

ミッシングリンクとなっている京都府域高速道路ネットワークの早期完成について

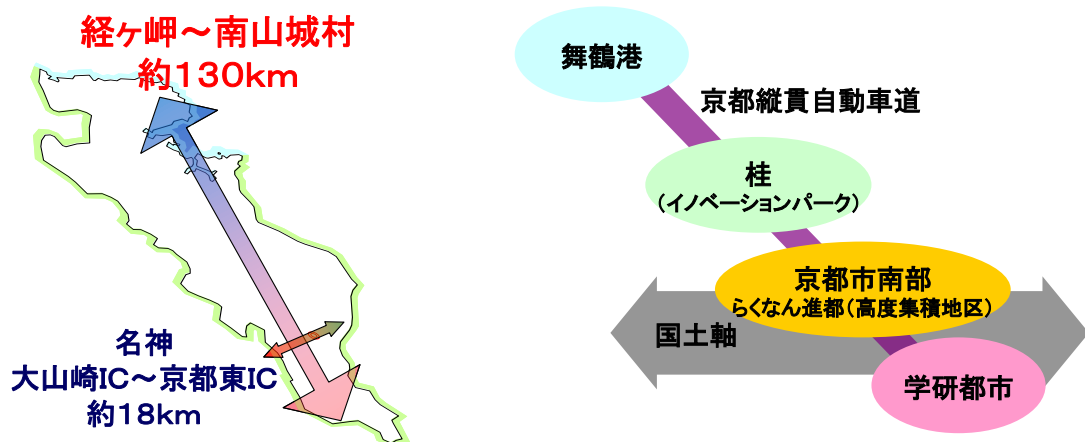
【関係省庁】国土交通省

京都府内の高速道路は、とぎれとぎれとなっており、乗ったり降ったり非効率な状況で、高速道路本来の機能が十分活かされず“もったいない”状態となっている。

<京都府からの提案>

繋がってこそ力を発揮する南北高速縦貫軸の整備

京都府北部地域の経済活性化、南北格差解消のため、関西文化学術研究都市、らくなん進都(高度集積地区)、桂イノベーションパーク、重要港湾京都舞鶴港などの物流・産業振興拠点を相互に結び、国土軸とも接続して、京都府の背骨となる南北高速縦貫軸の整備により、産業振興・研究活動の強化を図る。



1 京都縦貫自動車道の全線早期完成（京都府20年の悲願）

○ 京都第二外環状道路（平成24年度完成目標）

○ 丹波綾部道路（平成26年度完成目標）

目標どおり完成させるため、予算の大幅な増額が必要

2 高規格幹線道路網のミッシングリンクを繋ぐ

地域高規格道路鳥取豊岡宮津自動車道の国による整備

○ 野田川以北の国による速やかな整備促進

- ◇ 鳥取豊岡宮津自動車道は、京都縦貫自動車道と一体となった南北高速縦貫軸であるとともに、宮津～鳥取間の日本海沿岸国土軸を形成し広域的な機能を担う、高規格幹線道路に匹敵する性格を有した大変重要な道路
- ◇ 今後、一万四千 km の高規格道路ネットワークのあり方の検討においては高規格幹線道路網のミッシングリンクを繋ぐ地域高規格道路は、国により整備する路線に位置付け

※京都縦貫自動車道 平成元年 京都丹波道路及び京都第二外環状道路の基本計画が決定
平成 3 年 丹波綾部道路の基本計画が決定

我が国の成長力の強化を図る新名神高速道路の全線早期整備

○「大津～城陽間」及び「八幡～高槻間」の早期着工

- ◇ 名神高速道路は、第二京阪道路全線開通後も一層激しい渋滞が頻発。また、開通後 46 年を経過し老朽化が顕著であるが、抜本的な大規模改修には限界。
- ◇ 京滋バイパスは、道路線形が厳しいうえ、第二京阪道路全線開通により渋滞が激増
- ◇ 新たな国土軸として、高速道路網のボトルネックを解消し、我が国の成長力の強化を図る新名神高速道路の未着工区間の整備が必要

第 2 京阪道路開通前後の交通状況の比較

	開 通 前 H21. 3. 21(土)～4. 20(月)			開 通 後 H22. 3. 21(日)～4. 20(火)		
	全日平均交通量	最大渋滞長	最大渋滞時間	全日平均交通量	最大渋滞長	最大渋滞時間
名神高速道路 大山崎 JCT～瀬田東 JCT	88 千台/日	18km	6 時間	87 千台/日	28km	6 時間
京滋バイパス 久御山 JCT～瀬田東 JCT	37 千台/日	3km	3 時間	49 千台/日	12km	10 時間

○「城陽～八幡間」(平成 28 年度完成目標)

- ◇ 京都縦貫自動車道、第二京阪道路、京奈和自動車道を連絡し、京都府の南北高速縦貫軸を形成するとともに新たな国土軸を形成
- ◇ 城陽 IC における国道 24 号接続部の事業化