

第3回 将来道路ネットワーク研究会

<とりまとめ(案) 目次>

はじめに		P1
1 研究会の論点		P2
2 京都の道路整備を取巻く状況		P3
3 京都の交通特性		P16
4 近隣自治体等へのヒアリング結果		P30
5 とりまとめ(案)		P33

平成29年12月14日
京都市建設局

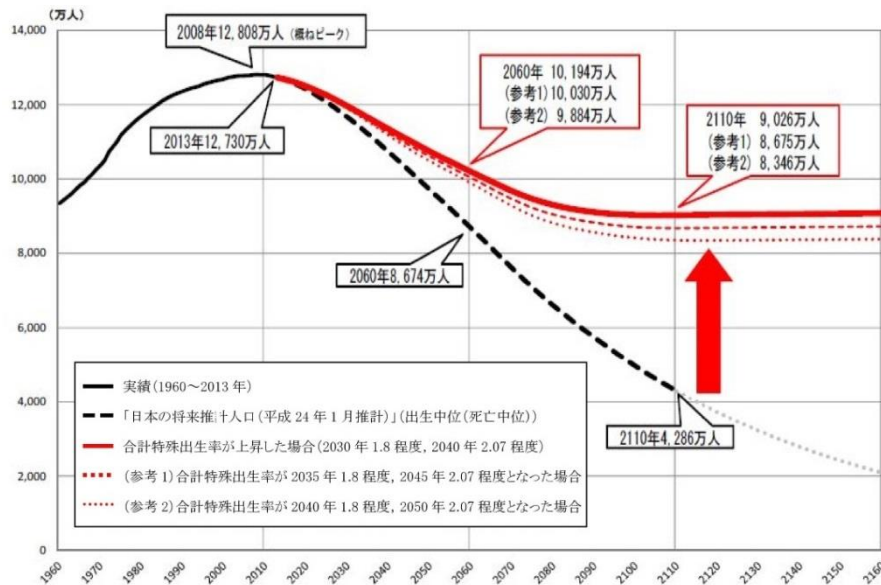
- ◆ 京都市京都高速道路検証専門委員会での意見を受け、京都市では、残る京都高速道路3路線を廃止する方針とし、将来の京都市の発展にとって真に必要な道路ネットワークの在り方について、広域的な視点から多様な意見を頂く場として、平成28年12月12日に将来道路ネットワーク研究会を設置。
- ◆ 第1回研究会（平成28年12月12日開催）では、京都市を取巻く状況や交通特性等について議論し、第2回研究会（平成29年6月14日開催）では近隣自治体や京都府トラック協会などへのヒアリングの結果や追加資料を基に、方面別の対応策について意見交換を行う等、議論を深めてきた。
- ◆ この度、これまでの研究会での意見に基づき、検証専門委員会を踏まえた大きな方向性の整理として、本研究会において意見を取りまとめる。

本研究会では、以下の点について議論を行った。

- ◆ 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といった、広域的な視点。
- ◆ 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した。
- ◆ 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巻く状況や交通量の推移、及び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におけるリダンダンシーの確保等について、専門的な知見に基づき議論。
- ◆ また、京都市の財政は、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、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議論。

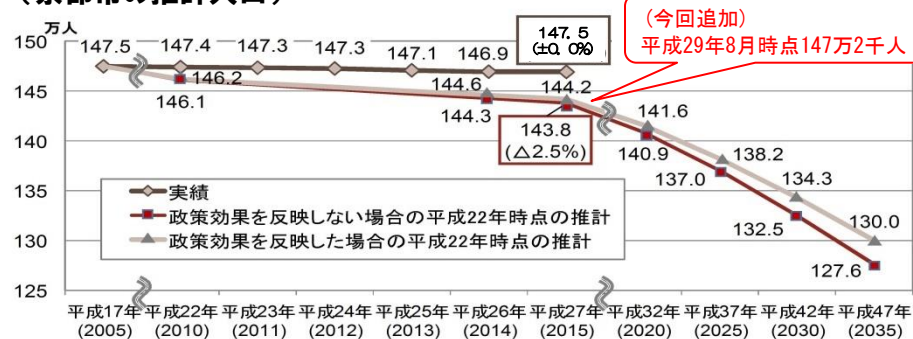
(1) 人口動向

(日本の人口推移と長期的な見通し)



資料）まち・ひと・しごと創生本部「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

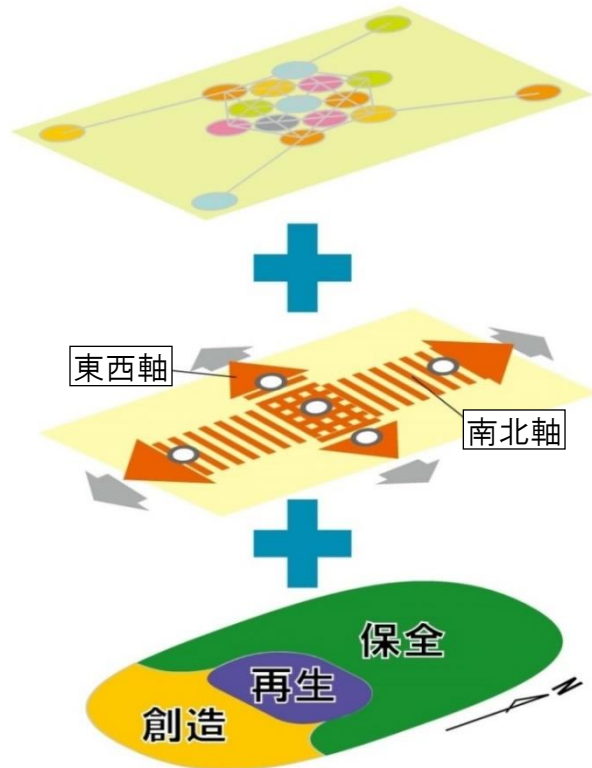
※推計値は、京プラン策定時（H23.2）のもの

○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、「はばたけ未来へ！京プラン（京都市基本計画）」に基づく取組等により、平成29年8月時点で147万2千人

(2) まちづくりの動向

① 目指す都市構造

(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・構築を図り、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を目指す

(2) まちづくりの動向

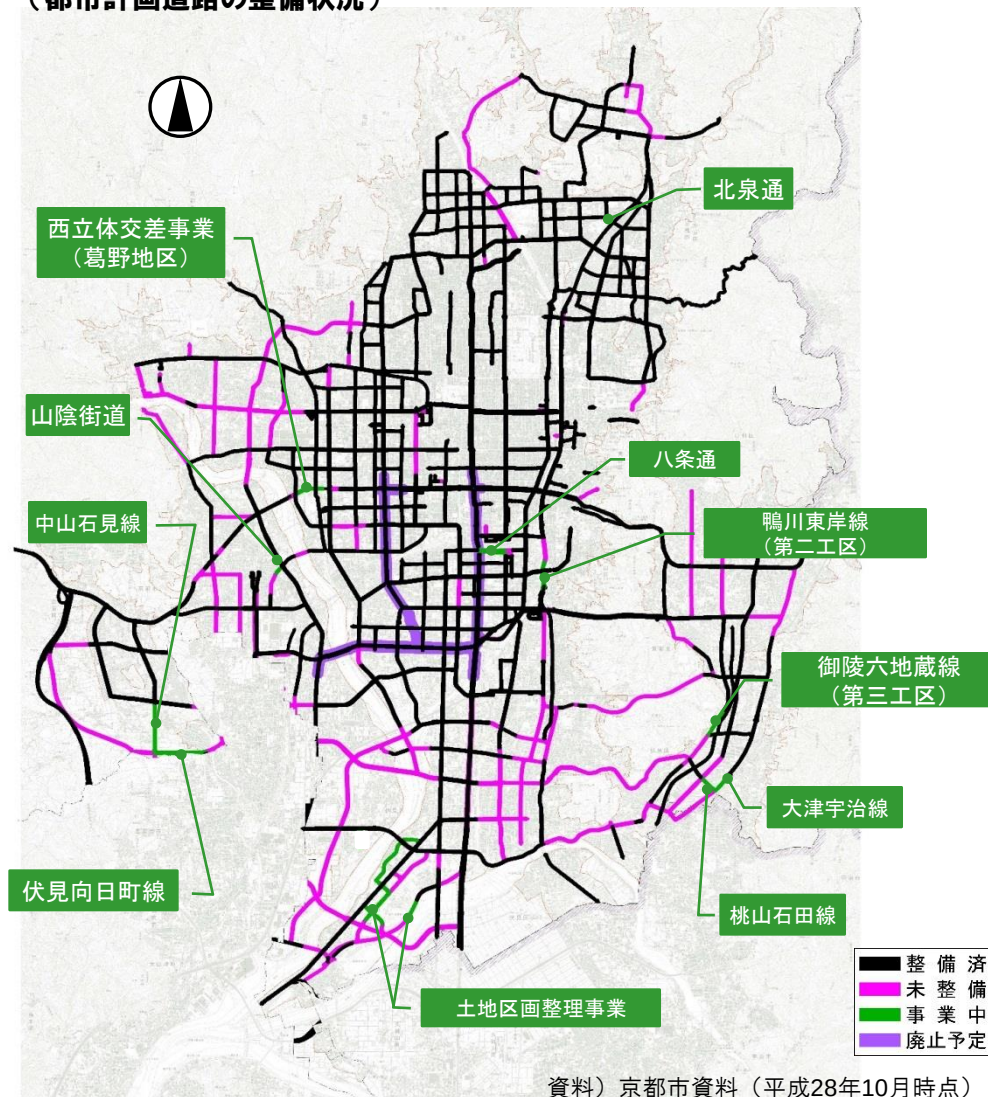
②都市計画道路の整備状況

(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)



○都市計画道路の整備状況は、幹線街路の整備率(概成含む)が約8割に達し、市中心部については、概ね整備済み

(2) まちづくりの動向

③ 歩くまち・京都

【「歩くまち・京都」総合交通戦略(平成22年1月)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】

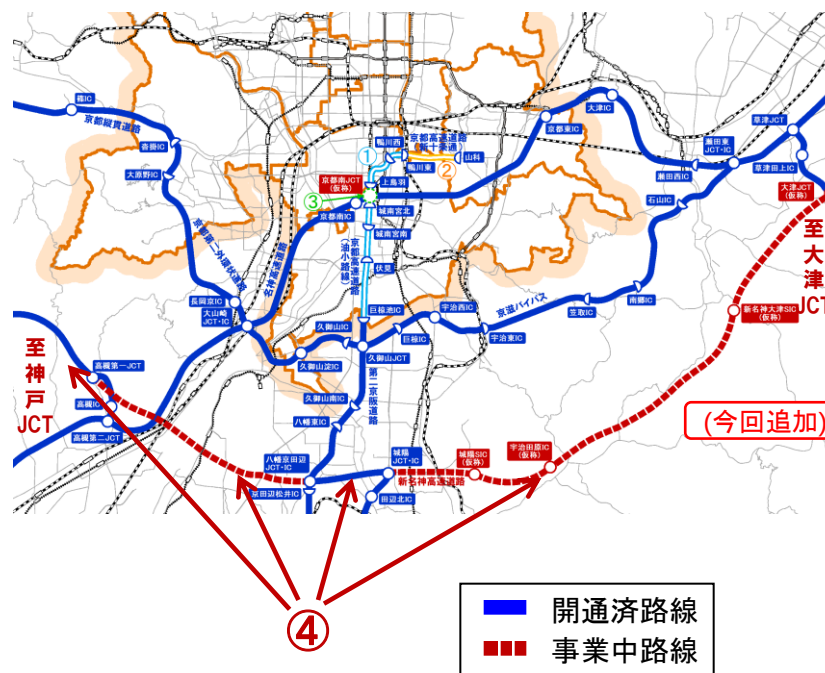
	対象路線	施策の方向性
主要幹線道路	自動車専用道路, 国道1号, 堀川通, 国道9号(五条通)	バスなどの公共交通に配慮しながら、主に自動車交通の円滑な処理を目指す。
都心主要道路	四条通, 河原町通, 東大路通	歩行者と公共交通を中心とした交通機能を分担し、安全で賑わいのある都心空間の形成を目指す。
都心の細街路	細街路	安全な歩行空間をできる限り広げて、地域の生活者や来訪者が安心して買物をしたり回遊したりすることのできる道路を目指す。

