

## ⑱ 成長・交流・情報・暮らしの基盤づくり

### 20年後に実現したい姿

#### 成長と交流の基盤づくり

- ▶ スーパー・メガリージョンの形成により新たなイノベーションが創出
- ▶ 道路ネットワークの整備と道路交通の技術革新により産業が成長
- ▶ 京都舞鶴港が日本海側のゲートウェイとして確立

#### 情報と暮らしの基盤づくり

- ▶ 情報通信基盤の整備により新たな人や地域のつながりが創出
- ▶ アセットマネジメントの推進によるインフラ施設の持続的な安心・安全が確保
- ▶ 地域交通網の整備により新たなライフスタイルが確立

### 4年間の対応方向・具体方策

1 ~ 32 の方策

※色付き□の方策は、1 府民協働で取り組むきょうとチャレンジの重点・新規方策を再掲しています。



### 主な数値目標

府域における鉄道（JR在来線）の複線延長（累計）

目標数値  
(2022年度) **94.6 km**

基準値  
(2018年度) **80.6 km**

京都舞鶴港コンテナ取扱量  
(空コンテナ含む)

目標数値  
(2023年) **25,000 TEU**

基準値  
(2018年) **18,623 TEU**

### 20年後に実現したい姿

#### 成長と交流の基盤づくり

##### 【スーパー・メガリージョンの形成により新たなイノベーションが創出】

- リニア中央新幹線や北陸新幹線により、京都と全国の拠点都市が新たな国土軸で結ばれ、三大都市圏が約1時間で結ばれるスーパー・メガリージョンが形成され、産業立地、広域交流が進むことにより、京都の持つ文化、技術を生かした新たなイノベーションや価値が生まれています。

##### 【道路ネットワークの整備と道路交通の技術革新により産業が成長】

- 高速道路を中心とする広域幹線道路網の整備と自動運転をはじめとする道路交通の技術革新が進むことにより、高速・省人化された物流サービスが産業拠点と全国各地を結び、府域への投資が促進され、産業が成長しています。

##### 【京都舞鶴港が日本海側のゲートウェイとして確立】

- 京都舞鶴港が、物流・人流の双方において、関西経済圏における日本海側ゲートウェイとして確立しています。



#### 情報と暮らしの基盤づくり

##### 【情報通信基盤の整備により新たな人や地域のつながりが創出】

- より多くの情報を発信・共有できる情報通信基盤が府内全域に張り巡らされ、AI・IoT等の新しい技術の活用で、スマートなライフスタイルや地域コミュニティの維持、新たな人や地域とのつながりが生まれています。

### 【アセットマネジメントの推進によるインフラ施設の持続的な安心・安全が確保】

- AI、IoT、ロボット等、新技術を活用したインフラ施設のモニタリングと効果的なアセットマネジメントにより、持続的にインフラ施設を安心・安全に利用することができます。



### 【地域交通網の整備により新たなライフスタイルが確立】

- J R 山陰本線・奈良線・片町線・関西本線等の複線化、近鉄けいはんな新線の延伸等の鉄道路線網の拡充や地域間を結ぶ幹線道路網の整備により、生活圏や通勤圏・交流圏が拡大しています。
- 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の確保とともに、自動運転や小型、低速のモビリティやシェアリング、Ma a S 等、府全域で利用者の多様な移動ニーズに対応した持続可能な交通サービスが確立しています。
- 全駅のユニバーサルデザイン化やキャッシュレス化が進むとともに、駅前広場整備によるアクセス性の向上等により、誰もが利用しやすく、安全で人にやさしい、スマートな鉄道環境が整い、公共交通を中心とした、安心・安全でエコな生活スタイルが確立しています。

