

北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画

- 【対象区域】 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(以上のKTR沿線地域)
- 【作成主体】 京都府・兵庫県及び対象区域の関係市町(関係地方自治体が共同で作成)
- 【作成時期】 平成26年12月
- 【計画期間】 平成36年度までのおおよそ10年間
- 【計画目標】 10年後に目指すべき「沿線地域の姿」「公共交通の姿」を提示
その将来像実現に向け、次のような取組を地域が一体となって実施

- | | |
|-----------------|-----------------|
| ○上下分離による鉄道事業再構築 | ○公共交通ネットワーク改善 |
| ○インバウンドへの対応 | ○観光・まちづくりとの連携 等 |

《参考》地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する法律の一部を改正する法律

改正の背景

人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大

- ・地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
- ・コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
- ・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化等

民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却
地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地域公共団体が先頭に立って、
関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で
持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成 することが重要

◇ 北近畿タンゴ鉄道(KTR)の上下分離に向けた検討の経過

年月	内容
平成23年4月	学識経験者、鉄道関係者、自治体首長からなる「北部地域総合公共交通検討会」を設置
平成24年9月	「北部地域総合公共交通検討会」の中間報告(経営改善策として上下分離の検討を位置づけ)
平成24年12月	「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」を設置
平成25年10月	運行会社の公募開始
平成25年12月	「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」において地域公共交通総合連携計画(※現:形成計画)の策定検討開始 (以降、平成26年11月までの間に3回協議会を開催)
平成26年5月	WILLER ALLIANCE(株)を最適提案事業者に選定
平成26年7月	WILLER TRAINS(株)(運行会社)を設立
平成26年11月	改正地域公共交通活性化再生法施行
平成26年12月	沿線9自治体において、地域公共交通網形成計画を国へ送付 北近畿タンゴ鉄道(株)、WILLER TRAINS(株)、沿線9自治体において鉄道事業再構築実施計画を国へ認定申請
平成27年3月	国土交通大臣が鉄道事業再構築実施計画を認定
平成27年4月	京都丹後鉄道運行開始、京都丹後鉄道開業式典

◇ 北近畿タンゴ鉄道沿線公共交通網形成計画の検討の経過

	協議会開催日 (開催場所)	内 容
第1回	平成25年12月24日 (宮津商工会議所)	<ul style="list-style-type: none"> ① 「地域公共交通総合連携計画」の策定について ② 協議会の規約改正及び委員の追加等について ③ 連携計画の概要 ④ KTRを取り巻く状況及びKTRの現状 ⑤ 現状を踏まえたKTRの課題
第2回	平成26年9月5日 (宮津駅ターミナル センター)	<ul style="list-style-type: none"> ① 「地域公共網形成計画」について ② 協議会規約改正について ③ 形成計画の素案について
第3回	平成26年11月21日 (宮津商工会議所)	<ul style="list-style-type: none"> ① 形成計画の最終案について ② 形成計画の提出について

※平成26年12月19日付けで国土交通大臣、総務大臣あて送付
(改正地域公共交通活性化再生法に基づく形成計画の全国初の事例)

◇ 北近畿タンゴ鉄道(KTR)の概要

※形成計画の策定時

■ 営業路線



営業キロ 114.0 km

<宮福線> 30.4 km

福知山～宮津

<宮津線> 83.6 km

西舞鶴～豊岡

駅数 32駅

(有人15駅、無人17駅)

