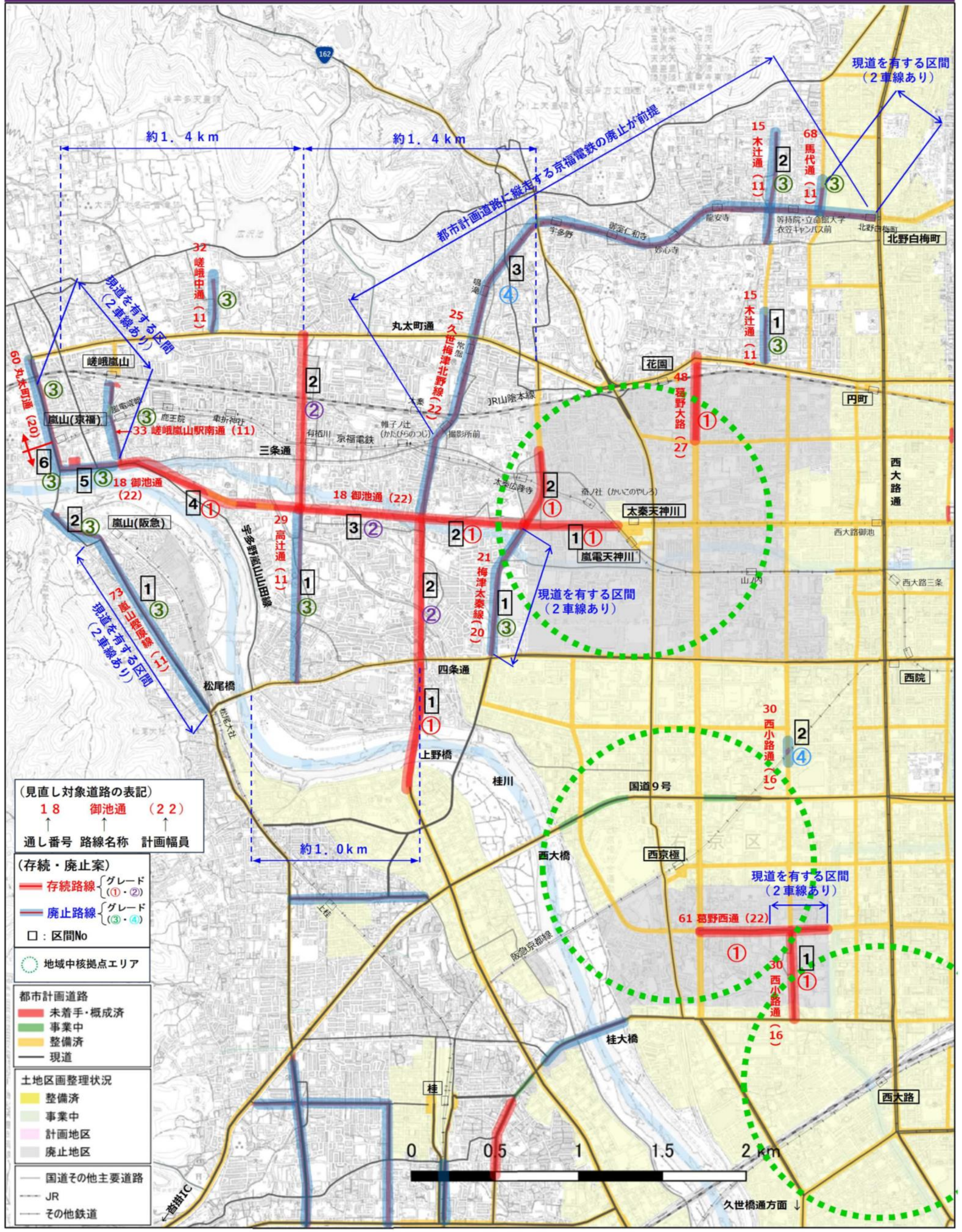
別紙４

# 見直し素案【 1 右京区西部方面エリア 】




## 【１　右京区西部方面エリア】

### １　エリア特性と課題

・地域中核拠点である太秦天神川駅や西京極駅、西大路駅の周辺で、道路が整備されていないことにより、土地利用の高度化が図られていない箇所がある。

・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。

・桂川渡河部において、橋梁が少ないことから、河川を挟んだ地域での一体性が損なわれており、都市活動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

#### ⑴ グレード①・②（存続候補）

・１８　御池通　区間1、２１　梅津太秦線　区間2
　太秦天神川駅周辺部の土地利用の高度化を促進するため存続【視点１・２】

・１８　御池通　区間2, 3, 4
　東西方向の骨格を形成し、丸太町通と四条通を補完するため存続【視点２】

・２５　久世梅津北野線　区間1, 2
　南北方向の骨格を形成し、桂川渡河部の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】

