

京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）
＜素案＞

令和 年 月

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

目 次

□ 序章

背景と目的

1 沿線地域を取り巻く社会情勢

- (1) 京都丹後鉄道の沿革
- (2) 沿線地域の人口・年齢別人口の推移
- (3) 通勤・通学者の流動
- (4) 自動車利用の状況
- (5) 道路交通ネットワークの充実
- (6) 駅周辺のまちづくり
- (7) 観光の動向

2 京都丹後鉄道と沿線の公共交通の現況

2.1 京都丹後鉄道の現況

- (1) 駅設備等の状況
- (2) 保有車両の状況
- (3) 列車運行の状況
- (4) 他の交通モードとの連携
- (5) 広域交通アクセスとの連携

2.2 京都丹後鉄道の利用状況

- (1) これまでの利用実績と将来予測
- (2) インバウンドの利用者見込み

2.3 沿線自治体のまちづくり計画等

- (1) 沿線自治体のまちづくり計画における鉄道の位置づけ
- (2) 沿線自治体の地域公共交通計画の策定状況
- (3) 沿線自治体の観光振興計画における鉄道の位置づけ
- (4) 駅周辺のまちづくりに関する取組

3 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画（H27～R6）の取組状況と評価

- (1) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の取組状況
- (2) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の目標達成状況
- (3) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の評価

4 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画

4.1 計画の基本方針等

- (1) 計画の基本方針
- (2) 計画の期間
- (3) 計画の区域

4.2 施策の方向性

- (1) 現行計画の取組状況を踏まえた課題
- (2) 施策展開の方向性

4.3 計画の目標

4.4 具体的な取り組み内容と実施主体、スケジュール

- (1) まちづくりと連携した公共交通網の形成
- (2) 快適性、利便性の向上による沿線住民の利用者拡大
- (3) インバウンドなど観光客の利用拡大
- (4) 安心・安全な運行の確保

北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）

序

◆ 背景と目的

作成中

1 沿線地域を取り巻く社会情勢

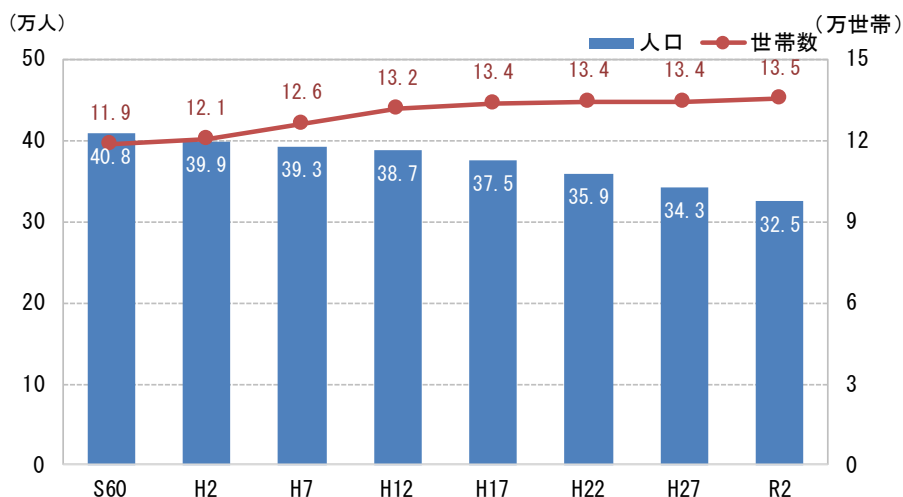
(1) 京都丹後鉄道の沿革

作成中

(2) 沿線地域の人口・年齢別人口の推移

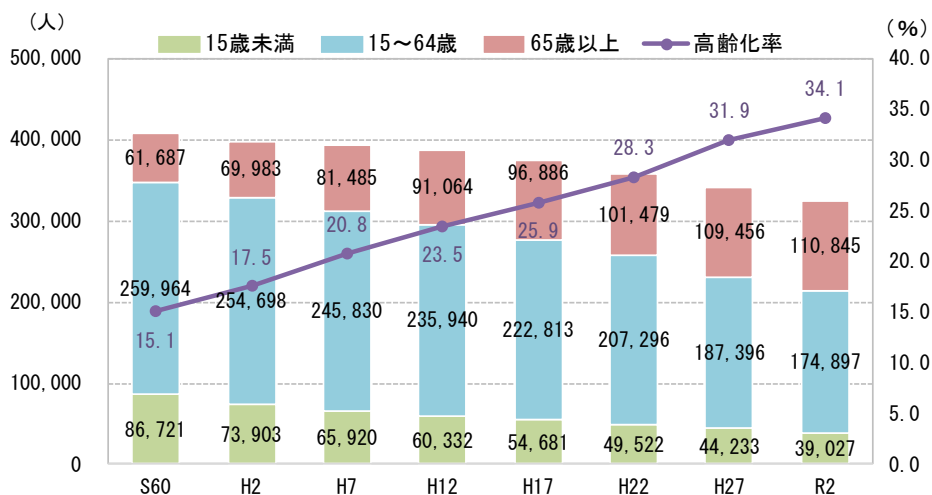
沿線地域（京都府福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・与謝郡伊根町・与謝郡与謝野町・兵庫県豊岡市）の人口は減少し続けている。反対に世帯数は近年ほぼ横ばいであり、核家族化が進行していると考えられる。

世代で見ると 64 歳未満の人口が減少しているのに対し、65 歳以上の人口は増加傾向にあり、高齢化率も全国平均 28.4%（令和 2 年国勢調査）に対し 34.1%（同）と高い水準にある。



出典：国勢調査

図 沿線地域の人口及び世帯数の推移

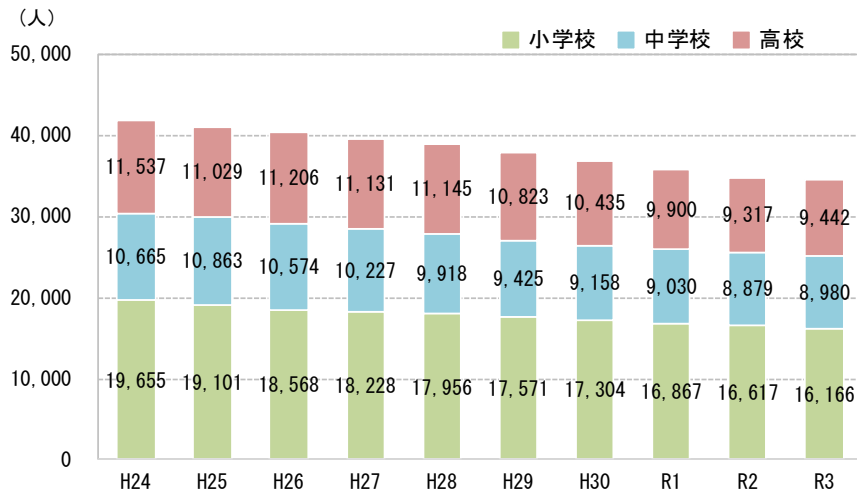


出典：国勢調査

図 沿線地域の年齢別人口及び高齢化率の推移

(3) 通勤・通学者の流動

沿線市町村の小学校・中学校・高等学校に通学する児童・生徒数は年々減少しており、平成24年からの10年間で17.4%減少している。



出典：京都府統計書、兵庫県統計書

図 児童・生徒数の推移

高等学校のうち最寄り駅から1 km 圏内にあるのは5校（京都府立海洋高等学校・京都府立西舞鶴高等学校・京都府立大江高等学校・京都府立工業高等学校・京都共栄学園高等学校）のみであり、京都府立宮津天橋高等学校加悦谷学舎（3.7km）、京都府立福知山高等学校（3.1km）など最寄り駅から歩いて通学することができない高校も散見される。



図 沿線地域に立地する高等学校、大学

沿線地域の流動を見ると、通学、通勤ともに各市町村内での移動が中心となっている。

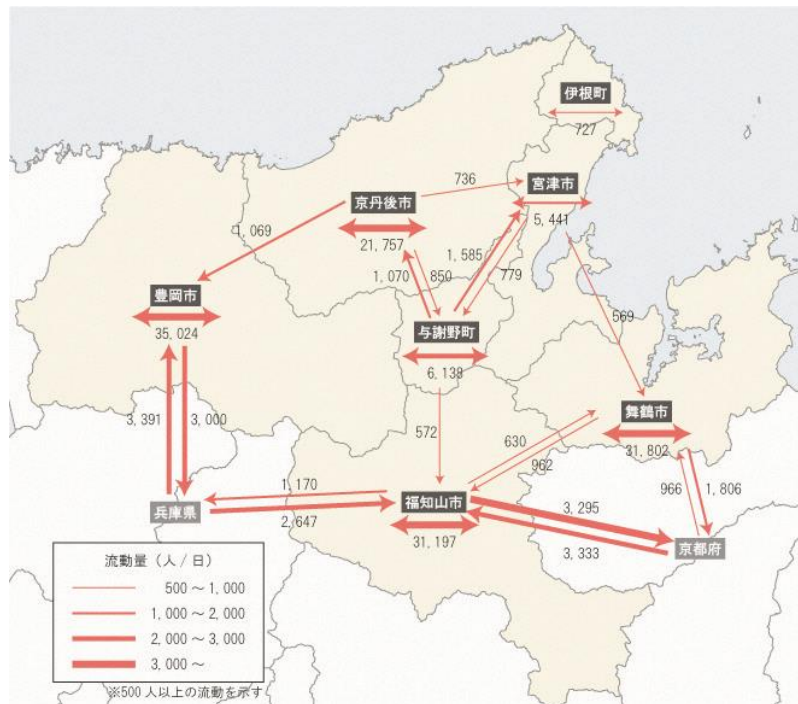
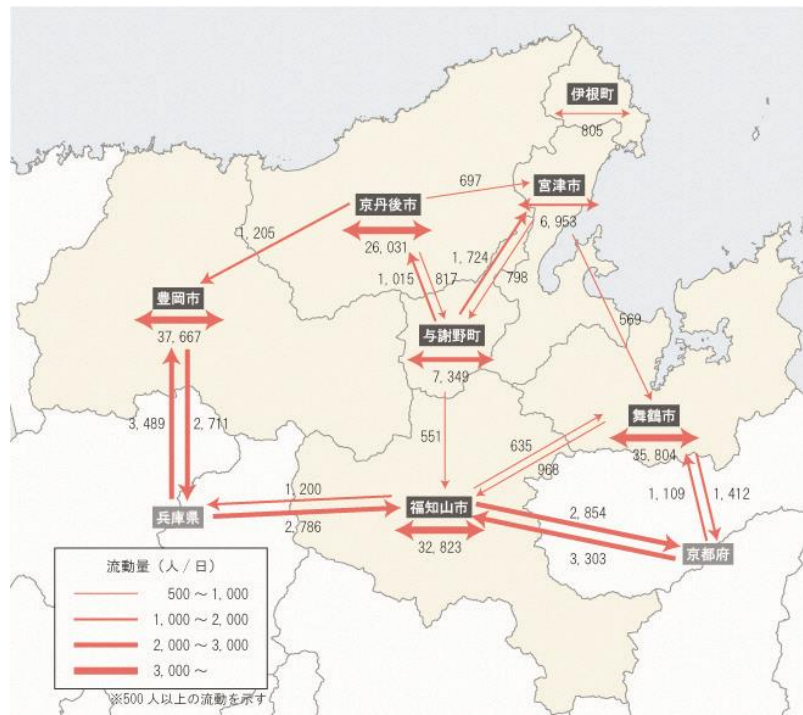
通学者については移動範囲が丹後地域と中丹地域に分かれており、丹後地域は宮津市、中丹地域は福知山市への流入が多い。中丹地域は通学移動が比較的活発であり、生徒数が減少しているにもかかわらず移動の総数は増えている。

