

第1回 京都市都市計画道路網の見直し研究会

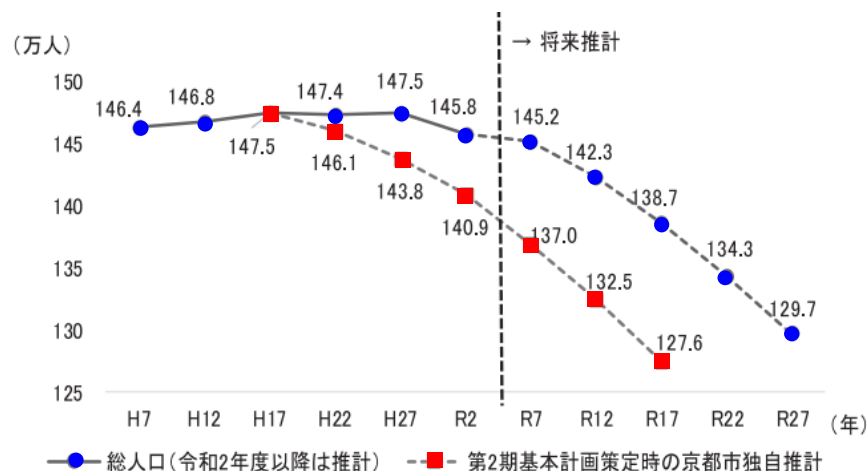
<目次>

1 京都市を取り巻く状況		P1
2 京都市の交通特性		P8
3 都市計画道路について		P19
4 これまでの見直し		P23
5 今回の見直しの考え方		P25

(1)人口

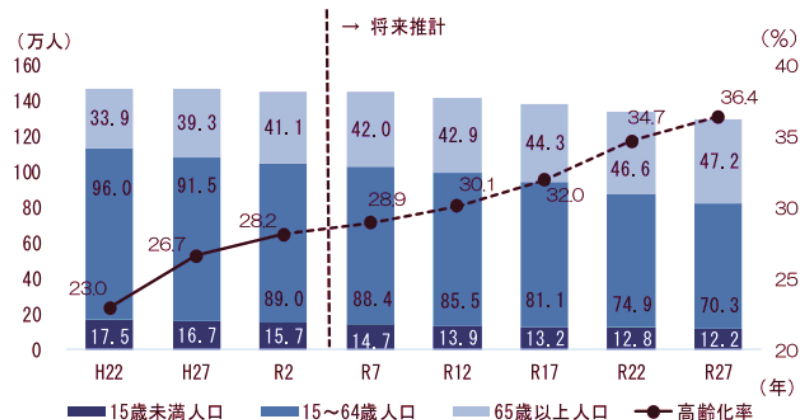
- 1)京都市の将来推計人口
- 2)京都市の人口構成と高齢化率の推移

(京都市の将来推計人口)



資料：総人口(～H27国勢調査結果, R2京都市推計人口, R7～国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」)
第2期基本計画策定時の京都市独自推計(平成22年3月コーホート要因法による京都市独自推計)

(京都市の人口構成と高齢化率の推移)



資料：総人口(～H27国勢調査結果, R2京都市推計人口, R7～国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」)
第2期基本計画策定時の京都市独自推計(平成22年3月コーホート要因法による京都市独自推計)

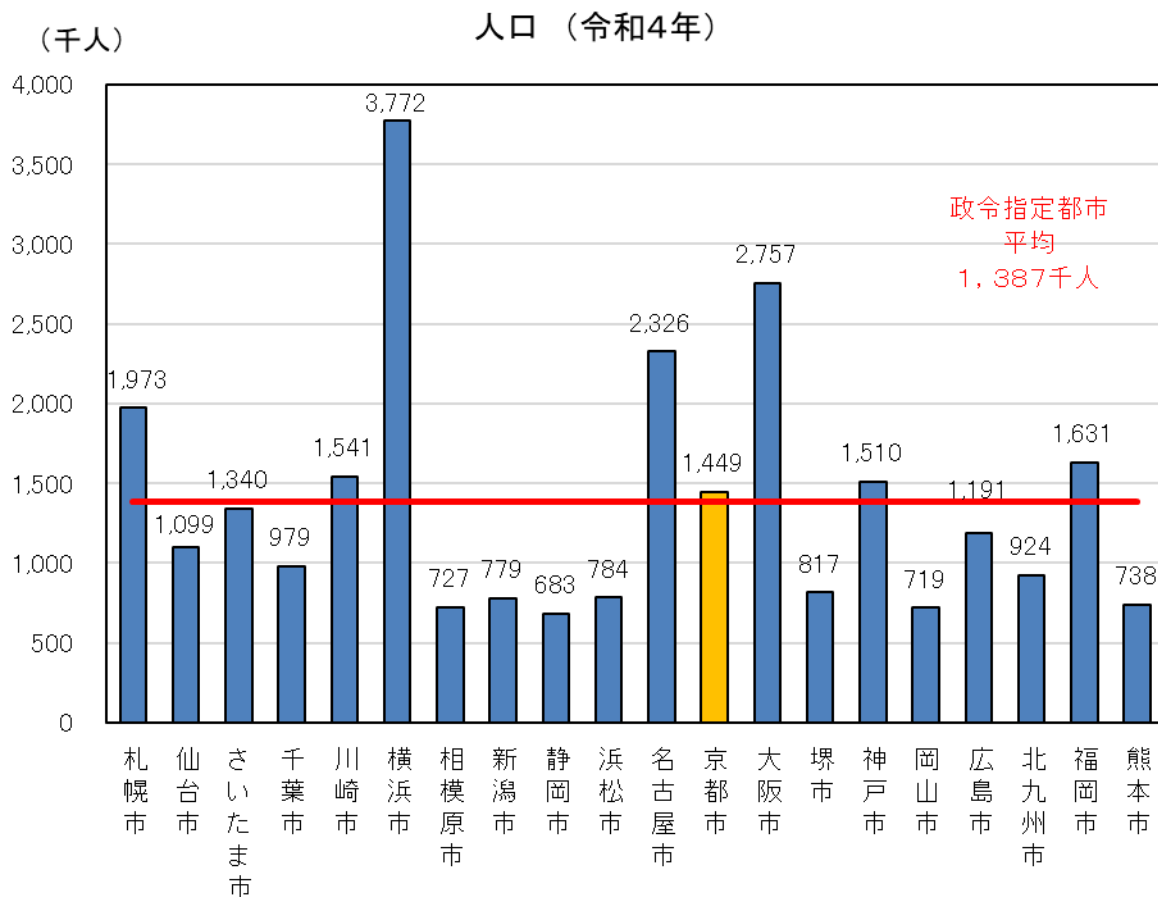
注 なお、各値は少数第二位で四捨五入を行っているため、本文中の数値と必ずしも一致しない。

資料：はばたけ未来へ！京プラン2025(R3.4)

- 京都市の人口は、令和2年時点で145万8千人と概ね横ばいで推移しているが、今後は人口減少局面に入ると見込まれる。
- 高齢化率は令和2年時点で28.2%であるが、今後も高齢者人口が増加すると見込まれる。

(1)人口 3)政令指定都市の人口の比較

(政令指定都市別 人口)



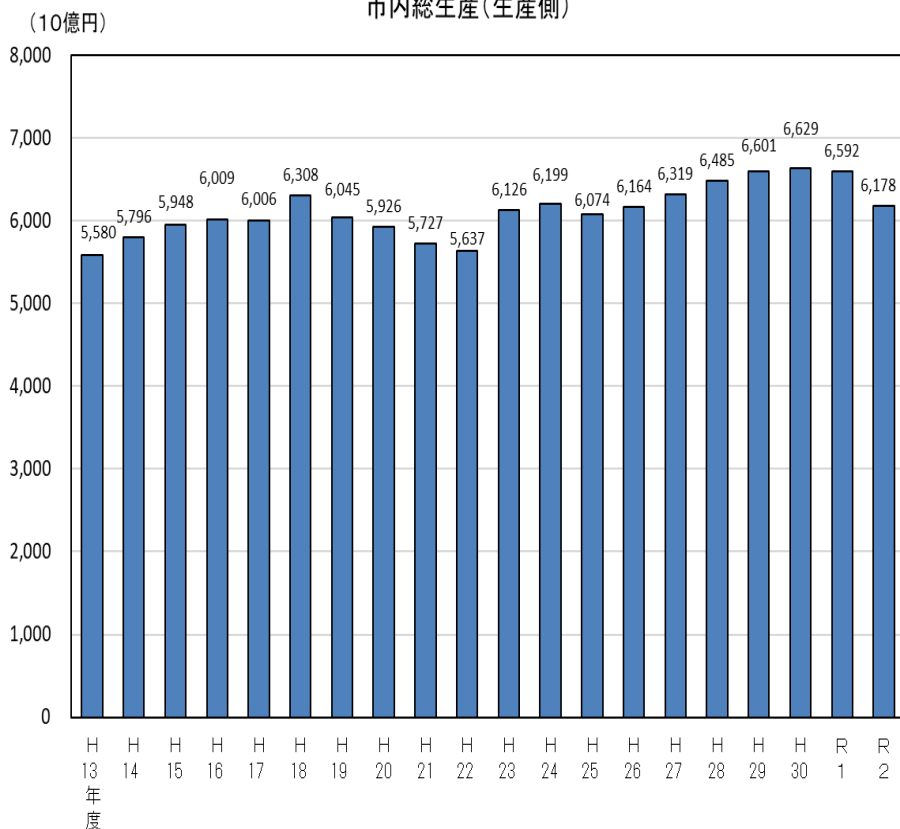
出典：大都市比較統計年表 令和4（2022）年版（大都市統計協議会）

○京都市の人口は約145万人(令和4年)であり、政令指定都市平均と概ね同程度

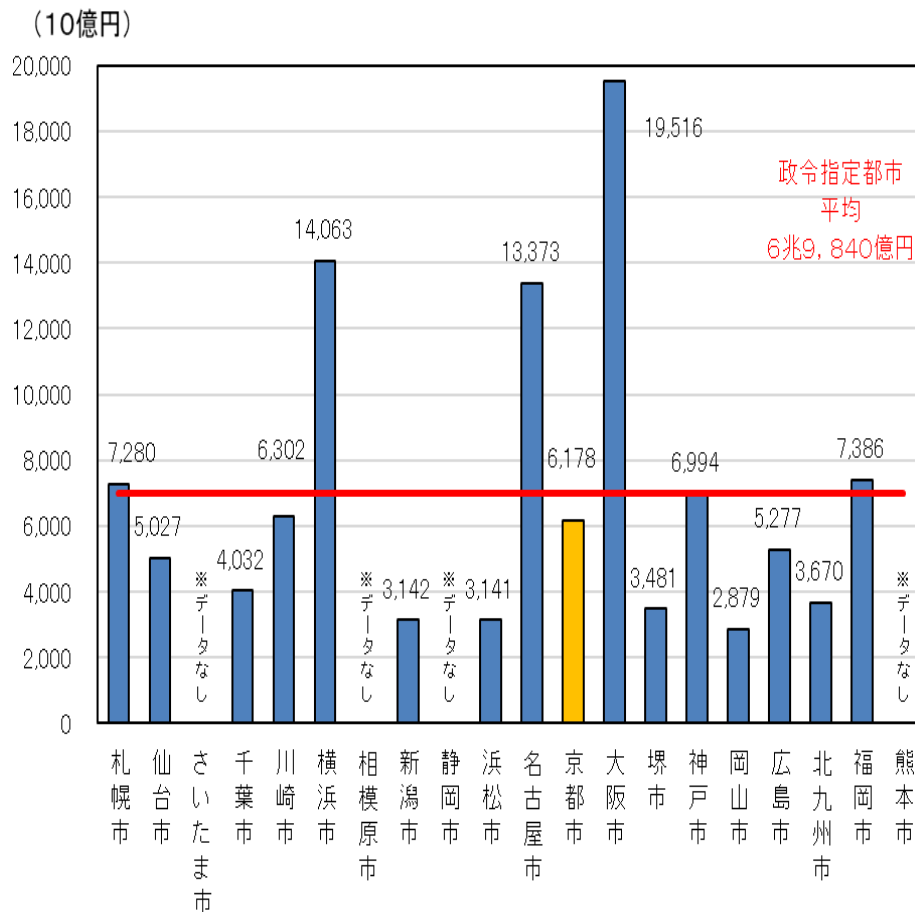
(2)経済 市内総生産の比較

(政令指令都市別 市内総生産)

市内総生産(生産側)



市内総生産(令和2年度)



