（仮）ＪＲ山陰本線(園部～綾部)
沿線地域公共交通計画 2031

計画編

（中間案）

令和８年１０月９日時点

京都府・綾部市・南丹市・京丹波町・福知山市

＜5 年後に計画が達成された地域の姿＞

本計画では、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」の実現を目指して様々な事業を実施します。

「森の京都『おでかけ』システム」とは、地域住民が、年齢や障害の有無にかかわらず、様々なシーンにおいて気軽に利用可能になり、移動先（目的地）の選択肢も広げることができる地域公共交通のことです。また、住民だけでなく、来訪者が次もこの地域に来たくなるような、移住者がこの地域に住み続けたくなるような地域公共交通を目指します。

本計画の達成により、例えば以下のようなことができるようになります。

・高校生は、部活や塾で遅くなっても、主要駅から公共交通等を使って帰宅することができるようになり、家族にとっては送迎の負担が減ります。また、駅・バス停およびその周辺の学習スペースを利用して、公共交通の待ち時間に宿題や自主学習に取組めるようになり、時間を有効的に使えるようになります。

・幅広い世代が、無理なく広域に通勤・通学できる環境にすることで、快適に働き・学ぶことができるようになります。また、明るく快適な待合環境の整備により子どもを連れていつでも安全・安心に公共交通でおでかけできます。

・高齢者は、運転免許を返納しても、自家用車に頼らず公共交通を利用して、地域を跨った買い物や通院等の移動ができ、いつまでも安全安心に移動することができます。また、駅・バス停およびその周辺に併設するカフェやサロン等で、日常的に集まり憩うことができます。

・来訪者は、地域を跨った交通案内や多言語化など、情報提供・案内の充実等により、外国人観光客も公共交通により途中で迷うことなく観光できます。地域内フリーチケット等でちょっとした寄り道もでき、新しい出会い・発見もあるかもしれません。

目次

1.　はじめに……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.　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域が目指す将来像と現状診断……3
2.1　地域のまちづくりの将来像（上位計画の方向性）……3
2.2　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域の現状診断（現況からみた問題点）……5
(1)　地域の現状……5
(2)　公共交通の現状……8
(3)　地域の住民や交通事業者、関係者が感じている問題点……14
2.3　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域の課題……15
3.　計画の基本方針……16
3.1　計画の基本的な方針……16
3.2　目指すべき地域公共交通の将来像（計画の目標）……16
3.3　施策の基本方針……17
3.4　地域公共交通の位置づけと役割……20
4.　課題解決と上位計画実現のための具体的施策……23
5.　KPI・目標値の設定……46
5.1　数値目標の設定……46
6.　計画実施のための推進体制……48
6.1　評価の基本的な考え方……48
6.2　推進体制……48

1. はじめに

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たが、園部駅～綾部駅間は単線である。また園部駅～綾部駅間の沿線地域では、少子高齢化の進展や若年層の流出による人口減少に加え、高速道路網の利便性向上などを背景として利用者が減少傾向にあり、園部駅を境に列車本数が少ない状況である。

地域間を跨って運行する旧園福線（園部～桧山～福知山）は、西日本ジェイアールバス(株)から京都交通(株)及び(有)中京交通に引き継がれ、園福線・三和線として令和 6 年 4 月より新たに運行を開始した（地域旅客運送サービス継続事業を適用)。

地域間を結ぶ幹線的な公共交通である JR 山陰本線や園福線・三和線に対して、地域内を運行しているコミュニティバスなどが接続しているものの、運行本数が少ないうえ、土休日には減便や運休となる路線も多い状況にあり、地域間の移動は便利とは言い難い状況にある。また、タクシーについても、4 市町に小規模の営業所があるが、登録台数が少なく、夜間のタクシーの台数が少ないこと、営業所の存続についても問題となっている。

さらには、公共交通の担い手不足も深刻化しており、利用者が一定数存在するにもかかわらず、サービスレベルを低下せざるを得ない状況も見られ、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施策が求められている。

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施策についての効果検証結果や地域公共交通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地域公共交通の新たなマスタープランとなる「(仮) ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画 2031」を策定する。

1.2　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、福知山市の 3 市 1 町からなる地域とし、その中でも、JR 山陰本線の園部駅～綾部駅間および園福線・三和線に関連する区域とする。

＜計画区域＞

・綾部市：山家地区、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

・福知山市：三和線沿線の地域（昭和地区、惇明地区、大正地区、雀部地区、下六人部地区、上六人部地区、三和町）

1.3　計画期間

・おおよそ 10 年後（令和 18 年度）の将来を見据えつつ、令和 9 年度から 13 年度までの 5 年間の計画とする。

図　計画区域

2.　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域が目指す将来像と現状診断

2.1　地域のまちづくりの将来像（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、今後の地域公共交通を検討するに際し、これらのまちづくりの方向性を踏まえる必要がある。

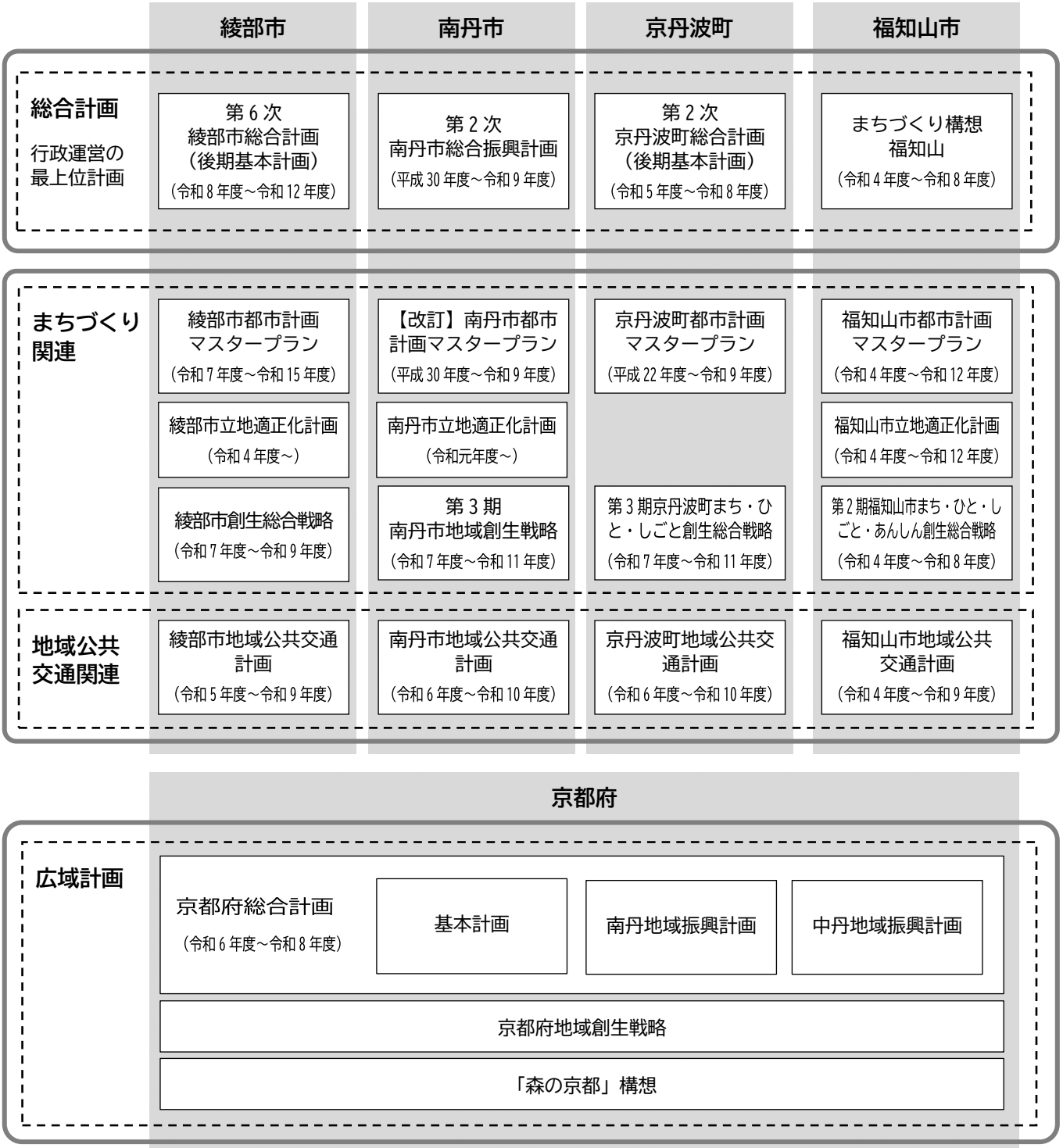


図　上位計画・関連計画

4 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
◇コンパクトシティ、スマートシティ

4 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、コンパクト・プラス・ネットワークの構築を挙げている。

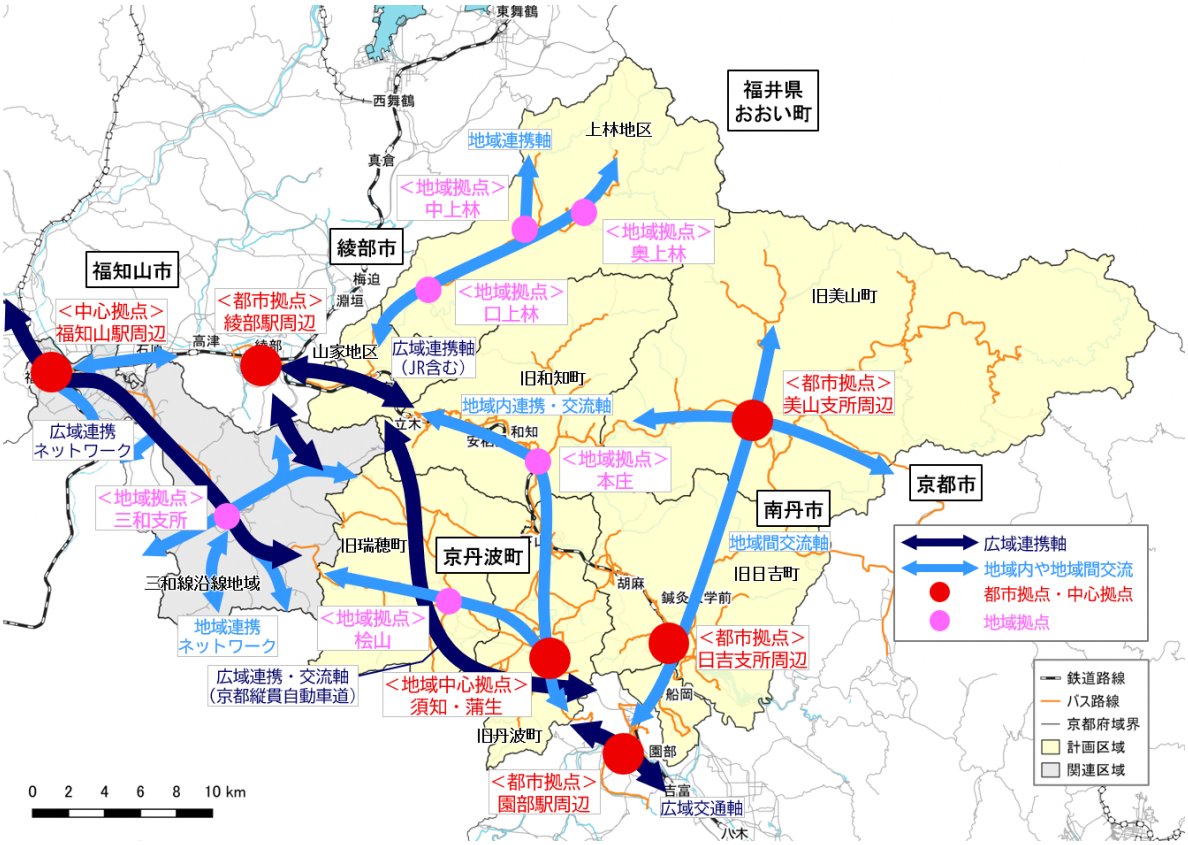


図　4 市町の交通軸や拠点の設定状況

出典：各市町の総合計画や都市計画マスタープランより作成

2.2　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域の現状診断（現況からみた問題点）

（1） 地域の現状

◇人口減少とともに、公共交通利用も減少

- この 20 年で 3 市町(綾部市、南丹市、京丹波町)の総人口は 2 割以上減少、年少人口や生産年齢人口も 3～4 割程度減少、一方で 75 歳以上人口は 2 割以上増加（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。
- JR 山陰本線の利用者は、人口減少と同程度の減少となっている。また特にコロナ禍の影響により、令和 2 年の減少が大きくなっている。

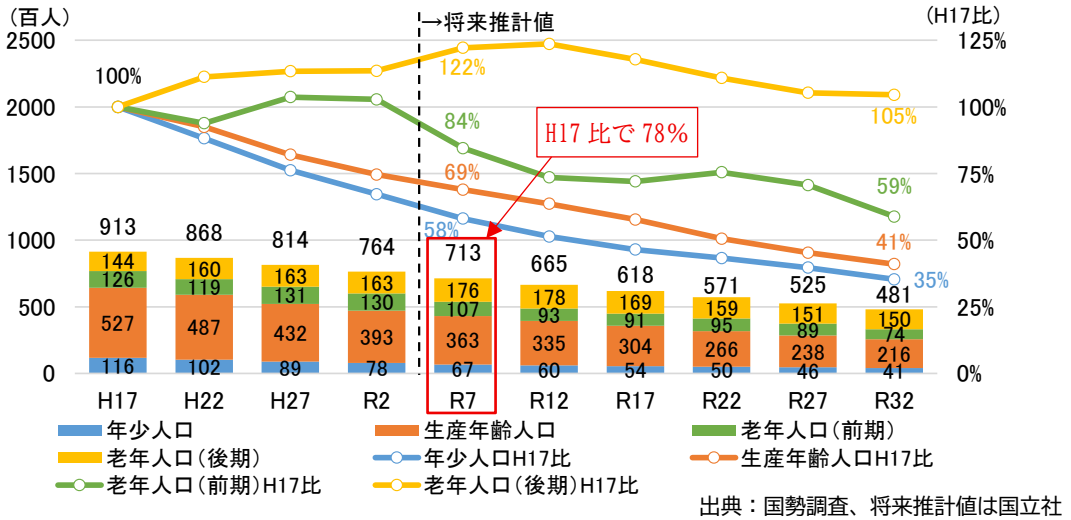


図　3 市町の人口推移

出典：国勢調査、将来推計値は国立社会保障・人口問題研究所推計値

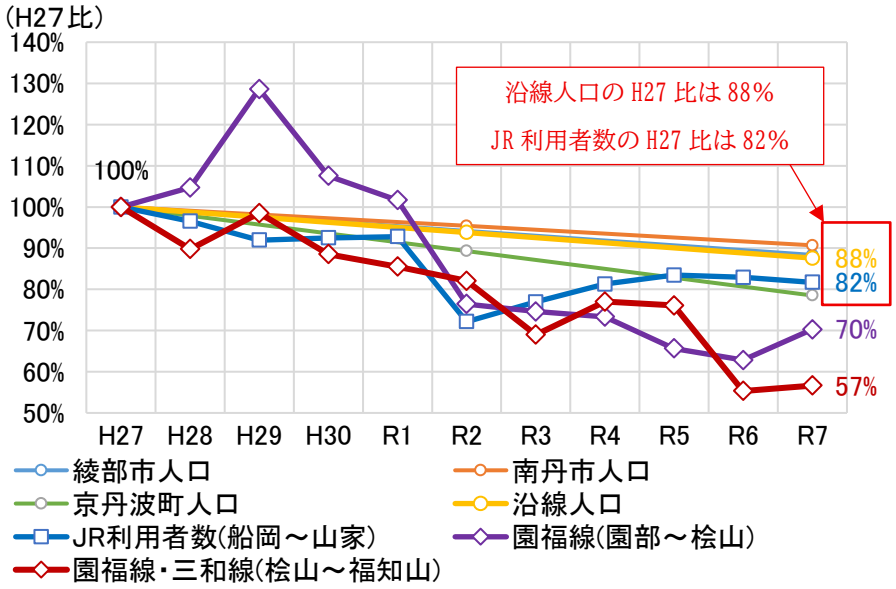


図　沿線人口および JR 山陰本線・園福線・三和線利用者数の変化

出典：国勢調査、交通事業者提供データ

◇公共交通が不便な地域の後期高齢者が増加

- この 20 年で 3 市町(綾部市、南丹市、京丹波町)の 75 歳以上の後期高齢者が 2 割以上増加し、公共交通が不便な計画区域内の北部(綾部市上林地区、南丹市美山町等)では、人口に対する後期高齢者割合が 4 割を超えている地域もある。団塊世代が全て 75 歳以上の年齢に達したことで、後期高齢者数の増加だけではなく移動困難者の増加が予想される。

