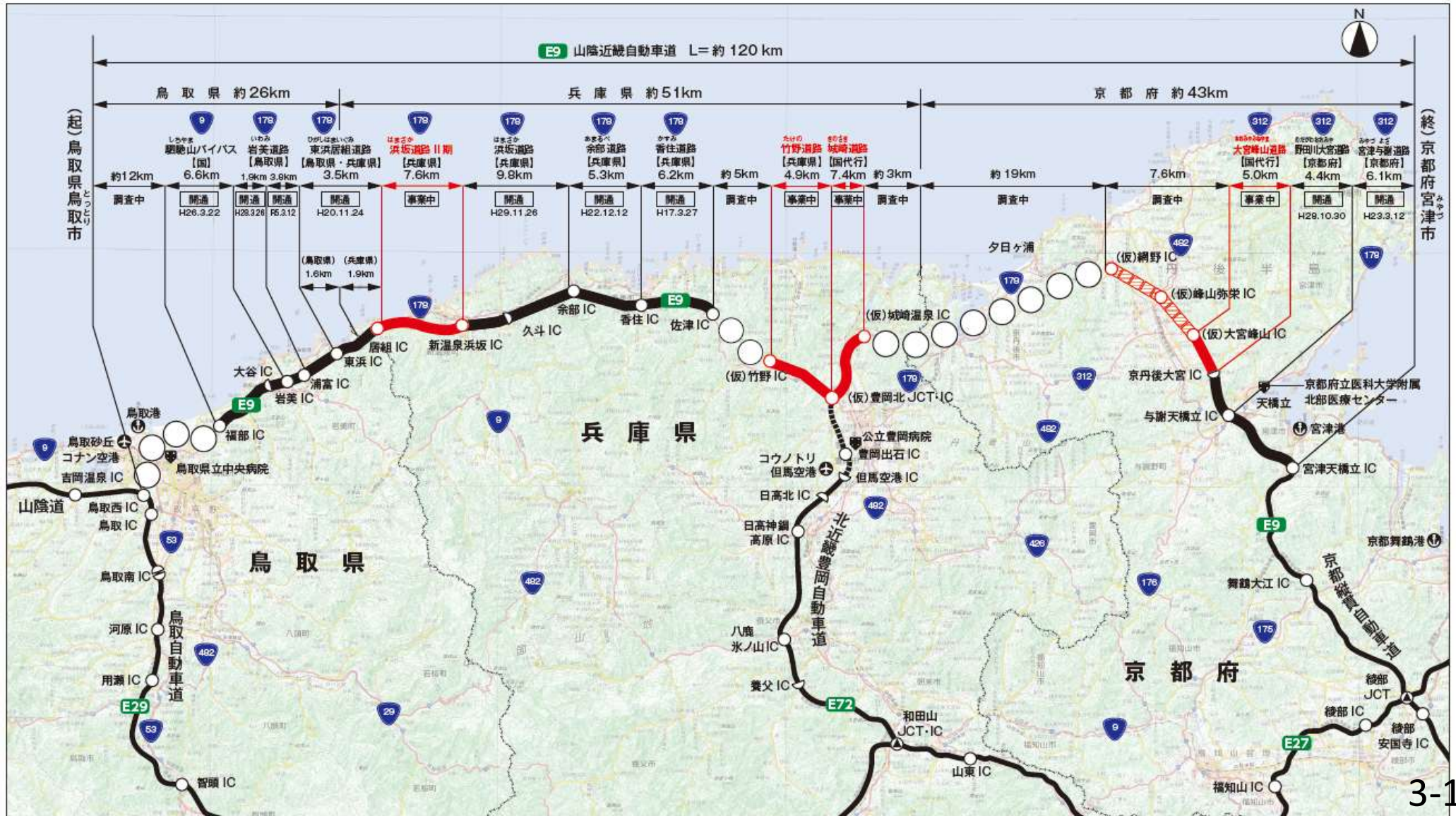


これまでの取り組み経緯

山陰近畿自動車道の概要

- 山陰近畿自動車道は、鳥取県・兵庫県・京都府を結び、広域的な道路ネットワークを形成する延長約120kmの高規格道路
- 鳥取東部、但馬、京都北部の各地方生活圏を連絡するとともに、広域的な循環ネットワークを形成し、地域の交流・連携の促進と安全・安心の向上を図ることを目的としています



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図20万を複製したものである。(承認番号 平28情複、第220号)

開通区間： 黒線 事業中区間： 赤線 (山陰近畿自動車道) 未事業化区間： 点線 (都市計画決定済) (山陰近畿自動車道以外) ○○○○ (都市計画未決定)

