

京都府都市計画道路網見直し指針

平成 1 8 年 7 月

京 都 府

1 . 本指針の目的	1
2 . 都市計画道路の現状	2
2 - 1 都市計画決定の経緯	2
2 - 2 都市計画決定年代別の整備状況	3
2 - 3 道路区分別の整備状況	4
3 . 見直しの背景	5
3 - 1 社会情勢の変化	5
3 - 2 まちづくりの変化	5
3 - 3 公共投資の変化	5
3 - 4 地方分権等による変化	5
4 . 都市計画道路網見直しの基本方針	8
4 - 1 見直し検討対象路線	8
4 - 2 見直しの基本姿勢	8
4 - 3 見直しの視点	9
4 - 4 継続的な見直しの実施	9
5 . 都市計画道路網見直しの検討方法	10
5 - 1 見直し検討フロー	10
5 - 2 【STEP1】道路の整備状況や機能の把握	11
5 - 3 【STEP2】廃止検討路線の抽出	11
5 - 4 【STEP3】廃止候補路線の選定	13
6 . 本指針の運用について	14
6 - 1 見直し検討の主体	14
6 - 2 都市計画変更の実施	14

1 . 本指針の目的

現在、京都府では13の都市計画区域で400路線、約895km（京都市除く）の道路を都市計画に定めており、その内約61%、約547kmが未着手となっている。また、未着手となっている路線の約35%は高度経済成長期以前に決定しており、都市計画決定後30年以上経過している。

京都府の都市計画道路は、高度経済成長期以前は人口の増加や市街地の拡大等を前提として、その後は大規模プロジェクト等に関連して都市計画決定されている。しかし、近年では少子高齢化が進展し、人口や交通量の減少が予測されるなど社会情勢は大きく変化しており、まちづくりの方向性もその収束傾向を踏まえたものに変化している。

このような社会情勢の変化に柔軟に対応し、将来のまちづくりと整合した都市計画道路網の構築のためには速やかな都市計画道路の見直しが必要となっている。

本指針は、都市計画決定後、長期にわたって未着手となっている都市計画道路等について、その必要性や課題について現時点で評価し直すことで、計画の存置、廃止等の方向性を決定するための視点や検討方法を示すものである。

2. 都市計画道路の現状

2-1 都市計画決定の経緯

京都市の都市計画道路のうち、その大半は戦後に都市計画決定されている。
 高度経済成長期以前は市街地の形成・拡大に対応する路線が決定されており、安定成長期以降は関西文化学術研究都市等の大規模プロジェクトに係る路線が多く決定されている。

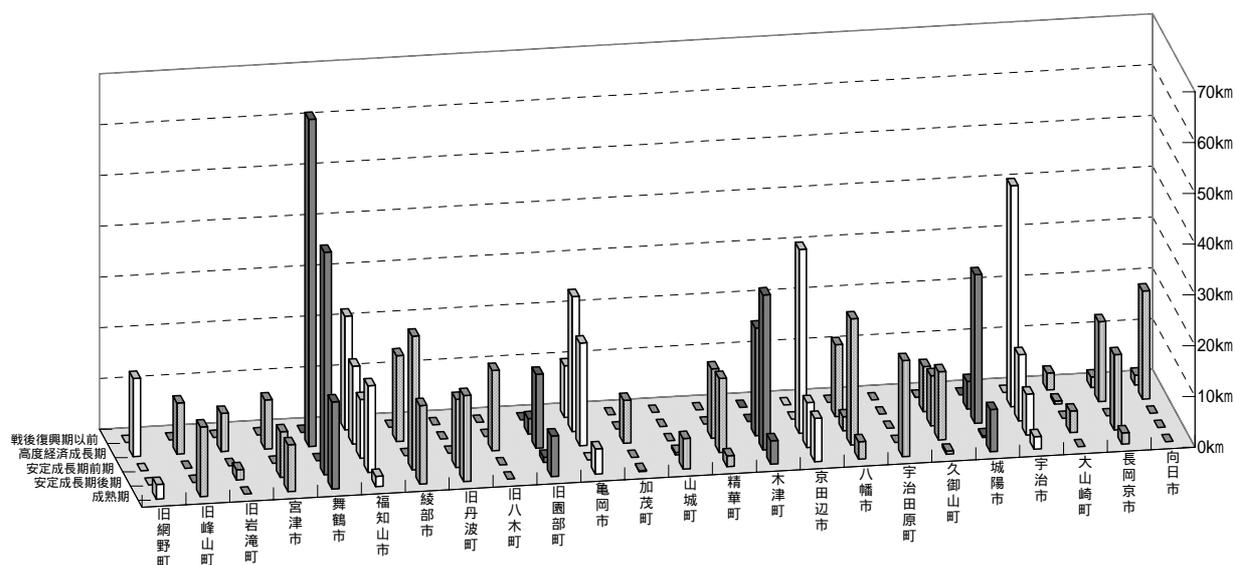


図 - 1 都市計画道路網の形成経緯

表 - 1 都市計画道路網の形成経緯

	戦後復興期以前 昭和30年以前	高度経済成長期 昭和31年～48年	安定成長期前期 昭和49年～58年	安定成長期後期 昭和59年～平成2年	成熟期 平成3年以降
経過年数	50年以上	30年～50年	20年～30年	10年～20年	10年未満
都市計画に係る特記事項	旧都市計画法施行	新都市計画法施行	関西文化学術研究都市 京丹波道路 京滋パイス 京奈和自動車道 長田野工業団地	関西文化学術研究都市 第二京阪道路 綾部工業団地 京都第二外環状道路 綾部宮津道路	第二名神高速道路 丹波綾部道路 鳥取豊岡宮津自動車道
都計道路網形成区域	福知山市	向日市, 長岡京市 宇治市 亀岡市 舞鶴市 宮津市 与謝野町(旧岩滝町) 京丹後市(旧網野町)	大山崎町 城陽市 京田辺市 加茂町 南丹市(旧園部町) 南丹市(旧八木町)	久御山町 八幡市 木津町 精華町 綾部市	宇治田原町 山城町 京丹波町(旧丹波町) 京丹後市(旧峰山町)

