

これまでの検討状況について

「第1回 将来道路ネットワーク検討委員会」 について

開催状況

開催日時 平成30年11月15日（木） 10:00～11:30

開催場所 ホテルルビノ京都堀川 「朱雀」

出席委員 小林座長
青木委員
大西委員
沖田委員
塩見委員
田中委員
松島委員
兒島委員（代理出席）

主な議事内容

◇検討委員会の設置、座長の選任

- ・ 設立趣旨の説明
- ・ 互選により小林委員を座長に選任

◇京都府をとりまく状況について

- ・ 全国及び京都府における最近の道路政策について説明

◇検討の進め方について

- ・ 京都府域の将来道路ネットワークのあり方を考える「広域道路網検討部会」と京都府の今後の道づくりの指針について考える「政策検討部会」を設置して議論を進める

いただいた主な意見等

◇検討の視点

- ・ 現プランの策定期間からみると、高速道路整備の進展や国に先駆けたアセットマネジメントの確立など着実に成果をあげてきた。同時に10年間で世の中が大きく変化
- ・ 京都府の現場を反映して考えていくことが国の政策に反映できるときもある。「国の政策を取り入れる部分」と「国よりも一歩進んだ部分」という姿勢で議論すべき
- ・ 交通データを活用して道路網の使われ方を分析し、ストックの有効活用の観点からどのような対策が必要かを考えるべき
- ・ 高度成長期のストックの高齢化や想定を超える災害への考え方など、補修や強靱化により大きなウエイトを置いて考えるべき

いただいた主な意見等

◇考慮すべき社会の変化

- ・ インバウンド観光客の急増：北部への周遊、クルーズ客への対応、外国人ドライバーへの対応、北部では関空から4時間を要し、インバウンドの取りこぼしが多い
- ・ 北陸新幹線、リニア新幹線の計画、公共交通との連携
- ・ 人口減少社会、地域からガソリンスタンドが消える中、電動化や自動運転などによる対応
- ・ 南部ではアウトレットの計画や開発余地があり、将来の需要増への対応が必要

「広域道路網検討部会」について

開催状況

	第1回部会	第2回部会
開催日時	平成31年1月16日（水） 10:00～12:00	平成31年3月13日（水） 10:00～12:00
開催場所	京都府庁 福利厚生センター第2 会議室	ホテルルビノ京都堀川 「朱雀」
出席委員	宇野部会長 大西委員 沖田委員 松島委員 村上委員 田中委員（代理出席）	宇野部会長 大西委員 塩見委員 田中委員 村上委員

主な議事内容

◇京都府の広域道路網の現状について

- ・ 全国高速道路ネットワーク、近畿地方の道路ネットワークの概要
- ・ 京都府広域道路整備基本計画（H10策定）の整備状況、取組と評価
- ・ 主要路線における災害時のリスク等を確認

◇京都府に求められる道路ネットワークについて

- ・ 人流、物流、防災の観点からの拠点定義を検討
- ・ 拠点間を結ぶ経路の要求水準を検討

いただいた主な意見等（１）

◇拠点間を結ぶネットワークの考え方

- ・ 新たな開発拠点や多数ある拠点の集約ということも考慮すべき
- ・ 客観基準だけでなく政策的な拠点選定も必要。美山は人口が少なくても、観光としては重要であり、ここを結ぶことでリダンダンシーが高まる
- ・ 高速道路を軸とするネットワークと考えればICも結ぶべき拠点と考えられる
- ・ 拠点間を結ぶだけでなく、幹線道路同士を結ぶことでネットワーク機能を高める観点もある
- ・ サービス水準の考え方として、時間信頼性も考えるべき

いただいた主な意見等（２）

◇地域的な課題

- ・ 地域によって課題は異なる。南部地域では渋滞、丹後・中丹では災害による孤立など
- ・ 京都～亀岡～綾部について、高規格道路と幹線道路が近接していることから、隣接府県を含めた冗長性の高いラダー状ネットワークが考えられないか
- ・ 大津－山科間と京都－亀岡間の強化はしっかり議論すべきテーマ（京都国道事務所より検討状況の報告あり）
- ・ 北部では、隣県を含む日本海側の東西軸をどう設定するかがポイント
- ・ 南部の渋滞に関しては、ラダー状のネットワークのうち東西方向が弱く、立体交差が少ないので東西方向と南北方向で容量の取り合いになっている面もある

