

# J R山陰本線(園部～綾部)沿線 地域公共交通計画

計画編

(中間案)

令和3年12月

京都府・綾部市・南丹市・京丹波町

# 目 次

1.	地域公共交通計画の目的	1
1.1	計画策定の背景と目的	1
1.2	計画区域	2
1.3	計画期間	2
2.	J R山陰本線（園部～綾部）沿線地域の現況	3
2.1	計画区域内の現況	3
2.2	公共交通の現況	6
3.	J R山陰本線（園部～綾部）沿線地域の現況からみた問題点	9
3.1	計画区域の現況からみた問題点	9
3.2	公共交通の現況からみた問題点	9
(1)	公共交通全般における問題点	9
(2)	通勤・通学における問題点	10
(3)	日常生活交通における問題点	11
(4)	観光・交流交通における問題点	11
4.	地域のニーズ把握	17
4.1	住民アンケートから把握された現況・ニーズ	17
(1)	アンケート実施概要	17
(2)	アンケート結果から見える現況の問題点・ニーズ	18
4.2	駅利用者アンケートから把握された現況・ニーズ	19
(1)	アンケート実施概要	19
(2)	アンケート結果から見える現況の問題点・ニーズ	19
4.3	交通事業者等の関係者ヒアリング調査から把握された現況・ニーズ	20
(1)	ヒアリング実施概要	20
(2)	ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ	20
4.4	地元関係者との意見交換会から把握された現況・ニーズ	21
(1)	意見交換会実施概要	21
(2)	ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ	21
5.	地域公共交通網形成計画での実施状況	23
5.1	地域公共交通網形成計画での実施状況	23
5.2	評価指標及び目標値の達成状況	28
6.	地域内の地域公共交通等の課題	31
7.	地域の上位計画の方向性	32
8.	地域公共交通計画の基本方針	34
8.1	計画の基本的な方針	34
8.2	計画の目標...目指すべき地域公共交通の将来像	34
8.3	施策の基本方針	34
8.4	地域公共交通の位置づけと役割	38
9.	施策目標の達成状況を評価する数値目標	40

10.	課題解決と上位計画実現のための具体的施策 .....	41
11.	計画の評価と推進体制 .....	42
11.1	評価の基本的な考え方 .....	42
11.2	推進体制 .....	42

# 1. 地域公共交通計画の目的

---

## 1.1 計画策定の背景と目的

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

また、地域間を結ぶ地域公共交通については、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、立木駅、山家駅に路線バスが接続しているものの、バスの運行本数が少ないうえ、土日祝日では減便や運休となる路線も多い状況にあります。また、タクシーについても、それぞれの地域に小規模の営業所が複数ありますが、登録台数が少なく、夜間のタクシーの台数が少ないことも問題となっています。

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

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

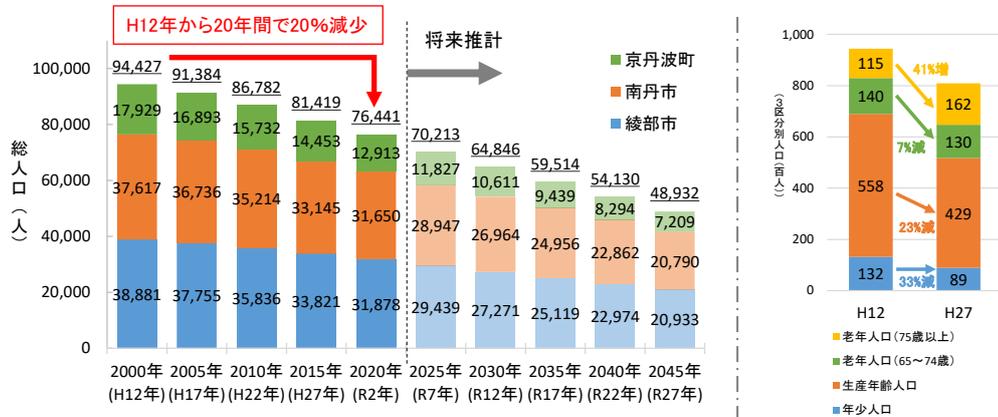


## 2. JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域の現況

### 2.1 計画区域内の現況

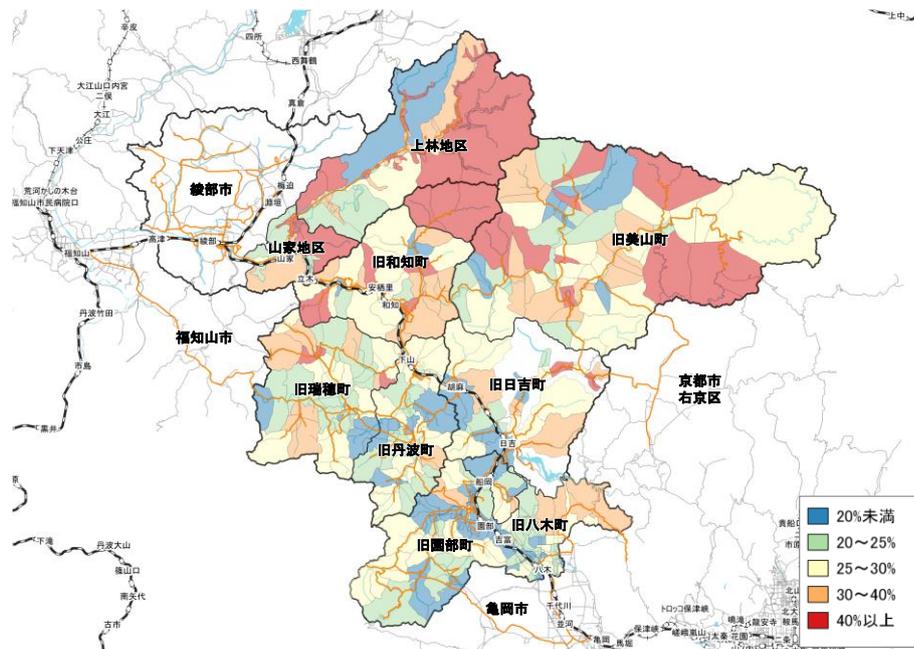
#### ■人口と年齢構成

- 3市町の総人口は、平成12年の約94,000人から令和2年の約76,000人へと、20年で約20%減少。将来推計人口も減少見込み。
- 平成27年から令和2年の5年間でも、約6.1%減少している。
- 3市町の年齢3区分別人口は、平成12年から年少人口は約33%減少、生産年齢人口も約23%減少している。今後減少は加速する見込み。
- 老年人口のうち75歳以上人口は増加しており、計画区域内の北部地域では75歳以上人口割合は4割を超過している。高齢化率は今後も上昇する見込み。



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」(R2年の値は速報値), 将来推計値は国立社会保障・人口問題研究所推計値

図 3市町の人口の推移

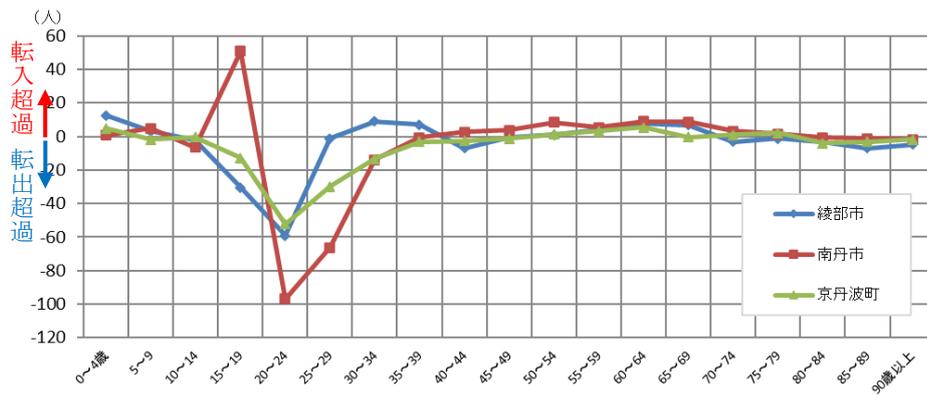


(資料) 住民基本台帳人口 (R3)

図 3市町の75歳以上人口割合

## ■社会増減（転入・転出状況）

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



資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(H29～R1)

