

9 京都京北線（弁ヶ淵）

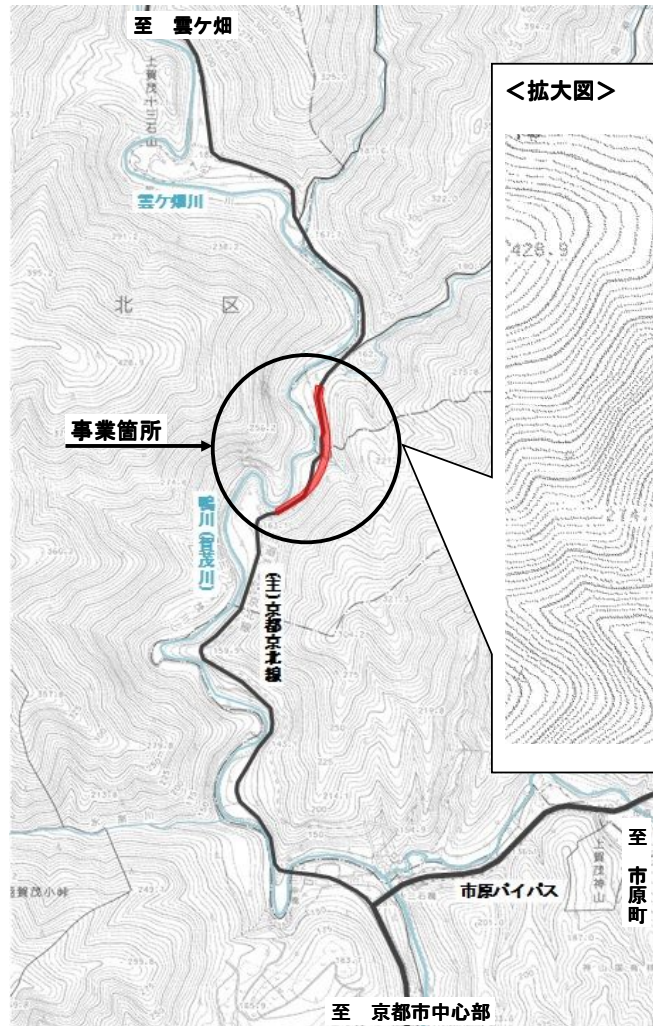
<全体計画>

路線名：(主) 京都京北線
事業区間：北区上賀茂十三石山町地内
事業化年度：平成18年度
延長及び幅員：L=300m, W=5.0m

<選定の視点>

- ・京都京北線は、北区雲ヶ畑地域と市中心部を結ぶ唯一の道路であり、特に幅員が狭く（約3.3m～4.8m）見通しが悪い弁ヶ淵では、通行環境の改善が必要である。⇒**視点1**
- ・工区内には、防災点検に基づく法面の要対策箇所（1箇所）があり、大雨時等の災害時においても、孤立集落とならないように通行機能を確保する必要がある。⇒**視点2**
- ・雲ヶ畑自治振興会が運営主体であるバス（もくもく号）が運行される等、雲ヶ畑地域の生活に欠かすことのできない道路である。⇒**視点3**

<位置図>



<拡大図>



<写真①> 現道の線形不良の幅員狭小箇所（起点付近から北を望む）



<写真②> 現道の線形不良の幅員狭小箇所（中間付近から南を望む）



<写真③> 現道の線形不良の幅員狭小箇所（中間付近から北を望む）



10 国道162号 川東拡幅（第二工区）

<全体計画>

路線名：一般国道162号
事業区間：右京区梅ヶ畑川東他地内
事業化年度：平成20年度
延長及び幅員：L=1,300m, W=7.5m

<選定の視点>

- ・国道162号は、大型車の通行が多く、バス路線（JR西日本バス：往復28本／日）であるにもかかわらず、幅員が狭く（約5.2m～6.0m）、カーブで見通しの悪い区間では離合に支障が出ていることから、日常における通行環境の向上を図るとともに、災害時の緊急輸送道路としての通行機能を確保するため、バイパス整備が必要である。⇒**視点1**、**視点3**
- ・災害時における第一次緊急輸送道路（高速道路や直轄国道と同等）に指定されているが、工区内には、防災点検に基づく法面の要対策箇所（5箇所）があり、平成10年には集中豪雨に伴う法面災害により11日間の通行止めが発生し、市民生活に大きな影響を及ぼした。⇒**視点2**

