

北近畿タング鉄道沿線
地域公共交通網形成計画

平成 26 年 12 月

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

目次

頁

□ 序章	i
背景と目的	i
1. 北近畿タンゴ鉄道を取り巻く社会情勢の変化	1-1
1.1 北近畿タンゴ鉄道の沿革	1-1
(1) 宮福線	1-2
(2) 宮津線	1-3
1.2 沿線地域の状況変化	1-3
(1) 沿線地域の特性	1-3
(2) 人口減少・少子高齢化の進展	1-4
(3) 通勤・通学者の流動	1-6
(4) 自動車利用の進展	1-9
(5) 道路交通ネットワークの充実	1-9
(6) 駅周辺のまちづくり	1-9
(7) 観光の動向	1-13
2. 北近畿タンゴ鉄道と沿線の公共交通の現状と課題	2-1
2.1 北近畿タンゴ鉄道の現況	2-1
(1) 営業路線及び駅	2-2
(2) 駅の設備等の状況	2-3
(3) 施設及び運営の概要	2-5
(4) 他の交通モードとの連携	2-6
(5) 広域交通アクセスとの連携	2-8
2.2 北近畿タンゴ鉄道の利用状況	2-8
(1) これまでの利用者数と今後の見込	2-9
(2) 旅客流動調査から見た利用状況	2-9
(3) 今後、利用増が期待されるターゲット	2-10
2.3 北近畿タンゴ鉄道の経営状況	2-10
(1) 経常損益の推移	2-11
(2) 収入	2-12
(3) 支出	2-14
2.4 沿線自治体の取り組み	2-14
(1) 自治体の総合計画等における地域公共交通の位置づけ	2-16
(2) 駅周辺のまちづくりに関する取り組み	2-17
(3) KTRの利用促進に関する取り組み	2-19
(4) 『海の京都』等による観光まちづくりの取り組み	2-19
【参考】『海の京都』事業の取り組み	2-21
【参考】『海の京都観光圏』整備実施計画の内容	2-22
【参考】『山陰海岸ジオパーク』における取り組み	2-23
2.5 北近畿タンゴ鉄道沿線地域の交通の課題	2-23

3. 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画	
3.1 形成計画策定の背景及び計画の基本方針	3-1
(1) 形成計画策定の背景	3-1
(2) 計画の基本方針	3-2
3.2 計画の期間	3-2
3.3 計画の区域	3-2
3.4 計画の目標（『目指すべき将来像』）	3-3
【参考】これまでの計画等で示された目標等	3-4
3.5 具体的な取り組み内容と実施主体、スケジュール	3-6
(1) 具体的な取り組み内容と実施主体	3-7
(2) 取り組みごとの実施スケジュール	3-16
3.6 目標とする指標	3-18

□ 参考資料

1. 北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会の開催日程及び規約等
2. 北近畿タンゴ鉄道の駅施設・駅周辺の状況等
3. 北近畿タンゴ鉄道沿線地域の人口推移及び利用促進に関する取り組み等

3. 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画

3.1 形成計画策定の背景及び計画の基本方針

(1) 形成計画策定の背景

KTRは開業以来、沿線住民の日常の移動手段として、また、沿線地域のビジネスや観光地と都市部を結ぶ産業基盤として重要な役割を果たしてきた。しかし、沿線人口の減少や道路網整備と相まったモータリゼーションの進展、レジャーの多様化、産業の空洞化等により、利用者数と旅客運輸収入がピーク時の約3分の2にまで減少し、経常損失拡大に歯止めがかからない深刻な状況となっている。

そのため、沿線自治体では、KTR沿線地域における公共交通のあり方を総合的に検討するために「北部地域総合公共交通検討会」を立ち上げ、平成24年9月、KTRの抜本的な経営改善対策や安心安全対策、増客・集客対策を記した中間とりまとめを策定した。

現在、この中間とりまとめに基づいて「上下分離による鉄道事業再構築」を進めており、平成25年10月に運行部分を担う事業者の公募を行い、平成26年5月には、最適提案事業者として『WILLER ALLIANCE 株式会社』が選定されたところである。

一方で、需要創出の取り組みとして、京都府域の自治体では、全国有数の競争力・発信力のある観光圏づくりをめざした『海の京都』構想(平成25年3月策定)に基づき、民主導による観光拠点整備を進めている。平成26年6月には、京都府北部の7市町が近畿で初めて観光庁の『観光圏』に認定されるとともに、観光拠点間を結ぶ周遊ルートを効率的に移動できる環境整備を進めるために『海の京都』回遊システム構築マスタープラン』を平成26年3月に策定したところである。

豊岡市においても、『豊岡市経済成長戦略』(平成21年策定)において、コウノトリや城崎温泉、出石のまちなみなど豊岡固有の観光資源を活かした、何度も訪れたいくなるまちづくりを進めてきた。また、京丹後市から鳥取市までの『山陰海岸ジオパーク』においても、ジオツーリズムをはじめとするジオパークの活動の展開を通じて、地域活性化が図られている。

こうした需要創出の取り組みに加え、今後はこれからの人口減少時代を見越して、公共交通網による移動の自由を確保しつつ、圏域として都市機能を相互に分担・補完しあい、生活水準の維持・向上を図ることで一定の人口規模の維持を目指す地域高次共同生活圏(コンパクト&ネットワーク)の構築を進めていくことが必要となっている。

