

2. 北近畿タンゴ鉄道と沿線の公共交通の現状と課題

2.1 北近畿タンゴ鉄道の現況

(1) 営業路線及び駅

K T Rは福知山～宮津間 30.4 kmを南北に結ぶ宮福線と、西舞鶴～豊岡間 83.6 kmを東西に結ぶ宮津線の2つの路線があり、南は福知山駅、西は豊岡駅でJ R山陰本線と接続、東は西舞鶴駅でJ R舞鶴線と接続している。両路線とも日常生活や通勤・通学の足として利用されているが、宮津線は宮津・天橋立を中心に丹後地域と但馬地域を東西に結ぶ路線として、また、宮福線は京阪神地域から丹後地域へのゲートウェイとしての役割も担っている。また、K T Rは開業から 20 年以上が経過しているが、宮津線は国鉄時代から数えると 80 年を超える歴史がある。

駅は宮福線と宮津線合わせて 32 駅あり、そのうち有人駅は 15 駅、無人駅は 17 駅である。有人駅のうちK T R職員が常駐する直営駅が 5 駅、沿線自治体がK T Rから委託を受けて発券・改札などを行う駅が 10 駅である。直営駅のうち福知山駅、宮津駅及び天橋立駅では始発列車から最終列車まで窓口に係員が常駐しており、その他の直営駅及び委託駅では主に朝から夕方までの営業となっている。

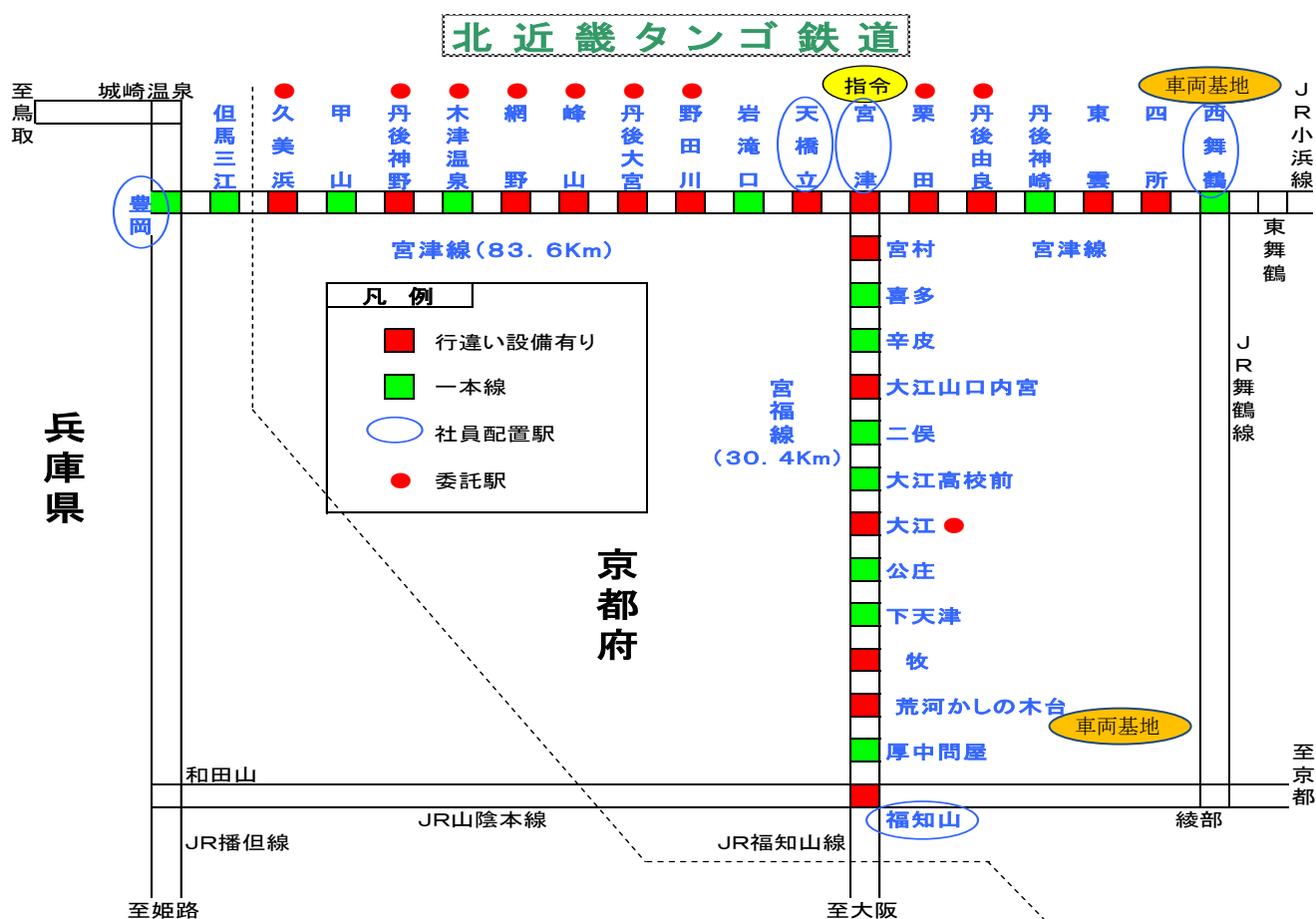


図 KTR の営業路線と駅の状況

(2) 駅の設備等の状況

K T R各駅の設備等の状況についてみると、主要駅には駅員が配置され、駅売店が設置されている。トイレについては32駅のうち28駅で設置されており、うち18駅のトイレが身障者用も含めて洋式化されている。エレベーター等については、福知山駅と宮津駅、天橋立駅に設置されており、13駅においては駅舎外から改札口までにスロープを設置すること等によりバリアフリーに対応している。

表 K T R各駅の設備整備状況

路線	駅名	駅員	売店	コインロッカー	トイレ設備				バリアフリー対応				
					トイレ	水洗化	洋式	身障者用	エレベーター	エスカレーター	スロープ設備		
											駅舎外から改札口	ホームからホーム	
宮福線	福知山	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—
	厚中間屋				○								—
	荒河かしの木台												
	牧				○								
	下天津				○								—
	公庄												—
	大江	○	○		○	○	○	○				○	
	大江高校前												—
	二俣				○	○	○	○	○			○	—
	大江山口内宮				○	○	○	○					—
	辛皮												—
	喜多				○								—
宮村				○									
宮津線	西舞鶴	○	○	○	○	○	○	○	○	JRのみ	JRのみ	○	—
	四所				○	○	○	○	○			—	○
	東雲				○				○			—	○
	丹後神崎				○	○	○	○	○			○	—
	丹後由良	朝夕			○	○						—	
	栗田	朝夕	△		○	○	○	○				—	
	宮津(宮津線)	○	○	○	○	○	○	○		○		○	
	天橋立	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	—
	岩滝口				○	○			○			—	—
	野田川	○			○	○						—	△
	丹後大宮	○			○	○	○	○	○			—	○
	峰山	○	○		○	○	○	○				専用出口	
	網野	○			○	○	○	○				—	
	木津温泉	○			○	○	○	○	○			○	—
	丹後神野	○		○	○	○	○	○	○			○	○
	甲山				○								—
	久美浜	○	○	○	○	○	○	○				○	
但馬三江		△		○	○	○	○	○			○	—	
豊岡	○	○	○	○	○	○	○	○	○	JRのみ	—	—	

- ※ 売店欄の「△」は、週末等の日を限定して開店される駅
- ※ スロープ設備欄の「—」は、そもそも段差がない、またはホームが1面しかないためホーム間の移動の必要がない等によりスロープの必要がない駅
- ※ 西舞鶴駅と豊岡駅のエレベーター等の「JRのみ」は、JR駅舎の自由通路に向けた設置

(3) 施設及び運営の概要

① 線路構造、車両基地等

軌間はJRと同じ1,067mmで、全線単線、宮福線全線及び宮津線の宮津～天橋立間の計34.8kmが平成8年から電化されており、JRの電車がKTR線内に乗り入れている。

宮福線は高架やトンネル部分が多く、踏切は2箇所のみ、宮津線には106箇所の踏切がある。車両基地は宮津線・西舞鶴車両基地と宮福線・福知山荒河車両基地の2箇所にあり、重要部検査、全般検査及び車両改良工事は荒河車両基地で行われているが、特急車両については、重要部検査と全般検査を米子にあるJRの後藤工場で実施している。

表 KTRの施設概要

区分		宮津線	宮福線
線 路 構 造	軌道	37～50N レール・木まくら木	50N レール・PC まくら木
	軌間	1,067 mm	
	線路規格	西舞鶴～宮津 単線非電化 宮津～天橋立 単線電化 天橋立～豊岡 単線非電化	単線電化
	変電所	2箇所（宮津・二俣）	
	最急勾配	25/1000	
	最小曲線半径(m)	300	400
	橋梁延長(m)	2,204	2,250
	最長橋梁(m)	由良川橋梁 551.79	宮川橋梁 141
	トンネル延長(m)	4,375	11,328
	最長トンネル(m)	馬路トンネル 1,420.5	普甲トンネル 3,215
	踏切(箇所)	106	1
	行き違い駅(駅)	12	5
	信号保安設備	特殊自動閉そく方式	
電子符号照査式		軌道回路検知式	
第一種電気継電連動装置			
ATS装置	ATS-SW ATS-S		
車両基地	西舞鶴、福知山荒河		
JRとの接続	JR西舞鶴駅／西舞鶴駅 JR豊岡駅／豊岡駅	JR福知山駅／福知山駅	

出典：KTR資料

② 保有車両等（平成26年4月1日時点）

保有車両は、特急車両がタンゴ・エクスプローラー6両（1編成3両×2編成）、タンゴ・ディスカバリー10両（1編成2両×5編成）の計16両、普通車両がKTR車12両、MF車6

