

# 第2回 将来道路ネットワーク研究会

1	研究会の進め方	.....	P1
2	第1回研究会以降に生じた道路ネットワーク状況の変化	..	P2
3	近隣自治体へのヒアリング結果の報告	.....	P3
4	京都府トラック協会などへのヒアリング結果の報告	.....	P5
5	前回の主な意見	.....	P7
5-1	市内中心部に対する意見(追加資料)	.....	P10
5-2	東部・西部(大津・亀岡方面)に対する意見(追加資料)	..	P23
5-3	北部山間部に対する意見(追加資料)	.....	P32
5-4	その他の意見(追加資料)	.....	P34
6	方面別の意見	.....	P35

平成29年6月14日  
京都市建設局

## 第1回研究会（平成28年12月12日）

- 設置目的等の説明
- 今後の進め方や京都市を取り巻く状況，交通特性の説明

## 補足調査（平成29年4～5月）

- 近隣自治体や京都府トラック協会などへのヒアリングの実施

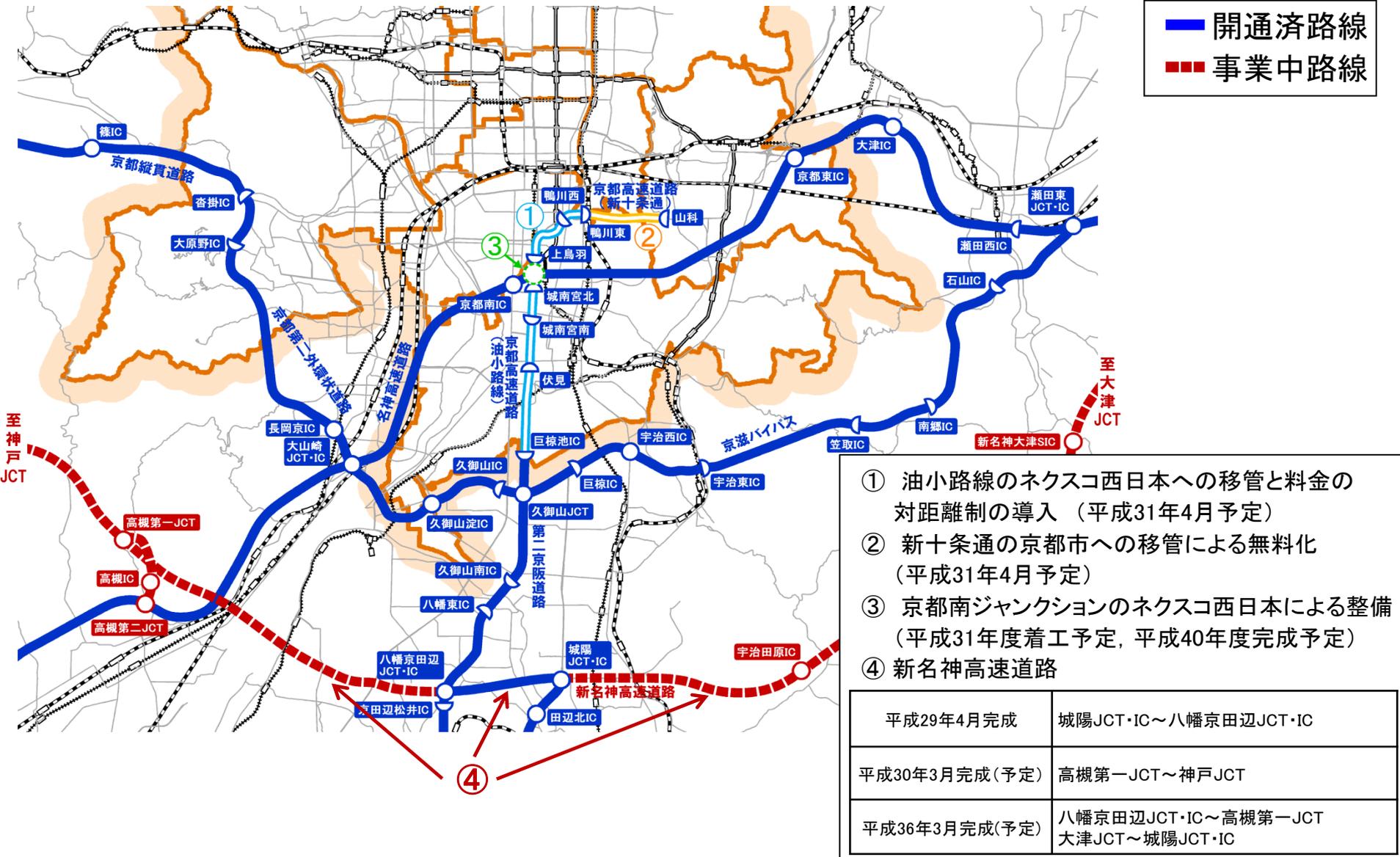
## 第2回（今回）

- 補足調査の結果の説明
- 前回意見に対する追加資料の説明
- 方面別の対応策について意見交換

## 第3回，第4回

- 意見のとりまとめ，総括

## 道路ネットワーク状況の変化について(近況報告)



## 滋賀県

- 県南部地域には、国内屈指の企業が立地しているが、京都方面へ向かう名神高速道路、国道1号等の主要幹線道路で慢性的な渋滞が発生し、企業の経済活動に影響を及ぼしている。  
このため、西への交通軸となる新名神高速道路や、国道1号バイパス(栗東水口道路・山手幹線・大津京都間)等の着実な整備を図ることが、新たな投資や技術開発等による経済成長を力強く後押しするものと考ええる。また、国道1号は緊急輸送道路に指定されているが、大雨等による通行止めが発生しているため、何らかの改善策が必要。

## 大津市

- 大津市東南部から京都市内へのアクセスは一般道では国道1号が主となる。
- 国道1号バイパスの整備促進を大津市を含む6市で構成される協議会から国へ要望している。
- 国道1号バイパスは、東から整備が進み、大津市内の瀬田東IC以西が未着手区間として残っている。
- 瀬田川を越える道路断面の交通容量が絶対的に不足している。

#### 亀岡市

- 国道9号は、第1次緊急輸送道路に指定されているが、大雨等により通行止めになった場合、代わりとなる一般道がない。  
また、国道9号と並行している京都縦貫自動車道についても、連続雨量による通行止めを行う基準が国道9号と大差がないため、有料道路を含めても代替えがなく、切実な状況である。
- 災害時のリダンダンシーを考慮して、亀岡市から京都市内へのダブルルート化を国に要望している。

### 京都府トラック協会

- 市内の南北方向の道路は東大路通を使うことが多いが、観光目的の車両とその他の車両が混在しているのが渋滞の原因だと思う。
- 京都府域渋滞対策協議会で発言しているとおおり、市内中心部の渋滞箇所は、堀川通(久世橋～四条)周辺に集中している。

### 京都タクシー業務センター

- お客さんを乗せていて、大雨や積雪等で国道1号の京都市と大津市の市境付近において通行止めになったことがある。代替路線の整備等を行ってほしい。

## 京都府バス協会

### <市内中心部>

- JR東海道本線を南北に横断する道路が限られており、特に、堀川通は車線数が減少しており渋滞している。
- 東大路通の大型バスの通行は、交通規制により南行に限られるなど制約が多いので、市内中心部を南北に抜ける道路を整備してほしい。
- 国道1号を運転していると車線数が減少する区間(東大路通交差点付近の西行)は渋滞する。

### <市境>

- 貸切バスは高速道路を利用することが多いが、積雪により京都縦貫自動車道が通行止めになった際、自動車が一斉に国道9号を利用しようとして大渋滞になった。  
代替路線の整備等を行ってほしい。

### <北部山間部>

- 山間部ではのり面対策を行う等、自然災害に強い道路を造ってほしい。

## (1)市内中心部に対する意見

### ◆市内中心部の渋滞・ボトルネック

- 市内では、渋滞が発生している。
- 市内では、特にJR東海道本線断面が厳しい状況。
- 市内中心部では、交通容量が足りない。

### ◆適切な道路機能分担

- 外外交通にうまく対処すれば、市内の渋滞が軽減される。
- 幹線道路に車を通すことが市内中心部の安心・安全につながる。
- 市内中心部において、歩くことを優先することと広域的な道路ネットワークをしっかりと整備することとは矛盾していない。
- 公共交通の定時性を高める道路整備やその使い方が重要。

### ◆観光やMICEの促進に向けた対応

- パーク&ライドの駐車場を郊外に増やし、鉄道を利用する。
- 国際会議場への南北の軸線を、どう確保するのか考えなければならない。

## (2) 東部・西部(大津・亀岡方面)に対する意見

### ◆市域を跨ぐ東西交通への対応

- 大津市内や京都市山科付近の渋滞解決が必要。
- 市内へは、亀岡市側よりも大津市側から入ってくる通過交通が多い。大津市からの通過交通の迂回路がないからではないか。
- 新十条通の将来の使い方や滋賀県以東との関係についても議論。

### ◆脆弱なリダンダンシー

- 滋賀県と京都市の境では高速道路と国道の2本しかなく、昨年(H27)も雨で東山が通行止めとなった。  
リダンダンシーの課題解決が必要。
- 昨年(H27)は、京都縦貫自動車道と国道9号が同時に通行止めとなった。
- 東西の滋賀方向、亀岡方向のリダンダンシーをいかに高めるかがポイント。

### (3) 北部山間部に対する意見

#### ◆ 北部山間部の防災

- 郊外では、災害時に助けとなる道，命の道が弱い。
- 地震など防災の観点からも議論が必要。
- 今あるものをより効果的に使うにはどうしたらよいか。
- のり面の補強で雨に強い道路となる。

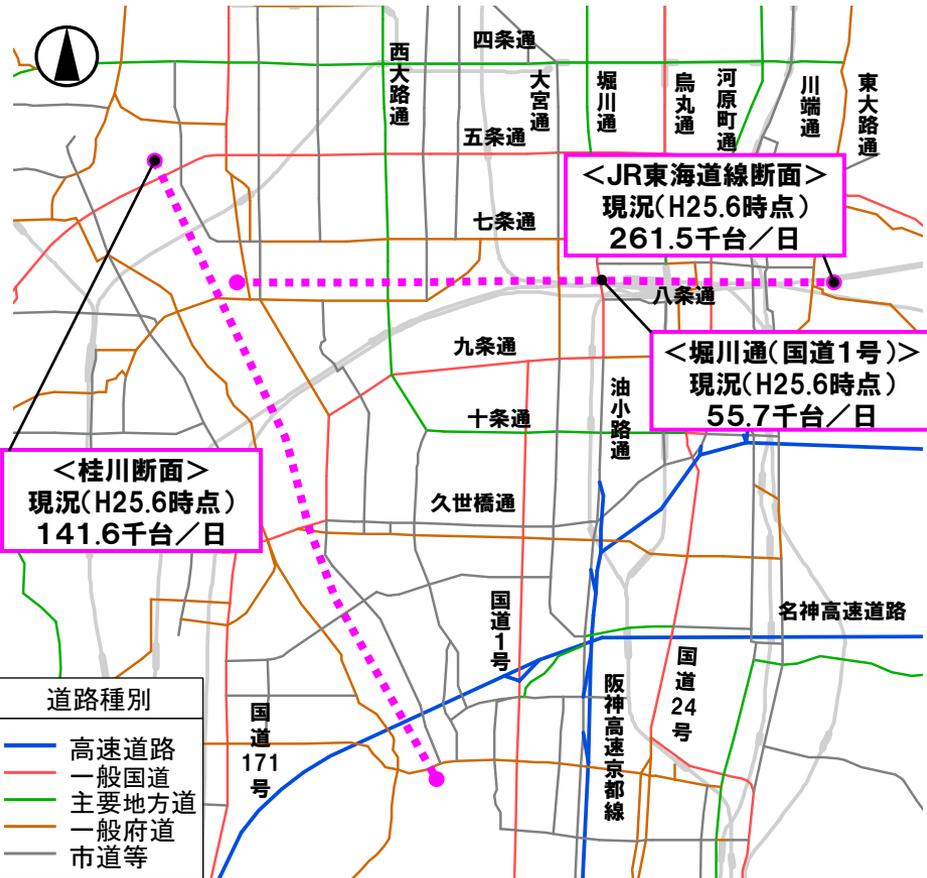
### (4) その他の意見

- 厳しい財政状況についても考慮。

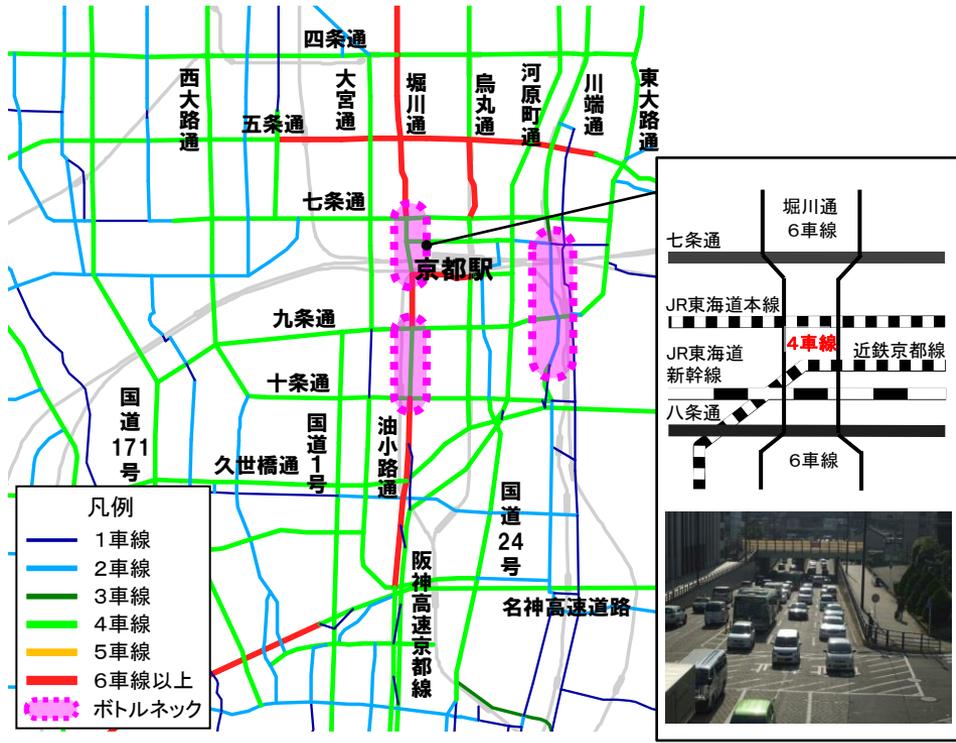
## (1) 市内中心部の渋滞・ボトルネック(前回資料)

