

京都府北部地域連携都市圏公共交通計画

2022(令和4)年3月

京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会

目 次

1	京都府北部地域連携都市圏公共交通計画策定の背景と趣旨	
1.1	京都府北部地域連携都市圏について	1
1.2	京都府北部地域連携都市圏の将来像	2
1.3	京都府北部地域連携都市圏公共交通計画策定の背景・目的	3
1.4	京都府北部地域連携都市圏公共交通計画のねらい	3
1.5	計画の位置づけ	3
1.6	計画策定の条件	8
2	京都府北部地域連携都市圏の公共交通の現状と課題	
2.1	圏域の現況について	12
2.2	圏域住民へのアンケートについて	16
2.3	圏域高校生へのアンケート	20
2.4	圏域の公共交通利用者へのアンケート	22
3	京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の基本方針と実施事業	
3.1	計画の基本方針と3つの施策目標	24
3.2	計画の実施施策	26
4	京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の進め方・関係者の役割	
4.1	計画の目標指標及び達成状況の評価	33
4.2	計画の実施及び進行管理の体制	37
	おわりに	38
別冊 資料編 各種アンケート結果		
1	圏域住民へのアンケート調査結果	1
2	圏域の高校生へのアンケート調査結果	18
3	圏域の公共交通利用者へのアンケート	26

① 京都府北部地域連携都市圏 公共交通計画策定の背景と趣旨



人口減少等が進み、それぞれの市町が単独で全ての機能を維持・確保していくことは困難である中、各地域の強み・個性を生かしながら「選択と集中」「連携と分担」をコンセプトにする「水平連携」のもと京都府北部5市2町（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）で一つの都市圏として経済・生活圏を形成し、圏域全体の活性化・持続可能性強化を図るものです。京都府北部5市2町では、京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会を組織し、分野ごとに、6つの部会で事業に取り組んでいます。

我が国においては 2040 年をめぐりに人口減少が深刻化し、高齢者人口がピークを迎えるとされており、各自治体が単独で全ての機能を維持・確保していくことが困難になると予想される中であって、5 市 2 町がそれぞれの強みや個性を生かしながら連携と協力により役割分担と機能強化を図る「水平型の連携」を推進し、相互に補完しながら住民の生活に必要な機能を確保することが必要である。「水平型の連携」の推進により、「圏域全体における地域循環型の経済成長」「高次の都市機能の確保」「生活関連機能の向上」に協働・連携して取り組むことで、都会にはない豊かで文化的な生活環境を実現し、京都府北部で一つの都市圏を形成する。

[illegible]

1. 2 京都府北部地域連携都市圏の将来像

人口減少を克服し、未来への希望を紡ぐ連携都市圏 ＜目標人口：2040年 23.9万人以上＞

構成市町それぞれが、新たなプロジェクトを創出することにより、まちづくりの一義的な主体となりながらも相互に補完しながら、圏域住民、特に次代を担う若者や子どもたちがそれぞれの地域で希望を持てる圏域づくりを進めることにより、人口減少を克服するロールモデルとしての役割を担い、本圏域が我が国の地方創生に継続して貢献することを目指すものであります。

京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会では、第2期京都府北部地域連携都市圏ビジョンを策定し、3つの方向性に基づいた、6つの基本方針に沿って、将来像実現に向けた取り組みを推進していくこととしています。交通分野においては、「多様な移動ニーズに対応する持続可能で便利な交通圏域」を将来像として掲げ、公共交通の担い手不足を解消し、地域と交通結節点や生活拠点を結ぶ交通手段を確保するとともに、地域外を結ぶ基幹交通と地域内を結ぶ域内交通を、自動運転やシェアリング、MaaS等の活用により、様々な利用者のニーズに対応する、持続可能でシームレスな交通サービス確立した圏域を目指すこととしています。

第2期京都府北部地域連携都市圏ビジョン

取組の方向性

- 1 圏域全体における地域循環型の経済成長
- 2 高次の都市機能の確保
- 3 生活関連機能の向上

圏域づくりの基本方針

取組の方向性の実行のため、次に掲げる基本方針に基づき、5市2町が「選択と集中」「分担と連携」をコンセプトに、観光や産業、教育、医療、交通、環境等の各分野における連携施策に取り組み、水平型の連携による「機能的合併」を推進。

- (1) 相互補完型連携（水平連携）の推進
- (2) 5市2町の個性・特徴の尊重
- (3) 徹底的な情報共有と総合調整機能の確保
- (4) 多様な主体との協働
- (5) 持続可能な圏域づくり
- (6) 新型コロナウイルス感染症に対応した圏域づくり

— 第2期京都府北部地域連携都市圏ビジョンで描く交通分野における将来像 —
「多様な移動ニーズに対応する持続可能で便利な交通圏域」



1. 3 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画策定の背景・目的

圏域における公共交通は、利用者の減少による財政負担の増加など、確保維持が厳しい状況である一方、高齢化の進行や運転免許証返納者の増加等により潜在的なニーズは増加しており、買い物や通院など、住民の暮らしに欠かすことのできない移動手段として重要な役割を担い、その必要性や重要性は一層高まっていくものと考えられます。

こうした中、京都府5市2町と交通事業者や関係団体等とともに、将来にわたり、本圏域が持続可能な交通圏域を確立できるよう、令和3年4月に「京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会」を設置し、中長期的なビジョンを持って、スケールメリットを活かした広域的な施策展開を行うため「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」を策定するものです。

1. 4 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画のねらい

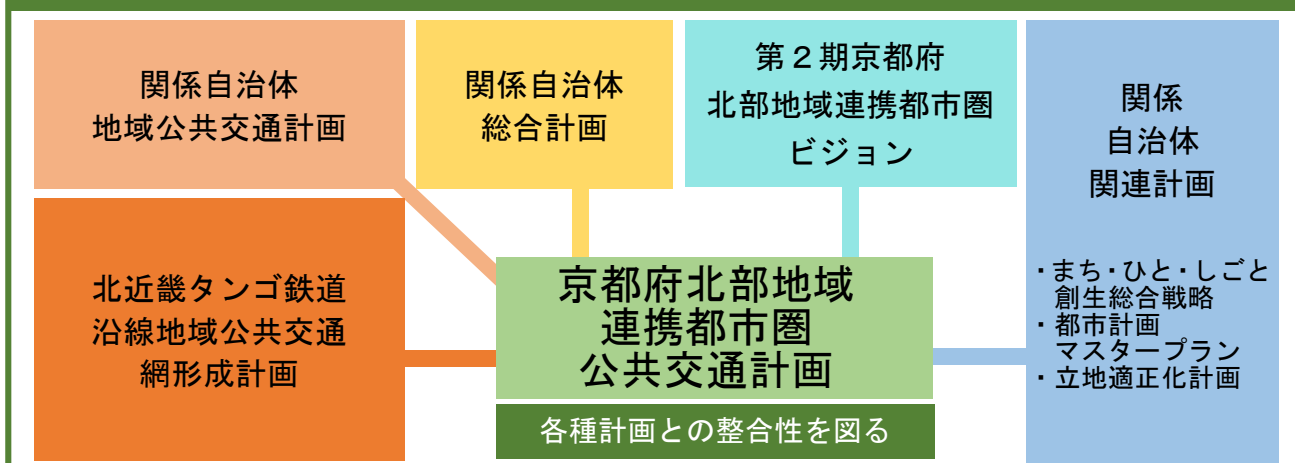
本圏域内の公共交通機関は、地域住民の日常生活を支える移動手段としてだけでなく、地域の活性化の大切な要素である「人の交流」のための重要な資源となっていますが、人口の減少等による利用者の減少が続いており、今後も経営環境は厳しさを増すことが想定されます。そのため、鉄道や路線バス等の広域的かつ幹線的な公共交通及びそれに接続する支線的な公共交通(移動手段)について、将来にわたって持続可能なものにすることを目的として、本計画を策定します。

1. 5 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会で策定した、「第2期京都府北部地域連携都市圏ビジョン」に掲げる観光・交通部会が目指すべき交通分野の将来像である、「多様な移動ニーズに対応する持続可能で便利な交通圏域」の実現を目指すものです。

また、関係自治体が策定する「総合計画」や「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」、「地域公共交通計画」及び鉄道にかかる広域的な交通計画である「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」との整合を図るものとします。

京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の位置づけ



自治体名	各計画での公共交通の考え・位置づけ
福知山市	<u>未来創造 福知山 基本計画</u> (計画期間：平成 28 年度～令和 2 年度) ・ 利用しやすい鉄道機能の確保 ・ 利用しやすいバス交通の確保 ・ 公共交通ネットワークの充実 <u>福知山市まち・ひと・しごと・あんしん創生総合戦略</u> (計画期間：平成 27 年度～令和 3 年度) ・ 持続可能な交通手段の確保 ・ 公共交通ネットワークの充実 <u>福知山市都市計画マスタープラン</u> (計画期間：平成 24 年度からおおむね 10 年間) ・ 高齢者や子どもなど自力で移動できる範囲に制約がある市民の移動手段の確保を図るため、行政、交通事業者、市民等と連携しながら、持続可能な公共交通体系の構築を検討するとともに、バスの利用促進に向けた市民への支援策の制度化を検討。 ・ 公共交通体系の要である J R 山陰本線・福知山線、K T R 宮福線については、そのサービスを維持していくとともに、それぞれの路線の特性に応じた利便性の向上について検討。 ・ J R 福知山線及び山陰本線の複線化を促進。 ・ 民間バスと鉄道の接続、公共交通と公共施設や商店街、観光施設等との相互連携の強化を図る。 <u>福知山市地域公共交通網形成計画</u> (計画期間：平成 28 年度～令和 3 年度) ・ まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・ 地域全体を見渡した総合的な持続可能な公共交通網の形成 ・ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせの導入 ・ 適正な財政支援による持続可能な公共交通手段の確保 ・ 市民、交通事業者及び行政など多様な関係者の連携と利用促進
舞鶴市	<u>第 7 次舞鶴市総合計画</u> (計画期間：平成 31 年度～令和 6 年度) ・ 鉄道、バスへの運行支援 ・ 公共交通の利便性向上と交通アクセスの充実 ・ 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 ・ 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 <u>第 2 期舞鶴市まち・ひと・しごと創生総合戦略</u> (計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度) ・ 交流人口の拡大や地域経済の活性化を図り、将来にわたる都市機能の維持・発展につなげていくため、交通基盤整備を促進 ・ まちなかと地域をつなぐ公共交通ネットワークを充実させることにより、持続可能なまちを実現する「舞鶴版コンパクトシティ」を推進



	<u>舞鶴市地域公共交通計画</u> (計画期間：令和3年度～令和10年度) ・ 基本理念 公共交通を将来にわたり維持し、活用する <u>舞鶴市立地適正化計画</u> (平成30年4月策定) ・ 東西の鉄道駅を中心に居住や都市機能が集積するまちづくりを目指し、集積の中心となる「まちなか」において重点的な都市再生を進めるため、居住や都市機能を戦略的に誘導するための各種施策や整備事業を位置付ける
綾部市	<u>第6次綾部市総合計画</u> (計画期間：令和3年度～令和12年度) ・ あやバスの安全で利便性の高い運行を推進するとともに、自主運行バス等の運行支援によりラストワンマイルの移動手段の確保に努める。 ・ 鉄道の利用促進を図り、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築を目指す。 <u>第2期綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略</u> (計画期間：令和2年度～令和6年度) ・ 広域交通の活用による定住促進 ・ 小さな拠点形成推進と地域公共交通施策の推進 <u>綾部市都市計画マスタープラン</u> (計画期間：平成24年度～令和4年度) ・ 市民や本市を訪れた人が、安全・安心、かつ快適に利用できるよう、市民、交通事業者、行政が協働し、利便性の向上やバリアフリー化を促進し、公共交通ネットワークの整備を目指す。 <u>綾部市立地適正化計画</u> (計画期間：令和3年3月策定、概ね20年後の都市像を見据え、5年ごとに見直し) ・ 道路の整備や、あやバスの運行確保など、中心市街地と各地域を結ぶ交通ネットワークの確保と充実を図り、「コンパクトアンドネットワーク」によるまちづくりによって市全体の活性化を目指す。 ・ 鉄道やバスなどの公共交通は現在の路線や便数の維持、確保に努めるとともに、自主運行バスの運営支援などラストワンマイル（駅やバス停等から自宅や目的地までの区間）の移動支援を推進。
宮津市	<u>第7次宮津市総合計画</u> (計画期間：令和3年度～令和12年度) ・ 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 <u>第2期宮津市まち・ひと・しごと創生総合戦略</u> (計画期間：令和3年度～令和7年度) ・ 安定的で持続可能な公共交通を確保するとともに、新たな移動手段の導入を検討し、誰もが移動しやすい地域づくりを進める。



