

与謝野町地域公共交通計画（中間案）

未定稿

令和5年 月

与謝野町地域公共交通会議

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	2

2 与謝野町の公共交通の現状と課題

2-1 人口	3
2-2 与謝野町内の移動状況	6
2-3 公共交通機関の状況	7
2-4 移動環境	12
2-5 観光入込客	13
2-6 与謝野町の公共交通に関するアンケート調査	14

3 基本理念及び基本方針

3-1 基本方針	18
3-2 施策目標	19

4 交通計画の進め方と関係者の役割

4-1 計画の目標指標及び達成状況の評価	22
4-2 計画の実施及び進行管理の体制	27

5 資料編 各種アンケート結果

5-1 町民へのアンケート調査結果	
5-2 本町所在高校の生徒へのアンケート調査結果	
5-3 本町の公共交通利用者へのアンケート結果	

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、多くの世帯で自家用車の普及が進み、高齢化により自動車の運転免許証の自主的な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が運行する路線バスや町営バス、福祉有償運送等が利用されているところですが、これら移動手段のそれぞれの運行事業者によってサービス提供のための努力がなされているものの、行政による支援なくしては維持確保ができない状況が長年続いていること、行政の厳しい財政状況、人口減少による需要の減少、サービスを提供する担い手の減少、地域住民以外の観光客等にも便利な移動サービスの提供が求められるなど、様々な課題に直面しています。今後の地域の移動手段を持続可能なものとする上でも、こうした課題の解決を図るため、中期的なビジョンを持って施策展開を行う、「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、京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会で策定した、「第2期京都府北部地域連携都市圏ビジョン」に掲げる観光・交通部が目指すべき交通分野の将来像である、「多様な移動ニーズに対応する時速可能で便利や交通圏域」の実現を目指すものです。

また、「第2期京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」のほか、「第2次与謝野町総合計画」や「第2期与謝野町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」との整合を図るものとします。



○関連する計画の記載

第2次与謝野町総合計画（計画期間：平成30年度～令和8年度）

●分野2 地元を誇りに思い、人の流れを生むまち

施策2 魅力を体験・体感できるコンテンツの開発

- ・計画資源を住民自身が磨き上げ、来訪者が魅力を体験・体感できるコンテンツ開発及び滞在拠点整備を進める。（公共交通の活用及びスローモビリティなどによる町内周遊モデルの確立）

●分野6 美しくて住みやすい安心安全なまち

施策4 誰もが住みやすいと感じられる生活環境の構築

- ・このまちに暮らす誰もがまちへの愛着をもち、将来に渡って住み続けたいと思える生活環境を構築する。（利用しやすい公共交通の確保）

第2期与謝野町まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間：令和2年度～令和6年度）

●基本目標5 地域と地域が連携し、持続可能なまちをつくる

（イ）誰もが暮らしやすい生活環境の整備

- ・地域や住民のニーズに柔軟に対応できる生活交通の維持・確保を図るとともに、町内に点在するさまざまな拠点へのアクセス確保、利便性・回遊性の向上を図り、誰にも便利な交通ネットワークの充実を図る。

北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画（計画期間：平成27年度～令和6年度）

●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、だれもが使いやすい公共交通

1-3 計画策定の条件

○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、必要に応じ計画の見直しを行います。

○計画の区域

本計画の対象区域は、本町全域とします。

2. 与謝野町の概況

2-1 人口

2-1-1 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%と人口構造が急速に変化し、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。

