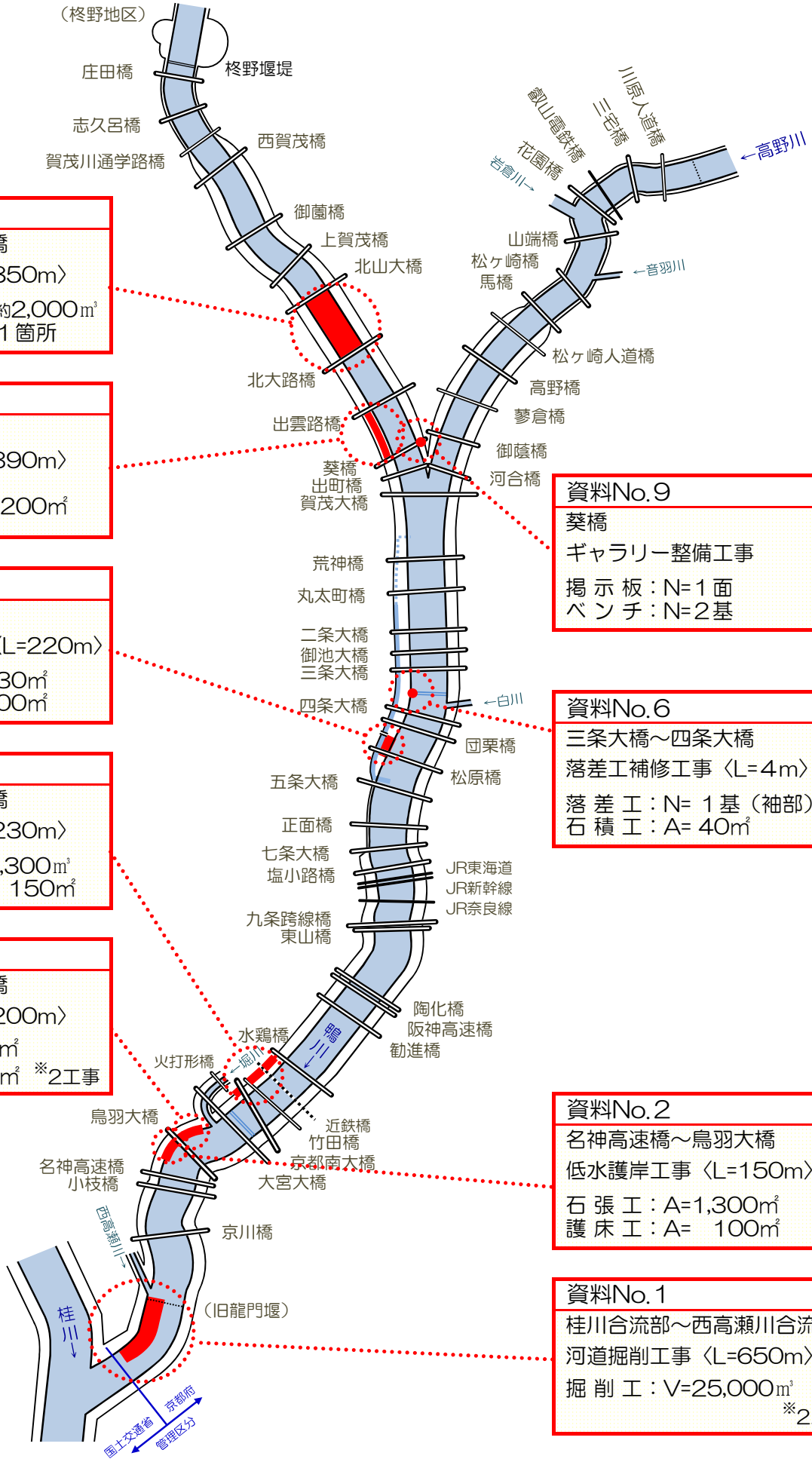
資料2

平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

1　安心・安全の鴨川をめざして			資料
治水対策			
桂川合流部～西高瀬川合流部	河道掘削	施工準備中	1
名神高速橋～鳥羽大橋	低水護岸整備	施工中	2
鳥羽大橋～大宮大橋	低水護岸整備	施工中	3
京都南大橋～水鶏橋	高水護岸整備	施工中	4
公共空間整備			
松原橋～仏光寺	園路整備	施工中	5
適切な維持管理			
三条大橋～四条大橋	落差工補修	施工中	6
葵橋～出町橋付近	園路補修	施工中	7
北大路橋～北山大橋	中州管理	施工準備中	8
2　千年の都・京都の美しい鴨川をめざして			
全区間	河川区域内行為の指導等	継続実施中	―
3　より一層多くの人々から親しまれる鴨川をめざして			
葵橋	ギャラリー整備	施工中	9