両の計 18 両となっており、合計 34 両となっている。

すべてディーゼル車両で、MF 車は昭和 63 年度、KTR 車は平成 2 年度、タンゴ・エクスプローラーは平成 2 年度と 4 年度、タンゴ・ディスカバリーは平成 7 年度にそれぞれ導入しており、いずれも 20 年程度が経過していることから、近年、大規模な設備更新が必要な状況となっている。

なお、快適で魅力的な移動環境の確保を目指して、KTR 車のうち 5 両を水戸岡鋭治氏によるデザイン車両として大規模な改修を実施しており、平成 25 年 4 月から「あかまつ」「あおまつ」、平成 26 年 5 月から「くろまつ」がそれぞれ運行しているほか、通勤タートレインも運行している。

表 KTR の運営概要 (平成 26 年 4 月 1 日時点)

区分	宮津線	宮福線	
営業区間	西舞鶴～豊岡	福知山～宮津	
営業距離	83.6km	30.4km	
駅数	19 駅	14 駅	
最高速度	85km/h	大江山口内宮～大江 130km/h	
保有車両	<ul style="list-style-type: none"> ・特急車両 タンゴ・エクスプローラー 3 両×2 編成 定員 152 人 (先頭車 52 人(×2 両) 中間車 48 人) ・特急車両 タンゴ・ディスカバリー 2 両×5 編成 定員 100 人 (MC 51 人 MC2 49 人(うち車椅子用 2 人)) ・普通車両 KTR700・800 12 両 定員 132 人 トレ付 (座席 52 人 立席 80 人) 1 両 定員 114 人 トレ付 (座席 50 人 立席 64 人) 1 両 定員 113 人 トレ付 (座席 52 人 立席 61 人) 4 両 定員 114 人 トレなし (座席 56 人 立席 58 人) 3 両 定員 35 人 トレ付 (座席 35 人 立席 0 人) 1 両 定員 101 人 トレ付 (座席 41 人 立席 60 人) 1 両 定員 30 人 トレ付 (座席 30 人 立席 0 人) 1 両 ・普通車両 MF100・200 6 両 定員 80 人 トレなし (座席 27 人 立席 53 人) 5 両 定員 87 人 トレなし (座席 25 人 立席 62 人) 1 両 		
	計 34 両		
	連絡運輸	JR 西日本、東日本、東海、九州の主要駅	
	相互乗入	JR 西日本と相互直通運転	

一日の運行本数	特急列車：京都方面 10 本 線内 6 本 普通列車：宮津線 42 本 宮福線 25 本 快速列車：宮津線 4 本 宮福線 9 本
線内列車キロ (車両キロ)	4,712 km (6,833 km) ※別途、JR 線自社車両分 1,528 km

出典：KTR 資料

③ 運行状況等

宮福線、宮津線のダイヤは、次のとおり。

- ▶ 宮福線…都市部との高速移動を確保するよう、特急・快速・普通列車のいずれかを概ね毎時1本運行
- ▶ 宮津線…地域の人が使いやすいよう、普通・快速列車を概ね毎時1本運行

(4) 他の交通モードとの連携

① J Rとの連携

K T Rは宮福線の福知山駅がJ R山陰本線、福知山線と接続、宮津線の豊岡駅がJ R山陰本線、西舞鶴駅がJ R舞鶴線とそれぞれ接続しており、豊岡駅では福知山方面、西舞鶴駅では綾部方面との連絡を優先している。

なお、宮福線においては、京都方面からのJ R特急14本と大阪方面からのJ R特急13本はすべて福知山駅でリレー特急や快速等で接続するとともに、京都方面とは直通の相互乗り入れ特急を1日10本(5往復)運行している。

② バス・タクシー・自家用車・自転車との連携

K T Rの各駅からのアクセスについてみると、32駅のうち駐車場は26駅、駐輪場は29駅に整備されている。

路線バスについては、約半数の駅で接続・利用が可能となっており、特に観光の拠点である天橋立駅や地域の拠点駅である峰山駅などにおいては、8割程度のバスが15分以内で乗り継ぎが可能となっている。

タクシーについては、利用客数の多い主要な10駅で乗り場が設置されているほか、主に観光客による利用が見込まれるレンタカーについては、J Rと接続している福知山駅・西舞鶴駅・豊岡駅のほか、宮津駅・天橋立駅の計5駅で利用可能、レンタサイクルについては福知山駅・天橋立駅・久美浜駅など7駅で利用可能となっている。

接続時間	10分		15分	
	平日	日祝	平日	日祝
天橋立駅	55.74%	50.82%	72.13%	65.57%
	34/61	31/61	44/61	40/61
峰山駅	81.40%	76.74%	83.72%	83.72%
	35/43	33/43	36/43	36/43

表 主な拠点駅におけるバスとの接続状況

(平成26年3月時点)

(下段は、バスの総本数に占める接続が取れている本数)

表 KTR各駅における交通関連施設

路線	駅名	特急	JR	路線バス	タクシー	駐車場（台）		レンタカー	駐輪場（台）		レンタサイクル
						有料	無料		有料	無料	
宮福線	福知山	○	○	○	○	○		○	○		○
	厚中間屋									60	
	荒河かしの木台									30	
	牧						27			35	
	下天津						40			10	
	公庄			○			20			30	
	大江	○		○			130				○
	大江高校前									50	
	二俣						11			20	
	大江山口内宮			○			14			20	
	辛皮						5				
	喜多			○			10			30	
	宮村						12			12	
宮津線	西舞鶴	○	○	○	○	123		○		500	
	四所			△			20			20	
	東雲						20			40	
	丹後神崎									48	
	丹後由良						4			約70	
	栗田			○			11			約90	
	宮津	○		○	○	○	14	○		250	
	天橋立	○		○	○		18	○		30	○
	岩滝口			○	○		5			70	
	野田川	○		○	○		10			約200	○
	丹後大宮	○		○			40			100	
	峰山	○		○	○		35			190	
	網野	○		○	○		50			80	○
	木津温泉	○		○			20			42	
	丹後神野			△			6			約15	
	甲山			○						約140	
	久美浜	○		○	○		15			50	○
但馬三江											
豊岡	○	○	○	○	○	○		○		200	○

※路線バス△：駅舎とバス停留所のある主要道路が離れている

(5) 広域交通アクセスとの連携

① 京阪神から沿線地域へのアクセス

京阪神地域から沿線地域へは、京都からは西舞鶴、宮津・天橋立方面へJRの直通特急があり、宮津・天橋立方面にはリレー特急も含め1日に16本（8往復）が運行している。一方、

大阪からは豊岡方面への直通特急が運行しており、宮津・天橋立方面へは福知山駅で接続されている。また、神戸からは豊岡に向けた直通特急が1日3往復している。

高速バスについては、京都・大阪方面から舞鶴方面へ1日6往復、天橋立方面へ1日3往復が運行されており、神戸方面からは福知山へ1日6往復、舞鶴方面へ8往復が運行されている。

表 丹後地域と京都・大阪方面を結ぶ高速バス (平成26年10月時点)

宮津・天橋立・峰山		京都・長岡京	3往復
宮津・天橋立・峰山		大阪(梅田)※	3往復
福知山・綾部・舞鶴		大阪(梅田)	2往復
福知山		なんば(OCAT)※	6往復
福知山		神戸(三宮)	6往復
舞鶴・小浜		京都	6往復
舞鶴		なんば(OCAT)※	6往復
舞鶴		神戸(三宮)	8往復
豊岡・城崎		大阪	3往復
豊岡・城崎		神戸(三宮)	3往復

※一部のバスは、大阪国際空港(伊丹空港)を經由

② 関西国際空港、伊丹空港、神戸空港及び但馬空港から沿線地域への交通アクセス

関西国際空港と沿線地域を結ぶ交通アクセスは鉄道が中心となっているが、舞鶴と福知山にはOCAT(大阪シティアターミナル)で、豊岡には大阪駅前それぞれ乗り換えることにより、高速バスでのアクセスも可能となっている。

一方、伊丹空港からは、宮津・天橋立・峰山方面への直通バスが2往復運行しているが、神戸空港からの直通バスはなく、鉄道の利用となる。但馬空港からは、豊岡駅と城崎温泉駅へのバスが運行している。

	交通手段	所要時間	運賃
舞鶴～ 関西国際空港	J R	2時間56分	5,830円
	J R・南海	3時間26分	4,990円
	J R・連絡バス	3時間25分	5,460円
	高速バス・リムジンバス	3時間28分	3,250円
峰山～ 関西国際空港	K T R・J R	3時間58分	7,280円
	K T R・J R・南海	4時間42分	6,780円

表 関空と舞鶴、峰山を結ぶ主なアクセス状況

2.2 北近畿タンゴ鉄道の利用状況

(1) これまでの利用者数と今後の見込

K T Rの利用者数は、開業以来、平成 5 年度に約 303 万人を記録してからは、沿線人口の減少と歩調を合わせるように徐々に減少を続け、平成 25 年度で約 186 万人と、ピーク時の約 61%にまで減少している。

利用者数の内訳を見ると、定期外利用者数は平成 7 年度以降減少傾向が続き、平成 7 年度の 165 万人が平成 25 年度には 86 万人とほぼ半減となっているが、通学・通勤を合わせた定期利用者数は、ピークの 139 万人が平成 25 年度で 100 万人と 72%程度の減少に止まっており、さらに平成 17 年度以降はほぼ横ばいの状況である。ただ、通勤定期だけを見ると、ピークの 33 万人が 16 万にまで減少しており、半減以下となっている。

そのため、利用者の比率で見た場合、平成 5 年度の定期外利用者は約 165 万人で全利用者の 54.4%、定期利用者は約 138 万人で 45.6%と定期外利用者の方が多かったが、平成 25 年度には定期外利用者が約 86 万人で 46.2%、定期利用者が約 100 万人で 53.8%と、定期利用者が定期外利用者を上回る状況となっている。

なお、K T Rは開業から 20 年以上が経過し、車両や設備の老朽化が顕在化してきていることから、快適性を高めることで利用者数の改善を図ろうと、平成 24 年度から内外装のリニューアルを実施するとともに、保有車両の冷房改修などの整備を順次、進めているところである。