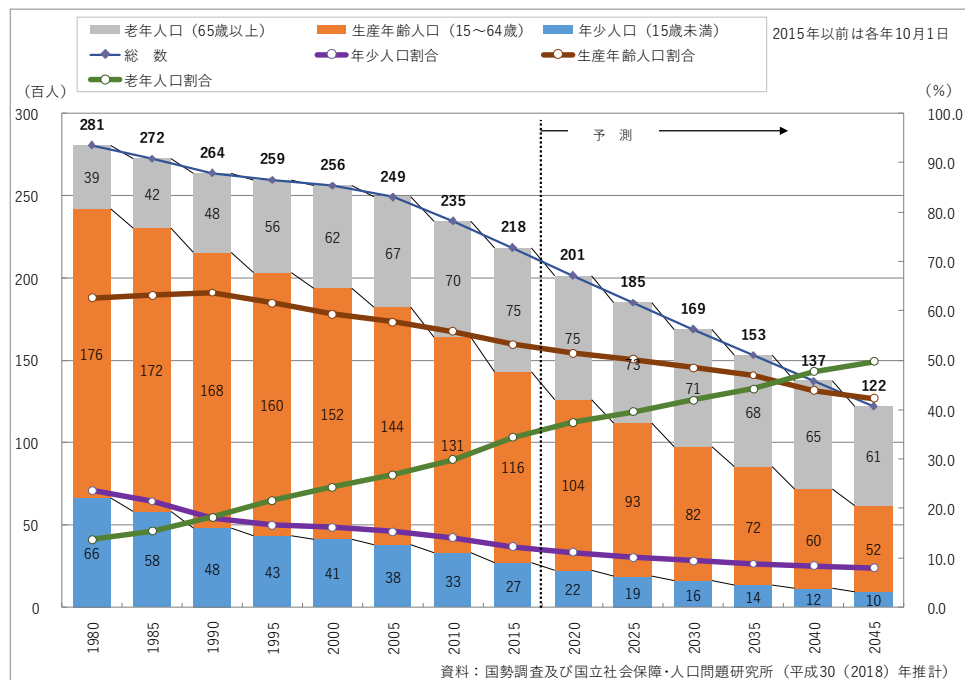


図 2-1 人口

2-1-2 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。

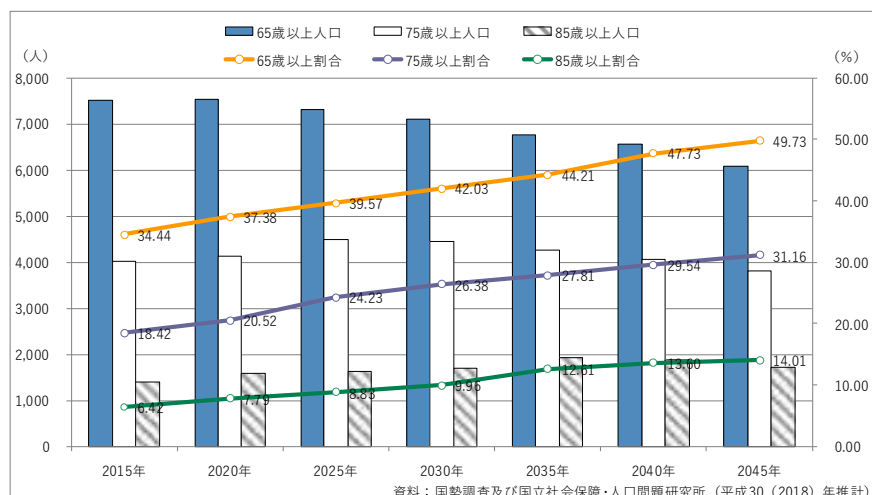


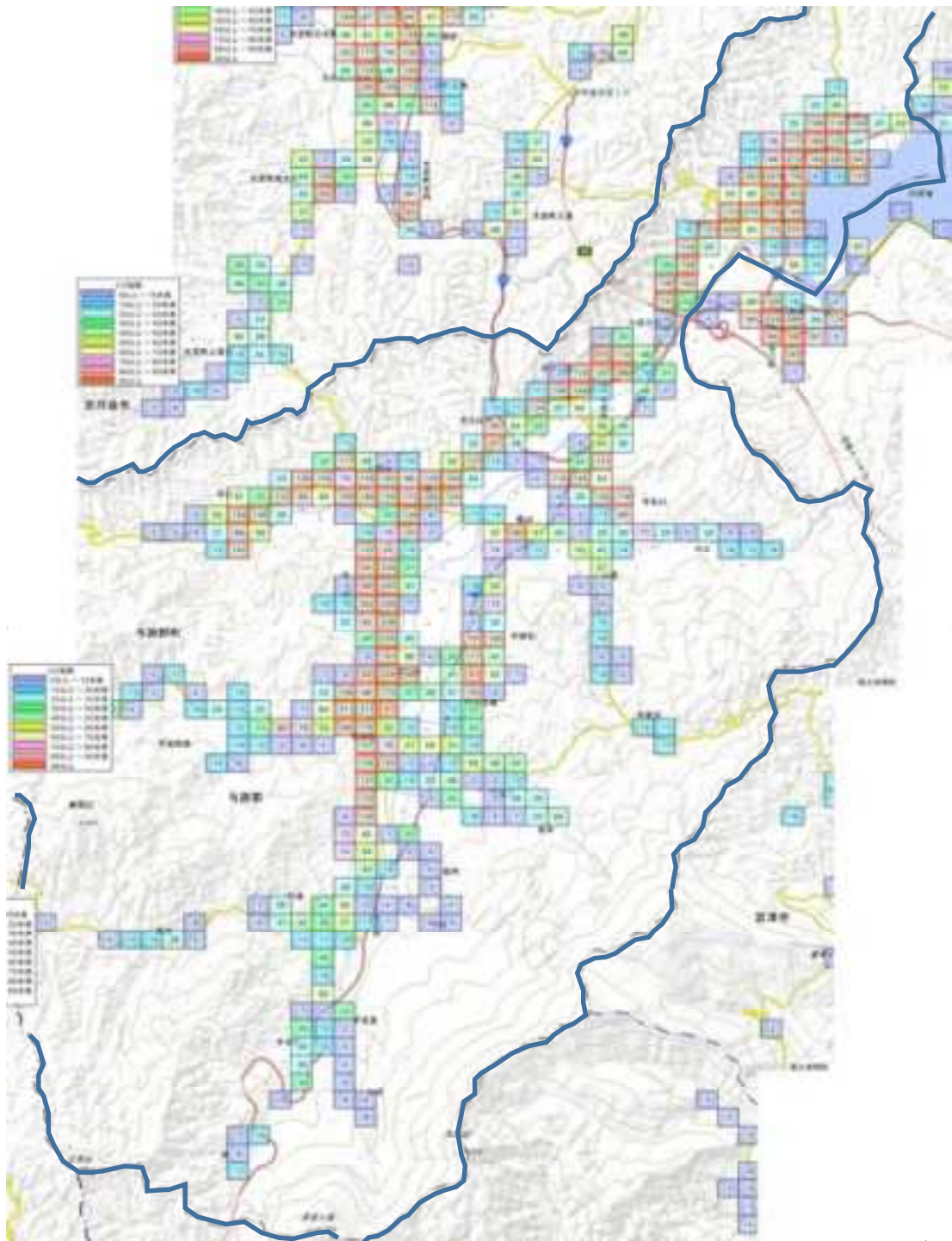
図 2-2 高齢化

2-1-3 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、居住地が集積あるいは点在しています。

なお、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。



【出典】平成27年度国勢調査

図2-3 人口分布

2-1-4 地区の人口・高齢化率

地区の人口及び高齢化の状況は、香河、奥滝、温江が比較的人口が少なく、高齢化が高い地区となっています。一方で三河内、石川、幾地が比較的人口が多く、高齢化率が低い地区となっています。

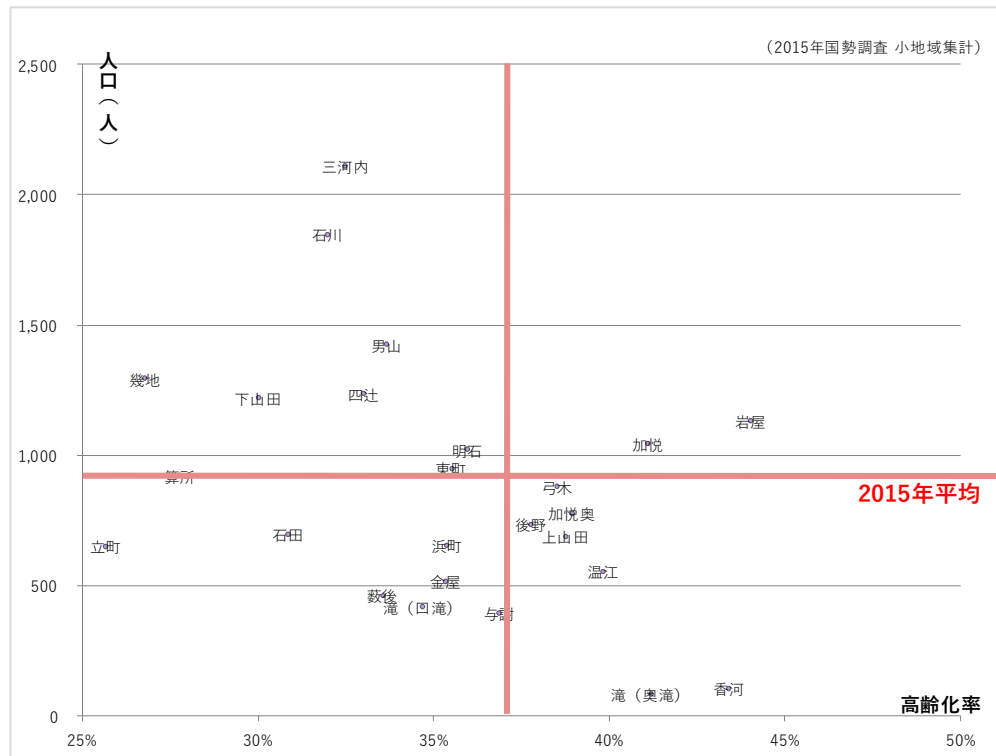
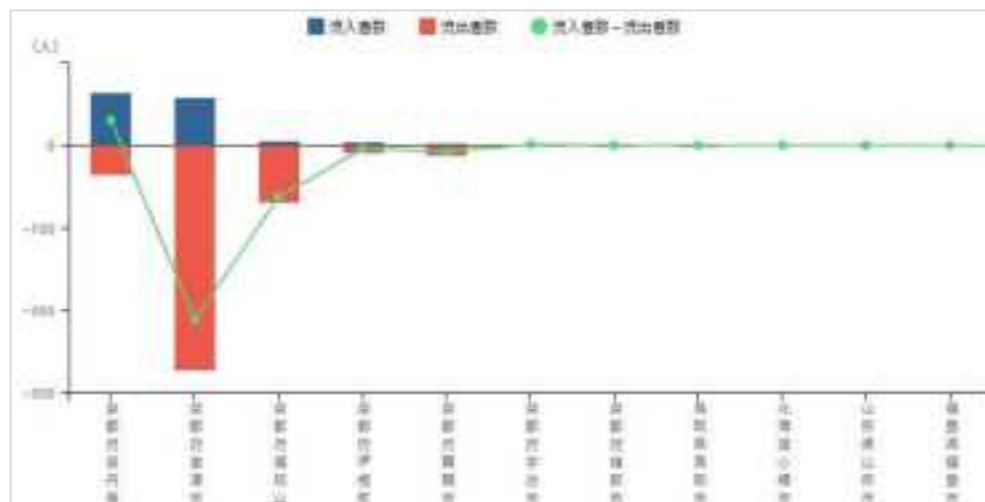


