

国道1号（大津・京都間）道路検討会（第2回）

日時：令和7年3月17日（月）9：00～

場所：京都国道事務所 5階 会議室

議事次第

1. 議事

- ・ 高規格ネットワークとしての必要性
- ・ まちづくりの方向性との整合、
まちづくり計画から見た高規格道路整備の必要性
- ・ 高規格道路整備に期待される効果・配慮事項
- ・ 今後の進め方
- ・ 意見交換

2. その他

国道1号(大津・京都間)道路検討会(第2回) 名簿

所属	役職
滋賀県 土木交通部	道路整備課長
京都府 建設交通部	道路計画課長
大津市 建設部	建設部長
京都市 建設局 建設企画部	技術企画担当部長
京都国道事務所	事務所長
滋賀国道事務所	事務所長

1. 前回検討会の概要

■国道1号（大津・京都間）道路検討会（第1回）議事

日時	場所
令和6年11月28日(木)13:00~14:00	京都国道事務所 会議室
出席者	議事
滋賀県 土木交通部 道路整備課長 京都府 建設交通部 道路計画課長 京都市 建設局 建設企画部 技術企画担当部長 大津市 建設部長 国土交通省近畿地方整備局 京都国道事務所長 国土交通省近畿地方整備局 滋賀国道事務所長	○地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ○地域の道路ネットワーク計画 ○地域の課題と期待される効果

■国道1号（大津・京都間）道路検討会（第1回）議事概要

議事概要
○検討会メンバーで以下を共有 <ul style="list-style-type: none"> ①地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ②地域の道路ネットワーク計画 ③地域の課題と期待される効果 ○今後、ルートや構造の検討に向け、必要な検討項目について意見交換

地域の課題と期待される効果 まとめ

<p>交通渋滞</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国道1号大津・京都間は、府県境や大津市南部などにおける2車線の区間の存在や京都市内の交通集中により、交通混雑が課題 ○ 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、府県境の交通容量が確保されるとともに、京都市内に集中する交通が分散され、ボトルネックが解消し、渋滞緩和が期待
<p>交通事故</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国道1号大津・京都間の大津市南部の2車線区間や京都市山科区・東山区で事故危険区間が多数存在し、特に交通集中による追突事故の割合が高い ○ 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、2車線の区間や京都市内へ集中する交通が分散され、交通事故の削減が期待
<p>企業活動の支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国道1号沿線は、日本屈指の企業が多数立地しているが、国道1号の慢性的な渋滞により企業活動を阻害 ○ 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、国道1号の混雑が緩和され、企業活動の支援に寄与
<p>安全・安心の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国道1号大津・京都間では、大雪・大雨等の災害により幾度となく通行止めが発生（過去15年で7回） ○ 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、大雪や大雨発生時でも安定した滋賀京都間の交通ネットワークが形成され、地域住民の安全・安心を確保

国道1号（大津・京都間） 道路検討会（第2回）

令和7年3月17日
近畿地方整備局
京都国道事務所
滋賀国道事務所

国道1号(大津・京都間)に求められる機能(高規格ネットワークとしての必要性)

- 前回の検討会では、社会情勢の変化や交通状況等の観点より、地域・交通課題を把握した。
- 検討結果を踏まえ、「渋滞」「安全」「産業・物流」「防災」の観点より高規格ネットワークとしての必要性を確認する。

第1回検討会で把握した課題

渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ○ 沿線地域では、自動車保有台数は増加傾向。 ○ 沿線地域内の自動車交通需要は大津市・湖南4市は増加傾向。 ○ 沿線地域～他地域間、沿線市域の市間のOD交通量が増加傾向。 ○ 国道1号利用交通は業務を目的とする交通が約半分で生活交通と混在。府県境では沿線地域内交通が約5割。 ○ 新十条通無料化に伴い、稲荷山TNを利用する交通が山科南部や京都市西南部へ拡大。 ○ 国道1号において、府県境を通過する車の発着地を見ると、沿線地域の交通が非常に多い。 ○ 移動経路については、沿道からの利用が多い。
安全	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国道1号の京都市山科区や大津市瀬田川周辺では、交通量が交通容量を大幅に超過し、日中混雑が常態化。 ○ 国道1号の京都市山科区、大津市及び草津市の死傷事故件数は府県の平均以上。
産業・物流	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大型商業施設について、京都市中心部と滋賀県で駅周辺や幹線道路沿線に多く立地しており、売場面積は沿線地域の全てで増加傾向。 ○ 年間商品販売額は、近年においては、沿線地域の全てで増加傾向。 ○ 国道1号沿線や名神高速道路のIC周辺には、国内有数の製造業の工場が立地。 ○ 製品出荷額は大津市・湖南4市で増加傾向。 ○ 京都府と滋賀県にまたがり本社・工場等が立地する企業が多く存在し、ほとんどが国道沿いに立地。 ○ 京都府・滋賀県境付近の国道には多数の主要渋滞箇所(44箇所)があり、企業活動を阻害している。 ○ 観光入込客数は、滋賀・京都ともにコロナ禍の減少期を経て、回復傾向。
防災	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国道1号の大津市側は多くが2車線区間。(国道1号に事前通行規制区間が2か所存在) ○ 国道1号沿線地域の事前通行規制区間では過去15年間で7回の通行止め、うち4回が名神高速と同時通行止め。 ○ 国道1号と名神高速が同時通行止めの場合は、迂回路となる道路は、府県境で約10km離れている。



国道1号(大津・京都間)に求められる機能 (高規格道路に求められる機能)

渋滞

都市間移動の円滑化

安全

交通安全の確保

産業・物流

産業の活性化

防災

信頼性の高い
ネットワークの確保

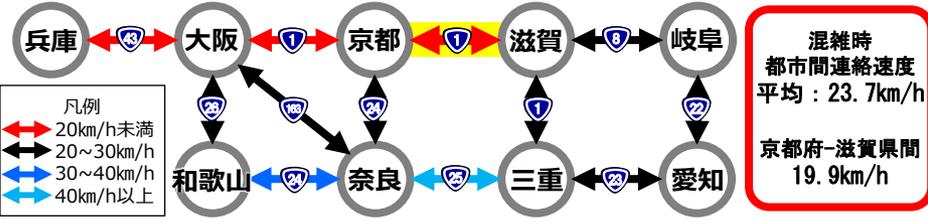
1. 都市間移動の円滑化(経済成長・物流強化)

- ・滋賀県⇔京都府間の都市間連絡速度は他の都市間に比べて低く、混雑時の連絡速度が20km/h以下となっている。
- ・山科区内（西向き）や、瀬田川断面周辺（東向き）で昼間12時間連続して速度低下が発生している。
- ・高規格道路の整備に伴う、交通分散により国道1号の走行性の向上が期待される。

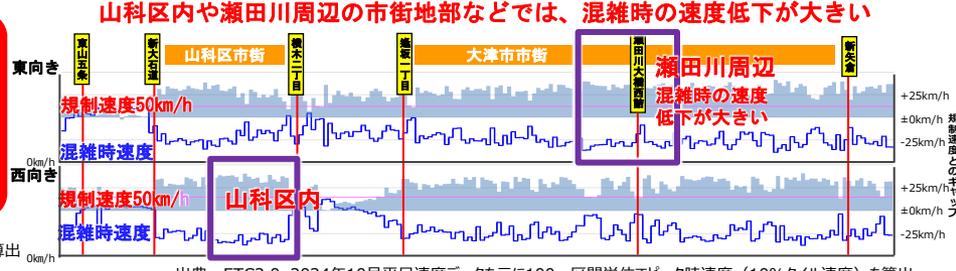
都市間の連絡速度
京都府・滋賀県間の**平均旅行速度が他の都市間連絡速度に比べ低い**

