

与謝野町地域公共交通計画 (案)

令和6年3月

与謝野町

目 次

1 与謝野町地域公共交通計画策定の背景と趣旨

1-1 計画策定の背景と趣旨	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画策定の条件	3

2 与謝野町の概況

2-1 人口	7
2-2 与謝野町内の移動状況	11
2-3 公共交通機関の状況	12
2-4 移動環境	21
2-5 観光入込客	23
2-6 与謝野町の公共交通に関するアンケート調査	24

3 基本方針と実施事業

3-1 計画の基本方針と施策目標	29
3-2 施策目標別実施事業	30

4 交通計画の進め方と関係者の役割

4-1 計画の目標指標と達成状況の評価	35
4-2 計画の実施と進行管理の体制	40

1 与謝野町地域公共交通計画策定の背景と趣旨

1-1 計画策定の背景と趣旨

本町においては、少子化や人口移動による人口減少が続いていることに加え、高齢化が急速な勢いで進んでいます。交通の面では、高齢化により自動車の運転免許証の自主返納が増加しているものの、依然として自家用車による移動が中心の社会となっています。

こうした中、運転免許証を保有していない高齢者や障害者、一人では移動が困難で支援を必要とされる方等を中心に、民間事業者による運送サービスが利用されてきたところですが、民間事業者によって自助努力はなされているものの、行政による支援なくしては運送サービスの維持・確保ができない状況が長年続いています。また、行政の厳しい財政状況に加え、人口減少による需要の減少、運送サービスを提供する担い手の減少、観光客等の移動需要への対応など、様々な課題に直面しています。

こうした中、将来にわたり持続可能な地域公共交通の実現に向けて、中期的なビジョンを持って施策展開を行うため、「与謝野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、本町の上位計画である「第2次与謝野町総合計画 後期基本計画」（令和5年3月策定）に掲げる基本構想や基本計画を公共交通分野から実現するための計画です。

また、広域的な公共交通計画である「第2期京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」や「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画」との整合を図るものとしします。

表 1 - 1 関連する計画での公共交通の考え・位置づけ

第 2 次与謝野町総合計画 後期基本計画（計画期間：令和 5 年度～令和 8 年度）	
<p>■分野 2 地元を誇りに思い人の流れを生むまち</p> <p>基本施策 2 まちの魅力を活かした観光振興</p> <p>施 策① まちの魅力を体験・体感できる交流拠点の充実</p> <p>官民が所有するまちの魅力を体験・体感できる交流拠点の充実を図ります。</p>	<p>■分野 6 美しくて住みやすい安心安全なまち</p> <p>基本施策 3 快適で暮らしやすい生活環境づくり</p> <p>施 策② 利用しやすい公共交通の確保</p> <p>京都丹後鉄道や路線バスの維持に向けた支援や利用促進を行うほか、進展する高齢化社会を見据えて、持続性のある利用しやすい地域内交通体系を構築します。</p>
京都府北部地域連携都市圏公共交通計画（計画期間：令和 4 年度～令和 8 年度）	
<p>■基本方針・目指すべき将来像</p> <p>持続可能で多様なニーズに応える便利な北部の公共交通</p>	<p>■目指すべき将来像の実現に向けた 3 つの施策目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通利用者の満足度がより高まるサービスの実現 2. だれもが公共交通の使い方を理解し、移動することが楽しくなる圏域の実現 3. 自家用車に過度に頼らないまちづくりや広域観光と連携する公共交通の実現
京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（計画年度：令和 5 年度～令和 16 年度）	
<p>■基本方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 安心・安全な運行と持続可能性の確保 2. 快適性・利便性の向上 3. 沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携 4. 沿線住民など多様な主体との連携 	

1-3 計画策定の条件

(1) 計画期間

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

(2) 計画の区域

本計画の対象区域は、本町全域とします。

(3) 地域公共交通の位置づけと役割（対象交通機関）

本計画が目指すべき地域公共交通の将来像を実現するために、本計画で対象とする公共交通とその役割を次のとおり定めます。

ア 基幹的な交通

交通の種類	役割	確保・維持策
[鉄道] 京都丹後鉄道（宮豊線）	与謝野町と近隣市・京阪神 都市圏等を結ぶ広域的・基 幹的な公共交通	現在のサービスレベル維 持に向けた働きかけ・利用 促進
[高速バス] 丹海高速バス（大阪線、京 都線）		

イ 幹線的な交通

交通の種類	役割	確保・維持策
<p>[路線バス] 丹海バス(伊根線、蒲入線、与謝線、峰山線)</p>	<p>地域の各拠点と都市拠点を結ぶ町内移動や隣接市町への移動のための公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 安定的な運行の確保、まちづくりと連携した利便性の向上 ● 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用した持続可能な運行
<p>[路線バス] 丹海バス(福知山線、峰山四辻線)</p>		<ul style="list-style-type: none"> ● 安定的な運行の確保、まちづくりと連携した利便性の向上 ● 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)と京都府交通確保対策費補助金を活用した持続可能な運行

ウ 支線的な交通

交通の種類	役割	確保・維持策
<p>[路線バス] コミュニティバスひまわり(奥滝線、加悦奥線)</p>	<p>基幹的な公共交通や幹線的な公共交通を補助する公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線から離れた地域に住む方々の買い物や通院等に利用しやすい安定的な運行の確保 ● 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)と京都府交通確保対策費補助金を活用した持続可能な運行
<p>[一般乗合旅客自動車運送※] よさの乗合交通(岩屋・市場エリア、山田エリア、石川エリア)</p>		
<p>[交通空白地有償運送] よさの乗合交通(桑飼エリア)</p>		

※本計画策定現在、道路運送法第21条に基づく実証運行を実施中。

工 個別輸送

交通の種類	役割	確保・維持策
タクシー	基幹的な公共交通や幹線 的な公共交通を補助する 公共交通	● 安定的な運行の確保に 向けて、必要な支援の実 施
福祉有償運送		● サービス内容の見直し は運営主体が実施

(4) 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）の必要性について

下表の地域内フィーダー系統は、住民の通院、通学、買い物などの移動手段として重要な役割を担っており、国の地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用しています。引き続き、国の支援策を活用しながら、交通事業者や住民との共創によるモビリティマネジメントや利用促進策を講じる中で地域内フィーダー系統を維持・確保していきます。

なお、本計画には具体的な実施施策（P30）と定量的な目標（P37-39）を記載しています。

表 1-2 地域内フィーダー系統の概要

事業者名	交通の種類	系統名	運行様態	実施概要
丹後海陸交通株式会社	丹海バス	峰山四辻線	路線定期運行	与謝野町と京丹後市峰山町間における一般乗合旅客自動車運送
丹後海陸交通株式会社	コミュニティバス ひまわり	奥滝線 加悦奥線	路線定期運行	算所・加悦奥・加悦・与謝・滝・金屋・温江地区における一般乗合旅客自動車運送
日本交通株式会社	よさの乗合交通	岩屋・市場エリア 山田エリア 石川エリア	区域運行	三河内・岩屋・幾地・四辻・上山田・下山田、石川地区における一般乗合旅客自動車運送※
桑飼地区 支え合い交通 運営協議会	よさの乗合交通	桑飼エリア	区域運行	桑飼地区における交通空白地有償運送

※本計画策定現在、道路運送法第 21 条に基づく実証運行を実施中。

2. 与謝野町の概況

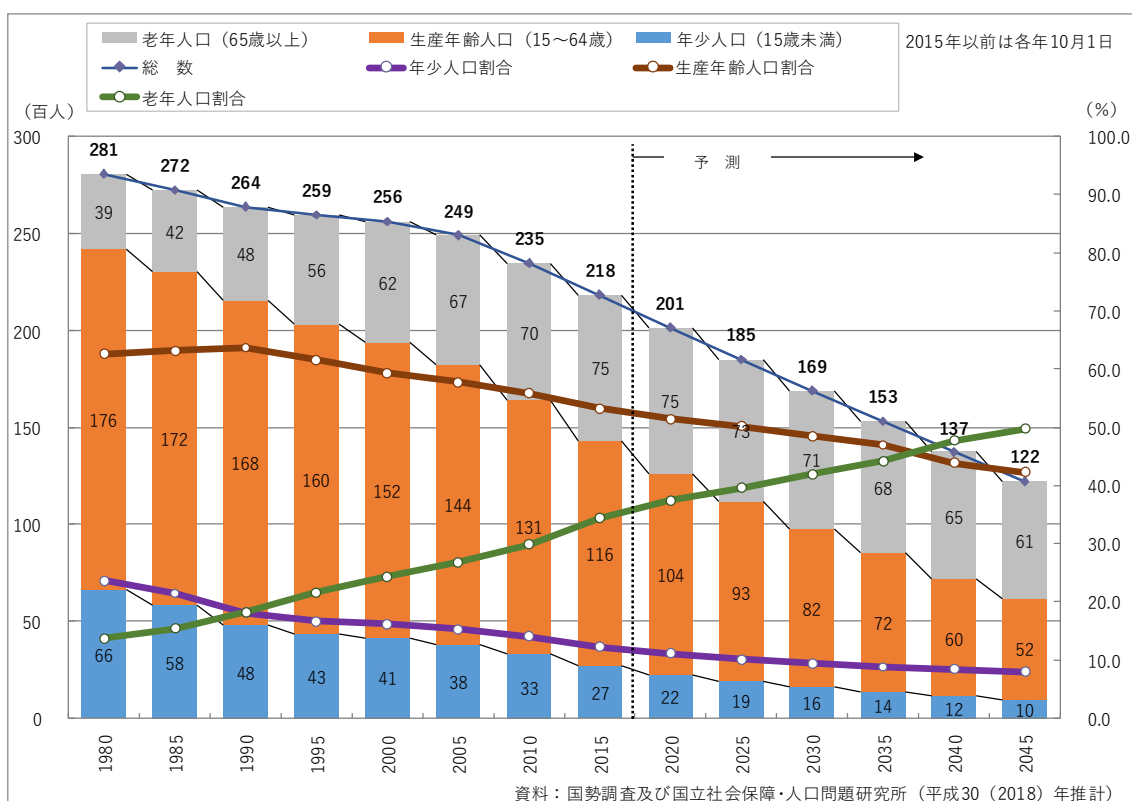
2-1 人口

(1) 人口構成の推移と将来推計

本町の人口は減少を続けており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると2045年に12,219人まで減少すると推計されています。

年代構成は、年少人口（0～14歳）割合、生産年齢人口（15～64歳）割合が減少する一方で、老年人口（65歳以上）は増加し2045年には49.7%と人口構成が急速に変化し、0.85人で1人の高齢者を支える超高齢化社会になると推計されています。

