

# J R山陰本線(園部～綾部)沿線 地域公共交通網形成計画

資料編

平成 29 年 3 月

京都府・綾部市・南丹市・京丹波町

## 目 次

1. 地域の現状 .....	1
1.1. 人口動態等 .....	1
1.2. 人の動き .....	7
1.3. 公共交通の状況 .....	19
2. 上位計画及び関連計画の整理 .....	36
2.1. 綾部市 .....	36
2.2. 南丹市（旧園部町、旧八木町、旧日吉町、旧美山町） .....	39
2.3. 京丹波町（旧丹波町、旧瑞穂町、旧和知町） .....	42
2.4. 京都府 .....	46
3. J R 山陰本線（船岡駅～山家駅）等の駅施設・駅周辺の状況等 .....	50
4. J R 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通網形成計画の検討体制・経緯等 .....	60
4.1. J R 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会規約 .....	60
4.2. J R 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会の構成員 .....	63
4.3. 計画の策定経緯等 .....	64

# 1. 地域の現状

## 1.1. 人口動態等

### 1.1.1. 人口の状況

- 平成 27 年の人口は、綾部市 33,821 人、南丹市 33,145 人、京丹波町 14,453 人で、3 市町合計で 81,419 人。平成 7 年の人口ピーク時期と比べて、約 16% 程度減少している。
- 3 市町の人口は、綾部市・京丹波町は平成 2 年から、南丹市は平成 7 年から減少に転じ、将来推計においても減少が続く見込みである。
- 年齢別人口の平成 7 年からの減少率は、若年層が特に大きく減少し、20 代以下で約 40% 程度、また 50 代以下で約 20% 程度減少し、今後もその傾向は続く。
- 高齢者数は横ばい傾向が続き平成 37 年頃から減少傾向に転じるが、高齢化率は年々増加し、現況 36.0% から 10 年後には 38.8% まで上昇する見込み。

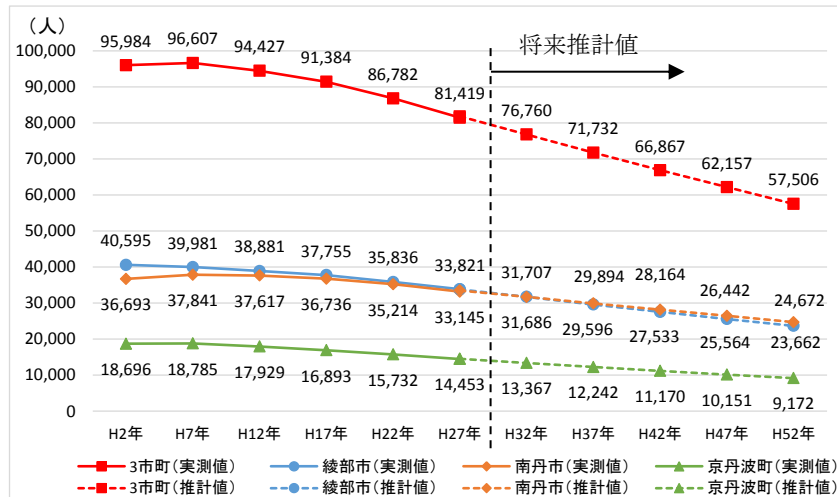


図 1-1 総人口の推移 (3市町合計)

資料：国勢調査 (H2～H27年)、国立社会保障・人口問題研究所 (H32～H52年)

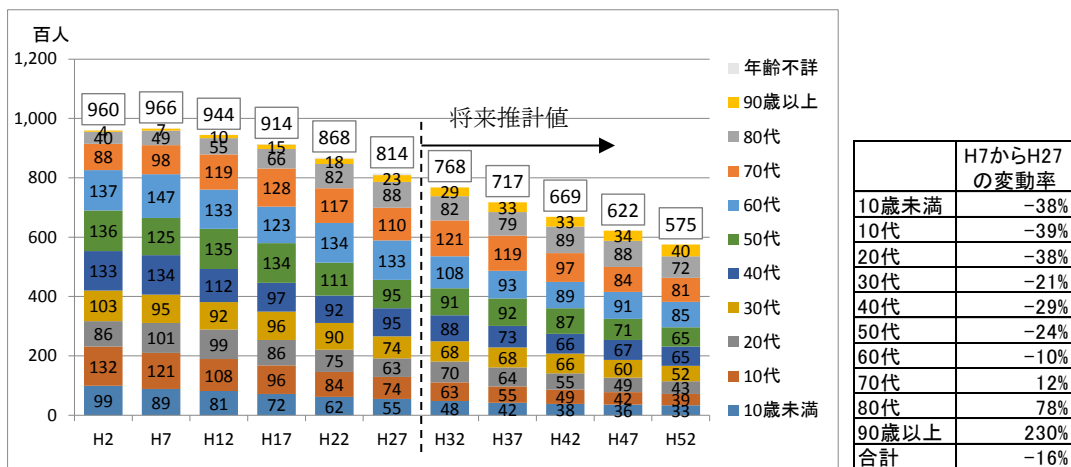


図 1-2 年齢別人口の推移 (3市町合計)

資料：国勢調査 (H2～H27年)、国立社会保障・人口問題研究所 (H32～H52年)

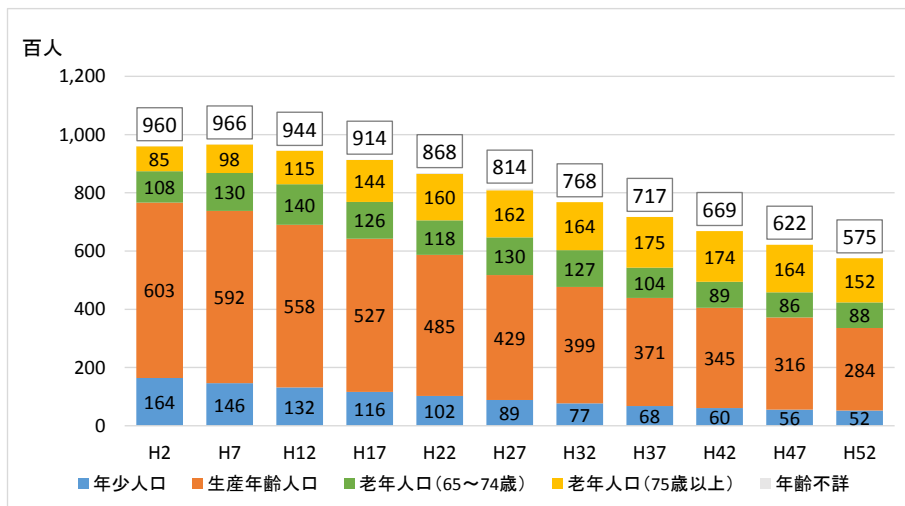


図 1-3 年齢区分別人口の推移 (3市町合計)

資料：国勢調査 (H2～H27年)、国立社会保障・人口問題研究所 (H32～H52年)

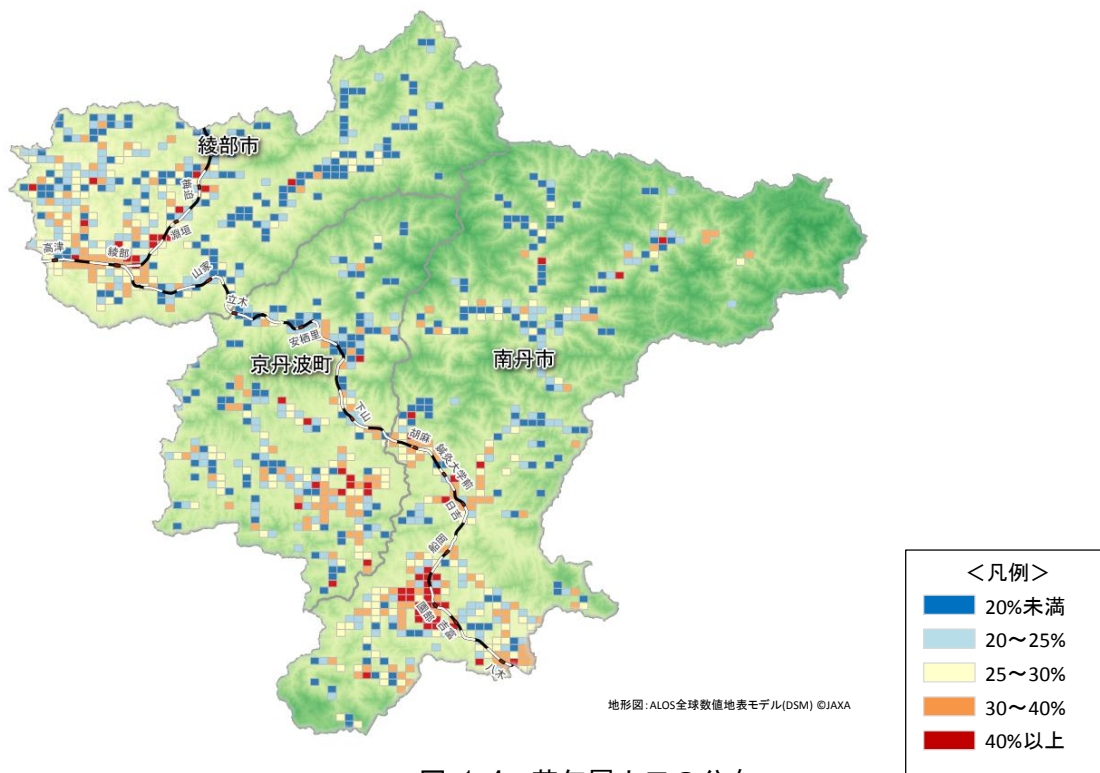
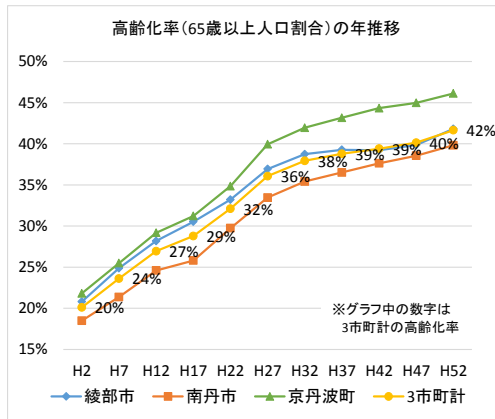


図 1-4 若年層人口の分布

資料：H22 国勢調査 500m メッシュ 若年層人口 (20～40 歳代) の割合

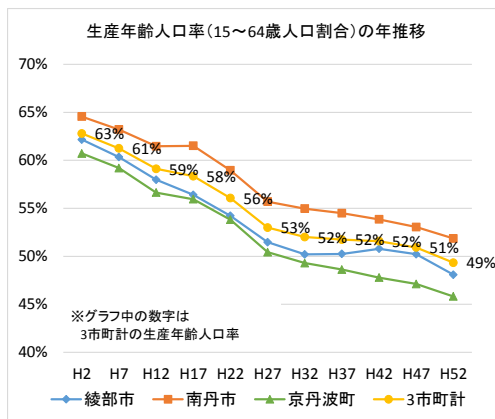




	綾部市	南丹市	京丹波町	3市町計
H2	21%	18%	22%	20%
H7	25%	21%	25%	24%
H12	28%	25%	29%	27%
H17	31%	26%	31%	29%
H22	33%	30%	35%	32%
H27	37%	33%	40%	36%
H32	39%	35%	42%	38%
H37	39%	37%	43%	39%
H42	39%	38%	44%	39%
H47	40%	39%	45%	40%
H52	42%	40%	46%	42%

図 1-5 高齢化率（65 歳以上人口）の推移

資料：国勢調査（H2～H27年）、国立社会保障・人口問題研究所（H32～H52年）



	綾部市	南丹市	京丹波町	3市町計
H2	62%	65%	61%	63%
H7	60%	63%	59%	61%
H12	58%	61%	57%	59%
H17	56%	62%	56%	58%
H22	54%	59%	54%	56%
H27	51%	56%	50%	53%
H32	50%	55%	49%	52%
H37	50%	54%	49%	52%
H42	51%	54%	48%	52%
H47	50%	53%	47%	51%
H52	48%	52%	46%	49%

図 1-6 生産年齢人口割合の推移

資料：国勢調査（H2～H27年）、国立社会保障・人口問題研究所（H32～H52年）

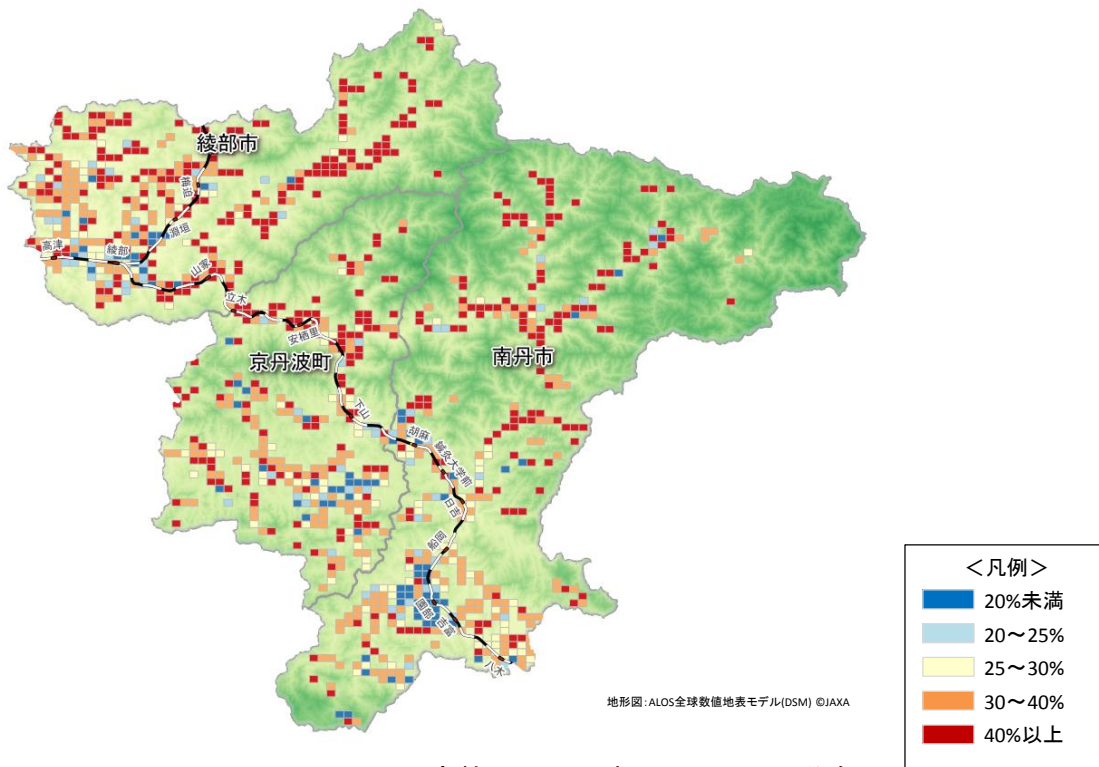


図 1-7 高齢人口（65 歳以上人口）の分布

資料：H22 国勢調査 500m メッシュ 高齢人口（65 歳以上）の割合

### 1.1.2. 転入・転出の状況

- 3市町は転出超過の状況にあり、20～34歳の人口流出が多い。
- 一方で、転入者は園部駅や綾部駅に住居をおく世帯が多いが、下山駅や胡麻駅でも転入者が多く住んでいる地域が見られる。

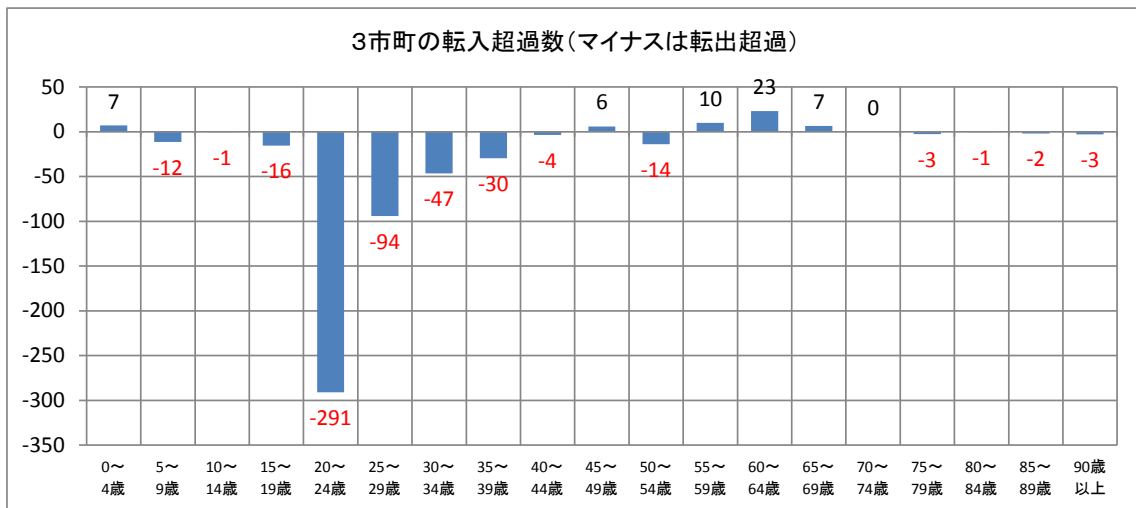


図 1-8 転入超過数の状況 (H26・H27の年平均値)

資料：H26年度及びH27年度の住民基本台帳人口移動報告

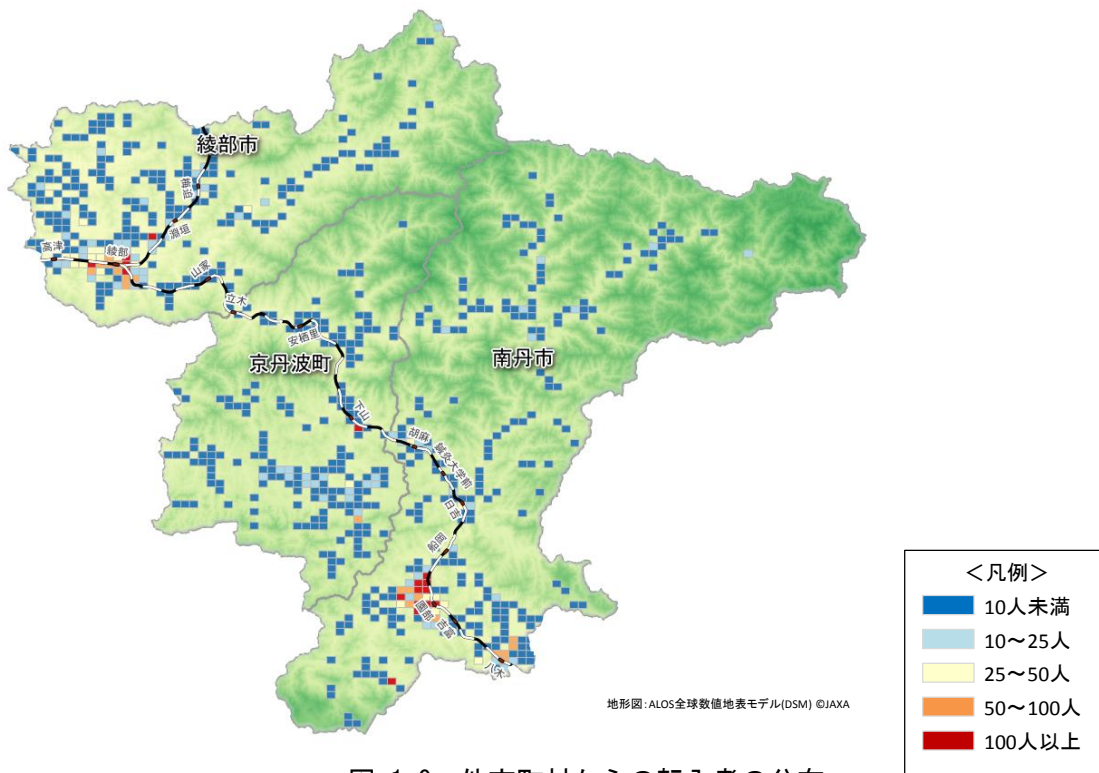


図 1-9 他市町村からの転入者の分布

資料：H22国勢調査 500mメッシュ 5年前の常住地が「県内他市区町村」「他県・国外」の合計

### 1.1.3. 経済の状況

#### (1) 事業所数・従業員数の推移

- ・ 事業所数は、綾部市と南丹市は微減傾向にあり、京丹波町はほぼ横ばい傾向にある。
- ・ 従業員数は、綾部市はやや減少しており、南丹市と京丹波町はほぼ横ばい傾向で推移している。

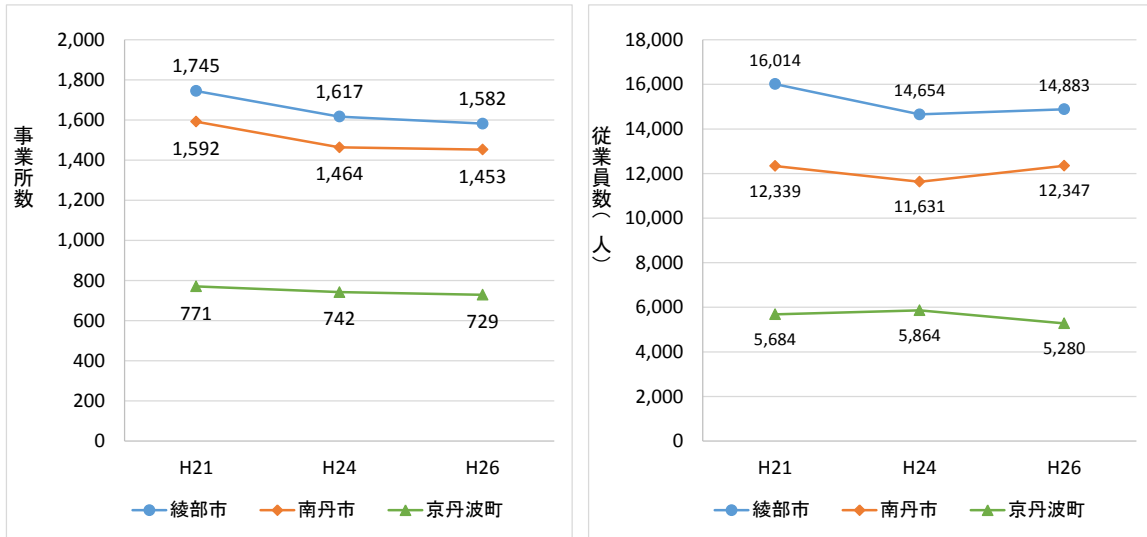


図 1-10 事業所数の推移及び従業員数の推移

資料：京都府統計書，経済センサス

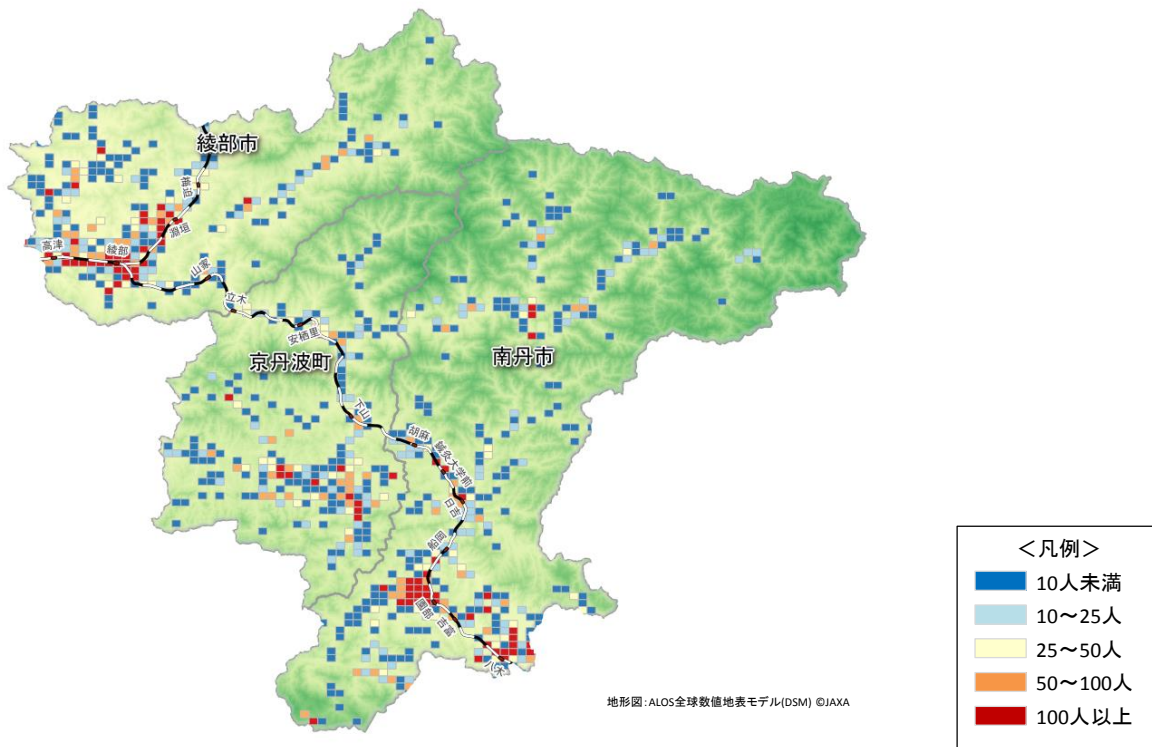


図 1-11 従業員数の分布 (H21)

資料：H21 経済センサス基礎調査 500m メッシュ 全産業従業員数

## (2) 就業人口

- 産業別就業人口をみると、第1次、第2次産業の人口は年々減少している。一方で、第3次産業は平成12年で一度増加し、その後減少している。
- 割合をみると、3市町ともに第3次産業が増加している。また、第1次産業については綾部市の減少率が最も大きく、第2次産業は京丹波町の減少率が大きい。

