

第 1 回 京都市京都高速道路検証専門委員会

資 料

平成 24 年 10 月 4 日

京都市建設局

<目 次>

1. 京都高速道路の都市計画決定当時の背景, 決定理由.....	1
(1) 京都高速道路の概要	1
① 都市計画決定時期.....	1
② 京都高速道路を含む道路網体系	2
③ 未供用 3 路線の計画概要	3
④ 京都高速道路の整備に係るこれまでの経緯	4
(2) 都市計画決定当時の背景	5
① 都市計画決定当時の京都市の道路網の状況	5
i) 道路網 (平成 2 年時点)	5
ii) 交通量 (平成 2 年時点)	7
iii) 混雑度 (平成 2 年時点)	9
② 都市計画決定当時における道路網整備の方向	11
i) 京都市基本計画 (昭和 60 年策定)	11
ii) 新京都市基本計画 (平成 5 年策定)	12
(3) 京都高速道路の都市計画決定理由	13
2. 都市計画決定当時からの変化の把握	14
(1) 京都市における道路交通環境の変化	14
① 人口の推移	14
② 自動車保有台数の推移	15
③ 発生集中交通量の推移	15
i) パーソントリップ調査における推移.....	15
ii) 道路交通センサス (OD 調査) における推移.....	16
④ 道路整備の進展.....	17
⑤ 交通量等の変化.....	18
i) 交通量の変化.....	18
ii) 混雑度の変化	20
3. 現状と課題.....	21
(1) 京都高速道路の整備を取り巻く事業環境の変化	21
① 事業化に向けた具体的検討の課題.....	21
② 京都市における防災・減災対策の推進	21
③ 京都高速道路の抜本的見直し.....	21
(2) 京都都市圏における道路交通状況.....	22
① 混雑度 (平成 22 年時点)	22
② 混雑時旅行速度 (平成 22 年時点)	23
(3) 京都市における都市計画道路の現状.....	24
① 京都市における都市計画道路の見直し.....	24
② 京都市における都市計画道路の整備状況.....	26
(4) 高規格道路ネットワークの現状.....	27

1. 京都高速道路の都市計画決定当時の背景, 決定理由

(1) 京都高速道路の概要

京都高速道路は、京都都心部と第二京阪道路等の広域幹線道路とを連絡することにより、交通集中を分散し、交通混雑の緩和と本市都市活動の活性化を図ることを目的として、都市計画決定が行われた。

①都市計画決定時期

京都高速道路として、5 路線が都市計画決定されている。

そのうち、新十条通が、昭和 62 年 8 月に、他路線に先んじて都市計画決定された。

その後、4 路線（油小路線、堀川線、久世橋線、西大路線）が、平成 5 年 3 月に都市計画決定された。

<京都高速道路の都市計画決定時期>

都市計画決定時期	路線名
昭和 62 年 8 月	新十条通
平成 5 年 3 月	油小路線, 堀川線, 久世橋線, 西大路線

②京都高速道路を含む道路網体系

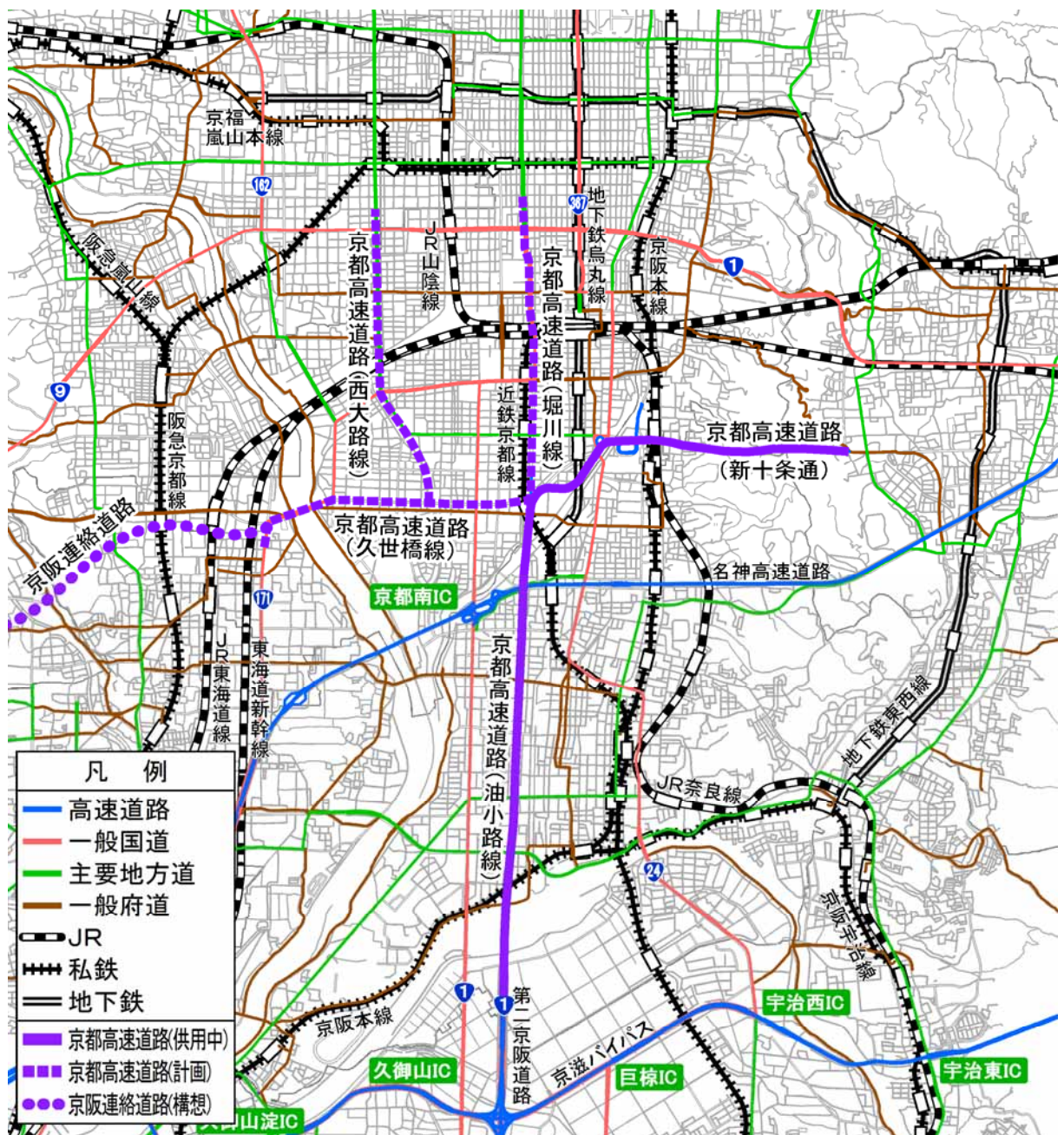
現在、5路線のうち、新十条通及び油小路線が供用されている。

新十条通は、平成20年に全線の供用が開始されている。

また、油小路線は、平成20年に上烏羽出入口・第二京阪道路接続部間が先行的に供用され、平成23年に全線での供用が開始されている。

これにより、京都市と関西各都市との広域ネットワークの骨格となる第二京阪道路との接続ラインが完成し、本市都市活動の活性化に大きく寄与している。

＜京都高速道路を含む道路網体系＞



③未供用 3 路線の計画概要

未供用 3 路線（堀川線、西大路線、久世橋線）の計画概要について、以下に示す。

このうち、堀川通と西大路線は、都心部と広域ネットワークを直結する機能を果たすものとなっており、堀川通は南行一方通行（2 車線）、西大路線は北行一方通行（2 車線）となっている。

また、久世橋線は、将来的に京阪連絡道路と直結し、大阪方面との連携に資することが期待されている。

<未供用 3 路線の計画概要>

	堀川線	西大路線	久世橋線
路線の概要	堀川線は、都心部での主要幹線道路である堀川五条北付近を起点として堀川通の地下を南行し、十条通の南から高架となって久世橋ジャンクションに至る南行一方通行の 2 車線の道路。 五条通から十条通までの地下道路は、景観や収容空間を考慮したもので、地下の有効利用を図ることによって、道路空間の新たな創設を可能にしている。 この路線は、<u>北部都心部に南部市街地、山科地域、及び大阪方面とをスムーズに結ぶ役割を担っている。</u> また、堀川八条ランプ付近において、現在の油小路通を一部拡幅する。	西大路線は久世橋線の西高瀬川付近において分岐し、西高瀬川沿いに北上し十条通の南側付近で地下となり、西大路通に沿って地下構造で五条通へ至る北行一方通行の 2 車線の道路。 十条通から五条通までの地下道路は、景観や収容空間を考慮したもので、地下の有効活用を図ることによって、道路空間の新たな創設を可能にしている。 この路線は、<u>第二京阪道路や国道 171 号などからの交通を北部、西部市街地方面に導く役割を担っている。</u> また、西高瀬川沿いの高架付近及び十条ランプ付近で区画街路も整備を行う。	久世橋線は、京都高速道路における東西の骨格となる路線で、新十条通鴨川付近を起点に、鴨川右岸に沿い、久世橋ジャンクションを経て桂川を横断し、久世橋付近に至る 4 車線の両方向の道路。 当路線は、<u>東は新十条通と接続し、西は将来的に京阪連絡道路で大阪方面と直結する。</u> また、現在の久世橋通の油小路通より西側を 50m に拡幅して、その中に高架道路を導入し、南部市街地の東西主要幹線軸として街路の整備を行うとともに、国道 171 号の久世橋ランプ付近を拡幅する。
規 格	2 種 2 級	2 種 2 級	2 種 2 級
車 線 数	南行一方通行 2 車線	北行一方通行 2 車線	2 方向 4 車線
設計速度	60km/h	60km/h	60km/h
区 間	起点 下京区高辻 終点 伏見区竹田	起点 右京区西院 終点 南区上鳥羽	起点 伏見区竹田 終点 南区久世
延 長	約 3.7km	約 4.0km	約 3.1km
構 造	地下式（五条通～十条通） 高架式（十条通～久世橋通）	高架式（久世橋通～十条通） 地下式（十条通～五条通）	全線高架式
ランプ	堀川五条 堀川八条	西大路十条 西大路七条 西大路五条	吉祥院 石原 久世橋
概算事業費*	約 1,200 億円	約 1,100 億円	約 600 億円

※事業費は平成 16 年国会での政府参考人の答弁による

④京都高速道路の整備に係るこれまでの経緯

京都高速道路の整備に係るこれまでの経緯を以下に示す。

昭和 52 年に、山科区から提出された新十条通整備に係る市会請願を受けて、計画調査に着手し、その後、昭和 62 年 1 月に、新十条通計画及び京都高速道路網構想を発表した。

その後、新十条通が、昭和 62 年 8 月に、その他 4 路線（油小路線、堀川線、久世橋線、西大路線）が、平成 5 年 3 月に都市計画決定され、新十条通を平成 20 年 6 月に、平成 23 年 3 月には油小路線を全面供用開始している。

