

## 京都府将来道路ネットワーク検討委員会 第2回委員会議事録

日時：平成31年3月25日（月）午前10時00分～午前11時40分

場所：ホテルルビノ京都堀川「ひえい」

出席者：（京都府将来道路ネットワーク検討委員会委員）小林座長、青木委員、  
宇野委員、中川委員、村上委員、田中委員、大西委員  
（京都府建設交通部）藤森部長、富山技監、小出理事（道路建設課長）、  
関西道路計画課長、磯岩道路管理課長、  
村田道路計画課高速道路担当課長 他

### <議事>

#### (1) これまでの検討状況について

事務局より説明（資料1）

広域道路網検討部会 宇野部会長より補足

事務局説明の他に以下の意見があった。

- ・地域特性を考慮したネットワーク整備を進めなければならない。北部の問題と南部の問題は大きく違うため、その辺りは重要なポイントである。
- ・京都府の将来道路ネットワークの議論ではあるが、京都府のネットワークを強くする為には隣接する府県の状況を見ながら、そういうネットワークをうまく活用しながらより広い視点で見ないといけない。
- ・階層性を考慮した整備が必要。国において、重要物流道路の施策を提案されており、40ft背高コンテナへの対応、場合によってはそのクラスに準じた道路の整備が地方にも必要。
- ・物流の面でも観光の面でも全て共通するが、信頼性の高い道路、特に時間の信頼性を高めることによって、色々なプラスの効果が生まれる。
- ・将来に向けて色々な制約はあるが、夢がある計画がほしい。

#### (2) 京都府域の広域道路網について

事務局より説明（資料2、参考資料1）

#### (3) 京都府の道路政策について

事務局より説明（資料3、資料3（別表）、参考資料2～5）

#### (4) 意見交換

(委員) 資料2「広域道路ネットワークに求められる道路の機能(案)」について、防災に資する道路の道路構造規格の欄が「―」になっている。防災と考えると、復旧のための様々な車両や重機が通るといふこともあるので、それなりの道路構造的な配慮が必要と考えられるため、「―」で良いのかどうかというところを、検討いただきたい。観光の列は、全部○であり、◎がない。部会では、観光においても定時性がすごく重要だ、という意見があったため、少し検討いただきたい。

参考資料5で、内容というよりは、資料2の例えば、物流、人流(観光・医療)、防災という分類と、参考資料5の中での分類の意図が少し違うところがあるのではないか。例えば、最後の防災になると、実は、人流の話と元の資料では分類されているが、防災となっている。資料の整合性についても見ていただきたい。

(事務局) 資料2の分類について、防災の部分、少し検討したが、まず重要となるのは、災害に対する信頼性と複数経路と考えたが、構造についても、ご指摘のとおり、それなりの規格が必要と考える。物流の背高コンテナのイメージがあり、1の方に◎をつけたが、防災に資する道路としても、そういった意味では道路構造規格は必要かと考えている。道路構造規格全体として捉えてはどうかということで、括弧書きの幅員、高さ、重さを削除したいと考える。

人流に資する道路の観光の部分について、全て○なので軽重が見えにくい表現となっており、微妙であるが、委員の皆様方の御意見が◎ということであれば、そういった形で捉えたいと考える。

(委員) 観光のことについて、これから個人旅行者FIT(Foreign Independent Tour)が多くなって、ヨーロッパ、アメリカの方などは長期的に滞在される方が非常に多くなってきている。そういう意味では、今、人がいらっしゃっていないところへの集客が非常に重要になってくるのかと思う。その際に、観光の情報提供をどのようにしていくのか、ということも重要になっていくのではと考えている。

(事務局) 京都府内では、和束町や伊根町のようなところに、インバウンドのお客様、しかも長期の滞在のお客様も出てきている。ただし、御指摘のとおり、円滑な情報提供が不十分なところもあるため、ぜひ今後、重点的に取組む施策であり、この計画の中にもしっかりと位置づけたいと考える。

(委員) 資料3の一番後ろの方に、スマートシティ関係の情報が入っている。インフラデータをはじめ、官民の様々なデータを収集・見える化するというところで、データも交通関係だけでなく、ここに書かれている色々なデータを挙げているので、データの利活用は観光の話でもまさに重要。京都府の方で、京都ビックデータ活用プラットフォームというのを、一般社団法人で立ち上げられたと思うが、産官学の団体、おそらく百数十社くらい参加されると以前は聞いたが、それとの関係、このネットワーク会議