	<u>宮津市都市計画マスタープラン</u> (計画期間：令和3年度～令和12年度) ・道路ネットワークの整備に併せ、公共交通網の整備が望まれており、京都丹後鉄道については、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。 ・運転手不足により運行が困難となっている路線について、地域と一緒に公共交通空白地有償運送を推進する。
京丹後市	<u>第2次京丹後市総合計画</u> (計画期間：平成27年度～令和6年度) ・通院や通学、買い物などの日常生活や観光などの移動目的が達成できるよう、公共交通の充実を図る <u>第2期京丹後市まち・ひと・しごと創生総合戦略</u> (計画期間：令和3年度～令和6年度) ・ＩＣＴの活用により公共交通（鉄道・バス・タクシー）のネットワーク化を図ることで観光活性化につなげるとともに、既に京丹後市の“強み”である「上限 200 円バス」「高齢者片道 200 円レール」などの取組をさらに発展させ、民間主導の「ささえ合い交通（ＩＣＴによる配車システムを活用したＮＰＯ法人による公共交通空白地有償運送）」との連携やＡＩを活用したバスやタクシーの運行、自動運転、ＭａａＳといった新たなモビリティサービスの導入による未来型の効率的な公共交通網の構築をめざす。 <u>京丹後市都市計画マスタープラン</u> (計画期間：平成28年度～令和6年度) ・京都丹後鉄道や路線バスなどの公共交通は、本市の活性化に向けた大動脈として利便性の向上に努め、市民の利用はもとより観光客の利用増を図ります。また、便利な公共交通により、さまざまな日常生活における移動支援を行い、スムーズな通院、通学、買い物、観光等の目的が達成できるよう推進するほか、駅舎を活かし、人が集まる多機能施設への転換を図るなど、駅の機能強化を進める。
伊根町	<u>第6次伊根町総合計画</u> (計画期間：令和2年度～令和11年度) ・公共交通は「乗って残そう公共交通」を合言葉に、路線バスの運行が維持されるようバスの利用促進を図る、町内の持続可能な公共交通の確保を目指す <u>第2期伊根町まち・ひと・しごと創生地域総合戦略</u> (計画期間：令和2年度～令和6年度) ・「ひと」と「しごと」の好循環を、しっかりと地域に根付かせ、安心して暮らすことのできる地域づくりを目指すため、地域の実情にあった公共交通手段の確保や公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成、生活支援など暮らしの環境の充実を進め、活気にあふれる「ええまち」の創生に取り組む。



与謝野町	<u>第2次与謝野町総合計画</u> <u>(計画期間：平成30年度～令和8年度)</u> ・地域資源を住民自身が磨き上げ、来訪者が魅力を体験・体感できるコンテンツ開発及び滞在拠点整備を進める。(公共交通の活用及びスローモビリティなどによる町内周遊モデルの確立) ・このまちに暮らす誰もがまちへの愛着をもち、将来に渡って住み続けたいと思える生活環境を構築する。(利用しやすい公共交通を確保する) <u>第2期与謝野町まち・ひと・しごと創生総合戦略</u> <u>(計画期間：令和2年度～令和6年度)</u> ・地域や住民のニーズに柔軟に対応できる生活交通の維持・確保を図るとともに、町内に点在するさまざまな拠点へのアクセス確保、利便性・回遊性の向上を図り、誰にも便利な交通ネットワークの充実を図る。
北近畿タンゴ 鉄道沿線地域 公共交通 網形成計画	<u>(計画期間：平成27年度～令和6年度)</u> ○目指すべき「沿線地域の姿」 ・自分たちのまちとして誇りが持て、住み続けたいと思う地域 ・自動車が利用できなくても、公共交通だけで暮らしていける地域 ・魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域 ・元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人に移り住みたいと思う地域 ○目指すべき公共交通の姿 ・地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通 ・便利で魅力的で、乗りたくなる、みんなに愛される公共交通 ・まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通 ・国内外からの来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通 ・交通モード相互の連携が図られ、だれもが使いやすい公共交通



1. 6 計画策定の条件

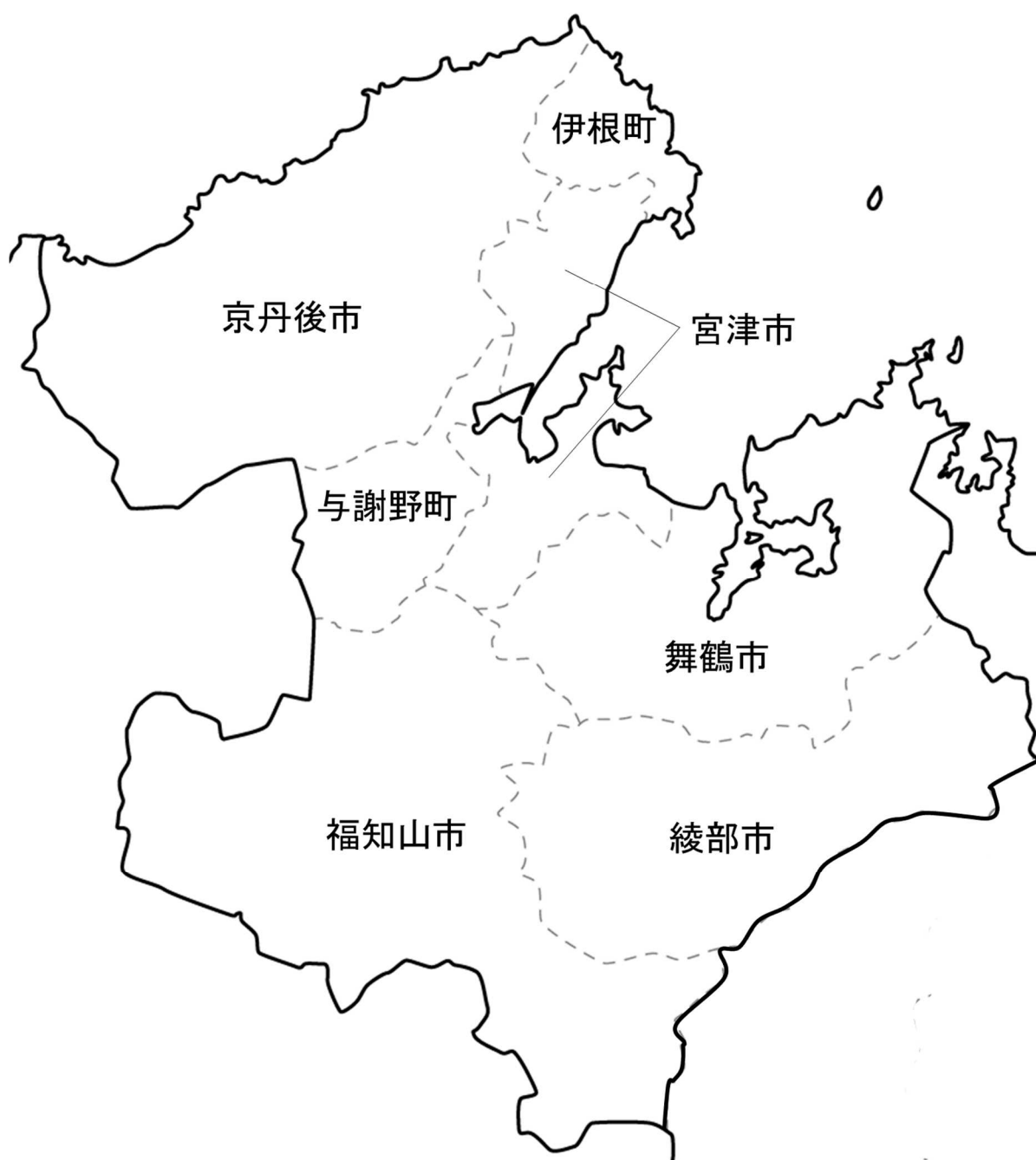
○計画期間

本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。なお、本計画の策定後、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた場合は、必要に応じ計画の見直しを行います。

○計画の区域

本計画の対象区域は、京都府北部地域連携都市圏域（京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会の構成市町全域）とします。

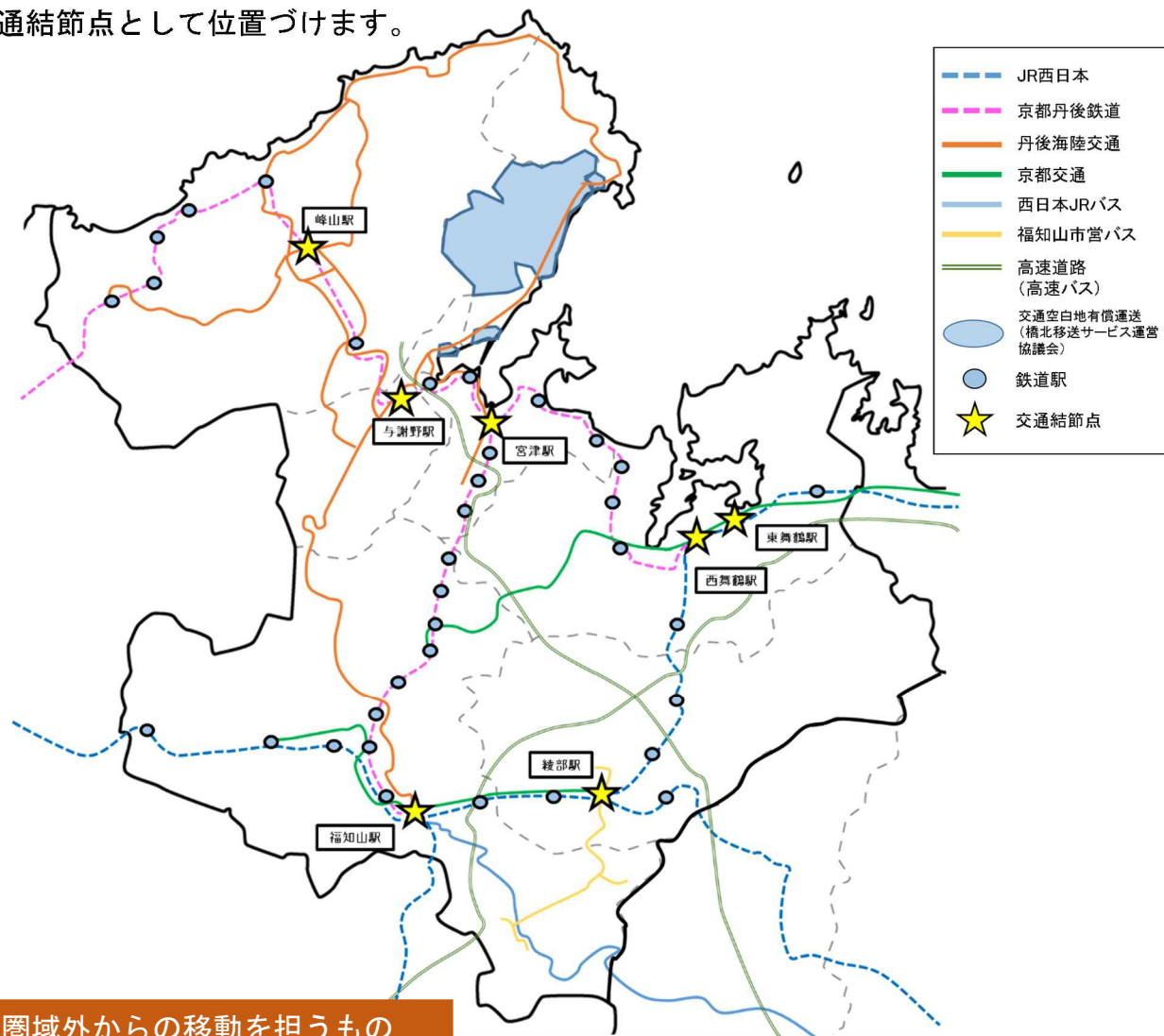
※構成市町：福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町



