

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。

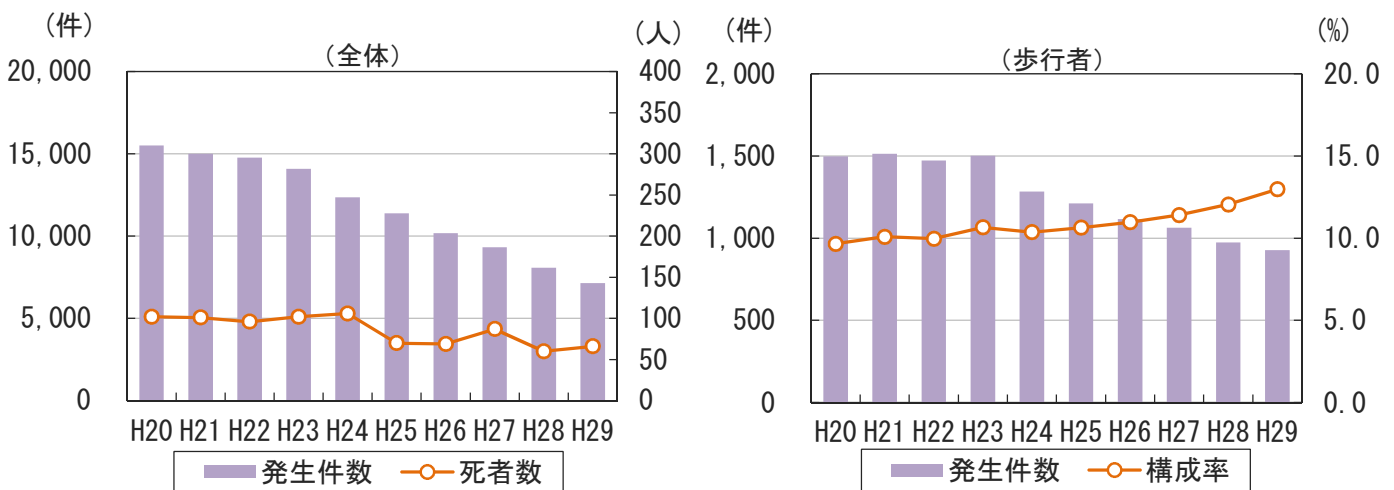
1-① 安心・安全な道路空間の確保

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。

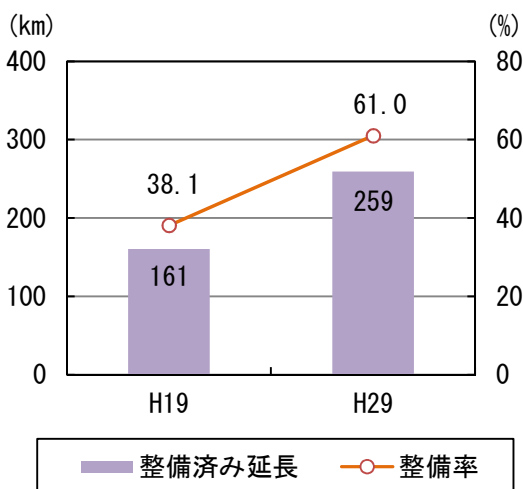
また、誰もが安全・快適に通行できるよう、ユニバーサルデザイン^{*13}に基づいた歩道の整備、歩道の段差の解消・急勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)の設置を進めます。

[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

[狭さくの設置]