<京都高速道路の整備に係るこれまでの経緯>

昭和 52 年	：山科区から提出された新十条通整備に係る市会請願が採択され、計画調査に着手
昭和 60 年 5 月	：京都市基本計画の中で、十字型パターンの自動車専用道路網計画を盛り込む。
昭和 62 年 1 月	：新十条通計画及び京都高速道路網構想を発表
昭和 62 年 8 月	：新十条通を都市計画決定
平成 5 年 3 月	：油小路線、堀川線、久世橋線、西大路線を都市計画決定
平成 7 年 3 月	：新十条通について、建設大臣から阪神高速道路公団へ工事実施計画を認可
平成 9 年 7 月	：新十条通 着工
平成 11 年 10 月	：油小路線について、建設大臣から阪神高速道路公団へ工事実施計画を認可
平成 13 年 5 月	：油小路線（直線区間）着工
平成 20 年 1 月	：油小路線（直線区間）供用開始（第二京阪道路と接続）
平成 20 年 6 月	：新十条通 供用開始
平成 20 年 9 月	：油小路線（斜久世橋区間）着工
平成 23 年 3 月	：油小路線（斜久世橋区間）供用開始（新十条通～油小路線～第二京阪道路が接続）

(2) 都市計画決定当時の背景

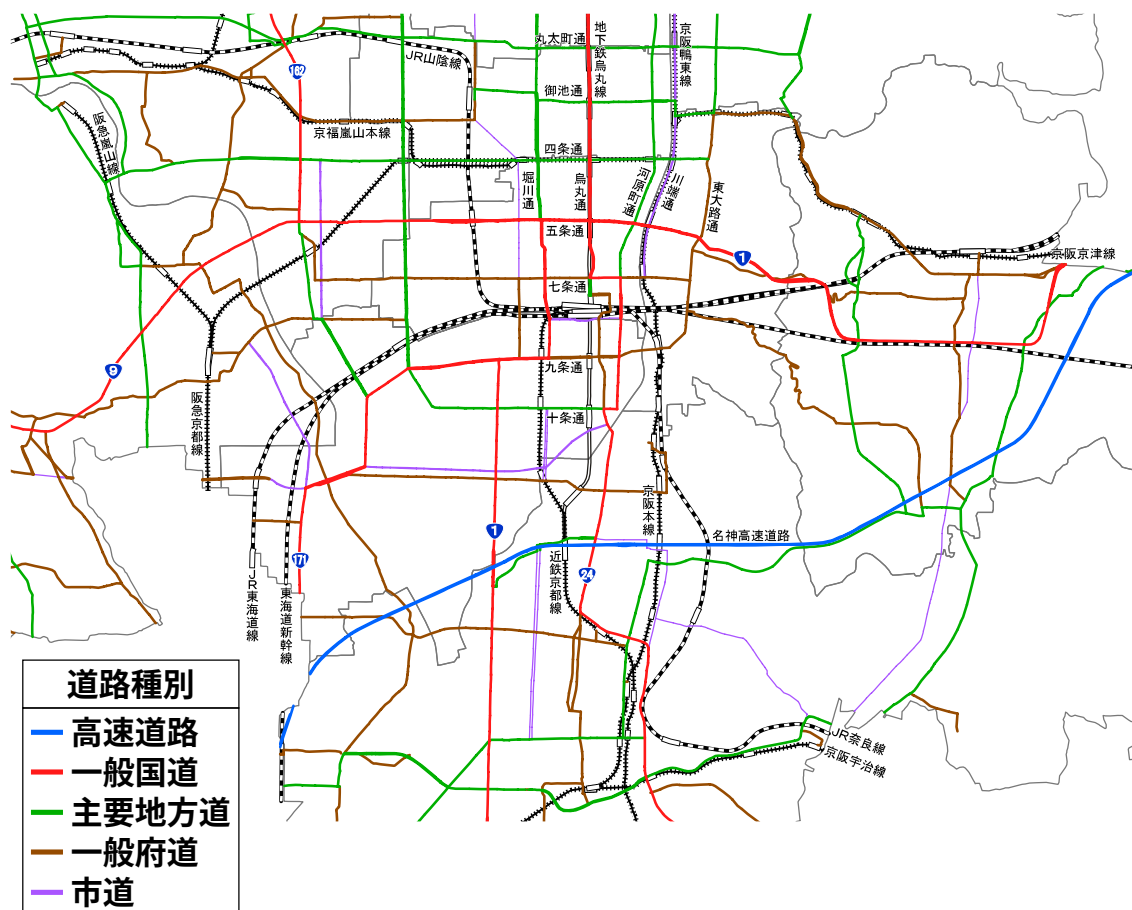
① 都市計画決定当時の京都市の道路網の状況

i) 道路網（平成 2 年時点）

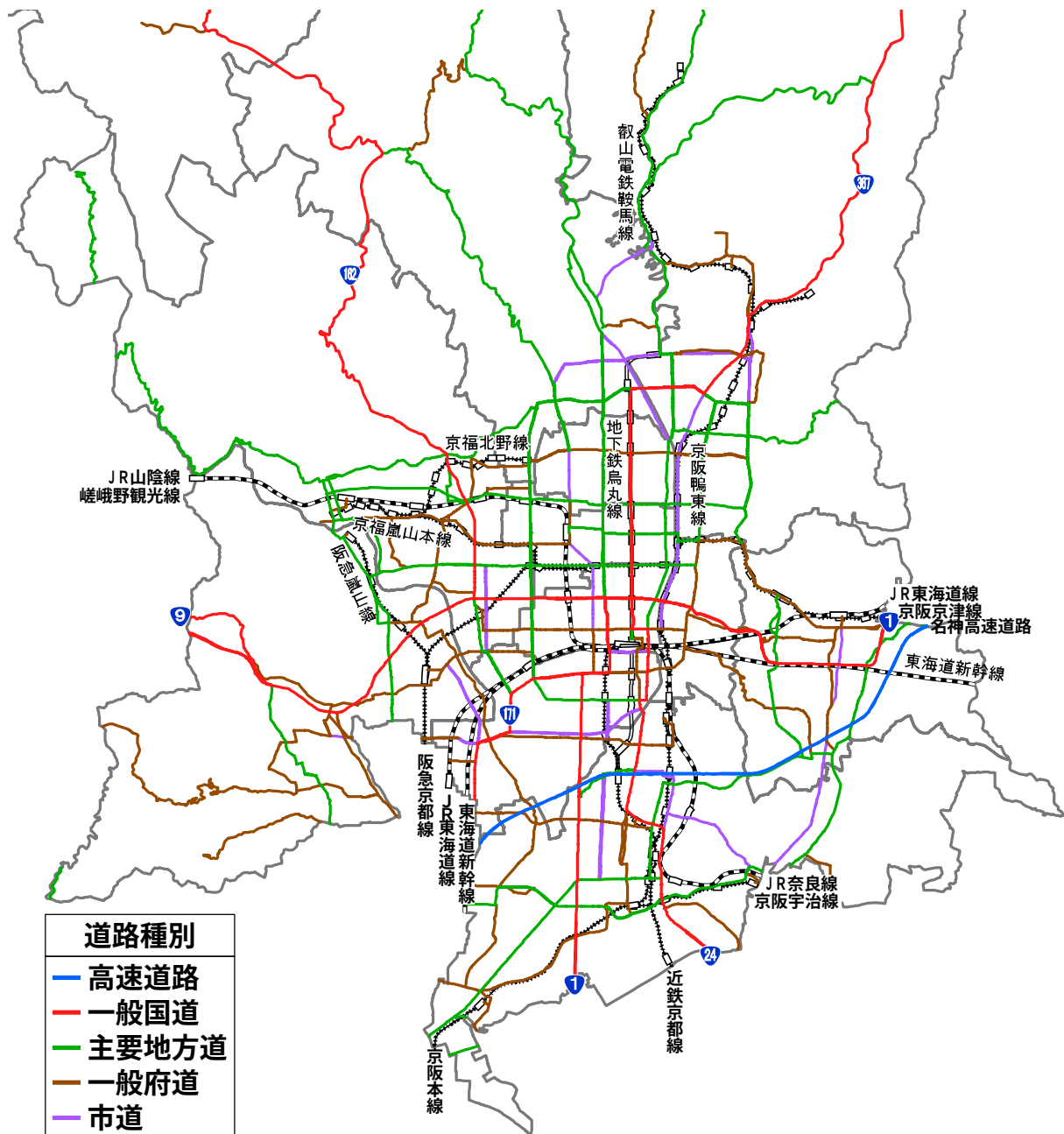
平成 2 年時点の道路網を下図に示す。

京都高速道路（新十条通，油小路線）が存在していない点などの違いは見られるが，全体的な道路網体系としては，現状と大きく変わらないものとなっている。

<京都市の道路網（平成 2 年時点）（拡大版）>



<京都市の道路網(平成2年時点)(全体版)>



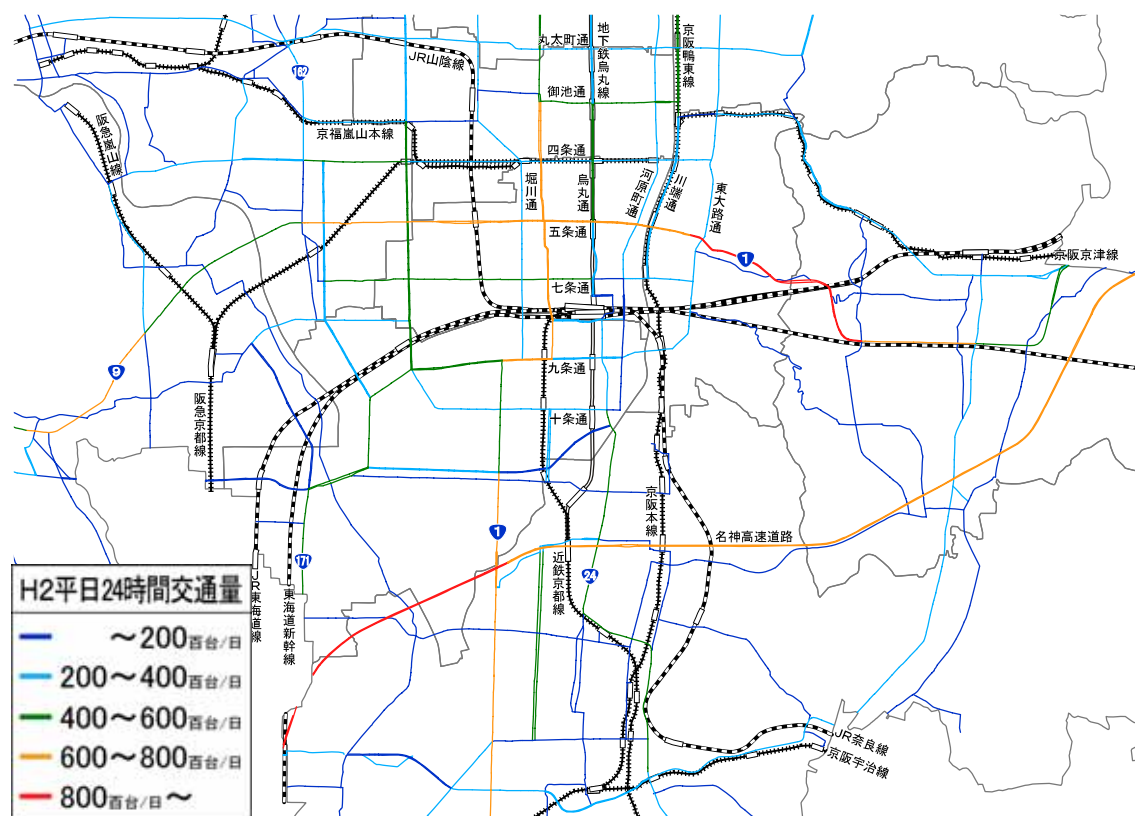
ii) 交通量〔平成2年時点〕

平成2年度道路交通センサスにおける区間別交通量を下図に示す。

名神高速道路が760～910 百台/日、国道1号が467～865 百台/日、国道9号が502～724 百台/日と、市内を通過する国土開発幹線自動車道や広域的な国道が、広域かつ大量の交通を受け持っている。