図 2-4 地区人口及び高齢化 【出典】平成 27 年度国勢調査

2-2-1 与謝野町における人の動きの特性

Figure 1 is a bar chart showing the balance of trade in goods for various countries in 2014. The Y-axis represents the balance in million US dollars, ranging from -2,500 to 1,000. The X-axis lists countries: 美国 (USA), 中国 (China), 德国 (Germany), 日本 (Japan), 英国 (UK), 法国 (France), 意大利 (Italy), 韩国 (South Korea), 印度 (India), 俄罗斯 (Russia), 巴西 (Brazil), 澳大利亚 (Australia), 加拿大 (Canada), 墨西哥 (Mexico), 印度尼西亚 (Indonesia), 马来西亚 (Malaysia), 泰国 (Thailand), 越南 (Vietnam), 菲律宾 (Philippines), 新加坡 (Singapore). The legend indicates: 流入贸易 (Inflow of trade, blue bars), 流出贸易 (Outflow of trade, red bars), and 流入贸易 - 流出贸易 (Inflow of trade minus outflow of trade, green line).

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。



6

2-3-1 町内の公共交通ネットワークの状況

1) 鉄道駅的位置等

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

2) 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。

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。

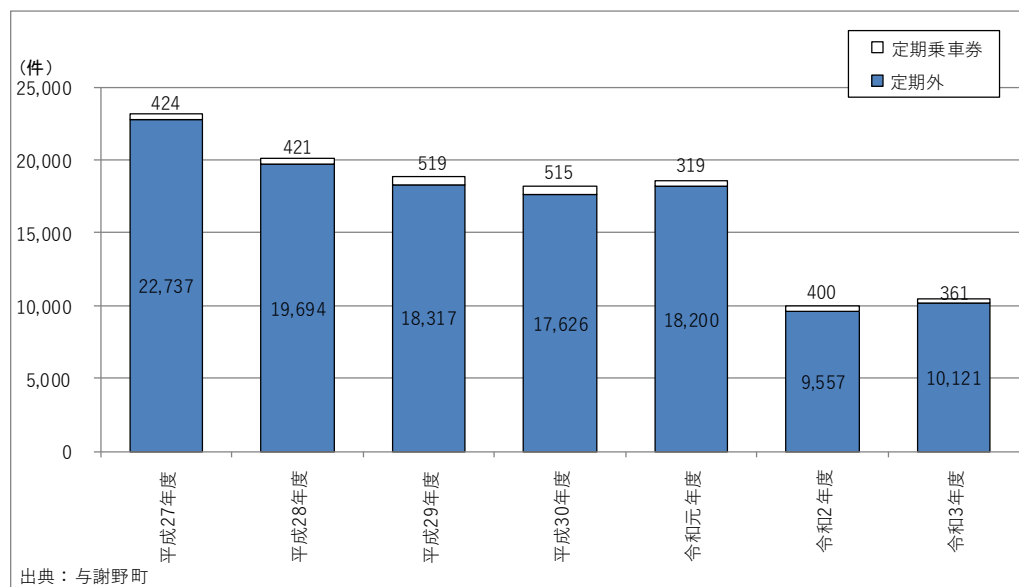


図 2-8 与謝野駅

(2) 路線バスの運行状況

1) 町内バスネットワークの状況

町内を運行する路線は 10 路線あり、丹後海陸交通株式会社が運行する幹線系統のバスと、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バス（コミュニティバスひまわり）があります。

表 2-1 丹後海陸交通バス

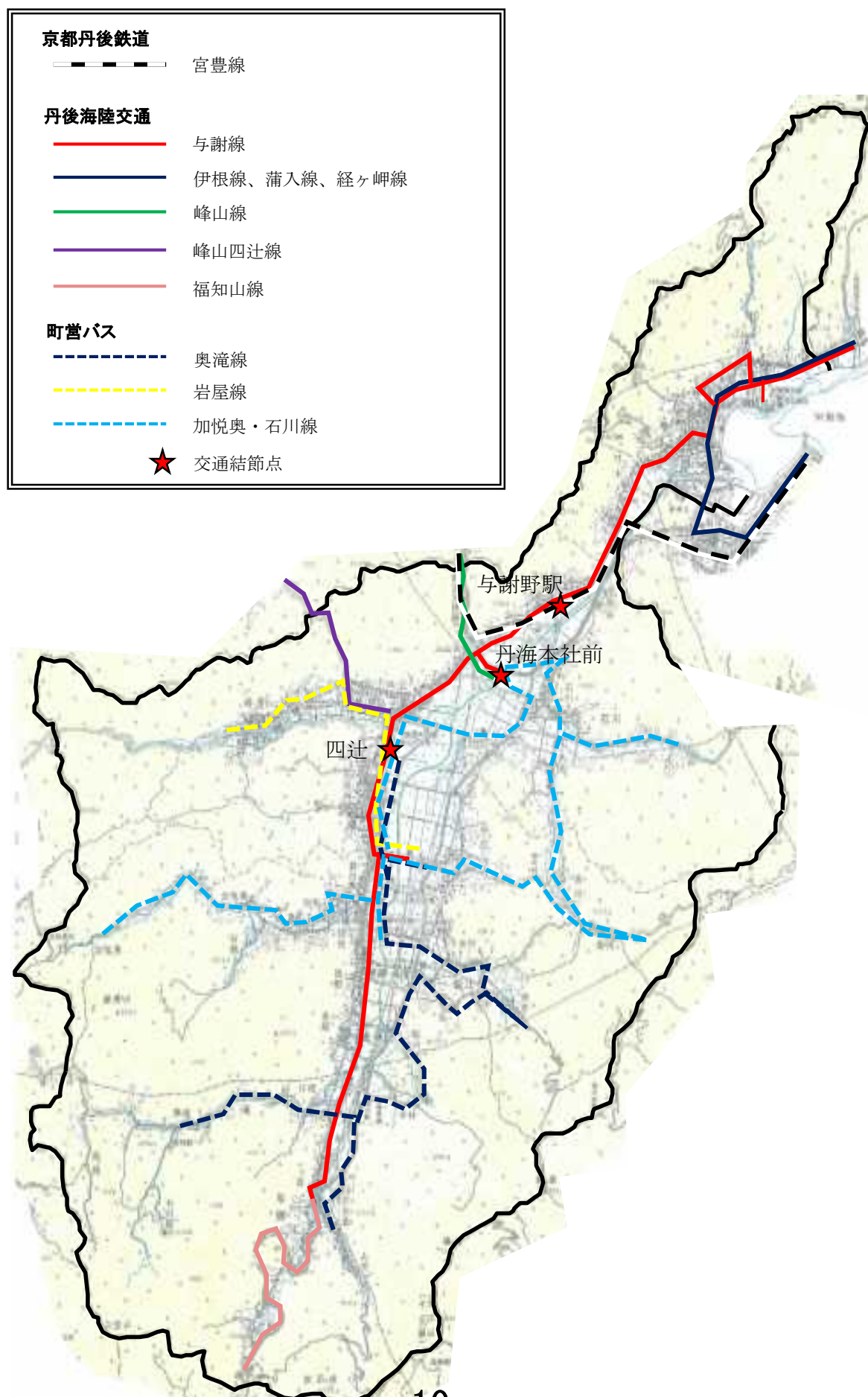
No.	路線名	路線 延長 (km)	運行便数	備考
1	伊根線	37.2	平日 14 便、土日祝 8 便	国庫補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（幹線系統））
2	蒲入線	48.4	平日 9 便、土日祝 9 便	
3	経ヶ岬線	55.4	平日 8 便、土日祝 8 便	
4	与謝線	22.5	平日 15 便、土日祝 12 便	
5	峰山線	16.5	平日 13 便、土日祝 12 便	
6	峰山四辻線	20.0	平日 10 便、土日祝 10 便	国庫補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー系統））
7	福知山線	28.6	平日 6 便	町補助路線