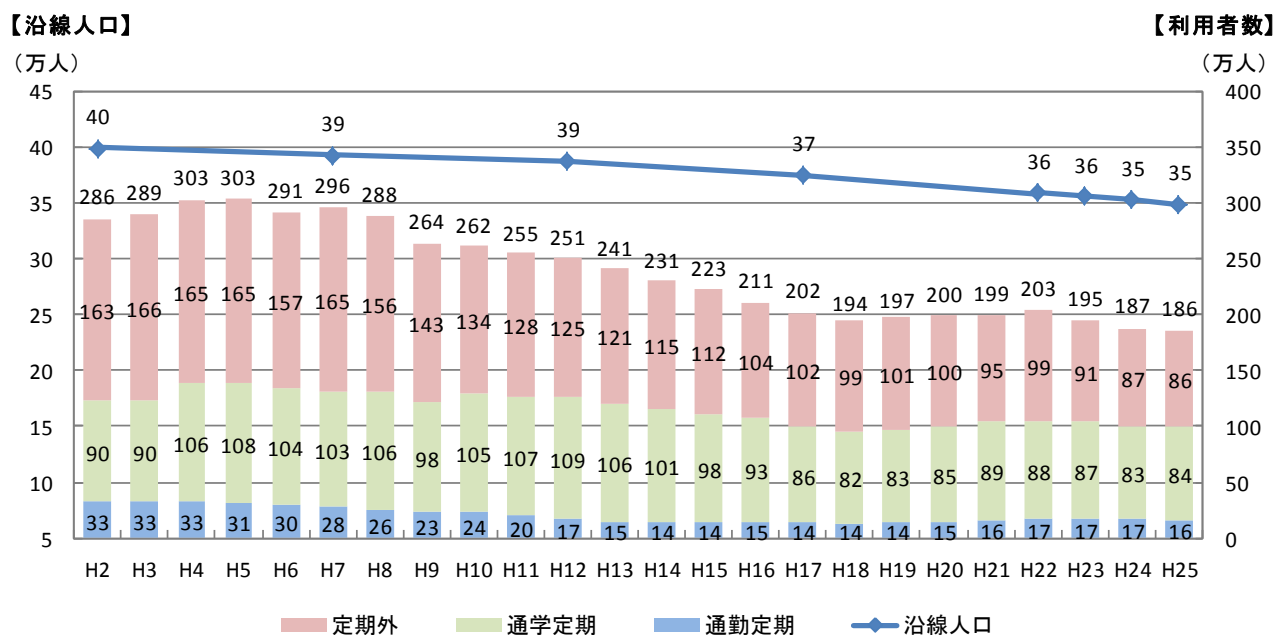


図 沿線市町の人口と利用者数の推移

今後の利用者数の見込は、沿線人口の推移を前提とした想定によると、平成 35 年度には定期外利用者が 75 万人、定期利用者が約 87 万人となり、合計 162 万人 (25 年度比 87%) にまで減少すると推計されている。

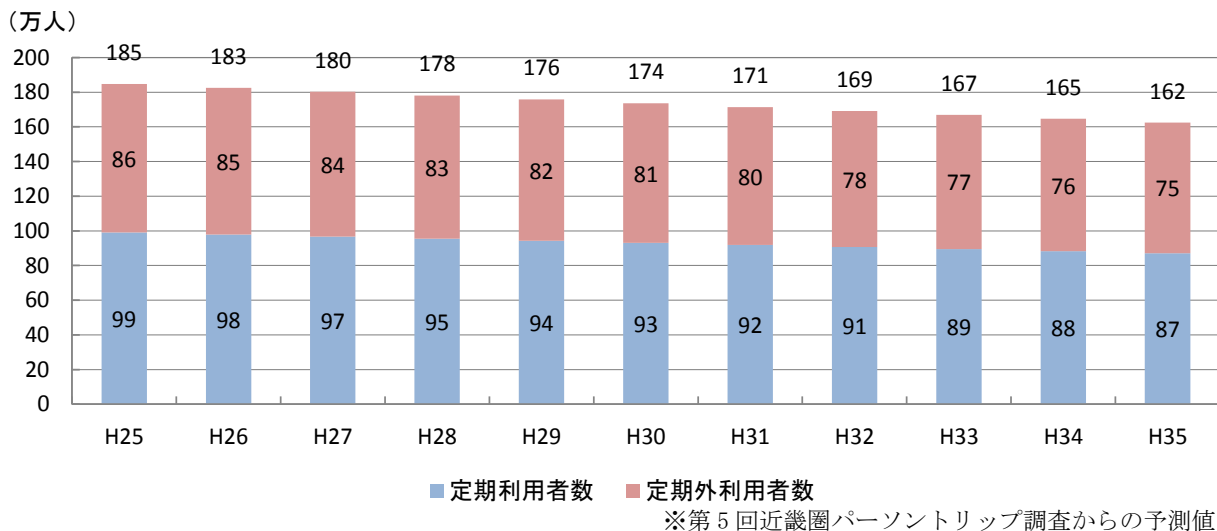


図 将来の利用者数の見込み

(2) 旅客流動調査から見た利用状況

K T Rの特急列車における方面別利用動向を見ると、京阪神など近畿圏が大きな割合を占め、7割程度が近畿からの利用となっている。関東方面は1割以下と大幅に少なく、東海・北陸からの流入はほとんど見られない。

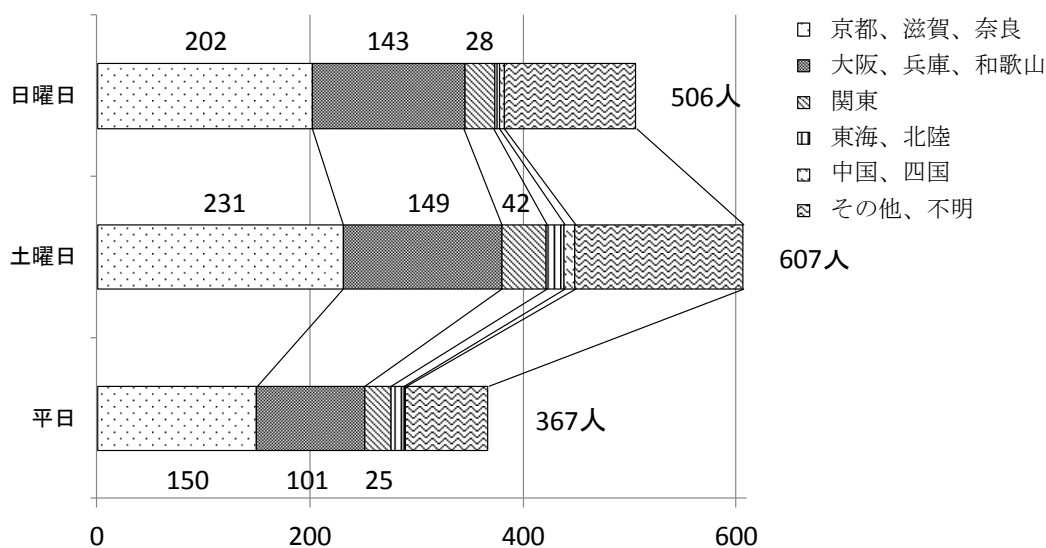


図 K T Rの方面別利用動向 (流入・宮福線特急)

(KTR 旅客流動調査報告書 (平成 18 年 9 月) より)

(3) 今後、利用増が期待されるターゲット

今後、K T Rの利用者数を増やしていくためには、まずは地元利用を増やすことが必要であり、特に減少の幅が大きい通勤定期の利用者数については、少子化の影響がまだそれほど及んでおらず、対策をとることにより増やしていくことが可能と思われる。しかし、減少の幅が最も大きい定期外利用者数を増やしていくには、海の京都事業を進めることなどにより、これまで利用が少なかった次のような人々を新たなターゲットとして取り組んでいくことが必要である。

① 海外からの旅行者

関西国際空港へのLCCの就航拡大等により、日本全体で東アジア・東南アジア地域からの旅行者が増えていることから、今後は、インバウンド観光、とりわけアジアからの来訪者が望む旅行目的を意識した展開が求められる。訪日客11人分の消費額は定住人口1人分に相当するという国土交通省の試算もあり、地域経済にとっても、訪日客を取り込むことで人口減少を補う効果が期待できる。

これらの旅行者は、日本の旅館や温泉は清潔で質が高く、料理も充実していると感じており、「グルメ」「ショッピング」「温泉」といったものを好んでいる。また、自然景観や歴史文化も旅行目的の上位を占めていることから、丹後の温泉や食、山陰海岸ジオパークや天橋立等の観光資源は、外国人に対しても訴求力の高いコンテンツであると言える。さらに、東アジア・東南アジアは、気候的に温暖もしくは蒸し暑い地域が多いため、冬の積雪や風景、街並みも、来訪者の非日常を満たすものと考えられる。

また、海外からの旅行者の満足度を高め、リピーターを確保していくには、コンテンツを一律に発信するのではなく、露天風呂や伊根の舟屋等の生活文化体験（異文化体験）、日本旅館での滞在（ぜいたく、やすらぎ）等とうまく連携しながら情報提供していくような取り組みが有効である。

② 国内の団塊世代等の個人旅行者

国内の旅行者では、60歳代の団塊の世代及びその前後世代が最大のターゲットとなる。この世代は可処分所得が多く、家族旅行であれば団塊ジュニア世代も巻き込むことが可能となる。海の京都の観光圏整備等を進め、地域全体を観光地としてブランド化することにより、国内の個人旅行者を増やしていくことが可能と考えられる。

③ 近畿圏以外の国内旅行者

地域別で見ると、東海・北陸地方からの流入はこれまでほとんど見られなかったが、平成26年度に舞鶴若狭自動車道が開通するなど、今後はこの地域からの旅行者の増加が見込まれる。一方、首都圏や中国・九州地方等からは新幹線や飛行機が主体となると考えられるため、京阪神からのアクセスや空港からのアクセスを強化することにより、近畿圏以外の旅行者の増加が図られると考えられる。