平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況



資料No.8
北大路橋～北山大橋
中州管理工事〈L=850m〉
堆積土浚渫工：V=約2,000㎥
落差工補修工：N=１箇所

資料No.7
葵橋～出町橋付近
園路補修工事〈L=390m〉
園路舗装工：A= 1,200㎡

資料No.5
松原橋～仏光寺
高水敷(公園)工事〈L=220m〉
園路舗装工：A= 530㎡
張　芝　工：A= 500㎡

資料No.4
京都南大橋～水鶏橋
高水護岸工事〈L=230m〉
連節ﾌﾞﾛｯｸ工：V=1,300㎥
石　張　工：A= 150㎡

資料No.3
鳥羽大橋～大宮大橋
低水護岸工事〈L=200m〉
石張工：A=1,820㎡
護床工：A= 190㎡ ※2工事

資料No.9
葵橋
ギャラリー整備工事
掲 示 板：N=１面
ベ ン チ：N=２基

資料No.6
三条大橋～四条大橋
落差工補修工事〈L=4m〉
落 差 工：N= １基（袖部）
石 積 工：A= 40㎡

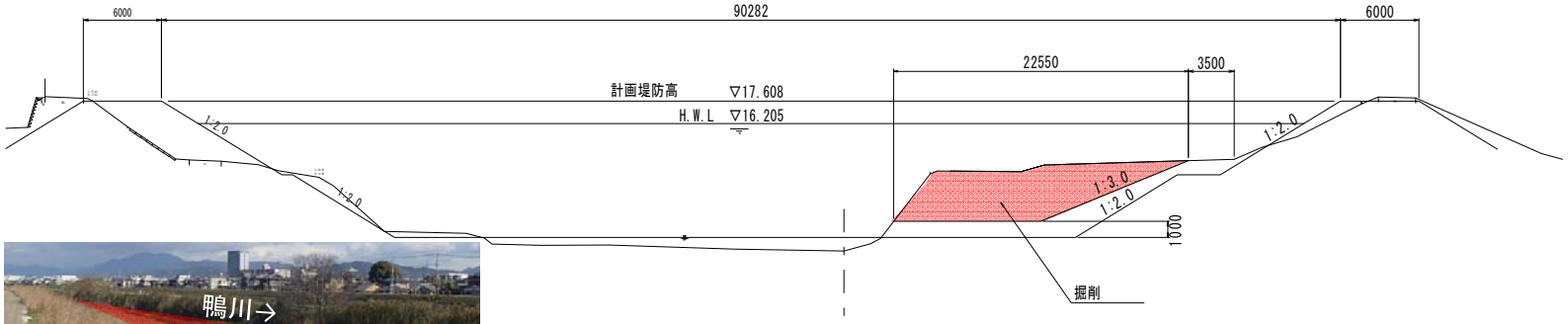
資料No.2
名神高速橋～鳥羽大橋
低水護岸工事〈L=150m〉
石 張 工：A=1,300㎡
護 床 工：A= 100㎡

