

南丹市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について

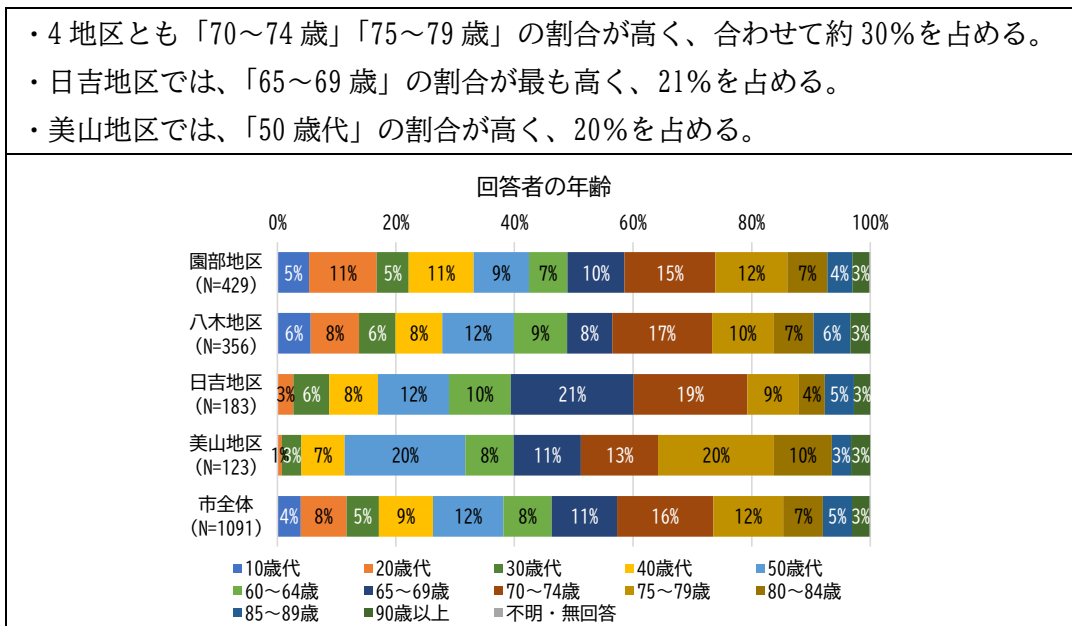
1. 実施概要

調査対象	園部地区、八木地区にお住まいの15歳以上の方を対象（無作為抽出）																																																												
調査方法	郵送配布、郵送回収																																																												
調査時期	令和5年9月5日（火）～9月22日（金）																																																												
配布数	2,500件（うち、宛先不明8件）																																																												
回収数	<p>814件（回収率：32%） うち、園部地区429件（回収率：30%）、 八木地区356件（回収率：34%）、 不明29件</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">地区割</th> <th>配布数 (件)</th> <th>回収数 (件)</th> <th>回収率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>園部</td> <td>元町</td> <td>234</td> <td>76</td> <td>32.5%</td> </tr> <tr> <td>園部</td> <td>元村</td> <td>340</td> <td>80</td> <td>23.5%</td> </tr> <tr> <td>園部</td> <td>元桐</td> <td>232</td> <td>61</td> <td>26.3%</td> </tr> <tr> <td>園部</td> <td>川辺</td> <td>194</td> <td>65</td> <td>33.5%</td> </tr> <tr> <td>園部</td> <td>摩気</td> <td>217</td> <td>66</td> <td>30.4%</td> </tr> <tr> <td>園部</td> <td>西本梅</td> <td>234</td> <td>81</td> <td>34.6%</td> </tr> <tr> <td>八木</td> <td>八木</td> <td>234</td> <td>72</td> <td>30.8%</td> </tr> <tr> <td>八木</td> <td>富本</td> <td>234</td> <td>66</td> <td>28.2%</td> </tr> <tr> <td>八木</td> <td>吉富</td> <td>217</td> <td>90</td> <td>41.5%</td> </tr> <tr> <td>八木</td> <td>新庄</td> <td>201</td> <td>84</td> <td>41.8%</td> </tr> <tr> <td>八木</td> <td>神吉</td> <td>163</td> <td>44</td> <td>27.0%</td> </tr> </tbody> </table>	地区割		配布数 (件)	回収数 (件)	回収率	園部	元町	234	76	32.5%	園部	元村	340	80	23.5%	園部	元桐	232	61	26.3%	園部	川辺	194	65	33.5%	園部	摩気	217	66	30.4%	園部	西本梅	234	81	34.6%	八木	八木	234	72	30.8%	八木	富本	234	66	28.2%	八木	吉富	217	90	41.5%	八木	新庄	201	84	41.8%	八木	神吉	163	44	27.0%
地区割		配布数 (件)	回収数 (件)	回収率																																																									
園部	元町	234	76	32.5%																																																									
園部	元村	340	80	23.5%																																																									
園部	元桐	232	61	26.3%																																																									
園部	川辺	194	65	33.5%																																																									
園部	摩気	217	66	30.4%																																																									
園部	西本梅	234	81	34.6%																																																									
八木	八木	234	72	30.8%																																																									
八木	富本	234	66	28.2%																																																									
八木	吉富	217	90	41.5%																																																									
八木	新庄	201	84	41.8%																																																									
八木	神吉	163	44	27.0%																																																									
備考	<p>○4地区（園部・八木・日吉・美山）の違いを整理するため、地区別に集計してグラフを作成した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R5 住民アンケート実施地区（園部・八木） ・R3 住民アンケート実施地区（日吉・美山） <p>※R3はJR山陰本線沿線地域公共交通計画策定時に実施。 ※R3の調査にない設問は、日吉地区と美山地区を空欄又は非表示としている。</p>																																																												