<写真①> 第二工区起点付近から北を望む



<写真③> 現道(国道162号)の線形不良・幅員狭小箇所



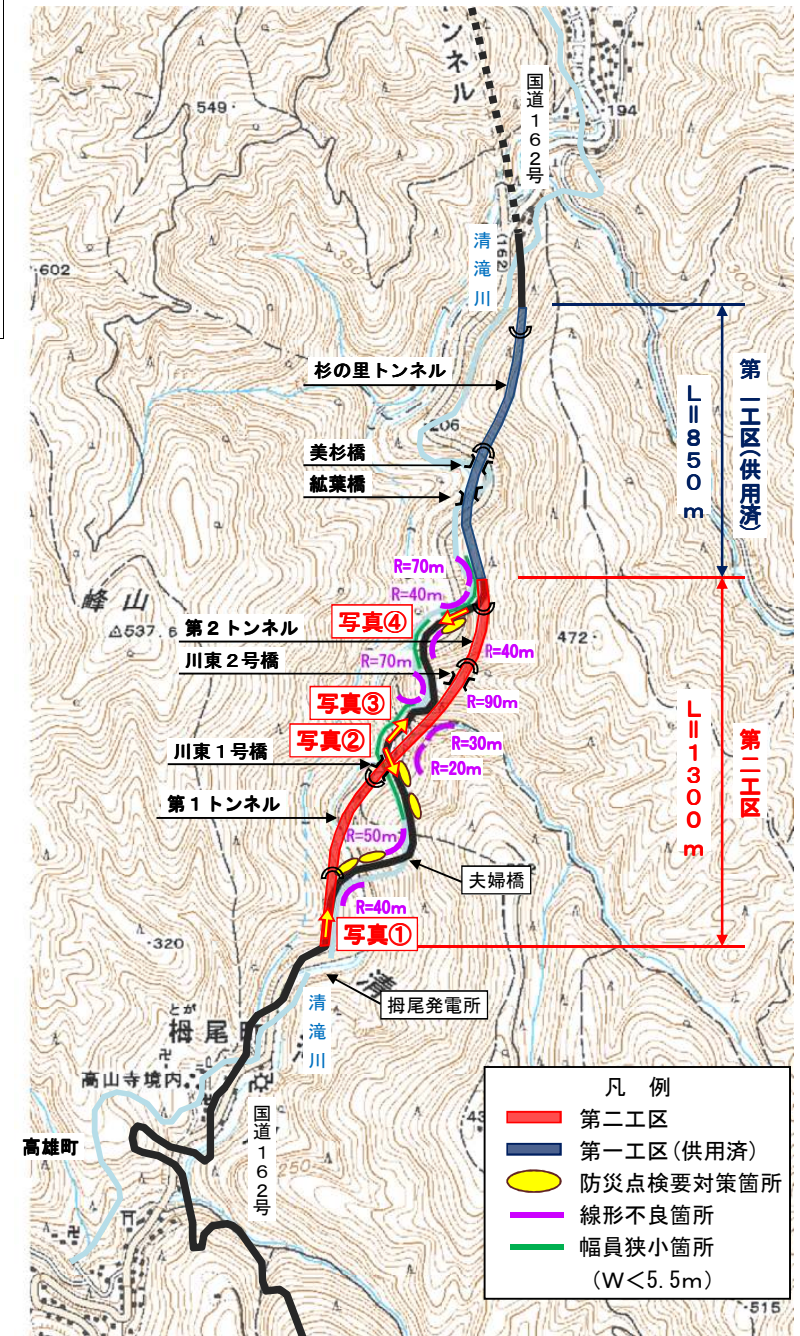
<写真②> 現道(国道162号)の線形不良・幅員狭小箇所



<写真④> 現道(国道162号)の線形不良・幅員狭小箇所



<位置図>



1 1 国道 162 号 高雄改良（第二工区）

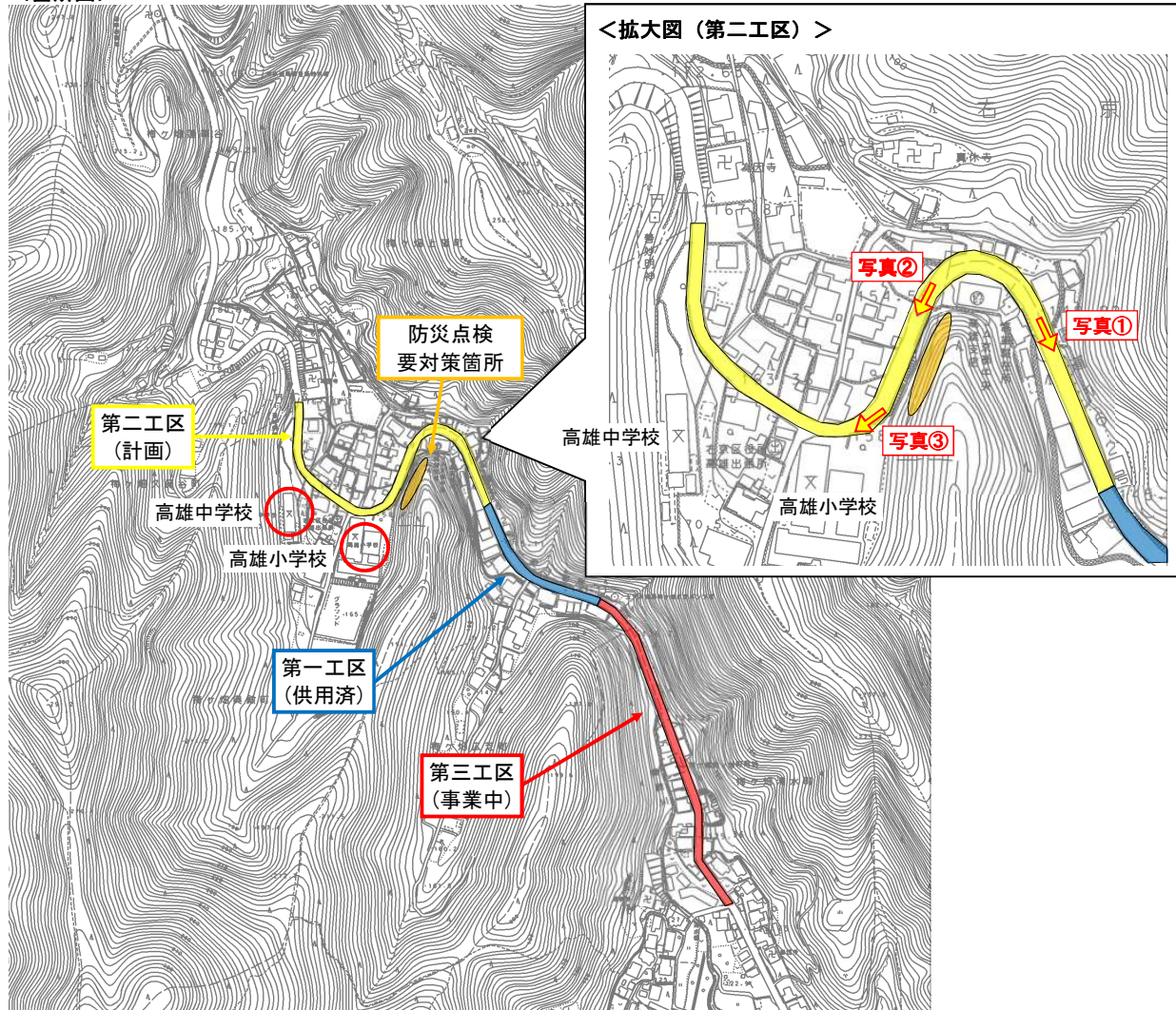
<全体計画>

路線名：一般国道 162 号
事業区間：右京区梅ヶ畑広芝町他
事業化年度：未着手
延長及び幅員：L=200m, W=9.5m, 2 車線

<選定の視点>

- ・国道 162 号は、バス路線であるとともに、高雄小学校、高雄中学校への通学路であるにもかかわらず、幅員が狭く（約 6.8m）、カーブで道路線形も悪く、歩道が設置されていないことから、児童や地域住民の安全な歩行空間の確保が必要である。⇒視点 1、視点 3