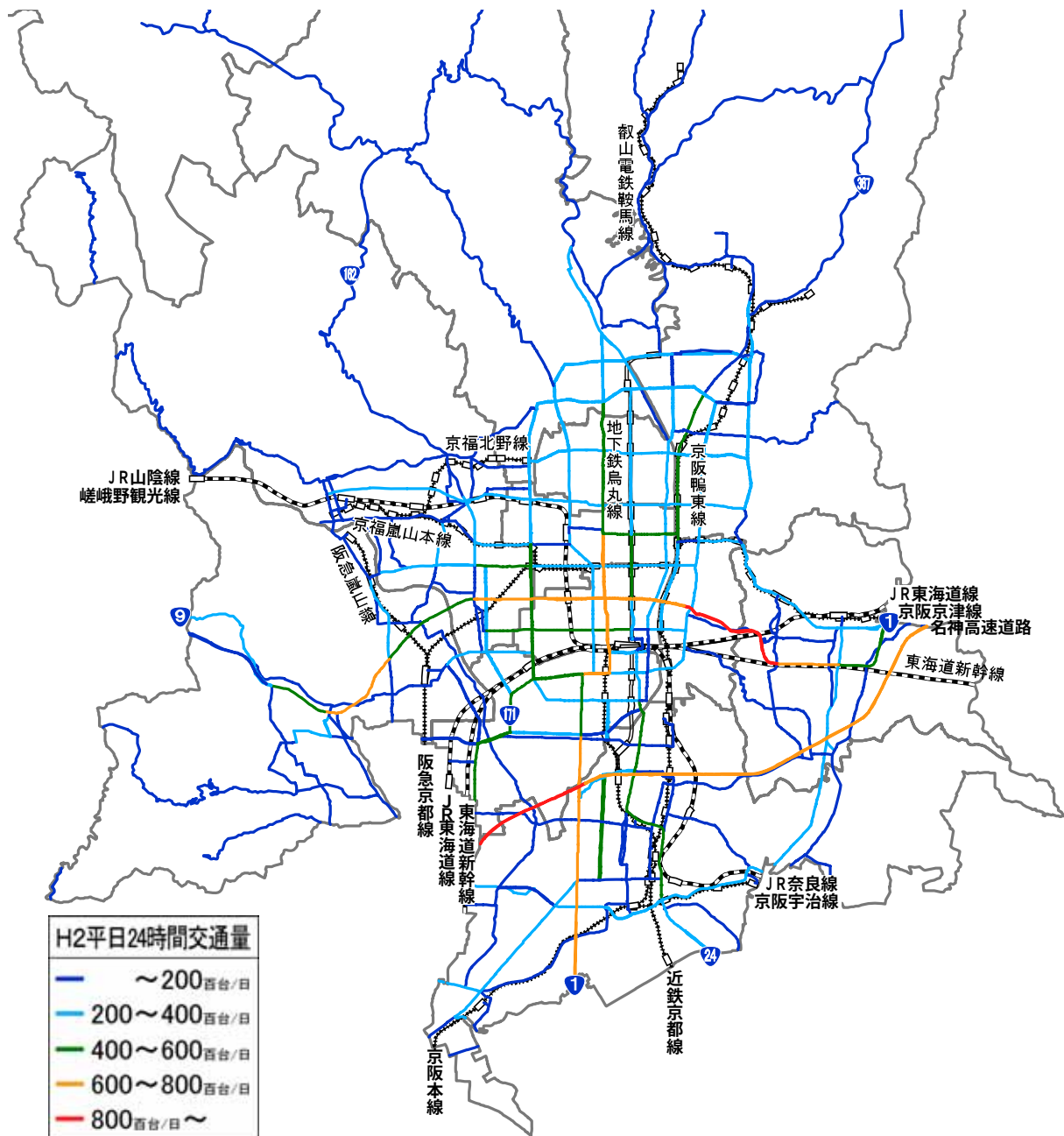
そのほか、市街地において、相対的に交通量が大きいものとなっている。

<交通量〔平成2年時点〕（拡大版）>



資料) 平成2年度道路交通センサス一般交通量調査

<交通量(平成2年時点)(全体版)>



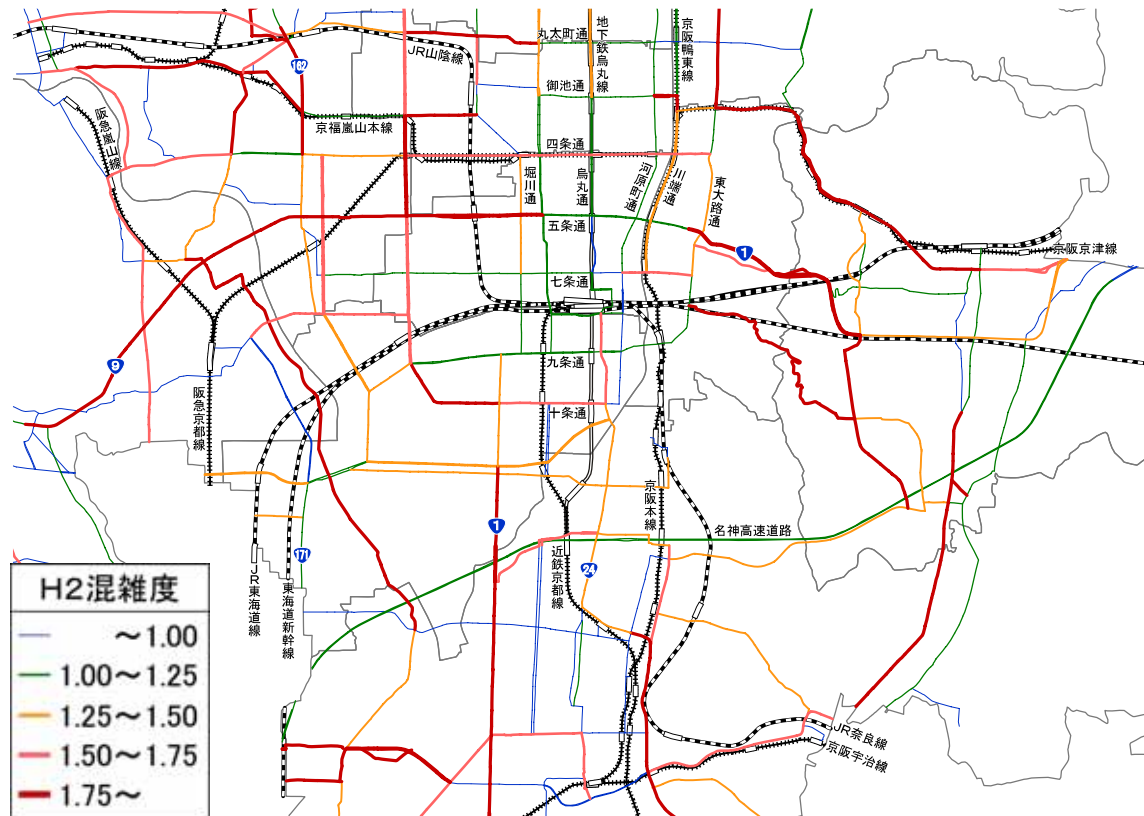
資料) 平成2年度道路交通センサス一般交通量調査

iii) 混雑度 (平成 2 年時点)

平成 2 年度道路交通センサスにおける区間別混雑度を下図に示す。

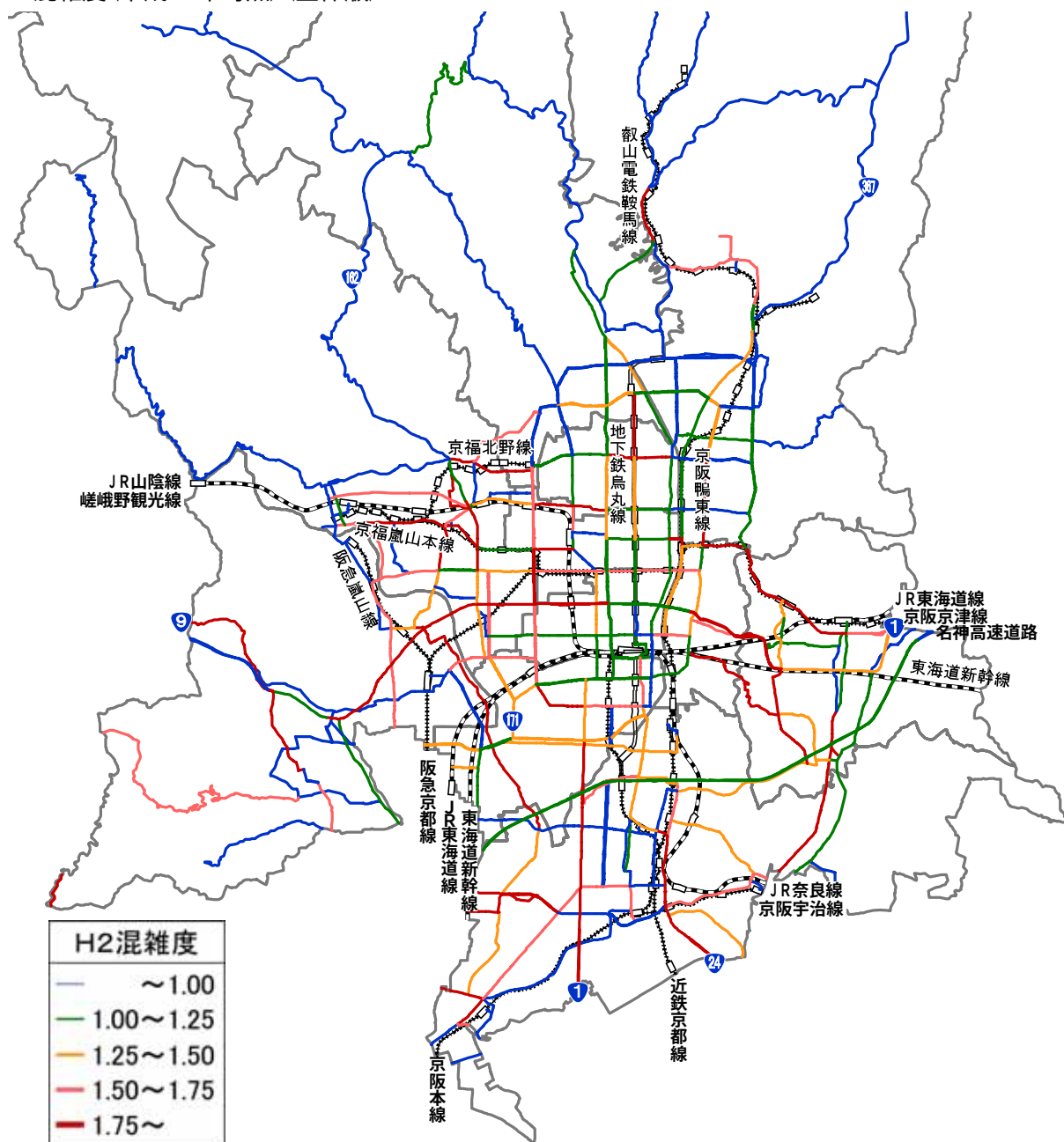
当時は、市域の大部分において、混雑度が 1.25 を上回っており、交通混雑等の問題が著しいものとなっている。

