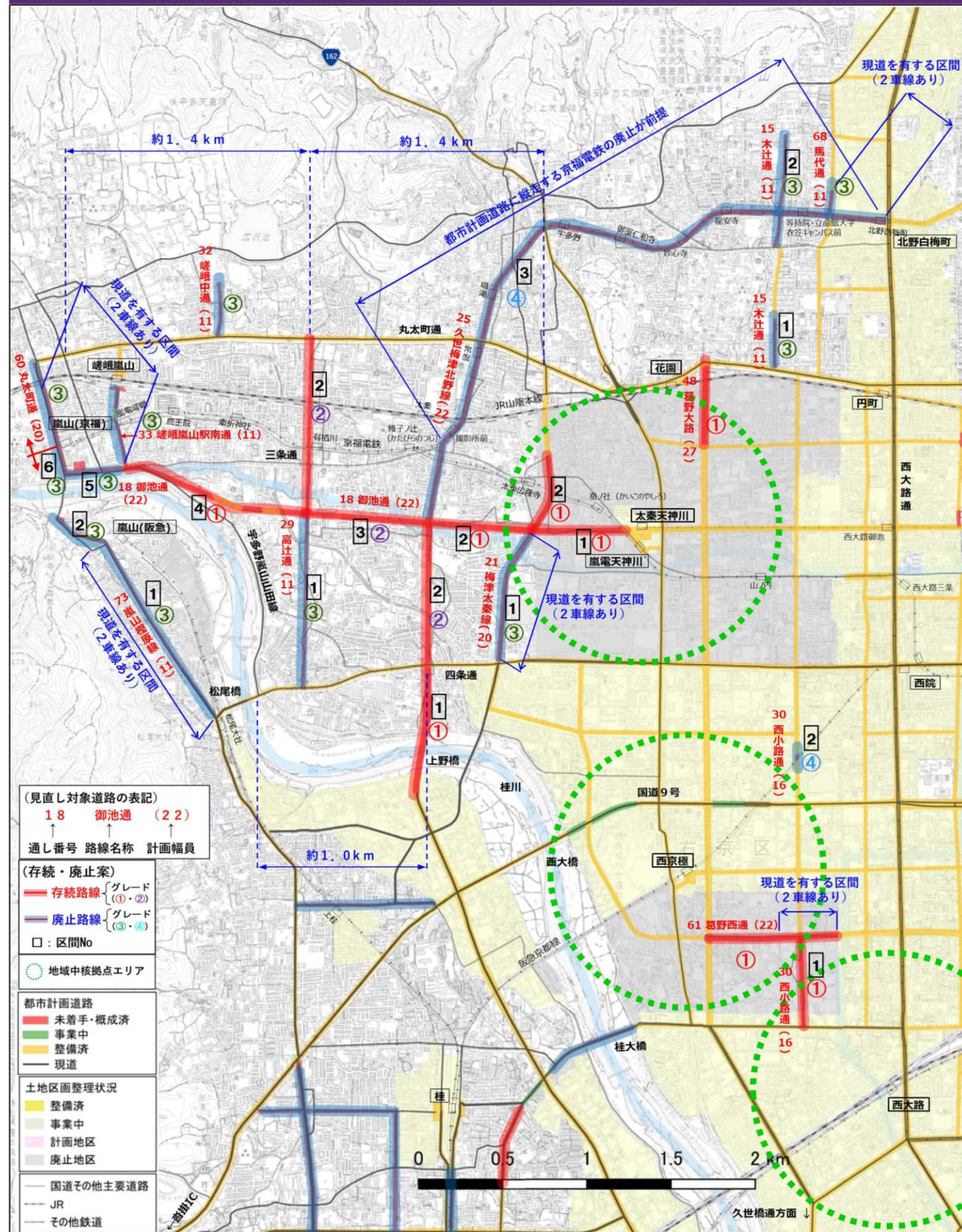


見直し素案【 1 右京区西部方面エリア】



【 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

(1) 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】

(2) 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 嵐山桎原線 区間②
嵐山界限については、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 嵐山桎原線 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 2 5 年に開通し、現在、令和 1 0 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）

・ 1 3 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】

・ 3 6 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】

・ 4 5 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、4 5 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

