

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10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」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。

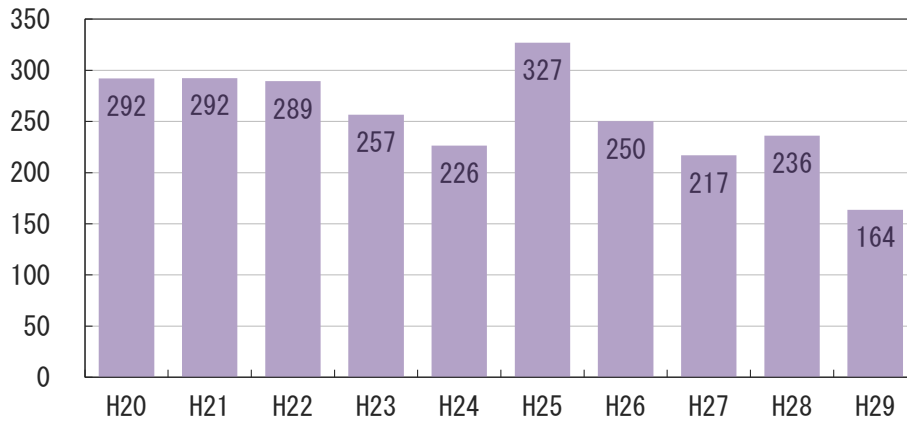
ただし、その目的に応じ、国や市町村等が実施する事業についても、施策を連携し、整備促進を図ることとします。

4 「京の道づくり重点プラン」の成果

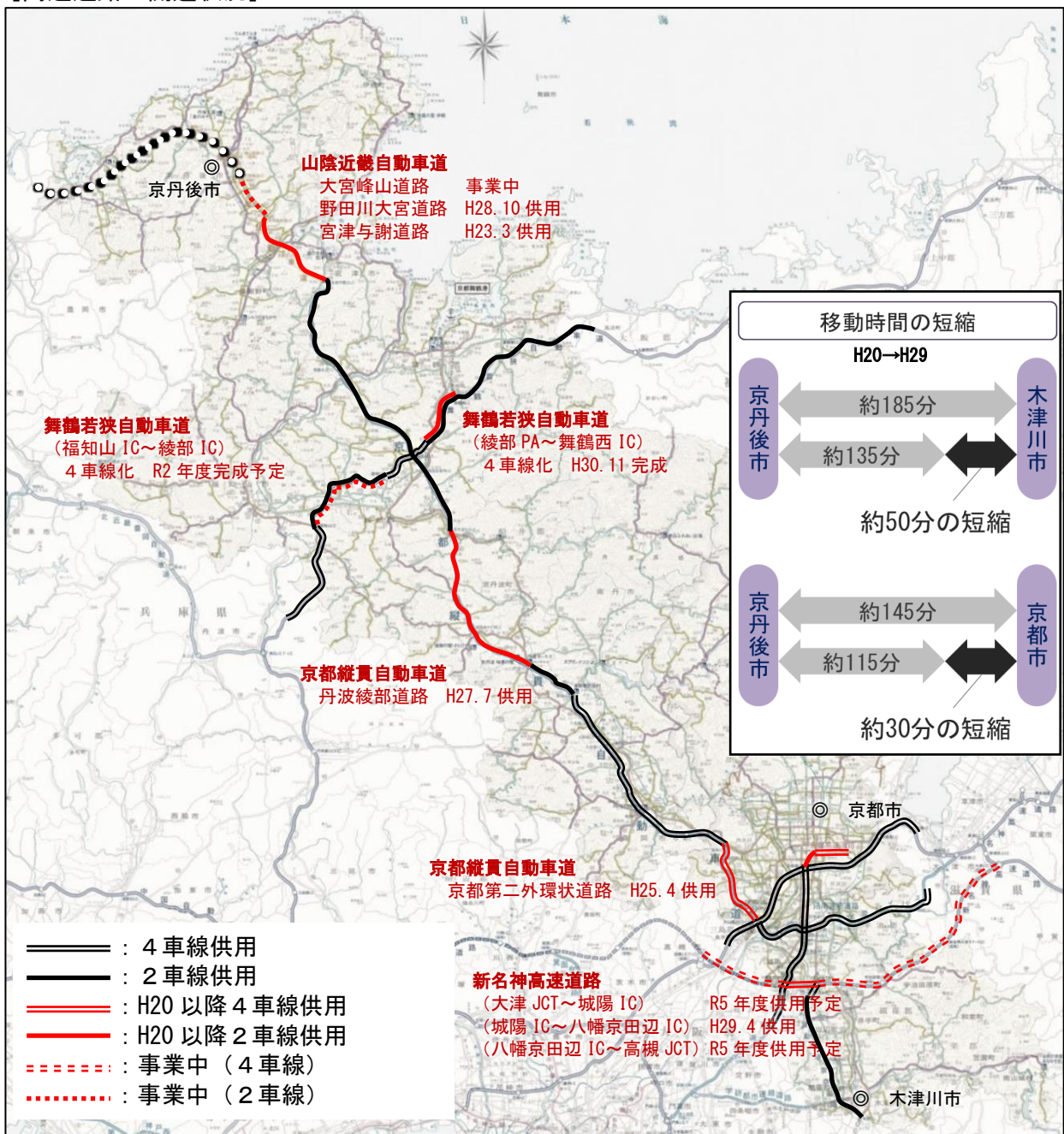
平成 20 年度から 10 年間で計画期間とする「京の道づくり重点プラン」に基づき、京丹後市から木津川市まで京都府の南北高速軸140kmの供用、緊急輸送道路上の全橋梁の落橋防止対策の完了、都市計画道路の整備、中山間部での1.5車線の道路整備など多くの事業が進みました。以下に、5つの施策分野、17の重点施策ごとに実施した主な事業の成果を示します。

