

J R山陰本線(園部～綾部)沿線 地域公共交通網形成計画

計画編

平成 29 年 3 月

京都府・綾部市・南丹市・京丹波町

目 次

1.	地域公共交通網形成計画の目的	1
1.1	計画策定の背景	1
1.2	本計画の目的	1
1.3	計画区域・計画期間	2
2.	J R山陰本線（園部～綾部）沿線地域の現況	3
2.1	計画区域内の現況	3
2.2	公共交通の現況	5
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	7
3.1	計画区域の現況からみた問題点	7
3.2	公共交通の現況からみた問題点	7
4.	地域のニーズの把握	14
4.1	住民アンケートから把握された現況・ニーズ	14
(1)	アンケート実施概要	14
(2)	アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ	15
4.2	観光客ヒアリングから把握された現況・ニーズ	16
(1)	ヒアリング実施概要	16
(2)	ヒアリング結果からみえる現況の問題点・ニーズ	16
(3)	公共交通を利用してよかった点	17
4.3	移住者アンケートから把握された現況・ニーズ	18
(1)	アンケート実施概要	18
(2)	アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ	18
4.4	地元ヒアリング（意見交換会）から把握された現況・ニーズ	19
(1)	ヒアリング実施概要	19
(2)	ヒアリング結果からみえる現況の問題点・ニーズ	19
5.	地域公共交通網形成に向けた課題	21
6.	地域の上位計画の方向性	22
7.	地域公共交通網形成計画の基本方針	24
7.1	計画の基本的な方針	24
7.2	計画の目標…目指すべき地域公共交通の将来像	24
7.3	施策の基本方針	24
8.	施策目標の達成状況を評価する数値目標	28
9.	課題解決と上位計画実現のための具体的施策	29
10.	計画の評価と推進体制	48
10.1	評価の基本的な考え方	48
10.2	推進体制	48

1. 地域公共交通網形成計画の目的

1.1 計画策定の背景

地域公共交通を取り巻く状況として、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が施行され、まちづくりとの連携、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワーク全体の再構築を目的に、多様な交通サービスを組み合わせ、住民・交通事業者・行政の連携による網形成計画の策定ができるようになり、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現に向け、支援制度が強化された。

JR 山陰本線は府域の南北縦貫軸を形成する重要な路線であり、「京都縦貫幹線鉄道」として位置付け、京都～園部間の複線化・高速化事業に取り組み、駅周辺の都市開発事業等との相乗効果により、年々利用者数が増加しているが、園部～綾部間については単線、沿線人口の減少もあり、利用者数は減少傾向にあるものの、京都等への所要時間の短縮の観点から、沿線地域から園部～綾部間の複線化の要望が挙がっている。

このため、将来の園部～綾部間の複線化につなげるため、鉄道利用者の増加を図る観点から、行政、鉄道事業者からなる「山陰本線活性化勉強会」が平成 26 年に組織され、活性化策の検討が行われた。さらに、平成 27 年度には、京都府において駅再生プロジェクトアクションプランの検討を進め、和知駅（京丹波町）及び山家駅（綾部市）を先導的に着手する駅として、駅の賑わいづくりや駅前広場の改修に向けた取組が開始された。

また、沿線地域は自動車利用が多い点、若年層の流出や少子化、高齢化が進行している点などから、若い世代が利用したくなる公共交通の環境づくりや、近年、社会問題となっている高齢者が加害者となる自動車事故の抑制に向けた免許返納を促進するため公共交通の利用環境の整備を進める必要がある。

このエリアでは、南丹市美山町のかやぶきの里などへの外国人を含む観光客の増加や、森の恵みを活かし、森に包まれた暮らしを発信する「森の京都」構想の推進など、観光客の誘客も図っている。さらに、平成 27 年には京都縦貫自動車道の全通と京丹波パーキングエリア（道の駅 京丹波 味夢の里）の完成により、同パーキングエリアを活用した高速バスストップと新たな公共交通ネットワーク構築の可能性がでてきている。

このため、JR 山陰本線を基軸とする 3 市町を一つの計画区域として基幹交通（JR 山陰本線、基幹交通バス）と区域内交通（地域内のバスやタクシー等）からなる公共交通ネットワークの再構築を目指すものである。

1.2 本計画の目的

平成 26 年改正の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を目指すこととしている。こうした状況を受け、京都府の府政運営の指針「明日の京都」や 3 市町の総合計画、「森の京都」構想、この地域で取り組んでいる ICT 活用事業、駅再生プロジェクト等を踏まえ、鉄道線や基幹交通バスを基軸としたネットワークと区域内交通、交通結節点を総合的に見直し、21 世紀に持続可能な交通体系の再構築を目指すため、地域公共交通網のマスタープランとして、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する。

1.3 計画区域・計画期間

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>

- ・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
- ・綾部市：山家駅周辺（山家地区）

計画期間：

- ・おおよそ10年後（平成38年度）の将来を見据えつつ、平成29年度から33年度までの5年間の計画とする



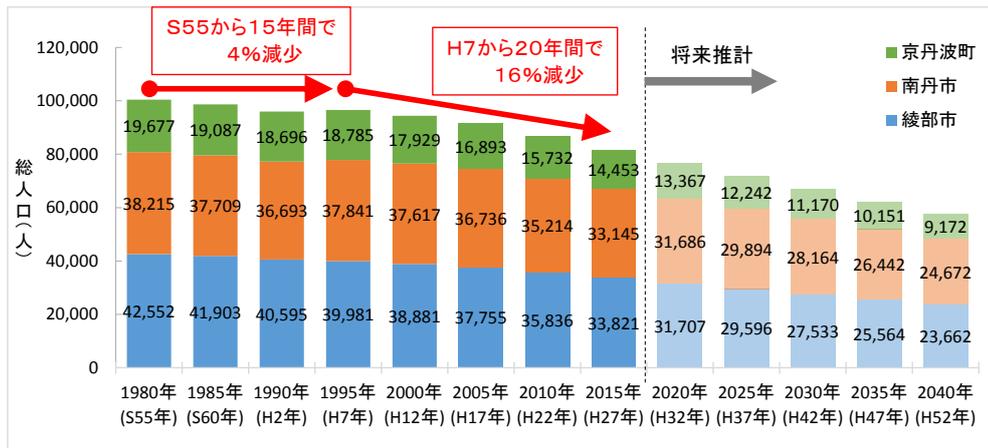
図 計画区域

2. JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域の現況

2.1 計画区域内の現況

■人口と年齢構成

- 3市町の人口は、ピーク時の昭和55年より約19%減少。将来推計人口も減少見込み。
- 若年層が特に大きく減少し、20歳代以下で20年前の平成7年より約40%減少、また50歳代以下で約30%減少。生産年齢人口は今後も減少の見込み。就業人口も減少傾向。
- 高齢者数は横ばい傾向、高齢化率は年々増加傾向。

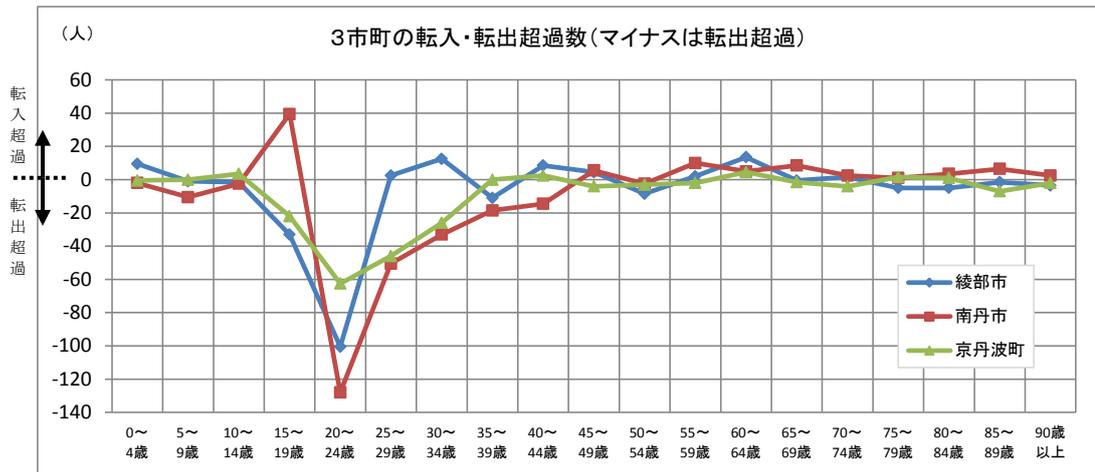


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、将来推計の値は、国立社会保障・人口問題研究所推計値

図 3市町の人口の推移

■転入・転出状況

- 3市町の社会移動は転出超過の状況にあり、20～34歳の転出が多い。



資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(H26, H27)

図 3市町の年齢層別転入・転出超過数 (H26年とH27年の年平均値)

■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が、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。特に若者のトリップ数が減少。
- 計画区域内の移動は自動車が多い（平日の自動車分担率（H22アンケートトリップ調査）：68%）。
- 自動車の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（H22）。府の平均（1.04台/世帯）よりも1.7～2.1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。

【通勤流動】

- 通勤は、3市町内での移動のほか、京都市、福知山市、舞鶴市、亀岡市への移動が多い。
- 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。また、鉄道利用に際しては、自宅からの最寄り駅よりも、運行本数の多い園部駅や綾部駅から乗車する方もいる。

【通学流動】

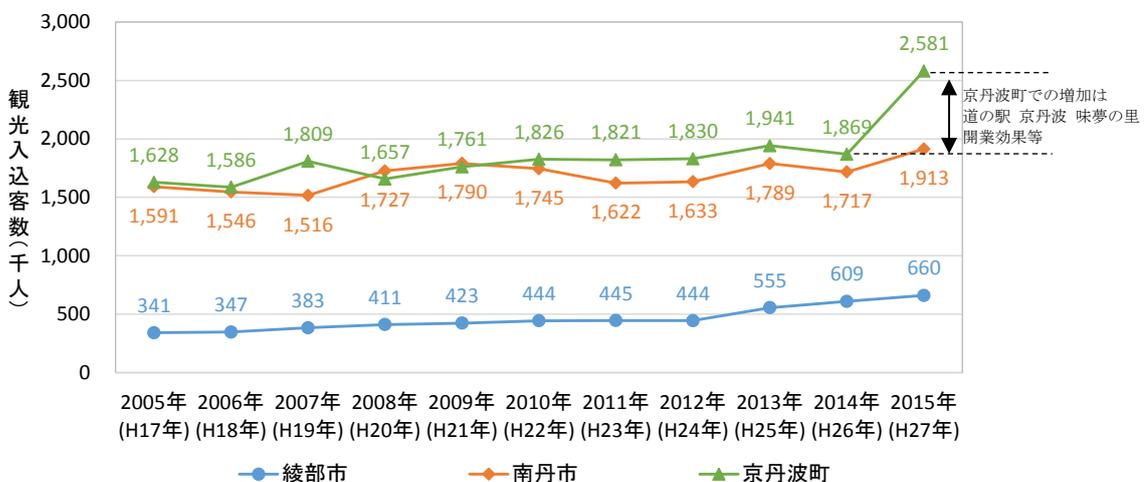
- 通学は、3市町内での移動のほか、京都市、福知山市、亀岡市への移動が多い。
- 小中学校は公共交通機関やスクールバスでの登校が可能である一方、計画区域内の高校は、JR山陰本線沿線に多く立地しているため、鉄道駅までは路線バス等での移動となる。

【日常生活流動】

- 自由目的での移動は、3市町内での移動のほか、京都市、福知山市、舞鶴市、亀岡市への移動が多い。
- 移動手段は地域内・地域外ともに自動車利用割合が高い。
- 府内の全交通事故発生件数に対する高齢者の交通事故発生件数割合は増加している。

■観光

- 3市町への観光入込客数は増加傾向にあり、外国人観光客も増加。



（資料）京都府統計書及び商工労働観光部観光振興課公表結果

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として、鉄道は JR 山陰本線が運行しており、路線バスは西日本ジェイアールバスの園福線が運行している。区域内交通としては、鉄道駅や主要バス停などを起点とした京阪京都交通、あやバス、南丹市営バス、京丹波町営バス等が運行している（現況の公共交通の状況は H28. 10 時点。以下同様。）。