山陰近畿自動車道の概要

- 京都府内では、全延長約43kmの内、10.5kmの整備が完了しており、現在は大宮峰山道路（5.0km）を事業中
- 未事業化区間は約27kmに及び、そのうち約8kmは都市計画決定済みであるが、残る約19kmはルートも未確定
- 令和5年度にスタートした京都府総合計画において、「早期全線開通に向けた整備とルート確定の促進」を重点分野に位置づけ



整備状況	延長 (全長120km)	鳥取県 (約26km)	兵庫県 (約51km)	京都府 (約43km)
供用区間	47.6km (40%)	13.9km	23.2km	10.5km
事業中区間	24.9km (21%)	0km	19.9km	5.0km
未事業化区間 (調査中区間)	約47km (39%)	約12km	約8km	約27km

「8つのビジョン」を支える人・物・情報・日々の生活の基盤づくり

「8つのビジョン」を効果的に推進するため、人流・物流・情報通信・日々の生活の基盤づくりを促進します。

人流・物流の基盤づくり

〈主要な方策〉

- ・新名神高速道路の全線開通と6車線化の促進
- ・山陰近畿自動車道の早期全線開通に向けた整備とルート確定の促進 など

動上の安心や信頼性の確保等に資する環境を整備
・府民誰もが、テレワーク・遠隔教育等のサービスを利用する上で不可欠な、光ファイバー等の情報通信基盤の府内全地域への展開の促進 など

日々の生活の基盤づくり

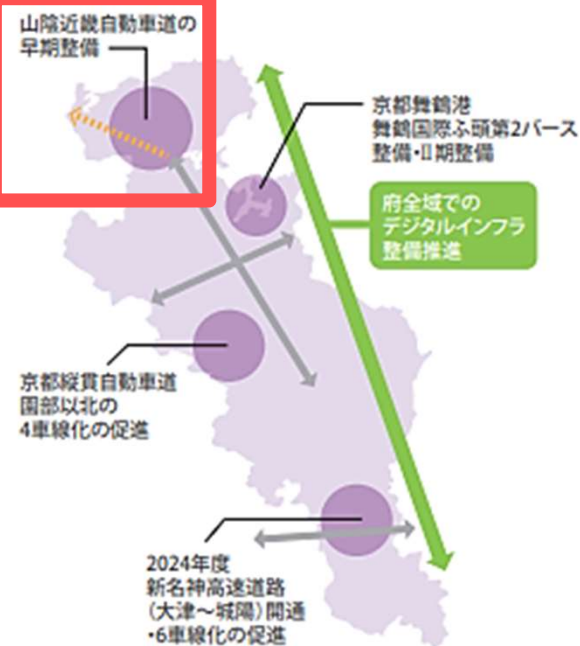
〈主要な方策〉

- ・持続可能な地域公共交通の確立をめざすための「地域公共交通計画」の策定支援
- ・鉄道駅における利用環境の整備や駅を中心としたにぎわいづくり等による公共交通の利用促進 など