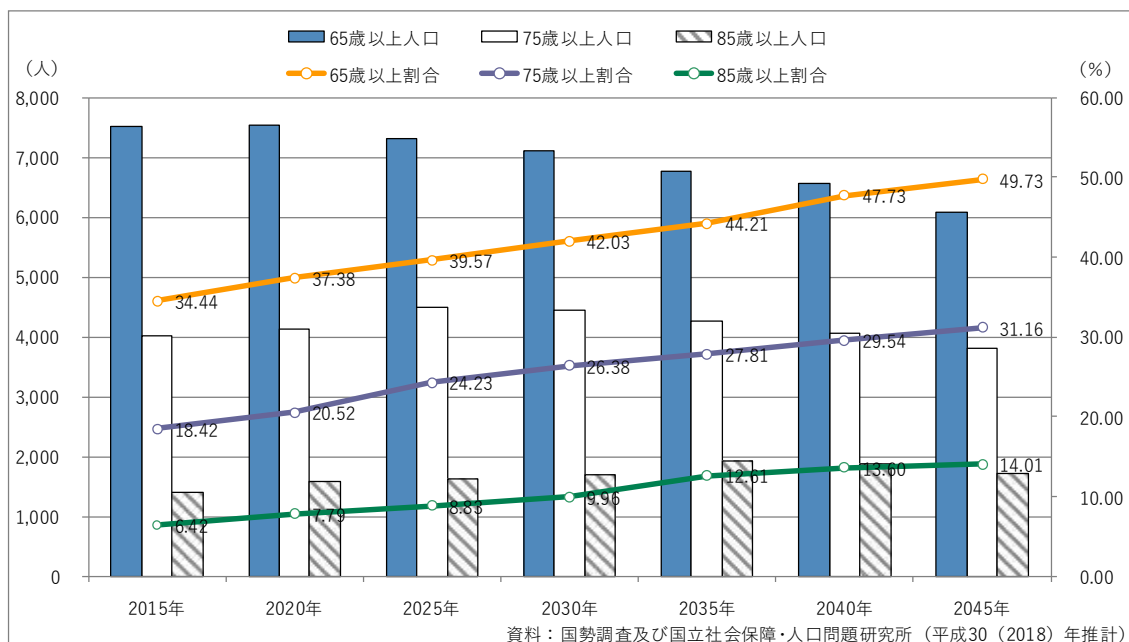
図2-1 人口



(2) 高齢化

65歳以上人口は減少段階に入っていますが、75歳以上人口は2025年にピークの4,480人となり、また85歳以上人口は2035年にピークの1,930人となり、その後は減少に転じますが、人口に占める割合はいずれも増加すると推計されています。