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

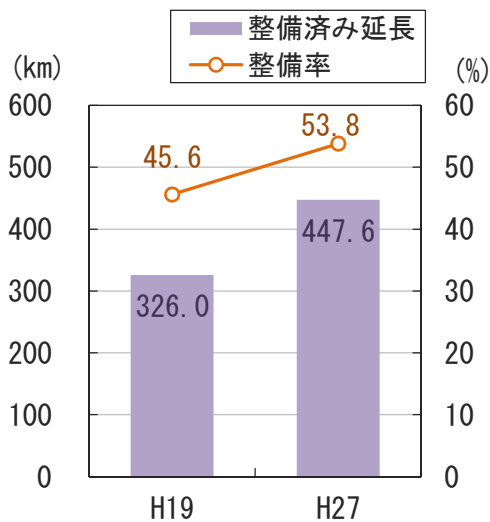
1-③ 市街地・街並みの形成

■ 街を構成する道路

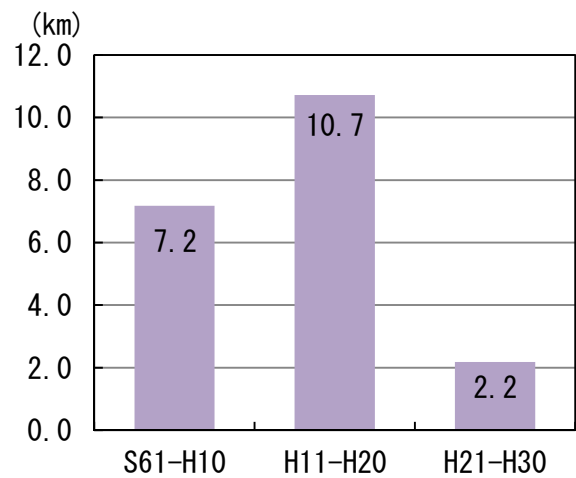
市町村や地域と連携し、まちの魅力や質の向上を図るため、既成市街地や駅・高速道路IC周辺における土地区画整理事業によるまちづくりに合わせた都市計画道路の整備や無電柱化、道路空間の再配分などを進めます。

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

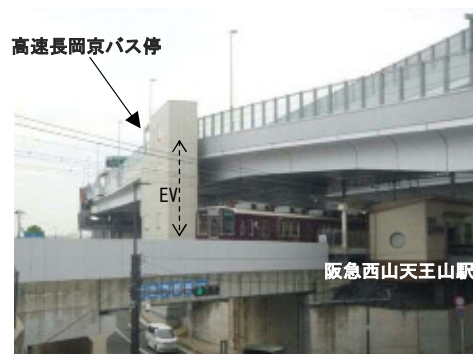


J R 三山木駅・近鉄三山木駅（京田辺市）



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。

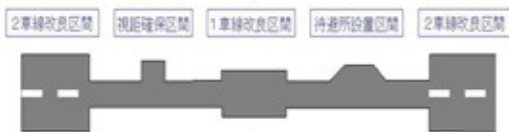
1. 5車線の道路整備

[整備イメージ]

2車線整備イメージ



1.5車線の道路整備イメージ



○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、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

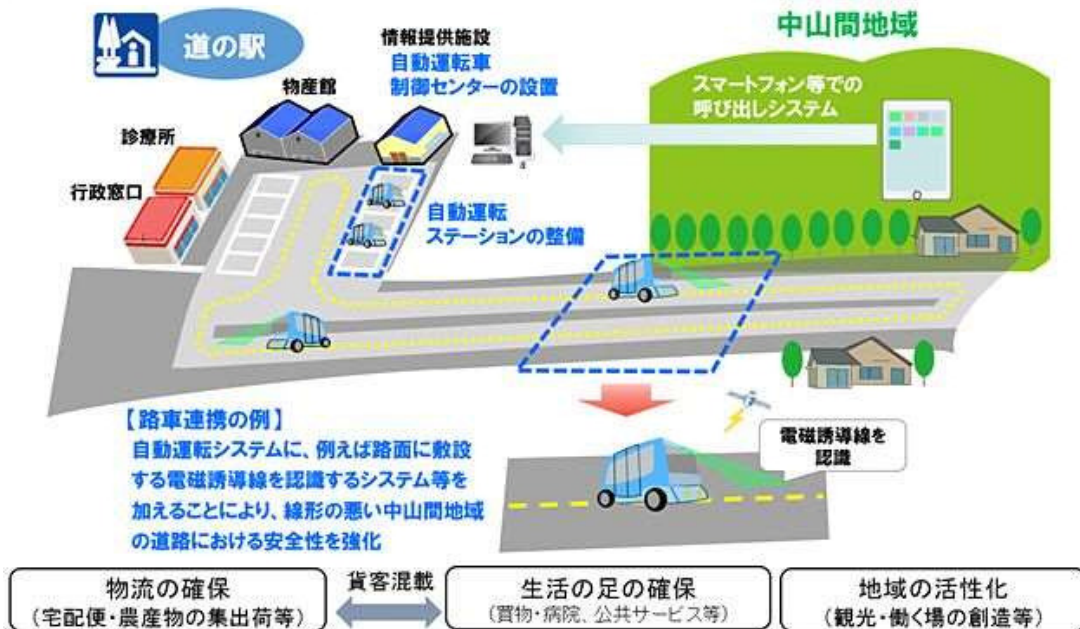
○中山間地域における「道の駅」の地域拠点化

[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。

2-① 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祭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>■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HP 宇川温泉よし野の里 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