2 - 2 都市計画決定年代別の整備状況

京都府の都市計画道路 400 路線、約 895km のうち、未着手となっている路線は約 61%、約 547km 存在している。

未着手となっている路線のうち約 35%、約 193km が高度経済成長期以前に都市計画決定されており、30年以上事業未着手となっている。

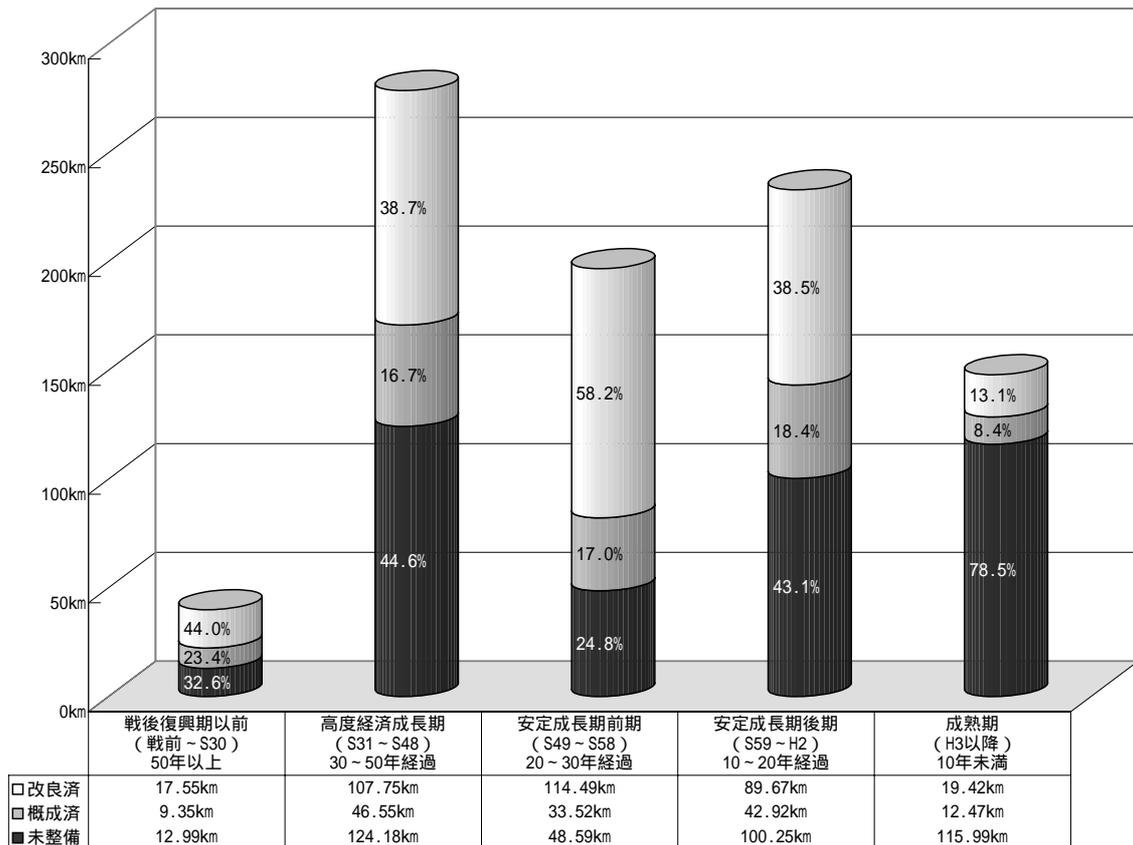


図 - 2 都市計画決定年代別整備状況

表 - 2 区分別整備状況

区分	路線数	計画延長	改良済延長	概成済延長	未整備延長
自動車専用道路	22	161.26km	43.42km (26.9%)	42.02km (26.1%)	75.82km (47.0%)
幹線街路	342	720.30km	294.81km (40.9%)	102.73km (14.3%)	322.76km (44.8%)
区画街路	15	3.50km	1.79km (51.1%)	0km (0)	1.71km (48.9%)
特殊街路	21	10.63km	8.86km (83.3%)	0.06km (0.6%)	1.71km (16.1%)
計	400	895.69km	348.88km (38.9%)	144.81km (16.2%)	402.00km (44.9%)

(カッコ内は計画延長に対する割合)