表 2-2 町営バス

No.	路線名	路線 延長 (km)	運行便数	備考
1	奥滝線	23.1	月・水・金曜日 4 便	国庫補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー系統））
2	岩屋線	5.5	月・水・金曜日 4 便	
3	加悦奥・石川線	31.1	火・木・土曜日 4 便	



与謝野町の主な交通体系



(3) 町内のタクシー運行状況

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 2-3 タクシー

事業者	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	

(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 2-4 福祉有償運送

団体	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 2-5 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

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 2-6 医療機関送迎バス

団体	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

2-3-2 町内各路線バスの利用状況、財政負担状況

(1) 乗車人員

1) 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。

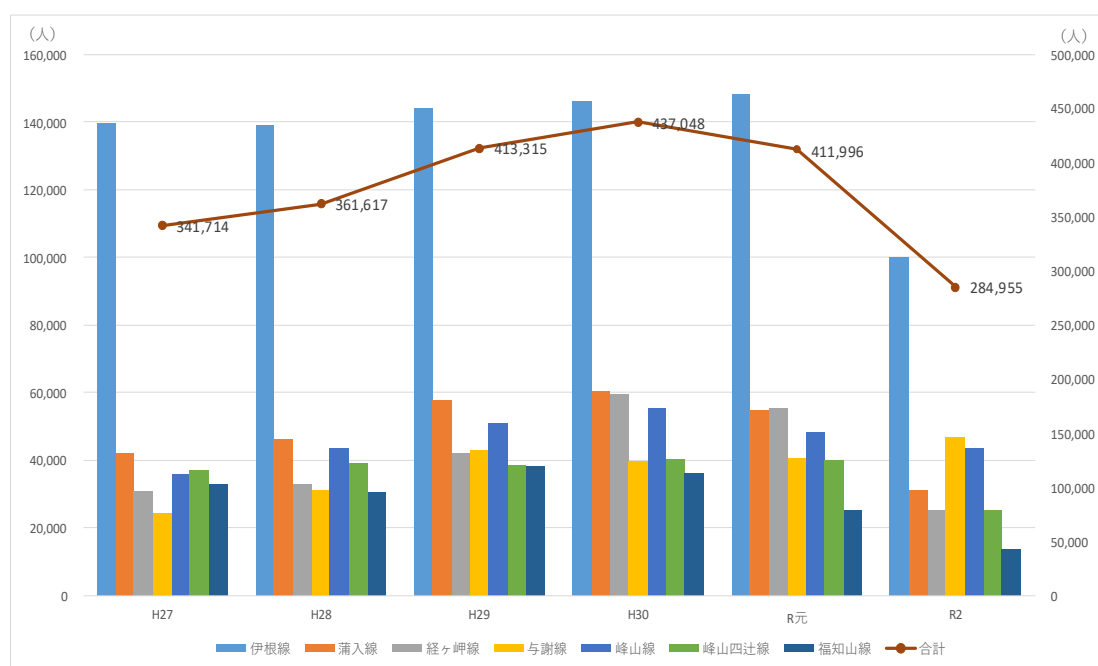


図 2-9 路線バス乗車人員



2)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。

※岩屋線は令和2年10月から運行

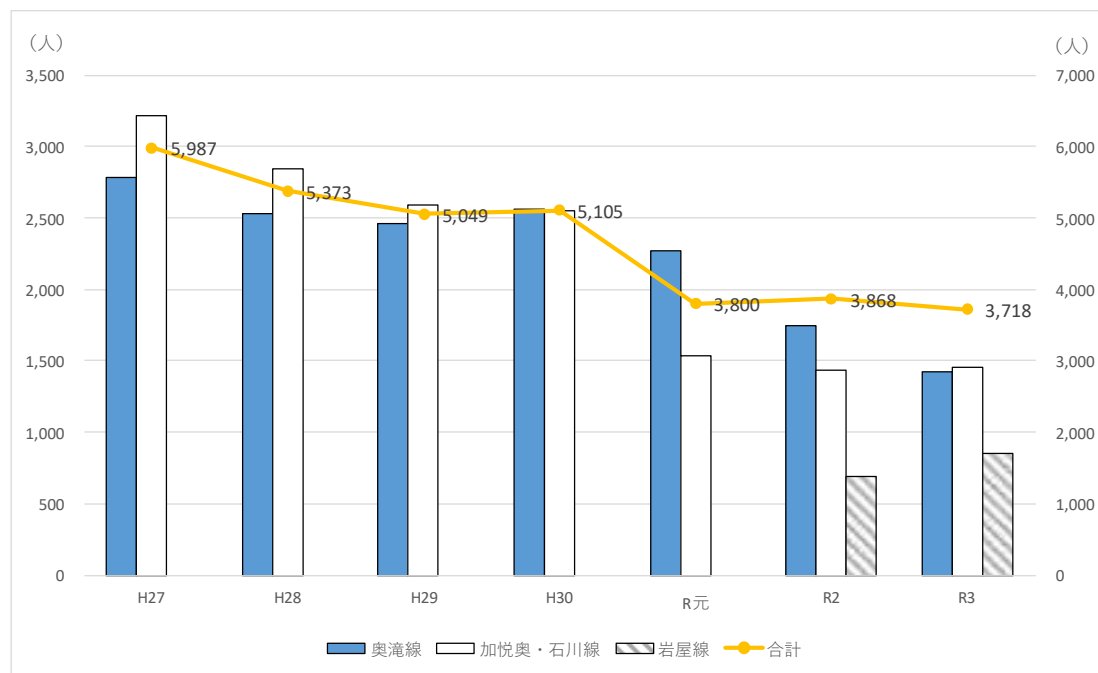


図 2-10 町営バス乗車人員

(2) 与謝野町の財政負担

1) 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。

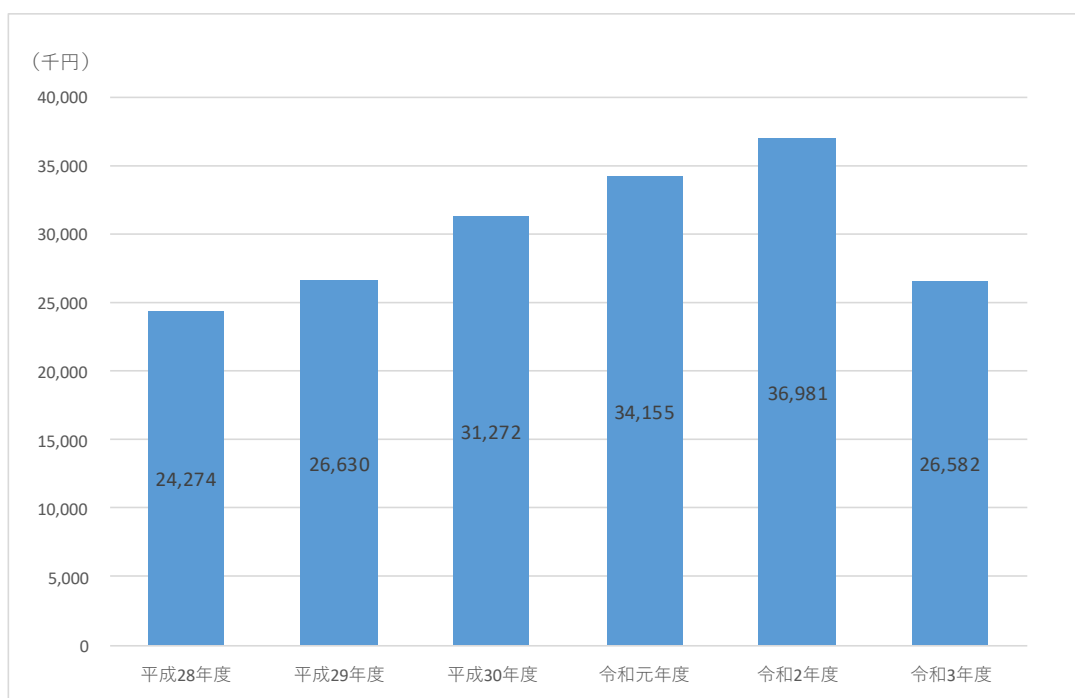


図 2-11 路線バスに係る財政負担

2) 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年度の特種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。