<混雑度 (平成 2 年時点) (拡大版)>



資料) 平成2年度道路交通センサス一般交通量調査

<混雑度〔平成2年時点〕（全体版）>



資料) 平成2年度道路交通センサス一般交通量調査

②都市計画決定当時における道路網整備の方向

都市計画決定当時における市政を示す「京都市基本計画」における道路網整備の方向について整理を行う。

なお、昭和 60 年に「京都市基本計画」、平成 5 年に「新京都市基本計画」が策定されているため、両計画における位置づけを示す。

i) 京都市基本計画 (昭和 60 年策定)

「京都市基本計画」(部門別計画；都市空間の整備－交通・情報通信システムの整備)では、以下の記載がなされ、十字型パターンの自動車専用道路網計画が盛り込まれている。

(3) 幹線道路及び関連施設の整備

ア 幹線道路網の整備

(ア) 交通需要及び土地利用に対応し、広域幹線道路、市内主要幹線道路、市内幹線道路のそれぞれの機能を生かして、これらを有機的に連携した道路網の形成を図る。

(イ) 広域幹線道路については、市街地内通過交通の排除を重視するとともに、市内主要幹線道路との接続に配慮して道路網を形成する。

また、特に重要な路線は、自動車専用道路として整備を促進する。



ii) 新京都市基本計画（平成 5 年策定）

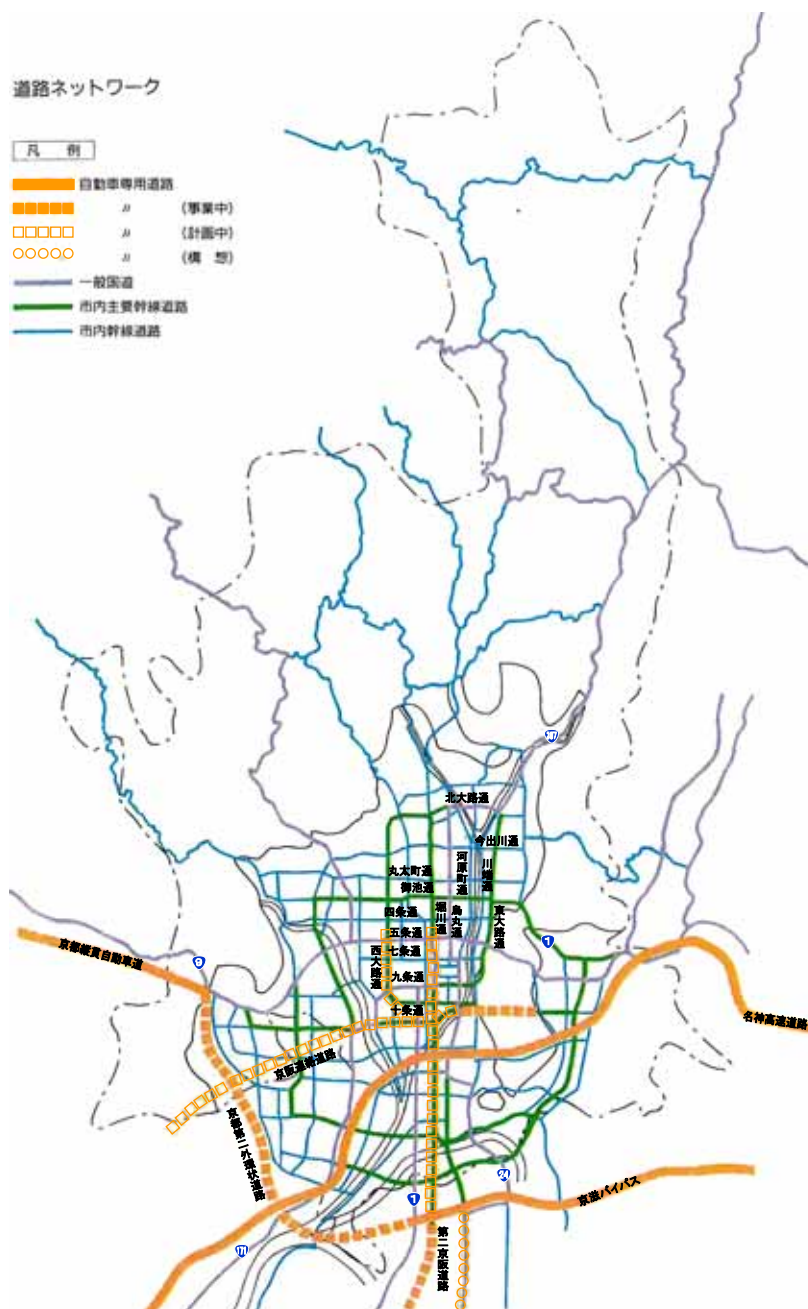
油小路線、堀川線、久世橋線、西大路線の都市計画決定と同時期に策定された「新京都市基本計画」（部門別計画；魅力ある都市空間の創造－総合交通体系の確立）では、以下の記載がなされ、広域交通体系へのアクセスの強化の一環として、第二京阪道路、京阪連絡道路等と連携した広域幹線道路網の整備が位置づけられている。

第3節 総合交通体系の確立

(1) 広域交通ネットワークの充実

ア 広域交通体系へのアクセスの強化

（ア）関西国際空港、第二名神自動車道等、21 世紀に向けて国土の発展を支える交通軸へのアクセスの強化を図るため、第二京阪道路、京阪連絡道路等の整備を促進するとともに、これら広域幹線道路網の整備を促進する。



(3) 京都高速道路の都市計画決定理由

平成5年3月における4路線（油小路線、堀川線、久世橋線、西大路線）の都市計画決定を行う際の理由書には、以下の記載がある。

主たる理由を、「京都市内の幹線道路の慢性的な交通渋滞を緩和」し、「京都都市圏の交通機能の向上」、「沿線地域の健全で秩序ある発展」を目指すこととしている。

[理由]

本都市計画は、京都市内の幹線道路の慢性的な交通渋滞を緩和し、京都都市圏の交通機能の向上、沿線地域の健全で秩序ある発展をめざすことを目的とする。

そのために今回、京都市を取り巻く放射環状型の広域幹線道路と市内の各地域を有機的に連絡する自動車専用道路網を構築し、それらと整合のとれた地域内幹線道路の拡充を図るものである。

また、本都市計画による1・6・6号堀川線他3路線事業が周辺環境に与える影響については、以下のとおりであり、本都市計画を定める上で支障がないと判断する。

なお、4路線の事業が周辺環境に与える影響については、本都市計画を定める上で支障がないと判断した根拠については、以下に示すものとする。

[京都高速道路に対する環境影響評価結果]

都市計画決定当時の環境影響評価については、大気汚染、騒音、振動、水質汚濁、地盤沈下、地形・地質、植物、動物、景観の9項目の評価を実施しており、1点を除き、環境影響面での問題はないものと判断している。

なお、問題が確認されたのは、騒音面で、西大路線沿線箇所（南区吉祥院高畑町）において環境保全目標を上回るものとなっている。

ただし、その問題についても、専用部に路面から4.5mの遮音壁を設置することにより、問題が解消するものと評価された。

<調査項目>

調査項目	概要
大気汚染	計画路線などを走行する自動車から排出される二酸化窒素（NO ₂ ）、一酸化炭素（CO）による大気汚染について予測・評価を実施。
騒音	計画路線などを走行する自動車から発生する道路交通騒音について予測・評価を実施。
振動	走行する自動車から発生する道路交通振動について検討。
水質汚濁	トンネル部で発生する洗浄水について検討。
地盤沈下	計画路線の工事の実施などにより、地下水脈を遮断するおそれによる地盤沈下の影響について検討。
地形・地質	自然環境を保全するうえで、計画が地形・地質に与える影響について検討。
植物	計画による天然記念物や貴重な植物への影響について予測・評価を実施。
動物	計画による学術上重要な動物への影響について予測・評価を実施。
景観	自然環境を保全するうえで、計画が景観に与える影響について検討。

