

## 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 求められる機能

本ネットワークに求められる機能を以下に示します。

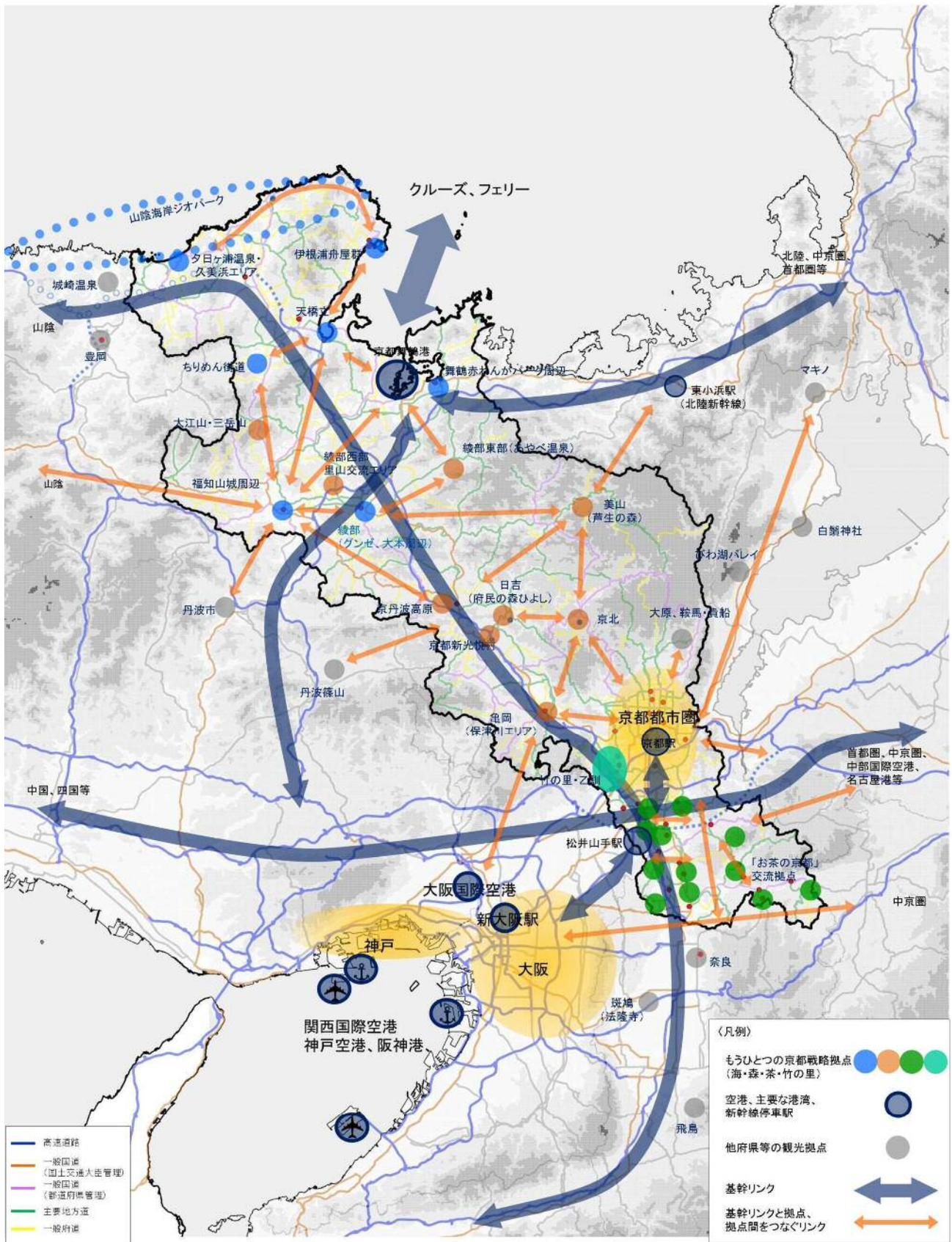
速達性	定時性	道路構造規格	災害に対する信頼性	複数経路確保の必要性
○	◎	○ (対象:観光バス)	○	○ (他交通手段含む)

