

京都府将来道路ネットワーク検討委員会 第3回委員会議事録

日時：令和元年6月5日（水）午前10時00分～午前11時10分

場所：ホテルルビノ京都堀川「アムール」

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、宇野委員、岸田委員、塩見委員、中川委員、松島委員、村上委員、田中委員、谷口委員
（京都府建設交通部）大石技監、渡邊道路計画課長、村田道路建設課長、片岡道路管理課長、井上道路計画課高速道路担当課長 他

<議事>

(1) 新たな京都の道づくり計画骨子案について

- 事務局より説明
 - ・計画策定スケジュールについて説明（資料1）
 - ・広域道路ネットワークの目的別の分類の修正について説明（資料2）
 - ・計画骨子案及び道路施策について説明（資料3、資料4）
- 欠席委員の意見紹介
 - ・全体的に公共交通との連携についての記述が少なく、交通ネットワーク全体の中での道路政策という意識が低い。
 - ・新総合計画の「③人生100年時代」「④安心できる介護・福祉の実現」の項目、健康まちづくりについては、「高齢者の単独での外出行動」への支援の記述が必要ではないか。
- 広域道路網検討部会 宇野部会長より補足
 - ・前回委員会以降、部会は開催しておらず、資料2の2ページのとおり、広域道路ネットワークに求められる道路の機能の修正案が示されている。
- 政策検討部会 岸田部会長より補足
 - ・先週5月29日に開催した部会において、資料3の3の内容を見直すよう意見が出ており、少し資料が修正されている。本日はこれを受けて議論していきたい。

(2) 意見交換

（委員）資料4の「◆具現化する方策、事業、基準、計画等」の欄に記載されている内容の書きぶりが、中には場所や地域を特定された政策ともう少し一般的に書かれたものと両方ある。前回の議論の中で、このターゲットは10年後くらいのイメージということだったので、この中でもすぐに取りかかるようなものと、10年までには何らかの形で具現化するけれども今の時点では未定のものがあると考えているが、これらを区別しないで並ぶ形でいいのか。

（事務局）固有の名前が出ているところはある意味ターゲット的に限定された所の施策

であり、また幅広い表現となっているのは京都府全体を捉えるような施策と考えている。あまりにも個別的な表現になっているところは修正が必要かと思うが、できるだけこれに沿った形で表現したいと考えている。

(委員) ここに書くのは基本的には個別の事業まで落とし込むのではなくて、どちらかというところと一般的にこれから10年でやります、ということに記載するという方針か。

(事務局) そのように考えている。これよりレベルを落としたものが、1つの個別の事業になるので、それは次のステップに入ると考えている。

(委員) 資料4の表について、新総合計画の中の基本計画20個と道路政策が一对一の対応ではなくていくつか集約されてまとめられている。例えば、①と②や、③から⑨であればこのようなまとめ方でいいと思うが、⑯の災害対応と⑰の犯罪事故とは、道路としては少し別の内容になるため、検討が必要ではないかと思う。⑯の災害は、リダンダンシーや耐震化等であると思うが、それと⑰を一緒にしたのはどういう意図があるか。この基本計画からの集約の仕方についてはどういう考えか。

(事務局) 災害と犯罪の区分けの件は、性格的にも若干視点が違うのかなということもあるので、これは分ける方向で調整をさせていただきたい。

(委員) 具現化する方策というのは、それぞれ個別にあげられているが、それがこの基本計画とは完全に一对一になるようなものなのか、それともいくつかの具現化する方策は複数の基本計画の中に含まれるようなものなのか、これらの集合関係はどう整理されているか。

(事務局) 具現化する方策については、中間案に記載するレベルで細かく見ていくと、おそらく色々なものに絡んできて、違うところにも同じ方策が出てくることになると思う。

(座長) 最終のアウトプットの情報を共有しておかなくてはならないと思うが、文章化された新プランのイメージとしては、第3章の色々な個別の政策を書いていくところのストーリーと資料4を合致させるというイメージということではないか。