資料No.1
桂川合流部～西高瀬川合流部
河道掘削工事〈L=650m〉
掘 削 工：V=25,000㎥
※2工事

平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

安心・安全の鴨川をめざして	桂川合流部～西高瀬川合流部	資料：１

平成25年台風18号での被害状況



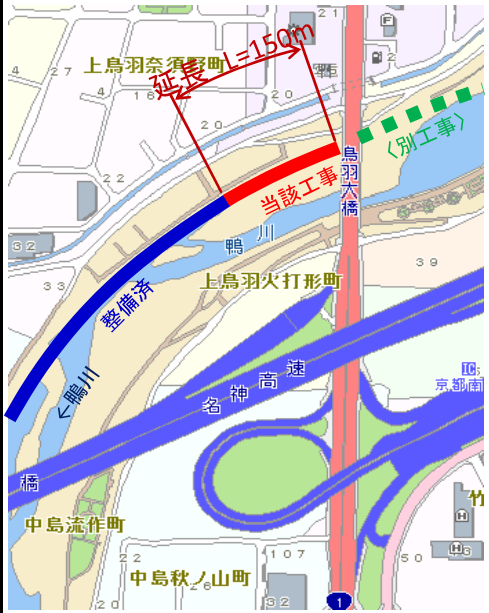
※　平水位＋1.0mを残し、上部を掘削（2工事でV=25,000㎥）

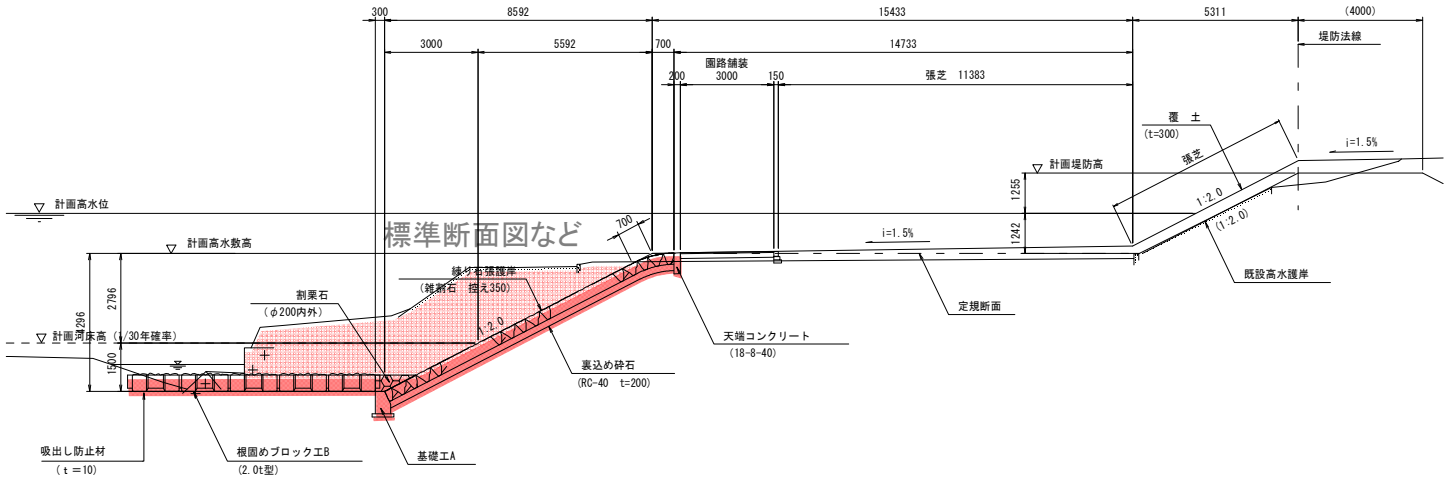
平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

