



京丹波町地域公共交通計画

令和6年3月策定

京丹波町
京丹波町地域公共交通会議

目 次

1. はじめに	1
1.1. 計画策定の背景・目的	1
1.2. 計画の位置づけ	2
1.3. 計画の区域	2
1.4. 計画の期間	2
2. 現状と課題	3
2.1. 地域や社会等の課題の整理	3
2.2. 公共交通の課題の整理	16
2.3. 住民等のニーズからの課題の整理	31
2.4. 上位・関連計画からの方向性の整理	36
2.5. 京丹波町の地域公共交通の課題のまとめ	43
3. 基本方針	45
3.1. 基本理念	45
3.2. 基本方針	45
3.3. 将来の地域公共交通体系	47
3.3.1. 地域公共交通の位置づけと役割	47
3.3.2. 地域公共交通確保維持事業の必要性	50
3.3.3. 補助系統に係る事業及び実施主体	51
4. 目標	52
4.1. 計画の目標と数値指標の考え方	52
4.2. 目標設定の考え方	53
4.2.1. 地域公共交通の利用者数	53
4.2.2. 町営バス通学定期券の購入者数	54
4.2.3. 丹波マーケスからの公共交通利用者数	54
4.2.4. 地域公共交通への公的資金投入額	55
4.2.5. 地域公共交通の収支率	56
5. 地域公共交通の施策	57
5.1. 施策の体系	57
5.2. 施策の概要	58
5.2.1. 方針1 生活環境の変化に合わせた地域公共交通をつくる	58
5.2.2. 方針2 みんなで協働して地域公共交通をささえる	62
6. 推進体制	67
6.1. 推進体制	67
6.2. 計画の評価スケジュール	68

1. はじめに

1.1. 計画策定の背景・目的

京丹波町は、鉄道（JR 山陰本線）やバス（園福線、町営バス）、タクシー、自家用有償旅客運送、地域主体の交通等の様々な地域公共交通が運行しており、町内や周辺市町（南丹市、綾部市、福知山市、京都市など）への通勤・通学や買い物、通院等のお出かけを支える役割を担っています。

しかし、京丹波町では人口減少や少子高齢化の進行に伴って、地域公共交通の利用者数が減少傾向にあると同時に、交通事業者の担い手不足が課題となっています。また、近年では新型コロナウイルス感染拡大による利用者数減少の影響で、JR 山陰本線と園福線における減便や園福線からの西日本ジェイアールバスの撤退等の地域公共交通を取り巻く状況が変化しているため、京丹波町の地域公共交通を維持・確保することが難しい状況にあります。

今後も人口が更に減少し、少子高齢化が進行することが予想される中で、京丹波町の地域公共交通は維持・確保が非常に厳しい状況が続きます。仮に地域公共交通が維持できなくなった場合、自動車を運転できない住民や家族等の送迎に頼ることができない住民は、通勤・通学や通院、買い物等の外出がしづらくなります。外出がしづらくなった結果、地域内交流が少なくなることで、地域の経済活動やコミュニティが減退し、町内に住み続けることが難しくなるため、人口が更に減少するという悪循環が生じることが考えられます。

また、令和 5 年 10 月より「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が全面施行され、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働を通じて、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通へと「リ・デザイン」（再構築）することが求められています。

こうした京丹波町や国の状況を踏まえて、学生や子育て世代、高齢者、障害者など、住民の誰もが今後も安心して住み続けることができるように利便性の高い地域公共交通サービスを提供すると同時に、住民や交通事業者や行政等の関係者が協働して地域公共交通をささえて維持することを目的として、京丹波町の地域公共交通のマスタープランとなる「京丹波町地域公共交通計画」を策定します。

1.2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、京丹波町の最上位計画である「第2次京丹波町総合計画（後期基本計画）」や、まちづくりの方針である「第2期京丹波町まち・ひと・しごと創生総合戦略」に掲げる将来像や基本方針を、公共交通分野から実現するための計画として策定します。

また、「京丹波町過疎地域持続的発展市町村計画」や「京丹波町地域福祉計画」など、公共交通やまちづくりに関連する計画との整合・連携を図ります。更に、京都府の計画である「新京都丹波ビジョン（南丹地域振興計画）」、広域的な公共交通計画である「JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画」との連携・整合も図ります。

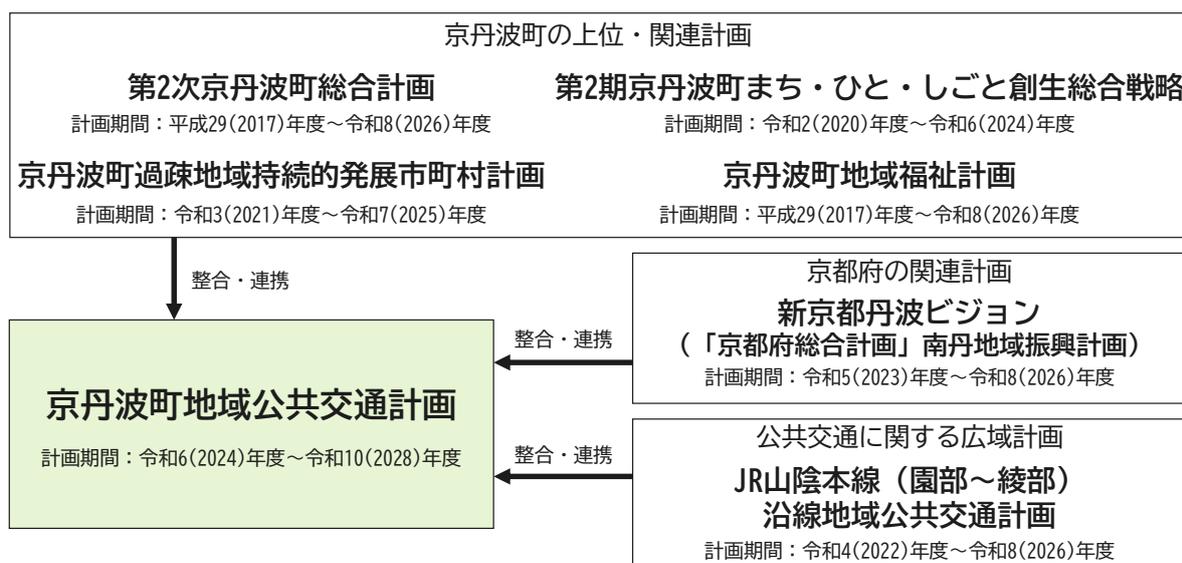


図 1-1 本計画と上位・関連計画との関係

1.3. 計画の区域

本計画の区域は、京丹波町全域とします。

1.4. 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とします。

なお、本計画の策定後、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを行います。

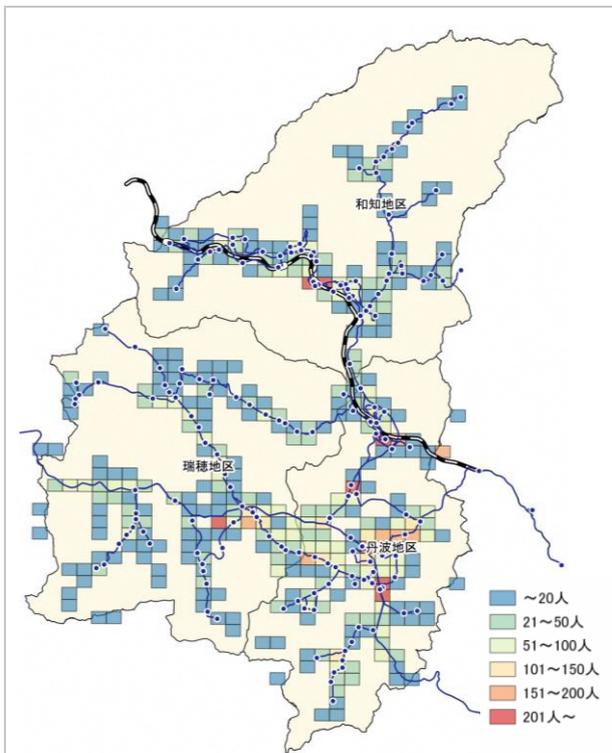


図 2-5 京丹波町の人口分布 (R2)

出典：国勢調査 500m メッシュ

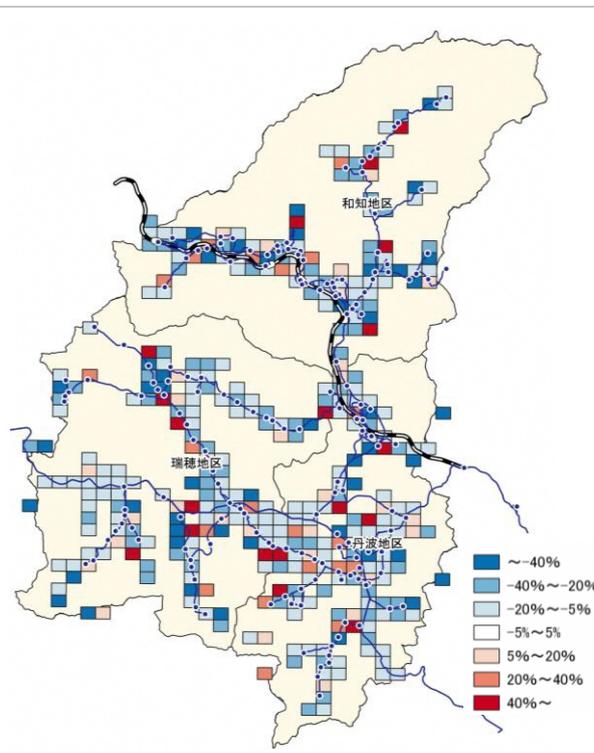


図 2-6 人口増減率の分布 (H27→R2)

出典：国勢調査 500m メッシュ

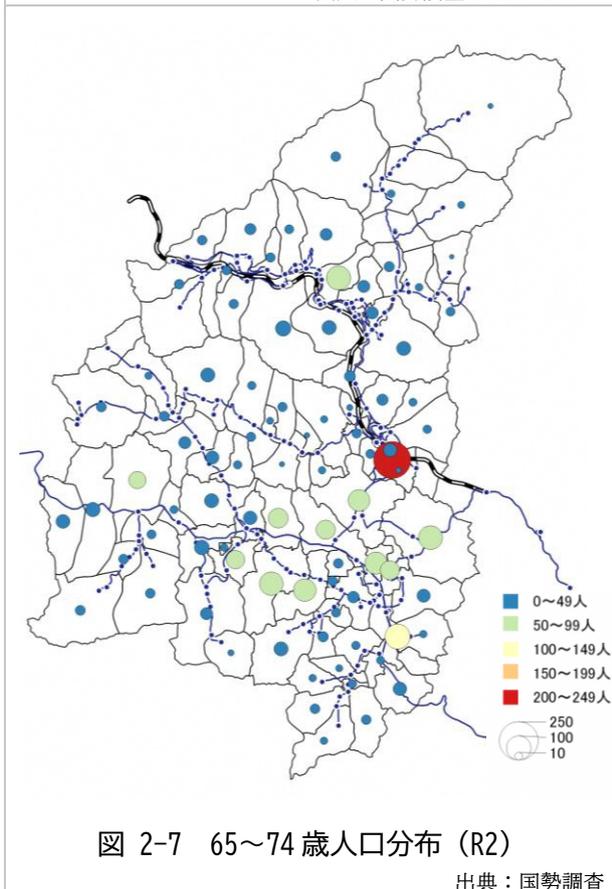


図 2-7 65~74 歳人口分布 (R2)

出典：国勢調査

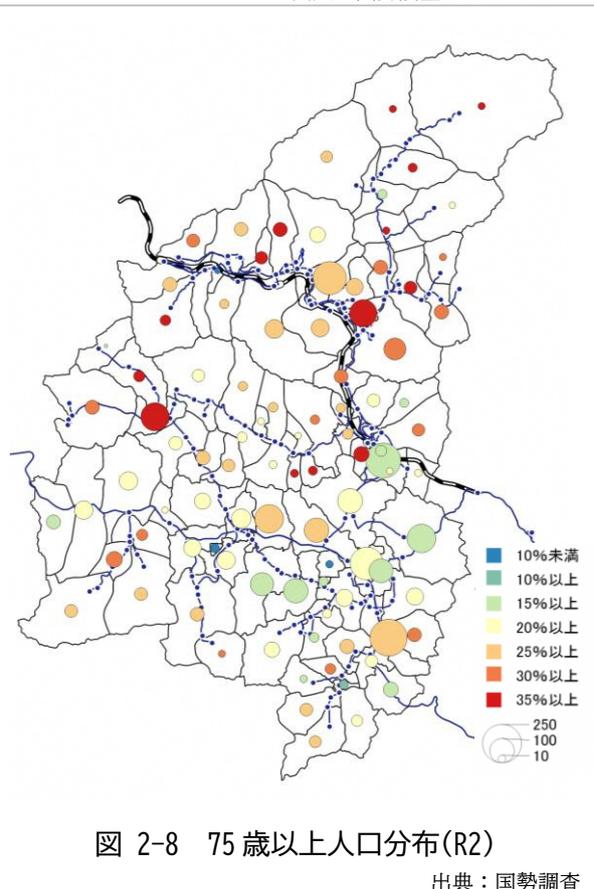


図 2-8 75 歳以上人口分布 (R2)

出典：国勢調査

本項目から得られた課題

- ・ 人口減少が顕著で、特に通勤・通学利用で地域公共交通の運営を下支えしている年少人口・生産年齢人口の減少が見込まれる。
- ・ 高齢化が特に進む和知地区を中心に、交通弱者のニーズに合った移動サービスが必要。

(2) 経済の状況

- 京丹波町では、製造業、医療・福祉、農業に従事している人が多い。就業者数（15歳以上）は減少傾向にあり、特に農業は10年間で約28%減少している。
- 就業者の多い地区は、下山や蒲生、瑞穂及び和知支所周辺である。従業者は、町役場や各支所の周辺の他、国道沿いの工場等が立地するエリアが多い。

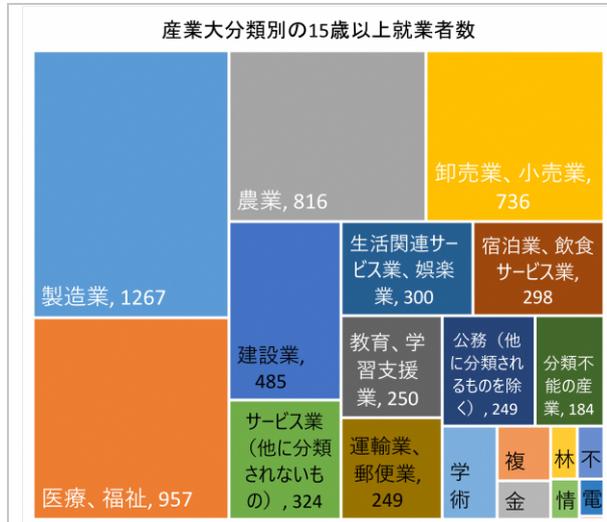


図 2-9 産業大分類別の就業者数（R2）

出典：国勢調査

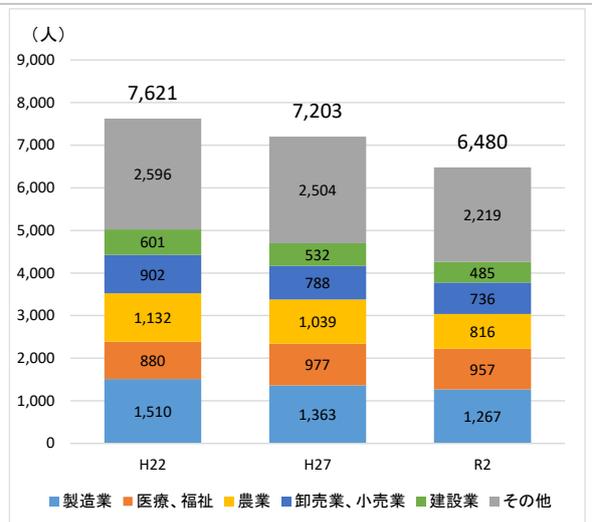


図 2-10 15歳以上就業者数の推移

出典：国勢調査

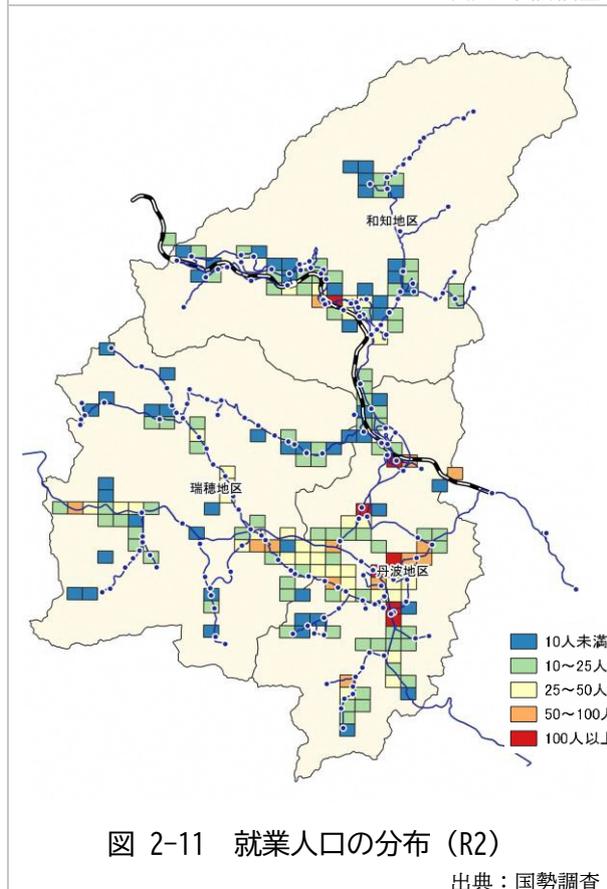


図 2-11 就業人口の分布（R2）

出典：国勢調査

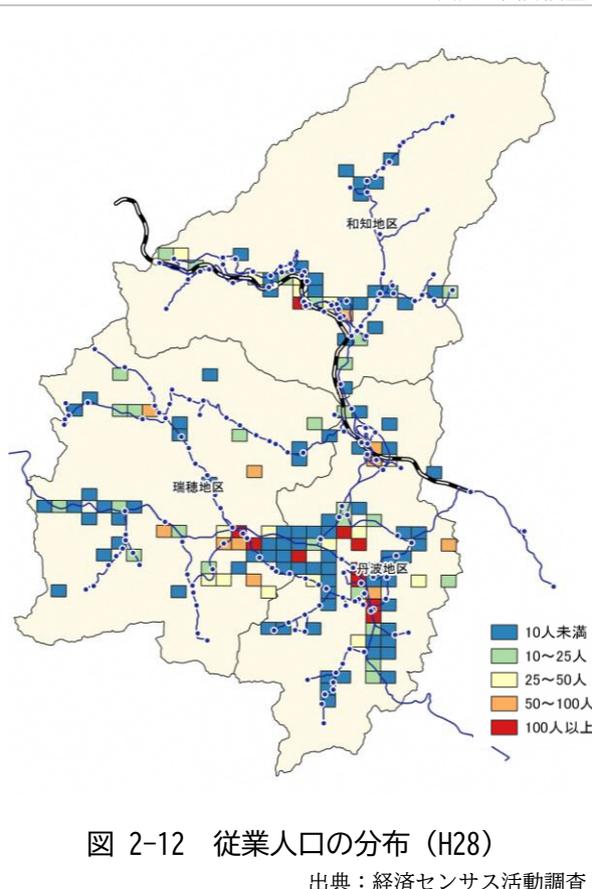


図 2-12 従業人口の分布（H28）

出典：経済センサス活動調査

本項目から得られた課題

- 就業人口が減少傾向にある中で、安定した公共交通利用に繋がる通勤需要の確保が必要。

(3) 施設等の立地状況

- ・ 病院は、丹波地区の丹波笠次病院、瑞穂地区の京丹波町病院の2施設が立地している。診療所は4施設が立地しているが、地域の中心部に立地しており、居住地域によっては自家用車またはバスでのアクセスが必要である。
- ・ スーパーマーケットは丹波地区、瑞穂地区に立地している。和知地区にはスーパーマーケットがなく、コンビニエンスストア等が立地している。スーパーマーケット、コンビニエンスストアとも地域の中心部にのみ立地しており、居住地域によっては自家用車またはバスでのアクセスが必要である。
- ・ 教育施設は、高校が1校（須知高校）、中学校が各地区に1校の計3校、小学校は丹波地区に3校、瑞穂地区・和知地区に各1校の計5校が立地している。



