

都市計画道路網の見直しについて (「見直し素案」取りまとめ)

令和7年11月
京都市

1 都市計画道路網の見直しについて

京都市では、都市計画道路の整備を着実に進めてきましたが、財政上の制約等により、**計画決定後100年近く経っても未整備の道路**がある状況です。

道路整備予定地では、構造や階数等の建築規制がかかっており、土地利用計画に支障が出ている場合もあることから、昨年から**京都市都市計画道路網見直し研究会**において検討を進めてきました。

この度、未整備の都市計画道路の**存続、又は廃止の候補を示した「見直し素案」**を取りまとめましたので、御報告します。

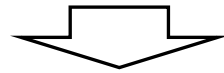
2 見直し対象

京都高速道路を除いた全ての未整備路線を見直し対象とします。

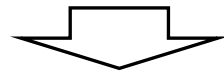
		延長(km)	備考
計画路線		481. 2	
整備済		360. 2	整備率: 75%
事業中		8. 9	
未整備	京都高速道路 (関連路線を含む)	16. 3	堀川バイパスの決定と同時に廃止する予定であり、 現在、廃止手続を保留している
	上記以外	95. 8	⇒ 見直し対象

3 見直しの進め方

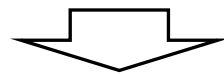
- ① 見直し対象路線の現状把握とあわせて、未整備の都市計画道路が所在するエリアごとに課題を抽出



- ② これらのエリアの課題の解決に向けて、道路整備が「まちづくり」や「都市機能の強化」にいかに貢献できるかといった視点から、整備優先度を設定



- ③ 今後想定される財政状況を踏まえ、道路整備が完了するまでの期間を考慮



「存続」「廃止」の判断

4 整備優先度(グレード)の設定

未整備の都市計画道路が所在するエリアの課題を抽出したところ、以下の**3つの課題に集約**されたことから、これらの課題の解決に資する**3つの視点**を踏まえ、対象路線を区間ごとに分けたうえで、課題の解決に資する効果の高い順に**4段階の整備優先度(グレード)**を設定

課題1:土地利用の高度化が図られていない

コンパクトプラスネットワークの考え方のもと、ポテンシャルのある駅周辺等に多様な都市機能が集積するまちづくりを進めているが、道路が整備されておらず、本来のポテンシャルを活かせていないエリアがある。



視点1:道路整備による土地利用の高度化への貢献

5 整備優先度(グレード)の設定

課題2:都市の骨格形成がなされていない

幹線道路は、市街地形成機能や交通機能、環境・防災機能などを担っており、適正に配置されることで都市の骨格を形成するものであるが、道路が整備されておらず、都市活動に支障が生じているエリアがある。



視点2:道路整備による都市の骨格形成への貢献

課題3:都市構造上のボトルネックを有している

桂川渡河部やJR東海道線交差部をはじめ、大阪～滋賀間の都市間交通の主軸を担うべき山科・醍醐地域が山々に挟まれた狭隘な盆地地形であるなど、都市構造上のボトルネックを有している。



視点3:道路整備による都市構造上のボトルネック解消への貢献

6 整備優先度(グレード)ごとの概算事業費と整備完了までの期間の算出

グレード④までの全ての未整備路線を整備する場合の概算事業費は、**総額約6,400億円**となり、これに年間事業費として20億円※を投入した場合は、**整備完了までに300年以上**、同じく年間30億円を投入した場合でも、**200年以上**を要することが想定されます。(※ 近年の都市計画道路に関する概ねの本市事業費)

整備優先度	未整備延長		累計延長に係る 概算事業費	整備完了までの累計期間	
	グレード別延長	累計延長		年間事業費 20億円の場合	年間事業費 30億円の場合
グレード①	28. 3km	28. 3km	2, 380億円	119年	79年
グレード②	7. 5km	35. 8km	2, 990億円	149年	100年
グレード③	53. 0km	88. 8km	5, 890億円	294年	196年
グレード④	7. 0km	95. 8km	6, 420億円	321年	214年

未整備路線の整備が完了するまでに要する期間について、今回の見直しでは、**概ね100年程度が妥当**と考え、**グレード①及び②を「存続」、グレード③及び④を「廃止」とする方針とし、存続又は廃止の候補を示した「見直し素案」を作成しました。**