[京都府管理道路における10年間の投資額]

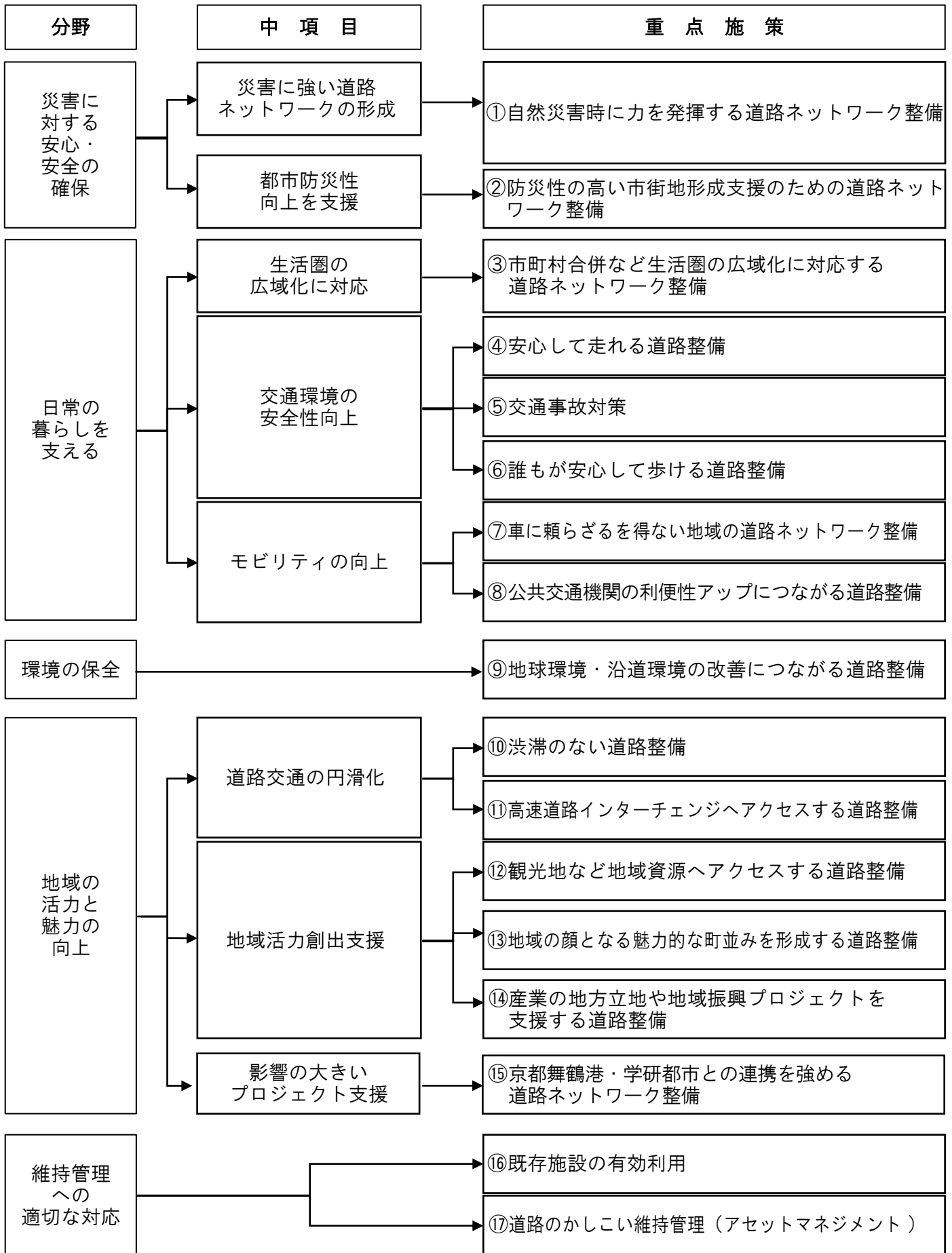
(事業費：億円)