図 2-2 高齢化

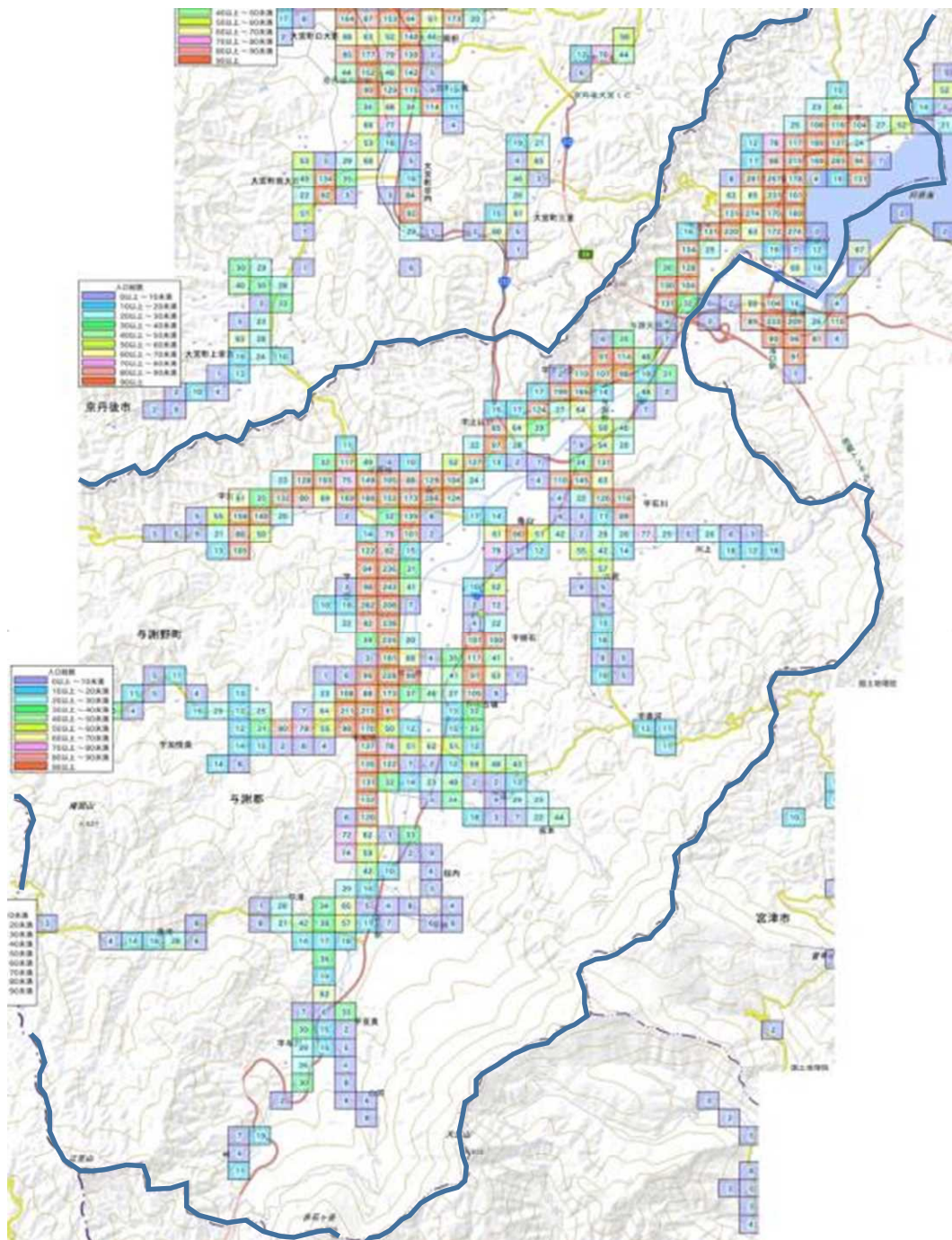


(3) 人口の分布

本町の人口分布は、合併前の旧3町それぞれの中心地域に一定の集積があるほか、西側の南北に細く長く連なる町並み・集落に沿って集積しています。

また、町域の東・南・西側それぞれの中山間地は主要道路に沿って、居住が集積あるいは点在しているほか、国道176号石川バイパス沿線に商業施設が集積しています。

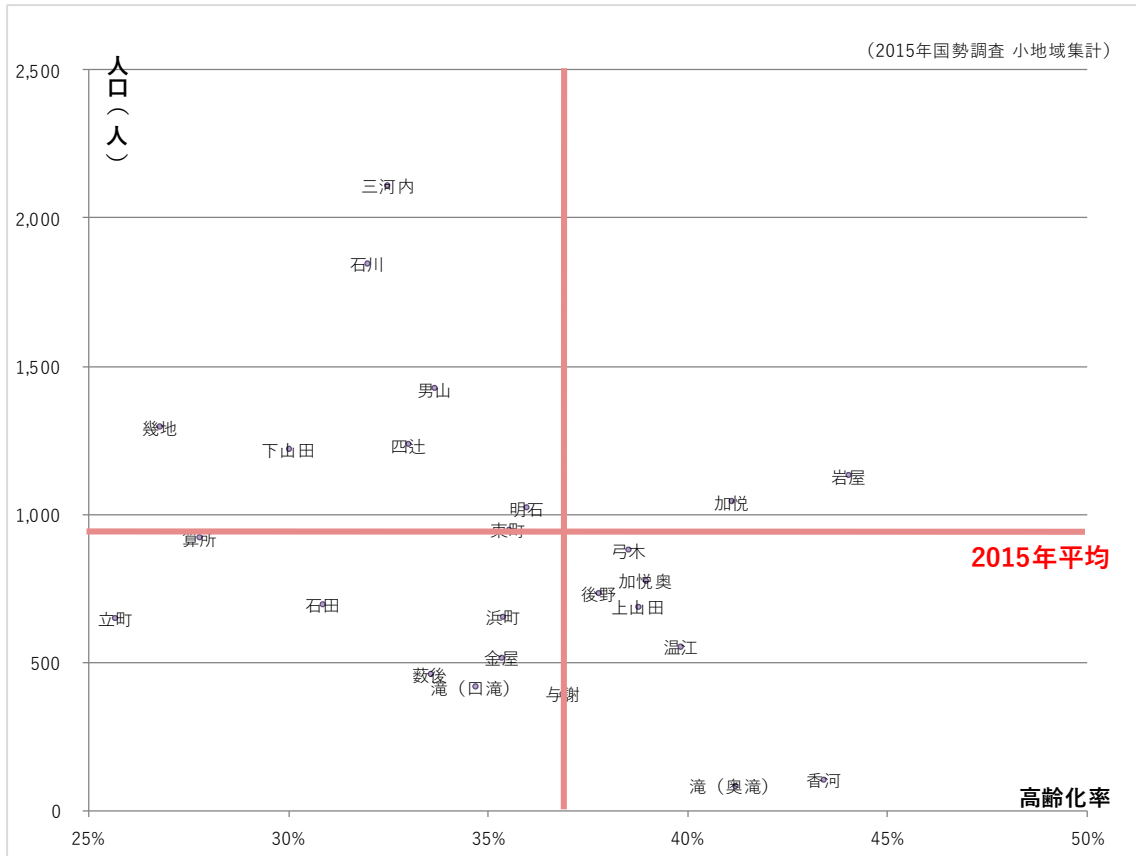
図2-3 人口分布



(4) 地区の人口・高齢化率

香河、奥滝、温江は比較的人口が少なく、高齢化が高い地区となっています。一方、三河内、石川、幾地は比較的人口が多く、高齢化率が低い地区となっています。

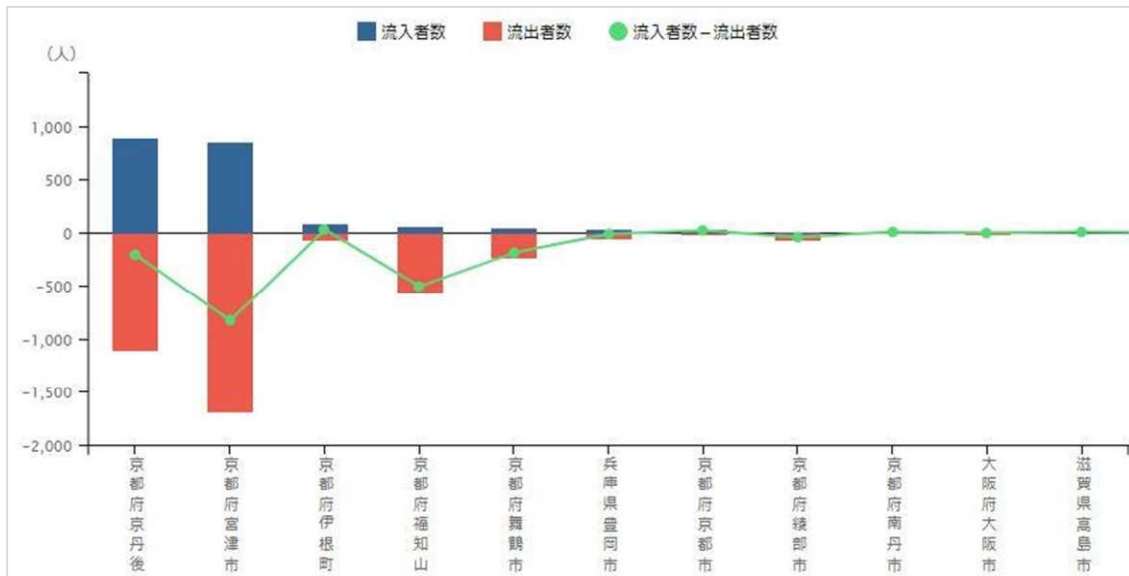
図 2-4 地区の人口・高齢化率



2-2 与謝野町内の移動状況

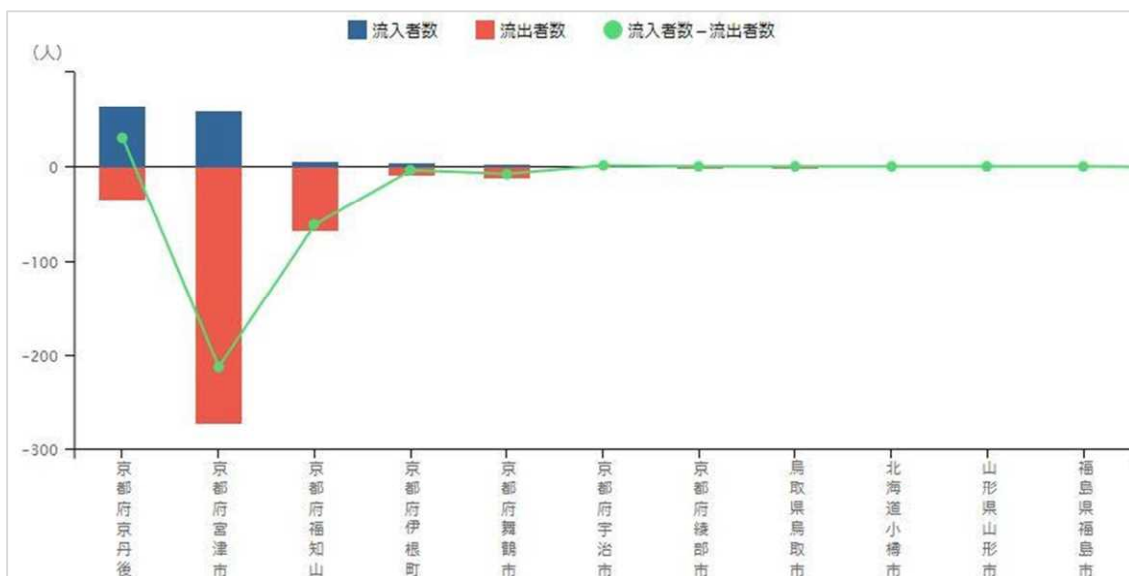
本町の通勤の流入・流出人口の状況を見ると、宮津市、京丹後市、福知山市への流出が多くなっています。一方で京丹後市、宮津市からの流入も多くありますが、流出超過となっています。

図 2-5 通勤者



また、通学の流入・流出人口の状況を見ると、宮津市への流出が多くなっており、次いで福知山市、京丹後市となっています。一方で京丹後市、宮津市からの流入も一定数ありますが、宮津市、福知山市への流出超過となっています。

図 2-6 通学者



2-3 公共交通機関の状況

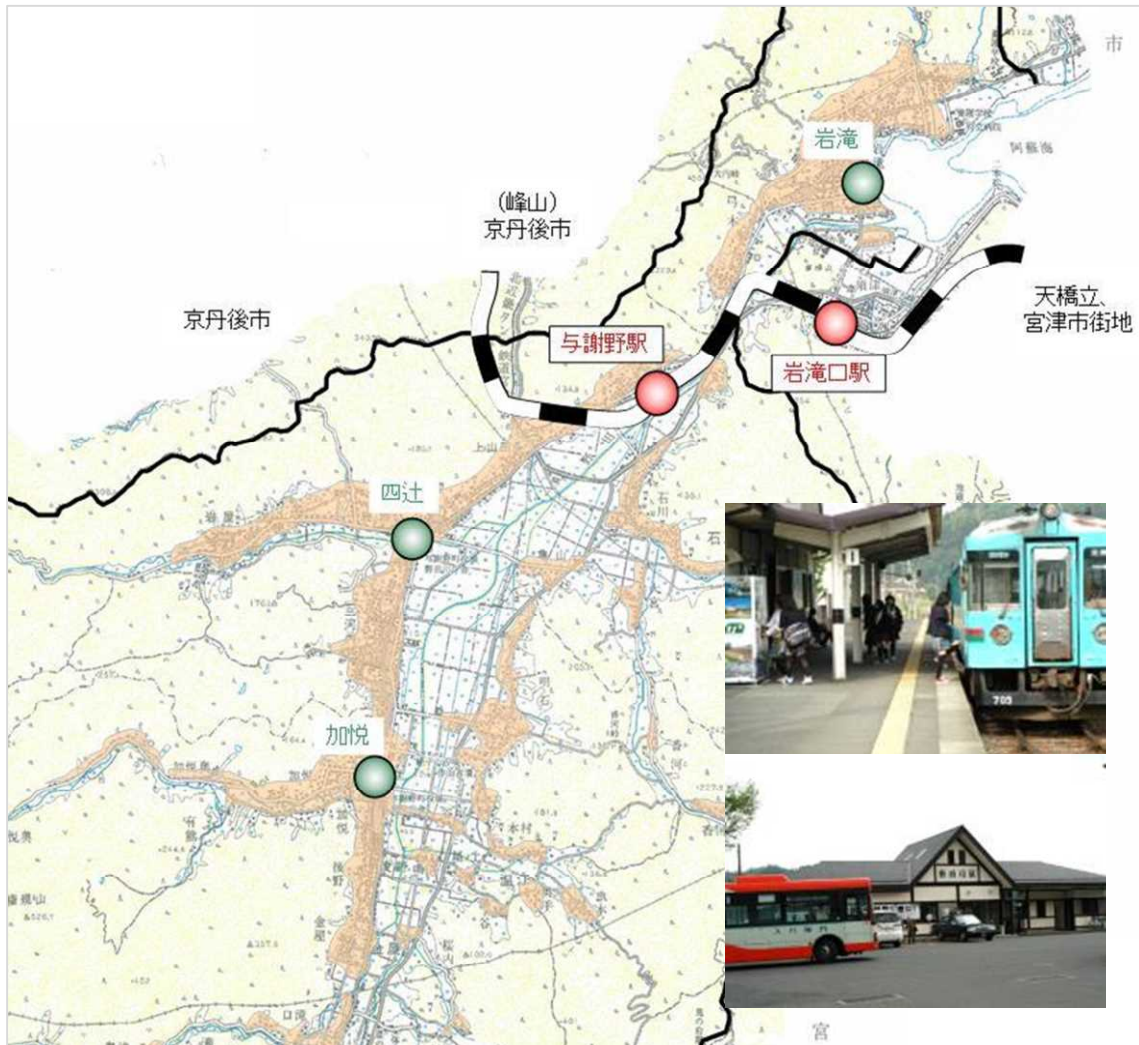
(1) 鉄道の状況

ア 鉄道駅の位置等

京都丹後鉄道宮豊線の与謝野駅があり、高校生の利用が多く、鉄道による他市町への移動、他市町から加悦谷方面への移動の結節地点となっています。路線バス、タクシーとの乗り換えのほか、駅東側のサイクリングロードを利用した自転車（レンタサイクル有り）による移動が見られます。

また、岩滝地域から最も近い駅として岩滝口駅（宮津市）があり、路線バスとの乗り換えによる移動が見られます。

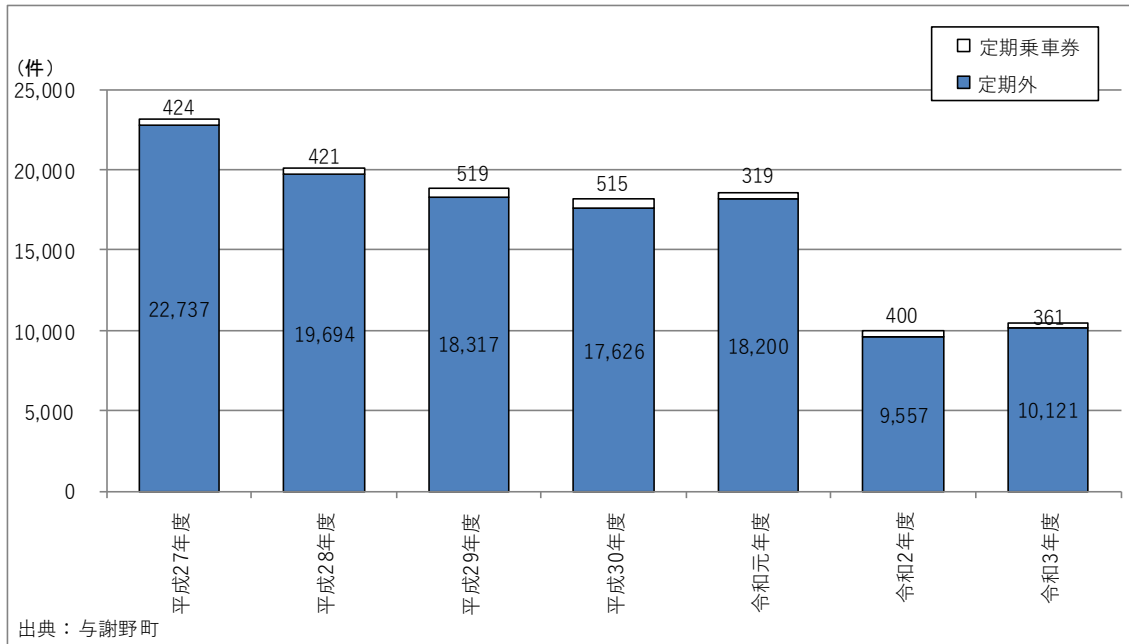
図 2-7 鉄道駅の位置



イ 与謝野駅の利用状況

利用者数は減少傾向となっています。特に、令和2年度、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込んでいます。

図2-8 与謝野駅の利用状況



(2) 路線バス等の運行状況

町内を運行する路線は8路線あり、丹後海陸交通株式会社が運行する幹線系統の丹海バスと、幹線系統バスが運行されていない地区の住民の日常生活に必要な移動手段としてコミュニティバスひまわり（町営バス）と、よさの乗合交通（予約型乗合交通）があります。

表2-1 丹海バスの運行状況

No.	系統名	路線延長	運行便数	補助事業の活用
1	伊根線	37.2km	平日 14 便、土日祝 8 便	国補助路線（幹線系統）
2	蒲入線	48.4km	平日 9 便、土日祝 9 便	
3	与謝線	22.5km	平日 15 便、土日祝 12 便	
4	峰山線	16.5km	平日 13 便、土日祝 12 便	
5	峰山四辻線	20.0km	平日 10 便、土日祝 10 便	国補助路線（フィーダー系統） 府補助路線
6	福知山線	28.6km	平日 6 便	町補助路線

