



都市計画道路の見直し（素案）

【本編】

令和 2 年 12 月



目 次

1	都市計画道路見直しの背景と目的	1
1.1	都市計画道路とは	1
1.2	背景と目的	2
(1)	背景	2
(2)	目的	4
1.3	都市計画道路一覧	5
2	見直しの検討方針	6
3	見直し対象区間	7
4	見直しの評価項目	8
4.1	必要性の評価項目	8
4.2	まちづくり上の評価項目	9
5	都市計画道路の見直し（素案）	10
6	今後の進め方	17

1 都市計画道路見直しの背景と目的

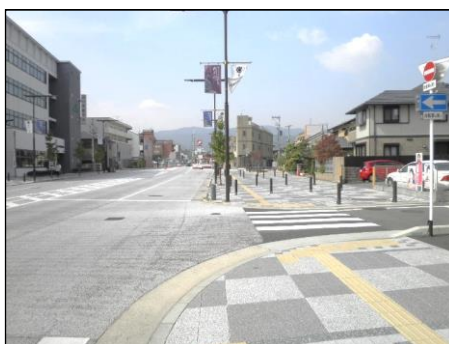
1.1 都市計画道路とは

円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するなど、目指すべき都市の将来像を実現するために、都市計画法に基づいて、あらかじめルートや道路幅員等を決定する道路です。

【整備前】



【整備後】



長岡京駅前線

長岡京駅前線

表 1.1 都市計画道路の機能

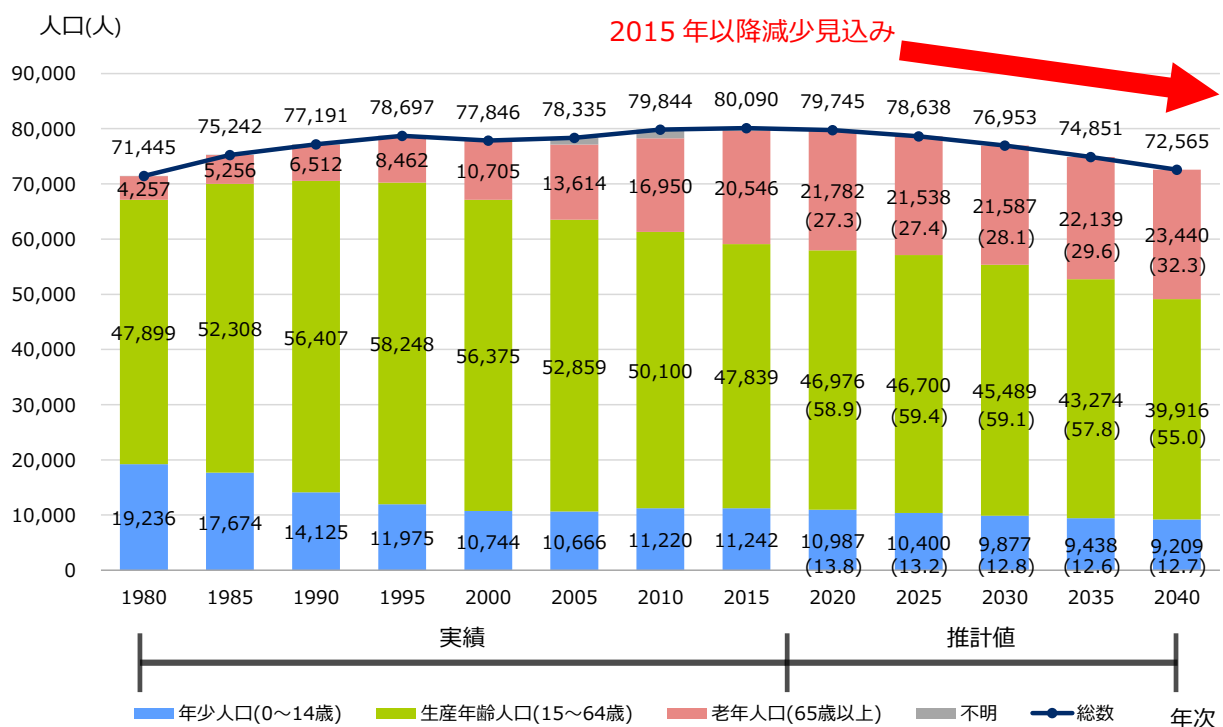
機能の区分		内 容	
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成すると共に、その発展方向や土地利用の方向を規定	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能		景観、日照等の都市環境保全のための機能
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路機能
		災害防止機能	災害等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入機能	都市モノレール、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気、電話等の供給処理及び通信情報施設ののための空間
		道路付属物のための空間	交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間

出典)「都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編

1.2 背景と目的

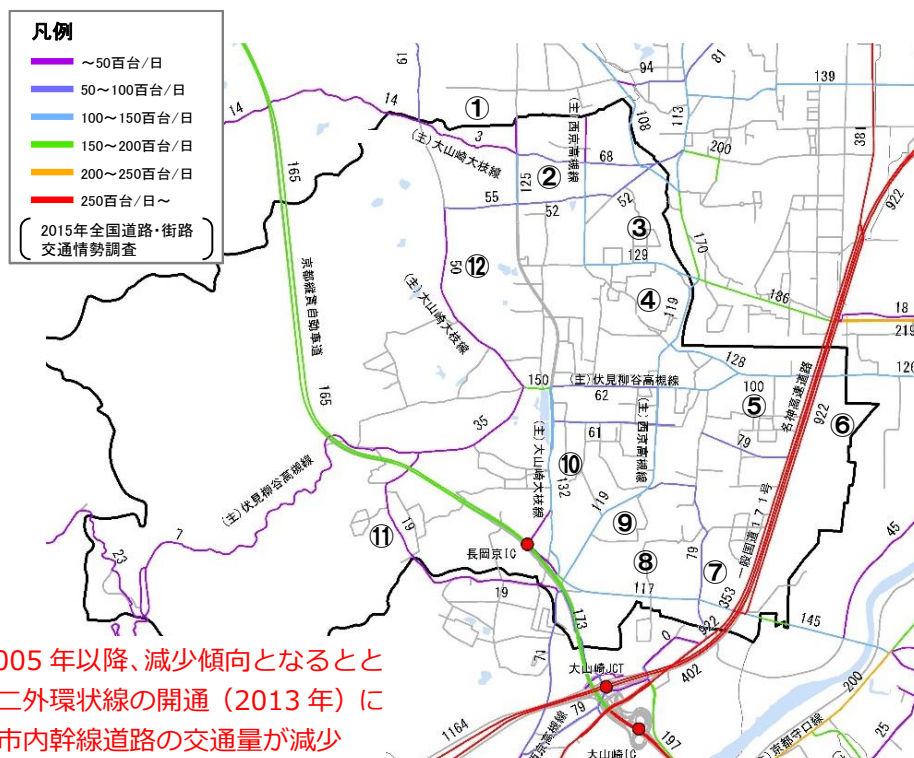
(1) 背景

- 未整備となっている都市計画道路の多くは、**都市計画決定から 45 年以上を経過**した路線であり、道路の整備予定地では、**建築制限**が長期に及んでかけられています。
- 少子高齢化や成熟型時代への移行など近年の社会経済情勢の変化や計画当時の土地利用状況などの変化により、**都市計画道路の必要性や位置づけに変化**が生じています。
- **阪急西山天王山駅**や**長岡京 I.C**などの整備により、市内の**交通量や交通流が変化**しています。