2. 集計結果

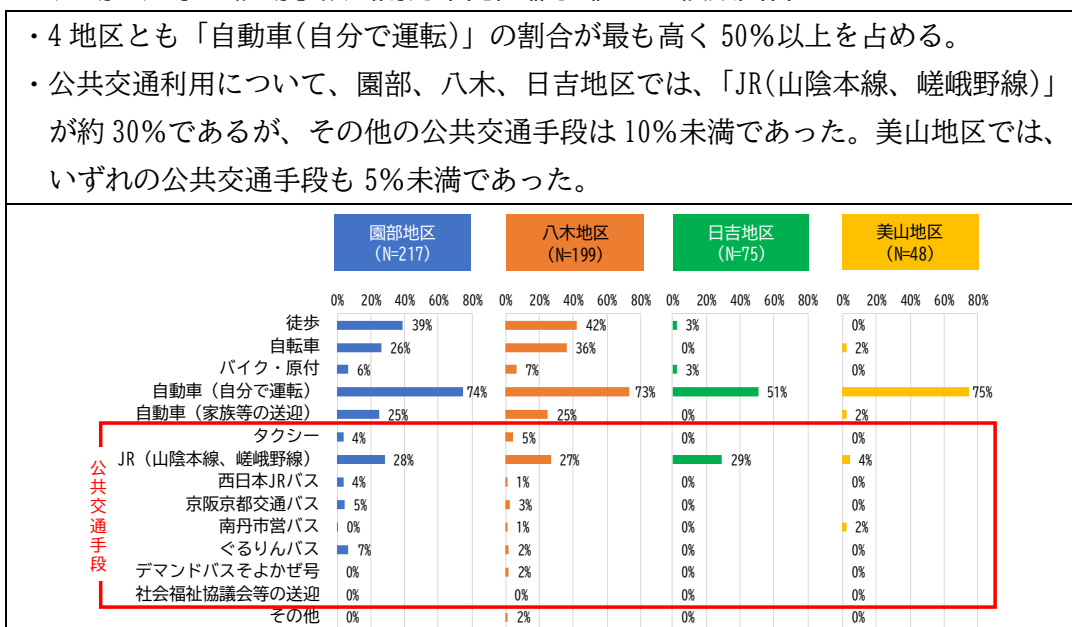
2.1. 個人属性

(1) 年齢《個人属性②》



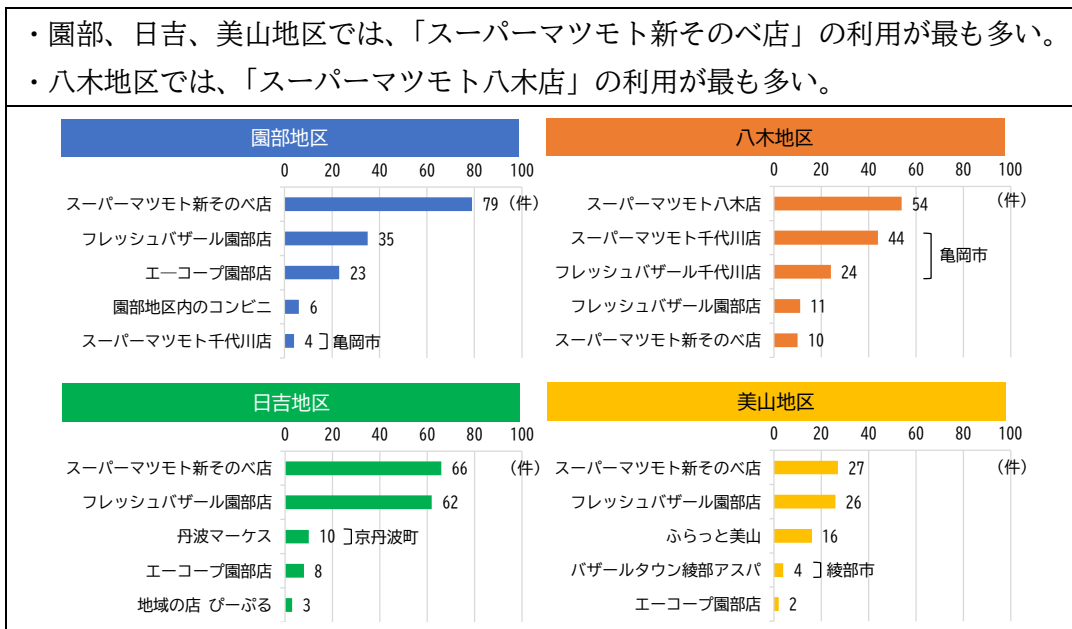
2.2. 通勤・通学の移動

