

JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会（第 16 回）  
書面決議（令和 4 年 3 月 16 日）

〈協議事項〉

地域公共交通計画（案）について

〈協議資料〉

別添のとおり

「JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画（中間案）」に係る  
パブリックコメントの要旨

- 意見募集期間：令和3年12月21日（火）～令和4年1月10日（月）
- 意見提出者数：6名・18件
- パブリックコメントの要旨及びこれに対する考え方：下記のとおり

項目	意見の要旨	対応状況 (考え方)
山陰本線	①-1 特急「あさしお」、急行「丹後」から特急「きのさき」「はしだて」「まいづる」に転換された際に停車していた和知駅及び胡麻駅への停車を朝夕通勤通学時間帯だけでも要望することで、指定席特急券が必要になりますが、通勤通学の本数を確保できないでしょうか。	沿線全体の公共交通の乗り継ぎ改善や待合環境の整備等に取り組むことについて、P48 基本方針②-3「公共交通間の乗継や利用環境の改善」、P53 基本方針④-1「子どもと一緒に安心して利用できる拠点の整備」、P54 基本方針④-2「快適に待つことができる駅の整備」に記載しております。 <b>列車本数や停車駅の追加には、現在の利用状況の改善が必要であり、鉄道を利用しやすくするこれらの取組を進め、JR山陰本線の利用者増につなげてまいります。</b>
山陰本線	①-2 JR和知駅の利用に際し、以前のように特急の停車があれば、通勤利用者も増えると思います。	
山陰本線	①-3 JR山陰本線が減便されたことで通学するのに以前よりも時間（待ち時間が多いため）がかかるようになってきました。特急も止まらなくなり不便です。	
山陰本線	①-4 京都からの最終電車の時刻が以前より早くなっているので、以前の時間に戻してほしいです。	
山陰本線	② まずは交通の要であるJRのサービスレベルの向上がなければ、いくら沿線のバスやタクシーがサービス向上の努力をしてもあまり効果的ではないです（絶対的な波及効果が生まれることはありません）。この計画には、兎にも角にもJRのサービスレベルの向上が必要不可欠です。	JR山陰本線のサービスレベル向上については、P49 基本方針③-1「広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入」に記載しております。 本計画では、鉄道駅を中心とした沿線全体の公共交通サービスの改善を進め、JR山陰本線のサービスレベルの向上につなげていくこととしております。
山陰本線	③-1 下山駅以北でもICカードが利用できるようにしてほしいです。	ICカードシステムの拡充について、P47 基本方針②-2「交通系ICカードシステムの拡充」に記載しております。 引き続き、交通系ICカードシステムの拡充に取組み、公共交通サービスの改善を進めてまいります。
山陰本線	③-2 JR和知駅でのICOCA等の利用ができるように。	
山陰本線	③-3 下山、和知とICカードがないのはとても不便です。ICカードは紛失しても再発行できますが、紙での現在の定期は紛失したら再発行できないので、ICカードが利用できる駅になったらいいなと思っています。	

項目	意見の要旨	対応状況 (考え方)
地域内交通	④ 南丹市～京丹波町間のバスの接続。和知駅へのアクセスがよりスムーズになると助かります。 (和知診療所の利用等しやすくなる)	路線バスのダイヤの見直しについて、P48 基本方針②-3「公共交通間の乗継や利用環境の改善」に記載しております。 今後も計画区域内の路線バスのダイヤの見直しを継続し、鉄道、バスの乗継改善等によって、地域のご利用ニーズに応じた公共交通の整備を進めてまいります。
地域内交通	⑤ 駅へ迎えに行ったりするとき不思議に思うことがあります。電車が駅に着く前に駅に並んでいたバスが出発してしまうのです。これはなぜでしょう。私どもも仕事をしており、迎えに行けない時はバス利用させたいのですが、降りてもバスがない時もあります。なので、JRとバスをきちんと調整し、降りた人が利用できるようなバスのダイヤにしてほしいです！	鉄道とバスの接続については、P48 基本方針②-3「公共交通間の乗継や利用環境の改善」に記載しております。 今後、公共交通間の乗り継ぎの改善や区域内をシームレスに移動できる仕組みづくりを進め、鉄道を中心とする沿線全体の公共交通サービスの向上に取り組んでまいります。
地域内交通	⑥ 高齢の方によく聞くのは、バス停が遠くてそこまで行かれない、ということです。こまわりのきく小さなもので、手を上げたら止まって乗せてもらえるくらいのバスにしてくれたら、もっと利用してもらえるのではないかと。	交通空白地での新たな移動手段の導入について、P51 基本方針③-3「公共交通の空白地や不便な地域での新たな移動手段の導入や支援及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出」に記載しております。 協議会では、交通空白地に住む高齢者等の気軽かつ安全な外出を支援するため、デマンド交通等の新たな移動手段について、地域の理解を深めながら導入を進めてまいります。
地域内交通	⑦ 高齢者が病院など（和知HP等）行っても午前のバスがなくて、帰りは午後になるから、1日仕事になるといいます。市内はバスが無料とかにシルバーはなっていますが、無料じゃなくてもいいのもっと高齢の方が気軽に不便なく使えるようにしてほしい。	高齢者の買い物や通院に便利なダイヤ設定や免許返納後の支援制度について、P50 基本方針③-2「高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定」、P61 基本方針⑥-2「子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援」に記載しております。 今後も高齢者の買い物や通院に便利なダイヤの見直しや、現行の支援制度の継続、拡充等を進め、気軽に外出できる地域づくりに取り組んでまいります。

項目	意見の要旨	対応状況 (考え方)
地域内交通	<p>⑧ 勉強するのに役場のカフェを使用したくても、園部からバスに乗ると600円かかる。日吉、胡麻からバス(京丹波町の)出ているが、これも少なく、せつかくあるのに学生が利用しにくい。 将来のある子供たちが楽しく安心して通学できるようなシステムを考えてほしい。 Wi-Fiよりもそっちの方が優先。 スマホ見て挨拶できないより、駅にいる高齢の方や住民の方とふれあえる方がよっぽど大事。</p>	<p>通学時の移動手段の導入や区域内をシームレスに移動できる仕組みづくりについて、P46 基本方針②-1「区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり」、P49 基本方針③-1「広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入」、P63 基本方針⑥-3「高校生等が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入」に記載しております。 今後、これらの取組により区域内で活発に活動できる地域を実現し、地域の賑わいや世代間の交流の活性化に寄与してまいります。</p>
地域内交通	<p>⑨ もっとお年寄りの方や若者が集える場所「道の駅」やこだちカフェ等にスムーズに誰でも行けてモーニングができたり、勉強できたり、イベントができたりするのがいい。 住んでいる人が心地よい場所＝お客様(観光客)も寄ってくれる所になれると思う。</p>	<p>通院や買い物移動の利便性向上や快適な待合環境の整備について、P50 基本方針③-2「高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定」、P54 基本方針④-2「快適に待つことができる駅の整備」に記載しています。 今後もこれらの取組を継続し、誰もが気軽に外出できる、地域づくりと連携した公共交通サービスの整備を進めてまいります。</p>
その他	<p>⑩ 高校生の通学にあたっては、駅や学校まで各家庭が送迎されているケースが多いと思います。 そのため、公共交通による駅や学校への通学が選択肢になるように親世代、子世代へ地域公共交通の周知を行える仕組みを作られてはどうでしょうか。 登校時のみ利用、又は下校時のみ利用という使い方でも、各家庭の負担を軽減したり、公共交通の利用者数が改善されるのでは。25ページに記載されている学生・受験生等への公共交通利用に向けた働きかけを、拡充されてはと考えます。</p>	<p>学生のみではなく、その保護者に向けたモビリティ・マネジメントにも取組むことについて、P42 基本方針①-1「公共交通利用への自発的な転換・定着の促進」に記載しております。 今後、通学時の手段として公共交通の利用が選択肢のひとつとなるよう、学生のみではなく、進路相談会等の機会を活用して保護者に向けたモビリティ・マネジメントにも取組んでまいります。</p>
その他	<p>⑪ このままのバスではいくら利用者数などを調べても増えない。もっと基本のどこからどうしていくのがいいかを声を聞いてプランニングして欲しい</p>	<p>地域の方々との懇談会の実施について、P44 基本方針①-2「地元住民や関係者との懇談会の実施」に記載しております。 今後もこのような懇談会等を継続的に実施する中で施策を推進してまいります。</p>



項目	意見の要旨	対応状況 (考え方)
その他	<p>⑫ 概要版の1の目的において、交通の要となるのは山陰本線（園部綾部間）とされていますが、計画本文では、運行本数は、亀岡駅～園部駅間の駅と比べても半数以下、胡麻駅以北ではさらに減少する、交通系ICカードの利用は胡麻駅以南と綾部駅に留まっていると書かれています。</p> <p>この内容や沿線地域の状況を踏まえるならば、「園部駅～綾部駅間の鉄道のサービスレベルは高くない」ではなく「JR園部駅～綾部駅間のサービスレベルは低い」に改めるべきだと思います。</p>	<p>サービスレベルは利用者数にも関連することから、「現状では高くできない」に改めました。</p> <p>(P6「公共交通の現況」、P8「参考：各公共交通の利用の推移と沿線人口の推移」、P9～10「公共交通全般における問題点」参照)</p> <p>園部駅～綾部駅間については、園部駅以南と比べて利用者数及び列車本数も少ないことから「サービスレベルは高くない」と記載しておりましたが、サービスレベルは利用者数にも関連することから、他区間との比較で高い低いと記載することは適切ではないと考えます。</p>
その他	<p>⑬ 綾部市エリアには、京都交通バス福知山綾部線や、福知山市三和バス川合大原線も走っているのですが、これらの区間延長等も検討できるのではないのでしょうか。</p>	<p>ご提案のバス路線の延長は、計画区域外のため本計画で実施することは困難ですが、ご提案の内容について、綾部市、福知山市にお伝えします。</p>

## JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画 概要版

## 1

## はじめに

京都府と綾部市、南丹市、京丹波町は、平成29年3月に「JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、鉄道を軸とする地域公共交通の再構築に取り組んできました。しかし、人口減少やコロナ禍等、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、持続可能な公共交通サービスを実現するためには、今後の公共交通のあり方を再検討する必要があります。本計画は、これまでの網形成計画での施策の実施結果を踏まえ、まちづくり等と連携した公共交通の次期マスタープランとなるものです。

## 2

## 5年後に計画が達成された地域の姿



## 4

## 計画区域、対象とする交通等

## ■ 計画区域

本計画の対象となる区域は、綾部市、南丹市、京丹波町の2市1町からなる地域とし、その中でも、JR山陰本線の園部駅～綾部駅間に関連する区域とします。

**綾部市** 山家地区及び上林地区

**南丹市** 船岡駅以北の地域(旧日吉町、旧美山町、旧園部町の旧川辺小学校区)

**京丹波町** 全域

## ■ 対象とする交通

鉄 道：JR山陰本線(園部～綾部間)  
バ ス：西日本ジェイアールバス(園福線)、京阪京都交通(計画区域内を運行する系統)あやバス(上林線、於見市野瀬線)、南丹市営バス(計画区域内を運行する系統)ぐるりんバス(計画区域内を運行する系統)、京丹波町営バス(全系統)  
個別輸送：スクールバス、デマンドバス(南丹市)、空白地・福祉有償運送、タクシー

## ■ 計画期間

おおよそ10年後(令和13年度)の将来を見据えつつ、令和4年度から8年度までの5年間の計画とします。

## ■ 計画の位置づけ

本計画は、3市町や京都府の総合計画やまちづくりに関する計画と連携・整合を図り、地域の公共交通のマスタープランとして位置づけます。

3市町の総合計画・関連計画  
京都府の広域計画・関連計画

地域の将来像実現に向けて  
公共交通が果たすべき役割

JR山陰本線(園部～綾部)沿線  
地域公共交通計画

## &lt;各計画の施策政策の方向性&gt;

- 定住促進、交流人口の増大
- 出産・子育て環境の充実
- 産業の創生や基盤強化による地元雇用の確保
- 人・地域の交流を支える拠点・ネットワークづくり
- 観光交流の推進
- 暮らしの安全と安心の確保
- 次代を担う人材育成

## 5

## 計画実施のための推進体制

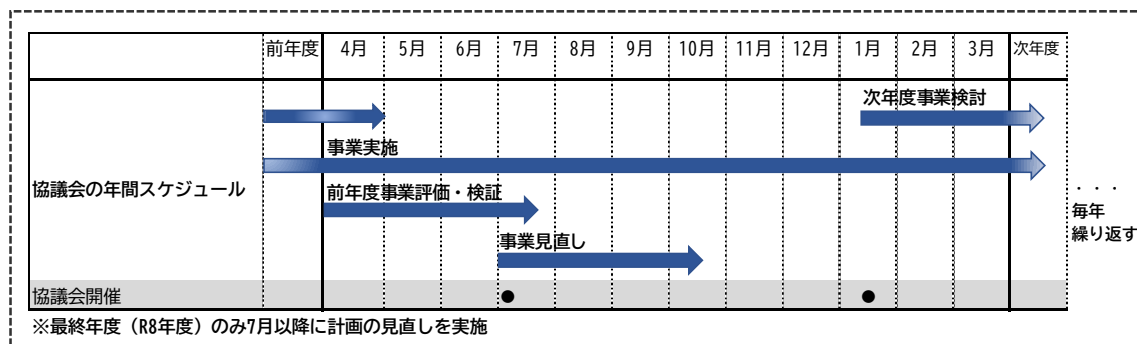
目標の実現、施策の継続的な実施に向けて、3市町の関係者及び区域の公共交通事業者、住民など、様々な関係者が連携し、総合的な取組として進めます。

<JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会の役割>

計画の評価、検証、見直し等を、主体となって実行します。

<各市町の役割>

各市町の地域公共交通会議で事業の実施状況や評価等を協議し、協議事項等をJR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会へ共有します。





地域の問題点

都市や人口等

人口減少が進む以上に、公共交通離れが加速  
公共交通が不便な地域の後期高齢者数が増加  
公共施設や生活関連施設への交通手段は、ほとんどが自動車利用

公共交通

公共交通利用者数の減少により公共交通のサービスレベルの維持・存続が困難  
依然として無人駅は残っており、鉄道駅の交通結節機能が弱い  
園部駅～綾部駅間の鉄道のサービスレベルは現状では高くできない  
公共交通の運行時間帯が短く、長距離通勤や子どもの部活や習い事ができないダイヤ設定  
高齢者の公共交通利用への潜在的ニーズは高い  
公共交通を使った買物や通院が困難なダイヤ設定  
コロナ禍による外出機会の減少

観光

観光地への公共交通サービスが弱く、公共交通を使った観光が困難  
公共交通のわかりやすさ・使いやすさの強化

住民

鉄道を利用できない要因：駅行きのバス本数、鉄道とバスの乗継等  
バスを利用できない要因：家からバス停までの距離、バスの運行本数等  
改善等のニーズ：乗換場所の待合環境、買物通院先等付近へのバス停移設、午前中に移動できるダイヤ、子どもや女性目線の取組

利用者

最寄り駅までバスを利用できない要因：早朝や帰宅時間帯でのバス運行、鉄道との乗継等

事業者・地元関係者等

ドライバー不足  
まちづくり活動への支援不足  
観光と交通との連携不足  
都心や発地側での情報発信不足  
ICT化の流れは、高齢者や不慣れな人にとって、使いにくい状態を生んでいる

地域公共交通の課題

日常生活交通に関する課題

広域の通勤・通学や夜間でも安心して帰宅ができる公共交通サービスの整備と利便性の向上

地域内や市町間を相互移動ができる公共交通の整備

交通結節機能の強化や駅を中心としたにぎわいの創出等、子どもと一緒にの方や高齢者にも公共交通を利用してもらうための拠点づくり

J R山陰本線の減便や、まちづくりとの連携に対応できる地域公共交通のサービスレベルの維持（外出するための交通手段の確保）

自動車の運転が困難になる高齢者の増加を見据えた交通手段の確保や交通環境の充実

公共交通利用への転換と外出機会を拡大する取組

観光・交流交通に関する課題

コロナ後の観光を見据えた、周遊観光にも適用できる、公共交通の総合的なサービスの提供

観光・交流施策と連携した交通の整備や公共交通利用の情報発信

初めて訪れる観光客や外国人観光客にもわかりやすい案内方法等、利便性の向上

基本方針と施策

基本方針①

① 地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする

数値目標 J R山陰本線（園部～綾部）の年間利用者数／バス路線の収支率／利用者あたりの公的資金投入額

- ①-1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進
- ①-2 地元との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討

基本方針②

② J R山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす

数値目標 人口あたりの年間公共交通利用者数／鉄道・主要バス路線との接続便数

- ②-1 区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり
- ②-2 交通系ICカードシステムの拡充
- ②-3 公共交通間の乗継や利用環境の改善

基本方針③

③ 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す

数値目標 人口あたりの年間鉄道定期利用者数／人口あたりの年間バス利用者数／高齢者の外出回数

- ③-1 広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入
- ③-2 高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定
- ③-3 公共交通の空白地や不便な地域での新たな移動手段の導入や支援及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出
- ③-4 郵便・宅配・福祉有償運送等、様々な主体の連携による移動手段の確保

基本方針④

④ 鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する

数値目標 4つの機能（照明・ネット環境・電源・テーブル）が整備された鉄道駅・主要バス停の数

- ④-1 子どもと一緒にでも安心して利用できる拠点の整備
- ④-2 快適に待つことができる駅の整備

基本方針⑤

⑤ 案内強化やMaaS等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする

数値目標 年間観光入込客数／休日のバス利用者数

- ⑤-1 体系的な観光情報・公共交通情報の提供
- ⑤-2 訪日外国人向けの多言語表記化
- ⑤-3 来訪者が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入

基本方針⑥

⑥ まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める

数値目標 人口あたりの年間公共交通利用者数／若年層の人口割合

- ⑥-1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進【再掲】
- ⑥-2 子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援
- ⑥-3 高校生等が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入

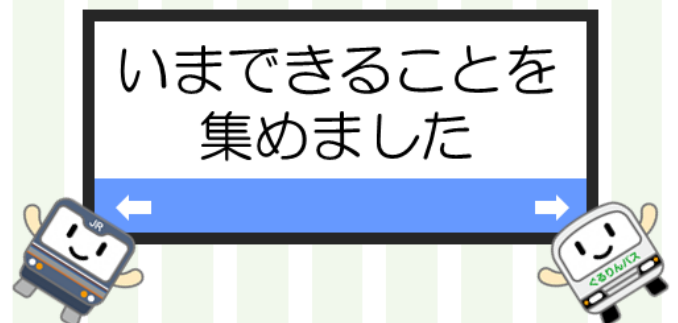
※MaaS (Mobility as a Service) : 地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の移動サービスを組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する  
「森の京都『おでかけ』システム」の実現を目指して



# JR山陰本線 (園部～綾部) 沿線地域公共交通計画

計画編 (案)





## <5年後に計画が達成された地域の姿>

本計画では、安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する「森の京都『おでかけ』システム」の実現を目指して様々な事業を実施します。

「森の京都『おでかけ』システム」とは、地域住民の様々なシーンにおいて、気軽に利用可能になり、移動先（目的地）の選択肢も広げることができる地域公共交通のことです。また、住民だけでなく、来訪者が次もこの地域に来たくなるような、移住者がこの地域に住み続けたいくなるような地域公共交通を目指します。

例えば、以下のようなことができるようになります。

- ・ **高校生**は、部活や塾で遅くなっても、主要駅から公共交通等を使って帰宅することができるようになり、家族にとっては送迎の負担が減ります。また、駅構内の学習スペースを利用して、公共交通の待ち時間に宿題や自主学習に取り組めるようになり、時間を有効的に使えるようになります。
- ・ **幅広い世代**が、無理なく広域に通勤・通学できる環境にすることで、快適に働き・学ぶことができるようになり、「この地域に住み続けたい」「移住して住み続けたい」と思えるようになります。
- ・ **子育て世代**は、明るくて清潔で、ベビーシートや授乳室まで整った駅やバス停の待合環境整備ができることで、いつでも安心して公共交通を利用できます。
- ・ **高齢者**は、運転免許を返納しても、自家用車に頼らずに公共交通を利用して買い物や通院等を行うことができ、いつまでも安全安心に住み続けられます。また、駅に併設するカフェやサロン等で、日常的に集まり憩うことができます。
- ・ **来訪者**は、バス停名称の統一やバスナンバリングの導入、情報提供・案内の充実等により、公共交通により途中で迷うことなく観光できます。地域内フリーチケット等でちょっとした寄り道もでき、新しい出会い・発見もあるかもしれません。





## <計画実現に向けて>

この度、綾部市、南丹市、京丹波町、地域の皆様や交通事業者等関係の皆様とともに、「JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画」を策定しました。本計画は、近年の社会情勢の変化や地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、平成28年度に策定した地域公共交通網形成計画を改定したものです。

現在、沿線人口の減少やコロナ禍の影響等により公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっておりますが、本計画のもと、持続可能な地域公共交通サービスの実現に向けて、関係市町、交通事業者の皆様、地域の皆様と連携し、本計画に掲げる取り組みを着実に進めてまいりますので、皆様方の一層のご支援とご協力をよろしくお願いいたします。



京都府知事 西脇 隆俊

人口減少や少子高齢化の進展が著しい当地域において、円滑な移動手段の確保は喫緊の課題です。本市は、山陰本線沿線の地域住民はもとより、交通事業者と連携しながら持続可能なまちづくり、魅力ある地域づくりに取り組んでまいります。関係者の皆様には、引き続き、ご支援いただきますようお願いいたします。

多くの貴重な意見等を集約し、本計画の策定にご尽力を賜りましたJR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会の皆様に心からお礼を申し上げます。



綾部市長 山崎 善也

広大な市域をもつ南丹市では、鉄道や路線バスなどの公共交通は、住民の皆さまの生活に欠かすことのできない大切な移動手段であり、必要不可欠な公共サービスであります。

大切な公共交通を維持するためには、より多くの人にご利用いただくことが最も重要です。

本計画をきっかけに、公共交通を今よりも便利に、使いやすくし、おでかけしたくなる地域づくりを進めていき、多くの人にご利用いただくことで、将来に向けて持続可能な公共交通網の形成に努めてまいります。



南丹市長 西村 良平

「JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画」の策定にあたりご協力いただきました地域の皆様や交通事業者の皆様には心から感謝申し上げます。