・ 7 7 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

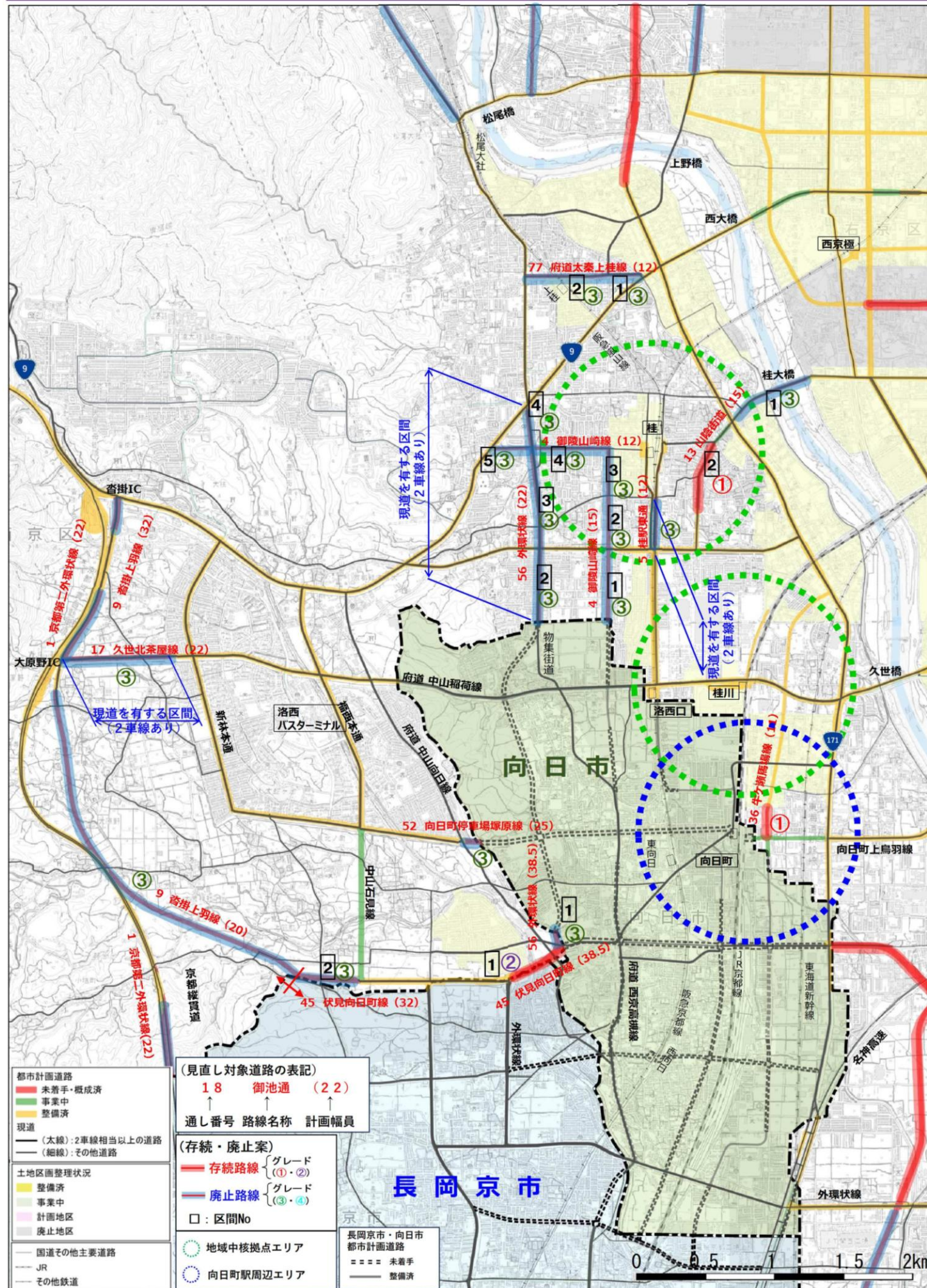
低層住居地域に計画された道路であり、既に良好な住環境が形成されていることから廃止（今後、隣接する向日市と要調整）

・ 1 7 久世北茶屋線、5 桂駅東通、1 3 山陰街道 区間①、5 6 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）