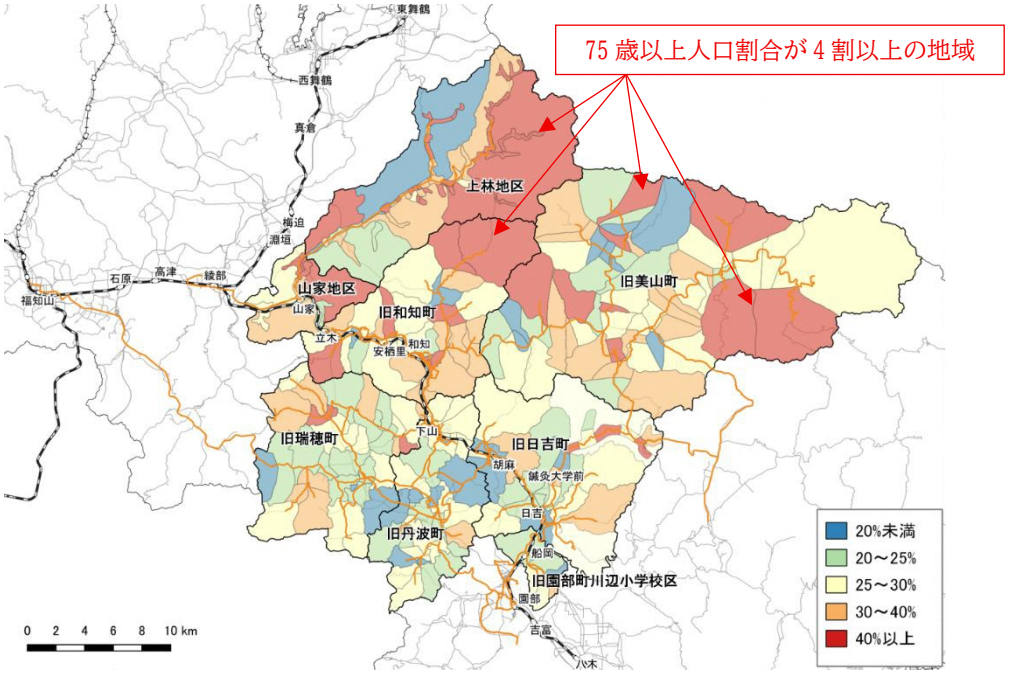


図　町字別の 75 歳以上人口割合　　出典：住民基本台帳人口（R8）

◇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で往復できない地域もあり、自動車利用（送迎含む）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。

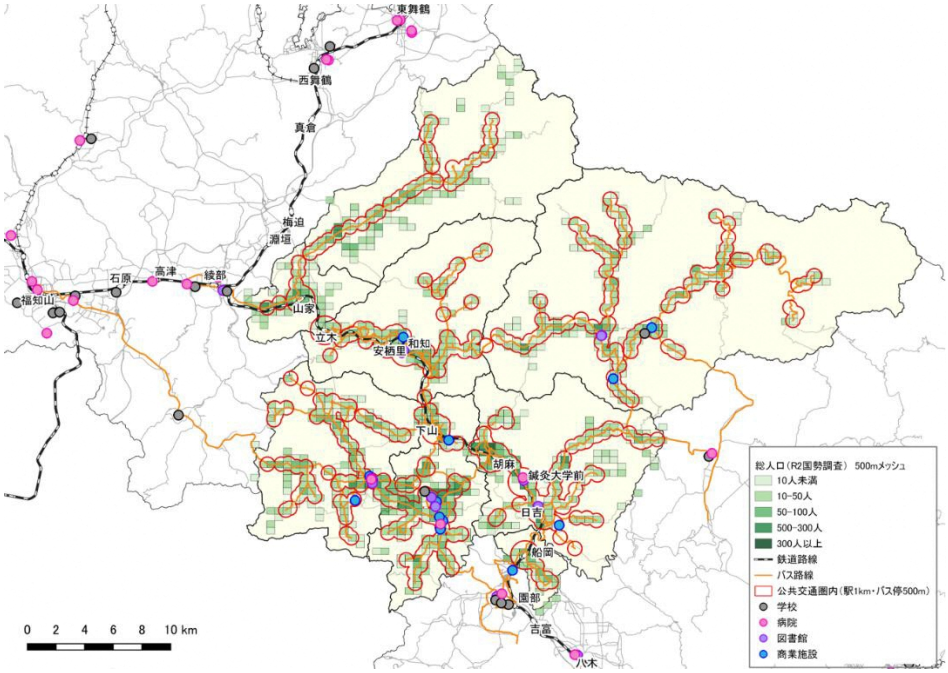


図　公共施設や生活関連施設と公共交通ネットワーク

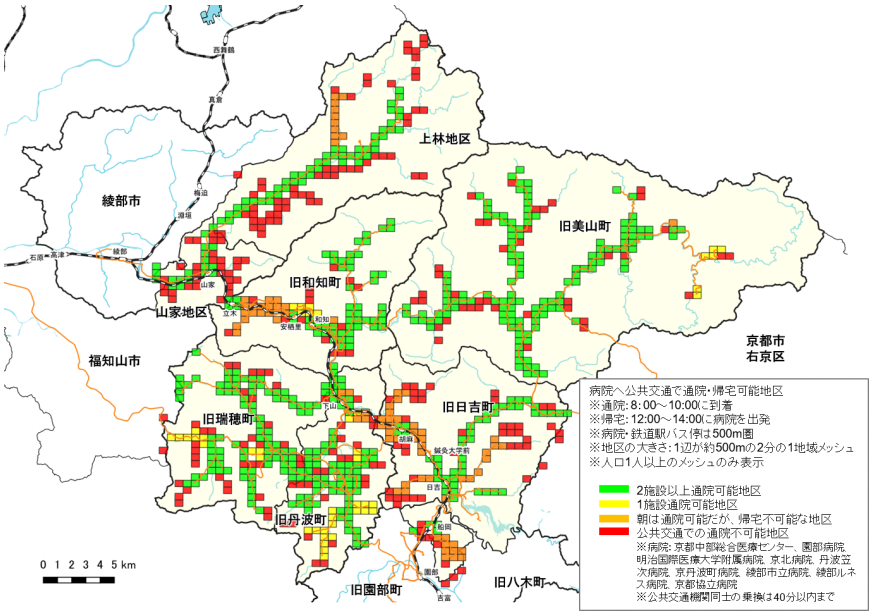


図　公共交通で通院・帰宅可能な地域

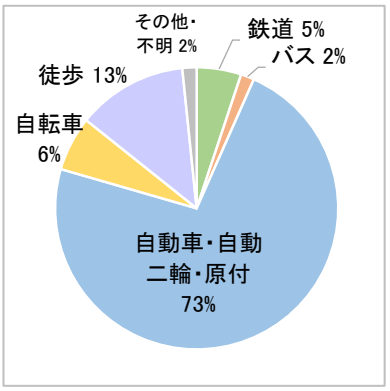


図　3市町の交通手段分担率

出典：近畿圏パーソントリップ調査（R3）
※発生集中量の計画区域外を含む3市町計
（3市町：綾部市、南丹市、京丹波町）

◇深刻な公共交通の担い手不足

- 路線バスやタクシーの運転手については、少子化にともなう労働人口全体の減少に加え、全業種平均と比較して高齢化が進んでいることから、今後も担い手不足が深刻化することが見込まれる。

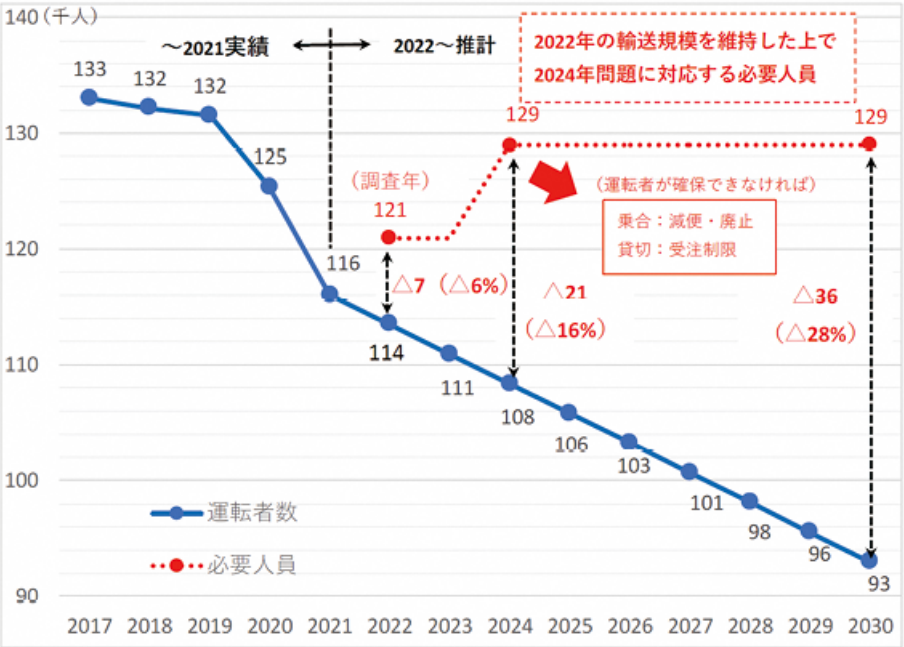


図　バス運転者数の見通し（全国）

出典：公益社団法人日本バス協会「国土幹線道路部会ヒアリング資料」
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001634143.pdf

(2) 公共交通の現状

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

- 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・デマンドタクシー、タクシー、福祉有償運送等があり、この 10 年で新たな生活交通・移動サービスも増えている。一方で、人口減少等による利用者数の減少や運転士不足等により、基幹的な公共交通においてもサービスレベルの向上が難しく、自治体主体の路線バスなどの生活交通については、単一地域で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。

