

「京都市都市計画道路網（路線及び区間）の廃止候補」に対する
市民の皆様のご意見とご意見に対する本市の考え方

【1 総論】 50件

1-1 今回の見直しについて 30件

市民の皆様のご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
①廃止する路線に異議はない。 見直しに賛成だ。	5	<p>今回の都市計画道路網の見直し後も、定期的に見直し作業を進め、皆様からの貴重なご意見を参考にしながら、よりよい京都のまちづくりを進めていきます。</p>
②見直しすることは必要であり、 評価する。	5	
③様々な視点から必要性や計画 実現上の課題等を検討し、廃止候 補路線を取りまとめたことに対 し、一定評価する。	2	
④様々な要素を評価して、長期間 を経過して未だに整備されてい ない都市計画道路を見直し、現実 に則して路線、区間を廃止するこ とについては一定の評価ができ る。	1	
⑤昭和の初期に決定されたよう な、都市計画道路の存続廃止の検 討は重要な意味を持つ。	1	
⑥定期的に取り組まれているこ とに評価する。	1	
⑦全体的に交通量等に見合っ ている。	1	

市民の皆様のご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑧安易な見直しは慎むべきだ。 京都市の道路を今後どうしていくのか、京都市としての姿勢を示すことが必要。</p>	1	<p>都市計画道路は、長期的な視点により決定された、本市のまちづくりの骨格となる重要な都市施設ですが、本市においては、都市計画道路のおよそ3割が未だ整備されていません。</p> <p>未整備都市計画道路の中には昭和初期に決定し、未整備のまま現在に至っているなど、長期間未整備のままの道路も多く、そうした都市計画道路の区域では、建築制限が長期間に及んでおり、土地の有効活用に少なからず影響を与えている場合もあります。</p> <p>一方で、人口減少時代を迎え、交通の状況そのものが計画時点と大きく異なってきており、さらに今後は、過度に自動車交通に依存しない、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を推進していく必要があります。</p> <p>今回の都市計画道路網の見直しは、このような背景から行ったものであり、対象とした90路線、125.7kmの都市計画道路について、都市計画道路の必要性、計画実現上の課題を個別に評価し、44路線、未整備区間の延長として48.7kmを廃止候補としたものです。</p> <p>検討の結果、存続する都市計画道路については、計画的かつ効果的に都市計画道路を整備できるよう努めていきます。</p>
<p>⑨廃止とされた路線における土地所有者に対し十分な説明が必要。</p>	1	<p>都市計画道路網を見直すことは、土地所有者、地域住民の皆様をはじめとする市民の皆様には大きな影響を与えるものと考えています。そのため、パブリックコメント実施時に、募集内容などを市民しんぶんに掲載するとともに、廃止候補、存続候補路線について、リーフレットを配布し、ホームページに掲載するなど、市民の皆様への周知に努めてきましたが、今後についても、都市計画ニュースの市民しんぶん区版への挟み込みによる各戸配布や、説明会を実施するなど、更なる周知に努めていきます。</p>
<p>⑩最終決定にあたっては、地域住民への十分な説明をすべき。</p>	1	
<p>⑪古い都市計画道路の見直しは当然だと思う。ただ、廃止される道路上の土地所有者には十分な説明が必要だ。</p>	1	
<p>⑫都市計画決定から20年経過し、事業化されていないものは、必要性、緊急性が低いので廃止するのは妥当だ。</p>	2	<p>本市の都市計画道路の中には、長期間経過して事業化されていないものもありますが、都市計画道路は、長期的な視点により決定された、本市のまちづくりの骨格となる重要な都市施設です。</p> <p>そのため、今回の都市計画道路網の見直しでは、長期間経過して整備されていない都市計画道路について、現時点における必要性などを評価し、都市計画道路を存続候補とするか、廃止候補とするかを検討しています。</p>

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
⑬南部地域の都市計画道路はまだまだ整備すべきであり、そうした道路の計画を廃止しなかったことはよいと思う。	1	検討の結果、存続する都市計画道路については、計画的かつ効果的に都市計画道路の整備ができるよう、努めていきます。
⑭計画道路が決定事項だからといって、無理に整備するのではなく、「評価の視点」にあるように各地域の将来のまちづくりや良好な沿道の景観形成という観点から前向きに廃止すべきで、 Ⅱ・Ⅲ・Ⅸ 5 西木屋町通、 Ⅲ・Ⅵ・Ⅰ 2 5 大和大路本町通の廃止は評価できる。	1	今回の都市計画道路網の見直しでは、パブリックコメントを経て策定している「京都市都市計画道路網の見直し指針」に記載した「評価の視点」に基づき、都市計画道路を評価したものです。 いただいたご意見を踏まえ、本市でさらに検討し、廃止する都市計画道路の原案を確定します。
⑮評価の視点として、「混雑緩和」よりも「緊急車両の通行確保」、「物流の円滑化」、「公共交通の走行空間の確保」を位置づけるべき。	1	今回の都市計画道路網の見直しにおいては、「緊急車両の通行確保」に該当する評価として「災害時に緊急車両の通行ルートとなる、又は火災時に延焼を遮断するなど、防災のための空間をつくる」という視点から「京都市防災計画」で緊急輸送道路に位置付けられている」及び「京都市防災都市づくり計画」で避難路又は準避難路に位置付けられている」という項目により評価を行っています。 また、「物流の円滑化」に該当する評価として、「都市内の交通混雑を緩和する」という視点から「貨物自動車の分散を図り、物流拠点へのアクセスを向上させる」という項目により評価を行っています。 「公共交通の走行空間の確保」に該当する評価としては、「都市内の交通混雑を緩和する」という視点から「高速バス・市内循環バスのルートとして機能する」という項目や、「鉄道駅やバスターミナルへのアクセスを改善するとともに、地域の公共交通の運行を円滑にする」という視点から「現道又は並行路線がバスの運行ルートであり、都市計画道路が整備されることにより、バスの定時運行に寄与する」及び「現道又は並行路線の鉄道駅へのアクセスを改善し、公共交通の利便性が向上する」という項目により都市計画道路を評価しています。
⑯住宅密集地に関する道路はもっと廃止区間を多くしてもいいのではないかと。	1	住宅密集地においても、防災上の必要性などから、都市計画道路が必要な場合は、都市計画を存続する必要があると考えます。 今回行った都市計画道路網の見直しでは、防災上の必要性からも、都市計画道路を評価しています。