### ① 市内中心部における交通の特徴

委員意見：中心部の渋滞発生  
交通容量不足  
特にJR断面が厳しい



(市内中心部の幹線道路の車線数)



※ 交通量は、平成22年道路交通センサスに基づき実施した再現計算の結果

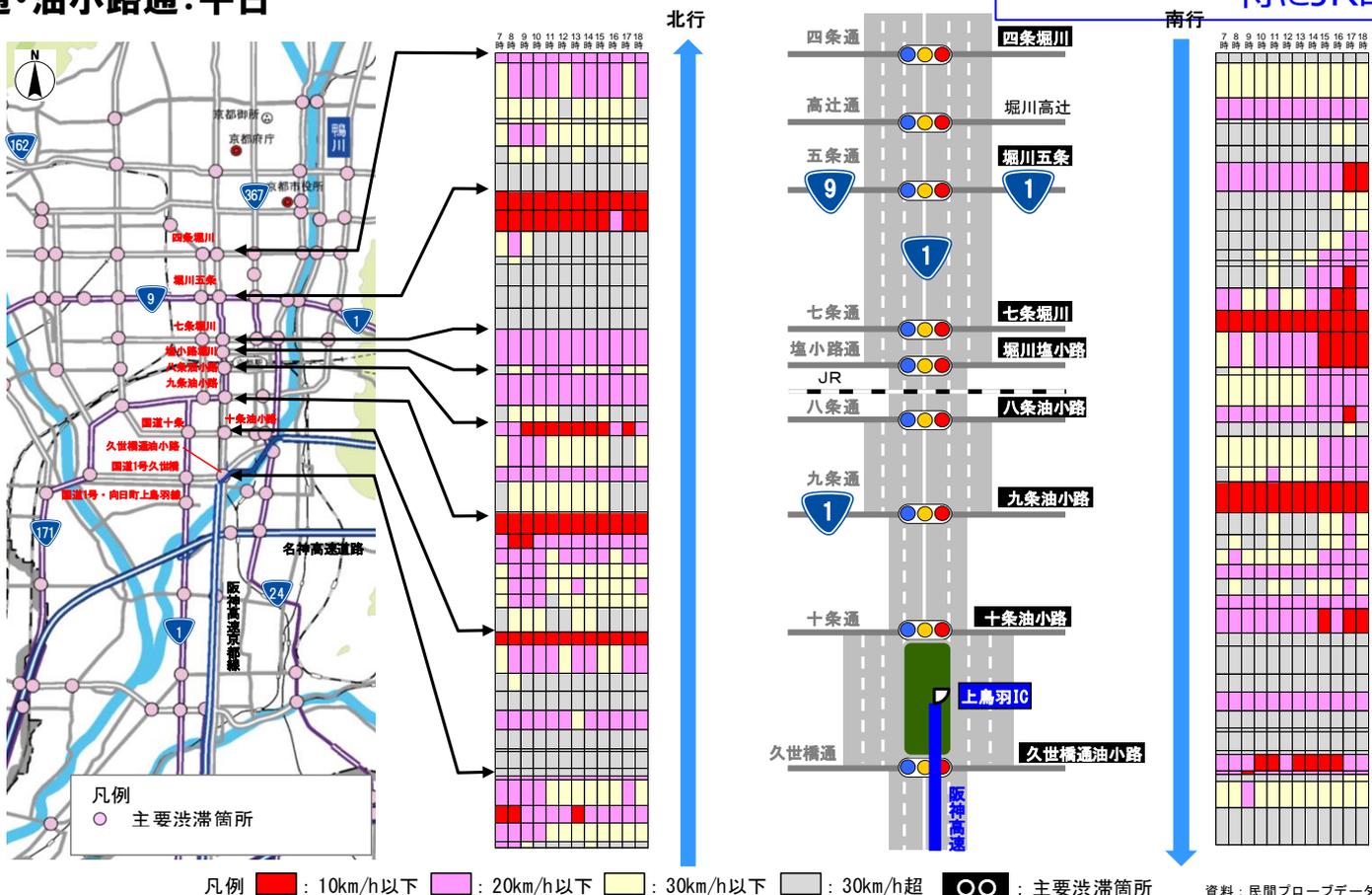
○JR東海道本線断面交通量は、桂川断面交通量の約2倍。  
○南北方向の交通について、JR東海道本線交差部では、縦断する路線が減少することに加え、とりわけ、堀川通や川端通では、車線数が減少しボトルネックとなっている。

## (1) 市内中心部の渋滞・ボトルネック

### ②-1 ボトルネック箇所の現状(堀川通・油小路通:平日)

#### ■堀川通・油小路通:平日

委員意見：中心部の渋滞発生  
交通容量不足  
特にJR断面が厳しい



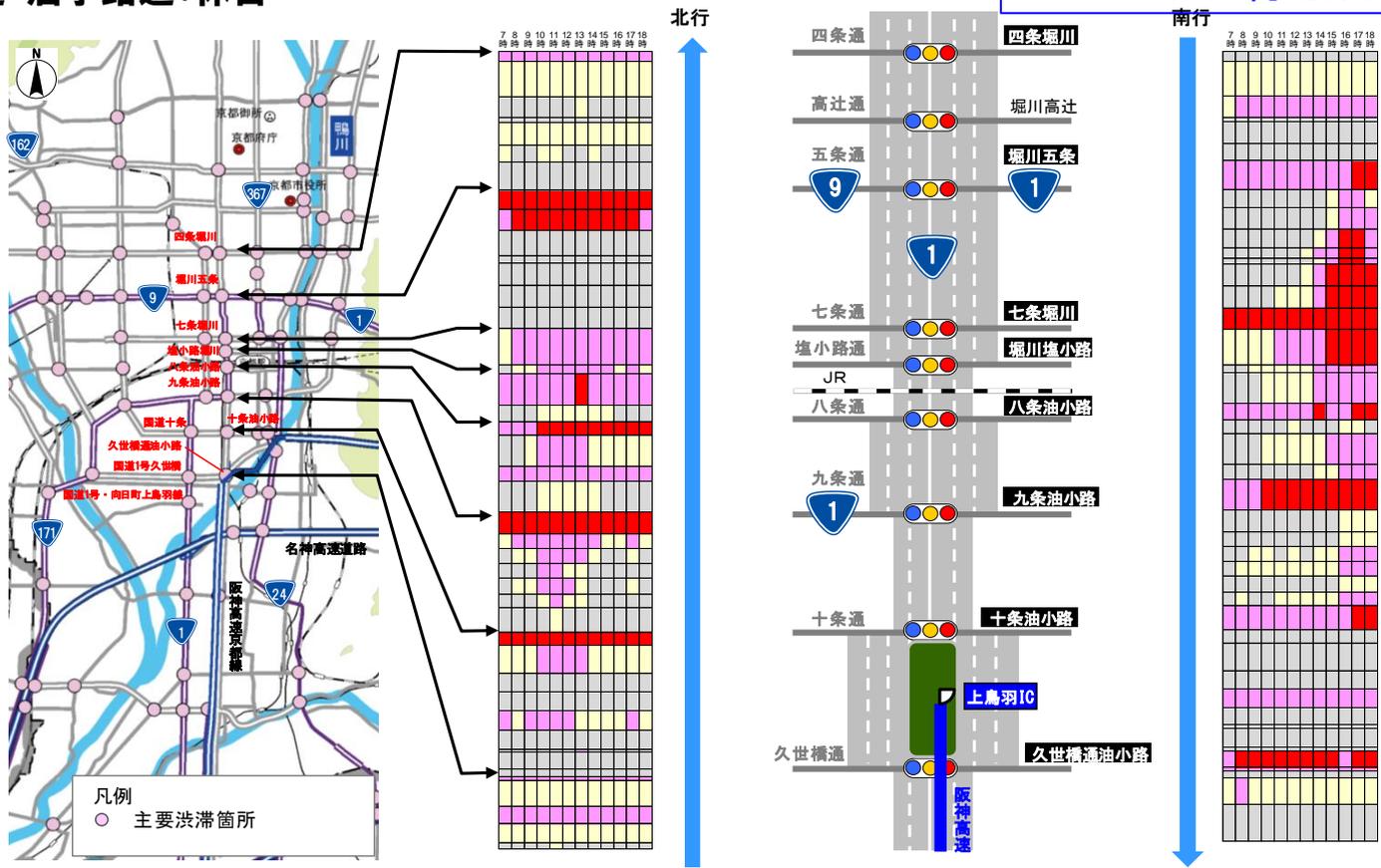
- 北行は、車線数が減少する箇所(八条油小路, 十条油小路)及び堀川五条, 九条油小路との交差点においては、旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。
- 南行は、車線数が減少する箇所(JR交差部北側, 九条油小路, 久世橋通油小路)及び堀川五条, 八条油小路, 十条油小路で渋滞が著しい。特にJR交差部北側の午後は渋滞範囲が大きい。

## (1) 市内中心部の渋滞・ボトルネック

### ②-2 ボトルネック箇所の現状(堀川通・油小路通:休日)

#### ■堀川通・油小路通:休日

委員意見：中心部の渋滞発生  
交通容量不足  
特にJR断面が厳しい



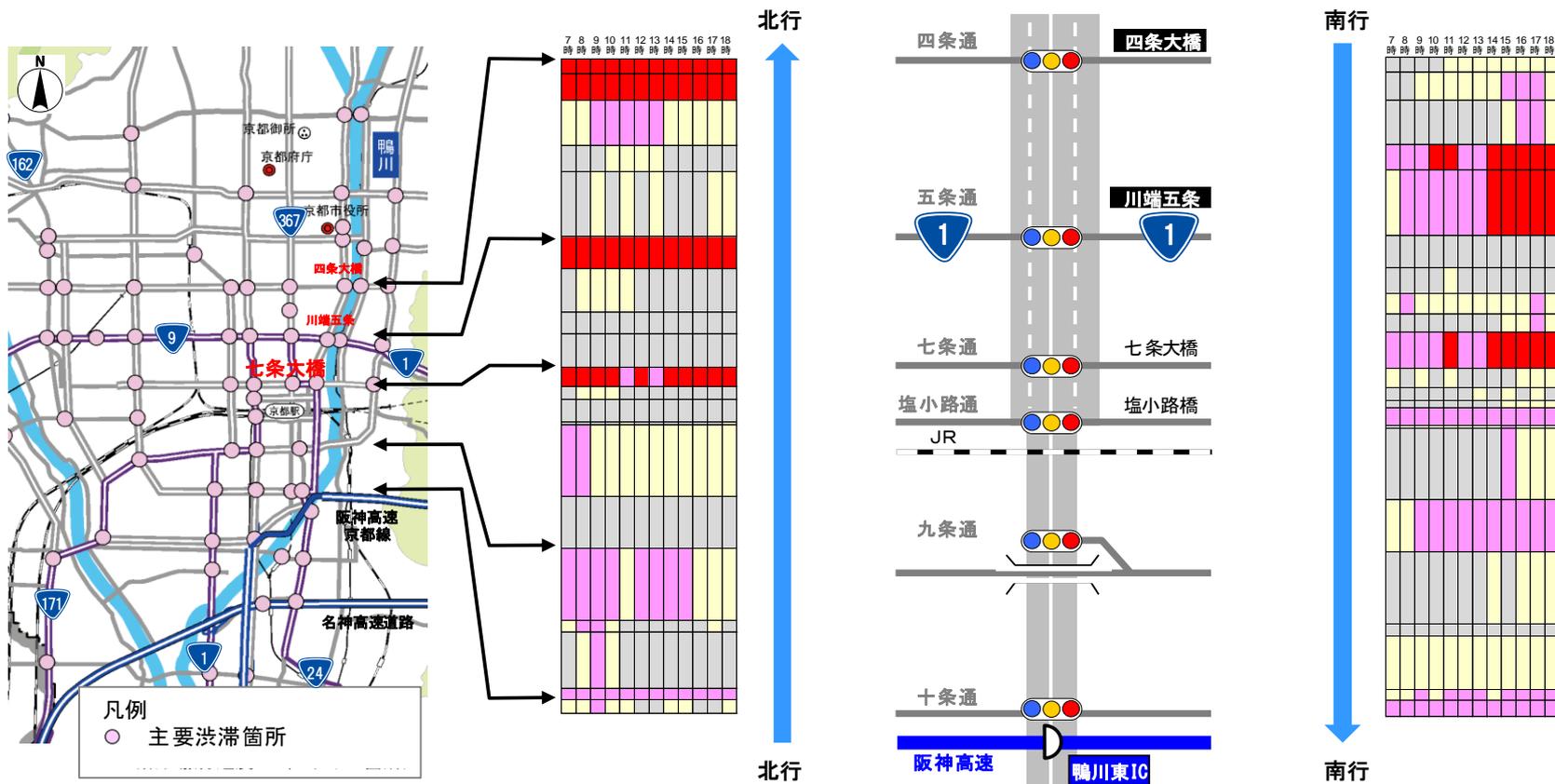
- 北行は、車線数が減少する箇所(八条油小路, 十条油小路)及び堀川五条, 堀川塩小路との交差点, 九条油小路において旅行速度が10km/h以下であり, 渋滞が著しい。
- 南行は、車線数が減少する箇所(JR交差点北側, 九条油小路, 久世橋通油小路)及び堀川五条, 八条油小路, 十条油小路でも渋滞が著しく発生。特にJR交差点北側の午後は渋滞範囲が大きい。