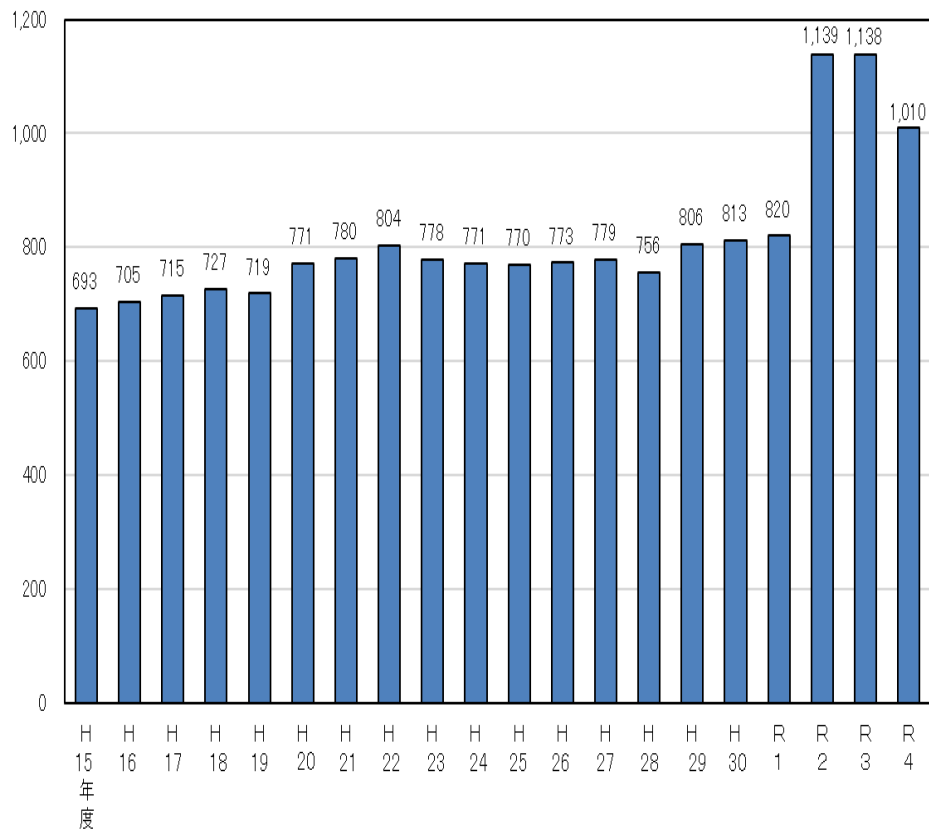
出典：京都市統計書 令和5年度版

大都市比較統計年表 令和4(2022)年版(大都市統計協議会)

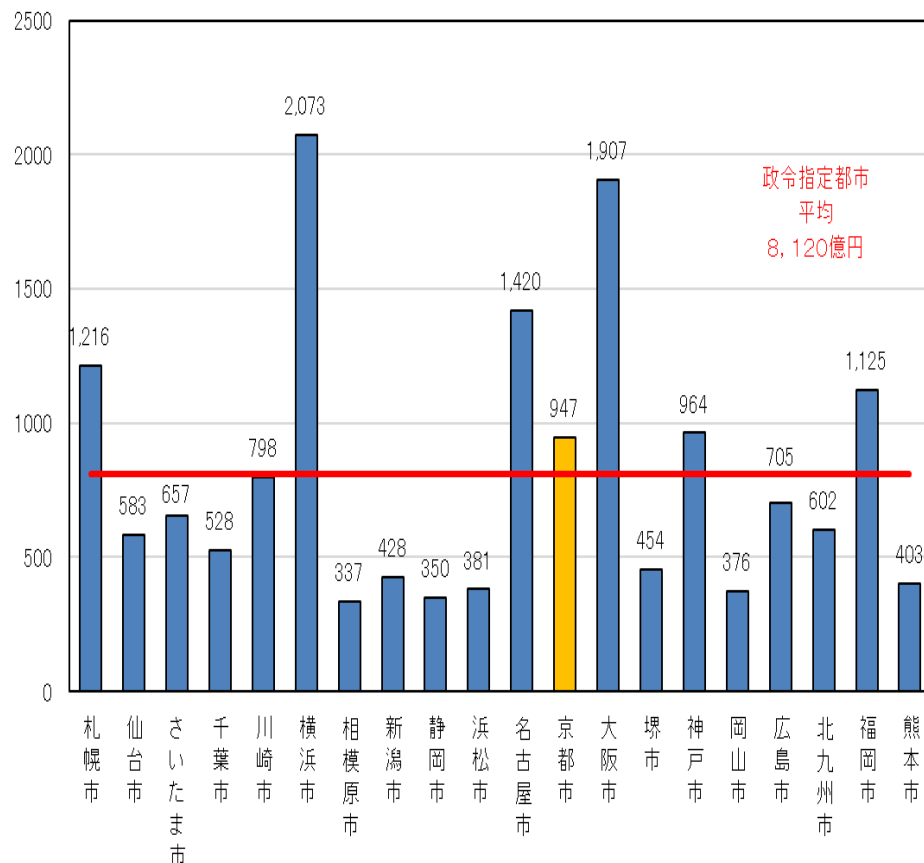
○京都市の経済規模(市内総生産)は、概ね政令指定都市平均をやや下回っている。

(3) 財政 主要財産指標の比較

(10億円) 歳出(予算現額・一般会計)



(10億円) 普通会計 歳出 決算額(令和4年度)



出典：京都市統計書 令和5年度版 ※地方公営企業法の適用を受ける事業を除く
大都市比較統計年表 令和4(2022)年版(大都市統計協議会) ※総務省実施の地方財政状況調査に基づくもの

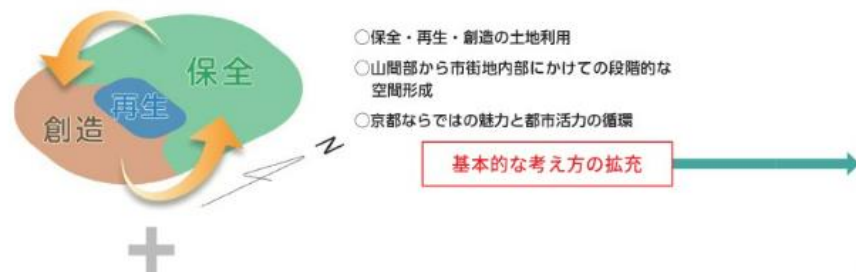
○京都市の歳出は、政令指定都市平均をやや上回っている。

(4) まちづくり

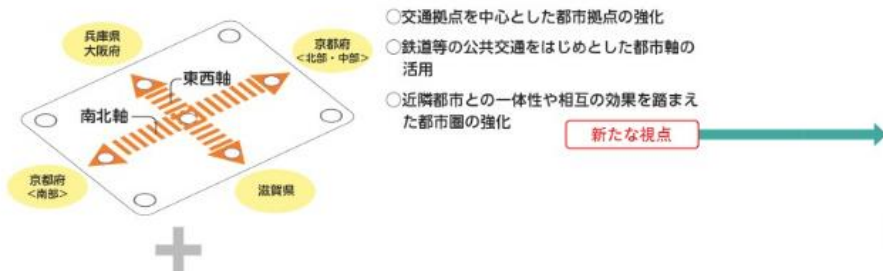
1) 京都市都市計画マスタープランに基づく 目指す都市構造

～京都の都市特性を踏まえた「持続可能な都市構造」～

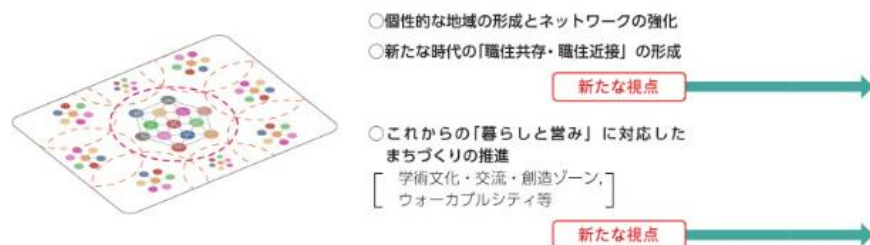
①京都市の特性を踏まえた土地利用の展開



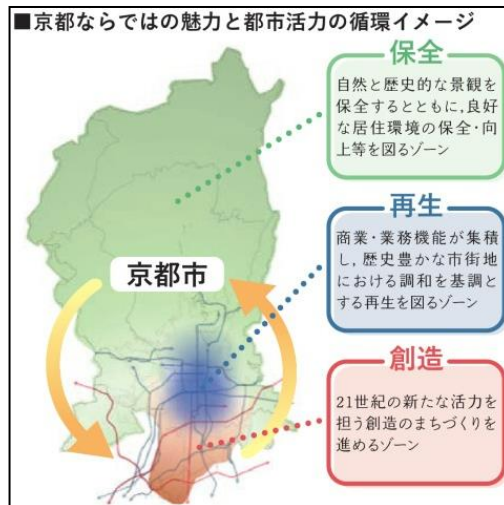
②都市活力の向上と安心安全・脱炭素社会を実現する都市構造の形成



③相互につながる個性的な地域の形成

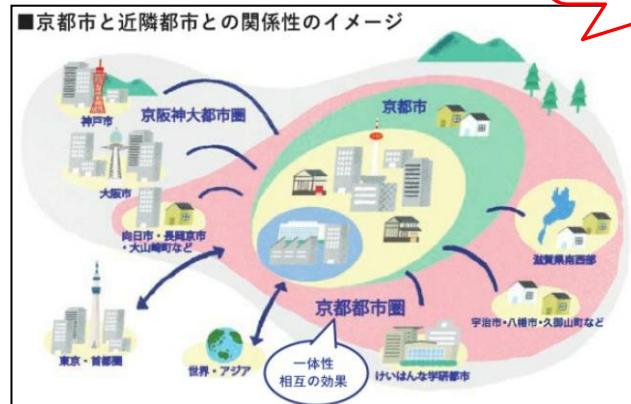


出典:京都市都市マスタープラン概要版(R3.9)

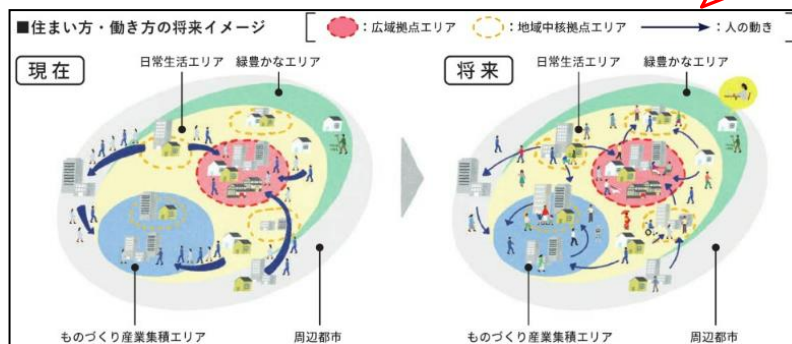


「保全・再生ゾーン」の京都ならではの魅力と「創造・再生ゾーン」で生み出す都市活力とを循環させ、市域全体の持続性を確保

近接都市との一体性や相互の効果を踏まえた本市の魅力と活力の維持・向上



地域中核拠点エリアを充実させ、徒歩圏内で「暮らしと営み」を賄えるまちづくりの推進



(4) まちづくり

2) 京都市都市計画マスタープランの実効性向上に向けて

■京都市持続可能な都市構築プラン

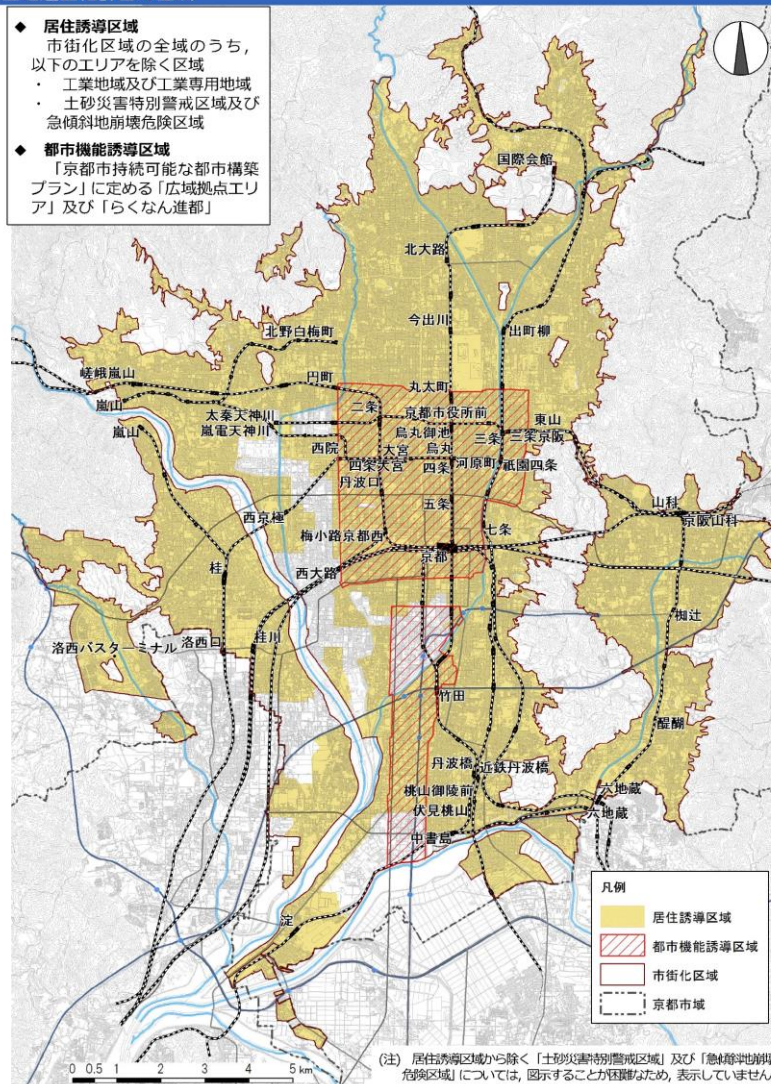
「京都市持続可能な都市構築プラン」は、都市計画マスタープランに掲げる将来の都市構造の実現を目指し、持続可能な都市のあり方や、その実現に向けたより具体的な方針を示すとともに、より適正な土地利用や都市機能の誘導を進め、「**都市計画マスタープランの実効性**」をより高めるため策定したもの。