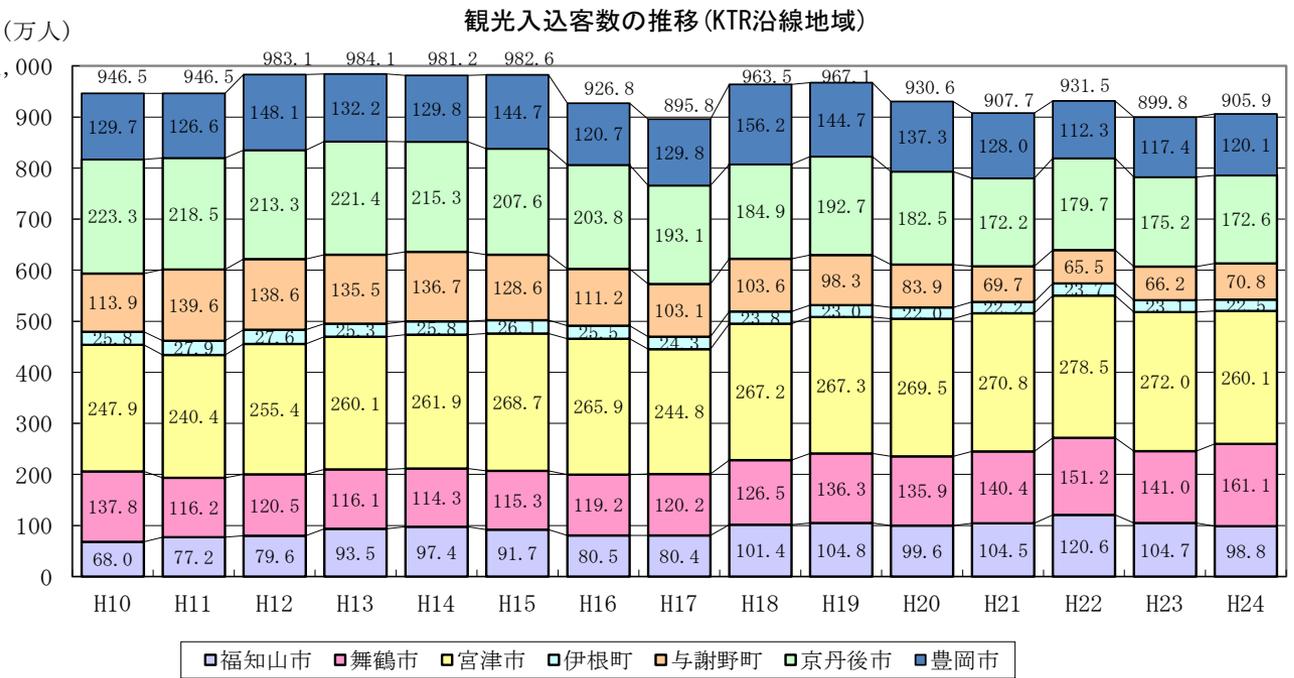
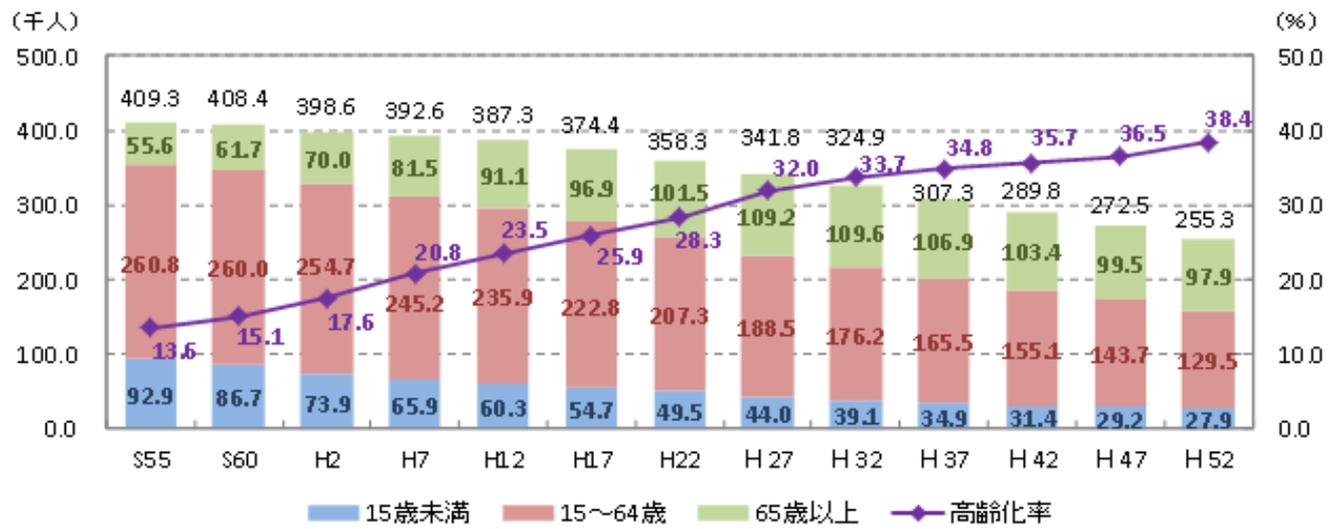
- 京都方面とは上下10本の特急が直通運転(京都～天橋立間 約2時間)
- 大阪方面とは、福知山駅で同一ホームで乗換(大阪～天橋立間 約2時間20分)
- 関空～峰山間はJRとKTRの乗り継ぎで約4時間