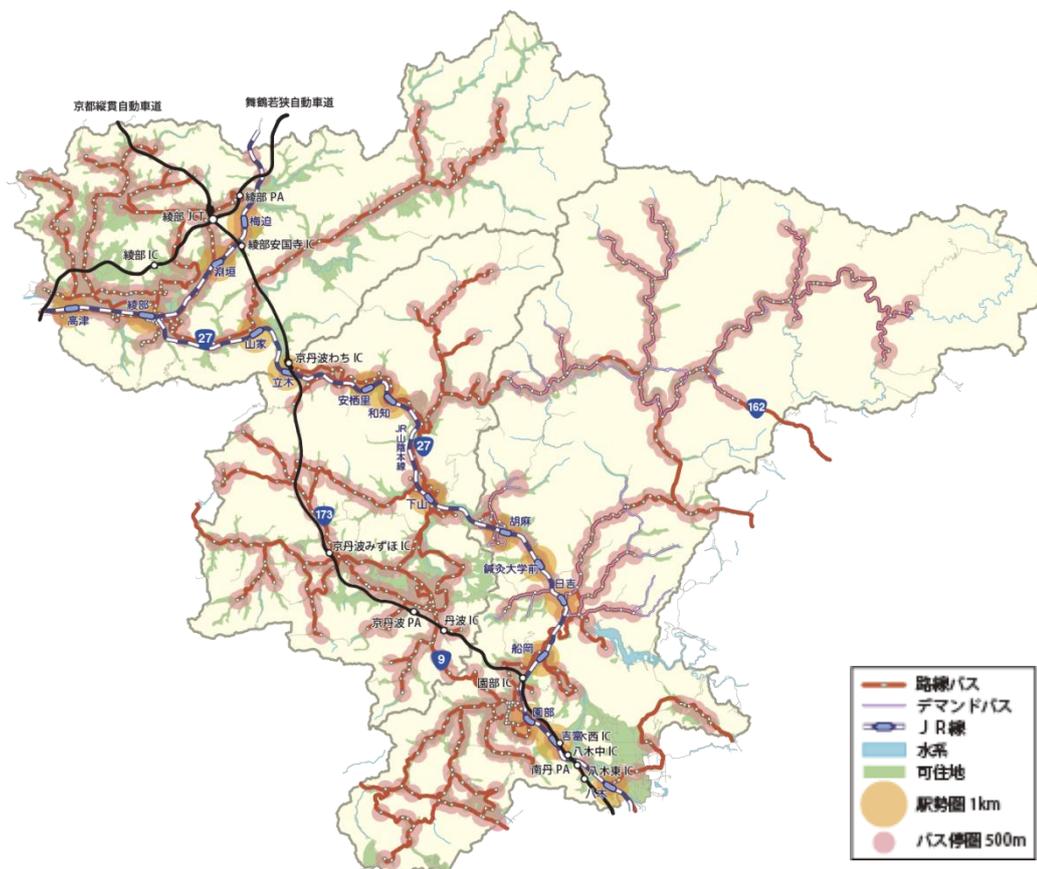


図 3 市町の公共交通体系と公共交通カバーエリア

■鉄道（基幹交通）

- 山陰本線は、特急列車(15 往復)が概ね 1 時間に 1 本運行し、園部駅及び綾部駅のみ停車(一部、日吉駅にも停車)。
- 普通及び快速(上下計 49 本、胡麻駅～綾部駅間は上下計 39 本)は 1 時間に 1～2 本運行。快速は安栖里駅～山家駅間の全部又は一部を通過する。
- 園部駅～綾部駅間は、亀岡駅～園部駅間と比べて運行本数は少なく、船岡駅～山家駅間の利用者数は減少傾向。乗車人員は平成 2 年の 70 万 1 千人から、平成 26 年は 50 万人と約 3 割減少。
- 交通系 IC カードシステム(ICOCA や PiTaPa など)は未導入。
- 鉄道駅周辺には、喫茶店や一時利用できる駐車場といった駅機能以外の施設立地が少ない。

■バス（基幹交通）

- 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)は、園部駅～桧山間で

13 往復、桧山～福知山駅間で 7 往復運行。園部駅～桧山間の利用者は、平成 27 年で 10.1 万人、桧山～福知山駅間は 7.0 万人。

○西日本ジェイアールバスでは、交通系 IC カードが利用可能。

■バス（区域内交通）

○京阪京都交通は、明治国際医療大学から園部大橋(平日上下計 6 本)及び阪急桂駅(平日上下計 11 本)への路線のほか、季節運行として美山町自然文化村から園部駅(1 往復)及び京阪樟葉駅(1 往復)への路線がある。

○京阪京都交通では、交通系 IC カードが利用可能。

○南丹市旧美山町への路線バスは、平成 27 年に約 1 万 4 千人の利用があり、年々増加傾向。

○綾部市はあやバス、南丹市は市営バス及びデマンドバス、京丹波町は町営バスを運行。南丹市営バスは周山及び和知駅まで運行。

○南丹市営バス及び京丹波町営バスの利用者数は減少傾向にあるが(美山方面の観光利用者が多い路線は除く)、南丹市のデマンドバスは増加傾向。

○バス車両はノンステップバス導入が進められている。

○鉄道駅への乗り入れは、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、立木駅の 6 駅。

○生活交通バスの運行本数は限られており、土休日は減便や運休路線がある。

■高速バス

○京都縦貫自動車道を運行しているが、計画区域内での停留所はない。

■タクシー

○営業所は、南丹市に 4 箇所、綾部市に 1 箇所あるが、京丹波町には営業所はなく、待機のみ。

○タクシー車両数が少なく、計画区域の全域をカバーできていない。

3. JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域の現況からみた問題点

3.1 計画区域の現況からみた問題点

◇若い世代を中心に、人口減少や他地域への流出が発生

- 少子高齢化や生産年齢人口の減少により、若い世代を中心に人口減少が顕著であり、生活関連施設や地域コミュニティの維持が困難となる可能性がある。
- 自動車依存の進行もあり、通勤・通学目的の公共交通利用者が減少している。
- 20～24歳人口の転出超過が顕著であり、就職を機に地元から離れる若者が多いと推察される。
- 大学は南丹市や周辺の京都市、福知山市、亀岡市に立地している。大学がない綾部市及び京丹波町で15歳～19歳の転出超過が見られることから、進学を機に地元から若者が離れる傾向にある。

◇拠点での賑わい創出や交通結節機能の強化の必要性

- 鉄道駅やバス乗継箇所の中には、周辺に生活利便施設が立地・充実している所もあるが、多くは無人となっている。
- 京都縦貫自動車道の全線開通と京丹波パーキングエリア(道の駅 京丹波 味夢の里)の完成により、同パーキングエリアを活用した高速バスストップと新たな公共交通ネットワークの可能性が生じている。

◇自動車利用が前提となった生活・観光スタイル

- ほとんどの家庭には自動車が1台以上あり、自動車利用を前提とした生活スタイルとなっているため、自動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。
- かやぶきの里や森の京都事業、京都縦貫自動車道の整備等により、当該地域の観光入込客数は増加傾向にあるが、公共交通機関を使った来訪は訪日外国人や周遊バス利用者に限られる。

3.2 公共交通の現況からみた問題点

◇公共交通全般における問題点

<公共交通利用者数の減少とサービスレベルの維持>

- 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、自治体によるコミュニティバスやデマンドバス(あやバス、南丹市営バス、京丹波町営バス等)、タクシー、福祉有償運送があるが、人口や利用者数の低下により、生活交通のサービスレベルを維持することが困難になりつつある。

<JR園部駅～綾部駅間のサービスレベル>

- JR山陰本線の園部駅～胡麻駅間の運行本数は、亀岡駅～園部駅間と比べて少なくなり、胡麻駅以北は、更に運行本数が少なくなる。そのため、居住地から最寄りの鉄道駅よりも、運行本数の多い園部駅や綾部駅の利用が見られる。
- 交通系ICカードは未導入であり、京都駅方面からICカードで乗車した方は、車内での

精算手続きができないなど、不便な状況が続いている。

<鉄道駅での交通結節機能>

- 南丹市営バスや京丹波町営バスの一部の路線では、早朝(6時台)や夜間(19時以降)、土休日の運行が少なくなるため、鉄道駅までバス等でアクセスできる曜日や時間が限られる。
- 鉄道駅周辺には一時利用できる駐車場が少なく、また、タクシーは営業所や台数が限られ計画区域全域をカバーできていない状況にあり、駅アクセスは家族などの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、立木駅に乗り入れているが、それ以外の駅には乗り入れている。

◇通勤・通学における問題点

<公共交通による通学では、通学先の多様な選択ができない地域>

- 小中学校はスクールバスの運行があるが、高校生以上の通学には移動支援はない。そのため、自動車や二輪車を利用できない高校生や大学生は路線バス等を利用することになるが、早朝や夜間、土休日の運行が限られているため、居住地や通学先によっては、部活動、塾などの習い事等に利用できない状況にある。
その結果、進学先の選択肢が限られてしまう可能性がある。
- 鉄道駅までのアクセス手段として、家族の送迎が前提となっている学生も多く、家族への負担も大きい。

◇日常生活交通における問題点

<高齢者の将来の公共交通利用意向>

- 府内の全交通事故発生件数に対する高齢者の交通事故発生件数割合は増加傾向にあり、高齢者が関係する交通事故を抑制することが求められている。
- 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、運行本数や行き先などの設定を問題としている住民も多い(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)。

<生活関連施設等への移動は、自動車利用が前提となった都市構造・住民意識>

- 計画区域内の商業施設(スーパー等)、医療施設(病院)は、南丹市園部町や綾部市の中心市街地、京丹波町内の国道9号沿道に集中している。そのため、自動車利用が前提となった都市構造になっている。
- 通院については、鉄道やバスの乗継を行えば、複数の病院に通院することが可能であるが、公共交通間の乗継を苦痛と感じている高齢者もいるため、乗継なしで移動できる交通手段・交通網の整備が望まれている。

<通信販売利用等による外出機会の減少>

- 日常の食料品購入などにも通信販売や宅配を利用する人が増え、外出機会の減少により公共交通の需要が縮小してきている。

◇観光・交流交通における問題点

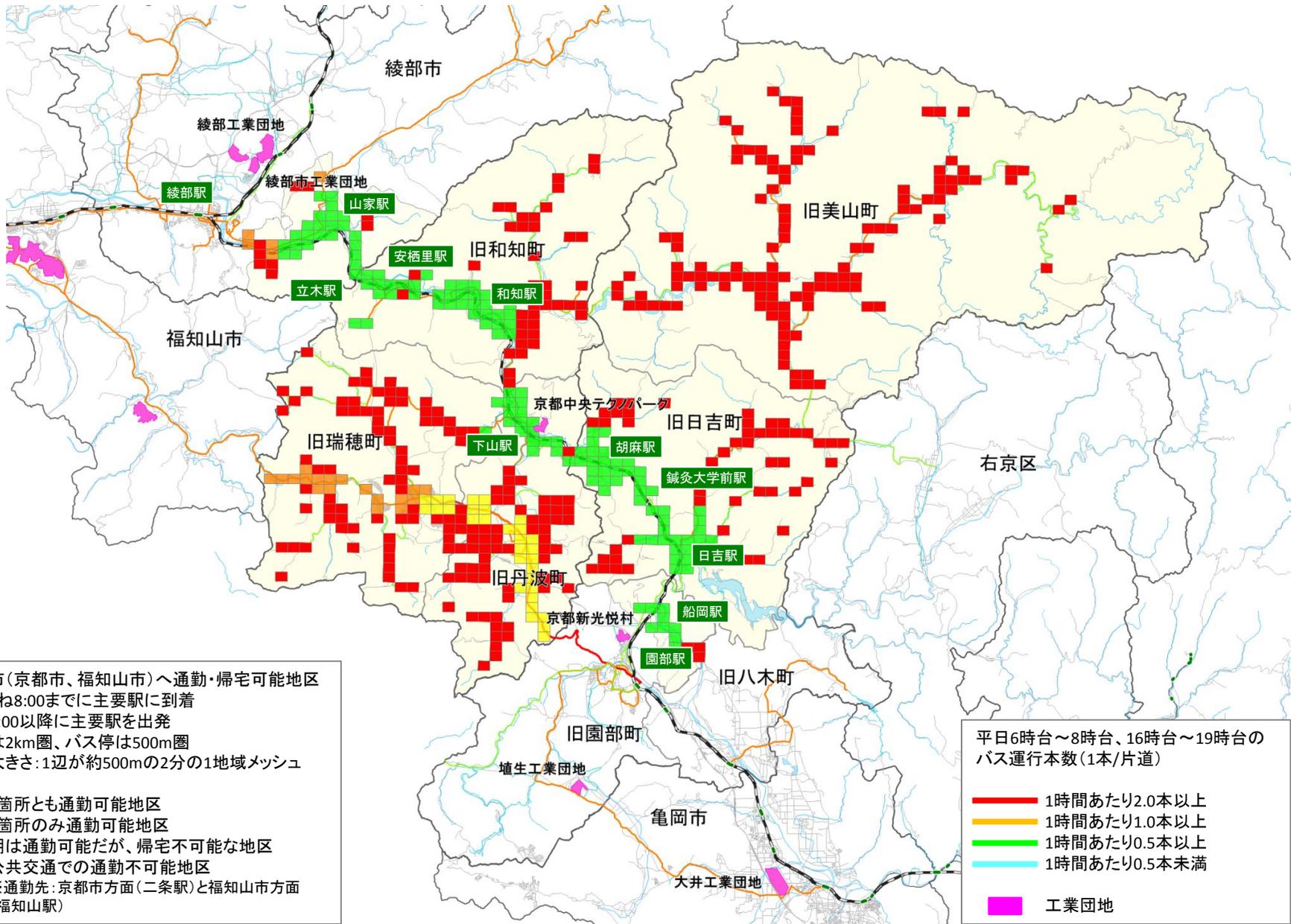
<観光地への公共交通網が弱い>

- 計画区域内の観光として、公共交通で周遊することは運行本数の面から困難な状況である。一方、観光客からの地域内周遊観光のニーズは高い。
- 区域内交通の土休日での減便、運休があるため、公共交通機関での観光が主に平日に限られる観光地（京丹波町営バス沿線等）がある。
- 旧質美小学校（京丹波町（旧瑞穂町））などの魅力的な観光施設もあるが、鉄道駅・バス停と観光施設とを結ぶバス運行本数は限られている。
- 外国人観光客を含め遠方からの観光客は鉄道利用が想定されるが、鉄道駅を起点とした公共交通網や鉄道駅での観光情報等の発信が不足している。