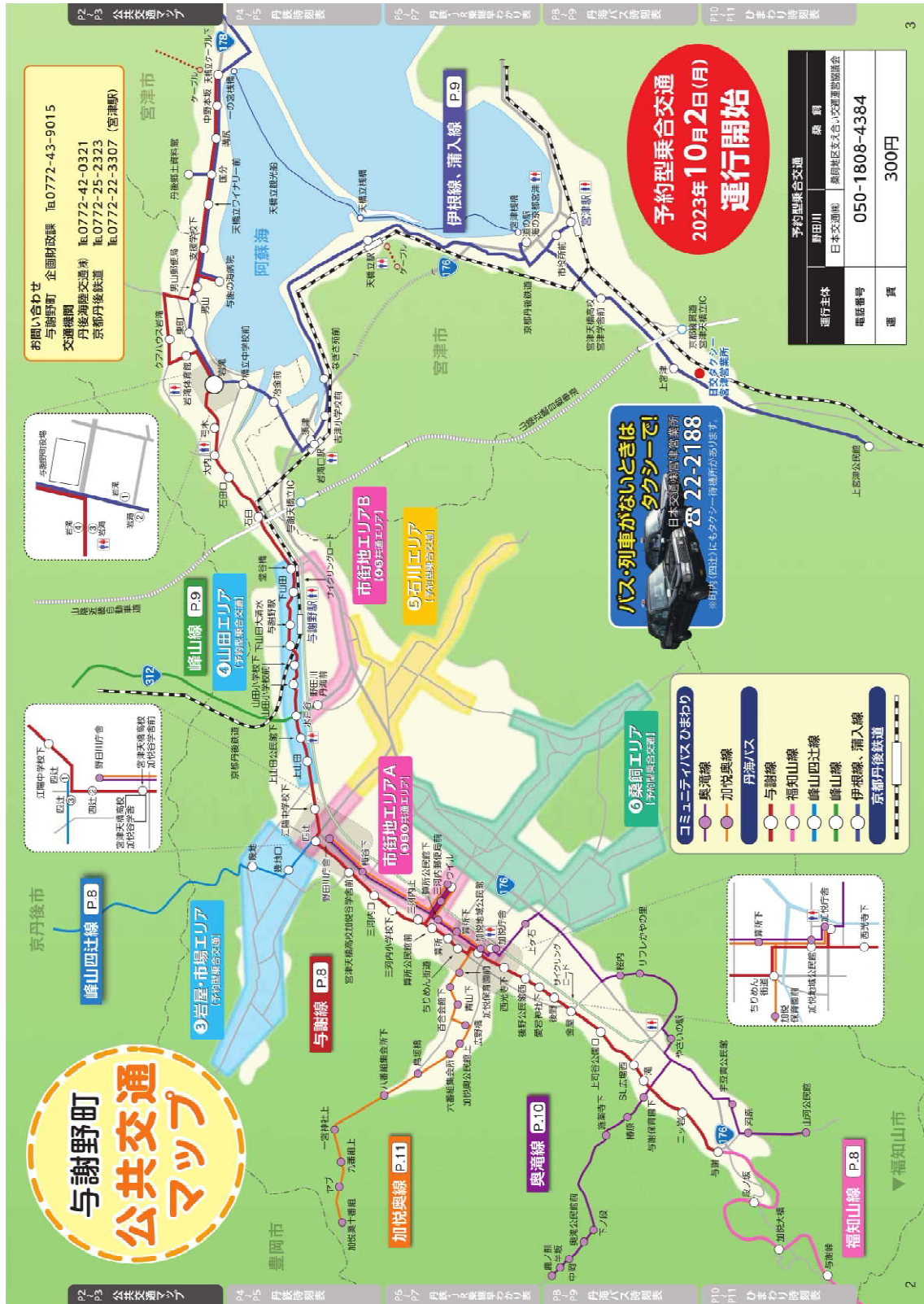
表2-2 コミュニティバスひまわり（町営バス）の運行状況

No.	系統名	路線延長	運行便数	補助事業の活用
1	奥滝線	17.8km	月・水・金曜日 4 便	国補助路線（フィーダー系統）
2	加悦奥線	9.9km	月・水・金曜日 4 便	府補助路線

表2-3 よさの乗合交通（予約型乗合交通）の運行状況

No.	系統名	運行便数	補助事業の活用
1	岩屋・市場エリア	月・水・金曜日 7 便	国補助路線（フィーダー系統） 府補助路線
2	山田エリア	月・水・金曜日 7 便	
3	石川エリア	火・木・土曜日 7 便	
4	桑飼エリア	月～土曜日 7 便	

図 2-8 与謝野町の交通体系



出典：与謝野町公共交通時刻表（与謝野町公共交通マップ）第 27 版

(3) タクシーの運行状況

町内を営業区域に含めるタクシーは、下表の1社があります。

表2-4 タクシー

事業者名	営業所所在地	営業区域	事業用自動車台数
日本交通株式会社	宮津市今福 955-1	丹後交通圏	18台

(4) 福祉有償運送の運行状況

町内に活動拠点を置く福祉有償運送団体は、下表のとおり1団体があります。

表2-5 福祉有償運送

団体名	登録台数
社会福祉法人 与謝野町社会福祉協議会	8台

(5) 高速バスの運行状況

高速バスについては、下表のとおり1社があります。

表2-6 高速バス

事業者名	路線名
丹後海陸交通株式会社	京都線
	大阪線

(6) 医療機関が運行する総送迎バスの運行状況

医療機関による送迎バスについては、下表のとおり2団体があります。

表2-7 医療機関送迎バス

団体名	運行日	運行日
公益財団法人 丹後中央病院	加悦～野田川方面	月曜日・金曜日
	岩滝方面	火曜日
	宮津市・岩滝方面	木曜日
	宮津市・岩滝方面	第2・第4土曜日
医療法人福富士会 京都ルネス病院	与謝野町・雲原方面	月～土曜日

(7) 町内各路線バスの利用状況

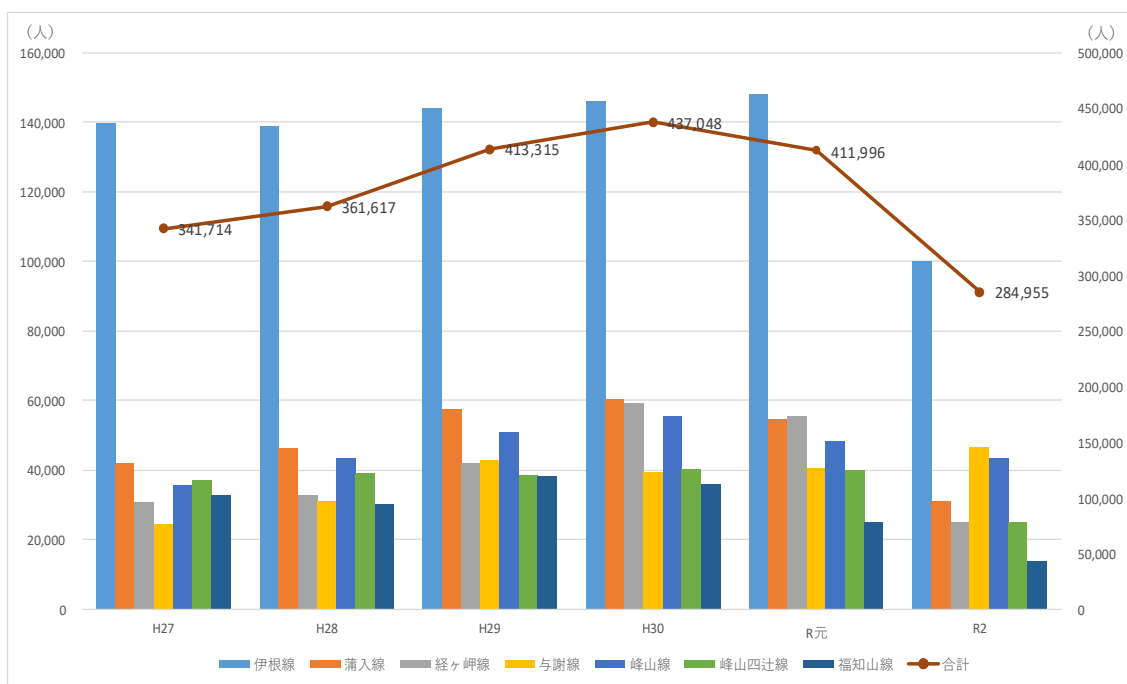
ア 丹後海陸交通バス

丹後海陸交通株式会社が運行する幹線系統の路線バスの年度別乗車人員は、天橋立～伊根間の外国人観光客の利用により増加傾向にありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により減少となりました。

なお、令和元年10月に与謝線、福知山線を再編し、与謝線への統合と福知山線の減便により両路線の役割分担を図りました。

また、令和2年10月には峰山四辻線を再編し、与謝野町内の運行経路を大幅に短縮し京丹後市への移動手段の確保を行いました。

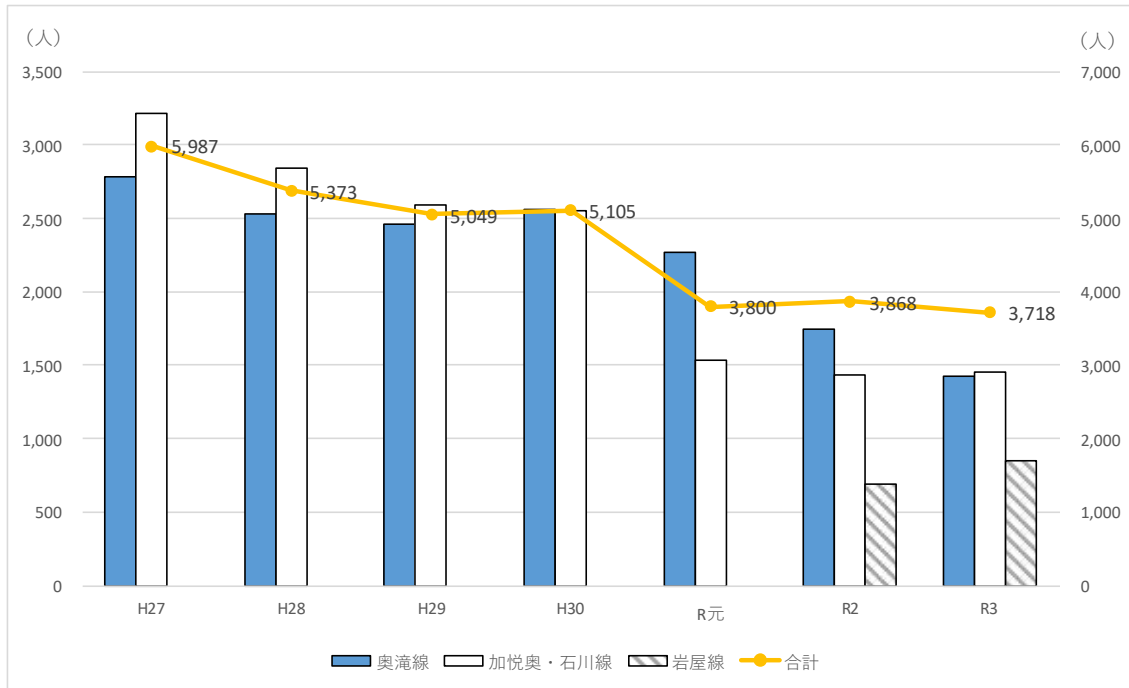
図2-9 路線バス乗車人員



イ 町営バス（コミュニティバスひまわり）

幹線系統バスが運行されていない地区住民の日常生活に必要な移動手段として町営により運行するコミュニティバスひまわりの年度別乗車人員は、沿線人口の減少を背景に乗車人数も減少傾向となっています。