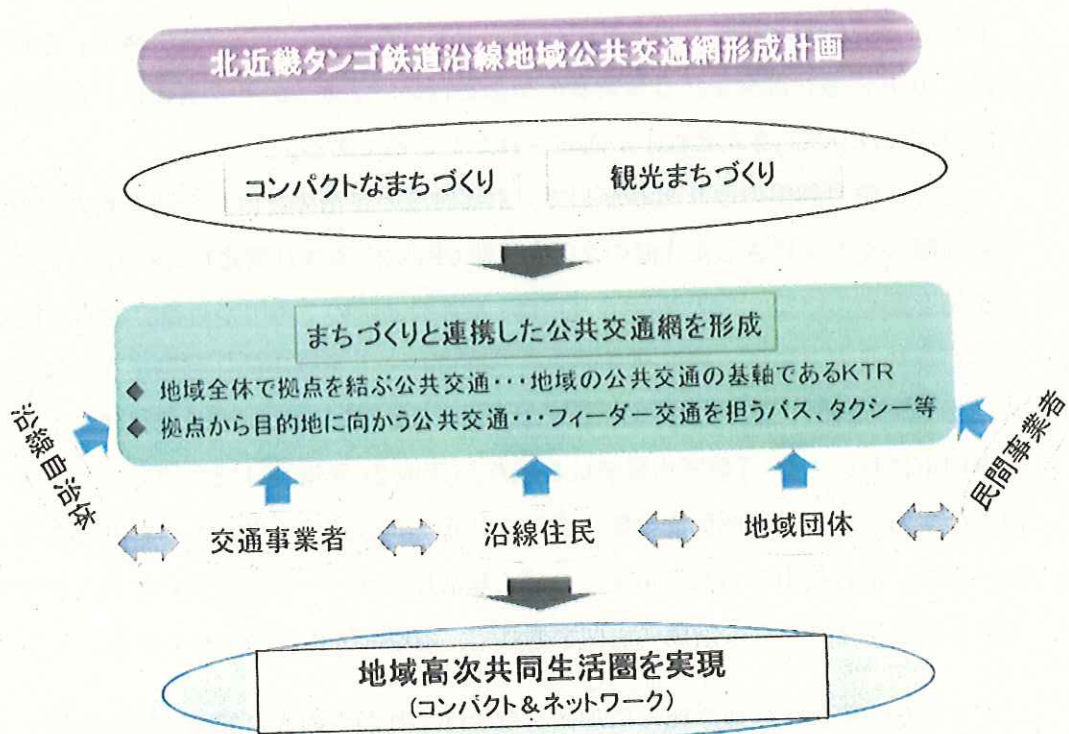
国においては、平成25年に『交通政策基本法』が定められ、平成26年5月には『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が一部改正された。まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを形成することや、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ、広域性の確保、住民の協力を含む関係者の連携、といった方向性が示されたところである。

このような状況の中、KTR沿線地域においても、まちづくりと一体となった公共交通の再編や国内外の来訪者との交流の活性化等を視野に入れた公共交通網の整備に関する計画の策定が求められている。

(2) 計画の基本方針

こうした流れを受け、KTRの沿線自治体では、北部地域総合公共交通検討会の中間とりまとめを基本に、その後の社会情勢や各種計画等を踏まえるとともに、「海の京都」回遊システム構築マスタープランで示された具体的施策やWILLER社から提案された新たな取り組み等も加味した上で、駅等を拠点とするコンパクトなまちづくりや魅力的な観光まちづくりを進めるとともに、そうした拠点同士や、拠点と目的地を有機的に結ぶなど、公共交通網を充実させることで、持続可能で住みやすい地域社会を実現することを目指す「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を策定することとする。

なお、本計画の策定及び実施にあたっては、沿線自治体や関係する公共交通事業者、地域住民、地元企業、観光事業者等が連携しながら進めていくため、「北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会」を設置し、関係者間で協議を行うこととした。

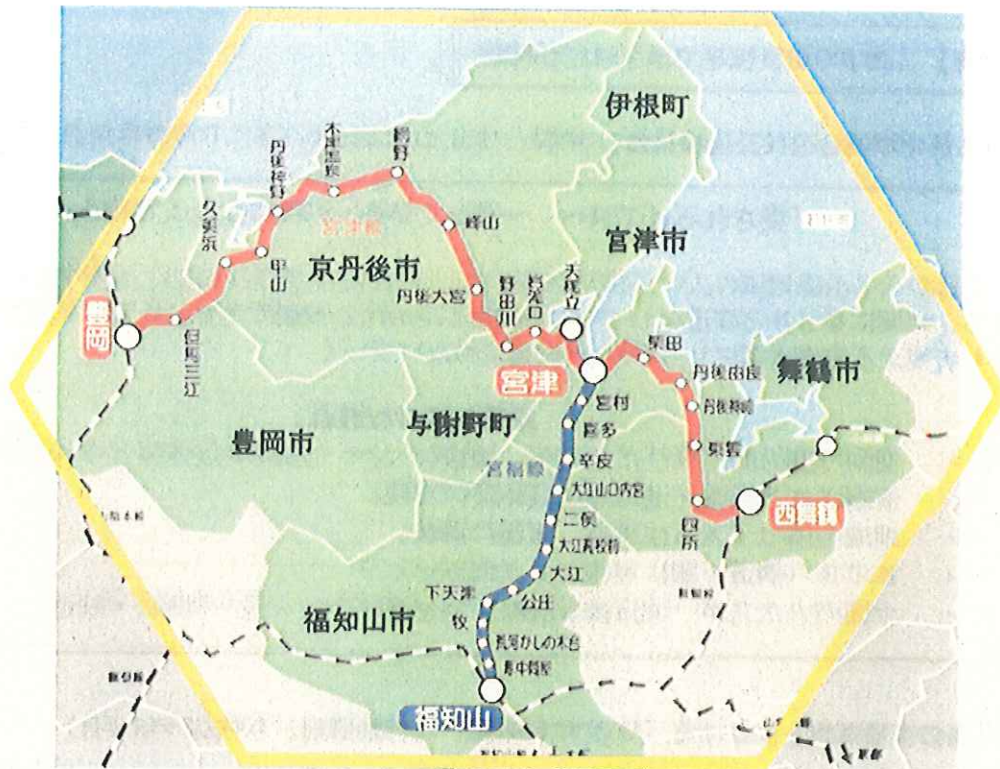


3.2 計画の期間

北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画の対象期間は、おおよそ平成 36 年度までの 10 年間とするが、まずは 5 年後を一つの目処として目標を設定し、それまでの取り組み状況や目標の達成度、周辺状況等を踏まえた検証について、協議会を定期的で開催して行うとともに、社会情勢の変化に合わせ、必要に応じて計画の見直しを図ることとする。

3.3 計画の区域

本計画の対象区域は、京都府福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町、兵庫県豊岡市の KTR 沿線地域とする。



3.4 計画の目標（『目指すべき将来像』）

KTR沿線地域では、これまでもKTRを地域の公共交通の基軸としてきたところであるが、今後はまちづくりや観光振興など、地域戦略と一体となって圏域全体で都市機能を分担した取り組みを進めることで、持続可能な地域公共交通網の形成を図ることとする。そして、これまでの計画等で示された目標等を踏まえ、沿線地域の姿、公共交通の姿、それぞれの目指すべき将来像を次のとおりとする。