(事務局) 座長が言われるとおりであり、これが題目になり、そこに肉付けをした上で、中間案では個々の事業等に展開していくイメージを考えている。

(座長) 先ほど質問のあった、一つにまとめるのか分けるべきか、ということは、文章を書けばはっきりする。今日の時点は、そこまで熟していないということ。次の中間案ではパブコメも実施することから、この文章化したものが出てこないといけない。次の部会において議論するわけなので、残りの厳しい日数の中で頑張らなくてはならない。

(事務局) 限られた時間だが、本日頂いたご意見を参考に急ピッチで進めていきたい。

(委員) 今の座長や委員の意見と関連すると思うが、例えば、資料4の2枚目の「交通渋滞の解消」について、これを具現化する方策がこれでいいのかと疑問に思う。ピッ

グデータの活用は確かにそうかも知れないが、交通渋滞解消というのはもっと色々な側面があるのではないかと。また、交通渋滞解消というのは、確かに「環境にやさしく安心・安全な京都府」という面はあるが、それだけには留まらず、「豊かな産業を守り創造する」という項目に非常に関連してくるのではないかと思う。そのあたりの項目間のバランスのチェックが必要。また、トップダウンとボトムアップの両方をやらないといけないかなと思うので、この10年間で実際にできそうなもの具現化する方策を並べてみた時に、それを組み合わせると一体何ができるのか、という観点での見直しも必要と感じた。

(委員) 資料4の1ページ目の「文化の力で新たな価値を創造する京都府」について、京都市でも文化を基軸に街づくりをしていこうということを考えており、この項目は京都市としても非常に大切な取り組みかと思う。我々も新たに歴史的景観の保全の取組として去年の10月から寺社仏閣周辺の建築物等の規制をしているが、それだけではなく、併せてそれらの参道などは、道路の美装化にも努めることで、周囲の街並みを向上させる取組をしている。最初の取組として北野天満宮の御前通で石畳風舗装を実施した。従来の石畳を石畳風舗装にすることでかなりコストダウンになり、さらに、石畳風舗装によって周辺の街並みが向上するという印象をもっており、できればこういうことを進めると、京都府全体の文化力が向上するのではないかと思うので、是非頑張ってください。また、⑯の「災害に強い地域」について、京都市の中でも将来道路ネットワークの検討の中で、リダンダンシーの話は非常に大事かなと思っており、事例で西側の「京都⇄亀岡」というところは触れているが、東の「京都市⇄大津市」についても、京都府総体としての防災機能の向上に資するのではないかと思うので、是非検討いただきたい。

(事務局) その部分が欠落していた。実際に正案を作る際にはその辺も配慮しながら、京都府周辺部といった表現になるのか、列挙するのか、検討しカバーさせていただきたい。

(委員) 地域振興計画をあわせて策定中と聞いているが、それと本計画との関係というのはスケジュール的にはどうなっていくのか。トップダウン的になるのか、ボトムアップ的になるのかということがあると思う。また、一昨日の新総合計画の策定懇話会において、新総合計画の下に5つの広域まちづくり構想というものが提案され、「北山「文化と憩い」の交流構想」というのは部分的すぎる」という疑問符がついていたが、こういうそれぞれのエリアと今回のこの道路の関係というのは整合が取られているのかいないのか。一昨日出てきたところなので、おそらくこれからなのではないかなとは思いますが、新総合計画の検討の方が先に進んでおり、スケジュールを考えるとそれについていけるのか気になった。

(事務局) 今ご指摘いただいた地域振興計画や広域まちづくり構想は、並行して資料をまとめていたところがあり、そこについてはこれから詰めていきたい。当然、これら

の地域のやりたいことに沿って、具体化策に事業としてもしっかりと盛り込んでいきたいと思っている。先ほどご意見のあった道路政策自身は、個別の地域振興計画のもう一つ上にあるものだと思うっており、具体的に各地域に落とし込んだところでしっかりと反映していきたいと考えている。