1　安心・安全の鴨川をめざして	名神高速橋～鳥羽大橋（右岸）	資料：２

説　明
施工中

説　明
施工中 石張による低水護岸の整備。 高水護岸・高水敷の整備は次年度以降に予定。





平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

1　安心・安全の鴨川をめざして	鳥羽大橋～大宮大橋（右岸）	資料：３

説　明

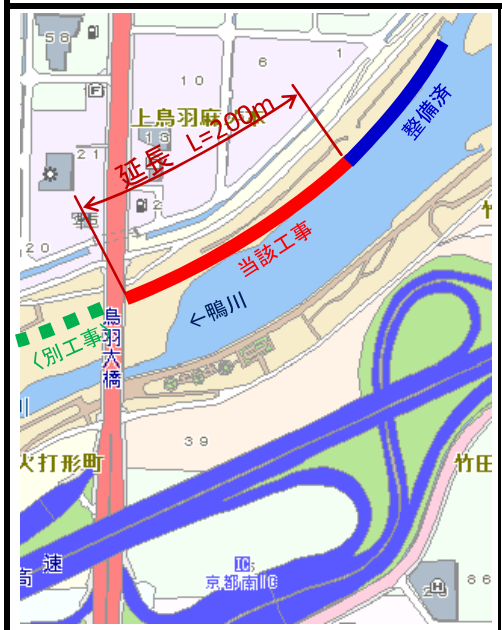
施工前

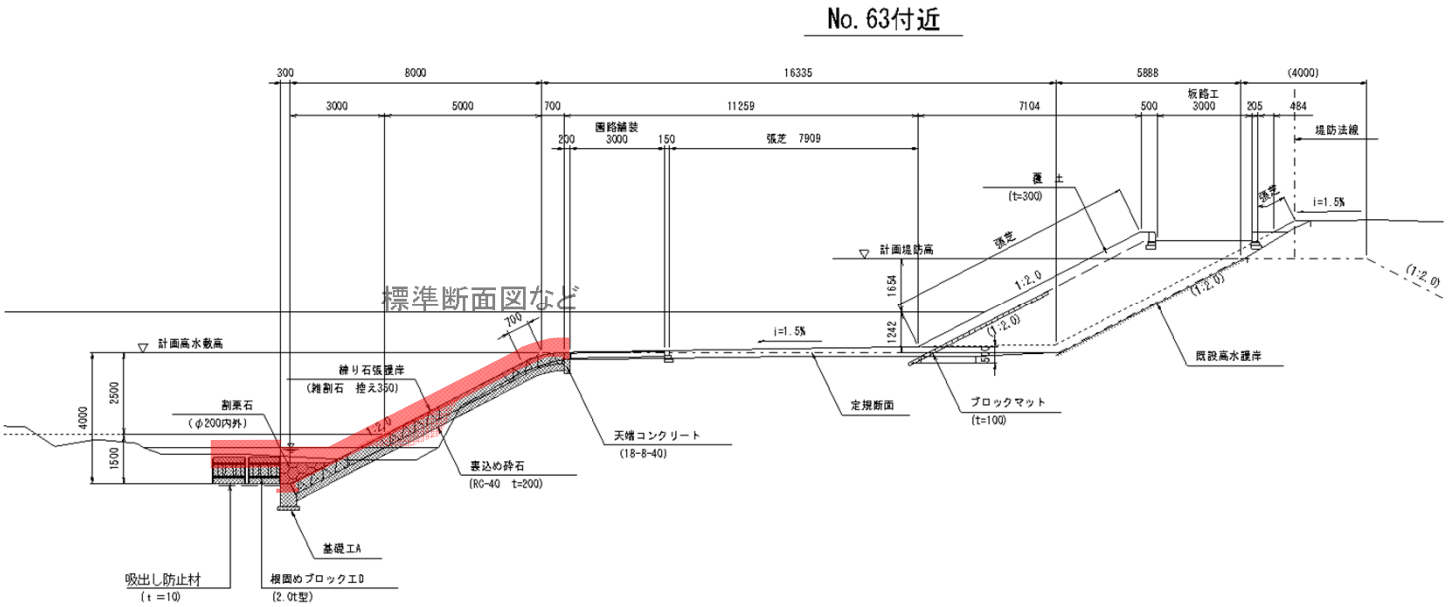
説　明

施工中

石張による低水護岸の整備。

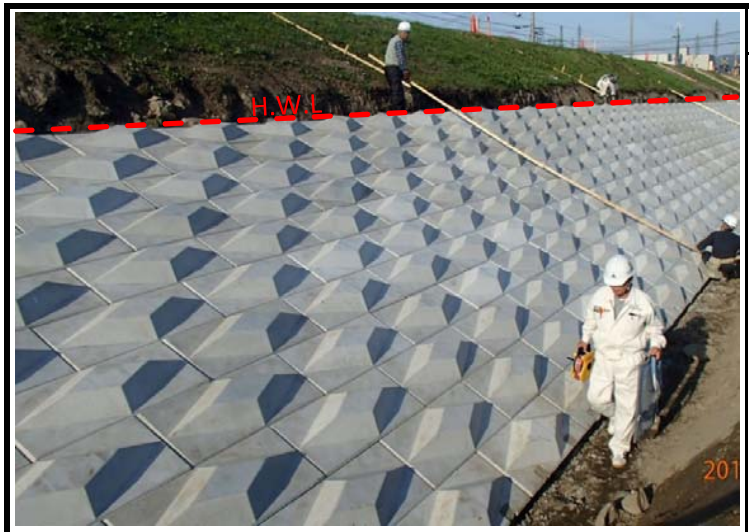
高水護岸・高水敷の整備は次年度以降に予定。





平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

1　安心・安全の鴨川をめざして	京都南大橋～水鶏橋（右岸）	資料：４



説　明

施工状況

高水護岸にH.W.Lまで大型連節ブロックを設置。

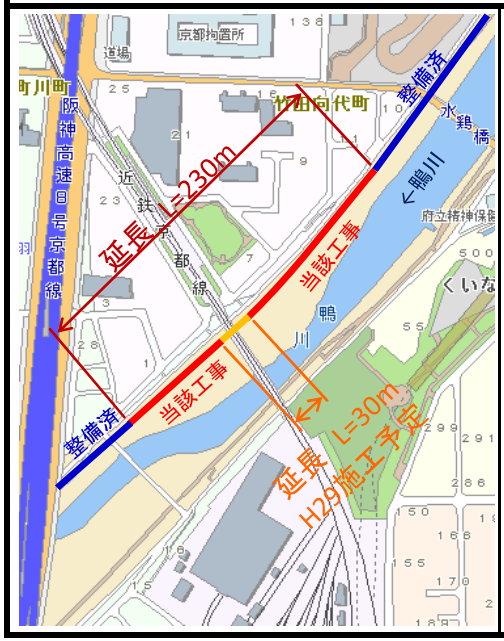
説　明

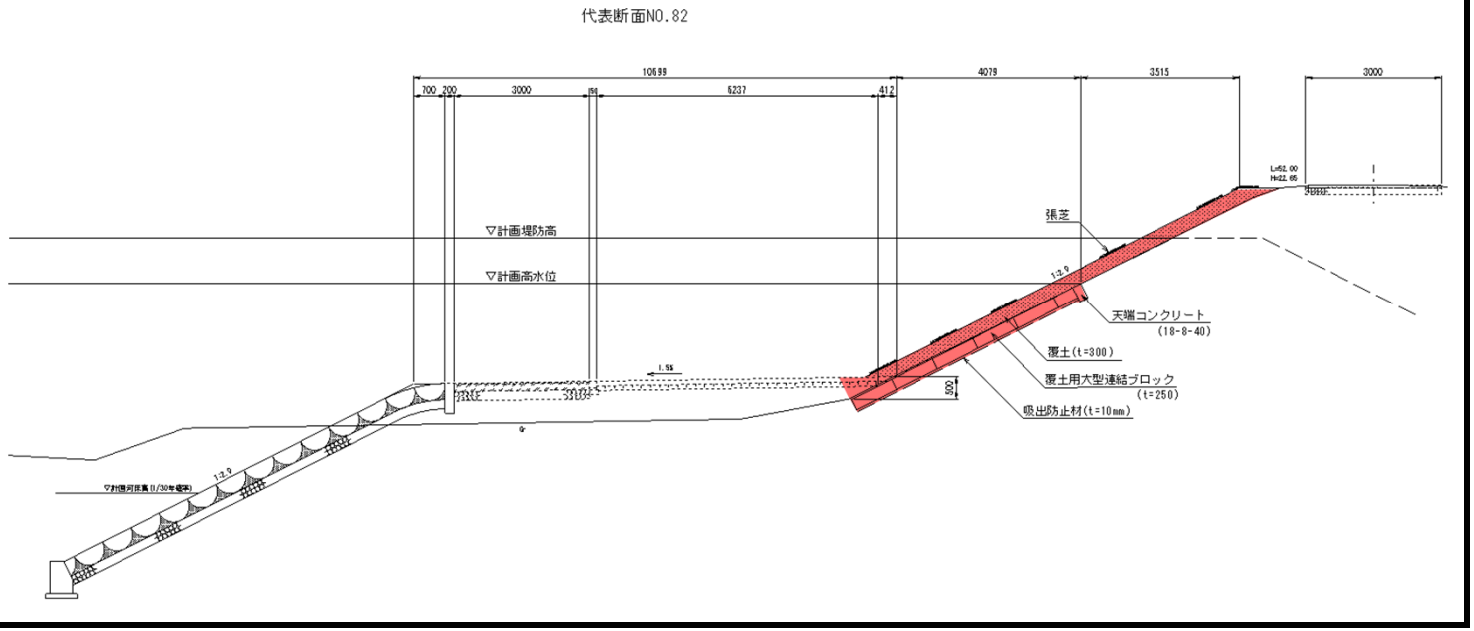
施工状況

大型連節ブロックに覆土(t=30cm)し、張芝を施工。

低水護岸は整備済。

高水敷は次年度以降に整備予定。





平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

２　公共空間整備	松原橋～仏光寺（右岸）	資料：５

説　明

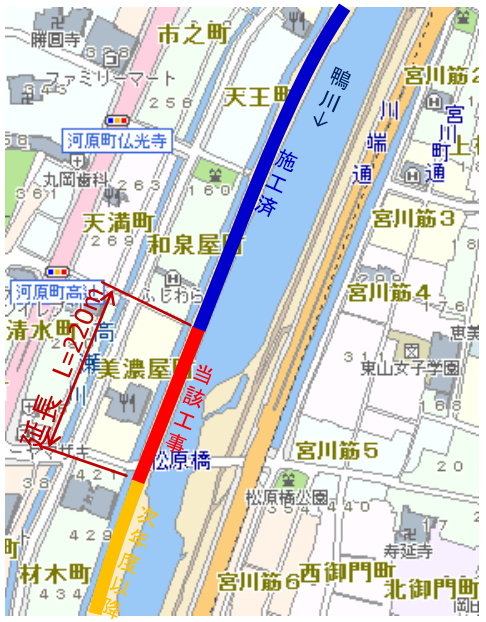
施工前

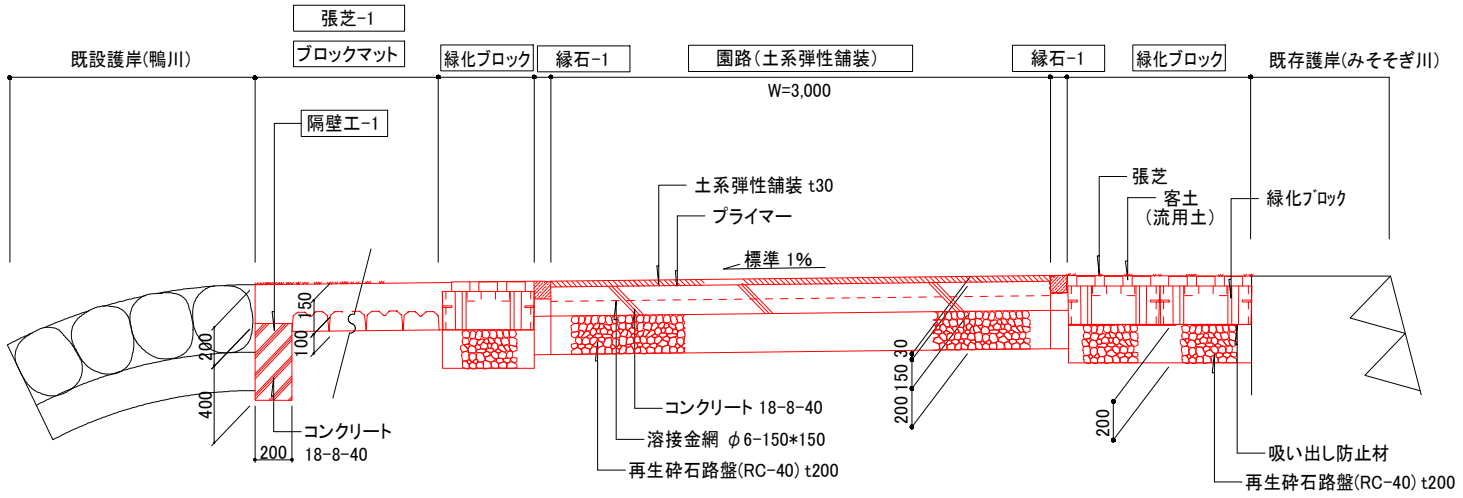
台風の出水後、砕石で応急復旧している。

説　明

施工中

