

京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）の策定について

1 趣旨

京都丹後鉄道沿線における鉄道を基軸とする地域公共交通については、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」に基づき、上下分離方式による鉄道事業の再構築などに取り組んできた。一方で、沿線人口の減少や、新型コロナウイルス感染症等の影響により交通事業者は厳しい経営状況にある。

このような中で、国において「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、ローカル鉄道の支援に関する仕組みが拡充されたため、現行の計画を1年前倒しし、新たに「地域公共交通計画」を策定することで、交通事業者の安定した経営基盤の確立及び安心・安全な運行の確保を目指していく。

2 策定主体（計画区域に存する地方自治体で策定）

京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市

3 計画期間

令和6年度から概ね10年間（策定後5年を目処として必要に応じ見直し）

4 策定の方向性について（案）

(1) 主な計画内容

京都丹後鉄道を基軸とした計画として、以下の方向性それぞれについて、これまでの取組状況や丹鉄の利用状況等を踏まえた施策を検討し、計画をとりまとめる。

- ・ まちづくりと連携した鉄道利用者の拡大
- ・ 沿線住民の利用拡大
- ・ インバウンドなど観光客の利用拡大
- ・ 安心・安全な運行の確保 等

※ 上記は現時点の予定であり、今後協議の上決定していく予定。

(2) 策定スケジュール

	R5									
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
交付申請	■									
交付決定		■								
委託業務契約			■	■	■	■	■	■	■	■
関係調査				■	■	■	■	■	■	■
パブリックコメントの実施							■	■	■	■
計画策定			■	■	■	■	■	■	■	■
協議会開催			■		■	■			■	

<協議会の内容>

- 第1回：計画策定の進め方（方針・スケジュール説明、予算案 等）
- 第2回：計画（素案）の協議
- 第3回：計画（中間案）の協議
- 第4回：パブコメ結果の報告及び計画（最終案）の協議

## 5 計画策定に係る調査業務の委託について（案）

協議会から事業者へ調査業務を委託し、計画策定に必要な調査・分析や計画のとりまとめを行う。

### (1) 業務内容

- ① 関連計画の整理
  - ・ 既存の地域公共交通計画等による課題や施策等の整理
- ② 計画策定に向けた現況調査・分析・課題整理
  - ・ 沿線地域を訪れる観光客（インバウンドを含む）の移動手段等に関するアンケート又はヒアリング等による問題点の抽出、分析、課題整理
- ③ 京都丹後鉄道の活性化・再生のための施策の検討
  - ・ 沿線地域における交通ネットワーク構築のための施策
  - ・ 安定した経営確保のための利用促進・収入拡大策
  - ・ 安心・安全な鉄道等公共交通の確保のための施策 など
- ④ 地域公共交通計画案の策定
- ⑤ 協議会等の開催支援

※ 本調査業務の実施にあたり、調査へのご協力をお願いします。

### (2) 選定方法

公募型プロポーザル（企画提案）

### (3) 業務委託スケジュール（予定）

日程	内容
6月中旬	企画提案の募集開始
6月下旬	企画提案の締め切り
6月下旬～7月上旬	事業者選定会議 (プレゼンテーションの実施)
7月上旬	審査結果通知、契約

## 上下分離後の状況と今後の施策の方向性(案)



# 京都丹後鉄道の経営を取り巻く環境

【京都府作成資料】

## ● 台風や集中豪雨により鉄道施設災害が頻発

### ■ 災害発生状況

災害	発生日	被災線路	被災箇所	被災額	運休期間
①台風18号	29年9月	宮津線	23	244百万円	5日
②台風21号	29年10月	全線	6	71百万円	4日
③7月豪雨	30年7月	全線	27	500百万円	53日
④台風24号	30年10月	宮津線	10	96百万円	4日

