

京丹後市都市計画マスタープラン

(素案)

令和7年12月23日時点

目 次

序章 都市計画マスタープランとは	1
第1章 京丹後市の現況とまちづくりの課題	3
1 社会の潮流	3
2 市の概況	5
3 上位・関連計画の整理	13
4 まちづくりの主要課題	16
第2章 全体構想	18
2-1 都市の将来像	18
1 基本理念	18
2 将来都市像	18
3 将来人口	20
4 将来の都市構造	21
2-2 まちづくりの方針	22
1 土地利用の方針	22
2 拠点の形成方針	24
3 軸の形成方針	29
4 都市基盤整備の方針	35
5 都市機能施設の方針	38
6 自然・環境と地域資源活用の方針	42
7 防災の方針	44
第3章 地域別構想	45
3-1 地域区分	45
3-2 地域別構想	48
1 峰山地域	47
2 大宮地域	50
3 網野地域	53
4 丹後地域	56
5 弥栄地域	59
6 久美浜地域	62
第4章 計画実現に向けた方策	65
1 都市計画法等に基づくまちづくりの推進	65
2 協働のまちづくりの推進	66
3 進行管理と見直し	67

序章 都市計画マスタープランとは

1 都市計画マスタープラン改定の目的

都市計画マスタープランは、都市計画法（第 18 条の 2）に定められている「市町村の都市計画に関する基本的方針」であり、長期的・広域的な観点から、京丹後市における将来の都市像を明確にし、まちづくりの目標や土地利用の在り方などの基本的な方針を示すものです。

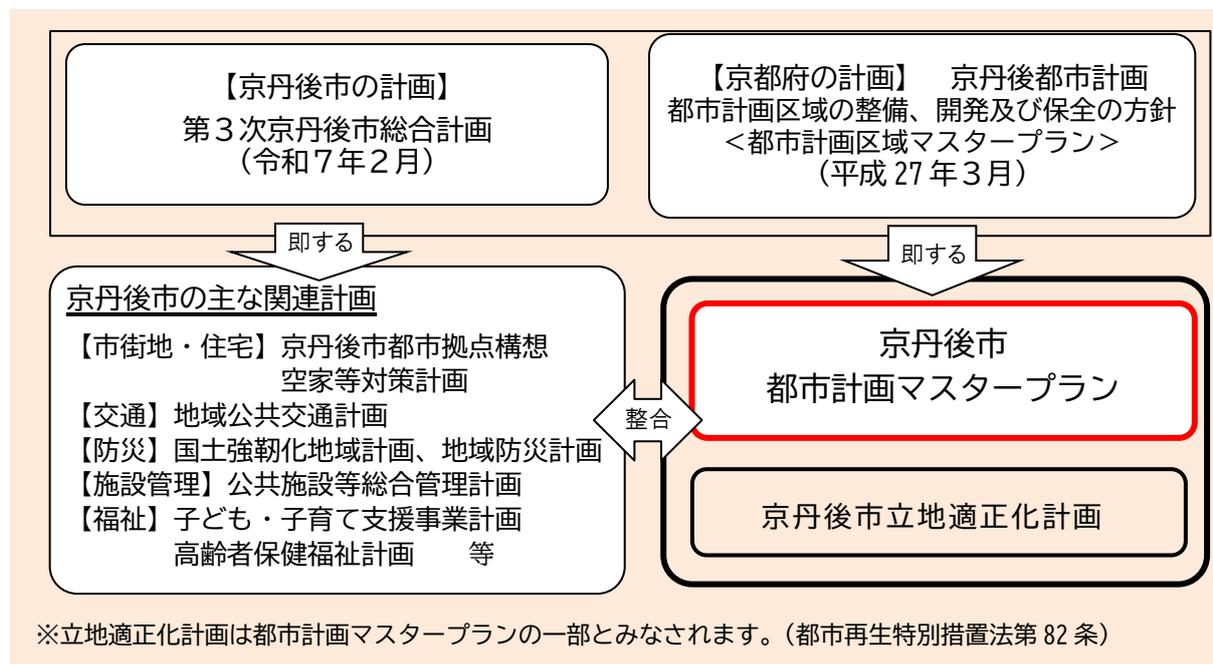
平成 16（2004）年 4 月 1 日、旧峰山町、旧大宮町、旧網野町、旧丹後町、旧弥栄町及び旧久美浜町の合併により誕生した京丹後市としてのまちづくりの方向性を明確にするため、平成 28（2016）年 7 月に「京丹後市都市計画マスタープラン」を策定し、これに基づきまちづくりを進めてきました。

全国的に人口減少や少子高齢化が進む中で、本市においても今後人口減少が続くことを想定し、その現実に適応するための総合的な対策が必要です。一方で、山陰近畿自動車道「京丹後大宮インターチェンジ」が平成 28（2016）年 10 月に開通し、その後の延伸を控え、国内各地との「時間距離」が短縮され、より一層の地域活性化が期待されます。

また、自然災害の頻発・激甚化など本市を取り巻く様々な環境の変化に対応し、本市のまちづくりに関わるすべての主体の協働のもと、本市が将来にわたって持続的に発展するため、「京丹後市都市計画マスタープラン」を改定するものです。

2 都市計画マスタープランの位置づけ

「京丹後市都市計画マスタープラン」は、「第 3 次京丹後市総合計画（令和 7（2025）年 2 月策定）」並びに京都府が定める「京丹後都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 <都市計画区域マスタープラン>（平成 27（2015）年 3 月策定）」に即するとともに、府や市の関連計画との整合を図り策定します。



3 都市計画マスタープランの計画対象区域

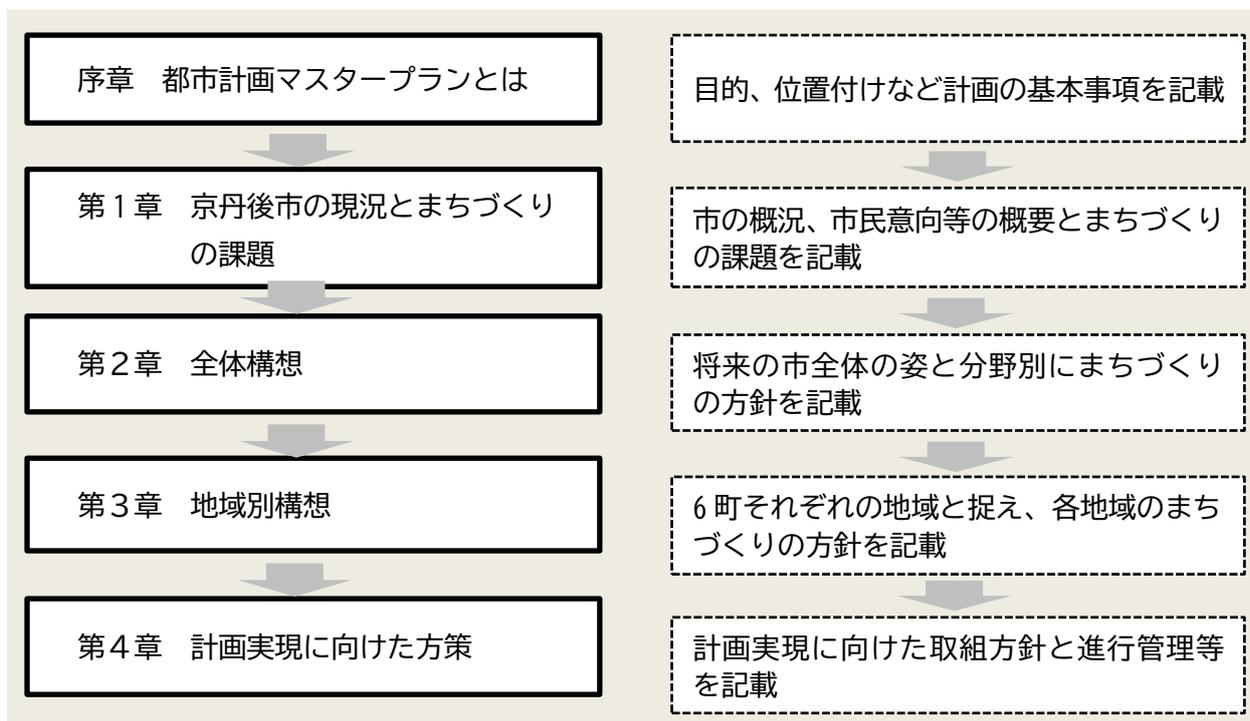
本市は、市域面積 501.44 km²のうち 12.5%の 62.98 km²が都市計画区域に指定されていますが、それ以外の 438.46 km²の区域が都市計画区域外となっています。

基本的に、都市計画法は都市計画区域に適用されますが、一定規模以上の開発は都市計画区域外であっても都市計画法の適用を受けることになります。特に、本市においては山陰近畿自動車道の兵庫県境までの市内全線ルート決定を控え、いよいよ今後のまちづくりをより具体的に展望していける時期を迎えます。

これらのことを勘案して、「京丹後市都市計画マスタープラン」では、都市計画区域外を含む市全域を計画対象区域として取り扱い、適切な整備・開発・保全の方針を示すこととします。

4 都市計画マスタープランの構成

「京丹後市都市計画マスタープラン」は、全市的な視点で都市計画・都市づくりの方針を示した「全体構想」と、市内の6つの町をそれぞれ地域と捉え、各地域の特性を踏まえるとともに、地域の視点で都市計画・まちづくりの方針を示した「地域別構想」、さらに「全体構想」と「地域別構想」に示された基本方針を踏まえ、今後のまちづくりの実現に向けた基本的な考え方を示す「都市づくりの実現に向けて」など5つの章立てで構成しています。



5 都市計画マスタープランの計画期間

都市計画マスタープランは、概ね20年先を見通しながら、計画期間は、令和8（2026）年度から令和17（2035）年度の10年間とします。また、おおむね5年後を目途に必要な応じて見直しを行います。

第1章 京丹後市の現況とまちづくりの課題

1 社会の潮流

(1) 人口減少の進行

日本創成会議・人口減少問題検討分科会が令和6(2024)年に公表した報告では、全体の約4割にあたる744の自治体が、令和32年(2050)年までに若年(20歳~39歳)女性人口の減少率が50%を超える「消滅可能性都市」とされています。これは平成26(2014)年時点より該当数が減少したものの、依然として人口の減少が進行しており、経済規模の縮小や社会保障費の増加、労働力不足などの課題が深刻化しています。

本市では、一時期において合計特殊出生率の向上や転入者数の増加といった一定の施策効果が見られたものの、平成27(2015)年の国勢調査以降、年間800人を超えるペースで人口が減少しており、厳しい状況が続いています。このような中、短期的な人口増加や経済成長を期待するのは困難であり、人口減少を前提とした総合的な対策が求められています。

(2) デジタル技術の発展

本格的な人口減少社会を迎える中、国においては、AI※やIoT※、ビッグデータなどの先端技術の活用により、新たな価値、サービスの創造による経済発展と社会課題の解決に向けた取組が進められています。

また、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、日常生活や社会・経済などあらゆる場面でそのあり方や仕組みを根本から変革する「デジタル・トランスフォーメーション(DX)※」が急速に加速しました。

このような中、本市においても、地理的・時間的制約の克服等による地域課題の解決や産業の発展、行政運営の効率化をはじめ、地域課題解決のためのツールとして、先端技術を積極的に活用していく必要があります。

※AI:「Artificial Intelligence(人工知能)」の略称で、学習・推論・判断といった人間の知能の機能を備えたコンピュータシステムのこと。人間と比肩するようなAIは開発されていないが、様々な分野で活用され成果を上げている。

※IoT:「Internet of Things(モノのインターネット)」の略称で、家電、自動車、ロボットなどあらゆるものがインターネットにつながり、情報をやりとりすること。利便性が向上したり、新たな製品・サービスが生み出されている。

※DX:「Digital Transformation(デジタル・トランスフォーメーション)」の略称で、ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。

※ICT: *Information and Communication Technology(情報通信技術) **の略。

(3) ライフスタイルと価値観の多様化

国際化や情報化が進む中、人々の移動・活動の範囲やインターネットなどを手段とした社会経済活動の領域はますます拡大しており、生涯現役社会の実現に向けた取組やテレワークの浸透など、働き方や生活様式はこれまで以上に多様化しています。

また、社会の成熟化に伴い、人種や国籍、性別、年齢、障がいの有無などにかかわらず、互いの人格と個性を尊重し、認め合うことで、それぞれが自分らしくいきいきと暮らせる多様性を尊重する共生社会の実現が求められています。

(4) 安全安心に対する意識の高まり

想定をはるかに超えた巨大な地震・津波の発生によって、多くの人命・財産が失われた東日本大震災をはじめ、熊本地震や令和6（2024）年元旦には能登半島地震が発生しました。

さらに、地球温暖化の影響による豪雨災害や台風の激甚化・頻発化など、自然災害のリスクが高まっています。それを踏まえ、震災や災害発生時の避難体制の見直しなど地域の実情に応じた減災対策の推進が必要となっています。

また、近年の災害における「想定外」の被害に対して、気象庁は新たな基準として「特別警報」を設けるなど、防災気象情報の更なる強化に取り組んでいます。こうしたことから、行政のみならず地域社会が一丸となって、暮らしの安全・安心を確保していくことが必要となっています。

(5) 持続可能な開発目標（SDGs）の活用

平成27（2015）年に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」には、令和12（2030）年までに達成を目指す、先進国を含む国際社会全体の目標として「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals = SDGs）」が盛り込まれています。

本市は、SDGsの達成に向け優れた取組を提案する都市として、令和3（2021）年5月に内閣総理大臣から「SDGs未来都市」に選定されました。全国の自治体をはじめ、企業や団体等において取組が広がる中、SDGsを原動力とした地方創生の実現に向け、その理念や目標、考え方を取り入れ、あらゆるステークホルダー※との連携をもとに、持続可能なまちづくりを積極的に進めていく必要があります。

※ステークホルダー：企業、行政、NPO等の組織が活動を行うことで影響を受ける利害関係を有する者のこと。

(6) 広域連携、公民連携による効率的な行政運営

人口減少、気候変動といった多くの課題は、地方自治体の財政や行政運営に大きな影響を及ぼしており、持続可能な行財政運営を継続するため、効率的な行政運営に努める必要があります。

まず、限られた財源を有効に活用するために、予算の効率的な配分を行うとともに、デジタル技術を活用した行政サービスの効率化や、業務プロセスの見直しによるコスト削減、公共施設の効果的な管理・運営を進めていくことに加えて、ふるさと納税など、自主財源の積極的な確保による財政基盤の強化を図るとともに、周辺市町や民間企業との連携により地域の魅力を発信し、それが新たな関係人口を作っていくという好循環を作っていく必要があります。

このように、行政サービスの質は維持しながら、コスト削減や業務の合理化を図り、広域連携や公民連携など新たな手法も取り入れるなど、効率的な行政運営が求められています。

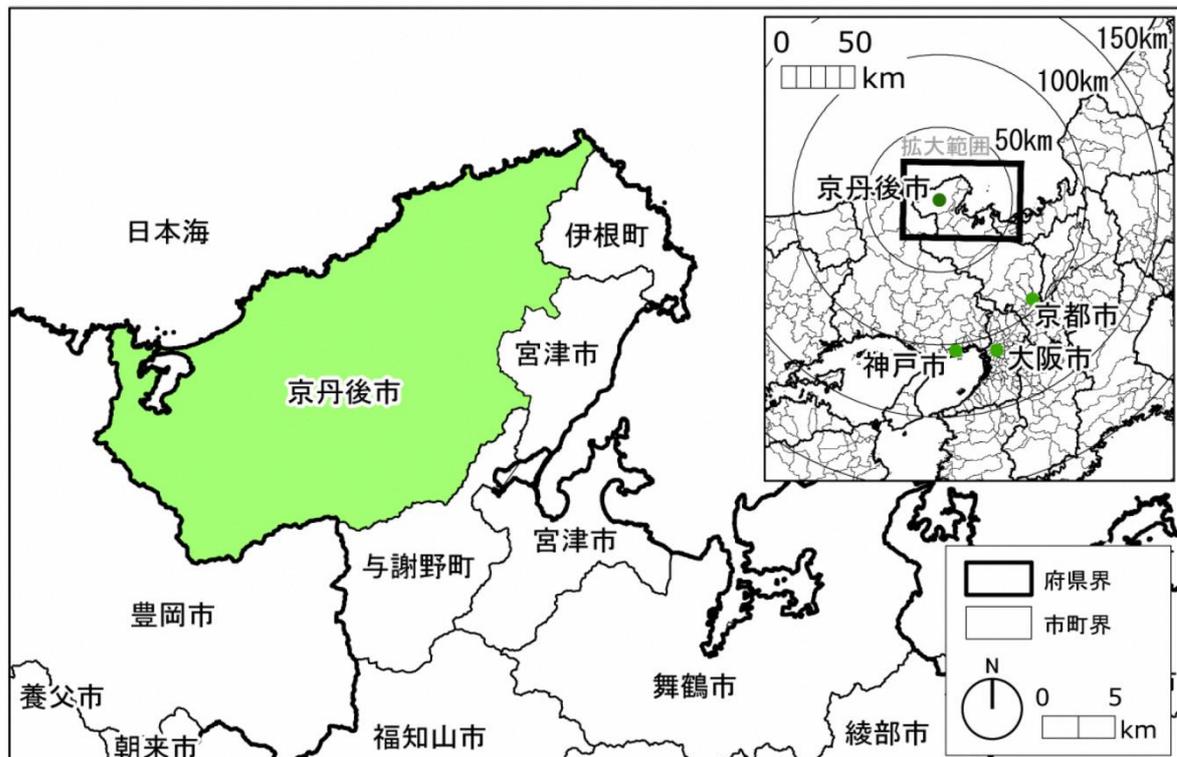
2 市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、京都府の最北端、京都市から直線距離で約90kmの位置にあり、東西に約35km、南北約30km、面積約501.44km²の広がりをもっています。

市の北側は日本海に面するとともに、その他の周囲は標高400～600mの山地で囲まれています。そこから流れ出る竹野川などの流域に盆地が形成されています。

海岸線の大半が、山陰海岸国立公園と丹後天橋立大江山国定公園に指定されているほか、日本海と日本列島誕生時のさまざまな地球の歴史を学ぶことができる貴重な海岸として、「山陰海岸ユネスコ世界ジオパーク」に認定されています。



出典：京丹後市文化財保存活用地域計画（令和5年3月策定）

(2) 沿革

丹後は、古代より大陸・朝鮮半島との交流が活発で、独自の経済文化圏を形成していました。また、中世から近世にかけては、廻船業やちりめんの産地として発展してきました。

古くから一体的に発展してきたこの地域は、平成16（2004）年4月に、旧峰山町、旧大宮町、旧網野町、旧丹後町、旧弥栄町 及び旧久美浜町の6町が合併し、京丹後市となりました。

(3) 人口・世帯数の推移

本市の人口は、昭和25（1950）年の8万3千人をピークに減少しており、世帯数は、平成17（2005）年をピークに減少に転じています。

令和27（2045）年の推計人口は、令和2年（2020年）に比べて約4割減の3.2万人に減少することが予測され、特に生産年齢人口は約1.2万人の減少が見込まれています。

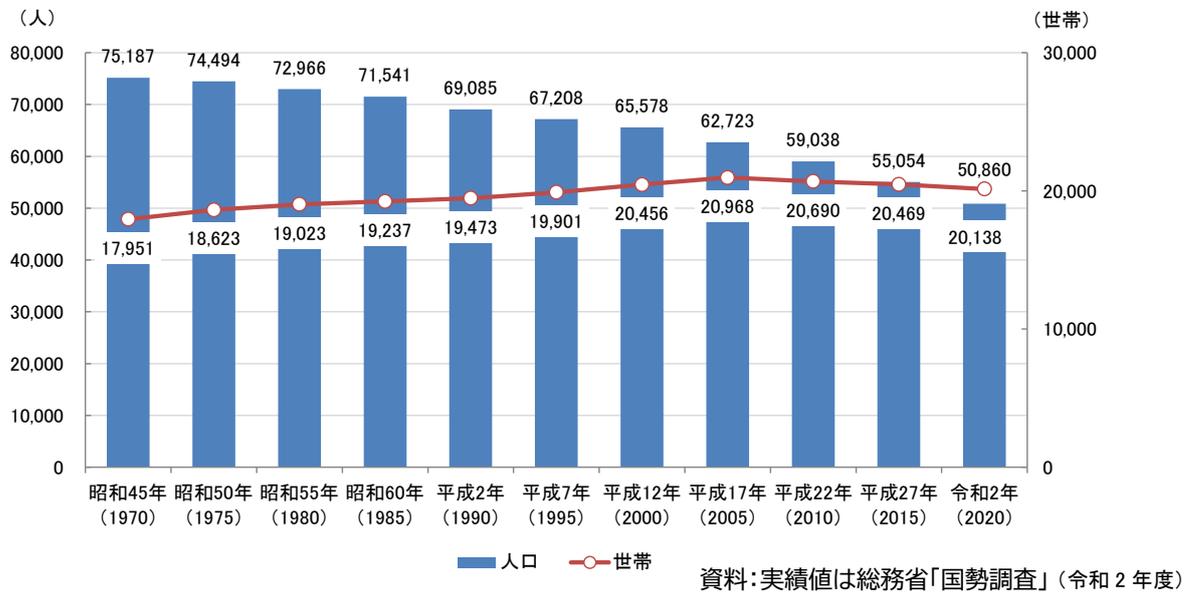
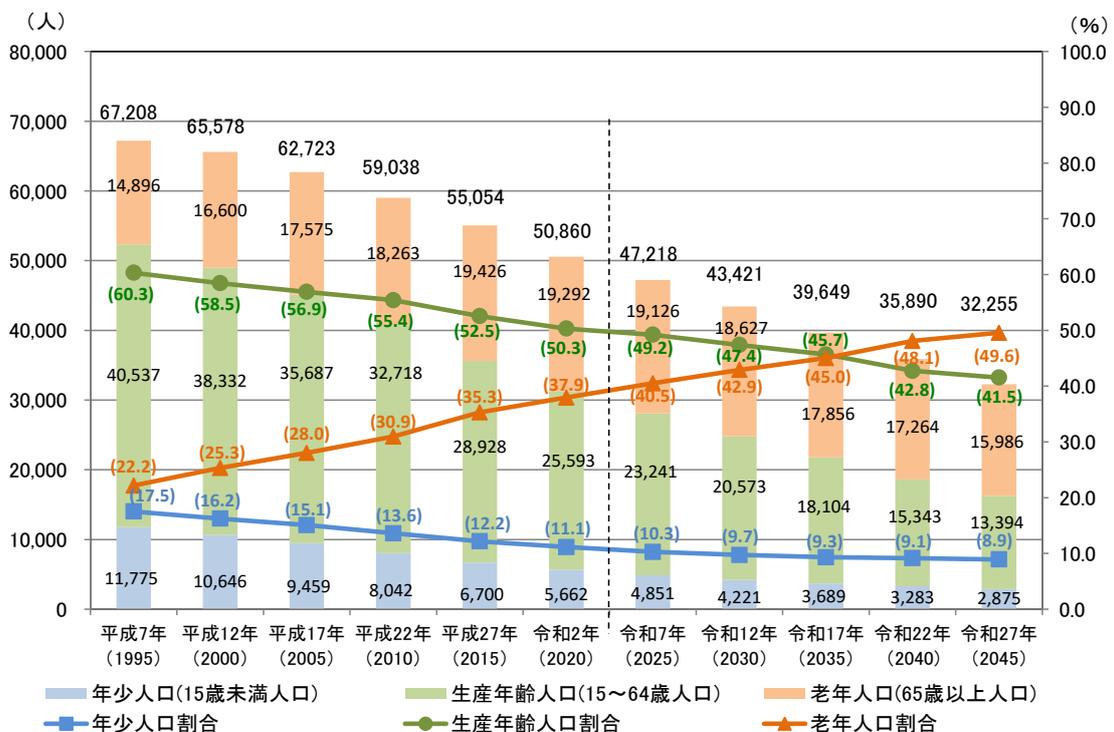


図 人口・世帯数の推移



注：実績値の総数には年齢不詳を含む

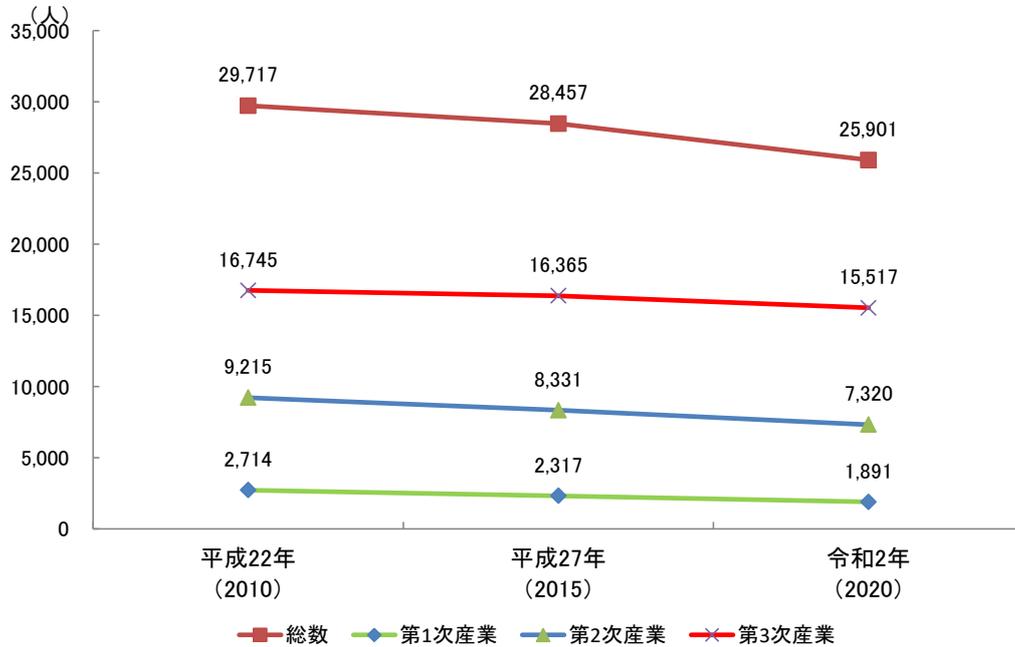
資料：実績値は総務省「国勢調査」、推計値は社会保障・人口問題研究所 R5.3 推計より整理

図 総人口及び年齢3区分人口の推移と見通し

(4) 産業

ア 産業別就業者

総就業者及び全ての産業別就業者数は減少しています。産業別就業者は、第3次産業就業者が最も多くなっています。この10年間の減少率は、全体で△12.8%、第1次産業△30.3%、第2次産業△20.6%、第3次産業△7.3%となっています。



注：総数には分類不能を含む

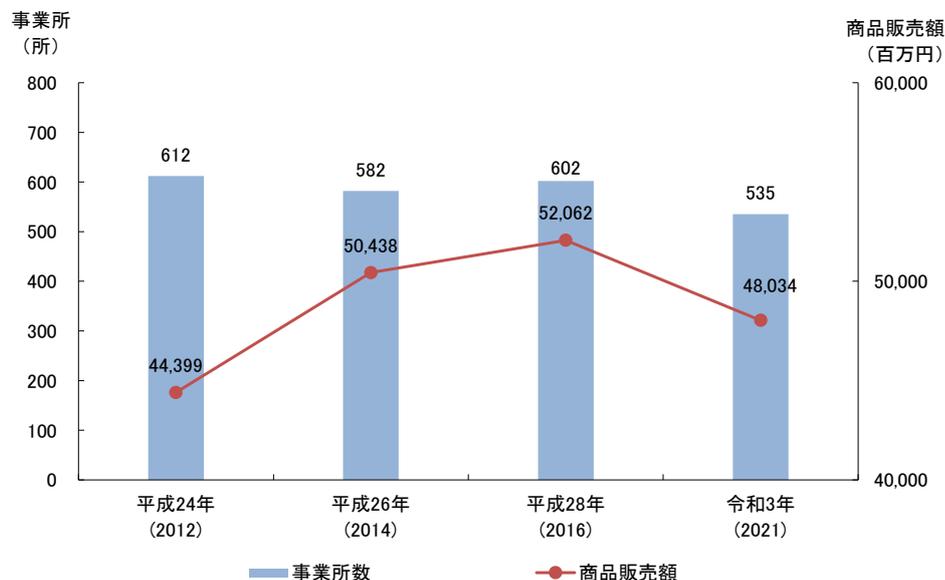
資料：総務省「国勢調査」(令和2年度)