仏光寺から下流に向けて園路を延伸。





平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

３　適切な維持管理	北大路橋～北山大橋	資料：６

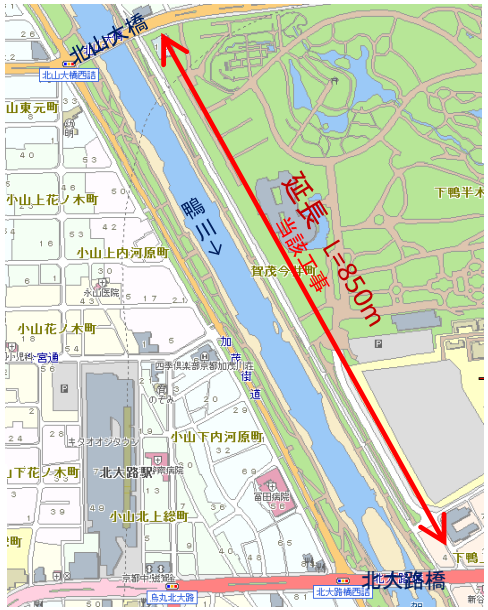
説　明

施工前

今年度、
V=約2000㎥の
浚渫を予定

説　明

施工前



〈中州・寄州管理の方針〉

鴨川：二条大橋～柊野堰堤間について
10年程度のサイクルで河床整正
を実施。

高野川：鴨川合流から三宅橋も同様。

これまで７年間でＶ＝約73,000㎥を
浚渫した。

〈北山大橋より〉

説　明

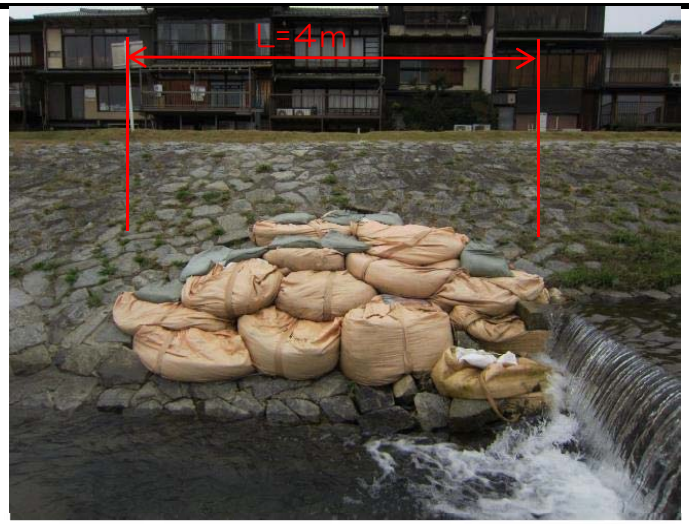
施工前

平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

３　適切な維持管理	三条大橋～四条大橋（右岸）	資料：７

説　明

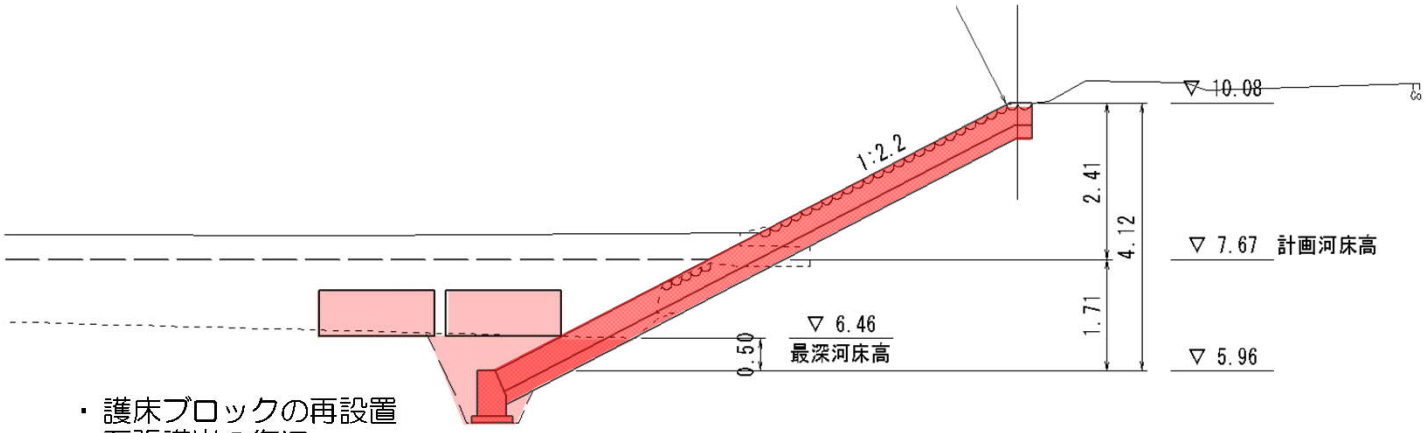
施工前



説　明

応急復旧

大型土のうによる
応急復旧を実施



・護床ブロックの再設置
・石張護岸の復旧
・落差工の補修

平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

３　適切な維持管理	葵橋～出雲路橋付近（右岸）	資料：８

説　明

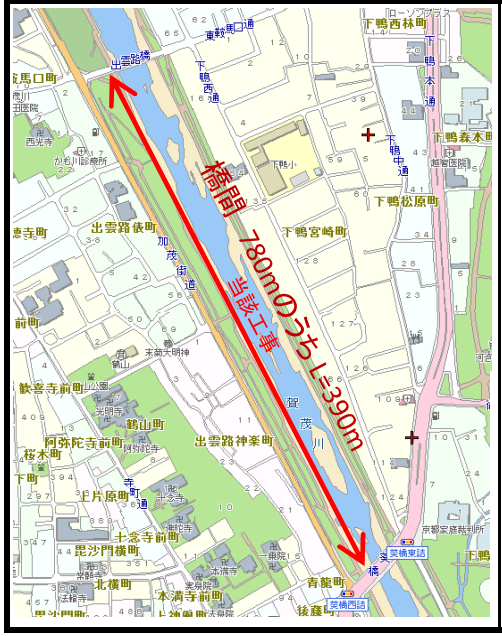
施工前

路面の歪みから「水みち」が出来、侵食が進んでいる。

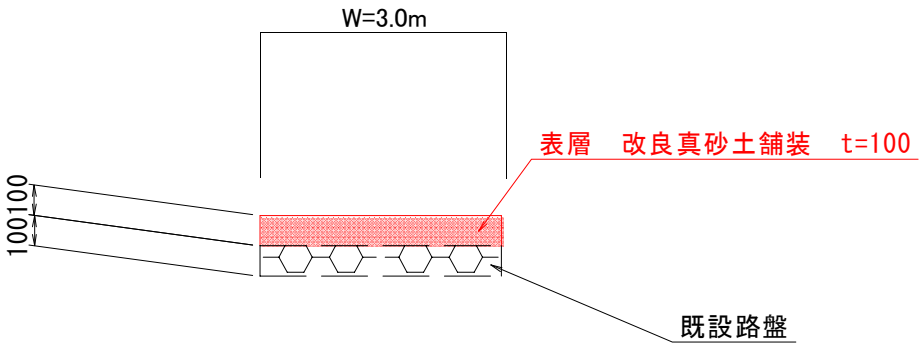
説　明

施工前

灰色の部分は既設の路盤（RC）



舗装構成図



平成 28年度　鴨川・高野川の整備状況

より一層多くの人々から親しまれる鴨川をめざして	葵橋（左岸）	資料：９

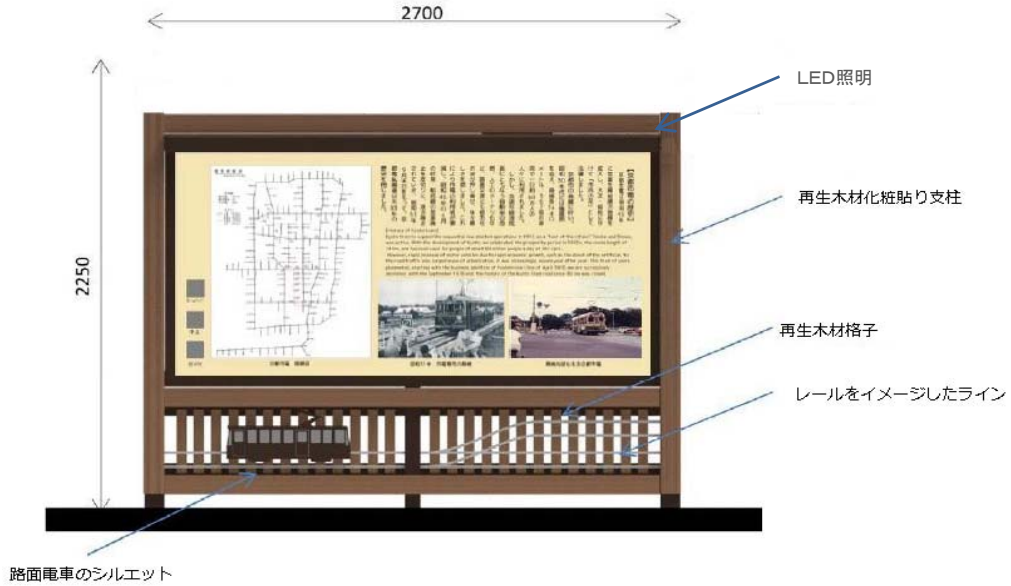