就業者についても同様に丹後地域内・中丹地域内での移動が多いが、福知山市、舞鶴市、京丹後市、豊岡市については府県をまたぐ広域な移動が発生している。



出典：国勢調査

図 15 歳未満通学者を含む通学者の流動（上段：H22年、下段：R2年）



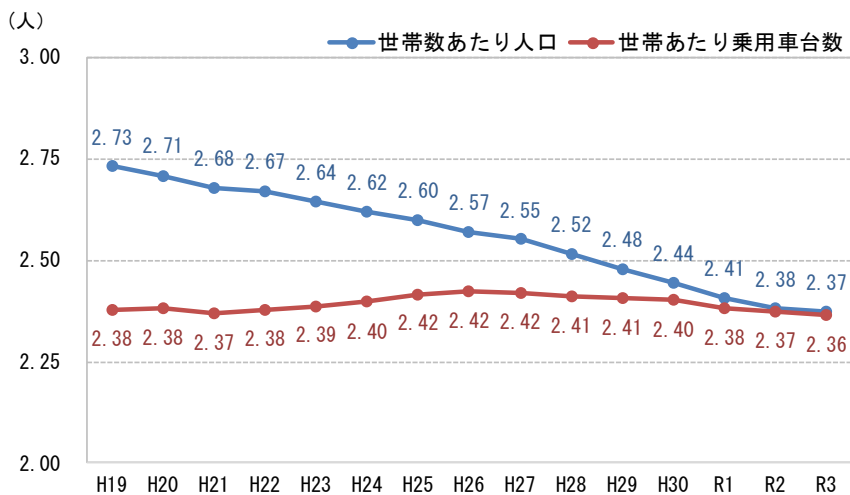
出典：国勢調査

図 就業者の流動（上段：H22年、下段：R2年）

(4) 自動車利用の状況

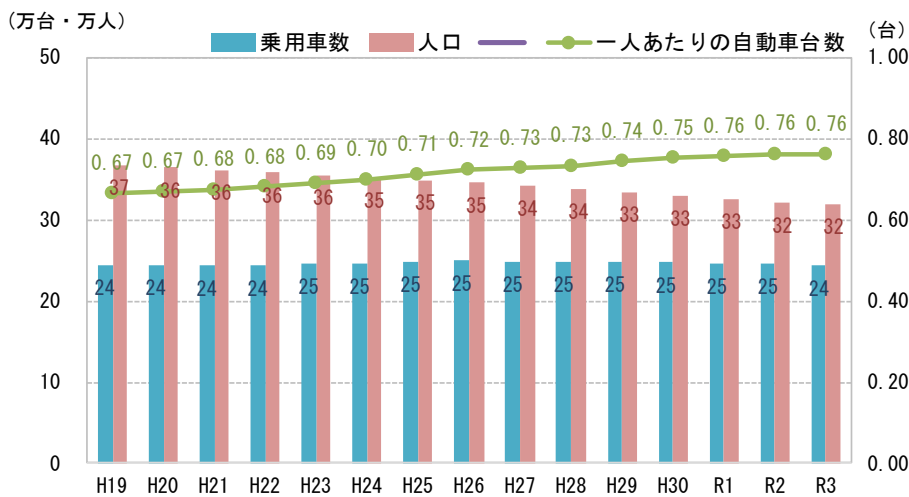
沿線地域の乗用車（軽四輪自動車を含む。以下同じ）の台数は平成26年をピークに微減傾向にある。

世帯あたりの乗用車台数はほぼ横ばいであり、人口一人あたりで換算すると乗用車台数は増加している。約4人に3台の割合で乗用車を保有している計算となり、高い普及率がうかがえる。



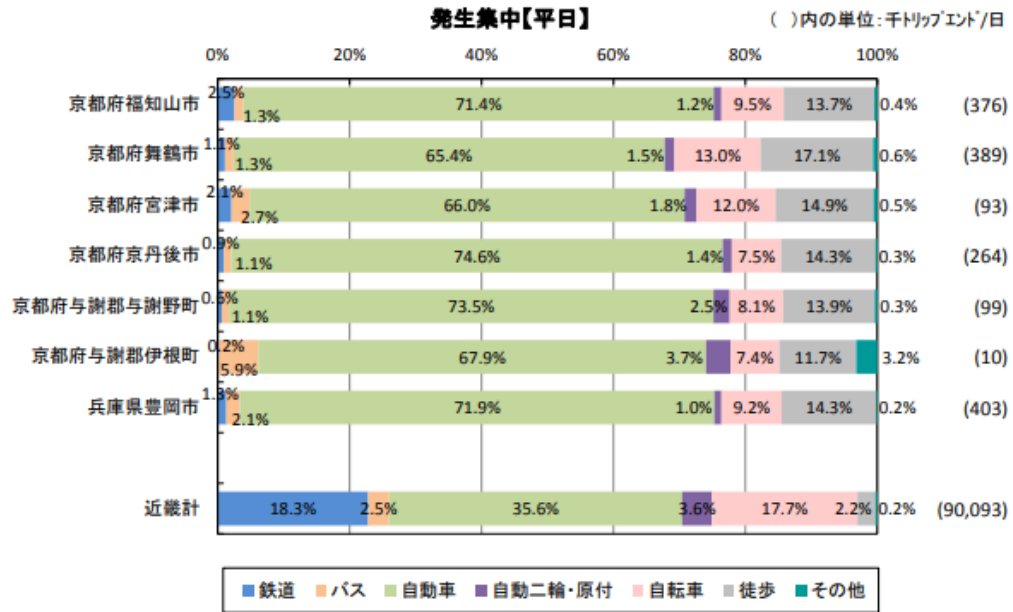
出典：京都府統計書、兵庫県統計書

図 沿線地域の世帯当たりの人口と乗用車保有台数



出典：京都府統計書、兵庫県統計書

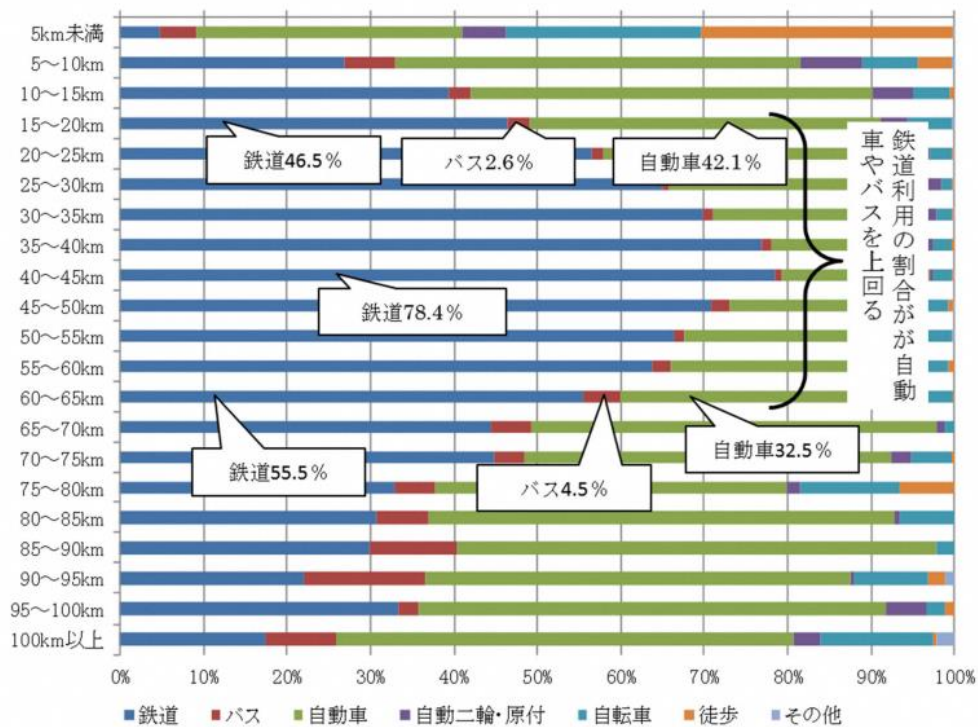
図 沿線地域の一人当たりの乗用車保有台数



出典：パーソントリップ調査（H22年）

※R4年データ未公表のため、H22年集計データを使用

図 沿線地域別の代表交通手段



出典：パーソントリップ調査（H22年）

※R4年データ未公表のため、H22年集計データを使用

図 総トリップ長と代表交通手段の関係

(5) 道路交通ネットワークの充実

道路交通については、舞鶴若狭自動車道（平成 26 年全線開通）や京都縦貫自動車道（平成 27 年全線開通）、山陰近畿自動車道（平成 28 年野田川大宮道路開通、大宮峰山道路整備中）など高速道路網が拡大している。

一般道についても、国道 27 号（舞鶴市）、国道 9 号（福知山市）等で混雑緩和のため高架化・立体交差化が行われているほか、舞鶴綾部福知山線等は災害に備えたかさ上げが行われるなど、道路整備が進展しており、自動車交通の利便性・安全性が向上していくことが見込まれる。



図 高速道路の整備状況

(6) 駅周辺のまちづくり

表 各駅の特徴と周辺の都市機能

駅名	目的施設								拠点となる駅	
	日常生活						観光		日常生活	観光
	公	商	医	運	学	バ	特	観		
西舞鶴	○	○	△	△	○	○	○	○	○	○
四所										
東雲										
丹後神崎								○		○
丹後由良								○		○
粟田				△	○					
宮津	○	○	○	△	△	○	○	○	○	○
天橋立						○	○	○		
岩滝口			△			○				
与謝野	△	△		△	△	○	○	△	○	○
京丹後大宮	○	△				○	○		○	
峰山	△	△	△	△	△	○	○		○	
網野	△		△	△	△	○	○	△		
夕日ヶ浦木津温泉						○	○	△		
小天橋								△		
かぶと山					△					
久美浜	○		△	△		○	○	○	○	○
コウノトリの郷								○		
豊岡	○	○	△	△	○	○	○	○	○	○
宮村										
喜多										
辛皮										
大江山口内宮								○		○
二俣										
大江高校前					○				○	
大江	○	△	○			○	○	○	○	
公庄				△						
下天津				△						
牧										
荒河かしの木台		○								
福知山市民病院口		△	○							
福知山	○	○	○	△	○	○	○	○	○	○

