えていただきたい。ただし、この点については、我々が最終的な決定をするのではない。最終的に決めるのは、京都市長であるため、市長に対して、我々の意見をどのように申し上げるかについて、意見をいただければと考える。

○河嶋委員

私は京都市の職員であり、一番事務局に近い立場での話になろうかと思うが、「これからの京都市がどうあるべきか」という議論が必要と思っている。しかし、それは、今までのまちづくりで、様々な委員会でも議論されてきており、そういう中で出てき

た言葉が「歩くまち・京都」という重要なフレーズである。そこでは、四条通や東大路の歩道拡幅等の議論もある。そういう事業を進めていく上で、ウィークポイントが出てくるが、それをいかに克服していくかが課題と捉えている。しかし、最も大きい課題は「歩くまち・京都」として、「京都へのアクセスなのか」「京都の都心へのアクセスなのか」、そして、「それを充実させるのか」という話がある。ただし、京都へのアクセスは、ある程度出来上がっているものと捉えられる。そのうえで、さらに、都心へのアクセスが必要になるかが論点だと考えている。市長の発言を見ると「抜本の見直し」と言われている。しかし、私は、「即廃止」と申し上げている訳ではない。ただし、「今後のまちづくりの中で、果たして京都の中に今後高速道路の整備が必要なのか」という原点に戻ってみれば、「事業が成立するのか」という経済的な背景に加え、「事業主体がどこになるか」という話もある。そういう中で、色々と判断をしていかなければならないと考えている。冒頭に、事務局から説明があったが、現在の事業では、他に様々な重要な事業がある。例えば、防災対策である。橋梁の耐震化を率先してやっていこうと、現在、事業の見直しを実施しており、中断している路線も多数存在している。このような中で、改めて「これ以上負荷がかかるようなことがあっていいのか」ということを考えていかなければならない。実際に、事業主体まで決まってない中で、このような話ではできないが、恐らく 20～30 年は事業が成立しない。着手できないのではないかと考えている。このことについては、私が勝手に考えることであり、それが正しいかは、国から助言を受けなければならない。しかし、そういうなかでも、この委員会の中で、「一定の方向性を出せればよい」と考えている。しかし、「高速道路がなくなれば、他に何もしなくていい」ということではないと思っている。先ほど述べたウィークポイントについては、それを補完する施策が必要だと考えている。それが、例えば堀川線に代わる JR 高架下のほか、ボトルネックになっている箇所の補強等に結びつくのではないかと考えている。加えて、東西や南北の断面で、3 路線がなくなることによって、「補完すべきものが幾つも出てくるのではないか」と考えている。将来を見据えたなかで、この委員会では、大局的な判断が求められているのではないかと、方向づけが必要ではないかなと考えている。

○岩崎副委員長

前回の委員会から、1 年程度経過したが、私としては「前期の市長の際にやろうという事業であり、実施したほうがよいだろう」と考えていた。私も全国的な主要都市は大体わかっているつもりだが、他の政令指定都市において 10 分以内に高速道路にアクセスできるようになっている中で、150～200 万規模であるにもかかわらず、京都市のように、広域ネットワークにリンクがないというまちは珍しいと考えていたためである。このため、「整備により効果が少しでもあるならば、整備すればどうか」と考えていた。

しかし、本日の資料を見させていただき、推計方法は方法論でありテクニカルな議論は別としても、都心から外へ出るのに所要時間が 5 分程度の減少で、都心部の渋滞損失は 16%減と限定的なものとなっている。これでは、整備をしても、他の政令都市及ばない。広域的にも見ても 3.3%ぐらいしか減少できない。5 分の短縮といえ、

我々が若いころは5分前集合と言われ、さらにお年を召した方なら10分前というように、5分や10分というのはものの仕切りのスタートの入口の時間程度である。ここからは、行政あるいは政治の判断となるが、私が、中立的な立場で述べさせていただくと、「そこまで考えてやる必要があるのだろうか」という気がしている。「3路線と並行した路線についてはかなり改善される」が、「広域的に見ると余り改善効果というのが乏しい」という分析結果になっている。都心から外へ出ていくときの幾つかの道路でも混雑は残るが、それは「歩いて暮らせるまち」あるいは「わかって移動する空間」として考えることが重要。我々のように土木に携わる者は、「つくること」にかなり注力してきたが、「使いこなすこと」に関しては余り知恵を使ってないように認識している。そういうことから言うと、いわゆる既存の幹線道路の認知度をもっと高める、あるいは認知度を高めるように、既存の幹線道路の一部を修復し、そのスペックを高めるなどの対応を行うことによって、「使う側」である事業者や市民がそれなりの使い方をするものと考えられる。そのような使い方の結果、先ほどの5分や3%という効果は、ある程度補完されるのではないか。むしろ、交通施策を通じて、そういう取り組みを行うことが「これからのまちづくり」なのかもしれない。そういう議論については、小浦先生と話が同じといえる。

