

向日市都市計画道路見直しネットワーク構想案 パブリックコメント（市民意見の募集）

向日市は、昭和30年～40年代の高度経済成長期において、大阪・京都のベッドタウンとして急速に開発が進んだため、幹線道路等の都市基盤整備が開発スピードに追いつかないまま宅地化が進行し、その結果、市内各所に密集市街地が形成されました。

現在でも、都市計画道路^{注1)}の整備率^{注2)}は、概成区間^{注3)}がいせいも含めて約28%と極めて低い状況であり、本市のまちづくりにおける最大の課題となっています。

この都市計画道路網は、昭和40年代に決定されたものでありますが、その後、全市的な見直しは行われていない状況です。この間、都市構造が大きく変化するとともに、北部におけるプロジェクトの進展や、環境保全に対する市民意識の高まりなど、都市計画決定以降の社会情勢が様々な面で変化してきており、これらの変化に適切に対応したいと考えています。

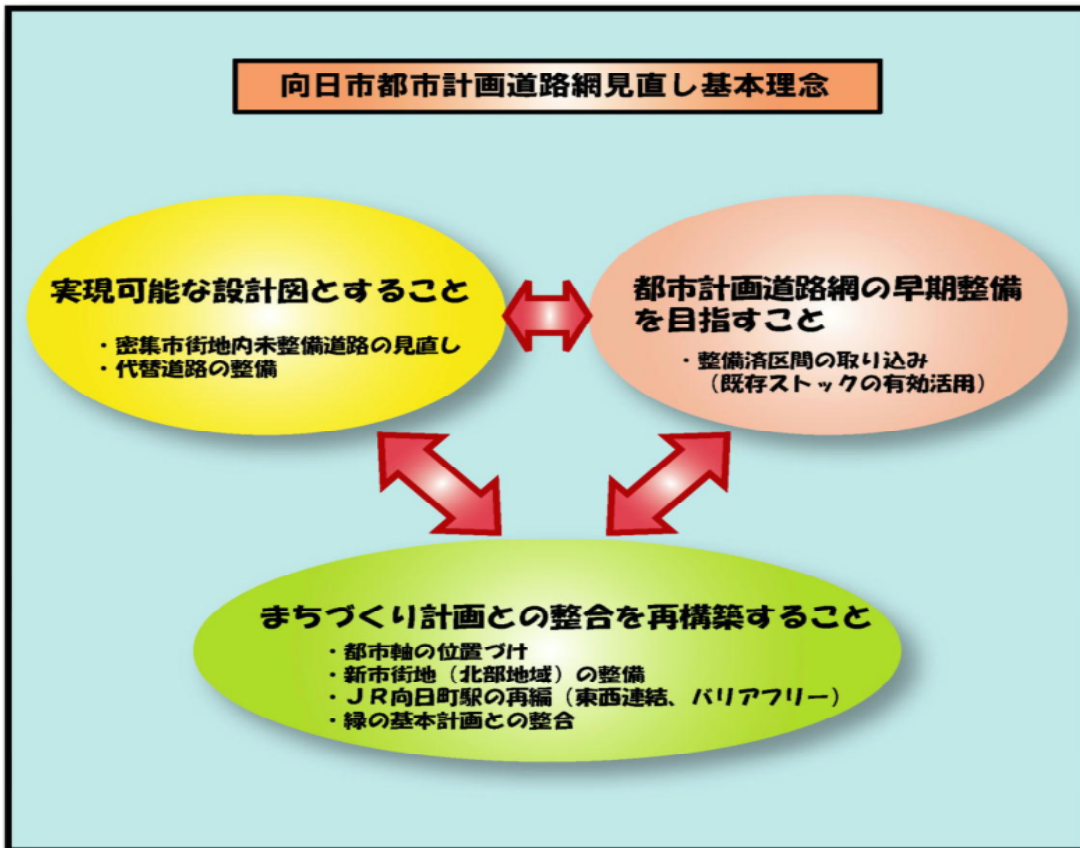
市では、向日市都市計画審議会^{注4)}のご意見などを踏まえ、道路網を検証し、将来を見据えた「都市計画道路見直しネットワーク構想案」をまとめました。