<公共交通に関する情報不足>

- 区域内交通を乗り継いで観光する場合、乗継拠点や観光地における公共交通に関する情報不足や見せ方の工夫、乗り継ぐ時間まで楽しめる施設の不足など、地域の拠点としての機能が不足している。
- 観光客は事前にインターネット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方法にも工夫が求められている。

<通勤交通の状況>



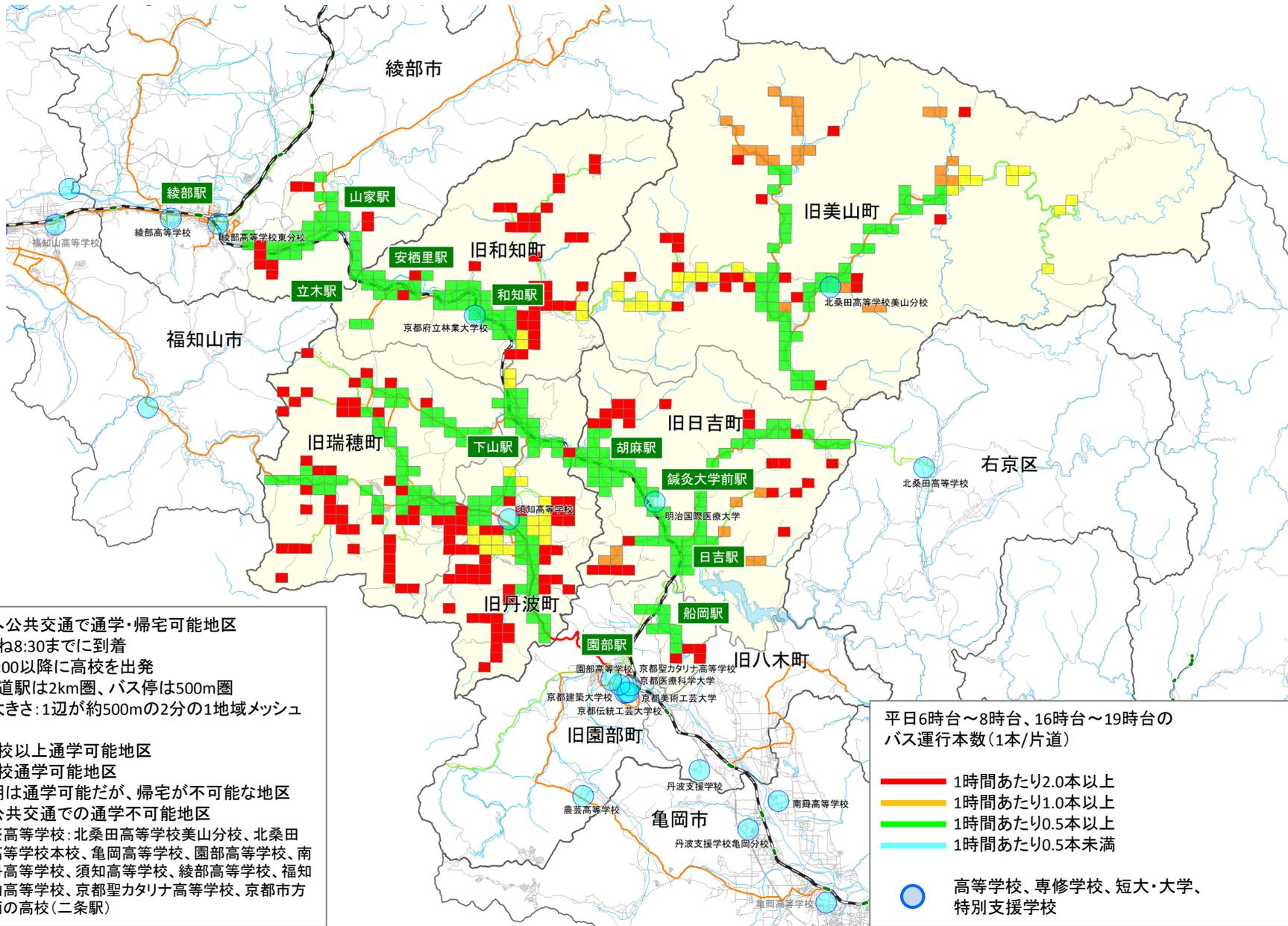
遠方の都市(京都市、福知山市)へ通勤・帰宅可能地区
 ※通勤: 概ね8:00までに主要駅に到着
 ※帰宅: 19:00以降に主要駅を出発
 ※鉄道駅は2km圏、バス停は500m圏
 ※地区の大きさ: 1辺が約500mの2分の1地域メッシュ

- 2箇所とも通勤可能地区
- 1箇所のみ通勤可能地区
- 朝は通勤可能だが、帰宅不可能な地区
- 公共交通での通勤不可能地区
 ※通勤先: 京都市方面(二条駅)と福知山市方面(福知山駅)

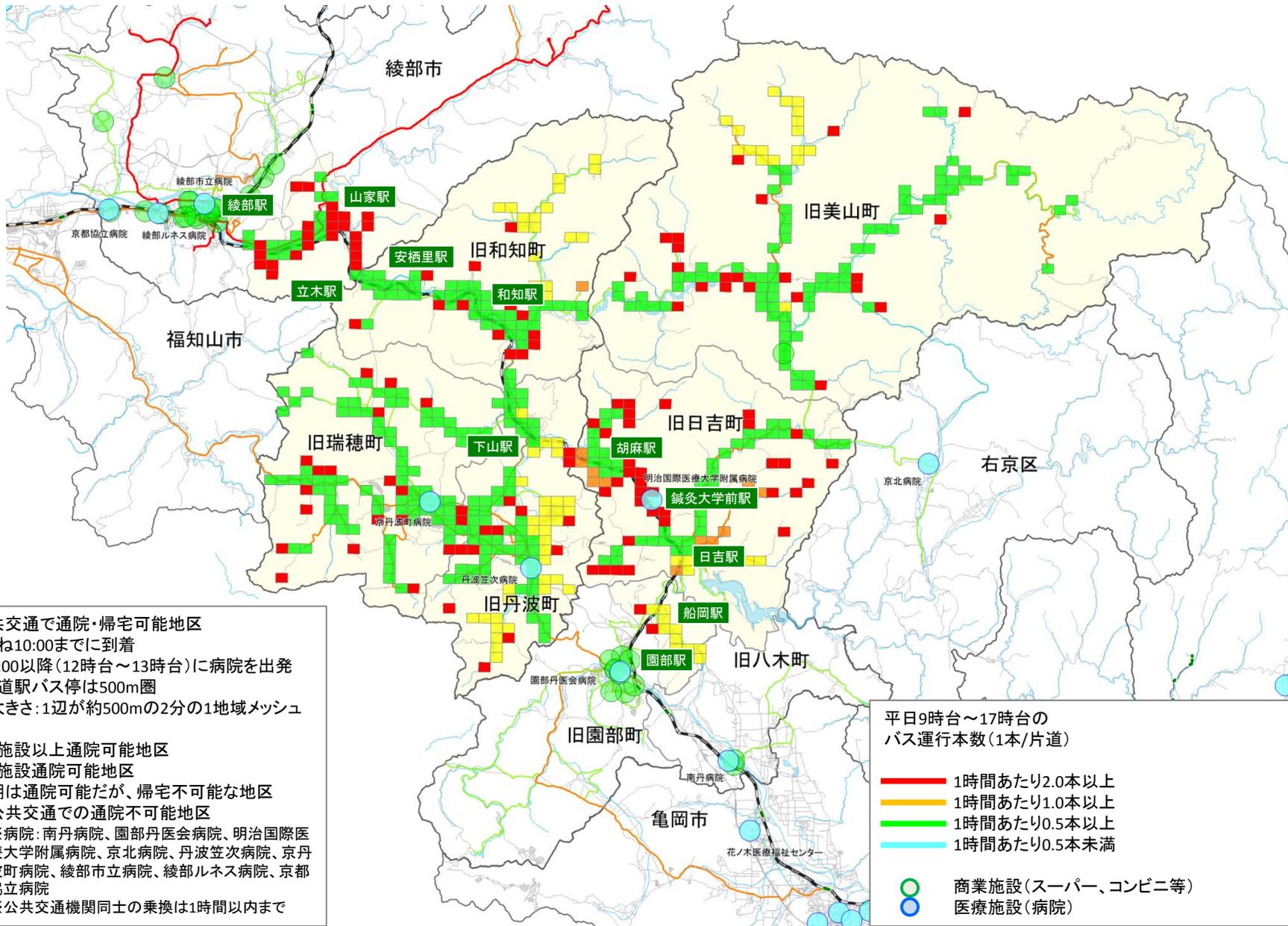
平日6時台～8時台、16時台～19時台の
 バス運行本数(1本/片道)

- 1時間あたり2.0本以上
- 1時間あたり1.0本以上
- 1時間あたり0.5本以上
- 1時間あたり0.5本未満
- 工業団地

<通学交通の状況>



<日常生活交通の状況>



<観光交流交通の状況>



4. 地域のニーズの把握

4.1 住民アンケートから把握された現況・ニーズ

(1) アンケート実施概要

- ・調査地域：綾部市東部地域（綾部市）、胡麻駅周辺地域（南丹市）、下山駅周辺地域（京丹波町）
- ・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：各調査地域 500 件配布、合計 1,500 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：平成 28 年 10 月 28 日（金）～11 月 13 日（日）
- ・回収状況：綾部市東部地域 225 件、胡麻駅周辺地域 229 件、下山駅周辺地域 193 件、合計 647 件（回収率：43.2%）

※上記 3 地区以外には、平成 27 年 10 月に和知駅周辺地域を対象とした「和知駅再生に関するアンケート調査」を実施。配布数は 594 件。回収数は 328 件（回収率：55.2%）。



図 住民アンケート調査の調査地域

(2) アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ

- ・ 調査対象地域の住民が最も利用する駅は、自宅から一番近い駅(最寄り駅)ではなく、運行本数の多い園部駅や綾部駅の利用が多い。また、運行本数の問題だけではなく、駅前の一時利用可能な駐車場が少ない点も理由として挙げられている。
- ・ 最寄り駅の利用は、ほとんどが年に数回程度の利用、もしくは、ほとんど利用していない状況にある。また、最寄り駅へのアクセスは、公共交通利用より自動車利用の方が多い傾向にある。
- ・ 最寄り駅の不満点として、一時利用可能な駐車場が少ない・駐車場利用の宣伝不足、ICカードが使えない、時間をつぶせる施設がない、バスが乗り入れていないなどの意見がある。
- ・ 最寄り駅に必要なものとしては、洋式トイレ、タクシー、飲食可能なサービス、周辺の観光案内、広い待合室などの要望が多い。
- ・ また、最寄り駅を利用する来訪者を増やすための方策としては、飲食施設やコンビニなどの鉄道・バスの待ち時間を活用できる施設整備、観光地までのシャトルバス等の運行、ハイキングやラフティングなどの体験型観光の開発やサイクリングロードの整備、来訪者が楽しめる駅施設の整備、ICカード対応等が挙げられている。

4.2 観光客ヒアリングから把握された現況・ニーズ

(1) ヒアリング実施概要

- ・調査場所：かやぶきの里（南丹市美山地域）
- ・調査方法及び調査対象：調査員による直接ヒアリング調査を実施。外国人観光客を主なターゲットとし、グループの場合は代表者1人に対して調査を実施。
- ・調査時期：平成28年11月1日（火） 調査時間 9:00～17:00
- ・収集サンプル数：収集できたサンプル数は33件であり、そのうち、外国人観光客のサンプルは23件。