○塚口委員長

皆様方から一通り意見を伺ったため、ここで本日欠席の東川委員から書面で意見をいただいております、私のほうから紹介させていただきたい。意見を2ついただいている。1つ目は、京都高速道路の検証だが、「京都高速道路は、都市計画決定時の都市整備の目的を達成するための1つの手段であり、本道路の検証というより市内で現に渋滞が多く発生しているという問題を解決するための方策が議論され、その中で京都高速道路が果たす役割を検証すべきではと考える。平成5年3月16日の都市計画決定時の目的でだが、京都市内の幹線道路の慢性的な交通渋滞を緩和、京都市都市圏の交通機能の向上、沿線地域の健全で秩序ある発展ということである」。これについては、本日出席の委員からも出されたが、「例えば堀川通など南北方向の交通に課題が残るため、その解決策については検討すべきである」という意見と同様と考えられる。さらに、高速道路以外の施策を含めた総合的な交通対策の必要性を指摘した意見であり、これは岩崎委員から発言いただいたことに対応するものと考えられる。仮に3路線をつくらないというふうにしても、堀川通など南北の交通動線を整備していくというような記述で、本日の発言と同様と捉えられる。

さらに、2つ目は、「平成22年の現況ODで交通分析の推計をしているが、平成22年センサスペースの平成42年将来ODが今年度末に出る予定と聞いており、検証については一般に使われる本データにより推計すべきであると考え」ということだが、先ほど最初の事務局の説明にもあったように、ここ数年の交通量には大きな差はなく、±10%の感度分析も行っているため、それほど心配されなくてもその範囲にとどまるのではないかなど考える。このように、東川委員からのご意見は、皆様方からこの場でいただいたものとそれほど変わらないのかなというふうに考えている。

○多田委員

先ほど、委員長から背景等について説明いただいたため、私としても委員会の位置づけというのも理解したつもりである。このため、狭い範囲ではなく、広い範囲でのご意見を述べさせていただきたいが、この資料の流れからは、「当然、つくったら効果はあるよね」「ただし、こういう事業としての成立の見通しを考えると、本当にそれに見合ったものになっているのかどうか」ということは非常に大きな点であると思っている。従って、当然ながら、幾ら費用をかけてもいいし、幾ら時間かけてもいいのであれば、つくった効果が出るのは当たり前である。このため、これを現状の形のまま進めるかについては、様々なところからの判断があると考ええる。私としては、委員の方々から「歩くまち・京都」についての意見をいただいたなかで、そういうコンセプトでまちづくりをしていったなかでも、「様々な自動車交通に関する道路の問題が残る」というご意見をいただいております、そういうものに対応するものは何らか必要だと思っている。この3路線の現行計画ということではなく、例えばそういう課題を解決するような代替案について、事務局や我々も含めて、様々なことを考え、意見として言っていたほうがより現実的だと考えている。

○濱田委員

大きな話を2点と、あと最後に簡単なお願いを1点させていただきたい。

各委員の発言を聞いて、1つ目の論点として、この委員会のミッションがある。規約では、「機能及び効果等について検証を行うこと」がミッションとされていて、それを額面どおり解釈をすると、「やる」「やらない」というところまで踏み込むとは書いていない。仮に額面どおりだとすると、「利便性とかそういう価値観からすると、こういうデータになる」と、「効果はそれなりにある、ただしお金もかかる」が1つまとめになる。一方で、事務局からお話があったように、「やる」「やらない」に対する評価までまとめるならば、ほかの委員からもあったように、もう少し踏み込んだ議論、例えば「歩くまち・京都」施策のためにプラスになるのかマイナスになるのか、ほかの施策との「組み合わせ論」まで踏み込まないと、「やる」「やらない」まで結論に至らないのではないかとというのが1点。

2つ目の話として、現在、京都高速を整備すると、京都のまちなかに車を呼び込んでしまうという前提で、議論がされているような感じがするが、それは、整備の仕方や使い方次第だと考えている。逆に言えば、現在、京都のまちは、自動車交通需要に対して幹線道路の量が少ないため、需要過多の状態だと考えている。ただし、中心部から南北方向に道路を整備すれば、自動車を出す方向に使うことができるため、「歩くまち・京都」施策に寄与するのではないかと考えている。最終的に、「やる」「やらない」の評価まで結論付けるのであれば、その点を検証していただきたい。この点については、かねてから書面等で意見しているが、評価、あるいはデータをもう少し整理して評価に結びつけていただきたい。

