

京都のみち 2040(仮称)

【中間案】

京都府

目次

第1章	はじめに	1
1	背景・計画策定の趣旨	2
2	計画期間	2
3	対象	2
4	「京の道づくり重点プラン」の成果	2
5	京都府を取り巻く状況	6
第2章	将来構想	11
1	20年後に実現したい京都府の将来像	12
2	20年後の道路の姿	13
第3章	将来構想を実現するための道路施策	15
1	日常生活を支え、すべての人にやさしい道	16
1-①	安心・安全な道路空間の確保	17
1-②	歩きたくなる健康まちづくり	19
1-③	市街地・街並みの形成	21
1-④	交通結節点の利便性向上	24
1-⑤	中山間地域における持続可能な交通の確保	25
2	豊かな文化・景観資源を活かし、相互に魅力を高め合う道	28
2-①	地域の文化を活かした道路空間の形成	29
2-②	観光周遊の促進	31
3	効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道	35
3-①	物流の高度化の促進	36
3-②	交通渋滞の解消	38
4	災害に強く持続可能な社会をつくる道	39
4-①	防災・減災、国土強靱化の推進	40
4-②	戦略的なアセットマネジメント	43
4-③	環境にやさしい社会の仕組みの構築	45
第4章	将来に必要な広域道路ネットワーク	47
1	本章の位置づけ	48
2	3つの視点で求められる広域道路ネットワーク	48
3	京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク	54
第5章	計画の運用	59
1	運用方針	60
2	目標	60
3	中間評価と計画の見直し	61

第1章 はじめに

1 背景・計画策定の趣旨

京都府では、安心・安全の確保、市町村合併など生活圏の広域化への対応、地域活力の創出など、本府が抱える課題に対応するため、「京の道づくり重点プラン」及び「京都府広域道路整備基本計画」に基づき、道路施策を進めてきました。今般、これらの計画が目標年次を迎えたことや、京都縦貫自動車道の全線開通等の事業の進捗、自動運転をはじめとする革新的な技術やサービスの進展など、道路を取り巻く状況が大きく変化しており、中長期的な道路施策のあり方を見直す時期に来ています。

また、今後の府政運営の指針となる「京都府総合計画(以下、「総合計画」という。)」を令和元年●月に策定したところであり、この計画では、急速な日本国内や世界の変化に対応しつつ、長い歴史の中で築かれた京都ならではのポテンシャルを生かし、概ね 20 年後を展望し、実現したい将来像を提示しています。

こうした状況を踏まえ、総合計画で提示された将来像の実現を目指し、中長期的な道路施策の方向性及び目指すべき広域的な道路ネットワークのあり方を示す「京都のみち 2040(仮称)」を策定します。

2 計画期間

全国的に問題となっている人口減少・少子高齢化は引き続き進行し、概ね 20 年後の 2042 年には、65 歳以上人口が最大になると推計されており、高齢化社会のピークを迎える時期となります。また、リニア中央新幹線が 2027 年に東京-名古屋間が開業し、最速で 2037 年に大阪まで延伸予定であるなど、人の流れだけでなく、人々のライフスタイルが大きく変わることが予想されます。

このように、今後 20 年間で、社会構造が大きく変化していくと考えられ、総合計画で提示されている“20 年後に実現したい京都府の将来像”に向けた、道路施策面の方向性を示すため、本計画の計画期間は、総合計画に合わせて、令和 22(2040)年までの 20 年間を対象とします。

ただし、20 年の期間内には、社会情勢や財政事情が変化することが考えられるため、中間時点(概ね 5 年毎)において、社会経済状況や道路を取り巻く状況を勘案し、計画内容の点検を行い、必要に応じて見直しを行うものとします。

3 対象

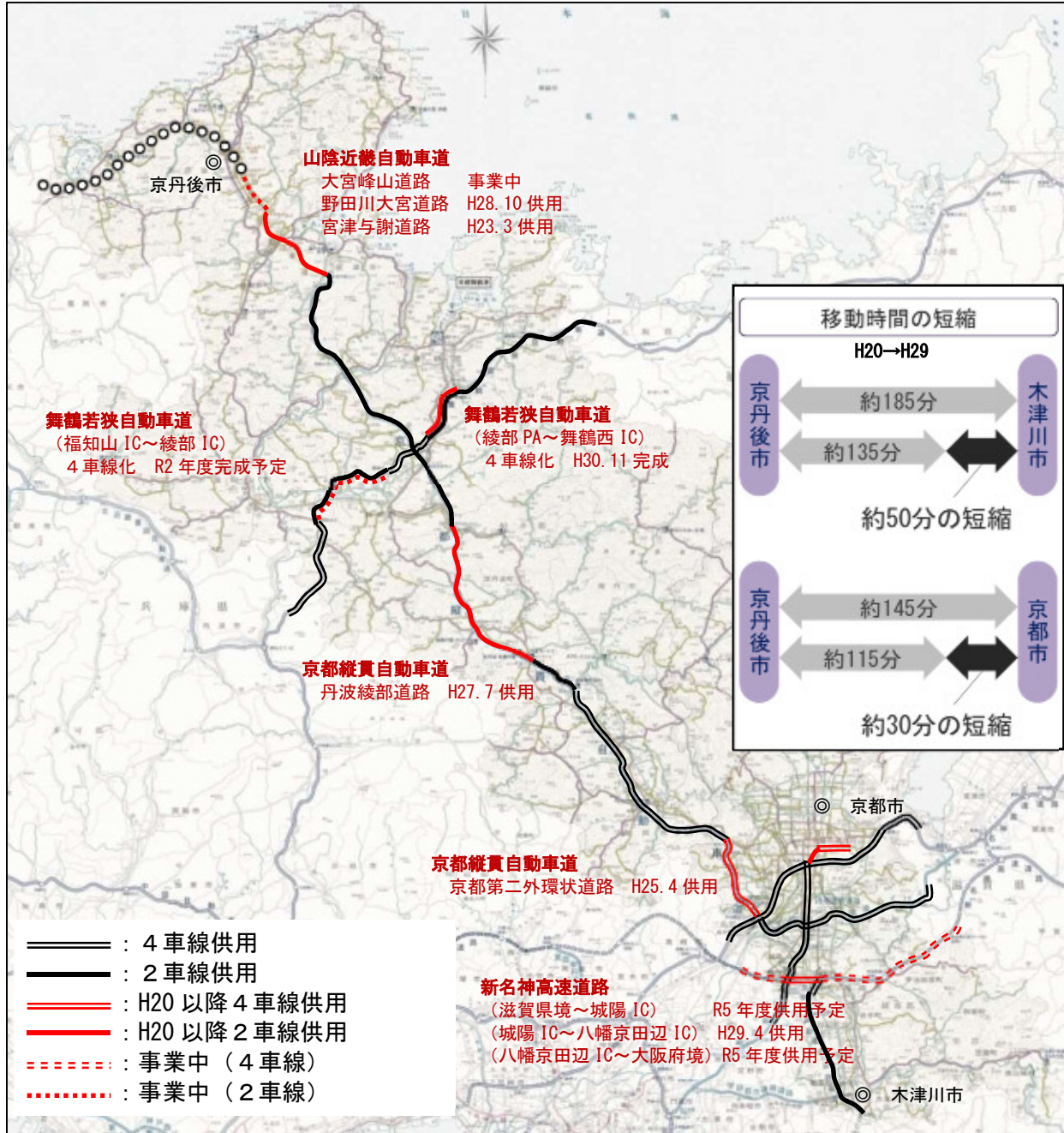
対象は、京都府が実施する道路整備・維持管理・道路の活用に関するものとします。

ただし、その目的に応じ、国や市町村等が実施する事業についても、施策を連携し、整備促進を図ることとします。

4 「京の道づくり重点プラン」の成果

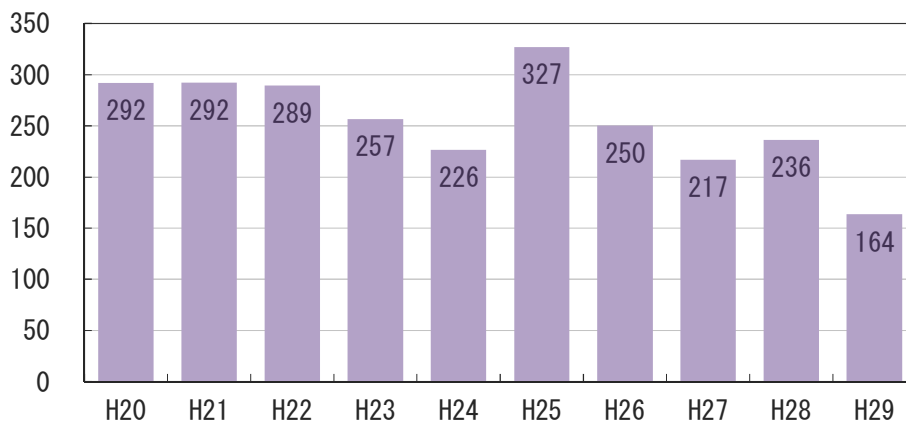
平成 20 年度から 10 年間で計画期間とする「京の道づくり重点プラン」に基づき、京丹後市から木津川市まで京都府の南北高速軸140kmの供用、緊急輸送道路上の全橋梁の落橋防止対策の完了、都市計画道路の整備、中山間部での1.5車線の道路整備など多くの事業が進みました。以下に、5つの施策分野、17の重点施策ごとに実施した主な事業の成果を示します。

[高速道路の開通状況]

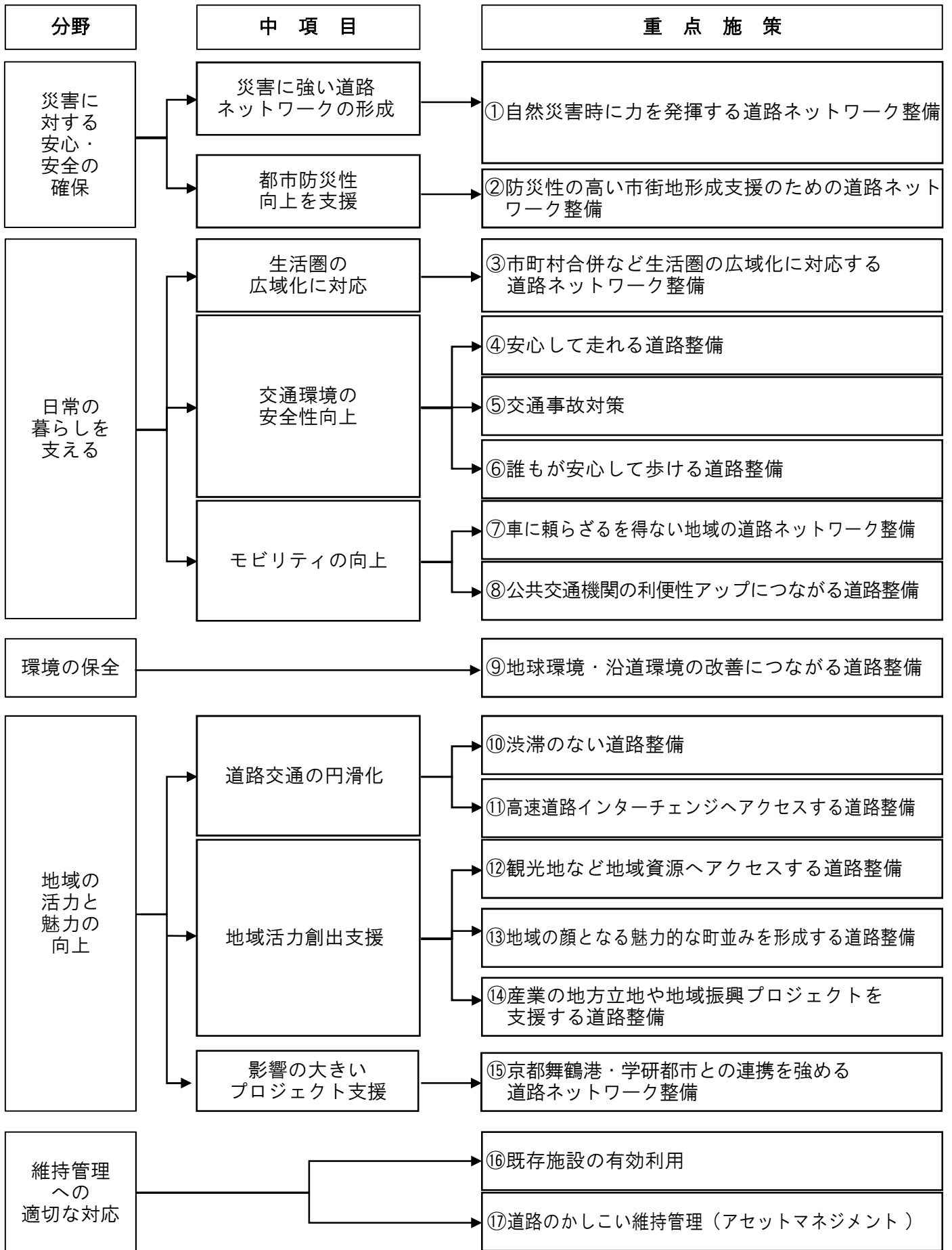


[京都府管理道路における10年間の投資額]

(事業費：億円)



「京の道づくり重点プラン」の重点施策と主な事業の成果



主な事業の成果 (H19 時点状況 ⇒ H29 時点状況)

- ・ 緊急輸送道路の改良 (544.2km ⇒ 572.6km)
- ・ 緊急輸送道路等の法面崩壊等危険箇所の対策 (126 箇所 ⇒ 218 箇所)
- ・ 緊急輸送道路上の落橋防止対策 (204 箇所 ⇒ 257 箇所)
- ・ 冬期通行困難箇所の対策 (対策済 6 箇所 ⇒ 28 箇所)



