

京都府域  
新広域道路交通ビジョン

令和3年3月

## 目 次

|                          |    |
|--------------------------|----|
| はじめに                     | 1  |
| 第1 地域の将来像                | 2  |
| 1 地域の現状と見通し              | 2  |
| (1) 地勢・成り立ち              | 2  |
| (2) 人口減少・少子高齢化の本格化       | 3  |
| (3) 産業基盤の進展              | 4  |
| (4) 交流人口の拡大              | 4  |
| (5) 自然災害に対する脆弱性          | 5  |
| (6) 道路施設の老朽化             | 5  |
| 2 目指すべき将来像               | 6  |
| 第2 広域的な道路交通の課題           | 7  |
| 1 京都府全域における課題            | 7  |
| (1) 交通ネットワーク             | 7  |
| (2) 物流                   | 7  |
| (3) 人流（観光）               | 7  |
| (4) 防災                   | 7  |
| (5) 情報通信技術の進歩            | 8  |
| 2 京都市及び周辺地域における課題        | 8  |
| 第3 広域的な道路交通の基本方針         | 9  |
| 1 広域道路ネットワーク             | 9  |
| (1) 物流                   | 9  |
| (2) 人流（観光）               | 10 |
| (3) 防災                   | 11 |
| (4) 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク | 12 |
| 2 交通・防災拠点                | 14 |
| (1) 交通拠点におけるモダルコネク機能の強化  | 14 |
| (2) 「道の駅」の「地域の拠点」化       | 14 |
| 3 ICT交通マネジメント            | 14 |

## はじめに

平成 30 年 3 月 30 日に成立、同月 31 日に公布、同年 9 月 30 日に施行された「道路法等の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

重要物流道路及び代替・補完路の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討する必要があります。

一方、京都府では、府政運営の指針となる「京都府総合計画（京都夢実現プラン）」を令和元年 10 月に策定しました。この計画では、急速な日本国内や世界の変化に対応しつつ、長い歴史の中で築かれた京都ならではのポテンシャルを生かし、概ね 20 年後を展望し、実現したい将来像を提示しています。この将来像の実現に向け、平成 30 年 11 月 15 日に設立した京都府将来道路ネットワーク検討委員会での議論を参考に、中長期的な道路施策の方向性及び目指すべき広域的な道路ネットワークのあり方を示す「京都のみち 2040」を令和元年 12 月に策定しました。

これを受けて、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「京都府域新広域道路交通ビジョン」を「京都のみち 2040」を基に策定します。

本ビジョンの対象範囲は京都市域を含む、京都府全域とします。なお、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直しを行います。