- ✓ 運休、代替バスの運行なども加わり、経営を圧迫
- ✓ 運休が長期化すると、通勤での鉄道離れが進展



←29年9月台風18号      ↑ 29年10月台風21号      ↑ 30年7月豪雨      30年7月豪雨 →

## ● 新型コロナウイルス感染拡大による影響の長期化

### ■ 京都府を区域とした緊急事態宣言発出期間・まん延防止等重点措置適用期間

令和2年												令和3年												令和4年		
4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
Red	Red								Red	Red		Yellow	Red	Red	Red	Yellow	Yellow	Red				Yellow	Yellow	Yellow		

Red 緊急事態宣言期間      Yellow まん延防止等重点措置適用期間

# 京都丹後鉄道の経営を取り巻く環境

【京都府作成資料】

- 京都縦貫道路の延伸など道路整備は進展。公共交通の分担率は微増(+0.6%)するが、自動車も増加(+2.6%)

## ■ 高速道路の延伸

- H27.7.18 京都縦貫自動車道(京丹波わちIC～丹波IC)が全線開通
- H28.10.30 山陰近畿自動車道野田川大宮道路 (与謝天橋立IC～京丹波大宮IC)開通



✓ 丹鉄並行区間の交通量が5年で約1.5倍

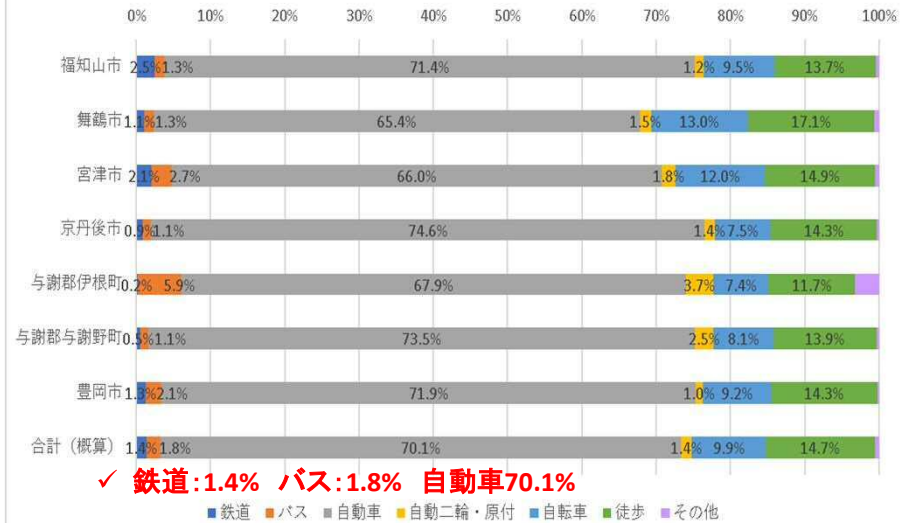
交通量	H26	R3	増加率
宮津天橋立IC～与謝天橋立IC	189万台	278万台	147%

✓ 宮津駅、天橋立駅の定期利用者が大幅減

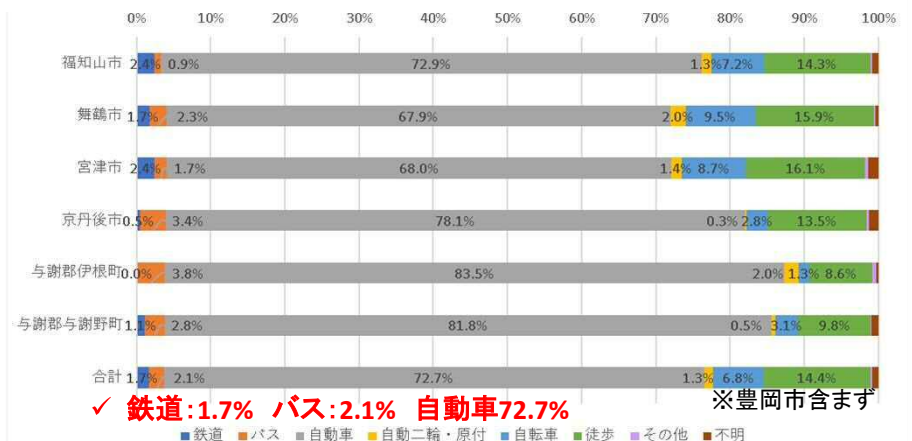
駅別利用者数(定期)	H24	R3	減少率
宮津駅	144千人	102千人	△30%
天橋立駅	6千人	4千人	△67%

