

京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）  
中間案

令和5年9月

福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市

京都府、兵庫県

## 目 次

□ はじめに	
背景と目的	1
1 沿線地域を取り巻く社会情勢	
(1) 京都丹後鉄道の沿革	2
(2) 沿線地域の人口・年齢別人口の推移	4
(3) 通勤・通学者の流動	5
(4) 自動車利用の状況	8
(5) 道路交通ネットワークの充実	10
(6) 駅周辺のまちづくり	11
(7) 観光の動向	13
2 京都丹後鉄道と沿線の公共交通の現況	
2.1 京都丹後鉄道の現況	16
(1) 駅設備等の状況	16
(2) 保有車両の状況	17
(3) 列車運行の状況	18
(4) 他の交通モードとの連携	19
(5) 広域交通アクセスとの連携	20
2.2 京都丹後鉄道の利用状況	22
(1) これまでの利用実績と将来予測	22
(2) インバウンドの利用者見込み	22
2.3 WTの経営状況	24
(1) 経常損益の推移	24
(2) 収入	25
(3) 支出	26
2.4 沿線自治体のまちづくり計画等	26
(1) 沿線自治体のまちづくり計画における鉄道の位置づけ	26
(2) 沿線自治体の地域公共交通計画の策定状況	29
(3) 沿線自治体の観光振興計画における鉄道の位置づけ	29
(4) 駅周辺のまちづくりに関する取組	30
3 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画（H27～R6）の取組状況と評価	
(1) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の取組状況	31
(2) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の数値目標達成状況	34
(3) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の評価	35

4	京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画	
4.1	京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の基本方針等	38
(1)	京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画策定の背景	38
(2)	京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の基本方針	38
(3)	京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の期間	40
(4)	京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の区域	40
4.2	施策展開の方向性	41
(1)	北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の取組状況を踏まえた課題	41
(2)	施策展開の方向性	41
4.3	京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の目標	43
4.4	具体的な取組内容と実施主体、スケジュール	44
(1)	具体的な取組内容〈骨子〉	44
(2)	実施主体及びスケジュール	45
5	計画の評価と推進体制	
5.1	評価の基本的な考え方	46
5.2	推進体制	46

## はじめに

### ◆ 背景と目的

京都府北部の丹波、丹後地域と兵庫県北東部の但馬地域を運行する京都丹後鉄道（以下、丹鉄と記述）は、1988年（昭和63年）に開業した宮福線と、1990年（平成2年）にJR西日本から転換された宮津線から成る鉄道である。2015年（平成27年）4月、鉄道事業再構築実施計画に基づき、北近畿タンゴ鉄道株式会社（以下、KTRと記述）が行ってきた鉄道運行事業が「WILLER TRAINS株式会社」（以下、WTと記述）に移譲され、以後、WTを第二種鉄道事業者、KTRを第三種鉄道事業者とする上下分離方式による運行が開始され、今日に至っている。

北近畿タンゴ鉄道は、開業以来、地域住民の日常の移動手段として、また、この地域で盛んな機械金属工業や織物業などのビジネスや、観光地と都市部を結ぶネットワークの基軸として重要な役割を果たしてきた。しかし、少子高齢化や道路網の整備、モータリゼーションの進展、レジャーの多様化、産業の空洞化等により、大変厳しい経営環境となっていた。

このような状況の中、2014年（平成26年）12月に策定した「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」（以下、網形成計画と記述）に基づき、上下分離方式の導入による鉄道事業の再構築を目指して、観光まちづくりや鉄道の利用促進などに取り組んできたが、沿線地域の人口減少に加え、令和2年以降の新型コロナウイルス感染症の流行拡大による公共交通の利用者の減少により、経営は一層厳しい状況にある。

このような中で、将来にわたって安心・安全で持続可能な鉄道の活性化・再生を計画的に図っていくため、「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）」の策定に取り組むものである（計画期間：原則10年程度）。

本計画では、丹鉄及び沿線地域の現状と課題、将来の展望などを整理し、令和4年3月に策定された京都府北部地域連携都市圏公共交通計画や沿線自治体の地域公共交通計画と連携を図り、地域の生活経済を支える社会基盤として交通ネットワークの構築、経営の安定化のための効果的な利用促進や収入拡大策、安心・安全な公共交通の確保のための取組など、丹鉄の活性化・再生のための施策や目標を定めるものである。

## 1 沿線地域を取り巻く社会情勢

### (1) 京都丹後鉄道の沿革

#### (ア) 宮福線の開業からKTR誕生まで

1920年（大正9年）に「北丹鉄道株式会社」が設立され、1923年（大正12年）に福知山～河守間を結ぶ北丹鉄道が開業したが、河守鉦山の閉山等により1971年（昭和46年）に営業を終了した。また、宮津～河守間は1966年（昭和41年）に着工したが、昭和55年の「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」（以下、日本国有鉄道は国鉄、同法は国鉄再建法と表記）の制定により、工事は凍結された。

しかし、地元の総意で結成された宮福線建設促進期成同盟は、「バス路線への転換ではなく、鉄道による宮福線の建設」を決議し、1982年（昭和57年）には第三セクター「宮福鉄道株式会社」が設立された。1983年（昭和58年）に工事を再開し、京都府北部地域と京阪神地域を短絡する路線として、また、地域活性化に欠くことのできない路線として、1988年（昭和63年）7月に悲願の新線である宮福線（宮津～福知山間30.4km）が開業した。その後、1989年（平成元年）8月に社名を「北近畿タンゴ鉄道株式会社」と改めた。

#### (イ) 宮津線の開業からKTR誕生まで

宮津線は、京都府の丹後地域と兵庫県の但馬地域を東西に結ぶ路線として、鉄道省（国鉄の前身）によって1932年（昭和7年）に舞鶴（現西舞鶴）～豊岡間が全線開通し、戦後に国鉄宮津線となった。1979年（昭和54年）には年間約30億円の赤字を計上し、1980年（昭和55年）に国鉄再建法による廃止対象路線（輸送密度4,000人未満：基準年＝昭和52～54年）に指定された。その後、地域一丸となって存続に向けた乗車運動や要望活動を展開したが、1990年（平成2年）3月をもって廃止と決定された。

このため、廃止後の輸送手段について地元3市10町当時の市町長、議会議長及び商工団体代表で構成する「宮津線問題対策協議会」において議論が重ねられ、「鉄道として存続させる」という沿線住民全ての悲願を実現するため、第三セクターによる鉄道として残すこととした「転換計画(案)」が了承された。

これを受け、国、京都府、兵庫県、沿線市町、JR西日本等により構成された国鉄再建法に基づく「宮津線特定地方交通線対策協議会」は、1988年（昭和63年）6月に宮津線問題対策協議会の「転換計画(案)」を前提に鉄道を存置し、宮福鉄道株式会社はその運営を引き受けることを全会一致で決定して、廃線の危機を乗り越えた。そして、1990年（平成2年）4月に転換開業し、KTRは宮津線と宮福線を一体運営する会社となった。

#### (ウ) 鉄道運行事業のKTRからWTへの移譲まで

1996年（平成8年）3月に、宮福線全線及び宮津線宮津～天橋立間が電化開業し、京都、大阪から天橋立までの直通の電車特急の乗り入れが開始され、京阪神方面からのアクセスが大きく向上した。その後も沿線住民の利便性向上及び来訪者への魅力向上に向け様々な取組を行ってきた。

2015年（平成27年）4月、鉄道事業再構築実施計画に基づき、鉄道運行事業がWTに移譲された。「北近畿タンゴ鉄道」から「京都丹後鉄道」に名称を変更し、WTを第二種鉄道事業者、KTRを第三種鉄道事業者として上下分離方式による運行が開始され、今日に至っている。

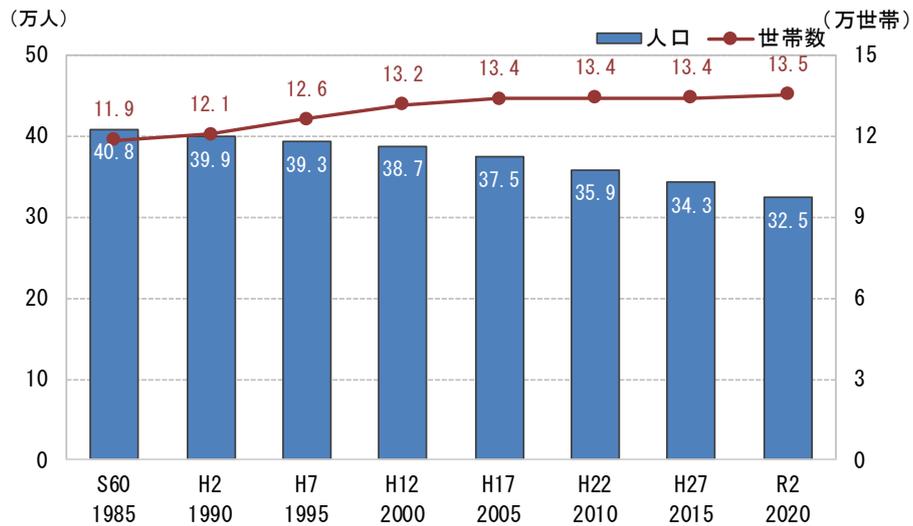
表 丹鉄の沿革

年次	宮福線	宮津線（現宮舞線及び宮豊線）
1920年（大正9年）	北丹鉄道（株）設立	
1923年（大正12年）	福知山～河守（12.4km）開業	
1924年（大正13年）		舞鶴～宮津営業開始（鉄道省） 以後、宮津以西順次開通
1932年（昭和7年）		丹後木津→久美浜開通→宮津線全通 戦後、鉄道省から国鉄に移管
1966年（昭和41年）	国鉄新線 宮守線（宮津～河守）建設 に着工	
1971年（昭和46年）	河守鉱山の閉山等により北丹鉄道 営業休止	
1974年（昭和49年）	北丹鉄道（株）解散	
1975年（昭和50年）	宮守線→宮福線に区間変更 （1979年着工）	
1980年（昭和55年）	国鉄再建法施行により建設工事中断	国鉄再建法による「特定地方交通線 （第3次）」に選定
1982年（昭和57年）	宮福鉄道（株）設立	
1983年（昭和58年）	宮福線工事再開（日本鉄道建設公団）	
1987年（昭和62年）		国鉄→西日本旅客鉄道（株）（JR西日本） が承継
1988年（昭和63年）	宮福線開業	宮福鉄道（株）が引き継ぐことを決定
1989年（平成元年）	宮福鉄道（株）が北近畿タンゴ鉄道に社名変更	
1990年（平成2年）	特急「タンゴエクスプローラー」運転 開始	北近畿タンゴ鉄道に移管・開業
1996年（平成8年）	電化開業（福知山～（宮津線）天橋立） JR西日本からの直通の特急「はしだて」、「文殊」、「タンゴディスカバリー」 が運転開始	
2013年（平成25年）	「丹後あかまつ号」「丹後あおまつ号」運転開始	
2014年（平成26年）	「丹後くろまつ号」運転開始	
2017年（平成29年）	「丹後の海」運転開始	
2015年（平成27年）	鉄道事業再構築実施計画に基づき、鉄道運行事業をWILLER TRAINS（WT） に移譲 WTが第二種鉄道事業者、KTRが第三種鉄道事業者となり、上下分離方式 による運行を開始 宮津線の路線愛称を、宮津～西舞鶴間を宮舞線、宮津～豊岡間を宮豊線に改 称	

## (2) 沿線地域の人口・年齢別人口の推移

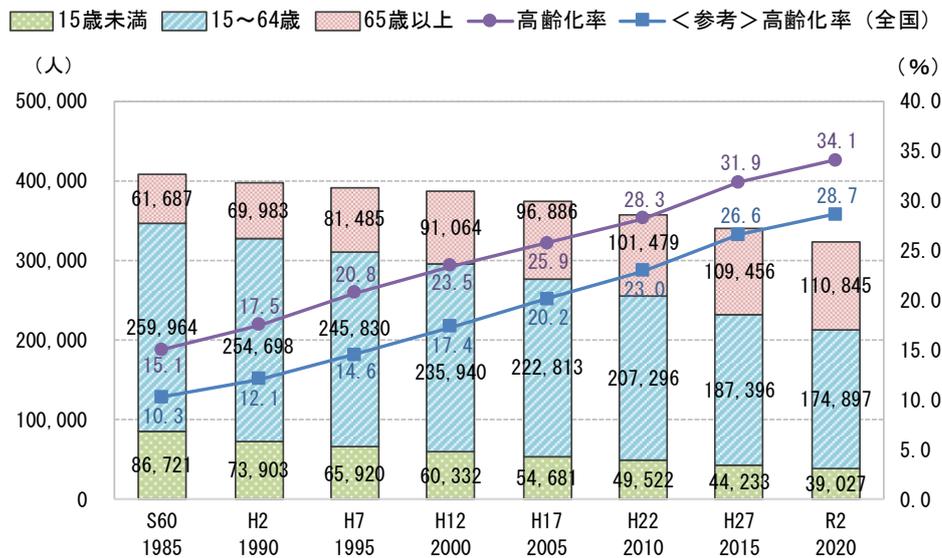
沿線地域（京都府福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・与謝郡伊根町・与謝郡与謝野町・兵庫県豊岡市）の人口は減少し続けている。反対に世帯数は近年ほぼ横ばいであり、核家族化が進行していると考えられる。

世代で見ると 64 歳未満の人口が減少しているのに対し、65 歳以上の人口は増加傾向にあり、高齢化率も全国平均 28.7%（令和 2 年国勢調査）に対し 34.1%（同）と高い水準にある。