(2) ヒアリング結果からみえる現況の問題点・ニーズ

- ・南丹市営バスについて、バス本数が少ないという意見が日本人・外国人ともに最も多くなった。特に帰りの便が少ないという意見もあり、市営バスの増便が求められている。
- ・また、南丹市営バスについて、ICOCAに対応してほしいという意見があった。
- ・園部・美山周遊バスについて、外国人の方からバス案内や乗換マップの字が小さいという意見があった。観光客にとって理解しやすい案内表示・マップが必要だと考えられる。
- ・バスを降りてからの案内について、外国人向けの案内表示がないという意見があった。バス停付近における外国語対応の案内板や観光マップの設置が必要だと考えられる。

回答者	来訪手段	移動手手段別の意見	
日本人	JR山陰本線→ 南丹市営バス利用	鉄道	・園部からの乗換が少ない。
		バス	・バスの本数が少ない。
外国人	JR山陰本線→ 南丹市営バス利用	鉄道	・JRの運賃が高い。
		バス	・バスの本数が少ない。(7件) ・ICOCAに対応して欲しい。
	予約型バス 「園部・美山周遊バス」	鉄道	・言葉が通じにくい。切符を買うときに不便。 ・電車代が高い。 ・席が足りない。人が多い。 ・立っているのがしんどい。
		鉄道→バス	・バス案内の字が小さい。 ・乗換マップの字が小さい(系統番号)。 ・ガイドがないとわからない。 ・路線が多すぎ。観光客にわかりやすく、 系統をシンプルにすべき。
		バス降車後	・白川郷の方が規模が大きい。案内がよい。 ・外国人向けの表示などがない。 ・物価が高い。
	その他	鉄道→バス	・荷物が多いので不便。 ・乗換が必要なこと。
タクシー		・高速道路料金が大きい。	

(3) 公共交通を利用してよかった点

- ・ JR 山陰本線→南丹市営バスを利用した外国人から、「駅やバス停が清潔できれい・ゴミがない」、「車内が静か」といった意見があり、駅やバス停・バス車内での環境整備が評価された。
- ・ 「鉄道やバスが時刻通り」・「乗換がスムーズ」といった意見があり、鉄道とバスの接続について評価が高かった。
- ・ 他にも、「友好的」・「いろいろと助けてくれる」といった意見があった。この意見が、鉄道乗務員やバス運転手のものなのか、同乗した日本人観光客のものなのかは判断できないが、鉄道乗務員やバス運転手の外国人対応力の更なる向上が必要と考えられる。

回答者	来訪手段	公共交通を利用してよかった点
日本人	JR山陰本線→ 南丹市営バス利用	・バスの運転手と話したり、コミュニケーションが取れたこと。
	予約型バス 「園部・美山周遊バス」	・バスに空席があるため乗った。
	その他	・割と普通。 ・2回目で看板があったので問題なかった。 ・景色がきれいで良かった。
外国人	JR山陰本線→ 南丹市営バス利用	・駅やバス停がきれい。 ・友好的。 ・清潔でキレイ。ゴミがない。 ・フレンドリー。色々と助けてくれる。 ・車内は静か。 ・乗換がスムーズにいった。時刻通りにバスが来る。 ・電車、バスは時刻通りで良かった。
	予約型バス 「園部・美山周遊バス」	・景色がきれい。 ・交通はマレーシアより良い。
	その他	・公共交通がとても便利。 ・電車が分単位で正確に来ること。 ・すぐ表示がわかりやすい。 ・友好的。 ・車、バスともに時間通り。アメリカは公共交通が不便なのでドライブになってしまう。 ・皆、助けてくれる。 ・すべてスムーズで良かった。 ・漢字が多い。良かった。

4.3 移住者アンケートから把握された現況・ニーズ

(1) アンケート実施概要

<ul style="list-style-type: none"> ・調査対象：綾部市、南丹市、京丹波町に概ね5年以内に移住（転入）されてきた方（各市町の判断により、配布対象者を選定） ・配布数：各市町20件配布、合計60件配布 ・配布及び回収方法：対象者に直接配布、郵送回収 ・調査時期：平成29年1月12日（木）～1月26日（木） ・回収状況：綾部市9件、南丹市4件、京丹波町14件、住所不明3件 合計30件（回収率：50.0%）

(2) アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ

現状の公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・移住の際に想定していた利用回数よりも減少している。 バスの利用が減った理由）・行きたい時間に運行している便がない。 <ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間が長い。 鉄道の利用が減った理由）・待ち時間が長い。 <ul style="list-style-type: none"> ・行きたい時間に運行している便がない。 ・料金が高い。 ・利用方法が分からない（鉄道・バス両方）。
公共交通の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・半数以上の方が利用したいと回答（利用したくない方も約4割存在する）。 ・主な理由は次の通り。 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の運行本数が少ないため、自動車のほうが速く移動できる。 ・今は子どももいるので、公共交通を使う必要性を感じない。 ・鉄道とバスの乗換時間が分からないので、自分で調べないといけない。 ・バスの行き先が利用したい駅ではない。休日に運行していない。 近隣市町との連絡がない。
公共交通の改善ニーズ	<p>[鉄道]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数増加、列車待ち合わせ時間の短縮、終電の延長、夜行バスとの連携、ICカード導入。 <p>[バス]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数増加（昼間のバス運行本数の増加、帰宅時間帯での運行など）。 ・鉄道とバスの乗継時間に余裕をもたせる（観光情報が収集できない）。 ・見やすいバス時刻表の作成。 <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老後や子育てのことを考えると、タクシーとバスの中間になるような公共交通（自由のきく公共交通）があると良い。 ・タクシーをすぐに利用できるようにする。 ・子どもが通学できるかが心配なので、公共交通で通学できるようにする。子どもの通学のために、味夢の里から高速バスを利用できるようにする。

4.4 地元ヒアリング（意見交換会）から把握された現況・ニーズ

(1) ヒアリング実施概要

<ul style="list-style-type: none"> ・綾部市での実施：平成 29 年 1 月 17 日（火） 5 名 ・南丹市での実施：平成 29 年 1 月 24 日（火） 3 名 ・京丹波町での実施：平成 29 年 1 月 19 日（木） 4 名

(2) ヒアリング結果からみえる現況の問題点・ニーズ

通勤・通学	<p>[現況の問題点等]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤に公共交通を利用できないのは、帰宅時間帯にバスが運行していないため。 ・ 駅への子どもの送迎は日常化している。送迎は苦でない。ただ、駅の外では、遅延の際の状況（遅れ時間等）が分かりにくいいため、いつまで待つべきなのか不安になる。 <p>[改善のニーズ等]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 帰宅時間帯のバス運行本数の増加、最終バスの時間延長。 ・ 送迎ドライバーの不安解消として、遅延情報などを表示する液晶ディスプレイは、広域情報だけではなく、山陰本線の詳細情報等も表示。
日常生活	<p>[現況の問題点等]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 夜（夕方以降）はバスが運行していないため、子育て世帯や若者は公共交通を利用しようという気持ちにならない。 ・ 鉄道とバス、バスとバスの接続が悪い便がある。 ・ 京都方面への移動にJRを利用するが、帰宅時は、園部駅以北での電車待ち合わせ等で時間がかかるため、自宅最寄り駅は利用せずに園部駅でパークアンドライドをしている。 ・ 自宅最寄り駅に一時利用可能な駐車場があることを知らない人が多い。 ・ 夜間は駅・駅周辺が暗いため、女性が待つには不安で危険。 ・ 自動車利用が前提の社会であるため、バスに乗る習慣がない。自動車に乗れなくなった高齢者が外出できなくなっている。 <p>[改善のニーズ等]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 帰宅時間帯などで園部駅以北の運行本数が多くなれば、自宅最寄り駅でのパークアンドライドの可能性はある。 ・ 子育て世帯や若者の利用促進には、まずは駅や駅周辺、駐車場情報などの情報提供が必要。バス増便やダイヤ改正がないなら、モデルとなる乗継パターンを情報提供する。夜遅い時間帯には駅からの乗合タクシー。 ・ 駅への送迎が日常的なので、駅前の整備は駐車場機能や送迎機能といった自動車利用の向上が望ましい。 ・ 高齢者外出支援として、買い物代行や輸送サービス、フリー乗降のデマンド交通、和知と綾部駅周辺商業施設間の移動支援、美山（大野）と和

	<p>知駅周辺商業施設間の移動支援・</p> <ul style="list-style-type: none"> 山家駅へのバスの乗り入れが実現すれば便利になると思う。
観光・交流	<p>[現況の問題点等]</p> <ul style="list-style-type: none"> 口上林～あやべ温泉間で観光客が楽しめる施設は増えているが、帰宅時（駅行き）のバス運行が少ないことが課題。 <p>[改善のニーズ等]</p> <ul style="list-style-type: none"> I C O C Aの導入。広域からの観光客や外国人観光客の促進だけでなく、地元住民の定期利用も変わるのではないか（園部駅利用ではなく、最寄り駅利用へ変わる）。 かやぶきの里での観光は、南バス停方面でも観光できるような対策を。 和知駅～立木駅間を公共交通で巡る観光ルート整備（長老山方面ルート、美山町大野方面ルート、河岸段丘周辺ルート、祥雲寺・天足堂（ぼけ封じ寺）～長源寺（癌封じ寺）～イボ水宮（イボ水さん）といった健康をテーマとしたルート）