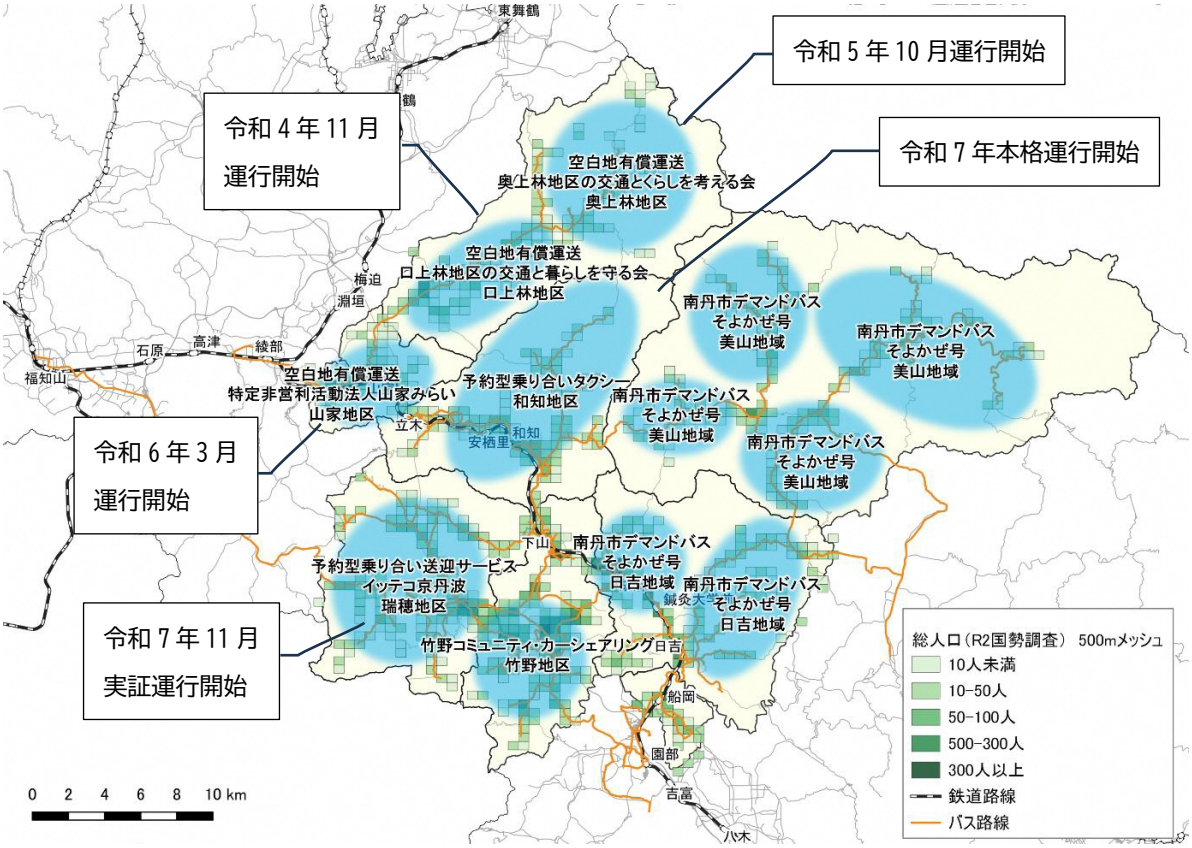


図　計画区域内の公共交通ネットワーク

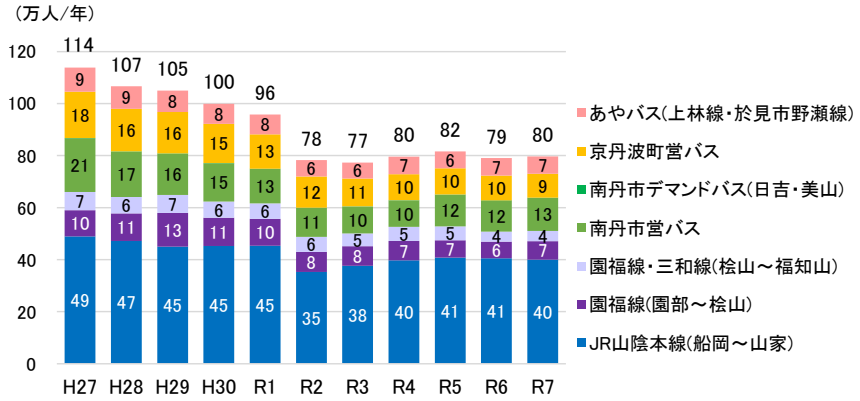
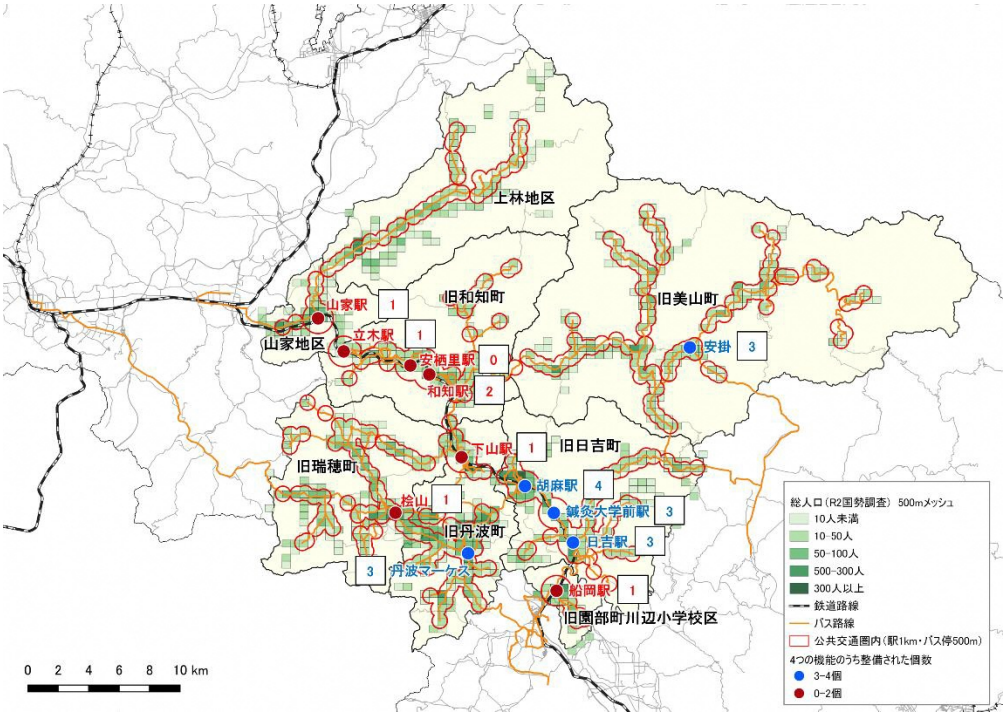


図　計画区域内の公共交通利用者数　　出典：交通事業者提供データ

◇駅・バス停圏は可住地のおおむね全域をカバーしているが、鉄道駅の交通結節機能が弱い

- 鉄道駅 1km 圏および定時定路線バスの停留所 500m 圏によって、計画区域の人口の 9 割がカバーされているほか、このカバー圏外においても前頁に示した区域運行型の新たな生活交通・移動サービスの導入が進み、計画区域の人口のほとんどが公共交通等の移動サービスにカバーされている。
- 駅再生プロジェクト及び駅周辺にぎわいづくり推進事業により、和知駅・山家駅・胡麻駅周辺の整備は進んだが、これらの駅以外では施設整備や機能充実は進んでいない。
- 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、JR 利用者の駅へのアクセスは家族等による送迎が主体となっている。
- 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状況である。



※□内の数値は、前回計画で整備対象としていた拠点において、
４つの機能（照明・ネット環境・電源・テーブル）のうち整備された機能の数を示す

図　鉄道駅やバス停の利用圏域・４つの機能の整備状況

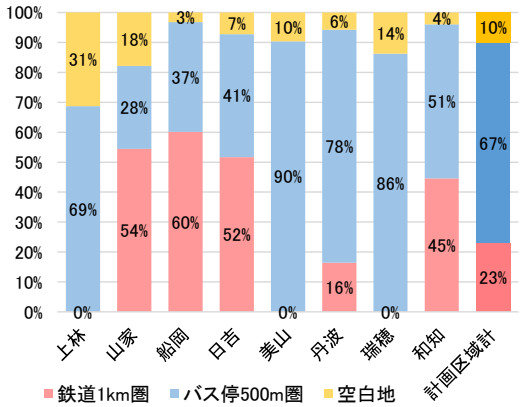
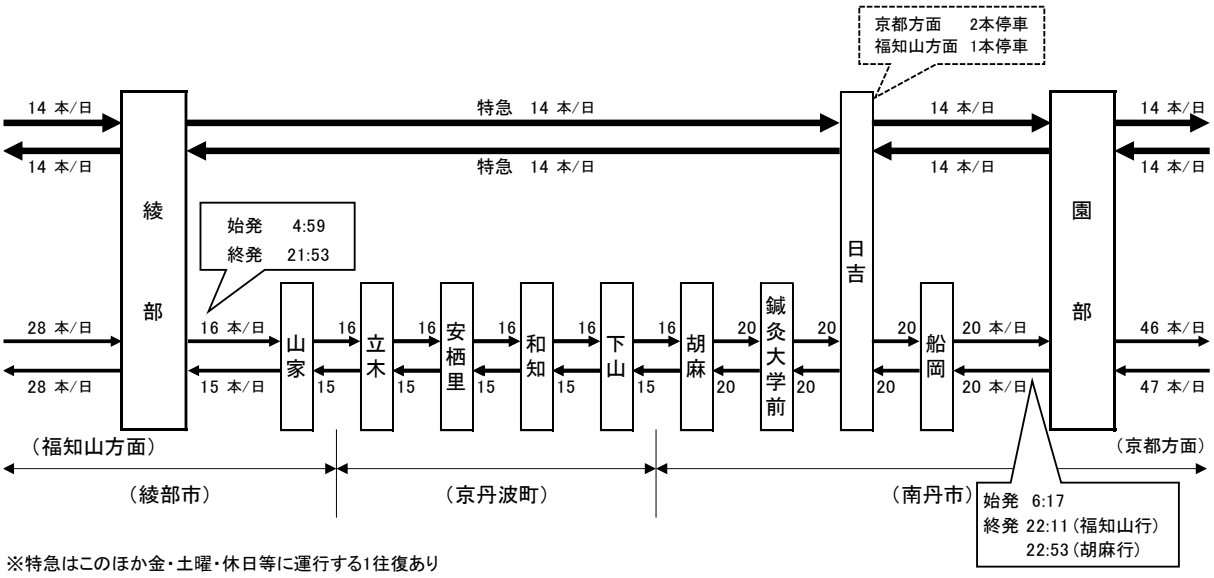


図　鉄道・定時定路線バスの人口カバー率

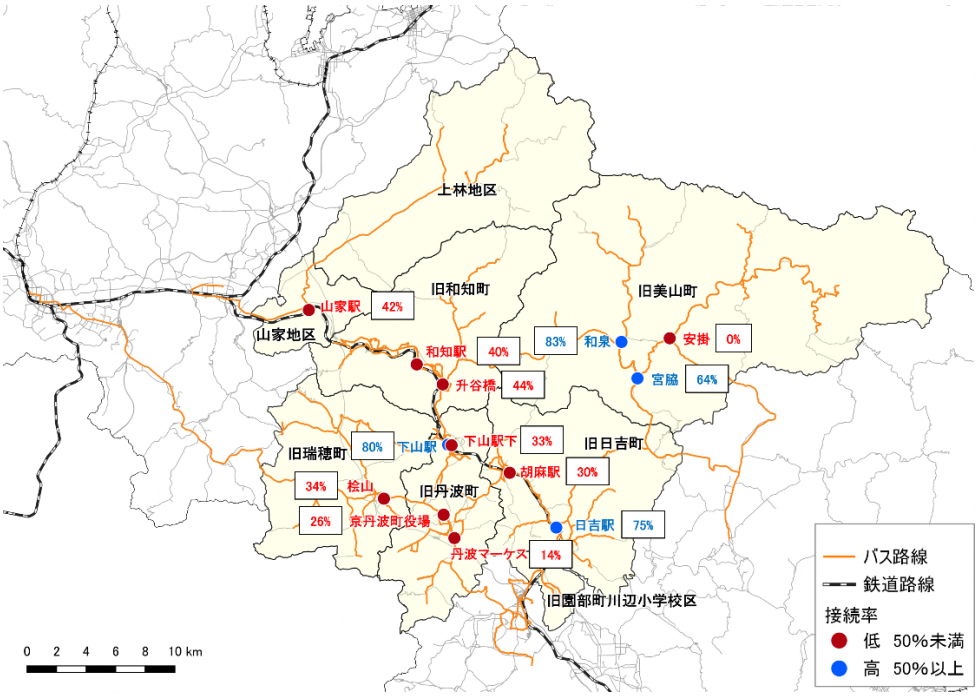
◇ＪＲ園部駅～綾部駅間の鉄道のサービスレベルは現状では高くできない

- 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。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、園部駅や綾部駅を利用するケースが見られる。
- 現状のサービスレベルで利用するにしても、鉄道や園福線・三和線とバスの接続が悪いダイヤがあったり、バスが駅前に乗り入れていない場所があったり、改善の余地が残っている。



※特急はこのほか金・土曜・休日等に運行する1往復あり

（令和 8 年 8 月時点）



※□内の数値は、前回計画で整備対象としていた拠点における接続率を示す

図　各拠点における鉄道・主要バス路線と 20 分以内に乗り継げる便の割合（接続率）

（令和 8 年 8 月時点）

② 日常生活交通における問題点

◇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していない。
- 自動車を利用できない住民にとって、公共交通では早朝や夜間、土休日の移動が限られており、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。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もある。

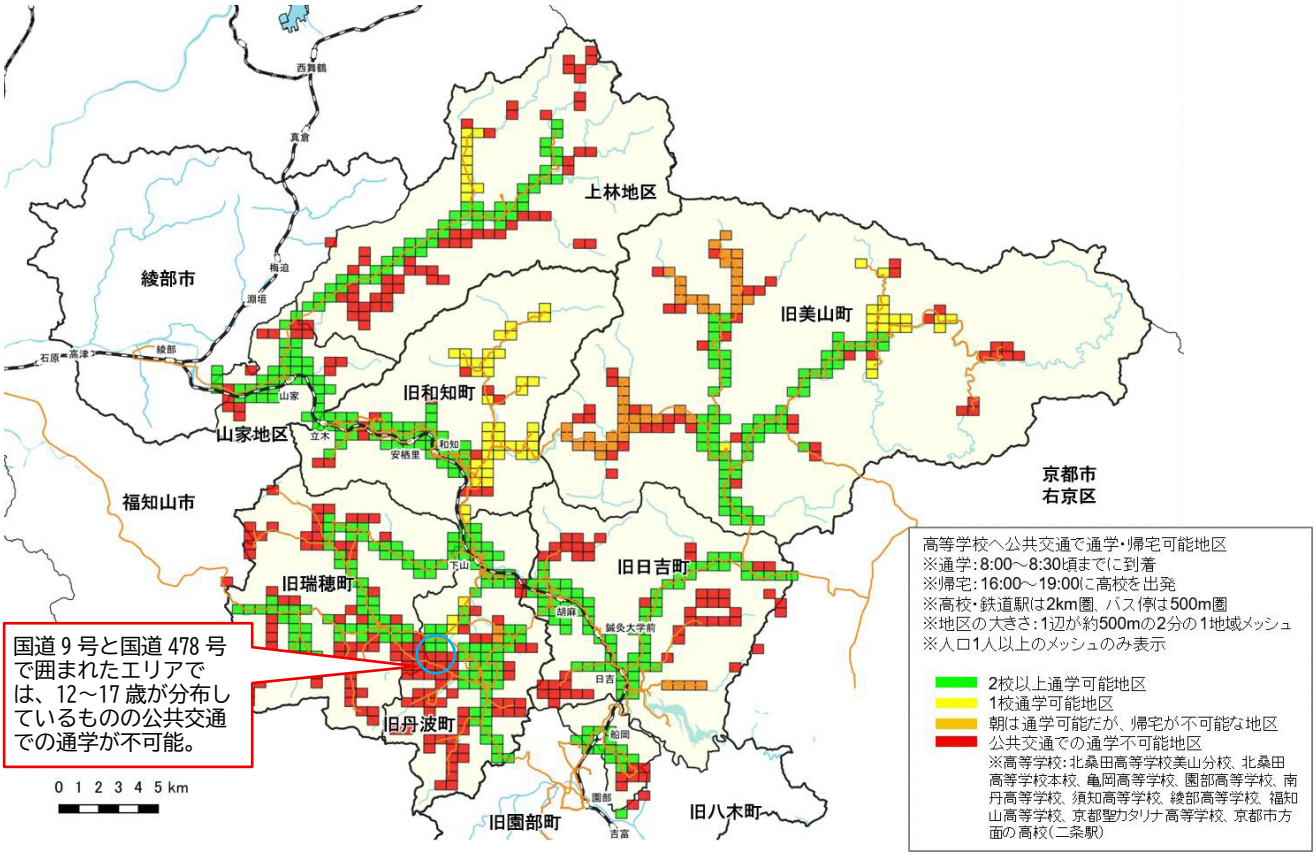


図　公共交通で通学・帰宅可能な地域

（令和 8 年 8 月時点）

◇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。

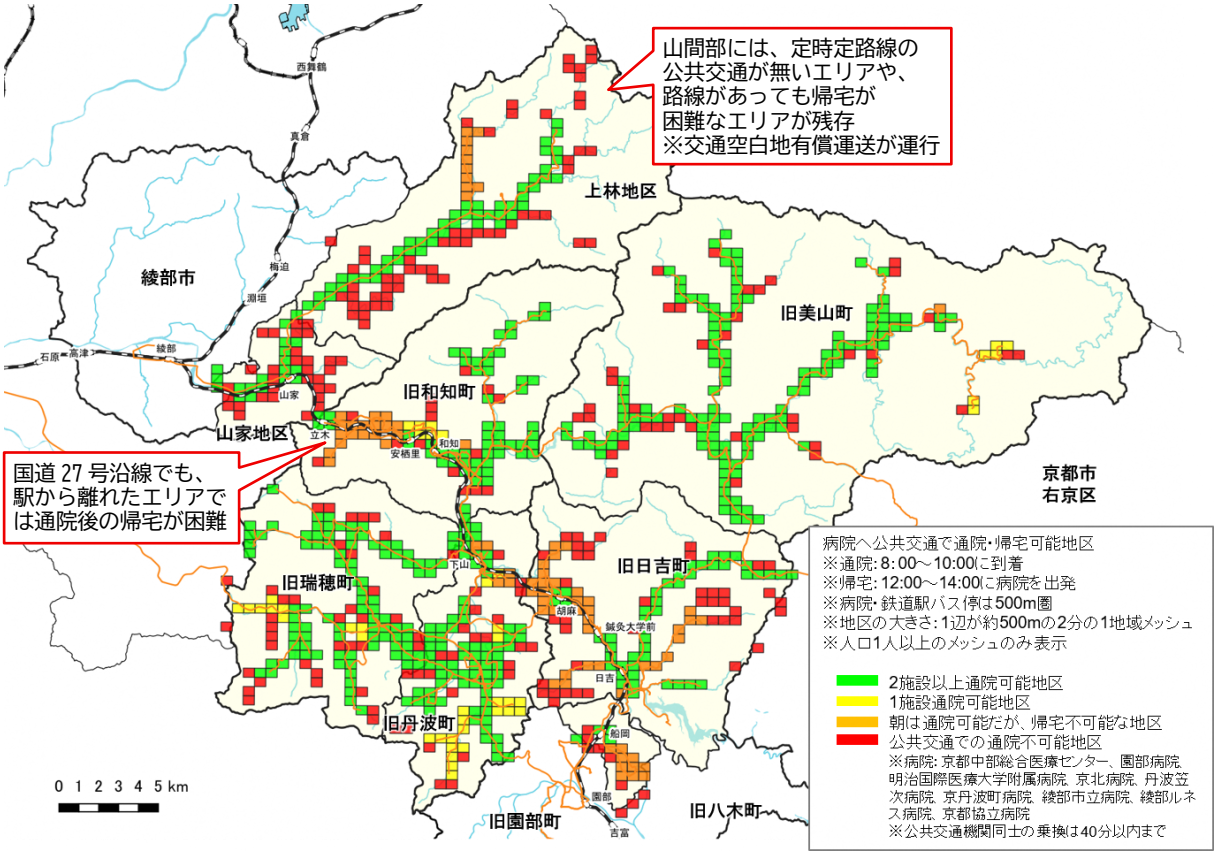


図　公共交通で通院・帰宅可能な地域

（令和 8 年 8 月時点）

③　観光・交流交通における問題点

◇観光地への公共交通網や情報案内が弱く、公共交通を使った観光が困難

- 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る。
- 外国人観光客が増えており、観光の起点となる京都駅等のターミナル駅からの交通案内が必要であるが、広域的な情報案内は弱く、地域内の交通結節機能も十分ではなく、快適な観光に向けた取組が必要である。

