ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域
公共交通活性化協議会（第 33 回）

次　　第

日時　令和８年８月７日(金)14：15～
場所　南丹市園部文化会館「アスエルそのべ」３階大研修室

１　開　　会

２　議　　題

第１号　地域公共交通計画（素案）について〈協議事項〉

第２号　令和８年度収支予算の変更について〈協議事項〉

第３号　園福線の運行予定事業者選定結果の報告について〈報告事項〉

３　そ の 他

４　閉　　会

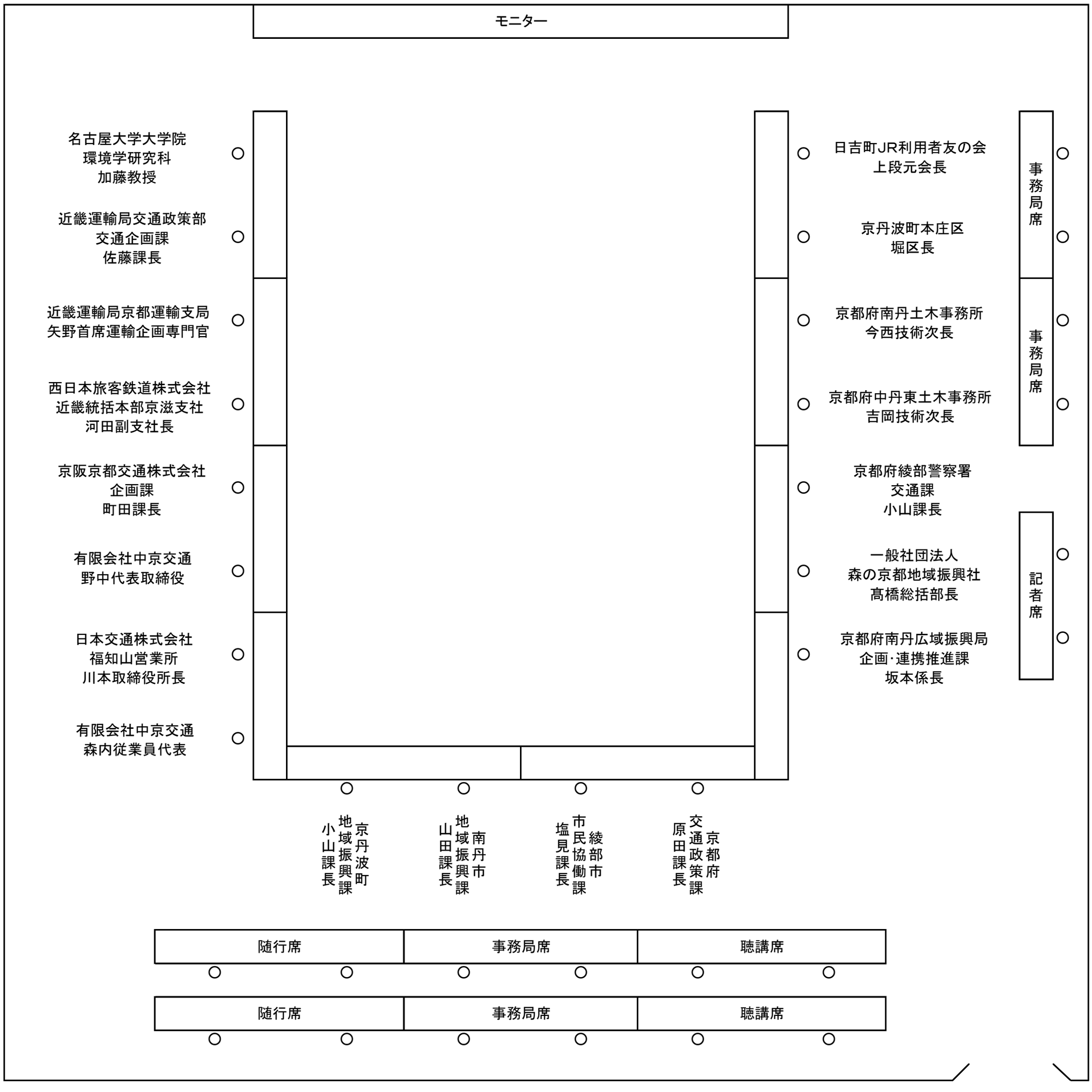
ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会（第33回）　出席者名簿

分　野	所　属	職　名	氏　名	備考	出欠	代理出席者名
学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科	教授	加藤　博和（かとう　ひろかず）	会長	出席	
利用者代表	綾部市山家地区自治会連合会	会長	白波瀬　敏博（しらはせ　としひろ）		欠席	
	日吉町ＪＲ利用者友の会	元会長	上段　源一郎（じょうだん　げんいちろう）		出席	
	京丹波町本庄区	区長	堀　郁太郎（ほり　いくたろう）		出席	
交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京滋支社	副支社長	河田　邦博（かわた　くにひろ）		出席	
	京阪京都交通株式会社	企画課長	町田　和也（まちだ　かずや）		出席	
	有限会社中京交通	代表取締役	野中　好（のなか　こう）		出席	
	日本交通株式会社 福知山営業所	取締役所長 （綾部営業所長兼任）	川本　康博（かわもと　やすひろ）		出席	
	京都タクシー株式会社	取締役	中藪　裕介（なかやぶ　ゆうすけ）		欠席	
労働者代表	有限会社中京交通の労働基準法第３６条に基づく労使協定を締結する労働者代表	従業員代表	森内　佳津美（もりうち　かづみ）		出席	
道路管理者	国土交通省福知山河川国道事務所	道路管理課長	助友　敬悟（すけとも　けいご）		欠席	
	京都府南丹土木事務所	技術次長	今西　厚人（いまにし　あつひと）		出席	
	京都府中丹東土木事務所	技術次長	吉岡　浩昭（よしおか　ひろあき）		出席	
公安委員会	京都府南丹警察署	交通課長	石浦　純一（いしうら　じゅんいち）		欠席	
	京都府綾部警察署	交通課長	小山　彩子（こやま　あやこ）		出席	
運輸行政	近畿運輸局交通政策部	交通企画課長	佐藤　駿（さとう　しゅん）		出席	
	近畿運輸局京都運輸支局	首席運輸企画専門官	矢野　将勝（やの　まさかつ）		出席	
観光地域づくり団体	一般社団法人森の京都地域振興社	総括部長	髙橋　俊行（たかはし　としゆき）		出席	
計画作成者	京都府建設交通部	交通政策課長	原田　聡（はらだ　さとし）		出席	
	京都府南丹広域振興局	地域連携・振興部 企画・連携推進課長	小石　直生（こいし　なおき）		代理出席	坂本係長
	京都府中丹広域振興局	地域連携・振興部 企画・連携推進課長	福井　あゆみ（ふくい）		欠席	
	綾部市	市民環境部 市民協働課長	塩見　由美（しおみ　ゆみ）		出席	
	南丹市	地域振興部 地域振興課長	山田　真美（やまだ　まみ）		出席	
	京丹波町	総務部 地域振興課長	小山　潤（こやま　じゅん）		出席	

オブザーバー	福知山市	建設交通部 都市・交通課長	川見　正一（かわみ　しょういち）		代理出席	月岡係長

JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会（第33回） 配席図

日時：令和8年8月7日（金） 14:15～
場所：南丹市園部文化会館「アスエルそのべ」3階大研修



議題第１号

地域公共交通計画（素案）について＜協議事項＞

1.　利用者アンケート調査：調査結果等は別紙参照（資料 1-1）

・JR 山陰本線及び園福線の利用者を対象としたアンケート調査を実施(6/22(月)配布)。

・配布数 384 件　回収数：98 件　回収率：25%（98 件/384 件）

・回答結果の抜粋

①駅までバスを利用する人は少ない。→早朝・帰宅時間帯に運行が無いことや、鉄道との乗り継ぎが悪いため。

②園福線の利用者は、平日毎日利用は 5 割未満、週 1～2 日利用が 3 割弱。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。

③JR 利用者の主な目的地は、京都市内や亀岡市内、京都中部総合医療センター（八木駅）が多い。園福線利用者の主な目的地は、園部地区や京丹波町内が多い。

・計画への反映状況

①→資料 1-4 の P32「鉄道や園福線とバスの乗り継ぎの改善」で対応。

②→資料 1-4 の P33「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」で対応。

利用者ニーズ

・鉄道とバスの乗り継ぎ時の待ち時間の見直し→資料 1-4 の P32「鉄道や園福線とバスの乗り継ぎの改善」で対応。

・駅の待合環境の改善→資料 1-4 の P40「駅周辺にぎわいづくり推進事業の推進」で対応。

・特定時間帯での園福線の増便→資料 1-4 の P33「利用実態に応じた基幹的交通の利便性の向上」で対応　など。

2.　須知高校生からの意見収集：調査結果等は別紙参照（資料 1-2）

・須知高校生と保護者を対象としたアンケート調査を実施（7/10（金）～7/24（金））。

・生　徒）配布数 109 件　回収数：92 件　回収率：84%（92 件/109 件）

保護者）配布数 109 件　回収数：23 件　回収率：21%（23 件/109 件）

・回答結果の抜粋

①園福線利用者は 24 件。本数及び運行時間帯に不満を感じる方が多く、帰宅時 16～18 時台、短縮授業時の 11 時・14 時・15 時台等に運行ニーズが集まっている。

②園福線バス予報（バスロケーションシステム）を知らない生徒も多い。

③保護者の 7 割が、公共交通が便利になれば、送迎からバス等の通学に代わる可能性があると回答。

④須知高校への進学を決めた際、公共交通通学ができることを重視した方は 3 割。

⑤保護者の送迎が 7 割を占める（片道のみの送迎も含む）。

・計画への反映状況

①→資料 1-4 の P33「利用実態に応じた基幹的交通の利便性の向上」で対応。

②→資料 1-4 の P40「電車待ちやバス待ちの快適性向上に資する情報発信」で対応。

3. 現計画のふりかえり：施策実施状況の整理結果等は別紙参照（資料 1-3）

・現計画の施策の実施状況について、現時点での進捗状況と継続の有無等を整理した。ほとんどの施策は「実施中」「完了」であるが、「検討・研究中」施策は 7 件、「未着手」施策は 0 件。

・現計画の評価指標の達成状況を評価した。「未達成」の指標は、公的資金投入額や収支率で見られる。

4. 次期計画素案：次期計画の本編（計画編）と概要版の素案は別紙参照

（資料 1-4、資料 1-5）

・次期計画の策定に向けて、現況整理・課題抽出、将来像と基本方針、具体的な施策・取組、評価指標等を検討した。

・現計画から修正や追加した箇所は黄色で着色している。

資料１－１

利用者アンケート調査結果

1. 調査概要

1.1. 調査の目的

JR 山陰本線及び園福線の利用者に対して利用実態やニーズ等を把握する。

1.2. 調査箇所

- 鉄道駅：園部駅、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、山家駅
- 園福線バス停：園部駅東口、園部大橋

➢ 園部駅以外の 6 駅では、早朝～昼過ぎまでの駅利用者（全員）を対象とする。
➢ 園部駅では、帰宅時間帯に家族等の送迎で帰る学生等を対象とする。
➢ バス停では、始発から最終便までの全便を対象とする。

1.3. 調査日

2026 年 6 月 22 日（月）

1.4. 配布・回収状況

回収率（回収数／配布数）は、山陰本線各駅、園部駅、園福線とも 25%程度。

配布箇所		配布数	回収数			回収率	(参考)		(参考：2021年現計画策定時)		
			郵送	Web	計		対象者数	配布率	配布数	回収数(郵送のみ)	回収率
園部駅(夕方)	東口	88									
	西口	132									
	計	220	33	30	63	28.6%			119	28	23.5%
園福線	園部駅	67	14	5	19	24.7%	122	54.9%			
	園部大橋	10					27	37.0%			
	計	77	14	5	19	24.7%	149	51.7%			
JR山陰本線	日吉	97	17	9	26	26.8%	156	62.2%	120	33	27.5%
	鍼灸大学前	81	9	11	20	24.7%	215	37.7%	120	14	11.7%
	胡麻	91	13	10	23	25.3%	151	60.3%	110	25	22.7%
	下山	49	7	8	15	30.6%	58	84.5%	52	11	21.2%
	和知	59	8	4	12	20.3%	67	88.1%	62	14	22.6%
	山家	7	1	1	2	28.6%	7	100.0%	14	5	35.7%
	計	384	55	43	98	25.5%	654	58.7%	478	102	21.3%

※現計画策定時の駅利用者アンケート調査では、配布 597 件、回収 128 件、回収率 21%。

2.　調査結果概要

2.1. 回答者属性（P.4～5）

- 19 歳以下や 40～60 代の回答が比較的多く、65 歳以上の回答は 2～3 割。
- 園福線配布分は、京丹波町内居住者、3 市町以外居住者の回答が各 4 割を占める。
- 「免許を保有し運転できる」割合は、園部駅配布分ではが 7 割超に対し、園福線では 3 割、JR 各駅配布分では 5 割で、**車を運転できない人の回答が一定割合**を占める。

2.2. 回答者の利用状況等（P.6～11）

- 通勤・通学で 7 割以上を占める。その目的地は、園福線では園部地区の職場、JR 各駅では京都市内や明治国際医療大学が主。
- 具体的な目的地は、通院先は京都中部総合医療センター、亀岡・京都市内の病院、買い物先はマツモト（並河駅近く）や京都市内の百貨店など、地域外が主。
- 利用頻度は、週 5 日以上が JR は 6 割程度以上に対し、園福線は 5 割未満。**園福線では、週に 1～2 日利用も 3 割弱**を占める。

- 園部駅配布分の端末交通手段は、自動車（自分で運転）、徒歩のみが各 3 割、自動車送迎が 15%。**行き帰りの一方が自動車送迎、他方が徒歩のみというケース**もみられる。バスを使わない理由は、利用したい時間帯に運行がない、利用した手段の方が便利。
- 園福線の端末交通手段は、徒歩のみが主だが、行き帰りの一方で町営バスやタクシー等を利用しているケースもある。**最終便が早いなど利用したい時間に運行がないため**に、**行きは園福線で、帰りは家族による送迎等別手段を利用したケース**もある。
- JR 各駅の端末交通手段は、徒歩のみが中心で、送迎は 2 割弱、自分で運転する自動車が 1 割強。公共交通を使わない理由は、使う必要がないからが最も多いが、**早朝・帰宅時間帯に運行が無い**、**鉄道との乗り継ぎが悪い**という回答もある。
- 行きたい・おすすめしたい観光スポットでは、スプリングひよし、味夢の里、かやぶきの里、るり渓を挙げる回答者が多い。

2.3. 自由意見

2.3.1. 鉄道駅（P.12～13）

- **待合環境**が悪い（椅子、屋根、冷暖房、公衆無線 LAN、清掃）
- **駐車場や送迎スペース**を拡充してほしい（日吉駅、胡麻駅等）
- のりばが分かりにくい（日吉駅の JR 線、駅からのバス）
- 園部駅での JR 同士の乗り継ぎ時間を知りたい（和知駅）

2.3.2. 鉄道とバスの乗り継ぎ（P.13）

- **乗り継ぎ時間が短く**走ることもある。高齢者などは間に合わないのではないか。
- **電車が遅れると乗り継げない**。**諦めて歩いて帰る**ことが年に何回かある。
- バスは本数が少なく、万が一遅れると困るので車を使う。
- 通勤時間帯にバスがないので、**仕方なく家族に送迎してもらっている**。
- 乗り継ぎ時間に余裕がないと、初めての人は乗り遅れてしまう。

2.3.3. JR 山陰本線（P.14）

- 園部以北や亀岡～園部の運行本数や車両数を増やしてほしい。
- 園部以北の**本数が少ないため、園部駅まで車で行く／家族に送迎してもらう**。（**本当は地元の駅を利用したい**）
- ダイヤ改正で終電が一本早くなり、**大阪へ働きに出るのは今後難しい**と感じている。
- **園部駅での電車同士の乗り継ぎ待ち時間が分かると良い**。（和知駅）
- 遅延情報を、嵯峨野線区間を含めわかりやすく発信してほしい。
- 電車が止まった際の代替手段が全くなく、困っている。

2.3.4. 園福線（P.14）

- ダイヤに対する具体的な要望（特に**7 時台、15・17 時台の増発**など）。
- **JR 線の遅れにバスも対応**してほしい。
- バス乗り場で待機しているバスに、天気が悪い時は早くから乗り込みたい。
- ネット検索に、園福線が表示されていない。

2.3.5. その他（P.15）

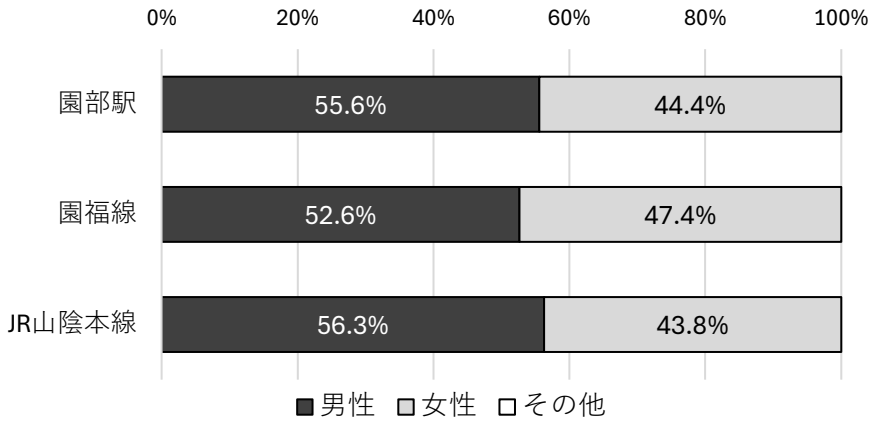
- 大学の**授業が早めに終わっても家に帰れない**。駅周辺にも魅力的な施設がない。
- 京丹波町営バス丹波日吉線の南丹市内区間で、市営バス停留所に停まってほしい。
- パークアンドライドの駐車料金を安くすれば、休日等の利用者が増えるのでは。
- **夢を見て高校入学したが通学がしんどい。**（丹波町の学生）
- JR 山陰本線の不便さにより、**新規従業員が来ず不活性化**している。
- 南丹市は駅の近くに何もなく、**バスの便が悪く買物はしにくい。車社会の街づくりで年寄りには住みづらい町**。田舎に住みたいと思い引っ越してきたが失敗だった。