5. 地域公共交通網形成に向けた課題

以上のような問題点を踏まえ、計画区域における地域公共交通網形成に向けた課題を次のように整理する。

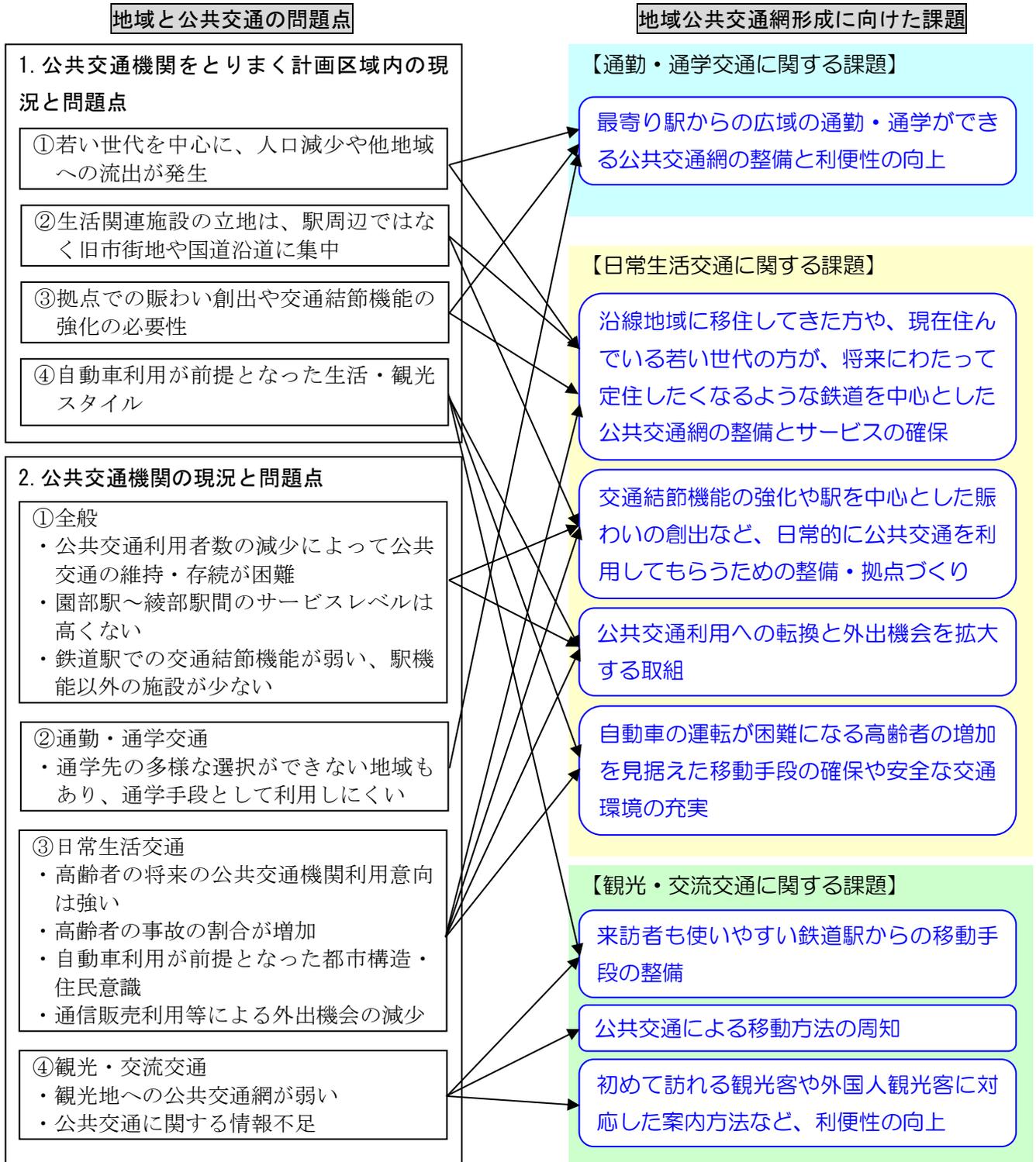


図 地域公共交通の問題点と網形成に向けた課題の対応

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。

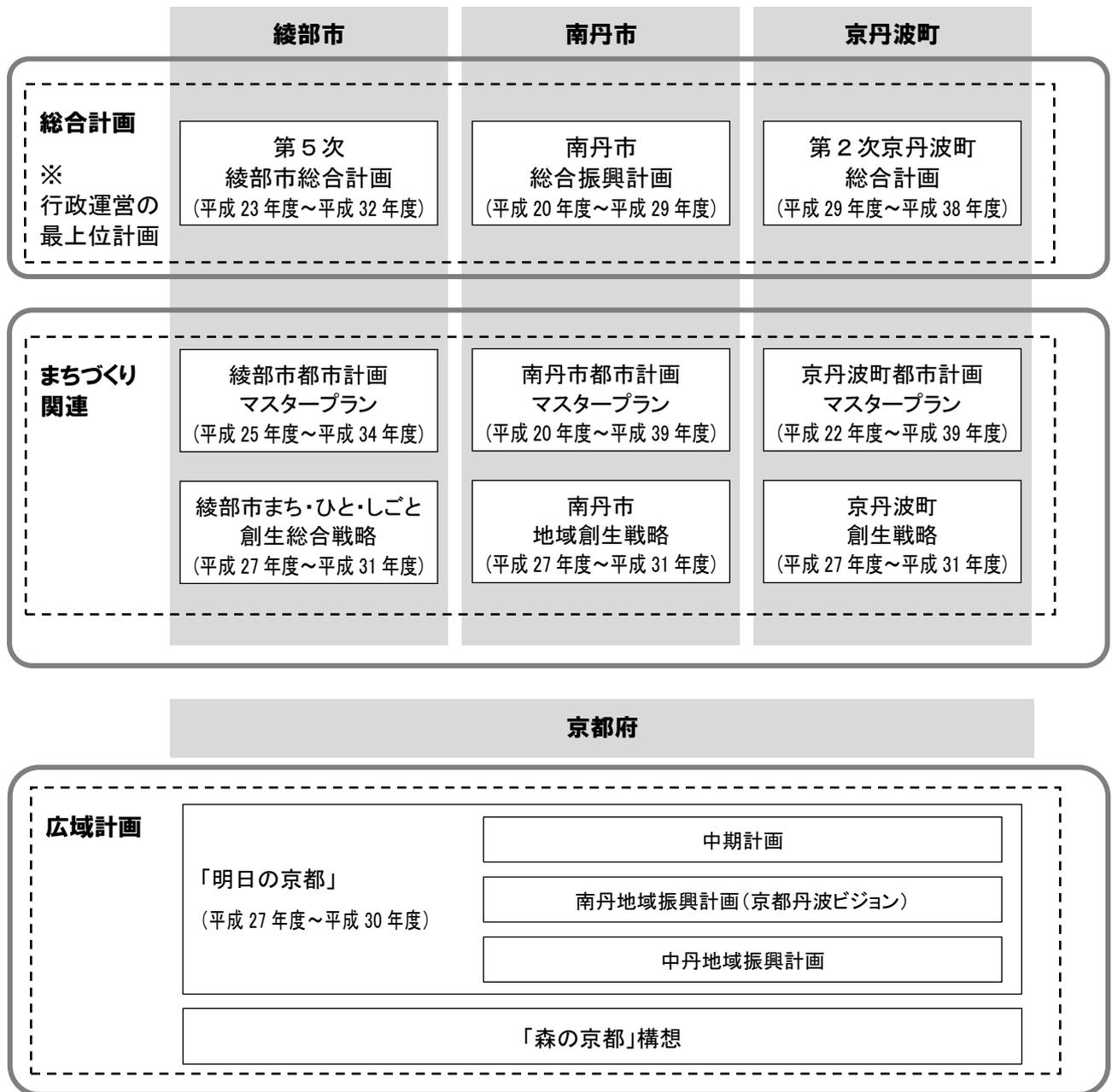


図 上位計画・関連計画

3 市町の既往計画に共通して挙げている目標は、少子高齢化対応・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。

- ◇子育て環境の充実
- ◇地元雇用の確保
- ◇市街地の賑わい創出
- ◇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、公共交通の充実を挙げている。

具体化しつつある施策として、山家駅と和知駅の2駅は、京都府の「駅再生プロジェクトアクションプラン」の先導実施駅の対象となっており、まちづくりと一体となった駅再生の取組を進めている。

7. 地域公共交通網形成計画の基本方針

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、自動車を持たない子育て層等にとっては、暮らしにくい状況となっている。また、高齢ドライバーの増加による自動車事故の増加などにより、地域の暮らしの安全確保が問題となっている。

そこで本計画では、将来のまちづくりを実現する基幹公共交通網の形成（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豊かに生活でき、子育てしやすい、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進める公共交通網の形成を目指す。

7.2 計画の目標…目指すべき地域公共交通の将来像

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網の形成を目指すものとする。

安全で豊かな暮らしを支え、来訪・定住・まちづくりを進める基幹公共交通網の形成

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。

- ・JR山陰本線については、鉄道を中心とする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。最寄り駅での利用を促進するため、駐車場の整備、駅待ち環境の整備などのサービス改善を行い、将来的には園部～綾部の複線化につながる利用者増を目指す。
- ・基幹交通バスである西日本ジェイアールバス園福線については、バス待ち環境の整備やバス車両の更新など快適な利用環境の整備を進める。
- ・鉄道駅から自宅までの帰宅手段確保として、乗合タクシー導入に向けた研究を進める。

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。

- ・日常生活の拠点となる施設と公共交通の乗継拠点を組み合わせ、公共交通機関同士の結節機能の強化を図る。
- ・鉄道駅については、駅の賑わいづくりや駅周辺のまちづくり、無人駅の有人化など、人が

集う駅としての再生を図る。

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。

- ・次代を担う若い世代の転出抑制や、この地域に魅力を感じ移住してくる人を増やすため、子育てや移住を支援する機能を拡充し、自動車がなくとも不便を感じることはないよう、ICTの活用等により情報提供を充実し、若者も使いたくなるようなデザインを持った公共交通網の整備を進める。
- ・若い世代が活発に活動でき、地域の賑わいや世代間の交流の活性化に向けて、大学生等が計画区域内を動き回れる環境整備・情報提供を進める。また、夏休み期間中に使用できる周遊パスなどの開発や、小学校～大学と連携したモビリティ・マネジメントの実施により、小学生から大学生までの若者の公共交通利用促進を図る。

※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等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。

④高齢者が安全に移動できる仕組みづくりを進める。

- ・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、元気なうちに公共交通利用の習慣付けを行う啓発活動や、公共交通利用環境の整備・改善など、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。
- ・スマートフォンなどICTを活用し地域の情報や外出したくなるような情報を発信し、高齢者の外出意欲の促進を図る。
- ・中山間地域では、自動車の運転ができなくなると、自由な移動が困難になるため、人（旅客）・モノ（貨物）・コト（買物代行等）の需要を総合的に束ねるサービス（例：京丹後市では既に「EV乗合タクシー」による同種の輸送サービスを実施済）の導入など、高齢者が暮らしやすい持続可能な仕組みづくりを進める。

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。

- ・鉄道駅を起点として使いやすいダイヤ、分かりやすい案内など、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。
- ・森の京都事業等による新しい交通手段や電動アシスト自転車等の導入を進め、計画区域内を楽しく快適に、風を感じながら周遊できる交通環境の構築を図る。

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。

- ・将来のまちづくりを実現する公共交通網形成の研究を進める。
- ・京都縦貫自動車道では、京都府北部と京都市方面を結ぶ高速バスが運行されている。今後、京丹波パーキングエリアを起点とし、高速バスと接続する交通体系の研究を進める。