いただいた主な意見等（3）

◇物流ネットワーク

- ・ 物流の世界では、40ft背高に加え、45ftコンテナや2両連結トラックなど人材不足に対応する効率化の動きがある
- ・ 暫定2車線の道路では自動運転、隊列走行などの新たな物流システムに対応できず、4車線化、6車線化が必要
- ・ 地域全体では圧倒的に阪神港からモノが入ってきており、そこから中北部までどのようにモノが流れているかという視点も重要

いただいた主な意見等（４）

◇観光ネットワーク

- ・ 観光では、局所的な通行止めでも旅行のキャンセルにつながり影響が大きい
- ・ 観光ルートでは、時間短縮よりも、沿道の風景が楽しめることや移動時間の信頼性が求められる

◇防災ネットワーク

- ・ 脆弱なルートについて、物理的に等しく強化することは難しい。いかに早く復旧できるかという観点を含めて考えるべき
- ・ 事前通行規制について、科学的な基準に基づく合理的なものであるべき

「政策検討部会」について

開催状況

◇開催部会：第1回政策検討部会

◇開催日時：平成31年1月28日（月） 14:00～16:00

◇開催場所：京都商工会議所 第1会議室

◇出席委員：岸田部会長

青木委員

塩見委員

中川委員

松島委員

主な議事内容

◇現行施策方針「京のみちづくり重点プラン」について

- ・「京の道づくり重点プラン」の概要
- ・「京の道づくり重点プラン」に基づく整備の成果

◇「京都のみちプラン（仮称）」策定について

- ・策定の目的
- ・プランの位置づけ、期間、イメージ
- ・策定スケジュール（案）

◇現状の課題等に対応する基本方針について

- ・現状の課題
- ・考慮すべき事項
- ・基本方針（案）

いただいた主な意見等（1）

◇ 計画の達成度評価

- ・ 定量的な指標にこだわらず、定性的な指標のほうが伝わりやすい場合もある
- ・ 「どれだけの仕事をしたか」でなく、「どれだけ府民のためになっているか」という視点が大切
- ・ 10年を待たず5年で中間評価をするのもよい

いただいた主な意見等（２）

◇ 総合計画・SDGsとの関係について

- ・ 総合計画をSDGsとの関係で考えていくなら、道路の計画もSDGsとの関係から検討することで、福祉や観光などの分野に効果が波及するということが分かるものになる
- ・ 道路整備はあくまでも手段であり、将来の京都府を素晴らしいものとするストーリーを描くべき
- ・ 総合計画の議論の中で大阪・関西万博の万博にどのようにコミットしていくかも重要
- ・ 学研都市では自動運転の実証実験を行っている。ニュータウンとしての学研都市だけが発展していくのではなく、その技術を波及させることが学研都市の役割

いただいた主な意見等（3）

◇ 地域への着目

- ・ 地域ごとの課題に対して地域ごとの解決策を考える。それを京都府全体でまとめていくというのも良い
- ・ 市町村との連動や公共交通との連携が欠かせない視点。地域内のネットワークを考えると、市町村の将来的なあり方の考え方や公共交通の位置づけも大切