## ■ 京都府北部及び豊岡市の代表交通手段の構成

【H22・平日】代表交通手段の構成 (出典:H22 近畿圏PT調査)



【R4・平日】代表交通手段の構成 (出典:R4 近畿圏PT調査)



# 京都丹後鉄道の利便性(1)

【京都府作成資料】

## ■各駅の整備状況や駅周辺の生活関連施設の状況

		駅の状況			公共交通等との乗継	駅周辺の生活関連施設				その他
		有人 ※1	バリアフ リー※2	トイレ ※3		行政	商業	金融	医療	
宮舞線	西舞鶴	○	○	◎	JR・バス・タクシー	○	○	○	○	
	四所	×	○	○	バス					
	東雲	×	○	○						
	丹後神崎	×	○	◎						
	丹後由良	○		○		○			○	
	栗田	○		◎	バス				○	
	宮津	◎		◎	バス・タクシー	○	○	○	○	
宮豊線	天橋立	◎	○	◎	バス・タクシー					
	岩滝口	×	○	○	バス	○	○		○	
	与謝野	○		○	バス・タクシー		○		○	
	京丹後大宮	○	○	◎	バス・タクシー	○			○	
	峰山	○		◎	バス・タクシー	○	○	○	○	
	網野	○		◎	バス・タクシー					
	夕日ヶ浦木津温泉	○	○	◎						
	小天橋	○	○	◎					○	
	かぶと山	×		○						
	久美浜	○		◎	バス・タクシー	○	○	○	○	
	コウノトリの郷	×	○	◎	タクシー					
	豊岡	○	○	◎	JR・バス・タクシー	○	○	○	○	

# 京都丹後鉄道の利便性(2)

【京都府作成資料】

	駅の状況	駅の状況			交共通等との乗継	駅周辺の生活関連施設				その他
		有人 ※1	バリアフ リー※2	トイレ ※3		行政	商業	金融	医療	
宮 福 線	宮村	×		○	バス				○	
	喜多	×		○	バス	○				
	辛皮	×								
	大江山口内宮	×			バス					
	二俣	×	○	◎	バス					
	大江高校前	×			バス		○		○	
	大江	○		◎	バス	○	○	○	○	
	公庄	×		○	バス					
	下天津	×		○	バス					
	牧	×		○	バス		○			
	荒河かしの木台	×			バス			○		
	福知山市民病院口	×		○	バス		○	○	○	
	福知山	◎	○	◎	JR・バス・タクシー	○	○	○	○	
計	15	13	29		10	12	9	16		

※1 駅の状況の「有人」：「◎」は朝～夜まで有人、○は朝～夕まで有人

※2 駅の状況の「バリアフリー」：○は「駅舎外～改札口」・「ホーム～ホーム」の段差がスロープ等により解消

※3 駅の状況の「トイレ」：「◎」は車イス対応のトイレ有、○はトイレ有。

## ■運行ダイヤ等の状況

- 普通列車は、各線概ね1時間に1本の割合で運行されており、福知山駅、西舞鶴駅、宮津駅でもほぼパターンダイヤ化
- 特急列車は、天橋立から直通特急が1日9本運行され、他に福知山駅からJR特急と連絡するリレー号が運行されている。
- 宮舞線－宮豊線間の乗り換えは概ね10分以内、宮舞線－宮福線間、宮豊線－宮福線間の乗り換えは概ね20分以内に収まっているが、接続していない列車もある。
- JR線との連絡は、朝夕は概ね15分以内の接続で確保。昼は5-40分程度とばらつきがある。
- 全区間でQRコード決済、クレジットカードのタッチ決済を導入済み