(座長) 新総合計画の中間答申はまとまったのか。

(事務局) 中間案として概ねまとまったところであり、先日の懇話会の議論を踏まえて、6月議会において御審議いただく。

(座長) 今までそれを待っていたところがあるので、エンジンがかかるということか。

(委員) 資料2で広域道路ネットワークのイメージ等の整理をしているが、ここで言う拠点は具体的にこういうものだと設定し議論を進めていくのか、一般論として終わるのか。また、このネットワークのイメージを資料3とか資料4の中にどのように反映しているのか。例えば物流、人流、防災といった点を設定すると書かれつつ、この資料3や4の中にどういうふうに分離されてちりばめられているのかがわかりにくい。このように結ぶことによって新たな20年後の社会像の実現に繋がる、という関係性がわかりにくいので、資料2のネットワークの議論の内容をもう少しわかりやすく資料3や4の道路政策のところ、中間案では反映していただきたい。

(事務局) 次回の広域部会の中で拠点の案を示していきたい。

(委員) この拠点を結ぶ、ここは高速で結ぶ、というイメージが出ているということか。

(事務局) 中間案の中では、このイメージに基づいて例えば北部、中部、南部とある程度のブロックで拠点をピックアップし、道路政策と結びつけていくというイメージを考えている。

(委員) 基本的には20年後の社会像に繋がっていくということか。

(事務局) そのように考えている。

(座長) イメージも全くゼロからは始めるわけではなく、前の計画も参考にしなければならない。前の計画により進めてきた道路政策の何が新しく変わるのか、次の10年を目標として何をポイントとし、どこに焦点をおくべきか、ということが大事かと思う。10年経つと老朽化も進むし、例えば福知山の工業団地でもだいぶ老朽化が進んでおり、その辺りのフォローアップといった視点がいる。次の10年をみるときに、何をポイントとして置いていくのかを計画の中で目立たせる等の工夫をしてもらいたい。

(委員) 資料3の3章について、先日の部会から大きく変えてもらったが、文章化していき、それを元に今からまた議論をしていく。その際には、先ほどの発言にあったような、この10年位でできること、もう少し時間がかかることを整理し、また、地域振興計画というのがどう入ってくるのか、京都独自の地域性も入れながらまとめていくことを考えている。また、10年経てば時代も考え方も変わってくるので、5年で中間チェック、10年程度で見直すなど弾力的に対応できるような計画が書けたらと

考えている。厳密に決めると出口がなく見えないような気がしているので、皆様のご意見をいただきながらと考えている。また、欠席委員から「全体的に公共交通との連携についての記述がない。交通ネットワーク全体という意識が低い。」とのご意見があったようであるが、資料4の⑫から⑮に記載されている交通結節点の利便性向上として、北陸新幹線等の駅と道など、上手く道路を拠点にしてまちづくりをしていくことができるのではないかと考えている。また、工業団地に企業は多数入っているが、どこから工業団地に働きに来られているのか、工業団地周辺の人口は増えていない。やはり京都に住んでもらうことも考えながら地域振興と併せて整理していかなければならない。時間がながい、議論していきたい。

(座長) 公共交通については、資料3の3章、(1)のところで、少し言葉を替えて、公共交通に関する内容を記載してみたらどうか。

(委員) 物流というと広域に物を運ぶという視点があり、広域物流に関しては、先ほどの説明にもあった重要物流道路があり、これは国交省が指定し運用が始まっている。今回は京都府の計画であり、府域の中だけで広域の物流というのは語りきれないのではないと思うが、広域物流に関する政策的な部分は、この資料4の⑫から⑮の具現化する方策で、高速道路の多車線化やダブル連結トラック、隊列走行への対応などでカバーされていると思う。特に、「豊かな産業を守り創造する京都府」の●道路政策のところで、一番目に物流の効率化をあげているというのは、物流という点では非常に画期的だと思う。一方で、前回委員会でも話したが、ラストワンマイルと呼ばれている端末物流の所について、資料4の③～⑨の道路政策の部分で、中山間地域における人流・物流の確保と記載されており、またここで物流というキーワードを入れているものの、端末物流を最後どう届けるかというところで、道路をどのように造り、使っていくかという視点はなかなか難しいと思っている。この中山間地域においては、高齢化が進みなかなか人が出歩けないということがあり、いかに物流を確保していくのかという視点が大切と思っている。今、日本全国どこでも問題になっており、古くて新しい問題だと思うが、都市内の端末物流では、路上で荷さばきが行われているといった細かい部分についても道路政策としては改善していくべきだと思っており、中山間地域に限らず都市内物流も含めて、最後届ける部分の改善というところも道路政策に盛り込めるといいと思う。先ほど、10年後がどうなっているのかという話が出ていたが、物流をどう届けるのかということも日々変わっており、10年後の宅配がどういう姿になっていて、最後どう届けられるのかということは、予測できないところではあるが、都市内でどう届けられるのかというところでの道路の役割は決して無くならないと思うので、今後この計画案を文章化する中で、都市内端末物流といったこともキーワードとして入れるといいと思う。