が連携していこうとしているのかを教えて欲しい。

(事務局) ビックデータ全体を活用していくという政策スキームにおいて、その中にスマートシティあるいは、スーパーシティという施策もあるが、それらを具体化する場として、京都府内では今、学研都市エリア、これから開発が期待されている城陽市東部丘陵という2つの地区が可能性があるのではないかとということで、今回提示させていただいている。それぞれのエリアで、どういった形のサービスを展開していくか、課題にどういう対応していくかの検討が、スマートシティないしはスーパーシティの計画づくりに今後つながっていくものと考えている。そのような中で、ビックデータの活用というのが、それぞれどういう具体的なアプリケーションが出てくるのかを踏まえていきたい。我々のネットワーク委員会としては、今後出てくると考えられる交通課題に対するデータの活用モデルをここで示すといった、概念や方針といった形で示していければと考えている。

(委員) 折角、一般社団法人をつくられたので、社団との連携をとられるということが大切かと思う。

(委員) 資料1の政策部会の方で、「どれだけの仕事をしたか」ではなく、「どれだけ府民のためになっているか」という視点が大切と書かれており、これは当然その通りかと思う。現状の課題など分析されている中で、いわゆる政策立案者の視点が主になっているような気がしており、ここに府民の声がどういう風に反映されているか、どういう点に不満を持っているか、何を期待しているかというところが、どういう風に盛り込まれているかというところを、もう少しわかりやすく整理すると、最終的な成果が府民のためになるのではないかと考える。現状、府民の声をどういう風に、課題として認識できているかという点を教えてほしい。

(事務局) 今回、提示させていただいた、資料3や資料3(別表)については、ご意見を頂戴したことを踏まえ、新総合計画との関連を主に整理している。親元になる新総合計画については、複数部会を作りご議論をいただいております、このようなところで、それぞれ専門の分野からご意見をいただいているものと認識している。ただし、道路としてこの計画を立てていくときに、更にということも考えると、計画立案の過程で、例えば、府民の方からアンケートをプラスでいただくということについても、検討してまいりたい。

(事務局) 最終的にはあと2回委員会を開催させていただいた後、パブリックコメントをしっかりと時間をとって実施し、最終的な意見はそこで吸い上げたいと考えている。

(委員) 物流の視点でいろいろ今の説明を聴いていた。物流と一言でいっても、広域的な輸送をいかに切らさずに災害時を含めて維持をするのかということもあるだろうし、近年ではやはり、最後の消費者に届けるところ、いわゆる端末物流のところも、広域輸送と合わせて非常に重要性が増していると考えている。一連の説明の中で、物流というキーワードがたくさん出てきたが、生活に密着した端末物流の視点がどれぐ

らい盛り込まれているのかというところを少し考えながら聴いていた。資料3（別表）でも、自動運転サービスや、項目でいうと、7本柱の（4）の⑧、⑨、⑩に記載されているように、誰もが活躍できるとか、暮らしやすいとか、外国人も含めて生き生きと暮らせる社会というような項目に、端末物流も求められる視点として含まれてくるのではないかと考えている。必要な要素は、既にかなり出されていると思う。例えば先ほど、自転車の活用という話もあったが、これも端末物流でも活用できるはずであり、各道路に求められる機能や役割の中で、物流の方にも活用できるような政策もたくさんあるのではないかと感じたので、ぜひそのような視点で、新たな項目を作ることではなく、少し物流の面にも視野を広げてもらおうと、より機能が上がる計画になるのではないかと感じた。

もう一点、先ほどもお話があった、情報提供というところが、物流の面でも非常に重要であり、今、ドライバー不足が叫ばれている中で、今までドライバーの経験や勘も活かしながら、なんとか定時性を確保しているというような部分もあったが、なかなかそれも果たせなくなりつつある。さらには、今後、外国人も含め、経験が浅いトラックドライバーも増えてくるかも知れない。そのような方々が無理なく輸送の仕事に従事できるように、道路の渋滞情報や整備状況、あるいは災害時の通行止めの予報といったものも、スマートフォンかETC2.0かはわからないが、得やすい手段で一元的に情報が得られるようなインフラを整備してもらえると、観光のみならず、物流にも必ず役に立つのではないかと感じた。