#### 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 求められる機能

本ネットワークに求められる機能は以下のとおり。

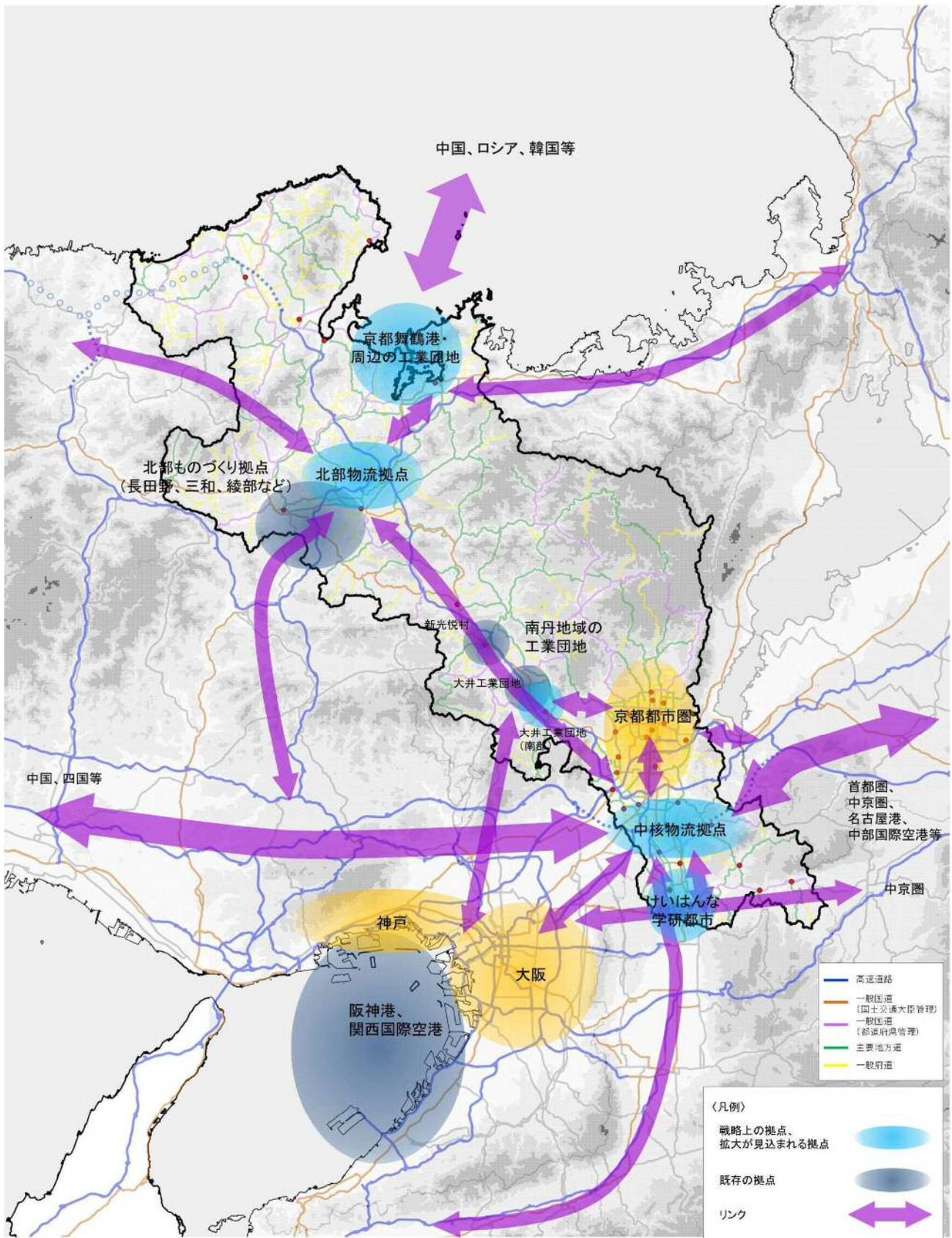
速達性	定時性	道路構造規格	災害に対する信頼性	複数経路確保の必要性
◎	◎	◎ (対象:国際海上コンテナ車)	◎	◎ (全国ネットワーク)