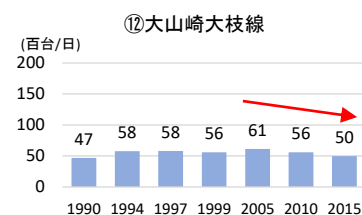
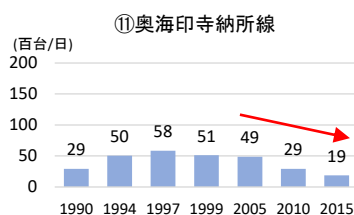
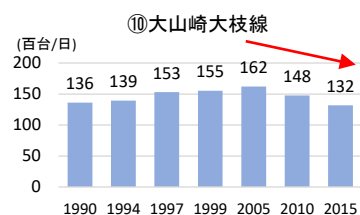
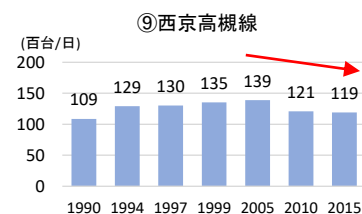
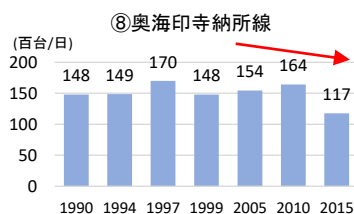
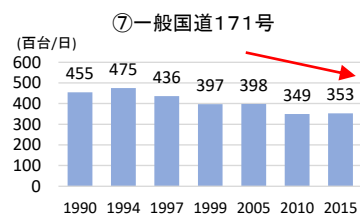
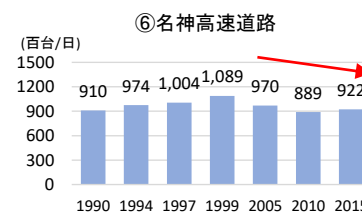
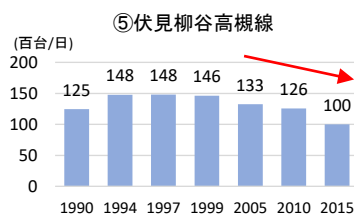
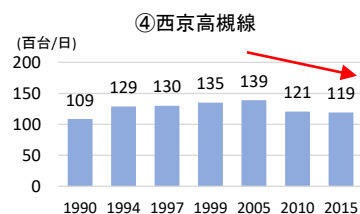
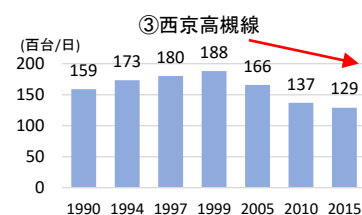
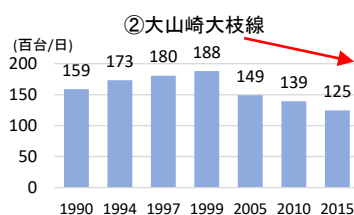
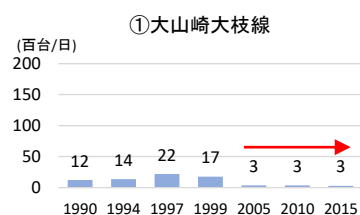


出典) 2015 年までは国勢調査、2020～2040 年は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 1.1 人口の推移



交通量は2005年以降、減少傾向となるとともに京都第二外環状線の開通（2013年）によりさらに市内幹線道路の交通量が減少



出典) 全国道路・街路交通情勢調査

図 1.2 交通量の推移

交通体系整備の方針図

将来のまちづくりとして、鉄道駅、IC 等の交通結節拠点を中心とした交通体系整備を目指しています。



出典) 長岡京市都市計画マスタープラン (平成 28 年 3 月策定)