(1) 通勤・通学の移動手段(南丹市内)《問3》 ※複数回答

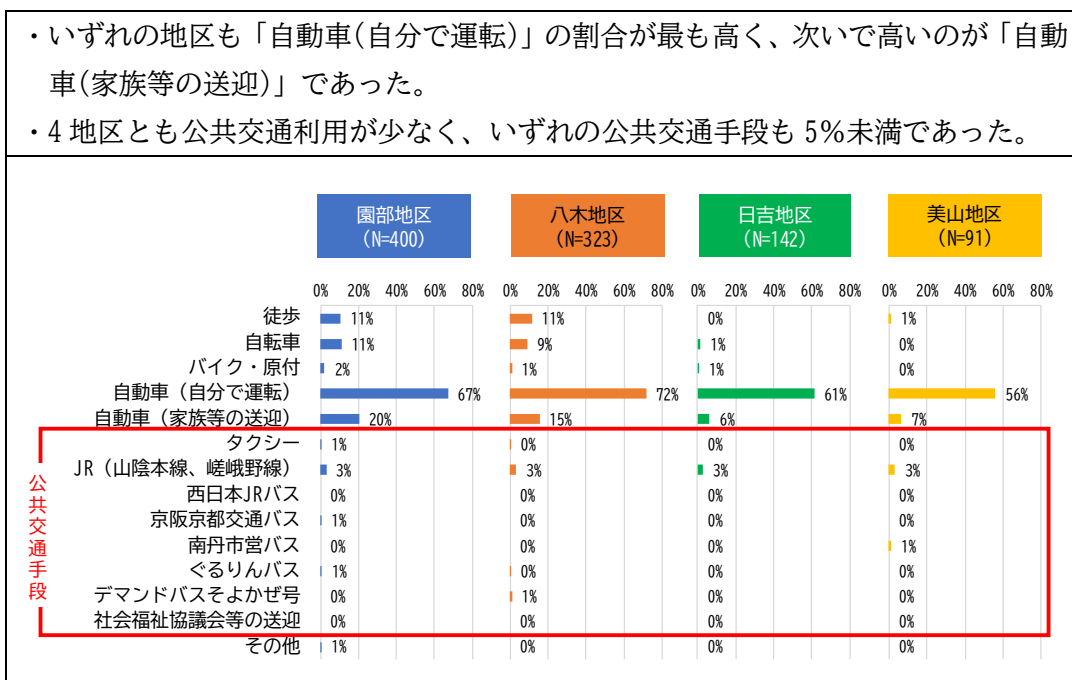


2.3. 買い物の移動

(1) 買い物先（最も利用が多い）《問5》 ※回答数の上位5箇所

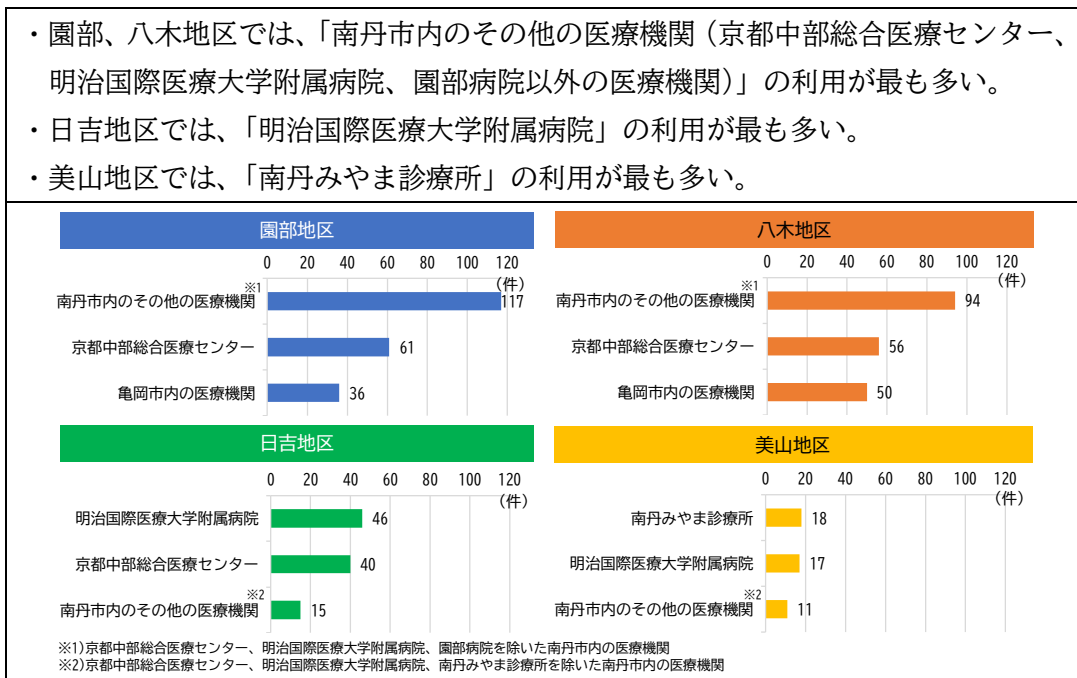