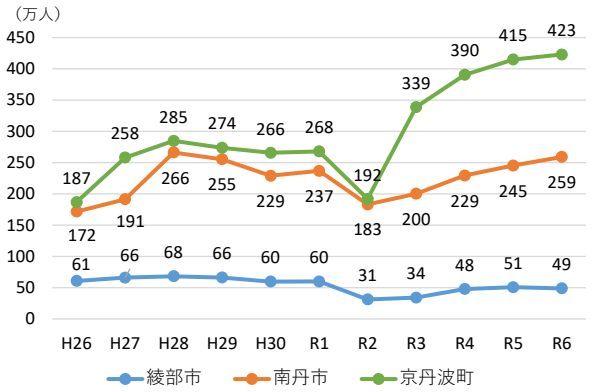


図　観光入込客数の推移

出典：京都府統計書

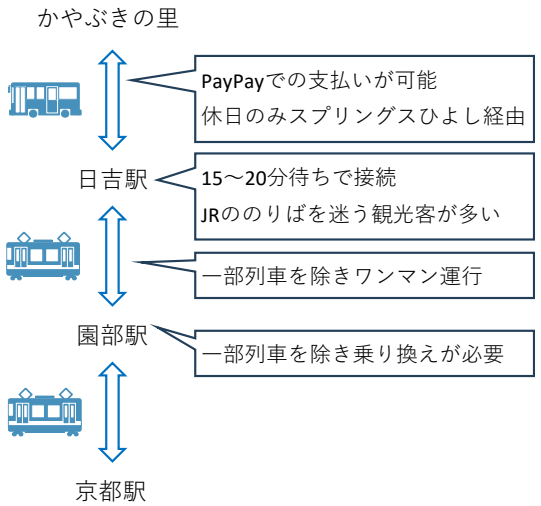


図　美山方面への観光客の移動における問題点

◇公共交通の情報発信方法や見せ方に改善の余地がある

- 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、バス系統のナンバリング、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 の整備等も必要になってくる。
- 3 市町(綾部市、南丹市、京丹波町)を相互に行き来できる周遊パス等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等、利用者にとって使いやすいサービスや安心して利用できるサービスの整備が十分に進んでいない。また、子どもと一緒でも安心して公共交通を利用できる環境整備も十分に進んでいない状況である。

(3) 地域の住民や交通事業者、関係者が感じている問題点

① 利用者アンケート結果から把握される問題点

- 早朝・帰宅時間帯に運行が無いため、また鉄道との乗り継ぎが悪いため、駅までバスを利用する人は少ない。
- 園福線利用者のうち、平日毎日利用しているは5割未満にとどまり、週1～2日利用が3割弱を占める。早朝や帰宅時間帯に運行がないため、どちらか一方を家族送迎に頼っている人もいる。
- 園福線について、夕方の運行間隔が空く時間帯への増便ニーズがある。
- 駅の待合環境（椅子、屋根、冷暖房、清掃）等への不満が多い。
- 乗り継ぎ時間が短く、高齢者等にとって乗り換えに不安が生じているケースがある。

② 須知高校生・保護者へのアンケート結果から把握される問題点

- 通学時に保護者の送迎を利用している生徒が7割を占める。
- 短縮授業時や部活動後を含めた、帰宅時間帯における園福線の運行ニーズがある。

③ 地域の交通事業者や関係者へのヒアリング結果から把握される問題点

- バス事業者からは、交通系ICカードの利用機能の追加を図りたい、沿線地域と連携した利用促進の取組を実施したい、マイク案内や乗車券販売等の運転以外の業務負担を減らしてほしい、デマンドタクシー等との連携を図る必要があるといった意見がある。
- タクシー事業者は、計画区域を担当する営業所へのドライバーの応募が皆無であるなど運転者不足が深刻で、市街地から離れた地区への対応ができない、利用者からの要望に応えられない状況にある。行政と一体となったドライバー募集を実施したいという声がある。
- 須知高校では、募集時に町外在住者からは必ず通学方法の問い合わせがある、通学ができずに進学を断念する中学生がいる。
- 教育分野の関係者からは、公共交通を安全に利用するための出前授業や、駅施設での体験学習への協力を求める声がある。
- 福祉分野の関係者からは、人との繋がりを感じられ介護予防にも繋がるサロン活動等の社会参加のための移動は、家族や近所の人には協力を頼みづらい状況にあることが指摘されている。

  また、元気なうちから公共交通に馴染んでいないと免許返納後の利用は難しい、デマンド交通等の新たな交通の登録方法や利用範囲が十分に理解されていない、通院や買い物に往復利用できるダイヤになっていないといった問題点が示されている。

  公共交通と連携した外出促進の取組が必要との声や、タクシーが希望時間に予約できない状況にあり、タクシー存続への支援や、タクシーに代わる交通手段の導入が必要という意見がある。
- 観光分野の関係者からは、車内アナウンスやバス停での路線案内や多言語表記などの案内面の改善や、1日乗車券を事前購入できる仕組みや24時間制チケットの導入、交通事業者と連携した公共交通情報の発信強化への要望がある。

2.3　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域の課題

以上のような問題点や前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の課題を次のように整理する。

地域と公共交通の問題点

1. 公共交通サービスをとりまく計画区域内の現況と問題点

①人口減少が進む以上に、公共交通利用離れも加速

②公共交通が不便な地域の後期高齢者数が増加

③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

④深刻な公共交通の担い手不足

2. 公共交通サービスの現況と問題点

①　全般
- 公共交通利用者数の減少やドライバー不足により公共交通のサービスレベルの維持・存続が困難（鉄道やバスの減便や廃止）※ﾋｱﾘﾝｸﾞ
- 鉄道駅の交通結節機能が弱い
- JR 園部駅～綾部駅間のサービスレベルは現状では高くできない
- 公共交通の情報不足、周知不足　※アンケート

②通勤・通学交通
- 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
- 家族の自動車による送迎が前提となり、公共交通利用の意識が低い　※アンケート
- 園福線は、地域外からの通勤・通学利用に不便なダイヤ設定　※アンケート

③日常生活交通
- 公共交通を使った買い物や通院が困難なダイヤ設定
- 家族の自動車による送迎が前提（再掲）

3. 観光・交流における公共交通サービスの現況と問題点

①観光地への公共交通網や情報案内が弱く、公共交通を使った観光が困難

②公共交通の情報発信方法や見せ方に改善の余地がある

地域公共交通の課題

【日常生活交通に関する課題】

JR 山陰本線や園福線・三和線の基幹的な公共交通サービスの維持・確保・利便性向上
（圏域外からの通勤通学、帰宅時への対応含む）

地域内や市町間を相互移動ができる運行形態にとらわれないおでかけ手段の確保

住民ドライバーを含む公共交通の担い手の長期的な確保

自動車の運転が困難になる高齢者の増加を見据えた交通手段の確保や交通環境の充実、情報発信の強化

交通結節機能の強化や駅を中心としたにぎわいの創出等、子どもと一緒の方や高齢者にも公共交通を利用してもらうための拠点づくり

公共交通利用への転換と外出機会の拡大

【観光・交流交通に関する課題】

周遊観光にも適用できる、公共交通の総合的なサービスの提供や既存移動サービスの連携強化

観光・交流施策と連携した公共交通利用の情報発信

初めて訪れる観光客や外国人観光客にもわかりやすい案内方法等、利便性の向上

図　地域公共交通の問題点と今後の課題

3.　計画の基本方針

3.1　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、自動車を利用でき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・通院等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。一方で、合計特殊出生率が京都府平均よりもやや高いという潜在力があり、まちづくりや子育て施策等と連携した取組が必要である。

そこで本計画では、JR 山陰本線の複線化を視野に、基幹的な役割を持つ鉄道と園福線・三和線を中心とする沿線全体の公共交通サービスの改善と相互連携を検討する。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。

3.2　目指すべき地域公共交通の将来像（計画の目標）

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くなるような公共交通（「森の京都『おでかけ』システム」）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

3.3　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あらゆる主体・地域で共有し、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組むことが必要である。そのため、あらゆる主体が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。

・JR 山陰本線と園福線・三和線は沿線地域の交通の「幹」であり、基幹的な役割を持つ公共交通と位置づけ、基幹的なサービス維持・確保に向けた取組を進める。

・小学校～高等学校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、問題点を把握するし、沿線全体（協議会）で共有する。

・路線バスやタクシーの運転手を単なる労働力ではなく、地域社会を支える不可欠なインフラの担い手と位置づけ、事業者・自治体・地域が連携して対策を図る。

※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。

②ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、公共交通全体としての機能・連携を強化することで、鉄道利用者の増加を図る

・ＪＲ山陰本線の複線化を視野に、基幹的な役割を持つ鉄道と園福線・三和線を中心とする沿線全体の公共交通サービスの改善と相互連携を進めることで、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、キャッシュレス化、公共交通同士の乗継状況の改善を行い、鉄道利用者数の増加を目指す。

・地域全体で持続可能な公共交通とするため、ＪＲ山陰本線と園福線・三和線をはじめ、支線交通も含めた地域公共交通ネットワーク全体のサービスレベルの維持を図る。

③自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す

・子育て世代や通学利用者、免許返納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、地域の魅力を高め、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（特に幹線的や役割を持つ園福線・三和線）、地域内の通院や買い物移動の利便性を高め、自動車を利用できなくても、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の確保に向けた取組を進める。

・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、福祉有償運送等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、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進める。

・沿線住民の公共交通利用促進に向け、基礎的なダイヤ情報や乗り方案内に加え、地域外へのおでかけ方法などの情報発信等を進め、公共交通のおでかけを身近なものにする。

・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。

※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。

地域の課題・目指すべき将来像・基本方針

目指すべき地域公共交通の将来像：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

地域の問題点（案）

都市や人口等
- 人口減少とともに、公共交通の利用者も減少
- 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
- 公共交通利用者数減少やドライバー不足により公共交通のサービスレベルの維持・存続が困難
- 深刻な公共交通の担い手不足（ドライバー等）
- 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現状では高くできない
- 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
- 家族等の送迎が定着し、公共交通の意識が低い
- 園福線ダイヤは地域外からの通勤通学者に不便
- 公共交通での買物や通院が困難なダイヤ設定
- 公共交通の情報不足、周知不足

観光
- 観光地への公共交通サービスが弱く、情報発信も不十分で、公共交通を使った観光が困難
- 公共交通の情報発信方法や見せ方に改善余地

地域からの声

利用者・須知高校生
- ・早朝・帰宅時間帯の運行がなく、家族等の送迎に頼っている
- ・鉄道とバスの乗り継ぎが悪い

改善等のニーズ：
- ・駅の待合環境の改善
- ・乗り継ぎ時間の余裕
- ・帰宅時間帯等での園福線の増便　等

交通事業者・地元関係者等
- 行政や沿線地域と連携した利用促進
- バス・タクシーの深刻な運転者不足
- 既存交通とデマンドタクシー等との連携
- 公共交通と連携した高齢者の外出支援
- 高齢者への公共交通の利用方法の周知
- 通院や買い物に往復利用できるダイヤ
- 観光客向け案内や公共交通情報発信の充実

地域公共交通の課題（案）

日常生活交通に関する課題
- JR山陰本線や園福線・三和線の基幹的な公共交通サービスの維持・確保・利便性向上（圏域外からの通勤通学、帰宅時への対応含む）
- 地域内や市町間を相互移動ができる運行形態にとらわれないおでかけ手段の確保
- 住民ドライバーを含む地域公共交通の担い手の長期的な確保
- 自動車の運転が困難になる高齢者の増加を見据えた交通手段の確保や交通環境の充実、情報発信の強化
- 交通結節機能の強化や駅を中心としたにぎわいの創出等、子どもと一緒の方や高齢者にも公共交通を利用してもらうための拠点づくり
- 公共交通利用への転換と外出機会の拡大

観光・交流交通に関する課題
- 周遊観光にも適用できる、公共交通の総合的なサービスの提供や既存移動サービスの連携強化
- 観光・交流施策と連携した公共交通利用の情報発信
- 初めて訪れる観光客や外国人観光客にもわかりやすい案内方法等、利便性の向上

基本方針と施策（案）

基本方針①

① 地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、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　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の年間利用者数／利用者あたりの公的資金投入額／バス路線の収支率

- ①-1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進
- ①-2 地域旅客運送サービス継続事業
- ①-3 沿線住民など関係者間の協働による公共交通サービス改善の継続的な実施
- ①-4 バス・タクシー運転手の人材確保
- ①-5 交通事業者と連携した鉄道の運行やサービスレベルの維持・改善

基本方針②

② ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、公共交通全体としての機能・連携を強化することで、鉄道利用者の増加を図る

数値目標　人口あたりの年間公共交通利用者数／鉄道と主要バス路線や、園福線と他バス路線との接続便数

- 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 ICカードシステム等のキャッシュレス化の拡充
- ②-3 公共交通間の乗継利便性向上