図 1.3 交通体系整備の方針図

(2) 目的

背景の通り、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变化しております。

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、見直しが必要となっています。

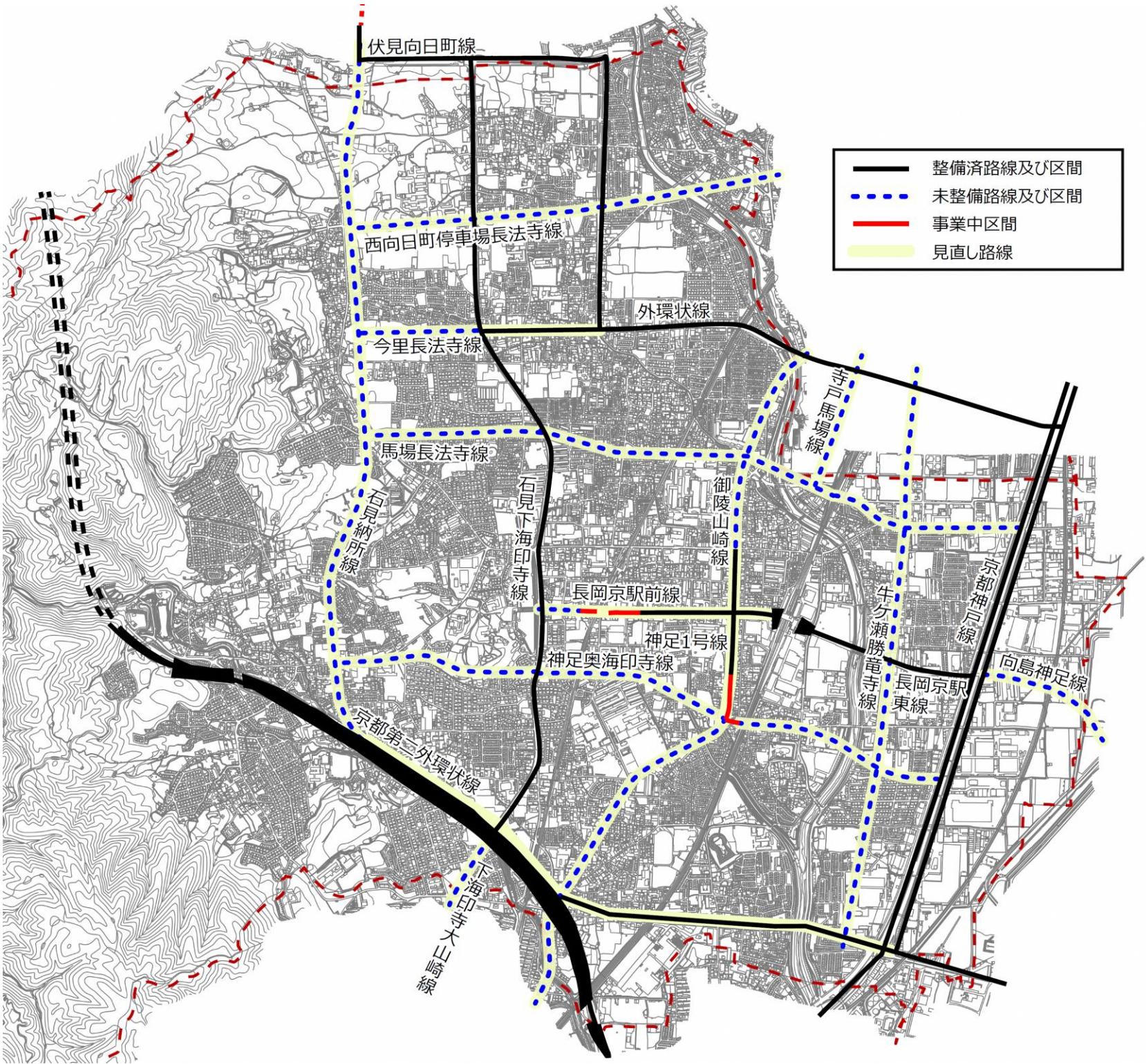
都市計画決定後、長期にわたって未着手となっている都市計画道路について、その**必要性等の検証**を実施し、**計画の存続・廃止等の見直し**を行い、今後の道路整備の基幹とするとともに、本市のまちづくりの骨格とします。

1.3 都市計画道路一覧

下表の都市計画道路一覧の中で、未整備区間がある 11 路線について、見直しを行います。

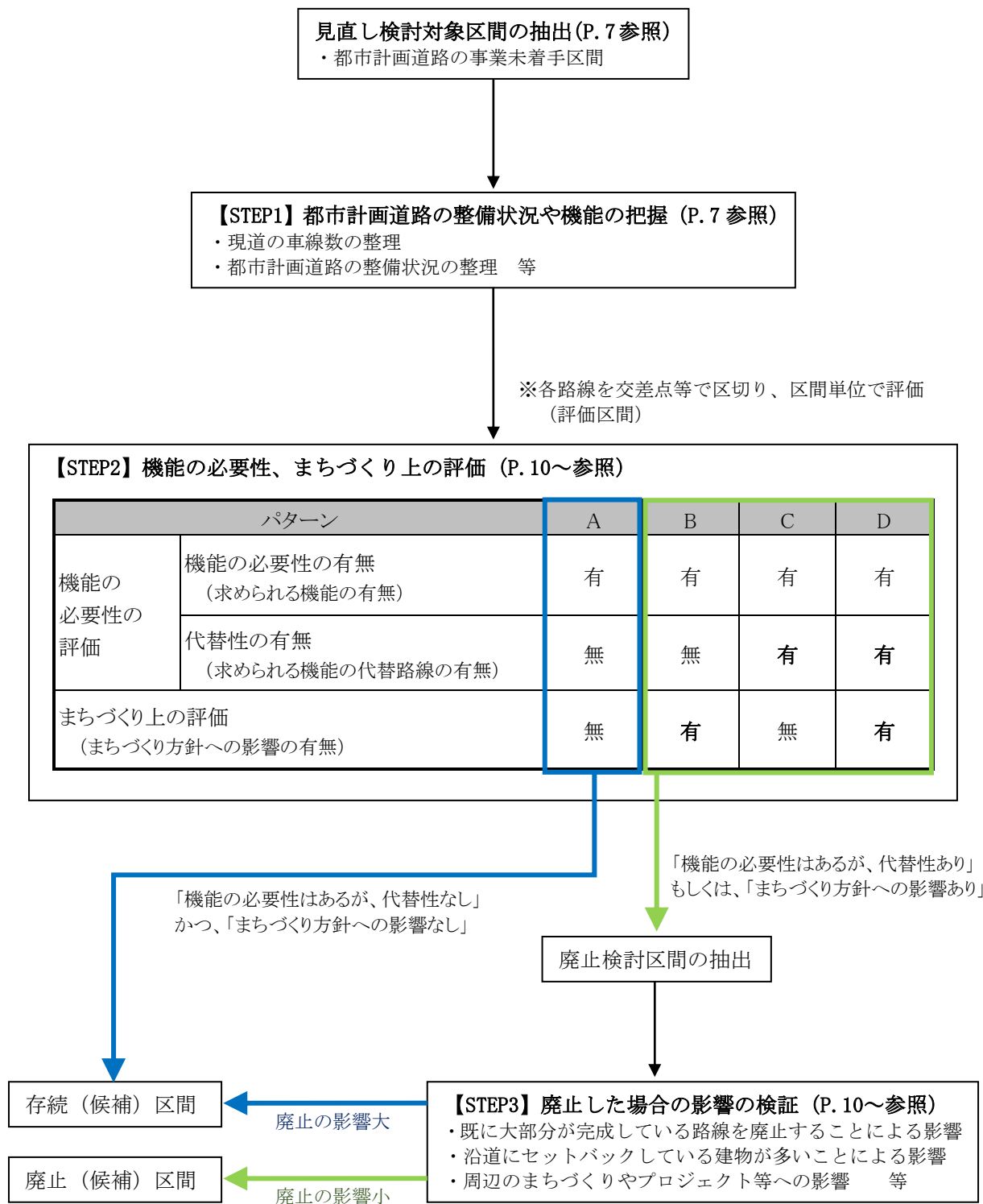
路線番号	路線名	計画決定 年月日	変更 年月日	種別	計画決定 延長(m) ①	幅員(m)	車線数	供用済み 延長(m) ②	供用 開始率 ②／①
1・4・4	京都第二外環状線	H1.8.25	-	自動車専用 道路	4,700	20.5	4	4,700	100%
3・3・6	石見下海印寺線	S42.8.19	H19.3.30	幹線街路	3,550	22	4	3,550	100%
3・4・107	石見納所線	S42.8.19	H1.8.25	幹線街路	5,780	20(11)	2	1,710	30%
3・4・108	下海印寺大山崎線	S42.8.19	H1.8.25	幹線街路	280	16	2	0	0%
I・Ⅲ・16	京都神戸線	S14.9.29	H13.5.1	幹線街路	2,400	22	4	2,400	100%
I・Ⅲ・39	今里長法寺線	S42.8.19	-	幹線街路	990	22	4	476	48%
3・3・9	長岡京駅前線	S42.8.19	H9.4.15	幹線街路	990	25	4	558	56%
I・Ⅲ・46	外環状線	S43.10.2	S47.2.1	幹線街路	2,020	22	4	2,020	100%
Ⅱ・Ⅰ・9	馬場長法寺線	S42.8.19	-	幹線街路	2,930	18	2	0	0%
3・4・183	牛ヶ瀬勝竜寺線	S42.8.19	H30.8.14	幹線街路	2,040	16	2	0	0%
3・4・181	寺戸馬場線	S42.8.19	H27.1.30	幹線街路	60	16	2	0	0%
Ⅱ・Ⅱ・24	御陵山崎線	S42.8.19	-	幹線街路	2,970	22(16)	4	543	18%
Ⅱ・Ⅱ・26	西向日町停車場 長法寺線	S42.8.19	-	幹線街路	1,730	16(18)	2	0	0%
Ⅱ・Ⅱ・27	神足奥海印寺線	S42.8.19	-	幹線街路	2,740	16	2	0	0%
3・6・111	長岡京駅東線	S14.9.29	H13.5.1	幹線街路	720	11	2	720	100%
3・5・112	神足 1 号線	H11.2.4	-	幹線街路	50	14	2	50	100%
3・3・113	向島神足線	H13.5.1	-	幹線街路	450	30	4	0	0%
全 17 路線 (整備済:6 路線 一部整備:4 路線 未整備:7 路線)					34,400			16,727	48.6%