図 2-10 町営バス乗車人員（岩屋線は令和 2 年 10 月から運行）



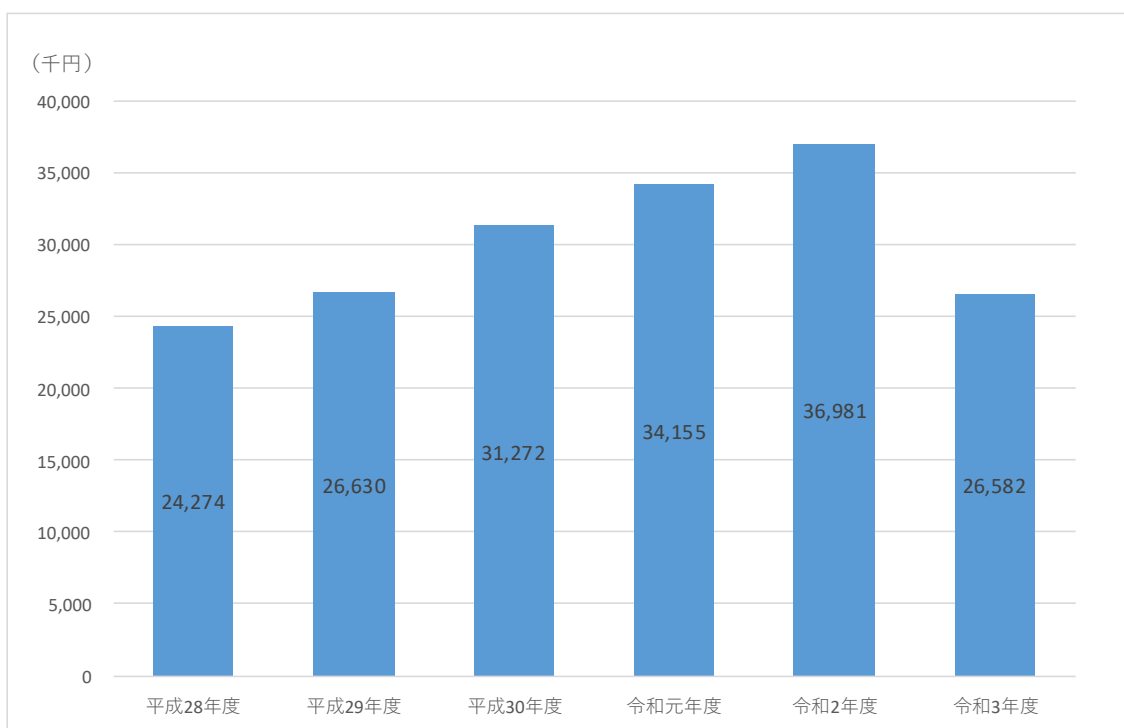
(8) 財政負担の状況

ア 丹後海陸交通バス

丹後海陸交通バスの運行に係る補助金は、キロ当たり経常費用の増加に伴い補助金も増加傾向となっています。

なお、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して、一時的に国・京都府支援があったこと、また令和2年10月の峰山四辻線の再編によって補助金は減少しました。

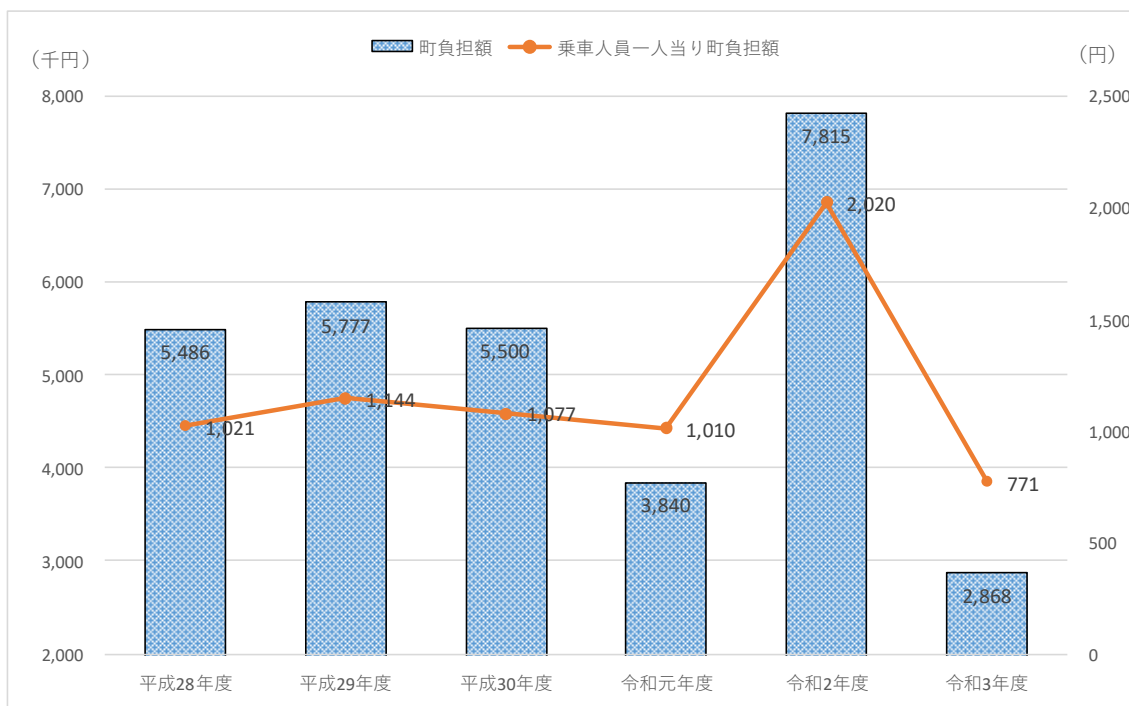
図 2-11 路線バスに係る財政負担



イ 町営バス（コミュニティバスひまわり）

運行委託料から運賃収入と国補助金を差し引いた実質町負担額は、平成30年度まで横ばい傾向でしたが、直近3ヶ年は運行日数の縮小、拡大による負担の増減や、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して、一時的に国・京都府支援があったことによる町負担が減少する等、年度ごとに増減していますが、令和3年度の特異要因を除くとキロ当たり経常費用の増加と運賃収入の減少により町負担及び乗車人員一人当たりの町負担は増加傾向と言えます。

図 2-12 町営バスに係る財政負担

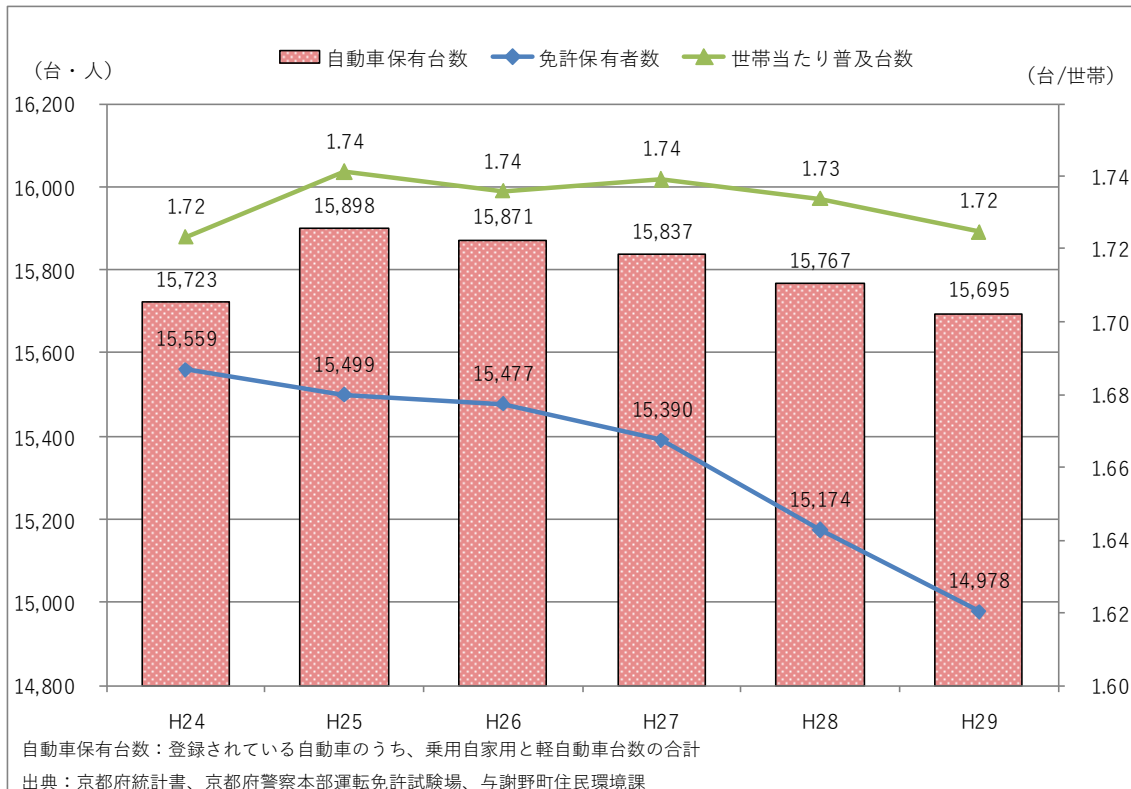


2-4 移動環境

(1) 自動車保有台数及び運転免許保有者数

自動車保有台数及び運転免許保有者数ともに減少傾向となっています。世帯当たり普及台数はやや減少傾向となっています。

図 2-13 自動車保有台数及び運転免許保有者数



(2) 高齢者運転免許保有率、運転免許返納者数

高齢者の運転免許保有率は高く 70～74 歳で 73.84% となっていますが、75 歳以上になると急激に減少しています。また、高齢者免許返納者は増加傾向にあります。