最後に、簡単なお願いだが、ネットワークの位置づけについて意見をしかるべき場に聞いていただきたいと述べたが、具体的に言うと幹線協（近畿地区幹線道路協議）を想定している。そもそも今整備している路線をつくる際には、幹線協で議論のうえ、「必要だから、阪神高速で整備」ということになっているので、そこから変えようと

する場合には幹線協に見解を求めることが筋ではないか考えている。3点目は簡単な意見具申である。

○事務局

「やる」「やらない」の評価については、先ほど事務局の希望として申し上げたが、本日の議論を踏まえて、どういった形での意見書になるかについて、これから調整させていただきたいと考えている。この委員会としての結論を、例えば、極端な例だが、1行で整理するというようなことは当初から想定していない。様々な意見を盛り込んだ形で、市長に対して、どういう表現、書きぶりでまとめさせていただくかは、別途調整させていただきたい。

幹線協については、当然認識しており、意見を伺いたいと考えている。

○小笠原委員

若干本論と外れた話になるかもしれないが、先ほど岩崎先生から話をいただいた3分、5分を短くするためのソフトとの連携が、今後重要になるという話について、1月1日の京都新聞に出させていただいた。「京都の未来交通をどうするか」について、市として真剣に取り組んでいこうと考えており、例えば、今のビックデータに対応するほか、技術の先端部分をとらえることで、無駄な交通を可能な限り省いていくようなことが物流、人流ともにできないかについて、京都の交通政策として取り組んでいかななくてはならないなというふうに考えている。まだ構想が打ち上がったばかりで、これから何をするかということも含めて全く手探りでという状況だが、色々と知恵をお借りできればと考えている。

○塚口委員長

そろそろまとめの方向に進む必要があると思うが、事務局に改めて尋ねるが、この委員会は京都高速道路を中心とした様々なデータを分析して、その分析結果をとりまとめるということだけが目的ではないということによろしいか。残る3路線をどのようにするのかについて、最終決定ではないが、本委員会としての一応の結論を得るところにあると認識してよろしいか。

各委員の発言を聞くと、残る3路線を整備することによって一定の効果が得られるということは理解を共有できたと考えている。そして、京都の都市内の動きを見れば、その効果がそれほど大きくないことも、客観的なデータに基づいて、一応共有できたと考えている。そして、小浦委員の話にあったように、幾らコストが高くなっても必要なものはつくるべきということについては、私も当然そう思っている。しかし、現実には、京都市の財政から見ると、これはなかなか厳しい状況であるということも事実である。先ほど岩崎委員からもあったように、他の一般道路の整備、あるいは活用方法の工夫、ソフト策によって対応することも有効ではないかというようなこともあったが、それについても皆様にご同意いただけるものと考えている。最終的な意見だが、効果は確かにあるが、「これを多大なる投資をしてまでつくるのはどうか」というように皆が思っている。濱田委員から、もしも廃止というような表現にするのならば、それはもっと多様な議論の中で行わないと結論が出ないのではないかとということもあった。

ここで皆さんに諮りたいと思う。1つの意見にまとまるとすれば、例えば3路線廃止もやむなしというような主文をつくり、それに対して既存の道路、一般道路の整備、特に堀川通、要するにJR断面あるいは桂川断面等の強化を含めて、既存道路について充実させると、こういう付帯意見をつけるというのが1案。もう1案は、強引に1つにまとめようとは思っておらず、「一定の効果はあるが、総合的に見て廃止もやむなし」と意見を書いたうえで、もう一方の対立する意見もあるとまとめるのかのいずれかでまとめさせていただきたいと考えている。何かご意見は。

○岩崎副委員長

今委員長が述べられた2案について、個人的にはいずれでもよいと考えている。ただし、書き方については、「この委員会を通じて定量的かつ客観的検証を試みた結果、3路線構想の実施に伴う効果は十分とはいえないということが検証され、かつ、その了解が得られた」「しかるに、本構想の実施については見送ることもやむなし」としたうえで、「ただし」云々というような形になるのでは。