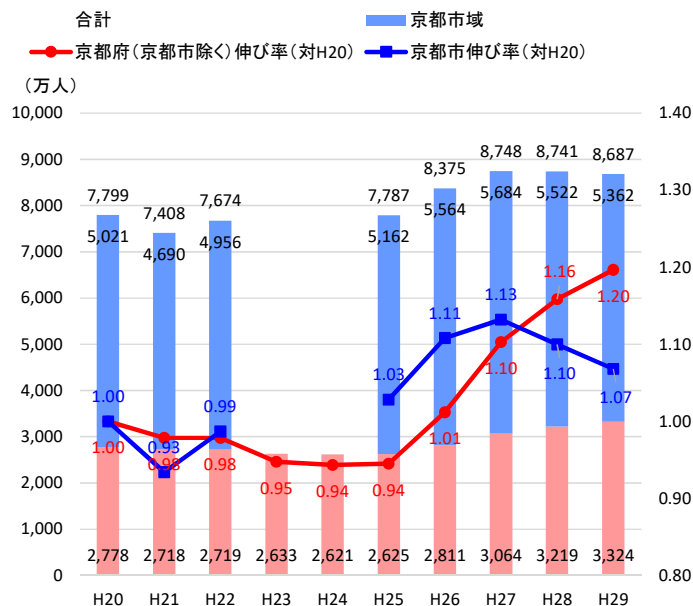
■ 広域交流のための道路網整備

「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



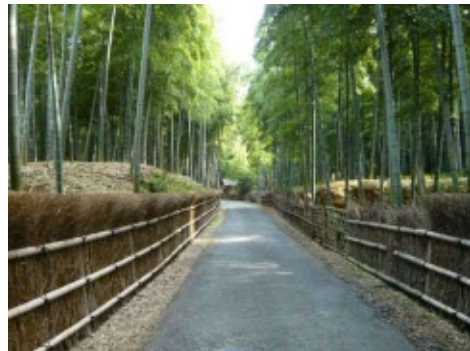
海の京都*25



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]

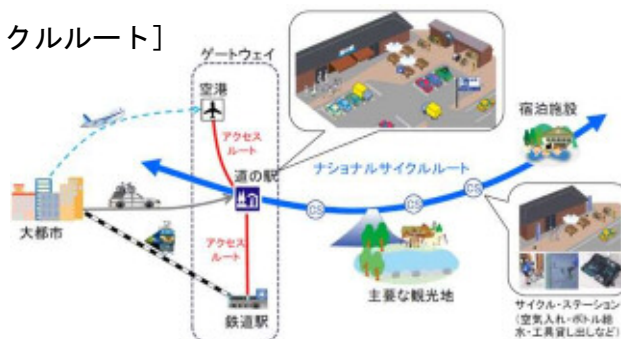


[シンボルマーク・ピクトグラムの活用]



○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

子育て機能の充実

[子育て応援に取り組むサービスエリア（イメージ）]



コラム

道の駅に隣接するホテル



各自治体と連携し、「道の駅」をハブに「地域の魅力を渡り歩く旅」を提案する地方創生への一助を目指す取組みとして、「道の駅」に併設するホテルの開発が予定されています。6府県15ヶ所、府内では、「海の京都 宮津」、「京丹波 味夢の里」、「お茶の京都 みなみやましろ村」に建設されます。

宿泊特化型、素泊まり型のシンプルなロードサイド型ホテルで、食事やお土産の購入などは「道の駅」をはじめとした地域の店舗に任せることで、地元コミュニティと協力しつつ、地域との触れ合いを最大化し、地域活性化のプラットフォームになることを目指しています。



ホテルイメージ

関連計画

- 京都府観光総合戦略
- 京都府無電柱化推進計画

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。

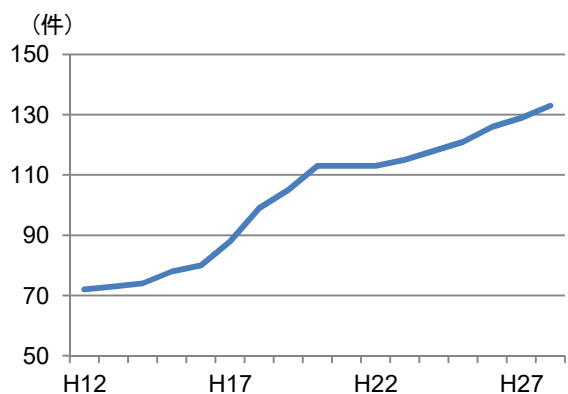
○ 企業立地の状況



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]