## (1) 市内中心部の渋滞・ボトルネック

### ③-1 ボトルネック箇所現状(川端通:平日)

■川端通:平日

委員意見：中心部の渋滞発生、交通容量不足、特にJR断面が厳しい



凡例 ■ 10km/h以下 ■ 20km/h以下 ■ 30km/h以下 ■ 30km/h超 ○○ : 主要渋滞箇所 資料：民間プローブデータ (H28.9~11)

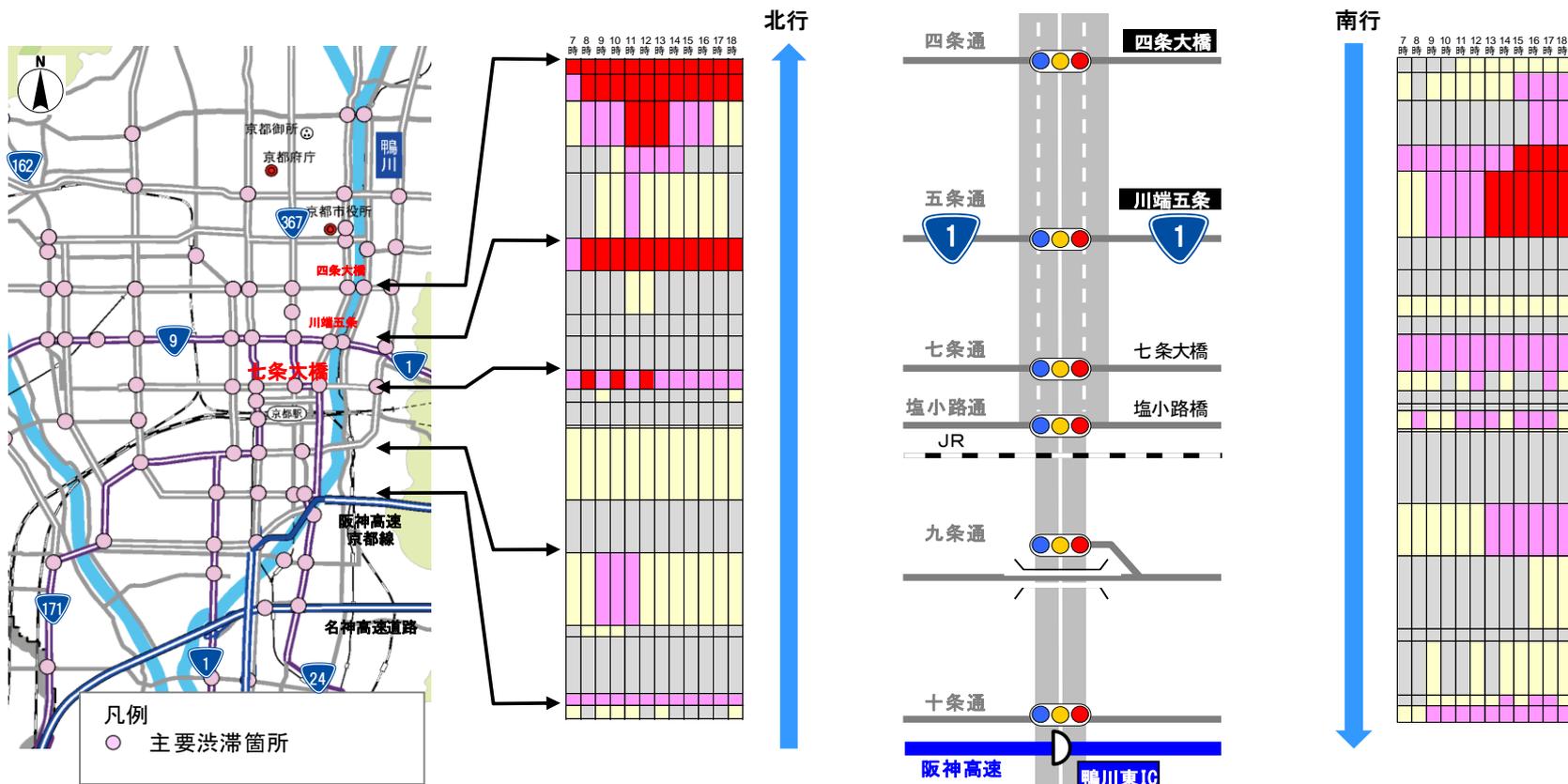
○北行は、四條大橋，川端五条 及び 七条大橋において旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。  
 ○南行は、川端五条 及び 七条大橋において旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。

## (1) 市内中心部の渋滞・ボトルネック

### ③-2 ボトルネック箇所の現状(川端通:休日)

■川端通:休日

委員意見：中心部の渋滞発生、交通容量不足、特にJR断面が厳しい



凡例 ■ 10km/h以下 ■ 20km/h以下 ■ 30km/h以下 ■ 30km/h超 ○○ : 主要渋滞箇所 資料：民間プローブデータ (H28.9~11)

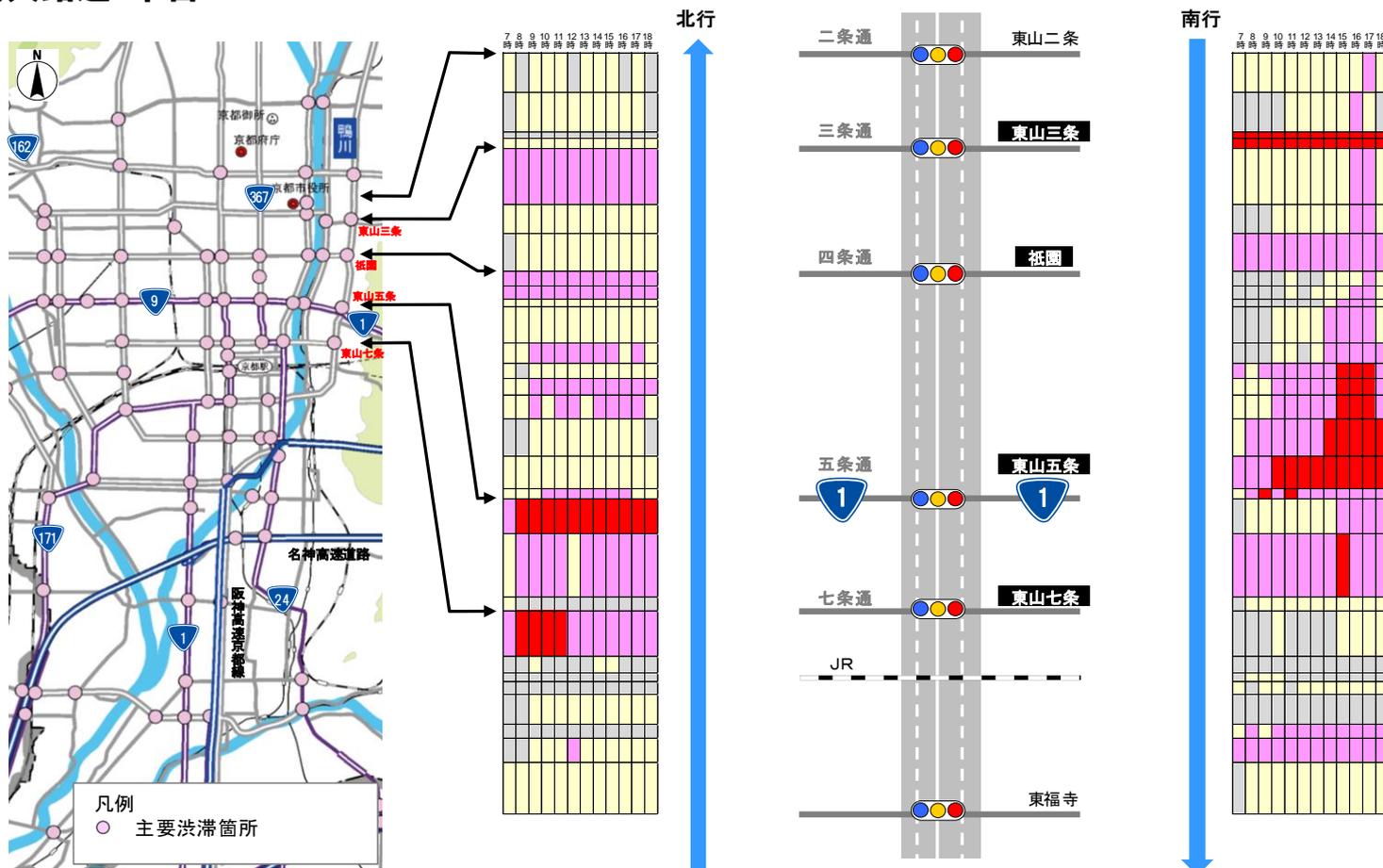
○北行は、四條大橋、川端五条 及び 七条大橋において旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。  
 ○南行は、川端五条において旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。

## (1) 市内中心部の渋滞・ボトルネック

### ④-1 ボトルネック箇所の現状(東大路通:平日)

■東大路通:平日

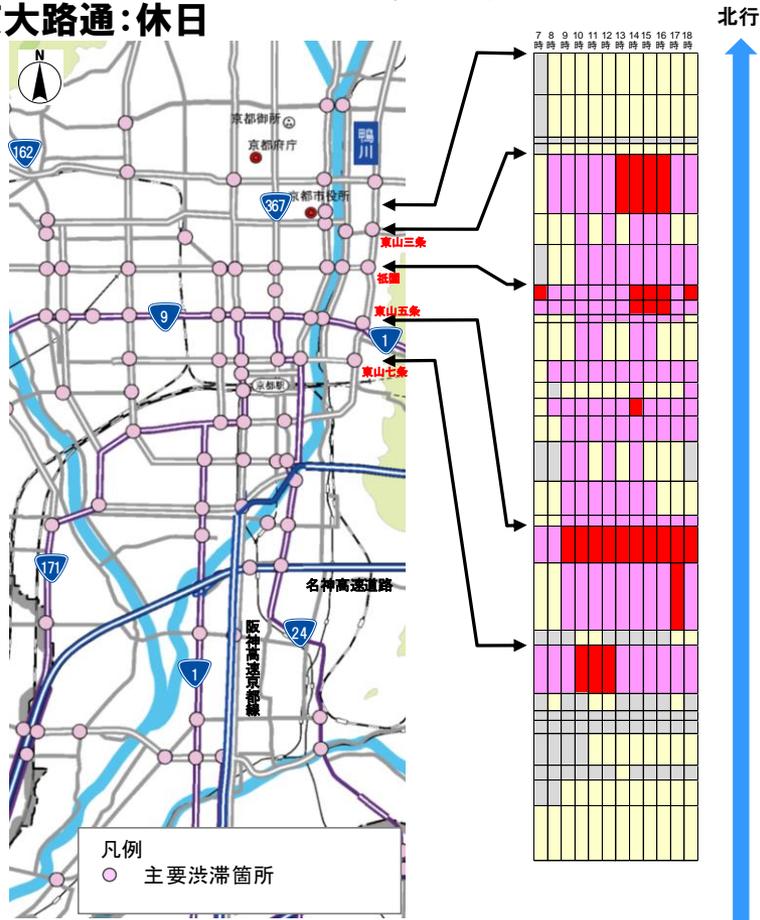
トラック協会などの意見：東大路通の渋滞発生



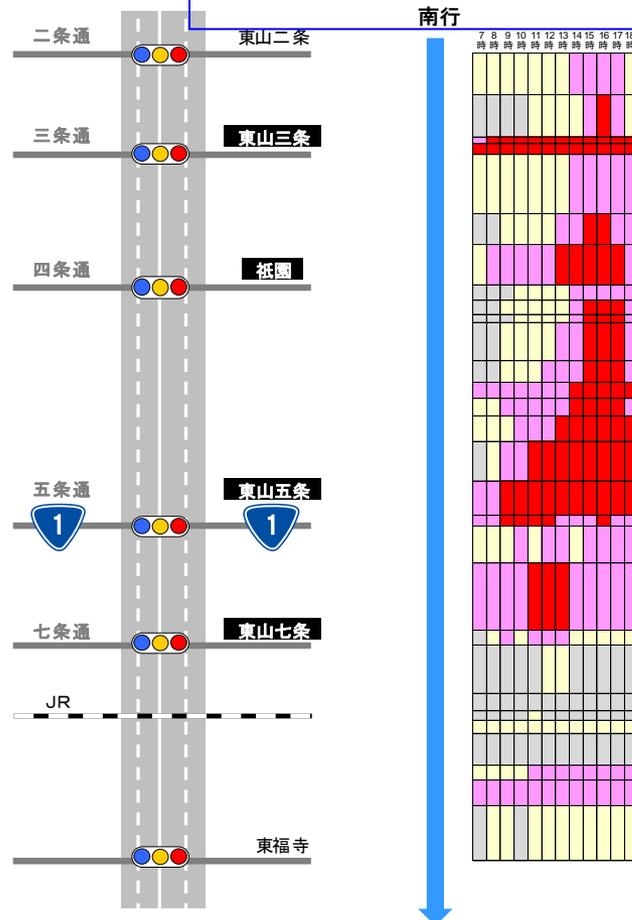
凡例 ■ : 10km/h以下 ■ : 20km/h以下 ■ : 30km/h以下 ■ : 30km/h超 ○ : 主要渋滞箇所 資料：民間プローブデータ (H28.9~11)

○北行は、東山五条 及び 東山七条において旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。  
 ○南行は、東山三条 及び 東山五条において旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。

## (1) 市内中心部の渋滞・ボトルネック ④-2 ボトルネック箇所の現状(東大路通:休日) ■東大路通:休日



トラック協会などの意見：東大路通の渋滞発生



凡例 ■ : 10km/h以下 ■ : 20km/h以下 ■ : 30km/h以下 ■ : 30km/h超 ○ : 主要渋滞箇所 資料:民間プローブデータ (H28.9~11)