具体的なプラン推進

プランの推進に当たっては、**都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」制度**を、本市の都市特性を踏まえ、産業の活性化や働く場の確保等を目指す手法として活用することとしており、産業空間の確保や都市環境の向上を目指すエリアとして①「**都市機能誘導区域**」を、また、生活サービスや地域コミュニティの確保等を目指すエリアとして②「**居住誘導区域**」を定めている。

立地適正化計画の区域

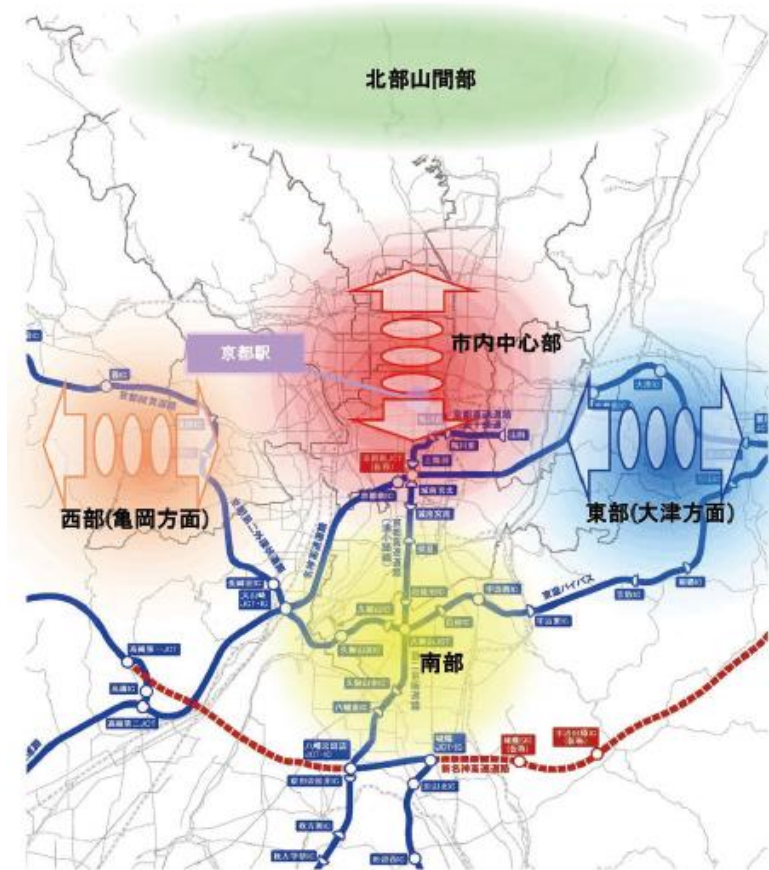
- ◆ **居住誘導区域**
市街化区域の全域のうち、以下のエリアを除く区域
・ 工業地域及び工業専用地域
・ 土砂災害特別警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域
- ◆ **都市機能誘導区域**
「京都市持続可能な都市構築プラン」に定める「広域拠点エリア」及び「らくなん進都」



出典：都市再生特別措置法（「立地適正化計画」制度）に基づく届出について（R元.9）P.4

○持続可能な都市の構築に向けた土地利用や都市機能の誘導として「立地適正化計画」制度を活用

(4) まちづくり 3) 目標とする都市の姿を実現するための道路の方針



(具体的な方針: 抜粋)

- 市内の渋滞の緩和、災害時におけるリダンダンシーの確保、円滑な物流の確保及び周辺都市とのネットワーク強化などのため、幹線道路の整備を推進する。
- 都市計画道路の整備状況の推移や各種施策によるまちづくりの進捗状況などを見据え、都市計画道路網の見直しを検討する。

主な施策

- 幹線道路の整備や市域をまたぐ広域道路ネットワークの構築
- 通学路等の交通安全対策、無電柱化やバリアフリー化等の推進
- 橋りょうの耐震化や道路斜面の落石・崩壊対策
- 予防保全型の維持管理の推進
- 都市計画道路網の見直し

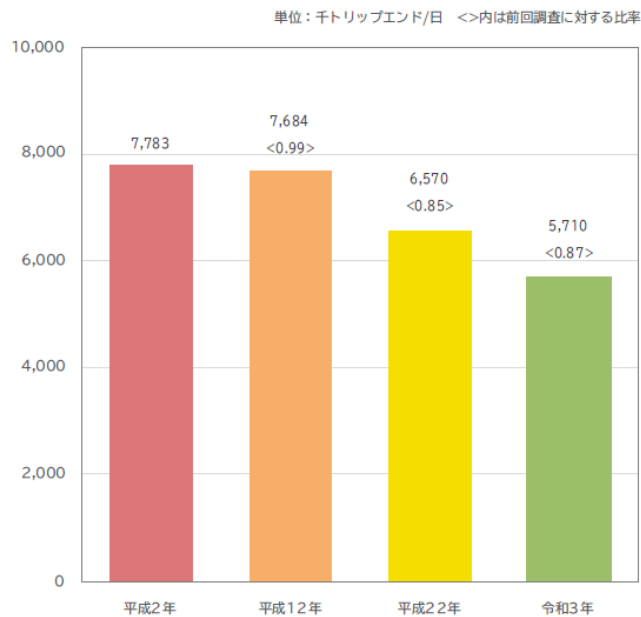
出典：京都市都市計画マスタープラン（R3.9）
第4章全体構想～都市計画の方針～5 道路

資料：京都市の将来を見据えた道路ネットワークの在り方（とりまとめ）

- 「ものづくり都市・京都」を支える幹線道路と市民の活動を支える補助幹線道路を連携させ、円滑な移動・輸送を確保し、都市の活力の向上を図る。
- 災害時における避難や緊急輸送の機能を確保するため、幹線道路ネットワークを充実し、都市のレジリエンスの向上を図る。

(1) 現況の交通特性 1)【人の動き】発生集中量の推移

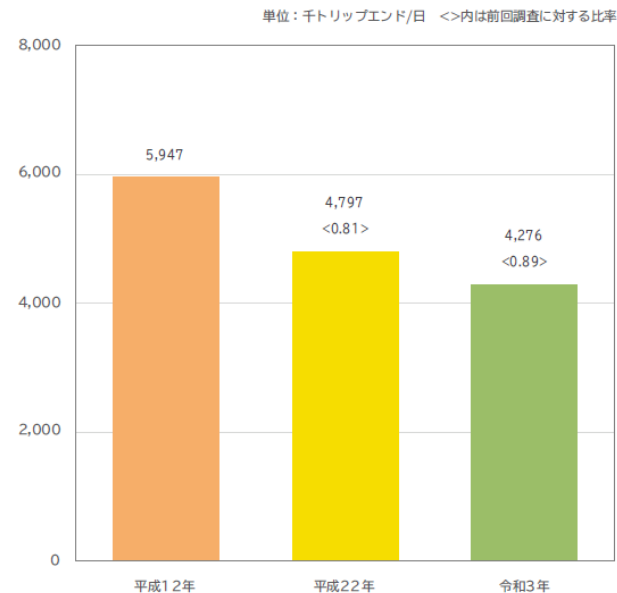
◆ 発生集中量の推移（平日）



※第3回調査圏域内で集計

※平成2年時点での京都市域として、旧京北町は含めず集計

◆ 発生集中量の推移（休日）



※第4回調査圏域内で集計

※平成12年時点での京都市域に旧京北町を含めて集計

※発生集中量：ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計

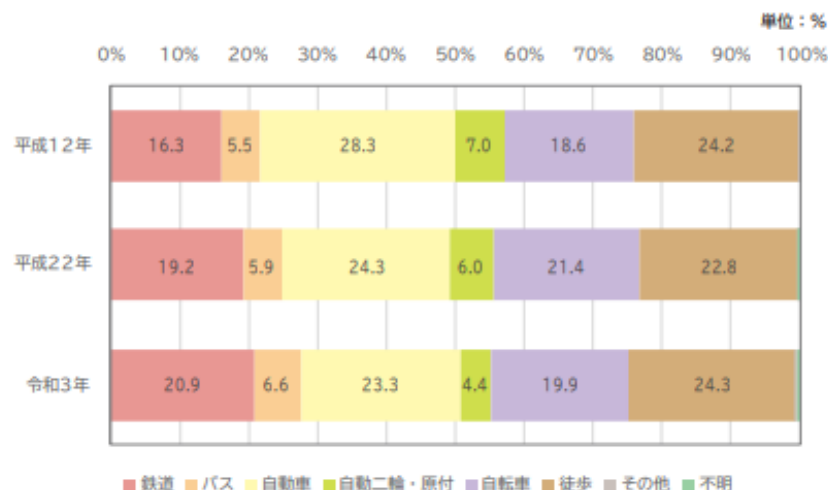
出典：京都市における人の動き（令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果から）

平日の総トリップ数の推移
調査毎に減少傾向である
【平成12年→平成22年】
約15%減
【平成22年→令和3年】
約13%減

休日の総トリップ数の推移
調査毎に減少傾向である
【平成12年→平成22年】
約19%減
【平成22年→令和3年】
約11%減

(1) 現況の交通特性 2) 【人の動き】交通手段別(歩行者・自転車・バス)分担率の変化

◆ 代表交通手段構成比の推移(平日:発生集中量)

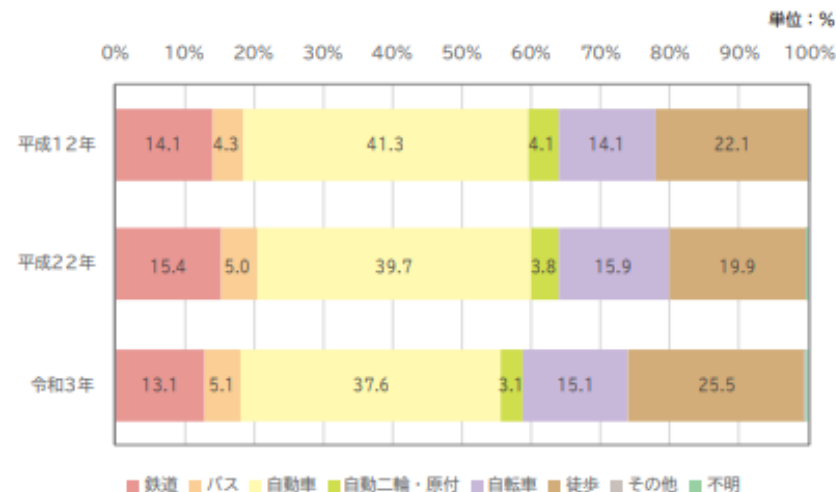


※第4回調査圏域内で集計

※平成12年時点での京都市域に旧京北町を含めて集計

※代表交通手段:鉄道、バス、自動車、二輪(自転車、原付、自動二輪車)、徒歩、その他(飛行機や船等)があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は主な交通手段を代表交通手段としています。鉄道→バス→自動車→二輪(自転車、原付、自動二輪車)→徒歩の順で、最も優先順位の高いもの。

◆ 代表交通手段構成比の推移(休日:発生集中量)



※第4回調査圏域内で集計

※平成12年時点での京都市域に旧京北町を含めて集計

出典:京都市における人の動き(令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果から)

平日の発生集中量の推移

【増加】(平成22年→令和3年)

鉄道…約2%増、徒歩…約2%増

【減少】(平成22年→令和3年)

自動車…約1%減、自動二輪・原付…約2%減

自転車…約2%減

【その他】

全体的に著しい増減はない

休日の発生集中量の推移

【増加】(平成22年→令和3年)

徒歩…約6%増

【減少】(平成22年→令和3年)

鉄道、自動車…約2%減

【その他】

調査毎にバスの割合は増加、
自動車、自動二輪・原付は減少傾向にある

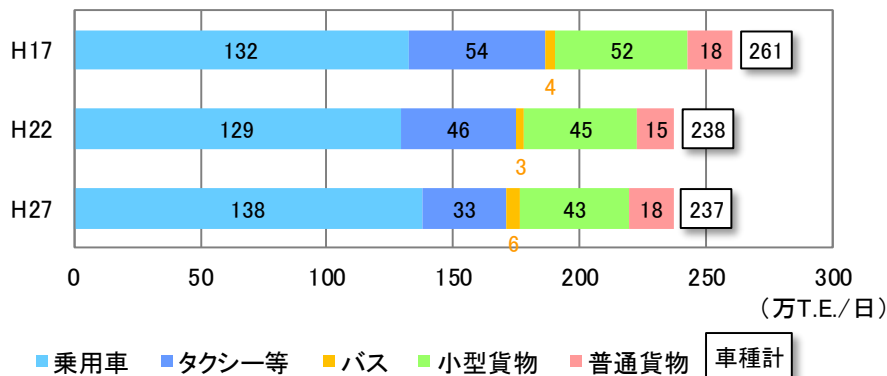
(1) 現況の交通特性

3) 道路交通センサスにおける京都市関連の自動車トリップエンド数の推移(1)