緊急輸送道路の改良

- ・ 都市計画道路の整備 (326.0km ⇒ 447.6km)



落橋防止対策

- ・ 市町村合併支援道路の整備 (362.7km ⇒ 407.7km)

- ・ 1.5 車線の道路整備 (20.2km ⇒ 96.7km)

- ・ 事故危険箇所の事故対策 (12 箇所 ⇒ 29 箇所)
- ・ あんしん歩行エリアの事故対策 (危険箇所 8 箇所 ⇒ 2 箇所)
- ・ 自転車道及び自転車通行帯の整備 (59.3km ⇒ 61.1km)



都市計画道路の整備

- ・ 通学路の歩行空間の整備 (160.5km ⇒ 259.3km)
- ・ バリアフリー重点整備地区内のバリアフリー化 (6.4km ⇒ 10.2km)

- ・ 踏切ネック箇所の対策 (未対策 12 箇所 ⇒ 9 箇所)

- ・ 駅アクセス等に課題のある拠点駅の整備 (未対策 16 駅 ⇒ 6 駅)



市町村合併支援道路の整備

- ・ 高機能舗装の整備 (60km ⇒ 96km)

- ・ 主要渋滞箇所の対策 (未対策 24 箇所 ⇒ 16 箇所)



1.5 車線の道路整備

- ・ 高速道路の整備 (175.6km ⇒ 230.8km)

- ・ 無電柱化の整備 (17.9km ⇒ 20.1km)



通学路の歩道整備

- ・ 学研支援道路の整備 (12.2km ⇒ 16.1km)

- ・ アセットマネジメントの推進 (舗装補修実績 445km)
- ・ さわやかボランティア・ロード事業の推進 (参加団体数 42 団体 ⇒ 117 団体)



さわやかボランティア・ロード事業

5 京都府を取り巻く状況

(1) 京都府を取り巻く状況

① 自然災害に対する脆弱性

京都府が管理する道路には、異常気象時等に通行止め措置をすることとしている区間が多数存在しており、山城東部地域や伊根町など、孤立集落が発生する箇所が山間部を中心に存在しています。

このような状況の中、集中豪雨の発生頻度が増加しており、平成30年7月豪雨では、伊根町の孤立、亀岡・京都間の不通、由良川の増水(内水浸水)による北部地域の交通麻痺が発生しました。また、東日本大震災や大阪府北部地震が発生するなど、大地震が各地で大きな被害をもたらしており、今後も南海トラフ地震が今後30年に発生する確率が「70～80%」と公表されるなど、大規模地震の発生が予測されています。

② 人口減少・高齢化の地域間差異

全国的に人口減少・高齢化が問題となっていますが、京都府においても、平成17年以降、総人口が減少傾向にあり、平成27年には、総人口に占める75歳以上の人口割合が13%となり高齢化が進行しています。

また、この状況は地域によっても異なり、北部の丹後地域、中丹地域、南丹地域では、人口減少、高齢化の進行が顕著である一方、南部の京都市内、乙訓地域、山城地域では、人口が増加し、高齢化の進行も緩やかとなっています。

③ 交流人口の拡大

京都府全体の観光入込客数は増加傾向にありますが、観光入込客数は、京都市内に集中しており、その他地域と大きな差異があります。

また、インバウンド*1も同様の傾向にありますが、海の玄関口である京都舞鶴港が整備されたことに加え、京都縦貫自動車道の全線開通により京都市内からのアクセス性が向上している丹後地域では、増加傾向にあります。

④ 生活道路の危険性

事故危険箇所*2などにおける集中的な対策や車両の安全性能の向上により、死傷事故の発生件数は減少傾向にあります。しかしながら、死者数は、交通事故全体の発生件数の減少割合ほど減少しておらず、依然として重大な事故は多く発生している状況にあります。

また、歩行者事故の発生件数も減少していますが、交通事故全体の発生件数の減少割合ほど減少しておらず、幹線道路だけではなく、生活道路の安全性を確保する必要があります。

*1 外国人が訪れてくる旅行（日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という）

*2 交通事故が多い箇所や事故の危険性が高い箇所を警察庁と国土交通省が指定し、公安委員会と道路管理者が連携し、重点的に交通事故対策を実施する箇所

⑤産業基盤整備の進展

京都府北部の京都舞鶴港では、コンテナ取扱量、クルーズ船の寄港数が増加するなど、日本海側の物流・観光の拠点として存在感が高まっています。

また、京都府・大阪府・奈良県の区域にまたがる関西文化学術研究都市では、研究機関やものづくり企業、データセンター等の立地数が増加しており、今後も北陸新幹線等の効果で増加が見込まれているほか、城陽市東部丘陵地では、新名神高速道路の整備にあわせ、新たな土地利用に向けた開発が計画されており、西日本最大級のアウトレットモールや物流拠点など、流通系の立地計画が進められています。

⑥技術の進歩

近年、情報通信技術が大きく進歩し、渋滞対策や交通安全対策など道路事業においてビッグデータ(ETC2.0 プローブデータ*³等)の活用が進められています。また、高齢化が進む中山間地域等における日常生活の足を確保するため、道の駅等を拠点として自動運転サービスの社会実験などが実施されています。

今後も、まちづくりにおけるスマートシティ*⁴の実現や交通機関を組み合わせたシームレスな移動に向けた MaaS*⁵の拡大、物流分野における高度化など、まちづくりや交通分野におけるIoT*⁶等の先端技術の活用が加速するものと考えられます。

(2)京都府の道路を取り巻く状況

①高速道路ネットワークの進展とミッシングリンク*⁷の存在

平成 27 年に京都縦貫自動車道が全線開通し、南北方向の高速道路ネットワークが強化されたほか、新名神高速道路の整備が進められるなど、京都府内における高速道路等の整備が着々と進められています。

その一方で、日本海側の国土軸である山陰近畿自動車道は、京都府域の計画延長約 43kmのうち、供用済みが約 11kmにとどまるなど、未だミッシングリンクが存在しています。

また、高速道路等の既開通区間においても、暫定 2 車線区間が約 50%を占めており、さらなる道路ネットワーク強化が必要となっています。

*3 ETC2.0 車載器と道路上に設置された路側機との双方向通信により収集された速度や利用経路、急ブレーキのデータ等のビッグデータ

*4 都市の抱える諸課題に対して、情報通信技術等を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区

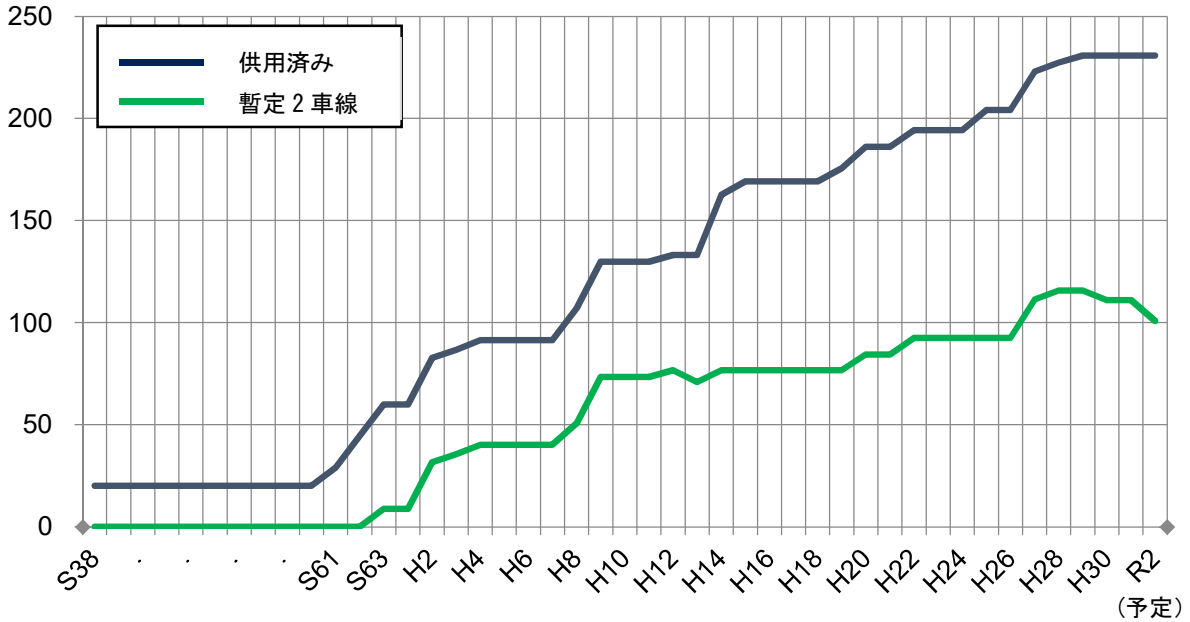
*5 「Mobility as a Service」の略称で、出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス

*6 「Internet of Things (モノのインターネット)」の略称で、家電、自動車、ロボットなどあらゆるものがインターネットにつながり、情報をやりとりすること

*7 道路網において、未整備区間により途切れている区間

[高速道路の供用延長]

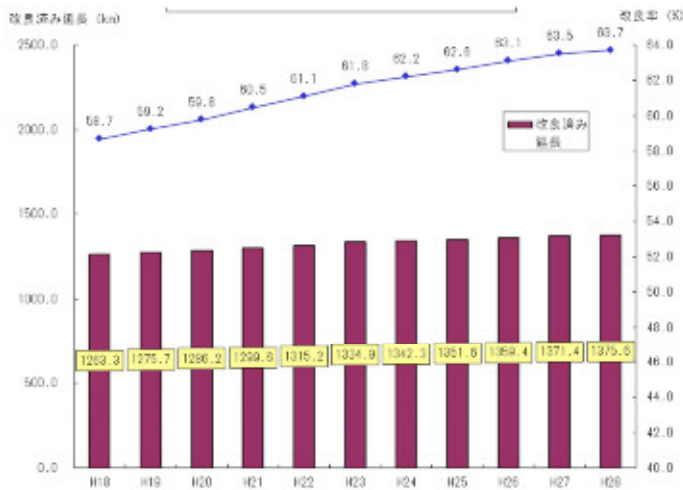
供用延長 (km)



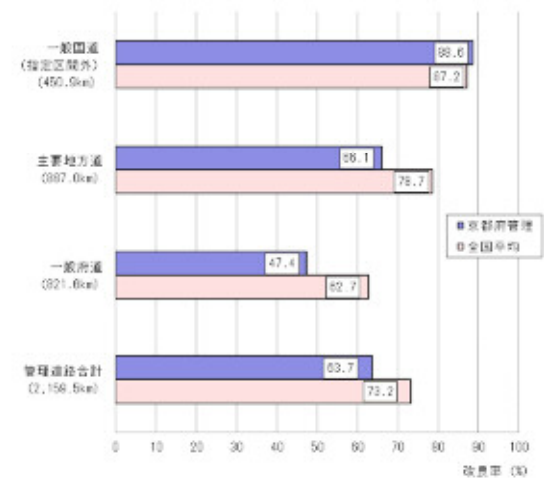
②未改良区間の存在

京都府管理道路の改良率^{*8}は、順次、向上しています。しかしながら、改良率は全国で第41位と低く、中山間地域を中心として、改良が必要な道路が多く存在しています。

[改良済み延長と改良率の推移]



[管理道路の改良率]
(全国平均との比較)



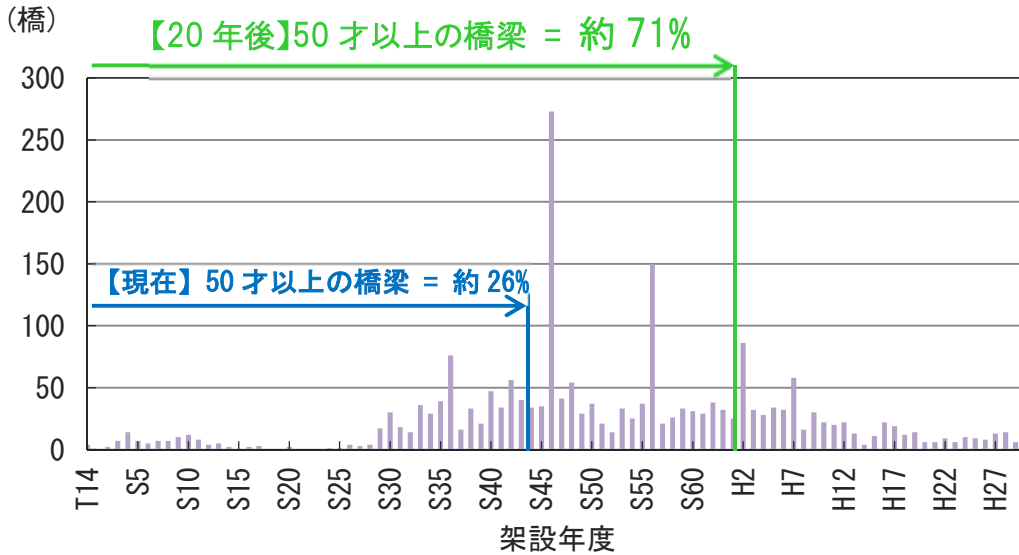
*8 車道幅員が5.5m以上に改良された道路(改良済道路)の延長の、道路全延長に対する比率