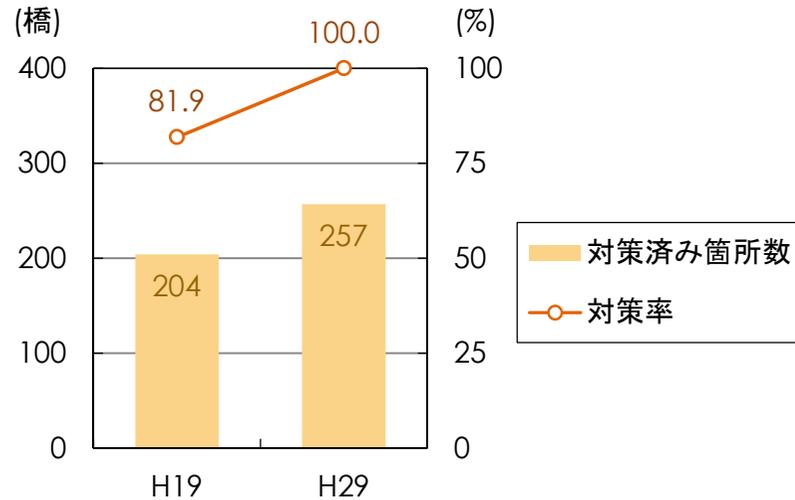
◇ 施策分野

- ・ 維持管理は大切だが、すべてを平等に維持管理しない時代が来るかもしれない
- ・ 自動運転は高齢化社会に不可欠な技術
- ・ 低速のパーソナルモビリティは自転車に近い位置づけ。オランダの自転車道のように自動車が入りこまない空間の整備が重要になる
- ・ 「道の駅」を地方の拠点として、宿泊、保育、図書館、交通拠点等、多様な使い方が考えられる

この10年間の取組と現状認識

災害に対する安心・安全の確保

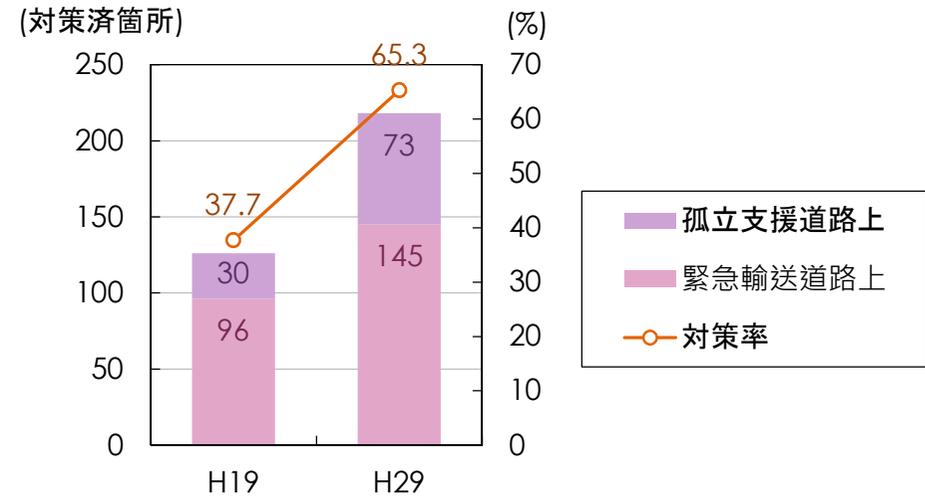
・ 緊急輸送道路上の落橋防止対策状況



(主)宇治淀線 (淀大橋)