情報通信の基盤づくり

〈主要な方策〉

- ・DX推進やメタバース活用のためのプラットフォームを構築するとともに、サイバー空間における経済活



8つのビジョンと基盤整備

安心

1. 安心できる健康・医療・福祉の実現
2. 災害・犯罪等からの安心・安全の実現

温もり

3. 子育て環境日本一・京都の実現
4. 誰もが活躍できる生涯現役・共生京都の実現
5. 共生による環境先進地・京都の実現

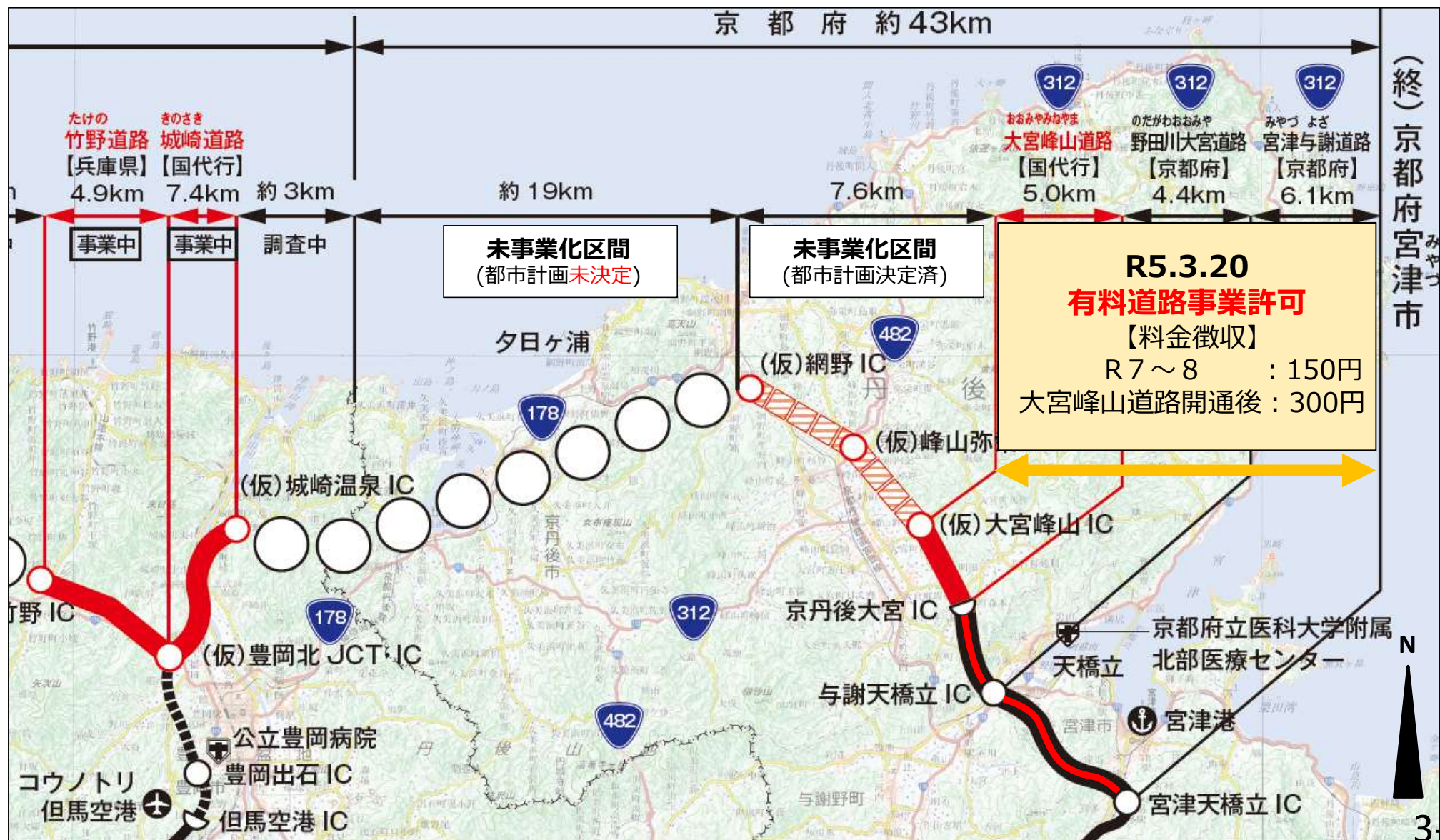
ゆめ実現

6. 未来を拓く京都産業の実現
7. 文化の力で世界に貢献する京都の実現
8. 交流と連携による活力ある京都の実現

「8つのビジョン」を支える人・物・情報・日々の生活の基盤づくり

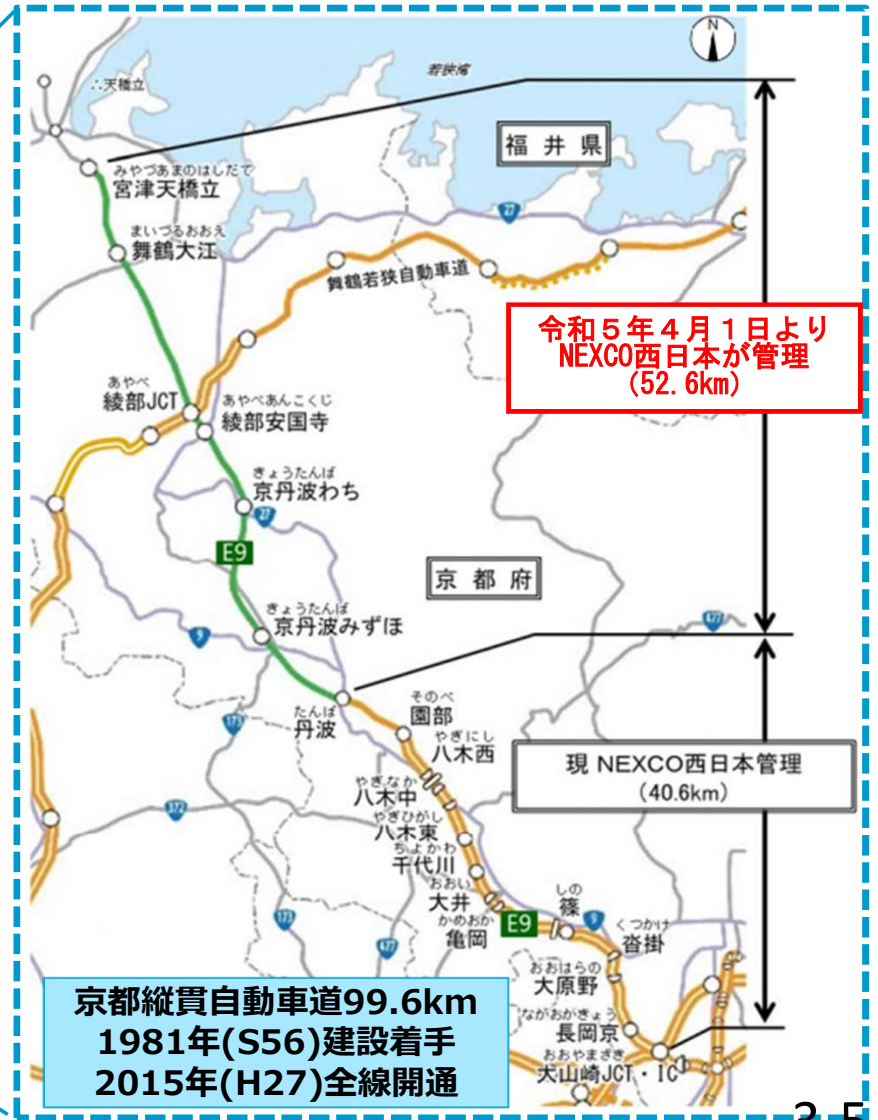
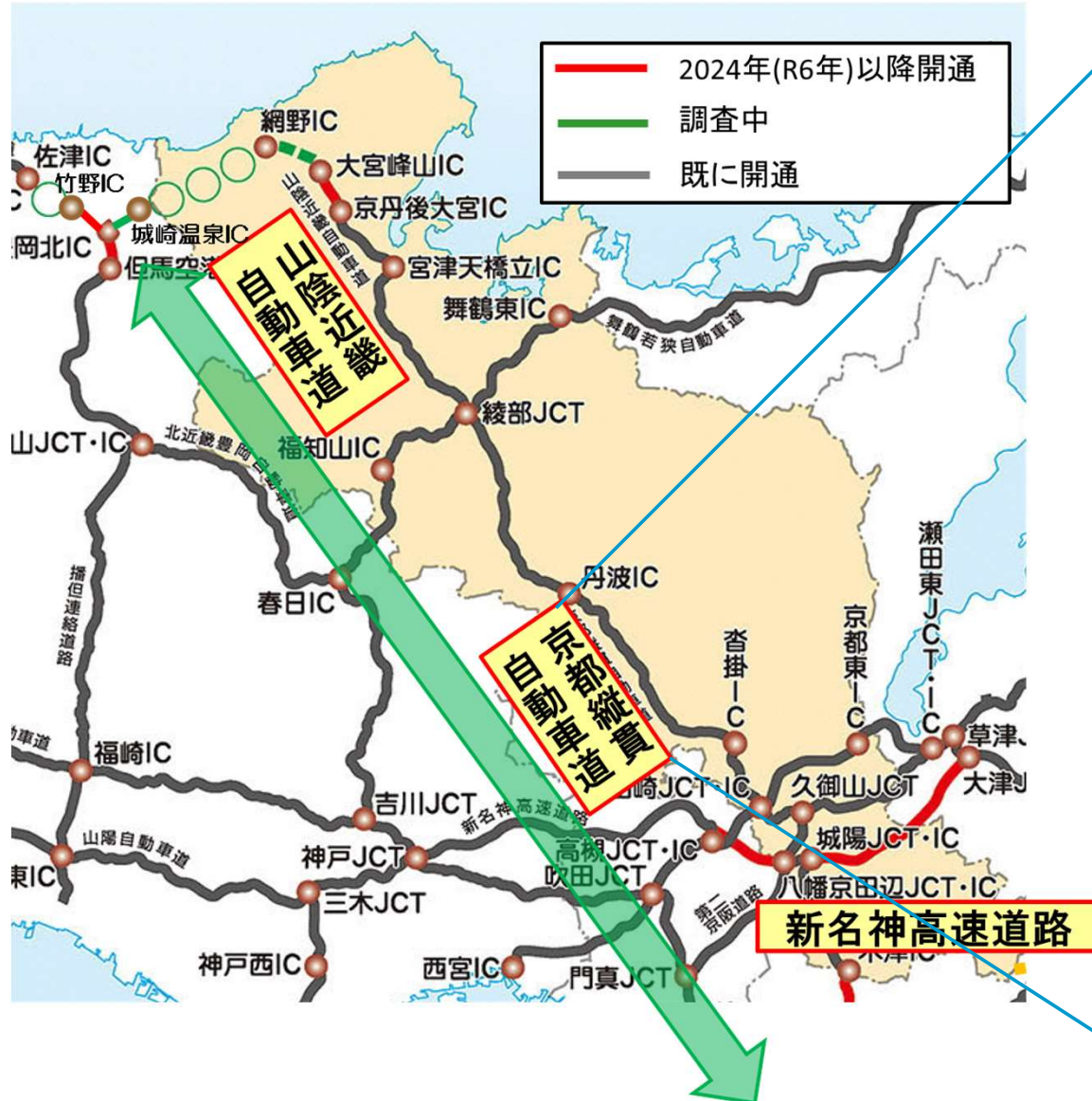
早期全線開通に向けた取り組み