③道路施設の老朽化

京都府管理の橋梁は、建設後50年を経過する橋梁が約26%あります。20年後にはこれが70%以上となり、老朽化により修繕や更新が必要となる橋梁が増加します。

また、舗装や道路法面などについても計画的に補修を実施していますが、日常パトロール等により発見された異常箇所の補修が追いついていない状況にあります。

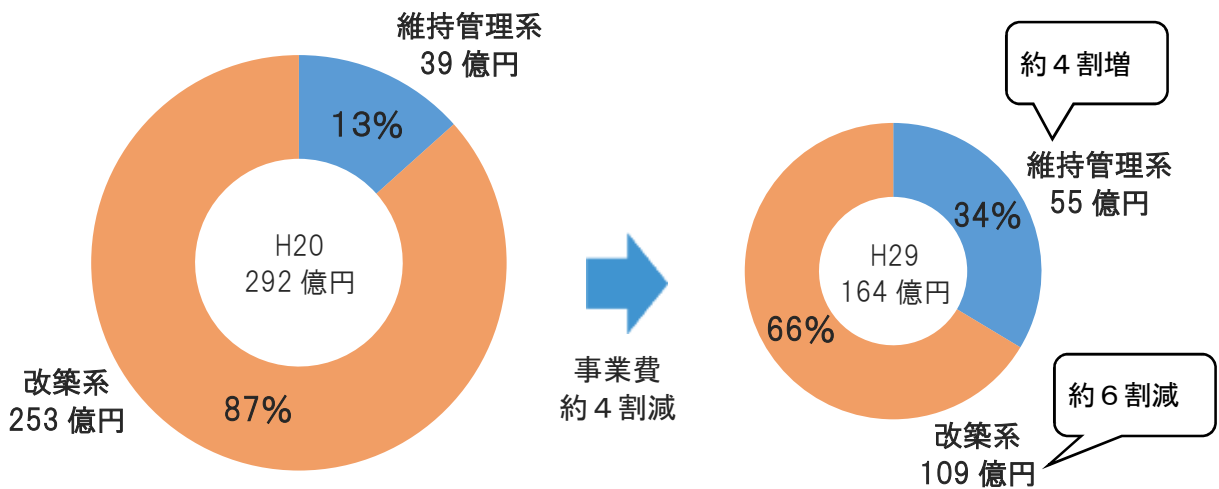
[架設年度別の管理橋梁数]



④限られた道路関係予算

近年の社会保障費などの増加などの影響もあり、京都府管理道路の道路関係事業費は10年前と比較して、約4割以上減少しており、従前に比べ、低い水準にとどまっています。その中で、維持管理に必要な予算は増加しているため、道路改良などの改築事業の予算は大幅に減少している状況にあります。

[京都府管理道路における事業費の推移]



第2章 将来構想

1 20年後に実現したい京都府の将来像

総合計画では、概ね 20 年後の 2040 年に実現したい京都府社会の姿として「一人ひとりの夢や希望が全ての地域で実現できる京都府をめざして」を掲げた上で、次の 4 つの姿を提示しています。

(1)「人とコミュニティを大切にする共生の京都府」

子育てに優しい社会は、全ての世代にとっても暮らしやすい社会です。一人ひとりの尊厳と人権が尊重され、女性も男性も、子どもも高齢者も障害者も、外国人も、全ての人が地域で「守られている」「包み込まれている」と感じ、誰もが持つ能力を発揮し、参画することのできる社会づくりを。

そして、2040 年の京都府社会の姿として、誰もが生き生きと暮らし、幸せを実感できる、

「人とコミュニティを大切にする共生の京都府」を実現します。



(2)「文化の力で新たな価値を創造する京都府」

地域の文化を継承・発展させ、京都府に住む人、学び働く人、訪れる人など全ての人を惹きつけ、さらには、文化が、観光、食、伝統産業から先端産業まであらゆる分野と融合し、京都流の新たな価値を創造し、発信し続ける社会づくりを。

そして、2040 年の京都府社会の姿として、

暮らしの中に多様な文化が息づき、文化の力が、京都力の源泉となり、

「文化の力で新たな価値を創造する京都府」を実現します。



(3)「豊かな産業を守り創造する京都府」

大学や多様な企業、研究機関の集積を生かし、高度人材の確保、あらゆる産業分野の融合、ビッグデータの活用、更には、AI*¹⁰、IoT分野の新たな技術開発やその活用で、イノベーション*¹¹を起こし、キラリと光り輝く企業が府内のあらゆる地域に立地している社会づくりを。

そして、2040 年の京都府社会の姿として、

伝統と先端の融合により、

「豊かな産業を守り創造する京都府」を実現します。



(4)環境にやさしく安心・安全な京都府」

頻発する自然災害の要因とも言われる気候変動に適応し、「脱炭素」で環境にやさしい社会を実現するとともに、ハード・ソフトの両面から、災害・犯罪等からの安心・安全、そして全ての地域が地域資源を生かした豊かさを実感できる地域づくりを。

そして、2040年の京都府社会の姿として、地球環境と調和した、しなやかで強靱な「環境にやさしく安心・安全な京都府」を実現します。



2 20年後の道路の姿

総合計画で提示された“20年後に実現したい京都府社会の姿”をつくる道路施策の将来構想として、以下の4つの“20年後の道路の姿”を提示します。

【京都府総合計画(仮称)】	【京都のみち 2040(仮称)】
“20年後に実現したい京都府社会の姿”	“20年後の道路の姿”
(1) 人とコミュニティを大切に する共生の京都府	1 日常生活を支え、すべての人にやさしい道
(2) 文化の力で新たな価値を 創造する京都府	2 豊かな文化・観光資源を生かし、相互に魅力を高め合う道
(3) 豊かな産業を守り創造する 京都府	3 効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道
(4) 環境にやさしく安心・安全な 京都府	4 災害に強く持続可能な社会をつくる道

*9 「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称で、2015年9月国連サミットにて採択された2016年から2030年までの国際目標

「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のための17の目標で構成されている

*10 「Artificial Intelligence (人工知能)」の略称で、学習・推論・判断といった人間の知能の機能を備えたコンピュータシステム

*11 新しいものを生産する、あるいは既存のものを新しい方法で生産すること

第3章 将来構想を実現するための道路施策

1 日常生活を支え、すべての人にやさしい道

人口減少・高齢化が進展する中においても、誰もが生き生きと暮らせる社会を実現するため、子育てや健康づくり、地域のコミュニティを支える、すべての人にやさしい道づくりを推進します。

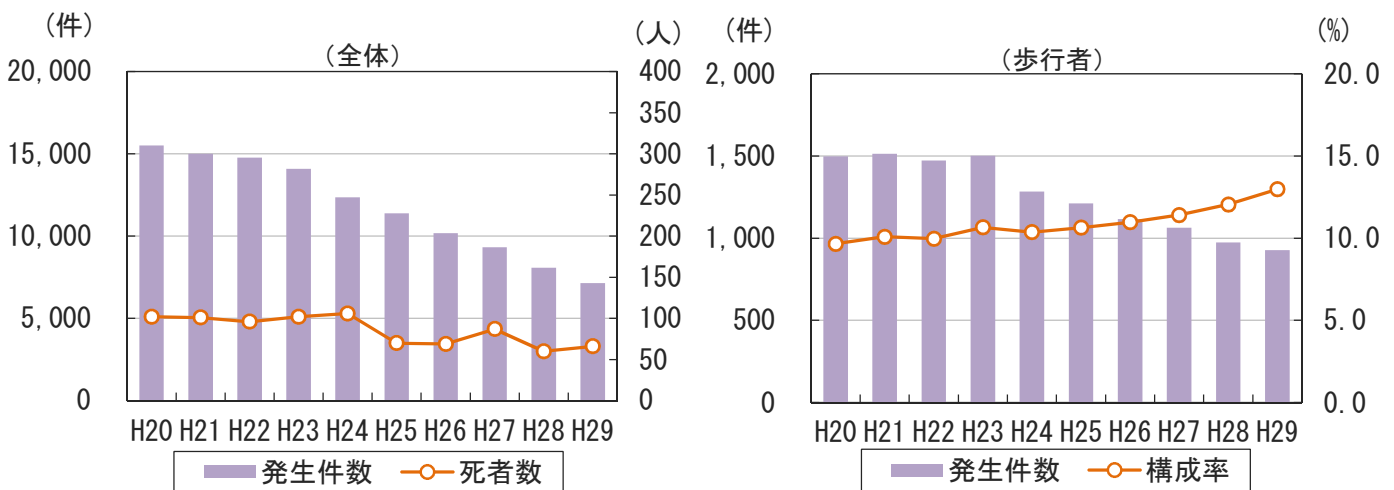
1-① 安心・安全な道路空間の確保

通学路や園外活動のお散歩コース等の安全を確保するため、地域、保育所・幼稚園、学校、行政、警察等が連携し、歩行空間、自転車通行空間の整備、事故危険箇所における交通安全対策、踏切道の改良、生活道路^{*12}等における通過交通の進入抑制、速度抑制対策を進めます。

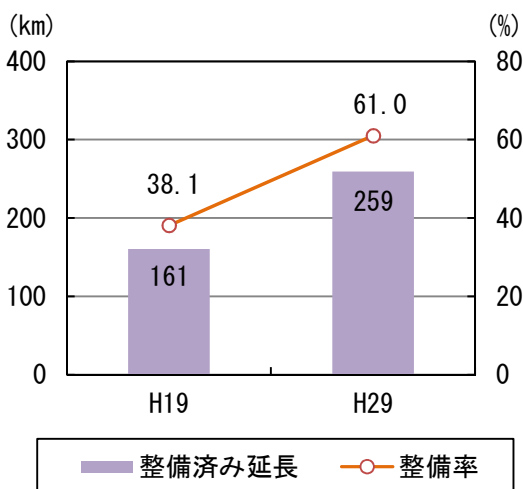
また、誰もが安全・快適に通行できるよう、ユニバーサルデザイン^{*13}に基づいた歩道の整備、歩道の段差の解消・急勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)の設置を進めます。

[京都府内の事故発生状況]

※事故の発生件数は減少しているが、歩行者事故の割合が増加



[通学路における歩行空間の整備状況]



[事故危険箇所の対策実施状況] (H31.3 現在)

指定箇所数	対策済	実施中	未実施
39	17	9	13

*12 児童生徒の通学、食料日用品の買い物、近隣との往来、役場公民館への出入など市民の日常生活に使用する道路

*13 年齢、体格、能力、性別、国籍などの違いにかかわらず、全ての人が安心・安全で利用しやすいように、建物、製品、サービスなどをデザインすることとそのプロセス

歩行者・自転車の通行環境の整備

○安全で快適な歩行空間の整備



西京高槻線（向日市）

○自転車通行帯の整備



宇治淀線（宇治市）

○生活道路における速度抑制対策

[狭さくの設定]



王子並河線（亀岡市）

[ハンプの設置]



（八幡市）

コラム

路車協調システムを活用した安全運転支援



路車協調システムとは、交差点付近に設置された路側通信装置と車両の間での路車間通信を利用して、人／車／インフラが繋がることで、これまで得られなかった情報を使った「安全」「円滑」を向上する新しいサービスを実現するシステムです。

信号の予定情報を提供することで信号の見落としを防止するシステムや、右折時にドライバーから見づらい直進車をセンサで検出して提供することで右折事故を防止するシステムなどが検討されています。



出典：内閣官房HP

関連計画

- 京都府交通安全計画
- 京都府自転車活用推進計画

1-② 歩きたくなる健康まちづくり

ウォーキングやサイクリング等、日常的な運動を推進するため、楽しく、歩きたくなるネットワークや健康プログラム等を市町村やNPO*14等と連携し提供する「歩きたくなる健康まちづくりプロジェクト*15」の取組を推進します。

様々なスポーツの拠点となる府立京都スタジアムを中核としたスポーツ&ウェルネス構想*16と連携した取組を推進します。

また、健康志向やエコ意識の高まりから、手軽な乗り物として自転車の利用が増加しており、自転車通行空間の整備や運転マナーの啓発等を通じ、安全で快適な自転車利用を促進します。京奈和自転車道等のサイクリングロードや京田辺市及び精華町を舞台とするツアー・オブ・ジャパン*17京都ステージのコース等、サイクルネットワークを整備します。

健康・医療・福祉のまちづくり（イメージ）

[市街地イメージ]



出典：国土交通省HP

*14 「Non-Profit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略称で、様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称

*15 道路や公園・河川などで、楽しく歩きたくなるネットワークや健康プログラム等を市町村やNPO等と連携して提供するプロジェクト

*16 内外から人が集まる日本有数のスポーツ・健康エリアとして、食やスポーツ科学と連携した地域づくりを進める構想

*17 自転車を通じて各開催地域との連携や文化交流を行い、身近な大会として親しまれることを目指している国際自転車ロードレース

人が集まる道路空間の形成



沿道施設と一体的な
歩行者空間の整備（京都市）



道路空間の利活用（休憩施設の設置）
御堂筋における社会実験（大阪市）

サイクルネットワークの整備

○自転車利用の促進



京奈和自転車道
茶いくるスポット（八幡市）

○自転車利用環境の整備



国道1号・五条通（京都市）

関連計画

- 京都府自転車活用推進計画

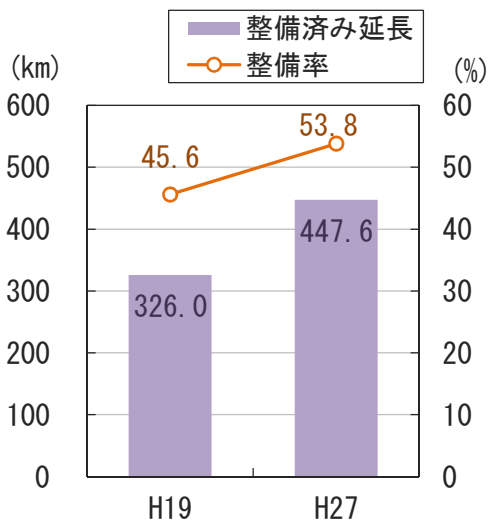
1-③ 市街地・街並みの形成

■ 街を構成する道路

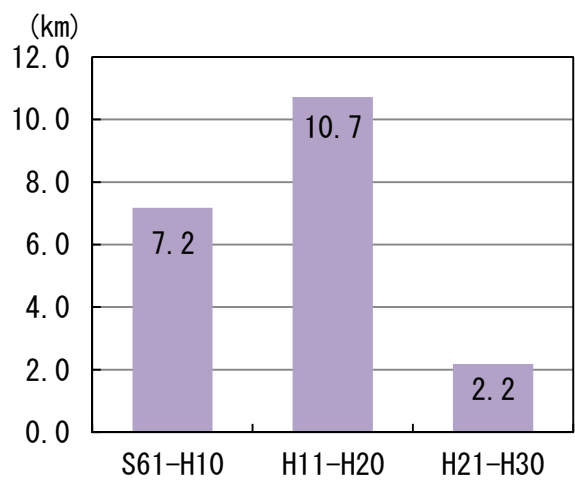
市町村や地域と連携し、まちの魅力や質の向上を図るため、既成市街地や駅・高速道路IC周辺における土地区画整理事業によるまちづくりに合わせた都市計画道路の整備や無電柱化、道路空間の再配分などを進めます。

