

## 4 計画の目標

目標とする指標	目標値	計画策定前	
	R10年度	R1年度	R4年度
○年間輸送人員（京都丹後鉄道）	<b>160.5万人</b>	157.9万人	131.5万人
通勤定期	<b>15.9万人</b>	15.1万人	11.7万人
通学定期	<b>56.8万人</b>	63.1万人	57.5万人
定期外	<b>87.8万人</b>	79.8万人	62.4万人
○沿線地域の観光入込客数	<b>1,435万人</b>	1,352万人(R1)	713万人(R3)
○沿線住民一人当たりの利用回数	<b>4.0回</b>	約3.7回	約3.4回



# 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画

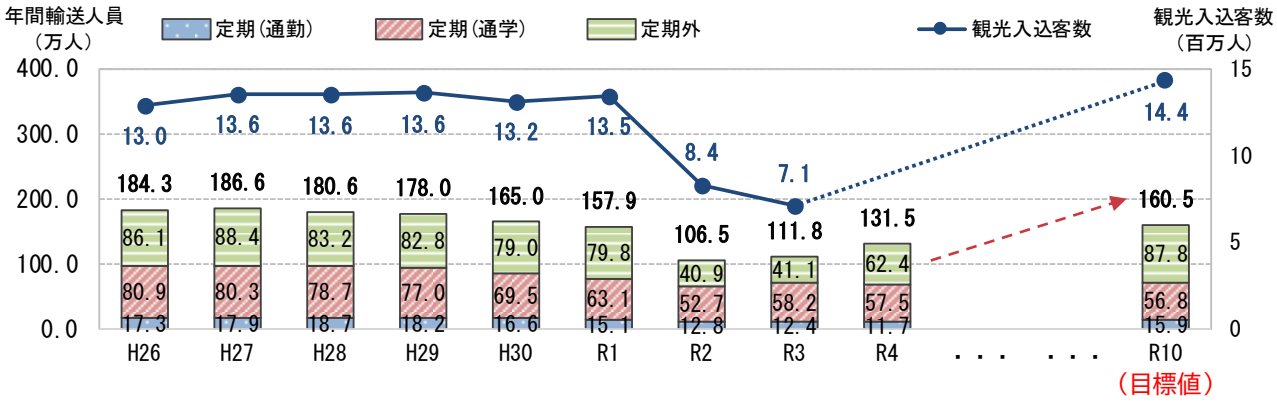
## 【概要版】

写真提供：宮津市、京都府、WILLER TRAINS（株）

### 1 はじめに

京都丹後鉄道では、平成26年12月に策定した北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画に基づき、上下分離方式の導入による鉄道事業の再構築などに取り組んでまいりましたが、沿線人口の減少や道路整備の進展、新型コロナウイルス感染症の影響等による利用者の減少により、厳しい経営環境となっています。

本計画は、安心・安全の確保と利用者の拡大による持続可能な公共交通網の形成を図るため、沿線の地域公共交通計画と連携を図りつつ、経営の安定化のための効果的な利用促進・収入拡大策や、安心・安全を確保するための取組など、京都丹後鉄道を基軸とした地域公共交通の活性化・再生のための施策や目標を定めるものです。