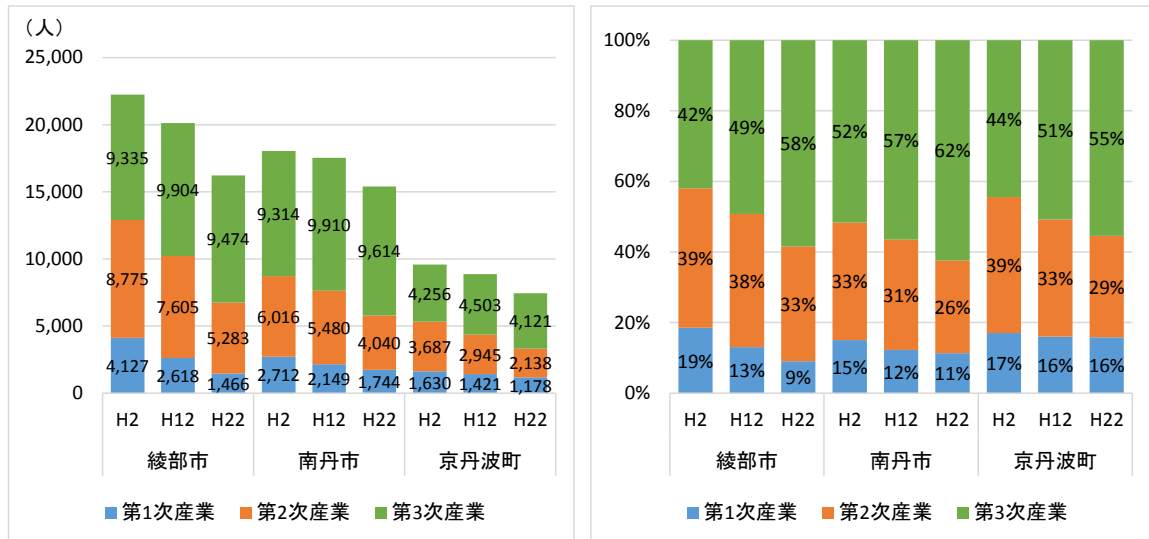


図 1-12 就業人口の推移及び就業人口の比率の推移

資料：国勢調査

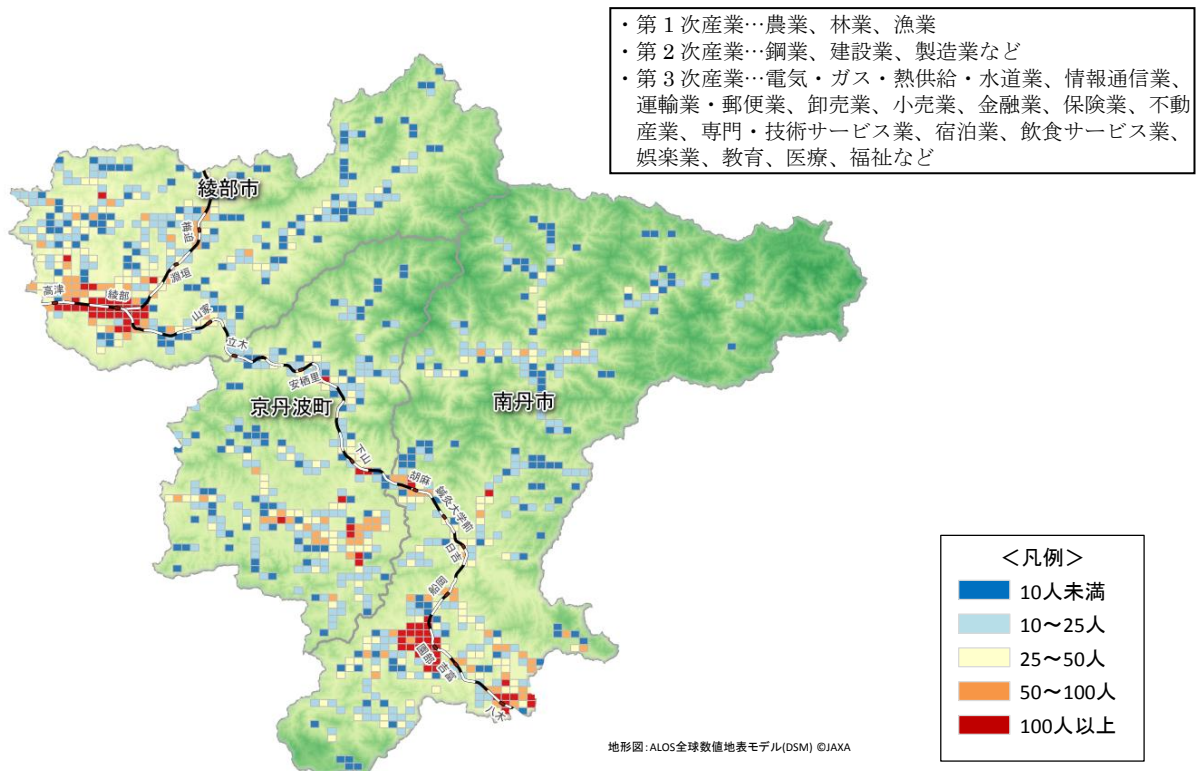


図 1-13 就業人口の分布 (H22)

資料：H22 国勢調査 500m メッシュ 当地に常住する15歳以上就業者数

## 1.2. 人の動き

### 1.2.1. 人の動き

- ・ 当該地域の移動は、出勤目的が15%、登校目的が6%、自由目的が27%。
- ・ 代表交通手段は、鉄道が5%、バスが2%、自動車が68%。

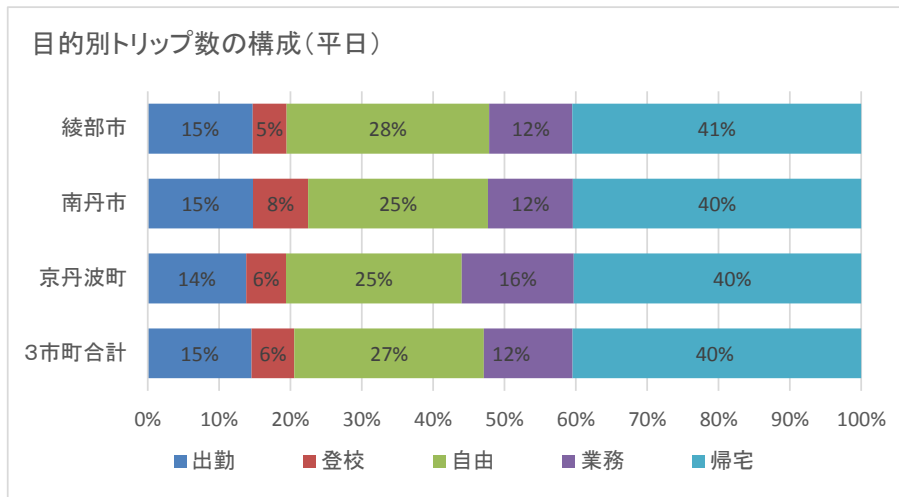


図 1-14 平日の移動目的別トリップ数

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

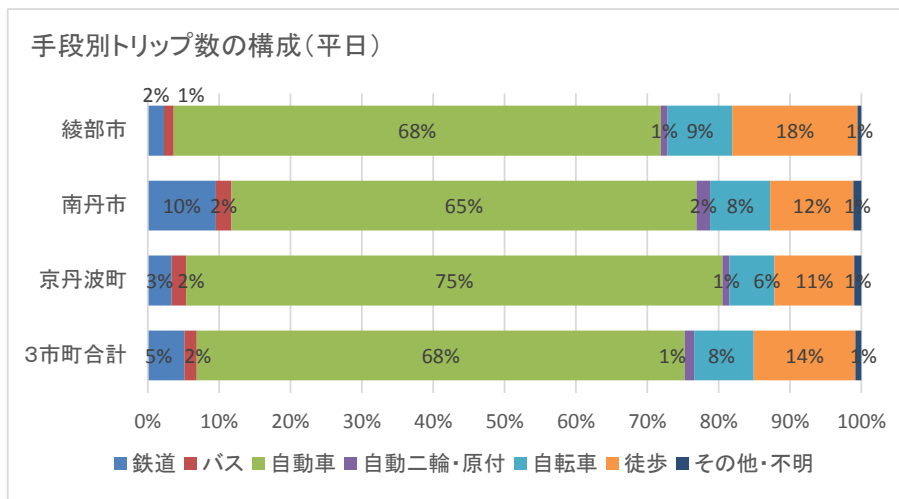


図 1-15 平日の代表交通手段別トリップ数

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

- ・ 南丹市の旧園部町、旧日吉町、京丹波町の旧丹波町の生成原単位（1人あたりの1日のトリップ数（トリップ：ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動のこと））は、外出人口あたりでいずれも10年前から減少している。
- ・ 年齢別にみると、20歳～34歳で生成原単位の減少が大きく、若者の外出回数の減少が顕著である。

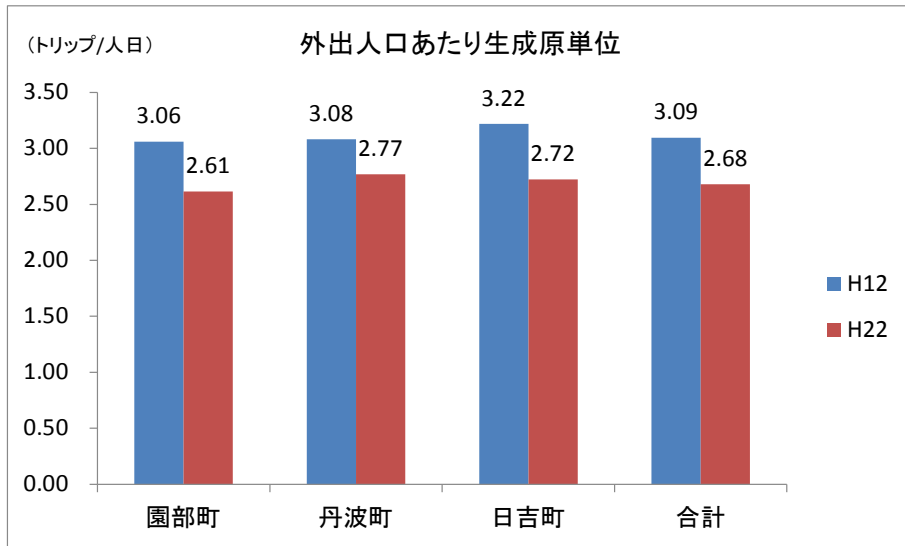


図 1-16 外出人口あたりの生成原単位の推移

資料：近畿圏パーソントリップ調査（H22）

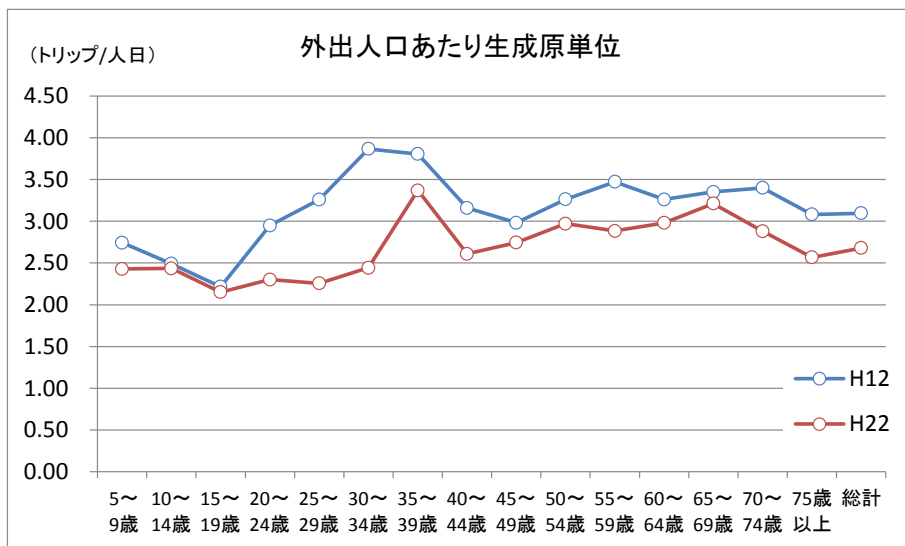


図 1-17 年齢別外出人口あたりの生成原単位の推移

資料：近畿圏パーソントリップ調査（H22）



### (1) 地域全体の動き（平日及び休日）

- 平日の移動状況（目的計）をみると、主に、綾部市⇄旧福知山市（福知山市）、綾部市⇄舞鶴市、旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄亀岡市、旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄京都市の移動が多い。
- 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、3市町とも自動車の割合が最も高く、特に旧美山町（南丹市）は自動車利用が約9割を占めている。
- 旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄京都市の手段分担率は鉄道が約7割を占めているが、他の移動は自動車利用がほとんどである。

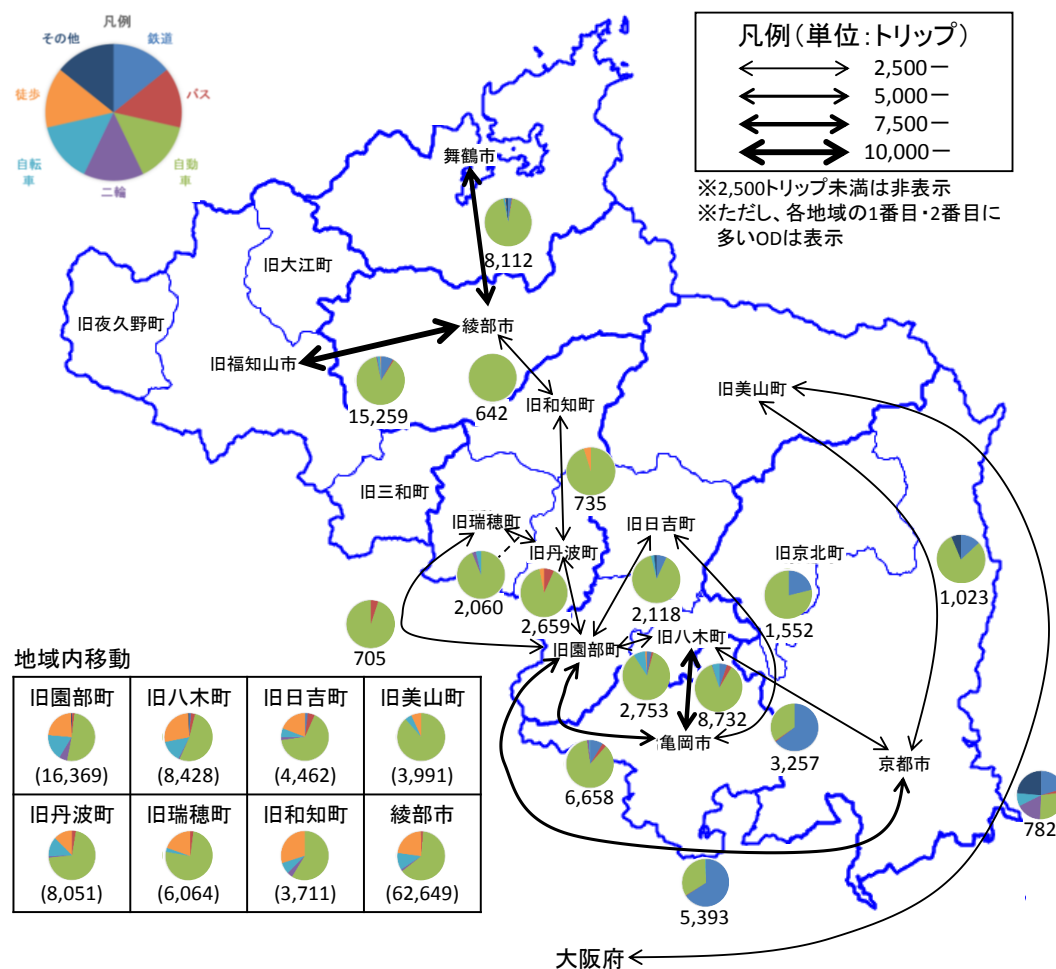


図 1-18 平日の人の動き（移動目的計）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（H22）

- ・ 休日の移動状況（目的計）をみると、主に、綾部市⇄旧福知山市（福知山市）、綾部市⇄舞鶴市、旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄亀岡市、旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄京都市、旧丹波町（京丹波町）⇄京都市の移動が多い。
- ・ 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、3市町とも自動車の割合が最も高い。
- ・ 地域間移動をみると、自動車の割合が最も高い移動が多い。鉄道やバスの割合は1割以下である移動が多いが、旧園部町（南丹市）⇄京都市は鉄道の割合が約23%、旧丹波町（京丹波町）⇄京都市はバスの割合が約14%となっている。

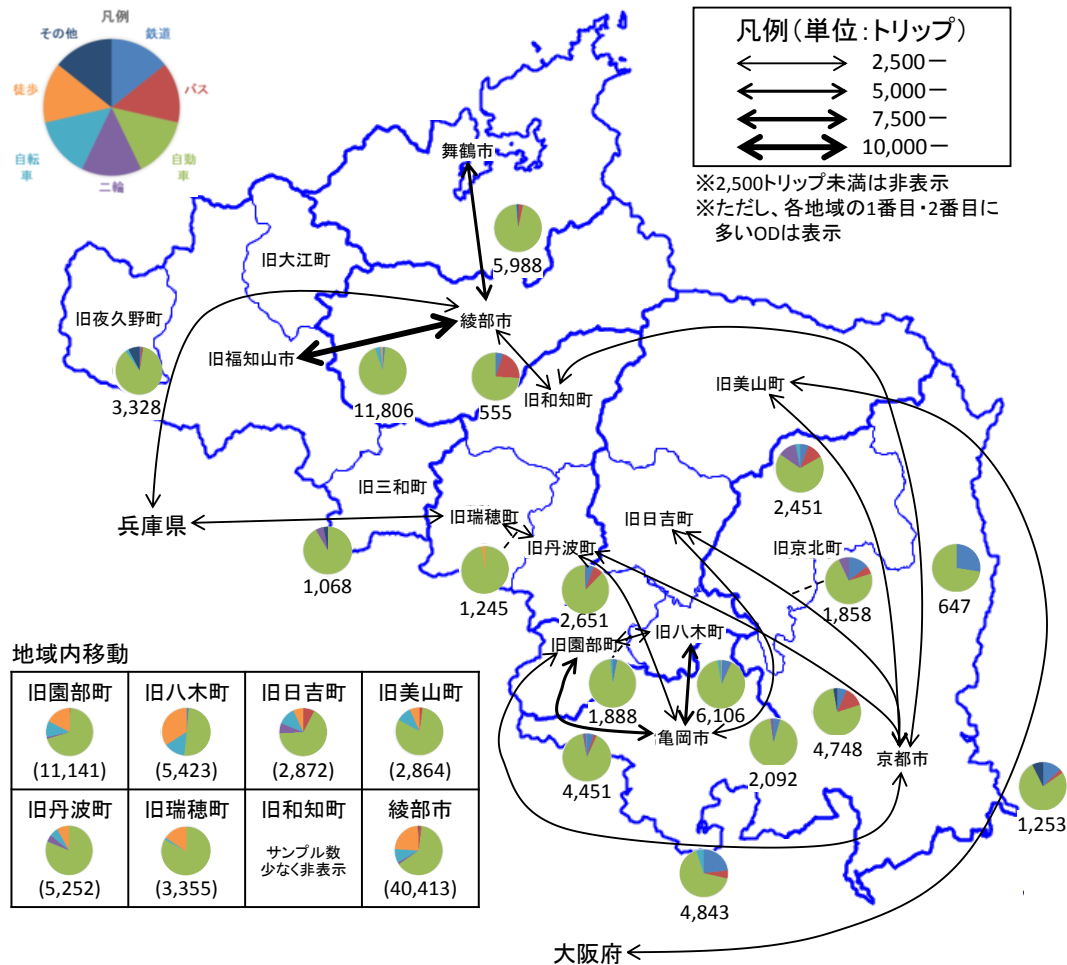


図 1-19 休日の人の動き（移動目的計）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（H22）



## (2) 通勤の状況（平日）

- 平日の出勤目的の移動状況は、主に、綾部市⇄旧福知山市（福知山市）、綾部市⇄舞鶴市、旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄亀岡市、旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄京都市の移動が多い。
- 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、3市町とも自動車の割合が最も高く、特に旧美山町（南丹市）、旧瑞穂町（京丹波町）、旧丹波町（京丹波町）は自動車利用の移動が約9割を占めている。
- 旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄京都市の手段分担率は鉄道が約7割を占めているが、他の移動は自動車利用がほとんどである。
- 京都市への通勤には鉄道利用が多く、特に旧和知町（京丹波町）、旧園部町（南丹市）、旧八木町（南丹市）における利用割合は高い。

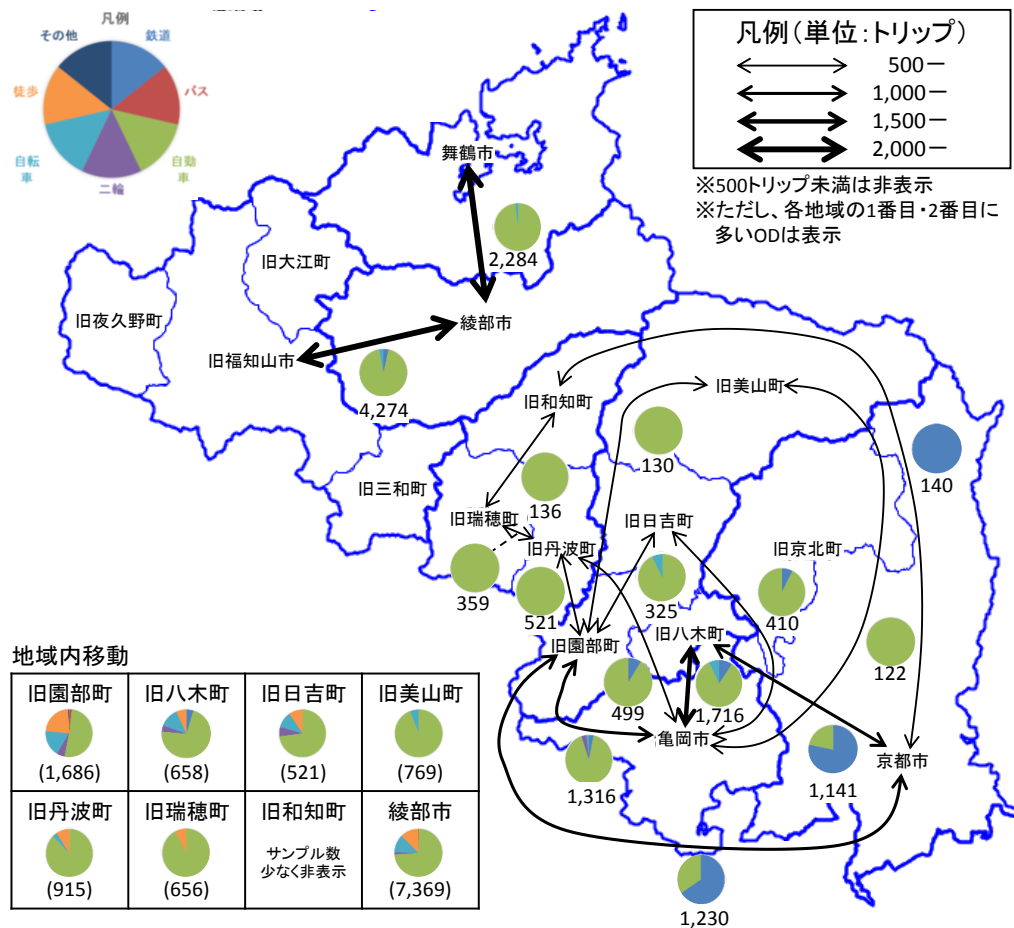


図 1-20 平日の人の動き（出勤目的移動）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（H22）

### (3) 通学の状況（平日）

- 平日の通学目的の移動状況は、主に、旧園部町（南丹市）⇔京都市、旧園部町（南丹市）⇔亀岡市、綾部市⇔旧福知山市（福知山市）の移動が多い。
- 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、旧丹波町（京丹波町）は自転車の割合が最も高いが、他の地域は徒歩の割合が最も高い。また、自動車の割合をみると、他の地域と比べて、旧瑞穂町（京丹波町）が約 20%、旧丹波町（京丹波町）が約 17%と高くなっている。
- 旧園部町（南丹市）⇔京都市の手段分担率は鉄道がほぼ 10 割となっている。他の地域も、鉄道の割合が最も高くなっている地域が多い。