○交通機関の役割と計画での位置づけ（対象交通機関）

本計画においては、広域での移動を担う、「圏域外からの移動を担うもの」、「圏域内の市町間の移動を担うもの」について目標や実施施策を定め、取組を推進し、「市町内での移動を担うもの」については、各市町における地域公共交通計画において、あり方等を定めることとします。その際は、本計画との整合性が取れるよう調整することとします。

また、広域的な移動を担う、鉄道とバス等の交通機関の乗り継ぎ地点を本計画における交通結節点として位置づけます。



圏域外からの移動を担うもの

JR 西日本・京都丹後鉄道

・高速バス（丹後海陸交通・日本交通・大阪バス・WILLER EXPRESS）

圏域内の市町間の移動を担うもの

JR 西日本・京都丹後鉄道・幹線バス（丹後海陸交通・京都交通・西日本 JR バス）・丹海バス峰山四辻線・福知山市バス川合大原線・交通空白地有償運送（宮津市橋北地区）

市町内の移動を担うもの

タクシー・各市町コミュニティバス・デマンド交通・交通空白地有償運送

○幹線バスについて

本圏域において、圏域内の市町間の移動を担うものとして位置づけている、幹線バスについては、国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用し、運行を維持する中で、圏域の住民の通院、通学、買い物などにおいて、圏域内の広域的な移動手段として、重要な役割を担っています。

当該路線については、引き続き、国の支援策を活用しながら、交通事業者や住民を巻き込んだ、モビリティマネジメントや利用促進策を講じる中で、路線を維持していきます。

（本計画の P. 26 以降に具体的な実施施策を、P. 33 以降に定量的な目標を記載。）

○幹線バス路線の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程	便数 (便)
京都交通	高浜線	東舞鶴駅	松尾寺駅前	高浜駅前	16.7	4.6
京都交通	大江線	西舞鶴駅前	地頭	大江駅前	23.6	4.3
京都交通	福知山線	市民病院	石原	綾部駅前	15.2	8
京都交通	夜久野線	福知山駅前	牧	下夜久野駅前	17.2	3.8
西日本 JR バス	園福線	福知山	市ノ谷	桧山	34.8	7
丹後海陸交通	伊根線	上宮津公民館	与謝の海病院	伊根郵便局前	37.2	5.9
丹後海陸交通	蒲入線	上宮津	与謝の海病院	蒲入	48.4	4.5
丹後海陸交通	経ヶ岬線	上宮津	与謝の海病院	経ヶ岬	55.4	4
丹後海陸交通	与謝線	天橋立ケーブル下	与謝の海病院	与謝	22.5	6.9
丹後海陸交通	峰山線	野田川丹海前	京丹後大宮駅	峰山駅	16.5	6.3
丹後海陸交通	海岸線	マイン前	峰山駅	経ヶ岬	39.2	6.4
丹後海陸交通	間人循環線	峰山	間人	峰山駅	39.8	6.6
丹後海陸交通	久美浜線	マイン前	峰山駅	久美浜駅	25.0	5.3
丹後海陸交通	丹後峰山線	マイン前	峰山駅	経ヶ岬	38.9	4.6



② 京都府北部地域連携都市圏の 公共交通の現状と課題



2. 1 圏域の現況について ～人口減少・少子高齢化の進行～

(1) 構成市町の人口及び面積

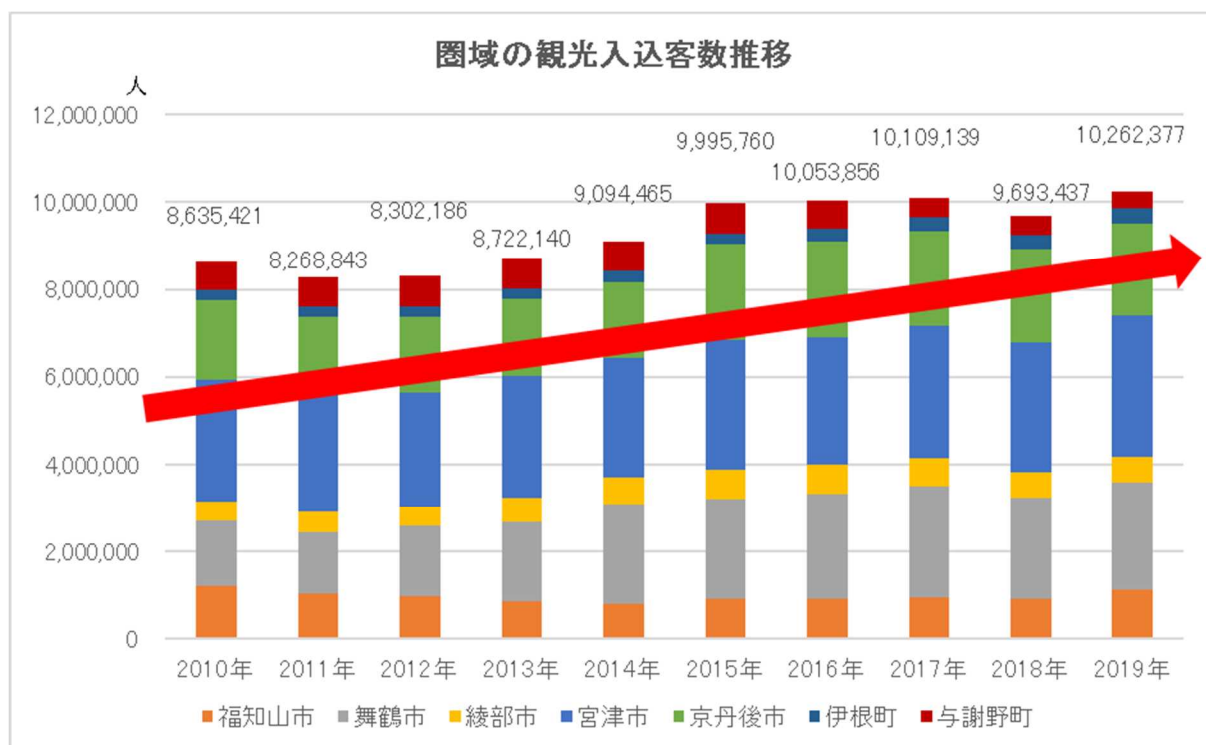
本計画を構成する自治体の人口や面積は以下のとおりです。

市町名	人口（人）	面積（km ² ）
福 知 山 市	77,306	552.54
舞 鶴 市	80,336	342.13
綾 部 市	31,846	347.10
宮 津 市	16,758	172.74
京 丹 後 市	50,860	501.44
伊 根 町	1,928	61.95
与 謝 野 町	20,092	108.38
計	279,126	2,086.28

（※令和2年度 国勢調査人口）

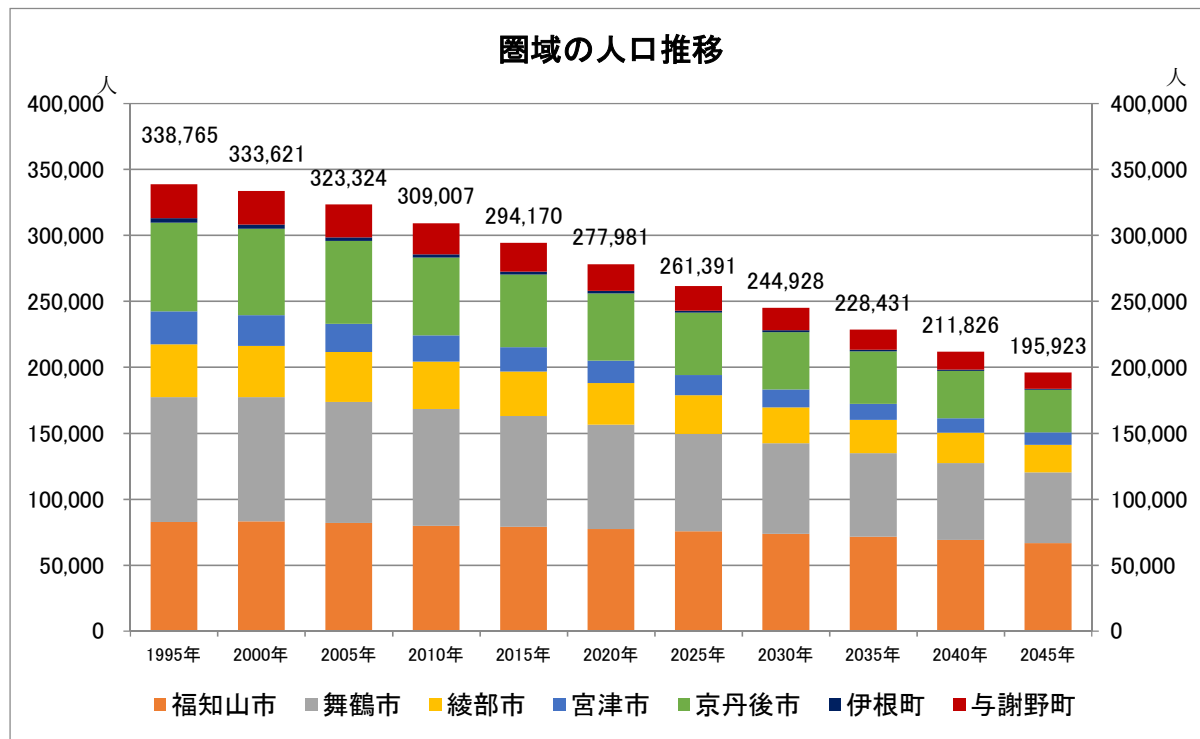
(2) 観光入込客数 ※2010年：8,635,421人 → 2019年10,262,377人（+19%）

インバウンド旅行者の増加などにより、観光入込客数は右肩上がりに推移しています。

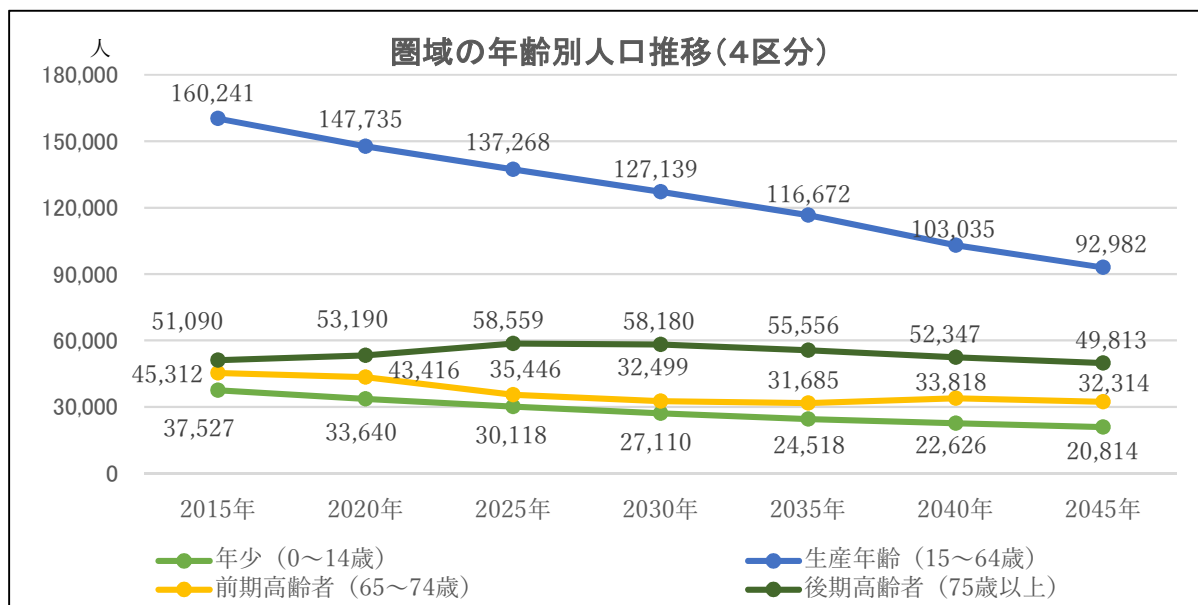


(3) 圏域の人口推移

国立社会保障・人口問題研究所の資料では、2015 年における圏域総人口は 29.4 万人としており、2017 年 3 月に公表された資料においては、2040 年の圏域総人口は 21.1 万人まで減少する予測となっております。