公…公共施設：市役所・支所・税務署・図書館・多目的ホールなど

商…商業施設：デパート・ショッピングセンター・スーパーなど（小規模なものは除く）

医…医療施設：病院・診療所など（小規模なものは除く）

運…運動施設：競技場・公園など

学…学校施設：大学・高校（幼稚園・保育所・小中学校は除く）

バ…ターミナル駅（路線バス（幹線）とアクセスしている交通結節点の駅）

特…特急が停車する駅

観…観光地が近くにある駅

△…最寄駅となっているが駅利用圏内（500mもしくは徒歩圏内1km以内）に存在しないもの

表 駅勢圏人口と各駅利用者の状況

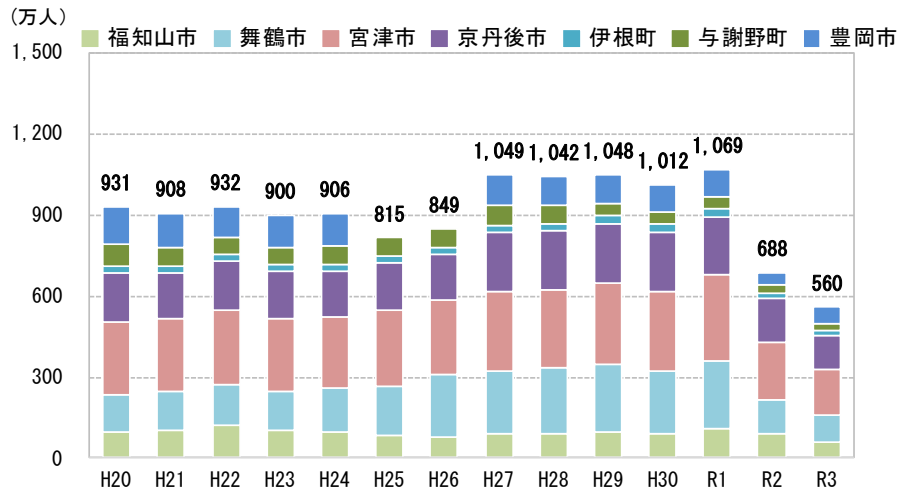
駅名	駅半径600m圏人口			乗降客数 日平均 (H22年)	駅利用率 (%)	駅半径600m圏人口			乗降客数 日平均 (R2年)	駅利用率 (%)
	人口 (H22年)	従業者数 (H21年)	合計			人口 (R2年)	従業者数 (H28年)	合計		
福知山	7,377	11,602	18,979	1,054	5.6	11,196	10,401	21,597	458	2.1
福知山市民病院口	6,655	5,476	12,131	36	0.3	6,015	5,194	11,209	11	0.1
荒河かしの木台	3,489	1,068	4,557	19	0.4	2,498	1,145	3,643	19	0.5
牧	930	382	1,312	37	2.8	543	365	908	8	0.9
下天津	709	22	731	8	1.1	159	37	196	0	0.0
公庄	429	85	514	31	6.0	231	50	281	3	1.1
大江	1,514	607	2,121	119	5.6	840	383	1,223	63	5.2
大江高校前	1,115	1,103	2,218	255	11.5	880	289	1,169	58	5.0
二俣	341	203	544	6	1.1	309	238	547	3	0.5
大江山口内宮	190	8	198	6	3.0	62	28	90	0	0.0
辛皮	240	1	241	4	1.7	9	3	12	0	0.0
喜多	789	52	841	8	1.0	462	98	560	0	0.0
宮村	2,595	428	3,023	7	0.2	1,916	351	2,267	5	0.2
宮津	5,171	3,350	8,521	842	9.9	4,868	2,726	7,594	400	5.3
西舞鶴	7,994	6,260	14,254	620	4.3	8,727	4,102	12,829	290	2.3
四所	634	371	1,005	19	1.9	551	263	814	8	1.0
東雲	225	86	311	35	11.3	217	28	245	11	4.5
丹後神崎	465	24	489	23	4.7	215	27	242	16	6.6
丹後由良	1,012	243	1,255	122	9.7	737	228	965	52	5.4
栗田	823	446	1,269	298	23.5	605	78	683	178	26.1
天橋立	316	573	889	353	39.7	271	643	914	159	17.4
岩滝口	1,233	706	1,939	61	3.1	1,265	620	1,885	52	2.8
与謝野	3,187	561	3,748	269	7.2	1,191	514	1,705	175	10.3
京丹後大宮	5,601	1,322	6,923	149	2.2	2,393	1,339	3,732	107	2.9
峰山	4,165	1,599	5,764	288	5.0	1,954	1,228	3,182	216	6.8
網野	1,642	594	2,236	288	12.9	646	360	1,006	142	14.1
夕日ヶ浦木津温泉	964	460	1,424	152	10.7	568	496	1,064	74	7.0
小天橋	1,149	160	1,309	47	3.6	552	128	680	55	8.1
かぶと山	1,214	93	1,307	131	10.0	268	46	314	47	15.0
久美浜	1,883	1,283	3,166	108	3.4	1,636	671	2,307	52	2.3
コウノトリの郷	3,011	692	3,703	6	0.2	1,619	770	2,389	1	0.0
豊岡	9,659	9,472	19,131	172	0.9	10,185	8,341	18,526	123	0.7
合計	76,721	49,332	126,053	5,573	4.4	63,588	41,190	104,778	2,786	2.7

出典：国勢調査、経済センサス、京都府統計書、兵庫県統計書

(7) 観光の動向

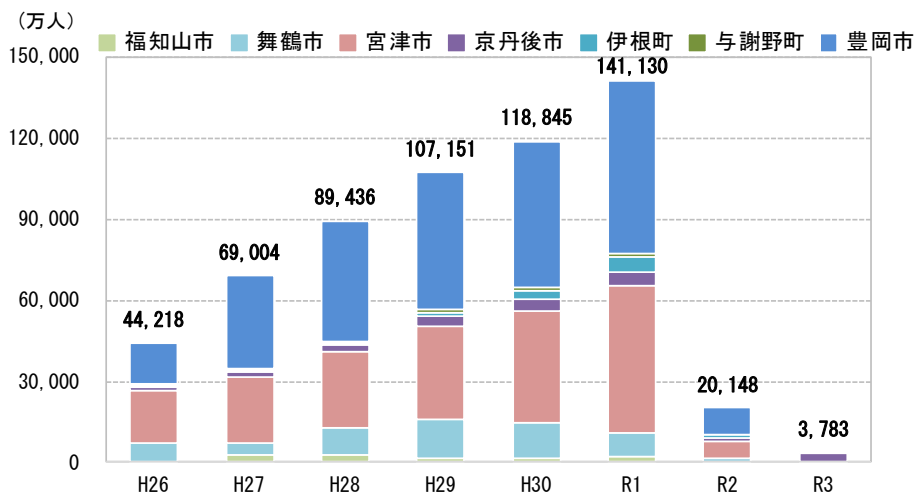
沿線地域全体を見ると観光入込客数は令和元年度まで増加傾向にあり、中でも舞鶴市の入込客数はクルーズ船就航等を受けて堅調に推移してきた。外国人宿泊客数についても、名勝天橋立を有する宮津市や城崎温泉がある豊岡市を中心に大幅に増加した。しかしながら、令和2年度の新型コロナウイルス感染症の拡大によって大きな打撃を受けて大幅な減少に転じている。

沿線には夕日ヶ浦やコウノトリの郷公園などの豊かな自然、元伊勢神社やちりめん街道のような伝統ある景観など、多様な観光資源がある。しかし、駅からアクセスが悪い観光地も多く、周遊性に課題が残っている。



出典：京都府統計書、兵庫県統計書

図 観光入込客数の推移



出典：京都府域観光入込客数等調査報告書、豊岡観光イノベーション HP

図 沿線地域の外国人宿泊客数

表 主たる観光地と最寄り駅

最寄り駅	名称
福知山駅	福知山城
	三段池公園
	佐藤太清記念美術館
大江駅	日本の鬼の交流博物館
	二瀬川溪流
大江高校前駅	元伊勢外宮豊受大神社
二俣駅	大江町和紙伝承館
大江山口内宮駅	天岩戸神社
	元伊勢内宮皇大神社
宮津駅	金引の滝
	獅子崎稲荷神社
	カトリック宮津教会
西舞鶴駅	五老スカイタワー
	舞鶴とれとれセンター
	舞鶴かまぼこ工房
	田辺城跡
四所駅	大庄屋上野家
丹後神崎駅	神崎海水浴場
丹後由良駅	丹後由良海水浴場
天橋立駅	天橋立
	笠松公園
	元伊勢籠神社
	天橋立ワイナリー
	丹後郷土資料館
岩滝口駅	阿蘇シーサイドパーク
与謝野駅	ちりめん街道
	丹後ちりめん歴史館
峰山駅	丹後王国「食のみやこ」
	天女の里
網野駅	琴引浜
	京丹後市立丹後古代の里資料館
	八丁浜シーサイドパーク
	京丹後市立郷土資料館
夕日ヶ浦木津温泉駅	夕日ヶ浦
	金刀比羅神社
	花郷 OKADA
小天橋駅	道の駅くみはま SANKAIKAN
久美浜駅	かぶと山展望台
	奥山自然たいけん公園
コウノトリの郷駅	豊岡市立コウノトリ文化館
	兵庫県立コウノトリの郷公園
豊岡駅	小田井縣神社
	ファーマーズマーケットたじまんま
	豊岡劇場

2 京都丹後鉄道と沿線の公共交通の現況

2.1 京都丹後鉄道の現況

(1) 駅設備等の状況

現時点において人員の配置が朝夕のみの駅が2駅あり、常駐駅は13駅である。

駅舎の整備については、丹後由良駅及び久美浜駅において、駅再生プロジェクトにより駅カフェが整備され、地域の拠点として営業されている。また、宮津駅の売店が閉店となり、WILLER TRAINS 株式会社により営業日限定で114 km Cafe が営業されている

バリアフリー化などの設備投資は平成27年度以降実施されていない。

表 京都丹後鉄道各駅の設備整備状況

	駅員	売店	コインロッカー	トイレ設備				バリアフリー				
				トイレ	水洗化	洋式	多目的	BF対応	エレベーター	エスカレーター	スロープ設備 道路～改札口	ホーム～ホーム
宮舞線	西舞鶴	○	○	○	○	○	○	○	JRのみ	JRのみ	○	—
	四所			○	○	○	○	○			—	○
	東雲			○				○			—	○
	丹後神崎			○	○	○	○	○			○	—
	丹後由良	△	△		○						—	
	栗田	△			○						—	
	宮津	○	△	○	○	○	○	○	○		○	
宮豊線	天橋立	○	○	○	○	○	○	○	○		○	—
	岩滝口				○	○			○		—	—
	与謝野	○			○	○					—	△
	京丹後大宮	○	△		○	○	○	○			—	○
	峰山	○			○	○	○	○			専用口	
	網野	○		○	○	○	○	○			—	
	夕日ヶ浦木津温泉	○		○	○	○	○	○			○	—
	小天橋	○		○	○	○	○	○			○	○
	かぶと山				○							—
	久美浜	○	△	○	○	○	○	○			○	
	コウノトリの郷		△		○	○	○	○	○		○	—
豊岡	○	○	○	○	○	○	○	○	JRのみ	—	—	
宮福線	宮村			○								
	喜多			○								—
	辛皮											—
	大江山口内宮											—
	二俣				○	○	○	○	○		○	—
	大江高校前											—
	大江	○	○		○	○	○	○			○	

公庄													—
下天津				○									—
牧				○									
荒河かしの木台													
福知山市民病院口				○									—
福知山	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—

駅員の「△」は朝夕のみ

売店の「△」は週末等のみなど営業日限定のもの（売店は喫茶店を含む）

スロープ設備の「—」はもともと段差がない、ホームが1面しかないもの

(2) 保有車両の状況

車両については、前計画期間中に普通車を5両更新、特急車タンゴ・ディスカバリーを特急丹後の海にリニューアル、ラッピング列車海の京都トレインやサイクルトレインの導入など、魅力向上に取り組んだ。

丹後あかまつ号、丹後あおまつ号、丹後くろまつ号は、丹後の旅を彩る観光列車として、人気が高く、京都丹後鉄道の利用拡大に貢献している。

表 保有車両一覧

	平成26年4月時点	令和5年4月現在
特急	タンゴ・エクスプローラー ・定員 152人 3両2編成 6両	タンゴ・エクスプローラー ・R4 1編成廃車 ・店員 152人 3両1編成 3両
	タンゴ・ディスカバリー ・定員 100人 2両1編成 10両	丹後の海 H27～H29 リニューアル ・定員 107人 2両1編成 10両 (フリースペース席含む)
		KTR8500 ・定員 120人 2両1編成 2両
デザイン車	あかまつ号 KTR700 1両 ・定員 35人 トイレ、車内販売	あかまつ号 KTR700 1両 ・定員 35人 トイレ、車内販売
	あおまつ号 KTR700 1両 ・定員 101人 トイレ、車内販売	あおまつ号 KTR700 1両 ・定員 101人 トイレ、車内販売
	くろまつ号 KTR700 1両 ・定員 30人 トイレ、車内販売・食堂車	くろまつ号 KTR700 1両 ・定員 30人 トイレ、車内販売・食堂車
普通車	KTR700・800 9両 ・定員 113(114)人 ・通勤タートレイン 3両	KTR700・800 ・定員 113(114)人 ・通勤タートレイン 3両 ・海の京都トレイン(R4) ・サイクルトレイン(R4)
	MF100・MF200 6両 ・定員 80人 トイレなし 5両	KTR300 5両 H30～R3 更新 ・定員 105人 トイレあり USB電源

	・定員 87 人 トイレなし 1 両	MF100 1 両 R4 リニューアル ・定員 80 人 ・海の京都トレイン(R4)
計	34 両	33 両

(3) 列車運行の状況

上下分離以降、列車運行については、ダイヤ改正等により運行区間の変更等はあったものの、上下分離前と同等の列車本数、運行キロを維持している。

観光列車については、くろまつ号については、メニューやコースなどサービス内容を半年ごとに見直すことで、リピーターの確保にも努めるとともに、地域の食材を活用したメニューを提供し、人気を博している。サイクルトレインについては、R4から導入し、臨時便であるが運行を開始している。今後、利用可能駅の増加など利便性の向上が期待されている。