- 無料のままで、高速道路を維持しながら先線の建設を進めると、道路の延伸に伴い増加する維持費が、ますます建設財源を圧迫
- 有料道路として、維持管理費の一部等を利用者から頂く料金により賄い、その分を先線の建設費に充てることで事業の促進を図るべく、令和5年3月に国土交通省から有料道路事業許可を受けたところ



早期全線開通に向けた取り組み

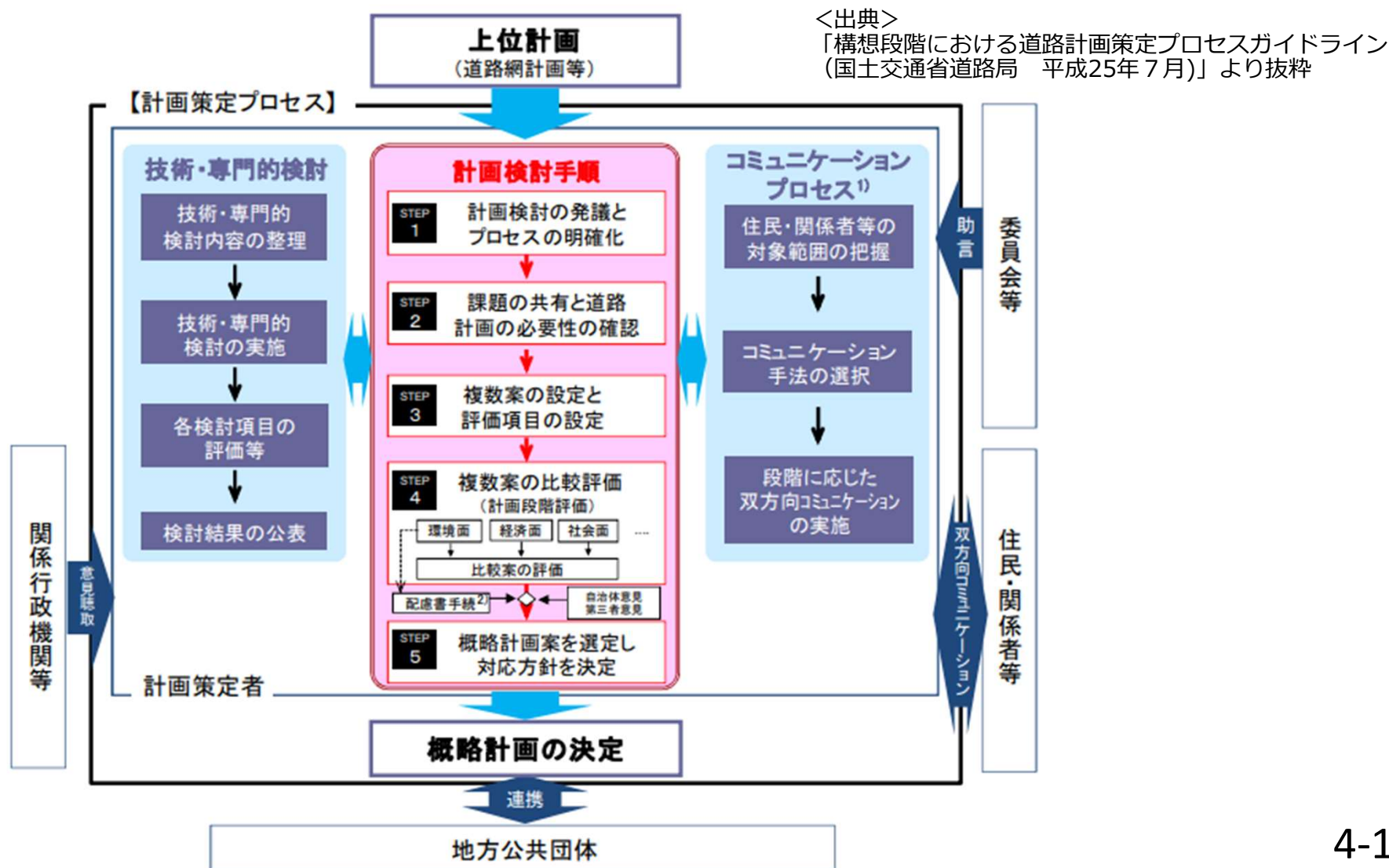
- 2015年の京都縦貫自動車道の全線開通と、2017年の新名神高速道路の一部開通により、府域の南北140kmが高速道路で直結
- 府が管理していた京都縦貫自動車道（宮津天橋立IC～丹波IC）について、令和5年4月1日よりNEXCO西日本に移管
- 移管により、休日割引・深夜割引などが導入され、京都縦貫自動車道の利便性が向上するとともに、山陰近畿自動車道に集中できる環境が充実