- ・災害時における第一次緊急輸送道路（高速道路や直轄国道と同等）に指定されているが、工区内には、防災点検に基づく法面の要対策箇所（1 箇所）があり、災害時の緊急輸送道路としての通行機能を確保する必要がある。⇒視点 2

<箇所図>



<写真①>第二工区起点側（歩道がない）



<写真②>第二工区（歩道がない(ガードレール有り)）



<写真③>高雄小学校前（歩道がない(ガードレール有り)）





1 3 御陵六地藏線（第三工区）

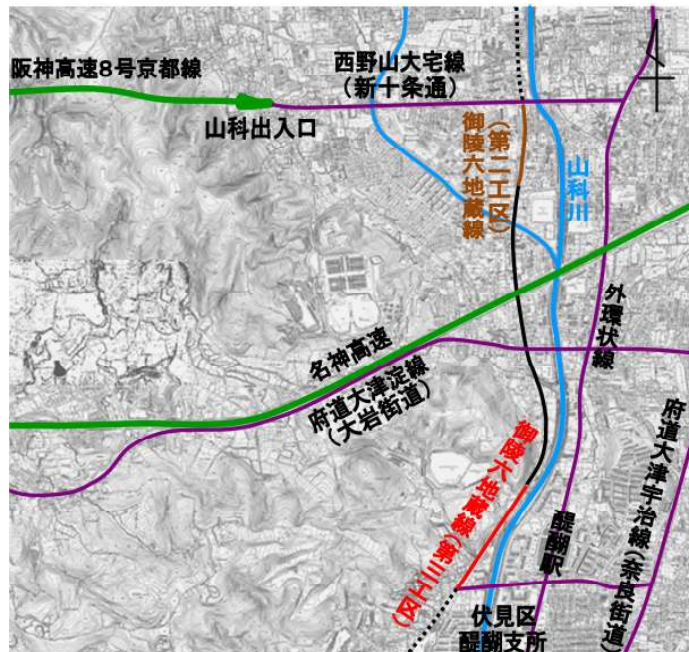
<全体計画>

路線名：Ⅱ・Ⅱ・12 御陵六地藏線
事業区間：伏見山科区界～醍醐小栗栖線
事業認可：平成5年3月19日
都市計画決定：昭和46年11月4日（最終変更）
延長及び幅員：L=632m, W=15m, 2車線