図 2-13 町内の主要施設

出典：京丹波町町勢要覧

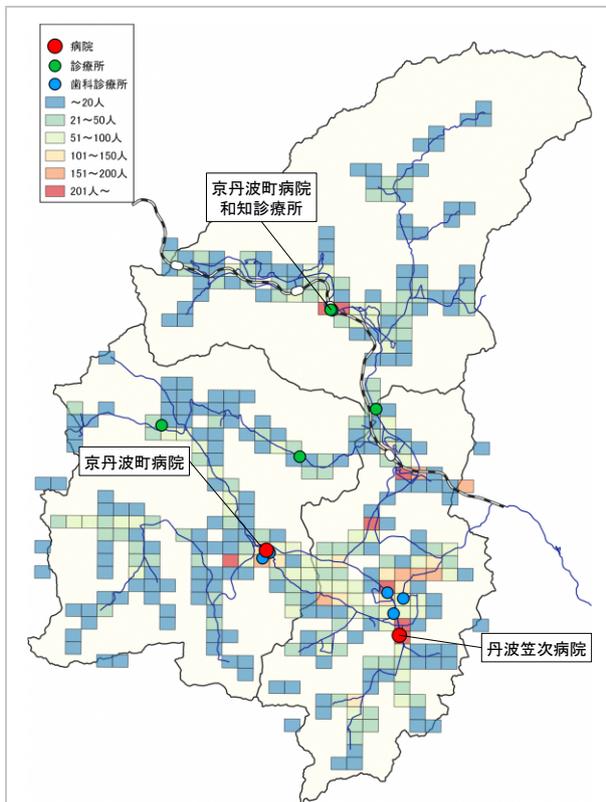


図 2-14 医療施設の分布状況

出典：国土交通省「国土数値情報」

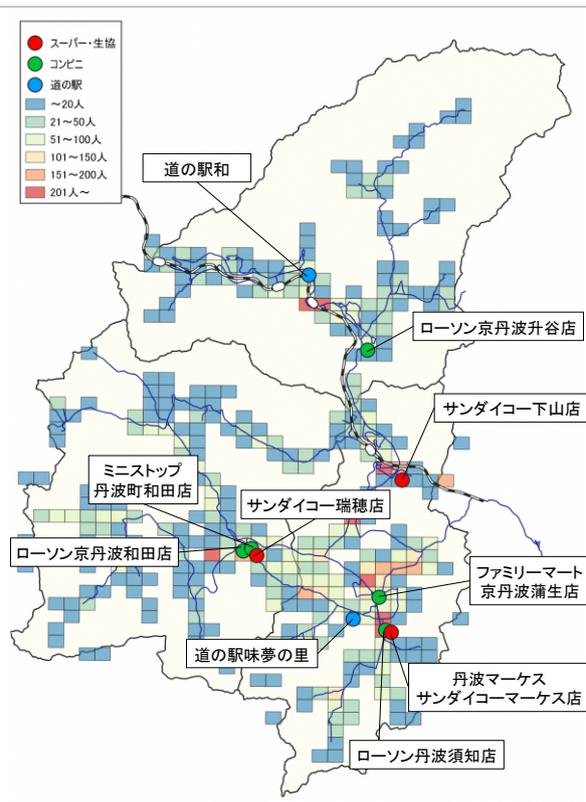


図 2-15 商業施設の分布状況

出典：i タウンページ

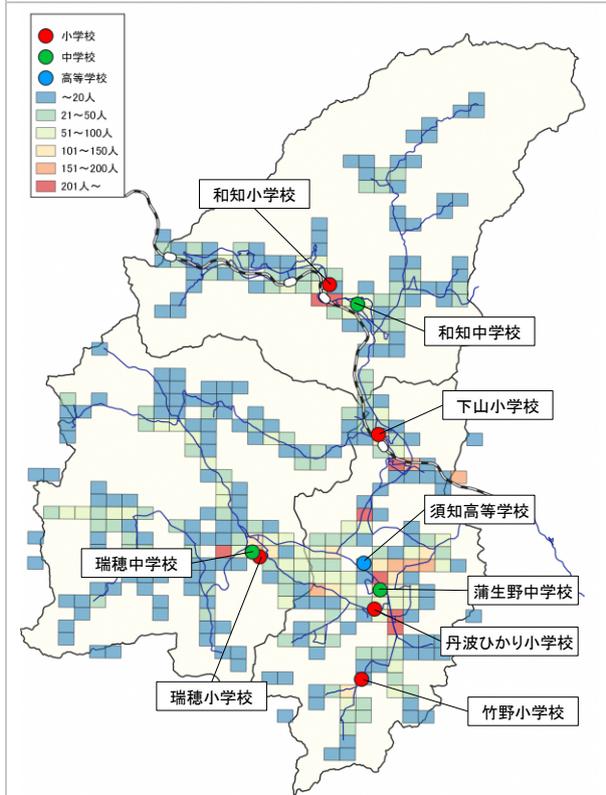


図 2-16 教育施設の分布状況

出典：国土交通省「国土数値情報」

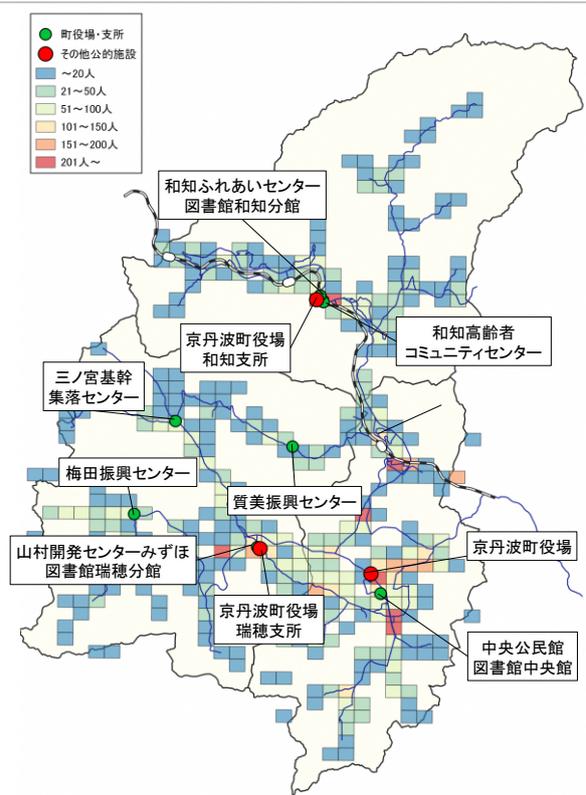


図 2-17 公的施設の分布状況

出典：国土交通省「国土数値情報」

本項目から得られた課題

- 医療施設、商業施設とも地区の中心部のみに立地しているなど数が限られており、自家用車またはバスでのアクセスが必要な住民が一定数存在している。

(4) 人の移動

1) 人の動き

- ・ 京丹波町の平日のトリップ数（移動量）は、この10年間でおよそ半減。
- ・ 移動目的の割合は、出勤目的が19%、登校目的が5%、自由目的が22%。平成22年と比べて、出勤目的が増加した一方で、登校目的や自由目的は減少。
- ・ 代表交通手段の割合は、鉄道が2%、バスが2%、自動車が83%。平成22年と比べて、鉄道やバスの割合は変わらないが、自動車の割合は増加。

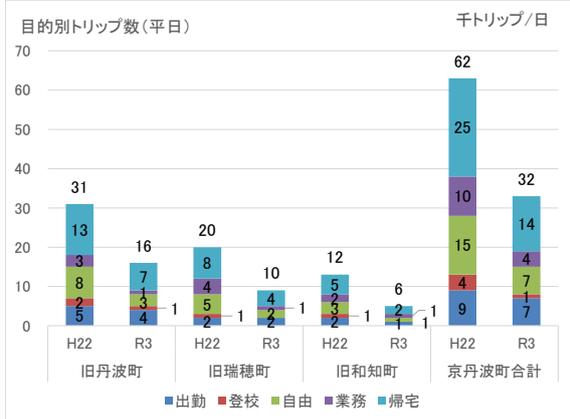


図 2-18 平日の移動目的別トリップ数

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (H22、R3)

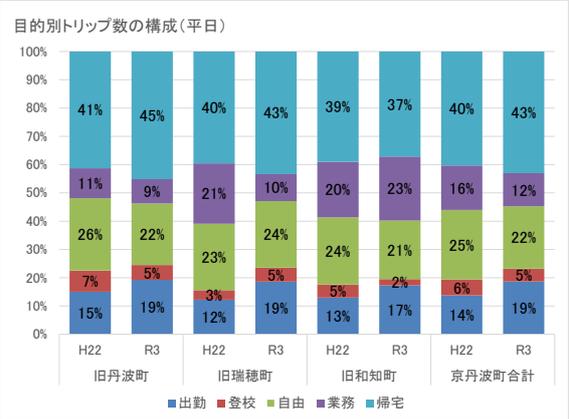


図 2-19 平日の移動目的別構成比

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (H22、R3)

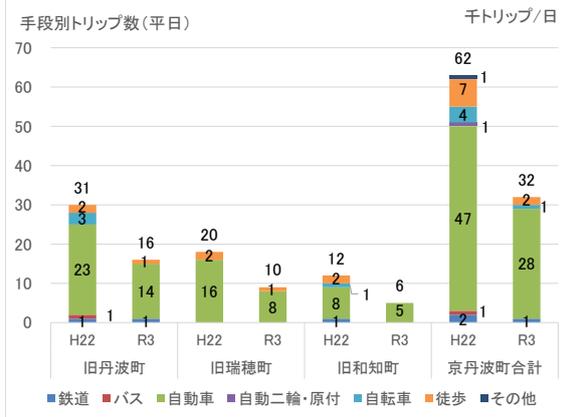


図 2-20 平日の代表交通手段別トリップ数

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (H22、R3)

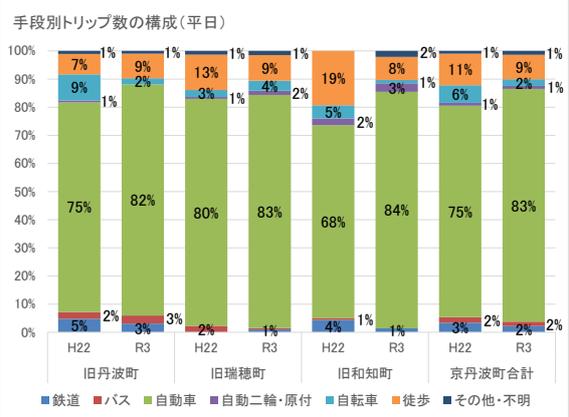


図 2-21 平日の代表交通手段別構成比

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (H22、R3)

2) 通勤・通学での動き

- ・ 通勤目的では、主に、旧瑞穂町⇔旧丹波町、旧丹波町⇔旧園部町（南丹市）、綾部市、亀岡市、京都市の移動が多い。
- ・ 通勤時の交通手段分担率をみると、地域内移動は自動車利用が5割以上を占めており、鉄道やバスの利用はほとんどない。地域外移動は、旧丹波町⇔京都市は鉄道利用が6割以上を占めているが、他の移動は自動車利用がほとんどである。

表 2-1 通勤目的の主な移動状況と交通手段分担率

	発着地のペア		鉄道		バス		自動車		自動二輪・原付		自転車		徒歩		その他		うち公共交通利用		トリップ数
地域内移動	旧丹波町	旧丹波町	0	0%	0	0%	537	74%	0	0%	0	0%	141	19%	51	7%	0	0%	729
	旧和知町	旧和知町	0	0%	0	0%	371	83%	46	10%	0	0%	30	7%	0	0%	0	0%	447
	旧瑞穂町	旧瑞穂町	0	0%	0	0%	189	55%	0	0%	0	0%	157	45%	0	0%	0	0%	346
地域外移動	旧丹波町	旧瑞穂町	0	0%	0	0%	733	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	733
		南丹市(旧園部町)	0	0%	51	9%	539	91%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	51	9%	590
		綾部市	0	0%	0	0%	329	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	329
		亀岡市	0	0%	0	0%	317	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	317
	京都市	161	61%	0	0%	104	39%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	161	61%	265	
	旧瑞穂町	兵庫県	0	0%	0	0%	255	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	255
	旧和知町	京都市	0	0%	0	0%	105	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	105
		向日市	0	0%	0	0%	97	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	97
旧丹波町		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	53	100%	0	0%	0	0%	0	0%	53	
旧瑞穂町		0	0%	0	0%	51	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	51	

※トリップ数50未満の発着地のペアは非表示
出典：近畿圏パーソントリップ調査（R3）

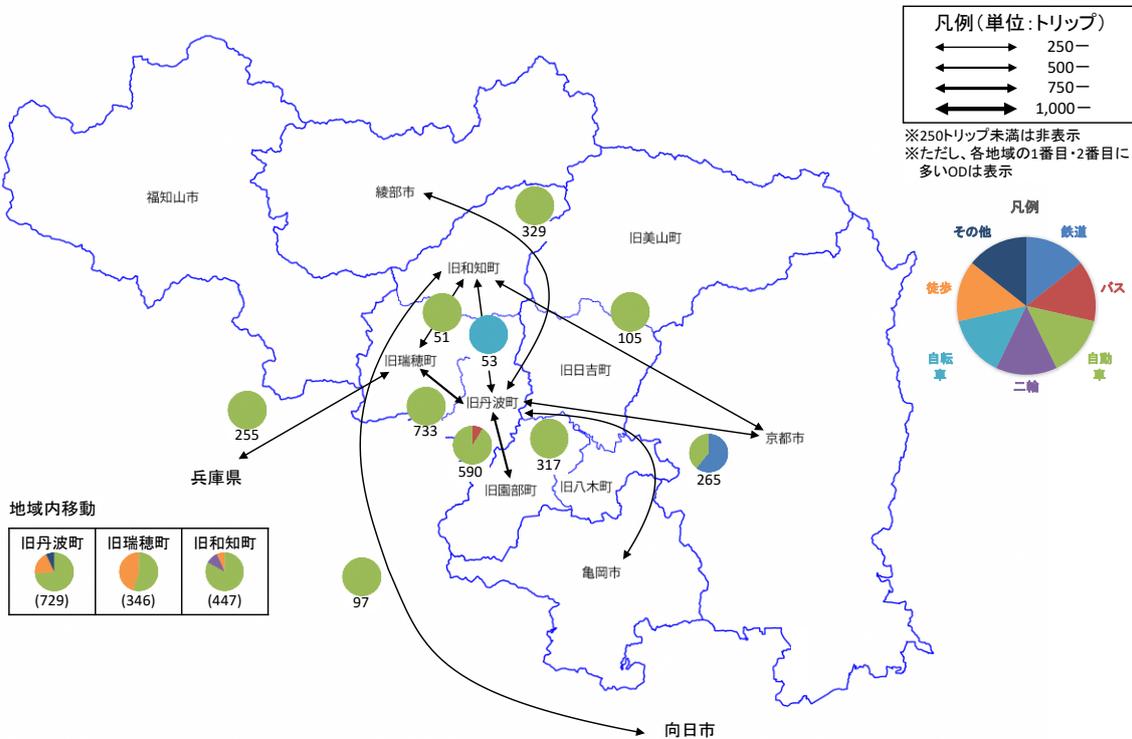


図 2-22 通勤目的での移動の状況

資料：近畿圏パーソントリップ調査（R3）

3) 自由目的（買い物や通院等）での移動

- ・ 平日の自由目的（買い物や通院等）では、主に、旧瑞穂町⇔旧丹波町、旧丹波町⇔旧八木町（南丹市）の移動が多い。
- ・ 地域内移動の交通手段分担率をみると、いずれも自動車の割合が8割以上を占める。鉄道やバスの利用はほとんどない。
- ・ 旧丹波町⇔京都市の交通手段分担率は鉄道が7割程度を占めている。他の地域外移動は、自動車利用がほとんどである。
- ・ 目的地として、買い物先は、丹波地区と瑞穂地区は丹波マーケス、和知地区はバザールタウン綾部アスパが多い。通院先は、丹波地区と瑞穂地区は京丹波町病院、和知地区は綾部市立病院が多い。

表 2-3 自由目的の主な移動状況と交通手段分担率

	発着地のペア		鉄道		バス		自動車		自動二輪・原付		自転車		徒歩		その他		うち公共交通利用	トリップ数	
地域内移動	旧丹波町	旧丹波町	0	0%	0	0%	1184	88%	0	0%	0	0%	154	12%	0	0%	0	0%	1338
	旧瑞穂町	旧瑞穂町	0	0%	0	0%	573	84%	62	9%	0	0%	0	0%	46	7%	0	0%	681
	旧和知町	旧和知町	0	0%	0	0%	528	81%	0	0%	0	0%	79	12%	46	7%	0	0%	653
地域外移動	旧丹波町	南丹市(旧八木町)	0	0%	0	0%	360	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	360
		旧瑞穂町	0	0%	0	0%	342	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	342
	旧瑞穂町	旧丹波町	0	0%	0	0%	342	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	342
		兵庫	0	0%	0	0%	251	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	251
	旧丹波町	亀岡市	0	0%	0	0%	231	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	231
	旧瑞穂町	亀岡市	0	0%	0	0%	221	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	221
		南丹市(旧白吉町)	0	0%	0	0%	156	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	156
	旧丹波町	南丹市(旧園部町)	0	0%	0	0%	153	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	153
		綾部市	0	0%	0	0%	143	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	143
		南丹市(旧美山町)	0	0%	0	0%	140	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	140
	旧瑞穂町	南丹市(旧園部町)	0	0%	0	0%	137	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	137
		南丹市(旧八木町)	0	0%	0	0%	129	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	129
	旧和知町	旧丹波町	0	0%	0	0%	114	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	114
	旧丹波町	京都市	73	71%	0	0%	30	29%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	73	71%	103
		京丹後市	0	0%	0	0%	102	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	102
旧和知町	旧瑞穂町	0	0%	0	0%	83	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	83	

※トリップ数 50 未満の発着地のペアは非表示
出典：近畿圏パーソントリップ調査 (R3)

(5) 自動車等の状況

- ・ 自動車保有台数は、平成 17 年から減少傾向にあるが、1 世帯あたりの自動車保有台数は、令和 3 年時点で 2.30 台と、京都府平均の約 0.96 台を大きく上回っている。
- ・ 運転免許保有者数は、65 歳以上の高齢者については横ばいである。
- ・ 運転免許返納者数は、令和元年から令和 4 年の平均で 75 人程、うち 8 割ほどが 75 歳以上である。運転免許自主返納者には、高齢者運転免許証自主返納等支援事業として、路線バス利用券（町営バス全路線、JR バス園福線）1 万円分または交通 IC カード 1 万円分（デポジット 500 円分を含む）の交付を行っており、令和 4 年度には 76 人に実施した。