JR線とは福知山、西舞鶴、豊岡で結節

◇ KTR沿線地域の現状

沿線地域の年齢別人口と高齢化率

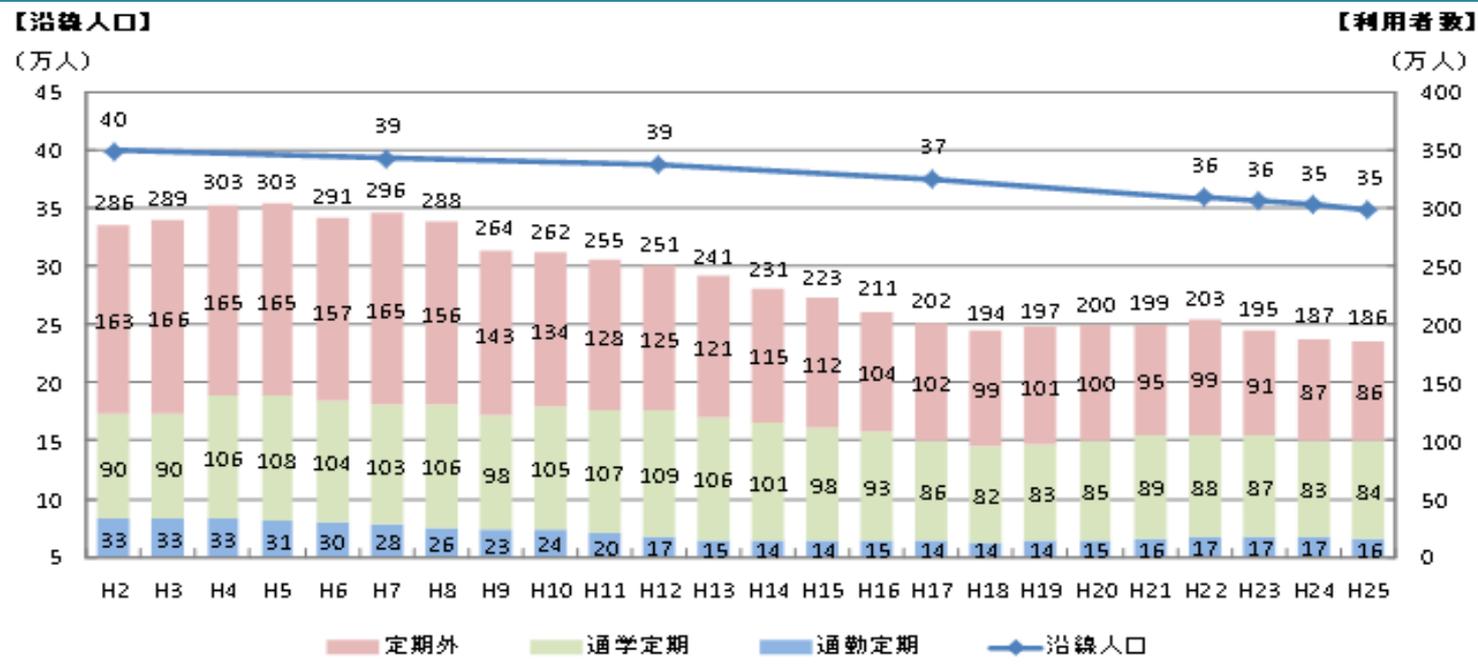
- 沿線人口は昭和55年以降、長期的な減少傾向にあり、今後も少子高齢化が進展
- 高齢者は今後5年間は微増するなど、大きく減少しないが、若年層は年々減少