## 現状分析・課題

- 京都縦貫自動車道等の全線開通、新名神高速道路の一部開通により、京都府の南北を直結する 140km が高速道路で結ばれ、様々なストック効果が現れてきているものの、高速道路のミッシングリンク解消や 4 車線化等の機能強化等、いまだ課題が残されています。
- 新名神高速道路の全線開通が令和 5（2023）年度に予定されており、その整備効果を府域全体に波及させるため、アクセス道路等の道路ネットワークの整備が必要です。
- 物流における人材不足が深刻化しており、車両の大型化や自動運転技術の活用など物流の生産性向上に向けた新たな取組が進んでいます。
- 平成 29（2017）年の京都舞鶴港のコンテナ取扱量は、約 2 万 TEU と過去最高を記録、平成 30（2018）年も同程度で推移し、クルーズ船寄港回数も急増する中、更なる増加に対応できる荷役機械、貨物ヤード等の整備が必要です。
- 光ネットワーク及び携帯電話網は府内ほぼ全域の世帯において利用可能となりましたが、引き続き情報格差の解消のための基盤整備を進めるとともに、あらゆるモノがネットワークにつながる社会を見据え、より高速・低遅延・多数同時接続可能な情報通信基盤の整備が必要です。
- 道路、河川等のインフラ施設について、建設後 50 年以上経過した橋りょうは平成 30（2018）年度末では約 3 割ですが、約 20 年後には 7 割以上となるなど、老朽化が急速に進展しており、インフラ長寿命化のための計画的な点検、補修等が課題となっています。
- J R 山陰本線、片町線、奈良線、関西本線、京都丹後鉄道等、鉄道ネットワークの一層の利便性、速達性の向上に向けた府域における鉄道の早期整備のほか、高齢者や障害者、外国人観光客等誰もが利用しやすい鉄道駅舎の整備により、公共交通の更なる利便性向上が必要です。
- 各地域の幹線道路に未整備区間がまだ存在しており、引き続き、安全で快適な道路整備が必要です。
- 1 日の利用者数 3,000 人以上の駅について、バリアフリー化が進められていますが、それ以外の駅への整備は進んでいません。また、IC カードについては、J R の北近畿エリアで拡大される予定ですが、J R 山陰本線（船岡駅～上夜久野駅）、舞鶴線、小浜線、関西本線（笠置駅～月ヶ瀬口駅）と京都丹後鉄道の全駅（計 54 駅）に整備されていません。
- 乗合バスは、過疎地域等では利用者数の減少、都市部では運転手不足により、バス路線の維持が深刻な課題となっています。

## 4 年間の対応方向・具体方策

### 成長と交流の基盤づくり

### 道路網の整備等により、地域振興・産業観光振興につなげます。

- 1 新名神高速道路の令和 5（2023）年度全線開通に向け整備を促進するとともに、山陰近畿自動車道の兵庫県境までのルート選定等、ミッシングリンクの解消を進めます。

- 2 京都縦貫自動車道、京奈和自動車道、舞鶴若狭自動車道の暫定2車線区間の4車線化整備を促進します。特に、京都縦貫自動車道については、NEXCOWest日本による効率的な一体管理に移行し、利用者への情報提供の充実や、分かりやすい料金設定等により、利便性を向上させます。
- 3 高速道路のICアクセス道路となる、国道24号（寺田拡幅、城陽井手木津川バイパス）、国道307号（市辺～奈島、宇治田原山手線）、国道312号（大宮峰山インター線）、宇治木屋線（犬打峠）、山城総合運動公園城陽線（城陽橋）、（都）内里高野道線等の整備を促進します。
- 4 名神高速道路と第二京阪道路をつなぐ京都南JCT、京都市～亀岡市、京都市～津市を結ぶバイパスや、堀川通（国道1号）の新たなバイパストンネル等、京都都市圏のネットワーク強化を促進します。
- 5 安全かつ円滑な物流等を確保するため、重要物流道路の指定や広域道路ネットワークの整備により、経済や生活を安定的に支える機能の強化及び主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化します。
- 6 幹線道路ネットワーク強化のため、国道9号、国道163号等の直轄国道や国道423号や国道429号、国道175号、国道178号など広域的な連携を支援する道路の整備を促進します。
- 7 リニア中央新幹線（名古屋～大阪間）、北陸新幹線（敦賀～大阪間）の整備を促進します。

## 京都舞鶴港の整備を進め、関西圏唯一の日本海側ゲートウェイとして、コンテナ、フェリー、クルーズ機能を強化します。

- 8 取扱貨物量の増加や航路の拡充を見据えた舞鶴国際ふ頭の整備や、クルーズ船寄港回数の増加や大型クルーズ船の寄港に対応できる第2ふ頭の岸壁整備などを進めます。
- 9 京都舞鶴港から高速道路へのアクセス機能強化のため、国道27号（西舞鶴道路）、臨港道路上安久線等の道路整備を促進します。
- 10 前島ふ頭の整備や、日韓露国際フェリー航路の利用拡大を進め、航路の直行化をめざします。