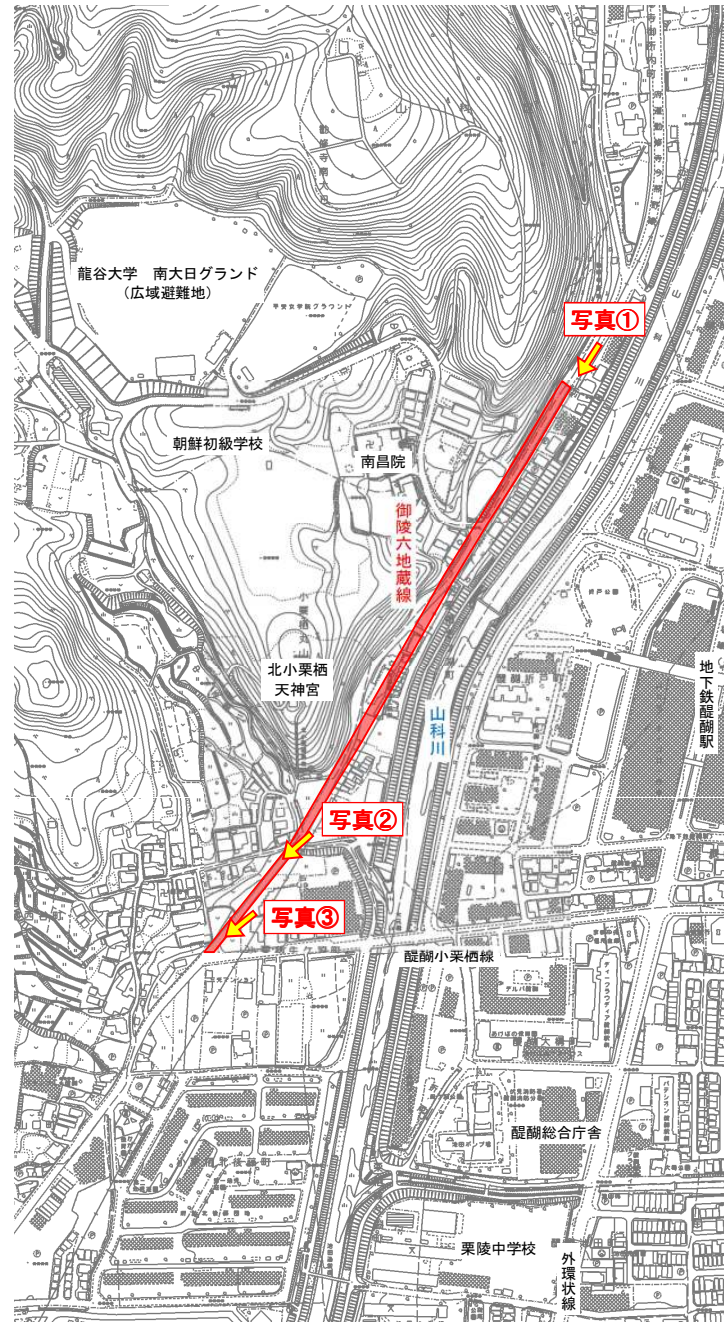
<選定の視点>

- ・御陵六地藏線は、一日当たりの交通量が約1万7千7百台あるなか、小栗栖宮山小学校、小栗栖中学校への通学路であるにもかかわらず、幅員が狭く、歩道が設置されていないため、早急に安全な歩行空間の確保が必要である。⇒**視点1**
- ・また、災害時における第三次緊急輸送道路（広域避難場所：龍谷大学グラウンドへの道路）に指定されており、災害時における通行機能を確保する必要がある。⇒**視点2**

<位置図>



<箇所図>



<写真①>事業北端付近から南を望む



<写真②>事業中間付近から南を望む



<写真③>事業南端付近から南を望む（渋滞状況）



1 4 大津宇治線, 1 5 桃山石田線

<全体計画>

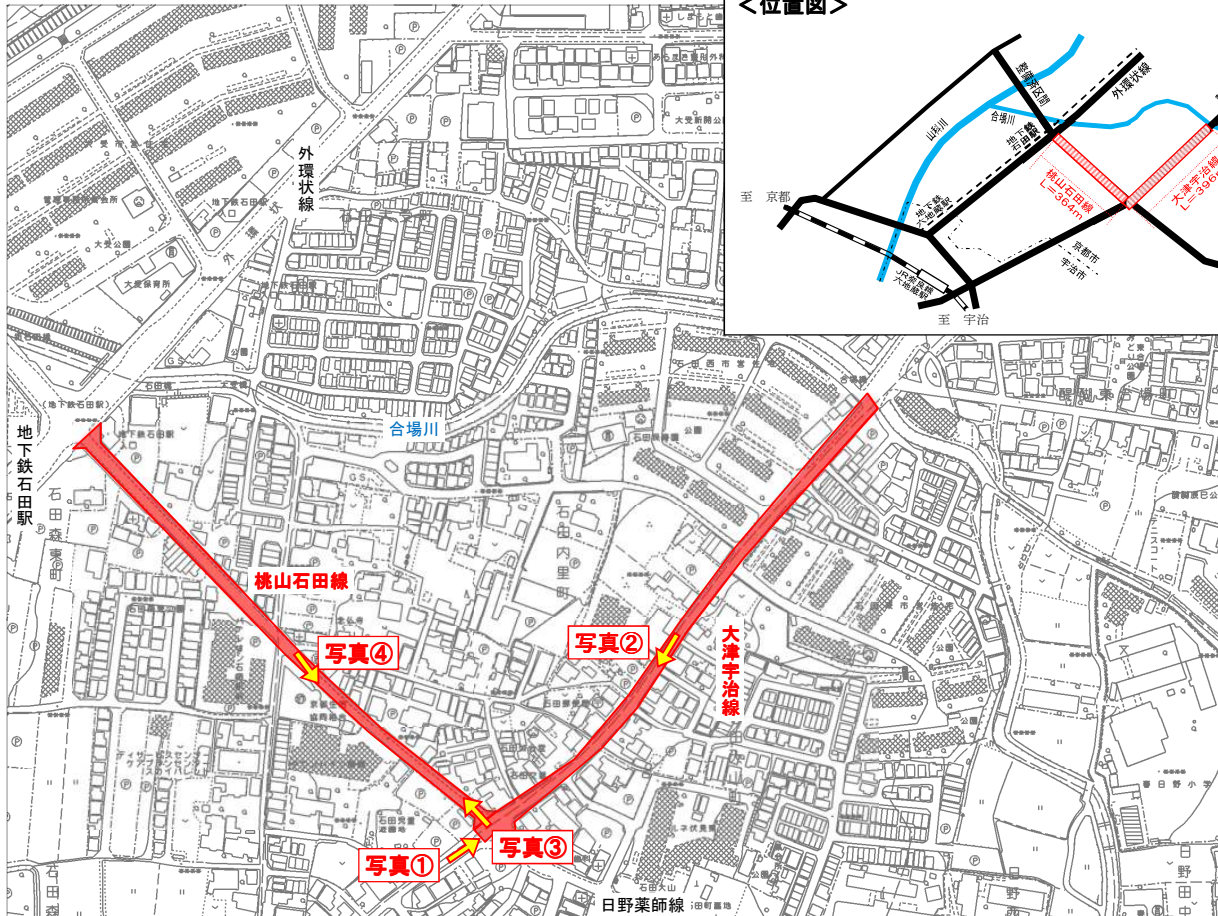
路線名：Ⅱ・Ⅱ・28 大津宇治線
事業区間：合場川付近～桃山石田線
事業認可：平成21年12月18日
都市計画決定：昭和46年11月4日（最終変更）
延長及び幅員：L=396m, W=16m, 2車線