・ 法面崩壊等危険個所の対策状況



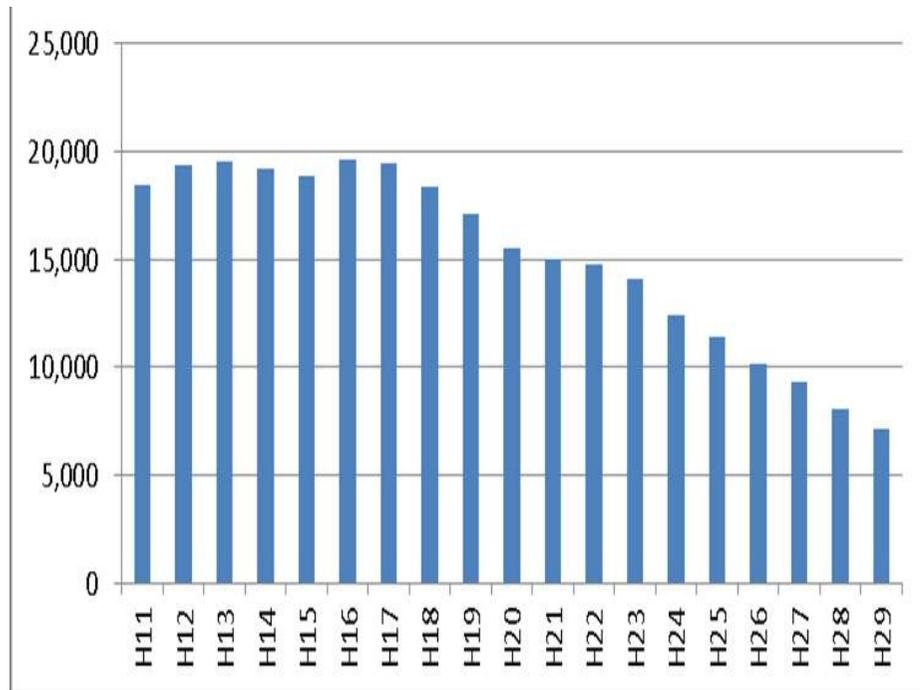
(主)枚方亀岡線



- ▷ 橋梁耐震：一定水準の整備概成
- ▷ のり面对策：引き続き強化に努めるとともに、ソフト対策も検討する必要

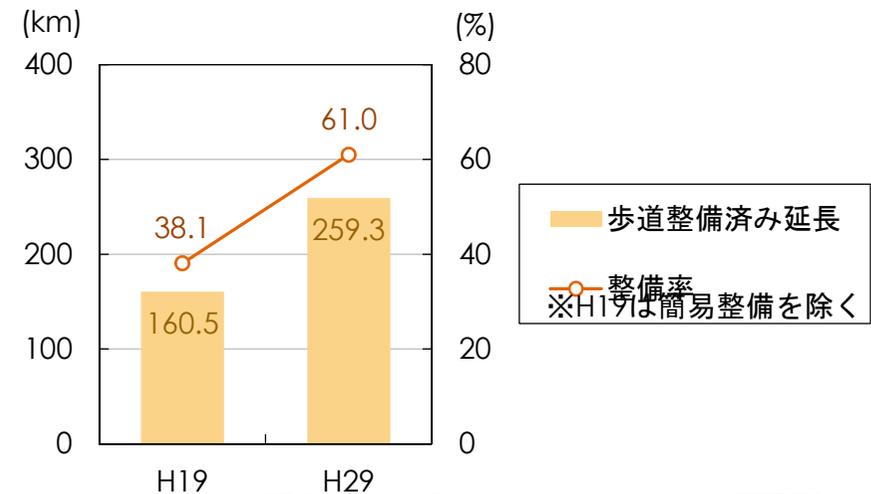
日常の暮らしを支える（1）

・ 京都府における交通事故件数



出典：京都府警察本部「交通統計」

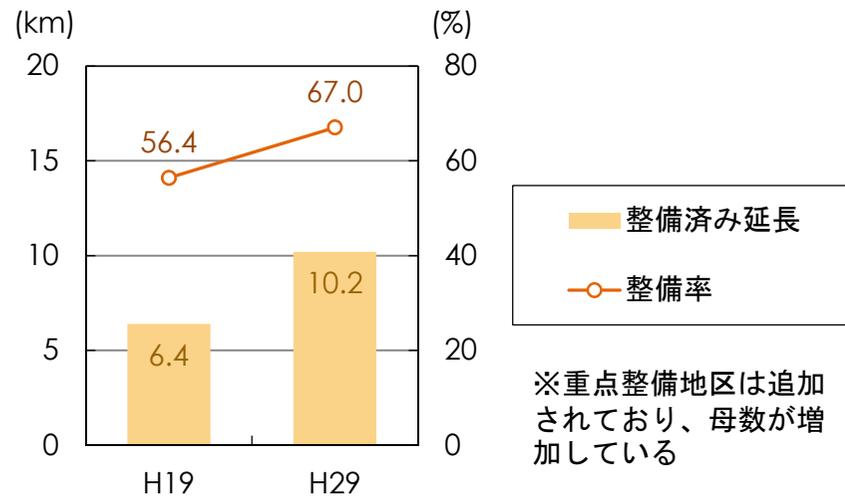
・ 通学路の整備状況



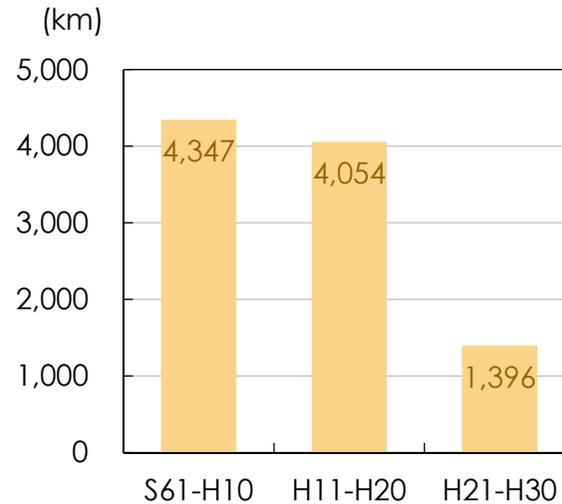
- ▷ 交通事故：道路整備と車両の進歩により大幅減
- ▷ 通学路対策：通学路点検等の連携した取り組みも進んでいる

