

「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）中間案」に係る 意見募集結果

1 募集期間

令和5年9月29日（金曜日）から令和5年10月19日（木曜日）まで

2 意見募集の結果

延べ件数 55件

意見提出者数 9名

3 御意見の要旨とそれに対する考え方

項目	御意見の要旨	考え方
①計画全体	<p>1-1</p> <p>基本方針1に「安心・安全な運行と持続可能性の確保」が掲げられており、施策展開の方向性にも設備投資やその支援が盛り込まれているが、これらが計画に盛り込まれるに至った課題やこれまでの取組状況の記載がほとんどない。</p> <p>次の10年間で取り組むべき課題についても、「公共交通の安心・安全な運行の確保」とだけ記載されていて、具体的に何が課題なのかが明確でない。現状の部分においても網形成計画の取組状況で安心・安全に向けた設備・体制の整備が◎となっており、どこに問題があるのか明確でないので、少なくとも基本方針1については「現状→課題→対策」のロジックが不十分。</p> <p>目標設定についても、「安心・安全に向けた設備・体制の整備」に関する指標が示されておらず、財政的に目標達成の可能性が低い指標を計画から敢えて外したのか、利用者増を優先し、安心・安全な運行については二の次と考えているように感じてしまう。</p>	<p>本計画は、京都丹後鉄道の活性化を目的に、沿線自治体が鉄道事業者や地域の関係者と連携して取り組む施策を取りまとめるものであります。</p> <p>鉄道の安心・安全の確保は基本原則であり、鉄道事業者が着実に取り組んでいくものであることから、「安心・安全な運行と持続可能性の確保」を基本方針に掲げさせていただいており、決して安心・安全を二の次と考えているものではありませんのでご理解願います。</p>
	<p>1-2</p> <p>京都丹後鉄道は上下分離方式で鉄道事業の再構築が進められており、本計画は上下両面での施策や目標を定めるものではない</p>	<p>本計画は、京都丹後鉄道の活性化を目的に、沿線自治体が鉄道事業者や地域の関係者と連携して取り組む施策を取りまとめる</p>

	<p>か。「上」部分を担っているWTの経営状況だけが盛り込まれており、「下」部分を担っているKTRの経営状況や沿線自治体の支援状況について言及がないことに違和感がある。</p>	<p>るものであります。 鉄道の安心・安全の確保は基本原則であり、鉄道事業者が着実に取り組んでいくものであることから、「安心・安全な運行と持続可能性の確保」を基本方針に掲げさせていただいており、決して安心・安全を二の次と考えているものではありませんのでご理解願います。</p>
	<p>1-3 京都丹後鉄道だけではなくて、地域住民の暮らしのことも考えた内容にしてほしい。自動車を購入・維持する金銭的負担と、子どもや親族の送迎をずっとしなければならない「送迎まみれ」の生活になること、それに伴う仕事への支障を思うと、特に女性は北部に住むことがためらわれる。計画には、このように「交通の不便によって困っている地域住民の生活をどうするか」という視点がないように感じられる。</p>	<p>本計画は京都丹後鉄道の活性化施策を中心に取りまとめており、地域のバス等の公共交通の活性化のための取組については、「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」や沿線自治体の「地域公共交通計画」で取りまとめられており、これらの計画と連携し、地域の皆様の生活を支える地域公共交通の活性化に取り組んでまいります。</p>
	<p>1-4 26頁、2-4 沿線自治体のまちづくり計画等について 舞鶴に実家がある者として京都府首長の施策が知りたいのに、記載がない。交通格差是正に対する首長の施策・予算が知りたい。</p>	<p>ご意見の項目は沿線自治体のまちづくり計画等における京都丹後鉄道に関連する記述を抜粋しまとめたものです。 まちづくり計画や都市計画等は各自自治体のホームページに掲載されておりますので、ご参考としてください。</p>