2.3 北近畿タンゴ鉄道の経営状況

(1) 経常損益の推移

KTRの経常損失額は開業以降、徐々に増加し、平成6年度には約5億円となった。その後、横ばいの状態が続いていたが、平成20年度以降再び増加傾向にある。

開業当初に自治体が造成した経営対策基金と転換交付金は平成11年度に底をつき、その後は毎年、自治体による基金造成を行ってきた。KTR経営活性化5カ年計画（平成19年度策定）では「コスト意識の徹底による経費削減」を掲げ収支改善を図るとともに、「お客様に愛される魅力的な鉄道」をめざして「ホスピタリティー、サービスの向上」に向け接遇研修や接客マナー

の向上に取り組んできたが、高速道路の無料化社会実験や東日本大震災の影響もあり、収益の落ち込みによって経常損失が拡大した。

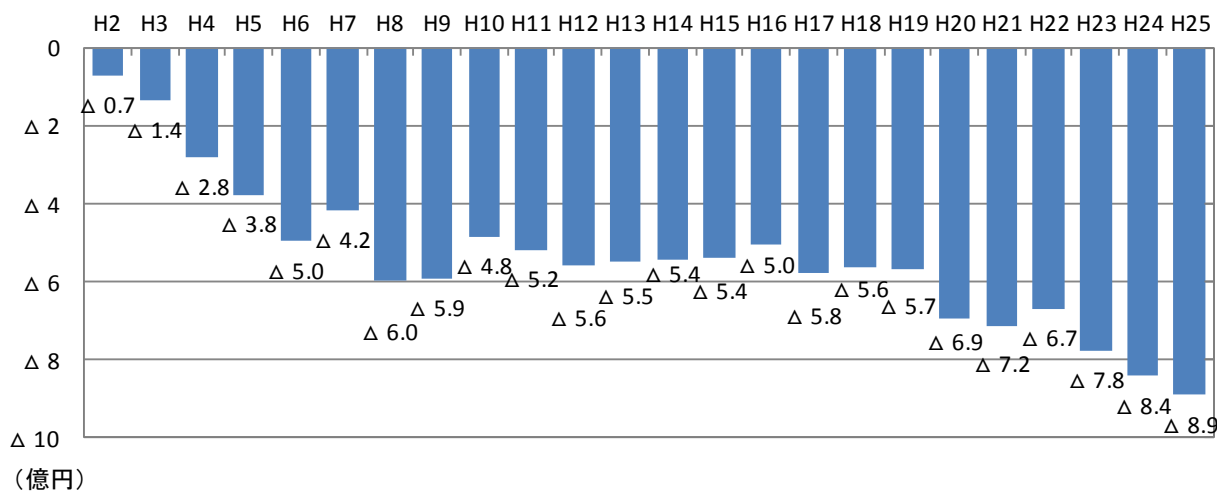


図 経常損益の推移

なお、KTRの経常収益と経常費用の推移を比較すると、経常収益は平成8年をピークに減少傾向にある一方、経常費用は平成10年度以降、約20億円前後で推移している。

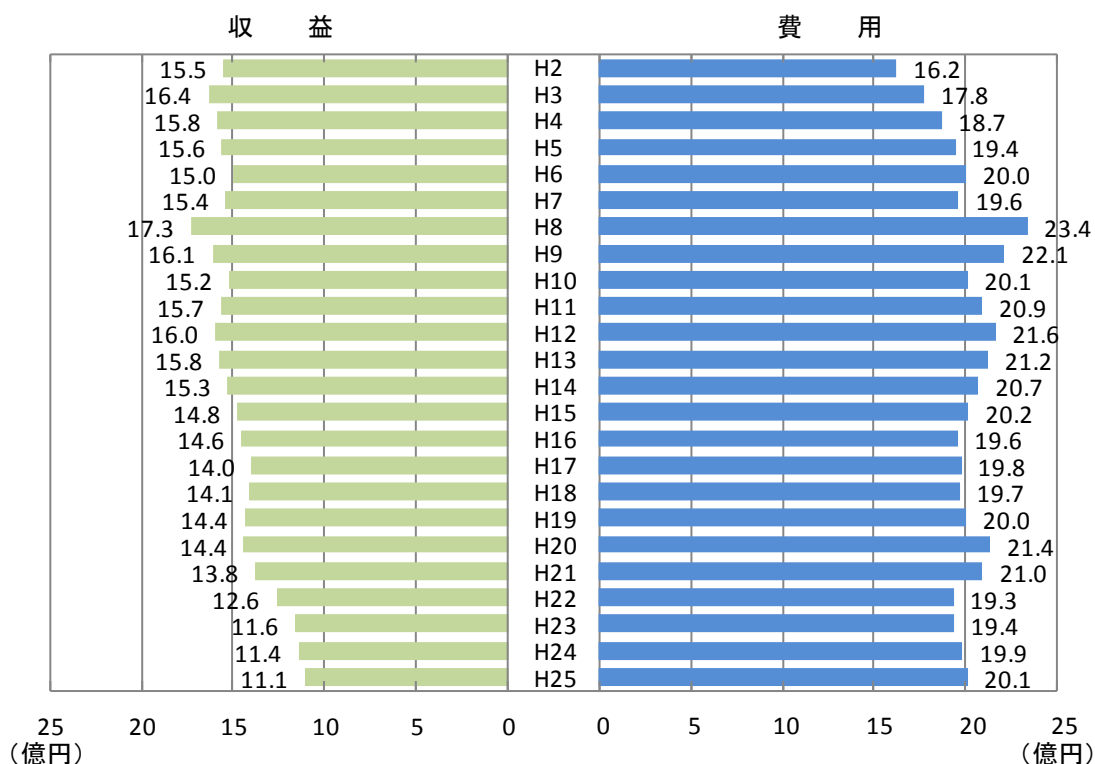


図 経常収益及び経常費用の推移

(2) 収入

KTRの収入は、旅客運輸収入については平成8年度の約15億円をピークに減少を続け、平成16年度以降はしばらく10億円程度で横ばいであったが、平成20年度以降、再び減少傾向となっている。

旅客運輸収入の内訳を比率で見ると、定期外収入は平成8年度で旅客運輸収入全体の約90%、平成25年度においても約85%と、大きな割合を占めている。

しかし、収入額で比較すると、定期収入が平成2年度の開業以降、おおむね横ばいの状況であるのに対し、定期外収入は平成8年度の約13.6億円をピークに減少傾向にあり、平成8年度と比較すると平成25年度は約55%まで減少しており、定期外収入の拡大が課題となっている。

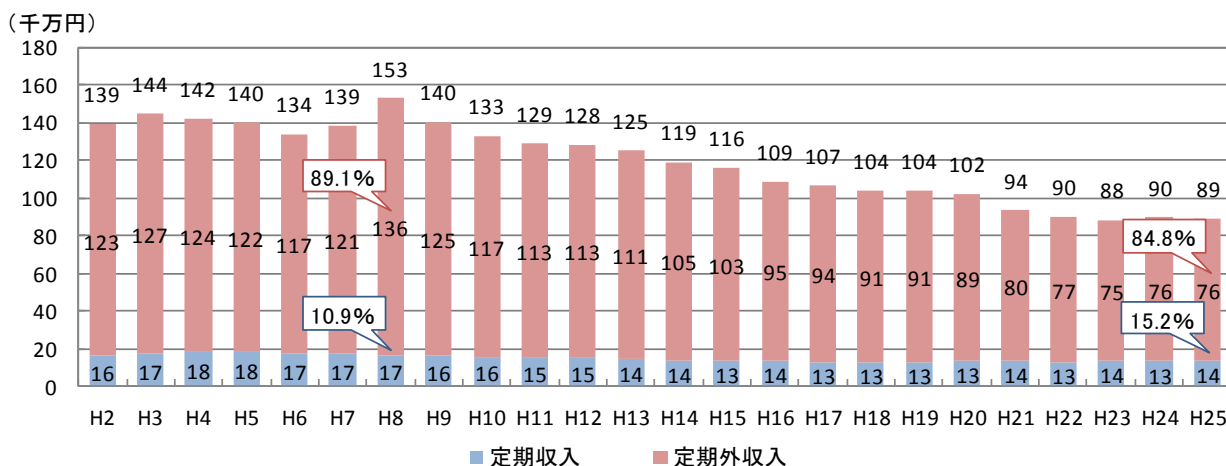


図 旅客運輸収入の推移

なお、旅客運輸収入以外の運輸雑収や営業外収益については、全体に占める割合がそれほど多くなく、平成25年度で約20%程度である。

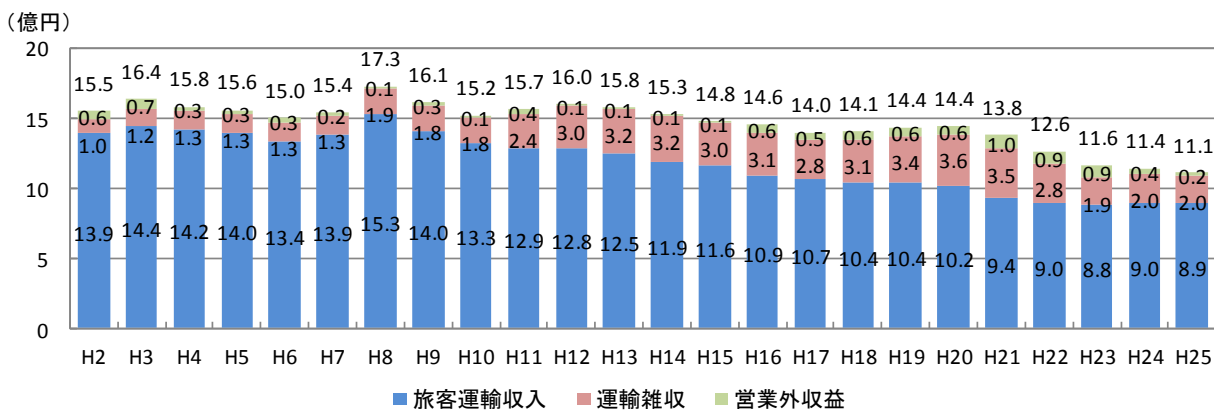


図 営業収益(旅客運輸収入・運輸雑収)と営業外収益の推移

(3) 支出

KTRの経常費用は、平成8年度をピーク(約23億円)に、平成10年度以降は約20億円で推移している。人件費は定数や給与水準の見直しにより平成22年度から削減しているが、修繕費・動力費については近年増加傾向にあり、経常費用全体としてはほぼ横ばいとなっている。