整備済路線 一部整備・未整備路線（見直し路線）



2 見直しの検討方針

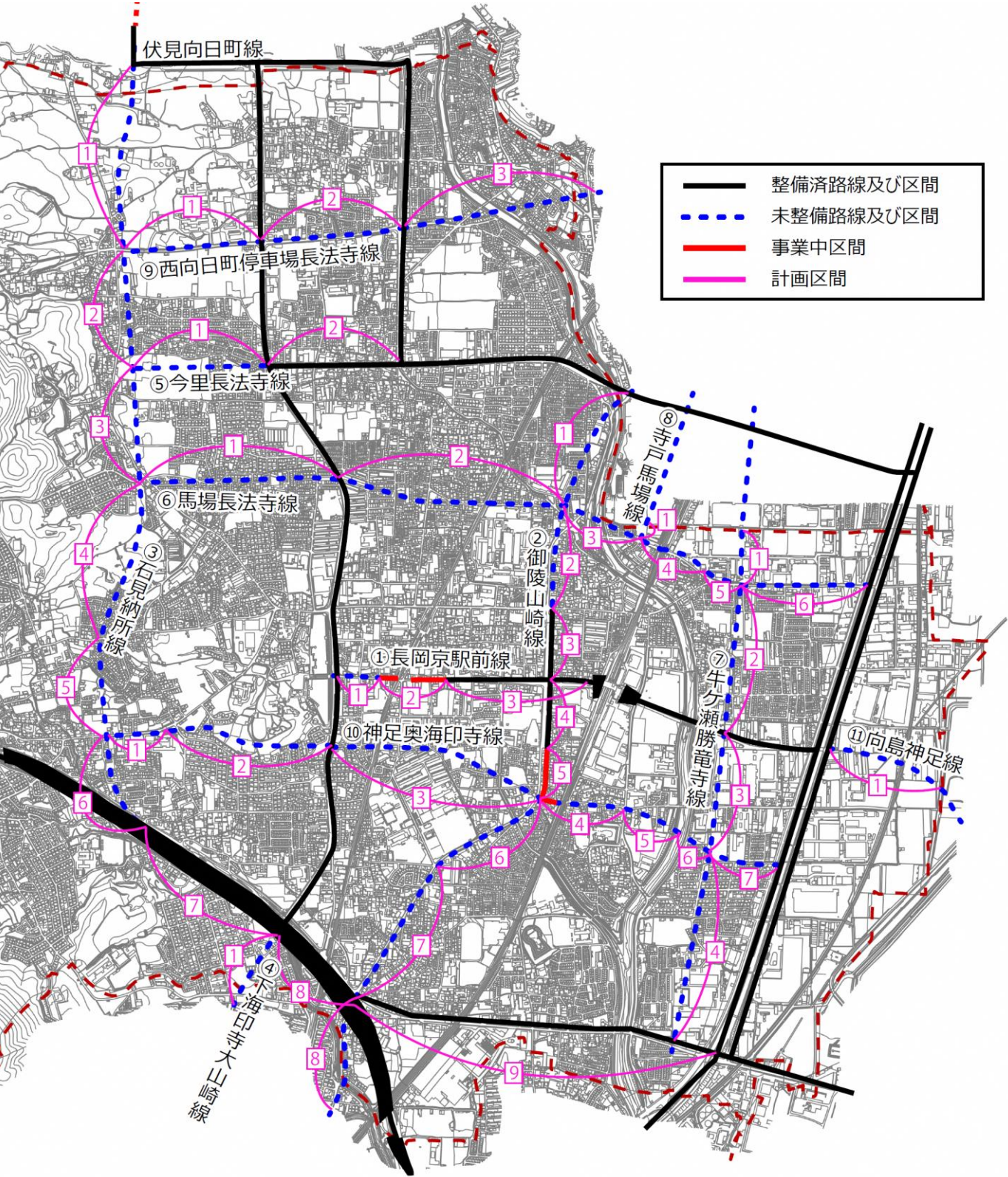
下図の手順で見直しを検討し、各路線の未整備区間の存続・廃止を検討します。



3 見直し対象区間

下図に見直し検討対象区間を示します。

路線番号	路線名称	計画決定 年月日	計画変更 年月日	幅員 (m)	計画決定 延長(m)	供用済み 延長(m)	供用開 始率	車線数	区間 番号	整備 状況	重複する 現道
3・3・9	①長岡京駅前線	S42.8.19	H9.4.15	25	990	558	56%	4	1	未	有
									2	中	有
									3	済	-
Ⅱ・Ⅱ・24	②御陵山崎線	S42.8.19	-	22	2,970	543	18%	4	1	未	無
									2	未	一部有
									3	済	有
									4	済	-
									5	中	有
									6	未	有
									7	未	有
									8	未	有
3・4・107	③石見納所線	S42.8.19	H1.8.25	20 (11)	5,780	1,710	30%	2	1	未	無
									2	未	無
									3	未	無
									4	未	無
									5	未	無
									6	未	無
									7	概成	有
									8	概成	有
									9	済	-
3・4・108	④下海印寺大山崎線	S42.8.19	H1.8.25	16	280	0	0%	2	1	未	無
Ⅰ・Ⅲ・39	⑤今里長法寺線	S42.8.19	-	22	990	476	48%	4	1	未	無
									2	済	-
Ⅱ・Ⅰ・9	⑥馬場長法寺線	S42.8.19	-	18	2,930	0	0%	2	1	未	無
									2	未	無
									3	未	無
									4	未	有
									5	未	有
									6	未	有
3・4・183	⑦牛ヶ瀬勝竜寺線	S42.8.19	H30.8.14	16	2,040	0	0%	2	1	未	無
									2	未	無
									3	未	無
									4	未	無
3・4・181	⑧寺戸馬場線	S42.8.19	H27.1.30	16	60	0	0%	2	1	未	無
									2	未	無
Ⅱ・Ⅱ・26	⑨西向日町停車場長法寺線	S42.8.19	-	16 (18)	1,730	0	0%	2	1	概成	有
									2	概成中	有
									3	概成	無
Ⅱ・Ⅱ・27	⑩神足奥海印寺線	S42.8.19	-	16	2,740	0	0%	2	1	未	有
									2	未	無
									3	未	無
									4	未	有
									5	未	無
									6	未	無
3・3・113	⑪向島神足線	H13.5.1	-	30	450	0	0%	4	7	未	無
									1	未	無



※概成とは、改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2／3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間

4 見直しの評価項目

4.1 機能の必要性の評価項目

「京都府都市計画道路網見直し指針」を踏まえ、都市計画道路の機能の必要性を評価する項目（都市計画道路に求められる機能）を下表とします。

大項目	機能	機能の詳細	評価基準
区域全体に及ぶ機能	市街地形成機能	ア 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 - 都市計画マスタープランで都市の骨格と位置付けられた路線（交通施設整の方針図：メイン軸、都市間軸、環状軸、都市内軸）
	交通機能	イ 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 - 一般国道の路線
		ウ 緊急輸送道路の強化	- 緊急輸送道路の機能強化に資する路線機能 - 緊急輸送道路に指定された路線（緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次及び第2次緊急輸送道路ネットワークに位置づけられている路線）
		エ 自動車交通混雑緩和への寄与	- 自動車交通混雑の緩和に資する路線機能 - 交通量配分の結果、混雑緩和に寄与する路線
局所的な機能	市街地形成機能	オ 地区レベルのまちづくりの誘導	- 地区レベルのまちづくりの誘導に資する路線機能 - 交通バリアフリー基本構想で歩道整備等を位置付けられた路線（重点整備地区において、歩道整備をともなう歩行空間の整備が位置づけられた路線）
	交通機能	カ 主要駅アクセスの強化	- 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 - 主要駅へのアクセス性を向上する路線（都市計画マスタープランで、「都心拠点」として位置づけられる駅と、区域全体に及ぼす機能を持つ路線を結ぶ路線）
