

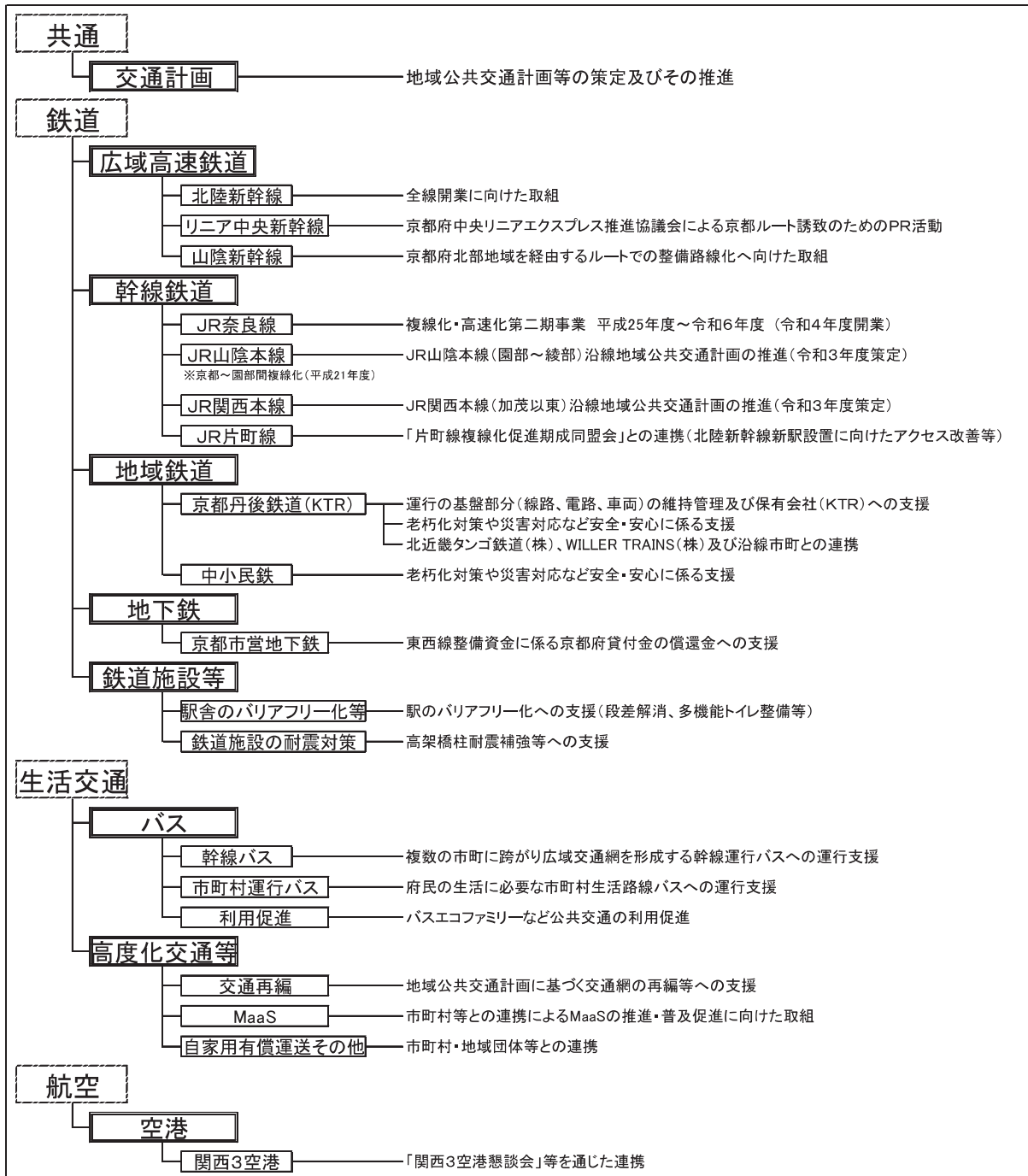
2 交通政策

基本方針

京都府総合計画に掲げる「成長・交流・情報・暮らしの基盤づくり」を進めるため、鉄道ネットワークの整備や鉄道駅の利便性や安全性の向上を促進するとともに、府民の日常生活の移動を担う地域公共交通の維持・確保に取り組みます。