・６１　葛野西通、３０　西小路通　区間1
　西京極駅、西大路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】

・４８　葛野大路
　南北方向の骨格を形成し、花園駅へのアクセス強化やミッシングリンクを解消するため存続【視点２・３】

・２９　高辻通　区間2
　スプロール市街地における南北方向の骨格を形成するため存続【視点２】

#### ⑵ グレード③・④（廃止候補）

・２５　久世梅津北野線　区間3
　京福電鉄北野線の廃止が前提となることから廃止

・１８御池通　区間5, 6、６０　丸太町通、３３　嵯峨嵐山駅南通、７３嵐山樫原線　区間2
　嵐山界隈については、観光地や低層住居を中心とした成熟した市街地が形成されていることや、道路を整備することに伴い更なる自動車交通を呼び込む懸念があることから廃止

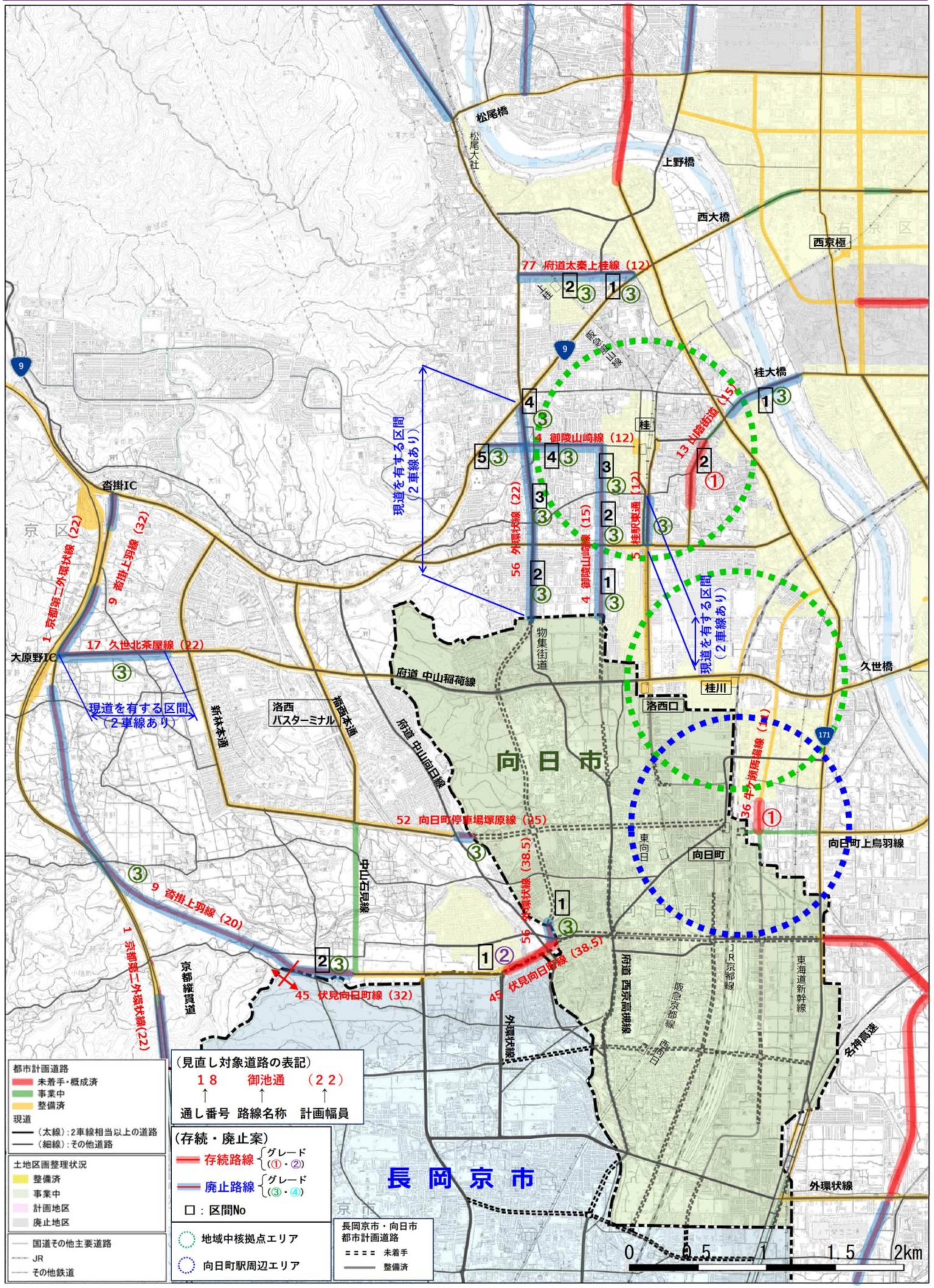
・２９高辻通　区間1
　西側に現道（宇多野嵐山山田線）を有していることから廃止

・３０　西小路通　区間2
　阪急京都線との立体交差区間の道路勾配の基準を満たすためには、既存道路の付替え等、既存の周辺市街地への影響が大きいことから廃止

・７３嵐山樫原線　区間1、２１　梅津太秦線　区間1、６８馬代通
　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