走行性向上
高規格道路整備に伴う、交通分散により国道1号の**走行性の向上が期待**

都市間連絡速度（混雑時）



国道1号の混雑時速度（10%マイル速度）と規制速度（50km/h）との関係

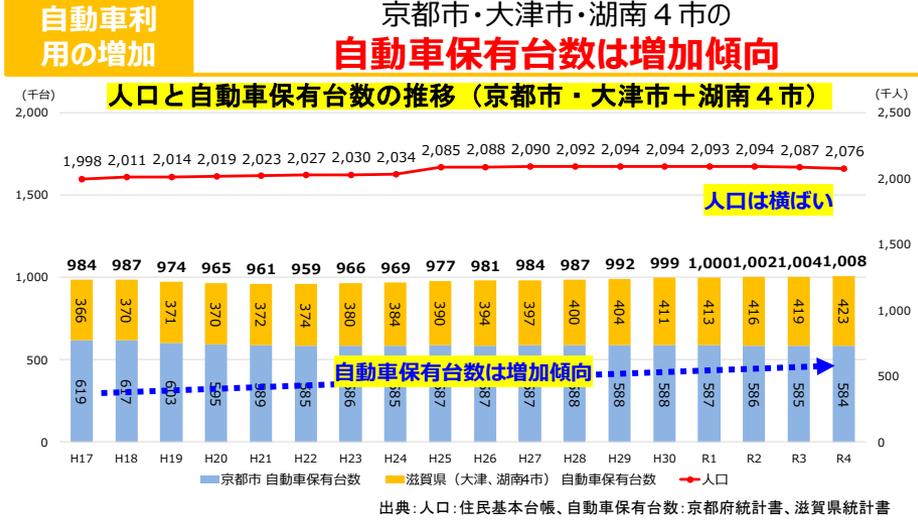
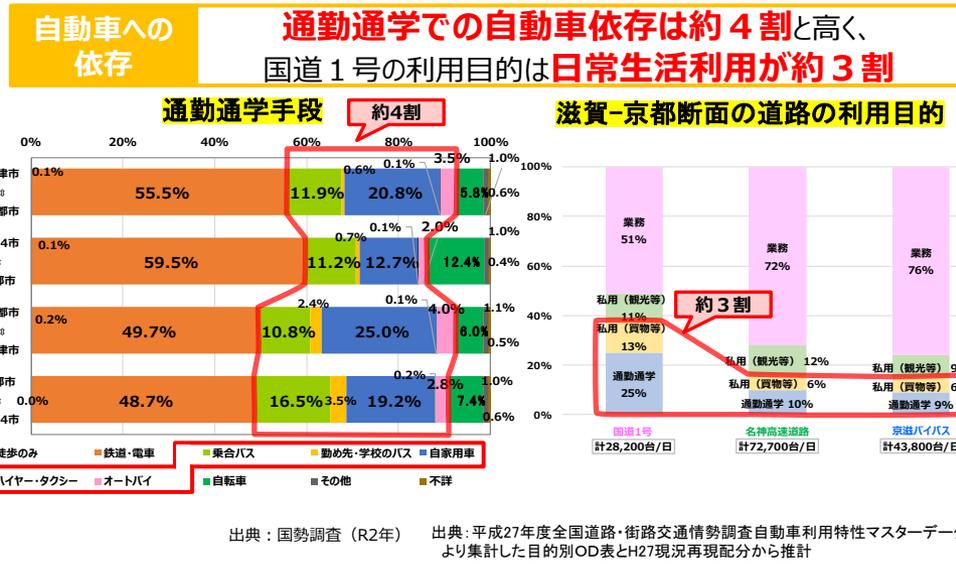
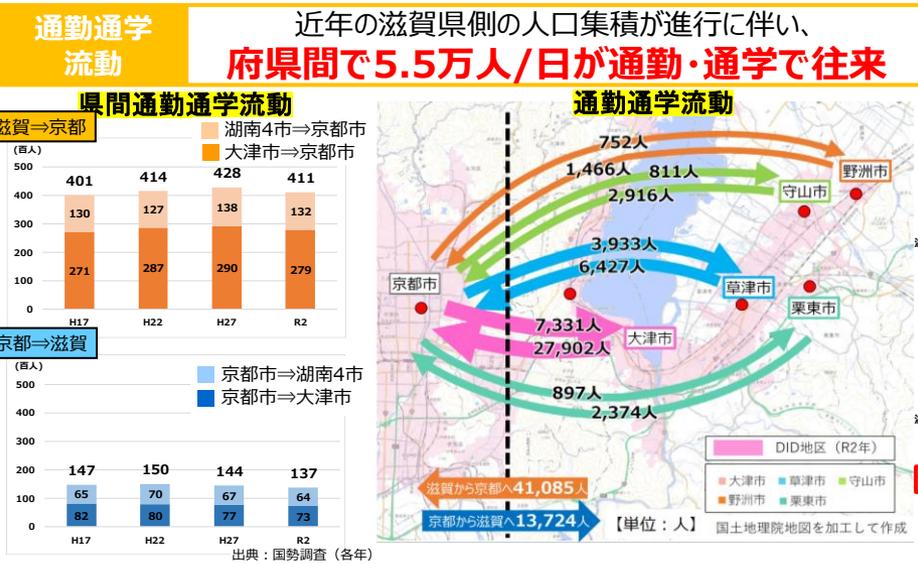


滋賀県、京都府間の国道1号の速度状況



1. 都市間移動の円滑化(経済成長・物流強化)

- ・滋賀-京都間の通勤通学流動は横ばいで、県境断面で約5.5万人の流動がある。
- ・京都市・大津市・湖南4市合計の自動車保有台数は増加傾向にあり、通勤通学での自動車利用も約4割と高く、特に国道1号では、朝夕の通勤時を中心に渋滞が発生し、今後も自動車利用は継続すると考えられる。
- ・高規格道路整備により交通が転換し、国道1号の渋滞が緩和し、定時性の高い通勤通学の実現が期待される。



2. 交通安全の確保(経済成長・物流強化)

- ・国道1号の大津市・草津市・京都市山科区の区間では、死傷事故率が全国直轄国道平均を上回る区間が大半を占める。
- ・国道1号の事故類型は、渋滞が原因となることが多い追突事故が約5割と最も高い割合を占めている。
- ・高規格道路の整備により、交通量が減少することで、事故の減少が期待される。

事故の危険	全国平均を上回る死傷事故率	安全性向上	高規格道路整備による交通量の減少、渋滞緩和により 事故の減少が期待
-------	----------------------	-------	---

国道の死傷事故率



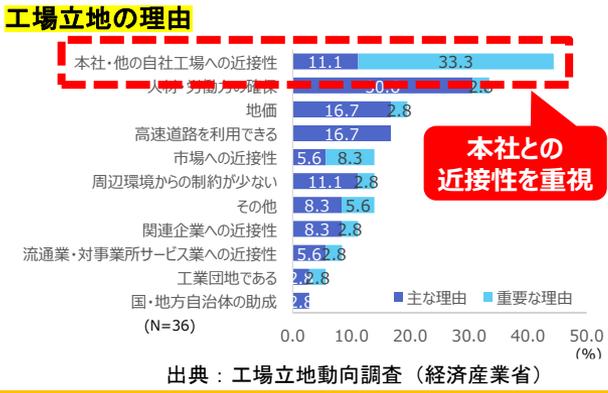
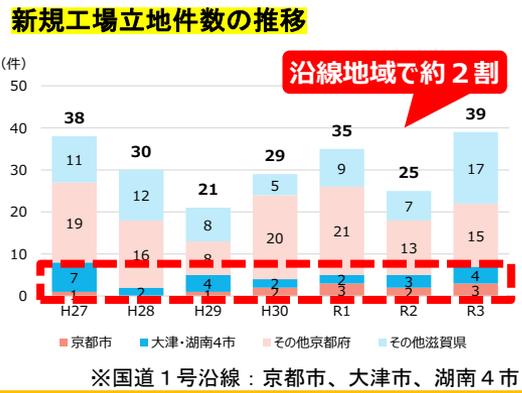
資料：イタルデータ H30～R3

3. 産業の活性化(経済成長・物流強化)

- ・京都市・大津市・湖南4市の国道1号沿線における工場立地の理由のひとつに『本社との近接性』が挙げられる。
- ・京都府と滋賀県にまたがり本社と工場等が連携している企業が多く立地しており、その移動は平均47分を要している。
- ・高規格道路の整備により、滋賀・京都間で連携する企業間の連携を高め、サプライチェーンの効率化を高めることで企業の収益性が向上し、滋賀・京都を挟んだ工場や事業所の進出意欲がさらに高まることが期待される。

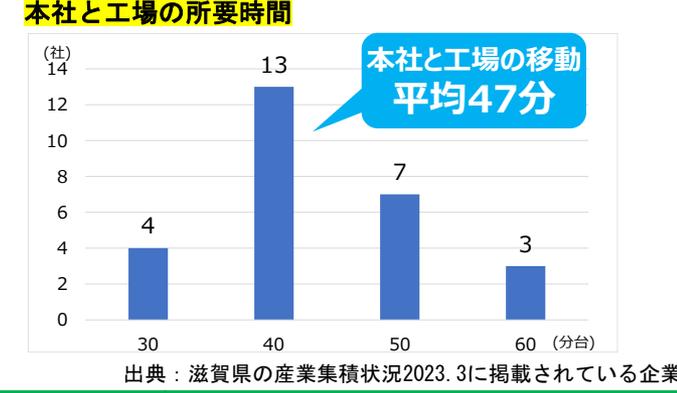
工場立地とその理由

滋賀・京都の国道1号沿線への立地理由は本社への近接性が重視



企業と工場間の移動

府県間をまたぐ連携では、平均47分を要する

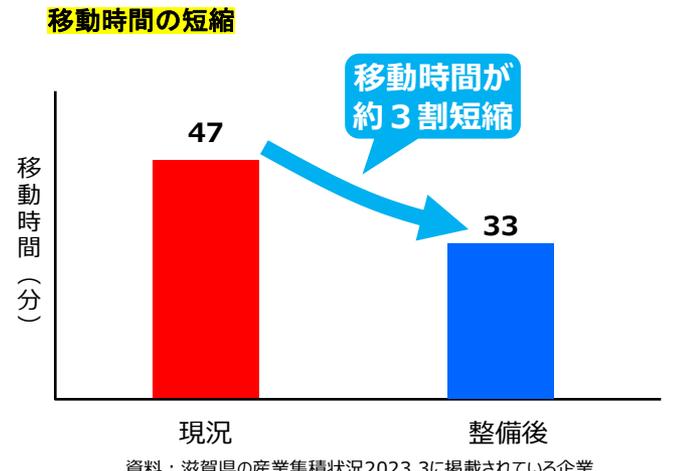
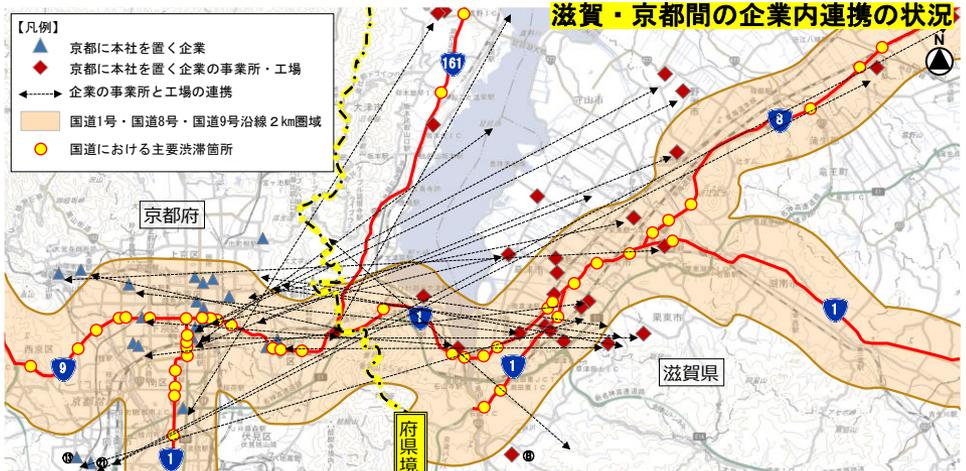