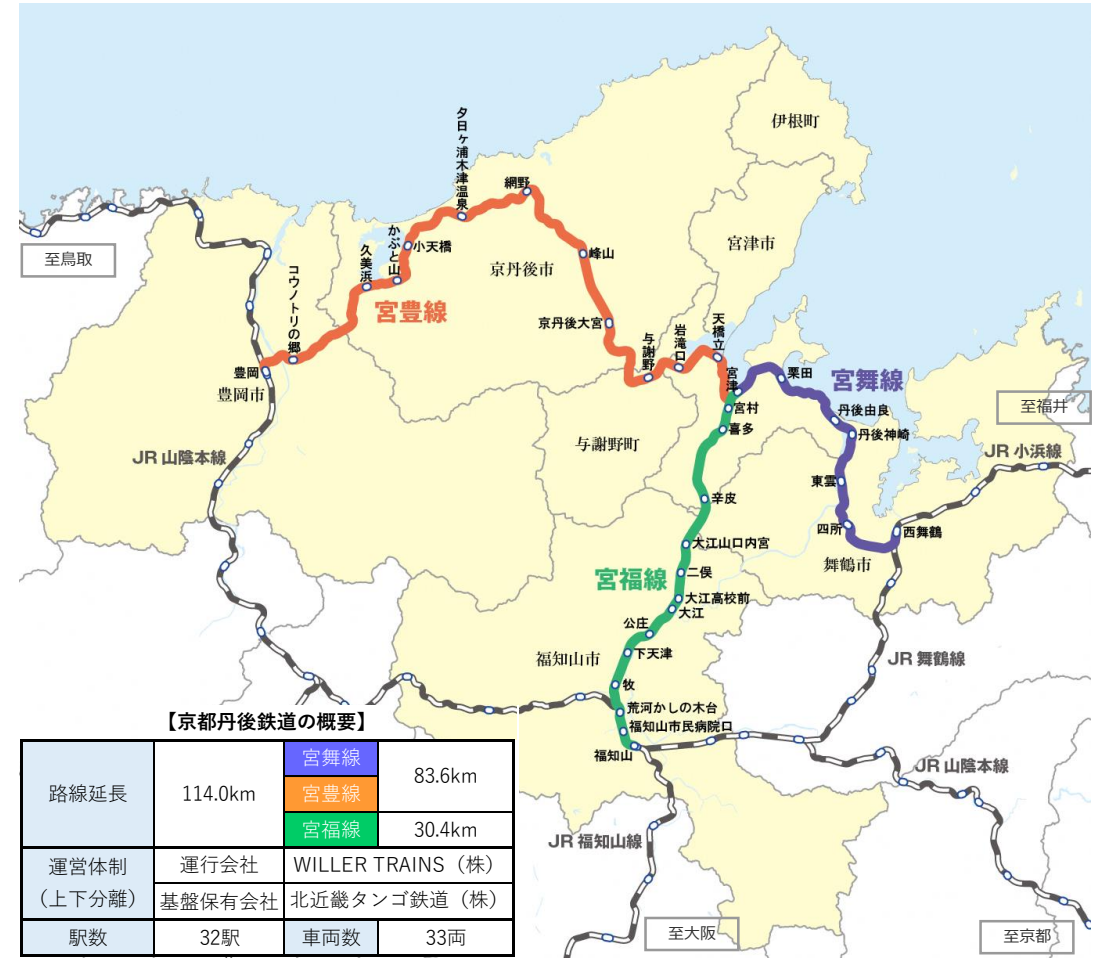
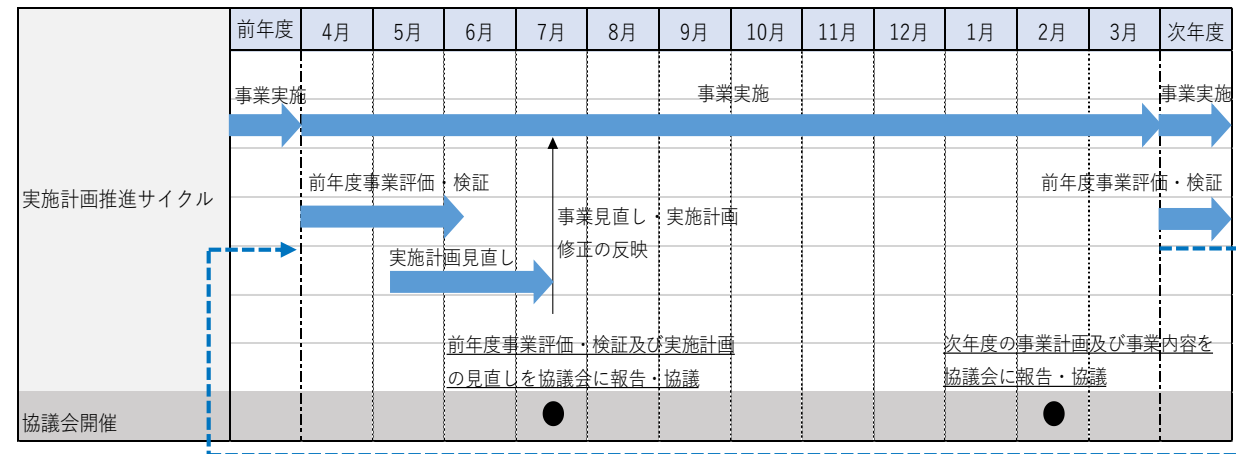
## 5 計画推進のための体制

### ■ 推進体制

本計画は、自治体、交通事業者、住民、企業、道路管理者、警察等が一体となって、継続的に協議・調整できる実施体制を構築して推進します。  
 <北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会の役割>  
 計画の評価、進捗管理は、協議会が主体となって実行します。  
 <自治体の役割>  
 関連する他の会議体で協議した事業の実施状況や評価等を協議会へ共有します。