一方、設備投資については、日常の点検及び外部委託による調査等の結果を踏まえ、緊急性の高いものから順次、実施している。なお、設備投資が突出して高い年は、連続立体交差や橋梁対策、電化、車両増備等の設備投資を実施しているものである。

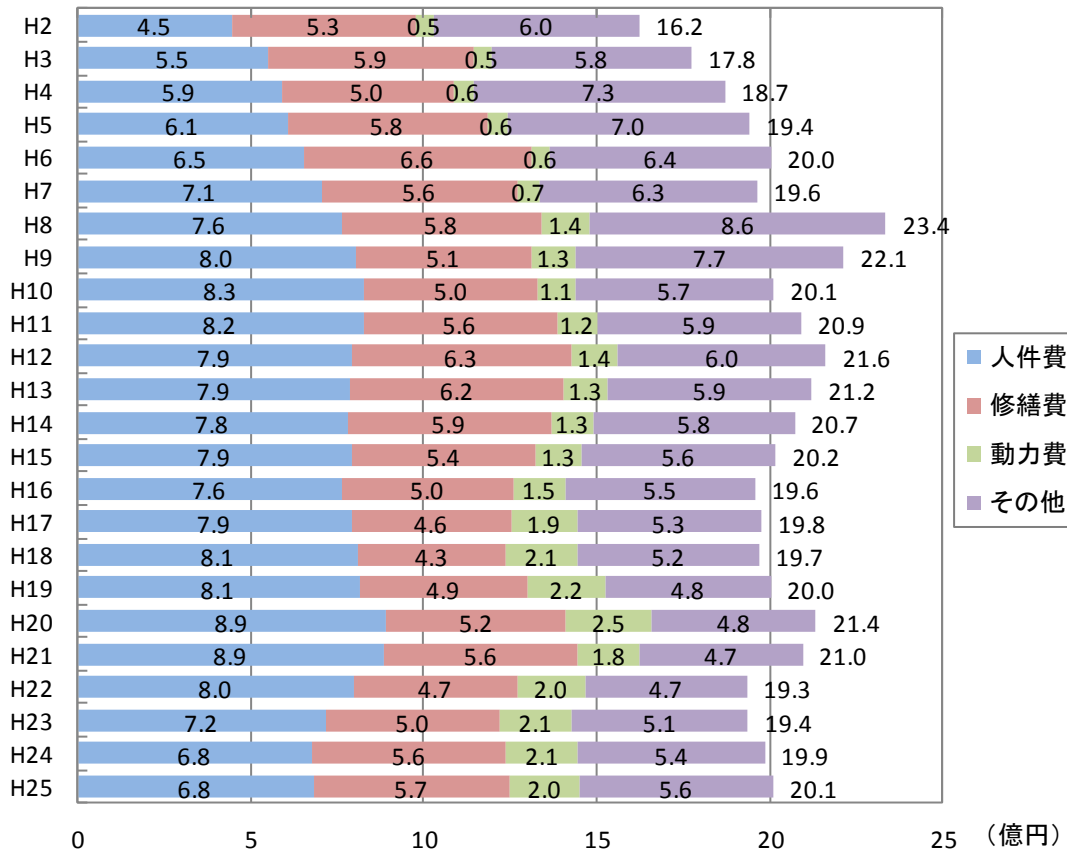


図 経常費用の内訳と推移

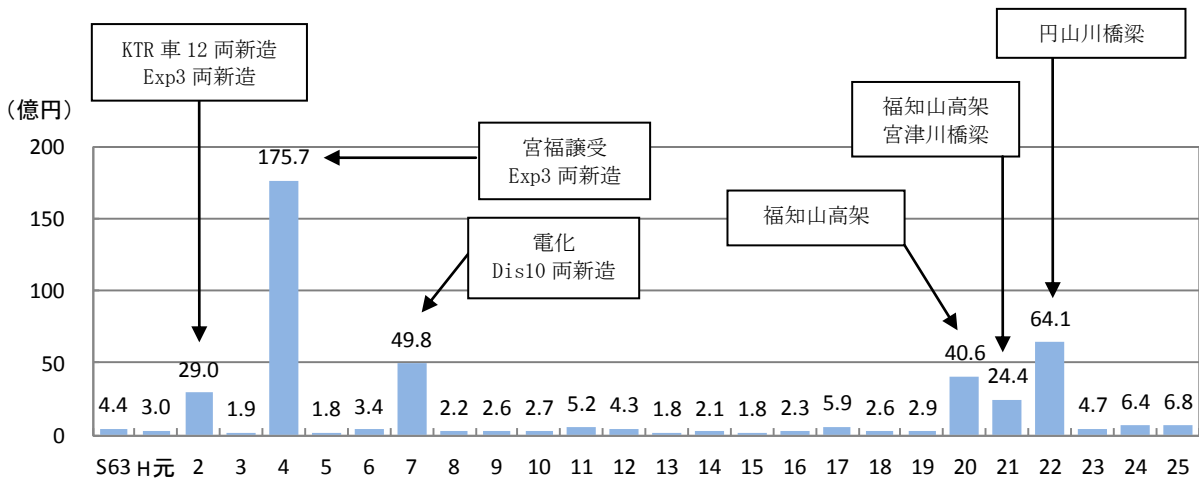


図 設備投資の状況

2.4 沿線自治体の取り組み

(1) 自治体の総合計画等における地域公共交通の位置づけ

K T R 沿線の自治体において、公共交通機関を維持していくために総合計画や地域公共交通の利用促進に関する計画及び駅を中心としたまちづくりに関して言及している計画は以下のとおりである。

表 地域公共交通に関連する自治体の計画

	名 称	策定年	概 要
福 知 山 市	第4次福知山市総合計画後期計画 (平成24年度～27年度)	平成24年 2月17日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 政 策: 人・物・情報が行き交う 交流・連携のまちづくり ・ 施策の大綱: 公共交通の強化 ・ 施 策: 「施策1. 利用しやすい鉄道機能を確保する」、「施策2. 利用しやすいバス交通を確保する」、「施策3. 公共交通のネットワークを充実する」
舞 鶴 市	新たな舞鶴市総合計画 2011～2018	平成23年 8月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 政 策: 魅力あるまちへのイノベーション ・ 施策の大綱: 定住環境向上への取組 ・ 施策方針: 公共交通の確保と利用促進 ・ 施 策: 「鉄道、路線バス及び自主運行バスの運行の支援」、「公共交通の利便性向上と交通アクセスの充実」、「市民、交通事業者及び行政の連携による公共交通の利用促進」、「より利便性の高い持続可能で総合的な地域公共交通サービスのあり方の検討」
	舞鶴市交通基本計画	平成23年 10月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本理念: 市民・企業・行政が共に支え合うことによる持続的かつ魅力的な公共交通の実現 ・ 基本方針: ①市民生活における移動の持続的な確保 ②使いやすく、親しみやすい公共交通の確立 ③地域外からの交流促進と公共交通利用促進 ④市民・企業レベルによる公共交通利用増大の取組み
	舞鶴都市計画マスタープラン	平成24年 3月	<ul style="list-style-type: none"> ・ まちづくりの基本的方針 ○地域の特性に応じた快適で暮らしやすいまちづくりを進めます。 地域の特性に応じた良好な居住環境の形成を目指し、地区計画制度や都市計画提案制度の活用を推進するとともに、住み続けたいと思える定住環境となるよう、道路・公園や下水道、公共交通などの生活基盤施設の整備と活用を推進します。 ・ 都市施設の整備方針 ○公共交通の利便性の向上と交通アクセスの向上 駅及び車両のユニバーサルデザイン化の促進や、京阪神をはじめ全国各地との交通アクセスの充実を図るとともに、市内における公共交通アクセスの相互連携を促進し、利便性の向上を図ります。
宮 津 市	みやづビジョン2011	平成23年 3月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本理念: 「住んでよし訪れてよしの宮津」 ・ 基本施策: 観光を基軸とした産業振興 ・ 重点戦略: 「自立循環型経済社会構造への転換戦略」 「定住促進戦略」 ・ アクションプログラム 宮津まちなか「浜町地区」の拠点整備、海の京都構想による拠点整備(天橋立駅広場改修等)