項目	御意見の要旨	考え方
<p>②施策 計画全般について</p>	<p>2-1 地域住民は「自動車のほうが便利だから丹鉄には乗らない」と言うが、その程度の熱意しかないのであれば、鉄道は残らない。計画には具体的な政策が書いていないが、便利なところに駅を建てる、地元で「何回乗ってほしい」とPRする、知事や市長に「乗ってください」と訴えてもらうなど、「自分たち地元住民が乗らなければいけない」と思わせる政策を盛り込んでほしい。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>

バスについて	<p>2-2</p> <p>P42 【基本方針2】 快適性・利便性の向上</p> <p>特に京丹後市～豊岡間の本数が減少しているため、全但バス豊岡久美浜線の復活の検討も含め、路線バスで鉄道が補完できるような取組みをしていただきたい。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>
アクセス交通について	<p>2-3</p> <p>京都丹後鉄道を通勤に利用したいが、駅までの交通がないため車で通勤せざるを得ない。バスの運行本数を増やす、京丹後で実施中の mobi の範囲を主要駅のある地域だけでも広げるなどしてもらえないか。観光客も駅からの交通手段が確保できていない。沿線住民と観光客の両方が過ごしやすい環境を作れる計画にしていきたい。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>
	<p>2-4</p> <p>主要停車駅に「ドローン・タクシー」乗り場を用意し、利便と収益性を上げる。</p>	<p>ドローンタクシーについては、現在実用化を見据えて実験中と認識しており、今後の開発動向を注視してまいります。</p>
	<p>2-5</p> <p>バスとの連携</p> <p>→運賃面としては、200円レール、丹海バスの200円バスは交通政策としては特異・先進的だが、運行面としてもダイヤの調整を図る。</p> <p>→岩滝口駅は「駅のホームとバス乗り場が同一平面にあり距離も近い」非常に有利な駅で、道路網としても伊根方面への玄関口であり、活用を図る。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>
増便について	<p>2-6</p> <p>朝夕は高校生の登下校でかなり車内が混んでいる印象がある。ラッシュ時のみ便数を増やしてご対応いただけないか。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>
パーク & ラ	<p>2-7</p> <p>高校生の通学では親が駅まで送迎する</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の</p>

イドについて	ケースは多いが、通勤では駅まで自家用車で行って電車に乗り換えるパターンは聞いたことがない。通勤で自家用車を利用されている方に対して、部分的に公共交通を利用してもらえるように推奨してはどうか。駅に長時間車を止められるよう、駐車スペースに白線を引くなど、駅の駐車場を整備する必要がある。	最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
駅環境整備について	2-8 宮津駅以外の駅も待合環境を整備してもらえないか。待ち時間も長いので、お年寄りから若者まで楽しく時間を過ごせるような駅環境を整備してほしい。個人的には中高生が通学の際に勉強できるスペースをつくってほしい。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
	2-9 宮津駅4番のりばは0番のりばに改称する	利用者のご意見もお聞きしながら、利用者にとって分かりやすい駅環境を整備してまいります。
イベントについて	2-10 今年『進撃の巨人』とコラボしたラッピング列車が運行されていたが、乗車前に行列ができており、盛況のようだった。引き続き、府外から人を呼ぶ活動を続けてほしい。ラッピング列車の運行時は、主要駅でそのラッピングに関するイベントを実施すれば、より多くの方々に来ていただけるのではないかと。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
新駅について	2-11 個人的には、お城やとれとれセンターに近いところに駅ができれば観光客が喜ぶと思う。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
	2-12 地元の高校生も、福知山高校や綾部高校は駅から遠くてしんどいと言っていたので、駅を作るか、そうでなくとも高校の前で降りられるようにしてあげてほしい。JR	ご提案いただいた新駅についてはJR西日本の管轄となりますので、本計画には盛り込んでおりませんが、JR西日本とは利用促進などの面で幅広く連携してまいり