地域公共交通網形成に向けた課題

将来像の実現に向けた施策方針

【通勤・通学交通に関する課題】

最寄り駅から広域の通勤・通学ができる公共交通網の整備と利便性の向上

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

【日常生活交通に関する課題】

沿線地域に移住してきた方や、現在住んでいる若い世代の方が、将来にわたって定住したくなるような鉄道を中心とした公共交通網の整備とサービスの確保

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

交通結節機能の強化や駅を中心とした賑わいの創出など、日常的に公共交通を利用してもらうための整備・拠点づくり

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

公共交通利用への転換と外出機会を拡大する取組

自動車の運転が困難になる高齢者の増加を見据えた移動手段の確保や安全な交通環境の充実

④高齢者が安全に移動できる仕組みづくりを進める

【観光・交流交通に関する課題】

来訪者も使いやすい鉄道駅からの移動手段の整備

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

公共交通による移動方法の周知

初めて訪れる観光客や外国人観光客に対応した案内方法など、利便性の向上

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

図 地域公共交通の課題と将来像及び実現に向けた基本方針の対応

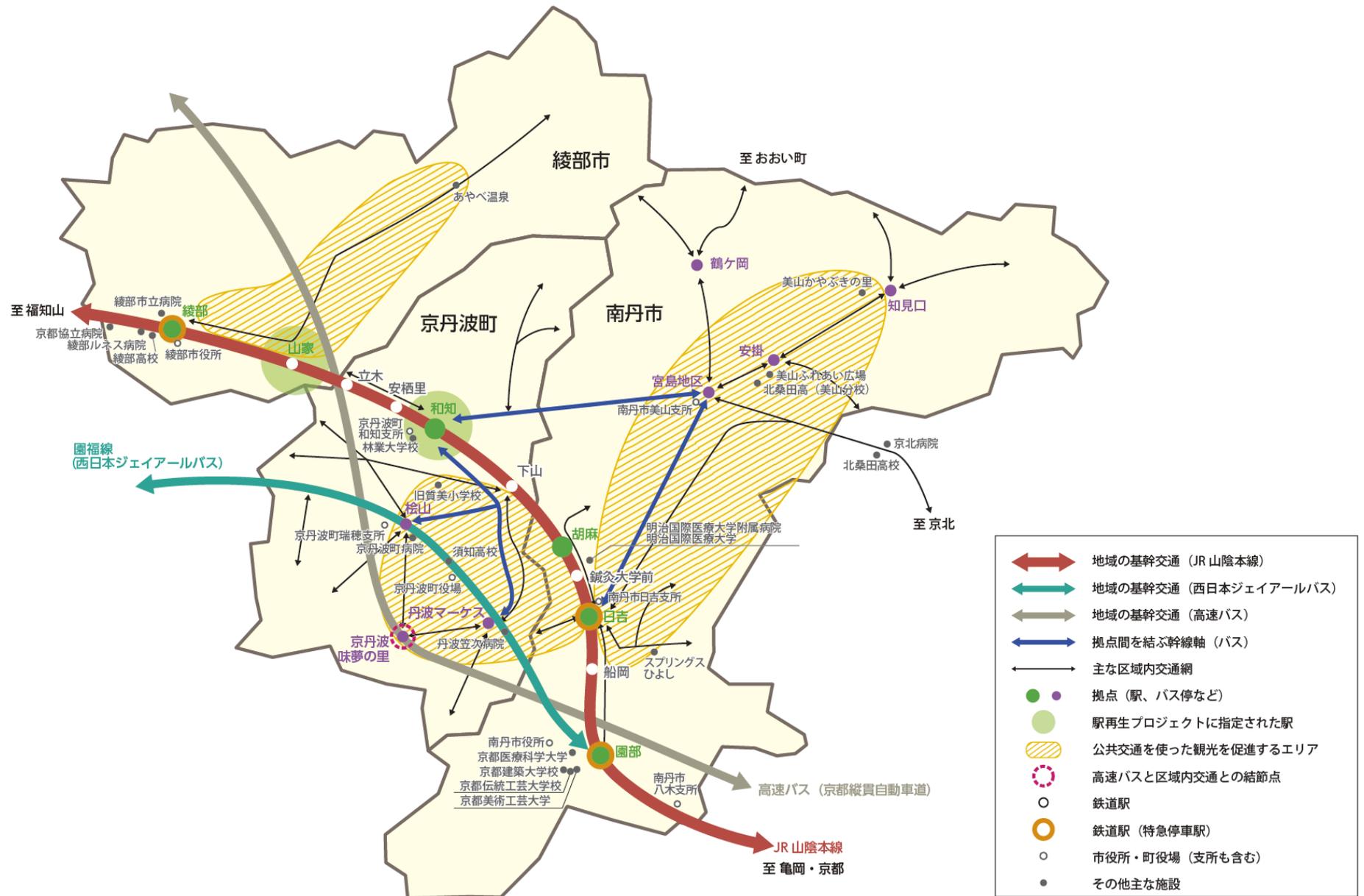


図 3 市町の公共交通体系の骨格イメージ

8. 施策目標の達成状況を評価する数値目標

本計画における評価指標及び目標値を示す。

	評価指標	現況値	BAU 値 (何もしない状態)	目標値 (施策実施する場合)
「通勤・通学」	J R山陰本線（船岡駅～山家駅間）の定期利用者数	38.5 万人/年 (H27)	32.1 万人/年 (H33 推計)	38.0 万人/年 (H33)
	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)	全地区 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 ※条件等は P11 通学現状参照 (H28)	—	2 校以上通学可能な 287 地区を維持する
	J R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)	111 台 (H33 推計)	280 台 (H33)
	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% (H33)
「日常生活」	J R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)	8.2 万人/年 (H33 推計)	11.0 万人/年 (H33)
	高齢者の公共交通による通院可能圏域に関する指標(通院可能エリアの拡大)	全地区 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 ※条件等は P12 日常生活現状参照 (H28)	—	2 施設以上通院可能な 306 地区を維持する
	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)	22% (H33 推計)	25% (H33)
	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)	54% (H33 推計)	60% (H33)
「観光・交流」	観光入込客数	515 万人 (H27)	—	581 万人 (H33)
	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)	1.9 万人/年 (H33 推計)	2.5 万人/年 (H33)
「共通」	コミュニティ拠点となるなどの交通結節点の整備数	0 箇所 (H27)	—	7 箇所 (H33)
	地域公共交通に関するポータルサイトの構築	— (H27)	—	H33 までに構築 (H33)

※BAU 値とは、対策や事業を現状から何も行わず、このまま自然体で推移した場合の値。

BAU は、Business as usual の略。

9. 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。

計画の目標・方針	施策の主な対象	施策	取組内容	実施主体								実施時期						
				綾部市	南丹市	京丹波町	京都府	JR	民間バス	タクシー	企業等	住民	H29	H30	H31	H32	H33	H34以降
安全で豊かな暮らしを支え、来訪・定住・まちづくりを進める基幹公共交通網の形成	通勤・通学交通	パークアンドライドの促進	月極駐車場の整備及び駐車料金体系の見直し	○	○	○		△										
		夜間時間帯の乗合タクシーの導入	夜間時間帯の乗合タクシーの導入	○	○	○				○								
		バスロケーションシステムの導入	バスロケーションシステムの導入	○	○	○	○		○									
		モビリティ・マネジメントの実施	職場に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○	△	○	○	○							
	日常生活交通	JR山陰本線のサービスレベルの向上	JR山陰本線のサービスレベルの向上				○	△										
		交通系ICカードシステムの導入	交通系ICカードシステムの導入に向けた検討を開始	○	○	○	○	○	○	○								
		小さな拠点整備とあわせた乗継拠点の整備	乗継拠点の整備・強化	○	○	○	○	○	○	○								
			バス停の待合・乗継環境の改善	○	○	○	○		○	○								
		駅再生プロジェクトの推進	駅再生プロジェクトの推進	○		○	○	○	△	△	△	○						
	パークアンドライドの促進	パークアンドライドに関する情報提供の充実や駐車料金体系の見直し等	○	○	○													
	日常生活交通	魅力的なバス・タクシー車両・駅舎・バス停の導入	魅力的なバス・タクシー車両・駅舎・バス停の導入	○	○	○	○	○	○	○								
			子育て世代に対する運賃施策の導入	小児運賃の見直し	○	○	○	○	△	△	△	○						
		モビリティ・マネジメントの実施	高校生・大学生等への通学運賃補助制度の継続・拡充	○	○	○	○	△	△	△								
			小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○		○	○	○		○						
	日常生活交通	人、モノ、コトの総合的な輸送サービスの導入	貨客混載の交通システムの導入	○	○	○	○		○	○	○							
			高齢者の新たな外出手段の導入	自家用有償旅客運送や乗合タクシーの導入	○	○	○	○				○						
		ICTを活用したお出かけ情報等の提供	低速走行の電動車両の導入	○	○	○	○				○							
			タブレット端末等を活用したお出かけ情報等の提供	○	○	○	○	○	○	○	○							
	モビリティ・マネジメントの実施	住民に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○		○	○	○		○							
	観光・交流交通	体系的な観光情報・公共交通情報の案内	駅・バス停での観光案内・乗換案内の充実	○	○	○		○	○									
地域公共交通に関するポータルサイトの構築や総合時刻表の作成			○	○	○	○	○	○	○									
外国人観光客向け情報冊子作成			○	○	○		△	△		○								
鉄道駅と観光拠点を結ぶ公共交通手段の整備		観光タクシーの導入	○	○	○				○									
		観光レンタサイクルの導入	○	○	○	○				○								
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	駅を中心とした観光周遊ルート等の整備	○	○	○	○	○	○		○	○								
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	観光・交流交通 日常生活交通	京丹波PAでの高速バス停及びアクセス交通の整備	京丹波PAでの高速バス停及びアクセス交通の整備			○	○		○	○								

※△は、実施主体に対する協力、支援等を行うものとする

■方針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」に関する施策

方針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	パークアンドライドの促進																																																																																																									
目的	通勤等での最寄り駅の利便を向上し、JR山陰本線の利用者の増加を図る。																																																																																																									
取組内容	<p>■月極駐車場の整備及び駐車料金体系の見直し</p> <p>(概要)</p> <p>園部駅で自動車を駐車している鉄道利用者は、園部駅の運行本数の多さや、駐車料金+公共交通の運賃を比較し、園部駅を選択していると考えられる。</p> <p>そこで、計画区域内の最寄り駅に使いやすい駐車場区画を整備し、園部駅に駐車するよりも安く、駐車場と駅(改札)の移動距離が短いなどの利点により、自宅最寄り駅でのパークアンドライドへ転換を促す。</p> <p>また、最寄り駅でのパークアンドライド利用を促進するために、利用案内の充実、PRの強化等を行うとともに、定期券の購入者割引等も検討する。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">市町</th> <th rowspan="2">駅名</th> <th rowspan="2">駐輪場</th> <th colspan="2">一時駐車場</th> <th colspan="3">月極駐車場</th> <th rowspan="2">料金</th> <th rowspan="2">契約数</th> </tr> <tr> <th>台数</th> <th>料金</th> <th>台数</th> <th>JR管理</th> <th>その他行政等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>南丹市</td> <td>船岡駅</td> <td>無料あり</td> <td>5台</td> <td>無料</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>南丹市</td> <td>日吉駅</td> <td>無料あり</td> <td>5台</td> <td>300円/日(回)</td> <td>99台</td> <td>0台</td> <td>99台</td> <td>2,000円/月</td> <td>36台</td> </tr> <tr> <td>南丹市</td> <td>鍼灸大学前駅</td> <td>無料あり</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>60台</td> <td>0台</td> <td>60台</td> <td>2,000円/月</td> <td>23台</td> </tr> <tr> <td>南丹市</td> <td>胡麻駅</td> <td>無料あり</td> <td>5台</td> <td>300円/日(回)</td> <td>28台</td> <td>0台</td> <td>28台</td> <td>2,000円/月</td> <td>18台</td> </tr> <tr> <td>京丹波町</td> <td>下山駅</td> <td>無料あり</td> <td>11台</td> <td>200円/日(回)</td> <td>25台</td> <td>8台</td> <td>17台</td> <td>2,000円～3,000円/月</td> <td>9台</td> </tr> <tr> <td>京丹波町</td> <td>和知駅</td> <td>無料あり</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>62台</td> <td>8台</td> <td>54台</td> <td>3,000円/月</td> <td>23台</td> </tr> <tr> <td>京丹波町</td> <td>安栖里駅</td> <td>無料あり</td> <td>8台</td> <td>無料</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>京丹波町</td> <td>立木駅</td> <td>無料あり</td> <td>6台</td> <td>無料</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>綾部市</td> <td>山家駅</td> <td>無料あり</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>7台</td> <td>7台</td> <td>0台</td> <td>3,000円/月</td> <td>2台</td> </tr> </tbody> </table> <p>[計画区域内各駅の駐輪場・駐車場整備状況]</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整備等) 鍼灸大学前駅、胡麻駅、和知駅 ・利用促進) 計画区域内で駐車場を整備している全駅 	市町	駅名	駐輪場	一時駐車場		月極駐車場			料金	契約数	台数	料金	台数	JR管理	その他行政等	南丹市	船岡駅	無料あり	5台	無料	—	—	—	—	—	南丹市	日吉駅	無料あり	5台	300円/日(回)	99台	0台	99台	2,000円/月	36台	南丹市	鍼灸大学前駅	無料あり	—	—	60台	0台	60台	2,000円/月	23台	南丹市	胡麻駅	無料あり	5台	300円/日(回)	28台	0台	28台	2,000円/月	18台	京丹波町	下山駅	無料あり	11台	200円/日(回)	25台	8台	17台	2,000円～3,000円/月	9台	京丹波町	和知駅	無料あり	—	—	62台	8台	54台	3,000円/月	23台	京丹波町	安栖里駅	無料あり	8台	無料	—	—	—	—	—	京丹波町	立木駅	無料あり	6台	無料	—	—	—	—	—	綾部市	山家駅	無料あり	—	—	7台	7台	0台	3,000円/月	2台
市町	駅名				駐輪場	一時駐車場		月極駐車場				料金	契約数																																																																																													
		台数	料金	台数		JR管理	その他行政等																																																																																																			
南丹市	船岡駅	無料あり	5台	無料	—	—	—	—	—																																																																																																	
南丹市	日吉駅	無料あり	5台	300円/日(回)	99台	0台	99台	2,000円/月	36台																																																																																																	
南丹市	鍼灸大学前駅	無料あり	—	—	60台	0台	60台	2,000円/月	23台																																																																																																	
南丹市	胡麻駅	無料あり	5台	300円/日(回)	28台	0台	28台	2,000円/月	18台																																																																																																	
京丹波町	下山駅	無料あり	11台	200円/日(回)	25台	8台	17台	2,000円～3,000円/月	9台																																																																																																	
京丹波町	和知駅	無料あり	—	—	62台	8台	54台	3,000円/月	23台																																																																																																	
京丹波町	安栖里駅	無料あり	8台	無料	—	—	—	—	—																																																																																																	
京丹波町	立木駅	無料あり	6台	無料	—	—	—	—	—																																																																																																	
綾部市	山家駅	無料あり	—	—	7台	7台	0台	3,000円/月	2台																																																																																																	
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町 (実施主体に対する協力、支援等を行うもの：JR西日本)																																																																																																									
実施時期	平成29年度～平成33年度																																																																																																									

方針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、J R山陰本線（園部～綾部）の複線化につなげる	
施策	夜間時間帯の乗合タクシーの導入
目的	帰宅時間帯の利便を向上し、JR山陰本線の利用者の増加を図る。
取組内容	<p>■夜間時間帯の乗合タクシーの導入</p> <p>（概要）</p> <p>公共交通利用者の帰宅時利便性確保に向け、JR山陰本線の終電前後やバスの運行本数の少ない夜間時間帯で、利用者の帰宅時間が遅くなる金曜日等において、鉄道駅から走行する乗合タクシーの導入に向けた研究を行う。</p> <p>（主な実施場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・園部駅～綾部駅
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、タクシー
実施時期	平成31年度～平成33年度

方針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、J R山陰本線（園部～綾部）の複線化につなげる	
施策	バスロケーションシステムの導入
目的	バス運行情報提供の充実により、地域公共交通の利用者の増加を図る。
取組内容	<p>■バスロケーションシステムの導入</p> <p>（概要）</p> <p>バスの運行本数の少ない地域においては、バスに乗り遅れると1時間以上待たなければならないことや、雪による遅延の場合は悪天候の中をバス停で待ち続けなければならないなど、バス待ち環境改善が課題となっている。そのため、GPS等を用いてバスの現在地や遅延の状況をリアルタイムで情報提供するバスロケーションシステムの導入に向けた研究を行い、遅延時の不安感の解消や自宅でバスを待つことができる環境を目指す。</p> <p>（主な実施場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内の交通事業者
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、民間バス
実施時期	平成30年度～平成33年度

