

## 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) 計画策定の背景

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、平成26年度には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た。

このような状況の中、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、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」を平成26年度に策定し、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、京都縦貫自動車道や山陰近畿自動車道の延伸、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年度に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184万人の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」の期間終了後においても、引き続き、沿線自治体と交通事業者が連携して、京都丹後鉄道を基軸とした地域公共交通網の利便性の向上、まちづくりと連携した公共交通網の整備、そして地域住民など多様な主体と連携した利用促進を進め、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。

#### (2) 計画の基本方針

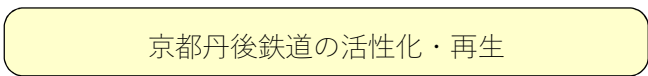
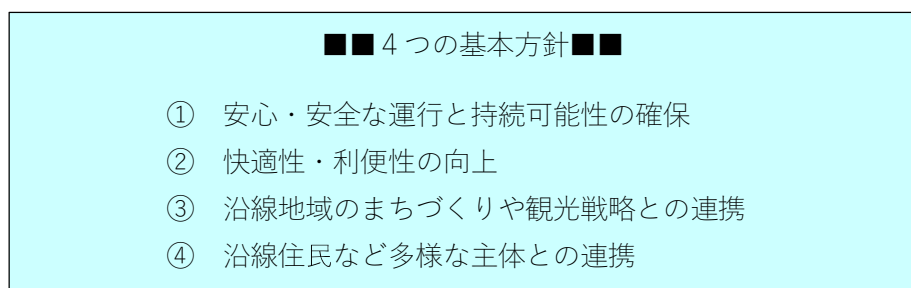
計画の基本方針としては、今後10年間で京都丹後鉄道を基軸とした沿線地域の公共交通も含めて、重点的に取り組むべき課題に対応するものとする。

<次の10年間で取り組むべき課題>

- ① 鉄道施設の老朽化が進むとともに、人口減少やコロナ禍の影響を受け利用者が減少するなど、厳しい経営状況が続く中で、沿線地域の生活を支え、地域経済の活性化の基盤となる公共交通を維持していくためには、公共交通の安心・安全な運行の確保と運転手不足などにも対応した持続可能性の確保が大きな課題である。

- ② これまでも魅力ある鉄道づくりや沿線地域の観光振興に取り組んできたが、利用者は当初の想定以上に減少を続けており、特に定期利用者の減少率は沿線の人口減少率よりも大きい。このような利用者の減少に歯止めをかけていくためには、整備が進む道路ネットワークへの対抗力の強化を図ることが重要で、快適で、便利で使いやすい公共交通ネットワークを構築していく必要がある。
- ③ 公共交通の活性化・再生には、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、まちづくり等と連携した公共交通網の充実が重要である。
- ④ 沿線地域においては、京都丹後鉄道の利用促進に取り組む人たちや、また、自家用有償運送など地域の移動手段を自ら確保しようと取り組んでいらっしゃる人たちが増えてきている。こうした状況を踏まえ、地域の関係者の連携・協働を通じ、公共交通利用の機運醸成など利用促進に取り組むことが重要となってきた。

以上の4つの「次の10年間で取り組むべき課題」から、本計画の基本方針を下記のとおりとする。



### (3) 計画の期間＜調整中＞

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年度までとするが、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。

#### (4) 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

北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の計画着手前の課題について、本計画の具体的な施策を検討するため、各施策の取組後の改善状況等について評価した結果をもとに、各課題の現状について整理を行った。