・３２嵯峨中通、１５木辻通　全区間
　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

# 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

#### ⑴ 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 牛ケ瀬馬場線
　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】

#### ⑵ 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

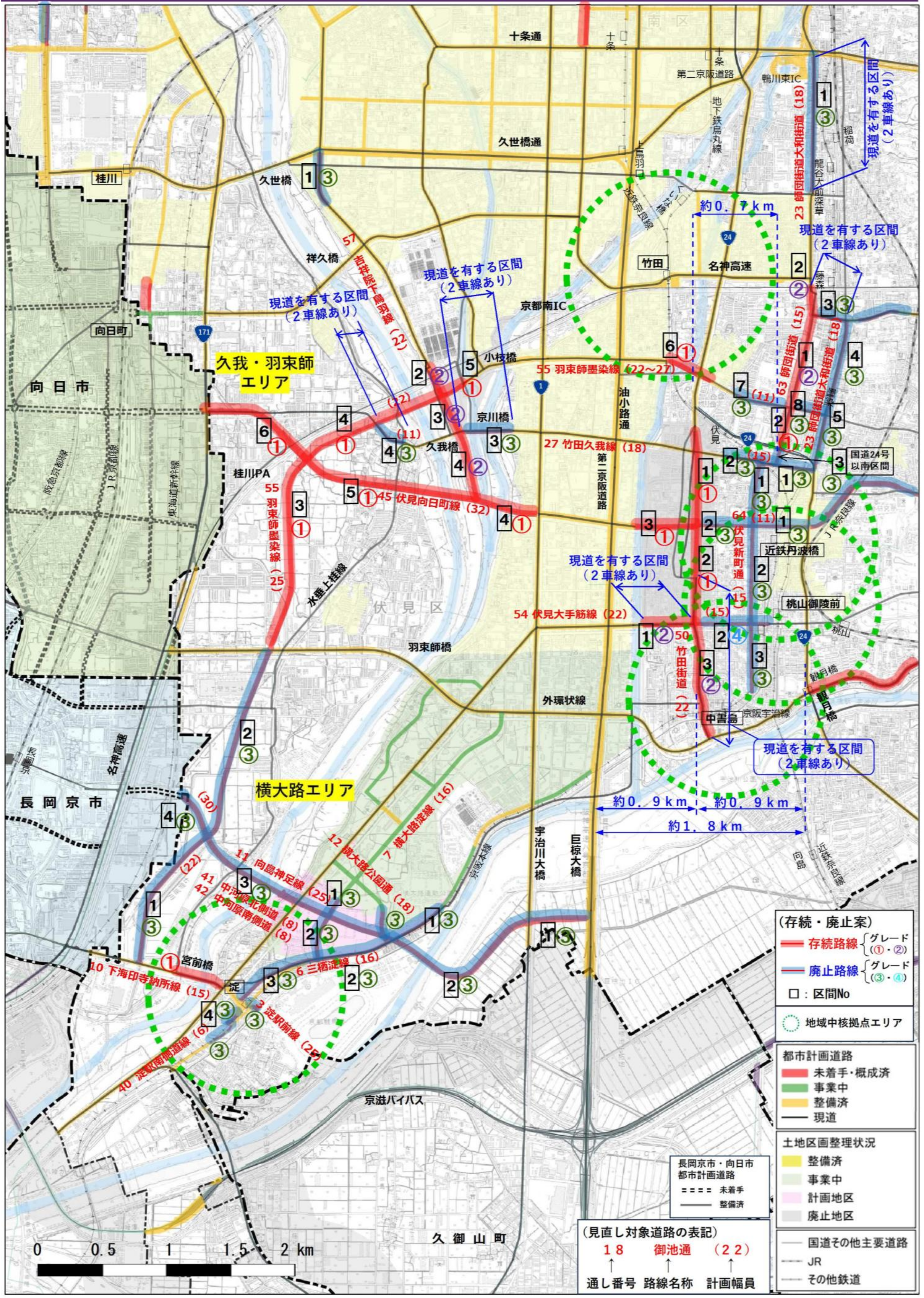
・７７ 府道太秦上桂線 全区間
　既に駅前通りとしての街並みが形成されていることから廃止