(2) まちづくりの動向

④都市間連携・高速道路ネットワーク

(五街道と主な脇街道)

(道路ネットワーク状況の変化について(近況報告))



- ① 油小路線のネクスコ西日本への移管と料金の対距離制の導入(平成31年4月予定)
- ② 新十条通の京都市への移管による無料化(平成31年4月予定)
- ③ 京都南ジャンクションのネクスコ西日本による整備(平成31年度着工予定, 平成40年度完成予定)
- ④ 新名神高速道路

平成29年4月完成	城陽JCT・IC ～八幡京田辺JCT・IC
平成29年12月完成	高槻第一JCT～川西IC
平成30年3月完成(予定)	川西IC～神戸JCT
平成36年3月完成(予定)	八幡京田辺JCT・IC ～高槻第一JCT 大津JCT～城陽JCT・IC

- 京都は、古くから交通の要衝であり、例えば、江戸時代においては、五街道である東海道や中山道、西国街道などによって、全国の都市とのネットワークが京都市内を經由する形で形成
- 現在、京都市の西部方面については京都第二外環状道路の開通(平成25年4月)、南部方面については、第二京阪道路の全線開通(平成22年3月)や新名神高速道路(八幡京田辺JCT・IC～城陽JCT・IC)が開通(平成29年4月)する等、高速道路ネットワークが強化
- 今後、京都南ジャンクション(仮称)の整備、新十条通の無料化、高速道路料金のシームレス化、及び平成35年度の新名神高速道路全線開通により、高速道路ネットワークが更に強化される見込み

(3) 災害の発生状況

①雨量規制の状況

(雨量規制区間)



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50mmを超えた場合
3	京都縦貫自動車道	長岡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～千代田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50mm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50mm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	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	左京区八潮野瀬長～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	北区大宮駅迎谷～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～北区内賀茂中嶋河原町	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(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	久多広河原線	左京区久多川合町～左京区広河原原子屋町	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	親修寺今熊野線	山科区西野山岩ヶ谷	連続雨量が180mmに達した場合
㉑	袖子原向日線	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	東山区今熊野阿弥陀ヶ峯町～山科区日ノ岡奥谷町	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、市内中心部と北部山間部、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

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

(3) 災害の発生状況

②道路の通行止め状況

(近年における主要な道路の通行止め状況)



同時通行止め

◆H25.9.16 (豪雨) ◆ (赤線区間)

[東部]

- 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

[西部]

- 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

同時通行止め

◆H27.1.1 (大雪) ◆ (紺線区間)

- 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

同時通行止め

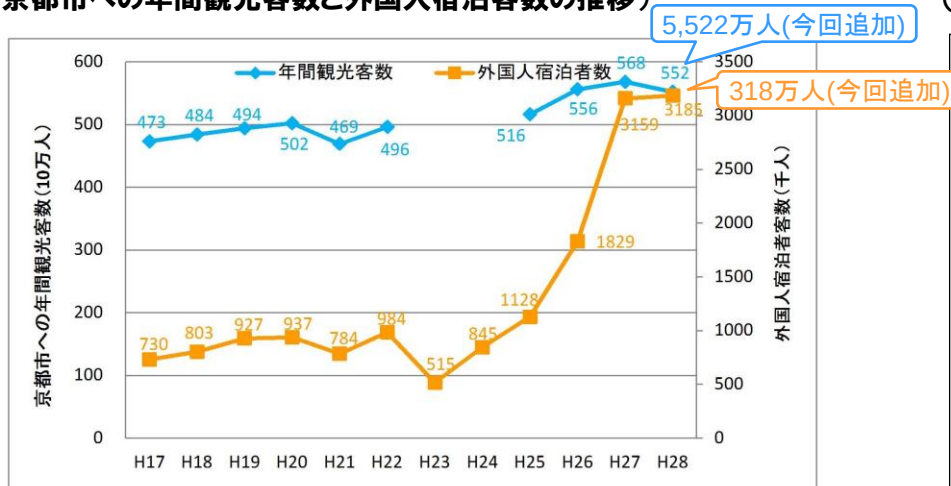
◆H27.7.18(台風11号)◆(青線区間)

- 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

○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しており、雨量規制や積雪等により同時通行止め等が発生

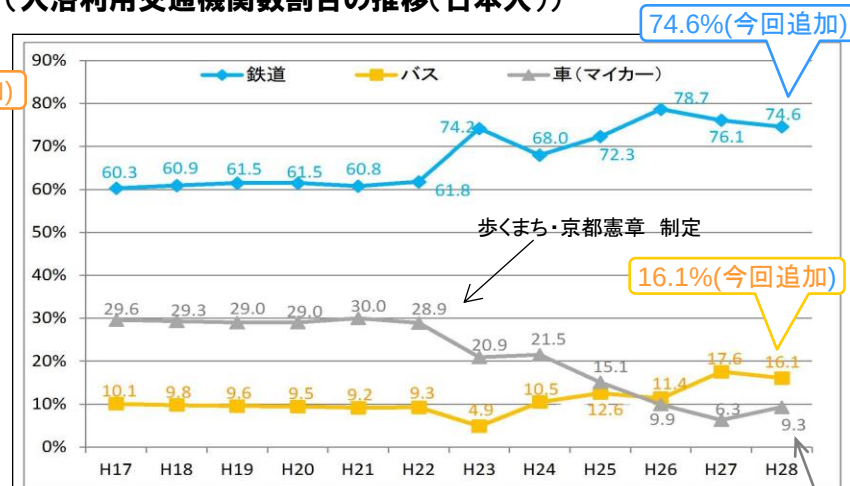
(4) 観光動向

(京都市への年間観光客数と外国人宿泊客数の推移)



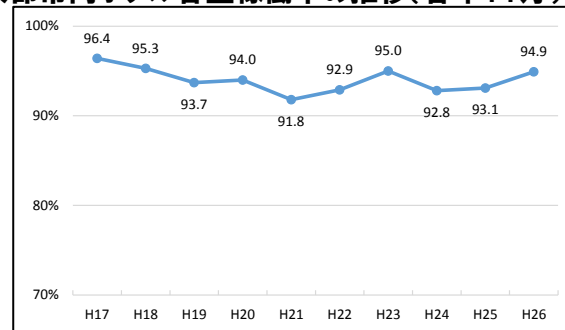
資料) H28京都観光総合調査 注) H23,24年は調査手法の変更により推計していない。

(入洛利用交通機関割合の推移(日本人))



資料) H28京都観光総合調査

(京都市内ホテル客室稼働率の推移(各年11月))

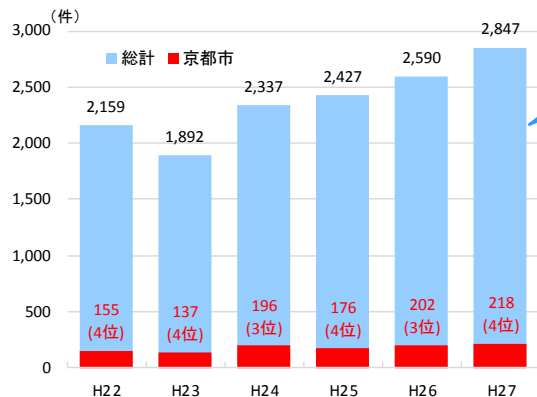


資料) 日本銀行京都支店「京都市内ホテル客室稼働率」

- 京都市への年間観光客数は、増加傾向にあり、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する観光客は減少傾向であり、平成26年以降は10%以下で推移

(4) 観光動向

(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)

	H22	H23	H24	H25	H26	H27
参加者数	107,643	84,391	114,257	96,020	127,879	153,495
国立京都国際会館	88,263	62,369	84,755	66,621	84,467	98,707
京都大学	5,997	6,730	9,725	9,838	14,363	36,149
芝蘭会館		1,671	1,529	2,098		22,683
京都リサーチパーク				2,030		
京都テルサ	2,424		5,322			

単位: 人

(今回追加)

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

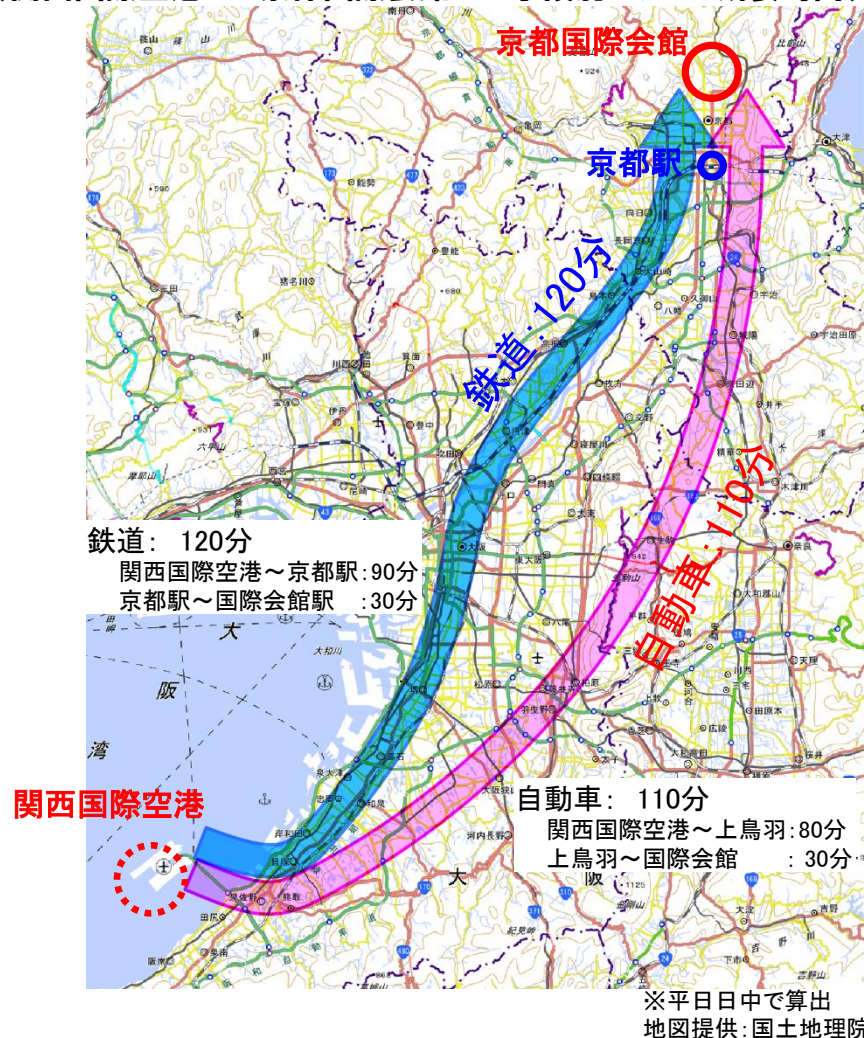
資料) 国際会議統計
(日本政府観光局)



