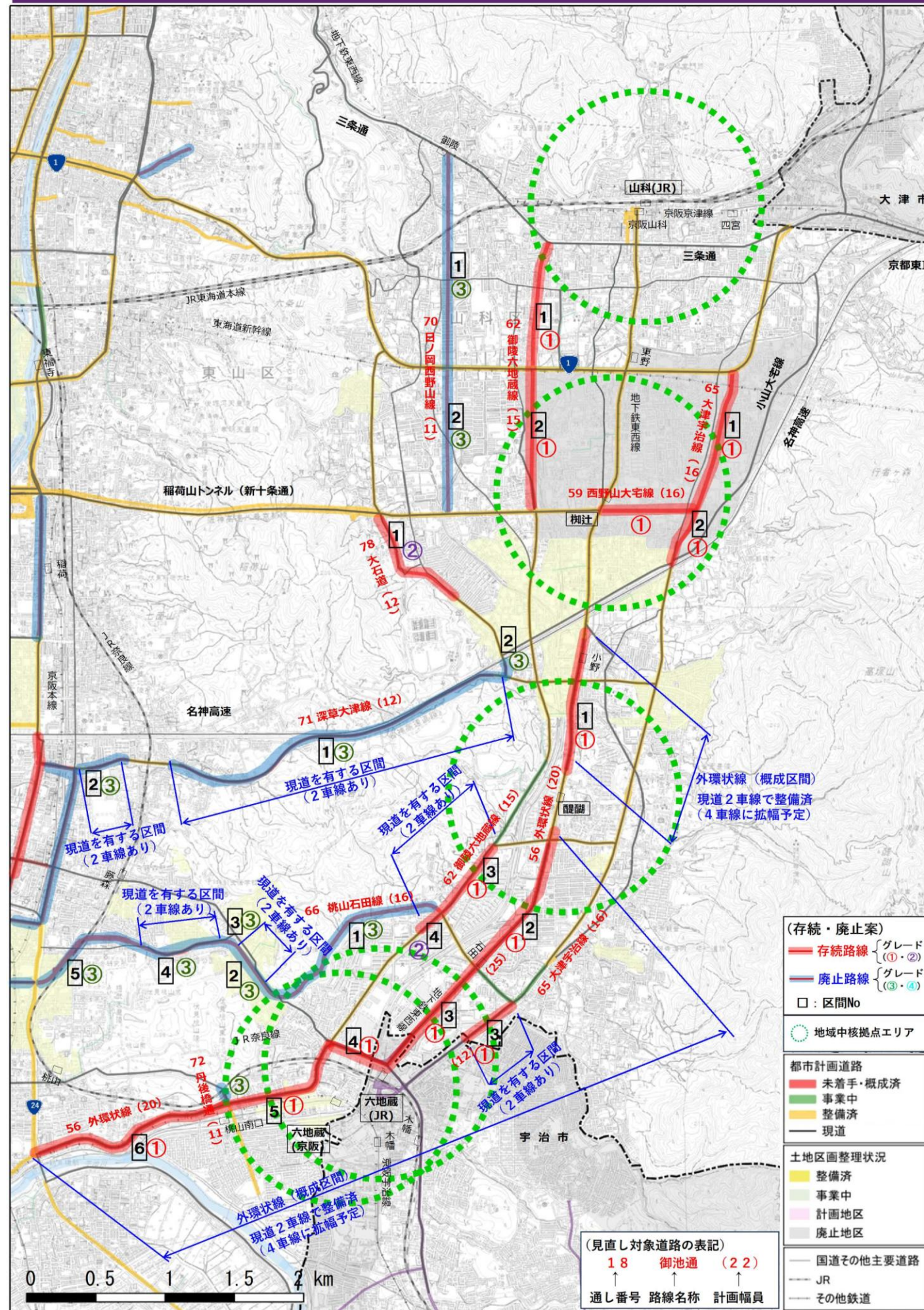


見直し素案【 4 山科・醍醐方面エリア 】



【 4 山科・醍醐方面エリア 】

1 エリア特性と課題

- ・エリア北部では、戦後、土地区画整理事業がなされず道路の整備も一部にとどまったまま急速に市街化が進行したエリアにおいて、いわゆるスプロール市街地が形成されている。
- ・地域中核拠点である柳辻駅の駅周辺において、道路が整備されないことによって、土地の高度利用が図られていない箇所がある。
- ・山科・醍醐地域は、東山などの山々に挟まれた盆地地形に市街地が形成されており、大阪～滋賀間の都市間交通の主軸を担うエリアでありながら、南北方向の骨格道路の形成が脆弱であり、都市構造上のボトルネックが生じている。
- ・稲荷山トンネル山科 I C 周辺において、都市計画道路が未整備であり I C アクセスに支障が生じている。

(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）

- ・ 56 外環状線 **全区間**、62 御陵六地藏線 **全区間**、65 大津宇治線 **全区間**

外環状線が大阪～滋賀間の都市間交通や地域間交通を一手に担っている現状を踏まえ、山科醍醐エリアにおける交通需要に対応した南北方向の骨格を形成し、都市構造上のボトルネックを解消するため存続【視点2・3】

- ・ 59 西野山大宅線

柳辻駅周辺部の土地利用の高度化の促進や、東西方向の骨格を形成するため存続【視点1・2】

- ・ 78 大石道 **区間1**

稲荷山トンネル山科 I C へのアクセス機能の強化や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）

- ・ 70 日ノ岡西野山線 **全区間**

西側に現道（新大石道）を有していることや、並行する御陵六地藏線を存続とすることから廃止

- ・ 66 桃山石田線 **全区間**

概ね低層住居地域や醍醐側山麓部（市街化調整区域）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

- ・ 71 深草大津線 **全区間**、78 大石道 **区間2**、72 丹後橋通

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