

1

本計画の目的等

■ 目的

J R山陰本線を基軸とする3市町(綾部市、南丹市、京丹波町)を一つの計画区域として基幹交通(J R山陰本線と基幹交通バス)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し、平成29年3月に「J R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)を策定しました。

本計画は、これまでの事業・施策の実施結果や網形成計画の基本方針を踏まえ、今後の公共交通のあり方を再検討し、近年の社会情勢変化に対応した持続可能かつ地域にとって望ましい公共交通体系を構築するため、まちづくり等と連携した公共交通の次期マスタープランとなる「J R山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画」を策定します。

■ 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、J R山陰本線の園部駅～綾部駅間に関連する区域とします。

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



■ 対象とする交通

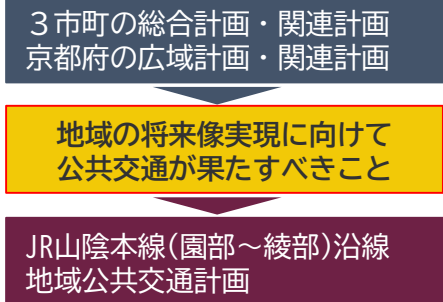
- 鉄 道：JR山陰本線(園部～綾部間)
- バ ス：西日本ジェイアールバス 園福線
京阪京都交通(計画区域内を運行する系統)
あやバス 上林線、於見市野瀬線
南丹市営バス 全系統(計画区域内を運行する系統)
京丹波町営バス 全系統
- 個別輸送：スクールバス、デマンドバス(南丹市)、福祉有償運送、タクシー

■ 計画期間

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

■ 計画の位置づけ

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



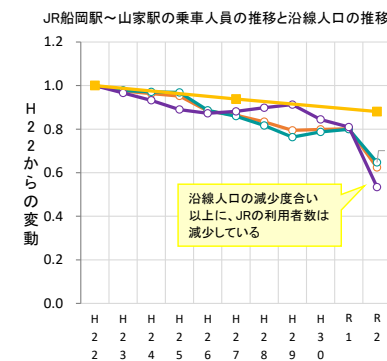
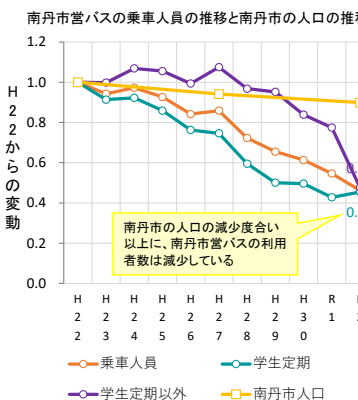
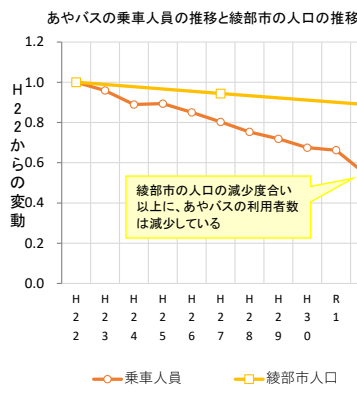
- <各計画の政策の方向性>
- ・ 定住促進、交流人口の増大
 - ・ 出産・子育て環境の充実
 - ・ 産業の創生や基盤強化による地元雇用の確保
 - ・ 人・地域の交流を支える拠点・ネットワークづくり
 - ・ 観光交流の推進
 - ・ 暮らしの安全と安心の確保
 - ・ 次代を担う人材育成

2

地域の公共交通状況(公共交通利用者数と人口の推移)

この10年間で、3市町の人口は1～2割減少していますが、公共交通の利用者数は、それ以上に減少しています。特に、新型コロナウイルス感染症拡大により、大きな影響が出ています。コロナ禍を乗り越えて、地域の活力を取り戻すためにも、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公共交通「森の京都『おでかけ』システム」の実現が必要です。

※あやバスは上林線と於見市野瀬線の利用者数、南丹市営バスはぐるりんバスやデマンドバス等を除いた利用者数、京丹波町営バスは全路線の利用者数



3

この5年間で実施してきた主な取組

船岡駅～胡麻駅間、綾部駅での交通系ICカードの利用開始



山家駅へのバス乗り入れ、交流場所(山家ふれあいの家)の整備(駅再生プロジェクト)



和知駅での賑わいづくりや駅前広場の改修(駅再生プロジェクト)