## 第1 地域の将来像

### 1 地域の現状と見通し

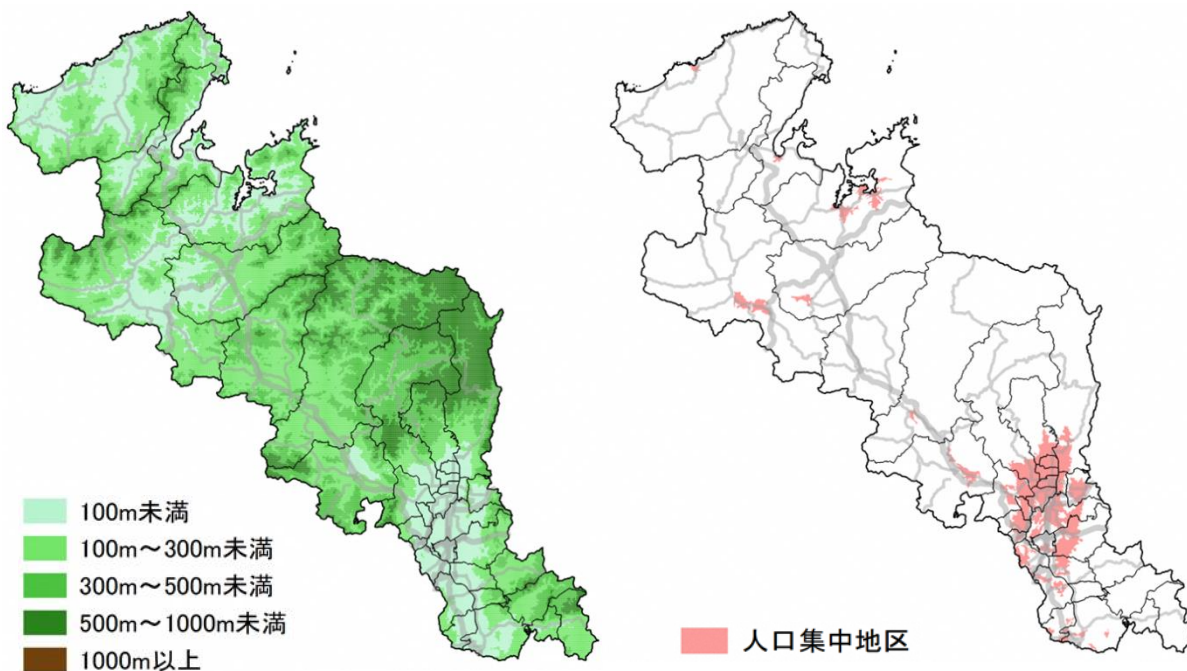
#### (1) 地勢・成り立ち

京都府は、日本列島のほぼ中央に位置し、南北に細長い形状をしています。

日本海に面する府北部地域の海岸線は変化に富むリアス式海岸で、豊富な景勝地や天然の良港に恵まれています。大部分が中山間地域である府中部地域は、府内を流れる2つの水系の一级河川が流れており（丹波山地を境に大阪湾に注ぐ淀川水系、日本海に注ぐ由良川水系）、その流域には亀岡盆地、福知山盆地をはじめとする小盆地が点在しています。府南部地域では、浸水想定区域内に大都市や市街地が発達しており、桂川・宇治川・木津川の三川合流地点を要に、山城盆地が扇状に広がっています。また、京都府には23本もの天井川があり、これは全国2位の数です。

また、京都府には平安京以来1,200年を超える長い歴史と伝統があり、これらを活かして、世界水準の大学・研究機関、企業の集積や豊かな自然環境等、魅力的な資源・資産が多数存在しています。都市としての長い歴史を持つ中、豊かな文化が育まれるとともに、古くから交通の結節点・要衝としての特性を有してきた。関西圏の中央部に位置し、東京圏が被災した場合にも、首都機能のバックアップを果たしうる条件を備えています。

[京都府の地形と人口集中地区]

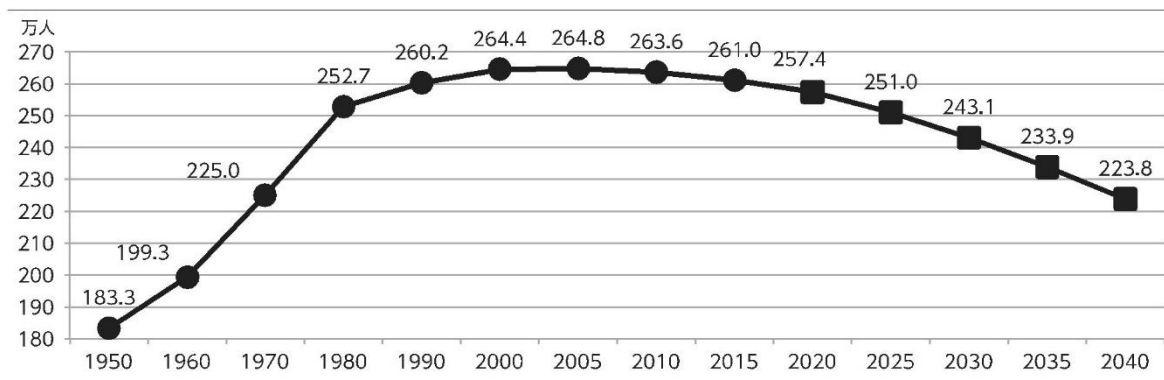


## (2)人口減少・少子高齢化の本格化

全国的に人口減少・少子高齢化が問題となっていますが、京都府においても、平成17(2005)年以降、総人口が減少傾向にあり、平成27(2015)年には、総人口に占める75歳以上の人口割合が13%となり高齢化が進行しています。

また、この状況は地域によっても異なり、北部の丹後地域、中丹地域、南丹地域では、人口減少、高齢化の進行が顕著である一方、南部の京都市域、山城地域では、人口減少、高齢化の進行が比較的緩やかとなっています。

### [京都府の人口推移・将来推計]



(出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口 平成30(2018)年推計  
昭和25(1950)年～平成27(2015)年は国勢調査による実績値)

### [京都府の高齢化の状況]

#### [京都府の高齢化の状況]

(単位：万人)

|                   | 2015            | 将来推計            |                 |                 |                 |                 | 2015年比較 |          |
|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------|----------|
|                   |                 | 2020            | 2025            | 2030            | 2035            | 2040            |         |          |
| 京都府の人口            | 261.0           | 257.4           | 251.0           | 243.1           | 233.9           | 223.8           | ▲37.2   | (▲14.3%) |
| うち75歳以上<br>(人口割合) | 33.7<br>(12.9%) | 40.0<br>(15.5%) | 47.6<br>(19.0%) | 48.8<br>(20.1%) | 47.0<br>(20.1%) | 46.0<br>(20.6%) | 12.3    | (36.3%)  |