目指すべき『沿線地域の姿』

- ・ 自分たちのまちとして誇りが持て、住み続けたいと思う地域
- ・ 自動車が利用できなくても、公共交通だけで暮らしていける地域
- ・ 魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域
- ・ 元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人に移り住みたいと思う地域

目指すべき『公共交通の姿』

- ・ 地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通
- ・ 便利で魅力的で、乗りたくなる、みんなに愛される公共交通
- ・ まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通
- ・ 国内外からの来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通
- ・ 交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通

【参考】これまでの計画等で示された目標等

①「北部地域総合公共交通検討会」中間とりまとめにおける『KTRの将来像』（平成24年9月）

「愛されるKTRへ ～乗って守る・来てもらって守る～」

これからも沿線地域の人々が誇りを持って、いきいきと暮らし続け、域外の人たちに自慢できる、地域に愛される鉄道としてその価値をしっかりと発揮できるように、安全を確保し、安心して使える設備水準でしっかりと後世につないでいく。

実現に向けた視点

- ・ 便利で魅力的で乗りたくなる、地域の人々・企業から必要とされる鉄道へ
- ・ 信頼される経営を進める企業体質の実現
- ・ 地域全体で支える仕組み、機運の醸成
- ・ KTR（鉄道・駅）を核としたまちづくり
- ・ 全国の人たちが「北近畿（沿線）に足を運ぼう」と思う地域・鉄道へ

②「海の京都構想」における『めざす将来像』『行動原則』（平成25年3月）

「海の京都」は全国有数の競争力のある観光圏づくりを目指し、発信力・集客力のある「戦略拠点」を形成するため、ソフト・ハード両面から整備を進め、魅力ある観光まちづくりを総合的かつ計画的に実施することとしている。

めざす将来像

- ・ 内陸の観光地とは異なる魅力で強い集客力を持つ新たな観光圏が形成され、府内の観光構造が、京都市を中心とする「陸の京都」と府北部の「海の京都」が並び立つ双極構造となっていること。
- ・ 観光客が旅行先を選ぶ際に最初に思い浮かぶような、強いブランド力を持った観光拠点が複数箇所整備され、それぞれの拠点が、関西圏はじめ首都圏・中部圏等の国内はもとより、海外においても日本を代表する有数の観光地として認識されていること。
- ・ 観光客が最初に降り立つ海・道路・鉄道それぞれのゲートウェイが魅力的なエリアとして整備されているとともに、圏内の観光拠点等を結ぶハード・ソフトの周遊システム（交通インフラ、周遊旅行商品等）が観光客視点に立って整備され、観光客の滞在時間が伸び、宿泊客が増大することにより、地域経済への波及効果が顕著になっていること。
- ・ 構想の実現を目指す過程の中で、圏内の様々な分野で社会や事業のイノベーションに挑む人たちが増え、そうした人たちにより持続可能な内発的地域づくりが実現していること。

行動原則

- ① 「民主導」の徹底
- ② 「デザイン」の重視
- ③ 「集中とネットワーク」戦略の展開
- ④ 「オンリーワン・高品質・ほんもの」の追求

③ 「「海の京都」回遊システム構築マスタープラン」における『基本コンセプト』（平成26年3月）

コンセプト	内容
利用者視点	利用者視点から計画された回遊システム
世界標準	世界に通用する水準の回遊システム
誰にとっても分かりやすく、使いやすい	「海の京都」を初めて訪れる日本人や外国人、高齢者等、すべての訪問者に分かりやすく、使いやすい回遊システム
移動が目的となる (楽しい、快適)	移動する交通手段そのものが旅行目的となるような、楽しく快適な回遊システム
「海の京都」のブランドを体現する	「海の京都」を体現する、デザインや機能が洗練された回遊システム

④ 「WILLER ALLIANCE 社」におけるKTRの『運営方針（経営ビジョン）』（平成26年5月）

KTRが地域の基幹公共交通として重要な役割を果たしていることから、地域に愛される鉄道としてKTRを将来に向けて維持・発展させていくことは、地域全体にとって大きな価値のあることと考えている。WILLER ALLIANCE社はこれまでの旅行業及びバス事業で培った運行実績、企画力や販売力を活かし、地域の面的な成長を支える立場として、運行を担っていく。

- (1) 私たちは、沿線地域に根ざす素晴らしい自然や伝統・産業を愛し、沿線の魅力を発信することで地域活性化の中心的役割を担います。
- (2) 安全・安心に取り組むとともに、お客様志向の運行を行い、地域鉄道の新しい価値を創造します。