出典：国勢調査

図 沿線地域の人口及び世帯数の推移

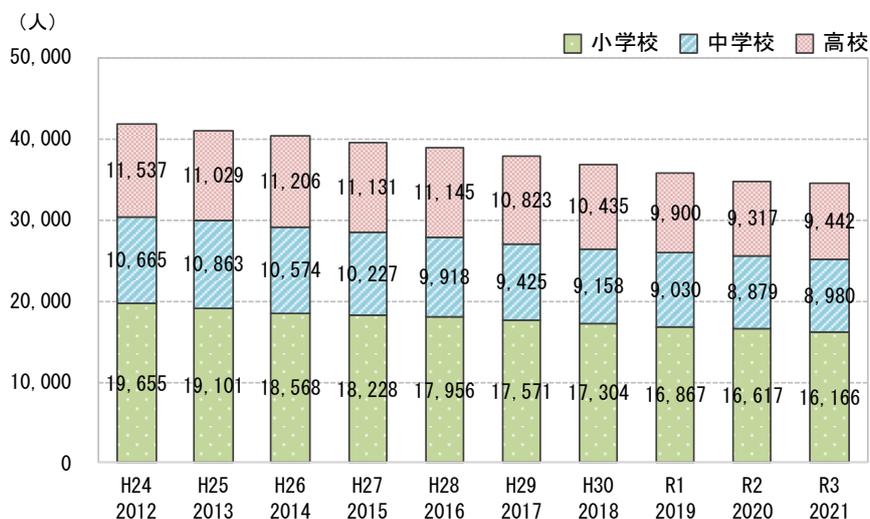


出典：国勢調査

図 沿線地域の年齢別人口及び高齢化率の推移

### (3) 通勤・通学者の流動

沿線地域の小学校・中学校・高等学校に通学する児童・生徒数は年々減少しており、平成24年からの10年間で17.4%減少している。



出典：京都府統計書、兵庫県統計書

図 児童・生徒数の推移

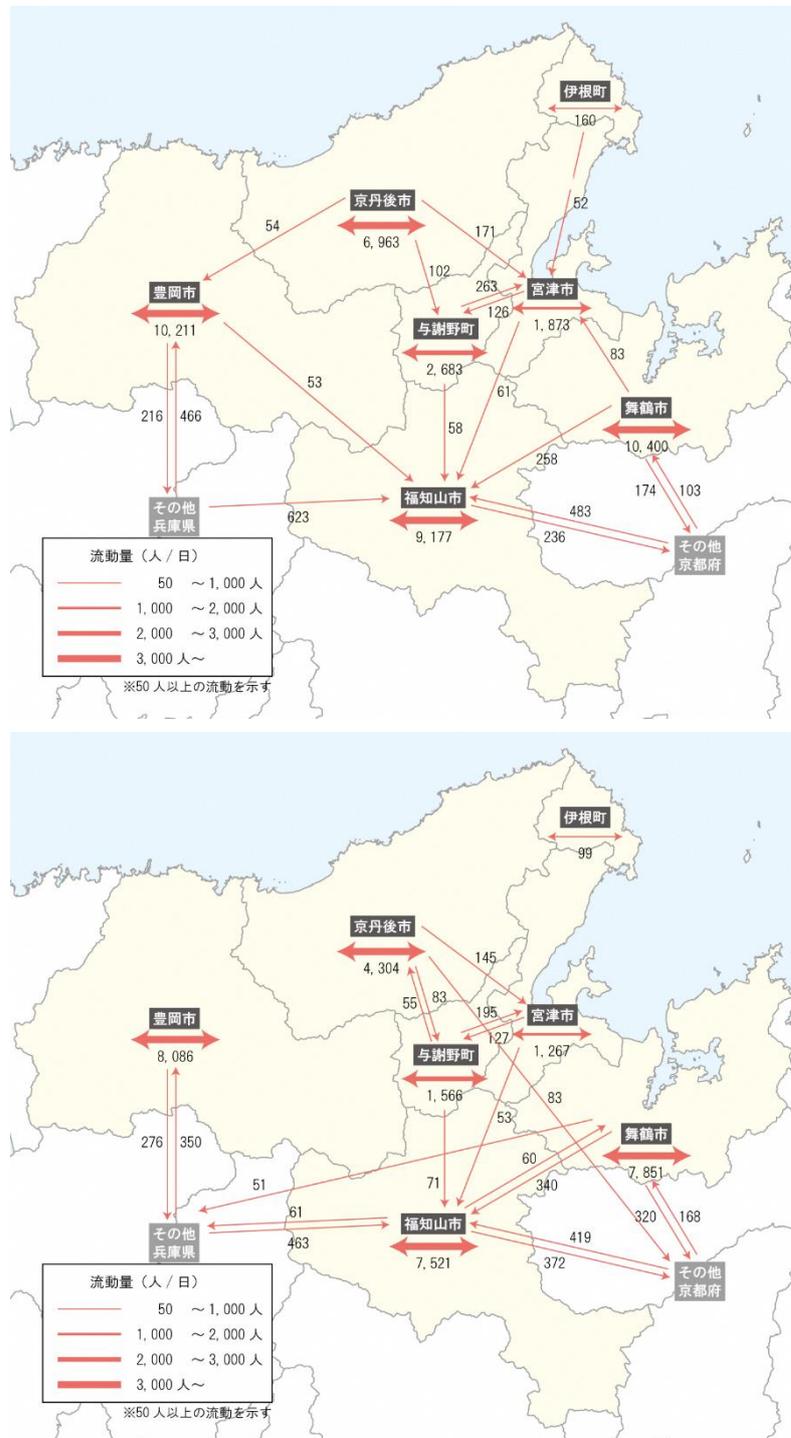
高等学校のうちJRも含めて最寄り駅から1km圏内にあるのは5校（府立海洋高等学校・府立西舞鶴高等学校・府立大江高等学校・府立工業高等学校・京都共栄学園高等学校）のみであり、府立宮津天橋高等学校加悦谷学舎（3.7km）、府立福知山高等学校（3.1km）など最寄り駅から歩いて通学することができない高校も散見される。



図 沿線地域に立地する高等学校

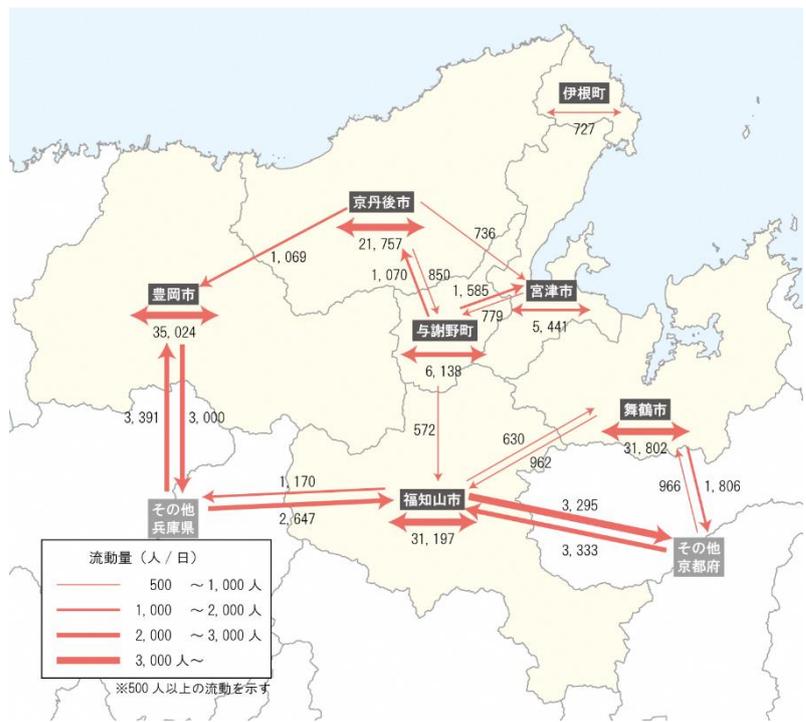
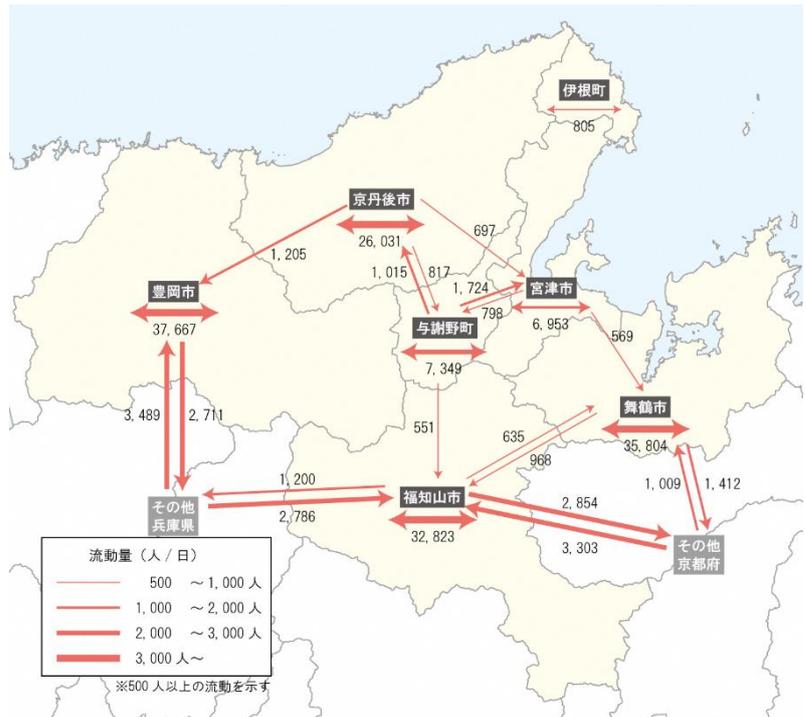
沿線地域の通学、通勤流動を見ると、通学者の流動は、ほとんどが各市町内で完結している。市町間を越えるものは、丹後地域内相互、中丹地域内相互及び豊岡市とその他兵庫県間に大きな流動がみられ、丹後地域の宮津市、与謝野町、京丹後市を発着する流動が丹鉄の主要な利用者と考えられる。なお、ほとんどの流動量が10年間で大きく減少している。

就業者についても同様に、各市町内完結のほか丹後地域内相互、中丹地域内相互の流動が多いが、福知山市、舞鶴市、京丹後市、豊岡市発着の府県をまたぐ広域な移動もみられる。



出典：国勢調査

図 15 歳未満通学者を含む通学者の流動 (上段：H22年、下段：R2年)



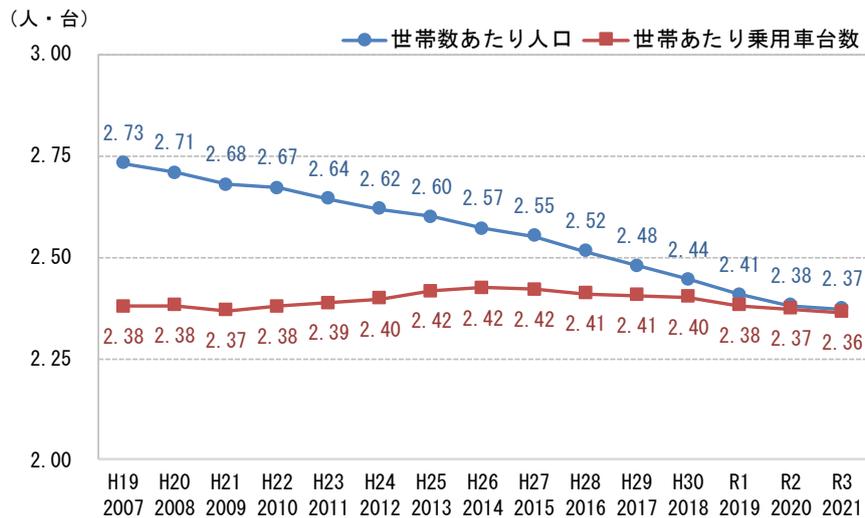
出典：国勢調査

図 就業者の流動（上段：H22年、下段：R2年）

#### (4) 自動車利用の状況

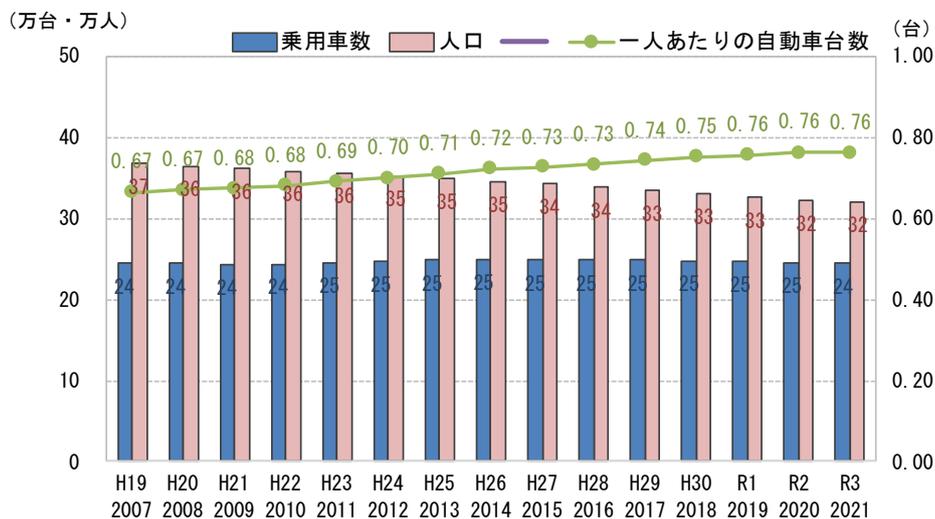
沿線地域の乗用車（軽四輪自動車を含む。以下同じ）の台数は平成26年をピークに微減傾向にある。

世帯あたりの乗用車台数はほぼ横ばいであるが、人口一人あたりで換算すると乗用車台数は増加している。約4人に3台の割合で乗用車を保有している計算となり、高い普及率がうかがえる。



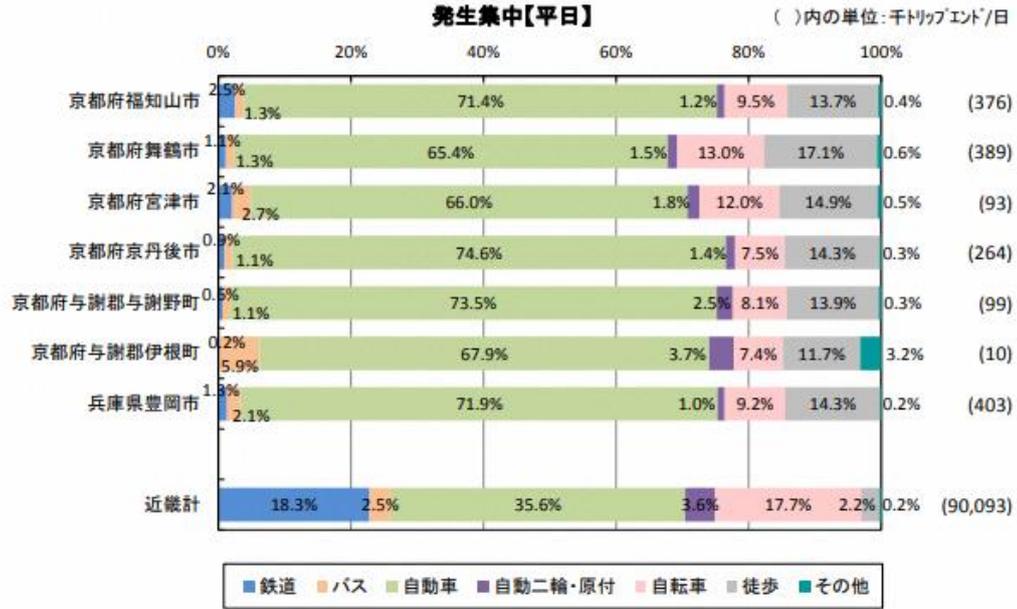
出典：京都府統計書、兵庫県統計書

図 沿線地域の世帯当たりの人口と乗用車保有台数



出典：京都府統計書、兵庫県統計書

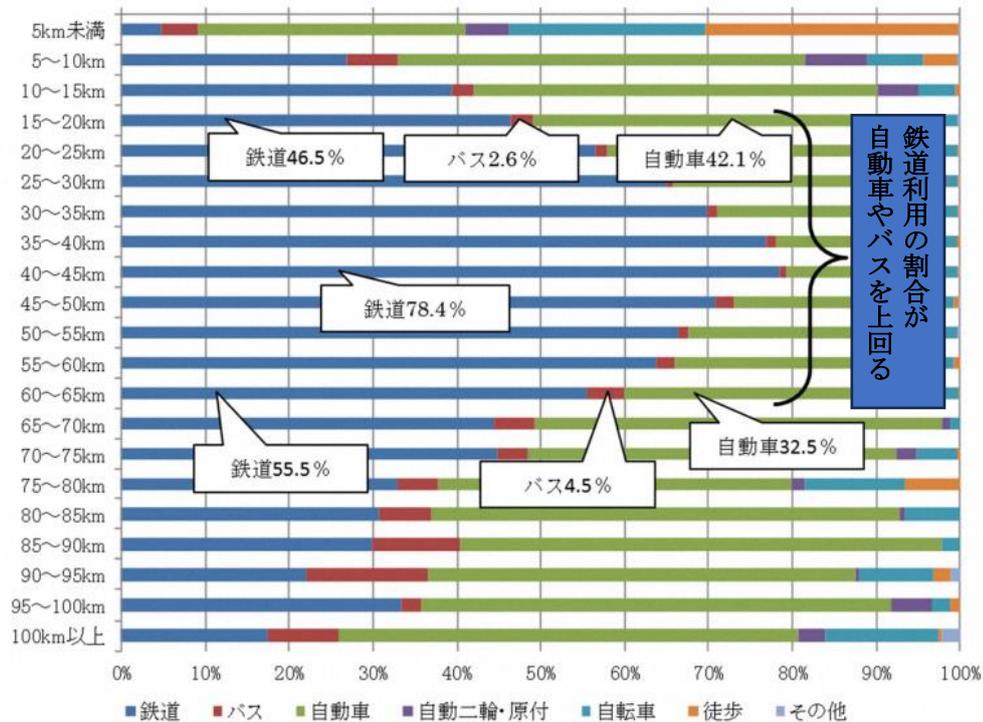
図 沿線地域の一人当たりの乗用車保有台数



出典：パーソントリップ調査（H22年）

※第6回近畿圏PT調査（R3年実施）データ未公表のため、H22年集計データを使用

図 沿線地域別の代表交通手段



出典：パーソントリップ調査（H22年）

※第6回近畿圏PT調査（R3年実施）データ未公表のため、H22年集計データを使用

図 総トリップ長と代表交通手段の関係

### (5) 道路交通ネットワークの充実

道路交通については、舞鶴若狭自動車道（平成 26 年全線開通）や京都縦貫自動車道（平成 27 年全線開通）、山陰近畿自動車道（平成 28 年野田川大宮道路開通、大宮峰山道路整備中）など高速道路網が拡大している。