**(委員)** 京都市は基礎自治体であり、このような広域的な話をさせてもらうことはあまりないが、逆に、そうであるがゆえに、京都市も含めていろいろ大きな視点で議論していただけると我々も大変助かる。例えば、京都市を含めた京都府と滋賀県との関わりや、先ほど京丹後市と兵庫県が医療において機能的に補完しあっているという話があったが、広域的な他府県との連携、あるいは、京都府には空港がないため、空港とのアクセスなど、そういう視点で将来像を示すと、府民としては、計画をより身近に感じられるのではないかなと感じた。

**(事務局)** 先ほど委員から、人流のラスト1マイル、物流の端末の部分のお話があり、同じような課題を抱えていると思う。一つは、運転手等の不足、担い手の問題、もう一つは、委員からもご意見があったように、情報がインバウンドも含めてしっかり届いていない。これらは、我々の部会の対象にしている道路の政策の面でも非常に大きな課題であるため、もう少し、しっかりとソフトの部分を書き込めるように工夫していきたいと思う。

また、先ほどの委員のお話のとおり、この委員会は、もともとは一昨年、京都市の方で研究会を設置され、座長にもお世話になり、取りまとめていただいたものを、もう少し広域に京都府全体で見たいこうということで、発展的に道路ネットワークの部分で検討しようということで、設置をさせていただいた一面もあるため、是非これから京都市とも十分議論をさせていただき、国交省からももちろん意見をいただきながら、その部分についてしっかりと研究してまいりたい。

(委員) 何度か自動運転というキーワードが出てきているが、道路整備の計画という意味で見たときに、自動運転を例えば今後5年10年の間にどう位置付けていくのか、正直自分でも読み切れていない。というのは、技術は確かに進歩してきていて、色々な形で実証実験が行われているが、どういう形の自動運転が実際に主流になっていくのか、あるいは、それに対して道路側が何をサポートすべきなのかというあたりがまだちょっと十分整理できていないところがある。それを踏まえて今回のこのプランの中でどう書き込んでいくのか、というあたりを少しまた議論したいと考えている。

(事務局) 道路に関わるものが自動運転に対してどのように取り組みを打ち出していくのかというのも、共通の課題であると思っている。特に私どもとして若干焦燥感があるのは、自動運転、完全自動ではないが、いわゆる自動連行トラックが既に静岡エリアでは実験として走っているということがある。一部6車線のところであのような実験ができており、新名神の開通を約5年後に控えた中で、そこが暫定4車線ということもあり、ハード面で受け入れるキャパシティを京都府内で持っていけないということになると、日本全国の幹線物流網からの遅れというのが一つの心配事である。

もう一つ我々が注目しているのは、中山間地において、バスに替わるパーソナルモビリティという形で、シェアリングなのか所有なのか、色々な観点はあると思うが、そのようなところに新しい輸送システム、車両のシステムが入ってくるということに期待をかけている。それにどのような形で、道路として貢献していけるかというところについては、比較的ニーズとしてもはっきりしているのではないかと思う。

(委員) 自転車の計画を出されていたと思うが、これ自体はこの道路のネットワークの中でどのように活かしていくかという考えはあるのか。

(事務局) 自転車活用推進計画というのは、この資料の中にもあるように、法律が策定されたことを踏まえて、地方版を作ることが求められており、それに対応するもの。対象としているエリアとしては、道路ということではなく、自転車を中心とした、スポーツや健康増進、あるいは、安全教育などを踏まえた総合的な計画を求められているため、京都府としても、我々だけではなく、他部局も含めて、このような点を総合的に示した計画を出していきたいと考えている。先ほどからこの委員会の中で紹介しているように、スポーツとしての自転車、都市内の交通としての自転車、そういったものが具体的にどういったところでどういう活用していくかということについては、互いに密接に連携していくと思うため、推進計画の策定に関する情報についても、この委員会の中でも逐次報告をさせていただきながら、議論をしていただきたいと思います。

(座長) 2つの部会を最後にどう取りまとめたらよいのかというところを議論しようと思う。今日は政策検討部会長の岸田先生が来られていないが、資料3(別表)が極めて重要な情報であり、これがある意味で、府民、あるいは府という社会という視点から、どういうニーズがあるか、政策目標があるかという形でまとめられている。一方、