＜計画への展開＞
・鉄道とバスの乗り継ぎにおける、待ち時間の見直しや待合環境の改善
・ニーズの高い時間帯における増便を含めた利便性向上によるバス利用促進
など

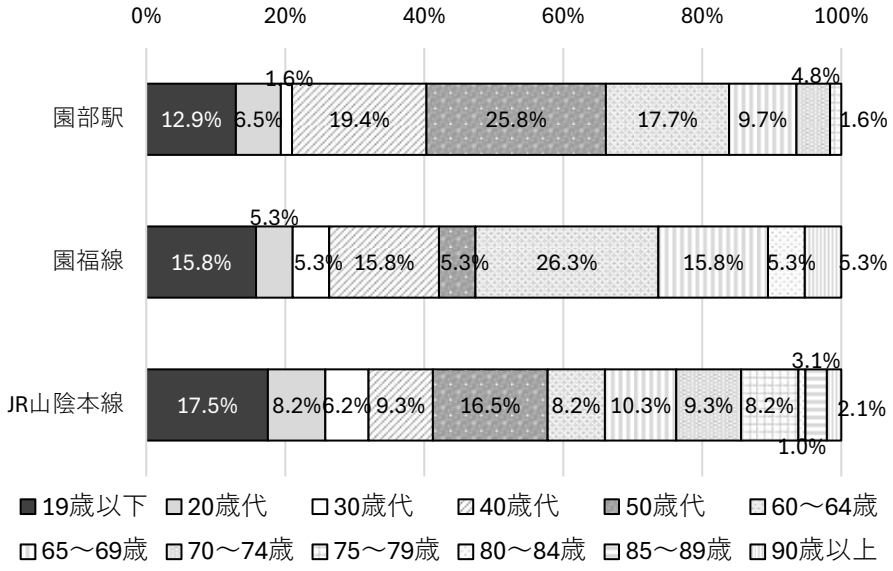
3.　調査結果詳細

3.1.　回答者属性

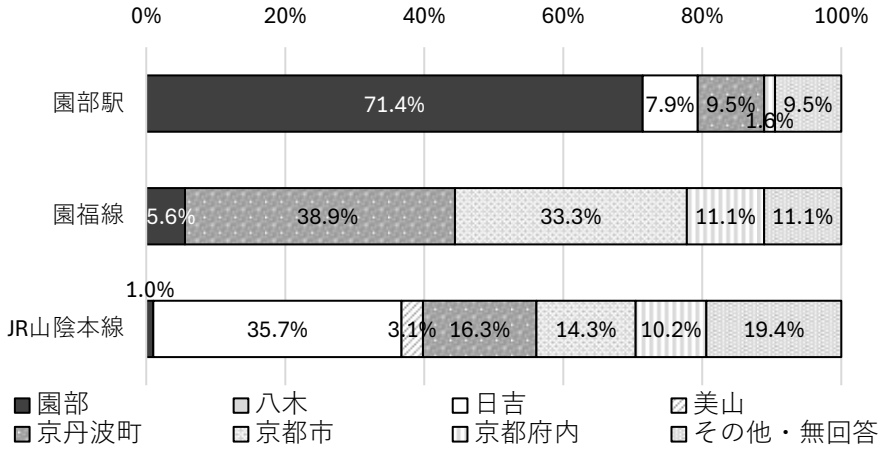
3.1.1.　性別



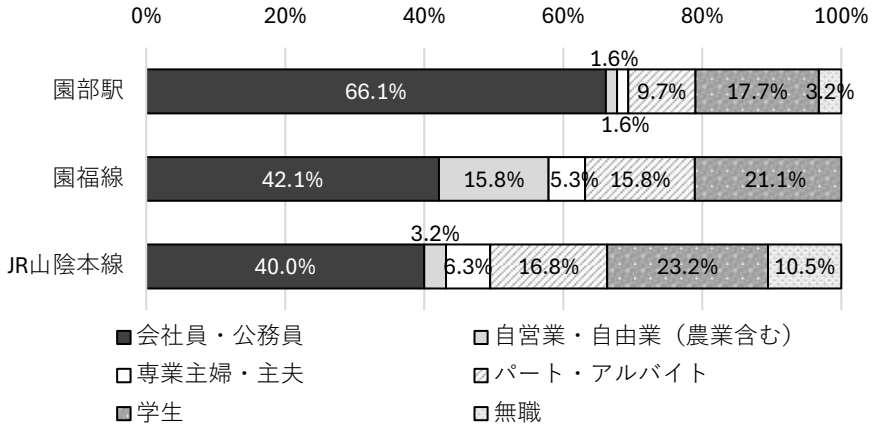
3.1.2.　年齢



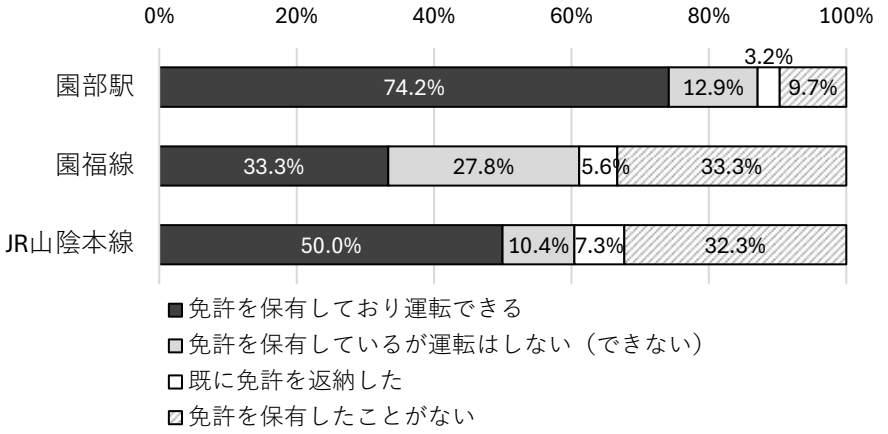
3.1.3. お住まい



3.1.4. 職業

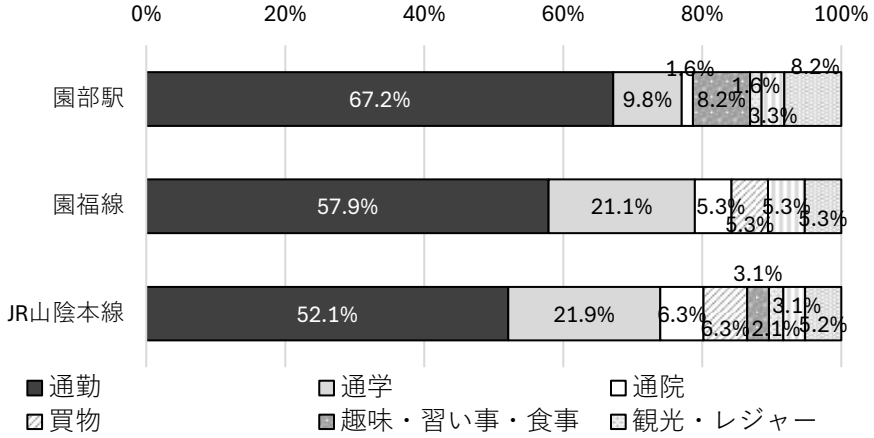


3.1.5. 運転免許の有無



3.2. 回答者の利用状況

3.2.1. 利用目的

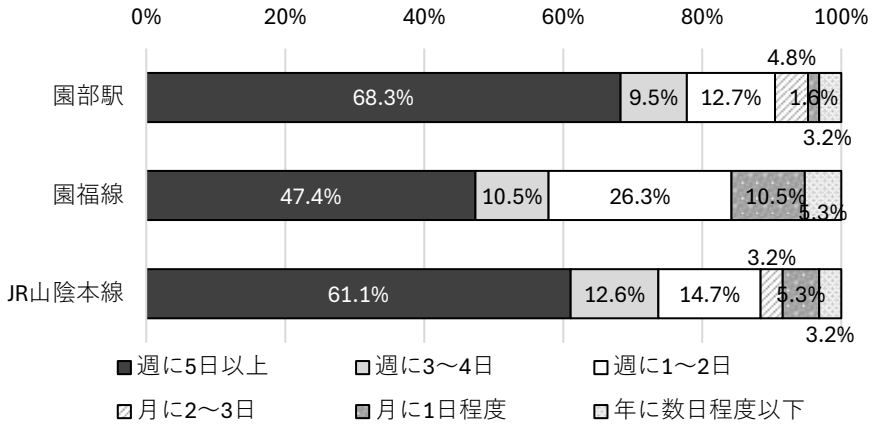


3.2.2. 目的地

利用目的	園部駅	園福線	JR 山陰本線
通勤	京都市内の職場(12 件) 京都府外の職場（2 件） 南丹市内の職場（1 件） 亀岡市内の職場（1 件） 京都府内の職場（1 件） その他・不明（5 件）	園部地区の職場（3 件） 京丹波町内の職場(1 件) 京都市内の職場（1 件） その他・不明（3 件）	京都市内の会社（12 件） 明治国際医療大学(6 件) 南丹市内の職場（3 件） 亀岡市内の職場（2 件） 京都府外の職場（2 件） 京都中部総合医療センター（1 件） 京丹波町内の職場(1 件) その他・不明（4 件）
通学	京都市内の学校（2 件） 南丹高校（1 件） その他・不明（2 件）	園部高等学校附属中学校（1 件） 京丹波町内の学校(1 件) その他・不明（1 件）	明治国際医療大学(3 件) 園部高校（2 件） 須知高校（1 件） 北桑田高校（1 件） 亀岡高校（1 件） 福知山淑徳高校（1 件） 殿田中学校（1 件） その他・不明（5 件）

利用目的	園部駅	園福線	JR 山陰本線
通院	亀岡市内の病院（1 件）		京都中部総合医療センター（2 件） その他・不明（2 件）
買物		京都市内の施設（1 件）	京都伊勢丹（3 件） マツモト（1 件）
趣味・習い事・食事	京都市内の施設（4 件） 京都府外の施設（1 件）		八木町内の飲食店（1 件） その他・不明（1 件）
観光・レジャー	京都市内の施設（1 件）		京都市内の宿泊施設（1 件） 京丹波町内の飲食店（1 件）
業務		南丹市内の施設（1 件）	京都市内の企業（1 件） その他・不明（1 件）
その他	京都府内の施設（1 件） その他・不明（1 件）	その他・不明（1 件）	南丹市八木支所（1 件） 日吉郵便局（1 件） 胡麻地区（1 件） 明治国際医療大学（1 件） その他・不明（1 件）

3.2.3. 利用頻度



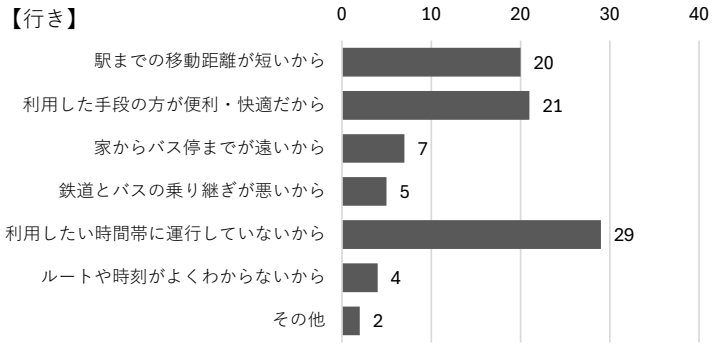
3.2.4. 公共交通の代替手段

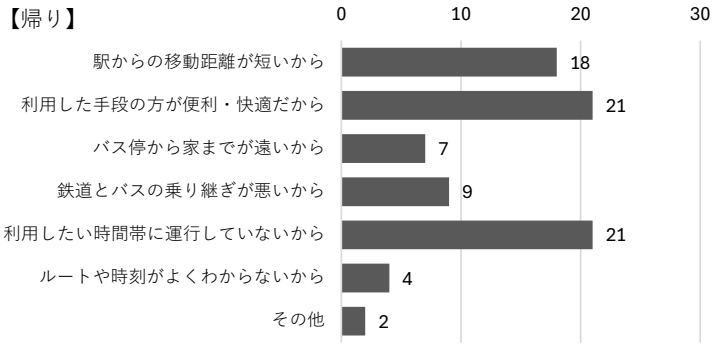
(1) 園部駅

1) 利用した端末交通手段

		帰り												
		園福線（バス）	京阪京都交通バス	南丹市ぐるりんバス	自動車（自分で運転）	自動車（家族等が送迎）	タクシー	バイク・原付	自転車	徒歩のみ	その他	帰りは鉄道を利用していない	不明・無回答	計
行き	園福線（バス）	1		1										2
	京阪京都交通バス		1											1
	南丹市ぐるりんバス			3										3
	自動車（自分で運転）				18				1					19
	自動車（家族等が送迎）					7				3				10
	タクシー													0
	バイク・原付							2						2
	自転車								7					7
	徒歩のみ					2				15		1		18
	その他													0
	行きは鉄道を利用していない											1		1
	不明・無回答													0
	計	1	1	4	18	9	0	2	8	18	0	2	0	63

2) 端末交通手段としてバスを利用しなかった理由



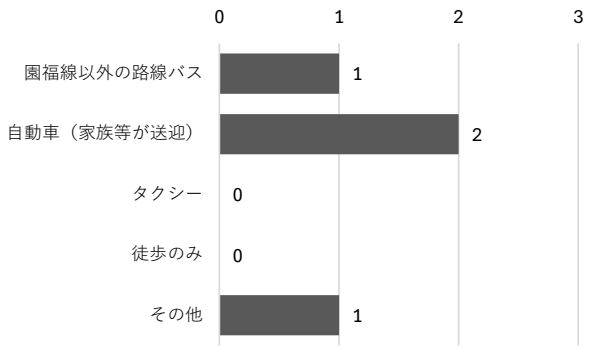


（2）　園福線

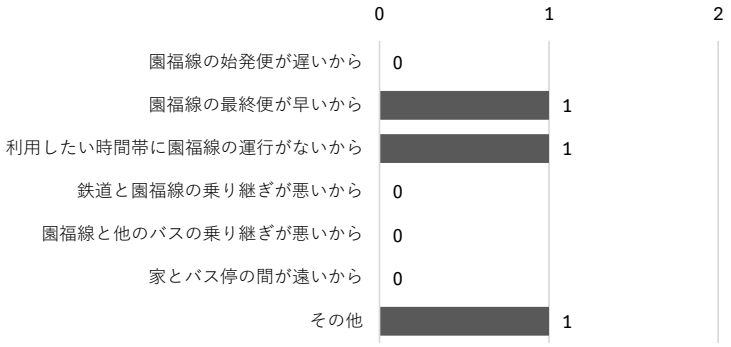
1）　利用した端末交通手段

		帰り										
		園福線以外の路線バス（町営バス等）	自動車（自分で運転）	自動車（家族等が送迎）	タクシー	社会福祉協議会等の送迎	バイク・原付	自転車	徒歩のみ	その他	不明・無回答	計
行き	園福線以外の路線バス（町営バス等）	1										1
	自動車（自分で運転）	1	1					1		1		4
	自動車（家族等が送迎）			1					1			2
	タクシー	1	1					1		1		4
	社会福祉協議会等の送迎											0
	バイク・原付											0
	自転車	1	1					2		1		5
	徒歩のみ			2					7			9
	その他	1	1					2	1	3		8
	不明・無回答											0
	計	5	4	3	0	0	0	6	9	6	0	33

2）　園福線の代わりに利用した交通手段



3）　園福線の代わりに別の交通手段を利用した理由

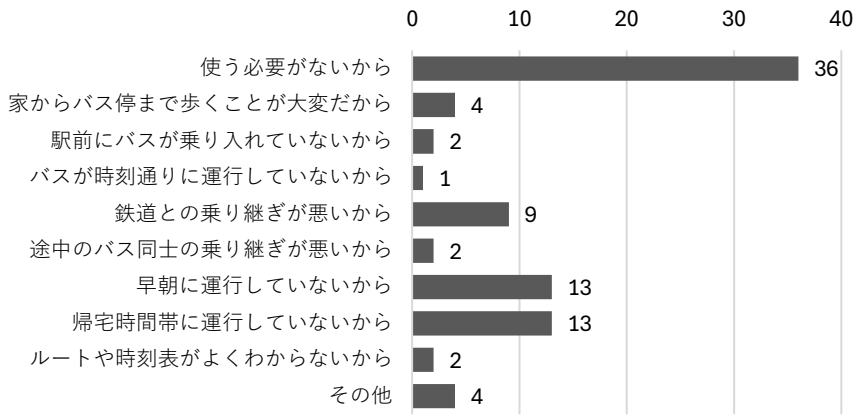


（3） JR 山陰本線

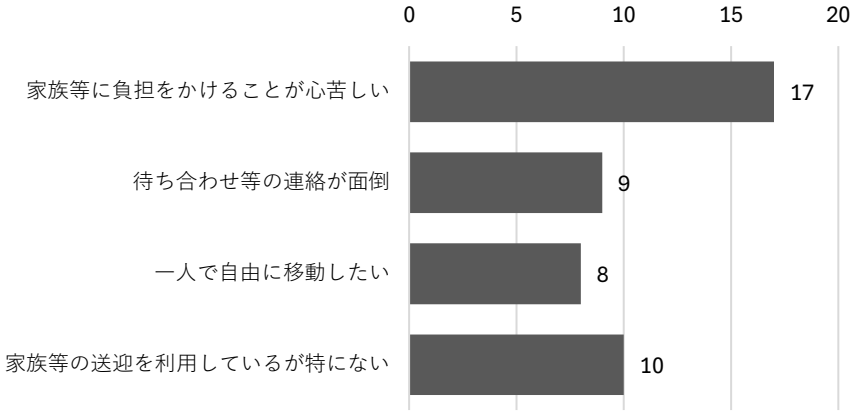
1） 利用した交通手段

		帰り												
		南丹市営バス・京丹波町営バス・あやバス	京丹波町予約型乗合タクシー	自動車（自分で運転）	自動車（家族等が送迎）	一般のタクシー	社会福祉協議会等の送迎	バイク・原付	自転車	徒歩のみ	その他	帰りは鉄道を利用していない	不明・無回答	計
行き	南丹市営バス・京丹波町営バス・あやバス	6		1	2						1			10
	京丹波町予約型乗合タクシー													0
	自動車（自分で運転）			11										11
	自動車（家族等が送迎）			1	16				1					18
	一般のタクシー													0
	社会福祉協議会等の送迎													0
	バイク・原付													0
	自転車								9	2			1	12
	徒歩のみ	1			1					37		1		40
	その他	1									4			5
	行きは鉄道を利用していない													0
	不明・無回答	1											1	2
	計	9	0	13	19	0	0	0	10	39	5	1	2	98

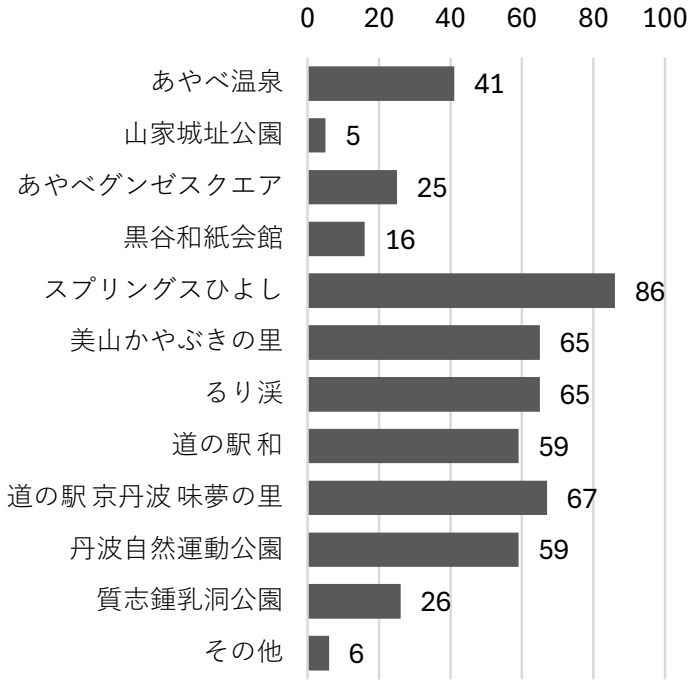
2） 公共交通を利用しなかった理由



3.2.5. 家族等による送迎について（園部駅利用者のみ対象）



3.3. 行きたい（おすすめしたい）観光スポット



3.4. 自由意見

3.4.1. 鉄道駅についてのご意見

園部駅	・ 待合環境を充実してほしい（椅子が少ない、冷暖房、待合室が一方のホームにしかない、ホームの屋根が短い）。 ・ 雨天時に床が大変すべりやすく危ない。 ・ 在来線券売機が 1 台になり、ほぼ毎回並んで購入やチャージしている。もう 1 台増やしてほしい。
日吉駅	・ 一時預かりの駐車場がほしい。駐車場の月極手続きを駅で行えるようにしてほしい。 ・ 駅舎外にバスを待つための屋根付きの待合スペースがほしい。 ・ 掃除してほしい（トイレ、クモの巣や虫）。 ・ 待合室は快適だが、自動販売機しかない。物販などがあれば楽しく過ごせると思う。 ・ 上下の電車が分かりにくく、観光客等に聞かれることや、乗り間違えかけている観光客を見かけることが多くある。 ・ 電車やバスの時刻表を、高齢者も見やすいよう大きく掲示してはどうか。 ・ 学生に外国人の方が話しかけてくるのを何とかしてほしい。
鍼灸大学前駅	・ 待合室に入りきれないので、ホーム上の屋根を伸ばしてほしい。 ・ 待合室に虫が多い。ほこりや鳥の糞を清掃してほしい。 ・ トイレが古い。ウォシュレット化してほしい。 ・ 学生が多く夕刻以降は待ち乗客で大混雑し、マナーの悪さでまともに切符が買えない。
胡麻駅	・ 待合環境が悪い（冷暖房がない、椅子が少ない、ツバメの糞）。 ・ 駅の中に飲食店や売店があり心強い。 ・ 可能な限り跨線橋を使わなくても乗降できるようにしてほしい。荷物を持って陸橋を渡るはとてもつらい。 ・ 列車走行位置が分かるようにしてほしい。 ・ 送迎用の駐車スペース、駐車場が限られている。 ・ 駐輪場は、学生さんが慌てて停めるのか、ごった返していて自転車を出しづらい時がある。 ・ バスはいつどこに行くのかわかりづらい。 ・ 古いチラシがいつまでも掲示されていることがある。
下山駅	・ 待合室にエアコンが欲しい。待つ間に気分が悪くなった人がいた。 ・ いつもきれいにされていて、快適に利用している。

	・ 老朽化が進んでいるので改装が必要。 ・ ICOCA に対応してほしい。 ・ 公衆無線 LAN がほしい。 ・ 送迎用の駐車スペース・駐車場はもっと広げてほしい。 ・ 2 番ホームへの階段や手すりが劣化しており、使用するのが怖い。
和知駅	・ ICOCA に対応してほしい。 ・ ベンチが少ない。 ・ JR の乗り継ぎ時間を知りたい（和知→園部と園部→京都）。 ・ 園部方面行のホーム待合室を早く使えるようにしてほしい。

3.4.2. 公共交通同士の乗り継ぎについてのご意見

園部駅	・ バスは本数が少なく、最終便が早い。万が一遅れると困るので車を使う。 ・ タクシーが少ない。 ・ バスへの乗り継ぎが悪く、帰りが遅くなる。 ・ バスへの乗り継ぎ時間が短い。高齢の方や足が遅い方は間に合わないこともあるのではないか。 ・ 電車が遅れて到着した時に、バスへ乗り換えられず、諦めて歩いて帰ることが年に何回かある。 ・ 通勤時の混雑により、改札をスムーズに通れない。 ・ 同じ時刻に何台もバスがある。
日吉駅	・ 足が悪く歩くのが遅いため、バスから乗り継ぐ際、切符を買っていると電車に乗れるか不安。 ・ 鉄道からバスへ乗り継ぐ時、50 分以上駅で時間をつぶすのが不便。 ・ 通勤時間帯にバスがないので、仕方なく家族に送迎してもらっている。
下山駅	・ JR とバスの乗り継ぎ時間を、できるだけ短くしてほしい。 ・ 利用する駅に乗り入れるバスの本数が少ないので、乗り継ぎは当然不便になるが、これは仕方のないことだと思う。現状では運行されているだけで感謝。
和知駅	・ 鉄道（JR）と町営バスがリンクしていない。
その他	・ 北桑田高校前から日吉へのバスが欲しい。午前中で終わるテスト期間は、1 時間近く下佐々江でバスを待つ。 ・ バスへの乗り継ぎの時間がある程度ないと、駅を初めて使用する人等は、間に合わないケースが出てくると思う。

3.4.3. JR 山陰本線についてのご意見

運行本数・ ダイヤ	・ 運行本数を増やしてほしい（6 時台の園部から福知山方面、19 時台、最終電車の繰り下げ） ・ 園部以北の運行本数が少なく、園部まで家族に迎えに来てもらう／園部まで車で行く必要がある（本当は地元の駅を利用したい）。 ・ 亀岡～園部の本数を増やしてほしい（14・15 時台の京都駅発等）。 ・ 混雑しているので、運行本数や車両数を増やしてほしい。 ・ ダイヤ改正で終電が 1 本早くなり、大都市に働きに出るのは今後難しいと感じている（下山から大阪への通勤利用）。
列車同士の接続	・ 乗り継ぎの待ち時間が分かると良い。 ・ 園部駅では、普通電車ではなく快速と接続して欲しい。 ・ 園部駅での乗り換え待ち時間が長い場合に、改札外へ出たい。 ・ ほぼ園部で乗り換えなので、疲れているときに寝られない。
単線区間	・ 園部から胡麻の間、列車すれ違いのため日吉で 15 分ほど待たされ、15 分程で行けるところを 30 分ぐらいかかってしまう。
輸送障害・ 運行情報	・ 動物との接触事故をなくしてほしい。早めの電車に乗っている。 ・ 運行情報を分かりやすくアナウンス・案内してほしい（アナウンスが聞き取りにくい、嵯峨野線各駅では状況が分かりにくい）。 ・ 乗り継ぎに間に合う電車に乗っても、その電車が遅延すると乗り継ぎできず、長時間待つ必要があり不便。JR 京都線が 10 分遅れただけで、帰宅時間が 1 時間以上遅くなる。 ・ 電車が止まった際の代替交通手段が全くなく、困っている。
その他	・ 女性専用車両を作ってほしい ・ インターホン越しでの通話が聞き取りにくい。 ・ 駅員さん不在の駅が増えてきて、困っている人への対応が十分ではない。何か尋ねたいことがあっても我慢することがある。 ・ 園部駅～綾部間を複線にするべき。 ・ うれしートの座席券が車内で買えるとよい。 ・ 乗客のマナーが悪い。

3.4.4. 園福線についてのご意見

ダイヤ設定	・ 桧山 7:10 分発、新須知 7 時台発園部駅行きの増便の増便。 ・ 須知高校前 11 時台の増便（方面不明） ・ 園部駅発 15 時台や 17 時台の増便（複数あり）。 ・ 15:24 桧山着に接続する福知山方面行きの設定（今は 1 時間以上

	かけて歩くしかない)。 ・ 園部駅 17:30 発 or17:52 発の JR に乗車できる園部駅行きの設定。 ・ 最終便の繰り下げ。 ・ 52 分発が多いが、10 分発と 40 分発など工夫してほしい。
鉄道との接続	・ JR→園福線の乗り継ぎ時間が短い。乗り換えられず迎えに来てもらうことがある。 ・ 園福線→鉄道の乗り継ぎ時間が長い。 ・ 朝時間帯は園福線→鉄道の乗り継ぎ時間が短い。道路混雑や乗降に手間取った場合等に乗り継げない場合がある。 ・ JR 線の遅れにバス運行も対応してほしい。
その他	・ 園部駅で、天気が悪い時等は、早くからバスへ乗り込めるようにしてほしい。 ・ 一部のネット上の乗り換え案内に、中京交通園福線が表示されていない。