(2) 最も利用が多い買い物先への移動手段《問5②》 ※複数回答

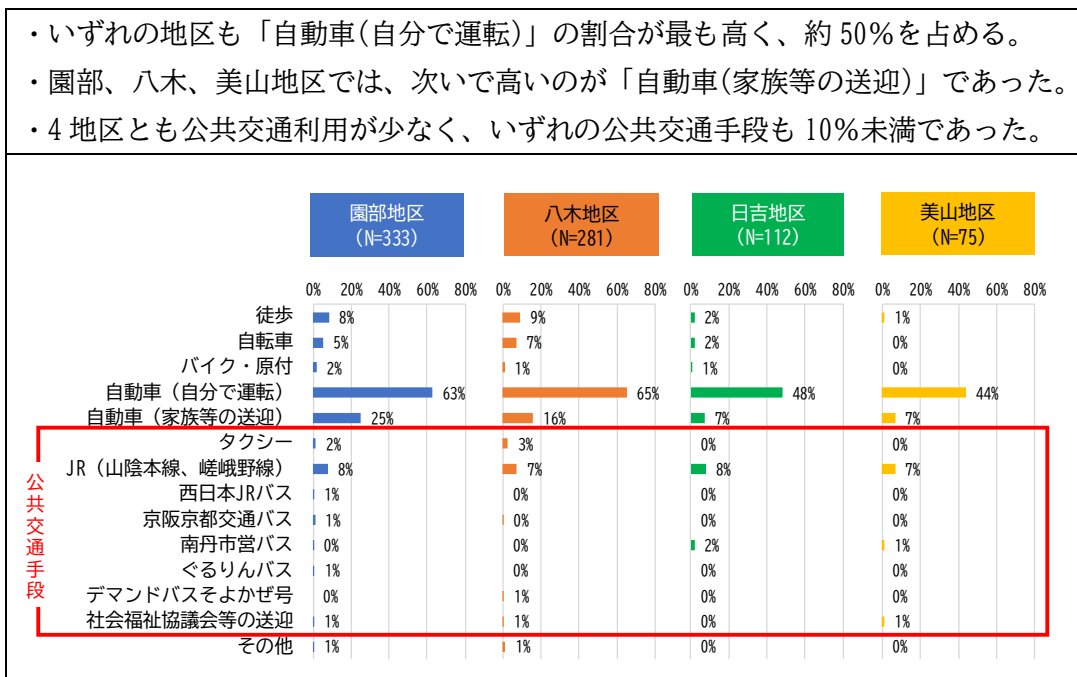


2.4. 通院の移動

(1) 通院先（最も利用が多い）《問 8》 ※回答数の上位 3 箇所

