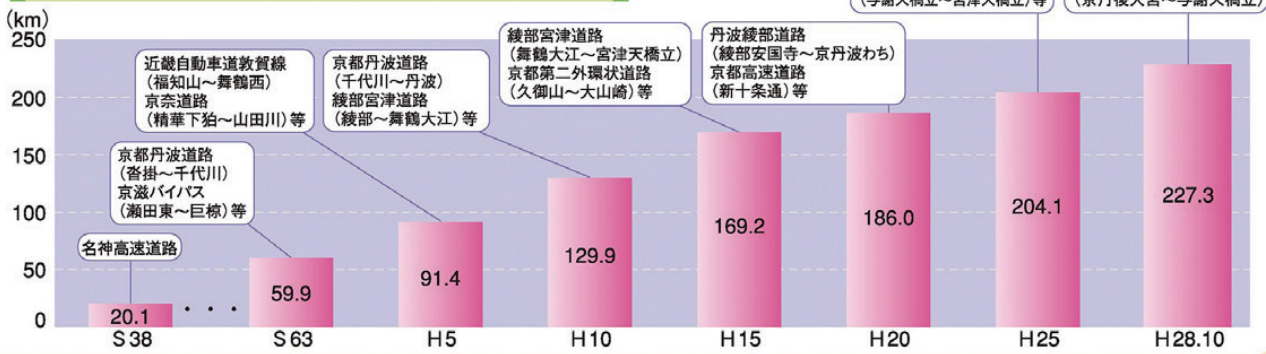


府域の高速道路

高速道路ネットワーク



京都府域高速道路の供用延長の推移



高速道路とは

道路法上及び機能上の分類

1 高速自動車国道

L=8,428km (0.7%)

2 一般国道

L=55,626km (4.6%)

3 都道府県道

L=129,301km (10.6%)

4 市町村道

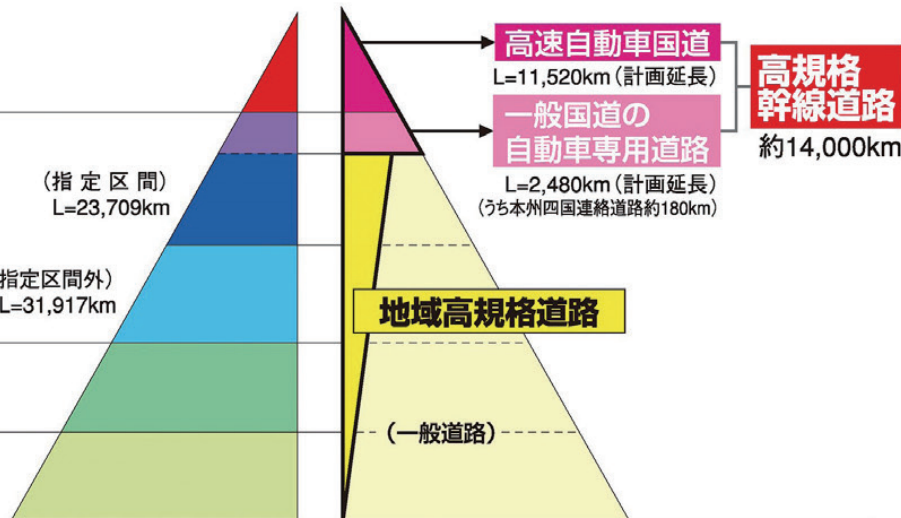
L=1,025,416km (84.1%)