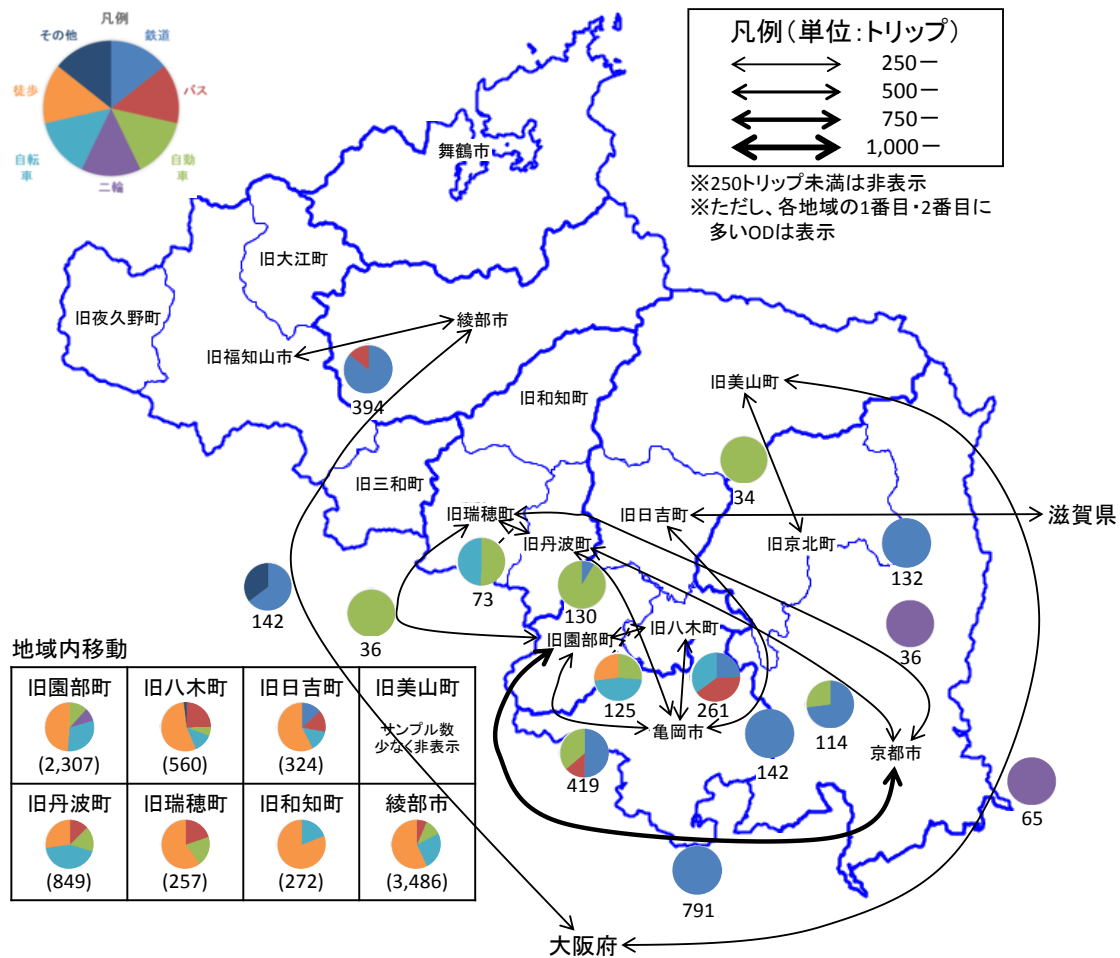


図 1-21 平日の人の動き（通学目的移動）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（H22）

#### (4) 自由目的での移動の状況（平日及び休日）

- 平日の自由目的の移動状況は、主に、綾部市⇄旧福知山市（福知山市）、旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄亀岡市、綾部市⇄舞鶴市の移動が多い。
- 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、3市町とも自動車の割合が最も高い。また、バスの利用はほとんどない。
- 旧和知町（京丹波町）⇄京都市、旧園部町（南丹市）⇄京都市、綾部市⇄京都市の手段分担率は鉄道が約5割以上を占めており、京都・対象地域間の移動は鉄道が多いと考えられる。また、他の移動は自動車利用がほとんどである。

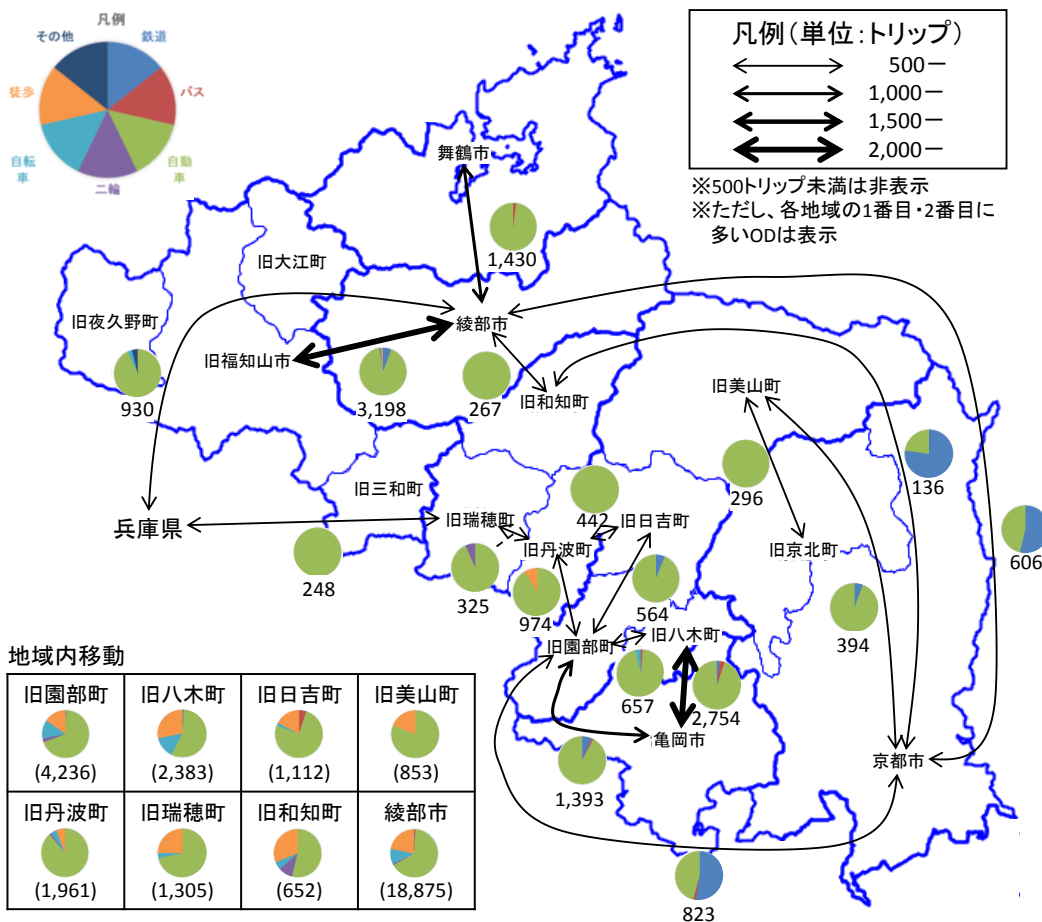


図 1-22 平日の人の動き（自由目的移動）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（H22）

- ・ 休日の自由目的の移動状況は、主に、綾部市⇄旧福知山市（福知山市）、綾部市⇄舞鶴市、旧園部町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）⇄亀岡市・京都市、旧美山町（南丹市）⇄京都市の移動が多い。
- ・ 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、自動車の割合が最も高い地域が多いが、旧八木町（南丹市）は徒歩の割合が高い。
- ・ 地域間移動をみると、自動車の割合が最も高い移動が多い。鉄道やバスの割合は1割以下である移動が多いが、旧園部町（南丹市）⇄京都市は鉄道の割合が約18%、旧美山町（南丹市）⇄京都市はバスの割合が約13%、旧丹波町（京丹波町）⇄京都市はバスの割合が約11%となっている。

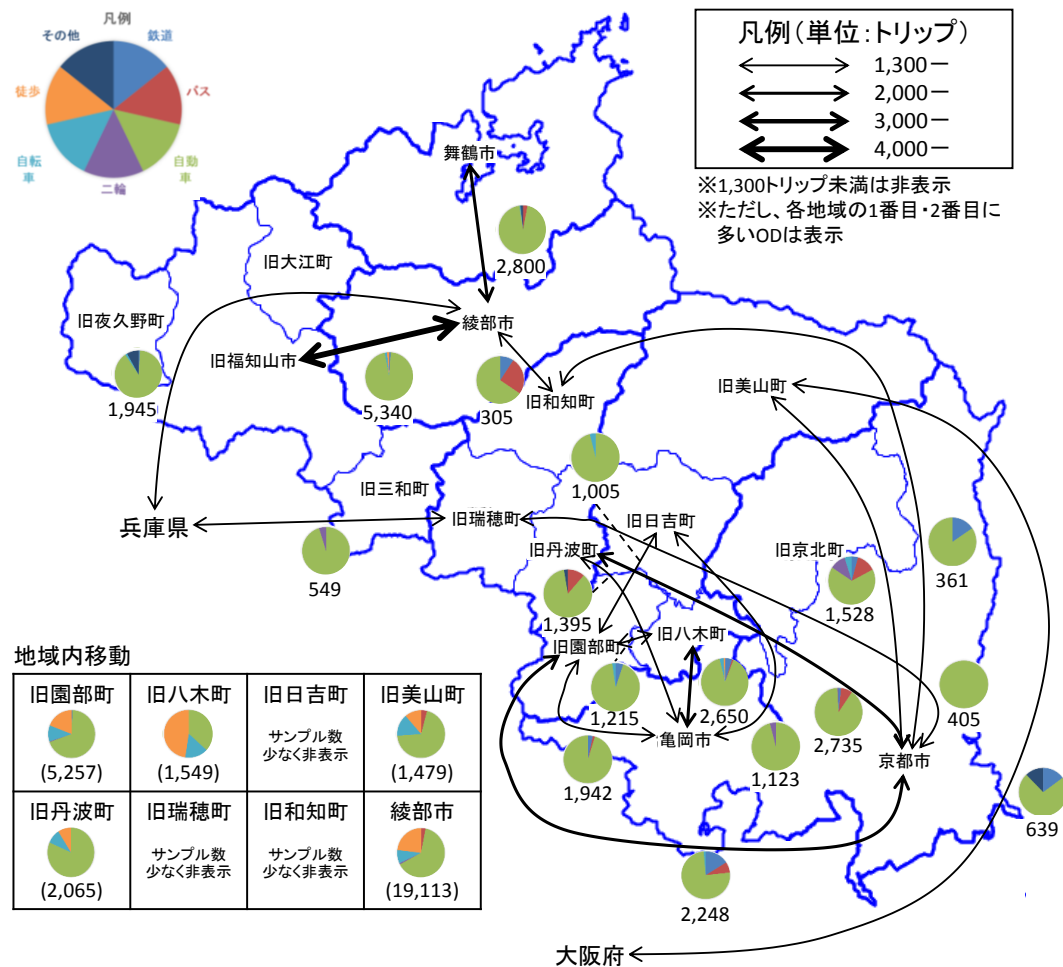


図 1-23 休日の人の動き（自由目的移動）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（H22）

## 1.2.2. 自動車の保有状況

- 自動車の保有台数は、平成 17 年まで増加傾向にあったが、それ以降は 3 市町とも横ばい傾向で推移している。平成 7 年から平成 26 年にかけて、保有台数は 9%～15% の増加にある。
- 1 世帯あたりの自動車の保有台数は、綾部市・南丹市が約 1.8 台、京丹波町が約 2.3 台となっている。

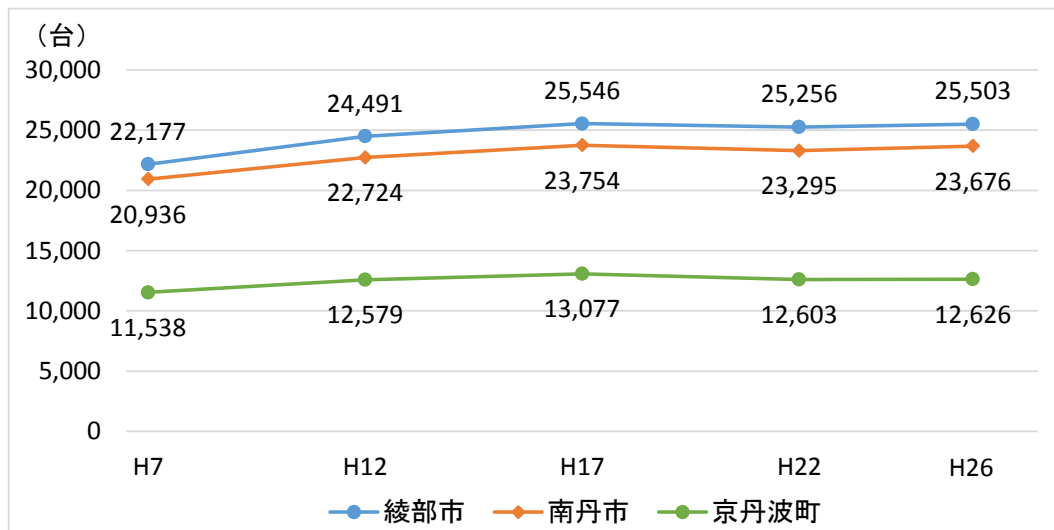


図 1-24 自家用車として乗られている自動車（乗用車，軽自動車）の保有台数

資料：京都府統計書  
 ※乗用車は自家用のみ、軽自動車は自家用と事業用の合計台数

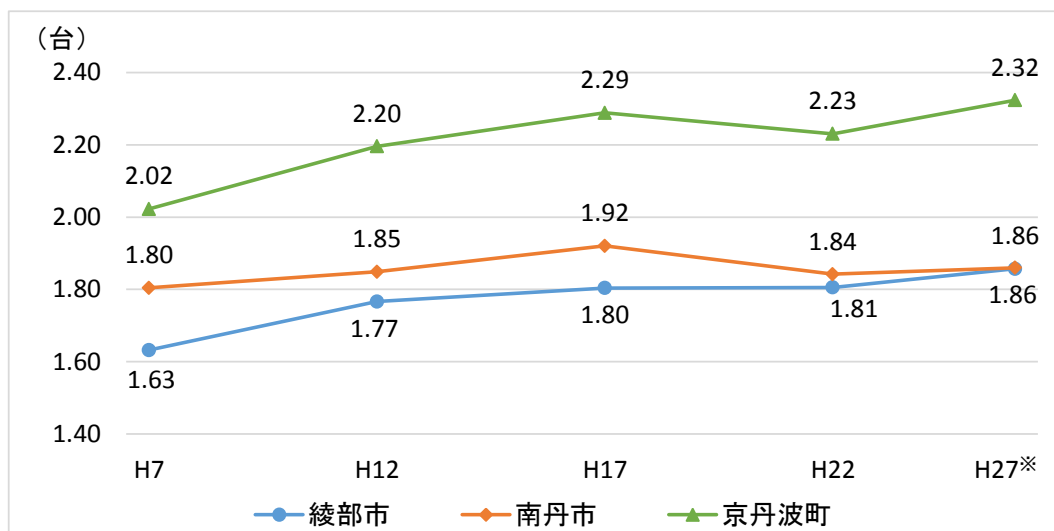


図 1-25 自家用車として乗られている自動車（乗用車，軽自動車）の 1 世帯あたり保有台数

資料：国勢調査の一般世帯数を基に集計  
 ※H27 値は、H26 の自動車保有台数を H27 国勢調査の一般世帯数で除した値

### 1.2.3. 観光の状況

### 1.2.4. 観光入込客数の推移

- ・ 観光入込客数は京丹波町が最も多く、258万人となっている。また、観光入込客数の推移は、3市町ともに増加傾向にある。
- ・ 観光入込客数の増加率をみると、綾部市は平成25年から徐々に増加しており、京丹波町は平成27年からの増加率が顕著である（味夢の里の開業等）。

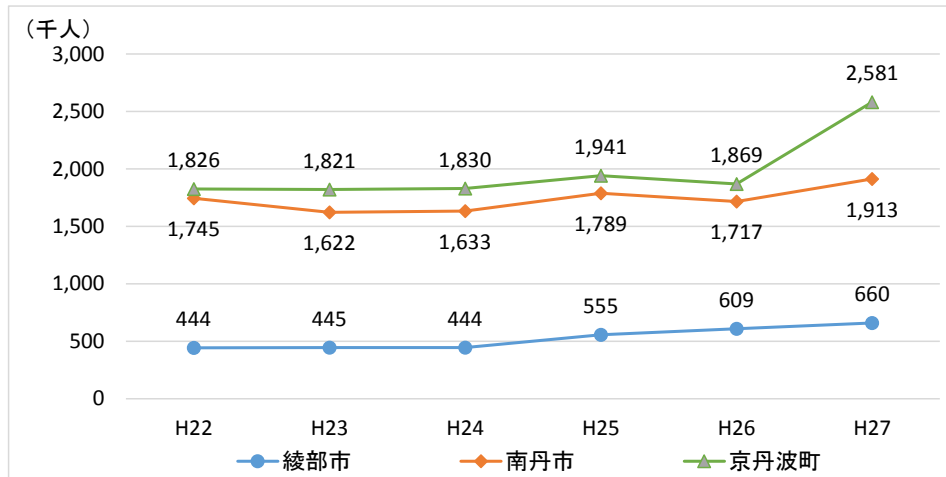


図 1-26 市町別観光入込客数の推移

資料：京都府統計書、京都府観光入込客調査報告書

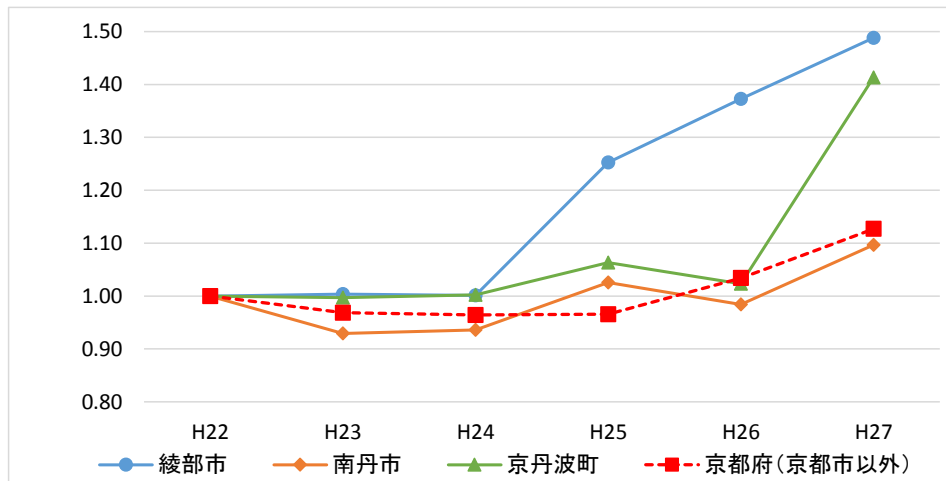


図 1-27 市町別観光入込客数の伸び率

資料：京都府統計書、京都府観光入込客調査報告書

#### 主要な観光地

綾部市 : 里山ねっと・あやべ, あやべ温泉 等

南丹市 : 美山かやぶきの里, 芦生の森, スプリングスひよし 等

京丹波町 : 京都府立丹波自然運動公園, 道の駅「京丹波味夢の里」 等

資料：森の京都 HP 各エリアの紹介ページより

### 1.2.5. 府外観光客の割合の推移

- ・ 府外観光客の割合をみると、京都府（京都市以外）の傾向と比べて、綾部市・京丹波町は府外観光客の割合が少ない。
- ・ 外国人宿泊者数は、南丹市は平成 25 年以降が急激に増加している。
- ・ 推移を見ると南丹市・京丹波町の府外観光客の割合が減少しているが、観光入込客数は増加しているため、府内観光客が増加しているものを推定される。

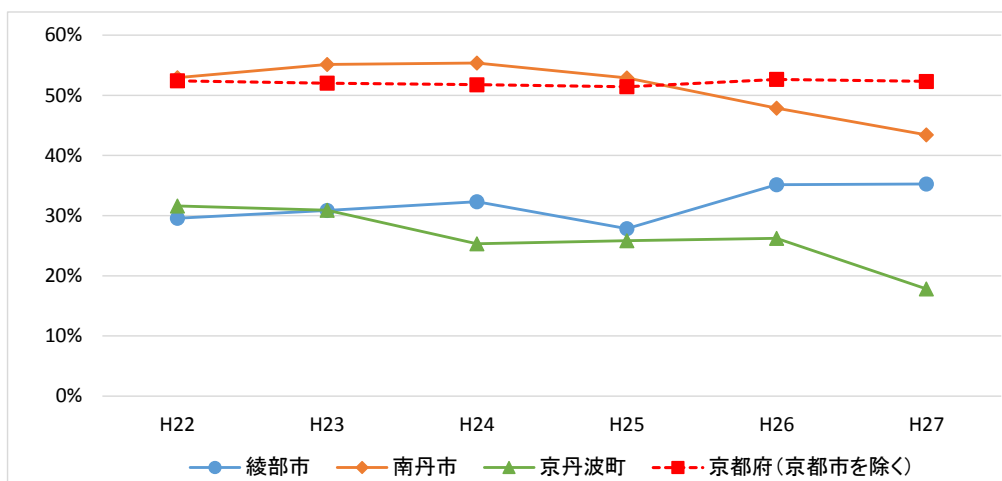
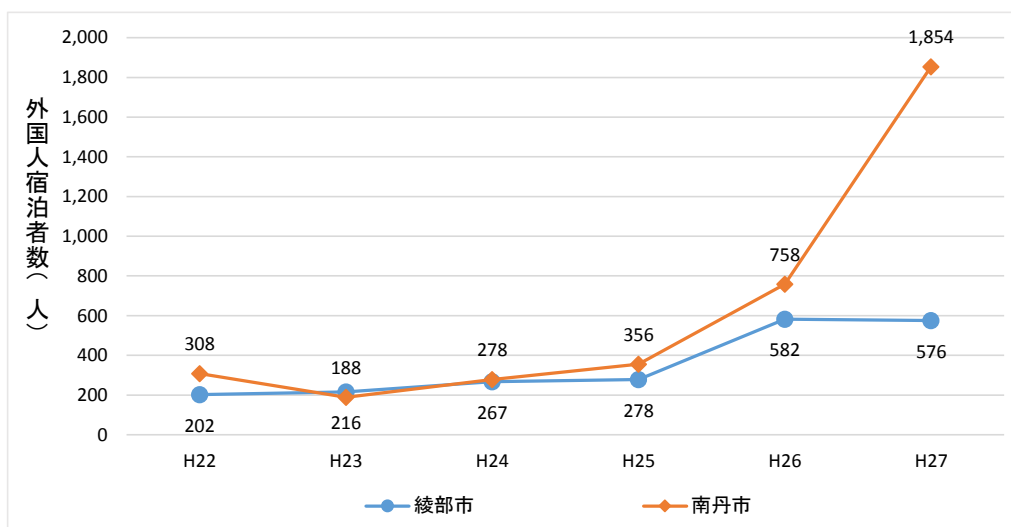


図 1-28 府外観光客数の割合

資料：商工労働観光部観光振興課公表結果，観光入込客数及び観光消費額



※京丹波町はデータなし

図 1-29 外国人観光客の宿泊者数

資料：商工労働観光部観光振興課公表結果，観光入込客数及び観光消費額

# 主な観光施設





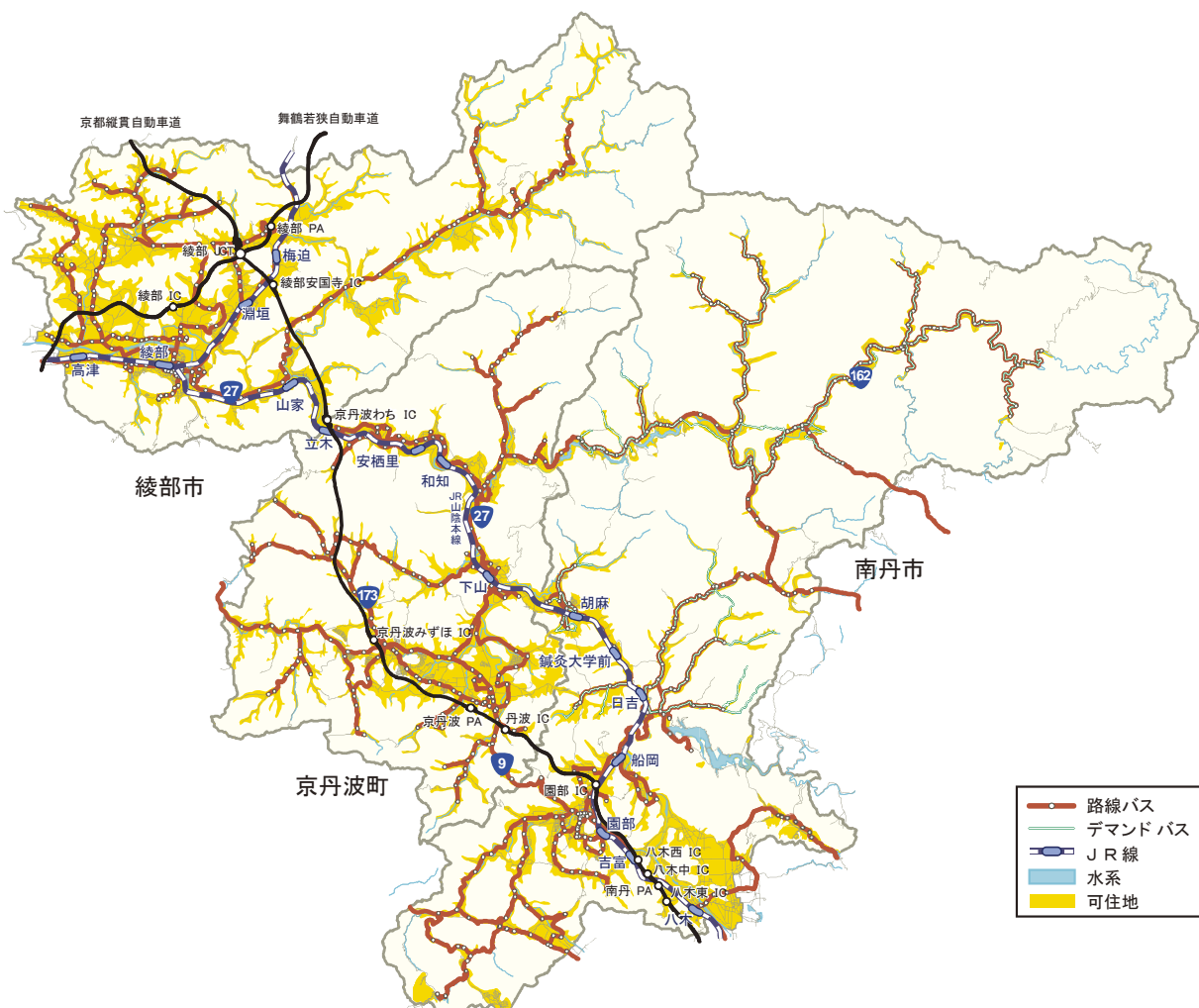
### 1.3. 公共交通の状況

#### 1.3.1. 地域の公共交通網の状況

当該地域には JR 山陰本線が運行しており、鉄道駅を中心に南丹市営バスや京丹波町営バス、あやバス等の路線バスが運行している。

表 1-1 公共交通体系

	南丹市	京丹波町	綾部市
鉄道 (JR)	園部駅、船岡駅、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅	下山駅、和知駅、安栖里駅、立木駅	山家駅、綾部駅
路線バス	南丹市営バス ぐるりんバス 京阪京都交通 西日本ジェイアールバス	京丹波町営バス 西日本ジェイアールバス	あやバス
地域内交通	デマンドバス 自家用有償旅客運送：有 福祉有償運送：2 団体	自家用有償旅客運送：有 福祉有償運送：4 団体	福祉有償運送：1 団体
スクールバス	・美山小学校 中型バス 2 台等 ・殿田小学校 市営バスの混乗 ※胡麻郷小学校はバス通学なし ・中学生は市営バス利用 (通学補助)	・小学校、中学校で町営バス (混乗) を利用 ※丹波ひかり小学校、竹野小学校は専用便 ※ J R バス沿線は通学補助	・東綾小学校 バス 2 台 ※東綾中学生はあやバス利用 (通学補助)
タクシー	本社・本店・営業所：有		本社・本店・営業所：有