企業連携

多くの企業が滋賀・京都の府県境をまたいで事業所や工場と連携

産業活性化

企業間連携を強化し、新規立地を誘引するサプライチェーンネットワークを形成



3. 産業の活性化(経済成長・物流強化)

- 京都市・大津市・湖南4市合計の製造品出荷額等は増加傾向。
- 府県間をまたぐ貨物流動は、滋賀～大阪・兵庫間や京都～滋賀・愛知が多く、主に国道1号や名神高速道路が分担。
- 一方、国道1号の渋滞等により、日中で最大50分のバラつきがみられるなど時間信頼性が低い状況。
- 高規格道路の整備により、渋滞緩和やリダンダンシー向上が図られ安定的な物流環境が実現し、企業の生産性向上が期待。

製造品出荷額等 京都市、大津市・湖南4市の製造品出荷額は増加傾向

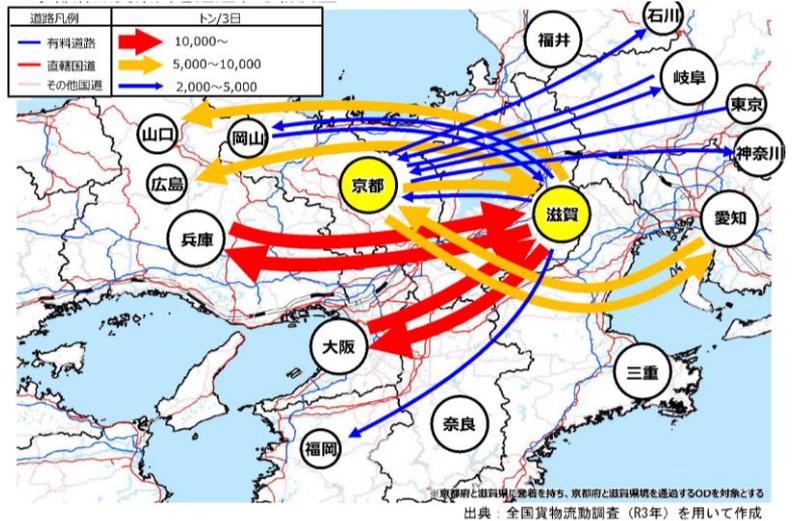
京都市、大津市、湖南4市の製造品出荷額の推移



資料：工業統計調査（H24～H26、H28～R1）、経済センサス-活動調査（H23、H27、R2）、経済構造実態調査（R3～R4）

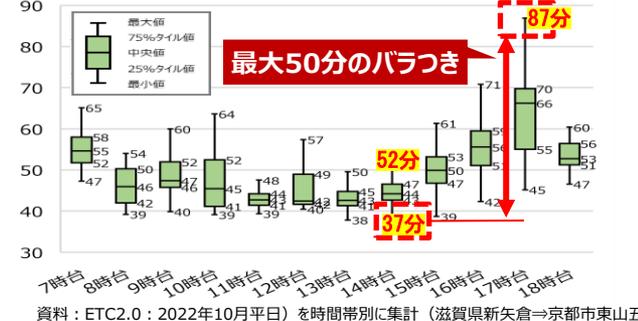
貨物流動 府県間をまたぐ貨物流動を、国道1号や名神高速道路等が分担

京都・滋賀の府県間をまたぐ貨物流動



府県間の移動時間 国道1号では、最大50分のバラつきが発生

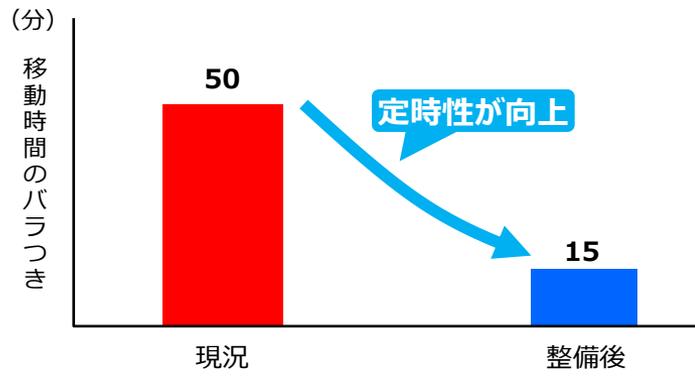
国道1号の定時性



生産性向上 高規格道路整備による時間短縮や定時性向上により企業の生産性が向上

移動時間の定時性向上

今まで移動時に見込んでいた余裕時間が減少



資料：ETC2.0：2022年10月平日）を時間帯別に集計（滋賀県新矢倉⇒京都市東山五条）

4. 信頼性の高いネットワークの確保(地域安全保障のエッセンシャルネットワーク)

- 近畿ブロックにおける広域的な道路交通に関する今後の方向性として、広域道路の多重ネットワークを形成することで、国土を強靱化するための災害に強い広域道路ネットワークの構築を目指している。
- 南海トラフ地震発生時には、西日本国土軸の一端を担い、太平洋側の応急対策活動をバックアップする役割を果たす。

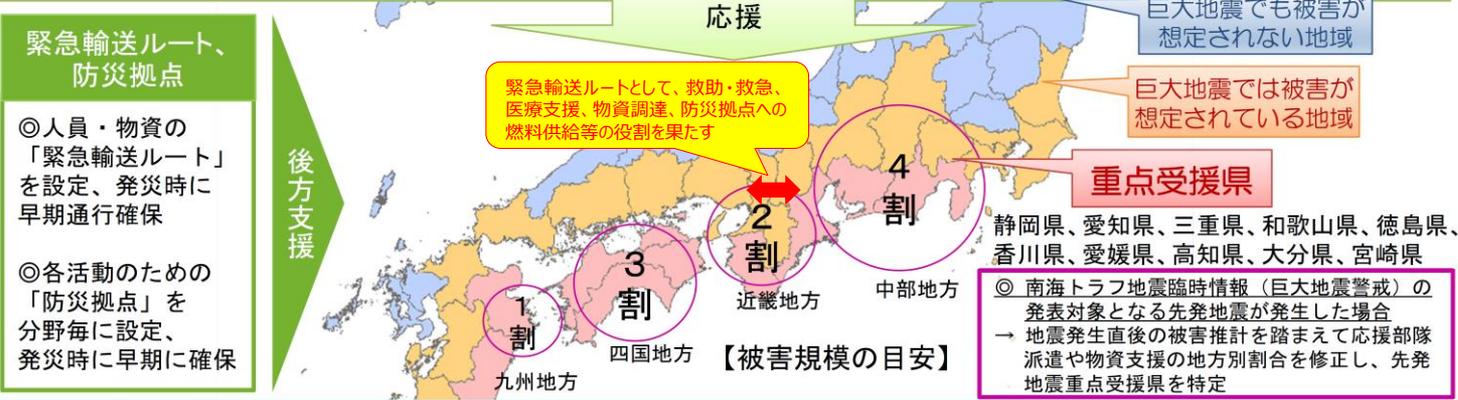
近畿ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針

近畿圏四環状道路と日本海・西日本・太平洋国土軸による交流連携	
基本方針 (ビジョン)	アジアのゲートウェイとして機能し、我が国の成長エンジンとしての役割を担う 近畿ブロックの広域道路ネットワークの整理
基本戦略	1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成 2) 我が国をけん引する大都市圏等の競争力や魅力の向上 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化 5) 国土の更なる有効活用や適性な管理
災害に対する視点 安定した物流・人流を確保するための「災害に強い広域道路ネットワークの構築」	1) 南海トラフ巨大地震等の 災害時には「命の道」となる道路の整備 を推進し、応急対策・復旧対策のための 多重性・代替性を備えた輸送ルート を確保 2) 日本海側と太平洋側の港湾の連携を平時から強化し、広域道路の多重ネットワークを形成することで、 国土を強靱化するための災害に強い広域道路ネットワーク を構築



「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画の概要(内閣府 R5. 5. 23)」抜粋

国は、緊急災害対策本部の調整により、被害の全容把握、被災地からの要請を待たず直ちに行動(プッシュ型での支援)



- 緊急輸送ルート、防災拠点**
- ◎人員・物資の「緊急輸送ルート」を設定、発災時に早期通行確保
 - ◎各活動のための「防災拠点」を分野毎に設定、発災時に早期に確保
- 後方支援

- 具体計画のポイント**
- ①人命救助に重要な72時間を意識しつつ、緊急輸送ルート、救助、物資、燃料の各分野でのタイムラインと目標行動を設定(ex.24Hで広域移動ルートを確認し、広域応援部隊が順次到着等)
 - ②広域応援部隊、全国の応援DMATの派遣は、被害が甚大な地域(重点受援県10県に重点)

南海トラフ地震における緊急輸送ルート計画の概要

緊急輸送ルート計画は、被害が甚大な被災地域へ到着するためのアクセス確保が全ての災害応急対策活動の基礎であることに鑑み、発災直後から全国からの人員・物資・燃料の輸送が迅速かつ円滑に行われるよう、予め通行を確保すべき道路を定めるもの

災害に強い道路整備 高規格道路整備によって安定した物流・人流を確保するため **災害に強い広域道路ネットワークが形成**

4. 信頼性の高いネットワークの確保(地域安全保障のエッセンシャルネットワーク)