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑰避難路だからといって無条件で存続とせず、必要に応じて、避難路としての性格をもった、別の都市計画道路を決定すべき。</p> <p>そのような道路は、20年も放置することなく整備していくべき。</p> <p>(3・3・129御池通, II・I・6丸太町通)</p>	1	<p>避難路等は、都市防災の面から非常に重要な道路であると考えています。</p> <p>そのため、今回の都市計画道路網の見直しにおいては、避難路等として位置付けられており、代替となる道路のない路線については存続候補としています。しかし、避難路であることから存続とした都市計画道路の中にも、計画実現上の課題が存在するものもありますので、そのような都市計画道路については、ご指摘の点を踏まえ、避難路等の考え方などを含めて、引き続き検討していきたいと考えています。</p> <p>また、検討の結果、存続する都市計画道路については、計画的かつ効果的に整備できるよう、努めていきます。</p>
<p>⑱地域コミュニティへの影響評価があまりではないか。</p> <p>既に住宅が建ち並んでいる地域への道路新設は本当にできるのか。</p>	1	<p>地域コミュニティへの影響評価については、今回の見直しにおいても、一定、行っていますが、計画策定等の各段階においても、現在の地域コミュニティに対する影響に配慮して計画を進めていきます。</p>
<p>⑲事業中の路線を対象にしないのはなぜか。</p>	1	<p>既に必要性等を考慮した上で、調査や事業を行っているものなので、対象外としました。</p>
<p>⑳20年以上が対象というが、ほとんど60年、70年を経過している。20年で区切った根拠を問う。</p>	1	<p>都市計画道路などの交通施設の都市計画に当たっては、国土交通省により策定されている、都市計画運用指針において、「概ね20年後を目標とし、総合的な検討を行うことが望ましい」とされています。</p> <p>このため、都市計画決定後、20年に満たない都市計画道路においては、当初目標として設定した時点まで達していないと考えられるため、評価をするには時期尚早と考え、都市計画決定後20年以上経過した都市計画道路を見直し対象としています。</p>

1-2 見直し後の対応について		20件
市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
①10年ごとに見直し評価すべきでないか。	2	<p>今回の見直し以降も、都市計画道路の整備状況の推移はもとより、「歩くまち・京都」総合交通戦略をはじめとした、各種施策の進展による本市のまちづくりの進捗状況等を見据え、定期的に、見直しの作業を実施する必要があるものと考えています。</p>
②今後の見直しはどうするのか。	1	
③今後とも定期的な見直しが必要だ。	1	
④残る都市計画道路を全て整備することは難しいのではないかと。今後とも見直しを続けてほしい。	1	
⑤存続となった路線についても、さらなる情報を提供し再検討すべき。 評価対象外の路線についても、評価対象に加えて評価すべき。	1	
⑥これからも廃止すべき道路は廃止し、必要な道路は残していくべき。	1	
⑦今後も都市計画道路として整備を目指すとしたものについては、早期に整備着手、完成されることを望む。	2	<p>検討の結果、存続する都市計画道路については、計画的かつ効果的に整備できるよう、努めていきます。 なお、整備手法や道路構造については、整備に当たり、最適なものを検討していきたいと考えています。</p>
⑧存続とされた道路は計画的に整備すべきだが、見通しが立たないと思われるため、更に整備手法や道路構造の検討が必要。	1	
⑨存続する路線については、今後の整備計画を市民に示すべきではないか。	1	
⑩山科、右京区の交通環境の改善は急務であり、廃止と整備のバランスをとり、計画的に事業を進めて欲しい。	1	
⑪旧市内の道路を新規に整備するのではなく、右京区や西京区といった道路整備が比較的遅れている地域から優先的に整備すべき	1	

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
⑫見直された都市計画道路の中にも、地域にとって主要な役割から、拡幅等の整備が必要と考えられるものもある。引き続き道路整備に向けた取組は進めていただきたい。	1	本市においては、これまでから、道路の整備や適切な維持管理を行っており、今後も引き続き、計画的かつ効果的な改良や適切な維持管理に努めていきます。
⑬都市計画道路として整備しない路線について、既存道路があるなら、整備の在り方、方向性についても説明する必要があるのではないかと。	1	既存道路についての整備の在り方、方向性については、地域の現状や課題を踏まえ、検討を行います。
⑭「課題」が「必要性」を上回った場合に廃止された路線の代替処置として、道路ネットワークの提案が必要なのではないかと。	1	ご指摘のように、必要性がある都市計画道路が、計画実現上の課題により廃止される場合には、地域の現状や課題を踏まえた上で、道路ネットワークなど必要な取組を検討していく必要があると考えています。
⑮必要性がある路線が計画実現上の課題により、廃止候補となっているため、市民生活に支障の出ないような取組が必要と考える。	1	ご指摘のように、必要性がある都市計画道路が、計画実現上の課題により廃止される場合には、地域の現状や課題を踏まえた上で、道路ネットワークなど必要な取組を検討していく必要があると考えています。
⑯路線の位置、規模についても早急に見直し、時代に合わなくなった、間違った計画を実行することのないようにしてほしい。	1	今回の都市計画道路網の見直しでは、各都市計画道路の路線、区間について、必要性や計画実現上の課題などを評価することで、存続とするか廃止とするかを評価しました。 今後についても、ご指摘いただいたように、時代に合わなくなった計画を実行することがないように、引き続き見直しを行っていきたいと考えています。
⑰今後、伏見の久我や羽東師地域のような、急速な都市化をしている地域について、防災の面等から、都市計画道路の追加決定も必要ではないかと考える。	1	ご意見いただいたように、急速な都市化をしている地域については、防災面、交通面などを考慮し、必要に応じて新たな都市計画道路を追加して決定していくことも一つの方法だと考えています。
⑱観光バスの駐車場がある付近にある計画道路は、「歩いて楽しいまち」の実現や、自動車利用の抑制に関する検討などの取組に反することから不要であり、廃止すべき。 (嵐山、銀閣寺、清水坂にある計画道路)	1	本市では「歩くまち・京都」に向けた取組を推進しており、観光客を対象とした施策としても、公共交通の利便性向上やパークアンドライド等による観光地交通対策を進めています。 今回の都市計画道路網の見直しでは、このような観点からも都市計画道路を評価していますが、観光バスの駐車場の中には、観光地の交通対策において、重要な役割のものもありますので、駐車場の利用状況などを確認したうえで、検討を進めたいと考えています。