※環境に及ぼす影響の予測対象時期は西暦2010年と設定。

2. 都市計画決定当時からの変化の把握

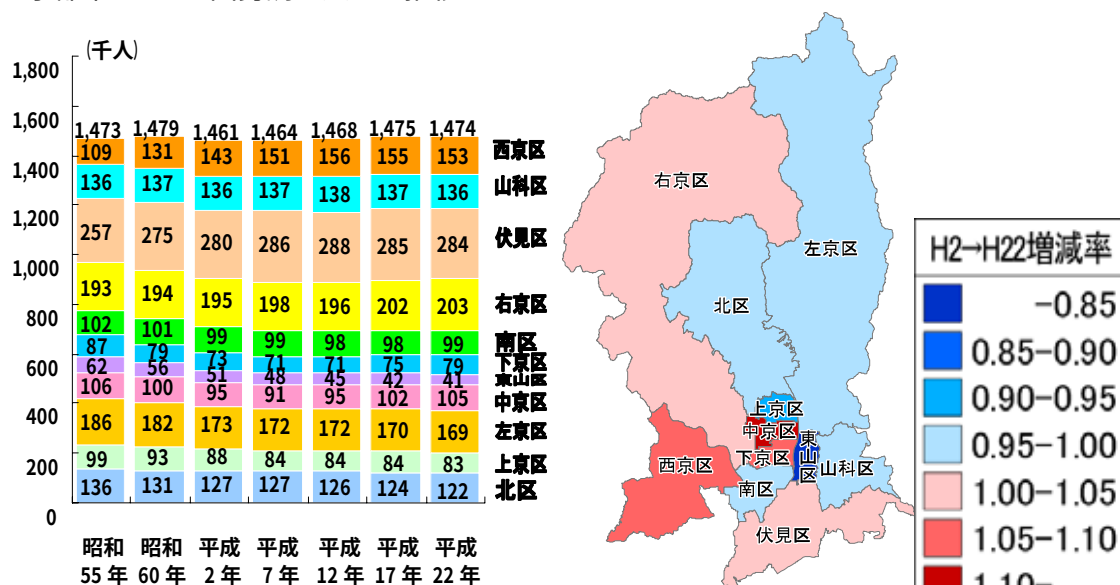
(1) 京都市における道路交通環境の変化

①人口の推移

国勢調査人口の推移をみると、京都市の人口は147～148万人で、概ね横ばい傾向にある。

区別にみると、中京区、下京区、西京区で増加傾向、上京区、東山区で減少傾向、北区、左京区、南区、右京区、伏見区、山科区で横ばい傾向にある。

<京都市における国勢調査人口の推移>

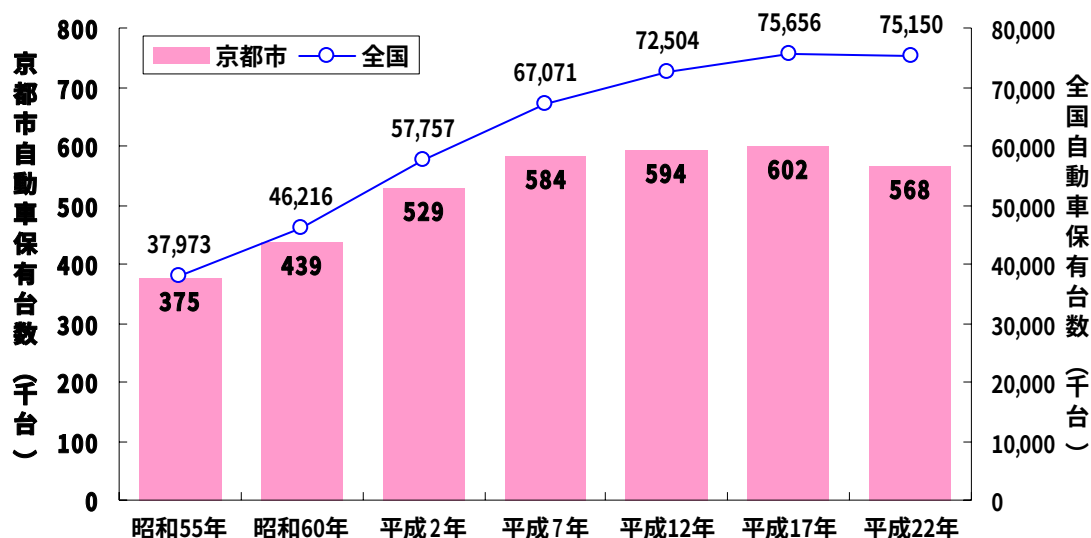


注) 昭和55年～平成12年は旧京北町を含まない。

資料) 国勢調査

②自動車保有台数の推移

自動車保有台数（登録自動車台数；軽自動車を含む）の推移をみると、全国的な傾向と同様に、近年減少傾向に転じている。



注) 昭和55年～平成12年は旧京北町を含まない。

資料) 昭和55年～平成2年: 全国道路交通センサス近畿地区OD調査報告書

平成7年～平成22年: 近畿運輸局京都運輸支局

全国値: 財) 自動車検査登録情報協会 自動車保有台数統計データ

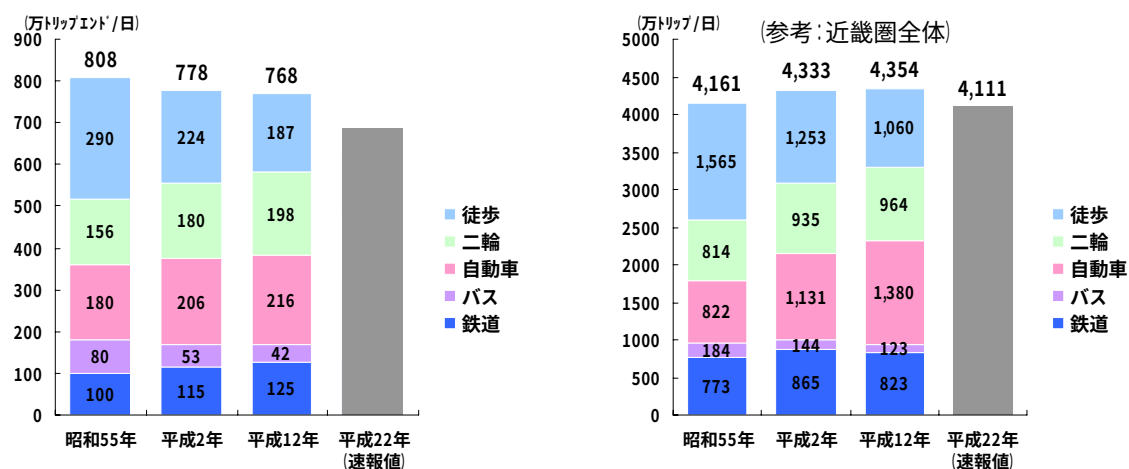
③発生集中交通量の推移

i) パーソントリップ調査における推移

パーソントリップ調査による京都市の発生集中交通量の推移をみると、年々減少傾向となっているが、平成22年度の調査結果の速報版では、減少幅が大きくなっている。

また、近畿圏全体でみると、平成12年度までは増加傾向にあり、平成22年度の速報版では減少に転じている。

＜パーソントリップ調査における京都市の代表交通手段別発生集中交通量の推移＞



資料) 第2, 3, 4回京阪神都市圏パーソントリップ調査, 第5回近畿圏パーソントリップ調査

注) 平成22年値は速報版

ii) 道路交通センサス (OD 調査) における推移

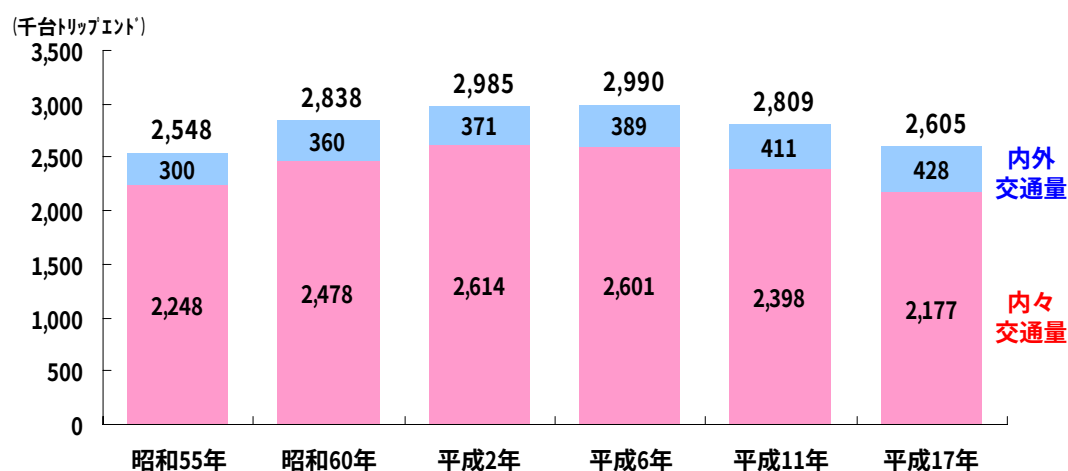
道路交通センサス（自動車起終点調査；OD 調査）による京都市の自動車発生集中交通量の推移をみると、平成 6 年をピークに減少傾向となっている。

ピークである平成 6 年と比較して、平成 17 年時点で、交通量が 12.9%減少していることとなる。

また、全国が平成 17 年時点まで、近畿圏が平成 11 年時点まで、増加傾向にあったなかで、京都市における減少傾向に転じるタイミングは、他よりも速いものとなっていることが分かる。