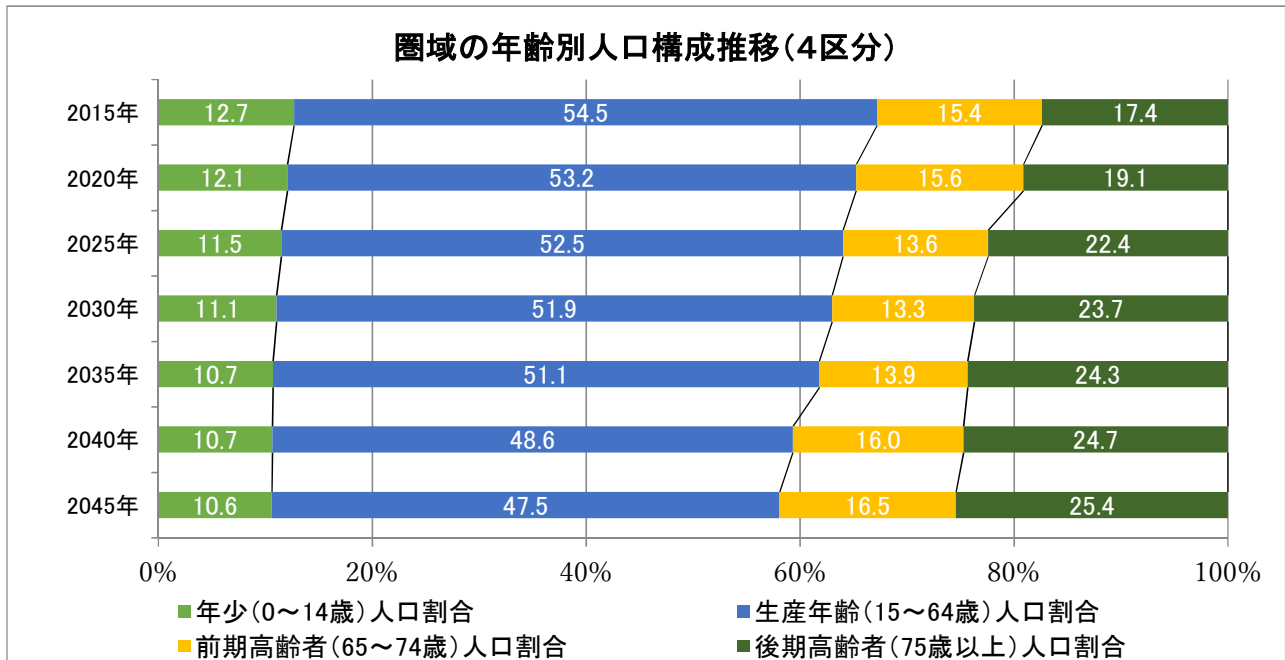


圏域の年少（0～14 歳）人口及び生産年齢（15～64 歳）人口は減少を続けており、生産年齢人口においては、2040 年は 2020 年現在より 30%減少すると予測されている一方で、老年（65 歳以上）人口は、前期高齢者（65～74 歳）人口及び後期高齢者（75 歳以上）人口の割合がそれぞれ増加し、2040 年には人口構成において 40%を超える予測となっております。





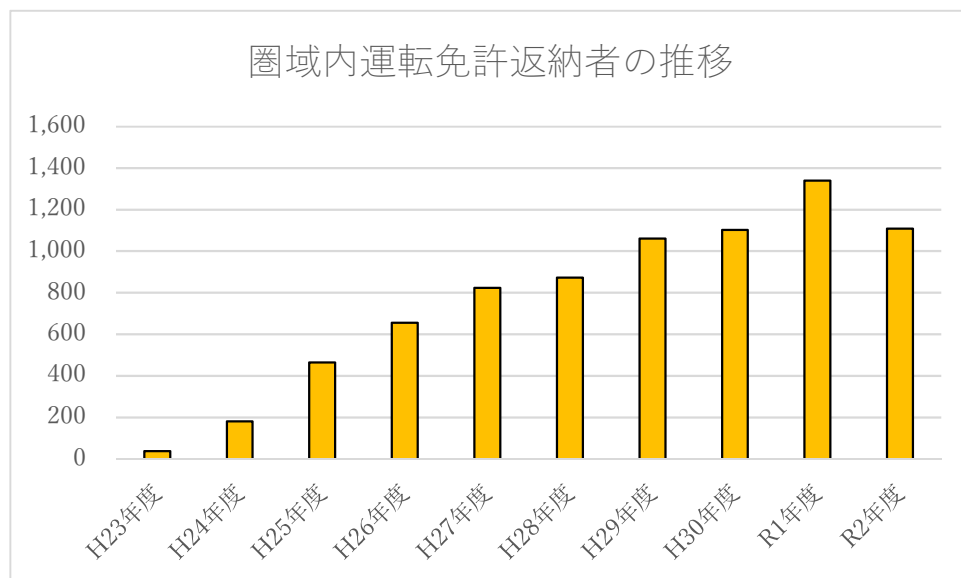
圏域の年齢別人口構成の推移をみると、少子高齢化が深刻化し、2040年には全体の40%が65歳以上となることが予測されており、生産年齢人口においても、2040年には50%を下回る予測がなされ、将来の担い手不足が懸念されています。



(4) 運転免許返納者数の推移

平成 23 年度以降、運転免許返納者数は増加の一途を辿り、また、今後においても少子高齢化等を踏まえ、増加することが予想されます。

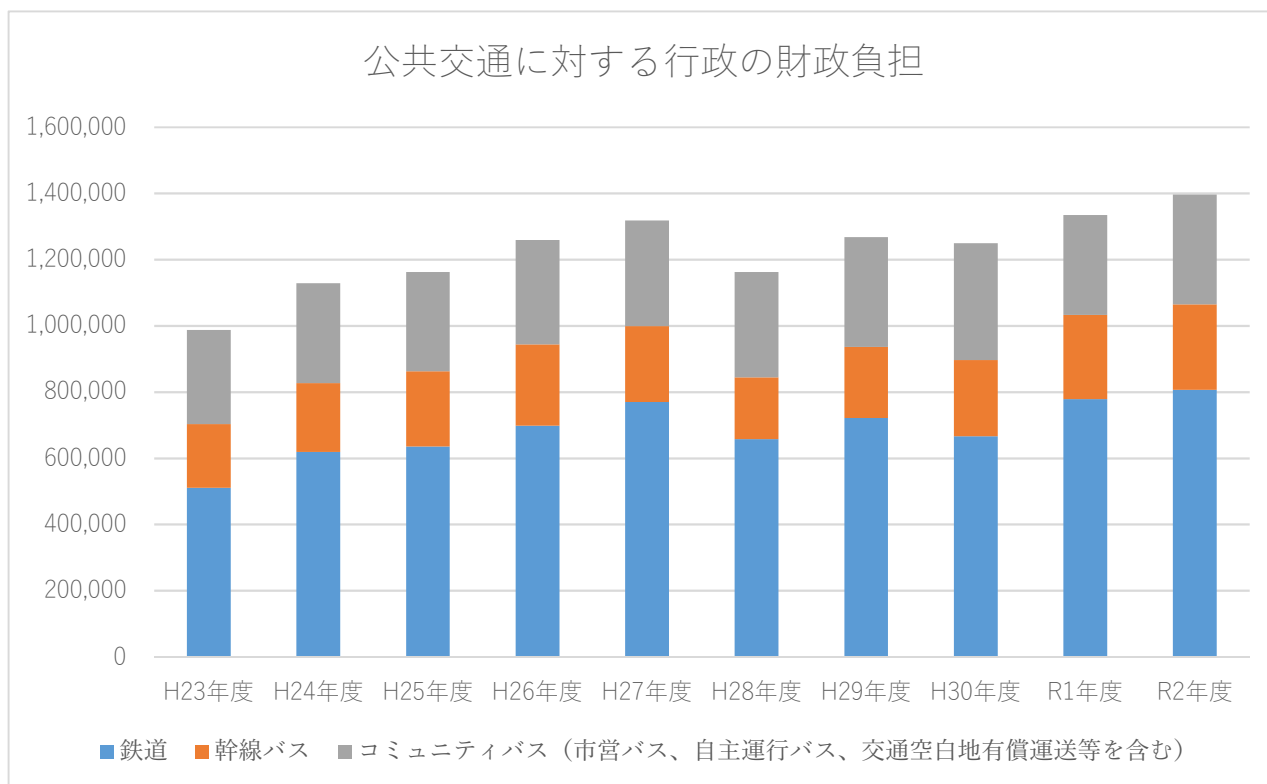
(単位：件)



（５）公共交通の維持にかかる行政の財政負担

利用者の減少による収支の悪化や運転士・整備士不足に起因する運転士確保策や整備の外注、設備の老朽化への対応による経費増など、交通事業者は厳しい経営環境に直面しており、それに伴い、交通事業者に対する行政支援（補助金）は年々上昇傾向にあります。

（単位：千円）



2. 2 圏域住民へのアンケートについて ～自家用車への高い依存度～

計画を作成するにあたり、本圏域の高校生以上の住民を対象とした無作為抽出によるアンケート調査を実施しました。アンケート調査の結果、本圏域での自家用車への依存度の高さや、圏域内での移動の実態がわかりました。（アンケート詳細は、資料編に掲載）

（参考）調査対象数と回収率

	対象 世帯数	調査票 配布件数	回収件数			回収率(%)	
			郵送回収	web回収	計	世帯数あたり	配布件数あたり
福知山市	2,200	6,600	614	186	800	36.4%	12.1%
舞鶴市	1,993	5,979	818	180	998	50.1%	16.7%
綾部市	1,000	3,000	403	59	462	46.2%	15.4%
宮津市	700	2,100	284	46	330	47.1%	15.7%
京丹後市	1,500	4,500	574	97	671	44.7%	14.9%
伊根町	200	600	91	17	108	54.0%	18.0%
与謝野町	800	2,400	355	83	438	54.8%	18.3%
合 計	8,393	25,179	3,139	668	3,807	45.4%	15.1%

2. 2 圏域住民へのアンケート結果とまとめ

- ・通勤・通学、買い物、通院において、家族による送迎も含めて8割以上が自家用車を使用し、自家用車利用からバスへの代替も7割～9割が代替できないと回答。
- ・中丹地域（福知山市、舞鶴市、綾部市）は地域内の移動が主となっているが、丹後地域（宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）では丹後地域内だけでなく、中丹地域への移動も多い。
- ・他市町への移動の目的は、買い物という回答が最も多く、利用する交通手段もほぼ自家用車となっている。バスへの代替もほとんどができないという回答。
- ・鉄道については60%以上が、バスについては73%以上がほとんど利用しないと回答。
- ・バスの運行本数や利用したい時間帯に運行するダイヤに対する不満や改善の意見が多く、乗り継ぎに対する不満、待合環境に対する不満についても意見が多い。
- ・持続可能な交通体系を構築するための基本方針として、新しい取り組みに対する回答や利用の呼びかけといった回答が多かった。
- ・公共交通の役割として、子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段や将来、運転免許証を返納した時の移動手段という回答、いつでも利用できる安心感を求める回答が多かった。

- 移動範囲も中丹地域は中丹地域が主となっているが、丹後地域は地域内だけではなく、中丹地域への移動も多く、圏域広域での移動について考えていく必要がある。
- 利便性や待合環境向上の声が多いものの、自家用車への依存度が高く、大半が自家用車利用でバスへの代替ができないという回答だった。
- 交通弱者や将来的に交通弱者となったときのために公共交通は必要という認識。

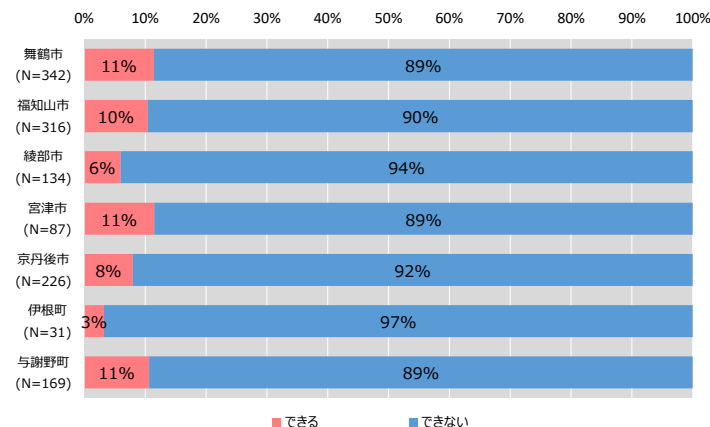
○主なアンケート結果（目的別交通手段・圏域内の移動の状況）

本圏域住民の移動手段を見ると、どの構成市町も 70%弱から 80%以上の方が、送迎を含めて自家用車を利用しており、自家用車からバスへの転換も 80%以上の方ができないと回答しているなど、自家用車への依存度が高い地域となっています。また、移動範囲も中丹地域は中丹地域が主となっているが、丹後地域は地域内だけではなく、中丹地域への移動も多くなっています。