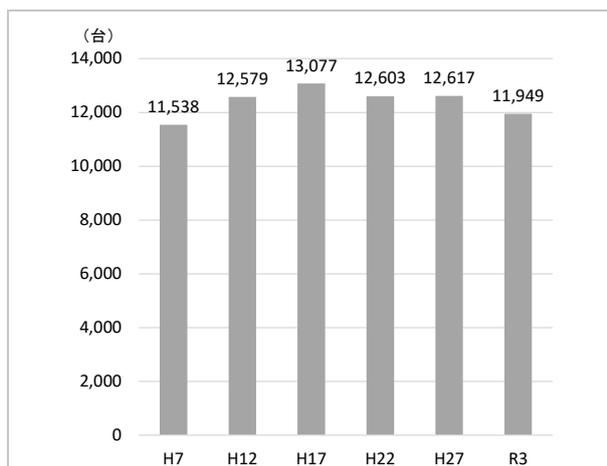


図 2-25 自動車保有台数（自家用・乗用）

出典：京都府統計書

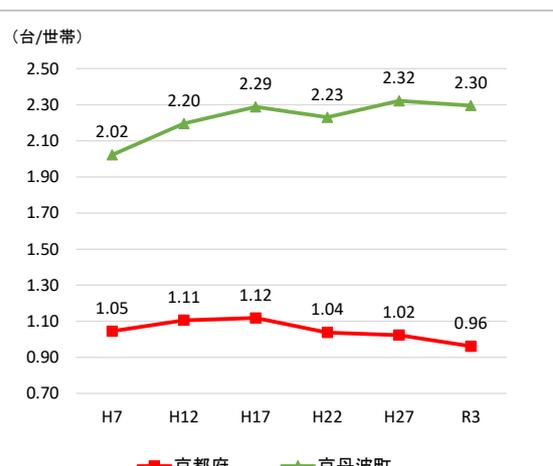


図 2-26 1 世帯あたり自動車保有台数

出典：京都府統計書

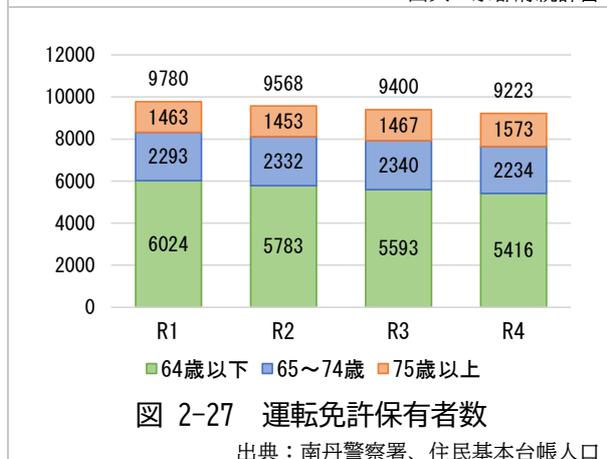


図 2-27 運転免許保有者数

出典：南丹警察署、住民基本台帳人口

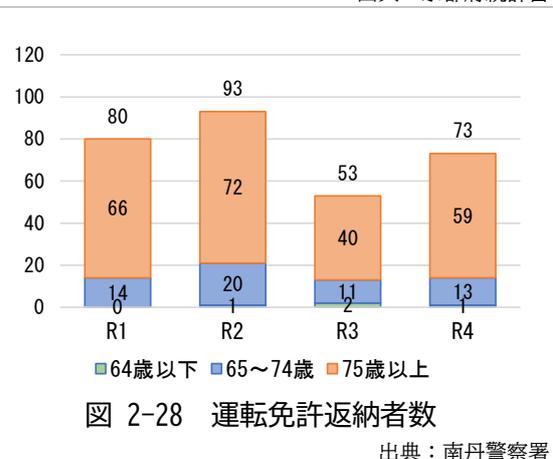


図 2-28 運転免許返納者数

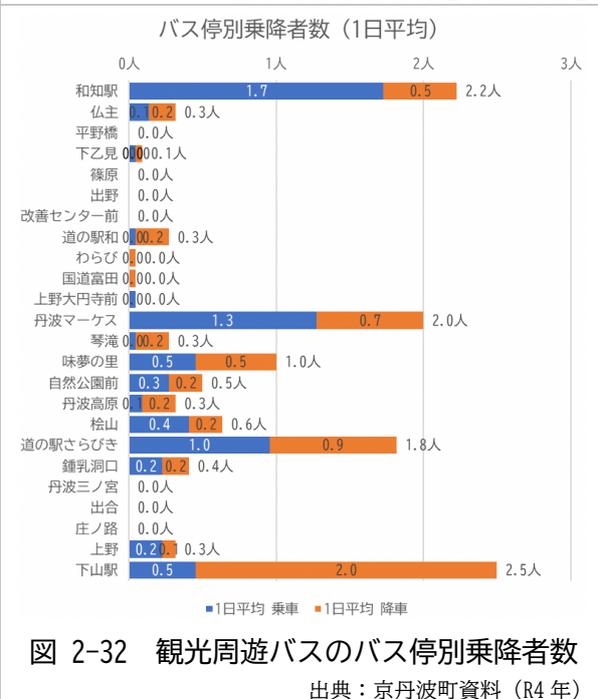
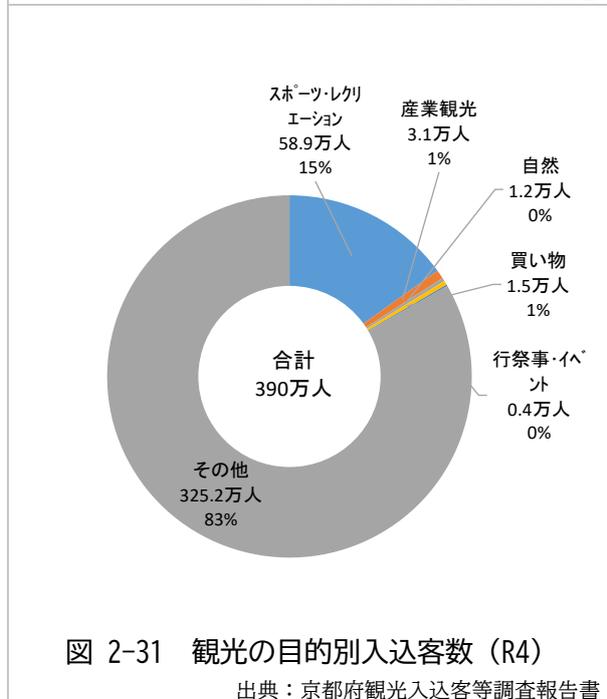
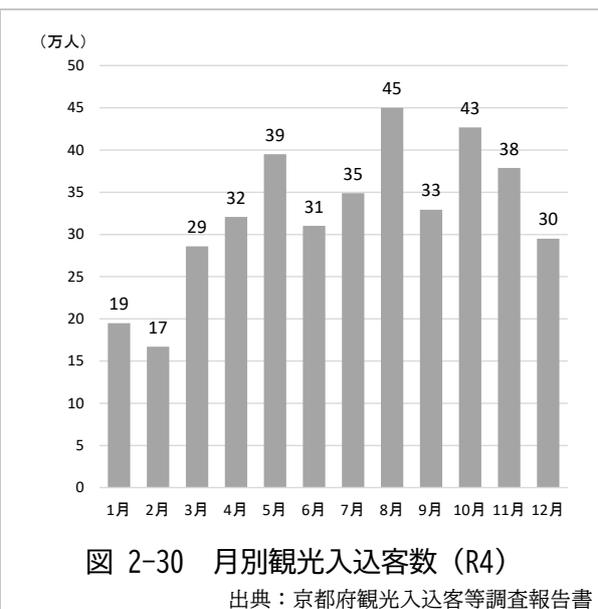
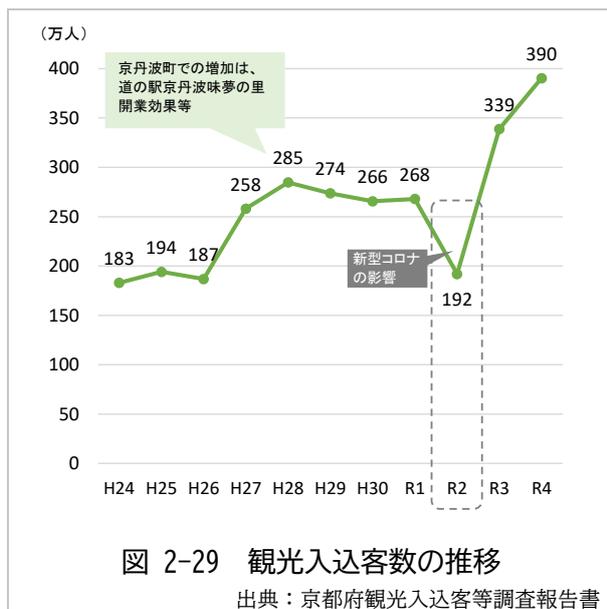
出典：南丹警察署

本項目から得られた課題

- ・ 1 世帯あたりの自動車保有台数は高い水準で、自動車に大きく頼っている。
- ・ 75 歳以上も約半数が運転免許を保有している。生活に車が欠かせず運転を続ける高齢者も多いと考えられる。
- ・ 運転免許の自主返納者は 8 割以上が 75 歳以上。移動手段を公共交通へ移行できる体力のあるうちに返納してもらえらる取組が必要。

(6) 観光の状況

- 京丹波町内の主な観光地は、京都府立丹波自然運動公園、道の駅「京丹波味夢の里」などである。また、食「丹波ブランド」として、豊かな食文化も提供している。
- 道の駅「京丹波味夢の里」の開業以降は（平成 27 年開業）、観光入込客数 200 万人台で推移していたが、コロナ禍の影響により 192 万人まで大きく落ち込み、令和 4 年は 390 万人まで回復した。月別では、8 月や 10～11 月（食関連の観光）の来訪が多い。
- 令和 4 年から秋季の土曜・休日に町内の観光スポットを巡る観光周遊バスを運行している。令和 4 年は 22 日間運行し、141 人の利用があった。この観光周遊バスを利用して、丹波マーケスや道の駅さらびき、味夢の里など道の駅への移動が多かった。



京丹波町観光周遊バス 2023

京丹波町の観光スポットを巡る観光周遊バスを、令和5年9月～11月の土曜日・日曜日・祝日のみに運行している。乗車料金は無料で、走行ルートは曜日や月ごとに変更している。

土曜は和知駅から園部駅！日曜は園部駅発着！

今月がラストチャンス！
焼きたて鮎にかぶりつく！

土曜日

9月

あなたはどっち？

京丹波町 観光周遊バス 乗車無料です！

土日祝運行 ※詳しくは裏面へ

日曜日

ふどう畑を眺めながら
優雅なランチ！

丹波ワイン

★ 和知駅
★ 園部駅
— 土曜日路線
— 日曜日路線

9月
土曜日 2, 9, 16, 23, 30日
日曜日・祝日 3, 10, 17, 18, 24日

●注意事項
・バスは停留所以外には停車しません。
・降車したい場所を乗車時に運転手へお伝えください。
・乗車定員に達した場合は、ご乗車できませんのでご了承ください。
・道路状況、気象状況、その他の事情により運抵または運休する場合があります。
・園部駅の乗降車は東口になります。

9月土曜日運行		9月日曜日運行	
和知駅	10:40	園部駅(東口)	9:35
道の駅和	10:46	丹波マークス	9:52
わち山野草の森 (散策)	10:48	自然公園前	9:56
長源寺 (散策)	11:18	丹波ワインハウス (買い物)	10:02
道の駅和	11:27	旧舞美小学校 (散策)	11:00
(食事・休憩)	11:57	鐘乳洞公園 (散策)	12:30
丹波マークス	12:04	旧舞美小学校	12:49
園部駅(東口)	15:29	丹波ワインハウス	14:19
	15:49	自然公園前	14:38
	16:06	道の駅味夢の里 (買い物)	14:56
		丹波マークス	15:02
		園部駅(東口)	15:09
			16:39
			16:46
			17:03

問い合わせ先：京丹波町産業建設部商工観光課
電話：0771-82-3809 WEB サイト

土曜は和知駅から園部駅！日曜は園部駅発着！

秋の味覚の代表格、
甘みのある大粒のブランド栗。

丹波栗

10月

秋の味覚を求めて

京丹波町 観光周遊バス 乗車無料です！

土日祝運行 ※詳細は裏面へ

丹波黒枝豆

京丹波特有の気候が生んだ、
旨味とコクが広がる一粒。

土曜は和知駅から園部駅！日曜は園部駅発着！

秋冬の期間限定、
山の恵みを頂くジビエメニュー。

鹿肉のロースト丼

秋冬の味覚を求めて

京丹波町 観光周遊バス 乗車無料です！

土日祝運行

十割そば

十一月中旬以降は新蕎麦の時期、
蕎麦の本来の味と濃厚な香り。

(2) 公共交通（鉄道・バス）のサービス状況

- ・ 公共交通圏域（鉄道駅またはバス停（フリー乗降区間はバス路線）から 500m 以内のエリア）は、人口の 92.8% をカバーしている。国道 9 号と府道 松山須知線に挟まれた地域には、一定人口がありながら公共交通圏域外となっているエリアが存在する。
- ・ また町営バスには運行本数の少ない区間が存在する。鉄道駅または平日 1 日 5 往復以上の運行があるバス路線の圏域では、人口の 71.1% のみをカバーしている。
- ・ 一定人口がありながら公共交通を利用できないエリアや、公共交通を利用して買い物先へ行くことはできるが帰ることができないエリアが存在する。

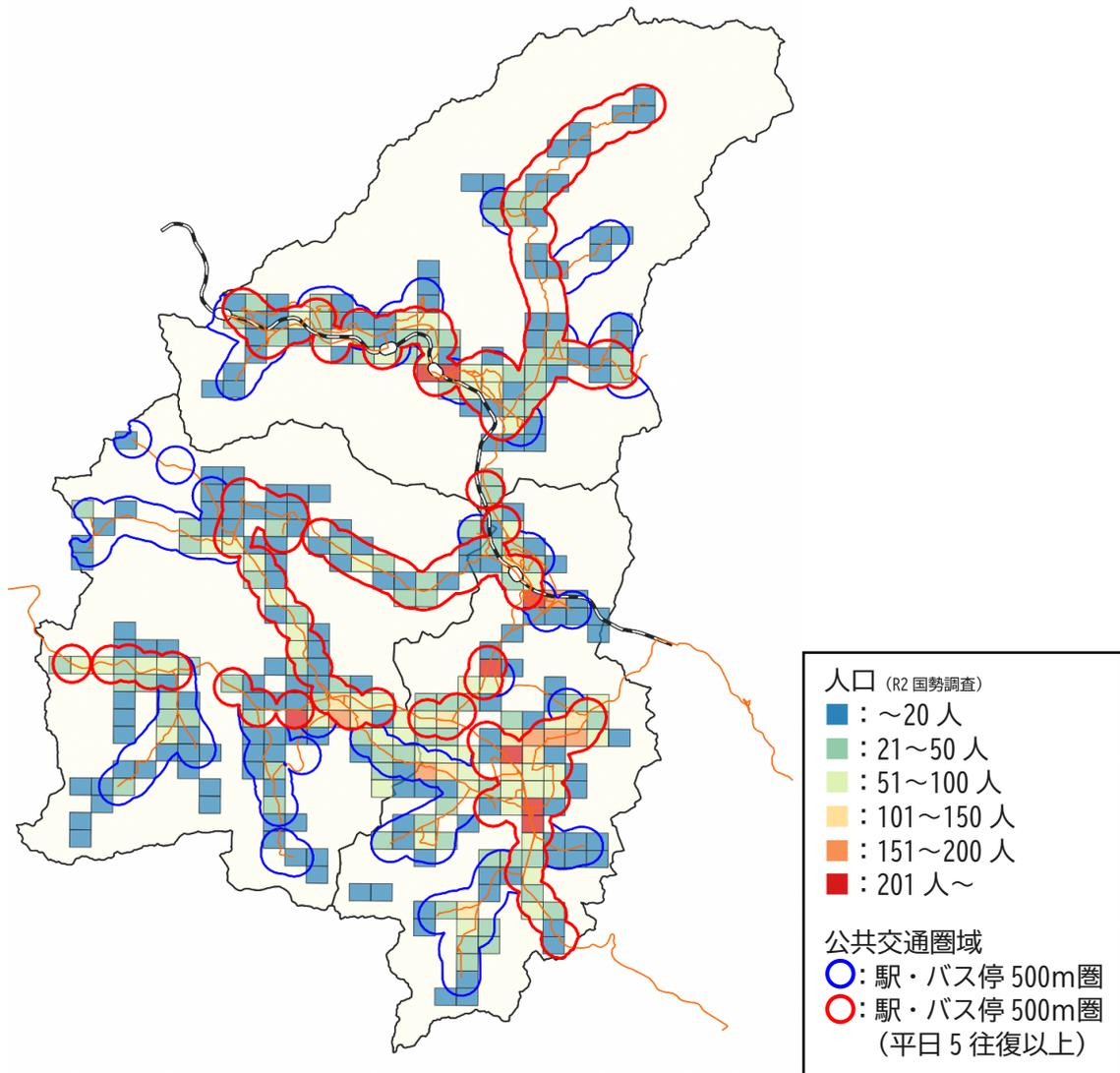


図 2-34 公共交通圏域

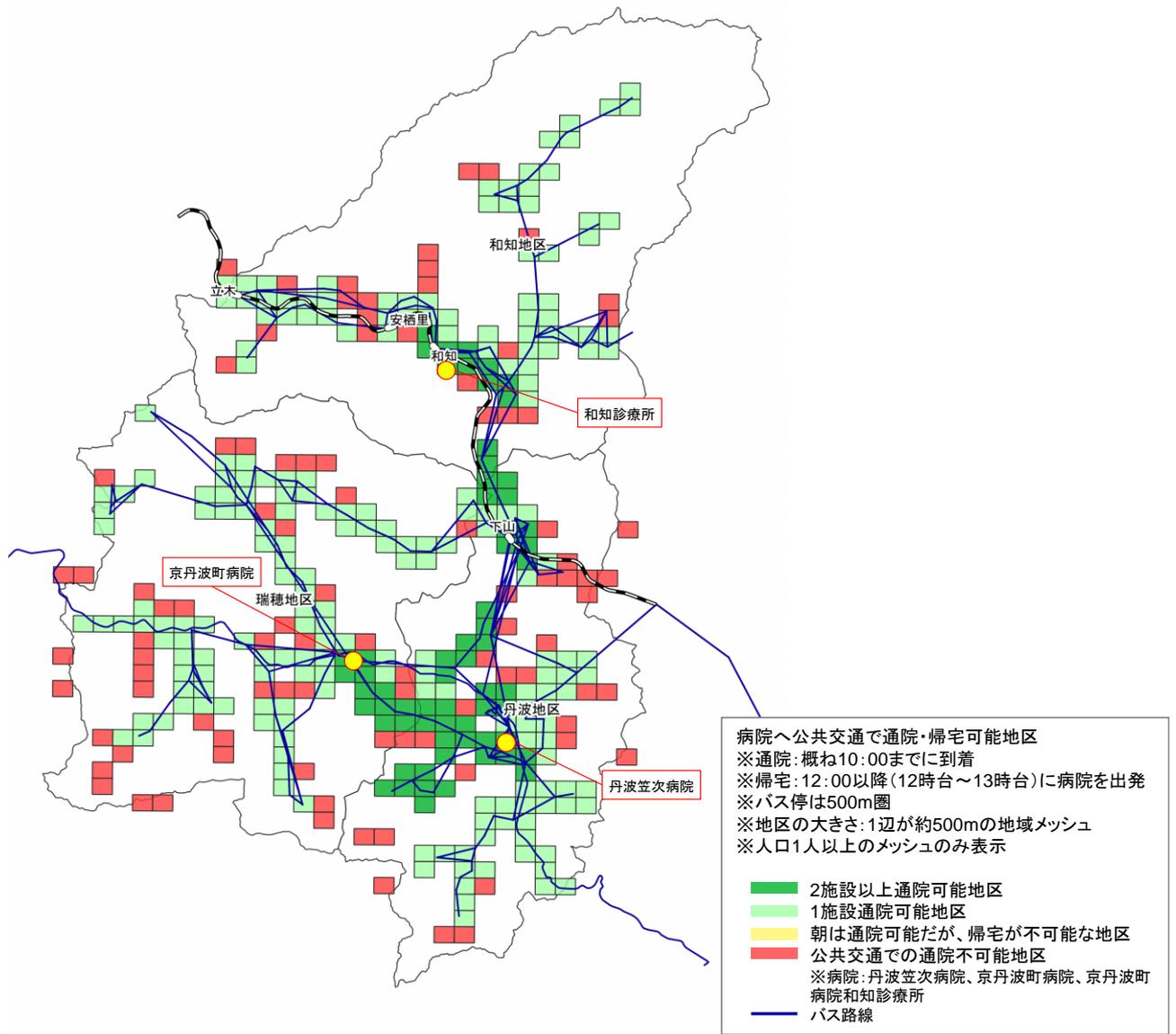


図 2-35 公共交通を利用して通院可能な地区

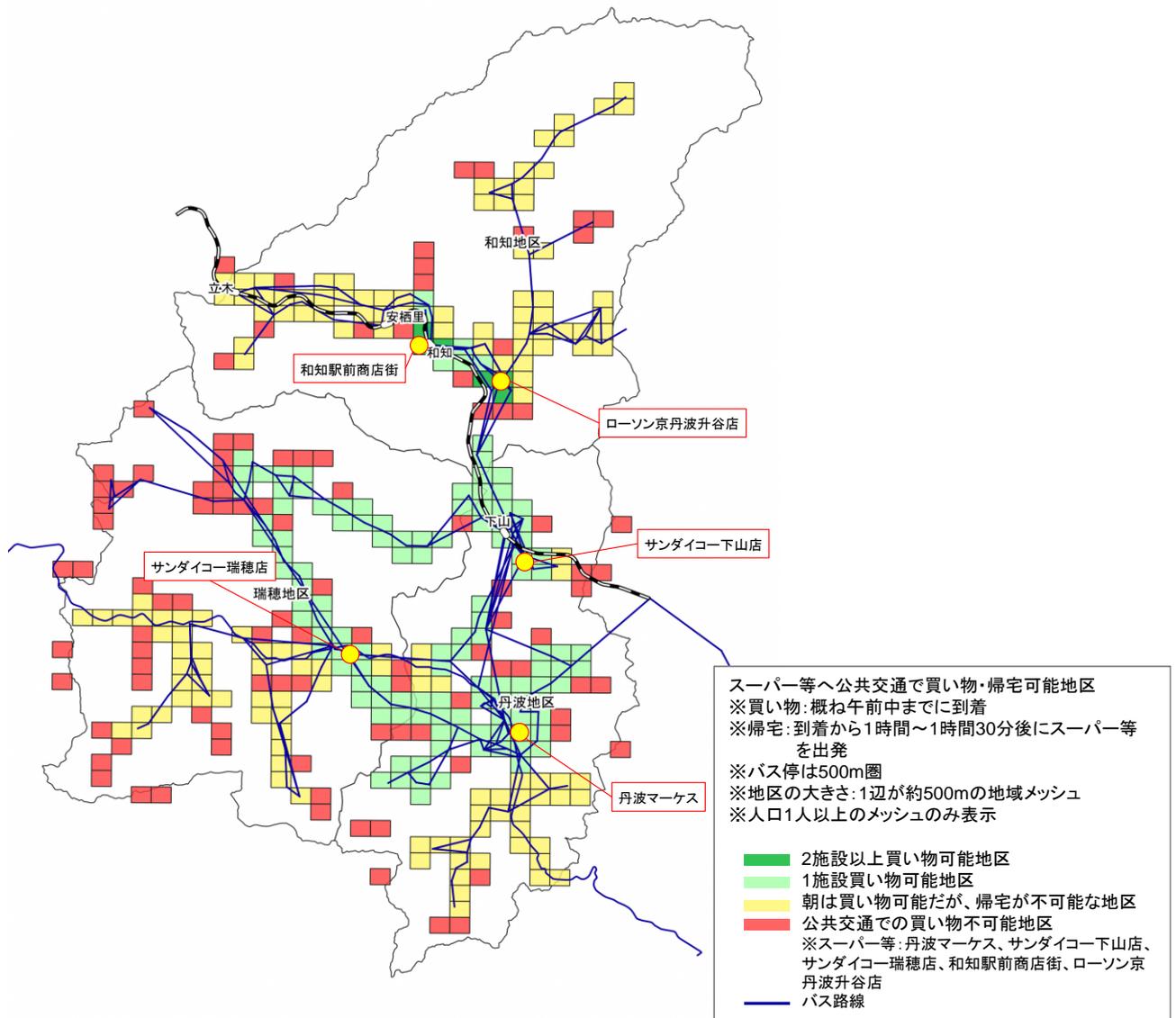


図 2-36 公共交通を利用して買い物可能な地区

本項目から得られた課題

- ・ 公共交通空白地や不便地が、山間部のほか町の中心部に近いエリアにも残っている。
- ・ 買物先から公共交通を利用して帰ることができない地区がある。
- ・ 高齢者の体力等も鑑みながら、ニーズに合った運行サービスを検討する必要がある。

(3) 鉄道

- 京丹波町内の鉄道駅は、JR 山陰本線の下山駅、和知駅、安栖里駅、立木駅の4駅がある。和知駅以外は無人駅であり、4駅ともICOCA等の交通系ICカードは利用できない。
- 和知駅には、駅前広場や飲食・物販スペースが整備され、交通拠点として機能している。
- 1日の運行本数は普通列車16往復で、特急列車は町内には停車しない。令和3年3月改正で胡麻～福知山間で減便が行われ、昼間に運行間隔が2時間空く時間帯が生じている。
- 利用者数は、平成25年以降減少傾向にあり、定期、定期外とも減少している。利用者数は、和知駅、下山駅、安栖里駅、立木駅の順に多い。
- 駅までのアクセス手段は、自動車（送迎含む）や徒歩が多く、バスアクセスは少ない。
- JRを利用しない人の約8割が「使う必要がない」と回答している。本当は使いたいが使えない人ができない人の理由として、「駅行きのバスの運行本数が少ない」「JRの運行本数が少ない」への意見が多かった。