概成済：計画幅員の2/3以上の幅員が確保されている道路。

2 - 3 道路区分別の整備状況

未整備となっている路線の大半は幹線街路であり、その約半分は高度経済成長期以前に都市計画決定された路線である。

ただし、近年、大規模プロジェクト等に関連して都市計画決定された路線は、現在事業中、もしくは事業の具体化が図られているものが多い。

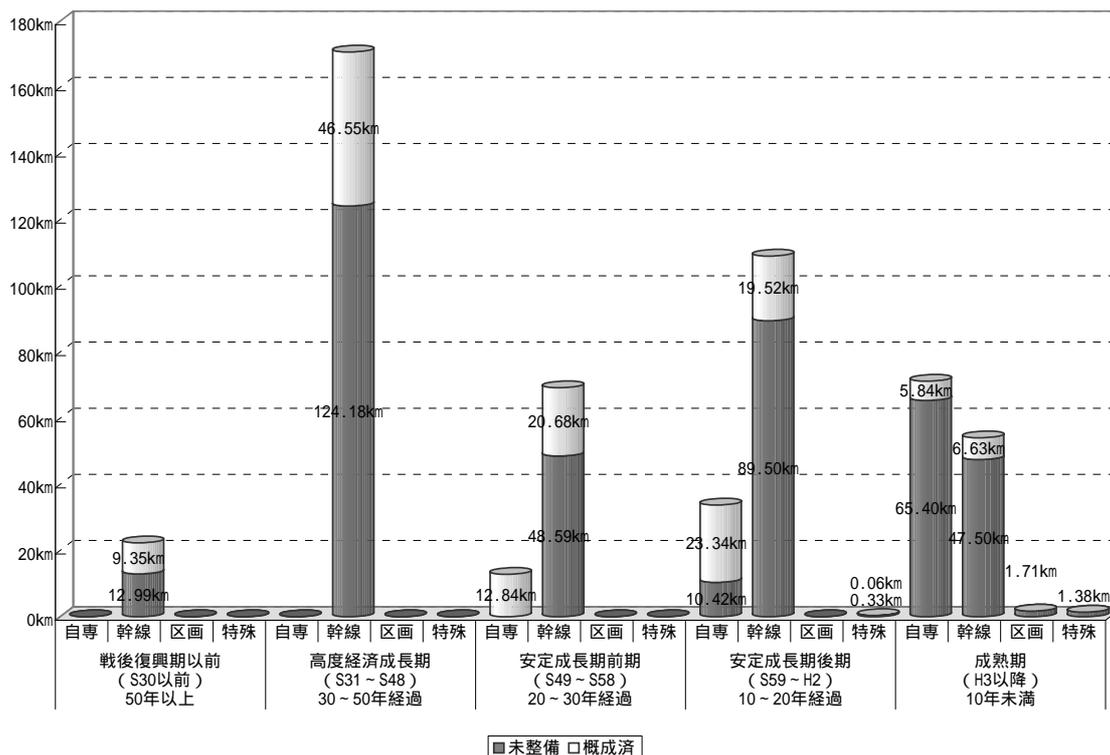


図 - 3 区分別未整備・概成済延長

都市計画道路の区分

自動車専用道路

都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路

幹線街路

都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路

区画街路

地区における宅地の利用に供するための道路

特殊街路

ア 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路

イ 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路

ウ 主として路面電車の交通の用に供する道路

資料：都市計画運用指針

3 . 見直しの背景

3 - 1 社会情勢の変化

京都府の人口は平成27年から減少に転じると予想されている。

年少人口は昭和55年を、生産年齢人口は平成7年をピークとして既に減少している一方、老年人口は増加を続け、平成42年には人口の約3割を占めると予測されており、今後、少子高齢化や人口減少が進展することとなる。

また、自動車交通は人口が減少に転じた後も増加が続くものの、全国的には平成32年にピークを迎え、減少に転じると予想されている。

人口は京都市を除く

3 - 2 まちづくりの変化

従来の都市計画では市街地の拡大や自動車交通の増大を前提に一定の整備水準を目標としてきたが、今後は中心市街地の空洞化、人口・自動車交通需要の減少、市街地拡大の収束の傾向を踏まえた都市計画が必要となる。

また近年では、歴史文化資産や街並みのような地域資源の保全・活用や、成熟した市街地での地域コミュニティの維持など地域特性を活かしたまちづくりの必要性が高まっている。