【2 個別の都市計画道路へのご意見】 60件

2-1 廃止候補路線について 32件

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>①Ⅱ・Ⅲ・113号岩倉上賀茂線の深泥池に影響する区間は廃止すべき。 深泥池の自然は、文化遺産だから、それにかかる都市計画道路は廃止すべきだ。</p>	4	<p>Ⅱ・Ⅲ・113号岩倉上賀茂線の深泥池西側を通過する区間については、都市計画道路としての必要性が評価できる区間ですが、計画が天然記念物である深泥池に影響することから、現在の計画を継続しても整備は困難と考え、廃止候補としており、課題については、評価の概要にお示ししています。</p> <p>ご指摘いただいた、一般車両やバスの離合が困難な箇所が残るという課題については、今後も引き続き検討を行う必要があると考えています。</p>
<p>②Ⅱ・Ⅲ・113号岩倉上賀茂線の深泥池に影響する区間を廃止候補とする根拠は、専門的・総合的な判断なのか。天然記念物の保全・保護なのか。明示すべきだ。根拠が確固たるものでないと、プロセスも方向性も転ぶことになる。</p>	1	
<p>③深泥池は天然記念物(歴史的天然遺産)であり、保全・保護が何よりも優先されるべきだ。</p>	1	
<p>④「代替道路がないまま岩倉上賀茂線の深泥池に影響する部分のみを都市計画道路として廃止する」と提案し、パブリックコメントを求める事は、「廃止候補」に反対し道路建設促進エネルギーの結集を誘導しているように見えて来る。</p>	1	
<p>⑤Ⅱ・Ⅲ・113号岩倉上賀茂線の深泥池に影響する区間については、北側の都市計画道路の整備が進んできた中で、課題解決が困難という理由だけで、一般車両やバスの離合が困難な箇所だけが残ることは残念だ。</p>	1	

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑥Ⅱ・Ⅲ・９５号西木屋町通は廃止すべき。</p> <p>今建っている町家や店舗を撤去してまで、新しく道路をつくる必要はない。</p>	3	<p>ご指摘のⅡ・Ⅲ・９５号西木屋町通については、現時点における必要性などから評価し、廃止候補としています。</p>
<p>⑦立誠小学校を通るⅡ・Ⅲ・９５号西木屋町通の廃止に賛成。</p> <p>元立誠校は建物を原状のまま改修し活用するほうが、高瀬川の京都らしい風情とマッチしてよい。</p>	1	
<p>⑧３・６・１１７号清水坂道は存続すべき。</p> <p>観光客が季節を問わず多く、本来なら拡幅して当然の道路だ。</p> <p>観光バスの大きな駐車場があるのに幅が狭く、歩道もない。</p>	3	<p>３・６・１１７号清水坂道については、現道である五条坂が道路としての一定の機能を有していることに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p> <p>本都市計画道路については、本市を代表する観光地における道路であり、現道には観光客が季節を問わず多く、観光バスの駐車場があるのに幅が狭く、歩道もないといったご指摘を踏まえ、引き続き検討を行います。</p>
<p>⑨３・６・１２４号花園衣笠線は廃止すべき。</p> <p>美しいのどかな環境の場所に幹線を造る必要はない。</p>	2	<p>３・６・１２４号花園衣笠線の見直し対象区間については、現時点における必要性などから評価し、廃止候補としています。</p> <p>また、本都市計画道路の整備済区間については、区間の前後が、都市計画道路ではない他の道路と接続しており、既存の道路ネットワークの中で機能したことから、評価の対象としていませんでした。</p> <p>当該整備済区間の取扱いについては、ご指摘を踏まえ、検討を行います。</p>
<p>⑩前後のつながりがなくなる可能性のある、既に完成している３・６・１２４号花園衣笠線の一部区間も廃止すべきだ。</p>	1	

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑪Ⅱ・Ⅰ・１０号竹田久我線は存続すべき。 安全な学童の通学路，歩行者，自転車の良好な交通環境，災害発生時の円滑な避難路の確保のため，一刻も早く整備して欲しい。 また，渋滞緩和に支障がないとされているが，疑問に思う。</p>	<p>2</p>	<p>今回の都市計画道路網の見直しにおける「歩行者の良好な交通環境」に該当する評価としては，現在の計画通りに整備した場合，歩道の有効幅員が確保できるかどうかを評価項目としています。また，「自転車の良好な交通環境」に該当する評価としては，周辺道路の自転車通行量が多く，現在の計画で道路を整備した場合に，歩道の有効幅員が自転車で十分に通行できるかどうかを評価項目としています。「災害発生時の避難路の確保」に該当する評価としては，「京都市防災計画」において緊急輸送道路に位置付けられているかどうか，「京都市防災都市づくり計画」で避難路又は準避難路に位置付けられているかどうかを評価項目としています。</p> <p>Ⅱ・Ⅰ・１０号竹田久我線については，現道である府道伏見向日線を路線バスが通り，地域の公共交通の運行を円滑にするなど，交通機能の面では必要性が評価できると考えていますが，現在の計画を存続しても，歩道の有効幅員が十分に確保できないことや避難路等に位置付けられていないことなどに加え，都市計画決定後，長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており，市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ，廃止候補としています。</p> <p>ご指摘いただいた，渋滞緩和に対する問題については，存続する周辺の都市計画道路により対応できると考えていますが，安全な通学路や，歩行者や自転車の良好な交通環境の確保に向けた取組については，今後，検討を行う必要があると考えています。</p>