3.4.5. その他のご意見

公共交通	・ バスは本数が少なく、帰りはどうしようとなるので常には使えないが、最低限のインフラとして安心には繋がっている。 ・ 鉄道やバスの本数が少なく、大学の授業が早めに終わっても、家に帰れない。自宅や学校の最寄り駅周辺も魅力的な商業施設がないため、駅か学校で過ごすことになって、時間の無駄。 ・ 胡麻駅から丹波マーケスや園部のフレッシュバザールへのバスが欲しい。胡麻駅近くには歩いて行けるスーパーがない。 ・ 和知地区の町営バスを、土曜休日にも運行してほしい。道の駅和への路線が必要だと思う。 ・ 乗り継ぎせず目的地へ行けるバスがあれば、利用を考えたい。 ・ 園部～和知～綾部のバスがあると便利。 ・ JR の運休時にバスを利用しようと思うが、便が無い、最寄りの駅やバス停を通過する便しかない等で利用できない。 ・ 園部～美山のバスを通年で走らせてほしい。 ・ 京丹波町営バスも、日吉駅から胡麻駅の間、南丹市営バスと同じ停留所に停まってほしい。 ・ 明治国際医療大学～阪急桂駅や園部駅のバスを、鍼灸大学前駅ロータリー乗り入れできないか。 ・ 乗降時のあいさつがほとんどなく無愛想。

駅周辺	・　園部駅の建築学校側の横断歩道で自動車と歩行者の事故が多いので、信号をつけてほしい。 ・　パークアンドライドとしての駐車料金を戦略的低価格にすれば、利用者（休日など）が増えるのではと思う。 ・　踏切の真ん中で電車が止まって長い時間通行出来なくなり、向こう側まで遠回りしないといけない事がよくある。
その他	・　夢を見て高校入学したが通学がしんどい。（丹波町の学生） ・　今は運転していますが、自分で車の運転が出来なくなったらとても不便で住みにくい地域になると思います。近所の高齢者で車を手放した人は行動範囲が狭くなり、何かと不便そう。 ・　ＪＲ山陰本線は、特に夕刻以降が少なく通勤に不便。就業時間と噛み合わず無駄な残業・待ち時間・乗客の集中による混雑が発生している。このために新規従業員が来ず、不活性化している。 ・　南丹市は駅の近くに何もなく、みんなバスの便が悪く買物はしにくい。車社会の街づくりで年寄りには住みづらい町。南丹市の駅周辺は草、空家等であまり美しさにかける。田舎に住みたいと思い 11 年前に引っ越してきて失敗だった。 ・　バスがあれば、飲み会にも気軽に行けるのになあと思う。 ・　バスに関しては、正直コストが見合わないので、ここに税金使われるのは無駄。 ・　バスの運転手が高齢化しているのも不安。自動運転等により安全でリーズナブルになればいい。 ・　町営バスも含めて乗客数が少ないので、公費負担分が大きくなっていると思うが、交通弱者にとっては、最後の手段なので、少なくとも現状を維持してほしい。 ・　過疎化の流れの中でバスを維持してくださり感謝している。

資料１－２

須知高校生からの意見収集結果

1.　調査概要

園福線の利用状況把握と利用促進を目的として、須知高校の生徒からの意見聴取を行う。具体的には、須知高校の生徒や保護者を対象にアンケート調査（WEB）を実施する。その後、アンケート調査結果を踏まえて、対面での意見交換の場を企画する。

本資料では、生徒アンケートと保護者アンケートの結果を報告する。

調査概要及び配布・回収状況を以下に示す。

	生徒アンケート	保護者アンケート
調査対象	須知高校の全校生徒	須知高校の全校生徒の保護者
調査方法	WEB アンケート（Google フォーム）にアクセス可能な二次元コードを生徒に配布し、回答いただく。	WEB アンケート（Google フォーム）にアクセス可能な二次元コードを生徒に配布し、生徒を通じて保護者に渡してもらい、回答いただく。 ※学校から保護者連絡用ツール等での協力依頼も実施した。
調査項目内容	昨年度のアンケート調査項目を引き継ぎつつ、学年、居住地、通学手段を選ぶ理由、公共交通･園福線をより良くする取組への協力・参加意向などを追加	公共交通への転換可能性、入学先選定時の公共交通の影響、子どもの通学時・送迎時に困っていることなど
調査日	2026 年 7 月 10 日（金）～24 日（金）	2026 年 7 月 10 日（金）～24 日（金）
配布・回収状況	配布数：109 件 回収数：92 件 回収率：84.4%	配布数：109 件 回収数：23 件 回収率：21.1%

対面での意見交換を予定しているが、対面での意見交換希望者が限られていることから（生徒アンケートの結果（後述）より）、須知高校と実施方法等を協議する。

2.　調査結果まとめ

2.1.　生徒アンケート調査

2.1.1.　回答者属性（P.4）

・お住まいは京丹波町内が 7 割を占めるが、南丹市や亀岡市も各 1 割。

2.1.2.　通学手段（P.5～P.7）

・通学手段（複数回答可）は**保護者の送迎が 7 割**。園福線利用者は 24 件。

2.1.3.　園福線の利用状況・サービス（P.7～P.12）

・園福線の利用頻度は「全く使わない」が 5 割。利用しない理由は「使おうと思ったことがない」が 6 割だが、本数が少ない、時間が合わないことが理由の方も一定いる。
・**利用目的は通学が 5 割**を占めるが、**遊び・レジャー時が 4 割、部活動が 3 割**と、通学以外にも利用されている。
・本数や時間帯に不満を感じる方が 4 割。具体的には、**帰宅時の 16～18 時台、短縮授業の帰宅時の 11・14・15 時台、部活等で遅くなった際の 19 時台、通学時（桧山→須知高校前）の 8 時台**が望まれている。
・園福線バス予報を知らない方が 8 割を占め、使ったことがある方は 1 割のみ。

2.1.4.　公共交通の利用に関する課題やアイディア（P.12～P.13）

・課題としては、本数の少なさに関する意見が多い。
・利用者を増やすためのアイディアとしては、**増便や運賃の値下げ**が多いが、**公共交通の PR** といった意見もあった。
・公共交通の利用促進や情報発信の協力について、協力は難しいが 4 割を占め、まずは関心を高めることが重要である。一方、内容次第や友人と一緒という**条件付きを含めれば協力できるは 6 割**であり、**高校生が取り組みやすい方法を検討**する必要がある。

2.1.5.　対面での意見交換（P.13）

・**対面での意見交換に参加したい方は 5 名**。放課後・対面以外（アンケート、オンラインなど）でなら参加したい方が 11 名。

2.2. 保護者アンケート

2.2.1. 通学手段（P.15～P.17）

・通学手段（複数回答可）は**保護者の送迎が７割**。送迎を選ぶ理由として、**時間・費用面での理由**が多いが、それしか選択肢がないという方も一定いる。

・公共交通が便利になれば、**通学手段が送迎から公共交通に変わる可能性があると答えた方は７割**。具体例として、短縮授業時にも帰れる昼間時間帯の増便、桧山での乗り換え情報の周知などがあった。

・**須知高校への進学を決めた際の「公共交通で通学できること」の重視度**について、あまり重視しなかった・全く重視しなかった方が５割を占める。一方で、**とても重視した・やや重視した方が 3 割**いることから、公共交通で通学できることが高校の選定に影響していることが分かる。

2.2.2. 公共交通の利用や送迎に関する課題やアイディア（P.18）

・通学や送迎の困りごとは、バスの本数の少なさ、短縮授業時に帰宅が遅くなること、料金の高さ、送迎の負担（自分の通勤がギリギリになる）など。また、園福線を利用したくても朝は桧山まで送迎する必要があり、学校まで送迎するしかないといった声もあった。

・利用者を増やすためのアイディアとしては、**増便や運賃の値下げ（学生割引だけでも）**が多いが、**桧山での乗り換え情報**があれば乗ってみるきっかけになるといった意見もあった。

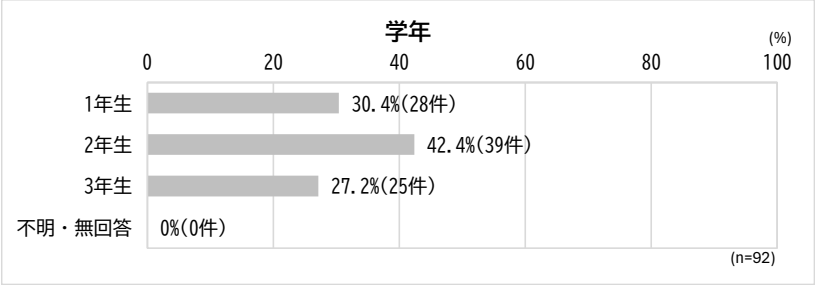
＜計画への展開＞
・高校生とその保護者へのモビリティ・マネジメント（バス通学の促進）
・園福線と鉄道・バスとの乗継情報や通学運賃補助制度の情報発信強化
・帰宅時や短縮授業時等の企業送迎バスへの混乗の検討
など

3.　調査結果詳細

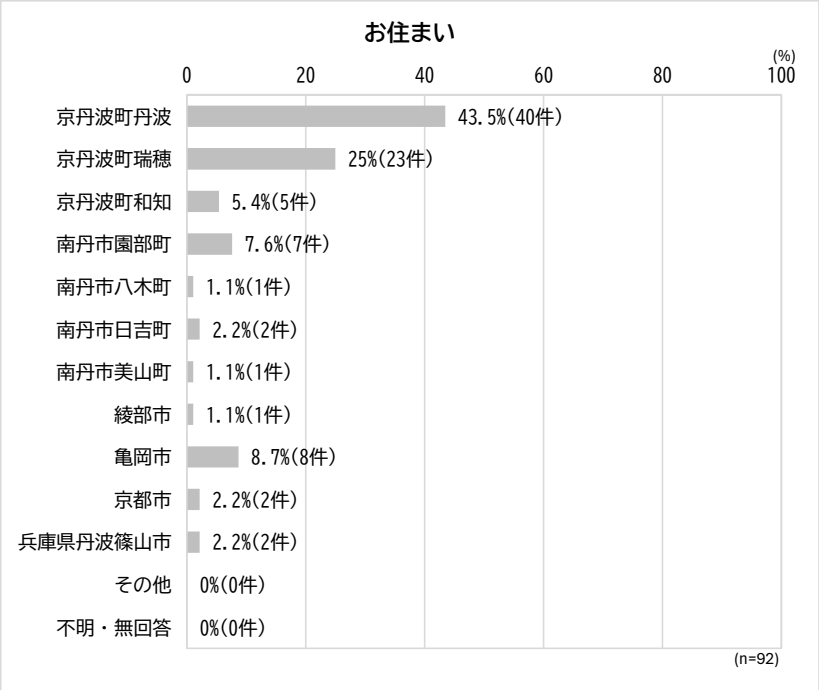
3.1.　生徒アンケート

3.1.1.　回答者属性

（1）　学年【単一回答】

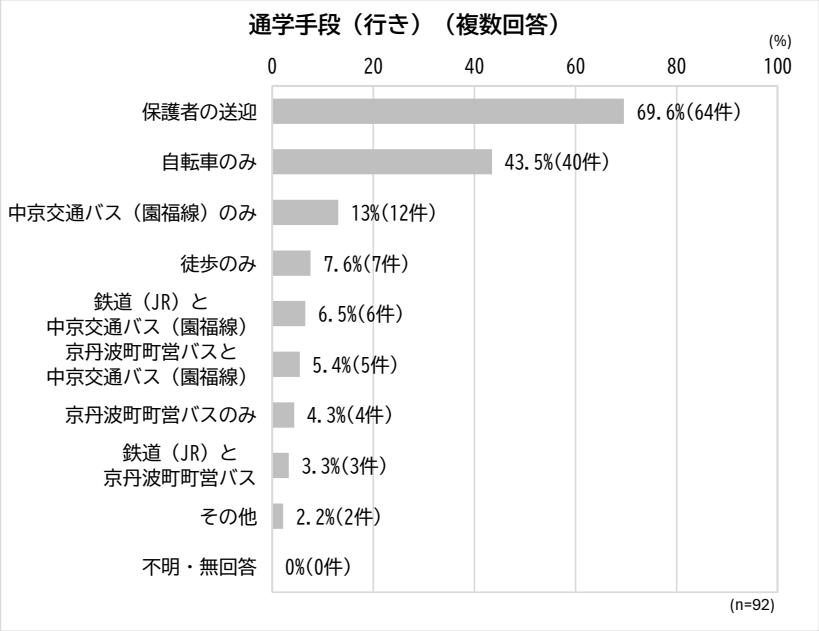


（2）　お住まい【単一回答】



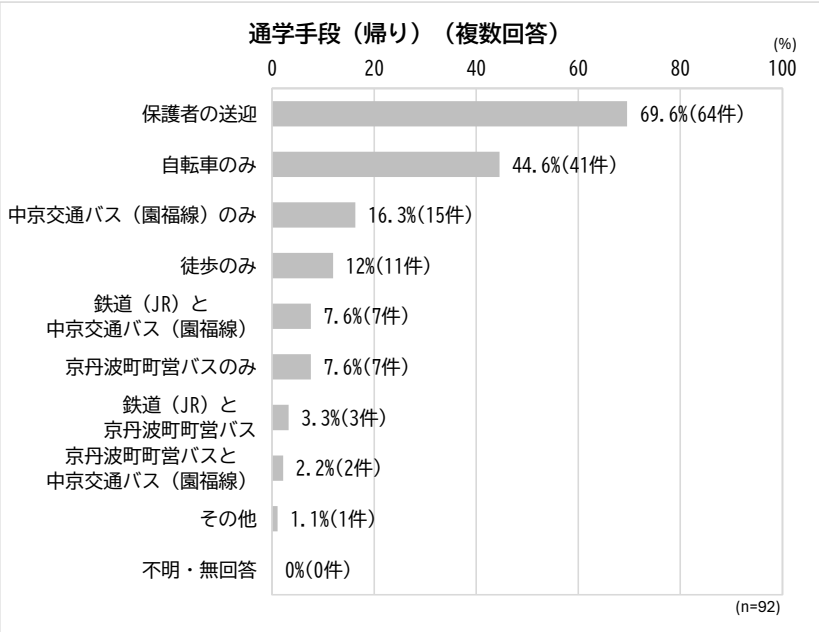
3.1.2. 通学手段

（1） 通学手段（行き）【複数回答可】



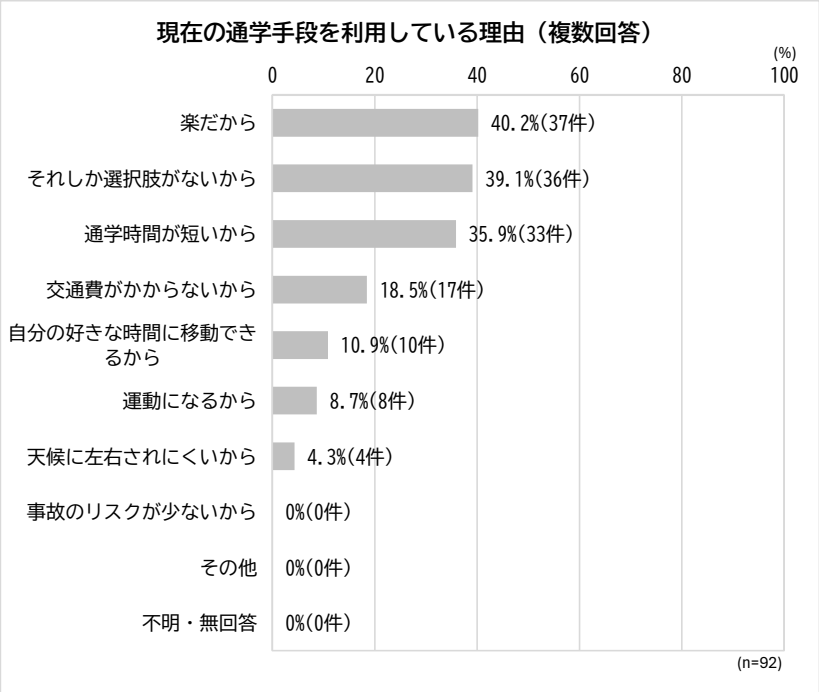
その他の記述	お住まい
バス	京丹波町
バスと自転車	南丹市

（2） 通学手段（帰り）【複数回答可】

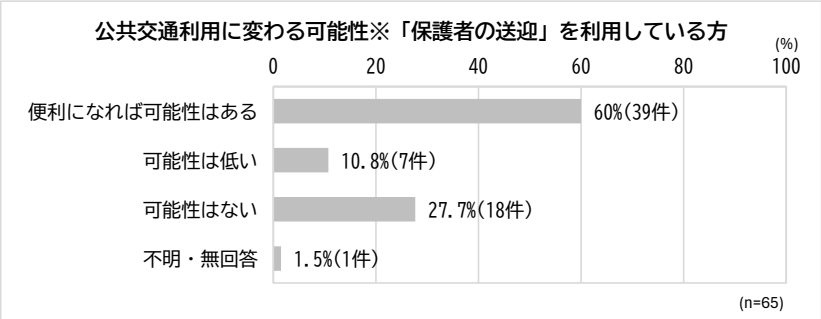


その他の記述	お住まい
バス	京丹波町

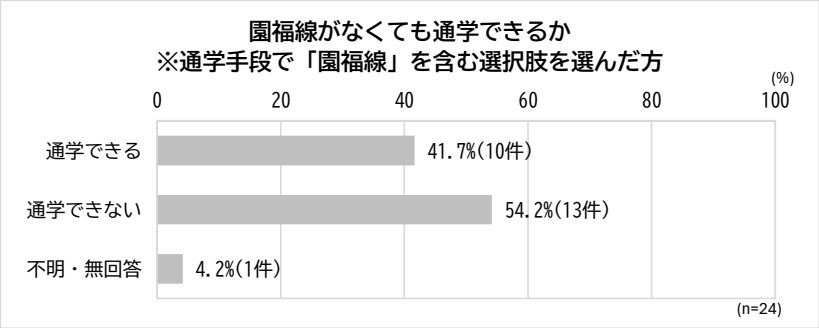
(3)　通学手段を選ぶ理由【複数回答可】



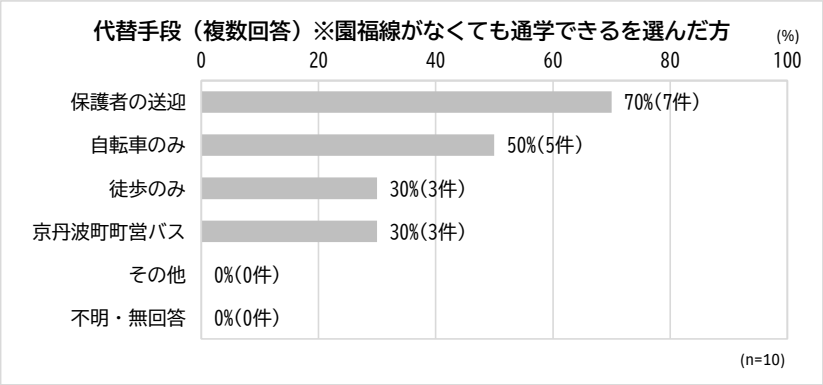
(4)　通学手段が保護者の送迎からバスや JR の利用に変わる可能性【単一回答】



(5)　園福線がない場合の通学可能性（園福線通学者のみ）【単一回答】

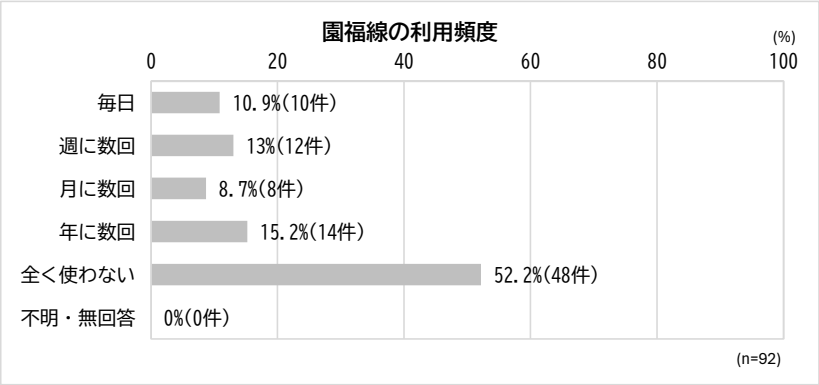


（6）　園福線がない場合の通学手段（園福線通学者のみ）【複数回答可】

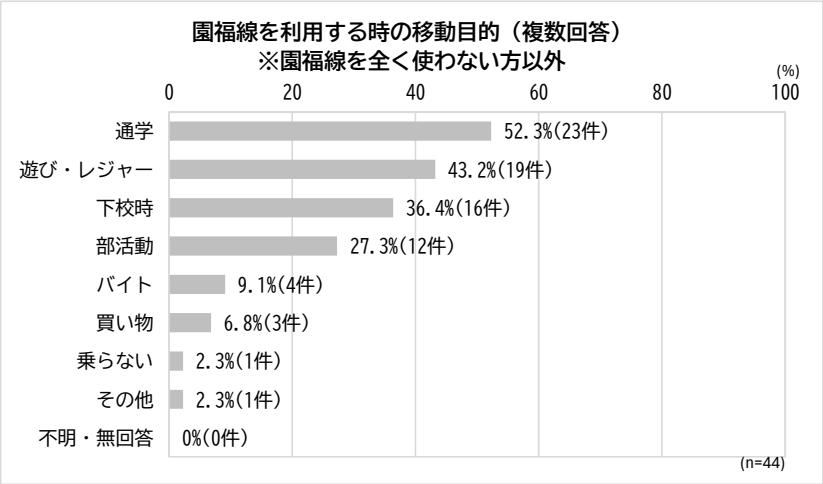


3.1.3.　園福線の利用状況・サービス

（1）　園福線の利用頻度【単一回答】

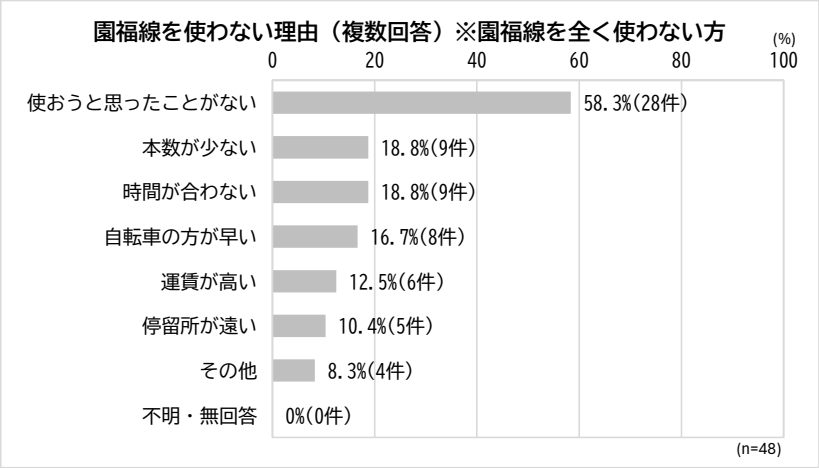


(2)　園福線の利用目的【単一回答】



その他の記述	お住まい	園福線の利用頻度
塾	京丹波町	週に数回

(3)　園福線を利用しない理由【複数回答可】

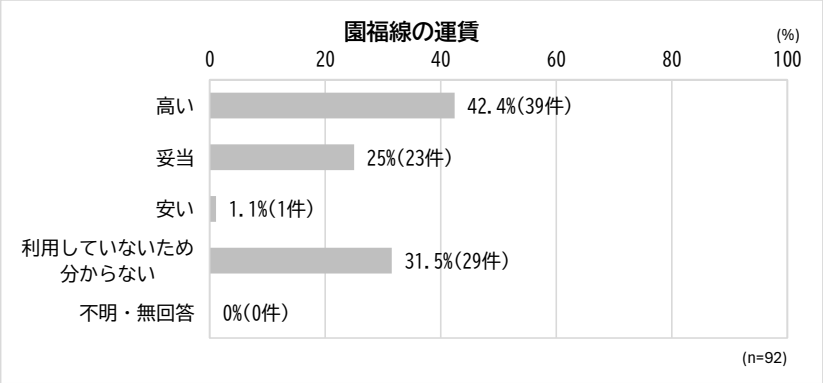


その他の記述	お住まい
和知に行かないから	京丹波町
京丹波町だから	
送迎だけで行けるから	
登校するときに使わないから	

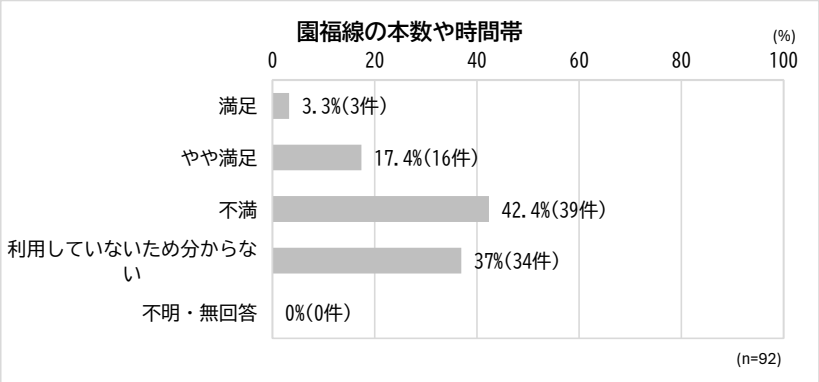
（4）　園福線を利用しない理由「本数が少ない・時間が合わない」の具体的な状況【自由記述】