方針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	モビリティ・マネジメントの実施
目的	通勤時の公共交通利用の自発的な転換や利用定着を促し、JR山陰本線の利用者の増加を図る。
取組内容	<p>■職場に対するモビリティ・マネジメントの実施</p> <p>（概要）</p> <p>通勤時の公共交通利用のメリットを伝え、自発的な行動変容を期待する、通勤時の交通手段に関するモビリティ・マネジメントを実施する。この取組を通じて、公共交通での通勤需要の促進を目指す。</p> <p>（主な実施場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場、南丹広域振興局の職員 ・地域内の大学、企業等 <p>※京都－福知山間など計画区域を跨がる広域通勤における公共交通の利用拡大の観点から、京都府職員などへのモビリティ・マネジメントも実施するものとする。</p>
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、企業等 (実施主体に対する協力、支援等を行うもの：JR西日本)
実施時期	平成29年度～平成33年度

■方針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」に関する施策

方針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	J R山陰本線のサービスレベルの向上
目的	京都市方面などとの通勤等の利便を向上し、JR山陰本線の利用者の増加を図る。
取組内容	<p>■ J R山陰本線のサービスレベルの向上</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などがあり、このことが最寄り駅での利用につながらない理由の一つと考えられる。</p> <p>今後は、利用実態に応じ、利便性、快適性などのサービスレベルの向上に向けた研究を行い、利用者の更なる増客を目指す。</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・園部駅～綾部駅
実施主体	京都府 (実施主体に対する協力、支援等を行うもの：JR西日本)
実施時期	平成29年度～平成33年度

方針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	交通系 IC カードシステムの導入
目的	交通系 IC カードシステム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>■交通系 IC カードシステムの導入</p> <p>(概要)</p> <p>交通系 IC カードシステムが導入されていない園部駅以北では、京都駅方面から交通系 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などが発生しており、また、交通系 IC カードが利用できる園部駅で降車して、そこから自動車へ乗り換える状況が発生している。</p> <p>そのため、園部駅まで導入されている交通系 IC カードシステムを、園部駅以北の駅においても利用できるようなシステムの導入を進め、スムーズな運賃支払いを可能とし、利用者の利便性向上を目指す。</p> <p>また、交通系 IC カードの利用を鉄道のみでの利用にするのではなく、駅に接続しているバスなど、他の交通手段でも利用できるような連携、または、地域の商業施設等でも利用できるような取組を推進する。</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR山陰本線の船岡駅～綾部駅間
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、企業等
実施時期	導入に向けた検討を開始

方針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	小さな拠点整備とあわせた乗継拠点の整備
目的	交通結節機能を強化し、魅力ある拠点を実現する。
取組内容	<p>■乗継拠点の整備・強化</p> <p>(概要)</p> <p>公共交通機関同士の乗継利便性を高めるために、乗継拠点において地域住民や来訪者が必要とする機能の整備・強化を図る。長く滞在でき、地域の玄関口となる鉄道駅は、物販やインターネット接続などの機能強化を図り、地域間の移動の拠点となるバス停（バスの駅）では、待合所、トイレなどの機能の強化を図るとともに、時刻表や路線図に関して分かりやすい案内への見直しなども推進する。</p> <p>【ハブ&スポーク概念図】</p> <p>【イーグルバス「せせらぎバスセンター」のハブバス停留所事例（地域公共交通支援センター HP より）】</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅としての強化：日吉駅、胡麻駅、和知駅、山家駅 ※観光利用者への対応も実施：日吉駅、和知駅、山家駅 ・バスの駅としての強化：南丹市美山町宮島地区、京丹波町瑞穂地区（例：桧山バス停）、京丹波町須知地区（例：丹波マーケス） <p>■バス停の待合・乗継環境の改善</p> <p>(概要)</p> <p>乗継拠点以外について、計画区域内の乗降客数の多い主要なバス停においては、利用者の快適な待合環境実現に向けて、上屋、休憩スペース及びトイレの整備及びベンチの設置や、バス停名に観光地名称の併記などを実施し、使いやすく魅力あるバス停を目指す。</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗継拠点以外の主要なバス停
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、企業等
実施時期	平成31年度～平成33年度

方針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	駅再生プロジェクトの推進
目的	まちづくりと一体となって魅力ある駅づくりを進め、駅及び駅周辺の賑わい創出を図る。
取組内容	<p>■ 駅再生プロジェクトの推進</p> <p>(概要)</p> <p>無人駅及び駅周辺の賑わいの復活、交通結節点機能の向上を推進するために、待合機能を改善する事業や地域の拠点化を推進する取組等を実施する。</p> <p>駅再生プロジェクトでは、和知駅（京丹波町）及び山家駅（綾部市）を先導的に着手する駅として、山家駅周辺においては、バス等の山家駅への乗り入れや駅前の空間を活用した賑わいづくり・待合環境の強化、観光資源の開発等に向けた検討を進める。また、和知駅については、駅前空間における交通結節機能等の再配置等を実施する。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>[駅再生プロジェクトの推進イメージ]</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山家駅、和知駅
実施主体	綾部市、京丹波町、京都府、JR 西日本、住民 (実施主体に対する協力、支援等を行うもの：民間バス、タクシー、企業等)
実施時期	平成29年度～平成30年度

方針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 パークアンドライドの促進

目的 日常的な移動での最寄り駅の利便を向上し、JR山陰本線の利用者の増加を図る。

取組内容 ■パークアンドライドに関する情報提供の充実や駐車料金体系の見直し等

(概要)

園部駅で自動車を駐車している鉄道利用者は、園部駅の運行本数の多さや、駐車料金＋公共交通の運賃を比較し、園部駅を選択していると考えられる。

そこで、駅までのバス運行本数が減少する休日においても JR 山陰本線を利用いただくために、パークアンドライドの情報提供を充実するとともに、バスが運行していない休日の駅アクセス手段確保として駐車料金体系の見直し等も検討する。

市町	駅名	駐輪場	一時駐車場		月極駐車場				
			台数	料金	台数	JR管理	その他行政等	料金	契約数
南丹市	船岡駅	無料あり	5台	無料	—	—	—	—	—
南丹市	日吉駅	無料あり	5台	300円/日(回)	99台	0台	99台	2,000円/月	36台
南丹市	鍼灸大学前駅	無料あり	—	—	60台	0台	60台	2,000円/月	23台
南丹市	胡麻駅	無料あり	5台	300円/日(回)	28台	0台	28台	2,000円/月	18台
京丹波町	下山駅	無料あり	11台	200円/日(回)	25台	8台	17台	2,000円～3,000/月	9台
京丹波町	和知駅	無料あり	—	—	62台	8台	54台	3,000円/月	23台
京丹波町	安栖里駅	無料あり	8台	無料	—	—	—	—	—
京丹波町	立木駅	無料あり	6台	無料	—	—	—	—	—
綾部市	山家駅	無料あり	—	—	7台	7台	0台	3,000円/月	2台

[計画区域内各駅の駐輪場・駐車場整備状況]

(主な実施場所)

- ・日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、和知駅

実施主体 綾部市、南丹市、京丹波町

実施時期 平成29年度～平成33年度

■方針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」に関する施策

方針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	魅力的なバス・タクシー車両・駅舎・バス停の導入
目的	住民が乗ってみたいと思う魅力的なバス車両・タクシー車両などを導入し、公共交通の利用促進を図る。
取組内容	<p>■魅力的なバス・タクシー車両・駅舎・バス停の導入 (概要)</p> <p>公共交通を使ってみようと思うには、機能性だけではなくデザイン性にも重視し、地域に公共交通があることを認識してもらうことも重要である。</p> <p>そのため、住民が乗ってみたいと思う魅力的なバス車両・タクシー車両などを導入し(バリアフリー車両、ユニバーサルデザイン車両など)、公共交通を身近に感じてもらい、利用回数増加を図る。</p> <p>また、バスに乗り慣れていない方でも、迷わない・不安にならないような情報提供をバス停やバス車内などで実施する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>[eCOM-8 低速電動コミュニティビークル]</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>[駅再生後の和知駅のイメージ(模型)] (京都大学 神吉研究室にて作成)</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>[鳥取県に導入されたユニバーサルタクシー (鳥取県 HP より)]</p> </div> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内の交通事業者
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	平成31年度～平成33年度

方針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	子育て世代に対する運賃施策の導入
目的	子育て世代に対する運賃施策を展開し、公共交通の利用促進を図る。
取組内容	<p>■小児運賃の見直し (概要) 自動車を保有しない子育て世代であっても不自由なく移動できるよう、子育て世代などに対する運賃施策を研究する(例:乳幼児を育てる世帯を対象に目的地までのスムーズな移動が可能なタクシー利用に対する運賃施策)。また、小学生以下の世帯では、子どもとのバス利用時に対する運賃施策(バス・エコファミリー)を検討する。 併せて放課後や休日等での子ども同士の交流を深めるために、子どもが一人でも安価にかつ安全に移動できる運賃施策や環境づくりを研究する。</p>  <p>[平成27年度に実施したバス・エコファミリー] (京都府HPより)</p> <p>■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、現行の補助制度等の継続・拡充等の研究を行い推進するものとする。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p><綾部市の大学生等への通学費補助></p> <ul style="list-style-type: none"> 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5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 <p><京丹波町の須知高校生への町営バス通学費補助></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 </div> <p>(主な実施場所) ・計画区域内</p>
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、住民 (実施主体に対する協力、支援等を行うもの:JR西日本、民間バス、タクシー)
実施時期	平成29年度～平成33年度

方針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	モビリティ・マネジメントの実施
目的	学生の公共交通利用の自発的な転換や利用定着を目指す。
取組内容	<p>■小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施 (概要)</p> <p>小人運賃見直しの取組と連携しながら、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。</p>  <p>[平成 27 年度に実施した小学校での交通学習（京都府 HP より）]</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内 <p>■地元高校生・大学生に対するモビリティ・マネジメントの実施 (概要)</p> <p>地域の高校生・大学生（高校・大学・専修大学）を対象に、入学時に公共交通に関する情報提供や働きかけを実施し、通学や日常生活での移動に公共交通を利用してもらうための意識付けを行うとともに、公共交通利用を促す。</p> <p>地域の高校生や大学生と行政・交通事業者が一緒となり、地域の公共交通を将来に残し、利用したくなるためのアイデア等を検討し実行する取組を行う。</p> <p>また、高校生や大学生の利用促進に向けて、夏休み期間中に使用できる周遊パスなどの企画乗車券の研究を行う。</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内
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、住民
実施時期	平成 2 9 年度～平成 3 3 年度

■方針④「高齢者が安全に移動できる仕組みづくりを進める」に関する施策

方針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	人、モノ、コトの総合的な輸送サービスの導入
目的	旅客輸送量の低い地域において、移動手段としての持続性を確保する。
取組内容	<p>■貨客混載の交通システムの導入</p> <p>(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、快適に暮らすことができる仕組みづくりが必要となってきた。</p> <p>旅客輸送量の低い地域において公共交通の持続性を確保する観点から、小貨物輸送・役務代行などのサービスを総合化する仕組みの導入に向け研究を行い、推進するものとする。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">＜貨客混載例（ヒト・モノ・公共交通）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <div style="text-align: right; margin-right: 20px;">  <p>【ムラの駅 たなせん】</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・京福電鉄での宅配便の運送／岩手県北バスでの宅配便の運送 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>（ヤマト運輸 HP より）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>【バス全体の写真】</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>【荷台スペースの写真】</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">（岩手県北バス HP より）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京丹後市での代行・輸送サービス <div style="text-align: center;">  <p>【代行・輸送サービス（京丹後市 HP より）】</p> </div> </div> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内
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、企業等
実施時期	平成29年度～平成33年度

方針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	高齢者の新たな外出手段の導入
目的	高齢者などが自動車を使わずに安全に気軽に移動できる交通手段を確保する。
取組内容	<p>■自家用有償旅客運送や乗合タクシーの導入 (概要) 高齢者などが自分で自動車を運転しなくても安全に気軽に移動できるよう、運転免許の返納や公共交通利用が不便な地域の移動手段確保として、自家用有償旅客運送や乗合タクシーなど、新たな仕組みの導入に取り組む。</p> <p>(主な実施場所) ・計画区域内</p> <p>■低速走行の電動車両の導入 (概要) 坂などが多く徒歩での移動が困難な地域や、自動車の運転に不安を感じる方などに対して、高齢者が安全に気軽に移動できる交通手段として、低速走行の電動車両等の導入に向けた要件等の研究を行う。</p>  <p>[南丹市美山町でのゴルフカー実証実験]</p> <p>(主な実施場所) ・計画区域内</p>
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、企業等
実施時期	平成29年度～平成33年度