※ WILLER ALLIANCE社は、実際に運行を担う子会社として『WILLER TRAINS株式会社』を平成26年7月に設立

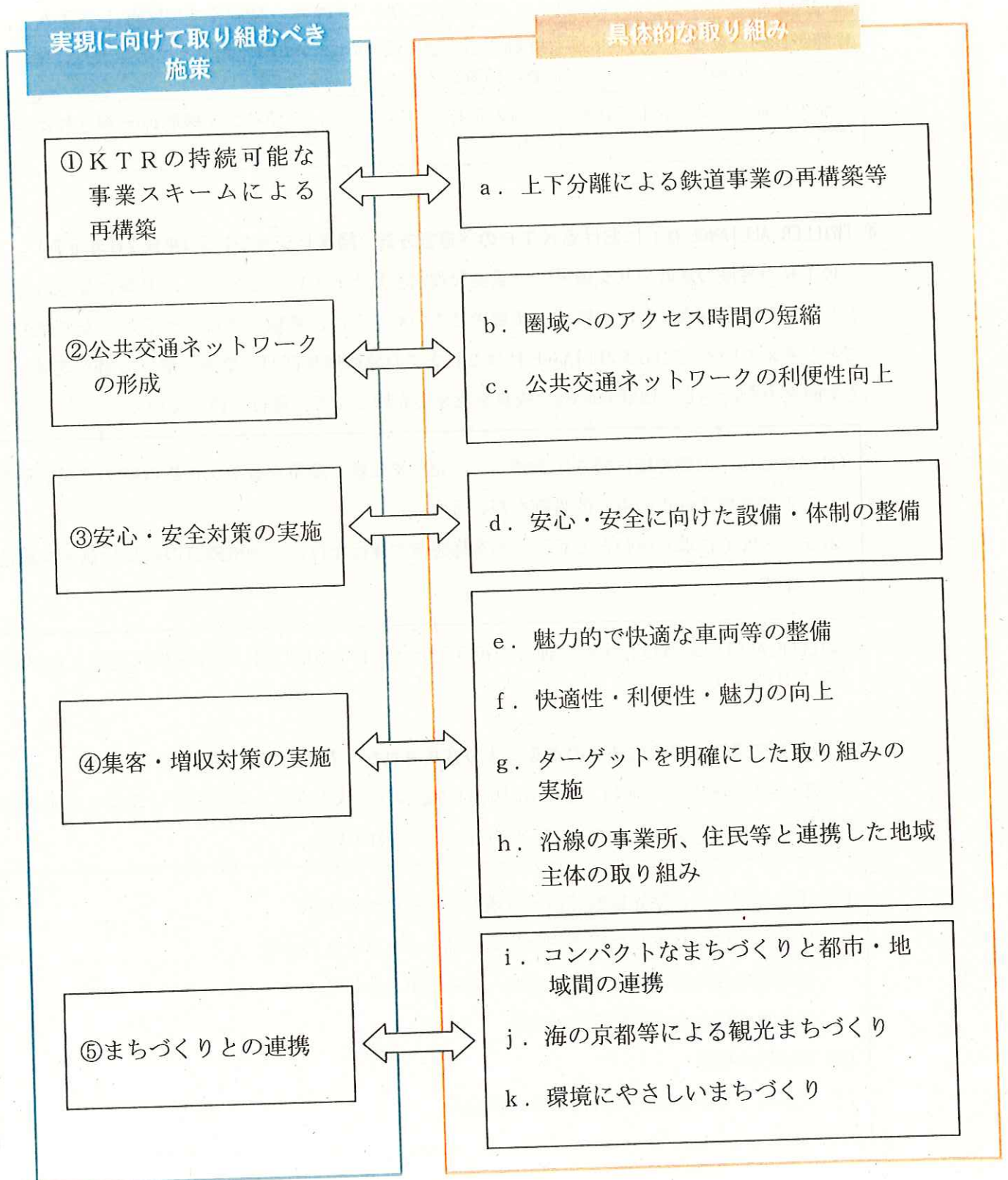
⑤ 「地域公共交通活性化再生法」の改正により変更された『基本方針』（平成26年11月）

地域公共交通網形成計画は、改正法の施行にあわせて改正される基本方針に合致している必要があり、基本方針では、以下について定めることとされている。

- (1) ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
 - ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
 - ④住民の協力を含む関係者の連携
- (2) 広域性の確保
- (3) 具体的で可能な限り数値化した目標設定

3.5 具体的な取り組み内容と実施主体、スケジュール

目指すべき将来像の実現に向けて取り組むべき施策は、①KTRの持続可能な事業スキームによる再構築、②公共交通ネットワークの形成、③安心・安全対策の実施、④集客・増客対策の実施、⑤まちづくりとの連携、の5つにまとめることができ、それぞれにおいて実施すべき具体的な取り組みは、以下の図のとおりである。



(1) 具体的な取り組み内容と実施主体

それぞれの具体的な取り組みの内容と実施主体を以下に示す。

①KTRの持続可能な事業スキームによる再構築

a. 上下分離による鉄道事業の再構築等

具体的な取り組み	経営の抜本的改革
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・経営体制の抜本的改革のため、運行会社と施設保有会社を分離し、経営判断のスピード向上と経営責任の所在が明確化されるマネジメント体制への移行を進める。 ・既存のKTRの安全文化を継承しつつ、経営の機動性や柔軟性を確保するため、民間のノウハウを導入する。
実施主体	KTR、WILLER TRAINS
具体的な取り組み	支援スキームの見直し
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・KTRのインフラ部分（運行部分を切り離れた安全運行に必要な基盤）に自治体が補助する、いわゆる上下分離を進める。 ・なお、上（運行部分）は運輸収入等で自立的な収支バランスが取れる仕組みとするとともに、下（基盤部分）に対しては、公的なインフラとして地域がしっかりと支える仕組みを検討する。
実施主体	KTR、WILLER TRAINS、沿線自治体

②公共交通ネットワークの形成

b. 圏域へのアクセス時間の短縮

具体的な取り組み	京阪神方面とのアクセス強化による利便性向上
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、高速道路網の整備により自動車や高速バスの利便性が高まってくることから、鉄道の競争力を維持・強化する取り組みについても同時に進めることが重要である。 ・また、京阪神方面からの滞在時間を拡大する取り組みについても、利用状況を踏まえながら同時に進め、沿線全体の交通利便性の向上を図る。
実施主体	WILLER TRAINS、JR、沿線自治体



京都と沿線地域を結ぶ特急列車
『タンゴ・ディスカバリー』

具体的な取り組み	クルーズ船との連携
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 京都舞鶴港の埠頭整備による大型クルーズ客船の寄港に対応し、1日周遊ルートのバリエーションを増やす。 主要な交通結節点における情報提供・案内機能の強化や円滑な交通モード間の接続、外国人向けの企画切符販売により、京都舞鶴港起点の周遊ルートの整備を進める。
実施主体	WILLER TRAINS、交通事業者、沿線自治体、民間事業者、地域団体

具体的な取り組み	丹後半島パルスタイムテーブル※1化等の検討
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> KTRとJRや路線バス(コミュニティバスを含む)、観光船、ケーブルカーなど、各交通モード間がスムーズに接続することで、地域全体の移動の効率化を図る。 具体的には、KTRのパターンダイヤ※2化を進めることで接続する路線バスもパターンダイヤ化し、便数は限られていても、また、時間を気にしなくても移動が容易なパルスタイムテーブル化等の実現を目指す。 これにより交通モード相互の接続が向上し、それぞれの待ち時間が削減され、総移動時間の短縮化が期待される。 域外の公共交通との円滑な接続を目指して、地域のすべての公共交通事業者や沿線自治体が連携・協働し、公共交通ネットワークの再構築に向けた検討を行う。
実施主体	WILLER TRAINS、JR、交通事業者、沿線自治体