### 1.3.2. 公共交通（鉄道駅、バス停）のカバーエリア

3市町の鉄道駅・バス停の利用圏域（鉄道駅は半径1km、バス停は半径500m）は、居住が見られるほとんどの地域（メッシュ）が利用圏域内に属している状況にある。

ただし、1日の運行本数が少ない路線もあるため、利便性の高い（運行本数の多い）路線のみで利用圏域をみると、カバーする地域は少なくなると考えられる。

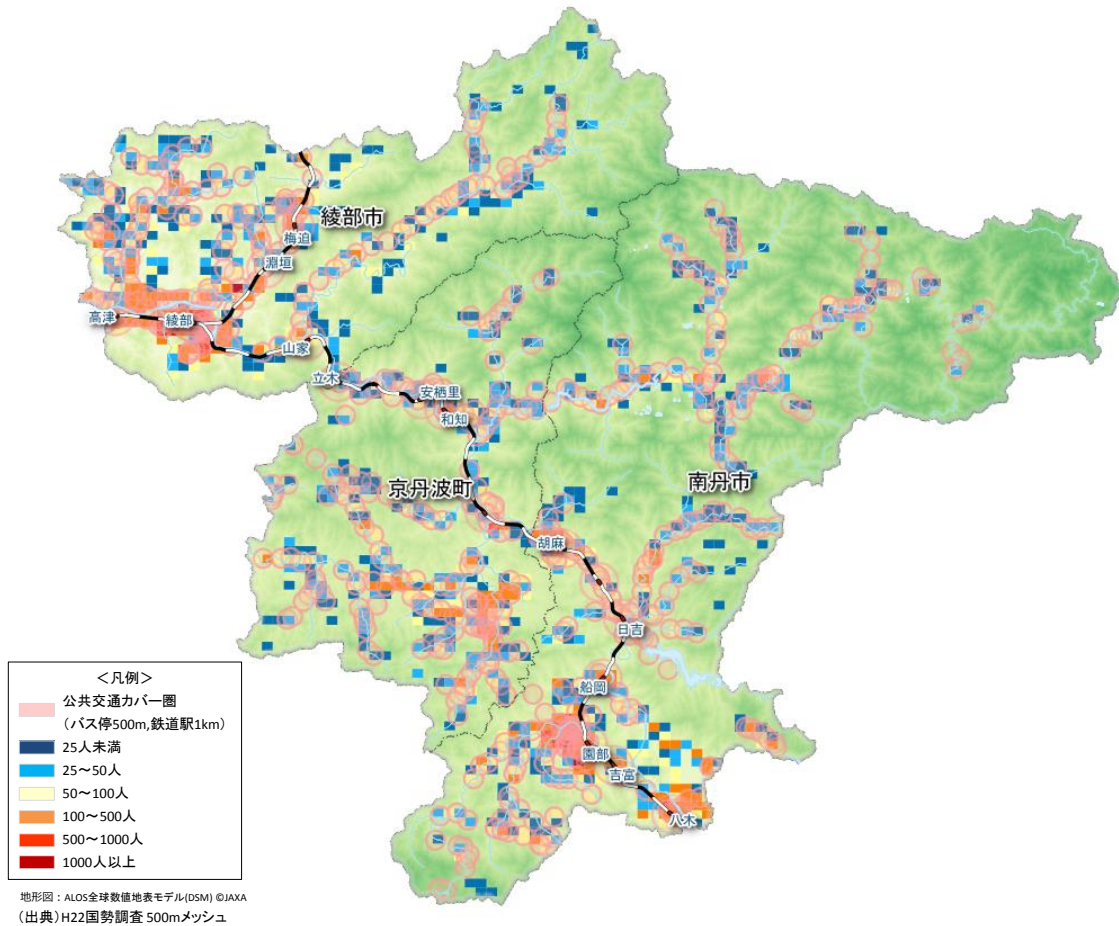


図 1-30 鉄道駅・バス停の利用圏域図

## 1.4.1. 鉄道

### (1) サービスレベル等

JR 山陰本線の園部～綾部間は、南丹市内に 5 駅、京丹波町内に 4 駅、綾部市内に 2 駅あるが、園部駅及び綾部駅を除き、ほとんどがバリアフリー化未整備の無人駅である。また、当該区間は単線区間であり、園部駅より北は運行本数が少なくなることや、交通系 IC カードが未対応である。

運行本数（特急除く）は、平日・休日ともに京都方面は 20 本、福知山方面は胡麻駅まで 24 本、胡麻駅以降は 19 本、また、山家～安栖里は快速列車が通過するため更に少なくなる（おおよそ 1 時間に 1 本の運行）。また、園部～綾部間は特急が運行しており、上り下りともに 15 本が運行している。

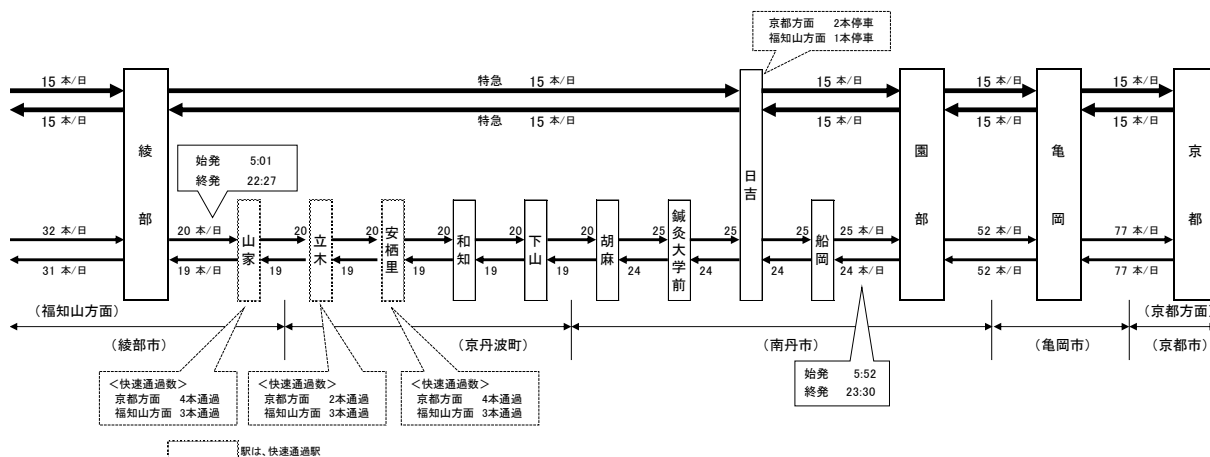


図 1-31 JR 山陰本線の園部～綾部間の運行本数（平日）

## (2) 園部～綾部間の乗車人員の推移

- 園部駅～綾部駅間の利用者の内訳をみると（園部駅と綾部駅の利用者は除く）、定期利用者の割合が高く、通勤や通学利用が多いと考えられる。
- 利用者数は減少傾向にあり、利用者計で平成2年から約3割低下している。
- 定期外利用者は平成2年から平成26年にかけて、半分以上まで減少している。

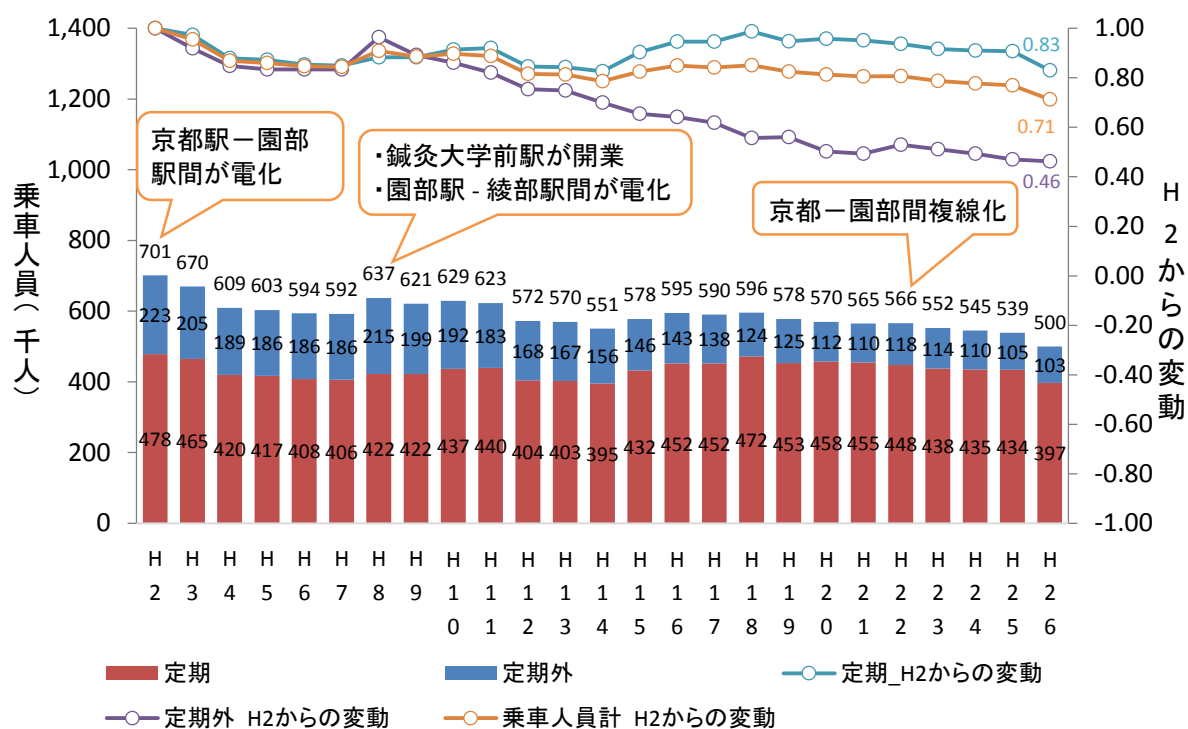


図 1-32 園部～綾部間の乗車人員の推移

資料：京都府統計書

表 1-2 各駅の乗車人員の状況

	H2 乗車人員 (千人/年)	H12 乗車人員 (千人/年)	H22 乗車人員 (千人/年)	H26 乗車人員 (千人/年)	H12/H2の 変動	H22/H12の 変動	H26/H22の 変動	H26/H2の 変動
園部	1,229	1,509	1,634	1,702	1.23	1.08	1.04	1.38
船岡	31	20	21	17	0.65	1.05	0.81	0.55
日吉	226	137	124	103	0.61	0.91	0.83	0.46
鍼灸大学前	—	81	142	124	—	1.75	0.87	—
胡麻	119	145	133	122	1.22	0.92	0.92	1.03
下山	103	67	56	46	0.65	0.84	0.82	0.45
和知	126	82	63	63	0.65	0.77	1.00	0.50
安栖里	39	14	11	9	0.36	0.79	0.82	0.23
立木	19	7	3	5	0.37	0.43	1.67	0.26
山家	38	19	13	11	0.50	0.68	0.85	0.29
綾部	699	549	539	595	0.79	0.98	1.10	0.85

資料：京都府統計書

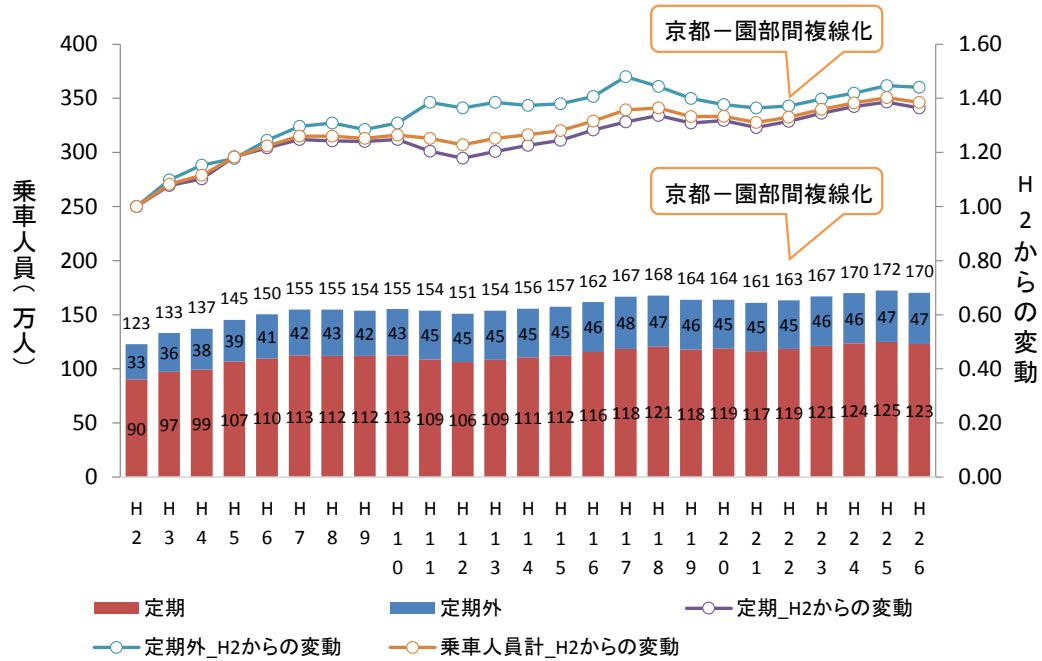


図 1-33 園部駅の乗車人員の推移

資料：京都府統計書

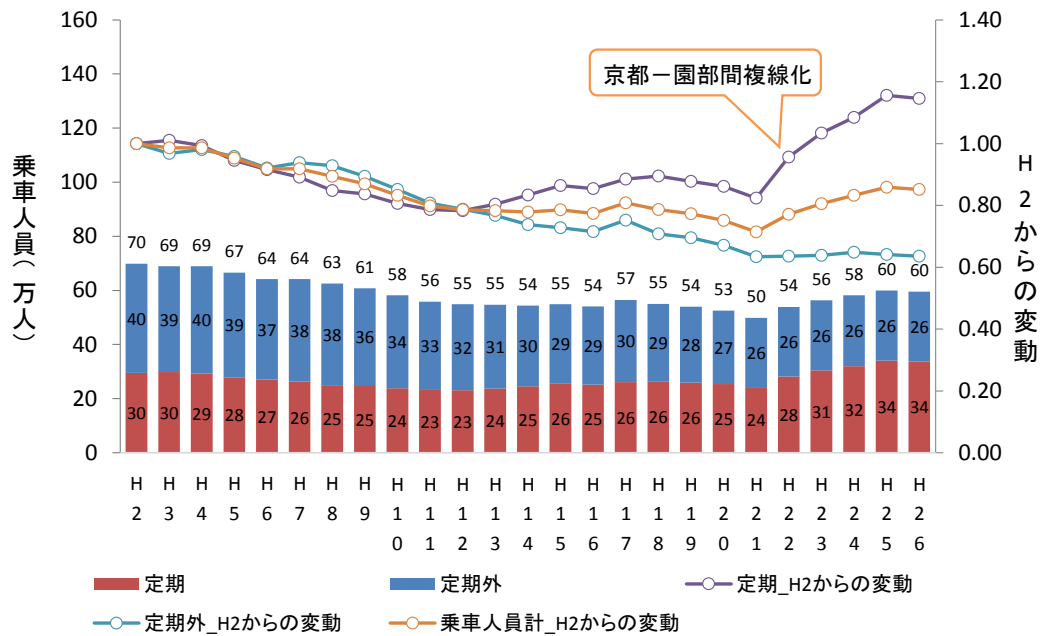


図 1-34 綾部駅の乗車人員の推移

資料：京都府統計書

## 1.4.2. 路線バス

### (1) バス運行状況

地域を運行するバスは、各市町が運行する路線バスに加え、京阪京都交通や西日本ジェイアールバスの民間バスが運行している。休日に運休する路線もあり、休日の公共交通による移動手段の確保に課題がある。

表 1-3 主な路線バスの運行状況

事業者	路線名	起点	終点	運行回数 (平日)	運行回数 (休日)
南丹市	芦生線	知見口	佐々里(芦生経由)	2.9	0
南丹市	佐々里線	知見口	佐々里	3.2	0
南丹市	知見線	知見口	知見	2.7	0
南丹市	河内谷線	知見口	河内谷	2.8	0
南丹市	知井線	和泉	知見口	4	0
南丹市	大野線	和泉	和知駅	4.5	3
南丹市	福居線	丹波福居	鶴ヶ岡	2.5	0
南丹市	鶴ヶ岡線	和泉	洞	6.5	2.5
南丹市	京北線	和泉	周山	8	4.5
南丹市	日吉ダム線	日吉駅	府民の森	3.5	2.5
南丹市	志和賀線	日吉駅	志和賀	3	0
南丹市	胡麻線	日吉駅	畑郷	4.5	0
南丹市	世木線	中央保育園前	上谷	4.4	0
南丹市	五ヶ荘線	中央保育園前	上佐々江	9.5	0
南丹市	美山園部線	園部駅、日吉駅	和泉、知見口	6	4
南丹市	摩気・園部東部線	園部駅西口	大見谷	4.5	2.5
京阪京都交通(株)	美山ネイチャー号	京阪樟葉駅前	自然文化村	0	1
京阪京都交通(株)	園部・美山周遊バス	JR園部駅西口	かやぶきの里、自然文化村	0	1
西日本ジェイアールバス(株)	園福線	園部駅	桧山	13	13
西日本ジェイアールバス(株)	園福線	桧山	福知山駅	7	7
綾部市	上林線	市立病院前	於見	12.5	12.5
京丹波町	丹波和知線	丹波マーケス	和知駅	8.7	0
京丹波町	高原下山線	京丹波町役場	下山駅	4.8	0
京丹波町	丹波桧山線	京丹波町役場	桧山	5.3	0
京丹波町	竹野線	京丹波町役場	笹尾	3.1	0
京丹波町	小野鎌谷線	桧山	鎌谷	9	0
京丹波町	質美線	桧山	下山駅	7	0
京丹波町	猪鼻戸津川線	桧山	戸津川公民館	6.5	0
京丹波町	仏主線	和知駅	仏主	5	0
京丹波町	長瀬線	和知駅	大野ダム	5.5	0
京丹波町	大簾線	和知駅	才原	6	0
京丹波町	才原線	和知駅	才原	0.6	0
京丹波町	上乙見線	和知駅	上乙見	3	0
京丹波町	道の駅和線	和知駅	道の駅和	3.5	0
京丹波町	桧山和知線	桧山	和知駅	2.5	0

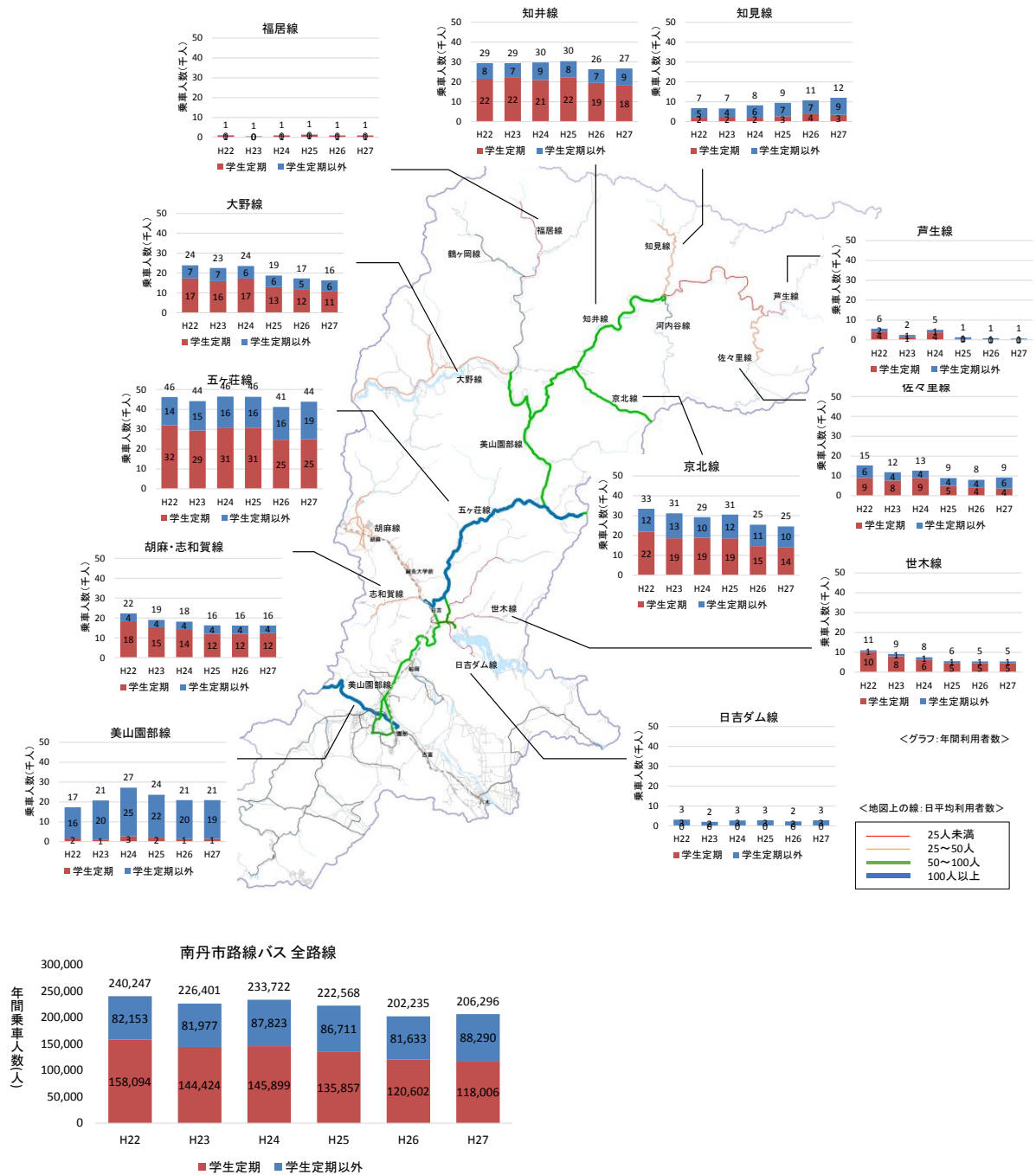
※運行回数：1往復1回、1日あたりの平均運行本数を試算

## (2) 利用状況

### 1) 路線別の乗客数の推移

#### (ア) 南丹市営バスの路線別乗車人数の推移

- 南丹市営バスの利用者数は減少傾向にある。
- 全体的に利用者数が減少傾向の路線が多いが、「知見線」は増加している。
- 利用者数の内訳をみると、学生定期利用者の割合が高い路線がほとんどだが、「美山園部線」「知見線」「日吉ダム線」では学生定期以外の利用者数の割合が高い。



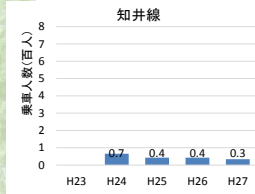
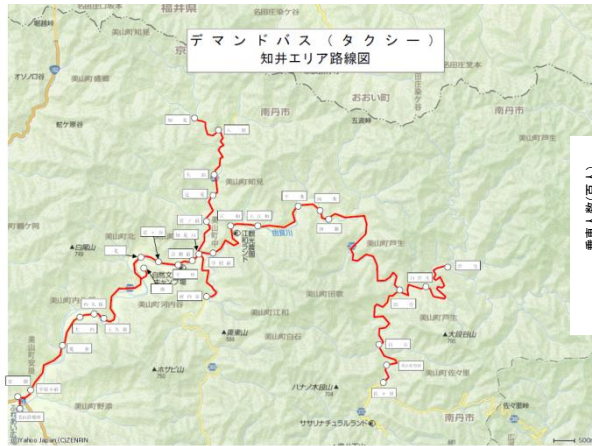


## (イ) デマンドバス～そよかぜ号～ の路線別乗車人数の推移

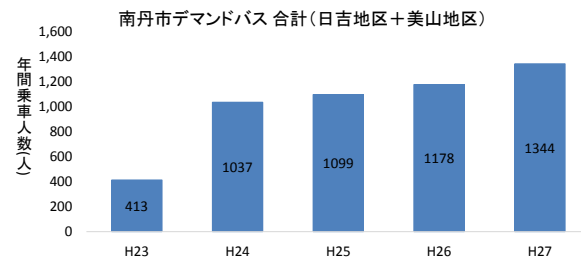
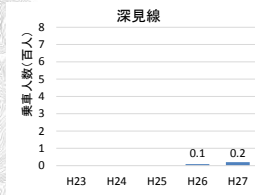
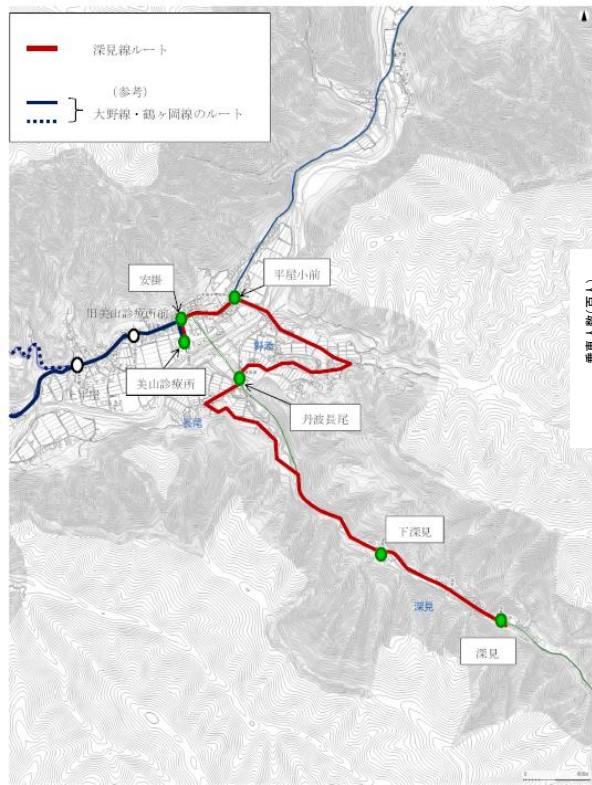
- 南丹市のデマンドバスは、実証実験期間を経て、平成 24 年から本格運行を実施。
- デマンドバスが住民の間で浸透したことなどにより、利用者数が増加傾向にある。





