

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推進事業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。現在は、駅周辺にぎわいづくり推進事業により改修を進めているところである。

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

	駅名	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	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	—
	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	宮津	○	△	○	○	○	○	○		○		○	
	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「丹鉄サイクルトレイン」の導入など、魅力向上に取り組んだ。また、JR 東海より特急車4両を新たに購入し、「KTR8500形」として令和5年度中に運行を開始する予定である。

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 ・定員 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 9両 ・定員 113(114)人 ・通勤タートレイン 3両 ・海の京都トレイン(R4) 1両 ・サイクルトレイン(R4) 1両
	MF100・MF200 6両 ・定員 80人 トイレなし 5両 ・定員 87人 トイレなし 1両	KTR300 5両 H30～R3 更新 ・定員 105人 トイレあり USB電源 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があったものの、上下分離前と同等の列車本数、運行キロを維持している。

観光列車の丹後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、令和4年から1日1往復ながら運行を開始している。

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
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

	※平成 26 年 5 月運行開始	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 着	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
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			
	西舞鶴	○	○	○	○	123		○		502	○		
	四所			△			20			20			

宮舞線	東雲					20			40			
	丹後神崎								48			
	丹後由良					4			66	○		
	栗田					11			84			
	宮津	○		○	○	39	14	○	253			
宮豊線	天橋立	○		○	○		14	○	42	○		
	岩滝口			○			5		48			
	与謝野	○		○	○		10		150	○		
	京丹後大宮	○		○			40		100			
	峰山	○		○	○		40		220			
	網野	○		○	○		50		80	○		
	夕日ヶ浦木津温泉	○		○			20		40			
	小天橋			○			4		15			
	かぶと山			○			0		175			
	久美浜	○		○	○		20		50	○		
	コウノトリの郷								3			
	豊岡	○	○	○	○	100		○	150	○		
宮福線	宮村						12		17			
	喜多						10		28			
	辛皮						5		5			
	大江山口内宮			○			14		20			
	二俣			○			11		20			
	大江高校前			○					50			
	大江	○		○			130					
	公庄			○			20		30			
	下天津			○			40		10			
	牧			○			27		35			
	荒河かしの木台			○					30			
	福知山市民病院口			○	○				60			
	福知山	○	○	○	○	○		○	200	○		

路線バスの「△」は、駅舎とバス停留所のある主要道路が離れているもの

(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・舞鶴	大阪（梅田）	2往復	2往復
福知山	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	3往復(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(繁忙期3,200)	2:01～2:14	4,800
大阪～天橋立	2:36～2:47	3,000(繁忙期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
関西空港～舞鶴	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
関西空港～峰山	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、京都縦貫自動車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。

