

第1回 将来道路ネットワーク研究会

<目次>

1 設置の背景	.....	P1
2 研究会	.....	P2
3 今後の進め方	.....	P4
4 京都市を取り巻く状況	.....	P5
5 京都市の交通特性	.....	P18

平成28年12月12日
京都市建設局

平成24年3月

はばたけ未来へ！京プラン(京都市基本計画)実施計画

・人口減少などの社会構造の変化, 経済状況や将来見込み等を踏まえた, 京都高速道路の残り3路線(堀川線, 久世橋線, 西大路線)の抜本的な見直し

平成24年10月4日～

京都市京都高速道路検証専門委員会

・残る3路線(堀川線, 久世橋線, 西大路線)の機能及び効果等について検証

平成28年3月

はばたけ未来へ！京プラン(京都市基本計画)実施計画第2ステージ

・重点プロジェクト「ひと・ものの交流促進とまちの持続的成長を支えるための道路整備の推進 京都高速道路の抜本的な見直しと南北方向のボトルネック解消など交通課題への対応」

平成28年5月19日

京都市京都高速道路検証専門委員会からの意見書

・残る3路線の整備による効果は限定的であり, また早期の事業実施についても困難である。しかし, ボトルネックやミッシングリンクによる渋滞など, 未だ解決されていない交通課題を抱えている。

・残る3路線の見直しに当たっては, 関西圏の大きな核であり, また, 全国をけん引する国際観光都市である京都市の将来を見据えた道路ネットワークの在り方については, 広域的な視点で, 引き続き, 検討を進めるべきである。

平成28年5月25日

平成28年5月市会 市長答弁

・意見書で示された広域的な道路ネットワークの在り方については, 50年後, 100年後の京都の将来に大変重要な役割を果たすものと考えており, 新たな研究会を設置するなど, 国や府とともに, しっかりと検討を進めてまいります。

① 目的・概要

(目的)

将来道路ネットワークについて、多様な意見を頂く場として研究会を設置

(概要)

研究会では、将来の京都市の発展にとって、真に必要な道路ネットワークはどのようなものかについて、広域的な視点から議論いただく。

必要な道路ネットワークについては、直ぐに事業化が必要と考えられる路線だけでなく、中長期的に検討が必要な路線についても議論の対象とする。

具体的には、まちづくり、人口、防災・減災、経済、観光といった京都市を取り巻く状況や、交通量の推移や渋滞箇所など交通特性を踏まえたうえで、渋滞の解消や災害時のリダンダンシーの確保等の効果等について、専門的な知見を活かして議論いただく。

また、本市の財政は、一般財源収入がピーク時から大幅に減少した状況が続いている一方、社会福祉関連経費は大幅に増加しているため、極めて厳しい状況が続いており、事業の優先順位の考え方など、事業化に当たっての課題についても意見をいただく。

意見を取りまとめた後には、これらを踏まえ、検討を深めるとともに、とりわけ、広域的な役割を担う路線については、近畿地区幹線道路協議会での調査研究や調整等につなげる。

② 本市の交通政策との関係

(「歩くまち・京都」総合交通戦略平成22年1月)

【「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。

第1回研究会

- 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

- 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回以降

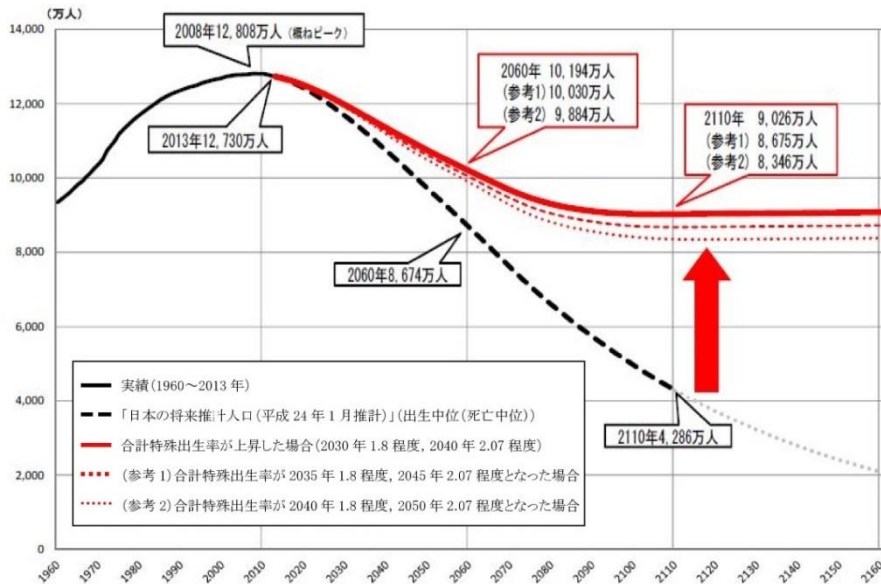
- 現状・課題等の確認
- 将来道路ネットワークとして必要な路線等の議論
- 対応策や対応策に伴う課題等の議論

最終回

- 振り返り、意見のとりまとめ

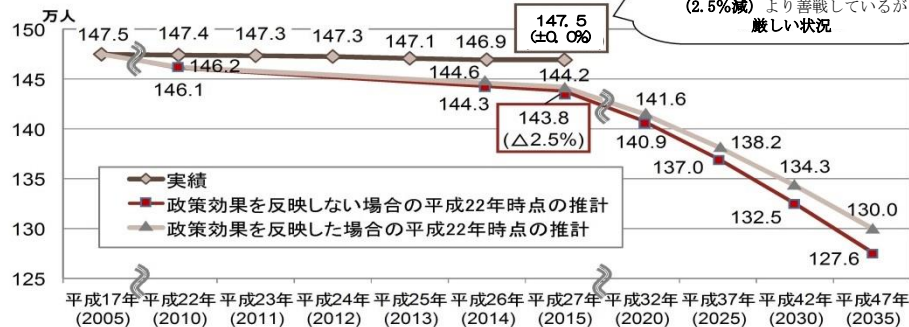
① 人口

(日本の人口推移と長期的な見通し)



資料) まち・ひと・しごとと創生本部「まち・ひと・しごと創生 長期ビジョン」
 注1) 実績は、総務省統計局「国勢調査」等による(各年10月1日現在の人口)。国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」は出生中位(死亡中位)の仮定による。2110~2160年までの仮定等をもとに、まち・ひと・しごと創生本部事務局において機械的に延長したもの
 注2) 「合計特殊出生率が上昇した場合」は、経済財政諮問会議専門調査会「選択する未来」委員会における人口の将来推計を参考にしながら、合計特殊出生率が2030年に1.8程度、2040年に2.07程度(2020年には1.6程度)となった場合について、まち・ひと・しごと創生本部事務局において推計を行なったもの

(京都市の推計人口)

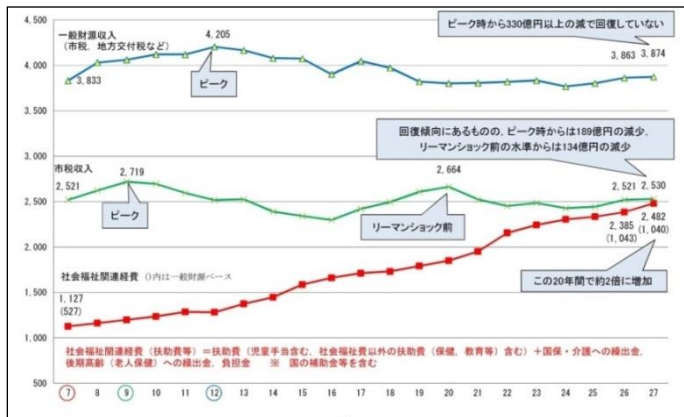


資料) 「まち・ひと・しごと・こころ京都創生」総合戦略(H27.9)を一部時点修正
 ※推計値は、京プラン策定時(H23.2)のもの

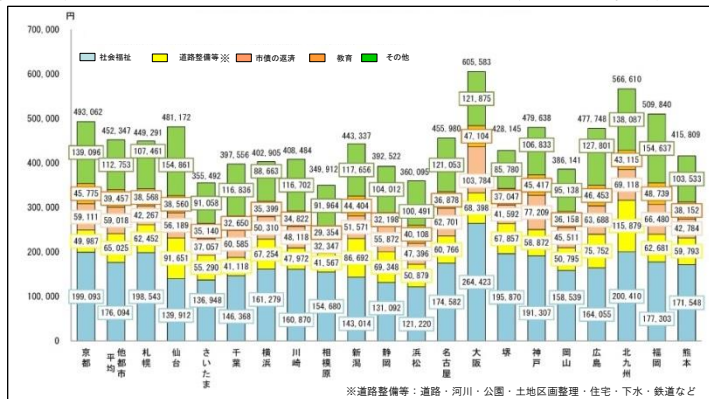
- 京都市の人口は、平成27年に143万8千人まで減少するとされていたが、京プランに基づく取組等により、これまでのところは、平成28年11月時点で147万5千人であり、一定の歯止めがかかっている。
- 合計特殊出生率は1.30(平成27年)であり、全国平均の1.46を大きく下回る。
- 高齢化率が26.7%(平成27年)と高い等により、自然増減は2,878人(平成27年)の減少

② 財政

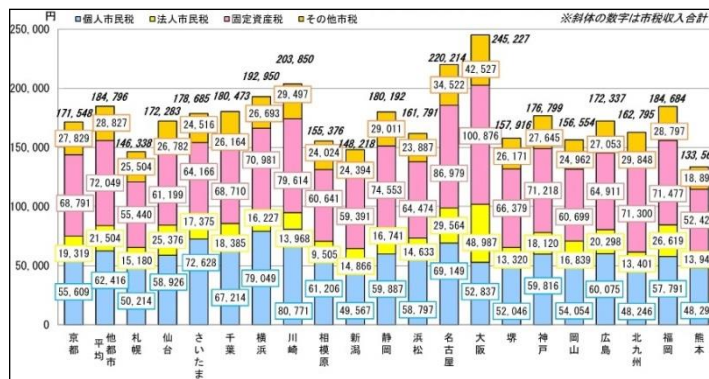
(一般財源収入, 市税収入, 社会福祉関連経費の決算額推移)