一般道についても、国道 27 号（舞鶴市）、国道 9 号（福知山市）で混雑緩和のためバイパス道路の整備が行われているほか、由良川沿い国道 175 号線においては災害に備えたかさ上げが行われるなど、道路整備が進展しており、自動車交通の利便性・安全性が向上していくことが見込まれる。

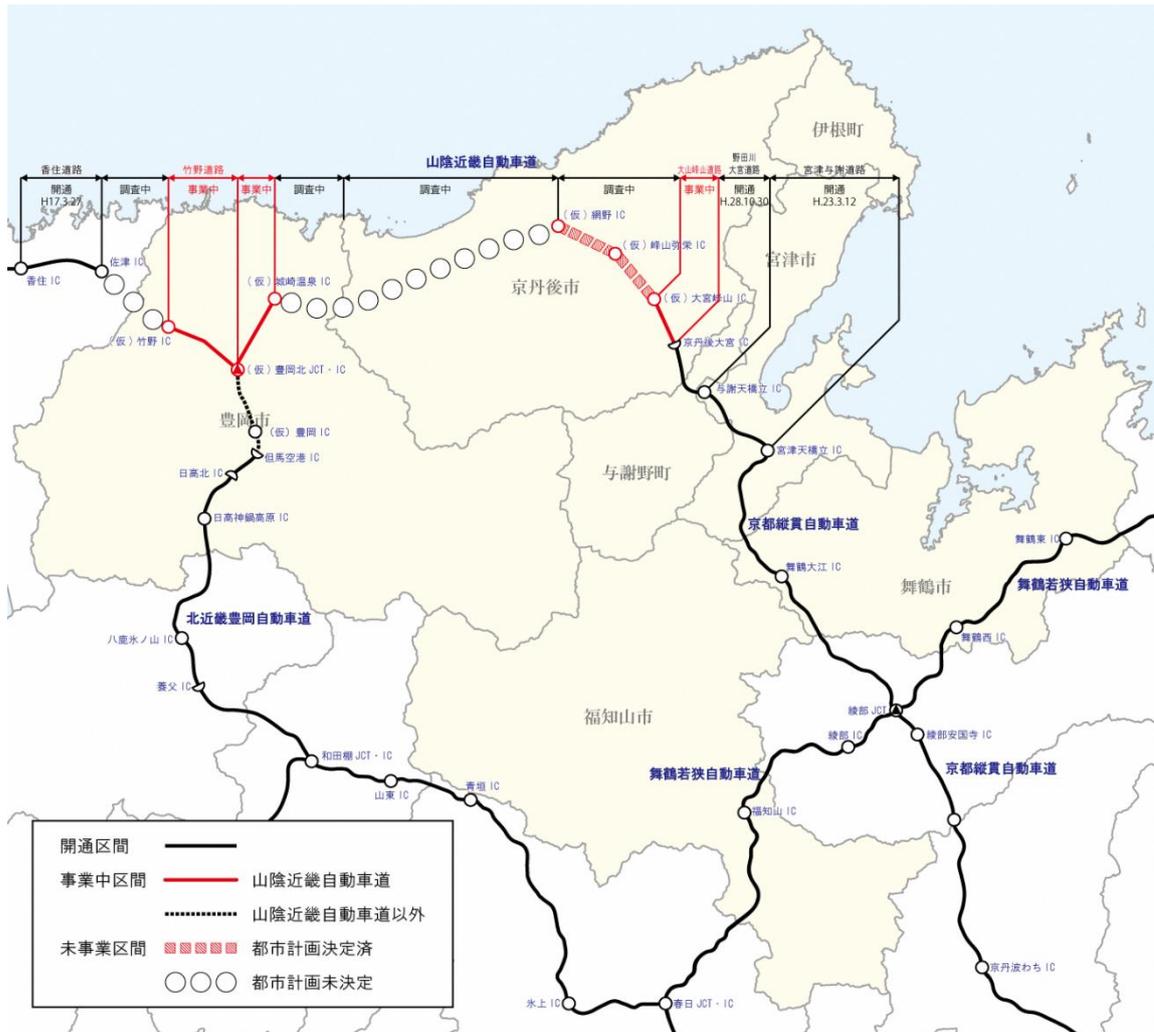


図 高速道路の整備状況

## (6) 駅周辺のまちづくり

表 各駅の特徴と周辺の都市機能

	駅名	目的施設								拠点となる駅※	
		日常生活						観光		日常生活	観光
		公共	商業	医療	運動	学校	ターミナル	特急	観光		
宮舞線	西舞鶴	○	○	△	△	○	○	○	○	○	○
	四所										
	東雲										
	丹後神崎								○		○
	丹後由良								○		○
	粟田				△	○				○	
宮豊線	宮津	○	○	○	△	△	○	○	○	○	○
	天橋立						○	○	○	○	○
	岩滝口			△			○			○	
	与謝野	△	△		△	△	○	○	△	○	○
	京丹後大宮	○	△				○	○		○	
	峰山	△	△	△	△	△	○	○		○	
	網野	△		△	△	△	○	○	△	○	○
	夕日ヶ浦木津温泉						○	○	△	○	○
	小天橋								△		○
	かぶと山					△					
	久美浜	○		△	△		○	○	○	○	○
	コウノトリの郷								○		○
	豊岡	○	○	△	△	○	○	○	○	○	○
宮福線	宮村						○			○	
	喜多										
	辛皮										
	大江山口内宮								○		○
	二俣										
	大江高校前					○				○	
	大江	○	△	○			○	○	○	○	○
	公庄				△						
	下天津				△						
	牧										
	荒河かしの木台		○							○	
	福知山市民病院口		△	○						○	
福知山	○	○	○	△	○	○	○	○	○	○	

公共…公共施設：市役所・支所・税務署・図書館・多目的ホールなど

商業…商業施設：デパート・ショッピングセンター・スーパーなど（小規模なものは除く）

医療…医療施設：病院・診療所など（小規模なものは除く）

運動…運動施設：競技場・公園など

学校…学校施設：大学・高校（幼稚園・保育所・小中学校は除く）

ターミナル…ターミナル駅（路線バス（幹線）とアクセスしている交通結節点の駅）

特急…特急が停車する駅

観光…観光地が近くにある駅

△…最寄駅となっているが駅利用圏内（500mもしくは徒歩圏内1km以内）に存在しないもの

※拠点となる駅…駅利用圏内に日常生活で利用する目的施設が存在する駅または観光地の最寄駅

表 駅勢圏人口と地域住民による各駅利用者の状況

駅名	駅半径 1km 圏人口			乗降客数 日平均 (H22 年)	駅 利用率※ (%)	駅半径 1km 圏人口			乗降客数 日平均 (R2 年)	駅 利用率※ (%)	
	人口 (H22 年)	従業者数 (H21 年)	合計			人口 (R2 年)	従業者数 (H28 年)	合計			
宮舞線	西舞鶴	9,754	5,820	15,574	620	4.0	9,488	4,630	14,118	290	2.1
	四所	638	351	989	19	1.9	578	299	877	8	0.9
	東雲	314	55	369	35	9.5	219	23	242	11	4.5
	丹後神崎	450	55	505	23	4.6	338	29	367	16	4.4
	丹後由良	943	206	1,149	122	10.6	786	245	1,030	52	5.0
	栗田	846	232	1,078	298	27.6	675	105	780	178	22.8
宮豊線	宮津	5,626	4,219	9,845	842	8.6	4,833	2,917	7,751	400	5.2
	天橋立	339	719	1,058	353	33.4	314	675	989	159	16.1
	岩滝口	1,585	915	2,500	61	2.4	1,401	740	2,141	52	2.4
	与謝野	1,559	685	2,244	269	12.0	1,406	638	2,044	175	8.6
	京丹後大宮	2,647	1,522	4,169	149	3.6	2,506	1,405	3,911	107	2.7
	峰山	2,660	2,018	4,678	288	6.2	2,395	1,593	3,988	216	5.4
	網野	969	667	1,636	288	17.6	769	430	1,198	142	11.9
	夕日ヶ浦木津温泉	770	459	1,229	152	12.4	580	440	1,020	74	7.3
	小天橋	784	179	963	47	4.9	702	148	850	55	6.5
	かぶと山	395	112	507	131	25.8	329	103	432	47	10.9
	久美浜	1,767	1,241	3,008	108	3.6	1,605	640	2,245	52	2.3
	コウノトリの郷	2,156	923	3,079	6	0.2	1,921	873	2,794	1	0.0
	豊岡	10,360	9,435	19,795	172	0.9	10,537	7,944	18,481	123	0.7
	宮福線	宮村	3,000	768	3,768	7	0.2	2,654	546	3,200	5
喜多		718	71	789	8	1.0	550	105	655	0	0.0
辛皮		18	2	20	4	20.0	10	3	13	0	0.0
大江山口内宮		110	19	129	6	4.7	84	27	111	0	0.0
二俣		416	181	597	6	1.0	319	233	552	3	0.5
大江高校前		1,113	612	1,725	255	14.8	1,019	375	1,394	58	4.2
大江		1,104	609	1,713	119	6.9	959	425	1,384	63	4.6
公庄		410	68	478	31	6.5	330	55	385	3	0.8
下天津		297	53	350	8	2.3	211	36	246	0	0.0
牧		745	375	1,120	37	3.3	520	348	868	8	0.9
荒河かしの木台		2,822	1,825	4,647	19	0.4	2,706	1,458	4,164	19	0.5
福知山市民病院口		6,531	6,154	12,685	36	0.3	6,805	5,916	12,721	11	0.1
福知山		11,765	13,087	24,852	1,054	4.2	12,056	10,861	22,918	458	2.0
合計	73,611	53,634	127,245	5,573	4.4	69,605	44,265	113,870	2,786	2.4	

出典：国勢調査、経済センサス、京都府統計書、兵庫県統計書

※駅利用率＝駅利用者数／（半径 1 km 圏内人口＋半径 1 km 圏内従業者数）

(7) 観光の動向

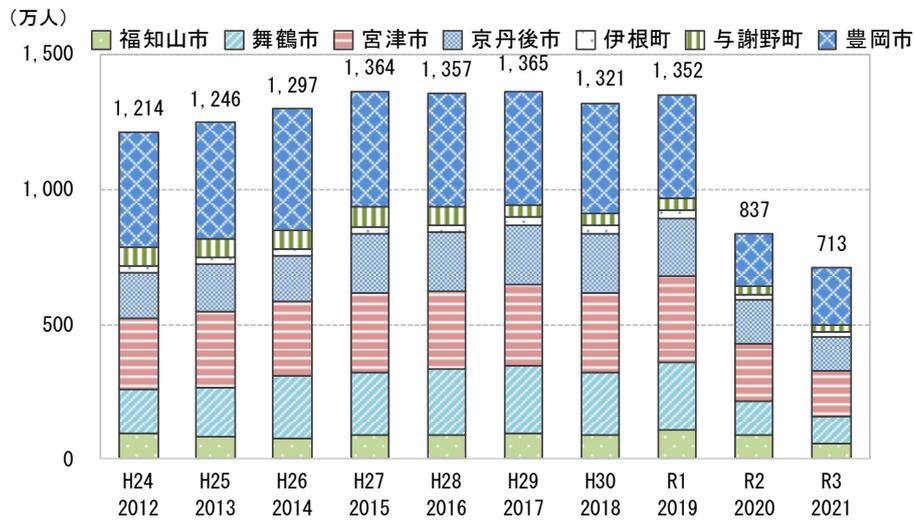
沿線には、夕日ヶ浦やコウノトリの郷公園などの豊かな自然、元伊勢神社やちりめん街道のような歴史・伝統的資源や景観、木津温泉や城崎温泉など、バラエティに富んだ観光資源が存在する。しかし、駅からアクセスが悪い観光地も多く、公共交通機関の連携等による周遊性の向上に課題が残っている。

表 沿線の主たる観光資源と最寄り駅

最寄り駅		観光資源
宮舞線	西舞鶴駅	五老スカイタワー
		道の駅舞鶴港とれとれセンター
		舞鶴かまぼこ工房
		田辺城跡
		みなとオアシス京都舞鶴うみとびら（大野辺緑地）
		京都舞鶴港（舞鶴西港）
		近畿自然歩道 伊佐津川水辺のみち
	四所駅	大庄屋上野家（国の登録有形文化財）
	丹後神崎駅	神崎海水浴場
		京都丹後鉄道 由良川橋梁
	丹後由良駅	丹後由良海水浴場
		京都丹後鉄道 由良川橋梁
		丹後天橋立大江山国定公園 奈具海岸
		安寿の里もみじ公園
栗田駅	丹後天橋立大江山国定公園 奈具海岸（国定公園）	
宮豊線	宮津駅	金引の滝（日本の滝百選）
		島崎公園
		道の駅「海の京都宮津」
		獅子崎稻荷神社
		カトリック宮津教会（京都府指定有形文化財）
		近畿自然歩道 大江山伝説のみち普甲峠コース
		114KmCAFE（丹鉄珈琲）
	天橋立駅	天橋立（特別名勝・国定公園・日本三景・日本遺産）
		天橋立傘松公園
		成相寺（西国巡礼第28番札所）
		知恩寺（日本三文殊）
		天橋立ビューランド
		元伊勢籠神社（丹後国一宮）
		天橋立ワイナリー
		丹後郷土資料館
	岩滝口駅	阿蘇シーサイドパーク
		丹後海と星の見える丘公園
	与謝野駅	ちりめん街道（重要伝統的建造物群保存地区）
		丹後ちりめん歴史館
	峰山駅	丹後王国「食のみやこ」
		天女の里