○市町村別通勤・通学の主な交通手段

	徒歩	自転車	バイク・原付	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族が送迎)	タクシー	バス	鉄道	その他
舞鶴市(N=449)	13%	22%	2%	64%	17%	1%	8%	9%	1%
福知山市(N=396)	14%	13%	2%	80%	6%	1%	4%	3%	1%
綾部市(N=162)	14%	13%	2%	79%	9%	1%	4%	2%	0%
宮津市(N=116)	14%	9%	0%	76%	6%	0%	4%	3%	1%
京丹後市(N=281)	9%	8%	2%	81%	7%	0%	6%	1%	0%
伊根町(N=37)	11%	8%	3%	84%	5%	0%	5%	0%	0%
与謝野町(N=205)	11%	8%	2%	82%	8%	0%	6%	0%	0%

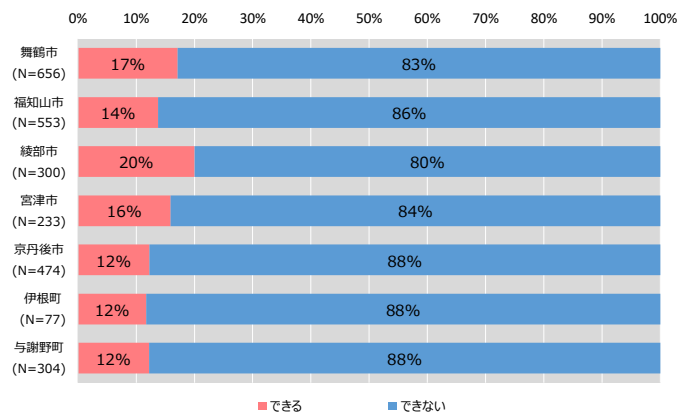
○市町村別通勤・通学目的での自家用車利用者のバス代替可能性



○市町村別買い物先への主な交通手段

	徒歩	自転車	バイク・原付	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族が送迎)	タクシー	バス	鉄道	その他
舞鶴市(N=811)	17%	21%	1%	67%	24%	3%	4%	1%	1%
福知山市(N=675)	17%	16%	3%	76%	15%	2%	6%	1%	1%
綾部市(N=374)	12%	14%	1%	75%	12%	1%	8%	2%	0%
宮津市(N=282)	11%	16%	1%	78%	13%	2%	6%	1%	0%
京丹後市(N=563)	7%	9%	2%	80%	14%	1%	5%	1%	0%
伊根町(N=90)	3%	3%	1%	80%	14%	0%	9%	0%	1%
与謝野町(N=363)	10%	12%	3%	75%	17%	1%	1%	0%	0%

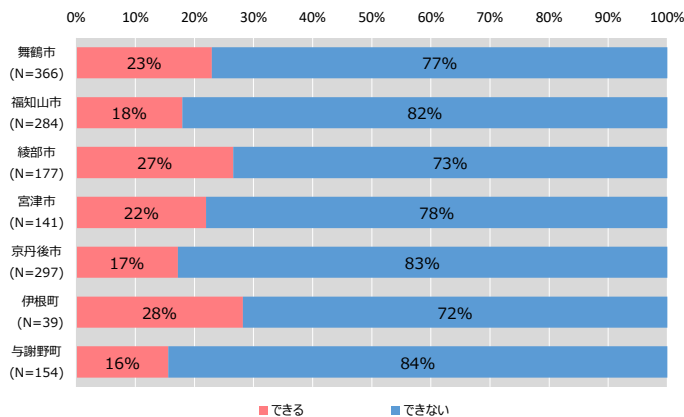
○市町村別買い物目的での自家用車利用者のバス代替可能性



○市町村別通院先への主な交通手段

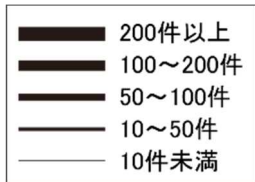
	徒歩	自転車	バイク・原付	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族が送迎)	タクシー	バス	鉄道	その他
舞鶴市(N=479)	11%	14%	1%	61%	27%	6%	9%	1%	2%
福知山市(N=388)	13%	12%	3%	66%	18%	6%	12%	2%	2%
綾部市(N=245)	8%	10%	0%	65%	16%	3%	21%	3%	1%
宮津市(N=188)	15%	12%	1%	67%	20%	5%	10%	3%	0%
京丹後市(N=374)	6%	5%	2%	71%	20%	3%	11%	1%	2%
伊根町(N=57)	2%	2%	2%	61%	23%	2%	37%	0%	2%
与謝野町(N=210)	8%	11%	3%	61%	22%	4%	6%	0%	3%

○市町村別通院目的での自家用車利用者のバス代替可能性

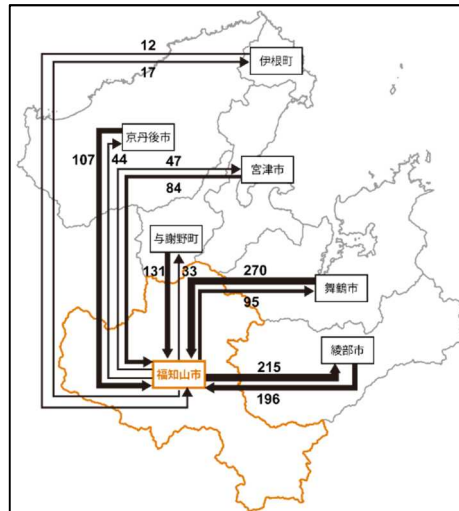




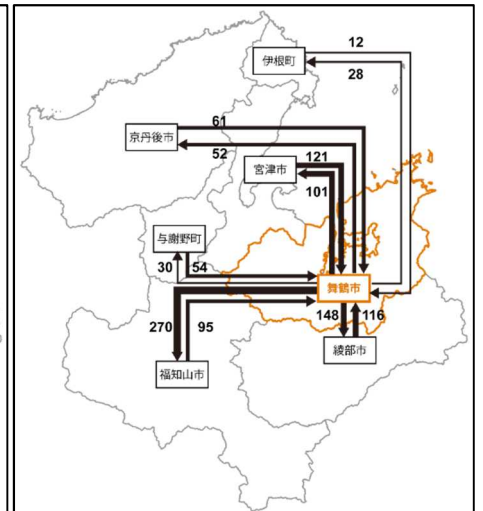
○圏域内各市町の移動状況



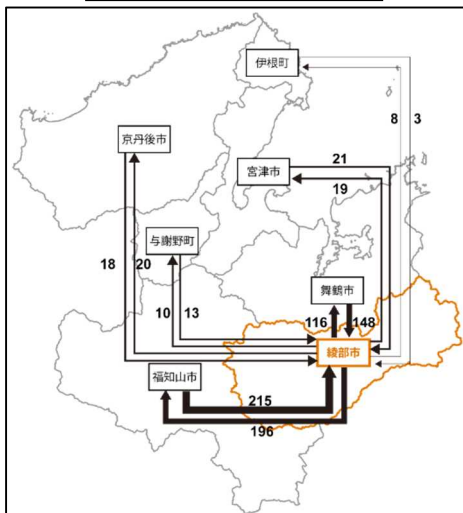
福知山市



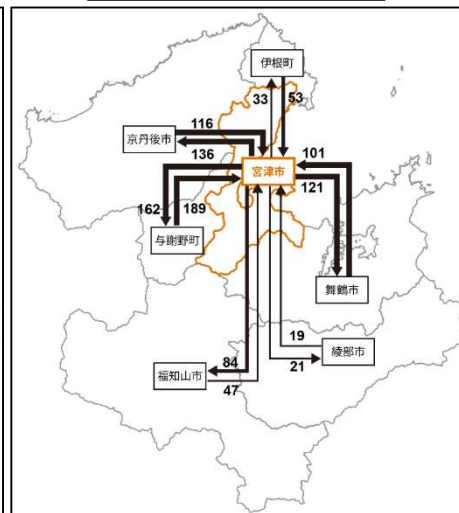
舞鶴市



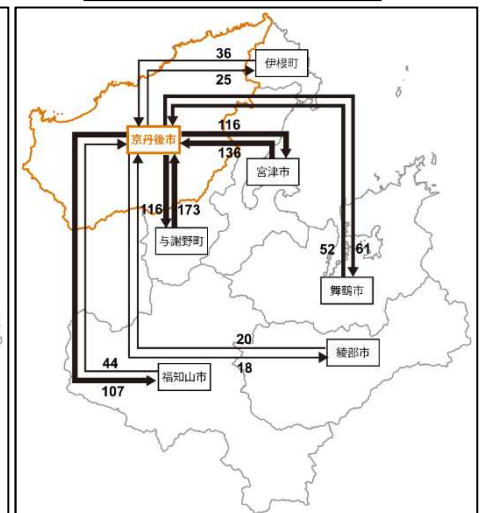
綾部市



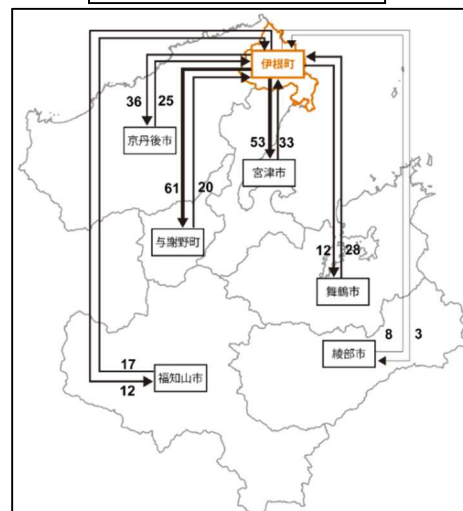
宮津市



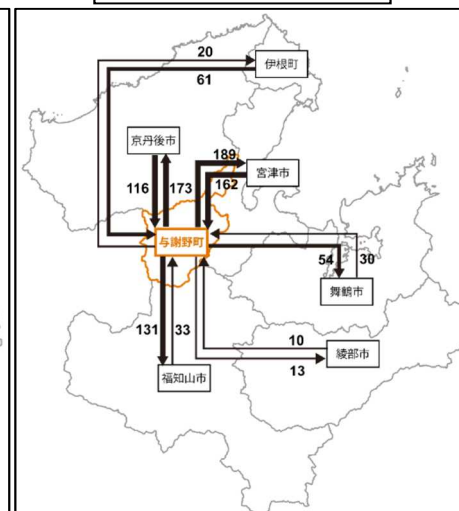
京丹後市



伊根町



与謝野町



2. 3 圏域高校生へのアンケート ～公共交通に対しては好意的なイメージ～

計画を作成するにあたり、本圏域の高校2年生を対象としたアンケート調査を実施しました。アンケート調査の結果、公共交通に対する便利で使いやすいという好意的なイメージがある一方で、公共交通に対する要望等が見えてきました。（アンケート詳細は資料編に記載）

（参考）調査対象校

自治体名	配布先			
福知山市	福知山高校	府立工業高校	大江高校	
舞鶴市	東舞鶴高校	西舞鶴高校	日星高校	舞鶴高専
綾部市	綾部高校 (東分校含む)			
宮津市	宮津天橋高校 (宮津学舎)	海洋高校	京都暁星高校	
京丹後市	丹後緑風高校 (網野学舎)	丹後緑風高校 (久美浜学舎)	峰山高校	清新高校
伊根町	なし			
与謝野町	宮津天橋高校 (加悦谷学舎)			