	<p>区間ではあるが、大江町から通う人も多いので、楽に行けるようになれば結果的に丹鉄も使ってもらえるのではないか。</p>	<p>たいと考えております。</p>
観光について	<p>2-13 観光開発での誘客 歴史とロマンの「旧丹波帝国域」としてのイメージ戦略で「縄文～弥生時代」の流行に乗り、域内の要点を丹後鉄道でくまなく回れるように出来ないか。海外観光客はマニアックな広がりを見せ始めたし、旧丹波帝国域は必ず訪れたいレアなスポットが多い。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>
	<p>2-14 「あかまつ号」の進化：一度は乗ってみたい「ファーストクラス車両」 明治天皇の「御召列車」酷似復元車両なら1-2両でも160万～250万円のファーストクラス代金を頂ける。客数が少ない事業は高単価を期すべきだ。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>
定住人口増加について	<p>2-15 農地付セカンドハウス『日本のダーチャ』開発での居住者激増策 今、日本は社会情勢の変化によって、都内のプチ富裕層など敏感な人が家庭菜園や貸し農地などでプチ農業を営むことが流行し始めた。今こそ郊外ならではの利点を生かし居住者を底上げすべきだ。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>
ダイヤについて	<p>2-16 現在通過している駅の利便性を高めるため、宮津線内は快速や特急を作らず、すべて普通列車とすべきだ。</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>
	<p>2-17 宮津発西舞鶴行きを5時台に新設する。 豊岡発西舞鶴行きの5時台の列車を復活させる。 下り列車で網野発豊岡行きもあるのが望ましいが、この場合は以前のように5～</p>	<p>ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。</p>

	6時台に上り列車を3本確保することが設備上難しい	
ダイヤについて	2-18 宮福線の快速列車の本数を2015年水準(4往復)に戻すか、さらに少なくする →駅は作った以上は「沿線との約束」であり、乗降人員が特に少ない駅(下天津・二俣・辛皮)でも、「閑散時間帯と思われる時間帯でも五月雨的に」乗降がある。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
	2-19 ダイヤについてJRと協議できる関係を確立する。 →はしだて7号は時間を繰り下げるか、「はしだて7・10号」を廃止して代わりに普通列車の電車を借りる。 →夕方の上り列車で、豊岡で特急と接続を取って発車すると、西舞鶴で接続が厳しくなる。だが豊岡・西舞鶴双方で余裕を取ると車両が足りなくなる。できれば西舞鶴で舞鶴線の列車を少し遅らせてほしい。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
	2-20 朝夕の福知山～網野直通を走らせてほしい。 →8000型を充当できないので、300型を直通列車に充当する。宮福線の普通列車に穴があくので、電車を追加で借りる必要がある。車掌は夕方であれば「はしだて7・10号」を廃止すれば捻出できるが、朝は車掌が足りないのでできない。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
	2-21 特急「はしだて」を丹鉄線内は一部自由席に戻す →下りについては、技術的には十分可能であり、福知山から当社線内はすぐにでも実施すべきである。上りについては検討が必要。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
	2-22 パターンダイヤは毎時2本以上でないとお客様が待たずに乗れないと意味がない。それ以下なら、発生しうる需要を丁	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、

	寧に見て、それに合わせるべき。	京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
	2-23 「あおまつ」の宮福線乗り入れを復活させる →車内の物販収入においてもメリットが。「西舞鶴→宮津→福知山→宮津→豊岡→西舞鶴」(またはその逆)のルートを検討し、できないようならば2021年以前の天橋立折り返しとする。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。引き続き、地域の関係者と連携し、京都丹後鉄道の利便性向上と利用促進に取り組んでまいります。
設備について	2-24 宮津駅4番線のエレベーターは最優先すべき。またエレベーターができるまでは、宮福線の列車も極力1番線に発着させる。現在の4番線は、移動に制約のあるお客様にとっては大きな「壁」である。	ご意見を参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。誰もが利用しやすい駅施設になるようバリアフリー化に取り組んでまいります。
	2-25 バリアフリー化、「駅に着いたらあとは(乗務員が板を出すだけで)独りで動ける」ことが目標 →宮津線のバリアフリー非対応駅(丹後由良・栗田・峰山・網野・久美浜)に「通路」をつける(現在峰山駅には、通常は鎖錠されている通路があり、2・3番ホームから東側出口に出ることができる。このような通路を非対応駅にも設置する)。 →構内踏切の規制緩和を国に訴え、宮津線において構内踏切を新設する。 →将来的には宮福線(大江も)のバリアフリー化を目指す	ご意見を参考にさせていただき、今回の最終案に具体的な施策を盛り込んでおります。誰もが利用しやすい駅施設になるようバリアフリー化に取り組んでまいります。
	2-26 ホーム嵩上げ →岩滝口・与謝野・京丹後大宮・峰山・網野で、2両分嵩上げできれば、福知山～網野間をKTR300型で運行できる。EPS工法(発泡スチロールを使用、鉄道駅でも実績多数)の検討。	安心・安全な運行と持続可能性の確保のため、設備投資計画を検討していることろであり、ご意見を参考とさせていただきます。
	2-27 情報提供機器の設置 →JR西の無人駅と同等にする。	安心・安全な運行と持続可能性の確保のため、設備投資計画を検討していることろ