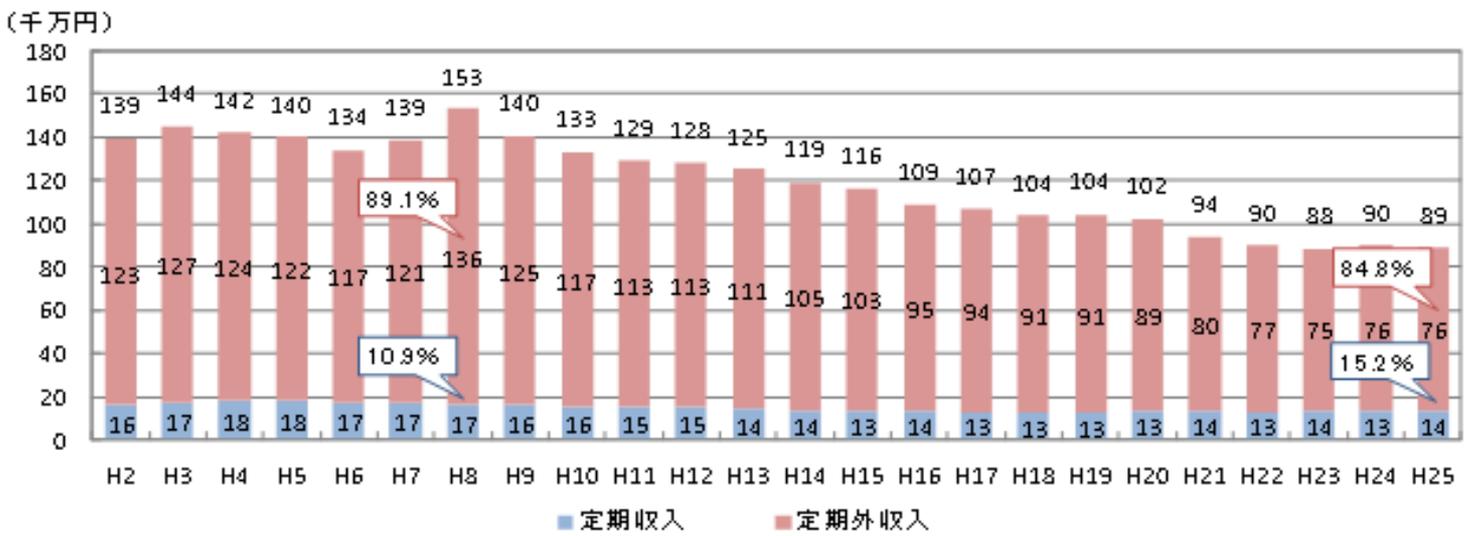
沿線地域への観光入込客数の推移

- 沿線地域への観光入込客数は、ほぼ横ばい。一方で、外国人宿泊客数は、近年大幅に増加 (㊤16,453人←㊤3,668人)

◇ KTRの現状(利用者数・旅客運輸収入)



•25年度の利用者数は、ピーク時の61%まで減少。特に定期外利用者が、ほぼ半減



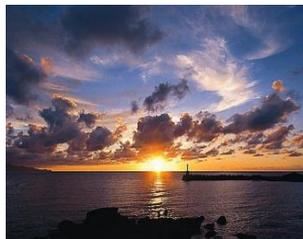
•収入の85%を定期外が占めており、定期外利用の減少が経営に大きく影響



海の京都

◇ 沿線自治体の取組 『海の京都』による戦略拠点の整備

➤ 『海の京都』事業による発信力・集客力のある「戦略拠点」の形成



【戦略拠点】

浜詰(夕日ヶ浦温泉)・久美浜



【戦略拠点】

伊根浦地域内(伊根浦舟屋群)

【戦略拠点】

天橋立



【戦略拠点】

昭和モダン・シルクの里
もてなしゾーン
(ちりめん街道)



【戦略拠点】

お城とスイーツを
巡るまちなか観光
エリア



海路
天橋立～宮津～伊根周
遊ルート

鉄道とバスの連携
による周遊ルート



【戦略拠点】

舞鶴赤れんがパーク周辺一帯

【戦略拠点】

ゲンゼから大本に
至るまち並み



◇ 京都府北部地域連携都市圏

～京都府北部5市2町の連携による
魅力的な生活圏の構築～

取組の方向性

観光

日本三景「天橋立」、伊根の舟屋、夕日ヶ浦等の魅力ある豊富な観光資源を活かし、「海の京都」の統一コンセプトの下、圏域としてブランド力のある着地型観光地として戦略的に整備

平成26年7月に国の「観光圏」に認定（「海の京都」観光圏）



天橋立 伊根の舟屋 夕日ヶ浦

医療

心臓血管外科、脳神経外科など高度な医療が提供可能な医療機関群を活かし、それぞれの医療機関の得意分野を伸ばすことで、大都市に行かずとも、この圏域内で必要な医療が受けられる環境を実現



舞鶴市民病院、舞鶴赤十字病院 府立医科大学附属北部医療センター

教育

○「知(地)の拠点大学」等と連携し、ものづくりやサービス業など地域産業を牽引する人材育成拠点を形成

○中高一貫教育校、水産高校、工業高校など特色ある多様な高校教育が受けられる教育環境を実現



府立福知山高校
(中高一貫教育)

工業集積(雇用)

約8千人の雇用を抱える長田野・綾部・森本工業団地をはじめとした工業集積を活かし、雇用を圏域全体で受け入れ、圏域の雇用を増大



長田野工業団地 綾部工業団地 森本工業団地

公共交通

「京都丹後鉄道」等の広域交通、バス等の2次交通、交通空白地のデマンド交通を結びつけ、圏域内を自由に移動・周遊できる公共交通ネットワークを実現



観光 京都丹後鉄道 KYOTO TANGO RAILWAY

○それぞれの市町の個性や得意分野を公共交通ネットワーク等により結びつけ、(一極集中ではなく)相互に役割を担い、圏域として都市機能・生活水準の向上を図る(中核市にも相当する公共サービスや都市機能を圏域で確保)