なお、京都市の発生集中量を、内々交通量と内外交通量に区分すると、内々は平成 2 年度をピークに減少している一方、内外は平成 17 年時点まで増加している。

＜道路交通センサスにおける京都市の発生集中交通量の推移＞



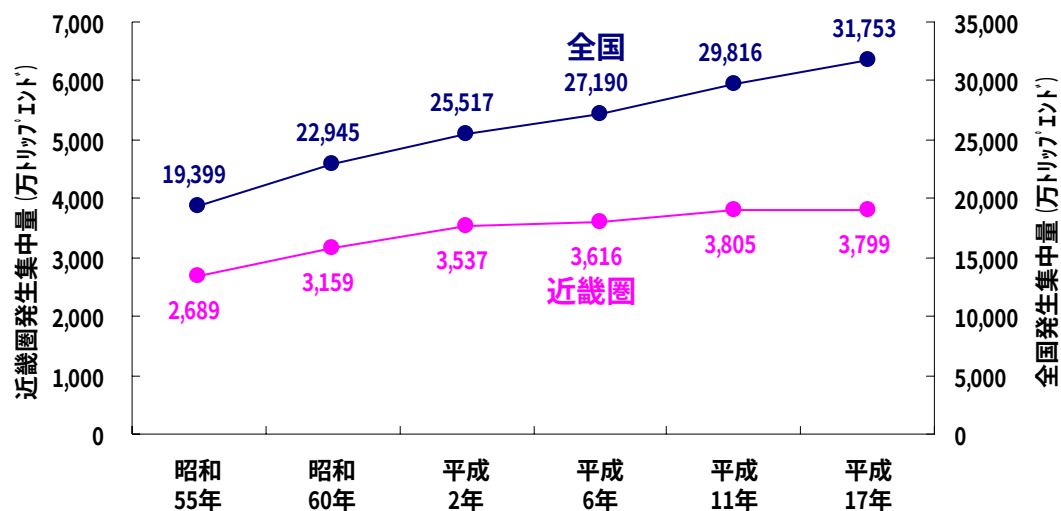
注 1) 昭和 55 年～平成 11 年は京北町を含まない

注 2) 内々交通量：京都市内で移動する交通量

内外交通量：京都市と市外との交通量

資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

参考) 道路交通センサスにおける全国及び近畿圏の発生集中交通量の推移



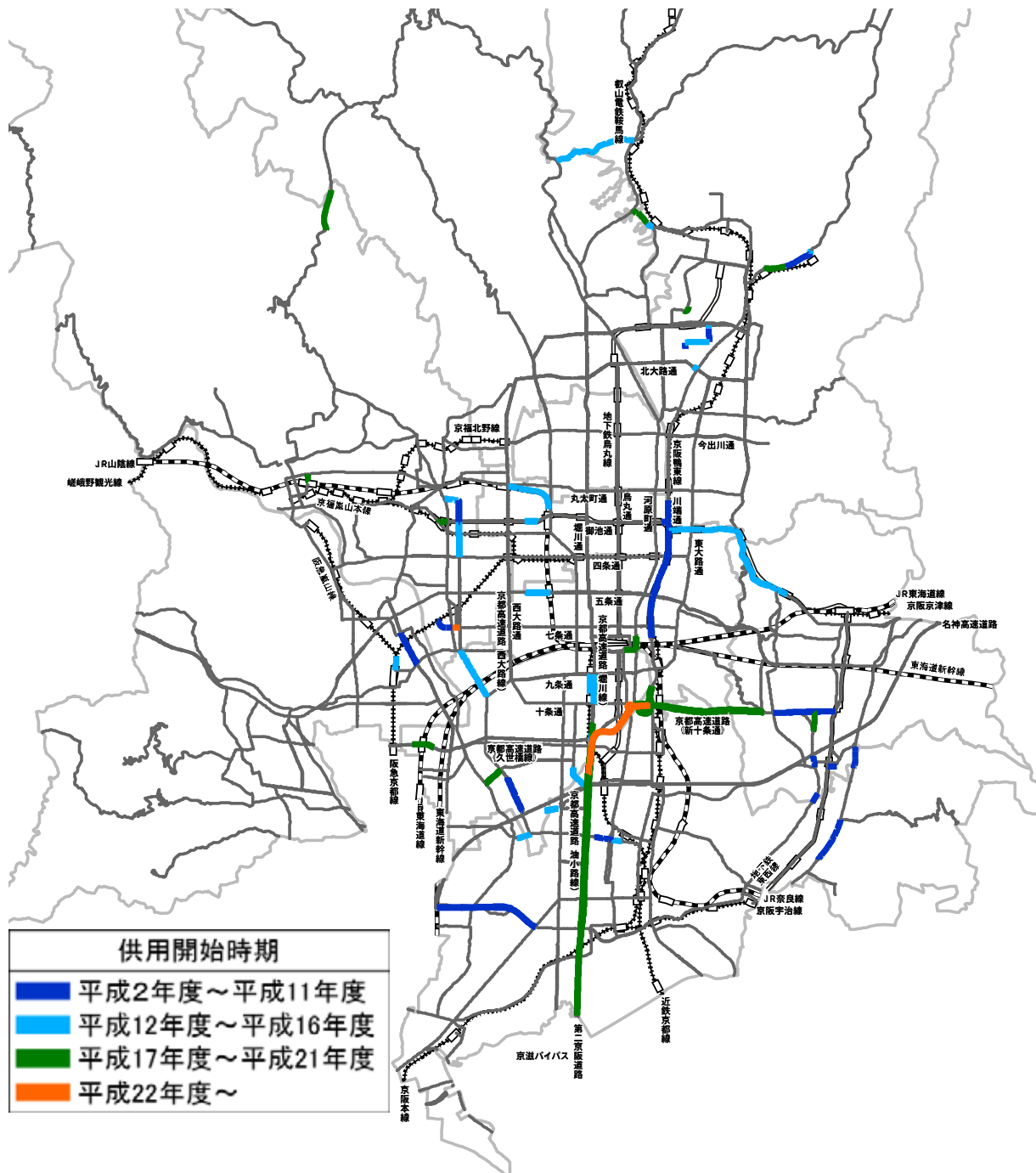
資料) 道路交通センサス自動車起終点調査

④道路整備の進展

平成2年当時から現在にかけての整備路線をみると、以下のようになっている。

このように、市内における道路整備は着実に進められ、ネットワークの強化・拡充が図られている。

<平成2年度以降の道路整備の進展状況>



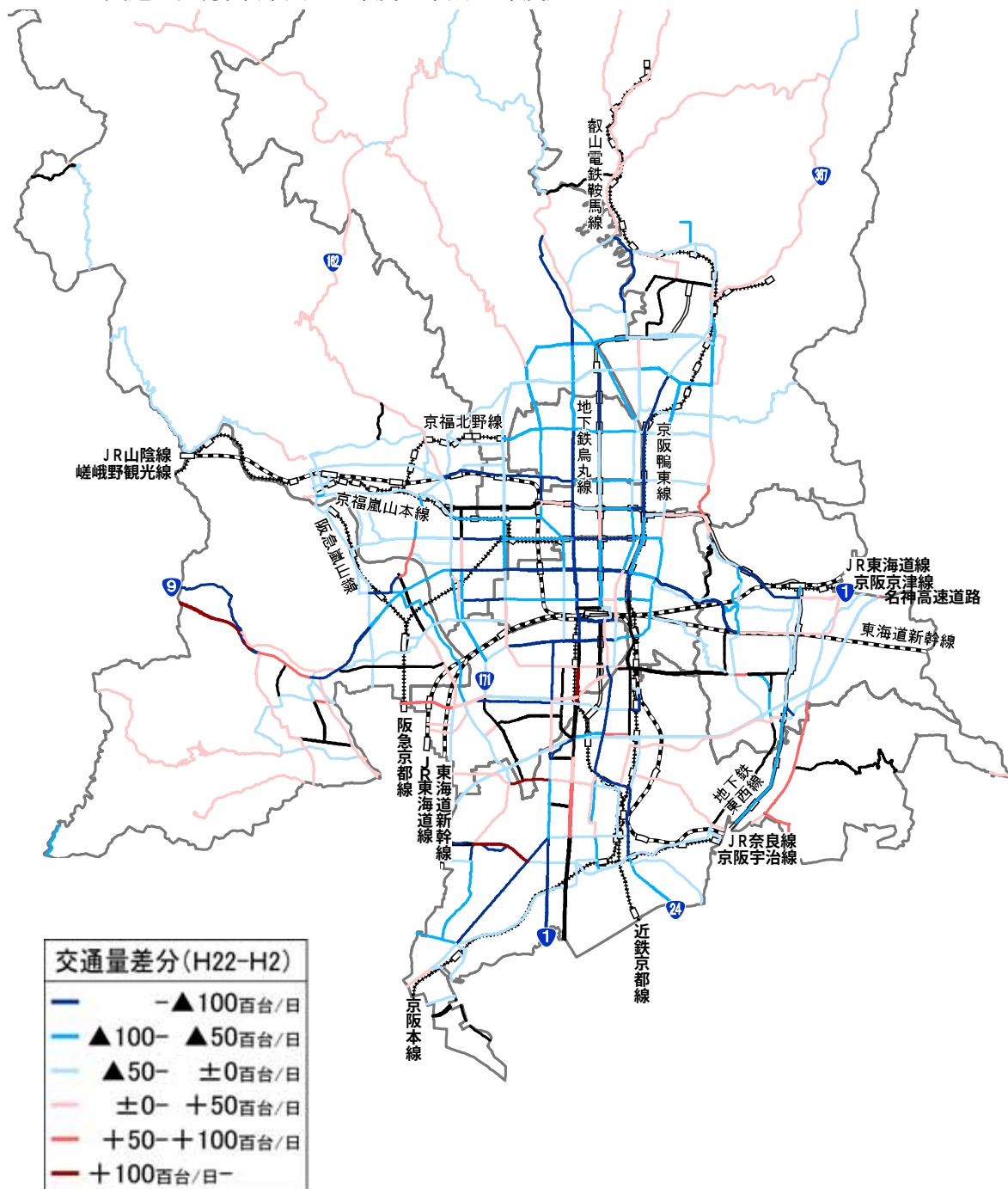
⑤交通量等の変化

ここでは、道路交通センサスにおける平成2年度と平成22年度の交通量、混雑度を比較し、各々の変化をみた。

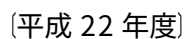
i) 交通量の変化

京都高速道路（新十条通～油小路線）及びそのアクセス路線のほか、郊外部での交通量が増加している一方、特に、中心部では交通量の減少傾向が顕著なものとなっている。

<交通量差分図(平成22年度－平成2年度)>



(平成2年度)



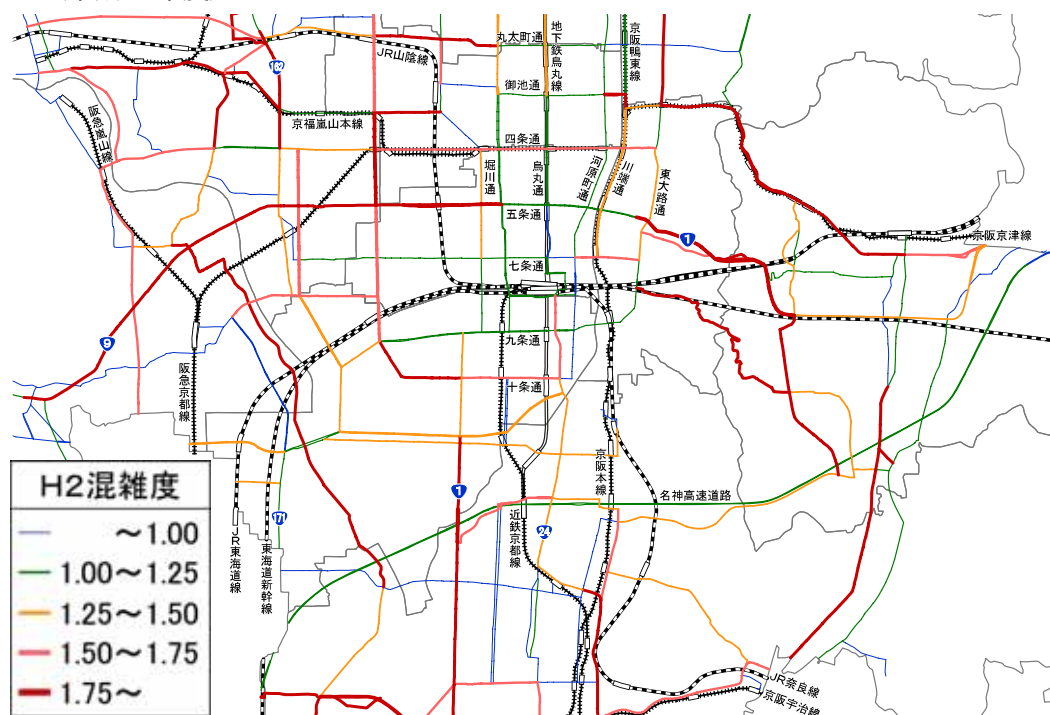
ii) 混雑度の変化

平成2年度においては、市域の大部分において、混雑度が1.25を上回っており、交通混雑等の問題が著しいものとなっていたが、交通量の減少や道路整備の進展に伴い、混雑度が1.25未満となっている区間が目立つようになっている。