※1 鉄道や路線バス等をパターンダイヤ化し、それらのダイヤ同士を整合することで乗り継ぎ時間を短縮し、利便性を向上させるもの

※2 一定の周期で鉄道や路線バスが運行されるダイヤのこと

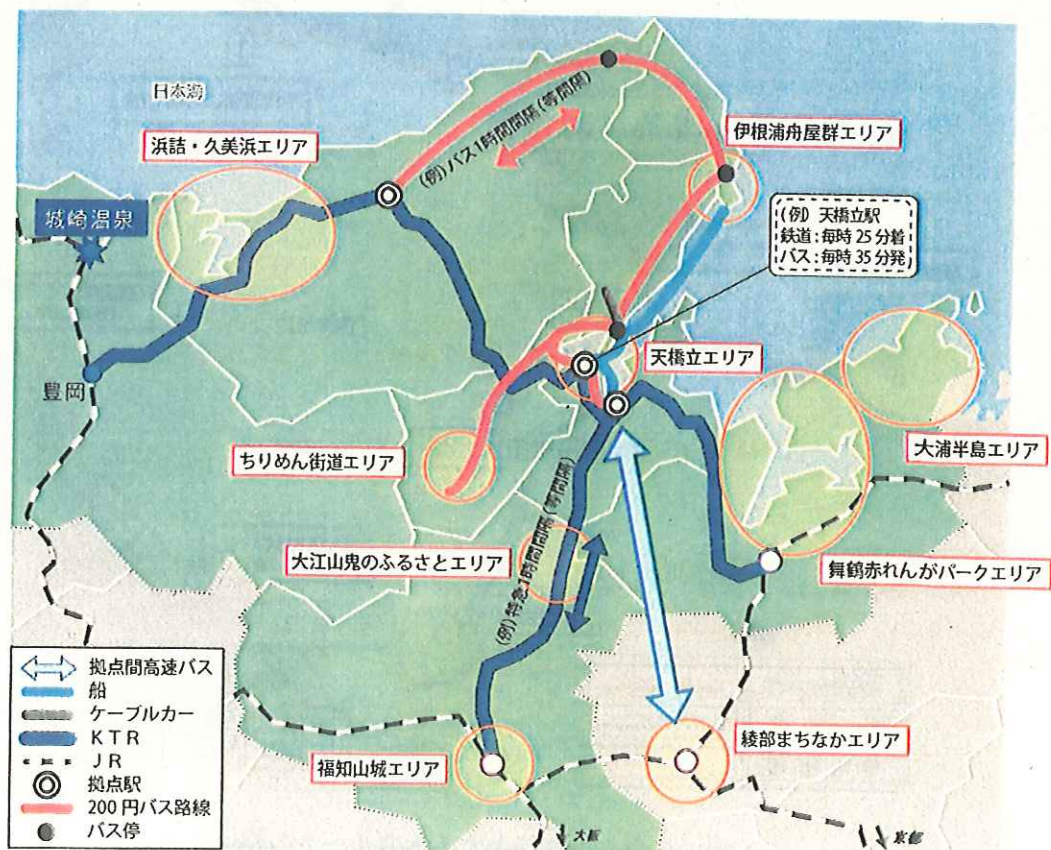


図 地域全体の交通ネットワークの強化イメージ

具体的な取り組み	鉄道とアクセス交通との連携（バス、タクシー、自転車）
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道とバス、遊覧船等を有機的に結びつけ、確実に乗り換えできるよう、連携を図る。 ・ 鉄道駅からのイグレス交通を担うタクシー、レンタカー（カーシェアリング）、レンタサイクルについて、沿線市町と連携し、整備を進める。 <p>〔導入にあたってはEVなど環境調和、健康志向など新たな付加価値を持った交通体系を検討〕</p>
実施主体	WILLER TRAINS、交通事業者、沿線自治体、民間事業者

具体的な取り組み	丹後半島を回遊する観光周遊ルート等の整備
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 丹後半島を周遊する観光周遊ルートを整備し、天橋立～伊根～夕日ヶ浦温泉間や天橋立～ちりめん街道間といった戦略拠点間等の回遊性を高める。また、バス車両や船舶、案内サインについては、海の京都のイメージを持たせたデザインを取り入れ、ブランド力を高める。 ・ また、域外にある観光地の城崎温泉や出石、竹田城等は、距離的に近いにもかかわらず同時に訪れる場所というイメージがない。これらの観光地と丹後半島を結ぶ周遊ルート整備を検討するとともに、KTRのデザイン車両等の城崎温泉乗り入れ等による連携についても検討する。
実施主体	WILLER TRAINS、交通事業者、沿線自治体、民間事業者