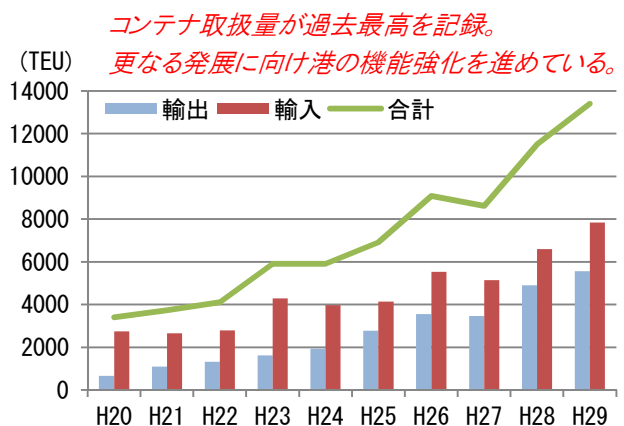


○ コンテナ取扱量が増加している京都舞鶴港



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

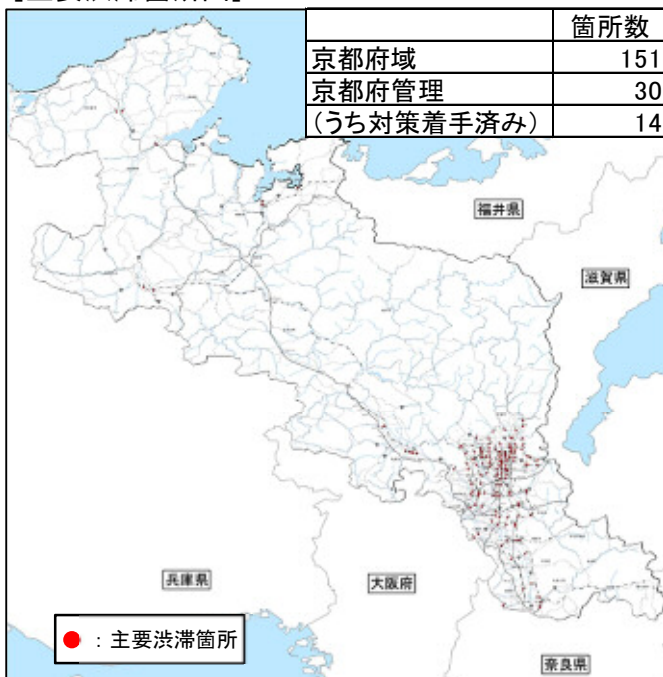
3-② 交通渋滞の解消

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

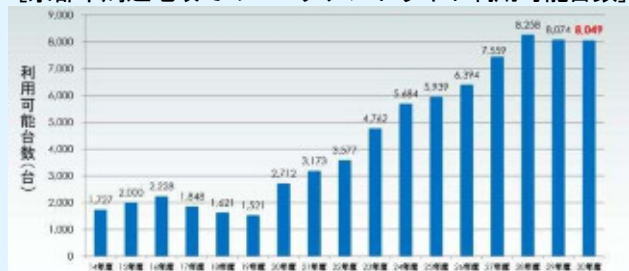
公共交通との連携や交通手段の転換促進



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

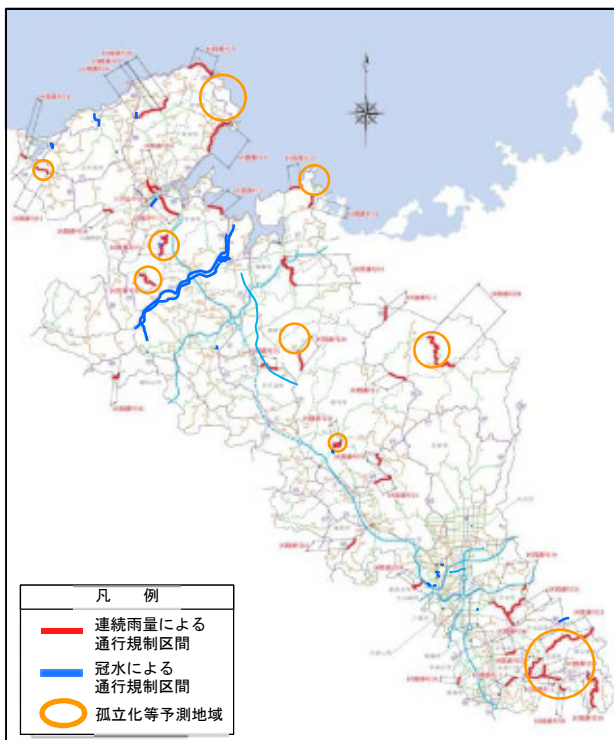
災害発生時において、交通寸断による医療機能の麻痺や孤立集落の発生・長期化を防止するため、人や物資等の緊急輸送や避難に係る広域道路網が確実に確保されるよう、生命線となる緊急輸送道路や重要物流道路及び代替・補完路の整備・強化とともに、被災時の迂回路となる府道等の機能強化を着実に進めます。