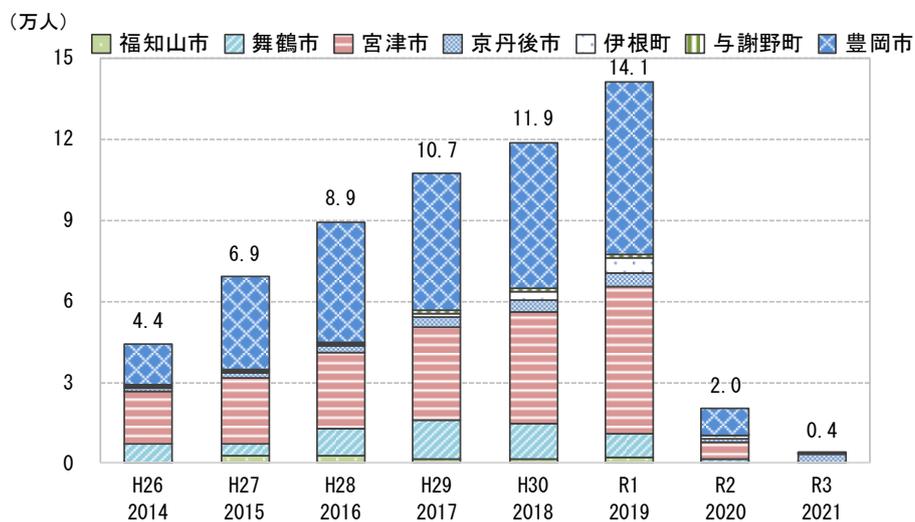
最寄り駅		観光資源
宮豊線	網野駅	琴引浜
		京丹後市立丹後古代の里資料館
		八丁浜シーサイドパーク
		浅茂川温泉
		京丹後市立郷土資料館
	夕日ヶ浦木津温泉駅	夕日ヶ浦
		夕日ヶ浦木津温泉
		箱石浜海水浴場
		丹後砂丘
		金刀比羅神社
		花郷 OKADA
	小天橋駅	道の駅くみはま SANKAIKAN
		小天橋
		小天橋海水浴場 葛野浜海水浴場
	かぶと山駅	近畿自然歩道 箱石浜と兜山を訪ねるみち
		かぶと山展望台
	久美浜駅	久美浜湾
		奥山自然たいけん公園
	コウノトリの郷駅	豊岡市立コウノトリ文化館
兵庫県立コウノトリの郷公園		
豊岡駅	小田井縣神社（但馬五社）	
	ファーマーズマーケットたじまんま	
	カバンストリート	
	豊岡劇場	
	玄武洞（国の天然記念物） 近畿自然歩道 円山川 水面に沿って歩くみち	
豊岡駅（JR 城崎温泉駅）	城崎温泉	
宮福線	宮村駅	近畿自然歩道 大江山伝説のみち普甲峠コース
	喜多駅	近畿自然歩道 大江山伝説のみち普甲峠コース 今福の滝（京都府景観資産）
	辛皮駅	近畿自然歩道 大江山伝説のみち普甲峠コース
		近畿自然歩道 大江山伝説のみち鬼の山コース
	大江山口内宮駅	天岩戸神社
		元伊勢内宮皇大神社
		日本の鬼の交流博物
		近畿自然歩道 大江山伝説のみち鬼の山コース
	二俣駅	大江町和紙伝承館
	大江高校前駅	元伊勢外宮豊受大神社
	大江駅	大江山酒呑童子の里
		二瀬川溪流（国定公園第一種特別地域）
	下天津	天寧寺（西国薬師四十九霊場第27番札所）
	福知山駅	福知山城
		三段池公園
		福知山鉄道館フクレル
ゆらのガーデン		
佐藤太清記念美術館		

沿線地域全体の観光入込客数は、平成 27 年度まで増加傾向にあり、以後も令和元年度までほぼ横ばいであった。中でも舞鶴市の入込客数はクルーズ船就航等を受けて堅調に推移してきた。外国人宿泊客数についても、名勝天橋立を有する宮津市や城崎温泉がある豊岡市を中心に大幅に増加していた。しかしながら、令和 2 年度の新型コロナウイルス感染症の拡大によって大きな打撃を受け、大幅な減少に転じている。



出典：京都府域観光入込客数等調査報告書、豊岡観光イノベーション HP

図 観光入込客数の推移



出典：京都府域観光入込客数等調査報告書、豊岡観光イノベーション HP

図 沿線地域の外国人宿泊客数

## 2 京都丹後鉄道と沿線の公共交通の現況

### 2.1 京都丹後鉄道の現況

#### (1) 駅設備等の状況

現時点において人員の配置が朝夕のみの駅が2駅あり、常駐駅は13駅である。

駅舎の整備については、丹後由良駅及び久美浜駅において、駅再生プロジェクト推進事業により駅カフェが整備され、地域の拠点として営業されている。また、宮津駅の売店が閉店となり、WTにより営業日限定で「丹鉄カフェ～114km Cafe」が営業されている。現在は、駅周辺にぎわいづくり推進事業により改修を進めているところである。

バリアフリー化などの設備投資は平成27年度以降実施されていない。

表 丹鉄各駅の設備整備状況

	駅名	駅員	売店	コインロッカー	トイレ設備				バリアフリー				
					トイレ	水洗化	洋式	多目的	BF対応	エレベーター	エスカレーター	スロープ設備	
											道路～改札口	ホーム～ホーム	
宮舞線	西舞鶴	○		○	○	○	○	○	○	○	○	—	
	四所				○	○	○	○	○	—	—	○	
	東雲				○	○	○	○	○	—	—	○	
	丹後神崎				○	○	○	○	○	—	—	○	
	丹後由良	△	△		○	○	○			—	—		
	栗田	△			○	○	○	○				—	
宮豊線	宮津	○	△	○	○	○	○	○		○		○	
	天橋立	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	○	
	岩滝口				○	○	○		○	—	—	—	
	与謝野	○			○	○	○	○		—	—	△	
	京丹後大宮	○	△		○	○	○	○	○	—	—	○	
	峰山	○			○	○	○	○				専用口	
	網野	○		○	○	○	○	○				—	
	夕日ヶ浦木津温泉	○		○	○	○	○	○	○	—	—	○	
	小天橋	○		○	○	○	○	○	○	—	—	○	
	かぶと山				○					—	—	—	
	久美浜	○	△	○	○	○	○	○		—	—	○	
	コウノトリの郷		△		○	○	○	○	○	—	—	○	
豊岡	○	○	○	○	○	○	○	○	JRのみ		—		
宮福線	宮村				○	○	○						
	喜多				○							—	
	辛皮											—	
	大江山口内宮											—	
	二俣				○	○	○	○	○			○	
	大江高校前											—	
大江	○	○		○	○	○	○				○		

公庄													—
下天津				○									—
牧				○									
荒河かしの木台													
福知山市民病院口				○									—
福知山	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—

駅員の「△」は朝夕のみ

売店の「△」は週末等のみなど営業日限定のもの（売店は喫茶店を含む）

スロープ設備の「—」はもともと段差がない、ホームが1面しかないもの

## (2) 保有車両の状況

車両については、網形成計画期間中に普通車を5両更新、特急車「タンゴ・ディスカバリー」を特急「丹後の海」にリニューアル、ラッピング列車「海の京都トレイン」や「丹鉄サイクルトレイン」の導入など、魅力向上に取り組んだ。また、JR東海より特急車4両を新たに購入し、「KTR8500形」として令和5年度中に運行を開始する予定である。

丹後あかまつ号、丹後あおまつ号、丹後くろまつ号は、丹後の旅を彩る観光列車として人気が高く、丹鉄の利用拡大に貢献している。

表 保有車両一覧

	平成26年4月時点	令和5年4月現在
特急	タンゴ・エクスプローラー ・定員 152人 3両2編成 6両	タンゴ・エクスプローラー ・R4 1編成廃車 ・定員 152人 3両1編成 3両
	タンゴ・ディスカバリー ・定員 100人 2両1編成 10両	丹後の海 H27～H29 リニューアル ・定員 107人 2両1編成 10両 (フリースペース席含む)
		KTR8500 ・定員 120人 2両1編成 2両
デザイン車	あかまつ号 KTR700 1両 ・定員 35人 トイレ、車内販売	あかまつ号 KTR700 1両 ・定員 35人 トイレ、車内販売
	あおまつ号 KTR700 1両 ・定員 101人 トイレ、車内販売	あおまつ号 KTR700 1両 ・定員 101人 トイレ、車内販売
	くろまつ号 KTR700 1両 ・定員 30人 トイレ、車内販売・食堂車	くろまつ号 KTR700 1両 ・定員 30人 トイレ、車内販売・食堂車
普通車	KTR700・800 9両 ・定員 113(114)人 ・通勤タートレイン 3両	KTR700・800 9両 ・定員 113(114)人 ・通勤タートレイン 3両 ・海の京都トレイン(R4) 1両 ・サイクルトレイン(R4) 1両
	MF100・MF200 6両 ・定員 80人 トイレなし 5両 ・定員 87人 トイレなし 1両	KTR300 5両 H30～R3 更新 ・定員 105人 トイレあり USB電源 MF100 1両 R4 リニューアル ・定員 80人 ・海の京都トレイン(R4)
計	34両	33両

### (3) 列車運行の状況

上下分離以降、列車運行については、ダイヤ改正等により運行区間の変更等はあったものの、上下分離前と同等の列車本数、運行キロを維持している。

観光列車の丹後くろまつ号については、メニューやコースなどサービス内容を半年ごとに見直すことで、リピーターの確保にも努めるとともに、地域の食材を活用したメニューを提供し、人気を博している。サイクルトレインについては、令和4年から1日1往復ながら運行を開始している。

また、より利用しやすい鉄道を目指し、平成30年3月のダイヤ改正でパターンダイヤを導入しており、利用者からは好評をいただいている。

表 列車本数等運行状況

線区	種別	区間	平成26年4月	令和5年4月
宮舞線	普通	西舞鶴～宮津	36本	37本
	快速	西舞鶴～宮津	0本	0本
宮豊線	特急	宮津～天橋立	8本	6本
		宮津～網野	2本	5本
		宮津～久美浜	3本	3本
		宮津～豊岡	1本	—
	快速	天橋立～豊岡	1本	—
		網野～豊岡	—	2本
		久美浜～豊岡	3本	2本
	普通	宮津～天橋立	2本	—
		宮津～峰山	—	2本
		宮津～網野	5本	10本
宮津～豊岡		28本	24本	
宮津～野田川		2本	—	
網野～豊岡		—	1本	
宮福線	特急	福知山～宮津	16本	16本
	快速	福知山～宮津	9本(1本)	14本
	普通	福知山～宮津 福知山～大江山口内宮	23本(2本) 2本(2本)	21本 —

※ ( ) 書きは休日運休本数、内数

表 観光列車等運行状況

	平成26年4月時点	令和5年4月現在
くろまつ号	運行なし ※平成26年5月運行開始	モーニングコース 金土日祝運行 福知山 10:08→天橋立 11:47 @6,300円
		ランチコース 金土日祝運行 天橋立 13:05→西舞鶴 14:50 @14,000円
		スイーツコース 金土日祝運行 天橋立 16:05→西舞鶴 17:25 @5,000円

あかまつ号	毎日運行 300円+運賃 1号 西舞鶴10:15発→豊岡12:51着 2号 豊岡14:01発→西舞鶴16:23着	火・水運行 予約制 550円+運賃 1号 西舞鶴10:12発→天橋立11:01着 2号 天橋立11:33発→西舞鶴12:20着 3号 西舞鶴13:14発→天橋立14:02着 4号 天橋立14:48発→西舞鶴15:49着
あおまつ号	毎日運行 予約なし 1号 福知山10:07発→天橋立11:03着 2号 西舞鶴8:36発→福知山9:58着 3号 福知山14:48発→天橋立15:55着 4号 天橋立12:55発→福知山14:44着	毎日運行 予約なし 1号 西舞鶴8:42発→網野10:24着 2号 網野11:33発→西舞鶴12:50着 3号 西舞鶴14:37発→網野16:36着 4号 豊岡16:46発→西舞鶴18:50着
サイクルトレイン	運行なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行日(R5上期) 3/18~4/27、5/8~6/11、6/16~8/9、8/21~9/3、9/9~9/30</li> <li>・利用可能駅：西舞鶴、宮津、天橋立、夕日ヶ浦木津温泉、豊岡</li> <li>・1号 西舞鶴(9時44分)発豊岡行</li> <li>・2号 豊岡(12時46分)発西舞鶴行</li> </ul>

表 パターンダイヤの状況

線区	発駅	パターンダイヤの状況
宮舞線	西舞鶴	10時~19時台 毎37分発
宮豊線	—	—
宮福線	福知山	9時~18時台 概ね13分発
	宮津	9時~18時台 概ね27分発

(4) 他の交通モードとの連携

表 各駅における交通関連施設の状況

		特急	JR	路線バス	タクシー	駐車場(台)		レンタカー	駐輪場(台)		レンタサイクル
						有料	無料		有料	無料	
宮舞線	西舞鶴	○	○	○	○	123		○		502	○
	四所			△			20			20	
	東雲						20			40	
	丹後神崎									48	
	丹後由良						4			66	○
	栗田						11			84	
宮豊線	宮津	○		○	○	39	14	○		253	
	天橋立	○		○	○		14	○		42	○
	岩滝口			○			5			48	
	与謝野	○		○	○		10			150	○
	京丹後大宮	○		○			40			100	
	峰山	○		○	○		40			220	

	網野	○		○	○		50			80	○
	夕日ヶ浦木津温泉	○		○			20			40	
	小天橋			○			4			15	
	かぶと山			○			0			175	
	久美浜	○		○	○		20			50	○
	コウノトリの郷									3	
	豊岡	○	○	○	○	100		○		150	○
宮福線	宮村						12			17	
	喜多						10			28	
	辛皮						5			5	
	大江山口内宮			○			14			20	
	二俣			○			11			20	
	大江高校前			○						50	
	大江	○		○			130				
	公庄			○			20			30	
	下天津			○			40			10	
	牧			○			27			35	
	荒河かしの木台			○						30	
	福知山市民病院口			○	○					60	
	福知山	○	○	○	○	○		○		200	○

路線バスの「△」は、駅舎とバス停留所のある主要道路が離れているもの

(5) 広域交通アクセスとの連携

表 高速バスの運行状況

運行区間		運行本数	
		平成 26 年 10 月	令和 5 年 4 月
宮津・天橋立・峰山	京都・長岡京	3 往復	5 往復
宮津・天橋立・峰山	大阪（梅田）	3 往復	3 往復
福知山・舞鶴	大阪（梅田）	2 往復	2 往復
福知山	大阪・上本町	—	3 往復
福知山	なんば(OCAT)	6 往復	9 往復
福知山	神戸（三宮）	6 往復	10 往復
舞鶴	京都	6 往復	5 往復
舞鶴	なんば(OCAT)	6 往復	8 往復(2 往復運休)
舞鶴	神戸（三宮）	8 往復	9 往復(2 往復運休)
豊岡・城崎	大阪	3 往復	6 往復(3 往復運休)
豊岡・城崎	神戸（三宮）	3 往復	3 往復(1 運休)
豊岡・城崎	京都	—	2 往復(運休)

表 京阪神～天橋立の高速バスと鉄道の比較

	高速バス		鉄道（JR+丹鉄）	
	所要時間	運賃	所要時間	運賃・料金
京都～天橋立	2:05	3,000(繁忙期 3,200)	2:01～2:14	4,800
大阪～天橋立	2:36～2:47	3,000(繁忙期 3,200)	2:20	5,920

表 空港との交通アクセスの状況（関空、伊丹、但馬）

区間	交通手段	平成26年4月		令和5年4月	
		所要時間	運賃等	所要時間	運賃等
関西空港～舞鶴	JR	2:56	5,830円	3:13	6,360円
	JR・南海	3:26	4,990円	3:51	5,060円
	JR・連絡バス	3:25	5,460円	3:43	5,820円
	高速バス等	3:28	3,250円	3:22	4,050円
関西空港～峰山	丹鉄・JR	3:58	7,280円	3:42	8,650円
	丹鉄・JR・南海	4:42	6,780円	4:01	7,960円

## 2.2 京都丹後鉄道の利用状況

### (1) これまでの利用実績と将来予測

丹鉄の利用者数は、上下分離で営業開始した平成27年度に増加したが、その後は、沿線地域の人口減少、京都縦貫自動車道の整備などの影響を受け、減少傾向が続いている。特に、新型コロナウイルスの影響を受けた令和2年度には、定期外利用者が大幅に減少し、令和3年度以降回復傾向にはあるが、コロナ禍前の状況に戻っておらず、令和5年度以降も乗車人員の減少が予測される。