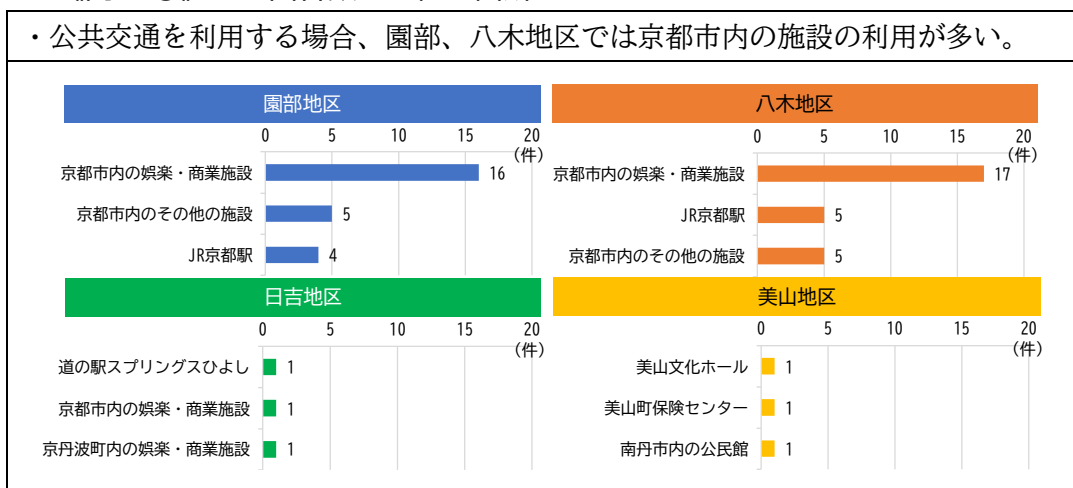


(2) 最も利用が多い通院先への移動手段《問 8②》 ※複数回答

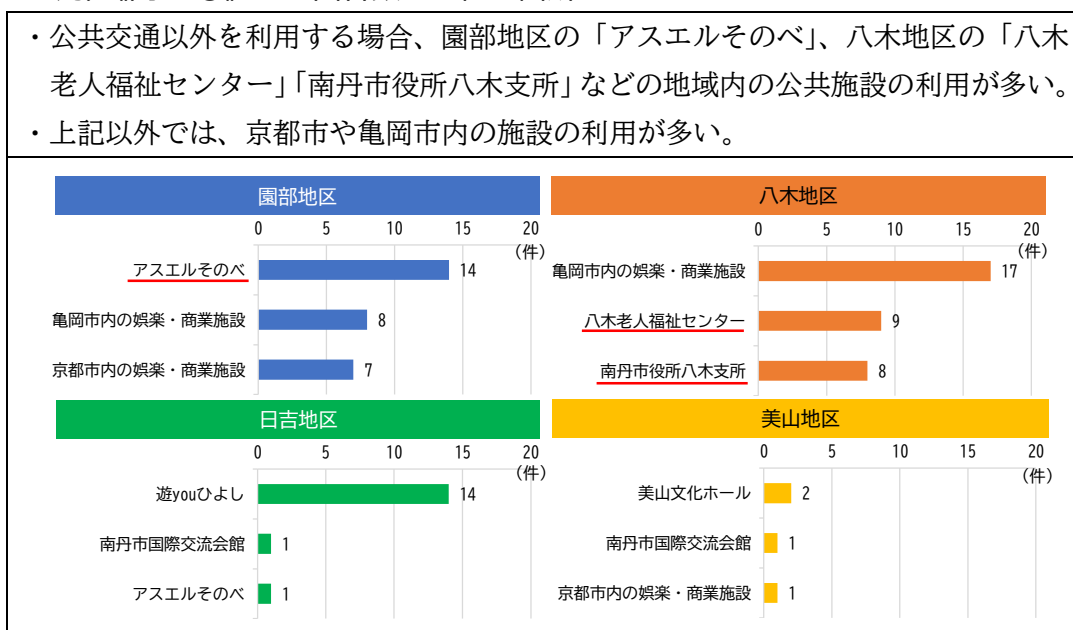


2.5. 趣味等の移動

- (1) 趣味、娯楽、サークル活動、福祉・地域活動等での外出先（公共交通を利用）
