

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 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

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"> ●車両、船舶、案内板など海の京都のトータルデザイン ●臨時列車城崎・天橋立ダイレクトの運行 (H30～R2) ●豊岡駅 たじまわる号の運行 	○	
	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"> ○西舞鶴駅 夜間の東舞鶴方面接続 6本中5本 ○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 ○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 	△	
d	安心・安全に向けた設備・体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●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) ●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) 	○	
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"> ●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 ●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) ●由良川横断時の徐行運転など 	○
	車両等の快適化に向けた計画的整備	<ul style="list-style-type: none"> ●特急車両改装「丹後の海」：(H29)全5編成10両を改装 ●MF車5両の更新(H30～R3) ●ラッピング列車「海の京都トレイン」運行：(R4に2両) 	○	
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"> ●宮津駅：「丹鉄珈琲～114km Cafe」開設(H30) 待合スペース改修(R5) ●久美浜駅：喫茶コーナー、コインロッカー設置(H29) ●丹後由良駅：喫茶コーナー、エアコン整備(H29) ●コウノトリの郷駅：駅舎カフェ「ぽっぽや」(R2) ●駅舎周辺や線路等沿線の環境美化活動への補助支援 	○
	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"> ●MaaS導入実証実験 QRコード決済の導入(R1～) ●Visaタッチ決済導入R2～ 	○	
	情報ポータルサイトの整備	<ul style="list-style-type: none"> ●ダイヤのGIFSデータ化により各検索サイトで検索可 ●JR WESTERとの連携推進 	△	
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"> ●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 ●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 ●JR WESTERとの連携推進 	○

	外国人向けサービスの充実	<ul style="list-style-type: none"> ●『JR-WEST RAIL PASS』への参画 (H29) ●WEBサイトの多言語対応、外国人向けプロモーション ●Wi-Fi環境の整備：宮津駅、丹後由良駅、与謝野駅、網野駅 ●Visaタッチ決済の導入 R2～ 	○	
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 モビリティ・マネジメントの実施	○公共交通利用の啓発チラシによる広報 ○職員への呼びかけ（ノーマイカーデー、エコ通勤等） ●「丹鉄新聞」、「たんでつこども新聞」の発行 ●バス・エコファミリーの実施 ●高齢者向け200円レールや敬老乗車券事業の実施 ●運転免許証自主返納支援制度の実施	○ △
	学校行事やイベントでの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ●中学校・高等学校団体利用助成の実施 ●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 ●キッズトレインの運行 (R4) ●もうひとつの京都周遊パスの販売 (R4) 	○	
	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 駅周辺等への都市機能の再配置 新駅の検討 駅機能、駅周辺の再整備及び未利用地の活性化	●京都府北部地域連携都市圏公共交通計画策定 (R4.3) ●立地適正化計画策定（舞鶴市、福知山市） ●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） ●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	○ △ × △
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"> ●海の京都DMOの設立 (H28) ●(一社)豊岡観光イノベーションの設立 (H28) ●DMO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 	○
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 自転車の積極的な利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ●久美浜駅：EV乗合タクシーの導入 (H27～R2) ●いねタク（伊根町予約型乗合交通）の運行開始 (R4) ●丹後由良駅でレンタサイクル導入 (H29) ●eバイクによる周遊観光推進 (R1) ●サイクルトレインの運行 (R4～) ●駅前にサイクルラック設置、工具や充電器貸出 (R4～) ●豊岡駅レンタサイクル利用料補助 	○ ○

(2) 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の目標達成状況

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。特に成果目標に係る数値の達成状況が悪く、京都丹後鉄道の活性化・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、コロナ禍直前の段階では目標値を達成できていた指標もある。

表 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通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	×	関空～峰山駅
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	
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。

京都丹後鉄道の収支均衡を図り、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り、次期の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 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通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 ・沿線地域の人口は減少傾向 ・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	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 ・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 ・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 ・高速バスが徐々に増加 ・高齢ドライバー増加による自動車事故の増加	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縮小
3. 駅周辺の都市構造の変化 ・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	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、居住人口が減少傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>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。</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"> 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 織物業など地場産業の停滞 外国人への PR や受入体制が不十分 丹後地域と但馬・丹波との連携（交通網、宣伝等）が不足 	<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>◆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>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"> 関空からの時間距離が長い JR 特急の運行時間帯が短い（早朝、夜の便がない） 外国人へ情報提供が不十分 公共交通の乗継情報が得られるポータルサイトがない 府県をまたいで移動するニーズに対する視点が欠如等 	<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"> JR 特急の早朝・夜の便が運行 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 英語の車内放送や駅の番号表示の実施 JR-WEST RAIL PASS の導入 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

京都丹後鉄道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"> 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、11 時過ぎに天橋立駅に到着 首都圏も、新幹線・航空利用により 11 時過ぎから 12 時過ぎに天橋立に到着 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 	<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"> 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。 	<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"> KTR やバス、JR 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。 	<p>●丹鉄、沿線バスのダイヤの GTFS 化を推進し、Google Map などで検索可能</p> <ul style="list-style-type: none"> 丹鉄 MaaS 導入の実証実験

	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 西日本「WESTER」との連携推進
<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"> ・ 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。 ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 観光利用者の動向や意向を踏まえた戦略が必要
<p>⑤外国人観光客に対する取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ クレジットカードやデビットカードの導入拡大 ・ 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。 ・ 無料の Wi-Fi 環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ●外国人観光客に対する環境整備は大幅に改善された。 ・ 英語の車内放送や駅の番号表示の実施 ・ JR-WEST RAIL PASS の導入 ・ 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 ・ Wi-Fi 整備