[高速道路の開通状況]



「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)



都市計画道路の整備

- ・ 1.5 車線の道路整備 (20.2km ⇒ 96.7km)



市町村合併支援道路の整備

- ・ 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)

- ・ 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)

- ・ 高機能舗装の整備 (60km ⇒ 96km)



1.5車線の道路整備

- ・ 主要渋滞箇所の対策 (未対策 24 箇所 ⇒ 16 箇所)

- ・ 高速道路の整備 (175.6km ⇒ 230.8km)



通学路の歩道整備

- ・ 無電柱化の整備 (17.9km ⇒ 20.1km)

- ・ 学研支援道路の整備 (12.2km ⇒ 16.1km)



さわやかボランティア・ロード事業

- ・ 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)

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や高齢者による事故が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

*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、西日本最大級のアウトレットモールや物流拠点など新たな土地利用に向けた開発が計画されています。

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、太平洋側の新たな国土軸である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

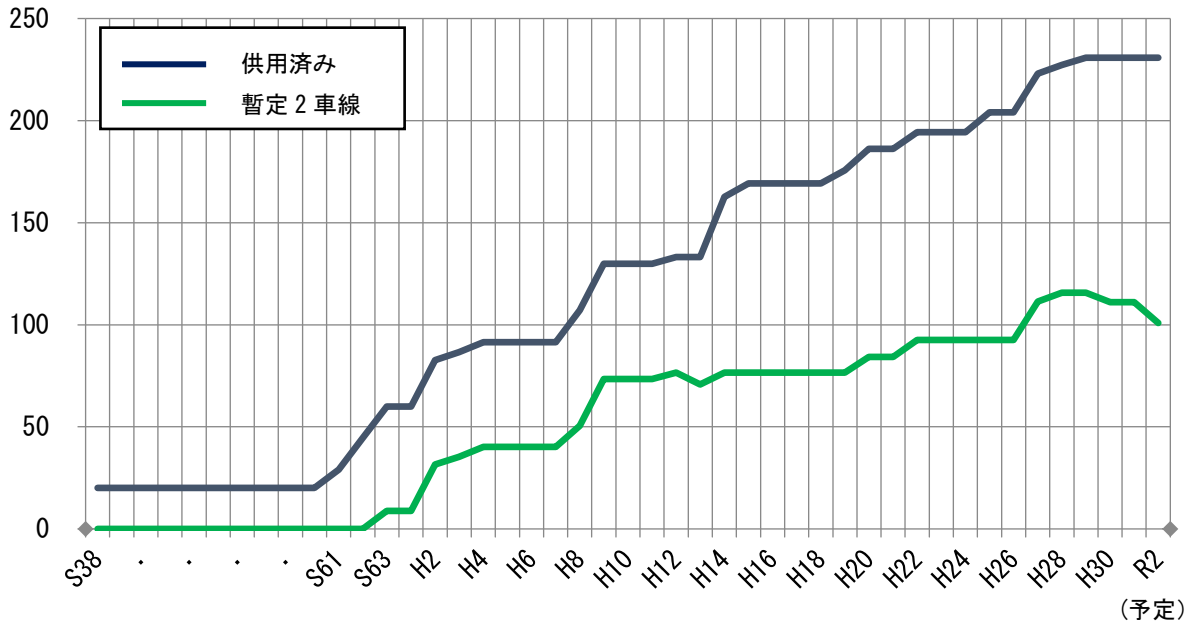
*5 「Mobility as a Service」の略称で、出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス

*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]

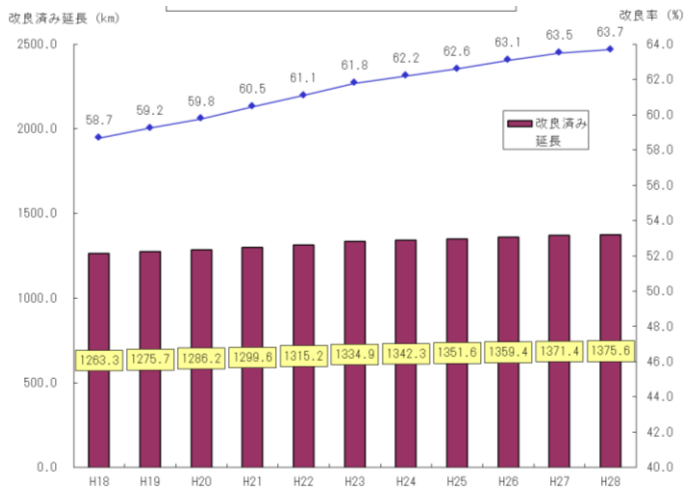
供用延長 (km)



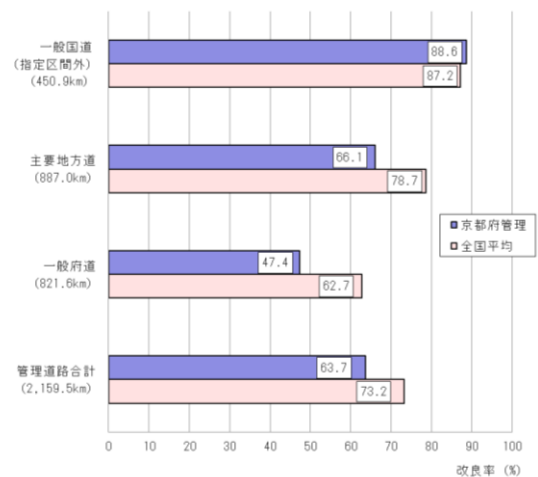
②未改良区間の存在

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)



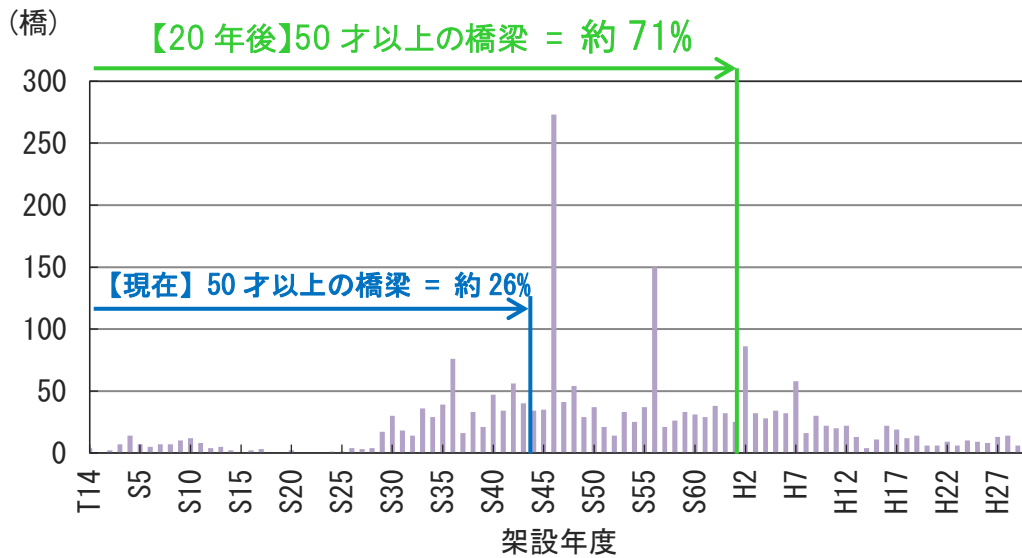
*8 車道幅員が 5.5m 以上に改良された道路(改良済道路)の延長の、道路全延長に対する比率

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点検、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]