本数が少ない、時間が合わないと感じる具体的な状況	件数	お住まい
通学（行き）時間帯に合うバスがない	2	京丹波町
通学（帰り）時間帯に合うバスがない	2	
本数が少なく待ち時間が長い	2	

（5）　園福線の運賃【単一回答】



（6）　園福線の本数・時間帯【単一回答】



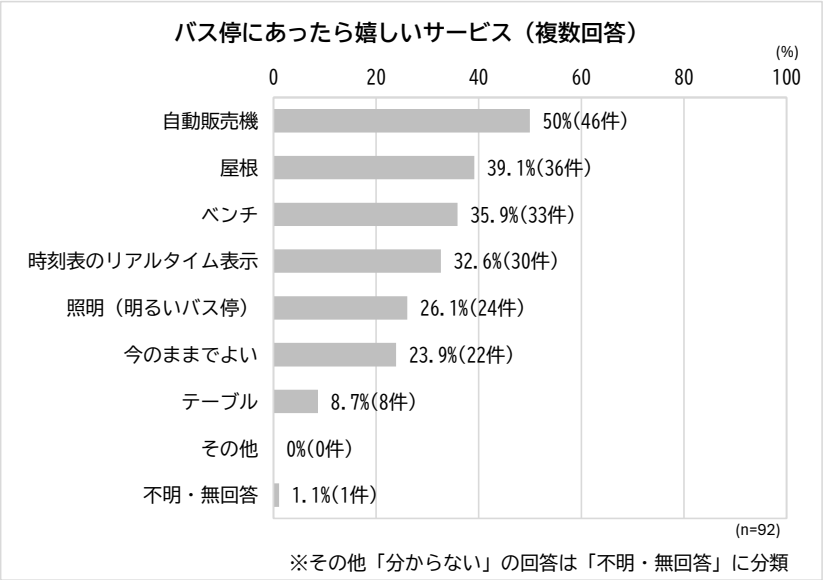
(7)　園福線のバスを追加してほしい時間帯【自由記述】

ルート	時間	件数	お住まい
園部駅→須知高校前	6時台	1	南丹市
	9時台	1	京都市
	10時台	2	南丹市、亀岡市
	15時台	1	南丹市
桧山→須知高校前	7時台	1	京丹波町
	8時台	2	京丹波町(2)
須知高校前→園部駅	11時台	2	南丹市、亀岡市
	14時台	4	京丹波町、南丹市(2)、亀岡市
	15時台	2	南丹市、京都市
	16時台	2	京丹波町、亀岡市
	17時台	4	京丹波町(2)、南丹市(2)
	19時台	1	南丹市
	20時以降	1	京丹波町
須知高校前→桧山	16時台	2	京丹波町(2)
	18時台	2	京丹波町(2)
ルートの記載なし	14時台	2	南丹市、亀岡市
	15時台	4	京丹波町(3)、南丹市
	16時台	3	京丹波町(2)、亀岡市
	19時台	1	京丹波町
	登下校の時間帯	1	南丹市
	1時間ごと	1	京丹波町
	30分間隔	2	京丹波町

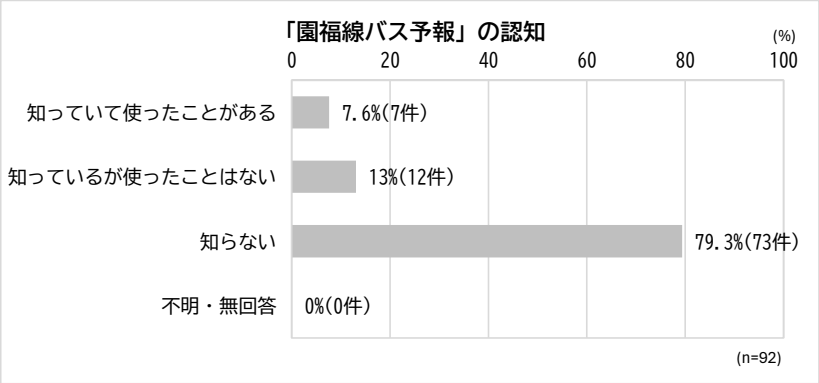
(8)　園福線のバス車両にあれば嬉しいサービス【自由記述】

あったら嬉しいサービス	件数	お住まい
本数を増やす	2	京丹波町(2)
荷物置き場	2	京丹波町、亀岡市
座席の快適性	2	南丹市、亀岡市
ドリンクバー	2	京丹波町(2)
両替をしやすく	1	京丹波町

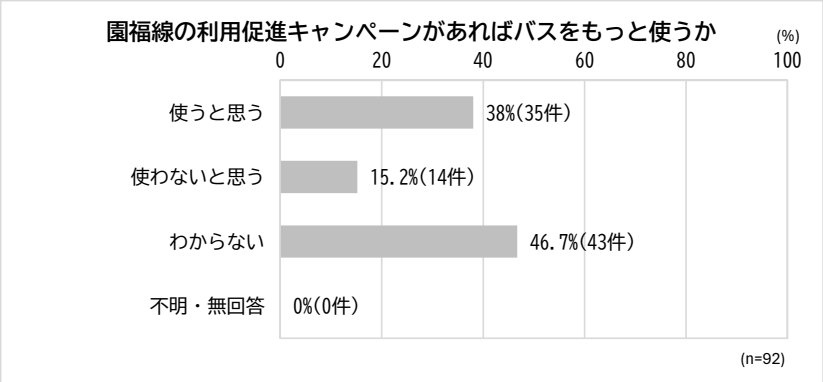
(9)　園福線のバス停にあれば嬉しいサービス【複数回答可】



(10)　園福線 バス予報の認知度【単一回答】



(11)　園福線の利用促進キャンペーンによる利用状況の変化【単一回答】



(12)　園福線を利用するようになる具体的な利用促進キャンペーン【自由記述】

園福線を利用するようになる 具体的な利用促進キャンペーン	件数	お住まい
運賃無料	6	京丹波町(4)、南丹市(2)
乗車回数に応じた運賃無料や割引	4	南丹市(2)、亀岡市、京都市
運賃割引（半額等）	3	南丹市(2)、亀岡市
乗車ポイントを他社ポイントや商品券に交換	2	京丹波町、京都市
快速での運行	1	亀岡市

3.1.4.　公共交通の利用に関する課題やアイディア

(1)　公共交通の利用に関する困りごと【自由記述】

公共交通の利用に関する困りごと	件数	お住まい
本数が少ない（利用したい時間帯にない）	18	京丹波町(12)、南丹市(3)、亀岡市(2)
運賃が高い	3	京丹波町(2)、南丹市(1)
ICカードが使えない	2	京丹波町
駅が分かり難い（鉄道）	1	京丹波町
車両が快適でない	1	南丹市
バスが遅れる	1	京丹波町
欲しいルートがない（バス）	1	南丹市
電車が通っていない	1	京丹波町

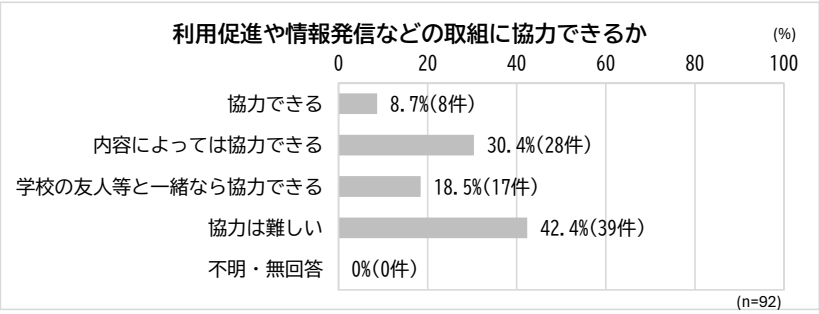
(2)　公共交通の利用者増のために自分たちでできること【自由記述】

公共交通の利用者増のために 自分たちでできること	件数	お住まい
自分が(皆が)使ってみる	2	京丹波町(2)
バスを宣伝する	2	京丹波町、南丹市
本数を増やす	1	京丹波町
須知高校生を増やす	1	京丹波町
ICカードを使えるようにする	1	京丹波町

(3)　公共交通の利用者増のアイディア【自由記述】

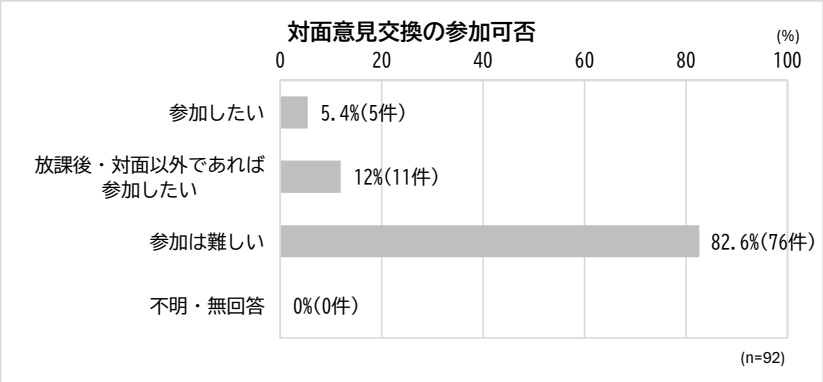
利用者増のアイディア	件数	お住まい
本数を増やす	11	京丹波町(7)、南丹市(4)
運賃を安くする	6	京丹波町(3)、南丹市(2)、亀岡市
バス停(駅)を増やす	6	京丹波町
公共交通の宣伝	1	京丹波町
ICカードを使えるように	1	京丹波町
均一料金	1	京丹波町
キャンペーン（ポイント付与）	1	南丹市
車内の快適性向上	1	南丹市
京丹波町を都会にする	1	京丹波町

（4）　公共交通の利用促進や情報発信への協力可否【単一回答】



3.1.5. 対面での意見交換

（1）　対面での意見交換の参加可否【単一回答】



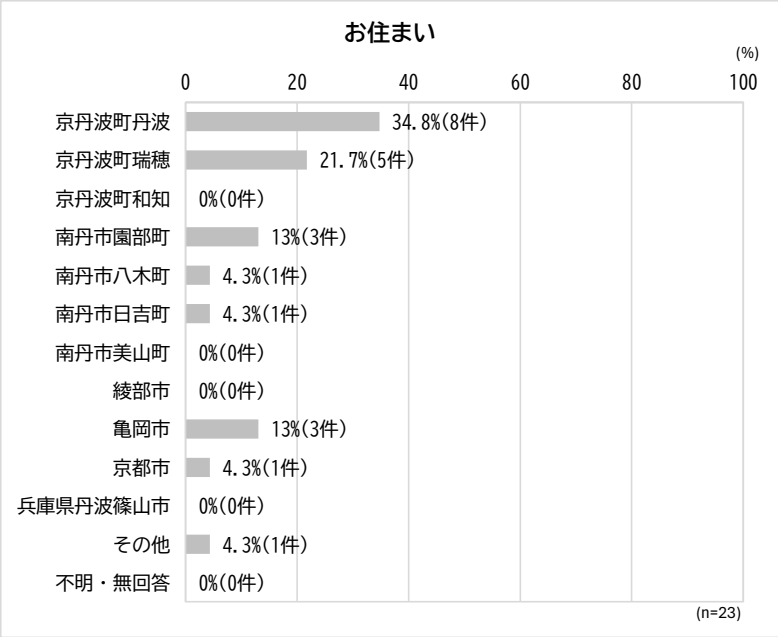
（2）　対面での意見交換の具体方法（放課後・対面以外の方法）【自由記述】

意見交換の方法（放課後・対面以外）	件数	お住まい
アンケート	3	京丹波町(2)、亀岡市(1)
オンライン	2	京丹波町、亀岡市

3.2. 保護者アンケート

3.2.1. 回答者属性

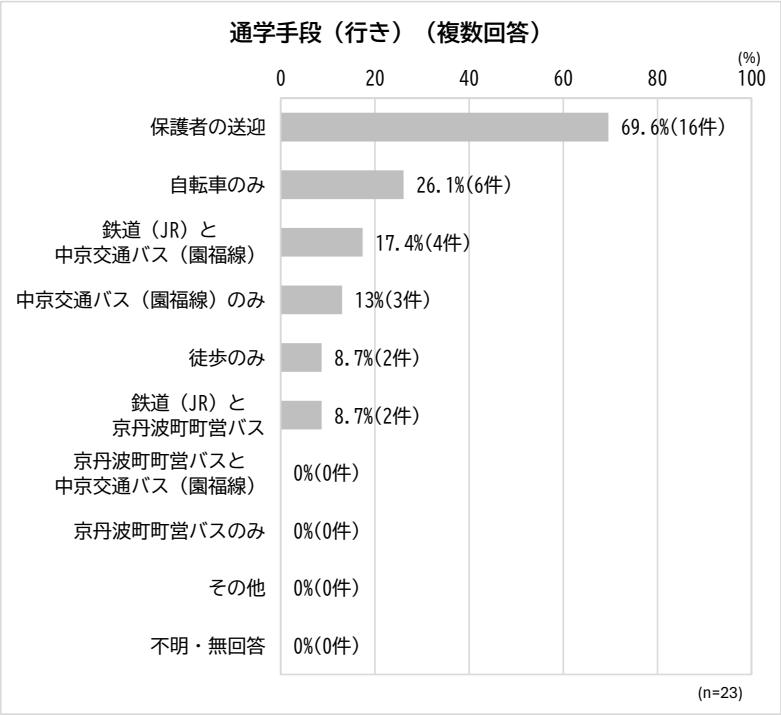
（1） お住まい【単一回答】



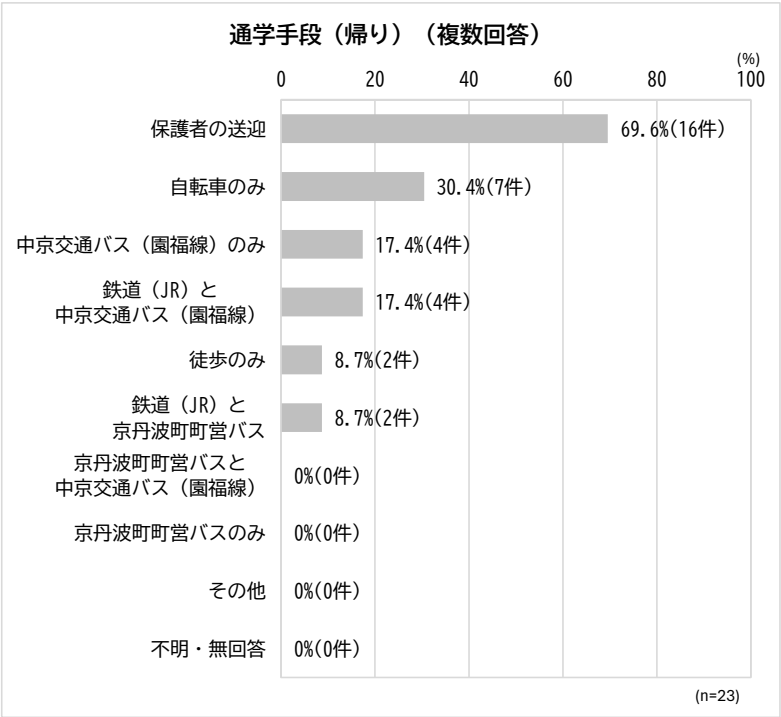
その他の記述
兵庫県

3.2.2. 通学手段

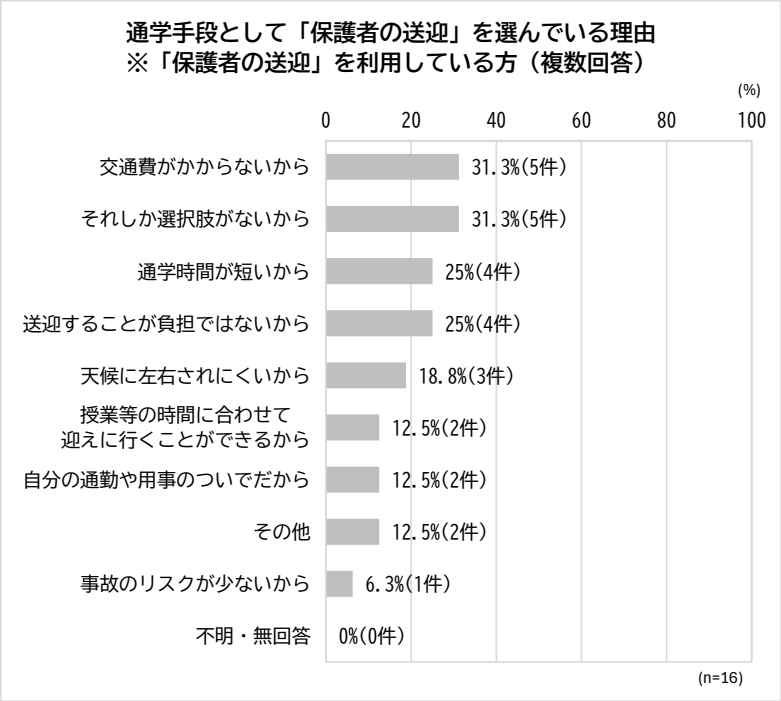
（1） 通学手段（行き）【複数回答可】



（2） 通学手段（帰り）【複数回答可】

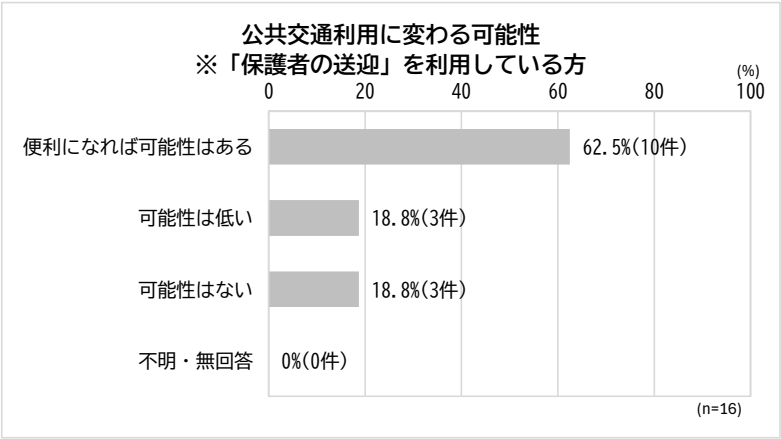


(3)　通学手段として保護者の送迎を選ぶ理由【複数回答可】

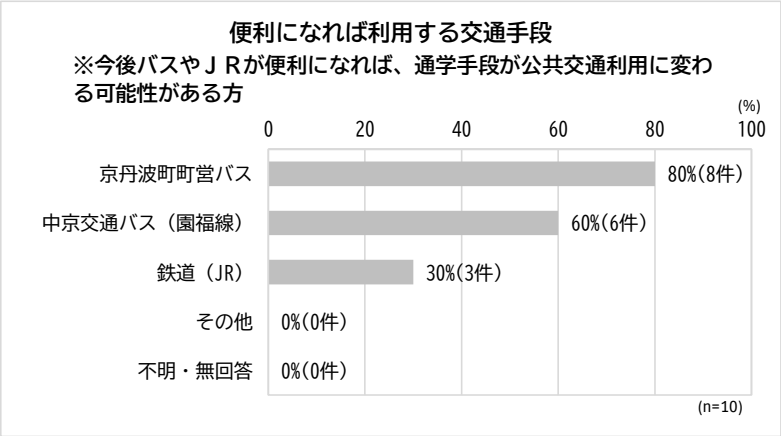


その他の記述	お住まい
自転車による法令が厳しくなったから	京丹波町
自転車に乗ることが苦痛だから	京丹波町

(4)　通学手段が保護者の送迎からバスや JR の利用に変わる可能性【単一回答】



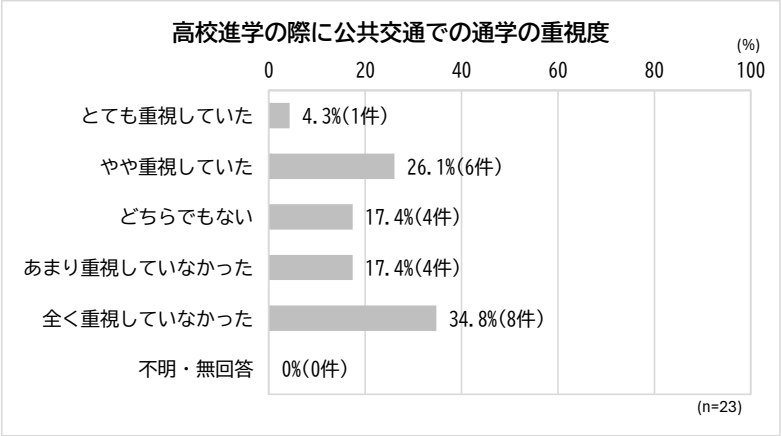
（5）　通学手段が保護者の送迎から転換可能性のある交通手段【複数回答可】



（6）　通学手段が保護者の送迎から転換可能性のある交通手段の具体的な内容【自由記述】

公共交通がどのように便利になれば利用する可能性があるか	件数	お住まい
本数を増やしてほしい	5	京丹波町(3)、南丹市(2)
JRやバスと乗り継ぎできるように	2	京丹波町
ルートを増やしてほしい	1	京丹波町
乗継などを分かりやすくしてほしい（桧山）	1	京丹波町
運賃を安くしてほしい	1	京丹波町