図 3市町の年齢層別転入数-転出数（3市町計・H29年からR1年の平均値）

## ■生活関連施設

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

## ■人の動き

### 【計画区域全体】

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

### 【通勤流動】

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

### 【通学流動】

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

の移動が多い（R3 住民アンケート調査）。

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

#### 【日常生活流動】

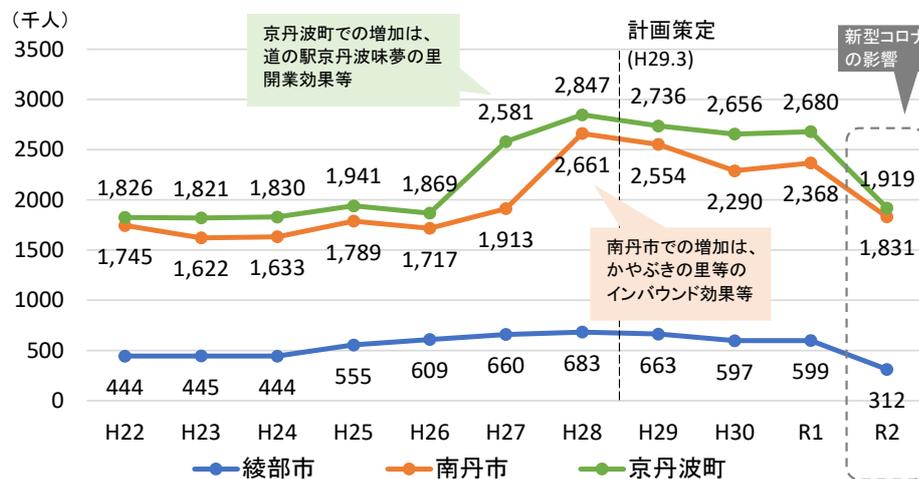
○買い物での移動は、3 市町内では、南丹市はマツモト新そのべ店やフレッシュバザール園部店、京丹波町は丹波マーケス、綾部市ではバザールタウン綾部アスパへの移動が多い。交通手段は自動車利用割合が高い（H22 パーソントリップ調査）。

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

#### ■観光

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

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



(資料) 京都府統計書、京都府観光入込客調査報告書

図 3 市町の観光入込客数の推移

## 2.2 公共交通の現況

### ■地域公共交通網の状況

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

(以下、本節に示す公共交通の現況は令和3年10月時点の情報に基づく。)

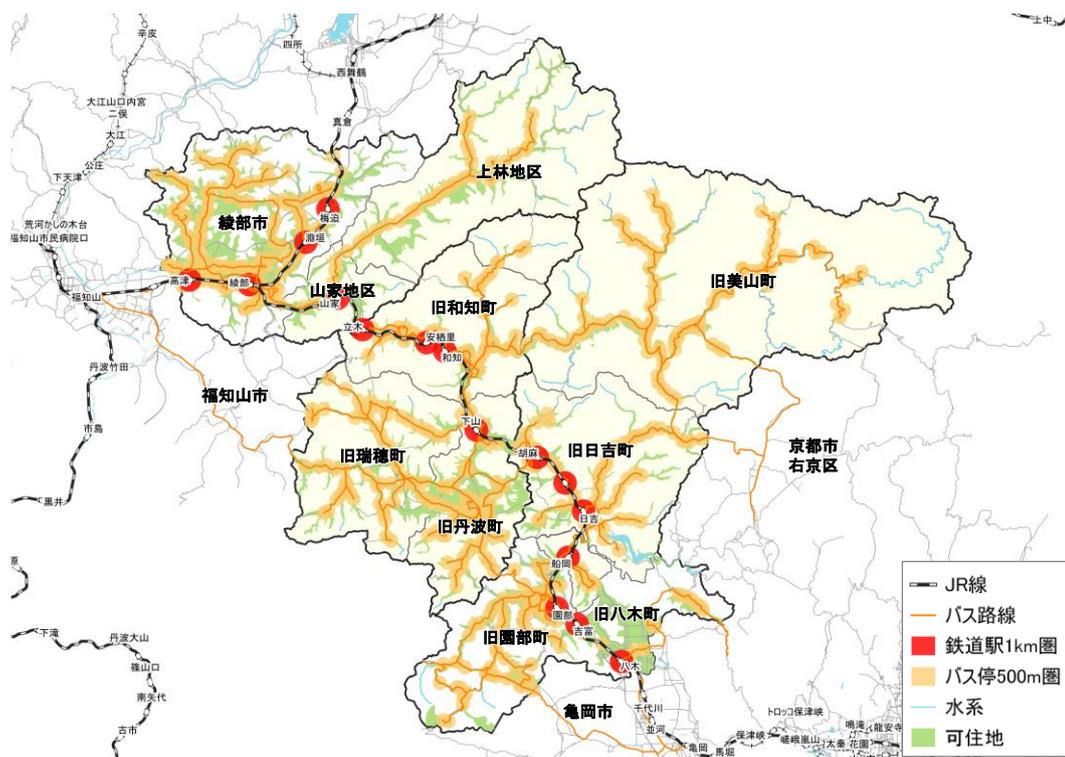


図 3 市町の公共交通体系と公共交通カバーエリア

### ■鉄道（基幹交通）：JR山陰本線

#### <運行状況（新型コロナウイルスの影響含む）>

- 新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、平日の最終列車の繰り上げ、快速列車の各駅停車への見直し、土休日の園部駅～胡麻駅間の2往復運転取りやめがあった。
- 特急列車は、14往復が運行。園部駅及び綾部駅に停車（一部日吉駅にも停車）。
- 普通列車は園部～胡麻間は23往復（土曜休日は20往復）、胡麻～綾部間は16往復運行。園部駅～綾部駅間の運行本数は、亀岡駅～園部駅間と比べて半数以下である。

#### <利用状況等>

- 船岡駅～山家駅間の利用者数は減少傾向。乗車人員は45万4千人（令和元年）で、平成22年の56万6千人から約20%減少。今後も新型コロナウイルスの影響等により、運行本数の減便や利用者数の減少が想定される。
- 交通系ICカード(ICOCAやPiTaPa等)は、令和3年に胡麻駅以南及び綾部駅に導入。
- 駅再生プロジェクトにより、和知駅及び山家駅周辺で整備を実施し、昼間の有人化、魅



力ある駅づくりを進めている。下山駅、安栖里駅、立木駅が無人駅として整備等が残っている。

### ■バス（基幹交通）：西日本ジェイアールバス園福線

#### <運行状況（新型コロナウイルスの影響含む）>

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

#### <利用状況等>

○平成22年の乗車人員は、園部駅～桧山間は11.6万人、桧山～福知山駅間は7.3万人であったが、令和2年では新型コロナウイルス感染症拡大の影響も受け、園部駅～桧山間は7.7万人、桧山～福知山駅間は5.8万人と、2～3割減少している。

○西日本ジェイアールバスでは、交通系ICカードの利用が可能。

### ■バス（区域内交通）

#### <運行状況（新型コロナウイルスの影響含む）>

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

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

#### <利用状況等>

○市町営バス路線の多くは、学生定期での利用が6～7割程度以上を占めている。

○利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大の影響も受け、ほとんどの路線で横ばいまたは減少傾向。

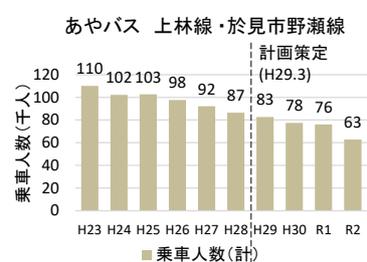
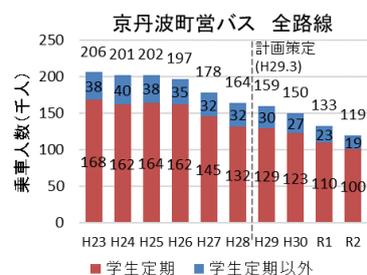
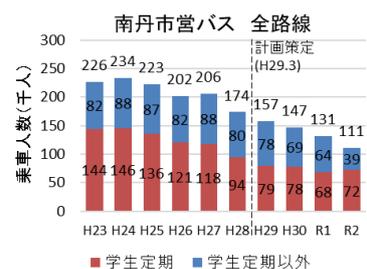
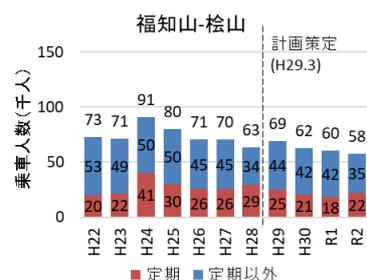
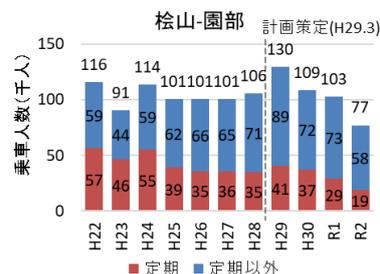
○中型ノンステップバスの導入によりバス車両のバリアフリー化が進められてきたが、利用者数の減少を受け、バリアフリー対応の中型バスから乗降口にステップを有する小型車両（マイクロバス等）への置き換えが行われている路線もある。