(委員) 物流における役割分担について、逆質問のようになるが、今、小口配送が増えているので、最後ラストワンマイルは小型トラックでということだと思うが、大規模な拠点から段階的に小型化していくのか、1箇所に来てそこから全て小型でいくのか、

そういう方向性はいかがか。そういう方向性があれば、それを道路施策に反映することができると思う。また、将来の見込みのようなものがあれば教えていただきたい。

(委員) 将来の見込みまで話すことは難しいが、委員から話があったとおり物流施設の大型化や土地利用の高度化等がここ10年くらいで進んでおり、インターチェンジの周辺への大型物流施設の立地も進んでいる。一方で、ここ数年では宅配クライシスと言われているように、ドライバー不足や再配達の問題など人手が足りない中でどう解決していくのかということで、都市部にデポを設置し、ラストワンマイルのところは、短距離を多頻度で配送するという動きも出つつある。そのため、郊外部への効率の高い大規模な物流施設の適切な立地誘導等も今後は引き続き必要になると思うが、おそらく今の流れでいくと都市部の、あるいは中山間部の集落の中核的な部分にデポがいくつかでき、そこから荷物を配送していくという動きが一般化していくのではないかと思う。今、Ma a S (Mobility as a Service) という、車を持つのではなくサービスを利用するという言葉が出てきているが、物流もそうなりつつあり、実際届けるのは特定の宅配業者のトラックではなく相乗りして配っていくとか、まさにその部分は自動化できるのではないか、という動きもある。10年後20年後となると、最後の運び方は変わってくると考えるが、現状では分散化、小型化が出てきているという状況。

(委員) 広域道路網に係る資料2の2ページ目について、日常生活(医療)となっているが、日常生活の話と医療は切り分けてもいいかと思う。特に、救命救急の話と通勤・買い物のような日常生活の話とでは違ってくるかと思うので、可能であれば切り分ける議論を今度部会でしたい。また、速達性・定時性とまとめているが、表の箱の中で分けて表記するような状況になっており、要は求めている部分も違うというのがあるだろうから、これもできることなら2つに分けた方がより理解しやすくなるのではないかと思われるため、部会で議論することとしたい。

また、資料4の「⑨コミュニティが大切にされる社会」のところに記載されている自動運転の対応のイメージがどういうものなのか。10年というタイムスパンで考えた時のコミュニティにおける自動運転というと、ラストワンマイルのような話を想定されているのかどうか。ここで自動運転を書くとなると、幹線系のところはいらぬのかという話とも関係してくるので、このあたりどう考えているのか。

資料3の広域道路ネットワークについて、先ほども話があった隣接県との連携、つまり、京都府域だけのネットワークではなく、京都府の道路を上手く使おうと思うと隣接の府県との連携も必要となるので、その視点の話を広域道路ネットワークの中に入れてもらいたい。

(事務局) 資料2について、速達性・定時性の件や日常生活についても医療だけではなく通勤等色々な場面があると思うため、その切り分け方については、次の広域道路網検討部会においてご意見をいただきたいと思う。

次に、コミュニティの中の自動運転のイメージについては、委員から、中山間地域

における人流の部分、特にお年寄りの人の動きの手段が全然ないという状況になっているという声を聞き、そういった地域での人の動きをカバーするには、自動運転というのも1つの手段になるのではないかとということもご意見をいただいた。タクシー会社が無くなったというような、かなり深刻な状況のようであり、自動運転は、今後10年くらいの間には出てくるだろうというイメージでここに記載している。