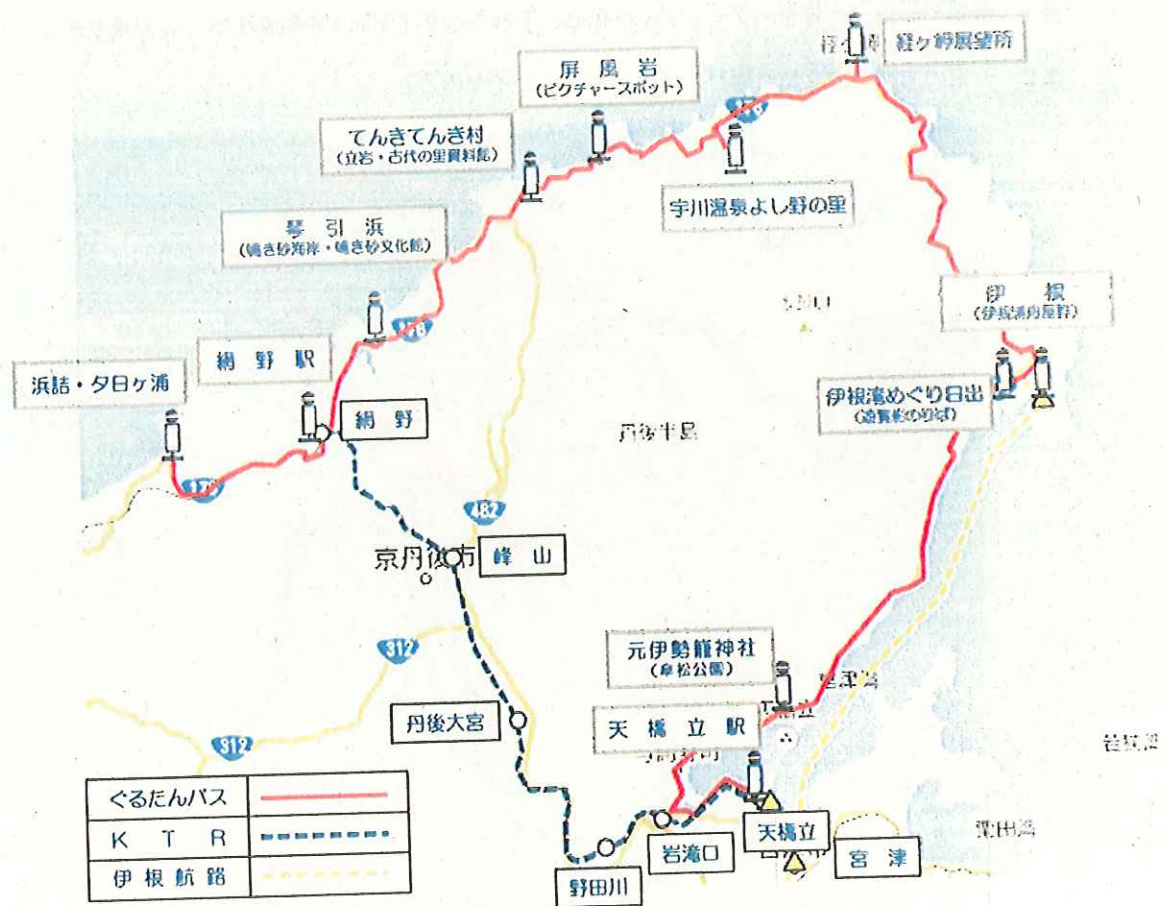


図 丹後半島を回遊する周遊ルートの整備イメージ

具体的な取り組み	K T R 駅から目的地までの公共交通網の再編
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ <東舞鶴地区> 西舞鶴～東舞鶴間は、昼間時は J R と東西循環バスにより結ばれているが、夜間は K T R から J R ・バスへ乗り継ぎない便がある。 ・ <大江山地区> K T R 駅から観光拠点に向かう路線バスの本数が少なく、利用が徒歩に限られている。 ・ <城崎温泉地区> K T R 豊岡駅から城崎温泉方面への接続は、福知山方面への J R 接続が優先されているため、非常に不便な状態となっている。 ・ これらの状況を解消するため、K T R 駅からそれぞれの目的地を結ぶバス等によるデマンド交通の運行や乗継改善等について検討する。
実施主体	WILLER TRAINS、J R、交通事業者、沿線自治体

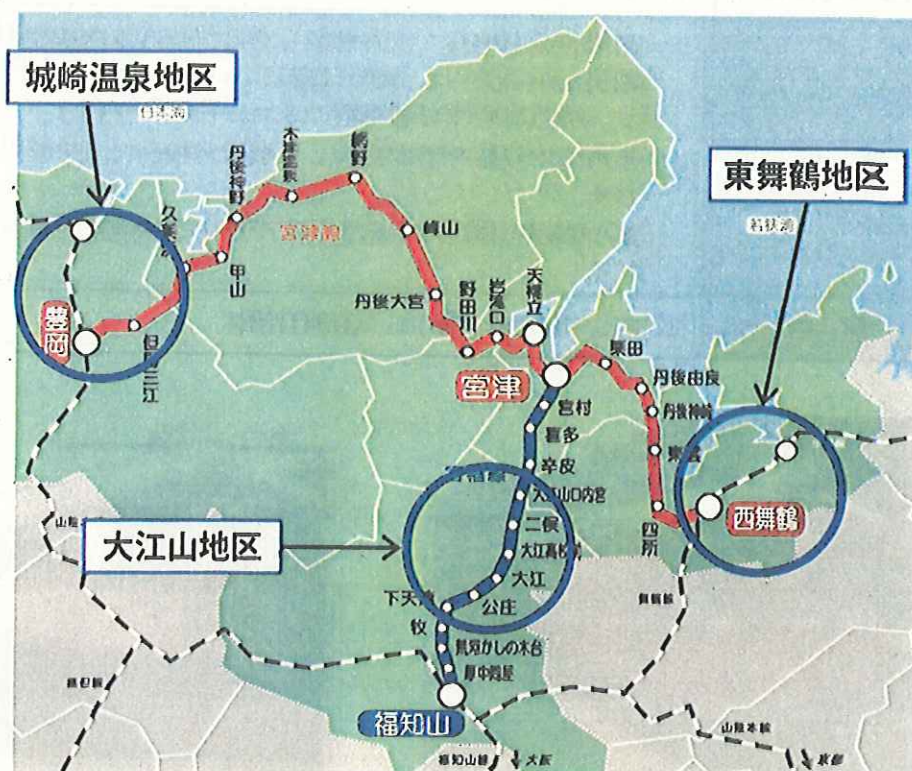


図 K T R 駅から目的地までの公共交通網の再編

③安心・安全対策の実施

d. 安心・安全に向けた設備・体制の整備

具体的な取り組み	鉄道施設(軌道、構造物等)の快適性及び安全性の更なる向上
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道床、まくら木、橋梁等の軌道構造物や踏切保安設備、通信装置等の電気設備、車両等は、全般的に老朽化が進んでいるため、快適で安心・安全かつ安定した運行を図るため、計画的かつ着実に設備の更新を行う。 ・ 今後、重点的に整備する必要のある施設、緊急度の高い施設から優先的に更新し、開業以来続いている責任事故ゼロを継続する。 ・ 計画的な設備の更新を実施するため、技術者の確保や保守管理体制の確立などのソフト面の対策を確実に進める。 ・ 安全対策の充実のため、鉄道安全分野において高い技術や見識を有する外部専門家による評価委員会を設置し、安全面の評価、助言を受ける。 ・ 安全の取り組み等について意見交換等を行う連絡協議会を開催する。
実施主体	K T R、WILLER TRAINS、沿線自治体

④集客・増収対策の実施

e. 魅力的で快適な車両等の整備

具体的な取り組み	デザイン車両の利用促進
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 既に運行しており、地元にも観光客にも人気のある「あかまつ・あおまつ・くろまつ」を有効活用するために、その魅力を最大限発揮し、付加価値を高めることにより、利用者数の増加を図る。
実施主体	WILLER TRAINS、沿線自治体

具体的な取り組み	車両等の快適化に向けた計画的整備
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が心地良く、また楽しく過ごせる車内空間を確保することで、地域住民から愛され、誇りに感じてもらえ、乗ること自体が目的となるよう、特急車両や普通車両のリニューアルを行う。 車両の内外装を順次更新し、乗客が快適にKTRを利用できる環境を整える。 海の京都を体現する魅力的なデザインや機能を備えたバス・船舶を整備する。
実施主体	KTR、WILLER TRAINS、沿線自治体



