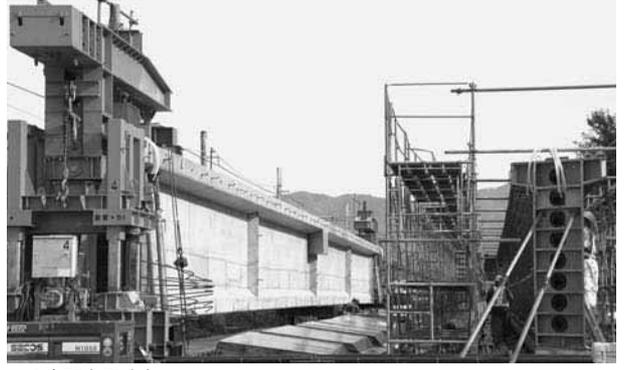


▲八木町玉ノ井地内

南丹市内の沿線で進められている工事



▲八木町本町地内



▲八木町玉ノ井地内

完成後の整備効果

京都～園部間の複線化が完成すると、列車の増発、所要時間の短縮（普通電車で十数分の時間短縮が見込まれています）、快速電車の増発、上り下りで均衡の取れたダイヤ設置等が可能になり、サービス水準が大幅に向上する見込みです。

福知山線では、平成元年から快速が運行され、兵庫県三田市のニュータウン開発に拍車がかかり、人口増加につながりました。

また、滋賀県長浜市では、平成三年から新快速が運行、「黒壁スクエア」などの観光施設の整備とあわせ、乗降客が増加し、運行前の二日約二千五百人が、昨年度には四千九百人に倍増しました。

園部駅の一日の平均乗車人数は、平成十二年度以降、毎年増え続け、平成十六年度では四千四百三十人となっており、京都～園部間では、二条、円町、亀岡を除く沿線各駅と並ぶ乗降客数となっています。

京都～園部間の複線化によって、かつて「ローカル線」と呼ばれた不便な路線から脱皮し、「都市交通」と呼ばれる便利な路線への仲間入りに期待が寄せられています。将来、さらに乗降客が増えれば、新快速や大阪から直通のホリデー号などの運行も考えられます。

「人口減少」や「少子高齢化」によつて、地方の活力の衰退が叫ばれる中、南丹市への観光客や定住者が増え、まちの活力となることと期待されています。

事業化までの経過

- 1969年(昭和44年) 山陰本線(京都～園部間)の複線電化促進協議会を亀岡市、八木町、園部町で設立
- 1975年(昭和50年) 日吉、丹波、瑞穂、和知の各町が加入
- 1977年(昭和52年) 美山町、京北町が加入
- 1979年(昭和54年) 京都～福知山間の電化と京都～園部間の複線化について、運輸大臣が許可
- 1987年(昭和62年) 国鉄民営化に伴い、西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)が発足
- 1989年(平成元年) 嵯峨嵐山～馬堀間の複線化完成
- 1990年(平成2年) 京都～園部間の電化完成
- 1996年(平成8年) 園部～天橋立間の電化完成
- 1998年(平成10年) 山陰本線京都中部複線化促進協議会に改称
- 2000年(平成12年) 二条～花園間の複線高架完成、円町駅開業
- 2003年(平成15年) 山陰本線(京都～園部間)複線化起工
- 2009年(平成21年) 平成20年度中、山陰本線(京都～園部間)複線化完成予定