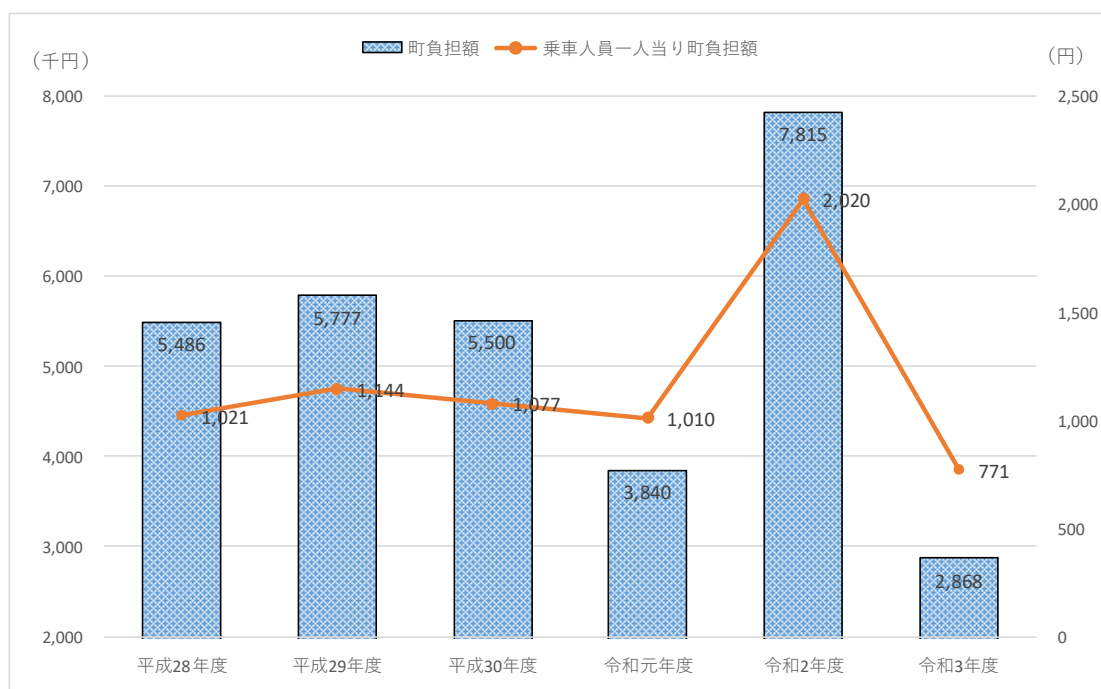


図 2-12 町営バスに係る財政負担

2-4 移動環境

2-4-1 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。

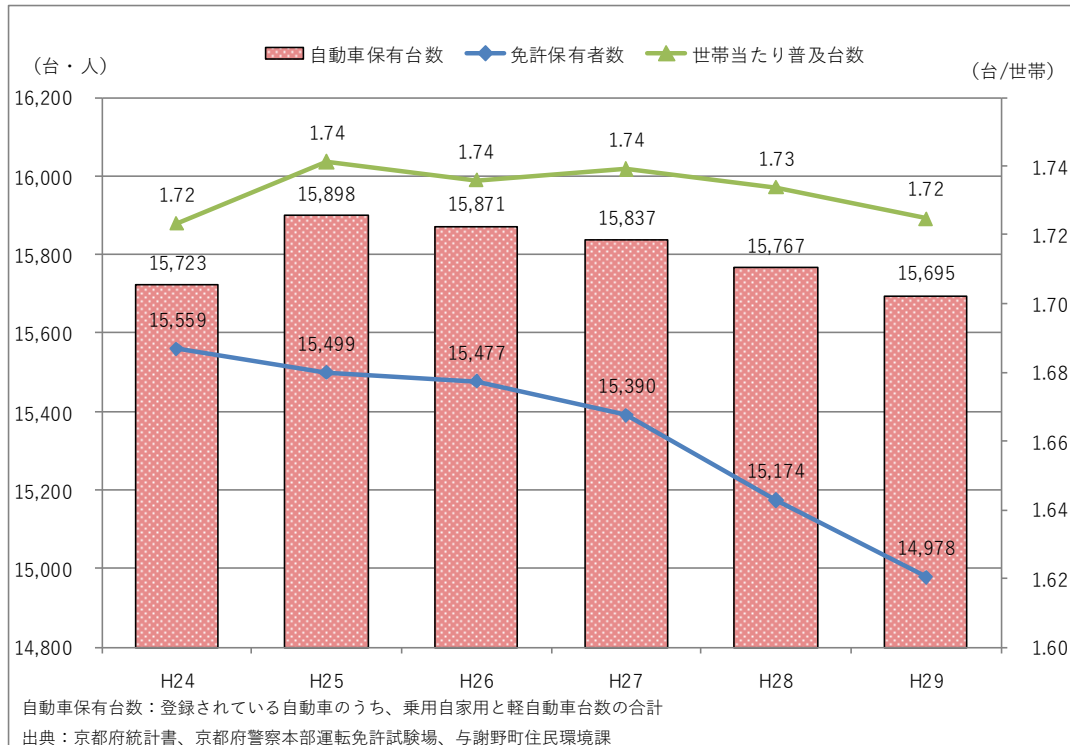


図 2-13 自動車保有台数及び運転免許保有者数

2-4-2 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。

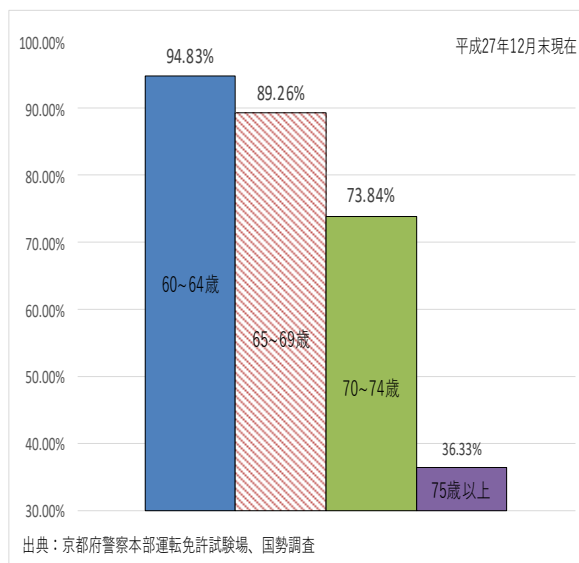


図 2-14 高齢者運転免許保有率

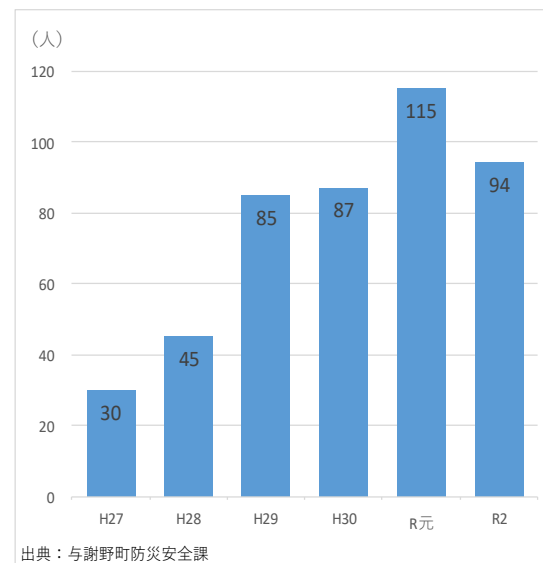


図 2-15 高齢者免許返納者数

2-5 観光入込客

2-5-1 観光入込客

観光入込客数は年々減少傾向にあり、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ました。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。