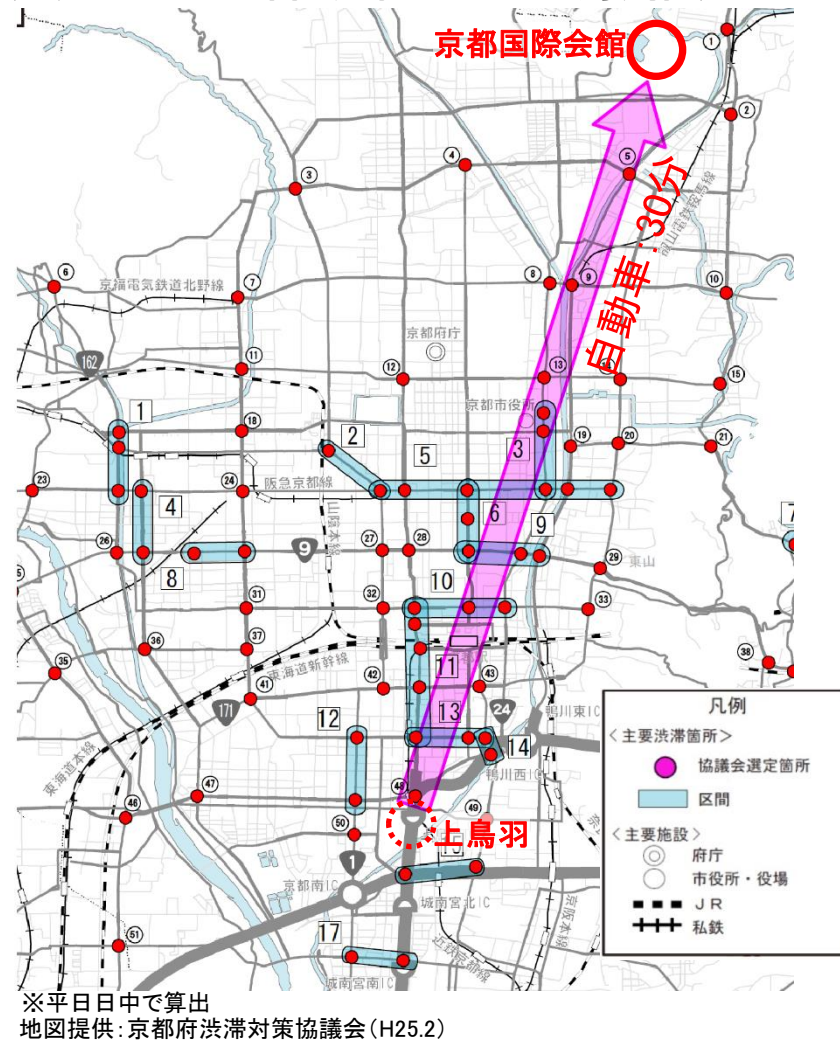
- 全国的にも、京都市内においても国際会議の開催件数は増加傾向にあり、京都市での開催件数は、平成27年に過去最高を記録
- 京都市においては、国際会議参加者数も増加傾向にあり、開催場所では、参加者数の約7割程度を国立京都国際会館が占める

(4) 観光動向

(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)



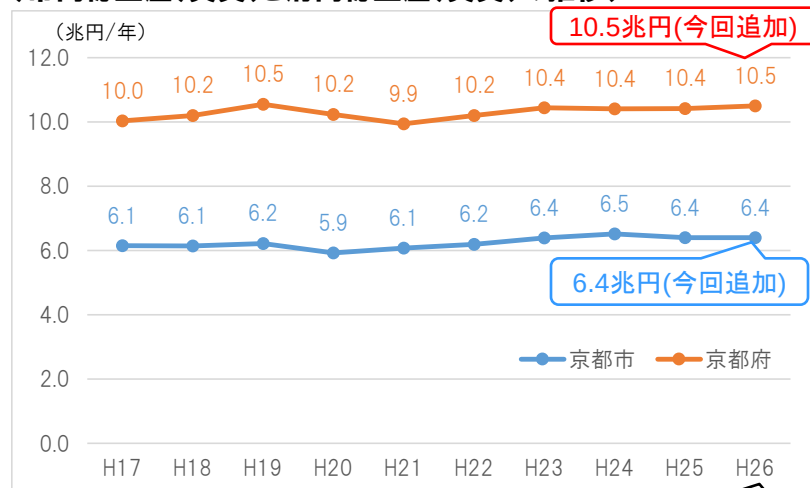
(上鳥羽ICから京都国際会館へのアクセス所要時間)



○関西国際空港から自動車を利用して国立京都国際会館へアクセスする場合、複数の主要渋滞箇所を通過する必要があり、定時性が確保できない

(5) 経済状況

(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。

(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)



阪神高速8号京都線(油小路線(直線区間))
平成20年1月供用開始

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)

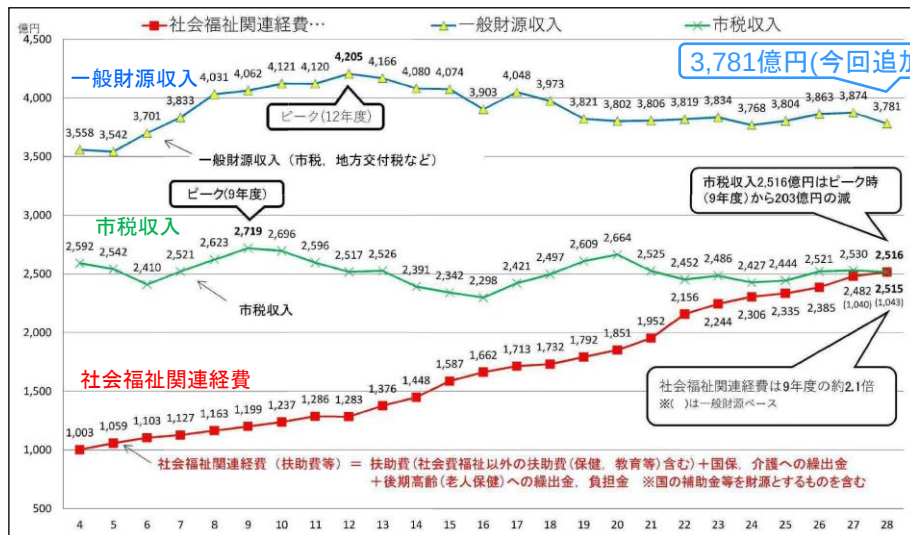
らくなん進都は、油小路通沿道を中心とした、概ね北は十条通、南は宇治川、東は東高瀬川、西は国道1号に囲まれた南北に細長い607haの地区で、新しい京都を発信する「ものづくり拠点」の一つ

- 京都市の平成26年度の市内総生産は、実質で6兆4061億円。また、経済成長率(対前年度増加率)は、実質0.7%増
- 阪神高速8号京都線(油小路線(直線区間))が平成20年1月に供用が開始され、沿道で企業立地が進展

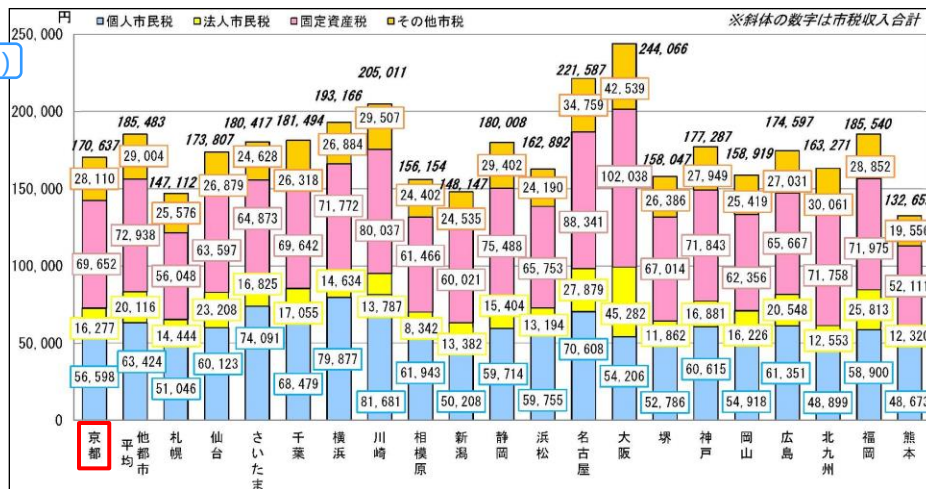
(6) 財政状況

①市全体の財政状況

(一般財源収入, 市税収入, 社会福祉関連経費の決算額推移)



(歳入・政令指定都市の市民一人当たりの市税収入)



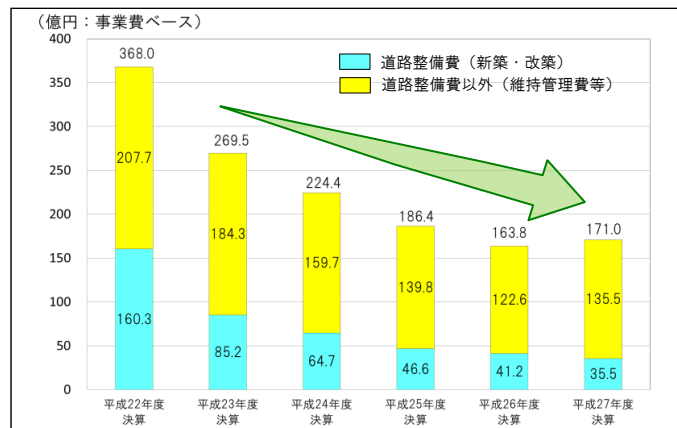
資料) 京都市作成 (平成28年度決算)

- 市税を含む一般財源収入が, 平成12年をピークに減少傾向(近年は横ばい), 一方で, 社会福祉関連経費は, 高齢化の進行や福祉・子育て支援の推進等により, この20年で約2.1倍に増加
- 市民一人当たりの市税収入は, 政令指定都市20の中で9番目に少ない状況であり, 他の政令指定都市の平均を下回っている

(6) 財政状況

②道路関係の財政状況

(道路関係経費の推移)



(「今後の道路整備事業の進め方」(平成29年3月))

- ・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に必要となる道路整備事業を実施するに当たり、今後の整備路線や選定に係る考え方等を定めた。

(「いのちを守る 橋梁健全化プログラム」(平成29年2月))

(趣旨)

- ・限られた時間内に最大限の財源を確保し、耐震補強と老朽化修繕を並行して効率的、効果的かつスピード感を持って推進

(「道路のり面維持保全計画」(平成29年2月))

(趣旨)

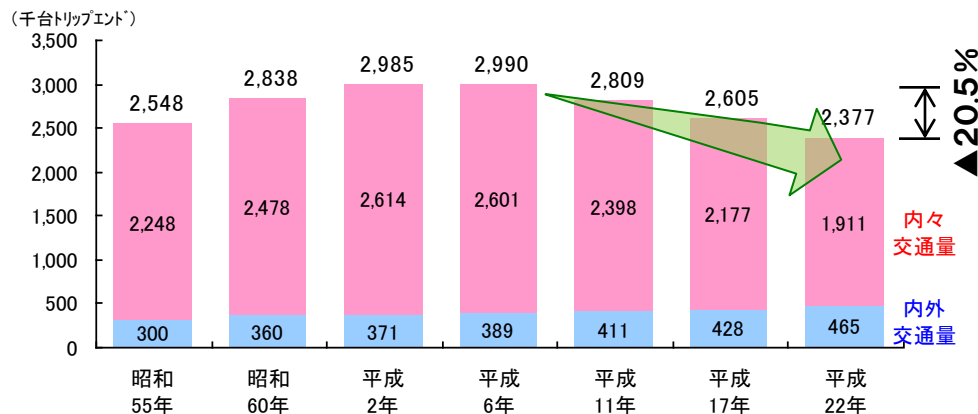
- ・豪雨等により災害が発生する可能性のある道路のり面の防災対策について効果的かつ効率的に対策を進めるため、2本の柱である「対策実施計画」と「点検計画」を定める

- 道路関連経費(維持管理費等含む)は毎年減少傾向。そのうち、道路整備費(新築・改築)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
- 市民の安心・安全の確保や京都のまちの持続的成長に必要な道路整備事業を実施するため、平成32年までに整備を進める路線を示した「今後の道路整備事業の進め方」(平成29年3月)を策定
- 併せて、効率的かつ効果的な維持修繕の実施による長寿命化や施設保有量の最適化など、保有する公共施設を最適に維持管理し、防災・減災対策の推進を図る取組みとして「いのちを守る 橋梁健全化プログラム(第2期)」(平成29年2月)及び「道路のり面維持保全計画」(平成29年2月)を策定する等、京都市公共施設マネジメント基本計画に基づく公共土木施設のアセットマネジメントに取り組んでいる