	宮津都市計画	平成 16 年 5 月	<ul style="list-style-type: none"> ・基本理念 <ul style="list-style-type: none"> ①中心市街地の賑わいと広域交流拠点のある都市づくり ②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 ・都市施設の方針 <p>広域交通網を活かした活力基盤のある都市を目指して、京都縦貫自動車道や北近畿タンゴ鉄道等の利用により、京阪神大都市圏や周辺地域との交流を図り、国道 178 号線等の整備により中心市街地の活性化を目指すとともに、鉄道駅等と各拠点施設との歩行者、自転車のネットワークの強化を図る。</p>
京丹後市	新市建設計画 (合併後 10 年間を目安)	平成 16 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> ・施策方針：広域交流を支える交通アクセスの強化 ・施策：鉄道網については、北近畿タンゴ鉄道の利便性の充実や主要駅及びその周辺の整備を図ります。
	第 1 次京丹後市総合計画後期基本計画	平成 22 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> ・政策：災害に強く、快適で暮らしやすいというおい安全都市 ・施策の大綱：地域交通の確保 ・施策方針：「1. バス交通の低額運賃運行の継続と地域活性化への活用」「2. 北近畿タンゴ鉄道の利用促進」「3. 地域公共交通のネットワークの強化」 ・施策：「上限 200 円バスの運行」、「駅周辺の整備と駐車・駐輪場の増設」、「公共交通の利用促進対策」、「鉄道軌道の保守・安全対策に対する援助」、「北近畿タンゴ鉄道への支援」
	京丹後都市計画区域マスタープラン	平成 27 年 3 月予定	<ul style="list-style-type: none"> ・基本理念：鉄道駅周辺を基本に公共交通を中心とした秩序ある都市形成 ・土地利用の方針：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 ・都市施設の方針：駅を中心とした交通結節点機能のサービス向上を図る
	第 2 次京丹後市総合計画基本計画	平成 26 年 10 月 8 日 審議会から答申された内容	<ul style="list-style-type: none"> ・方針：地域生活の活力を生む社会基盤を着実に整備します。 ・施策：まちの活性化を図る公共交通の充実 ・施策方針：運行事業者と連携し、上限 200 円バス、高齢者片道 200 円レールのさらなる利用促進に取り組むとともに、観光誘客につながる魅力的な移動手段（空間）の実現や利便性の向上を図ります。また、公共交通空白地の解消に努めます。
与謝野町	第 1 次与謝野町総合計画後期基本計画	平成 25 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> ・政策：快適でやすらぎのある生活環境づくり ・施策の大綱：行きたいときに行きたいところへ ・施策方針：利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築 ・プログラム： <ul style="list-style-type: none"> 自助・共助・商助：「地域にふさわしい公共交通実現に向けた主体的参画」、「マイレール、マイバスとして、公共交通の積極的な利用」 公助(主要事業)：「公共交通の利用促進と住民意識改革へ向けた啓発」、「北近畿タンゴ鉄道(KTR)の利用促進と経営支援」、「鉄軌道・安全施設整備に対する支援」、「野田川駅及び駐輪場の管理運営」、「バス交通の利便性の向上と効率的な運行への改善」、「コミュニティバスひまわりの運行」、「使いやすく便利な施設整備」
豊岡市	豊岡市総合計画後期基本計画	平成 24 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> ・基本姿勢：『自然に抱かれて生きる』 『いまを大切にし、日々の暮らしを楽しむ』 『未来への責任を果たす』 ・まちの将来像：“コウノトリ悠々と舞う ふるさと” ・施策：持続可能な「力」を高めるまち <ul style="list-style-type: none"> ○定住環境、広域交通網、地域内道路や情報通信網などの計画的な整備を進め、新たな定住と交流を生み出すまちづくりを進める ○空港・鉄道・バスなど公共交通機関の利便性を向上させるとともに、歩道などのバリアフリー化を図り、だれもが安心して利用できる道路整備を進める。

	豊岡市都市計画マスタープラン	平成20年3月	<ul style="list-style-type: none"> ・道路・交通の方針 <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通等の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス等の公共交通のあり方を総合的に検討し、利用者の利便性の向上を図るとともに、市民に対し環境負荷軽減など公共交通の果たす役割や意義に対する認識を深める取り組みを展開し、公共交通の利用を促進する ・豊岡駅前広場の整備推進 ・東京直行便の早期実現に向けた働きかけを強化し、コウノトリ但馬空港の利用促進の展開 ・鉄道の利便性向上施策実施への働きかけ ・交通不便地域における移手段の確保
--	----------------	---------	---

(2) 駅周辺のまちづくりに関する取り組み

K T R 沿線の地域において、駅周辺のまちづくりに関して取り組まれている市街地整備事業等については、以下のとおりである。

しかし、K T R 沿線地域は駅と中心市街地が離れている場合が多く、公共施設や病院、観光施設や商業施設等も広域に点在しているため、公共交通よりも自動車による移動を前提とした都市構造となっている。そのため、今後、人口減少が本格化する中で、地域社会の活力を維持・向上させ、K T R を存続させるためには、K T R の駅周辺等に公共施設や病院などの目的地を集約するなど、コンパクトシティ化を進めることが必要である。人口密度の維持には「居住誘導区域」や生活サービス施設を誘導する「都市機能誘導区域」を『立地適正化計画』で定め、各区域を公共交通で結ぶなど、コンパクトなまちをネットワーク化する取り組みが求められる。

表 駅周辺のまちづくりに関する取り組み内容（平成25年度までの実施事業）

自治体名	主な取り組み内容
福知山市	福知山駅周辺連続立体交差事業（平成17年J R、平成21年K T R）
	福知山駅南土地地区画整理事業（昭和60年～平成24年）
	福知山駅周辺土地地区画整理事業（平成7年～平成28年）
	河守土地地区画整理事業（平成15年～平成30年）
	中心市街地活性化計画（平成23年）
	まちなか循環バスの運行（平成24年～）
舞鶴市	田辺城周辺における城下町文化を活かしたまちづくり（平成24年～）
	J R 及びK T R 西舞鶴駅の駅ビル改修（平成11年）
宮津市	宮津駅待合室・観光案内所等の改修（平成21年）
	宮津駅の駐輪場新設やタクシー待合環境等の整備（平成22年）
	宮津駅及び天橋立駅のE V 設置（平成23年）
	宮津駅前市営駐車場の全自動精算機の導入（平成23年）

京丹後市	木津温泉駅の足湯整備（平成 19 年）
	久美浜駅の朝市実施(毎週日曜日)
	網野駅構内における観光情報センターの設置（平成 25 年）
	民間レベルでの木津温泉駅前のカフェのオープン(民間での事業)
伊根町	コミュニティバスの運行（平成 16 年～）
与謝野町	レンタサイクル(民間での事業)
	駅舎等改修及び駐輪場の増設（平成 19 年度）
豊岡市	但馬三江駅（コウノトリの郷駅） 駅舎改修（平成 21 年）
	但馬三江駅（コウノトリの郷駅） 公衆トイレ新設（平成 21 年）
	J R 及び K T R 豊岡駅の駅前広場整備事業（平成 23 年）
	市街地巡回バス(コバス。平成 15 年～)、市営バス(イナカー。平成 20 年～)の運行

表 沿線自治体の駅周辺のまちづくりに関する取り組み内容（平成 26 年度以降実施予定）

自治体名	主な取り組み内容
福知山市	福知山駅前市民交流プラザ開設（平成 26 年）
舞鶴市	歴史のみち整備(ハード整備)（平成 27 年）
	歴史のみち整備(ソフト事業)（平成 27 年以降）
	西駅周辺土地利用(ソフト事業)（平成 27 年以降）
宮津市	天橋立駅駅前広場等改修（平成 26 年）
	K T R 宮津線各駅のトイレ改修（平成 26 年）
	K T R 宮福線各駅のトイレ改修（平成 27 年以降）
京丹後市	京丹後市都市計画マスタープランの策定（平成 27 年 3 月予定）
	峰山・網野・木津温泉駅のトイレ改修（平成 27 年以降）
伊根町	伊根～宮津～天橋立間の航路開設（平成 26 年）
与謝野町	野田川駅のトイレ改修（平成 26 年）

（3）K T R の利用促進に関する取り組み

K T R 沿線自治体と綾部市は、平成 3 年 2 月に「北近畿タンゴ鉄道利用促進協議会」を組織し、K T R の利用促進に関する多くの取り組みを進めてきた。平成 17 年には、K T R 沿線地域の公共交通ネットワーク全体を利用者(住民)にとって最適のものに改善していくため、沿線自治体や経済団体、利用者代表、有識者等で構成する「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議」を設置。平成 18 年から改善に取り組むとともに、平成 20 年には『丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画』をとりまとめ、これに基づき、イベント列車の運行や 200 円バス、J R やバスと一体となった時刻表の作成、マナーアップキャンペーンの実施など、地域の実情を踏まえたさまざまな事業展開を図っている。

表 丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画 一覧

	改 善 内 容	
速やかに改善 (18年度内に着手)	ダイヤ	パターンダイヤの導入
		接続の取れたダイヤ設定 (K T R)
		天橋立駅における下り特急列車からのバス接続 (丹海バス)
		平日、土休日で需要に合わせた別ダイヤ設定 (平日の診察+α、休日の娯楽)
	運賃	観光地・施設へのアクセス強化、観光コース設定
		丹海バス間人循環線等に200円均一区間設定 割引乗車券、企画乗車券等の充実 (新規企画商品販売)
	駅・停留所	バス停位置の移設等 (施設直近、敷地内等への移設)
		駅の美化・植栽等
	車両	バス車両の中・小型化、ノンステップバス導入促進
		車内写真展やシートカバー活用観光案内、ラッピングバス
	情報提供	地図上路線図、乗換案内、起終点時刻等が一目で分かる表示
		ホーム上乘降位置表示、駅内の案内表示改善、駅舎内でのバス情報提供
		音声案内充実
		観光客・ビジネス客にポイントを絞った情報提供
	その他	ホームページの充実、検索システムの構築
		乗務員や駅員の丁寧な対応→研修充実
		利用者マナー向上のための啓発活動 丹後の魅力発信 (修学旅行誘致、地元産品等 P R)
	改善先行実施例	ダイヤ改正 (18.3.18) における接続改善
		タンゴ悠遊号の運行
		網野駅前及び甲山駅前駐輪場整備
目的地までの運賃が分かる自動券売機整備		
接続列車の分かる K T R 時刻表作成、配付		
駅舎内での案内表示 (方向案内) 改善		
改善	京丹後市200円バス運行	
	弥栄病院敷地内へのバスの乗入れ	
	ラッピングバス	
中長期的に対応 (概ね3年以内に対応)	運賃	丹海バスに100円刻み運賃導入・上限運賃の設定
		鉄道・バス共通割引切符の創設、共通定期券販売
		地元高齢者・身障者等に対する割引促進のための補助制度創設
	駅・停留所	バス停の上屋整備、待合施設整備
駅周辺に駐車場を整備		
車両	K T R 車両の内装の定期的変更、キャラクター車両運行	
将来的な課題 (期限は示さないが、改善を目指すもの)	駅・停留所	駅舎でのエレベーター、エスカレーター設置
	車両	サイクルトレイン、サイクルバスの導入、ボックス席からベンチシートへの変更

