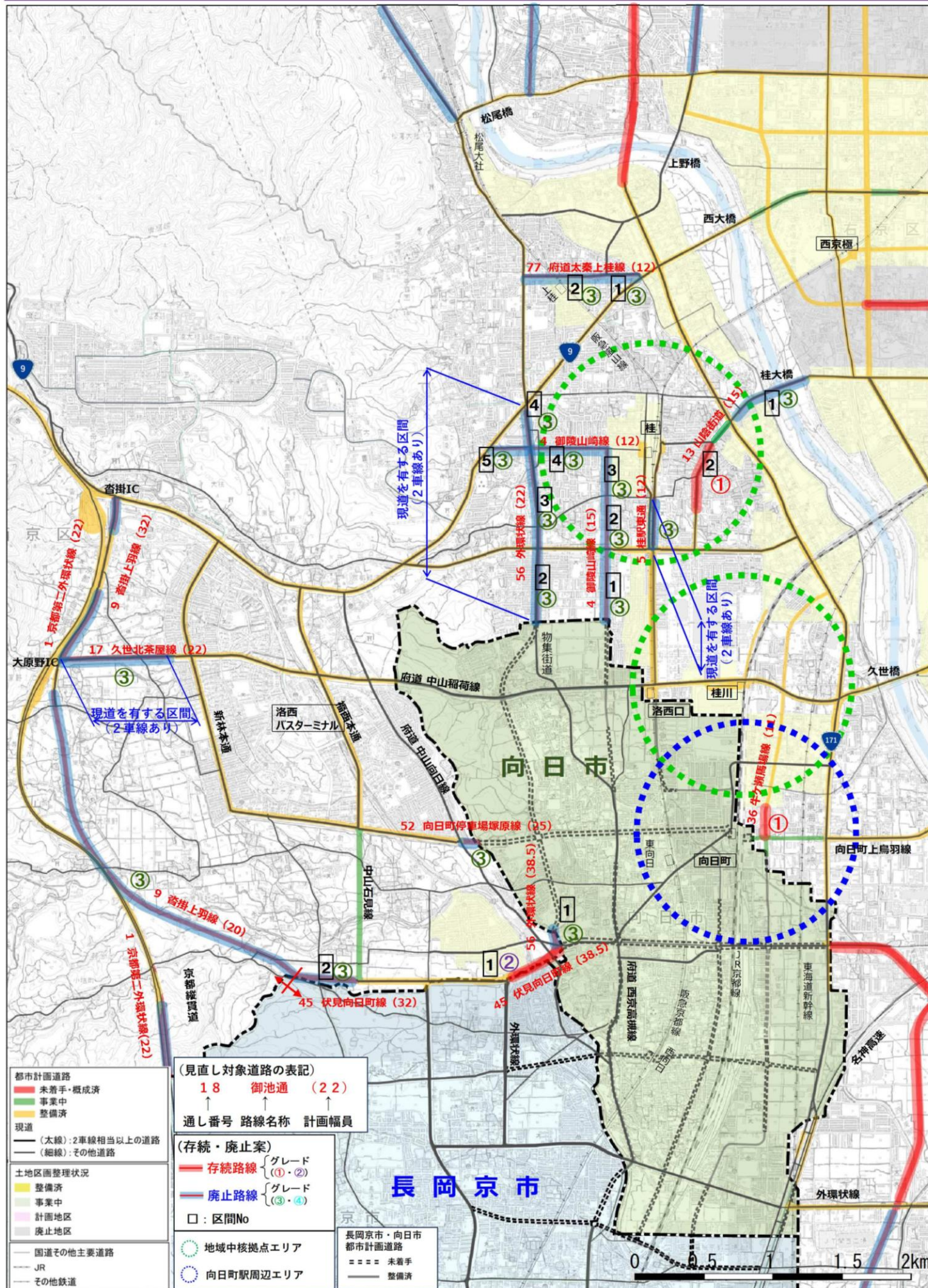


見直し素案【 2 西京方面エリア 】



【2 西京方面エリア】

1 エリア特性と課題

- ・向日市や長岡京市と隣接しており、両市と本市の都市計画道路がつながっていることから、両市の道路整備状況や開発事業等と連携したまちづくりが必要である。
- ・地域中核拠点である桂駅周辺では、日常生活と調和した利便施設が充実しており、良好な住環境が整っているものの、駅東口エリアでは道路が整備されていないことに伴い、土地利用の高度化や駅へのアクセスに支障がある。
- ・大原野付近の市街化調整区域においては、京都第二外環状線（沓掛 IC～大山崎 JCT・IC 間）が平成25年に開通し、現在、令和10年度末の開通を目指して中山石見線の整備が進められている。
- ・向日市が進めている向日町駅の東口開設や駅周辺のまちづくりと連携しながら、京都市においても向日町上鳥羽線等の整備を進めている。

（見直しにあたっての3つの視点）

- 視点1：都市計画道路の整備による土地利用の高度化への貢献
- 視点2：都市計画道路の整備による都市の骨格形成への貢献
- 視点3：都市計画道路の整備による都市構造上のボトルネック解消への貢献

2 主な対応方針

(1) グレード①・②（存続候補）

・13 山陰街道 区間2

桂駅へのアクセス強化とともに、桂駅東口エリアの土地利用の高度化を促進するため存続【視点1・3】

・36 牛ヶ瀬馬場線

向日町駅周辺部の土地利用の高度化の促進や、ミッシングリンクを解消するため存続【視点1・3】

・45 伏見向日町線 区間1

向日市域と洛西市域を結ぶ東西方向の骨格を形成し、向日市域の幹線道路とのミッシングリンクを解消するため存続【視点2・3】

(2) グレード③・④（廃止候補）

・9 沓掛上羽線、45 伏見向日町線 区間2

全区間にわたり市街化調整区域に計画された道路であり、中山石見線の整備による新たな道路ネットワークの形成が図られることから廃止

・77 府道太秦上桂線 全区間

既に駅前通りとしての街並みが形成されていることから廃止

・4 御陵山崎線 全区間

低層住居地域に計画された道路であり、既に良好な住環境が形成されていることから廃止（今後、隣接する向日市と要調整）

・17 久世北茶屋線、5 桂駅東通、13 山陰街道 区間1、56 外環状線 全区間

既に2車線の現道を有しており、整備優先度が低い路線であることから廃止（外環状線については、今後、隣接する向日市と要調整）

・52 向日町停車場塚原線

見直しに当たっての3つの視点への貢献度を鑑み、整備優先度が低い路線であることから廃止（今後、隣接する向日市と要調整）