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

○路線バスの運行本数は限られており、土曜・休日は減便または運休となる路線が多い。

### ■高速バス

○計画区域内の京都縦貫自動車道を運行する路線があるが停車はない。



○京丹波PA（味夢の里に隣接）への停車も検討されたが、混雑時にはPAへの出入が難しいこと、バス利用者向けパークアンドライド駐車場の確保が難しいことなどの問題がある。

■福祉有償旅客運送

○3市町の特定の地域において、地元団体によって運行している。

○運転手不足が課題となっている。

■地域主体の運送

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

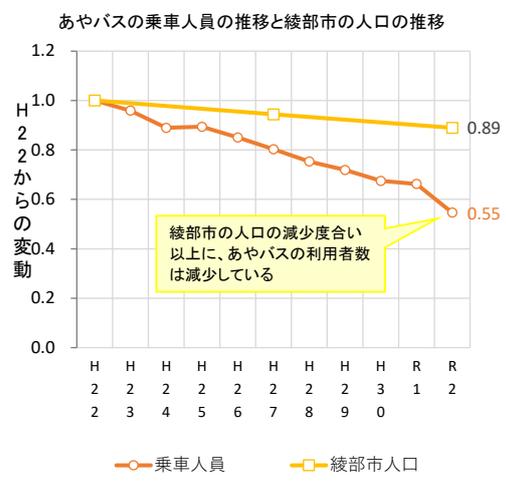
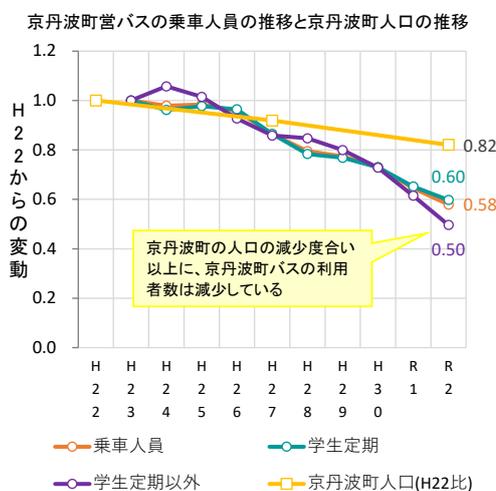
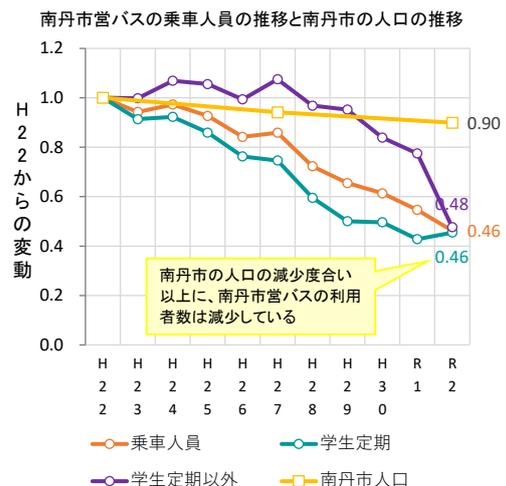
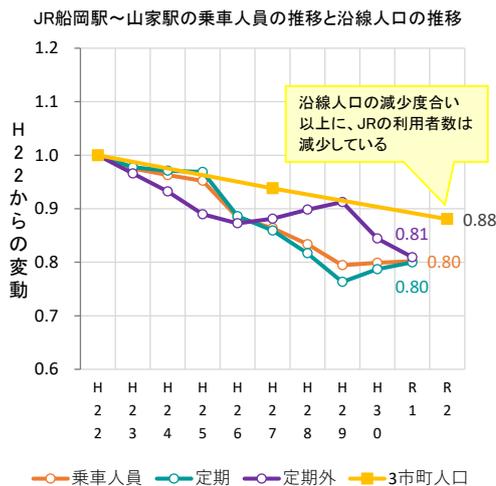
■タクシー

○京丹波町の和知地区を除いて、各地域に営業所が立地している。

○沿線地域内のタクシー事業者の車両数は計37台と少なく、地域住民のタクシー利用ニーズを満足できていない可能性がある。

○運転手不足が課題となっている。

<参考：各公共交通の利用の推移と沿線人口の推移>



### 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

##### ◇人口減少が進む以上に、公共交通利用離れが加速

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

##### ◇公共交通が不便な地域の後期高齢者数が増加

- この20年で計画区域内の75歳以上の後期高齢者数が約4割増加し、公共交通が不便な計画区域内の北部地域(綾部市上林地区、南丹市美山町等)では、後期高齢者割合が4割を超えているところが多い。今後は団塊世代が全て75歳以上の年齢に達し、更なる後期高齢者数の増加が予想される。
- 後期高齢者になると身体機能の低下などから、自動車の運転の危険性が高まる。
- 高齢者は、交通不便と相まって、新型コロナウイルス感染症拡大の影響も受け、アンケートの結果、高齢者の5人に1人は公共交通利用が減少した。

##### ◇公共施設や生活関連施設への交通手段は、ほとんどが自動車利用

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

#### 3.2 公共交通の現況からみた問題点

##### (1) 公共交通全般における問題点

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

- 新型コロナウイルス感染症拡大により、公共交通の利用者数が減少、JR山陰本線やバス路線の一部では、減便や運休が実施されている。
- 路線バスやタクシーについては、運転手の高齢化や次世代を担う若い運転手が少ない等

から、運転手不足が大きな問題となっている。

- 計画区域内の公共交通は、民間交通事業者による路線バスに加え、自治体が主体となり運行する路線バス（南丹市営バス、南丹市ぐるりんバス、京丹波町営バス、あやバス等）、デマンドバス、タクシー、福祉有償運送等がある。今後、人口減少などによる利用者数の減少により、これら生活交通のサービスレベルを維持することが困難となることが予想される。

#### ◇依然として無人駅は残っており、鉄道駅の交通結節機能が弱い

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

#### ◇JR園部駅～綾部駅間の鉄道のサービスレベルは高くない

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

## (2) 通勤・通学における問題点

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

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

- こうした状況は、進学先の選択肢を狭めたり、進学時に地元を離れたりする要因となる可能性がある。

### (3) 日常生活交通における問題点

#### ◇高齢者の公共交通利用への潜在的ニーズは高い

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

#### ◇公共交通を使った買い物や通院が困難なダイヤ設定

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

#### ◇コロナ禍による外出機会の減少

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

### (4) 観光・交流交通における問題点

#### ◇観光地への公共交通網が弱く、公共交通を使った観光が困難

- 新型コロナウイルス感染症拡大前は、南丹市美山町のかやぶきの里をはじめ、観光分野は活発であったが、新型コロナウイルス感染症の拡大により、観光入込客数は大幅に減少している。
- 観光客からの地域内周遊観光のニーズは高いが、計画区域内を公共交通で観光周遊することは、バスの運行本数の少なさから困難な状況である。
- 駅に接続するバス路線は、土休日に減便または運休するため、休日の来訪者にとって、公共交通での訪問が困難な観光地も存在する（京丹波町営バス沿線等）。
- 旧質美小学校（京丹波町（旧瑞穂町））などの魅力的な観光施設もあるが、鉄道駅と観光施設とを結ぶ昼間のバス運行本数は少ない。