# 上下分離後の京都丹後鉄道の利用状況

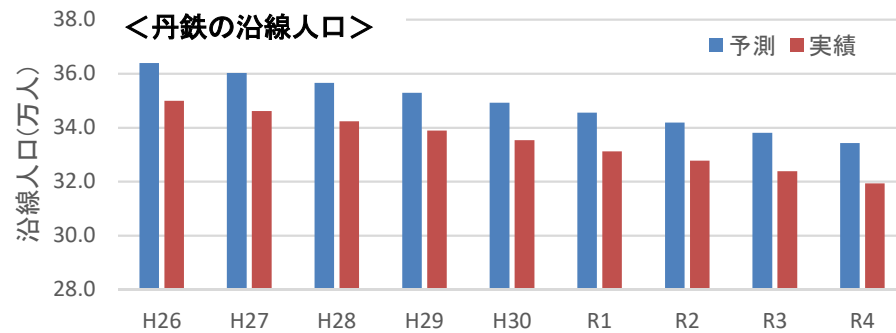
【京都府作成資料】

## ● 人口減少・高齢化、京都縦貫道路の延伸、コロナ禍と地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況

### ■ 想定以上の人口減少率

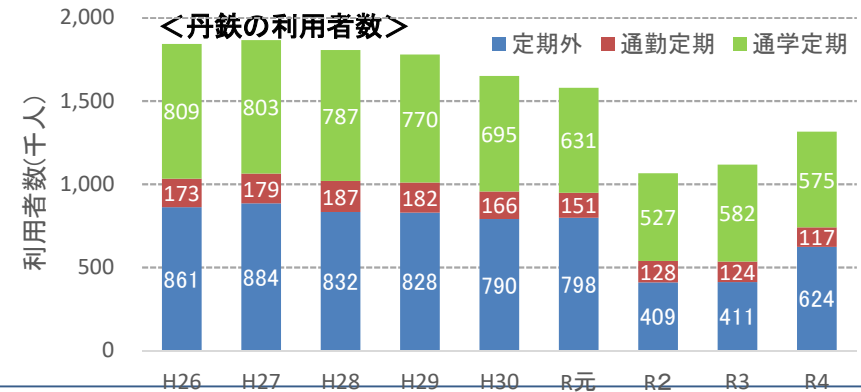
・再構築実施計画では△1.0%/年と想定

- ✓ 実績では、予測人口より4%の減少となるほか、年減少率は△1.1%/年とさらに厳しい状況



### ■ コロナ禍の影響を受け、利用者が大幅に減少

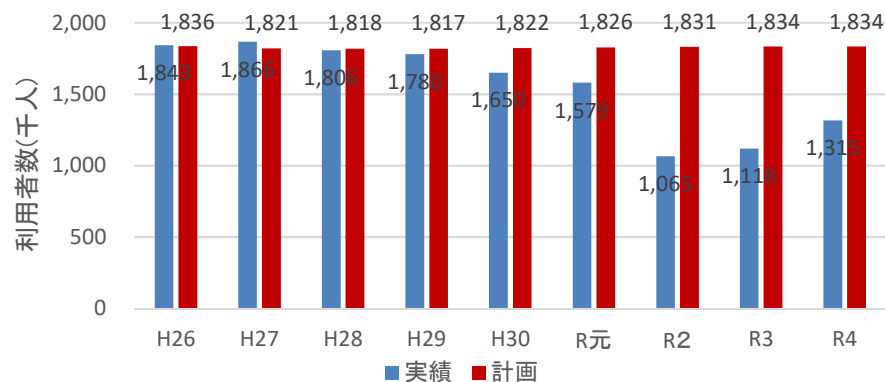
- ✓ 通勤定期△15.2%(R1/R2)、通学定期△16.5%(R1/R2)と人口減少以上に厳しい状況
- ✓ コロナ禍で定期外利用者が半減(R2/H30=0.52)