また、隣接府県とのネットワークについては、当然必要な施策だと思う。特に京都府の周囲には他府県と連絡するようなネットワーク、重要な国道があり、そういったところで整備できていないところが沢山あるため、今後10年の中で取り組んでいかなければならないテーマの1つかと考えているため、この●の中でも表現できるように考えていきたい。

(委員) 自動運転のところは、欠席委員からのご質問の答えになるのかはわからないが、そういう意味では公共交通を補うという観点での自動運転をコミュニティの一部として捉えていきたいと思うため、足していただきたい。

(座長) ガソリンスタンドが無くなってくると、ガソリン車を走らせる時代でもなくなってきつつある。EVも考えなければならない。自動運転に関する問題は自治体だけでできる話ではないし、京都府だけでもできる話でもない。矢継ぎ早に国の方からモデル事業等の話が出てくる可能性があり、そういうモデル事業にいち早く取り組んでいただきたい。後になればなるほど費用がかかることになる。そういうアンテナを張っておくことが大事であり、いつでも情報を常に持って、取ってくるという体制が必要かも知れない。そのアンテナを張ることを忘れないためにもここに書いておいた方がいい。京都府の北部は過疎先進地域であり、そういったモデル事業が取れる可能性は高いので是非頑張ってください。

(事務局) 今座長が言われた部分は交通政策課が取り組んでおり、具体的には伊根町や南山城村では、この自動運転の1つ手前のグリーンスローモビリティ、電気で地元の方が運転できるような、タイプも10人ほどが乗れるようなものから小さい物も含めて実証実験を始めている。庁内情報の連携を密にし、次に向けてこの部分は充実できるようにしていきたい。

(委員) けいはんなは、スマートシティの国交省の先行モデルプロジェクトに選ばれたと、冒頭のあいさつでもあり、何かにつけ実証実験の場となっているが、京都府全体がスマートシティ化をはかっていくことが必要ではないか、けいはんなからその成果を展開していき、20年後には府下全域にスマートシティ化が普及していければ良いと思っている。この4つの社会像における「産業を守り創造する」という部分では、物流においてはおそらくダブルトラックや自動運転化などスマート化していくのではないかと考えており、全体をくくる部分でスマートシティに向けて何をやるのかということを書き記述するのがいいのでは、と考える。また、けいはんなを対象にということだが、所管が商工労働観光部であり道路に関しては専門外だろうから、是非連携を取っていただきたいと思う。全体をスマートシティ化するのであれば、部の横断的なスマートシティ推進部みたいなものがあった方がいいのでは、とも思った。

(委員) スマートシティに対応する具現化する方策の欄には、カーシェアリングしか記載がなく、スマートシティに道路から出てくるのはカーシェアリングだけなのかという理解をされてしまいそうなので、もう少し道路政策としてスマートシティにどういう貢献ができるのかというのを考えていただきたい。

また、警察庁から交通安全施設、信号の整備指針が出ており、それを受けて信号の撤去が検討されるようになってきている。信号に変わる交差点の整備、例えばラウンドアバウト等は道路側でやるべきことだと思うので、無信号交差点での安全対策を①、②や⑩に対応するものとして、いわゆる交通事故危険箇所への安全対策だけではなく、そういった信号に頼らない交差点の安全確保をしっかりすると、これからの方向として非常に重要かと思う。

(委員) ③から⑨のところの具現化の方策で狹隘道路の解消というのがあるが、京都府と京都市の置かれている背景の違いだと思うが、京都市が狹隘道路の解消ということになると、どちらかというところと密集市街地の防災機能の向上みたいな話が切り口となり、逆に人とコミュニティという話になると、細街路・路地等の人間関係をどう残していくかという話に進んでいくが、防災という意味ではなくて、ここで狹隘道路が出てきている具体的な道路はどのようなイメージか。