（7）　須知高校への進学時の「公共交通で通学できること」の重視度【単一回答】



3.2.3. 公共交通の利用や送迎に関する課題やアイディア

(1) 自分の子どもの通学における公共交通の利用や送迎に関する困りごと【自由記述】

子どもの通学における 公共交通の利用や送迎に関する困りごと	件数	お住まい
本数が少ない（特に短縮授業時の昼間、夜）	6	京丹波町(2)、南丹市(2)、亀岡市(2)
運賃が高い	4	南丹市、亀岡市(2)、京都市
乗り継ぎが分かりにくい（桧山）	1	京丹波町

(2) 自分以外の子どもの通学における公共交通の利用や送迎に関する困りごと（身の回りで聞いたことがあれば）【自由記述】

身の回りで聞いたことのある 公共交通の利用や送迎に関する困りごと	件数	お住まい
本数が少ない	6	京丹波町(2)、南丹市(3)、亀岡市
時間が合うバスがない（特に朝、夜）	3	京丹波町
運賃が高い	2	京丹波町
ルートがない	2	京丹波町
自家用車だと時間が読めない	1	京都市

(3) 公共交通の利用者増のアイディア【自由記述】

利用者増のアイディア	件数	お住まい
運賃を下げる（全体、学生割引）	7	京丹波町(4)、南丹市(2)、京都市
本数を増やす	3	京丹波町、南丹市(2)
ルートを増やす	2	京丹波町
乗り継ぎをを分かりやすくする（桧山）	1	京丹波町
利用者数の実態に即してダイヤを組む	1	京丹波町

資料１－３

現計画のふりかえり

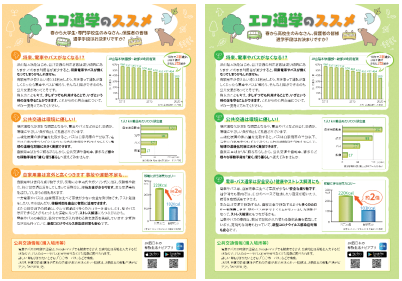
1.　地域公共交通計画（R4～R8）での実施状況

令和 8 年度までの地域公共交通計画で示した各施策の実施状況を、下表に示す手順・方針で、基本方針ごとに整理する。

整理手順	整理の判断方法
進捗	◎:完了または目標達成　　〇:完了に向けて実施中 △:検討・研究中　　×:未着手
評価	継続:今後も施策を継続 完了:施策が完了（すでに定着しているため計画に記載しない） 中止:施策のあり方や今後の継続を検討し施策を中止（計画に記載しない）
実施状況と今後の対応	施策の実施状況や今後の対応方針に関するコメントを記載

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	施策の主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
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	◎	継続	新規採用職員及び異動職員を対象とした通勤マップの配布、運転免許証自主返納者への回数券の無料配布、進路選択時期や進学説明会での公共交通利用のチラシ配布を実施。今後も継続して利用促進及び意識啓発に取り組む。
地域旅客運送サービス継続事業（園福線撤退に係る代替運行の実施）		◎	継続	園福線の地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、運行費用の財政支援を実施。今後も園福線の維持・確保に向けて支援を継続する。
地元住民との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討		◎	継続	あやバスモニター意見交換会をはじめ、各市町の地域公共交通会議等を通じて、利用者や地域住民の意見・要望の把握に努めた。 引き続き、地域住民や利用者との意見交換の機会を確保し、いただいた意見等を踏まえながら、公共交通サービスの改善に向けた検討を継続する。



【路選択時期や進学説明会でのチラシ】

【あやバスモニター意見交換会】

②ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者数を増やす

施策	施策の主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり	全般	△	継続	令和6年度に森の京都エリアを周遊できる企画乗車券の実証販売を実施。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導入には至っておらず、今後は先進事例を参考に、市町を跨る広域でのフリーチケット導入に向けた検討を進める。
交通系ICカードシステムの拡充		△	継続	JR山陰本線下山駅～山家駅間における交通系ICカードシステムの導入には至らなかったが、緑化フェアの開催を契機として、JR西日本によりQRコード乗車券を活用した企画乗車券が販売されるなど、デジタルチケットの活用が進められた。 また、京丹波町役場では令和6年から窓口でのキャッシュレス決済に対応し、南丹市では令和7年度から市営バス全線で電子決済を導入するなど、地域におけるキャッシュレス決済環境の整備が進展した。 今後も引き続き、交通系ICカードシステムの導入に向けた取組を継続するとともに、QRコード乗車券をはじめとしたデジタルチケットやキャッシュレス決済の活用動向も踏まえながら、利用者の利便性向上に向けた取組を推進する。
公共交通間の乗継や利用環境の改善（鉄道とバス、バス同士のダイヤ調整）		◎	継続	鉄道ダイヤの改正等に合わせて、鉄道とバス、バス同士の接続改善に向けたダイヤ調整を実施。園福線と町営バスとの乗継利便性向上のため、町営バスのダイヤを変更。今後も関係事業者と連携し、利便性向上に向けたダイヤ調整を継続する。

③高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す

施策	施策の主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入	日常生活交通	△	継続	綾部市山家地区及び奥上林地区の交通空白地有償運送事業の開始、旧和知地区及び旧瑞穂地区の予約型乗合サービスの実証運行や本格運行の開始など、新たな交通手段は増えたものの、高校生等の帰宅時の移動手段確保の取組については、夜間運行の人材確保が困難なことから、具体的な実施には至らなかった。 今後も利用実態やニーズを踏まえながら、夜間運行を支える人材確保の可能性も含め、JR山陰本線と連携した広域的な通勤・通学時の移動手段の確保や利便性向上に向けた検討を継続する。
高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定		△	継続	綾部市において、図書館、地域交流センター及び子育て交流センターの機能を有する複合施設へのアクセス向上のため、あやバスの北口乗り入れを実施。今後も高齢者をはじめとする利用者の移動ニーズを踏まえながら、公共交通の利便性向上に向けた検討を継続する。
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	◎	継続	綾部市山家地区及び奥上林地区で交通空白地有償運送事業を開始、京丹波町竹野地区コミュニティ・カーシェアリングへの補助対象経費の拡大などを実施。今後も持続可能な地域交通の確保、地域主体の移動手段の確保に向け支援を継続する。
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		△	継続	タクシーやバス等による買い物代行・輸送サービス等を総合化する仕組みづくりについては、多様な主体の連携体制の構築や持続的な運営手法の確立が課題となり、具体化には至らなかったものの、京丹波町の和知スマイル便への補助や、丹波マーケスの買い物支援バス運行が行われるなど、高齢者等の買い物や移動手段の確保に向けた取組が進められた。今後も、地域の実情やニーズを踏まえ、多様な主体が連携した買い物支援や移動支援の仕組みづくりに向けた検討を継続する。

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

施策	施策の主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
子どもと一緒でも安心して利用できる拠点の整備	全般	◎	継続	胡麻駅のトイレのバリアフリー化やキッズスペースの整備、山家駅の構内の段差にスロープを設置。今後は日吉駅など他の駅においても、安全性や利便性の向上に向けた駅施設整備を検討する。
快適に待つことができる駅の整備（駅再生プロジェクトの推進）		◎	継続	胡麻駅においてキッズスペースの整備やトイレのバリアフリー化を実施するとともに、山家駅において構内の段差にスロープを設置するなど、子ども連れの利用者をはじめ誰もが安心して利用できる駅拠点の整備を進めた。 また、綾部市のバス停において、人感センサーライトの設置を進めており、夜間利用時の安全性向上を図った。 今後は日吉駅など他の駅においても、利用者の安全性や利便性の向上を図るため、駅施設のバリアフリー化や待合環境の改善など、地域の実情に応じた施設整備を検討する。あわせて、バス停における安全対策についても必要に応じて検討を進める。

【胡麻駅のキッズスペース整備】

【山家駅の段差へのスロープ設置】

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	主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
体系的な観光情報・公共交通情報の提供	観光・交流交通	◎	継続	協議会HPにスマートフォンから閲覧可能な地域公共交通マップの掲載、観光地情報と連携した情報を発信。南丹市営バス及び京丹波町営バスにバスナンバリング導入、園部駅、日吉駅において統一デザインによる案内表示を実施。今後も公共交通に関する情報発信の充実や案内表示の統一を進め、利用者の利便性向上を図る。
訪日外国人向けの多言語表記化		◎	継続	訪日外国人にも分かりやすいよう、公営バスへのバスナンバリング及び英語表記を導入、綾部市では英語版ホームページや時刻表を作成するなど、外国人利用者への情報提供の充実を図った。今後は他の市町においてもホームページや時刻表の多言語化を進めるとともに、公共交通情報や観光案内の多言語化を推進する。
来訪者が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入		△	中止	京丹波町では町内を周遊するバスの実証運行を実施したが、デマンド交通へのニーズが高かったことから、本格導入は行わず、和知駅を起点としたデマンド交通へ移行した。 今後は、地域の移動ニーズに応じたデマンド交通の導入・充実を進めることとし、本施策については見直しを行う。

【スマートフォンから閲覧可能な地域公共交通マップ】

⑥まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める

施策	主な対象	進捗	評価	実施状況と今後の対応
子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援	日常生活交通	○	継続	子育て・陣痛タクシー導入事業者等へヒアリングを実施し、導入に向けた取組内容や課題の把握に努めた。今後は各市町にて実施に向けた検討及び予算協議を進める。また、綾部市において市外通学支援や、京丹波町において須知高校生対象の町営バス通学定期券購入費補助なども実施。今後も学生や高齢者等の公共交通利用を支援する取組を継続する。
高校生等が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入		△	中止	事務局において、高校生等が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入に向けた検討を行ったが、須知高校生へのアンケート結果から、通学手段の半数以上が送迎であることが確認されるなど、学生等の利用ニーズが確認できなかったことから、実施を見送った。

2.　評価指標及び目標値の達成状況

地域公共交通計画における評価指標及び目標値について、その達成状況を整理する。

評価	◎：現況で目標値達成　　○：過年度に目標値達成 △：達成していないが改善が見られる　　×：未達成

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		策定時実績（R2）	目標値（R8）	達成状況					評価
				R4	R5	R6	R7	R8※2	
JR山陰本線（園部～綾部）の年間利用者数（千人）		353.0	373.0	397.9	426.5	406.6	－	－	◎
利用者あたりの公的資金投入額（円/人）	あやバス	764.4	778.7	813.8	929.3	1,000.6	－	－	×
	南丹市営バス	1,888.3	1,659.8	2,386.1	1,959.1	1,761.5	－	－	△
	ぐるりんバス	1,342.2	1,521.1	2,002.5	1,941.3	1,958.6	－	－	×
	京丹波町営バス	1,064.5	1,047.9	1,323.9	1,368.7	1,427.7	－	－	×
	中京交通 園福線（園部～桧山）	330.0	347.3	725.8	574.8	781.6	－	－	△
	中京交通 園福線（桧山～下ノ段）※1	686.7	903.4	1,480.2	1,169.4	2,463.4	－	－	×

※1：桧山以西の数値は、令和 5 年度までは福知山駅以東全体の値、同 6 年度以降は中京交通が運行する下ノ段以東のみの値。

※2：令和 8 年の事業年度は令和 7 年 10 月～令和 8 年 9 月のためデータなし。

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		バス路線の収支率（%）							
		策定時実績（R2）	目標値（R8）	達成状況					評価
				R4	R5	R6	R7	R8※2	
あやバス	上林線	20.23%	21.57%	17.66%	17.75%	16.22%	－	－	×
	於見市野瀬線	8.59%	8.74%	7.60%	5.71%	7.19%	－	－	△
南丹市営バス	知井線	4.02%	3.66%	4.74%	7.39%	4.18%	－	－	◎
	芦生線・佐々里線	0.39%	0.36%	0.34%	0.37%	0.34%	－	－	○
	大野線	3.62%	3.80%	6.54%	9.29%	6.81%	－	－	◎
	鶴ヶ岡線	2.42%	2.20%	4.43%	4.25%	2.13%	－	－	○
	知見線・河内谷線	38.64%	35.19%	0.98%	0.54%	34.06%	－	－	△
	福居線	1.03%	0.73%	2.41%	0.03%	1.16%	－	－	◎
	京北線	16.74%	15.24%	7.06%	12.77%	14.76%	－	－	△
	世木線	3.65%	3.33%	6.55%	6.88%	6.48%	－	－	◎
	胡麻線・志和賀線	5.79%	5.27%	8.41%	106.10%	8.38%	－	－	◎
	五ケ荘線・美山園部線	34.02%	30.98%	9.57%	17.92%	30.00%	－	－	△
ぐるりんバス	摩気・園部東部線	9.40%	7.60%	6.74%	6.76%	6.45%	－	－	×
京丹波町営バス	丹波和知線	10.00%	11.25%	7.70%	7.51%	6.01%	－	－	×
	丹波桧山線	6.85%	9.21%	1.82%	2.34%	2.69%	－	－	△
	高原下山線	6.04%	4.93%	4.15%	4.53%	4.52%	－	－	△
	竹野線	3.52%	4.65%	0.99%	1.08%	1.20%	－	－	△
	質美線	5.28%	4.80%	4.36%	4.44%	4.34%	－	－	△
	小野鎌谷線	0.91%	1.25%	0.53%	0.66%	0.65%	－	－	△
	猪鼻戸津川線	1.56%	1.48%	0.56%	0.61%	0.57%	－	－	×
	仏主線	4.45%	3.64%	1.57%	1.40%	1.25%	－	－	×
	上乙見線	2.32%	2.75%	1.12%	1.08%	1.28%	－	－	△
	長瀬線	6.64%	7.85%	4.69%	4.75%	4.69%	－	－	×
	才原大簾線	1.08%	2.58%	0.83%	0.59%	0.51%	－	－	×
	桧山和知線	1.37%	0.93%	1.17%	0.96%	1.00%	－	－	◎
	道の駅和線	0.41%	0.36%	1.54%	2.40%	2.10%	－	－	◎
	丹波日吉線	1.81%	1.45%	3.70%	4.04%	3.87%	－	－	◎
中京交通	園福線（園部～桧山）	59.24%	44.60%	49.44%	45.35%	23.61%	－	－	○
	園福線（桧山～下ノ段）※1	41.78%	16.20%	28.95%	29.11%	10.21%	－	－	○

※1：桧山以西の数値は、令和 5 年度までは福知山駅以東全体の値、同 6 年度以降は中京交通が運行する下ノ段以東のみの値。

※2：令和 8 年の事業年度は令和 7 年 10 月～令和 8 年 9 月のためデータなし。

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		（参考）年間利用者数（人）							
		策定時実績（R2）	目標値（R8）	達成状況					評価
				R4	R5	R6	R7	R8※2	
あやバス	上林線	61,195	59,424	60,711	60,033	59,394	－	－	○
	於見市野瀬線	5,745	5,631	12,112	6,535	6,244	－	－	◎
南丹市営バス	知井線	2,883	2,014	3,776	4,110	3,182	－	－	◎
	芦生線・佐々里線	121	259	143	255	224	－	－	△
	大野線	5,504	5,435	6,316	6,098	5,923	－	－	◎
	鶴ヶ岡線	2,761	2,859	2,242	1,848	1,032	－	－	×
	知見線・河内谷線	153	38	319	166	23	－	－	○
	福居線	254	106	329	3	352	－	－	◎
	京北線	10,285	11,058	12,266	15,364	15,897	－	－	◎
	世木線	3,183	4,591	4,551	4,496	4,029	－	－	×
	胡麻線・志和賀線	6,560	7,741	6,674	6,702	6,471	－	－	×
	五ケ荘線・美山園部線	47,854	54,053	45,085	50,557	62,117	－	－	◎
ぐるりんバス	摩気・園部東部線	8,362	8,194	6,077	6,383	6,383	－	－	△
京丹波町営バス	丹波和知線	26,175	27,276	24,829	22,471	19,965	－	－	×
	丹波桧山線	13,388	13,068	11,060	10,236	10,618	－	－	△
	高原下山線	16,043	14,577	14,649	17,188	16,705	－	－	◎
	竹野線	2,334	2,396	2,090	1,719	1,672	－	－	×
	質美線	12,800	11,359	13,470	13,584	12,585	－	－	◎
	小野鎌谷線	12,143	12,997	7,744	7,688	7,551	－	－	×
	猪鼻戸津川線	10,198	11,214	4,246	4,820	5,267	－	－	△
	仏主線	5,366	6,071	4,732	4,672	4,259	－	－	×
	上乙見線	3,616	3,396	4,311	4,768	4,711	－	－	◎
	長瀬線	5,328	4,868	4,337	4,623	4,377	－	－	△
	才原大簾線・才原線	8,519	9,337	4,590	4,071	4,320	－	－	△
	桧山和知線	443	363	372	356	409	－	－	◎
	道の駅和線	66	59	216	360	301	－	－	◎
	丹波日吉線	1,160	930	3,895	4,538	4,381	－	－	◎
中京交通	園福線（園部～桧山）	77,209	82,276	56,817	66,294	33,026	－	－	×
	園福線（桧山～下ノ段）※1	57,827	21,939	45,358	53,631	4,359	－	－	○

※1：桧山以西の数値は、令和 5 年度までは福知山駅以東全体の値、同 6 年度以降は中京交通が運行する下ノ段以東のみの値

※2：令和 8 年の事業年度は令和 7 年 10 月～令和 8 年 9 月のためデータなし。

基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす									
評価指標		策定時実績（R2）	目標値（R8）	達成状況					評価
				R4	R5	R6	R7	R8※2	
人口あたりの年間公共交通利用者数		33.08	36.50	33.81	36.84	34.79	－	－	○
鉄道・主要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	44%※3	54%	－	－	44%	－	51%	△
	土曜	43%※3	53%	－	－	43%	－	51%	△
	休日	56%※3	66%	－	－	60%	－	58%	△

基本方針③　高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す								
評価指標	策定時実績（R2）	目標値（R8）	達成状況					評価
			R4	R5	R6	R7	R8※2	
人口あたりの年間鉄道定期利用者数	24.95	27.19	28.01	29.90	30.54	－	－	◎
人口あたりの年間バス利用者数	17.75	19.13	16.14	17.45	15.92	－	－	△
高齢者の外出回数（平日の外出率）（%）※4	47%※3	47%	－	－	－	－	－	×

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	策定時実績（R2）	目標値（R8）	達成状況					評価
			R4	R5	R6	R7	R8※2	
4つの機能（照明・ネット環境・電源・テーブル）が整備された鉄道駅・主要バス停の数	0※3	4	0	1	1	－	－	△

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	策定時実績（R2）	目標値（R8）	達成状況					評価
			R4	R5	R6	R7	R8※2	
年間観光入込客数（千人）	4,062	5,034	6,675	7,111	7,306	－	－	◎
休日のバス利用者数（人/日）	242.5	319.9	278.0	－	340.7	－	－	◎

基本方針⑥　まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める								
評価指標	策定時実績（R2）	目標値（R8）	達成状況					評価
			R4	R5	R6	R7	R8※2	
（再掲）人口あたりの年間公共交通利用者数	33.08	36.50	33.81	36.84	34.79	－	－	○
若年層の人口割合（%）	23.2%	21.7%	22.9%	22.5%	22.1%	－	－	◎

※2：令和 8 年の事業年度は令和 7 年 10 月～令和 8 年 9 月のためデータなし。

※3：令和 3 年の値を使用。

※4：住民アンケート結果に基づき把握するためのものであるため、令和 4 年～令和 8 年は未算定とする。

資料１－４

（仮）次期ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画

計画編

（素案）

令和８年８月時点

京都府・綾部市・南丹市・京丹波町

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

2.3　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域の課題 14

3.　計画の基本方針 15

3.1　計画の基本的な方針 15

3.2　目指すべき地域公共交通の将来像（計画の目標） 15

3.3　施策の基本方針 16

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 22

5.　KPI・目標値の設定 44

5.1　数値目標の設定 44

6.　計画実施のための推進体制 46

6.1　評価の基本的な考え方 46

6.2　推進体制 46

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。しかしながら、園部駅～綾部駅間は依然単線で、園部駅を境に列車本数が少なくなることや、沿線地域での少子高齢化の進展に加え、若年層の流出による地方部特有の人口減少問題、新型コロナを契機とした生活様式の変化に伴い、近年利用者が減少傾向にある。

また、地域間を跨って運行する園福線（路線バス）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、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）。

JR 山陰本線や園福線の地域間を結ぶ幹線的な公共交通に対して、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、3 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、利用者が多くても運行サービス減らさ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）次期 JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画」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、京丹波町の 2 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

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）

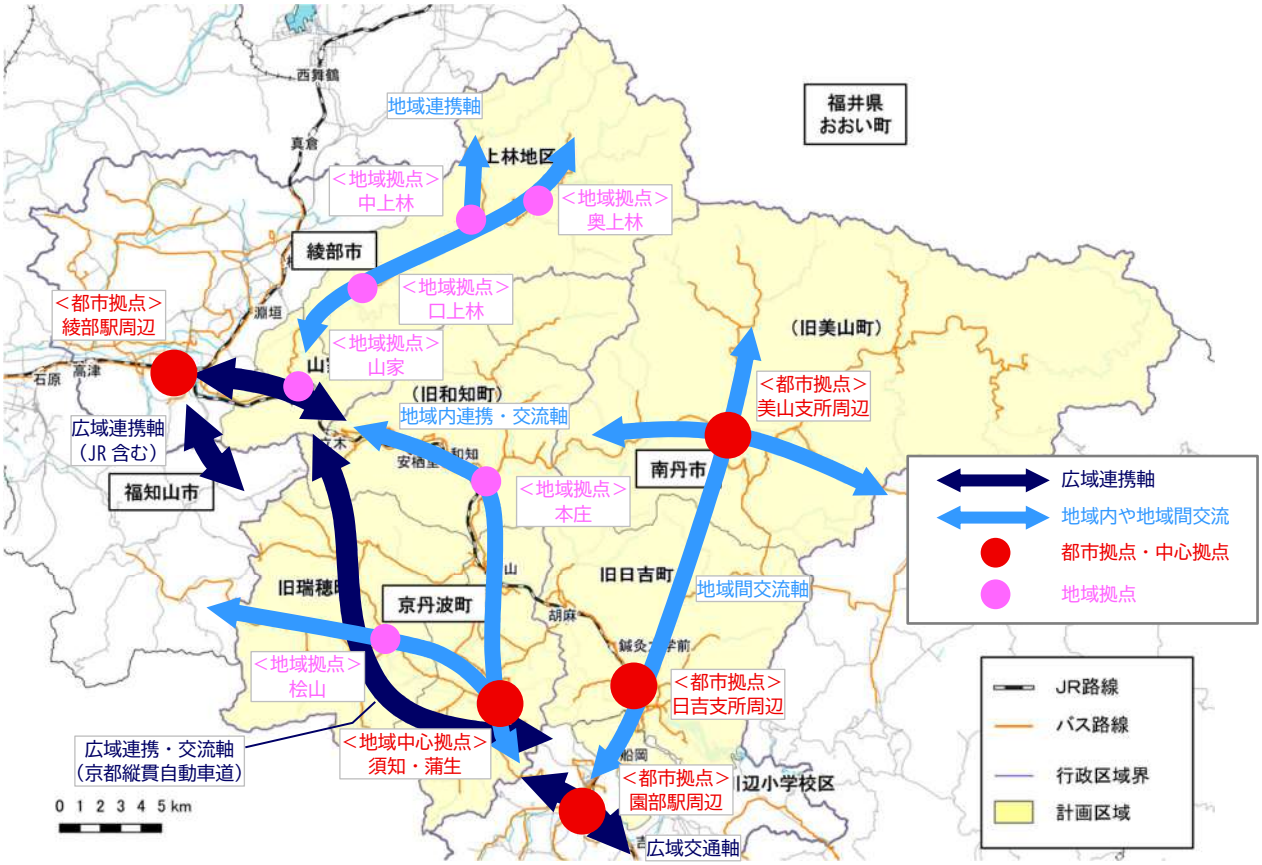
計画区域の地域は、上位・関連計画において、下図のように位置付けられており、今後の地域公共交通を検討するに際し、これらのまちづくりの方向性を踏まえる必要がある。