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑫Ⅱ・Ⅲ・38号高辻通の廃止は当然。 見直しが遅かったことに疑問を感じる。</p>	1	<p>ご指摘のⅡ・Ⅲ・38号高辻通の区間181__15については、Ⅱ・Ⅲ・41号西小路通の区間184__7と同じく、阪急電鉄との交差が計画実現上の課題となっていますが、都市計画道路の計画幅員が、Ⅱ・Ⅲ・38号高辻通の区間181__15は11m、Ⅱ・Ⅲ・41号西小路通の区間184__7は16mと異なります。</p> <p>都市計画道路の整備による効果等を評価した結果、Ⅱ・Ⅲ・38号高辻通の区間181__15を廃止候補としています。</p>
<p>⑬Ⅱ・Ⅲ・38号高辻通のうち、181__15（西小路通～春日通）を廃止しているが、接続するⅡ・Ⅲ・41号西小路通の区間184__7（高辻通～五条通）は存続で、阪急との交差という課題も同じであるので廃止は理解できない。大型施設の影響で交通量も増加しており、存続が望ましいのでは。</p> <p>また、Ⅱ・Ⅲ・38号高辻通の区間181__18（御前通～七本松通）及びⅡ・Ⅲ・100号高辻通の区間221__6（七本松通～JR山陰線）を廃止としているが、利便性及び四条通、五条通への交通集中を避ける上でも、存続すべき。</p>	1	<p>また、Ⅱ・Ⅲ・38号高辻通、Ⅱ・Ⅲ・100号高辻通のご指摘の区間については、都市計画道路に求められる、自転車、歩行者のための空間機能や、防災のための空間機能について、現在の計画を存続しても、それらの機能のために必要な幅員が十分に確保できないことなどに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p> <p>ご指摘いただいた、周辺道路への交通集中に対しては、本都市計画道路により一定、効果はあると考えますが、四条通、五条通などの幹線道路の交通を受け持つには限界があることを踏まえ、今後、検討する必要があると考えています。</p>

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑭Ⅱ・Ⅲ・４４号塩小路通は存続すべき。</p> <p>付近は交通量が多く、信号待ちの車で停車しているため、自転車、歩行者は通行が困難だ。</p> <p>住宅密集地であり、緊急車両があるが、この区間がネックになっている。</p> <p>東山方面への観光道路であり、通勤、通学のための生活道路であるので存続して欲しい。</p>	2	<p>今回の都市計画道路網の見直しにおいては、「歩行者、自転車の通行」に該当する評価として、歩行者の通行については、現在の計画通りに整備した場合、歩道の有効幅員が確保できるかどうか、自転車の通行については、周辺道路の自転車通行量が多く、現在の計画で道路を整備した場合に、歩道の有効幅員が自転車で十分に通行できるかどうかを評価項目としています。</p> <p>Ⅱ・Ⅲ・４４号塩小路通については、周辺道路の混雑度が高くないことや、現在の計画を存続しても、歩道の有効幅員が十分に確保できないことなどに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p> <p>ご指摘いただいた、自転車、歩行者の通行環境の確保、緊急車両の通行機能の向上、観光のための道路の機能向上に向けた取組などについては、今後、検討を行う必要があると考えています。</p>
<p>⑮Ⅰ・Ⅲ・４号京都貴船線（ご菌橋以北）について、京都市北区の柘野、大宮、上賀茂学区等は住民を中心に、大学、観光関係の交通量が増加し、今後ともこの傾向が著しくなると推測される。</p> <p>現時点でも、御菌橋付近の渋滞は激しく、都市計画上も京都市北部と滋賀県への重要な要衝となっている。</p> <p>将来的には、市原バイパスから幡枝へ直結も必要となる。このような中、廃止されるならば、加茂街道の将来像の検討が必要だ。</p>	1	<p>今回の都市計画道路網の見直しにおいては、交通機能の面から「現道、又は並行路線を路線バスが運行しており、混雑している道路」又は「鉄道駅までの徒歩でのアクセスが困難な地域について、アクセスを容易にする道路」などを評価項目としています。</p> <p>Ⅰ・Ⅲ・４号京都貴船線の御菌橋より北側の区間については、路線バスが運行しており、自動車等の混雑度からも、交通機能について必要性が評価できる区間です。しかしながら、当該区間については、一部、歩道整備が出来ていない箇所が残るものの、車道は既に計画通りの２車線が確保されていることから、当該道路は、一定の機能を有していると考えており、整備を行ったとしても、大きな効果が得られないことなどに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p>

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑩Ⅱ・Ⅲ・3号滑石越について、阪神高速道路京都線が開通しても、日々の生活道路として、整備が必要だ。沿線住民の参加した道路づくりを望みます。</p>	1	<p>今回の都市計画道路網の見直しにおいては、生活道路としての都市計画道路を評価するため、生活圏域での必要性に関する評価を行っています。</p> <p>Ⅱ・Ⅲ・3号滑石越については、周辺の自動車交通量などを評価した結果、現道混雑度が低いことや、現在の計画を存続しても、歩道の有効幅員が十分に確保できないことなどに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p> <p>ご指摘いただいた、地域の課題解消に向けた取組については、沿線住民の皆様との意思疎通も十分に行い、検討を行う必要があると考えています。</p>
<p>⑪Ⅱ・Ⅲ・18号鞍馬口通（少なくとも区間163__8（烏丸通～出雲路橋））は存続すべき。現道である鞍馬口通は自転車・歩行者とも通行量が多いのに、評価されていないのではないかと。「鉄道駅へのアクセス改善」、「自転車が走行しやすい環境」「都市に必要なインフラ施設の収容」などが評価されていないがおかしい。</p>	1	<p>今回の都市計画道路網の見直しにおいては、ご指摘いただいた、「鉄道駅へのアクセス改善」に該当する評価としては、鉄道駅まで徒歩でのアクセスが困難な地域について、アクセス向上につながるかどうかを評価項目としています。また、「自転車が走行しやすい環境」に該当する評価としては、周辺道路の自転車通行量が多く、現在の計画で道路を整備した場合に、歩道を自転車で通行できるかどうかを評価項目としています。「都市に必要なインフラ施設の収容」に該当する評価としては、都市計画道路の幅員が、歩道に電線類を収容することを考慮した幅員以上あるかどうかを評価項目としています。</p> <p>Ⅱ・Ⅲ・18号鞍馬口通の評価において、評価をした結果、鉄道駅へのアクセスが困難とは言えないこと、現在の計画を存続しても、歩道の有効幅員や、インフラ施設収容のための歩道の幅員が十分に確保できないことなどに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p> <p>ご指摘いただいた、自転車・歩行者の良好な交通環境の確保に向けた取組については、今後、検討を行う必要があると考えています。</p>