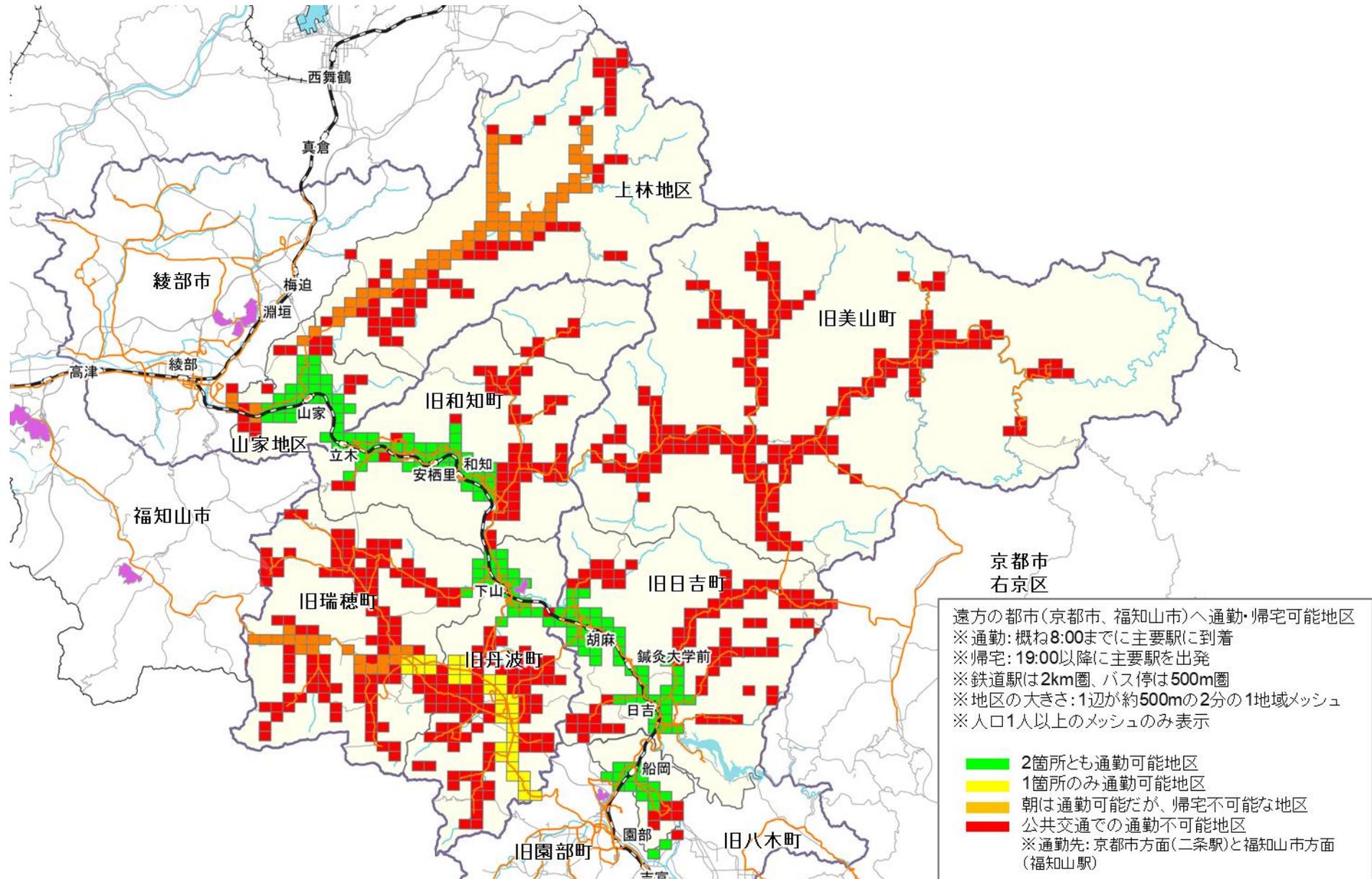
- 外国人観光客を含め遠方からの観光客は、京都駅などターミナル駅からの鉄道利用が想定されるため、起点となる駅やインターネット等により、まずは公共交通で観光できることの周知が必要である。
- 京都縦貫自動車道の全線開通に伴って供用が開始された京丹波パーキングエリア（道の駅「京丹波 味夢の里」を併設）の周辺では、隣接するホテル（フェアフィールド・バイ・マリオット京都京丹波）の開業（令和2年10月）等の機能充実が進んでおり、同パーキングエリアを活用した新たな公共交通ネットワークの可能性が高まっている。

#### ◇公共交通のわかりやすさ・使いやすさの強化

- 公共交通を使った観光促進に向けて、観光地でのモデルコース設定や交通手段の整備、バスシステムのナンバリング、Google マップへの登録等が進められてきた。ただ、区域内を観光にするにあたっては、公共交通を乗り継ぐ必要があり、今後も継続して乗継拠点や観光地における公共交通に関する情報の見せ方の工夫等が求められている。
- 観光客は移動途中もスマートフォン等で情報を収集することから、現地での情報案内の内容・見せ方の工夫だけでなく、インターネットでの情報発信の強化やMaaS等の進化したデジタル技術を活用した公共交通への変容が求められている。また、デジタル技術を活用した利便増進策を実施するためには、その基盤となる通信網の強化やWi-Fiの整備なども必要になってくる。
- 3 市町を相互に行き来できる周遊パスなどのシームレスな移動を可能とするサービス、駅のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン対応など、利用者にとって使いやすいサービスや安心するサービスの整備が十分に進んでいない。また、乳幼児が一緒でも安心して公共交通を利用できる環境整備（授乳室等）も十分に進んでいない。