また、市町村によるまちづくり計画等を踏まえた、都市計画道路網の見直しを進めます。

[都市計画道路の整備状況]



[無電柱化の整備状況]



※ 市町に移管した区間を含む

市街地・街並みの形成

○ 既成市街地における都市計画道路整備



西京高槻線（都市計画道路） 御陵山崎線（長岡京市）

市街地・街並みの形成

○土地区画整理事業と合わせた都市計画道路整備



生駒井手線（京田辺市）
（都市計画道路 三山木普賢寺線）



福知山駅付近連続立体交差事業

○無電柱化



宇治橋通（宇治市）

■ スマートシティへの対応

AIやIoTを活用し、EV*¹⁸カーシェアの導入、MaaSなど新たな交通システムやサービスについて、けいはんな学研都市における「スマートけいはんなプロジェクト」等の成果を府内全域に普及し、それに対応した整備を進めます。

*18 「Electric Vehicle（電気自動車）」の略称で、外部の充電器からバッテリーに充電した電気で、モーターを回転させて走る自動車

コラム

スマートけいはんなプロジェクト



©京都市 まゆまろ 2959002

けいはんな学研都市において、多様な移動手段を導入しシームレスな移動環境を整備するとともに、新たな産業の創出・創発、多文化・多世代の共生コミュニティなど世界に先駆け、科学技術と生活・文化が融合した未来の暮らしのモデルの構築を図るプロジェクトに取り組んでいます。

グリーンスローモビリティ^{*19}やAIデバイスによるモビリティ音声手配などを導入し、ラストワンマイルの移動を支援する実証実験を実施しています。

施設間の多様な移動手段の確保

- ・街区間を移動するグリーンスローモビリティを導入し、ラストワンマイルの交通を確保。デマンドでの呼び出し等により利便性向上、効率化(ラストワンマイルオンデマンドモビリティの導入)
- ・カーシェア、シェアサイクル等の整備



高齢者の生活支援

- ・AIデバイス(マイク、スピーカー)を高齢者住宅に整備し、日常の話し相手、健康相談、薬の服用や食事管理を支援
- ・音声によりラストワンマイルモビリティの手配を実施



出典：スマートけいはんなプロジェクト

関連計画

- 京都府無電柱化推進計画
- 都市計画区域マスタープラン

*19 電動で時速 20 km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上のモビリティ

1—④ 交通結節点の利便性向上

公共交通機関の利便性向上を図るため、鉄道駅等とのアクセス性の向上に資する道路の整備や駅前広場の整備を進めます。

また、JRと阪急、JRと近鉄など、近接する鉄道駅間の円滑で快適な乗り換えを支援する道路整備を進めます。

公共交通機関の利便性向上

○鉄道駅アクセス道路・駅前広場

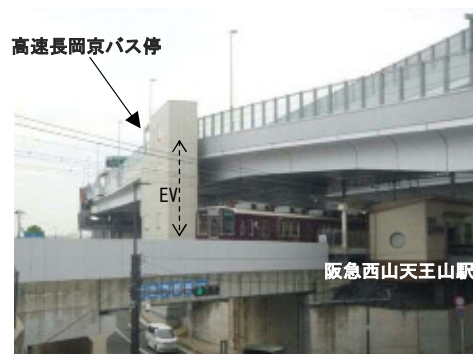


J R 三山木駅・近鉄三山木駅（京田辺市）



京都駅八条口

○高速道路と鉄道の結節点



京都縦貫自動車道 ⇄ 阪急西山天王山駅

○連節バス導入に対応した整備



J R 祝園駅・近鉄新祝園駅（精華町）

○J R・阪急の駅間を連絡する道路



開田長岡京停車場線（長岡京市）

1-⑤ 中山間地域における持続可能な交通の確保

■ 地域状況に応じた道路ネットワークの充実

南丹地域以北や相楽東部地域に広がる中山間地域における日常生活を支えるため、商店や病院など日常生活に必要な施設・拠点に行きやすい交通ネットワークの強化が必要です。そのため、日常生活を支える地域間幹線道路において、交通障害となっている区間を整備します。

また、離合が困難な隘路部が存在する地域道路については、1.5車線の道路整備*20を推進するなど、地域状況に応じた道路ネットワークの充実を図ります。

1. 5車線の道路整備

[整備イメージ]

2車線整備イメージ

連続改良



1.5車線の道路整備イメージ

2車線改良区間

視距確保区間

1車線改良区間

待避所設置区間

2車線改良区間



○待避所設置



篠山京丹波線（京丹波町）

■ 「道の駅」の拠点化

人口減少、高齢化が進行し、地域活力が低下している地域では、地域の人が集い、コミュニティを活性化する場合、あるいは特産品を扱う観光拠点として「道の駅」の拠点化を進めます。

また、中山間地域における持続可能な交通を確保するため、「道の駅」を自動運転サービスの拠点とするなど、自動運転等の技術の進展に対応した整備を進めます。

*20 本来2車線以上を基本とする府道などにおいて、地域の状況に応じた通行機能を早期に確保するため、1車線改良と2車線改良、局部改良などを組み合わせた整備

道の駅の拠点化

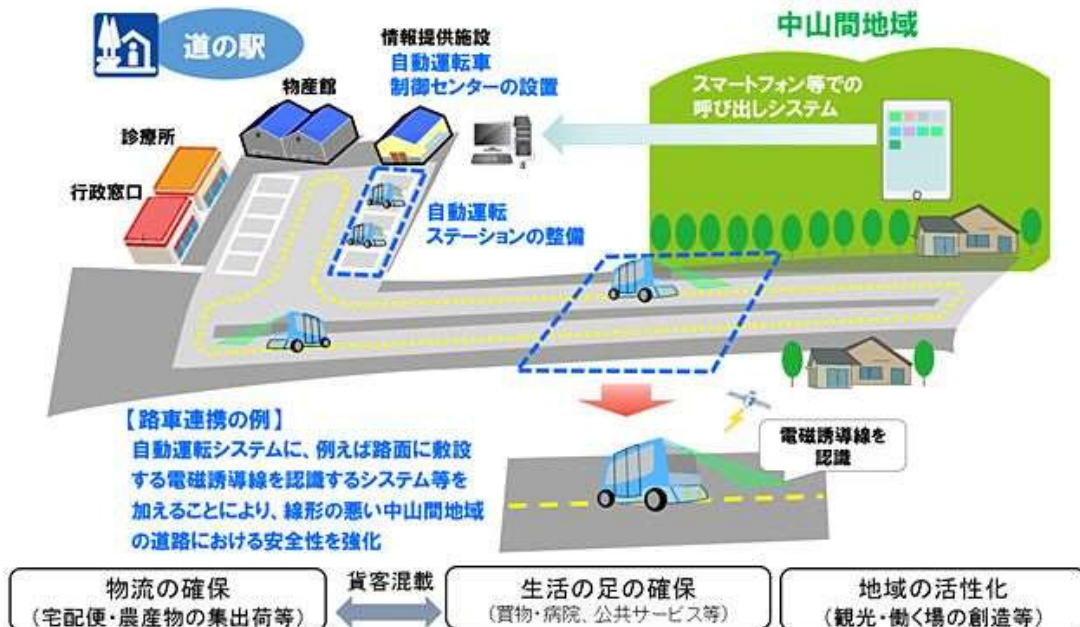
○中山間地域における「道の駅」の地域拠点化

[道の駅「美山ふれあい広場」]



○道の駅を拠点とした自動運転サービス

[実証実験イメージ]



出典：国土交通省HP

■ 地域の公共交通との連携

地域と交通結節点、医療、教育、福祉、商業施設等の生活拠点を結ぶ地域公共交通と自動運転、小型・低速のモビリティ等を組み合わせた移動手段をシームレスに繋ぐ過疎地型MaaSなどの取組・普及に対応した整備を進めます。

公共交通の連携

○南山城村における過疎地型MaaS実証実験

地域交通再編事業

1 地域と鉄道・広域バスを結ぶ



- 村営バス・コミュニティの有償運行化と再編成

2 各戸から地域・交通を結ぶ



- 社協、NPO等と連携した自家用有償運送事業の導入

3 月ヶ瀬NT・道の駅と鉄道を結ぶ



- 地域主体の新モビリティによる自家用有償運送事業の導入

4 高齢者の外出促進



- 買い物支援、健康づくりイベント等開催など外出機会の創出

地域交通MaaS事業

予約・決済システム導入

シームレスに繋ぐアプリやシステムの実証実験

- 地図アプリを活用した経路検索システム（JR含む）の導入
- 経路検索システムと村内移動手段の予約・決済システムの連携
- 運賃の定額サービスや回数券、付加価値による外出の誘発
- お買い物得品など生活情報や観光情報の提供

2 豊かな文化・景観資源を活かし、相互に魅力を高め合う道

京都では、丹後から山城までの各地域において、個性豊かな文化が築かれ、行祭事などが生活や地域の中に息づいています。こうした地域の文化・景観資源を活かした道路空間を形成し、地域の豊かな文化を継承し、また、これらの地域同士を相互に結び周遊しやすくすることにより、魅力を高めます。

2ー① 地域の文化を活かした道路空間の形成

府内に多数存在する世界遺産や京都府景観資産登録地区*²¹等の周辺における街並み形成や地域の伝統的行事に配慮した道路空間の景観整備、無電柱化などを推進します。

また、日本風景街道や歴史街道*²²など、地域資源を活かした取組と連携した道路空間の形成を進めます。

地域の文化・景観資源の活用



平等院線（宇治市）



上津屋橋（流れ橋）（八幡市～久御山町）

*²¹ 地域固有の歴史や文化に裏打ちされた府内各地の身近な景観とその景観を支えている地域の活動を合わせて、価値の共有、情報発信による地域の魅力向上、景観づくり活動やまちづくり活動の促進を図ることを目的として登録された地区

*²² 先人からの贈り物である豊かな文化を受け継ぎ、また自分達の手で守り紡ぎ、新たな世代へ繋げていくプロジェクト



日本風景街道の取組

日本風景街道は、地域住民や企業と行政の協働により、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、地域活性化、観光振興を図ることを目指す取組です。

平成31年3月現在、全国で142のルート、京都府においては、以下の4ルートが登録され取組を進めています。

- ・丹後半島「古代ロマン街道」
- ・愛宕街道（京都鳥居本）
- ・美山かやぶき由良里街道
- ・西の鯖街道

[丹後半島「古代ロマン街道」の取組事例]

<p>■地域のねらい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丹後半島の悠久の歴史が体感できる風光明媚な自然など多くの資源を活かしながら、滞在型の集客交流を目指す。 	 <p>しょうてんきょう 小天橋</p>	 <p>琴引浜</p>	 <p>出典：京丹後市刊 きょうがみさき 経ヶ岬灯台 (映画の舞台となった歴史の灯台。)</p>
<p>■活動エリアと地域資源</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都府の日本海側を通る国道178号を中心とする地域。 ・奇岩・怪石の続く絶景の海岸線の『丹後エリア』、国の名勝、天然記念物の鳴き砂の浜【琴引浜】がある『網野エリア』、『小天橋』と呼ばれる湾を持つ『久美浜エリア』の3つに大別される。 ・「間人ガニ」を始めとする新鮮な海・山の幸に恵まれ、健康、いやしふれあいの里として滞在型の観光地を目指す上での資源は充実している。 	 <p>網野エリア 丹後エリア</p> <p>静神社 久美浜エリア</p> <p>出典：京丹後市刊 宇川温泉よし野の里</p>		
<p>■地域の活動推進体制</p> <p>京丹後市風景街道協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NPO法人全国まちづくりサポートセンター 丹後支所 ・花ネット丹後 ・琴引浜の鳴り砂を守る会 ・久美浜一区まちづくり協議会 ・行政団体 3団体 	 <p>まいたま 間人かに</p>	 <p>街道花づくり</p>	 <p>出典：京丹後市刊 ボンネットバス</p>

関連計画

- 京都府無電柱化推進計画
- 京都府公共事業景観形成指針(案)