日常の暮らしを支える（２）

・ バリアフリー重点整備地区内のバリアフリー化状況



・ 無電柱化の整備状況（整備した道路延長）



(一)上久世石見上里線



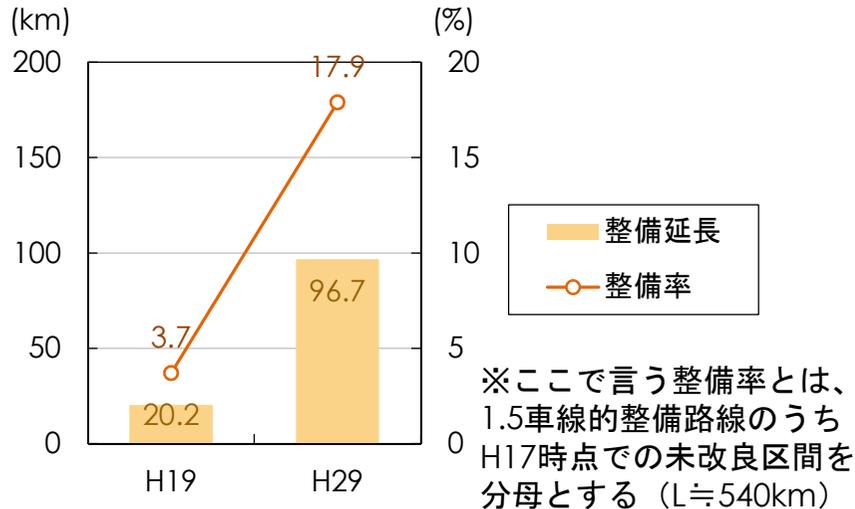
(主)宇治淀線



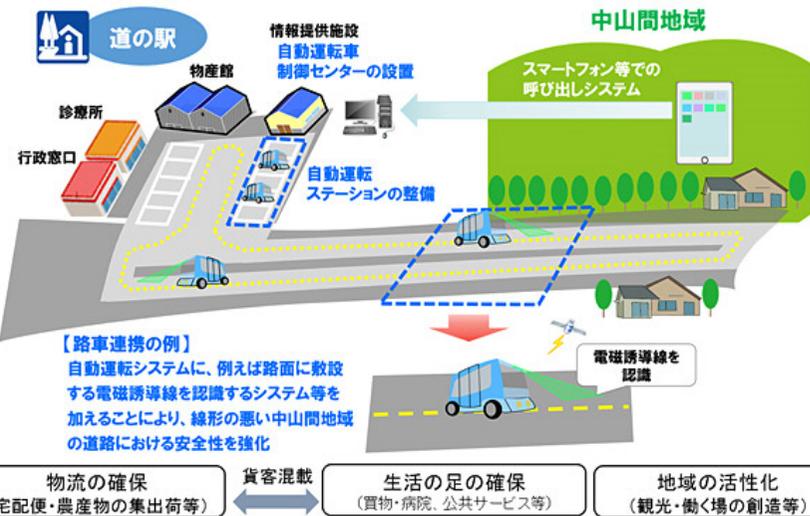
▷ 歩行区間のバリアフリー・無電柱化については、引き続きの整備が必要

日常の暮らしを支える（3）

・ 1.5車線の道路整備の状況



・ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