(道路交通センサスにおける自動車発生集中交通量の推移)

交通量推移

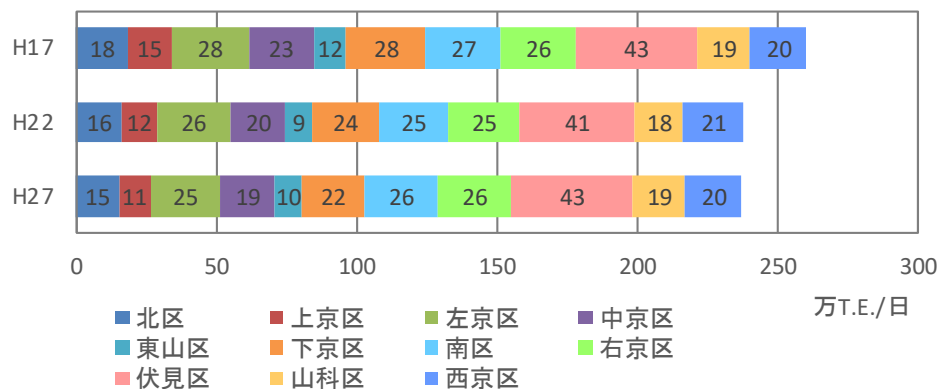
車種別発生集中交通量(京都市)



○平成17年から平成22年にかけて減少傾向であったが、平成27年にかけては横ばいで推移している。
○平成17年から平成27年にかけて乗用車は増加しているが、タクシー、小型貨物は減少している。

交通量推移

行政区別発生集中交通量(京都市・車種合計)



○平成17年から長期的に見ると総数は減少しており、市内中心付近の行政区では2割程度の減少、その周辺行政区では横ばいで推移している。

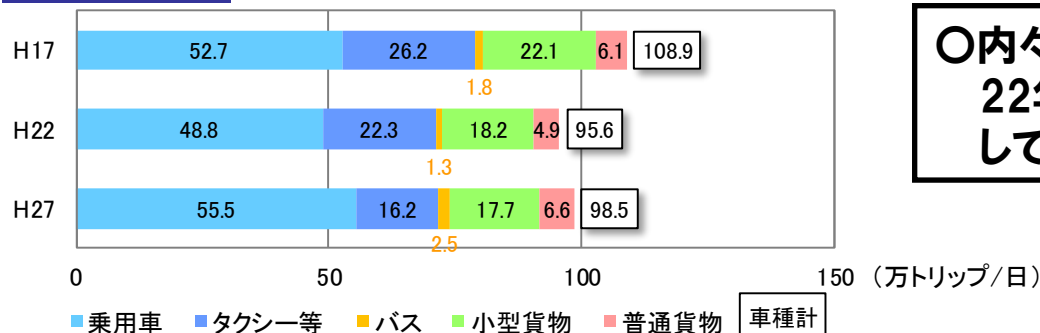
(1) 現況の交通特性 4) 道路交通センサスにおける京都市関連の自動車トリップ数の推移(2)

(車種別京都市内々・内外OD交通量の変化)

	H17		H22		H27	
	車種計	構成比	車種計	構成比	車種計	構成比
京都市内々	1,088,559	71.8%	955,671	67.3%	984,524	71.0%
京都市内外	428,131	28.2%	465,253	32.7%	402,400	29.0%
合計	1,516,690	100.0%	1,420,924	100.0%	1,386,924	100.0%

京都市内々

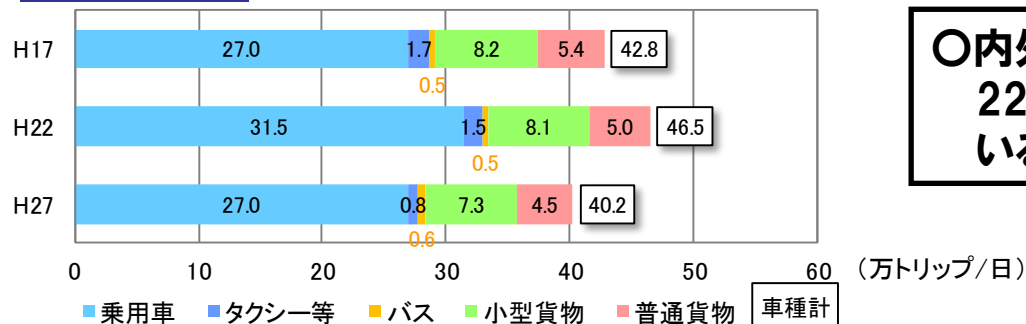
車種別OD交通量(京都市内々)



○内々OD交通量の推移では、平成17年から平成22年に一旦減少したが、平成27年は少し増加している。

京都市内外

車種別OD交通量(京都市内外)