京丹波町と南丹市を結ぶ新たなバス路線「丹波日吉線」の開設

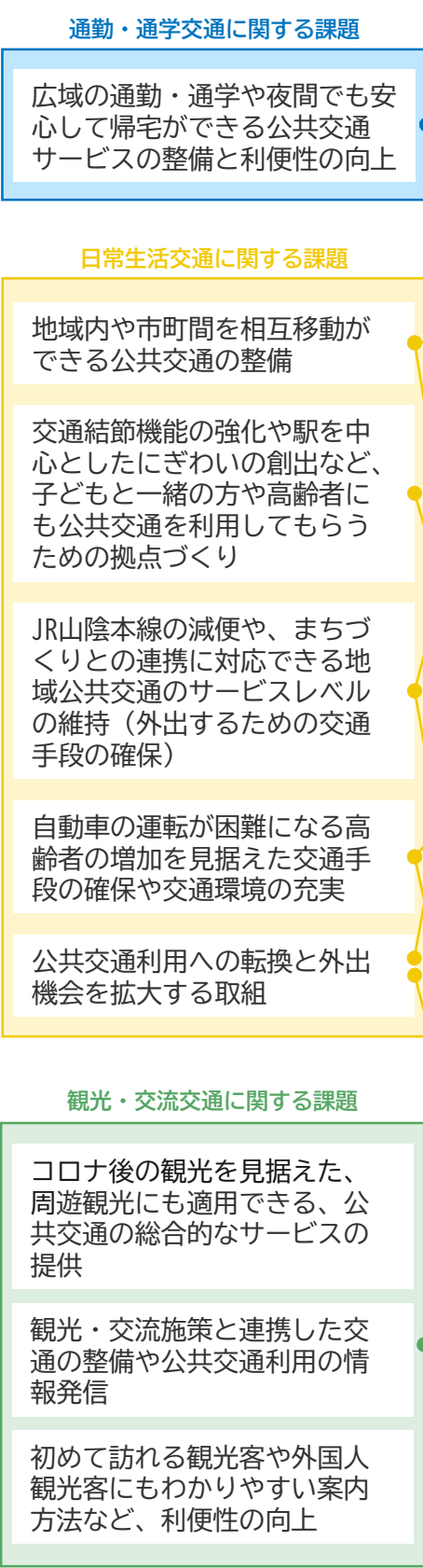
園部駅や安掛バス停の案内改善

公共交通のオープンデータ化の取組(GTFSの静的情報の整備完了)

地域の問題点

都市や人口等	人口減少が進む以上に、公共交通離れが加速
	公共交通が不便な地域の後期高齢者数が増加
	公共施設や生活関連施設への交通手段は、ほとんどが自動車利用
公共交通	公共交通利用者数の減少により公共交通のサービスレベルの維持・存続が困難
	依然として無人駅は残っており、鉄道駅の交通結節機能が弱い
	園部駅～綾部駅間の鉄道のサービスレベルは高くない
	公共交通の運行時間帯が短く、長距離通勤や子どもの部活や習い事ができないダイヤ設定
	高齢者の公共交通利用への潜在的ニーズは高い
	公共交通を使った買物や通院が困難なダイヤ設定
観光	観光地への公共交通サービスが弱く、公共交通を使った観光が困難
	公共交通のわかりやすさ・使いやすさの強化
住民	鉄道を利用できない要因：駅行きのバス本数、鉄道とバスの乗継等
	バスを利用できない要因：家からバス停までの距離、バスの運行本数等
	改善等のニーズ：乗換場所の待合環境、買物通院先等付近へのバス停移設、午前中に移動できるダイヤ、子どもや女性目線の取組
利用者	最寄り駅までバスを利用できない要因：早朝や帰宅時間帯でのバス運行、鉄道との乗継等
事業者・地元関係者等	ドライバー不足
	まちづくり活動への支援不足
	観光と交通との連携不足
	都心や発地側での情報発信不足
	ICT化の流れは、高齢者や不慣れな人にとって、使いにくい状態を生んでいる

地域公共交通等の課題



基本方針と事業（案）

基本方針①	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
	数値目標 補助路線の収支率/利用者1人あたり公的資金投入額 ①-1 公共交通の利用促進 ①-2 地元との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討
基本方針②	② JR山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす
	数値目標 人口あたりの公共交通利用者数/鉄道との接続便数 ②-1 区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり ②-2 交通系ICカードシステムの拡充 ②-3 公共交通間の乗継や利用環境の改善
	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
基本方針③	数値目標 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 ③-1 広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入 ③-2 高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定 ③-3 公共交通の空白地や不便な地域での新たな移動手段の導入や支援 ③-4 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 ③-5 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
	④ 鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する
	数値目標 整備拠点数（4つの機能の整備） ④-1 段差解消など誰もが利用しやすい駅の整備 ④-2 子どもと一緒に安心して利用できる駅の整備 ④-3 Wi-Fiの整備など快適な待ち合い環境の整備
	⑤ 案内強化やMaaS等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする
	数値目標 観光入込客数/週末の公共交通利用者数 ⑤-1 体系的な観光情報・公共交通情報の提供 ⑤-2 訪日外国人向けの多言語表記化 ⑤-3 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
基本方針④	数値目標 人口あたりの公共交通利用者数/若年層の人口割合 ⑥-1 子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援 ⑥-2 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】

※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・決済を一括で行うサービス