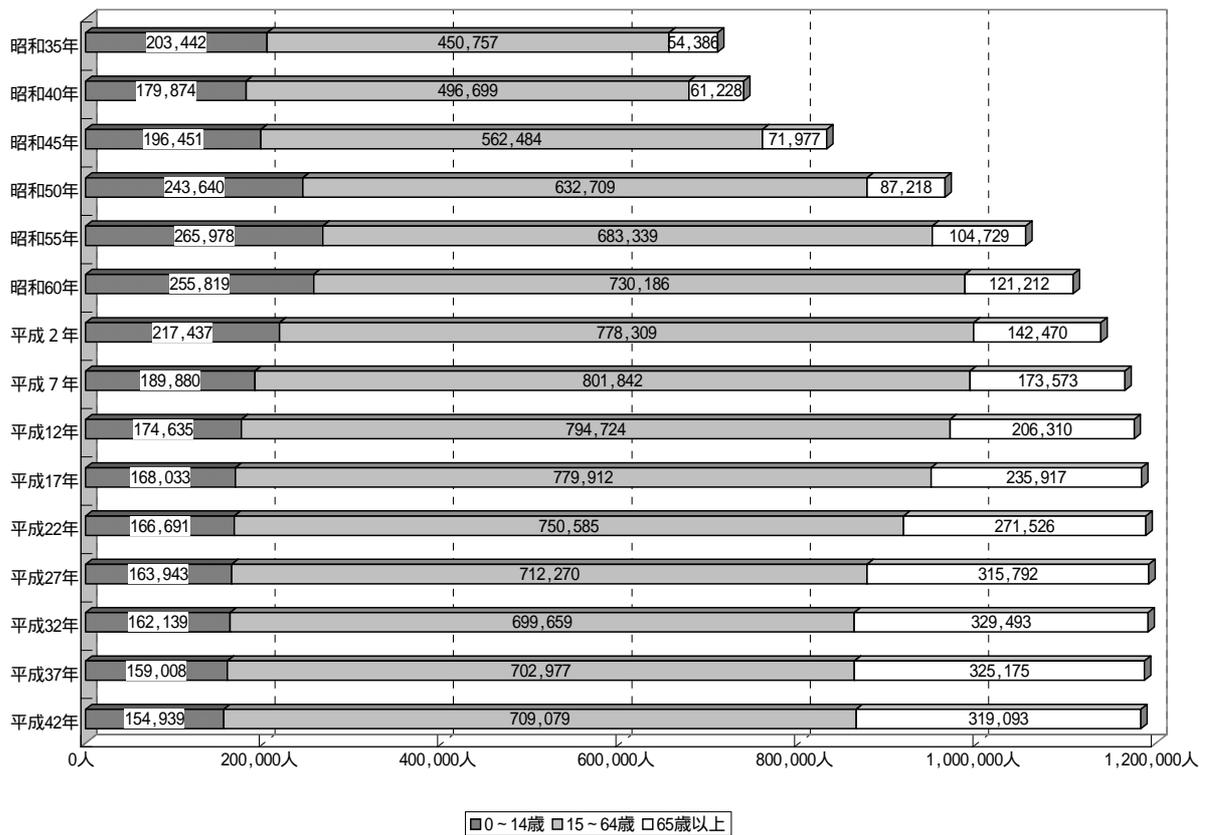
3 - 3 公共投資の変化

近年、厳しい財政状況の中、効率的な社会資本整備の推進が必要となっており、都市計画道路の整備についても、既存道路網の活用を図りつつ、効率的・重点的な整備を進める必要性が高まっている。

3 - 4 地方分権等による変化

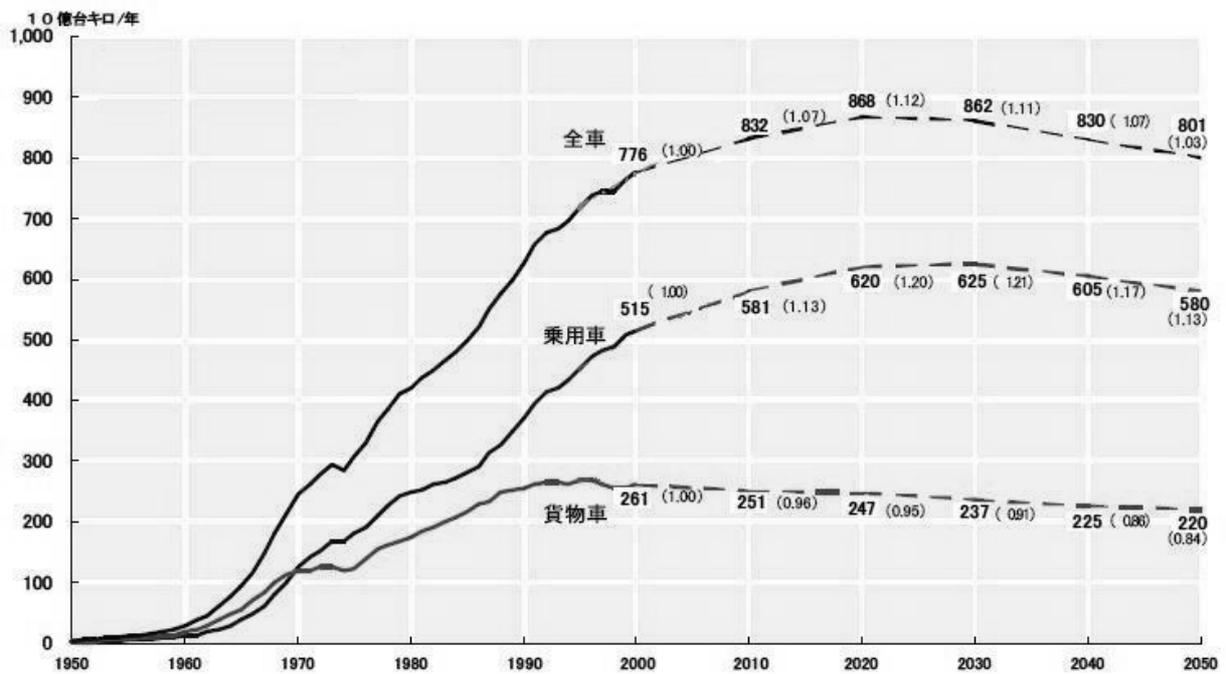
平成11年の地方分権一括法成立に先立ち都市計画法が改正され、住民に身近な市町村が地域の実情に応じ、柔軟に道路計画を行えるようになった。