- ・北陸新幹線（敦賀～新大阪間）等の広域高速鉄道網の整備を促進します。
- ・高速化・複線化、バリアフリー化など、JR線の整備を促進します。
- ・京都丹後鉄道の輸送の安全性向上や利用促進により運行を支援します。
- ・地域の生活を支える路線バスネットワーク等の維持・確保に取り組みます。
- ・持続可能な公共交通の確立を目指し、地域公共交通計画の策定を支援します。

<交通施策体系>



現状と課題

1 JR線の整備促進

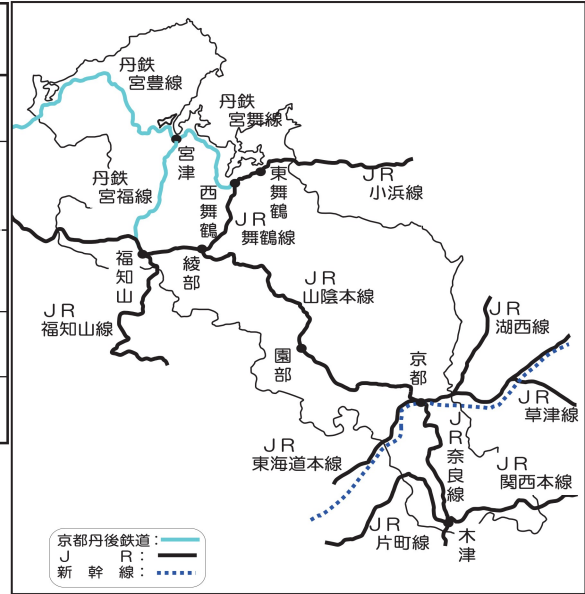
鉄道網の整備は、これまでから府政の最重要施策の一つに位置付けており、JR西日本の協力、関係市町との連携のもと取り組んでいます。

平成22年にJR山陰本線 京都・園部間の複線化が、令和5年3月にJR奈良線の高速化・複線化第二期事業が開業し、府域におけるJR線の複線化率は37.8%に向上しました（全国平均33.4%）。引き続き、JR奈良線第二期事業の完了をはじめとするJR線の整備促進に向け、市町村と連携した利用促進に取り組むとともに、国に対し、支援制度の創設などを求めています。

近年の路線整備の状況

【主な鉄道網図】

事業名 ＜事業区間＞	事業期間	事業費 (億円)	開業
山陰本線複線化 ＜京都～園部＞	H15～21	233	H22. 3. 13
奈良線高速化・複線化＜京都～木津＞	＜第一期：京都～JR 藤森 宇治～新田＞	152	H13. 3. 3
	＜第二期：JR 藤森～宇治 新田～城陽 山城多賀～玉水＞		
片町線高速化・輸送力増強 ＜京田辺～松井山手＞	H10～13	18.2	H14. 3. 23
小浜線電化 ＜敦賀～東舞鶴＞	H12～14	3.6 府域分	H15. 3. 15



駅舎の整備

区分	箇所名	事業期間	開業
改築橋上化	宇治駅（奈良線）	H10～12	H12. 8. 7
	京田辺駅（片町線）	H10～14	H14. 2. 2
	亀岡駅（山陰本線）	H16～20	H20. 4. 12
	嵯峨嵐山駅（山陰本線）	H18～20	H20. 6. 14
	山城多賀駅（奈良線） （下段は北口設置）	H10～11 (H27～28)	H12. 4. 7 (H28. 8. 8)
	玉水駅（奈良線）	H27～R1	H30. 12. 15
	山城青谷駅（奈良線）	R1～ 4	R4. 7. 23
新駅設置	六地蔵駅（奈良線）	R1～ 5	R5. 3. 18
	円町駅（山陰本線）	H9～13	H12. 9. 23
	JR 小倉駅（奈良線）	H10～12	H13. 3. 3