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑱Ⅱ・Ⅲ・４１号西小路通のうち、１８４__１０（七条通～八条通）が存続で、１８４__１１（八条通～九条通）が廃止なのが理解できない。</p>	<p>1</p>	<p>Ⅱ・Ⅲ・４１号西小路通については、都市計画道路の計画幅員が、区間１８４__１０は１６ｍ、区間１８４__１１は１１ｍと異なっています。</p> <p>都市計画道路網の評価に当たっては、現在の計画で十分な歩行者、自転車空間が確保できるかなどの点を評価項目としていることや、「京都市防災都市づくり計画」において避難路等として位置付けられているかという点を評価項目としていることから、隣接する区間ですが、評価に違いが生じています。</p>
<p>⑲伏見区並びに山科区の道路整備は不当に低いレベルで放置されており、その中でも、Ⅱ・Ⅲ・５４号渋谷通は道路としての拡張整備、歩道を広げることが求められているにもかかわらず、京都高速道路稲荷トンネルが完成した、また、地下鉄が完成したからといって廃止することに反対する。</p>	<p>1</p>	<p>今回の都市計画道路網の見直しにおける「歩行者ための空間確保」に該当する評価としては、現在の計画通りに整備した場合に、歩道の有効幅員が確保できるかどうかを評価項目としています。</p> <p>Ⅱ・Ⅲ・５４号渋谷通については、現在の計画を存続しても、歩道の有効幅員が十分に確保できないことなどに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p> <p>ご指摘いただいた、地域の課題解消に向けた取組については、今後も引き続き検討を行う必要があると考えています。</p>
<p>⑳道路としてのネットワークを考えると、Ⅱ・Ⅲ・３８高辻通の１８１__２から１８１__４の間ではなく、（丸太町通～ご池通）Ⅱ・Ⅲ・７０号嵯峨中通の２０６__２から２０６__４の間（丸太町通～ご池通）を存続すべき。</p>	<p>1</p>	<p>Ⅱ・Ⅲ・３８号高辻通の丸太町通から御池通の間については、「京都市防災都市づくり計画」において準避難路として位置付けられており、都市計画を廃止することは適当でないと考えています。</p> <p>Ⅱ・Ⅲ・７０号嵯峨中通については、丸太町通以北が「京都市防災都市づくり計画」の中で準避難路として位置付けられていることから存続候補となっていますが、ご指摘にある、２０６__２から２０６__４の間については、準避難路としての位置付けがなく、必要性等の評価を行った結果、廃止候補としています。</p> <p>また、Ⅱ・Ⅲ・３８号高辻通については、ご指摘の区間の南側に当たる、１８１__５から１８１__８の間（御池通～四条通）についても、準避難路として位置付けられており、防災の観点から、Ⅱ・Ⅲ・３８号高辻通を存続候補としています。</p>

市民の皆様のご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>㊦ Ⅱ・Ⅲ・72号国鉄嵯峨駅南通の208_3（三条通～Ⅱ・Ⅲ・78嵐山樫原線）の区間が廃止になっているが、渡月橋の通行量緩和等のために必要だ。</p>	1	<p>Ⅱ・Ⅲ・72号国鉄嵯峨駅南通の桂川渡河区間については、観光シーズンにおける渡月橋の混雑緩和に一定の効果があると思われていますが、現在の計画を存続しても、歩道の有効幅員が十分確保できないなどに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p> <p>また、本都市計画道路は史跡・名勝嵐山の区域にも位置しており、計画実現上も課題が大きいと考えています。</p> <p>ご指摘いただいた、嵐山周辺の交通問題については、交通の円滑化と安全快適な歩行空間を図るため、地元住民・商店街の代表者、交通事業者及び関係機関等が連携・協働する「嵐山交通対策研究会」を平成13年に設立し議論していますが、引き続き、より効果的な対策等について検討を行います。</p>
<p>㊧ 東福寺で交通規制がたびたび行われているのに、廃止の対象に本町通（3・6・125号大和大路本町通）が含まれていて不思議だ。</p> <p>秋の観光シーズンには狭い道に観光バスがたくさん押し寄せ、大変なことになっている。</p>	1	<p>3・6・125号大和大路本町通については、東福寺駅周辺がバリアフリー生活関連道路として位置付けられており、移動の円滑化に資する道路であり、必要性がみられる道路として評価していますが、現在の計画を存続しても、歩道の有効幅員が十分に確保できないことなどに加え、都市計画決定後、長期間にわたり都市計画道路の区域に建築制限を課しており、市民の皆様の生活に影響を与えていることを踏まえ、廃止候補としています。</p> <p>ご指摘いただいた、東福寺周辺の交通問題については、歩行者の安全性を確保するため、地元住民、商店街の代表者、交通事業者及び関係機関等が連携・協働する「東山交通対策研究会」において、平成20年から秋の観光シーズンに交通対策を実施しています。今後も、引き続き効果的な対策について検討を行います。</p>

2-2 存続候補路線について

13件

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
① 3・3・128号久世北茶屋線の計画を廃止してほしい。住環境を破壊し、住宅地に適さない道路だ。	2	3・3・128号久世北茶屋線については、都市計画決定時から、本市西部地域の骨格を形成する道路として計画されており、現在でも、本市の軸となる道路として必要性が評価されることから、存続候補としています。
② 3・3・129号御池通の嵐山小学校と重なる部分より西は廃止すべき。	1	3・3・129号御池通については、嵐山小学校敷地に影響していますが、都市計画道路としての必要性が高かったことに加え、「京都市防災都市づくり計画」において避難路として位置づけられていることから、防災上も必要な道路と評価し、存続候補としています。 なお、ご指摘のように、計画実現上の課題がありながら、避難路等として位置づけられ、存続している都市計画道路の在り方等については、避難路等の考え方などを含めて、引き続き検討していきたいと考えています。
③ 3・5・130号宝池通の45__1の鉄道交差をどのように克服するか不明だ。また、区間45__1が低く45__2の評価が高いのに、45__2が廃止候補とされており、根拠が不明。	1	鉄道との交差については、ご指摘いただいた、3・5・130号宝池通の区間45__1だけでなく、本市内の複数の箇所において実施していることを踏まえ、鉄道交差を実施することは可能であると考えています。 また、3・5・130号宝池通の区間45__2については、評価の結果、区間45__1と同じく存続候補としています。
④ I・II・3号伏見向日町線の94__7及び94__8の区間(国道1号～I・III・45号羽束師墨染線)を廃止すべき。 道路網の整備を目的とせず、地域のまちづくりはどうかの観点で考えるべき。	1	I・II・3号伏見向日町線については、都市計画道路としての必要性が高いことに加え、「京都市防災都市づくり計画」において避難路に位置づけられていることから、防災上も必要な道路であると評価し、存続候補としています。 道路は、まちづくりの根幹となるものであり、道路の計画に当たっては、交通面からだけでなく、地域のまちづくりの面からも検討を行います。