京丹波町では「みんなで 元気 希望 笑顔のあふれる京丹波町に」を基本理念に、本計画が目指す安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する「森の京都『おでかけ』システム」の実現に向け、京都府をはじめ計画区域の市町が連携し取り組みを進めてまいりますので、ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。



京丹波町長 畠中 源一

「おでかけ」が自由にできることの大切さを、2年続くコロナ禍で私たちは実感しました。しかし、地方部で自家用車を自由に使えない子どもやお年寄りはもともと「おでかけ」が不自由でした。これは地方部衰退の一因です。自然豊かな「森の京都」でいつまでも暮らせるように、たくさんの方々に来ていただけるように「おでかけ」環境をよくしていく。その方法を真剣に議論し、本計画に書き込みました。皆様、ぜひこの取組にご参画ください！



JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会 会長 加藤 博和

# 目 次

1.	はじめに.....	1
1.1	計画策定の背景と目的.....	1
1.2	計画区域.....	2
1.3	計画期間.....	2
2.	J R山陰本線（園部～綾部）沿線地域の現況と問題点.....	3
2.1	計画区域内の現況.....	3
2.2	公共交通の現況.....	6
2.3	J R山陰本線（園部～綾部）沿線地域の現況からみた問題点.....	9
	(1) 計画区域の現況からみた問題点.....	9
	(2) 公共交通の現況からみた問題点.....	9
3.	地域の公共交通に対する需要・ニーズの把握.....	17
3.1	住民アンケートから把握された現況・需要.....	17
	(1) アンケート実施概要.....	17
	(2) アンケート結果から見える現況の問題点・需要.....	18
3.2	駅利用者アンケートから把握された現況・需要.....	19
	(1) アンケート実施概要.....	19
	(2) アンケート結果から見える現況の問題点・需要.....	19
3.3	交通事業者等の関係者ヒアリング調査から把握された現況・ニーズ.....	20
	(1) ヒアリング実施概要.....	20
	(2) ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ.....	20
3.4	地元関係者との意見交換会から把握された現況・ニーズ.....	21
	(1) 意見交換会実施概要.....	21
	(2) ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ.....	21
4.	従前の施策実施状況.....	23
4.1	地域公共交通網形成計画（H29～R3）での実施状況.....	23
4.2	評価指標及び目標値の達成状況.....	28
5.	地域公共交通の課題.....	31
6.	地域の上位計画の方向性.....	32
7.	地域公共交通計画の基本方針.....	34
7.1	計画の基本的な方針.....	34
7.2	目指すべき地域公共交通の将来像（計画の目標）.....	34
7.3	施策の基本方針.....	34
7.4	地域公共交通の位置づけと役割.....	38
8.	課題解決と上位計画実現のための具体的施策.....	40
9.	施策目標の達成状況を評価する数値目標.....	64
9.1	数値目標の設定.....	64
9.2	数値目標設定の考え方.....	67
10.	計画実施のための体制.....	72
10.1	評価の基本的な考え方.....	72



10.2 推進体制 ..... 72

※ 各ページの詳細データ等については、資料編に掲載

# 1. はじめに

---

## 1.1 計画策定の背景と目的

JR 山陰本線は、平成 23 年 3 月に京都駅～園部駅間が複線化され、園部駅までの利便性は大きく向上した。しかしながら、園部駅～綾部駅間は依然単線で、園部駅を境に列車本数が少なくなることや、沿線地域での少子高齢化の進展に加え、若年層の流出による地方部特有の人口減少問題に伴い、近年利用者が減少傾向にある。

また、地域間を結ぶ地域公共交通については、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、立木駅、山家駅に路線バスが接続しているものの、バスの運行本数が少ないうえ、土休日には減便や運休となる路線も多い状況にある。また、タクシーについても、3 市町に小規模の営業所があるが、登録台数が少なく、夜間のタクシーの台数が少ないことも問題となっている。

上記の問題を解決するために、平成 28 年度に「JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通網形成計画」（以下、網形成計画）を策定し、駅再生プロジェクトや、路線バスの再編、交通系 IC カードの導入に向けた取組等を実施し、駅周辺地域の賑わい創出や利便性向上による地域活性化に取り組んできた。しかしながら、公共交通の担い手不足が深刻化していること、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で公共交通利用が更に減少していること、一方で移動サービスの充実に向けた新技術開発が進められている等、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しており、その変化に対応した施策が求められている。

以上を踏まえ、地域の抱える課題やニーズを改めて整理するとともに、これまで実施してきた施策についての効果検証結果や網形成計画の基本方針を踏まえ、今後の公共交通のあり方を再検討し、近年の社会情勢変化に対応した持続可能かつ地域にとって望ましい公共交通体系を構築するため、まちづくり等と連携した地域公共交通の新たなマスタープランとなる「JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画」を策定する。

## 1.2 計画区域

- ・本計画の対象となる区域は、綾部市、南丹市、京丹波町の2市1町からなる地域とし、その中でも、JR山陰本線の園部駅～綾部駅間に関連する区域とする。

<計画区域>

- ・綾部市：山家地区、上林地区
- ・南丹市：船岡駅以北の地域（旧日吉町、旧美山町、旧園部町の旧川辺小学校区）
- ・京丹波町：全域

## 1.3 計画期間

- ・おおよそ10年後（令和13年度）の将来を見据えつつ、令和4年度から8年度までの5年間の計画とする。

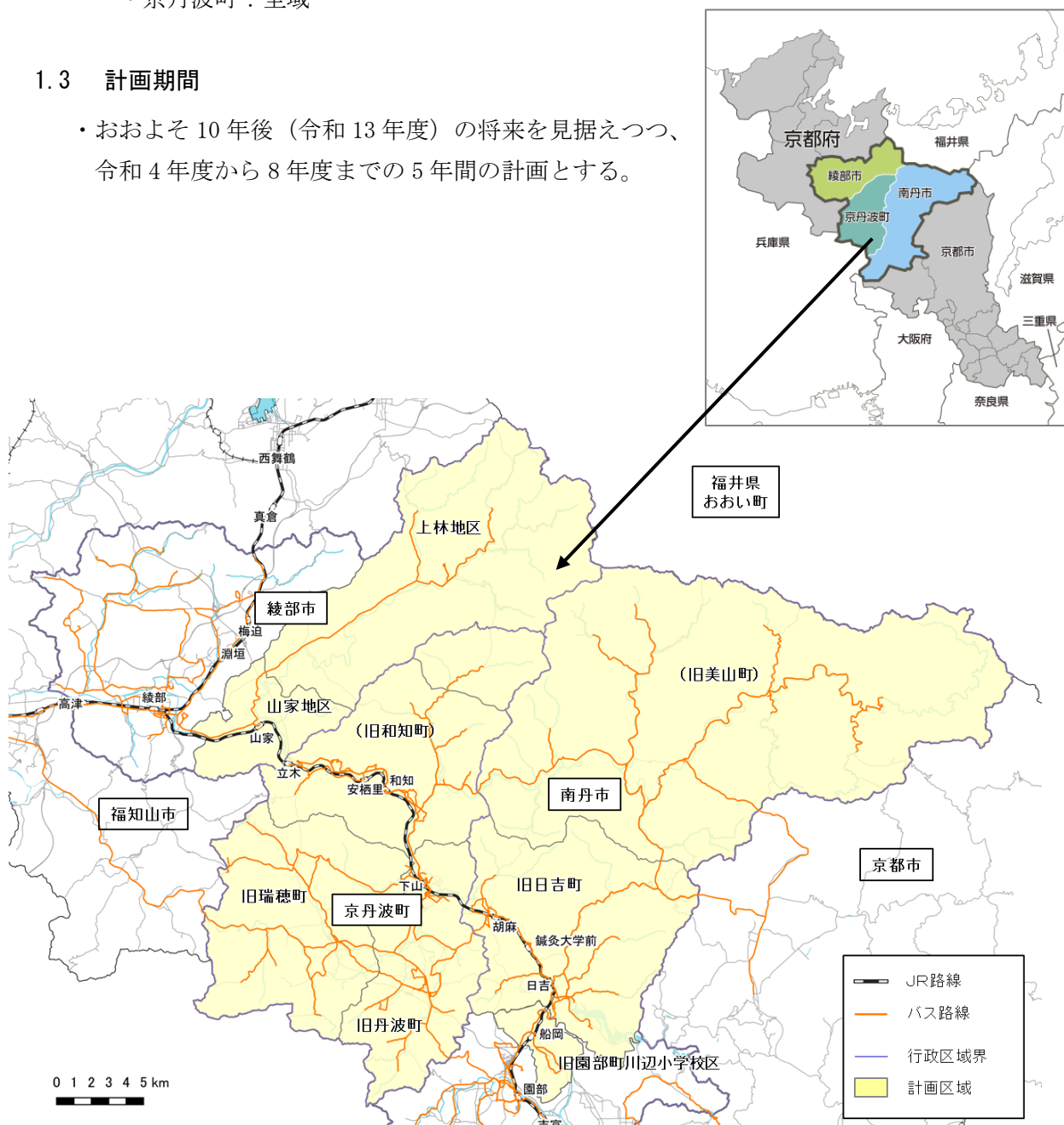


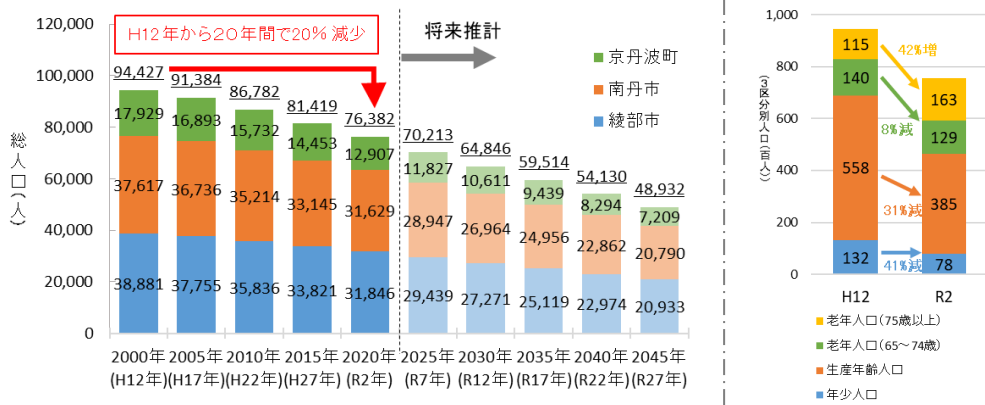
図 計画区域

## 2. JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域の現況と問題点

### 2.1 計画区域内の現況

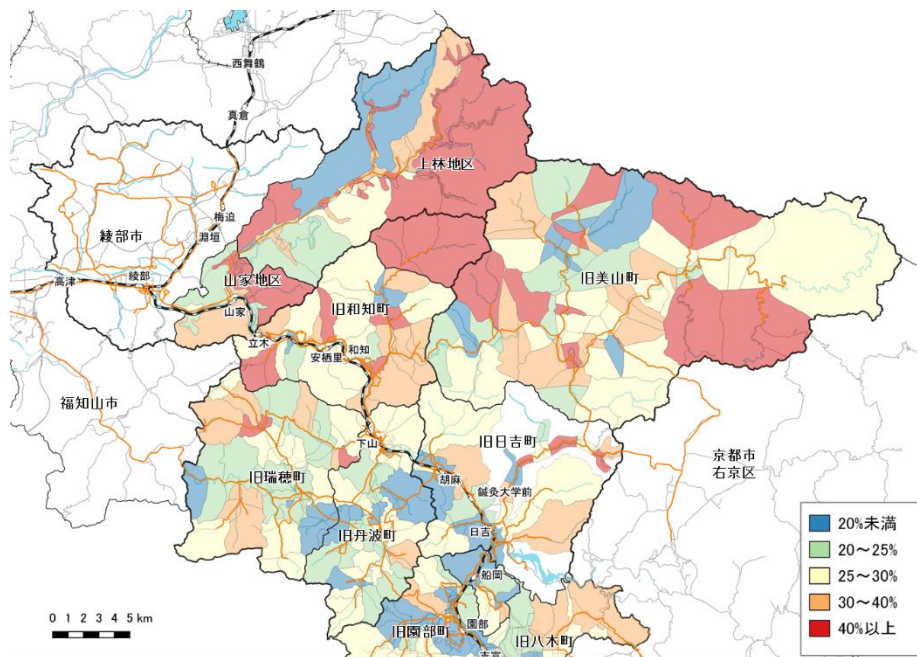
#### ■人口と年齢構成

- 3市町の総人口は、平成12年の約94,000人から令和2年の約76,000人へと、20年で約20%減少。将来推計人口も減少見込み。
- 平成27年から令和2年の5年間で、約6.2%減少している。
- 3市町の年齢3区分別人口は、平成12年から令和2年の20年間で年少人口は約41%減少、生産年齢人口も約31%減少している。今後減少は加速する見込み。
- 老年人口のうち75歳以上人口は増加しており、計画区域内の北部地域では75歳以上人口割合は4割を超過している。高齢化率は今後も上昇する見込み。



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」, 将来推計値は国立社会保障・人口問題研究所推計値

図 3 市町の人口の推移

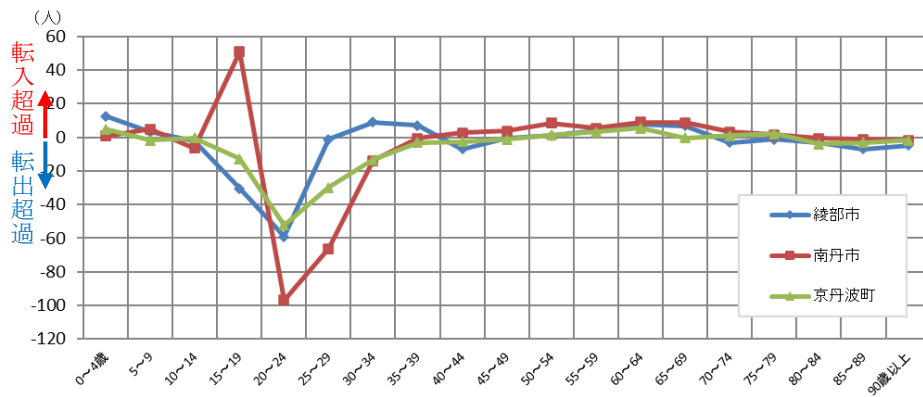


(資料) 住民基本台帳人口 (R3)

図 3 市町の75歳以上人口割合

## ■社会増減（転入・転出状況）

- 3市町は転出超過の状況にあり、特に20～24歳の転出が多い。大学・専修学校卒業後の就職による転居の影響が考えられる。
- 南丹市は15～19歳の転入が多い。園部駅周辺に立地する大学・専門学校・専修学校への入学生の影響が考えられる。
- 40～69歳では、微少ではあるが転入超過の状況にある。移住支援として、定住サポート窓口の設置、必要な改修費の一部補助等による影響が考えられる。



資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(H29～R1)

図 3市町の年齢層別転入数-転出数（3市町計・H29年からR1年の平均値）

## ■生活関連施設

- 公共施設や生活関連施設は JR 山陰本線沿線や国道 9 号沿線に多くが立地している。商業施設や医療施設、教育施設（高校・大学）は南丹市園部町・綾部市の中心市街地に集中している。

## ■人の動き

### 【計画区域全体】

- トリップ数（外出人口あたりの生成原単位（1人あたりの1日のトリップ数（トリップ：ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動のこと））は減少傾向（H12・H22 パーソントリップ調査）。特に若者のトリップ数が減少。
- 計画区域内の交通手段は自動車が多（平日の自動車分担率 68%（H22 パーソントリップ調査））。
- 自家用車の1世帯あたり保有台数は、3市町の平均で 1.81～2.23 台/世帯（R1）。府の平均（0.99 台/世帯）の約 2 倍。
- 京都市と南丹市園部町間の移動は鉄道利用が 7 割を占めるが、他の地域間の移動は自動車利用が中心である（H22 パーソントリップ調査）。

### 【通勤流動】

- 通勤先は3市町内のほか、南丹市では京都市や亀岡市、京丹波町では京都市や亀岡市や福知山市、綾部市では福知山市や舞鶴市が多い（R3 住民アンケート調査）。
- 利用手段は3市町とも自動車利用割合が高く、特に、地域外移動で自動車利用割合が高い（R3 住民アンケート調査）。また鉄道利用に際しては、自宅の最寄り駅よりも運行本数が多い園部駅や綾部駅を利用する方もいる。

### 【通学流動】

- 通学先は3市町内のほか、南丹市や京丹波町は京都市、綾部市では福知山市や舞鶴市へ

の移動が多い（R3 住民アンケート調査）。

○小中学校は公共交通機関やスクールバスでの登校が可能である。高校は多くが JR 山陰本線沿線に多く立地しているため、路線バス等から JR に乗り換えての移動となる。

#### 【日常生活流動】

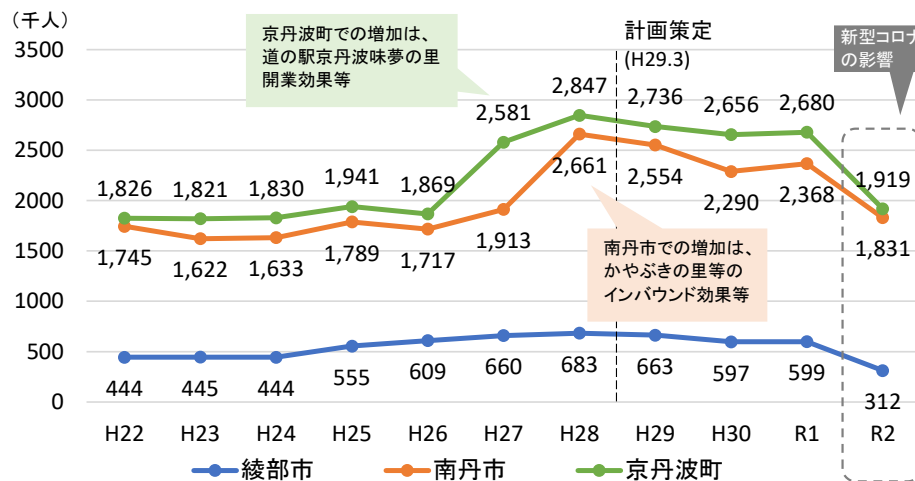
○買い物での移動は、3 市町内では、南丹市はマツモト新そのべ店やフレッシュバザール園部店、京丹波町は丹波マーケス、綾部市ではバザールタウン綾部アスパへの移動が多い。交通手段は自動車利用割合が高い（H22 パーソントリップ調査）。

○通院での移動は、3 市町内では、南丹市は京都中部総合医療センター、京丹波町は京丹波町病院、綾部市では綾部市立病院への移動が多い（R3 住民アンケート調査）。

#### ■観光

○3 市町の主な観光地は、光明寺二王門（綾部市）、美山かやぶきの里（南丹市）、丹波自然運動公園（京丹波町）等がある。

○3 市町への観光入込客数は平成 28 年頃がピークで、以降は横ばいである。



（資料）京都府統計書、京都府観光入込客調査報告書

図 3 市町の観光入込客数の推移



## 2.2 公共交通の現況

### ■地域公共交通網の状況

○計画区域内の基幹交通には、鉄道は JR 山陰本線、路線バスは西日本ジェイアールバスの園福線がある。区域内交通は、鉄道駅や主要バス停等を起点とした、南丹市営バス、京丹波町営バス、あやバス等のバス路線がある。

(以下、本節に示す公共交通の現況は令和 3 年 10 月時点の情報に基づく。)

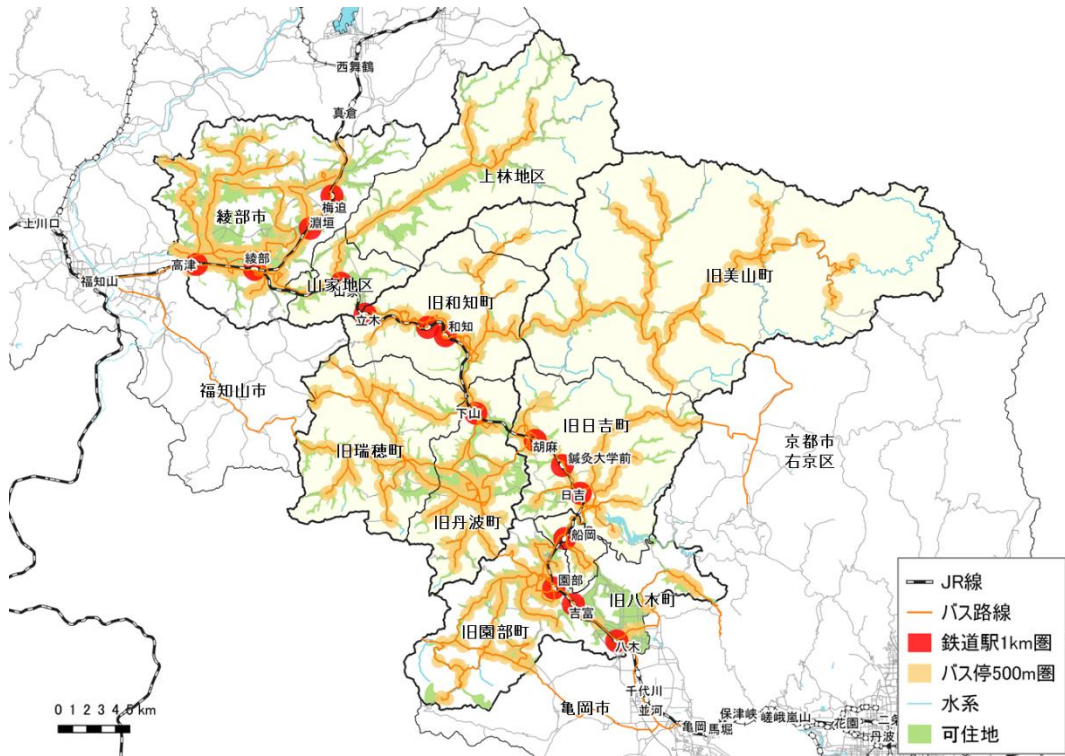


図 3 市町の公共交通体系と公共交通カバーエリア

### ■鉄道（基幹交通）：JR山陰本線

#### <運行状況（コロナ禍の影響含む）>

○コロナ禍等の影響により、平日の最終列車の繰り上げ、快速列車の各駅停車への見直し、土休日の園部駅～胡麻駅間の 2 往復運転取りやめがあった。

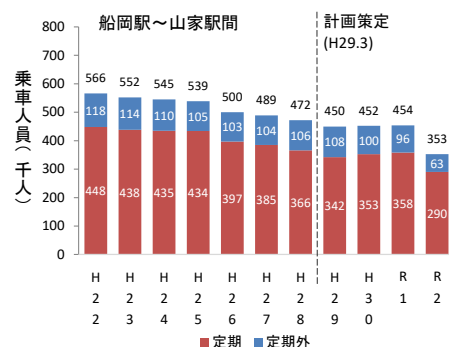
○特急列車は、14 往復が運行。園部駅及び綾部駅に停車（一部日吉駅にも停車）。

○普通列車は、胡麻駅以南が 23 往復（土休日は 20 往復）、胡麻駅以北が 16 往復運行。園部駅～綾部駅間の運行本数は、亀岡駅～園部駅間と比べて半数以下である。