表 現計画の取組状況を踏まえた課題

沿線地域の現状	交通が抱える課題
1. 人口減少・少子高齢化の進展 <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域の人口は減少傾向</li> <li>65歳以上の人口は増加傾向で高齢化率が高まっている</li> </ul>	a. 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、想定以上の大幅な利用者の減少 b. 公共交通の経営状況は非常に厳しく、加えて、運転手不足が顕在化し、減便等が発生
2. 周辺交通環境の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>世帯当たり自動車保有台数はこの10年間で約2.4台/世帯で横ばいだが、1人当たりの保有台数は増加(約0.75台/人)</li> <li>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</li> </ul>	a. 道路整備の進展により、自動車の利便性・快適性が向上し、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など) b. 京都縦貫自動車道が全線開通するとともに、山陰近畿自動車道の整備が進み、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 <ul style="list-style-type: none"> <li>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、駅勢圏内の従業員人口、居住人口が減少傾向</li> <li>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</li> </ul>	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、鉄道駅に至る公共交通が育たない 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。
4. コロナ禍による観光需要やビジネス需要の減少 <ul style="list-style-type: none"> <li>海の京都づくりなどの進展により、インバウンド対応などが進み、観光入込客数も増加したものの、コロナ禍の影響により激減</li> </ul>	a. 観光需要やビジネス需要が激減し、定期外利用者数が減少傾向 b. インバウンドについて、京都市内でオーバーツーリズムとなっており、府域への分散化が課題

### (2) 施策展開の方向性

地域公共交通網形成計画等に基づき、各施策に取り組んできたが、少子化の進展、道路網整備の進展、駅周辺の都市構造の変化、コロナ禍による観光需要やビジネス需要の減少などにより、地域の公共交通の利用者の減少が続いている。

今後、京都丹後鉄道をはじめとする地域公共交通の維持・確保には、何よりも利用者の増加が重要であり、利用者の確保に向けては、基本方針で掲げた①安心・安全な運行と持続可能性

の確保、②快適性・利便性の向上、③沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携、④沿線住民など多様な主体との連携に取り組む必要がある。

このため、現在の京都丹後鉄道の利用状況等を踏まえ、4つの基本方針について、次の方向性により施策を展開していく。

#### 【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・安全な運行を確保する。

＜施策の方向性＞

- 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
- 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
- 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
- d. 公共交通事業者の人材確保

#### 【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、道路整備にともなう自動車交通との競争力を高める。

＜施策の方向性＞

- 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
- 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
- c. 駅及び駅周辺の快適性・利便性向上
- d. MaaSなどシームレスな公共交通ネットワークの構築

#### 【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る

＜施策の方向性＞

- 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. 海の京都づくりなど地域の観光戦略との連携
- d. インバウンド対応の強化

#### 【基本方針4】 沿線住民など多様な主体との連携

鉄道の活性化・再生及び持続可能性の確保には、利用者の増大が不可欠である。住民にとっても、公共交通は通勤・通学・通院など生活に必要不可欠な移動手段である。このため、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、利用者の増大を図る。

＜施策の方向性＞

- a. ターゲットを明確にした利用促進の取組の実施
- b. 地域と連携した地域主体の取組の推進
- c. 関係人口の増大

### 4.3 計画の目標

丹鉄の沿線地域では、従来から丹鉄を基軸とした公共交通網の整備が進められている。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、その中で、丹鉄の活性化・再生を目指すものである。

現計画において、目指すべき公共交通の将来像を提示し、その目標達成のための指標を定め、各施策に取り組み、16項目中6項目の目標を達成したが、鉄道利用者数は新型コロナウイルス感染拡大の影響が大きいとはいえ大幅に減少し、目指していた丹鉄の活性化・再生という視点では、十分な成果をあげることはできなかった。