道路網という話になった場合、ここは極めて重要な府にとってのストック効果であるが、それを超えるような役割を求められている。広域的な役割を果たさなければならない。それから総合計画で書かれているのは、空間的に、府の北部ぐらいの話もあれば、非常に局所的なローカルな話も入っている。この1枚紙だけでは、空間的な対応がなかなか分かりにくい。一方、広域道路網部会の資料はアウトプットがある。これは、ある意味で伝統的な我々が親しんできたまとめ方ではあるが、もう道路を造ればよいという時代は終わった。色々なニーズにどう応えていけばいいのかという話を議論していかないといけない。結局この2つをどうつなげるかということだが、最終的には、空間的に大きい話から小さい話があるとか、府を越えるような話も出てくるので、ある意味で、こういう政策のテンプレートの図上に、色々な政策の話をはめ込んでいくのか、どういうところで、どういう政策が必要になってくるのかという整理が必要になってくるのかと思う。結局のところは、資料3（別表）の道路施策でできること、ここが骨子になってくると思うが、最終的に委員会のアウトプットとしてどう整理していけばいいのか、その辺の共通認識を持っておいた方が良いのかなと思う。

とは言え、色々な計画が実現していくというのは、やっぱり事業として成立していかないといけないので、事業ベースで描かなければいけない。政策という議論では色々な政策があるが事業として回していかないといけない。その中で、道路単独でできるものもあれば、他がメインでその上に乗っかっていくという話もあると思う。先ほどの自動運転もまさにそうなのだが、事業のメニュー、政策のメニューが今すぐにテーブルの上に乗っているわけではない。将来出てくる可能性もあるということである。しかし、京都府独自でできる話というよりは、国が動く、あるいは、もっと広域で動いていくというような話でもあるので、その辺の整理、道路の政策でできることというのと、それを結びつけるには、この間にどういう事業化があり得るのか。誰がするのか、どこの費用か、までは書かなくていいかも知れないが、個別の事業などそういう整理をして、初めてこの1枚ものとこのテンプレートが繋がってくる。このように、この政策のイメージ、政策部会の議論の結果を踏まえつつも、さらにこちらでは広域的な議論をされているので、この2つを重ね合わせて、最終的な計画として、どう整理していけばよいかという話をしていく必要があるのではないかなと思う。

もう一つは、計画の目標が10年であり、それほど超長期の話を考えているわけではない。超長期の話は大事なので、きちんと位置づけは書いておかないといけないが、10年後というと、リニアが名古屋まで来ている。どうなるかわからないが、国の計画で言えば、インバウンドの観光客は6～7000万人となっており、それが張り付いてきているということを想定しておく必要がある。物流はもっと活発になってきている。そういう10年という射程の中で、どういう現実味を持ってそれぞれの事業の強弱というのか、それを位置づけていくという話をしておかないとだめだ。前回の委員会で、5年ごとに道路がどう変わってきたかを見せてもらった。あれは非常にわかりやすい。10年後の姿をきちんと描くのは色々な問題があって難しいとは思いますが、想定としてどこまで合意形成ができていくのかというのは難しいけれども、課題の共通

認識ぐらいはしておく必要があるのかと感じた。

政策も今回出てきた、自転車や地中化、これは少し目の中に見えてきた話なので、出されていると思うが、他に次に来そうなものが、10年後の中で視界に入ってくるもの、自動運転というのはどうだろうか。10年の中に入ってくるかも知れないし、入ってこないかも知れない。今のところは、事業という形で頭出しはできないけれども、世の中の動向などは検討する、あるいは、本当に動き出したら、中間年度の5年後の時には、そこを重点的に検討してみるなど、そういう情報の整理をすればできるのではないかと思う。ネタは出てきているから、事業化の可能性ということを入れながら、ここの部分の整理は必要かなと思いつつ聞いていたのだが、いかがか。

(事務局) おっしゃる通りと思う。政策部会と広域道路網部会の2つの部会を設置させていただいており、我々も部会をどう作ろうかという点を非常に悩んだところ。政策の方は、基本的には資料3(別表)を道路政策として今後どういうところに力点を置きやっていくのかというのを、かなり幅広くまとめていく。前回、「京の道づくり重点プラン」を見ていただいたが、その新たなバージョンとして作りたいというところが、政策部会の方である。もう一つの広域道路網部会では、先ほど座長からテンプレートという話があったが、今後、広域的なネットワークとして不足しているのは何で、どういったところのネットワークを強くしていく必要があるのか、それを図上で議論していただきたい。それには、先ほど座長がおっしゃったように、どういう事業で、どういうスケジュールでやるべきなのかというのは、こちらの方で議論したいというところ。この2つの部会の成果をいかにリンクさせていくかということであるため、次回ぐらいには、本委員会3回目で骨子のようなものをお示ししたいと思っており、このつなぎの部分を双方の部会で議論させていただき、次回の骨子案のところ、こういうつなぎでどうでしょうかというところを提示させていただければと思っています。