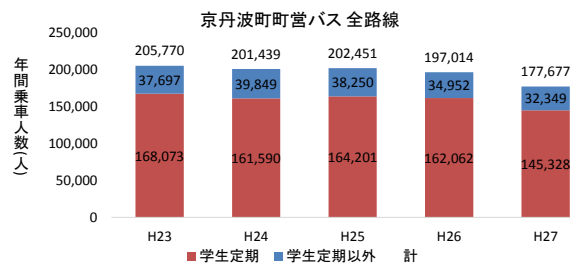
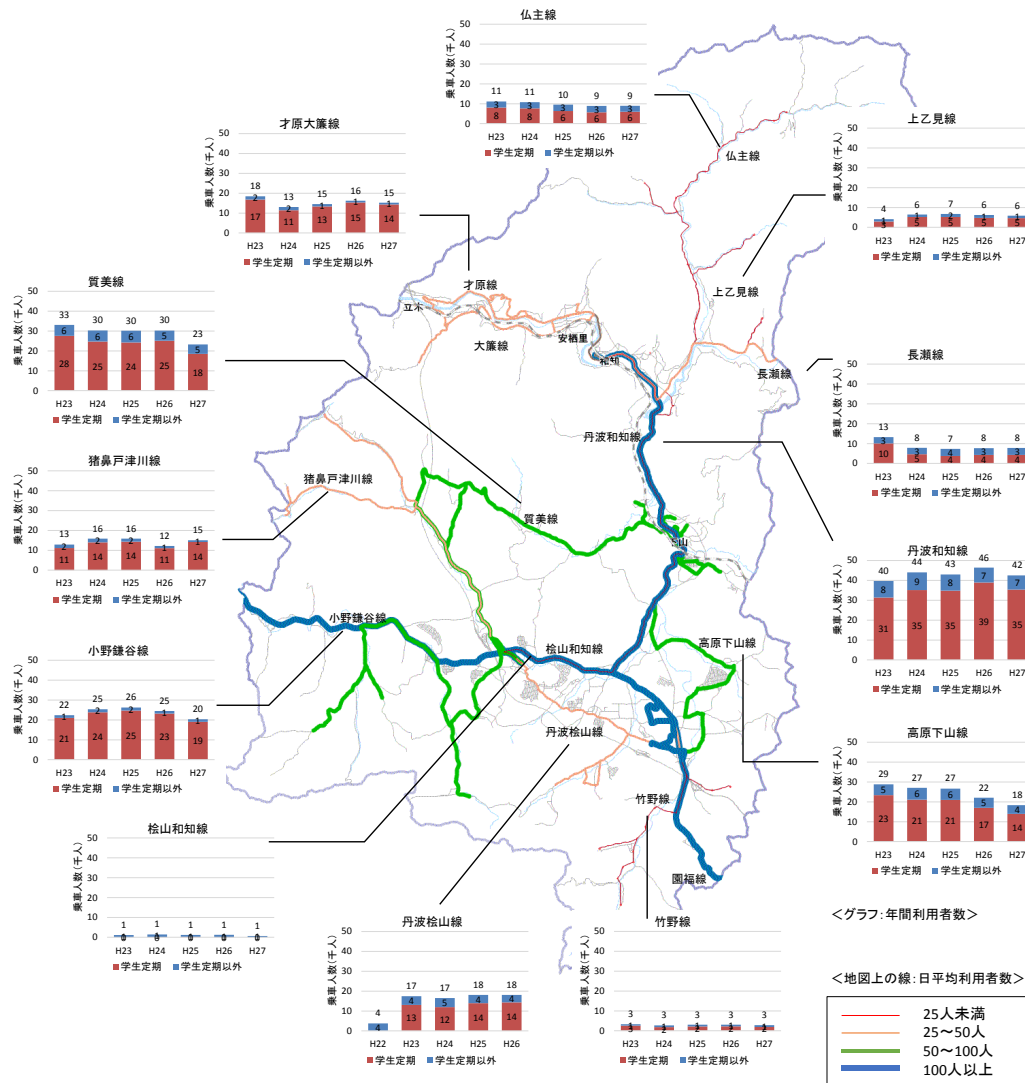


【美山地域】デマンドバス 深見線 路線図



## (ウ) 京丹波町営バスの路線別乗車人数の推移

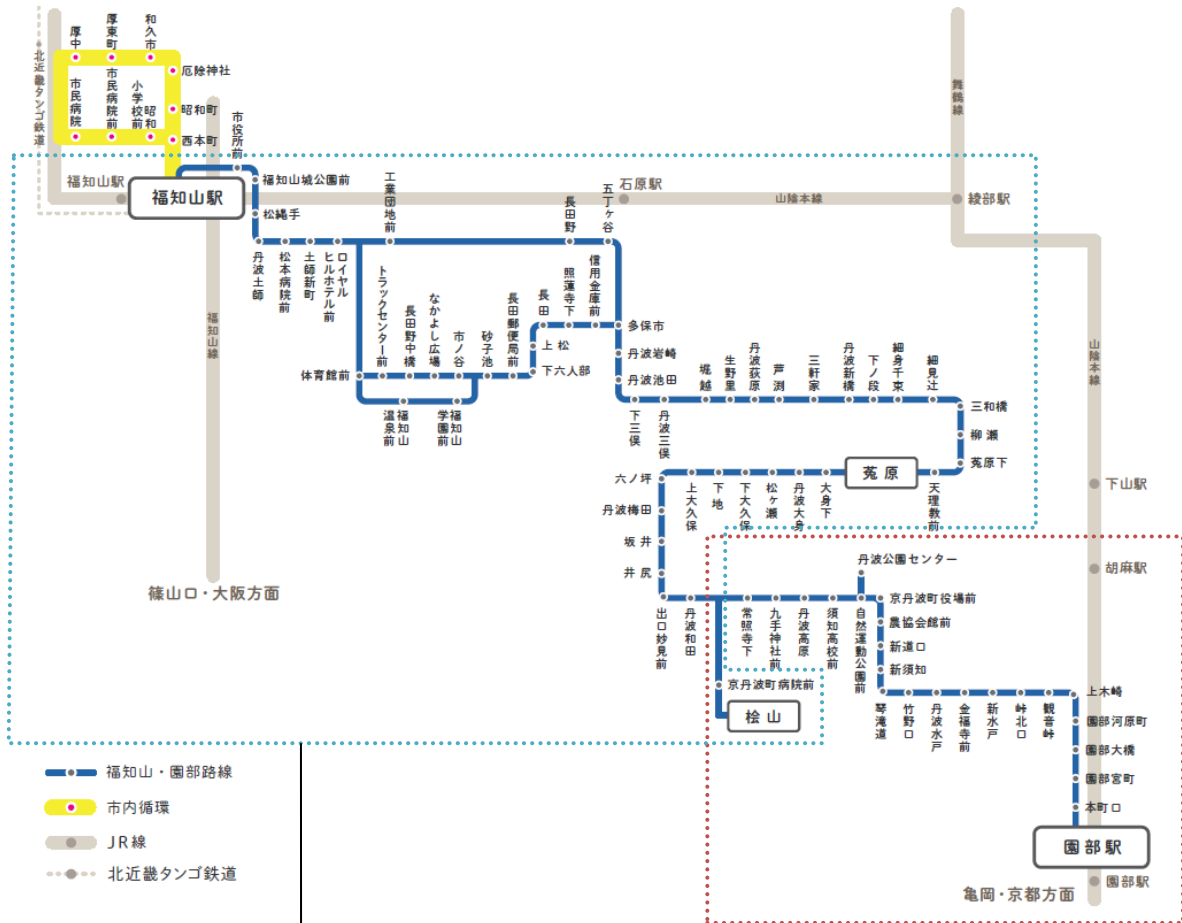
- ほとんどの路線で、利用者が減少傾向にある。スクールバス混乗型のため、学生の利用が多い傾向にある。
- 利用者数の内訳をみると、「桧山和知線」以外は、学生定期利用者の割合が高い路線である。



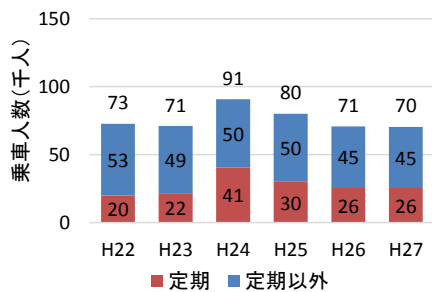
## (エ) 西日本ジェイアールバスの路線別乗車人数の推移

- 全体的に利用者数は、ほぼ横ばい傾向にある。
- 利用者数の内訳をみると、定期利用は徐々に減少傾向にあり、現在は35%程度の利用となっている。

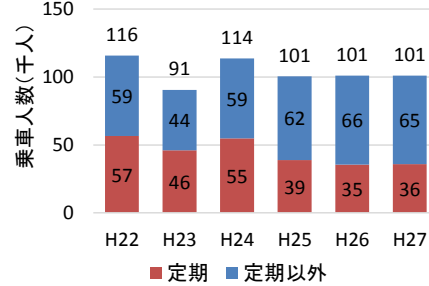
バス路線図 [ 園福線 ]



福知山-桧山

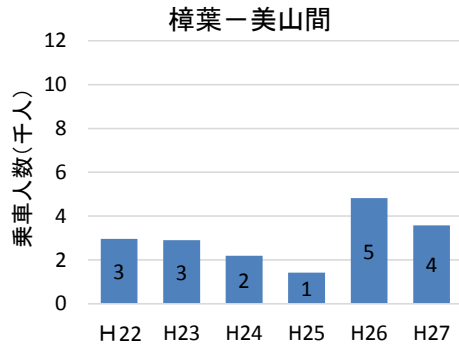


桧山-園部



(オ) 京阪京都交通の路線別乗車人数の推移

- 京阪樟葉駅や阪急西山天王山駅から出発している予約型バス「美山ネイチャー号」は、期間限定で運行しており、平成27年度においては63日間運行、約3,600人の利用があった。平成26年度より利用が大幅に増加した。



**運行時刻**

区間	発着時刻	乗車時間	所要時間
京阪樟葉駅前	13:30 発	14:11 発	15:31 着 / 15:46 発
美山町	16:40 発	16:41 発	16:45 着 / 18:30 発
京阪樟葉駅前	15:54 発	16:40 発	16:45 着 / 18:30 発
美山町	15:54 発	16:40 発	16:45 着 / 18:30 発
京阪樟葉駅前	15:54 発	16:40 発	16:45 着 / 18:30 発
美山町	15:54 発	16:40 発	16:45 着 / 18:30 発

**おすすめコース**

- 京阪樟葉駅前 13:30 発
- 美山町 16:40 発
- 京阪樟葉駅前 15:54 発
- 美山町 15:54 発
- 京阪樟葉駅前 15:54 発
- 美山町 15:54 発

**運賃**

京阪樟葉駅前	往復 3,600円	片道 1,800円
高速長岡京 (阪急西山天王山駅)	往復 3,000円	片道 1,500円

※小児半額

**のりば・おりば**

京阪樟葉駅前 ※高速長岡京 (阪急西山天王山駅)

美山町内

※高速長岡京から自然文化村までのバス停までは送迎も出て右側の「高速バスストップ」(下り)乗降エレベーターをご利用下さい。

2つの駅から出発で便利!!

京阪電車 樟葉駅から出発 阪急電鉄 西山天王山駅から出発

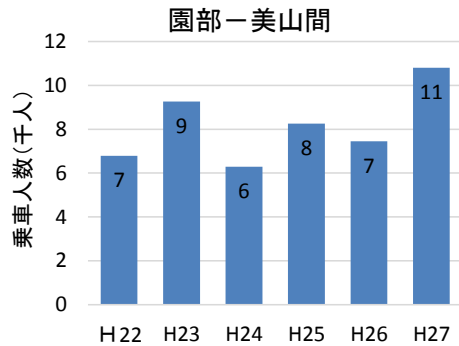
**予約制 美山ネイチャー号** 毎日運行

平成29年 1月28日(土)～2月4日(土)

京阪樟葉駅前 高速長岡京 (阪急西山天王山駅) かやぶきの里 自然文化村



- ・ JR 園部駅とかやぶきの里方面を巡回する予約型バス「園部・美山周遊バス」は、期間限定で運行しており、平成 27 年度においては 144 日間運行、約 10,800 人の利用があった。平成 27 年度は大幅な利用増があった。



**運行時刻**

●1月28日(土)～2月4日(土)【雪灯廊開催期間中】

園部駅→美山町		美山町→園部駅	
停留所名	運行時刻	停留所名	運行時刻
園部駅西口	発 14:10	自然文化村	発 16:30
大石酒造	着 15:00	知見口	発 16:31
美山路・酒の館	着 15:15	かやぶきの里	発 16:35
かやぶきの里	着 15:18	園部駅西口	着 19:20
知見口	着 15:22		
自然文化村	着 15:23		

●2月5日(日)～2月19日(日)【雪灯廊期間外(土日のみ運行)】

園部駅→美山町		美山町→園部駅	
停留所名	運行時刻	停留所名	運行時刻
園部駅西口	発 10:40	自然文化村	発 13:20
かやぶきの里	着 11:30	かやぶきの里	着 13:25
自然文化村	着 11:35	大石酒造	着 14:38
		美山路・酒の館	着 14:58
		道の駅(美山おれあい広場)	着 15:08
		園部駅西口	着 16:23

雪灯廊期間中のおすすめコース

**運賃**

往復 **2,000円** 片道 **1,000円** ※小児半額

※いずれのバス停をご利用になられても同一料金です。

**のりば・おりば**



予約制 **園部・美山周遊バス**

冬 平成29年1月28日(土)～2月4日(土) 毎日運行

季 平成29年2月5日(日)～2月19日(日) 土休日のみ運行

JR 園部駅西口 ↔ 美山町かやぶきの里 自然文化村

- ・ 明治国際医療大学線として、阪急桂駅・JR 桂川駅～明治国際医療大学ルートと、園部大橋・JR 園部駅西口～明治国際医療大学ルートの2ルートが運行している。
- ・ 大学行ききのルートであるが、学生以外の利用も可能である。

### ＜阪急桂駅・JR 桂川駅～明治国際医療大学＞

**桂ルート**

**阪急桂駅・JR 桂川駅より直結！！**  
**明治国際医療大学直通バス**

**運行経路**

**運行時刻**

◆ 阪急桂駅・JR 桂川駅 → 明治国際医療大学

桂駅東口 (1番のりば)	JR 桂川駅前 (3番のりば)	境谷大橋	明治国際医療大学
8:05	8:11	8:23	9:13
9:52	9:58	10:08	10:55

◆ 明治国際医療大学 → JR 桂川駅・阪急桂駅

明治国際医療大学	境谷大橋	JR 桂川駅前	桂駅東口
15:20	16:02	16:12	16:20
17:00	17:42	17:52	18:00
18:40	19:22	19:32	19:40
20:00	20:42	20:52	21:00

**運賃**

【普通運賃】大人1,050円(小人530円)  
 【回数券運賃】18,900円(20枚綴り)

※学生運賃については [こちら](#) をご覧ください。

**回数券発売所**

- ・大学構内10号館1F売店
- ・大学構内6号館1F教育・学生支援オフィス【在学生の方】

・定期券の取扱はございません。  
 ・スルッとKANSAI共通カード及びICカード(PiTaPa、ICOCA)は利用できません。  
 但し、スルッとKANSAI企画乗車券はご利用になれません。

### ＜園部大橋・JR 園部駅西口～明治国際医療大学＞

**園部ルート**

**園部大橋・JR 園部駅西口より約20分！**  
**明治国際医療大学直通バス**

**運行経路**

**運行時刻**

◆ 園部大橋・JR 園部駅西口 → 明治国際医療大学

園部大橋	8:22	9:28	10:25	12:21	13:41
JR 園部駅西口	8:30	9:36	10:33	12:29	13:49
木崎町	8:31	9:37	10:34	12:30	13:50
曾我谷口	8:32	9:38	10:35	12:31	13:51
日吉駅前	8:44	9:50	10:47	12:43	14:03
明治国際医療大学付属病院	8:49	9:55	10:52	12:48	14:08
明治国際医療大学	8:50	9:56	10:53	12:49	14:09

◆ 明治国際医療大学 → JR 園部駅西口・園部大橋

明治国際医療大学付属病院	11:15	13:10	15:15	16:55	18:30	20:12
明治国際医療大学	11:16	13:11	15:16	16:56	18:31	20:13
日吉駅前	11:21	13:16	15:21	17:01	18:36	20:18
曾我谷口	11:32	13:27	15:32	17:12	18:47	20:29
木崎町	11:33	13:28	15:33	17:13	18:48	20:30
JR 園部駅西口	11:35	13:30	15:35	17:15	18:50	20:32
園部大橋	11:43	13:38	15:43	17:23	18:58	20:40

**運賃**

【普通運賃】

明治国際医療大学	150
明治国際医療大学付属病院	150
日吉駅前	150
曾我谷口	410
木崎町	410
JR 園部駅西口	410
園部大橋	410

【回数券運賃】

- ・園部町内～明治国際医療大学  
**6,560円(20枚綴り)**
- ・日吉町内～明治国際医療大学  
**2,700円(20枚綴り)**

※学生運賃については [こちら](#) をご覧ください。

**回数券発売所**

- ・大学構内10号館1F売店
- ・大学構内6号館1F教育・学生支援オフィス【在学生の方】

・定期券の取扱はございません。  
 ・スルッとKANSAI共通カード及びICカード(PiTaPa、ICOCA)は利用できません。  
 但し、スルッとKANSAI企画乗車券はご利用になれません。

## 2) 路線別日平均利用者数

- 南丹市営バスと京丹波町営バス、京阪京都交通、西日本ジェイアールバスの1日あたりの利用者数は、園部駅、和知駅、佐々江方面、国道9号沿道（京丹波町）を結ぶ系統で利用が多い傾向にある。
- 一方、美山町方面や和知駅周辺の系統は、利用者が少ない傾向にある。ただし、京丹波町内は定期利用率が非常に高い。

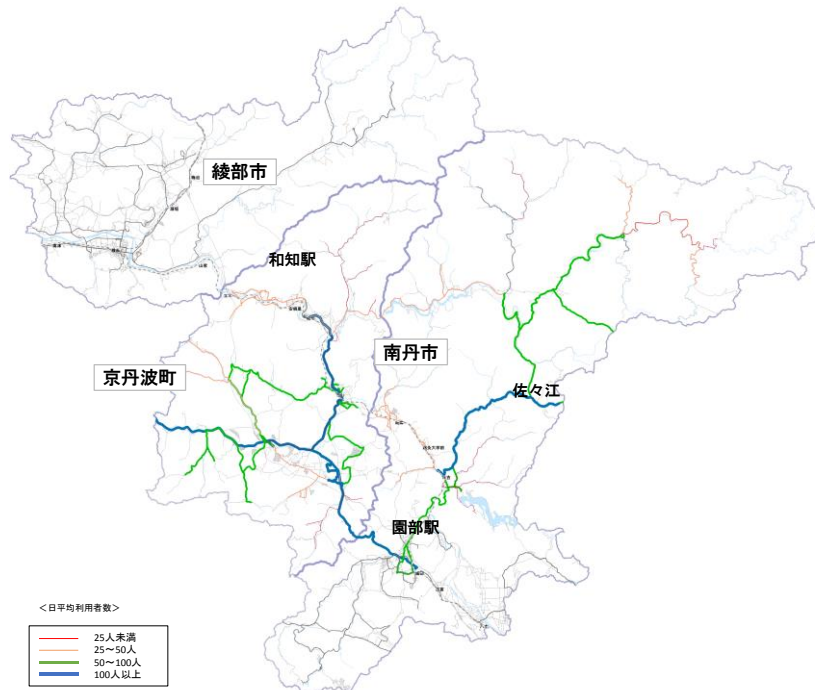


図 1-35 1日あたりの利用者数

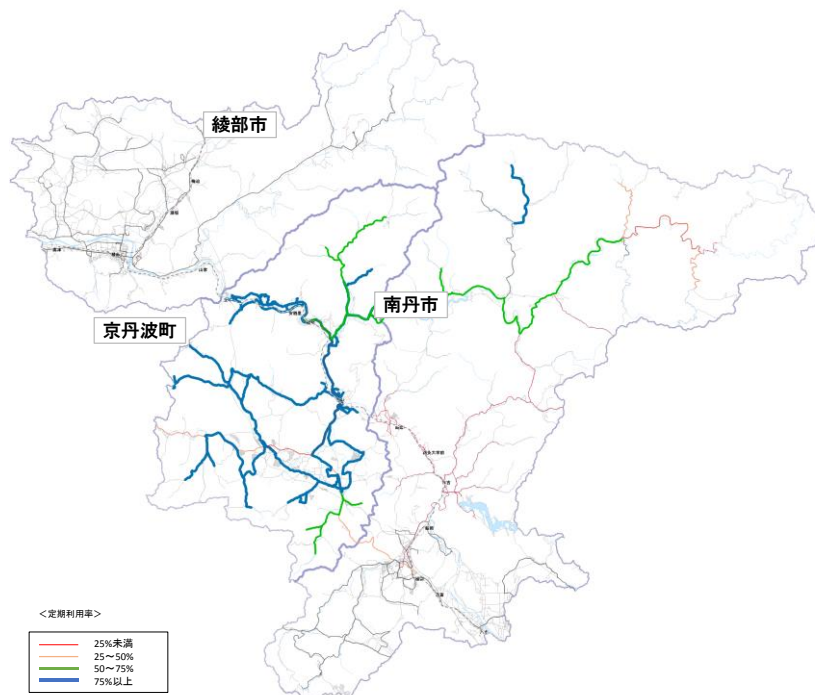


図 1-36 路線バスの定期利用率

### 1.4.3. タクシー

- ・ 当該地域では、南丹市園部町などを本社・本店として4事業者が営業している（南丹市園部町1社、南丹市八木町1社、南丹市日吉町1社、南丹市美山町1社）。京丹波町を本社・本店とする事業者はない。
- ・ 営業所のカバーエリアとしては3市町の全てをカバーしているが、タクシー車両数に限りがあるため、タクシーが公共交通としての役割を担う場合は、車両台数等に留意する必要がある。

沿線地域のタクシー事業者(平成28年3月31日現在)

(台)

事業者名	営業所名	交通圏	所在地	車両数	ジャンボ	セダン
京都タクシー	園部	中部	南丹市園部町	12		12
南丹タクシー	本店	中部	南丹市八木町	5	1	4
谷タクシー	本店	中部	南丹市日吉町	1		1
京都みやび交通	本社	中部	南丹市美山町	3		3
日本交通(福知山)	綾部駅前	中丹	綾部市	17		17

※中部交通圏は亀岡市、南丹市、京丹波町及び京都市右京区京北、中丹交通圏は福知山市、舞鶴市、綾部市  
 ※京都みやび交通は南丹市美山町を発地又は着地とする営業区域

### 1.4.4. 自家用有償旅客運送(市町村有償運送、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送)

- ・ 自家用有償旅客運送は、南丹市営バス、京丹波町営バス（いずれも市町村有償）、南丹市社会福祉協議会（日吉、美山・公共交通空白地有償運送）。
- ・ 福祉有償運送は、南丹市2団体、京丹波町4団体、綾部市1団体が運行しており、車両台数の総数は250台になる。

京都府内福祉有償運送事業者一覧(平成28年4月1日現在)

(台)

市町村	団体名	事業所所在地	車両台数	
南丹市	(福)南丹市社会福祉協議会	南丹市日吉町保野田垣ノ内11	27	33
	公益財団法人南丹市福祉シルバー人材センター	南丹市園部町小桜町61-5	6	
京丹波町	(特非)クローバー・サービス	京丹波町橋爪松山53	6	49
	(特非)さわやかライフ	京丹波町安栖里中野東9-1	5	
	(特非)まごころサービスあい愛	京丹波町角下大田43-2	15	
	(福)京丹波町社会福祉協議会	京丹波町和田田中6-1	23	
綾部市	(特非)あやべ福祉フロンティア	綾部市里町潜り9-1	130	130



#### 1.4.5. 高速バス

- ・ 当該地域を走行する高速バス（京都縦貫自動車道を走行）は、京都交通、西日本ジェイアールバス、丹後海陸交通、京浜急行バスの路線があるが、いずれも当該地域での停車はない。

事業者名	路線名	区間	運行本数
京都交通株式会社・西日本ジェイアールバス株式会社	若狭舞鶴エクスプレス京都号	小浜・舞鶴～京都駅	14本/日
丹後海陸交通株式会社	京都線	京丹後・宮津～京都	6本/日
京都交通株式会社・京浜急行バス株式会社	シルフィード号	舞鶴・綾部・福知山・亀岡～東京	2本/日