《問 10①》 ※回答数の上位3箇所



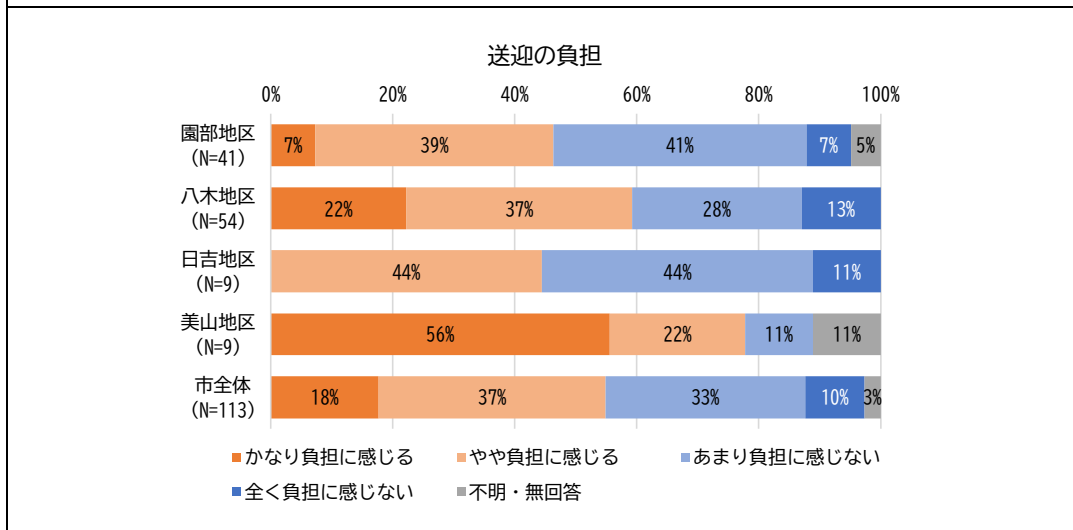
- (2) 趣味、娯楽、サークル活動、福祉・地域活動等での外出先（公共交通以外を利用）
《問 10②》 ※回答数の上位3箇所