図 2-14 高齢者運転免許保有率

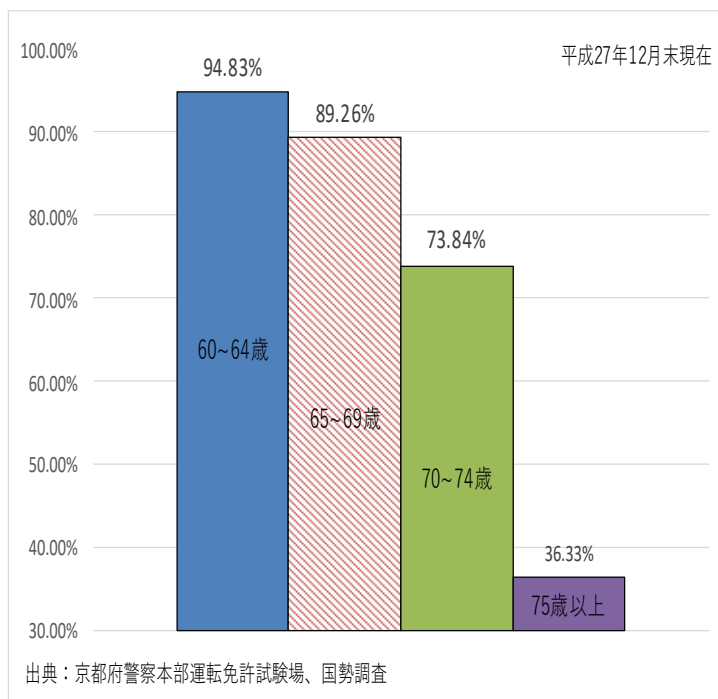
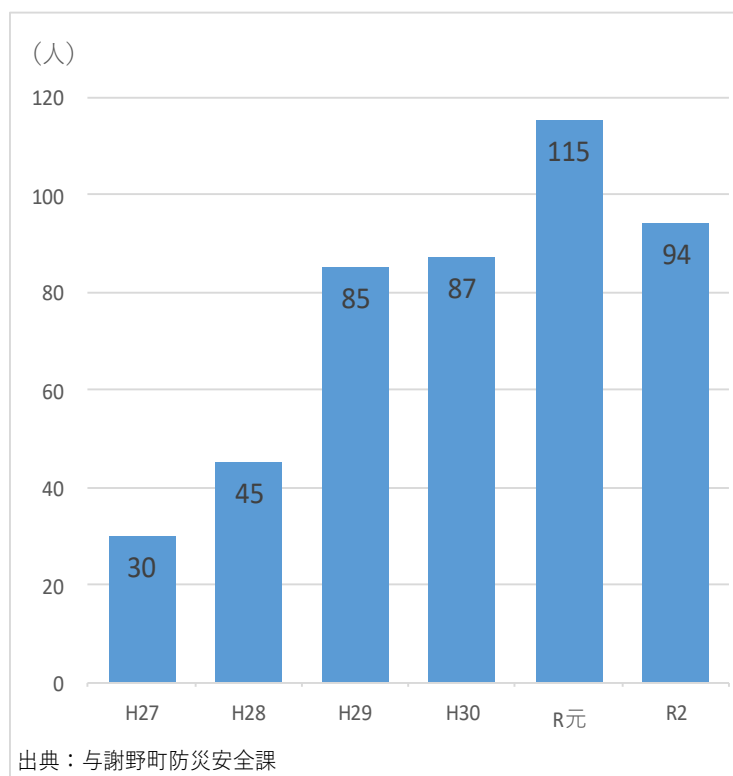


図 2-15 高齢者免許返納者数



2-5 観光入込客

(1) 観光入込客

観光入込客数は年々減少傾向にあり、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込み、京都府北部地域の市町の中でも少ない状況となっています。

図 2-16 与謝野町の観光入込客

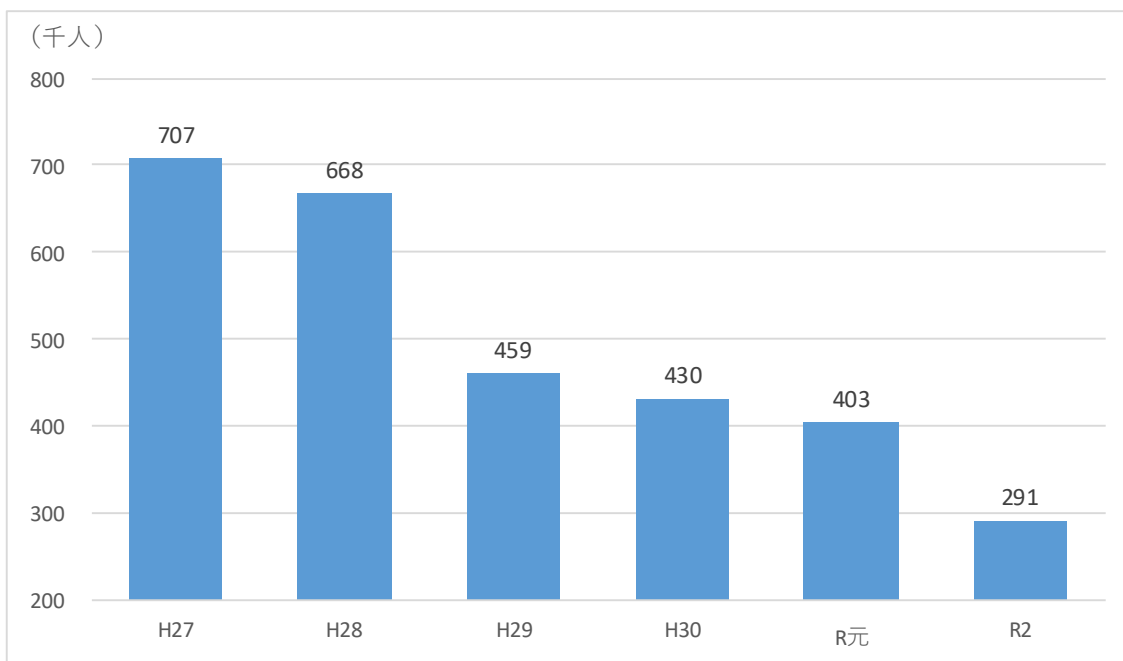
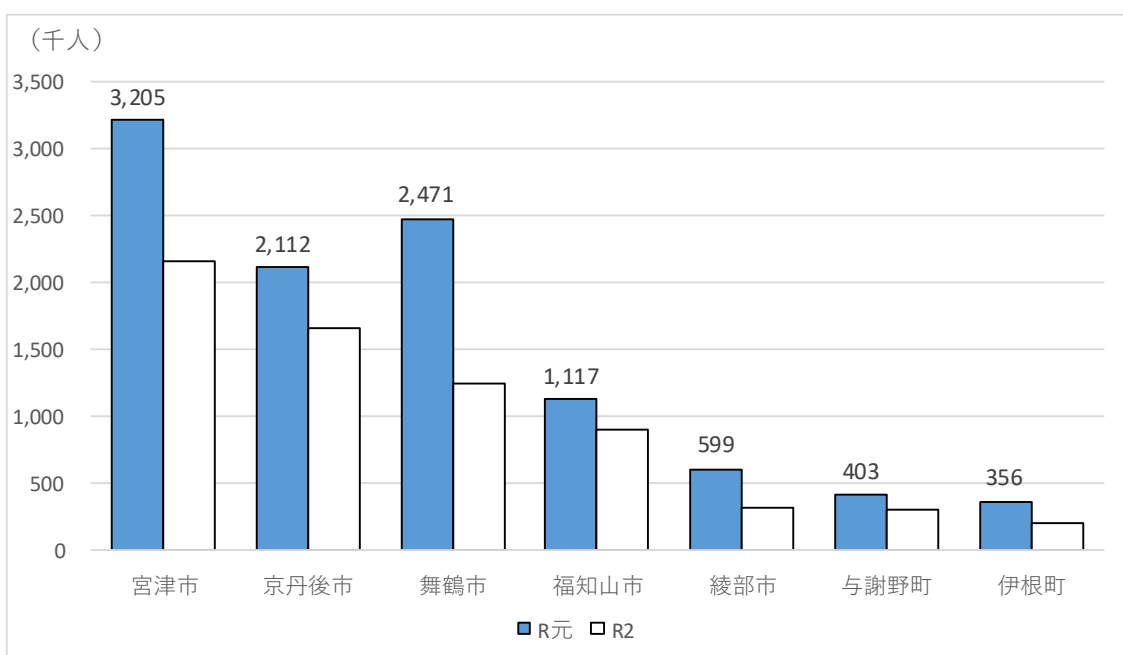


図 2-17 京都府北部地域の観光入込客



2-6 与謝野町の公共交通に関するアンケート調査

本計画を策定するにあたり、①高校生以上の住民を対象とした無作為抽出によるアンケート調査、②本町内に所在する高校の生徒を対象としたアンケート調査、③公共交通の利用者へのアンケート調査をそれぞれ実施しました。

アンケート調査では、地域住民の移動状況の把握ができた一方で、公共交通の利便性向上や改善に対する要望が多く聞かれる結果となりました。

なお、本アンケートは、京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会の構成市町（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）と共同で実施したものです。

(1) 高校生以上の住民を対象とした無作為抽出によるアンケート調査

ア 調査対象数と回収率

対象世帯数	800 戸
調査配布件数	2,400 件
回収件数	合計 438 件（郵送：355 件、WEB：83 件）
回収率	世帯件数あたり 54.8%
	配布件数あたり 18.3%

イ アンケート結果及び分析

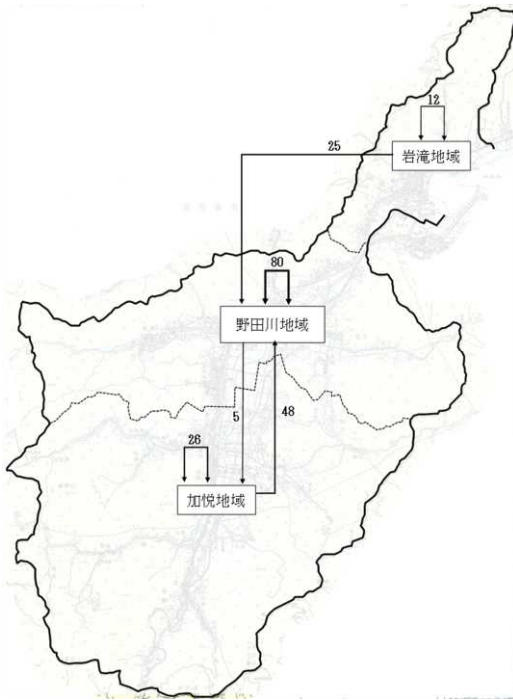
- 通勤・通学・買い物・通院において、家族による送迎も含めると約 8 割以上が自家用車を使用しており、特に、通勤・通学、買い物については約 9 割が自家用車を使用している。また、自家用車利用からバスへの代替についてもほぼ同数が代替できないと回答している。
- 買い物移動は、町内は野田川町域への移動が多く、さとうフレッシュバザール、にしがきが多い。町外へは京丹後市のショッピングセンターマイン、宮津市のさとうフレッシュバザール宮津店（ミップル）への移動が多い。町外へは宮津市、京丹後市、福知山への移動が多く、自動車での移動が大半を占めている。
- 免許非保有者は買い物時には、公共交通ではなく「自動車（家族で送迎）」利用の割合が高い。
- 通院による移動は、どの地域においても地域内、または隣接する地域への移動とほぼ同数となっている。一番利用される通院先としては京都府立医科大学附属北部医療センターへの移動が最も多く、町外近隣市町へも自動車での移動が多い。
- 公共交通利用頻度は「月に 1～2 回程度」の割合が高く、鉄道、バスともに利用