- ・国道1号の京都市～大津市間には、事前通行規制区間が2箇所存在し、過去15年で7回の通行止めが発生し、うち4回が名神高速道路と同時通行止め。
- ・令和3年8月の大雨や令和5年1月の大雪時には、通行止めや大規模な交通停滞が発生。
- ・平成27年の大雪時には、名神高速道路など19時間の通行規制により国道1号に交通が集中し、約3万台に影響。
- ・高規格道路の整備により、国道1号の通行止めが回避されるなど信頼性の高いネットワークが確保される。

全面通行止の実績 国道1号は過去15年で7回の通行止めが発生し、うち**4回が名神高速道路と同時通行止め**



規制区間名	地先	規制開始時刻	規制時間	規制事象	規制理由
【滋賀県側】	おおつ おとわだい 大津市音羽台	H25.9.16 1:20	39時間10分	豪雨	土砂流出
	おおさか 逢坂	H27.1.1 18:50	4時間40分	積雪	立往生車排出
	おおつ おとわだい 大津市音羽台 ～追分町	R3.8.14 22:30	102時間30分	豪雨	土砂流出
【京都府側】	きょうと やましな きたかざん 京都市山科区北花山	H25.9.16 5:30	5時間15分	豪雨	規制雨量
	きょうと やましな きたかざん 京都市山科区北花山	H27.7.18 4:30	6時間40分	豪雨	規制雨量
	ひがしやま せいいかんじ 東山区清閑寺	R5.1.24 19:00	19時間00分	積雪	立往生車排出
	ひがしやま せいいかんじ 東山区清閑寺	R5.1.27 23:26	3時間29分	積雪	立ち往生の恐れ

※赤枠 国道1号と名神高速道路が同時に通行止め発生

通行止時の迂回路 国道1号通行止時の**一般道の迂回路は約10km離れている**

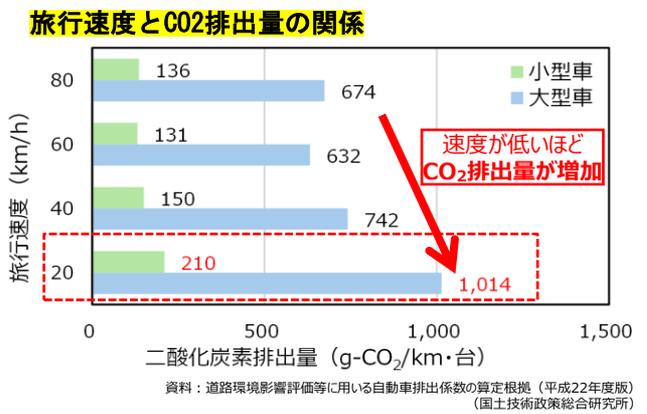


通行止の回避 高規格道路の整備により**信頼性の高いネットワークを確保**

参考) 低炭素社会への貢献(低炭素で持続可能な道路の実現)

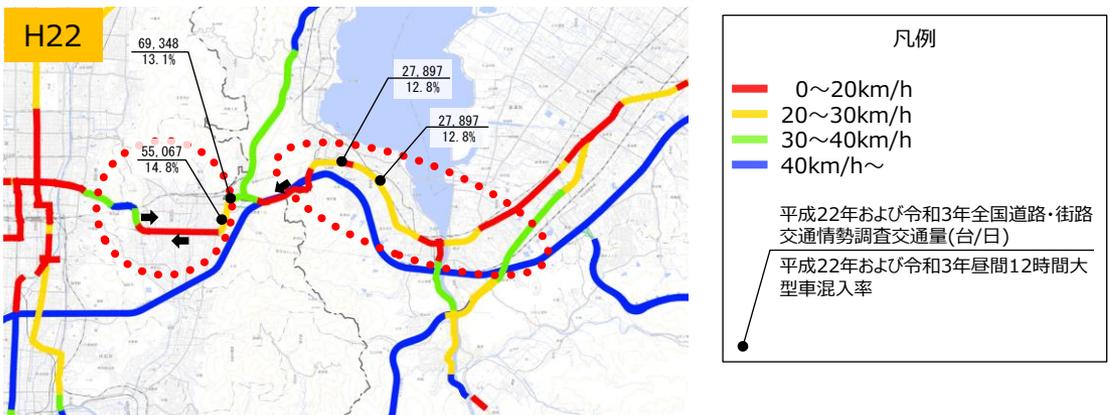
- CO₂排出量は旅行速度が低下するにつれ増加し、速度20km/hでは特に排出量が多く、また大型車の排出量が多い。
- 国道1号の大阪市・草津市・京都市山科区の区間では、大型車の混入率が10%前後で、山科区・大阪市では旅行速度は低下傾向にあり、20km/h以下となる区間が多くなっている。
- 高規格道路の整備により現道を利用している交通が転換し渋滞が緩和されることで旅行速度が向上し、CO₂排出量が減少する見込みであり、低炭素で持続可能な道路が実現される。

CO₂排出量 速度低下により **CO₂排出量が増加**

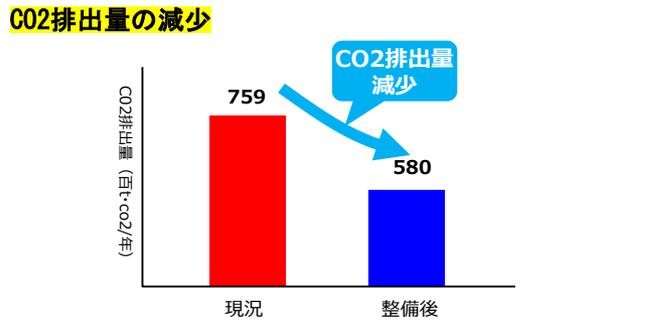


旅行速度 国道1号では、H22年・R3年ともに状況は大きく変わっておらず、**慢性的に速度低下**が発生

山科区・大阪市・湖南4市エリアのピーク時旅行速度の変遷



CO₂排出量 高規格道路の整備により、**CO₂排出量が減少**



6. まとめ

国道1号(大津・京都間)
に求められる機能

現況の課題

高規格道路としての
必要性

都市間移動の円滑化

- 滋賀県⇔京都府間の都市間連絡速度は他の都市間に比べて低く、混雑時は20km/h未滿
- 山科区内（西向き）や、瀬田川断面周辺（東向き）で昼間12時間連続して速度低下が発生

交通の円滑化に寄与する
道路ネットワークが必要

交通安全の確保

- 国道1号の大津市・草津市・京都市山科区の区間では、死傷事故率が全国直轄国道の平均を上回る区間が大半
- 事故類型は、渋滞が原因となることが多い追突事故が約5割と最も高い割合を占めている

道路交通環境を改善し
交通事故を減少させる
道路ネットワークが必要

産業の活性化

- 京都府と滋賀県にまたがり本社と工場等が連携している企業が多く立地し、そのほとんどが国道1号沿いに立地しているが、国道1号の渋滞や通行止め等が物流交通に影響
- 府県間をまたぐ滋賀県～大阪府・兵庫県間や京都府～愛知県などの貨物流動を、国道1号と名神高速道路などが分担しているが、国道1号の時間信頼性の低さが、円滑な生産活動に影響

地域産業の生産性向上を
支える速達性・定時性の
高い道路ネットワークが必要

信頼性の高い
ネットワークの確保

- 国道1号の京都市～大津市間には、事前通行規制区間が2箇所存在
- 過去15年間で大雨や大雪により、7回の通行止めが発生し、うち4回が名神高速道路と同時通行止め、大きな迂回が発生

被災リスクの回避
リダンダンシーの確保により
信頼性・災害対応力の高い
強靱なネットワークが必要

高規格道路の整備の必要性について

0. はじめに
1. まちづくりの方向性
2. 期待される地域の姿
3. 高規格道路の必要性
4. 高規格道路により期待される効果
5. 最近のトピックス
6. まとめ

令和7年3月17日

0. はじめに__前回検討会のおさらいと第2回検討会の整理の流れ

【前回検討会のおさらい】

・前回検討会では、右図のとおり滋賀・京都間が抱える問題について、

交通渋滞

交通事故

企業活動の支援

安全・安心の確保

の4項目に分けて整理した。

交通渋滞	○国道1号大津・京都間は、府県境や大津市南部などにおける2車線の区間の存在や京都市内の交通集中により、交通混雑が課題 ○国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、府県境の交通容量が確保されるとともに、京都市内に集中する交通が分散され、ボトルネックが解消し、渋滞緩和が期待
交通事故	○国道1号大津・京都間の大津市南部の2車線区間や京都市山科区・東山区で事故危険区間が多数存在し、特に交通集中による追突事故の割合が高い ○国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、2車線の区間や京都市内へ集中する交通が分散され、交通事故の削減が期待
企業活動の支援	○国道1号沿線は、日本屈指の企業が多数立地しているが、国道1号の慢性的な渋滞により企業活動を阻害 ○国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、国道1号の混雑が緩和され、企業活動の支援に寄与
安全・安心の確保	○国道1号大津・京都間では、大雪・大雨等の災害により幾度となく通行止めが発生(過去15年で7回) ○国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、大雪や大雨発生時でも安定した滋賀京都間の交通ネットワークが形成され、地域住民の安全・安心を確保

【第2回検討会の整理の流れ】

- Step 1
- ・沿線自治体が策定しているマスタープラン等を紐解き、今後の「まちづくりの方向性」について確認する。
 - ・あわせて、第1回検討会で整理した課題を解決する施策は、「まちづくりの方向性」と整合が取れているかを確認する。
- Step 2
- ・「まちづくりの方向性」をもとに、「期待される地域の姿」を明確化する。
- Step 3
- ・「期待される地域の姿」を実現するため、「高規格道路の必要性」を整理する。
- Step 4
- ・高規格道路整備により期待される効果に触れる。
- Step 5
- ・高規格道路の必要性に係る最近のトピックスを紹介する。