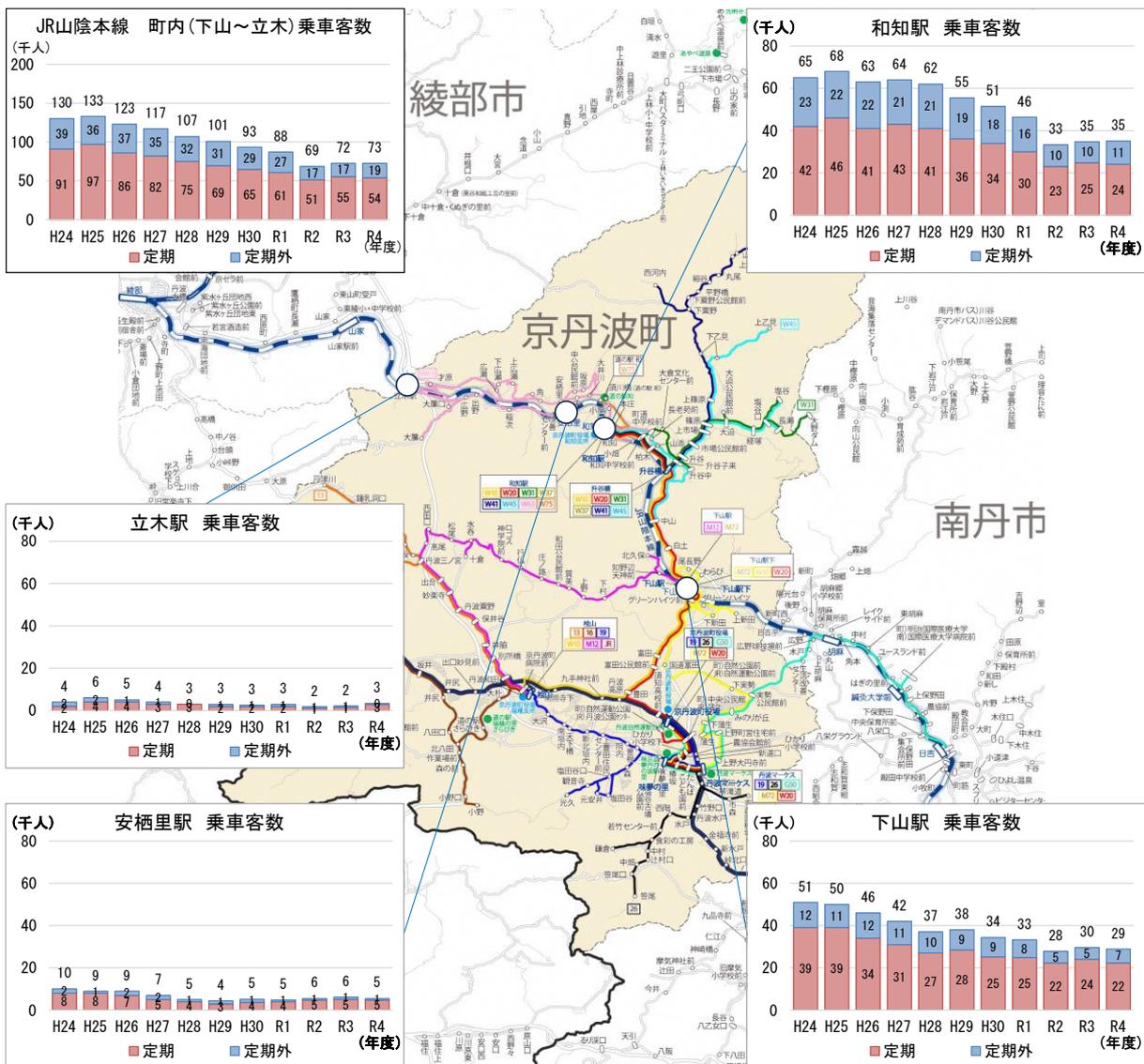


図 2-37 鉄道利用者数（駅別乗車客数）

出典：京都府統計書、JR 提供資料

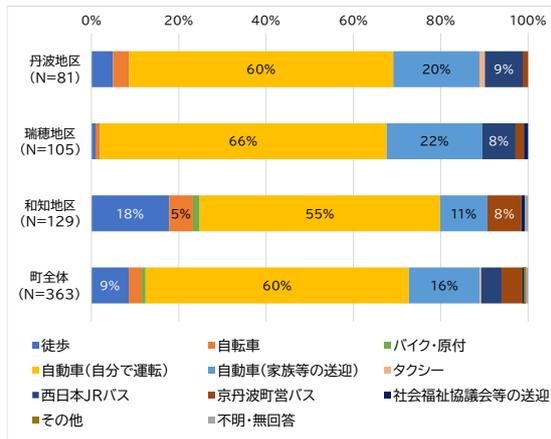


図 2-38 駅までの交通手段

出典：R5 住民アンケート調査

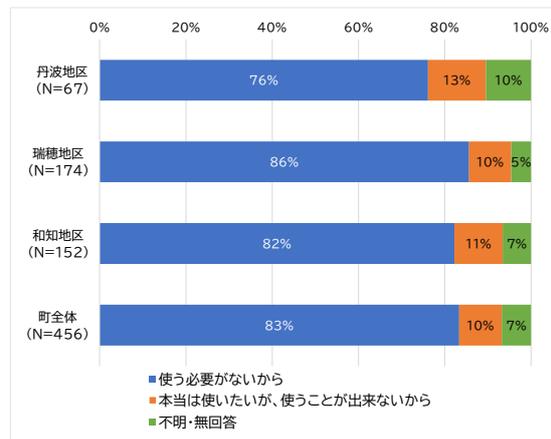


図 2-39 JR を利用しない理由

出典：R5 住民アンケート調査

	丹波地区 (N=9)	瑞穂地区 (N=17)	和知地区 (N=17)	町全体 (N=45)
駅行きのバスの運行本数が少ないから	33%	65%	47%	53%
JRの運行本数が少ないから	33%	35%	71%	49%
駅に行くまでのバス同士の乗り継ぎが悪いから	11%	29%	6%	18%
JRとバスの乗り継ぎが悪いから	11%	47%	18%	29%
駅行きのバスの路線や時刻表がわからないから	0%	6%	6%	4%
JRの路線や時刻表がわからないから	0%	12%	6%	7%
駅行きのバスの運賃が高いから	33%	35%	6%	27%
JRの運賃が高いから	11%	18%	6%	13%
駅前の駐輪場・駐車場が少ないから	11%	24%	6%	13%
バスで園部駅まで直通で行けないから	0%	18%	24%	16%
駅発の帰りのバスが無いから	33%	35%	35%	36%
目的地から帰るときのJRの便が無いから	11%	35%	29%	27%
その他	33%	18%	24%	22%

図 2-40 JR を利用することができない理由

出典：R5 住民アンケート調査

本項目から得られた課題

- ・ 町内 4 駅の利用者数は、減少傾向にある。コロナ禍を受けた利用者数の減少に伴う減便が行われ、サービスレベルも低下している。
- ・ 駅へアクセスするバスのサービスレベルの向上、鉄道とバスの乗継利便性の向上が必要。

(4) 路線バス

- 京丹波町内の民間路線バスは、西日本ジェイアールバスの園福線が運行している。
- 国および京都府による補助を実施し維持に努めてきたが、令和4年12月に事業者から運行維持困難の申し出があり、令和6年3月末（予定）に廃止されることとなった。これを受け、令和6年4月以降は代替交通を運行することとし、運行内容の協議を進めている。京丹波町内については、有限会社中京交通（南丹市）が運行を担う予定である。
- 利用者数の減少等により、令和4年4月に減便が実施され、松山～園部間は1日13往復から朝夕時間帯を中心とした1日8往復の運行となり利便性が低下した状況にある。ただし、令和6年4月以降は、松山～園部間は1日10往復運行の予定である。
- 現在の利用状況は、松山～園部間で7.4万人と、コロナ前から3割程度減少している。
- 通学利用が主だが、通勤利用も一定みられる。

西日本JRバス 園福線 路線図

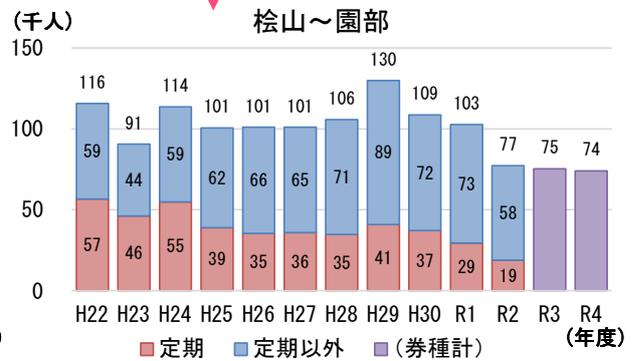
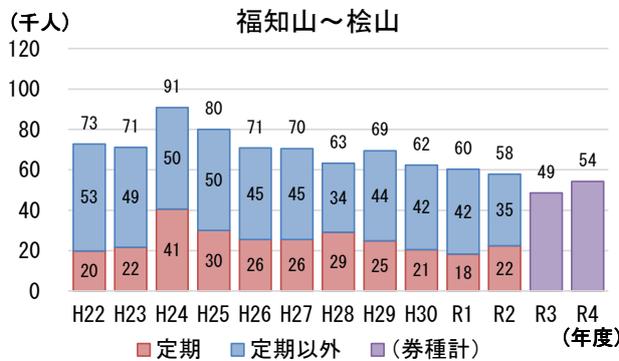
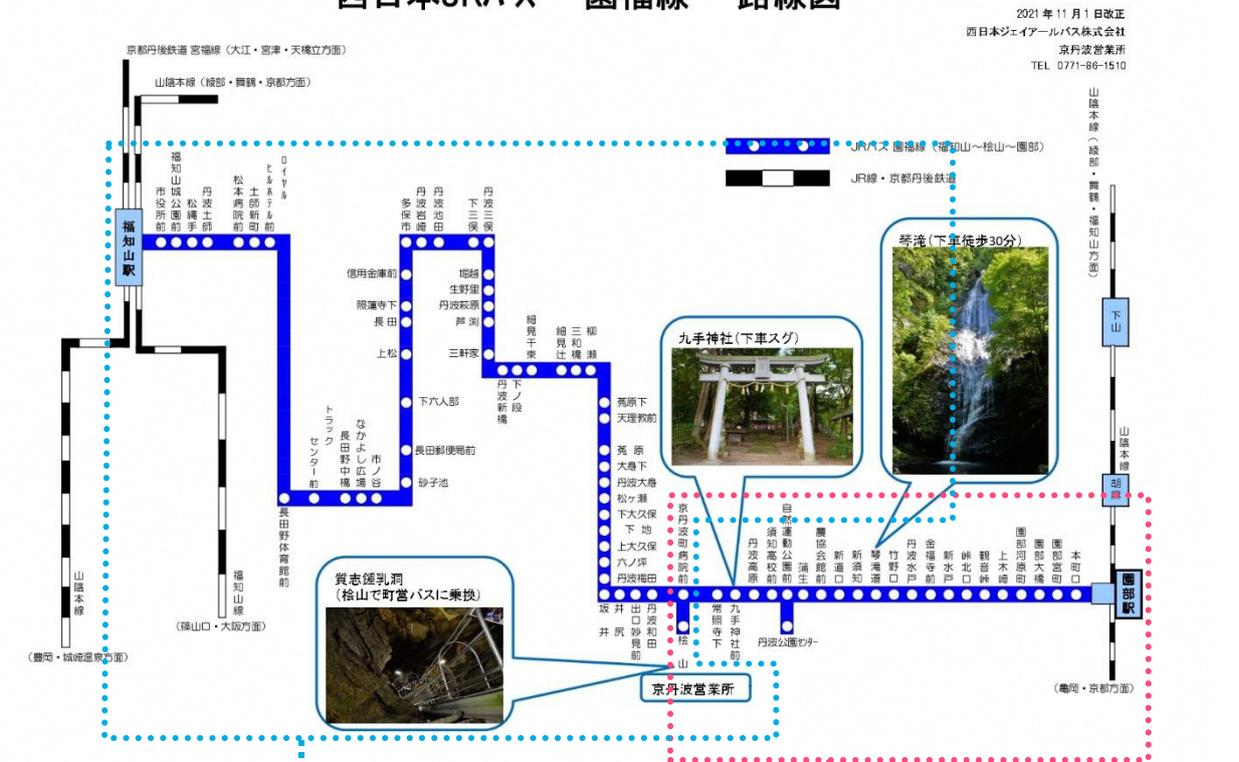


図 2-41 園福線の利用者数の推移

資料：西日本 JR バス提供資料

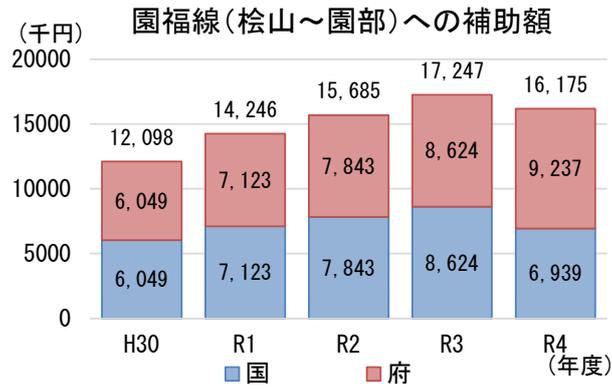


図 2-42 園福線への補助額

資料：西日本 JR バス提供資料

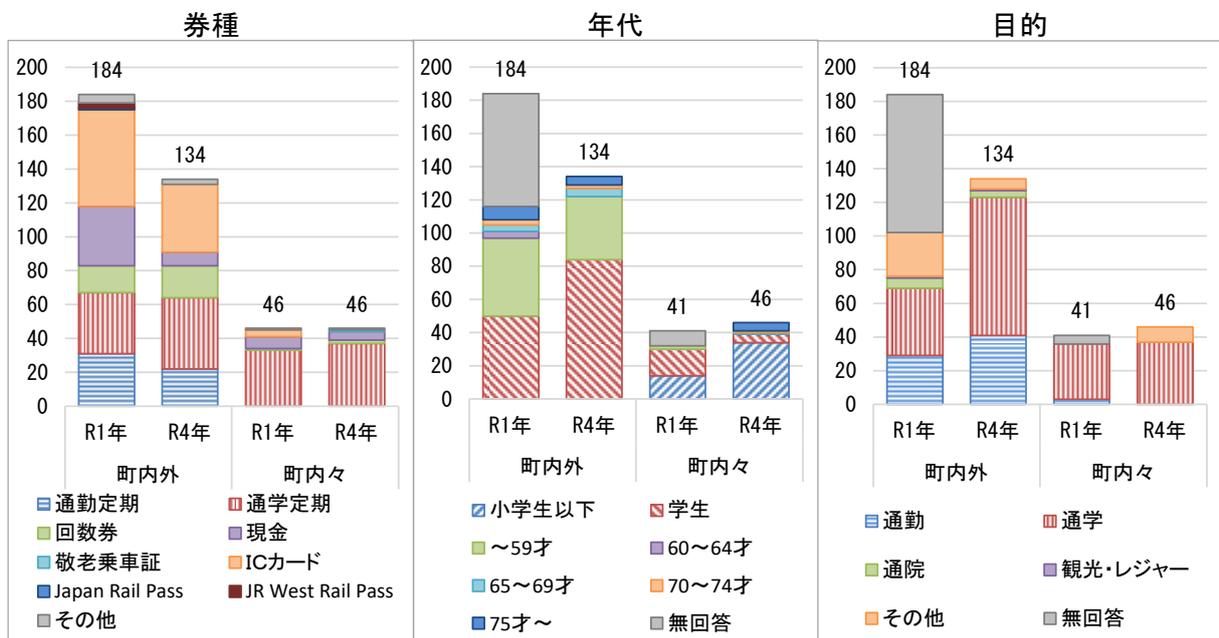


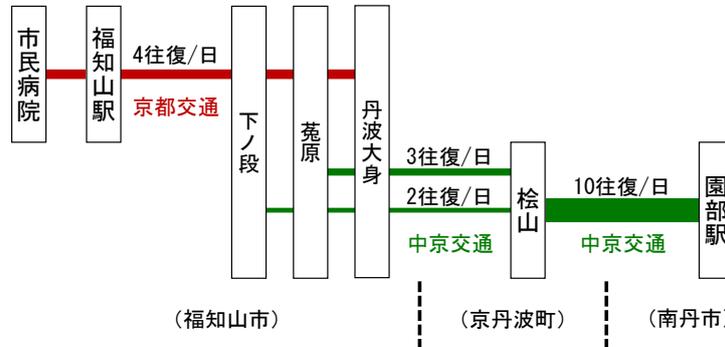
図 2-43 園福線利用者の特徴

資料：西日本 JR バス提供資料

現行
(~令和6年3月)



計画案
(令和6年4月~)



	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
上り伊勢屋発	②	①		①(増)	①(増)		①	①			①	①	①	
下り園部駅発		②	①			①(増)	①(増)	①	①		①		①	①

※①や②：その時間帯の運行本数
(増)：令和6年4月から増便した時間帯

図 2-44 令和6年4月以降の園福線の運行計画

資料：園福線地域旅客運送サービス継続実施計画（令和5年11月時点）を基に編集

本項目から得られた課題

- ・ 幹線的な機能を持つ園福線は、地域の生活を支える大切な公共交通として、サービスレベルの維持・確保、利用促進等を図ることが必要である。
- ・ 支線的な機能を持つ町営バスと園福線との連携強化。

(5) 町営バス

- 京丹波町営バスは、計 14 路線を直営で運行している。小中学生の通学利用が主であり、土曜日は一部便のみの運行、休日は丹波日吉線のみ運行となっている。
 - 平成 28 年) 和知駅と道の駅和間を直通運行する道の駅和線を新設
 - 令和 2 年) 胡麻駅、明治国際医療大学、日吉駅へ運行する丹波日吉線を新設
 - 令和 3 年) 全区間で運賃を 200 円均一化（それまでは距離制運賃を採用していた）
- 町営バスの利用者数は、通学利用、通学以外の利用とも減少傾向にある。平成 24 年度には 20 万人/年の利用があったが、令和 4 年度には約 10 万人/年と半減している。小野鎌谷線、猪鼻戸津川線、才原大簾線では、利用者の減少量・減少率ともに大きい。
- 小中学生の定期利用を除く利用者数は、質美線（4.8 千人/年）、丹波和知線（4.1 千人/年）、丹波日吉線（3.6 千人/年）が多い。丹波桧山線、猪鼻戸津川線、小野鎌谷線、桧山和知線では、定期外利用者数が 10 年間で 3 割程度にまで大幅に減少している。
- バス停別の乗車人数は、町内の拠点である和知駅（12.4 人/日）、丹波マーケス（10.7 人/日）、下山駅（6.0 人/日）が多い。
- バスを利用しない人の約 9 割が「使う必要がない」と回答している。本当は使いたいが使えない人の理由として、「運行本数が少ないから」「駅や目的地から帰るときのバスが無いから」への意見が多かった。

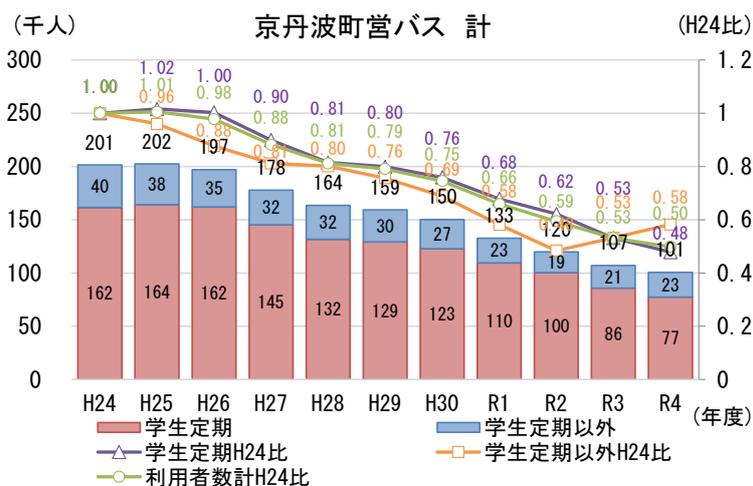


図 2-45 町営バスの利用者数の推移（路線計）

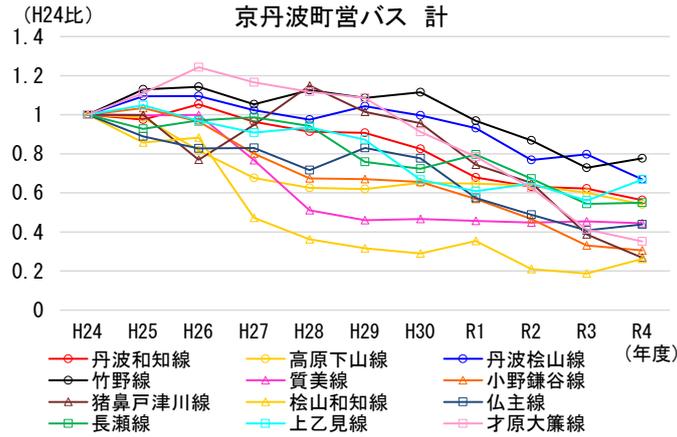


図 2-46 町営バスの利用者数の推移（路線別・平成 24 年比）

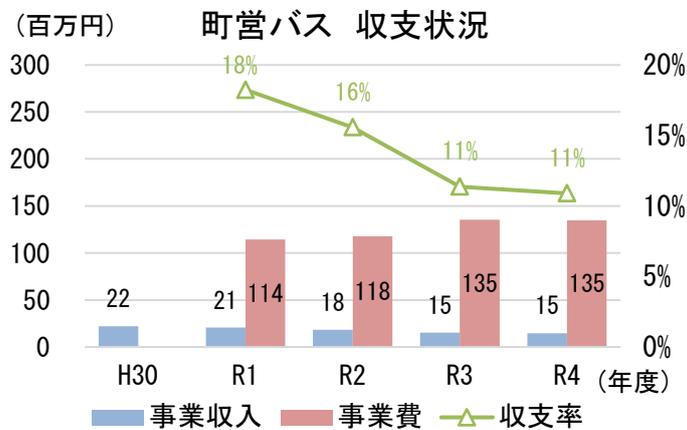


図 2-47 町営バスの収支状況の推移

路線名	H24	R4	R4-H24	R4/H24
丹波和知線	44055	24,829	-19,226	-43.6%
高原下山線	27053	14,649	-12,404	-45.9%
丹波桧山線	16521	11,060	-5,461	-33.1%
竹野線	2691	2,090	-601	-22.3%
質美線	30264	13,470	-16,794	-55.5%
小野鎌谷線	25379	7,744	-17,635	-69.5%
猪鼻戸津川線	15860	4,246	-11,614	-73.2%
仏主線	10785	4,732	-6,053	-56.1%
長瀬線	7892	4,337	-3,555	-45.0%
上乙見線	6448	4,311	-2,137	-33.1%
才原大簾線	13074	4,590	-8,484	-64.9%
桧山和知線	1417	372	-1,045	-73.7%