図　上位計画・関連計画

3 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

3 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。



3 市町の交通軸や拠点の設定状況

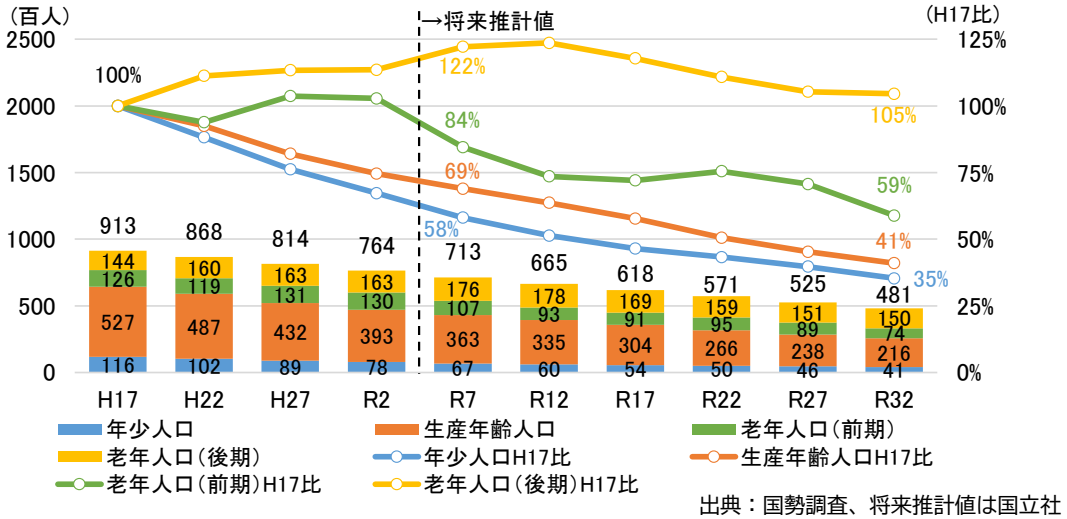
出典：各市町の総合計画や都市計画マスタープランより作成

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

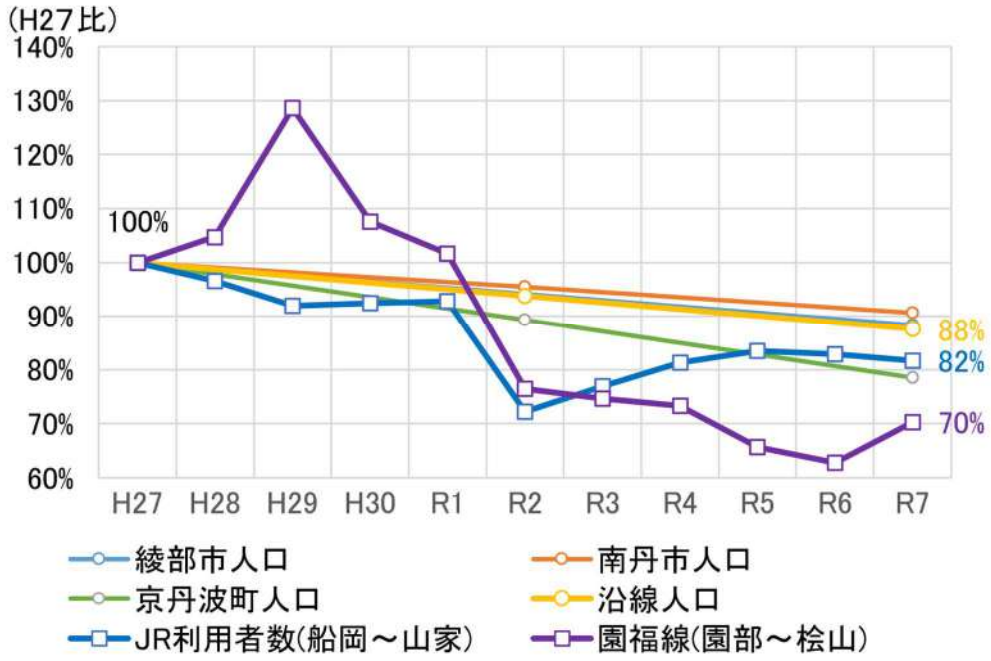
◇人口減少が進む以上に、公共交通利用離れが加速

- この 20 年で 3 市町の総人口は 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。
- 公共交通利用者は、人口減少割合よりも減少率が大きく、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。



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

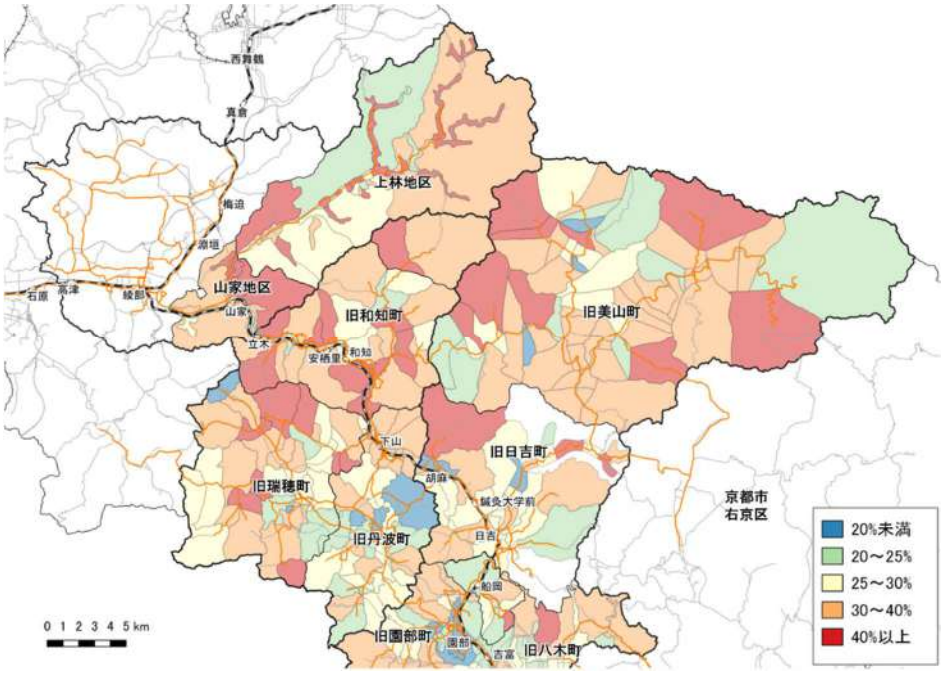


沿線人口および JR 山陰本線・園福線利用者数の変化

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

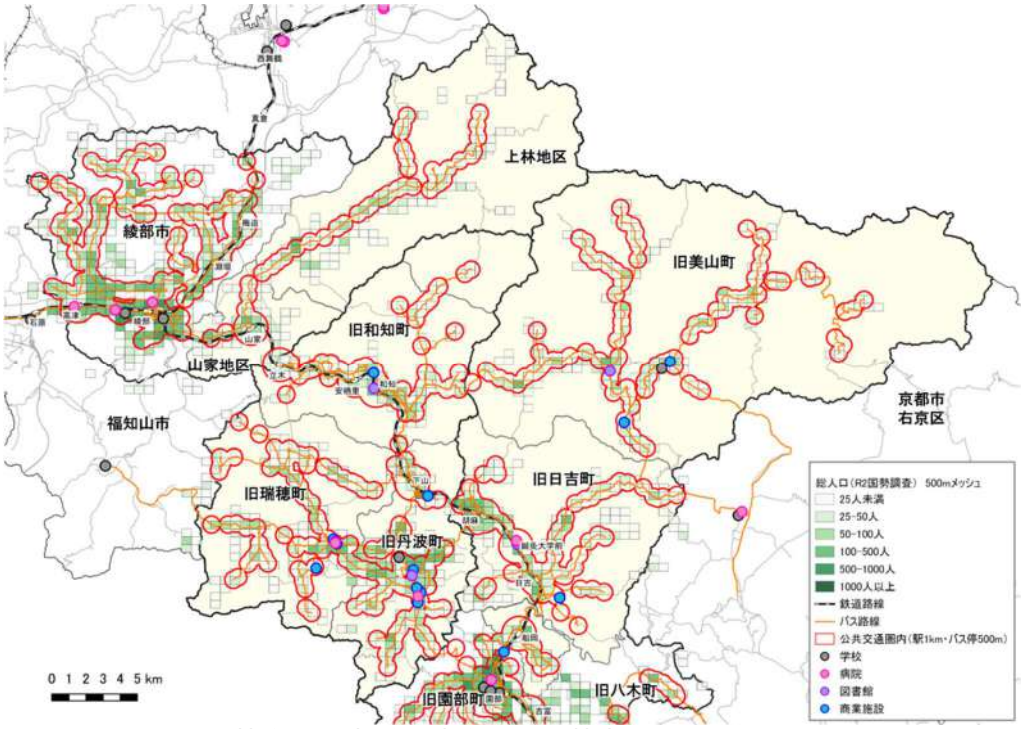
- この 20 年で 3 市町の 75 歳以上の後期高齢者が 2 割以上増加し、公共交通が不便な計画区域内の北部(綾部市上林地区、南丹市美山町等)では、人口に対する後期高齢者割合が 4 割を超えている地域もある。団塊世代が全て 75 歳以上の年齢に達したことで、後期高齢者数の増加だけではなく移動困難者の増加が予想される。



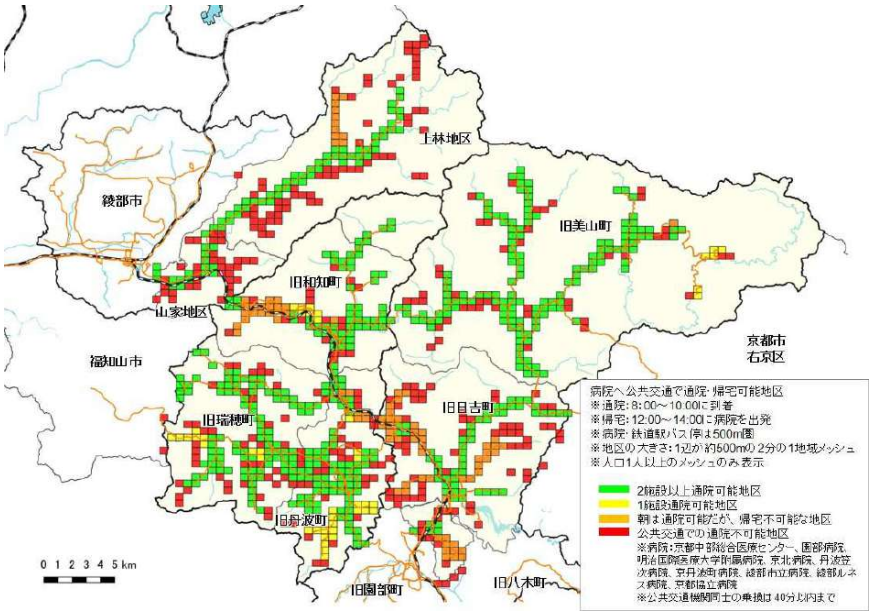
町字別の 75 歳以上人口割合　　出典：住民基本台帳人口（R8）

◇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

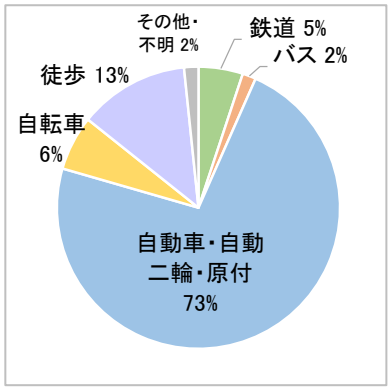
- 公共施設や生活関連施設は、JR 山陰本線沿線や国道 9 号沿道に多く立地している。
- 公共施設や生活関連施設には公共交通で往復できない地域もあり、自動車利用（送迎含む）を前提とした生活スタイルが浸透していると考えられる。



公共施設や生活関連施設と公共交通ネットワーク



公共交通で通院・帰宅可能な地域



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

◇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。

バス運転者数の見通し（全国）

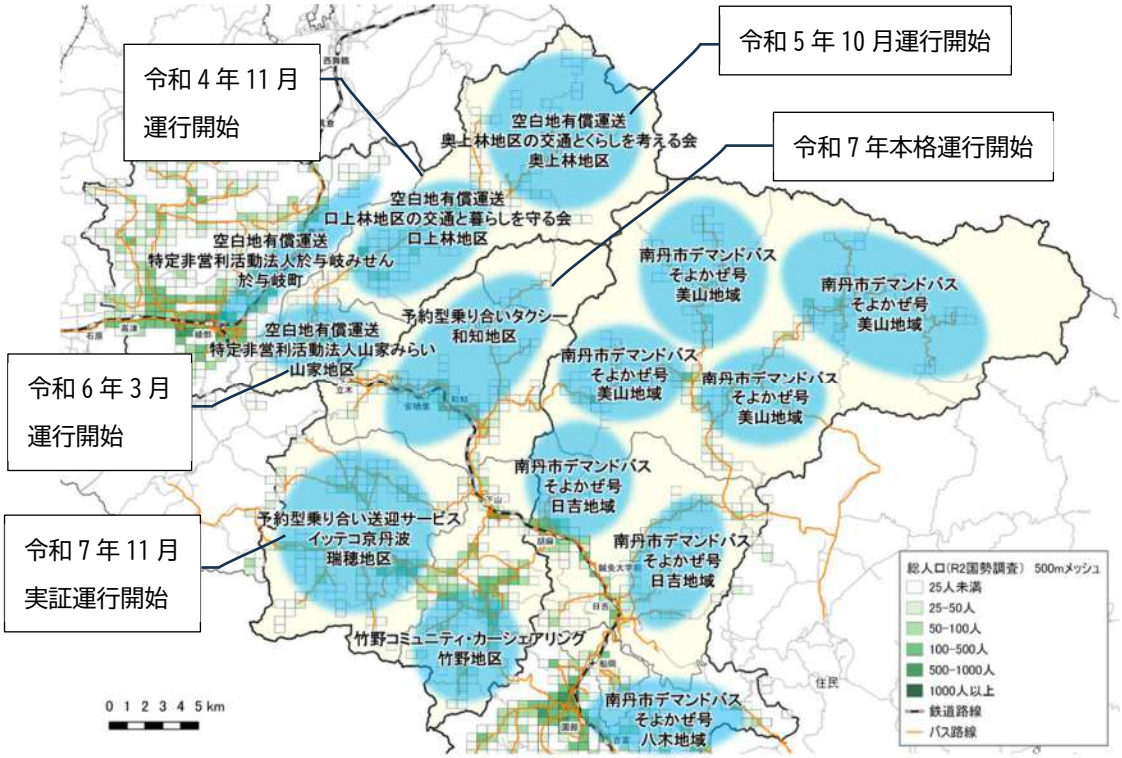
出典：公益社団法人日本バス協会「国土幹線道路部会ヒアリング資料」
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001634143.pdf

(2) 公共交通の現状

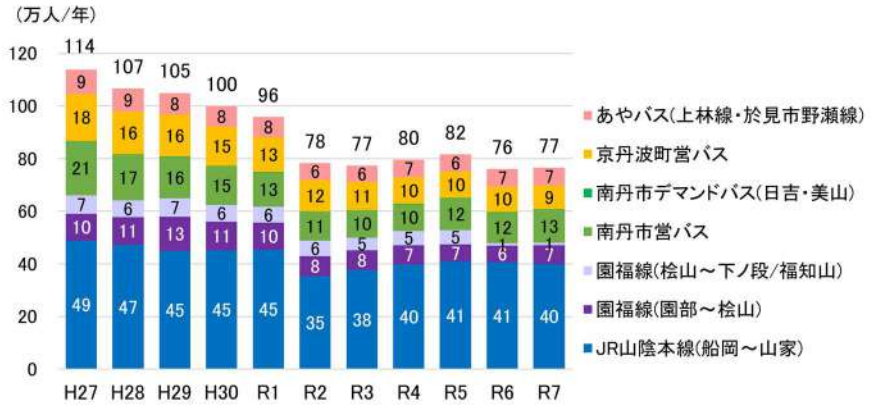
① 公共交通全般における問題点

◇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。



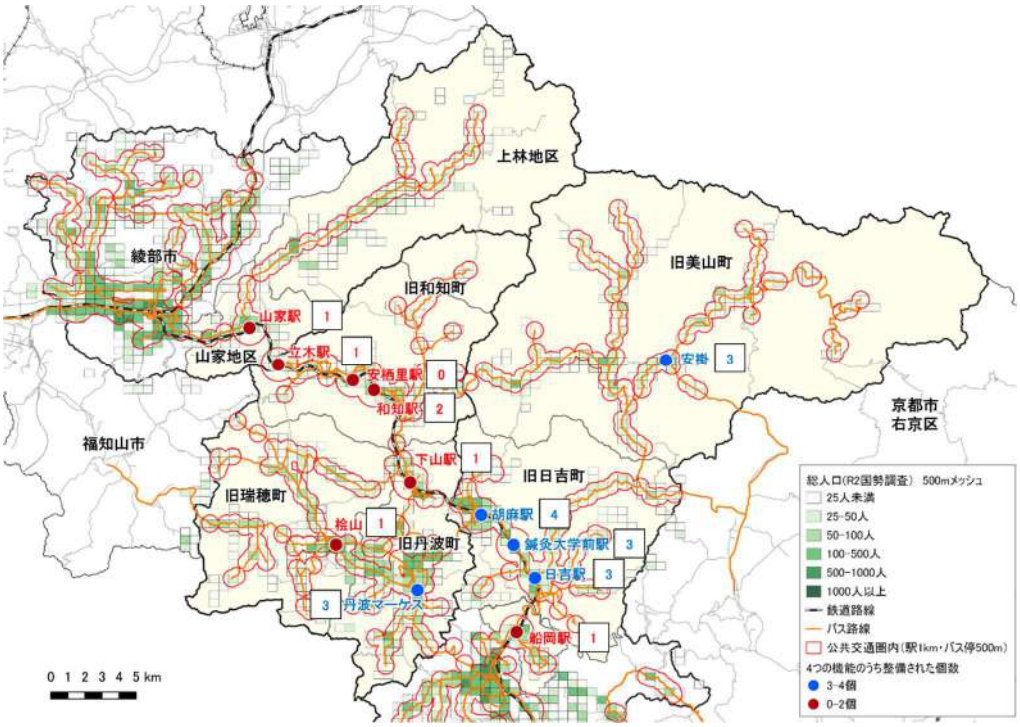
計画区域内の公共交通ネットワーク



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

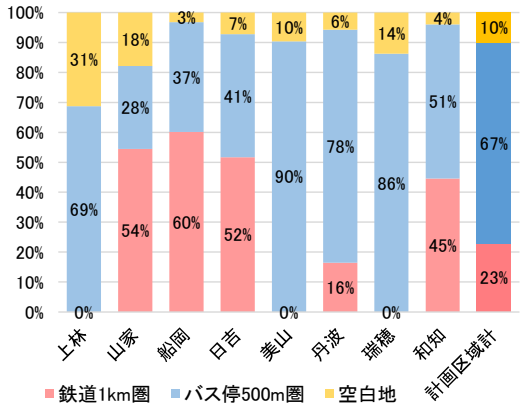
◇駅・バス停圏は可住地のおおむね全域をカバーしているが、鉄道駅の交通結節機能が弱い

- 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、両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、長年の習慣として、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