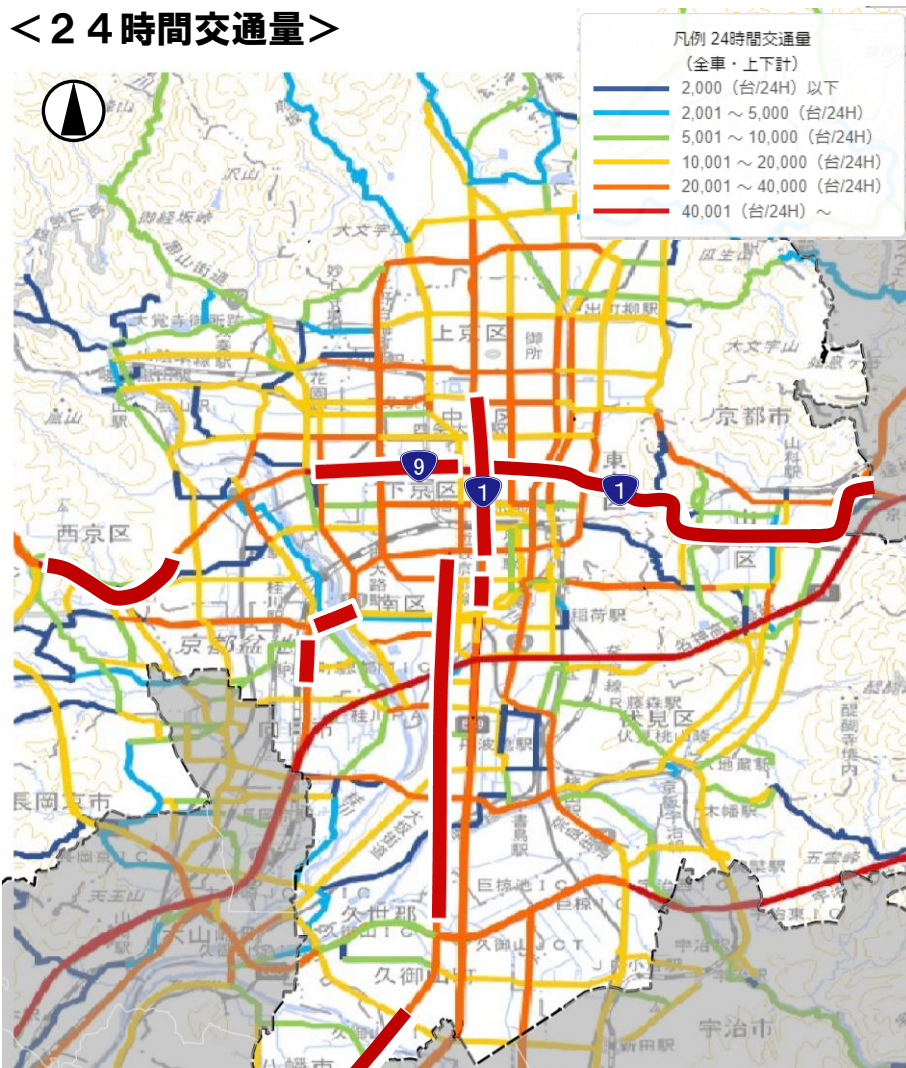


○内外OD交通量の推移では、平成17年から平成22年に増加したが、平成27年は大きく減少している。

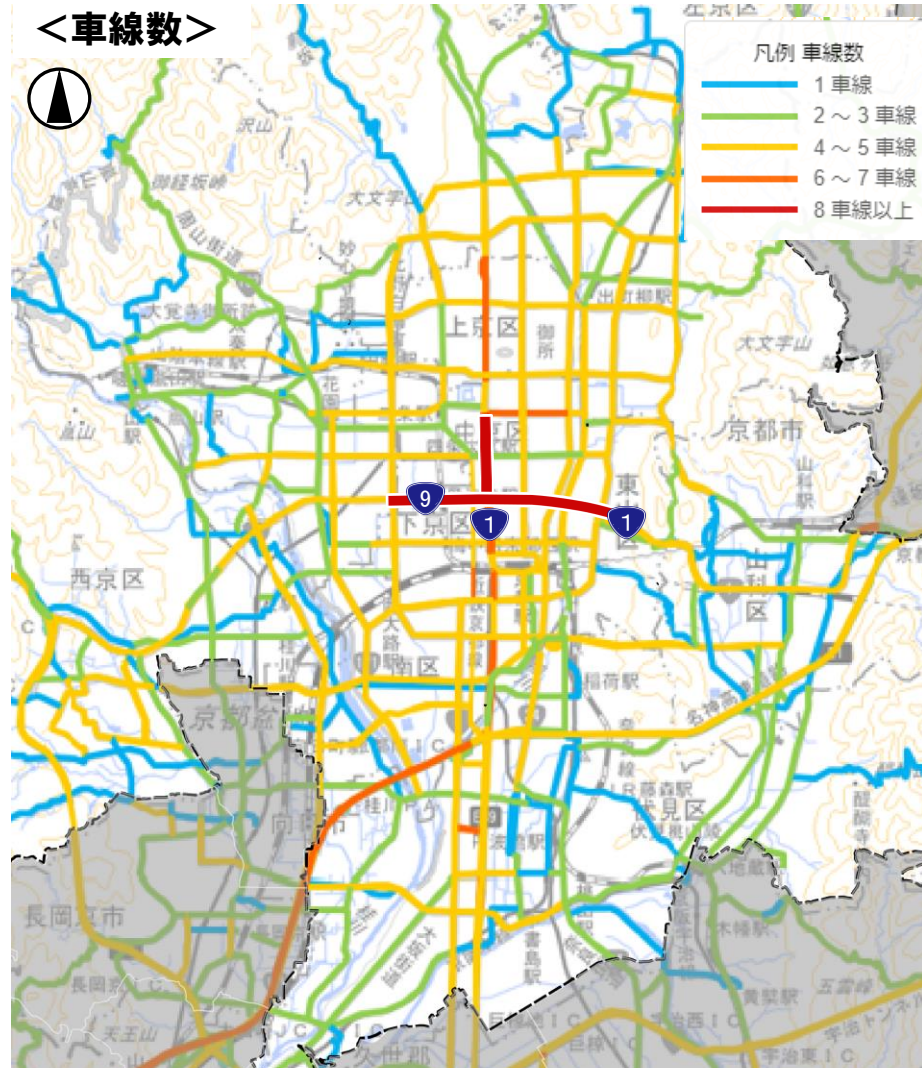
(1) 現況の交通特性 5) 現況ネットワークにおける市内交通量の特性

出典: 令和3年道路交通センサス

<24時間交通量>



<車線数>

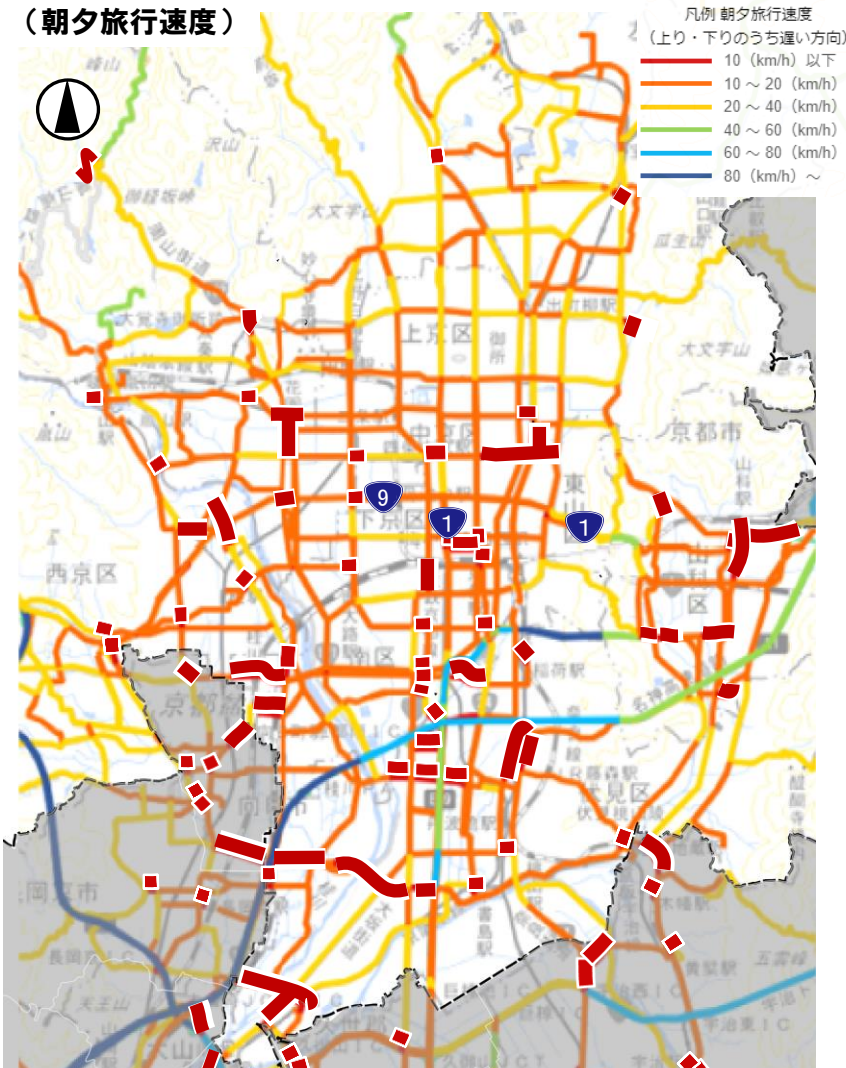


○市内中心部を南北に通る主要幹線である国道1号や国道171号、中心部に東西からの交通が流入する国道9号では交通量が多い。

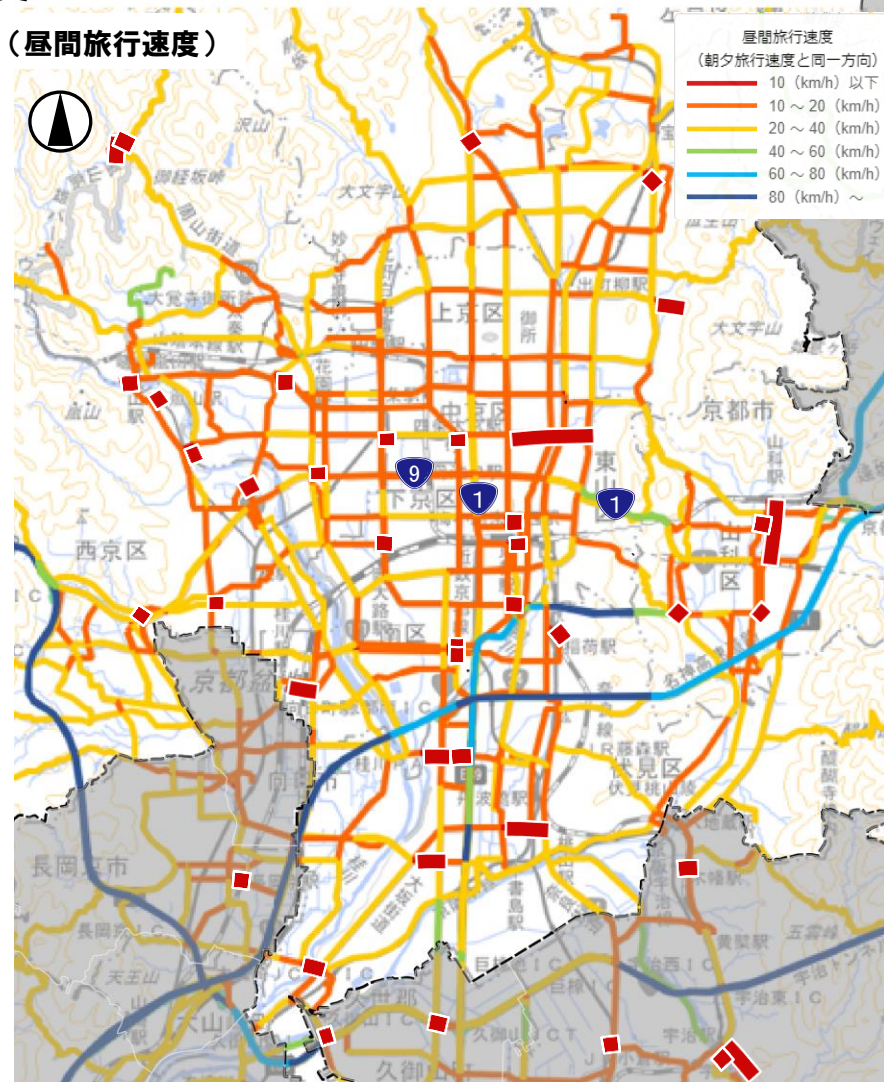
(2) 現況の渋滞特性 1) 平日旅行速度

出典: R3道路交通センサス

(朝夕旅行速度)



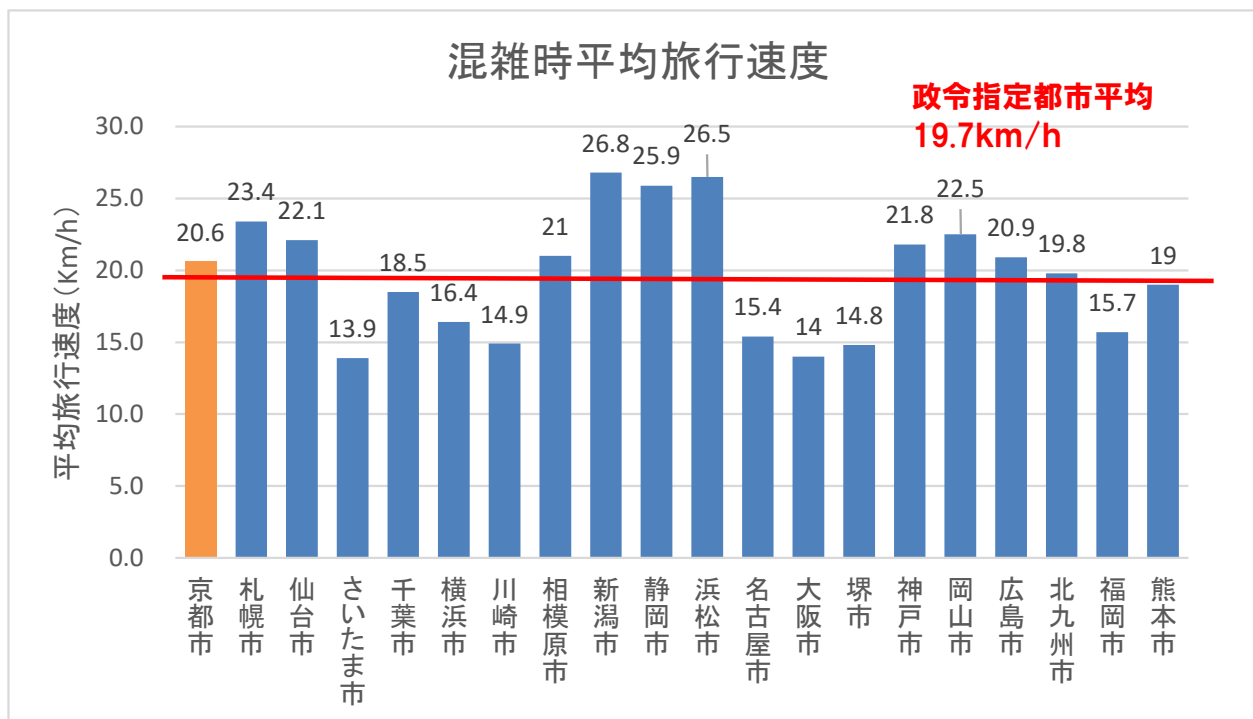
(昼間旅行速度)



○朝夕で旅行速度10km/h以下の路線は、中心部や周辺部など広範囲に見られる。
○日中においても、一部の路線・区間において旅行速度10km/h以下となっている。

(2)現況の渋滞特性 2)政令指定都市での混雑時平均旅行速度比較

(政令指定都市での混雑時平均旅行速度比較)



※混雑時旅行速度は朝夕(午前 7 時～午前 9 時、午後 5 時～午後 7 時)が対象

出典) 令和3年道路交通センサス

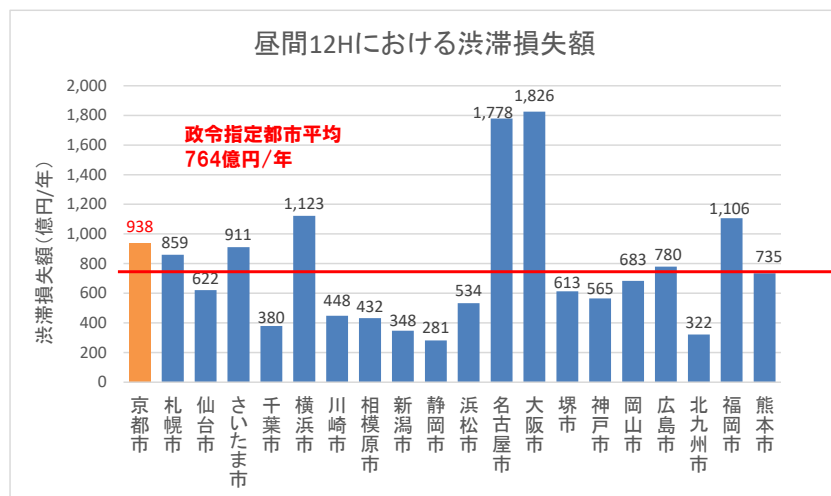
○京都市内の混雑時平均旅行速度は20.6km/hであり、政令指定都市の平均値19.7km/hを若干上回る。

(2) 現況の渋滞特性

3) 政令指定都市の昼間12H渋滞損失額

4) 政令指定都市の昼間12H人口一人当たり渋滞損失額

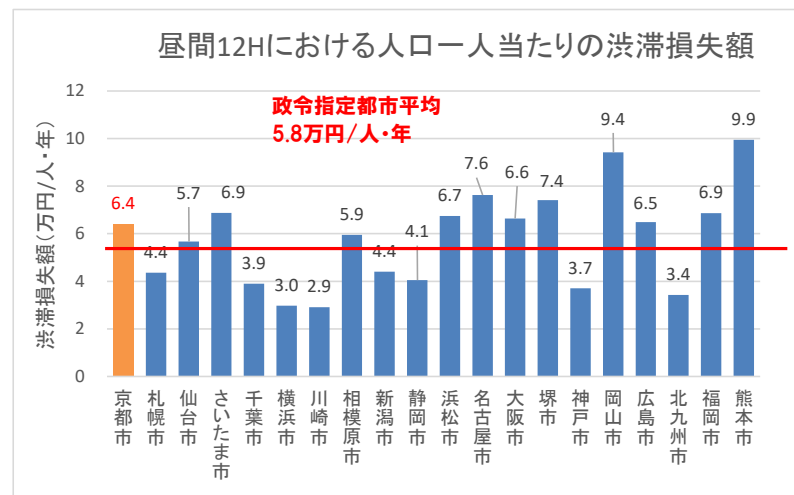
(政令指定都市の昼間12H渋滞損失額)



資料) 令和3年道路交通センサス

※渋滞損失額は、「昼間12H平均旅行速度における走行台時」から「時速40km/時における走行台時」を除いて算出
 ※時間価値原単位は、費用便益分析マニュアル(国土交通省道路局・都市局 R5.12)の乗用車原単位41.02円/分・台を適用
 ※昼間12時間とは午前7時～午後7時が対象

(政令指定都市の昼間12H人口一人当たり渋滞損失額)



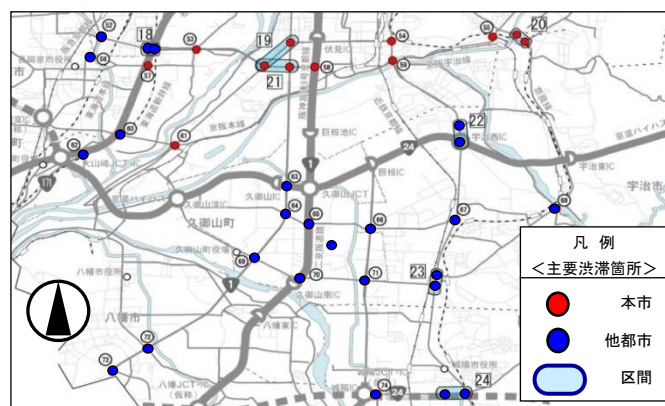
資料) 令和3年道路交通センサス、令和2年国勢調査

○京都市の渋滞損失額(昼間12H)は、政令指定都市平均を上回る約938億円/年
 ○人口一人当たりの渋滞損失額(昼間12H)は、政令指定都市平均を上回る約6.4万円/年