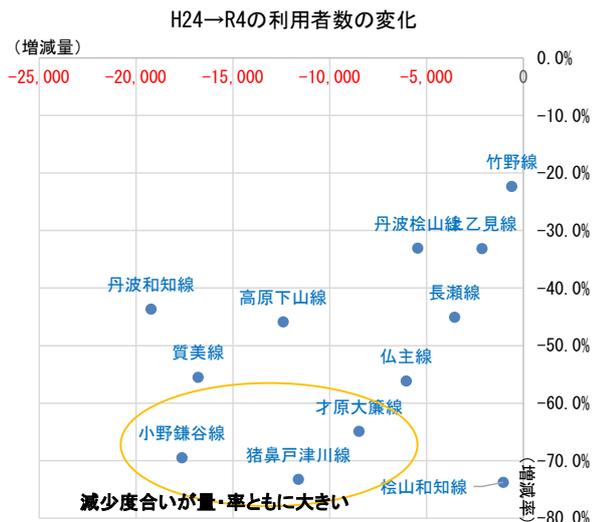


図 2-48 町営バス路線別利用者数の増減量・増減率（H24 年→R4 年）

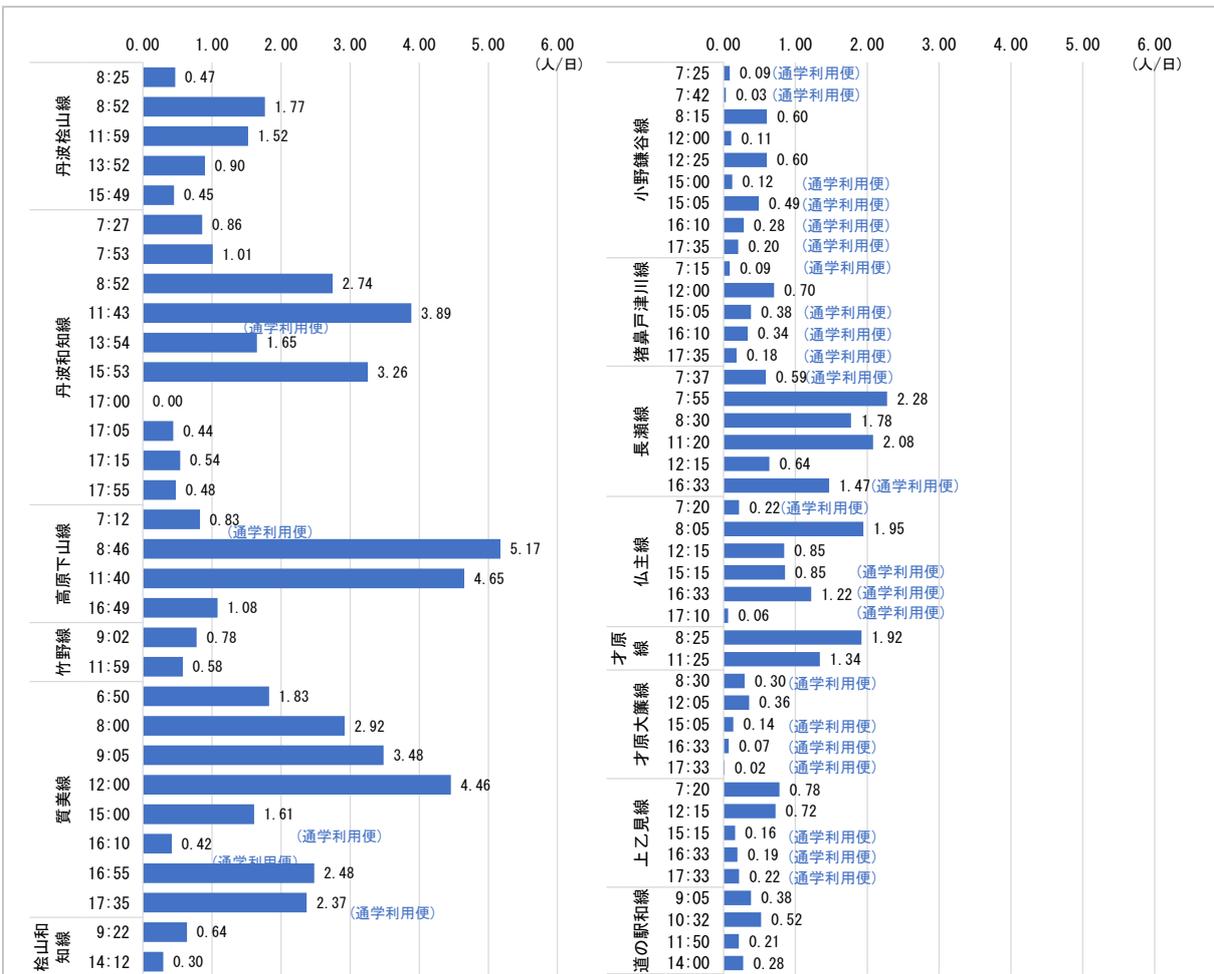


図 2-49 町営バスの便別の利用者数

出典：京丹波町資料（令和5年4月～9月）
 ※便別のデータがない丹波日吉線は除く

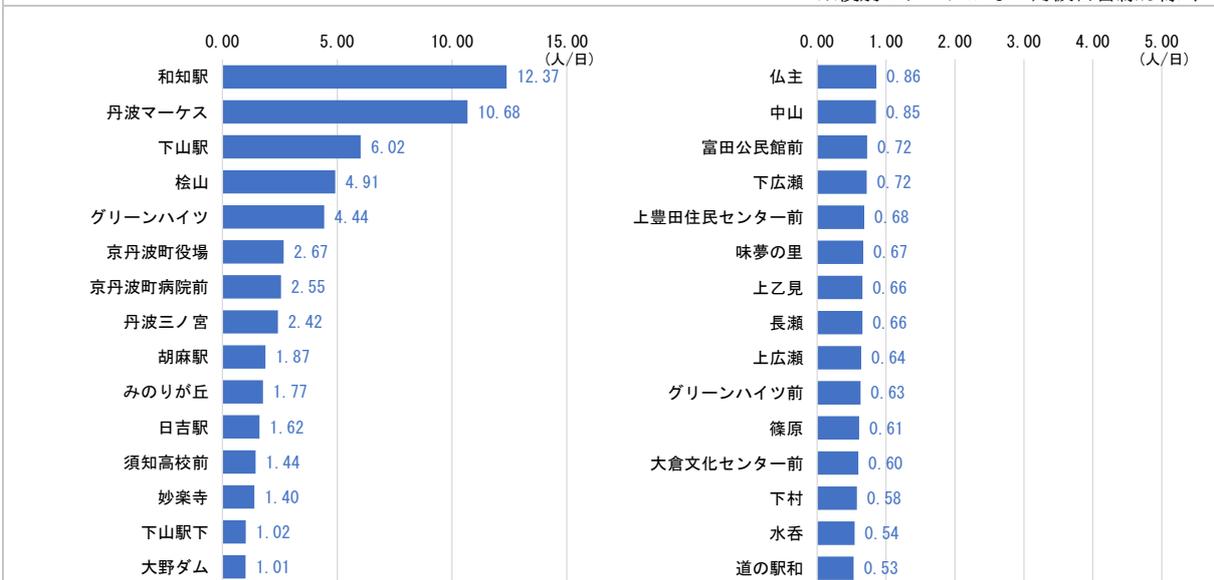


図 2-50 町営バスの停留所別の日乗車客数（上位30停留所）

出典：京丹波町資料（令和5年4月～9月）



図 2-51 町営バスの停留所別の日乗車客数

出典：京丹波町資料（令和 5 年 4 月～9 月）

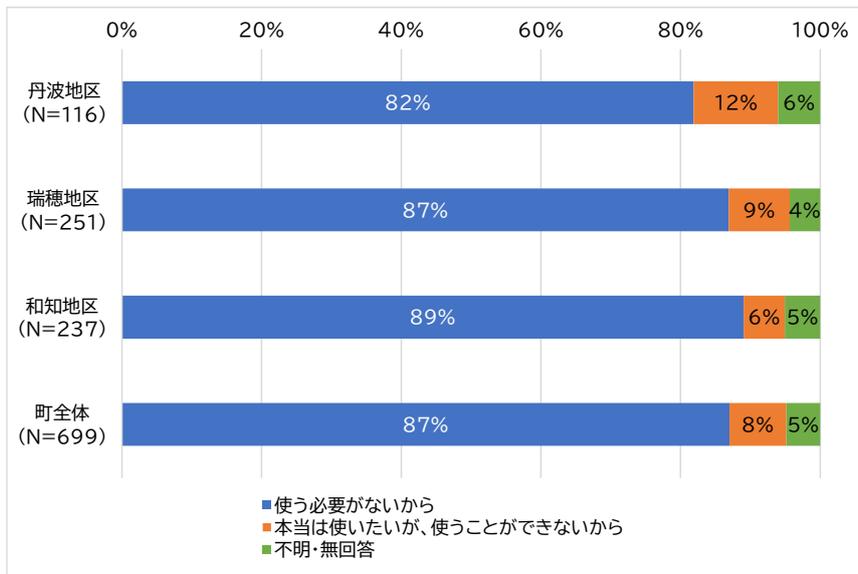


図 2-52 バスを利用しない理由

出典：R5 住民アンケート調査

	丹波地区 (N=14)	瑞穂地区 (N=22)	和知地区 (N=14)	町全体 (N=57)
家からバス停まで遠いから	57%	14%	29%	32%
目的地周辺にバス停がないから	21%	5%	21%	12%
運行本数が少ないから	86%	77%	57%	77%
駅や目的地から帰るときのバスが無いから	71%	41%	57%	60%
時刻通りに運行していないから	0%	0%	7%	4%
JRとの乗り継ぎが悪いから	29%	36%	29%	35%
バス同士の乗り継ぎが悪いから	7%	14%	0%	11%
早朝に運行していないから	7%	18%	7%	12%
深夜に運行していないから	36%	14%	50%	28%
土日祝に運行していないから	21%	23%	43%	32%
ルートや時刻表が分からないから	7%	5%	14%	7%
利用方法や予約方法が分からないから	0%	5%	0%	4%
その他	21%	27%	14%	19%

図 2-53 バスを利用することができない理由

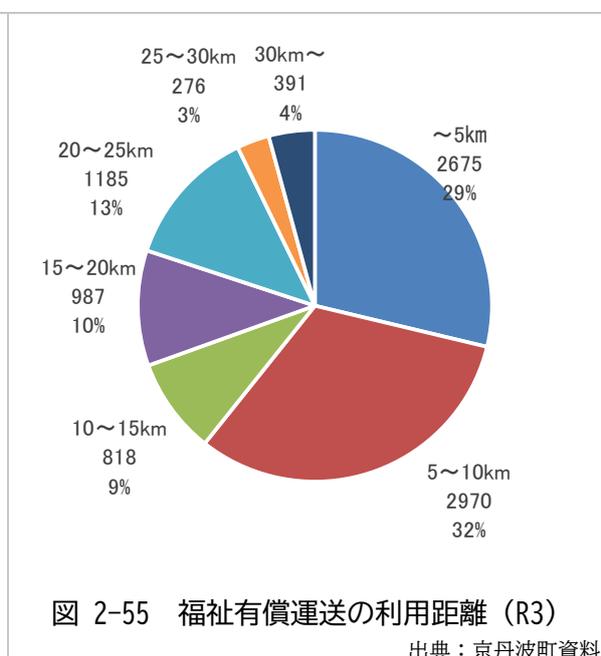
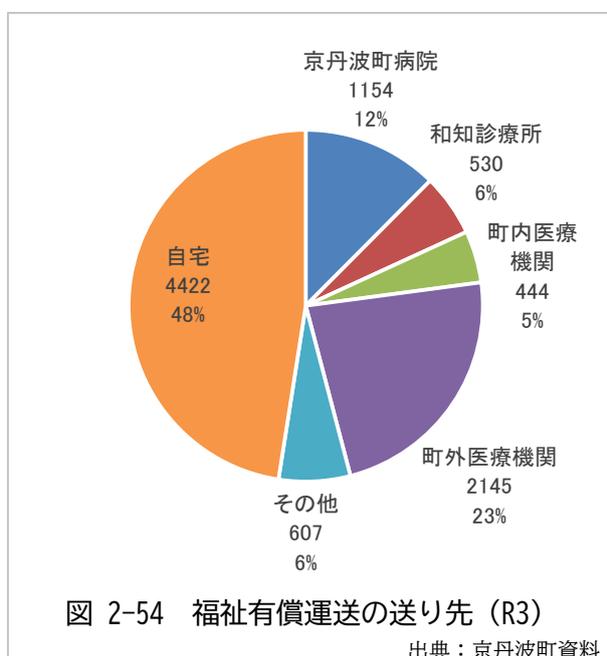
出典：R5 住民アンケート調査

本項目から得られた課題

- ・ 小中学生の定期利用、それ以外の利用ともに大幅に減少している。特に小野鎌谷線、猪鼻戸津川線、才原・才原大簾線では、利用者の減少量・減少率ともに大きい。
- ・ 運行にかかる町の負担額は年々増加している。
- ・ 利用の多い和知駅や丹波マーケス、桧山停留所を拠点とした運行内容への見直しや乗継利便性の向上、もしくはコミュニティ・カーシェアリング等の地域が主体となった移動手段の導入などにより、ニーズにあった移動サービスの確保と利便性の向上が必要である。

(6) タクシーや自家用有償旅客運送等

- 京丹波町のタクシーは、京丹波町を本社・本店とする事業所はない。町全域をカバーしているが、タクシーが地域公共交通としての役割を更に担う場合は（地域の移動に関するサービス向上策をタクシー車両で実施する場合は）、車両台数や運転者数に留意する必要がある。
- 京丹波町の自家用有償旅客運送は、交通空白地有償運送としてさわやかライフが運行している。また福祉有償運送として京丹波町社会福祉協議会、クローバー・サービス、さわやかライフ、まごころサービスあい愛が運行している。
- 福祉有償運送の移動先は、京丹波町内の医療機関が25%程度、町外の医療機関が20%程度。利用距離は10km以下が半数以上だが、20km以上の利用も20%程度占めており、ドライバーへの負担（拘束時間が長い等）が大きい。
- 地域が主体となった移動サービスとして、竹野活性化委員会カーシェアリング部会による「コミュニティ・カーシェアリング（ボランティア輸送）」が令和3年より運行している。年間利用者数は、令和3年は207人に対し、令和4年は255人とやや増加している。



本項目から得られた課題

- タクシーは車両数・運転者数とも限られており、移動需要の多くを担うことは難しい。
- 福祉有償運送は、町外医療機関等への長距離運行などでドライバーの負担が大きくなっている。
- タクシーや自家用有償運送等についても、担い手の不足が懸念される。

2.3. 住民等のニーズからの課題の整理

(1) 地域の公共交通への不満足度

鉄道に対する評価としては、昼間や通勤通学時の運行本数、バスとの乗継しやすさの不満足度が高い傾向にありました。

バスに対する評価としては、園福線では運賃、運行本数、終発時刻の不満足度が高い傾向にありました。町営バスでは運行本数、JRとの乗り継ぎ、終発時刻の不満足度が高い傾向にありました。

鉄道			バス					
JR			園福線			町営バス		
	件数	%		件数	%		件数	%
1日の運行本数（昼間時間帯）	169	47%	運賃	27	84%	1日の運行本数	28	51%
バスとの乗り継ぎの利便性	128	35%	1日の運行本数	26	81%	JRとの乗り継ぎの利便性	19	35%
1日の運行本数（通勤・通学時間帯）	125	34%	終発時刻	20	63%	終発時刻	16	29%
運賃	114	31%	自宅と駅までの移動のしやすさ	18	56%	別のバス路線との乗り継ぎの利便性	14	25%
終発時刻	92	25%	JRとの乗り継ぎの利便性	17	53%	自宅と駅までの移動のしやすさ	10	18%
駅構内の待合空間の快適性	84	23%	自宅と通院先までの移動のしやすさ	13	41%	自宅と通院先までの移動のしやすさ	10	18%
運行時刻の分かりやすさ	67	18%	バス停留所の待ち環境の快適性	10	31%	自宅の最寄りバス停の位置（距離）	9	16%
駅前の駐車場・駐輪場の数	53	15%	自宅と買い物先までの移動のしやすさ	10	31%	バス停留所の待ち環境の快適性	9	16%
始発時刻	45	12%	自宅の最寄りバス停の位置（距離）	9	28%	運行ルートや運行時刻の分かりやすさ	8	15%
駅構内やアプリ（WESTER）での情報提供	38	10%	別のバス路線との乗り継ぎの利便性	7	22%	目的地の最寄りバス停の位置（距離）	7	13%
バス・タクシー乗り場への案内表示	30	8%	運行ルートや運行時刻の分かりやすさ	6	19%	始発時刻	7	13%
			始発時刻	5	16%	運行ルート	6	11%
			バス車両の乗り降りのしやすさ	5	16%	自宅と買い物先までの移動のしやすさ	6	11%
			目的地の最寄りバス停の位置（距離）	4	13%	運賃	3	5%
			運行ルート	2	6%	バス車両の乗り降りのしやすさ	2	4%

図 2-56 鉄道、園福線、町営バスに対する不満足度

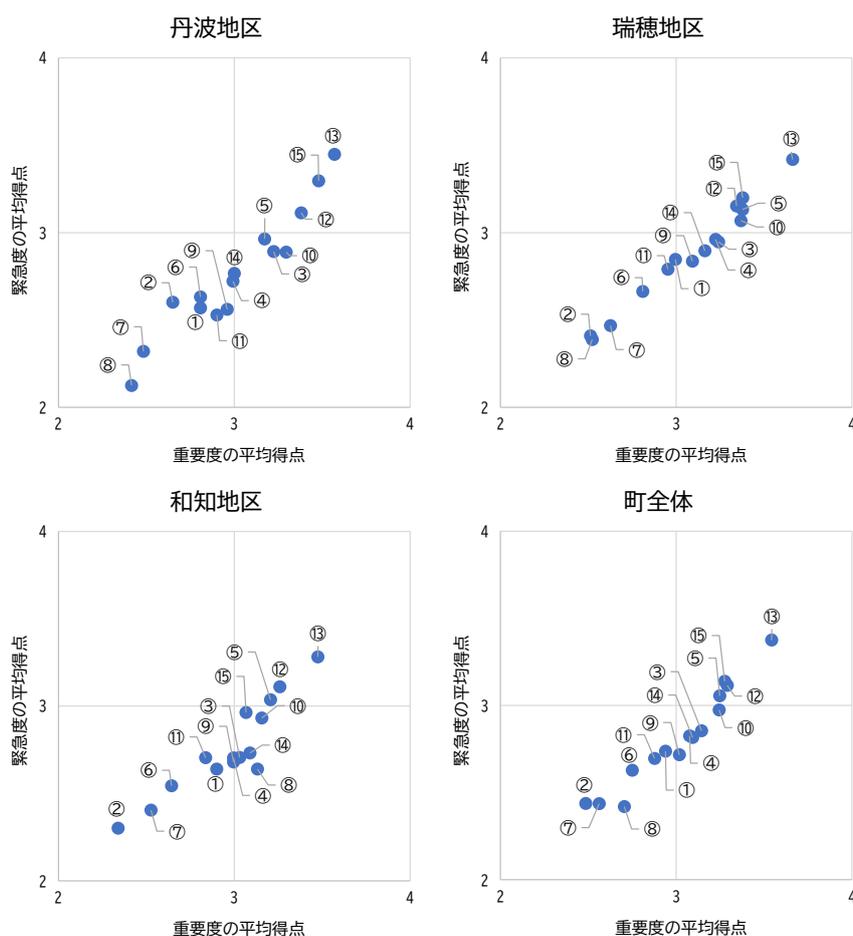
※住民アンケート調査で不満またはやや不満と回答した割合
出典：R5 住民アンケート調査

(2) 公共交通に関する課題への対応

公共交通に関する課題への対応ニーズとしては、いずれの地区・年齢層においても、妊娠や子育て家庭や学生のための公共交通の充実、園福線の運行本数の復便、通院のしやすさ、公共交通同士の乗換のしやすさに対する課題解消のニーズが高い傾向にありました。

年齢層別にみると、若年層は、18時以降のバス運行本数に対する課題解消のニーズも高い傾向にありました。また、高齢層は、通院のしやすさに対する課題解消のニーズが非常に高い傾向にありました。

利用交通手段別にみると、公共交通利用層は、昼間のバス運行本数、園福線の運行本数の復便、子どもの通学手段の確保、駅までの移動しやすさ等の公共交通の利便性に対するニーズが高い一方で、マイカー利用層は、子どもの通学手段の確保、子育て家庭の公共交通の充実に対するニーズが高い傾向にありました。



- | | |
|-------------------|-----------------------|
| ①昼間のバスの運行本数の確保 | ⑨安心・快適に待つことができるバス停の整備 |
| ②18時以降のバスの運行本数の確保 | ⑩公共交通同士の乗換のしやすさの向上 |
| ③駅まで移動しやすい公共交通の整備 | ⑪町内3地区間の移動のしやすさの向上 |
| ④買い物しやすい公共交通の整備 | ⑫妊娠や子育て家庭のためのサービス充実 |
| ⑤通院がしやすい公共交通の整備 | ⑬子どもの通学のための公共交通の確保 |
| ⑥日曜・祝日の移動手段の確保 | ⑭駅やバス停での案内のわかりやすさ向上 |
| ⑦年末年始の移動手段の確保 | ⑮園福線の運行本数等確保(コロナ前に戻す) |
| ⑧和知駅のような交流スペースの確保 | |