検討委員会の進め方

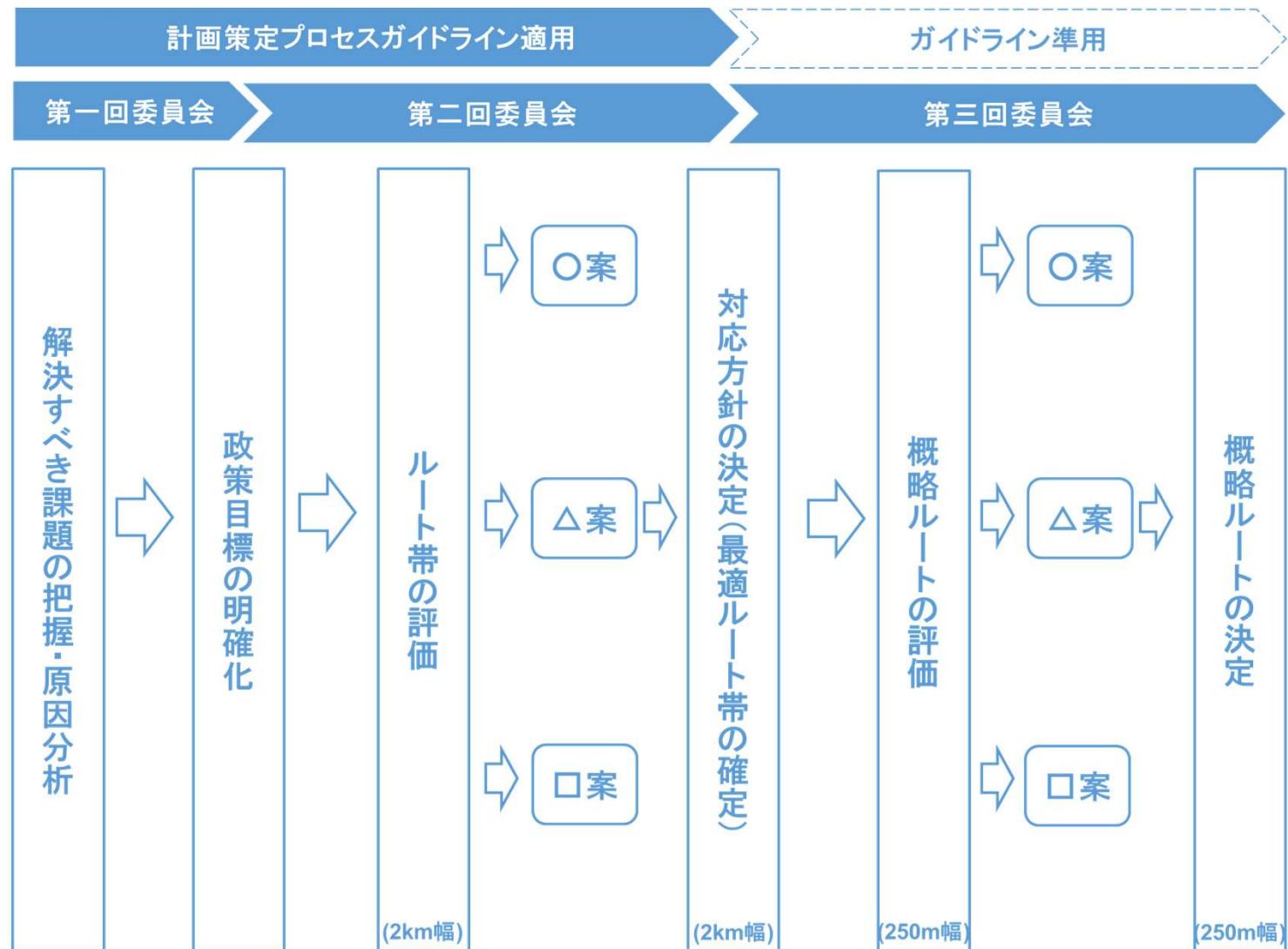
検討委員会の進め方（案）

- 山陰近畿自動車道のような大規模な道路の計画が国民の理解を得るためには、計画内容が合理的かつ計画策定プロセスが適切である必要があり、これらを担保するためには、計画策定とコミュニケーションを適切に実施する仕組みが必要であることから、コミュニケーションプロセスや**委員会等の関与の下**、計画を策定することが国の「**構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン**」に定められています。
- 本計画検討委員会は、**このガイドラインの計画検討手順に沿って**、**多角的な視点から多様な意見を聴取しながら進めることとし**、計画策定プロセスの透明性・客観性・合理性・公正性、計画内容の合理性が確保された概略計画の決定を目指します。