### ■ 再構築実施計画の利用者数から大きく減少

- ✓ 再構築実施計画では、利用促進策の実施により、利用者数の増加を見込んでいたが、人口減少、コロナ禍の影響により、様々な施策に取り組むも利用者数は減少

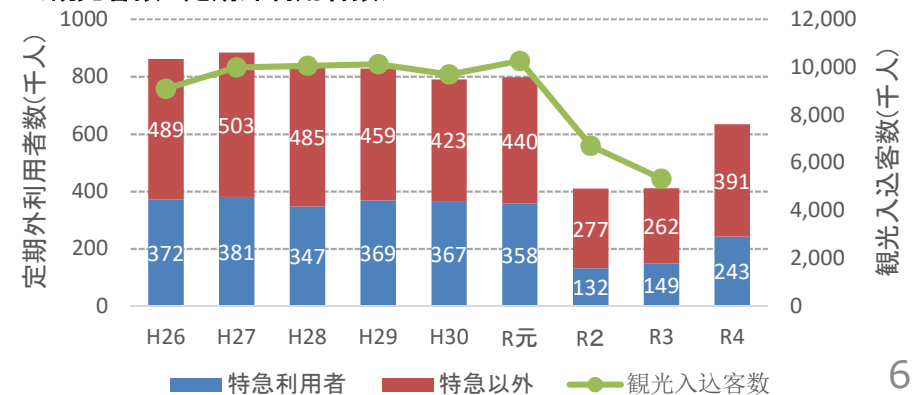
#### ＜丹鉄の利用者数(計画と実績)＞



### ■ コロナ禍の行動制限により、観光客が大幅に減少

- ✓ 京都府北部地域の観光入込客数が半減(R2/H30=0.55)
- ✓ 行動制限により特急利用者が1/3に！(R2/H30=0.36)