1 市内都市計画道路の整備状況

都市計画道路整備状況（別紙）

2 見直しの基本理念

見直しにあたっては、3つの基本理念に基づいて行っています。



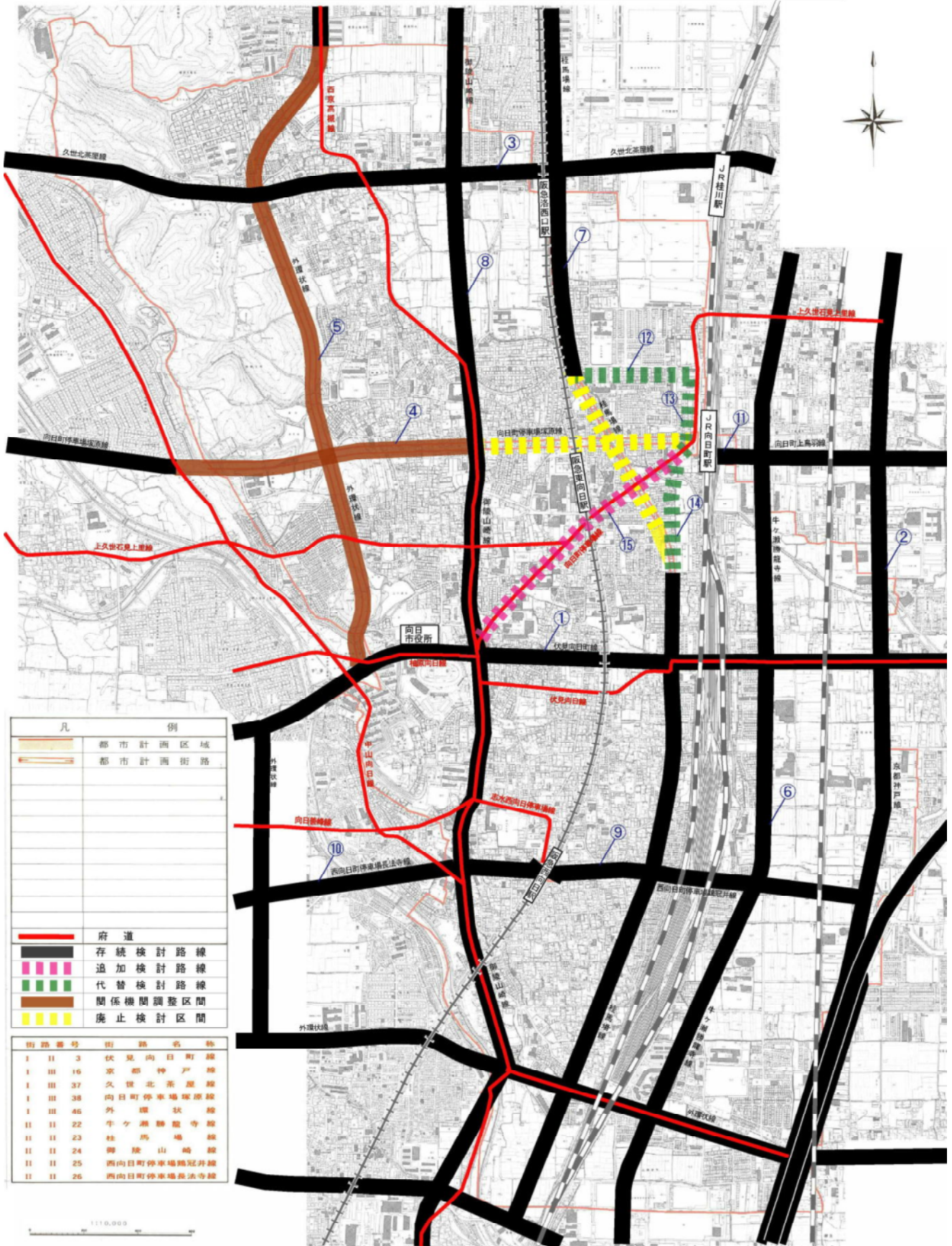
3 見直しの概要

向日市域全ての都市計画道路について、「存続を検討する路線」・「追加を検討する路線」・「変更を検討する路線」を基本に見直しの検討を行い、ネットワーク構想案としてまとめました。

見直しの路線数

内 容	路線・区間数	検討延長(m)	図面(ネットワーク構想案)番号
存続を検討する路線	7 路線	13,370	の黒色
追加を検討する路線	1 路線	1,060	の赤色
変更を検討する	代替路線	3 路線	の緑色
	関係機関調整区間	2 区間	の茶色
	廃止区間	2 区間	の黄色

向日市都市計画道路ネットワーク構想案



(1) 存続を検討する路線

伏見向日町線 (番号)

この路線は、京都市伏見区桃山から西京区大原野を結び、市域を東西に横断する都市計画上重要な路線で、存続を考えています。

なお、JRの横断や既設道路との接続について技術的な課題が残されています。

牛ヶ瀬勝龍寺線 (番号)

この路線は、京都市西京区牛ヶ瀬から長岡京市勝龍寺を結び市域東側の幹線道路で、JR向日町駅東口に計画されている駅前広場へのアクセス道路でもあることから、重要な路線で存続を考えています。

なお、既存ストックの有効活用を図りつつ、一部区間について線形などの見直しを検討しています。

御陵山崎線 (番号)