また、市町村合併の進展と共に都市計画の見直しが求められている。



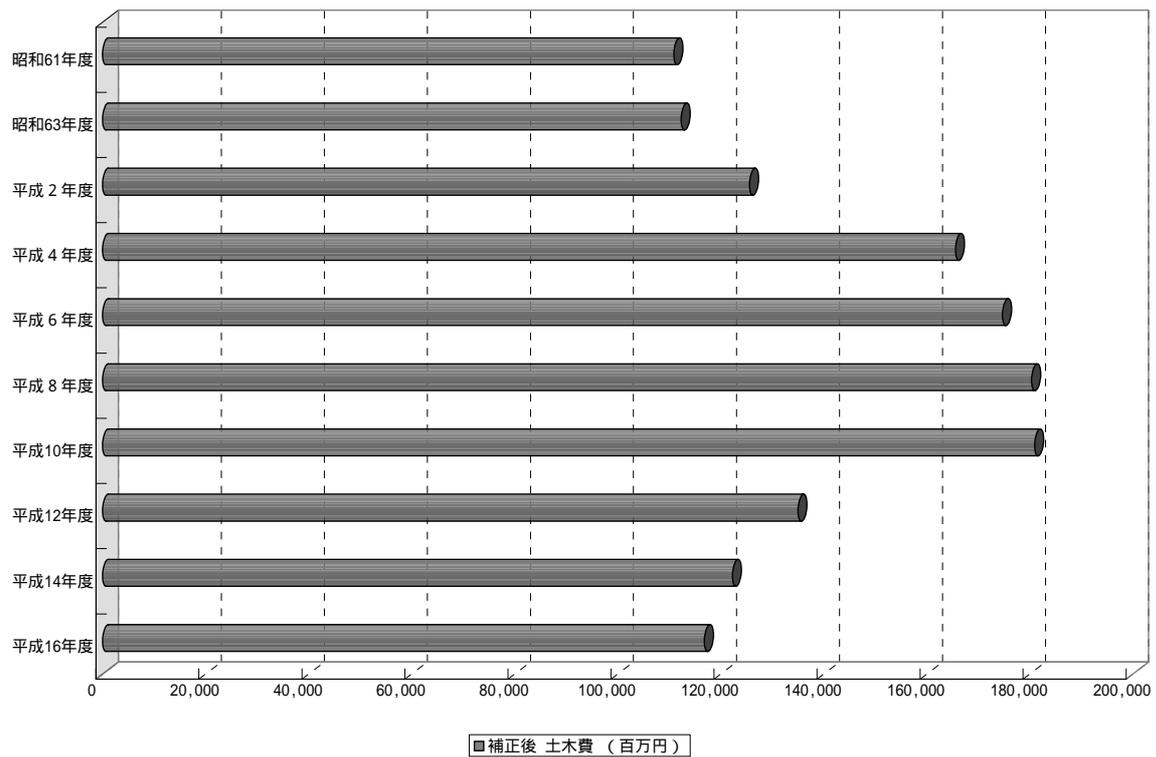
資料：総務省統計局（国勢調査報告）、（財）統計情報研究開発センター（市区町村別将来推計人口）

図 - 4 京都府の人口構造の変化（平成17年以降は予測値）



資料：国土交通省

図 - 5 将来走行台キロ推計



資料：京都府（京都府統計書，統計で見る京都の歩み），国土交通省（明治以降の国土交通省所管土木工事費指数）

図 - 6 京都府一般会計歳出決算額の推移（土木費 工事費指数補正後）

4 . 都市計画道路網見直しの基本方針

4 - 1 見直し検討対象路線

事業未着手となっている幹線街路を見直し検討対象とする。

今回の見直しは、府下の広域的なネットワークの形成やまちづくりに直接的に寄与し、沿道土地利用への影響も大きい幹線街路のうち、事業未着手となっているものを見直し検討の対象とする。

なお、見直し検討にあたっては、その機能に着目して路線を区間に分割し、路線又は区間毎に評価する（本指針ではこの路線又は区間を「路線」と総称する）。

自動車専用道路、区画街路、特殊街路は機能が限定されるとともに、事業化を前提として近年に都市計画決定されたものであることから、本指針では見直しの必要性が高まった段階で個別に見直すべきものとする。

京都市域については、政令指定都市が都道府県と同等の都市計画決定の権限を有し、既に平成13年に見直しが実施されていることから、今回の見直しの対象外とする。

なお、京都市域と隣接市町を連絡する路線における見直しにあたっては、良好な都市機能の確保の観点から路線の連続性を重視し、十分な調整を行うものとする。

都市計画道路の整備には相当程度長期間を要するが、未着手となっている路線では社会経済情勢の変化や代替道路の整備に伴い都市計画決定当時に想定された必要性が変化している可能性も考えられる。

特に、旧都市計画法時代（昭和43年以前）の路線はこの傾向が強いため、当初都市計画決定後30年以上を目安として検討を行うものとする。

なお、30年未満の路線であっても、必要に応じて見直し検討を行う。

4 - 2 見直しの基本姿勢

見直し検討対象路線について必要性や実現性などから総合的な検証を行い、存続又は廃止の位置付けを行う。

都市計画決定当初に想定された必要性が低下している路線を廃止検討の対象とする。

都市計画の実現には計画自体に一定の継続性、安定性が要請されることから、見直しの検討にあたっては都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは地域全体の施設として必要性や実現性を検証する。