また、より利用しやすい鉄道を目指し、平成 30 年 3 月のダイヤ改正でパターンダイヤを導入しており、利用者からは好評をいただいている。

表 列車本数等運行状況

線区	種別	区間	平成 26 年 4 月	令和 5 年 4 月	備考
宮舞線	普通	西舞鶴～宮津	36 本	37 本	
	快速	西舞鶴～宮津	0 本	0 本	
宮豊線	特急	宮津～天橋立	8 本	6 本	
		宮津～網野	2 本	5 本	
		宮津～久美浜	3 本	3 本	
		宮津～豊岡	1 本	—	
	快速	天橋立～豊岡	1 本	—	
		網野～豊岡	—	2 本	
		久美浜～豊岡	3 本	2 本	
	普通	宮津～天橋立	2 本	—	
		宮津～峰山	—	2 本	
		宮津～網野	5 本	10 本	
宮津～豊岡		28 本	24 本		
	宮津～野田川	2 本	—		
	網野～豊岡	—	1 本		
宮福線	特急	福知山～宮津	16 本	16 本	
	快速	福知山～宮津	9 本(1 本)	14 本	
	普通	福知山～宮津	23 本(2 本)	21 本	
福知山～大江山口内宮		2 本(2 本)	—		

※ () 書きは休日運休本数、内数

表 観光列車等運行状況

	平成26年4月時点	令和5年4月現在
くろまつ号	運行なし	モーニングコース 金土日祝運行 福知山 10:08→天橋立 11:47 @6,300円 ランチコース 金土日祝運行 天橋立 13:05→西舞鶴 14:50 @14,000円 スイーツコース 金土日祝運行 天橋立 16:05→西舞鶴 17:25 @5,000円
あかまつ号	毎日運行 300円+運賃 1号 西舞鶴 10:15 発→豊岡 12:51 着 2号 豊岡 14:01 発→西舞鶴 16:23	火・水運行 予約制 550円+運賃 1号 西舞鶴 10:12 発→天橋立 11:01 着 2号 天橋立 11:33 発→西舞鶴 12:20 着 3号 西舞鶴 13:14 発→天橋立 14:02 着 4号 天橋立 14:48 発→西舞鶴 15:49 着
あおまつ号	毎日運行 予約なし 1号 福知山 10:07 発→天橋立 11:03 着 2号 西舞鶴 8:36 発→福知山 9:58 着 3号 福知山 14:48 発→天橋立 15:55 着 4号 天橋立 12:55 発→福知山 14:44 着	毎日運行 予約なし 1号 西舞鶴 8:42 発→網野 10:24 着 2号 網野 11:33 発→西舞鶴 12:50 着 3号 西舞鶴 14:37 発→網野 16:36 着 4号 豊岡 16:46 発→西舞鶴 18:50 着
サイクルトレイン	運行なし	<ul style="list-style-type: none"> ・運行日(R5 上期) 3/18～4/27、5/8～6/11、6/16～8/9、8/21～9/3、9/9～9/30 ・利用可能駅：西舞鶴、宮津、天橋立、夕日ヶ浦木津温泉、豊岡 ・1号 西舞鶴(9時44分)発豊岡行 ・2号 豊岡(12時46分)発西舞鶴行

表 パターンダイヤの状況

線区	発駅	パターンダイヤの状況	備考
宮舞線	西舞鶴	10時～19時台 毎37分発	
宮豊線	—	—	
宮福線	福知山	9時～18時台 概ね13分発	
	宮津	9時～18時台 概ね27分発	

(4) 他の交通モードとの連携

表 各駅における交通関連施設の状況

	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			
宮舞線	西舞鶴	○	作成中									
	四所											
	東雲											

	丹後神崎			作成中
	丹後由良			
	栗田			
	宮津	○		
宮豊線	天橋立	○		
	岩滝口			
	与謝野	○		
	京丹後大宮	○		
	峰山	○		
	網野	○		
	夕日ヶ浦木津温泉			
	小天橋			
	かぶと山			
	久美浜	○		
	コウノトリの郷			
	豊岡		○	
宮豊線	宮村			
	喜多			
	辛皮			
	大江山口内宮			
	二俣			
	大江高校前			
	大江	○		
	公庄			
	下天津			
	牧			
	荒河かしの木台			
	福知山市民病院口			
	福知山	○	○	

(5) 広域交通アクセスとの連携

表 高速バスの運行状況

運行区間		運行本数	
		平成 26 年 10 月	令和 5 年 4 月
宮津・天橋立・峰山	京都・長岡京	3 往復	5 往復
宮津・天橋立・峰山	大阪（梅田）	3 往復	3 往復
福知山・綾部・舞鶴	大阪（梅田）	2 往復	2 往復
福知山・綾部	大阪・上本町	—	3 往復
福知山	なんば(OCAT)	6 往復	9 往復

福知山	神戸（三宮）	6往復	10往復
舞鶴	京都	6往復	5往復
舞鶴	なんば(OCAT)	6往復	8往復(2往復運休)
舞鶴	神戸（三宮）	8往復	9往復(2往復運休)
豊岡・城崎	大阪	3往復	6往復(3往復運休)
豊岡・城崎	神戸（三宮）	3往復	4往復(1臨時、1運休)
豊岡・城崎	京都	—	2往復(運休)

表 京阪神～天橋立の高速バスと鉄道の比較

	高速バス		鉄道（JR+丹鉄）	
	所要時間	運賃	所要時間	運賃・料金
京都～天橋立	2:05	3,000(3,200)	2:01～2:14	4,800
大阪～天橋立	2:36～2:47	3,000(3,200)	2:20	5,920

表 空港との交通アクセスの状況（関空、伊丹、但馬）

区間	交通手段	平成26年4月		令和5年4月	
		所要時間	運賃等	所要時間	運賃等
舞鶴～関西空港	JR	2:56	5,830円	3:13	6,360円
	JR・南海	3:26	4,990円	3:51	5,060円
	JR・連絡バス	3:25	5,460円	3:43	5,820円
	高速バス等	3:28	3,250円	3:22	4,050円
峰山～関西空港	丹鉄・JR	3:58	7,280円	3:42	8,650円
	丹鉄・JR・南海	4:42	6,780円	4:01	7,960円

2.2 京都丹後鉄道の利用状況

(1) これまでの利用実績と将来予測

京都丹後鉄道の利用者数は、上下分離で営業開始した平成27年度に増加したが、その後は、沿線の人口減少、京都縦貫道の整備などの影響を受け、減少傾向が続いている。特に、新型コロナウイルスの影響を受けた令和2年度には、定期外利用者が大幅に減少し、令和3年度以降回復傾向にはあるが、コロナ禍前の状況に戻っていない。

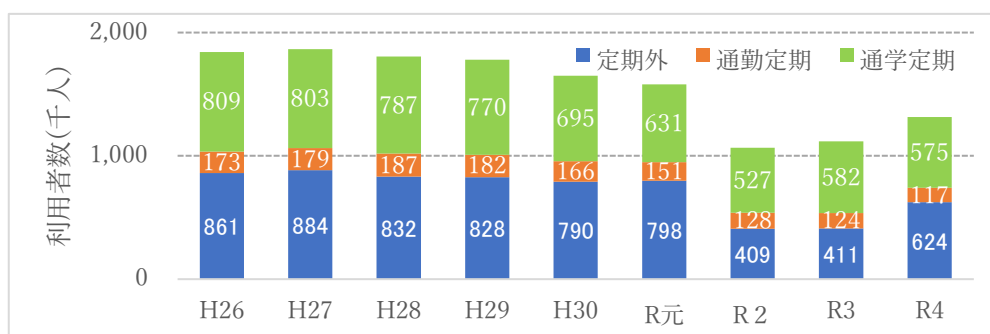


図 利用者数の推移 (京都府作成資料)

(2) インバウンドの利用者見込み<検討中>

作成中

図 インバウンドの利用者見込み

2.3 沿線自治体のまちづくり計画等

(1) 沿線自治体のまちづくり計画における鉄道の位置づけ

表 まちづくり計画における鉄道の位置づけ

	名称	策定	鉄道の位置付け・活用に関する記述
福知山市	まちづくり構 想福知山	H3	<ul style="list-style-type: none"> ■持続性のある移動手段の確保 ・持続可能な公共交通の制度設計・運営 ・バス、鉄道などの既存公共交通の維持を図るための利用促進 ・モビリティマネジメントの普及 ・公共交通のネットワーク機能を充実させる。
	福知山市都市 計画マスター プラン	R4	<ul style="list-style-type: none"> ■ふるさとの暮らしをまもるまちづくり ・周辺地域の拠点整備 ・交通ネットワーク整備 ・開発指導等による乱開発の抑制 ・移住・定住の促進
	福知山市立地 適正化計画	R4	<ul style="list-style-type: none"> ■都市機能誘導区域 福知山駅、福知山市役所から半径 800m の範囲を基本に設定する。 ■誘導方針 1. 歩きたくなる賑わいのある市街地の創出 2. 多様な都市機能が暮らしを豊かにするまちの実現 3. 災害に対する危機対応力の強化 4. 交通ネットワークの拠点機能の向上
舞鶴市	第7次舞鶴市 総合計画後期 実行計画	R1	<ul style="list-style-type: none"> ■コンパクトシティの推進 ・駅を中心とした拠点形成によるまちなか創生 ① J R 駅周辺への都市機能の誘導によるまちなかの再構築 ・使いやすい公共交通ネットワークの確保及び利用促進 ①鉄道、路線バス及び自主運行バスの運行の支援 ②公共交通の利便性向上と交通アクセスの充実 ③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 ④持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークのあり方の検討
	舞鶴市都市計 画マスタープ ラン	H30	<ul style="list-style-type: none"> ■【土地利用】活力を生み出すコンパクトで機能的なまちづくり 1) 鉄道駅を中心としたまちなかの活力と賑わいの創出 ■【公共交通】利便性の高い地域公共交通サービスの構築

			<p>1) 公共交通の利便性の向上と交通アクセスの向上</p> <p>2) 鉄道・路線バス及び自主運行バスの支援</p> <p>3) 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</p> <p>4) 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</p>
	舞鶴市立地適正化計画	H30	<p>【舞鶴市立地適正化計画の理念】</p> <p>「コンパクトシティ」の形成 ～駅を中心とした賑わい拠点形成とまちなか居住推進による「まちなか創生」～</p> <p>■都市機能誘導区域</p> <p>1. 拠点の賑わいを分散させないため、鉄道駅を中心に極力コンパクトな範囲のみを対象</p> <p>2. なお、商業区域（商店街）は、居住誘導区域に住む人にとっての生活利便エリアとしての再生を図ることとし、都市機能誘導区域には含めない。</p> <p>■誘導施策</p> <p>1. 居住誘導区域と都市機能誘導区域をつなぐ交通結節点として、駅前広場を再整備</p> <p>2. にぎわい複合施設や高齢者向け集合住宅等の整備</p>
宮津市	第7次宮津市総合計画	R3	<p>■安全・安心に生活でき、環境にやさしいまちづくり</p> <p>公共交通：「誰もが移動しやすいまち」</p> <p>・持続可能な公共交通を確立し、併せて、先端技術を活用したシームレスな(継ぎ目のない)移動しやすいまちを目指す。</p>
	宮津市都市計画マスタープラン	R3	<p>■市民生活を支え、観光交流地を実現する総合的な交通ネットワークの形成</p> <p>① 道路ネットワークの形成</p> <p>② 公共交通網の維持</p> <p>公共交通網の整備が望まれており、京都丹後鉄道については、JR線や路線バスとの連絡など、市民や観光客の利用に応じたサービスの向上を進める。</p>
京丹後市	第2次京丹後市総合計画	H27	<p>■ひとが行き交う公共交通の充実</p> <p>① 公共交通の充実</p> <p>② 鉄道の運行支援と魅力発信</p> <p>③ ローカル鉄道とローカルバスの国内外への魅力発信</p> <p>④ 将来を見据えた高速鉄道の整備実現</p>
	京丹後市都市計画マスタープラン	R3	<p>■公共交通の利便性向上</p> <p>① 鉄道を基軸とした地域の活性化に結びつく公共交通ネットワークの構築</p> <p>② 交通弱者である高齢者等への買物・通院難民対策としての取り組み</p> <p>③ 都市機能の集積効果を高める駅やバスターミナルの整備</p>