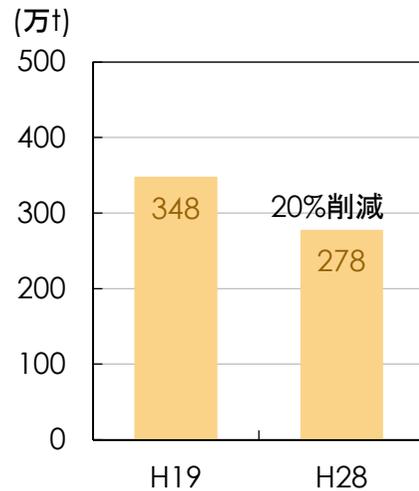


出典：国土交通省HP

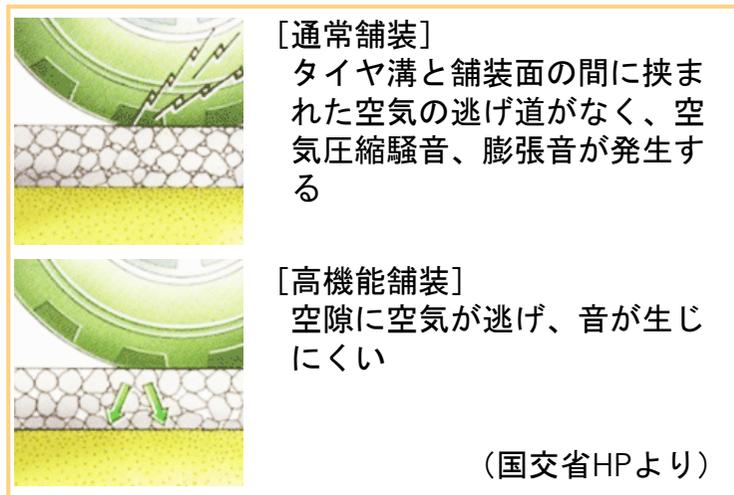
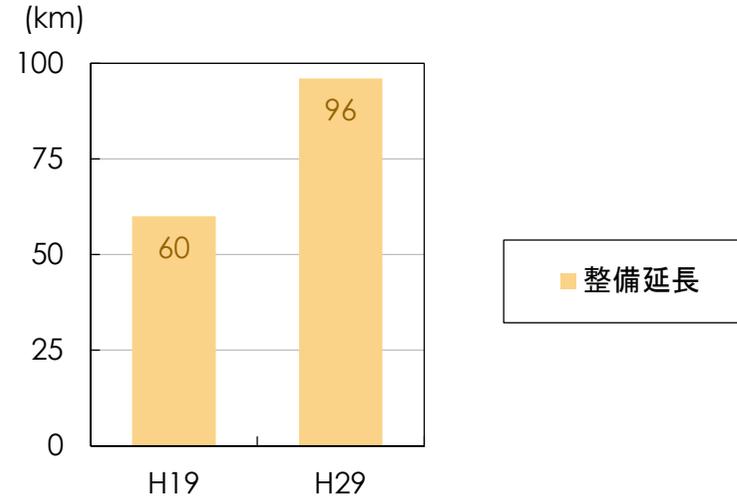
- ▷ 地方部の道路整備は、1.5車線化も含めて順次進展しているものの予算制約もあり、効率的整備が求められる。
- ▷ 高齢化・過疎化が進む中山間地において日常の足を確保することが課題となっており、公共交通政策との連携が必要。