		キ 路線バスの円滑な運行の確保	- 現在運行している路線バスの運行の円滑化に資する路線機能 - 路線バスが運行しているが、歩道がない路線
		ク 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 - 歩行者や自転車が多いDID区域内等の路線
	空間機能	ケ 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 - 都市計画マスタープランでシンボル軸等に位置付けられた路線（都市の将来の空間構成図：シンボル軸）
		コ 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 - 重点密集市街地内の路線（国土交通省の設定する「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（平成15年7月11日）」や、「地震時等に著しく危険な密集市街地（H24.3.1）」に位置する路線）
		サ 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交通施設の収容機能を可能とする路線機能 - 電線類地中化の計画を有する地域の路線

4.2 まちづくり上の評価項目

都市計画道路のまちづくり上の評価項目は下表とします。

公共施設との重複	対象区間が、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ないか
歴史文化資産等との重複	対象区間が、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ないか
街並みや地域コミュニティの維持	対象区間が、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ないか

【まちづくり上の評価項目として支障・問題が生じる箇所】



5

都市計画道路の見直し（素案）

前頁までの内容を踏まえ、見直し結果の一覧を下表に示します。

路線名称	区間番号	【STEP1】			【STEP2】															【STEP3】		存続・廃止候補 (案)	【参考】 隣接市 町の意 向			
		整備 状況	重複 する 現道	現道車線数	機能の必要性の評価												まちづくり上の 評価		評価 結果	廃止に よる影響						
					求められる機能	区域全体に及ぶ機能				局所的な機能				【1】 機能の必要性の有無	【2】 代替性の有無	【3】 整備した場合 の、まちづくり方 針への影響の 有無	【4】 パターン	【5】 廃止した 場合の 影響の 検証								
						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													
						ア	イ	ウ	エ	オ	カ	キ	ク						ケ	コ	サ					
						将来都市構造の形 成	広域ネット ワークの形 成	緊急輸送 道路の強 化	自動車交 通混雑緩 和	地区レベ ルのまち づくり	主要駅ア クセスの 強化	路線バス の円滑な運行	歩行者・ 自転車の 通行環境 の確保						環境空間 の形成	防災空間 の形成	施設収容 空間の確 保					
評価基準	都市計画マスタープランで都市の骨格と位置づけ (都市間・市内・中心部幹線道路、環状道路、交通メイン軸)	一般国道	緊急輸送道路	交通量配分の結果、混雑緩和に寄与	交通バリアフリー基本構想で歩道整備等を位置づけ	主要駅へのアクセス性を向上	路線バスが運行しているが、歩道がない	歩行者や自転車が多いDID区域内	都市計画マスタープランでシンボル軸に位置づけ	重点密集市街地内	電線類地中化の計画を有する区域	求められる機能 (ア～サ)の有無	求められる機能 (ア～サ)を代替する路線の有無	・公共施設との重複 等	【1】【2】【3】より判断	【4】がB,C,Dの場合	【4】【5】より判断									
① 長岡京駅前線	1	未	有	2	該当	○				○	○		○	○			有	・都市計画マスタープランで、市内の幹線道路、交通メイン軸、都市拠点(JR長岡京駅、阪急長岡天神駅)を結ぶシンボル軸として位置付けている。 ・市内の幹線道路である石見下海印寺線と、都市拠点(JR長岡京駅、阪急長岡天神駅)のアクセス機能を有している。 ・交通バリアフリー基本構想で、バリアフリー化が必要な重点整備地区での歩道整備を位置付けている。 ・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ア】【オ】【カ】【ケ】 ・区間1は機能を代替する路線がない	無	-	A	-	存続	-
	2	中	有	2		○				○	○		○	○			-	-	-	-	-	-	-			
	3	済	-	4		○				○	○		○	○			-	-	-	-	-	-	-			