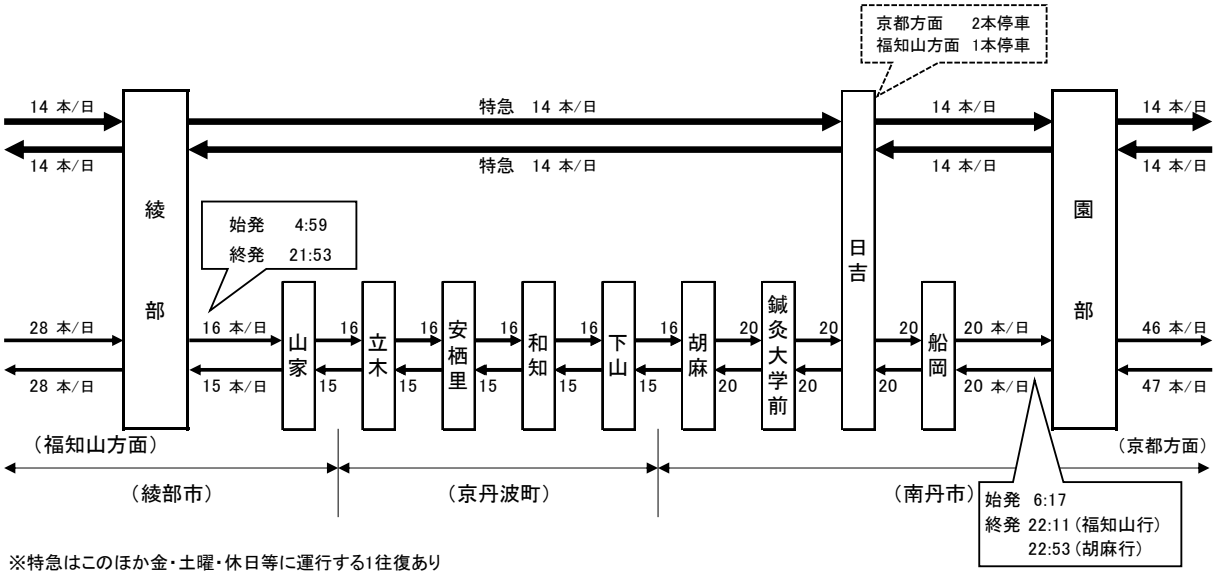
鉄道駅やバス停の利用圏域・４つの機能の整備状況



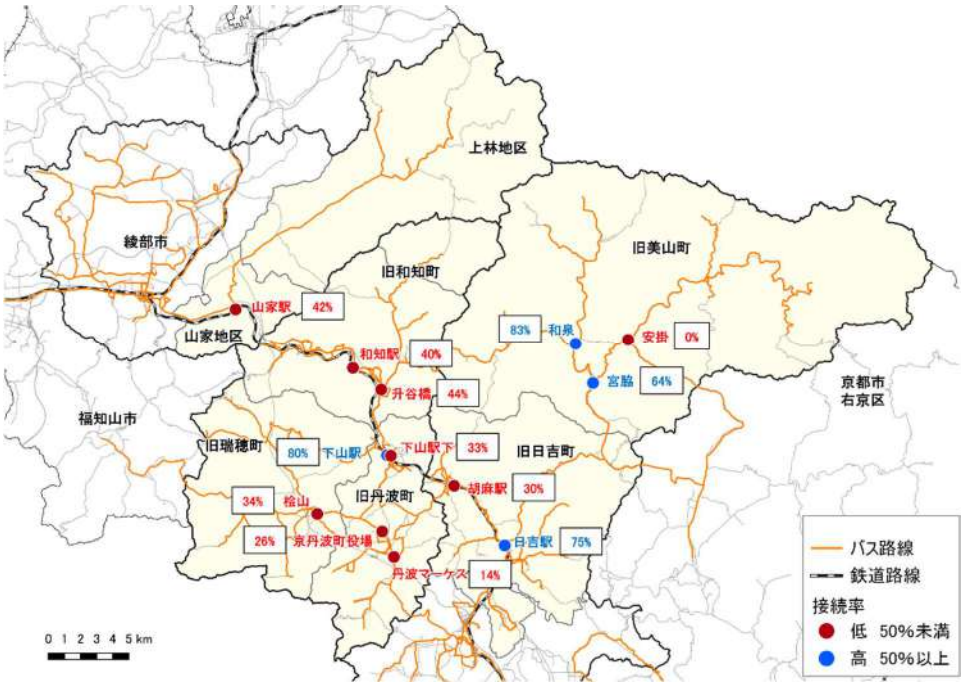
鉄道・定時定路線バスの人口カバー率

◇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、運行本数の多い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・園福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



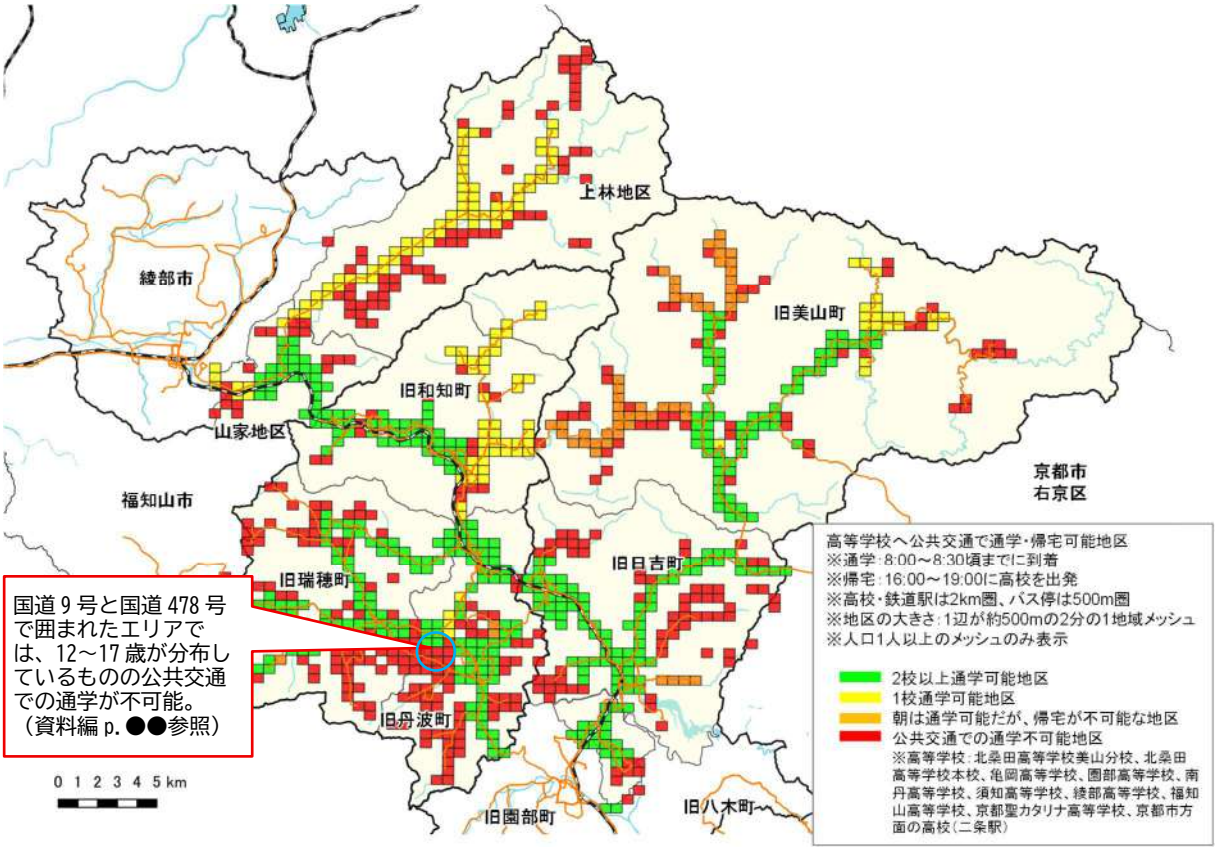
※□内の数値は接続率を示す。

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）

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

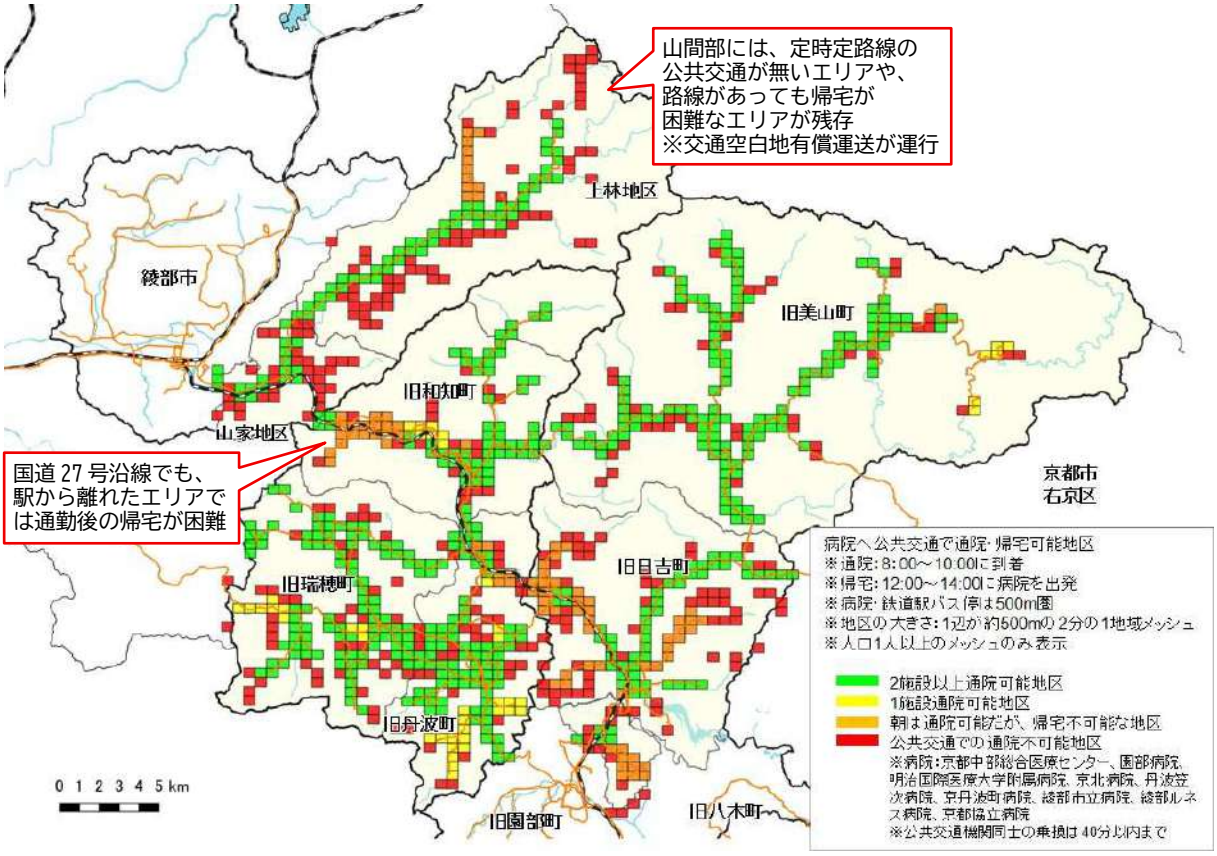
- 地域内を運行する路線バスは、運転手、運行経費、バス台数の関係で、昼間時間帯中心のバスダイヤとなっている。
- 特に、南丹市営バスや京丹波町営バスの多くの路線は、6 時台以前の早朝や 19 時以降の夜間、また土休日の運行が少なくなるため、市町域外への通勤・通学利用や、域外からの来訪者の利用には適していない。
- 自動車を利用できない住民にとって、公共交通では早朝や夜間、土休日の移動が限られており、居住地や目的地によっては部活動、塾、習い事等のための利用はできない状況にある。
- こうした状況から鉄道駅までの交通手段として、家族の送迎が前提となっている場合も多く、家族への負担も大きい。進学先の選択肢を狭めたり、進学時に地元を離れたりする要因となる可能性もある。



公共交通で通学・帰宅可能な地域

◇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。

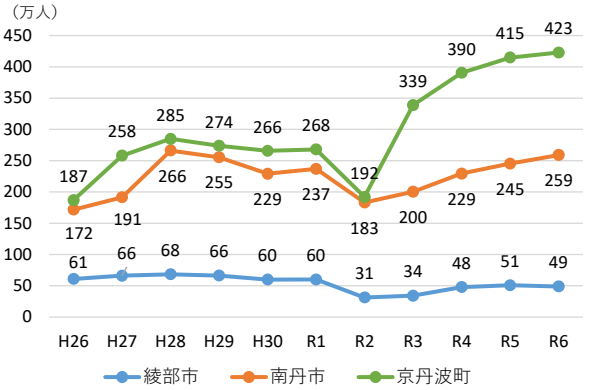


公共交通で通院・帰宅可能な地域

③　観光・交流交通における問題点

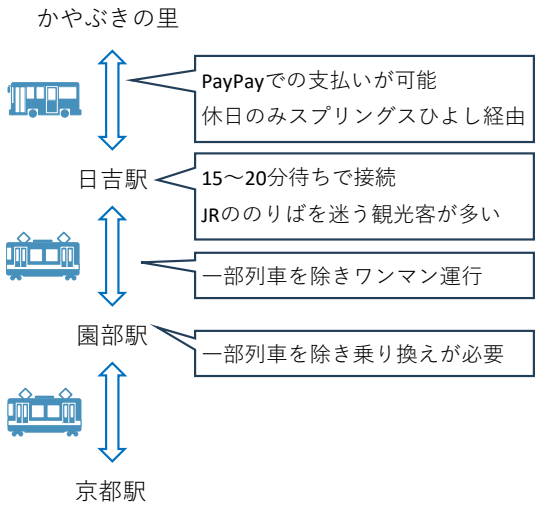
◇観光地への公共交通網や情報案内が弱く、公共交通を使った観光が困難

- 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。



観光入込客数の推移

出典：京都府統計書



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。

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）
- 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 3 市町にはあり、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

（新旧対応状況）

現計画	次期計画
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	同左（変更無し）

3.3　施策の基本方針

（新旧対応状況）

現計画		次期計画 方針数を５つに
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	同左（変更無し） ・現①のハード部分、現②ハード部分 ・担い手不足を追加
②	ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者数を増やす	ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者数を増やす ・支線系の取組を集合 ・現①MM部分 ・利用者増加策を追加
③	高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す	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 ・現③の施策 ・現⑥の施策
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	同左（変更無し） ・現④の施策
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	同左（変更無し） ・現⑤の施策
⑥	まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める	（統合） ・方針③に近い施策が多く、一つにまとめることが可能と考え、方針③と方針⑥を統合した。

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・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者数を増やす

・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、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）、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。

3 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
- 人口減少が進む以上に、公共交通離れが加速
- 公共交通が不便な地域の後期高齢者数が増加
- 公共施設や生活関連施設への交通手段は、ほとんどが自動車利用

公共交通
- 公共交通利用者数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
- 住民
  - 鉄道を利用できない要因：駅行きのバス本数、鉄道とバスの乗継等
  - バスを利用できない要因：家からバス停までの距離、バスの運行本数等
  - 改善等のニーズ：乗換場所の待合環境、買物通院先等付近へのバス停移設、午前中に移動できるダイヤ、子どもや女性目線の取組、園福線の増便等
- 利用者
  - 最寄り駅までバスを利用できない要因：早朝や帰宅時間帯でのバス運行、鉄道との乗継等
- 事業者・地元関係者等
  - 事業者意見収集中（実施中）

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 地元との意見交換会等による公共交通サービス改善の継続的な検討
- 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・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者数を増やす

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 公共交通間の乗継や利用環境の改善

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 子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援（※以前の方針⑥から移動）

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：4つの機能（照明・ネット環境・電源・テーブル）が整備された鉄道駅・主要バス停の数

- 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 快適に待つことができる駅周辺の整備

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 体系的な観光情報・公共交通情報の提供
- ⑤-2 訪日外国人向けの多言語表記化

※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。

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］
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	3 市町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	3 市町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	

※中京交通園福線は、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】

○中京交通の園福線[E]（園部駅東口～桧山）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。起終点の園部駅東口及び桧山では、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。

○中京交通の園福線[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。

（新旧対応状況：方針１）

施策	施策の主な対象	取組内容
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
		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
		小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施
		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
		乗換ダイヤもわかりやすく掲載した公共交通情報冊子の各戸配布
①－2　地域旅客運送サービス継続事業	日常生活交通	園福線撤退に係る代替運行の実施
①－3 地元との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討	日常生活交通	地元住民や関係者との懇談会の実施
		地元高校生と協働した乗って支える運動の実施
		バス・タクシー運転手の人材確保

【次期計画】施策	【次期計画】取組内容
①－1 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進	（継続）
	（継続）
	（継続）
	（継続）
	（継続）
①－2　地域旅客運送サービス継続事業	園福線の地域旅客運送サービスの継続
①－3 地元との意見交換会等による公共交通サービス改善の継続的な検討	地元住民や関係者との意見交換会の実施
	（継続）
①－4　バス・タクシー運転手の人材確保	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	鉄道の運行やサービスレベルの維持・改善

（新旧対応状況：方針２）

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	区域内の公共交通等が利用できるフリーチケットの導入
②－2　交通系ICカードシステムの拡充	全般	交通系ICカードシステムの拡充
②－3 公共交通間の乗継や利用環境の改善	全般	鉄道とバス、バス同士のダイヤ調整

②－1　区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり	（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	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 公共交通間の乗継や利用環境の改善	鉄道や園福線とバスの乗り継ぎの改善
	園福線と町営バスの乗継割引

（新旧対応状況：方針３）

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	日常生活交通	利用実態に応じたJR山陰本線の利便性の向上	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	利用実態に応じた基幹的交通の利便性の向上
		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		（継続）
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を経由するバス路線への見直し	③－2 高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定	（継続）
		主な商業施設や医療機関から午後早くまでに帰宅できるダイヤへの見直し		（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	地域が主体となった移動手段の導入の支援	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	地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の支援
				自治体間で連携した移動手段の確保
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	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	（継続）
				送迎を行っている施設や企業等との連携
⑥－2 子育て世代や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	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	（継続）
		高校生・大学生等への通学運賃補助制度の継続・拡充		高校生・大学生等への通学運賃補助制度の継続・拡充及び周知
		免許返納後の公共交通利用の支援制度の継続・拡充		（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）

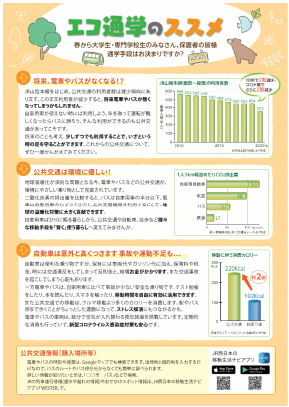
（新旧対応状況：方針４）

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	④－1 子どもと一緒でも安心して利用できる拠点の整備	（継続）
	全般	駅構内の段差解消等の実施		（終了）
④－2 快適に待つことができる駅の整備	全般	駅再生プロジェクトの推進	④－2 快適に待つことができる駅周辺の整備	駅周辺にぎわいづくり推進事業の推進

（新旧対応状況：方針５）

⑤－1 体系的な観光情報・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	⑤－1 体系的な観光情報・公共交通情報の提供	（継続）
		バス停名称統一、バスナンバリングの導入等		バス停名称統一
		駅・バス停での観光案内・乗換案内の充実		（継続）
		乗る楽しみの向上		（終了）
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	⑤－2 訪日外国人向けの多言語表記化	（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）
⑤－3 来訪者が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入	観光・交流交通	主要駅から地域内の観光施設を巡回するバスの運行	⑤－3 来訪者が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入	（終了）
		区域内の公共交通等が利用できるフリーチケットの導入【再掲】		（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 ※京都－福知山間等計画区域を跨がる広域通勤による公共交通の利用拡大の観点から、京都府職員等へのモビリティ・マネジメントを実施する。 ■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）

■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、移住者にも同様の周知を行う。※免許返納者への支援制度の詳細は、施策③-5（P.37）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公共交通情報冊子の各戸配布

（概要）

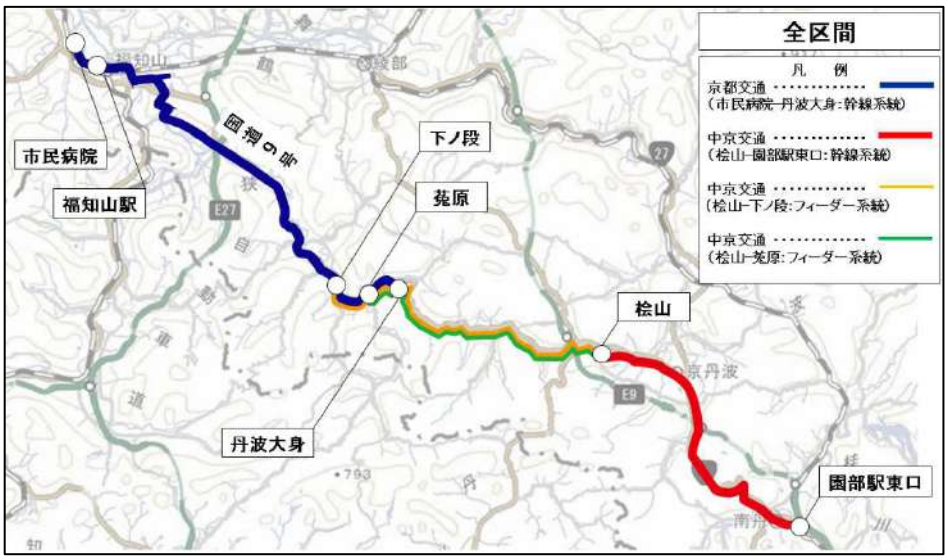
地域住民を対象に、主要駅やバス停での乗換ダイヤをわかりやすく掲載した公共交通情報冊子を年１回程度を目標に各戸配布することで、日常生活での移動（通勤・通学・買物・通院等）における公共交通利用を促す。

（実施場所）

・綾部市役所、南丹市役所、京丹波町役場

実施主体	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府、住民	実施時期（年度）	～R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14～
			継続	モビリティ・マネジメントの実施					継続
			継続	公共交通情報冊子の各戸配布					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">①－２　地域旅客運送サービス継続事業</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、継続を図るために地域旅客運送サービス継続事業を実施。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">■園福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。
 
</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>福知山市、南丹市、京丹波町、京都府、民間バス</td><td>実施時期（年度）</td><td colspan="5">～R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 | R14～
公募等 → サービスの継続 → 継続</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、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　地元との意見交換会等による公共交通サービス改善の継続的な検討	関連する基本方針 ③
目的	地元住民や関係者と協働し、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 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（火）に続いて5回乗車やさまざまな人が対象。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開催 市は敬老の日に合わせ、9月1～30日に「夏休民考重乗65キャンペーン」を開催。65歳以上の人はあやバスが全線乗り放題の同定額券を、誠営価格の半額の1500円で販売します。定額券は市区協働課とあやべ観光案内所（駅前通り）、大町バスターミナル

［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

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、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

<table>
<tr><td 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、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</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">①－４　バス・タクシー運転手の人材確保</td><td colspan="2">関連する基本方針
③</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="7">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。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">■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］</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>綾部市、南丹市、
京丹波町、京都府、
民間バス、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 → バス・タクシー運転手の人材確保 → 継続</td></tr>
</table>

<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す。本取組では、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>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、住民</td><td>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></td><td></td><td></td><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・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者を増やす」に関する施策

<table>
<tr><th colspan="9">基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者を増やす</th></tr>
<tr><th>施策</th><th colspan="6">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="8">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="8">■区域内の公共交通等が利用できるフリーチケットの導入
（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ため、区域内のシームレスな移動を可能とし、公共交通利用を促すために、区域内の公共交通等が利用できるサブスクリプション型のフリーチケットの導入に向けた取組を進める。

（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</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><td colspan="8">基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者を増やす</td></tr>
<tr><td>施策</td><td 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</td><td colspan="2">関連する基本方針
⑤</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="7">交通系 IC カードシステム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り、精算手続きによる遅延が発生する等、胡麻駅以南と比べて利便性は低い状況にある。
そのため、交通系 IC カードシステムを下山駅～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。
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、JR 以外の公共交通や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</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</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>継続</td><td colspan="5">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</td><td>継続</td></tr>
</table>

基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者を増やす									
施策	②－３　公共交通間の乗継や利用環境の改善								関連する基本方針 ⑤
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	■鉄道や園福線とバスの乗り継ぎの改善 （概要） 駅での鉄道とバス、園福線主要バス停での園福線とバス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に不安が生じているケースもある。 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、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 ・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、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・通学の帰宅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・通学の帰宅時の利便を向上し、自家用車に頼らない移動を実現する。								
取組内容	■利用実態に応じた基幹的交通の利便性の向上 （概要） JR 山陰本線は、園部駅以北の運行本数が少なくなり、単線であることから、行き違い待ち等による所要時間の増加等があり、京都方面等からの通勤・通学の帰宅が不便な状況となっている。 園福線は、園部駅行は桧山発 14～15 時台の運行がなく、また 16:00 発のあとは約 90 分後の 17:35 発となっており、また桧山行は園部駅発 15 時台・17 時台の運行がないため、通学や日常生活の帰宅で不便な状況となっている。 今後は、利用実態に応じ、園福線の夕方便の増便（15・17 時台の 1 往復）等、利便性の向上に向けた取組を進める。 （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） ・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、タクシー	実施時期（年度）	～R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14～
			利便性向上や帰宅時間帯交通の事例研究･制度設計			導入に向けた協議･調整			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） 自家用車を持っていない高齢者や免許返納等により運転できない高齢者が、安心して買い物や通院等ができるように、3 市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。 （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、コミュニティバス等の運行ダイヤの見直しを随時行う。 （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：胡麻線 ・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、民間バス、企業・施設等	実施時期（年度）	～R8 / R9 / R10 / R11 / R12 / R13 / R14～ 対象施設との調整・実施 継続 / ダイヤの見直し（随時） / 継続