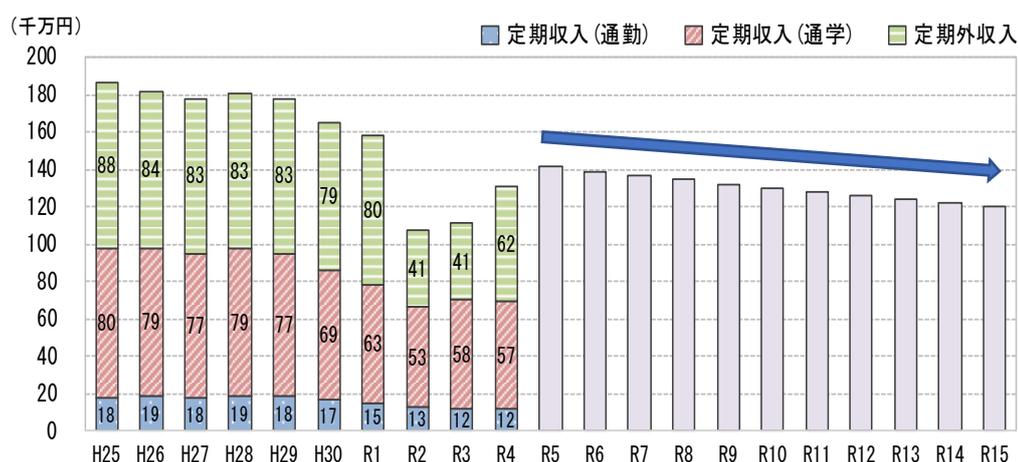
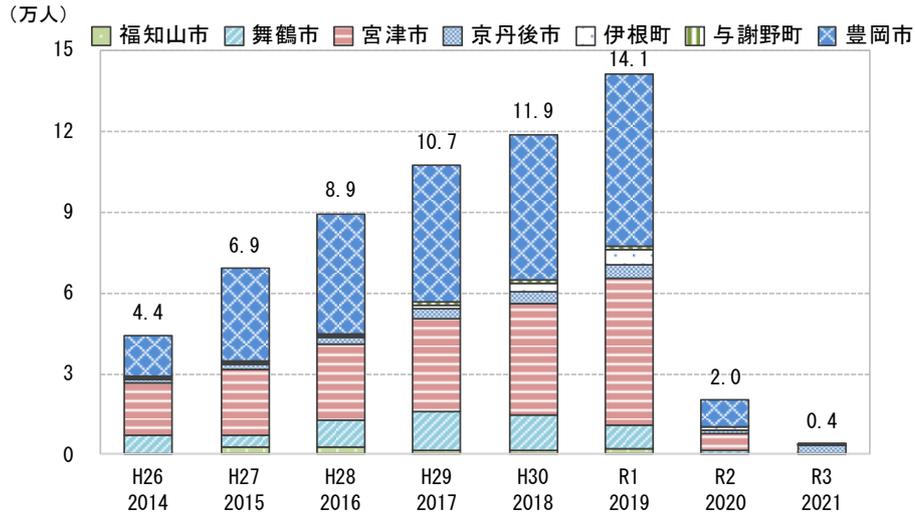


図 利用者数の実績と将来予測（成行予測）（京都府作成資料）

### (2) インバウンドの利用者見込み

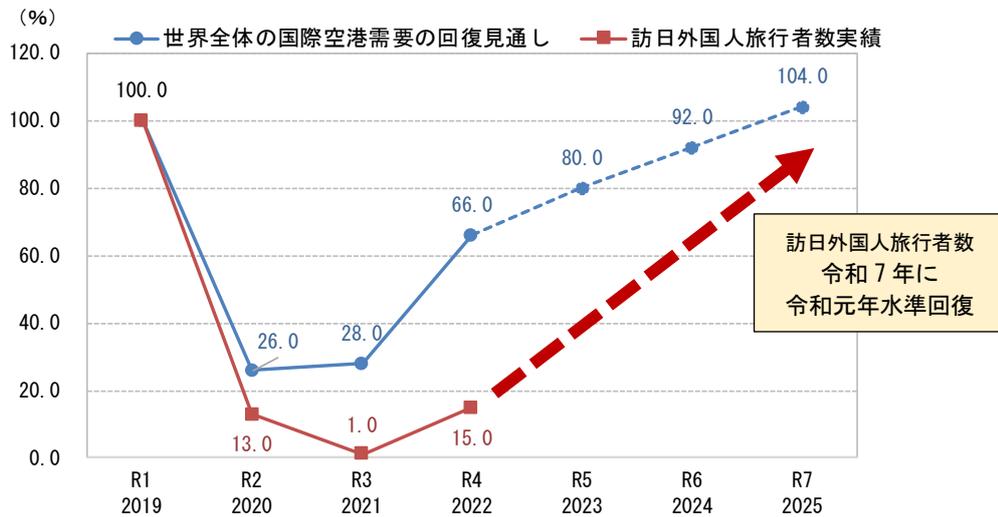
前章の1(7)で示したように、丹鉄沿線地域全体の観光入込客数は、令和元年度まで増加傾向にあったが、令和2年度の新型コロナウイルス感染症の拡大によって大きな打撃を受け、大幅に減少している。しかし令和4年頃からは新型コロナウイルス感染症の拡大が概ね終息し、訪日外国人旅行者数も全国的に増加の兆しを見せている。観光庁の資料によると、令和7年頃には世界全体の国際空港需要がコロナ禍以前の水準まで回復するという見通しが示されており、コロナ禍以前まで訪日外国人旅行者が順調に増加していた沿線地域においても、この先2～3年後には回復すると期待される。

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



出典：京都府域観光入込客数等調査報告書、豊岡観光イノベーション HP

図 沿線地域の外国人宿泊客数【再掲】



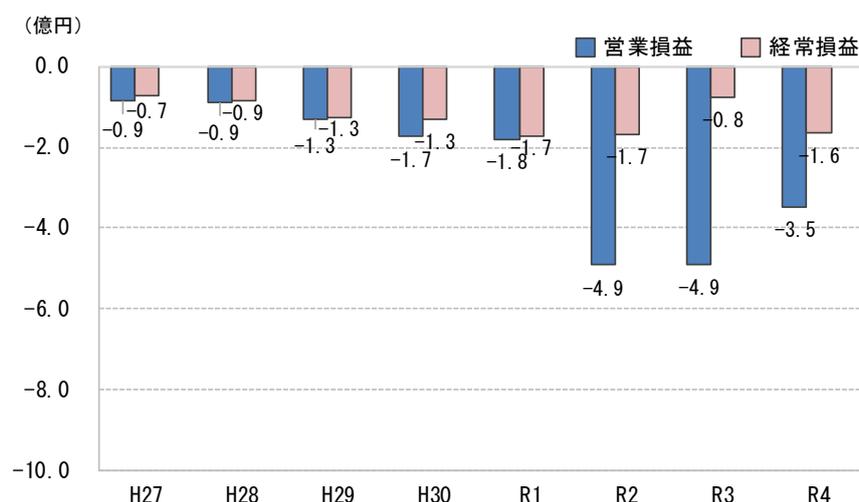
参考：国土交通省観光庁「新たな観光立国推進基本計画に向けて」

図 コロナ禍以降の訪日外国人旅行者数の全国的な見通し

## 2.3 WTの経営状況

### (1) 経常損益の推移

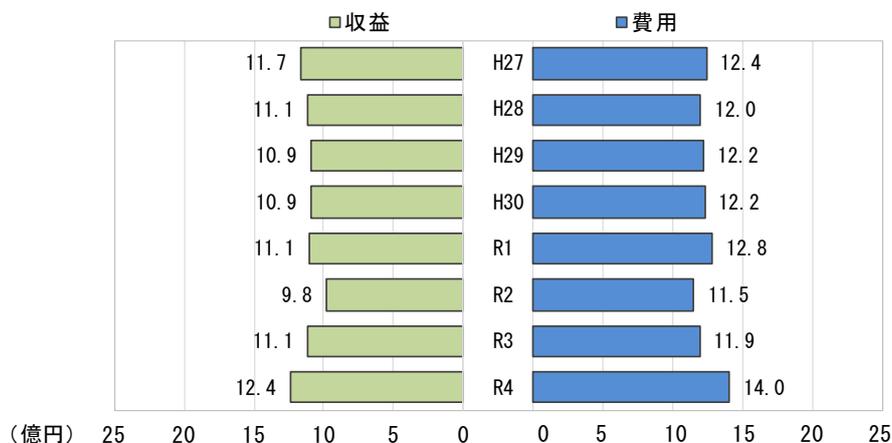
上下分離による運行が始まった平成 27 年度のWTの経常損益は 0.7 億円であったが以後年々赤字額が増加し、令和元年には 1.7 億円の赤字となり、上下分離開始時点の2倍以上となった。営業損益は新型コロナウイルス感染症が拡大し利用者数が大きく減少した令和2年には 4.9 億円の赤字と、1年間で3倍弱の赤字額増加、上下分離開始時点からは5倍以上の増加となった。



出典：～R2：鉄道統計年報、R3～：京都府資料

図 経常損益と営業損益の推移

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

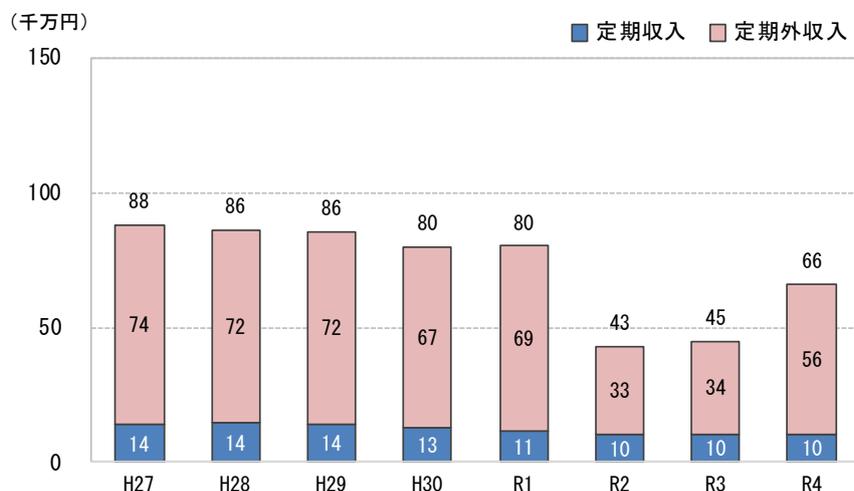


出典：～R2：鉄道統計年報、R3～：京都府資料

図 経常収益及び経常費用の推移

## (2) 収入

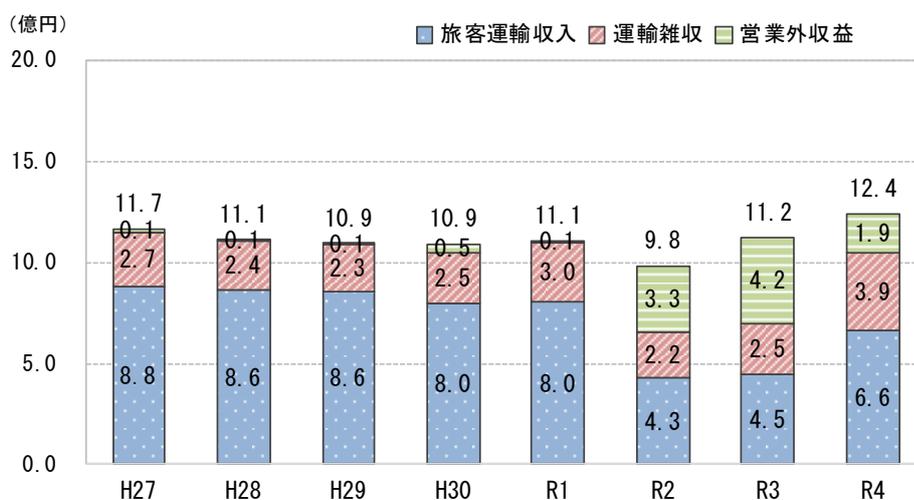
WTの旅客運輸収入は、上下分離初年度の平成27年度の8.8億円以降徐々に減少し、令和元年度には8.0億円となり、新型コロナウイルス感染拡大の影響で利用者数が大きく減少した令和2年度には4.3億円と激減し、特に定期外収入は1年で半分以上減少した。



出典：～R2：鉄道統計年報、R3～：京都府資料

図 旅客運輸収入の推移

旅客運輸収入以外の収入をみると、コロナ禍より前は運輸雑収（駅や車内の広告料等）や営業外収益は、旅客運賃収入の3分の1程度である。運輸雑収は平成30年度に対前年度0.2億円増、令和元年度は対前年度0.5億円増であった。新型コロナウイルス感染拡大の影響により旅客運輸収入が大きく減少した令和2年度は運輸雑収も減少したが、前年度までほとんどなかった営業外収入が大きく増加した。この大半は、コロナ禍による大幅な利用者減少に対する京都府や沿線市町村等からの助成金収入である。その結果、経常収益は9.8億円となり対前年比1割強の減少にとどまっている。

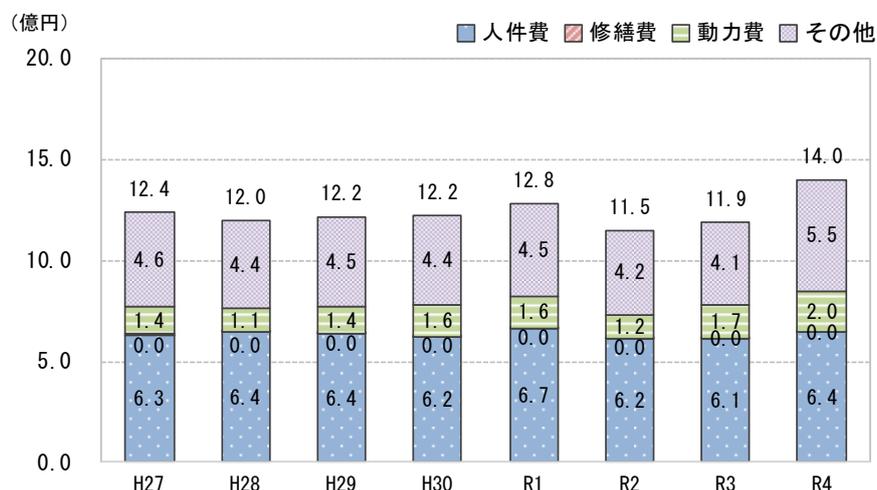


出典：～R2：鉄道統計年報、R3～：京都府資料

図 営業収益(旅客運輸収入・運輸雑収)と営業外収益の推移

### (3) 支出

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



出典：～R2：鉄道統計年報、R3～：京都府資料

図 経常費用の内訳と推移

## 2.4 沿線自治体のまちづくり計画等

### (1) 沿線自治体のまちづくり計画における鉄道の位置づけ

表 まちづくり計画における鉄道の位置づけ

	名称	策定	鉄道の位置付け・活用に関する記述
福知山市	まちづくり構想福知山	R3	<ul style="list-style-type: none"> <li>■持続性のある移動手段の確保</li> <li>・持続可能な公共交通の制度設計・運営</li> <li>・バス、鉄道などの既存公共交通の維持を図るための利用促進</li> <li>・モビリティマネジメントの普及</li> <li>・公共交通のネットワーク機能の充実</li> </ul>
	福知山市都市計画マスタープラン	R4	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ふるさとの暮らしをまもるまちづくり</li> <li>・周辺地域の拠点整備 ・交通ネットワーク整備</li> <li>・開発指導等による乱開発の抑制</li> <li>・移住・定住の促進</li> </ul>
	福知山市立地適正化計画	R4	<ul style="list-style-type: none"> <li>■都市機能誘導区域</li> <li>福知山駅、福知山市役所から半径 800m の範囲を基本に設定する。</li> <li>■誘導方針</li> <li>1. 歩きたくなる賑わいのある市街地の創出</li> <li>2. 多様な都市機能が暮らしを豊かにするまちの実現</li> <li>3. 災害に対する危機対応力の強化</li> </ul>