(1) 京都市全体で見た交通特性

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)

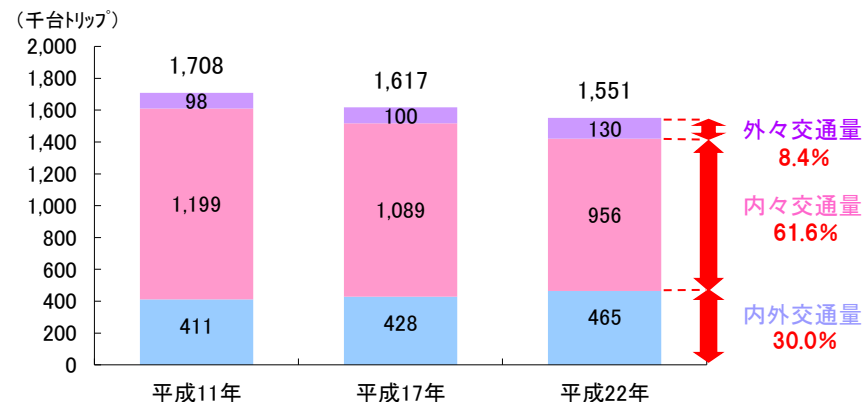


資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

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

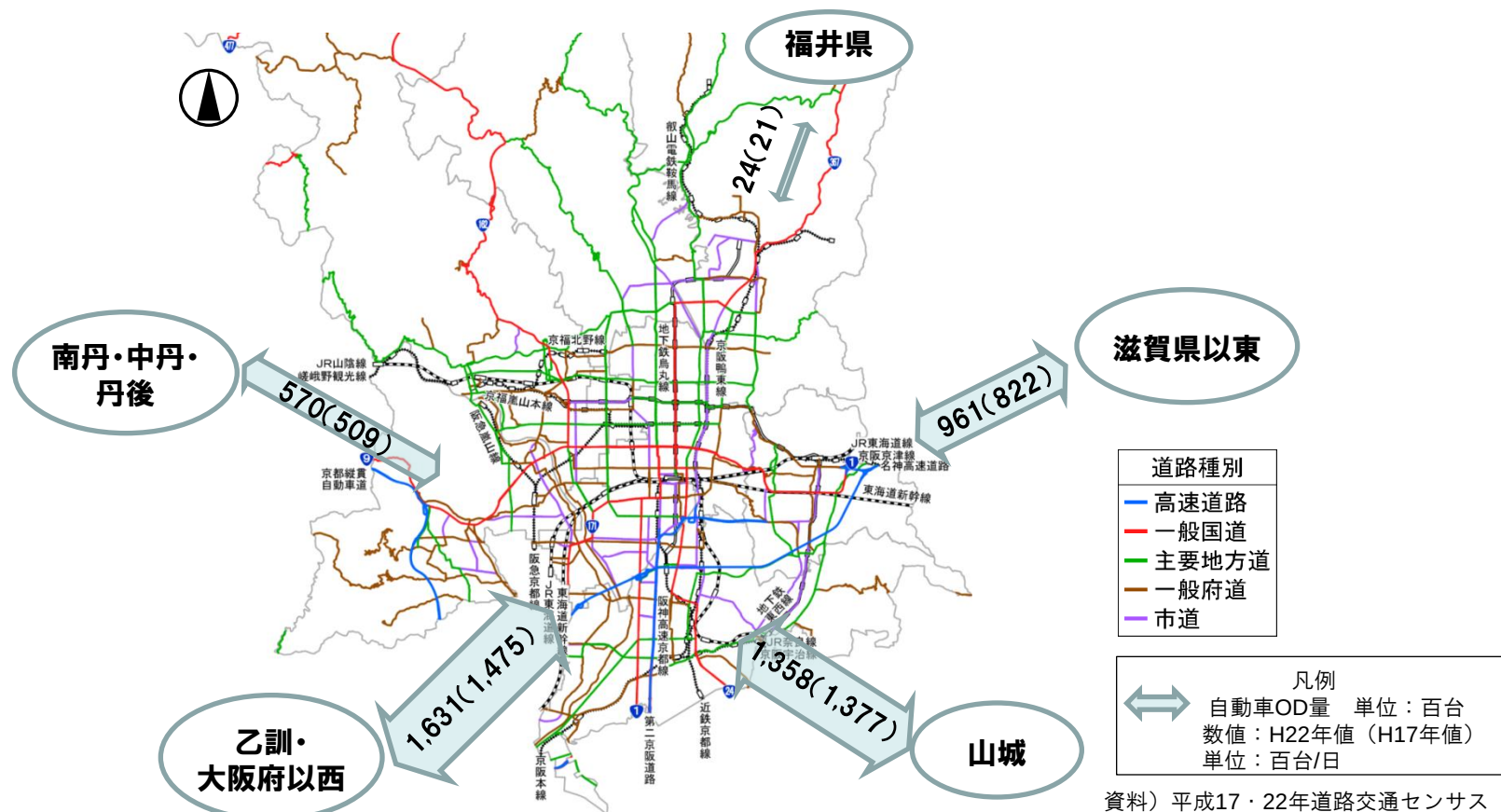
注2) 外々交通量は、H22における自動車交通量配分結果から推計

○京都市関連の自動車トリップ数については、平成11年以降減少傾向であるが、その内訳については、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

(1) 京都市全体で見た交通特性

① 自動車交通量の推移

(京都市における内外交通量(H22年値/H17年値))

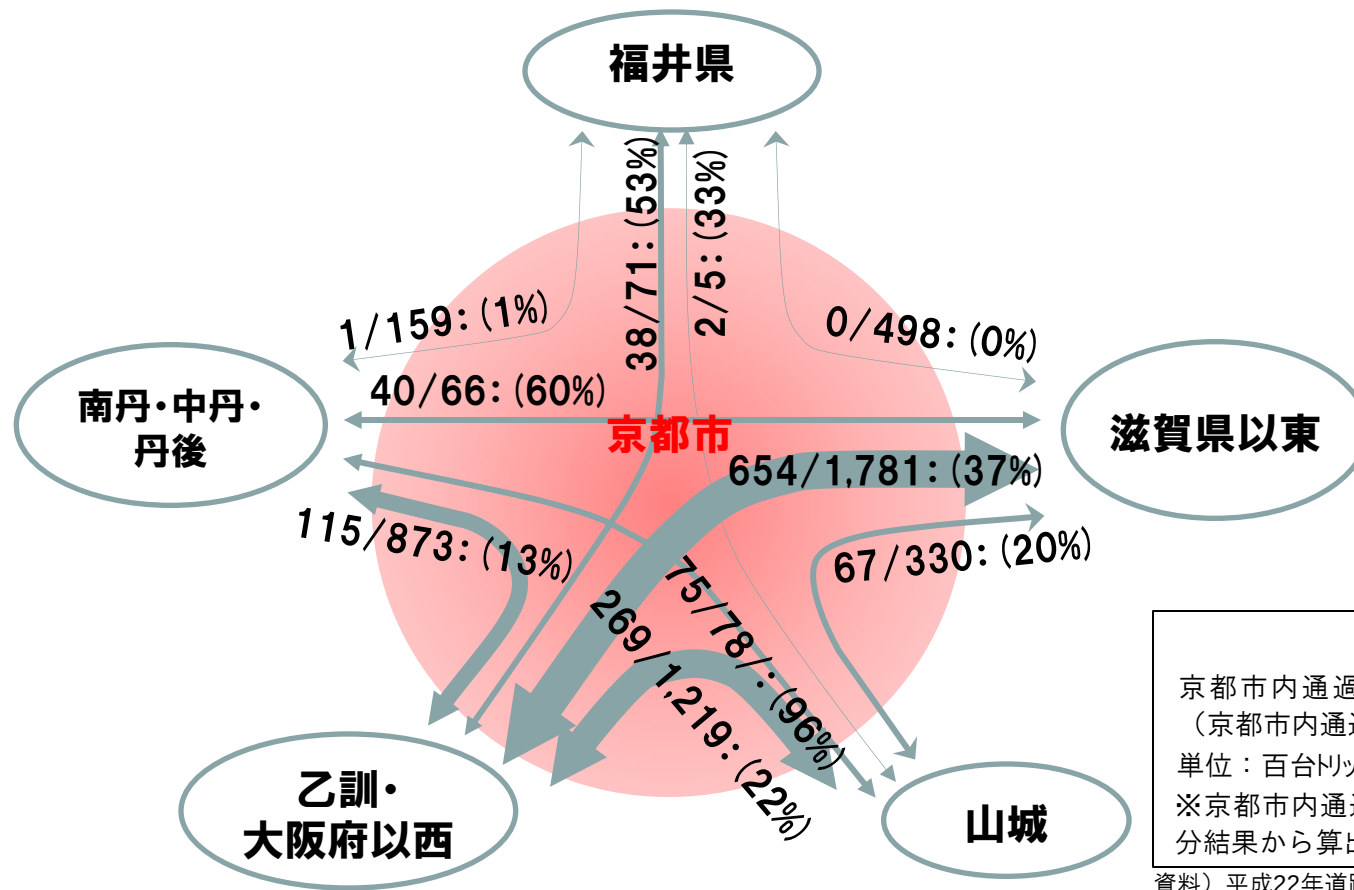


○平成22年の内外交通量は、平成17年に比べて山城方面以外は増加しており、交通量が多い順に、乙訓・大阪府以西方面、山城方面、滋賀県以東方面、南丹・中丹・丹後方面、福井方面

(1) 京都市全体で見た交通特性

① 自動車交通量の推移

(京都市における外外交通量(通過交通量))



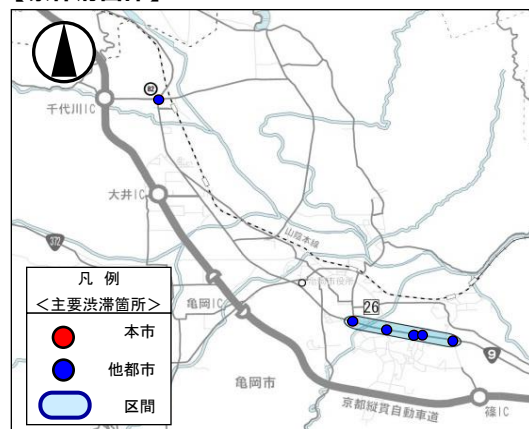
○平成22年の外外交通量(通過交通量)は、約13万台トリップとなっており(そのうち約7割は、京都市の隣接府県に関するもの)、滋賀県以東方面、山城方面及び南丹・中丹・丹後方面の3方面と、乙訓・大阪府以西方面間における通過交通が多い

(1) 京都市全体で見た交通特性

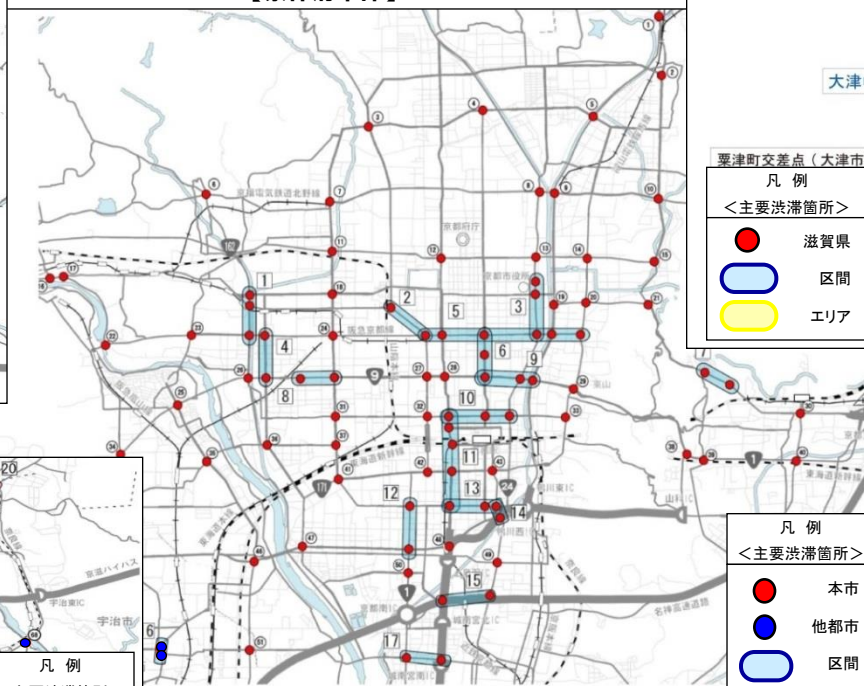
②主要渋滞箇所

(市内及び周辺都市における主要渋滞箇所)