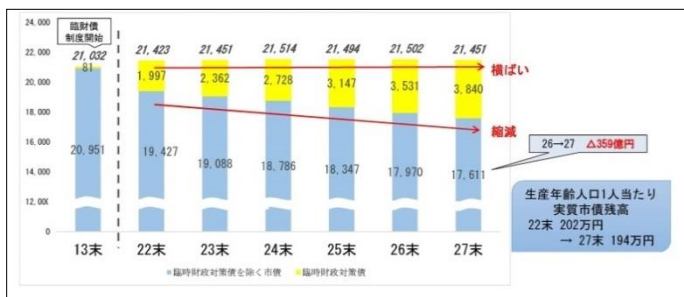
(歳出・政令指定都市の市民一人当たりの行政目的歳出)



(歳入・政令指定都市の市民一人当たりの市税収入)



(市債残高)

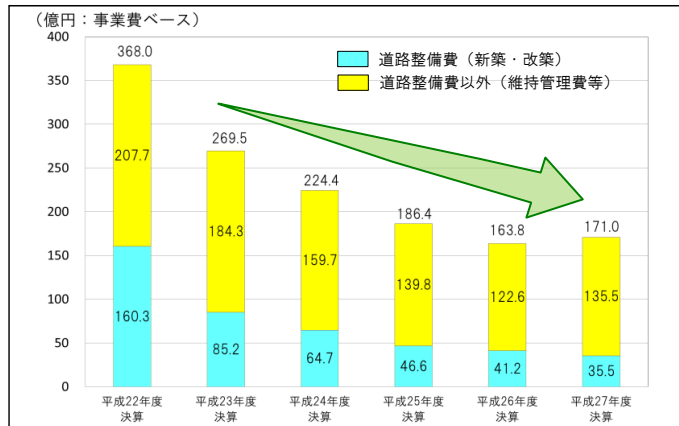


資料)京都市作成 (平成27年度決算)

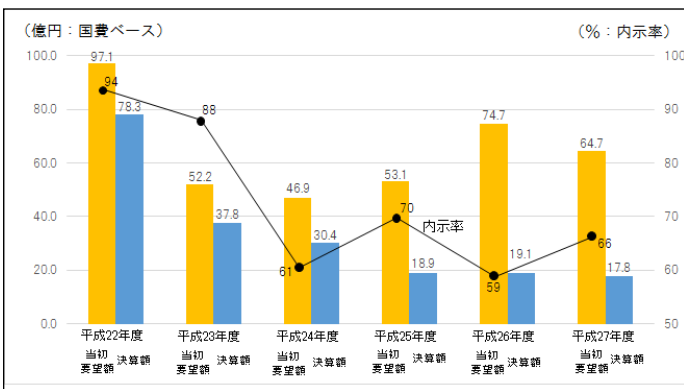
- 市税を含む一般財源収入が横ばいから減少に転じる一方で、社会福祉関連経費は、高齢化の進展や福祉・子育て支援の推進等により、この20年で約2倍に増加傾向
- 国が返済に責任をもつ臨時財政対策債を除く実質市債残高は、全会計・一般会計ともに着実に縮減
- 市民一人当たりの市税収入は、他の政令指定都市の平均よりも約1万3千円も少なく、京都市の人口は約147万人なので、市税収入総額では195億円も少ないことになる。

② 財政

(道路関係経費の推移)



(道路関係経費における国費の推移)



(「道路整備事業の見直し(平成24年3月)」)

(趣旨)

- 東日本大震災を踏まえ、橋りょう対策をはじめとする防災・減災対策を重点的に、スピード感を持って取り組むための財源確保の方策として、「道路整備事業の見直し」を掲げた。
- 新規及び事業中の道路整備事業について、選択と集中による精査を行い、平成24年度から平成27年度まで間において、事業進捗の見送りや事業進捗の平準化など、事業スケジュールの抜本的な見直しを行った。
- ただし、完成が間近な路線などについては、事業効果の早期発現を図るため、重点的に事業進捗をよくを図る。

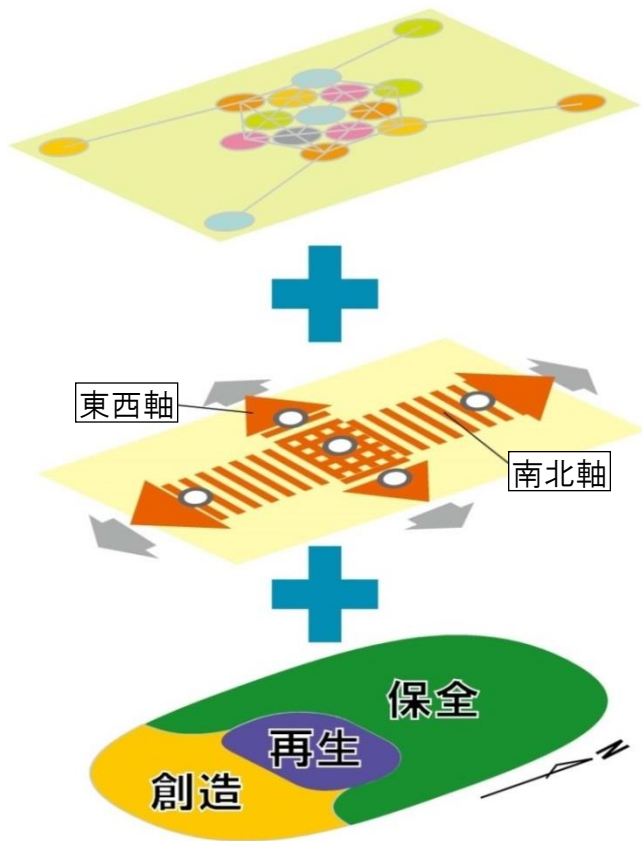
(基本的考え方)

- 重点的に事業を推進する路線・工区(重点化)
鴨川東岸線(第二工区), 北泉通など
- 事業進捗を可能な限り平準化する路線・工区(平準化)
国道162号高雄改良(第一, 三工区), 中山石見線, 伏見向日町線など
- 事業進捗を原則、平成24年度から平成27年度まで見送る路線・工区
国道162号栗尾バイパス(工事未実施区間), 京都広河原美山線二ノ瀬バイパス(工事未実施区間)など、重点化・平準化以外の路線のその他の路線・工区

- 道路関係経費及び道路整備費については、ともに減少傾向。また、道路整備費の道路関連経費に占める割合は、低下傾向を示し、平成27年度決算では約2割
- 国の交付金全体額だけでなく、道路関係経費における国費の市への配分額についても、減少傾向
- 平成24年3月の「道路整備事業の見直し」により、橋りょう対策をはじめとする防災・減災対策の財源を確保するため、選択と集中により精査を行い、事業進捗の見送りや平準化など抜本的な見直しを実施

③ まちづくり

(将来の都市構造 ～エコ・コンパクトな都市構造～)



資料) 京都市都市計画マスタープラン (H24.3)

③相互につながる個性的な地域の形成

●個性的な地域の形成

→それぞれの地域の個性を強める都市づくりを推進

●地域をつなぐネットワークの強化

→地域をつなぐネットワークを維持・強化することで、日常生活を支える機能を備えた生活圏の維持・構築を図る。

②都市活力の構造と低炭素社会を実現する都市構造の形成

●交通拠点を中心とした都市拠点の強化

→公共交通の拠点に広域の商業施設をはじめとする都市機能を集積するとともに、道路交通の拠点に産業機能をはじめとする都市機能を集積

●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

→公共交通を中心とした交通機能の強化や、物流を支える都市基盤の充実と地下鉄沿線を中心とした都市軸への都市機能の集積

①京都市の特性を踏まえた土地利用の展開

●保全・再生・創造の土地利用

→それぞれの特性に応じた土地利用を誘導

●山間部から市街地内部にかけての段階的な空間形成

→保全ゾーンは低層又は中低層を主体、再生ゾーンは中低層又は中高層を主体、創造ゾーンは環境に配慮しながら高層も許容

○京都市の目指す都市構造は、保全・再生・創造の土地利用を基本とし、交通拠点の周辺に都市機能を集約させるとともに、地域コミュニティを基本とした生活圏の維持・構築を図ることで、それぞれの地域が公共交通等によりネットワークされた、暮らしやすく、地域環境への負荷が少ないエコ・コンパクトな都市構造