### ■ 実施計画推進サイクル

本計画に記載の各施策毎に実施計画を作成し、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善・見直し）のPDCAサイクルに基づき、進捗を管理します。



### 2 計画期間・計画区域

#### ■ 計画期間

令和6年1月～令和17年3月

#### ■ 計画区域

京都府：福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町  
 兵庫県：豊岡市

### 3 施策の基本方針と具体的な取組

#### 基本方針① 安心・安全な運行と持続可能性の確保

京都丹後鉄道の施設や車両の老朽化が進む中で、引き続き、施設や車両の計画的な更新を進め、安心・安全な運行を確保します。

- a 利便性、安全性、機能性の向上に資する計画的な設備投資
  - ・計画的な線路、電路、信号設備や車両等の整備 ほか
- b 計画的な設備投資、適切な維持管理を進めるための、沿線自治体の支援
  - ・鉄道事業再構築事業の継続実施による沿線自治体の支援 ほか
- c 沿線自治体の負担軽減のための、国の支援の積極的な導入
  - ・地域公共交通再構築事業の活用などによる安定的な財源の確保 ほか
- d 公共交通事業者の人材確保
  - ・企業説明会や職業体験、広報活動の実施 ほか



鉄道施設の計画的な更新



新たな車両の導入 (写真: 特急列車「丹後の海」)

#### 基本方針② 快適性・利便性の向上

鉄道等を基軸とした地域公共交通の快適性・利便性の向上を図り、道路整備にともない利便性が向上した自動車交通との競争力を高めます。

- a ダイヤの工夫やサービス改善などによる鉄道の利便性向上
  - ・通勤・通学の需要に応じたきめ細かなダイヤ設定や接続改善 ほか
- b 鉄道とアクセス交通との連携による利便性の高い公共交通ネットワークの構築
  - ・アクセス交通との乗り継ぎ改善や新たなモビリティの活用によるアクセス交通の充実 ほか
- c 駅及び駅周辺の快適性・利便性向上
  - ・駅の待合環境、駅施設の改善により快適に過ごせる環境を整備 ほか
- d MaaSなどシームレスな公共交通ネットワークの構築
  - ・公共交通のキャッシュレス化、チケットレス化の推進
  - ・JR西日本との連携強化による利便性の向上 ほか



駅の待合環境の整備 (写真: 久美浜駅構内カフェ)



キャッシュレス化・チケットレス化の推進

#### 基本方針③ 沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携

沿線人口の減少が進む中で、まちづくりと連携した地域の公共交通ネットワークの充実を図るとともに、積極的な観光戦略との連携により公共交通利用者の増加を図ります。

- a 沿線自治体の立地適正化計画や駅周辺整備計画等の着実な推進
  - ・都市計画マスタープランや立地適正化計画の着実な推進 ほか
- b 駅周辺のにぎわいづくりの推進
  - ・公共交通機関の利便性が高い駅周辺等への商業施設や住宅、公共施設の再配置 ほか
- c 「海の京都」づくりなど地域の観光戦略との連携
  - ・海の京都DMO等と連携した観光まちづくりを推進し、観光地の魅力を向上
  - ・新たなモビリティの活用による目的地までの移動手段の確保 ほか
- d インバウンド対応の強化
  - ・インバウンドを対象とした沿線地域のプロモーションの強化 ほか



新たなモビリティの活用による移動手段の確保



インバウンド向けプロモーションの強化 (写真: THE JAPAN RAIL FAIR 2022)

#### 基本方針④ 沿線住民など多様な主体との連携

公共交通は通勤・通学・通院など生活に必要な移動手段であるため、沿線住民など多様な主体との連携により、鉄道の利用促進を進め、利用者の増加を図ります。

- a ターゲットを明確にした利用促進の取組の実施
  - ・通学、通勤、高齢者などターゲットに応じた利用促進施策の展開
  - ・モビリティマネジメントの実施による公共交通の利用促進 ほか
- b 地域と連携した地域主体の取組の推進
  - ・駅前マルシェなど地域住民が主体となった集客イベントの実施
  - ・地域住民や地元企業と連携したマイクロツーリズムの推進 ほか
- c 関係人口の拡大
  - ・丹鉄ファンクラブなど関係人口拡大に向けた取組の実施 ほか



公共交通の乗り方教室の開催



マイクロツーリズムの推進