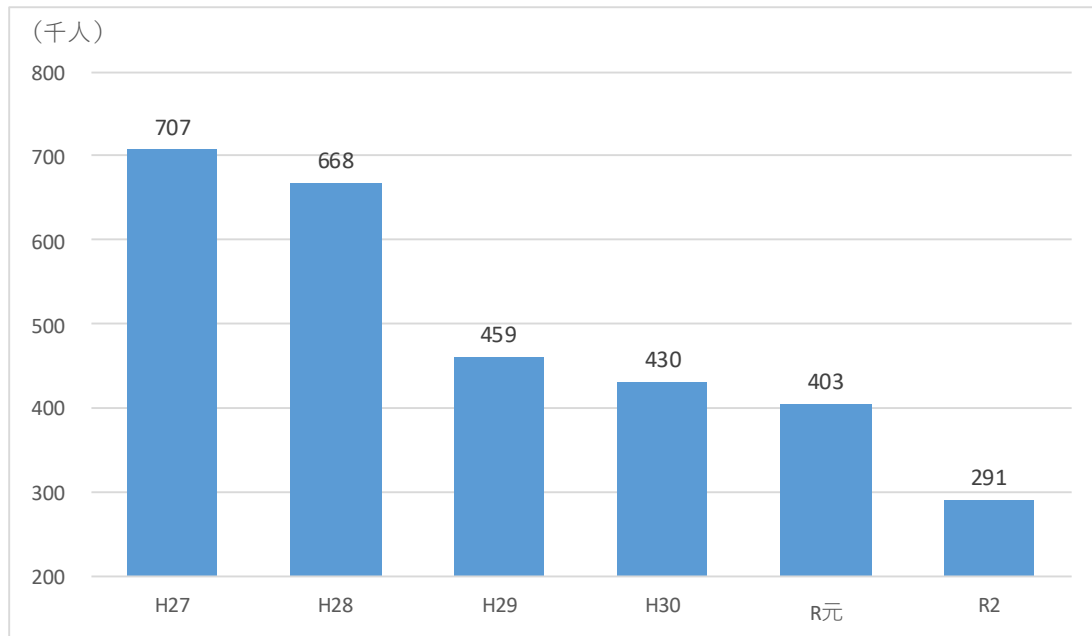


図 2-16 観光入込客

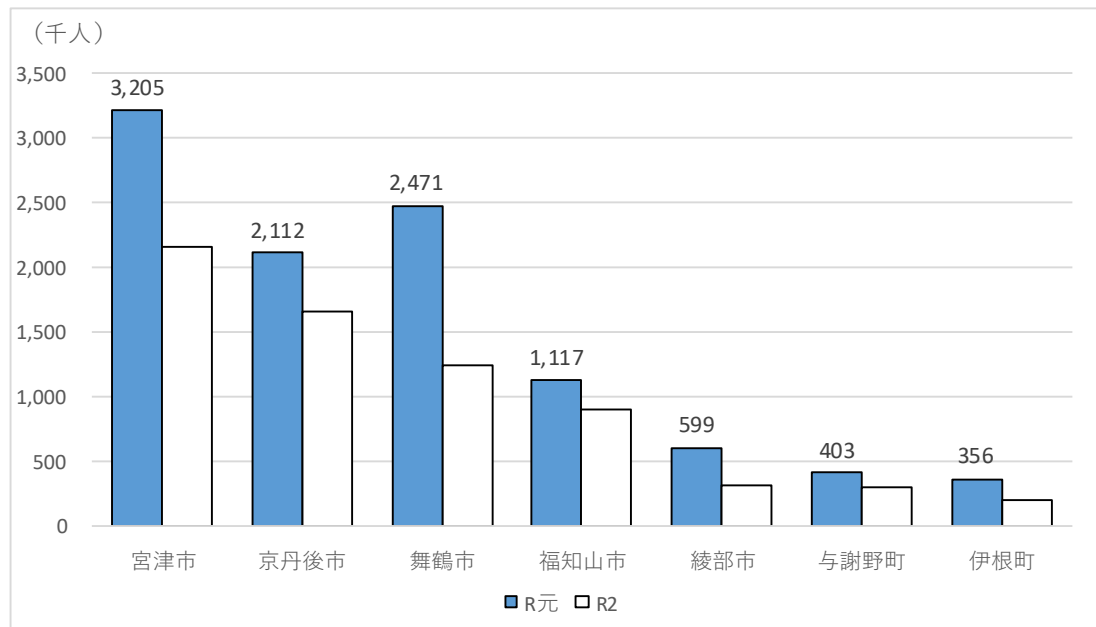


図 2-17 京都府北部地域観光入込客（令和2年度）

2-6 与謝野町の公共交通に関するアンケート調査

計画を策定するにあたり、①高校生以上の町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。

アンケート調査の結果、本町民の移動実態や、公共交通の利便性の低さを感じられていることを裏付けるものとなりました。（アンケート詳細は、資料編に記載）

※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）と共同で実施しております。

2-6-1 高校生以上の町民を対象とした無作為抽出によるアンケート調査

(1) 調査対象数と回収率

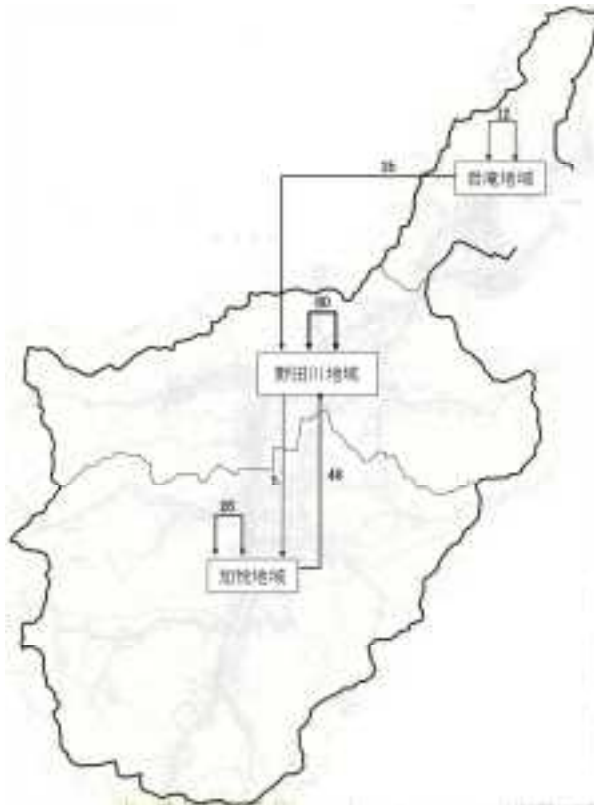
対 象 世 帯 数	800 戸
調査配布件数	2,400 件
回 収 件 数	合計 438 件（郵送：355 件、WEB：83 件）
回 収 率	世帯件数あたり 54.8%
	配布件数あたり 18.3%

(2) アンケート結果ならびに分析

- ・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メイン、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」、「鉄道ーバス間、バスー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。

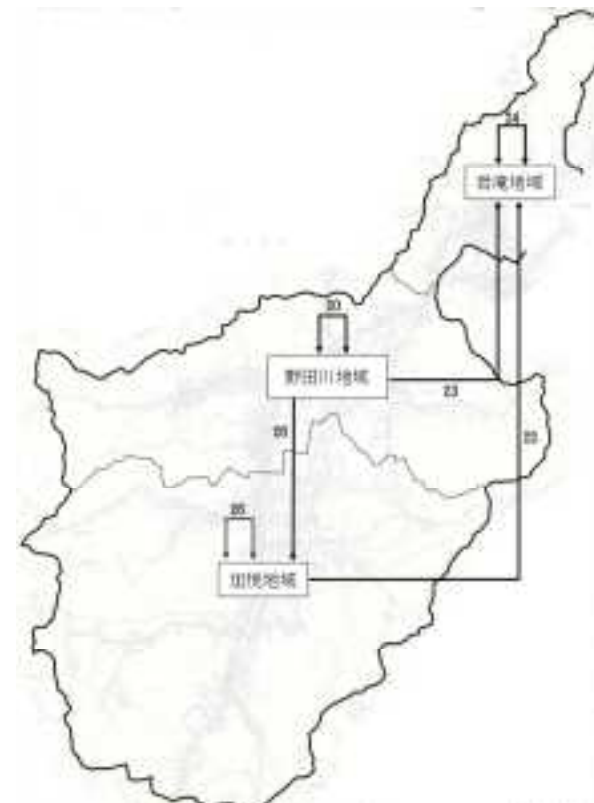
(3) 町内の移動状況

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 マイノ	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(ミツプル)	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%