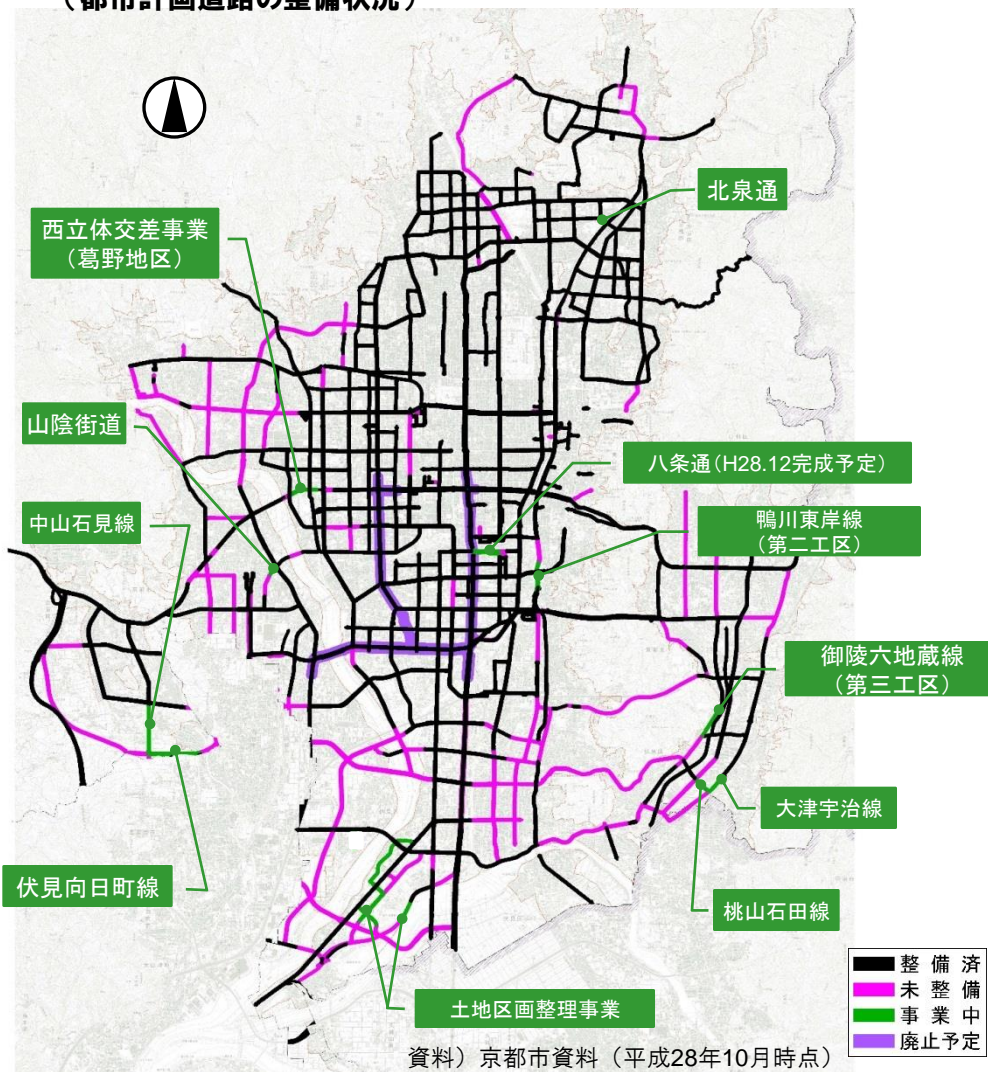
③ まちづくり

(都市計画道路の整備率)

道路種別	路線数	整備進捗率		計画延長 (km)	概成延長 (km)	完成延長 (km)
		(完成+概成)/計画 (%)	完成/計画 (%)			
自動車専用道路	9	63.1	51.8	29.07	3.27	15.07
幹線街路	212	79.0	75.6	432.84	14.25	327.37
区画街路	19	77.0	75.4	5.78	0.09	4.36
特殊街路	19	97.7	97.7	13.66	0	13.35
全路線	259	78.5	74.8	481.35	17.61	360.15

資料) 京都市資料 (平成27年3月31日時点)

(都市計画道路の整備状況)



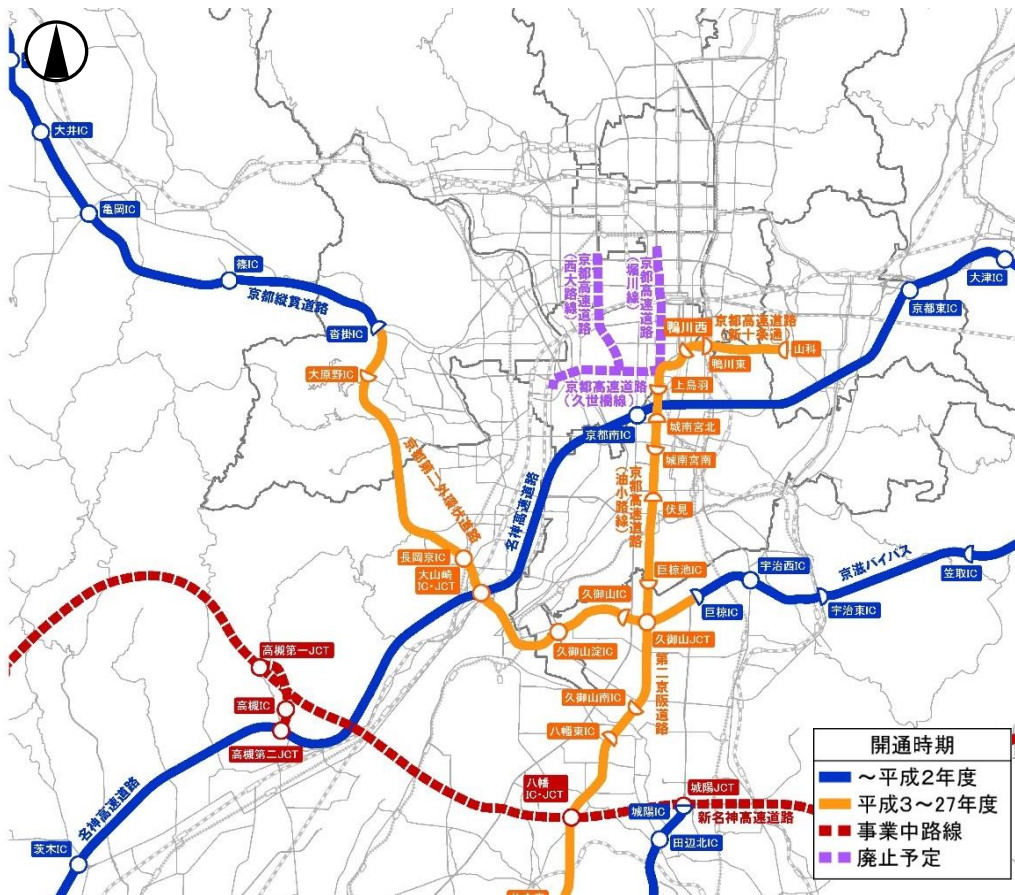
資料) 京都市資料 (平成28年10月時点)

○都市計画道路について、幹線街路の整備率(概整含む)は約8割

○市中心部については、概ね整備済み

③ まちづくり

(高速道路ネットワークの整備状況)



近年の高規格道路の整備状況		
開通時期	路線名	区間
H15. 3	第二京阪道路	巨椋池IC～枚方東IC
H20. 1	京都高速道路(油小路線)	上鳥羽出入口～第二京阪道路接続部
	第二京阪道路(洛南連絡道路)	阪高京都線接続部～巨椋池IC
H20. 6	京都高速道路(新十条通)	山科出入口～鴨川東出入口
H22. 3	第二京阪道路	枚方東IC～門真JCT
H23. 3	京都高速道路(斜久世橋区間)	鴨川東出入口～上鳥羽出入口
H25. 4	京都第二外環状道路	沓掛IC～大山崎IC

高規格道路の整備予定		
整備予定	路線名	区間
H28年度	新名神高速道路	城陽JCT～八幡JCT
H29年度	新名神高速道路	高槻第一JCT～神戸JCT
H35年度	新名神高速道路	大津JCT～城陽JCT 八幡JCT～高槻第一JCT

開通予定については、今後、変更する場合もある

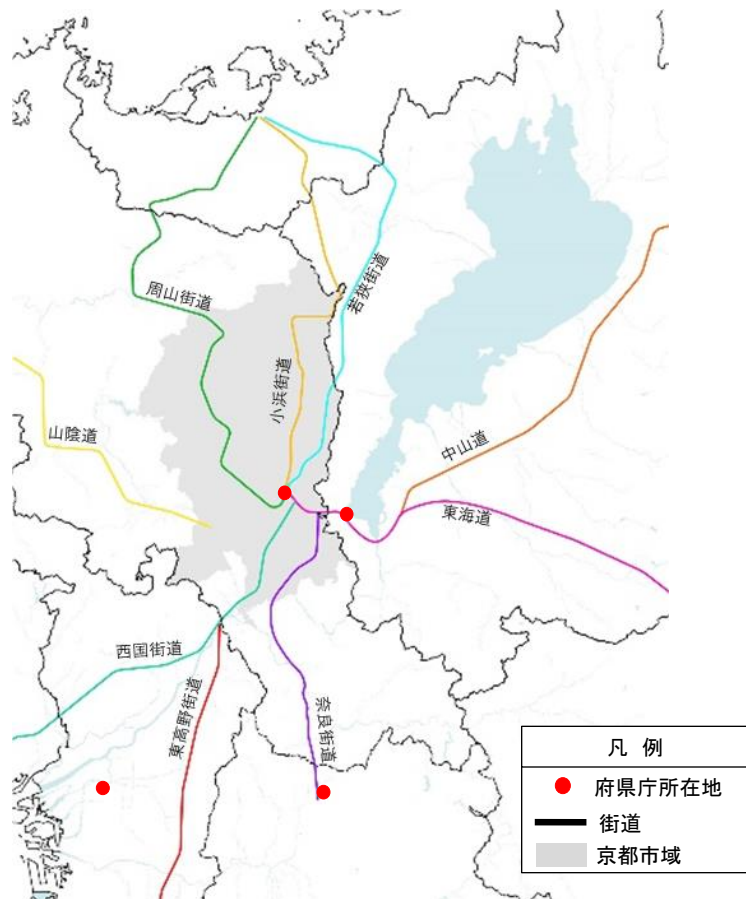
京都高速道路3路線の今後の予定		
今後の予定	路線名	区間
廃止	京都高速道路(堀川線)	下京区～伏見区
廃止	京都高速道路(久世橋線)	南区～伏見区
廃止	京都高速道路(西大路線)	右京区～南区

○西部方面については京都第二外環状道路の開通、南部方面については第二京阪道路等の開通によりそれぞれ、高速道路ネットワークが強化された。

○平成35年度の新名神高速道路全線開通により、東西方向についてネットワークが強化される見込み

③ まちづくり

(五街道と主な脇街道)



(主な都市間連携の取組)

平成7年度 京都都市圏自治体ネットワーク会議を設置

(連携都市)

京都市に隣接した自治体などの29の自治体

(主な取組内容)

- ・ 設置以降、既存の行政区域の枠を越え、新たなパートナーシップに基づく自治体ネットワークの形成に取り組む。

平成24年5月 みよこサミット宣言

(連携都市)

大津市、奈良市

(主な取組内容)

- ・ 3都市が連携を深め、世界へ魅力を発信することなどについて宣言
- ・ 以降、観光分野における首長による意見交換や、「外国人観光客宿泊施設向け24時間多言語コールセンター」の共同運用などを実施

平成26年10月 京都市・向日市 相互交流宣言

(連携都市)

向日市

(主な取組内容)

- ・ 西国街道等を通じて、古くから経済・文化の交流等が盛んな両市において、相互の歴史・文化を生かすとともに、安心・安全やまちづくりなどの幅広い分野で協力・交流することを宣言
- ・ 京都市・向日市協働イベント等を開催