頻度は高くない。

- 利用目的として、「観光・レジャー」、「出張・仕事・商用」、「通院」、「買い物」、「その他」と多岐にわたっており、特定の目的にとらわれない利用が多いことから、現行の運行本数やダイヤに満足していない。
- 要望として、「利用したい時間帯に運行するダイヤ」、「鉄道－バス間、バス－バス間での乗り継ぎの改善」が多く挙げられており、利便性の改善が強く求められている。

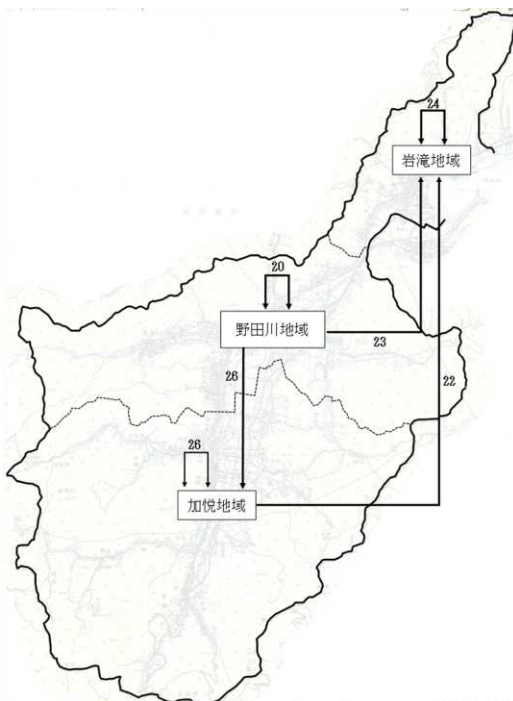
ウ 町内の移動状況

(ア) 与謝野町内の買い物先の流動状況



施設名	件数	割合
さとう フレッシュバザール 野田川店	105	13.2%
さとう フレッシュバザール・バザールタウン	87	10.9%
スーパーにしがき	68	8.6%
加悦谷ショッピングセンターウィル	63	7.9%
スーパーにしがき 石川店	51	6.4%
さとう フレッシュバザール 与謝野石川店	47	5.9%
ディスカウントドラッグコスモス	47	5.9%
ディスカウントドラッグコスモス 与謝野店	39	4.9%
スーパーにしがき 加悦店	29	3.6%
ゴダイドラッグ	25	3.1%
ゴダイドラッグ 岩滝店	22	2.8%
ショッピングセンター マイン	22	2.8%
コメリ	20	2.5%
ジャパン 野田川店	19	2.4%
さとう フレッシュバザール 宮津店(ミツル)	18	2.3%
ゴダイドラッグ 加悦店	16	2.0%
業務スーパー	15	1.9%
ゴダイドラッグ 野田川店	14	1.8%
ジャパン	11	1.4%
コメリ ハード&グリーン与謝野店	10	1.3%
スーパーにしがき 岩滝店	10	1.3%
ココカラファイン	9	1.1%

(イ) 与謝野町内の通院先の流動状況



施設名	件数	割合
京都府立医科大学附属北部医療センター	69	23.5%
日置医院	33	11.2%
丹後中央病院	27	9.2%
いとうクリニック	23	7.8%
鳥居クリニック	15	5.1%
伊藤内科医院	11	3.7%
宮地医院	9	3.1%
須川医院	8	2.7%
宇治川歯科石川診療所	7	2.4%
岩破医院	7	2.4%
いわさく診療所	6	2.0%
市立福知山市民病院	6	2.0%
大森内科診療所	5	1.7%
浪江医院	5	1.7%
まるめデンタルクリニック	4	1.4%
よしおかクリニック	4	1.4%
京丹后市弥栄病院	4	1.4%
府中診療所	4	1.4%
そのだ歯科クリニック	3	1.0%
とみた眼科皮膚科クリニック	3	1.0%
金下歯科・矯正歯科	3	1.0%
豊岡病院	3	1.0%
与謝野町立国民健康保険診療所	3	1.0%

(2) 本町内に所在する高校の生徒を対象としたアンケート調査

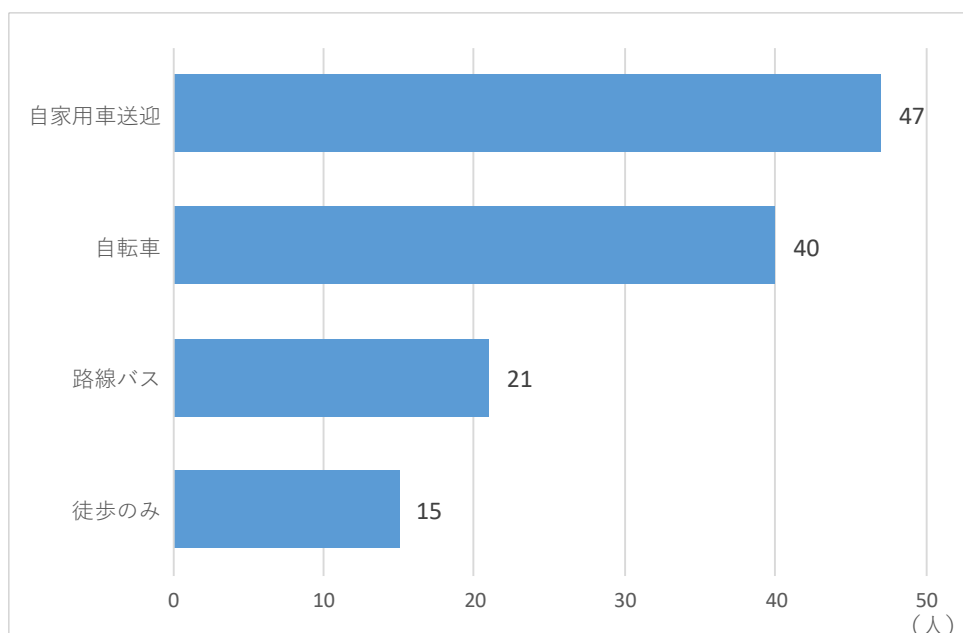
ア 調査対象校

調査対象校	京都府立宮津天橋高校（加悦谷学舎）
回答数	75件

イ アンケート結果及び分析

- 通学は与謝野町内在住者が最も多く、近隣市町からも1時間未満での通学がほとんど。「自家用車による送迎」が最も多く、次いで自転車での通学が多い。公共交通を利用される生徒が少ない。
- 公共交通に対して「便利で使いやすい」「生活には必要不可欠なので積極的に利用したい」など約半数が好意的なイメージを持つ一方で、「料金が高い」、「自家用車・自転車の方が便利」だったり、バス・鉄道内の乗車人員が密になって怖いと感じている。
- 要望として、鉄道・バスの運行本数の増加や、フリーWi-Fiの設置など待合環境の整備を求めており、また、利用時間帯には席数を増やしたり増便をすることで密を回避することを望んでいる。実現された場合には公共交通を利用するとした回答は7割以上となった。
- 公共交通に関して自分たちは何も協力できないという回答も多い一方で、「自ら積極的に公共交通を利用するよう心がける」や、「公共交通のサービス向上を地域全体で支える」など、前向きに捉える生徒の意見が半数あった。

図2-18 宮津天橋高校加悦谷学舎生徒の通学手段



(3) 公共交通の利用者へのアンケート調査

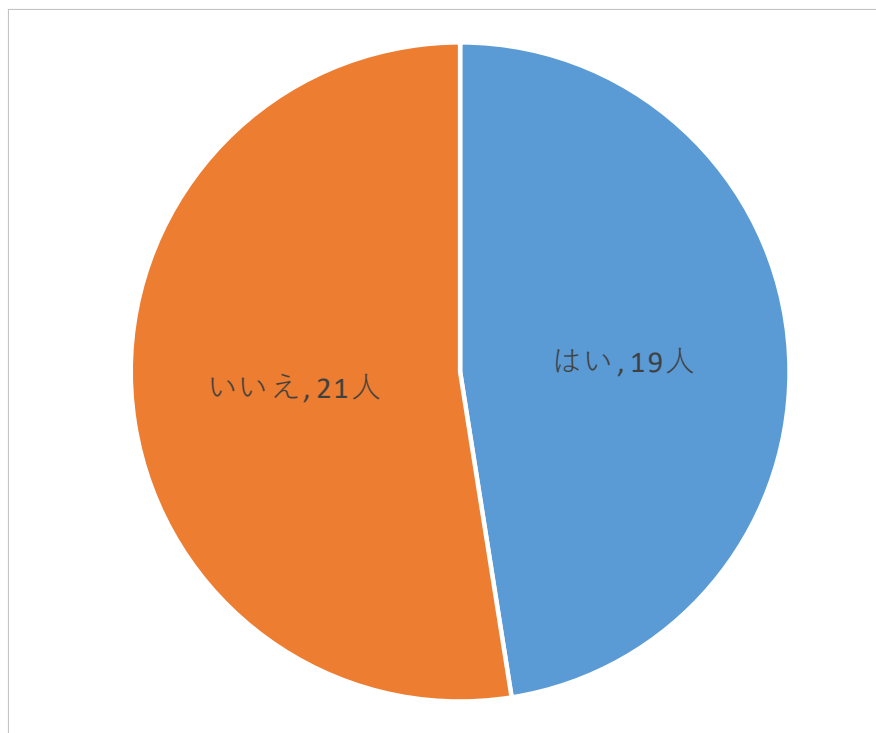
ア 調査対象

利用者：43名分（内訳：与謝野駅利用者16名、データ提出27名）

イ アンケート結果及び分析

- 公共交通を利用される頻度は「半年に1回以下」が最も多く、週3～5回が次いで多かった。また、駅での聞き取りでは利用頻度の多い利用者は10代の免許を持たない学生や、障害者就労施設に通われている方などが多かった。
- 多くの方々がスマートフォンを所有しており、スマートフォンを活用してインターネットで時刻を調べる方が多い。
- 公共交通利用者の満足度は約半分が公共交通に満足をしているもの、自由意見では「不便」であったり、「運行本数が少ない」など、現状に不満を持っている。その他自由意見として、公共交通の良かった点として、移動時間中に他のことができることや、景色の良さ、車窓から景色を眺めることで気分転換になるといった意見もあった。

図2-19 公共交通利用者の満足度



3. 基本方針と実施事業

3-1 計画の基本方針と施策目標

本町の現況やアンケート調査などから、町民の移動実態や自家用車への依存、自治体財政負担の増加など、本町の公共交通に対する課題やニーズが浮き彫りとなりました。このような状況が続けば、公共交通利用者のさらなる減少や交通事業者の経営状況の悪化、運行本数の減便による利便性の低下、自治体の財政負担の増加といった負のスパイラルに陥り、最終的には公共交通の維持が困難になることが予測されます。