#### <利用状況等>

○船岡駅～山家駅間の利用者数は減少傾向。乗車人員は 45 万 4 千人（令和元年）で、平成 22 年の 56 万 6 千人から約 20%減少。今後もコロナ禍等の影響により、運行本数の減便や利用者数の減少が想定される。

○交通系 IC カード（ICOCA や PiTaPa 等）は、令和 3 年に胡麻駅以南及び綾部駅に導入。



○駅再生プロジェクトにより、和知駅及び山家駅周辺で整備を実施し、昼間の有人化、魅力ある駅づくりを進めている。下山駅、安栖里駅、立木駅が無人駅として整備等が残っている。

■バス（基幹交通）：西日本ジェイアールバス園福線

＜運行状況（コロナ禍の影響含む）＞

○基幹交通バス(西日本ジェイアールバス：園部駅～桧山～福知山駅)は、園部駅～桧山間で13往復、桧山～福知山駅間で7往復運行している。

＜利用状況等＞

○平成22年の乗車人員は、園部駅～桧山間は11.6万人、桧山～福知山駅間は7.3万人であったが、令和2年ではコロナ禍の影響も受け、園部駅～桧山間は7.7万人、桧山～福知山駅間は5.8万人と、2～3割減少している。

○西日本ジェイアールバスでは、交通系ICカードの利用が可能である。

■バス（区域内交通）

＜運行状況（コロナ禍の影響含む）＞

○京阪京都交通は、明治国際医療大学から阪急桂駅(平日のみ・上下計6本)及び園部大橋(平日のみ・上下計11本)への路線のほか、観光向けの季節運行路線として美山町自然文化村から京都駅・京阪七条駅(1往復)への路線がある(R3年4月から運休中)。

○南丹市は市営バス、ぐるりんバス及びデマンドバス、京丹波町は町営バス、綾部市はあやバスを運行、南丹市営バス及び京丹波町営バスは、市町域外まで運行している。

＜利用状況等＞

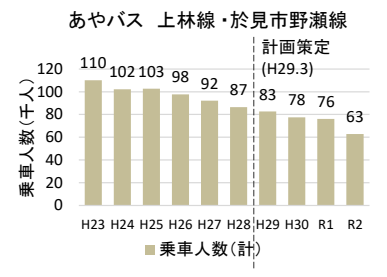
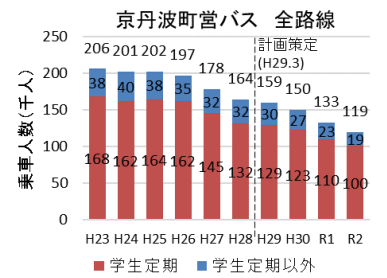
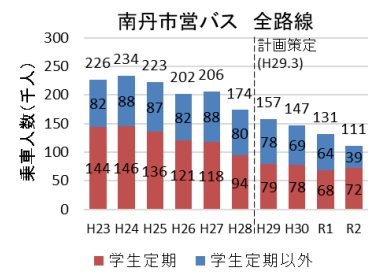
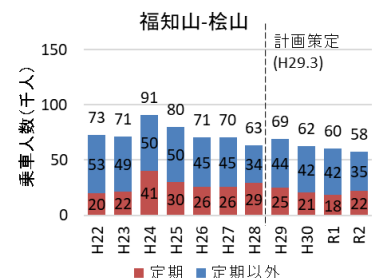
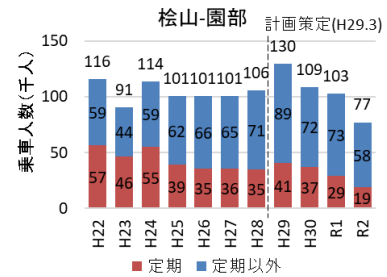
○市町営バス路線の多くは、学生定期での利用が6～7割程度以上を占めている。

○利用者数はコロナ禍の影響も受け、ほとんどの路線で横ばいまたは減少傾向となっている。

○中型ノンステップバスの導入によりバス車両のバリアフリー化が進められてきたが、利用者数の減少を受け、バリアフリー対応の中型バスから乗降口にステップを有する小型車両(マイクロバス等)への置き換えが行われている路線もある。

○バス路線の乗り入れがある鉄道駅は、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、立木駅、山家駅の7駅。船岡駅、安栖里駅については、周辺道路上に停留所がある。

○路線バスの運行本数は限られており、土休日は減便または運休となる路線が多くなっている。





■高速バス

- 計画区域内の京都縦貫自動車道を運行する路線があるが停車はしていない。
- 京丹波PA（味夢の里に隣接）への停車も検討されたが、混雑時にはPAへの出入が難しいこと、バス利用者向けパークアンドライド駐車場の確保が難しいこと等の問題がある。

■福祉有償旅客運送

- 3市町の特定の地域において、地元団体によって運行されている。
- 運転手不足が課題となっている。

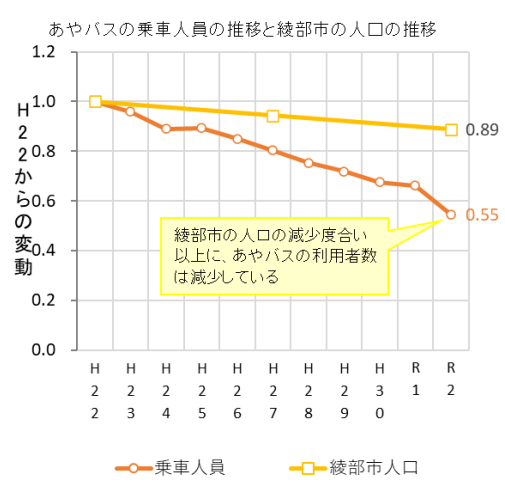
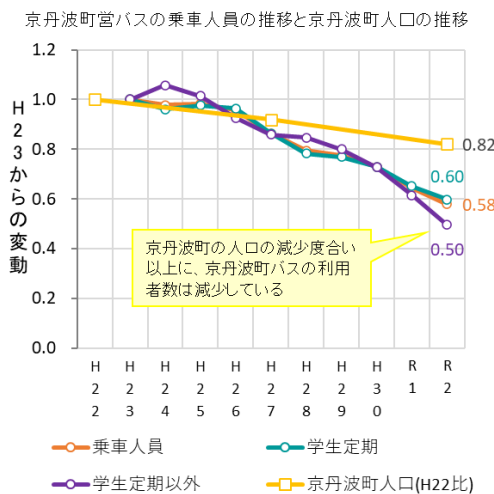
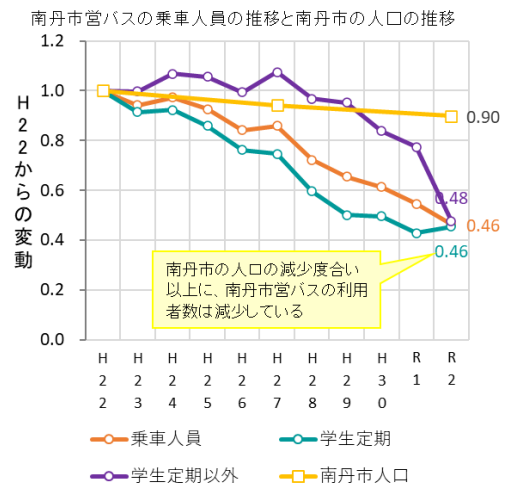
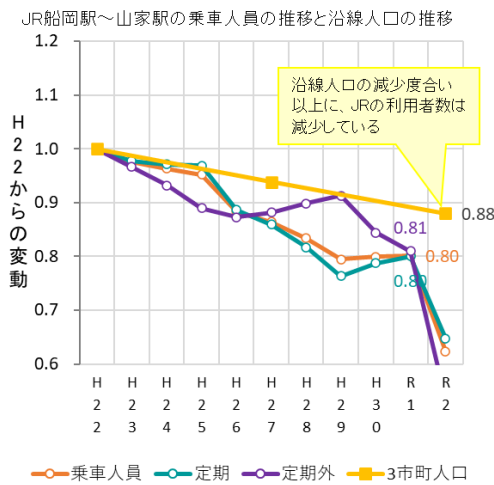
■地域主体の運送

- 京丹波町の竹野地区で、「コミュニティ・カーシェアリング」が令和3年6月に本格導入されている。

■タクシー

- 3市町に営業所が立地している。
- 沿線地域内のタクシー事業者の車両数は計37台と少なく、地域住民のタクシー利用需要を満足できていない可能性がある。
- 運転手不足が課題となっている。

<参考：各公共交通の利用の推移と沿線人口の推移>



## 2.3 JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域の現況からみた問題点

### (1) 計画区域の現況からみた問題点

#### ◇人口減少が進む以上に、公共交通利用離れが加速

- この20年で3市町の総人口は約2割減少、年少人口や生産年齢人口も3～4割程度減少、一方で老年人口は増加（高齢化進展）していることで、公共交通や生活関連施設、地域コミュニティの維持が困難となる可能性がある。
- 公共交通利用者は、人口減少割合よりも減少率が大きく、特にコロナ禍の影響により、令和2年の減少が大きくなっている。
- 社会増減では、3市町ともに20～24歳の転出超過が顕著であり、また大学が立地しない綾部市や京丹波町では15～19歳にも一定数の転出超過が見られることから、就職ならびに進学を機に地元から離れる若者が多いと推察される。一方、南丹市の15～19歳や3市町の40～60歳代では各自治体が取組む移住促進施策の影響や園部駅周辺の大学等の入学生の理由により転入超過が見られる。

#### ◇公共交通が不便な地域の後期高齢者が増加

- この20年で3市町の75歳以上の後期高齢者が約4割増加し、公共交通が不便な計画区域内の北部（綾部市上林地区、南丹市美山町等）では、人口に対する後期高齢者割合が4割を超えている地域もある。今後は団塊世代が全て75歳以上の年齢に達し、更なる後期高齢者数の増加が予想される。
- 後期高齢者になると身体機能の低下等から、自動車の運転の危険性が高まる。
- 高齢者は、アンケートの結果、交通不便と相まって、コロナ禍の影響も受け、5人に1人は公共交通利用が減少した。

#### ◇公共施設や生活関連施設への交通手段は、ほとんどが自動車利用

- 公共施設や生活関連施設は、JR山陰本線沿線や国道9号沿道に多く立地している。
- 公共施設や生活関連施設には公共交通を使って行くことが可能であるが、自動車利用が便利であるため、公共交通を使って移動する人は少ない。
- 1世帯当たり2台前後自家用車を保有していることから、自動車利用を前提とした生活スタイルが浸透していると考えられる。自家用車を利用できる住民にとっては、公共交通を利用する機会は限定される。
- コロナ禍の影響により、人との接触機会が少ない自動車移動が、ますます増えている。

### (2) 公共交通の現況からみた問題点

#### ① 公共交通全般における問題点

#### ◇公共交通利用者数の減少により公共交通のサービスレベルの維持・存続が困難

- コロナ禍により、公共交通の利用者数が減少、JR山陰本線やバス路線の一部では、減便や運休が実施されている。
- 路線バスやタクシーについては、運転手の高齢化や次世代を担う若い運転手が少ない等から、運転手不足が大きな問題となっている。
- 計画区域内の公共交通は、民間交通事業者による路線バスに加え、自治体が主体となり

運行する路線バス（南丹市営バス、南丹市ぐるりんバス、京丹波町営バス、あやバス等）、デマンドバス、タクシー、福祉有償運送等がある。今後、人口減少等による利用者数の減少により、これら生活交通のサービスレベルを維持することが困難となることが予想される。

#### ◇依然として無人駅は残っており、鉄道駅の交通結節機能が弱い

- 駅再生プロジェクトにより和知駅・山家駅周辺の整備は進んだが、この両駅及び日吉駅、胡麻駅以外は無人駅であり、高齢者や普段利用しない人にとっては乗り方がわかりづらい等、鉄道は利用しにくい状況にある。
- 船岡駅～山家駅での駐車場整備を進めてきたが、パークアンドライド利用者数は少なく、サービスレベルの高い園部駅や綾部駅周辺でパークアンドライドをしている人が多くなっている。
- 駅までの路線バスのサービスレベルは高くなく不便であるため、長年の習慣として、JR利用者の駅へのアクセスは家族等による送迎が主体となっている。
- 路線バスは日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、立木駅、山家駅にのみ乗り入れている。船岡駅、安栖里駅では、駅前ではなく、少し離れた周辺の道路に停留所がある。
- 鉄道駅での機能充実として、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン、待合強化、Wi-Fi整備、子育て中の外出の円滑化等が望まれているが、十分に整備されていない状況である。

#### ◇JR園部駅～綾部駅間の鉄道のサービスレベルは現状では高くできない

- JR山陰本線の園部駅以北の運行本数は、亀岡駅～園部駅間と比べても半数以下であり、胡麻駅以北では更に減少する。また、コロナ禍の影響により、園部駅以北で減便も実施された。特急列車もほとんどが園部駅、綾部駅での停車である。こうした状況から居住地の最寄り駅ではなく、運行本数の多い園部駅や綾部駅を利用するケースが見られる。
- 令和3年3月より胡麻駅以南及び綾部駅で交通系ICカードの利用が可能となり、一定程度利便性は向上したが、計画区域内の全駅で利用できる状況には至っていない。

## ② 日常生活交通における問題点

#### ◇公共交通の運行時間帯が短く、長距離通勤や子どもの部活や習い事ができないダイヤ設定

- 地域内を運行する路線バスは、運転手、運行経費、バス台数の関係で、昼間時間帯中心のバスダイヤとなっている。
- 特に、南丹市営バスや京丹波町営バスの多くの路線は、6時台以前の早朝や19時以降の夜間、また土休日の運行が少なくなるため、市町域外への通勤・通学利用や、域外からの来訪者の利用には適さないと考えられる。
- 自動車を利用できない住民は、路線バス等を利用して移動することになるが、前述の通り早朝や夜間、土休日の運行が限られており、居住地や目的地によっては部活動、塾、習い事等のための利用はできない状況にある。こうした状況から鉄道駅までの交通手段として、家族の送迎が前提となっている場合も多く、家族への負担も大きい。
- こうした状況は、進学先の選択肢を狭めたり、進学時に地元を離れたりする要因となる

可能性がある。

#### ◇高齢者の公共交通利用への潜在的ニーズは高い

- 75歳以上人口は、今後も増加すると見込まれており、自動車の運転ができなくなる高齢者や運転免許証の自主返納を検討する方が増えるため、通院や買い物に便利な交通手段を望む声が今以上に高まると予想される。
- 自動車を運転できなくなったら公共交通を利用したいという意向は強いが（H27年度実施の「南丹市の路線バス交通に関するアンケート調査」結果より）、運転ができなくなっただけから初めて公共交通を利用することはハードルが高いため、元気なうちに公共交通を利用する習慣をつけることが大切である。
- 綾部市においては、タクシー車両を活用した新たな交通手段の検討を行ったが、運転手不足により実現には至っていない状況である。

#### ◇公共交通を使った買い物や通院が困難なダイヤ設定

- 地域内を運行しているバスは、駅や生活関連施設周辺まで運行しているため、買い物先や通院先までの移動は確保されている。しかしながら、施設で用事を済ませた後の帰宅時は、バスが運行していない、長時間待たないといけない地域も存在する。そのため、公共交通で買い物や通院することが難しく、後期高齢者になっても自動車を運転せざるを得ない状況になっている。

#### ◇コロナ禍による外出機会の減少

- 日常の食料品購入等にも通信販売や宅配を利用する人が増え、また、コロナ禍の影響により、外出機会の減少（在宅勤務やWEB会議による出張減少等の通勤・業務移動も含む）、延いては公共交通需要の縮小に繋がっている。
- コロナ禍の収束の見通しが立っていないが、交通事業者の経営がますます厳しくなってきており、公共交通利用者の回復に向けた取組が急務である。

### ③ 観光・交流交通における問題点

#### ◇観光地への公共交通網が弱く、公共交通を使った観光が困難

- コロナ禍前は、南丹市美山町のかやぶきの里をはじめ、観光分野は活発であったが、コロナ禍の影響により、観光入込客数は大幅に減少している。
- 観光客からの地域内周遊観光のニーズは高いが、計画区域内を公共交通で観光周遊することは、バスの運行本数の少なさから困難な状況である。
- 駅に接続するバス路線は、土休日に減便または運休するため、休日の来訪者にとって、公共交通での訪問が困難な観光地も存在する（京丹波町営バス沿線等）。
- 旧質美小学校（京丹波町（旧瑞穂町））等の魅力的な観光施設もあるが、鉄道駅と観光施設とを結ぶ昼間のバス運行本数は少ない状況である。
- 外国人観光客を含め遠方からの観光客は、京都駅等ターミナル駅からの鉄道利用が想定されるため、起点となる駅やインターネット等により、まずは公共交通で観光できることの周知が必要である。
- 京都縦貫自動車道の全線開通に伴って供用が開始された京丹波パーキングエリア（道の

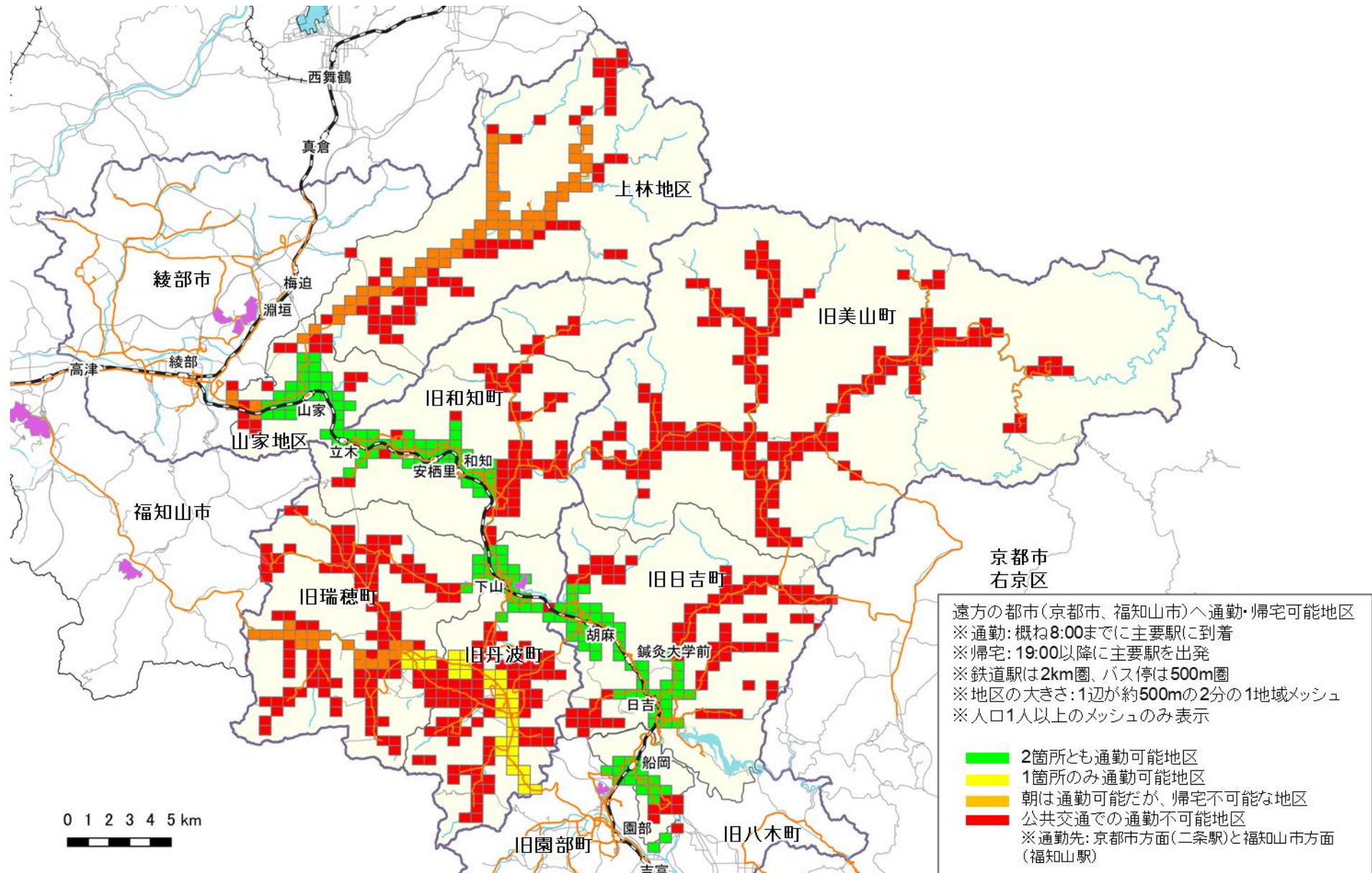
駅「京丹波 味夢の里」を併設)の周辺では、隣接するホテル(フェアフィールド・バイ・マリオット京都京丹波)の開業(令和2年10月)等の機能充実が進んでおり、同パーキングエリアを活用した新たな公共交通ネットワークの可能性が高まっている。

#### ◇公共交通のわかりやすさ・使いやすさの強化

- 公共交通を使った観光促進に向けて、観光地でのモデルコース設定や交通手段の整備、バスシステムのナンバリング、Google マップへの登録等が進められてきた。ただ、区域内を観光するにあたっては、公共交通を乗り継ぐ必要があり、今後も継続して乗継拠点や観光地における公共交通に関する情報の見せ方の工夫等が求められている。
- 観光客は移動途中もスマートフォン等で情報を収集することから、現地での情報案内の内容・見せ方の工夫だけでなく、インターネットでの情報発信の強化やMaaS等の進化したデジタル技術を活用した公共交通への変容が求められている。また、デジタル技術を活用した利便増進策を実施するためには、その基盤となる通信網の強化やWi-Fiの整備等も必要になってくる。
- 3市町を相互に行き来できる周遊パス等のシームレスな移動を可能とするサービス、駅のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン対応等、利用者にとって使いやすいサービスや安心して利用できるサービスの整備が十分に進んでいない。また、子どもと一緒に安心して公共交通を利用できる環境整備も十分に進んでいない状況である。