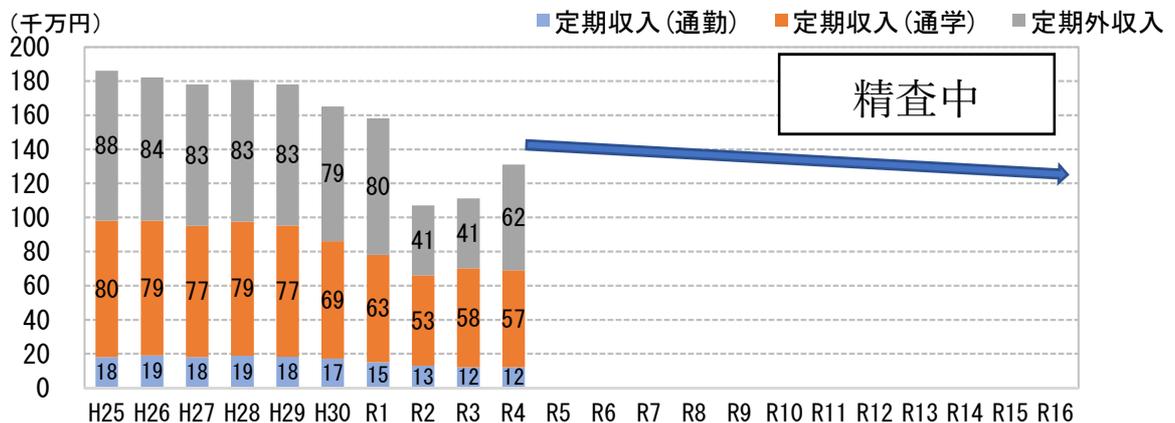
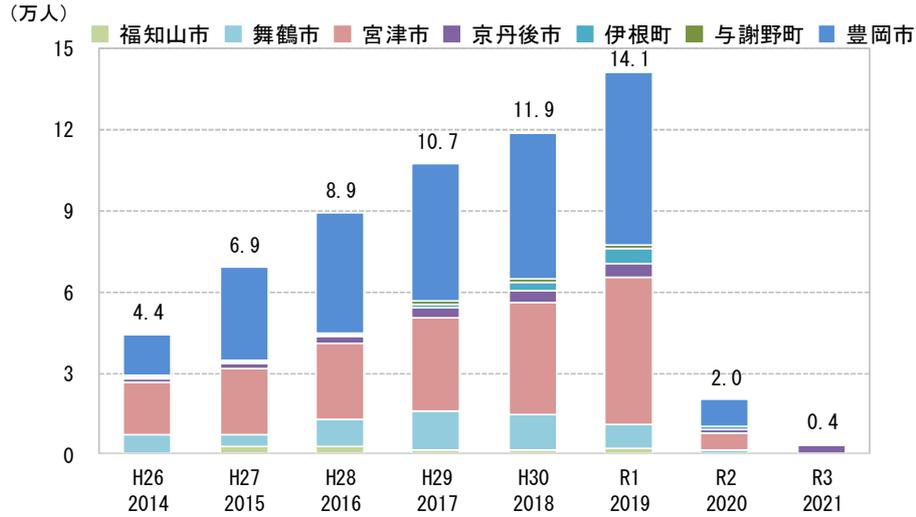


図 利用者数の実績と将来予測（成行予測）（京都府作成資料）

(2) インバウンドの利用者見込み

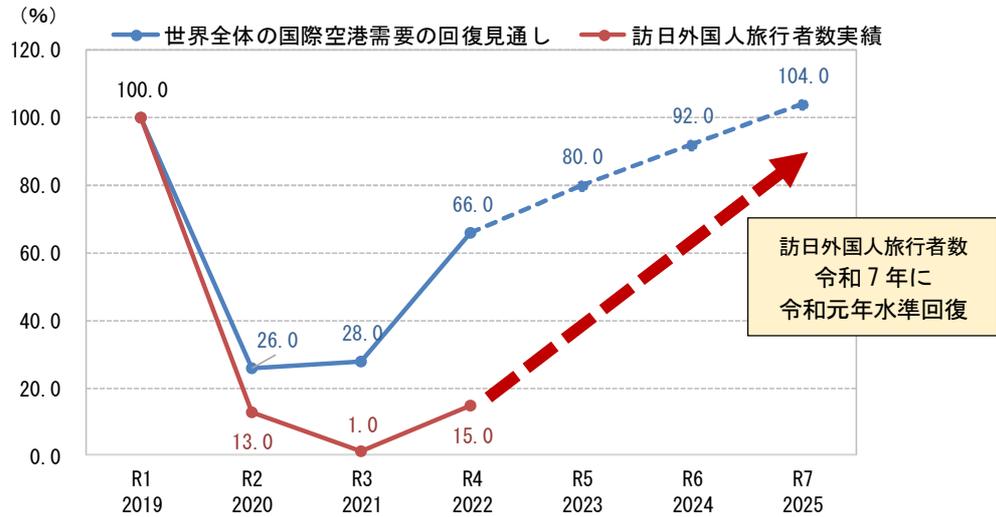
前章の1(7)で示したように、丹鉄沿線地域全体の観光入込客数は、令和元年度まで増加傾向にあったが、令和2年度の新型コロナウイルス感染症の拡大によって大きな打撃を受け、大幅に減少している。しかし令和4年頃からは新型コロナウイルス感染症の拡大が概ね終息し、訪日外国人旅行者数も全国的に増加の兆しを見せている。観光庁の資料によると、令和7年頃には世界全体の国際空港需要がコロナ禍以前の水準まで回復するという見通しが示されており、コロナ禍以前まで訪日外国人旅行者が順調に増加していた沿線地域においても、この先2～3年後には回復すると期待される。