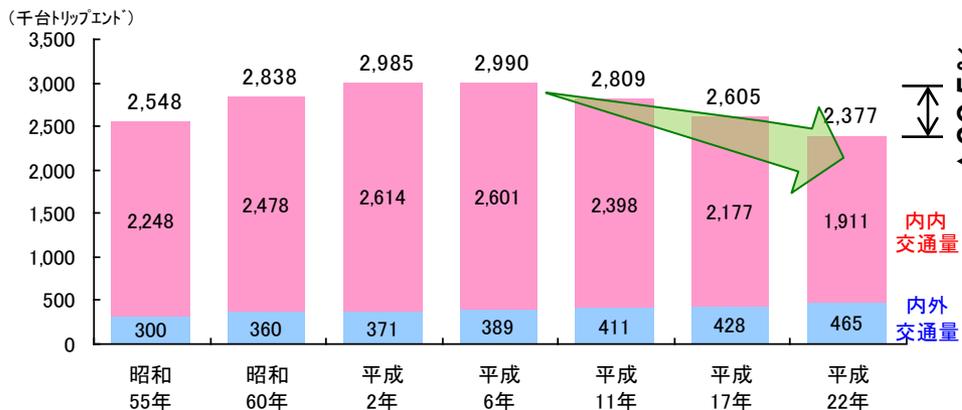
- 北行は、東山三条、祇園、東山五条 及び 東山七条において旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。
- 南行も北行と同様、東山三条、祇園、東山五条 及び 東山七条において旅行速度が10km/h以下であり、渋滞が著しい。

## (2) 適切な道路機能分担

### ① 自動車交通量の推移(前回資料)

委員意見：外外交通への対応，歩くまちと広域的な道路ネットワーク整備の両立

(道路交通センサスにおける自動車発生集中交通量の推移)

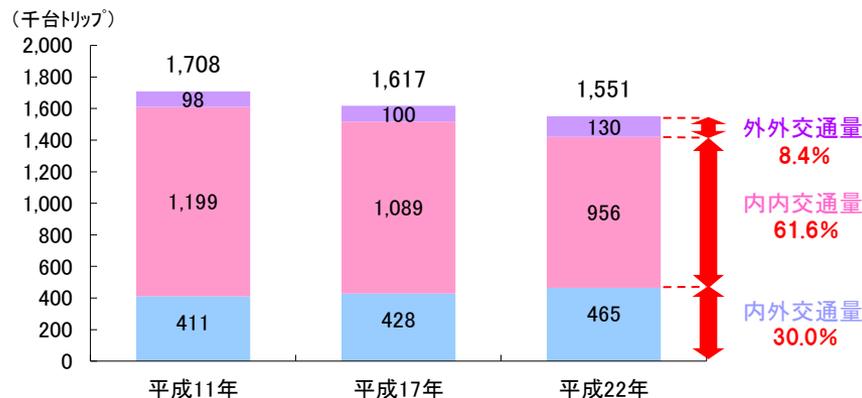


資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

注1) 内内交通量は京都市内で移動する交通量，内外交通量は京都市と市外との間の交通量

注2) 昭和55年～平成11年は京北町を含まない。

(道路交通センサスにおける京都市関連の自動車トリップ数の推移)



資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

注1) 外外交通量は，市内を通過する交通量

注2) 外外交通量は，H22における自動車交通量配分結果から推計

- 京都市内における自動車の発生集中の状況については，平成6年以降減少傾向。また，その要因は，**内内交通量の減少。**
- 京都市関連の自動車トリップ数については，平成11年以降，内内交通量が減少している一方，**内外交通量及び外外交通量はともに増加。交通量総数に占める内外及び外外交通量の合計の割合は，38.4%にまで上昇。**
- 内外交通，外外交通をうまく処理すれば，市内の渋滞が緩和。

## (2) 適切な道路機能分担

### ② 本市の交通政策との関係 (前回資料)

(「歩くまち・京都」総合交通戦略平成22年1月)

委員意見：外外交通への対応，歩くまちと広域的な道路ネットワーク整備の両立

## 【「歩くまち・京都」総合交通戦略の柱】

### 2. 歩く魅力を最大限に味わえるよう歩行者優先のまちをつくる【「まちづくり」の取り組み】

- **地域の特性に応じた道路の使い方を検討し，通過交通の抑制，物流対策，駐車場施策，パークアンドライド，カーシェアリングなどの自動車利用の抑制策を推進するとともに，必要な道路網の構築も行い，バスの速達性と定時性の向上を図ります。**

## 【道路機能分担に基づく歩行空間の創出】

	対象路線	施策の方向性
主要幹線道路	自動車専用道路，国道1号，堀川通，国道9号(五条通)	バスなどの公共交通に配慮しながら，主に自動車交通の円滑な処理を目指す。
都心主要道路	四条通，河原町通，東大路通	歩行者と公共交通を中心とした交通機能を分担し，安全で賑わいのある都心空間の形成を目指す。
都心の細街路	細街路	安全な歩行空間をできる限り広げて，地域の生活者や来訪者が安心して買物をしたり回遊したりすることのできる道路を目指す。

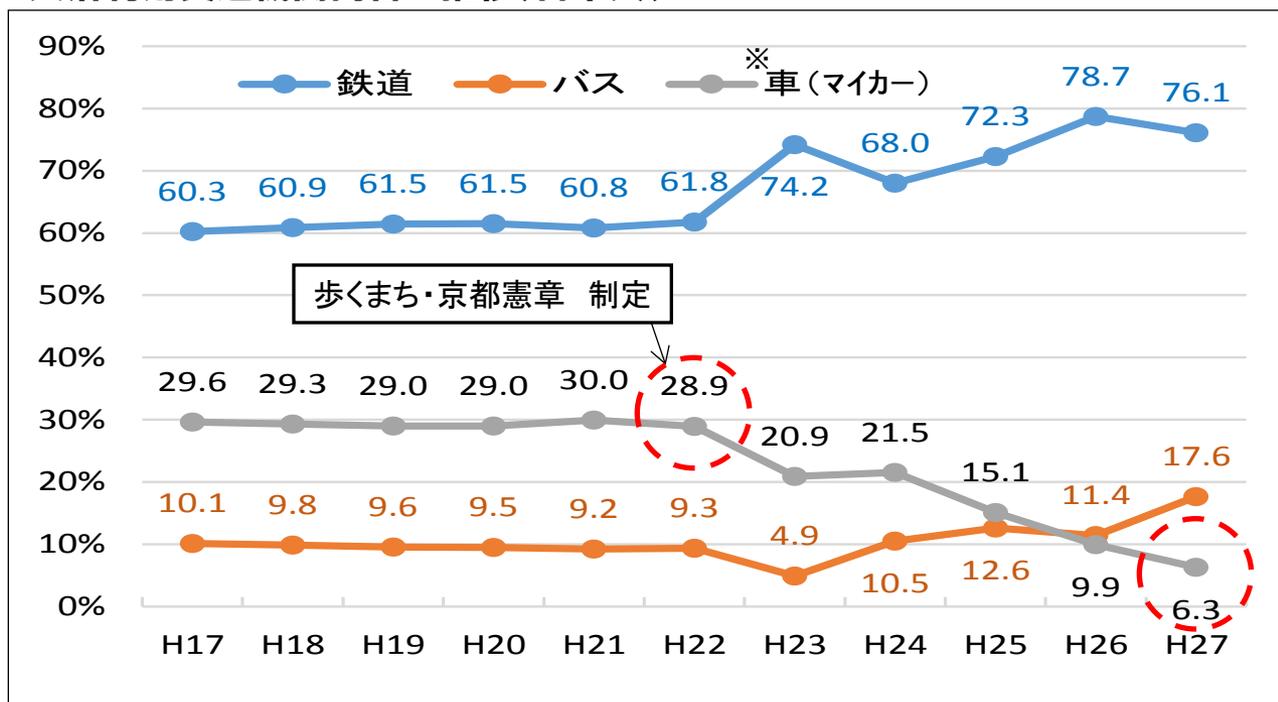
## (3) 観光やMICEの促進に向けた対応

委員意見：P&Rの利用, 公共交通の利用促進

### ① 観光客の交通手段の変化

#### ■ 観光客の交通手段の経年変化と要因

入洛利用交通機関割合の推移(日本人)



資料：H27京都観光総合調査  
 ※車(マイカー)はレンタカーを含む

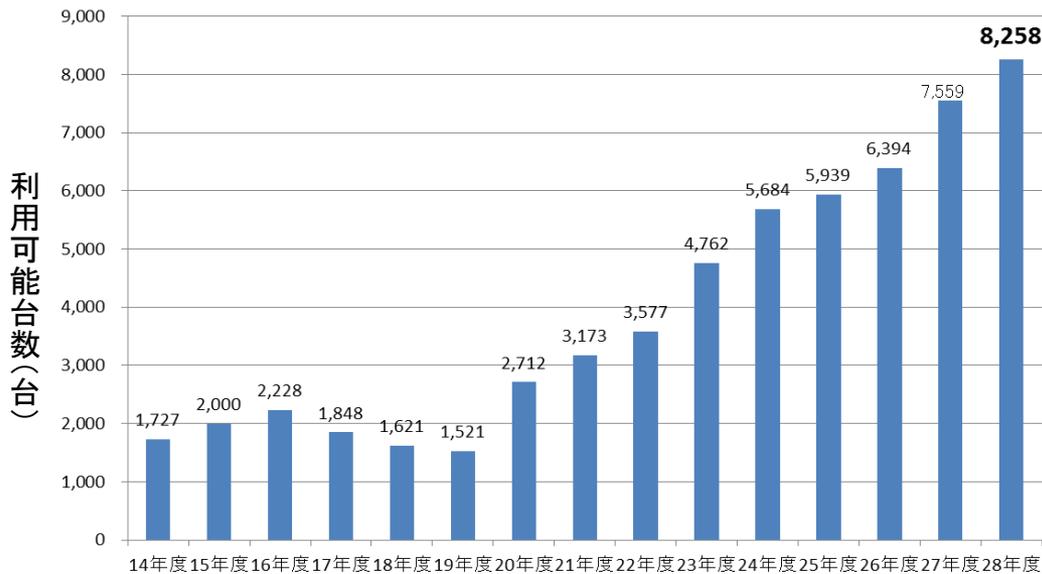
○ 歩くまち・京都憲章の制定(H22.1)後, 観光客の自動車利用が減少している。

## (3) 観光やMICEの促進に向けた対応

委員意見：P&Rの利用, 公共交通の利用促進

### ②パーク&ライド利用可能台数の推移

■パーク&ライド利用可能台数の推移



資料提供：京都市都市計画局歩くまち京都推進室

■パーク&ライド駐車場位置図



○「歩くまち・京都」総合交通戦略や観光地等交通対策として、パークアンドライドによる公共交通への乗換えを促進している。

## (3) 観光やMICEの促進に向けた対応

委員意見：国際会議場への南北の軸線確保

### ③ 京都国際会館の現状

- ・ 国立京都国際会館は、昭和41年に我が国最初の国際会議場として設置されて以来、数多くの国際会議の成功を支えてきた。
- ・ 国際的なMICE誘致競争が激化する中、我が国のMICE誘致競争を牽引することができる実力ある都市の育成を目的として、観光庁が2013年6月「グローバルMICE戦略・強化都市」の一つに京都市を選定。
- ・ 日本文化を世界に発信する拠点として最もふさわしい都市・京都に位置する国立京都国際会館において、現在、多目的ホールを拡張整備しており、今後とも大規模国際会議をはじめとするMICEをより強力に誘致していく。