方針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	ICTを活用したお出かけ情報等の提供
目的	情報提供の充実・情報収集の容易性向上により、高齢者の外出意欲増進を図る。
取組内容	<p>■タブレット端末等を活用したお出かけ情報等の提供 (概要)</p> <p>施設情報、イベント情報の提供、緊急通報機能、公共交通の運行情報収集など、外出時に必要となる情報を収集できる機能を備えたタブレット端末の導入に向けた要件等の研究を行う。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>高齢者生活支援システム (安否確認、タクシー)</p> <p>人口 47,488人 (注1,117世帯)</p> <p>組織・特色 高齢者への行政情報提供、見守りサービス</p> <p>担当機関 地方創生協議会(村田 幸樹市長自派)</p> <p>経費 100世帯 (2018年度導入分)</p> <p>連携先 市役所職員、NPO法人、社協</p> <p>主な連携機関と連携方法 総務部 高齢者の生活支援、緊急通報機能 福祉部 安否確認、高齢者向けタブレットトレーニング タクシー事業者 乗車履歴のタクシーの電子予約化</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>高齢者向けコミュニケーションツール</p> <p>人口 33,727人 (14,017世帯)</p> <p>組織・特色 自治会、市民センターを中心とした町内会長 (主に高齢者) 向け情報提供</p> <p>担当機関 福永氏・渡辺氏、河野啓輔氏、宇ノノ信雄氏 (電力労務支援協会)</p> <p>経費 600世帯 (2019年度導入分)</p> <p>連携先 市役所職員、自治会役員 (江良氏)</p> <p>主な連携機関と連携方法 総務部 高齢者の生活支援、緊急通報機能 (注: オフライン対応) 福祉部 高齢者向けタブレットトレーニング 観光協会 高齢者の観光履歴表示</p>  </div> </div> <p>[タブレットによる生活情報収集やタクシー予約の事例 (DENSO Lifevision 資料より)]</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内
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、企業等
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

方針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	モビリティ・マネジメントの実施
目的	住民の公共交通利用の自発的な転換や利用定着を目指す。
取組内容	<p>■住民に対するモビリティ・マネジメントの実施 (概要)</p> <p>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などを提供し（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、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。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p><綾部市の高齢者自主返納への支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・あやバス回数乗車券 3,000 円分を交付（70 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（70 歳以上） <p><南丹市の高齢者自主返納への支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p><タクシー利用時の料金割引></p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都タクシー及び新京都タクシー（ヒラノタクシー）では「運転免許返納高齢者割引（65 歳以上）」として、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） <p><協賛店による支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・宅配スーパーの配達料無料など、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 <p>※参考 URL : http://www.pref.kyoto.jp/kotsuanzen/jisyuhennousesaku.html</p> </div> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内の鉄道駅周辺の地域より順次実施
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、JR 西日本、民間バス、タクシー、住民
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

■方針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」に関する施策

方針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	体系的な観光情報・公共交通情報の案内
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>■駅・バス停での観光案内・乗換案内の充実</p> <p>(概要)</p> <p>鉄道駅・地域の拠点・バス車内などにおいて案内している公共交通や観光地などの情報について、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）を研究し、駅と観光地との連携強化を目指す。</p> <p>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・バス車内などで整備し、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など、充実を図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>駅改札付近にバスの時刻表や主な行き先情報（系統名、大まかな所要時間、運賃など）などが記載された情報板の作成・設置</p> <p style="text-align: center;">[京阪六地蔵駅の事例]</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 山陰本線の園部駅～綾部駅間 <p>■地域公共交通に関するポータルサイトの構築や総合時刻表の作成</p> <p>(概要)</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構築及び総合時刻表を作成する。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などを掲載する。</p> <p>作成する総合時刻表は、構築予定の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>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画区域内

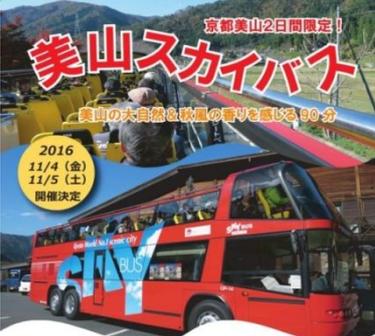
	<p>■外国人観光客向け情報冊子作成</p> <p>(概要)</p> <p>外国人観光客の更なる誘客や円滑な移動の確保等に向け、外国人観光客向けの観光地案内・公共交通案内等を記載した情報冊子を作成・配布する。</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内
<p>実施主体</p>	<p>綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー、企業等</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 2 9 年度～平成 3 3 年度</p>



[中国語と英語版の美山観光マップ]
(美山町観光協会 HP より)

<p>方針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</p>																											
<p>施策</p>	<p>鉄道駅と観光拠点を結ぶ公共交通手段の整備</p>																										
<p>目的</p>	<p>鉄道駅と観光拠点を結ぶ公共交通手段整備により、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>■観光タクシーの導入</p> <p>(概要)</p> <p>観光需要の多い地域において、地域のタクシー事業者と連携して、園部駅を起点とした美山ルートや質美ルート等の観光周遊ルートの開発、定額運賃の設定、語り部の育成等、実施方法を研究する。</p> <table border="1" data-bbox="432 1272 1382 1619"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">JF園部駅</th> <th rowspan="2">地区詳細(観光施設・地名など)</th> </tr> <tr> <th>中型車</th> <th>ジャンボ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>美山1地区</td> <td>7,500</td> <td>9,000</td> <td>【観光施設など】美山名水 神田の水 【美山町内地名】原、宮脇、板橋、又村の一部、島の一部</td> </tr> <tr> <td>美山2地区</td> <td>9,000</td> <td>11,000</td> <td>【観光施設など】かやぶきの里、ふれあい広場、ふらっと美山、文化ホール、かやぶき美術館、郷土資料館、長谷運動公園、楠ノ木山、自然文化村、河鹿荘 【美山町内地名】和泉、長谷、下平屋、下吉田、上司、静原、上平屋、兼倉、安掛、長尾、深見、野添、内久保、南、北、下、中、河内谷、島の一部</td> </tr> <tr> <td>美山3地区</td> <td>10,500</td> <td>13,000</td> <td>【観光施設など】野々村仁清生誕の地、石田家住宅、大原神社、大野ダム公園、大野ダム、虹の湖パターゴルフ場 【美山町内地名】大野、三笠、豊野、大野以西の地域</td> </tr> <tr> <td>美山4地区</td> <td>10,000</td> <td>12,500</td> <td>【観光施設など】成願寺(中風寺)、諏訪神社、タナセン 【美山町内地名】鶴ヶ岡、盛郷、豊郷、福井、高野</td> </tr> <tr> <td>美山5地区</td> <td>12,500</td> <td>15,500</td> <td>【観光施設など】唐戸溪谷、八坂神社(田歌の神楽)、芦生山の家、芦生研究村 【美山町内地名】上記以外の美山町</td> </tr> </tbody> </table> <p>[京都タクシー株式会社の美山観光の定額運賃事例 (京都タクシー株式会社 HP より)]</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内 		JF園部駅		地区詳細(観光施設・地名など)	中型車	ジャンボ	美山1地区	7,500	9,000	【観光施設など】美山名水 神田の水 【美山町内地名】原、宮脇、板橋、又村の一部、島の一部	美山2地区	9,000	11,000	【観光施設など】かやぶきの里、ふれあい広場、ふらっと美山、文化ホール、かやぶき美術館、郷土資料館、長谷運動公園、楠ノ木山、自然文化村、河鹿荘 【美山町内地名】和泉、長谷、下平屋、下吉田、上司、静原、上平屋、兼倉、安掛、長尾、深見、野添、内久保、南、北、下、中、河内谷、島の一部	美山3地区	10,500	13,000	【観光施設など】野々村仁清生誕の地、石田家住宅、大原神社、大野ダム公園、大野ダム、虹の湖パターゴルフ場 【美山町内地名】大野、三笠、豊野、大野以西の地域	美山4地区	10,000	12,500	【観光施設など】成願寺(中風寺)、諏訪神社、タナセン 【美山町内地名】鶴ヶ岡、盛郷、豊郷、福井、高野	美山5地区	12,500	15,500	【観光施設など】唐戸溪谷、八坂神社(田歌の神楽)、芦生山の家、芦生研究村 【美山町内地名】上記以外の美山町
	JF園部駅		地区詳細(観光施設・地名など)																								
	中型車	ジャンボ																									
美山1地区	7,500	9,000	【観光施設など】美山名水 神田の水 【美山町内地名】原、宮脇、板橋、又村の一部、島の一部																								
美山2地区	9,000	11,000	【観光施設など】かやぶきの里、ふれあい広場、ふらっと美山、文化ホール、かやぶき美術館、郷土資料館、長谷運動公園、楠ノ木山、自然文化村、河鹿荘 【美山町内地名】和泉、長谷、下平屋、下吉田、上司、静原、上平屋、兼倉、安掛、長尾、深見、野添、内久保、南、北、下、中、河内谷、島の一部																								
美山3地区	10,500	13,000	【観光施設など】野々村仁清生誕の地、石田家住宅、大原神社、大野ダム公園、大野ダム、虹の湖パターゴルフ場 【美山町内地名】大野、三笠、豊野、大野以西の地域																								
美山4地区	10,000	12,500	【観光施設など】成願寺(中風寺)、諏訪神社、タナセン 【美山町内地名】鶴ヶ岡、盛郷、豊郷、福井、高野																								
美山5地区	12,500	15,500	【観光施設など】唐戸溪谷、八坂神社(田歌の神楽)、芦生山の家、芦生研究村 【美山町内地名】上記以外の美山町																								

	<p>■観光レンタサイクルの導入</p> <p>(概要)</p> <p>鉄道駅等から徒歩やバス・タクシーでは移動しにくい観光地などに対して、公共交通で来訪した観光客への移動支援として、鉄道駅等でのレンタサイクルの導入に取り組む。</p>  <p>[綾部市観光協会（綾部駅）のレンタサイクル]</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、タクシー、企業等
実施時期	平成29年度～平成33年度

方針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	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
目的	駅やバス停を起点とした地域の観光地を周遊できる公共交通の整備などにより、公共交通の利用者や交流人口の増加を図る。
取組内容	<p>■駅を中心とした観光周遊ルート等の整備</p> <p>(概要)</p> <p>南丹市美山町のかやぶきの里への観光客が増加している中、かやぶきの里以外への周遊観光のニーズも出てきていることから、計画区域内の駅やバス停、現状の公共交通網（鉄道とバス）を活用した観光周遊ルートの整備等、観光振興に資する施策を研究する。</p> <p>南丹市内の観光周遊ルートの検討については、日吉駅を観光客の鉄道～バスの乗換拠点として位置づけ、日吉から美山間の各観光地への移動手段の改善を図るとともに、平成28年11月に実施した美山スカイバス（主催：南丹市美山観光まちづくり協会）から得られた経験などを活用しながら、公共交通での来訪者の増加を目指す。</p> <p>京丹波町では、和知駅周辺の体験型観光（ノルディックウォーキングなど）との連携を図り、公共交通での来訪者増加を目指す。</p> <p>綾部市では、綾部駅・山家駅～あやべ温泉間の観光施設等と連携を図り、あやべ温泉周辺での観光振興を図る。</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内  <p>京都美山2日間限定！ 美山スカイバス 美山の大自然と秋風の響りを感じる90分 2016 11/4(金) 11/5(土) 開催決定</p> <p>美山リゾーツさんにも美山初体験の方も大満足の美山の主要スポットをめぐる90分！ 観光ガイドが各所をご案内するだけでなく、わからない電話を特別にご案内！ 予約優先＆先着40名限定なのでご予約はお早めに！詳細は裏面へ→</p> <p>[美山スカイバスの運行チラシ] (美山町観光協会 HP より)</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、企業等、住民
実施時期	平成29年度～平成33年度

■方針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」に関する施策

方針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	京丹波PAでの高速バス停及びアクセス交通の整備
目的	京都市方面と京丹波町を高速バスで結ぶ交通網を形成し、広域移動の利便性向上を図る。
取組内容	<p>■京丹波PAでの高速バス停及びアクセス交通の整備 (概要)</p> <p>京都縦貫自動車道の京丹波PA(道の駅 京丹波 味夢の里)において、広域移動の交通結節機能強化として、京都北部と京都市等を結ぶ高速バスのバス停整備に向けた調整を行い、高速バスと地域内を運行する路線バス・タクシー・パークアンドライド等との連携、高速バスネットワークを軸とした広域的な観光公共交通網の形成を目指す。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">[京丹波PA、味夢の里バス停]</p> <p>(主な実施場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京丹波町内
実施主体	京丹波町、京都府、民間バス、タクシー
実施時期	平成29年度～平成33年度

10. 計画の評価と推進体制

10.1 評価の基本的な考え方

各施策は、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。

施策の実行にあたっては、P l a n (計画)、D o (実施)、C h e c k (検証・評価)、A c t i o n (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目標年次の中間年に検証・評価し、社会情勢の変化などもふまえて、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、住民など、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である。

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行う。

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。

<今後のスケジュール>

○平成29年度

～平成33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