			4. 交通ネットワークの拠点機能の向上
舞鶴市	第7次舞鶴市総合計画	R1	<p>■コンパクトシティの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を中心とした拠点形成によるまちなか創生 JR駅周辺への都市機能の誘導等によるまちなかの再構築</li> <li>・使いやすい公共交通ネットワークの確保及び利用促進 <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 鉄道、路線バス及び自主運行バスの運行の支援</li> <li>2. 公共交通の利便性向上と交通アクセスの充実</li> <li>3. 市民、交通事業者及び行政の連携による公共交通の利用促進</li> <li>4. 持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークのあり方の検討</li> </ol> </li> </ul>
	舞鶴市都市計画マスタープラン	H30	<p>■【土地利用】活力を生み出すコンパクトで機能的なまちづくり 鉄道駅を中心としたまちなかの活力と賑わいの創出</p> <p>■【公共交通】利便性の高い地域公共交通サービスの構築</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 公共交通の利便性の向上と交通アクセスの向上</li> <li>2. 鉄道・路線バス及び自主運行バスの支援</li> <li>3. 市民、交通事業者及び行政の連携による公共交通の利用促進</li> <li>4. より利便性の高い持続可能で総合的な地域公共交通サービスのあり方の検討</li> </ol>
	舞鶴市立地適正化計画	H30	<p>【舞鶴市立地適正化計画の理念】 「コンパクトシティ」の形成 ～駅を中心とした賑わい拠点形成とまちなか居住推進による「まちなか創生」～</p> <p>■都市機能誘導区域</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 拠点の賑わいを分散させないため、鉄道駅を中心に極力コンパクトな範囲のみを対象</li> <li>2. なお、商業区域（商店街）は、居住誘導区域に住む人にとっての生活利便エリアとしての再生を図ることとし、都市機能誘導区域には含めない。</li> </ol> <p>■誘導施策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 居住誘導区域と都市機能誘導区域をつなぐ交通結節点として、駅前広場を再整備</li> <li>2. にぎわい複合施設や高齢者向け集合住宅等の整備</li> </ol>
宮津市	第7次宮津市総合計画	R3	<p>■安全・安心に生活でき、環境にやさしいまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通：「誰もが移動しやすいまち」 持続可能な公共交通を確立し、併せて、先端技術を活用したシームレスな（継ぎ目のない）移動しやすいまちを目指す。</li> </ul>
	宮津市都市計画マスタープラン	R3	<p>■市民生活を支え、観光交流地を実現する総合的な交通ネットワークの形成</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 道路ネットワークの形成</li> <li>2. 公共交通網の維持</li> </ol>

			公共交通網の整備が望まれており、丹鉄については、JR線や路線バスとの連絡など、市民や観光客の利用に応じたサービスの向上を進める。
京丹後市	第2次京丹後市総合計画	H27	<p>■ひとが行き交う公共交通の充実</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>公共交通の充実</li> <li>鉄道の運行支援と魅力発信</li> <li>ローカル鉄道とローカルバスの国内外への魅力発信</li> <li>将来を見据えた高速鉄道の整備実現</li> </ol>
	京丹後市都市計画マスタープラン	R3	<p>■公共交通の利便性向上</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>鉄道を基軸とした地域の活性化に結びつく公共交通ネットワークの構築</li> <li>交通弱者である高齢者等への買物・通院難民対策としての取り組み</li> <li>都市機能の集積効果を高める駅やバスターミナルの整備</li> </ol> <p>■駅と市街地における観光・交流機能の向上</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>駅の機能向上と合わせた周辺整備と施設の段差解消</li> <li>駅周辺から観光資源への周遊を促す取り組み</li> </ol>
伊根町	第6次伊根町総合計画	R2	<p>■交通インフラの整備</p> <p>安心安全な道路と公共交通の確保</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>道路の整備と管理</li> <li>公共交通の確保</li> </ol>
	伊根町過疎地域持続的発展市町村計画	R3	<p>■交通施設の整備、交通手段の確保</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>幹線バス運行路線の維持</li> <li>路線バスと地域内交通との乗り換え等利便性の向上</li> <li>公共交通空白地有償運送等の手法での輸送手段の実施促進</li> <li>丹鉄の存続</li> </ol>
与謝野町	第2次与謝野町総合計画	R5	<p>■快適で暮らしやすい生活環境づくり</p> <p>利用しやすい公共交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>丹鉄や路線バスの維持に向けた支援や利用促進を行うほか、進展する高齢化社会を見据えて、持続性のある利用しやすい地域内交通体系を構築</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>丹鉄利用促進</li> <li>与謝野駅舎管理運営</li> <li>地方バス路線運行維持支援</li> <li>地域内公共交通確保維持</li> </ol>
豊岡市	豊岡市基本構想	H29	<p>■持続可能な「力」を高めるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>まちに活力と賑わいをもたらすため、定住環境、広域交流基盤、都市基盤の整備などを進め、若い力が発揮できる「持続可能な「力」を高めるまちづくり」を進める</li> </ul>

	豊岡市都市計画マスタープラン	H31	<p>■交通網の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の維持、充実 官民一体となったバス路線等、地域公共交通の維持、充実</li> <li>鉄道等の公共交通の維持、充実 都市との交流においては、JR等の鉄道、コウノトリ但馬空港を利用した航空路線を積極的に活用し、本市と市外とのアクセス性の維持、向上に取り組みます。</li> </ul>
--	----------------	-----	---

(2) 沿線自治体の地域公共交通計画の策定状況

表 地域公共交通計画策定状況

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

(3) 沿線自治体の観光振興計画における鉄道の位置づけ

表 観光振興計画等における鉄道の位置づけ

自治体	観光関連の計画名	計画における鉄道の位置づけ
京丹後市	第4次京丹後市観光振興計画 (R5.2)	<p>2 観光の課題及び対策の方向性</p> <p>【課題7】老朽化した観光関連のインフラ整備や交通基盤の強靭化、利便性充実に向けた取組が必要</p> <p>&lt;対策の方向性&gt;</p> <p>○ 災害等に強い観光地になるために、高速道路や鉄道網、航空路線等の交通インフラの整備促進が必要</p>
※以下は観光振興に特化した計画はなく、総合計画の中で観光における鉄道の位置づけに言及		
福知山市	まちづくり構想 福知山 (R4.3)	<p>(基本政策8) 市民一人ひとりが、時代の変化を先取りし、地域産業の発展に貢献できるまち</p> <p>8-2 DXを生かした商業・サービス業の活性化</p> <p>施策② 市の特質を踏まえたキラリと光る観光戦略の推進</p>

		<p>◆対応の方向</p> <p>○本市の地域資源である鉄道を生かした鉄道保存展示施設「フクレル」(旧ポッポランド)の開設など地域資源を生かした新たな誘客コンテンツの創出</p>
宮津市	第7次宮津市総合計画 (R3.5)	<p>1 地域経済力が高まるまちづくり</p> <p>(4)宮津の海の資源を活かした魅力的な海のまち</p> <p>◇民間事業者等と連携した周遊観光の推進等多様なニーズに対応する「海」を活かした観光まちづくりに取り組みます。</p> <p>8 田井宮津ヨットハーバーを遊覧船や漁船タクシー等の海上交通の拠点とし、MaaS も活用してバスや鉄道などの公共交通をつなぐことにより、観光地などを結ぶ魅力ある新たな交通ネットワークを形成</p>

(4) 駅周辺のまちづくりに関する取組

表 駅周辺まちづくりの取組状況及び今後の計画

	H27～R5	R5～
福知山市	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅正面リニューアル事業 (まちのデザインに合う店舗等の開設促進)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福知山市新文化ホール整備</li> </ul>
舞鶴市	<ul style="list-style-type: none"> <li>西舞鶴駅周辺 歴史の道整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西舞鶴駅西口駅前広場整備</li> <li>中央図書館整備</li> </ul>
宮津市	<ul style="list-style-type: none"> <li>天橋立駅 駅舎及び駅周辺の整備 (ホームや待合室、駅前広場等の整備)</li> <li>丹後由良駅 駅舎及び駅周辺の整備 (喫茶スペースの活用、Wi-Fi 設置 等)</li> <li>宮津駅 駅舎整備に向けた設計</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮津駅 駅舎整備 (待合スペースの改修 等)</li> </ul>
京丹後市	<ul style="list-style-type: none"> <li>久美浜駅 駅舎及び駅周辺の整備 (駅舎の改修、カフェの設置 等)</li> </ul>	
与謝野町	<ul style="list-style-type: none"> <li>与謝野駅周辺 駅前の整備 (駅前の飲食店設置)</li> </ul>	
豊岡市	<ul style="list-style-type: none"> <li>芸術文化観光専門職大学整備</li> </ul>	

### 3 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画（H27～R6）の取組状況と評価

#### (1) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の取組状況

網形成計画（現行）で取り組むこととした全 29 施策のうち 27 施策について実施することができた。取組の中には、コロナ禍で中断を余儀なくされたものや、試行段階で本格実施に至らなかったものもあるが、駅施設のバリアフリー化、新駅設置の 2 項目を除いた取組が実施され、地域交通を取り巻く環境は、網形成計画策定前より改善されている。

取組状況凡例 ●：実施、○：一部実施、▼：未実施  
 評価凡例 ◎：達成、△：着手段階、×：取組なし

表 網形成計画の取組状況

目標	具体的な取組	取組状況	評価
a 上下分離による 鉄道事業の再構 築等	経営の抜本的改 革	●上下分離による鉄道事業再構築の実施（H27.4） 基盤管理を KTR、運行を WT が実施	◎
	支援スキームの 見直し	●上下分離により、自治体は基盤部分にのみ補助	◎
b 圏域へのアクセ ス時間の短縮	京阪神方面との アクセス強化に よる利便性向上	●早朝の京都発特急と接続（H27.3） 京都駅→天橋立駅 11:03 着→9:35 着 ●丹後発の最終特急を繰下（H30.3） 網野駅～京都駅 20:48 着→21:19 着	◎
	首都圏・海外か らの拠点である 関西国際空港等 からのアクセス 改善等の検討	●「JR-WEST RAIL PASS」の対象エリアとして参入（H29） ▼関空からの直通バスは実現できず ●伊丹空港～福知山駅は 1 日 9 往復運行 ●但馬空港～豊岡駅は 1 日 2 往復運行 ○但馬空港～峰山・久美浜駅間 R1 に期間限定運行	△
c 公共交通ネット ワークの利便性 向上	都市間の移動時 間の短縮	○MF 車 5 両は更新（H30～R3）したがダイヤ見直しは未実 施	△
	クルーズ船との 連携	○クルーズ客へ丹鉄による観光案内を実施 ○入港時に臨時のくろまつ号及び快速を運行	△
	丹後半島パルス タイムテーブル 化等の検討	●ダイヤ改正で、デイトタイムの福知山駅、豊岡駅、西舞鶴 駅発車時刻をパターン化（H30.3） ●鉄道・バス時刻表を作成 ○路線バス等との乗継改善も推進 ●京都府北部地域連携都市圏公共交通計画を策定（R4.3）	◎
	鉄道とアクセ ス交通との連携	●伊根湾巡りルートの乗換連携 ●天橋立駅、久美浜駅など：e バイクレンタル ●天橋立駅、豊岡駅など：レンタサイクル	◎

	丹後半島を回遊する観光周遊ルート等の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車両、船舶、案内板など海の京都のトータルデザイン</li> <li>●臨時列車城崎・天橋立ダイレクトの運行 (H30～R2)</li> <li>●豊岡駅 たじまわる号の運行</li> </ul>	◎	
	K T R 駅から目的地までの公共交通網の再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>○西舞鶴駅 夜間の東舞鶴方面接続 6本中5本</li> <li>○大江駅 大江山の家行バス 4往復/日 デマンド大江鬼楽バスの運行</li> <li>○豊岡駅 城崎方面との乗換改善(～10分16本、11～20分7本、21分～8本)、カーシェアリング</li> </ul>	△	
d	安心・安全に向けた設備・体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道事業再構築実施計画を上回る設備投資の実施 (PCマクラギ化、車両更新 等)</li> <li>●安全評価外部委員会(2回/年)及び自治体との安全に関する連絡協議会の開催(1回/年)</li> </ul>	◎	
e	魅力的で快適な車両等の整備	デザイン車両の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●くろまつ号を沿線の食・魅力を体験する「FOOD EXPERIENCE」として運行→収入：R1/H27=1.2</li> <li>●あかまつ号、あおまつ号における車内販売の充実(地ワイン、地ビール、丹鉄珈琲、丹鉄グッズなど)</li> <li>●由良川横断時の徐行運転など</li> </ul>	◎
	車両等の快適化に向けた計画的整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●特急車両改装「丹後の海」：(H29)全5編成10両を改装</li> <li>●MF車5両の更新(H30～R3)</li> <li>●ラッピング列車「海の京都トレイン」運行：(R4に2両)</li> </ul>	◎	
f	快適性・利便性・魅力の向上	駅待ち環境・駅施設の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>●宮津駅：「丹鉄珈琲～114km Cafe」開設(H30) 待合スペース改修(R5)</li> <li>●久美浜駅：喫茶コーナー、コインロッカー設置(H29)</li> <li>●丹後由良駅：喫茶コーナー、エアコン整備(H29)</li> <li>●コウノトリの郷駅：駅舎カフェ「ぼっぼや」(R2)</li> <li>●駅舎周辺や線路等沿線の環境美化活動への補助支援</li> </ul>	◎
	駅のバリアフリー化		×	
	自動券売機の導入、ICTの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>●MaaS導入実証実験 QRコード決済の導入(R1～)</li> <li>●Visaタッチ決済導入R2～</li> </ul>	◎	
	情報ポータルサイトの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ダイヤのGIFSデータ化により各検索サイトで検索可</li> <li>○JR WESTER との連携推進</li> </ul>	△	
g	ターゲットを明確にした取り組みの実施	地域やJR等と連携した観光情報/乗継情報の提供、プロモーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>●WILLERのWEBサイトで丹鉄を活用した北近畿観光情報や周遊コースを紹介</li> <li>●海の京都DMOのWEBサイトでも府北部の観光スポットを紹介。鉄道の旅のWEBサイトでは、京都駅からの交通も紹介</li> <li>●JR西日本「WESTER」との連携推進</li> </ul>	◎

	外国人向けサービスの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「JR-WEST RAIL PASS」への参画 (H29)</li> <li>●WEB サイトの多言語対応、外国人向けプロモーション</li> <li>●Wi-Fi 環境の整備：宮津駅、丹後由良駅、与謝野駅、網野駅</li> <li>●Visa タッチ決済の導入 R2～</li> </ul>	◎
h	沿線の事業所、住民等と連携した地域主体の取り組み	行政職員へ積極利用の働きかけ <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通利用の啓発チラシによる広報</li> <li>●職員への呼びかけ（ノーマイカーデー、エコ通勤等）</li> </ul>	◎
		モビリティ・マネジメントの実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>●「丹鉄新聞」、「たんてつこども新聞」の発行</li> <li>●バス・エコファミリーの実施</li> <li>●高齢者向け 200 円レールや敬老乗車券事業の実施</li> <li>●運転免許証自主返納支援制度の実施</li> </ul>	△
		学校行事やイベントでの利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>●中学校・高等学校団体利用助成の実施</li> <li>●くろまつ号 5 周年、あかまつ号・あおまつ号 10 周年記念イベント</li> <li>●キッズトレインの運行 (R4)</li> <li>●もうひとつの京都周遊パスの販売 (R4)</li> </ul>	◎
i	コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携	都市計画、マスタープラン等における位置づけの明確化 <ul style="list-style-type: none"> <li>●京都府北部地域連携都市圏公共交通計画策定 (R4. 3)</li> <li>●立地適正化計画策定（舞鶴市、福知山市）</li> <li>●都市計画マスタープラン作成（福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、兵庫県、豊岡市）</li> </ul>	◎
		駅周辺等への都市機能の再配置 <ul style="list-style-type: none"> <li>○福知山駅、西舞鶴駅に加え、宮津駅周辺の賑わいづくり事業に着手</li> </ul>	△
		新駅の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>×</li> </ul>	×
		駅機能、駅周辺の再整備及び未利用地の活性化 <ul style="list-style-type: none"> <li>●丹後由良駅、久美浜駅：喫茶コーナー等整備</li> <li>●西舞鶴駅西口駅前広場の整備に着手</li> <li>●豊岡駅：駅周辺の遊休地の活用の補助制度創設</li> </ul>	△
j	海の京都等による観光まちづくり	観光地の魅力向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>●海の京都 DM0 の設立 (H28)</li> <li>●（一社）豊岡観光イノベーションの設立 (H28)</li> <li>●DM0 等を中心に、観光スポットの魅力向上や広域観光プロモーションを実施</li> </ul>	◎
k	環境にやさしいまちづくり	EV タクシー等の環境にやさしい交通手段の導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>●久美浜駅：EV 乗合タクシーの導入 (H27～R2)</li> <li>●いねタク（伊根町予約型乗合交通）の運行開始 (R4)</li> </ul>	◎
		自転車の積極的な利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>●丹後由良駅でレンタサイクル導入 (H29)</li> <li>●e バイクによる周遊観光推進 (R1)</li> <li>●サイクリトレインの運行 (R4～)</li> <li>●駅前にサイクルラック設置、工具や充電器貸出 (R4～)</li> <li>●豊岡駅レンタサイクル利用料補助</li> </ul>	◎