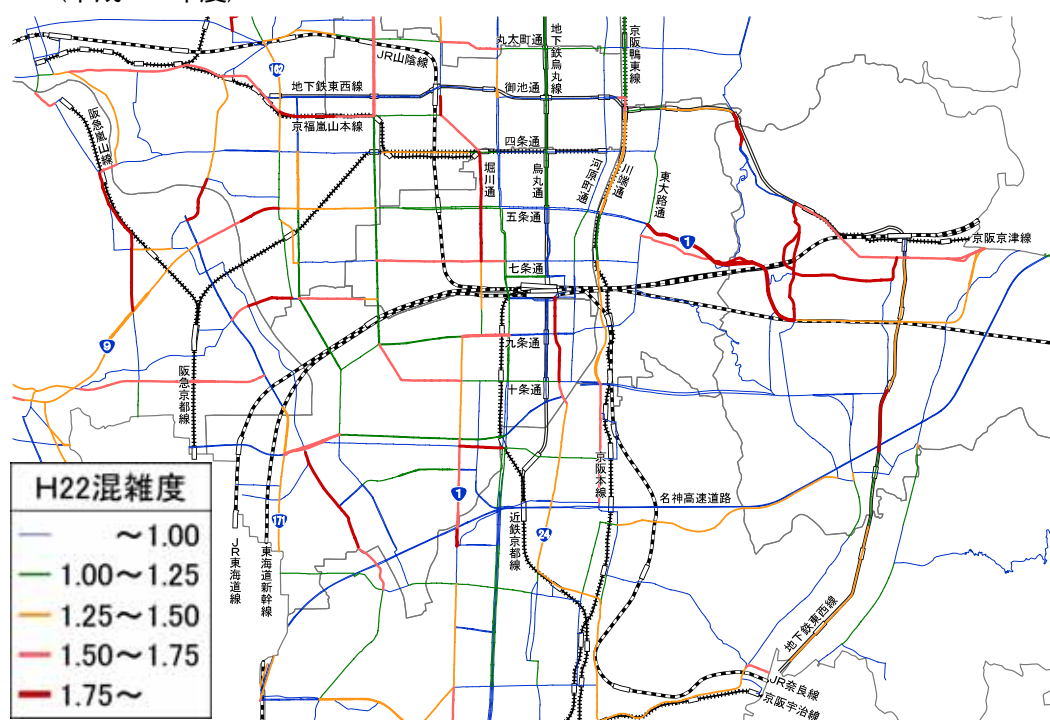
ただし、現在でも、なお混雑度が1.25を上回る区間は、多数存在している。

<混雑度図>

(平成2年度)



(平成22年度)



資料) 道路交通センサス一般交通量調査 (平成2年度, 平成22年度)

3. 現状と課題

(1) 京都高速道路の整備を取り巻く事業環境の変化

都市計画決定から、20 年近く経過するなか、京都高速道路の整備を取り巻く事業環境が大きく変化している。

一方、都市計画道路の区域内では、事業の円滑な施行を目的として、建築物の階数や構造に関する建築制限が設けられていることから、事業の見通しが明らかにならなければ、地権者にとって生活設計が立てづらいなどの問題を有する状況にある。

①事業化に向けた具体的検討の課題

未供用 3 路線（堀川線、西大路線、久世橋線）の事業化にあたって、多大な事業費（合計：約 2,900 億円）が必要となっている。

さらに、事業主体（国、阪神高速道路㈱、京都市など）も決まっておらず、事業化に向けた具体的な検討が行えない状況にある。

<未供用3路線の事業費;参考>

	概算事業費
堀川線	1,200 億円
久世橋線	600 億円
西大路線	1,100 億円
小計	2,900 億円

※事業費は平成 16 年国会での政府参考人の答弁による

②京都市における防災・減災対策の推進

事業化に向けた具体的な検討が行えないなか、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災を受け、京都市では、橋りょうの耐震補強及び老朽化修繕をはじめとする防災・減災対策を重点的に推進する方針を決定している。

しかし、これらの防災・減災対策には、多額の事業費が必要である。

③京都高速道路の抜本的見直し

防災・減災対策を重点的に推進するという方針を受け、京都高速道路の残る 3 路線は、今後 20～30 年にわたり、事業化は極めて困難であることが明らかになった。

このような状況を受け、京都市では、平成 24 年 3 月に策定した「はばたけ未来へ！京プラン（京都市基本計画）」実施計画（平成 24 年度～27 年度）において、「京都高速道路 3 路線の抜本的な見直し」を掲げている。

このように、京都高速道路の残る 3 路線について、改めて事業着手可能年次（20～30 年後）における都市計画上の必要性や費用対効果などを原点から検証する必要がある。