この路線は、京都市西京区御陵から大山崎町円明寺を結び、市域を南北に縦断する重要な幹線道路で、存続を考えています。

なお、一部概成済の区間もあり、既存ストックの有効活用が図られるものです。

西向日町停車場鶏冠井線 (番号)

この路線は、国道171号から阪急西向日駅に向かうアクセス機能を有した路線で、代替の路線もないことから存続を考えています。

西向日町停車場長法寺線 (番号)

この路線も、長岡京市長法寺から阪急西向日駅に向かうアクセス機能を有した路線で、代替の路線もないことから存続を考えています。

向日町上鳥羽線 (番号)

この路線は、京都市南区上鳥羽から国道1号、更に国道171号を経て、JR向日町駅東口を結ぶ重要な路線であることから、存続を考えています。

なお、JR向日町駅東口の駅前広場について、規模などを検討をしています。

(2) 追加を検討する路線

府道向日町停車場線 (番号)

この路線は、市役所・福社会館・向日町競輪場などの集まる市民文化拠点から、阪急東向日駅を経て、JR向日町駅(都市拠点)へ、アクセスする市内でも主要な路線として、市の総合計画^{注5)}や都市計画マスタープラン^{注6)}で「都市軸^{注7)}」として位置づけており、市域の最重点整備路線として、府・市協調して事業に取り組んでいるところです。

今回、都市計画道路として位置づけることにより、計画的なまちづくりを行っていかうとするものです。

(3) 変更を検討する路線

向日町停車場塚原線 (番号)

この路線は、京都市西京区大枝から洛西ニュータウンを経て、JR向日町駅に向かうアクセス機能を有した路線ですが、新たに府道向日町停車場線を都市計画道路に追加することにより、御陵山崎線(府道西京高槻線)からJR向日町駅間の代替路線が確保できるため、区間(黄色の破線)の廃止を考えています。

また、茶色の実線区間の京都市境から御陵山崎線までの代替路線がない区間を今後も関係機関との協議を継続する区間としています。

外環状線 (番号)

この路線は、京都市山科区の国道1号から京都市南部を半環状に結び、本市や長岡京市を経て、京都市西京区の国道9号に至る広域的に重要な路線です。このうち第2工区(寺戸町芝山から物集女町中海道)については、昭和47年に事業着手しました。

しかし、優れた環境を有する西ノ岡丘陵を通過するルートで計画されていたので、市民による環境保全の問題が提起されました。

その結果、平成15年に「向日市西ノ岡丘陵の外環第2工区の廃止または凍結についての請願」が向日市議会において採択され、平成16年には京都府公共事業評価審査委員会^{注8)}の審議結果を受け、京都府は事業中止を決定され、都市計画事業としての国の事業認可^{注9)}も「廃止」されることとなったところです。この路線の、茶色の実線区間については、代替路線のルートや隣接市にも大きな影響があることから、今後も協議

を継続する区間としているところです。

桂馬場線（番号_____）

本路線は、京都市西京区川島から阪急洛西口駅を経て、向日町停車場線、伏見向日町線と交差し、長岡京市馬場へ至る道路です。

桂馬場線から東に向かう寺戸幹線1号（永田通り）や西国跨線橋南側交差点からJR向日町駅に向かう府道上久世石見上里線、市道寺戸森本幹線1号については、駅周辺の重要な路線で、既に整備中または近い将来整備を予定しており、これらを代替路線（緑色の破線）とすることにより、洛西口駅から伏見向日町線までの区間についての早期整備を目指すもので、代替路線のある区間（黄色の破線）を廃止と考えています。

なお、代替として検討する3路線（緑色の破線）は、いずれも、JR向日町駅へアクセスする重要な路線です。

市道寺戸幹線1号（番号_____）

代替路とする区間は、阪急新田上手踏切東側から西国跨線橋南側交差点までの約470mの区間です。

現在、この区間は、道路整備事業を実施中であり、既存ストックを有効に活用できるものと考えています。

府道上久世石見上里線（番号_____）

代替路とする区間は、西国跨線橋南側交差点からJR向日町駅までの延長約250mの区間です。この区間におきましても、既存ストックの利用と事業の早期実現を図れるものと考えています。

市道寺戸森本幹線1号（番号_____）

代替路とする区間は、向日町停車場線（深田川橋公園南側）から伏見向日町線との交差点（前田地下道西側）までの延長約700mの区間です。

この区間も既に道路整備事業を実施中であり、事業の早期実現を図れるものと考えています。

(4) 完了している路線

京都神戸線(国道171号)(番号)

久世北茶屋線(番号)