図 2-57 公共交通に関する課題の重要度と緊急度（地区別）

出典：R5 住民アンケート調査

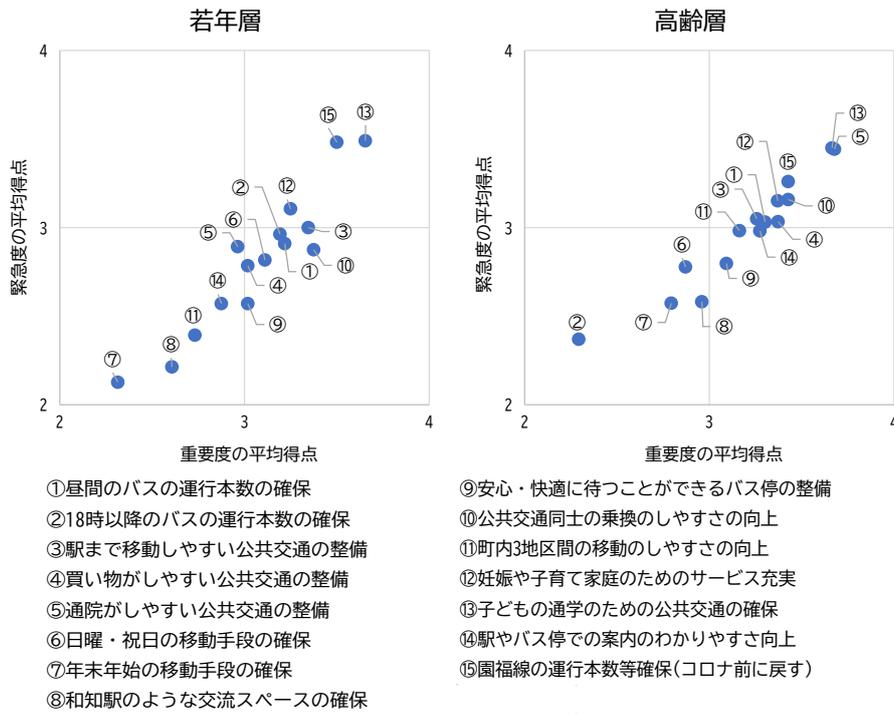


図 2-58 公共交通に関する課題の重要度と緊急度（年齢層別）

※若年層：10～20歳代、高齢層：75歳以上
出典：R5 住民アンケート調査

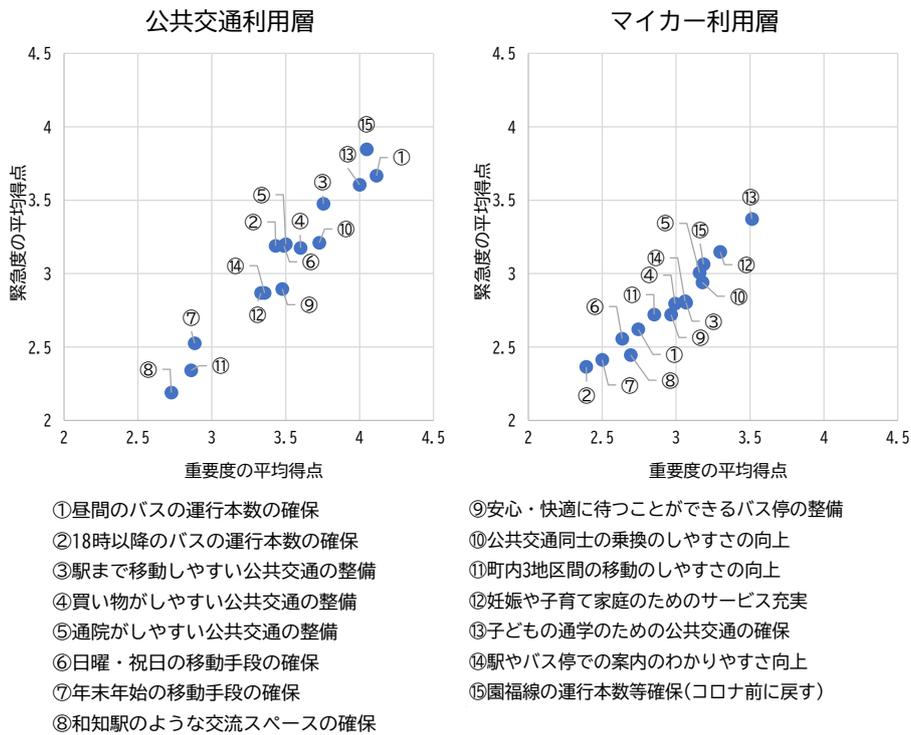


図 2-59 公共交通に関する課題の重要度と緊急度（利用交通手段別）

※公共交通利用層：鉄道またはバスの利用頻度が週1回以上の人
マイカー利用層：上記以外で普段自動車を運転する人
出典：R5 住民アンケート調査

(3) 事業者のニーズ

1) 事業者ヒアリング概要

調査対象

(鉄道事業者) 西日本旅客鉄道株式会社

(バス事業者) 有限会社中京交通

(タクシー事業者) 京都タクシー株式会社

(自家用有償旅客運送事業者)

(交通空白地有償運送) 特定非営利活動法人さわやかライフ

(福祉有償運送) 特定非営利活動法人さわやかライフ、特定非営利活動法人クローバー・サービス、社会福祉法人京丹波町社会福祉協議会、特定非営利活動法人まごころサービスあい愛

(地域が主体となった移動手段の事業者) 竹野活性化委員会カーシェアリング部会

調査項目

- ・ 現在の運行や経営の課題、地域公共交通全体の課題
- ・ 利用者の特徴や傾向
- ・ 事業の方向性や取組方針、新たな施策のアイデア

2) 事業者ヒアリング結果

鉄道事業者

- ・ 利用者減少により収支状況が悪化している。
- ・ 駅を中心としたまちづくりなど、自治体と連携した利用促進策を推進したい。

バス事業者

- ・ 乗務員の確保、ICカードやバスロケシステムの導入による利便性向上、鉄道との乗継利便性向上などが課題になると考えている。
- ・ 今後の事業の方向性として、当面は、安定的な運行に資するよう対応を図っていく。
- ・ 自治体と連携した利用促進策、住民へのPRを推進したい。例えば、観光客増を目指した企画乗車券（ハイキングなど）の発売、沿線主要施設とのセット乗車券の発売など。

タクシー事業者

- ・ 乗務員不足が深刻。また、物価の高騰に伴い、車両の維持管理も困難な状況。
- ・ 園部営業所と京丹波町間の回送距離・時間を要することから、経費的負担が増大しており、また、乗務員のモチベーション低下を感じる。お迎え料金の設定を視野に入れて関係官庁と相談している。
- ・ 一方で、地域が主体となった移動手段（コミュニティ・カーシェアリング）が活発になると、乗合タクシーの営業ができなくなる可能性を懸念している。

自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）事業者

- ・ 利用者は高齢者が多く、午前中の病院の送迎利用が多い。最近は町外病院への送迎が多く、走行距離は増加傾向にある。
- ・ 乗務員の高齢化が課題であり、賃金の観点から若者の雇いが難しい。

自家用有償旅客運送（福祉有償運送）事業者

- ・ 利用者数が多く、また、午前中に集中していることから、配車に苦慮している。
- ・ 通院や立ち寄りの買い物以外での利用や遠方への移動のニーズが高まっていると感じる。
- ・ 公共交通で移動できるのに、不便だから福祉有償運送を利用しているという人が多数いる。例えば、自宅からバス停まで遠い、買い物の荷物を運ぶのが大変、バスの乗降に時間がかかり迷惑をかけるなどの理由で福祉有償運送と利用していると思われる。公共交通の利便性を向上することで、福祉有償運送とうまく分担できればと考えている。
- ・ 運転者不足により利用者の増加に対応できていない。専属ドライバーの雇用が難しく、訪問ヘルパーやケアマネジャーを兼ねながら運転者を担うことが多い。専属ドライバーの確保が必須だが、外出支援事業単体では赤字となり、なかなか難しい。
- ・ 人件費・物価の高騰に伴い、特に車両の維持管理費が委託費との割に合わない。車両の更新がままならない。
- ・ 上記の理由や、今後の人員減少も踏まえると、現在の制度では事業の維持が難しく、何年後まで維持できるか分からない、5年程度で限界がくるといった声もある。他地域での展開も厳しい。

地域が主体となった移動手段の事業者

- ・ 利用者は高齢者の女性が多く、午前中の病院の送迎利用が多い。単なる交通弱者支援だけでなく、見守り活動や車中サロンの側面もある。
- ・ ボランティア運転者の高齢化、人員不足が喫緊の課題。
- ・ 自助共助の姿勢が不可欠であり、導入までに十数回の会議や広報発信、試行期間を経た。導入後3年目を迎え、運転者の週1回のミーティングで情報共有を図るなどにより、スムーズに対応できているが、プラットフォームがあって初めてシステム化した展開が可能だと考えている。
- ・ 当面5年を目途に維持することを考えているが、利用状況の分析や地域実態の把握、担当者及び協力他の派遣など、行政には効果的な支援取組を望む。

2.4. 上位・関連計画からの方向性の整理

(1) 第2次京丹波町総合計画

1) 計画の概要

計画期間 基本構想 : 平成29年度～令和8年度 (2017年度～2026年度)

前期基本計画: 平成29年度～令和4年度 (2017年度～2022年度)

後期基本計画: 令和5年度～令和8年度 (2023年度～2026年度)

まちづくり 1. 人口減少社会と少子化・高齢化の進行

の主要課題 2. 安心・安全への一層の関心の高まり

3. 環境問題の深刻化

4. 情報化社会の進展

5. 分権化社会と協働によるまちづくりの進展

将来像 (将来ビジョン～めざすべきまちの姿～)

日本のふるさと。自給自足的循環社会●京丹波

基本方針 1. 地域資源が輝く産業づくり

2. 地域総がかりで育む 子育てからひとづくり

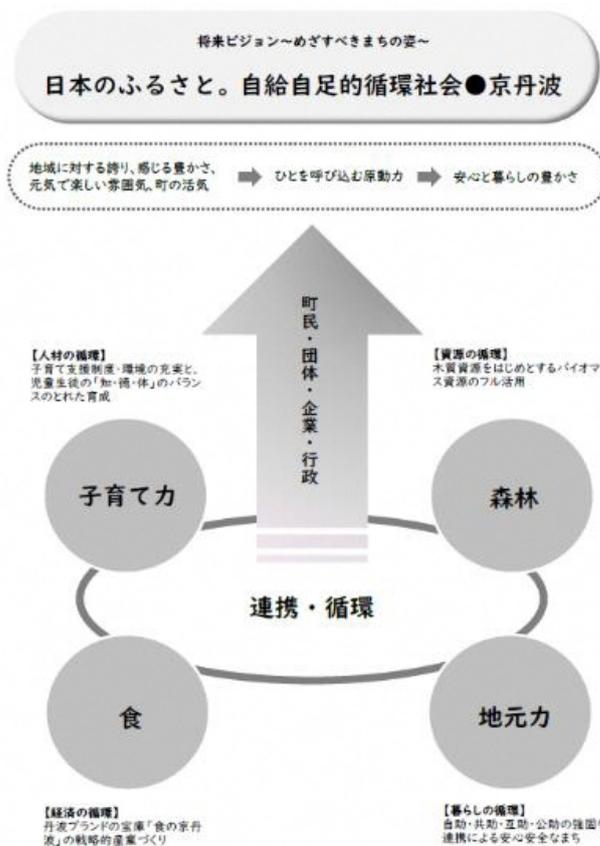
3. 人のつながりを大切にする

暮らしの安心・安全づくり

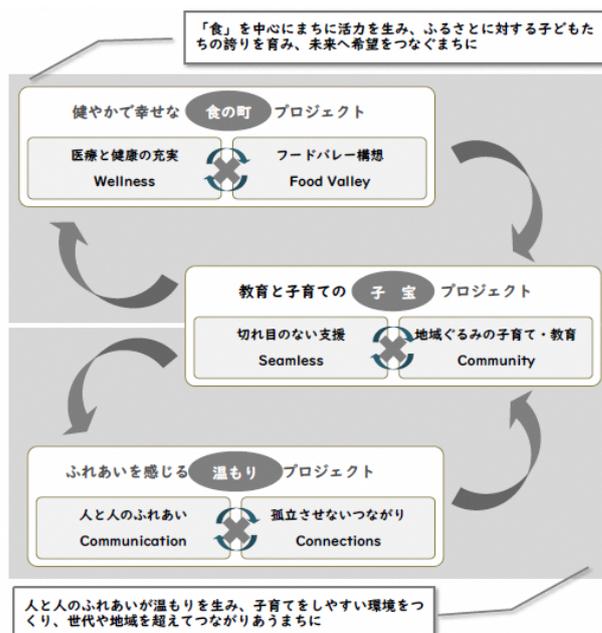
4. 豊かな自然と調和する 便利で快適なまちづくり

5. 住民主体の魅力あるまちづくり

6. 計画を定め、輝かしいあしたをひらくまち



2) 主要プロジェクト



3) 関連する事業等

基本方針4「豊かな自然と調和する便利で快適なまちづくり」の「2 道路・交通－(2)公共交通の充実」

- 主な取組
- ・コミュニティ・カーシェアリングの拡充
 - ・町営バスの利便性の向上
 - ・鉄道の利便性向上に向けた要望（切符販売委託、駅舎の有効活用等）
 - ・公共施策検討委員会の設置と運営
 - ・デマンド交通等、地域住民のニーズに合った利便性の高い交通手段の検討と導入

- 目標指標
- ・コミュニティ・カーシェアリングの導入地区数（基準値）1地区→目標値）3地区
 - ・和知駅切符販売者数（基準値）10,792人/年→目標値）12,000人/年

(2) 第2期京丹波町まち・ひと・しごと創生総合戦略

1) 計画の概要

計画期間	令和2年度～令和6年度（2020年度～2024年度）
基本理念	日本のふるさと。自給自足的循環社会●京丹波
基本的な視点	1. 地域資源を活用した地域内経済循環と雇用促進 2. 若者層の人口流出の抑制、若壮年層を中心とした人口流入の促進 3. 若い世代の就労・結婚・子育て支援などの快適な生活環境の整備 4. 健康づくり・地域包括ケアシステム構築の推進と町外からの定住化の促進 5. だれもが活躍できる地域社会の構築 6. 人口減少へ適応するまちづくり 7. 地域の資源・魅力活用によるU・I・Jターン促進

基本目標



2) 関連する事業等

基本目標4「豊かな暮らしを持続可能にするまちづくり」の施策パッケージ「(ア)地域と地域を結ぶネットワーク形成」

主な事業	・ 地域公共交通ネットワーク形成（継続） ・ 買物支援ネットワーク形成（拡充）
評価指標	・ 循環バスの運行本数 現状値) 0本/日→目標値) 2本/日 ・ 和知駅切符販売者数 基準値) 10,792人/年→目標値) 12,000人/年

(3) 京丹波町過疎地域持続的発展市町村計画

1) 計画の概要

計画期間 令和3年度～令和7年度（2021年度～2025年度）

基本方針 京丹波町のまちづくりを推進する上での指針となる計画として策定された「京丹波町総合計画」や人口減少対策に取り組む「京丹波町創生戦略」を基本に、京都府過疎地域持続的発展方針に基づき、町の自立、発展を目指して実施する。

（特に、JR山陰本線や道路等のさらなる利便性向上に資する取組を進めるとともに、自然環境、文化、食材等の地域資源等を交流基盤に活用し、地域外からひとを呼び込み、周遊・滞在型観光につなげ、地域の賑わいづくりに結びつける

基本目標

1. 地域資源が輝く産業づくり（産業分野）
2. 地域総がかりで育む子育てからひとづくり（教育、芸術文化、スポーツ、交流分野）
3. 暮らしの安心・安全づくり（医療、子育て、福祉、防犯・交通安全、防災、環境分野）
4. 便利で快適なまちづくり（土地利用、道路交通、情報通信、水資源等生活基盤分野）
5. 住民主体の魅力あるまちづくり（協働のまちづくり、魅力発信、行政運営分野）

2) 関連する事業等

施策「交通施設の整備、交通手段の確保」

- 主な事業
- ・鉄道については、JR山陰本線（京都－園部間）の複線化により、住民の通勤・通学圏の拡大等が図られている。今後は、ICカード化による利便性の向上や園部以北の複線化と増発に向けて要望と取組を進めるとともに、駅周辺を活性化し、鉄道を利用しやすい交通環境づくりに努める。
 - ・バス交通については、住民の身近な交通機関として町営バスを運行し、高齢者等住民の生活に係る移動支援対策の維持確保に向け、車両の更新を含めた適正な運行管理を行い、継続的なバスの運行の充実を図る。
 - ・鉄道、バスなどの公共交通に加え、買物弱者対策など民間や地域住民などによる新たな移動手段も検討しながら、地域公共交通ネットワーク及び買物支援ネットワークの形成を目指す。
 - ・地域で支え合う交通手段として、地域がカーシェアリングを導入するにあたって、必要な支援を行う。

(4) 京丹波町地域福祉計画（改訂版）

1) 計画の概要

計画期間	平成 29 年度～令和 8 年度（2017 年度～2026 年度）※令和 3 年度に見直し
基本理念	きずなの輪を広げ地域で培う京丹波の地元福祉力
基本目標	1. “人”と“人のつながり”を育てる 2. “きずなの輪”を広げる 3. “福祉の基盤”をつくる

2) 関連する事業等

基本目標 3 「“福祉の基盤”をつくる」の基本施策 3 「解決が困難な地域課題への対応」

主な取組	・ 町営バスの利用促進 ・ 住民主体の移動支援や買物支援事業の検討 ・ 住民主体の移動支援や買物支援事業への参加 ・ 商店等事業者による宅配、出張販売サービス等の実施 ・ コミュニティ・カーシェアリングの実施 ・ 町営バスの運行継続と利便性の向上 ・ 住民が主体的に取り組む移動支援事業のサポート ・ 商店等事業者による宅配、出張販売サービス等の支援 ・ 道の駅を拠点とした買物支援車両の運行 ・ 福祉有償運送の制度を利用した外出支援事業の実施
目標指標	・ 地域住民乗合自動車の運行地域数 現状値) 1 地域→目標値) 2 地域 ・ 循環バスの運行 現状値) 0 本/日→目標値) 3 本/日

(5) 新京都丹波ビジョン（「京都府総合計画」南丹地域振興計画）

1) 計画の概要

計画期間	令和 5 年度～令和 8 年度（2023 年度～2026 年度）
将来像	来てよし・観てよし・住んでよし 交流人口・関係人口 1, 0 0 0 万人超の賑わいと活気のある京都丹波
施策の基本方向	（1）京都丹波の地域資源を生かした観光や移住・定住の推進による交流・活力のまちづくり （2）人権が尊重され、子育て世代にも魅力があり、誰もが希望を持って元気に暮らせる地域づくり （3）明日の京都丹波産業を担う人づくり （4）交流と安心・安全の基盤づくり

2) 関連する事業等

NPO等地域活動団体やボランティア等との協働による地域づくりを推進

主な事業	・ 通院・買い物等での高齢者の移動支援などに取り組むNPO等地域活動団体の活動を支援する。また、MaaS（Mobility as a Service、出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス）
------	---

などの導入による地域内の移動・交通手段の確保を支援する。

京都丹波の交通ネットワークを整備して地域間の交流を促進

- 主な事業
- ・ J R山陰本線沿線全体の公共交通サービスの改善に取り組むとともに、鉄道駅や主要バス停の乗継利便性や待合快適性の向上、 I Cカードのエリア拡大や普及等を促進する。
 - ・ 鉄道とバス・タクシーの乗り継ぎ、キス&ライド等の利便性の向上を図る。

(6) JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画

1) 計画の概要

計画期間	令和 4 年度～令和 8 年度（2022 年度～2026 年度）
計画区域	綾部市、南丹市、京丹波町の J R 山陰本線の園部駅～綾部駅間に関連する区域（綾部市は、山家地区及び上林地区が対象区域）
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
基本方針	<ol style="list-style-type: none">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

2) 関連する事業等

基本方針 1	■	施策 1. 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進
	■	施策 2. 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
基本方針 2	■	施策 1. 区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり
	■	施策 2. 交通系 IC カードシステムの拡充
	■	施策 3. 公共交通間の乗継や利用環境の改善
基本方針 3	■	施策 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
	■	施策 2. 高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定
	■	施策 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
	■	施策 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
基本方針 4	■	施策 1. 子どもと一緒に安心して利用できる拠点の整備
	■	施策 2. 快適に待つことができる駅の整備
基本方針 5	■	施策 1. 体系的な観光情報・公共交通情報の提供
	■	施策 2. 訪日外国人向けの多言語表記化
	■	施策 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
基本方針 6	■	施策 1. 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進【再掲】
	■	施策 2. 子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援
	■	施策 3. 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

■：京丹波町に関連する施策

2.5. 京丹波町の地域公共交通の課題のまとめ

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域の概況</p>	<p>【人口動態の観点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町全体（特に和知地区）の高齢化に伴う高齢者の移動手段の確保 <p>【都市構造の観点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地区の中心部に立地する商業施設や医療施設へ公共交通を利用して移動が可能なサービスへの見直し ・公共交通空白地や不便地域における移動手段の確保
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域公共交通の現状</p>	<p>【公共交通全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通同士の乗継利便性の向上 ・主要な商業施設や医療施設へ往復できる公共交通サービスへの見直し <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅へアクセスするバスの利便性向上 ・町営バス、路線バスとの乗継利便性の向上 <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルの維持確保に向けた利用促進 ・JR と町営バス、路線バスと町営バスの乗継利便性の向上 <p>【町営バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の維持確保 ・JR と町営バス、路線バスと町営バス、町営バス同士の乗継利便性の向上 <p>【タクシー・自家用有償旅客運送等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物価高騰や担い手不足等による事業の継続性に課題 ・長距離運行のニーズの増加によるドライバーの負担増大
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">住民ニーズ</p>	<p>【アンケート結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR とバスの乗継しやすさ、鉄道やバスの運行本数、バスの終発時刻の満足度が低い ・園福線運行本数の復便（コロナ前の水準）、妊娠や子育て家庭や学生のための公共交通の充実、通院のしやすさ、乗換のしやすさへのニーズが高い ・学生を含む若者は、帰宅時間帯の18時以降のバス運行本数の確保へのニーズも高い ・高齢者は、通院のしやすさへのニーズが特に高い
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業者ニーズ</p>	<p>【ヒアリング結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーや自家用有償運送等の運行持続のための行政支援 ・他の公共交通との連携による自家用有償運送や地域主体の交通のドライバーの負担軽減 ・行政や関係施設等と協働した鉄道やバスの利用促進策