(出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口 平成30(2018)年推計)

### [京都府の地域別の将来人口推計及び高齢化の状況]

(単位：万人)

|                   | 2015            | 将来推計            |                 |                 |                 |                 | 2015年比較 |          |
|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------|----------|
|                   |                 | 2020            | 2025            | 2030            | 2035            | 2040            |         |          |
| 京都市域 人口           | 147.5           | 147.2           | 145.2           | 142.3           | 138.7           | 134.3           | ▲13.2   | (▲8.9%)  |
| うち75歳以上<br>(人口割合) | 18.7<br>(12.7%) | 22.3<br>(15.2%) | 26.6<br>(18.3%) | 27.1<br>(19.1%) | 26.4<br>(19.0%) | 26.4<br>(19.7%) | 7.7     | (41.1%)  |
| 山城地域 人口           | 70.4            | 69.4            | 67.4            | 64.8            | 61.7            | 58.5            | ▲11.8   | (▲16.8%) |
| うち75歳以上<br>(人口割合) | 7.9<br>(11.3%)  | 10.1<br>(14.6%) | 12.6<br>(18.7%) | 13.1<br>(20.2%) | 12.3<br>(20.0%) | 11.8<br>(20.2%) | 3.9     | (48.5%)  |
| 南丹地域 人口           | 13.7            | 13.0            | 12.3            | 11.5            | 10.6            | 9.8             | ▲4.0    | (▲28.8%) |
| うち75歳以上<br>(人口割合) | 2.0<br>(14.2%)  | 2.2<br>(16.9%)  | 2.6<br>(21.1%)  | 2.7<br>(23.9%)  | 2.7<br>(25.1%)  | 2.5<br>(26.0%)  | 0.6     | (29.8%)  |
| 中丹地域 人口           | 19.7            | 18.8            | 17.9            | 17.0            | 16.0            | 15.0            | ▲4.6    | (▲23.6%) |
| うち75歳以上<br>(人口割合) | 3.2<br>(16.1%)  | 3.3<br>(17.7%)  | 3.7<br>(20.7%)  | 3.7<br>(21.7%)  | 3.5<br>(22.0%)  | 3.3<br>(22.0%)  | 0.1     | (4.1%)   |
| 丹後地域 人口           | 9.7             | 9.0             | 8.3             | 7.5             | 6.8             | 6.1             | ▲3.6    | (▲37.0%) |
| うち75歳以上<br>(人口割合) | 1.9<br>(19.9%)  | 2.0<br>(22.2%)  | 2.2<br>(26.1%)  | 2.1<br>(28.3%)  | 2.0<br>(29.8%)  | 1.9<br>(31.5%)  | ▲0.0    | (▲0.2%)  |

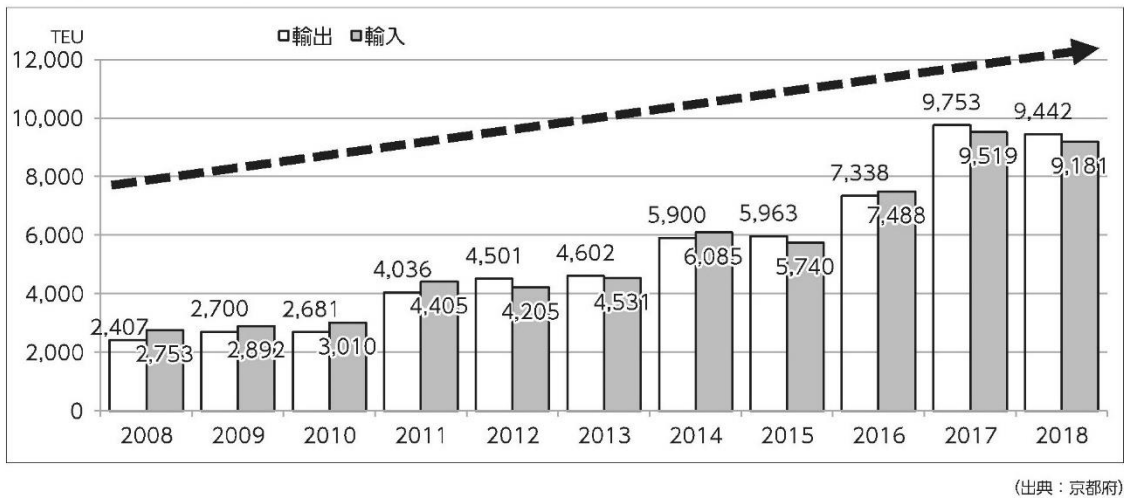
(出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口 平成30(2018)年推計)