本計画では、公共交通の快適性・利便性の向上により、公共交通利用者の増大を図るための目標を設定する。

表 目標とする指標と数値目標

目標とする指標	数値目標等			備考
	計画策定前		目標値 (R10)	
	R1 年度	R4 年度		
○全体の利用者数	157.9 万人	131.5 万人	<b>182 万人</b>	○目標値の設定について 網形成計画期間における沿線住民及び観光客の一人当たりの利用回数を算出し、その利用回数を超えるように目標値を設定
通勤定期	15.1 万人	11.7 万人	<b>17 万人</b>	
通学定期	63.1 万人	57.5 万人	<b>60 万人</b>	
定期外	79.8 万人	62.4 万人	<b>105 万人</b>	
○沿線住民一人当たりの利用	約 3.7 回	約 3.4 回	<b>4.4 回</b>	※H27 (コロナ前) 実績 一人当たり約 4.3 回 ※H27～R1 平均実績 一人当たり約 4 回
○沿線地域の観光入込客数	1069 万人 (R1)	559 万人 (R3)	<b>1,143 万人</b>	※H27 (コロナ前) 実績 一人当たり約 0.036 回 ※H27～R1 平均実績 一人当たり約 0.035 回
一人当たりの利用	約 0.033 回	約 0.027 回 (R3 年度)	<b>0.045 回</b>	

#### 4.4 具体的な取組内容と実施主体、スケジュール

- ・取組の凡例 ◎：新規、○：拡充、□：継続
- ・実施主体の「交通事業者」は鉄道以外の事業者を指す

##### (1) 安心・安全な運行と持続可能性の確保

###### 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

具体的な取組	計画的な線路、電路、信号設備や車両等の整備
取組内容	◎鉄道施設の整備を計画的に進めていくため、設備投資計画を作成し、効果的な設備投資を推進する。 ◎老朽化施設への対策として、長寿命化も含めた維持修繕計画を策定し、効果的な維持修繕を進める。 ◎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	KTR、WT、沿線自治体

具体的な取組	リダンダンシーの確保
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	KTR、WT、JR西日本、交通事業者、沿線自治体

###### 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

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	◎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	KTR、WT、沿線自治体

###### 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

具体的な取組	国の支援等の積極的な導入
取組内容	◎鉄道施設や車両の更新には多額の費用が必要となることから従来の鉄道軌道安全輸送設備整備事業のほか、令和5年度に創設された地域公共交通再構築事業（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。 ◎デザイン列車の導入や駅の整備などに向けて、クラウドファンディング等の活用も検討する。
実施主体	KTR、WT、沿線自治体

###### d. 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	<p>◎安心・安全で持続可能な交通サービスを維持するため、公共交通事業者の人材確保に向けて、企業説明会や職業体験、広報活動に取り組む。</p> <p>◎定住促進の取組において、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・提供を行う。</p> <p>○若年層、女性、高齢者及び多様な人材を確保できる、快適な職場環境づくりを行う。</p> <p>◎公共交通の運行に携わる仕事は「地域を支える最前線の仕事」という認識を高めるため、自治体の広報紙等を活用して働きぶりを住民に広くPRし、同時に現役乗務員の誇りや意欲の創出につなげる。</p> <p>◎乗務員を継続的に確保するため、沿線地域の高校を対象に、地域を支える乗務員という職業への興味・関心を持ってもらうための広報及びリクルート活動を実施する。</p>
実施主体	KTR、WT、JR 西日本、交通事業者、沿線自治体、沿線住民

## (2) 快適性・利便性の向上

### 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

具体的な取組	ダイヤの工夫などによる鉄道の利便性向上
取組内容	<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終電の繰り下げ、プレミアム車両の運行、特急の活用などサービス水準の向上の検討</p> <p>○パターンダイヤの継続・拡大（網計画 3-9）</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	WT、JR 西日本、交通事業者、沿線自治体

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を整備する、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>◎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> <p>○駅の案内表示等についても、外国語表示をするなど、ユニバーサル化も進める。（網計画 3-14）</p>
実施主体	KTR、WT、沿線自治体