図 就業者数の推移

イ 商業（小売業）

事業所数は平成28（2016）年に増加したものの、その後減少しています。

年間商品販売額は、平成28（2016）年まで増加を示していたものの、その後減少しています。

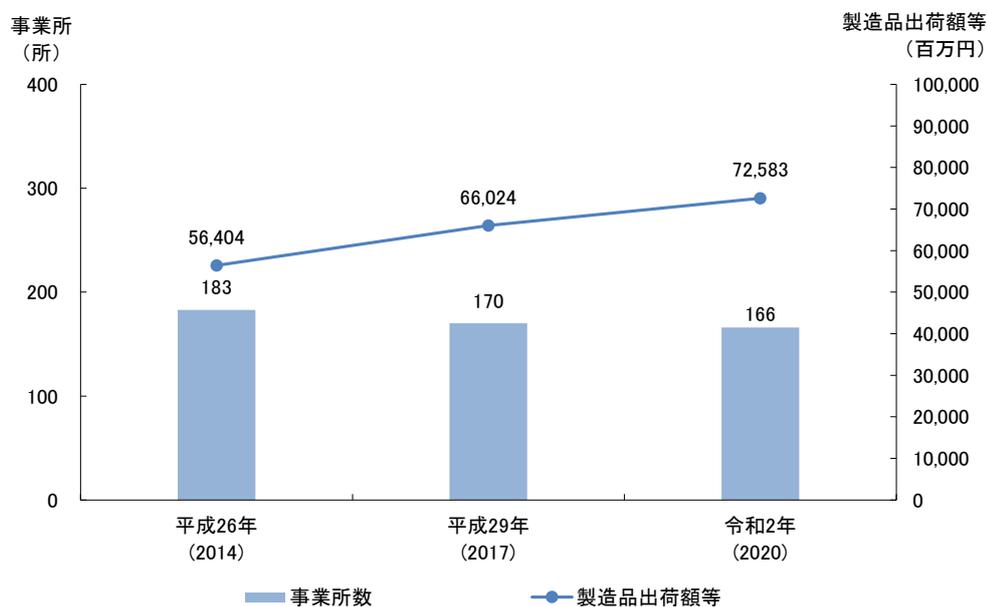


資料：経済産業省「経済センサス調査」等より整理

図 小売商業の推移

ウ 工業

事業所数は、平成26（2014）年から令和2（2020）年にかけて微減傾向にあります。一方、年間製造品出荷額等は増加傾向にあります。

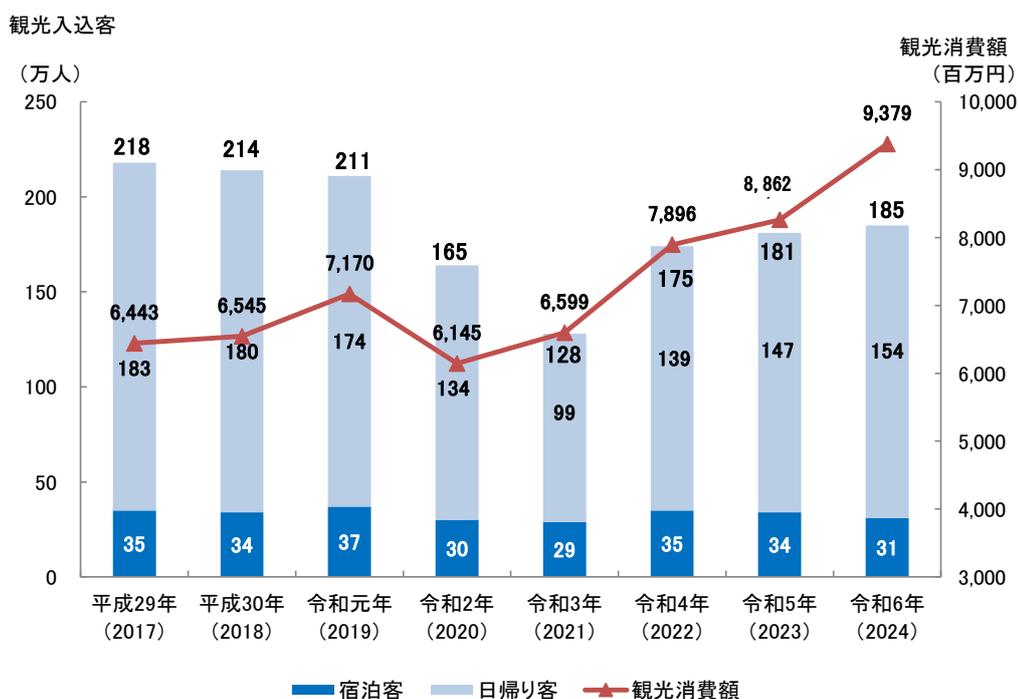


資料：経済産業省「工業統計調査」より整理

図 工業の推移

エ 観光

観光入込客の多くは日帰り客で、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2（2020）年に大きく落ち込んでいたものの回復の兆しがみられます。一方、観光消費額は、令和4年（2022）以降、毎年過去最高を更新しています。



資料：京丹後市統計書より整理

図 観光入込客、観光消費額の推移

(5) 道路・交通

ア 道路

自動車などによる市外から京丹後市へのアクセスは、平成28（2016）年に供用が開始された山陰近畿自動車道の京丹後大宮インターチェンジが玄関口となっています。現在、峰山への延伸工事が進められており、網野、豊岡方面への早期着手・整備が望まれます。

市内の道路網は、国道178号、国道312号、国道482号を基幹として、国道178号上野平地区、袖志地区でバイパス事業が整備されています。また、主要地方道網野岩滝線、間人大宮線、掛津峰山線などの府道等が整備されています。山間部の府道では、一部で幅員が狭い区間もみられます。



資料：京都府市町村共同統合システム（GIS）（京都府管内道路マップ）
国土数値情報（R2 鉄道時系列データ）「R2 高速道路網時系列データ」

図 交通網

※以下、各道路を次のとおり省略する。

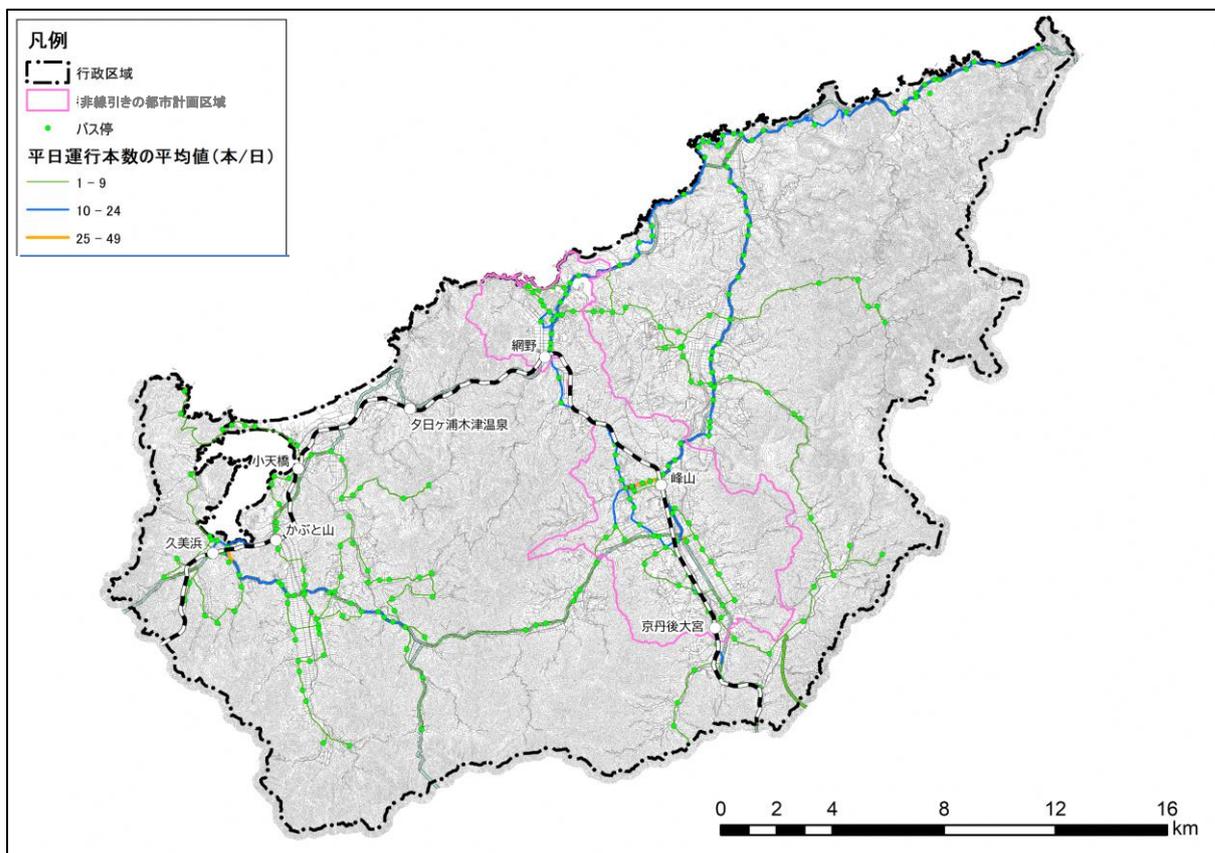
主要地方道(主): 高速道路及び一般国道と一体となって広域交通を分担する幹線道路(府道)。

一般府道(一): 主要地方道以外の府道で、地域住民の生活に密着した道路。

都市計画道路(都): 都市計画法に基づく決定された道路。

イ 公共交通

市内の主要拠点を結ぶ京都丹後鉄道（市内7駅）と丹後海陸交通の路線バスを幹線として広域的な通勤・通学・観光交通を担うとともに、市営バスがバス空白・不便地域を補完する体系となっているのに加え、近年はAI オンデマンド交通「mobi」や、NPO等による公共ライドシェアの運行など、多様な交通手段を連携させた公共交通ネットワークを形成しています。



資料：国土交通省「国土数値情報」

図 鉄道及びバス運行本数（平日1日あたり平均値）

(6) アンケート調査

本市のまちづくりについて、市民の皆様のご意見を伺うために、「みらいのまちづくりアンケート調査（以後、「市民アンケート」という。）」を令和7（2025）年5月、「みらいのまちづくり高校生アンケート調査（以後、「高校生アンケート」という。）」を同年8月に実施しました。（市民アンケート：回答 820 通、高校生アンケート回答：792 通）

アンケート結果において、身近な生活環境に対し、満足度が低く重要度が高い“重点改善項目”は、市民アンケートが「道路・交通」、「市街地」、「防災・防犯」、一方、高校生アンケートは「道路・交通」と「市街地」となっています。

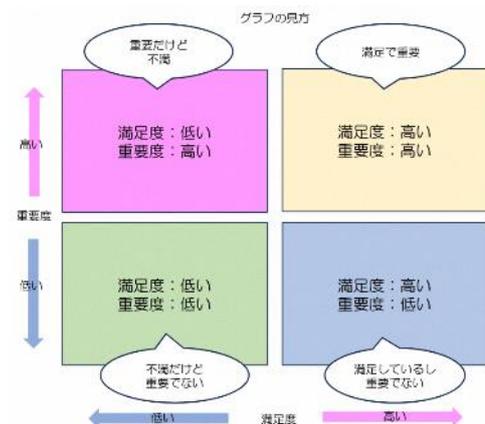
「道路・交通」のうち重要度が高い取組は、市民アンケートが道路、交通安全、「身近な生活道路の整備」、「道路舗装など適切な管理の充実」、「カーブミラーなど交通安全施設の充実」等となっています。高校生アンケートは公共交通で、「運行本数の維持など鉄道サービスの確保」、「路線やバス停などバスサービスの充実」、「鉄道とバス等の連携の充実」等となっています。

「市街地」のうち満足度が低い取組は、市民・高校生アンケートともに、中心商業地、店舗、未利用地の有効利用等で、市民アンケートでは「工場などの産業地の開発・誘導」等の満足度が低く、「災害の危険性の高い市街地の改善」等の重要度が高くなっています。

市民アンケートで重点改善項目にあげられる「防災・防犯」の取組は、地震や水害対策、地域の防災活動などすべての取組となっています。

その他、「公共施設等」では市民・高校生アンケートともに、「買い物、金融などの民間施設と公共施設が近くにまとまって立地する市街地の整備」の満足度が低くなっています。

「住宅」は市民アンケートで満足度が低く、「公園」、「自然・景観」、「環境」は、高校生アンケートで重要度が高くなっています。



注：評価点は、「満足・重要」を各2点、「わりと満足・重要」を各1点、「やや不満・あまり重要でない」を各-1点、「不満・重要でない」を-2点として合計したものの。

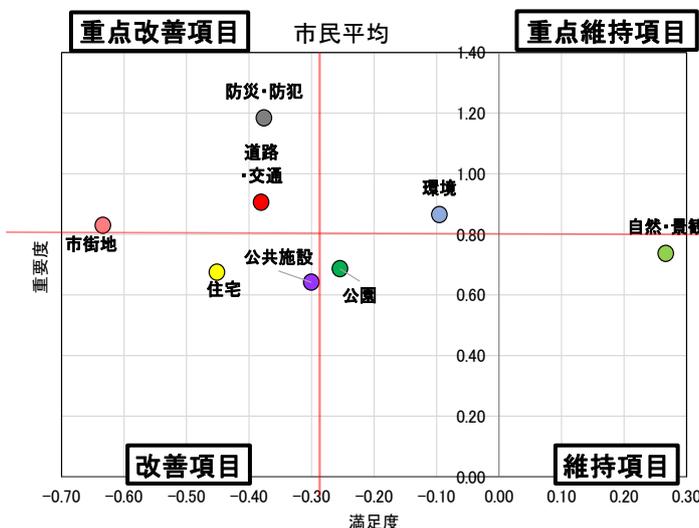


図 市民アンケート

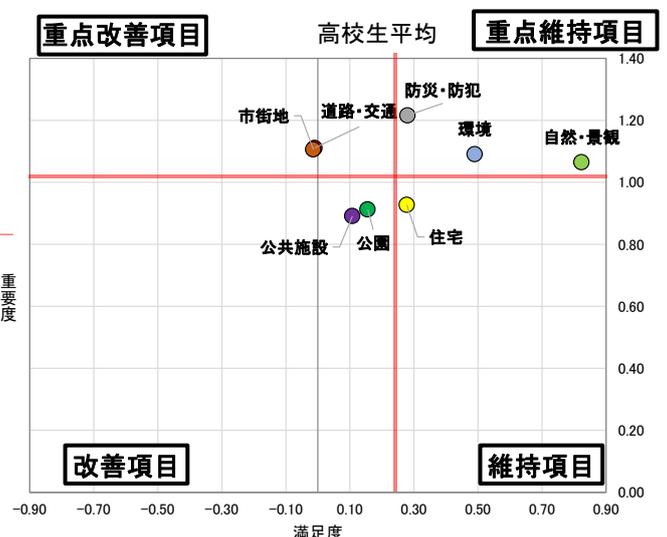


図 高校生アンケート

■身近な生活環境に対する満足度（市民アンケート・高校生アンケート）

アンケート調査において、満足度が低く重要度が高い「重点改善項目」、満足度が低い「改善項目」及び、重要度が高い「重点維持項目」の項目について以下とおり示します。

【重点改善項目】（満足度が低く、重要度が高い項目）

- ・ 運行本数の維持など鉄道サービスの確保（道路・交通）
- ・ 路線やバス停などバスサービスの充実（道路・交通）
- ・ 鉄道とバス等の連携の充実（道路・交通）
- ・ 買い物、金融などの民間施設と公共施設が近くにまとまって立地する市街地の整備（公共施設等）
- ・ その他鉄道駅周辺の商店街などの再生（市街地）

【改善項目】（満足度が低い項目）

- ・ 子供の遊び場など充実した公園の整備（公園）
- ・ スポーツなどができる公園の整備（公園）
- ・ 各町の中心商業地の再生（市街地）
- ・ その他鉄道駅周辺の商店街などの再生（市街地）
- ・ 工場などの産業地の開発・誘導（市街地）
- ・ 未利用地の有効利用（市街地）
- ・ 住宅の建て替え・改修の支援（住宅）

【重点維持項目】（重要度が高い項目）

- ・ 身近な生活道路の整備（道路・交通）
- ・ 道路舗装など適切な管理の充実（道路・交通）
- ・ カーブミラーなど交通安全施設の充実（道路・交通）
- ・ 自然海岸の景観を守る（自然景観）
- ・ ごみの減量化・再資源化の促進（環境）
- ・ その他鉄道駅周辺の商店街などの再生（市街地）
- ・ 災害の危険性の高い市街地の改善（市街地）
- ・ 建築の耐震化や不燃化の促進（防災防犯）
- ・ 地震災害などによる被害軽減や救助体制の充実（防災防犯）
- ・ 水害やがけ崩れ対策の充実（防災防犯）
- ・ 防災マップや避難マニュアルなどの情報共有（防災防犯）
- ・ 地域防災・防災活動への支援（防災防犯）
- ・ 防犯灯の充実（防災防犯）

3 上位・関連計画の整理

都市計画マスタープランに関する上位・関連計画の概要は以下のとおりです。

○第3次京丹後市総合計画

策定年	令和7(2025)年2月策定
基本理念	自治と協働によって進めるまちづくり
7つの目標	<ul style="list-style-type: none"> ①次代を担う子どもたちが「学び」を通じて夢をいただき、いきいきと成長するまち ②健やかで生きがいのある暮らしを実現するまち ③安全で安心して暮らせるまち ④お互いに支え合い、助け合うまち ⑤歴史・文化、地場産業等の地域資源を活かしたまち ⑥美しいふるさとの自然環境を守り次代に継承するまち ⑦誰もが幸福をますます実感できる市民総幸福のまち
人口指標	令和42(2060)年「4万6千人」程度の人口を展望
都市機能構想	<div style="text-align: center;"> <p style="text-align: center;">都市機能イメージ図</p> </div>

○京丹後都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
 (京丹後都市計画区域マスタープラン)

策定年月	平成 27 (2015) 年 3 月 京都府策定
都市づくりの基本理念	①他都市地域との広域的な連携と交流を推進する都市づくり ②地域特性や地域資源を活かした個性のある都市づくり ③環境への負荷の軽減を図る環境にやさしい都市づくり ④だれもが安心・安全で健やかに暮らすことができる良好な住宅・住環境のある都市づくり ⑤都市基盤整備等これまでに培ってきた成果を活かした都市づくり ⑥中心市街地の賑わいと広域交流拠点のある都市づくり ⑦広域交通網の整備を活かした産業基盤のある自立した都市づくり ⑧住民、民間、行政等の協働による魅力ある地域社会を実現する都市づくり ⑨自然及び歴史的環境の保全・活用や美しい景観のある都市づくり
区域の将来像	◆歴史・文化、地場産業等の地域資源を活かした都市 ◆安全で安心して暮らせる都市 ◆美しいふるさとの自然環境を守り次代に継承する都市
主要用途の配置の方針	本都市計画区域では、現在用途地域を指定していないが、今後以下の配置方針に基づき用途地域の指定や地区計画を活用し、駅を中心とした良好な市街地環境の形成を目指す。

○京丹後市地域公共交通計画

策定年月	令和 6 (2024) 年 3 月策定 (令和 7 (2025) 年 2 月一部改定)
基本方針 めざすべき将来像	地域自らデザインする便利で持続可能な公共交通
施策目標	1. だれでも快適に移動できる公共交通ネットワークの構築 2. 乗って楽しい公共交通の実現 3. 移動総量が高まる公共交通の実現
公共交通の現状	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政区域 都市計画区域 国道等 駅 鉄道 丹海バス 市営バス デマンドバス 人口 500mメッシュ (0.25ha) 100人未満 300人未満 500人未満 500人以上

○京丹後市国土強靱化地域計画

策定年月	令和4(2022)年7月策定
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ① 人命の保護が最大限に図られること。 ② 市内の重要な機能が致命的な障害を受けず、維持されること。 ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化に資すること。 ④ 迅速な復旧復興に資すること。
計画を推進する上での基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> (1) 国土強靱化の取組姿勢 (2) 適切な施策の組み合わせ (3) 効率的な施策の推進 (4) 地域の特性に応じた施策の推進
推進方針	<p>施策分野間には相互依存関係があることから、それぞれの分野における施策の推進に当たっては、施策の実効性及び効率性が確保できるよう十分に配慮することとする。</p>

4 まちづくりの主要課題

本市の人口は、昭和 25（1950）年の約 8 万 3 千人をピークに減少し続けています。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和 27（2045）年の推計人口は、令和 2（2020）年に比べて約 4 割減の 3.2 万人に減少することが予測され、特に生産年齢人口は約 1.2 万人の減少が見込まれています。

人口の減少を上回る「労働力」の減少が生じ、人口の減少以上に経済規模を縮小させ、それに伴い産業集積や雇用環境・規模が減少し、更なる人口流出へとつながります。

また、高齢化の進行も相まって、いわゆる限界集落・準限界集落も増大し、市内の地域によっては日常の買い物や医療サービスなど住民生活の維持に欠かせない社会・生活サービスをいかに確保していくかが重要な課題となるなど、人口減少の進行が地域社会に甚大な影響を及ぼすことが懸念されます。

（1）人口減少を見据えた持続可能なまちづくりが必要

市内各所において、さらなる人口減少・少子高齢化や人口の低密度化が進行することにより、これまでに確保されてきた生活サービスの水準が低下するだけでなく、機能が維持できなくなることが懸念されます。今後も市民の生活利便性を維持し、定住人口を確保するためには、都市機能増進施設（商業、医療、福祉、行政などの施設）が有する生活サービスを維持・確保することが必要です。

また、人口減少・少子高齢化の進行に伴う市の歳入額の減少や社会保障費の増大が予測される中、公共施設や都市基盤の老朽化等により、これらの整備、維持・更新にあたっては効率化、最適化する必要性が今後さらに高まります。活用可能な財源の範囲内で地域特性を踏まえた効率的な公共投資を行い、中長期的な視点から最大の効果を上げていくことが必要です。

（2）広く分散する居住地での豊かな暮らしを育むまちづくりが必要

京丹後市は、501.44 km²の広い市域に都市計画区域は 12.5%の 62.98 km²の面積となっています。市全域には 225 の集落が点在し、多くの市民は豊かな自然に囲まれた場所で居住しています。

一方で、市内の各居住地では、一律に人口減少・少子高齢化が進行すると、身近な都市施設を維持することができなくなるほか、空き家・空き地の増加等により、現在の生活利便性や地域コミュニティを維持することが困難となることが考えられます。これにより居住地としての魅力が低下し、さらなる人口減少・少子高齢化を誘発することが考えられます。

さらに、各地域が育んできた居住環境や、歴史・文化のほか、各地域ならではの豊かな自然や農業等の産業を後世に継承することが困難となることが懸念されます。

各町の中心部には比較的人口が集積しているほか、地域住民の生活を支えるサービス機能が立地し地域の拠点を形成しているため、これらの機能を維持していくことが必要です。

併せて、豊かな自然に囲まれた現在の居住地において、地域の拠点とのネットワークを構築し、住民の生活環境や交通利便性を維持・充実していくことが必要です。

(3) 広域交通軸の整備と移動環境が充実したまちづくりが必要

人口減少・少子高齢化が進行する中でも持続可能な都市を形成するためには、定住人口、交流人口の確保・増加に向けて、山陰近畿自動車道などの広域道路網を活用しながら、人・物・情報の交流を拡大していくなど、まちの魅力を増進させる取り組みが必要です。

また、今後増加することが想定される自動車を運転できない高齢者をはじめ、誰もが安全に安心して外出できる交通環境を確保・充実していくことが必要です。

(4) 産業・地域経済の発展に向けたまちづくりが必要

京丹後市の産業構造は、農業、漁業、商業、織物業、機械金属工業などそれぞれがバランスよく発展してきましたが、地域産業の低迷と人口減少により地域活力が低下しています。

今後は、京丹後ブランドの農産物、機械金属産業と丹後ちりめん製品に代表される工業製品、豊かな自然や食、温泉などを利用した誘客など、地域資源を活用した個性ある都市を目指すとともに、山陰近畿自動車道の整備に伴う京阪神地域や中京圏等との時間距離の短縮により、大都市圏との物流や交流の促進を図る必要があります。

(5) 災害に対する安全なまちづくりが必要

近年、全国的に、集中豪雨や台風などによる水害や土砂災害による建物倒壊などが発生しているほか、巨大地震等による津波被害が想定されています。

京都府北部の丹後半島に位置し、周囲を山地と海で囲まれた京丹後市は、市域界と分水界がほぼ一致するなど独立した地域構造を有しています。海、川、山と多様な自然資源を有しており、自然災害による様々な被害の発生が予想され、水害の防止・軽減を図るための流域単位での総合的な治水対策や、急傾斜地・崖地などの崩壊防止対策、日本海における津波被害を最小限に抑えるための対策など、地域の特性に応じた適切な防災・減災対策を図る必要があります。

第2章 全体構想

2-1 都市の将来像

1 基本理念

基本理念は、京丹後市まちづくり基本条例に基づき設定します。

自治と協働によって進めるまちづくり

2 将来都市像

(1) 将来都市像

めざすべき将来都市像は、第3次京丹後市総合計画の都市機能構想、大動脈と直結する「大交流のまちづくり」を市民との協働によって実現するため、以下のように設定します。

～大動脈とつながる大交流のまち 京丹後～

多極ネットワークによる「多彩で強靱な一体型のまちづくり」

(2) まちづくりの5つの目標

ア 拠点の形成と連携による暮らしやすく魅力のあるまちづくりを進めます。

各地域における市民の生活利便性を将来にわたり維持するとともに、個性豊かな地域を創生するため、都市全体の広範な活動を支える多様な機能を持つ「都市拠点」と、日常生活機能に加え6つの町それぞれの地域特色に応じた機能を高める6つの「地域拠点」の形成を進めます。

一極集中的な都市構造を目指すものではなく、6町ごとに存在する核となる地域拠点（市民局周辺）に居住や生活サービス機能の誘導を図ります。各地域拠点と都市拠点は鉄道や路線バス等で、拠点外から地域拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、ネットワーク化した都市構造の形成を図ります。

また、公共施設や都市基盤の老朽化等に伴う整備、維持・更新にあたっては、機能集約によるインフラの維持管理や行政サービス提供の効率化を図ります。加えて、若者に選ばれるまちづくりのため、効果的・効率的な公共投資を行うとともに、中長期的な視点から最大の効果が図れるよう進めます。

イ それぞれの居住地で豊かに住み続けられるまちづくりを進めます。

各地域拠点には、医療、福祉、教育、買い物などの生活サービスが身近に受けられる環境をできる限り整え、高齢者や子育て世代も利用しやすい各地域の特性にそった公共交通網を充実し、生活サービス機能を持つ「地域拠点」へ、また多様な機能を持つ「都市拠点」へのアクセスを向上します。

また、農業、漁業、観光など、その地域ならではの産業を支援し、雇用を生み出す仕組みづくりを進めるとともに、移住・定住だけでなく「関係人口」を創出し、地域と関わる人を増やし、地域に新たな視点や活力を呼び込みます。

これらの取組は、地域住民で構成された地域コミュニティ（新コミュ組織）と連携して、地域特性を活かしたコミュニティ活動等を活発化することにより、多様な人々がそれぞれの場所で豊かに住み続けられる地域づくりを進めます。

ウ 道路・交通ネットワークの充実による賑わいや活力のあるまちづくりを進めます。

山陰近畿自動車道の整備による市外と市内各地域を結ぶ「広域連携軸」を道路・交通の軸として位置付けることで、広域的な交流の促進と産業の活性化を図ります。拠点間、市内各地域や隣接市町を結ぶ「地域連携軸」を道路・交通の軸として位置付けることで、市内全域のアクセス性を向上させる道路・交通ネットワークの整備・充実を進めます。

また、観光・物流機能等の向上とともに、MaaS※による鉄道、バス移動の利便性の高いまちづくりを目指し、高齢者をはじめとする住民が公共交通により生活サービスにアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスが、住まいなどの身近に存在する多極ネットワーク型のまちづくりを進めます。

※MaaS（Mobility as a Service）：ICT技術などを活用して、公共交通や地域のさまざまな生活サービスなどをシームレスに結びつける新たな移動の概念のこと

エ 強みを活かし産業・地域経済の発展に向けたまちづくりを進めます。

山陰近畿自動車道の整備による良好な立地条件を活かし、インターチェンジ周辺等に優良な工業地の整備検討をしていくとともに、都市拠点、地域拠点では、商業機能の集積を促し地域活力の維持・向上を進めます。

DXなど先端技術の導入やオープンファクトリーなどによる地域産業の成長や魅力発信を進めるとともに、企業間連携などによる産業創出等につなげます。

また、本市ならではの自然、歴史、文化、食、長寿などの「地域資源」を活かし、独自の魅力的な体験型コンテンツとして展開するなど、農林水産業や観光業の振興を図り、「何度でも訪れたい」「ずっと住み続けたい」魅力的なまちづくりを進めます。