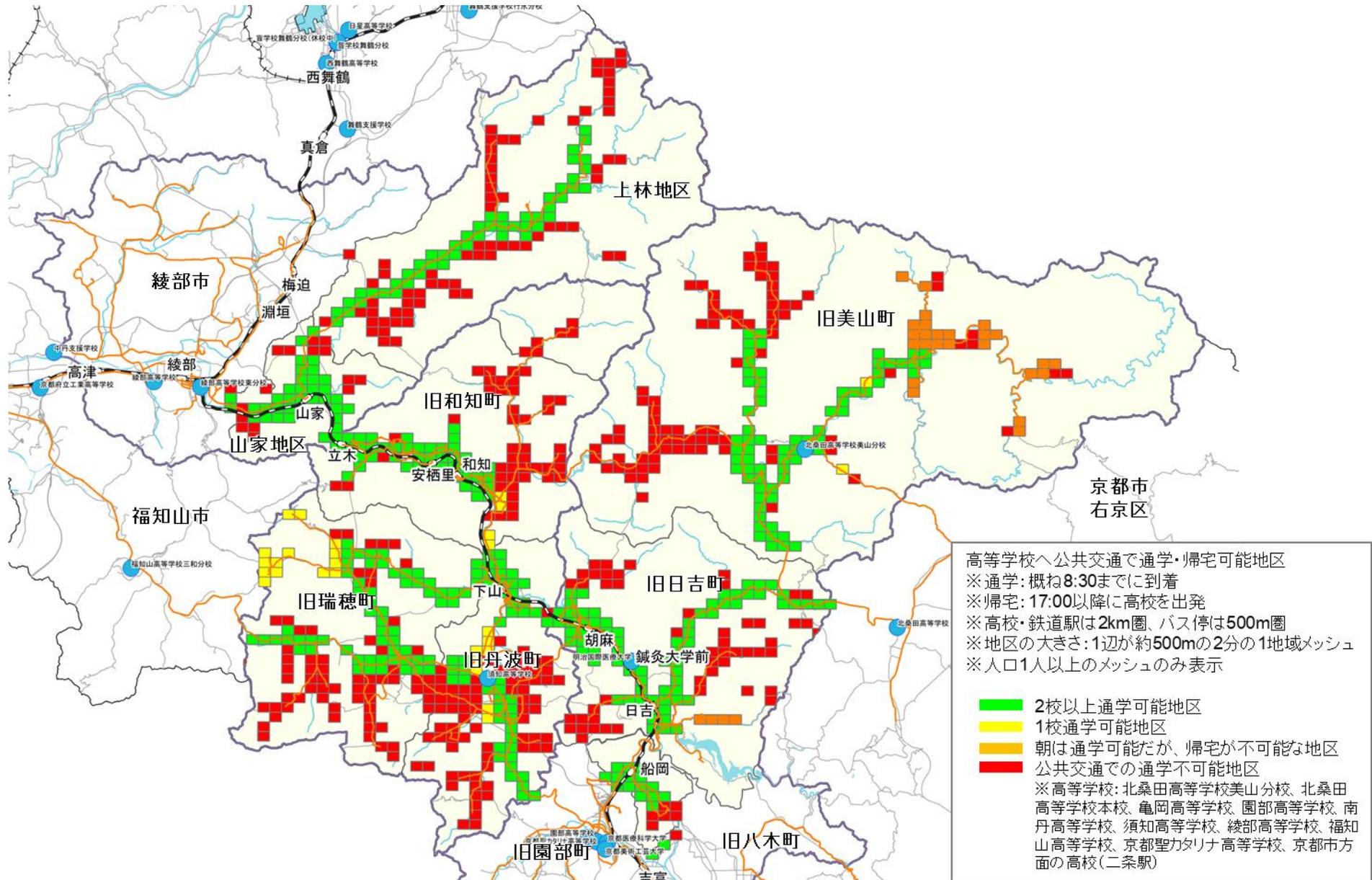
<通勤交通の状況>

京都市・福知山市へ公共交通で通勤・帰宅可能な地域



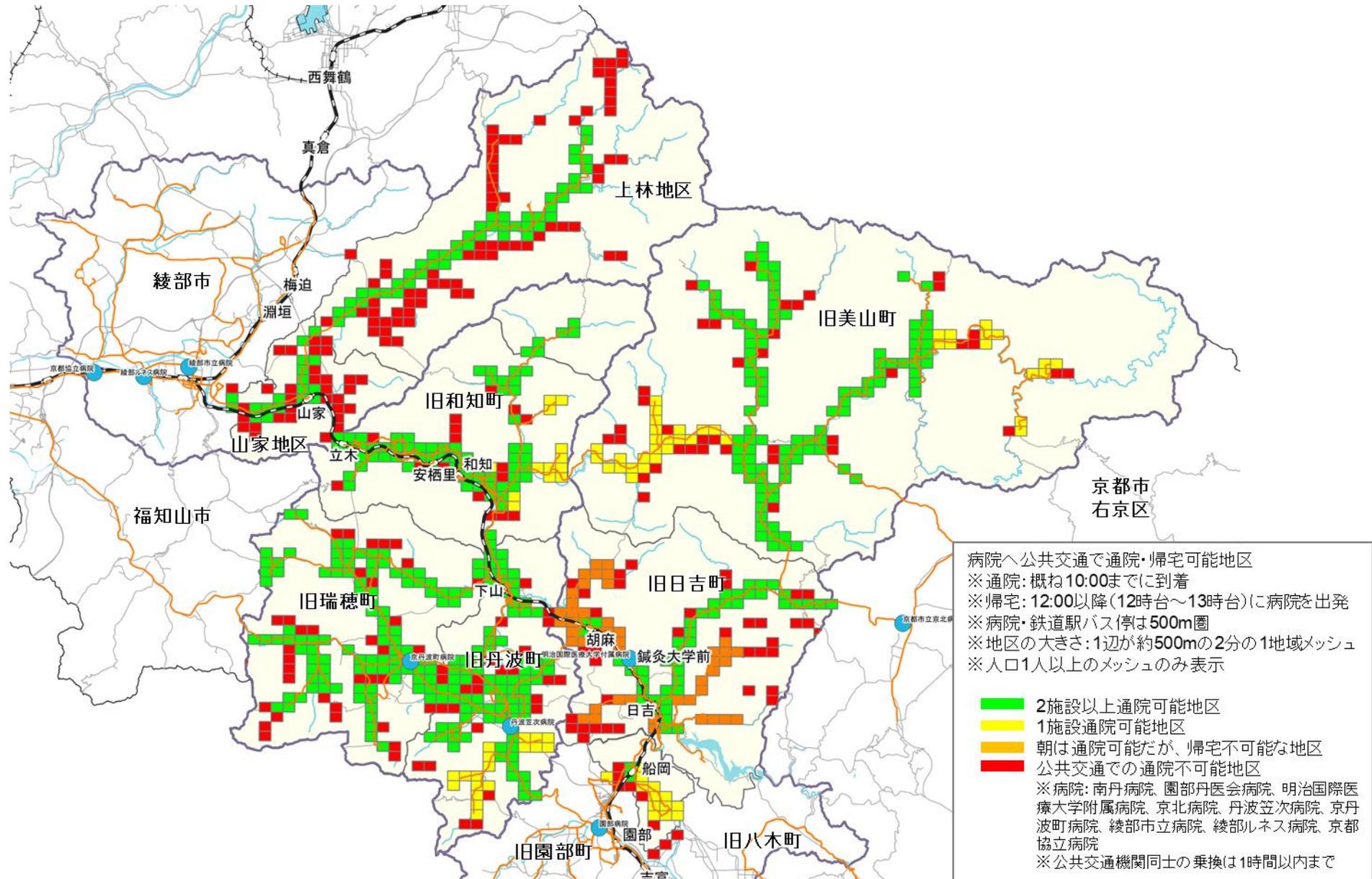
<通学交通の状況>

高等学校へ公共交通で通学・帰宅可能な地域



＜日常生活交通の状況＞

病院へ公共交通で通院・帰宅可能な地域





## 4. 地域のニーズ把握

---

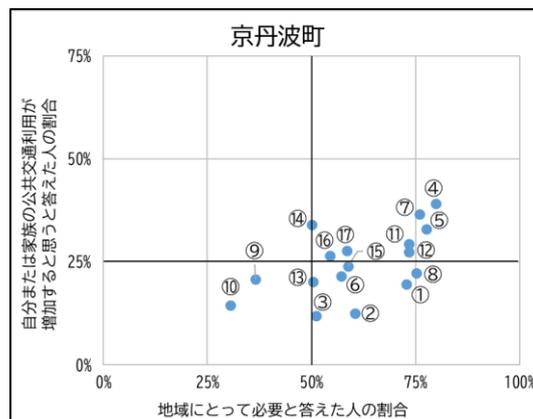
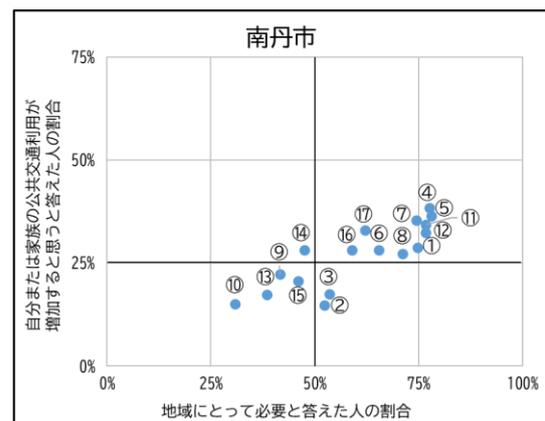
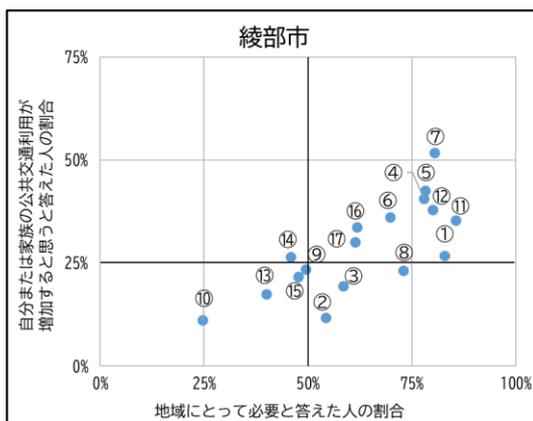
### 4.1 住民アンケートから把握された現況・ニーズ

#### (1) アンケート実施概要

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

## (2) アンケート結果から見える現況の問題点・ニーズ

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



### <公共交通の利用促進に向けたアイデア>

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

図 1 公共交通の利用促進に向けたアイデアへのニーズと公共交通利用増加可能性

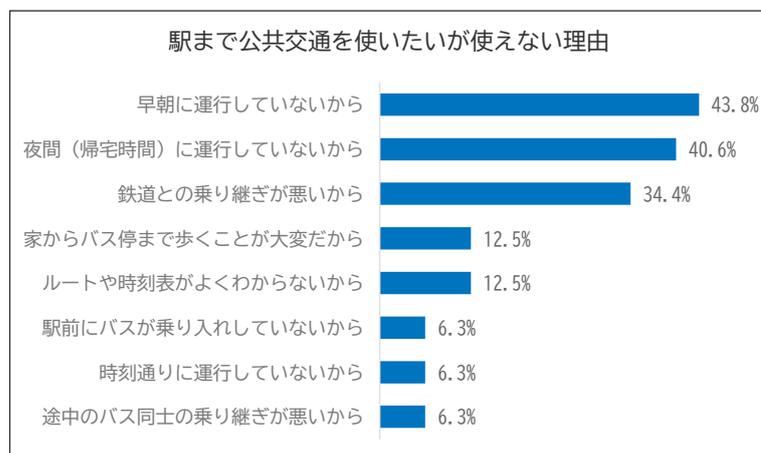
## 4.2 駅利用者アンケートから把握された現況・ニーズ

### (1) アンケート実施概要

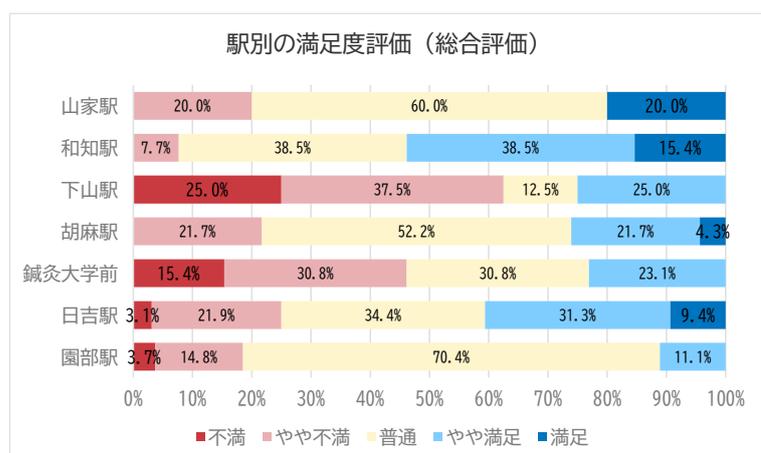
- ・調査対象駅：園部駅、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、山家駅
- ・調査対象：上記駅利用者
- ・配布数：園部駅 119 件、日吉駅 120 件、鍼灸大学前駅 120 件、胡麻駅 110 件、下山駅 52 件、和知駅 62 件、山家駅 14 件、合計 597 件
- ・配布方法：調査員による手渡し配布
- ・回収方法：郵送回収
- ・調査時期：令和 3 年 10 月 25 日（月）～11 月 7 日（日）
- ・回収状況：合計 128 件（回収率：21%）