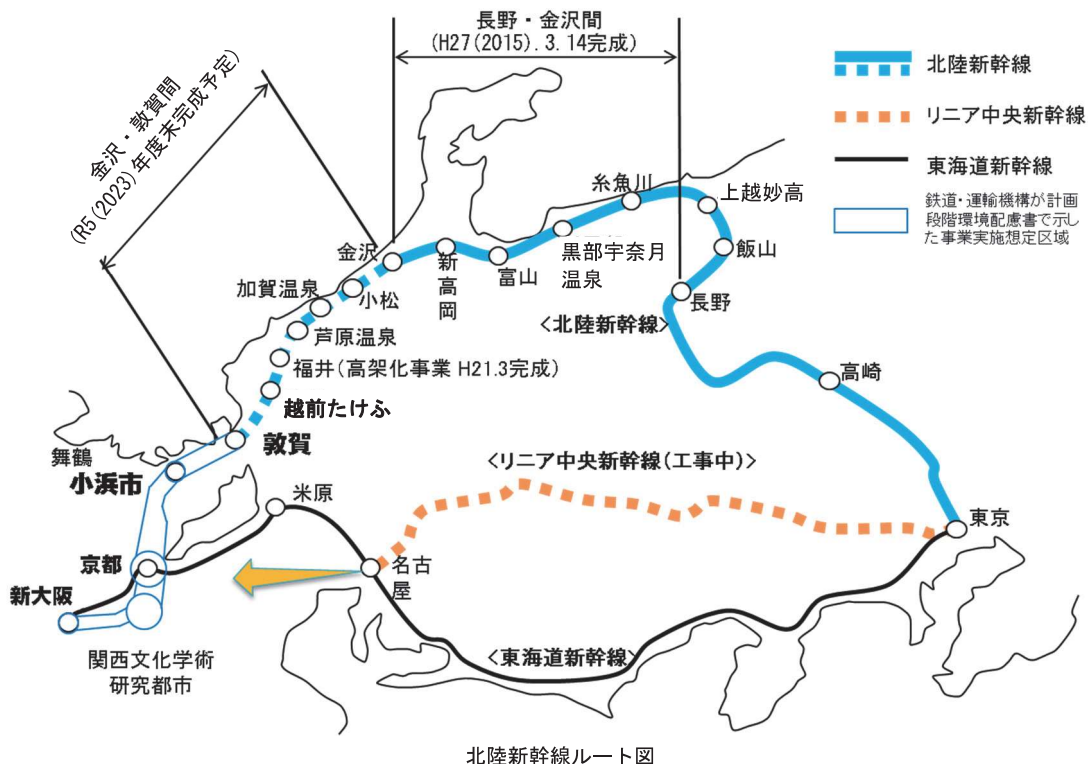
JR奈良線玉水駅橋上化
(平成30年度開業)



2 北陸新幹線の現状

北陸新幹線における敦賀以西のルートは、平成29年3月15日に『敦賀駅—小浜市（東小浜）附近—京都駅—京田辺市（松井山手）附近—新大阪駅』を結ぶものと決定されました。

平成29年度から、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構により、駅の位置及びルートの公表に向けた詳細調査や環境アセスメントが実施されており、令和元年5月31日には、環境アセスメントの最初の手続である計画段階環境配慮書が、令和元年11月26日に環境影響評価方法書が公表されたところです。現在、現地調査・予測・評価の段階であり、必要な作業が進められています。



3 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通の停滞

人口減少や高齢化が進む中、公共交通の利用者が減少しており、地方の鉄道やバスなどの減便や廃線、中山間地域における公共交通の空白地域といった課題があります。また、運転手不足によりバス路線が減便されるケースもあり、公共交通の維持・確保が困難なものになっています。

(2) 活性化のための取組

地域の活力を維持し、強化するためには、行政と地域の関係者が連携して公共交通ネットワークの一体的な改善に取り組む必要があります。

- ・北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画（平成26年12月策定）

平成26年12月に「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、上下分離方式による鉄道事業の再構築が進められたことで、北近畿タンゴ鉄道は、平成27年4月1日に京都丹後鉄道として再出発しました。しかし、沿線人口の減少、新型コロナウイルス感染症、燃料費の高騰等の影響により、厳しい経営状況にあります。国において「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、ローカル鉄道の支援に関する仕組みが拡充されるため、新たに「地域公共交通計画」を策定し、鉄道を基軸として地域公共交通を活性化させる必要があります。