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑤ I・III・49号久世梅津北野線の帷子ノ辻から北野白梅町までは廃止すべき。</p> <p>避難路として位置付けられていても、未整備のままでは避難路として機能しない。</p> <p>避難路としては、現況の一条通を中心に考えることができるのではないか。</p>	1	<p>I・III・49号久世梅津北野線については、都市計画道路としての必要性が高いことに加え、「京都市防災都市づくり計画」の中で避難路として位置付けられており、防災上も必要な道路であることから、存続候補としているものです。</p> <p>なお、計画実現上の課題がありながら、避難路等として位置付けられ、存続している都市計画道路の在り方等については、避難路等の考え方などを含めて、引き続き検討していきたいと考えています。</p>
<p>⑥ I・III・49号久世梅津北野線の嵐山電鉄の縦断区間は克服可能としていますが、非現実的だ。</p> <p>「歩くまち・京都」実現のためにも、鉄道を生かすことを優先し、廃止すべき。</p>	1	<p>なお、I・III・49号久世梅津北野線のうち、桂川から四条通までの区間については、既に必要性を考慮の上、事業化に向けた調査を行っているため、見直し対象としていません。</p>
<p>⑦ I・III・49号久世梅津北野線の存続は妥当な結果だと思う。</p> <p>上野橋では激しい渋滞が発生し、歩道も狭く、自転車と歩行者の行き違いが困難だ。</p>	1	
<p>⑧ I・III・49号久世梅津北野線の桂川から三条間は3・4・133号梅津太秦線を整備する方が良い。</p>	1	

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑨ I・III・44号伏見大手筋線のアーケード区間を拡幅することは、住民への影響が大きいため廃止すべき。</p>	1	<p>I・III・44号伏見大手筋線については、いただいたご意見にもあるように、アーケードが設置されており、一定の時間が歩行者専用とされている商店街に影響する道路ですが、「京都市防災都市づくり計画」において避難路として位置づけられていることから、防災上必要な道路であると評価し、存続候補としています。</p> <p>なお、計画実現上の課題がありながら、避難路等として位置づけられ、存続している都市計画道路の在り方等については、避難路等の考え方などを含めて、引き続き検討していきたいと考えています。</p>
<p>⑩ II・II・14号伏見新町通は旧市街の歴史的景観の中核をなす通りのひとつであり、拡幅によってその景観や町割を破壊すべきでない。防災や避難路の在り方は町並みを残すことを前提に代替案を検討すべき。</p>	1	<p>II・II・14号伏見新町通については、いただいたご意見にもあるように、伏見南浜界わい景観整備地区の一部を通過していますが、「京都市防災都市づくり計画」において準避難路に位置づけられており、防災上必要な道路であると評価し、存続候補としています。</p> <p>なお、計画実現上の課題がありながら、避難路等として位置づけられ、存続している都市計画道路の在り方等については、避難路等の考え方などを含めて、引き続き検討していきたいと考えています。</p>
<p>⑪ 道路としてのネットワークを考えると、II・III・38号高辻通の181__2から181__4の区間(丸太町通～御池通)を廃止すべき。</p>	1	<p>II・III・38号高辻通の該当区間については、「京都市防災都市づくり計画」において準避難路に位置づけられており、防災上必要な道路であると評価し、存続候補としています。</p>
<p>⑫ II・III・78号嵐山檜原線は観光マイカーの流入を抑制する意味でも廃止すべき。災害時の避難路は一律に組み合わせるのではなく、既存道路網と小規模な防災公園を組み合わせるなどして方策を検討すべき。</p>	1	<p>II・III・78号嵐山檜原線については、史跡・名勝嵐山の区域に位置していますが、すでに人家が連続している地域であり、都市計画道路としての必要性が高いことに加え、「京都市防災都市づくり計画」において準避難路に位置づけられていることから、防災上も必要な道路であると評価し、存続候補としています。</p> <p>なお、計画実現上の課題がありながら、避難路等として位置づけられ、存続している都市計画道路の在り方等については、避難路等の考え方などを含めて、引き続き検討していきたいと考えています。</p> <p>また、ご指摘いただいた、嵐山周辺の交通問題については、交通の円滑化と安全快適な歩行空間を図るため、地元住民・商店街の代表者、交通事業者及び関係機関等が連携・協働する「嵐山交通対策研究会」を平成13年に設立し議論していますが、引き続き、より効果的な対策等について検討を行います。</p>

2-3 見直し対象外の都市計画道路について

15件

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
①現在計画されている、Ⅱ・Ⅲ・19号北泉通も見直し対象に入れるべきだ。	5	Ⅱ・Ⅲ・19号北泉通については、既に必要性等を考慮の上、事業化に向けた調査を行っているため、見直し対象としていません。
②Ⅱ・Ⅲ・19号北泉通を廃止候補とすべきだ。	3	
③Ⅱ・Ⅲ・19号北泉通の高野川への架橋は、景観や環境を悪くしないためにも必要ない。	2	
④自動車専用道路を対象外とされているが、対象とすべきではないか。	2	自動車専用道路は、京都市域より広い範囲の交通を処理する道路であり、近畿圏の道路ネットワークを踏まえた検討を必要とするため、対象外としています。
⑤阪神高速の延伸は廃止すべき。	1	本市で自動車専用道路として決定されており、まだ整備されていない、京都高速道路の残る3路線については、総合的な交通体系の構築や、財政状況等を勘案し、必要性も含め、その在り方を検討していきます。
⑥高速道路は対象となっていないが、広域交通網の観点から、将来の在り方を教えてほしい。	1	
⑦Ⅰ・Ⅲ・49号久世梅津北野線の桂川橋梁は廃止すべきだ。	1	Ⅰ・Ⅲ・49号久世梅津北野線の桂川橋梁については、既に必要性等を考慮の上、事業化に向けた調査を行っているため、見直し対象としていません。