<通勤交通の状況>

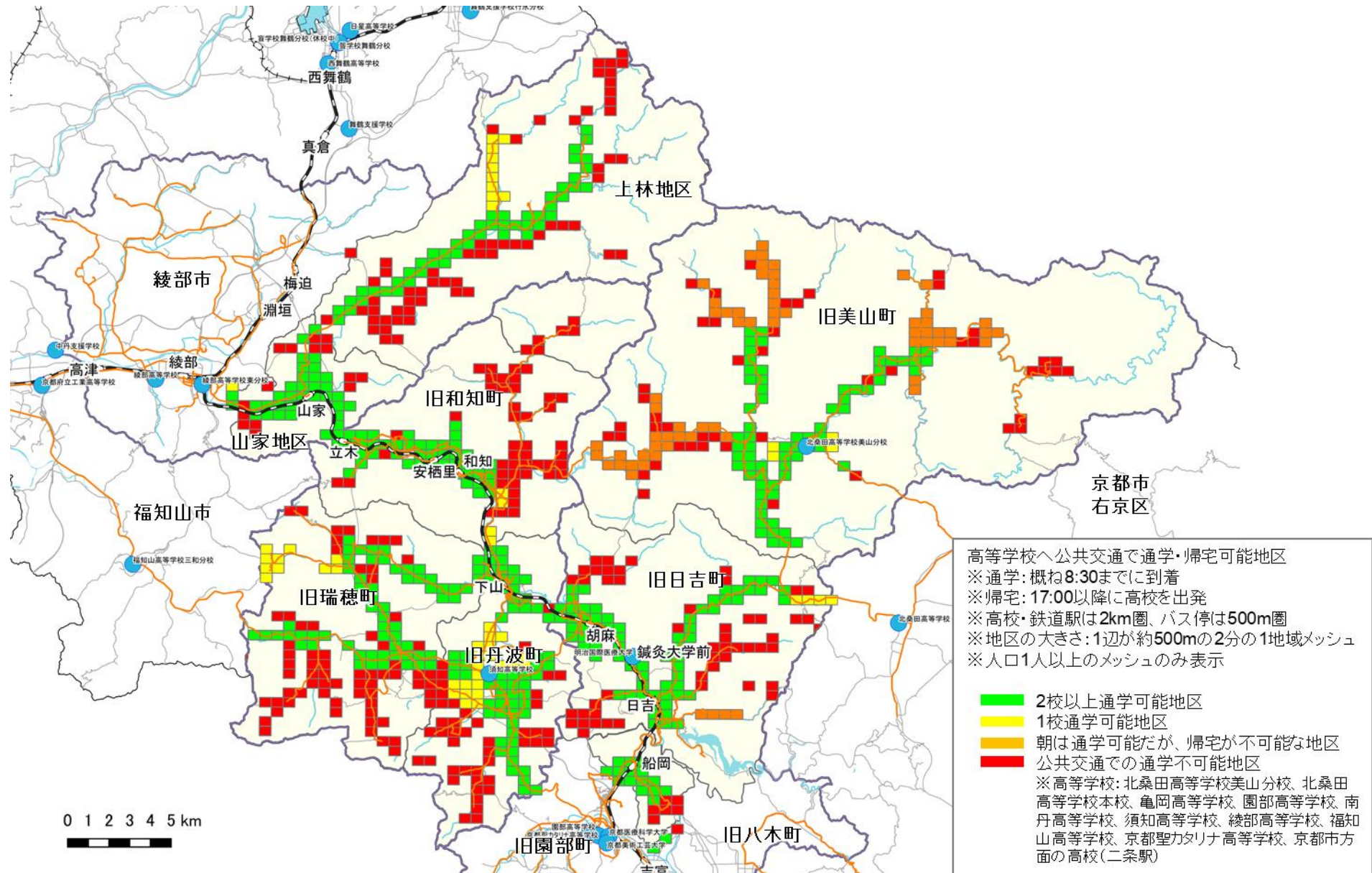
京都市・福知山市へ公共交通で通勤・帰宅可能な地域





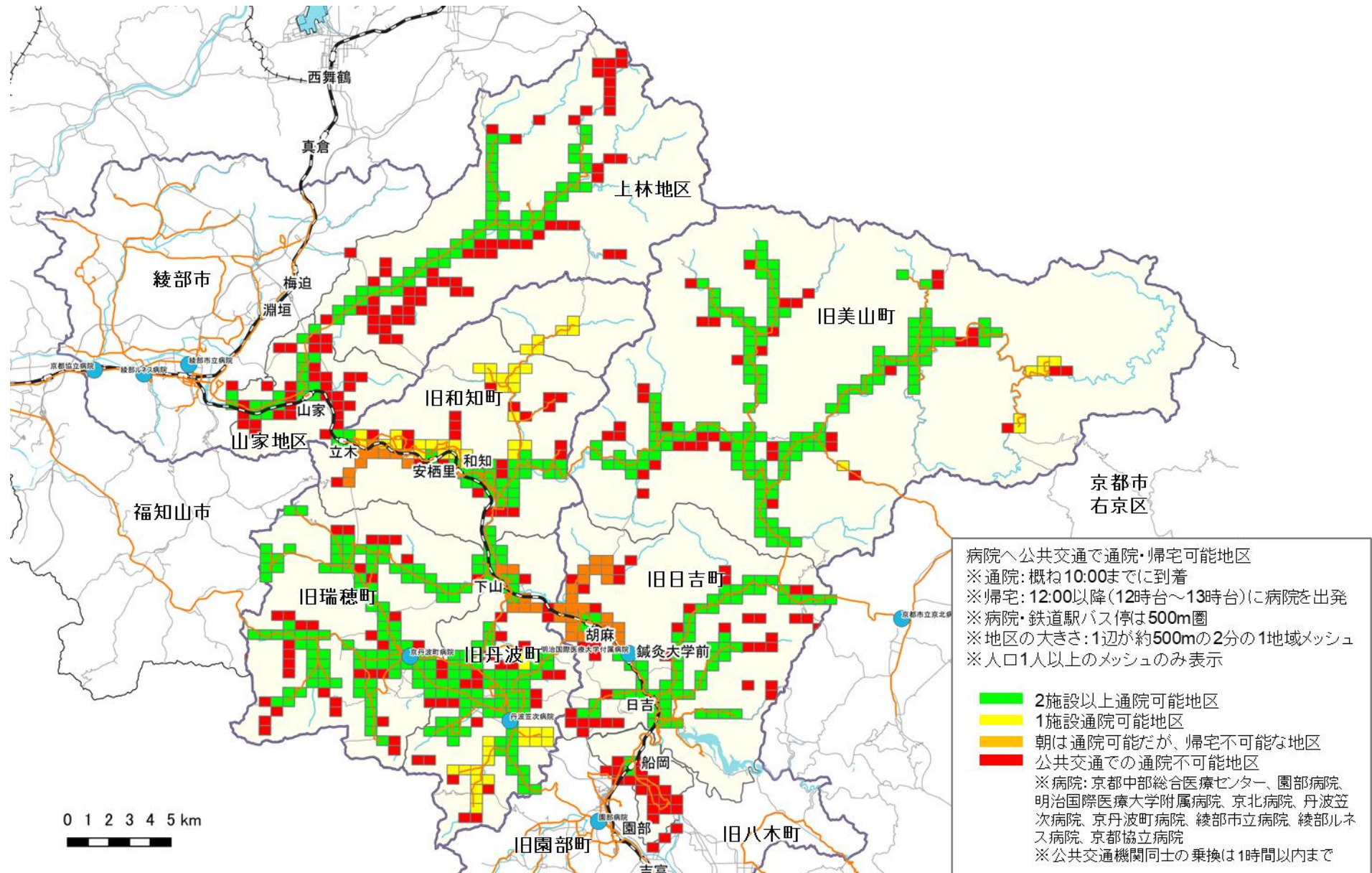
<通学交通の状況>

高等学校へ公共交通で通学・帰宅可能な地域



<日常生活交通の状況>

病院へ公共交通で通院・帰宅可能な地域





<観光交流交通の状況>



### 3. 地域の公共交通に対する需要・ニーズの把握

---

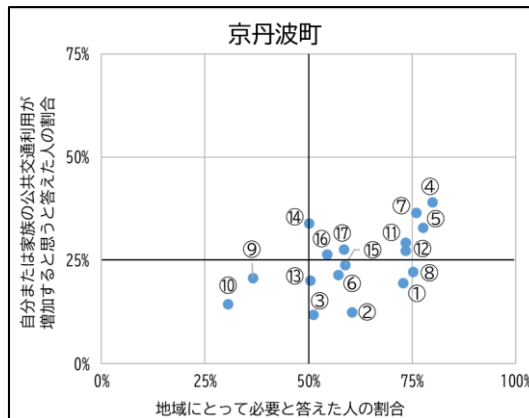
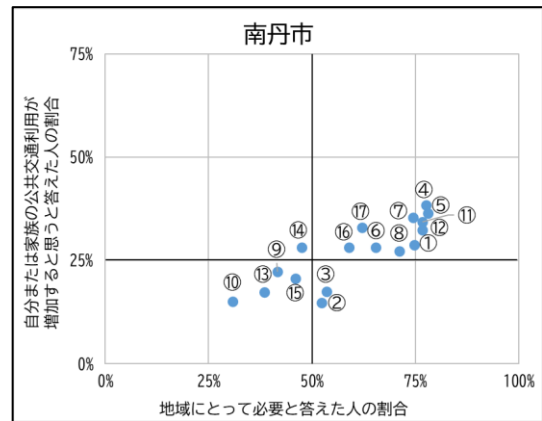
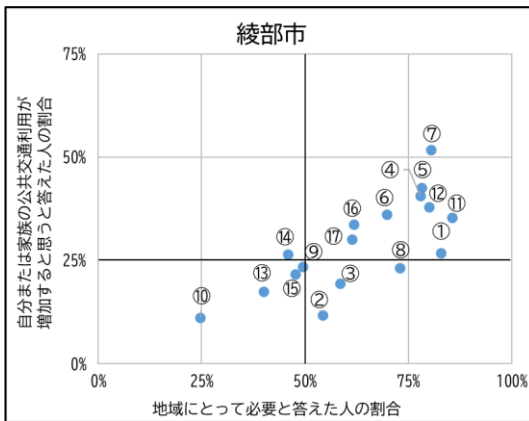
#### 3.1 住民アンケートから把握された現況・需要

##### (1) アンケート実施概要

- ・調査地域：綾部市（山家・上林地区）、南丹市（八木町除く）、京丹波町（全域）
- ・調査対象：調査地域内の居住者から、住民基本台帳より無作為抽出。
- ・配布数：綾部市 375 件、南丹市 1,500 件、京丹波町 1,325 件、合計 3,200 件
- ・配布方法：抽出した対象者に対して郵送配布
- ・回収方法：郵送回収
- ・調査時期：令和 3 年 9 月 30 日（木）～10 月 31 日（日）
- ・回収状況：綾部市 131 件、南丹市 538 件、京丹波町 449 件、  
合計 1,118 件（回収率：35%）

## (2) アンケート結果から見える現況の問題点・需要

- ・公共交通の利用促進に向けたアイデアについて、3市町ともに以下のアイデアに対する住民の需要が高く、実現された場合の公共交通利用の増加可能性が高い傾向にある。
  - ・④買い物・通院先の敷地内または目の前へのバスの停車
  - ・⑤午前中に買い物・通院先を往復できるバスダイヤの設定
  - ・⑦地域主体のボランティアドライバーによる輸送方式互助の導入
  - ・⑪女性が安心して待つことができる明るく清潔な環境の整備
  - ・⑫乗換バス停に屋根・ベンチ・トイレの設置



### <公共交通の利用促進に向けたアイデア>

- ① 学校・部活の帰りに利用可能な遅い時間帯の公共交通の増便（18, 19時台に駅出発）
- ② 新1年生向けに公共交通を利用した通学ガイドの配布（中学3年生・高校3年生の時に配布）
- ③ 保護者がスクールバス等の位置情報を確認できるシステムの導入
- ④ 買い物・通院先の敷地内または目の前へのバスの停車
- ⑤ 午前中に買い物・通院先を往復できるバスダイヤの設定
- ⑥ 買い物・通院先からの帰宅時間帯に利用可能な公共交通の増便（17時台に駅出発）
- ⑦ 地域主体のボランティアドライバーによる輸送方法互助の導入
- ⑧ 妊産婦や育児中の方に向けたタクシー補助制度の導入
- ⑨ ゆっくりと飲食や会話を楽しめるスペースの設置
- ⑩ 学生が勉強できる自習スペースの設置
- ⑪ 女性が安心して待つことができる明るく清潔な環境の整備
- ⑫ 乗換バス停に屋根・ベンチ・トイレの設置
- ⑬ 3市町共通綾部市・京丹波町・南丹市の学生向けの夏休み定期券の販売
- ⑭ 土日祝日の京都へのお出かけを支援する綾部駅または園部駅までの急行バスの運行
- ⑮ 朝市の開催場所や集会所までの移動手段の提供
- ⑯ デジタルチケットスマホ上で乗車券を購入・使用可能の販売
- ⑰ アプリ上で鉄道・バス等の経路検索、予約、決済が可能

図 公共交通の利用促進に向けたアイデアへの需要と公共交通利用増加可能性

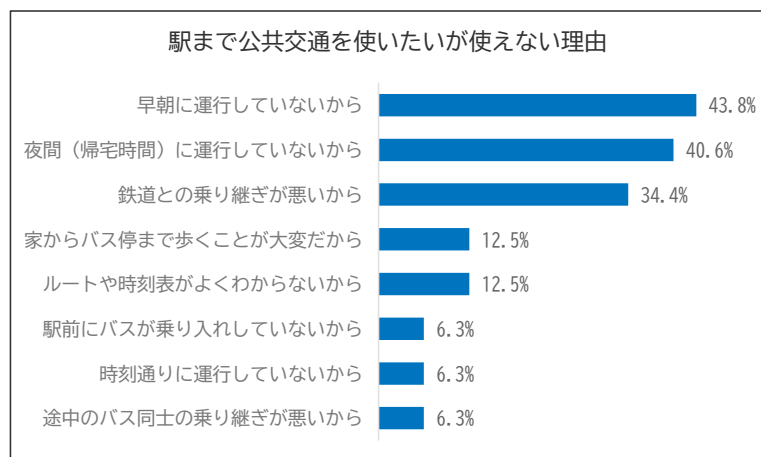
### 3.2 駅利用者アンケートから把握された現況・需要

#### (1) アンケート実施概要

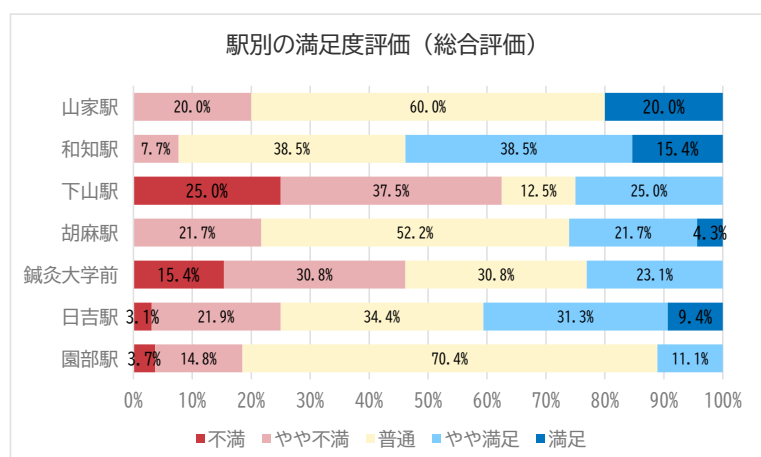
- ・調査対象駅：園部駅、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、山家駅
- ・調査対象：上記駅利用者
- ・配布数：園部駅 119 件、日吉駅 120 件、鍼灸大学前駅 120 件、胡麻駅 110 件、下山駅 52 件、和知駅 62 件、山家駅 14 件、合計 597 件
- ・配布方法：調査員による手渡し配布
- ・回収方法：郵送回収
- ・調査時期：令和 3 年 10 月 25 日（月）～11 月 7 日（日）
- ・回収状況：合計 128 件（回収率：21%）

#### (2) アンケート結果から見える現況の問題点・需要

- ・駅まで公共交通を利用できないのは、運行時間と鉄道との乗継の要因が大きい。



- ・駅別の満足度は、和知駅や日吉駅の満足度は高く、下山駅や鍼灸大学前駅は低い。



### 3.3 交通事業者等の関係者ヒアリング調査から把握された現況・ニーズ

#### (1) ヒアリング実施概要

- ・調査対象者：(綾部市) あやバス運行事業者、福祉有償運送事業者  
(京丹波町) 交通空白地有償運送事業者  
(共通) 西日本旅客鉄道株式会社、西日本ジェイアールバス株式会社、京阪京都交通株式会社、日本交通株式会社、京都タクシー株式会社

#### (2) ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ

- ・ドライバー不足が深刻な問題となってきている。
- ・免許を返納してからバス利用ではなく、元気なうちからバス利用を初めて、健康な期間を延ばしてほしい。健康づくり＝バス利用ということを、60～70 歳ぐらいから意識してもらいたい。
- ・自家用有償旅客運送のドライバーを、市町職員や OB に支援いただく仕組みづくりを検討してほしい。
- ・コロナ禍による減収が大きな課題であり、利便性向上に向けて取組む余裕がない。
- ・バス停名の統一に向けた取組みは必要であると感じている。
- ・タクシー等も含めて、地域全体の公共交通として取組む必要がある。
- ・保育園でモビリティ・マネジメントを実施する等、地元自治体と共同で取組むことで、地域全体の利用促進を図っている。
- ・コロナ禍により大きく減少した観光利用について、事業者と地域が一体となって観光客への PR をしていきたい。
- ・3 市町の全ての移動手段を利用できるデジタルフリーチケットの導入に向けては、運賃や相互乗り入れ等の市町を跨いで利用する際の障壁をなくす必要がある。
- ・交通系 IC カードシステムの拡充にあたっては、一定のニーズや自治体の積極的な働きかけが不可欠。

### 3.4 地元関係者との意見交換会から把握された現況・ニーズ

#### (1) 意見交換会実施概要

<ul style="list-style-type: none"> <li>・綾部市での実施：(上林地区) 自治会連合会長、(山家地区) やまが元気プロジェクト委員会及びふれあいの駅関係者</li> <li>・南丹市での実施： 美山 DMO、平屋振興会</li> <li>・京丹波町での実施： 観光事業関係者</li> </ul>
--

#### (2) ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ

綾部市 上林地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あやバス停留所へのアクセスが難しい地域があり (バス停まで歩くのが大変)、課題だと感じている。</li> <li>・そのため、デマンド交通の実証実験を企画している。本格的に運行を行う場合は、スタッフと車両の確保が課題となる。</li> <li>・大町バスターミナルは、平日昼間は隣接する「上林いきいきセンター」内を待合室として利用できる。ただし、土日は利用できないので、週末のバス待ち環境は十分ではない。</li> <li>・JR 利用のうち、園部駅まで車で行って JR の普通列車に乗り換える場合が多い。現実的な利便性向上策として、快速列車の設定等スピードアップする策を考えてほしい。京都までの所要時間が1時間を切るとよい。</li> <li>・JR のみどりの窓口が無人化しているため、高齢者や不慣れな人にとっては、切符の購入方法がわからなくなっている。切符を購入できないので、JR が利用しにくく、結局、自家用車で移動することになる。</li> </ul>
綾部市 山家地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あやバスの駅前乗り入れ以降、来訪者はわずかながら増加した印象を持っている。</li> <li>・山家駅や駅周辺の活性化に向けては、都会の人への情報発信が難しいと感じている。</li> <li>・駅前広場等 JR の敷地でのイベントに伴う物販は手続きが煩雑・手数料がかかることから実現していない。手続きの簡略化でも良いので、地元の賑わい創出活動への支援をお願いしたい。</li> <li>・山家駅に行けば周辺各所へ移動できるというような拠点感があるとよい。また、東の玄関口として、滞在できる環境があった方がよい。</li> <li>・山家駅周辺は、バス停間隔が長いので、フリー乗降になると助かる。また、由良川左岸は山家駅周辺を除いてバス停までの距離があるので、バス路線が欲しい。</li> </ul>
南丹市 美山 DMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南丹市の観光方針が必要である。</li> <li>・周遊が課題であり、各観光地での約1時間の滞在を考えると、市営バスを土日も1時間1本程度運行して欲しい。</li> <li>・電車で日吉駅へ行き、そこからバスを利用する場合は乗換が多くなるため、園部駅発着のバスが欲しい。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状のバス沿線以外では、宮島地区が観光地であるため、移動手段を導入すると利用者がいる可能性がある。</li> <li>・バス停のナンバリングが必要。バス観光チケットを事前にネット購入できるようにって欲しい。</li> </ul>
南丹市 平屋振興 会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由に買い物するためには車がないと移動が難しい。外出をしたいが、免許返納等の理由で運転できず、困っている高齢者がいる。</li> <li>・買い物バスやお出かけツアーを週1回運行してはどうか。その場合、定時定路線型の方が気軽に利用できるため良い。</li> <li>・買い物バス等の導入の際には、需要確認や運行内容確認のために実証実験の実施を目指す。また、タクシー事業者や地元商店等との事前協議が必要である。</li> <li>・バス運賃のキャッシュレス化を導入してはどうか。導入コストの高い交通系ICカードとは別のQR決済等も検討するとよい。</li> </ul>
京丹波町 観光関係 者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光と公共交通の連携ができていないため、公共交通を用いた観光が不便である。</li> <li>・公共交通での観光の推進として、季節限定・土日限定・エリア限定（例えば旧町単位）・1日数本で良いので、観光向けのバスルートを検討してはどうか。</li> <li>・観光マップに、公共交通の路線図や所要時間（おすすめプラン）等の公共交通の情報を掲載したような、情報媒体が必要だと思う。</li> <li>・レンタサイクル（Eバイク、乗り捨て可能）の整備だと思う。</li> </ul>