	→異常時に「駅員が30秒以内程度で吹き込んだ音声を、一定間隔で繰り返し自動的に放送する装置」を検討し、導入する。(宮津駅だけに設置して、各駅は既存の一斉放送装置を利用する)、高速道路のパーキングエリアのトイレにあるようなものを参考とする。	であり、ご意見を参考とさせていただきます。
	2-28 雪対応として、排雪ピットまたは融雪マットを各駅のポイントに設置し、持ち込み雪によるポイント不転換を抑制する。	安心・安全な運行と持続可能性の確保のため、設備投資計画を検討しているところであり、ご意見を参考とさせていただきます。
	2-29 車両のトイレにはトイレトペーパーと便座消毒液を完備する	ご意見を参考にさせていただき、サービス改善の取組を進めてまいります。
	2-30 宮福線普通列車の電車化、または電化廃止(一日5往復のために電化を維持するのは無駄)	福知山駅～天橋立駅までの電化により、特急列車による京都駅から京都府北部地域への観光客の誘導を可能にしております。普通列車につきましては、計画的な車両更新に取り組む中で、様々な可能性を検討してまいります。
その他施策について	2-31 雨量規制の緩和・細分化 →緩和は難しいかもしれないが、最低限、細分化はしてほしい。本来なら駅間を2つ以上の規制区間にしても良い(トンネルの前後など) →雨量計だけでなく、画像による監視装置、レーダー解析なども検討する。	異常気象時の規制については、運行会社にて安全を最優先に基準が設定され、その基準に基づき運休等が決定されております。 防災対策の推進など、異常気象時の安全確保に努めてまいります。
	2-32 現在は列車の運行を確保することにインセンティブが無く、ちょっと何かがあっても「運休したものの勝ち」である。自治体との間に「品質協定」のようなものが必要である。	異常気象時の規制については、運行会社にて安全を最優先に基準が設定され、その基準に基づき運休等が決定されております。 防災対策の推進など、異常気象時の安全確保に努めてまいります。

項目	御意見の要旨	京都府の考え方
③その他	<p>3-1 P1 はじめに 「…丹鉄の活性化・再生のための…」となっているが、「…丹鉄及び沿線地域の…」としていただきたい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p>
	<p>3-2 P2 沿線地域を取り巻く社会情勢 宮津線の開通について、舞鶴～峰山間：峰山線として1925（大正14年）、峰山～豊岡間：峰豊線として1932（昭和7年）に全通と記載していただきたい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p>
	<p>3-3 P3 2017年と2015年が逆になっているので、年号順にした方がよい。「丹後木津→久美浜開通」 →「丹後木津～久美浜開通」、 「宮福鉄道(株)が北近畿タンゴ鉄道に社名変更」 →「宮福鉄道(株)が北近畿タンゴ鉄道(株)に社名変更」 のほうが分かりやすい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p>
	<p>3-4 「特急タンゴエクスプローラー」運転開始→久美浜～京都なので、宮福線ではなく両方の枠にしてほしい。 「JR西日本からの直通の特急「はしだて」、「文殊」、「タンゴディスカバリー」が運転開始」 →「気動車特急「あさしお」及び気動車急行「丹後」を、電車特急「はしだて」、「文殊」及び気動車特急「タンゴ・ディスカバリー」に置き換え」のほうが正確。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p>
	<p>3-5 P5 沿線地域に立地する高等学校 府立綾部高校や福知山高校三和分校が掲載されているので、豊岡市内にある出石高校や日高高校も掲載した方がよい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p>

