

第2回「将来道路ネットワーク研究会」 議事録

1 日 時

平成29年6月14日（水）午前10時30分～11時45分

2 場 所

職員会館 かもがわ

3 出席者

宇野委員，大西委員，木元委員，小林委員長，鈴木知史委員，鈴木章一郎委員，
塚口副委員長，馬渡委員，山本委員（五十音順，敬称略）

4 議事録

（事務局）

○資料説明 省略

○本日欠席しています青木委員から「堀川通のJRアンダー部分のボトルネック解消について，新規の投資という側面だけではなく，既存道路の利用を効率化する，需要をコントロールする，といった交通量緩和の方策も検討すべき」といった御意見をいただいている。

（小林委員長）

○ただいまの事務局からの説明に対して，委員それぞれの立場から，京都の将来の道路ネットワークの在り方について，できれば方面ごとの道路に求められる姿等について議論していきたい。

（馬渡委員）

○道路ネットワーク状況の変化として新十条通のことについて説明があったが，リダンダンシーの向上という面で非常に有効と思っている。特に国道1号東山断面については，平成27年には大雪で通行止めになったということもあり，迂回路として期待ができるのではないかと思う。

更に使い勝手を良くするという意味では，平常時の国道1号の渋滞や市内の混雑の緩和が期待出来るが，平常時に新十条トンネルへ交通が転換すれば，山科区内の一般道が十分でないため山科区内が混雑することになる，この新十条通の無料化を活かすためには，山科区内の道路、更には東側・西側の道路というものを考えていく必要があると思う。

（宇野委員）

○東部西部の市域を跨ぐ箇所，国道と高速道路が同時に通行止めになっている状況が見受けられ，加えて，京都市内の内外交通の比率が上がっているという事実を考えると，東部西部の道路のリダンダンシーの確保というのは，将来を見据えて重要な点ではないかと考える。

(山本委員)

○全体の話として、資料3の2ページで道路ネットワーク状況の変化について説明があったが、近畿圏の高速道路の料金の見直しを国土交通省でしていたりとか、新名神がどう繋がっていくのか、更には京都高速道路がNEXCO西日本へ移管されたりとか、京都南ジャンクションが整備されるということで、これから、2年後、7年後を見据えた時に、交通の流れが大きく変わっていくのではないかと思う。

そういった観点で、現状の分析は非常に良くできているが、将来を見据えた時に交通の流れが全体としてどのように変わるかといった視点が非常に重要と思う。京都都市圏の南側の道路ネットワークがかなり充実して利便性が良くなり、交通の流れがどの様になるのかといったことをある程度想定しないといけないということと、間違いなく、高速の使い勝手が今よりかなり良くなるので、例えば京都高速に向かう車が、今は堀川通が大変混んでるという中で、更に使う人が増えてきたりとか、あるいは新十条通の無料化に伴って、そこから高速道路へ乗ってくる車が増えるといったような事がでてくるんじゃないかと思っており、それを念頭に少し整理した上で議論することが必要ではないか。

現在の新十条通は有料であり、車の通行も少なく、国道1号あるいはその周辺の道路が混んでいるという状況ではあるが、新十条通りが無料になって車はかなり流れて行った場合でも国道1号等の混雑の厳しさは残るであろうし、また、南北方向の堀川通についても、京都高速が使いやすくなってくると道路の混雑が厳しくなるのではないか。

新名神が開通した時に西側東側がどう変わるかということは、中々予測しにくいことではあるが、近畿圏の料金の見直しで将来的なことを見通すと、京都縦貫は区間均一の料金になっていたりと、少し使い勝手が悪いところもあるので、京都府としてできれば京都縦貫の料金をもっと使いやすくしてほしいと考えている。

亀岡にスタジアムが出来れば、公共交通機関を使っていくことにはなるが、交通の流れが変わっていくのではないか。

更には、北陸新幹線のルートが、小浜から京都駅を経て新大阪に向かうにあたって、松井山手に接続するということが固まってきた状況の中、詳細なルート検討は、国あるいは鉄道機構の方で1～2年かけて検討し、アセスをしていくという段階に来ているが、北陸新幹線が京都駅に来た時に、交通のアクセスやネットワークを含めて、周辺のまちづくりも変わってくるので、このようなことも視野に入れておくことが必要である。

(塚口委員)

○この将来道路ネットワーク研究会というものが、どういう経緯で設置されたかということを確認しておきたい。京都高速3路線の見直しをするかしないかというところからきている訳であり、その3路線をそのまま整備するのか、多額の整備費を投入してそこまで効果が得られるのかということを議論してきた。

但し、3路線を廃止するとなると京都市の道路ネットワークからいうと、南北方向に課題が残るため、そこについては別途整備するということが必要ではないかという議論になったかと思う。それと共に、京都市が担当している道路ネットワークだけではなく、外側まで含めた議論がないと、市内だけの議論になってしまうのではないかということがあって、この研究会が設置されていると理解している。私は、皆さんがこのことを理解した上で議論しているのか確かめたい。