### 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 求められる機能

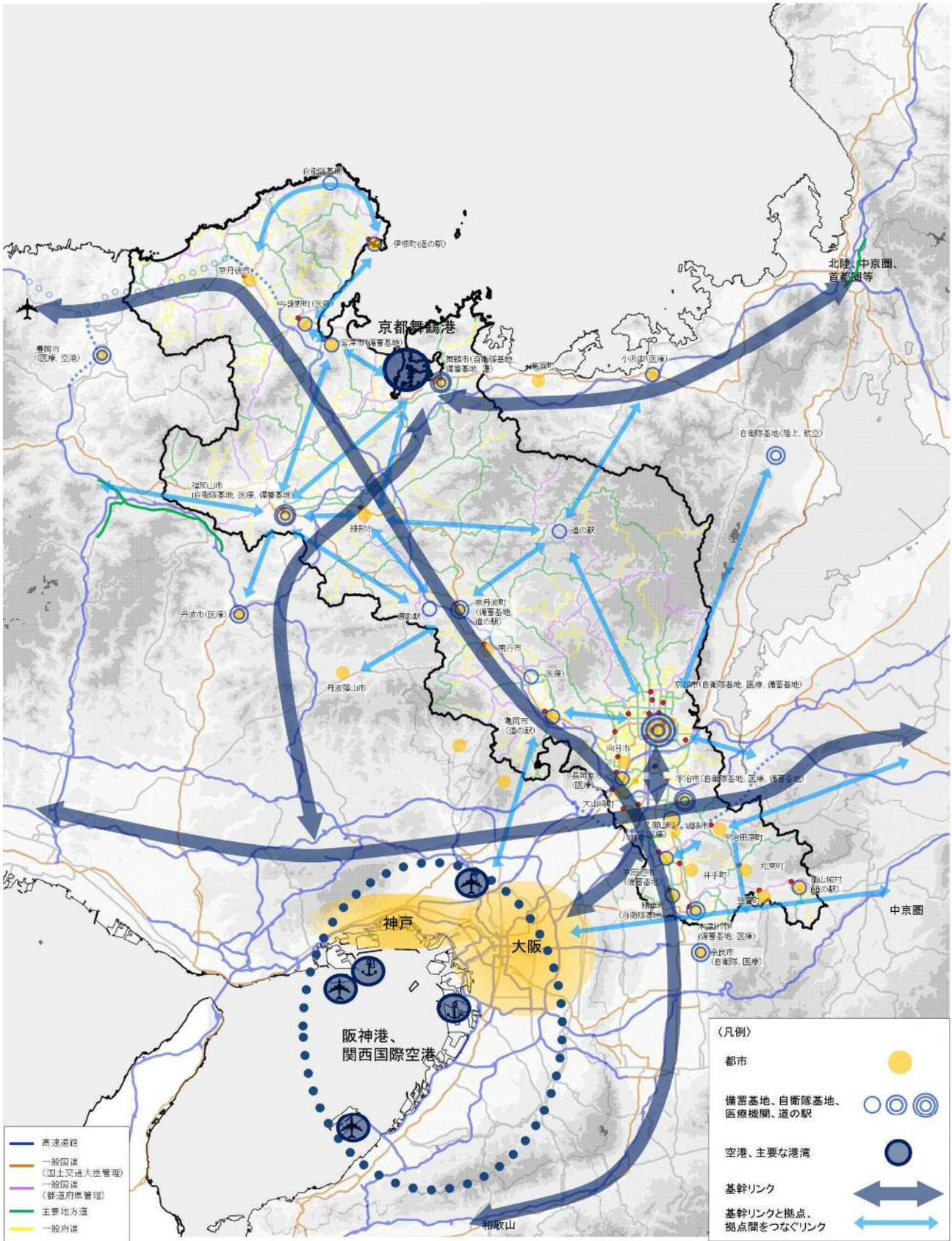
本ネットワークに求められる機能を以下に示します。

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)	◎	◎

#### 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

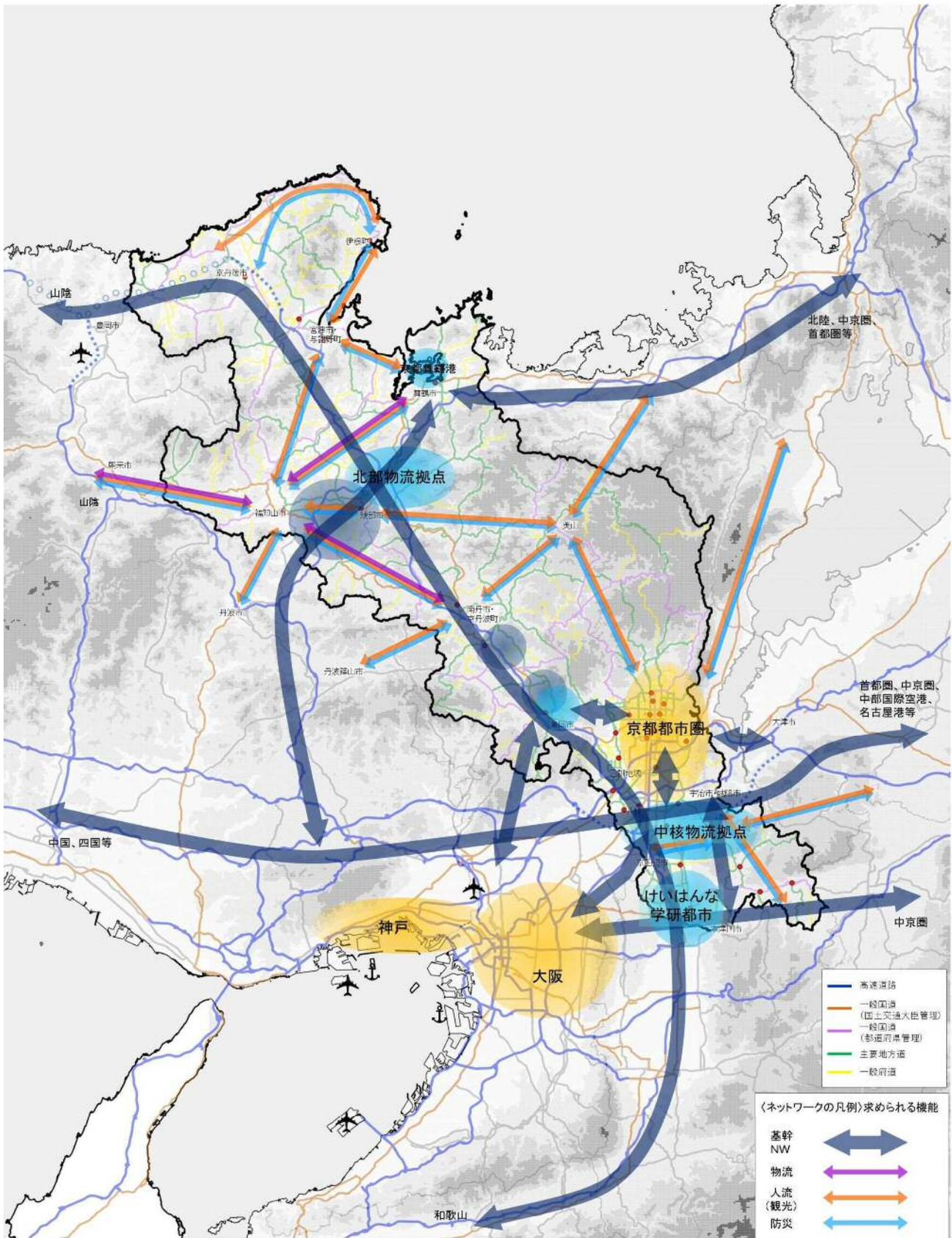
#### (2) 各リンクに求められる機能

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

[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	[犬打峠] 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

本計画については、20年後の道路の姿の実現に向け、社会情勢の変化を踏まえて、各取組の進捗状況を確認、評価し、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

20年後の道路の姿について、主な目標を設定します。

### 【1 日常生活を支え、すべての人にやさしい道】

項目	現状	目標
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
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
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

### 【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】

項目	現状	目標
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
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

### 【3 効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道】

項目	現状	目標
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</u> の整備が完了又は着手されている
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
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 災害に強く持続可能な社会をつくる道】

項目	現状	目標
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
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
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、予防保全の取組みも進んでいる

### 3 事業の進め方

事業の種類や規模により、一定の成果が出るまでの期間が異なるため、随時進捗管理を行います。

また、事業の実施にあたっては、公共事業の効率性及び実施過程の透明性の向上を図るため、京都府公共事業評価システムに基づき、新規事業については「事前評価」、長期間を要している事業については、「再評価」を実施し、完了事業については「事後評価」を試行することで、事業内容の妥当性などを確認します。

### 4 中間評価と計画の見直し

概ね5年毎に中間評価を行います。計画期間中に取組み内容が具体化した場合は、中間評価時に目指す姿を見直します。10年後の中間評価を目途に、その結果を踏まえて、計画の見直しを行います。