			<p>■駅と市街地における観光・交流機能の向上</p> <p>① 駅の機能向上と合わせた周辺整備と施設の段差解消</p> <p>② 駅周辺から観光資源への周遊を促す取り組み</p>
伊根町	第6次伊根町総合計画	R2	<p>■交通インフラの整備</p> <p>安心安全な道路と公共交通の確保</p> <p>① 道路の整備と管理</p> <p>② 公共交通の確保</p>
	伊根町過疎地域持続的発展市町村計画	R3	<p>■交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>① 幹線バス運行路線の維持</p> <p>② 路線バスと地域内交通との乗り換え等利便性の向上</p> <p>③ 公共交通空白地有償運送等の手法での輸送手段の実施促進</p> <p>④ 京都丹後鉄道の存続</p>
与謝野町	第2次与謝野町総合計画 後期基本計画 実施計画	R5	<p>■快適で暮らしやすい生活環境づくり</p> <p>利用しやすい公共交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 京都丹後鉄道や路線バスの維持に向けた支援や利用促進を行うほか、進展する高齢化社会を見据えて、持続性のある利用しやすい地域内交通体系を構築します。 <p>① 京都丹後鉄道利用促進</p> <p>② 与謝野駅舎管理運営</p> <p>③ 地方バス路線運行維持支援</p> <p>④ 地域内公共交通確保維持</p>
豊岡市	豊岡市基本構想	H29	<p>■持続可能な「力」を高めるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> まちに活力と賑わいをもたらすため、定住環境、広域交流基盤、都市基盤の整備などを進め、若い力が発揮できる「持続可能な「力」を高めるまちづくり」を進めます。
	豊岡市都市計画マスタープラン	H31	<p>■交通網の方針</p> <p>公共交通の維持、充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 官民一体となったバス路線等、地域公共交通の維持、充実 鉄道等の公共交通の維持、充実 <p>都市との交流においては、JR等の鉄道、コウノトリ但馬空港を利用した航空路線を積極的に活用し、本市と市外とのアクセス性の維持、向上に取り組めます。</p>

(2) 沿線自治体の地域公共交通計画の策定状況

表 地域公共交通計画策定状況

自治体	策定年月	計画期間	計画名
福知山市	R4.3	R4～R8	福知山市地域公共交通計画
舞鶴市	R3.4	R3～R10	舞鶴市地域公共交通計画

宮津市	R4. 3	R4～R8	宮津市地域公共交通計画
京丹後市			
伊根町	R5. 2 策定 R5. 6 変更	R5～R8	伊根町地域公共交通計画
与謝野町	R5. 12 (予定)	R6～R8	与謝野町地域公共交通計画
豊岡市	H28	H28～R7	豊岡市地域公共交通網形成計画
北部連携都市圏	R4. 3	R4～R8	京都府北部地域連携都市圏公共交通計画
兵庫県、豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町	R4. 3	R4～R13	但馬地域公共交通計画

(3) 沿線自治体の観光振興計画における鉄道の位置づけ

表 観光振興計画における鉄道の位置づけ

作成中

(4) 駅周辺のまちづくりに関する取組

表 駅周辺まちづくりの取組状況及び今後の計画

	H27～R5	R5～
福知山市	・ 駅正面リニューアル事業	
舞鶴市	・ 西舞鶴駅周辺 歴史の道整備	
宮津市	・ H29 丹後由良駅周辺にぎわい創出事業 ・ 宮津駅周辺にぎわいづくり事業(R5 継続)	
京丹後市		
伊根町		
与謝野町		
豊岡市		

3 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画（H27～R6）の取組状況と評価

(1) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の取組状況

現行の網形成計画で取り組むこととした 29 施策のうち 26 施策について取り組んだ。

取組の中には、コロナ禍で中断を余儀なくされたものや、試行段階で本格実施に至らなかったものもあるが、駅施設のバリアフリー化、新駅設置、駅周辺への都市機能再配置の 3 項目を除いた取組が実施され、地域交通を取り巻く環境は、何らかの形で計画前より改善されている。

取組状況凡例 ●：実施、○：一部実施、▼：未実施

表 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の取組状況

目標	具体的な取組	取組状況	評価
a 上下分離による鉄道事業の再構築等	経営の抜本的改革	●H27.4 から上下分離による鉄道事業再構築の実施 基盤管理を KTR、運行を WT が実施	○
	支援スキームの見直し	●上下分離により、自治体は基盤部分にのみ補助	○
b 圏域へのアクセス時間の短縮	京阪神方面とのアクセス強化による利便性向上	●H27.3 ダイヤ改正で早朝の京都発特急と接続 京都駅→天橋立駅 11:03 着→9:35 着 ●H30.3 ダイヤ改正で丹後発の最終特急を繰下 網野駅～京都駅 20:48 着→21:19 着	○
	首都圏・海外からの拠点である関西国際空港等からのアクセス改善等の検討	●H29 から「JR-WEST RAIL PASS」の対象エリアとして参入 ▼関空からの直通バスは実現できず ●伊丹空港～福知山駅は 1 日 9 往復運行 ●但馬空港～豊岡駅は 1 日 2 往復運行 ○但馬空港～峰山・久美浜駅間 R1 に期間限定運行	△
c 公共交通ネットワークの利便性向上	都市間の移動時間の短縮	○MF 車 5 両の更新 (H30～R3) ダイヤ見直しは未実施	△
	クルーズ船との連携	○クルーズ客へ丹鉄による観光案内を実施 ○入港時に臨時のくろまつ号及び快速を運行	△
	丹後半島パルスタイムテーブル化等の検討	●H30.3 ダイヤ改正で、デイトイムの福知山駅、豊岡駅、西舞鶴駅発車時刻をパターン化 ●鉄道・バス時刻表を作成 ○路線バス等との乗継改善も推進 ●R4.3 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画を策定	○
	鉄道とアクセス交通との連携	●伊根湾巡りルートに乗換連携 ●天橋立駅、久美浜駅など：e バイクレンタル ●天橋立駅、豊岡駅など：レンタサイクル	○
	丹後半島を回遊する観光周遊ルート等の整備	●車両、船舶、案内板など海の京都のトータルデザイン ●H30～R2 臨時列車城崎・天橋立ダイレクトの運行 ●豊岡駅 たじまわる号の運行	○

	KTR 駅から目的地までの公共交通網の再編	<ul style="list-style-type: none"> ○西舞鶴駅 夜間の東舞鶴方面接続 6 本中 5 本 ○大江駅 大江山の家行バス 4 往復/日 デマンド大江鬼楽バスの運行 ○豊岡駅 城崎方面との乗換改善(～10 分 16 本、11～20 分 7 本、21 分～8 本)、カーシェアリング 	△
d	安心・安全に向けた設備・体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業再構築実施計画を上回る設備投資の実施 (PC マクラギ化、車両更新 等) ●安全評価外部委員会 (2 回/年) 及び自治体との安全に関する連絡協議会の開催 (1 回/年) 	○
e	魅力的で快適な車両等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●くろまつ号を沿線の食・魅力を体験する「FOOD EXPERIENCE」として運行→収入：R1/H27=1.2 ●あかまつ号、あおまつ号における車内販売の充実 (地ワイン、地ビール、丹鉄珈琲、丹鉄グッズなど) ●由良川横断時の徐行運転など 	○
	車両等の快適化に向けた計画的整備	<ul style="list-style-type: none"> ●特急車両改装「丹後の海」：H29 全 5 編成 10 両を改装 ●MF 車 5 両の更新 (H30～R3) ●ラッピング列車「海の京都トレイン」運行：R4 に 2 両 	○
f	快適性・利便性・魅力の向上	<ul style="list-style-type: none"> ●宮津駅：「丹鉄珈琲～114km Cafe」開設 H30 待合スペース改修 R5 ●久美浜駅：喫茶コーナー、コインロッカー設置 H29 ●丹後由良駅：喫茶コーナー、エアコン整備 H29 ●コウノトリの郷駅：駅舎カフェ「ぽっぽや」R2 ●駅舎周辺や線路等沿線の環境美化活動への補助支援 	○
	駅のバリアフリー化		×
	自動券売機の導入、ICT の活用	<ul style="list-style-type: none"> ●MaaS 導入実証実験 QR コード決済の導入 R1～ ●Visa タッチ決済導入 R2～ 	○
	情報ポータルサイトの整備	<ul style="list-style-type: none"> ●ダイヤの GTFS データ化により各検索サイトで検索可 ●JR WESTER との連携推進 	△
g	ターゲットを明確にした取り組みの実施	<ul style="list-style-type: none"> ●WILLER の WEB サイトで丹鉄を活用した北近畿観光情報や周遊コースを紹介 ●海の京都 DMO の WEB サイトでも府北部の観光スポットを紹介。鉄道の旅の WEB サイトでは、京都駅からの交通も紹介 ●JR WESTER との連携推進 	○
	外国人向けサービスの充実	<ul style="list-style-type: none"> ●『JR-WEST RAIL PASS』への参画 H29 ●WEB サイトの多言語対応、外国人向けプロモーション R1 	○

		<ul style="list-style-type: none"> ●Wi-Fi 環境の整備：宮津駅、丹後由良駅、与謝野駅、網野駅 ●Visa タッチ決済の導入 R2～ 		
h	沿線の事業所、住民等と連携した地域主体の取り組み	行政職員へ積極利用の働きかけ	○公共交通利用の啓発チラシによる広報 ○職員への呼びかけ（ノーマイカーデー、エコ通勤等	○
		モビリティ・マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> ●「丹鉄新聞」、「たんてつこども新聞」の発行 ●バス・エコファミリーの実施 ●高齢者向け 200 円レールや敬老乗車券事業の実施 ●運転免許証自主返納支援制度の実施 	△
		学校行事やイベントでの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ●中学校・高等学校団体利用助成の実施 ●くろまつ号 5 周年、あかまつ号・あおまつ号 10 周年記念イベント ●キッズトレインの運行 R4 ●もうひとつの京都周遊パスの販売 R4 	○
i	コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携	都市計画、マスタープラン等における位置づけの明確化	<ul style="list-style-type: none"> ●京都府北部地域連携都市圏公共交通計画策定 R4. 3 ●立地適正化計画策定（舞鶴市、福知山市） ●都市計画マスタープラン作成（福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、兵庫県、豊岡市） 	○
		駅周辺等への都市機能の再配置		×
		新駅の検討		×
		駅機能、駅周辺の再整備及び未利用地の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ●丹後由良駅、久美浜駅：喫茶コーナー等整備 ●西舞鶴駅西口駅前広場の整備に着手 ●豊岡駅：駅周辺の遊休地の活用の補助制度創設 	△
j	海の京都等による観光まちづくり	観光地の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> ●海の京都DMO設立 H28 ●（一社）豊岡観光イノベーションの設立 H28 ●DMO等を中心に、観光スポットの魅力向上や広域観光プロモーションを実施 	○
k	環境にやさしいまちづくり	EV タクシー等の環境にやさしい交通手段の導入	<ul style="list-style-type: none"> ●久美浜駅：EV 乗合タクシーの導入 H27～R2 ●いねタク（伊根町予約型乗合交通）の運行開始 R4 	○
		自転車の積極的な利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ●丹後由良駅でレンタサイクル導入 H29 ●e バイクによる周遊観光推進 R 元 ●サイクルトレインの運行 R4～ ●駅前にサイクルラック設置、工具や充電器貸出 R4～ ●豊岡駅レンタサイクル利用料補助 	○

(2) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の目標の達成状況

網形成計画で設定した評価指標のうち、数値目標等を達成しているものは、16項目のうち6項目と少ない。特に成果目標に係る数値の達成状況が悪く、京都丹後鉄道の活性化・再生に最も重要となる年間輸送人員については、コロナ禍の影響もあり、目標値を大きく下回る結果となっている。しかし、コロナ禍直前の段階では目標値を達成できていた指標もある。

