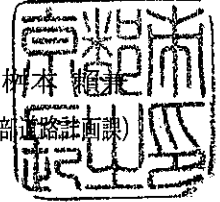




建道計 第 13 号
平成19年 5月 8日

国土交通省道路局長 様

京都市長 榎本 頼兼
(建設局道路建設部道路計画課)



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について (回答)

標記につきましては、別紙のとおり回答します。

今後の道路整備の姿を示した中期計画の作成にあたっての意見について

(平成19年5月 京都市)

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

京都市では、これまで京都市基本計画に基づき、「安らぎのある暮らし」、「華やぎのあるまち」の実現に向けて、歴史文化資産や自然環境と調和した「歩くまち・京都」の実現や多様な都市活動を支える交通基盤づくり等に向けて、道路整備を進めてきた。

しかしながら、いまだ、都市計画道路の整備率は約68%、一般国道・府道の道路改良率は約61%と、他の政令市に比べると整備が遅れているなど、本市の更なる発展と豊かな市民生活の実現に不可欠な都市基盤整備を更に推進していく必要がある。

また、平成17年2月に地球温暖化に関する京都議定書が発効し、本市においては、平成17年4月に京都市地球温暖化対策条例を施行し、平成22年度までに、平成2年を基準に10%の温室効果ガスを削減するという目標を設定した。環境への負荷を抑制し、良好な環境、資源を引き継ぐため、今後の社会資本の整備においても環境に配慮した取組を推進していく必要がある。

このような状況の中、今後取り組む道路政策の一層の重点化を図っていくに当たり、本市にとって特に優先度の高い課題への対応として、以下の7点を掲げたので、中期計画に反映していただきたい。

(1) 都市活動を支える社会基盤としての道路整備

本市は三山に囲まれるとともに、市域内に二大河川が流れているため、河川渡河部や発展著しい南部地域と都心を結ぶ道路など限られた道路に交通が集中し慢性的な渋滞が発生するとともに、大規模な物流拠点や阪神圏との交通連携が不十分である。交通円滑化の実現のため、こうしたボトルネックの重点的な解消を図るとともに、都市内幹線道路や他都市と繋ぐ広域幹線道路の整備推進、道路と鉄道との立体交差化を推進するなど、さらなる道路網の充実が必要である。

特に、完成が急がれる京都高速道路については、第二京阪道路だけでなく、名神高速道路と接続することにより、信頼性の高い高速道路ネットワークを形成することが必要である。更に、本市を取り巻く広域幹線道路と市内各地域を円滑に連絡し、交通混雑の緩和と都市の活性化を促すため、残る計画路線の重点的な事業化に向けた計画的な取組が必要である。

また、京阪神都市圏を結ぶ道路ネットワークの一部を担う京都高速道路がその機能を十分に発揮するよう、利用者の拡大とより利用しやすい料金となるよう新たな広域的な料金システムを構築する必要がある。

(2) 景観・文化などに配慮した魅力ある道路整備

本市では、京都の美しい景観を守る観点から、これまでから、無電柱化推進計画実現に向けて事業を推進している。日本の歴史・文化の象徴である京都を、国家財産として守り活かす「京都創生」の実現を図る上で、京都を「電線のない美しいまち」とするためには、世界文化遺産周辺や重要伝統的建造物群保存地区等の重点整備対象地域において、国家戦略としての先行的・集中的な無電柱化の仕組みを創設する必要がある。

また、安全・快適な歩行空間を阻害するとともに、良好な景観を損ね、まちの魅力を低下させる放置自転車等については、撤去の強化に併せて自転車等駐車を整備することにより、重点的な対策を推進する必要がある。

(3) 都心交通の円滑化のための TDM 施策の推進

本市には年間 4,700 万人を超える観光客が訪れ、観光シーズンには著しい交通渋滞が発生している。観光地を中心とした交通渋滞などの問題が、観光地の魅力の低下を招いたり、市民生活に深刻な影響を及ぼしていることから、平成 13 年度から自動車の流入抑制策として、臨時的なパークアンドライドや臨時交通規制などの交通社会実験に取り組んできた。

今後、更なる都市圏交通問題の改善を目指すため、こうした TDM 施策の一環として恒久的なパークアンドライド駐車場の整備を推進する必要がある。

(4) 地域の環境及び地球環境の保全に向けた道路政策の推進

地球温暖化の原因となる温室効果ガスの一つであるCO₂は運輸部門からの排出が全体の4分の1を占めており、この排出削減が急務である。CO₂排出量の抑制を図るため、都市内幹線道路、他都市とつなぐ広域幹線道路の整備、道路と鉄道との立体交差化を推進し、更なる都市内の渋滞対策、緩和を進める必要がある。