※1本=1片道

## 2. 上位計画及び関連計画の整理

### 2.1. 綾部市

#### 2.1.1. 第5次綾部市総合計画 後期基本計画

計画期間	平成28年度～平成32年度
将来像	住んでよかった・・・ ゆったりやすらぎの田園都市・綾部
施策大綱	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が輝き共に築くまちづくり</li> <li>・心豊かな人と文化を育むまちづくり</li> <li>・支え合い安心して暮らせるまちづくり</li> <li>・豊かさにとぎわいを生み出すまちづくり</li> <li>・自然豊かで安全なまちづくり</li> <li>・快適で誰もが住みよいまちづくり</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p><u>施策の方針</u>：◆駅周辺開発の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR綾部駅周辺の土地の有効活用を促進するため、産官学連携による計画づくりを進め、研究開発機能、日常生活サポート機能、にぎわい創出機能を有する商業・業務施設の立地を誘導し、中心市街地の拠点機能の充実を図ります。</li> </ul> <p>◆バス路線の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・あやバスの安定的運行確保</li> <li>・自主運行バスの運営支援</li> <li>・高速バスの運行本数の確保</li> </ul> <p>◆鉄道の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用の推進</li> <li>・利用しやすいダイヤ編成</li> <li>・複線電化促進協議会再開の要望</li> </ul>
------------	--

## 2.1.2. 綾部市都市計画マスタープラン

計画期間	平成 25 年度～平成 34 年度
将来都市像	住んでよかった・・・ ゆったりやすらぎの田園都市・綾部
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・快適に暮らせる身近な生活圏と都市づくり</li> <li>・生活・産業基盤が整った活力ある都市づくり</li> <li>・由良川水系等の自然・風土を共有する都市づくり</li> <li>・安全で災害に強い都市づくり</li> <li>・市民等と行政の協働による個性を活かした都市づくり</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化社会への対応を踏まえ、地域の特性に応じた暮らしやすい環境の充実</li> <li>・環境負荷の低減に配慮し、都市機能の集積や日常生活支援機能を集約した都市構造の構築</li> <li>・産業の基盤強化による誘致・振興及び雇用の確保</li> <li>・都市施設の充実による利便性の向上</li> <li>・豊かな自然環境の保全と活用</li> <li>・自然災害や年災害に備えた安全な都市環境の確保</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p>整備の方針：◆鉄道の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 山陰本線の綾部・園部間の複線化の検討</li> <li>・ 利用しやすい運行ダイヤ編成、駅のサービス向上などの働きかけ</li> </ul> <p>◆生活交通の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス利用者のニーズに対応した運行ダイヤの編成や分かりやすい時刻表の作成など、あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上</li> <li>・ 公共交通機関のない過疎地域で運行されている自主運行バスの運営を支援し、生活交通の確保を促進</li> </ul>
------------	---



図 4-3 将来都市構造図

### 2.1.3. 綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度
基本理念	住んでよかった…ゆったりやすらぎの田園都市・綾部
基本戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>・選ばれるものづくり拠点と里山・農村資源を活用した産業の創生による多様な就業機会の創出</li> <li>・「住みたくなる」綾部に向けた交流・定住促進と住環境整備</li> <li>・結婚・妊娠・出産・子育てが安心してできる社会づくり</li> <li>・京都北部地域の連携と街なか・農村集落活性化による心豊かに安心して暮らせるまちづくり</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p>施策の方針：◆広域交通の活用による定住促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市内などへの鉄道利用通学支援等による若者の流出抑制</li> <li>・JR 山陰本線複線化・高速化等実現に向けた取組の推進</li> <li>・北陸新幹線京都府北部ルート誘致の推進</li> </ul> <p>◆小さな拠点形成推進と地域公共交通施策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小さな拠点を中心に利便性の高い「地域クラスター」の形成の推進</li> <li>・あやバスの安定的な運行、自主運行バスの運営支援等による地域公共交通の確保</li> </ul>
------------	--

## 2.2. 南丹市（旧園部町、旧八木町、旧日吉町、旧美山町）

### 2.2.1. 南丹市総合振興計画 後期基本計画

計画期間	平成 25 年度～平成 29 年度
将来像	森・里・街がきらめく ふるさと 南丹市
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生涯充実して暮らせる都市を創る</li> <li>・自然・文化・人を生かした郷を創る</li> <li>・人・物・情報を高度につなげる</li> <li>・共に担うまちづくりの仕組みを築く</li> </ul>

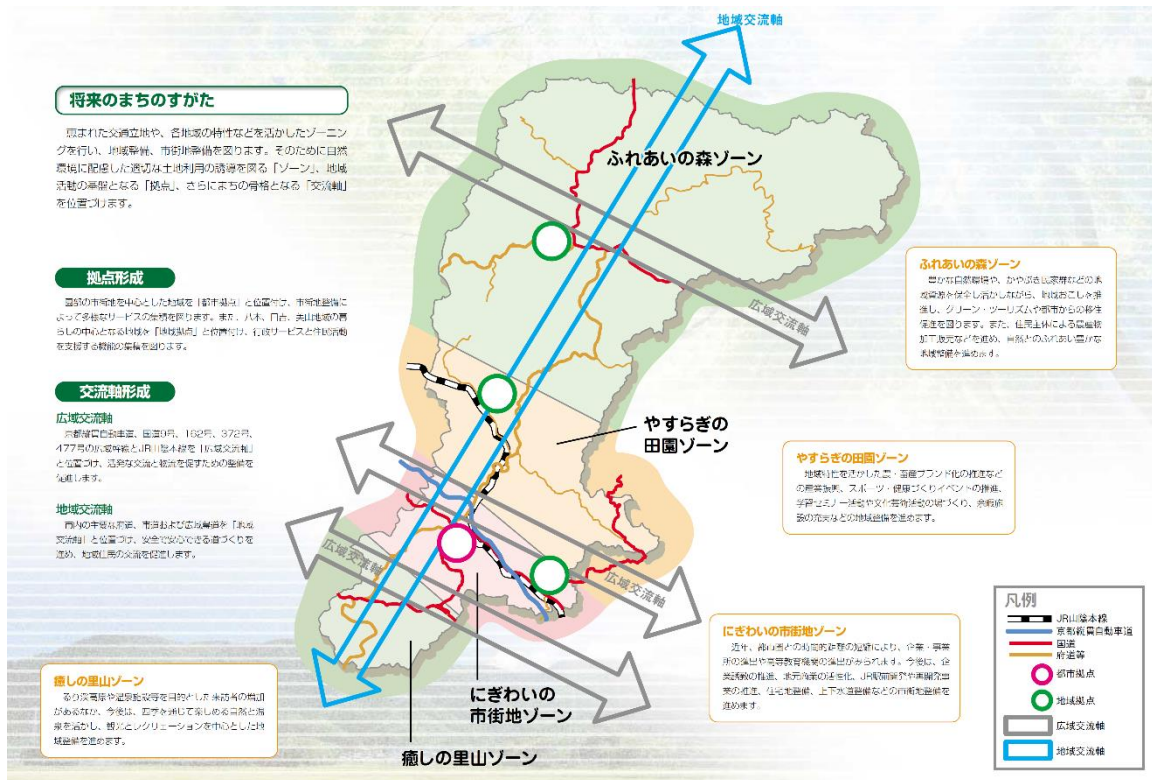
網形成計画に係る事項	<p>施策の方針：◆通学支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠距離通学の児童・生徒への通学補助などの支援</li> <li>・安全確保の目的も含めたスクールバスの運行</li> </ul> <p>◆高齢者・障がいのある人の社会参加の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会参加を支援するための移動手段の確保（市民と行政の協働で取り組む）</li> </ul> <p>◆安心と支え合いの仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎、駅周辺やバス車両の整備・確保において、交通バリアフリーを関係機関とともに進める</li> </ul> <p>◆観光ネットワークの確立</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR の複線電化により、京都市からの利便性が高まっており、これを利用した観光プランを提案</li> </ul> <p>◆JR 山陰本線の複線化</p> <p>◆鉄道を生かしたまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通ターミナルの機能強化（八木、吉富、園部）</li> <li>・鉄道との接続を考慮したバス交通のダイヤ編成</li> <li>・JR と連携した観光振興（観光イベント）</li> </ul> <p>◆バス交通の充実</p> <p>◆多様な公共交通システムの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小型車両の導入、オンデマンドシステム、民間委託（必要に応じて）</li> <li>・外出支援サービスの充実、NPO などによる福祉運送活動支援</li> </ul> <p>◆地域の核となる市街地整備と定住促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 各駅の利便性向上、駅前広場整備、周辺整備の検討</li> </ul>
------------	--

## 2.2.2. 南丹市都市計画マスタープラン

計画期間	平成 20 年度～平成 39 年度
将来都市像	つないで個性を磨く 「誇りを持って住めるまち」
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画的な土地利用の誘導による持続可能なまちづくり</li> <li>・ 人と地域の交わりを支える快適なネットワークづくり</li> <li>・ 安心で快適に暮らせる質の高い生活空間づくり</li> <li>・ 個性豊かな地域資源を活かした多様な拠点づくり</li> <li>・ 市民と行政の協働による誇りと愛着を育むまちづくり</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後の人口減少時代においては、地域の資源を活かした広域的な交流や連携、人の誘致・移動などにより総合力を高めていく必要がある</li> <li>・ 旧町それぞれの地域資源を活かしつつ、地区間を連絡する道路整備などにより、連携・交流型のまちづくりを進める必要がある</li> <li>・ 誰もが住みたい、住み続けたいと思える、住みよい環境を次世代に継承していく必要がある</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p><b>整備の方針：</b>◆鉄道やバスなどの公共交通が利用しやすい環境や、歩くことが楽しい道路空間の整備等により、車が中心のライフスタイルから、地球環境と地域社会の持続性を高めるライフスタイルへの転換を促すような交通体系の実現を目指します。</p> <p>◆多くの人が居住し、多様な都市機能が立地する市街地内においては、安全で快適な歩行空間の整備によりこれらの都市機能をネットワーク化し、快適に歩いて暮らせる生活圏の形成を目指します。</p> <p>◆JR山陰本線の園部以北の複線化、駅周辺の整備による鉄道の利便性の向上や、バス路線やダイヤの見直しなどにより、公共交通機関の充実に取り組みます。</p> <p><b>具 体：</b>◆JR山陰本線の完全複線化（園部以北）の整備の働きかけ</p> <p>◆公共交通ターミナルのバリアフリー化などによる利便性の向上や機能強化を図るため、八木駅、吉富駅、園部駅などの駅周辺整備</p> <p>◆八木駅については、駅舎の老朽化が著しく駅周辺整備が重要な課題となっているため、バリアフリー化などの取り組みを進めるとともに、駅舎の整備についても働きかけ</p> <p>◆園部駅以北の駅についても、エレベーターの設置やバリアフリー化などによる駅施設の利便性向上、駅周辺の交通結節機能強化を検討</p> <p>◆通勤や観光など多様な利用目的を持つ利用者の利便性を高めるため、駅へのアクセスの向上、駅周辺における駐車場や駐輪場の確保を図るとともに、運行ダイヤの見直しによる駅での待ち時間の短縮化、鉄道とバスの接続の向上などについて交通事業者とも連携しながら、鉄道を利用しやすい都市環境の整備を図る</p>
------------	---





## 2.2.3. 南丹市地域創生戦略

計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度
テーマ	未来に輝く南丹市をデザインする
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「しごと」を創出し働く場をつくる</li> <li>・南丹市への人の流れを増幅させる</li> <li>・若い世代の夢をかなえる</li> <li>・誰もが安心して暮らせる地域をつくる</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p>施策の方針：◆観光・交流の拡大に向けた魅力の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・回遊システムの整備（周遊性のある観光ルートやアクセス体系を検討、整備する）</li> </ul> <p>◆住み続けたい安心・安全のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 駅舎・駅前広場の整備（JR 駅舎と駅前広場の整備を進める）</li> </ul> <p>◆安心と支え合いの仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎、駅周辺やバス車両の整備・確保において、交通バリアフリーを関係機関とともに進める</li> <li>・地域公共交通の充実（利用しやすい地域公共交通を目指す）</li> </ul> <p>◆ともに歩む広域連携の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹交通の整備促進（他市町にまたがる広域幹線道路や鉄道等の整備促進を図る）</li> </ul>
------------	---

## 2.3. 京丹波町（旧丹波町、旧瑞穂町、旧和知町）

### 2.3.1. 第2次京丹波町総合計画＜前期基本計画＞

計画期間	平成29年度～平成34年度
将来像	日本のふるさと。自給自足的循環社会●京丹波
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源が輝く産業づくり</li> <li>・地域総がかりで育む子育てからひとづくり</li> <li>・人のつながりを大切にする暮らしの安心・安全づくり</li> <li>・豊かな自然と調和する便利で快適なまちづくり</li> <li>・住民主体の魅力あるまちづくり</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な移動のための道路網のネットワークを維持・強化を図っていく必要がある。</li> <li>・鉄道については、JR 山陰本線が本町のやや北部を横断するように通っており、駅は町内に4か所あるが、単線区間であることなどから列車の本数が少ない状況にあり、今後も輸送力の増強や駅機能の強化を図っていく必要がある。</li> <li>・バス交通については、マイカーの普及に伴い、町営バスも JR バス園福線も乗客数は極めて少ない状況が続いているが、鉄道駅からの二次交通としてのバス交通の重要性等を踏まえ、今後も利便性の向上等を図っていく必要がある。</li> </ul>

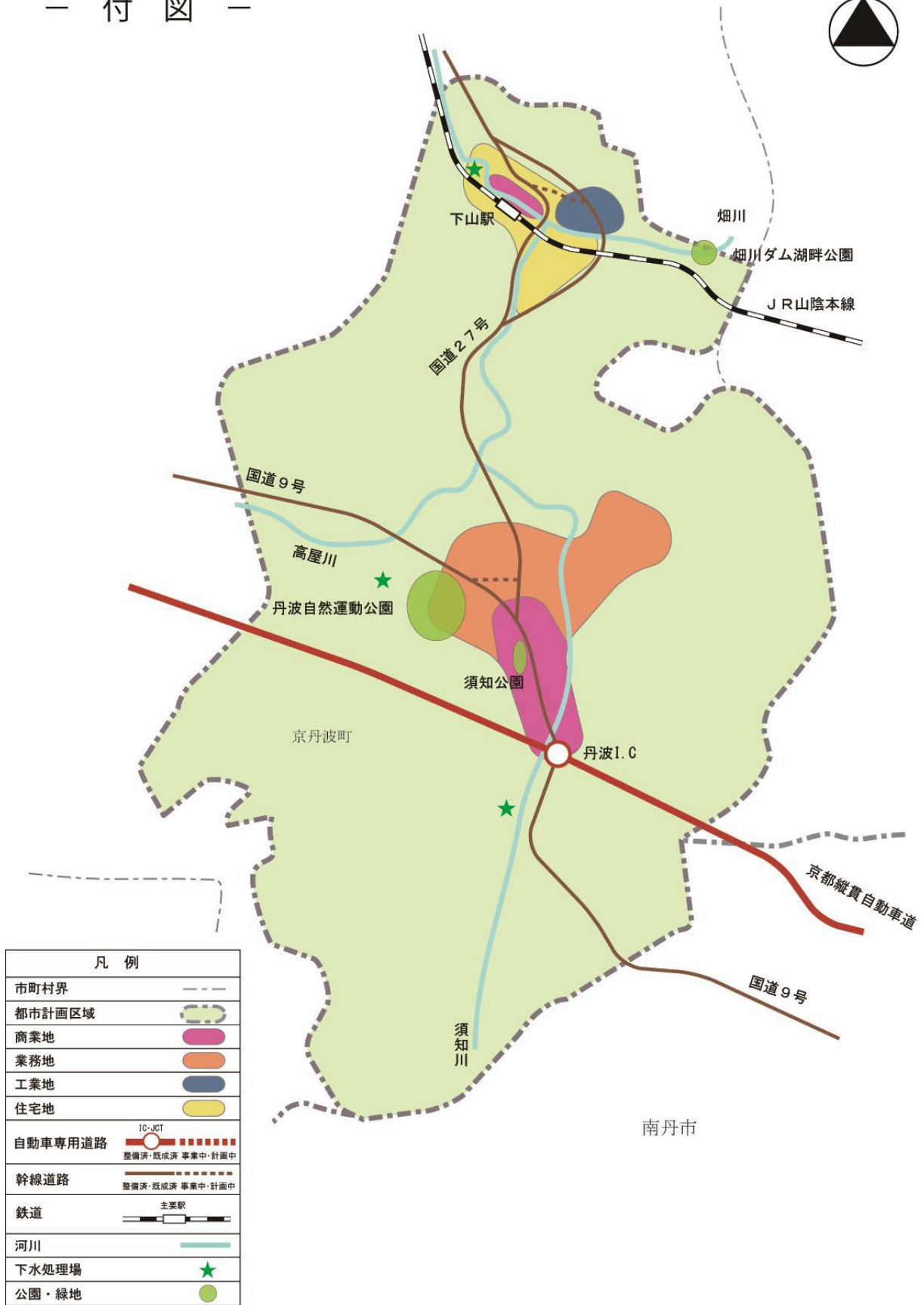
網形成計画に係る事項	<p>施策の方針：◆交流拠点の整備・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町内周遊ルートの作成</li> </ul> <p>◆教育環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小・中学校通学バス利用の無償化</li> </ul> <p>◆ユニバーサルデザインの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町営バス運行等地域公共交通の確保</li> </ul> <p>◆公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山陰本線の輸送力増強（複線化等）</li> <li>・町営バス運行事業</li> <li>・公共バス路線維持対策事業（利用促進）</li> <li>・地域公共交通ネットワークの形成</li> <li>・和知駅及び駅前周辺整備事業</li> </ul>
------------	---

### 2.3.2. 京丹波町都市計画マスタープラン（丹波都市計画区域マスタープラン）

計画期間	平成 22 年度～平成 39 年度
区域の将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊かな自然等の大都市にない魅力的な居住環境の形成による誰もが安心して、いきいきと暮らせる都市</li> <li>・災害に強くしなやかで安全な都市</li> <li>・豊かな自然、レクリエーション機能と広域交通網を活かした交流都市</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画的な土地利用の誘導による持続可能なまちづくり</li> <li>・人と地域の交わりを支える快適なネットワークづくり</li> <li>・安心で快適に暮らせる質の高い生活空間づくり</li> <li>・個性豊かな地域資源を活かした多様な拠点づくり</li> <li>・市民と行政の協働による誇りと愛着を育むまちづくり</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 9 号沿道に、地域の商業、業務、文化、観光機能が立地しているが、今後これらの一層の集積を図るとともに、平行する旧街道における歴史などの地域資源を活用したまちづくりを行う必要がある</li> <li>・下山地区における工業団地や、下山地区及び実勢地区等における既成開発団地においては、都市基盤整備等により魅力的な市街地環境を確保することにより、定住化の促進や低未利用地の解消を図る必要がある</li> <li>・市街地周辺部は緑豊かな山々と丘陵地に囲まれており、景観的にも優れた農地や集落地域が広がり、豊かな自然環境を有する都市であり、引き続き良好な環境の保全が必要である</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p><u>整備の方針</u>：◆豊かな自然環境や田園環境と共生した生活環境のある都市を目指して、自然、文化、観光拠点や交通結節点である JR 線の駅前広場や駅へのアクセス道路等の整備を進める</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 山陰本線（園部以北）の複線化の促進を図る</li> </ul>
------------	--

— 付 図 —



凡 例	
市町村界	-----
都市計画区域	-----
商業地	■ (Pink)
業務地	■ (Orange)
工業地	■ (Blue)
住宅地	■ (Yellow)
自動車専用道路	IC-JCT ——— 整備済・既成済 事業中・計画中
幹線道路	——— 整備済・既成済 事業中・計画中
鉄道	——— 主要駅
河川	———
下水処理場	★
公園・緑地	●

### 2.3.3. 京丹波町創生戦略

計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度
基本理念	日本のふるさと。自給自足的循環社会●京丹波
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域経済支援によるしごとづくり</li> <li>・ 京丹波町へのひとの流れづくり</li> <li>・ 地域総がかりで育む子育てからひとづくり</li> <li>・ 「災害の少ないまち」での防災まちづくり</li> <li>・ 時代に合った地域づくりと暮らしの安心づくり</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p><u>施策の方針</u>：◆移住希望者への支援強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道網の高速化など、「都市近郊の純田舎」として地域の魅力を発信するとともに、通勤・通学圏として必要な支援策を検討する</li> </ul> <p>◆地域と地域を結ぶネットワーク形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢化に伴う「交通弱者」への対応は、日常生活を維持するためにも早急な対応が求められる中で、将来的には交通ネットワークを形成することにより、拠点づくりと集住化につなげる</li> </ul>
------------	--

## 2.4. 京都府

### 2.4.1. 「明日の京都」

目標年次	<ul style="list-style-type: none"> <li>・めざす将来の京都府社会の姿を示す「長期ビジョン」は平成32年から平成42年を展望</li> <li>・長期ビジョンに向かう戦略を示す「中期計画」は平成27年度から平成30年度まで</li> </ul>
めざす姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人と絆を大切にする京都</li> <li>・自由で多元性のある京都</li> <li>・環境と文化が持続し発展する京都</li> <li>・交流し価値を創造する京都</li> <li>・すべての地域が輝く京都</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許を保有する高齢者が増えており、高齢運転者による交通事故が増加している。</li> <li>・農山漁村での暮らしに対する潜在的なニーズは大きいですが、交通、医療、教育など生活の利便性の問題等から、農山漁村への移住・定住者数は伸び悩んでいる。</li> <li>・観光誘客のために、交通アクセス等のインフラ整備が求められている。</li> <li>・交流促進につながる道路整備、鉄道の利便性向上などにより、社会基盤の整備を推進する必要がある。</li> <li>・路線廃止等により、高齢者や子どもの移動手段を確保できない地域が出てきており、公共交通機関の利用拡大を図り、暮らしの足を確保する必要がある。</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p>明日の京都づくりに向けた事象</p> <p>[暮らしの安心]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証自主返納に向けた活動を推進する。</li> </ul> <p>[環境の「みやこ」]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車から自転車、公共交通機関への転換を推進する。</li> </ul> <p>[産業革新・中小企業育成]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通基盤の整備効果をいかし、京都の北部から南部をつなぐ新たな観光コースを造成する。</li> </ul> <p>[交流連帯]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR山陰本線の高速化・複線化構想をはじめ、府内鉄道網の整備に向けた調査・研究を行う。</li> <li>・鉄道駅やバスターミナルを中心に周辺整備を行うとともに、市町村と連携し、地域の実情に応じた移動ニーズに対応するなど、徒歩や公共交通等で移動しやすいまちづくりを推進する。</li> </ul>
------------	---



## 2.4.2. 南丹地域振興計画（京都丹波ビジョン）

目標年次	平成 27 年度～平成 30 年度
めざす姿	<p>京都丹波の資源をいかす交流・活力の森の京都</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・互いに支え合い、みんなで作る生き生きと暮らせる「京都丹波」</li> <li>・技や知恵が輝き、ひと足のばしですぐに手が届く「京都丹波」</li> <li>・地域資源や特性・強みをいかし、若い世代が定住できる農林業のステップアップと新たな産業興しを行う「京都丹波」</li> <li>・様々な交流があり、だれもが安心・安全・快適に暮らせる「京都丹波」</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京都丹波地域は、都市部と農山村部が同居する地域であり、交通の利便性や携帯電話の電波受信等情報通信手段等の生活環境面等での地域間格差も存在する</li> <li>・京都丹波地域は、鉄道・道路交通アクセスの利便性に問題もあり、ロケーションのメリットを十分に享受しているとは言えなかったが、JR 山陰本線（嵯峨野線）の複線化や京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道の全線開通等交通網整備が進んでおり、さらに国道 423 号や 372 号をはじめとする交通ネットワークの拡充が見込まれることから、今後、京阪神地域との交通アクセスの向上を見越した事業展開が必要となる</li> <li>・多様な地域の個性をいかしつつ、地域間のより一層の連携に資する基盤整備が、また、京都府の中央に位置することから、交通の結節点として、京都市、福知山市、綾部市、兵庫県篠山市、大阪府豊能郡及び福井県大飯郡等、東西南北それぞれの隣接地域との交流を促進する基盤整備が求められている</li> </ul>
網形成計画に係る事項	<p>明日の京都づくりに向けた事象</p> <p>[新しい時代の観光振興]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・点在する観光スポットを結び、観光ルート上にある道路の未改良区間の整備を進め、円滑・快適な観光を支援する</li> </ul> <p>[交流の基盤となる交通ネットワークの整備]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 山陰本線の利便性向上を図るため、駅へのアクセス道路を整備する</li> </ul>