表 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の目標とする指標と達成状況

目標とする指標	数値目標等		達成状況		
	計画策定前 (H25)	目標値 (R1)	達成値 (R5.4)	評価	備考 ◆:コロナ禍前のR1時点の参考値
1. 年間輸送人員	186.2万人	200万人	131.5万人	×	◆R1: 157.9万人
2. 京阪神方面から朝一番特急による天橋立駅への到着時間	11時03分	9時台	9時32分	○	
3. 関西空港から峰山駅のアクセス時間	約4時間	3.5時間	約4時間	×	関空～峰山駅
4. 宮津～福知山間の普通列車の所要時間	50分	45分	50分	×	1日平均
5. 沿線地域のバス年間輸送人員(丹後地域)	625千人	625千人	629千人	○	R3.10～R4.9
6. 安全評価外部委員会・自治体安全連絡協議会の開催	0回/年	2回以上/年	2～3回/年	○	
7. デザイン列車利用者数	40,600人	70,000人	160,747人	○	◆R1: 185,364人(○)
8. 駅構内のバリアフリー化(段差解消)	13駅	18駅	13駅	×	
9. 公共交通ポータルサイトの構築	なし	あり	なし	×	
10. 沿線地域の訪日外国人人数(丹後地域宿泊客数)	16,453人	20,000人	3,305人(R3)	△	◆R1: 77,482人(○)
11. KTR駅でのクレジットカード利用可能な駅	2駅	5駅	13駅	○	福知山・大江・西舞鶴・宮津・天橋立・与謝野・京丹後大宮・峰山・網野・夕日ヶ浦木津温泉・小天橋・久美浜・豊岡
12. 職場への公共交通利用の働きかけ(MM)の実施市町村数	1市	5市町	7市町	○	利用促進協議会で実施
13. 駅周辺の常住人口(国勢調査)	73,611人(H22)	73,611人	69,605人(R2)	×	
14. 駅周辺の従業員人口(経済センサス)	53,634人(H21)	53,634人	44,265人(H28)	×	
15. 自動車分担率(PT調査。平日平均)	70.1(H22)	66.6%(▲5%)	72.7%※	保留	※H22実績: 7市町平均 R4実績: 豊岡市除く、6市町の平均
16. 観光入込客数	906万人(H24)	1,090万人	559万人(R3)	△	◆R1: 1,068万人 ◆R2: 688万人

(3) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の評価

京阪神方面からの 9 時台に天橋立駅に到着する朝一特急や 20 時台に宮津駅を発車する特急などの実現により、丹後地域での滞在時間が大幅に延長された。

海の京都 DMO や WILLER 等と連携した情報発信や観光振興にも積極的に取り組み、インバウンドを含む観光客の受け入れ体制などは大幅に改善されている。

また、パターンダイヤ化や乗り継ぎ改善にも取り組み、列車本数は上下分離前から維持されており、バス等との接続改善にも取り組み、地域公共交通の利便性は改善方向にある。

一方、駅のバリアフリー化や駅前整備などはほとんど手が付けられていない状況である。

京都丹後鉄道の収支均衡を図り、活性化・再生を図っていくためには、年間輸送人員の増加を図る必要があり、次期の地域公共交通計画においては、地域の人たちにいかに利用していただくか、増加する観光客をいかに利用増に結び付けるか、年間輸送人員の増加に着目した施策の展開が重要と考える。

改善状況凡例●：改善されている、◆：一部改善が必要、▼：改善が必要

表 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画策定時の課題の取組後の改善状況

沿線地域の現状	交通が抱える課題	改善状況
1. 人口減少・少子高齢化の進展 ・沿線地域の人口は減少傾向 ・65 歳以上の人口は増加傾向で 64 歳以下の人口は減少傾向	a. 沿線人口の減少とともに利用者が減少	◆コロナ禍もあり想定以上の大幅な減少
	b. 当面、高齢者の増加や 200 円バスの導入で公共交通ニーズは高いが、採算面は厳しい	▼加えて、運転手不足が顕在化し、減便等を招いている
	c. 当面、通勤・通学定期利用者は横ばい。将来は少子化により、高校生の通学定期利用者数が減少	◆道路整備の進展、コロナ禍による公共交通離れなどにより、通勤・通学定期利用者は減少が進む。
2. 周辺交通環境の変化 ・世帯当たり自動車保有台数はこの 10 年間で横ばいだが、1 人当たりの保有台数は増加 ・京都縦貫自動車道等の高速道路や一般道路などの道路整備が進展 ・高速バスが徐々に増加 ・高齢ドライバー増加による自動車事故の増加	a. 自動車に比べて利便性・快適性に劣るため、駅から離れた地域を中心に、自動車に依存する傾向(駅へのアクセス交通が不便、KTR 車両の老朽化など)	◆駅へのアクセス性の向上や KTR 車両の更新、改良も進めているが、依然、自動車依存は高い。
	b. JR 特急と高速バスの速達性・定時性の差が縮小しており、京都縦貫自動車道開通でさらに変化	▼京都縦貫自動車道が全線開通するとともに、大宮・峰山道路が整備され、道路との速達性等の差はさらに縮小
3. 駅周辺の都市構造の変化	a. 駅周辺の居住者が少なく、集客施設もない所が多いため、鉄	◆沿線自治体において、地域公共交通の維持・確保の取組が進

<ul style="list-style-type: none"> 福知山、西舞鶴、豊岡の各駅では駅周辺整備が進みつつあるが、他の駅では徒歩圏内に目的施設が少なく、駅勢圏内の従業人口、居住人口が減少傾向 スーパーや病院、公共施設等の集客施設が幹線道路沿いに新たに立地 	道駅に至る公共交通が育たない	められているが、経営環境など非常に厳しい状況
	b. 生活関連施設が分散し、公共交通では行きにくいいため、昼間時の利用増が見込めない。	◆駅周辺に新たな集客等の施設の整備はほとんどなく、駅周辺の都市構造に大きな変化はない。
<p>4. 観光需要や地場産業の停滞</p> <ul style="list-style-type: none"> レジャーの多様化、海水浴客の減少等から、沿線地域の観光入込客数は横ばいからやや減少傾向 織物業など地場産業の停滞 外国人へのPRや受入体制が不十分 丹後地域と但馬・丹波との連携（交通網、宣伝等）が不足 	a. 観光需要やビジネス需要が停滞し、定期外利用者数が減少傾向	◆海の京都などの取組により、観光客は増加傾向で、定期外利用者は横ばいであったが、コロナ禍により減少
	b. 公共交通の利用が見込める観光客やLCC利用の訪日外国人旅行客への対策が不十分 <ul style="list-style-type: none"> 関空からの時間距離が長い JR特急の運行時間帯が短い（早朝、夜の便がない） 外国人へ情報提供が不十分 公共交通の乗継情報が得られるポータルサイトがない 府県をまたいで移動するニーズに対する視点が欠如等 	●訪日外国人旅行客への対策は大幅に改善されている。 <ul style="list-style-type: none"> JR特急の早朝・夜の便が運行 WILLER TRAINSのWEBサイトでインバウンド向けプロモーションを実施 英語の車内放送や駅の番号表示の実施 JR-WEST RAIL PASSの導入 天橋立駅及び綾部駅の観光案内所に外国人案内担当を配置

京都丹後鉄道沿線地域の交通に関する主な課題	改善状況
<p>① 京阪神・首都圏からの交通アクセス</p> <ul style="list-style-type: none"> 京阪神から朝一番の特急で天橋立駅まで向かう場合、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 首都圏も、新幹線・航空利用により11時過ぎから12時過ぎに天橋立に到着 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 	<p>●早朝特急の運行により京阪神からは9時台に天橋立駅へ到着、首都圏からの高速バスは廃止されたものの、鉄道利用で東京からは10時台に到着京阪神、首都圏との交通アクセスは改善されている。</p>
<p>② 関西国際空港との直通バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 関西国際空港から沿線地域へ直通で結ぶ空港バス等がない。 	<p>▼関空との直通バスは実現されていない。</p>

<p>③沿線地域への交通アクセスに関する情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●丹鉄、沿線バスのダイヤの GTFS 化を推進し、Google Map などで検索可能 ・ 丹鉄 MaaS 導入の実証実験 ・ JR 西日本「WESTER」との連携推進
<p>④周辺観光地との間の交通アクセス・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海の京都の観光戦略拠点や、城崎温泉や和田山など、府県間を跨ぐ周遊観光を進めていくことが必要である。 ・ 城崎温泉から天橋立が豊岡駅での乗り換え不便により、待ち時間が長い 	<ul style="list-style-type: none"> ◆城崎温泉駅と天橋立駅を結ぶ「城崎・天橋立ダイレクト」の運行などを行うが、利用者は少なかった。 <p>観光利用者の動向や意向を踏まえた戦略が必要</p>
<p>⑤外国人観光客に対する取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅における外国語表記や外国語放送など、外国人観光客への対応が進んでいない。 ・ クレジットカードやデビットカードの導入拡大 ・ 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。 ・ 無料の Wi-Fi 環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ●外国人観光客に対する環境整備は大幅に改善された。 ・ 英語の車内放送や駅の番号表示の実施 ・ JR-WEST RAIL PASS の導入 ・ 天橋立駅及び綾部駅の観光案内所に外国人案内担当を配置 ・ Wi-Fi 整備

4 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画

4.1 計画の基本方針等

(1) 計画の基本方針

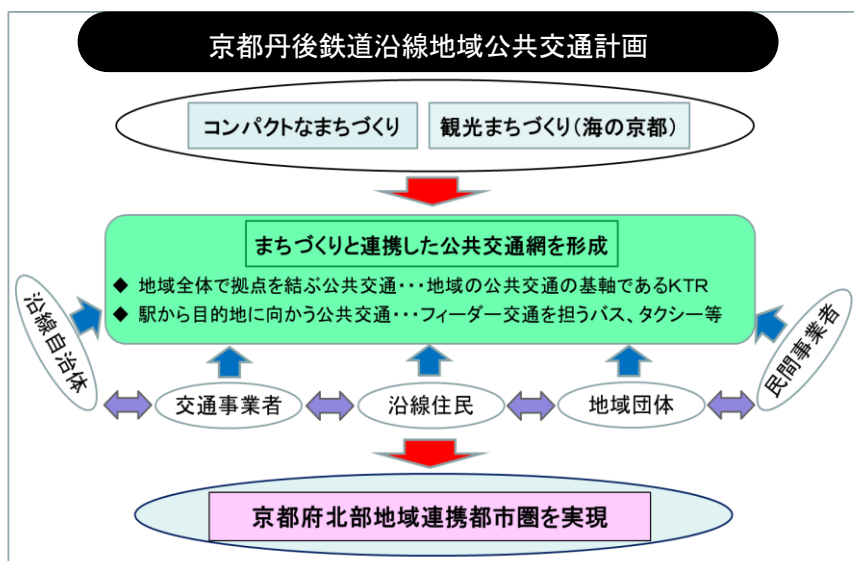
北近畿タンゴ鉄道は開業以来、沿線住民の日常の移動手段として、また、沿線地域のビジネスや観光地と都市部を結ぶ産業基盤として重要な役割を果たしてきた。しかし、沿線人口の減少や道路網整備と相まったモータリゼーションの進展、レジャーの多様化、産業の空洞化等により、利用者数と旅客運輸収入がピーク時の約3分の2にまで減少し、経常損失拡大に歯止めがかからない深刻な状況となっている。

このような状況の中、沿線自治体では、北近畿タンゴ鉄道の上下分離による鉄道事業再構築を進めるとともに、沿線地域においても、駅等を拠点とするコンパクトなまちづくりや魅力的な観光まちづくりを進めるとともに、そうした拠点同士や、拠点と目的地を有機的に結ぶなど、公共交通網を充実させることで、持続可能で住みやすい地域社会を実現することを目指す「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、併せて、「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、平成27年度からまちづくりと連携した公共交通網の形成に向けた取組と北近畿タンゴ鉄道の上下分離による再構築を進めてきた。