### (3) 産業基盤の進展

京都府北部の京都舞鶴港では、コンテナ取扱量、クルーズ船の寄港数が増加するなど、日本海側の物流・観光の拠点として存在感が高まっています。

また、京都府・大阪府・奈良県の区域にまたがる関西文化学術研究都市では、研究機関やものづくり企業、データセンター等の立地数が増加しており、今後も北陸新幹線等の効果で増加が見込まれているほか、城陽市東部丘陵地では、新名神高速道路の整備にあわせ、西日本最大級のアウトレットモールや物流拠点など新たな土地利用に向けた開発が計画されています。

[京都舞鶴港のコンテナ数の推移]

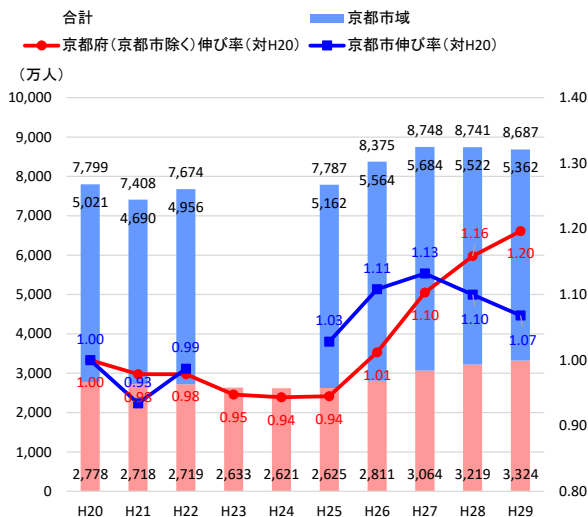


### (4) 交流人口の拡大

京都府全体の観光入込客数は増加傾向にありますが、観光入込客数は、京都市内に集中しており、その他地域と大きな差異があります。

また、インバウンドも同様の傾向にありますが、海の玄関口である京都舞鶴港が整備されたことに加え、京都縦貫自動車道の全線開通により京都市内からのアクセス性が向上している丹後地域では、増加傾向にあります。

[京都府観光入込客数の推移]



出典：京都府観光入込客調査報告書  
 ※京都市においては、平成23年、平成24年は非公表のため、集計には含めていない

### (5) 自然災害に対する脆弱性

京都府が管理する道路には、異常気象時等に通行止め措置をすることとしている区間が多数存在しており、山城東部地域や伊根町など、孤立集落が発生する箇所が山間部を中心に存在しています。

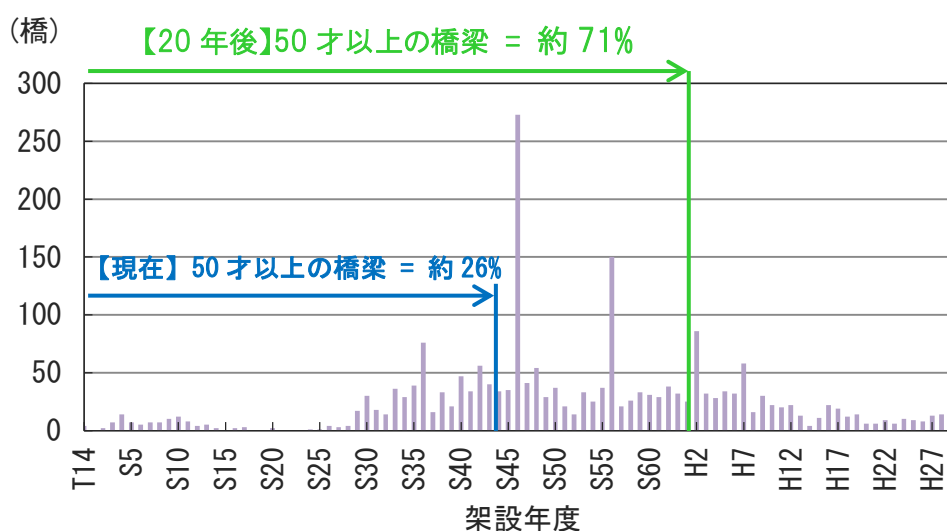
このような状況の中、集中豪雨の発生頻度が増加しており、平成30年7月豪雨では、伊根町の孤立、亀岡・京都間の不通、由良川の増水（内水浸水）による北部地域の交通麻痺が発生しました。また、東日本大震災や大阪府北部地震が発生するなど、大地震が各地で大きな被害をもたらしており、今後も南海トラフ地震が今後30年以内に発生する確率が70～80%と公表されるなど、大規模地震の発生が予測されています。