2.6. 送迎に関して

(1) 送迎の負担《問 11②》

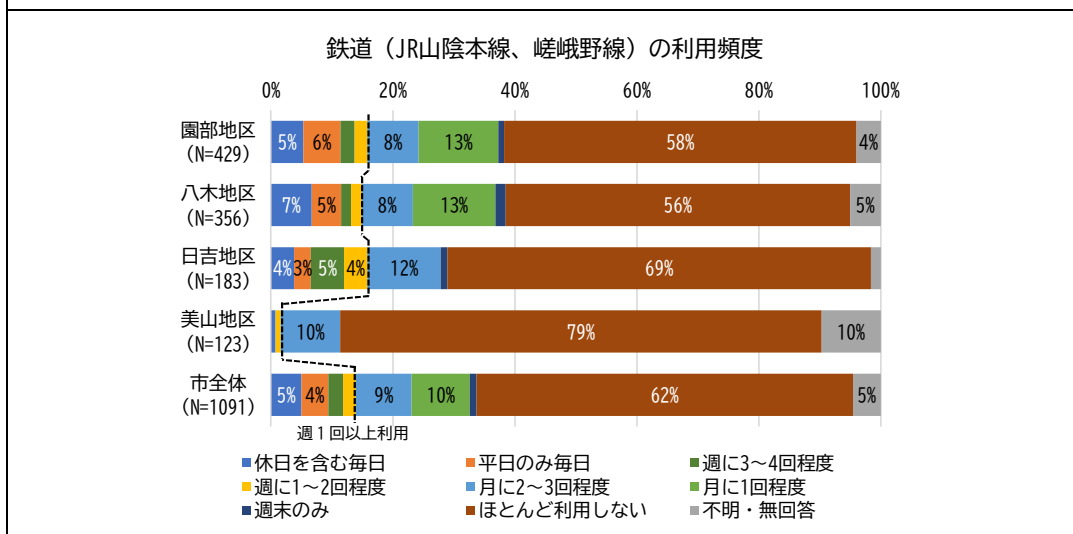
- ・市全体では、「かなり負担に感じる」「やや負担に感じる」を合わせた割合が約 50% を占める。
- ・特に八木、美山地区は、他の 2 地区と比べて「かなり負担に感じる」「やや負担に感じる」の割合が高く、合わせて 60%以上を占める。



2.7. JR（山陰本線、嵯峨野線）の利用状況等

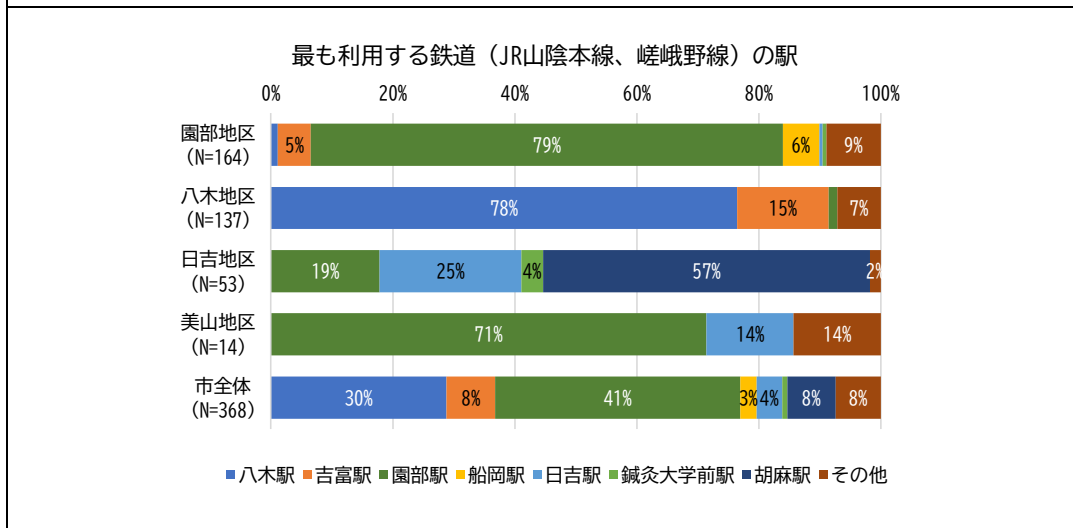
(1) JR（山陰本線、嵯峨野線）の利用頻度《問 12①》

- ・いずれの地区も「ほとんど利用しない」が最も多く、市全体では 62% を占める。
- ・園部、八木、日吉地区は、週 1 回以上利用する人が 15%以上を占める。
- ・美山地区は、他地区と比べて「ほとんど利用しない」が多く、週 1 回以上利用する人が 5%未満であった。



