

(総務消防委員会要求資料)

令和3年7月
行 財 政 局
総 合 企 画 局

○ 要求資料

- 1 成長戦略中に記載の向日市地域での都市開発，宇治市域と一体になったにぎわいの具体的な内容について
- 2 北陸新幹線延伸，環状ネットワーク，1号9号バイパス，堀川バイパスの計画内容（検討状況，場所の図示）について

1 成長戦略中に記載の向日市地域での都市開発，宇治市域と一体になった にぎわいの具体的な内容について

「京都市持続可能な都市構築プラン」や「都市計画マスタープラン」等に基づき，京都が守るべき景観の骨格は堅持しつつ，「保全・再生・創造」を基本としたまちづくりを進めてきた。

現在，見直し中の「都市計画マスタープラン（素案）」において，隣接市との市境における都市計画の一体性や相乗効果の発揮を掲げており，今後，地域のポテンシャルを最大限引き出し，より一層魅力ある京都のまちづくりを進めていく。

2 北陸新幹線延伸，環状ネットワーク，1号9号バイパス，堀川バイパスの計画内容（検討状況，場所の図示）について

(1) 北陸新幹線

全国新幹線鉄道整備法に基づく「整備新幹線」の一つで，これまでに東京ー金沢間が開業。現在，金沢・敦賀間の工事を実施中（令和6年春頃完成予定）。敦賀・新大阪間の整備（令和13年着工を想定〈国土交通省〉）に関しては，現在，建設主体である（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構において，環境影響評価法に基づく調査が行われており，具体的な整備ルートなどは，当該評価を踏まえ今後決定される。

本市においては，京都府とも連携し，「市民生活や経済活動への影響に最大限配慮した円滑な整備の推進」や「地元負担実質ゼロ乃至極小化のための支援」，「関西国際空港への延伸」を国に要望している。

（議連等の動き）

「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム」に，北陸新幹線の敦賀・新大阪間の着工に向けた課題を検討する「北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会」が設置されている。

別紙1 図面

(2) 環状ネットワーク

市内周辺部及び近隣市を含めた創造的な都市圏の創出に向けて既存の交通ネットワークを縦横断的に結ぶ新たな環状ネットワークとして検討を進めている。府市一丸となって，国の力強い支援や，地元経済界の理解と協力を得て，オール京都で取り組んでいく必要がある。具体的な計画内容は未定。

(3) 広域道路ネットワーク

国・府・市及び有識者で構成する「将来道路ネットワーク研究会」（平成30年1月）において，「交差点改良など短期的対策の効果を踏まえた堀川通の機能強化」や「本市と大津方面及び亀岡方面を結ぶ災害に強い道路整備」の必要性が示された。

本市においては，上記意見も踏まえ，「堀川通の機能強化（バイパス整備等）に向けた早期の事業計画策定」や「大津方面や亀岡方面を結ぶ道路ネットワークの実現に向けた総合的な検討」を国に要望している（具体的な整備ルートや整備手法などは未定）。

（議連等の動き）

京滋の国会議員等による「新しい国道1号バイパス建設促進議員連盟」，滋賀県・京都府・京都市・滋賀県の関係市及び民間団体等による「滋賀・京都間の新しい国道1号バイパス建設促進期成同盟会」が設立されている。