2-② 観光周遊の促進

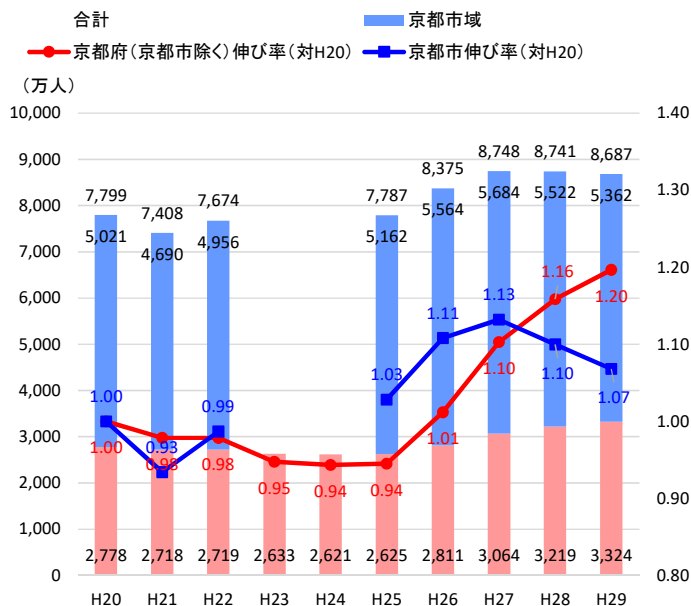
■ 広域交流のための道路網整備

「京都市+府域+近隣府県」で相互に人が行きかう観光周遊を促進し、地域社会と観光とが共生するため、観光拠点への移動時間の短縮や定時性向上に資する広域道路網の整備を進めます。

また、「もうひとつの京都^{*23}」各エリアの豊かな地域資源を生かし、DMO^{*24}を中心に多様な主体と連携し、観光戦略拠点の形成と快適な周遊環境の整備を進めます。

[京都府観光入込客数の推移]

※京都市域を除く府域の観光入込客数は全体の40%未満に留まっており、府域への周遊に至っていない状況



出典: 京都府観光入込客調査報告書

※京都市においては、平成23年、平成24年は非公表のため、集計には含めていない

[京都舞鶴港へのクルーズ船の寄港回数及び乗客の推移]

年度	寄港回数	乗客数(人)
H25	7	6,000
H26	15	15,400
H27	8	8,800
H28	17	22,200
H29	39	39,100
H30	23	40,800



京都舞鶴港へ入港するクルーズ船

*23 「海の京都」「森の京都」「お茶の京都」「竹の里・乙訓」を世界有数の観光ブランドとして確立させ、地域経済を活性化させる取組

*24 「Destination Marketing/Management Organization」の略称で、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに、地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役としての役割を果たす法人

「もうひとつの京都」エリアへの周遊の促進

[各エリアの観光入込客数の推移（万人）]

	海の京都	森の京都	お茶の京都	竹の里・乙訓
H25	872	741	963	190
H29	1,011	981	1,270	223



海の京都*25



森の京都*26



お茶の京都*27



竹の里・乙訓*28

- *25 古代より大陸との交流の窓口として栄えた歴史的背景や整備が進展する交通基盤を生かし、魅力的な観光まちづくりをソフト・ハード両面から進め、京都府北部地域（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）を全国有数の競争力のある観光圏にしていく取組
- *26 亀岡市、南丹市、京丹波町、福知山市、綾部市の5市町をエリアとして、森の恵みを活かした食や伝統文化、産業など森に包まれた暮らし方を発信することにより、交流産業の振興、林業の付加価値向上を実現する取組
- *27 日本茶文化を創造し、全国に普及させてきた「宇治茶」や茶畑景観等の山城地域（宇治市、城陽市、八幡市、京田辺市、木津川市、久御山町、井手町、宇治田原町、笠置町、和束町、精華町、南山城村）の価値を再認識し、さらに磨きをかけ、世界に向け発信することにより、多くの人が訪れる大交流圏を創出し、日本の茶文化の一大拠点にする取組
- *28 長岡京跡や天王山をはじめとする多くの歴史・文化遺産や、美しい竹林やタケノコの産地として有名な向日市・長岡京市・大山崎町の地域を「竹の里・乙訓」と位置づけた観光地域づくりの取組

■ 移動しやすさ、移動の楽しみを高める整備

来訪者に観光地をわかりやすく案内するため、交差点名標識の著名観光地名への変更や多言語対応やピクトグラムを活用した道路案内標識等を整備します。

府内の「道の駅」には、隣接地にホテルが計画される箇所があるなど、移動の中継地点としてだけでなく目的地としての位置付けの高まりや変化が見られることから、様々なニーズに対応した整備を進めます。また、子育て世代でも安心して外出しやすくするため、「道の駅」におけるベビーケア対応設備の整備などの子育て機能の充実を図ります。

また、観光地を自転車で巡ることができるよう誘導ラインの整備などのサイクルツーリズム^{*29}環境の整備を進めます。

わかりやすい道案内の推進・サイクルツーリズム環境の整備

○道路案内標識等の整備

[著名観光地名への変更]

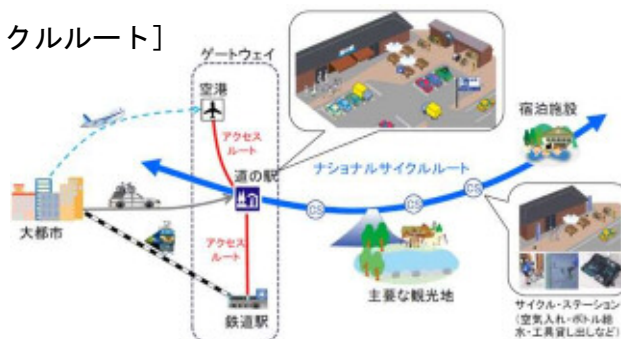


[シンボルマーク・ピクトグラムの活用]



○サイクルツーリズム環境の整備

[ナショナルサイクルルート]



出典：国土交通省HP

[サイクリングロードマップの整備]



[誘導ラインの整備]



*29 自転車を利用して、都市郊外や都市間を含む比較的長いルートを走行し、途中休憩や食事、目的地での宿泊を挟みつつ、風景や観光スポットを楽しむ旅

3 効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道

新たな国土軸である新名神高速道路や京都舞鶴港、高速道路網、鉄道網を最大限に生かし、市街地、郊外、山間部それぞれに応じた有効な手法により、移動の円滑化・効率化を図り、産業の発展を生み出す道づくりを推進します。

3-① 物流の高度化の促進

■ 広域道路網の整備

EC*30の発達等による物流需要の増大を背景に運送業における人手不足が深刻化する中、府南部地域に、IoT等の先端技術を活用した物流の効率化・高度化に資する新たな物流拠点の集積を形成し、産業の生産性向上を図ります。

京都舞鶴港を擁する北部地域においても、物流関連企業を誘致するため、物流拠点や工業団地をつなぐ広域道路網の整備を進めます。特に、ミッシングリンクとなっている高速道路等の全線整備やトラック隊列走行*31等の新技術を見据えた6車線化、定時性の確保及び渋滞緩和、防災機能の向上に資する、暫定2車線区間の4車線化を進めます。また、国際海上コンテナ車が特別な許可なく通行できる重要物流道路*32の整備を進めます。

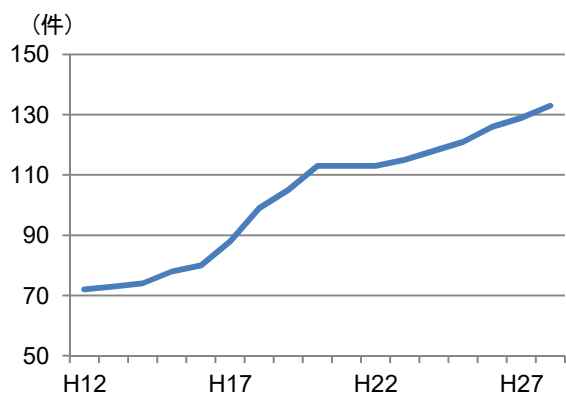
○ 企業立地の状況



出典：プロロジスHP

八幡京田辺 IC 周辺への物流企業の立地

[関西文化学術研究都市（京都府域）の企業立地数]

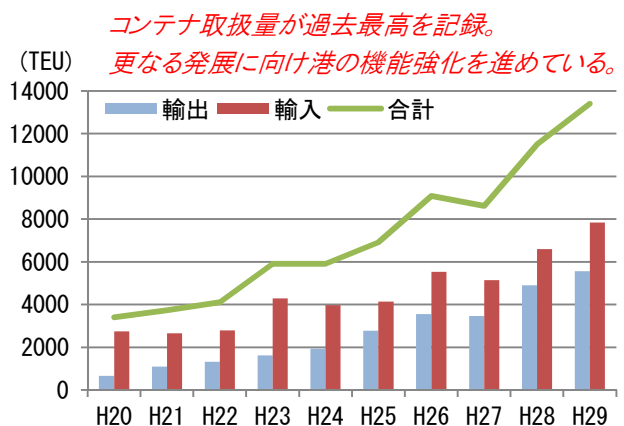


○ コンテナ取扱量が増加している京都舞鶴港



舞鶴国際ふ頭

[コンテナ取扱量の推移]



*30 「Electronic Commerce（電子的商取引）」の略称で、商取引のうち、一部でもコンピュータを介したネットワーク上で行われるもの

*31 有人運転のトラックを先頭に、自動制御された複数台のトラックが追従して走ること

*32 トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化を図る道路

物流の効率化の推進

○トラック隊列走行実験



出典：国土交通省HP

新東名高速道路での実証実験状況

○京都縦貫自動車道 暫定2車線区間の渋滞状況



院内トンネル付近
(京丹波町：京都方面行)

■広域道路網を補完する道路の整備

京都都市圏から高速道路網や周辺地域を結ぶネットワークをはじめ、広域道路網から都市圏や物流拠点へのアクセス道路、地域間を繋ぐ道路の整備や機能強化を推進します。

■末端物流を効率化する新しい技術への対応

社会的な課題となっているラストワンマイルの末端物流の効率化に向け、自動運転等の新技術の開発・普及動向を注視しつつ、道路に求められる環境整備を進めます。

コラム

末端物流の効率化に向けた新技術



海外においては、物流（特にラストワンマイル配送）の代替補助手段として、自動走行ロボットによる配送が検討・社会実装され始めています。ECの発達や人手不足を背景として、省力・省人化の実現が急務である日本の物流業界においても、自動走行ロボットへのニーズは強く、多くの事業者が国内実証を実施しています。



自律走行型



自動追従型

出典：経済産業省HP

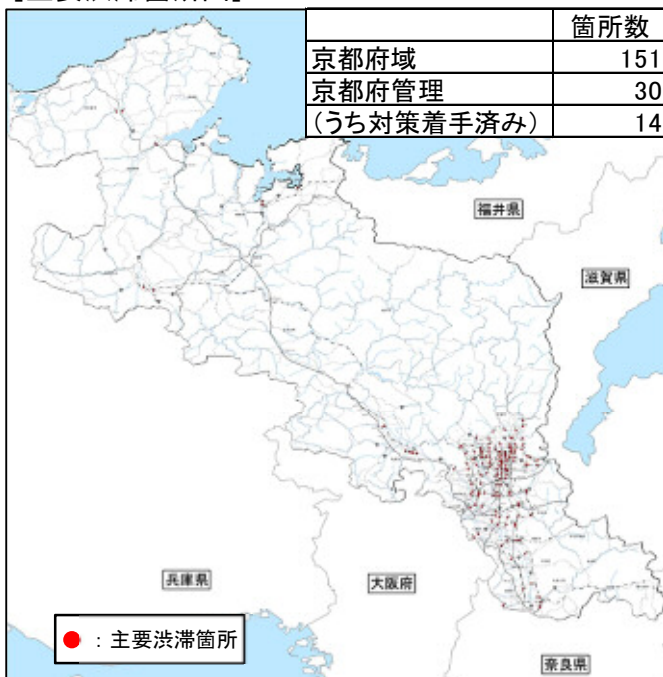
3-② 交通渋滞の解消

京都市以南に集中している交通渋滞が著しい箇所について、普及が進みつつあるETC2.0などのビッグデータを設計に反映した交差点改良やバイパス整備、鉄道との立体交差化等の整備を推進します。

また、地域の実情に応じて、混雑状況の情報発信や公共交通を含めた手段・経路を選択できる都市型 MaaS の取組もあわせて進めます。

渋滞対策の推進

[主要渋滞箇所図]



バイパス整備前の踏切渋滞状況



鉄道との立体交差を含むバイパス整備
宇治淀線(宇治市)

コラム

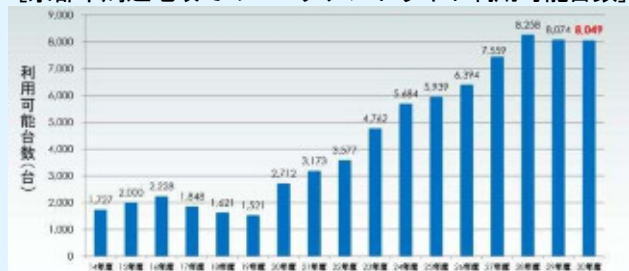
公共交通との連携や交通手段の転換促進



交通渋滞対策や環境汚染対策の一環として、自宅から最寄り駅やバス停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスなどの公共交通に乗り継いで目的地まで移動するパークアンドライドを推進しています。

一部の駐車場では駐車料金の割引サービスも実施しています。

[京都市周辺地域でのパークアンドライド利用可能台数]



出典：京都市HP

4 災害に強く持続可能な社会をつくる道

近年頻発する豪雨等による大規模自然災害や遠くない将来に発生が予想される南海トラフ地震等に備えるため、ハード・ソフト一体的な防災・減災対策を着実に推進する必要があります。

災害が発生しても、道路としての機能が致命的な影響を受けず維持され、最小の被害に留まり、迅速な復旧が可能となるよう、強く・しなやかに地域を守る道路整備を推進します。