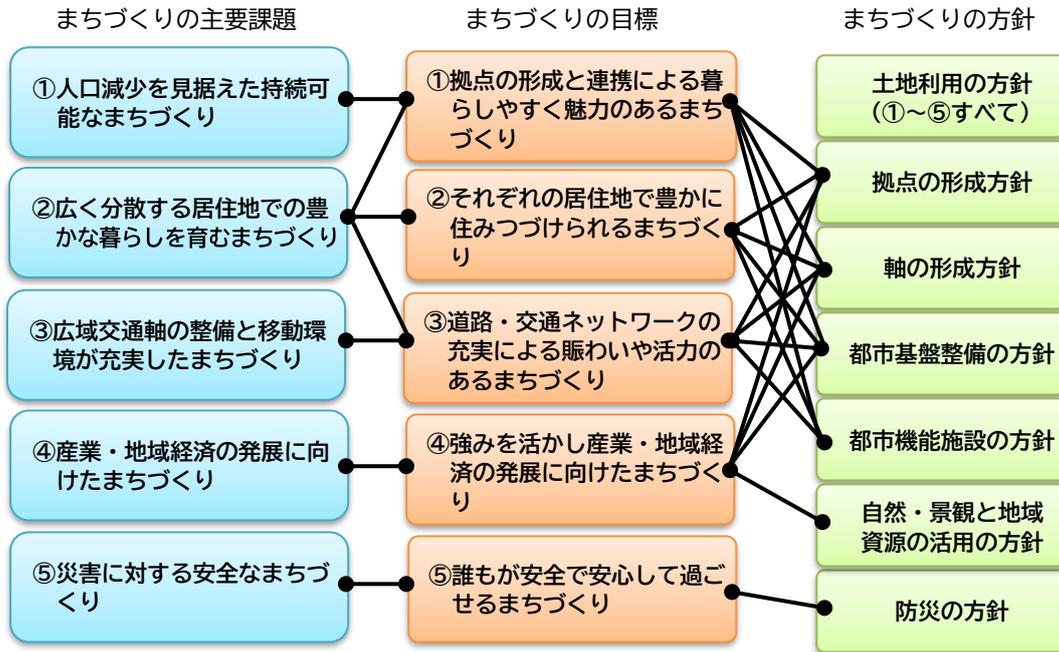
オ 誰もが安全で安心して過ごせるまちづくりを進めます。

国、府と連携し、水害や土砂災害を抑制・軽減する都市基盤整備を推進します。災害リスクの高い地域における土地利用のコントロールや、安全な地域への居住や諸機能の誘導など市民の安全確保を図り、被害を最小化する強靱なまちづくりを進めます。

また、本市は半島地域であり、災害発生時における孤立集落等の把握や支援物資の備蓄・輸送、また避難所での良好な生活環境の確保を図り、誰もが安全・安心して過ごせるまちづくりを進めます。

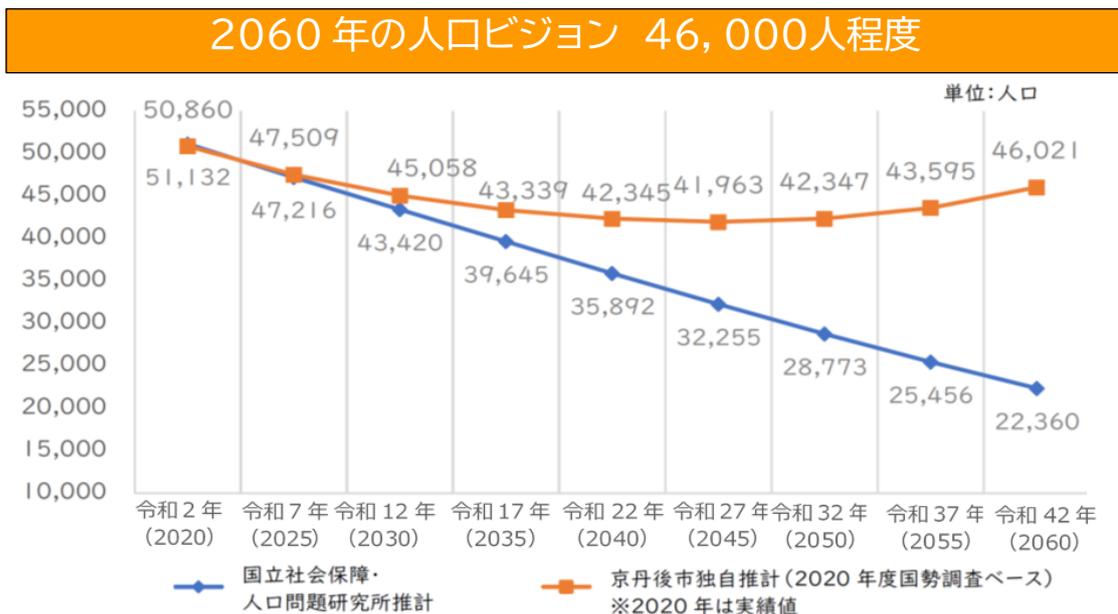
(3) まちづくりの方針体系図

まちづくりの主要課題、まちづくりの目標に対するまちづくりの方針について、以下の体系図に示します。



3 将来人口

全国的に人口減少や少子高齢の加速化が進んでおり、国立社会保障・人口問題研究所（社人研推計）の令和5（2023）年推計によると、令和42（2060）年における本市の人口は22,360人と予測されています。都市計画マスタープランの計画期間である令和17(2035)年では、39,645人の見通しとなっているため、将来人口を40,000人程度と設定し、総合計画及び関連計画における各施策や事業を総合的に取り組むことで、令和17(2035)年に4万3千人程度を目指します。



資料：「京丹後市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（令和4年7月改定）」

4 将来の都市構造

(1) 拠点の形成

京丹後市都市拠点構想に基づき、国道312号と482号の交差点付近から商業機能の立地が進む国道312号沿線周辺部において、利便性の高い都市機能を集積する都市拠点の形成と交通結節機能の向上を図ります。

また、各町の市民局周辺の市街地を、日常生活機能に加え6つの町それぞれの地域特色に応じた機能を高める地域拠点を位置づけます。

(2) 軸の形成

軸については、山陰近畿自動車道の整備による市外と市内各地域を結ぶ「広域連携軸」と、拠点間、市内各地域や隣接市町を結ぶ「地域連携軸」を位置付け、市内全域のアクセス性を向上させるネットワークを形成し、人・モノ・ことの流動や防災性を向上させる山陰近畿自動車道を軸としたまちづくりを目指します。各地域の生活機能の維持・保全を図るため、市全域の国道・主要地方道・一般府道・市道等を利用して、域拠点と各地域間の連続性の向上を図ります。

また、持続可能で円滑な移動を実現する公共交通ネットワークの構築と、利用促進による多極ネットワーク型のまちづくりを目指します。

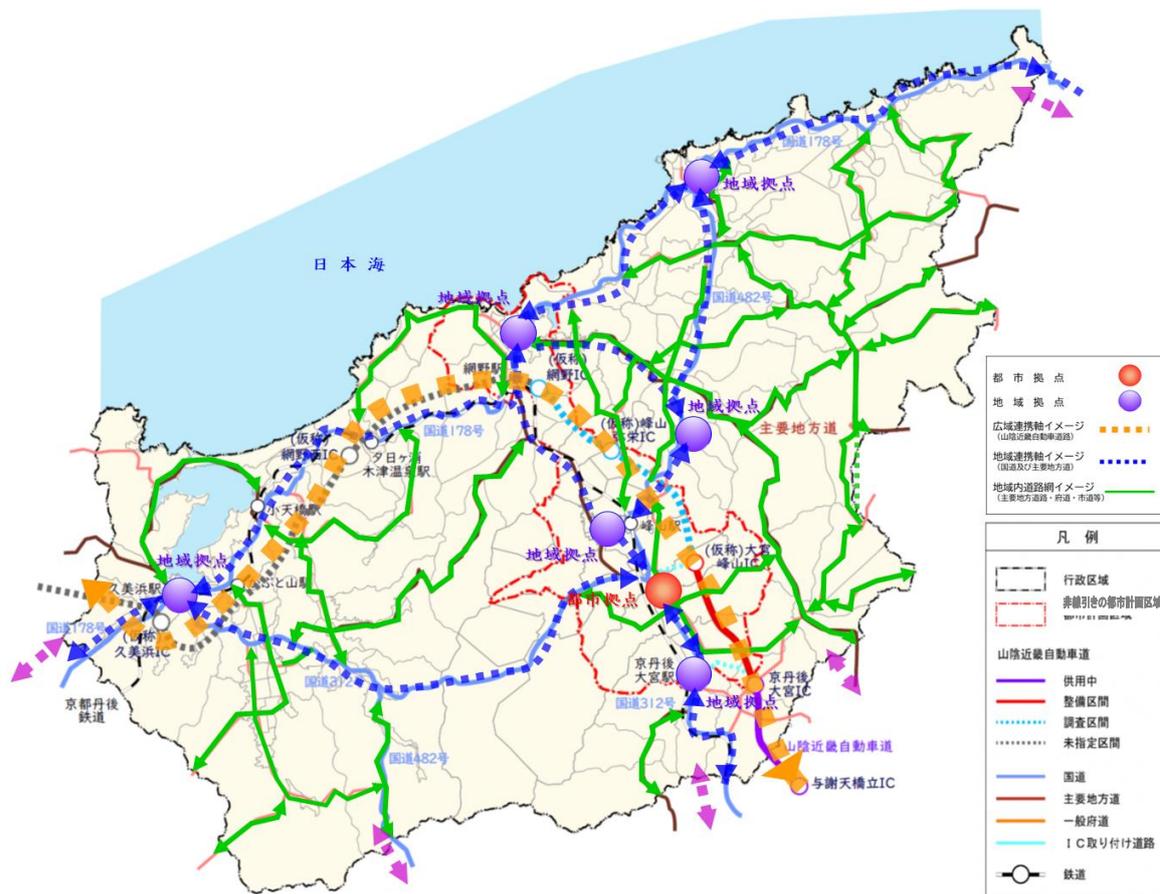


図 将来都市構造(イメージ図)

2-2 まちづくりの方針

1 土地利用の方針

■ 基本的な考え方

地域の持つ魅力ある資源や、自然的・歴史的・社会的な特性を活かし、都市拠点と地域拠点を形成し、拠点を「軸」としたネットワークとともに、高速道路によるアクセス性を活用し、観光・交流の推進や市内回遊性を高める土地利用を図ります。

都市的土地利用(住宅地、商業地などの市民の生活・経済活動の基盤)と自然的土地利用(農地、森林、海岸などの自然環境・農業基盤)との調和を図り、地域の持続可能で質の高い都市構造を目指します。

【都市的土地利用】

既存の都市基盤が整った都市拠点・地域拠点において、居住、商業、業務などの都市活動の場を提供し、機能の集積と高度な土地利用を促進することで、各地区の歴史や特性を活かした活力と利便性の高い、魅力と個性のある都市空間の創出を目指します。

【自然的土地利用】

農業地、森林地、水辺地などの自然資源が持つ生態系維持、食料供給、防災機能といった多面的な機能の維持・向上と、レクリエーション機能の提供を図り、土地本来のポテンシャルを踏まえた豊かな自然環境の保全・創出を目指します。

(1) 都市的土地利用の方針

ア 商業地(商業集積の誘導)

- ・都市拠点、地域拠点の商業地では、商業機能の集積を促し、地域活力の向上を促進します。
- ・用途地域の指定により商業機能の向上を促進します(都市計画区域内)。

イ 業務地(行政サービスの効率化、利便性の向上)

- ・官公庁施設の立地する業務地は、行政サービスの効率化・利便性の向上し業務地としての機能を高めます。

ウ 工業地(産業振興を通じた地域雇用の維持・拡大)

- ・既存工業団地の企業立地を継続し、活力のある生産活動の維持・向上を図ります。
- ・用途地域の指定により産業機能の向上を促進します(都市計画区域内)。

エ 住宅地(住環境の維持)

- ・良好な住環境の形成を図ります。
- ・用途地域の指定の適否の検討、特定用途制限地域などを検討します(都市計画区域内)。
- ・既存市街地の基幹産業の工場と住宅が混在する地域は、工業機能と居住地の共生として特定用途制限地域などを検討します(都市計画区域内)。

(2) 自然的土地利用の方針

ア 農業地

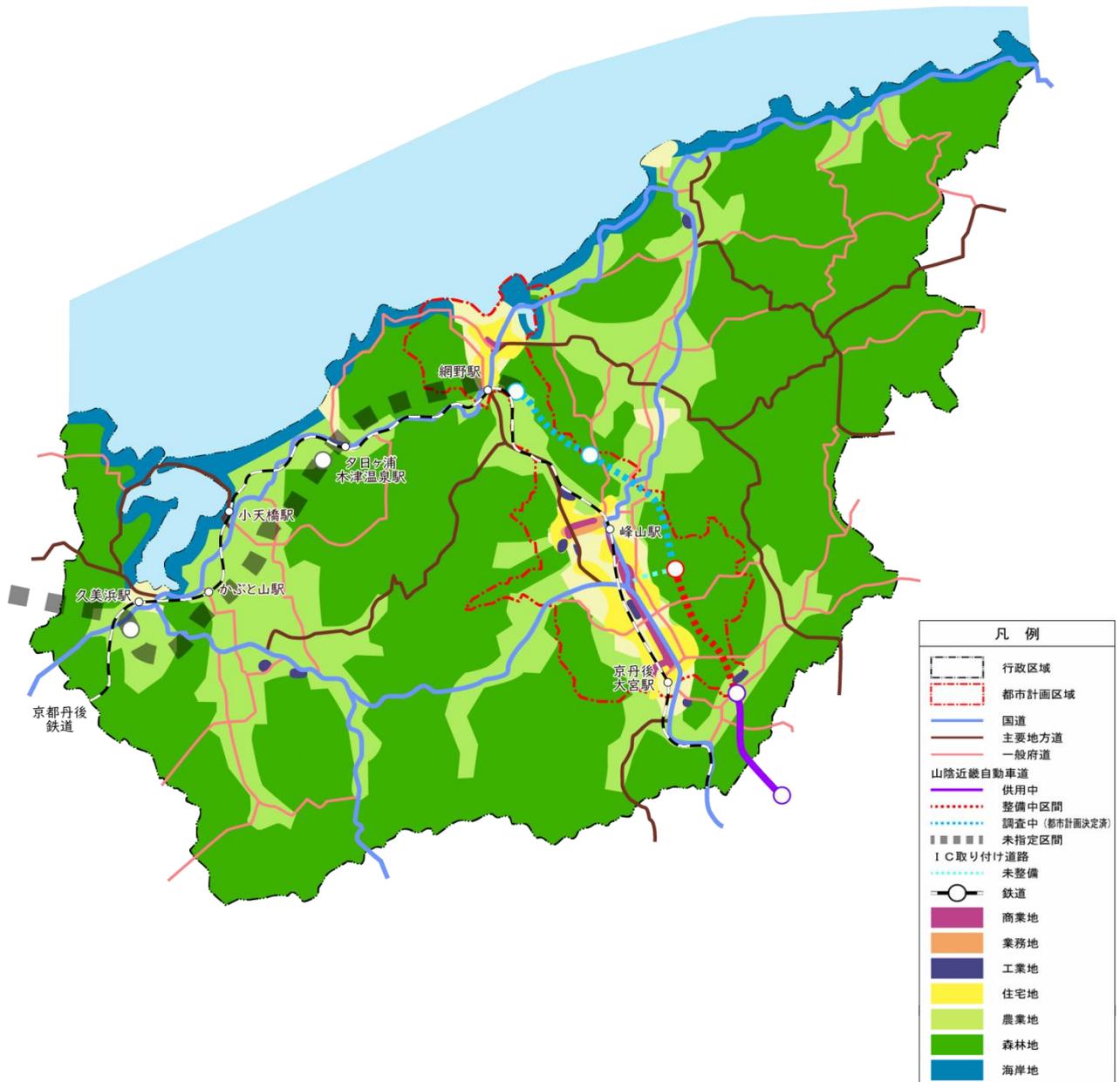
- ・ 良質多彩な農産物を活用した農業の振興と集落環境の維持・向上を図ります。
- ・ 滞在・体験型農業などによる交流の場、憩い、ふれあえる空間の形成を促進します。
- ・ 集落地背後の里山の保全に努めます。

イ 森林地

- ・ 北近畿最大級のブナ林をはじめとする豊かな自然環境や山並みなど景観保全に努めます。
- ・ さまざまな自然学習・体験の場として活用を図ります。

ウ 海岸地

- ・ 久美浜湾や海岸沿いの景勝地、山陰海岸ユネスコ世界ジオパークの活用を図り、国内外の人々の交流を促進します。



※山陰近畿自動車道(仮称) 網野インターチェンジから久美浜町までの区間は調査中であり計画決定されたものではありません。

図 土地利用イメージ図

2 拠点の形成方針

■ 基本的な考え方

人口減少下においても市民生活の利便性確保と市域全体の持続的な発展を両立するため、広域連携・交流の拠点の整備と、市民生活を支える地域振興機能の維持・向上を図ります。

【都市拠点】

国道 312 号と国道 482 号沿いの市街地を位置付け、都市機能を増進する土地利用の誘導を図り、商業機能に加え、子育て、文化、芸術、娯楽、交流、行政サービスなど多様な高次都市機能の複合的な集積と交通結節機能を推進することで、市民が質の高い多様なサービスを受けられる生活環境の形成を目指します。

【地域拠点】

市内各町の市民局周辺市街地を位置づけ、住民生活に不可欠な医療、子育て、福祉、商業、金融、公共サービスなどの生活維持機能の優先的な確保・維持と都市機能の分担の推進を図ります。さらに、地域固有の資源を活用した観光・産業などの地域振興機能を充実させることで、地域住民が日々の暮らしに安心と利便性を感じられる生活基盤の形成を目指します。

(1) 市街地の方針

ア 都市拠点の形成

- ・既存の商業集積や自動車交通の利便性を活かし、新たな玄関口として魅力ある中核的な拠点形成を目指します。
- ・市全域を対象とした商業機能の継続、立地を促進します。
- ・中央図書館を「学びの拠点」として子育て支援機能（遊び、相談、情報、食育の場）を加え、市民活動支援・交流機能を整備し、市民のにぎわいや交流が生まれる場所を検討します。
- ・都市拠点公共施設の整備に合わせ、鉄道新駅設置の検討を進めるとともに、都市拠点から市全域へ、多様なモビリティ・公共交通ネットワークの推進による交通結節機能の形成を進めます。

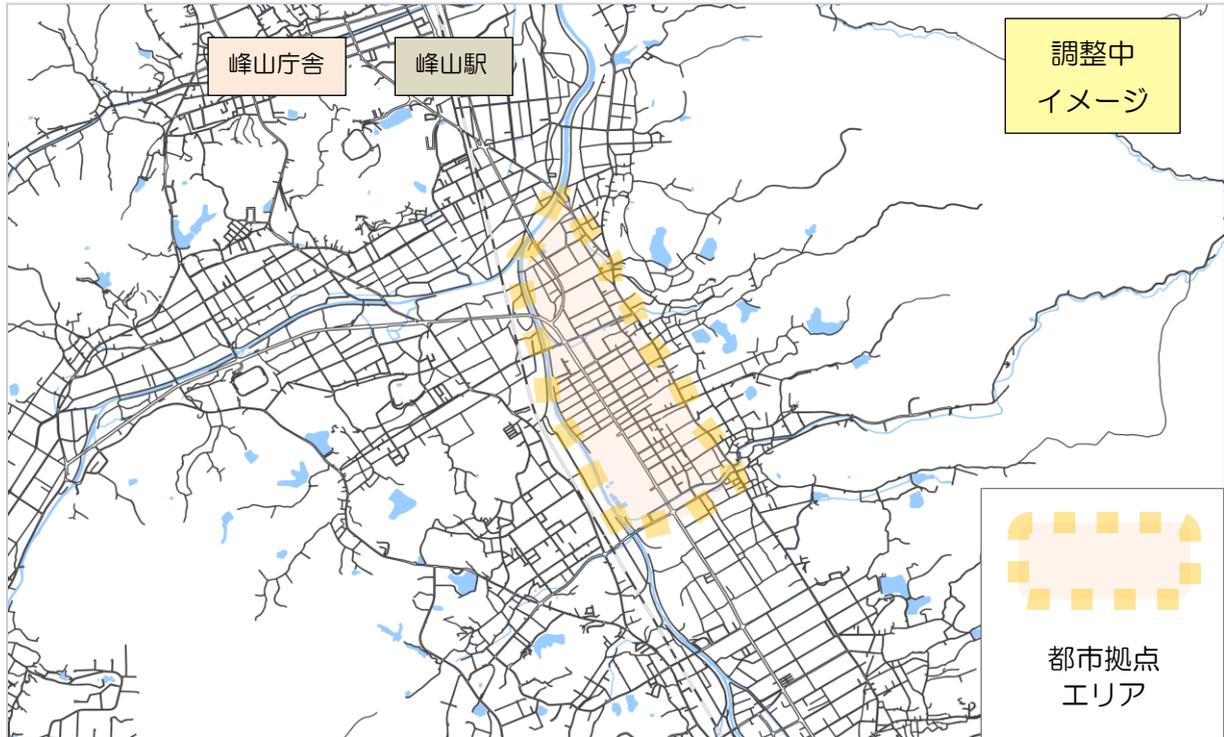
イ 地域拠点の充実（多極ネットワークの核）

- ・各町の市民局周辺の市街地を地域拠点に位置付け、日常生活に必要な生活機能や居住機能の集積、都市機能の分担のほか、地域資源を活かした各町の生活の拠点を形成します。
- ・地域拠点における生活サービス機能を維持・充実するため、医療、子育て、福祉、商業、金融、公共サービス施設等の立地誘導を促進します。
- ・拠点周辺では、未来と伝統・歴史が調和した街なみを創出するため、既存の街なみの風情を活かし、空家や公共跡地等の資源活用に努めます。また、誰もが気軽に集い交流できるコミュニティ空間の確保に努めます。
- ・拠点機能へのアクセス性を確保するため、拠点間及び周辺の地域での公共交通ネットワークの形成を進めます。

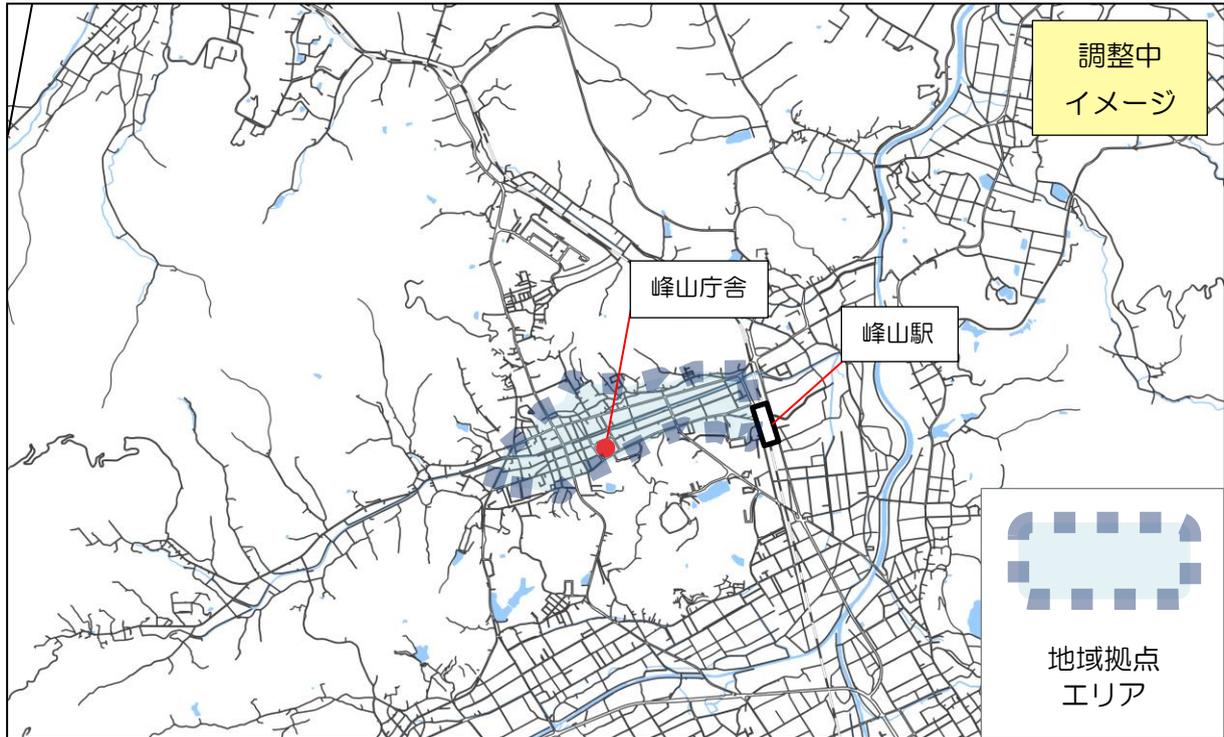
(2) 拠点エリア・中心点

- ・都市拠点及び地域拠点は、都市再生特別措置法の立地適正化計画に位置づけます。
- ・都市計画区域内にあたる都市拠点、峰山地域拠点、大宮地域拠点、網野地域拠点は、立地適正化計画に区域等として定めます。
- ・都市計画区域外にあたる丹後地域拠点、弥栄地域拠点、久美浜地域拠点は、立地適正化計画に地域生活拠点として中心点をおきます。