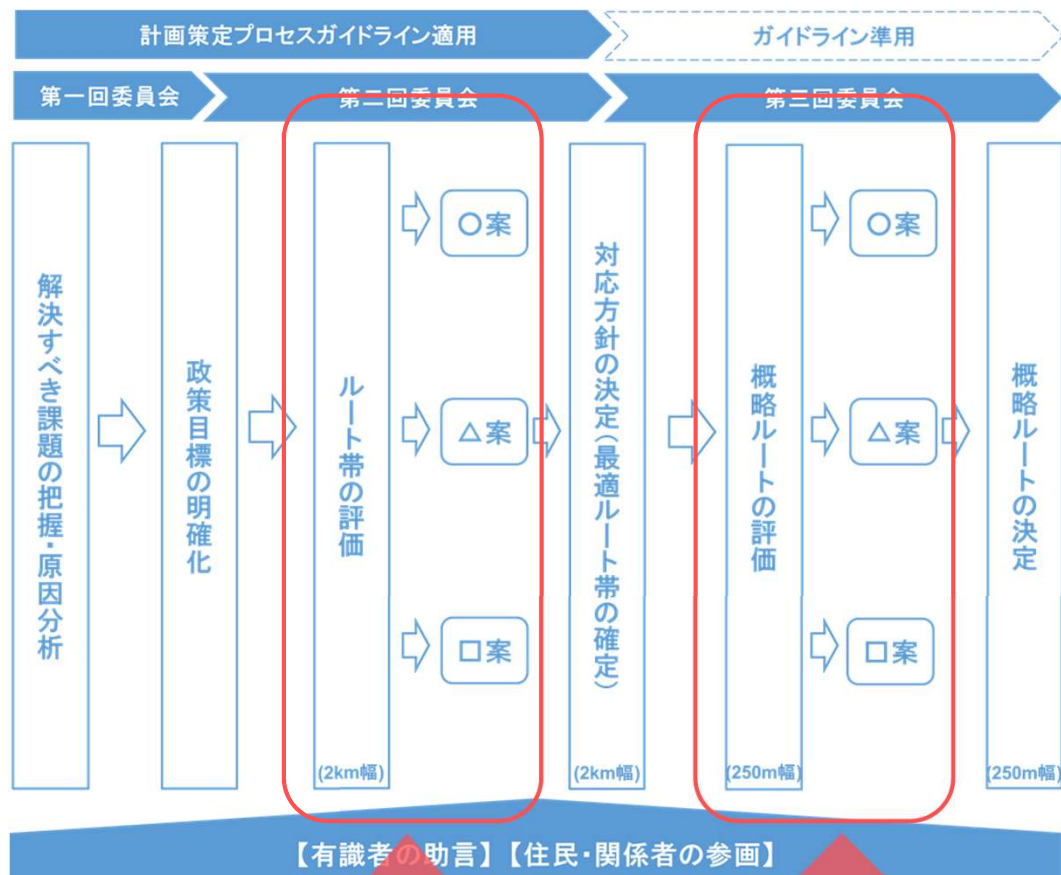
検討委員会の進め方（案）

- 有識者の助言や住民・利用者の意見を十分に踏まえ、**政策目標を明確化**した上で、**地元希望ルート帯を検証**し、**最適ルート帯（2km幅）を決定**します。また、将来の都市計画決定に向け、最適ルート帯の中で**概略ルート（250m幅）複数案を評価**し、概略ルートを決定します。



検討委員会の進め方（案）

○ルート帯（2km幅）・概略ルート（250m幅）の複数案立案にあたっては、経済的、技術的な側面からの検討も必要であるため、山陰近畿自動車道（網野～久美浜）検討委員会の下部組織として、技術検討部会を設けることとします。