別紙2 図面

概略の路線（敦賀・新大阪間）

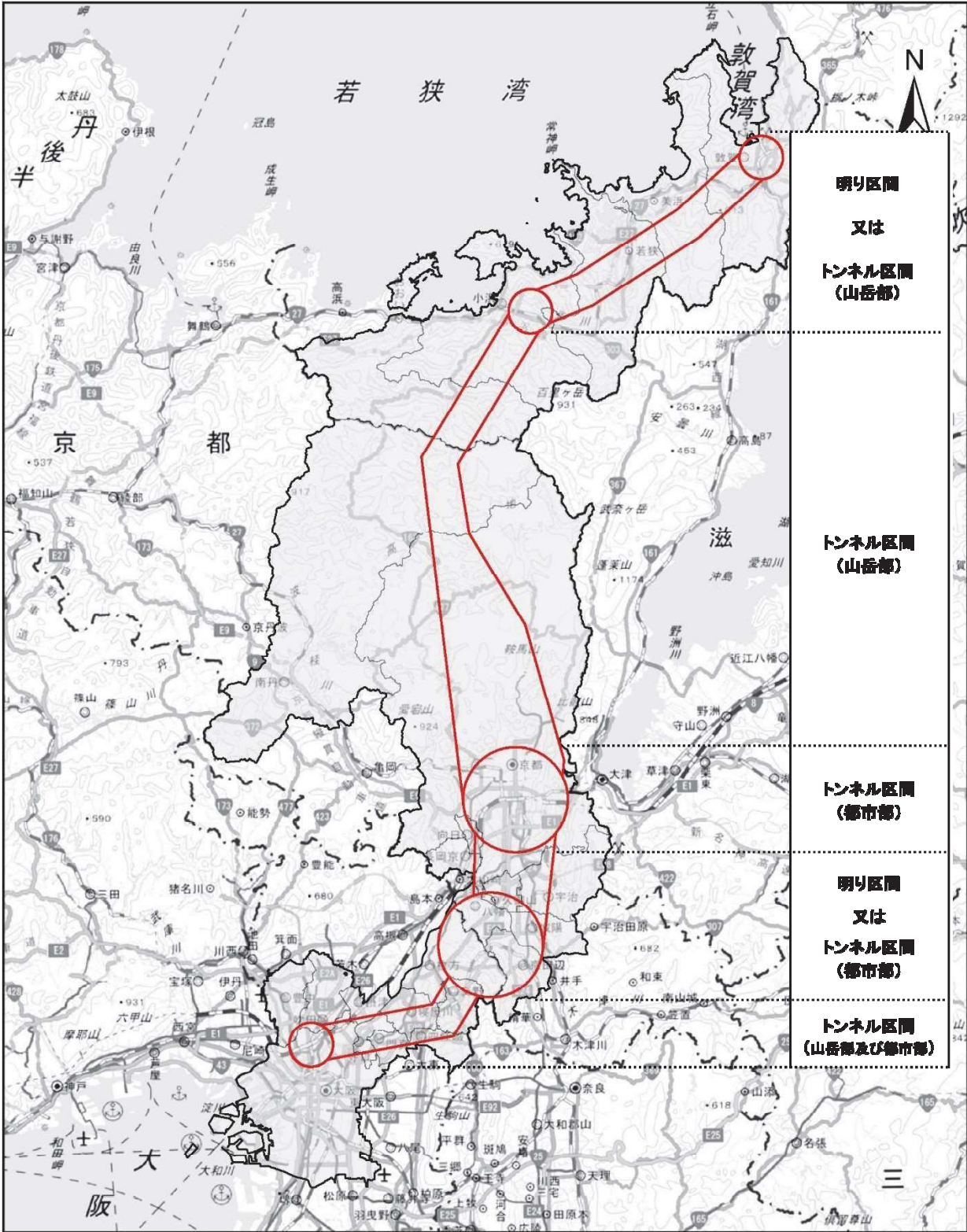


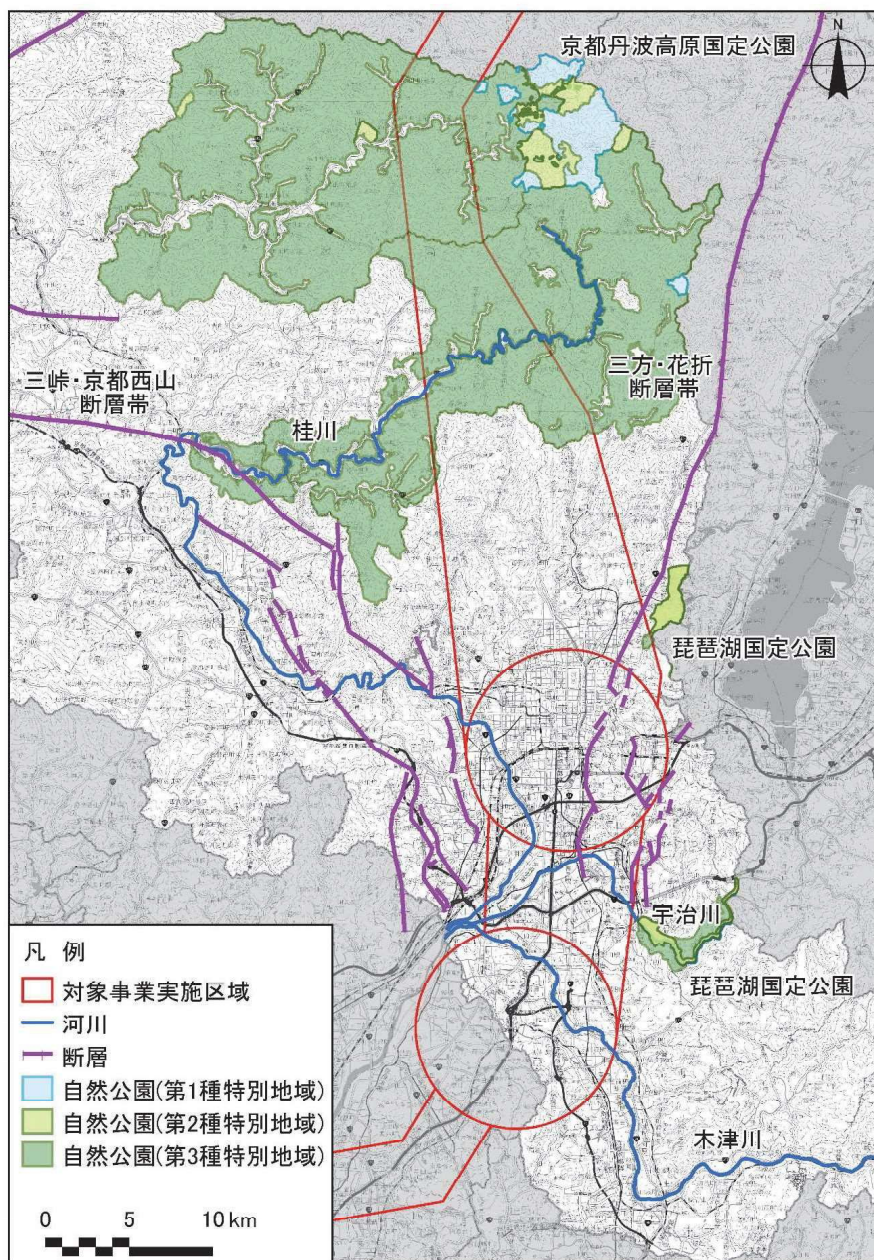
図 対象事業実施区域

- 対象事業実施区域
- 対象 24 市町

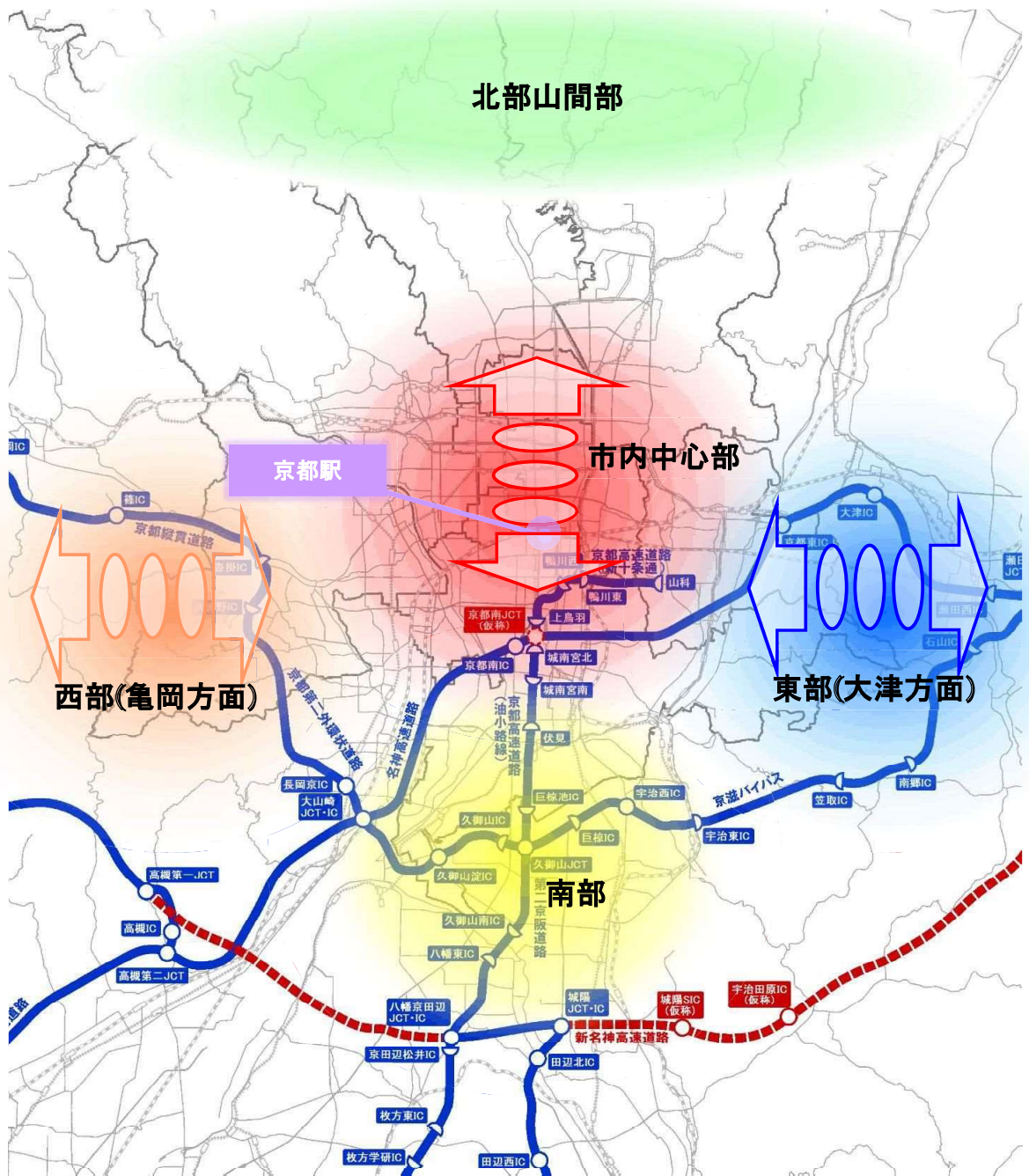
※明り区間とは、トンネル構造以外の橋梁、高架橋等の構造物を地表に構築する区間。
 ※トンネル区間（山岳部）には、トンネルとトンネルの間の短い明り区間を含む。

京都府内の路線概要