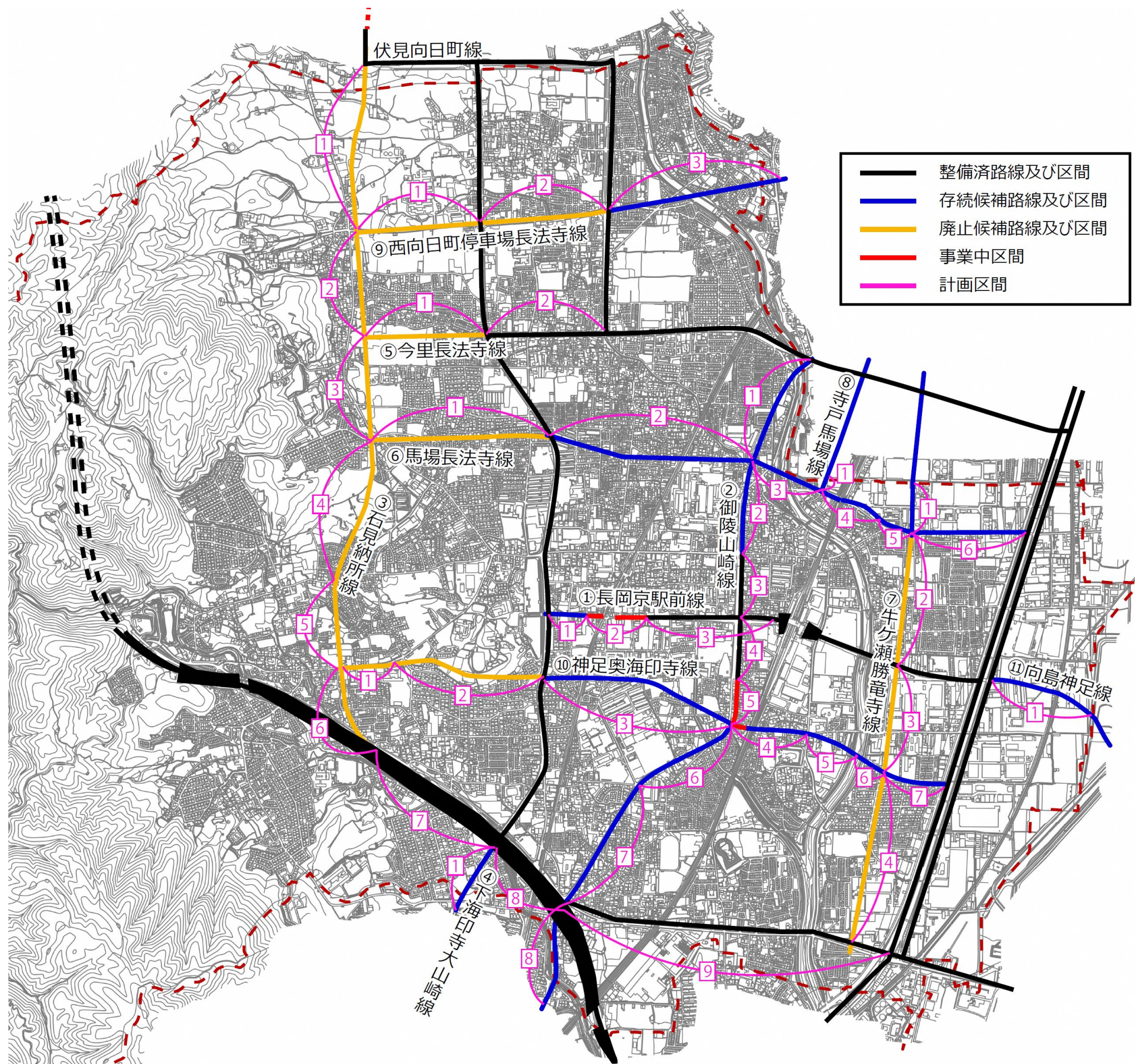
路線名称	区間番号	【STEP1】			【STEP2】														【STEP3】	存続・廃止候補 (案)	【参考】 隣接市町の意向				
		整備状況	重複する現道	現道車線数	機能の必要性の評価														まちづくり上の評価			評価結果	廃止による影響		
					求められる機能	区域全体に及ぶ機能				局所的な機能						【1】 機能の必要性の有無	【2】 代替性の有無	【3】 整備した場合の、まちづくり方針への影響の有無	【4】 パターン			【5】 廃止した場合の影響の検証			
						市街地形成機能	交通機能			市街地形成機能	交通機能			空間機能											
							ア	イ	ウ		エ	オ	カ	キ	ク								ケ	コ	サ
							将来都市構造の形成	広域ネットワークの形成	緊急輸送道路の強化		自動車交通混雑緩和	地区レベルのまちづくり	主要駅アクセスの強化	路線バスの円滑な運行	歩行者・自転車の通行環境の確保								環境空間の形成	防災空間の形成	施設収容空間の確保
評価基準	都市計画マスタープランで都市の骨格と位置づけ (都市間・市内・中心部幹線道路、環状道路、交通メイン軸)	一般国道	緊急輸送道路	交通量配分の結果、混雑緩和に寄与	交通バリアフリー基本構想で歩道整備等を位置づけ	主要駅へのアクセス性を向上	路線バスが運行しているが、歩道がない	歩行者や自転車が多いDID区域内	都市計画マスタープランでシンボル軸に位置づけ	重点密集市街地内	電線類地中化の計画を有する区域	求められる機能 (ア～サ)の有無	求められる機能 (ア～サ)を代替する路線の有無	・公共施設との重複 等	【1】【2】【3】より判断	【4】がB,C,Dの場合									
② 御陵山崎線	1	未	無	-	該当	○		○			○	○	○			有	・都市計画マスタープランでは、都市間を結ぶ主要な幹線道路として位置付けている。 ・緊急輸送道路ネットワークとして位置付けられており、災害時等の輸送機能の強化が望まれる。 ・京都第二外環状線、都市拠点(JR長岡京駅と阪急長岡天神駅)のアクセス機能を有している。 ・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ア】【ウ】【カ】 【キ】 ・区間1～2は機能を代替する路線がない 【ク】 ・区間1～2は既存の道路((主)西京高槻線、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	A	-	存続	向日市 存続
	2	未	一部有	2		○		○			○	○	○			有	・都市計画マスタープランでは、都市間を結ぶ主要な幹線道路として位置付けている。 ・緊急輸送道路ネットワークとして位置付けられており、災害時等の輸送機能の強化が望まれる。 ・京都第二外環状線、都市拠点(JR長岡京駅と阪急長岡天神駅)のアクセス機能を有している。 ・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ア】【ウ】【カ】 【キ】 ・区間1～2は既存の道路((主)西京高槻線、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	A	-	存続	-
	3	済	有	4		○		○			○					-	-	-	-	-	-	-	-		
	4	済	-	4		○		○			○					-	-	-	-	-	-	-	-		
	5	中	有	2		○		○			○					-	-	-	-	-	-	-	-		
	6	未	有	2		○		○			○					有	・都市計画マスタープランでは、都市間を結ぶ主要な幹線道路として位置付けている。 ・緊急輸送道路ネットワークとして位置付けられており、災害時等の輸送機能の強化が望まれる。 ・京都第二外環状線、都市拠点(JR長岡京駅と阪急長岡天神駅)のアクセス機能を有している。 ・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ア】【ウ】【カ】 【キ】 ・区間5～7は機能を代替する路線がない 【ク】 ・区間5～7は既存の道路((主)西京高槻線、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	A	-	存続	-
	7	未	有	2		○		○			○					有	・都市計画マスタープランでは、都市間を結ぶ主要な幹線道路として位置付けている。 ・緊急輸送道路ネットワークとして位置付けられており、災害時等の輸送機能の強化が望まれる。 ・京都第二外環状線、都市拠点(JR長岡京駅と阪急長岡天神駅)のアクセス機能を有している。 ・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ア】【ウ】【カ】 【キ】 ・区間5～7は既存の道路((主)西京高槻線、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	A	-	存続	-
	8	未	有	2							○		○				有	・広域交通結節拠点へのアクセス性を強化に資する路線である。 ・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【カ】 ・区間1は広域交通結節拠点の接続性を強化する路線であり代替する路線がない 【ク】 ・区間8は大山崎町との道路の接続性を踏まえ、代替不可	無	-	A	-	存続