(事務局) 確かに京都府と京都市の違いがある。ここに入れているのは、中山間地域における人流・物流の確保ということがある。中山間地域の京都府の道路では2車線確保できていない道路がまだ沢山ある。前の道づくり重点プランの時に、そういった箇所における1.5車線的整備という、狭く離合もできないようなところを、通りやすくしようというような新しい取組をはじめたため、そういった部分でこれを書いている。確かに京都市における切り口も大事だと思うので、検討させていただく。

(座長) 先ほどの意見で補足することはあるか。

(事務局) 先ほど委員から意見のあった物流について、参考資料1の5つの広域まちづくり構想の中にも1つ大きな項目立てで、「新名神を活かす「高次人流・物流」構想」というテーマを建設交通部としても上げている。そういった意味合いからも今回この章立ての中の⑫～⑮の中でもやはり物流については特に一番目にあげているので、また今後とも物流に関連する道路施策はこうあるべきだという意見をいただければ、参考にさせていただきたい。

(座長) 文化というのは難しいが、他に何かないだろうか。

(委員) 前回の部会から資料を少し修正してもらった。最初は文化イコールスポーツだけだったが、もう少し街の景観や、そういったことを考えた道路空間整備、歴史・伝統といった京都らしさをキーワードに修正した。もちろんスポーツも文化ではあるが、スポーツは前半の他の項目にも記載があるのでこのような整理をしている。

(座長) スポーツはコミュニティなのか文化なのか。

(事務局) 新総合計画のまとめ方がこのようになっており、これにより整理している。曖昧な感じにした方がわかりやすいか。

(座長) 一対一で100%対応するというのではないと思う。

(事務局) 政策部会で岸田部会長からもご意見をいただき、京都らしさというのはどんな感じかを議論し、今回この点を書き加えた。今回のテーマの中にはスマートシティや自動運転というような最先端の話がある一方で、京都らしさである歴史や文化、道でいうと旧街道といったところは大切にしていきたいところなのかと思っている。またそういったものに絡めた施策として、ここで何か表現できればと考えており、今の段階ではこういった項目立てにしているが、中間案の中では旧街道の復活など、色々なものをテーマ立てしていきたいと思う。

(委員) 文化に関する現状分析・課題が、外国人観光客の増加となっており、文化が観光のみということではないのだろうが、観光にしか焦点が当てられていない。文化とは、もっと魅力的な部分だと思うので、文化が京都府にとって何に役立つのかというところで膨らませていただきたいと思う。

(委員) 間違っているのかも知れないが、色々な新技術の開発などの文化の発信を京都からしていくことが重要かと思う。そういった集会等がスムーズにできるような施設が京都市にはたくさんあるが、例えば宮津の方で合宿やセミナーができる施設等を受け、そういったところで文化を発信していくということを考えてもいいのかと思う。

(座長) 京都北部の山陰近畿自動車道は、高速道路の整備として日本で最後になるかも知れないという危機感がある。これはもう少し頭出しをきちりとしておいた方がいいのではないか。着工に向けて努力するとかいうような力強い表現は残しておいた方がいいように思う。今の資料4ではそこが抜けているのかな。書くとしたらどこだろうか。

(委員) この骨子案の立て付けからすると、資料3の3で書かれていることを説明するための4の広域道路ネットワークだと思うので、そういう意味では3の中で全体的なバランスというか、座長が言われたミッシングリンクといったことが書けるのであれば書いた方がいいのではないかなと思う。書くのであれば、資料4の⑫～⑮の辺りが関係するところだと思うが、部会の中では逆に書いてしまうのはどうか、という議論もあったので、ちょっと慎重な判断がいるのかも知れない。

(事務局) 本日頂戴した意見を反映し、6月12日開会の京都府議会6月定例会における危機管理・建設交通常任委員会において、本計画の骨子案という形で報告させていただく。またその際には検討の経緯として、本委員会のやりとりについても適宜紹介させていただきたいと考えており、御了承願いたい。

今後、両部会を開催し御議論いただき、次の第4回委員会においては、今より一歩進んだ中間案を提案させていただきたく考えており、よろしく願いたい。