・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）

# 見直し素案【３－１ 伏見方面エリア（久我・羽東師・横大路）】




## 【３－１ 伏見方面エリア（久我・羽東師・横大路）】

### １　エリア特性と課題

・久我・羽東師エリアでは、東西幹線道路として外環状線が先行整備されたが、その他の幹線道路の整備が進んでいない。

・久我・羽東師エリア西側の工業系用途地域では、散発的に工場等が進出しているが、工業地としての基盤整備が脆弱であり、企業活動への支障が懸念される。

・久我・羽東師エリア東側では、小規模な住宅地開発が進行しており、いわゆるスプロール市街地が形成されている。なお、現道である府道水垂上桂線については、南北方向の幹線道路としての機能を備えていない。

・桂川渡河部において、橋梁が少ないことから、河川を挟んだ地域での一体性が損なわれており、都市活動に支障が生じている。

・横大路エリアにおいては、土地区画整理事業による計画的な市街地整備が進められている。

・淀駅周辺部では、地域中核拠点（生活拠点型）として、日常生活と調和した利便施設が充実し、良好な住環境が形成されている。

（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

#### ⑴ グレード①・②（存続候補）

・５５ 羽東師墨染線 区間3, 4, 5

南北方向の骨格形成や桂川渡河部のボトルネックを解消するとともに、工業系用途地域における企業活動を促進するため存続【視点２・３】

・４５ 伏見向日町線 区間4, 5, 6

伏見地域と向日市域・洛西地域を結ぶ東西方向の骨格形成や、桂川渡河部のボトルネックを解消するとともに、工業系用途地域における企業活動を促進するため存続【視点２・３】