路線名称	区間番号	【STEP1】			【STEP2】														【STEP3】		存続・廃止候補(案)	【参考】隣接市町の意向																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
		整備状況	重複する現道	現道車線数	機能の必要性の評価														まちづくり上の評価				評価結果	廃止による影響																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
					求められる機能	区域全体に及ぶ機能				局所的な機能					【1】機能の必要性の有無		【2】代替性の有無		【3】整備した場合の、まちづくり方針への影響の有無	【4】パターン					【5】廃止した場合の影響の検証																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
						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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
							ア	イ	ウ		エ	オ	カ	キ												ク	ケ	コ	サ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
					将来都市構造の形成	広域ネットワークの形成	緊急輸送道路の強化	自動車交通混雑緩和	地区レベルのまちづくり	主要駅へのアクセスの強化	路線バスの円滑な運行	歩行者・自転車の通行環境の確保	環境空間の形成	防災空間の形成	施設収容空間の確保																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																

路線名称	区間番号	【STEP1】			【STEP2】															【STEP3】		存続・廃止候補(案)	【参考】隣接市町の意向				
		整備状況	重複する現道	現道車線数	機能の必要性の評価													まちづくり上の評価		評価結果	廃止による影響						
					求められる機能	区域全体に及ぶ機能				局所的な機能					【1】 機能の必要性の有無	【2】 代替性の有無	【3】 整備した場合の、まちづくり方針への影響の有無	【4】 パターン	【5】 廃止した場合の影響の検証	【4】【5】より判断							
						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													
						ア	イ	ウ	エ	オ	カ	キ	ク	ケ							コ			サ			
						将来都市構造の形成	広域ネットワークの形成	緊急輸送道路の強化	自動車交通混雑緩和	地区レベルのまちづくり	主要駅アクセスの強化	路線バスの円滑な運行	歩行者・自転車の通行環境の確保	環境空間の形成							防災空間の形成			施設収容空間の確保			
評価基準	都市計画マスタープランで都市の骨格と位置づけ(都市間・市内・中心部幹線道路、環状道路、交通メイン軸)	一般国道	緊急輸送道路	交通量配分の結果、混雑緩和に寄与	交通バリアフリー基本構想で歩道整備等を位置づけ	主要駅へのアクセス性を向上	路線バスが運行しているが、歩道がない	歩行者や自転車が 多いDID区域内	都市計画マスタープランでシンボル軸に位置づけ	重点密集市街地内	電線類地中化の計画を有する区域	求められる機能(ア～サ)の有無	求められる機能(ア～サ)を代替する路線の有無	・公共施設との重複 等	【1】【2】【3】より判断	【4】がB,C,Dの場合											
④ 下海印寺 大山崎線	1	未	無	-	該当						○		○				有	・広域交通結節拠点へのアクセス性を強化に資する路線である。 ・歩行者や自転車が 多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【カ】 ・区間1は広域交通結節拠点の接続性を強化する路線であり代替する路線がない 【ク】 ・区間1は大山崎町との道路の接続性を踏まえ、代替不可	無	-	A	-	存続	大山崎町 存続	
⑤ 今里 長法寺線	1	未	無	-	該当								○				有	・歩行者や自転車が 多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	有	【ク】 ・区間1は既存の道路(市道、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	C	影響は小さい	廃止	-	
	2	済	-	4		○							○				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑥ 馬場 長法寺線	1	未	無	-	該当								○				有	・歩行者や自転車が 多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	有	【ク】 ・区間1は既存の道路(市道、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	C	影響は小さい	廃止	-	
	2	未	無	-		○								○				有	・都市計画マスタープランでは、市内の幹線道路、環状道路として位置付けている。 ・整備により混雑緩和に寄与する。(区間3のみ) ・歩行者や自転車が 多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ア】 ・区間2～6は市内の幹線道路、環状道路としての機能を代替する路線がない 【エ】 ・区間3は東西軸の混雑緩和に必要であり機能を代替する路線がない 【ク】 ・区間2～6は既存の道路((主)伏見柳谷高槻線、市道、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	A	-	存続	-
	3	未	無	-		○								○			有	無		無	-	A	-	存続	-		
	4	未	有	2		○								○			有	無		無	-	A	-	存続	-		
	5	未	有	2		○								○			有	無		無	-	A	-	存続	-		
	6	未	有	2		○								○			有	無		無	-	A	-	存続	-		