### 2.4.3. 中丹地域振興計画

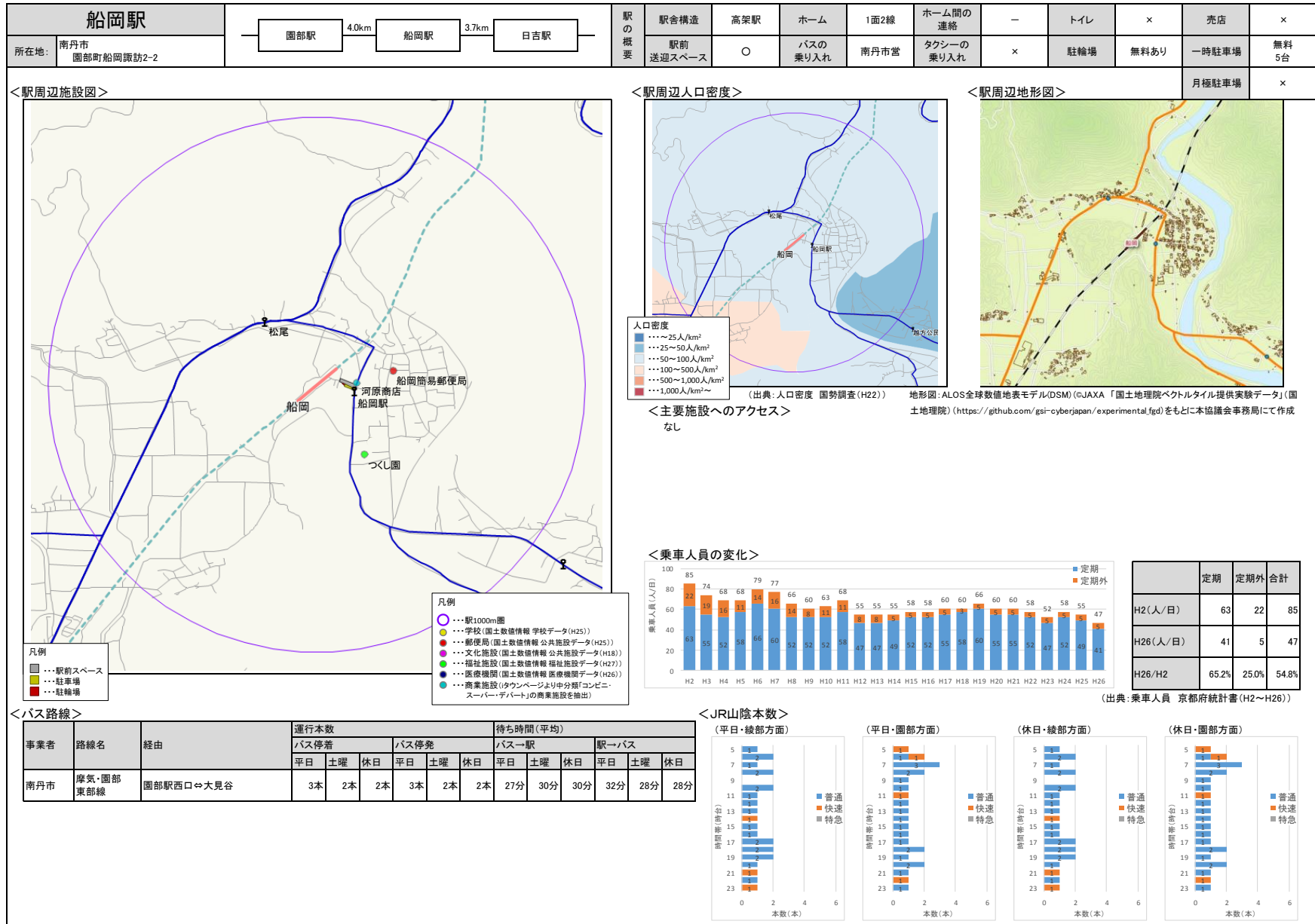
目標年次	平成 27 年度～平成 30 年度
めざす姿	<p>関西広域交流時代の「みやこ」をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊かな自然と先端産業が共存する特性をいかし、磨きながら、中丹地域に住む人々にとって、この地域こそが輝かしい「みやこ」であると思えるような地域づくりを進める</li> <li>・関西北部・日本海側の活性化の原動力となり、国際的に人・文化・産業・情報が交流する「みやこ」となることをめざす</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口が減少傾向にあるとともに、18 歳になると進学・就職等によりこの地域を離れる傾向が強い</li> <li>・少子高齢化の進行とそれに伴う過疎化・集落維持問題、中心市街地の衰退、回復基調に弱さがみられる経済情勢、医師不足等の課題がある</li> </ul>

網形成計画に係る事項	<p>施策の基本方向と具体的な施策の展開</p> <p>[定住を促進するための環境整備]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中丹地域に住みながら、京都市内等の大都市圏に通勤・通学することが可能となるよう「JR 山陰本線高速化・複線化構想」に向けた調査・研究等を行う</li> </ul> <p>[「人・もの・情報」の交流・連携基盤づくり]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民の移動手段の確保・充実を図るため、JR 山陰本線・福知山線・舞鶴線・小浜線等の鉄道の利便性の向上を促進する</li> <li>・北近畿タンゴ鉄道（KTR）の運行会社等との連携や新型車両の活用により、KTR 宮福線・宮津線の利用拡大を促進する</li> </ul>
------------	--

## 2.4.4. 「森の京都」構想

<p>目標年次</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第40回全国育樹祭が京都府で開催される平成28年秋を第一次の目標年次</li> <li>・東京オリンピック・パラリンピックが開催される平成32年度を念頭に置いた展開にも留意</li> </ul>
<p>めざす姿</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国定公園の新規指定等を契機に、森や里山等の豊かな自然環境・景観に対する地域内外の住民の意識が高まり、これらが府民共通の財産として維持・保全されていること</li> <li>・“森を守り活用し、癒しの空間を体感しながら、里の隣人達とともに都市に優る文化生活を送る”という「森の京都」スタイルが確立され、地域内外で共有・共感されていること</li> <li>・京阪神に近いという強みを活かした交流産業の振興により、地域に経済波及効果を生む仕組み（宿泊・飲食・土産・ツアー等）が創出されていること</li> <li>・森の価値・魅力を高めることで林業の付加価値が向上し、生産性や賃金が上がり、林業が「森の京都」の経済や景観を支える基盤として成り立っていること</li> <li>・「森の京都」の地域に「半定住」「定住」したい人達の雇用と収入・定住の場が確保され、持続可能な生活圏が形成されていること</li> <li>・住民自らが、森の文化や景観の価値を実感し、磨きをかけ、誇りとしていること</li> </ul>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「森」をはじめ、集落機能の維持・管理が困難。新しい視点からの「森」の資源の活用等による所得向上・雇用創出が必要</li> <li>・林業労働者の処遇改善や就業先の確保となる林業の再生と新たな森林ビジネスの創出が必要</li> <li>・人が森から離れ、森を利用しなくなったことにより、里山が荒れ、森林の公益的機能の低下が懸念</li> <li>・生活様式の変化とともに、森とのつながりが希薄になり、森とともに暮らす力が衰え、森の文化を継承することが困難</li> <li>・野生鳥獣の防除対策や棲み分け対策が引き続き必要</li> <li>・地域に経済的な利益をもたらす仕組みづくりとして、「森」「川」「里」の恵みなどを活かしたエコツーリズムや溪流釣りを体験できる場の整備、地域の自然や文化に詳しい解説者（インタープリター＝自然と人との仲介役）の育成などが必要</li> </ul>
<p>網形成計画に係る事項</p>	<p>具体的施策の展開方向：森の恵みや文化を体感・享受できる拠点・コンテンツづくり 〔アクセスの強化〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交流拠点を結ぶ広域サイクリングロードやレンタサイクルシステムの整備</li> <li>・京都縦貫自動車道全線開通を活かした京阪神からの高速バス等によるアクセス強化・アクセス道路の改良・修景整備、案内標識の設置・</li> </ul>

### 3. JR山陰本線（船岡駅～山家駅）等の駅施設・駅周辺の状況等

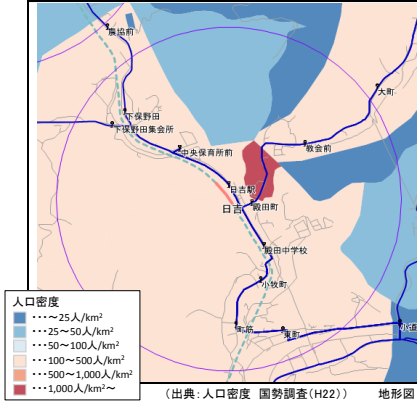


<b>日吉駅</b>		船岡駅	3.7km	日吉駅	2.4km	鍼灸大学前駅	駅舎構造	地上駅	ホーム	1面2線	ホーム間の連絡	構内踏切	トイレ	○	売店	観光案内所が物販	
所在地:	南丹市 日吉町保野田市野1-4						駅の概要	駅前送迎スペース	○	バスの乗り入れ	南丹市営・京阪京都交通	タクシーの乗り入れ	×	駐輪場	無料あり	一時駐車場	300円/日(回)5台
															月極駐車場	2,000円/月99台	

＜駅周辺施設図＞



＜駅周辺人口密度＞



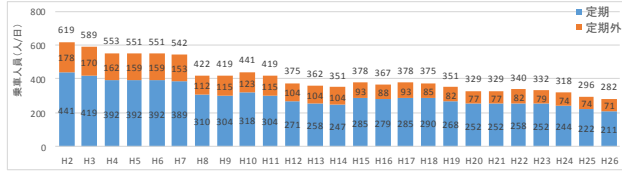
＜駅周辺地形図＞



＜主要施設へのアクセス＞

施設名	所要時間	アクセス方法	施設名	所要時間	アクセス方法
南丹市役所日吉支所	約4分	駅→徒歩→目的地	美山芦生山の家	約85分	駅→市営バス美山園部線→知見口バス停→市営バス佐々里・芦生線→芦生バス停→目的地
道の駅「美山ふれあい広場」	約38分	駅→市営バス美山園部線→安掛バス停→目的地	かやぶきの里	約49分	駅→市営バス美山園部線→北(かやぶきの里)バス停→目的地
府民の森ひよし	約25分	駅→市営バス日吉ダム線→府民の森バス停→目的地	美山町自然文化村	約53分	駅→市営バス美山園部線→自然文化村バス停→目的地
日吉ダム	約13分	駅→市営バス日吉ダム線→スプリングひよしバス停→目的地			

＜乗車人員の変化＞



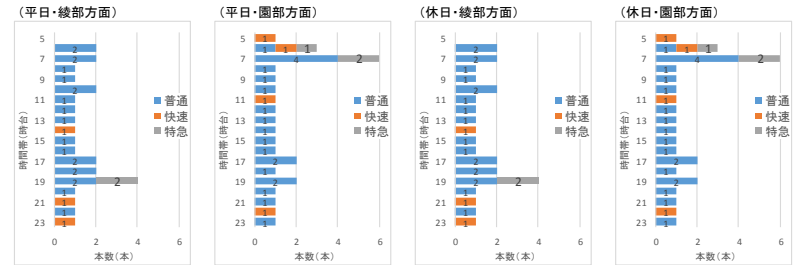
	定期	定期外	合計
H2(人/日)	441	178	619
H26(人/日)	211	71	282
H26/H2	47.8%	40.0%	45.6%

(出典:乗車人員 京都府統計書(H2～H26))

＜バス路線＞

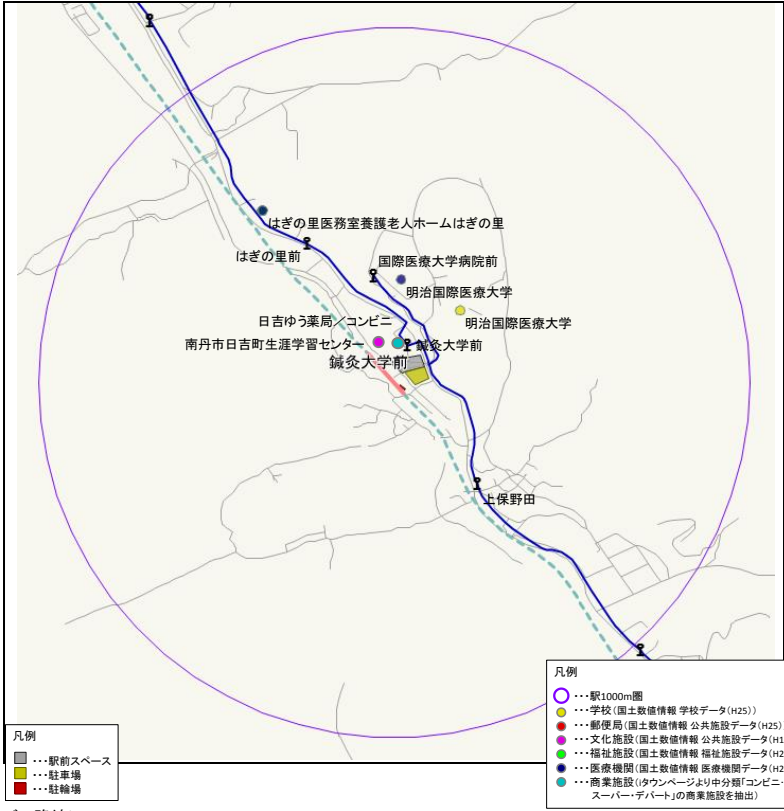
事業者	路線名	経由	運行本数			待ち時間(平均)				
			平日	土曜	休日	バス停着	バス停発	バス→駅		
南丹市	五ヶ荘線	日吉駅⇨上佐々江	10本	8本	9本	6本	17分	17分	13分	12分
南丹市	世木線	日吉駅⇨上谷	7本	4本	5本	3本	16分	20分	19分	23分
南丹市	胡麻線	日吉駅⇨畑郷	4本	3本	5本	3本	34分	8分	21分	17分
南丹市	志和賀線	日吉駅⇨志和賀	3本	3本	3本	3本	37分	37分	10分	10分
南丹市	日吉ダム線	日吉駅⇨府民の森	4本	4本	3本	3本	9分	9分	10分	8分
南丹市	美山園部線	知見口⇨園部駅	9本	9本	4本	9本	17分	19分	14分	23分
京阪京都交通	明治国際医療大学線(園部)	園部大橋⇨明治国際医療大学	6本			5本		29分		37分

＜JR山陰本数＞



<b>鍼灸大学前駅</b>		日吉駅	2.4km	鍼灸大学前駅	2.8km	胡麻駅	駅舎構造	地上駅	ホーム	1面1線	ホーム間の連絡	—	トイレ	○	売店	×
所在地:	南丹市 日吉町保野田岩ヶ下9-6						駅前 送迎スペース	○	バスの 乗り入れ	南丹市営	タクシーの 乗り入れ	×	駐輪場	無料あり	一時駐車場	×
															月極駐車場	2,000円/月 60台

<駅周辺施設図>



<駅周辺人口密度>



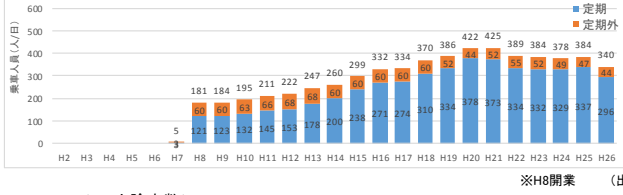
<駅周辺地形図>



<主要施設へのアクセス>

施設名	所要時間	アクセス方法
明治国際医療大学	約5分	駅→徒歩→目的地

<乗車人員の変化>

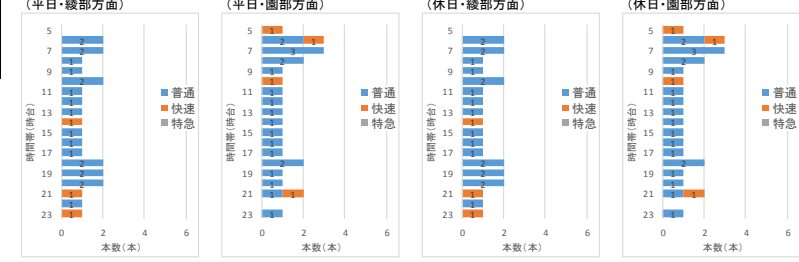


	定期	定期外	合計
H8(人/日)	121	60	181
H26(人/日)	296	44	340
H26/H8	245.5%	72.7%	187.9%

<バス路線>

事業者	路線名	経由	運行本数				待ち時間(平均)				
			バス停着		バス停発		バス→駅		駅→バス		
南丹市	胡麻線	日吉駅⇄畑郷	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日
			6本	6本		6本	6本		31分	31分	
									29分	29分	

<JR山陰本数>





<h2 style="text-align: center;">胡麻駅</h2>					<b>駅の概要</b> 駅前送迎スペース	駅舎構造	地上駅	ホーム	2面3線	ホーム間の連絡	跨線橋	トイレ	○	売店	○
		所在地	南丹市 日吉町胡麻角上2-2			バス	乗入れ	南丹市営	タクシーの乗入れ	×	駐輪場	無料あり	一時駐車場	300円/日(回) 5台	月極駐車場

＜駅周辺施設図＞



＜バス路線＞

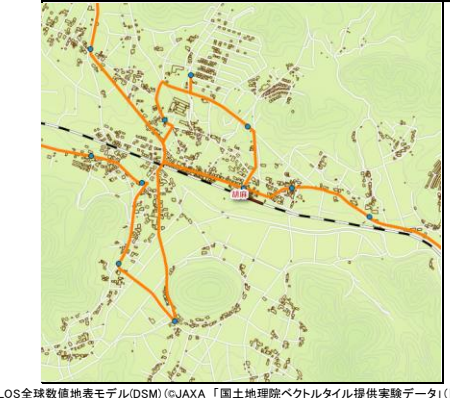
事業者	路線名	経由	運行本数			待ち時間(平均)					
			バス停着	バス停発	バス→駅	駅→バス	平日	土曜	休日		
南丹市	胡麻線	日吉駅⇄畑郷	平日 8本	土曜 6本	平日 8本	土曜 6本	平日 31分	土曜 31分	平日 34分	土曜 39分	休日

＜駅周辺人口密度＞



(出典:人口密度 国勢調査(H2))

＜駅周辺地形図＞

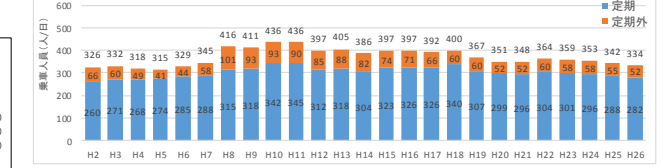


地形図:ALOS全球数値地表面モデル(DSM) (©JAXA 「国土地理院ベクトルタイル提供実験データ」(国土地理院) (https://github.com/gsi-cyberjapan/experimental.fgd)をもとに本協議会事務局にて作成)

＜主要施設へのアクセス＞

なし

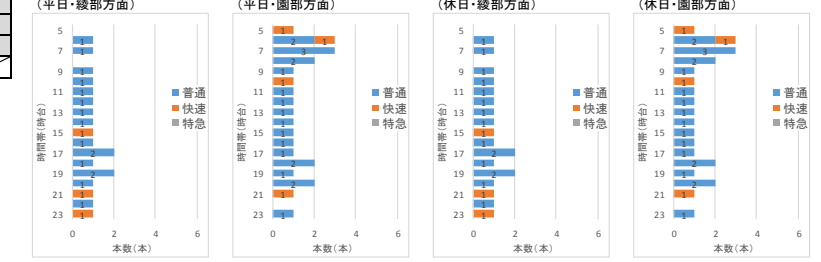
＜乗車人員の変化＞



	定期	定期外	合計
H8(人/日)	315	101	416
H26(人/日)	282	52	334
H26/H8	89.6%	51.4%	80.3%

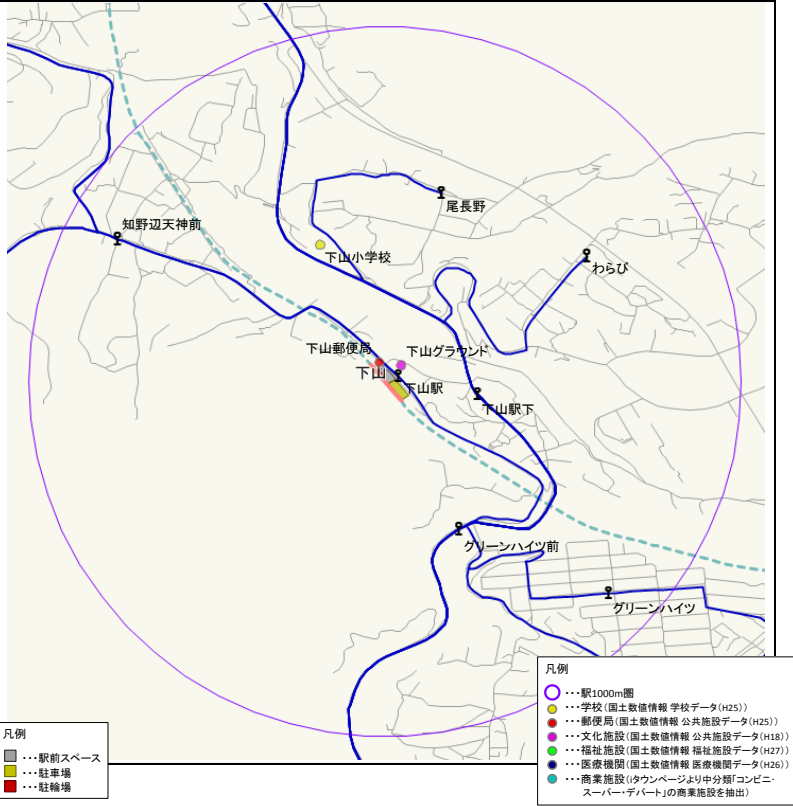
(出典:乗車人員 京都府統計書(H2~H26))

＜JR山陰本数＞

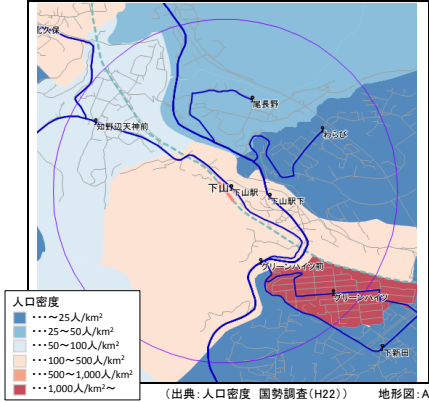


<b>下山駅</b>					駅舎構造	地上駅	ホーム	2面2線	ホーム間の連絡	跨線橋	トイレ	○	売店	×
所在地:	京丹波町 下山小野6-4	駅前 送迎スペース	○	バスの 乗り入れ	京丹波町営	タクシーの 乗り入れ	×	駐輪場	無料あり	一時駐車場	200円/日(回) 11台	月極駐車場	2000~3000円/月 25台	

＜駅周辺施設図＞



＜駅周辺人口密度＞



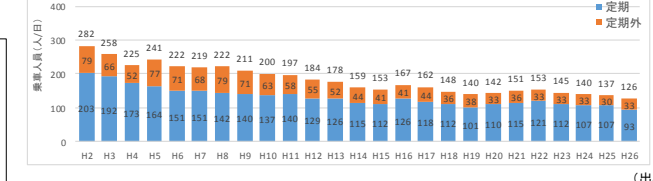
＜駅周辺地形図＞



＜主要施設へのアクセス＞

施設名	所要時間	アクセス方法	施設名	所要時間	アクセス方法
京丹波町役場	約23分	駅→町営バス 高原下山線→京丹波町役場バス停→目的地	府立丹波自然運動公園	約26分	駅→徒歩→下山駅前バス停→町営バス 丹波和知線→自然運動公園前バス停→目的地
瑞穂保健福祉センター、京丹波町役場瑞穂支所	約34分	駅→町営バス 質美線→松山バス停→目的地	グリーンランドみずほ、道の駅「瑞穂の里・さらびき」	約52分	駅→町営バス 質美線→松山バス停→町営バス 小野鎌谷線→道の駅さらびきバス停→目的地
丹波マーカー、京丹波町健康管理センター	約16分	駅→町営バス 高原下山線→丹波マーカーバス停→目的地			

＜乗車人員の変化＞

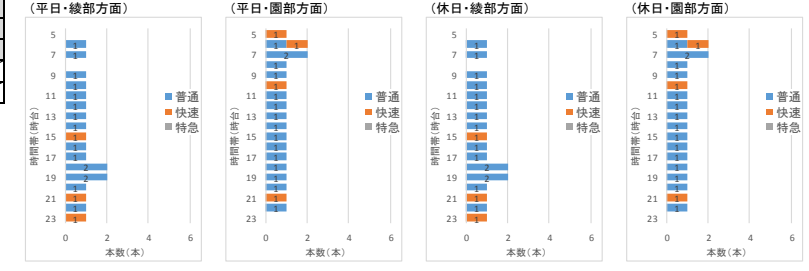


	定期	定期外	合計
H8(人/日)	142	79	222
H26(人/日)	93	33	126
H26/H8	65.4%	41.4%	56.8%

＜バス路線＞

事業者	路線名	経由	運行本数				待ち時間(平均)			
			バス停着		バス停発		バス→駅		駅→バス	
			平日	土曜 休日	平日	土曜 休日	平日	土曜 休日	平日	土曜 休日
京丹波町	高原下山線	京丹波町役場⇔下山駅	4本	4本	4本	4本	17分	17分	19分	19分
京丹波町	質美線	松山⇔下山駅	7本	7本	5本	5本	31分	27分	16分	19分

＜JR山陰本数＞



和知駅			<b>駅の概要</b> 駅前送迎スペース	駅舎構造	地上駅	ホーム	2面3線	ホーム間の連絡	跨線橋	トイレ	〇	売店	〇	
所在地:	京丹波町 本庄馬場19-1			駅前	〇	〇	〇	〇	〇	〇	×	〇	〇	〇
													月極駐車場	3,000円/月 62台

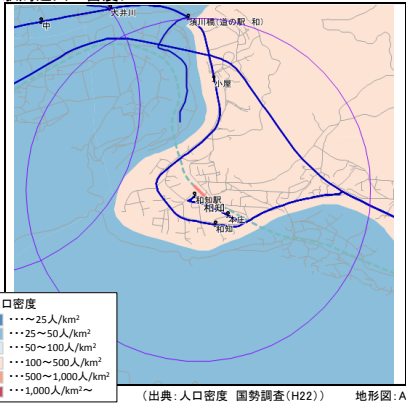
### 駅周辺施設図



**凡例**

- 駅前スペース
- 駐車場
- 駐輪場
- 商業施設 (タウンページより中分類「コンビニ」「スーパー」「デパート」の商業施設を抽出)
- 医療機関 (国土数値情報 医療機関データ(H26))
- 福祉施設 (国土数値情報 福祉施設データ(H27))
- 文化施設 (国土数値情報 公共施設データ(H18))
- 郵便局 (国土数値情報 公共施設データ(H25))
- 学校 (国土数値情報 学校データ(H25))
- 駅1000m圏

### 駅周辺人口密度



### 駅周辺地形図

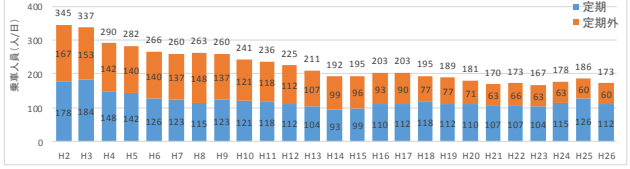


(出典: 人口密度 国勢調査(H22)) 地形図: ALOS全球数値地表モデル(DSM) (©JAXA 「国土地理院ベクトルタイル提供実験データ」(国土地理院) (https://github.com/gsi-cyberjapan/experimental.fgd) をもとに本協議会事務局にて作成)