あかまつ号



通勤タートレイン

f. 快適性・利便性・魅力の向上

具体的な取り組み	駅待ち環境・駅施設の改善
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 観光客やビジネス客が利用しやすいよう、待合施設やトイレ、荷物ロッカー、喫茶、売店、観光情報ステーション等の施設を整備するなど、列車の待ち時間を快適に、また、有効に過ごせる環境を目指す。 また、駅をまちの重要拠点とするため、スペースを確保して緊急避難用の食料や簡易寝具等を配備するほか、緊急時の通信手段の確保や駅の夜間開設等を検討するなど、防災拠点化を図る。
実施主体	KTR、WILLER TRAINS、沿線自治体

具体的な取り組み	駅のバリアフリー化
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームまで容易に行けるようにスロープを整備する等、高齢者や障害者、子ども連れなど誰もが利用しやすい駅施設の整備を行う。 ・また、トイレについても、外国人や高齢者でも利用しやすいよう洋式化を進めるとともに、多機能トイレの整備も進める。
実施主体	K T R、WILLER TRAINS、沿線自治体

具体的な取り組み	自動券売機の導入、ICTの活用
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・旅行者をはじめ誰でも気軽に、簡単にK T Rを利用できるように、タッチパネルによる視覚的な操作が可能で、インバウンド対応、音声案内、クレジット決済などの機能を備えた自動券売機の導入やICカードの対応を検討する。
実施主体	K T R、WILLER TRAINS、交通事業者、沿線自治体

具体的な取り組み	情報ポータルサイトの整備
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・各交通事業者が連携してホームページの相互リンクや乗継情報等が一見できるポータルサイトの整備などで協力し、地域全体の公共交通が使いやすく分かりやすいものとなることを目指す。
実施主体	WILLER TRAINS、J R、交通事業者、沿線自治体

g. ターゲットを明確にした取り組みの実施

具体的な取り組み	地域やJ R等と連携した観光情報/乗継情報の提供、プロモーション
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・魅力的な車両を使ったモデルコースの設定や「海の京都」と連携した企画の立案、K T Rや沿線地域で自慢できるスポットや事柄の公募など、様々な情報を国内外の人に向けて発信する。 ・観光客は、旅行の計画段階、観光地に向かう移動中、観光地到着後、それぞれにおいて、必要に応じて観光情報を入手しようとすることから、その場面を想定して適切な手段・手法で情報提供を行い、観光誘客を図る。
実施主体	WILLER TRAINS、J R、交通事業者、沿線自治体、民間事業者、地域団体

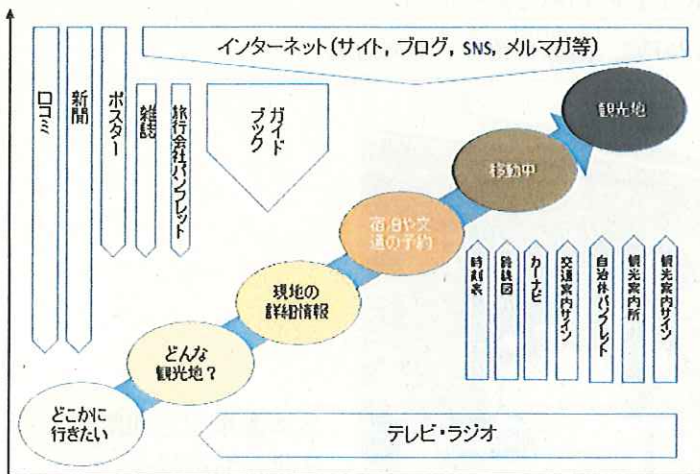


図 旅行欲求に応じた情報提供の媒体特性

(日本交通公社編著、観光地経営の視点と実践、丸善出版、2013をもとに加筆)

具体的な取り組み	外国人向けサービスの充実
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 外国人が回遊するためのサポートとして、Webによる外国語案内の充実やWi-Fiネットワークの提供、クレジットカード決済の導入を進める。 外国語アナウンスや切符、駅施設へのインバウンドに対応した表記など、国内において外国語案内の最も充実した環境づくりを目指す。
実施主体	KTR、WILLER TRAINS、交通事業者、沿線自治体、地域団体

h. 沿線の事業所、住民等と連携した地域主体の取り組み

具体的な取り組み	行政職員への積極利用の働きかけ
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 豊岡市の「e通勤プロジェクト」や「豊岡ノーマイカーデー」、与謝野町・伊根町による職員出張時のKTR利用促進の取り組みなどのエコ通勤運動を沿線地域全体に拡大・促進する。
実施主体	WILLER TRAINS、沿線自治体

具体的な取り組み	モビリティ・マネジメント（MM）の実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民が移動手段として自動車に過度に依存した状況を見直し、自発的にKTR等の公共交通を利用してもらうための手段の一つとしてMMを実施する。 具体的には、沿線自治体や企業・地域団体等と連携し、事業所や住民に対する適時適切な情報提供とコミュニケーションを継続的に展開し、公共交通を使うライフスタイルへの転換を促す取組を推進する。
実施主体	WILLER TRAINS、交通事業者、沿線自治体、民間事業者、地域団体

具体的な取り組み	学校行事やイベントでの利用促進
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕の通学時のみでなく、沿線地域の小・中・高等学校における学校行事やクラブ活動において、積極的に活用する。 地域が行う行催事について、KTRの利用促進を図るために、沿線自治体と連携して駅周辺で開催するなどの検討を行う。 「海の京都」関連等のイベントに参画して、KTRを利用した参加者に特典を与えたり、「ファン感謝デー」のようなKTRの利用そのものを促す催しを毎月、KTR沿線のどこかの駅または駅周辺で開催することで、KTRの利用促進を図る。
実施主体	WILLER TRAINS、沿線自治体、地域団体