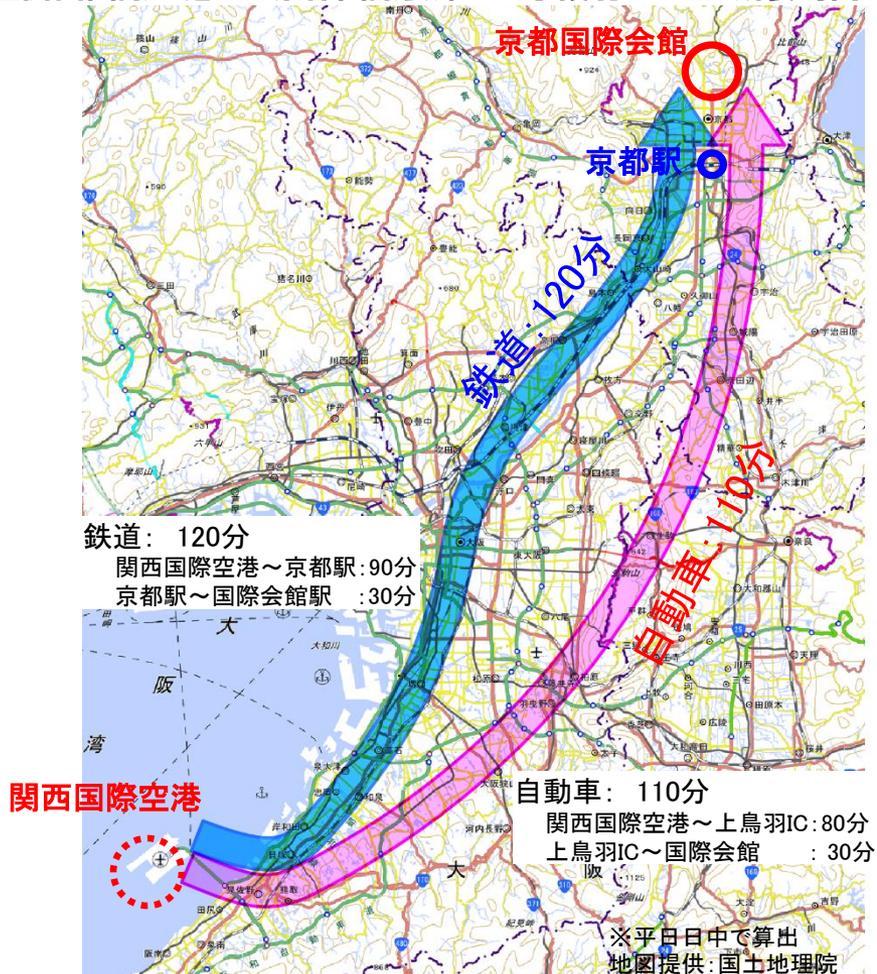
画像提供：国立京都国際会館

## (3) 観光やMICEの促進に向けた対応

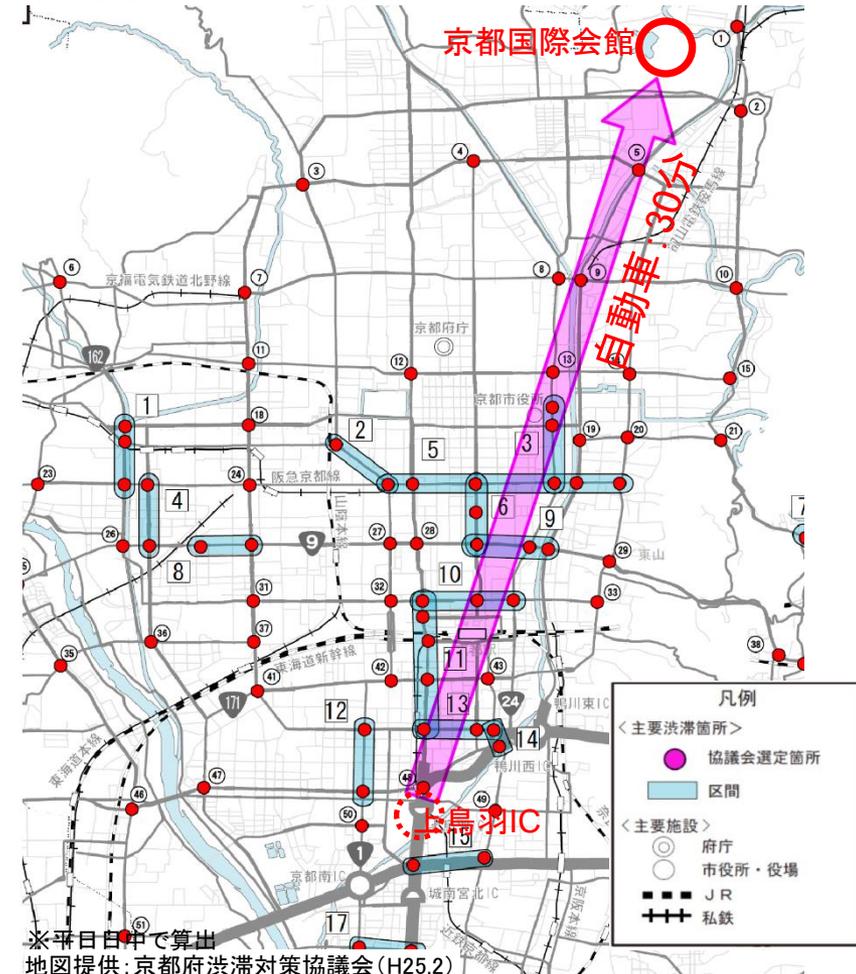
委員意見：国際会議場への南北の軸線確保

### ④ 京都国際会館へのアクセスの現状

■ 関西国際空港から京都国際会館への手段別アクセス所要時間



■ 上鳥羽ICから京都国際会館へのアクセス所要時間



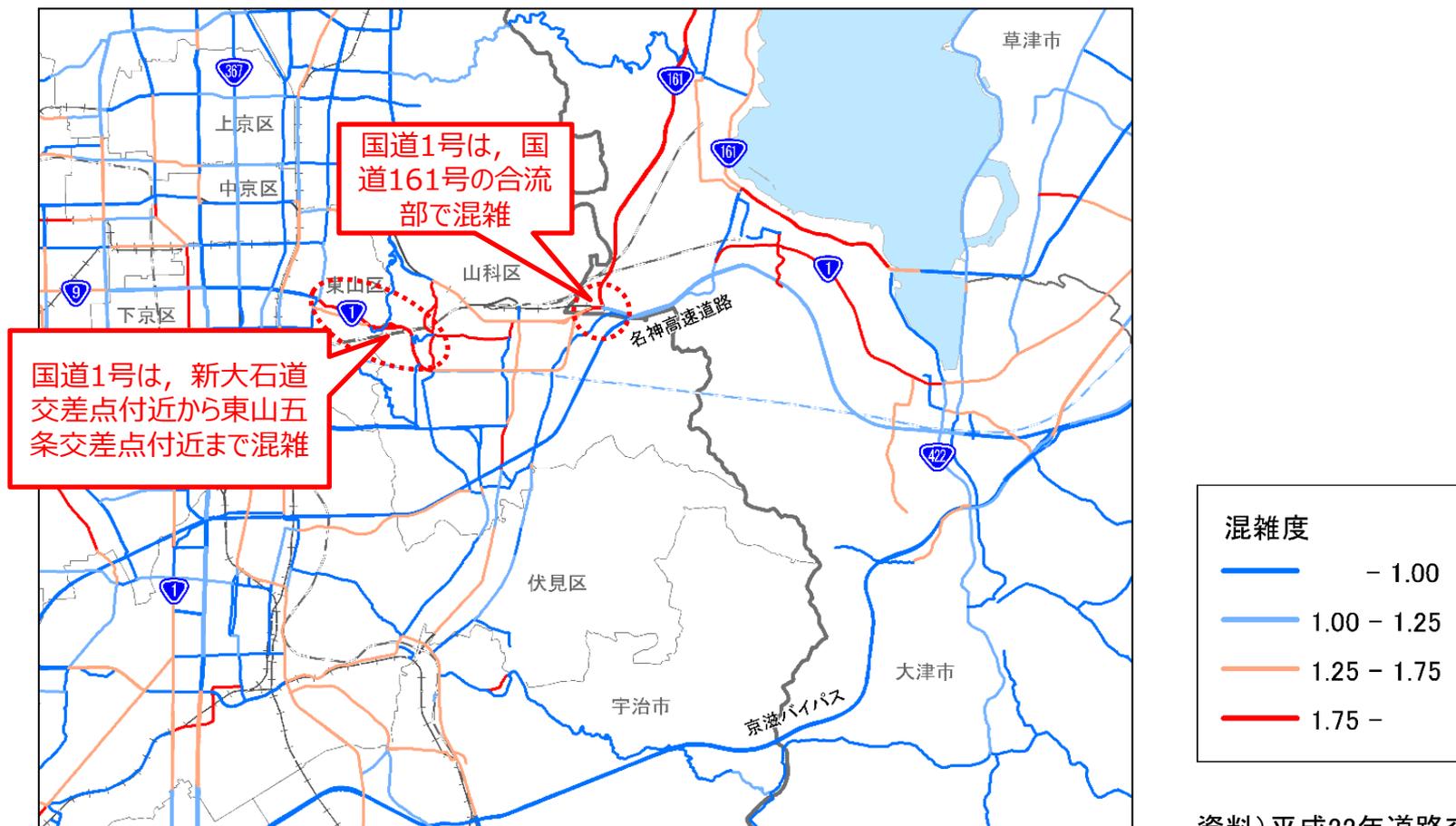
- 自動車利用と鉄道利用の場合で所要時間に大きな違いはない。
- 自動車利用の場合、複数の主要渋滞箇所を通過する必要があり、現状では定時性が確保できない。

## (1) 市域を跨ぐ東西交通への対応(東部)

## ① 国道1号, 名神高速道路, 京滋BPの道路混雑状況

## ■ 国道1号, 名神高速道路, 京滋BPの道路混雑状況

委員意見：渋滞の解決, 東側からの通過交通の迂回路がない



資料) 平成22年道路交通センサス

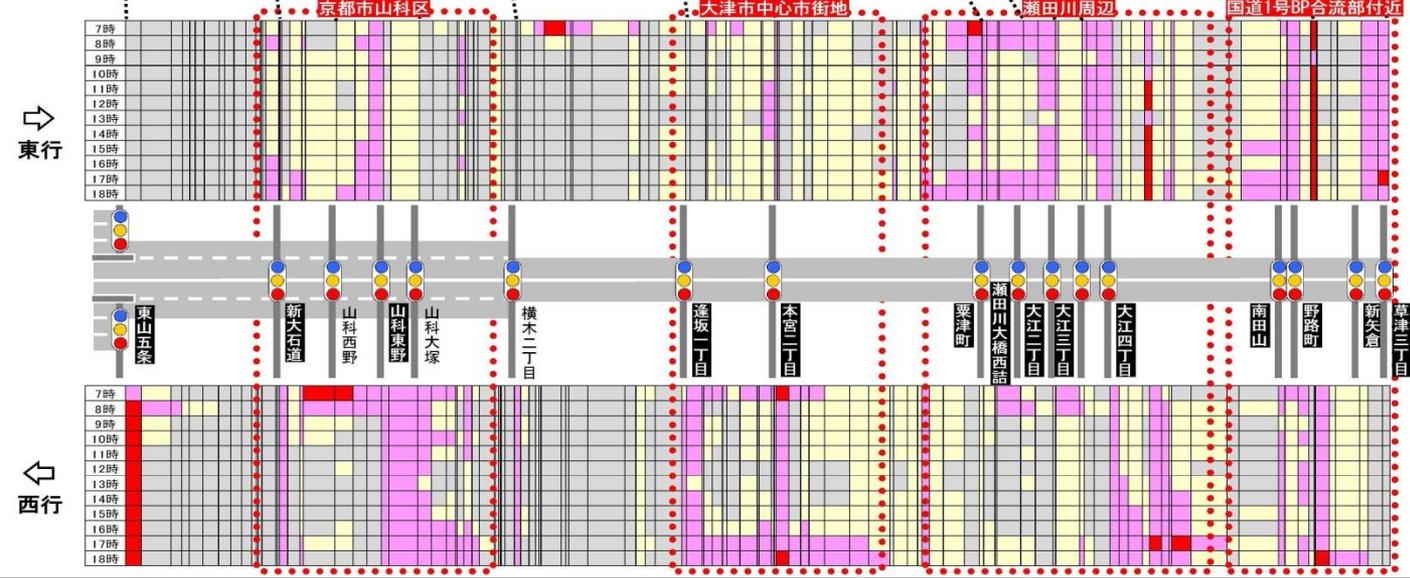
○ 国道1号では、京都市と大津市の市境である国道1号と国道161号の合流部や、新大石道交差点付近から東山五条交差点付近まで混雑が見られ、混雑度が1.25を上回る。

## (1) 市域を跨ぐ東西交通への対応(東部)

### ②-1 国道1号の道路混雑状況(平日)

委員意見：渋滞の解決，東側からの通過交通の迂回路がない

■ 国道1号の区間別時間別の旅行速度状況：平日



凡例

- : 10km/h以下
- : 20km/h以下
- : 30km/h以下
- : 30km/h超
- : 主要渋滞箇所

資料：民間プローブデータ (H28.9~11)

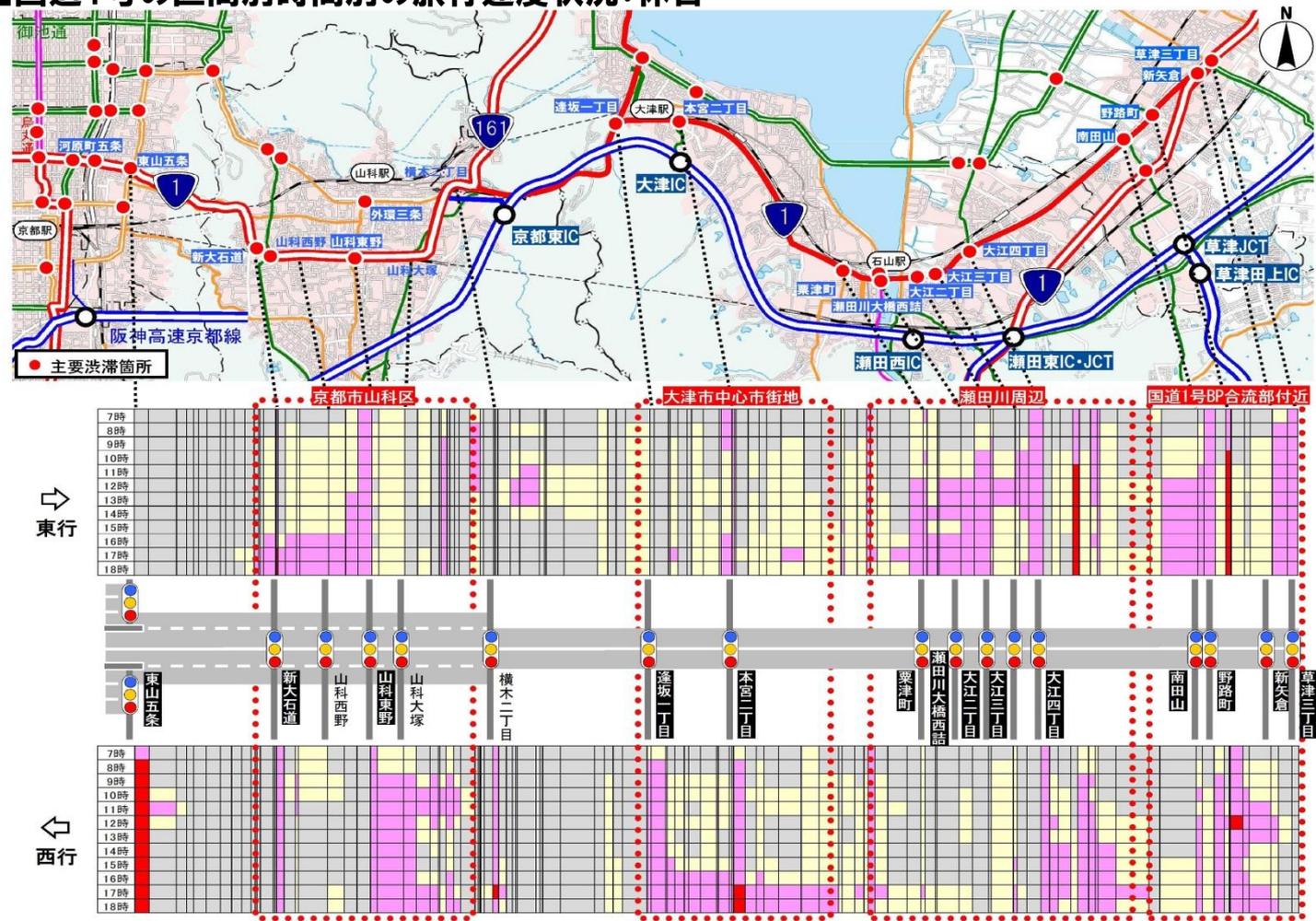
○ 国道1号では、京都市山科区，大津市中心市街地，瀬田川周辺，国道1号BP合流部付近で速度低下が発生。