【3 その他のご意見】 33件

市民の皆様のご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
①短期的に整備が見えない路線は、現行の建築制限を更に緩和すべき。	1	<p>京都市では、昭和47年から都市計画法53条に基づく建築許可において、許可基準の緩和を実施しており、平成13年11月からは現在の許可基準による運用を行っています。</p> <p>現在、許可基準について、更なる緩和は予定していませんが、今後、他都市の動向等を参考に検討していきたいと考えています。</p>
②必要性の評価や計画実施上の課題の評価から廃止を抽出した内容は公表すべき。	1	<p>今回のパブリックコメント実施にあたり、評価結果の概要、地図をインターネットで公表したのに加え、都市計画課では、各路線の必要性等の評価を行った一覧表以外に、評価カルテもご覧いただけるようにしました。</p> <p>また、今後も、評価内容を市民の皆様にご覧いただけるようにしていきます。</p>
③重要な施設やエリアに影響する都市計画道路について、対策を練ることが重要だ。	1	<p>今回の都市計画道路網の見直しでは、重要な施設やエリアを計画実現上の課題であると考え、評価してきました。</p>
④42条2項道路も合わせて廃止すべき。(建築基準法)	1	<p>建築基準法第42条第2項に指定された道路は、幅員が4m未満であっても道路とみなされていますが、この道路に接道して建築を行う時は道路の中心から2mのセットバックが求められます。</p> <p>狭あい道路はご指摘のとおり自動車が入り込まないため安心できるとするご意見があるのは承知していますが、災害時には避難や消火・救助活動が困難になるなど防災上の課題があるため、2項道路の規定による道路後退は必要だと考えています。</p> <p>なお、2項道路の廃止については、その道路にのみ接している建築物がある場合は制限がかかります。</p>

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑤なぜ見直しをすることになったのか説明がない。</p>	<p>1</p>	<p>都市計画道路は、長期的な視点により決定された、本市のまちづくりの骨格となる重要な都市施設であり、整備推進にしていますが、本市においては、都市計画道路のおよそ3割が未だ整備されていません。</p> <p>未整備都市計画道路の中には昭和初期に決定し、未整備のまま現在に至っているなど、長期間未整備のままの道路も多く、そうした都市計画道路の区域では、建築制限が長期間に及んでおり、土地の有効活用に少なからず影響を与えている場合もあります。</p> <p>一方で、人口減少時代を迎え、交通の状況そのものが計画時点と大きく異なってきており、さらに今後は、過度に自動車交通に依存しない、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を推進していく必要があります。</p> <p>今回の都市計画道路網の見直しは、このような背景から行ったものです。</p>
<p>⑥都市計画法第53条により建築された建築物について、京都市は、どのような方針で扱っているのか。</p> <p>都市計画道路であるために建築物を現行道路からセットバックしている場合と、53条の建築許可を受け、セットバックすることなく建築している場合がある。</p>	<p>1</p>	<p>都市計画法第53条は都市計画施設などの区域における建築許可に関する条文です。</p> <p>京都市では、昭和47年から許可基準である都市計画法54条を一部緩和して運用しており、平成13年11月から現在の許可基準（下記参照）により、許可を行っています。</p> <p>この53条許可では、許可基準に適合する建築物であれば、セットバックすることなく建築することができるため、都市計画道路の予定線だからという理由でセットバックを求めることはありません。</p> <p>（京都市における建築許可基準）</p> <p>当該建築が、都市計画施設又は市街地開発事業に関する都市計画のうち建築物について定めるものに適合していること。</p> <p>当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。</p> <p>(1) 階数が3以下（事業の施行が近い将来に見込まれる区域等については、階数が2以下とする。）で、かつ、地階を有しないこと。</p> <p>(2) 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。</p>

市民の皆様のご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
⑦廃止候補とは曖昧なネーミングと決め方だ。	1	今回実施したパブリックコメントでは、京都市がそれぞれの都市計画道路を評価した段階での検討結果をお示ししたものであり、いただいたご意見により、さらに検討を加えた後に都市計画手続を進めることから、「廃止路線」という確定的な名称ではなく、「廃止候補」と表現しています。
⑧パブリックコメントで「廃止候補」に対する反対が多数であったり、反対の力が加われば、廃止候補から外すのか。	1	京都市としての検討結果をもとに、市民の皆様からいただいたご意見を踏まえ、廃止をする路線・区間を決定します。
⑨都市計画道路の決定に固守し、決定取消しもルートの変更もせず今日に至っている事は、重大な問題だ。	1	都市計画道路は、都市の骨格となる重要な都市施設であり、長期的視点から計画されてきたものです。 本市においては、一旦都市計画した施設の見直しについては、決定の意義を尊重し軽々に変更すべきでないとした国の指導を受け、慎重に対応してきましたが、都市計画道路を取り巻く環境が変化中、平成12年4月の地方分権一括法の施行による都市計画の決定事務の自治事務化や、都市計画施設の見直しに対する国の考え方の変化などを背景として、第1回目の都市計画道路の見直しを、全国に先駆けて実施しており、平成14年2月に、10路線、約5.7kmの都市計画道路の見直しを行っています。
⑩計画決定の2/3が戦前のものだ。なぜここまで放置されたかを公表すべきだ。	1	今回の都市計画道路網の見直しは、前回の見直しから約10年間が経過し、社会情勢などに変化がみられることから、改めて、都市計画道路の現在における必要性などを評価したものです。
⑪評価の視点の評価基準が示されているが、非常にわかりにくい。	1	評価基準については、これまでに実施したパブリックコメントを踏まえて、定めたものですが、ご指摘を踏まえ、より分かり易い表記に努めていきます。

