

## 5. 先導的に実施すべき施策、地域、拠点駅の抽出

### 5. 1 基本的考え方

- ▼近郊部・外縁部の拠点駅へのアクセス、鉄道駅周辺との一体的整備の強化
- ▼駅ごとの地域特性に応じた施策のパッケージ化
- ▼クルマ利用の意識を変える取り組み

先導的に実施すべき施策や地域の抽出に当たっては、利用者の視点や交通事業者、地域の状況を勘案し、それぞれの地域の交通課題に応じた施策を駅勢圏など地域ごとに抽出しています。

また、着手時期に応じ、短期、中期、長期の別や京都府以外の実施主体の施策も記載していますが、今後の情勢の変化で適宜見直しを行う必要があります。

とりわけ近郊部の鉄道駅においては、駅前広場やアクセス道路に課題が多いものの既に市街地が密集していることから、まちづくりと一体で考え整備を進めることが不可欠です。また、駅から1kmを越える地域に住宅市街地が広がる駅については、アクセスに自動車やバスのニーズが高いことから駅前広場の検討が必要であり、周辺市街地の状況によりアクセス方法の優先順位を考え、ハード施策とソフト施策を組み合わせ、施策効果を高めることが大切です。

### 5. 2 先導的に実施すべき施策と役割分担

#### (1) 南丹地域

##### 1) 地域の課題と施策の方向性

###### ① 拠点駅の機能強化

南丹地域においては駅へのアクセス手段として自動車利用が顕著であり、バス利用への転換や乗換の利便性を向上させるため、亀岡駅駅前広場・自由通路の整備などが必要。

###### ② 駅周辺への都市機能・集客機能の集積など土地利用の充実

各鉄道駅の周辺が必ずしも中心市街地とはなっておらず、鉄道利用者のみが駅に向かう傾向にあり、都市機能の充実や観光集客施設誘導など駅周辺の集客力を高める取り組みが必要。

###### ③ JR山陰本線の複線整備促進と利用転換施策（MM施策）の実施

亀岡市内の国道9号においては通勤時間帯に京都市内行きと北部方面行きのどちらの方向も交通渋滞が発生しており、出発地と目的地の両面から自動車利用の抑制策が必要。とりわ

け、JR山陰本線（京都～園部間）の複線化事業が進められており、これに併せ、利用転換のためのMM施策の実施が必要。

###### ④ 駅へのアクセス整備

亀岡市南部の住宅市街地から亀岡駅へのアクセスについては、国道9号交差部がボトルネックとなっており、馬堀駅へのアクセス整備により分散化を図ることやバスの利便性を高める施策の検討が必要。