回答数 1,953 件

2. 3 圏域の高校生へのアンケート結果とまとめ

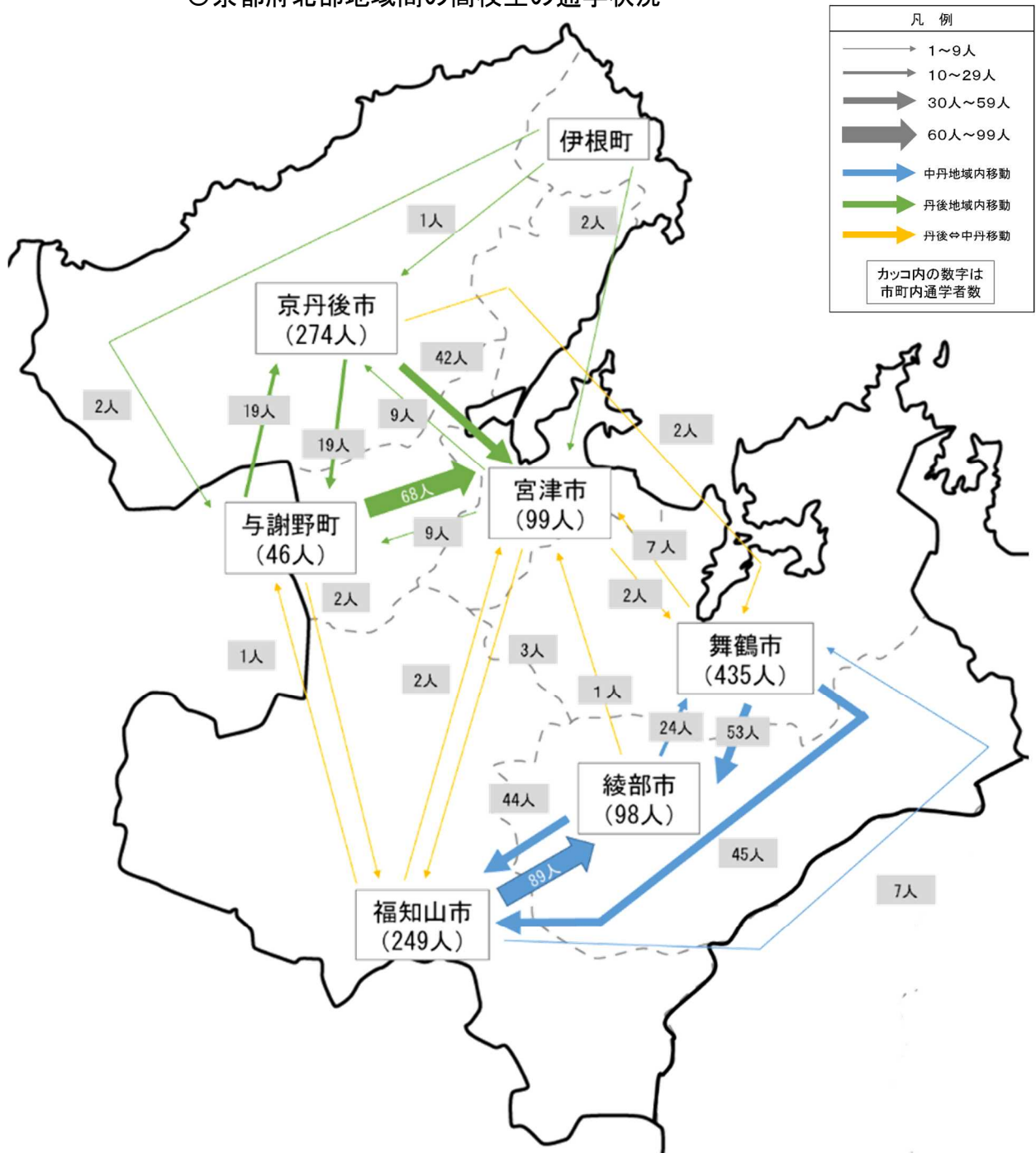
- ・ 通学は比較的近距離が多く、中丹・丹後の地域内での通学が多い。
- ・ 公共交通に対するイメージは大半が好意的である一方で、鉄道・バスへは運行本数が少ない、運賃が高い、利用時間帯にバス・鉄道内が密になるという不満があり、運行本数の増加、登下校に合わせた運行時間、フリーWi-Fiの設置、密になりやすい時間帯のバス・鉄道の増結増便が望まれている。
- ・ バス・鉄道に対する要望が実現した場合に、公共交通を利用するとした回答が7割を超えている。
- ・ 交通に関して協力できる取組としては、半数が自ら積極的に公共交通を利用するよう心がけるといった回答があった。
- ・ 過度な自家用車利用を見直すために有効だと思う取組では、公共交通サービスの充実を上げる回答が半数あった。

○公共交通に対するイメージは好意的である一方で、運行本数、待合環境、通勤通学時が密になるという環境に不満を感じているが、不満を解消することで、公共交通を利用すると考えている層が多く、公共交通の利用につなげることが可能。
 ○可能な限り、利用者の満足度を上げる取組が必要。

○主なアンケート結果（圏域内の通学の状況）

高校生の通学状況を見ると、生徒が居住している自治体での通学者が多く、丹後地域の生徒は丹後地域内へ通学、中丹地域内の生徒は中丹地域内へ通学する数が多い状況です。

○京都府北部地域間の高校生の通学状況





2. 4 圏域の公共交通利用者へのアンケート ～おおむね高い満足度～

計画を作成するにあたり、利用者に対する公共交通の利用実態や満足度等を調査し、より満足度の高い公共交通とするための参考とするため、実際に公共交通を利用されている方に対して、駅やバス停においてアンケート調査を実施しました。（アンケート結果については資料編に記載）

2. 4 圏域の公共交通利用者の実態まとめ

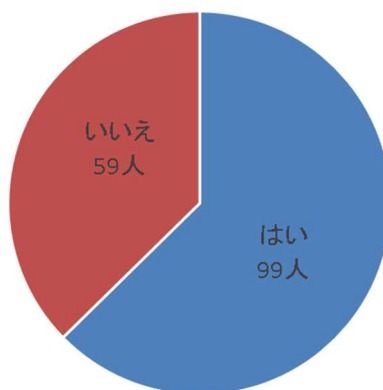
- ・ 普段から公共交通を利用されている方は、週1回以上は利用されている方が多く、高齢者や通学に利用している若年層が多い。また、運転免許証を持っていない方が多く、利用シーンは幅広い。
- ・ ある程度、スマートフォンを駆使されている方が増えている。
- ・ 公共交通利用者の6割が公共交通に満足しているものの、利用している裏返しとして、運行本数の少なさなど、不満点も多い。

○公共交通を利用されている方は、不満点はあるものの、ある程度満足されている。自家用車への依存度が高いこの地域において、公共交通を利用する方が少ないため、公共交通のメリットを知らない方が多いことから、少しでも公共交通を利用する取組が必要。公共交通利用者の満足度を上げる取組によって、より公共交通を利用することのメリットを享受できるものと考えられる。

○主なアンケート結果（公共交通利用者の満足度）

公共交通利用者は公共交通に対して、約6割の方が満足しており、おおむね満足度は高い状況にある。一方、よく利用されていることの裏返しとして、自由記述の意見の中では、鉄道、バスともに本数が少ないという回答が非常に多かった。そのほか、公共交通の利用をおススメできる点として、自由記述で回答していただいた中では、回数券や200円バス、200円レールについては好意的な意見や移動が楽、ゆっくりゆったりできるという移動に係る負担面が少ないといった意見が挙げられた。

○公共交通利用者の満足度



■ はい ■ いいえ





京都府北部地域連携都市圏 公共交通計画の基本方針と実施事業



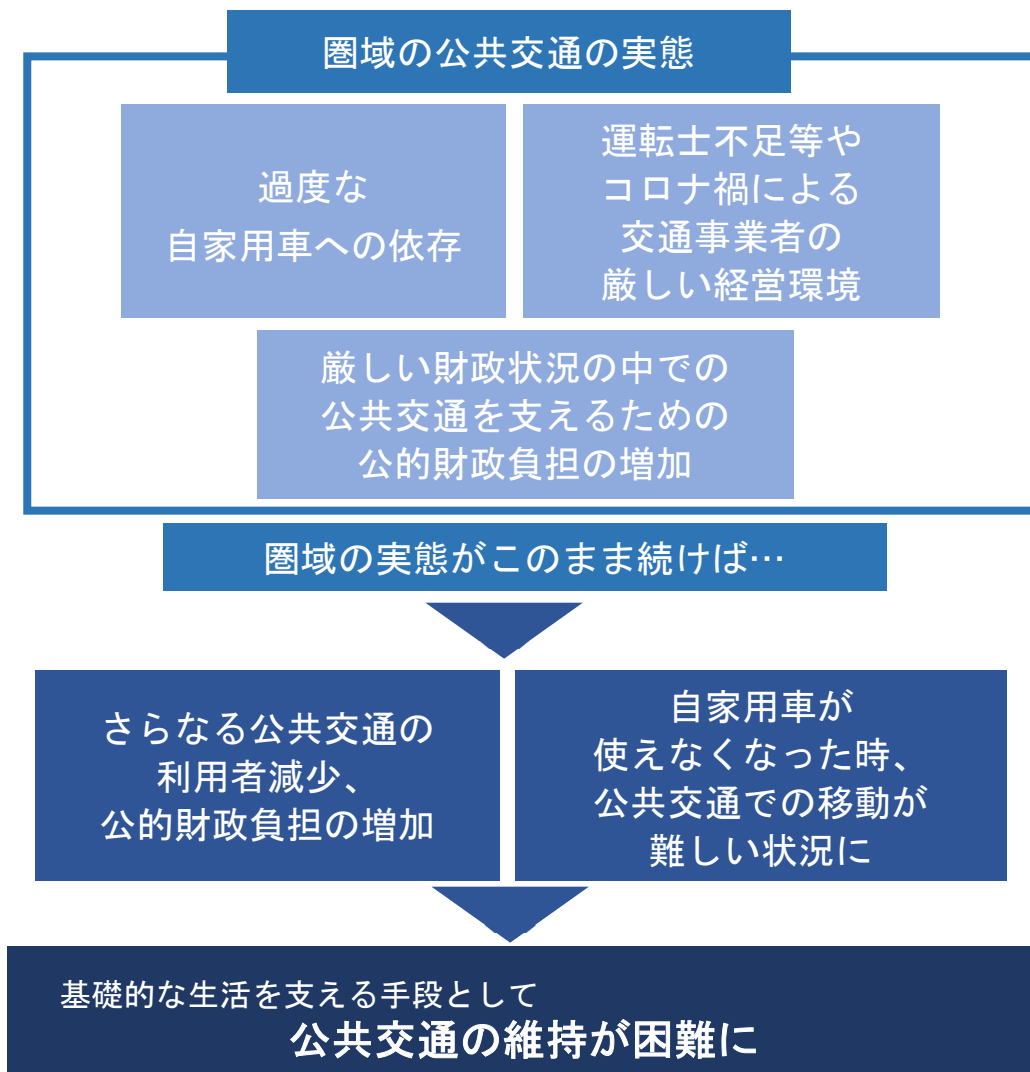


3. 1 計画の基本方針と3つの施策目標

様々なアンケート調査や事業者へのヒアリングにより、過度な自家用車への依存、交通事業者の厳しい経営環境、財政負担の増加など圏域における公共交通の実態やニーズが浮き彫りとなりました。

このような状況が続けば、さらなる公共交通の利用者減を招き、財政負担の拡大や運行本数の減便という結果を招きます。また、今まで自家用車ばかりで、公共交通を使ってこなかった方が、いざ自家用車を使わなくなった時に、公共交通の使い方を知らないがために、公共交通での移動ができないという状況に陥る可能性があります。

結果このような状況に起因して公共交通の利用者減→財政負担拡大→減便という負のスパイラルに陥り、最終的には公共交通の維持が困難になってしまいます。



こうなることのないように、
自家用車に過度に頼ることなく、公共交通利用者の
満足度を高めるとともに、利用機会などをつくりながら、
公共交通へのマインドセットの転換が必要



本計画では、公共交通へのマインドセット（固定観念）の転換のため、3つの施策目標のもと、京都府北部7市町（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町及び与謝野町）を一つの経済・生活圏と捉え、自家用車に過度に頼らなくても、圏域全体をストレスなく移動ができる、持続性の高い広域交通ネットワークを形成することにより、一人ひとりが安心して日々を過ごすことができる、「持続可能な便利で多様なニーズに応える北部の交通圏域」を目指します。