	<p>3-6 P10 道路交通ネットワークの充実 「由良川沿い国道 175 号線」 →「由良川沿いの国道 175 号線」の方がわかりやすい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p>
	<p>3-7 P11 表 各駅の特性と周辺の都市機能 商業について、峰山(にしがき駅前店)、久美浜(A コープくみはま店、にしがき久美浜店)、大江(フレッシュバザール)の各駅は「○」、 運動について、京丹後大宮(大宮自然運動公園)は「△」、 学校について、コウノトリの郷(兵庫県立大学)は「△」、 観光について、かぶと山(かぶと山、ミルク工房そら、木下酒造)は「△」ではないか。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p>
	<p>3-8 P13 表 沿線の主たる観光資源と最寄り駅 丹後神崎に、神崎ホフマン窯を追加いただきたい。 栗田に、田井宮津ヨットハーバーを追加いただきたい。 丹後郷土資料館は、京都府立丹後郷土資料館(ふるさとミュージアム丹後)の表記のほうが良い。 京丹後大宮に、小野小町温泉を追加いただきたい。 丹後王国「食のみやこ」は、道の駅丹後王国「食のみやこ」とし、網野駅にも追加いただきたい。 峰山に、金刀比羅神社を追加いただきたい。 浅茂川温泉は、浅茂川温泉静の里の方が良い。 夕日ヶ浦木津温泉に、外湯花ゆうみを追加し、金刀比羅神社を削除いただきたい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p>

	<p>小天橋に、久美浜温泉湯元館を追加いただきたい。</p> <p>かぶと山に、かぶと山公園キャンプ場、虹の家を追加いただきたい。</p> <p>久美浜に、豪商稲葉本家、神谷太刀宮、東山公園、城山公園を追加し、奥山自然たいけん公園を削除いただきたい。</p> <p>玄武洞(国の天然記念物)は、豊岡駅(JR玄武洞駅)だと思う。</p> <p>「日本の鬼の交流博物」 →「日本の鬼の交流博物館」だと思う。</p>	
	<p>3-9</p> <p>P16 表 丹鉄各駅の設備整備状況</p> <p>駅員は、直営駅を◎、委託駅を○とした方がわかりやすい。</p> <p>売店について、久美浜(京丹後市観光公社久美浜町支部)は○、豊岡(キヨスク閉店)は×だと思う。</p> <p>大江駅には昇降装置があるため、BF対応は○だと思う。</p> <p>自動販売機の設置有無も、表に加えた方が良いのではないか。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記いたします。</p> <p>またバリアフリー対応については、段差がない駅とエレベーターが設置されている駅を「○」としております。</p>
	<p>3-10</p> <p>P17 表 保有車両一覧</p> <p>普通車に、平成26年2月時点「丹後ゆめ列車 2両」、令和5年4月現在「丹後ゆめ列車 1両」を加えるとともに、「通勤タートレイン」は「通勤ター車両」としていただきたい。</p> <p>令和5年4月現在のMF300に「Wi-fi」を加えるとともに、MF100にトイレなしを加えていただきたい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じて追記・修正いたします。</p> <p>「丹後ゆめ列車」については外装のみラッピングした車両であることから、特に分類しておりません。</p>
	<p>3-11</p> <p>P18 表 列車本数等運行状況</p> <p>列車の運行区間ではなく、区間あたりの本数で比較いただきたい。路線図上に示すのもわかりやすいのではないか。</p> <p>例1:宮豊線特急 宮津～天橋立 14本 →14本、天橋立～網野 6本→8本、網</p>	<p>「表 列車本数等運行状況」は上下分離前と現在の列車運行状況を比較するための資料であり、このように記載しております。</p>