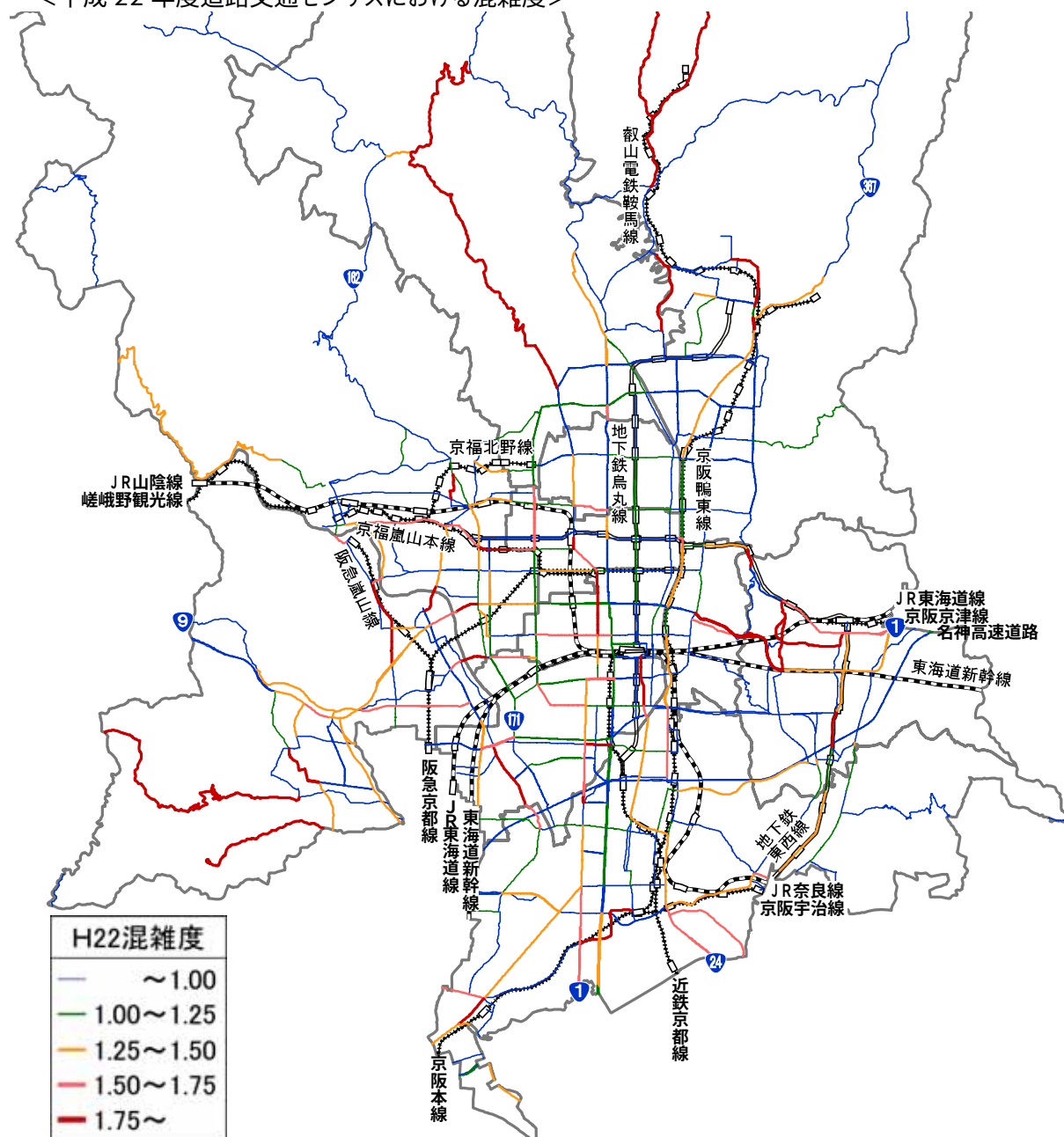
(2) 京都都市圏における道路交通状況

京都都市圏を対象に、道路交通センサスにおける平成 22 年度の路線別の混雑度、旅行速度を整理した。

①混雑度〔平成 22 年時点〕

中心部の多くの路線において、平成 2 年当時と比較して、交通量が減少し、混雑状況が改善しているものの、いまだに混雑が顕在化している箇所が存在している状況にある。

<平成 22 年度道路交通センサスにおける混雑度>

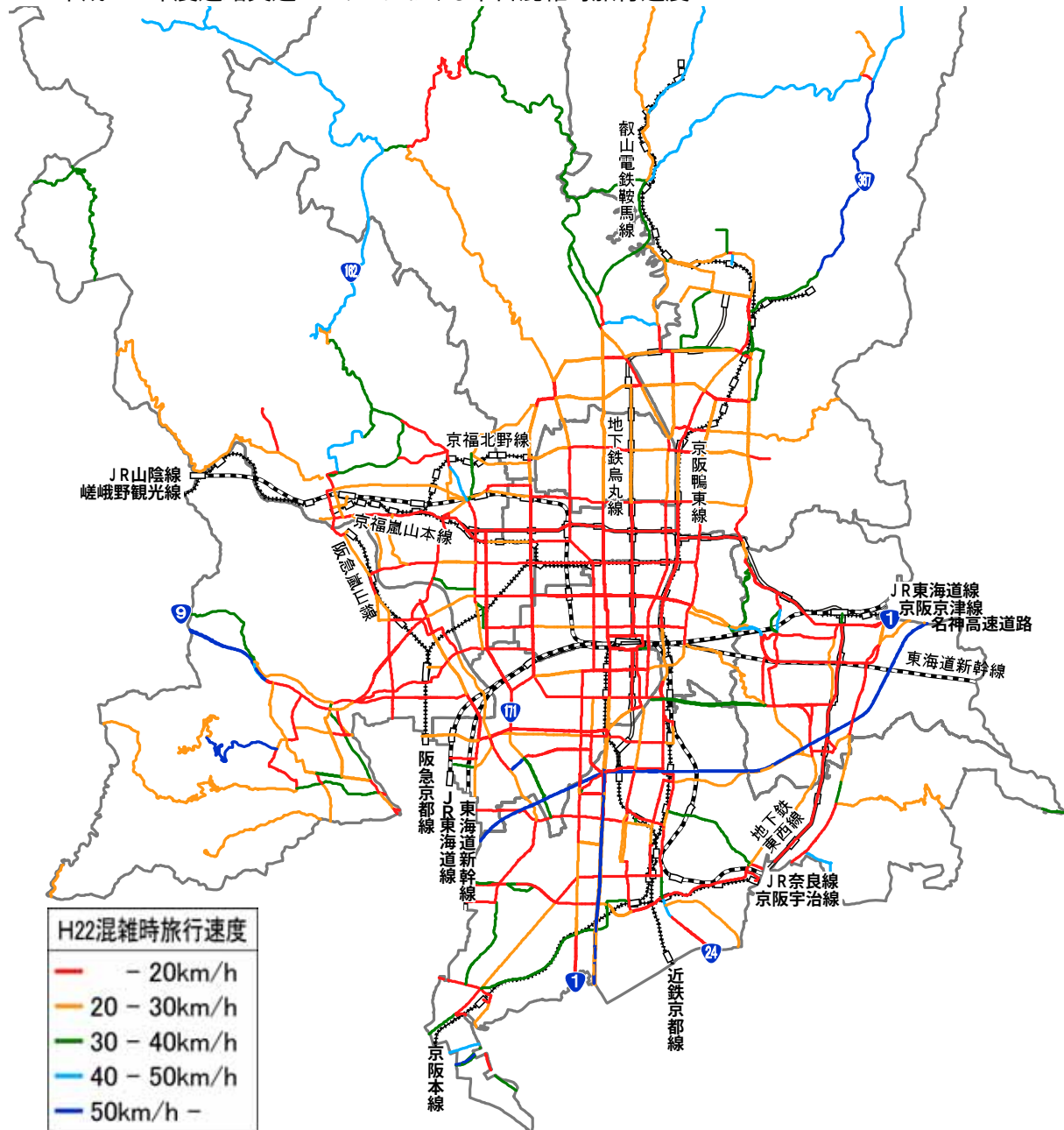


資料) 平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査

②混雑時旅行速度〔平成 22 年時点〕

中心部では、混雑時の旅行速度が 20km/h 未満となっている区間が多数存在している状況にある。

＜平成 22 年度道路交通センサスにおける平日混雑時旅行速度＞



資料) 平成 22 年道路交通センサス一般交通量調査

注) 速度は上り・下りの遅い方を採用

(3) 京都市における都市計画道路の現状

①京都市における都市計画道路の見直し

京都市では、平成 21 年 4 月時点で、都市計画道路 260 路線、約 535km のうち、約 3 割に相当する約 164km が整備できておらず、そのうち、約 85%、約 140km は決定から 20 年以上経過している状況にあった。

都市計画道路の予定区域には、都市計画法により建築制限が課されており、土地の有効利用に少なからず影響を与えている状況にある。

京都市では、平成 11 年度から全国に先駆けて都市計画道路の見直しを行い、平成 14 年 2 月に、10 路線、約 5.7km の都市計画道路を廃止した経緯がある。

しかし、その後、約 10 年が経過し、社会情勢などの変化が生じたため、現時点における必要性などを踏まえ、改めて、平成 20 年度から都市計画道路の見直し指針の作成や廃止候補へのパブリックコメント、説明会、都市計画審議会での審議等を実施し、平成 23 年 4 月 22 日に都市計画道路 42 路線、そして、平成 23 年 8 月 22 日に残りの 1 路線の変更（廃止）を行った。

なお、廃止時期が異なる I・小・13 号淀八幡荘線は、隣接する市町との調整が必要であったことによるものである。

<都市計画変更の内容>

○廃止路線；43 路線（延長；55.04km）

・42 路線（延長；52.79km）…平成 23 年 4 月 22 日

・1 路線（延長；2.25km）…平成 23 年 8 月 22 日（I・小・13 号淀八幡荘線）

凡 例

- 都市計画道路
- 廃止路線

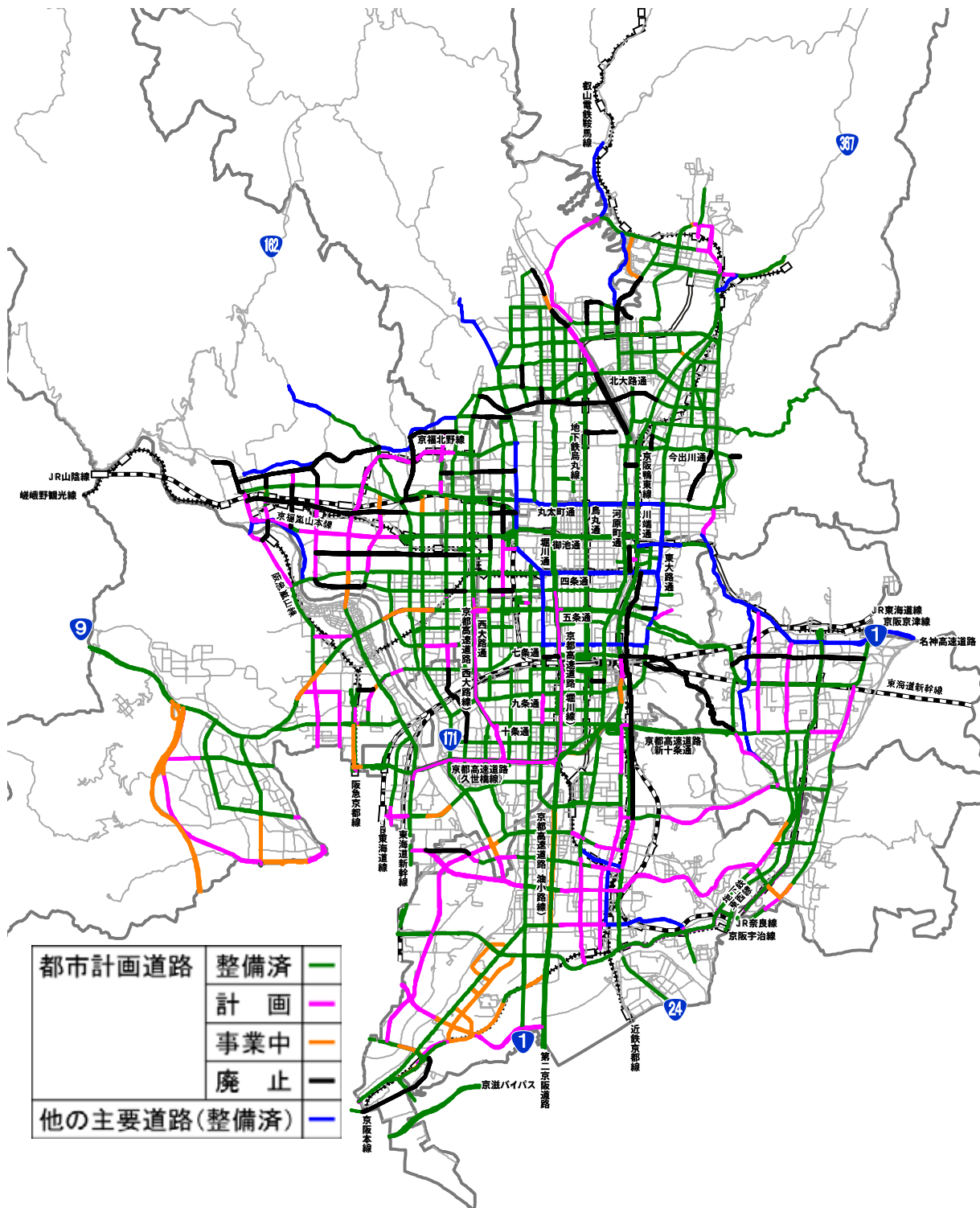
②京都市における都市計画道路の整備状況

京都市の都市計画道路の整備率は、平成 22 年度末で約 70%となっている。

整備状況図を以下に示す。

必要性の低下した路線を廃止したうえで、必要性が高いと考えられる存続路線について、着実に事業を進め、道路網の強化を図っていくものとなっている。

<都市計画道路整備状況図>



(4) 高規格道路ネットワークの現状

京都市を取り巻く高規格道路ネットワークについては、名神高速道路が、昭和 38 年度に、栗東 I C～尼崎 I C 間が、昭和 40 年度には全線開通され、その後、昭和 43 年度に東名と接続、昭和 44 年度に、近畿道、中国道と接続することによって、国土レベルでの広域ネットワークが形成されてきた。

その後、平成 15 年 8 月に、京滋バイパスの久御山 J C T～大山崎 J C T 間、平成 20 年 1 月に、第二京阪道路（阪高京都線接続部～巨椋池 I C 間）、京都高速道路油小路線〔阪神高速京都線；上鳥羽出入口～第二京阪道路接続部〕が開通することにより、京滋バイパスや第二京阪道路と接続し、利便性が非常に高まるものとなった。

さらに、平成 20 年 6 月に、京都高速道路新十条通〔阪神高速京都線；山科出入口～鴨川東出入口〕が開通、平成 23 年 3 月に、京都高速道路油小路線が全線開通するなど、ネットワークの拡充が進んでいる。

＜高規格道路ネットワークの整備状況＞

開通年月	道路名称	開通区間
昭和 38 年 7 月	名神高速道路	栗東IC～尼崎IC 開通
昭和 63 年 2 月	京都縦貫道路	沓掛IC～亀岡IC～千代川IC 開通
昭和 63 年 8 月	京滋バイパス	瀬田東IC～巨椋IC 開通
昭和 63 年 10 月	京奈自動車道	城陽IC～田辺西IC 開通
平成 3 年 12 月	京奈自動車道	田辺西IC～精華下狛IC 開通
平成 5 年 3 月	京奈自動車道	精華下狛IC～山田川IC 開通
平成 8 年 4 月	京都縦貫道路	千代川IC～丹波IC 開通
平成 10 年 7 月	名神高速道路	京都南IC～吹田IC 6車線化
平成 12 年 4 月	京奈自動車道	山田川IC～木津IC 開通
平成 15 年 3 月	京滋バイパス	巨椋IC～久御山JCT 開通
	第二京阪道路	巨椋池IC～枚方東IC 開通
平成 15 年 8 月	京滋バイパス	久御山JCT～大山崎JCT 開通
平成 15 年 12 月	京滋バイパス	大山崎IC 開通
平成 20 年 1 月	第二京阪道路	阪高京都線接続部～巨椋池IC 開通
	阪神高速京都線	上鳥羽出入口～第二京阪道路接続部 開通
平成 20 年 6 月	阪神高速京都線	山科出入口～鴨川東出入口 開通
平成 22 年 3 月	第二京阪道路	枚方東IC～門真JCT 開通
平成 23 年 3 月	阪神高速京都線	鴨川東出入口～上鳥羽出入口 開通

＜高規格道路ネットワークの整備予定＞

開通予定年度	道路名称	開通予定区間
平成 24 年度	京都第二外環状道路	沓掛IC～大山崎IC
平成 28 年度	新名神高速道路	城陽JCT～八幡JCT, 高槻第一JCT～神戸JCT
平成 35 年度	新名神高速道路	大津JCT～城陽JCT, 八幡JCT～高槻第一JCT
構想路線	京阪連絡道路	阪神高速湾岸線～京都市南区久世
構想路線	京奈北道路	京滋バイパス～城陽JCT
構想路線	宇治木津線	宇治市～木津川市