路線名：Ⅱ・Ⅱ・29 桃山石田線
事業区間：外環状線～大津宇治線
事業認可：平成21年12月18日
都市計画決定：昭和48年2月5日（最終変更）
延長及び幅員：L=364m, W=16m, 2車線

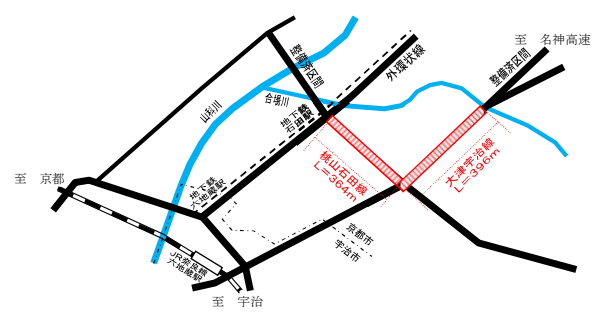
<選定の視点>

- ・大津宇治線及び桃山石田線は、交通量が多く、バス路線であるとともに、春日野小学校、春日丘中学校への通学路にもかかわらず、幅員が狭く（大津宇治線：約6m, 桃山石田線：約8m）、歩道が設置されていない（又は狭小）ため、早急に安全な歩行空間を確保する必要がある。⇒**視点1**
- ・本路線周辺は、細街路に木造家屋が多く建て込んだ市街地であり、日常における緊急車両の進入路の確保、大地震時における避難路の確保や火災による延焼を抑制するため、整備が必要である。⇒**視点2**
- ・また、地下鉄石田駅（H26：平均乗降客数約6,400人）へのアクセス道路である。⇒**視点3**