### (2) アンケート結果から見える現況の問題点・ニーズ

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



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



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

##### (1) ヒアリング実施概要

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

##### (2) ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ

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

#### 4.4 地元関係者との意見交換会から把握された現況・ニーズ

##### (1) 意見交換会実施概要

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

##### (2) ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ

綾部市 上林地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あやバス停留所へのアクセスが難しい地域があり (バス停まで歩くのが大変)、課題だと感じている。</li> <li>・そのため、デマンド交通の実証実験を企画している。本格的に運行を行う場合は、スタッフと車両の確保が課題となる。</li> <li>・大町バスターミナルは、平日昼間は隣接する「上林いきいきセンター」内を待合室として利用できる。ただし、土日は利用できないので、週末のバス待ち環境レベルは十分ではない。</li> <li>・JR 利用のうち、園部駅まで車で行って JR の普通列車に乗り換える場合が多い。現実的な利便性向上策として、快速列車の設定などスピードアップする策を考えてほしい。京都までの所要時間が1時間を切るとよい。</li> <li>・JR のみどりの窓口が無人化しているため、高齢者や不慣れな人にとっては、切符の購入方法がわからなくなっている。切符を購入できないので、JR が利用しにくく、結局、自家用車で移動することになる。</li> </ul>
綾部市 山家地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あやバスの駅前乗り入れ以降、来訪者はわずかながら増加した印象を持っている。</li> <li>・山家駅や駅周辺の活性化に向けては、都会の人への情報発信が難しいと感じている。</li> <li>・駅前広場など JR の敷地でのイベントに伴う物販は手続きが煩雑・手数料がかかることから実現していない。手続きの簡略化でも良いので、地元の賑わい創出活動への支援をお願いしたい。</li> <li>・山家駅に行けば周辺各所へ移動できるというような拠点感があるとよい。また、東の玄関口として、滞在できる環境があった方がよい。</li> <li>・山家駅周辺は、バス停間隔が長いので、フリー乗降になると助かる。また、由良川左岸は山家駅周辺を除いてバス停までの距離があるので、バス路線が欲しい。</li> </ul>
京丹波町 観光関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光と公共交通の連携ができていないため、公共交通を用いた観光が不便である。</li> <li>・公共交通での観光の推進として、季節限定・土日限定・エリア限定 (例えば旧町単位) ・1日数本で良いので、観光向けのバスルートを検討してはどうか。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>・観光マップに、公共交通の路線図や所要時間（おすすめプラン）などの公共交通の情報を掲載したような、情報媒体が必要だと思う。</li><li>・レンタサイクル（Eバイク、乗り捨て可能）の整備だと思う。</li></ul>
--	---

## 5. 地域公共交通網形成計画での実施状況

### 5.1 地域公共交通網形成計画での実施状況

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

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

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

施策	施策の 主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
パークアンドライドの促進	通勤・通学交通	○	完了	駐車場台数整備は一定完了。今後は駐車場契約者(=鉄道利用者)を増やすための活動を進める。
夜間時間帯の乗合タクシーの導入		△	継続	導入に向けて事業者にはアヒリングを実施。ドライバーの担い手不足と新型コロナウイルスの影響による利用者減少により早期の実現が難しいため、今後は他の移動手段を含めた導入の検討を進める。
バスロケーションシステムの導入		○	継続	静的データの登録は完了。今後は動的データのGTFS化を目指す。バスロケだけではなく、デジタル技術を活用した情報提供の推進へ発展させる。
モビリティ・マネジメントの実施		○	継続	通勤マップ・時刻表の作成・配布や自治体職員向け講習会等を実施。今後は鉄道利用に向けた働きかけを継続実施。

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

施策	施策の 主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
JR山陰本線のサービスレベルの向上	日常生活 交通	◎	継続	サービスレベルの向上に向けて連絡会議を開催。新型コロナウイルスの影響が大きいため、今後はサービスレベルの維持に向けた協議を継続。
交通系ICカードシステムの導入		○	継続	一部の駅を除き導入済み。今後は全駅導入に向けた協議を継続。更に駅端末交通手段でのキャッシュレス化や目的地までの支払いのシームレス化へ発展させる。
小さな拠点整備とあわせた乗継拠点の整備		○	継続	新たなバス路線の乗入れなど、一部の駅・バス停を除き乗継拠点を整備・強化。今後もバスの乗継拠点での整備を推進。また、乗継拠点である園部駅の改善をシンボルプロジェクトとして検討。
駅再生プロジェクトの推進		◎	継続	山家駅・和知駅で駅生成プロジェクトを推進。今後も駅前施設を活用した地域の賑わいづくりや鉄道利用に向けた働きかけを継続実施。
パークアンドライドの促進		○	継続	PRチラシ等による促進策を実施または検討。今後もチラシ掲示等休日の駐車場利用者(=鉄道利用者)を増やすための活動を進める。
その他(具体的施策に記載のなかったこと)		—	○	継続



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



【小さな拠点整備とあわせた乗継拠点の整備：  
あやバス 山家駅乗り入れ】

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

施策	施策の主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
魅力的なバス・タクシー車両・駅舎・バス停の導入	日常生活交通 (通勤・通学交通)	○	継続	待合環境の整備やバス車両の除菌抗菌等を実施。使いたくなる＝認知される・理解できることが重要なので、今後は公共交通に不慣れな人でも分かるようなデザイン等の導入、統一感の創出を図る。
子育て世代に対する運賃施策の導入		◎	継続	今後も通学運賃補助制度を継続実施。
モビリティ・マネジメントの実施		○	継続	今後も学生、受験生等への公共交通利用に向けた働きかけを継続実施。
その他(具体的施策に記載のなかったこと)	—	○	継続	わかりやすい運賃制度への改定など子育てや移住を支援する機能を拡充・自動車がなくとも不便を感じることはない・計画区域内を動き回れる環境整備情報提供・休暇中の周遊パス



【魅力的なバス・タクシー車両・駅舎・バス停の導入:和知駅】

④高齢者が安全に移動できる仕組みづくりを進める。

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

⑤観光・交流の視点から来訪者に使いやすい、分かりやすい施設整備を進める。

施策	主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
体系的な観光情報・公共交通情報の案内	観光・交流交通	○	継続	地域公共交通に関するポータルサイトの構築(協議会専用HPでの駅紹介ページの公開)や路線バスのGoogleマップへの登録などを実施。 今後はバスシステムのナンバリングや地域全体としての統一感等、広域的な観光・交流の促進を支える体系的な施設整備を継続。
鉄道駅と観光拠点を結ぶ公共交通手段の整備		○	継続	観光タクシーやレンタサイクルの利用促進等を継続するとともに、MaaS等、最新のデジタル技術を活用した利便増進事業へ発展させる。
駅やバス停を起点とした観光周遊や体験型観光との連携		○	継続	観光周遊ルートの設置や超小型モビリティのレンタル等、観光振興を図る取組を今後も継続実施。