## 4. 従前の施策実施状況

### 4.1 地域公共交通網形成計画（H29～R3）での実施状況

令和3年度までの地域公共交通網形成計画で示した各施策の実施状況を、下表に示す手順・方針で、基本方針ごとに整理する。

整理手順	整理の判断方法
進捗	◎:完了または目標達成      ○:完了に向けて実施中 △:検討・研究中                  ×:未着手
評価	継続:今後も施策を継続 完了:施策が完了(すでに定着しているため計画に記載しない) 中止:施策のあり方や今後の継続を検討し施策を中止(計画に記載しない)
実施状況と今後の対応	施策の実施状況や今後の対応方針に関するコメントを記載

①通勤・通学の利便性を高めるべく、鉄道を中心とする公共交通サービスの改善を進め、JR山陰本線（園部～綾部）の複線化につなげる。

施策	施策の主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
パークアンドライドの促進	通勤・通学交通	○	完了	鍼灸大学前駅の駐車場区画線の引き直しや和知駅の駐車場整備の実施(平成30年度)、胡麻駅前ロータリーの区画線修繕の実施(令和2年度)等、駐車場台数整備は一定完了。今後は駐車場契約者(=鉄道利用者)を増やすための活動を進める。
夜間時間帯の乗合タクシーの導入		△	継続	導入に向けて事業者ヒアリングを実施(令和元年度)。ドライバーの担い手不足とコロナ禍の影響による利用者減少により早期の実現が難しいため、今後は他の移動手段を含めた導入の検討を進める。
バスロケーションシステムの導入		○	継続	令和2年度に静的データの登録は完了。今後は動的データのGTFS化を目指す。バスロケだけではなく、デジタル技術を活用した情報提供の推進へ発展させる。
モビリティ・マネジメントの実施		○	継続	通勤マップ・時刻表の作成・配布(平成29年度～令和3年度)や自治体職員向け講習会等(平成30年度・令和元年度)を実施。今後は鉄道利用に向けた働きかけを継続実施。



②日常生活の拠点となる施設や公共交通の乗継拠点となる鉄道駅、道の駅、バスの駅の再生整備を進め、それらのネットワーク化を図る。

施策	施策の 主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
JR山陰本線のサービスレベルの向上	日常生活 交通	◎	継続	サービスレベルの向上に向けて連絡会議を平成30年度から継続して開催。コロナ禍の影響が大きいため、今後はサービスレベルの維持に向けた協議を継続。
交通系ICカードシステムの導入		○	継続	令和3年3月13日に船岡駅～胡麻駅・綾部駅に導入済み。今後は全駅導入に向けた協議を継続。更に駅端末交通手段でのキャッシュレス化や目的地までの支払いのシームレス化へ発展させる。
小さな拠点整備とあわせた乗継拠点の整備		○	継続	京丹波町役場から道の駅味夢の里、丹波マーケスを経由して胡麻駅、日吉駅を結ぶ京丹波町営バス丹波日吉線の新設(令和2年10月1日～)や、山家駅へのあやバス上林線の乗入れ(令和3年4月1日～)等、一部の駅・バス停を除き乗継拠点を整備・強化。今後もバスの乗継拠点での整備を推進。また、乗継拠点である園部駅の改善をシンボルプロジェクトとして検討。
駅再生プロジェクトの推進		◎	継続	平成29年度から継続的に山家駅・和知駅で駅生成プロジェクトを推進。今後も駅前施設を活用した地域の賑わいづくりや鉄道利用に向けた働きかけを継続実施。
パークアンドライドの促進		○	継続	PRチラシ等による促進策を平成30年度から検討し、令和元年度から実施。今後もチラシ掲示等休日の駐車場利用者(＝鉄道利用者)を増やすための活動を進める。
その他(具体的施策に記載のなかったこと)		—	○	継続



【交通系 IC カードシステムの導入：  
ICOCA エリア拡大記念式典】



【小さな拠点整備とあわせた乗継拠点の整備：  
あやバス 山家駅乗り入れ】

③地域内での子育て世代の定住や移住を促進する観点から、若者が使いたくなる公共交通網の整備を進める。

施策	施策の主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
魅力的なバス・タクシー車両・駅舎・バス停の導入	日常生活交通 (通勤・通学交通)	○	継続	待合環境の整備(平成29年度実施の山家駅前施設の改修等)やバス車両の除菌抗菌(令和2年度)等を実施。使いたくなる＝認知される・理解できることが重要なので、今後は公共交通に不慣れな人でも分かるようなデザイン等の導入、統一感の創出を図る。
子育て世代に対する運賃施策の導入		◎	継続	南丹市では平成30年度からゾーン制運賃・割引バス制度を導入。京丹波町では令和3年度からゾーン制運賃を導入。綾部市では平成30年度から子育て世代向け運賃を導入し、令和3年度から大学生以上の市外へのJR等利用の通学費補助制度の補助率を拡充。今後も通学運賃補助制度を継続実施。
モビリティ・マネジメントの実施		○	継続	平成29年度より各市町で小中学生や高校生・大学生に対するMMを実施。今後も学生、受験生等への公共交通利用に向けた働きかけを継続する。
その他(具体的施策に記載のなかったこと)	—	○	継続	わかりやすい運賃制度への改定等子育てや移住を支援する機能を拡充・自動車がなくても不便を感じることはない・計画区域内を動き回れる環境整備情報提供・休暇中の周遊バスを今後も継続的に検討する必要がある。



【魅力的なバス・タクシー車両・駅舎・バス停の導入:和知駅】

④高齢者が安全に移動できる仕組みづくりを進める。

施策	施策の 主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
人、モノ、コトの総合的な輸送サービスの導入	日常生活 交通	×	中止	平成30年度・令和2年度・令和3年度に事例研究や内部協議を実施。現段階では、貨客混載の交通システムの導入より高齢者の外出手段の確保が必要であることから一旦中止し、今後は事例研究を進める。
高齢者の新たな外出手段の導入		○	継続	地元自治会等との協議を進める中で、京丹波町の住民自治組織が地域主体の移動に関するテスト運行を令和2年度に実施。今後は行政主体ではなく地域主体の移動支援仕組みづくりを検討。(コミュニティ・カーシェアリング等)
ICTを活用したお出かけ情報等の提供		○	継続	平成29年度に南丹市美山町でICT実証実験を実施。今後はMaaS等、最新のデジタル技術を活用した利便増進施策へ発展させる。
モビリティ・マネジメントの実施		○	継続	高齢者自主返納支援を平成29年度から実施し、継続的に公共交通利用をPR。今後も公共交通利用や免許返納に向けた働きかけを継続実施。

⑤観光・交流の視点から来訪者に使いやすい、分かりやすい施設整備を進める。

施策	主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
体系的な観光情報・公共交通情報の案内	観光・交流交通	○	継続	地域公共交通に関するポータルサイトの構築(協議会専用HPでの駅紹介ページを令和元年度より公開)や路線バスのGoogleマップへの登録(令和2年度)等を実施。今後はバス系統のナンバリングや地域全体としての統一感等、広域的な観光・交流の促進を支える体系的な施設整備を継続。
鉄道駅と観光拠点をつなぐ公共交通手段の整備		○	継続	令和2年度に道の駅味夢の里や丹波マーケス等にレンタサイクルを設置する等、観光タクシーや観光周遊カーシェアリング、レンタサイクルの利用促進を実施。今後も継続するとともに、MaaS等、最新のデジタル技術を活用した利便増進施策へ発展させる。
駅やバス停を起点とした観光周遊や体験型観光との連携		○	継続	南丹市営バス美山園部線の拡充(平成30年度)や綾部駅をスタートする観光周遊ルート(平成30年度)、南丹市美山町での超小型モビリティのレンタル(平成30年度～)等、観光振興を図る取組を今後も継続実施。



【体系的な観光情報・公共交通情報の案内: 地域公共交通に関するポータルサイト】

⑥高速道路のパーキングエリアやまちづくりを考慮した交通体系の検討を進める。

施策	主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
京丹波PAでの高速バス停及びアクセス交通の整備	観光・交流交通 日常生活交通	△	中止	令和元年度に実施したバス停整備に向けた高速バス事業者へのヒアリングより、途中座席の確保に課題はあるが採算に見合うニーズがあれば対応可能との結果を得た。現段階ではバス停整備よりもニーズの掘り起こしが必要であることから一旦中止とし、今後は利用促進を進める。

## 4.2 評価指標及び目標値の達成状況

地域公共交通網形成計画における評価指標及び目標値について、その達成状況を整理する。

### <通勤・通学>

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
JR山陰本線（船岡駅～山家駅間）の定期利用者数	38.5万人/年 (H27)	38.0万人/年 (R3)	34.2万人/年	35.3万人/年	35.8万人/年	29.0万人/年	—	×
公共交通による通学可能圏域に関する指標（通学可能エリアの拡大）	556地区中 2校以上通学可能： 287地区 1校通学可能：47地区 通学不可：222地区 (H28)	2校以上通学可能な 287地区を維持する	541地区中 2校以上通学可能：293地区 1校通学可能：34地区 通学不可：214地区 (R3)					◎
JR山陰本線（船岡駅～山家駅）におけるパークアンドライド駐車場契約台数	111台 (H27)	280台 (R3)	126台(R3)					△
バスロケーションシステムを導入する新規事業者数	— (H27)	50% (R3)	0% (動的データが未導入)					×

◎：現況で目標値達成、○：過年度に目標値達成、△：達成していないが改善が見られる、

×：未達成

※国勢調査の年次が異なるため、網形成計画策定時と現在の地区数とは一致しない。



<日常生活>

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
JR山陰本線（船岡駅～山家駅間）の定期外利用者数	10.0万人/年 (H27)	11.0万人/年 (R3)	10.8万人/年	10.0万人/年	9.6万人/年	6.3万人/年	—	×
高齢者の公共交通による通院可能圏に関する指標（通院可能エリアの拡大）	556地区中 2施設以上通院可能：306地区 1施設通院可能：65地区 通院不可：185地区 (H28)	2施設以上通院可能な306地区を維持する	541地区中 2施設以上通院可能：349地区 1施設通院可能：46地区 通院不可：146地区 (R3)					◎
20～40歳代の公共交通等利用率 ※ここでの公共交通等とは、徒歩、自転車、バス、鉄道とする	22% (H22)	25% (R3)	23% (R3)					(△)
65歳以上の高齢者の外出率 ※外出率＝外出人口÷夜間人口	54% (H22)	60% (R3)	47% (R3)					(×)

◎：現況で目標値達成、○：過年度に目標値達成、△：達成していないが改善が見られる、  
×：未達成

※国勢調査の年次が異なるため、網形成計画策定時と現在の地区数とは一致しない。

※20～40歳代の公共交通等利用率・65歳以上の高齢者の外出率について、策定時実績・目標値はパーソントリップ調査より算出しているのに対して、達成状況は住民アンケート調査より算出していることに留意する必要がある。

< 観光・交流 >

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
観光入込客数	515万人 (H27)	581万人 (R3)	595万人	554万人	565万人	406万人	—	○
観光地を走行するバス路線の利用者数(美山園部線の定期外乗車人数)	1.9万人/年 (H27)	2.5万人/年 (R3)	4.1万人/年	3.7万人/年	4.5万人/年	2.4万人/年	—	○

◎：現況で目標値達成、○：過年度に目標値達成、△：達成していないが改善が見られる、  
×：未達成

< 共通 >

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
コミュニティ拠点となる等の交通結節点の整備数	0箇所 (H27)	7箇所 (R3)	6箇所 (R3)					△
地域公共交通に関するポータルサイトの構築	— (H27)	R3までに構築	達成 (R3)					◎

◎：現況で目標値達成、○：過年度に目標値達成、△：達成していないが改善が見られる、  
×：未達成

## 5. 地域公共交通の課題

以上のような問題点や網形成計画の実施状況等を踏まえ、計画区域における地域公共交通の課題を次のように整理する。

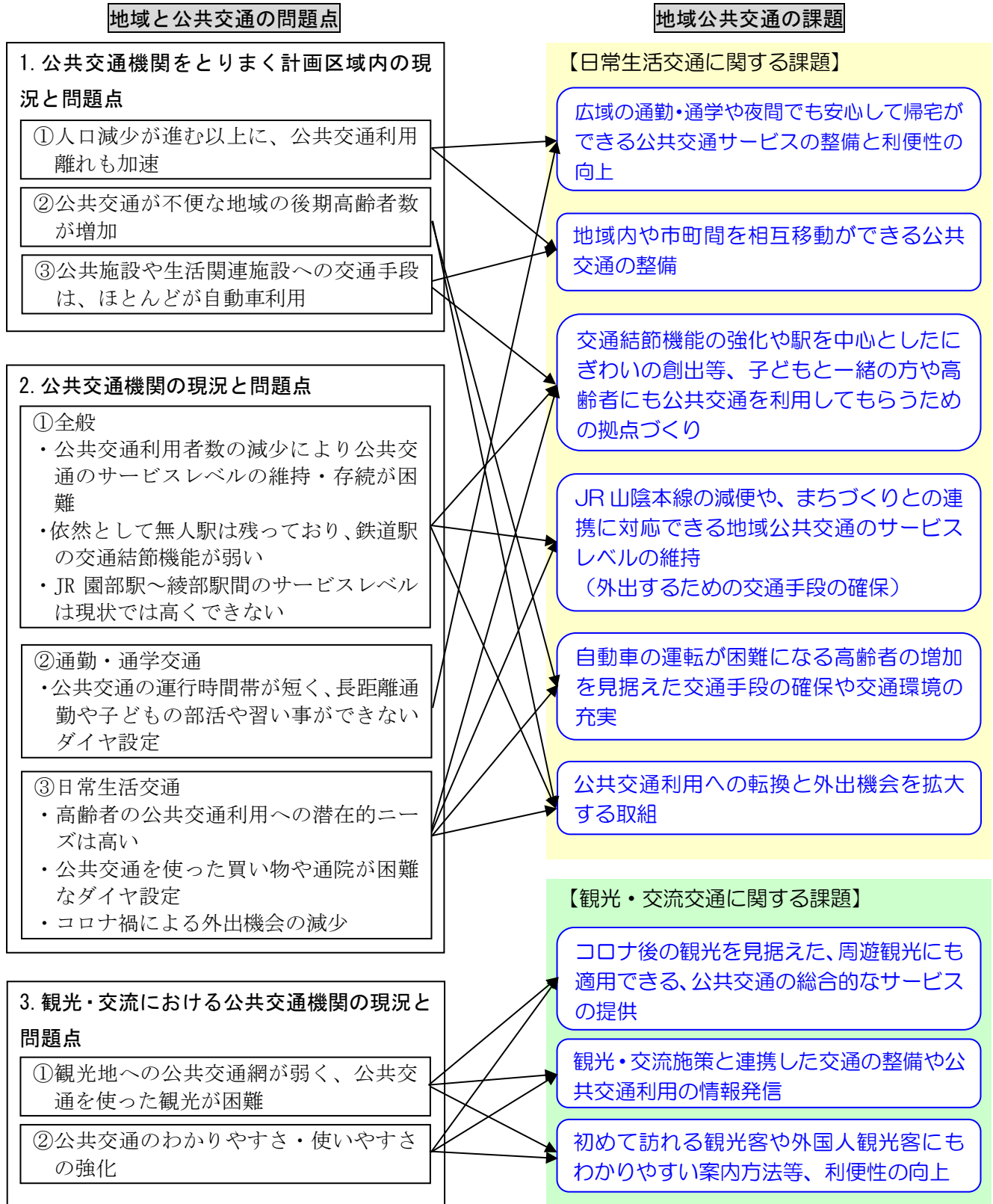


図 地域公共交通の問題点と網形成に向けた課題

## 6. 地域の上位計画の方向性

計画区域の地域は、上位・関連計画において、下図のように位置付けられており、地域公共交通網形成を検討するに際し、これらのまちづくりの方向性を踏まえる必要がある。

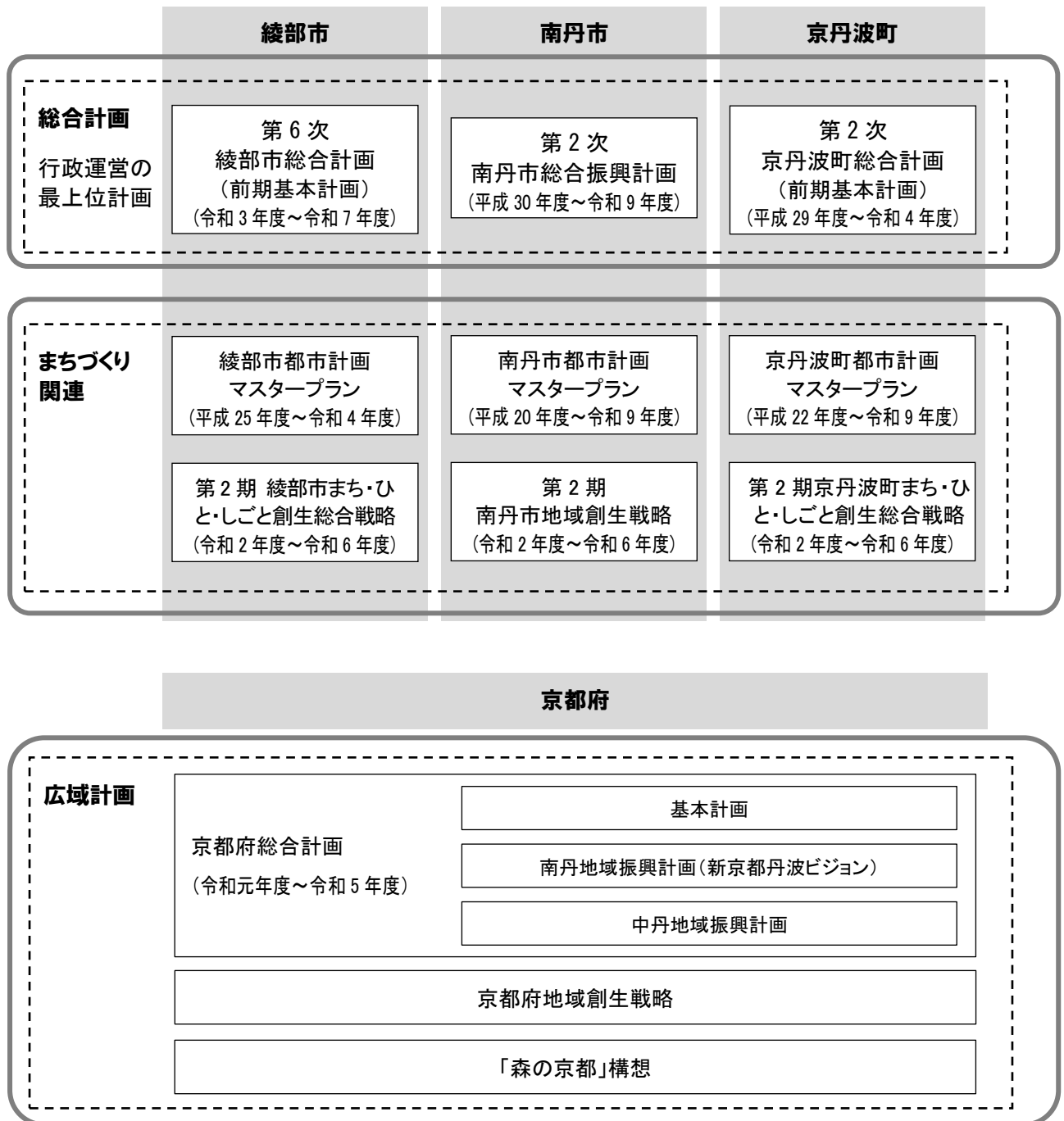


図 上位計画・関連計画

3 市町の既往計画で共通して挙げられている目標は、少子高齢化社会への対応、地域コミュニティの維持、広域的な交流や連携を図ることであり、その実現に向けて次のような政策の方向性が示されている。

- ◇定住促進、交流人口の増大
- ◇出産・子育て環境の充実
- ◇産業の創生や基盤強化による地元雇用の確保
- ◇人・地域の交流を支える拠点・ネットワークづくり
- ◇観光交流の推進
- ◇暮らしの安全と安心の確保
- ◇次代を担う人材育成

3 市町とも、総合計画や総合戦略の中で、上記のような政策の方向性を実現するための方針のひとつとして、公共交通の維持・充実や地域ニーズに沿った新たな移動・交通システムの検討を挙げている。



## 7. 地域公共交通計画の基本方針

### 7.1 計画の基本的な方針

JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域は、自動車利用を前提としたライフスタイルが定着し、自動車を利用できない住民にとっては、暮らしにくい状況となっている。また、公共交通のサービスレベルが十分ではない地域や時間帯があり、通勤・通学・通院等の外出先を自由に選択できない点や、後期高齢者の増加に比例して高齢ドライバーも増加することから地域の暮らしの安全確保が問題となっている。一方で、合計特殊出生率が京都府平均よりもやや高く増加傾向にあるという潜在力が3市町にはあり、まちづくりや子育て施策等と連携した取組が必要である。

そこで本計画では、JR 山陰本線の複線化を視野に、まずはコロナ禍等で減便された鉄道の早期運行再開を目指して、鉄道を中心とする沿線全体の公共交通サービスの改善を検討する。将来のまちづくりを実現する地域公共交通サービスの充実等（上位計画の実現・地域課題の解消）により、子どもからお年寄りまで全ての住民が安全安心で豊かに生活でき（住み続けることができ）、子育てしやすい、地域間の交流がしやすい、観光客が来訪したい、移住者が移り住み続けたいまちづくりを支援する公共交通の実現を目指す。

### 7.2 目指すべき地域公共交通の将来像（計画の目標）

本計画では、基本的な方針に基づき、地域住民の様々な移動シーンにおいて、気軽に利用可能で、移動先の選択の幅を広げるような、また来訪者や移住者に対しては、次もこの地域に来たくなるような、この地域に住み続けたいくなるような公共交通の実現を目指すものとする。

安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、  
交流と定住を促進する「森の京都『おでかけ』システム」の実現