## (1) 市域を跨ぐ東西交通への対応(東部)

### ②-2 国道1号の道路混雑状況(休日)

委員意見：渋滞の解決，東側からの通過交通の迂回路がない

■ 国道1号の区間別時間別の旅行速度状況: 休日



○ 国道1号では、平日と同様に休日においても、京都市山科区，大津市中心市街地，瀬田川周辺，国道1号BP合流部付近の速度低下が発生。

## (2) 脆弱なリダンダンシー(東部)

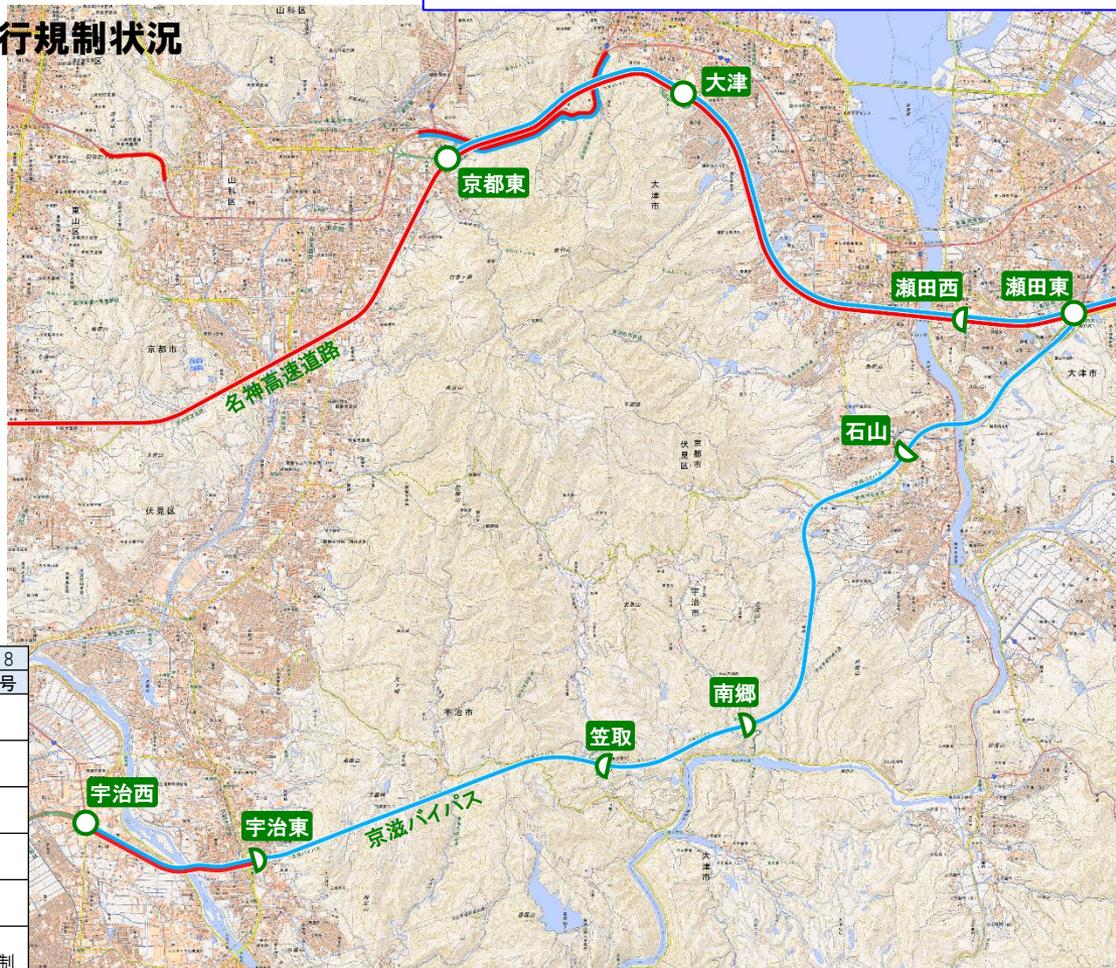
委員意見：市境では高速道路と国道の2本しかなく通行止めとなった、リダンダンシーをいかに高めるか

### ① 国道1号, 名神高速道路, 京滋BPの通行規制状況の把握

#### ■ 国道1号, 名神高速道路, 京滋BPの通行規制状況

#### 同時通行止め

- ◆ H25.9.16 (豪雨) ◆ (赤線区間)
- 国道1号 : 大津市逢坂～大津市横木, 京都市山科区北花山～東山区清閑寺
- 名神高速道路 : 八日市IC～茨木IC
- 京滋バイパス : 宇治西IC～宇治東IC
  
- ◆ H27.1.1 (大雪) ◆ (青線区間)
- 国道1号 : 大津市逢坂～大津市横木
- 名神高速道路 : 栗東IC～京都東IC
- 京滋バイパス : 瀬田東IC～宇治西IC



路線	H25.9.16	H27.1.1	H27.7.18
	豪雨	大雪	台風11号
名神高速道路(八日市IC～茨木IC)	○ 雨量規制		
名神高速道路(栗東IC～京都東IC)		○ 積雪	
京滋バイパス(宇治西IC～宇治東IC)	○ 雨量規制		
京滋バイパス(瀬田東IC～宇治西IC)		○ 積雪	
国道1号(大津市逢坂～大津市横木)	○ 土砂流出	○ 積雪	
国道1号(京都市山科区北花山～京都市東山区清閑寺)	○ 雨量規制		○ 雨量規制

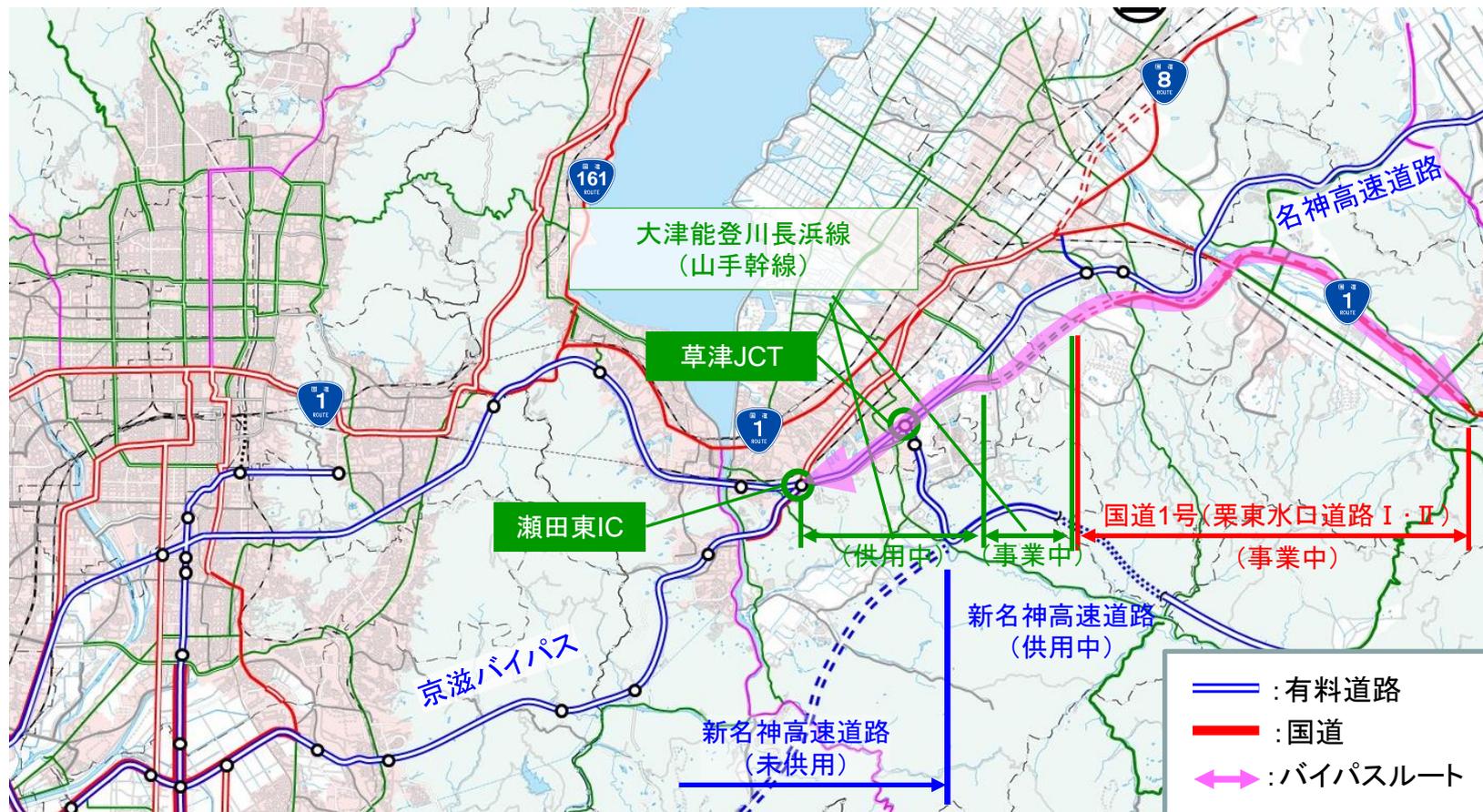
○平成25年度から平成28年度の4年間で、京都市と大津市の市境付近において豪雨又は大雪により国道1号, 名神高速道路及び京滋バイパスの同時通行止めが2回発生。