丹鉄においても、今後回復が見込まれる訪日外国人旅行者の利用をいかに取り込むかが課題である。



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【再掲】



参考：国土交通省観光庁「新たな観光立国推進基本計画に向けて」

図 コロナ禍以降の訪日外国人旅行者数の全国的な見通し

2.3 WTの経営状況

(1) 経常損益の推移

上下分離による運行が始まった平成27年度から2年間、WTの経常損益は0.9億円の赤字で横ばいであったが以後年々増加し、令和元年には1.8億円と上下分離開始時点より倍増した。新型コロナウイルス感染症が拡大し利用者数が大きく減少した令和2年には4.9億円と、1年間で3倍弱の増加、上下分離開始時点からは5倍以上の増加となった。

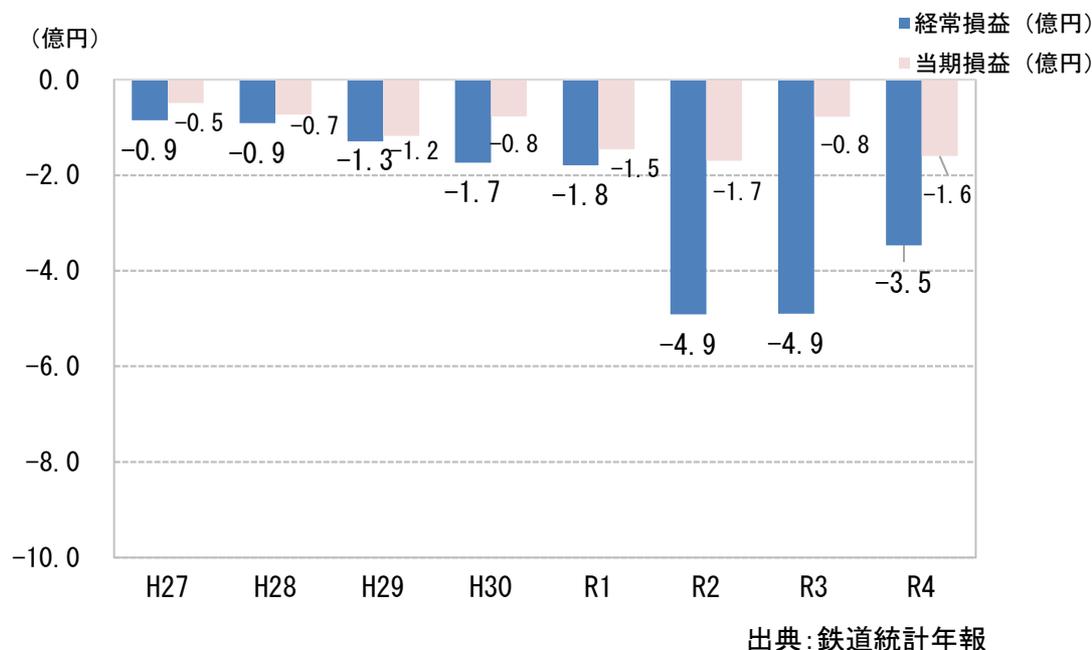


図 経常損益と当期損益の推移

WTの経常収益と経常費用の推移を比較すると、経常収益は上下分離が開始された平成27年度の11.7億円を最高に、以後は11億円前後で横ばいであったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は前年度より1.3億円減の9.8億円となった。経常費用は、平成27年度以降12億円台で推移していたが、令和2年度は利用者の減少により費用も減少したと考えられ、経常利益と同じく1.3億円減の11.5億円であった。