また、利用促進協議会では平成18年に「K T R サポーターズクラブ」を設置し、ファンの組織化を図るとともに、「40万人ワンモア運動」というスローガンのもと、沿線住民がK T R に対してできることを一つでも多く取り組むといった啓発活動を進めたり、K T R 体験フェアや北近畿誘客キャンペーン等を実施し、K T R ファンや利用者の拡大に向けた取り組みを実施している。

(4) 『海の京都』等による観光まちづくりの取り組み

日本海に面するこの地域は、古代から大陸文化・技術の交流の窓口として栄え、多くの神話の舞台となってきたこと、江戸時代後期には北前船の寄港地として、明治時代以降は日本海防衛の要として、日本と大陸との玄関であり続けてきたことから、この地域を「もう一つの京都」として魅力ある観光まちづくりを進める『海の京都』事業を平成25年度から展開している。

平成26年7月には、海の京都観光推進協議会が申請した「海の京都観光圏」整備実施計画が、新たに国から認定され、今後、地域が一体となって国内有数の滞在型観光エリアとして取り組みを加速させていくこととしている。

一方、豊岡市においても、城崎温泉を中心に外国人観光客を取り込むべく海外旅行博への出展などインバウンド対策を進めるとともに、豊岡駅を中心とした中心市街地に豊岡スイーツをテーマとしたお菓子の館『豊岡 1925』や地場産業である鞆の拠点施設『トヨオカ・カバン・アルチザン・アベニュー』を整備するなど、観光資源を活かしたまちづくりを進めている。

また、山陰海岸は、その美しい海岸地形とそこに生息する独特な動植物から、1955年に国定公園の指定を受け、その後1963年に国立公園に指定されて現在に至っており、さらには、京丹後市から鳥取市までの東西約120kmにわたって世界ジオパークに認定されている。そこで、この地域を『山陰海岸ジオパーク』として、地域のジオツーリズムを通じた自然遺産の保全と地域活性化につながる活動を展開している。

【参考】『海の京都』事業の取り組み

<趣旨>

日本海に面する府北部地域は、縄文からの祭祀や海から伝わった大陸文化の影響で、日本有数の古代文化圏として栄え、和の源流となる数々の伝説や暮らしが残る地域である。近年は、交通インフラの整備が遅れがちであったが、平成26年度末には京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道の開通により高速道路によるネットワークがつながり、日本海側拠点港として大型クルーズ船等に対応した京都舞鶴港の埠頭整備が進むなど、陸・海の交通基盤の整備により、陸路・海路双方からの人・モノの流れが飛躍的に増大していくことが予想される。

こうした歴史的・地理的背景や交通基盤整備の進捗を活かし、府北部地域を全国有数の競争力のある観光圏にするため、北部の4つのみやこ構想（丹後・食の王国構想、日本海観光構想、京都舞鶴港ランドブリッジ構想、由良川里山回廊構想）をベースに、マーケティングや観光プロモーション、イベントなどのソフト施策、観光地の景観整備や観光施設のリニューアル等ハード施策を総合的かつ計画的に実施し、魅力ある観光まちづくりを推進する。

<現状と課題>

府北部地域の観光面における現状と課題は以下のとおり

- ・ 統一したデザインによる観光地としての景観整備や、観光地に必要不可欠な魅力的なコンテンツ（名物料理、土産物、飲食店、宿泊施設、イベント、行催事等）の不足
- ・ 広域に点在している観光資源を周遊するシステムが不十分なため、短期的な滞在の観光客が多く、地域経済への波及効果が限定的
- ・ 京都府に海が存在することの知名度の低さや、世界ジオパーク等の自然景観やシーカヤック等のマリンスポーツ・ブルーツーリズムなどの観光資源としての「海」の多面的な活用

の不足

- 観光産業（旅館・販売等）を支える若手人材の不足
- 地域内の民間事業者等が自由闊達に活動できる風土の醸成や環境整備の不足

<めざす将来像>

- 内陸の観光地とは異なる魅力で強い集客力を持つ新たな観光圏が形成され、府内の観光構造が、京都市を中心とする「陸の京都」と府北部の「海の京都」が並び立つ双極構造となっていること。
- 観光客が旅行先を選ぶ際に最初に思い浮かぶような、強いブランド力を持った観光拠点が複数箇所整備され、それぞれの拠点が、関西圏をはじめ首都圏・中部圏等の国内はもとより、海外においても日本を代表する有数の観光地として認識されていること。
- 観光客が最初に降り立つ海・道路・鉄道それぞれのゲートウェイが魅力的なエリアとして整備されているとともに、圏内の観光拠点等を結ぶハード・ソフトの周遊システム（交通インフラ、周遊旅行商品等）が観光客視点に立って整備され、観光客の滞在時間が伸び、宿泊客が増大することにより、地域経済への波及効果が顕著になっていること。
- 構想の実現を目指す過程の中で、圏内の様々な分野で社会や事業のイノベーションに挑む人たちが増え、そうした人たちにより持続可能な内発的地域づくりが実現していること。

<行動原則>

目指すべき将来像の実現に向けては、以下の行動原則に基づき行動する。

- ① 「民主導」の徹底
- ② 「デザイン」の重視
- ③ 「集中とネットワーク」戦略の展開
- ④ 「オンリーワン・高品質・ほんもの」の追求

<目標>

- ① 京都府北部地域の観光集客力の強化
- ② 観光客を中心とした交流人口の増大
- ③ 観光関連企業等の立地拡大
- ④ 若者の魅力ある就業の場の創出と定住促進

<具体的な取り組みと施策>

「海の京都」では、以下に示す大きな取り組みを軸に、それぞれの取り組みの目的に沿った新規施策を実施することにより、前述の目標の達成を目指している。

取り組み	目的	施策
1. 戦略拠点の形成	「海の京都」の重点整備地区（戦略拠点）を原則として1市町につき1箇所設定し、府道などの公共施設や旅館の外観などのデザインを統一して美しく整えることにより、訪れる観光客の最初の目的地となるような発信力・集客力のあるエリアを整備する。	<ul style="list-style-type: none">• 観光振興戦略拠点整備事業• 公民パートナーシップ施設整備事業• 既存制度における「海の京都」推進のための特別制度等の創設• 「海の京都」の拠点となる府施設等の魅力向上
2. 回遊システムの整備	日帰り観光をより経済波及効果の高い滞在型観光へと転換していくため、各戦略拠点等を結ぶ広域の回遊システム（交通インフラ整備・周遊観光プランづくり等）を戦略的に整備する。	<ul style="list-style-type: none">• 戦略拠点間回遊システム整備事業（仮称）• 二次交通整備事業（仮称）• 「海の京都」広域周遊ルート設定事業（仮称）• クルーズ船おもてなし強化事業（仮称）

3. 「海の京都」ブランドの確立	「海の京都」地域を国内外から選好される国際競争力の高い魅力ある観光地域にするために、「海の京都」として新たなブランドを確立し、滞在交流型観光地域として、満足度・リピーター率の向上やおもてなしの心をもった人材の育成を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 「海の京都」ブランド観光地域づくり事業 人材育成事業
4. 広域観光プロモーションの展開	「海の京都」の統一的なテーマ・コンセプトによる観光プロモーションや観光客誘致のための魅力的なコンテンツづくりなど、「海の京都」の知名度向上・観光客増加に繋がるような広域的観光事業を戦略的に展開する。	<ul style="list-style-type: none"> 「海フェスタ京都」の開催 「海の京都」博覧会等開催事業(仮称) 「海の京都」食の魅力アップ事業(仮称)

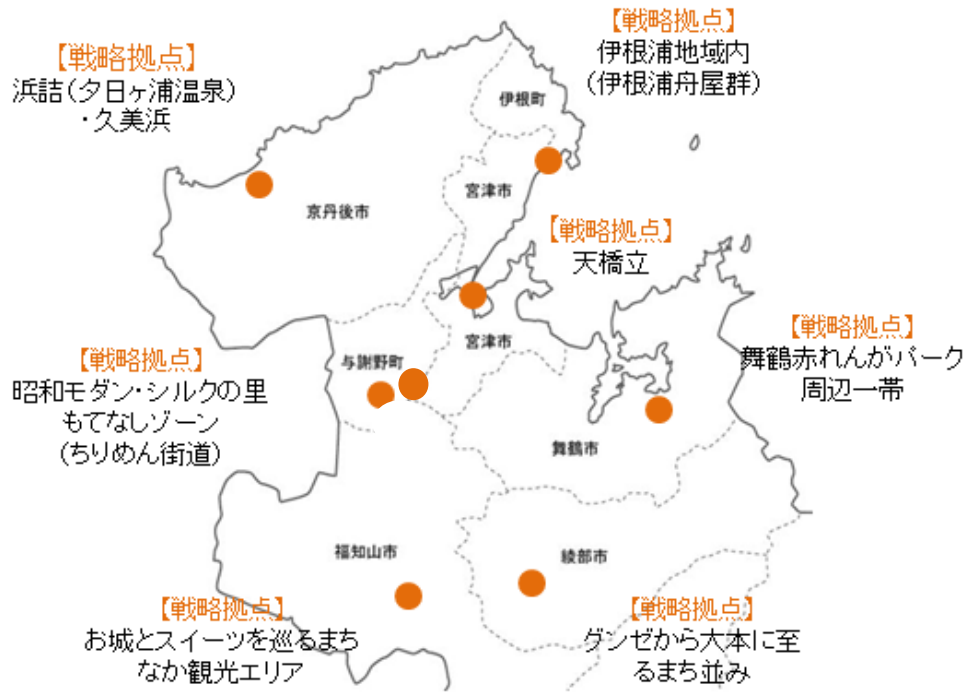


図 発信力・集客力のある「戦略拠点」を形成

【参考】『海の京都観光圏』整備実施計画の内容

計画期間	平成 26 年度から平成 30 年度 (5 ヶ年)
観光圏の区域	海の京都 7 市町 (福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町)
地区の設定	「主たる滞在促進地区」・・・天橋立地区、夕日ヶ浦地区の 2 地区 「滞在促進地区」・・・・・・福知山地区、舞鶴地区の 2 地区 「交流地区」・・・・・・伊根浦舟屋群地区、綾部まちなか地区など 11 地区
目標	「主たる滞在促進地区」満足度・リピーター率・・・5 年で 10% 増 旅行消費額・宿泊者数・・・・5 年で 20% 増
取組	・マーケティング調査、滞在プログラム造成、ブランド観光 PR 等 ・アクセス向上、観光案内所整備、人材育成等
実施主体	海の京都観光推進協議会 (府、7 市町、観光協会などにより構成)