また、持続可能な社会を構築するため、環境にやさしい社会を実現する基盤整備を推進します。

4-① 防災・減災、国土強靱化の推進

■緊急輸送道路*³³等のネットワーク強化

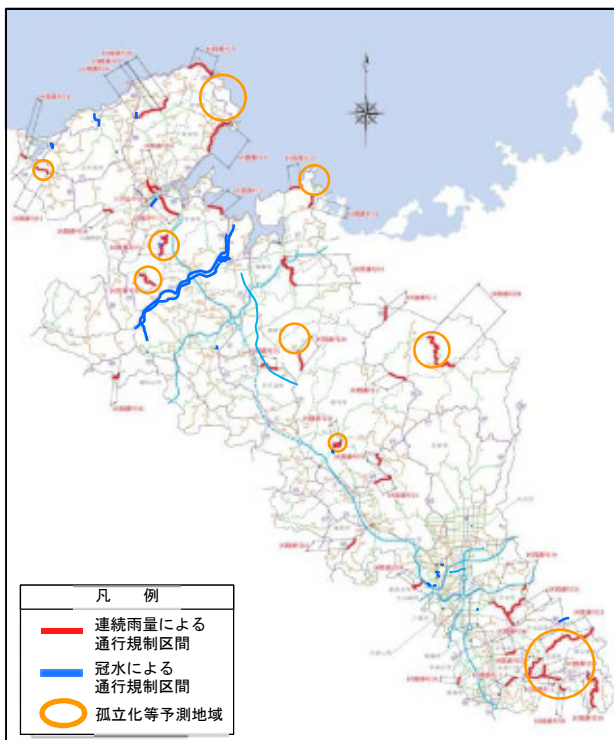
災害発生時において、交通寸断による医療機能の麻痺や孤立集落の発生・長期化を防止するため、人や物資等の緊急輸送や避難に係る広域道路網が確実に確保されるよう、生命線となる緊急輸送道路や重要物流道路及び代替・補完路の整備・強化とともに、被災時の迂回路となる府道等の機能強化を着実に進めます。

上記道路について、橋梁の耐震化、法面对策、冠水対策等を着実に実施するとともに、電柱等の倒壊により道路が閉塞されることを防止するため、人口集中地区内の緊急輸送道路等を優先し、計画的に無電柱化を推進します。

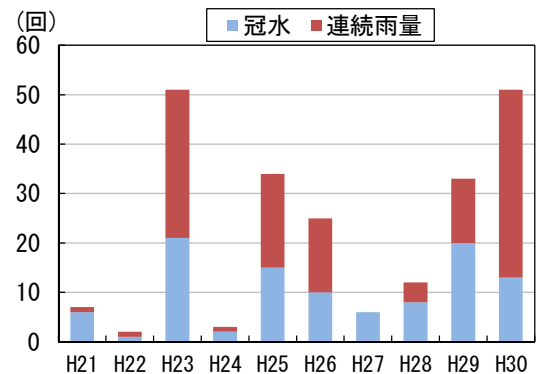
また、法面对策等を進めるとともに、異常気象時通行規制基準を見直します。

大型標識柱、交通監視カメラや信号機電源付加装置*³⁴等の交通安全施設の整備、放置車両の撤去に係る民間団体と道路管理者との連携を促進することなどにより、緊急輸送体制を適切に確保します。

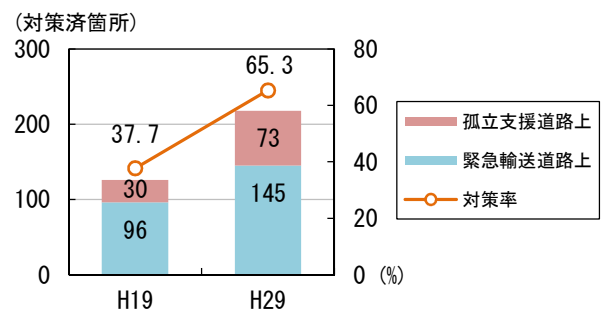
[異常気象時通行規制区間等図]



[規制区間の通行止め回数]



[法面崩壊等危険箇所の対策状況]



*33 災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路

*34 災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による道路交通の混乱を防止するため、予備電源として信号機に備え付けるもの

防災・減災、国土強靱化の推進

○被災状況



平成 30 年 7 月豪雨による
由良川沿川道路の冠水（福知山市）



平成 30 年台風第 21 号による
電柱倒壊（大阪府泉南市）

出典：国土交通省資料

○対策事例

[橋梁の耐震化]



宇治淀線 淀大橋（久御山町）

[法面防災対策]



東掛小林線（亀岡市）

■中山間地域における防災対策

離合が困難な隘路部が存在する中山間地域における地域道路については、待避所設置や部分拡幅等の1.5車線の道路整備及び法面对策等を計画的に推進します。

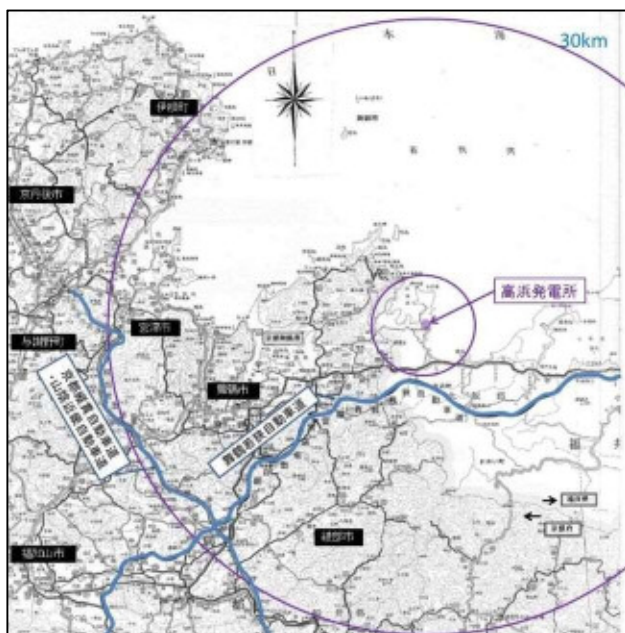
■原子力防災対策

原子力災害発生時に、高浜発電所の周囲概ね30kmの区域内にある市町(福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、南丹市、京丹波町、伊根町)の住民・観光客・他県からの避難者等の円滑な広域避難の実効性を高めるため、各地区からUPZ*³⁵圏外の避難所を結ぶ道路において、離合困難箇所の部分拡幅や待避所設置等の1.5車線の道路整備及び法面对策等を計画的に推進します。

また、これに合わせ、避難退域時検査会場周辺整備、CATVや既設の道路情報板の活用、仮設の誘導標識や誘導員等の配置による避難誘導などにより、万一の原子力災害の発生に備えます。

避難道路の整備

[高浜発電所UPZ圏内図]



○部分拡幅



舞鶴野原港高浜線 (舞鶴市)

○待避所設置



上杉和知線 (綾部市)

関連計画

- 京都府国土強靱化地域計画
- 京都府地域防災計画
- 原子力災害に係る広域避難要領

*35 「Urgent Protective action planning Zone (緊急防護措置を準備する区域)」の略称で、原子力発電所で事故が発生し緊急事態となった場合に、屋内退避などの防護措置を行う、概ね5～30km圏内の区域

4-② 戦略的なアセットマネジメント

これまでから、橋梁、トンネル等の個別施設計画に基づき、計画的な点検、記録、補修工事等を実施し、ライフサイクルコストの縮減に取り組んでいるところであり、施設情報を一元管理するデータベースの構築によるメンテナンスサイクルの確立等、さらなる充実を図ります。

また、インフラメンテナンスの高度化・効率化を目指し、大学や研究機関と連携し、画像計測や非破壊検査^{*36}等の新技術を活用したモニタリング及びセンシング技術の導入に向け、調査・研究を進めます。また、平成28年に設立した(一財)京都技術サポートセンターと連携し、市町村公共施設を含めた点検、補修等のインフラ長寿命化対策や人材育成等を進めるとともに、府民協働型インフラ保全事業^{*37}により、府民参画によるきめ細やかな対策を進めます。

計画的・効率的なインフラメンテナンス

○定期点検



橋梁点検



トンネル点検

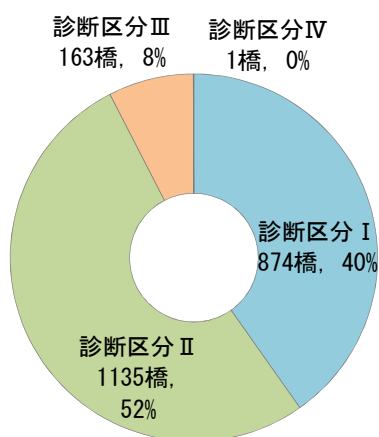


法面点検

○橋梁の点検結果及び修繕措置状況

[府管理橋梁の点検結果]

(H26～H30)



[修繕措置状況] (H31.3 現在)

判定区分Ⅲ(橋)	修繕措置済(橋)	進捗率
163	67	41%

※ 判定区分Ⅳの橋梁1橋については、架替事業中

[診断区分の定義]

診断区分	定義
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

*36 構造物を壊さずにその内部の傷や劣化の状況などを調べる検査

*37 府が管理する道路や河川、建物等のインフラにおいて、府民の皆さんが日頃から感じておられる身近な改善箇所を公募し、地域や市町村からの要望とともに、事業箇所を決定する府民協働型の公共事業

計画的・効率的なインフラメンテナンス

○橋梁老朽化対策



支承劣化状況



計画的な補修による延命化

福知山綾部線 綾部陸橋（綾部市）

○人材育成の取組



府内市町村職員を対象とした研修

○日常の適切な維持管理



道路パトロール
舗装ポットホール修繕状況



冬期 除雪作業状況



府民協働による維持管理
さわやかボランティア制度

4ー③ 環境にやさしい社会の仕組みの構築

■二酸化炭素排出削減への取組み

二酸化炭素排出量削減に向け、物流の効率化の推進に資する道路整備や交通渋滞対策の推進、シェアサイクル、カーシェアリング等の移動手段の共有、電気自動車等の次世代自動車(EV・PHV*³⁸・FCV*³⁹等)の普及に向け、道の駅への給電設備の設置などの対応を進めます。

次世代自動車の普及に向けた取組

○道の駅へのEV用急速充電器の設置



道の駅「お茶の京都 みなみやましろ村」

■自然との共生社会実現への取組み

人々の暮らしと自然が共生する地域社会の実現に向け、道路整備にあたっては、山陰海岸ジオパーク*⁴⁰や自然公園等の自然風景、自然環境や生態系に配慮し、影響を最小限とする整備を進めます。

関連計画

- 新京都府環境基本計画

*38 「Plug-in Hybrid Vehicle (プラグインハイブリッド自動車)」の略称で、外部電源から充電でき、走行時にCO₂や排気ガスを出さない電気自動車のメリットとガソリンエンジンとモーターの併用で遠距離走行ができるハイブリッド自動車の長所を併せ持つ自動車

*39 「Fuel Cell Vehicle (燃料電池自動車)」の略称で、水素などを用いた燃料電池で作る電気を利用してモーターで走る自動車

*40 「Geo (地球・大地)」と「Park (公園)」とを組み合わせた言葉で、「大地の公園」を意味し、地球(ジオ)を学び、丸ごと楽しむことができる場所
山陰海岸ジオパークは、山陰海岸国立公園を中心に、京都府、兵庫県、鳥取県にまたがる広大なエリアを有している

第4章 将来に必要な広域道路ネットワーク

1 本章の位置づけ

20年後の道路の姿を実現するためには、平常時、災害時を問わず、安定的で連結信頼性の高い人流・物流を確保する広域的な道路のネットワークの将来像を示す必要があります。

本章では、前章の将来像を実現するための道路施策のうち、広域の移動を伴う、人流(観光)、物流、防災の3つの視点から、それぞれ求められる広域道路ネットワーク及び機能を示すとともに、それらを統合することで、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークを示します。

2 3つの視点で求められるネットワーク

(1) 人流(観光)に資する広域道路ネットワーク

① ネットワークの考え方

「もうひとつの京都」構想の深度化と相互連携を図るなど、「京都市+府域+近隣府県」において、相互に人が行き交う観光交流を促進します。また、クルーズ船の寄港が増加している京都舞鶴港から、府域全体への周遊を促進しています。

これら周遊の動きをさらに活性化させるために広域道路ネットワークが機能します。

② 拠点

上の考え方に基づき、人流(観光)に必要な拠点を以下のとおり設定します。

- ・ もうひとつの京都の戦略拠点
- ・ 隣接府県の著名な観光拠点
- ・ 京都舞鶴港 など

③ 広域道路ネットワーク

高速道路等の基幹道路、基幹道路と拠点を繋ぐリンク及び拠点間を繋ぐリンクにより、人流(観光)に求められる広域道路ネットワークを設定し、次ページに示します。

④ 本ネットワークに求められる機能

速達性	定時性	道路構造規格	災害に対する信頼性	複数経路確保の必要性
○	◎	○ (対象:観光バス)	○	○ (他交通手段含む)