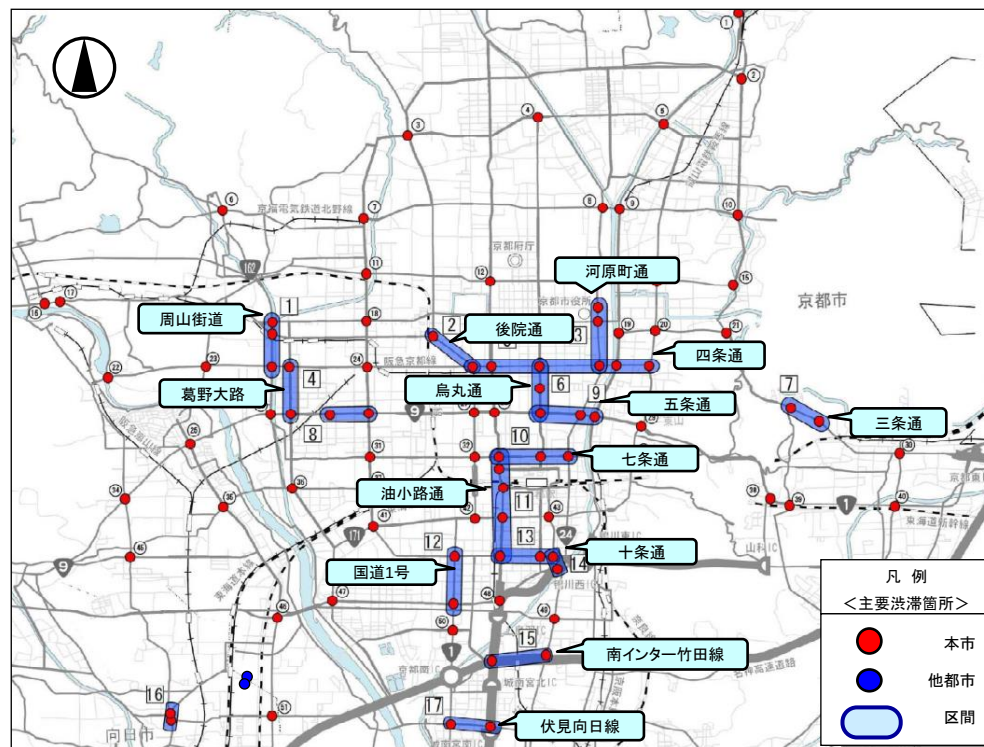
(2)現況の渋滞特性 5) 市内及び周辺都市における主要渋滞箇所

(市内及び周辺都市における主要渋滞箇所)

【京都府中南部】



【京都府中部】



出典：京都府渋滞対策協議会 (R5)

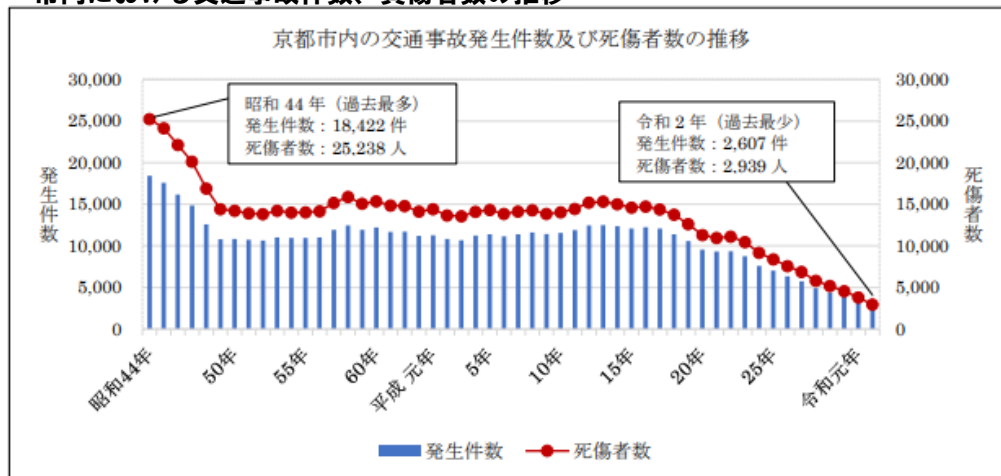
※京都市内では混雑時平均旅行速度が15km/h以下、他の地域では20km/h以下を速度低下箇所を抽出し、パブリックコメント等を経て、主要渋滞箇所を選定

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

○京都市内の主要渋滞箇所は87箇所(府域では134箇所)であり、特に市内中心部に集中

(3)その他の交通特性 1)交通事故と安全対策

市内における交通事故件数、負傷者数の推移



交通安全の重点施策（道路に関するもの）

重点施策1 異種交通（自動車・自転車・歩行者等）の分離対策

都心部の交通量の多い細街路や通過交通の多い生活道路、観光地の道路等における自動車、自転車、歩行者等が交錯して発生する交通事故の防止対策を推進します。

《主な取組》

- ＊ 生活道路における通過交通の排除や車両速度の抑制等、面的、総合的な対策の実施
- ＊ 細街路等における歩道空間や自転車通行位置の明示による歩行空間の確保
- ＊ 歩行空間のバリアフリー化や、通学路及び児童の移動経路の安全対策の推進

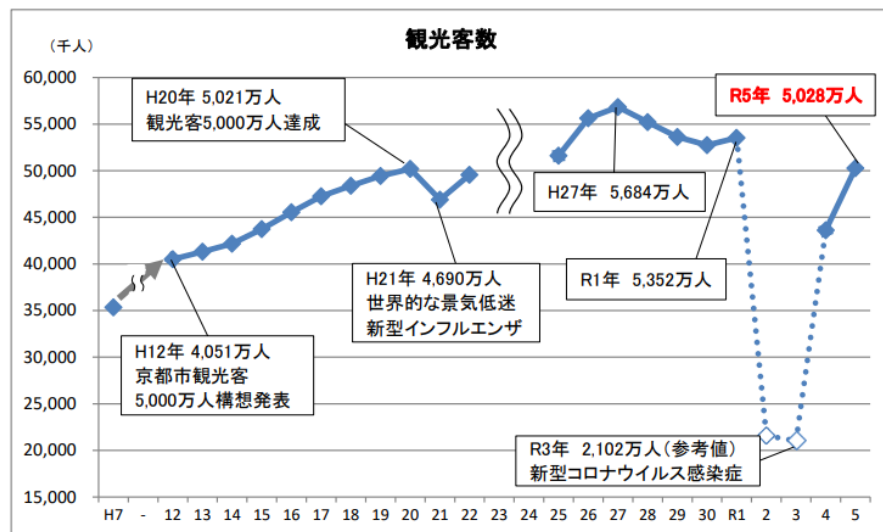


出典：第11次京都市交通安全計画（本冊）（令和3年度～令和7年度）

○京都市内の交通事故は、長期的に減少傾向にあるものの死傷者数は年間3,000人程度発生
○交通安全の重点施策のうち道路に関するものは、現道における交通対策を実施

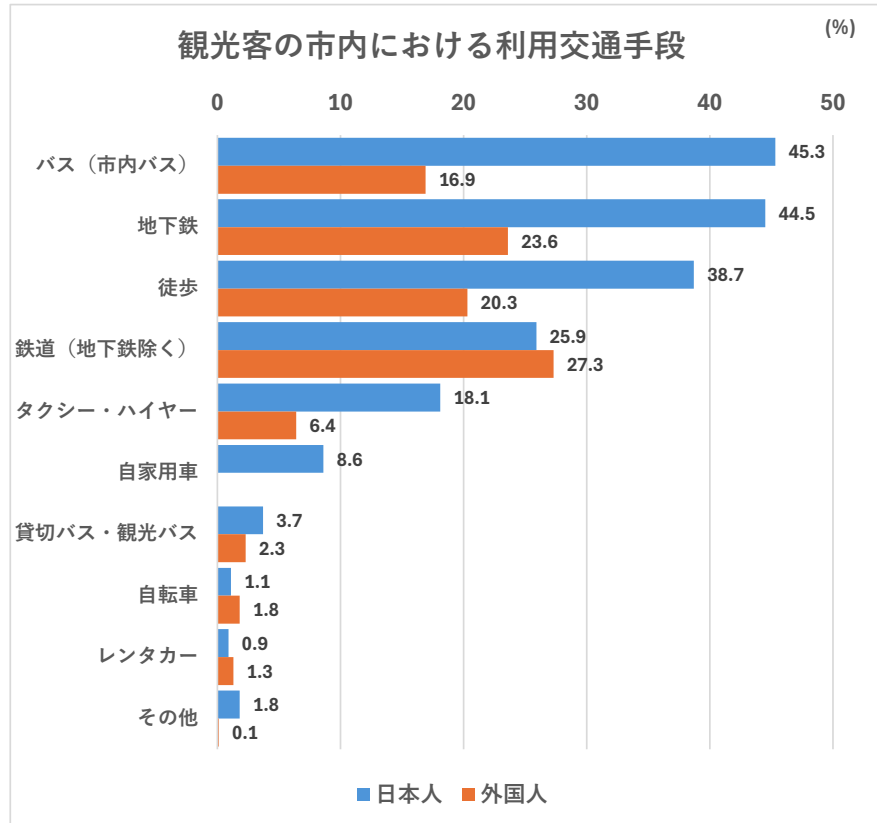
(3)その他の交通特性 2)観光客の推移と利用交通手段

市内観光客数の推移



(注) 調査手法の変更により、平成23年及び平成24年は観光客数を推計していない。
 (注) 令和2年及び令和3年はコロナ禍の影響により全国共通基準に基づく推計を行っておらず、表記は、本市の独自推計であり、他の年との時系列による比較はできない。

市内における利用交通手段



出典: 京都観光総合調査 (令和5(2023)年)

○京都市の観光客数はコロナ禍で落ち込んだものの、概ねコロナ禍前水準の5,028万人(R5)まで回復
 ○観光客の利用交通手段は、「バス(市内バス)」「地下鉄・鉄道」「徒歩」が多い。

1) 都市計画道路の整備状況

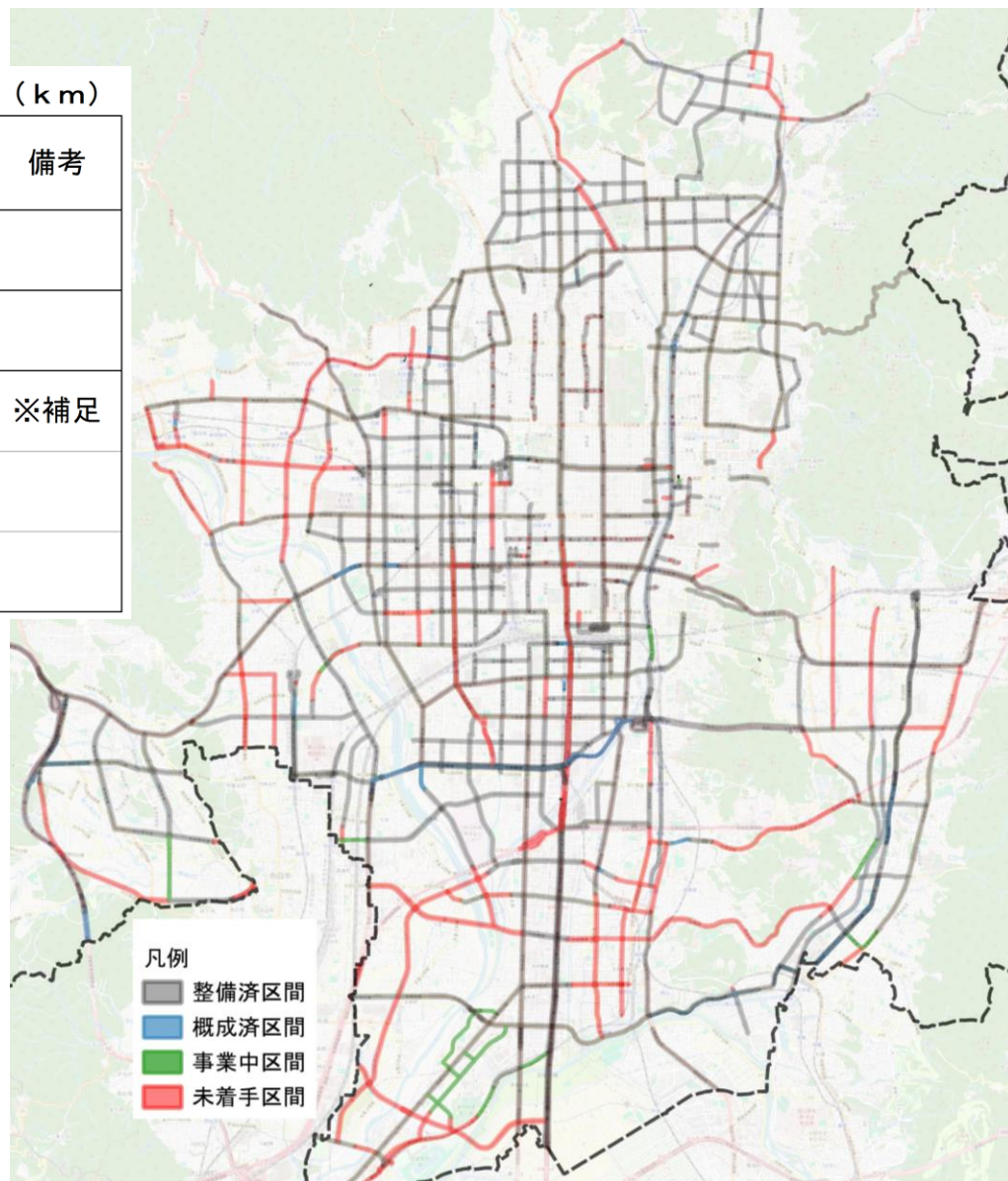
計画路線の内訳

		延長 (km)		備考
		小計	合計	
計画路線			481.2	
整備済区間			360.2	
未整備区間	概成済区間	17.6	121.0	※補足
	事業中区間	8.9		
	未着手区間	94.5		