○塚口委員長

濱田委員は、どのようなまとめ方がよいとお考えか。私としては、決して強引に一つにまとめようとは思っていない。

○濱田委員

「廃止やむなし」までを書くのであれば、もう少し議論が要と考えている。ただし、規約の額面どおり、「機能、効果について検証した結果、こういう効果だが、一方で費用はこうなっている」というところまでならば、まとめても問題ないと考えている。しかし、これが「廃止やむなし」までの話になるのであれば、もう少し「歩くまち・京都」施策にどのように寄与するか、他の案の方が費用に対して効果が高いなどというところまでやった上でまとめるべきではないかと考えている。

○事務局

事務局の希望としては、できるだけ明解な結論をいただきたい。これは当初から変わらない。ただし、ただ今議論に出てきたように、「廃止やむなし」という言葉で表現することについては難しいと考えている。しかし、データや推計結果の確認に止めるのではなく、何らかの評価の表現を入れたいと考えている。その評価結果に基づき存廃の結論まで出すかという、最終は難しいと捉えている。このため、本日の資料を確認いただいた結果、どういう状況が見えたかという表現にさせていただいて、それをもって市長のほうで判断するというまとめ方が最もよいのかなと事務局では考えている。ただし、これについては、個別に調整させていただいたうえで、次回までに提示できればと考えている。

○塚口委員長

最終的に本日のまとめ方の1つの案だが、こういったものではどうか。

3つの視点から検証しているが、高速道路ネットワークにおける位置づけや役割からの検証では一定の効果はあるが、3路線を利用した場合の周辺都市への時間短縮効果はそれほど大きくなく、都市高速道路ネットワーク機能に大きく寄与するとは言えないと思われるということが1つ。2つ目は、都市計画施設としての役割や機能の観点

からの検証では、3路線の整備により、これも一定の交通環境改善の効果があるが、その効果が見られる地域は限定的であり、京都市都市圏に係るまちづくりに直接大きく寄与しているとは言えないように思われる。3つ目の事業としての成立の見通しについての検証では、3路線の事業実施には多大な財政負担を伴うものであって、極めて困難な状況にある。

そして、付帯意見として、例えばJR東海道本線断面における交通問題、とりわけ堀川通りは今後も交通渋滞等の課題が多く、当該区間の拡幅や立体交差などによる交通網の拡大が必要である。2つ目、桂川断面において、久世橋周辺に集中する交通を他の道路に分散する施策を講ずるべきであるというような形にし、「廃止する」や「廃止やむなし」等の表現はしない。「効果がどのくらいであるか」ということと「財政的に見て非常に困難ではないか」ということを記載するとともに、他の道路の整備を適切に実施すべきで、それで補完するという方向はどうかとする。存廃については述べないが、データから読み取れるところについては記載するということで、まとめるべきと考えるが、いかがか。

○濱田委員

1番目、2番目は書きぶり次第だと考えている。それが客観的に見て、客観性が担保された書きぶりであれば、そのような記載になると考えている。

○岩崎副委員長

この計画については、いわゆる「塩漬け」「保留」という言葉はあり得ないのか。

○事務局

事業は、門川市長の第1期のとき既に凍結されている。いつまでも凍結のままでいいのかという点から議論が出て、計画そのものをもう一度見直そうということでスタートしている。

○岩崎副委員長

了解した。

○塚口委員長

それでは、先ほど私が申し上げた検証1、検証2については、本心配りした資料から読み取れる範囲で、ある程度客観的に表現されているが、改めて慎重に文章を練っていただき、財政的に困難であるということも記載していただきたい。ただし、仮に市長が廃止という判断をされる場合であっても、各委員からは、仮に3路線がつくられないという場合でも、何の問題も起こらないという訳ではないため、道路整備を適切に進めていくことが必要であること。京都にとって高速道路というのは広域的にとらえた場合、非常に重要なものであるという認識も常に我々は持っているということで、ご了解いただければと考えている。最終委員会が、あと一回あるが、そこで、最終的な意見書に仕上げていければというふうに思っているが、いかがか。

○岩崎副委員長

それでよいと思う。

○塚口委員長

それでは、また各委員からも、こういうものを使うべきだとか、どこそこに適切に相

談しておくべきだという話があったため、事務局には、十分にご理解いただいた上で進めていただければと考えている。

それでは、一応私の役目はこれで終わり、事務局にお返しする。

○事務局

最後に塚口委員長のほうからまとめていただいた方向で今後進めていきたい。再確認させていただくが、本日の時点では少なくとも存廃の結論は書かず、評価いただいたことを文書にしていくこと、その書きぶりについては、また個別に事前に調整させていただくという形で次回に臨みたいと思っている。

○事務局

それでは、本日も議論ありがとうございました。

次回の委員会について、また別途日程の調整をさせていただく。

それでは、本日の検証専門委員会を終了させていただきたい。