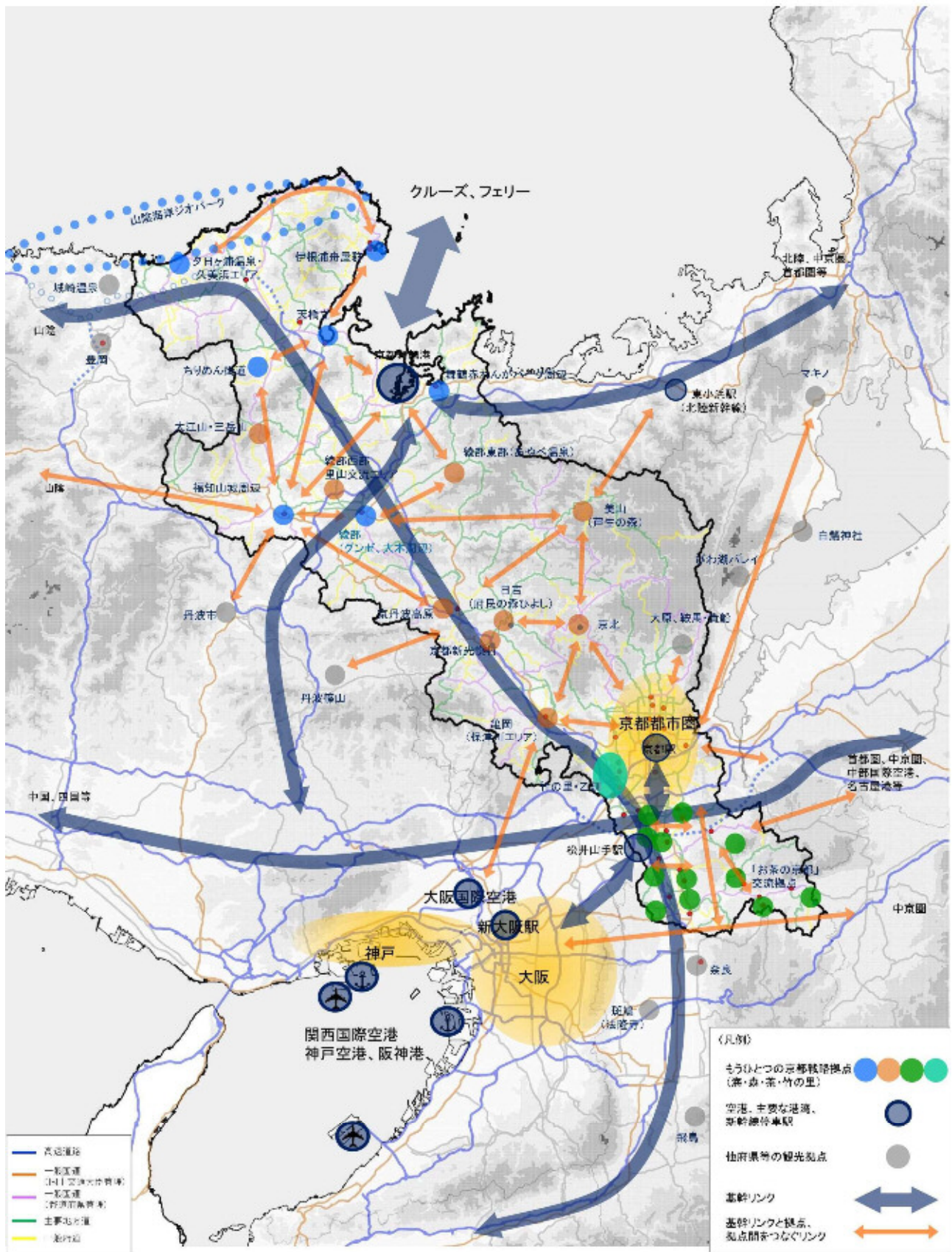
◎:特に求められる ○:求められる

⑤ 機能強化の方向性

本ネットワークを実現するために、広域観光交流を促進する基幹道路網の整備や、高速道路 IC から離れた拠点への定時性確保、面的な渋滞が発生している地域でのバイパス整備等を進めます。

また、観光バスの離合が困難な狭隘箇所の解消、急カーブや急勾配の区間が連続する箇所のバイパス整備や線形改良、複数ルートの確保が難しい路線での現道改良を行います。

[人流(観光)に求められる広域道路ネットワーク]



(2) 物流に求められる広域道路ネットワーク

① ネットワークの考え方

全国高速道路網を行きかう広域物流の中でも最も大きな役割を担う、新たな国土軸である新名神高速道路を生かした、関西の「へそ」となる物流の広域的な中核拠点づくりや、舞鶴港を核とした物流拠点の形成を進めています。また、京都縦貫自動車道の全線開通等により、府内の各所で企業立地が進んでいます。

これらの拠点の力を最大限に生かすため、府内、府外の拠点を繋ぐ広域道路ネットワークを設定します。

② 拠点

上の考え方に基づき、物流に必要な拠点は以下のとおり設定します。

- ・ 新名神高速道路に接する城陽東部丘陵地を中心とした中核物流拠点
- ・ 京都舞鶴港
- ・ 北部ものづくり拠点(長田野、三和、綾部の各工業団地を中心としたエリア)
- ・ 南丹地域に代表される工業団地など
- ・ 関西文化学術研究都市
- ・ 阪神港、関西国際空港
- ・ 大消費地(京都、大阪、神戸の都市圏) など

③ 広域道路ネットワーク

拠点間、拠点と基幹道路を繋ぐリンクにより、物流に求められる広域道路ネットワークを設定し、次ページに示します。

④ 本ネットワークに求められる機能

速達性	定時性	道路構造規格	災害に対する信頼性	複数経路確保の必要性
◎	◎	◎ (対象:国際海上コンテナ車)	◎	◎ (全国ネットワーク)

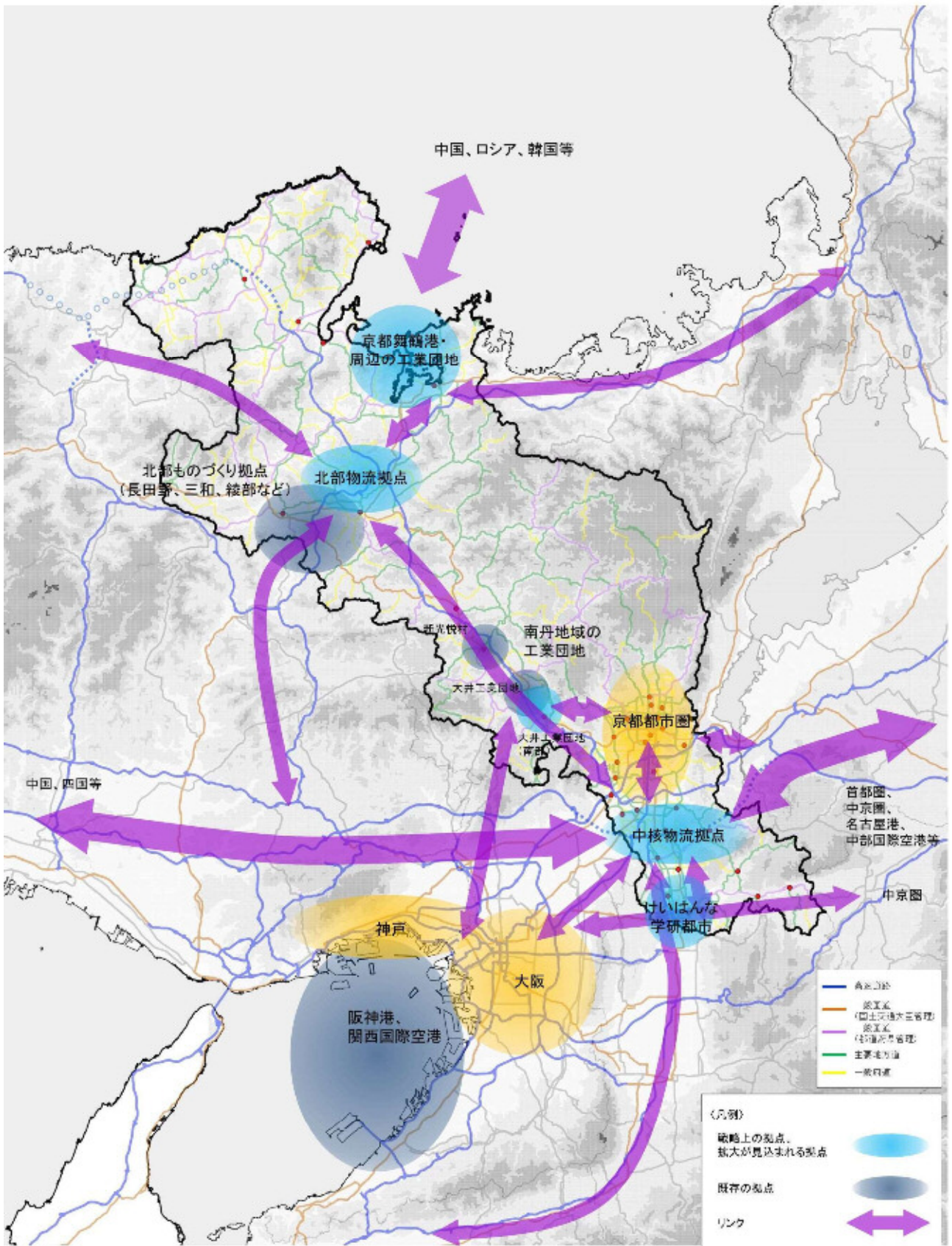
◎:特に求められる ○:求められる

⑤ 機能強化の方向性

本ネットワークを実現するために、基幹道路において、トラックの自動隊列走行等の新技術を見据えた6車線化や、渋滞による速度低下や、災害時の脆弱性等の課題がある暫定2車線区間の4車線化、高速道路のミッシングリンクの解消を促進します。

また、阪神港から府中北部へのネットワークの強化や、舞鶴港から基幹道路、拠点を繋ぐ一般道の強化、京都都市圏と基幹道路を繋ぐリンクの強化を進めます。

[物流に求められる広域道路ネットワーク]



(3) 防災に資する広域道路ネットワーク

① ネットワークの考え方

災害発生時に人員や物資等の緊急輸送にかかる交通が確保されるよう、基幹となる道路ネットワークや海上輸送の拠点となる京都舞鶴港へのアクセスを確保します。

また、災害時において、交通の寸断により医療機能が麻痺することを防ぐため、医療機関へのアクセスを確保します。

② 拠点

上の考え方に基づき、防災に必要な拠点を以下のとおり設定します。

- ・ 広域防災拠点・備蓄基地
- ・ 京都舞鶴港
- ・ 都市(市役所・町村役場)
- ・ 災害時医療拠点
- ・ 自衛隊基地・駐屯地
- ・ 防災機能を有する道の駅 など

③ 広域道路ネットワーク

高速道路等の基幹道路、基幹道路と拠点を繋ぐリンク及び拠点間を繋ぐリンクにより、防災に求められる広域道路ネットワークを設定し、次ページに示します。

④ 本ネットワークに求められる機能

速達性	定時性	道路構造規格	災害に対する信頼性	複数経路確保の必要性
—	—	○ (対象:復旧支援車両)	◎	◎

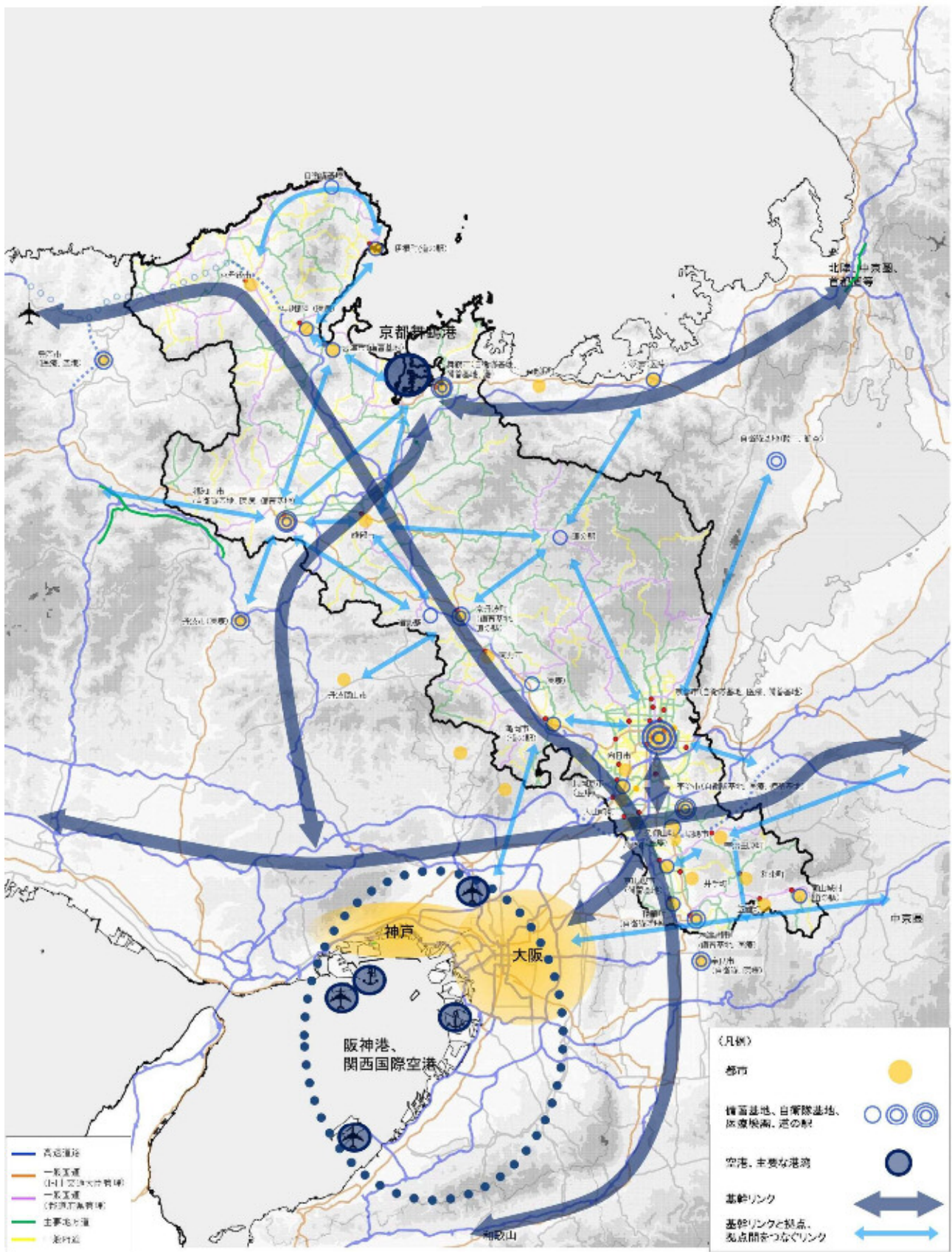
◎:特に求められる ○:求められる

※災害発生時に求められる機能を示しており、日常での速達性、定時性は関連性が低いため、「—」としています。

⑤ 機能強化の方向性

本ネットワークを実現するために、基幹ネットワークの機能を確保するための、高速道路ミッシングリンクの解消や、基幹道路同士が近接している箇所において冗長性の高いネットワークの整備を進めます。また、復旧支援車両の通行が困難な狭隘箇所の解消や、災害上の脆弱箇所が含まれるリンクでの、法面对策、冠水対策、耐震化、雪害対策等の防災機能の強化を行います。