環境の保全

・ 京都府域のCO₂排出状況（運輸部門）



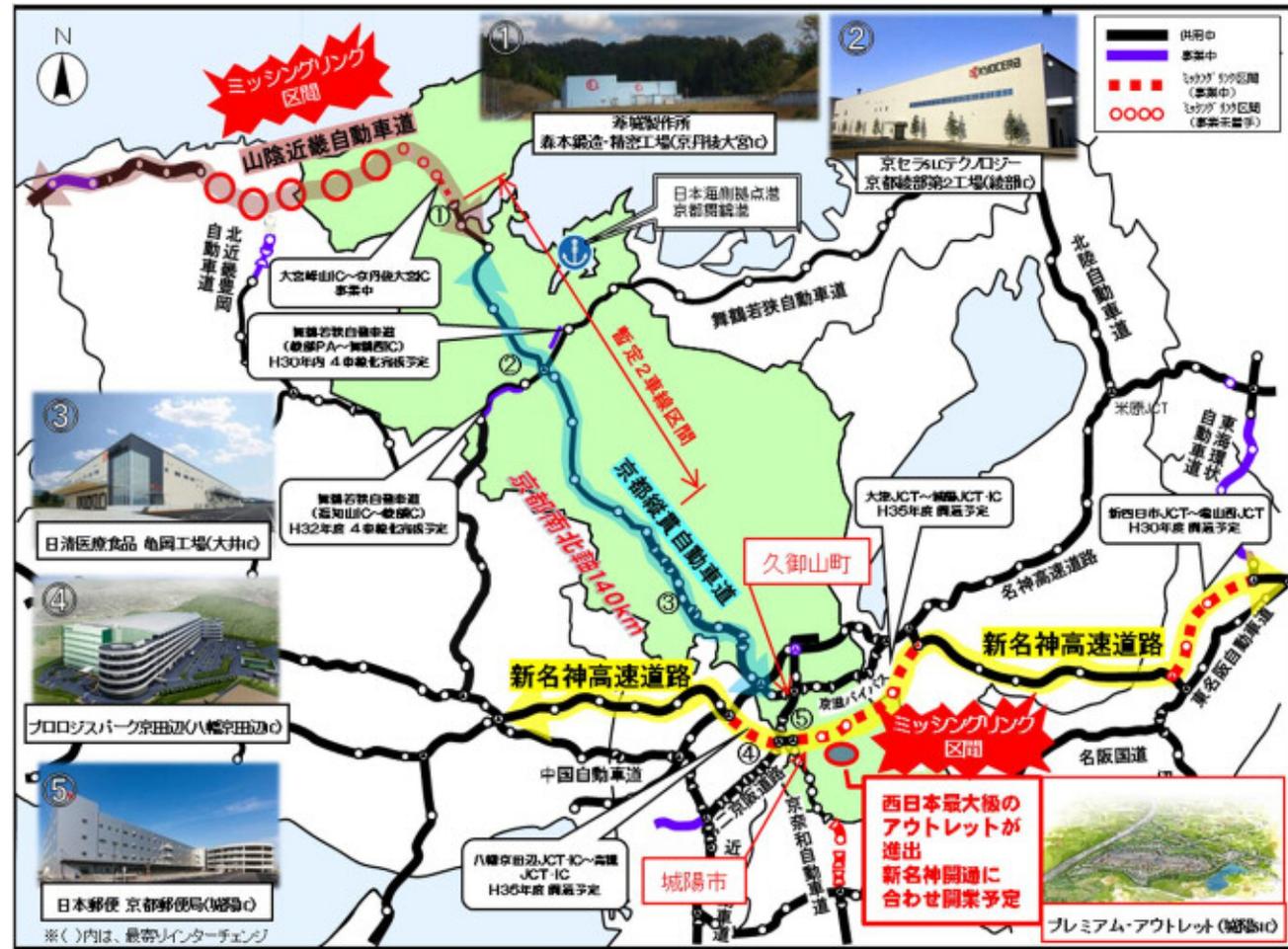
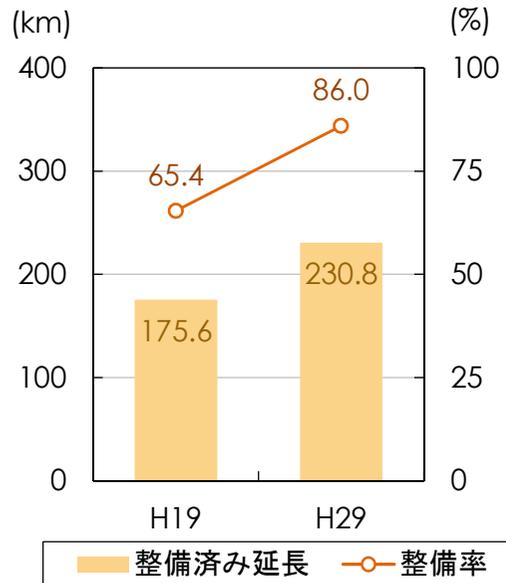
・ 高機能性舗装の整備状況