説　明

施工前

説　明

完成イメージ図

京都市電をテーマにしたパネルを設置。併せてベンチを設置。



内容は「別紙」

京都市電路線図　Kyoto City electric tramway service maps
京都市交通局　Kyoto Municipal Transportation Bureau

開通当初、市電のみが走る葵橋　『京都新聞』　1956年10月12日夕刊

The first Kyoto City tramway car to run on the Aoi Bridge after its completion
From the evening edition of the Kyoto Shimbun Newspaper on October 12th, 1956

葵橋西詰を走る京都市電　「京都市電の廃線跡を探る」1977年　中村浩史撮影

A Kyoto City tramway car running near Aoi-bashi-nishizume station
Photographed by Hiroshi Nakamura, in 1977, taken from a photobook titled, “Kyotoshiden-no-haisen-ato-o-saguru”
(exploring the discontinued service lines of the Kyoto City electric tramway)

京都市電の歴史

明治45年に営業を開始した京都市電は、明治28年創業の京都電氣鐵道株式会社から事業を引き継ぎ、次々に路線を拡大し、大正・昭和にかけて「市民の足」として活躍しました。

京都市の発展にともない規模を拡大し、昭和30年代には、路線延長は77キロメートル、車両数は３５７両、一日の利用者数は約61万人に達しました。

しかし、その後自動車の普及などが進み、市電の利用者は徐々に減少したことから、路線は順次廃止され、昭和53年９月末日、京都市電は83年の歴史を閉じました。