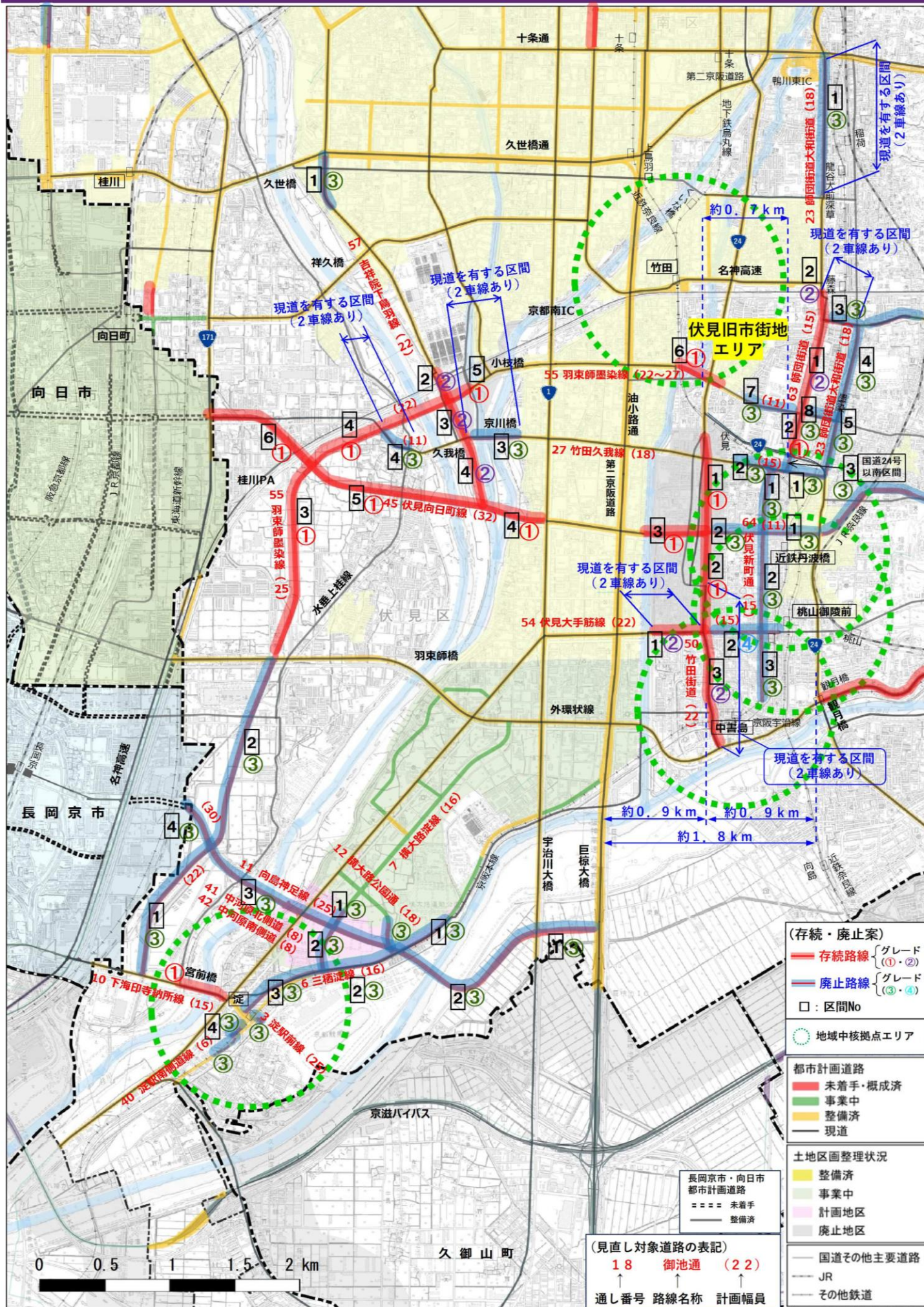
・ 5 2 向日町停車場塚原線

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）



[illegible]

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、城下町として基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