【都市拠点】



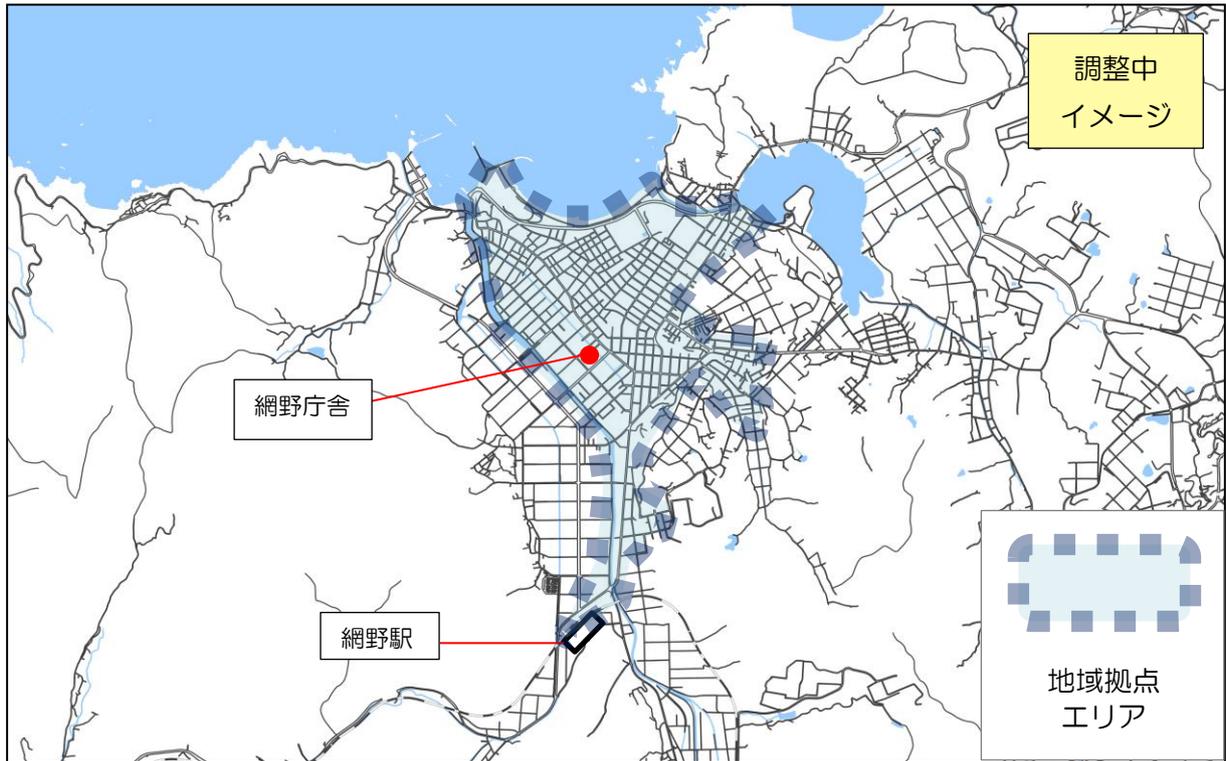
【峰山地域拠点】



【大宮地域拠点】



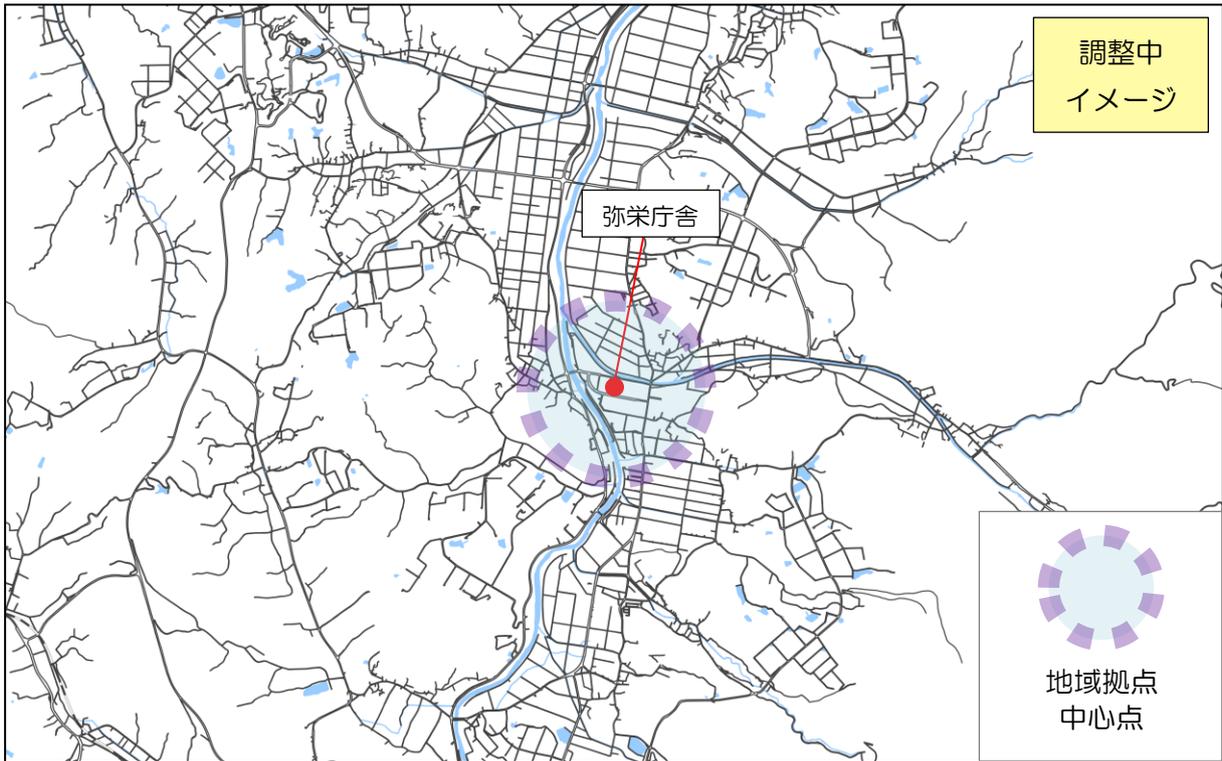
【網野地域拠点】



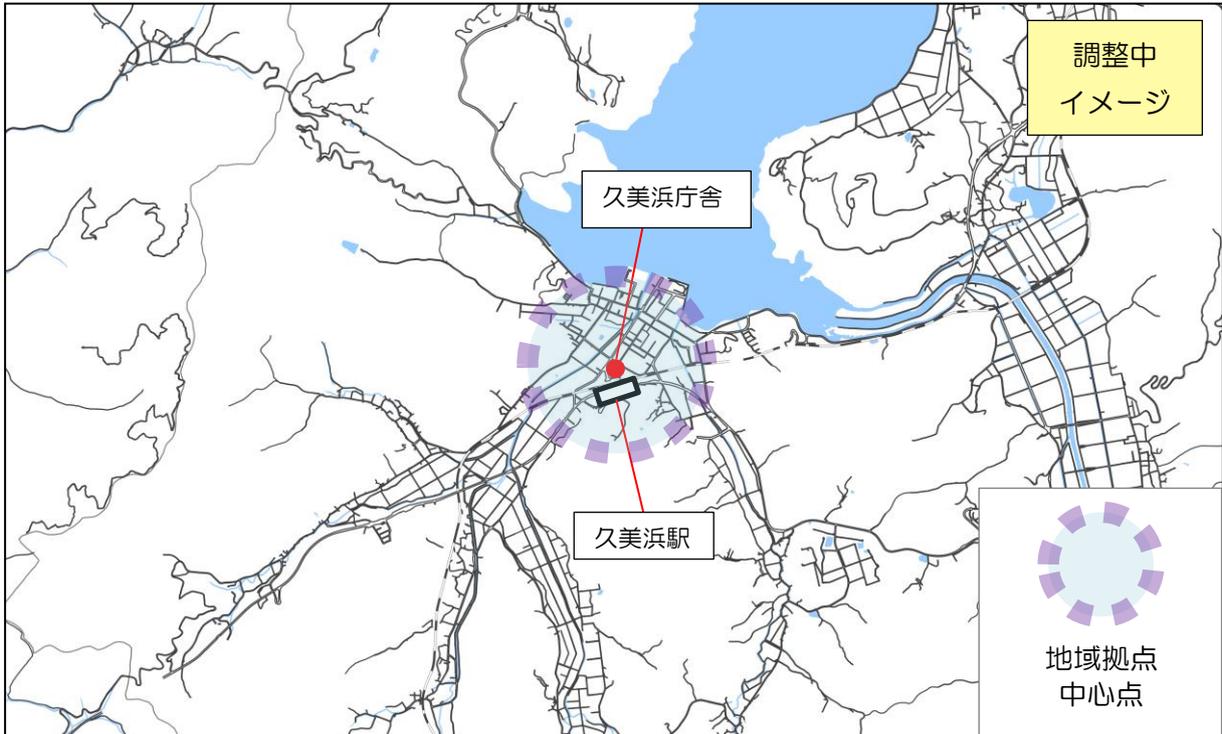
【丹後地域拠点】



【弥栄地域拠点】



【久美浜地域拠点】



3 軸の形成方針

■ 基本的な考え方

道路と公共交通のネットワーク整備により、人・モノ・ことの流動、アクセス性、防災性を向上させ、総合計画で掲げる「大交流のまちづくり」と「多極ネットワークによる一体型のまちづくり」の具体化を図ります。

【広域連携軸(市外との接続)】

山陰近畿自動車道の早期全線開通を強力に促進し、市外都市部との時間距離を短縮する「大交流のまちづくり」の強固な基盤確立を目指すとともに、インターチェンジ(IC)周辺において、アクセス道路の整備と交流支援機能の向上を一体的に図ることで、IC機能が都市拠点及び地域拠点へスムーズに直結するネットワークを実現します。

【地域連携軸(市内連携)】

国道及び主要地方道の整備促進により、拠点間と市域外への連絡性、交通の利便性、地域経済活性、災害時のリダンダンシーを向上させるとともに、幹線道路の渋滞緩和と生活道路環境の保全に配慮した都市計画道路の見直しを進め、さらに地域資源や観光拠点へのアクセス道路整備を通じて個性あるまちづくりを支援します。

【公共交通の確保と充実】

鉄道などの公共交通を地域連携軸に位置付け、DXを活用したデジタルネットワークとの連携を図りながら、道路ネットワークと合わせ効率的かつ持続可能な公共交通システムを構築することで、「空白地のない公共交通の整備」と多極ネットワークの強化を目指します。

(1) 道路の方針

ア 自動車道等の整備促進

山陰近畿自動車道及びインターへのアクセス道路の整備を促進し、救急医療、災害時の支援、迂回路機能など、「命の道」としての役割を確実に確保します。

- ・大宮峰山道路の早期整備、続く(仮称)網野ICまでの区間の整備、(仮称)網野ICから兵庫県境(豊岡市)までの区間における早期の事業化について関係機関と調整します。
- ・2車線区間となる市内区間において、速度の遅い車が原因となった高速道路の速度低下が発生しないよう、ゆずり車線の整備について関係機関と調整します。

イ 国道・府道の整備促進

都市拠点、地域拠点、観光拠点へのアクセスなど、地域連携軸を成す主要な道路交通機能をもち、災害時の避難・緊急輸送道路の機能を担う国道178号、国道312号及び国道482号並びに主要府道(主要地方道)をはじめとする国府道のアクセス性や通学路等の安全の確保、整備を促進します。

- ・(主)浜丹波線(国道178号)の上野平バイパス、袖志工区の早期整備について、関係機関と調整します。
- ・国道312号の五箇バイパス、久美浜中学校通学路の歩道の早期整備について、関係機関と調整します。
- ・一般道掛津峰山線の丹波バイパスの早期整備について、関係機関と調整します。
- ・府道間人大宮線の丹後弥栄道路の早期整備について、関係機関と調整します。

- ・府道久美浜湊宮浦明線の西廻り線拡幅の早期整備について、関係機関と調整します。
- ・府道網野岩滝線の外村バイパス、弥栄大橋歩道橋の早期整備について、関係機関と調整します。
- ・府道網野峰山線の網野町郷・下岡間の拡幅改良及び赤坂峠消雪機能拡充の早期整備について、関係機関と調整します。

ウ 市道の整備推進

- ・地域連携軸や緊急輸送道路等の多重性(リダンダンシー)の確保や拠点へのネットワークを補完する観点から、市幹線道路等の優先整備を推進します。
- ・生活道路としての安全性と利便性を高めるため、市道の修繕・改良に努めます。
- ・市道の橋梁は、国の基準に基づき点検を行うとともに、計画的な修繕を実施します。
- ・通学路等は関係機関との連携のもと、定期的な点検を実施し、安全対策の必要な箇所の整備を推進します。

エ 都市計画道路の整備・見直し

- ・山陰近畿自動車道のインターチェンジにアクセスする(都)峰山インター線や(都)網野インター線など、重要なアクセス道路の整備を促進します。
- ・峰山市街地、網野市街地の都市計画道路について、長期間未整備となっている道路の現況と要因や必要性を精査し、都市計画の見直しを行います。

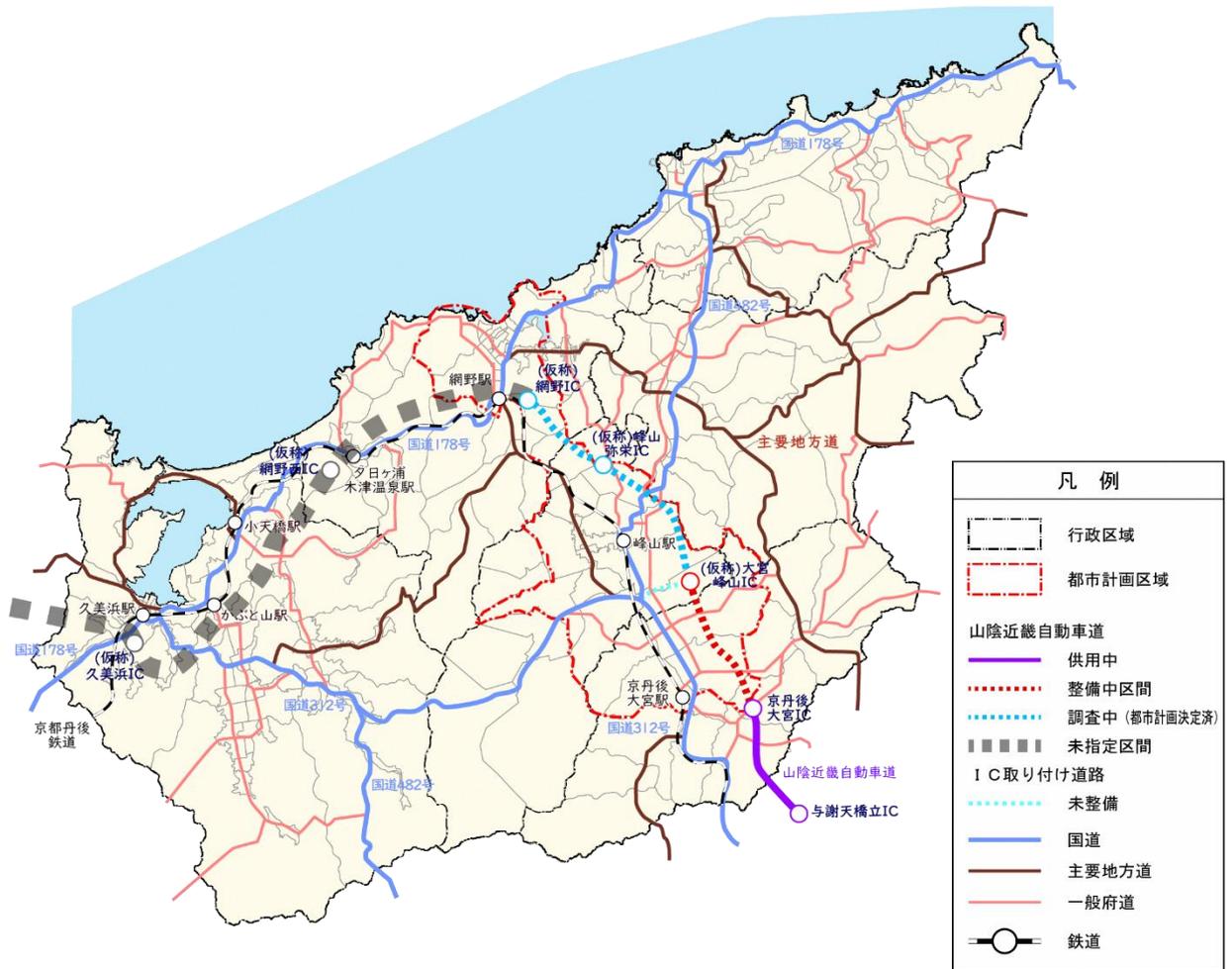
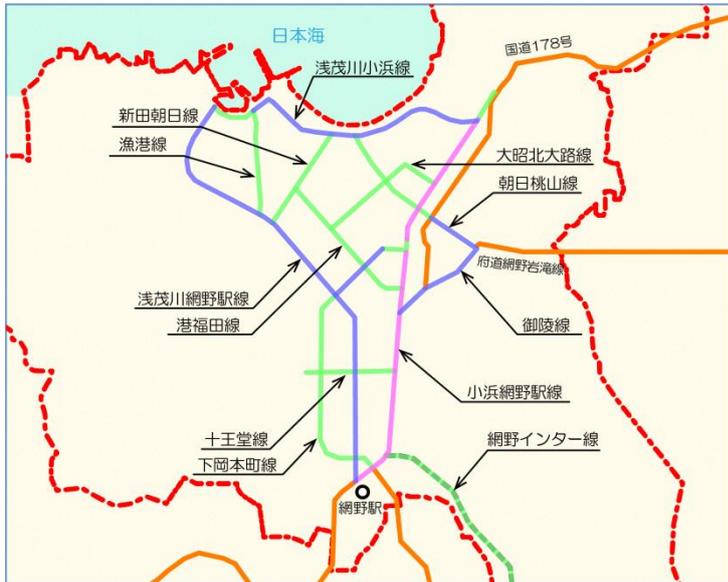


図 山陰近畿自動車道の整備状況

網野地域の整備状況



位置図



峰山地域の整備状況



凡 例

- - - 都市計画区域
- 主要道路

都市計画道路

- 改良済
- 概成済
- 未改良

※概成済
改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしている現道（概ね計画幅員の2/3以上を有する区間）

図 都市計画道路の整備状況

(2) 公共交通の方針

ア 持続可能な公共交通の構築と利便性向上

- ・ 鉄道、路線バス、公共ライドシェア等の運行の維持・拡充を図るとともに、広域的な通勤・通学、買い物、通院など日常生活の移動をスムーズに行えるよう、運行の効率化を図ります。
- ・ 高齢者の公共交通の利用促進が図れるよう運転免許証を返納する前の段階で、出前講座や講習会等を開催するなど高齢者への利用啓発を図ります。
- ・ 安全・安心で持続可能な交通サービスの維持のため、公共交通事業者の人材確保や自家用有償旅客運送者の育成・支援に取り組みます。

イ MaaS などシームレスな公共交通ネットワークの構築

- ・ 公共交通の利便性向上や移動総量を高めるため、MaaS（鉄道、バス、mobi、公共ライドシェアなどの交通手段を、スマホアプリを通じて「検索・予約・決済」まで一括でできる「移動」のサービス）の実現にむけた取組を進めます。
- ・ ライドシェア、自動運転、AI オンデマンドモビリティなどの利便性の高い公共交通ネットワークの形成を促進し、公共交通空白地の解消を図ります。
- ・ グリーンスローモビリティ、DMV（デュアル・モード・ビークル）など多様なモビリティの活用について、その可能性を検討します。

ウ 都市拠点整備や宮津線開業 100 周年を活かした鉄道の利用促進

- ・ 都市拠点整備に合わせ、鉄道新駅設置の検討を進めます。
- ・ 駅舎を活かし、周遊の起点として駅の機能強化を進めるとともに、駅の賑わいづくりと沿線の魅力発信を行います。

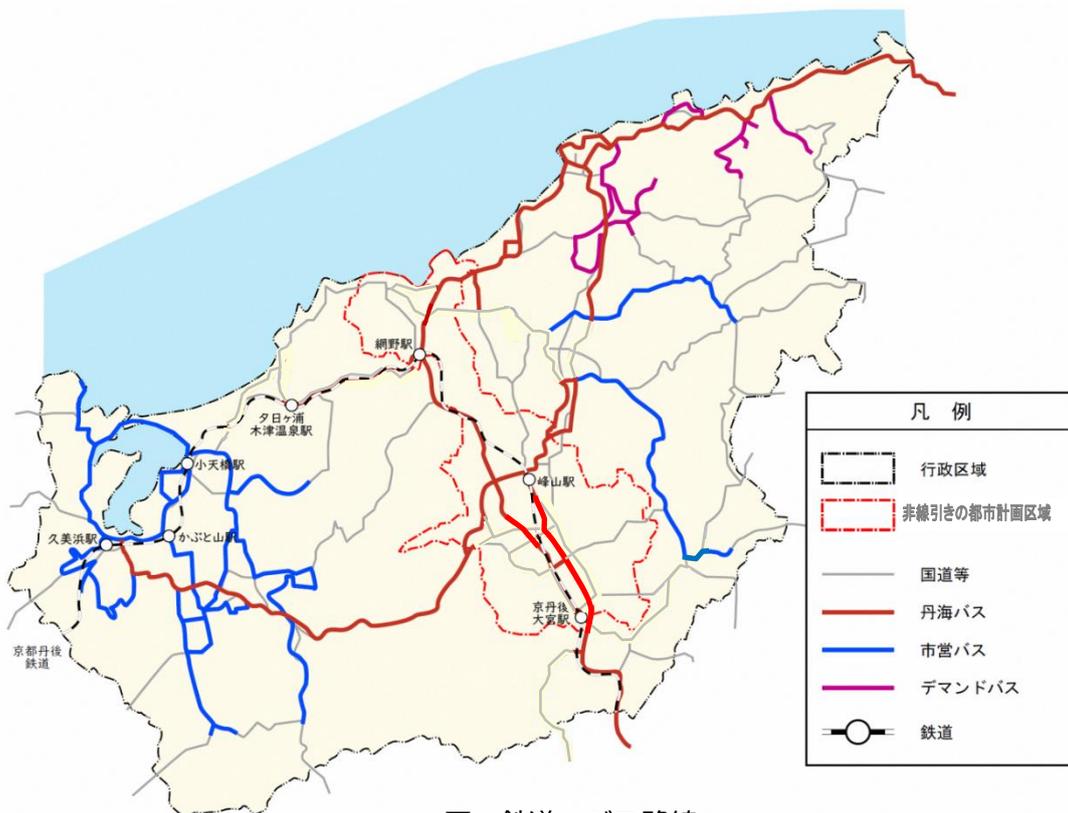


図 鉄道・バス路線

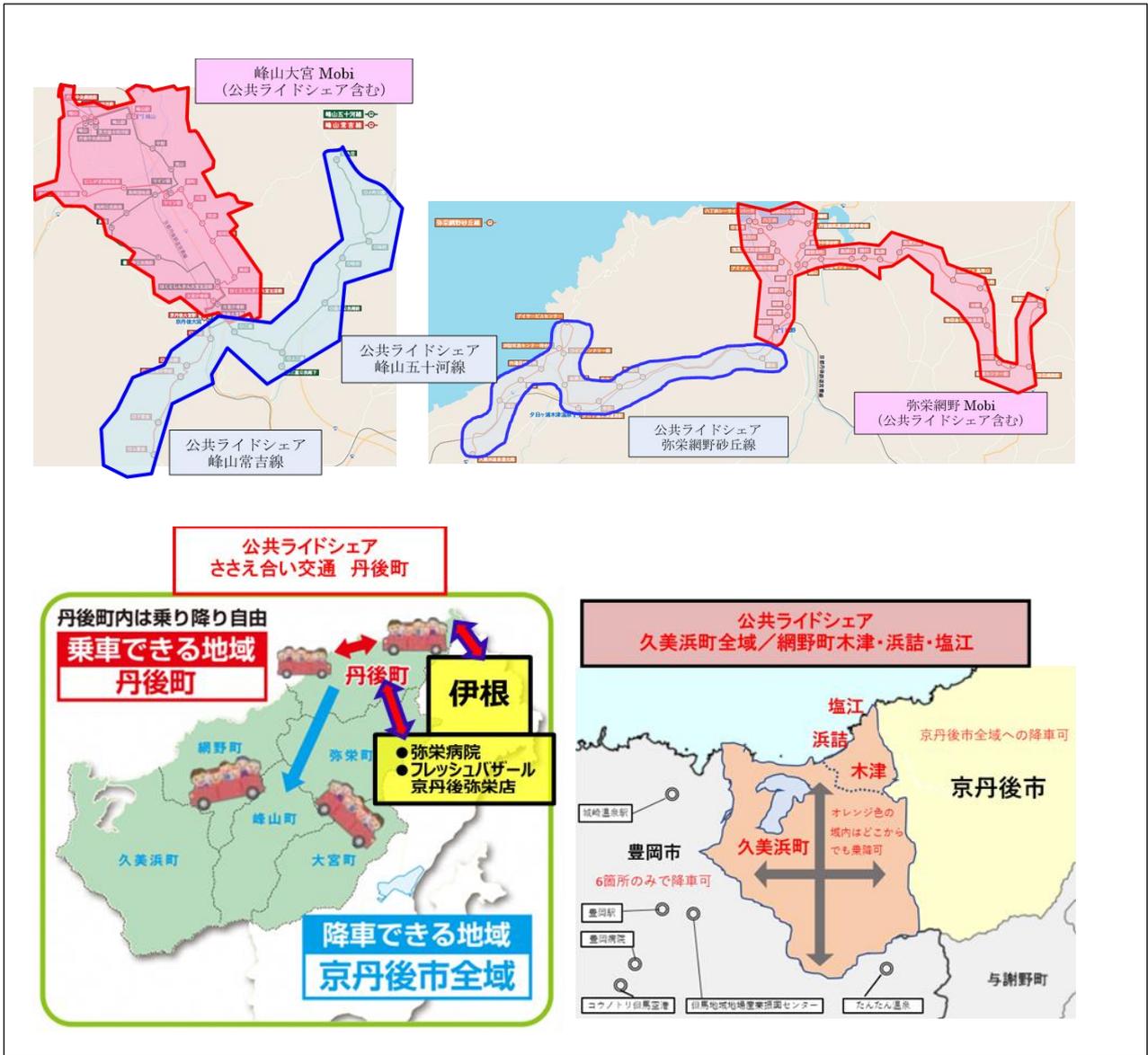


図 各地域のライドシェア 及び Mοbi の利用区域

4 都市基盤整備の方針

■ 基本的な考え方

市民の安全・安心な生活と都市機能の維持・向上、良好な住環境の確保を支えるため、地域の持続的な発展と雇用機会の創出に支える産業基盤の整備を推進するとともに、住宅の安全性や耐震性の向上、多様な住宅ニーズへの対応を図ります。また、上下水道、河川・海岸、処理施設（ごみ、し尿、最終処分場等）といった全ての生活関連基盤について、施設の長寿命化と老朽施設の計画的な更新を推進し、安定的かつ効率的にサービスを提供できる体制を維持・確保することで、公共用水域の水質保全と公衆衛生の確保、国土の保全を目指します。

(1) 産業振興の方針

ア 企業立地・事業用地の計画的な確保

- ・新たな産業ニーズに対応し、企業の新規立地や事業拡張を円滑に進めるため、山陰近畿自動車道 IC 付近や主要幹線道路、都市拠点に近いアクセスが良好な場所を中心に、工業用地や事業用地の整備を検討します。

イ 商業・業務拠点の維持強化

- ・都市拠点や地域拠点における既存の商業・業務機能の維持・強化を図り、賑わいと交流の創出を促進します。
- ・他の都市機能と連携させながら、生活利便サービスや業務機能の拠点への集積を誘導し、効率的な都市運営に資する商業・業務活動を支援します。

ウ 産業活動を支えるインフラ整備

- ・高速かつ安定した情報通信基盤の整備が、産業のデジタル化や企業の誘致・事業活動を支えます。

(2) 住環境の整備

ア 居住環境の整備（多様なニーズに対応する住宅整備）

- ・福祉施策との連携を図り、子育て世帯や高齢者・障害者に対応する住宅の整備を促進します。
- ・既存住宅の耐震化、省エネ化、バリアフリー化などを促進し、安全で質の高い居住環境の向上を図ります。

イ 空家等対策（空家等の発生防止と流通促進）

- ・空き家を防止するため、所有者等による適切な管理や自発的な対処を促進します。
- ・既存住宅の流通促進、リノベーションやコンバージョン、二地域居住等を促進し、空き家を多方面で活用する地域づくりを進めます。

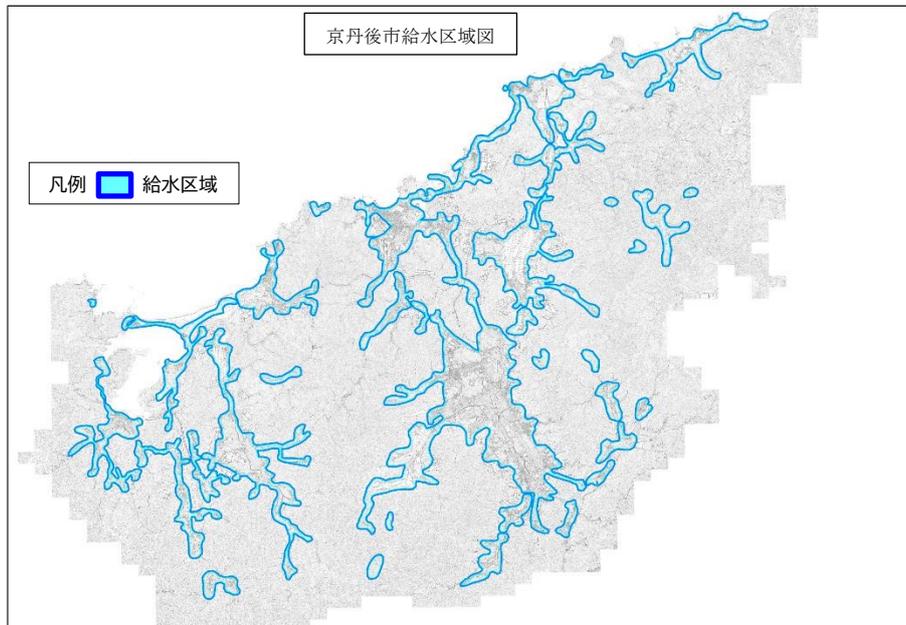
ウ 市営住宅（市営住宅の整備と維持管理）

- ・「京丹後市公営住宅ストック総合活用計画」に基づき、市営住宅の計画的な整備と維持管理を推進します。

(3) 上下水道の方針

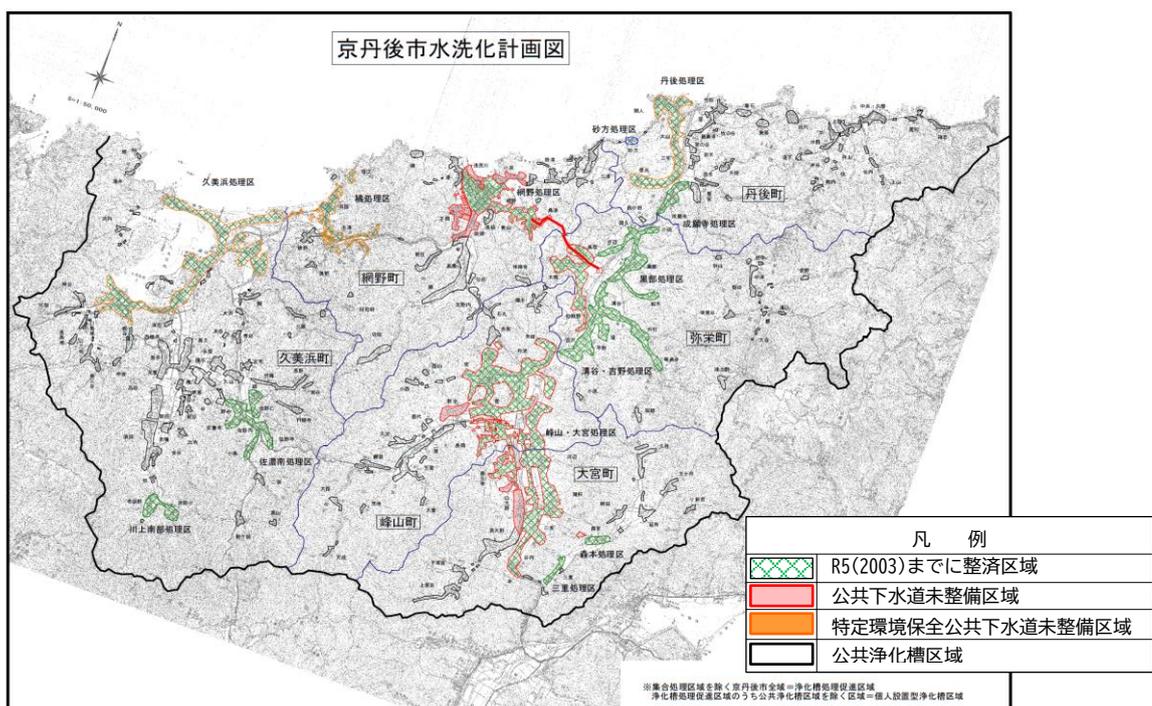
ア 水道施設の整備と維持管理

- ・市民に対し、安心・安全な水道水を途切れることなく安定供給できるよう、水道施設の計画的な整備と維持管理に努めます。
- ・災害時においても水道の機能を確保するため、浄水施設や基幹管路等について、緊急度と優先度を見極めた上で耐震化を計画的に進めます。