### 7.3 施策の基本方針

上記の将来像の実現に向けた公共交通に関する施策の基本方針を、次のように定める。

#### **①地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする**

- ・人口が減少する中、既存の公共交通を持続的に維持するためには、行政や交通事業者だけではなく、住民や地元企業等のすべての関係者が一丸となり取組むことが必要である。そのため、あらゆる主体が協働して沿線全体で地域公共交通サービスを支える活動を活発化させる。
- ・小学校～高等学校と連携したモビリティ・マネジメントの実施により、沿線全体の公共交通利用促進を図る。また、移動手段への要望、課題等については、定期的に懇談会等を開催し、問題点を把握する。

※モビリティ・マネジメント：Mobility Management

公共交通の利用促進のために、利用者に対し、公共交通の利用が環境、安全、各個人の健康

等に好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法を効果的に情報提供することにより、交通行動をマイカーから公共交通利用へ自発的な転換を期待するコミュニケーション施策の総称。

## **② JR山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者数を増やす**

- ・ JR山陰本線の複線化を視野に、まずはコロナ禍等で減便された鉄道の早期運行再開を目指して、鉄道を中心とする沿線全体の公共交通サービスの改善を進めることで、広域的な通勤・通学移動の利便性を高め、この地域に住み続けながら、快適に学び・働ける交通環境を目指す。
- ・ 鉄道の利用を促進するため、区域内をシームレスに移動できる仕組みづくりや交通系 IC カードシステムの拡充、公共交通同士の乗継状況の改善を行い、利用者数の増加を目指す。

## **③ 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す**

- ・ 地区内を運行するバスのサービス維持・改善を進めることで、地域内の通院や買い物移動の利便性を高め、自動車を利用できなくても、健康で生きがいを持ち、安全安心に住み続けられる・外出できる、まちづくりと連携した交通環境を目指す。
- ・ 公共交通を使って学校や病院へ往復できるように、公共交通サービスが充実していない時間帯等を対象に鉄道駅から自宅までの帰宅手段の確保に向けた取組を進める。
- ・ 今後の高齢化の進行も見据え、運転免許返納の環境づくりも視野に入れ、新たな移動手段の導入等により、高齢者が安全に利用しやすい公共交通網・交通環境の構築を図る。
- ・ 郵便や宅配、福祉有償運送等様々な主体が連携し、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、貨客混載の実施等地域の輸送資源を総動員し、地域住民の移動手段の確保と持続可能な公共交通の仕組みづくりを推進する。

## **④ 鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する**

- ・ 鉄道駅・主要バス停等の交通結節点について、公共交通機関同士の結節機能を強化する。
- ・ 子育て中の方や高齢者をはじめ、誰もが安心安全に交通結節点で待ち時間を過ごせるように、“照明（安全性・防犯性向上）” “ネット環境（Wi-Fi）” “電源（コンセント）” 等を重点整備項目として、人が集い・安らぐ交通結節点としての再生を促進する。

## **⑤ 案内強化やMaaS等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする**

- ・ 鉄道駅を起点として使いやすいダイヤ、分かりやすい案内等、広域的な観光・交流の促進を支える体系的な施設整備を進める。
- ・ 観光客等の公共交通利用促進に向け、ホームページでの公共交通や観光の情報発信、多言語化を進める。

- ・計画区域内で活発に活動でき、地域の賑わいや世代間の交流の活性化に向けて、区域内を動き回れる環境整備・情報提供を進める。また、休日に使用できる周遊パス等の導入に向けた取組を進める。

※MaaS：Mobility as a Service

地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の移動サービスを組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

## **⑥まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める**

- ・免許返納者や子育て世代、通学利用者への運賃支援や子育てタクシーの導入により、誰もが便利に移動できる交通環境を目指すことで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止めるような地域づくりを図る。





## 7.4 地域公共交通の位置づけと役割

目指すべき地域公共交通の将来像の実現に向けて、本計画で対象とする公共交通とその役割を次のように定める。

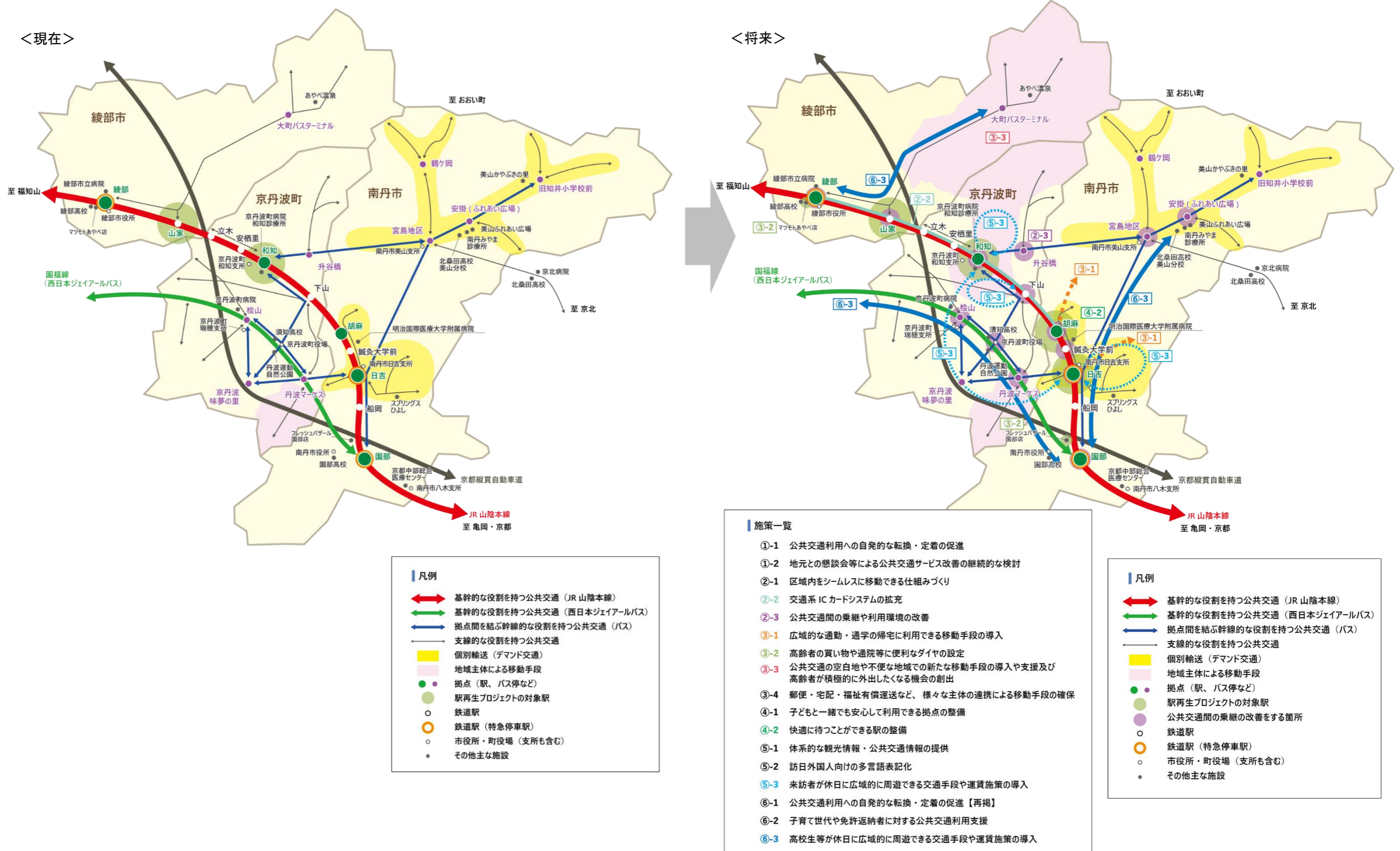


図 3 市町の公共交通体系の骨格イメージ（現在・将来）



表 本計画で対象とする公共交通と役割

役割・位置づけ	公共交通の種類		
基幹的な役割	鉄道	JR 山陰本線	園部駅～綾部駅間
	バス	西日本ジェイアールバス	園福線（園部～桧山）※ 園福線（桧山～福知山）※
拠点間（駅とバス停）を結ぶ幹線的な役割	バス	京阪京都交通	京都美山線
		南丹市営バス	美山園部線、大野線
		京丹波町営バス	丹波和知線、丹波桧山線 桧山和知線、丹波日吉線
支線的な役割	バス	あやバス	上林線、於見市野瀬線
		南丹市営バス	世木線、胡麻線 志和賀線、日吉ダム線 京北線、鶴ヶ岡線 福居線、知井線 河内谷線、知見線 芦生線、佐々里線
		ぐるりんバス	摩気・園部東部線
		京丹波町営バス	高原下山線、竹野線 小野鎌谷線、質美線 猪鼻戸津川線、道の駅和線 仏主線、長瀬線 才原大簾線、才原線 上乙見線
個別輸送	スクールバス	3市町で運行しているスクールバス	
	デマンドバス	南丹市デマンドバス	日吉地域デマンドバス 美山地域デマンドバス
	自家用有償旅客運送	3市町で運行している交通空白地・福祉有償運送	
	タクシー	民間タクシー	

※西日本ジェイアールバス園福線は、地域公共交通確保維持事業の地域幹線系統補助確保維持費国庫補助金対象路線である。

## 8. 課題解決と上位計画実現のための具体的施策

計画区域における交通課題解決と上位計画の実現に向けた具体的施策を示す。


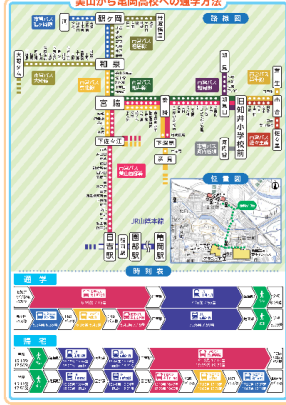
地域公共交通計画の将来像	基本方針	施策	施策の主な対象	取組内容	実施主体								実施時期								
					綾都市	南丹市	京丹波町	京都府	JR	民間バス	タクシ	企業・施設等	住民	以R前3	R4	R5	R6	R7	R8	以降R9	
安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する「森の京都」おでかけシステムの実現	①地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする	①-1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進	日常生活交通	自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○							○	継続	モビリティ・マネジメントの実施	継続			
				中学3年生・高校3年生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○								○	継続	モビリティ・マネジメントの実施	継続		
				小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○								○	継続	モビリティ・マネジメントの実施	継続		
				免許返納者・移住者等に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○								○	継続	モビリティ・マネジメントの実施	継続		
				乗換ダイヤもわかりやすく掲載した公共交通情報冊子の各戸配布	○	○	○	○								○	継続	冊子の配布	継続		
		①-2 地元との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討	日常生活交通	地元住民や関係者との懇談会の実施	○	○	○	○							○	継続	懇談会の実施	継続			
				地元高校生と協働した乗って支える運動の実施	○	○	○	○							○		乗って支える運動	継続			
				バス・タクシー運転手の人材確保	○	○	○	○		○	○						運転手の人材確保	継続			
		②JRW山陰本線(園部～綾部)の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす	全般	②-1 区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり	全般	区域内の公共交通等が利用できるフリーチケットの導入	○	○	○	○	○	○	○					事例研究 制度設計	協議 調整	継続	
				②-2 交通系ICカードシステムの拡充	全般	交通系ICカードシステムの拡充	○	○	○	○	○	○					継続	協議・勉強会実施	継続		
	②-3 公共交通間の乗継や利用環境の改善			全般	鉄道とバス、バス同士のダイヤ調整	○	○	○		○	○					継続	ダイヤ調整(随時)	継続			
	③高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健康」に暮らせる地域を目指す	日常生活交通	③-1 広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入	日常生活交通	利用実態に応じたJR山陰本線の利便性の向上	○	○	○	○	○					継続	利便性の向上	継続				
				家族等の送迎に頼らずに帰宅できる公共交通サービスの導入		○		○			○					事例研究 制度設計	協議 調整	継続			
		日常生活交通	③-2 高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定	日常生活交通	主な商業施設や医療機関を経由するバス路線への見直し	○	○	○						○		対象施設との調整・実施					
主な商業施設や医療機関から午後早くまでに帰宅できるダイヤへの見直し				○	○	○								継続	ダイヤの見直し(随時)	継続					
日常生活交通	③-3 公共交通の空白地や不便な地域での新たな移動手段の導入や支援及び高齢者が積極的に外出し、たくなる機会の創出	日常生活交通	地域が主体となった移動手段の導入の支援	○	○	○	○		○	○			継続	協議・調整 実証実験	導入 支援	継続					
日常生活交通	③-4 郵便・宅配・福祉有償運送等、様々な主体の連携による移動手段の確保	日常生活交通	買い物代行・輸送サービス等の実施	○	○	○	○		○	○				事例研究 制度設計	導入調整 実証実験	継続					

※重点施策を着色

地域公共交通計画の 将来像	基本方針	施策	施策の 主な対象	取組内容	実施主体								実施時期										
					綾 都市	南 丹市	京 丹波 町	京 都府	J R	民 間バ ス	タ クシー	施 設等 ・ 企 業	住 民	以 前3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	以 降9			
安全安心で豊かな暮 らしの基盤となり、交 流と定住を促進する 「森の京都」おでかけ システムの実現	④鉄道駅・主要バス停の乗継 利便性や待合快適性を高め、 安心感があり立ち寄りたくなる 拠点へと変え、地域内外の交流 を促進する	④-1 子どもと一緒に安心して利用できる拠点の整備	全般	安全安心な待合空間づくり	○	○	○	○	○	○								関係機関調整・実施					
			全般	駅構内の段差解消等の実施	○			○	○										関係機関調整・実施				
		④-2 快適に待つことができる駅の整備 を促進する	全般	駅再生プロジェクトの推進			○	○	○	○									継続 関係機関調整・改修	利用促進			
	⑤案内強化やMaaS等によって 公共交通を分かりやすくし、一 体化を進めることで使いやすさ を向上させ、特に観光での移動 を便利で快適にする	⑤-1 体系的な観光情報・公共交通情報の提供	観光・ 交流交通	地域公共交通に関するポータルサイトの充実や総合時刻表・交通マップの作成	○	○	○	○	○	○	○								継続 時刻表作成	HP公開・配布			
				バス停名称統一、バスナンバリングの導入等	○	○		○	○												継続 ナンバリング 名称統一	周知	
				駅・バス停での観光案内・乗換案内の充実	○	○	○	○	○												継続 案内板改善	周知	
		⑤-2 訪日外国人向けの多言語表記化	観光・ 交流交通	外国人観光客向け情報冊子作成	○	○	○	○												継続 情報冊子作成	配布継続	継続	
				駅から出発する交通手段や周辺の観光案内の多言語表記化	○	○	○	○	○	○	○										継続 多言語表記化		継続
				主要駅から地域内の観光施設を巡回するバスの運行				○	○												事例研究 制度設計	導入調整 実証実験	継続
	⑥まちづくりと連携した公共交 通サービス改善によって「おで かけ」したくなる地域とすることで、 コロナ禍を乗り越え、人口減少 特に若年層の流出を食い止め る	⑥-1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進 【再掲】	日常生活 交通	自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】	○	○	○												継続 モビリティ・マネジメントの実施	継続			
				中学3年生・高校3年生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】	○	○	○	○													継続 モビリティ・マネジメントの実施	継続	
				小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】	○	○	○	○													継続 モビリティ・マネジメントの実施	継続	
				免許返納者・移住者等に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】	○	○	○	○													継続 モビリティ・マネジメントの実施	継続	
				乗換ダイヤもわかりやすく掲載した公共交通情報冊子の各戸配布【再掲】	○	○	○	○													継続 冊子の配布	継続	
				⑥-2 子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用 支援	日常生活 交通	妊娠中や育児中の方を対象とした子育てタクシーの導入と運賃支援	○	○	○					○							事例研究 制度設計	導入調整 研修	
		高校生・大学生等への通学運賃補助制度の継続・拡充	○	○		○	○													継続 制度継続・拡充検討	継続		
		免許返納後の公共交通利用の支援制度の継続・拡充	○	○		○	○	○	○	○										継続 制度継続・拡充検討	継続		
		主な移動先のダイヤ情報等を記載したマイ時刻表の作成	○	○		○	○													継続 マイ時刻表作成	継続		
		⑥-3 高校生等が休日に広域的に周遊できる交通手段 や運賃施策の導入	日常生活 交通	地域内の拠点(学校等)を巡回し、主要駅まで運行する急行バスの運行			○	○	○			○									事例研究 制度設計	導入調整 実証実験	
				区域内の公共交通等が利用できるフリーチケットの導入【再掲】		○	○	○	○	○	○											事例研究 制度設計	協議 調整

※重点施策を着色

**■基本方針①「地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする」に関する施策**

基本方針① 地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする		
施策	①-1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進	関連する基本方針 ③ ⑥
目的	通勤・通学時や日常生活での公共交通利用への自発的な転換や利用定着を促し、公共交通利用者の増加を図る。	
取組内容	<p><b>■自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施</b> (概要) 公共交通に対する取組を推進していく立場である自治体職員に対して通勤時及び休日の公共交通利用のメリットを伝え、公共交通への自発的な行動変容を期待する取組を年1回程度を目標に実施する。この取組を通じて、公共交通での通勤需要の促進や休日需要の創出を目指す。</p> <p>(実施場所) ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場、南丹広域振興局 ※京都ー福知山間等計画区域を跨がる広域通勤による公共交通の利用拡大の観点から、京都府職員等へのモビリティ・マネジメントを実施する。</p> <p><b>■中学3年生・高校3年生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施</b> (概要) 地域の中学3年生・高校3年生及び保護者を対象に、高校・大学等への進学後に自宅から公共交通を使った通学を開始・継続してもらうための小冊子や通学時に利用可能な交通マップ・時刻表を、年1回程度を目標に配布することで、公共交通利用を促す。また、保護者に対しても学校説明会や進学相談会等で配布することで、通学時の公共交通利用を促す。</p> <p>(実施場所) ・計画区域内の中学校・高等学校</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>[公共交通を使った通学を開始・継続してもらうための小冊子]</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>[通学時に利用可能な交通マップ]</p> </div> </div>	

■小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施

(概要)

地域の小中学生（小学校・中学校）を対象に、公共交通をテーマとした総合学習や社会見学等を年1回程度を目標に企画・実施し、公共交通を身近に感じていただくとともに、公共交通利用の意識付けを行う。



[平成28年度に実施した小学校での交通学習]  
(京都府HPより)

(実施場所)

- ・計画区域内の小学校・中学校

■免許返納者・移住者等に対するモビリティ・マネジメントの実施

(概要)

計画区域内の住民を対象に、地域の公共交通に関する情報やかしこくクルマを使っていただくための啓発情報等について、年1回程度を目標に提供し（主に紙媒体での提供）、公共交通利用への自発的な行動変容を期待する取組を実施する。特に、高齢者の免許返納に向け、自主返納への支援を継続するとともに、返納に訪れた方に対して、鉄道、バスの乗り方を周知することや、高齢者がよく集まる場所（老人クラブ・寄合所等）への公共交通の利用方法等を伝えること等、元気なうちに公共交通を利用する習慣をつける取組を進める。また、移住者にも同様の周知を行う。※免許返納者への支援制度の詳細は、施策⑥-2（P.62）に記載

(実施場所)

- ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場の交通、移住定住担当課窓口等

■乗換ダイヤもわかりやすく掲載した公共交通情報冊子の各戸配布

(概要)

地域住民を対象に、主要駅やバス停での乗換ダイヤをわかりやすく掲載した公共交通情報冊子を年1回程度を目標に各戸配布することで、日常生活での移動（通勤・通学・買物・通院等）における公共交通利用を促す。

(実施場所)

- ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場

実施主体	綾部市、南丹市、 京丹波町、京都府、 住民	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～	
			継続	モビリティ・マネジメントの実施						継続
			継続	公共交通情報冊子の各戸配布						継続



基本方針① 地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、関係者が協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする

施策 ①-2 地元との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討 関連する基本方針 ③ ⑥

目的 地元住民や関係者と協働し、利用しやすい公共交通サービスへの改善や、公共交通を支え育む意識の醸成を図る。

取組内容

■地元住民や関係者との懇談会の実施 (概要)

公共交通を次世代に残すために、地元住民や地域関係者との懇談会等を年1回程度を目標に開催し、区域内の公共交通サービス改善に向けて継続的な検討を行うことで、自治体や交通事業者だけでなく、地域住民も一緒となって公共交通を支え育むという意識の醸成を図る。

綾部市では、令和元年度にあやバスモニター制度を実施し、利用者からの意見や提案を、運転や接客等の業務改善やサービス向上につなげる取組を実施しており、綾部市東部地域で本取組の充実を図る。

(実施場所)

- ・綾部市東部地域等

[令和元年度実施のあやバスモニター制度] (綾部市 HP より)

■地元高校生と協働した乗って支える運動の実施 (概要)

地元高校生と協働して、区域内の公共交通の利用に係る意見交換等を年1回程度を目標に実施することで、地域住民が公共交通を支え育むという意識の醸成を図る。

綾部市では、高校生からの意見や提案をあやバスのサービス向上につなげるために、高校生を対象としたあやバスモニター制度を実施する。




[高校でのグループワークの様子(平成30年度)]

(実施場所)

- ・計画区域内の高等学校



	<p>■バス・タクシー運転手の人材確保 (概要)</p> <p>バス・タクシーの運転手確保に向けて、京都府で年に複数回行っている合同企業説明会の実施情報等の情報提供を各事業者に対して行う。</p> <p>また、区域内の各自治体が発行する広報誌にてバス・タクシー運転手の求人情報を掲載し、情報発信を行う。</p> <p>(実施場所)</p> <p>計画区域内</p>	 <p>[京都ジョブパークホームページ]</p>																																
<p>実施主体</p>	<p>綾部市、南丹市、 京丹波町、京都府、 民間バス、タクシー、 住民</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="708 725 858 763">実施時期 (年度)</th> <th data-bbox="858 725 951 763">～R3</th> <th data-bbox="951 725 1027 763">R4</th> <th data-bbox="1027 725 1104 763">R5</th> <th data-bbox="1104 725 1181 763">R6</th> <th data-bbox="1181 725 1257 763">R7</th> <th data-bbox="1257 725 1334 763">R8</th> <th data-bbox="1334 725 1388 763">R9～</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="708 763 858 949"> <p>継続</p> </td> <td colspan="6" data-bbox="858 763 1334 831"> <p>地元住民や関係者との懇談会</p> </td> <td data-bbox="1334 763 1388 831"> <p>継続</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="708 831 858 898"></td> <td colspan="6" data-bbox="858 831 1334 898"> <p>高校生と協働した乗って支える運動</p> </td> <td data-bbox="1334 831 1388 898"> <p>継続</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="708 898 858 949"></td> <td colspan="6" data-bbox="858 898 1334 949"> <p>バス・タクシー運転手の人材確保</p> </td> <td data-bbox="1334 898 1388 949"> <p>継続</p> </td> </tr> </tbody> </table>	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～	<p>継続</p>	<p>地元住民や関係者との懇談会</p>						<p>継続</p>		<p>高校生と協働した乗って支える運動</p>						<p>継続</p>		<p>バス・タクシー運転手の人材確保</p>						<p>継続</p>
実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～																											
<p>継続</p>	<p>地元住民や関係者との懇談会</p>						<p>継続</p>																											
	<p>高校生と協働した乗って支える運動</p>						<p>継続</p>																											
	<p>バス・タクシー運転手の人材確保</p>						<p>継続</p>																											