#### ＜観光客数と定期外利用者数＞





# 上下分離後の経営状況

【京都府作成資料】

- 上下分離後、非常に厳しい経営環境の中、サービスを維持しつつ、地域の足として運行を維持

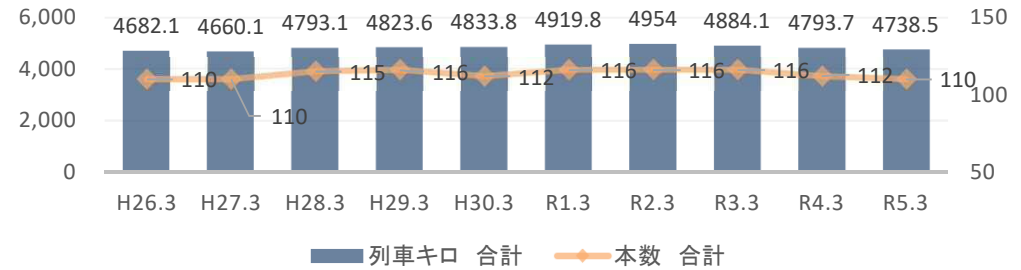
## ■上下分離以降、列車運行において、サービスを維持

- 列車キロ: 101% (H26・R5比較)
- 列車本数: 100% (H26・R5比較)
- 特急本数: 16本/日 (H27~R5) うちJR直通は9本



✓ 運行経費も維持のはずが、燃料高騰等により増大

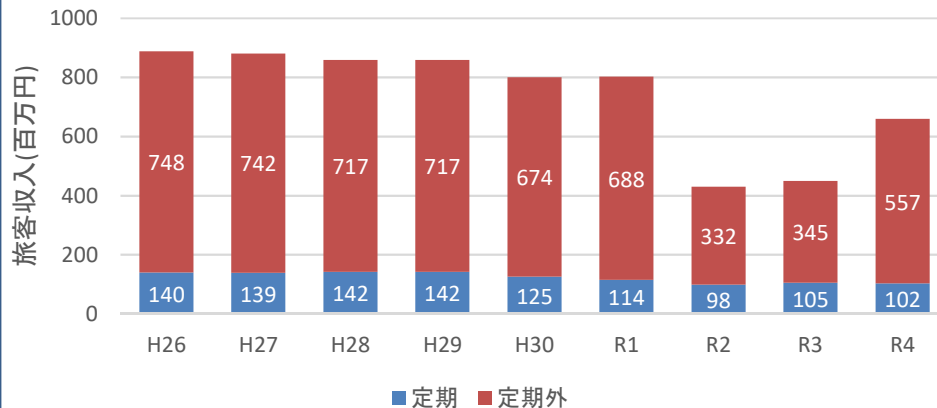
WT 列車キロ、列車本数の推移



## ■利用者の減少に伴い、旅客収入も減少傾向

✓ コロナ禍の影響も加わり、旅客収入は上下分離前から△26%

R4/H26 全体=0.74 定期=0.73 定期外=0.74



## 沿線自治体による運行継続支援と需要拡大の取組

- ① コロナ禍の移動規制による利用者減少に伴う収入減
  - ✓ 災害による収入の減少として、定期外収入の減少分を収入補償
- ② 燃料費高騰による経営の悪化
  - ✓ 軽油・電力の高騰分を補助
- ③ 丹鉄など公共交通の利用拡大
  - ✓ 海の京都周遊パスの販売
  - ✓ 海の京都トレイン(ラッピング列車)の導入
  - ✓ サイクルトレインの導入

## ■くろまつ等観光列車の強化・情報発信による増収

くろまつ	H27	R1	増減
収入(百万円)	73百万円	88百万円	15百万円増[+20.5%]
利用者数(人)	6,816人	8,814人	1,998人増[+29.3%]



# これまでの取組状況や利用状況を踏まえた施策の方向性(案)

これまでの取組状況や現在の京都丹後鉄道の利用状況等をその成果を踏まえ、次の方向性により、施策を検討していく。

## まちづくりと連携した鉄道利用者の拡大

- 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交通ネットワークの充実を図り、交流人口の増加や定住促進などにより公共交通利用者の増加を図る必要がある

### <施策の視点>

- ✓ 鉄道、バス、自転車、カーシェアリングなど多様なモードの連携による交通ネットワークの形成
- ✓ 駅を拠点としたまちづくりの推進
- ✓ MaaSや新モビリティの導入
- ✓ 多様な主体の共創
- ✓ 定住促進や交流人口拡大の取組推進

## インバウンドなど観光客の利用拡大

- コロナによる移動制限が無くなり、インバウンドなどの観光客は増加傾向にある。2025年の関西万博などインバウンドは増加が見込まれており、観光客誘致などの強化が必要である。

### <施策の視点>

- ✓ 海の京都を核とした観光振興(DMO等との連携強化)
- ✓ インバウンド対策の強化
- ✓ JR西日本と連携した広域的な新たな観光客の開拓
- ✓ MaaSなどシームレスな交通ネットワークの形成
- ✓ ユニバーサルデザインの推進

## 沿線住民の利用拡大

- 鉄道は通勤・通学・通院・子育てなど地域生活に必要な不可欠な移動手段であり、地域公共交通ネットワークの充実やサービス向上により、地域住民の利用機会の増加を図る必要がある。

### <施策の視点>

- ✓ 通勤・通学における鉄道の利用拡大
- ✓ 免許返納者をターゲットとした公共交通の利用促進
- ✓ 子どもをターゲットとした利用促進
- ✓ 分かりやすい、利用しやすい公共交通ネットワークの構築

## 安心・安全な運行の確保

- 施設や車両の老朽化が進む中で、引き続き、計画的な施設や車両の更新を進め、安心・安全な運行を確保することが重要である。

### <施策の視点>

- ✓ 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
- ✓ 地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金)の導入
- ✓ 計画的な車両更新の実施のための財源確保
- ✓ 踏切安全対策の推進