## 情報と暮らしの基盤づくり

### AI、IoTなど最新技術を活用し、豊かな地域づくりを進めます。

- 11 自動運転など新しいサービスの基盤となりうる、携帯電話の次世代通信規格である5Gへの基地局の移行を進めます。
- 12 自動運転による新たな移動ツールの導入、自動配送による物流効率化等の成果を、府内に広げます。
- 13 IoTの活用拡大に不可欠な5GやLPWA（低電力で広範囲の無線通信技術）のネットワーク整備を促進し、防災、農業、インフラ管理等、様々な分野での活用を進めます。

### 公共インフラ施設について、計画的な予防保全型維持管理による長寿命化を進めます。

- 14 施設ごとに策定した橋りょう、トンネル、河川護岸・堤防等の個別施設計画に基づき、計画的な点検、記録、補修工事等を実施するとともに、施設情報を一元管理するデータベースの構築等により、メンテナンスサイクルを確立させます。
- 15 大学や研究機関と連携し、画像計測や非破壊検査等の新技術を活用したモニタリング及びセンシングにより、効率的なインフラメンテナンスの取組を進めます。

16 法定点検の結果により、早期に補修が必要と診断された奈良笠置線（笠置橋）等約100橋、京都日吉美山線（殿田トンネル）等約20トンネル等の道路施設について優先的に補修を行うとともに、河川、港湾、公園施設など各インフラ施設についても、点検結果に基づく補修工事を進めます。

17 府民協働型インフラ保全事業により、府民参画によるきめ細やかな対策を進めます。

18 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ます。



## 鉄道網の着実な整備を進めるとともに、利用を促進します。

19 J R 奈良線高速化・複線化第二期事業を令和4（2022）年度開業を目標に促進します。また、J R 奈良線、山陰本線の全線複線化に向け取り組むとともに、ICカードの導入などにより利用を促進します。

20 J R 片町線の高速化・複線化、関西本線の利便性向上等、関西文化学術研究都市を中心とした南部地域の鉄道ネットワークの充実強化に向けた取組を進めます。

21 京都丹後鉄道の防災・長寿命化対策を進め、輸送の安定性を向上させます。



## 地域公共交通の利便性向上と、暮らしやすいまちづくりを進めます。

22 「MaaS・α促進プロジェクト」を創設し、MaaS（Mobility as a Service）など、新たなモビリティサービスの導入により、利用者ニーズに即したシームレスな移動を生み出すとともに、持続可能な地域交通の確立をめざします。

23 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「歩きたくなる健康まちづくりプロジェクト」の取組を進めます。

24 J R 奈良線の複線化に合わせた、向島宇治線、上狛城陽線の整備や、各地域の幹線道路となる、綾部宮島線、小倉西舞鶴線及び（都）御陵山崎線等の整備を進めます。

25 公共交通空白地の解消に向け、担い手確保など地域事情に応じた人材マッチングを支援し、地域の生活を支える路線バスネットワークを維持するとともに、タクシーや自家用有償旅客運送の活用、貨客混載や生活支援を一体的に行うマルチ交通等の整備により、生活交通を維持・確保します。

26 鉄道駅のホーム柵設置等の安全対策、駅や車両での乗換案内情報の提供等、ハード・ソフト両面で鉄道駅のユニバーサルデザイン化を進めます。

27 J R 亀岡駅、J R 向日町駅、J R 八木駅、阪急長岡天神駅、阪急洛西口駅など駅周辺や、城陽市東部丘陵など、城陽や八幡京田辺など高速道路のインターチェンジ周辺で土地区画整理事業によるまちづくりを促進するとともに、関連する都市計画道路の整備を進めます。

28 公共交通をはじめ、居住機能や医療・福祉・商業等の様々なまち機能を維持・発揮できるよう、市町村の立地適正化計画の策定を支援し、持続可能で安心・安全に暮らせるまちづくりを促進します。

29 市街化調整区域における定住促進や雇用創出等に資するため、地区計画策定などによる地域特性を生かしたまちづくりを市町村と連携して進めます。

30 府営住宅について、芥子谷団地、向日台団地及び城南団地等の建替を進めます。

31 民間賃貸住宅における住宅セーフティネットの取組を促進し、高齢者、障害者、子育て世帯及び新婚世帯等、住宅確保要配慮者が安心して暮らせる住宅を確保します。

32 鴨川公園葵地区等の府立公園や国営淀川河川公園の整備を促進します。