**■基本方針②「JR山陰本線(園部～綾部)の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす」に関する施策**

基本方針② JR山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす									
施策	②-1 区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり							関連する基本方針	
								⑤	⑥
目的	区域内のシームレスな日常生活の移動や観光・交流移動を実現し、公共交通の利用者の増加を図る。								
取組内容	<p><b>■区域内の公共交通等が利用できるフリーチケットの導入</b></p> <p>(概要)</p> <p>公共交通を利用して区域内で日常生活の移動や観光・交流移動をするためには、鉄道や各市町の民間バス等を複数回乗り換えて地域内や市町間を移動する必要がある。</p> <p>区域内のシームレスな移動を可能とし、公共交通利用を促すために、区域内の公共交通等が利用できるサブスクリプション型のフリーチケットの導入に向けた取組を進める。</p> <p>(実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画区域内</li> </ul>								
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR西日本、民間バス、タクシー	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			事例研究・制度設計			導入に向けた協議・調整		継続	

基本方針② JR山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす									
施策	②-2 交通系 IC カードシステムの拡充							関連する基本方針	
								⑤	
目的	交通系 IC カードシステムの拡充により利便を向上し、JR 山陰本線の利用者の増加を図る。								
取組内容	<p><b>■交通系 IC カードシステムの拡充</b></p> <p><b>（概要）</b></p> <p>交通系 IC カードシステムが導入されていない JR 山陰本線の下山駅～山家駅間では、交通系 IC カードで乗車した場合は、車内の現金精算や精算手続きによる遅延等が発生しており、胡麻駅以南と比べて利便性は低い状況にある。</p> <p>そのため、交通系 IC カードシステムを下山駅～山家駅間においても利用できるようなシステムの導入を進めることで、スムーズな運賃支払いを可能とし、運行への影響の抑制や利用者の利便性向上を目指す。</p> <p>また、交通系 IC カードの普及を促進する取組を進める。</p> <p><b>（実施場所）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 山陰本線の下山駅～山家駅間</li> </ul>								
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			継続	システム導入・IC カードの普及促進に向けた協議・勉強会実施					

基本方針② JR山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす									
施策	②-3 公共交通間の乗継や利用環境の改善						関連する基本方針		
							⑤		
目的	公共交通間の乗継利便性を向上し、公共交通の利用者の増加を図る。								
取組内容	<p><b>■鉄道とバス、バス同士のダイヤ調整</b></p> <p>（概要）</p> <p>駅やバス停での鉄道とバス、バス同士の乗継における待ち時間が長いことが、公共交通の利用につながらない理由の一つと考えられる。</p> <p>乗継拠点となる鉄道駅やバス停において、鉄道とバス、バス同士のダイヤ調整を随時実施し、鉄道駅やバス停での待ち時間を減らすことにより、地域住民や来訪者の利便性向上及び公共交通の利用促進を目指す。</p> <p>（実施場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅：計画区域内の駅</li> <li>・バス停：和泉、宮脇、安掛、桧山、丹波マーケス、京丹波町役場、升谷橋、下山駅下</li> </ul> <p>（関係する主なバス路線）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・あやバス：上林線</li> <li>・南丹市営バス：美山園部線、京北線、大野線、知井線、鶴ヶ岡線、胡麻線、世木線、志和賀線</li> <li>・京丹波町営バス：丹波和知線、高原下山線、丹波桧山線、竹野線、質美線、小野鎌谷線、桧山和知線、仏主線、長瀬線、上乙見線、丹波日吉線、道の駅和線、猪鼻戸津川線、才原大簾線、才原線</li> <li>・西日本ジェイアールバス：園福線</li> </ul>								
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、JR西日本、民間バス	実施時期 （年度）	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
									継続

■基本方針③「高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す」に関する施策

基本方針③ 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す									
施策	③-1 広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入						関連する基本方針		
							②	⑥	
目的	通勤・通学の帰宅時の利便を向上し、自家用車に頼らない移動を実現する。								
取組内容	<p>■利用実態に応じたJR山陰本線の利便性の向上</p> <p>(概要)</p> <p>JR山陰本線は、園部駅以北の運行本数が少なくなり、単線であることから、行き違い待ち等による所要時間の増加等があり、京都方面等からの通勤・通学の帰宅が不便な状況となっている。</p> <p>今後は、利用実態に応じ、利便性の向上に向けた取組を進める。</p> <p>(実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画区域内の駅</li> </ul> <p>■家族等の送迎に頼らず帰宅できる公共交通サービスの導入</p> <p>(概要)</p> <p>3市町及び周辺地域の学校へ通う高校生は、帰宅時間帯である18時台や19時台において、主要な駅やバス停からの路線バスの運行本数が少ないため、家族等による送迎に頼る場合が多く、家族への負担が大きい。</p> <p>高校生の帰宅時の利便性確保に向け、路線バスの運行本数が少ない18時台や19時台において、家族等の送迎に頼らずに主要駅等から帰宅できる移動手段（予約型乗合タクシー等）の確保に向けた取組を進める。</p> <p>(実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南丹市</li> </ul>								
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR西日本、タクシー	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			継続	利便性の向上					継続
			帰宅時間帯交通の事例研究・制度設計		導入に向けた協議・調整		継続		

基本方針③ 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す										
施策	③-2 高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定						関連する基本方針			
							②	⑥		
目的	バスの運行内容を見直すことで、運転できない高齢者の移動手段を確保する。									
取組内容	<p><b>■主な商業施設や医療機関等を経由するバス路線への見直し</b></p> <p>(概要)</p> <p>自家用車を持っていない高齢者や免許返納等により運転できない高齢者が、安心して買い物や通院等ができるように、3市町のコミュニティバス（あやバス、南丹市営バス、ぐるりんバス、京丹波町営バス）について、主な商業施設（マツモト綾部店前、バザール園部店前等）や医療機関等の周辺へのバス停位置の移動や、これらの施設を経由するバスルートへの変更を検討する。</p> <p>(実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画区域内の主な商業施設や医療機関</li> </ul> <p>(関係する主なバス路線) ※</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・あやバス：上林線</li> <li>・南丹市営バス：美山園部線</li> <li>・ぐるりんバス：摩気・園部東部線</li> </ul> <p><b>■主な商業施設や医療機関等から午後早くまでに帰宅できるダイヤへの見直し</b></p> <p>(概要)</p> <p>高齢者が自家用車に頼らなくても、公共交通を利用して主な商業施設や医療機関等まで午後の早い時間までに往復できるようにするために、コミュニティバス等の運行ダイヤの見直しを随時行う。</p> <p>(実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画区域内</li> </ul> <p>(関係する主なバス路線) ※</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南丹市営バス：胡麻線</li> <li>・京丹波町営バス：丹波日吉線、丹波桧山線、丹波和知線、高原下山線、竹野線、質美線、桧山和知線、小野鎌谷線、猪鼻戸津川線、長瀬線、仏主線、才原大簾線、才原線、上乙見線</li> <li>・西日本ジェイアールバス：園福線</li> </ul>									
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、民間バス、企業・施設等	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～	
			対象施設との調整・実施						ダイヤの見直し(随時)	
			継続							継続

※その他、計画区域内の対象バス路線を含む（P39 参照）



基本方針③ 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す									
施策	③-3 公共交通の空白地や不便地域での新たな移動手段の導入 や支援及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出							関連する基本方針 ⑥	
目的	公共交通の空白地や不便地域に住む高齢者の移動手段を確保するとともに、週末のサロン活動や朝市活動等への外出機会を創出し、公共交通の利用促進を図る。								
取組内容	<p><b>■地域が主体となった移動手段の導入の支援</b> (概要)</p> <p>公共交通の空白地や不便地域において、自家用車を持っていない高齢者や運転できない高齢者の移動手段を確保し、安心して買い物・通院や、週末のサロン活動や朝市活動場所へ行くことができるように、地域が主体となった新たな移動手段（デマンドタクシーや自家用有償旅客運送、コミュニティ・カーシェアリング等）の導入を支援する。</p> <p>京丹波町竹野地区では、地域コミュニティで車両を共同利用するコミュニティ・カーシェアリングを令和2年6月より本格導入し、地域住民同士で支え合いながらボランティアによる輸送を実施しており、このような新たな移動手段を確保するための地域主体の取組を支援する。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>[京丹波町竹野地区でのコミュニティ・カーシェアリング] (竹野活性化委員会 HP より)</p> <p>(実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・綾部市東部地域、京丹波町中部地域等</li> </ul>								
実施主体	綾部市、京丹波町、京都府、タクシー、住民	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			継続	導入協議・調整 実証実験			導入支援	継続	

基本方針③ 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す										
施策	③-4 郵便・宅配・福祉有償運送等、様々な主体の連携による移動手段の確保							関連する基本方針 ⑥		
目的	様々な主体と連携し、買い物代行や輸送サービス等を実施することで、移動手段の確保を図る。									
取組内容	<p><b>■買い物代行・輸送サービス等の実施</b> (概要)</p> <p>人口減少や高齢化が進む地域においては、公共交通の維持や高齢者の外出支援が課題となっており、高齢者が自家用車に頼らなくても安全安心に買い物等ができる仕組みづくりが必要となってきた。</p> <p>公共交通の空白地や不便地域における地域住民の移動手段の確保や買い物支援の観点から、郵便・宅配・福祉有償運送等の様々な主体が連携し、タクシーやバス等による買い物代行や輸送サービス等を総合化する仕組みづくりを進める。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>&lt;買い物代行・輸送サービス例&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・美山町鶴ヶ岡振興会と(有)タナセンによる買い物代行・住民移送サービス</li> <li>・わちスマイル便運営委員会と地元商店による宅配サービス「わちスマイル便」</li> </ul> </div> <p>[ムラの駅 たなせん]</p> <p>(実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画区域内</li> </ul>									
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、民間バス、タクシー、企業・施設等	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～	
			事例研究・制度設計			導入調整 実証実験		継続		

**■基本方針④「鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する」に関する施策**

基本方針④ 鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する									
施策	④-1 子どもと一緒に安心して利用できる拠点の整備							関連する基本方針	
								②	⑥
目的	子どもと一緒に安心して利用できる拠点を実現する。								
取組内容	<p><b>■安全安心な待合空間づくり</b>            (概要)            子どもと一緒にの利用者や女性にとって安心感があり立ち寄りたくなる駅を実現するために、駅構内の照明整備、洋式トイレや授乳室、おむつ交換台等の設置、定期的な美化清掃、防犯対策等を実施することで、安全安心に過ごすことができる駅空間の創出を目指す。</p> <p>バス停周辺的环境整備（照明整備、美化清掃等）については、地元と協力し実施する。</p> <div data-bbox="389 913 759 1153" data-label="Image"> </div> <p>[おむつ交換台]</p> <p>(実施場所)            ・計画区域内の駅、主要バス停</p> <p><b>■駅構内の段差解消等の実施</b>            (概要)            駅構内における一段程度の段差解消等を進めることで、誰もが歩きやすく利用しやすい安全安心な駅を実現する。</p> <div data-bbox="400 1547 759 1783" data-label="Image"> </div> <p>[駅構内の段差の例（山家駅）]</p> <p>(実施場所)            ・JR山陰本線の山家駅等</p>								
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR西日本、民間バス、住民	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			関係機関調整・実施						

基本方針④ 鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する

施策	④-2 快適に待つことができる駅の整備	関連する基本方針
		② ⑥

目的 駅再生プロジェクトを推進し、快適な待合環境の実現を図る。

取組内容 **■ 駅再生プロジェクトの推進**  
 (概要)  
 地域内外の交流促進を図るために、駅再生プロジェクトを推進し、待合空間の快適性を高め、誰もが立ち寄りたくなるような安心感のある駅の実現を目指す。  
 高校生に対しては、電車やバスの待ち時間に宿題や自主学習に取り組むことができるように、駅構内に机と椅子を設置した学習スペースの整備に取り組む。  
 高齢者に対しては、上屋やベンチの整備・拡充を実施することで快適な乗継環境の実現を図るとともに、日常的に高齢者が集まり憩うことができるようなカフェやサロンの整備・拡充に取り組む。  
 また、長時間待つことになった場合でも快適に過ごせる拠点を実現するために、駅構内に Wi-Fi を整備する。



[山家駅 山家ふれあいの駅]



[日吉駅 交流スペース]



[和知駅 喫茶山ゆり]

(実施場所)

- ・ JR 山陰本線の胡麻駅、日吉駅等

実施主体	南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			継続	関係機関調整・改修					

**■基本方針⑤「案内強化や MaaS 等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする」に関する施策**

基本方針⑤ 案内強化や MaaS 等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする		
施策	⑤-1 体系的な観光情報・公共交通情報の提供	関連する基本方針 -
目的	来訪者に対する案内・情報の利便向上により、公共交通の利用者や交流人口の増加を図る。	
取組内容	<p><b>■地域公共交通に関するポータルサイトの充実や総合時刻表・交通マップの作成（概要）</b></p> <p>JR 山陰本線及び計画区域内の全てのバスの時刻表等を掲載したポータルサイトの充実及び総合時刻表・交通マップを作成、それらの情報について MaaS アプリ等に掲載する。総合時刻表には、交通機関それぞれの時刻だけでなく、鉄道駅及びバス結節点における乗継情報、タクシー情報、パークアンドライド情報、区域内の公共施設や集客・観光施設への公共交通を利用した行き方の情報等を掲載する。交通マップには、交通機関の路線図と、駅名・停留所名及び系統番号等を掲載する。</p> <p>作成する総合時刻表は、ポータルサイト上で公開し、観光客が移動中でもタブレットやスマートフォンから閲覧できるようにする。また、電子媒体だけではなく紙媒体でも発行し、計画区域内の住民に配布する。</p> <p>作成する交通マップは、ポータルサイトや各市町のホームページ上で公開し、交通機関の運行改正に合わせて随時更新を実施する。</p> <p><b>（実施場所）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画区域内</li> </ul> <p><b>■バス停名称統一、バスナンバリングの導入等（概要）</b></p> <p>3 市町内を観光・交流する来訪者にとってわかりやすい公共交通情報を提供し、公共交通利用を促すために、バス停名称の統一、3 市町共通のバスナンバリング、案内表示のデザインの統一を実施する。また、各バス停での案内表示だけでなく、検索サイトや情報冊子においても、将来のブランディング構築に向けて共通の名称やナンバリング等を使用する。</p> <p><b>（実施場所（バス停名称の統一））</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南八田（ぐるりんバス）と八田（京阪京都交通）の名称統一</li> <li>・図書館前（ぐるりんバス）と国際交流会館前（京阪京都交通）の名称統一</li> </ul> <p><b>（実施バス（ナンバリング））</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南丹市営バス、ぐるりんバス、京丹波町営バスの全ての路線</li> </ul>	

■ 駅・バス停での観光案内・乗換案内の充実

(概要)

鉄道駅・地域の拠点・バス車内等において案内している公共交通や観光地等の情報について、地域にとって最適と考える情報案内方法（情報の種類や外国語対応等）を検討する。

来訪者が公共交通を使って無理なく目的地まで移動できるよう、情報案内を地域内の鉄道駅、地域の拠点、バス車内等で整備し、公共交通を使った観光移動の利便性向上を目指す。また、駅からバス・タクシーへの乗換案内についても案内内容の統一や掲出位置の見直し等、充実を図る。

特に園部駅では、改札周辺においてバス案内表示が離れて設置されており、バスの行き先表示が統一されていないため、観光客や来訪者にとってバス停の場所、目的の観光地や交流施設へ向かうバス系統が分かりにくい。そのため、園部駅での案内看板等の見直しを実施し、観光客や来訪者の動線上の案内情報に連続性を持たせたり、案内情報での行き先表示を統一したりすることで、分かりやすい案内を実現する。



[園部駅改札周辺のバス案内表示]

(実施場所)

- ・ JR 山陰本線の園部駅等

■ 乗る楽しみの向上

(概要)

JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域の観光地や車窓から見える風景の案内等により旅の魅力向上に取り組む。

(実施場所)

- ・ 計画区域内の沿線等

実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー、企業・施設等	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			継続	時刻表等作成			HP 公開・配布		
			継続	ナンバリング導入 バス停名称統一			周知		
			継続	駅案内板の改善			周知		
			継続	関係機関調整			乗る楽しみの向上		



基本方針⑤ 案内強化や MaaS 等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする

<p>施策</p>	<p>⑤-2 訪日外国人向けの多言語表記化</p>		<p>関連する基本方針</p> <p style="text-align: center;">-</p>						
<p>目的</p>	<p>訪日外国人向けに案内や情報を多言語表記化し、公共交通の利用者や交流人口の増加を図る。</p>								
<p>取組内容</p>	<p><b>■外国人観光客向け情報冊子作成</b>  <b>(概要)</b>          外国人観光客の更なる誘客や円滑な移動の確保等に向け、外国人観光客向けの観光地案内・公共交通案内等を記載した情報冊子を作成・配布する。  <b>(実施場所)</b>          ・計画区域内</p>  <p style="text-align: center;">[英語版の美山観光マップ]          (南丹市美山観光まちづくり協会 HP より)</p> <p><b>■駅から出発する交通手段や周辺の観光案内の多言語表記化</b>  <b>(概要)</b>          訪日外国人を更に誘客し、地域内や地域間の観光・交流促進を図るために、計画区域内外の駅やバス停等の施設や拠点において、訪日外国人向けに公共交通情報や周辺地域の観光案内（デジタルサイネージ等）の多言語化を実施する。  <b>(実施場所)</b>          ・計画区域内の駅、バス停及び京都駅等</p>								
<p>実施主体</p>	<p>綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー、企業・施設等</p>	<p>実施時期 (年度)</p>	<p>～R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9～</p>
			<p>継続</p>	<p>情報冊子の作成</p>		<p>配布の継続</p>	<p>継続</p>		
			<p>継続</p>	<p>多言語表記化</p>			<p>継続</p>		

基本方針⑤ 案内強化や MaaS 等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする									
施策	⑤-3 来訪者が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入							関連する基本方針 ② ⑥	
目的	休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策を導入し、来訪者や地域住民の観光・交流を促す。								
取組内容	<p><b>■主要駅から地域内の観光施設を巡回するバスの運行</b> (概要) 来訪者が休日に公共交通を使って便利に目的地まで移動できるよう主要駅から、地域内の観光スポットや宿泊施設を巡回するバスの運行に向けた取組を進める。</p> <p>(実施場所) ・計画区域内及び JR 山陰本線の主要駅（日吉駅、和知駅、下山駅等）</p> <p><b>■区域内の移動手段が利用できるフリーチケットの導入【再掲】</b> (概要) 公共交通を利用して区域内を観光・交流するためには、鉄道や各市町の民間バス等を複数回乗り換えて地域内や市町間を移動する必要がある。</p> <p>区域内のシームレスな移動を可能とし、公共交通利用を促すために、区域内の公共交通等が利用できるサブスクリプション型のフリーチケットの導入に向けた取組を進める。</p> <p>(実施場所) ・計画区域内</p>								
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			巡回バス	事例研究・制度設計			導入調整 実証実験		継続
			フリー チケット	事例研究・制度設計			導入に向けた 協議・調整		継続

**■基本方針⑥「まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める」に関する施策**

基本方針⑥ まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める		
施策	⑥-1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進【再掲】	関連する基本方針 ① ③
目的	通勤・通学時や日常生活での公共交通利用への自発的な転換や利用定着を促し、公共交通利用者の増加を図る。	
取組内容	<p><b>■自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】</b> (概要) 公共交通に対する取組を推進していく立場である自治体職員に対して通勤時及び休日の公共交通利用のメリットを伝え、公共交通への自発的な行動変容を期待する取組を年1回程度を目標に実施する。この取組を通じて、公共交通での通勤需要の促進や休日需要の創出を目指す。</p> <p>(実施場所) ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場、南丹広域振興局 ※京都一福知山間等計画区域を跨がる広域通勤による公共交通の利用拡大の観点から、京都府職員等へのモビリティ・マネジメントを実施する。</p> <p><b>■中学3年生・高校3年生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】</b> (概要) 地域の中学3年生・高校3年生及び保護者を対象に、高校・大学等への進学後に自宅から公共交通を使った通学を開始・継続してもらうための小冊子や通学時に利用可能な交通マップ・時刻表を年1回程度を目標に配布することで、公共交通利用を促す。また、保護者に対しても学校説明会や進学相談会等で配布することで、通学時の公共交通利用を促す。</p> <p>(実施場所) ・計画区域内の中学校・高等学校</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="481 1552 769 1955"> </div> <div data-bbox="908 1545 1197 1955"> </div> </div> <p>[公共交通を使った通学を開始・継続してもらうための小冊子]</p> <p>[通学時に利用可能な交通マップ]</p>	

■小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】

(概要)

地域の小中学生（小学校・中学校）を対象に、公共交通をテーマとした総合学習や社会見学等を年1回程度を目標に企画・実施し、公共交通を身近に感じていただくとともに、公共交通利用の意識付けを行う。



[平成 28 年度に実施した小学校での交通学習]  
(京都府 HP より)

(実施場所)

- ・計画区域内の小学校・中学校

■免許返納者・移住者等に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】

(概要)

計画区域内の住民を対象に、地域の公共交通に関する情報やかしくクルマを使っていたりするための啓発情報等について、年に1回程度を目標に提供し（主に紙媒体での提供）、公共交通利用への自発的な行動変容を期待する取組を実施する。特に、高齢者の免許返納に向け、自主返納への支援を継続するとともに、返納に訪れた方に対して、鉄道、バスの乗り方を周知することや、高齢者がよく集まる場所（老人クラブ・寄合所等）への公共交通の利用方法を伝えること等、元気なうちに公共交通を利用する習慣をつける取組を進める。また、移住者にも同様の周知を行う。※免許返納者への支援制度の詳細は、施策⑥-2（P. 62）に記載