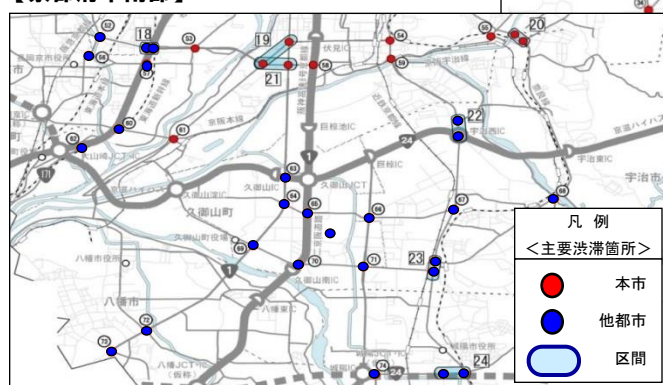
【京都府西部】



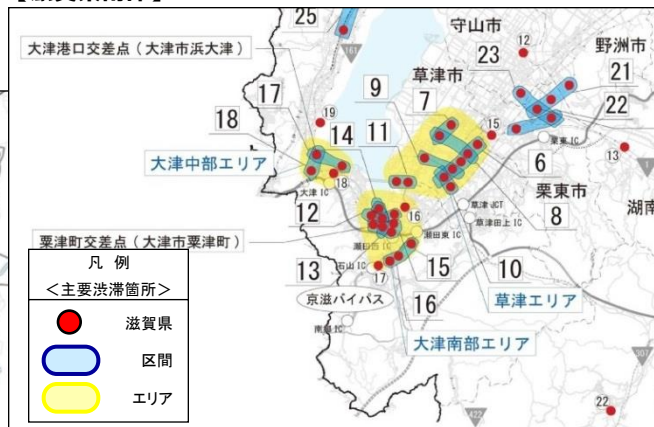
【京都府中部】



【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, 複数の路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区間

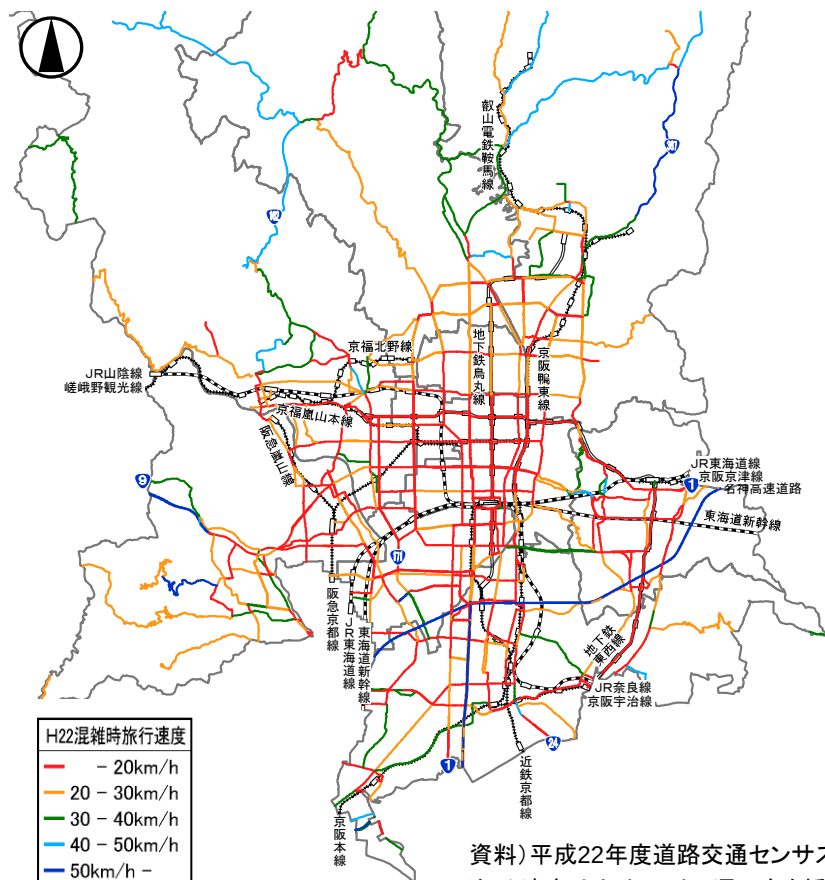
○京都府域の主要渋滞箇所数は154箇所となっており, そのうち, 京都市内には100箇所あり, 特に市内中心部に集中

○隣接都市では, 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

(1) 京都市全体で見た交通特性

③旅行速度

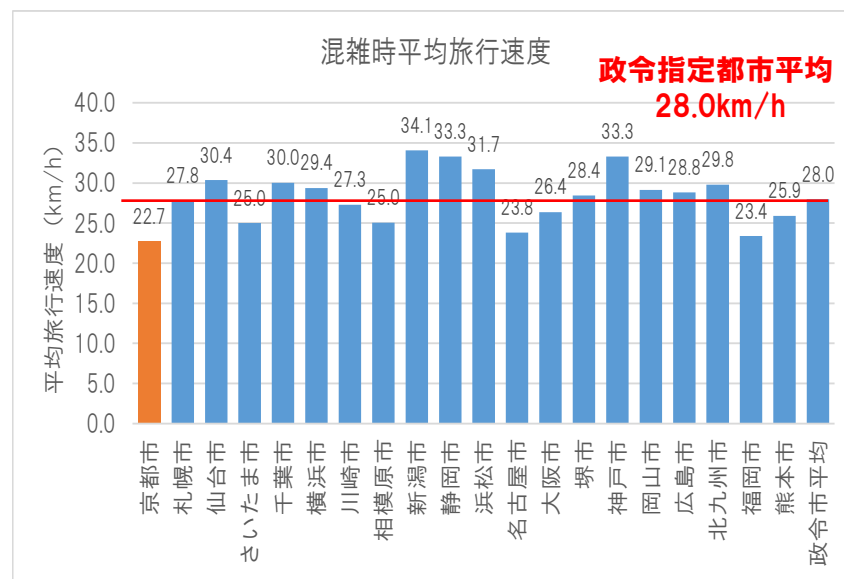
(平日混雑時旅行速度)



資料) 平成22年度道路交通センサス

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)



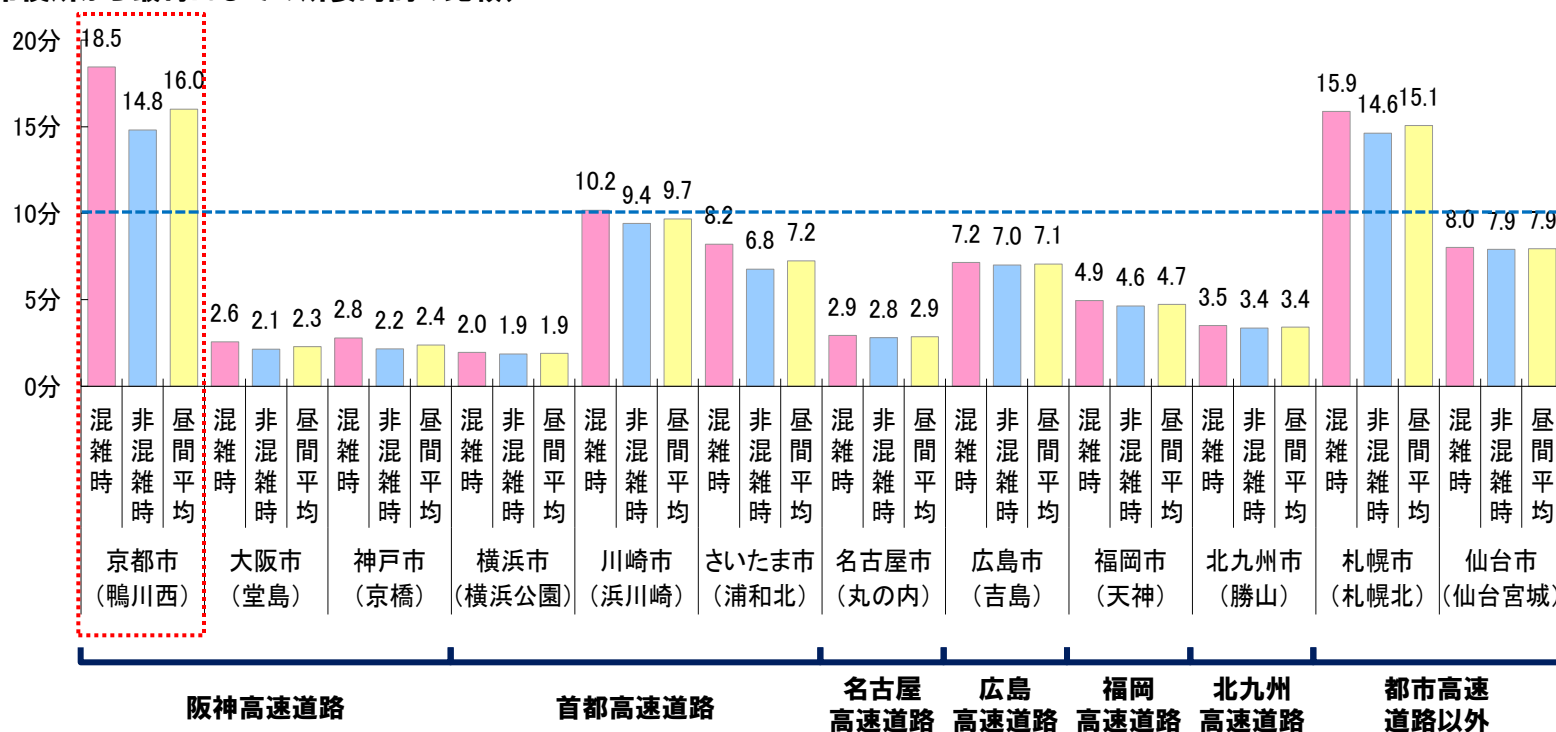
資料) 平成22年道路交通センサス

- 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
- 市全体でのその平均値は22.7km/hと、政令指定都市の中で最も遅い値

(1) 京都市全体で見た交通特性

④ 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。

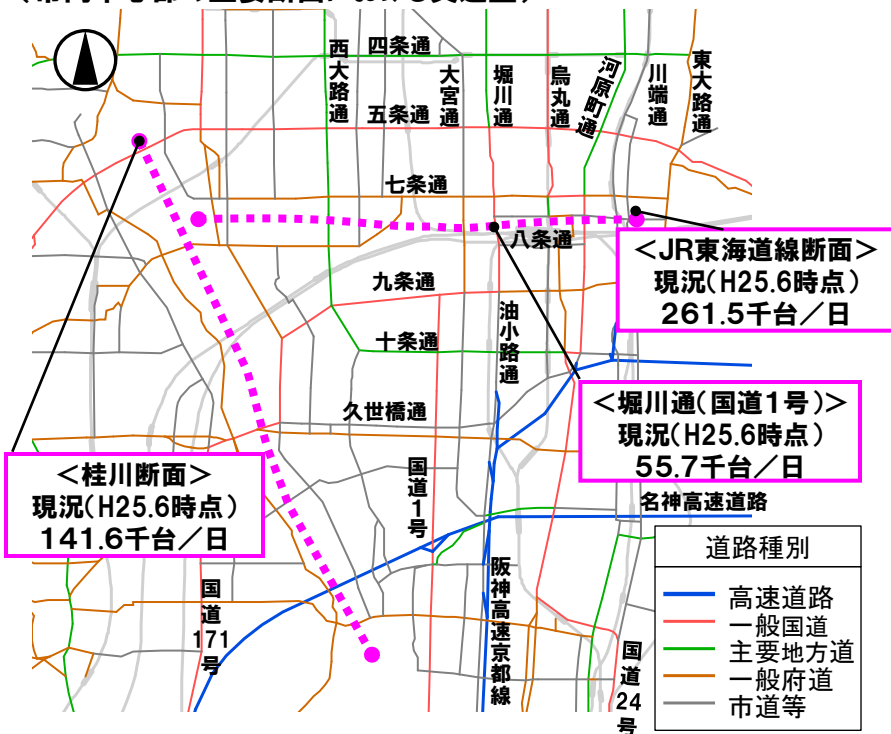
注）所要時間は，市役所から最寄ICまでの最短経路について，区間毎に，平成22年道路交通センサスの旅行速度により算出した所要時間を合計して算出