イ 下水道施設の整備と維持管理

- ・「京丹後市水洗化計画」に基づき、公共下水道の整備を推進し、早期の完了に努めます。
- ・汚水処理機能を将来にわたって確保するため、「下水道ストックマネジメント計画」及び「農業集落排水施設最適整備構想」に基づき、下水道施設の長寿命化及び耐震化等の整備を計画的に進めます。



(4) 河川等の方針

集中豪雨時に機能が発揮されるよう、府管理河川の竹野川や福田川・川上谷川などの主要な二級河川や市管理河川等について、計画的な整備、改築、修繕の促進、適切な維持管理に努めます。

- ・竹野川広域河川改修事業（竹野川・小西川）や竹野川大規模特定河川事業、小西川大規模特定河川事業の早期整備について、関係機関と調整します。
- ・川上谷川総合流域防災事業の早期整備について、関係機関と調整します。
- ・福田川区域河川改事業（福田川・新庄川）の早期整備について、関係機関と調整します。
- ・中小河川について、治水・利水機能等との調整を図りつつ、計画的な河川改修を推進します。
- ・市街地内の浸水防除の観点から、水路の改修を推進します。
- ・河川及び海岸環境では、市民・事業者への公衆衛生の確保に関する意識啓発を強化するとともに、不法投棄の防止対策及び海岸漂着物の発生抑制に取り組み保全を図ります。

(5) 一般廃棄物処理施設の整備・更新と延命化の推進

- ・一般・家庭ごみの減量化推進・資源化率の向上を推進しつつ、適正な一般廃棄物の中間処理・最終処分を継続します。また、現有施設の処理能力を踏まえ、整備・更新や延命化措置を検討するとともに、維持管理を継続的かつ計画的に進めます。

(6) 生活排水の適正処理と水質保全

- ・し尿、浄化槽汚泥、及び生活雑排水の適正処理に努めるとともに、下水道接続や浄化槽設置を進め、公共用水域への環境負荷の抑制を目指します。

(7) 処理事業における持続可能性と広域化の検討

- ・処理体系の効率化・合理化を進め、一般廃棄物処理基盤の持続的かつ安定的な維持保全を図るとともに、中長期的な視点から、施設規模の適正化や処理の最適化を踏まえた広域化・集約化の取り組みを検討します。

(8) 火葬場の安定的かつ効率的な運営

- ・火葬場の設備と機能の安定性を確保するため、維持管理を継続的かつ計画的に進めます。市民の公衆衛生と利便性に配慮し、安定的かつ効率的な火葬サービスの継続を図り、長期にわたる施設の健全性の確保と長寿命化を目指します。

5 都市機能施設の方針

■ 基本的な考え方

次代を担う子どもたちの健やかな成長と、誰もが尊重され生きがいを持てる健康長寿のまちづくりに貢献するため、拠点等の役割に応じた機能配置や施設間の連携強化、安全性・利便性の確保を図ることで、持続可能な都市機能の充実を目指します。

(1) 都市機能の誘導

都市拠点において、既存商業機能を核として、広域的な集客力を持つ都市機能（子育て、商業、芸術文化、娯楽等）が集積するエリアを形成するとともに、地域拠点においては、日常生活に必要な機能と居住機能の集積、都市機能の分担、地域資源を活かした生活拠点の形成を図ることを踏まえ、機能特性に応じた都市機能の計画的な立地誘導を進めます。

【市域、地域拠点、都市拠点への立地誘導】



主な都市機能		配置(立地誘導)			備考
		市域	地域拠点	都市拠点	
商業	ショッピングセンター等規模のある商業施設		○	◎	市全域を対象とした規模の高次都市施設を主に都市拠点に誘導
	ホームセンター、食品スーパー等の規模の商業施設		◎	○	日常生活を支える買い物機能として主に地域拠点に誘導
	個別店舗(コンビニなど)	○	○	○	住民の身近な買い物機能であるため市全域
医療	病院		○		広大な市域をカバーするため地域拠点に誘導
	診療所	○	◎	○	各地域の医療確保のため主に地域拠点に誘導
福祉	福祉サービス施設	○	○	○	送迎を伴うもの(市域全体で立地)
	保健センター、こども家庭センター等		○	○	日常生活圏として各拠点に誘導
	地域子育て支援センター	○	○	○	地域の状況に応じた誘導
	こども園等	○	○	○	保育所再編推進計画による立地(市内各地)
	放課後児童クラブ	○	○	○	小学校校舎等でのサービス提供(市内各地)

主な都市機能			配置(立地誘導)			備考
			市域	地域拠点	都市拠点	
文化	図書館	中央図書館			○	市全域を対象とした都市施設を都市拠点に誘導
		図書館・室		○		身近な図書サービス機能として地域拠点に誘導
	文化ホール・コンベンション施設			○	○	高次の都市施設として拠点に誘導
	交流施設(地域公民館等)			○		地域の交流場所として地域拠点に誘導
教育	小・中学校		○	○	○	学校適正配置基本計画による立地(市内各地)
	高等学校		○	○	○	環境に応じたものとして市全域の立地誘導
	大学・専修学校等		○	○	○	環境に応じたものとして市全域の立地誘導
金融	銀行等			○	○	金融機能として拠点に誘導
	郵便局		○	○	○	日常生活を支える機能として市内各地に立地誘導
行政	市庁舎(窓口)			○	○	行政機能として拠点に立地
	府庁舎(窓口)			○	○	行政機能として拠点に立地
	国庁舎(窓口)			○	○	行政機能として拠点に立地
公共交通	鉄道駅		○	◎	◎	交通機能として拠点に立地誘導(環境に応じ市域)

(2) 医療・福祉・文化・教育

ア 医療体制の充実

- ・いつでも安心して、必要な医療を受けられる持続可能な医療提供体制の整備を図ります。
- ・民間医療機関等との連携を図りながら、地域包括ケアシステムを推進しサービス提供体制の充実を図ります。
- ・久美浜病院を含む市立病院の計画的な施設整備を進め、良質で高度な医療機能の維持・確保に努めます。

イ 福祉

(ア) 健康長寿の促進

- ・高齢者が安心して生活できるよう、地域包括支援センターを中心に医療・介護サービス事業所との連携を強化し、介護サービス提供体制の充実を図ります。
- ・市民の健康長寿を支援するため、健康長寿に資する施設の整備・維持に努め、健康・食育活動の場や多世代交流の場を推進します。
- ・障害のある人の地域生活への移行や社会参加を支えるため、福祉的就労の場の確保・充実と各種福祉サービスの基盤整備を進めます。誰もが生き生きと暮らせる「真の共生社会」の実現に向けた環境整備を推進します。

(イ) 子ども・子育て支援

- ・すべての子どもが健やかに成長し、家庭が安心して子育てできる環境を整備します。
- ・認定こども園などの教育・保育施設について、質の高いサービスを継続できるよう適切な提供体制と配置を確保します。

- ・公共施設等に設置される地域子育て支援拠点や利用者支援事業(こども家庭センター型)の機能を強化し、身近な場所での相談・助言体制の充実に努めます。
- ・雨や雪の日でも利用できる屋内遊び場や交流の場の在り方を検討し整備を推進します。

ウ 文化

- ・文化芸術を、市民の生きがい、心の豊かさ、まちの活力創出の源泉と位置づけ、本市固有の歴史文化や文化的資源の次世代への継承と、生涯にわたる学びを支える環境を整備します。
- ・文化芸術活動や広域的な交流を担う中核施設として、文化ホールのあり方や、中央図書館の整備検討を進め、文化芸術をとおした新たな価値の創出を促進します。
- ・地域公民館などの交流施設により、地域における文化・学習活動や地域づくり活動を促進します。

エ 教育

- ・次代を担う子どもたちの学びの環境と、市民の生涯学習・スポーツ活動を支えるため、学校、運動公園などの教育・社会教育施設の計画的な整備と維持管理を推進します。

(3) 公園

ア 自然に親しめる施設の整備

- ・身近な、歩いていける範囲に、誰もが気軽に利用できる公園機能や遊歩道、水辺空間等の水とみどりの整備に努めます。

イ 公園等の多角的な活用と適切な維持管理

- ・市民の憩いやスポーツ活動など日常的な利用に対応したゆとりある都市公園の充実を図るとともに、本市ならではの豊かな自然環境や歴史資源にふれることのできる個性ある公園の整備を推進します。
- ・峰山総合公園、峰山途中ヶ丘公園、八丁浜シーサイドパーク、網野銚子山古墳など、主要な公園・史跡等については、スポーツやレクリエーション等の余暇活動の拠点としての機能と史跡等としての文化的な価値の両面から活用を促進します。
- ・施設の計画的な整備と維持管理を推進します。



図 都市公園等

6 自然・景観と地域資源の活用の方針

■ 基本的な考え方

山陰海岸ユネスコ世界ジオパークの豊かな自然環境や歴史文化遺産を、海・森・里山がつながる貴重な地域資源として保護・保全します。これらの資源を最大限に活かし、通年型観光地としての魅力を高めることで、交流人口の拡大と地域経済の持続的な活性化を図ります。さらに、カーボンニュートラルの実現を目標に掲げ、自然環境への影響を考慮しながら再生可能エネルギーの地産地消など脱炭素化を推進することで、良好な地域資源を未来へ継承する強靱なまちづくりを目指します。

(1) 地域資源の保全・活用方針

ア 山地・里山等の保全・活用

- ・山陰海岸国立公園及び丹後天橋立大江山国定公園区域をはじめ、京都府条例に基づく権現山保全地域や丹後上世屋内山保全地域の歴史的遺産と自然環境の保全を図ります。
- ・水源涵養機能、山地災害防止機能等、森林が持つ公益的機能別の環境整備に努めます。
- ・森林経営管理制度を活用し、林業経営に取り組みやすい環境整備の推進に努めます。

イ 農林水産業の振興

- ・農業生産基盤の安定化と農地集積を推進するため、スマート農業や大型機械の導入が可能なほ場整備及び農業用施設等の基盤整備・長寿命化を進めます。
- ・森林整備事業などによる適正な森林管理を通じて、里地・里山の健全な保全に努め、農村環境を持続的に後世につなぎます。
- ・漁業生産基盤の安定化を図るため、スマート水産業を推進するとともに、漁港施設の基盤整備・長寿命化を進めます。

ウ 観光の振興

- ・観光開発においては、地域住民や自然環境に配慮し、地域と観光客が共存できる持続可能な観光の推進を図ります。
- ・山陰海岸ユネスコ世界ジオパークの多彩な海岸地形や、日本遺産認定「300年を紡ぐ絹が織り成す丹後ちりめん回廊」の織物業など、地域の歴史と特色を活かした観光を展開します。
- ・通年型観光地の実現に向け、既存施設の魅力向上や新たな観光拠点・体験交流施設等の整備・維持を推進します。

エ 歴史文化遺産、自然遺産の保存・活用

- ・地域振興を図るため、「京丹后市文化財保存活用地域計画」に基づき、丹後の歴史文化遺産、自然遺産を適切に保存するとともに、活用に向けた環境整備を計画的に推進します。

(2) 環境保全の方針

ア 脱炭素（再生可能エネルギーの導入促進と設備導入）

- ・地域資源を最大限に活かした再生可能エネルギーの導入を促進し、地産地消や自立・分散型電源としての利活用の支援や、高効率なエネルギー設備・機器の導入を推進します。

イ 循環型社会（先進的な資源化・処理体制の整備）

- ・廃棄物の発生抑制と再資源化を推進するための施設整備を図り、環境への負荷が少ない持続可能な循環型社会の実現を目指します。
- ・先進事例及び仕組みの導入などによる新たな分別・資源化排出の検討を進め、循環型社会の実現を促進します。

(3) 景観形成の方針

ア 景観資源（魅力的景観の保全と景観資産の整備）

- ・山陰海岸ユネスコ世界ジオパークに代表される海や山、長い年月をかけて形成された街なみなど魅力ある景観の保全・形成を図ります。
- ・景観資産等に登録・選定されている文化的景観（久美浜湾の牡蠣棚、海岸景観等）の保護・保全に努めます。

イ 住民主体の景観形成

- ・京丹後市住民協定景観形成条例による景観協定などの制度を通じて、市民が主体となった地域ごとの特性に応じた魅力的な景観づくりを促進します。

7 防災の方針

■ 基本的な考え方

国・府と緊密に連携し、水害や土砂災害を抑制・軽減するための強固な都市基盤整備を推進するとともに、消防・救急体制の充実と災害拠点機能の強化を図ります。また、災害リスクの高い地域における土地利用のコントロールにより、より安全な地域へ居住や都市諸機能を誘導することで、市民の安全確保を図り、被害を最小化する強靱なまちを目指します。

(1) 防災の方針

ア 施設・建築物の防災機能確保

- ・災害時の防災拠点となる庁舎や消防庁舎の機能継続対策を図ります。
- ・災害時の防災拠点等と位置付けられる公益性の高い建築物の耐震改修を促進します。

イ 広域的な重要施設と基盤の強化

- ・土砂災害防止施設、漁港海岸保全施設の整備を計画的に進め、水害・土砂災害・津波被害の抑制と軽減を図ります。

ウ 危険区域における安全確保

- ・土砂災害や津波などの災害リスクが高い地域においては、被害防止の観点から、新たな住宅等の立地を抑制する施策を講じ、市民の安全確保を図ります。

(2) 消防整備の方針

- ・災害発生時にも中核的な役割を担えるよう、消防施設における非常用電源の確保など、業務継続計画（BCP）を支えるための災害拠点機能の維持・強化を図ります。
- ・消防庁舎及び分署について、老朽化対策等を進め、活動拠点としての機能確保を図ります。
- ・ドクターヘリコプターの活用を推進するため、未整備地区への場外ヘリポートについて整備を検討します。
- ・消防団活動に必要な施設・車両・装備の更新・適切な維持管理を行い、消防体制の充実・強化を図ります。

第3章 地域別構想

3-1 地域区分

1 地域区分の基本的な考え方

「京丹後市都市計画マスタープラン」は、第3次京丹後市総合計画に基づき、都市計画区域以外も含む市全域の地域づくりの基本的な方針を示します。

地域別構想の地域区分の設定は、地形等の自然的条件、土地利用の状況、幹線道路等の交通軸、日常生活上の交流の範囲等を考慮し、各地域像を描き施策を位置付ける上で適切なまとまりのある空間の範囲とします。

6町が合併した歴史、またそれぞれの地域特色に応じた機能を高める観点から、下図のとおり、峰山地域、大宮地域、網野地域、丹後地域、弥栄地域、久美浜地域の6つの地域に区分することとします。



図 地域区分図

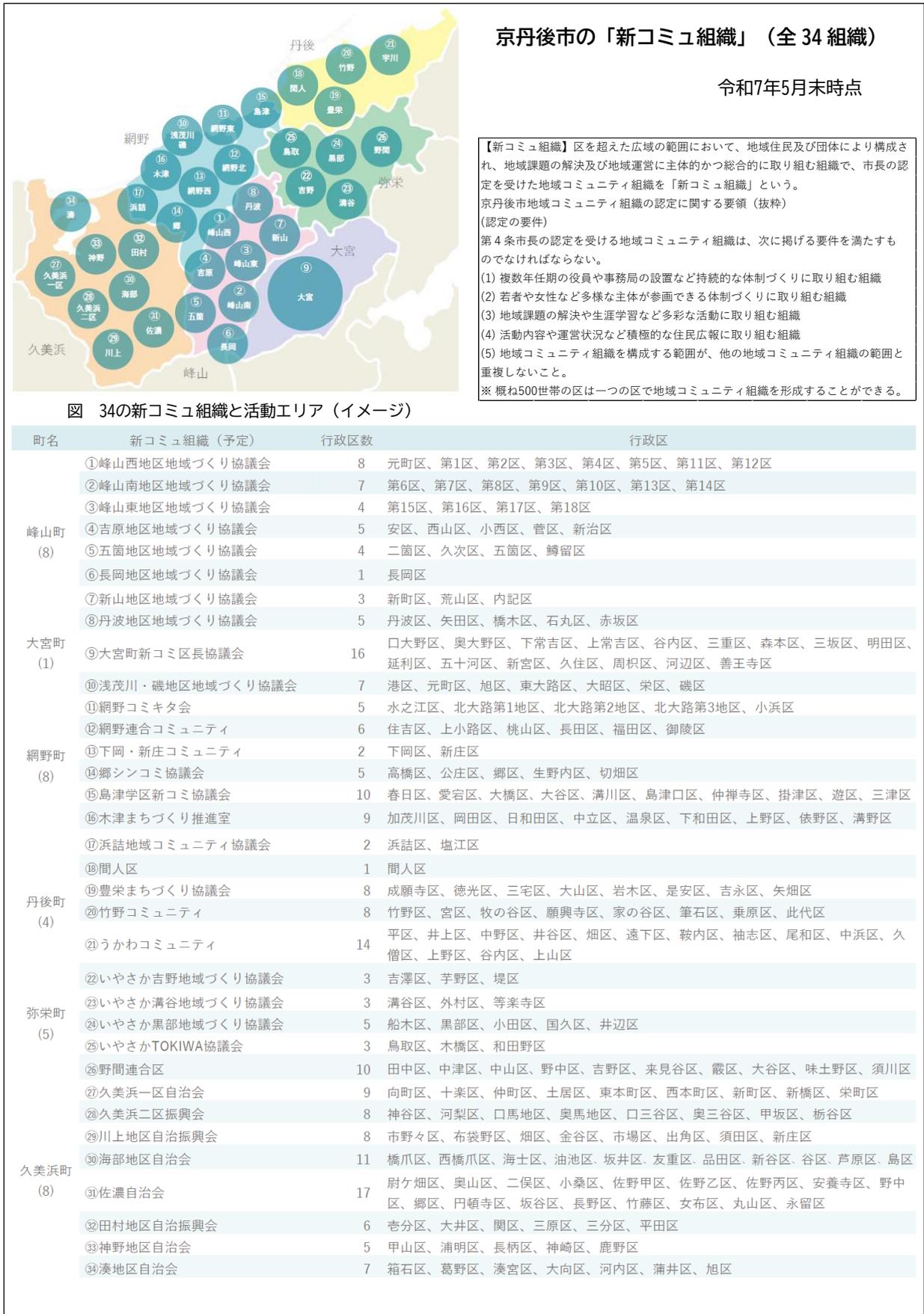
3-2 地域別構想

■地域別構想の位置づけ

地域別構想は、全体構想と整合を図りながら、地域ごとの特性などの実情を踏まえて、地域の視点から、まちづくりの方針を明らかにするとともに、地域住民と行政の協働による地域づくりの取組みを示すものとします。なお、地域区分ごとに個別の都市計画・まちづくり事業については、都市計画マスタープランとの整合性に留意しながら、策定・改定を図るものとします。

また、各地域では、市民局周辺を地域拠点として、地域内の各行政区と道路交通網で結ぶことにより、日常生活機能の維持・保全のみならず、各地域でのコミュニティ組織（新コミュ）の活動を支援及び連携を図りながら、地域のまちづくりを推進します。

■京丹後の新コミュ組織



1 峰山地域

(1) 地域の概要

ア 人口及び面積

- ・令和2（2020）年国勢調査時人口は11,337人で平成27（2015）年12,028人から691人減少（△5.7%）しています。
- ・峰山町は、京丹後市の概ね中央に位置しており、面積67.40km²を有しています。



イ 地形及び立地状況等

- ・峰山地域の市街地には小西川が流れるほか、市内を南北にまたぐ竹野川が近くに流れるなど、うるおいのある市街地を形成しています。
- ・竹野川沿いや峰山駅周辺では、農地や周辺の丘陵部付近まで宅地化が進んでおり、近年では国道312号付近での宅地化も進んでいます。
- ・既存市街地は、市役所などの行政サービスのほか、事業所や商店街などの商業店舗が多く立地しており、これまでから峰山地域の中心市街地としての役割を果たしています。
- ・近年は、国道312号、国道482号沿いで大型店舗等のロードサイド型店舗の立地が進んでおり、市内最大の商業施設が立地しています。

ウ 地域の特徴

- ・市内でも工業生産が盛んで、赤坂工業団地など機械金属製造業や、絹織物産業（丹後ちりめん）が中心的な産業となっていますが、近年、繊維産業の縮小傾向は顕著です。
- ・主要地方道網野峰山線沿いには古くから商業地が形成され、御旅市場や金刀比羅神社門前町、また丹後震災記念館周辺などの歴史的な建物や街なみが残されていますが、近年は、商業機能の空洞化が進行しています。
- ・市民の健康スポーツの拠点である峰山総合公園が近接し、周辺には同様の機能を持つ峰山途中ヶ丘公園が立地しています。

(2) 拠点方針

ア 都市拠点

市全域に波及するサービス機能として大型商業施設のほか国道 312 号及び国道 482 号沿道でのロードサイド型など主に商業地機能の維持・向上を図り、既存市街地である地域拠点との役割分担を図ります。

イ 地域拠点

峰山駅から市街地の地域拠点では、商業地・業務地・住宅地として、生活サービス機能を維持・充実し、まち中空間の形成を図ります。

地域住民・周辺地域の暮らしを支えるため行政の効率化と行政サービスの利便性向上を推進します。

(3) 地域の土地利用方針・取組

ア 土地利用方針

- ・用途地域等の活用により商業・工業等の振興と土地利用の誘導を図ります。
- ・機械金属製造業等が立地する赤坂工業団地や工業地では、工業系土地利用の維持・充実に図ります。

イ 道路交通網

- ・生活機能を維持確保し、地域拠点と地域内の交通機能の向上を図るため、国道及び主要地方道等の整備促進について関係機関との調整を図ります。
- ・山陰近畿自動車道の(仮)大宮峰山 IC アクセス道路の(都) 峰山インター線整備を関係機関と調整し促進します。
- ・山陰近畿自動車道の(仮)峰山弥栄 IC アクセス道路の整備を関係機関と調整し促進します。
- ・国道 312 号五箇バイパスの整備について関係機関と調整して促進します。
- ・(主) 網野峰山線のリダンダンシー(代替性)確保のため(一) 掛津峰山線丹波バイパスの整備について関係機関と調整し促進します。
- ・緊急輸送道路を補完する市道杉谷安線の拡幅改良について取り組みます。
- ・都市計画道路については、必要性、道路現状、交通状況を踏まえて見直します。

ウ 都市機能施設、産業、環境

- ・峰山総合公園、峰山途中ヶ丘公園等の活用を促進します。
- ・既存市街地の空き家や空き地を有効に活用し、ゆとりあるまち中空間の形成を図ります。
- ・赤坂工業団地等の既存の工業立地の維持・向上を図ります。
- ・良質多彩な農産物を活用した農業の振興と集落環境の維持・向上を図ります。
- ・金刀比羅神社周辺の歴史資源を活用し、散策が楽しめる歩行空間の創出を形成します。
- ・日本の稲作発祥と伝えられる「月の輪田」を観光資源として活用します。

エ 都市基盤

- ・公共下水道の整備を推進し、早期の完了に努めます。
- ・竹野川及び小西川の河川改修を関係機関とともに促進し、安全で災害に強い市街地の形成を図ります。

主要地方道(主): 高速道路及び一般国道と一体となって広域交通を分担する幹線道路(府道)。

一般府道(一): 主要地方道以外の府道で、地域住民の生活に密着した道路。

都市計画道路(都): 都市計画法に基づく決定された道路。

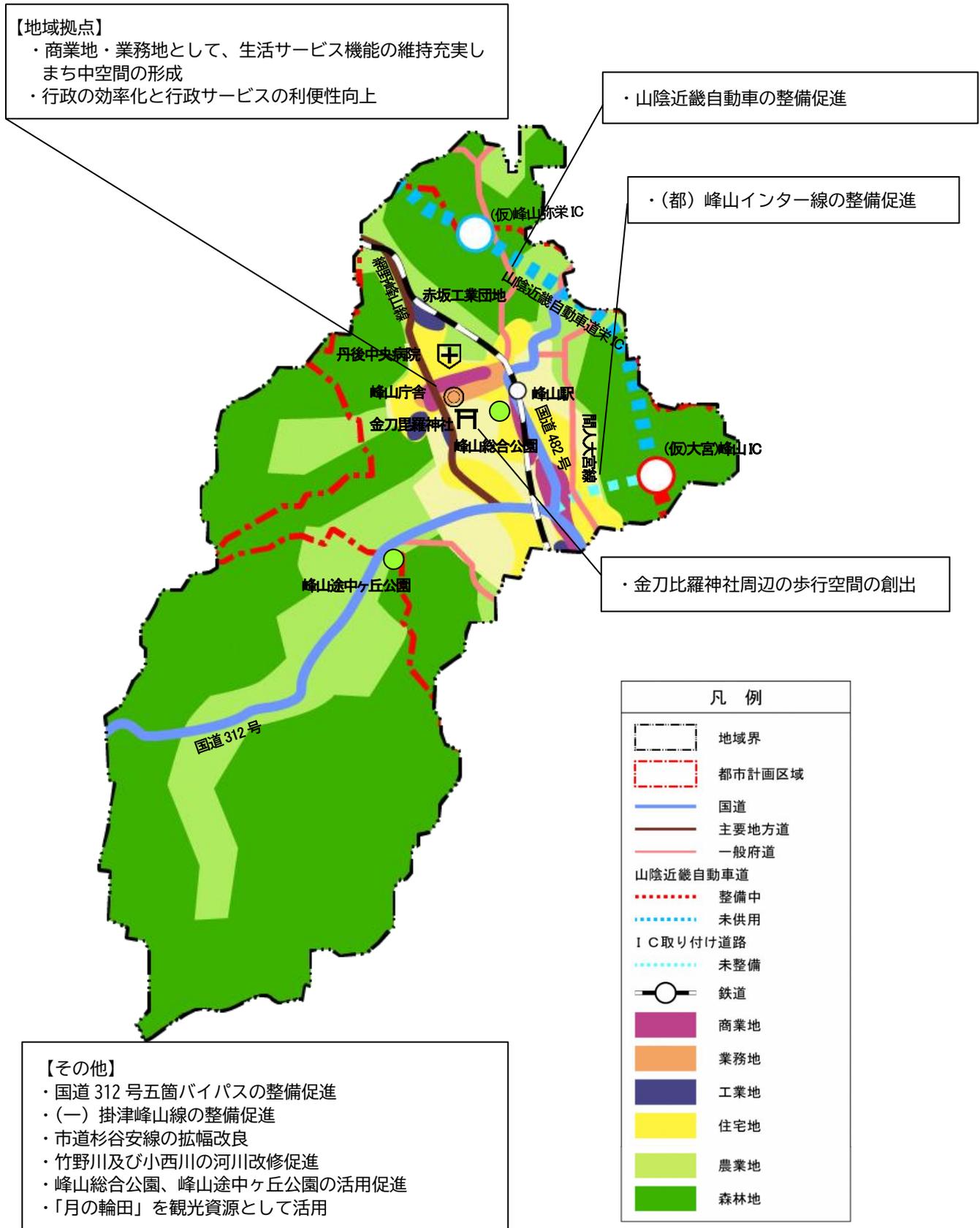


図 峰山地域の土地利用図

2 大宮地域

(1) 地域の概要

ア 人口及び面積

- ・令和 2 (2020) 年国勢調査時人口は 9,575 人で、平成 27 (2015) 年 10,122 人から 547 人減少 (△5.4%) しています。
- ・大宮町は、京丹後市の南部に位置しており、面積 68.87 km²を有しています。