延長計 L=1,218,772km

【道路法(第3条)上の分類】

【機能上の分類】

1~4は道路統計年報2015による平成26年4月現在の実延長



高規格幹線道路とは

自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路80~100km/hの走行サービスを提供

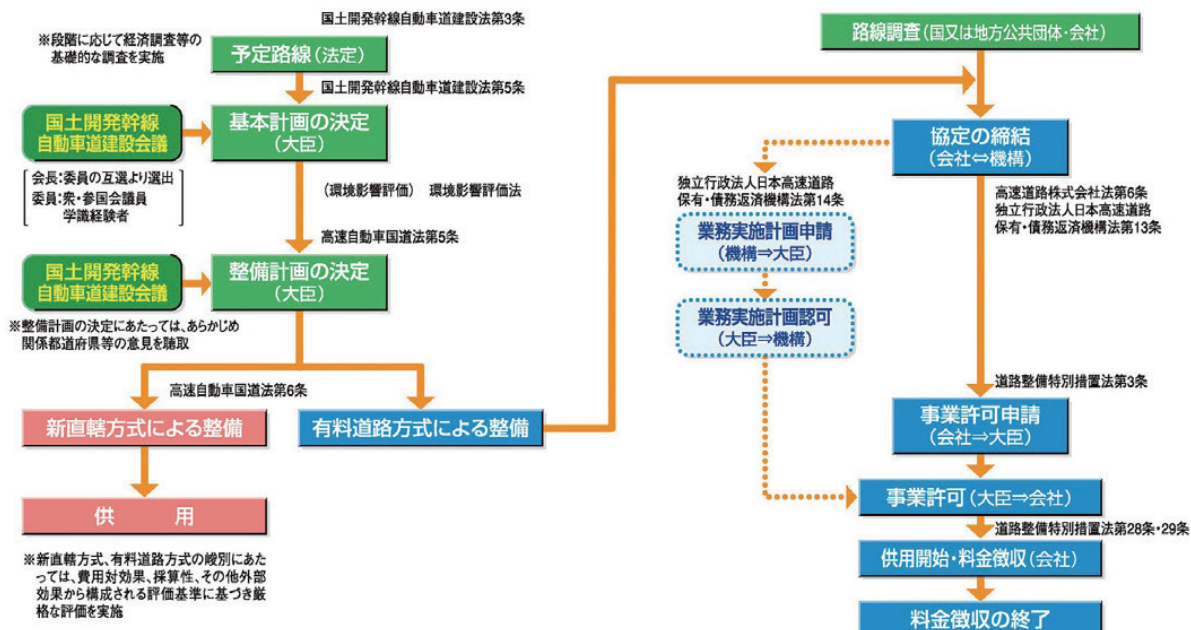
地域高規格道路とは

高規格幹線道路と一体となって、規格の高い幹線道路ネットワークを形成する道路
自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を持ち、概ね60km/h以上の走行サービスを提供

有料道路制度とは

財政上の制約の中、事業資金を借り入れて集中的に投資することで、道路の早期整備を図るもの
道路が供用した後は通行料金を徴収し、借り入れた資金の返済に充てる

高速自動車国道の整備の流れ



京都府域の高速道路

		〈供用延長〉	
京都府域の高速道路等	高規格幹線道路	高速自動車国道(国土開発幹線自動車道等)	
		名神高速道路(L=20.1Km)	〈20.1Km〉
		舞鶴若狭自動車道(L=46.5Km)	〈46.5Km〉
		新名神高速道路(L=17.7Km)	
		国土交通大臣指定の一般国道自動車専用道路	
		京都縦貫自動車道(L=99.6Km)	〈99.6Km〉
	京奈和自動車道(L=17.0Km)	〈17.0Km〉	
	地域高規格道路	一 般	
		山陰近畿自動車道(L=43Km内、都計済み23.3Km) (鳥取豊岡宮津自動車道)	〈10.7Km〉
		[宇治木津線]	
[京都中部阪神連絡道路]			
都市圏自動車専用道路等			
第二京阪道路(L=9.8Km)		〈9.8Km〉	
洛南連絡道路(L=0.9Km)		〈0.9Km〉	
京滋バイパス(L=12.6Km)		〈12.6Km〉	
京都高速道路(L=2.8Km)(新十条通) (L=7.3Km)(油小路線)		〈2.8Km〉 〈7.3Km〉	
京都高速道路(L=10.8Km)(久世橋線、堀川線、西大路線)			
学研都市連絡道路(L=4.6Km)			
[京阪連絡道路]			
供用延長計		227.3Km	