<p>野～久美浜 4本→3本、久美浜～豊岡 1本→0本</p> <p>例2:宮豊線普通 宮津～天橋立 37本 →37本、天橋立～野田川(与謝野) 3 5本→36本、野田川(与謝野)～峰山 3 3本→36本、峰山～網野 33本→34 本、網野～豊岡 28本→25本</p>	
<p>3-12</p> <p>P18 表 観光列車等運行状況</p> <p>あおまつ3号「網野 16:36 着」→「豊岡 16:36」</p> <p>あかまつ・あおまつの「発」「着」は、 くろまつと表記を合わせて削除した方が わかりやすい。</p> <p>サイクルトレイン「西舞鶴(9時44分) 豊岡行」→「西舞鶴 9:44→豊岡 12:04」「豊 岡(12時46分)発西舞鶴行」→「豊岡 12:46→西舞鶴 15:00」と、観光列車と同じ 表記にした方がわかりやすい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記い たします。</p>
<p>3-13</p> <p>P19 表 パターンダイヤの状況</p> <p>宮豊線の豊岡駅も、「8時台～18時台 概ね50分発(11時台及び13時台を除 く)と記載できるのではないか。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記い たします。</p>
<p>3-14</p> <p>P19 表 各駅における交通関連施設の状 況</p> <p>公共交通空白地有償運送を加えてはど うか(丹後由良、宮津、与謝野が○)</p>	<p>「表 各駅における交通関連施設の状 況」は現計画の進捗状況を確認するもので 項目を合わせております。</p>
<p>3-15</p> <p>P20 表 高速バスの運行状況</p> <p>運行区間を正式なバス停名で記載する とともに、運行事業者名も記載してほし い。</p> <p>WILLER の城崎温泉～東京間の路線(運 休中)も記載してほしい。</p>	<p>「表 高速バスの運行状況」は現計画の 進捗状況を確認するもので項目を合わせ ております。</p>
<p>3-16</p> <p>P21 表 空港との交通アクセスの状況</p> <p>関西空港しか記載されていないので、伊</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ修正・追記い たします。</p>

<p>丹空港及びコウノトリ但馬空港についても記載してほしい。また、神戸空港についても新規で記載してはどうか。</p>	
<p>3-17 P30 表 駅周辺まちづくりの取組状況及び今後の計画 京丹後市では、各駅に多言語の案内サインや AED、Wi-fi 環境を整備していたと思う。</p>	<p>本項目は人の集積に繋がる駅周辺のまちづくりの取組状況をまとめたものですので、ハード面の整備を中心に記載しております。</p>
<p>3-18 P31 表 網形成計画の取組状況 「但馬空港」→「コウノトリ但馬空港」と正式名称の方が良い。 網野駅及び久美浜駅に待機していた EV 乗合タクシーや、新規に営業を始めた網野タクシー及び久美浜タクシー、mobi、ぐるっと丹後周遊バスについても記載いただきたい（P33 にも記載があるが、久美浜駅だけになっている）。 「臨時列車城崎・天橋立ダイレクト」→「臨時快速城崎・天橋立ダイレクト」だと思う。また、「くみはまライナー」や、全但バスと丹海バスが運行していた「城崎温泉～天橋立バス直通便」についても記載いただきたい。 「Visa タッチ決済導入」 →交通系 IC カードやクレジットカードも使えるようになった旨記載してほしい。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ追記・修正いたします。</p>
<p>3-19 P35 表 網形成計画策定時の課題の取組後の改善状況 「200 円バス」 →「上限 200 円バス」 「天橋立駅及び綾部駅…外国人案内担当を配置」 →城崎温泉駅もではないか。 「首都圏からの高速バスは廃止」 →WILLER のバスはまだあるのではないか。</p>	<p>ご意見を参考に必要に応じ追記・修正いたします。 なお、外国人案内については「天橋立駅及び網野駅」の誤植であり、訂正いたします。</p>