イ 地形及び立地状況等

- ・大宮地域は、竹野川沿いに集落や農地が形成されています。
- ・京丹後大宮駅前の市道周辺 (口大野) には商業地が形成されていたものの、国道 312 号の整備に伴いロードサイド型店舗の集積が進み、鉄道周辺にある旧商店街の商業機能は、近年縮小や空洞化が進んでいます。
- ・森本工業団地では、京丹後大宮 IC の開通 (平成 28 (2016) 年 10 月) 以降、4 社が企業立地し、地域経済の活性化、新たな雇用の創出に繋がっています。
- ・ほ場整備がなされた後に農業振興地域農用地が指定解除された善王寺や周枳地区では、小規模な戸建住宅開発が進行しています。

ウ 地域の特徴

- ・大宮地域は農業を中心とする地域で、水田耕作のほか平野部の丘陵地帯には、国営開発農地 (畑作) が整備されています。また、絹織物産業のほか、清水工業団地などには、機械製品製造業が立地しています。
- ・大宮賣神社などの歴史資源が点在するほか、大宮自然運動公園などの地域性を活かした公園の整備が行われています。
- ・大宮地域の中央部に、まちの骨格を形成する竹野川が流れ、河川沿いの遊歩道などうるおいのある市街地を形成しています。この竹野川の上流部には、内山ブナ林など自然度の高い環境が残されています。

(2) 拠点方針

ア 都市拠点

市全域に波及するサービス機能として大型商業施設のほか国道 312 号及び国道 482 号沿道でのロードサイド型など主に商業地機能の維持・向上を図り、既存市街地である地域拠点との役割分担を図ります。

イ 地域拠点

大宮庁舎周辺の竹野川から国道 312 号にかけての市街地の地域拠点は、商業地・住宅地として、生活サービス機能の維持・充実し、まち中空間の形成を図ります。

国道 312 号沿道には、商業施設の誘導を図り、地域拠点の周辺では、良好な住宅地の維持・向上を目指します。

(3) 地域の土地利用方針・取組

ア 土地利用方針

- ・用途地域等の活用により商業・工業等の振興と土地利用の誘導を図ります。
- ・森本工業団地や清水工業団地では、工業系土地利用の維持・充実を図ります。
- ・国道 312 号沿道には、商業施設の誘導を図ります。
- ・平地等の農業地、国営農地開発地では、農業振興を基本とした土地利用を図ります。

イ 道路交通網

- ・生活機能を維持確保し、地域拠点と地域内の交通機能の向上を図るため、国道及び主要地方道等の整備促進を関係機関と調整し推進します。
- ・大宮峰山道路（山陰近畿自動車道）の早期完成を促進し、国道 312 号等の道路交通の円滑化について関係機関と調整し促進します。

ウ 都市機能施設、産業、環境

- ・森本工業団地等の既存の工業立地の維持・向上を図ります。
- ・既存市街地の空き家や空き地を有効に活用し、ゆとりあるまち中空間の形成を図ります。
- ・地域住民の健康増進のため、大宮自然運動公園の維持・保全に努めます。
- ・竹野川の最上流部として、環境に配慮し、市街地の背景となる里山や山林の保全を通じて、良質な農産物を育む農業を基軸とした地域づくりを推進します。
- ・内山ブナ林のトレッキングルート化などネイチャーツーリズム造成に取り組みます。
- ・小町公園、農業体験、農家民泊、温泉等と、地域の歴史や文化、産業、暮らしをコンテンツとし人とふれあえるツーリズムを推進します。

エ 都市基盤

- ・公共下水道の整備を推進し、早期の完了に努めます。

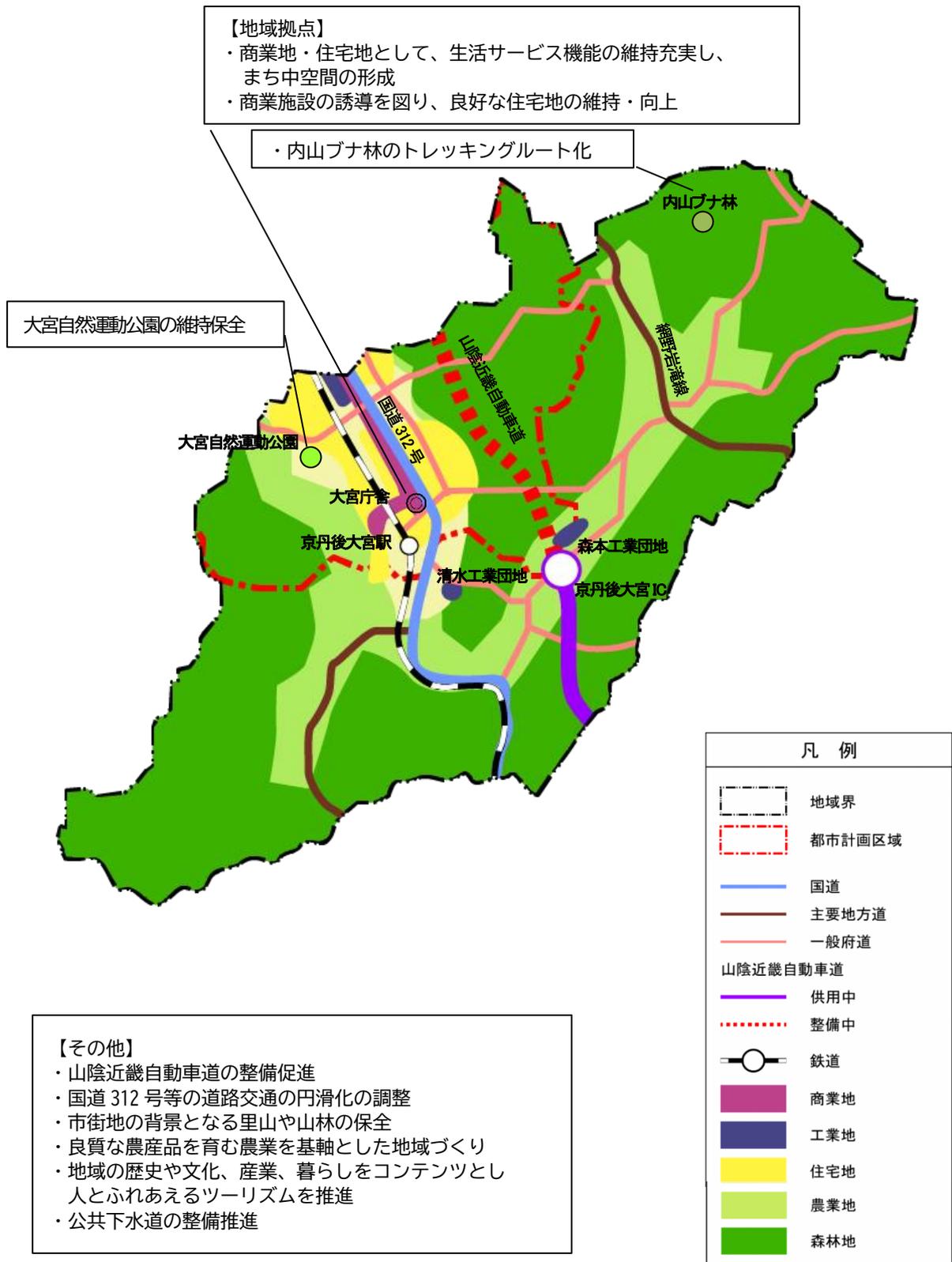


図 大宮地域の土地利用図

3 網野地域

(1) 地域の概要

ア 人口及び面積

- ・令和2（2020）年国勢調査時人口は11,778人と市内で最も多いものの、平成27（2015）年12,931人から1,153人減少（△8.9%）しています。
- ・網野町は、日本海沿岸の中央部に位置しており、面積75.01km²を有しています。



イ 地形及び立地状況等

- ・市街地は八丁浜で日本海に接し、琴引浜や離湖が近接するほか、福田川が市街地に隣接するなど、沿岸のうるおいのあるまちを形成しています。
- ・市街地内には、小売店舗を中心とした商店街が形成されており、近年、峰山地域と大宮地域のロードサイド型店舗の増加などもあり空洞化の傾向にあります。
- ・八丁浜シーサイドパークは、海洋レクリエーションや健康スポーツの拠点として活用されています。
- ・これまで福田川の浸水被害の解消に向けた内水対策等の取り組みが進められてきました。

ウ 地域の特徴

- ・網野地域は絹織物産業（丹後ちりめん）の主要な産地ですが、近年縮小傾向でまちなかの機業地の空洞化が進んでいます。
- ・府下有数の観光温泉地（夕日ヶ浦、木津、掛津）であり、旅館、ホテル、民宿などが集積し、冬場のカニシーズンや夏場の海水浴シーズンには、多くの観光客が訪れています。
- ・史跡として整備された網野銚子山古墳や、ちりめん機屋の街なみなどが、歴史文化のまちのイメージを形成しています。

(2) 地域拠点方針

網野駅から海岸までの地域拠点は、住宅地・商業地として、生活サービス機能を維持・充実し、市内最大の市街地としてのまち中空間の形成を図ります。

基幹産業の職住近接や海辺のまちとして、地域で生活し活動するために必要なサービスや施設など都市機能の維持向上を図ります。

網野駅周辺の交通結節機能の強化とまちなか観光との連携を図ります。

(3) 地域の土地利用方針・取組

ア 土地利用方針

- ・用途地域等の活用により商業・工業等の振興と土地利用の誘導を図ります。
- ・基幹産業の工場と住宅が混在する地域は、工業機能と居住地の共生を図ります。
- ・美しい海岸線等自然景観を保全し、観光振興を図ります。

イ 道路交通網

- ・山陰近畿自動車道の(仮)大宮峰山 IC から(仮)網野 IC までの区間について、関係機関と調整し早期に事業化されるよう促進します。
- ・山陰近畿自動車道の網野から久美浜間の早期ルート決定及び早期事業化を関係機関と調整し促進します。
- ・山陰近畿自動車道にアクセスする(都)網野インター線の整備を関係機関と調整し促進します。
- ・生活サービス機能を維持確保し、地域拠点と地域内の交通機能の向上を図るため、国道及び主要地方道等の整備促進を関係機関と調整を図ります。
- ・都市計画道路については、必要性・道路現状・交通状況を踏まえて見直します。

ウ 都市機能施設、産業、環境

- ・網野庁舎跡地を活用し交流と賑わいの拠点を形成します。
- ・既存市街地の空き家や空き地を有効に活用し、ゆとりあるまち中空間の形成を図ります。
- ・八丁浜シーサイドパークを核とした、スポーツやレクリエーション等余暇活動の拠点の形成と、維持管理に努めます。
- ・網野銚子山古墳公園(史跡・特殊公園)を活用した観光を促進します。
- ・海の京都「夕日ヶ浦エリア」、「琴引浜・間人交流地区」や「山陰海岸ジオパーク」を活用した観光を推進します。
- ・景観資産に登録されている「琴引浜の白砂青松と鳴砂」の保護・保全に努めます。
- ・良質多彩な農産物を活用した農業の振興と集落環境の維持・向上を図ります。

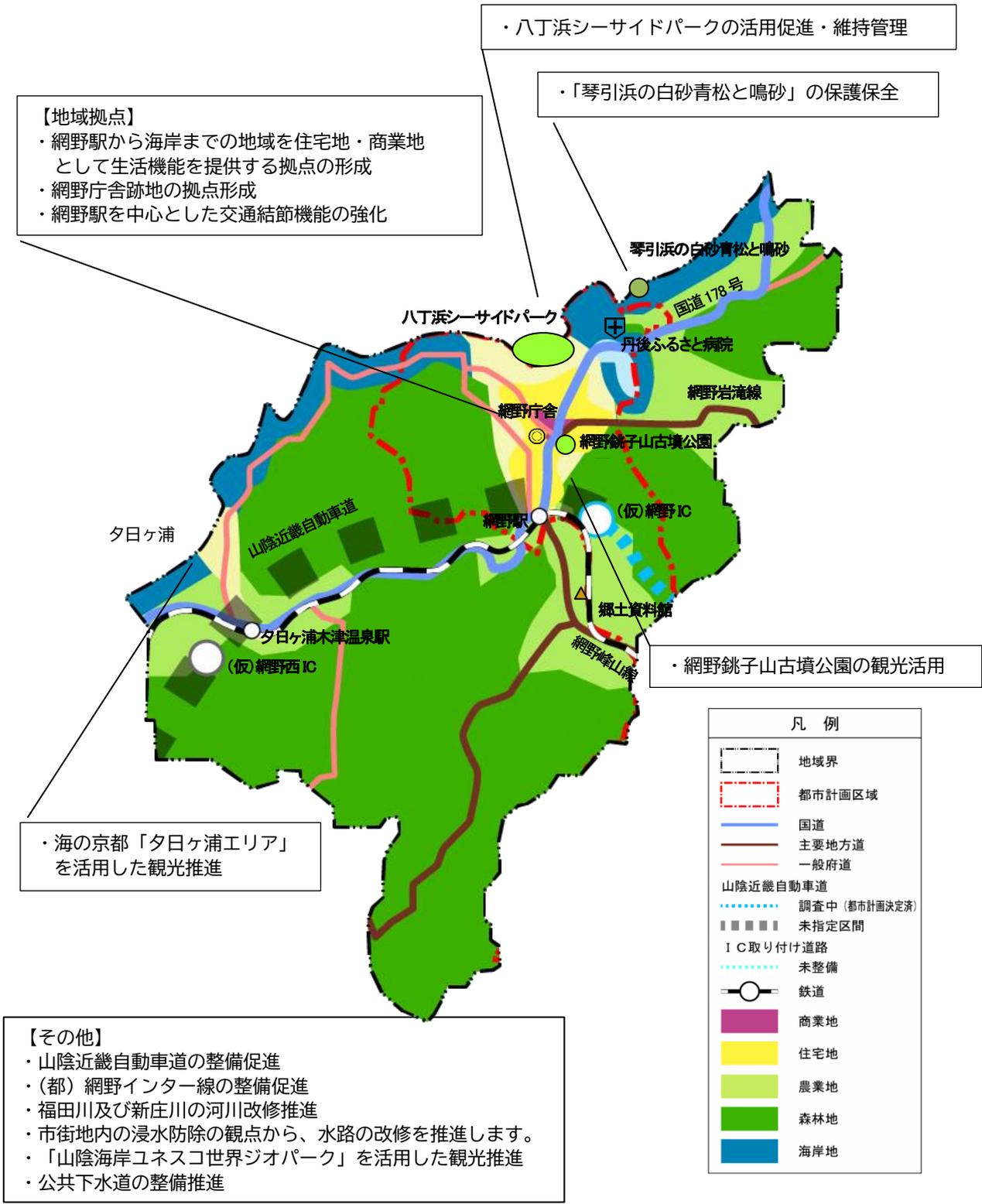
エ 都市基盤

- ・公共下水道の整備を推進し、早期の完了に努めます。
- ・福田川及び新庄川の河川改修を関係機関とともに促進し、安全で災害に強い市街地の形成を図ります。
- ・市街地内の浸水防除の観点から、水路の改修を推進します。

主要地方道(主):高速道路及び一般国道と一体となって広域交通を分担する幹線道路(府道)。

一般府道(一):主要地方道以外の府道で、地域住民の生活に密着した道路。

都市計画道路(都):都市計画法に基づく決定された道路。



※山陰近畿自動車道（仮称）網野インターチェンジから久美浜町までの区間は調査中であり計画決定されたものではありません。

図 網野地域の土地利用図

4 丹後地域

(1) 丹後地域の概要

ア 人口及び面積

- ・令和 2（2020）年国勢調査時人口は 4,657 人で、平成 27（2025）年 5,316 人から 659 人減少（△12.4%）しており、市内で最も減少率が高くなっています。
- ・丹後町は、日本海沿岸の北東部に位置しており、面積 64.89 km²を有しています。



イ 地形及び立地状況等

- ・丹後地域は本市の東部に日本海に面して位置し、国道 178 号により市内他地域や市外へ連絡しています。地域の大半は、山地で占められており、西部の間人漁港周辺に市街地が形成されるほか、海岸線に並走する国道 178 号沿道に漁村集落が点在しています。
- ・リアス式海岸の沿岸に市街地や集落が形成され、中心的な間人地区では、間人漁港を中心とした傾斜地沿いに古くからの漁村集落が拡大してきたため、建物の密集度が高く、狭隘な道路が多くみられます。
- ・間人の集落周辺住民を対象に小規模な商業施設が立地していますが、買い物は他地域に依存している傾向にあります。
- ・集落地内の建物の多くが海風の強い地域性を反映して、杉下見板張の様式の建築が数多く、特徴的な景観を形成しています。
- ・急傾斜地では過去に土砂災害が発生し、急傾斜地対策事業が実施されています。

ウ 地域の特徴

- ・間人漁港をはじめとした漁業が盛んで、「間人ガニ」が地域ブランドとして知名度が高く、観光客を集める資源ともなっています。
- ・これまで、絹織物産業（丹後ちりめん）の出機が多く見られましたが、近年は減少傾向にあります。
- ・丹後地域は海岸線に形成されていることから、丹後松島、立岩、屏風岩、城嶋、経ヶ岬などの景勝地に恵まれるなど自然豊かな地域を形成しているほか、神明山古墳などの歴史的な資源も有しています。
- ・丹後古代の里資料館、てんきてんき丹後、淀高原、宇川温泉などの観光施設、袖志の棚田などの観光資源が点在しています。

(2) 地域拠点方針

丹後庁舎周辺の市街地の地域拠点は住宅地・商業地として、生活サービス機能を維持・充実し、便利で暮らしやすいまち中空間の形成を図ります。

丹後半島における観光等のネットワーク拠点や海業と、地域内への生活機能を提供する拠点の形成を目指します。

地域で生活し活動するために必要なサービスや施設など都市機能の維持向上を図ります。

(3) 地域の土地利用方針・取組

ア 土地利用方針

- ・海の京都「琴引浜・間人交流地区」、「丹後の立岩・屏風岩・丹後松島・経ヶ岬の海岸景観」など美しい沿岸部の自然景観を活用した、丹後半島における観光等のネットワーク拠点の形成を目指します。
- ・商業機能の集積を促し、地域活力向上の促進と良好な住環境の形成を図ります。

イ 道路交通網

- ・生活機能を維持確保し、地域拠点と地域内の交通機能の向上を図るため、国道及び主要地方道等の整備促進を関係機関と調整を図ります。
- ・(主) 浜丹波線(国道178号)上野平バイパスの整備及び国道178号(袖志工区)の拡幅整備を関係機関と調整し促進します。
- ・(一) 間人大宮線丹後弥栄道路(丹後工区)の整備を関係機関と調整し促進します。
- ・災害に強い強靱な道路ネットワークの構築、観光振興に資する国道178号白南風トンネル(袖志地区)の拡幅等について関係機関と調整を図ります。

ウ 都市機能施設、産業、環境

- ・宇川地域に多世代が交流する拠点の整備を推進します。
- ・豊栄山村広場等の活用を促進します。
- ・既存市街地の空き家や空き地を有効に活用し、ゆとりあるまち中空間の形成を図ります。
- ・大山工業団地等の既存の工業立地の維持・向上を図ります。
- ・良質多彩な農産物を活用した農業の振興と集落環境の維持・向上を図ります。
- ・海の京都「琴引浜・間人交流地区」を活かした観光を推進します。
- ・景観資産に登録されている「丹後の立岩・屏風岩・丹後松島・経ヶ岬の海岸景観」の保護・保全に努めます。
- ・「山陰海岸ユネスコ世界ジオパーク」、道の駅「てんきてんき丹後」、「丹後古代の里資料館」を活用した観光を促進します。

エ 都市基盤

- ・竹野川の河川改修を関係機関とともに促進し、安全で災害に強い市街地の形成を図ります。

主要地方道(主): 高速道路及び一般国道と一体となって広域交通を分担する幹線道路(府道)。

一般府道(一): 主要地方道以外の府道で、地域住民の生活に密着した道路。

都市計画道路(都): 都市計画法に基づく決定された道路。

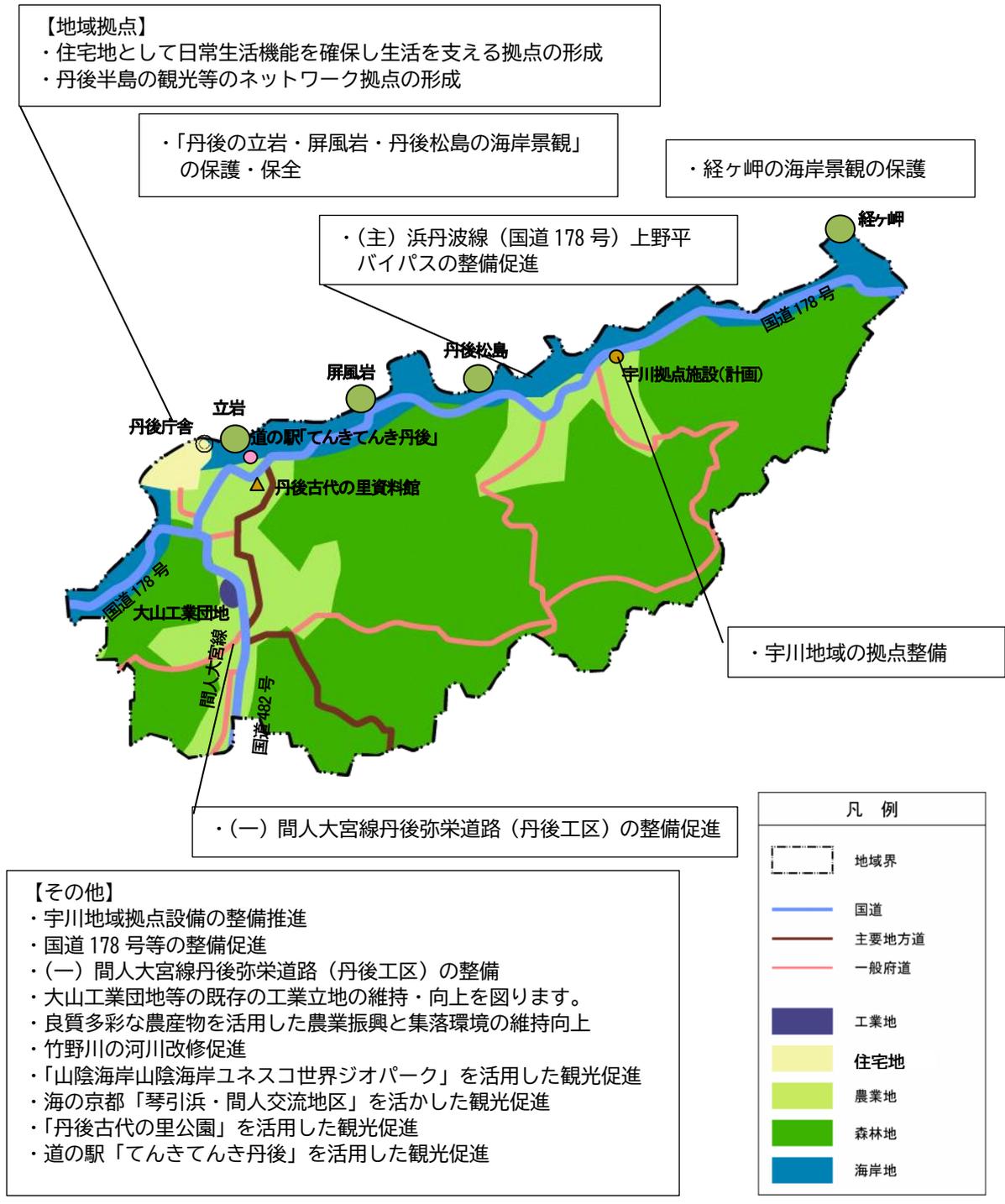


図 丹後地域の土地利用図

5 弥栄地域

(1) 弥栄地域の特徴

ア 人口及び面積

- ・令和2（2020）年国勢調査時人口は4,671人で、平成27（2015）年5,058人から387人減少（△7.7%）しています。
- ・弥栄町は、東部の中央に位置しており、面積80.32 km²を有しています。



イ 地形・立地状況

- ・弥栄地域は本市の東部の中央に位置し、国道482号や（主）網野岩滝線などが他地域や市外と連絡しています。
- ・竹野川の周囲に広がる平地部は大半が農地として利用されており、山地の際に集落が点在し、国道482号沿道から市民局にかけて市街地が形成されています。
- ・近年、（主）網野岩滝線沿いに商業施設が設置され、一定の集客力を確保しています。
- ・地域の中心的な集落地は、市民局・市立弥栄病院・老人保健施設などを核として形成されていますが、そのほかは集落が点在しています。南部には公営住宅団地などが立地しており、一部に宅地化の動きも見られます。
- ・地域の中央部には竹野川が流れ、まちの骨格を形成しているほか、溝谷川や野間川などが流れ、うるおいのあるまちを形成しています。さらに、山地部には、味土野の溪谷など優れた自然環境を有する地区もみられます。

ウ 産業等

- ・弥栄地域の大半は山地部で占められていますが、野間などの良好な自然環境が水源となって、良質な農産物が栽培されています。
- ・良質な農産物を産出する地域として知られており、平地部の大半が水田として利用されています。農地のほとんどでは場整備事業が進められており、農地の保全が図られています。
- ・地域内には観光の拠点として、道の駅丹後王国「食のみやこ」が立地するほか、自然体験、スポーツ拠点としての「京丹後森林公園スイス村」などが立地しており、多くの観光客が訪れています。

エ 歴史・文化

- ・古代からの黒部銚子山古墳や大田南古墳等や、細川ガラシャ隠棲の地などの歴史的な資源が有しています。

(2) 地域拠点方針

弥栄庁舎周辺の市街地の地域拠点は、住宅地・医療拠点として、生活サービス機能を維持・充実し、周辺住宅地での便利で暮らしやすいまち中空間の形成を図ります。

竹野川の自然環境や田園集落の景観を保全しつつ、地域内への生活機能を提供する拠点の形成を目指します。

地域で生活し活動するために必要なサービスや施設など都市機能の維持向上を図ります。

(3) 地域の土地利用方針・取組

ア 土地利用方針

- ・商業機能の集積を促し、地域活力向上の促進と良好な住環境の形成を図ります。
- ・平地等の農業地、国営農地開発地では、農業振興を基本とした土地利用を図ります。

イ 道路交通網

- ・生活機能を維持確保し、地域拠点と地域内の交通機能の向上を図るため、国道及び主要地方道等の整備促進を関係機関と調整を図ります。
- ・(主) 網野岩滝線の外村バイパス及び弥栄大橋歩道橋の整備を関係機関と調整し促進します。

ウ 都市機能施設、産業、環境

- ・市立病院の良質で高度な医療機能の維持・確保に努めます。
- ・地域住民の健康増進のため、弥栄総合運動公園の活用を促進します。
- ・既存市街地の空き家や空き地を有効に活用し、ゆとりあるまち中空間の形成を図ります。
- ・良質多彩な農産物を活用した農業の振興と集落環境の維持・向上を図ります。
- ・野間地域などの自然・歴史環境を活かすとともに、水辺公園やさか野を中心としたうらおいのある地域環境を形成します。
- ・道の駅丹後王国「食のみやこ」を活用した観光を促進します。
- ・「京丹後森林公園スイス村」や「グリーン・ツーリズム」を活用した観光を促進します。