<箇所図>



<位置図>



<写真①>事業南端付近交差点から北を望む（大津宇治線）



<写真②>事業中間付近から南を望む（大津宇治線）



<写真③>事業東端付近から西を望む（桃山石田線）

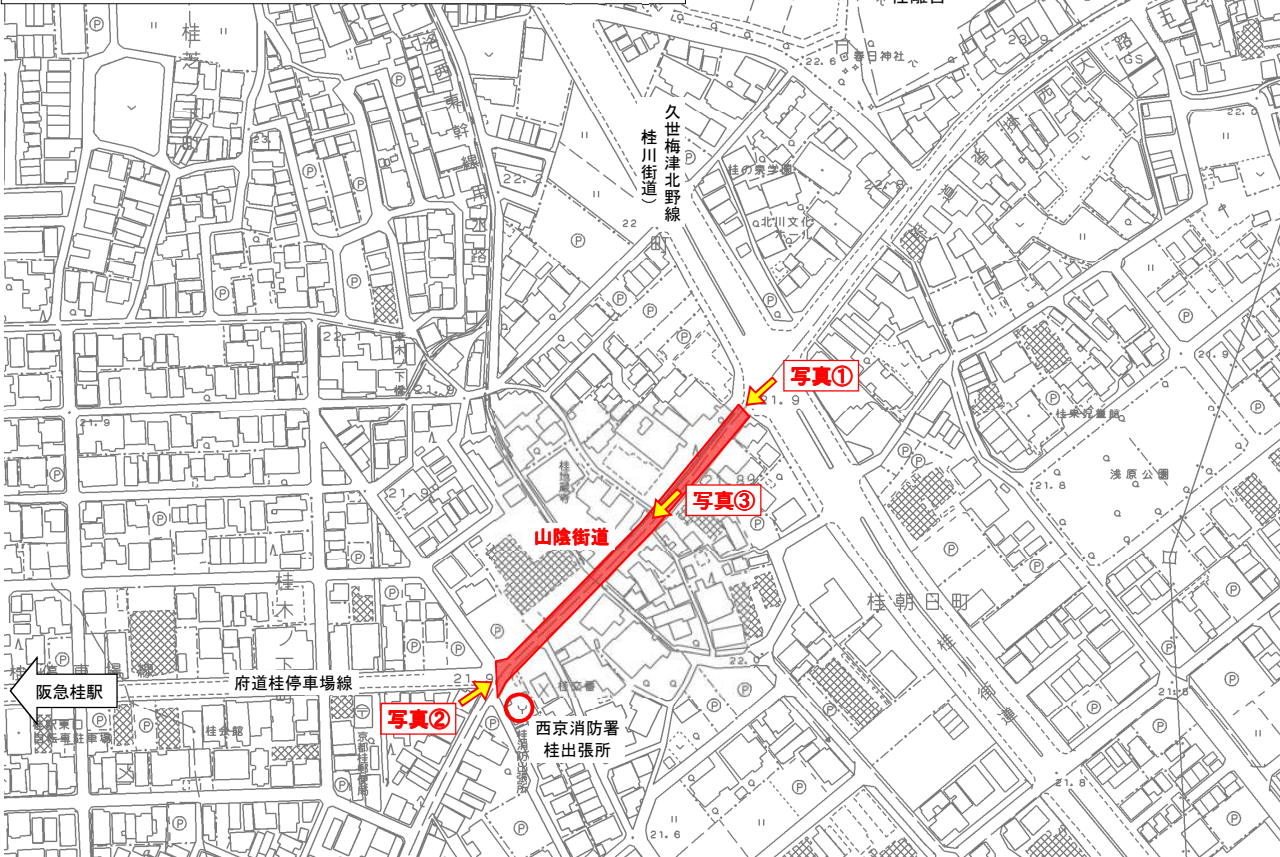


<写真④>事業中間付近から東を望む（夜間）（桃山石田線）



＜全体計画＞

<位置図>



＜選定の視点＞

- <箇所図>**

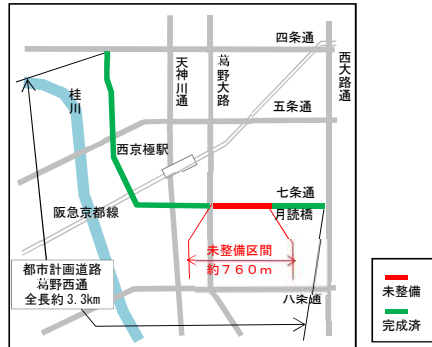
A photograph of a narrow street in Japan. A red car is stopped on the left side of the road, and a white bus is stopped on the right side. The street is lined with buildings and utility poles. The bus has Japanese text on its front.

17 葛野西通（七条通）

<全体計画>

路線名：Ⅱ・Ⅱ・10 葛野西通
事業区間：葛野大路～月読橋
事業認可：未認可
都市計画決定：昭和62年2月3日（最終変更）
延長及び幅員：L=760m, W=22m, 4車線

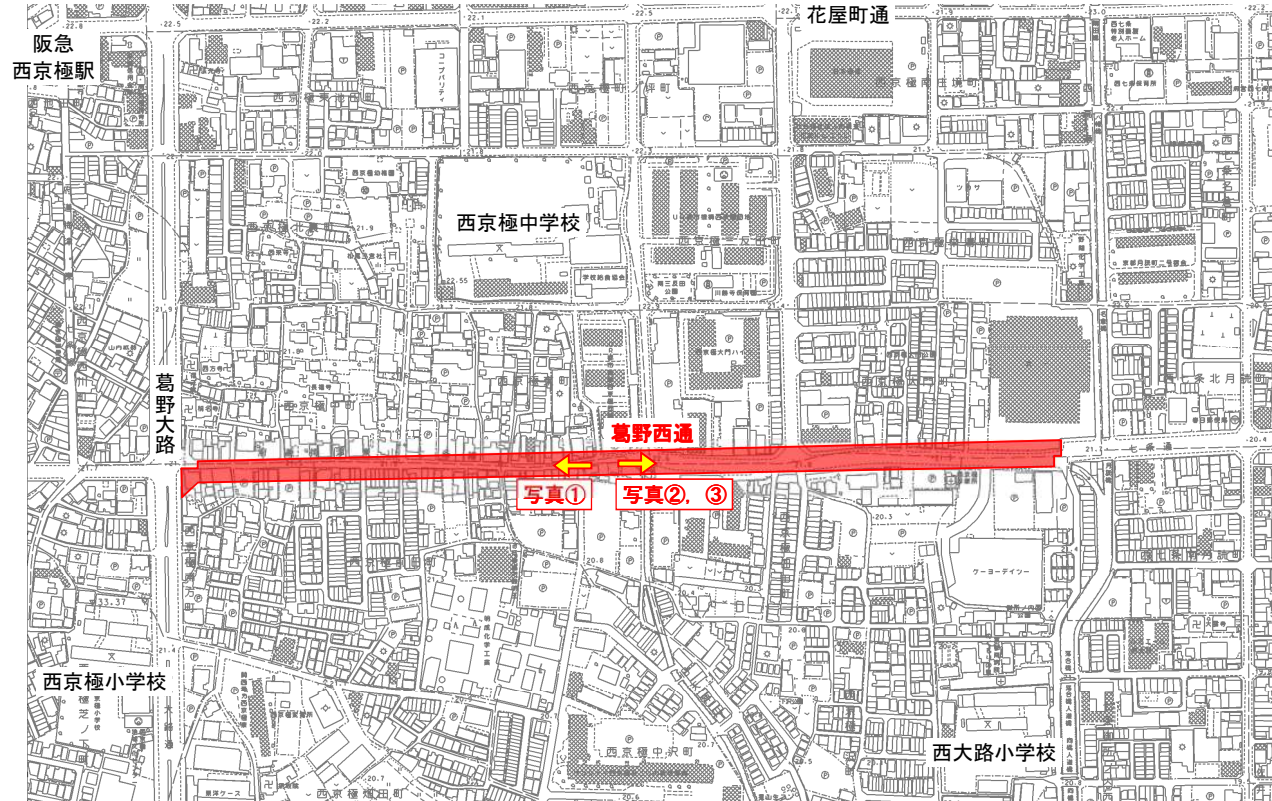
<位置図>



<選定の視点>

- ・葛野西通は、一日当たりの交通量が約1万1千台と多いうえにバス路線であり、ピーク時（8時台）には往復19本ものバスが運行されているにもかかわらず、道路幅員が狭く（約6～8m）、歩道も設置されていない状況の中、自転車や歩行者が多く、西京極中学校に通学している生徒も多く利用していることから、早急に安全な歩行空間を確保するため、整備が必要である。⇒視点1, 視点3
- ・本路線周辺は、細街路に木造家屋が多く建て込んだ市街地であり、日常における緊急車両の進入路の確保、大地震時における避難路の確保や火災による延焼を抑制するため、整備が必要である。⇒視点2
- ・また、本市中心部における東西方向の幹線道路であるが、葛野大路から月読橋までの間のみが未整備であることから、いわゆるボトルネックを解消し、道路ネットワークを強化するため、整備が必要である。⇒視点5