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

⑥高速道路のパーキングエリアやまちづくりを考慮した交通体系の検討を進める。

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

## 5.2 評価指標及び目標値の達成状況

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

### <通勤・通学>

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
JR山陰本線（船岡駅～山家駅間）の定期利用者数	38.5万人/年 (H27)	38.0万人/年 (R3)	34.2万人/年	35.3万人/年	35.8万人/年	29.0万人/年	—	×
公共交通による通学可能圏域に関する指標（通学可能エリアの拡大）	556地区中 2校以上通学可能： 287地区 1校通学可能：47地区 通学不可：222地区 (H28)	2校以上通学可能な 287地区を維持する	541地区中 2校以上通学可能：285地区 1校通学可能：20地区 通学不可：236地区 (R3)					△
JR山陰本線（船岡駅～山家駅）におけるパークアンドライド駐車場契約台数	111台 (H27)	280台 (R3)	126台(R3)					△
バスロケーションシステムを導入する新規事業者数	— (H27)	50% (R3)	0% (動的データが未導入)					×

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

×：未達成

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

<日常生活>

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
JR山陰本線（船岡駅～山家駅間）の定期外利用者数	10.0万人/年 (H27)	11.0万人/年 (R3)	10.8万人/年	10.0万人/年	9.6万人/年	6.3万人/年	—	×
高齢者の公共交通による通院可能圏に関する指標（通院可能エリアの拡大）	556地区中 2施設以上通院可能：306地区 1施設通院可能：65地区 通院不可：185地区 (H28)	2施設以上通院可能な306地区を維持する	541地区中 2施設以上通院可能：340地区 1施設通院可能：63地区 通院不可：138地区 (R3)					◎
20～40歳代の公共交通等利用率 ※ここでの公共交通等とは、徒歩、自転車、バス、鉄道とする	22% (H22)	25% (R3)	23% (R3)					(△)
65歳以上の高齢者の外出率 ※外出率＝外出人口÷夜間人口	54% (H22)	60% (R3)	47% (R3)					(×)