## (2) 脆弱なリダンダンシー(東部)

## ② 滋賀県南部の道路整備状況

## ■ 国道1号, 名神高速道路等の道路整備状況

委員意見：渋滞の解決，東側からの通過交通の迂回路がない，リダンダンシーをいかに高めるか



○ 国道1号バイパス等は，滋賀県東部から整備が進められており，草津JCT付近まで事業中。

## (3) 市域を跨ぐ東西交通への対応(西部)

## ① 国道9号, 京都縦貫自動車道の道路混雑状況

## ■ 国道9号, 京都縦貫自動車道の道路混雑状況



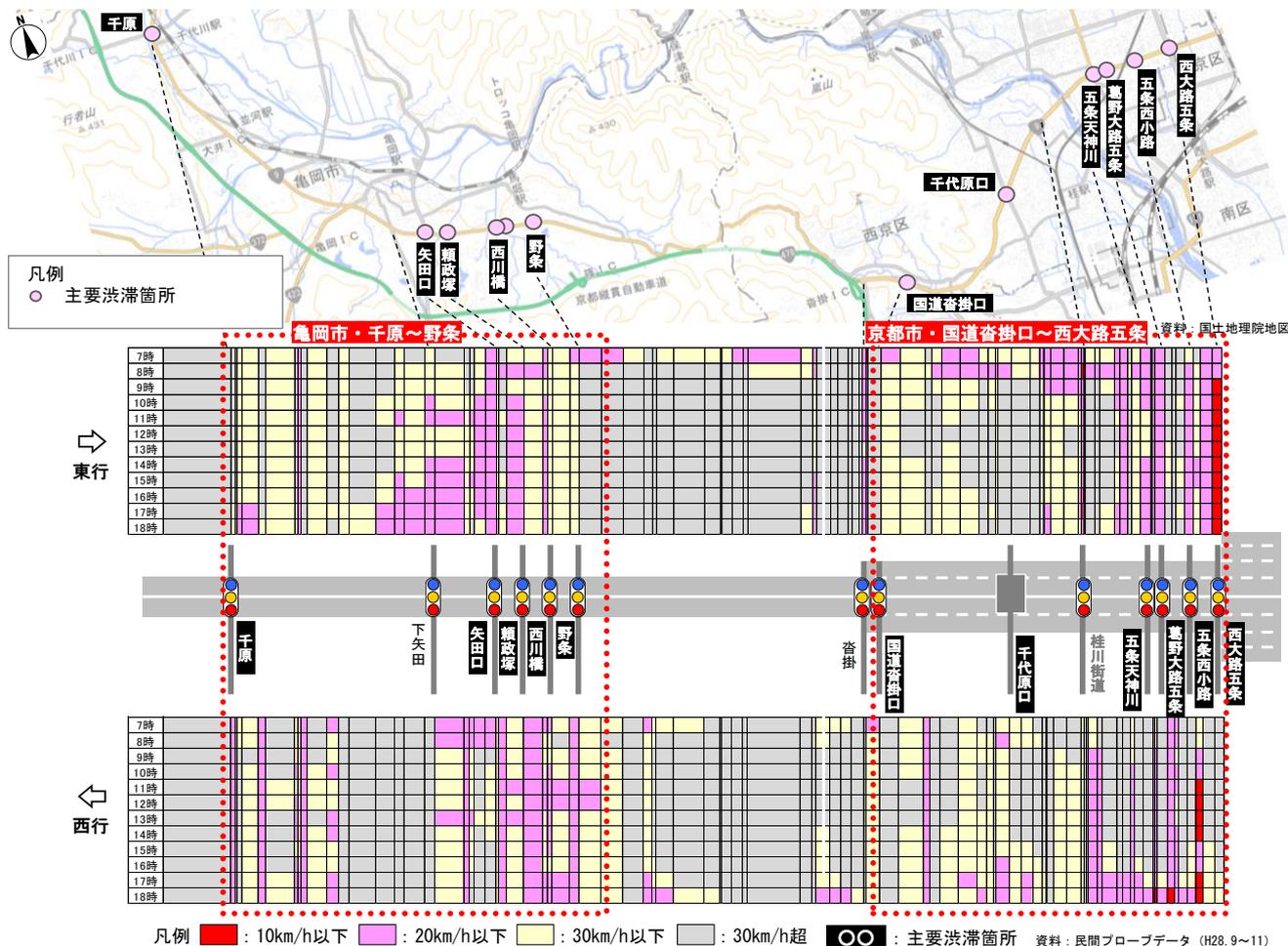
資料) 平成22年道路交通センサス

○国道9号では、京都市と亀岡市の市境である老ノ坂隧道付近から野条交差点付近や、沓掛ICから榎原秤谷交差点で混雑が見られ、混雑度が1.25を上回る。

## (3) 市域を跨ぐ東西交通への対応(西部)

### ②-1 国道9号の道路混雑状況(平日)

■ 国道9号の区間別時間別の旅行速度状況: 平日

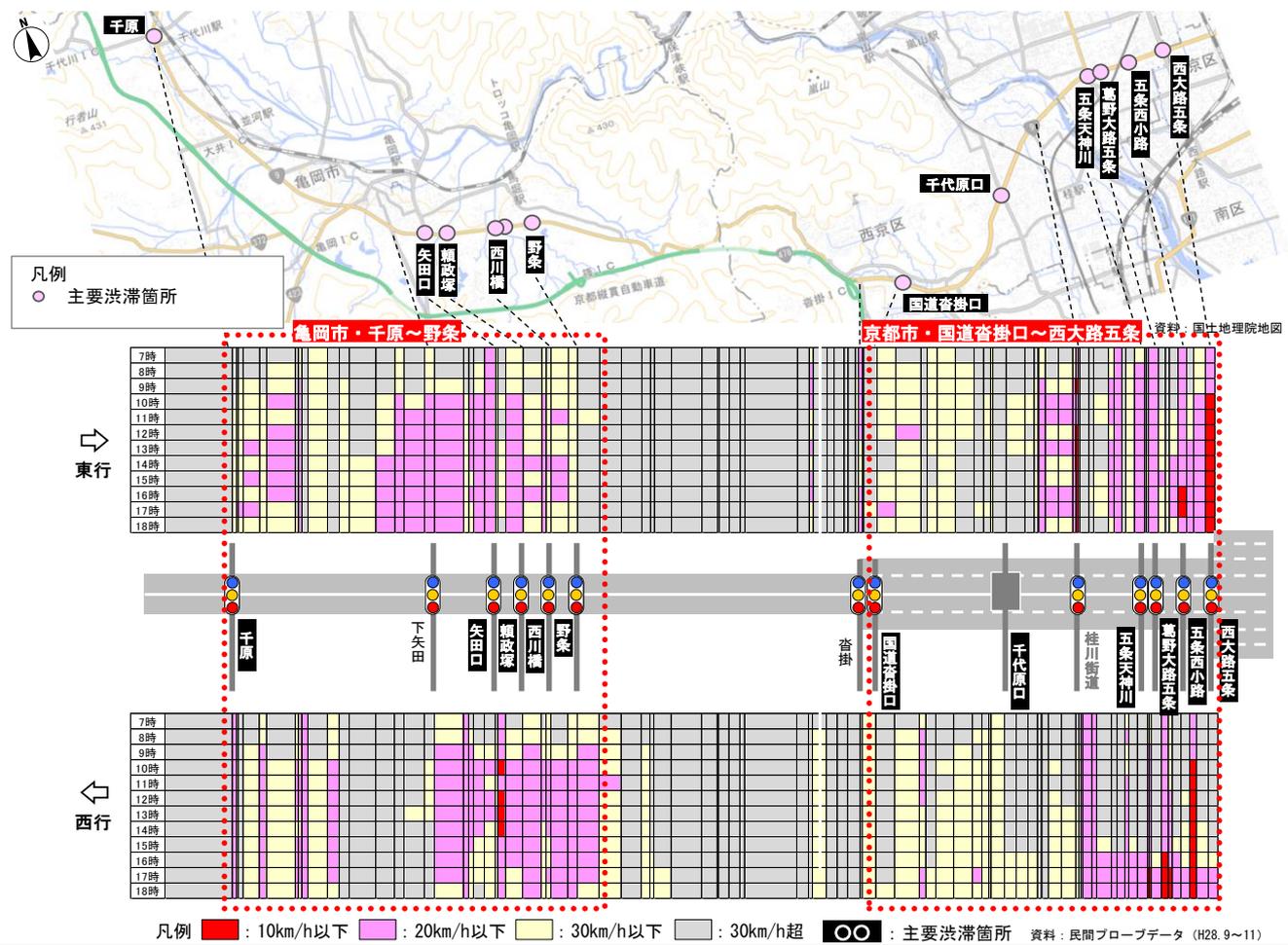


○ 国道9号では、**ちほら**の千原交差点～野条交差点、**のじょう**の京都市の国道沓掛口交差点～西大路五条交差点の区間の速度低下が発生。

## (3) 市域を跨ぐ東西交通への対応(西部)

### ②-2 国道9号の道路混雑状況(休日)

■ 国道9号の区間別時間別の旅行速度状況: 休日



○ 国道9号では、平日と同様に休日においても、**亀岡市の千原交差点～野条交差点**、**京都市の国道沓掛口交差点～西大路五条交差点**の区間の速度低下が発生。

## (4) 脆弱なリダンダンシー(西部)

### ① 国道9号, 京都縦貫自動車道の通行規制状況の把握

#### ■ 国道9号, 京都縦貫自動車道の通行規制状況

委員意見：市境では高速道路と国道の2本しかなく通行止めとなった, リダンダンシーをいかに高めるか

#### 同時通行止め

##### ◆ H25.9.16(豪雨)◆ (赤線区間)

○ 国道9号：

京都市西京区大枝沓掛町  
～ 亀岡市篠町王子

○ 京都縦貫自動車道：

沓掛IC～千代川IC

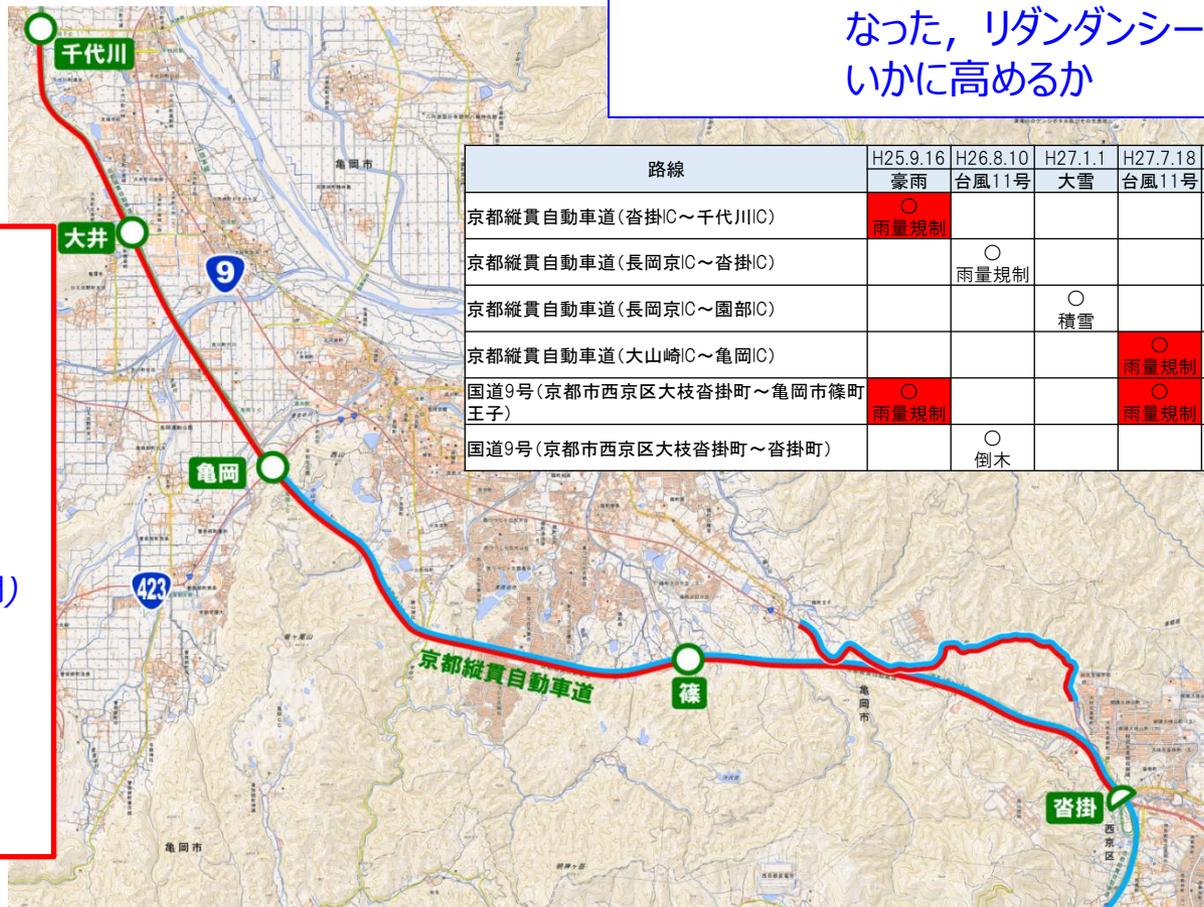
##### ◆ H27.7.18(台風11号)◆ (青線区間)

○ 国道9号：

京都市西京区大枝沓掛町  
～ 亀岡市篠町王子

○ 京都縦貫自動車道：

大山崎IC～亀岡IC



○平成25年度から平成28年度の4年間で, 豪雨や台風により国道9号と京都縦貫自動車道の同一区間内で, 同時通行止めが2回発生。

○また, これ以外にも国道9号, 京都縦貫自動車道それぞれで通行止めが毎年のように発生。

## (1) 北部山間部の防災

### ①雨量規制の状況(前回資料(抜粋))

委員意見：災害時の道が弱い  
山間部のネットワーク強化



no	路線名	区間	規制条件(通行止)
1	名神高速道路	八日市IC～京都東IC	連続雨量が200mmを超えた場合または連続雨量が180mmを超え、かつ時間雨量が90mmを超えた場合
2	名神高速道路	京都東IC～茨木IC	連続雨量が260mmを超えた場合または連続雨量が200mmを超え、かつ時間雨量が90mmを超えた場合
3	京都縦貫自動車道	長岡京IC～沓掛IC	連続雨量が170mmを超えた場合または連続雨量が110mmを超え、かつ時間雨量が40mmを超えた場合
4	京都縦貫自動車道	沓掛IC～千代川IC	連続雨量が260mmを超えた場合または連続雨量が200mmを超え、かつ時間雨量が90mmを超えた場合
5	京滋バイパス	瀬田東IC～笠取IC	連続雨量が180mmを超えた場合または連続雨量が160mmを超え、かつ時間雨量が90mmを超えた場合
6	阪神高速道路京都線	山科～鴨川西	連続雨量が140mmを超えた場合または連続雨量が100mmを超え、かつ時間雨量が90mmを超えた場合
①	国道1号	京都市山科区北花山～京都市東山区清閑寺	連続雨量が230mmに達した場合
		大津市音羽台～大津市追分町	連続雨量が200mmに達した場合
②	国道9号	京都市西京区大枝沓掛町～亀岡市篠町王子	連続雨量が230mmに達した場合
③	国道162号	北区小野下ノ町～右京区梅ヶ畑高鼻町	連続雨量が200mmに達した場合
④	国道162号	右京区京北細野町～右京区京北周山町	連続雨量が150mmに達した場合
⑤	国道162号	右京区京北上弓削町～右京区京北上弓削町(深見峠)	連続雨量が150mmに達した場合
⑥	国道367号	左京区八瀬野瀬長～左京区瀬花尻町	連続雨量が160mmに達した場合
⑦	国道477号	左京区大原小出石町～右京区京北井戸町	連続雨量が150mmに達した場合
⑧	国道477号	右京区京北中地町	連続雨量が150mmに達した場合
⑨	西陣杉坂線	北区大宮釈迦谷～北区中川中山	連続雨量が160mmに達した場合
⑩	京都京北線	北区雲ヶ畑出谷町～北区上賀茂中嶋河原町	連続雨量が160mmに達した場合
⑪	京都広河原美山線	左京区鞍馬二ノ瀬町～左京区鞍馬本町	連続雨量が160mmに達した場合
⑫	京都広河原美山線	左京区花背大布施町～左京区河原尾花町(佐々里峠)	連続雨量が160mmに達した場合
⑬	下鴨静原大原線	左京区静市静原町～左京区静市野中町	連続雨量が160mmに達した場合
⑭	下鴨大津線	左京区北白川琵琶町～左京区北白川重石町	連続雨量が130mmに達した場合
⑮	京都日吉美山線	右京区嵯峨烏居本深谷町～右京区嵯峨越畑南ノ町	連続雨量が150mmに達した場合
⑯	宇多野嵐山山田線	西京区嵐山中尾下町～右京区嵯峨天龍寺造路町(渡月橋)	警戒水位OP+37.50mに達した場合
⑰	雲ヶ畑下杉坂線	北区真弓八幡町～北区杉坂北尾	連続雨量が160mmに達した場合
⑱	久多河原線	左京区久多川合町～左京区広河原杵子屋町	連続雨量が160mmに達した場合
⑲	上黒田貴船線	左京区鞍馬貴船町～右京区京北上黒田町	連続雨量が150mmに達した場合
⑳	観音寺今熊野線	山科区西野山岩ヶ谷	連続雨量が180mmに達した場合
㉑	柚子原向日線	西京区大原野石作町～西京区大原野外畑町	連続雨量が100mmに達した場合
㉒	向日善峰線	西京区大原野小畑町	連続雨量が160mmに達した場合
㉓	小塩山大原野線	西京区大原野北春日町	連続雨量が100mmに達した場合
㉔	醍醐大津線	伏見区醍醐醍醐山町～伏見区醍醐陀羅谷線	連続雨量が160mmに達した場合
㉕	洪谷線上線	東山区今熊野阿弥陀ヶ峯町～山科区日ノ岡裏谷町	連続雨量が160mmに達した場合