(1) 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】

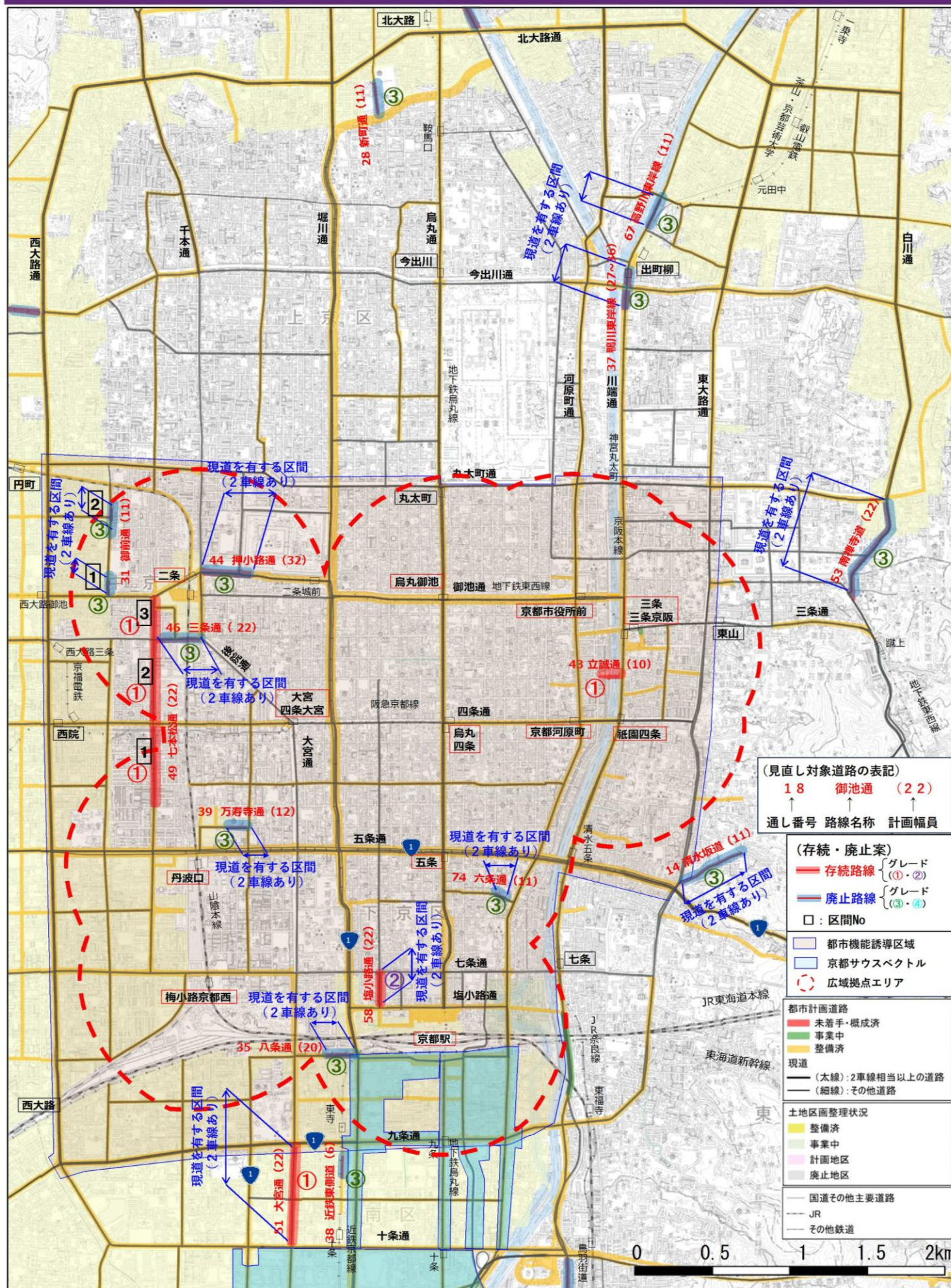
(2) グレード③・④（廃止候補）

- ・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
基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

0 0.5 1 1.5 2 km

通し番号	路線名称	計画幅員
18	御池通	2.2
22		
25		

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

(1) 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

(2) 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

↑雲ヶ畑方面

↑鞍馬・貴船方面

現道を有する区間 (2車線あり)

75 鴨枝森線 (12)

京都産業大学

北区

西賀茂橋

御園橋

1

3

69 京都賀茂線 (11)

上賀茂橋

現道を有する区間 (2車線あり)

26 賀茂川山線 (22)

北大路

府立植物園

北山通

北大路通

下鴨本通

千本通

堀川通

烏丸通

今出川通

河原町通

川端通

宝が池公園

国際会館

34 上高野岩倉線 (16)

76 岩倉中線 (14)

19 宝池通 (14)

22 大原通 (12)

大原方面→

宝池

八幡前

修学院

一乗寺

龍山電鉄

元田中

白川通

東大路通

地下鉄烏丸線

深泥池

西山

京都精華大学前

木野

一軒茶屋

山

雲ヶ畑

鞍馬

貴船

0 0.5 1 1.5 2km

(見直し対象道路の表記)

18 御池通 (22)

通し番号 路線名称 計画幅員

(存続・廃止案)

存続路線 { グレード (1・2) }

廃止路線 { グレード (3・4) }

□ : 区間No

地域中核拠点エリア

都市計画道路

未着手・概成済

事業中

整備済

現道

(太線): 2車線相当以上の道路

(細線): その他道路

土地区画整理状況

整備済

事業中

計画地区

廃止地区

— 国道その他主要道路

— JR

— その他鉄道

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

(1) 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