

第3回「将来道路ネットワーク研究会」 議事録

1 日 時

平成29年12月14日（木）午前10時00分～午前11時10分

2 場 所

職員会館 かもがわ

3 出席者

青木委員，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，
田中委員，塚口副委員長，山本委員（五十音順，敬称略）

4 議事録

（事務局）

○資料説明 省略

（小林委員長）

○それでは，とりまとめ（案）について，皆さんから御意見をいただきたい。

（宇野委員）

○「5 とりまとめ」の冒頭の2段落目について，人が道路を使う側面は明確に打ち出しているが，特にハード整備等を進める上での一つの根拠として，効率的な流通や物流の側面もあった方が，バランスがとれるのではないかと。

（山本委員）

○「5 とりまとめ」の前文では，これまでの整備状況等を踏まえながらしっかり書き込んでいると思う。その中で，最後の段落の所，「広域的な役割を担う路線については，周辺地域の道路やまちづくりの状況も踏まえ」の記載について，この書きぶりだと現在の道路やまちづくりの状況と読み取れる。将来を見据えると，20年，30年経つと周辺の状況も大きく変わってくると思うし，また，京都府では，広域的な連携強化として，例えば舞鶴港からの物流等が非常に好調であり，そこからどのように導いていくか，その点で広域的な連携というものがキーワードになってもいいのかなと思う。そういった「連携強化」や「少し将来を見据えて」といった観点について，もう少し記述すればより良くなるのではないかと。

(事務局)

○御意見を二点いただいた。確かに人と車の流れを中心に記述しているが、「物流」といった観点が抜けているので追記する。

もう一点、山本委員から御意見のあった「連携強化が今後必要になってくる」という点についても、追記したい。

(田中委員)

○京都市におけるネットワークの議論をこの研究会で行っているが、将来のネットワークを考える上では、現在、既に事業中で整備しつつある道路もかなりあり、こういった道路の事業を確実に進めることが前提になってくると思う。7ページの第2段落「ネットワーク強化の為、必要な幹線道路の整備についても検討を進める必要がある」といった記述の内、「必要な幹線道路」の前に「事業中の道路整備を確実に進めると共に」といった文章にしてはどうか。

(事務局)

○事業中の路線についても勿論進めていく必要があるので、文章については、後日相談させていただきたい。

(小林委員長)

○市内中心部について、皆さんから御意見をいただきたい。

(青木委員)

○南北方向については、今現在渋滞している箇所について記載されているが、アンダーパスを整備して供用している河原町通は、その効果をどの様に評価しているのかが疑問である。既存の道路を使って南北方向をどの様にして誘導するのか、例えば、五条通から南の南北方向であれば河原町通も使えると思うので、そういった流れをコントロールする考え方も必要ではないか。

(事務局)

○今まで、河原町通についての具体的な議論は行ってこなかったが、河原町通の状況を見ると、四条から二条間というのは渋滞区間となっているが、御指摘のとおり、南側はそこまで渋滞していないので、既存の道路を有効に使うということは、引き続き研究が必要と考えている。

(塚口副委員長)

○空港や港を持たない京都市にとって、高速道路ネットワークへのアクセスは、非常に重要であると考えている。財政状況等を考えると、京都高速道路の残り3路線を、そのまま整備するのは慎重に行わなければならないという状況ではあるが、南北方向のネットワークの脆弱性が非常に気になるというのが、この研究会だけではなく、高速道路検証専門委員会でも指摘されてきたことであるので、最大限留意しなければならないと思う。

南北方向といっても、どこか1路線を整備すれば良いということではなく、全体として南北方向を充実しないといけないが、渋滞箇所を確認すると、ある程度問題となってくる箇所が浮かび上がってくる。

堀川通を整備して渋滞箇所を少なくしていくというのは、防災面からも、災害時に救急車の様な緊急車両の通行が確保できるので、行政として最低限努力していただきたい。

道路整備にあたって、集中と選択ということを考慮すると、堀川通がかなり気になっており、勿論、堀川通だけを整備すれば良いということではないが、この道路の整備というのはかなり上位の所で検討する必要があると思う。先程、事務局からの説明があったが、堀川通を充実させるといっても色々な方法がある。例えば、車線数を増やすといった考え方や、中長期的な視点から脆弱な南北方向のネットワークを充実させるといったバイパス的な整備、これは直ぐにはできないかもしれないが、将来的にはそういったことを考えていく方が良いのではないかと。7ページに記述している方向性について異論はないが、この様な意見をとりまとめに含めることを検討してほしい。

(事務局)

○堀川通の充実、車線数を増やすことや、将来的にはバイパス的な整備といった議論も必要ではないかといった御意見をいただいた。とりまとめにどの様に記載するかについては、相談させていただきたい。

(田中委員)