【参考】『山陰海岸ジオパーク』における取り組み

<目的>

山陰海岸に存在する地質遺産を、地域住民、事業者、行政が協働して保全するとともに、地域の歴史・文化資源と合わせ、地球・地域を理解する教育や普及啓発に努め、魅力的で特徴のあるジオツーリズムをはじめとするジオパークの活動の展開を通じて、地域経済の活性化を図り、持続可能な地域社会の形成をめざすことを目的とする。

<テーマ・特徴>

山陰海岸は、中緯度地域に位置する新しい縁海の一つである日本海の南に面した海岸で、その自然史と現在の自然環境の中で人々の活動が行われてきた舞台でもある。そこで、山陰海岸ジオパークは、山陰海岸国立公園を中核にし、日本海形成から現在に至る多様な地質や地形が存在し、それらを自然背景とした文化・歴史を体験・学習できる地域として設定した。

山陰海岸ジオパークの特徴は、まさに「地形・地質・風土」と「生物多様性・多様な文化・暮らし」とが密接な関係であることを学べる地域ということである。

ここでは、約2,500万年前にさかのぼる日本海形成に関わる多様な火成岩類や地層、日本海海面変動や地殻変動によって形成されたリアス海岸や砂丘をはじめとする多彩な海岸地形など、貴重な地形・地質遺産を多く観察することができる。ジオパークのエリア内は、古くから人々の生活の場となっており、多彩な自然を背景にした人々の文化・歴史を学ぶことができる。

山陰海岸ジオパークでは、このような特徴を活かし、地域のジオツーリズムを通じた自然遺産の保全と地域活性化につながる活動を展開している。

ジオパークテーマ・・・日本海形成に伴う多様な地形・地質・風土と人々の暮らし

<範囲>

山陰海岸ジオパークの世界ジオパーク認定エリアは山陰海岸国立公園を中心に、東は京丹後市から西は鳥取市までの東西約120km、南北最大30kmである。

<取り組み内容>

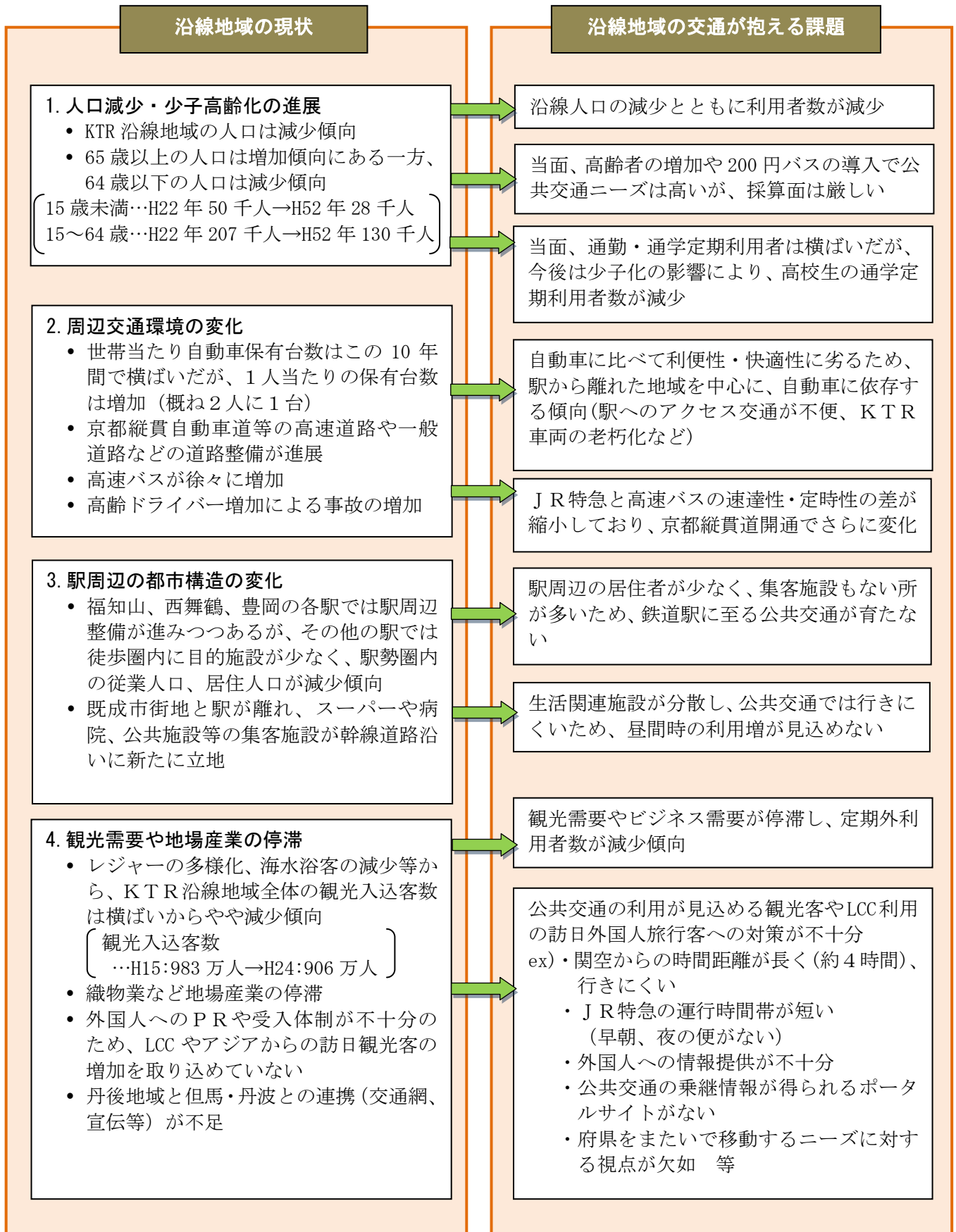
- ①山陰海岸ジオパークフォーラムの開催
- ②ジオパークイベントの開催
- ③ジオツーリズムの推進
- ④保護保全活動の推進
- ⑤ジオパークを活用した学術研究等の推進
- ⑥ジオパークフェスティバル・ジオキャラバンの開催



図 山陰海岸ジオパーク

2.5 北近畿タンゴ鉄道沿線地域の交通の課題

K T R 沿線地域の現状と交通が抱える課題は次のとおりにまとめることができる。



上記の他、K T R 沿線地域の交通に関する主な課題には、次のようなものが上げられる。

①京阪神・首都圏からの交通アクセス

京阪神から朝一番の特急で天橋立まで向かう場合、福知山駅での乗り換えが必要であり、11 時過ぎに天橋立駅に到着する。また、首都圏からの広域交通アクセスは、新幹線の場合は京都駅で乗り換え、飛行機の場合は伊丹空港や神戸空港からバス、または伊丹空港で乗り継いで但馬空港経由となるが、いずれの場合でもやはり 11 時過ぎから 12 時過ぎに天橋立に到着するのが最速となっており、結局、京阪神からでも首都圏からでも観光開始は午後からとなる。

なお、首都圏からの高速バスは、福知山・舞鶴へ 1 日 1 往復が運行されている。

②関西国際空港との直通バス

関西国際空港から沿線地域へ直通で結ぶ空港バス等は、現在、整備されておらず、O C A T での乗り換えが必要であり、一般の旅行者にはわかりにくい。また今後、関西国際空港や伊丹空港から京都市を訪問した観光客を沿線地域へ呼び込むといった広域観光が重要と考えるが、その場合でも、空港と京都市を結ぶ交通アクセスは、京都の人口規模や観光入込客数だけから考えても、決して多いとは言えない。

③沿線地域への交通アクセスに関する情報提供

K T R やバス、J R 等を網羅したマップや検索システム等が少ないため、国内外の観光客にとって情報を収集しにくく、沿線地域を自由に回遊するのが困難である。

④周辺観光地との間の交通アクセス・連携

京都府域の海の京都の観光戦略拠点や、兵庫県域の城崎温泉や和田山、出石、浜坂など、この地域には府県間を跨ぐ多くの観光資源が存在することから、これらを組み合わせた周遊観光を進めていくことが必要である。

例えば、城崎温泉に宿泊した人が、かなり早めに宿を出発しても、K T R と J R の豊岡駅での接続の問題で、天橋立に到着する時間は京阪神や首都圏から直接行く場合とあまり大差がないのが現状である。

⑤外国人観光客に対する取り組み

駅の案内表示等における外国語表記や駅構内等での外国語放送など、外国人観光客への対応が進んでいない。また外国人にとっては、両替の問題もありクレジットカードやデビットカードを使えることが重要であるが、K T R では宮津駅や天橋立駅でしか利用できない。交通モードが変わるたびに現金で切符を購入することが必要でもあることから、公共交通の回遊システムとして、I C カードによる支払いや各社共通の一日周遊券の発行等が求められる。

一方、スマートフォンの普及によりインターネットによる情報収集が盛んなことから、無料の Wi-Fi 環境の整備も必要となっている。