○豊かな自然環境の下、医療・福祉、教育、交通等の充実した質の高い居住環境を創出するとともに、密度の高い生活圏の形成による労働生産性向上を通じた所得の向上を図り、大都市ではできない文化的で若者や子育て世代に魅力ある生活圏をつくる。

イメージ図

圏域全体として地域価値の発信・向上を図る

観光 「海の京都」観光圏の推進

医療 各機関の特色を活かした高度な医療の提供

教育 (例)知(地)の拠点大学等との連携による人材育成

工業集積(雇用) 工業団地等における雇用

産業

(例)機械金属加工の新技術開発と新シルク産業創造

但馬空港の活用
開空と通じ、海外と直結

京都舞鶴港の活用
・国際・国内フェリー就航
・国際クルーズ

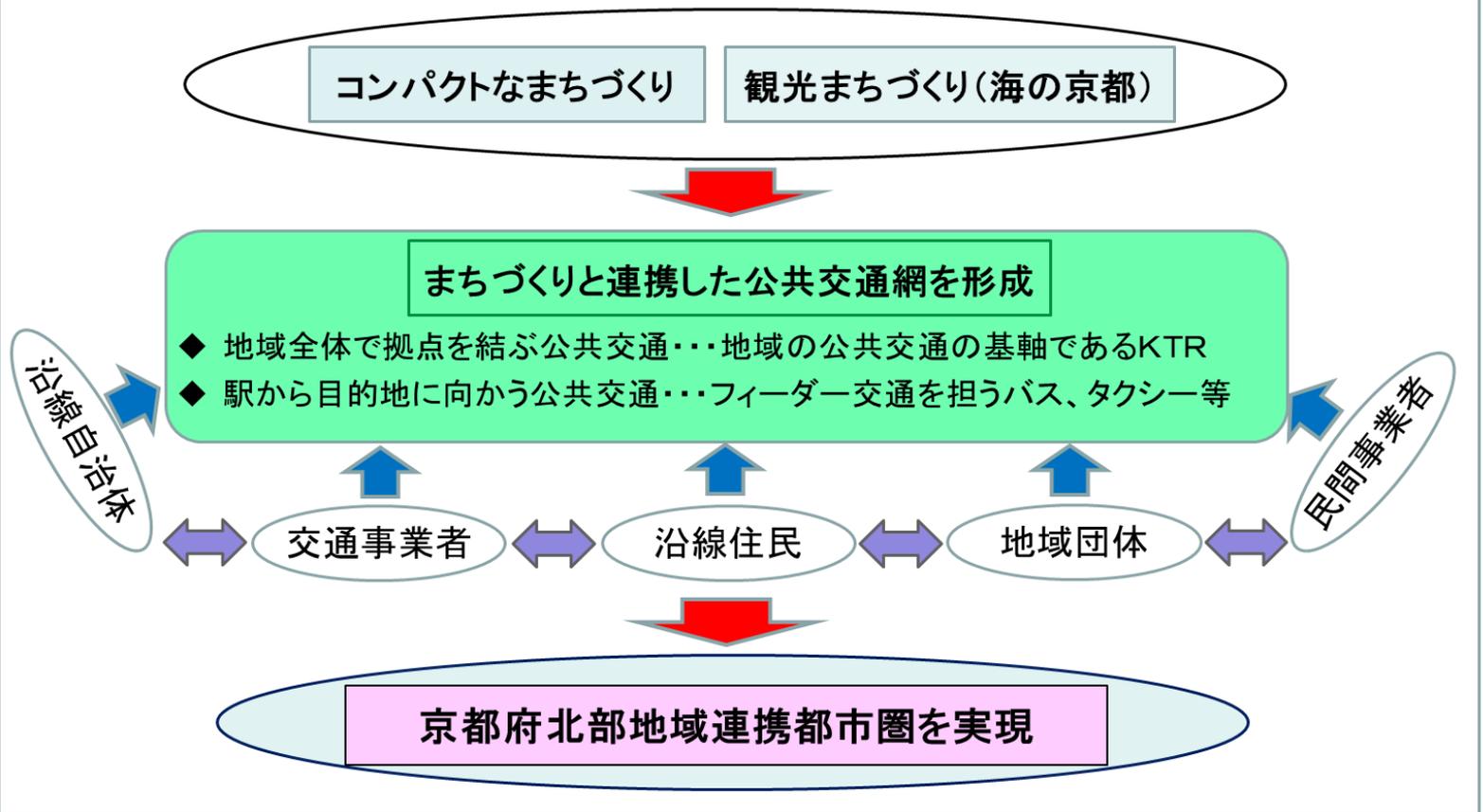
地域資源を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワーク
・京都丹後鉄道を運行する純粋民間会社ウィラー社によるIC Tを活用した利便性の高い広域公共交通サービスの提供
・バス等の2次交通網の整備
・交通空白地におけるデマンド交通の整備