### (6) 道路施設の老朽化

京都府管理の橋梁は、建設後50年を経過する橋梁が約26%あります。20年後にはこれが70%以上となり、老朽化により修繕や更新が必要となる橋梁が増加します。

また、舗装や道路法面などについても計画的に点検、補修を実施していますが、日常パトロール等により発見された異常箇所の補修が追いついていない状況にあります。

[架設年度別の管理橋梁数]



## 2 目指すべき将来像

「京都府総合計画（京都府 令和元年10月）」では、概ね20年後の2040年に実現したい京都府社会の姿として「一人ひとりの夢や希望が全ての地域で実現できる京都府をめざして」を掲げた上で、4つの姿を提示しています。また、京都府の中長期的な道路施策の方向性及び目指すべき広域的な道路ネットワークの在り方を示す「京都のみち 2040（京都府 令和元年12月）」では、取り巻く状況も踏まえ、京都府総合計画で提示された“20年後に実現したい京都府社会の姿”をつくる道路施策の将来構想として、以下の4つの“20年後の道路の姿”を提示しており、実現に向けて社会基盤の整備を進めていきます。

| 【京都府総合計画】                  | 【京都のみち 2040】                     |
|----------------------------|----------------------------------|
| “20年後に実現したい京都府社会の姿”        | “20年後の道路の姿”                      |
| (1) 人とコミュニティを<br>大切に共生の京都府 | 1 日常生活を支え、すべての人に<br>やさしい道        |
| (2) 文化の力で新たな価値を<br>創造する京都府 | 2 豊かな文化・観光資源を活かし、<br>相互に魅力を高め合う道 |
| (3) 豊かな産業を守り<br>創造する京都府    | 3 効率的な移動を支え、<br>産業の発展を生み出す道      |
| (4) 環境にやさしく<br>安心・安全な京都府   | 4 災害に強く持続可能な社会を<br>つくる道          |



## 第2 広域的な道路交通の課題

### 1 京都府全域にかかる課題

#### (1) 交通ネットワーク

平成27年に京都縦貫自動車道が全線開通し、南北方向の高速道路ネットワークが強化され、太平洋側の新たな国土軸である新名神高速道路の整備が進められるなど、京都府内における高速道路等の整備が着々と進められています。

その一方で、日本海側の国土軸である山陰近畿自動車道は、京都府域の計画延長約43kmのうち、供用済みが約11kmにとどまるなど、未だミッシングリンクが存在しています。

また、高速道路等の既開通区間においても、暫定2車線区間が約50%を占めており、さらなる道路ネットワーク強化が必要となっています。

#### (2) 物流

電子商取引の発達等による物流需要の増大を背景に運送業における人手不足が深刻化する中、府南部地域にI・O・T等の先端技術を活用した物流の効率化・高度化に資する新たな物流拠点を集積し、京都舞鶴港を擁する北部地域においても物流関連企業を誘致するため、物流拠点や工業団地をつなぎ、産業の生産性向上を図るため、トラック隊列走行等の新技術を見据えた整備を進める必要があります。

社会的な課題となっているラストワンマイルの末端物流の効率化に向け、今後進められる自動運転、自動配送等の成果を府内に広げる必要があります。

京都市以南において、交通渋滞が発生しており、効率的な輸送・移動の円滑化を図る必要があります。

#### (3) 人流（観光）

平成30年の観光入込客数は約8,505万人と過去4番目、京都市域を除いた観光入込客数は約3,230万人と、全体に占める割合は約38%であり、府域の周遊に至っていない状況です。

宿泊の傾向を見ると、京都市域を訪れる観光客のうち、約30%が宿泊客であるのに対し、府域への観光客のうち、宿泊客は約6%となっており、大半は日帰り客が占めています。

関西の北の玄関口となる京都舞鶴港については、クルーズ船の寄港が近年急増しており、寄港回数は平成29年で39回と過去最高を記録しました。また、クルーズ船の大型化等に向けて、機能強化が進められています。

観光客の府全域への分散、周遊を促すため、観光拠点への移動時間の短縮や定時性を向上させる広域道路ネットワークの整備を進める必要があります。

#### (4) 防災

災害発生時において、交通遮断による医療機関の麻痺や孤立集落の発生・長期化を防止するため、人や物資等の緊急輸送や避難に係る広域道路網を確実に確保する必要があります。

## (5) 情報通信技術の進歩

近年、情報通信技術が大きく進歩し、渋滞対策や交通安全対策など道路事業においてビッグデータ（ETC2.0プローブデータ等）の活用が進められています。また、高齢化が進む中山間地域等における日常生活の足を確保するため、道の駅等を拠点として自動運転サービスの社会実験などが実施されています。