(2) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の数値目標達成状況

網形成計画で設定した評価指標のうち、数値目標等を達成しているものは、16項目のうち6項目と少ない。特に人員や人口に係る数値の達成状況が悪く、丹鉄の活性化・再生に最も重要となる年間輸送人員については、コロナ禍の影響もあり、目標値を大きく下回る結果となっている。しかし、コロナ禍直前までの段階では目標値を達成できていた指標もある。

表 網形成計画の目標とする指標と達成状況

目標とする指標	数値目標等		達成状況		
	計画策定前 (H25)	目標値 (R1)	達成値 (R5.4)	評価	備考 ◆:コロナ禍前のR1時点の参考値
1. 年間輸送人員	186.2万人	200万人	131.5万人	×	◆R1: 157.9万人
2. 京阪神方面から朝一番特急による天橋立駅への到着時間	11時03分	9時台	9時32分	○	
3. 関西空港から峰山駅のアクセス時間	約4時間	3.5時間	約4時間	×	
4. 宮津～福知山間の普通列車の所要時間	50分	45分	50分	×	1日平均
5. 沿線地域のバス年間輸送人員(丹後地域)	625千人	625千人	629千人	○	R3.10～R4.9
6. 安全評価外部委員会・自治体安全連絡協議会の開催	0回/年	2回以上/年	2～3回/年	○	
7. デザイン列車利用者数	40,600人	70,000人	160,747人	○	◆R1: 185,364人(○)
8. 駅構内のバリアフリー化(段差解消)	13駅	18駅	13駅	×	
9. 公共交通ポータルサイトの構築	なし	あり	なし	×	
10. 沿線地域の訪日外国人人数(丹後地域宿泊客数)	16,453人	20,000人	3,305人(R3)	△	◆R1: 77,482人(○)
11. KTR 駅でのクレジットカード利用可能な駅	2駅	5駅	13駅	○	福知山・大江・西舞鶴・宮津・天橋立・与謝野・京丹後大宮・峰山・網野・夕日ヶ浦木津温泉・小天橋・久美浜・豊岡
12. 職場への公共交通利用の働きかけ(MM)の実施市町村数	1市	5市町	7市町	○	利用促進協議会で実施
13. 駅周辺の常住人口(国勢調査)	73,611人(H22)	73,611人	69,605人(R2)	×	
14. 駅周辺の従業員人口(経済センサス)	53,634人(H21)	53,634人	44,265人(H28)	×	
15. 自動車分担率(PT調査。平日平均)	70.1%(H22)	66.6%(▲5%)		保留	※PT調査の結果は令和5年度末公表
16. 観光入込客数	906万人(H24)	1,090万人	559万人(R3)	△	◆R1: 1,068万人 ◆R2: 688万人

### (3) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の評価

京阪神方面からの9時台に天橋立駅に到着する朝一番の特急や19時台に宮津駅を発車する特急などの実現により、丹後地域での滞在時間が大幅に延長された。

海の京都DMOやWILLER等と連携した情報発信や観光振興にも積極的に取り組み、インバウンドを含む観光客の受け入れ体制などは大幅に改善されている。

また、列車本数は上下分離前から維持されているだけでなく、パターンダイヤ化や乗り継ぎ改善、バス等との接続改善にも取り組み、地域公共交通の利便性は改善方向にある。

一方、駅のバリアフリー化や駅前整備などはほとんど手が付けられていない状況である。

丹鉄の収支均衡を図り、活性化・再生を図っていくためには、年間輸送人員の増加を図る必要がある。次期の京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画においては、地域の人たちにいかに利用していただくか、増加する観光客をいかに利用に結び付けるか、年間輸送人員の増加に着目した施策の展開が重要と考える。

改善状況凡例●：改善されている、◆：一部改善が必要、▼：改善が必要

表 網形成計画策定時の課題の取組後の改善状況

沿線地域の現状	交通が抱える課題	改善状況
1. 人口減少・少子高齢化の進展 <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域の人口は減少傾向</li> <li>65歳以上の人口は増加傾向で64歳以下の人口は減少傾向</li> </ul>	a. 沿線人口の減少とともに利用者数が減少	◆コロナ禍もあり想定以上の大幅な減少
	b. 当面、高齢者の増加や200円バスの導入で公共交通ニーズは高いが、採算面は厳しい	▼加えて、運転手不足が顕在化し、減便等を招いている
	c. 当面、通勤・通学定期利用者は横ばい。将来は少子化により、高校生の通学定期利用者数が減少	◆道路整備の進展、コロナ禍による公共交通離れなどにより、通勤・通学定期利用者は減少が進む
2. 周辺交通環境の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>世帯当たり自動車保有台数はこの10年間で横ばいだが、1人当たりの保有台数は増加</li> <li>京都縦貫自動車道等の高速道路や一般道路などの道路整備が進展</li> <li>高速バスが徐々に増加</li> <li>高齢ドライバー増加による自動車事故の増加</li> </ul>	a. 自動車に比べて利便性・快適性に劣るため、駅から離れた地域を中心に、自動車に依存する傾向(駅へのアクセス交通が不便、KTR車両の老朽化など)	◆駅へのアクセス性の向上やKTR車両の更新、改良も進めているが、依然、自動車依存は高い
	b. JR特急と高速バスの速達性・定時性の差が縮小しており、京都縦貫自動車道の開通でさらに変化	▼京都縦貫自動車道が全線開通するとともに、事業中の大宮峰山道路が整備された場合、道路との速達性等の差はさらに拡大
3. 駅周辺の都市構造の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>福知山、西舞鶴、豊岡の各駅では駅周辺整備が進みつつあるが、他の駅では徒歩</li> </ul>	a. 駅周辺の居住者が少なく、集客施設もない所が多いため、鉄道駅に至る公共交通が育たない	◆沿線自治体において、地域公共交通の維持・確保の取組が進められているが、経営環境など非常に厳しい状況

<p>圏内に目的施設が少なく、駅勢圏内の従業人口、常住人口が減少傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スーパーや病院、公共施設等の集客施設が幹線道路沿いに新たに立地</li> </ul>	<p>b. 生活関連施設が分散し、公共交通では行きにくい、昼間時の利用増が見込めない</p>	<p>◆ 駅周辺に新たな集客等の施設の整備はほとんどなく、駅周辺の都市構造に大きな変化はない</p>
<p>4. 観光需要や地場産業の停滞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>レジャーの多様化、海水浴客の減少等から、沿線地域の観光入込客数は横ばいからやや減少傾向</li> <li>織物業など地場産業の停滞</li> <li>外国人への PR や受入体制が不十分</li> <li>丹後地域と但馬・丹波との連携（交通網、宣伝等）が不足</li> </ul>	<p>a. 観光需要やビジネス需要が停滞し、定期外利用者数が減少傾向</p> <p>b. 公共交通の利用が見込める観光客や LCC 利用の訪日外国人旅行客への対応が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関空からの時間距離が長い</li> <li>JR 特急の運行時間帯が短い（早朝、夜の便がない）</li> <li>外国人へ情報提供が不十分</li> <li>公共交通の乗継情報が得られるポータルサイトがない</li> <li>府県をまたいで移動するニーズに対する視点が欠如等</li> </ul>	<p>◆ 海の京都などの取組により観光客は増加傾向で、定期外利用者は横ばいであったが、コロナ禍により減少</p> <p>● 訪日外国人旅行客への対応は大幅に改善されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR 特急の早朝・夜の便が運行</li> <li>WILLER TRAINS の WEB サイトでインバウンド向けプロモーションを実施</li> <li>英語の車内放送や駅の番号表示の実施</li> <li>JR-WEST RAIL PASS の導入</li> <li>天橋立駅及び綾部駅の観光案内所に外国人案内担当を配置</li> </ul>

丹鉄沿線地域の交通に関する主な課題	改善状況
<p>① 京阪神・首都圏からの交通アクセス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京阪神から朝一番の特急で天橋立駅まで向かう場合、福知山駅での乗り換えが必要であり、到着が 11 時過ぎになる</li> <li>首都圏から新幹線や航空を利用した場合も、天橋立駅に午前中に到着することは難しい</li> <li>首都圏からの高速バスは、福知山・舞鶴へ 1 日 1 往復が運行</li> </ul>	<p>● 早朝特急の運行により京阪神からは 9 時台に天橋立駅へ到着、首都圏からの高速バスは廃止されたものの、鉄道利用で東京からは 10 時台に到着京阪神、首都圏との交通アクセスは改善されている</p>
<p>② 関西国際空港との直通バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関西国際空港から沿線地域へ直通で結ぶ空港バス等がない</li> </ul>	<p>▼ 関空との直通バスは実現されていない</p>
<p>③ 沿線地域への交通アクセスに関する情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>K T R やバス、J R 等を網羅したマップや検索システム等が少ないため、国内外の観光客にとって情報を収集しにくく、沿線地域を自由に回遊するのが困難である</li> </ul>	<p>● 丹鉄、沿線バスのダイヤの GTFS 化を推進し、Google Maps などで検索可能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>丹鉄 MaaS 導入の実証実験</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 西日本「WESTER」との連携推進</li> </ul>
<p>④周辺観光地との間の交通アクセス・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海の京都の観光戦略拠点や、城崎温泉や和田山など、府県間を跨ぐ周遊観光を進めていくことが必要である</li> <li>・ 城崎温泉から天橋立へは、豊岡駅での乗り換え不便により、待ち時間が長い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆城崎温泉駅と天橋立駅を結ぶ「城崎・天橋立ダイレクト」の運行などを行うが、利用者は少なかった</li> <li>観光利用者の動向や意向を踏まえた戦略が必要</li> </ul>
<p>⑤外国人観光客に対する取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅における外国語表記や外国語放送など、外国人観光客への対応が進んでいない</li> <li>・ クレジットカードやデビットカードの導入拡大</li> <li>・ 公共交通の回遊システムとして、IC カードによる支払いや各社共通の一日周遊券の発行等</li> <li>・ 無料の Wi-Fi 環境の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●外国人観光客に対する環境は大幅に改善されている。</li> <li>・ 英語の車内放送や駅の番号表示の実施</li> <li>・ JR-WEST RAIL PASS の導入</li> <li>・ 天橋立駅及び綾部駅の観光案内所に外国人案内担当を配置</li> <li>・ 無料の Wi-Fi 環境の整備</li> </ul>

## 4 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画

### 4.1 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の基本方針等

#### (1) 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画策定の背景

北近畿タンゴ鉄道は開業以来、沿線住民の日常の移動手段として、また、沿線地域のビジネスや観光地と都市部を結ぶ産業基盤として重要な役割を果たしてきた。しかし、沿線人口の減少や道路網整備と相まったモータリゼーションの進展、レジャーの多様化、産業の空洞化等により、平成26年度には利用者数と旅客運輸収入がピーク時の約3分の2にまで減少し、経常損失拡大に歯止めがかからない深刻な状況となっていた。

このような状況の中、北近畿タンゴ鉄道の上下分離による鉄道事業再構築を進めるとともに、沿線地域においても、駅等を拠点とするコンパクトなまちづくりや魅力的な観光まちづくりを進め、そうした拠点同士や、拠点と目的地を有機的に結ぶなど、公共交通網を充実させることで、持続可能で住みやすい地域社会を実現することを目指す「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を平成26年度に策定し、併せて、「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、平成27年度からまちづくりと連携した公共交通網の形成に向けた取組と北近畿タンゴ鉄道の上下分離による再構築を進めてきた。

北近畿タンゴ鉄道の上下分離後、通称が京都丹後鉄道と改められ、鉄道施設等基盤の管理をKTRが、鉄道の運行をWTが行うこととして、平成27年4月から再出発をしたが、沿線地域の人口減少の進展、京都縦貫自動車道や山陰近畿自動車道の延伸、度重なる災害発生や新型コロナウイルス感染症の拡大などにより、鉄道の利用者数は減少を続け、令和4年度にはコロナ禍からの回復があったものの、約132万人と上下分離前（平成26年度）の約184万人の7割に落ち込み、運行会社の経営も非常に厳しい状況となっている。

このため、令和6年度に計画期間が満了となる網形成計画の期間終了後においても、引き続き、沿線自治体と交通事業者が連携して、丹鉄を基軸とした地域公共交通網の利便性の向上、まちづくりと連携した公共交通網の整備、そして地域住民など多様な主体と連携した利用促進を進め、丹鉄の再構築に取り組むこととし、そのマスタープランとして京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画を策定するものである。

#### (2) 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の基本方針

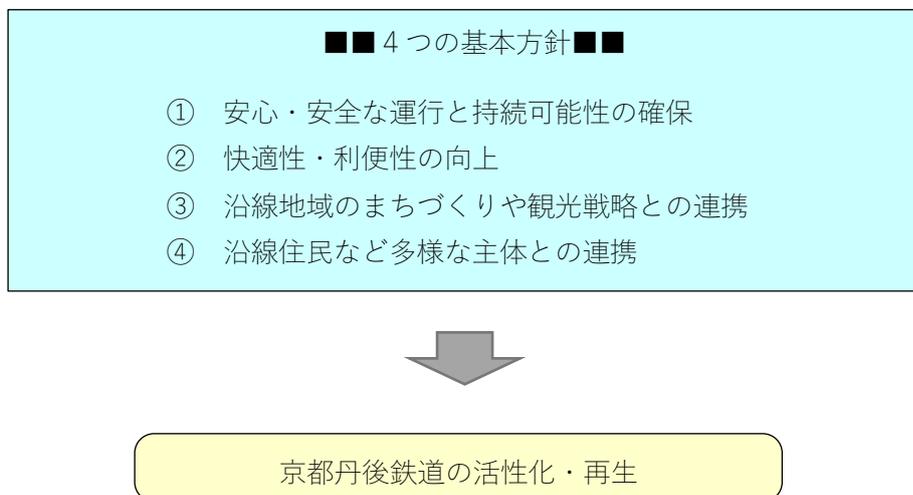
今後10年間で丹鉄を基軸とした沿線地域の公共交通において、重点的に取り組むべき課題に対応するものとする。

<次の10年間で取り組むべき課題>

- ① 鉄道施設の老朽化が進むとともに、人口減少やコロナ禍の影響を受け利用者が減少するなど、厳しい経営状況が続く中で、沿線地域の生活を支え、地域経済の活性化の基盤となる公共交通を維持していくためには、公共交通の安心・安全な運行の確保と運転手不足などにも対応した持続可能性の確保が大きな課題である。

- ② これまでも魅力ある鉄道づくりや沿線地域の観光振興に取り組んできたが、利用者は当初の想定以上に減少を続けており、特に定期利用者の減少率は沿線地域の人口減少率よりも大きい。加えて新型コロナウイルス感染症の拡大が、利用者のさらなる減少を招き、コロナ禍の終息後も以前の利用水準に戻るには年月を要するといわれている。このような利用者の減少に歯止めをかけていくためには、整備が進む道路ネットワークへの対抗力の強化を図ることが重要であり、快適で、便利で使いやすい公共交通ネットワークを構築していく必要がある。
- ③ 人口減少・少子高齢化が今後も深刻化する状況において、公共交通を活性化・再生するは、駅等を拠点とするコンパクトなまちづくりや魅力的な観光まちづくりを進めるとともに、そうした拠点同士や、拠点と目的地を有機的に結ぶなど、まちづくり等と連携した公共交通網の充実が重要である。
- ④ 沿線地域においては、丹鉄の利用促進に取り組む人や、また、自家用有償運送など地域の移動手段を自ら確保しようと取り組んでいる人が増えてきている。こうした状況を踏まえ、地域の関係者の連携・協働を通じ、公共交通利用の機運醸成など利用促進に取り組むことが重要である。