○人口が概ね100万人以上の大規模な政令指定都市においては，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分程度と最も遅い値

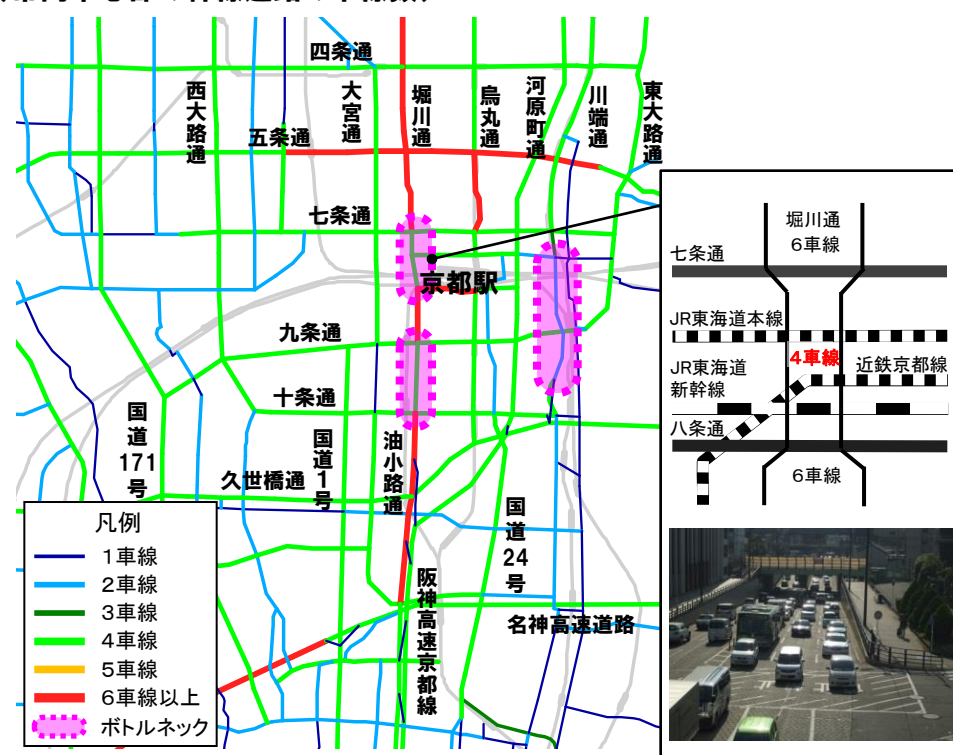
(2) 方面別の交通特性

① 市内中心部

(市内中心部の主要断面における交通量)



(市内中心部の幹線道路の車線数)



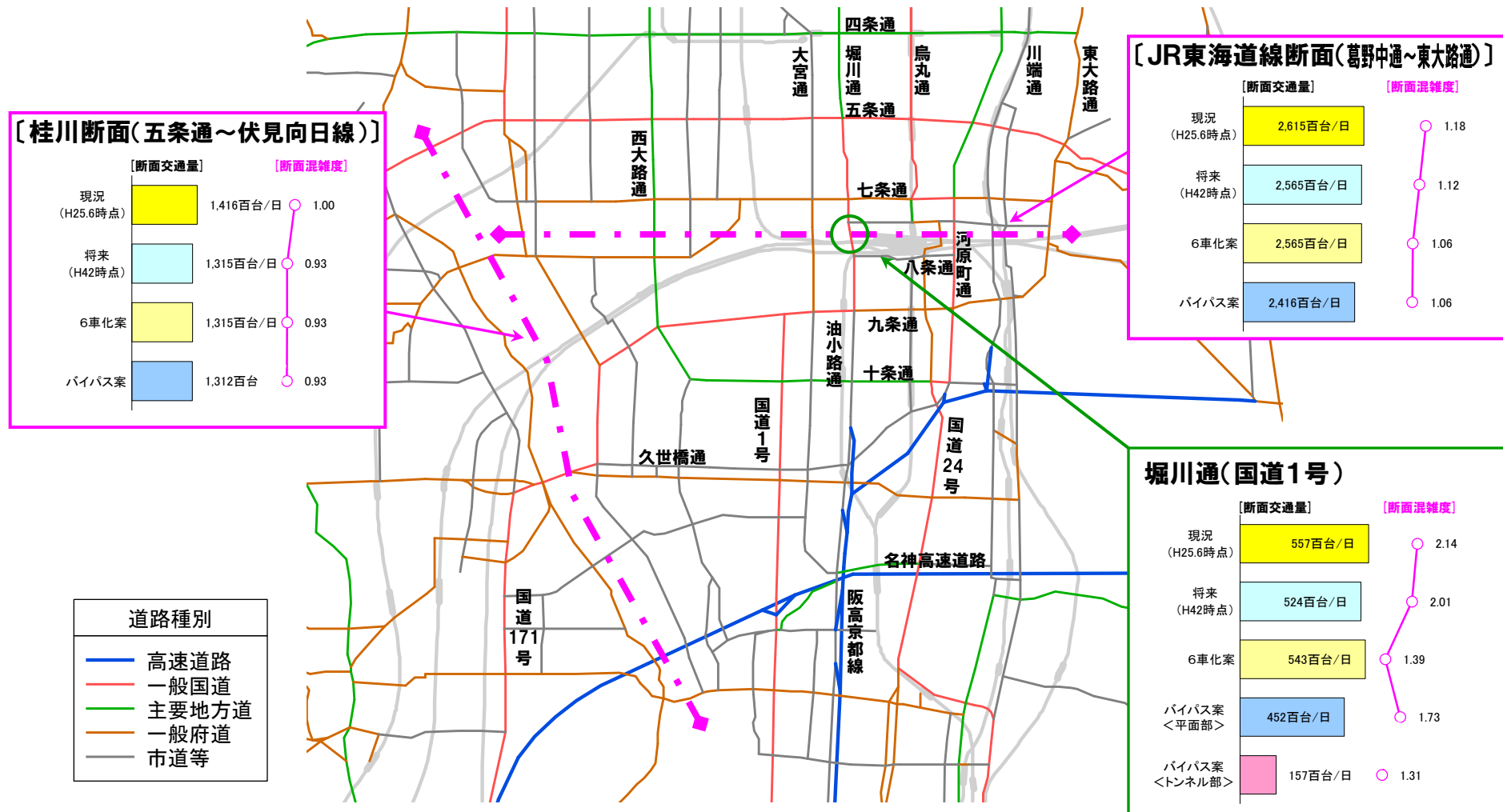
※ 交通量は、平成22年道路交通センサスに基づき実施した再現計算の結果

- 市内中心部では、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、横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
- 南北方向の交通については、ボトルネック箇所や主要交差点付近で、著しい渋滞が発生

(2) 方面別の交通特性

① 市内中心部

- ・JR東海道本線断面においては、ボトルネック対策をすることにより、混雑度による評価においては、一定の効果が示されている。



(2) 方面別の交通特性

②東部(大津方面)

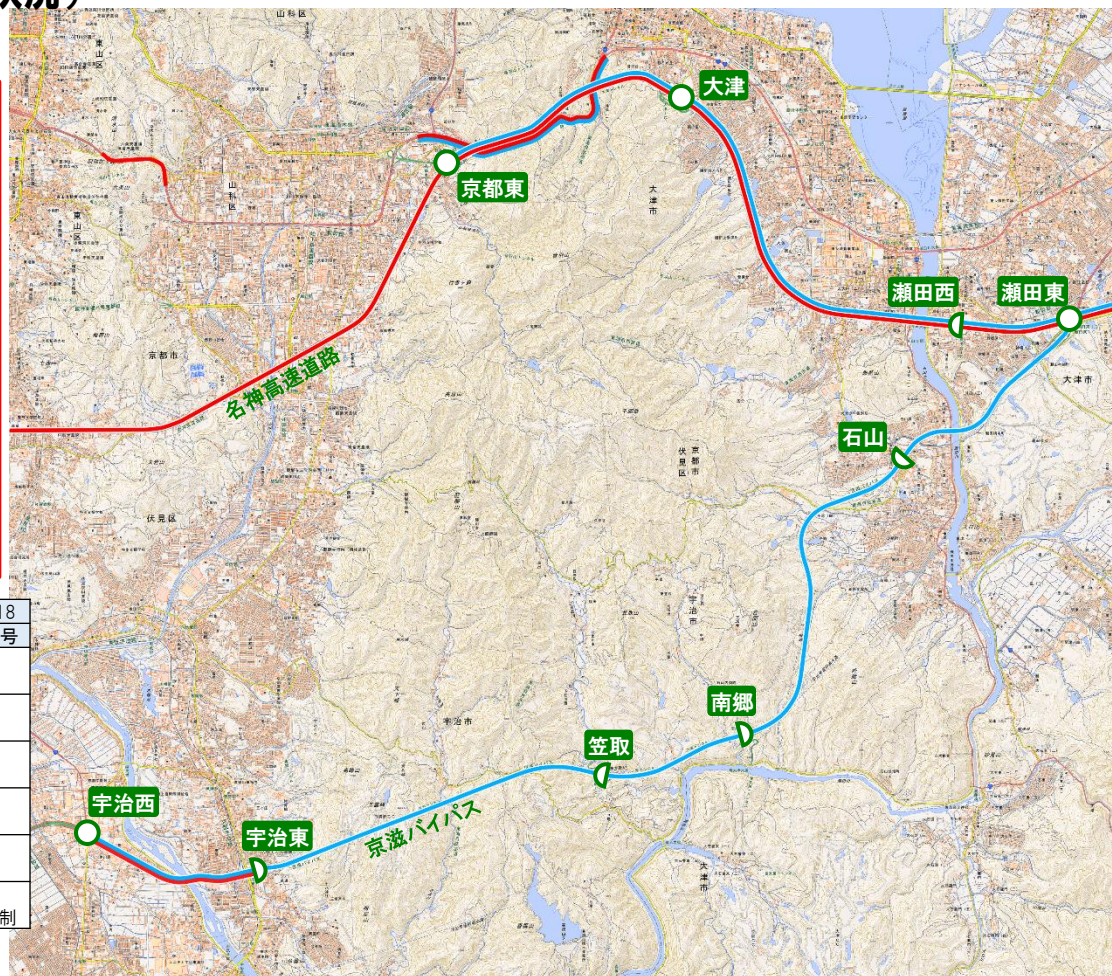
(国道1号, 名神高速道路, 京滋BPの通行規制状況)

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 豪雨	H27.1.1 大雪	H27.7.18 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