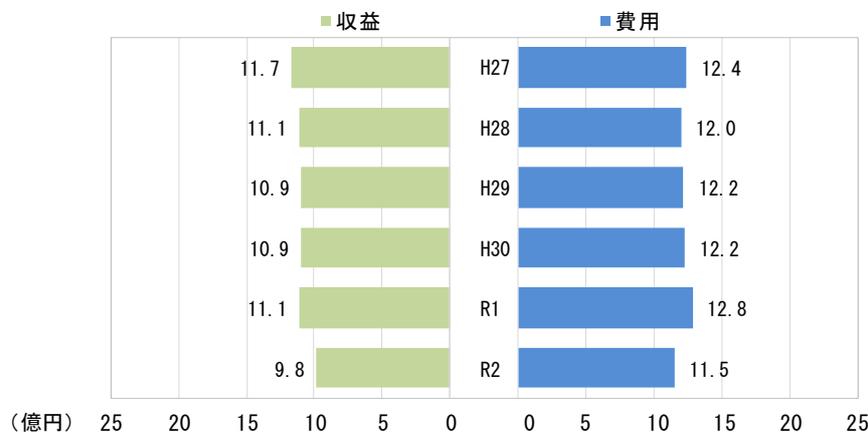


図 経常収益及び経常費用の推移

(2) 収入

WTの旅客運輸収入は、上下分離初年度の平成27年度の8.8億円以降徐々に減少し、令和元年度には8.0億円となり、新型コロナウイルス感染拡大の影響で利用者数が大きく減少した令和2年度には4.3億円と激減し、特に定期外収入は1年で半分以上減少した。

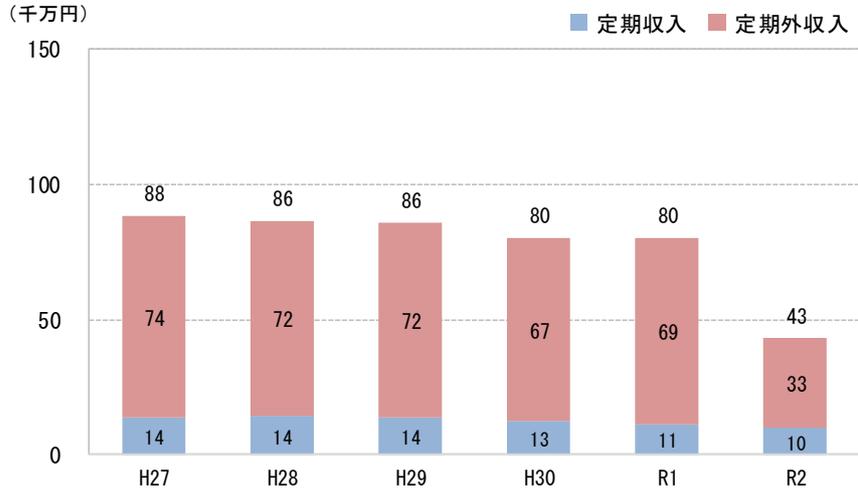


図 旅客運輸収入の推移

旅客運輸収入以外の収入をみると、運輸雑収（駅や車内の広告料等）や営業外収益は、旅客運賃収入の4分の1程度であるが、旅客運輸収入が年々減少していたのに対し平成30年度は対前年度0.2億円増、令和元年度は対前年度0.5億円増であった。新型コロナウイルス感染拡大の影響により旅客運輸収入が大きく減少した令和2年度は運輸雑収も減少したが、前年度までほとんどなかった営業外収入が大きく増加した。その結果、総営業収益は9.8億円となり対前年比1割強の減少にとどまっている。