○京都市は、古くから交通の要所であり、例えば、江戸時代においては、五街道である東海道及び中山道や、西国街道をはじめとした脇街道によって、全国の都市とのネットワークが形成されていた。

○今日においても、地理的に近い都市だけでなく、かつて都が置かれ課題等が共通する都市や歴史的な繋がりが深い都市との連携も推進

④ 災害

(雨量規制区間)



凡例	
	高速道路
	一般府道以上
	JR
	私鉄
	地下鉄
規制区間	
	高速道路
	一般府道以上

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50mm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200mmを超えた場合またはかつ時間雨量が50mmを超えた場合
3	京都縦貫自動車道	長岡京IC～音羽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	音羽IC～千代川IC	連続雨量が200mmを超えた場合またはかつ時間雨量が50mmを超えた場合
5	京滋バイパス	瀬田東IC～笠置IC	連続雨量が180mmを超えた場合またはかつ時間雨量が50mmを超えた場合
6	阪神高速道路京都線	山科～鶴川西	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50mm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 大津市曾羽台～大津市道分町	連続雨量が230mmに達した場合 連続雨量が200mmに達した場合
②	国道9号	京都市西京区大枝音羽町～亀岡市種町王子	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	右京区京北上月町～右京区京北上月町(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	北区大宮新道～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	京都河原美山線	左京区花背大布施町～左京区河原尾花町(佐々重峠)	連続雨量が160mmに達した場合
⑬	下鴨静原大原線	左京区静原町～左京区静原中町	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 大津市山中町～大津市南志賀1丁目	連続雨量が130mmに達した場合 連続雨量が90mmに達した場合
⑮	京都日吉美山線	右京区嵯峨鳥居本深谷町～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(湊月橋)	警戒水位OP+37.50mm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～左京区河原原杵子屋町	連続雨量が160mmに達した場合
⑲	上嵐田貴船線	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	榎子原向日線	西京区大原野石町～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	西京区大原野小塩町	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～伏見区醍醐醍醐谷線	連続雨量が160mmに達した場合
㉕	渋谷線上線	東山区今熊野阿弥ヶ峯町～山科区日ノ岡美谷町	連続雨量が160mmに達した場合

注) 連続雨量とは、雨の降り始めから終わりまで(ただし、途中雨量降雨量2mm以下の状態が6時間以上継続した場合は連続雨量としない。)

- 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
- その中でも、市内中心部と東部及び西部とを結ぶ路線では、名神高速道路と国道1号や、京都縦貫自動車道と国道9号など、国道と高速道路が近接して並行している区間が存在

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

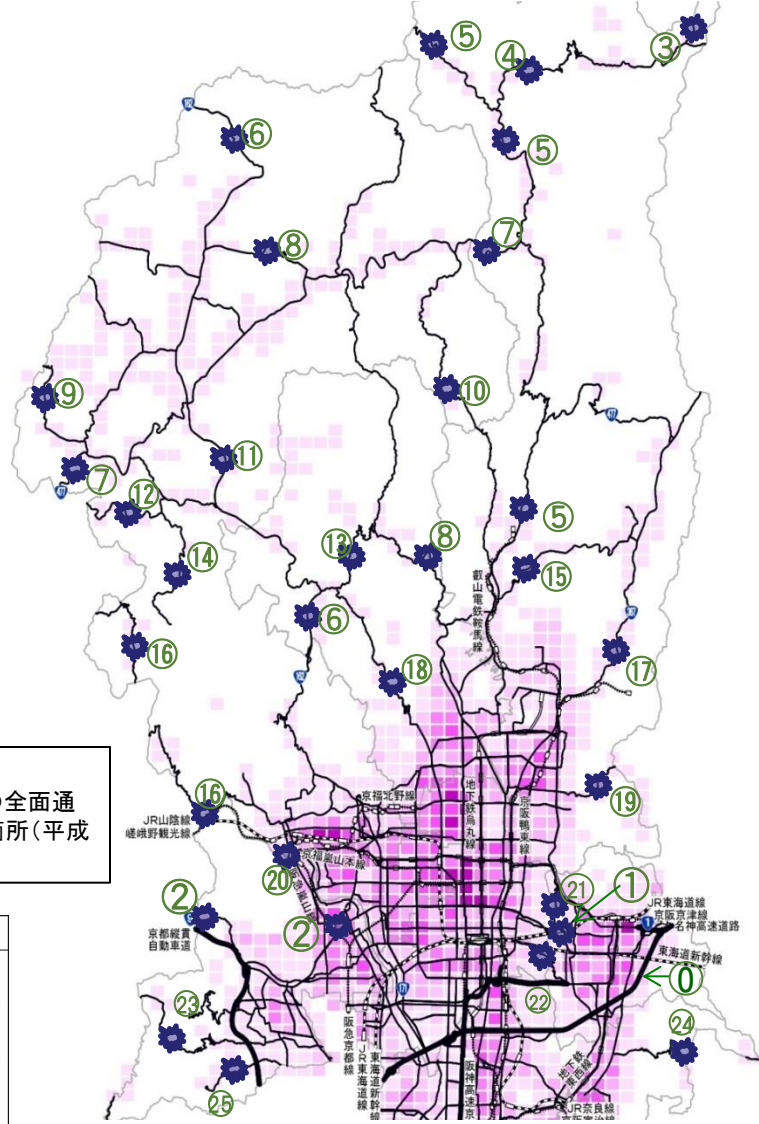
④ 災害

(近年における主要な道路の通行止め状況)



- 凡例
- 高速道路
 - 一般府道以上
 - - - JR
 - 私鉄
 - 地下鉄

凡例
 主要な道路の全面通行止め発生箇所(平成25~27年度)



資料) 京都市資料

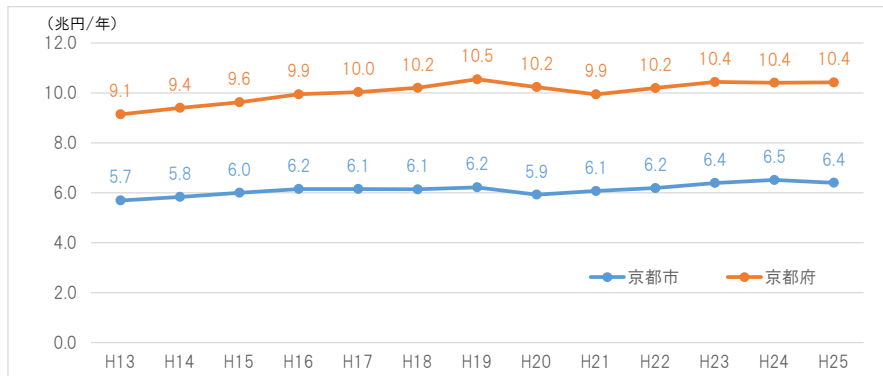
No.	路線	平成25年度	平成26年度	平成27年度
○	名神高速道路(八日市IC~茨木IC)	○		
①	国道1号(京都市山科区北花山~京都市東山区清閑寺)	○		○
②	京都縦貫自動車道(沓掛~千代川)	○		
	京都縦貫自動車道(長岡京~沓掛)		○	
	京都縦貫自動車道(大山崎~亀岡)			○
	国道9号(京都市西京区大枝沓掛町~京都市篠町王子)	○		○
	国道9号(京都市西京区大枝沓掛町)		○	
③	国道9号(京都市右京区西院久保田町(阪急ガード下))		○	
	府道 麻生古屋梅ノ木線	○		
④	府道 久多広河原線			○
⑤	府道 京都広河原美山線	○	○	○
⑥	国道162号			○
⑦	国道477号	○		○
⑧	府道 京都京北線		○	○
⑨	府道 中地日吉線	○		
⑩	府道 上黒田貴船線	○		○
⑪	市道 栗尾中区線			○
⑫	府道 宮ノ辻神吉線		○	
⑬	府道 雲ヶ畑下杉坂線			○
⑭	府道 愛宕弓槻線	○	○	
⑮	府道 下鴨静原大原線			○
⑯	府道 京都市日吉美山線	○		○
⑰	国道367号			○
⑱	府道 西陣杉坂線			○
⑲	府道 下鴨大津線			○
⑳	府道 二条停車場嵐山線			○
㉑	市道 渋谷蹴上線			○
㉒	府道 勤修寺今熊野線			○
㉓	府道 柚原向日線			○
㉔	府道 醍醐大津線	○		
㉕	府道 向日善峰線			○

注) 各年度における通行止めは、主な豪雨時によるものを抽出

○市内中心部と北部を結ぶ道路だけでなく、国道1号、国道9号といった広域交通を担う道路においても、全面通行止めが発生

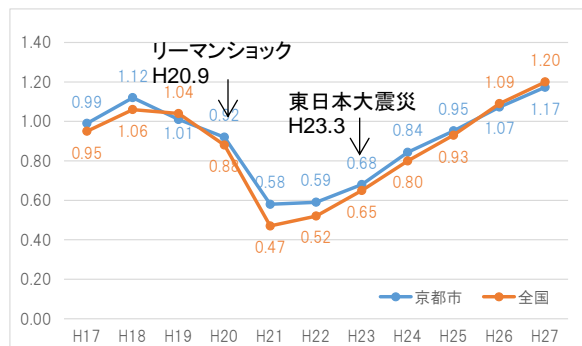
⑤ 経済

(市内総生産(実質)と府内総生産(実質)の推移)



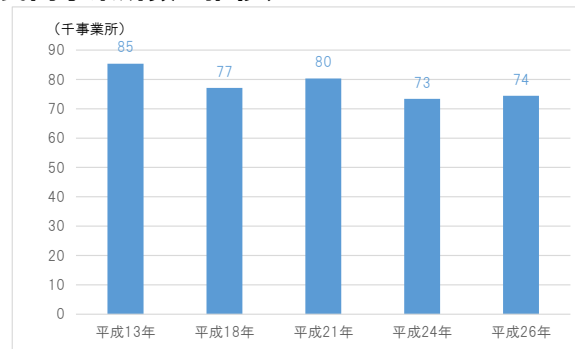
資料) 内閣府「国民経済計算年報」
 実質値) 物価変動分を除いて計算したもの。経済の実質的な動きをみることができる。