都市計画道路の整備率: 75%

未整備区間延長: 121km

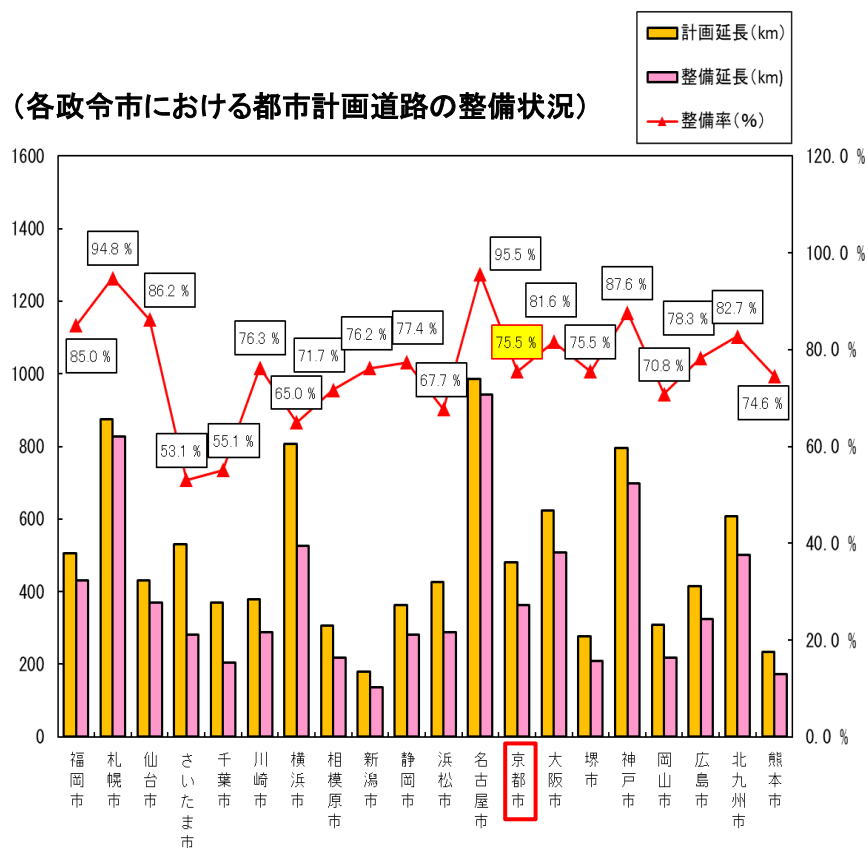
※ 概成済区間とは、おおむね計画幅員の2/3以上の幅員が確保されている区間、又は、現に4車線以上の車線を有する現道区間



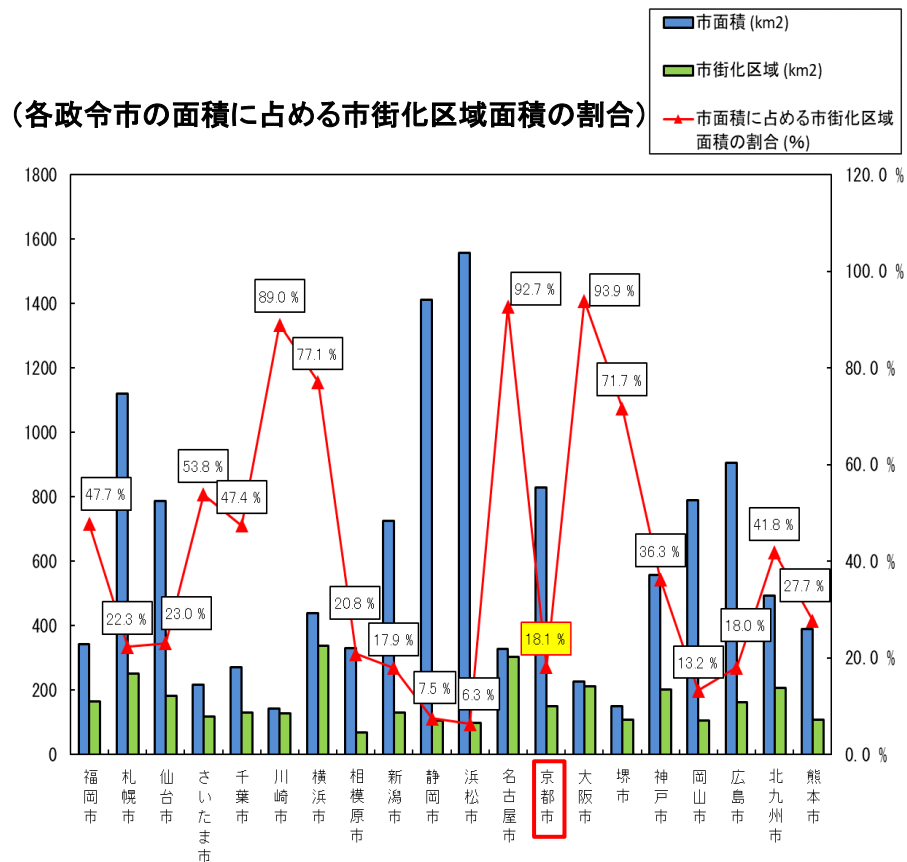
2) 各政令市における都市計画道路の整備状況

3) 各政令市の面積に占める市街化区域面積の割合

(各政令市における都市計画道路の整備状況)



(各政令市の面積に占める市街化区域面積の割合)



○各政令市と比較し、市街化面積の占める割合が低いなかで、延長ベースの整備率は75%

4) 道路整備事業の経緯

平成23年度の前回見直し以降、緊縮財政を踏まえた道路整備計画を策定

①道路整備事業の見直し

(実施期間)

平成24年度～平成27年度

(趣旨)

東日本大震災を踏まえ、防災・減災対策に要する財源確保のため、事業スケジュールの抜本的な見直しを行った。

(基本的考え方)

- 重点的に事業を推進する路線・工区(重点化)
- 事業進捗を可能な限り平準化する路線・工区(平準化)
- 事業進捗を原則、見送る路線・工区

②今後の道路整備事業の進め方

(実施期間)

平成29年度～令和7年度※

※計画期間は、当初令和2年度までとしていたが、行財政改革計画(令和3年8月)を踏まえ、令和7年度まで延長

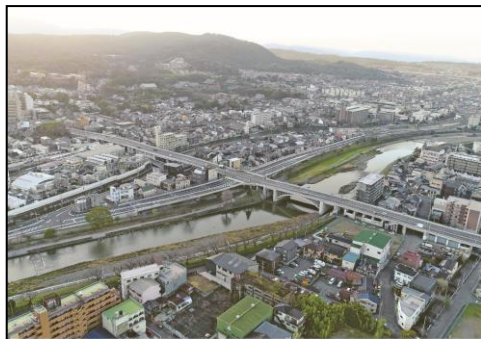
(趣旨)

「道路整備事業の見直し」に引き続き、財政状況を踏まえた整備路線の選定の考え方を定め、必要となる道路整備を実施。

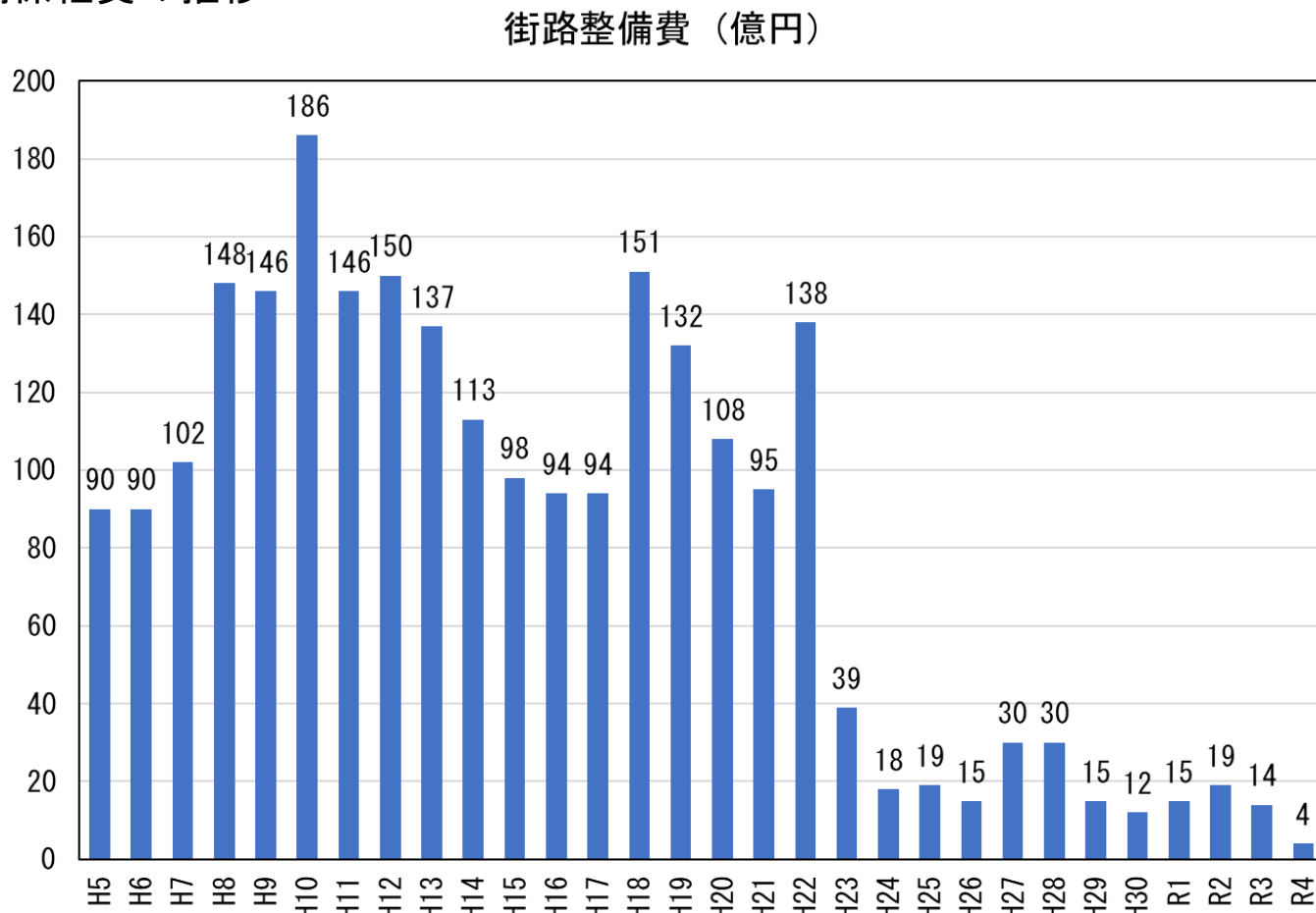
(選定に係る考え方)

1. 日常における安心・安全の確保
2. 防災・減災対策の推進
3. 公共交通優先のまちづくり
4. 他の関連事業やまちづくりとの連携
5. 道路ネットワークの充実

【鴨川東岸線(第2工区) 完成写真】



5) 道路関係経費の推移



○道路関係経費については、概ね減少傾向にあり、近年では、20億円を下回る程度を推移

1) 平成13年度見直しについて

(対象路線)

●未整備の補助幹線道路(幅員16m未満の道路)

※主要幹線道路は、「存続」路線とした。

(検証・評価の考え方)

●下記の3条件に基づき、検証・評価し、廃止路線を選定

条件1) 道路計画水準を満足している住区にある路線

(計画道路を含めた住区の道路網密度)

(計画道路を廃止された場合の道路網密度、道路配置バランス、ネットワークとしての連続性)