京都府内の対象鉄道建設等事業実施区域（以下「対象事業実施区域」という）は以下のとおりです。



- 福井県境から京都駅へ至るルートは、京都丹波高原国定公園第1種特別地域及び第2種特別地域、琵琶湖国定公園第2種特別地域を回避したルートとし、主としてトンネルで通過します。
 - 京都駅付近は、京都市中心市街地は回避し、可能な限り道路等公共用地の下の活用を考慮し、必要に応じて「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（平成12年法律第87号）の活用も検討を行います。
 - 京都駅から大阪府境へ至るルートは、伏見酒造エリアを回避した区域を選定し、なるべく直線となるように考慮しつつ、松井山手附近を経て、大阪府境に至るルートとします。
 - 主要な河川と交差する場合は、橋梁又はトンネルで、できる限り短い距離で通過します。
 - トンネル施工のために必要となる立坑、斜坑及び施工ヤードは、市街地化、住宅地化が進展している地域への設置をできる限り回避します。
 - 三方・花折断層帯と交差する場合は、できる限り短い距離で通過します。
- なお、路線や付帯施設の位置・規模等については、今後、計画を具体化していきます。



出典：京都市の将来を見据えた道路ネットワークの在り方（とりまとめ）
（将来道路ネットワーク研究会 平成30年1月）