(有効求人倍率の推移)



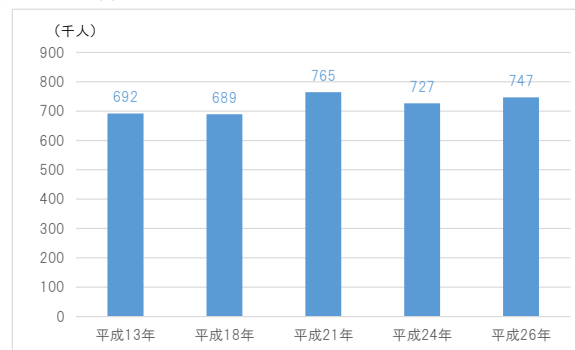
資料) 厚生労働省京都労働局, 厚生労働省「一般職業紹介状況」

(民間事業所数の推移)



資料) 平成26年経済センサス-基礎調査及び経済センサス-活動調査

(従業者数の推移)

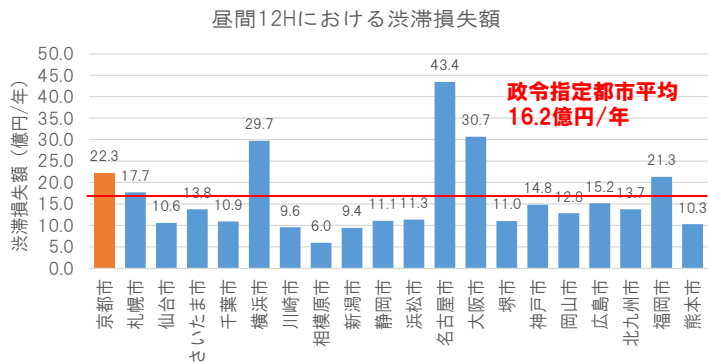


資料) 平成26年経済センサス-基礎調査及び経済センサス-活動調査

- 京都市の平成25年度の市内総生産は、実質で6兆3991億円。また、経済成長率(対前年度増加率)は、名目、実質ともに1.8%減となり、4年ぶりの減少となった。
- 民間事業所数は減少傾向、従業員数は増加傾向を示している。一方、平成26年度については、両者とも、平成24年度からは増加した。

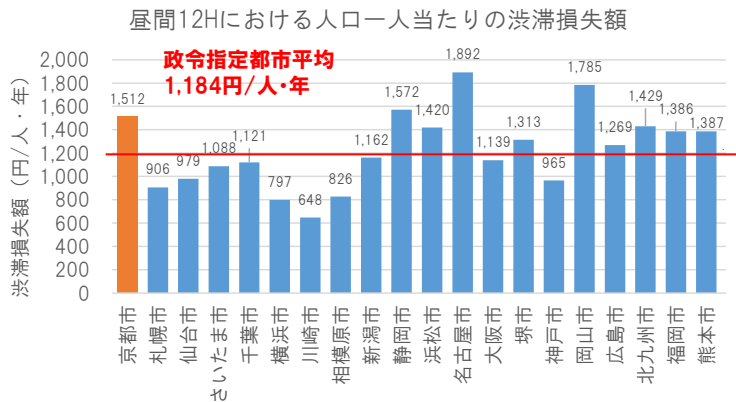
⑤ 経済

(政令指定都市の昼間12H渋滞損失額)



資料) 平成22年道路交通センサス
 ※渋滞損失額は、「昼間12H平均旅行速度における走行台時」から「規制速度における走行台時」を除いて算出
 ※時間価値原単位は、費用便益分析マニュアル(国土交通省道路局・都市局 H20.11)の乗用車原単位40.10円/分・台を適用

(政令指定都市の昼間12H人口一人当たり渋滞損失額)



資料) 平成22年道路交通センサス, 平成27年国勢調査(速報)

(らくなん進都における京都企業立地促進助成制度の活用実績)



活用時期	件数(企業数)	投資見込額(百万円)	市域雇用者数の増加見込(人)
H15.7~H20.1	11(11)	17,989	563
H20.2~H28.3	21(20)	38,756	904
合計	32(28)	56,745	1,467

注1) 1企業が複数の所有地で助成制度を活用している場合もある。
 注2) 投資見込額, 市域雇用者数の増加見込は, 申請時の事業計画に基づく。

凡例

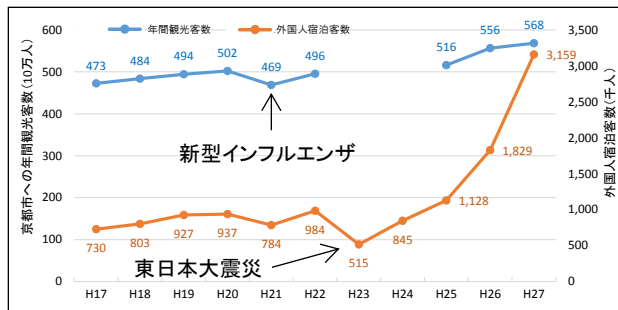
- らくなん進都(高度集積地区)
- 企業立地促進制度(H15.7~H20.1)
- 企業立地促進制度(H20.2~H28.3)

らくなん進都は、油小路通沿道を中心とした、概ね北は十条通、南は宇治川、東は東高瀬川、西は国道1号に囲まれた南北に細長い607haの地区で、新しい京都を発信する「ものづくり拠点」の一つ

- 京都市の渋滞損失額(昼間12H)は、政令指定都市平均を上回る約22.3億円/年
- 社会基盤の整備による効果について、阪神高速8号京都線沿道で、企業立地が促進

⑥ 観光

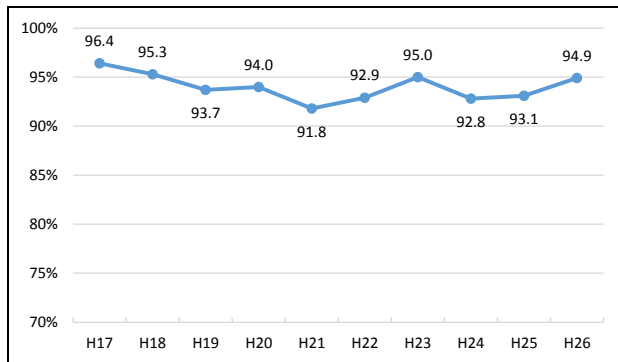
(京都市への年間観光客数と外国人宿泊客数の推移)



資料) H27京都観光総合調査

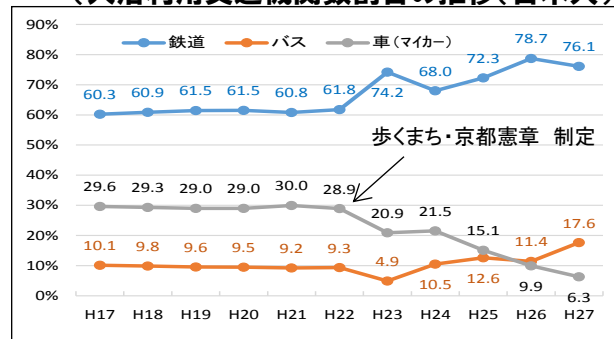
注) H23,24年は調査手法の変更により推計していない。

(京都市内ホテル客室稼働率の推移(各年11月))



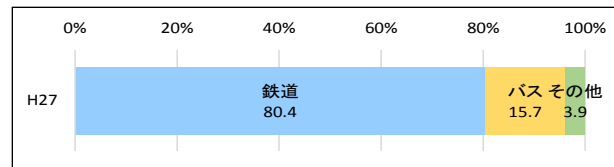
資料) 日本銀行京都支店「京都市内ホテル客室稼働率」

(入洛利用交通機関数割合の推移(日本人))



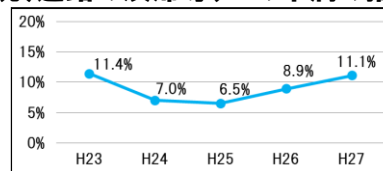
資料) H27京都観光総合調査

(外国人客の京都市への交通機関の利用割合)



資料) H27京都観光総合調査 ※その他はタクシー、レンタカーなど

(交通状況(道路の渋滞等)への不満の推移(日本人))

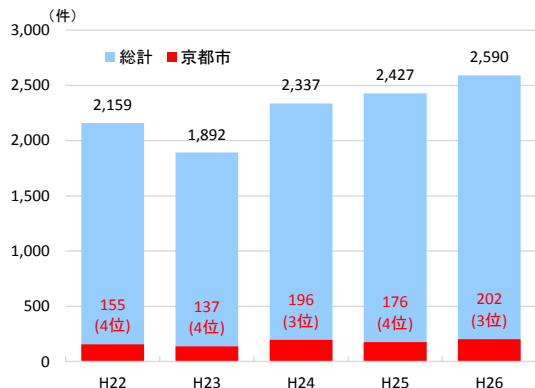


資料) H23~H27京都観光総合調査

- 京都市への年間観光客数は、増加傾向。また、京都市内の客室稼働率も9割を超える高水準で推移
- マイカーを利用して入洛観光客は減少傾向。しかし、交通状況への不満(日本人)は、平成25年以降増加傾向
- 外国人観光客の交通機関利用割合は、鉄道利用者は8割を占める。