基本方針③

③ 自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す

数値目標　人口あたり年間鉄道定期利用者数／年間園福線通学定期利用者数／高校生大学生通学費補助件数

- ③-1 広域的な通勤・通学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及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出
- ③-4 郵便・宅配・福祉有償運送等、様々な主体の連携による移動手段の確保
- ③-5 子育て世代や高校生・大学生、免許返納者に対する公共交通利用支援

基本方針④

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　新たに待合快適性が向上した鉄道駅・バス停の数

- ④-1 子どもと一緒でも安心して利用できる拠点の整備
- ④-2 快適な待合環境の整備

基本方針⑤

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

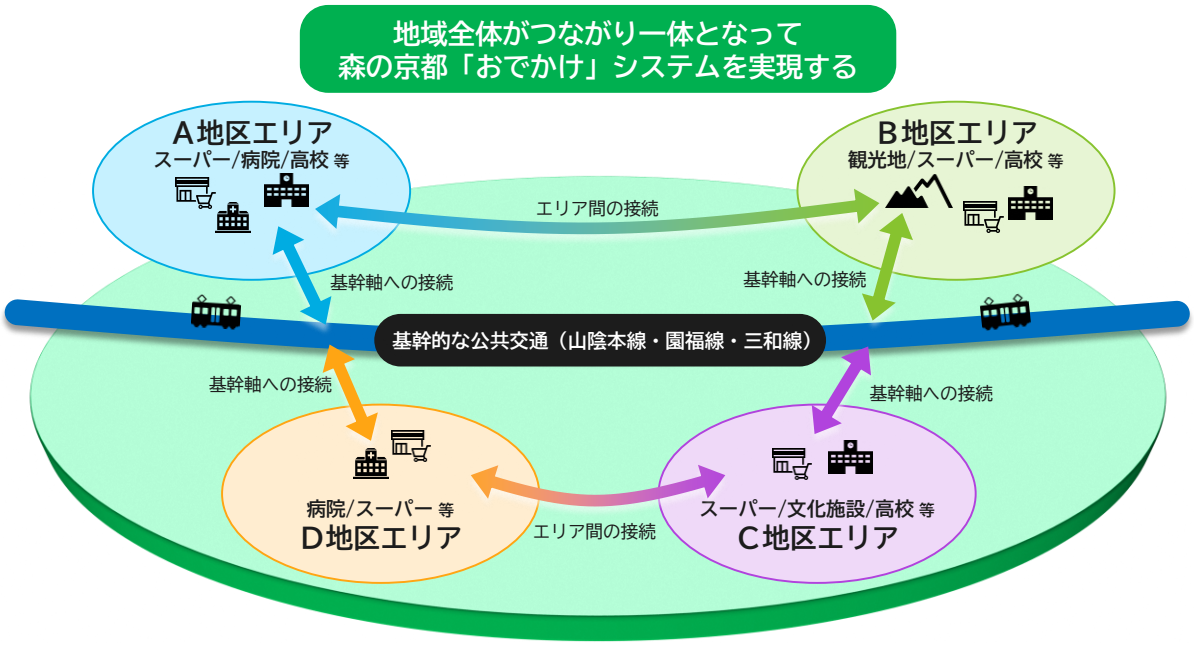
数値目標　年間観光入込客数

- ⑤-1 統一したデザイン等による見やすく、わかりやすい観光情報・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 観光に資するアクセス交通の充実

※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

3.4　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。なお本計画は、基幹的な公共交通（JR 山陰本線・園福線・三和線）を主な対象とする。このほかの公共交通については、主として各自治体の地域公共交通計画において取り扱うものとし、本計画では基幹的な公共交通との接続についてのみを対象とする。



（将来の公共交通体系の骨格イメージ）

凡例

- 基幹的な役割を持つ公共交通（JR 山陰本線）
- 基幹的な役割を持つ公共交通（園福線・三和線）
- 拠点間を結ぶ幹線的な役割を持つ公共交通（バス）
- 支線的な役割を持つ公共交通
- 個別輸送（デマンド交通）
- 地域主体による移動手段
- 特急停車駅
- 駅
- 主要なバス停
- 駅再生プロジェクトの対象駅
- 公共交通間の乗継の改善をする箇所
- 市役所・町役場（支所も含む）
- その他主な施設

施策一覧

①-1　公共交通利用への自発的な転換・定着の促進
①-2　地域旅客運送サービス継続事業
①-3　沿線住民など関係者間の協働による公共交通サービス改善の継続的な実施
①-4　バス・タクシー運転手の人材確保
①-5　交通事業者と連携した鉄道の運行やサービスレベルの維持・改善

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 カードシステム等のキャッシュレス化の拡充
②-3　公共交通間の乗継利便性向上

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及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出
③-4　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
③-5　子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援

④-1　子どもと一緒でも安心して利用できる拠点の整備
④-2　快適な待合環境の整備

⑤-1　統一したデザイン等による見やすく、 わかりやすい観光情報・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　観光に資するアクセス交通の充実

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［E］
	バス	中京交通	園福線［E］（園部駅東口～桧山）※［60・65］ 園福線［E］（桧山～下ノ段）※［70・80］
		京都交通	三和線（福知山市民病院～丹波大身）※［71・72］
拠点間（駅とバス停）を結ぶ幹線的な役割	バス	南丹市営バス	美山園部線［S60］、大野線［W37］
		京丹波町営バス	丹波和知線［W20］、丹波桧山線［19］ 桧山和知線［W10］、丹波日吉線［G50］ 高原下山線［M72］、質美線［M12］
支線的な役割	バス	あやバス	上林線［1］、於見市野瀬線［2］
		南丹市営バス	世木線［H14］、胡麻線［G17］ 志和賀線［H25］、日吉ダム線［H16］ 京北線［K70・K80］、鶴ヶ岡線［68］ 福居線［69］、知井線［C1］ 河内谷線［C4］、知見線［C3］ 芦生線［C2］、佐々里線［C2］
		ぐるりんバス	摩気・園部東部線［S33・S34］
		京丹波町営バス	竹野線［26］、小野鎌谷線［16］ 猪鼻戸津川線［13］、仏主線［W41］ 長瀬線［W31］、才原大簾線［W63］ 上乙見線［W45］
個別輸送	スクールバス	計画区域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
	デマンドタクシー	京丹波町予約型乗合タクシー	※和知地区のみ運行
	自家用有償旅客運送	計画区域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	

※園福線および三和線は、地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金対象路線である。

【対象地域における地域公共交通確保維持事業の必要性について】

○園福線[E]（園部駅東口～桧山）および三和線（福知山市民病院～丹波大身）については、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担っている。園福線の起終点である園部駅東口及び桧山や三和線の福知山駅前及び菟原では、鉄道や地域内交通と接続するなど、地域間幹線系統として、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。

○園福線[E]（桧山～菟原、桧山～下ノ段）については、地域拠点である桧山から周辺部の居住地や福知山高校三和分校等を結ぶ路線であり、地域の移動手段として役割を担っている。また、桧山や菟原では地域間幹線系統への接続により、広域への移動も可能とするなど、地域内フィーダー系統として、幹線を補完する欠かせない路線である。

両系統とも、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

4.　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。

地域公共交通計画の将来像	基本方針	施策	施策の主な対象	取組内容	実施主体											実施時期						
					綾部市	南丹市	京丹波町	福知山市	京都府	JR	民間バス	タクシー	DMO森の京都	企業・施設等	住民	以前～R8	R9	R10	R11	R12	R13	以降～R14
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あらゆる主体・地域で共有し、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	①－1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進	日常生活交通	自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○	○						○	継続	モビリティ・マネジメントの実施					継続
				中学3年生・高校3年生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○	○						○	継続	モビリティ・マネジメントの実施					継続
				小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○	○						○	継続	モビリティ・マネジメントの実施					継続
				免許返納者・移住者等に対するモビリティ・マネジメントの実施	○	○	○	○	○						○	継続	モビリティ・マネジメントの実施					継続
				乗換ダイヤもわかりやすく掲載した共通デザインの公共交通情報チラシの各戸配布	○	○	○	○	○						○	継続	冊子の配布					継続
		①－2　地域旅客運送サービス継続事業	日常生活交通	園福線の地域旅客運送サービスの継続		○	○	○	○		○					継続	サービスの継続					継続
		①－3 沿線住民など関係者間の協働による公共交通サービス改善の継続的な実施	日常生活交通	地元住民や関係者との意見交換会等の実施	○	○	○		○						○	継続	意見交換会等の実施					継続
				地元高校生と協働した乗って支える運動の実施	○	○	○		○						○	継続	乗って支える運動					継続
				地域のイベントや広報と連携した利用促進活動の実施				○	○		○	○			○		地域と連携した利用促進					継続
		①－4　バス・タクシー運転手の人材確保	全般	バス・タクシー運転手の人材確保	○	○	○	○	○		○	○				継続	運転手の人材確保					継続
		①－5　交通事業者と連携した鉄道の運行やｻｰﾋﾞｽﾚﾍﾞﾙの維持・改善	全般	鉄道の運行やサービスレベルの維持・改善	○	○	○	○	○	○					○		ｻｰﾋﾞｽ維持・改善の活動					継続
	②JR山陰本線（園部～綾部）の複線化視野に、公共交通全体としての機能・連携を強化することで、鉄道利用者の増加を図る	②－1　区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり	全般	区域内の公共交通が利用できるフリーチケット等の導入	○	○	○		○	○	○	○	○			事例研究 制度設計				協議 調整		継続
		②－2　交通系ICカードシステム等のキャッシュレス化の拡充	全般	交通系ICカードシステム等のキャッシュレス化の拡充	○	○	○	○	○	○	○					継続	協議・勉強会実施					継続
		②－3 公共交通間の乗継利便性向上	全般	鉄道や園福線・三和線とバスの乗り継ぎの改善	○	○	○	○		○	○					継続	ダイヤ調整（随時）					継続
				園福線と町営バスの乗継割引			○				○						協議・調整			割引 実施		継続
	③自家用車に頼らなくても「お出かけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す	③－1 広域的な通勤・通学に利用できる移動手段の導入	日常生活交通	利用実態やニーズに応じた基幹的交通の利便性の向上	○	○	○		○	○	○					継続	協議 調整		増便の実施			継続
				家族等の送迎に頼らずに帰宅できる公共交通サービスの導入	○	○	○		○			○					実証実験 制度設計			実施		継続

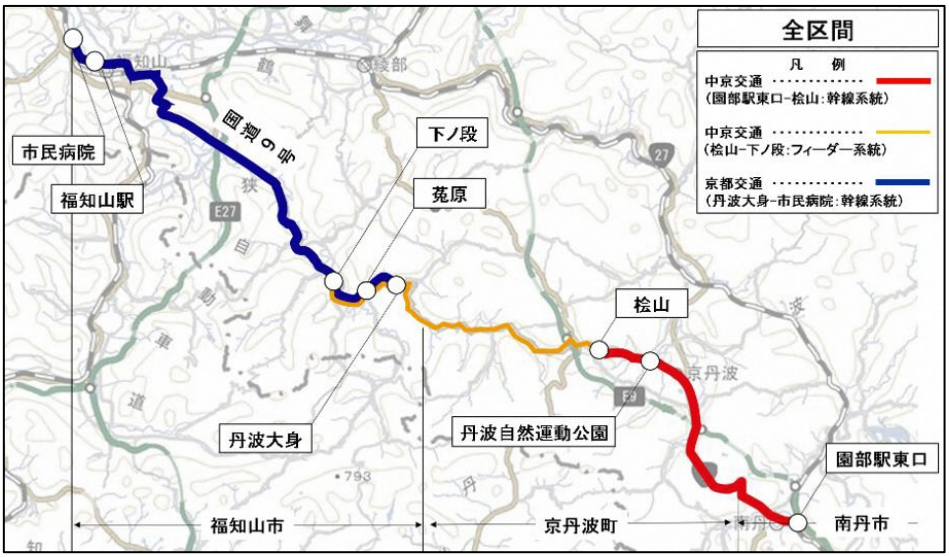
地域公共交通計画の将来像	基本方針	施策	施策の主な対象	取組内容	実施主体											実施時期							
					綾部市	南丹市	京丹波町	福知山市	京都府	JR	民間バス	タクシー	DMO森の京都	企業・施設等	住民	以前 R8	R9	R10	R11	R12	R13	以降 R14
安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する「森の京都『おでかけ』システム」の実現	③自家用車に頼らなくても「お出かけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す	③－2 高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定	日常生活交通	主な商業施設や医療機関等を経由するバス路線への見直し	○	○	○	○						○			内容決定	実施・改善				
				主な商業施設や医療機関等から午後早くまでに帰宅できるダイヤへの見直し		○	○				○					継続	内容決定	実施・改善				継続
		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及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出	日常生活交通	地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の支援	○		○		○			○			○	継続	協議・調整 実証実験	導入支援				継続
				自治体間で連携した移動手段の確保	○		○		○			○			○		協議調整	導入支援				継続
		③－4 郵便・宅配・福祉有償運送等、様々な主体の連携による移動手段の確保	日常生活交通	買い物代行・輸送サービス等の実施	○	○	○		○		○	○		○			事例研究 制度設計	導入調整 実証実験				継続
				送迎を行っている施設や企業等との連携	○	○	○		○					○			企業等との協議・調整	導入調整 実証実験				継続
		③－5 子育て世代や高校生・大学生、免許返納者に対する公共交通利用支援	日常生活交通	妊娠中や育児中の方を対象とした子育てタクシーの導入と運賃支援	○	○	○		○			○					内容決定	実施・改善				
				高校生・大学生等を対象とした通学運賃補助制度の継続・拡充及び周知	○	○	○		○	○	○					継続	制度継続・拡充検討					継続
				高校生・大学生等の休日利用につながる定期券または回数券制度等の導入	○	○	○		○	○	○						協議調整	導入支援				継続
				免許返納後の公共交通利用の支援制度の継続・拡充	○	○	○		○	○	○	○		○		継続	制度継続・拡充検討					継続
				主な移動先のダイヤ情報等を記載したマイ時刻表の作成	○	○	○									継続	マイ時刻表作成					継続
	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	④－1　子どもと一緒でも安心して利用できる拠点の整備	全般	安全安心な待合空間づくり	○	○	○		○	○	○			○	○		内容決定	実施・改善				
		④－2 快適な待合環境の整備	全般	駅・バス停及びその周辺のにぎわいづくりの推進		○	○		○	○				○		継続	内容決定	実施・改善				利用促進
				電車待ちやバス待ちの快適性向上に資する情報発信	○	○	○		○								内容決定	実施・改善				継続
	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	⑤－1 統一したデザイン等による見やすく、わかりやすい観光情報・公共交通情報の提供	観光・交流交通	地域公共交通に関するポータルサイトの充実や総合時刻表・交通マップの作成	○	○	○	○	○	○	○	○		○		継続	内容決定	実施・改善				継続
				乗り換え検索サイトに対応した情報発信	○	○	○				○						内容決定	実施・改善				継続
				駅・バス停での観光案内・乗換案内の充実	○	○	○		○	○	○	○	○	○		継続	内容決定	実施・改善				継続
				沿線観光施設等との連携による利用促進	○	○	○		○				○	○			内容決定	実施・改善				継続
		⑤－2 訪日外国人向けの多言語表記化	観光・交流交通	外国人観光客向け情報冊子作成	○	○	○		○				○			継続	内容決定	実施・改善				継続
				駅から出発する交通手段や周辺の観光案内の多言語表記化	○	○	○		○	○	○	○	○	○		継続	内容決定	実施・改善				継続
		⑤－3 観光に資するアクセス交通の充実	観光・交流交通	駅を起点とした周遊観光のための移動手段の提供	○	○	○		○	○	○	○	○	○			内容決定	実施・改善				継続