- ・JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（令和4年3月策定）

- ・JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画（令和4年3月策定）

令和4年3月に策定した地域公共交通計画に基づき、高齢者や子ども連れにも利用しやすい駅及び駅周辺環境整備、公共交通の空白地や不便な地域における新たな移動手段の導入などを進めています。

令和5年度主要事業の概要

1 幹線鉄道網の整備促進

(1) JR 奈良線

- 「京都縦貫幹線鉄道構想」の実現を目指して、平成25年度に事業着手し、令和5年3月に開業したJR奈良線の高速化・複線化第二期事業の完了に向けて取り組みます。

(2) 片町線、関西本線、奈良線、山陰本線（園部以北）

- 需要動向や沿線地域整備の進展等を踏まえ、沿線市町村とも連携しつつ、複線化の整備のあり方について検討を進めるとともに、国やJR西日本に対し、整備促進を要望します。

JR奈良線の高速化・複線化第二期工事
(新田～城陽間)

2 高速鉄道の整備促進

- 北陸新幹線について、沿線自治体や関西広域連合等と連携した要請活動等、全線早期整備に向けた取組を推進します。また、環境アセスメント等について、引き続き、国や（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、慎重な調査と十分な地元説明、環境の保全への適切な対応を要請します。
- 日本海国土軸形成に資する舞鶴を経て日本海に至る山陰新幹線の整備計画化へ向けた取組を推進します。
- リニア中央新幹線の京都を通る整備ルートを選定と、大阪までの早期開業に向けPR活動を行うとともに、国への働きかけを実施します。

3 京都丹後鉄道の整備促進



新型車両KTR300形

- 京都丹後鉄道は、沿線住民の日常生活の移動手段として、また地域全体の活性化の核として重要な公共交通機関です。鉄道事業の最大の使命である安心・安全な運行を確保するため、沿線自治体と連携し、安全性向上に資する施設の老朽化対策、更新等を支援します。
- 北部地域の府民生活の足を将来にわたって確保し、また地域外の人たちに自慢でき、地域に愛される鉄道を目指して、車両・設備の整備を計画的に推進するとともに、デザイン車両を軸として地域や鉄道の魅力を向上させるための取組を進め、新型コロナウイルス感染症等の影響により減少した利用者数の回復に努めます。
- 沿線自治体、運行会社やJR西日本とも連携した利用促進策を推進します。

4 地域公共交通の活性化

- 鉄道、路線バス等の幹線交通と地域フィーダー交通との整合がとれた、地域特性に最適な公共交通ネットワークを構築するため、沿線の市町村と連携した取組を推進します。
- 公共交通の利用を促進するため、乗り継ぎの利便性向上など利用環境の改善に取り組みます。また、交通事業不採算地域等において、日常生活における移動手段として不可欠な路線バス等の運行を確保するための支援を行います。
- 市町村等による地域公共交通計画策定を支援し、地域の輸送資源を総動員した、持続可能な公共交通の維持・確保を目指します。
- 地域の実情に応じた公共交通の構築に向け、地域公共交通計画に基づくバス路線等の再編に対して支援を行い、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

V 事業の概要－1 成長・交流・暮らしの基盤づくり

5 鉄道軌道安全輸送設備等の整備支援

- 地域公共交通を担う中小民鉄の安心・安全な輸送を確保するため、地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援します。

6 鉄道駅舎のバリアフリー化の促進

- 高齢者や障害者をはじめとするすべての府民の移動の円滑化と利便性・安全性の向上を目指し、関係市町等と連携し、鉄道駅舎のバリアフリー化等を促進します。令和5年度は、JR黄檗駅、近鉄山田川駅の段差解消を促進します。



鉄道駅舎バリアフリー化設備整備事業
(JR京都駅ホーム柵整備)

7 ローカル鉄道の利用促進

- 危機的状況にあるローカル鉄道に対し、イベント列車運行等の需要喚起に向けた取組を支援します。