⑥ 観光

（日本・京都市における国際会議の開催件数の推移）

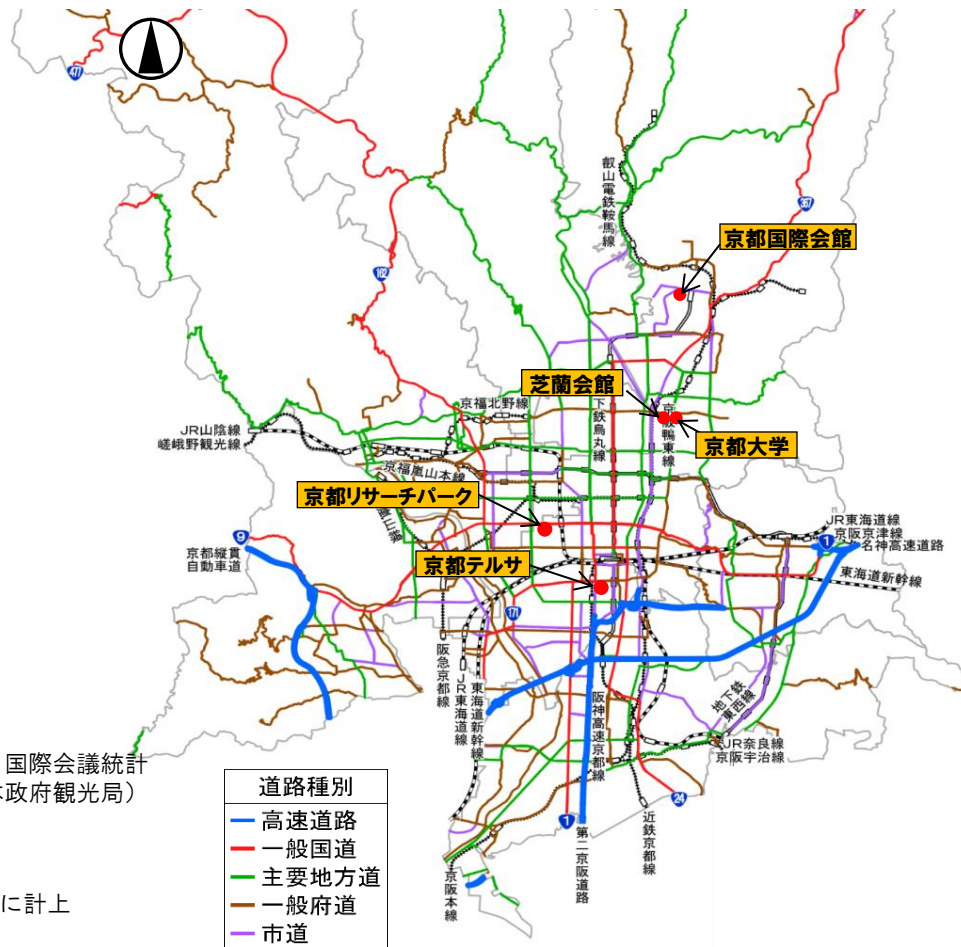


資料) 国際会議統計
(日本政府観光局)
注) 1つの会場が複数の都市にまたがって開催された場合、それぞれの都市において1件として計上

（京都における国際会議の参加者数の推移）

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
参加者数	107,643	84,391	114,257	96,020	127,879
国立京都国際会館	88,263	62,369	84,755	66,621	84,467
京都大学	5,997	6,730	9,725	9,838	14,363
芝蘭会館		1,671	1,529	2,098	
京都リサーチパーク				2,030	
京都テルサ	2,424		5,322		

注1) 参加者数は、外国人参加者と国内参加者の合計
注2) 表に示す各会場は、開催件数10件以上の会場
注3) 本表では、複数会場を利用して開かれた同一会議は、それぞれの会場に計上
注4) 本表では、大学等の附属施設は大学での開催件数に含めている。
また複数都市にキャンパスがまたがる場合は、まとめて計上



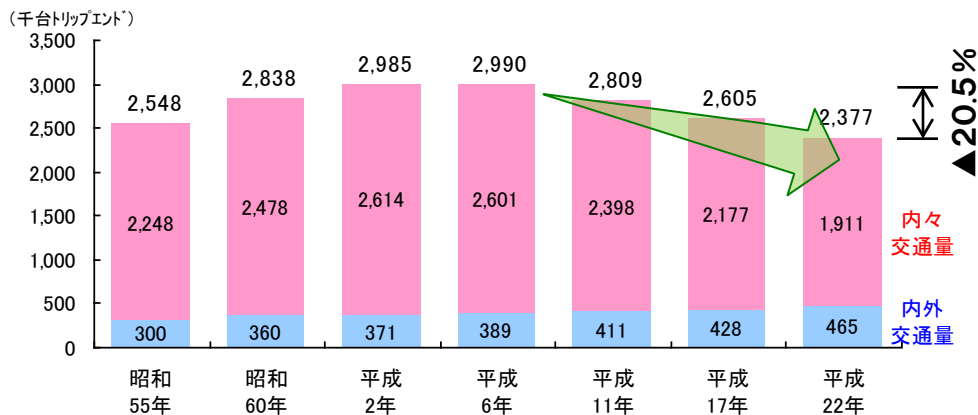
資料) 国際会議統計
(日本政府観光局)

道路種別
— 高速道路
— 一般国道
— 主要地方道
— 一般府道
— 市道

- 日本・京都市とも国際会議の開催件数は増加傾向。京都市の開催件数は、平成26年に過去最高を記録
- 京都市においては、参加者数も増加傾向。開催場所では、参加者数の約7割以上を国立京都国際会館が占める。

① 自動車交通量の推移

(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)

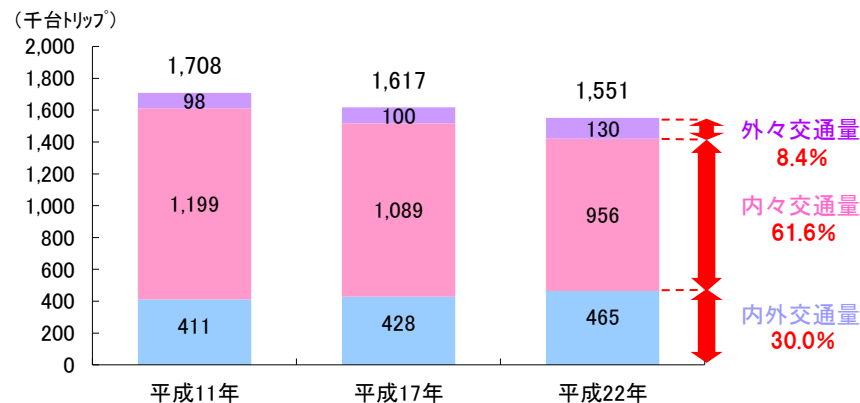


資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

注1) 内々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

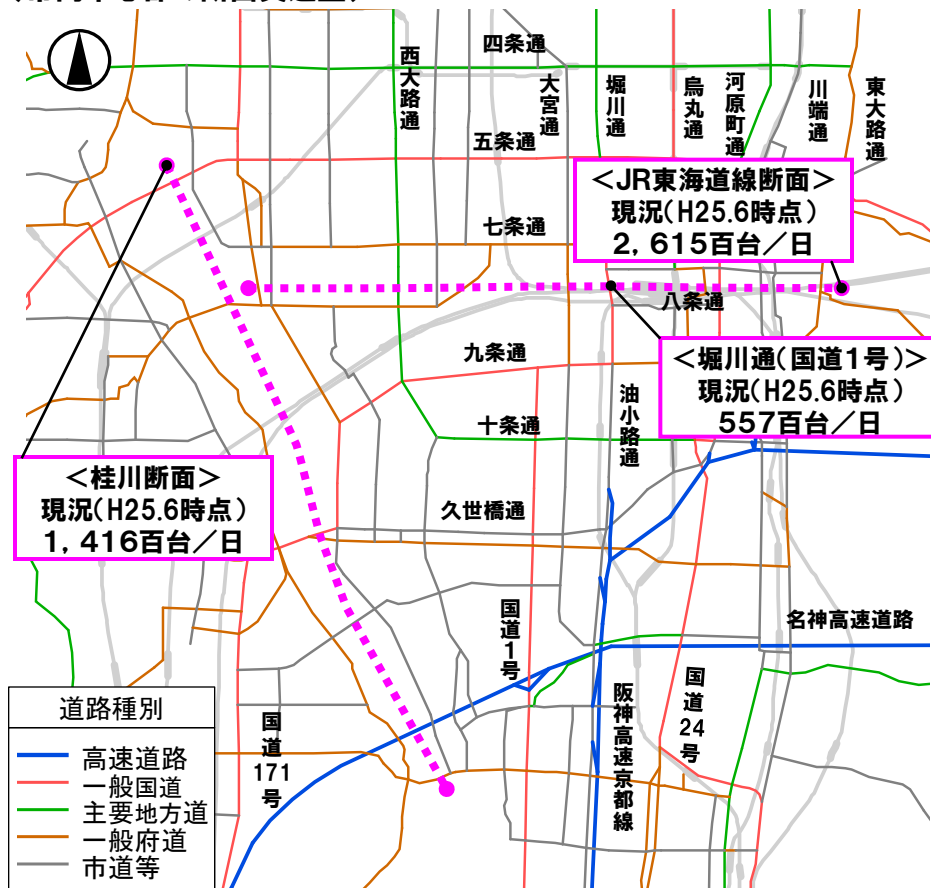
注1) 外々交通量は, 市内を通過する交通量

注2) 外々交通量は, H22における自動車交通量配分結果から推計

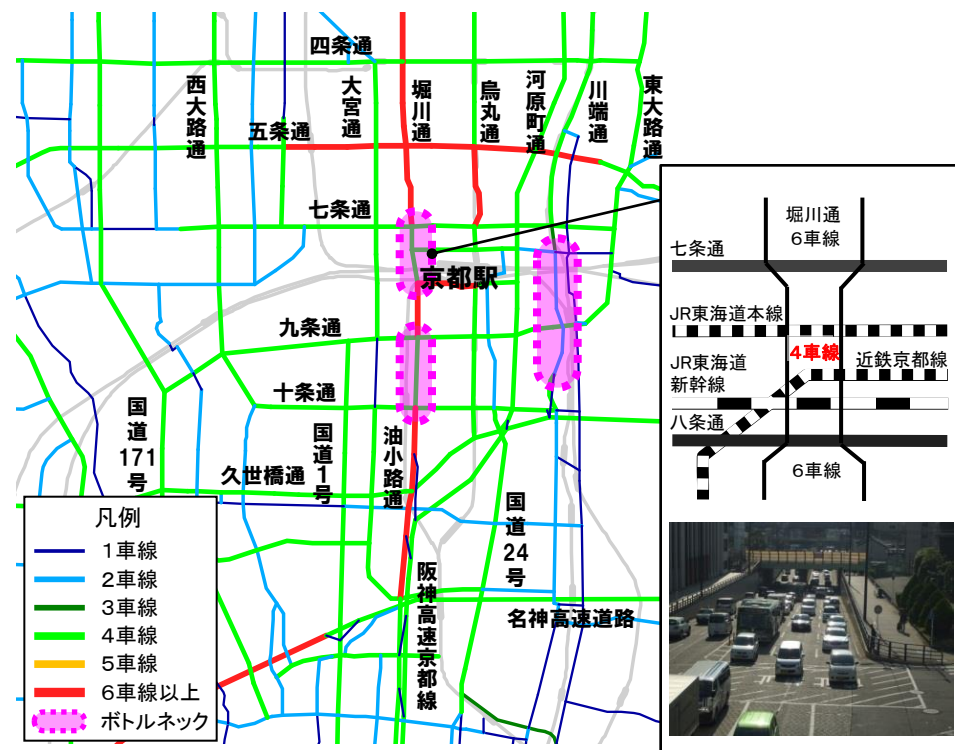
- 京都市内における自動車の発生集中の状況については, 平成6年以降減少傾向。また, その要因は, 内々交通量の減少
- 京都市関連の自動車トリップ数については, 平成11年以降減少傾向
- その内訳については, 内々交通量が減少している一方, 内外交通量及び外々交通量はともに増加。交通量総数に占める内外及び外々交通量の合計の割合は, 38.4%にまで上昇