以上の4つの「次の10年間で取り組むべき課題」から、京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の基本方針を下記のとおりとする。



**(3) 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の期間〈調整中〉**

京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の対象期間は、現在の網形成計画期間終了後から、おおよそ令和16年度までとするが、まずは5年後を一つの目処として目標を設定し、それまでの取組状況や目標の達成度、周辺状況等を踏まえた検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。

また、京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画で新たに取り組むこととした施策については、現在の計画期間の終了を待たず、先行して取り組むこととする。

**(4) 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の区域**

京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の対象区域は、京都府福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、兵庫県豊岡市の丹鉄沿線地域とする。

## 4.2 施策展開の方向性

### (1) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の取組状況を踏まえた課題

網形成計画の計画着手前の課題について、京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の具体的な施策を検討するため、各施策の取組後の改善状況等について評価した結果をもとに、各課題の現状について整理を行った。

表 網形成計画の取組状況を踏まえた課題

沿線地域の現状	地域公共交通が抱える課題
1. 人口減少・少子高齢化の進展 <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域の人口は減少傾向</li> <li>65歳以上の人口は増加傾向で高齢化率が高まっている</li> </ul>	a. 道路整備の進展、コロナ禍による公共交通離れなどにより、想定以上の大幅な利用者の減少 b. 公共交通の経営状況は非常に厳しく、加えて、運転手不足が顕在化し、減便等が発生
2. 周辺交通環境の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>世帯当たり自動車保有台数はこの10年間で約2.4台/世帯で横ばいだが、1人当たりの保有台数は増加(約0.75台/人)</li> <li>京都縦貫自動車道等の高速道路や一般道路などの道路整備が進展</li> </ul>	a. 道路整備の進展により、自動車の利便性・快適性が向上し、駅から離れた地域を中心に、自動車に依存する傾向(駅へのアクセス交通が不便など) b. 京都縦貫自動車道が全線開通するとともに、山陰近畿自動車道の整備が進み、道路との速達性等の差はさらに拡大
3. 駅周辺の都市構造の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>福知山、西舞鶴、豊岡の各駅では駅周辺整備が進みつつあるが、他の駅では徒歩圏内に目的施設が少なく、駅勢圏内の従業人口、常住人口が減少傾向</li> <li>スーパーや病院、公共施設等の集客施設が幹線道路沿いに新たに立地</li> </ul>	a. 駅周辺の居住者が少なく、集客施設もない所が多いため、鉄道駅に至る公共交通が育たない b. 生活関連施設が分散し、公共交通では行きにくいいため、昼間時の利用増が見込めない。
4. コロナ禍による観光需要やビジネス需要の減少 <ul style="list-style-type: none"> <li>海の京都づくりなどの進展により、インバウンド対応などが進み、観光入込客数も増加したものの、コロナ禍の影響により激減</li> </ul>	a. 観光需要やビジネス需要が激減し、定期外利用者数が減少傾向 b. インバウンドについて、京都市内でオーバーツーリズムとなっており、府域への分散化が課題

### (2) 施策展開の方向性

網形成計画等に基づき、各施策に取り組んできたが、少子化の進展、道路網整備の進展、駅周辺の都市構造の変化、コロナ禍による観光需要やビジネス需要の減少などにより、地域の公共交通の利用者の減少が続いている。

今後、丹鉄をはじめとする地域公共交通の維持・確保には、何よりも利用者の増加が重要であり、利用者の確保に向けては、基本方針で掲げた①安心・安全な運行と持続可能性の確保、

②快適性・利便性の向上、③沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携、④沿線住民など多様な主体との連携に取り組む必要がある。

このため、現在の丹鉄の利用状況等を踏まえ、4つの基本方針について、次の方向性により施策を展開していく。

#### 【基本方針1】 安心・安全な運行と持続可能性の確保

丹鉄の施設や車両の老朽化が進む中で、引き続き、施設や車両の計画的な更新を進め、安心・安全な運行を確保する。

＜施策の方向性＞

- a. 利便性・安全性・機能性の向上に資する計画的な設備投資
- b. 計画的な設備投資、適切な維持管理を進めるための、沿線自治体の支援
- c. 沿線自治体の負担軽減のための、国の支援の積極的な導入
- d. 公共交通事業者の人材確保

#### 【基本方針2】 快適性・利便性の向上

鉄道等を基軸とした地域公共交通の快適性・利便性の向上を図り、道路整備にともなう自動車交通との競争力を高める。

＜施策の方向性＞

- a. ダイヤの工夫やサービス改善などによる鉄道の利便性向上
- b. 鉄道とアクセス交通との連携による利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- c. 駅及び駅周辺の快適性・利便性向上
- d. MaaSなどシームレスな公共交通ネットワークの構築

#### 【基本方針3】 沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携

沿線人口の減少が進む中で、まちづくりと連携した地域の公共交通ネットワークの充実を図るとともに、積極的な観光戦略との連携により公共交通利用者の増加を図る

＜施策の方向性＞

- a. 沿線自治体の立地適正化計画や駅周辺整備計画等の着実な推進
- b. 駅周辺のにぎわいづくりの推進
- c. 「海の京都」づくりなど地域の観光戦略との連携
- d. インバウンド対応の強化

#### 【基本方針4】 沿線住民など多様な主体との連携

鉄道の活性化・再生及び持続可能性の確保には、利用者の増加が不可欠である。住民にとっても、公共交通は通勤・通学・通院など生活に必要不可欠な移動手段である。このため、沿線住民など多様な主体との連携により、鉄道の利用促進を進め、利用者の増加を図る。

＜施策の方向性＞

- a. ターゲットを明確にした利用促進の取組の実施
- b. 地域と連携した地域主体の取組の推進
- c. 関係人口の拡大

#### 4.3 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の目標

丹鉄の沿線地域では、従来から丹鉄を基軸とした公共交通網の整備が進められている。京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画では、引き続き、まちづくりや観光振興など、地域戦略と一体となって、圏域全体で都市機能を分担した取組を進めることで、持続可能な地域公共交通網の形成を図ることとし、その中で、丹鉄の活性化・再生を目指す。

網形成計画において、目指すべき公共交通の将来像を提示し、その目標達成のための指標を定め、各施策に取り組み、16項目中6項目の目標を達成したが、鉄道利用者数は新型コロナウイルス感染拡大の影響が大きいため大幅に減少し、目指していた丹鉄の活性化・再生という視点では、十分な成果をあげることはできなかった。

京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画では、公共交通の快適性・利便性の向上により、公共交通利用者の増大を図るための目標を設定する。

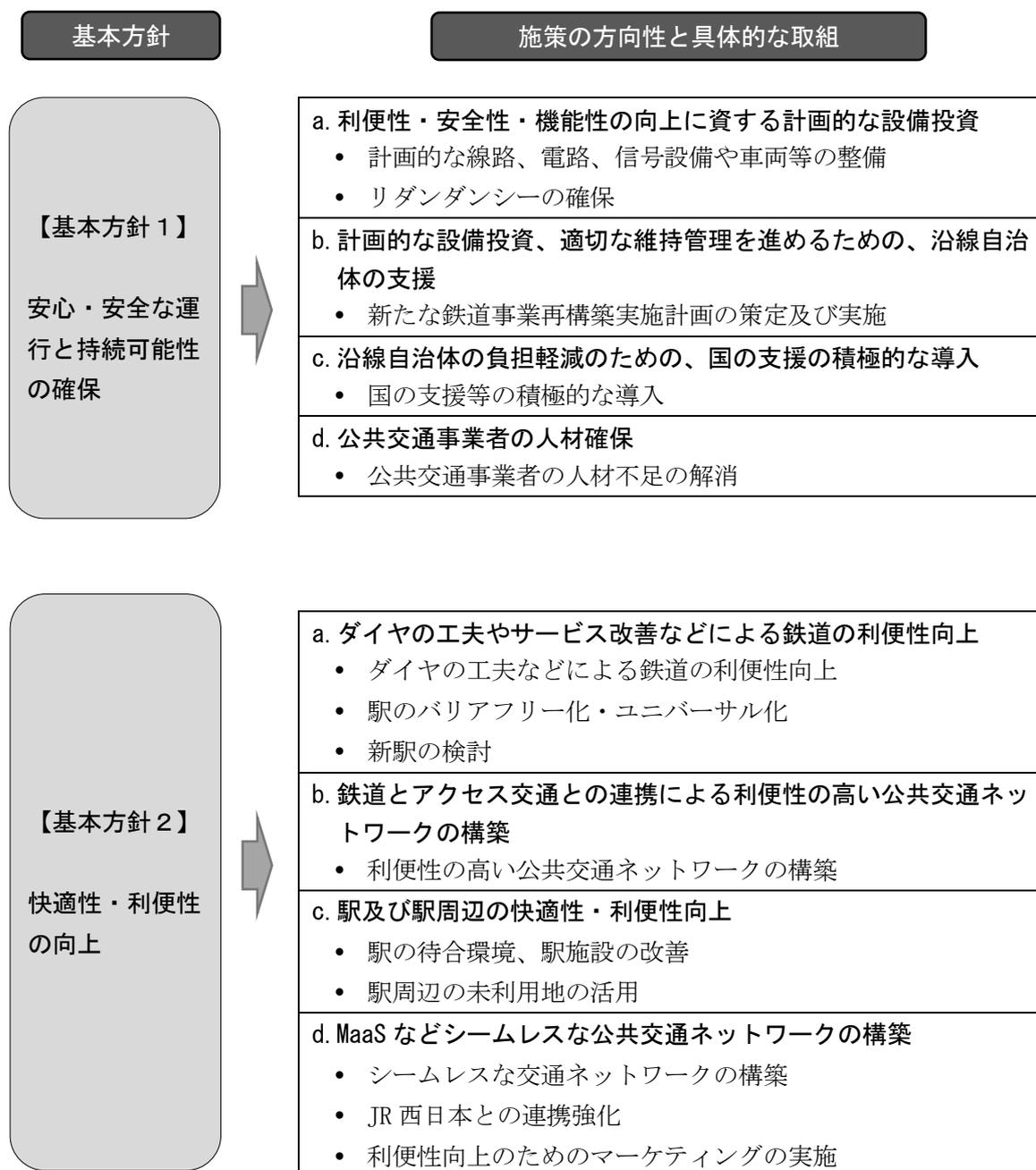
目標とする指標	
○年間輸送人員	
	●通勤定期
	●通学定期
	●定期外
○沿線住民一人当たりの利用回数	
○沿線地域の観光入込客数	

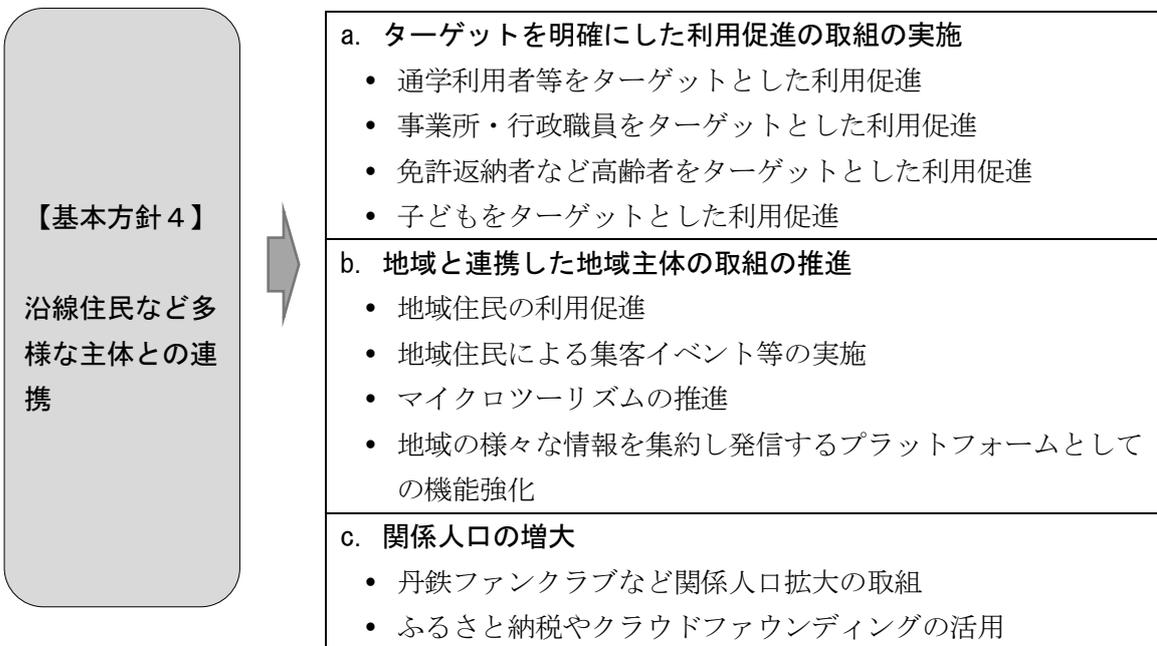
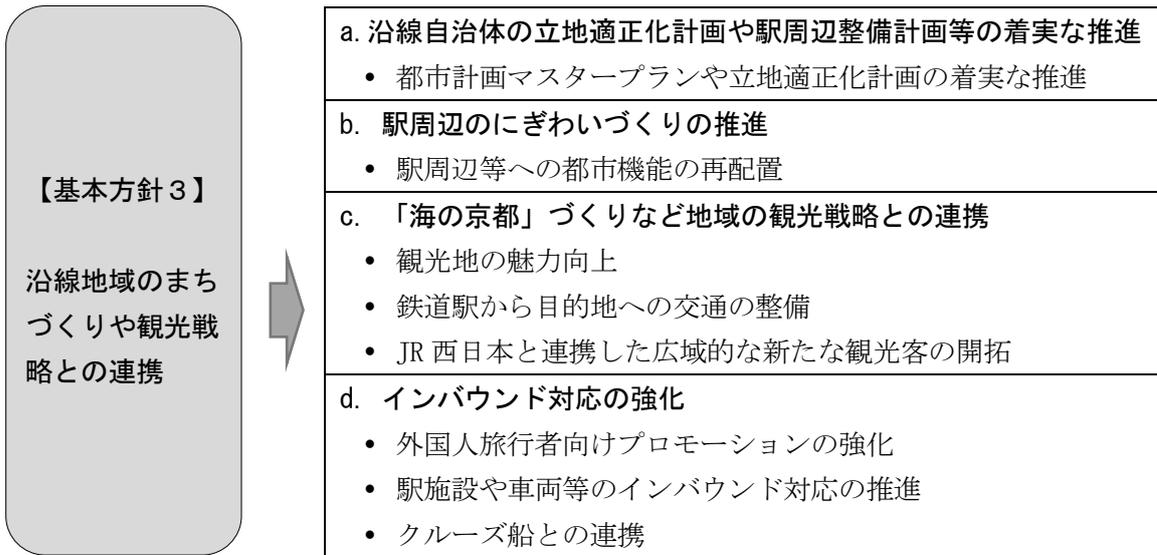
#### ■沿線の定義

福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市

#### 4.4 具体的な取組内容と実施主体、スケジュール

##### (1) 具体的な取組内容 <骨子>





## (2) 実施主体及びスケジュール

(1)において、基本方針毎に記載した「施策の方向性と具体的な取組」に基づき、個々の事業内容を精査した上で、各取組に係る実施主体及びスケジュールを検討する。

## 5 計画の評価と推進体制

### 5.1 評価の基本的な考え方

各施策は北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会が主体となって実行する。

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サイクルの進捗管理に基づき、施策の実施状況を随時、確認しつつ、目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などもふまえて、必要に応じて計画の見直しを行う。

### 5.2 推進体制

京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画は丹鉄の沿線を対象とし、京都府福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、兵庫県豊岡市の5市2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、5市2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、北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会が主体となって実行する。