具体的な取組	新駅の検討
取組内容	□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。



	□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	KTR、WT、沿線自治体、沿線事業者

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

具体的な取組	利便性の高い公共交通ネットワークの構築
取組内容	<p>◎鉄道と鉄道、鉄道とバスなど駅でのアクセス交通との乗り継ぎを改善するとともに、各駅や停留所における利用案内・サインを充実させ、通勤・通学・通院・買い物などへの乗り継ぎ利便性を向上させる。</p> <p>◎沿線市町や事業者と連携し、カーシェアリング、電動キックボード、eバイク、シェアサイクルなど新たなモビリティの活用により、アクセス交通の充実を図る。</p> <p>◎地域住民とともに自家用有償運送などの導入を検討し、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。</p> <p>○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)</p> <p>◎駅周辺の未利用地や公共施設・商業施設の駐車場などの活用などにより、パーク&amp;ライドの取組を推進する。</p>
実施主体	KTR、WT、JR 西日本、交通事業者、沿線自治体、観光団体、沿線住民

c. 駅及び駅周辺の快適性・利便性向上

具体的な取組	駅の待合環境、駅施設の改善
取組内容	<p>○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住民交流や観光支援につながる賑わいづくりの取組を進める。(網計画 3-12)</p> <p>○駅周辺の未利用地や公共施設・商業施設の駐車場などの活用などにより、パーク&amp;ライドの取組を推進する。【再掲】</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> <p>○併せて、待合施設やWi-Fi、トイレ、コインロッカー、自動販売機等の整備、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)</p>
実施主体	KTR、WT、交通事業者、沿線自治体、観光団体、沿線住民

d. MaaS などシームレスな公共交通ネットワークの構築

具体的な取組	シームレスな交通ネットワークの構築
取組内容	<p>○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)</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>

	◎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、導入実現に向けた検討を行う。
実施主体	KTR、WT、JR 西日本、交通事業者、沿線自治体、観光団体

具体的な取組	JR 西日本との連携強化
取組内容	◎JR WESTER 等の予約サイトで、丹鉄の特急列車や沿線の公共交通などの予約が可能となるよう検討、調整を進める。 ◎大阪駅、京都駅等 JR の主要な駅で、丹鉄の乗車券等の購入ができるように検討、調整を進める。 ◎ICOCA など交通系 IC が利用できるように検討、調整を進める。
実施主体	KTR、WT、JR 西日本、観光団体

具体的な取組	利便性向上のためのマーケティングの実施
取組内容	◎利用者に最適なサービスの提供を行うとともに、利用者の拡大を図る目的のマーケティングの実施 ◎利用者の利用実態を把握し、的確なサービスの改善や新たなサービスの創造に資するデジタルマーケティングの導入
実施主体	WT、JR 西日本、観光団体

### (3) 沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携

#### 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	沿線自治体

#### 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が高い駅周辺等への商業施設や住宅、公共施設(集会所、医療・福祉機関等)の再配置を進める。
実施主体	KTR、JR 西日本、沿線自治体、観光団体、沿線事業者

#### c. 海の京都づくりなど地域の観光戦略との連携

具体的な取組	観光地の魅力向上
取組内容	○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)

	<p>○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)</p> <p>◎地元住民やNPO等による観光案内、観光ガイドなどを実施し、マイクロツーリズムによる地域交流を促進する。</p>
実施主体	WT、交通事業者、沿線自治体、観光団体、沿線事業者、沿線住民

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	<p>□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。</p> <p>◎バスやタクシーに限らず、新たなモビリティなどの活用による鉄道駅から観光地までの移動手段の確保</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</p>
実施主体	KTR、WT、交通事業者、沿線自治体、観光団体

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	<p>◎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</p> <p>◎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</p> <p>◎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による周遊ルートの拡大や城崎温泉駅までの乗り入れなど、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</p>
実施主体	WT、JR西日本、交通事業者、沿線自治体、観光団体

#### d. インバウンド対応の強化

具体的な取組	外国人旅行者向けプロモーションの強化
取組内容	<p>◎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</p> <p>◎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</p> <p>◎京都市内観光客の分散化を推進し、丹鉄沿線地域へ誘客する。</p> <p>◎JR-WEST RAIL PASS の販売促進</p>
実施主体	WT、JR西日本、交通事業者、沿線自治体、観光団体、沿線事業者