上位 関連 計画	<p>【まちづくりの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の充実 ・地域と地域を結ぶネットワーク形成 ・交通施設の整備、交通手段の確保 ・解決が困難な地域課題への対応 ・NPO等地域活動団体やボランティア等との協働による地域づくりを推進 ・京都丹波の交通ネットワークを整備して地域間の交流を促進 <p>【公共交通の施策・事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRの複線化 ・町営バスの利便性向上、継続的な運行の充実 ・コミュニティ・カーシェアリングの充実、支援 ・地域住民のニーズに合った利便性の高い交通手段の導入による地域公共交通ネットワーク及び買い物支援ネットワークの形成 ・SNS等を活用した情報発信の強化 ・鉄道駅やバス停の乗継利便性や待合快適性の向上
----------------	---



京丹波町の公共交通に関する課題のポイント

- ①買物や通院等のお出かけを可能にする JR・園福線・町営バスの連携及び利便性向上
- ②生活環境の変化に合わせた公共交通ネットワークの形成
- ③子育て世代や学生も公共交通を利用しやすい環境整備
- ④交通結節点での乗継の利便性向上
- ⑤住民や関係団体等と協働した利用啓発活動、情報発信の強化
- ⑥担い手確保や行政支援による公共交通の維持・継続

3. 基本方針

3.1. 基本理念

京丹波町の最上位計画である第2次京丹波町総合計画において、めざすべきまちの将来像として「日本のふるさと。自給自足的循環社会●京丹波」が示されており、地域の財産や強みが互いに連携し、循環することで、より大きな効果を生み出すことをめざしています。

そこで本計画では、京丹波町の地域の財産や強みを連携させ、好循環を創りだすような地域公共交通をつくることをめざして、基本理念を次のように定めます。

《基本理念》
地域の財産や強みの連携・好循環を創りだす
地域公共交通づくりをめざす

3.2. 基本方針

本計画の基本理念や現在のまちづくりの方向性、地域公共交通の課題等を踏まえ、次のような基本方針を定めます。

基本方針1 生活環境の変化に合わせた地域公共交通をつくる

京丹波町では、今後も人口減少や少子高齢化が進むことが想定される中で、経済活動や地域コミュニティを維持するためには、進学や出産、加齢等により住民の生活環境が変化しても住み続けることができる地域公共交通をつくる必要があります。

例えば、須知高校へ通学可能な地域公共交通を確保することで、町内に住む中学生は家族等の送迎に頼らなくても通学可能であるため、須知高校への進学を選択することができます。また、町内の医療機関や買い物施設へお出かけ可能な地域公共交通を確保することで、現在自動車でお出かけしている高齢者が、加齢に伴う身体的・認知的機能の低下や免許返納等の理由で自動車を運転できなくなっても、安心して京丹波町で生活を続けることができます。

したがって、本計画において町営バスや園福線の運行ダイヤ見直しによる利便性向上や、地域主体の交通等の新たな交通手段の導入検討、公共交通同士の乗継利便性向上等に取り組むことで、学生や子育て世代、高齢者、障害者などあらゆる世代の住民の生活環境の変化に合わせた地域公共交通をつくることを目指します。

基本方針2 みんなで協働して地域公共交通をささえる

京丹波町は、自動車への依存度が高いため地域公共交通の利用が少ない状況にある中で、将来的な人口減少に伴って公共交通利用者が更に減少することが想定されます。また、公共交通事業者は、担い手不足や物価高騰、利用者ニーズの多様化に伴うドライバーの負担増大等の影響によって将来的な事業継続が難しい状況にあります。

こうした状況の中で地域公共交通を今後も維持・継続するためには、地域公共交通の利用を促進することで利用者を増やすと同時に、担い手不足等の課題を解決する必要があります。しかし、交通事業者だけでは実現が困難であるため、住民や行政等も含めて、みんなで協働して取り組む必要があります。

したがって、住民や交通事業者、行政、関係施設等の様々な主体が協働して、地域公共交通の利用促進に繋がる取組みを検討・実施し、公共交通事業者の担い手確保のための情報発信を進めることで、みんなで協働して地域公共交通をささえることを目指します。

3.3. 将来の地域公共交通体系

3.3.1. 地域公共交通の位置づけと役割

位置付け	対象路線		役割・機能	確保・維持
広域幹線	JR山陰本線 中京交通※	園福線[E]（園部駅東口～桧山）[60・65]	京丹波町と近隣市・京阪神都市圏等を結ぶ	・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行（JR山陰本線は除く）
		園福線[E]（桧山～下ノ段）[70・80]		・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行
地域内幹線	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]、質美線[M12]、長瀬線[W31]	鉄道駅と地域拠点等を結ぶ	・京都府交通確保対策費補助金（府補助路線）を活用し持続可能な運行 ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を予定
支線	京丹波町営バス	高原下山線[M72]、竹野線[26]、小野鎌谷線[16]、猪鼻戸津川線[13]、道の駅和線[W75]、仏主線[W41]、才原・才原大簾線[W63]、上乙見線[W45]	幹線や地域拠点に接続する	・京都府交通確保対策費補助金（府補助路線）を活用し持続可能な運行 ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を予定
	南丹市営バス	大野線[W37]		
支線の補助	自家用有償旅客運送（空白地有償運送）		支線を補完する	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を予定
個別輸送	スクールバス		個別ニーズへの対応や町全域をカバーする	・運行維持に向けた支援を実施
	自家用有償旅客運送（福祉有償運送）			
	タクシー			
	コミュニティ・カーシェアリング（竹野地区）			

※現在は、西日本ジェイアールバスが園福線を運行。令和6年4月1日より、園福線の京丹波町、南丹市、福知山市（三和町）区間は中京交通が運行予定。

※地域内幹線は、鉄道駅へ接続し、町内地区（丹波、瑞穂、和知）または近隣市を跨ぐ路線を対象とする。支線は、各地区内を運行する路線を対象とする。

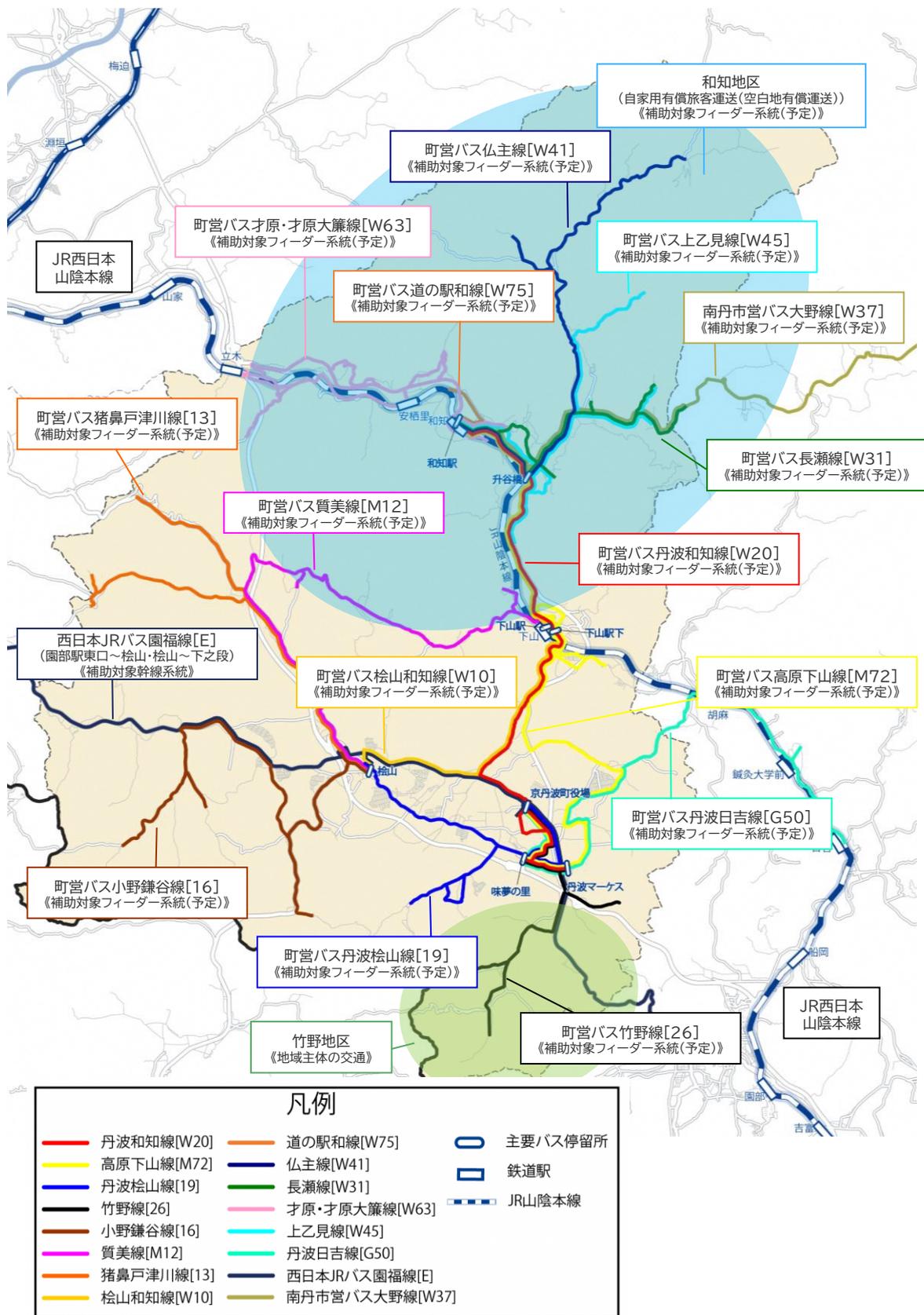


図 3-1 本計画で対象とする公共交通図（現在）

3.3.2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

(1) 園福線

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います。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います。

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います。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す。

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・維持する必要があります。

(2) 町営バス

町営バスは、主要な生活施設（京丹波町役場、道の駅丹波マーケス、京丹波町病院など）や鉄道駅（下山駅、和知駅）と接続しており、地域住民の通勤・通学、買い物、通院などの日常生活のお出かけの移動を支える役割を担います。交通結節点である鉄道駅（下山駅、和知駅）や桧山停留所で鉄道や園福線に乗り継ぐことで、近隣市町（南丹市、綾部市、福知山市、亀岡市）や京阪神都市圏等への広域移動を可能としています。日常生活のお出かけに困らないようなサービスを提供するために、現在の運行路線を維持・確保する必要があります。

(3) 自家用有償旅客運送（空白地有償運送）

和知地区で現在運行している自家用有償旅客運送（空白地有償運送）や、瑞穂地区や丹波地区で今後導入の検討を進める自家用有償旅客運送（空白地有償運送）は、主に町営バスを利用できない地域や町営バスが運行していない時間帯における移動を支援し、支線を補完する役割を担います。

地域住民のお出かけ（日常生活の買い物や通院等）を支えるために、現在の運行を維持・確保する必要があります。

表 3-1 和知地区における町営バス（和知駅方面）の空白時間帯の例

	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
仏主線	○	○				○			○		○		
上乙見線	○					○							

和知地区における自家用有償旅客運送(空白地有償運送)の運行時間帯

※○：その時間帯の運行あり
 ※令和5年4月1日改正ダイヤを参照

3.3.3. 補助系統に係る事業及び実施主体

路線名		起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
中京交通※	園福線[E]	園部駅東口	桧山	4条乗合	路線定期運行	有限会社 中京交通※	幹線補助、府補助、町補助
		桧山	下ノ段	4条乗合	路線定期運行	有限会社 中京交通※	フィーダー補助、府補助、町補助
京丹波町営バス	丹波和知線[W20]	丹波マークス	和知駅	自家用有償旅客運送	路線定期運行	京丹波町	(フィーダー補助)府補助
	高原下山線[M72]	京丹波町役場	下山駅				
	丹波桧山線[19]	京丹波町役場	桧山				
	竹野線[26]	京丹波町役場	笹尾				
	小野鎌谷線[16]	桧山	鎌谷奥				
	質美線[M12]	桧山	下山駅				
	猪鼻戸津川線[13]	桧山	戸津川				
	桧山和知線[W10]	桧山	和知駅				
	仏主線[W41]	和知駅	仏主				
	長瀬線[W31]	和知駅	大野ダム				
	才原・才原大簾線[W63]	和知駅	才原				
	上乙見線[W45]	和知駅	上乙見				
	道の駅和線[W75]	和知駅	道の駅和				
丹波日吉線[G50]	京丹波町役場	日吉駅					
南丹市営バス	大野線[W37]	和泉	和知駅			南丹市	
自家用有償旅客運送（空白地有償運送）		和知地区内		自家用有償旅客運送	区域運行	特定非営利活動法人 さわやかライフ	(フィーダー補助)

※現在は、西日本ジェイアールバスが園福線を運行。令和6年4月1日より、園福線の京丹波町、南丹市、福知山市（三和町）区間は中京交通が運行予定。

4.2. 目標設定の考え方

4.2.1. 地域公共交通の利用者数

京丹波町は、地域公共交通の不便地域が存在し、公共交通同士の乗継利便性に課題があるため、JR や園福線、町営バスが連携してダイヤの見直しや乗継時間の短縮等に取り組むことで、地域公共交通利用者数を維持・確保することを目指します。

本計画では、地域公共交通利用者数の維持確保の達成状況を評価する数値指標として、地域公共交通の1日あたりの利用者数を設定しました。

京丹波町では地域公共交通利用者数が人口減少率以上に減少しているため、地域公共交通の利便性向上に取り組むことで、地域公共交通利用者数の減少度合を人口減少率以下に留めることを目標値として設定しました。

評価指標
地域公共交通の1日あたりの利用者数
算出方法
JR 山陰本線（下山駅～立木駅）、町営バス、園福線の1日あたりの利用者数の合計から算出
出典
各交通事業者の提供データ

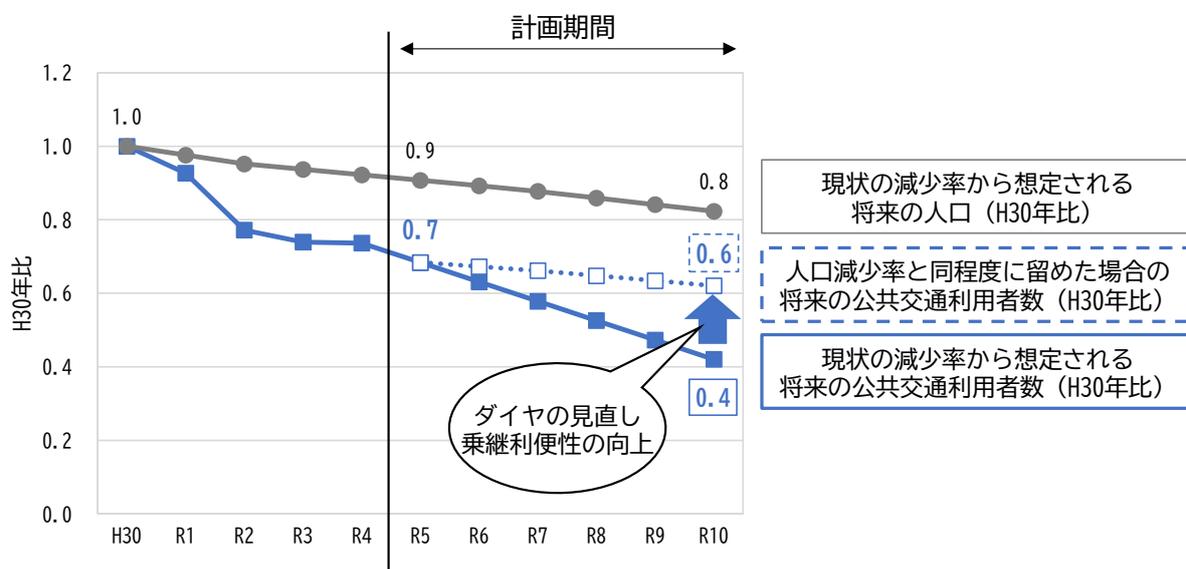


図 4-1 地域公共交通利用者数の目標値の考え方

4.2.2. 町営バス通学定期券の購入者数

京丹波町内には町営バスや園福線を利用して須知高校へ通学することができない地域が存在することから、町営バスのダイヤ見直しや園福線との乗継利便性の向上に取り組むことで、地域公共交通を利用した通学機会の確保を目指します。

本計画では、通学機会の確保の達成状況を評価する数値指標として、町営バス通学定期券の購入者数を設定しました。購入者数は、京丹波町町営バス利用促進助成金制度を申請した須知高校の生徒数より算出します。

少子化に伴う通学定期券購入者数の減少が想定されるものの、地域公共交通を利用した通学機会を確保することで、通学定期券購入者数の減少度合を、京丹波町の年少人口（15～19歳）の減少率以下に留めることを目標値として設定しました。

評価指標

町営バス通学定期券の購入者数

算出方法

京丹波町町営バス利用促進助成金制度を申請した須知高校の生徒の人数から算出

出典

京丹波町資料

4.2.3. 丹波マーケスからの公共交通利用者数

京丹波町内には地域公共交通を利用して買い物先へ行くことはできるが帰ることができない地域が存在することから、町営バスや園福線の運行ダイヤを見直すことで、地域公共交通を利用した買い物機会の確保を目指します。

買い物機会の確保の達成状況を評価する数値指標として、主要な買い物施設の1つである道の駅丹波マーケスからの1日あたりの公共交通利用者数を設定しました。

人口減少に伴う地域公共交通利用者数の減少が想定されるものの、地域公共交通を利用した買い物機会を確保することで、丹波マーケスからの公共交通利用者数の減少度合を、京丹波町の人口減少率以下に留めることを目標値として設定しました。

評価指標

丹波マーケスからの1日あたりの公共交通利用者数

算出方法

下記①～②の乗車人数の合計から算出

①町営バス：丹波マーケス停留所の1日あたりの乗車人数

②園福線：新須知停留所の1日あたりの乗車人数

出典

各交通事業者の提供データ

4.2.4. 地域公共交通への公的資金投入額

京丹波町の地域公共交通は、昨今の人件費や燃料費の高騰に伴い運行費用が増大している一方で、地域公共交通の利用者数減少により収益は減少傾向にあるため、地域公共交通の維持・確保が難しい状況にあります。そのため、地域公共交通の利用促進に取り組むことで、地域公共交通の維持確保を目指します。

地域公共交通の維持確保の達成状況を評価する数値指標として、地域公共交通への公的資金投入額を設定しました。

人件費及び燃料費の高騰や自家用有償旅客運送を用いたドア to ドア型のサービス導入に伴う費用増大が想定されるものの、地域公共交通の利用促進によって運賃収入の減少を抑えることで、地域公共交通への公的資金投入額を、将来（5年後）の想定額以下に留めることを目標値として設定しました。

なお公的資金投入額の想定額は、過去5年間のガソリン小売価格の上昇率を踏まえて算出した5年後の町営バス及び園福線への公的資金投入額と、自家用有償旅客運送を用いたドア to ドア型のサービス導入時の想定費用の合計金額とした。

評価指標 地域公共交通への公的資金投入額
算出方法 町営バスや園福線、自家用有償旅客運送への公的資金投入額の合計から算出
出典 各交通事業者の提供データ

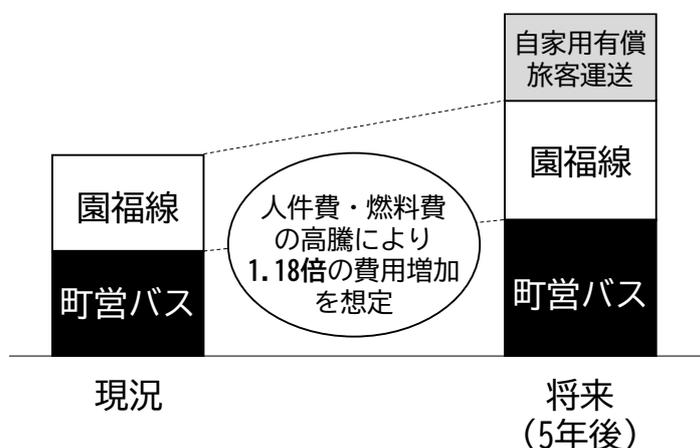


図 4-2 現況及び将来の公的資金投入額（イメージ図）

※5年後の費用の増加割合(1.18倍)は、過去5年間のガソリン小売価格の上昇率より算出

4.2.5. 地域公共交通の収支率

京丹波町の地域公共交通は、昨今の人件費や燃料費の高騰に伴い運行費用が増大している一方で、地域公共交通の利用者数減少により収益は減少傾向にあるため、地域公共交通の維持・確保が難しい状況にあります。そのため、地域公共交通の利用促進に取り組むことで、地域公共交通の維持確保を目指します。

地域公共交通の維持確保の達成状況を評価する数値指標として、地域公共交通（町営バス及び園福線）の収支率を設定しました。

人件費及び燃料費の高騰が継続し費用が増大する一方で、人口減少に伴って公共交通利用者が減少し収益が減少する状況が続くため、今後の収支率悪化が想定されます。地域公共交通の利用促進によって運賃収入の減少幅を抑えることで、地域公共交通の収支率を将来（5年後）の想定収支率以上になることを目標値として設定しました。

なお想定収支率は、過去5年間のガソリン小売価格の上昇率を踏まえて算出した5年後の想定費用と、今後5年間の京丹波町の人口減少率を踏まえて算出した5年後の想定収入から算出しました。