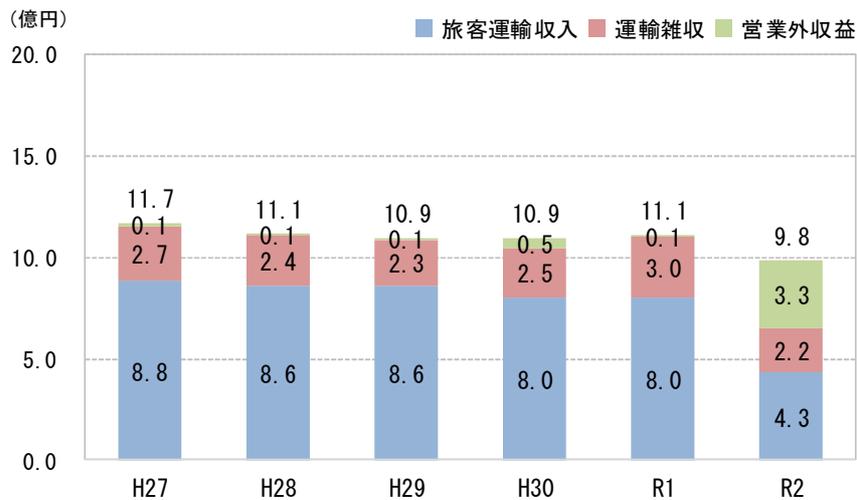


図 営業収益(旅客運輸収入・運輸雑収)と営業外収益の推移

(3) 支出

WTの経常費用は、上下分離初年度の平成27年度の12.4億円以降、翌年度に減少したが以後微増傾向で、令和元年度に12.8億円と最高を記録し、特に人件費が対前年度0.5億円増となっていた。令和2年度は前述のように利用者数の大幅な減少により収入が減少したが、経費も減少し上下分離開始以降最も低い11.5億円であった。

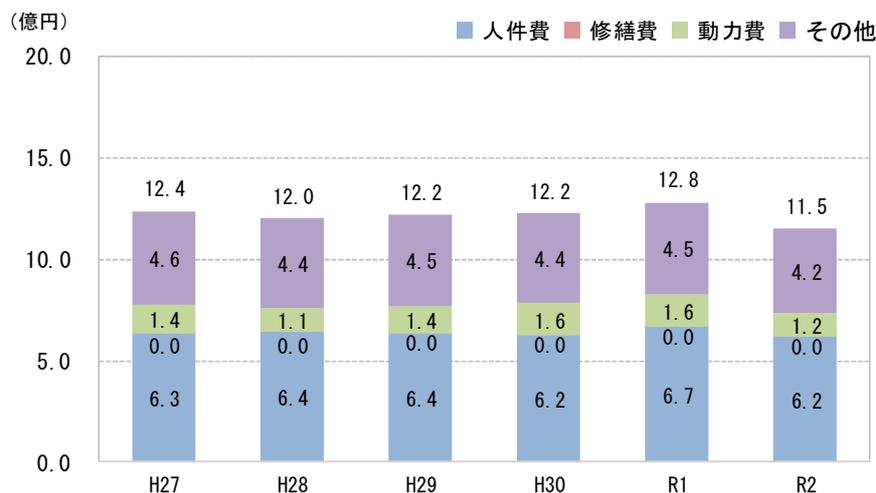


図 経常費用の内訳と推移

2.4 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	R3	<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

			<p>2. 多様な都市機能が暮らしを豊かにするまちの実現</p> <p>3. 災害に対する危機対応力の強化</p> <p>4. 交通ネットワークの拠点機能の向上</p>
舞鶴市	第7次舞鶴市総合計画	R1	<p>■コンパクトシティの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心とした拠点形成によるまちなか創生 <ol style="list-style-type: none"> 1. JR駅周辺への都市機能の誘導等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 <p>鉄道、路線バス及び自主運行バスの運行の支援</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<p>■【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</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 鉄道駅を中心としたまちなかの活力と賑わいの創出 <p>■【公共交通】利便性の高い地域公共交通サービスの構築</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通の利便性の向上と交通アクセスの向上 2. 鉄道・路線バス及び自主運行バスの支援 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. 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
	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> <ol style="list-style-type: none"> 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 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>■誘導施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 2. にぎわい複合施設や高齢者向け集合住宅等の整備
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> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