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。

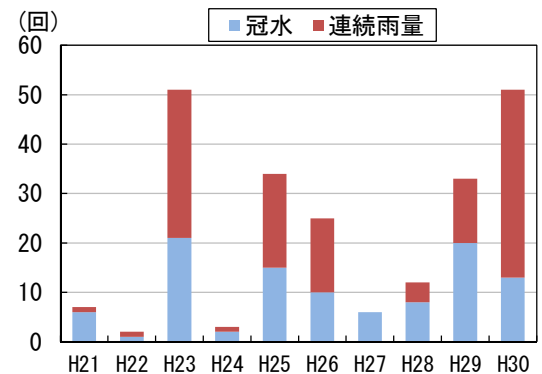
また、法面对策等を進めるとともに、異常気象時通行規制基準を見直します。

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。

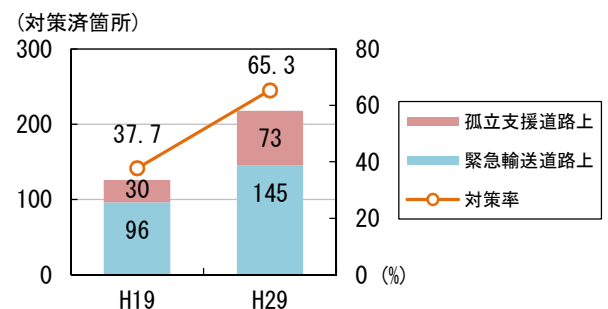
[異常気象時通行規制区間等図]



[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。

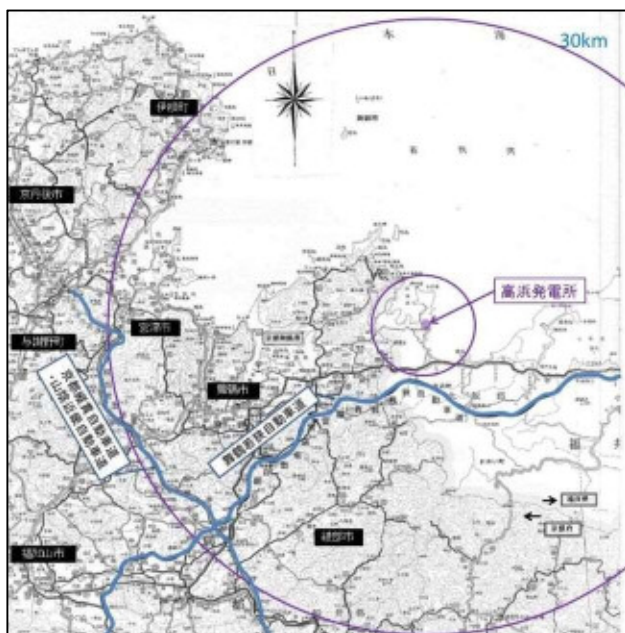
■原子力防災対策

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

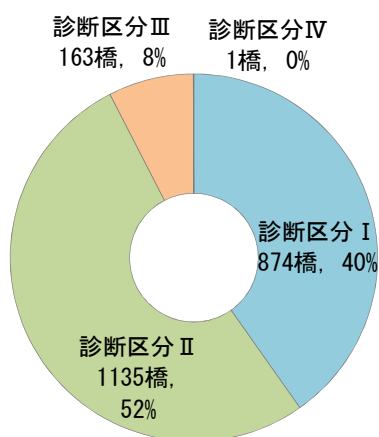


法面点検

○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