	行政面積 (km ²)	2010年人口 (人)	2040年人口 (人)	合計特殊 出生率
福知山市	552.57	79,652	69,414	1.96
舞鶴市	342.10	88,669	66,522	1.86
綾部市	347.10	35,836	23,662	1.63
宮津市	172.87	19,948	11,780	1.65
京丹後市	501.84	59,038	38,278	1.73
伊根町	62.00	2,410	1,116	1.51
与謝野町	108.38	23,454	15,107	1.71
合計	2,086.86	309,034	225,879	府1.27

国立社会保障・人口問題研究所
合計特殊出生率(平成22年国勢調査)



◇ 地域公共交通網形成計画のイメージと目指すべき将来像(H26.12)



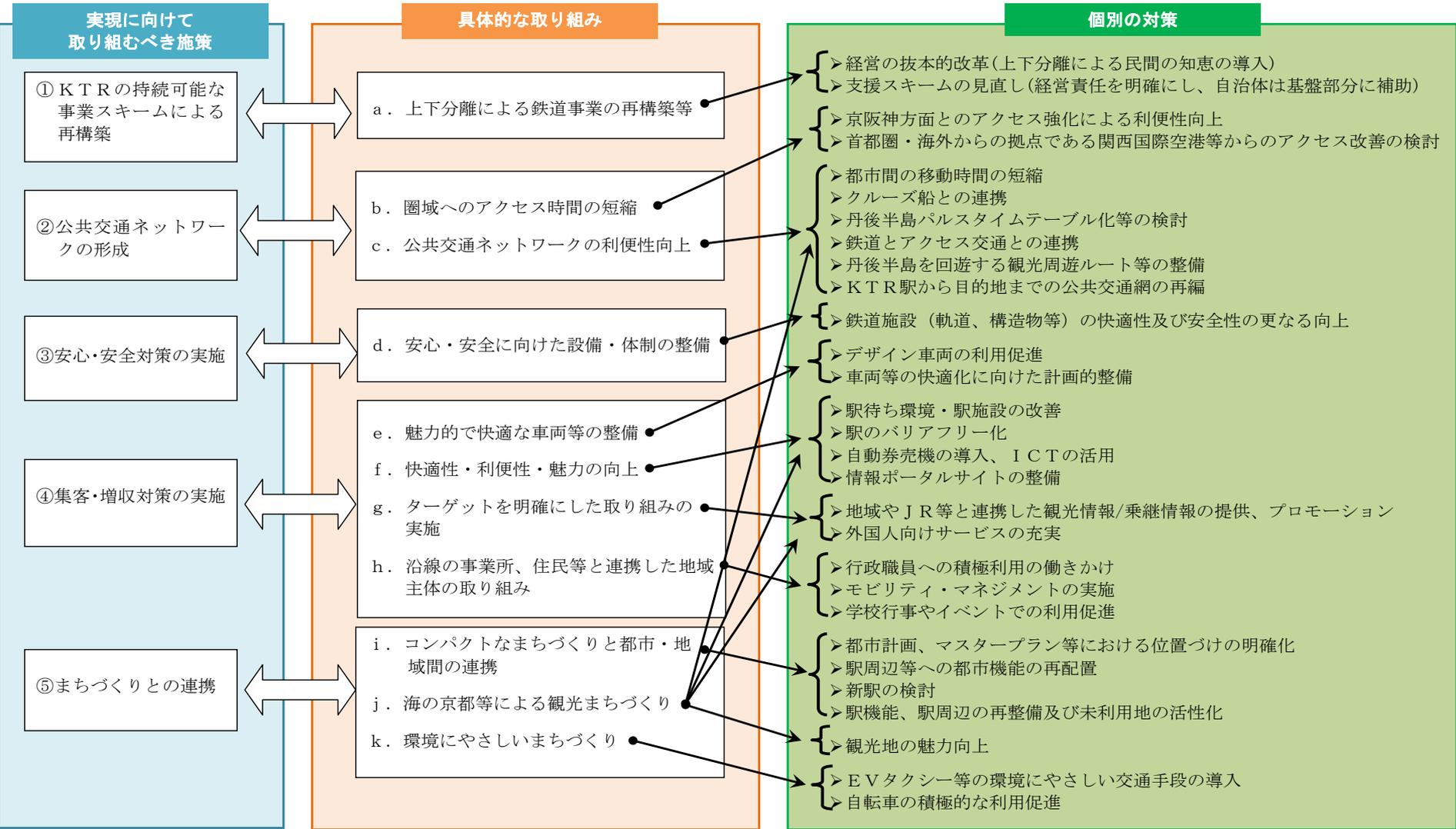
目指すべき『沿線地域の姿』