	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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路ネットワークの形成 2. 公共交通網の維持 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。
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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通の充実 2. 鉄道の運行支援と魅力発信 3. ローカル鉄道とローカルバスの国内外への魅力発信 4. 将来を見据えた高速鉄道の整備実現
	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> <ol style="list-style-type: none"> 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 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 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>■駅と市街地における観光・交流機能の向上</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 駅の機能向上と合わせた周辺整備と施設の段差解消 2. 駅周辺から観光資源への周遊を促す取り組み
伊根町	第6次伊根町総合計画	R2	<p>■交通インフラの整備 安心安全な道路と公共交通の確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路の整備と管理 2. 公共交通の確保
	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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 幹線バス運行路線の維持 2. 路線バスと地域内交通との乗り換え等利便性の向上 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 4. 京都丹後鉄道の存続
与謝野町	第2次与謝野町総合計画	R5	<p>■快適で暮らしやすい生活環境づくり 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。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 京都丹後鉄道利用促進 2. 与謝野駅舎管理運営 3. 地方バス路線運行維持支援 4. 地域内公共交通確保維持

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、J R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、向上に取り組みます。</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	計画名	計画期間
福知山市	福知山市地域公共交通計画 (R4. 3)	R4～R8
舞鶴市	舞鶴市地域公共交通計画 (R3. 3)	R3～R10
宮津市	宮津市地域公共交通計画 (R4. 3)	R4～R8
京丹後市	京丹後市地域公共交通計画 (R5 策定予定)	R6～
伊根町	伊根町地域公共交通計画 (R5. 2 策定 R5. 6 変更)	R5～R8
与謝野町	与謝野町地域公共交通計画 (R5. 12 策定予定)	R6～R8
豊岡市	豊岡市地域公共交通網形成計画 (H28)	H28～R7
福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町	京都府北部地域連携都市圏公共交通計画 (R4. 3)	R4～R8
兵庫県、豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町	但馬地域公共交通計画 (R4. 3)	R4～R13

(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 観光振興計画等における鉄道の位置づけ

自治体	観光関連の計画名	計画における鉄道の位置づけ
京丹後市	第4次京丹後市観光振興計画 (R5. 2)	<p>2 観光の課題及び対策の方向性</p> <p>【課題7】老朽化した観光関連のインフラ整備や交通基盤の強靱化、利便性充実に向けた取組が必要</p> <p><対策の方向性></p>

		○ 災害等に強い観光地になるために、高速道路や鉄道網、航空路線等の交通インフラの整備促進が必要 (P21)
※以下は観光振興に特化した計画はなく、総合計画の中で観光における鉄道の位置づけに言及		
福知山市	まちづくり構想 福知山 (R4.3)	(基本政策8) 市民一人ひとりが、時代の変化を先取りし、地域産業の発展に貢献できるまち 8-2 DXを生かした商業・サービス業の活性化 施策② 市の特質を踏まえたキラリと光る観光戦略の推進 ◆対応の方向 ○本市の地域資源である鉄道を生かした鉄道保存展示施設「フクレル」(旧ポッポランド)の開設など地域資源を生かした新たな誘客コンテンツの創出 (P70)
宮津市	第7次宮津市総合計画 (R3.5)	1 地域経済力が高まるまちづくり (4)宮津の海の資源を活かした魅力的な海のまち ◇民間事業者等と連携した周遊観光の推進等多様なニーズに対応する「海」を活かした観光まちづくりに取り組みます。 8 田井宮津ヨットハーバーを遊覧船や漁船タクシー等の海上交通の拠点とし、MaaSも活用してバスや鉄道などの公共交通をつなぐことにより、観光地などを結ぶ魅力ある新たな交通ネットワークを形成 (P49)

(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 (まちのデザインに合う店舗等の開設促進)	・ 福知山市新文化ホール整備
舞鶴市	・ 西舞鶴駅周辺 歴史の道整備	・ 西舞鶴駅西口駅前広場整備 ・ 中央図書館整備
宮津市	・ 天橋立駅 駅舎及び駅周辺の整備 (ホームや待合室、駅前広場等の整備) ・ 丹後由良駅 駅舎及び駅周辺の整備 (喫茶スペースの活用、Wi-Fi 設置 等) ・ 宮津駅 駅舎整備に向けた設計	・ 宮津駅 駅舎整備 (新たな待合スペースの設置 等)
京丹後市	・ 久美浜駅 駅舎及び駅周辺の整備 (駅舎の改修、カフェの設置 等)	

与謝野町	・与謝野駅周辺 駅前の整備 (駅前の飲食店設置)	
豊岡市	・芸術文化観光専門職大学整備	