(実施場所)

- ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場の交通、移住定住担当課窓口等

■乗換ダイヤもわかりやすく掲載した公共交通情報冊子の各戸配布【再掲】

(概要)

地域住民を対象に、主要駅やバス停での乗換ダイヤをわかりやすく掲載した公共交通情報冊子を年1回程度を目標に各戸配布することで、日常生活での移動（通勤・通学・買物・通院等）における公共交通利用を促す。

(実施場所)

- ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場

実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、住民	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～	
			継続	モビリティ・マネジメントの実施						継続
			継続	交通情報冊子の各戸配布						継続

基本方針⑥ まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」しなくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める

施策	⑥-2 子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援	関連する基本方針
		③

目的 子育て世代や免許返納者の公共交通利用を支援し、外出促進を図る。

**取組内容** ■妊娠中や育児中の方を対象とした子育てタクシーの導入と運賃支援

(概要)

妊娠中や育児中の方が、自動車に頼らなくても普段の買い物や通院といった外出や陣痛時の送迎にも安全安心に利用できる子育てタクシーの導入に向けた取組を進める。



[子育てタクシー (都タクシーHP より)]

また、妊娠中や育児中の方の公共交通利用を支援するために、妊娠中や育児中の方を対象としたバスやタクシーの運賃施策を研究する。

(実施場所)

- ・計画区域内

■高校生・大学生等への通学運賃補助制度の継続・拡充

(概要)

京都市内や大阪方面への高校や大学等へ通学する場合、移動時間や運賃の関係で計画区域からでは通学困難となり、地域から転居するケースもみられる。そのため、計画区域内に居住を続け通学ができるよう、現行の補助制度等を継続するとともに、拡充等の検討を行う。

<綾部市の大学生等への通学費補助>

- ・綾部市鉄道利用通学費補助金：市内在住の大学生等への市外通学費補助
  - ※定期券購入代金の4分の1を補助(上限額1人5万円)
  - ※パスカル(在来線特急用定期券)利用、普通定期券利用を問わず

<京丹波町の須知高校生への町営バス通学費補助>

- ・京丹波町町営バス利用促進助成金：須知高校生の町営バス通学定期補助
  - ※町営バス通学定期券購入代金の2分の1を補助

(実施場所)

- ・計画区域内

■免許返納後の公共交通利用の支援制度の継続・拡充

(概要)

運転免許返納後の高齢者が、安心して買物や通院等で移動することができるように、現行の支援制度等を継続するとともに、拡充等の検討を行う。

＜綾部市の高齢者自主返納への支援＞

- ・あやバス回数乗車券 3,000 円分を交付 (65 歳未満)
- ・あやバス健康長寿定期券 1 月分 (3,000 円相当) 又は回数乗車券 3,000 円分を交付 (65 歳以上)

＜南丹市の高齢者自主返納への支援＞

- ・バス・タクシーで利用できる『バス・タクシー共通利用券』を 1 万円分交付 (70 歳以上)

＜京丹波町の高齢者自主返納への支援＞

- ・路線バス利用券 (町営バス全路線、JR バス園福線) を 1 万円分交付 (65 歳以上)

＜タクシー利用時の料金割引＞

- ・京都タクシー及び新京都タクシー(ヒラノタクシー)では、免許返納した 65 歳以上の方を対象に運転経歴証明書等の提示によりタクシー料金の 1 割引を実施 (何度でも適用可能)

＜協賛店による支援＞

- ・宅配スーパーの配達料無料等、府内協賛店において自主返納された方に対する支援を実施

(実施場所)

- ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場の交通担当課窓口等

■主な移動先のダイヤ情報等を記載したマイ時刻表の作成

(概要)

今まで自分で運転して移動していた高齢者が、免許返納後に公共交通利用へとスムーズに転換できるように、主な移動先のダイヤ情報等を記載した専用のマイ時刻表を作成する。

(実施場所)

- ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場の交通担当課窓口等

実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー、企業・施設等	実施時期 (年度)	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～	
			子育て タクシー	事例研究・制度設計			導入調整・研修			
			継続	運賃補助制度継続・拡充検討					継続	
			継続	免許返納支援継続・拡充検討					継続	
			継続	マイ時刻表作成					継続	



基本方針⑥ まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」しなくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める									
施策	⑥-3 高校生等が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入						関連する基本方針 ② ⑤		
目的	休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策を導入し、若年層の観光・交流を促す。								
取組内容	<p>■地域内の拠点（学校等）を巡回し、主要駅まで運行する急行バスの運行（概要）</p> <p>若年層が休日に京都等まで簡単に出かけることができる公共交通サービスを実現するために、地域内の学校等の拠点を巡回し、主要駅まで運行する急行バスの運行に向けた取組を進める。</p> <p>（実施場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画区域内及び JR 山陰本線の主要駅（園部駅、綾部駅等）</li> </ul> <p>■区域内の移動手段が利用できるフリーチケットの導入【再掲】（概要）</p> <p>公共交通を利用して区域内を観光・交流するためには、鉄道や各市町の民間バス等を複数回乗り換えて地域内や市町間を移動する必要がある。</p> <p>区域内のシームレスな移動を可能とし、若年層の公共交通利用を促すために、区域内の公共交通等が利用できるサブスクリプション型のフリーチケットの導入に向けた取組を進める。</p> <p>（実施場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画区域内</li> </ul>								
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー	実施時期 （年度）	～R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
			急行バス	事例研究 制度設計			導入調整 実証実験		
			フリー チケット	事例研究 制度設計			導入に向けた 協議・調整		
									継続

## 9. 施策目標の達成状況を評価する数値目標

### 9.1 数値目標の設定

前章で定めた施策の達成状況を評価するため、各施策に対応した評価指標及び目標値を、次のように設定する。公共交通の利用者数や収益等、最新のデータがコロナ禍の影響を大きく受けていると考えられる指標については、令和元年のデータを目標値設定の基準値として用いている。

基本方針① 地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする				
評価指標		基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	目標値 (R8年)
JR山陰本線(園部～綾部)の年間利用者数(人)		453,840	352,955	373,034
利用者あたりの 公的資金投入額 (円/人)	あやバス	613.9	764.4	778.7
	南丹市営バス	1,302.2	1,888.3	1,659.8
	ぐるりんバス	1,230.2	1,342.2	1,521.1
	京丹波町営バス	829.7	1,064.5	1,047.9
	西日本ジェイアールバス 園福線(園部～桧山)※	163.5	330.0	311.8
	西日本ジェイアールバス 園福線(桧山～福知山)※	661.9	686.7	935.1

※西日本ジェイアールバス園福線は、地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金対象路線である。

評価指標		バス路線の収支率(%)			(参考)年間利用者数(人)		
		基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	目標値 (R8年)	基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	目標値 (R8年)
あやバス	上林線	26.01%	20.23%	21.57%	71,659	61,195	59,424
	於見市野瀬線	10.54%	8.59%	8.74%	6,790	5,745	5,631
南丹市営 バス	知井線	4.44%	4.02%	3.66%	2,446	2,883	2,014
	芦生線・佐々里線	0.43%	0.39%	0.36%	315	121	259
	大野線	4.62%	3.62%	3.80%	6,602	5,504	5,435
	鶴ヶ岡線	2.68%	2.42%	2.20%	3,473	2,761	2,859
	知見線・河内谷線	42.74%	38.64%	35.19%	46	153	38
	福居線	0.88%	1.03%	0.73%	129	254	106
	京北線	18.51%	16.74%	15.24%	13,431	10,285	11,058
	世木線	4.04%	3.65%	3.33%	5,576	3,183	4,591
	胡麻線・志和賀線	6.40%	5.79%	5.27%	9,403	6,560	7,741
	五ヶ荘線・ 美山園部線	37.63%	34.02%	30.98%	65,654	47,854	54,053
ぐるりんバス	摩気・園部東部線	9.23%	9.40%	7.60%	9,953	8,362	8,194
京丹波 町営バス	丹波和知線	14.04%	10.00%	11.25%	34,031	26,175	27,276
	丹波桧山線	11.49%	6.85%	9.21%	16,304	13,388	13,068
	高原下山線	6.15%	6.04%	4.93%	18,187	16,043	14,577
	竹野線	5.81%	3.52%	4.65%	2,989	2,334	2,396
	質美線	5.99%	5.28%	4.80%	14,172	12,800	11,359
	小野鎌谷線	1.56%	0.91%	1.25%	16,216	12,143	12,997
	猪鼻戸津川線	1.85%	1.56%	1.48%	13,991	10,198	11,214
	仏主線	4.54%	4.45%	3.64%	7,574	5,366	6,071
	上乙見線	3.43%	2.32%	2.75%	4,237	3,616	3,396
	長瀬線	9.80%	6.64%	7.85%	6,074	5,328	4,868
	才原大簾線・ 才原線	3.21%	1.08%	2.58%	11,649	8,519	9,337
	桧山和知線	1.16%	1.37%	0.93%	453	443	363
	道の駅和線	0.44%	0.41%	0.36%	74	66	59
丹波日吉線	-	1.81%	1.45%	-	1,160	930	
西日本ジ ェイアー ルバス	園福線※ (園部～桧山)	72.70%	59.24%	58.27%	102,653	77,209	82,276
	園福線※ (桧山～福知山)	40.01%	41.78%	32.07%	60,258	57,827	48,296

※西日本ジェイアールバス園福線は、地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金対象路線である。

基本方針② J R山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす

評価指標	基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	目標値 (R8年)
人口あたりの年間公共交通利用者数	40.83	33.08	36.50
鉄道・主要バス路線との接続便数 (一定時間以内に乗り継げる割合)(%)	平日	- ※ 44%	54%
	土曜	- ※ 43%	53%
	休日	- ※ 56%	66%

基本方針③ 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す

評価指標	基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	目標値 (R8年)
人口あたりの年間鉄道定期利用者数	29.74	24.95	27.19
人口あたりの年間バス利用者数	21.54	17.75	19.13
高齢者の外出回数(平日の外出率)(%)	-	※ 47%	47%

基本方針④ 鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する

評価指標	基準値 (R1年)	現況値 (R3年)	目標値 (R8年)
4つの機能(照明・ネット環境・電源・テーブル)が整備された鉄道駅・主要バス停の数	-	0	4

基本方針⑤ 案内強化やMaaS等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする

評価指標	基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	目標値 (R8年)
年間観光入込客数(千人)	-	4,062	5,034
休日のバス利用者数(人/日)	390.3	242.5	319.9

基本方針⑥ まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める

評価指標	基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	目標値 (R8年)
(再掲)人口あたりの年間公共交通利用者数	40.83	33.08	36.50
若年層の人口割合(%)	-	23.2%	21.7%

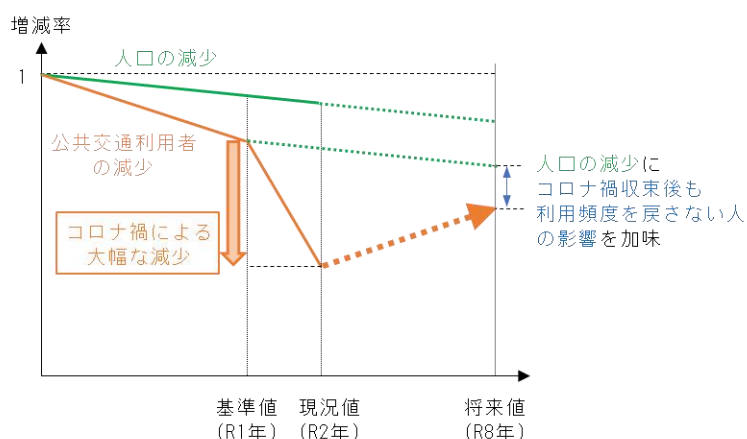
※R3年の数値を使用

## 9.2 数値目標設定の考え方

### ① 公共交通の年間利用者数

沿線3市町の人口は、平成22年から令和2年の10年間で約11%減少しており、今後さらに減少することが見込まれている。公共交通の利用者はこれを上回るスピードで減少しており、平成22年からコロナ禍の影響を受ける前の令和元年の9年間で約20%減少している。さらに令和2年には、コロナ禍を受けてさらに大幅な減少となっている（2.2参照）。

基本方針①では、公共交通の利用者数の減少ペースを、沿線地域の人口減少（自然減少）のペースにとどめることを目指す。ただしコロナ禍の収束後も、公共交通の利用頻度を元に戻さないとしている人が一定数いるため、この影響を加味する。



例：JR山陰本線（園部～綾部）利用者数の令和8年目標値

- ・基準値（R1年）：453.8千人
- ・沿線3市町のR1年からR8年への15歳以上人口減少率：-9%
- ・コロナ禍収束後に利用頻度を元に戻す人の割合：90%

→R8年の利用者数（目標値）：373.0千人

（参考）現況値（R2年）：353.0千人

※沿線3市町のR1年からR8年への15歳以上人口減少率に用いるR1年、R8年の人口は、それぞれ市町単位の国勢調査人口、国立社会保障・人口問題研究所による地域別将来推計人口推計値を線形補間し求めた。なお次項以降で用いているR1年またはR2年の人口（絶対数）は、各年度末の住民基本台帳人口を用いている。

※コロナ禍収束後に利用頻度を元に戻す人の割合は、本計画策定にあたって実施した住民アンケート結果から、コロナ禍の発生前に公共交通を利用していた人のうち、「コロナ禍の収束後には、以前と同様に公共交通を利用する予定だ」と回答した人の割合を用いた。

## ② 利用者あたりの公的資金投入額

令和元年を基準として、経常収益は公共交通の利用者数（①参照）に比例して減少、経常費用は令和元年の値を維持するものと仮定して将来値を求め、この差額（欠損額）を利用者数の将来値で除した「利用者あたりの公的資金投入額」の将来値を目標とした。

例：南丹市営バス

	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	欠損額 (千円)	利用者数 (人)	利用者あたり 公的資金投入額 (円/人)
R1 年度(基準値)	38,992	178,424	139,432	107,075	1,302.2
R8 年度(目標値)	32,102	178,424	146,322	88,154	1,659.8

## ③ バス路線の収支率

令和元年を基準として、②と同様に算出した経常収益および経常費用から求めた将来値を目標とした。

例：あやバス上林線

基準値(R1 年度)			利用者数 減少率 (R1→R8)	目標値(R8 年度)		
経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	収支率 (%)		経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	収支率 (%)
13,512	51,946	26.01%	0.83	11,205	51,946	21.57%

## ④ 人口あたりの年間公共交通利用者数

①と同様に算出した令和 8 年の利用者数および 15 歳以上人口から算出した将来値を目標とする。

基準値(R1 年度)			目標値(R8 年度)		
JR・バスの 利用者数 (千人)	15 歳以上 人口 (千人)	人口あたり 公共交通 利用者数	JR・バスの 利用者数 (千人)	15 歳以上 人口 (千人)	人口あたり 公共交通 利用者数
958.2	23.5	40.83	782.0	21.4	36.50



⑤ 鉄道・主要バス路線との接続便数（一定時間以内に乗り継げる割合）

施策②-3「公共交通の乗継や利用環境の改善」に向けた鉄道とバス、バス同士のダイヤ調整状況の評価指標として、鉄道・主要バス路線と一定時間以内に乗り継げる便の割合を設定する。

JR 山陰本線の船岡～山家間各駅および主要バス停（和泉、宮脇、安掛、桧山、丹波マーケス、京丹波町役場、升谷橋、下山駅下）を乗継利便性の向上を図るべき交通結節点とし、幹線（JR および主要バス路線）と接続路線との接続を整理対象とする。

例：日吉駅

結節点	幹線事業者	幹線路線名(方面)	接続路線事業者	接続路線路線名(方面)
日吉	JR 西日本	山陰本線(園部)	南丹市営バス	胡麻線
				世木線
				志和賀線
				日吉ダム線
				美山園部線
			京丹波町営バス	丹波日吉線

上記の接続毎に、待ち時間が20分以内となっている接続数を集計し、平日、土曜、休日の区分ごとに全接続本数に占める割合を求める。

目標値は、各曜日とも3市町計で現況値の「+10%」を目標とする。

	曜日	全接続数	条件を満たす接続数	条件を満たす接続の割合(%)
3市町計	平日	344	150	44%
	土曜	263	112	43%
	休日	84	47	56%

※通勤・通学の主な流動とは逆方向の接続や、他の駅での乗継を重視している接続、利用が僅少と考えられる接続は対象外とする。

### ⑥ 人口あたりの鉄道定期利用者数

①と同様に算出した令和8年の鉄道定期利用者数および人口から求めた将来値を目標とする。人口には3市町合計の生産年齢人口を用いる。

	基準値(R1年度)			目標値(R8年度)		
	鉄道定期利用者数 (千人)	生産年齢人口 (千人)	人口あたり 鉄道定期 利用者数	鉄道定期利用者数 (千人)	生産年齢人口 (千人)	人口あたり 鉄道定期 利用者数
JR山陰本線 (園部～綾部)	358.3	12.0	29.74	276.9	10.3	26.77

### ⑦ 高齢者の外出回数（平日の外出率）

本計画策定にあたって実施した住民アンケート結果を用い、65歳以上人口のうち、ある平日1日に外出する人の割合の平均値を「外出率」とする。表中の値は現況値(R3年)であり、この維持を目標とする。

外出率	現況値(R3年) (%)	目標値(R8年) (%)
綾部市	38%	38%
京丹波町	46%	46%
南丹市	49%	49%
3市町計	47%	47%

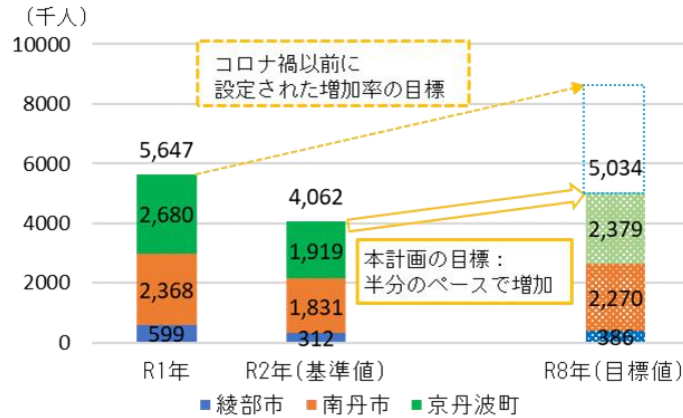
### ⑧ 4つの機能を整備した拠点数

安心感があり立ち寄りたくなる、地域内外の交流を促進する拠点の整備（施策④）状況を評価する指標として、「照明（安全性や防犯性の向上）」「ネット環境（Wi-fi）」「電源（コンセント）」「（自習等に利用できる）テーブル」の4機能が整備された拠点数を設定する。対象とする拠点は、山陰本線船岡～山家各駅および安掛、桧山、丹波マーケスとする。

令和8年に4拠点以上での整備完了を目標とする。

⑨ 観光入込客数

コロナ禍の影響を受けた2020（R2）年をベースに、2026（R8）年にかけて京都府地域創生戦略で掲げられた増加率の目標（5年間で1.43倍）の半分のペースで観光入込客数が増加すると仮定して将来値を設定し、この達成を目標とする。



⑩ 休日のバス利用者数

①と同様に算出した令和元年を基準とした令和8年の土曜・日曜・祝日等の利用者数から算出し、この維持を目標とする。

基準値(R1年度)		現況値(R2年度)		目標値(R8年度)	
休日のバス利用者数(人)	1日あたり利用者数(人/日)	休日のバス利用者数(人)	1日あたり利用者数(人/日)	休日のバス利用者数(人)	1日あたり利用者数(人/日)
39,310	390.29	23,431	242.53	32,352	319.85

⑪ 若年層の人口割合

①と同様に算出した20～49歳人口および総人口から将来値を求め、この維持を目標とする。

	現況値(R2年度)			目標値(R8年度)		
	総人口(人)	20～49歳人口(人)	20～49歳人口割合(%)	総人口(人)	20～49歳人口(人)	20～49歳人口割合(%)
綾部市	3,305	635	19.2%	3,051	542	17.8%
南丹市	8,120	1,797	22.1%	7,493	1,555	20.7%
京丹波町	13,484	3,356	24.9%	12,106	2,813	23.2%
3市町	24,909	5,788	23.2%	22,650	4,909	21.7%

## 10. 計画実施のための体制

---

### 10.1 評価の基本的な考え方

各施策は、前章で定めたそれぞれの実施主体が主体となって実行し、JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会が進行管理をする。

施策の実行にあたっては、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善・見直し）のPDCAサイクルの進行管理に基づき、施策の実施状況を毎年確認しつつ、目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化等もふまえて、必要に応じて計画の見直しを行う。

### 10.2 推進体制

本計画は、JR 山陰本線の園部駅～綾部駅間の沿線を対象とし、綾部市、南丹市、京丹波町の3市町にまたがった計画である。目標の実現、施策の継続的な実施に向けては、施策実施を単一の自治体のみで実施するのではなく、3市町の関係者及び区域の交通事業者、住民等、様々な関係者が連携し、総合的な取組として進めることが必要になる。

そのため、自治体、交通事業者、道路管理者、警察、住民、企業等が一体となって、継続的に協議・調整できる体制づくりを構築する。

計画の評価、検証、見直し等は、JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会が主体となって実行する。

また、各市町地域公共交通会議及び京都府生活交通対策地域協議会で協議した事業の実施状況や評価等を国及び本協議会でも共有・報告し、その結果を本計画の評価、検証、見直し等に反映する。

<今後のスケジュール>

○令和4年度

～令和8年度 1～3月：当計画に基づく具体的施策・目標達成状況等進捗状況の報告

		R4年度 (2022)				R5年度 (2023)				R6年度 (2024)				R7年度 (2025)				R8年度 (2026)			
		4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
本協議会	計画策定 (Plan)				●→				●→				●→				●→				●→
	事業実施 (Do)	●→				●→				●→				●→				●→			
	事業評価 (Check)					●→				●→				●→				●→			
	計画・事業の見直し・改善 (Action)					●→				●→				●→				●→			
	JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会		●		●		●		●		●		●		●		●		●		●
3市町	各市町地域公共交通会議	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
バス事業者	京都府生活交通対策地域協議会	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

※ 各市町地域公共交通会議及び京都府生活交通対策地域協議会開催後の本協議会において協議事項等を報告する。