・５７ 吉祥院下鳥羽線 区間2, 3, 4

当該エリアの骨格を形成する伏見向日町線と羽東師墨染線をつなぎ、幹線道路ネットワークを強化するため存続【視点２】

・１０ 下海印寺納所線

道路事業による整備中（宮前橋の拡幅整備）であるため存続

#### ⑵ グレード③・④（廃止候補）

・５５ 羽東師墨染線 区間1, 2

概ね市街化調整区域に計画された道路であり、新たな土地利用に伴う交通需要の増加は想定されず、周辺の既存道路ネットワークで代替が可能であることから廃止

・１１ 向島神足線 全区間、７ 横大路淀線 区間1, 2、１２ 横大路公園通、４１ 中河原北側道、４２ 中河原南側道

京滋バイパス側道部の供用（Ｈ１５）以降、交通量が分散したことから、向島神足線（関連道路を含む）は廃止（今後、隣接する長岡京市と要調整）

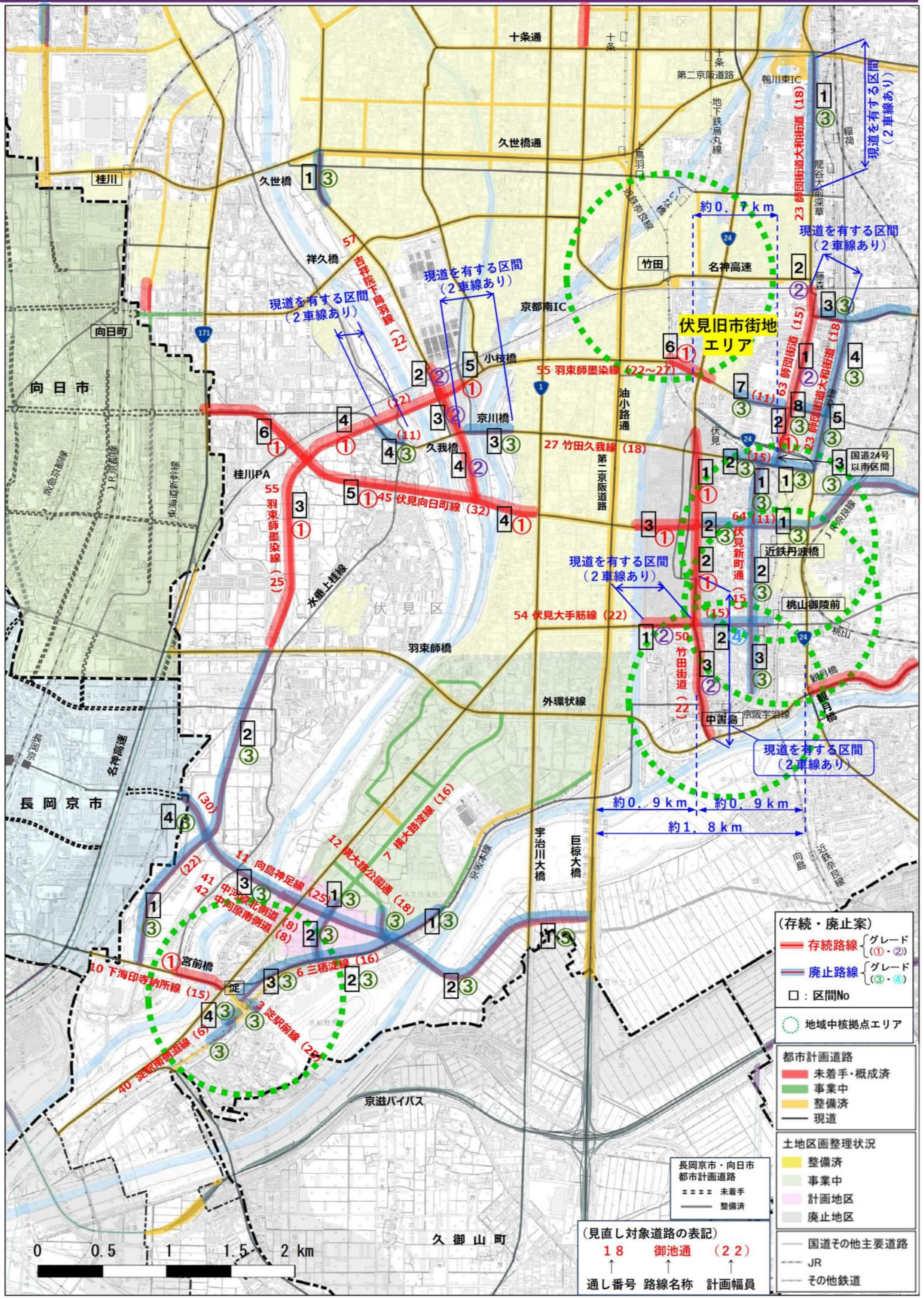
・５７ 吉祥院下鳥羽線 区間1、２７ 竹田久我線 区間3, 4、４０ 淀駅南側道線、３ 淀駅前線