注：供用延長は平成28年10月現在

高速道路の整備効果

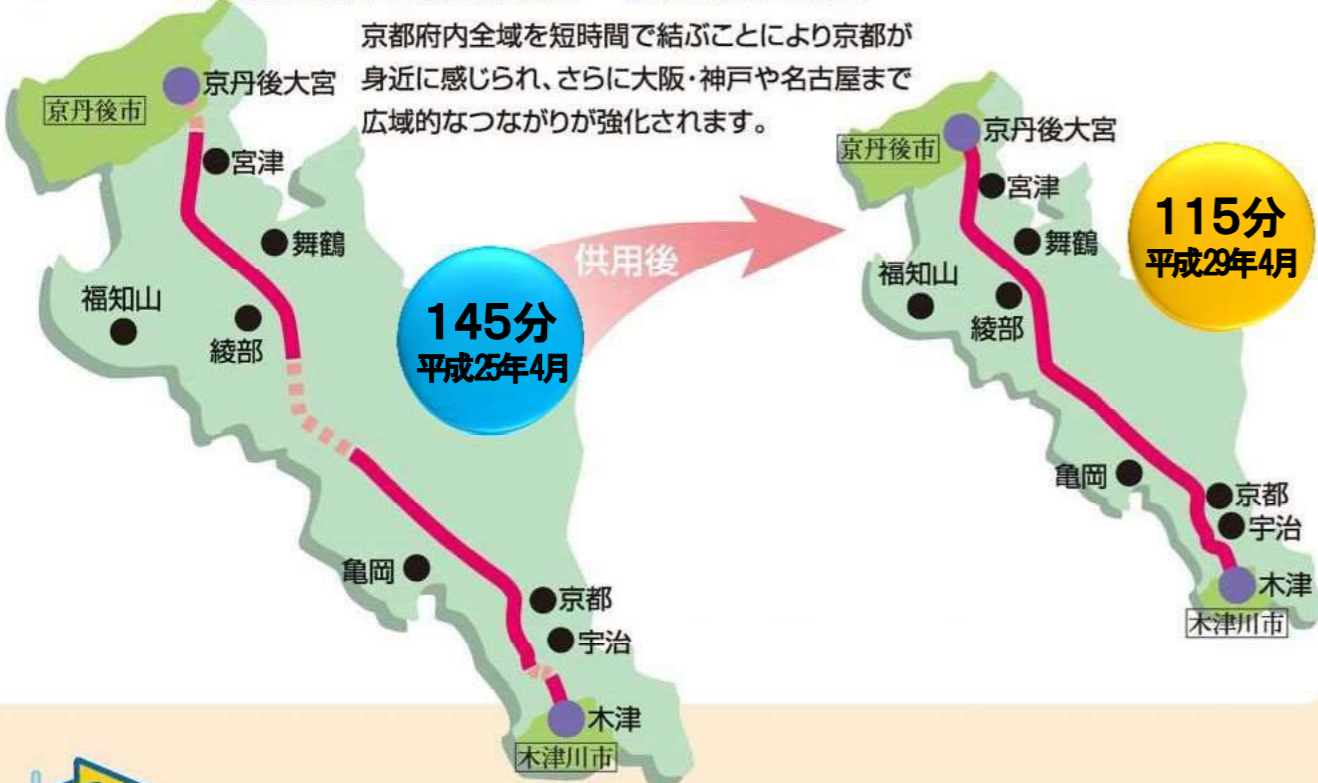
整備効果1

時間短縮

京都府南北間の移動が大幅に時間短縮

京都縦貫自動車道の全線開通、新名神高速道路（城陽～八幡京田辺）山陰近畿自動車道（京丹後大宮～与謝天橋立）の開通

京都府内全域を短時間で結ぶことにより京都が身近に感じられ、さらに大阪・神戸や名古屋まで広域的なつながりが強化されます。

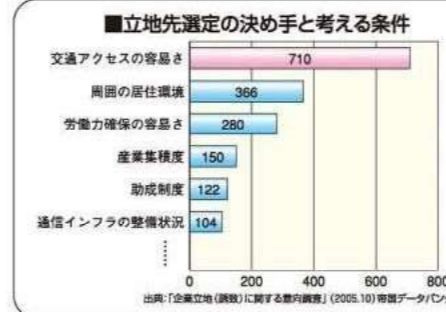
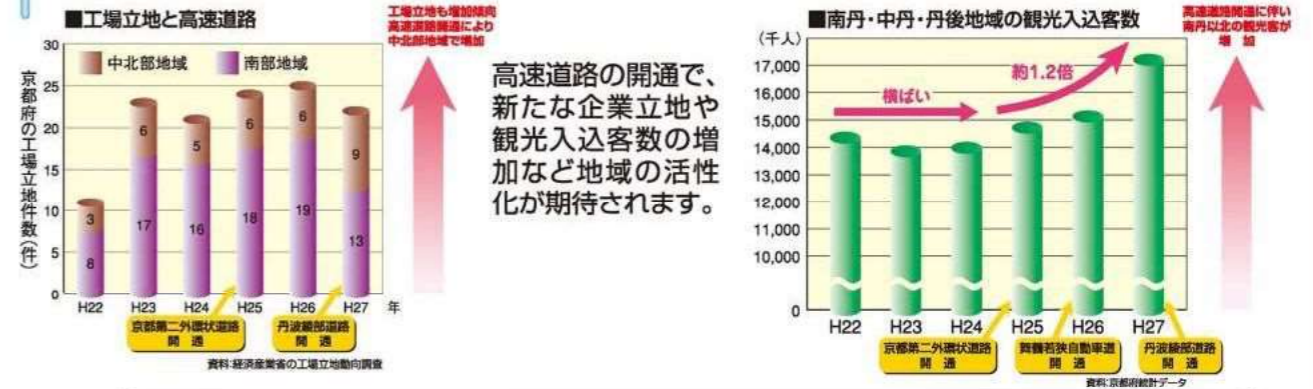