1. まちづくりの方向性__大津市

- 大津市都市計画マスタープランでは、「国道1号バイパス(大津―京都間)の道路整備」等が挙げられている。
- 第1回検討会において整理した課題(**交通渋滞** **交通事故** **企業活動の支援** **安全・安心の確保**)を解決する施策は、まちづくりの方向性と整合がとれている。

大津市都市計画マスタープラン(H29.3策定)

<大津市都市計画マスタープラン> (H29.3)

第1章 全体構想

- 3 分野別のまちづくりの方針 2. 交通ネットワークを再構築する 1) 基本方針
- ・ 周辺の市街地・集落地を相互に結ぶ交通ネットワークの再構築

☞ **交通渋滞** **交通事故** **企業活動の支援**

第2章 地域別構想

- 2 地域別まちづくり方針 5. 中南部地域

・ 中南部地域における、山側の道路網の整備 ☞ **安全・安心の確保**

- 2 地域別まちづくり方針 6. 南部地域

・ 地域の安全・安心で快適な暮らしを確保するため、**国道1号バイパス(大津―京都間)の道路整備** ☞ **交通渋滞** **交通事故** **企業活動の支援**



<大津市道路網調査計画(道路網整備マスタープラン)> (R5.3)

3. 道路整備の基本方針

(1) 幹線道路網整備事業

・ 将来においても幹線道路には混雑が残存することから、利便性が高い移動環境を確保するために、交通の分散を目的とした**混雑緩和を図る道路網の整備**を行います ☞ **交通渋滞**

4. 道路整備の取組方針

(1) 自動車交通の円滑な移動が可能な幹線道路網の整備

・ 道路の混雑状況や渋滞の発生状況を踏まえ、課題路線の交通混雑緩和に寄与する道路網を整備します ☞ **交通渋滞**

(2) 歩行者・自転車が安全に移動可能な道路空間の整備

・ 幹線道路からの抜け道利用の交通が沿道住民の安全性に影響を及ぼすことから、抜け道利用を抑制する道路網を整備します ☞ **交通事故**

(3) 国・県・隣接市と連携し、道路機能や役割に応じた道路網の整備

・ 国道においては関係機関と連携し、ネットワークとして整備効果を高めるように道路整備を進めていきます ☞ **交通渋滞** **交通事故** **企業活動の支援**

(4) 災害時の安全及び安定的な物資輸送に資する道路網の整備

・ 物流の観点から重要な道路として位置付けられている重要物流道路がその機能を発揮できるよう、道路整備を進めます ☞ **企業活動の支援**

・ 平常時・災害時を問わず物資が安定的に輸送されるよう、移動の確実性、信頼性の高い道路網整備を行います ☞ **安全・安心の確保**

国道1号バイパス

広域幹線道路については主要な路線を表しています。

1. まちづくりの方向性__京都市

- 京都市都市計画マスタープランでは「市内の渋滞緩和、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などのため、幹線道路の整備を推進」等が挙げられている。
- 第1回検討会において整理した課題(**交通渋滞** **交通事故** **企業活動の支援** **安全・安心の確保**)を解決する施策は、まちづくりの方向性と整合がとれている。

京都市都市計画マスタープラン(R3. 9策定)



主な地域のまちづくり方針等

※「◎」は、地域まちづくり構想に位置付けている地域
※計画期間終了後も地域のまちづくりを推進する方針となっているものを含む。

◎ 京都刑務所敷地の活用を核とする未来の山科のまちづくり戦略

◎ 広域拠点エリア (外周部分のみ表示)	← 都市軸	— 行政区界	— 自動車専用道路
◎ 地域中核拠点エリア	← 広域連携軸	— 市域界	— インターチェンジ
◎ 日常生活エリア	← 地域間をつなぐ新規軸	○ 駅	— 主要幹線道路
◎ ものづくり産業集積エリア	■ 主な活用検討地	--- 鉄道網 (市営地下鉄)	
◎ 緑豊かなエリア	■ 団地再生事業中の市営住宅	--- 鉄道網 (JR線)	
◎ 地域中核拠点エリアの将来像		--- 鉄道網 (新幹線)	
◎ ポテンシャルの高い主要個別地域の将来像		--- 鉄道網 (私鉄)	
◎ 主な地域のまちづくり方針等			

<京都市都市計画マスタープラン> (R3. 9)

- 第4章 全体構想～都市計画の方針～
- 5 道路
- ・市内の渋滞の緩和、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などのため、**幹線道路の整備**を推進します
 - ☞ **交通渋滞** **企業活動の支援** **安全・安心の確保**
 - ・「ものづくり都市・京都」を支える都市の骨格である**幹線道路**と市民の活動を支える補助幹線道路などを連携させることにより、円滑な移動・輸送を確保
 - ☞ **企業活動の支援**
- 第5章 方面別指針 東部 (4) 主な地域の将来像と暮らしのイメージ
- ・京都市と大津市を結ぶ**広域連携軸** ☞ **交通渋滞** **企業活動の支援**

<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)> (H30. 1)

- 5 とりまとめ
- (2) 東部(大津方面)及び西部(亀岡方面)
- ・東部(大津方面)については、市域を跨ぐ道路として国道1号や名神高速道路等があり、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る。
 - ・**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、本市と東部(大津方面)を結ぶ災害に強い道路については、整備の必要性が高い。**
 - ☞ **交通渋滞** **企業活動の支援** **安全・安心の確保**

2. 期待される地域の姿

- 大津・京都地域は、日本屈指の企業が多数立地し製造業が盛んな地域で人口も増加傾向にあることから、このような特色を活かし地域の経済がさらに発展していくと期待される。
- また、近年意識が高まっている防災、安全面において、大津・京都両地域の連携・相互補完が強化されることで地域のさらなる発展・魅力向上をもたらすと期待される。
- 以上のまちづくりの方向性を実現することで、以下のような地域の姿を目指す。

交通渋滞

- 都市間移動が円滑な道路網を構築
道路ネットワークの充実・強化により渋滞の少ない道路網を形成。

都市間の移動で渋滞が少なく、円滑な移動ができる地域

交通事故

- 事故の少ない道路ネットワークを形成
事故の多い路線から通過交通の転換を図り交通事故の減少に寄与する道路ネットワークの形成。

交通事故の少ない安全・安心して暮らせる地域

企業活動の支援

- 物流の効率化と企業の生産性向上
物流の円滑化を促進し生産力向上に寄与する道路ネットワークを形成。

円滑で確実性・信頼性の高い
物流が確保された一体的な地域

安心・安全の確保

- 災害に強い道路ネットワーク
道路ネットワークの整備により、災害時等でも大きな迂回の必要がなく、生活・経済活動を支える道路ネットワークを形成。

リダンダンシーを備えた
災害時の避難や輸送活動に強い地域

大津・京都地域が目指す地域の姿(イメージ)

平常時・災害時を含めた両地域の連携・相互補完を強化し、さらなる発展・魅力ある地域を目指す

3. 高規格道路の必要性

地域の課題を解決し、目指すべき将来像の実現に必要な社会基盤として、高規格道路の整備が期待される

交通渋滞

- 都市間の移動で渋滞が少なく、円滑な移動ができる地域を目指すため、ボトルネックの解消と信号交差点の少ない高規格道路が必要

交通事故

- 交通事故の少ない安全・安心して暮らせる地域を目指すため、事故の多い路線から通過交通の転換を図り交通事故減少に寄与する高規格道路が必要

企業活動の支援

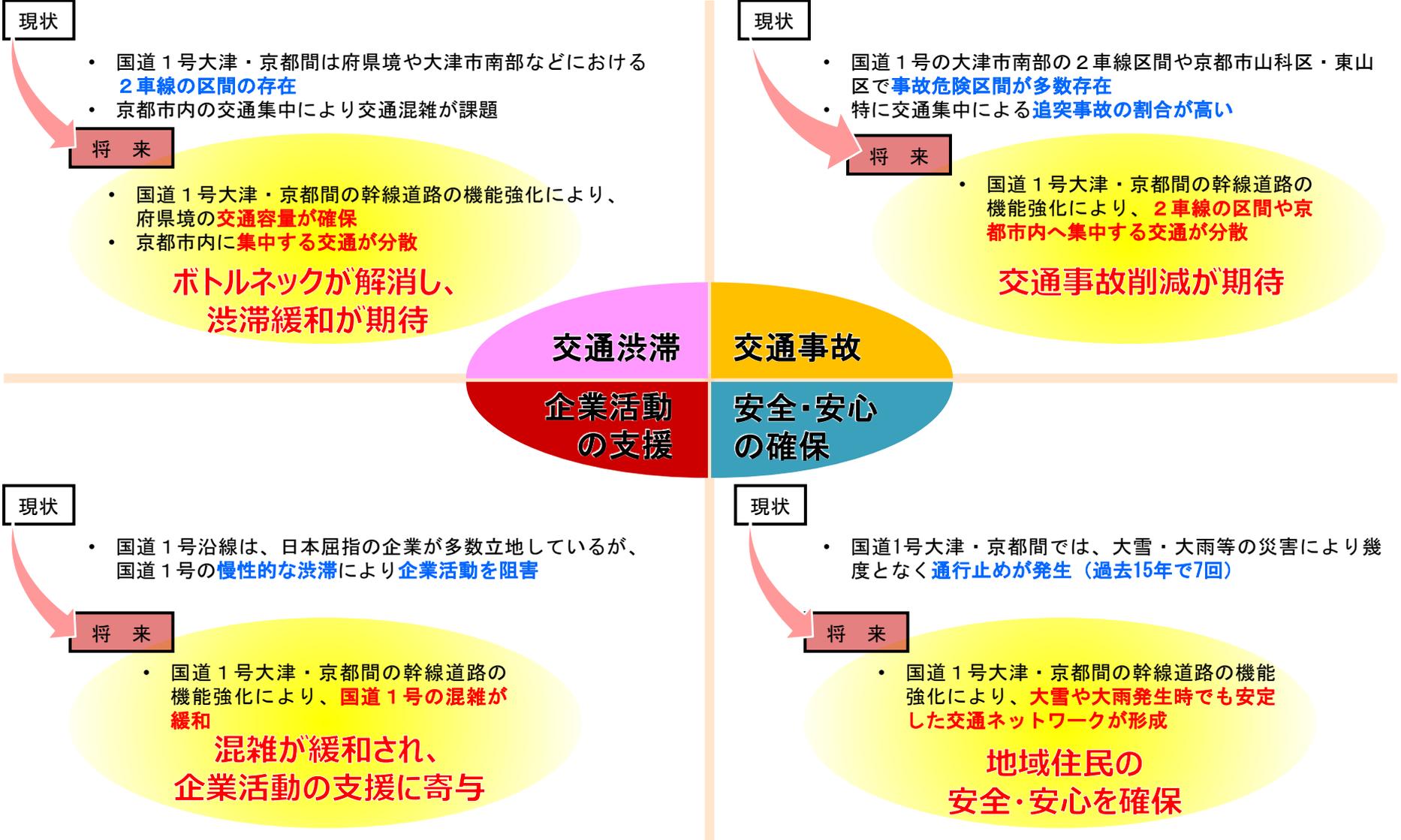
- 円滑で確実性・信頼性の高い移動・交流、物流が確保された一体的な地域を目指すため、道路の役割を明確に分担し、多重性を確保した高規格道路の形成が必要

