

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）

本市では、今日の本市の発展の礎となる都市計画道路の整備を着実に進めてまいりましたが、財政上の制約や急速な都市化の進展に伴う合意形成の困難などから、計画決定後100年近く経っても未整備の路線がある状況です。

都市計画道路の整備予定地では、整備に備えて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、平成13年度、平成23年度に引き続き、本市で3回目となる全市見直しに向け、昨年9月に学識者による都市計画道路網見直し研究会を設置し、これまでに5回の研究会を開催し検討を進めてきました。

この度、存続又は廃止候補を示した「見直し素案」を取りまとめましたので、御報告します。

1 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

2 見直しの進め方

今回の見直しでは、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を6つに分けたうえで、エリアごとに課題を抽出しています。

次に、これら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関与できるかといった視点から、エリアごとで検討を進めることにより、整備優先度を設定しています。

そのうえで、今後の人口減少や財源の制約の中で、本市の持続的な発展に資する道路整備を効果的に進めるため、新たに時間軸の概念を取り入れ、今後の想定される財政状況を踏まえて、対象路線の存続又は廃止の判断を行うこととしています。

3 整備優先度（グレード）

(1) 整備優先度（グレード）の設定に当たっての視点及び評価項目（別紙1）

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、整備優先度の評価に当たっては、これらの課題の解決に資する3つの視点を踏まえ、評価項目を設定しています。

○課題1 土地利用の高度化が図られていない

本市では、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（立地適正化計画における地域中核拠点）や都市機能誘導区域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 都市計画道路の整備による土地利用の高度化への貢献

○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 都市計画道路の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

本市では、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。

※狭隘な盆地地形において、外環状線が都市間交通と地域間交通を担う唯一の道路となっている。

⇒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の解消への貢献

(2) 整備優先度（グレード）の設定及び評価結果（別紙2）

対象路線を幹線道路と交差する区間ごとに分けたうえで、3つの視点を踏まえ、課題の解決に資する効果の高い順に以下の4段階の整備優先度（グレード）を設定し、評価を行っています。

- グレード①：対象地域における課題の解決に資する効果が高く、整備の優先度が高い区間（12点以上／25点満点）

グレード②：対象地域における課題の解決に資する効果は高いものの、整備の優先度がグレード①より低い区間（9～11点／25点満点）

グレード③：対象地域における課題の解決に資する効果はあるものの、整備の優先度がグレード②より低い区間（8点以下／25点満点）

グレード④：対象地域における課題の解決に資する効果や整備の優先度がグレード③と同等以下であり、道路整備によるまちづくりへのマイナス効果が懸念される区間（8点以下／25点満点）

4 時間軸と財政状況を踏まえた検討結果について

(1) グレードごとの概算事業費と整備年数の累計

グレードの高い区間から順次整備を進めた場合に必要となる概算事業費の累計と、都市計画道路の整備に投入できる年間事業費を想定の上、整備完了までの年数の累計を下表「概算事業費と整備年数の累計」のとおり算出しています。

なお、投入できる年間事業費については、①近年の都市計画道路に関する概ねの本市事業費※である20億円、②近年の概ねの本市事業費の1.5倍である30億円の2パターンとしています。

※ 近年の都市計画道路に関する概ねの本市事業費 20億円

- ・令和6年度予算：21億7千万円（R6当初＋R5補正）
- ・令和7年度予算：20億3千万円（R7当初＋R6補正）
- ・集中改革期間（R3～R5）前の10年間（H23～R2）における年間決算の平均も概ね20億円

グレード④までを対象とした未整備路線の概算事業費は、総額約6,400億円となり、これに年間事業費を20億円投入した場合は、整備完了までに300年以上、年間事業費を30億円投入した場合でも、200年以上を要することが想定されます。

今回の見直しでは、時間軸の概念を取り入れることとしていることから、整備完了までに要する期間は概ね100年程度が妥当とし、グレード①及び②を「存続」、グレード③及び④を「廃止」する方針とします。

概算事業費と整備年数の累計

	未整備延長 (km)		整備に要する 概算事業費 (億円) [累計]	整備完了までの年数 (年) [累計]	
	グレード別	[累計]		20億/年 の場合	30億/年 の場合
グレード①	28.3	28.3	2,380	119	79
グレード②	7.5	35.8	2,990	149	100
グレード③	53.0	88.8	5,890	294	196
グレード④	7.0	95.8	6,420	321	214

(2) 見直し素案

別紙3、別紙4参照

5 今後の予定

令和7年10月下旬～11月下旬

パブリックコメントの実施

12月 まちづくり委員会報告（パブリックコメントの結果）

（以降、都市計画審議会への付議に向けて）

12月 都市計画変更原案の作成

令和8年 1月 ～ 都市計画変更原案に係る説明会の実施

2月 都市計画変更案の縦覧

3月 都市計画審議会への付議

4月 都市計画変更の告示

※ 隣接市と接続する路線（外環状線・御陵山崎線・向日町停車場塚原線・向島神足線等）については、隣接市との協議が必要となるため、上記のスケジュールと異なる場合があります。