具体的な取組	駅施設や車両等のインバウンド対応の推進
取組内容	<p>□タッチ決済を含むクレジットカード決済の拡大</p> <p>□Wi-Fi ネットワークを提供し、WEBによる外国語案内を充実</p> <p>□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</p> <p>◎大型荷物の預かりサービスの導入</p>

	◎乗務員、駅員等の外国人対応のスキルアップ
実施主体	KTR、WT、交通事業者、沿線自治体、観光団体

具体的な取組	クルーズ船との連携
取組内容	□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 □クルーズ船乗客向けの案内強化や企画切符販売、団体臨時列車などのサービス向上による誘客強化
実施主体	WT、交通事業者、沿線自治体、観光団体、沿線事業者

#### (4) 沿線住民など多様な主体との連携

##### a. 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	◎通学時間に合わせた鉄道、バス等のダイヤの検討 ◎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 ◎学校行事やクラブ活動での積極活用を推進 ◎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
実施主体	WT、交通事業者、沿線自治体、沿線住民、

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) ◎月1回乗車運動やノーマイカーデー(「カー・セーブデー」)、出張時の活用などの取組により、鉄道利用の促進を図る。 ◎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。 ◎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。 ◎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
実施主体	KTR、WT、交通事業者、沿線自治体、沿線事業者、沿線住民

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	◎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。 ◎高齢者200円レールの取組を継続する。 ◎デマンド交通や自家用有償旅客運送等によるドア to 駅の交通網整備 ◎高齢者が利用しやすい、バスや鉄道等の地域公共交通が一体的に利用できる(おでかけ)定期券の発行 ◎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

実施主体	WT、交通事業者、沿線自治体、沿線住民
------	---------------------

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、利用のハードルを下げるとともに、将来の職業の選択肢として認識してもらうために、子どもの頃から公共交通を身近な移動手段として意識づけを行う。</p> <p>◎丹鉄の親子乗り放題、夏休み乗り放題などにより、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	WT、交通事業者、沿線自治体、沿線住民

#### b. 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	<p>○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り組みを推進する。(網計画 3-14)</p> <p>□沿線自治体と連携し、地域が行う行事等について駅周辺での開催を進め、丹鉄の利用促進を図る。</p> <p>◎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</p>
実施主体	WT、交通事業者、沿線自治体、沿線事業者、沿線住民

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	<p>◎地域住民が主体とな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。</p> <p>○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)</p> <p>◎駅周辺飲食店や商店との連携による駅での弁当や飲料類、お土産の販売</p> <p>◎総合学習の場として地元の児童、生徒による駅環境整備や各種調査活動などを支援</p> <p>◎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</p>
実施主体	WT、交通事業者、沿線自治体、観光団体、沿線事業者、沿線住民

具体的な取組	マイクロツーリズムの推進
--------	--------------

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎地域住民や地元企業と連携して地域の魅力を発信し、その魅力や地域のイベントを巡るマイクロツーリズムを展開する。</li> <li>◎地元住民やNPO等による観光案内、観光ガイドなどを実施し、地域の魅力を発信する。</li> <li>◎情報発信にあたっては、SNSを活用するほか道の駅などで自動車利用者への情報提供を行い、丹鉄など公共交通の利用を促進する。</li> </ul>
実施主体	WT、交通事業者、沿線自治体、観光団体、沿線事業者、沿線住民

具体的な取組	地域の様々な情報を集約し発信するプラットフォームとしての機能強化
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎丹後地域の基幹企業である丹鉄の知名度を活かし、沿線地域の様々なイベントや事業の情報を収集・集約し、駅やWebサイト・SNS等による発信機能を整備する。</li> <li>◎イベントや事業の主催者・管理者が、情報を気軽に投稿しやすいしくみを整備する。</li> <li>◎イベント等の情報と合わせて丹鉄を利用したアクセス情報を提供する。</li> </ul>
実施主体	WT、沿線自治体、沿線事業者、沿線住民