<p>評価指標</p> <p>地域公共交通（下記①～③）の収支率</p> <p>①町営バス ②園福線（園部駅東口～桧山） ③園福線（桧山～下ノ段）</p> <p>算出方法</p> <p>町営バス：経常費用・経常収益から収支率を算出（経常収益÷経常費用）</p> <p>園福線：JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画に準ずる</p> <p>出典</p> <p>各交通事業者の提供データ</p>
--

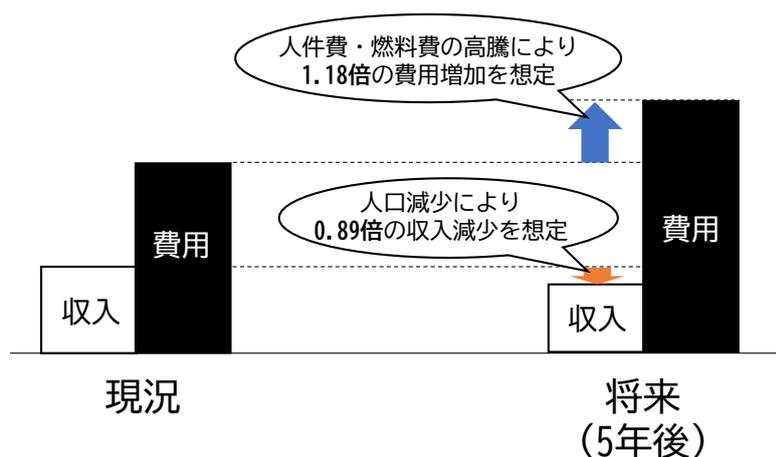


図 4-3 現況及び将来の収入と費用（イメージ図）

※5年後の費用の増加割合(1.18倍)は、過去5年間のガソリン小売価格の上昇率より算出

※5年後の収入の減少割合(0.89倍)は、京丹波町の人口減少率より算出

5. 地域公共交通の施策

5.1. 施策の体系

基本方針	施策	事業	実施期間						
			～R5	R6	R7	R8	R9	R10	
方針1 生活環境の変化に合わせた地域公共交通をつくる	1 町営バス・園福線・JRの利便性向上	1-① 須知高校へ通学可能な地域公共交通の維持・確保		通学可能なダイヤへの見直しを検討・実施					
		1-② 主な通院先や買い物先から帰宅可能なダイヤへの見直し	ダイヤ検討	可能な路線からダイヤの見直しを実施					
		1-③ キャッシュレス化・デジタル化に向けた協議・検討		キャッシュレス化・デジタル化に向けた協議・検討					
	2 地域主体の交通の支援	2-① 自家用有償旅客運送によるドアtoドア型のサービス導入	和知地区で実施	和知地区での支援を維持・拡大		瑞穂や丹波地区での導入検討			
		2-② コミュニティ・カーシェアリングの導入支援	コミュニティ・カーシェアリング導入支援の実施						
	3 乗継の利便性の向上	3-① 公共交通同士（鉄道とバス、園福線と町営バス、町営バス同士）が乗継しやすいダイヤへの見直し	JRのダイヤ改正に合わせて随時実施						
		3-② 駅やバス停における待合空間の整備		補助の制度設計	待合空間の整備実施				
	方針2 みんなで協働して地域公共交通をささげる	4 住民や関係団体と協働した公共交通の利用促進	4-① 観光分野との協働：町内の観光拠点と連携した企画乗車券の販売	観光施設や関係者と協議が整いしだい実施					
			4-② 観光分野との協働：関係機関や施設と連携した分かりやすい情報提供	観光施設や関係者と協議が整いしだい実施					
4-③ 商業施設との協働：町内の商業施設と連携した買い物割引サービス実施			商業施設や関係者と協議が整いしだい実施						
4-④ 住民との協働：須知高校・住民と連携した利用促進策や情報発信方法の検討			須知高校・住民や関係者と協議が整いしだい実施						
4-⑤ その他の協働：ふるさと納税との連携			庁内関係部署と協議が整いしだい実施						
5 運賃支援による利用促進		5-① 通学運賃補助制度の継続・拡充、子育て世代のためのバス・タクシー運賃補助等	通学運賃補助制度の維持・拡充						
			関係機関と調整・制度設計	運賃支援の実施					
6 地域公共交通の利用啓発と担い手の確保		6-① 分かりやすい公共交通情報の提供		乗継案内の検討・実施	総合時刻表及び交通マップの作成				
			関係機関と調整	中学生・高校生及び保護者、高齢者への情報提供					
		6-② 担い手の確保に向けたHPや広報紙での情報発信	HPや広報紙での情報発信の実施						
	6-③ 公共交通の魅力を伝える乗車体験会の開催		関係機関と調整	乗車体験会の実施					

5.2. 施策の概要

5.2.1. 方針1 生活環境の変化に合わせた地域公共交通をつくる

施策	1 町営バス・園福線・JRの利便性向上
目的	<p>須知高校や通院先、買い物先までバスを利用して行き帰りができるようにするために町営バスと園福線の運行内容を見直すとともに、キャッシュレス化やデジタル化に向けた協議・検討を進めることで、地域公共交通の利便性向上を図ります。</p>
取組内容	<p>1-① 須知高校へ通学可能な地域公共交通の維持・確保 (概要)</p> <p>町内の高校生が、家族等の送迎に頼らなくても、地域公共交通を利用して町内の高校（須知高校）へ通学することができるように、園福線や町営バスの運行内容を見直します。</p> <p>例えば、通学に不便な瑞穂地区の町営バス路線について運行ダイヤの見直しを実施し、須知高校へ直通していない町営バス路線（例：小野鎌谷線の7時台の便）について町営バス同士及び園福線と乗継可能な運行ダイヤへの見直しを検討します（毎年のJRや園福線のダイヤ改正に合わせて検討・実施予定）。</p> <p>1-② 主な通院先や買い物先から帰宅可能なダイヤへの見直し (概要)</p> <p>自家用車を持っていないまたは運転できない高齢者や公共交通不便地域の住民の通院機会や買い物機会を確保するために、主要な通院先の「京丹波町病院」や主要な買い物先の「道の駅丹波マーケス」と「サンダイコーみずほ店」までバスを利用して行って帰ることができるように運行ダイヤやルートの見直しをおこないます。</p> <p>例えば、丹波マーケスの場合は町営バスの丹波日吉線、丹波桧山線、丹波和知線、高原下山線、竹野線や園福線、サンダイコーみずほ店と京丹波町病院の場合は町営バスの桧山和知線、丹波桧山線、質美線、小野鎌谷線、猪鼻戸津川線や園福線を利用して午前中に目的地へ到着し、買い物や診察が終わった後にバスで帰宅できるダイヤへ見直します。</p> <p>1-③ キャッシュレス化・デジタル化に向けた協議・検討 (概要)</p> <p>JR 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会において下山駅～山家駅間の交通系 IC カードシステムの導入に向けて取り組んでいることから、関係機関と連携し、下山駅～立木駅間におけるシステムの導入に向けた協議を進めます。また、町内の公共交通のキャッシュレス化やデジタル化に向けた検討もおこなうことで、利用者の利便性向上を目指します。</p>



[簡易版 IC 端末
(西日本旅客鉄道)]



[二次元バーコードによるキャッシュレス
決済の例(京都丹後鉄道)]

実施主体	京丹波町、交通事業者（鉄道、バス）						
実施時期 (年度)	事業	～R5	R6	R7	R8	R9	R10
	1-①		通学可能なダイヤへの見直しを検討・実施				
	1-②		ダイヤ 検討	可能な路線からダイヤの見直しを実施			
	1-③		キャッシュレス化・デジタル化に向けた協議・検討				

施策	2 地域主体の交通の支援						
目的	高齢者や交通不便地域の移動手段を確保するために、地域主体の交通手段の導入や運行を支援します。						
取組内容	<p>2-① 自家用有償旅客運送によるドア to ドア型のサービス導入 (概要)</p> <p>地域公共交通が不便な地域において自家用車を持っていない・運転できない高齢者の移動手段を維持・確保するために、自宅と目的地の間を送迎してくれる自家用有償旅客運送によるドア to ドア型のサービスを導入します。</p> <p>具体的には、和知地区において既に導入している自家用有償旅客運送（さわやかライフ）によるドア to ドア型のサービスに対する支援の維持・拡大をおこないます。また、サービスの利用状況・運営状況を踏まえて、瑞穂地区や丹波地区での導入検討を進めます。</p> <p>なお、和知地区における自家用有償旅客運送によるドア to ドア型のサービスは住民以外も利用可能であるため、町外から訪れる観光客に対しても運行内容や利用方法に関する情報を周知します。</p> <p>2-② コミュニティ・カーシェアリングの導入支援 (概要)</p> <p>京丹波町竹野地区において、地域が主体となり、住民同士で支え合いながらボランティアによる輸送を実施するコミュニティ・カーシェアリングを令和3年度より本格導入しています。</p> <p>地域公共交通の空白地や不便地域に住んでいる高齢者の移動手段を確保するために、地域主体の交通の導入や維持・継続に向けて、導入費用や人件費、維持管理費等の一部を町が支援します。また、竹野地区での取組みを通じて得られた知見を町内で共有することで、他地区への展開可能性を検討します。</p>						
実施主体	京丹波町、交通事業者（自家用有償旅客運送）、住民						
実施時期 (年度)	事業	～R5	R6	R7	R8	R9	R10
	2-①	和知地区 で実施	和知地区での支援を 維持・拡大		瑞穂や丹波地区での導入検討		
	2-②	コミュニティ・カーシェアリング導入支援の実施					

施策		3 乗継の利便性の向上						
目的	公共交通同士の乗継利便性を向上させるために、運行ダイヤを見直し、乗継時の待合空間を整備します。							
取組内容	<p>3-① 公共交通同士（鉄道とバス、園福線と町営バス、町営バス同士）が乗継しやすいダイヤへの見直し （概要） 京丹波町では、鉄道駅やバス停での公共交通同士（鉄道とバス、園福線と町営バス、町営バス同士）の乗継が課題であり、公共交通の利便性を高めるために、乗継しやすいダイヤへの見直しを検討します。</p> <p>具体的には、定期的に JR などの公共交通事業者との意見交換をおこない、利便性の維持に努めるとともに、ダイヤ改正の際は関係者間でダイヤを調整し、鉄道駅やバス停での乗継がしやすい待ち時間を設定します。</p> <p>3-② 駅やバス停における待合空間の整備 （概要） 公共交通同士を乗継しやすくするためには、乗継時の待ち時間を高齢者が安心かつ快適に過ごすことができる待合空間の整備が必要となります。</p> <p>具体的には、利用の多い鉄道駅やバス停において、雨風の中でも座って待つことができる上屋やベンチの整備を進めます。また、待合空間の整備を進めるために、京丹波町森林資源循環利用促進事業補助金等の補助制度を上屋やベンチの整備に活用しやすくすることも検討します。さらに、利用者のニーズに応じて、園福線のバス停周辺における駐輪場の併設も検討します。</p>							
実施主体	京丹波町、交通事業者（鉄道、バス）							
実施時期 (年度)	事業	~R5	R6	R7	R8	R9	R10	
	3-①	JRのダイヤ改正に合わせて随時実施						
	3-②		補助の制度設計		待合空間の整備実施			

5.2.2. 方針2 みんなで協働して地域公共交通をささえる

施策	4 住民や関係団体と協働した公共交通の利用促進
目的	公共交通を維持・確保するために、住民や関係団体等の様々な主体と協働し、利用促進策を検討・実行します。
取組内容	<p>4-① 観光分野との協働：町内の観光拠点と連携した企画乗車券の販売 (概要)</p> <p>地域住民及び町外から訪れる観光客の公共交通利用を増やすために、沿線の観光拠点や町内のイベント等と連携した利用促進策を実施します。</p> <p>例えば、夏季期間に丹波自然運動公園内のプールと連携した町営バスや園福線のセット乗車券を販売することや、町内のイベント開催時に公共交通を利用した会場アクセス方法を周知することを検討します。</p> <div data-bbox="596 725 1190 1133" data-label="Image"> </div> <p>[観光拠点と連携した企画乗車券の例(京都丹後鉄道 HP)]</p> <p>4-② 観光分野との協働：関係機関や施設と連携した分かりやすい情報提供 (概要)</p> <p>観光客の公共交通利用を促すために、必要なタイミングで必要な公共交通情報を分かりやすく提供するとともに、観光分野の関係機関や施設ごとに提供している公共交通や観光地に関する案内情報を多言語表記も含めて収集し、一括して情報提供が可能な方法を検討します。</p> <div data-bbox="603 1541 1161 1957" data-label="Image"> </div> <p>[地域公共交通に関する情報を一括提供するサイトの例(京都府 HP)]</p>

<p>4-③ 商業施設との協働：町内の商業施設と連携した買い物割引サービス実施 (概要)</p> <p>日常の買い物でお出かけする際の公共交通利用を増やすために、沿線の商業施設と連携した利用促進策を実施します。</p> <p>例えば、町営バスや園福線を利用して商業施設を訪れた方に対して、その商業施設の買い物割引券と交換可能なポイントを付与する等の買い物割引サービスの実施を検討します。</p>							
<p>4-④ 住民との協働：須知高校・住民と連携した利用促進策や情報発信方法の検討 (概要)</p> <p>須知高校や住民、地元企業などの関係者、交通事業者、行政が集まり、地域公共交通の利用促進策に関して意見交換をおこなう利用促進検討会を定期的を開催します。その利用促進検討会の中で、利用者のニーズを踏まえた効果的な利用促進策や情報発信方法を検討します。</p> <p>また、交通事業者や行政だけでなく、住民も一緒になって公共交通の利用促進を考える機会を創出することで、みんなで公共交通をささえるという意識醸成を図ります。</p>							
<p>4-⑤ その他の協働：ふるさと納税との連携 (概要)</p> <p>地域公共交通の維持・確保や利用促進に向けて、京丹波町のふるさと納税「京丹波町ふるさと応援寄附金」や企業版ふるさと納税の制度を活用することを検討します。</p>							
実施主体	京丹波町、交通事業者（バス）、観光施設、観光協会、商業施設、商工会、住民						
実施時期 (年度)	事業	～R5	R6	R7	R8	R9	R10
	4-①		観光施設や関係者と協議が整いしだい実施				
	4-②		観光施設や関係者と協議が整いしだい実施				
	4-③		商業施設や関係者と協議が整いしだい実施				
	4-④		須知高校・住民や関係者と協議が整いしだい実施				
	4-⑤		庁内関係部署と協議が整いしだい実施				

施策		5 運賃支援による利用促進						
目的	地域公共交通を維持・確保するために、運賃支援を実施し、地域公共交通を利用しやすくすることで、利用促進を図ります。							
取組内容	<p>5-① 通学運賃補助制度の継続・拡充、子育て世代のためのバス・タクシー運賃補助等 (概要)</p> <p>地域公共交通の維持・確保に向けて利用促進を図るために、運賃支援を実施します。</p> <p>現在京丹波町では、須知高校の生徒を対象に町営バス通学定期券の購入代金の2分の1を補助しています。須知高校への通学時に地域公共交通を利用しやすくするために、現在の通学運賃補助制度を継続・拡充します。</p> <p>また、子育て世代が医療施設や買い物施設、子育て関連施設等へ出かける際に地域公共交通を利用しやすくするために、子育て世代を対象としてバスやタクシー運賃を一部補助します。</p> <p>さらに、自家用有償旅客運送等の地域主体の交通では長距離運行のニーズ増加に伴う運転者の負担増大が課題となっており、運転者の負担軽減と同時に公共交通の利用促進を図るために運賃支援を検討します。例えば、目的地が遠距離の場合は、地域主体の交通を行きのみ利用可能として、帰りは公共交通利用を促すためにバスやタクシーと連携した運賃補助等をおこなうことを検討します。</p>							
実施主体	京丹波町、交通事業者（バス、自家用有償旅客運送、タクシー）							
実施時期 (年度)	事業	~R5	R6	R7	R8	R9	R10	
	5-①	通学運賃補助制度の維持・拡充					運賃支援の実施	
			関係機関と調整 制度設計					

施策	6 地域公共交通の利用啓発と担い手の確保
目的	地域公共交通を維持・存続するために、情報発信をおこない、地域公共交通に対する理解を深めることで、利用啓発や担い手確保を図ります。
取組内容	<p>6-① 分かりやすい公共交通情報の提供 (概要) [主に住民全体を対象] 公共交通を普段利用しない住民が移動手段の一つとして公共交通を選択することを促すために、町内の公共交通（町営バス、園福線、JR）のルートやダイヤを分かりやすくまとめた総合時刻表や交通マップを作成します。 また、主要目的地（京丹波町病院や丹波マーケス等）へお出かけする場合の乗継情報（乗継場所、乗継先の路線名、乗継時間等）を分かりやすく示した乗継案内を鉄道駅やHP等に掲載することで、公共交通の利用啓発を図ります。 [主に高齢者を対象] 公共交通を普段利用しない住民に対して、公共交通の使い方やメリットに関する情報発信をおこない、利用啓発を図ります。例えば、町内の高齢ドライバーが参加する高齢者安全運転講習会において、公共交通利用によるフレイル予防や事故リスク減少等の健康・安全面のメリットを伝えることで、マイカー利用から公共交通利用への転換を促します。 [主に中学生・高校生を対象] 高校進学を控えた町内の中学3年生及びその保護者を対象に、園福線や町営バスを利用した須知高校への通学方法を整理した冊子を配布することで、須知高校へ通学可能であることを周知し、地域公共交通による通学を促進します。その他にも、園福線沿線の住民や関係者を対象に、園福線の利用を促す情報発信をおこないます。 なお、高校3年生を対象とした地域公共交通による大学等への通学促進活動は、既に取組みを進めている JR 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会と連携して通学事例の広報を実施します。</p> <p>6-② 担い手の確保に向けたHPや広報紙での情報発信 (概要) 京丹波町内の地域公共交通は担い手不足の状況にあり、将来的に公共交通を維持・継続するためには、バスやタクシー等の運転士を確保する必要があります。京丹波町のHPや広報紙「広報京丹波」において、公共交通の現状や運転士募集を呼びかける情報を発信することで、担い手確保を図ります。</p> <p>6-③ 公共交通の魅力を伝える乗車体験会の開催 (概要) 地域公共交通の利用促進や担い手確保のために、こども園や子育て支援センターにおいてバスやタクシー等の乗車体験会を開催することで、子どもや子育て世代が公共交通を利用する機会や公共交通や運転士に対して興味を抱く機会を創出します。</p>
実施主体	京丹波町、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）

実施時期 (年度)	事業	～R5	R6	R7	R8	R9	R10
	6-①		主要目的地への 乗継案内の検討・実施	総合時刻表及び交通マップの作成			
		関係機関と調整	中学生・高校生及び保護者、高齢者への情報提供				
	6-②	HP や広報紙での情報発信の実施					
	6-③	関係機関 と調整	乗車体験会の実施				

6. 推進体制

6.1. 推進体制

本計画の目標の実現や施策の実施等については、京丹波町だけで進めるのではなく、交通事業者、地域住民、関係機関等、様々な関係者が連携し、総合的な取組として進める必要があります。そのため、京丹波町地域公共交通会議において、自治体、交通事業者、道路管理者、警察、地域住民、学校、企業、学識経験者等が一体となって、継続的に協議・調整できる体制をつくり、施策の進行管理や計画の評価・検証・見直し等を進めます。

実施主体	主な役割
地域住民	<ul style="list-style-type: none">・ 地域住民は、自らの交通行動が社会環境や自然環境に及ぼす影響を理解し、自家用車だけに依存することがないよう、一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択することに努めます。・ 公共交通は、利用者があってはじめて成り立つこと、およびサービス水準とコスト・負担との関係等を理解した上で、自らが積極的に公共交通を利用するよう心がけます。・ 鉄道やバスなど公共交通を地域の財産としてとらえ、地域固有の自然や文化と調和した公共交通体系の構築とその確保・維持に向け、地域が主体となった取り組みを推進することに努めます。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・ 交通事業者は、引き続き、持続可能な公共交通を維持確保するため、安全・安心な運行サービスを提供するとともに、効率的な運行と利用促進に努めます。・ 交通事業者としてのノウハウを活用した公共交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域公共交通の確保・維持・改善の参画し、サービスの充実や利用者満足度のさらなる向上に努めます。
関係機関（道路管理者、警察、学校、企業等）	<ul style="list-style-type: none">・ 関係機関は、地域公共交通の確保・維持に向けて、公共交通サービスの提供及び利用促進等の取り組みへ協力し、行政や交通事業者と連携することに努めます。
学識経験者	<ul style="list-style-type: none">・ 学識経験者は、地域公共交通の維持・確保・改善や地域公共交通計画の推進のために、専門家の立場から情報提供や助言、指導をおこないます。
行政	<ul style="list-style-type: none">・ 持続可能な公共交通の実現に向け、交通事業者や地域住民、その他の関係者と連携し、本計画が着実に推進されるよう中心的な役割を果たします。・ 公共交通の維持確保に向け、各部署が組織横断的に協力し、積極的な公共交通の利用促進に努めます。・ 特に JR と園福線は JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会においても取り組みを進めているため、連携を図ります。

6.2. 計画の評価スケジュール

		R6年度 (2024)				R7年度 (2025)				R8年度 (2026)				R9年度 (2027)				R10年度 (2028)				R11年度 (2029)	
		4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7
本 会 議	計画策定 (Plan)				●→				●→				●→				●→				●→		
	事業実施 (Do)	●→				●→				●→				●→				●→				●→	
	事業評価 (Check)								●→				●→				●→				●→		
	計画・事業の見直し ・改善 (Action)								●→				●→				●→				●→		
	各取組の効果検証 手法の検討 ・中間評価	●→				●→				●→			●→	●→				●→					
	京丹波町地域公共 交通会議 (適宜実施)	(6月頃) ●	(8月頃) ●			(2月頃) ●				●				●				●				●	
関 連 協 議 会	JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会																						
	協議内容に応じて、適宜、各協議会に報告※																						

※ 協議内容に応じて、京丹波町地域公共交通会議開催後、関連する各協議会において協議事項等を適宜報告する。