○京都市内中心部の渋滞、特に堀川通に関しては渋滞箇所が非常に多く、主要渋滞箇所も連担しており、長い区間にわたって渋滞が続いていることが課題であると認識している。そういった課題を解消していくにはどうすべきかといった調査を現在行っている。堀川通の渋滞対策としては、交通特性や渋滞の要因をしっかりと分析して、それに対する短期的な対策として交差点改良等を行った上で、どの様に渋滞が緩和されるかを確認したい。そして、その状況を確認した上で、中長期的な対策を引き続き検討していきたい。

(小林委員長)

○7 ページの市内中心部の中で、最後の段落に観光について記載しているが、国際社会のレジームが変わり観光客が単なる増加ではなく著しく増加している状況。そして、国全体としてビジット・ジャパン等の政策を掲げている中で、日本を代表する観光都市、文化都市である京都についても、そういう戦略を進めていく中での重要な一部を担っている意識を持つこと。MICEの誘致についても単なる一つの都市が行っているというのではなく、もう少し大きな枠組みの中で捉えるような表現にしてはどうか。

(鈴木(章)委員)

○京都市は平成22年に日本の自治体として初めて京都市MICE戦略を策定しており、その状況の中で、オリンピックが開催される2020年を見据えて、コンベンションの開催数を大幅に上げていくことを目標に掲げている。

こういった目標を実現するために、国立京都国際会館の機能アップを始め、京都市MICE戦略の中でも、市内の受け入れ環境を整備していくことを謳っている。こういったことの一環として、定時性を持った市内あるいは市外からの移動環境というのは大切だと考えているので、「京都市MICE戦略」といったキーワードを含めていただきたい。

(小林委員長)

○東部及び西部について、皆さんから御意見をいただきたい。

(宇野委員)

○東部及び西部の第1段落の最後の方に「隣接都市の社会活動に大きな影響を及ぼしている」とあるが、これは、隣接都市だけではなく京都市も含めてのことではないかと思うので、通勤・通学あるいは物の流れも然りだと思うが、同時通行止めが発生した場合は京都市あるいは隣接都市に影響があるという意味で、「都市の連携」という表現にしてはどうか。

(事務局)

○とりまとめにどの様に記載するかについては、相談させていただきたい。

(鈴木(知)委員)

○東部及び西部の第2段落の最後の方「整備の必要性が高い」との記載について、両方面とも国道1号、9号とそれに並行して高速道路が走っているが、大雨等の災害時には同時通行止めになる等、決して災害に強いとは言えない状況であり、代替道路の必要性は高いと言える。

一方で、京都市では厳しい財政状況にあり、未整備の都市計画道路が約100キロ残っている等、整備中のものも含め、財源確保が難しく道路整備の進捗率が芳しくない。この道路の整備を国へお願いするにしても、重い地方負担が発生するというジレンマに陥っている。

このような状況の中、今年3月に4年間休止していた道路整備事業を一部再開し、地元からは「ようやく」といった声が聞こえてきている。市域を跨ぐ地域間道路の整備にあたっては、交通機能という面だけでなく、人や物の流れを支えるという広域的な観点から、直轄事業に対する地方自治体それぞれの受益に応じた費用負担のあり方について、更なる検討が必要ではないかと考えており、その記載が必要ではないか。実際、三重県と和歌山県を結ぶ道路では、通常の延長距離だけではなくて違う観点からの整理をされたと聞いている。

(山本委員)

○とりまとめに書き込んでほしいということではないが、京都縦貫自動車道が全線開通して、京都の北部や中部の方々から、京都市内に行くのに時間が短縮されて非常に便利になったといった意見を聞いている。実際にデータ的に見ても、交通量が着実に伸びている状況になっている。

現在は、南部は4車線、北部は暫定2車線となっているので、まだまだ不十分なところはあるが、高速道路ネットワークに繋がることで、物流や観光の観点を含めて、その効果が非常に高くなることを改めて感じている。そういった意味で、京都府の東部及び西部の観点でいうと、いかに京都縦貫自動車道に繋げていくのか、今後の道路ネットワークをどのように強化していくのかということが、京都府全体として非常に重要な観点だと思っているので、災害に強いことも含めて整備の必要性が高いと言っていることは非常にありがたい。

(小林委員長)

○北部山間部について、皆さんから御意見をいただきたい。

(木元委員)

○北部山間部に関して、大雨による雨量規制で災害が発生する前に多くの箇所では、例年、通行止めが発生しており、不便な状況であり問題だというお話しであったが、本来雨量規制そのものに対してもう少しきめ細かく対策工を、例えば土壌であるとか地質的な特性を考慮したような区間

の規制設定ができれば、少しは改善できると思う。すぐにここへ記載して欲しいということではないが、そういう方向に行くのかなと考えている。

(事務局)