### c. 関係人口の増大

具体的な取組	丹鉄ファンクラブなど関係人口拡大の取組
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎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。</li> <li>◎鉄道施設等のオーナー制度の導入</li> <li>◎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</li> <li>◎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</li> <li>◎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。</li> <li>◎施設整備にクラウドファンディングを活用し、丹鉄に関わる機会を提供する。</li> </ul>
実施主体	KTR、WT、沿線自治体、観光団体、沿線事業者、沿線住民

(5) 施策の実施スケジュール

基本方針	施策の方向性	具体的な取組	実施主体						実施スケジュール												
			K T R	W T	J R 西 日 本	交 通 事 業 者	沿 線 自 治 体	観 光 団 体	沿 線 事 業 者	沿 線 住 民	令 和 6 年 度	令 和 7 年 度	令 和 8 年 度	令 和 9 年 度	令 和 1 0 年 度	令 和 1 1 年 度	令 和 1 2 年 度	令 和 1 3 年 度	令 和 1 4 年 度	令 和 1 5 年 度	
(1) 安心・安全な運行と持続可能性の確保	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 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 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 d. 公共交通事業者の人材確保	計画的な線路、電路、信号設備や車両等の整備	●	●			●														
		リダンダンシーの確保	●	●	●	●	●														
		新たな鉄道事業再構築実施計画の策定及び実施	●	●			●														
		国の支援等の積極的な導入	●	●			●														
(2) 快適性・利便性の向上	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	ダイヤの工夫などによる鉄道の利便性向上		●	●	●	●														
		駅のバリアフリー化・ユニバーサル化	●	●			●														
		新駅の検討	●	●			●		●												
	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	利便性の高い公共交通ネットワークの構築	●	●	●	●	●	●	●												
		駅の待合環境、駅施設の改善	●	●		●	●	●	●	●											
		シームレスな交通ネットワークの構築	●	●	●	●	●	●													
c. 駅及び駅周辺の快適性・利便性向上	JR西日本との連携強化	●	●	●			●														
	利便性向上のためのマーケティングの実施		●	●			●														
	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						●														
(3) 沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携	b. 駅周辺のにぎわいづくりの推進	駅周辺等への都市機能の再配置	●		●		●	●	●												
		観光地の魅力向上		●		●	●	●	●	●											
		鉄道駅から目的地への交通の整備	●	●		●	●	●													
	c. 海の京都づくりなど地域の観光戦略との連携	JR西日本と連携した広域的な新たな観光客の開拓		●	●	●	●	●													
		外国人旅行者向けプロモーションの強化		●	●	●	●	●	●												
		駅施設や車両等のインバウンド対応の推進	●	●		●	●	●													
(4) 沿線住民など多様な主体との連携	a. ターゲットを明確にした利用促進の取組の実施	クルーズ船との連携		●		●	●	●	●												
		通学利用者等をターゲットとした利用促進		●		●	●			●											
		事業所・行政職員をターゲットとした利用促進	●	●		●	●			●	●										
	b. 地域と連携した地域主体の取組の推進	免許返納者など高齢者をターゲットとした利用促進		●		●	●			●											
		子どもをターゲットとした利用促進		●		●	●			●											
		地域住民の利用促進	●	●		●	●			●	●										
c. 関係人口の増大	地域住民による集客イベント等の実施		●		●	●	●	●	●												
	マイクロツーリズムの推進		●		●	●	●	●	●												
	地域の様々な情報を集約し発信するプラットフォームとしての機能強化		●			●			●	●											
		丹鉄ファンクラブなど関係人口拡大の取組	●	●			●	●	●												