- 自分たちのまちとして誇りが持て、住み続けたいと思う地域
- 自動車を利用できなくても、公共交通だけで暮らしていける地域
- 魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域
- 元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人に移り住みたいと思う地域

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

◇ 目指すべき将来像の実現に向けた取り組み



◇ 具体的な取り組み例(1) 公共交通ネットワークの形成

回遊システム(圏域へのアクセス)

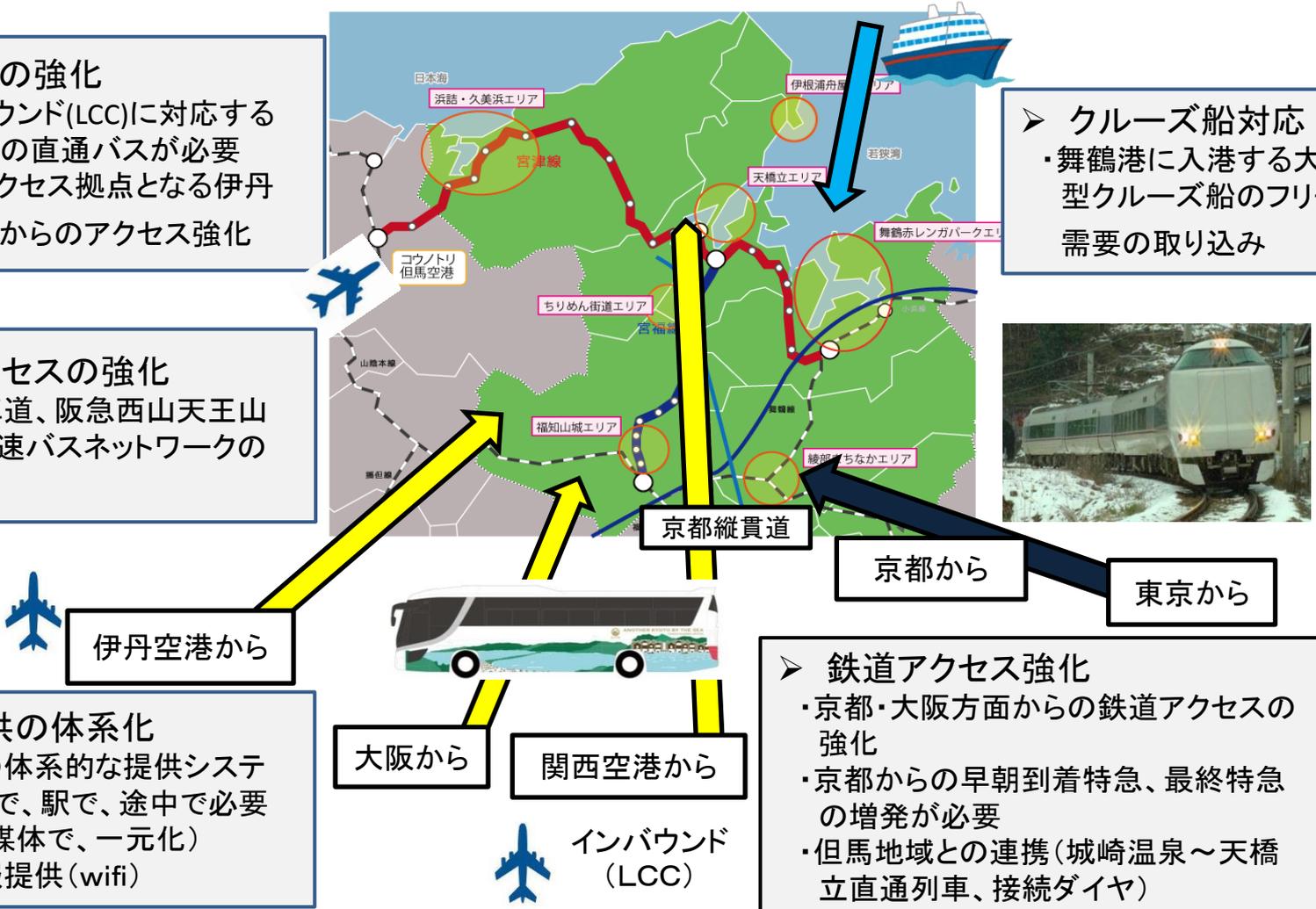
➤ 空港アクセスの強化
 ・増加するインバウンド(LCC)に対応するには関西空港との直通バスが必要
 ・首都圏からのアクセス拠点となる伊丹空港、但馬空港からのアクセス強化