つまり、京都高速3路線が必要であるというところへ戻すのか、それとも戻さないのか。戻さない場合は部分的に問題点がみられるから、それについては需要をしっかりと精査した上で、どういうものが必要であるかという議論をする。道路整備フルセットで京都高速を整備するのではないけれども、そうかといって3路線とも廃止してしまうのは問題があると思う。だから、何らかの整備が必要であるというような認識を私は持っているが、皆さんはそういう認識で協議されているのかということを確認していただきたい。

(鈴木(章)委員)

○都市計画局は「歩くまち京都」の施策を行っており、役割分担の考え方に基づいている。まちなかや住宅地については公共交通を、物流や幹線道路については自動車の役割が大切だという考えで施策の方向性を打ち出しているが、定住人口に加えて、国際観光都市京都ということで交流人口が増えてきている。公共交通の定時性の確保が、より一層必要性を増している中で、公共交通に非常にストレスがかかっているため、幹線道路の機能が客観的に必ずしも十分でないということであれば、具体的な手法は十分検討していくとして、「歩くまち京都」の観点からも幹線道路の機能強化は必要であると考えている。

(大西委員)

○京都市の高速道路検証専門委員会において、堀川線、久世橋線、西大路線の3路線の機能及びその効果について検証が行われ、その中で「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」と考える。しかしながら京都市では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は沢山あるので、残る3路線の見直しに当たっては、広域的な視点で引き続き検討を進めるべきである」といった御意見をいただいている。これを受けて本市としても広域的な道路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である旨の発言を市長がしており、この研究会は、このような認識の上に立つものである。

(馬渡委員)

○高速道路の料金体系の見直しに関連して、京都南ジャンクションの整備というのがあって、先程、大西委員や宇野委員からも、新十条の無料化に伴って、使い勝手が良くなるとか災害時の利用が増えるのではないかといった意見があった。名神高速のインターチェンジは京都東や京都南の2つがあるが、今度は、上鳥羽ランプや鴨川西ランプから名神高速に乗ることができるようになるので、交通が転換して国道1号の渋滞緩和に非常に大きな効果があるのではないかと考えている。

更に、京都の北部の方から京都市内に来られる方からお話を聞くと、沓掛インターチェンジまでは時間が読めるが、そこから市内中心部方向へ行くには時間が読めないといった意見があり、久御山ジャンクションから京都市内へ入ってくる車があるということだが、京都南ジャンクションが整備されれば、大山崎ジャンクションから名神高速に乗って、京都南ジャンクションを経由して上鳥羽ランプまでアクセスができるということで、かなり遠回り感がなくなると考えられるので、非常に効果があると思う。一方で、その受け皿となる油小路通や川端通については、交通の流動を把握してきちんと分析をした上で、対策を検討する必要があると考えている。全体として交通が分散するのはいいことだが、より負荷がかかるところについては注意をしていく必要がある。

(宇野委員)

○南北方向については、基本的に3路線の整備はしないとしても、必要なところは補っていくべきだという前提に立っていると思う。現状の資料を拝見しても、トラック協会等の事業者の御意見、それから南部の方で高速道路ネットワークがかなり拡充されてきており、それだけのストックがあることによって、京都市内中心部と南部のネットワークをどう繋いで行くかということが、今後の交通利便性を高める非常に重要な課題だと考えると、堀川通の機能を補うような何かしらの道路が必要になるのではないかと考えている。「歩くまち京都」という一つの理念を実現する上でも南北方向の容量が足りない故に、実現したい施策ができないということが残っているということを考えると、交通量と需要との精査が必要ではあるが、やはり南北方向の強化というのは、優先度を上げて考える必要があるのではないかと考えている。

ただ、冒頭の青木委員の意見にあるように、何でもかんでも使っていていいというようになると混乱を招く場合もあるので、一定のマネジメントの方向性を考えながらということにはなるが、交

通容量の補強は必要になると思う。

(塚口委員)

○今回の資料では、交通需要の量について詳しい説明がなかった。私も堀川通の関係が気になっているが、京都高速道路検証専門委員会で需要については細かく分析されていたと思う。この委員会の資料をみれば、小手先だけの対応では、なかなか難しい交通需要だったということがわかれると思うので、その辺の需要についても説明いただきたい。

(事務局)

○(第4回京都高速道路検証専門委員会資料により説明)

○堀川通の平成25年6月時点の現況交通量は、1日当たり5万57百台。また、混雑度は2.14とかなり混雑している。

○これを解消する方策として、検証専門委員会では、一つの事例として現況の4車線から6車線に拡幅する案、若しくは不足している2車線部分を地下トンネル構造で通すといった検討案を説明している。

○これにより、6車線化の場合は混雑度が1.39、地下トンネルで通した場合は、トンネル部の混雑度が1.31、4車線部分が1.73と混雑度が減少する推計値となっている。

(山本委員)