整備効果3

地域振興

地域の活性化

工場立地の増加、観光圏の拡大



整備効果2

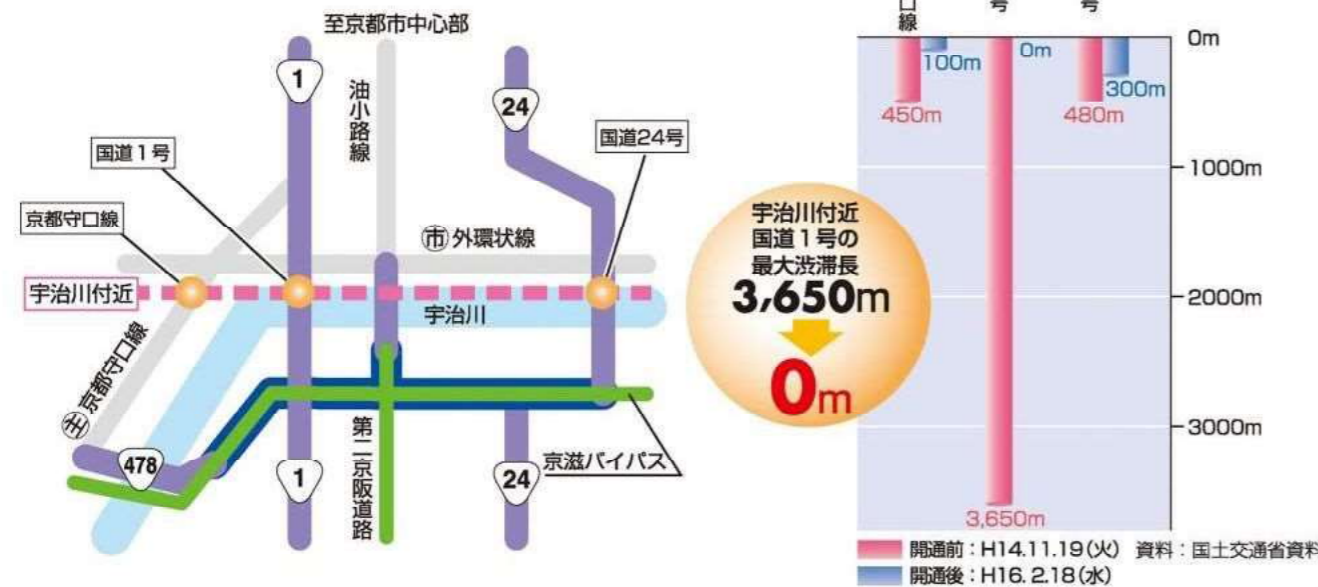
渋滞緩和

京都市南部の渋滞が緩和

第二京阪道路・京滋バイパス及び京都縦貫自動車道の開通

京都市南部において、これらの道路の開通により、京都市へ流入する交通が分散され、渋滞が緩和されました。

宇治川付近（市外環状線先頭）北向き渋滞状況の変化



整備効果4

安心・安全の確保

災害時における信頼性が向上

緊急輸送や救急医療活動など、いざというときにも機能

高速道路がネットワークとして繋がることで、災害時の緊急輸送や緊急医療活動といった府民の安心・安全の確保に大きく貢献します。また、ネットワークの多重化により、代替機能が確保されることで、その信頼性は更に向上します。