路線名称	区間番号	【STEP1】			【STEP2】															【STEP3】	存続・廃止候補 (案)	【参考】 隣接市町の意向			
		整備状況	重複する現道	現道車線数	機能の必要性の評価															まちづくり上の評価			評価結果	廃止による影響	
					求められる機能	区域全体に及ぶ機能				局所的な機能						【1】 機能の必要性の有無	【2】 代替性の有無	【3】 整備した場合の、まちづくり方針への影響の有無	【4】 パターン	【5】 廃止した場合の影響の検証			【4】【5】 より判断		
						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											
						ア	イ	ウ	エ	オ	カ	キ	ク	ケ	コ									サ	
						将来都市構造の形成	広域ネットワークの形成	緊急輸送道路の強化	自動車交通混雑緩和	地区レベルのまちづくり	主要駅アクセスの強化	路線バスの円滑な運行	歩行者・自転車の通行環境の確保	環境空間の形成	防災空間の形成									施設収容空間の確保	
評価基準	都市計画マスタープランで都市の骨格と位置づけ (都市間・市内・中心部幹線道路、環状道路、交通メイン軸)	一般国道	緊急輸送道路	交通量配分の結果、混雑緩和に寄与	交通バリアフリー基本構想で歩道整備等を位置づけ	主要駅へのアクセス性を向上	路線バスが運行しているが、歩道がない	歩行者や自転車が多いDID区域内	都市計画マスタープランでシンボル軸に位置づけ	重点密集市街地内	電線類地中化の計画を有する区域														
⑦ 牛ヶ瀬 勝竜寺線	1	未	無	-	該当										有	・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ク】 ・区間1は向日市との道路の接続性を踏まえ、代替不可	無	-	A	-	存続	向日市 存続	
	2	未	無	-											有	・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	有	【ク】 ・区間2～4は既存の道路(市道、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	C	影響は小さい	廃止	-	
	3	未	無	-										有	有		無	-	C	影響は小さい	廃止	-			
	4	未	無	-										有	有		無	-	C	影響は小さい	廃止	-			
⑧ 寺戸 馬場線	1	未	無	-	該当									有	・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ク】 ・区間1は向日市との道路の接続性を踏まえ、代替不可	無	-	A	-	存続	向日市 存続		
⑨ 西向日町 停車場 長法寺線	1	概成	有	2	該当									有	・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	有	【ク】 ・区間1～2は既存の道路((一)長法寺向日線、市道、交通量の少ない周辺細街路等)で代替可能	無	-	C	影響は小さい	廃止	-		
	2	概成中	有	2										有		有		無	-	C	影響は小さい	廃止	-		
	3	概成	無	-											有	・歩行者や自転車が多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ク】 ・区間3は向日市との道路の接続性を踏まえ、代替不可	無	-	A	-	存続	向日市 存続	

路線名称	区間番号	【STEP1】			【STEP2】															【STEP3】		存続・廃止候補（案）	【参考】隣接市町の意向				
		整備状況	重複する現道	現道車線数	機能の必要性の評価												まちづくり上の評価		評価結果	廃止による影響							
					求められる機能	区域全体に及ぶ機能				局所的な機能				【1】 機能の必要性の有無	【2】 代替性の有無	【3】 整備した場合の、まちづくり方針への影響の有無	【4】 パターン	【5】 廃止した場合の影響の検証									
						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						
							ア	イ	ウ		エ	オ	カ								キ			ク	ケ	コ	サ
評価基準	都市計画マスタープランで都市の骨格と位置づけ（都市間・市内・中心部幹線道路、環状道路、交通メイン軸）	一般国道	緊急輸送道路	交通量配分の結果、混雑緩和に寄与	交通バリアフリー基本構想で歩道整備等を位置づけ	主要駅へのアクセス性を向上	路線バスが運行しているが、歩道がない	歩行者や自転車が 多いDID区域内	都市計画マスタープランでシンボル軸に位置づけ	重点密集市街地内	電線類地中化の計画を有する区域	求められる機能（ア～サ）の有無	求められる機能（ア～サ）を代替する路線の有無	・公共施設との重複 等	【1】【2】【3】より判断	【4】がB,C,Dの場合	【4】【5】より判断										
⑩ 神足奥海印寺線	1	未	有	2	該当							○			有	・歩行者や自転車が 多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	有	【ク】 ・区間1～2は既存の道路（市道、交通量の少ない周辺細街路等）で代替可能	無	-	C	影響は小さい	廃止	-			
	2	未	無	-									○				有		有	長岡公園を分断する	D	影響は小さい	廃止	-			
	3	未	無	-		○							○			有	・都市計画マスタープランでは、市内の幹線道路として位置付けている。 ・歩行者や自転車が 多いDID区域内であり、歩行者・自転車の通行環境の確保が求められている。	無	【ア】 ・区間3～7は市内の幹線道路としての機能を代替する路線がない	無	-	A	-	存続	-		
	4	未	有	2		○							○			有		無		無	-	A	-	存続	-		
	5	未	無	-		○							○			有		無		無	-	A	-	存続	-		
	6	未	無	-		○							○			有		無		無	-	A	-	存続	-		
	7	未	無	-		○								○			有	無	【ク】 ・区間3～7は既存の道路（市道、交通量の少ない周辺細街路等）で代替可能	無	-	A	-	存続	-		
⑪ 向島神足線	1	未	無	-	該当	○										有	・都市計画マスタープランでは、都市間を結ぶ主要な幹線道路として位置付けている。	無	【ア】 ・区間1は都市間を結ぶ主要な幹線道路としての機能を代替する路線がない ・区間1は京都市との道路の接続性を踏まえ、代替不可	無	-	A	-	存続	京都市存続		



6 今後の進め方

これまで、関係機関（京都府、京都市、向日市、大山崎町など）との調整・協議を進めてきましたが、今後、パブリックコメントの結果や地元説明会での意見等を総合的に判断し、都市計画変更の手続きに入る予定です。

2020 年 12 月～1 月	パブリックコメント、地元説明会（廃止路線の沿道地域） 地元説明会の結果を都市計画道路見直し（素案）に反映 都市計画変更（原案）の作成
2021 年 2 月以降	都市計画審議会
2021 年 10 月以降	都市計画変更の手続き（都市計画案の公告・縦覧 等）