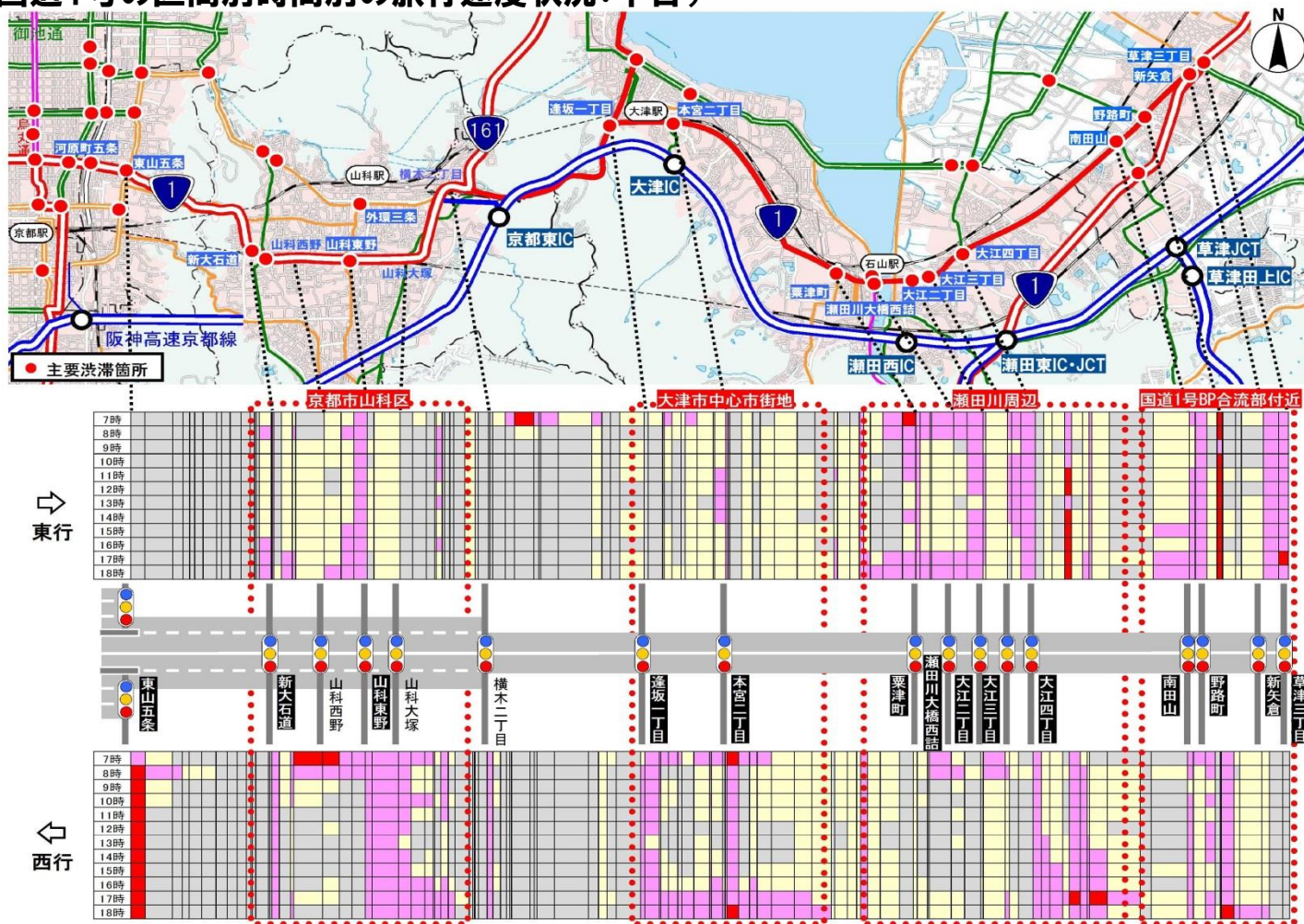


○平成25年9月及び平成27年1月には, 国道1号及び名神高速道路の同一区間や京滋バイパスで, 雨量規制や積雪による同時通行止めが発生しており, リダンダンシーの確保が課題

(2) 方面別の交通特性

②東部(大津方面)

(国道1号の区間別時間別の旅行速度状況:平日)

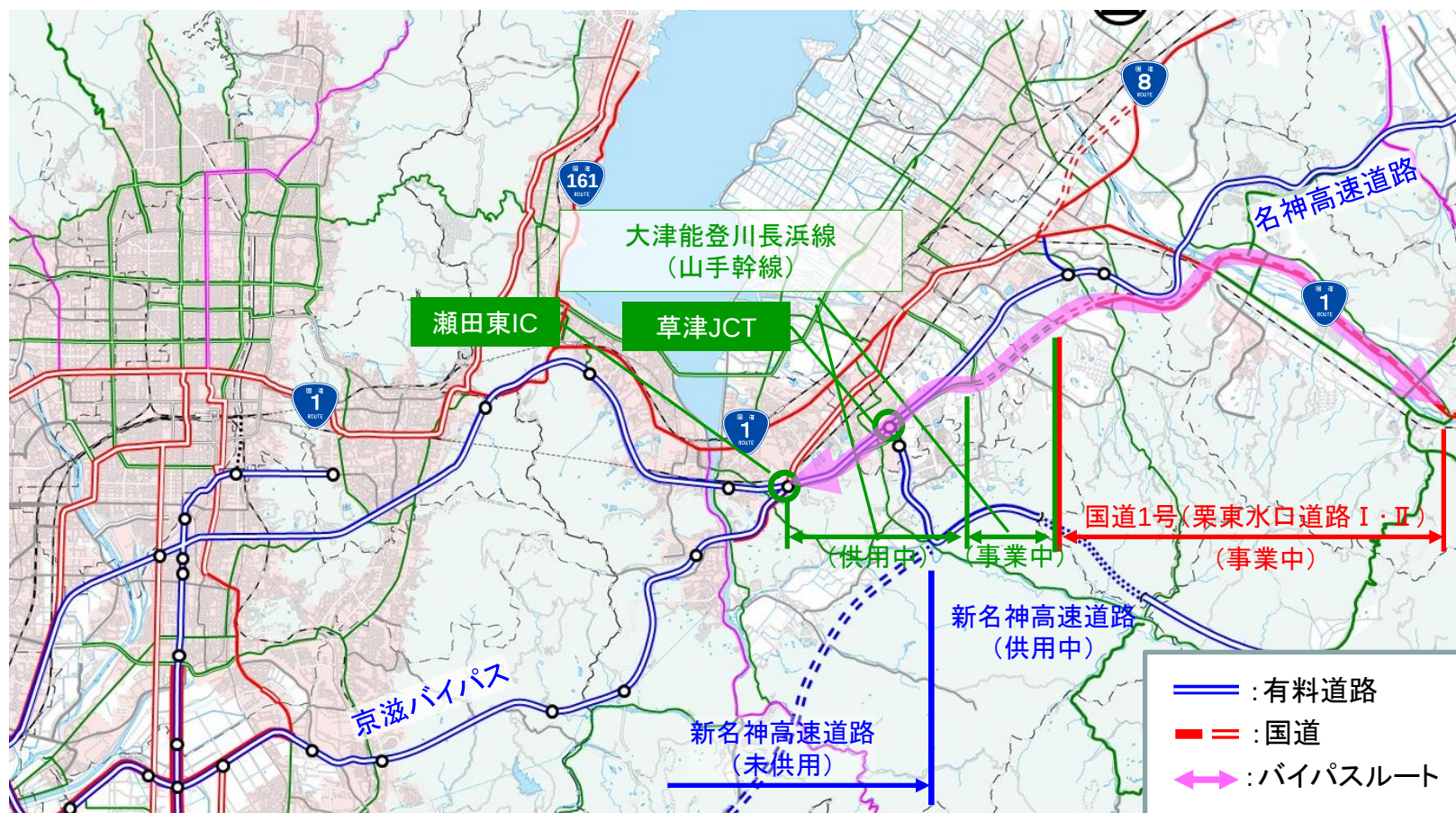


○国道1号では、京都市山科区、大津市中心市街地、瀬田川周辺、国道1号バイパス合流付近において終日にわたり速度低下が発生

(2) 方面別の交通特性

②東部(大津方面)

(国道1号, 名神高速道路 等の道路整備状況)



- 国道1号バイパスは、滋賀県東部から順次西へ向けて整備が進められ、草津JCT付近まで事業中
- 事業中区間の完成により、石山IC以东(現在、石山IC～草津JCT供用中)までのバイパスが完成

(2) 方面別の交通特性

③西部(亀岡方面)

(国道9号, 京都縦貫自動車道の通行規制状況)

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

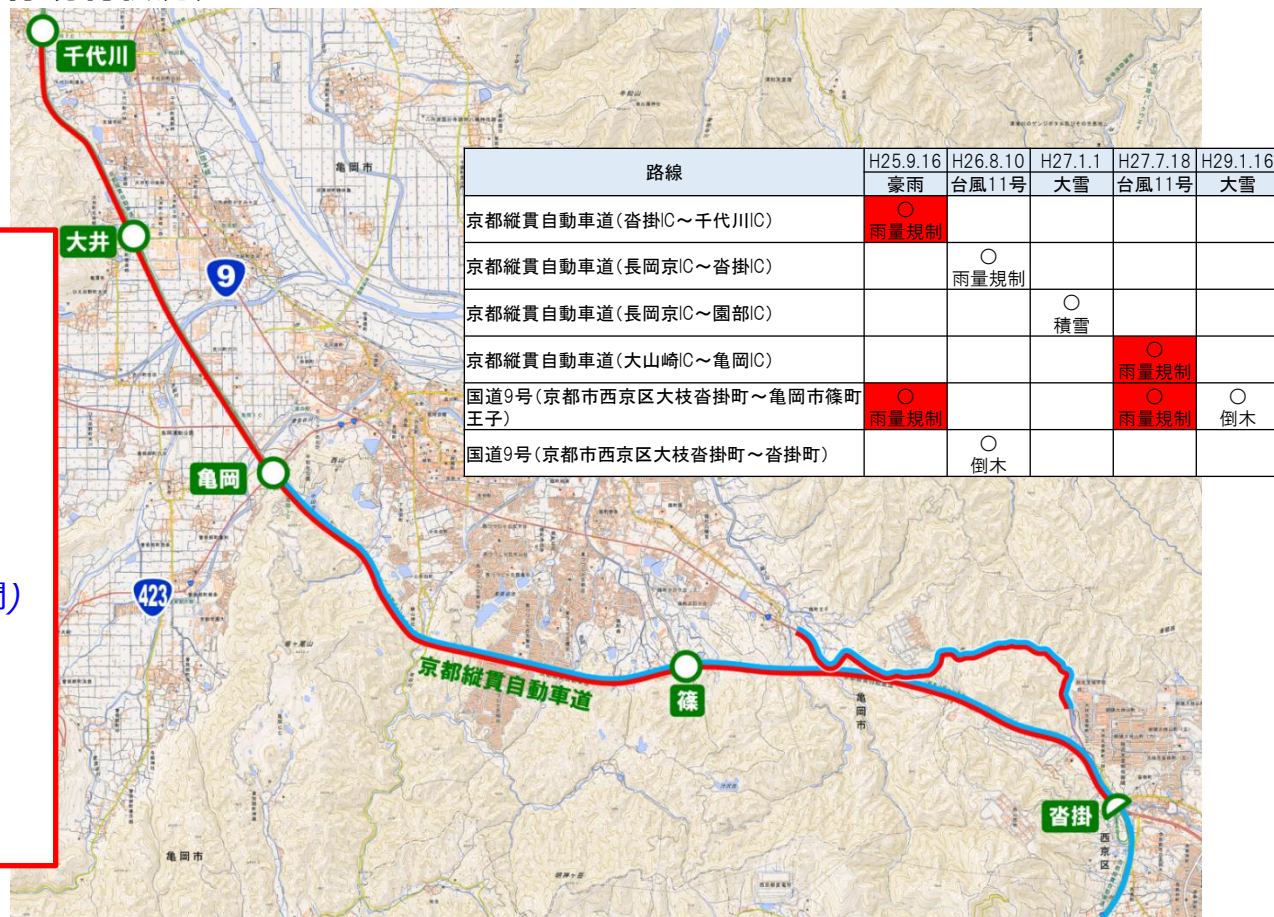
◆H27.7.18(台風11号)◆(青線区間)