北近畿タンゴ鉄道の上下分離後、通称が京都丹後鉄道と改められ、鉄道施設等基盤の管理を北近畿タンゴ鉄道株式会社が、鉄道の運行をWILLER TRAINS株式会社が行うこととして、平成27年4月から再出発をしたが、沿線地域の人口減少の進展、京都縦貫道路の延伸、度重なる災害発生や新型コロナウイルス感染症の拡大などにより、鉄道の利用者数は減少を続け、令和4年度はコロナ禍からの回復があったものの、約132万人と上下分離前の平成26年度約186万人の7割に落ち込み、運行会社の経営も非常に厳しい状況となっている。

このため、令和6年度に計画期間が満了となる「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」後においても、引き続き、沿線自治体と交通事業者が連携して、まちづくりと連携した公共交通網の整備を進め、京都丹後鉄道の再構築に取り組むこととし、そのマスタープランとして京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画を策定するものである。

なお、新たな地域公共交通計画は、従来の地域公共交通網形成計画を継承するものであり、計画の基本方針についても従来の計画を踏襲するものとする。



(2) 計画の期間

京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の対象期間は、現在の北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画期間終了後から、おおよそ令和16年までの10年間とするが、まずは5年後を一つの目処として目標を設定し、それまでの取組状況や目標の達成度、周辺状況等を踏まえた検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。

また、本計画で新たに取り組むこととした施策については、現在の計画期間の終了を待たず、先行して取り組むこととする。

(3) 計画の区域

本計画の対象区域は、京都府福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、兵庫県豊岡市の京都丹後鉄道沿線地域とする。

4.2 施策展開の方向性

(1) 現行計画の取組状況を踏まえた課題

作成中

(2) 施策展開の方向性

地域公共交通網形成計画等におけるこれまでの施策の取組状況や成果、現在の京都丹後鉄道の利用状況等を踏まえ、次の方向性により施策を展開していく。

① まちづくりと連携した公共交通網の形成

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り、交流人口の増加や定住促進などにより公共交通利用者の増加を図る必要がある

<施策の視点>

- 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
- b. 駅周辺のにぎわいづくりの推進
- c. 鉄道、バス、自転車、カーシェアリングなど多様なモードの連携、多様な主体の共創による公共交通ネットワークの形成
- d. MaaSや新モビリティの導入
- e. 定住促進や関係人口拡大の取組推進

② 快適性、利便性等の向上による沿線住民の利用拡大

公共交通は通勤・通学・通院・子育てなど地域生活に必要な移動手段であり、公共交通ネットワークの充実やサービス、利便性の向上により、地域住民の利用機会の増加を図る必要がある。

<施策の視点>

- a. 快適性・利便性・魅力の向上
- b. ターゲットを明確にした利用促進の取組の実施
 - ・ 通勤・通学、免許返納者、子ども

- c. 分かりやすい、利用しやすい公共交通ネットワークの構築
- d. 地域と連携した地域主体の取組の推進

③ インバウンドなど観光客の利用拡大

新型コロナウイルス感染症による移動制限が無くなり、インバウンドなどの観光客は増加傾向にある。2025年の関西万博などインバウンドは更なる増加が見込まれており、観光客誘致などの強化が必要である。

<施策の視点>

- a. 空港や京阪神地域などからのアクセス性の向上
- b. 海の京都を核とした観光振興（DMO等との連携強化）
- c. インバウンド対策の強化
- d. JR西日本と連携した広域的な新たな観光客の開拓
- e. MaaSなどシームレスな交通ネットワークの形成
- f. ユニバーサルデザインの推進

④ 安心・安全な運行の確保

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、計画的な施設や車両の更新を進め、安心・安全な運行を確保することが重要である。

<施策の視点>

- a. 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
- b. 地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）の導入
- c. 計画的な車両更新の実施のための財源確保
- d. 踏切安全対策の推進

4.3 計画の目標

京都丹後鉄道の沿線地域では、従来から京都丹後鉄道を基軸とした公共交通網の整備が進められてきている。本計画では、引き続き、まちづくりや観光振興など、地域戦略と一体となって、圏域全体で都市機能を分担した取組を進めることで、持続可能な地域公共交通網の形成を図ることとし、目指すべき公共交通の将来像についても、従来の計画を踏襲するものとする。

目指すべき『公共交通の姿』

- 地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通
- 便利で魅力的で、乗りたくなる、みんなに愛される公共交通
- まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通
- 国内外からの来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通
- 交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通

4.4 具体的な取り組み内容と実施主体、スケジュール

取組凡例 新規：◎、拡充：○、継続：□

(1) まちづくりと連携した公共交通網の形成

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

具体的な取組	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
取組内容	○計画で位置づけた駅を拠点とした都市機能誘導区域や居住誘導区域計画に基づき、誘導のための施策を着実に推進する。(網計画 3-15)
実施主体	

具体的な取組	駅周辺等への都市機能の再配置
取組内容	○福知山市、舞鶴市、豊岡市では、土地区画整理事業等の市街地整備事業により、駅周辺での公共施設や都市施設の整備が進められており、この整備を着実に進める。(網計画 3-15) □他の地域においても、公共交通機関の利便性の高い駅周辺等に商業施設や住宅、公共施設(集会所、医療・福祉機関等)の再配置を進める。 □また、各自治体の保有する公共公益施設を相互利用できるよう、駅周辺への都市機能の誘導を図る。
実施主体	

b. 駅周辺のにぎわいづくりの推進

具体的な取組	駅周辺のにぎわいづくり
取組内容	○無人駅などにおいて、駅カフェの設置やコミュニティスペース、イベントスペースの設置など賑わいづくりの取組を進める。(網計画 3-12) ○併せて、待合施設や Wi-Fi、トイレの整備、駅周辺への店舗等の誘致などにより、列車待ち時間を快適に、有効に過ごせる環境の整備を進める。(網計画 3-12) ○住民や NPO などの組織が駅を管理し、地域に根差したイベント開催をできるようにする。
実施主体	

具体的な取組	駅機能、駅周辺の整備及び未利用地の活性化
取組内容	□駅周辺に利便施設(駅前広場や駐車場・駐輪場、案内所等)を設置し、丹鉄の駅を地域の玄関口として整備する。 ○駐車場や駐輪場整備、カーシェアリングの導入などにより、駅へのアクセス性の向上を図る。(網計画 3-15) ○KTR の保有する未利用地を有効活用し、交流施設や観光案内所などを誘致・整備し、駅周辺の活性化を図る。(網計画 3-15)
実施主体	

具体的な取組	新駅の検討
取組内容	<input type="checkbox"/> 利用者の利便性、商業施設や宅地開発等の動向を踏まえ、新駅設置について検討する。 <input type="checkbox"/> また、新たな開発を行う場合には、新駅設置も含めて検討する。
実施主体	

c. 鉄道、バス、自転車、カーシェアリングなど多様なモードの連携、多様な主体の共創による公共交通ネットワークの形成

具体的な取組	鉄道とアクセス交通との連携
取組内容	<input type="checkbox"/> 丹鉄とJRや路線バス（コミュニティバス含む）、デマンド交通など、各交通モード間がスムーズに接続することで、地域全体の移動の効率化を図る。（ダイヤのパターンダイヤ化やパルスタイムテーブル化等の実現を目指す。）（網計画3-9,3-10） <input type="checkbox"/> 地元主体の自家用有償運送などの導入も検討し、ラストワンマイルの交通確保や交通空白地の公共交通確保に努める。
実施主体	

具体的な取組	鉄道駅から目的地への交通の整備
取組内容	<input type="checkbox"/> 鉄道駅からイグレス交通（主要駅等から目的地までの交通手段）を担うタクシー、カーシェアリング、電動キックボード、e-バイク、レンタルサイクルなどについて、沿線市町や事業者と連携し、整備を進める。 <input type="checkbox"/> 鉄道とバス、遊覧船等を有機的に結びつけ、確実に乗り換えができるように連携を図る。
実施主体	

具体的な取組	自転車の積極的な活用
取組内容	<input type="checkbox"/> サイクルトレインの他、自転車の持ち込み乗車を拡大し、自転車+鉄道によるDoor To Doorのスムーズな移動を確保する。（網計画3-16） <input type="checkbox"/> 駅前でのシェアサイクルの導入を推進し、駅から目的地までの移動手段の確保を行う。 <input type="checkbox"/> 駅や公共施設にシェアサイクルポートの整備を行い、鉄道と併せた利用を促進する。
実施主体	

d. MaaS や新モビリティの導入

具体的な取組	MaaSの導入
取組内容	<input type="checkbox"/> 公共交通のキャッシュレス化、チケットレス化の推進（網計画3-13） <input type="checkbox"/> JR WESTER等の予約サイトから、丹鉄の特急列車の予約が可能となるよう検討を行う。

	<p>◎沿線地域におけるシームレスな移動を可能とする MaaS の導入について、鉄道事業者、バス事業者など地域の交通事業者が連携して、導入実現に向け検討を行う。</p> <p>◎コミュニティバスなどの GTFS データ化を推進し、沿線地域のすべての公共交通を WEB サイトやアプリで検索可能とする。</p>
実施主体	

具体的な取組	新モビリティの導入
取組内容	<p>○サブスク型の A I デマンド交通の普及拡大（網計画 3-16）</p> <p>◎グリーンスローモビリティなどラストワンマイルの整備</p> <p>◎電動キックボード、e バイクなど新たなモビリティを活用した駅から目的地への移動手段の確保</p> <p>◎アクセス交通における自動運転の導入</p>
実施主体	

e. 定住促進や関係人口拡大の取組推進

具体的な取組	定住促進の取組
取組内容	<p>◎I ターン、U ターンなど各自治体の定住促進の取組を推進する。</p> <p>◎運転手など公共交通を維持していくために必要な仕事の紹介・提供</p>
実施主体	

具体的な取組	関係人口拡大の取組
取組内容	<p>◎丹鉄ファンクラブを創設し、全国から会員を募集。丹鉄ファンとの相互のコミュニケーションを図ることで、丹鉄の PR、魅力発信、利用促進に繋げる。</p> <p>◎鉄道施設等のオーナー制度の導入</p> <p>◎駅前の空き家などを活用したワーケーションや二地域居住などの推進</p> <p>◎駅施設や駅周辺の空き家などを活用した週末オーナーカフェ等の設置</p> <p>◎ふるさと納税返礼品に宿泊体験や鉄道関係体験などを提供し、沿線地域との新たな関係の構築を図る。</p> <p>◎クラウドファンディングによる施設整備</p>
実施主体	

(2) 快適性、利便性等の向上による沿線住民の利用者拡大

a. 快適性・利便性・魅力の向上

具体的な取組	快適性・利便性等の向上
取組内容	◎鉄道と鉄道、鉄道とバスなど駅での乗り継ぎ改善

	<p>◎通勤・通学の需要に応じたきめ細かなダイヤ設定、接続改善などのサービス改善</p> <p>◎朝夕の通勤・通学時間帯の列車の増便やプレミアム車両の運行などサービス水準の向上の検討</p> <p>◎列車ダイヤに応じた勤務時間や就学時間の設定の検討</p> <p>◎混雑時間の可視化による快適な日常利用や観光利用の促進</p>
実施主体	

具体的な取組	駅待ち環境、駅施設の改善
取組内容	<p>○待合施設、トイレ、荷物ロッカー、自動販売機などの施設の整備を図るなど、利用者が快適に移動できる駅環境を目指す。(網計画 3-12)</p> <p>○駅施設や駅前の空き施設を活用したカフェや土産店などの開設によるにぎわいづくり(網計画 3-12)</p> <p>○駅からの各方面への案内など、誰もが安心して公共交通を利用できる情報の提供に努める。(網計画 3-12)</p>
実施主体	