エ 都市基盤

- ・竹野川の河川改修を関係機関とともに促進し、安全で災害に強い市街地の形成を図ります。

主要地方道(主): 高速道路及び一般国道と一体となって広域交通を分担する幹線道路(府道)。

一般府道(一): 主要地方道以外の府道で、地域住民の生活に密着した道路。

都市計画道路(都): 都市計画法に基づく決定された道路。

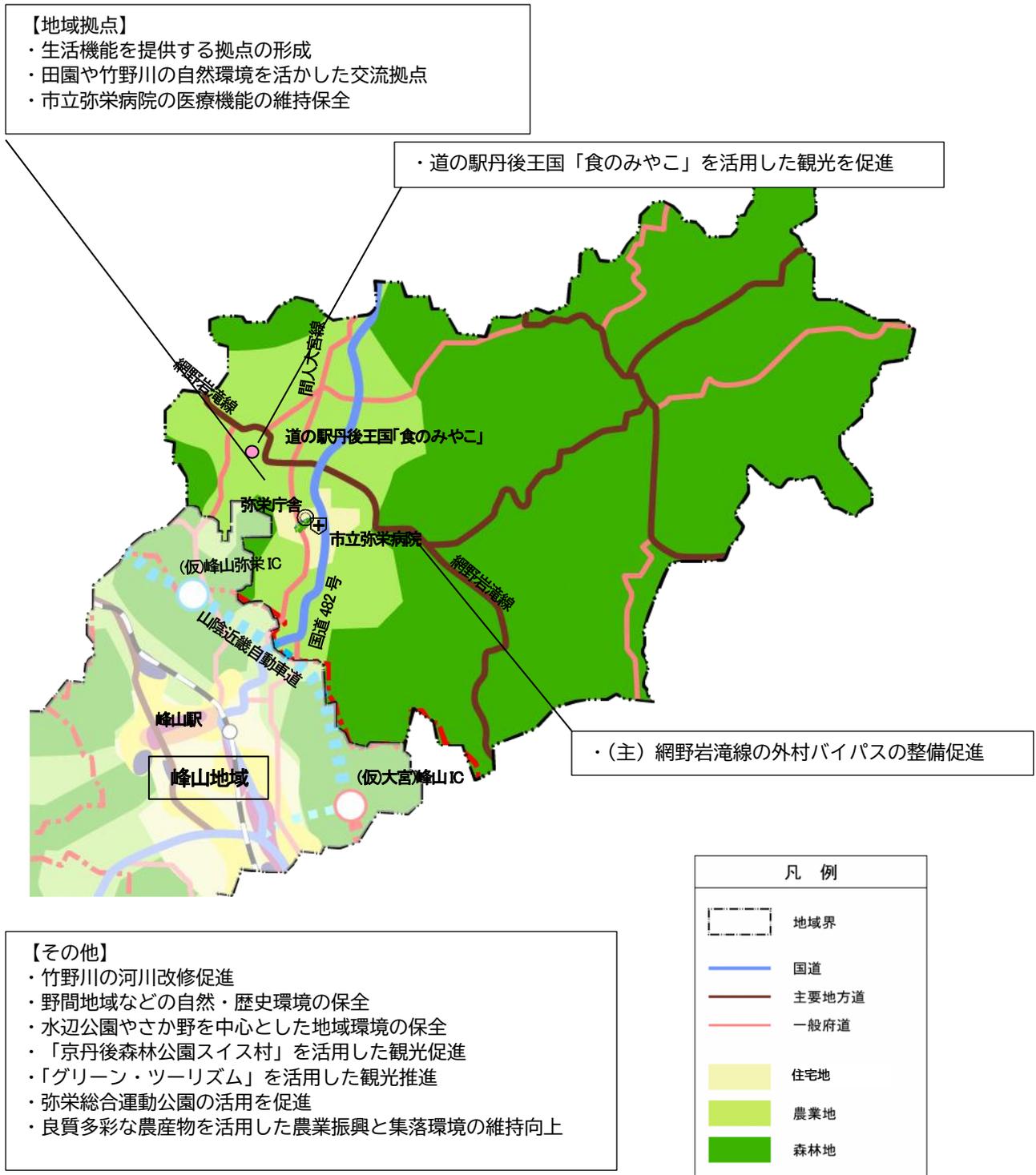


図 弥栄地域の土地利用図

6 久美浜地域

(1) 久美浜地域の特徴

ア 人口及び面積

- ・令和 2 (2020) 年国勢調査時人口は 8,842 人で、平成 27(2015)年 9,599 人から 757 人減少(△7.9%)しています。
- ・久美浜は、本市の西部に位置しており、面積 144.95 km²を有しています。



イ 地形・立地状況

- ・久美浜地域は本市の西部に位置し、国道 178 号や 312 号、482 号などが、他地域や市外へ連絡しています。
- ・久美浜湾に面し明治初期に久美浜縣庁が設置された久美浜一区を中心に市街地が形成されており、京都丹後鉄道宮豊線と久美浜湾に囲まれた範囲に集落地が形成されています。
- ・久美浜一区の市街地に商業施設の立地が見られるものの、隣接する兵庫県豊岡市への買い物などの流出が多くなっています。

ウ 産業等

- ・久美浜地域の産業は農業が中心で、稲作や国営開発農地での畑作のほか、東部ではナシ・モモ・スイカなどの砂丘農業が営まれており、観光農園なども見られます。また、漁業は沿岸漁業のほか久美浜湾内での養殖業も営まれています。
- ・市街地は、久美浜湾やかぶと山に隣接するほか、映画のロケ地となった久美谷川が流れるなど、自然環境に恵まれています。また、久美浜一区の街なみや稲葉本家のほか、小天橋や古墳群などの観光交流資源が地域内に数多く点在しています。
- ・小天橋、久美浜湾、兜山などの観光資源に多くの観光客が訪れており、民宿経営などの観光産業もみられます。

エ 歴史・文化

- ・市街地には、稲葉本家を中心とした歴史的な街なみが形成されており、地域住民による保全活動なども進められています。
- ・久美浜地域は、明治初期に久美浜縣庁が置かれた地であり、現在、(主) 香住久美浜線とこれに平行する 2 本の市道を軸として、街道型のコンパクトな市街地と歴史的街なみが残り環境整備が行われています。

(2) 地域拠点方針

久美浜庁舎周辺の市街地の地域拠点は、住宅地・医療拠点として、生活サービス機能を維持・充実し、周辺住宅地での便利で暮らしやすいまち中空間の形成を図ります。

久美浜湾と歴史ある街なみ景観を保全しつつ、地域内への生活機能等を提供する拠点の形成を目指します。

地域で生活し活動するために必要なサービスや施設など都市機能の維持向上を図ります。

(3) 地域の土地利用方針・取組

ア 土地利用方針

- ・商業機能の集積を促し、地域活力向上の促進と良好な住環境の形成を図ります。
- ・市街地での街なみ景観に配慮した土地利用を誘導します。
- ・農業地、国営農地開発地、果樹地では、農業振興を基本とした土地利用を図ります。
- ・兜山など久美浜湾の景観と調和した土地利用を図ります。

イ 道路交通網

- ・生活機能を維持確保し、地域拠点と地域内の交通機能の向上を図るため、国道及び主要地方道等の整備促進を関係機関と調整を図ります。
- ・山陰近畿自動車道の網野から久美浜間の早期ルート決定及び早期事業化を関係機関と調整して促進します。
- ・(主) 久美浜湊宮浦明線の西回り線拡幅を関係機関と調整して促進します。
- ・国道 312 号栃谷歩道の整備を関係機関と調整して促進します。

ウ 都市機能施設、産業、環境

- ・市立久美浜病院の計画的な施設整備を進め、良好で高度な医療機能の維持・確保に努めます。
- ・既存市街地の空き家や空き地を有効に活用し、ゆとりあるまち中空間の形成を図ります。
- ・久美浜中央運動公園の活用を促進します。
- ・谷工業団地等の既存の工業立地の維持・向上を図ります。
- ・良質多彩な農産物を活用した農業の振興と集落環境の維持・向上を図ります。
- ・久美浜湾周辺の観光資源を活用した周遊ルートを形成します。
- ・久美浜湾や小天橋、久美浜一区の歴史的な街なみ、兜山などを活かした観光交流を促進します。
- ・景観資産に登録されている「久美浜湾と牡蠣の養殖景観」、「城下町に由来する風情ある久美浜の街なみ」とともに、京都府文化的景観に選定されている「京丹後市久美浜湾のカキの養殖景観」と「京丹後市久美浜湾沿岸の商家建築群と街なみ景観」の保護・保全に努めます。
- ・道の駅「くみはま SANKA I KAN」を活用した観光を促進します。

エ 都市基盤

- ・川上谷川及び佐濃谷川の河川改修を関係機関とともに促進し、安全で災害に強い市街地の形成を推進します

主要地方道(主): 高速道路及び一般国道と一体となって広域交通を分担する幹線道路(府道)。

一般府道(一): 主要地方道以外の府道で、地域住民の生活に密着した道路。

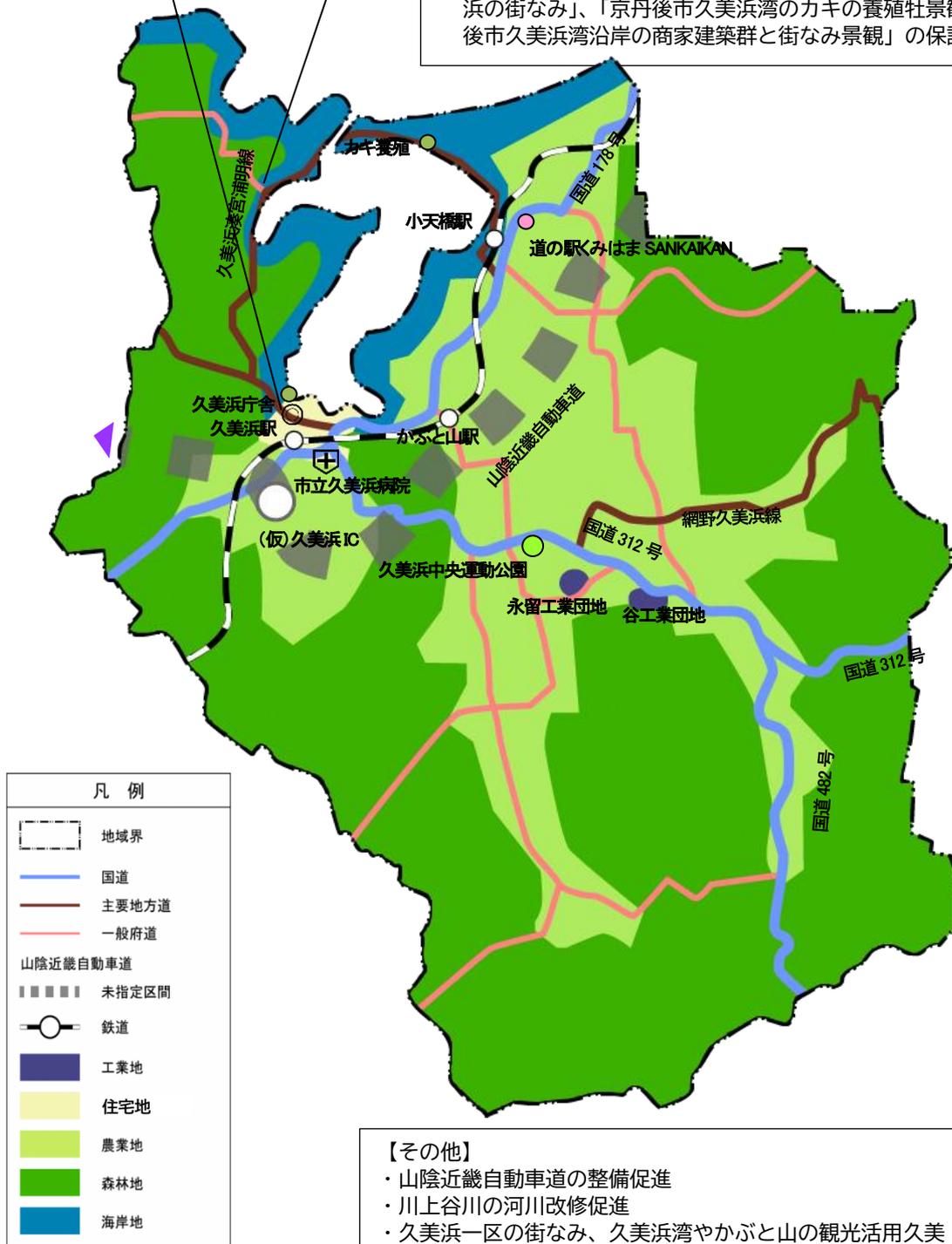
都市計画道路(都): 都市計画法に基づく決定された道路。

【地域拠点】

- ・生活機能等を提供する拠点の形成
- ・市立久美浜病院の計画的施設整備と医療機能の維持保全

・(主) 久美浜湊宮浦明線西回り線拡幅の整備促進

- ・「久美浜湾と牡蠣の養殖景観」、「城下町に由来する風情ある久美浜の街なみ」、「京丹後市久美浜湾のカキの養殖牡景観」、「京丹後市久美浜湾沿岸の商家建築群と街なみ景観」の保護保全



【その他】

- ・山陰近畿自動車道の整備促進
- ・川上谷川の河川改修促進
- ・久美浜一区の街なみ、久美浜湾やかぶと山の観光活用久美
- ・浜湾周辺の観光資源を活用した周遊ルートを形成
- ・海の京都「久美浜エリア」観光活用
- ・道の駅「くみはまSANKAIKAN」の活用

※山陰近畿自動車道(仮称) 網野インターチェンジから久美浜町までの区間は調査中であり計画決定されたものではありません。

図 久美浜地域の土地利用図

第4章 計画実現に向けた方策

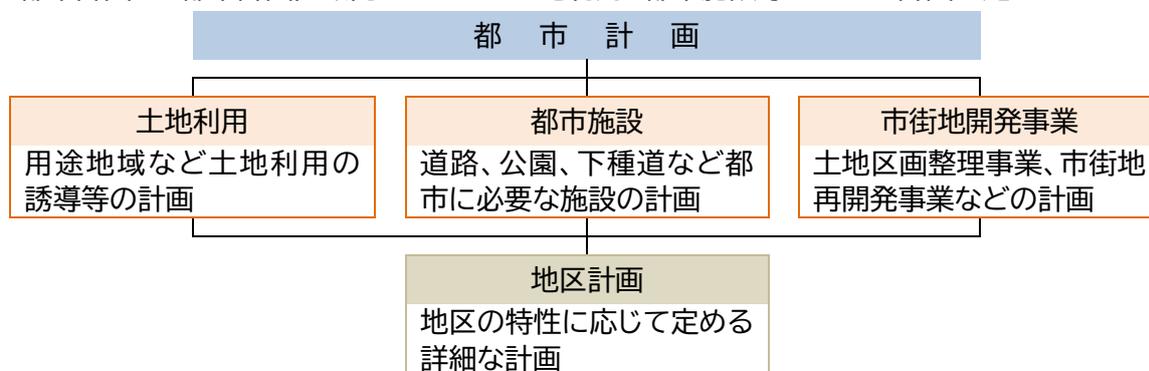
本マスタープランのまちづくりを進めて行くためには、さまざまな制度や手法を用いて取り組みを行う必要があります。また、都市の活性化と誇りある地域を創造するためには、それぞれの担い手が、その立場に求められる役割と責任を理解し、出し得る力を最大限に発揮することが重要です。

このため、行政のみが担うものではなく、市民・市民・事業者・行政が目標を共有し、協働で本マスタープランの実現を目指します。

1 都市計画法等に基づくまちづくりの推進

(1) 都市計画の体系

都市計画は、都市計画区域内において、土地利用、都市施設等について計画を定めるものです。



■都市計画の内容

現在の本市内の都市計画は、次の計画があります。

- 土地利用 区域区分の設定なし(市外化区域、市外化調整区域の区分をしていない)
- 都市施設 道路、公園、下水道、ごみ処理場、火葬場
- 市街地開発事業 なし
- 地区計画 なし

(2) 土地利用

本マスタープランの土地利用の考え方に基づき、地域地区(用途地域等)の指定を検討します。

(3) 都市施設

本マスタープランの都市基盤の整備、都市機能施設の考え方に基づき、都市施設の都市計画決定・変更を行います。

(4) 立地適正化計画の策定

都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画計画を策定します。

立地適正化計画では、全体構想の各分野の考え方に基づき、都市拠点、地域拠点への都市機能誘導を図るため、都市計画区域内に誘導区域、都市機能誘導施設を定め、都市計画区域外の地域拠点を地域生活拠点として位置付けます。

(5) 関連計画と一体的な施策・事業の推進

効果的・効率的な事業・施策を展開するためには、土地利用、交通、医療・福祉、子育て観光・産業・防災・環境などの様々な分野との連携が重要であり、庁内関係各課の横断的な検討体制を構築し、関連する計画と連携を図りながらまちづくりの取り組みを推進します。

(6) 国・府等の関係機関との連携強化

道路や公園、河川等については、国や府等と役割を分担して整備・改修等を進めており、今後も関係機関と連携を強化し、広域的な視点でまちづくりを進めていきます。

2 協働のまちづくりの推進

(1) まちづくりの情報の共有化

まちの客観的な現状把握や、まちづくりの取り組み事例や仕組み、互いの意見などを知ることが、協働（参加、参画）の第一歩であるため、広報紙やインターネット、SNS などを通じた情報提供を行うとともに、情報交換の場づくりを進めます。

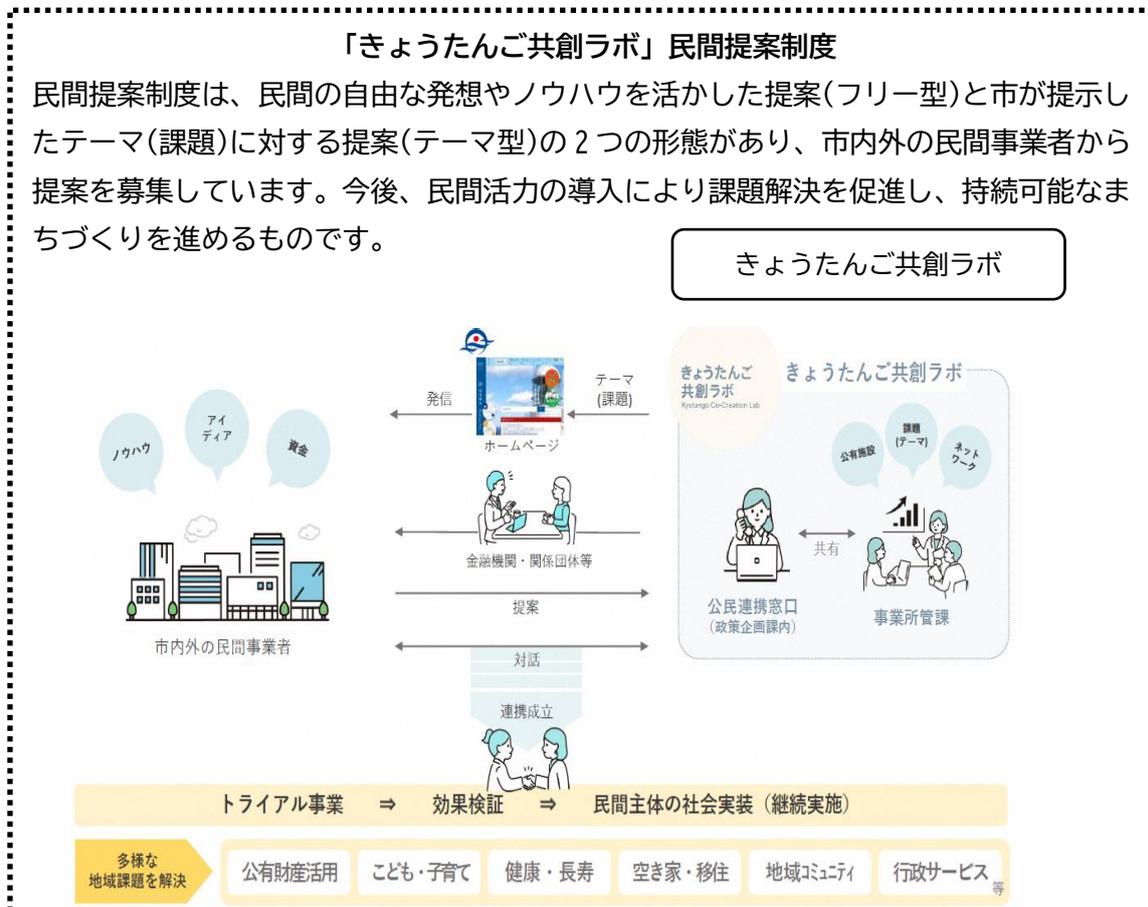
(2) あらたな地域コミュニティによる地域づくり

地域住民が主体となって、将来にわたり持続可能な地域社会を築くため、地域住民の顔の見える範囲で、顔の見えるまとまりを持つ旧村や地区公民館の区域などを基に、新たな運営の仕組みを構築し、今後も自治・区等の地域組織を支援するとともに、地域住民による課題解決に取り組む新たな地域コミュニティの組織づくりを促進し、持続可能な地域づくりを推進します。

(3) 公民連携の推進

京丹後市公民連携指針に基づき、市内外の民間事業者や学術機関等と市が協力し、市民等とともに地域課題の解決に取り組めます。

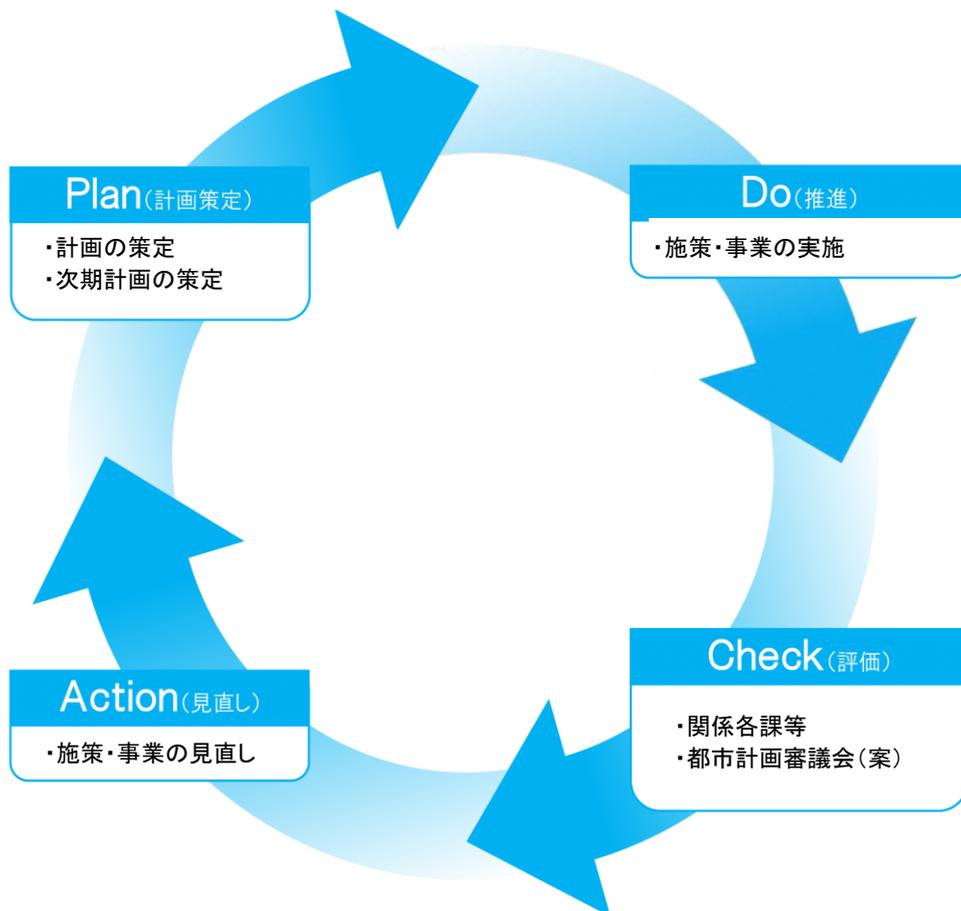
公民連携のプラットフォーム「きょうたんご共創ラボ」により、まちづくり情報等の一元化や庁外への情報発信、民間事業者と関係部局のコーディネート（連絡・調整、対話の場づくり）、民間事業者とのマッチングを促進し、まちづくりの課題解決を進めます。



3 進行管理と見直し

都市計画マスタープランは、概ね 20 年後を展望しつつ、令和 17 年度までの 10 年間の計画ですが、PDCA サイクルの進行管理による評価を踏まえ、必要に応じて、都市計画マスタープランを適切に見直し、より望ましい姿へと進化させていきます。

このため、概ね 5 年後を区切りに、PDCA サイクルによる進行管理を行い、柔軟かつ計画的にまちづくりを展開していきます。



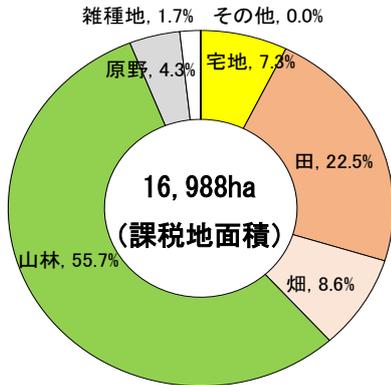
(参考資料)

1 市の概況

(1) 土地利用

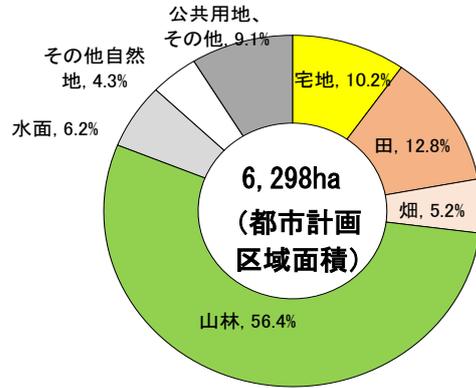
ア 土地利用現況

本市の土地利用面積（課税地）は山林が約 56%、農地（田・畑）が約 31%、都市計画区域内では区域内面積に対し、山林が約 56%、農地（田・畑）が約 18%で、いずれも宅地の割合は低くなっています。



資料：令和 5 年市統計書

図 地目別土地面積（課税地）



資料：令和 6 年度都市計画基礎調査（法 6 条）
（都市計画区域を対象）

図 都市計画区域

イ 宅地開発状況

平成 30（2018）年から令和 5（2023）年の宅地開発件数は 266 件となっています。

このうち、公益施設用地（公共施設や学校・病院などの公益的施設用地）目的の開発が最も多く全体の 50.8%を占め、次いで住宅用地の 24.1%となっています。

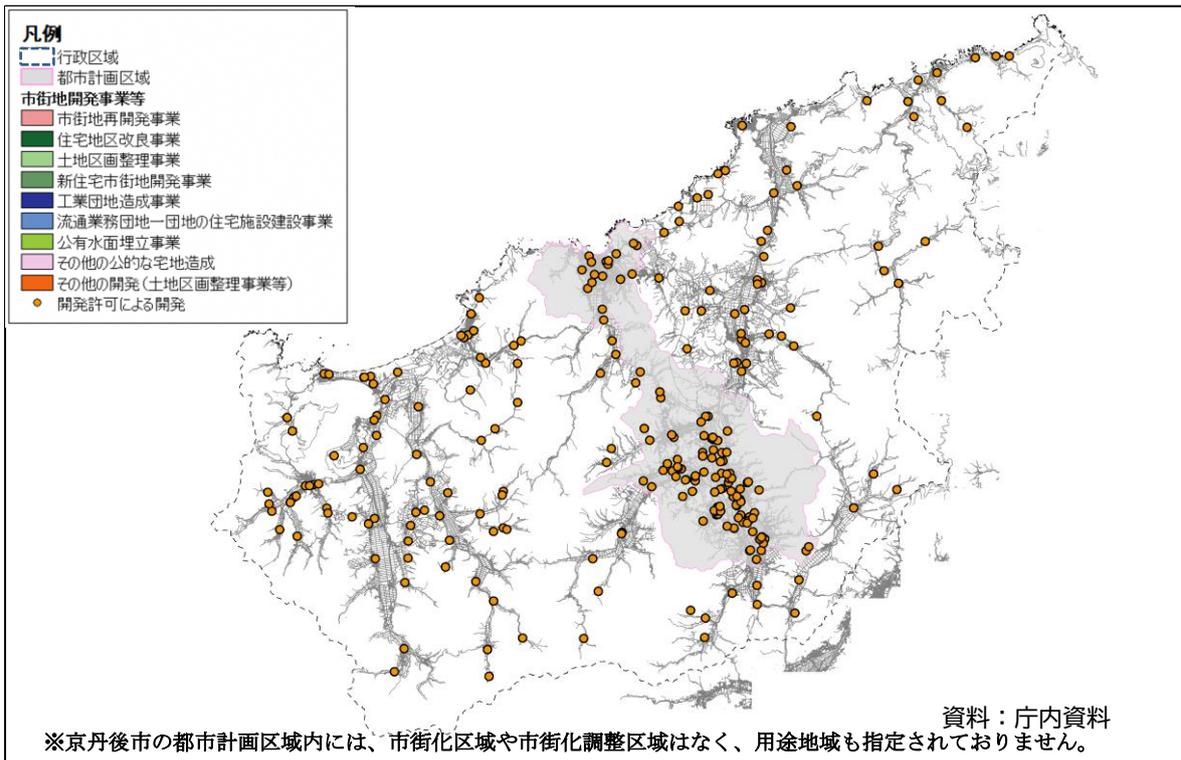
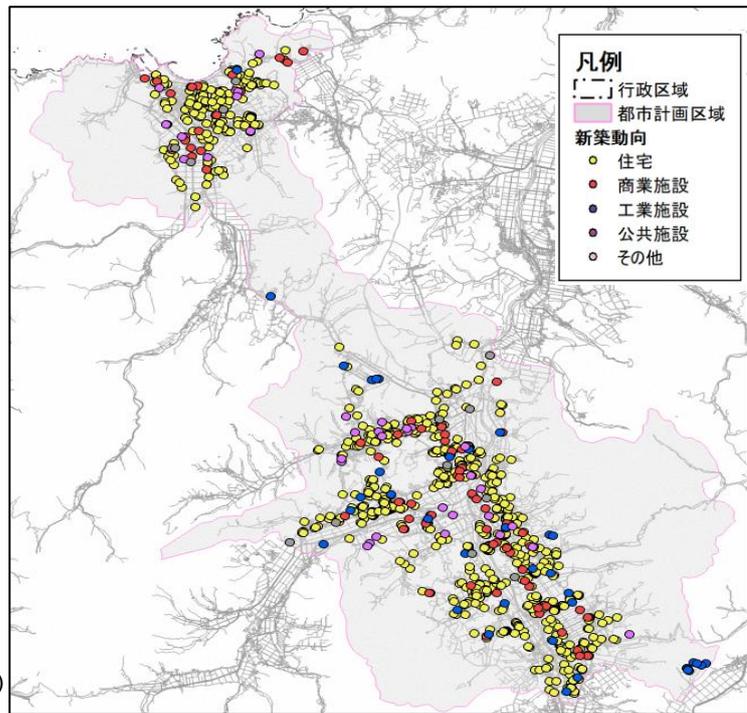