- ▷ 車両の環境性能が向上したこともあり、改善が進んでいる。
- ▷ 自動車の電動化の更なる進行、シェアリング等の考えも生まれてきており、結節点整備の対応も考えるべき

地域の活力と魅力の向上

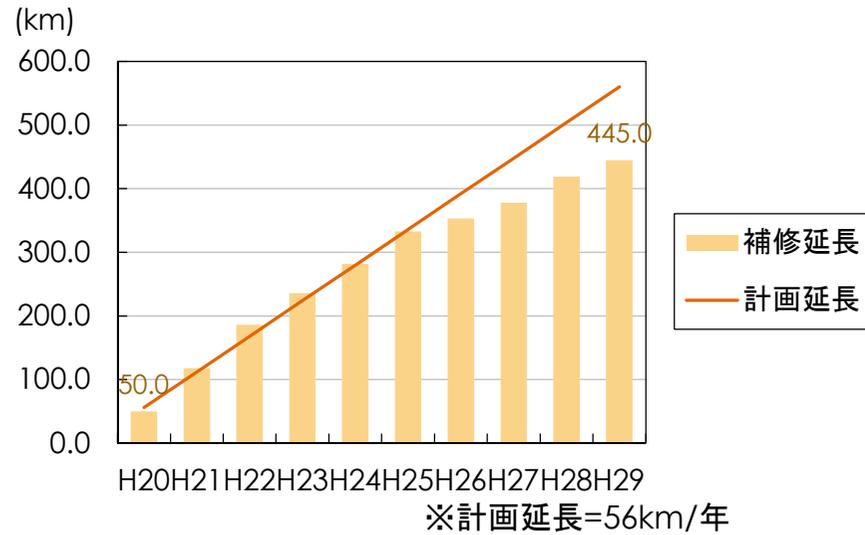
・ 高速道路の整備状況



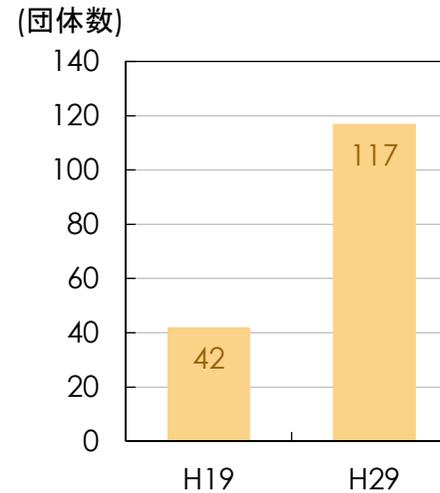
- ▷ 京都縦貫道の供用により、企業進出、観光の広域化等の効果
- ▷ 南部の面的渋滞対策は成果不十分だが、東中央線がまもなく開通。宇治木津線等の今後のネットワーク整備も緒についたところであり、計画的な道路整備が必要。

維持管理

・アセットマネジメント（舗装）



・さわやかボランティア・ロード事業の状況



- ▷ 全国に先駆けてマネジメント計画やサポートセンター、府民協働の仕組みを構築
- ▷ 法定点検の一巡を踏まえ、新技術による効率化等で持続可能性を確保していくことが必要