の2路線については、すでに事業が完了しています。

5 今後の進め方

(1) パブリックコメントの公表

市民の皆さまからいただいた意見・内容をまとめ、公表します。

ネットワーク構想案のパブリックコメント



パブリックコメント市民意見まとめ・公表・関係機関協議



(2) 追加・変更・廃止を検討

追加・変更・廃止の区間及び路線について、道路構造などの具体的な検討と関係機関協議を進めます。

ネットワーク構想の策定



市民意見を踏まえ、追加・変更・廃止の路線・区間の選定



(3) 個別路線の検討

市民の皆さまの意見を踏まえ、個別路線ごとの都市計画原案の作成を進めます。

追加・変更・廃止路線の検討を行うとともに、道路構造などについて具体的に検討



関係機関との協議を行うとともに、市民の意見を踏まえつつ、個別路線ごとの都市計画原案を作成



都市計画法に基づく手続き

意見書提出先・問合せ先

向日市都市計画課

〒617-8665 京都府向日市寺戸町中野20番地

電話075-931-1111(内線293) ファックス075-921-6587

電子メール keikaku@city.muko.lg.jp

< 別紙 > 都市計画道路整備状況

番号	街路名称	起 点	終 点	幅員 (m)	延長 (m)	向日市域 延長(m)	整備済 延長(m)	概成済 延長(m)	整備率 (%)注1)
	伏見向日町線	京都市伏見区伊賀東町	京都市西京区南町	32	約 8,720	約 1,880	0	0	0
	京都神戸線	京都市南区九条町	乙訓郡大山崎町藤井	18	約 11,220	約 2,260	2,260	-	100.0
	久世北茶屋線	京都市南区久世町	京都市西京区春日町	22	約 5,540	約 1,760	1,760	-	100.0
	向日町停車場塚原線	向日市久々相	京都市西京区掛町	25	約 5,540	約 1,750	0	0	0
	外環状線	京都市山科区竹ノ街道町	京都市西京区見町	22	約 22,700	約 3,420	1,160	0	33.9
	牛ヶ瀬勝龍寺線	京都市西京区堂田町	長岡京市二ノ坪	16	約 6,860	約 2,850	0	654	22.9
	桂馬場線	京都市西京区堂田町	長岡京市	16	約 5,140	約 4,160	0	0	0
	御陵山崎線	京都市西京区北山下町	乙訓郡大山崎町小字佃	15	約 9,670	約 3,860	70	780	22.0
	西向日町停車場鶏冠井線	向日市植野町南開	向日市井清水	16	約 1,130	約 1,130	0	0	0
	西向日町停車場長法寺線	向日市植野町南開	長岡京市通	18	約 2,000	約 340	0	0	0
	向日町上鳥羽線	京都市南区殿町	京都市南区溝	22	約 3,650	駅広のみ	-	-	-
合 計						約 23,410	5,250	1,434	28.6

都市計画道路 注1)	<p>都市計画道路は、法律（都市計画法）に基づいて、あらかじめルート・幅員などを決めた、都市の骨格で、まちづくりに大きく関わる道路のことであり、都市の将来像を踏まえて計画されています。</p> <p>都市計画道路は、大規模な道路が多く、整備費用も多額になることから、計画を立てすぐに事業化することは難しく、優先度が高いものから計画的、効率的に整備していく必要があります。</p> <p>そのため、都市計画道路が計画されている場所では、将来的に道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して、一定の制限がかかっています。</p>
整備率 注2)	$(\text{整備済延長} + \text{概成済延長}) \div \text{向日市域延長}$
概成区間 注3)	計画幅員の3分の2以上の整備が完了した区間
都市計画審議会 注4)	<p>都市計画審議会は、市が都市計画を定めるときに、法律（都市計画法）に基づき都市計画案を調査審議する機関です。都市計画は都市の将来を決定するものであり、市民の生活に大きな影響を及ぼします。</p> <p>このため、都市計画を定めるときは、行政機関だけでなく、学識経験者や議会の議員、関係する府の機関、市民の代表などから構成される審議会の調査審議を経て決定することとなっています。</p>

総合計画 注5)	総合計画は、法律（地方自治法）の規定に基づき、市町村が定める総合的かつ計画的な行政の運営を図るための計画です。
都市計画マスタープラン 注6)	都市計画マスタープランは、法律（都市計画法）に基づき市町村が定める「都市計画に関する基本的な方針」で、都市計画の整備目標と方針を示しています。
都市軸 注7)	都市の中核機能を担う道路のことで、本市では、JR向日町駅から阪急東向日、市役所周辺をつなぐ沿道地域を都市軸としています。
京都府公共事業評価審査委員会 注8)	京都府が実施する公共事業の事前評価、再評価及び事後評価について審査するために設置されたものです。
事業認可 注9)	国や府などの事業認可権者が都市計画の事業者に対し、具体的な事業実施の申し出に対して与える認可のことで、事業施工期間や施工区域を定めて受けることができます。