<箇所図>



<写真①> 未整備区間中間付近から西を望む（通学状況）



<写真②> 未整備区間中間付近から東を望む（バス通過状況）



<写真③> 未整備区間中間付近から東を望む（通学状況）



18 桂馬場線

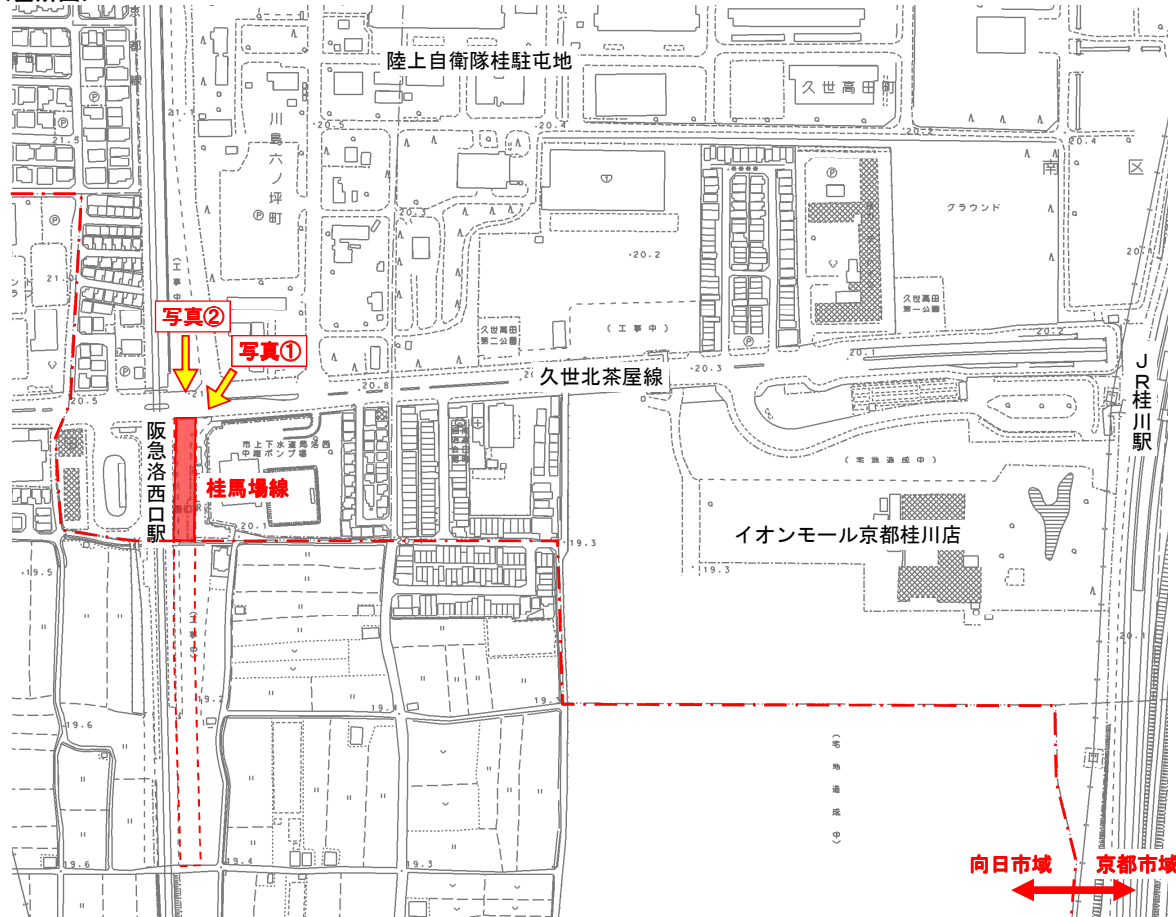
<全体計画>

路線名：3・4・136 桂馬場線
事業区間：久世北茶屋線～向日市域
事業認可：未認可
都市計画決定：平成20年12月12日（最終変更）
延長及び幅員：L=80m, W=16m, 2車線

<選定の視点>

- ・桂馬場線は、洛西口駅へのアクセス道路となるものであり、公共交通利用の促進が図られるものである。⇒**視点3**
- ・洛西口駅周辺については、向日市域における区画整理完了後の土地利用や、阪急電鉄高架下のまちづくりに伴い今後の賑わい創出が期待されるところであり、安全な歩行者空間を確保するため、整備が必要である。⇒**視点4**
- ・平成29年度の供用を目指して、京都府、向日市、本市の三者で整備を進めている南端交差点（イオンモール南側）や、平成31年度の供用を目指して向日市が進めている洛西口駅東側の道路整備の完了と併せて、京都市域の約80mの本区間についても整備を進めることで、ミッシングリンクを解消し、道路ネットワークの強化が図られる。⇒**視点5**