既に２車線の現道を有している、又は、必要な幅員が確保できており、整備優先度が低い路線であることから廃止

・６ 三栖淀線 全区間

概ね現道を有しており、既に良好な住環境が形成されていることから廃止

# 見直し素案【３－２ 伏見方面エリア（伏見旧市街地）】




## 【３－２ 伏見方面エリア（伏見旧市街地）】

### １　エリア特性と課題

・伏見旧市街地では、城下町として碁盤の目状の市街地が形成されているとともに、京阪電鉄や近鉄等の公共交通が充実しており、徒歩で移動可能なまちが形成されている。

・既存の南北方向の幹線道路が国道２４号のみであり、伏見旧市街地への通過交通の流入を助長している。

（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

#### ⑴ グレード①・②（存続候補）

・５０ 竹田街道 全区間、６３ 師団街道 区間1, 2、２３ 師団街道大和街道 区間2

国道２４号を補完する南北方向の骨格を形成し、伏見旧市街地への通過交通の流入を抑制するため存続【視点２】

・４５ 伏見向日町線 区間3、５４ 伏見大手筋線 区間1

竹田街道に接続する東西方向の骨格を形成し、伏見旧市街地への通過交通の流入を抑制するため存続【視点２】

・５５ 羽束師墨染線 区間6

東西方向の骨格を形成し、ミッシングリンクを解消するため存続【視点２・３】

#### ⑵ グレード③・④（廃止候補）

・６４ 伏見新町通 全区間、２７ 竹田久我線 区間1, 2、４５ 伏見向日町線 区間1, 2、６３ 師団街道 区間3

碁盤の目状の生活道路が張り巡らされている旧市街地において、道路整備により通過交通を呼び込むことから廃止

・５４ 伏見大手筋線 区間2

大手筋商店街を拡幅する計画であり、既存の商店街の賑わいが失われることから廃止

・２３ 師団街道大和街道 区間3, 4, 5

平行する師団街道を存続とすることや、本町通を拡幅する計画であり既存の街並みが失われることから廃止

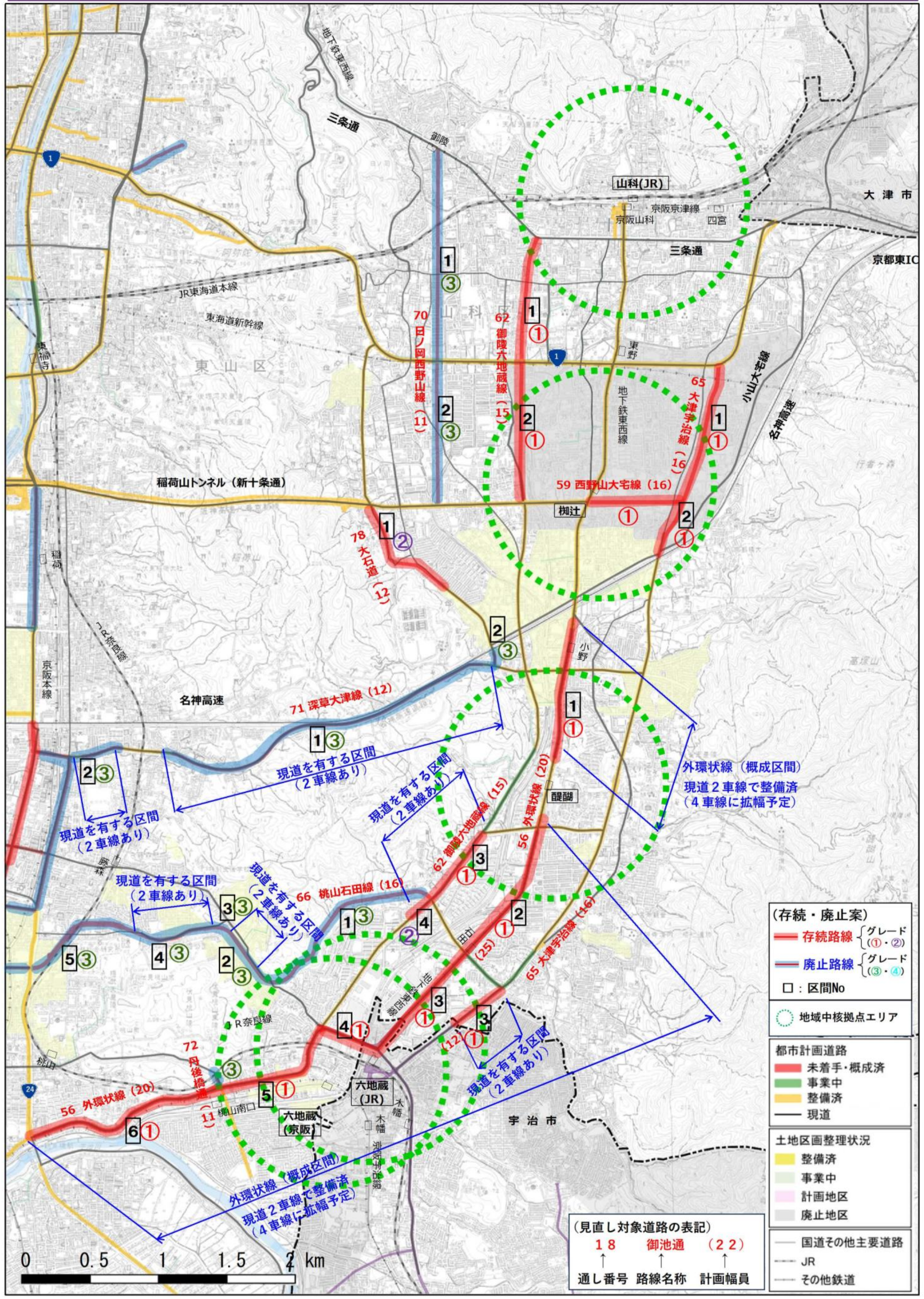
・２３ 師団街道大和街道 区間1

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

・５５ 羽束師墨染線 区間7, 8

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

# 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椥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ＩＣ周辺において、都市計画道路が未整備でありＩＣ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

⑴ グレード①・②（存続候補）

・５６ 外環状線 全区間、６２ 御陵六地蔵線 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

椥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ＩＣ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】