○タクシーに乗車すると、運転手の皆さんは脇道に入って行って、細い道を走って目的地に向かうということがよくあるが、「歩くまち京都」という観点からすると、本来は幹線道路をしっかりと通らないといけないというのが基本にある。

先程、ヒアリング結果の中で、タクシー業務センターからはそういったことに触れられていなかったが、渋滞の観点というだけでなく、「歩くまち京都」に基づく歩行者の安全といった観点からも南北方向の幹線道路の整備については必要と思う。

(大西委員)

○京都市内の渋滞について、京都府トラック協会、京都タクシー業務センターや京都府バス協会の方々から、東大路通について御指摘がある。広域的なネットワークの部分ではないかもしれないが、内外交通といった京都市外から市内へ入ってくる方々、あるいは京都市内から市外へ出られる方々の車両が、かなり東大路通に集中することで、いろんな面で問題が発生するというようなことになっている。

先程、山本委員から発言があった様に、広域的な幹線道路の整備により便利になると、逆に自動車の市内への流入を促してしまうことも懸念されるので、難しい課題ではあるが、引き続きマイカーでの入洛を抑制していく施策を継続していく必要がある。

それでもなお、不十分な箇所については、50年後、100年後を見据えた大胆な道路整備の検討は必要であると考えている。

(木元委員)

○北部山間部に関して、防災の視点から計画的にのり面の対策を進めていくということであったが、近年の豪雨の増加傾向に伴って、今後もその様な豪雨災害が増えていくことも考えられるので、計画的に着実に進めていく必要があると思う。

同時に、特にある程度の雨が降った後の点検を含めた維持管理を進めていく必要があると思う。

(小林委員長)

○「歩くまち京都」を実現していくというのは、一つの大きな政策論であるが、簡単な方法で実現できるとは私は思わない。道路整備というのは一つの方策だが、これは大きなコスト問題を引き起こしている。この研究会としては京都高速道路検証専門委員会を引き継ぐ形でスタートしたが、3～4回程度でそれなりの結論を出すということで時間も非常に限られている。この研究会のスタンスというのはマクロな意味での方向性を出していただくのがミッションだと理解している。

細かい検討というところまでは、時間的に限られているということもあり、十分じゃないかと思っている。それは、京都を取り巻く、或いは、関西を取り巻く状況が大きく変わってきている。とりわけ、この2～3年は、大きく変わってきているということが挙げられる。

更に、まだ若干ミッシングリンクが残るが、向こう10年以内に関西近畿圏の道路網が概成するということが、それから急速な勢いでインバウンドの観光客が増えてきているということも事実で、それが中々読み切れず、将来の状況がわからない。

6月3日に高速道路料金の体系が変わり、阪神高速道路などは1か月ごとに交通量の動向と変化を発表していくと聞いているので、これから交通の変化についても1～2年経てば交通量の変化というものが見えてくるし、新名神高速道路が開通すれば、また交通の流れに変化が生じるという情報を入れながら、定量的な分析は行っていないといけないと思っている。

とはいえ、この時点で今までの検証専門委員会の方向を踏まえて、大きな方向性を整理して示すことは非常に意義のあることであり、これがこの研究会のアウトプットだと思う。

それから、「歩くまち京都」というものを実現するためには、いろんなシステムをつくってい

かないといけない。自動車を持ってきて止めるというのは簡単な方策ではあるが、マイカーを規制して代替的な移動手段を提供していくというのは簡単にできるものではない

例えば、パーク&ライドという施策は緻密な分析を行っていないといけないし、「歩くまち京都」を実現するための政策の課題としてこれから検討していかないといけないと思うが、今のこの段階では、そういうものの重要性や必要性を強く認識をするというようなことを、この研究会でとりまとめて書き込んでおくというようなまとめ方ではないかと思う。

東西方向というのは非常に重要な検討事項ではあるが、京都市だけでできるものではない。国土交通省が全体の政策論の中で実現していく必要がある。

ただ、京都市としては、緊喫の課題として南北方向のバイパス案が要するというのは、京都高速道路検証専門委員会でも結論が出ており、これは非常に重要な施策だと思うし、スピード感を持って検討していく課題と思う。

また、災害に強い道路も必要であるといった意見をいただいた。

今日発言のあった意見の整理としては以上の様な内容だと思われるので、最終の報告書には、これらのことについてまとめていくということでどうか。その際、京都高速道路検証専門委員会の資料についても、その中に含めてデータ的に補強できるようなことも考えていただきたい。新しいデータを次回研究会までに盛り込むことは難しいと思うが、現在の取り巻く環境というものが非常に流動的であるという認識を持っていることを書き込んでおく必要がある。限られた現時点の取り巻く状況、データの中で最善の方策、一つの方針として交通の在り方の方針を取りまとめるということで、次回はとりまとめに行きたいので、事務局で最終のとりまとめをしていただきたい。

(事務局)

○本日の会議の中では、様々な御意見をいただきありがとうございました。第3回研究会では、本日いただきました御意見を踏まえ、とりまとめ(案)の提示をさせていただきたいと考えている。