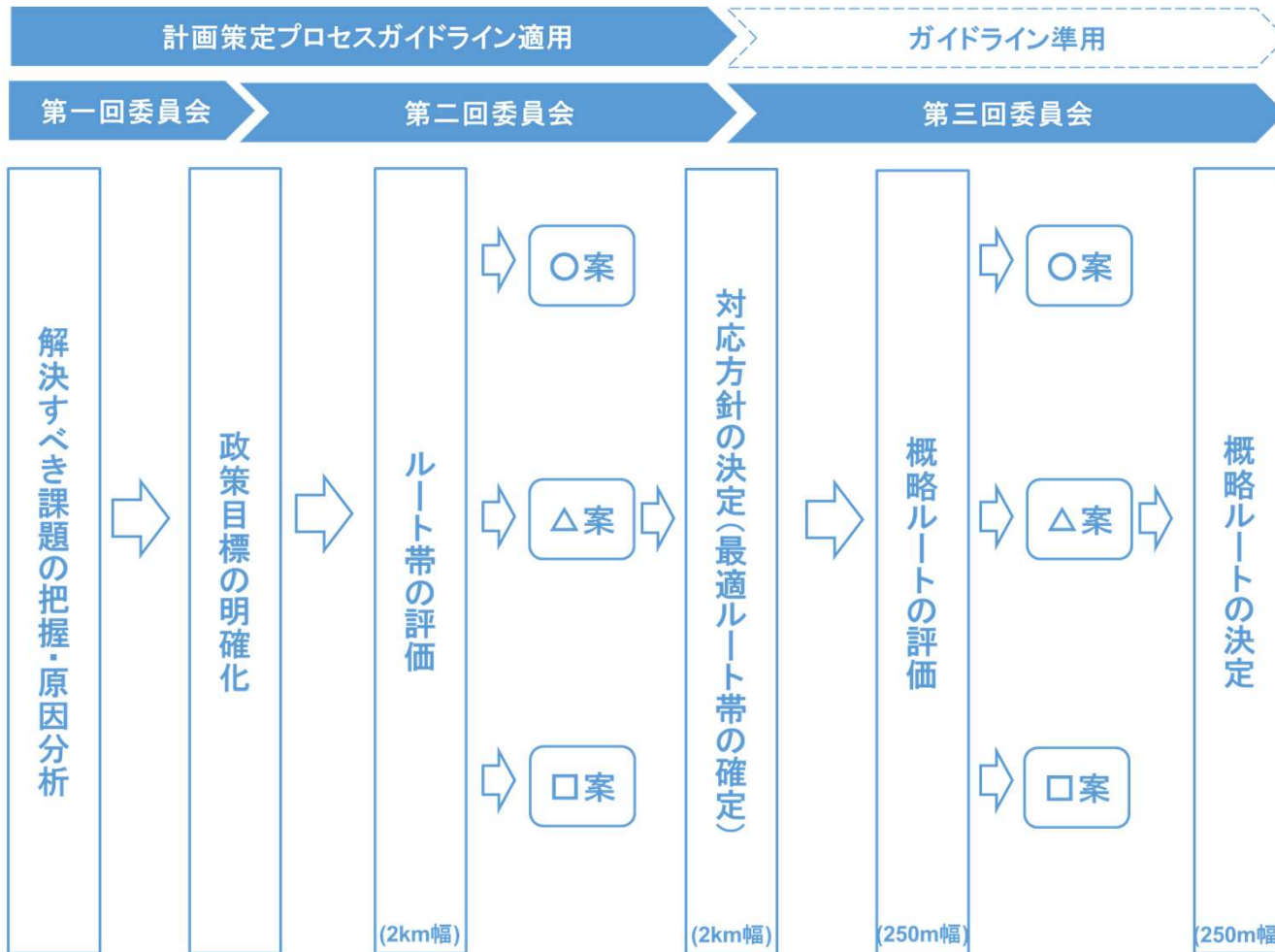
山陰近畿自動車道（網野～久美浜）
計画検討委員会

山陰近畿自動車道（網野～久美浜）
技術検討部会

- ・ルート周辺の地質や環境状況と技術的課題
- ・ルートの妥当性と計画・施工上の課題

検討委員会の進め方（案）

○ 国の「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」を用い、有識者からの助言や住民・利用者の意見を十分に踏まえた最適ルート帯（2km幅）を決定する。また、将来の都市計画決定に向け幅を絞り込み、概略ルート（250m幅）を決定する。



第1回 計画検討委員会

- 検討委員会の進め方
- 地域の概況・課題
- 政策目標（素案）の確認
- 意見聴取方法
- 今後のスケジュール（案）

【有識者の助言】【住民・関係者の参画】