■基本方針①「地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、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」に関する施策

基本方針①　地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、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		
施策	①－１　公共交通利用への自発的な転換・定着の促進	関連する基本方針 ③
目的	通勤・通学時や日常生活での公共交通利用への自発的な転換や利用定着を促し、公共交通利用者の増加を図る。	
取組内容	■自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施 （概要） 公共交通に対する取組を推進していく立場である自治体職員に対して通勤時及び休日の公共交通利用のメリットを伝え、公共交通への自発的な行動変容を期待する取組を年１回程度を目標に実施する。この取組を通じて、公共交通での通勤需要の促進や休日需要の創出を目指す。 （実施場所） ・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場、南丹広域振興局 ■中学３年生・高校３年生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施 （概要） 地域の中学３年生･高校３年生及び保護者を対象に、高校・大学等への進学後に自宅から公共交通を使った通学を開始・継続してもらうための小冊子や通学時に利用可能な交通マップ・時刻表を、年１回程度を目標に配布することで、公共交通利用を促す。また、保護者に対してもオープンキャンパス・学校説明会や進学相談会等で配布することで、通学時の公共交通利用を促す。 （実施場所） ・計画区域内の中学校・高等学校 ［公共交通を使った通学を開始・継続してもらうための小冊子］ ■小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施 （概要） 地域の小中学生（小学校・中学校）を対象に、公共交通をテーマとした総合学習や社会見学等を年１回程度を目標に企画・実施し、公共交通を身近に感じていただくとともに、公共交通利用の意識付けを行う。 （実施場所） ・計画区域内の小学校・中学校 ［平成 28 年度に実施した小学校での交通学習］ （京都府 HP より）	

<table>
<tr>
<td></td>
<td colspan="3">■免許返納者・移住者等に対するモビリティ・マネジメントの実施
（概要）
　計画区域内の住民を対象に、地域の公共交通に関する情報やかしこくクルマを使っていただくための啓発情報等について、年 1 回程度を目標に提供し（主に紙媒体での提供）、公共交通利用への自発的な行動変容を期待する取組を実施する。
　特に、高齢者の免許返納に向け、自主返納への支援を継続するとともに、返納に訪れた方に対して、鉄道、バスの乗り方を周知することや、高齢者がよく集まる場所（老人クラブ・寄合所等）への公共交通の利用方法等を伝えること等、元気なうちに公共交通を利用する習慣をつける取組を進める。
　また乗り慣れていない方も安心して利用できるよう、スマートフォンでの時刻・経路の検索方法、インターネットや券売機でのきっぷの予約・購入方法、ワンマン列車やバスの乗り方といった基本的な公共交通の利用方法を学ぶ機会として「公共交通利用講習会」を実施する。
　移住者に対しても、市町の窓口等において同様の周知を行う。
　※免許返納者への支援制度の詳細は、施策③-5 に記載
（実施場所）
　・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場の交通、移住定住担当課窓口等

■乗換ダイヤもわかりやすく掲載した共通デザインの公共交通情報チラシ等の各戸配布
（概要）
　地域住民を対象に、各地域から主要な目的地への移動における、乗り継ぎ時間や到着時刻等の必要な情報をコンパクトにまとめた共通デザインのチラシ等を年 1 回程度を目標に各戸配布することで、日常生活での移動（通勤・通学・買物・通院等）における公共交通利用を促す。
（実施場所）
　・計画区域内</td>
</tr>
<tr>
<td>実施主体</td>
<td>綾部市、南丹市、
京丹波町、福知山市、
京都府、住民</td>
<td>実施時期
（年度）</td>
<td>
<table>
<tr><td>～R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td><td>R14～</td></tr>
<tr><td colspan="7">継続 → ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄの実施 → 継続</td></tr>
<tr><td colspan="7">継続 → 公共交通情報チラシの各戸配布 → 継続</td></tr>
</table>
</td>
</tr>
</table>

基本方針①　地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、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		
施策	①－２　地域旅客運送サービス継続事業	関連する基本方針 ③
目的	地域住民の生活交通の確保、継続を図るために地域旅客運送サービス継続事業を実施。	
取組内容	■園福線・三和線の地域旅客運送サービスの継続 　西日本ジェイアールバス㈱が運行する旧園福線の廃止に伴い、令和６年４月以降は京都交通㈱と㈲中京交通を運行事業者として、地域旅客運送サービス継続事業を活用した運行の継続・確保を実施している。 　令和９年度以降の運行については、京都交通㈱及び㈲中京交通を運行予定事業者として選定。令和９年４月からも引き続き以下のとおり運行する。 ＜対象路線の概要＞ ・運送機関の種類：一般乗合旅客自動車運送事業 ・運行予定事業者：京都交通㈱、㈲中京交通 ・運行区域：福知山市域 → 京都交通㈱ 　　福知山市（三和町）、南丹市、京丹波町域 → ㈲中京交通 ・運賃・路線等は別途作成する地域旅客運送サービス継続実施計画に記載。  	
実施主体	南丹市、京丹波町、福知山市、京都府、民間バス	実施時期（年度） ～R8 / R9 / R10 / R11 / R12 / R13 / R14～ 公募等 → サービスの継続 → 継続

基本方針①　地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・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		
施策	①－３　沿線住民など関係者間の協働による公共交通サービス改善の継続的な実施	関連する基本方針 ③
目的	沿線住民や関係者間の協働による、利用しやすい公共交通サービスへの改善や、公共交通を支え育む意識の醸成を図る。	
取組内容	■地元住民や関係者との意見交換会等の実施 （概要） 公共交通を次世代に残すために、地元住民や地域関係者、地元企業等との意見交換会等を年 1 回程度を目標に開催し、区域内の公共交通サービス改善や JR 山陰本線・園福線の利用促進、施設や企業の送迎バスへの混乗化等に向けて継続的な協議を行うことで、自治体や交通事業者だけでなく、地域住民・関係者も一緒となって公共交通を支え育むという意識の醸成を図る。 （実施場所） ・計画区域内 ■地元高校生と協働した乗って支える運動の実施 （概要） 地元高校生と協働して、JR 山陰本線・園福線をはじめとする区域内の公共交通の利用に係る意見交換や WEB アンケートによる意見聴取及びフィードバック等を年 1 回程度を目標に実施することで、地域住民が公共交通を支え育むという意識の醸成を図る。 ［高校でのグループワークの様子（平成 30 年度）］ （実施場所） ・計画区域内の高等学校	

乗って応援！
あやバスモニターを募集
市内の公共交通機関として「あやバス」の愛称で親しまれているあやべ市民バス。市は、あやバスのさらなる利便性向上のため「あやバスモニター」を募集します。
グラフ：あやバス年間乗車人数
利用者目線でサービス向上
モニターは高校生以上で、9月10日（火）～10月10日（木）に概ね5回乗車できる人が対象。バスに乗って気付いたことや提案などを、シートに記入して提出してください。意見は、運転や接客などの業務改善、サービス向上につなげます。また、今後のダイヤ改正等の参考にし、利用者の目線でより利用しやすいバスの運営を目指します。
お得なキャンペーンも展開
市は敬老の日に合わせ、9月1～30日に「健康長寿定期65」のキャンペーンを実施。65歳以上の人はあやバスが全線乗り放題の同定期券を、通常価格の半額の1500円で販売します。定期券は市民協働課とあやべ観光案内所（駅前通り）、大町バスターミナ

［地元住民との意見交換会（あやバスモニター）］
（綾部市 HP より）

	■地域のイベントや広報と連携した利用促進活動の実施 （概要） 交通イベントへの参加や沿線地域への広報活動を通じて、三和線の PR を実施するとともに、高齢者や学生を対象とした乗り方教室やお試し乗車券の配布等を実施する。 あわせて、バス利用による経済的メリットや健康増進効果等について情報発信を行い、三和線の利用機会の創出及び利用習慣の定着を図る。 （実施場所） ・三和線沿線地域		
実施主体	綾部市、南丹市、 京丹波町、福知山市、 京都府、民間バス、 タクシー、住民	実施時期 （年度）	～R8　R9　R10　R11　R12　R13　R14～ 継続 → 地元住民や関係者との意見交換会 → 継続 継続 → 高校生と協働した乗って支える運動 → 継続 地域と連携した利用促進活動の実施 → 継続

基本方針①　地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・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			
施策	①－４　バス・タクシー運転手の人材確保		関連する基本方針 ③
目的	地域公共交通や地域の移動手段を将来にわたって維持するため、バス・タクシー、地域主体の移動サービスの運転手の人材確保と定着を推進する。		
取組内容	■バス・タクシー運転手の人材確保 （概要） バス・タクシーの運転手確保に向けて、京都府で年に複数回行っている合同企業説明会の実施情報等の情報提供を各事業者に対して行う。 また、区域内の各自治体が発行する広報誌にてバス・タクシー運転手の求人情報を掲載し、情報発信を行う。 （実施場所） 計画区域内 ［京都ジョブパークホームページ］		
実施主体	綾部市、南丹市、 京丹波町、福知山市、 京都府、民間バス、 タクシー	実施時期 （年度）	～R8　R9　R10　R11　R12　R13　R14～ 継続 → ﾊﾞｽ･ﾀｸｼｰ運転手の人材確保 → 継続

<table>
<tr><th colspan="8">基本方針①　地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、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</th></tr>
<tr><th>施策</th><th colspan="5">①－５　交通事業者と連携した鉄道の運行やサービスレベルの維持・改善</th><th colspan="2">関連する基本方針
③</th></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="7">地域住民の生活交通の確保、継続を図るために鉄道の運行やサービスレベルの維持・改善に向けた活動等を行う。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">■鉄道の運行やサービスレベルの維持・改善
　地域住民の暮らしやおでかけを支える基幹交通である鉄道の運行・サービスレベルを将来にわたり維持・改善するためには、地域全体で利用機会を創出することが不可欠であることから、利用促進活動の推進や駅と接続しているバスなどの充実を図り、鉄道利用者を増加させることで、鉄道のサービスレベルの維持を目指す。
　あわせて、交通事業者と行政との定期的な協議・対話の場を構築し、地域の移動ニーズに応じた運行内容やサービス改善に向けた密なコミュニケーションを継続的に実施する。
（利用促進活動）
・自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】
・中学３年生・高校３年生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】
・小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】
・免許返納者・移住者等に対するモビリティ・マネジメントの実施【再掲】</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td rowspan="2">綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、住民</td><td rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>～R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td><td>R14～</td></tr>
<tr><td colspan="7">サービスの維持･改善への活動 → 継続</td></tr>
</table>

■基本方針②「ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、公共交通全体としての機能・連携を強化することで、鉄道利用者の増加を図る」に関する施策

<table>
<tr><th colspan="8">基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、公共交通全体としての機能・連携を強化することで、鉄道利用者の増加を図る</th></tr>
<tr><th>施策</th><th colspan="5">②－１　区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり</th><th colspan="2">関連する基本方針
⑤</th></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="7">区域内のシームレスな日常生活の移動や観光・交流移動を実現し、公共交通の利用者の増加を図る。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">■区域内の公共交通が利用できるフリーチケット等の導入
（概要）
公共交通を利用して区域内で日常生活の移動や観光･交流移動をするためには、鉄道や各市町の民間バス等を複数回乗り換えて地域内や市町間を移動する必要がある。
事業者ごとのサブスクリプション型を含むフリーチケットの販売や、観光周遊向けの路線バスが１日乗り放題となる観光周遊向け企画乗車券の期間限定での販売はあるものの、区域内の公共交通が利用できる広域的なフリーチケットの本格導入には至っていない。
区域内のシームレスな移動を可能とし、公共交通利用を促進するため、区域内の公共交通が利用できるフリーチケット等について、過去の取組や利用者ニーズを踏まえ、定期的な販売の実装に向けて実証販売を行うなど取組を進める。

もうひとつの京都 周遊バス　森の京都エリア　券面
［森の京都エリア１日乗車券］
（実施場所）
・計画区域内</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td rowspan="2">綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー、森の京都 DMO</td><td rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>～R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td><td>R14～</td></tr>
<tr><td colspan="7">事例研究･制度設計 → 導入に向けた協議･調整 → 継続</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="8">基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、公共交通全体としての機能・連携を強化することで、鉄道利用者の増加を図る</th></tr>
<tr><th>施策</th><th colspan="5">②－２　交通系 IC カードシステム等のキャッシュレス化の拡充</th><th colspan="2">関連する基本方針
⑤</th></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="7">交通系 IC カードシステム等のキャッシュレス化の拡充により利便を向上し、JR 山陰本線の利用者の増加を図る。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">■交通系 IC カードシステム等のキャッシュレス化の拡充
（概要）
JR 山陰本線の下山駅～山家駅間では、交通系 IC カードシステムが導入されておらず、京阪神方面等の ICOCA エリア内から交通系 IC カードで乗車した場合には車内での現金精算が必要となる。
そのため、交通系 IC カードシステム等のキャッシュレス化を、JR（下山駅～山家駅間）においても利用できるようシステムの導入を進めることで、スムーズな運賃支払いを可能とし、運行への影響の抑制や利用者の利便性向上を目指す。
またアプリでの購入と画面提示により IC カード利用エリア外でも利用が可能なモバイル定期券や、スマートフォン上で購入・利用可能な QR チケット等、新たなキャッシュレス乗車券の導入についても、併せて推進を図る。
バス路線についても、未導入の路線があることから、キャッシュレス化の拡充を図る。
さらに、交通系 IC カードをはじめとするキャッシュレス決済の普及を促進する取組として、行政窓口でのキャッシュレス対応の拡大を進める。
（実施場所）
・JR 山陰本線の下山駅～山家駅間、三和線</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td rowspan="2">綾部市、南丹市、京丹波町、福知山市、京都府、JR 西日本、民間バス</td><td rowspan="2">実施時期（年度）</td><td>～R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td><td>R14～</td></tr>
<tr><td colspan="7">継続 → システム導入・IC カードの普及促進に向けた協議・勉強会実施 → 継続</td></tr>
</table>