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%
京丹後市弥栄病院	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%

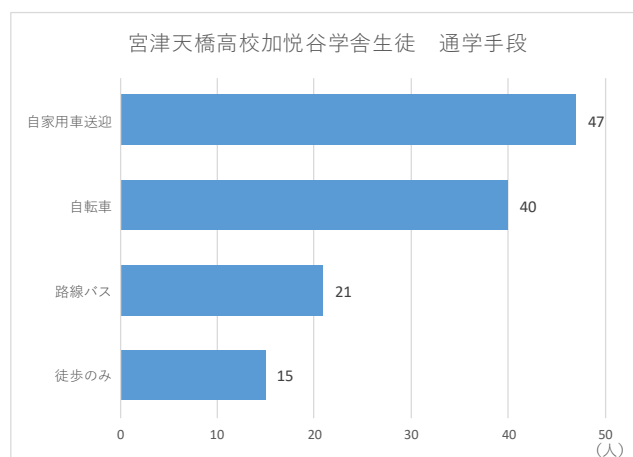
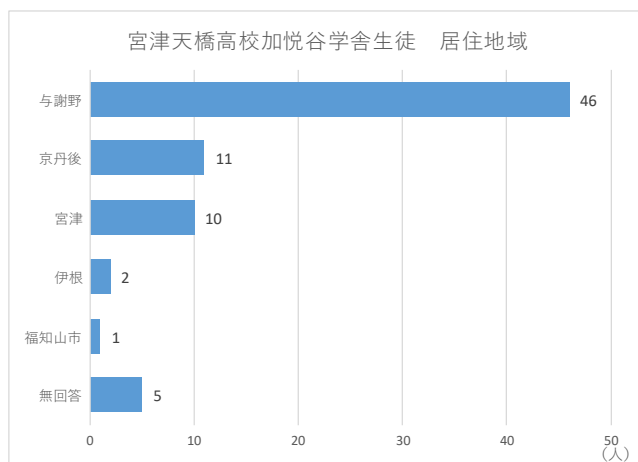
2-6-2 本町内に所在する高校の生徒を対象としたアンケート調査

(1) 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

(2) アンケート結果ならびに分析

- ・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しよう心がける」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。



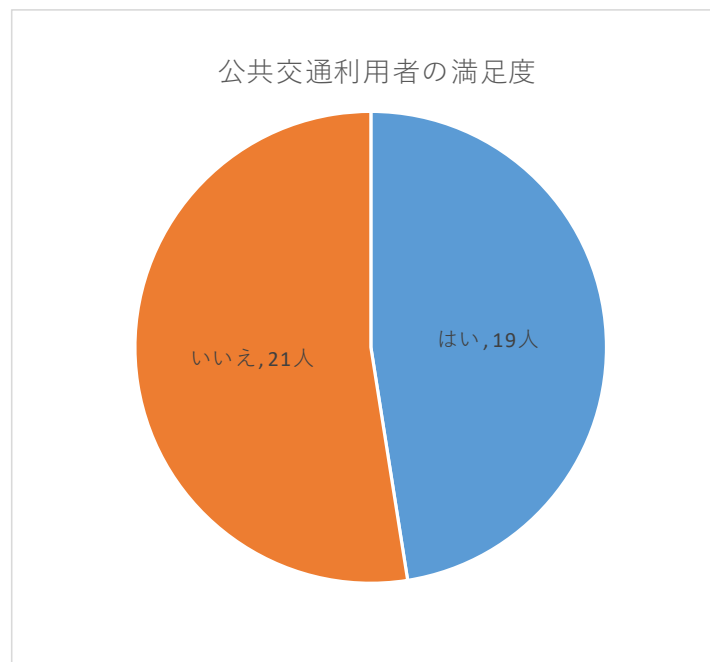
2-6-3 公共交通の利用者へのアンケート調査

(1) 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）

(2) アンケート結果ならびに分析

- ・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りました。



3-1 計画の基本理念

本町の現況やアンケート調査などから、町民の移動実態や公共交通の利便性が高くないことによる自家用車への依存、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分かりました。

このような状況が続けば、将来的にも公共交通利用者はさらに減少し、収入不足による交通事業者の経営状況の悪化や運行本数の減便による利便性の更なる低下、また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。

そこで、上記のような状況に陥らないようにするためにも、

- 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といった地域の方々の協力により使いやすく、互いに補完し合うネットワークを作る
- 利用者の公共交通に対する意識の転換を促す