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

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

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

< 観光・交流 >

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

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

< 共通 >

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

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

## 6. 地域内の地域公共交通等の課題

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

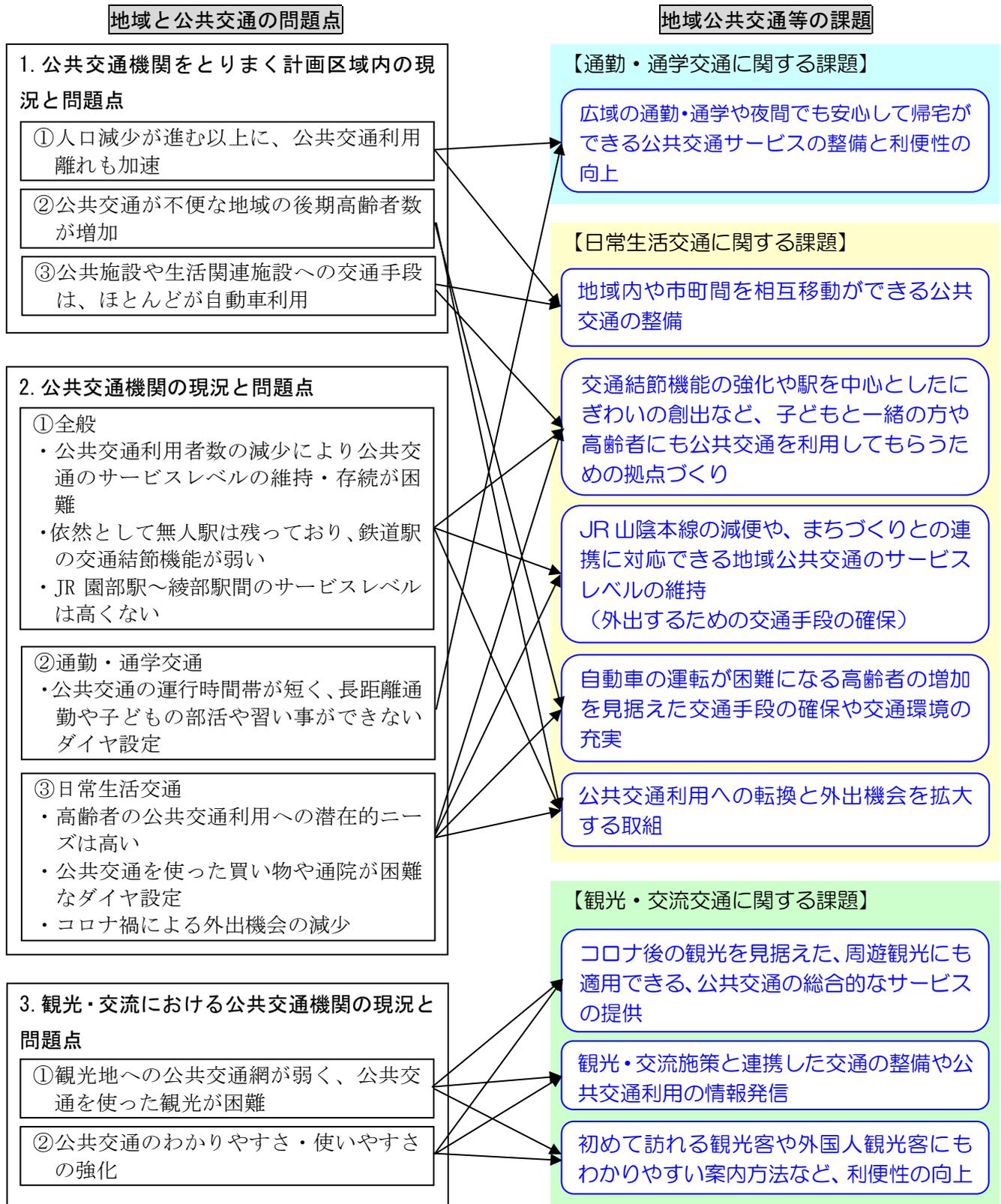


図 地域公共交通の問題点と網形成に向けた課題

## 7. 地域の上位計画の方向性

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

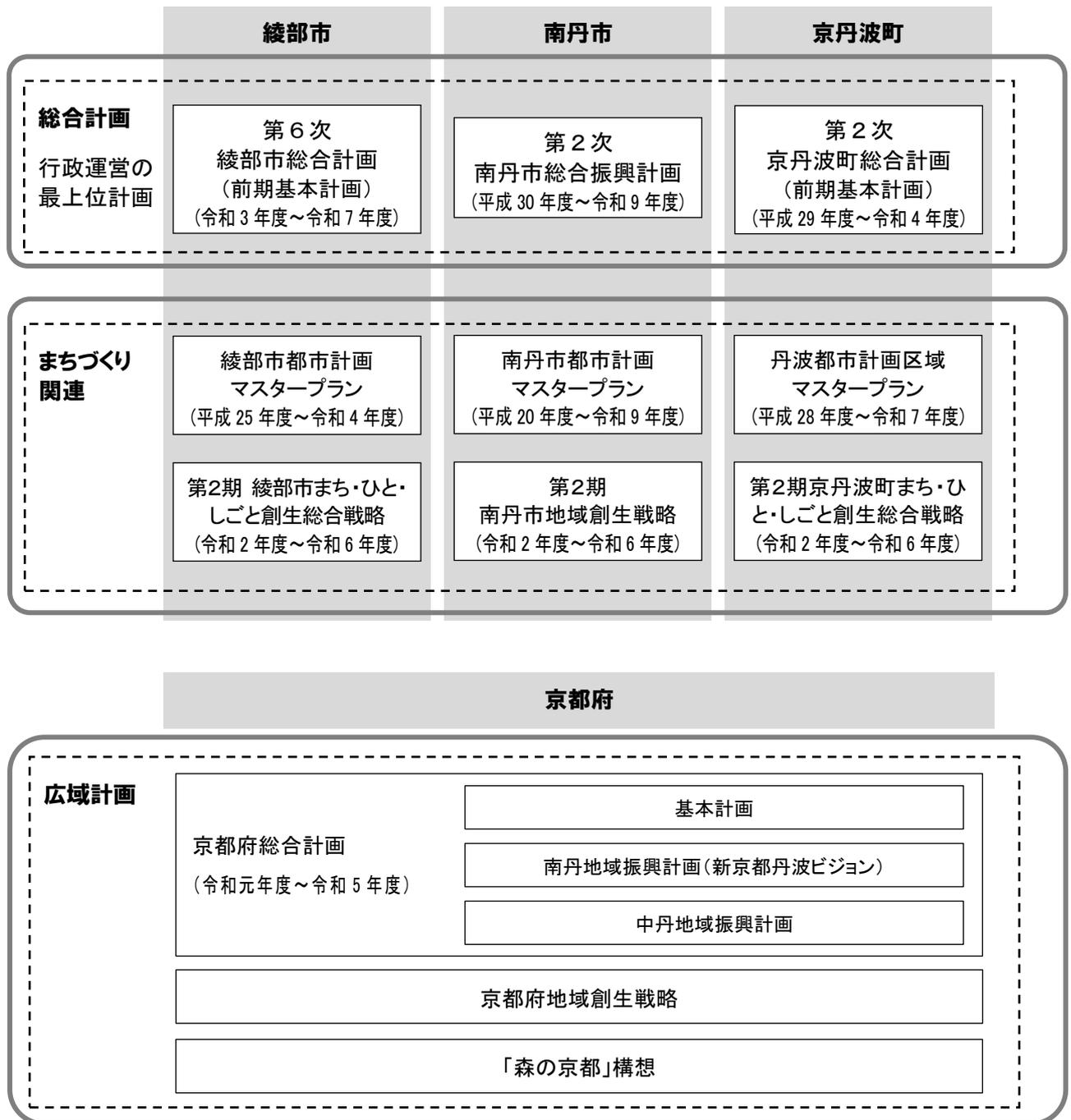


図 上位計画・関連計画

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

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

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

## 8. 地域公共交通計画の基本方針

### 8.1 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、自動車を持たない住民にとっては、暮らしにくい状況となっている。また、公共交通のサービスレベルが十分ではない地域や時間帯があり、通勤・通学・通院などの外出先を自由に選択できない点や、後期高齢者の増加に比例して高齢ドライバーも増加することから地域の暮らしの安全確保が問題となっている。

そこで本計画では、将来のまちづくりを実現する地域公共交通サービスの充実等（上位計画の実現・地域課題の解消）により、子どもからお年寄りまで全ての住民が安全安心で豊かに生活でき（住み続けることができ）、子育てしやすい、地域間の交流がしやすい、観光客が来訪したい、移住者が移り住み続けたいまちづくりを支援する公共交通の実現を目指す。

### 8.2 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の実現を目指すものとする。

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

### 8.3 施策の基本方針

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

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

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

※モビリティ・マネジメント：Mobility Management

公共交通の利用促進のために、利用者に対し、公共交通の利用が環境、安全、各個人の健康等に好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法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。

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

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

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

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

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

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

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

- ・ 鉄道駅を起点として使いやすいダイヤ、分かりやすい案内など、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。
- ・ 計画区域内で活発に活動でき、地域の賑わいや世代間の交流の活性化に向けて、区域内を動き回れる環境整備・情報提供を進める。また、休日に使用できる周遊パスなどの開発を

研究する。

※MaaS：Mobility as a Service

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

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

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

地域公共交通等の課題

将来像の実現に向けた施策方針

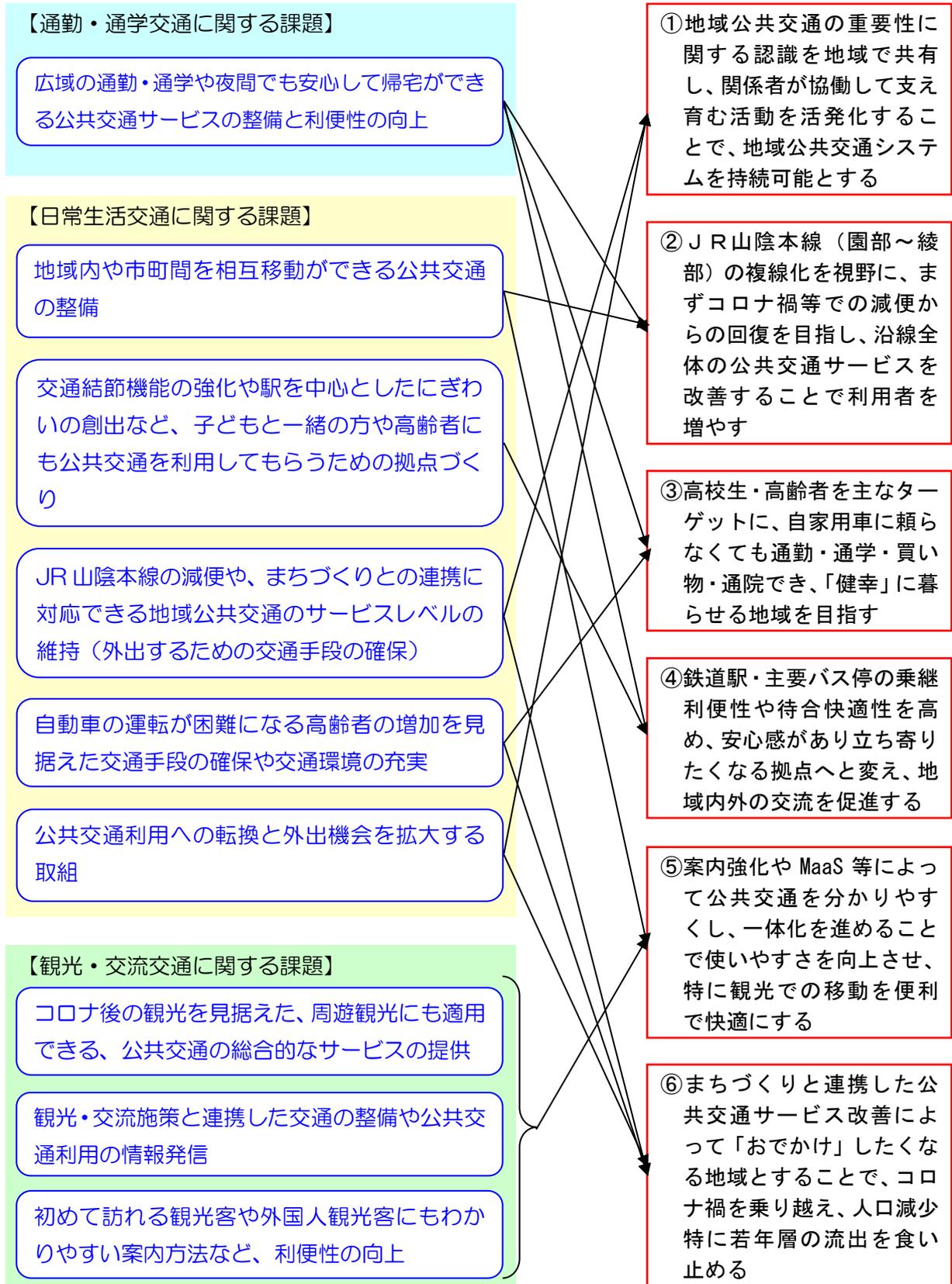


図 地域公共交通の課題と将来像及び実現に向けた基本方針の対応

#### 8.4 地域公共交通の位置づけと役割

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

表 本計画で対象とする公共交通と役割

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



## 9. 施策目標の達成状況を評価する数値目標

本計画の達成状況を評価するため、評価指標及び目標値を、次のように設定する。

	評価指標
〔基本方針①〕	補助路線の収支率
	利用者1人あたり公的資金投入額
〔基本方針②〕	人口あたりの公共交通利用者数
	鉄道との接続便数
〔基本方針③〕	人口あたり鉄道定期利用者数
	人口あたりのバス利用者数
	高齢者の外出回数
〔基本方針④〕	整備拠点数(4つの機能の整備)
〔基本方針⑤〕	観光入込客数
	週末の公共交通利用者数
〔基本方針⑥〕	人口あたりの公共交通利用者数(再掲)
	若年層の人口割合

## 10. 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・方針の案		施策の 主な対象	施策の案
(将来像)	(施策方針)		
安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する「森の京都『おでかけ』システム」の実現	①地域公共交通の重要性に関する認識を地域で共有し、関係者が協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする	日常生活交通	公共交通の利用促進 地元との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討
		日常生活交通	区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり
	②JR山陰本線(園部～綾部)の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす	全般	交通系ICカードシステムの拡充 公共交通間の乗継や利用環境の改善
		通勤・通学交通	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	日常生活交通	高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定 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 高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出と移動手段の提供 郵便・宅配・福祉有償運送など、様々な主体の連携による移動手段の確保
		日常生活交通	段差解消など誰もが利用しやすい駅の整備 子どもと一緒に安心して利用できる駅の整備 Wi-Fiの整備など快適な待ち合い環境の整備
			観光・交流交通
	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	観光・交流交通	体系的な観光情報・公共交通情報の提供 訪日外国人向けの多言語化 休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入
	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	観光・交流交通	体系的な観光情報・公共交通情報の提供 訪日外国人向けの多言語化 休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入
	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	日常生活交通	子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援 休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入【再掲】

## 11. 計画の評価と推進体制

---

### 11.1 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します。

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

### 11.2 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す。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になります。

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します。

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します。

#### <今後のスケジュール>

○令和4年度

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