基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、公共交通全体としての機能・連携を強化することで、鉄道利用者の増加を図る			
施策	②－３　公共交通間の乗継利便性向上		関連する基本方針 ④⑤
目的	公共交通間の乗継利便性を向上し、公共交通の利用者の増加を図る。		
取組内容	■鉄道や園福線・三和線とバスの乗り継ぎの改善 （概要） 駅での鉄道とバス、園福線・三和線主要バス停でのバス同士の乗り継ぎにおける待ち時間が長いことが、公共交通の利用につながらない理由の一つと考えられる 一方で待ち時間が短く、高齢者や観光客等にとって、乗り継ぎが難しいケースが生じている。 乗継拠点となる鉄道駅やバス停において、ニーズを踏まえたダイヤ調整を随時実施し、鉄道駅やバス停での待ち時間を見直すとともに、待ち時間の短縮が困難な乗り継ぎに関しては、待合環境の改善を図ることで（施策④-2 の取組内容）、地域住民や来訪者の利便性向上及び公共交通の利用促進を目指す。 （実施場所） ・鉄 道 駅：園部駅、日吉駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、山家駅 ・バ ス 停：新須知（丹波マーケス）、京丹波町役場、桧山等 （関係する主なバス路線） ・中　京　交　通：園福線 ・京　都　交　通：三和線 ・あ　や　バ　ス：上林線 ・南丹市営バス：美山園部線、京北線、大野線、胡麻線、世木線、志和賀線 ・京丹波町営バス：丹波和知線、高原下山線、丹波桧山線、竹野線、質美線、小野鎌谷線、桧山和知線、仏主線、長瀬線、上乙見線、丹波日吉線、猪鼻戸津川線、才原大簾線 ■園福線と町営バスの乗継割引 （概要） 基幹的な公共交通と支線公共交通との連携強化・利用促進に向けて、園福線と町営バスの乗継割引を実施する。		
実施主体	綾部市、南丹市、 京丹波町、福知山市、 JR 西日本、民間バス	実施時期 （年度）	～R8 / R9 / R10 / R11 / R12 / R13 / R14～ 継続 → 鉄道や園福線とバスの乗り継ぎの改善（随時） → 継続 調整等 → 乗継割引の実施 → 継続

■基本方針③「自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す」に関する施策

基本方針③　自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す									
施策	③－１　広域的な通勤・通学に利用できる移動手段の導入								関連する基本方針 ②
目的	通勤・通学の利便を向上し、自家用車に頼らない移動を実現する。								
取組内容	■利用実態やニーズに応じた基幹的交通の利便性の向上 （概要） JR 山陰本線の園部～綾部間は、園部駅以南と比較して運行本数が少なく、また単線であるために行き違い待ち等による長時間の停車があり、京都方面との通勤・通学移動が不便な状況となっている。 園福線（園部駅～桧山）は、学校や勤め先からの帰宅時間帯にあたる 15 時台や 17 時台に運行間隔が空いており、通勤・通学や日常生活の帰宅で不便な状況となっている。また京都方面等への遠距離通勤・通学からの帰宅利用が難しくなっている。 今後は、利用実態やニーズを踏まえ、市町のコミュニティバスによる補完や沿線に立地する施設・企業の送迎バス等の輸送資源の活用も念頭に、園福線の夕時間帯（15・17 時台）や夜間時間帯の増便等を行うことで、地域住民の通勤・通学と地域外から計画区域への通勤・通学双方の利便性向上を図る。 （実施場所） ・計画区域内の駅 ・園福線 ■家族等の送迎に頼らず帰宅できる公共交通サービスの導入 （概要） 3 市町（綾部市、南丹市、京丹波町）及び周辺地域の学校へ通う高校生は、帰宅時間帯において、主要な駅やバス停からの路線バスの運行本数が少ないため、家族等による送迎に頼る場合が多く、家族への負担が大きい。 高校生の帰宅時の利便性確保に向け、家族等の送迎に頼らずに主要駅等から帰宅できる移動手段（予約型乗合タクシー等）の確保に向けた取組を進める。 （実施場所） ・綾部市、南丹市、京丹波町								
実施主体	綾部市、南丹市、 京丹波町、京都府、 JR 西日本、民間バス、 タクシー	実施時期 （年度）	～R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14～
			継続	増便への協議・調整		増便の実施			継続
				実証実験・制度設計			実施		継続

基本方針③　自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す			
施策	③－２　高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定		関連する基本方針 ②
目的	バスの運行内容を見直すことで、運転できない高齢者の移動手段を確保する。		
取組内容	■主な商業施設や医療機関等を経由するバス路線への見直し （概要） 免許返納等により自家用車を自由に利用できない高齢者等も、安心して買い物や通院等ができるように、3 市町(綾部市、南丹市、京丹波町)のコミュニティバス（あやバス、南丹市営バス、ぐるりんバス、京丹波町営バス）について、主な商業施設（マツモト綾部店前、バザール園部店前等）や医療機関等の周辺へのバス停位置の移動や、これらの施設を経由するバスルートへの変更を検討する。 また （実施場所） ・計画区域内の主な商業施設や医療機関 （関係する主なバス路線） ・あ　や　バ　ス：上林線 ・南丹市営バス：美山園部線 ・ぐるりんバス：摩気・園部東部線 ■主な商業施設や医療機関等から午後早くまでに帰宅できるダイヤへの見直し （概要） 高齢者が自家用車に頼らなくても、公共交通を利用して主な商業施設や医療機関等まで午後の早い時間までに往復できるようにするために、JR 山陰本線と駅から商業施設や医療機関を結ぶバスの接続改善も含めた、コミュニティバス等の運行ダイヤの見直しを随時行う。 また京丹波町営バス丹波日吉線において南丹市内の市営バス各停留所で乗降を取り扱う等、既存の輸送力を活用した利便性向上についても検討する。 （実施場所） ・計画区域内 （関係する主なバス路線） ・中　京　交　通：園福線 ・南丹市営バス：美山園部線、大野線、胡麻線、世木線、志和賀線 ・京丹波町営バス：丹波日吉線、丹波桧山線、丹波和知線、高原下山線、竹野線、質美線、桧山和知線、小野鎌谷線、猪鼻戸津川線、長瀬線、仏主線、才原大簾線、才原線、上乙見線		
実施主体	綾部市、南丹市、 京丹波町、福知山市、 民間バス、企業・施設等	実施時期 （年度）	～R8 / R9 / R10 / R11 / R12 / R13 / R14～ 継続 → 内容の決定 → 実施・改善 → 継続

<table>
<tr><th colspan="8">基本方針③　自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す</th></tr>
<tr><th>施策</th><th colspan="5">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及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出</th><th>関連する基本方針</th><th>－</th></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="7">公共交通の空白地や不便地域に住む高齢者の移動手段を確保するとともに、週末のサロン活動や朝市活動等への外出機会を創出し、公共交通の利用促進を図る。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">■地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の支援
（概要）
公共交通の空白地や不便地域において、自家用車を持っていない高齢者や運転できない高齢者の移動手段を確保し、安心して買い物・通院や、週末のサロン活動や朝市活動場所へ行くことができるように、地域の実情に応じた新たな移動手段（デマンドタクシーや自家用有償旅客運送、コミュニティ・カーシェアリング等）の導入や維持への支援を実施する。
京丹波町竹野地区におけるコミュニティ・カーシェアリングのような地域住民同士で支え合いながら実施するボランティアによる輸送、綾部市の口上林、奥上林、山家地区で行われている地域団体が主体となった交通空白地有償運送等の、新たな移動手段を確保するための地域主体の取組を支援する。
また新たな移動手段についても、鉄道や幹線バス路線などの既存の公共交通との連携を図る。
（実施場所）
・計画区域内

［京丹波町竹野地区でのコミュニティ・カーシェリング］
（竹野活性化委員会 HP より）
■自治体間で連携した移動手段の確保
（概要）
2 市 1 町の境界部や公共交通空白地帯において、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の運行主体や予約・配車システム、運行管理（遠隔点呼等）を共同化する。既存公共交通の空白時間帯等において、行政区域を越えた移動を可能にして住民の日常生活・通院の利便性を高めるとともに、システムの共通導入や共通運行管理により開発・運営コストの削減を図る。
（実施場所）
・綾部市東部地域、京丹波町等</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>綾部市、京丹波町、
京都府、タクシー、
住民</td><td>実施時期
（年度）</td><td colspan="5">～R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 | R14～
継続 | 導入協議・調整 実証実験 | 導入支援 | 継続
導入協議 調整 | 導入支援 | 継続</td></tr>
</table>

基本方針③　自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す		
施策	③－４　郵便・宅配・福祉有償運送等、様々な主体の連携による移動手段の確保	関連する基本方針 －
目的	様々な主体と連携し、買い物代行や輸送サービス等を実施することで、移動手段の確保を図る。	
取組内容	■買い物代行・輸送サービス等の実施 （概要） 人口減少や高齢化が進む地域においては、公共交通の維持や高齢者の外出支援が課題となっており、高齢者が自家用車に頼らなくても安全安心に買い物等ができる仕組みづくりが必要となってきている。 公共交通の空白地や不便地域における地域住民の移動手段の確保や買い物支援の観点から、郵便・宅配・福祉有償運送等の様々な主体が連携し、タクシーやバス等による買い物代行や輸送サービス等を総合化する仕組みづくりを進める。 ＜買い物代行・輸送サービス例＞ ・美山町鶴ヶ岡振興会と（有）タナセンによる買い物代行・住民移送サービス ・わちスマイル便運営委員会と地元商店による宅配サービス「わちスマイル便」 ［ムラの駅 たなせん］ （実施場所） ・計画区域内 ■送迎を行っている施設や企業等との連携 （概要） 計画区域内では、施設や企業による既存の公共交通に並行する区間での送迎が行われている。こうした施設や企業と連携し、既存公共交通の空白時間帯に運行する送迎車両への混乗による輸送力の拡充や、企業送迎から路線バスへの転換による施設・企業の費用削減と公共交通利用者数の増加を図る取組を推進する。 （実施場所） ・計画区域内	
実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、民間バス、タクシー、企業・施設等	実施時期（年度） ～R8 / R9 / R10 / R11 / R12 / R13 / R14～ 事例研究・制度設計 → 導入調整 実証実験 → 継続 候補施設や企業等との協議・調整 → 導入調整 実証実験 → 継続

基本方針③　自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す		
施策	③－５　子育て世代や高校生・大学生、免許返納者に対する公共交通利用支援	関連する基本方針 －
目的	子育て世代や免許返納者の公共交通利用を支援し、外出促進を図る。	
取組内容	■妊娠中や育児中の方を対象とした子育てタクシーの導入と運賃支援 （概要） 妊娠中や育児中の方が、自動車に頼らなくても普段の買い物や通院といった外出や陣痛時の送迎にも安全安心に利用できる子育てタクシーの導入に向けた取組を進める。 ［子育てタクシー（都タクシーHP より）］ また、妊娠中や育児中の方の公共交通利用を支援するために、妊娠中や育児中の方を対象としたバスやタクシーの運賃施策を研究する。 （実施場所） ・計画区域内 ■高校生・大学生等を対象とした通学運賃補助制度の継続・拡充及び周知 （概要） 京都市内や大阪方面への高校や大学等へ通学する場合、移動時間や運賃の関係で計画区域からでは通学困難となり、地域から転居するケースもみられる。そのため、計画区域内に居住を続け通学ができるよう、現行の補助制度等の継続および拡充等の検討を行うとともに、学校説明会や進学相談会等における制度の周知を図る。 ＜綾部市の大学生等への通学費補助＞ ・綾部市鉄道利用通学費補助金：市内在住の大学生等への市外通学費補助　※定期購入代金の 3 割を補助（上限額 1 人年間 5 万円） ＜京丹波町の須知高校生への町営バス通学費補助＞ ・京丹波町町営バス利用促進助成金：須知高校生の町営バス通学定期補助　※町営バス通学定期券購入代金の 2 分の 1 を補助 （実施場所） ・計画区域内 ■高校生・大学生等の休日利用につながる定期券または回数券制度等の導入 （概要） 高校生や大学生等に対する休日も含めた公共交通の利用促進を図るため、部活動や休日の外出など通学以外の場面での利用ニーズに応じた、学生向けの定期券または回数券制度等の導入を検討する。 （実施場所） ・計画区域内	

■免許返納後の公共交通利用の支援制度の継続・拡充

（概要）

運転免許返納後の高齢者が、安心して買物や通院等で移動することができるように、現行の支援制度等を継続するとともに、拡充等の検討を行う。

＜綾部市の高齢者自主返納への支援＞

・あやバス回数乗車券 3,000 円分を交付（65 歳未満）

・あやバス健康長寿定期券 1 月分（3,000 円相当）又は回数乗車券 3,000 円分を交付（65 歳以上）

＜南丹市の高齢者自主返納への支援＞

・バス・タクシーで利用できる『バス・タクシー共通利用券』を 1 万円分交付（70 歳以上）

＜京丹波町の高齢者自主返納への支援＞

・路線バス利用券（町営バス全路線、園福線）または交通系 IC カードを 1 万円分交付（65 歳以上）

＜タクシー利用時の料金割引＞

・京都タクシー及び新京都タクシー(ヒラノタクシー)では、免許返納した 65 歳以上の方を対象に運転経歴証明書等の提示によりタクシー料金の 1 割引を実施（何度でも適用可能）

＜協賛店による支援＞

・宅配スーパーの配達料無料等、府内協賛店において自主返納された方に対する支援を実施

（実施場所）

・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場の交通担当課窓口等

■主な移動先のダイヤ情報等を記載したマイ時刻表の作成

（概要）

今まで自分で運転して移動していた高齢者が、免許返納後に公共交通利用へとスムーズに転換できるように、主な移動先のダイヤ情報等を記載した専用のマイ時刻表を作成する。

（実施場所）

・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場の交通担当課窓口等

実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー、企業・施設等	実施時期（年度）	～R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14～
			子育てタクシー	内容の決定	実施・改善				
			継続	運賃補助制度継続・拡充検討					継続
			継続	免許返納支援継続・拡充検討					継続
			継続	マイ時刻表作成					継続

■基本方針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」に関する施策

<table>
<tr><th colspan="9">基本方針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</th></tr>
<tr><th>施策</th><th colspan="6">④－１　子どもと一緒でも安心して利用できる拠点の整備</th><th>関連する基本方針
②</th><th></th></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="8">子どもと一緒でも安心して利用できる拠点を実現する。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="8">■安全安心な待合空間づくり
（概要）
　子どもと一緒の利用者や女性にとって安心感があり立ち寄りたくなる駅を実現するために、待合室等の照明整備、洋式トイレや授乳室、おむつ交換台等の設置、定期的な美化清掃、防犯対策等を実施することで、安全安心に過ごすことができる待合空間の創出を目指す。
　駅・バス停周辺の環境整備（照明整備、美化清掃等）については、地元と協力し実施する。

［おむつ交換台］
（実施場所）
・日吉駅等の計画区域内の駅、主要バス停</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td rowspan="2">綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、企業・施設等、住民</td><td rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>～R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td><td>R14～</td></tr>
<tr><td colspan="7">取組内容・仕様の決定 → 実施・改善</td></tr>
</table>