こうなることのないよう、本計画では、目指すべき将来像を「だれもが利用しやすい持続可能な公共交通」とし、基本方針に沿って各施策を推進します。

目指すべき将来像

だれもが利用しやすい持続可能な公共交通

基本方針

- 自家用車に過度に頼ることなく、より利便性の高い移動サービスを提供することで公共交通利用者の満足度を高める
- 公共交通を維持するためにも、交通事業者だけでなく地域住民や商業施設など多様な方々が協力する
- 利用者の公共交通に対する意識の転換を促す
- 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画に基づき、圏域自治体で連携・協力する

3つの施策目標

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

3-2 施策目標別実施事業

基本方針に沿って、目指すべき将来像を実現するための方策を推進します。

施策目標 1 公共交通利用者の満足度がより高まるサービスの実現

利用者の満足度を高めることで、移動手段として選ばれ、新たな利用者がさらに生まれるような好循環を生み出すための取組を展開します。

方策 1-1 路線バス・地域内交通の再編による持続可能な交通体系の構築

交通事業者と地域住民を運行主体として、町の南北を縦断する幹線道路から離れた地域と路線バス（幹線系統）とを接続する予約型乗合交通を導入するなど交通体系の見直しを行います。さらに、運行実績の検証や利用者ニーズを踏まえ、満足度の向上を図るほか、効率的な運行を目指して、運行主体と協議しながら持続可能な運行体制や交通体系を構築します。

実施主体と役割	<p>与謝野町：ニーズや課題の把握、運行体系再編案の作成、運行事業者との調整、乗降場所の調整、必要な財政支援</p> <p>交通事業者：安全な運行サービスの提供、運行上で発生した課題の共有、再編に係る必要な情報提供</p>			
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	再編（予約型乗合交通実証運行開始）	再編（持続可能な運行体制や交通体系の構築検討）		

方策 1-2 交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整				
<p>通勤・通学、買い物、通院など日常生活の移動をスムーズに行えるようにするため、与謝野駅など交通結節点での交通機関の乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整を行い、利用者の満足度を高めます。</p>				
実施主体と役割	<p>与謝野町・交通事業者：ニーズや課題の把握、停留所の新規・移設・廃止の調整</p> <p>地域住民：ニーズや課題、改善要望の伝達</p> <p>関係機関：運行時刻変更の周知協力</p>			
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	ダイヤ改正時に実施			

方策 1-3 与謝野駅 100 周年に向けた与謝野駅周辺部の賑わいづくりと待合環境の整備				
<p>行政と民間事業者、地域住民と協力し与謝野駅周辺部の賑わいづくりを実施します。その中で令和7年度に与謝野駅が100周年を迎えることを受け、利用者のニーズに合うように与謝野駅の待合環境を整備し、ストレスなく公共交通を利用できるよう利便性や快適性を向上させる取組を実施します。</p>				
実施主体と役割	<p>与謝野町：地域や民間事業者との調整、必要な財政支援</p> <p>民間事業者：駅周辺部の賑わいづくりに向けた地域、町との調整、企業誘致や事業展開</p> <p>地域住民：ニーズの把握、100周年に向けた機運の醸成</p>			
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
		設計、施工		

方策1-4 積極的な情報発信とタイアップ事業の実施

広報誌やSNSなどを活用し、公共交通の乗り方や利用を促すプランの提案など積極的に情報を発信するとともに、町が主催するイベントと公共交通のタイアップの取組を推進します。

実施主体と役割	与謝野町：広報誌や町HP、SNSでの情報発信、公共交通を利用した事業の企画・運営 交通事業者：情報発信、町事業への参画			
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	実施可能な取組から着手			

施策目標 2 だれもが公共交通の使い方を理解し、 移動することが楽しくなるまちの実現

公共交通「も」利用した移動方法を知ること、自家用車にはない移動の楽しさを実感できる取組を展開します。

方策 2-1 幅広い年齢層へ向けた公共交通の乗り方教室やお試し乗車会等の実施

小中学生や高齢者を対象とした公共交通の乗り方教室や、町内イベントなどでのお試し乗車会を通して、公共交通に触れることができる、使い方を知らることができる「体験の場づくり」を行います。

実施主体と役割	与謝野町：乗車会等の企画、提案、実施、情報発信 交通事業者…乗車会等の実施、情報発信 関係機関・地域住民：乗車体験会等への積極的な参加			
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	年1～2回実施			

方策 2-2 運転免許証自主返納者の利用促進

運転免許証自主返納後に公共交通を利用するきっかけとなるよう、運転免許証自主返納者に対して公共交通の回数券を交付します。

実施主体と役割	与謝野町：情報発信、警察等の関係機関との協力 自主返納者：公共交通の積極的な利用			
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	通年実施			

施策目標3 自家用車に過度に頼らない、 まちづくりと連携した公共交通の実現

自家用車に頼り過ぎなくとも移動可能となるように、まちづくりと連携した公共交通を実現するための取組を展開します。

方策3-1 商業者等他分野の関係者との連携による外出機会の創出

商業者等公共交通以外の他分野の関係者と連携して、公共交通と連動したサービスや運行ダイヤを調整し、買い物を中心とする様々な外出機会を創出します。

実施主体と役割	与謝野町：関係者との調整、プラットフォームの設置、情報発信 商業者等：乗降場所の提供、公共交通と連動したサービスの提供や協賛、情報発信			
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	通年実施			

方策3-2 公共交通事業者の人材不足の解消

交通事業者の深刻な人材不足の解消を図り、安全・安心で持続可能な交通サービスを維持するため、北部圏域での取組と連携し、人材確保の取り組みを推進します。

実施主体と役割	与謝野町：企業説明会等の周知、情報発信、広域との連携 交通事業者、関係機関：企業説明会等への参加、情報発信			
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	実施可能な取組から着手			

4 交通計画の進め方と関係者の役割

4-1 計画の目標指標と達成状況の評価

(1) 評価方法

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



(2) 評価項目

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（実践編）第4版」（令和5年10月・国土交通省）第4章に記載の標準指標のほか、本町の地域公共交通である町営バス「コミュニティバスひまわり」の利用者数と予約型乗合交通の利用者数を評価項目に加えます。また、京都府北部地域連携都市圏公共交通計画にも挙げられているお試し乗車会の実施件数・延べ参加人数も評価項目に加えます。

項目	目標値の考え方
ア 地域公共交通の利用者数	コロナ禍で落ち込んだ利用者数を徐々に戻していくため、令和3年度比 [※] で利用者数の5%向上を図る
イ 公的資金が投入されている公共交通の収支率	コロナ禍で落ち込んだ運賃収入を徐々に戻していくため、令和3年度比 [※] で収支率の5%改善を図る
ウ 利用者一人当たりの公的資金投入額	利用者増による運賃収入の増加を図り、利用者一人当たりの公的資金投入額を、令和3年度比 [※] で5%縮小を図る
エ お試し乗車会の実施件数・延べ参加人数	公共交通の利用機会を増やすため、徐々にお試し乗車会の実施件数も増やしていき、令和8年度には年間の延べ参加者数を30人にする。

※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画との整合性を図るため、令和3年度に設定します。

(3) 各評価項目の現況と目標値

ア 地域公共交通の利用者数

(ア) 地域間幹線系統

運行主体	系統名	利用者数 (人)	
		現況 (R3年度)	目標 (R8年度)
丹後海陸交通	伊根線	103,870	109,063
	蒲入線	31,378	32,946
	与謝線	55,272	58,035
	峰山線	51,039	53,590

(イ) 市町間を跨ぐ路線

運行主体	系統名	利用者数 (人)	
		現況 (R3年度)	目標 (R8年度)
丹後海陸交通	福知山線	12,775	13,413
	峰山四辻線	19,935	20,931

(ウ) 地域内交通

運行主体	系統名	利用者数 (人)	
		現況 (R3年度)	目標 (R8年度)
与謝野町 (町営バス)	奥滝線	-	550
	加悦奥線	-	400
日本交通 (乗合交通)	岩屋・市場エリア	-	650
	山田エリア	-	40
	石川エリア	-	630
桑飼地区 支え合い交通 運営協議会 (乗合交通)	桑飼エリア	-	630

イ 公的資金が投入されている公共交通の収支率

運行主体	系統名	現況収入額 (R3年度) (円)	現況支出額 (R3年度) (円)	収支率 (%)	
				現況 (R3年度)	目標 (R8年度)
丹後海陸交通	伊根線	8,602,705	51,477,450	16.7	17.5
	蒲入線	12,179,199	51,803,611	23.5	24.6
	与謝線	8,157,472	35,893,005	22.7	23.8
	峰山線	6,176,894	23,798,948	25.9	27.1
	福知山線	4,452,943	11,929,482	37.3	39.1
	峰山四辻線	3,464,327	14,741,284	23.5	24.6
与謝野町 (町営バス)	奥滝線	—	—	—	1.9
	加悦奥線	—	—	—	1.4
日本交通 (乗合交通)	岩屋・市場エリア	—	—	—	3.0
	山田エリア	—	—		
	石川エリア	—	—	—	4.0
桑飼地区 支え合い交通 運営協議会 (乗合交通)	桑飼エリア	—	—	—	3.2

ウ 利用者一人当たりの公的資金投入額

運行主体	系統名	現況支援額 (R2年度) (千円)	現況利用者数 (R2年度) (人)	利用者一人あたり 公的資金投入額 (円)	
				現況 (R2年度)	目標 (R8年度)
丹後海陸交通	伊根線	26,309,000	114,615	229	218
	蒲入線	19,562,000	38,074	513	487
	与謝線	16,853,000	43,412	388	369
	峰山線	9,804,000	41,581	235	223
	福知山線	6,516,539	12,275	530	503
	峰山四辻線	4,974,957	19,935	249	237
与謝野町 (町営バス)	奥滝線	-	-	-	2,492
	加悦奥線	-	-	-	4,175
日本交通 (乗合交通)	岩屋・市場エリア	-	-	-	6,328
	山田エリア	-	-	-	
	石川エリア	-	-	-	7,049
桑飼地区 支え合い交通 運営協議会 (乗合交通)	桑飼エリア	-	-	-	7,751

エ お試し乗車会の実施件数・延べ参加人数

現況 (R4年度)	→	目標 (R8年度)
実施回数 年間0回 延べ参加者数 0人		実施回数 年間2件 延べ参加者数 30人

4-1 計画の実施と進行管理の体制

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

地域住民	持続可能な公共交通について自分事として捉え、積極的にイベント等公共交通施策への関わり、理解、協力が求められる。
交通事業者	引き続き、安全・安心な運行サービスの提供に努め、利用者満足度がさらに向上する取組を積極的に行う。また、持続可能な公共交通を確保維持のため、先進技術等を活用した新たな取り組みに対して積極的に検討を行う姿勢が求められる。
行政	本計画が着実に推進されるように、交通事業者、地域住民、その他関係者との調整、連携のほか、取組の情報発信を積極的に行うなど、計画推進の中心的役割が求められる。また、行政の交通担当のみが施策を進めるのではなく、健康、福祉、教育、環境など、様々な担当と横断的に協力し、施策を進めていく姿勢が求められる。