<箇所図>



<写真①>久世北茶屋線から南を望む【全景】



<写真②>久世北茶屋線から南を望む



19 向日町上鳥羽線

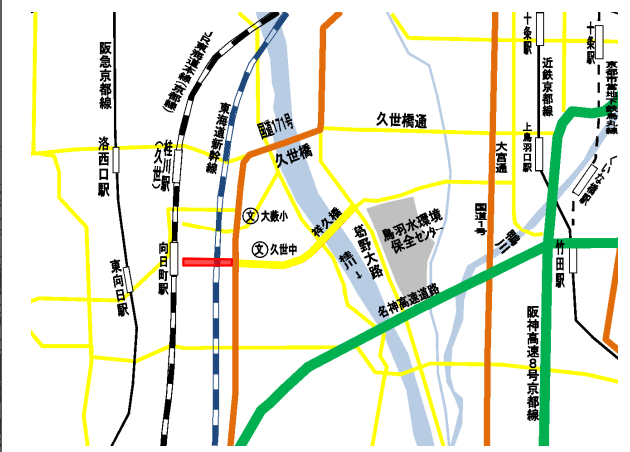
<全体計画>

路線名：3・3・132 向日町上鳥羽線
事業区間：国道171号～向日市域
事業認可：未認可
都市計画決定：平成16年11月24日（最終変更）
延長及び幅員：L=520m, W=15m, 2車線

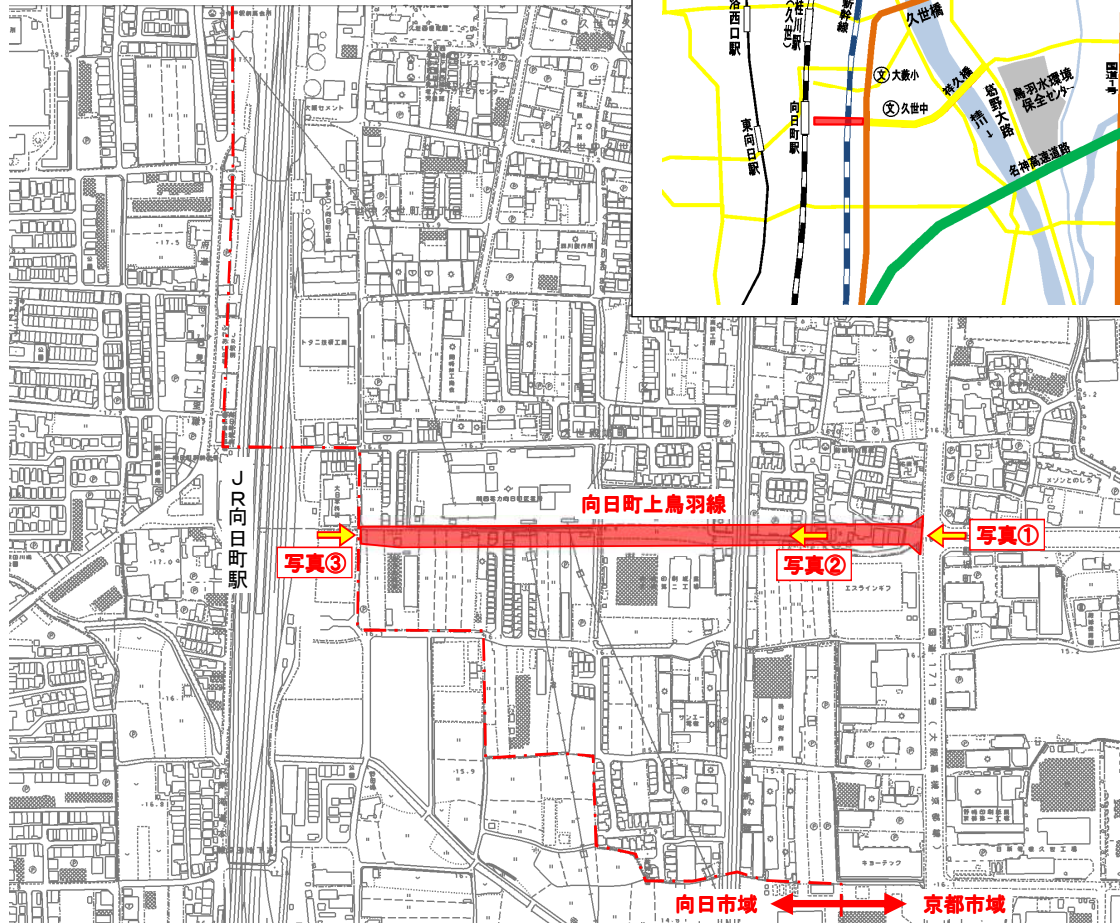
<選定の視点>

・向日町上鳥羽線は、本市南区上鳥羽から国道1号、国道171号を経て、JR向日町駅へのアクセス道路となるものであり、向日市が計画しているJR向日町駅東口の整備が実現すれば、京都市民にとっても利便性が向上することから、整備の必要性は高い。⇒**視点3**
・また、向日市ではJR向日町駅東口周辺のまちづくり協議会が発足し、企業誘致も検討しているなど、駅に直結する本路線を整備することにより、沿道の土地利用の促進も期待できる。⇒**視点4**

<位置図>



<箇所図>



<写真①> 国道171号から西を望む



<写真②> JR東海道新幹線を東から望む



<写真③> 向日市域から東を望む