今後も、まちづくりにおけるスマートシティの実現や交通機関を組み合わせたシームレスな移動に向けたMaaSの拡大、物流分野における高度化など、まちづくりや交通分野におけるIoT等の先端技術の活用が加速するものと考えられます。

## 2 京都市及び周辺地域における課題

京都市は、南北方向の自動車交通需要に対して容量が小さく、需要過多となっています。とりわけ、JR東海道本線交差点周辺のボトルネック箇所など、主要渋滞箇所が連続する堀川通でその傾向が顕著となっています。

このため、現在、国が実施している調査の結果、及び交差点改良等の短期的な対策の効果を踏まえて、バイパス整備等の南北方向の更なる機能強化に取り組む必要があります。

また、東部（大津方面）及び西部（亀岡方面）の市域を跨ぐ道路は、市境周辺において交通渋滞が発生しているだけでなく、積雪や大雨等の異常気象時及び災害時には、一般道路と高速道路が同時通行止めとなり、隣接都市の社会活動等に大きな影響を及ぼしています。

広域的な観点から、交通集中の緩和や災害時におけるリダンダンシーの確保等のため、京都市と東部（大津方面）及び西部（亀岡方面）を結ぶ災害に強い道路については、整備の必要性が高いとされています。

### 第3 広域的な道路交通の基本方針

#### 1 広域道路ネットワーク

20年後の道路の姿を実現するためには、平常時、災害時を問わず、安定的で連結信頼性の高い人流・物流を確保する広域的な道路ネットワークを構築する必要があります。

物流、人流（観光）、防災の3つの視点から基本方針を示すとともに、それぞれに求められる広域道路ネットワーク及びそれらを統合した将来に必要な広域道路ネットワークを示します。

#### (1) 物流

新たな国土軸である新名神高速道路や京都舞鶴港、高速道路網、鉄道網を最大限に生かし、市街地、郊外、山間部それぞれに応じた有効な手法により、移動の円滑化・効率化を図り、産業の発展を生み出す道づくりを推進します。

#### 【物流に求められる広域道路ネットワーク】

全国高速道路網を行き交う広域物流の中でも最も大きな役割を担う、新たな国土軸である新名神高速道路を生かした、関西の「へそ」となる物流の広域的な中核拠点づくりや、京都舞鶴港を核とした物流拠点の形成を進めています。また、京都縦貫自動車道の全線開通等により、府内の各所で企業立地が進んでいます。

これらの拠点の力を最大限生かすため、府内、府外の拠点を繋ぎます。

#### [拠点]

- ・新名神高速道路に接する城陽東部丘陵地を中心とした中核物流拠点
- ・京都舞鶴港
- ・北部ものづくり拠点（長田野、三和、綾部の各工業団地を中心としたエリア）
- ・南丹地域に代表される工業団地など
- ・関西文化学術研究都市
- ・阪神港、関西国際空港
- ・大消費地（京都、大阪、神戸の都市圏） など

#### [ネットワークに求められる機能]

| 速達性 | 定時性 | 道路構造規格              | 災害に対する信頼性 | 複数経路確保の必要性      |
|-----|-----|---------------------|-----------|-----------------|
| ◎   | ◎   | ◎<br>(対象:国際海上コンテナ車) | ◎         | ◎<br>(全国ネットワーク) |

◎:特に求められる ○:求められる

## (2) 人流（観光）

京都では、丹後から山城までの各地域において、個性豊かな文化が築かれ、行祭事などが生活や地域の中に息づいています。こうした地域の文化・景観資源を活かした道路空間を形成し、地域の豊かな文化を継承し、また、これらの地域同士を相互に結び周遊しやすくすることにより、魅力を高めます。

### 【人流（観光）に求められる広域道路ネットワーク】

「もうひとつの京都」構想の深度化と相互連携を図るなど、「京都市+府域+近隣府県」において、相互に人が行き交う観光交流を促進させます。また、クルーズ船の寄港が増加している京都舞鶴港から、府域全体への周遊を促進させます。

#### [拠点]

- ・ もうひとつの京都の戦略拠点
- ・ 隣接府県の著名な観光拠点
- ・ 京都舞鶴港 など

#### [ネットワークに求められる機能]

| 速達性 | 定時性 | 道路構造規格         | 災害に対する信頼性 | 複数経路確保の必要性     |
|-----|-----|----------------|-----------|----------------|
| ○   | ◎   | ○<br>(対象:観光バス) | ○         | ○<br>(他交通手段含む) |