4 - 3 見直しの視点

都市計画道路網の見直しにあたっては、次の視点で評価を行う。

都市の骨格形成に必要なか（広域ネットワーク、都市の主軸の形成など）

交通機能として必要なか（交通混雑の緩和、アクセス強化など）

空間機能として必要なか（防災空間の確保など）

計画実現上の課題は無いか（歴史文化資産、地域コミュニティなど）

必要性は、府、市町の総合計画や都市計画マスタープランなどの計画における具体の路線名の表記などによる明確な位置付け、交通量推計結果、現道状況、幹線道路との接続状況等の総合的な視点から、検討対象路線の担う機能により評価する。

計画実現上の課題は、公共施設、歴史文化資産、商店街等まちづくり上重要な施設との重複により地域固有の資産の保全と路線の整備の両立が困難な場合や、沿道土地利用の変化によって、都市計画決定当初に想定された機能に変化が生じているかなど総合的な視点から評価する。

4 - 4 継続的な見直しの実施

都市計画道路網の見直しは、今後の社会経済情勢の変化を踏まえて概ね5～10年毎に継続的に取り組む。

本来、都市計画は、社会経済情勢の変化に対応して変更されることが予定されているものであるが、都市計画に関する基礎調査等の結果や社会経済情勢の変化を踏まえて変更の必要性が吟味されるべきものであることから、概ね5～10年毎に継続的に見直しに取り組むこととする。

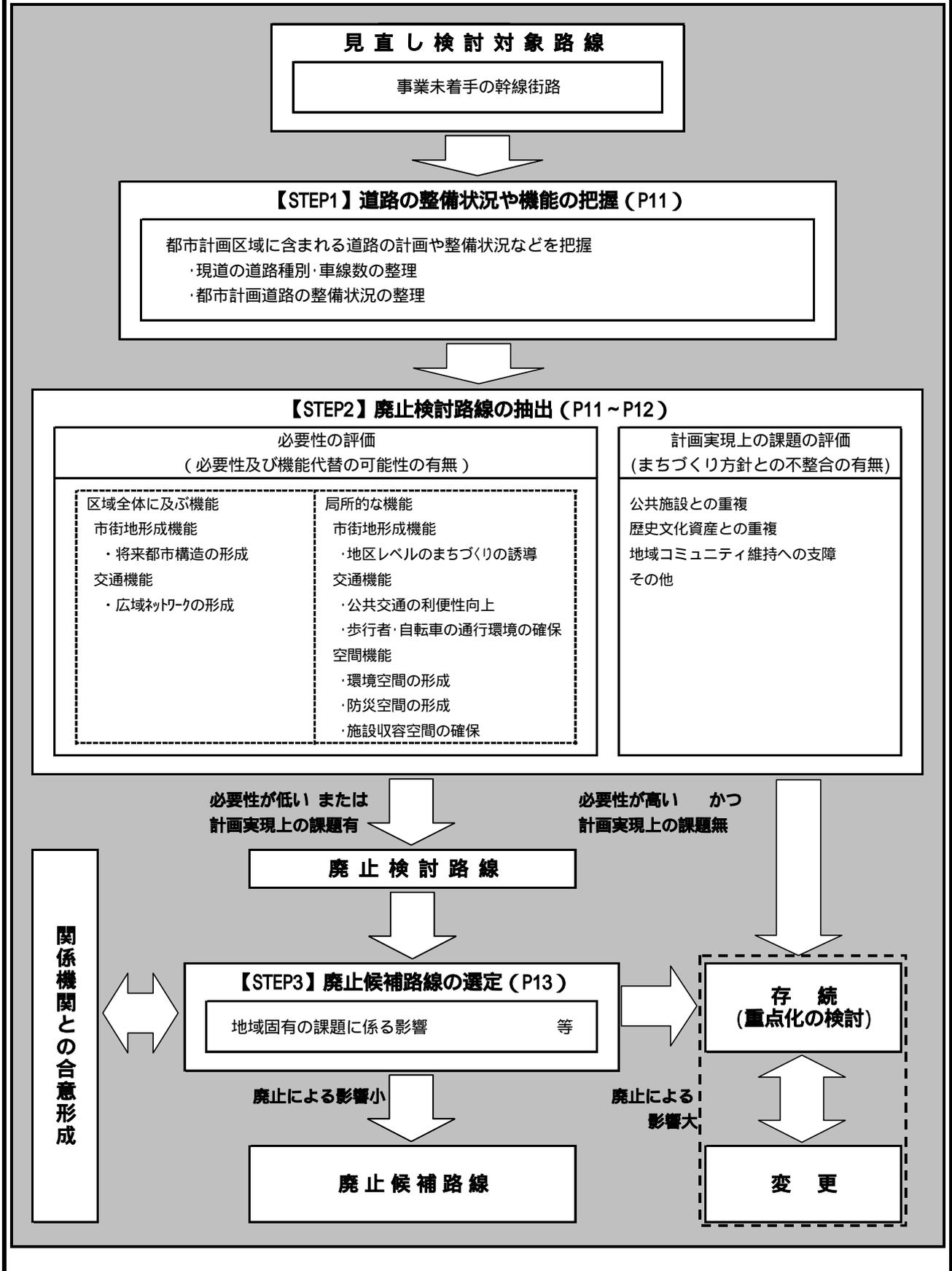
本指針による見直し検討で存続に位置付けられる路線でも、都市計画決定後の長期間の経過に伴い、計画ルートや鉄道との交差形状、幅員等に課題を生じている可能性がある。