➤ 高速バスアクセスの強化
 ・京都縦貫自動車道、阪急西山天王山駅を活用した高速バスネットワークの強化

➤ 交通情報提供の体系化
 ・公共交通情報の体系的な提供システムの構築(自宅で、駅で、途中で必要なモノを必要な媒体で、一元化)
 ・外国人への情報提供(wifi)

➤ クルーズ船対応
 ・舞鶴港に入港する大型クルーズ船のフリー需要の取り込み

➤ 鉄道アクセス強化
 ・京都・大阪方面からの鉄道アクセスの強化
 ・京都からの早朝到着特急、最終特急の増発が必要
 ・但馬地域との連携(城崎温泉～天橋立直通列車、接続ダイヤ)



◇ 具体的な取り組み例(2) 観光周遊ルート等の整備

回遊システム(拠点間の移動)

- 丹後半島を回遊する観光周遊ルート等の整備
- 駅待ち環境・駅施設の改善
- 情報ポータルサイトの整備
- ICTの活用



ぐるたんバス

バスと船のデザインを一体的に整備し、ブランド力をアップ

KAMOME6



丹後あかまつ号



ぐるたんバス	
K T R	
伊根航路	

◇ 具体的な取り組み例(3) 魅力的で快適な車両等の整備

- 観光地の魅力向上
- ・観光地の修景整備

観光
訪れてよし

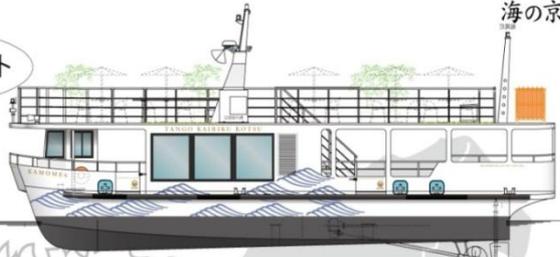


海ノ京都

交通
住んでよし



ドボート



バスと連動したデザインで統一。バスのブラックカラーに対して白基調の中にバスと同じモチーフ（波）をあしらっている。



ープルカー

フト



土日は周遊バスとして運行されるが、平日は路線バスとしても使用される。身近に走るバスとして、地元の方にもクリーンで楽しい雰囲気を感じさせる。また観光船との連携も考慮し、全体の統一はかかる。

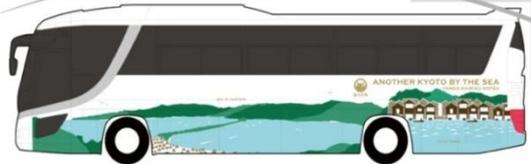


夏祭り等、なるべく簡易に統一感を表現し、祭り時の高揚をはかる

- 駅機能の再整備
- ・駅を地域の玄関口として整備



域外広報



天橋立、伊根の舟屋など、「海ノ京都」エリアの魅力的風景をイラストで表現。域外の方に「海ノ京都」の楽しさを感じていただく。



- 車両等の快適化に向けた計画的整備
- ・海ノ京都を体現する魅力的なデザインや機能を備えたバス、船舶を整備

◇ 目標とする主な指標

項目	内容	目標数値等	
		現状	目標
◇K T Rの持続可能な事業スキームによる再構築			
上下分離による鉄道事業の再構築等	・ K T Rの年間輸送人員	186.2 万人	③1200 万人
◇公共交通ネットワークの形成			
圏域へのアクセス時間の短縮	・ 京阪神（大阪・京都）方面から朝一番の特急による天橋立駅への到着時刻	11 時 3 分	③1 9 時台
公共交通ネットワークの利便性向上	・ 宮津～福知山間の普通列車の所要時間	50 分	③245 分
	・ 沿線地域のバス年間輸送人員	丹後地域 625 千人	③1625 千人
◇集客・増収対策の実施			
魅力的で快適な車両等の整備	・ デザイン列車の利用者数	40,600 人	③170,000 人
快適性・利便性・魅力の向上	・ 駅構内のバリアフリー化（E V、スロープの設置等）	13 駅	③118 駅
ターゲットを明確にした取り組みの実施	・ 沿線地域への訪日外国人数（宿泊客数）	丹後地域 16,453 人	③120,000 人