② 市内中心部における交通の特徴

(市内中心部の断面交通量)



(市内中心部の幹線道路の車線数)

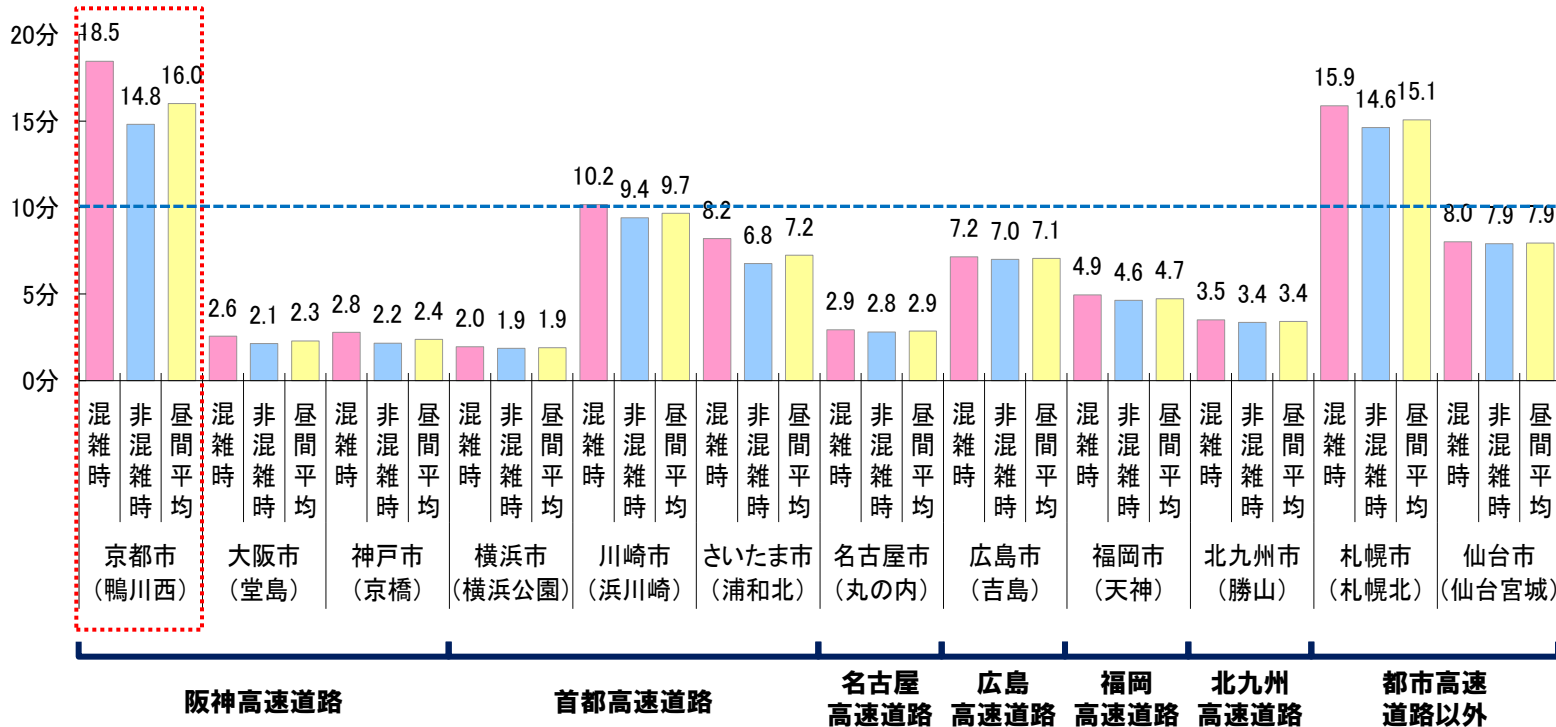


※ 交通量は、平成22年道路交通センサスに基づき実施した再現計算の結果

- 市内中心部では、南北方向の交通量は、東西方向の交通量に比べ約2倍の2,615百台/日
- 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、堀川通や鴨川東岸線では、車線数が減少しボトルネックとなっている。

③ 高速道路ネットワークへのアクセス

(市役所から最寄ICまでの所要時間の比較)



※混雑時：朝（7，8時台），夕（17，18時台），昼間平均；7～18時台

注) 人口が概ね100万人以上の政令指定都市において、都市高速道路の最寄ICまでの所要時間を比較。ただし、札幌市及び仙台市については、都市高速道路以外的高速道路の最寄ICとした。

注) 所要時間は、市役所から最寄ICまでの最短経路について、区間毎に、平成22年道路交通センサスの旅行速度により算出した所要時間を合計して算出

○ 比較した多くの都市では、市役所から最寄ICまでの所要時間が10分以内である一方、京都市では15～19分程度

④ 内外交通の特徴

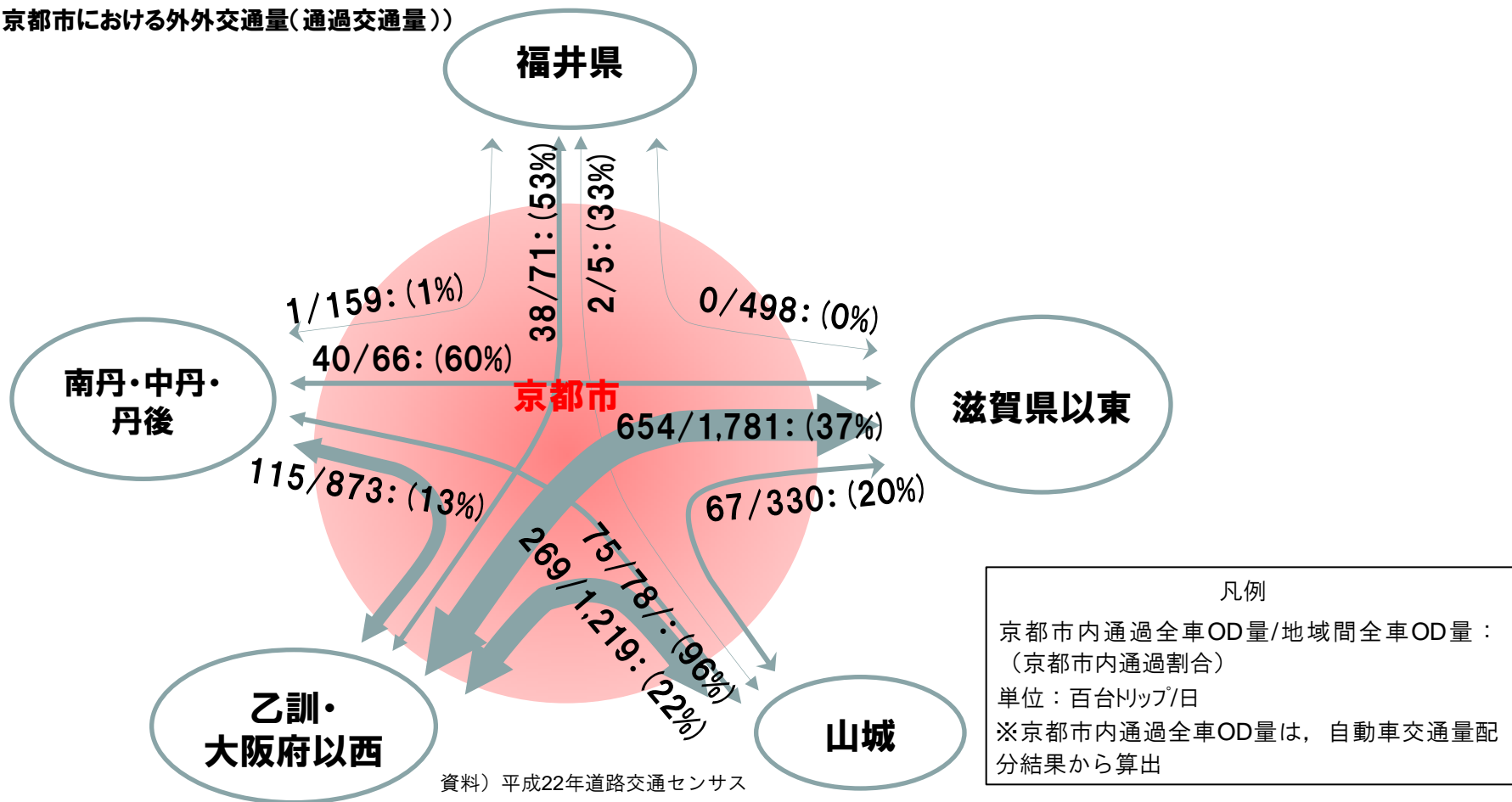
(京都市における内外交通量(H22年値/H17年値))



- 京都市と市外との交通量については、乙訓・兵庫以西方面、山城方面、滋賀県以東方面、南丹・中丹・丹後方面、福井方面の順に多い。
- 山城方面を除く地域については、1割以上交通量が増加。また、増加率については、滋賀県以東方面が最大で17%