History of the Kyoto City electric tramway

The Kyoto City electric tramway started its operations in 1912 after it took over from the now-defunct Kyoto Electric Tramway Company “Kyoto denkitetsudo kabushikikaisha,” founded in 1895. The number and scale of service lines were rapidly expanded, and the tramway became an indispensable mode of transport for citizens in Kyoto during the Taisho and Showa Periods (1912 – 1989).

The scale of the tramway operations expanded along with the development of the city itself. During the late 1950’s and early 1960’s, the total length of the tramway network reached 77 kilometers, with 357 cars in service and a peak of 610,000 passengers taking the tram every day.

However, due to the popularization of automobiles, the number of tramway passengers gradually decreased, resulting in the discontinuation of service lines one after another. The tramway service ended in September 1978, marking the closure of the 83 year history of the Kyoto City electric tramway operations.

葵橋と市電

京都市電は、鴨川・高野川に架かる９本の橋を日々行き来していました。

葵橋は、市電が走る橋の中では、最後に開通したもので、橋を挟んだ両側には、「葵橋西詰」、「葵橋東詰」の二つの駅が設けられていました。

また、昭和31年に開通した当初は、道路が完成しておらず、市電のみが葵橋のレールの上を走っていました。

Aoi Bridge and the Kyoto City tramway

The Kyoto City electric tramway used nine bridges to cross the Kamo and Takano rivers. Among these nine bridges, the Aoi Bridge was the last one constructed. There were two nearby tramway stops: Aoi-bashi-nishizume and Aoi-bashi-higashizume stations, located at the west and east ends of the bridge respectively.

When the bridge was built in 1956, road construction alongside the tramway tracks on the bridge had not been completed yet, and only the trams were running on the Aoi Bridge.

H28.12.09