資料) 京都市地域防災計画【資料編】(平成22年7月26日)  
京都府地域防災計画(平成24年3月)  
国土交通省近畿地方整備局通行規制区間MAP

○地理的な要因から、市内中心部と北部、東部及び西部とを結ぶ多くの路線において、雨量規制区間が存在。

## (1) 北部山間部の防災

### ②のり面対策の実施状況

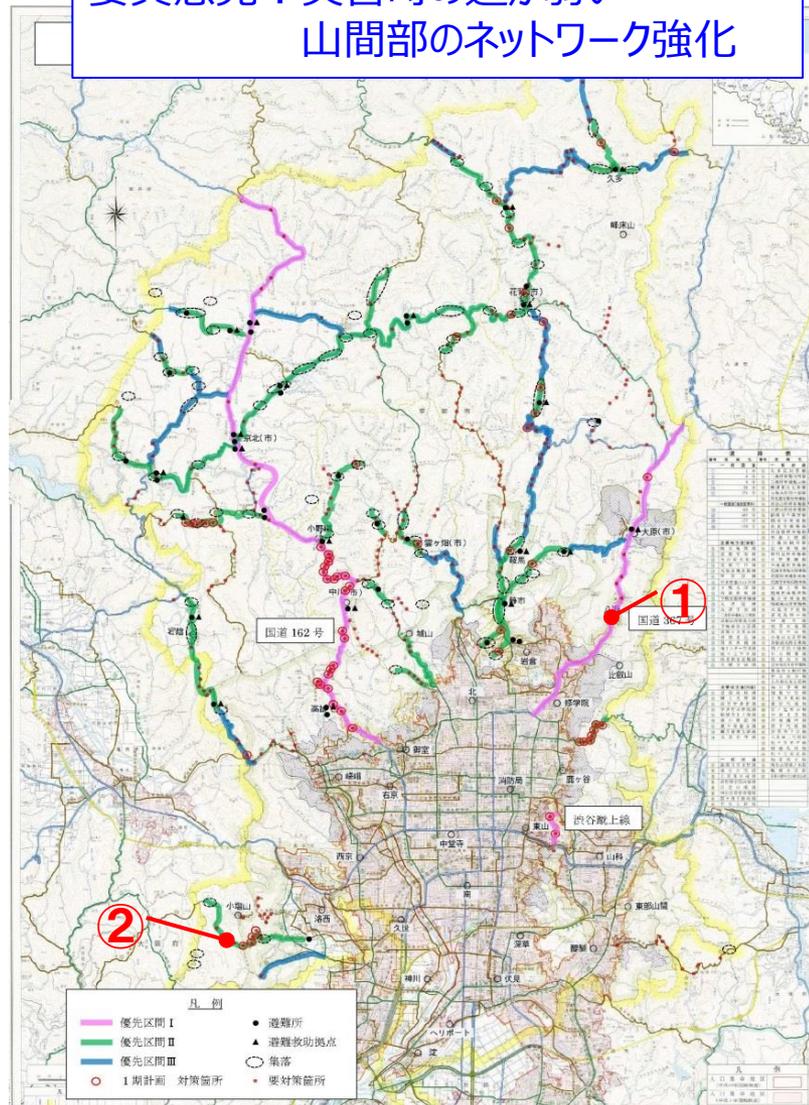
#### ■道路のり面維持保全計画(第1期)を策定(H29.2)

- ・被災時の道路通行機能の影響や市民生活に与える影響を考慮して、緊急輸送道路ほか対策優先箇所60箇所を選定。
- ・これらを今後5年間(H29~H33年度)で完了することで、緊急輸送道路上の要対策箇所の完了率を41%から70%に改善。
- ・第2期計画(H34~H38年度)完了後には、緊急輸送道路上の要対策箇所の対策が完了。



①一般国道367号(H27.9完成)      ②主要府道柚原向日線(H25.3完成)

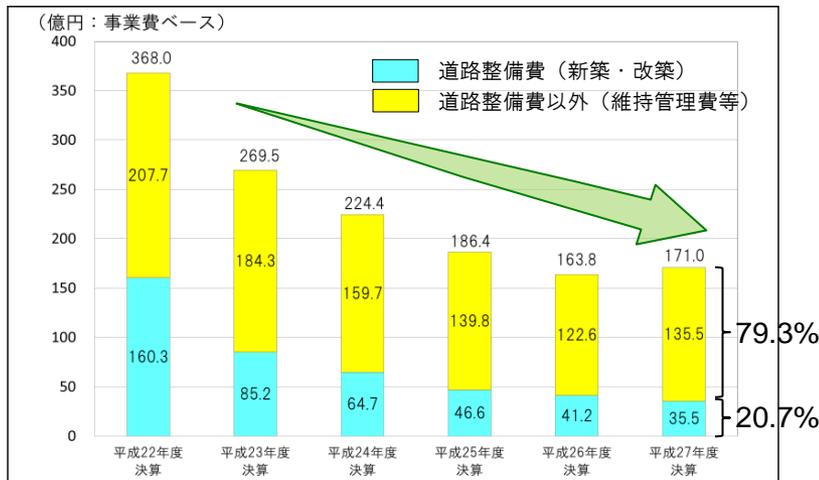
委員意見：災害時の道が弱い  
山間部のネットワーク強化



○緊急輸送道路について集中的にのり面対策を実施し、今後も道路のり面等の適切な維持管理に努める。

## 財政状況等

### (道路関連経費の推移)



### (1) 今後の道路整備事業の進め方 (H29.3)

◇平成29年度から4年間の今後の整備路線や選定に係る方針を策定。

- ・財政状況を踏まえた上で、市民の安心・安全の確保やまちの持続的成長のために必要となる道路整備事業の選定方針等を策定。
- ・「通学路等」や「緊急輸送道路上の通行機能の確保」等を考慮して、19路線の整備を行う予定。

### (2) いのちを守る 橋りょう健全化プログラム

◇平成24年度から20年間(5年毎の4期間)での対策完了を目指す。

#### ②第2期プログラム(平成29年度～平成33年度)

- ・39橋の耐震補強又は老朽化修繕の対策完了を目指し、26橋に着手。(総事業費：約130億円)
- ・早期に老朽化修繕の必要がある橋りょうが447橋あり、それ以外にも耐震補強等を行う橋りょうが多くあることから、多額の事業費を要することが見込まれる。

### (3) 道路のり面維持保全計画 (H29.2)

◇平成29年度から10年間(5年毎の2期間)で対策完了を目指す。

#### ①第1期計画(平成29年度～平成33年度)

- ・未対策箇所402箇所の内、60箇所の道路のり面対策について、今年度から事業着手。(総事業費：約23億円)
- ・残りの道路のり面についても、今後対策を実施することが必要。

- 本市の道路関連経費は、毎年減少傾向。その内、道路整備費が占める割合は、低下傾向を示しており、平成27年度決算では道路関連経費の約2割。
- 厳しい財政状況の中、市民の安心・安全の確保や京都のまちの持続的成長のため必要となる道路整備事業を実施するため「今後の道路整備事業の進め方」策定。(H29.3)
- 併せて、「公共施設の維持管理の充実」及び「防災・減災対策の推進」を図るため、「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム」(H29.2)及び「道路のり面維持保全計画(H29.2)」等を策定。

## 6 方面別の意見

## &lt;市内中心部&gt;

## 【現状】

- ・JR 東海道本線断面交通量は、桂川断面交通量の約2倍。
- ・堀川通で渋滞が著しい。  
特に南行のJR 東海道本線交差点北側の午後は渋滞範囲が大きい。
- ・東大路通で渋滞が著しい。  
特に南行の東山五条北側の午後は渋滞範囲が大きい。
- ・自動車交通を主要幹線道路（自動車専用道路、国道1号、国道9号、堀川通）で処理することで、円滑な交通を目指している。
- ・渋滞対策として、パークアンドライド等のソフト対策を実施。

## 【前回意見】

- ・交通容量が足りず渋滞しており、特に JR 東海道本線断面が厳しい。
- ・幹線道路に車を通すが、中心部の安心・安全につながる。
- ・国際会議場で国際会議を日本一にするために、どう南北の動線を確保するのか。

## 【補足調査ヒアリング結果】

- ・JR 東海道本線を南北に通る道路が限られており、特に、堀川通は車線数が減少しており渋滞している。
- ・東大路通の大型バスの通行は交通規制により南行に限られるなど制約が多いので、市内中心部を南北に抜ける道路を整備してほしい。

## &lt;西部（亀岡方面）&gt;

## 【現状】

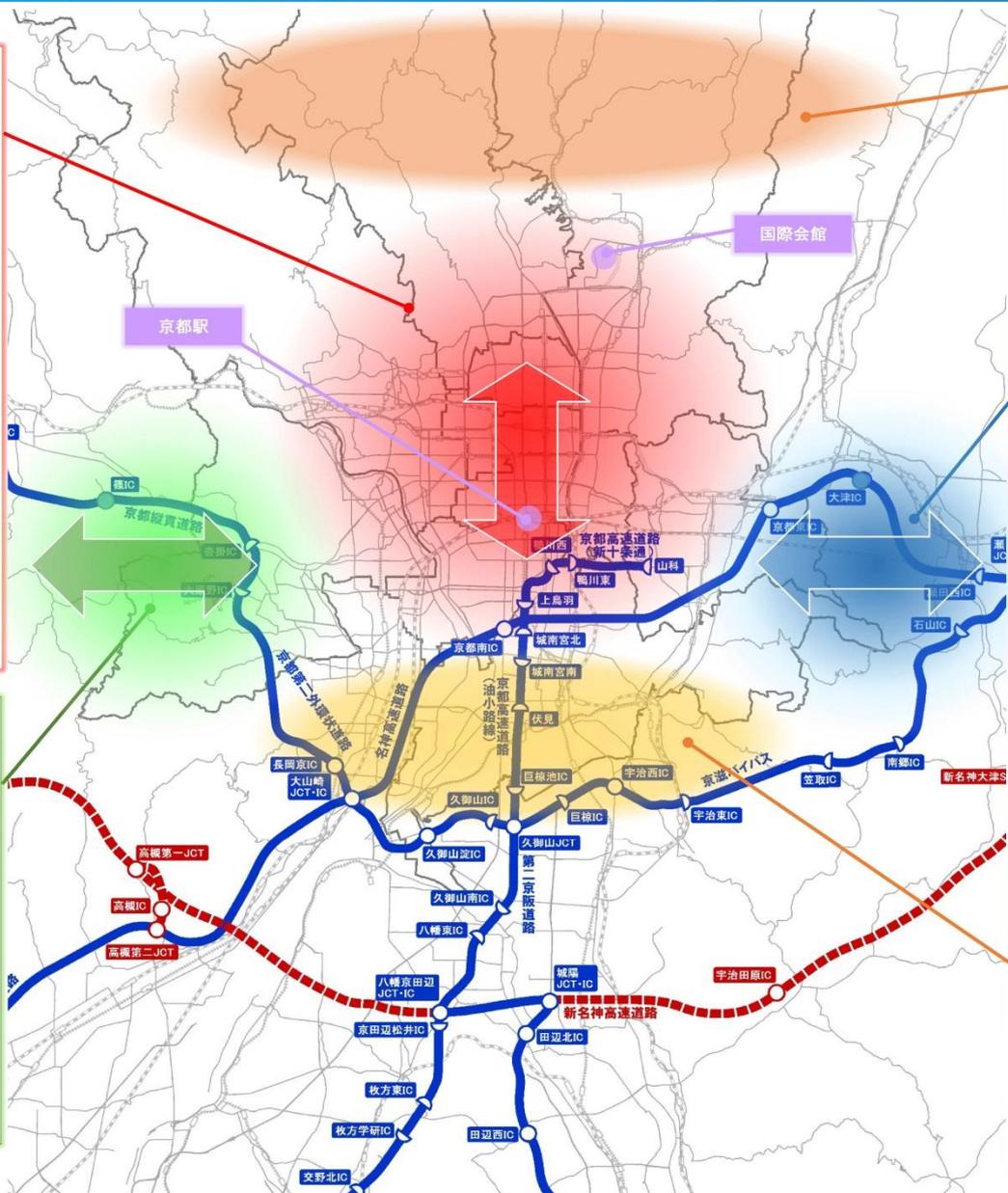
- ・平成25年9月と平成27年7月には、国道9号と京都縦貫自動車道の同一区間で、同時に通行止めが2回発生。
- ・国道9号では、亀岡市内、京都市西大路五条付近において終日にわたり速度低下が発生。

## 【前回意見】

- ・リダンダンシーをいかに高めていくかが重要

## 【補足調査ヒアリング結果】

- ・国道9号は、第1次緊急輸送道路に指定されているが、大雨等により通行止めになった場合、一般道の代替道路がない。
- ・災害時のリダンダンシーを考慮して、亀岡市から京都市内へのダブルルート化を国に要望している。
- ・貸切バスは高速道路を利用することが多いが、積雪により京都縦貫自動車道が通行止めになった際、自動車が一齐に国道9号を利用しようとして大渋滞になった。
- ・代替路線の整備等を行ってほしい。



## &lt;北部山間部&gt;

## 【現状】

- ・多くの路線において、雨量規制区間が存在
- ・道路のり面維持保全計画(第1期)を策定(H29.2)し、計画的にのり面対策を実施。

## 【前回意見】

- ・今あるものをより効果的に使うにはどうしたらよいか。
- ・のり面の補強で雨に強い道路となる。

## 【補足調査ヒアリング結果】

- ・のり面対策を行う等、自然災害に強い道路を造ってほしい。

## &lt;東部（大津方面）&gt;

## 【現状】

- ・平成25年9月及び平成27年1月には、国道1号、名神高速道路及び京滋バイパスが同時に通行止め。
- ・国道1号では、京都市山科区、大津市中心市街地、瀬田川周辺、国道1号バイパス合流付近において終日にわたり速度低下が発生。
- ・国道1号バイパス等は、滋賀県東部から整備が進められており、草津JCT付近まで事業中。
- ・事業中区間の完成により、石山IC 以東までのバイパスが完成する。

## 【前回意見】

- ・リダンダンシーをいかに高めていくかが重要。
- ・大津市内や京都市山科付近の渋滞解決が必要

## 【補足調査ヒアリング結果】

- ・滋賀県側から京都市内へのアクセスは一般道では国道1号のみ。
- ・国道1号バイパスの整備促進を国へ要望している。
- ・国道1号バイパスは、東から整備が進み、大津市内の瀬田東IC以西が未着手区間として残っている。
- ・瀬田川を越える道路断面の交通容量が絶対的に不足している。
- ・お客さんを乗せていて、大雨や積雪等で国道1号が通行止めになったことがある。代替路線の整備等を行ってほしい。
- ・国道1号を運転していると車線数が減少する区間(東大路通交差点付近の西行)は渋滞する。

## &lt;南部&gt;

## 【現状】

- ・地理的要因から、災害による全面通行止めが発生しにくい。

## 【前回意見】

- ・特になし。

## 【補足調査ヒアリング結果】

- ・特になし。