これらの施策目標のもと、「だれもが利用しやすい持続可能な公共交通」を目指します。

本町における公共交通計画の目指すべき将来像として、

「だれもが利用しやすい持続可能な公共交通」 を目指す

＜目指すべき将来像を実現する基本方針＞

- ①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
- ②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
- ③利用者の公共交通に対する意識の転換を促す
- ④京都府北部地域連携都市圏公共交通計画にある「基本方針・目指すべき将来像」、「目指すべき将来像の実現に向けた3つの施策目標」の達成に向けて、圏域自治体で連携し、協力する

目指すべき将来像の実現に向けた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

施策別実施事業

本計画における基本方針に沿って、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公共交通で実現するための取組を展開します。

方策 1-1 交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整

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、与謝野駅における鉄道と路線バス、路線バスと路線バスなど交通結節点での交通機関の乗り継ぎのストレスを軽減し、利用者の満足度を向上します。

【実施主体】

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
地域住民…ニーズや課題、改善要望を伝える
関係機関…運行時刻変更の周知協力

【スケジュール】

令和5年度～（ダイヤ改正時に実施）

方策 1-2 予約型乗合交通の導入及び利用者ニーズを踏まえた満足度向上への取組

交通事業者と地域住民が協力して、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します。また、利用実態の検証及び利用者ニーズを踏まえ、運行主体と協議しながら、満足度の向上を図るほか、持続可能な運行体制づくりを推進します。

【実施主体】

与謝野町…ニーズや課題の把握、運行事業者との調整、乗降場所の調整、必要な財政支援

運行事業者…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

【スケジュール】

令和5年度～：（実証運行を開始してから通年で実施）

方策 1-3 公共交通の利活用についての積極的な情報発信

広報誌や SNS などを活用し、公共交通の情報や使い方、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】

与謝野町…紙媒体や町 HP への掲載、情報発信

【スケジュール】

令和 5 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」利用した移動手段を知ること、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利用促進の実施

小学校や老人会等、希望のあった団体、町内イベントなどで、公共交通に触れることができる、使い方を知ることができる「体験の場」を作ります。

【実施主体】

与謝野町…乗車会等の企画、提案、実施、周知

交通事業者…乗車会等の実施、情報発信

関係機関…口コミによる誘い合わせ等、積極的な参加

【スケジュール】

令和 5 年度～：年 1 回～ 2 回実施

方策 2-2 運転免許証自主返納による利用促進

運転免許証自主返納後に公共交通利用の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】

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

【実施スケジュール】

令和 5 年度～：通年

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 公共交通×商業者等＝持続可能な公共交通の構築

商業者等と連携して、買い物を中心とした外出を創出するとともに、より使いやすくして持続可能な公共交通を構築する。

【実施主体】

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

【実施スケジュール】

令和5年度～：通年

方策 3-2 公共交通事業者の人材不足の解消

京都府北部地域において、深刻な人材不足が交通事業者の現状となっており、安全・安心で持続可能な交通サービスの維持のためにも、広域での取組と連携し、課題解決を図る。

【実施主体】

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

【実施スケジュール】

令和5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 計画の目標指標及び達成状況の評価

(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。

初年度	2年目	3年目	4年目
詳細計画検討	進捗確認・評価及び 国への報告	進捗確認・評価及び 国への報告	進捗確認・評価及び 国への報告
実施事業	改善、事業実施	改善、事業実施	改善、事業実施

(2) 評価項目

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4章に記載の標準指標及び本町の地域内交通である町営バス「コミュニティバスひまわり」の利用者人数及び予約型乗合交通の利用者人数を評価項目に加える。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、公共交通の利用機会を増やすことの目標値として、お試し乗車会の実施件数・延べ参加人数も評価項目としている。

項目	目標値の考え方
①住民等の公共交通の利用者数	コロナ禍で落ち込んだ利用人員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
②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
③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
④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、参加人数を令和8年度で年30人参加を目指す。

※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。

各評価項目の現況と目標値

【 ①路線別利用者人数 】

(幹線系統)

運行主体	系統名	現況利用者数 (令和 3 年度)	目標利用者数 (令和 8 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

(市町間を跨ぐ路線)

運行主体	系統名	現況利用者数 (令和 3 年度)	目標利用者数 (令和 8 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

(地域内交通)

運行主体	系統名	現況利用者数 (令和 3 年度)	目標利用者数 (令和 8 年度)
与謝野町 コミュニティ バスひまわり	奥滝線	—	650
	加悦奥線	—	400
日本交通	岩屋線・山田線	—	2, 500
	石川線	—	550
地域運営組織	桑飼エリア	—	2, 700

考え方

奥滝線：R4 乗降調査与謝地域利用 40% R4 実績 1,503 人×0.40×1.05=631 名

加悦奥線：R4 乗降調査加悦奥地域利用 22.5% R4 実績 1,553 人×0.225×1.05=367 名

岩屋線：町営バス岩屋線 (R4 実績 876 名 ×1.05 = 919.8 ⇒ 920 名)

山田線：月利用者見込み 62 名×2×12 カ月=1,488 人× 1.05 = 1,562 名

石川線：町営バス石川地域利用見込み 350 名×増便効果 1.5 倍 ×1.05 = 551 ≒ 550 名

桑飼エリア：9 人/日利用見込み×週 6 日運行×4 週×12 カ月=2,592 名×1.05 =2,721 名

【 ②公的資金が投入されている公共交通の収支率（地域間幹線系統） 】

運行主体	系統名	収入額	支出額	現況収支率 (令和 3 年度)	目標収支率 (令和 8 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 コミュニティ バスひまわり	奥滝線	—	—	—	3.7%
	加悦奥線	—	—	—	2.3%
日本交通	岩屋線・山田 線	—	—	—	25.0%
	石川線	—	—	—	13.5%
地域運営組織	桑飼エリア	—	—	—	39.0%

考え方

奥滝線：（運賃 200 円×650 人）収入見込み 130,000 円÷運行見込み 3,500,000 円＝3.7%

加悦奥線：（運賃 200 円×400 人）収入見込み 80,000 円÷運行見込み 3,500,000 円＝2.3%

岩屋線・山田線：（運賃 300 円（仮）×2,500 人）収入見込み 750,000 円÷
運行見込み 3,000,000 円＝25%

石川線：（運賃 300 円（仮）×1,350 人）収入見込み 405,000 円÷運行見込み 3,000,000 円＝
13.5%

桑飼エリア：（運賃 300 円（仮）×2,600 人）収入見込み 780,000 円÷
運行見込み 2,000,000 円＝39.0%

【 ③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 (令 和 2 年 度)	現況利用者数 (令 和 2 年 度)	利用者一人あ たり公的資金 投入額現況値	利用者一人あた り公的資金投入 額目標値
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 コミュニティ バスひまわり	奥滝線	—	—	—	2,492
	加悦奥線	—	—	—	4,175
日本交通	岩屋線・山田 線	—	—	—	1,200
	石川線	—	—	—	5,454
地域運営組織	桑飼エリア	—	—	—	740

④お試し乗車会を通じた固定観念の転換

与謝野町が実施するお試し乗車等の件数及び参加人数

■令和4年度現況値 お試し乗車会等の利用促進事業 開催0件 参加 0名

■令和8年度目標値 お試し乗車会等の利用促進事業 年間2件 参加30名

4. 2 計画の実施及び進行管理の体制

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。

(1) 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。

(2) 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。

(3) 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。