基本方針・目指すべき将来像

持続可能で多様なニーズに応える便利な北部の公共交通

＜目指すべき将来像の実現に向けて＞

- ◆自家用車の運転ができなくなった時でも、公共交通の使い方を知っていることが、自分が交通弱者にならないために必要となります。そのために、自家用車ばかりに頼るのではなく、今から少しでも公共交通に触れる、公共交通「も」利用して移動しておくことが大切になります。
- ◆日々を過ごす中で公共交通を利用されている方の満足度が向上する取組を進め、自家用車に比べ不便といった、公共交通に対するマイナスのマインドセットを転換していく事が必要となります。
- ◆観光客が多い本圏域においては、観光による地域振興を推進しており、インバウンドを含む圏域外の来訪者にとって、利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。
- ◆持続可能な公共交通とするためには、A I や I C T 技術等の導入、「地方における Society5.0」に向けた公共交通のあり方や、高齢化等に伴うドア to ドア需要等、地域の実情に応じた多様な移動ニーズへの対応が求められます。
- ◆近年の甚大化する災害（平成30年7月豪雨等）への備えや新型コロナウイルス感染症拡大に伴う日常の変化など、防災・減災対策並びに代替輸送等、社会情勢に応じた公共交通が果たす役割が求められます。

目指すべき将来像の実現に向けた3つの施策目標

1. 公共交通利用者の満足度がより高まるサービスの実現
2. だれもが公共交通の使い方を理解し、移動することが楽しくなる圏域の実現
3. 自家用車に過度に頼らないまちづくりや広域観光と連携する公共交通の実現





3. 2 計画の実施施策

本計画における基本方針に沿って、目指すべき将来像を達成するために、「利用者の満足度がより高まる公共交通」、「だれもが公共交通の使い方を理解し、移動が楽しくなる圏域」、「自家用車に過度に頼らないまちづくりや広域観光と連携する公共交通」の実現を計画の目標として取組を推進します。

また、各施策の内容、実施主体、スケジュール、取組にあたっての課題を以降に示します。

なお、スケジュールについては、関係機関との協議が整い、実施の準備が整った施策から順次実施するものとします。

目標 1

公共交通利用者の満足度がより高まるサービスの実現

利用者の満足度を高めることで、移動手段として選ばれ新たな利用者がさらに生まれるような好循環を公共交通で実現するための取組を展開します。

方策 1 交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整

【施策内容】

本圏域の中での公共交通ネットワークを考えるうえで、広域的な通勤・通学、買い物、通院など日常生活の移動をスムーズに行えるようにする必要があります。そのために、鉄道とバス、バスとバスなど交通機関の乗り継ぎのストレスを軽減することで、利用者の満足度を向上させ、また初めての人でも使いやすい公共交通を目指します。

まずは、利用者ニーズや課題等の整理を行ったうえで、関係者間において、ダイヤを調整し、施策を進めていきます。

【実施スキーム】

ニーズを踏まえ
関係者間での調整

調整後ダイヤ
での運行

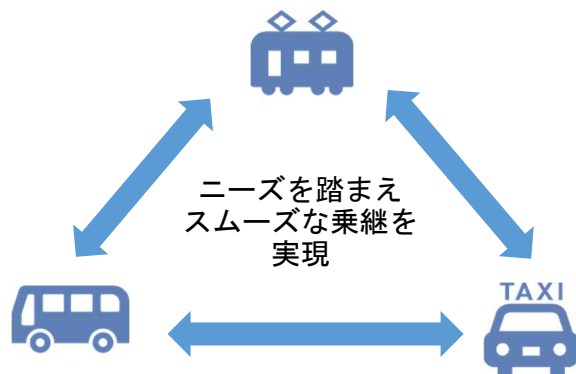
【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手



方策2 路線バス等の運行ルートの見直し

【施策内容】

方策1と同様に、本圏域の中での公共交通ネットワークを考えるうえで、広域的な通勤・通学、買い物、通院など日常生活の移動をスムーズに行えるようにすることや運行の効率化を図り、将来にわたって持続可能となる公共交通を確保していく必要があります。利用者のニーズや課題等の整理を行ったうえで、関係者間において調整し、必要に応じて運行ルートを見直します。

【実施スキーム】

ニーズを踏まえた
関係者間での調整

調整後ルート
での運行

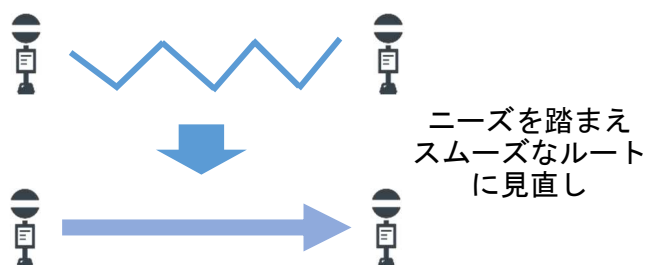
【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手



方策3 待合施設的环境整備（Wi-Fi や多言語表示の整備など）

【施策内容】

Wi-Fi の導入やスマートフォンの充電設備、フリースペースの設置、多言語表示など、利用者のニーズに合うように鉄道やバスの待合環境を整備し、ストレスなく公共交通が利用できるよう利便性や快適性を向上させる取組を実施する。

【実施スキーム】

対象の駅・
バス停の選定

ニーズを踏まえた
関係者間での調整

待合環境
を整備

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手

例) バス停や駅へのWi-Fi 整備や
充電設備の整備



方策4 圏域の公共交通利活用ガイドの作成・活用

【施策内容】

公共交通を利用して圏域内を移動する際に、目的地まで何に乗っていただけるのか、発車時刻や到着時刻は何時なのかなど、ひとつずつ交通事業者のホームページを検索するのではなく、わかりやすく共通のフォーマットで案内できるような利活用ガイドを作成します。

【実施スキーム】

フォーマット
の検討

利用者の意見
の聴取

紙媒体や HP への
掲載・情報発信

【実施主体】

各自治体、交通事業者

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

作成

活用・情報発信



海の京都のガイドブックのように、圏域の交通が1冊で網羅できるような利活用ガイドブックの作成

方策5 MaaS など利用者目線での利用促進や新たな利用者の掘り起こし

【施策内容】

MaaS のフォーマットへの参画やバス路線の経路検索のためのデータフォーマット (GTFS) への対応など、先進技術を活用した取組により、利用者の利便性の向上を図ることや新たな需要を掘り起こすための取組を推進します。

【実施スキーム】

先進事例の
情報収集

実施に向けた
検討・協議

取組の
試行

試行結果
の検証

本格的な
取組実施

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な取組から着手



西日本をマスターしよう！

JR 西日本 MaaS アプリ
「WESTER」

WILLER による新しい
モビリティサービス
「mobi」



目標 2

だれもが公共交通の使い方を理解し、移動することが楽しくなる圏域の実現

公共交通「も」利用した移動手段を知ること、移動手段の選択弱者として誰も取り残されることなく、自家用車にはない移動の楽しさを実感できる取組を展開。

方策 6 高齢者や低年齢層を対象とした公共交通のお試し乗車会等の実施

【施策内容】

公共交通に対するマインドセットの転換を促すため、少しでも公共交通に触れていただく、使い方を知っていただくために、幅広い世代を対象とした、バス・鉄道・タクシーなど複数の交通手段を使ったお試し乗車会を交通安全や健康づくりなど、他のテーマと紐づけて実施します。

【実施スキーム】

乗車会の
内容検討

乗車会の実施

乗車会参加者の
意見や要望のフィードバック

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

年 3 回
実施

年 4 回
実施

年 5 回
実施

例) 子育て世帯へのお試し乗車会



方策 7 運転免許証返納前の段階における高齢者の利用促進

【施策内容】

運転免許証を返納したものの、公共交通の使い方がわからないということがないよう、運転免許証を返納する前の段階で、敬老会等地域サークルへの出前講座や公安委員会と連携した運転免許証更新時の高齢者講習における公共交通の利用啓発などを実施します。

【実施スキーム】

実施
内容検討

関係者間
での調整

利用促進策
の実施

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

随時実施

免許返納前に使い方を知る



目標 3

自家用車に過度に頼らないまちづくりや広域観光と連携する公共交通の実現

本圏域で自家用車に頼り過ぎなくとも移動可能となるように、街づくりや観光などと連携した利用しやすい移動手段となる公共交通を実現するための取組を展開します。

方策 8 公共交通による周遊観光ルートの検討

【施策内容】

京阪神などから来訪する観光客やマイクロツーリズムの促進のため、海の京都DMOとも協力しながら、新型コロナウイルス感染症収束後の観光客のニーズをとらえながら、公共交通を利用した周遊観光ルートを検討する。

【実施スキーム】

関係者間での
ルート検討

周遊観光ルートの
設定・情報発信

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な取組から着手



方策 9 医療や公共施設等広域拠点への効率的な運行ルートの検討

【施策内容】

圏域を一つの生活圏として、中核医療施設や公共施設の広域的な利用のため、必要となる公共交通でのアクセスについて関係者間で検討する。また、企業や病院等の送迎バスの利用など、あらゆる地域資源の活用を検討します。

【実施スキーム】

関係者間での
ルート検討

運行ルートの
設定

お試し乗車会等
での情報発信

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な取組から着手

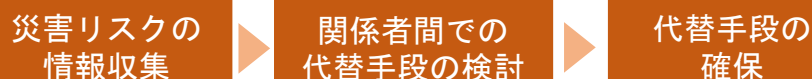


方策 10 大規模災害時のリダンダンシー機能（代替機能）の確保

【施策内容】

近年、平成 30 年 7 月豪雨など甚大化している災害により、鉄道が寸断するなど本圏域においても大きな被害を受けた。災害により交通機関が不通となっても代替手段を検討しておくことで、安心して移動できる圏域となるように検討する。

【実施スキーム】



【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な個所から着手

平成 30 年度 7 月豪雨での被害
 （京都丹後鉄道 宮津～栗田）



方策 11 公共交通事業者の人材不足の解消

【施策内容】

深刻な人材不足が交通事業者の現状となっており、安全・安心で持続可能な交通サービスの維持のためにも、公共交通事業者の人材確保のため、運転士体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験、広報活動などに取り組む

【実施スキーム】



【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な個所から着手





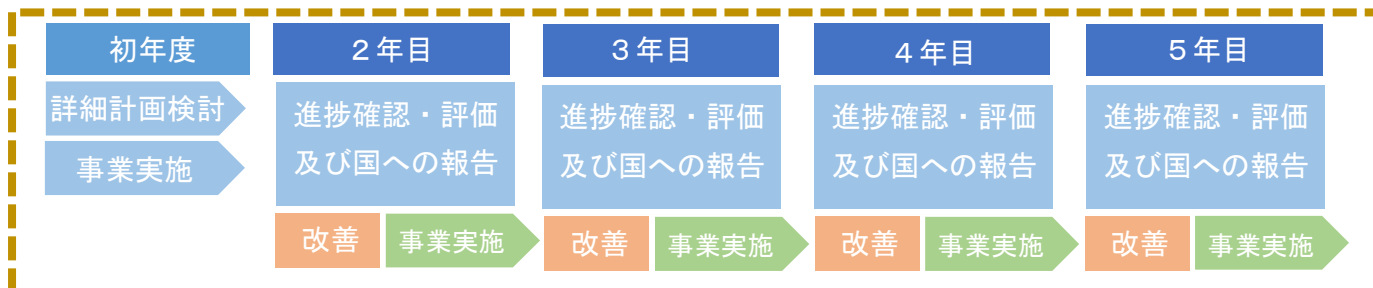
京都府北部地域連携都市圏公共交通 計画の進め方・関係者の役割



4. 1 計画の目標指標及び達成状況の評価

(1) 評価方法

本計画に基づいて、各種施策を実施し、施策の進捗確認や評価及び評価結果の国への報告を2年目以降、毎年度実施して、都度、施策の見直しや改善を繰り返し行い、本圏域が目指す将来像実現のため、進捗管理を実施します。



(2) 評価項目

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4章に記載の標準指標及び本計画の中で特に重視している、公共交通の利用機会を増やすことの目標値として、お試し乗車会の実施件数・延べ参加人数を評価項目としている。

項目	目標値の考え方
①住民等の公共交通の利用者数	コロナ禍で落ち込んだ利用人員を徐々に戻していくため、令和3年度比で利用者数の5%向上を図る
②公的資金が投入されている公共交通の収支率	コロナ禍で落ち込んだ運賃収入を徐々に戻していくため、令和3年度比で収支率の5%改善を図る
③利用者一人当たりの公的資金投入額	利用者増による運賃収入の増加を図り、利用者一人当たりの公的資金投入額を、令和3年度比で5%縮小を図る
④圏域内のお試し乗車会の実施件数 ・延べ参加人数	圏域内で公共交通の利用機会を増やすため、徐々にお試し乗車会の実施件数も増やしていき、参加人数を令和8年度までに延べ740人にする。