木津温泉駅を利用する
子供たちの様子

⑤まちづくりとの連携

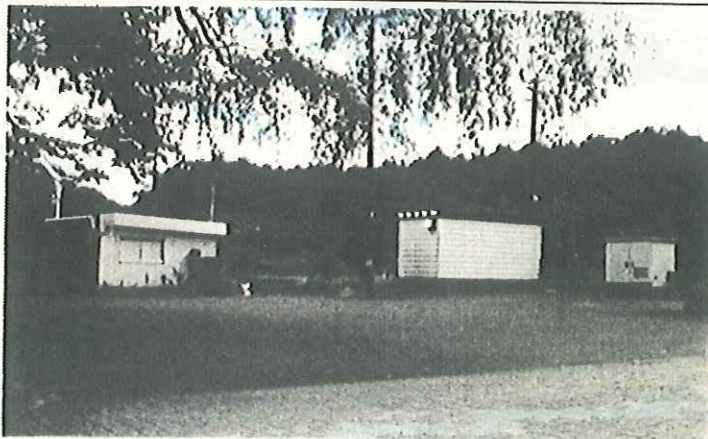
Ⅰ. コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携

具体的な取り組み	都市計画、マスタープラン等における位置づけの明確化
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少や高齢化の進展で、自動車を利用できない高齢者が大幅に増加する見込みであり、公的な施設や公共交通の維持・確保はこれまで以上に厳しくなる。 そのため、居住誘導区域の設定等により、KTRを含む公共交通の利便性が高い地域に都市機能や住居を集約し、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを進め、同時に都市間で機能の補完関係を進めることなどについて、各自治体が各種計画で相互に位置づけることを検討する。
実施主体	沿線自治体

具体的な取り組み	駅周辺等への都市機能の再配置
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 福知山市・舞鶴市・豊岡市では土地区画整理等の市街地整備事業により駅周辺での公共施設や都市施設の整備が進められており、他の地域においても、公共交通機関の利便性の高い駅周辺等に商業施設や住宅、公共施設（集会所、医療・福祉機関等）の再配置を進める。 また、各自治体の保有する公共公益施設を相互利用出来るよう、駅周辺への都市機能の誘導を図る。
実施主体	沿線自治体

具体的な取り組み	新駅の検討
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性や、商業施設や宅地開発等の動向を踏まえ、新駅設置について検討する。 また、新たな開発を行う場合には、新駅設置も含めて検討する。
実施主体	KTR、WILLER TRAINS、沿線自治体

具体的な取り組み	駅機能、駅周辺の再整備及び未利用地の活性化
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺に便利施設（駅前広場や駐車場・駐輪場、案内所等）を設置し、KTRの駅を地域の玄関口として整備する。 駐車場や駐輪場整備により、P&RやC&Rの利用を促進する。 KTRが保有する低未利用地を有効活用するため、自治体と連携して集客施設（集会所や福祉施設等）を誘致・整備し、駅周辺の活性化を図る。
実施主体	KTR、WILLER TRAINS、沿線自治体、民間事業者



駅前の低未利用地
(四所駅)

j. 海の京都等による観光まちづくり

具体的な取り組み	観光地の魅力向上
事業内容	・沿線地域の観光地としての魅力向上を図るために「海の京都」観光圏整備事業による観光まちづくりを進め、戦略拠点の魅力を高めるとともに、海の京都ブランドの確立に向けた取組や広域的なプロモーション活動を展開する。
実施主体	WILLER TRAINS、沿線自治体、民間事業者、地域団体

k. 環境にやさしいまちづくり

具体的な取り組み	EVタクシー等の環境にやさしい交通手段の導入
事業内容	・人口減少地域においても、環境的に持続可能なまちづくりを進めるため、デマンド交通やEVタクシーの導入を検討するとともに、再生可能エネルギーを地域で供給できる自立システムについても検討する。
実施主体	交通事業者、沿線自治体

具体的な取り組み	自転車の積極的な利用促進
事業内容	・環境にやさしい交通手段である自転車を利用しやすいように、自転車専用道路の整備や公共交通による自転車の運搬について検討する。 ・乗り捨て自由なコミュニティサイクルの導入等について、検討する。
実施主体	交通事業者、沿線自治体、民間事業者、地域団体



野田川駅のレンタサイクル

(2) 取り組みごとの実施スケジュール

具体的な取り組みの実施スケジュール及び実施主体は次ページのとおり。

3.6 目標とする指標

本計画が目指す将来像が実現したかどうかを計る指標として、次に示す項目により評価を行うこととする。

表 各項目の目標数値

項目	内容	目標数値等	
		現状	目標
① KTRの持続可能な事業スキームによる再構築			
a. 上下分離による鉄道事業の再構築等	・ KTRの年間輸送人員	186.2 万人	③200 万人
〔 運行会社の利用促進に加え、自治体がさらに利用促進策を実施することで達成を目指す目標値 〕			
② 公共交通ネットワークの形成			
b. 圏域へのアクセス時間の短縮	・ 京阪神（大阪・京都）方面から朝一番の特急による天橋立駅への到着時刻	11 時 3 分	③19 時台
	・ 関西空港からのアクセス時間（峰山まで）	約 4 時間	③3.5 時間
c. 公共交通ネットワークの利便性向上	・ 宮津～福知山間の普通列車の所要時間	50 分	③45 分
	・ 沿線地域のバス年間輸送人員	丹後地域 625 千人	③625 千人
③ 安心・安全対策の実施			
d. 安心・安全に向けた設備・体制の整備	・ 安全評価外部委員会及び自治体との安全に関する連絡協議会の開催	0 回	③2 回以上/年
④ 集客・増収対策の実施			
e. 魅力的で快適な車両等の整備	・ デザイン列車の利用者数	40,600 人	③70,000 人
f. 快適性・利便性・魅力の向上	・ 公共交通ポータルサイトの構築	なし	③あり
	・ 駅構内のバリアフリー化（EV、スロープの設置等）	13 駅	③18 駅
g. ターゲットを明確にした取り組みの実施	・ 沿線地域への訪日外国人数（宿泊客数）	丹後地域 16,453 人	③20,000 人
	・ KTR 駅でのクレジットカード利用可能な駅	2 駅	③5 駅
h. 沿線の事業所、住民等と連携した地域主体の取り組み	・ 職場への公共交通利用の働きかけ（MM）の実施市町村数	1 市	③5 市町
⑤ まちづくりとの連携			
i. コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携	・ 駅周辺の常住人口（国勢調査）	②73,611 人	③73,611 人
	・ 駅周辺の従業人口（経済センサス）	②53,634 人	③53,634 人
	・ 自動車分担率（PT 調査。平日 7 市町平均）	②70.1%	③66.6%（▲5%）
j. 海の京都等による観光まちづくり	・ 観光入り込み客数	②906 万人	③1,090 万人

※ 『目標数値等』の「現状」欄で数字のないものは、25 年度または 25 年度末