このような路線では地域の実情や費用対効果を検討した上で既存の都市計画を精査し、地域の実情に応じた都市計画へ変更することにより、更に合理的で効果の高い都市施設の整備が可能になる。

本指針では取り扱わない線形や幅員等の変更については、事業着手時や今後の継続的な見直しで検討する。

5 . 見直しの検討方法

5 - 1 見直し検討フロー



5 - 2 【STEP1】道路の整備状況や機能の把握

都市計画区域に含まれる道路の計画や整備状況、その機能などを把握する。

整備状況については、整備済区間・事業中区間・事業予定区間・未整備区間に分類する。

道路機能については、区域全体に及ぶ機能、局所的な機能から、路線の特性を明確にする。

5 - 3 【STEP2】廃止検討路線の抽出（評価カルテ）

見直し検討対象路線の評価カルテを作成し、必要性や計画実現上の課題を検証する。
この検証により、以下のいずれかに該当する場合は廃止検討路線とする。

- ・ 必要性が低いと判断される路線
- ・ 計画実現上の課題が生じていると判断される路線

路線の必要性は、都市計画道路の機能（表 - 3）により検証する。

これらの機能は、府、市町の総合計画や都市計画マスタープランなど上位計画における明確な位置付け、交通量推計結果、現道状況、幹線道路との接続状況、沿道の市街地集積状況等の総合的な視点から判断する。

必要性が低い路線や、並行して機能を代替する道路（現道等）が存在する場合には、必要性が低いと判断する。

計画実現上の課題は、都市計画道路の計画実現上の課題（表 4）により検証する。

なお、計画実現上の課題を有する場合は、廃止検討路線として【STEP3】で廃止による影響を検証する。

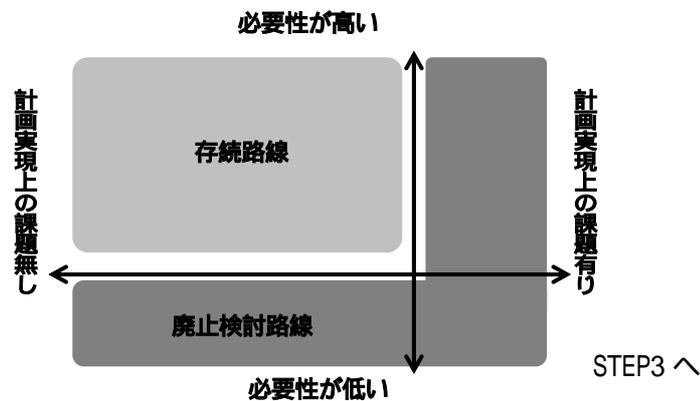


図 - 7 【STEP2】の検証結果イメージ

表 - 3 都市計画道路の機能

機 能		機能の詳細
区域全体に及ぶ機能	市街地形成機能	将来都市構造の形成 都市の将来像の実現に寄与する路線機能（上位計画の位置づけ） ・都市構造上の主軸を形成 ・都市内の拠点間や都市間を連携・連絡
	交通機能	広域ネットワークの形成 地域における広域的な自動車交通を受け持つ路線機能 緊急輸送道路の機能強化に資する路線機能 自動車交通混雑の緩和に資する路線機能
局所的な機能	市街地形成機能	地区レベルのまちづくりの誘導に資する路線機能
	交通機能	公共交通の利便性向上 まちづくり上重要な鉄道駅（上位計画に位置づけのある鉄道駅）へのアクセスの強化に資する路線機能 路線バスの運行の円滑化に資する路線機能
		歩行者・自転車の通行環境の確保 歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資する路線機能
	空間機能	環境空間の形成 沿道の環境保全や景観創出に資する路線機能
		防災空間の形成 密集市街地における避難路や延焼防止の遮断空間などに資する路線機能
施設収容空間の確保 道路空間の有効活用の観点から各種施設の収容を可能とする路線機能		

表 - 4 都市計画道路の計画実現上の課題

	計画実現上の課題
公共施設との重複	・学校や公民館等の公共施設と重複し、地域の活動に支障が生じると判断される場合
歴史文化資産等との重複	・重要な歴史文化資産等と重複し、歴史資産の維持に問題が生じると判断される場合
街並みや地域コミュニティの維持	・成熟した住宅地や商店街と重複し、地域の活力や賑わいの向上、街並みやコミュニティの維持に支障が生じると判断される場合
その他	・その他、事業実施にあたって大きな支障がある場合

5 - 4 【STEP3】廃止候補路線の選定（評価カルテ）

廃止検討路線について、都市計画の廃止によって生じる地域固有の課題等を検証し、廃止候補路線を選定する。

また、【STEP2】で必要性が低いと評価された路線については、廃止による影響を以下のような視点により評価し、影響が小さいと判断される場合は廃止候補路線とする。

【STEP2】で必要性が高く、計画実現上の課題を有すると評価された路線については、将来の事業化や代替案による都市計画の変更の可能性を視野に入れ、更に以下のような視点から地域固有の課題等を評価し、影響が小さいと判断される場合は廃止候補路線とする。

《地域固有の課題の例》

- ・ 周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響が大きい場合
- ・ 隣接して並行する道路への混雑の影響が大きい場合
- ・ 既に大部分が完成している場合
- ・ 沿道にセットバックしている建物が多い場合 等