具体的な取組	駅のバリアフリー化・ユニバーサル化
取組内容	<p>○ホームまで容易に行けるようなスロープの整備、跨線橋を廃止し構内踏切を整備するなど、高齢者や障がいのある方、子ども連れなど誰もが利用しやすい駅施設の整備を行う。(網計画 3-13)</p> <p>□トイレについても、外国人や高齢者でも利用しやすいよう洋式化を進めるとともに、多機能トイレの整備を進める。</p> <p>○駅の案内表示等についても、外国語表示をするなど、ユニバーサル化を進める。(網計画 3-14)</p> <p>◎目の不自由な方が安心して利用できるよう、誘導ブロックの設置を進める。</p>
実施主体	

b. ターゲットを明確にした利用促進の取組の実施

具体的な取組	通学利用者等をターゲットとした利用促進
取組内容	<p>◎通学時間に合わせた鉄道、バス等のダイヤの検討</p> <p>◎鉄道・バスなど複数の交通手段が利用できる定期券の検討</p> <p>◎学校行事やクラブ活動での積極活用を推進</p> <p>◎学校や子ども会などのイベント使用時の支援制度の導入</p>
実施主体	

具体的な取組	事業所・行政職員をターゲットとした利用促進
取組内容	○事業所へのモビリティマネジメントの実施により自動車から公共交通への転換を促す。(網計画 3-14)

	<p>◎月1回乗車運動やノーマイカーデー、出張時の活用などの取組により、鉄道利用の促進を図る。</p> <p>◎鉄道を利用しやすい会議時刻の設定など、ダイヤに合わせたスケジュールを推奨する</p> <p>◎駅におけるサテライトオフィスの整備など、待ち時間も有効に活用できる駅のビジネス環境を整備する。</p> <p>◎車内広告スペースの提供などのインセンティブによる企業利用の促進</p>
実施主体	

具体的な取組	免許返納者など高齢者をターゲットとした利用促進
取組内容	<p>◎高齢者に対する公共交通の乗り方教室を早い段階から実施し、自家用車から公共交通利用への円滑な転換を図る。</p> <p>◎高齢者200円レールの取組を継続する。</p> <p>◎デマンドや自家用有償旅客運送等によるドア to 駅の交通網整備</p> <p>◎高齢者が利用しやすいバス、鉄道等の地域公共交通が一体的に利用できる定期券の発行</p> <p>◎公共交通による通院と健康セミナーなどを一体とした通院体験ツアーなどの企画・実施</p>
実施主体	

具体的な取組	子どもをターゲットとした利用促進
取組内容	<p>◎幼稚園、小学校などにおける公共交通の乗り方教室の実施や乗車体験会などにより、子どもの頃から公共交通を身近な移動手段として意識付けを行う。</p> <p>◎丹鉄親子乗り放題切符、子ども無料デー、夏休み中学生乗り放題切符の設定などにより、子どもの利用機会を創出し、利用拡大につなげる。</p> <p>◎キッズトレインなど子どもたちの鉄道への興味を高める取組の実施</p> <p>◎駅に子ども用トイレや授乳室などを整備し、子育て世代にも利用しやすい環境を整備する。</p> <p>◎子ども割引の拡大、無料化などの検討</p>
実施主体	

c. 分かりやすい、利用しやすい公共交通ネットワークの構築

具体的な取組	乗り換え案内等の充実
取組内容	<p>◎各駅や停留所における利用案内・サインを充実させる</p> <p>◎観光案内所等に、公共交通に詳しい交通コンシェルジュの配備や、QRコード等による案内誘導などを行い、公共交通による旅行を支援する。</p>

	○沿線地域の総合的な公共交通や移動手段を網羅したポータルサイトやパンフレットを作成し、沿線自治体や海の京都 DM0 等の WEB サイトとリンク付ける。(網計画 3-13)
実施主体	

具体的な取組	利用しやすい公共交通ネットワーク
取組内容	○パターンダイヤの継続・拡大(網計画 3-9) ○鉄道駅～生活関連施設(病院、官公庁、商業施設)の公共交通網の再編等(網計画 3-13) ◎通勤・通学・通院・買い物などに便利なバス停の整備
実施主体	

d. 地域と連携した地域主体の取組の推進

具体的な取組	地域住民の利用促進
取組内容	○沿線自治体や地域団体等と連携し、地域住民に対するモビリティマネジメントを継続的に実施し、公共交通を使うライフスタイルへの転換を促す取組みを推進する。(網計画 3-14) □地域が行う行事等について、丹鉄の利用促進を図るために、沿線自治体と連携して駅周辺での開催などを進める。 ◎沿線住民向けのマイクロツーリズムの推進 ◎丹鉄の経営状況などを広報等を通じて住民に周知し利用を促進
実施主体	

具体的な取組	地域住民による集客イベント等の実施
取組内容	◎地域住民の主体による駅前マルシェなどを各駅前で順番に開催し、鉄道利用の促進・地域の活性化を図る。 ○丹鉄ファンクラブを創設し、ファン感謝デーのような丹鉄の利用を促すイベントを地域と連携して駅で実施するなどの取組を推進する。(網計画 3-14) ◎駅前飲食店や商店との連携による駅での弁当や飲料類の販売 ◎地元の児童、生徒による駅環境整備や各種調査活動などを支援 ◎クリスマストレイン、ハロウィントレインなどの参加型の企画列車の運行
実施主体	

(3) インバウンドなど観光客の利用拡大

a. 空港や京阪神地域などからのアクセス性の向上

具体的な取組	空港からのアクセス強化
取組内容	○関西国際空港→京都→天橋立を特急「はるか」+「はしだて」での連絡強化によるアクセス性向上(網計画 3-7)

	<input type="checkbox"/> 関西国際空港や大阪国際（伊丹）空港→沿線地域の高速バスの直通路線の開拓検討 <input checked="" type="checkbox"/> コウノトリ但馬空港～豊岡駅間の路線バスの継続運行
実施主体	

具体的な取組	京阪神からのアクセス強化
取組内容	<input checked="" type="checkbox"/> ICOCA など交通系 IC の丹鉄車内での精算を可能にする。 <input checked="" type="checkbox"/> 大阪駅等における丹鉄沿線への切符購入の容易化 <input checked="" type="checkbox"/> 高速バスとの連携による京阪神～丹鉄沿線地域の直通交通の増加検討
実施主体	

b. 海の京都を核とした観光振興（DMO 等との連携強化）

具体的な取組	観光地の魅力向上
取組内容	<input checked="" type="checkbox"/> 海の京都 DMO 等と連携し、海の京都観光圏整備事業による観光まちづくりを推進し、観光拠点の魅力を高める。（網計画 3-16） <input checked="" type="checkbox"/> 海の京都ブランドの確立に向けた取組や広域的なプロモーション活動を展開する。（網計画 3-16） <input checked="" type="checkbox"/> 地元住民や NPO 等による観光案内、観光ガイドなどの実施
実施主体	

c. インバウンド対策の強化

具体的な取組	海外旅行者向けプロモーションの強化
取組内容	<input checked="" type="checkbox"/> 関西空港やリムジンバス内などでの沿線地域の積極的なプロモーションの実施 <input checked="" type="checkbox"/> 海の京都 DMO、（一社）豊岡観光イノベーション等と連携した沿線地域のプロモーションの強化 <input checked="" type="checkbox"/> 京都市内観光客の分散化の推進による丹鉄沿線地域への誘客
実施主体	

具体的な取組	駅施設や車両等のインバウンド対策の推進
取組内容	<input type="checkbox"/> 駅や車内でのクレジットカード決済の拡大 <input type="checkbox"/> Wi-Fi ネットワークを提供し、WEB による外国語案内を充実 <input type="checkbox"/> 外国語アナウンスや切符、駅施設へのインバウンドに対応した表記など外国語案内の充実 <input checked="" type="checkbox"/> 大型荷物の預かりサービスの導入 <input checked="" type="checkbox"/> 乗務員、駅員等の外国人対応のスキルアップ

実施主体	
具体的な取組	クルーズ船との連携
取組内容	<input type="checkbox"/> 京都舞鶴港への大型クルーズ船寄港に対応した、沿線地域の周遊ルートのバリエーションの増加 <input type="checkbox"/> クルーズ船乗客向けの案内強化や企画切符販売などのサービス向上による誘客強化
実施主体	

d. JR西日本と連携した広域的な新たな観光客の開拓

具体的な取組	JR西日本と連携した広域的な新たな観光客の開拓
取組内容	<input type="checkbox"/> WESTER を活用した沿線地域の情報発信による観光誘客の推進 <input type="checkbox"/> サイコロきっぷの目的地に天橋立を設定するなど、JR西日本の企画旅行との連携 <input type="checkbox"/> 北陸新幹線敦賀駅開業後の敦賀・北近畿回遊ルートの創設や相互交流のためのキャンペーン展開などによる新たな需要の発掘 <input type="checkbox"/> JR-WEST RAIL PASS の販売促進による収入拡大 <input type="checkbox"/> 城崎温泉駅までの乗り入れによる周遊ルートの拡大と利用促進
実施主体	

e. MaaS などシームレスな交通ネットワークの形成

具体的な取組	MaaS の推進（再掲）
取組内容	<input type="checkbox"/> 公共交通のキャッシュレス化、チケットレス化の推進（網計画 3-13） <input type="checkbox"/> WESTER 等の JR の予約サイトから、丹鉄の特急列車の予約が可能となるよう検討を行う。 <input type="checkbox"/> 沿線地域におけるシームレスな移動を可能とする MaaS の導入について、鉄道事業者、バス事業者など地域の交通事業者が連携して、導入実現に向け検討を行う。 <input type="checkbox"/> コミュニティバスなどの GTFS データ化を推進し、沿線地域のすべての公共交通を WEB やアプリで検索可能とする。
実施主体	

具体的な取組	シームレスな交通ネットワーク
取組内容	<input type="checkbox"/> 駅～目的地の移動手段の整備（網計画 3-10）
実施主体	

f. ユニバーサルデザインの推進

具体的な取組	多言語化の推進
--------	---------

取組内容	<input type="radio"/> 駅や車内の案内における多言語化の推進（網計画 3-12） <input type="radio"/> 外国からのお客様への案内所などの通訳案内サービスを推進 <input type="checkbox"/> 多機能トイレや洋式トイレなどの整備 <input checked="" type="radio"/> 待合スペースの整備
実施主体	

(4) 安心・安全な運行の確保

a. 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

具体的な取組	新たな鉄道事業再構築実施計画の策定及び実施
取組内容	<input checked="" type="radio"/> 現在実施中の鉄道事業再構築事業が R6 末で期間満了となることから、新たな鉄道事業再構築実施計画を策定し、引き続き、沿線自治体の支援による計画的な設備投資、適切な維持管理に取り組む
実施主体	

b. 地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）の導入

具体的な取組	地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）の導入
取組内容	<input checked="" type="radio"/> 国において、R5 に創設された地域公共交通再構築事業の導入を図り、沿線自治体の負担軽減と効果的な設備投資等の推進を図る。 <input checked="" type="radio"/> 老朽化施設への対策として、維持修繕計画を策定する。
実施主体	

c. 計画的な車両更新の実施のための財源確保

具体的な取組	計画的な車両更新の実施
取組内容	<input type="checkbox"/> 現在の車両の運行状況や耐用年数などを考慮し、車両更新・維持計画を策定する。 <input checked="" type="radio"/> 車両更新には多額の費用が必要となることから、車両更新を計画的に実現するために、社会資本整備総合交付金の活用など様々な財源の導入の検討を行い、安定的な財源の確保を図る。 <input checked="" type="radio"/> 車両の更新に当たっては、安全性やサービス向上のための新たな技術の導入を検討する。 <input checked="" type="radio"/> 収入拡大を図るため、クラウドファンディング等の活用も検討し、デザイン列車の導入も行う。
実施主体	

d. 踏切安全対策の推進

具体的な取組	踏切安全対策の推進
--------	-----------

取組内容	◎事故が多発している4種踏切や3種踏切について、地元住民や道路管理者、公安委員会等と協議を進め、廃止や1種化などの安全対策を計画的に進める。
実施主体	

e. リダンダンシー機能の検討

具体的な取組	代替交通の検討
取組内容	◎大規模災害等により鉄道が寸断された場合に備えて、代替交通手段を準備しておくことで、安心して移動できる圏域となるよう検討する。
実施主体	

f. 公共交通事業者の人材確保

具体的な取組	公共交通事業者の人材不足の解消
取組内容	◎安心・安全で持続可能な交通サービスの維持のためにも、公共交通事業者の人材確保のためにも、企業説明会や職業体験、広報活動に取り組む。
実施主体	