○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

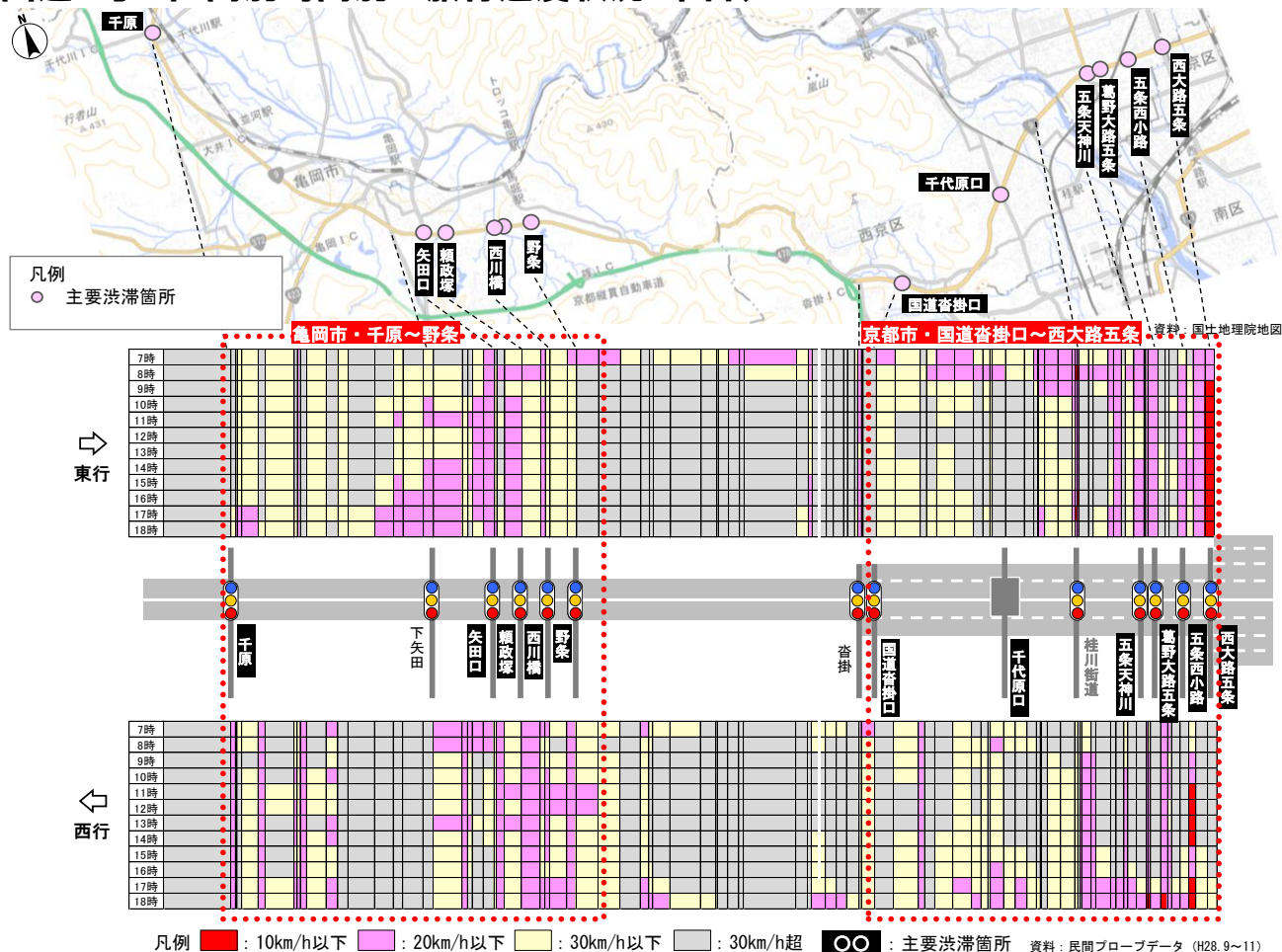


○平成25年9月及び平成27年7月には、国道9号と京都縦貫自動車道の同一区間で、同時通行止めが発生しており、リダンダンシーの確保が課題

(2) 方面別の交通特性

③西部(亀岡方面)

(国道9号の区間別時間別の旅行速度状況:平日)

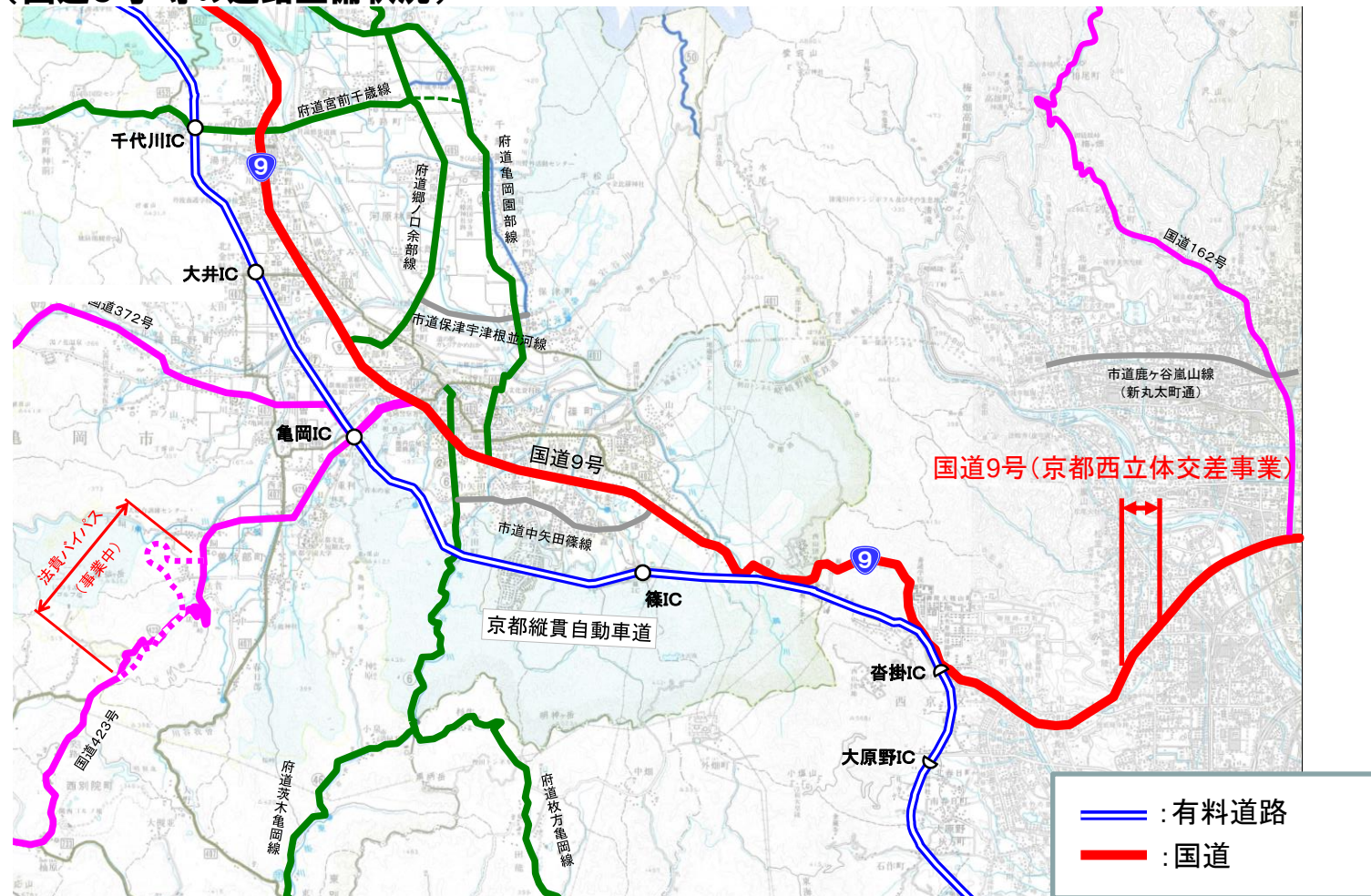


○国道9号では、亀岡市内において終日にわたり速度低下が発生

(2) 方面別の交通特性

③西部(亀岡方面)

(国道9号等の道路整備状況)



○国道9号では、交通混雑の緩和を目的として、京都西立体交差事業を行っており、その内、千代原口地区は平成25年2月に供用

(2) 方面別の交通特性

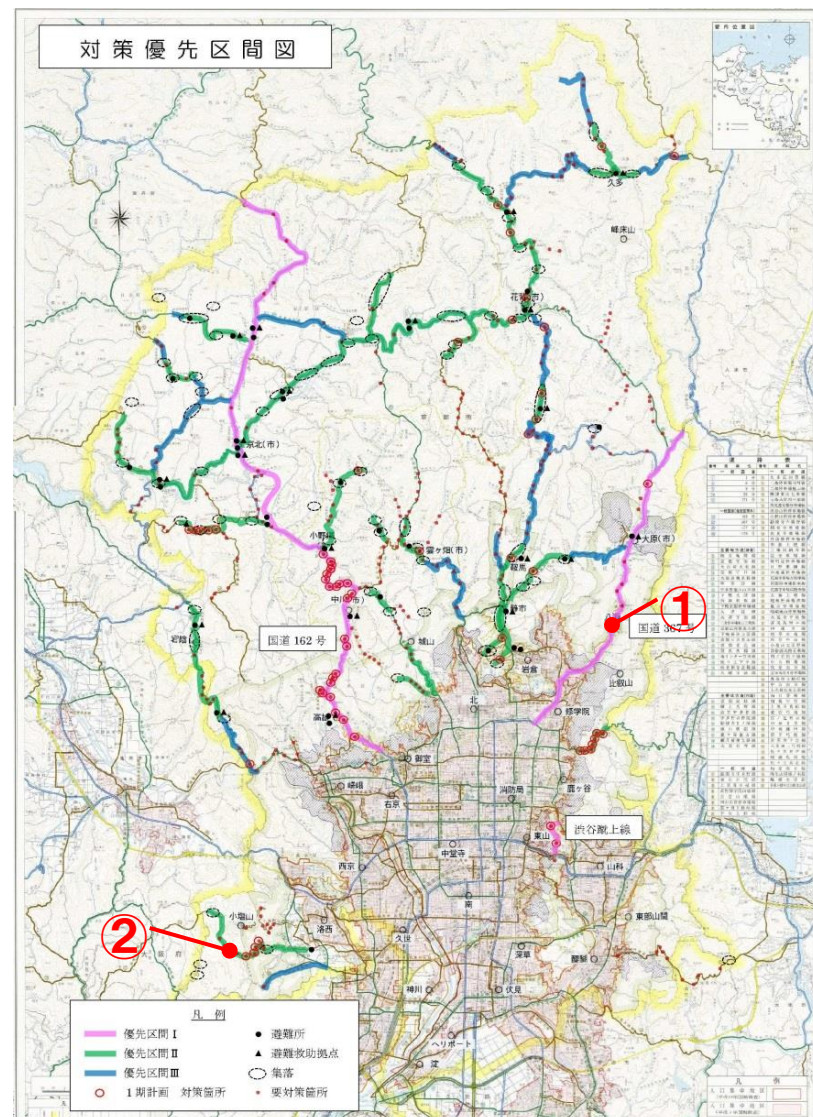
④北部山間部

(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)



○多くの路線において、雨量規制区間が存在しており、道路のり面維持保全計画(第1期)を策定(H29.2)し、計画的にのり面对策を実施

①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。
- ◆ 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。

②東部(大津方面)

- ◆ 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おり、整備促進を国へ要望している。
- ◆ 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。
- ◆ 滋賀県南部地域には、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おり、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する。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ので、何らかの改善策が必要。
- ◆ 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。
- ◆ 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。

③西部(亀岡方面)

- ◆ 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。
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。
- ◆ 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。

④北部山間部

- ◆ 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。

とりまとめ(案)