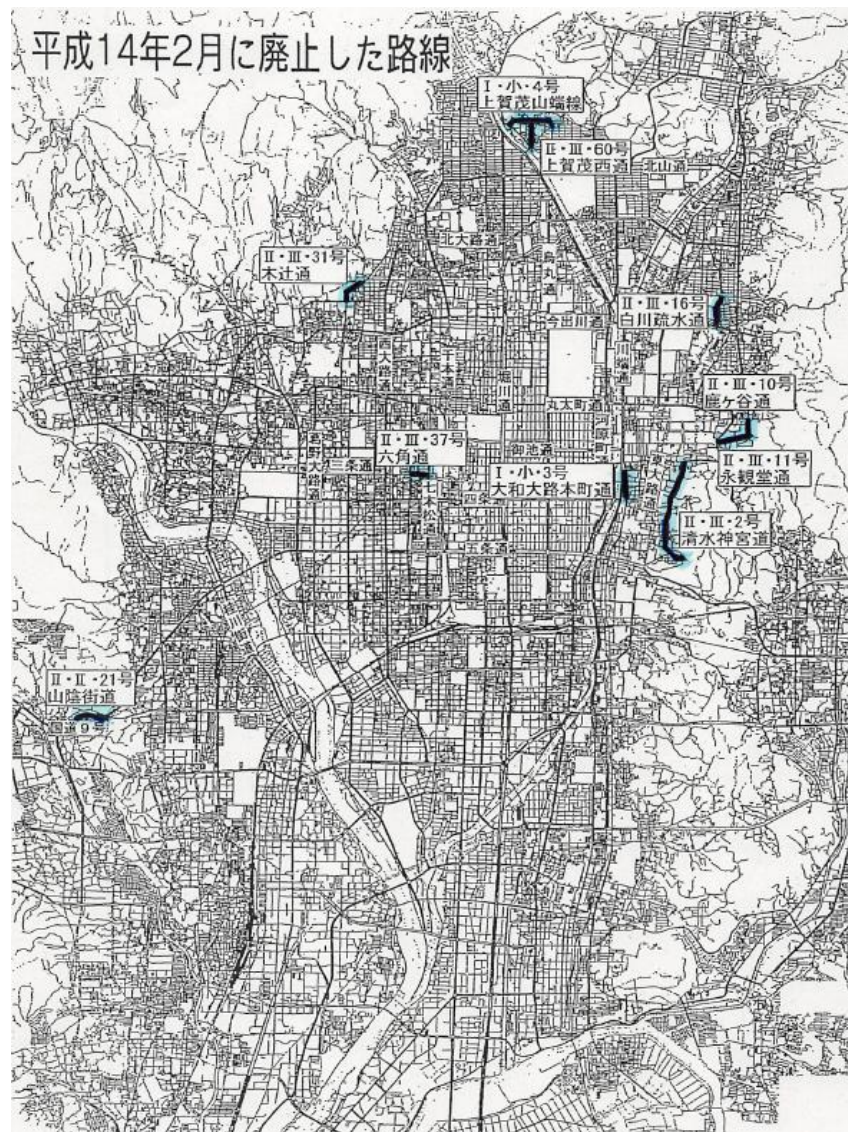
条件2) 公共施設にかかる路線

(小・中学校、高校、大学若しくはこれに準ずる施設又は都市公園)

条件3) 伝統的建造物群保存地区又は歴史的風土特別保存地区にかかる路線



○10路線、約5.7kmを廃止



2) 平成23年度見直しについて

(対象路線)

● 未整備の幹線街路

都市計画道路で計画決定後20年を経過する道路
※自動車専用道路を除く

(検証・評価の考え方)

● 下記の条件に基づき、検証・評価し、廃止路線を選定

条件1) 市域全体・生活圏域に係る必要性を評価

- ・市街地形成機能
- ・交通機能
- ・環境・防災空間機能

条件2) 計画実現上の課題の評価

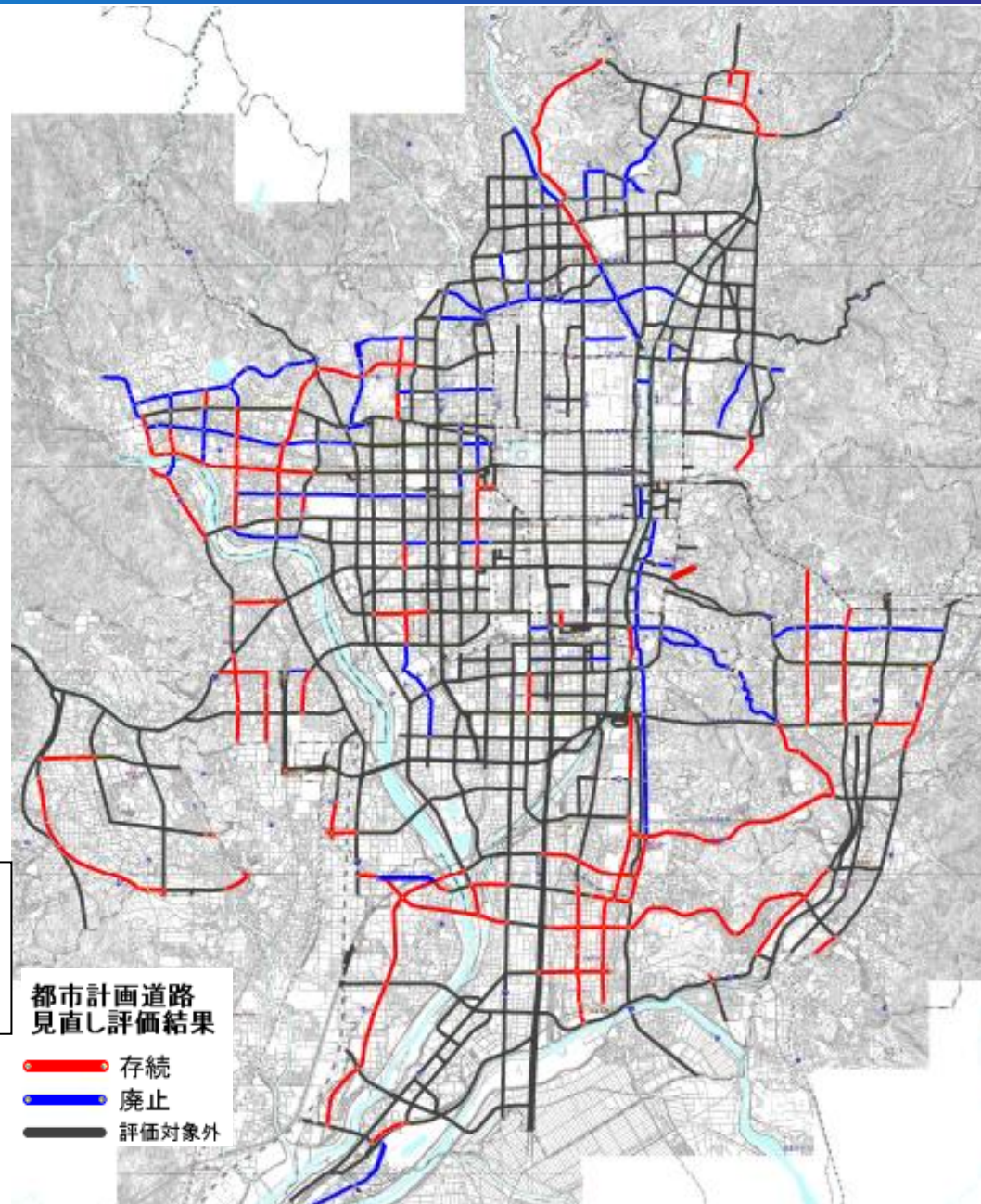
- ・良好な景観、自然・歴史的景観を保全すべき地区への影響
- ・重要な施設やエリアへの影響
- ・まち並みや地域コミュニティに影響 等

条件1の必要性が低い、かつ条件2で課題がある場合

総合評価で廃止を検討

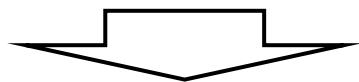
- ・課題の克服が困難であること
- ・都市計画道路を廃止しても問題が生じないこと

○43路線、約55kmを廃止



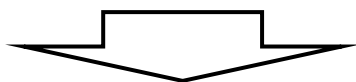
1) 今回の見直し対象

○未整備区間延長: 121km



○事業中区間延長: 8.9km

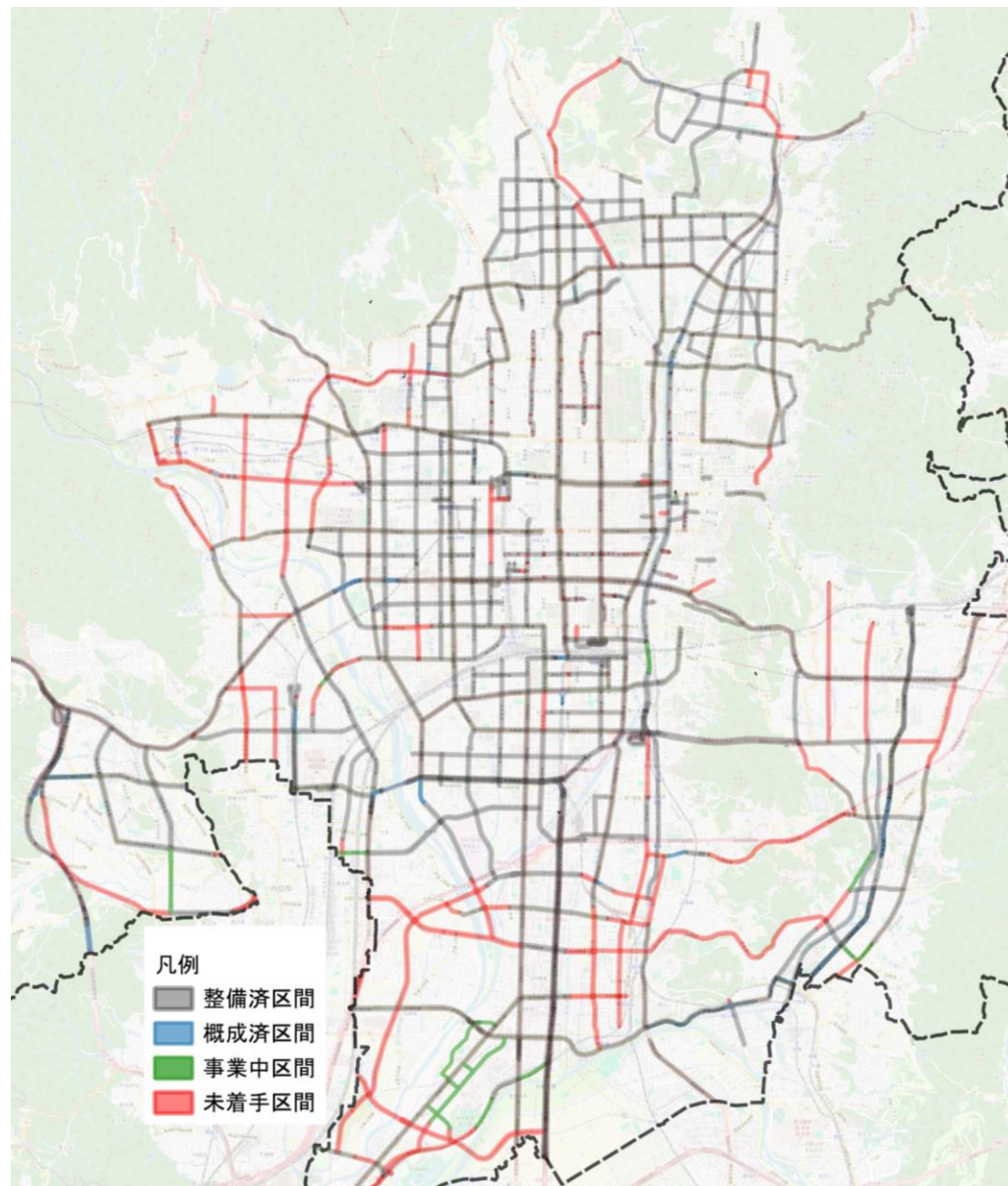
○京都高速道路(関連路線を含む)
未整備区間延長: 16.3km



を除く

○見直し対象延長: 約96km

※京都高速道路(堀川線・久世橋線・西大路線)、
及び関連路線は国による「堀川通の整備」に併せて
廃止手続を進めていくため、今回の見直しの対
象外とする。



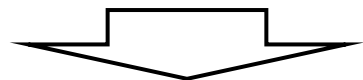
2) 今回見直しの方向性（案）

○道路整備の実情

- ・これまで着実に整備を進めてきた結果、整備済みの延長は360km、整備率は75%まで進捗したものの、残り121kmが未整備。
- ・近年は橋梁の老朽化修繕をはじめ、既存道路のストック対策を本格化。近年の都市計画道路の整備費は大きく減少。
- ・今後、都市計画道路整備費の大幅な増額は見通せないなか、未整備区間の整備を完了するには、相当程度の長期間を要する。

○社会経済情勢の変化

- ・平成23年度の都市計画道路網の見直し以降、人口減少や高齢化の進展による課題がより明確化。
- ・本市の財政状況は、行財政改革の集中改革期間中(R3～R5)に改善したとはいえ、今後も社会福祉関連経費の増大が見込まれる。



◎そうした状況を踏まえ

- ・これまでの見直しの「必要性」や「実現性」の視点に加え、財政状況を踏まえた「整備優先度」の視点を盛り込み、将来にわたる整備の実現性を考慮した存続路線の絞り込みを行う。