◎:特に求められる ○:求められる

### (3)防災

近年頻発する豪雨等による大規模自然災害や遠くない将来に発生が予想される南海トラフ地震等に備えるため、ハード・ソフト一体的な防災・減災対策を着実に推進する必要があります。

災害が発生しても、道路としての機能が致命的な影響を受けず維持され、最小の被害に留まり、迅速な復旧が可能となるよう、強く・しなやかに地域を守る道路整備を推進します。

#### 【防災に求められる広域道路ネットワーク】

災害発生時に人や物資等の緊急輸送を確実に実施するため、基幹となる道路ネットワークや海上輸送の拠点となる京都舞鶴港へのアクセスを確保します。

また、交通の寸断により医療機能が麻痺することを防ぐため、医療機関へのアクセスを確保します。

#### [拠点]

- ・ 広域防災拠点・備蓄基地
- ・ 京都舞鶴港
- ・ 都市（市役所・町村役場）
- ・ 災害時医療拠点
- ・ 自衛隊基地・駐屯地
- ・ 防災機能を有する道の駅 など

#### [ネットワークに求められる機能]

| 速達性 | 定時性 | 道路構造規格           | 災害に対する信頼性 | 複数経路確保の必要性 |
|-----|-----|------------------|-----------|------------|
| —   | —   | ○<br>(対象:復旧支援車両) | ◎         | ◎          |

◎:特に求められる ○:求められる

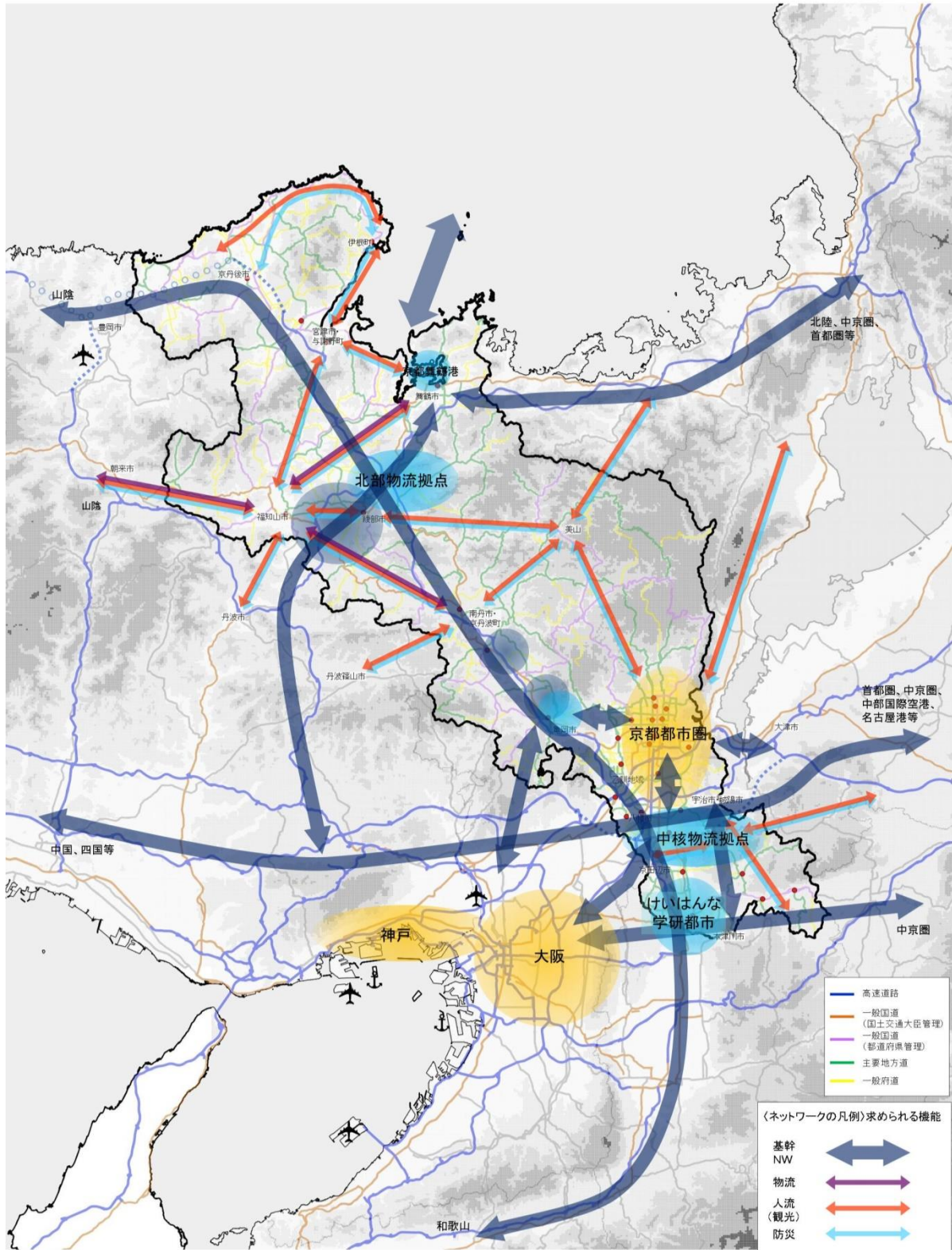
※災害発生時に求められる機能を示しており、日常での速達性、定時性は関連性が低いため、「—」としています。