⑵ 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、並行する御陵六地蔵線を存続とすることから廃止

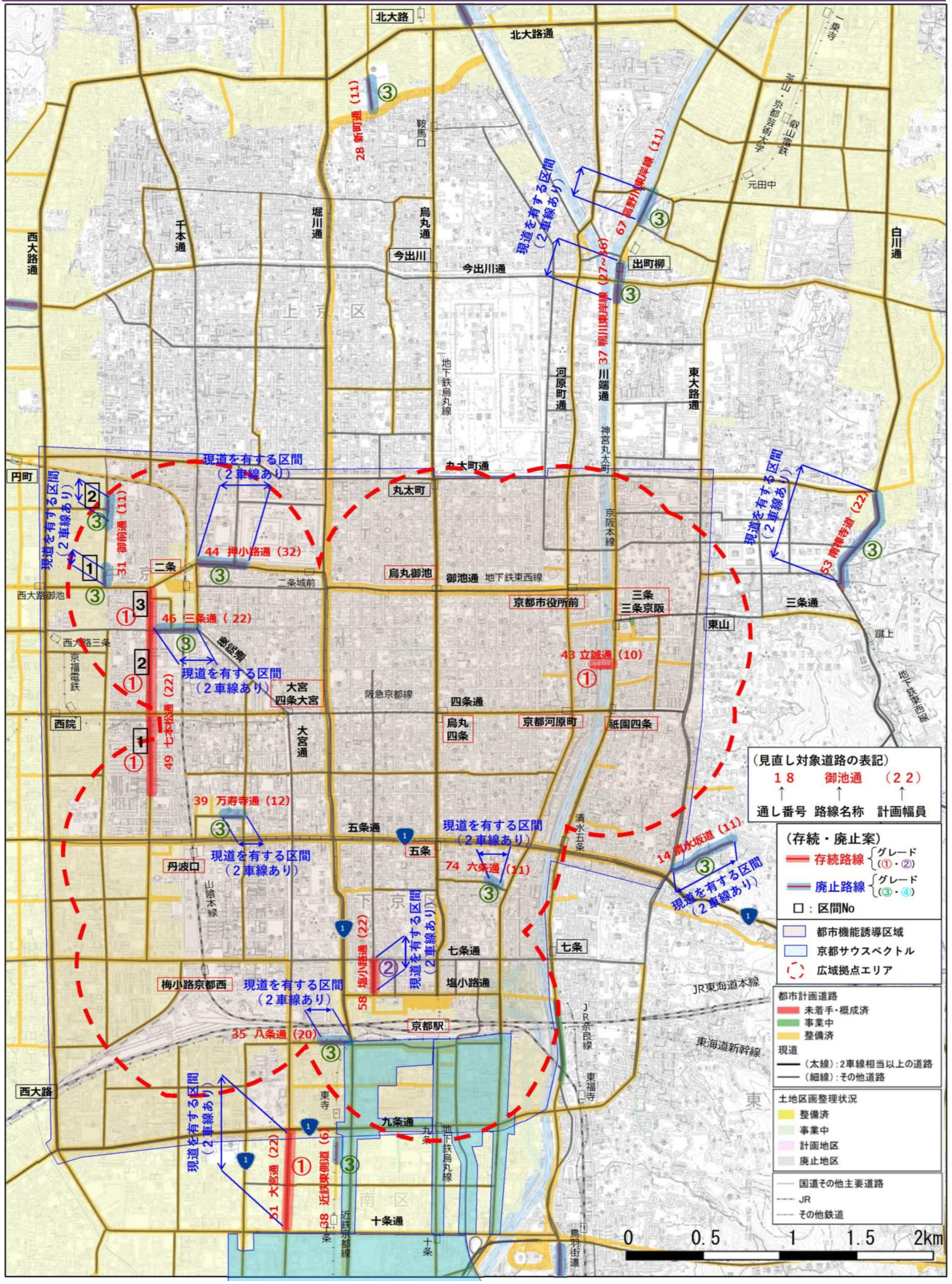
・６６ 桃山石田線 全区間

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

# 見直し素案【５ 中心部エリア】




## 【５ 中心部エリア】

### １　エリア特性と課題

・土地区画整理事業や疎開跡地整備などにより、周辺部と比べて道路整備が進んでいる。

・立地適正化計画における都市機能誘導区域や都市活力を牽引する広域拠点エリアにおいて、道路が整備されていないことにより、土地利用の高度化が図られていない箇所がある。

