

2) 施策メニュー

対象地域	想定施策	概要	実施時期	京都府	元市町村	市民	関連事業者	備考
全域	⑤ 駅周辺への機能集積、土地利用の充実	駅周辺の魅力向上のための、土地利用の見直し、都市施設の整備	中～長期	○	○			
	⑥ 自由目的での自動車利用へのMM (お出かけマップづくり)	公共交通の運行情報などの情報をまとめた地図の作製と、それを利用したMMの実施	短期	○	○	○	○	事業中
阪急長岡天神駅	① 駅前地区の交通改善 (府道伏見柳谷高槻線ほか)	駅前広場が小さく歩行者の安全性確保も十分なため、道路構成や駅前の交通改善方策の幅広い検討	中～長期	○	○	○	○	
	② 駅へのアクセス道路の整備(街御陵山崎線、開田長岡停車場線)	駅両側の踏切渋滞の改善とJR長岡京駅との連携強化のための街路整備	中～長期	○	○			
阪急東向日駅	① 駅前地区の駅の交通改善	駅前広場が狭く、これらの解消方策の検討	中～長期	○	○	○	○	
	② 阪急東向日駅～JR向日駅間の連絡性の向上 (府道向日町停車場線)	バスの定時性の向上と両駅の連携強化のための道路整備	短～長期	○	○			事業中
JR向日町駅	① JR向日町駅の駅機能改善	東側駅前広場・東西自由通路・バリアフリー化などを通じた駅東側のアクセスの向上と駅周辺の活力向上	中～長期	○	○	○	○	
京都市南部地域	② 京都市南部地域の自動車通勤への対応	京都市南部地域のバス等が希薄なエリアにおける送迎バス等の共同化など、駅アクセス方策の検討 (事業所向けMM)	短～中期	○	○		○	
	③ JR新駅、阪急新駅の整備促進、利用促進	新駅とその周辺の開発に合わせた交通計画と利用促進方策の検討	短～中期	○	○	○	○	
桂川渡河部	④ 桂川を横断する公共交通ネットワークの充実	環状方向の連絡性の向上のため、淀川・桂川の右岸・左岸地域を連絡する公共交通機関の方策を検討	短～中期	○	○	○	○	

短期は2-3年程度、中期は5年程度、長期は10年以上先を想定 (着手時期)  
○印は、事業主体及び関係協議機関等を表す

注) 施策の進捗状況や地域の交通実態の変化を把握し、評価を行いながら適宜計画を見直す

(3) 山城北地域

1) 地域の課題と施策の方向性

① 拠点駅の機能強化

近鉄大久保駅、JR六地蔵駅、JR/近鉄三山木駅には、十分なバス滞留スペースがなく、これらの整備・検討が必要。

また、大久保地区ではJR新田駅と近鉄大久保駅間の乗り継ぎに課題があり、鉄道間の接続強化が必要。

② 駅周辺市街地整備

近鉄大久保・JR新田駅周辺は、市街地が密集しており駅前広場、自転車歩行者の移動環境、踏切での渋滞の発生などに多くの課題があり、府道の整備、駅周辺の市街地開発事業などインフラ整備と都市機能の充実が必要。

JR/近鉄三山木駅周辺では土地区画整理事業に取り組んでおり、必要な基盤整備と共に都市機能の適正配置と同志社大学や周辺の住宅地と駅とのアクセスの整備が必要。

③ JR奈良線等の複線化促進と鉄道の利用促進施策

JR奈良線、学研都市線、近鉄京都線については、駅周辺の人口集積や潜在需要に比べて駅乗降者数が少ない。需要の掘り起こしを図るため、MM施策や公共交通の情報提供が必要。

同時にJR奈良線等については単線区間が残っており、利用促進に併せ、これらの複線化整備促進による利便性向上が望まれる。

④ 駅へのアクセス整備

宇治田原工業団地や久御山町域においては、自動車利用が多く、周辺の交通渋滞の原因となっていることから、送迎バスの共同利用や路線バスの充実など自動車からの転換策検討が必要。

八幡市域では東西方向の移動に関しては京阪樟葉駅へのバス路線が充実しているが、南北方向のバス路線が弱い弱であり、新たなバスサービスの充実に向けた検討が望まれる。また、京阪八幡市駅では橋梁改修工事と併せ、駅北側からのアクセスや駅北口整備の検討が課題。

⑤ 休日・昼間時の自由トリップに着目したMM施策の実施

山城北地域については、各鉄道駅周辺の人口密度が高い割に自動車分担率が高い。また、休日の自動車利用は平日に比べ高く、買い物など自由目的を中心に過度な自動車利用の抑制を図るMM施策の実施が必要。同時に、公共交通の運行情報など必要な情報の提供も必要。

一方、鉄道駅から離れた地域に住宅市街地が点在する城陽市・久御山町・八幡市市域ではコミュニティバスを各市町が運行しており、これらの利用促進策として学校での取り組みなど各種MM施策と共にバス停の整備などバス利用の快適性を向上する施策の実施が必要。