○御指摘のように、多くの雨量規制区間が存在するが、少しずつではあるが災害防除の整備を進めており、一定区間で整備が完了した区間については、雨量規制をなくすあるいは緩和するといった検討を京都市で進めている。整備が進めば検討会を開いて、雨量規制をなくす形で合わせて進めている。

(小林委員長)

○国でも基準の見直し等の検討を進めているので、国とも整合をとって進めてもらいたい。

(大西委員)

○京都市では、雨量規制見直しの検討を進めており、例えば、大津市と京都市の市境付近に山中越えというところがあり、滋賀県側と京都市側の雨量規制基準が違う。

それは、斜面の脆弱性や土質的な違いがあるためだが、実際には一方が通行止めになれば両方止まることになるので、相互の整合性については広域的にはしっかりと連携を図っていきたい。

また、広域的なところだけでなく孤立が生じるような集落についても災害防除が終わっている箇所については見直しを図っているところである。特に北部山間部においては、のり面の維持保全計画に基づいて防災対策を行っており、自動車の離合困難な箇所についても部分改良を実施している。

(宇野委員)

○とりまとめ文に「のり面对策等」と記述があるが、「等」にはどのようなニュアンスが含まれているのか気になるところである。

離合困難の箇所を含めてということなので、限られた財源の中で効率的に整備を進める上でも、「のり面对策、離合困難箇所、狭隘区間の改良等」の記述を検討いただきたい。

(事務局)

○災害防除工事は進めているが、離合困難箇所の対策は、災害防除とは別途、地元意見を聞きながら、どこの部分が離合困難でどのように改良すれば通行がよくなるかといったことで選定しており、これについても順次進めているところである。

特に北部山間部については、道路が脆弱であり冬期降雪時には通行困難となることから、地元からトンネル整備等の抜本的な改良といった要望をいただいているが、厳しい財政状況の中でもあるので、先程申し上げたような部分改良による待避所の設置等を併せて、対策を進めていきたい。

(小林委員長)

○南部について、皆さんから御意見をいただきたい。

(山本委員)

○南部は、新名神をはじめ色々な整備が着実に進み、これから10年以内に大きくネットワークが変わっていき、更に利便性も良くなり、交通の流れも結構変わってくると思っている。そういった観点で交通状況を注視していくことは必要であるが、ここまでネットワークが強化されるのであれば、うまく京都市内との連携を図りながら、より活用していくような観点を、とりまとめの中に記載してはどうか。

先程、塚口副委員長から、高速道路ネットワークへのアクセスは、非常に重要だと御発言があったが、京都市内全体に係ることなので、高速道路のアクセスをもう少し既存のネットワークも含めてうまく活用していくという観点をどこかに記載しても良いのではないかと。

(小林委員長)

○南部の記載はあっさりしすぎている。京都府外ではあるが、先日、新名神高速道路の高槻JCT・ICから川西ICまで開通し、来年3月には川西ICから神戸JCTまで開通する予定であり、短期間に大きく状況が変わってきている。

新名神高速道路の開通により企業立地等が大きく進んできており、京都市南部でも状況がかなり変わってくると思われる。南部についてももう少し躍動感がある表現、南部が変わるという表現を加えるとよいのではないかと。

(事務局)

○御意見のとおり文言を修正して、後日、御確認いただきたい。

(小林委員長)

○今まで出てきた意見を踏まえて、とりまとめの最終案を作成していきたいと思う。

本日の意見である、流通や広域連携、堀川の問題提起、交差点の改良等の話もありましたし、

タイムラインに沿って、短期的、中期的、長期的の中で、南北方向の強化というものを考えていくことが必要だと思う。そして、災害時の緊急車両の問題も非常に大事かと思う。また、観光については、デジタル・ジャパンといった国家政策の一部を担っているといった位置付けで京都市MICEを進めているということ、費用負担の話もいただいた。離合困難箇所の対策や雨量規制については計画的に進めていく話、新名神高速道路の開通に伴って京都市南部の状況も変わってくるといった話を行った。

これらの意見も踏まえ、事務局で今日のとりまとめ案を最終的に修正していただきたい。記載内容については、必要に応じて意見を頂いた委員へ御相談し、チェックをしていただいた上で、最終的なとりまとめについては委員長一任でお願いしたいがよろしいか。

(委員一同)

○了承。

(事務局)

○委員の皆様、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。

今後は、本日いただきました御意見を踏まえ、一旦事務局で整理したうえで、「とりまとめ(案)」に反映する。修正した「とりまとめ(案)」については、委員の皆様にご確認いただき、最後に小林委員長に最終確認をいただき、最終の「とりまとめ」としたいと考えている。

「とりまとめ」については、本市のホームページへ掲載等を行いたいと考えている。