> （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

#### ⑴ グレード①・②（存続候補）

・４９ 七本松通 全区間、５８ 塩小路通、５１ 大宮通

広域拠点エリアや「京都サウスベクトル」内に位置する等、更なる土地利用の高度化を図るため存続【視点１・２】

・４３ 立誠通（鴨川歩道橋）

都心部におけるウォーカブルなまちづくりに貢献する路線であるため存続

#### ⑵ グレード③・④（廃止候補）

・１４ 清水坂道

混雑緩和に一定の効果が期待できるものの、沿道の門前町への影響が大きい等、整備実現には相当の困難があり、見直しに当たっての３つの視点への貢献度も鑑み、廃止

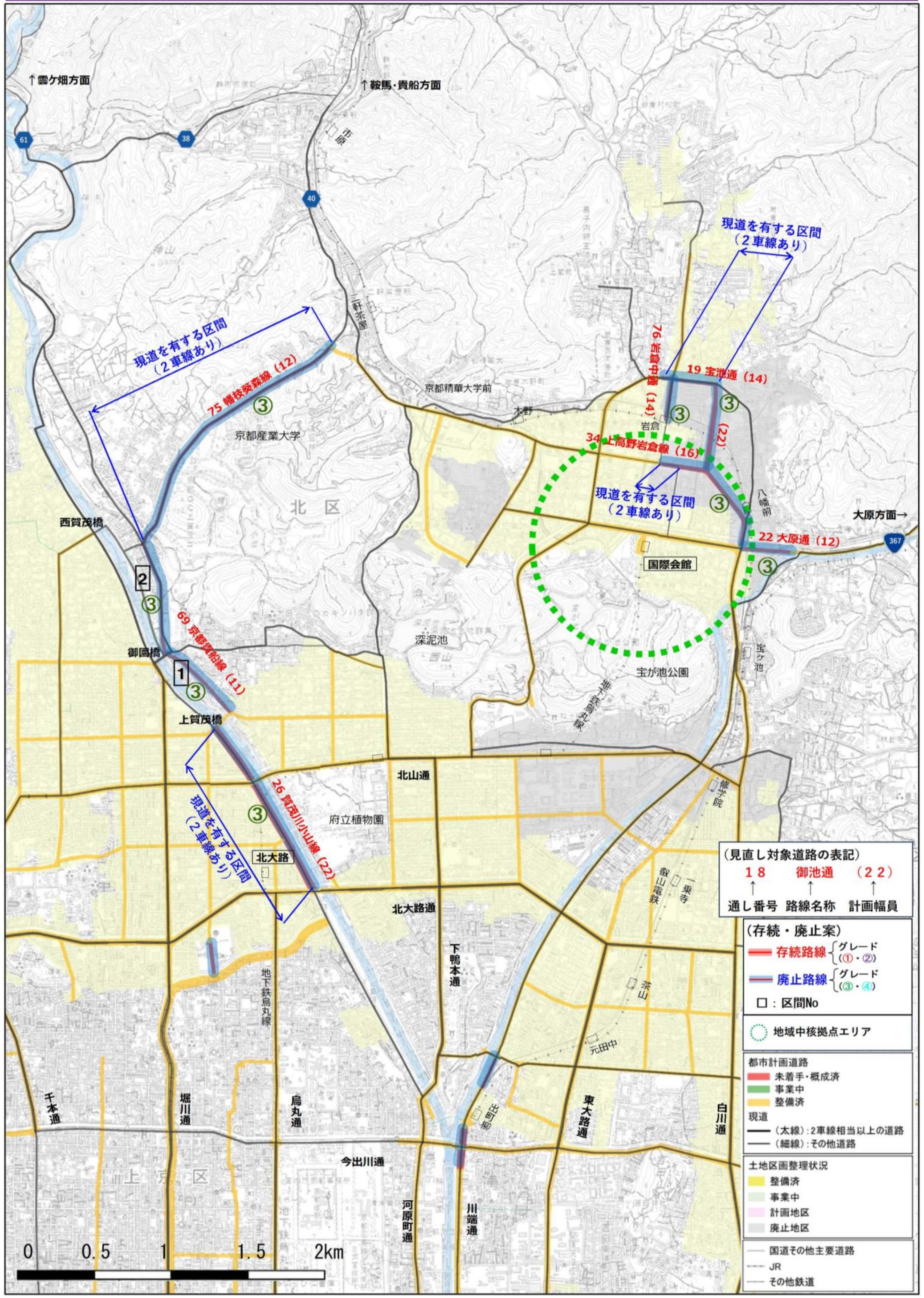
・５３ 南禅寺道

白川の暗渠化が必要となることや、道路を整備することに伴い更なる自動車交通を呼び込む懸念があることから廃止

・２８ 新町通、６７ 高野川東岸線、３７ 鴨川東岸線、３１ 御前通 全区間、３５ 八条通、４４ 押小路通、４６ 三条通、３９ 万寿寺通、７４ 六条通、３８ 近鉄東側道

既に２車線以上の現道を有している、又は、必要な幅員が確保できており、整備優先度が低い路線であることから廃止

# 見直し素案【６ 北部エリア】




**【６ 北部エリア】**

**１　エリア特性と課題**

・概ね土地区画整理事業による計画的な市街地が形成されており、他のエリアと比べて道路整備が進んでいる。

・エリア北部において、未整備の都市計画道路が残されているものの、概ね土地区画整理事業により計画的に市街地が形成されており、現在、低層住居を中心とした良好な住環境が形成されている。

**２　主な対応方針**

**⑴ グレード③・④（廃止候補）**

**・２６ 賀茂川小山線、７５ 幡枝葵森線**

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

**・１９宝池通、７６岩倉中通、３４上高野岩倉線、２２大原通、６９京都貴船線全区間**

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