安全・安心の確保

- リダンダンシーを備えた災害時の避難や輸送活動に強い地域を目指すため、拠点間をつなぐ複数ルート確保や地域特有の災害リスクに対応したルート設定による寸断リスクの少ない高規格道路の形成が必要

4. 高規格道路により期待される効果

○大津市、京都市間の高規格道路の整備により、期待される効果を **交通渋滞** **交通事故** **企業活動の支援** **安全・安心の確保** の4項目に分けて整理した。



5. 最近のトピックス 広域交通網の強化

○本地域は、国土の大動脈が結節する地域となっており、新名神高速道路の開通や新名神高速道路に関連して大津スマートICの整備も予定されている。

○これら広域交通ネットワークを補完・強化する大津・京都間の高規格道路が整備されれば、地域のさらなる発展が期待される。

●新名神高速道路の開通

- 新名神高速道路は、西日本国土軸を強化し、名神高速道路との適切な交通機能分担の確保、名神高速道路の混雑解消、災害や事故の際の相互代替機能を発揮をめざして整備が進められている。

●新名神大津スマートICの整備と周辺地区への企業誘致

- 新名神高速道路に大津スマートIC(大津市大石龍門町)を整備予定(開業未定)であり、大津市では企業誘致を図っている。

日本海・太平洋の2面利用による利点を活かしながら、物流・産業・観光拠点間の連携強化や対流促進に寄与する広域NWの形成を図るとともに、我が国の国際交通拠点となる空港・港湾とのアクセス強化や京阪神都市圏の環状連絡機能を強化する。また、南海トラフ巨大地震等に備えるべく、多重性や代替性を備えた災害に強い広域NWを構築する。

近畿圏四環状道路と

日本海・西日本・太平洋国土軸による交流連携



資料:近畿ブロック新広域道路交通ビジョン(令和3年7月)



資料:大津市ホームページ

5. 最近のトピックス 地域活性化に向けた動向

○京都市では地域活性化に向けた各種プロジェクトが始動している。

○これら地域への利便性向上に寄与する大津・京都間の高規格道路が整備されれば、地域の更なる活性化が期待できる。

●京都サウスベクトル

- ・京都駅からアクセスが抜群で、京都を代表する企業も立地する「京都駅南エリア」と「らくなん進都鴨川以北エリア」を「オフィス・ラボ誘導エリア」に設定し、次のインセンティブを展開
- ・オフィスビルやラボ施設の高さ、容積率等の規制を大胆に緩和！
- ・京都でのビジネス展開を強力に支援！

京都駅南オフィス・ラボ誘導プロジェクト
京都サウスベクトル 2023始動!

世界の名産地を誇るブランド力により、近年飛躍的に高まる都心部への企業のニーズを受け止めるため、京都駅南に新たなビジネス拠点を創出する「京都駅南オフィス・ラボ誘導プロジェクト」「京都サウスベクトル」を始動します。

2023年4月、京都市は景観の守るべき世界遺産を堅持しながら都市計画の戦略的見直しを行い、建築物の高さを制限、容積率を市内で初めて最大1,000%とするなど、国内外の多様な企業を受け入れる万全の体制を整えました。

また、企業立地を支援する補助金制度も大幅に充実、景観の首都でのビジネス展開を強力に支援します！初めての京都進出も大歓迎！

2023年4月 15年ぶりの都市計画の大胆な見直しを実施!

容積率 最大1,000% 高さ無制限も!!
地区計画・総合設計制度で更なる規制緩和も可能!
最大1億円の立地補助金!

企業集積のシンボルゾーンを創出

らくなん進都 鴨川以北エリア

京都駅南エリア

オフィス・ラボ誘導エリア

京都駅南オフィス・ラボ誘導プロジェクト 『京都サウスベクトル』とは?

京都駅からアクセスが抜群で、京都を代表する企業も立地する「京都駅南エリア」と「らくなん進都鴨川以北エリア」を「オフィス・ラボ誘導エリア」に設定し、次のインセンティブを展開します。

オフィスビルやラボ施設の高さ、容積率等の規制を大胆に緩和!

- 容積率・高さ規制緩和、周辺規制緩和等を活用し、更なる規制緩和も可能!

京都でのビジネス展開を強力に支援! 初進出も大歓迎!

- 補助金制度を大幅に拡充!
- ニーズに合わせて特別価格から進出・定額までワンストップで支援

目指すエリア像 /

多様な人々が行き交う京都駅から、ものづくり産業の集積地「らくなん進都」へ至る、このエリアにふさわしく、

- クリエイティブな活動の場となる「インベーション」が生まれるオフィス・ラボ施設(研究開発施設)
- ランドマークとして「賑わい」や様々な活動の拠点となる施設が立地(中継駅併設・公共施設)
- ゆったりとした本社オフィスや生産、研究開発機能の集積と併せて創設的・革新的な企業やクリエイティブな人が交差する開かれた空間(イン・コミュニティ)

資料:京都市ホームページ

●meetus(ミータス)山科-醍醐

- ・山科・醍醐地域の魅力やポテンシャルを最大限活かし、あらゆる世代がワクワクするような山科・醍醐を、地域の皆様とともに目指すため、全庁体制の推進本部を設置し、取組を強力に推進

meetus山科-醍醐 エリアごとの将来イメージ (中間とりまとめ時点)

多様な人々が住み、学び、つながることのできる文化・教育のまち“山科・醍醐”

山科駅周辺
 大阪・京都の中心部や国際空港とのアクセスの良さを活かし、京の東の玄関口として、拠点性を強化!
 ○特急はるか山科駅へ延伸! 京の東の玄関口へ!
 ・特急はるかの折り返し地点が京都駅から山科駅へ延伸!
 (山科駅の乗降場が増設、令和11年度(2029年度)予定)
 (山科駅から関西空港駅等へ直通)
 ○山科駅周辺の拠点性の強化!
 ・JR西日本と連携し、山科駅周辺の魅力向上・利便性向上を検討
 ・山科・醍醐、東山・宇治などへの高規格道路を推進

醍醐駅周辺
 様々な文教施設の立地を活かし、新たな憩い・文化の集積ゾーンへ!
 ○みんなであつくる新しい公共の場づくり
 ・一緒に作り上げていく公園!東野公園からスタート!
 ・平日の野球場を一般開放し、子どもの遊戯などに活用!
 ・地域体育館や文化会館も連携し、東野公園一帯が多様な憩いの場へ!
 ・将来的な市区役所の再整備も含めて検討し、御膳山周辺の魅力を向上!

石田駅周辺
 東部クリーンセンター跡地の活用により、賑わいと憩いの場へ!
 ○東部クリーンセンター跡地の活用
 ・「賑わい」と「憩い」の場の創出による石田駅周辺の魅力向上!
 公民連携で、まちの象徴となるような新たな機能を検討!

醍醐駅周辺
 駅を拠点に公共施設と商業施設が集まる立地を活かし、多様な人々が集い、混ざり合う広場へ!
 ○みんなであつくる新しい公共の場づくり
 ・パセオ・ダイゴロウ・折戸公園など、醍醐駅周辺の魅力向上
 ・子どもからお年寄りまでみんなが居心地よく過ごせる場所へ!