また、人と環境に優しい、効率的で持続可能な交通環境を構築するため、都心部を歩行者と公共交通優先空間とする「歩いて楽しいまちなか戦

略」や LRT 等の新しい公共交通システム検討、自転車道の整備などの都市交通環境改善に関わる取組を総合的に推進する必要がある。（「日本版シビタス」の提案）

更に、ヒートアイランド現象による気温の上昇を抑制するため、雨水の浸透を進めるため、透水性舗装の活用を図るなど、健全な水環境系の回復に向けた取組を推進する必要がある。

（5）日常生活を支える社会基盤としての道路整備

市街地周辺部や山間部では離合困難箇所のある道路や冬季に凍結や積雪により通行に支障の出る道路が多い。また、合併した旧京北町域と京都市域を一体化するとともに、北部山間地域間の連携を強化することが必要である。そのため、バイパスや道路拡幅等の道路改良による安全かつ快適な移動のための道路整備の推進が必要である。

（6）交通事故の抑制や高齢社会に対応した道路整備

京都府における交通事故の約6割が京都市に集中しており、特に歩行中・自転車乗車中の事故が多く発生している。また、京都市の高齢者人口の割合は20%を超え、年々増加傾向にあり、高齢者や障害のある人等が安全かつ快適に利用できる歩行空間の確保が急務となっている。そのため、自転車道の整備、交差点改良、歩道設置等の「人と車が共に安心・安全に通行できるみちづくり」を推進するとともに、歩道のバリアフリー化など、すべての人が「安心して安全に歩けるみちづくり」の推進が必要である。

（7）災害時に備えた道路整備

山間部においては豪雨などの異常気象時に土砂崩れが発生する恐れがあり、通行規制区間が多く、また、都心部においても緊急輸送道路や広域避難路の確保が急務となっている。そのため、緊急輸送道路、広域避難路の新設と改良、橋梁の耐震補強、危険箇所の防災対策等の「災害に強い道路づくり」の推進が必要である。

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

道路や橋梁などの社会資本が増え続ける中、今後の道路政策を展開していくに際しては、効率的な事業の実施に併せて、適切な維持管理を行っていくことが重要である。

このような観点から、道路政策の効率化を徹底的に進めるに当たり、本市にとって特に重視すべき施策として以下の3点を掲げたので、中期計画に反映していただきたい。

(1) 財源の有効活用の推進

限られた財源を有効に活用するため、公共工事のさらなるコスト縮減、既存道路内での交差点改良など既存道路空間の有効活用、ITSの活用等、ハードソフト両面の施策を推進する。

(2) 増大する社会資本の計画的な維持管理

道路整備の進展に伴い増加する道路ストックの最適な維持管理及び更新が必要である。そのため、舗装、橋梁等の道路施設のデータを蓄積し、アセットマネジメントによる道路施設の適切な維持管理を推進する。

(3) 透明性の確保と市民との協働の推進

多様化する市民ニーズや社会情勢の変化等を背景に、説明責任を向上させるため、市民にわかりやすい情報提供を行い道路行政の透明性を確保する。また、事業の各段階での市民参加機会の拡充に努める。

3 その他

道路政策の重点化を進める上で、本市にとって特に優先度の高い課題への対応として掲げた内容のうち、「京都高速道路における新たな料金体系の構築」、「国家戦略としての市街地景観向上を目指した無電柱化の取組」、「恒久的なパークアンドライド駐車場の整備」、「都市交通環境改善プロジェクトへの総合支援制度(日本版シビタス)の創設」、については、その推進に当たり、国の更なる制度的・財政的な支援が不可欠である。

また、今後も本市の道路整備を計画的かつ効率的に推進するとともに、今後大幅に増大する維持管理費に対応するためには、道路整備・管理のための財源はしっかり確保されるべきと考える。本市は単独費をつぎ込み道路整備・管理を行っている状況であり、地方への道路特定財源の配分を拡大することを推進していただきたい。

仮に、道路特定財源が一般財源化される場合でも、受益者負担という制度趣旨を十分踏まえて財源確保方策を検討する必要があると考える。この観点から、景観向上の取組や交通環境改善プロジェクトによる環境保全の取組については、道路空間を快適にするなど自動車利用に関連した取組として受益者負担金の用途の一つであると整理できることから、これらの取組に道路特定財源を活用することを提案する。