※その他、計画区域内の対象バス路線を含む（P22 参照）

<table>
<tr><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td>施策</td><td>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</td><td colspan="2">関連する基本方針
－</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="3">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="3">■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。

■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。

［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）

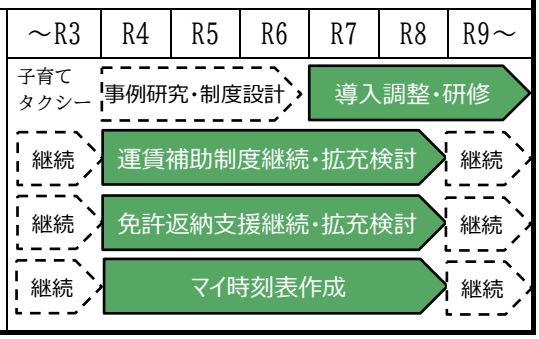
（実施場所）
・綾部市東部地域、京丹波町等</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>綾部市、京丹波町、京都府、タクシー、住民</td><td>実施時期
（年度）</td><td>～R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 | R14～
継続 | 導入協議・調整 実証実験 | 導入支援 | 継続</td></tr>
</table>

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・大学生等への通学運賃補助制度の継続・拡充および周知 （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 ■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。	

<table>
<tr>
<td></td>
<td colspan="4">
＜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、JR バス園福線）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
</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、企業・施設等</td>
<td>実施時期
（年度）</td>
<td>


</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」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、駅構内の照明整備、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駅空間の創出を目指す。
　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、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">関係機関調整・実施</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　快適に待つことができる駅周辺の整備							関連する基本方針 ②	
目的	駅周辺にぎわいづくり推進事業を推進し、快適な待合環境の実現を図る。								
取組内容	■駅周辺にぎわいづくり推進事業の推進 （概要） 　地域内外の交流促進を図るために、駅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、駅構内に机と椅子を設置した学習スペースの整備に取組む。 　高齢者に対しては、上屋やベンチの整備・拡充を実施することで快適な乗継環境の実現を図るとともに、日常的に高齢者が集まり憩うことができるようなカフェやサロンの整備・拡充に取組む。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。 　また、長時間待つことになった場合でも快適に過ごせる拠点を実現するために、駅構内に Wi-Fi を整備する。 ■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。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） ・JR 山陰本線の日吉駅等								
実施主体	南丹市、京丹波町、京都府、JR 西日本	実施時期（年度）	～R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14～
			継続	関係機関調整・改修					利用促進

■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　体系的な観光情報・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 ■バス停名称統一 （概要） 3 市町内を観光・交流する来訪者にとってわかりやすい公共交通情報を提供し、公共交通利用を促すために、バス停名称の統一、案内表示のデザインの統一を実施する。また、各バス停での案内表示だけでなく、検索サイトや情報冊子においても、将来のブランディング構築に向けて共通の名称やナンバリング等を使用する。 （実施場所（バス停名称の統一）） ・南八田（ぐるりんバス）と八田（京阪京都交通）の名称統一 ・図書館前（ぐるりんバス）と国際交流会館前（京阪京都交通）の名称統一 ■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	

<table>
<tr><td></td><td colspan="4">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、駅からバス・タクシーへの乗換案内についても案内内容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</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、企業・施設等</td><td>実施時期
（年度）</td><td colspan="2"><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 → 時刻表等作成 → HP 公開･配布</td></tr>
<tr><td colspan="7">継続 → バス停名称統一 → 周知</td></tr>
<tr><td colspan="7">継続 → 駅案内板の改善･充実 → 継続</td></tr>
</table></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、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 → 情報冊子の作成 → 配布の継続 → 継続
継続 → 多言語表記化 → 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。

<table>
<tr><th colspan="4">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 colspan="2">評価指標</th><th>現況値
（R6年）</th><th>目標値
（R13 年）</th></tr>
<tr><td colspan="2">JR山陰本線（園部～綾部）の年間利用者数（人）</td><td>406.6</td><td rowspan="12">利用者数の減少を人口と同程度にとどめることを目標に算定予定</td></tr>
<tr><td rowspan="6">利用者あたりの公的資金投入額（円/人）</td><td>中京交通
園福線（園部駅東口～桧山）※</td><td>781.6</td></tr>
<tr><td>中京交通
園福線（桧山～下ノ段）※</td><td>2463.4</td></tr>
<tr><td>あやバス</td><td>1000.6</td></tr>
<tr><td>南丹市営バス</td><td>1761.5</td></tr>
<tr><td>ぐるりんバス</td><td>1958.6</td></tr>
<tr><td>京丹波町営バス</td><td>1427.7</td></tr>
<tr><td rowspan="2">バス路線の収支率（%）</td><td>中京交通
園福線（園部駅東口～桧山）※</td><td>23.61%</td></tr>
<tr><td>中京交通
園福線（桧山～下ノ段）※</td><td>10.21%</td></tr>
<tr><td rowspan="2">（参考）
年間利用者数（人）</td><td>中京交通
園福線（園部駅東口～桧山）※</td><td>33,026</td></tr>
<tr><td>中京交通
園福線（桧山～下ノ段）※</td><td>4,359</td></tr>
</table>

※中京交通園福線は、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。

基本方針②　ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者を増やす			
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		34.79	
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	58%	
	土曜	65%	
	休日	58%	
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	34%	
	土曜	22%	
	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。

接続便数（一定時間以内に乗り継げる割合）の算出対象拠点・路線は見直しを検討中

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	30.54	
年間園福線通学定期利用者数	調査中	
高校生・大学生への通学費補助実施数	調査中	

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）
4つの機能（照明・ネット環境・電源・テーブル）が 整備された鉄道駅・主要バス停の数	1	

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 （R6年）	目標値 （R13年）
年間観光入込客数（千人）	7,306	

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、京丹波町の 3 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、3 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。

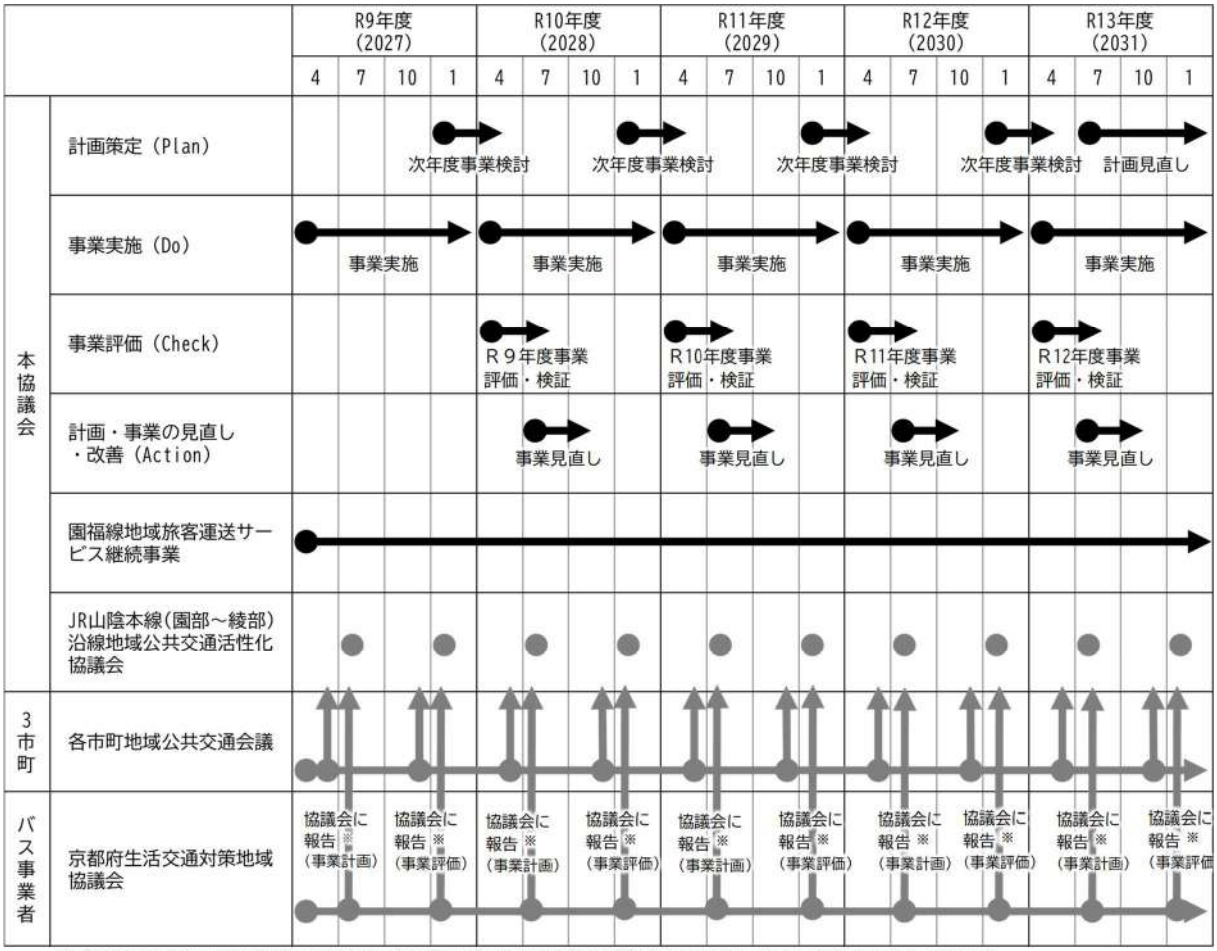
計画の評価、検証、見直し等は、JR 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会が主体となって実行する。

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＞

○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。

4 計画区域、対象とする交通等

■ 計画区域

本計画の対象となる区域は、綾部市、南丹市、京丹波町の2市1町からなる地域とし、その中でも、ＪＲ山陰本線の園部駅～綾部駅間に関連する区域とします。

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

■ 対象とする交通

鉄　　道：JR山陰本線（園部～綾部間）
バ　　ス：中京交通（園福線）、あやバス（上林線、於見市野瀬線）、
南丹市営バス（計画区域内を運行する系統）、
ぐるりんバス（計画区域内を運行する系統）、京丹波町営バス（全系統）
個別輸送：タクシー、スクールバス、デマンドバス・タクシー（南丹市、京丹波町）、
交通空白地・福祉有償運送

■ 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年間の計画とします。

■ 計画の位置づけ

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

3市町の総合計画・関連計画
京都府の広域計画・関連計画

↓

地域の将来像実現に向けて
公共交通が果たすべき役割

↓

JR山陰本線(園部～綾部)沿線
地域公共交通計画

＜各計画の施策政策の方向性＞

- 定住促進、交流人口の増大
- 出産・子育て環境の充実
- 産業の創生や基盤強化による地元雇用の確保
- 人・地域の交流を支える拠点・ネットワークづくり
- 観光交流の推進
- 暮らしの安全と安心の確保
- 次代を担う人材育成
- コンパクトシティ、スマートシティ

5 計画実施のための推進体制

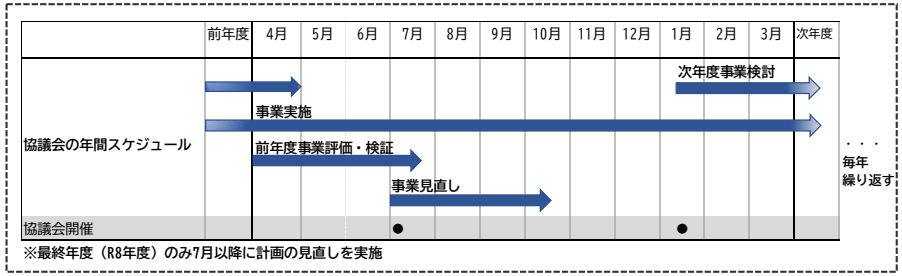
目標の実現、施策の継続的な実施に向けて、3市町の関係者及び区域の公共交通事業者、住民など、様々な関係者が連携し、総合的な取組として進めます。

＜ＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会の役割＞

計画の評価、検証、見直し等を、主体となって実行します。

＜各市町の役割＞

各市町の地域公共交通会議で事業の実施状況や評価等を協議し、 協議事項等をＪＲ山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会へ共有します。



※最終年度（R8年度）のみ7月以降に計画の見直しを実施

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

資料1-5

（仮）次期ＪＲ山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画 概要版（素案）

1 はじめに

京都府と綾部市、南丹市、京丹波町は、令和4年3月に「ＪＲ山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画」を策定し、鉄道と幹線バスを軸とする地域公共交通の再構築（地域公共交通のリ・デザイン）に取り組んできました。

しかし、人口減少や担い手不足等、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、持続可能な公共交通サービスを実現するためには、今後の公共交通のあり方を再定義する必要があります。

本計画は、これまでの地域公共交通計画での施策の実施結果を踏まえ、まちづくり等と連携した公共交通の次の５年間のマスタープランとなるものです。

2 5年後に計画が達成された地域の姿

※図中の番号は中開きのページと対応しています

3 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
- 人口減少が進む以上に、公共交通離れが加速
- 公共交通が不便な地域の後期高齢者数が増加
- 公共施設や生活関連施設への交通手段は、ほとんどが自動車利用

公共交通
- 公共交通利用者数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

住民
- 鉄道を利用できない要因：駅行きのバス本数、鉄道とバスの乗継等
- バスを利用できない要因：家からバス停までの距離、バスの運行本数等
- 改善等のニーズ：乗換場所の待合環境、買物通院先等付近へのバス停移設、午前中に移動できるダイヤ、子どもや女性目線の取組、園福線の増便等

利用者
- 最寄り駅までバスを利用できない要因：早朝や帰宅時間帯でのバス運行、鉄道との乗継等

事業者・地元関係者等
- 事業者意見収集中（実施中）

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 地元との意見交換会等による公共交通サービス改善の継続的な検討
- 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・運行本数の増加を視野に、沿線全体の公共交通サービスを改善・相互連携を強化することで利用者数を増やす

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 公共交通間の乗継や利用環境の改善

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 子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援（※以前の方針⑥から移動）

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：4つの機能（照明・ネット環境・電源・テーブル）が整備された鉄道駅・主要バス停の数

- 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 快適に待つことができる駅周辺の整備

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 体系的な観光情報・公共交通情報の提供
- ⑤-2 訪日外国人向けの多言語表記化

※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

議題第2号

JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会令和８年度収支予算の変更

歳　入

（単位:円）

款　項　目	当初	変更後	増減	摘　要
1 分担金及び負担金	5,060,000	5,968,660	908,660	綾部市、南丹市、京丹波町、京都府 １自治体あたりの負担額
2 負担金	5,060,000	5,968,660	908,660	事業費1,465,000 運営費　15,000 計　1,480,000
2 負担金	5,060,000	5,968,660	908,660	園福線地域旅客運送サービス継続事業に係る外部有識者意見聴取会の謝金・旅費（48,660円）について、福知山市、南丹市、京丹波町及び京都府で同額を負担。
2 行政支出金	5,000,000	1,499,000	△ 3,501,000	
1 補助金	5,000,000	1,499,000	△ 3,501,000	地域公共交通調査等事業（地域公共交通アップデート化推進事業【広域型】）
1 国庫補助金	5,000,000	1,499,000	△ 3,501,000	
2 地方公共団体補助金	0	0	0	
3 繰越金	47,748	47,748	0	
1 繰越金	47,748	47,748	0	前年度繰越金
1 繰越金	47,748	47,748	0	
4 諸収入	0	0	0	
1 雑入	0	0	0	
1 雑入	0	0	0	
計	10,107,748	7,515,408	△ 2,592,340	

歳　出

（単位:円）

款　項　目	当初	変更後	増減	摘　要
1 運営費	60,000	108,660	48,660	
1 会議費	60,000	108,660	48,660	協議会運営等の事務経費
1 会議費	60,000	108,660	48,660	
2 事業費	10,000,000	7,359,000	△ 2,641,000	
1 調査計画費	10,000,000	7,359,000	△ 2,641,000	
1 調査計画費	10,000,000	7,359,000	△ 2,641,000	地域公共交通計画改定費
2 事業費	0	0	0	
2 事業費	0	0	0	
3 予備費	47,748	47,748	0	
1 予備費	47,748	47,748	0	
1 予備費	47,748	47,748	0	
計	10,107,748	7,515,408	△ 2,592,340	

議題第３号

園福線の運行予定事業者選定結果の報告について＜報告事項＞

１　公募概要

事 業 名：園福線地域旅客運送サービス継続事業

公募方式：公募型プロポーザル

公募期間：令和８年６月 15 日～７月６日

事業概要：園部駅東口～福知山市民病院間を運行する地域旅客運送サービス

２　応募状況

企画提案提出者数：２者

企 画 提 案 事 業 者：有限会社中京交通、京都交通株式会社

３　選定結果

２者ともに運行予定事業者として選定

４　選定理由

選定委員会において提案内容を審査した結果、以下の点が高く評価された。

・二者ともに運営能力及び運行能力（安全・円滑な運行）が高く評価された。

５　今後の予定

選定された運行予定事業者と運行内容等について協議を進め、令和９年４月の運行開始に向けた準備を行う。

＜参考＞

（１）外部有識者意見聴取会

日　時：令和８年７月８日（水）10:00～11:30

場　所：京都府庁３号館第７会議室

有識者：名古屋大学教授　加藤　博和

南丹市地域公共交通活性化協議会委員　下伊豆　仁史

京丹波町地域公共交通会議委員　明田　馨

（２）園福線運行予定事業者選定会議

日　時：令和８年７月 16 日（木）13:25～14:00

場　所：京都府建設交通部会議室

構成員：京都府建設交通部交通政策課長　原田　聡

福知山市建設交通部長　荒木　正人

南丹市地域振興部長　岡部　哲使

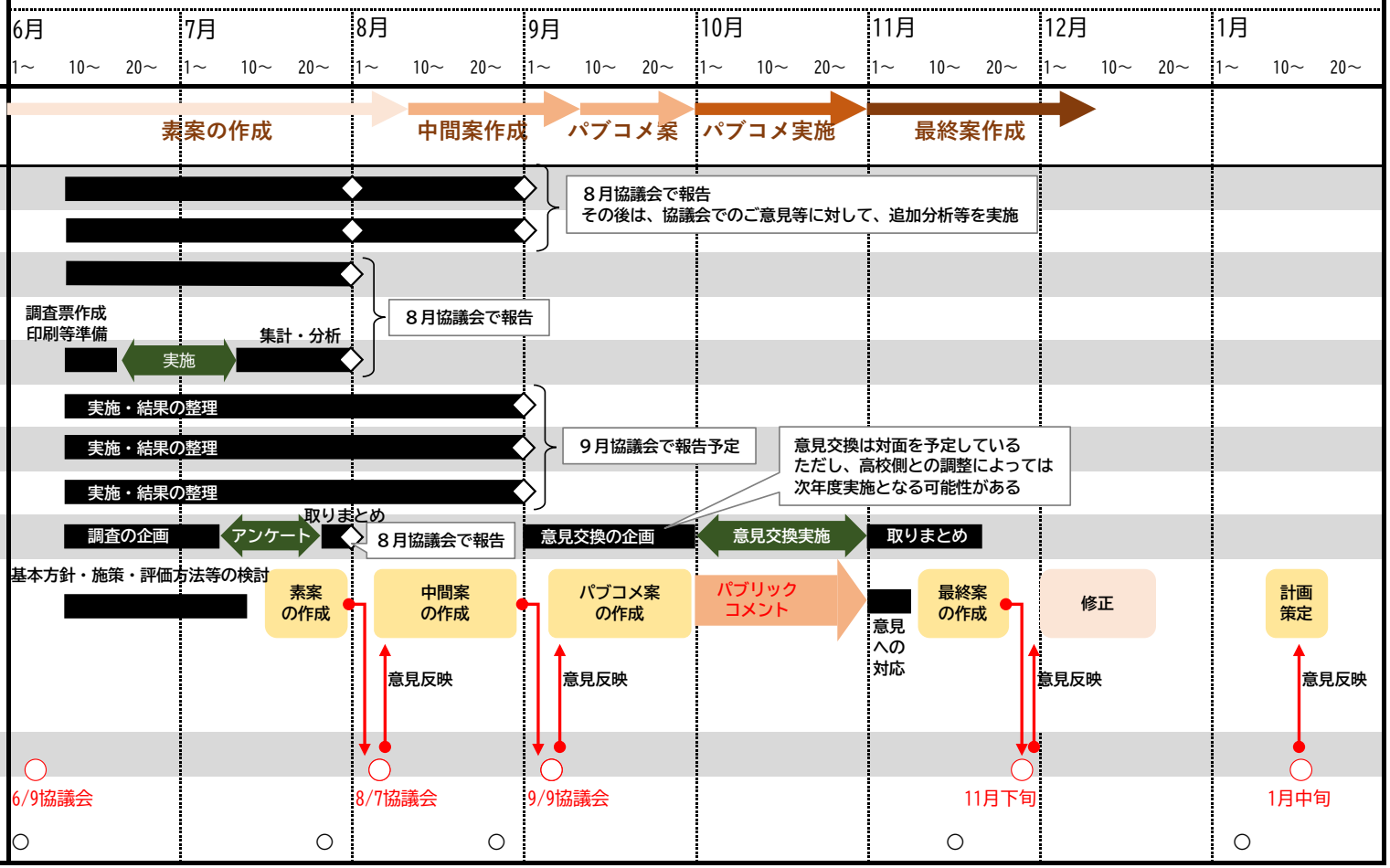
京丹波町総務部長　松山　征義

現在の運行概要

議題３参考

系統	系統名	起点～終点	距離	運行回数	車両
地域間幹線系統	園福線[60]	園部駅東口～　～自然運動公園前～桧山	17.0km	９回	大型２台
	園福線[65]	園部駅東口～自然運動公園～自然運動公園前～桧山	18.2km	１回	中型２台
地域内フィーダー系統	園福線[70]	桧山～丹波大身～菟原	13.9km	３回	中型１台
	園福線[80]	桧山～丹波大身～菟原～下ノ段	18.4km	２回	
地域間幹線系統	三和線	福知山市民病院～丹波大身	24.8km	４回	大型１台

事業概要

- 運 行 開 始　令和６年４月１日～
- 運 行 路 線　右図のとおり
- 運　行　日　毎日
- 運行時間帯　６時台～20時台
- 運　　賃　50円単位のわかりやすい運賃体系
- 支 払 方 法　現金、ICカード、定期券等

JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画改定スケジュール