多様な住まいの確保 多様な住むの供給を促進
 ○住まいの選択の充実につながる多様な住むの供給を促進
 ・様々な施策を推進。武庫市のマンスション、戸建てなどの供給を促進
 ・市営住宅団地の集約・再編により生み出した活用地に新たな民間住宅などを誘導
 ・市営住宅の空き室活用を促進。子育て世代等向け。更には、地域に根ざした企業・団体向けでも活用

資料:京都市ホームページ

視点	現況・課題
交通渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道1号大津・京都間は府県境や大津市南部などにおける2車線の区間の存在 ・ 京都市内の交通集中により交通混雑が課題
交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道1号の大津市南部の2車線区間や京都市山科区・東山区で事故危険区間が多数存在 ・ 交通集中による追突事故の割合が高い
企業活動の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道1号沿線は、日本屈指の企業が多数立地しているが、国道1号の慢性的な渋滞により企業活動を阻害
安全・安心の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道1号大津・京都間では、大雪・大雨等の災害により幾度となく通行止めが発生

気運の高まり

- 新名神高速道路の開通
- 湖南地域での人口増加
- 滋賀、京都での新たなプロジェクトなど

期待される地域の姿

平常時・災害時を含めた両地域の連携・相互補完を強化し、さらなる発展・魅力ある地域を目指す

都市間の移動で渋滞が少なく、円滑な移動ができる地域

交通事故の少ない安全・安心して暮らせる地域

円滑で確実性・信頼性の高い物流が確保された一体的な地域

リダンダンシーを備えた災害時の避難や輸送活動に強い地域

高規格道路整備の必要性

期待される地域の姿を実現するため高規格道路に位置付けられる
滋賀京都連絡道路の整備は必要不可欠

期待される効果・配慮事項__滋賀県

滋賀県 新広域道路交通計画 (R3. 3) 抜粋

平常時・災害時を問わない物流・人流の確保、県内企業の信頼性や生産性の向上を図るため、本計画に基づき広域道路ネットワークを強化



期待される効果

○渋滞緩和・事故削減

- ・府県境や大津市南部には未だに2車線区間があり、交通集中による渋滞が慢性的に発生していることから、交通の流れを分散させ交通容量を確保することで、渋滞緩和・事故削減に期待

○産業・物流

- ・京都府と滋賀県にまたがり本社・工場等が立地する企業が多いことから、国道1号の慢性的な渋滞の緩和により、円滑な物流・人流が確保されることによる企業活動の信頼性や生産性の向上に期待
- ・県南部には90haを超える大規模な新産業拠点の整備進捗中

○防災

- ・大雨、大雪により幾度となく通行止めが発生している国道1号を強靱な道路とすることで、災害時の交通確保に期待

配慮事項

○市街地・地域住民への配慮

- ・景観、沿道環境への影響等、想定される課題に対し、慎重な調査と、より丁寧な地元説明を行うことで住民の理解を得ながら計画を具体化することが必要

○基幹産業への配慮

- ・県内総生産に占める第2次産業の割合が全国1位のモノづくり県である本県の経済をけん引している地域への影響に配慮

○自然環境・文化財への配慮

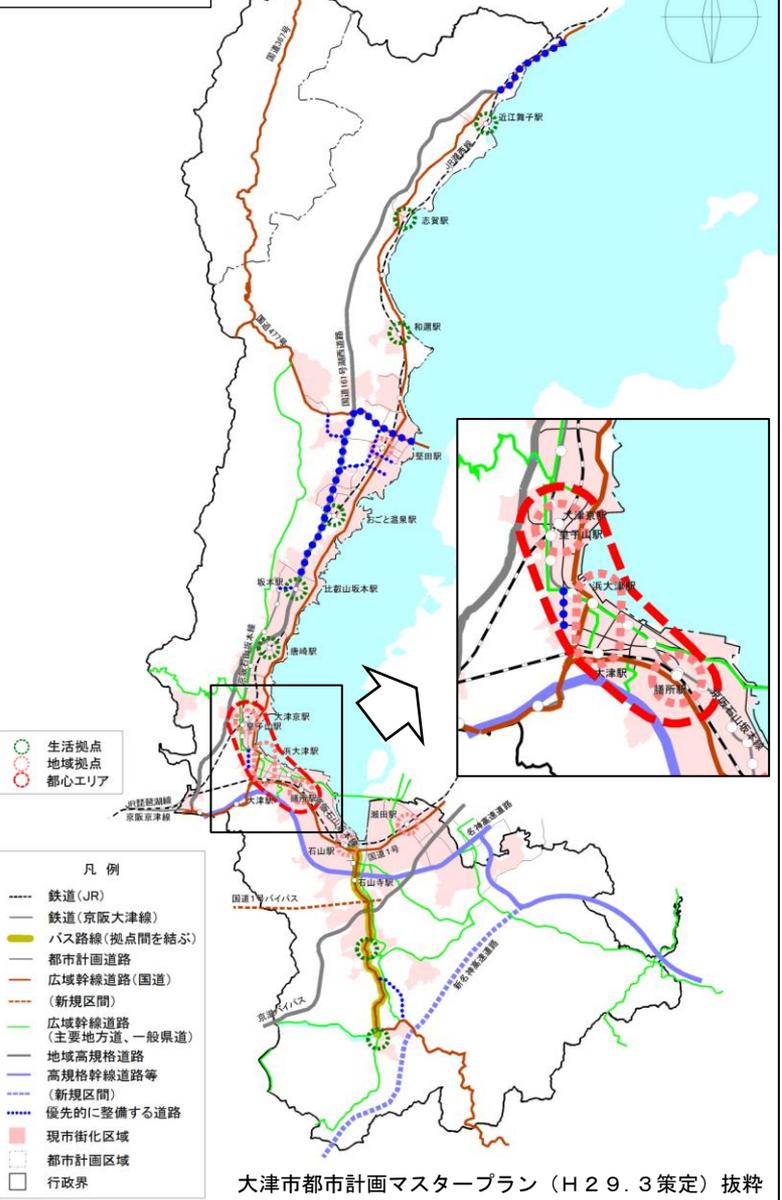
- ・国立公園特別地域への影響に配慮
- ・歴史的風土特別保存地区への影響に配慮

○工事に伴う交通影響への配慮

- ・工事中の周辺道路への交通影響に配慮

期待される効果・配慮事項__大津市

交通ネットワーク図



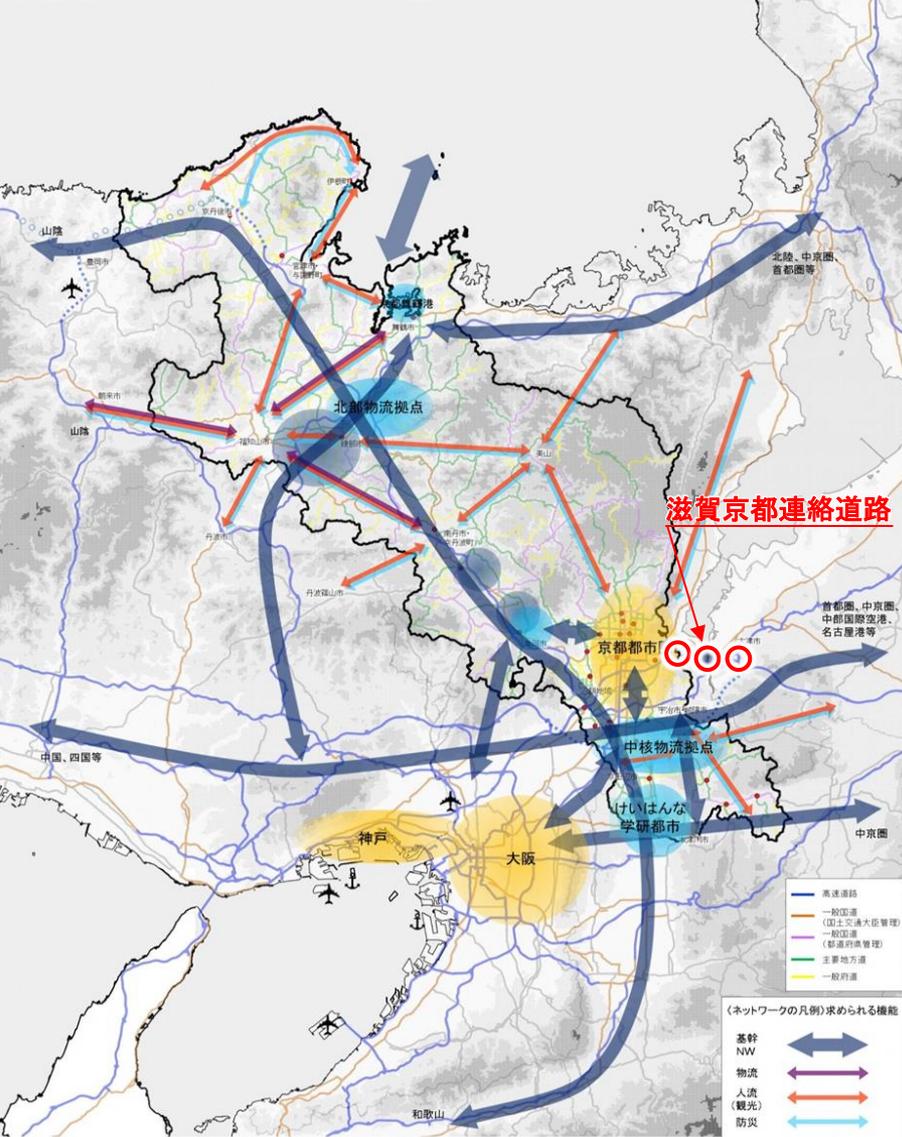
期待される効果

- 産業活性化
 - ・工場が多く立地し、物流の大動脈として円滑な物流の確保に期待
 - ・京都・滋賀間のアクセス性向上による産業活性化・物流効率化に期待
- 市街地活性化
 - ・通過交通と生活交通の分離による渋滞緩和に期待
 - ・生活道路への流入防止による交通事故抑制に期待
 - ・京都・滋賀間の市街地へのアクセス性向上による市街地活性化に期待
- 防災機能の強化
 - ・災害に強い市街地の形成・災害時におけるリダンダンシーの確保に期待
 - ・災害に強い道路ネットワークの整備に期待
 - ・延焼の遮断機能の向上に期待
- 観光振興
 - ・石山寺などへのアクセスの向上による観光活性化に期待
 - ・京都・滋賀間のアクセス性向上によるインバウンド観光の活発化に期待