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
<p>⑫「京都市都市計画道路網」の計画自体の内容をもっとわかりやすく市民に知らせるべき。ホームページや市役所で公開するだけでは極めて不十分だ。</p>	1	<p>本市の都市計画道路網については、市役所の都市計画課窓口と、本市ホームページでご覧いただけるようになっていますが、ご指摘を踏まえ、今後、より皆様に分かり易くお知らせできるよう、検討していきます。</p> <p>なお、今回の都市計画道路網の見直しの取組においては、各区役所及び支所の窓口で都市計画道路網の図面の入ったリーフレットを配布するなど、皆様に都市計画道路の位置が分かり易いような取組を進めてきました。</p> <p>今後についても、都市計画ニュースを発行し、市民しんぶん区版に挟み込み、各戸に配布するなど、さらに分かり易く市民の皆様に都市計画道路網をお示しできるよう、努めていきます。</p>
<p>⑬まちづくりに市民がかかわれる仕組みを構築すべき。</p>	1	<p>今回の都市計画道路網の見直しにおいては、検討の重要な局面で、パブリックコメントを実施し、市民の皆さまのご意見を伺ってまいりました。</p> <p>検討の節目、節目において市民の皆さまのご意見を伺い、それを踏まえて検討を行っています。</p> <p>ご指摘を踏まえ、今後、さらに市民の皆さまのご意見を取り入れられる様に努めていきます。</p>
<p>⑭公文書はA4が原則であるのに一覧表がB5なのはなぜか。高齢者に不親切だ。</p>	1	<p>今回の都市計画道路網の見直しの周知のために作成したリーフレット等については、配付用のもの、ホームページで公表したもの、全てA4版又はA3版サイズで作成しています。</p>
<p>⑮S2などの表記はわからない。</p>	1	<p>今後、更に分かり易い表記に努めていきます。</p>
<p>⑯観光の方の安全のためにも、自転車で周る人のために、鴨川にサイクリングロードを整備してほしい。</p>	1	<p>関係する機関にご意見をお伝えします。</p>
<p>⑰見直し指針はいつ決定されたか。告知されていないのではないかと。また、参考資料4について、文書の作成課と日付は明記すべき。</p>	1	<p>「京都市都市計画道路網の見直し指針」は、本市都市計画局都市企画部都市計画課において案の作成後、平成21年2月からパブリックコメントを実施し、いただいたご意見を踏まえ、同年8月に策定しています。また、この指針は、策定後、本市のホームページにも掲載していました。</p> <p>今後は、ご指摘を踏まえ、より皆様に分かり易くお知らせできるよう、努めていきます。</p>
<p>⑱評価結果一覧を見ても判断のしようがない。評価カルテもホームページ他で公表すべき。</p>	1	<p>評価カルテについては、データ量の関係で、都市計画課でご覧いただけるようにしたのですが、今後、より市民の皆様が判断し易いよう、資料の公表に努めていきます。</p>

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
⑱避難路の評価で存続とされている路線が多数あるが、どこへ向かう避難路なのか分からないため評価が妥当か判断できない。	1	平成16年度に策定した、「京都市防災都市づくり計画」において、避難路等を定めており、今回の都市計画道路網の見直しにおいては、それらの避難路等を防災計画画上必要であるとの判断から評価しています。 なお、「京都市防災都市づくり計画」は、都市計画課のほか、本市のホームページからもご覧いただけます。
⑳都市計画道路だけでなく、区画整理などでも見直しが必要。	2	土地区画整理事業の未施行区域については、都市計画決定から長期間経過している地区もあり、今後、施行区域の現状を把握し、市街地整備の方向性を検討する必要があると考えています。
㉑3・4・133号梅津太秦線は「嵐山電鉄と交差していない」	1	3・4・133号梅津太秦線については、路線としての評価を行っており、路線全体の評価の中で嵐山線と交差しています。 今後、ご指摘を踏まえ、より分かり易い表記に努めていきます。
㉒Ⅱ・Ⅲ・61号京都貴船線について、避難路などの位置づけがあり、代替となる路線が存在しないことから、廃止することは困難としているが、一方で、建設局から御菌橋の拡幅計画がある。建設局の提案が進めば、変更することになるのか。	1	現在、御菌橋の拡幅計画の検討を進めていますが、交差するⅡ・Ⅲ・61号京都貴船線の変更については、今後、必要に応じて検討を行います。
㉓本町通のコミュニティ道路化を望む。	1	本町通（泉涌寺道～大岩街道）は、バリアフリー重点整備地区（東福寺地区、稲荷地区、京阪藤森地区）内にあり、学識経験者、高齢者・障害者団体の代表者、地域の代表者、公共交通事業者、公安委員会、行政関係者等の意見を踏まえ策定した「道路特定事業計画」に基づき、歩行者が安全・快適に通行できるよう路肩のカラー舗装化等の歩行者優先策（歩車共存道路）を実施する予定です。
㉔Ⅰ・小・12号本町街道の東福寺から九条通下の区間を整備することは混雑の緩和につながるのではないか。 できれば、電柱移動により道路幅を広げてほしい。	1	
㉕京阪電鉄の七条～墨染間を地下化して欲しい。	1	現在、ご意見にあるような計画はありません。
㉖琵琶湖疏水通の早期実現、国道24号への直結を望む。	1	ご意見にある琵琶湖疏水通とは、Ⅰ・Ⅲ・25号鴨川東岸線のことかと思いますが、当該都市計画道路については、現在、一部事業中ですが、国道24号への接続までは未定です。

市民の皆様の主なご意見	件数	ご意見に対する本市の考え方
㊸既存道路の保守の方が大切。	1	本市においては、これまでから、道路の整備や適切な維持管理を行っており、今後も引き続き、計画的かつ効果的な改良や適切な維持管理に努めていきます。
㊹現道の調査・改善をしてほしい。	1	
㊺道路は造らないというのではなく、地域の実情にあった道路整備の検討も進めて欲しい。	1	
㊻都市計画道路として整備するよりも交差点改良で十分交通処理能力が高まる地点があるので、そういった検討もすべき。	1	本市においては、これまでから交差点改良に取り組んでおり、いただいたご意見については、今後の参考にさせていただきます。
㊼丸太町通から山越を經由し、清掃工場に至る道路を都市計画道路として位置づけ、再整備すべき。 また、嵐山・高雄パークウェイも都市計画道路に位置づけるべき。	1	貴重なご意見として今後の参考にさせていただきます。
㊽I・小・12本町街道の廃止について、生活道路の面が強い道路に、車の流入が多く、廃止、拡張整備断念はやむをえないが、代わりに、無関係な通過交通排除のため、あらゆる施策をとられることを望む。	1	