①住民等の公共交通の利用者数（地域間幹線系統）

事業者名	系統名	現況利用者 （令和３年度）	目標利用者 （令和８年度）
京都交通	高浜線	25,920※	27,216
京都交通	大江線	26,236	27,547
京都交通	福知山線	57,455	60,327
京都交通	夜久野線	19,740	20,727
西日本 JR バス	園福線	123,976	130,174
丹後海陸交通	伊根線	103,870	109,063
丹後海陸交通	蒲入線	31,378	32,946
丹後海陸交通	経ヶ岬線	27,612	28,992
丹後海陸交通	与謝線	55,272	58,035
丹後海陸交通	峰山線	51,039	53,590
丹後海陸交通	海岸線	81,613	85,693
丹後海陸交通	間人循環線	74,008	77,708
丹後海陸交通	久美浜線	54,058	56,760
丹後海陸交通	丹後峰山線	58,285	61,199

※「舞鶴市地域公共交通計画」における目標数値との整合のため、令和２年度数値を記載

①住民等の公共交通の利用者数（その他路線）

事業者名	系統名	現況利用者 （令和３年度）	目標利用者 （令和８年度）
丹後海陸交通	峰山四辻線	19,935	20,931
福知山市営バス	川合大原線	14,051	14,753
橋北移送サービス運営協議会	養老・日ヶ谷・世屋 地区交通空白地有 償運送	687※	721

※令和２年度の数値



② 公的資金が投入されている公共交通の収支率（地域間幹線系統）

事業者名	系統名	収入額 (円)	支出額 (円)	現況収支率 (令和3年度)	目標収支率 (令和8年度)
京都交通	高浜線	7,256,000※	18,371,000	39.5%	43.4%
京都交通	大江線	11,879,752	23,323,846	50.9%	53.4%
京都交通	福知山線	16,410,817	27,728,798	59.2%	62.1%
京都交通	夜久野線	6,437,275	15,028,256	42.8%	44.9%
西日本 JR バス	園福線	68,896,231	197,776,075	34.8%	36.5%
丹後海陸交通	伊根線	8,602,705	51,477,450	16.7%	17.5%
丹後海陸交通	蒲入線	12,179,199	51,803,611	23.5%	24.6%
丹後海陸交通	経ヶ岬線	7,963,443	50,489,594	15.7%	16.4%
丹後海陸交通	与謝線	8,157,472	35,893,005	22.7%	23.8%
丹後海陸交通	峰山線	6,176,894	23,798,948	25.9%	27.1%
丹後海陸交通	海岸線	9,555,468	58,869,901	16.2%	17.0%
丹後海陸交通	間人循環線	12,128,585	61,998,194	19.5%	20.4%
丹後海陸交通	久美浜線	7,531,533	32,006,043	23.5%	24.6%
丹後海陸交通	丹後峰山線	6,809,265	41,786,166	16.2%	17.0%

※「舞鶴市地域公共交通計画」における目標数値との整合のため、令和2年度数値を記載

② 公的資金が投入されている公共交通の収支率（その他路線）

事業者名	系統名	収入額 (円)	支出額 (円)	現況収支率 (令和3年度)	目標収支率 (令和8年度)
丹後海陸交通	峰山四辻線	3,464,327	14,741,284	23.5%	24.6%
福知山市営バス	川合大原線	2,462,180	9,681,659	25.4%	26.6%
橋北移送サービス運営協議会	養老・日ヶ谷・ 世屋地区交通 空白地有償運 送	747,212	2,688,986	27.7%	29.0%

③利用者一人当たりの公的資金投入額（地域間幹線系統）

事業者名	系統名	支援額 (令和2年度) (円)	現況 利用者数 (令和2年度)	現況値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
京都交通	高浜線	7,464,691	25,920	288	274
京都交通	大江線	8,514,379	27,694	307	292
京都交通	福知山線	4,069,000	57,270	71	67
京都交通	夜久野線	6,203,800	20,534	302	287
西日本 JR バス	園福線※	—	—	—	—
丹後海陸交通	伊根線	26,309,000	114,615	229	218
丹後海陸交通	蒲入線	19,562,000	38,074	513	487
丹後海陸交通	経ヶ岬線	24,205,000	36,275	667	634
丹後海陸交通	与謝線	16,853,000	43,412	388	369
丹後海陸交通	峰山線	9,804,000	41,581	235	223
丹後海陸交通	海岸線	27,360,000	68,894	397	377
丹後海陸交通	間人循環線	19,912,000	55,226	360	342
丹後海陸交通	久美浜線	10,425,000	61,323	170	162
丹後海陸交通	丹後峰山線	18,997,000	35,420	536	509

※自治体からの支援がない路線

③利用者一人当たりの公的資金投入額（地域間幹線系統）

事業者名	系統名	支援額 (令和2年度) (円)	現況 利用者数 (令和2年度)	現況値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
丹後海陸交通	峰山四辻線	4,974,957※	19,935※	249	237
福知山市営バス	川合大原線	7,219,479	15,302	471	447
橋北移送サービス 運営協議会	養老・日ヶ谷・ 世屋地区交通 空白地有償運 送	1,314,770	687	1,913	1,817

※令和3年度からの運行のため、数値は令和3年度のもの

④圏域内のお試し乗車会の実施件数・延べ参加人数

令和4年度
年間3件 延べ60人参加



令和8年度
延べ37件 延べ740人参加



4. 2 計画の実施及び進行管理の体制

本計画を推進するにあたっては、地域住民、交通事業者、行政が相互に理解し、連携しながら施策に取り組むことが必要不可欠となります。ここでは、それぞれに求められる役割について整理します。

(1) 地域住民

持続可能な公共交通について自分事として捉え、積極的にイベント等公共交通施策への関わり、理解、協力が求められる。

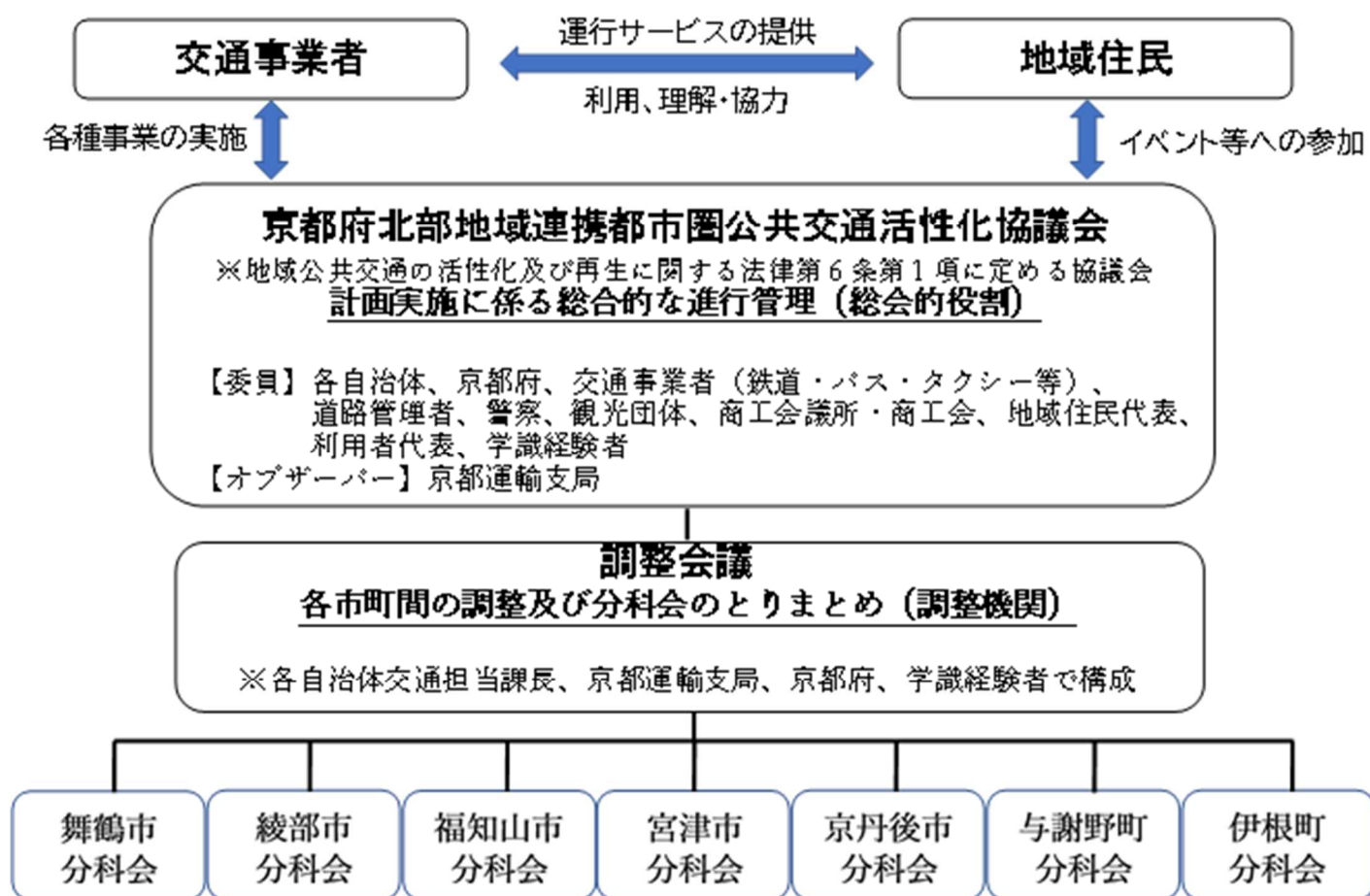
(2) 交通事業者

引き続き、安全・安心な運行サービスの提供に努め、利用者満足度がさらに向上する取組を積極的に行う。また、持続可能な公共交通を確保維持のため、先進技術等を活用した新たな取り組みに対して積極的に検討を行う姿勢が求められる。

(3) 行政

本計画が着実に推進されるように、交通事業者、地域住民、その他関係者との調整、連携のほか、取組の情報発信を積極的に行うなど、計画推進の中心的役割が求められる。

また、行政の交通担当のみが施策を進めるのではなく、健康、福祉、教育、環境など、様々な担当と横断的に協力し、施策を進めていく姿勢が求められる。



おわりに

私たちが暮らす北部5市2町（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町及び与謝野町）は、日本海や丹波丹後の山々など自然環境に囲まれ、豊かな資源を恵みとして、様々な歴史を積み重ね発展してまいりましたが、近年では、この地域においても人口減少が深刻化し、2040年には老年人口が40%を超える予想となっているなど、少子高齢化の進展に伴う地域の担い手不足や教育、医療、交通などの生活機能の確保が困難になるなどの地域課題が顕著化してきています。

京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会では、5市2町がそれぞれの強みや個性を活かしながら連携と協力により、役割分担と機能強化を図る「水平型の連携」を推進し、京都府北部で一つの都市圏・生活圏の形成に向けた取組みを行っているところでございます。

こうした生活圏を考えたとき、実際の住民の移動は、単一市町の中で閉じられたものではなく、むしろ、隣接市町や生活圏の中で、市町の境を意識することなく、互いに行き来するのが通常であり、交通政策は当然ながら市町の垣根を越えて連携して取り組まなければなりません。

本圏域においても、マイカー化や新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用が低迷しておりますが、高齢化の進展により自家用車を手放す高齢者も増えているため、公共交通機関の需要は以前より高まっていると認識しております。

こうした中、「京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会」を設置し、交通事業者や関係団体の皆様とともに、広域的な地域公共交通計画が策定できたことは、将来の本圏域のまちづくりにおいて、大変意義深いものと思っております。

これまでの公共交通の議論は、交通弱者をどう救済するかという観点でありましたが、公共交通の充実はこの街が生き残れるか、持続可能かという点において住民全体の問題であることから、いま公共交通を使っている人だけでなく、いま自家用車を使っている人に、自分たち自らで移動手段を自家用車から公共交通へと変革していくモビリティ・マネジメントの考え方が重要との思いの下、本計画を策定したところでございます。

今後も多様な人々が関係するなかで、地域が一丸となって本計画を着実に実行し、未来への希望を紡ぐ連携都市圏を実現するため、5市2町で一層連携してまいります。

令和4年3月

京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会

会長 宮津市長 城崎 雅文

京都府北部地域の主な公共交通



西日本旅客鉄道株式会社



WILLER TRAINS 株式会社
(京都丹後鉄道)



京都交通株式会社



日本交通株式会社



丹後海陸交通株式会社



西日本ジェイアールバス株式会社