### 主要施設へのアクセス

施設名	所要時間	アクセス方法	施設名	所要時間	アクセス方法
京丹波町和知支所	約3分	駅→徒歩→目的地	ウッディバルわち	約25分	駅→町営バス仏主線→下栗野公民館前バス停→徒歩→目的地
府立和知青少年山の家	約24分	駅→町営バス仏主線→山の家前バス停→目的地	和知保健センター	約4分	駅→徒歩→目的地
わち山野草の森	約20分	駅→徒歩→目的地	大野ダム公園	約17分	駅→町営バス大野線→大野ダムバス停→目的地
道の駅「和」	約6分	駅→町営バス道の駅和線→道の駅和バス停→目的地			

### 乗車人員の変化



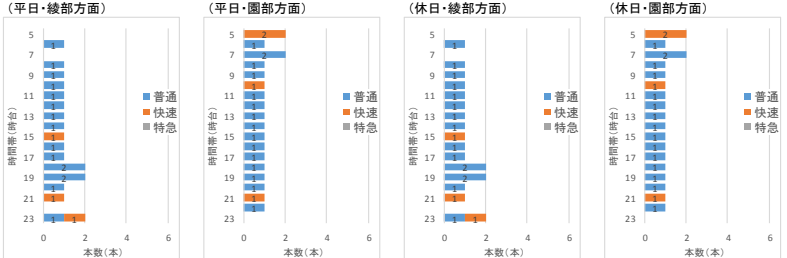
	定期	定期外	合計
H2(人/日)	178	167	345
H26(人/日)	112	60	173
H26/H2	63.1%	36.1%	50.0%

(出典: 乗車人員 京都府統計書(H2~H26))

### バス路線

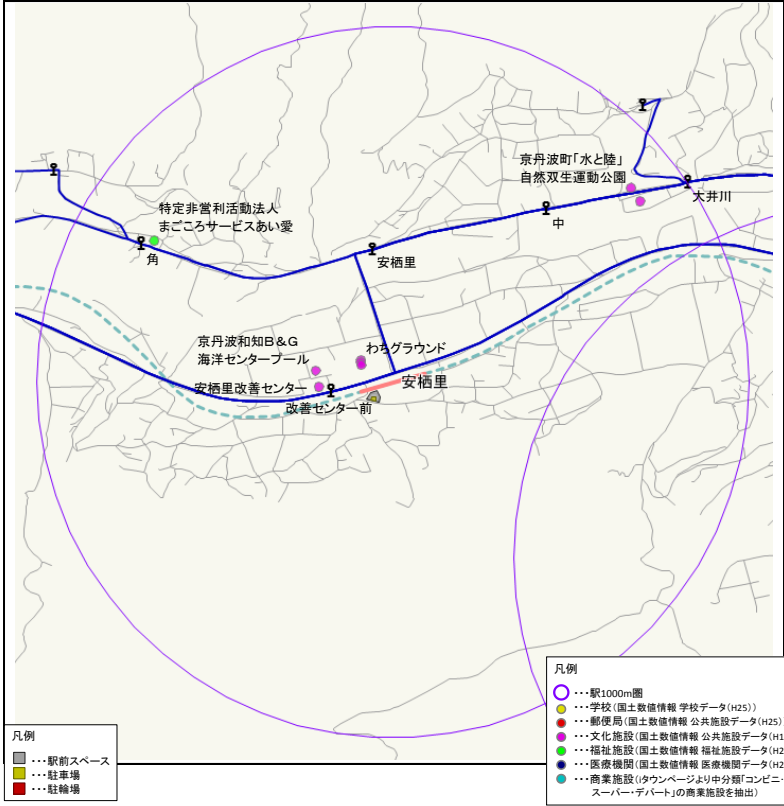
事業者	路線名	経由	運行本数			待ち時間(平均)								
			平日	土曜	休日	バス停着	バス停発	バス→バス						
南丹市	大野線	和泉⇄和知駅	4本	3本	3本	4本	3本	3本	25分	17分	33分	19分	20分	9分
京丹波町	丹波和知線	丹波マークス⇄和知駅	7本	5本	5本	5本	5本	5本	19分	17分	9分	9分	9分	9分
京丹波町	桧山和知線	桧山⇄和知駅	2本	2本	3本	3本	2本	3本	34分	34分	35分	37分	37分	37分
京丹波町	道の駅和知線	和知駅⇄道の駅和	3本	3本	4本	4本	4本	4本	24分	24分	24分	24分	24分	24分
京丹波町	長瀬線	和知駅⇄大野ダム	6本	3本	5本	5本	3本	3本	30分	36分	33分	33分	33分	33分
京丹波町	仏主線	和知駅⇄仏主	5本	3本	5本	5本	3本	3本	14分	14分	31分	24分	24分	24分
京丹波町	才原大藤線	和知駅⇄才原	5本	3本	5本	5本	3本	3本	29分	18分	15分	12分	12分	12分
京丹波町	才原線	和知駅⇄才原	2本	1本	1本	1本	1本	1本	37分	56分	56分	56分	56分	56分
京丹波町	上乙見線	和知駅⇄上乙見	1本	1本	4本	2本	2本	2本	21分	52分	24分	23分	23分	23分

### JR山陰本数



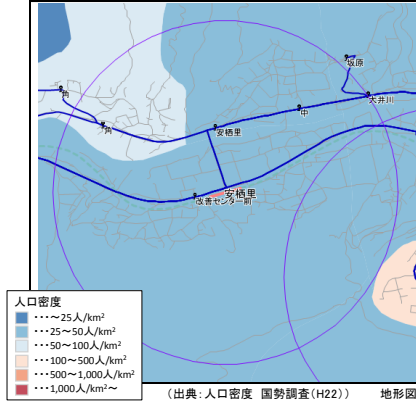
<b>安栖里駅</b> 所在地: 京丹波町 安栖里萩尾21-2					駅の概要 駅前送迎スペース	駅舎構造 高架駅	ホーム バスの乗り入れ	2面2線 ×	ホーム間の連絡 タクシーの乗り入れ	- ×	トイレ 駐輪場	○ 無料あり	売店 一時駐車場	× 無料8台
		月極駐車場	×											

<駅周辺施設図>



<バス路線>  
なし

<駅周辺人口密度>

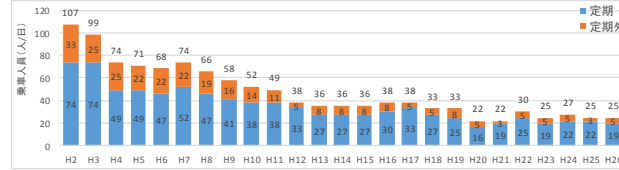


<主要施設へのアクセス>  
なし

<駅周辺地形図>



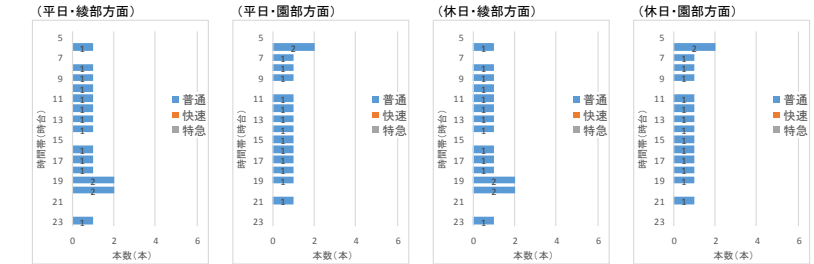
<乗車人員の変化>



	定期	定期外	合計
H2(人/日)	74	33	107
H26(人/日)	19	5	25
H26/H2	25.9%	16.7%	23.1%

(出典: 乗車人員 京都府統計書(H2~H26))

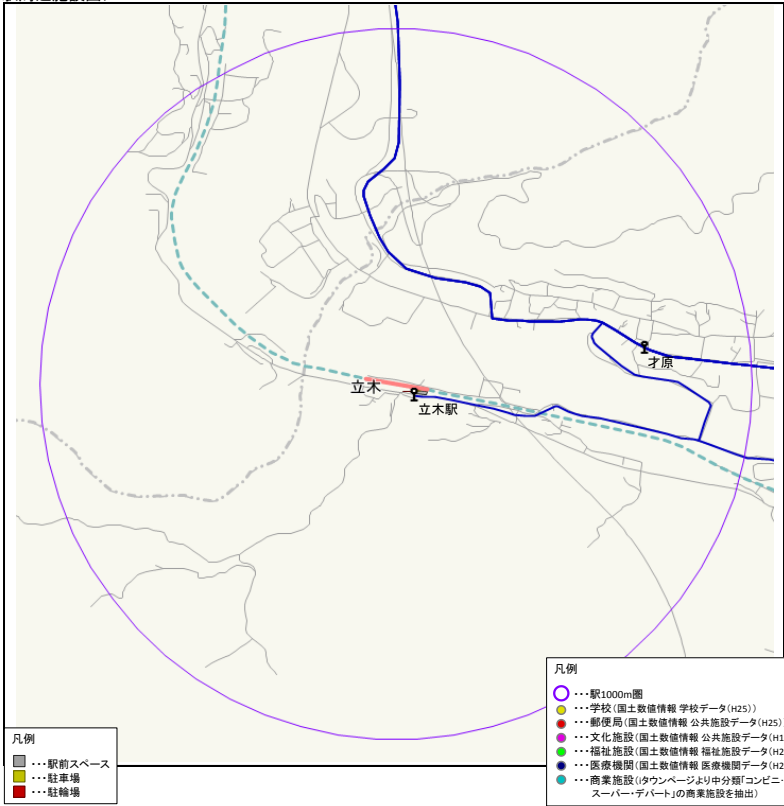
<JR山陰本数>



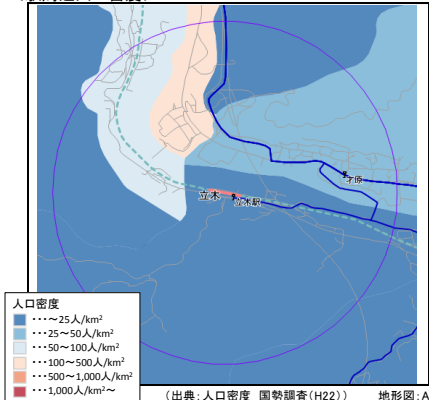


<b>立木駅</b> 所在地: 京丹波町 広野北様5-2		安栖里駅 4.8km — 立木駅 — 3.5km — 山家駅			駅の概要 駅前送迎スペース	駅舎構造	地上駅	ホーム	2面2線	ホーム間の連絡	跨線橋	トイレ	○	売店	×
		乗入れ	乗入れ	乗入れ		乗入れ	乗入れ	乗入れ	乗入れ	乗入れ	乗入れ	乗入れ	乗入れ	乗入れ	乗入れ

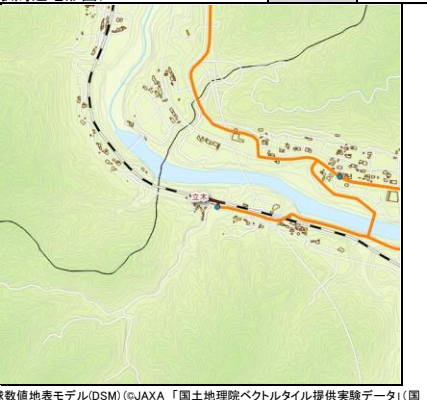
＜駅周辺施設図＞



＜駅周辺人口密度＞



＜駅周辺地形図＞

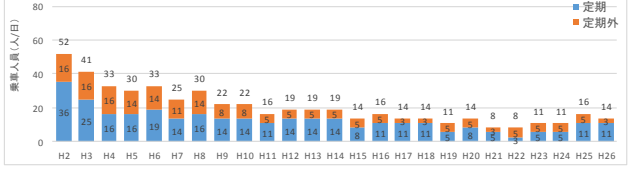


（出典：人口密度 国勢調査 (H22)） 地形図：ALOS全球数値地表モデル(DSM) (©JAXA 「国土院提供ベクトル提供実験データ」(国土院) (<https://github.com/gsi-cyberjapan/experimental.fgd>)) をもとに本協議会事務局にて作成

＜主要施設へのアクセス＞

なし

＜乗車人員の変化＞



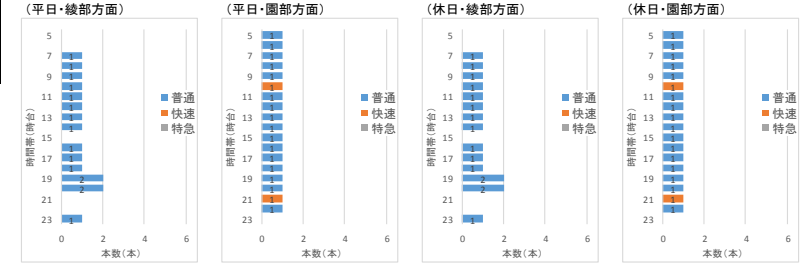
	定期	定期外	合計
H2(人/日)	36	16	52
H26(人/日)	11	3	14
H26/H2	30.8%	16.7%	26.3%

(出典:乗車人員 京都府統計書 (H2~H26))

＜バス路線＞

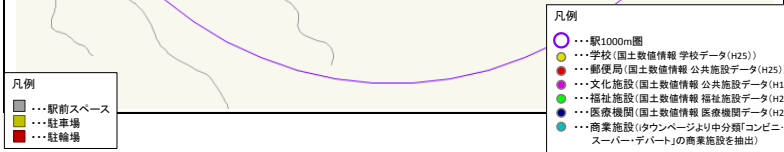
事業者	路線名	経由	運行本数			待ち時間(平均)			
			平日	土曜	休日	バス停着	バス停発	バス→駅	駅→バス
京丹波町	才原大藤線	和知駅⇄才原	3本			3本		33分	39分

＜JR山陰本数＞



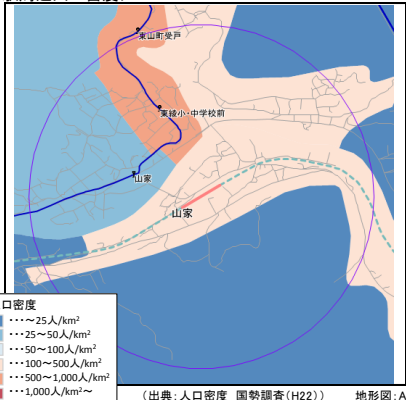
山家駅		立木駅	3.5km	山家駅	7.2km	綾部駅	駅の概要	駅舎構造	地上駅	ホーム	1面2線	ホーム間の連絡	跨線橋	トイレ	○	売店	×	
所在地:	綾部市 上原町戸尻1-1							駅前 送迎スペース	○	バスの 乗り入れ	×	タクシーの 乗り入れ	×	駐輪場	無料あり	一時駐車場	×	
																	月極駐車場	3,000円/月 7台

＜駅周辺施設図＞



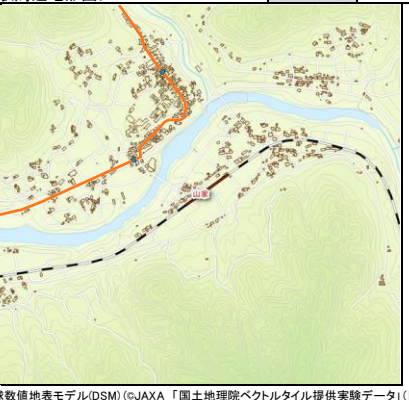
＜バス路線＞  
なし

＜駅周辺人口密度＞

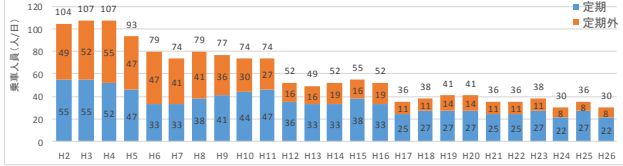


＜主要施設へのアクセス＞  
なし

＜駅周辺地形図＞



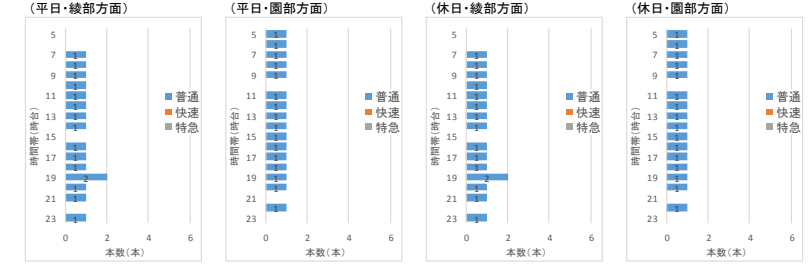
＜乗車人員の変化＞



	定期	定期外	合計
H2(人/日)	55	49	104
H26(人/日)	22	8	30
H26/H2	40.0%	16.7%	28.9%

(出典:乗車人員 京都府統計書(H2~H26))

＜JR山陰本数＞



<b>桧山(バス停)</b>		駅の概要	駅舎構造	—	ホーム	—	ホーム間の連絡	—	トイレ	○	売店	×
所在地:	京丹波町 橋爪桧山37-2		自家用車の乗降所	×	バスの乗り入れ	京丹波町営・西日本JR	タクシーの乗り入れ	×	駐輪場	無料あり	一時駐車場	無料15台

＜駅周辺施設図＞



＜駅周辺人口密度＞



＜駅周辺地形図＞



(出典:人口密度 国勢調査(H22)) 地形図:ALOS全球数値地表モデル(DSM) (©JAXA 「国土地理院ベクトルタイル提供実験データ」(国土地理院) (https://github.com/gsi-cyberjapan/experimental.fgd) をもとに本協議会事務局にて作成)

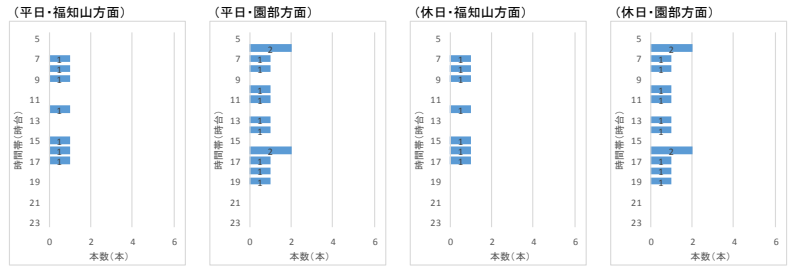
＜主要施設へのアクセス＞

施設名	所要時間	アクセス方法	施設名	所要時間	アクセス方法
京丹波町役場	約10分	駅→JRバス園福線→京丹波町役場前バス停→目的地	グリーンランドみずほ、道の駅「瑞穂の里・さらびき」	約6分	駅→町営バス小野鎌谷線→道の駅さらびき
京丹波役場瑞穂支所	約2分	駅→徒歩→目的地			
府立丹波自然運動公園	約9分	駅→JRバス園福線→自然運動公園前バス停→目的地	丹波マークス、京丹波町健康管理センター	約12分	駅→JRバス園福線→新須知→目的地
瑞穂保健福祉センター	約5分	駅→徒歩→目的地			

＜バス路線＞

事業者	路線名	経由	運行本数			待ち時間(平均)								
			バス停着	バス停発	バス停着	バス停発	町営バス→JRバス		JRバス→町営バス					
			平日	土曜	休日	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日
京丹波町	丹波桧山線	京丹波町役場⇔桧山	5本	5本	/	5本	5本	/	76分	76分	/	56分	56分	/
京丹波町	小野鎌谷線	桧山⇔鎌谷奥	7本	4本	/	7本	6本	/	55分	65分	/	40分	44分	/
京丹波町	賀美線	桧山⇔下山駅	5本	5本	/	7本	7本	/	53分	57分	/	33分	40分	/
京丹波町	猪鼻戸津川線	桧山⇔戸津川公民館	4本	3本	/	4本	4本	/	47分	53分	/	33分	43分	/
京丹波町	桧山和知線	桧山⇔和知駅	3本	2本	/	2本	2本	/	85分	71分	/	18分	18分	/

＜西日本JRバス園福線＞





## 4. JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通網形成計画の検討体制・経緯等

### 4.1. JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会規約

#### JR 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会規約

平成28年4月14日制定

##### (目的)

第1条 JR 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定により、西日本旅客鉄道株式会社（園部駅から綾部駅まで）の沿線に係る地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

##### (事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の各号に掲げる業務を行う。

- (1)網形成計画の策定及び変更に関する協議に関すること。
- (2)網形成計画の実施に関する協議に関すること。
- (3)網形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4)前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な調査、分析その他の事業に関すること。

##### (組織及び委員等)

第3条 協議会は、別表1に掲げる者（以下「委員」という。）により構成する。

2 協議会は、前項の委員以外の者又は団体にオブザーバーとして参画を求めることができる。

##### (会長)

第4条 協議会には会長を置き、委員の互選によってこれを定める。

- 2 会長は協議会の会務を総理する。
- 3 会長に事故のあるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

##### (会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 委員が会議に出席できないときは、委員の所属する組織の中から代理者を出席させることができる。

- 3 会議は、委員及び代理者の半数以上の出席がなければ、これを開くことができない。
- 4 会議の議決方法は、原則として全会一致とするが、成立しない場合は多数決とする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、委員及びオブザーバー以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を求め、意見を聞くことができる。

(幹事会)

第6条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じて幹事会を設置することができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(部会)

第7条 第2条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて部会を設置することができる。

- 2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、京都府建設交通部交通政策課、綾部市市民環境部市民協働課、南丹市企画政策部地域振興課及び京丹波町企画政策課により構成する。

- 2 事務局長は、京都府建設交通部交通政策課長をもって充てる。

(雑則)

第9条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な細則は、会長が別に定める。

附則

(施行期日)

この規約は、平成28年4月14日から施行する。

附則

(施行期日)

この規約は、平成28年8月16日から施行する。

J R山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会委員名簿

（別表1）

分野	所属	職名
学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科	准教授 加藤博和
利用者代表	綾部市	綾部市地元利用代表
	南丹市	南丹市地元利用代表
	京丹波町	京丹波町地元利用代表
交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社福知山支社	西日本旅客鉄道株式会社福知山支社長の指名する者
	京阪京都交通株式会社	京阪京都交通株式会社代表取締役の指名する者
	西日本ジェイアールバス株式会社	西日本ジェイアールバス株式会社代表取締役の指名する者
	日本交通株式会社綾部営業所	日本交通株式会社綾部営業所長の指名する者
	京都タクシー株式会社	京都タクシー株式会社代表取締役の指名する者
道路管理者	国土交通省福知山河川国道事務所	国土交通省福知山河川国道事務所長の指名する者
	京都府南丹土木事務所	京都府南丹土木事務所長の指名する者
	京都府中丹東土木事務所	京都府中丹東土木事務所長の指名する者
公安委員会	京都府南丹警察署	京都府南丹警察署長の指名する者
	京都府綾部警察署	京都府綾部警察署長の指名する者
運輸行政	近畿運輸局交通政策部	近畿運輸局交通政策部長の指名する者
	近畿運輸局京都運輸支局	近畿運輸局京都運輸支局長の指名する者
計画作成者	京都府建設交通部	京都府建設交通部長の指名する者
	京都府南丹広域振興局	京都府南丹広域振興局長の指名する者
	京都府中丹広域振興局	京都府中丹広域振興局長の指名する者
	綾部市	綾部市長の指名する者
	南丹市	南丹市長の指名する者
	京丹波町	京丹波町長の指名する者

#### 4.2. JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会の構成員

##### ■構成員(平成29年3月6日時点)

分野	所属	職名	氏名	備考
学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科	准教授	加藤 博和	会長
利用者代表	綾部市山家地区自治会連合会	会長	野口 照徳	
	日吉町JR利用者友の会	元会長	人西 勲	
	京丹波町本庄区	区長	隅山 卓夫	
交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社	福知山支社総務企画課長	中野 康弘	
	京阪京都交通株式会社	管理部企画課長	辻 栄一	
	西日本ジェイアールバス株式会社	営業部営業計画課長	丸岡 範生	
	日本交通株式会社	綾部営業所長	高田 欣直	
	京都タクシー株式会社	執行役員社長	川本 恵三	
道路管理者	国土交通省福知山河川国道事務所	道路管理課長	加藤 正己	
	京都府南丹土木事務所	技術次長	大黒 澄人	
	京都府中丹東土木事務所	技術次長	岡島 康明	
公安委員会	京都府綾部警察署	交通課長	松田 直樹	
	京都府南丹警察署	交通課長	谷口 真紀夫	
運輸行政	近畿運輸局交通政策部	交通企画課長	安江 亮	
	近畿運輸局京都運輸支局	首席運輸企画専門官	道久 聡	
計画作成者	京都府建設交通部	交通政策課長	寺井 豊	
	京都府南丹広域振興局	企画振興室長	岩松 義秀	
	京都府中丹広域振興局	企画振興室長	水嶋 式行	
	綾部市	市民環境部次長	亀井 洋二	
	南丹市	地域振興課長	中西 明広	
	京丹波町	企画政策課長	久木 寿一	

##### オブサーバー

分野	所属	職名	職名	備考
行政	京都府	副知事	城福 健陽	
	京都府建設交通部	交通基盤整備推進監	村尾 俊道	
	京都府企画理事付	理事(森の京都担当)	中越 豊	

### 4.3. 計画の策定経緯等

#### ■協議会開催状況

	日程	場所	主な内容
第1回	平成28年 9月9日(金)	南丹市国際交流会館 地階コスモホール	・JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通網 形成計画策定について
第2回	平成28年 11月18日(金)	京都府園部総合庁舎 2階保健所講堂	・JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通網 形成計画策定について ・移住者アンケートについて
第3回	平成29年 3月6日(月)	京都府園部総合庁舎 2階保健所講堂	・ICT活用事業の実施状況について(報告事項) ・中間案におけるパブリックコメントの結果につ いて(報告事項) ・JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通網 形成計画最終案について
第4回	平成29年 3月9日(木) ～3月13日(月)	書面協議	・JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通網 形成計画最終案について

#### ■計画策定までのスケジュール

