

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

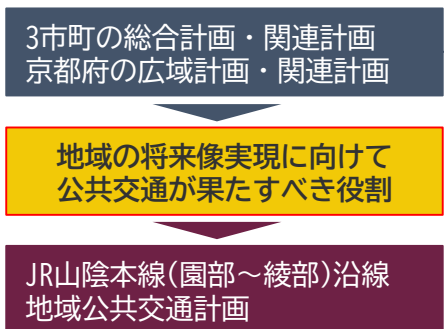
鉄 道：JR山陰本線（園部～綾部間）
 バ ス：西日本ジェイアールバス（園福線）、京阪京都交通（計画区域内を運行する系統）
 あやバス（上林線、於見市野瀬線）、南丹市営バス（計画区域内を運行する系統）
 ぐるりんバス（計画区域内を運行する系統）、京丹波町営バス（全系統）
 個別輸送：スクールバス、デマンドバス（南丹市）、空白地・福祉有償運送、タクシー

■ 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。



<各計画の施策政策の方向性>

- ・ 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

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。

| | 前年度 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 次年度 |
|--------------|-----|------------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|---------|
| 協議会の年間スケジュール | | 事業実施 | | | | | | | | | | | | 次年度事業検討 |
| | | 前年度事業評価・検証 | | | | | | | | | | | | |
| | | 事業見直し | | | | | | | | | | | | |
| 協議会開催 | | | | | | | | | | | | | | |

※最終年度（R8年度）のみ7月以降に計画の見直しを実施

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 概要版

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。

5年後に計画が達成された地域の姿



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なくなる機会の創出
- 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