⑤ 外外交通(通過交通)の特徴

(京都市における外外交通量(通過交通量))

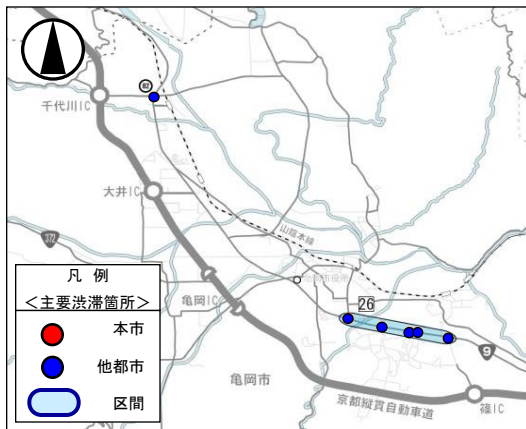


- 京都市を通過する通過交通は、1,304百台トリップ。そのうち、約7割の850百台トリップは、京都市と隣接する府県に関するもの
- 乙訓・大阪府以西方面と、滋賀県以東方面、山城方面及び南丹・中丹・丹後方面間における通過交通が顕著

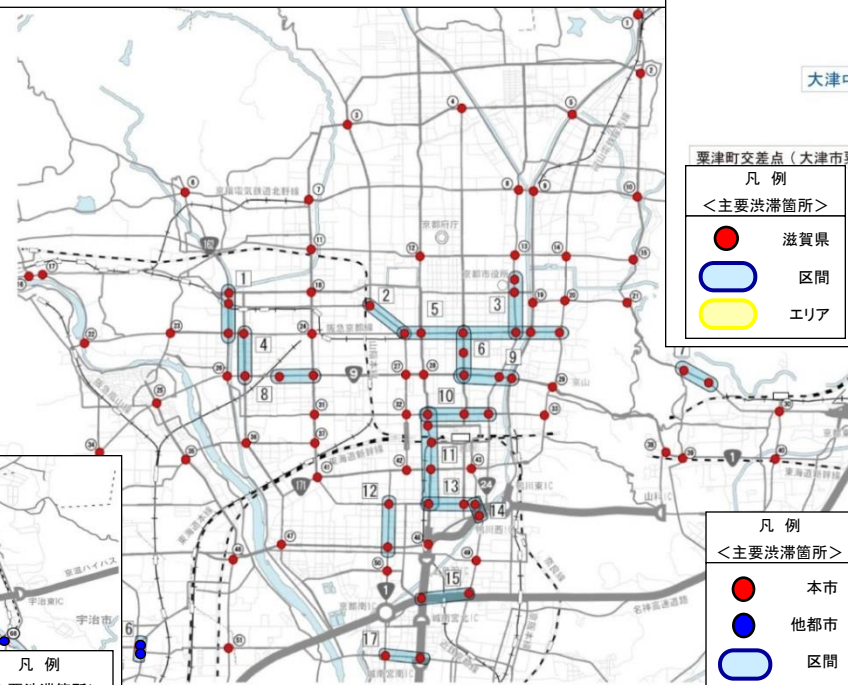
⑥ 渋滞状況

(市内及び周辺都市における主要渋滞箇所)

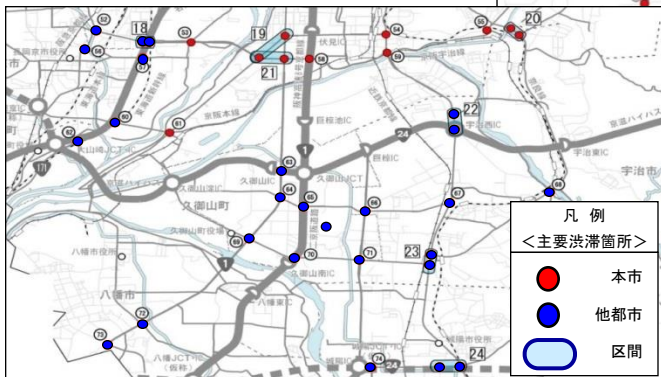
【京都府西部】



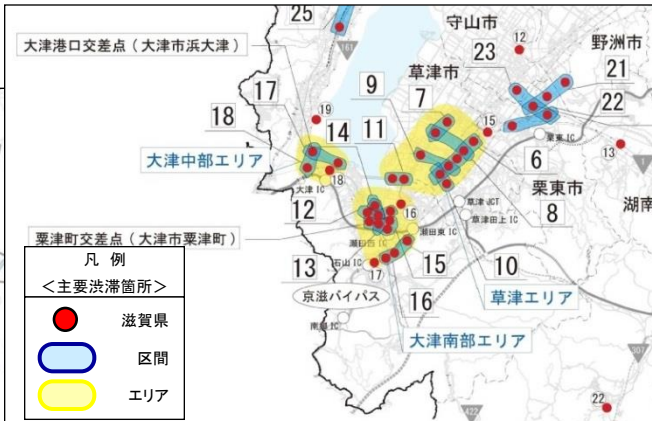
【京都府中部】



【京都府中南部】



【滋賀県南部】



資料) 京都府渋滞対策協議会(平成25年2月), 滋賀県渋滞対策協議会(平成25年1月)

※京都市内では混雑時平均旅行速度が15km/h以下, 他の地域では20km/h以下を速度低下箇所を抽出し, パブリックコメント等を経て, 主要渋滞箇所を選定

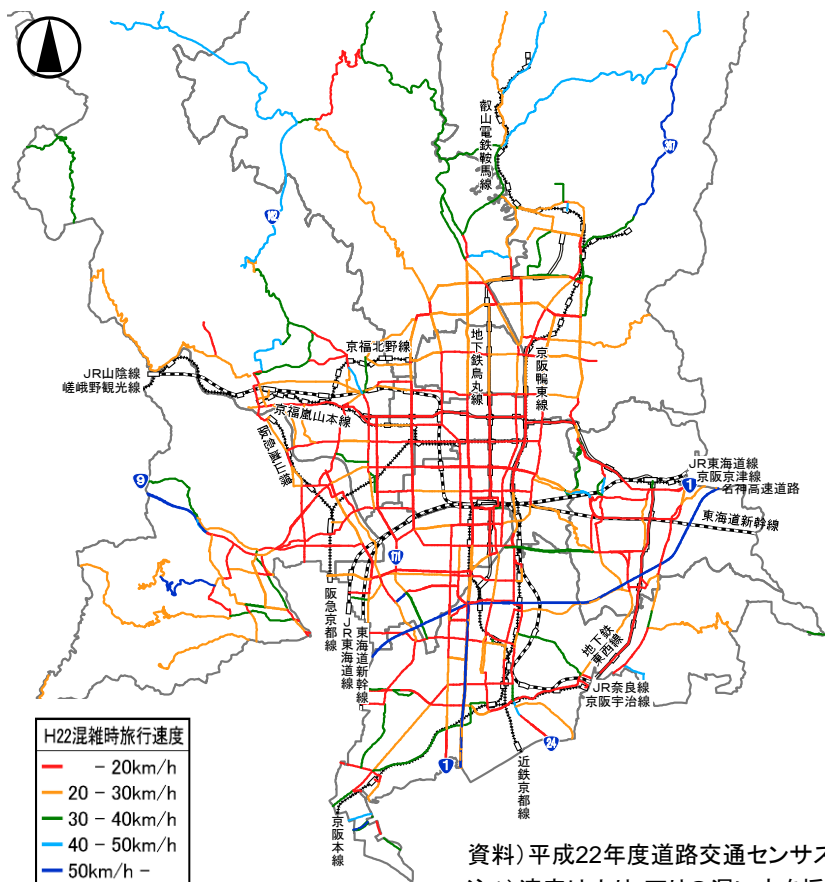
区間: 交差点が連担するなど, 速度低下箇所が連続しており, 複数の主要渋滞箇所を含む区間

エリア: 都市部等混雑区間・箇所が面的に広がっており, 複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区間

- 京都府域の主要渋滞箇所数は154箇所。そのうち, 京都市内は100箇所があり, 特に市内中心部に集中
- 近隣都市について, 亀岡市では国道9号に集中し, 大津市では国道1号やその周辺道路に多く存在

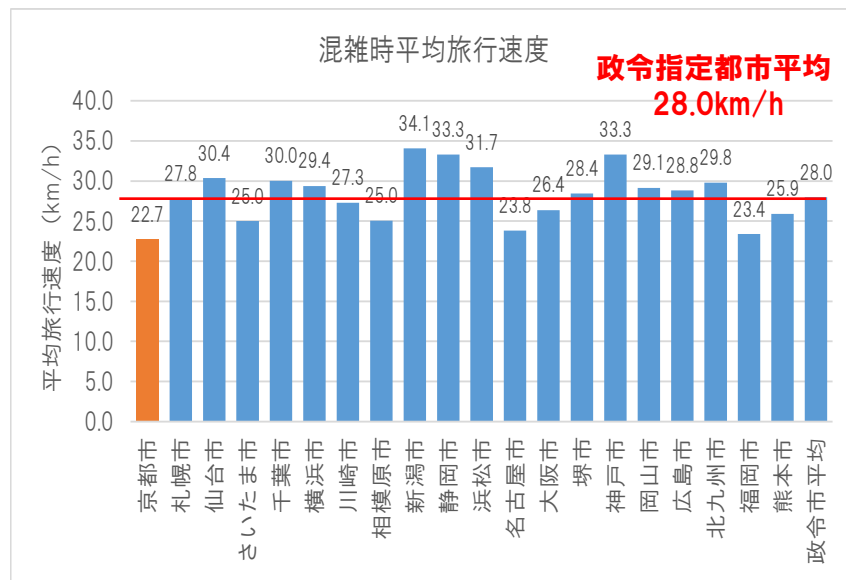
⑦ 旅行速度

(平日混雑時旅行速度)



注1) 速度は上り・下りの遅い方を採用

(政令指定都市での混雑時平均旅行速度比較)



資料) 平成22年度道路交通センサス

- 市中心部では、旅行速度が20km/h未満となっている区間が多数存在
- 京都市の混雑時平均旅行速度は、22.7km/hであり、政令指定都市の平均値である28.0km/hよりも5.3km/h低い。