図 宅地開発状況

ウ 新築状況

平成 26 (2014) 年から令和 5 (2023) 年の 10 年間における都市計画内の新築件数は、都市計画区域内の 1,120 件で、このうち「住宅」が 947 件と最も多く、次いで「商業施設」が 79 件となっています。



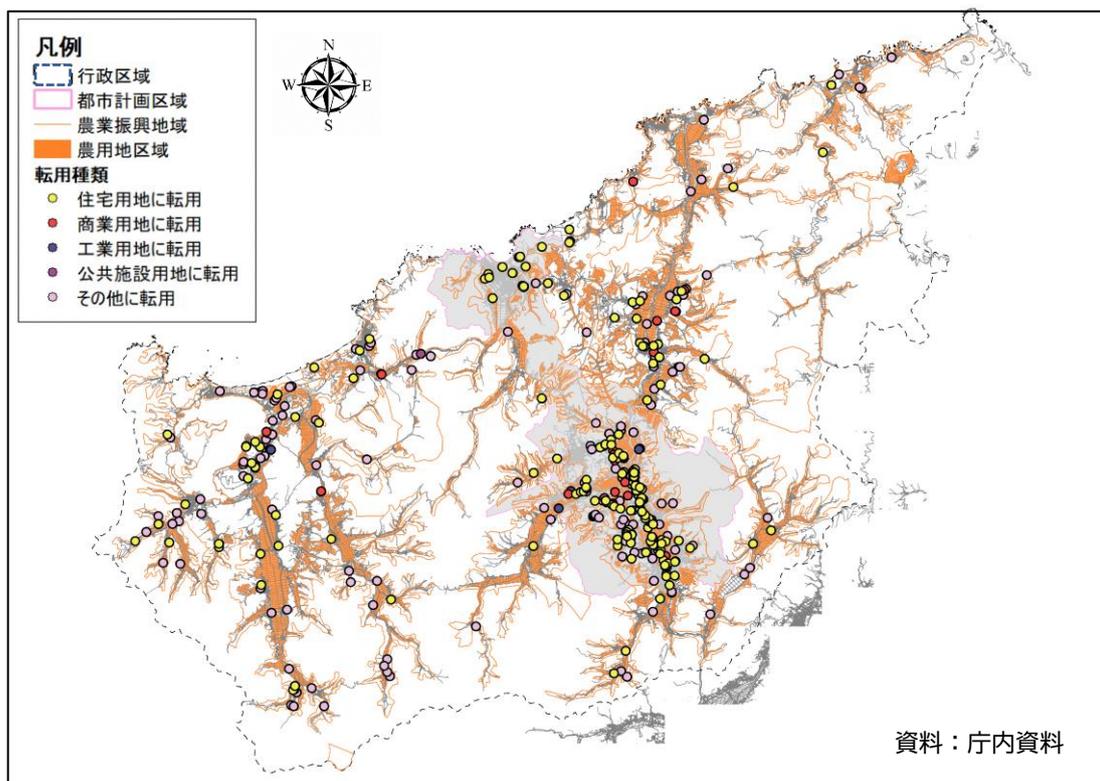
資料：令和 6 年度都市計画基礎調査（法 6 条）
（都市計画区域を対象）

図 新築動向状況図

エ 農地転用状況

平成 30 (2018) 年から令和 5 (2023) 年の 6 年間における農地転用件数は、農用地区域で 57 件、その他農地で 329 件となっています。

都市計画区域内では、農用地区域で 15 件、その他農地で 183 件、転用用途は「住宅用地」が 110 件と最も多く、次いで「その他」が 64 件となっています。

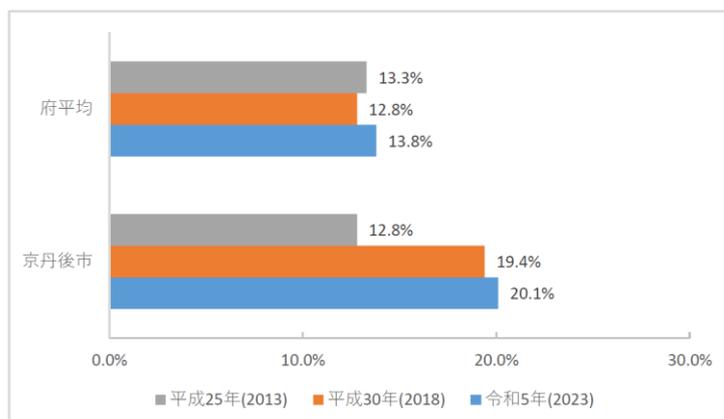


資料：庁内資料

図 農地転用状況

オ 空き家の状況

平成 25（2013）年から令和 5（2023）年までの空き家率は、増加傾向にあり、京都府平均を上回っています。



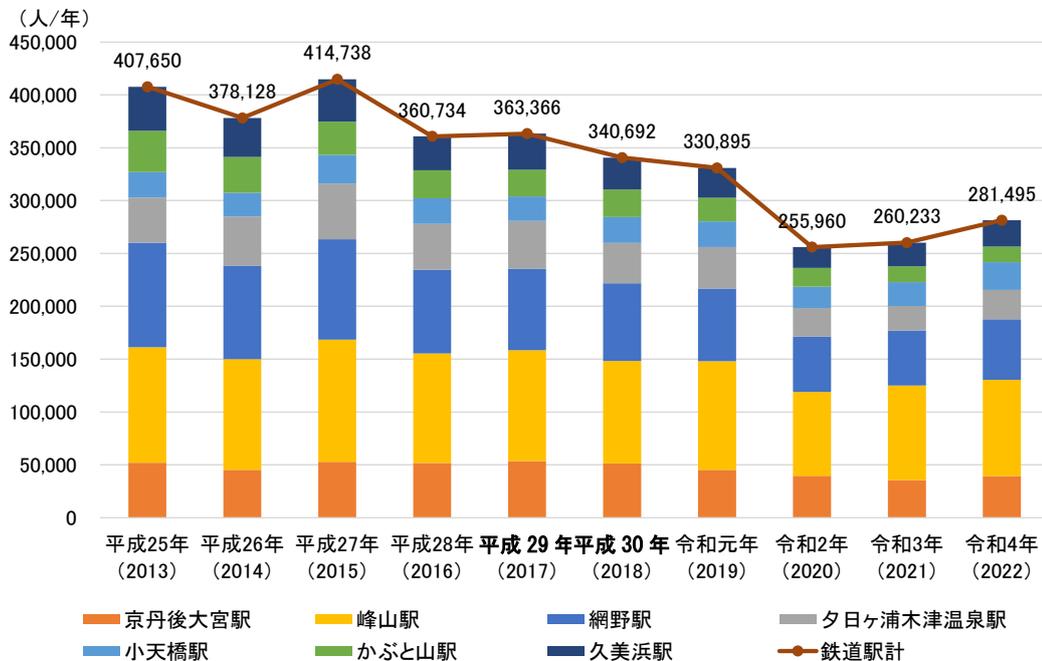
資料：総務省「住宅・土地統計調査」より

図 空き家率の推移

(2) 道路・交通

ア 鉄道

鉄道の年間乗車人員は、長期で見ると減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響が顕著な令和元（2019）年から令和2（2020）年にかけて大幅に減少していますが、令和3（2021）年から回復の兆しがみられます。年間駅別乗車人員は、峰山駅が最も多くなっています。



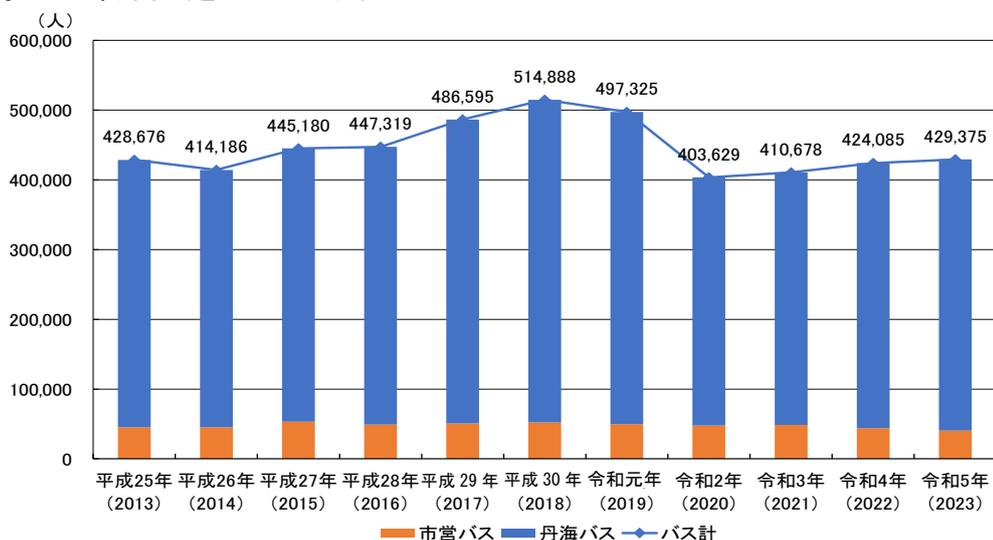
出典：令和6年3月京丹後市地域公共交通計画

図 鉄道駅別乗車人員の推移

イ バス

丹海バスと市営バスの年間乗車人員は、令和元（2019）年以降、新型コロナウイルス感染症の影響等で大きく減少したものの、その後回復傾向にあり、10年前とほぼ同等の人員となっています。

区間ごとのバス運行本数は、24本/日以下の路線が多いなかで、峰山駅、久美浜駅周辺の路線で25本/日を超えています。



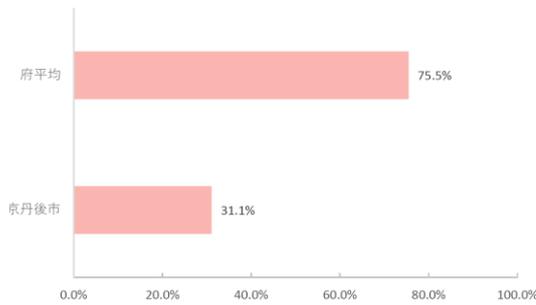
資料：市政策企画課「バス運輸状況」

図 丹海バス・市営バス年間乗車人員の推移

(3) 都市施設

ア 都市計画道路

都市計画道路（幹線街路）の改良率は約 31% で低くなっています。

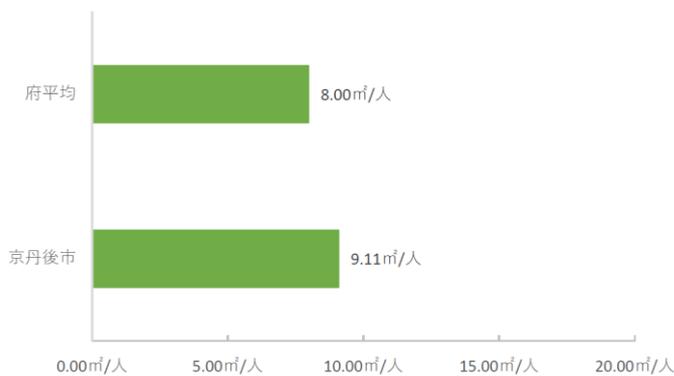


資料：国交省「令和 5 年都市計画現況調査」
※都市計画道路は都市計画法に基づき、計画決定されている道路のうち幹線街路の改良

図 都市計画道路の改良率

イ 都市計画公園

都市計画区域人口 1 人当たり公園整備面積は約 9 m²/人で、都市公園法に規定されている整備水準 10 m² とほぼ同等の水準となっています。

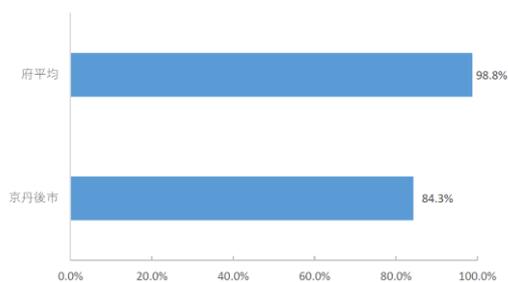


資料：京都府都市計画課
「令和 4 年度都市公園の種類別箇所数と面積」

図 1 人当たり都市公園面積

ウ 汚水処理人口普及率

令和 6（2024）年度における汚水処理人口普及率は 84.3% で、京都府の平均を下回っているものの、8 割を超えています。



資料：京都府下水道政策課「市町村別汚水処理人口普及率（令和 6 年度末）」をもとに作成
※汚水処理人口普及率 = (下水処理人口 + 農業集落排水処理人口 + 漁業集落排水処理人口 + 林業集落排水処理人口 + 簡易排水処理人口 + コミュニティ・プラント処理人口 + 合併処理浄化槽人口) / 総人口 (住民基本台帳人口)

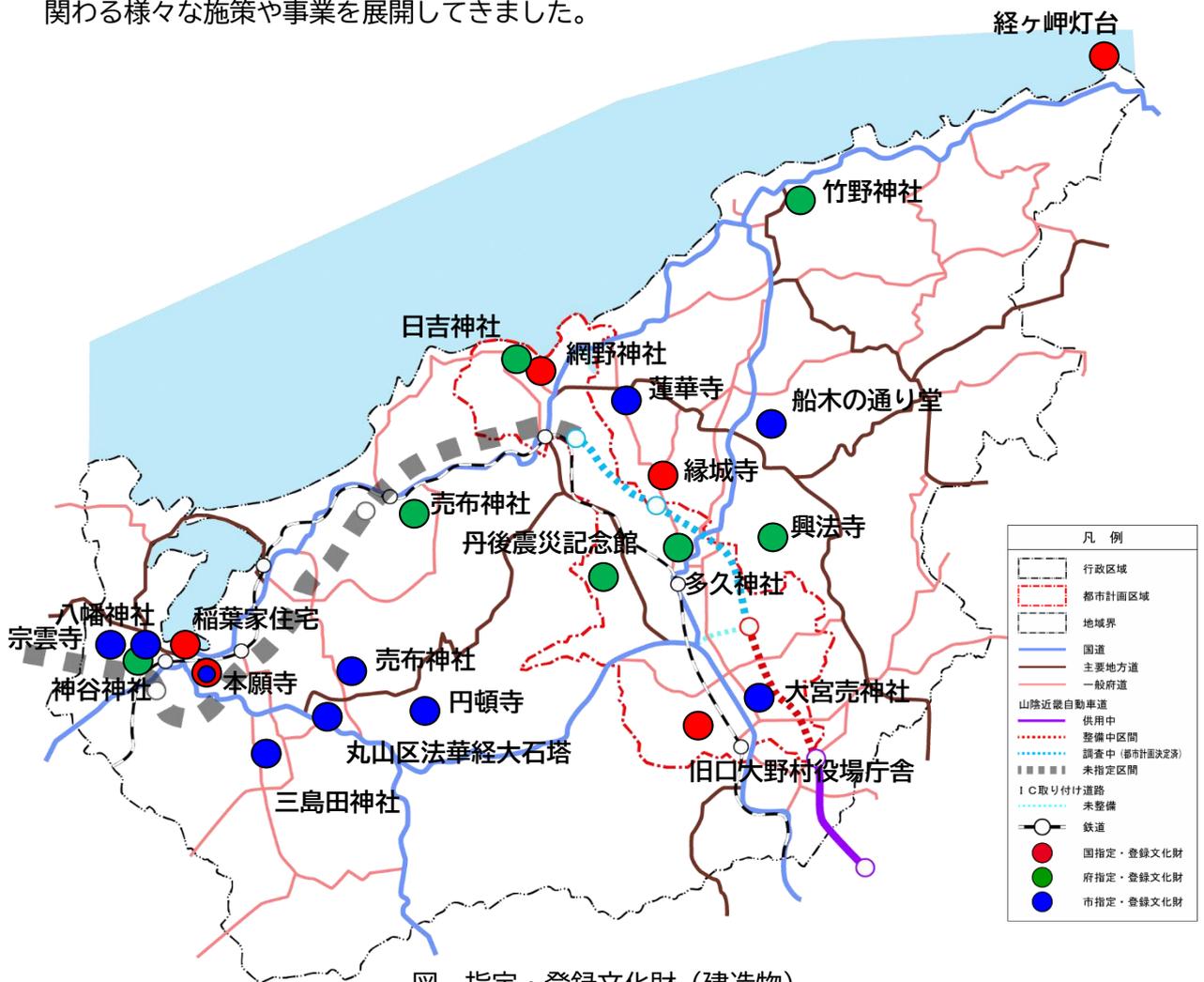
図 汚水処理人口普及率

(4) 歴史・文化

市内には、弥生時代に造られた国内最大級の墳丘墓の赤坂今井墳墓や、古墳時代に造られた日本海側最大級の前方後円墳の網野の銚子山古墳など「丹後王国」ともいべき勢力が存在したことを示す数多くの遺跡があります。これらは、丹後半島の立地をいかし、古くは大陸からの玄関口として交易により栄えたことを示しています。

奈良時代には、丹波国から5郡を割いて丹後国が成立し、これが現在の「丹後」という地名のはじまりとなりました。その後は、都のあった京都に近い立地や、日本海に面した壮大で優れた地形を生かし、農業・漁業・織物業のほか、近年は機械金属業・観光など様々な分野で発展を続けてきました。

こうした長い歴史の中で育まれた遺跡・寺社・街なみ・食文化・民俗行事・民俗芸能等の様々な歴史文化や文化財は、日本最古の羽衣伝説や麻呂子親王の鬼退治伝承、小野小町伝承など数多くの伝説・伝承とともにまちの「宝」として大切に守り伝えられ、現在も市民の生活の中に息づいています。本市では、これらの歴史文化や文化財を市の煌めく魅力としての「光」と捉え、総合的な文化財の保存・活用、まちづくりへの展開等を目的として、令和4（2022）年12月に文化庁の認定を受けた「京丹後市文化財保存活用地域計画」を策定しました。この計画は、本市の歴史文化を4つの特徴、11のストーリーにまとめ、令和7年4月に整備が完了した網野銚子山古墳などの史跡整備のほか、資料館事業など文化財の保存・活用に関わる様々な施策や事業を展開してきました。



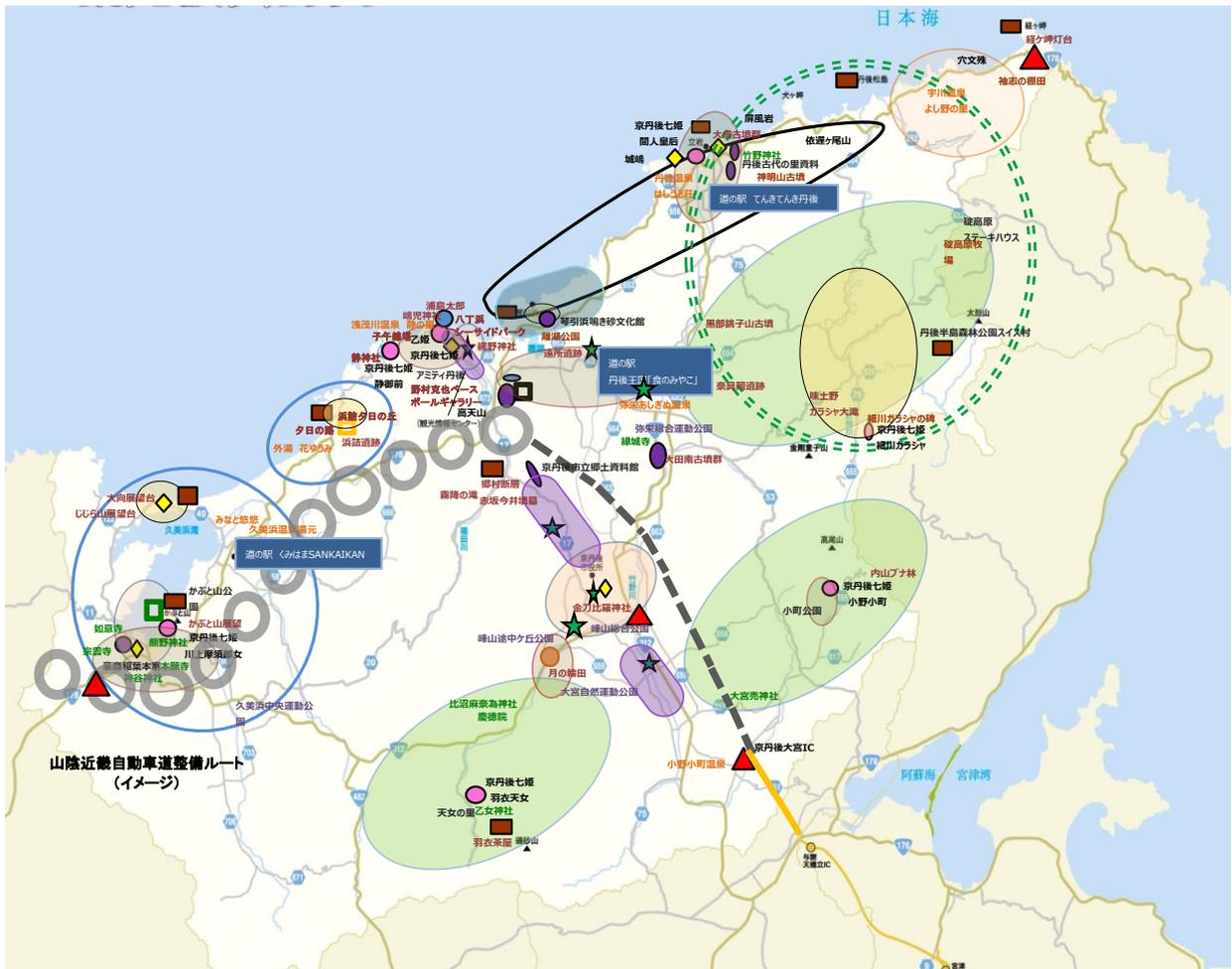
(5) 観光

京丹後市は日本列島のほぼ中央、京都府北部の日本海に面する位置にあります。良好な景観が続く市内海岸線の全てが山陰海岸国立公園と丹後天橋立大江山国定公園に指定されており、日本海形成の過程で生まれた貴重な地形・地質は、市民の暮らしや文化を育む大地の公園「山陰海岸ユネスコ世界ジオパーク」として、ユネスコから世界認定を受けています。

この豊かな自然は、美しい景観だけでなく、四季折々の旬の食材や京都府下最多となる40ヶ所の温泉源をもたらし、更には、古代「丹後王国」として栄えてきた数々の歴史、伝説、文化を生み、日本遺産「300年を紡ぐ絹が織り成す丹後ちりめん回廊」に認定された丹後ちりめんなど多くの地場産業を育みました。このように、市域全体に広がる多種多様な地域資源は、無限の観光価値を有しています。

特徴的な観光資源

区分	観光資源の概要
食	良食味に誇る丹後産コシヒカリ、各種フルーツ、間人ガニ、久美浜かきや丹後とり貝、地酒等に加え、新たに「活イカ」の市内流通の取組が始まっている。
ジオパーク	市全域が「山陰海岸ユネスコ世界ジオパーク」に認定されており、市内に6つのジオトレイルコースがある。立岩、屏風岩、青の洞窟といった特徴ある世界基準の観光価値を活用し、京丹後縦断トレイルや、香美町との交流事業、教育旅行などの取組が始まっている。
海・山・里薬草	小天橋から夕日ヶ浦海岸まで約8km続くロングビーチや鳴き砂の琴引浜をはじめとする美しい海岸線、ブナが自生する森、アユが遡上する川、ホテルが舞う里山など、市域全体に森と海がつながる豊かな自然環境がある。
宿泊施設・温泉	ホテル、旅館、民宿等の多様な宿泊施設は、京都市に次いで府下2番目に多い約180軒を有している。海岸線を中心に40ヶ所の温泉源に恵まれ、温泉宿、日帰り温泉とも充実している。
伝説・伝承	「鬼退治伝説」や「京丹後七姫伝説」、「日本最古の羽衣天女伝説」、羽衣天女が祀られた奈具神社をはじめとする「元伊勢の地」、稲作発祥の地と伝えられる「月の輪田」、果物やお菓子作りに関係する「売布神社」、天鈿女命との関係を伝える大宮売神を祀る「大宮売神社」、日本の国づくりに重要な役割を果たしたヤマトタケルの祖母ヒバスヒメの縁の地など、“日本のふるさと”とも言える多くの伝説・伝承がある。
史跡・文化	丹後半島には、古墳時代において、日本海側最大級の網野銚子山古墳をはじめ、丹後三大古墳、弥生時代国内最大級の墳丘墓である赤坂今井墳墓など「丹後王国」の存在を感じさせる数々の遺跡、史跡等がある。このほか、市内各地には有形・無形の文化財があり、所有者・地域によって大切に伝えられている。また、令和4（2022）年12月12日に、経ヶ岬灯台が国の重要文化財に指定され、新たな誘客資源として期待される。
産業	観光産業をはじめ、日本遺産「300年を紡ぐ絹が織り成す丹後ちりめん回廊」に代表される丹後ちりめんは、日本一の絹織物の生産量を誇っている。また、高い技術力を誇る「機械金属産業」が集積し、ハイテクゾーンを構成している。「間人ガニ」、「丹後産コシヒカリ」、「京たんごメロン」など、農・水産業ではブランド食材も豊富である。



■「海の京都」戦略拠点

- 夕日ヶ浦エリア(主たる滞在促進地区)
- 久美浜エリア

■「海の京都」交流促進地区

- 琴引浜・間人交流地区

■ジオパーク主要スポット

- 経ヶ岬
- 丹後松島
- 立岩・大成古墳群周辺
- 琴引浜
- 夕日ヶ浦
- 小天橋～夕日ヶ浦海岸
- 久美浜湾及びかぶと山
- スイス村及び野間地区
- 磯砂山周辺
- 郷村断層

■日本遺産「丹後ちりめん回廊」構成文化財

- ★ あしぎぬの碑
- ★ 禅定寺
- ★ 常立寺
- ★ 金刀比羅神社
- ★ 丹後織物工業組合中央加工工場
- ★ 足米機業場
- ★ 網野・弥栄の機屋の街並み

■ニューツーリズム展開エリア

- 産業観光
- エコツーリズム
- グリーン・ツーリズム
- ヘルスツーリズム
- 文化観光
- スポーツツーリズム
- グリーンベルト

■まち歩きスポット

- ◆ 間人・竹野:漁師町・ジオ巡り
- ◆ 峰山:金刀比羅神社周辺(狛猫関連)
- ◆ 網野・浅茂川:機屋の街並み
- ◆ 久美浜一区:歴史的街並み
- ◆ 湊宮:港町

■歴史伝説スポット

- 京丹後七姫伝説ゆかりの地
- 浦島太郎伝説ゆかりの地
- 主要な古墳、史跡、資料館
- 日本の稲作発祥の地「月の輪田」

■施設整備計画・構想(主要なもの)

- 無電柱化事業
- かぶと山園地
- 網野銚子山古墳

■教育旅行・臨海学校等誘致(宿泊)エリア

- 掛津地区 ● 浜詰地区
- 湊宮地区 ● 野間地区

■市の「玄関口」機能整備

- ▲ 南玄関口(大宮・峰山)
- ▲ 西玄関口(久美浜)
- ▲ 東玄関口(丹後)

出典:「第4次京丹後市観光振興計画(令和5年2月)」

図 観光資源