[防災に求められる広域道路ネットワーク]



3 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

3つの視点で求められる広域道路ネットワークを統合することで、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークを示します。

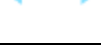
(1) 京都府の将来に必要なネットワーク




以下の考え方にに基づき設定した、「京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク」を次ページに示します。

- ・ 高速道路等で構成する基幹道路網を設定
- ・ 各視点での拠点のうち近い位置にあるものを、都市を中心とした1つの拠点として設定
- ・ 各拠点を結び、基幹道路網を補完するリンクを設定
- ・ 人流(観光)、物流、防災の各視点に基づき、各リンクに求められる機能を設定

(2) 各リンクに求められる機能

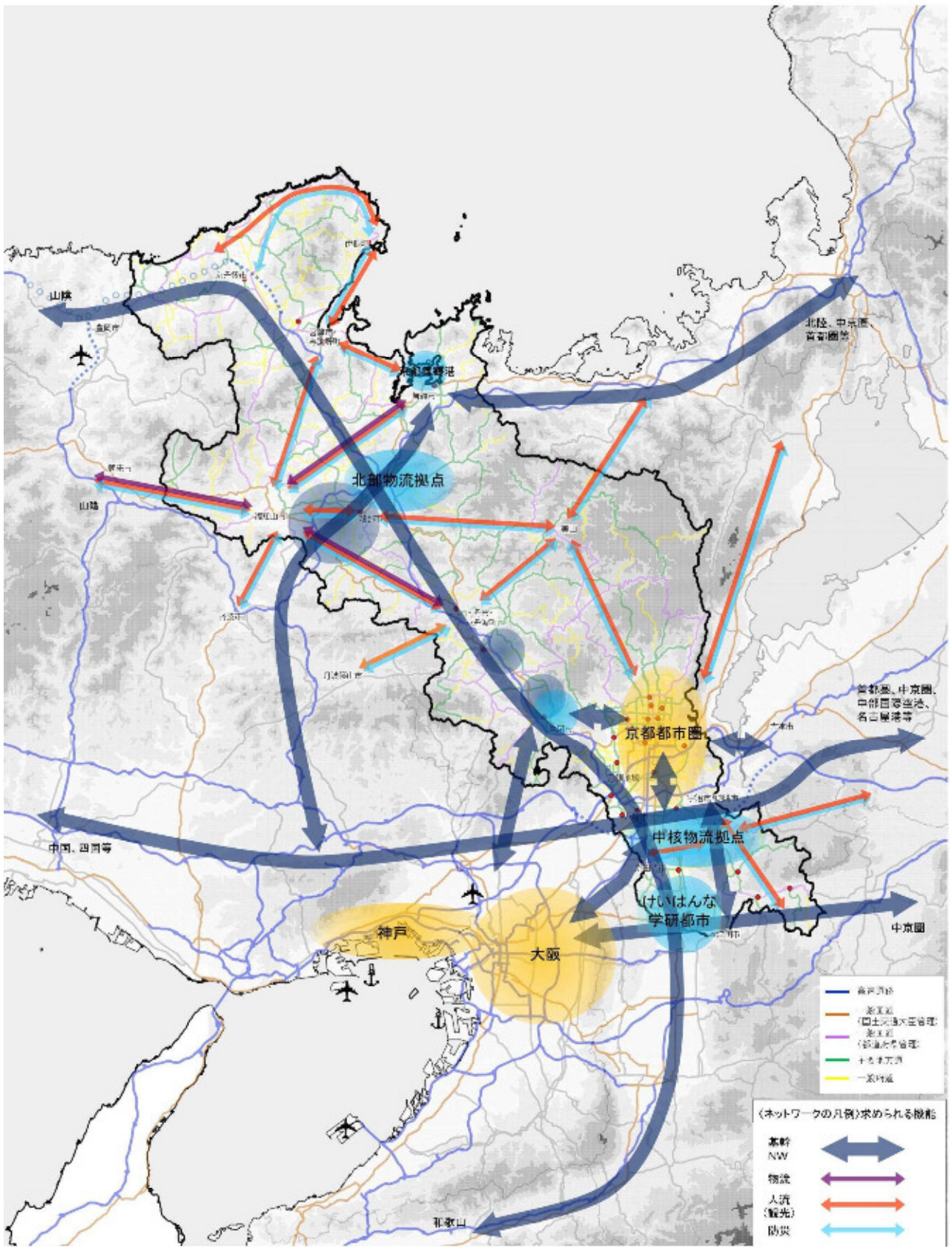
各リンクに求められる機能を以下に示します。なお、複数の視点で機能が求められるものについては、各視点で求められる機能の最大値を設定します。

リンクの種類	速達性	定時性	道路構造規格	災害に対する信頼性	複数経路確保の必要性
	◎	◎	◎ (対象:国際海上コンテナ車)	◎	◎
	○	◎	○ (対象:観光バス・ 復旧支援車両)	◎	◎
	○	◎	○ (対象:観光バス)	○	○ (他交通手段含む)
	—	—	○ (対象:復旧支援車両)	◎	◎

 : 物流  : 人流(観光)  : 防災

◎:特に求められる ○:求められる —:関連性が低い

[京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク]



【主な事業箇所】

(総事業費 10 億円を超える大規模事業。今後の公共事業予算や進捗状況に応じて変更することがある。)

路線名	[箇所] 市町村	概ね5年の間に完了を目指す箇所	計画期間中に完了を目指す箇所	計画期間中に着手を目指す箇所
〈広域道路ネットワーク〉				
国道163号	[有市] 笠置町		○	
	[銭司～木屋] 木津川市～和束町			○
国道175号	[下天津・小津田・地頭] 福知山市～舞鶴市	○		
	[由良川沿川] 福知山市～舞鶴市			○
国道178号	[カマヤ工区] 伊根町	○		
	[袖志] 京丹後市		○	
	[上野平バイパス] 京丹後市	○		
	[木津道路] 京丹後市	○		
	[日置～長江] 宮津市			○
国道307号	[宇治田原山手線 南～贅田] 宇治田原町	○		
	[市辺～奈島] 城陽市	○		
	[甘南備台] 京田辺市		○	
	宇治田原町～京田辺市			○
国道372号	[南八田道路] 南丹市	○		
国道423号	[法貴バイパス] 亀岡市		○	
国道429号	[榎峠] 福知山市		○	
国道477号	[西田大藪道路] 南丹市	○		
国道482号	[丹後弥栄道路] 京丹後市		○	
〈広域道路へのアクセス道路・広域道路ネットワークを補完する道路〉				
小浜綾部線	綾部市			○
宮津養父線	[岩屋工区] 与謝野町		○	
木津信楽線	木津川市～和束町			○
枚方亀岡線	亀岡市			○
綾部宮島線	[肱谷バイパス] 南丹市		○	
宇治淀線	宇治市～久御山町			○
八幡木津線	八幡市～木津川市			○
都市計画道路山手幹線	精華町～木津川市			○
亀岡園部線	[千歳工区] 亀岡市	○		
	亀岡市			○
小倉西舞鶴線	[倉谷工区] 舞鶴市	○		
	[白鳥工区] 舞鶴市	○		
網野岩滝線	[外村バイパス] 京丹後市		○	
	[男山] 与謝野町			○

舞鶴福知山線等	[三日市・地頭] 舞鶴市	○		
	[川北～猪崎] 福知山市		○	
	[由良川沿川] 舞鶴市～福知山市			○
宇治木屋線	[大打峠] 宇治田原町～和束町	○		
西京高槻線	[神足] 長岡京市	○		
都市計画道路御陵山崎線	[寺戸工区] 向日市		○	
	向日市～大山崎町			○
上狛城陽線	木津川市～城陽市			○
枚方山城線	木津川市			○
向島宇治線	[里尻工区] 宇治市	○		
山城総合運動公園城陽線	[城陽橋] 城陽市	○		
八幡京田辺インター線	[美濃山] 八幡市	○		
都市計画道路内里高野道線				
和束井手線	井手町			○
王子並河線	[大井町] 亀岡市		○	
都市計画道路並河亀岡停車場線				
郷ノ口余部線	[宇津根橋] 亀岡市	○		
広野綾部線	綾部市			○
都市計画道路東中央線	[木津～山城町上狛] 木津川市	○		

【高速道路、直轄国道等で施策連携・整備促進を図る路線】

〈広域道路ネットワーク〉

- ・新名神高速道路（宇治田原町～八幡市）
- ・舞鶴若狭自動車道（4車線化）（福知山市～舞鶴市）
- ・京都縦貫自動車道（4車線化）（南丹市～宮津市）
- ・京奈和自動車道（4車線化）（城陽市～木津川市）
- ・山陰近畿自動車道 [大宮峰山道路・大宮峰山 IC(仮称)～兵庫県境]（京丹後市）
- ・名神高速道路・第二京阪道路 [京都南 JCT(仮称)]（京都市）
- ・国道1号 [堀川通バイパストンネル]（京都市）
- ・国道9号 [福知山道路・園部町本町地区・若宮橋]（福知山市～亀岡市）
- ・国道24号 [寺田拡幅・城陽井手木津川バイパス]（城陽市～木津川市）
- ・国道27号 [西舞鶴道路・平林戸奈瀬地区]（舞鶴市～京丹波町）
- ・国道163号 [木津東バイパス]（木津川市）
- ・宇治木津線（宇治市～木津川市）
- ・京都中部阪神連絡道路（南丹地域～北大阪地域）
- ・学研都市連絡道路 [精華拡幅]（精華町～木津川市）
- ・大津・京都間（京都市）
- ・京都・亀岡方面（京都市～亀岡市）

第5章 計画の運用

1 運用方針

本計画に基づき、20年後の道路の姿の実現に向けた施策を推進し、各取組の進捗状況を確認、評価し、社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行いながら進めます。

2 目標

第3章で示す将来構想を実現するための道路施策の主な取組について、目標を設定します。

施策※	取組	現状	目標
1-①	通学路における歩行空間の整備	法指定されている通学路の <u>61%</u> で歩行空間が整備されている	法指定されている通学路の <u>70%</u> で歩行空間が整備されている
1-①	事故危険箇所の対策	事故危険箇所のうち対策未完了は <u>22 箇所</u> ある	左記の <u>22 箇所</u> の対策が完了しているとともに、新たに追加された箇所についても対策が進んでいる
1-① 1-②	自転車通行空間の整備	自転車道、自転車通行帯は <u>1.5km</u> で整備されている	新たに <u>20km</u> で整備されている
1-① 1-③ 2-① 4-①	無電柱化の整備	無電柱化は約 <u>20km</u> 整備されている	新たに <u>40km</u> で整備されている
2-②	サイクルツーリズム環境の整備	京都府自転車活用推進計画(仮称)で位置付けられているモデルルート約 <u>500km</u> のうち、 <u>250km</u> で整備されている	<u>全てのモデルルート</u> の整備が完了しているとともに、新たなルートの整備が進んでいる
2-② 3-① 4-①	高速道路網ミッシングリンクの解消	府内の高速道路網ミッシングリンクは <u>新名神高速道路、京奈和自動車道、山陰近畿自動車道</u> に残っている	<u>全ての箇所の整備</u> が完了又は着手されている
2-② 3-① 4-①	高速道路の暫定2車線区間の4車線化	供用中の高速道路のうち暫定2車線区間は <u>111km</u> ある	新たに <u>40km</u> で4車線化の整備が完了又は着手されている
3-① 4-①	重要物流道路の整備	重要物流道路において、国際海上コンテナ車の車両制限令に基づく通行許可が必要な区間は <u>8 区間</u> ある	左記の <u>8 区間</u> で対策が完了し、国際海上コンテナ車が許可の必要なく通行できている

4-①	橋梁の耐震化	緊急輸送道路上の <u>90%</u> の橋梁で、大地震の発生後においても通行できるよう耐震化されている	緊急輸送道路上の <u>全ての</u> 橋梁で、大地震の発生後においても通行できるよう耐震化されている
4-①	法面防災対策及び異常気象時通行規制基準の見直し	緊急輸送道路等における法面崩壊等危険箇所(平成8年度点検)の <u>65%</u> で対策されている。また、異常気象時通行規制が <u>40 区間</u> ある	緊急輸送道路等における法面崩壊等危険箇所(平成8年度点検)の <u>全て</u> で対策が完了しているとともに、今後の点検で追加された箇所についても対策が進んでいる また、 <u>10 区間</u> で異常気象時通行規制が廃止又は基準緩和されている
4-②	インフラメンテナンス	1巡目の法定点検が完了し、Ⅲ判定の橋は163橋、トンネルは34箇所ある	法定点検の結果、Ⅲ判定となった <u>全ての</u> 施設の補修が次回の点検までに完了しているとともに、予防保全の取り組みも進んでいる

※第3章将来構想を実現するための道路施策の項目番号を記載しています。

3 中間評価と計画の見直し

各取組の進捗について概ね5年毎に中間評価を行います。併せて、計画期間中に新たに具体化した取組や完了した取組など、必要に応じて、設定目標の修正や追加等を見直しを行います。

また、10年後の中間評価を目途に、社会経済状況や道路を取り巻く状況及び評価結果を踏まえ、計画の見直しを行います。