配慮事項

- 工事に伴う交通影響への配慮
 - ・工事中の現道部への交通影響に配慮
- 景観・環境への配慮
 - ・瀬田川と伽藍山の特徴的な自然景観と石山寺の歴史資産への配慮
 - ・音羽山の山並みの自然景観への配慮
- 地域分断への配慮
 - ・ルート帯が通過する地域に対し、住民等に理解を得るための説明に配慮
 - ・大気汚染や騒音・振動など住民等への影響軽減のための環境施設帯の整備に配慮
 - ・インターチェンジの利便性に対する住民や事業者などへの配慮
- 商業施設への配慮
 - ・商業・沿道サービス施設を中心とした地区への支障に配慮

京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク



<京都のみち2040> (R1.12)

期待される効果

- 「物流(産業)」の観点から期待される効果
 - ・他の高規格道路と一体となった広域道路ネットワークを形成し、拠点間の定時性・速達性が向上することで、府内産業の更なる活性化が期待できる。
- 「防災」の観点から期待される効果
 - ・リダンダンシーの確保により、災害発生時においても人や物資等の緊急輸送や避難に係る広域道路網が確実に確保されることが期待できる。

配慮事項

- 景観・環境への配慮
 - ・既成市街地の沿道環境や景観、自然環境への影響について、府民の理解と納得のため、適切な調査と丁寧な地元説明が必要
- 工事に伴う現道部への交通影響への配慮
 - ・長期間に渡っての工事が想定されることから、現道部への交通影響に配慮が必要
- 周辺道路の交通流動の変化に対する配慮
 - ・新たなボトルネック箇所の発生など、事業完了後の周辺道路の交通流動の変化に対する配慮が必要



期待される効果

- 交通渋滞の緩和
 - ・交通が分散されることにより、渋滞緩和が期待できる (国道1号及び周辺道路の主要渋滞箇所の解消)
- 交通事故の削減
 - ・交通が分散されることにより、交通事故の削減が期待できる
- 企業活動の支援
 - ・京都駅南部・らくなん進都において、オフィス・ラボの立地を促進しており、企業の立地に寄与することが期待できる
 - ・向島国道1号周辺エリアにおいて、既成市街地内で不足する大規模な産業用地の創出を図っており、物流業をはじめとした企業の立地に寄与することが期待できる
- まちづくりの活性化
 - ・外環状線沿道において、若い世代をひきつける居住環境の創出を推進しており、まちづくりの活性化が期待できる
- 安全・安心の確保
 - ・大雨や大雪発生時における新たな交通ネットワークの確保が期待できる

配慮事項

- 周辺道路の交通への配慮
 - ・周辺地域への影響に配慮
 - ・特に、京都市側の交通への影響について検討が必要
 - ・大津・京都間の高規格道路が担う交通を適切に処理できるよう、周辺の道路ネットワーク特性や機能分担を踏まえた道路計画となるように配慮
- 既成市街地への配慮
 - ・既成市街地を極力改変、分断しないよう配慮
- 工事に伴う交通影響への配慮
 - ・工事期間中の周辺交通への影響に配慮
- 景観への配慮
 - ・神社仏閣など、歴史・文化・自然景観と調和を図るよう配慮

国道1号（大津・京都間）道路検討会

今後の進め方

令和7年3月17日

大津・京都間における期待される地域の姿・課題と効果



期待される地域の姿

地域の課題

高規格道路の整備による効果

渋滞

都市間の移動において渋滞が少なく、円滑な移動ができる地域

- 滋賀県⇄京都府間の都市間連絡速度は他の都市間に比べて低く、混雑時は20km/h未満
- 山科区内（西向き）や、瀬田川断面周辺（東向き）で昼間12時間連続して速度低下が発生

● 高規格道路整備に伴い、国道1号の混雑時速度の向上が期待



安全

交通事故の少ない安全・安心して暮らせる地域

- 国道1号の大津市・草津市・京都市山科区の区間では、死傷事故率が全国直轄国道の平均を上回る区間が大半
- 事故類型は、渋滞が原因となることが多い追突事故が約5割と最も高い割合を占めている

● 高規格道路整備による渋滞緩和により、事故の減少が期待



産業・物流

円滑で確実性・信頼性の高い物流が確保された一体的な地域

- 京都府と滋賀県にまたがり本社と工場等が連携する企業が多く立地、その多くが国道1号沿いに立地するが、国道1号の渋滞や通行止め等が物流交通に影響
- 府県間をまたぐ滋賀県～大阪府・兵庫県間や京都府～愛知県などの貨物流動を、国道1号と名神高速道路などが分担しているが、国道1号の定時性の悪さが、円滑な生産活動に影響

● 企業間連携を強化、新規立地を誘引するサプライチェーンネットワークを形成

● 高規格道路整備に伴う時間短縮や定時性向上により企業の生産性が向上



防災

リダンダンシーを備えた災害時の避難や輸送活動に強い地域

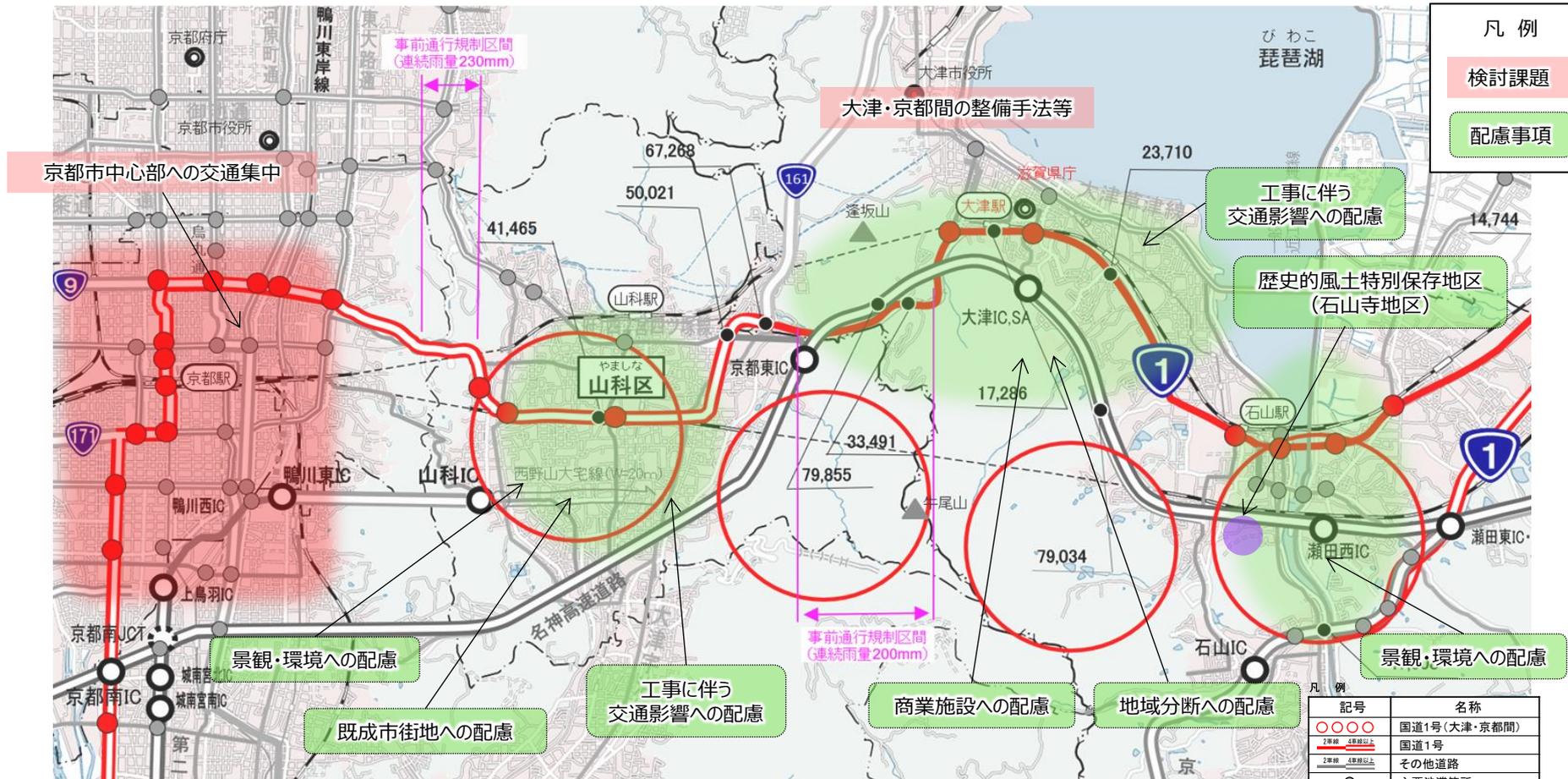
- 国道1号の京都市～大津市間には、事前通行規制区間が2箇所存在
- 過去15年間で大雨や大雪により、7回の通行止めが発生し、うち4回が名神高速道路と同時通行止め、大きな迂回が発生

● 平時・災害時でも「安全・安心」なネットワークの多重化により経済活動を支援



大津・京都間に求められる機能と配慮すべき事項

- 大津・京都間については、都市間移動の円滑化や交通安全の確保、産業の活性化、信頼性の高いネットワークの確保などの機能をもった高規格道路の整備が必要である。
- 引き続き、配慮事項を踏まえながら、概略ルート・構造の検討に向けて調査を推進する。
- また、京都市中心部への交通集中などの検討課題については、引き続き、関係者で連携し、必要な機能強化や整備手法等の検討を進める。



大津・京都間に求められる機能

都市間移動の円滑化

交通安全の確保

産業の活性化

信頼性の高いネットワークの確保

記号	名称
○ ○ ○ ○	国道1号(大津・京都間)
○ ○ ○ ○	国道1号
○ ○ ○ ○	主要渋滞箇所
○ ○ ○ ○	DID地区
○ ○ ○ ○	主要都市計画道路
○ ○ ○ ○	歴史的風土特別保存地区
(R3)	交通量(台/日)