#### (4) 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

##### ア 京都府全域

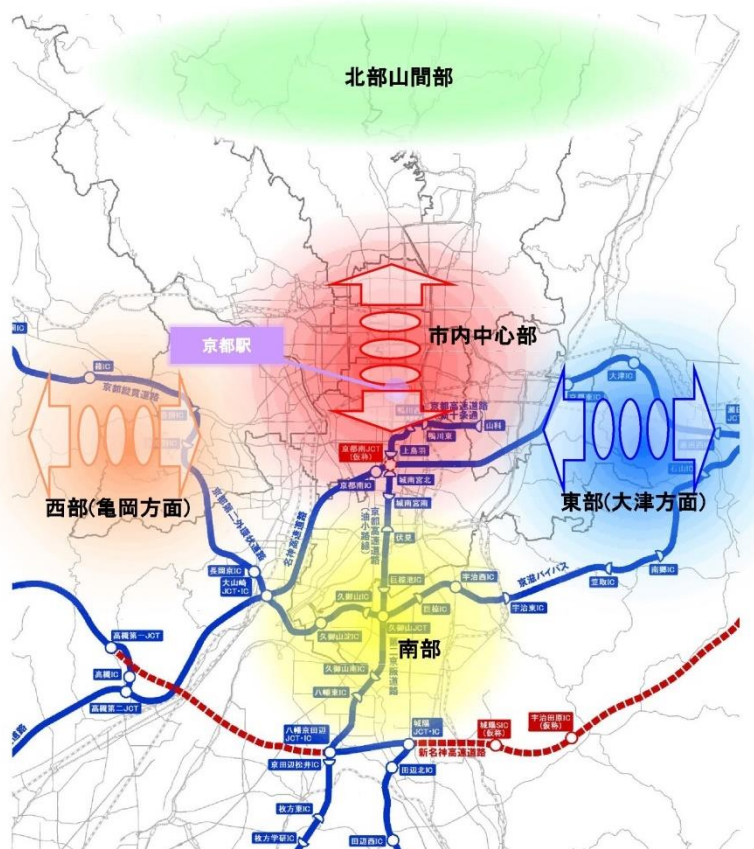
「物流」、「人流（観光）」、「防災」の3つの視点に基づき、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークの強化を進めます。

##### [京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク]



## イ 京都市及び周辺地域

京都市を取り巻く環境や交通特性を踏まえ、今ある道路をより一層効率的に利用すること、パークアンドライド及び公共交通機関の利用促進など、車中心の社会から人と公共交通優先の社会への転換を目指し、引き続き「歩くまち・京都」の取組を進めるほか、渋滞の緩和、災害時におけるリダンダンシーの確保、円滑な物流の確保及び周辺都市とのネットワーク強化のため、事業中の道路整備を着実に進めるとともに、必要な幹線道路の整備についても検討を進めます。



## 2 交通・防災拠点

### (1) 交通拠点におけるモーダルコネクト機能の強化

公共交通機関の利便性向上を図るため、地域の交通拠点となる交通結節点においてアクセス性の向上を図ります。また、来訪者にわかりやすく道案内するための整備を進めます。

### (2) 「道の駅」の「地域の拠点」化

人口減少、高齢化が進行し、地域活力が低下している地域では、地域の人が集い、コミュニティを活性化する場、あるいは特産品を扱う観光拠点として「道の駅」の拠点化を進めます。

また、中山間地域における持続可能な交通の確保や子育て機能の充実などの様々なニーズに対応した整備を進めます。

災害時においても、地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安心・安全な場を提供するため、必要な道の駅については、防災拠点化を支援します。

## 3 ICT交通マネジメント

AIやIoTを活用し、EVカーシェアの導入、MaaS、自動運転などの新たな交通システムやサービスの開発・普及動向を注視しつつ、府内全域に普及するため、道路に求められる環境整備を進めます。

また、京都市以南に集中している交通渋滞が著しい箇所や観光地周辺について、普及が進みつつあるETC2.0などのビッグデータを活用し、道路の効率的な利用を進めます。