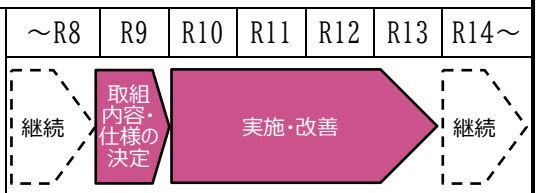
基本方針④　鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する		
施策	④－２　快適な待合環境の整備	関連する基本方針 ②
目的	駅・バス停及びその周辺のにぎわいづくりを推進する。	
取組内容	■駅・バス停及びその周辺のにぎわいづくりの推進 （概要） 　地域内外の交流促進を図るため、駅・バス停及びその周辺のにぎわいづくりを推進し、待合空間の快適性を高め、誰もが立ち寄りたくなるような安心感のある駅の実現を目指す。 　高校生に対しては、電車やバスの待ち時間に宿題や自主学習に取組むことができるように、待合室等に机と椅子を設置した学習スペースの整備に取組む。 　上屋やベンチの整備・拡充、バリアフリーへの配慮を行うことで、年齢や障害の有無にかかわらず、快適に乗り継げる環境の実現を図る。高齢者に対しては、日常的に集い、憩うことができるカフェやサロンの整備・拡充に取組む。また、公共交通利用者に対する待合施設での飲食料金等の割引についても検討する。 　鉄道駅まで自家用車でアクセスする場合にも、園部駅ではなく最寄り駅を利用しやすいよう、また自家用車利用者も含めて日常生活において気軽に立ち寄れる駅となるよう、一時駐車場や送迎スペースのサービス拡充や案内強化を検討する。 　また長時間待つことになった場合でも快適に過ごせるよう、Wi-Fi 整備やトイレのリニューアルを推進する。 （実施場所） 　・JR 山陰本線の日吉駅等 ■電車待ちやバス待ちの快適性向上に資する情報発信 （概要） 　上記の快適な待合環境の整備状況や利用方法について情報発信を行うことで、乗り継ぎに対する負担感を軽減させ、公共交通の利用につなげる。なお、トイレや待合場所等が駅周辺に設置されていることもあるため、情報収集する範囲は駅・バス停およびその周辺まで広げ、駅以外でも快適に過ごせる情報を発信する。 　また遅延等が生じた場合でも安心して電車やバスを待つことができるよう、現在位置等が配信されている交通事業者の運行情報サイト（JR の「列車走行位置サービス」や「園福線　バス予報」）について、利用者へのさらなる周知を図る。 ［山家駅 山家ふれあいの駅］ ［日吉駅 交流スペース］ ［和知駅 喫茶山ゆり］ （実施場所） 　・計画区域内の駅・バス停及びその周辺	
実施主体	綾部市、南丹市、 京丹波町、京都府、 JR 西日本、企業･施設等	実施時期 （年度）

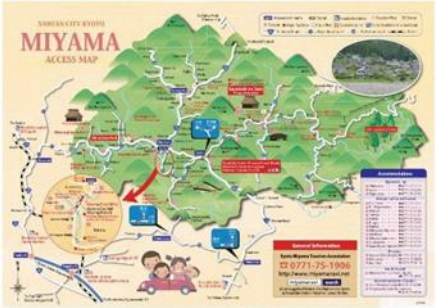
～R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14～
継続	取組内容・仕様の決定	実施･改善				利用促進 継続

■基本方針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」に関する施策

基本方針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		
施策	⑤－１　統一したデザイン等による見やすく、わかりやすい観光情報・公共交通情報の提供	関連する基本方針 －
目的	来訪者に対する案内・情報の利便向上により、公共交通の利用者や交流人口の増加を図る。	
取組内容	■地域公共交通に関するポータルサイトの充実や総合時刻表・交通マップの作成 （概要） JR 山陰本線及び計画区域内の全てのバスの時刻表等を掲載したポータルサイトの充実及び総合時刻表・交通マップを作成、それらの情報について MaaS アプリ等に掲載する。総合時刻表には、交通機関それぞれの時刻だけでなく、鉄道駅及びバス結節点における乗継情報、タクシー情報、パークアンドライド情報、区域内の公共施設や集客・観光施設への公共交通を利用した行き方の情報等を掲載する。交通マップには、交通機関の路線図と、駅名・停留所名及び系統番号等を掲載する。 作成する総合時刻表は、ポータルサイト上で公開し、観光客が移動中でもタブレットやスマートフォンから閲覧できるようにする。また、電子媒体だけではなく紙媒体でも発行し、計画区域内の住民に配布する。 作成する交通マップは、ポータルサイトや各市町のホームページ上で公開し、交通機関の運行改正に合わせて随時更新を実施する。 （実施場所） ・計画区域内 ■乗り換え検索サイトに対応した情報発信 （概要） 地域外からの来訪者の多くは、日常的に利用している乗り換え検索サイトや地図アプリ等を利用してアクセス方法を確認すると想定されるが、一部の検索サイトについては未対応の路線が計画区域内に残存している。 交通データの標準フォーマットである GTFS 形式等での公共交通情報の発信を継続・拡大することで、特に観光での公共交通の活用を促進する。 （実施場所） ・計画区域内	

<table>
<tr>
<td></td>
<td colspan="4">■駅・バス停での観光案内・乗換案内の充実
（概要）
　鉄道駅・地域の拠点・バス車内等において案内している公共交通や観光地等の情報について、地域にとって最適と考える情報案内方法（情報の種類や外国語対応等）を検討する。
　来訪者が公共交通を使って無理なく目的地まで移動できるよう、情報案内を地域内の鉄道駅、地域の拠点、バス車内等で整備し、公共交通を使った観光移動の利便性向上を目指す。また、駅における鉄道の利用案内、バスやデマンド交通、タクシーへの乗換案内についても見やすく、わかりやすい案内内容への統一や掲出位置の見直し等、充実を図る。
（実施場所）
　・計画区域内の鉄道駅・主要バス停

■沿線観光施設等との連携による利用促進
（概要）
　沿線の観光施設、宿泊施設等の関係団体と連携し、園福線・三和線を利用したアクセス方法の積極的な案内及び情報発信を実施する。また、ウェブサイト、パンフレット等において公共交通利用による来訪を促進し、観光需要の取り込みによる利用者増加を図る。
（実施場所）
　・計画区域内</td>
</tr>
<tr>
<td>実施主体</td>
<td>綾部市、南丹市、京丹波町、福知山市、京都府、JR西日本、民間バス、タクシー、森の京都 DMO、企業・施設等</td>
<td>実施時期
（年度）</td>
<td colspan="2"> 
</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="5">基本方針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</th></tr>
<tr><th>施策</th><th colspan="3">⑤－２　訪日外国人向けの多言語表記化</th><th>関連する基本方針
－</th></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="4">訪日外国人向けに案内や情報を多言語表記化し、公共交通の利用者や交流人口の増加を図る。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="4">■外国人観光客向け情報冊子作成
（概要）
　外国人観光客の更なる誘客や円滑な移動の確保等に向け、計画区域にとどまらず「森の京都」エリア等で一体となって、外国語版ホームページや時刻表の作成など、公共交通情報や観光案内の多言語化を推進する。
（実施場所）
・計画区域内
 

［英語版の美山観光マップ］
（南丹市美山観光まちづくり協会 HP より）

■駅から出発する交通手段や周辺の観光案内の多言語表記化
（概要）
　訪日外国人を更に誘客し、地域内や地域間の観光・交流促進を図るために、計画区域内外の駅やバス停等の施設や拠点において、訪日外国人向けに公共交通情報や周辺地域の観光案内（デジタルサイネージ等）の多言語化を実施する。
（実施場所）
・計画区域内の駅、バス停及び京都駅等</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー、森の京都 DMO、企業・施設等</td><td>実施時期
（年度）</td><td colspan="2">～R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 | R14～
継続 | 取組内容・仕様の決定 | 実施・改善 | 継続</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="7">基本方針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</th></tr>
<tr><th>施策</th><th colspan="5">⑤－３　観光に資するアクセス交通の充実</th><th>関連する基本方針
－</th></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="6">来訪者の周遊性及び利便性の向上を図るため、駅を起点とした移動支援サービスの充実や受入環境の整備を図る。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">■駅を起点とした周遊観光のための移動手段の提供
（概要）
　駅を起点とした周遊観光の促進のために、カーシェアリングやレンタサイクル、ベビーカー貸出しなどの移動支援サービスの導入を検討する。
（実施場所）
・計画区域内の駅</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td rowspan="2">綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本、民間バス、タクシー、森の京都 DMO、企業・施設等</td><td rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>～R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11</td><td>R12</td><td>R13</td><td>R14～</td></tr>
<tr><td colspan="7">取組内容・仕様の決定 → 実施・改善 → 継続</td></tr>
</table>

5. KPI・目標値の設定

5.1 数値目標の設定

前章で定めた施策の達成状況を評価するため、各施策に対応した評価指標及び目標値を、次のように設定する。

基本方針① 地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、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			
評価指標		現況値（R6年）	目標値（R13 年）
JR山陰本線（園部～綾部）の年間利用者数（千人）		406.6	364.0
利用者あたりの公的資金投入額（円/人）	園福線（園部駅東口～桧山）※	781.6	951.4
	園福線（桧山～下ノ段）※	2,463.4	2,918.6
	三和線（福知山市民病院～丹波大身）※	377.9	412.5
	あやバス	1,000.6	1,038.9
	南丹市営バス	1,761.5	1,896.2
	ぐるりんバス	1,958.6	2,089.2
	京丹波町営バス	1,427.7	1,671.5
バス路線の収支率（%）	園福線（園部駅東口～桧山）※	23.6%	20.3%
	園福線（桧山～下ノ段）※	10.2%	8.8%
	三和線（福知山市民病院～丹波大身）※	53.9%	51.7%
（参考）年間利用者数（人）	園福線（園部駅東口～桧山）※	66,052	56,652
	園福線（桧山～下ノ段）※	8,718	7,477
	三和線（福知山市民病院～丹波大身）※	27,930	26,799

※園福線および三和線は、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金対象路線である。

※園福線および三和線の利用者数の現況値は、令和 6 年 4 月～9 月の値を 2 倍している。

基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、公共交通全体としての機能・連携を強化することで、鉄道利用者の増加を図る			
評価指標		現況値 （R8年）	目標値 （R13年）
人口あたりの年間公共交通利用者数（人）		34.8	34.8
鉄道とバス路線との接続便数 （一定時間以内に乗り継げる割合）（%）	平日	61%	現況値以上を目指す
	土曜	73%	
	休日	72%	
園福線と他のバス路線との接続便数 （一定時間以内に乗り継げる割合）（%）	平日	50%	
	土曜	40%	
	休日	－	－

※人口当たりの年間公共交通利用者数の現況値は R6 年の値。

基本方針③ 自家用車に頼らなくても「おでかけ」したくなる、「健幸」に暮らせ、若者も魅力を感じる地域を目指す		
評価指標	現況値 （R6年）	目標値 （R13年）
人口あたりの年間鉄道定期利用者数（人）	29.7	29.7
年間園福線通学定期利用者数（人）	調査中	検討中
高校生・大学生への通学費補助実施数（人）	調査中	検討中

基本方針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		
評価指標	現況値 （R6年）	目標値 （R13年）
新たに待合快適性が向上した鉄道駅・バス停の数	0	5箇所以上

基本方針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		
評価指標	現況値 （R7年）	目標値 （R13年）
3市町（綾部市、南丹市、京丹波町）の年間観光入込客数（千人）	7,297	8,170

6.　計画実施のための推進体制

6.1　評価の基本的な考え方

各施策は、前章で定めたそれぞれの実施主体が主体となって実行し、JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会が進行管理をする。

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、社会情勢の変化等もふまえて、必要に応じて計画の見直しを行う。

6.2　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、福知山市の 4 市町にまたがった計画である。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、4 市町の関係者及び区域の交通事業者、住民等、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る。

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する。

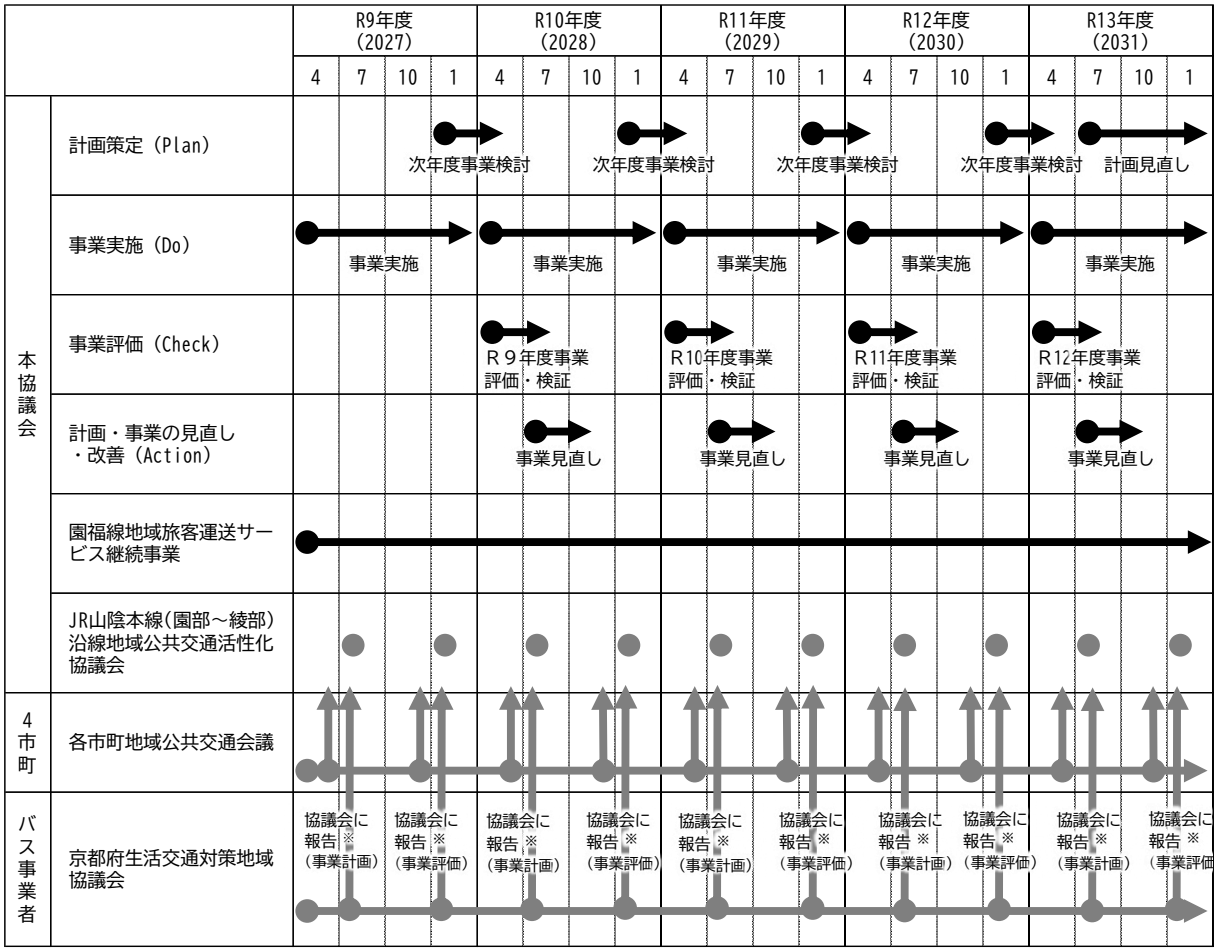
計画の評価、検証、見直し等は、JR 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会が主体となって実行する。

また、各市町地域公共交通会議及び京都府生活交通対策地域協議会で協議した事業の実施状況や評価等を国及び本協議会でも共有・報告し、その結果を本計画の評価、検証、見直し等に反映する。

＜今後のスケジュール＞

〇令和 9 年度

～令和 13 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



※ 各市町地域公共交通会議及び京都府生活交通対策地域協議会開催後の本協議会において協議事項等を報告する。