6 . 本指針の運用について

6 - 1 見直し検討の主体

京都府は、本指針により見直しの基本的な方針を定める。
市町は、本指針を活用し、主体的に見直し検討を行う。
これまで国及び府が決定した路線や市町間を連絡する路線における見直しにあたっては、京都府は市町を積極的に支援・調整を行う。

都市計画区域全域の総合性、一体性を確保する広域的見地から、京都府は本指針により見直しの基本的な方針を定めるとともに、根幹的な都市施設としてこれまで国及び府が決定した路線を中心に見直し検討における支援・調整を行う。

都市計画の実現のためには、住民に最も近い立場にある市町が中心となり地域の実情を十分に踏まえてまちづくりを推進することが必要であることから、見直し検討は市町が主体となる。

見直し検討の作業にあたっては、京都府と市町が十分に連携、調整、協力していくものとする。

6 - 2 都市計画変更の実施

都市計画の変更が必要な路線については、変更理由を明確化するとともに住民や関係機関との合意形成を図り、速やかに都市計画変更の法手続きを実施する。

都市計画道路網の見直しと同時に府全域を対象に車線の数都市計画に定め、都市計画決定権者を明確にする。

都市計画決定権者は、現都市計画法に拠るものとする。

住民合意形成及び法手続きは「京都府都市計画手続きに関する要綱」に基づき、必要に応じ京都府と市町との協働とする。

評価カルテ (路線概要、評価対象区間、現道諸元)

区域名: 都市計画区域 整理番号:

検討対象区間 1 [路線番号: 路線名:]

(路線概要)

路線延長 [路線延長: 約 km]
起点:
終点:
幅員・車線数 [幅員: m 車線数: 車線]
計画決定 [告示年月日(当初): 告示年月日(最終):]

(評価対象区間(具体的に))

~

(現道諸元(現道のある場合))

管理種別・現道名 [管理種別: 路線名:]
幅員・車線数 [幅員: m 車線数: 車線]
歩道・その他の状況等
(評価に考慮すべき事項)

検討対象区間 2 [路線番号: 路線名:]

(路線概要)

路線延長 [路線延長: 約 km]
起点:
終点:
幅員・車線数 [幅員: m 車線数: 車線]
計画決定 [告示年月日(当初): 告示年月日(最終):]

(評価対象区間(具体的に))

~

(現道諸元(現道のある場合))

管理種別・現道名 [管理種別: 路線名:]
幅員・車線数 [幅員: m 車線数: 車線]
歩道・その他の状況等
(評価に考慮すべき事項)

検討対象区間 3 [路線番号: 路線名:]

(路線概要)

路線延長 [路線延長: 約 km]
起点:
終点:
幅員・車線数 [幅員: m 車線数: 車線]
計画決定 [告示年月日(当初): 告示年月日(最終):]

(評価対象区間(具体的に))

~

(現道諸元(現道のある場合))

管理種別・現道名 [管理種別: 路線名:]
幅員・車線数 [幅員: m 車線数: 車線]
歩道・その他の状況等
(評価に考慮すべき事項)

都市計画区域全体図をベースにカルテ検討対象区間の位置を明示

必要性の評価

SEQ	路線番号 路線名	枝番	区域全体に係る機能		局所的な機能						該当する機能の現道等への代替・受容可能性		必要性及び機能代替の可能性に対する評価		
			市街地 形成機能	交通 機能	市街地 形成機能	交通機能		空間機能			可能性	代替 路線名	具体的に	区間 毎の 評価	具体的に (計画当初からの必要性の低下について明記)
			将来都市 構造の 形成に 寄与する か	広域 ネット ワークの 形成 に寄与 するか	地区 レベル のまち づくり に寄与 するか	公共 交通の 利便性 向上 に寄与 するか	歩 行者・ 自転 車の 通行 に寄与 するか	環 境空 間の 形成 に寄 与する か	防 災空 間の 形成 に寄 与する か	施 設収 容空 間の 確保 に寄 与する か					
1															
2															
3															
4															
5															
6															

計画実現上の課題の評価

SEQ	路線番号 路線名	枝番	公共施設と重複 するか	歴史文化資産等 と重複するか	地域コミュニ ティの維持に支 障があるか	その他	具体的に	まちづくり方針との不整合に対する評価	
								区間 毎の 評価	具体的に
1									
2									
3									
4									
5									
6									

(評価結果(廃止検討路線(区間))の抽出)

評価カルテ (廃止検討路線の抽出)

区域名: 都市計画区域 整理番号:

(対象区間概要図) 地図に、次の情報を示す

検討対象路線

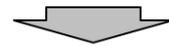
当該路線の機能及び当該路線の機能を受け持つ並行路線や代替路線

当該路線の計画実現上の課題



地域固有の課題に対する影響

都市計画の廃止によって生じる影響	<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none">・ 周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響が大きい・ 隣接して並行する道路への混雑の影響が大きい・ 既に大部分が完成している・ 沿道にセットバックしている建物が多い 等
------------------	---



上記影響に対する対応の方向	
---------------	--

総合評価結果(廃止候補路線の抽出)

〔廃止によってもたらされる効果等(廃止候補路線のみ)〕

評価カルテ (廃止候補路線の選定)

区域名: 都市計画区域 整理番号:

《廃止による影響の検証図》

図に、廃止による影響を示す