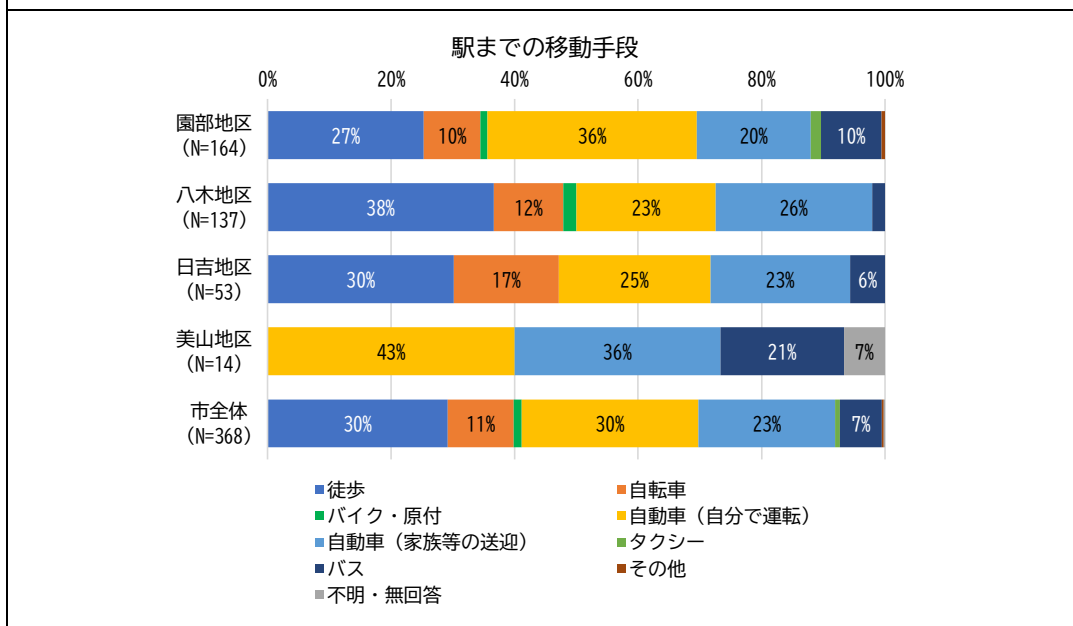
(2) JR（山陰本線、嵯峨野線）の利用駅《問 12③》

- ・園部、美山地区は「園部駅」が最も多く、70%以上を占める。
- ・八木地区は「八木駅」が最も多く、78%を占める。
- ・日吉地区は「胡麻駅」が最も多く、57%を占める。次いで多いのが「日吉駅」の25%であった。



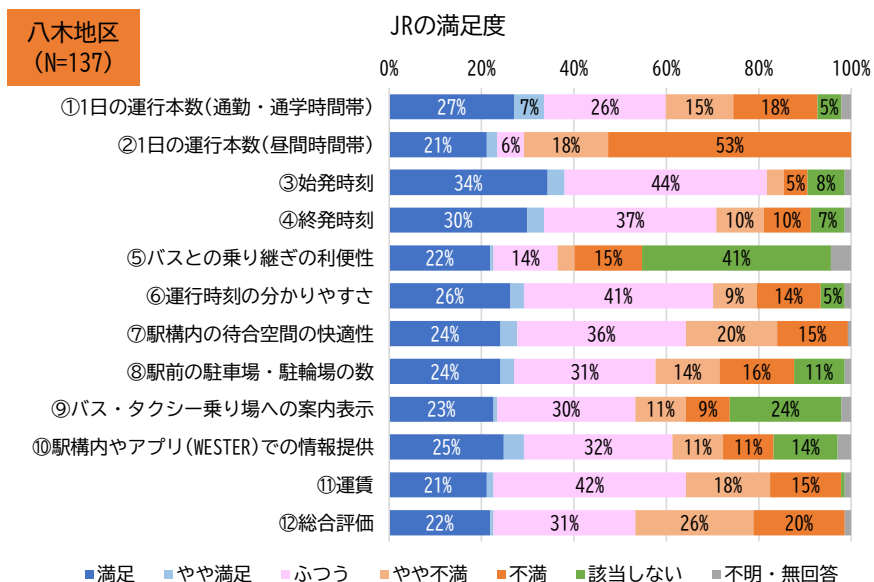
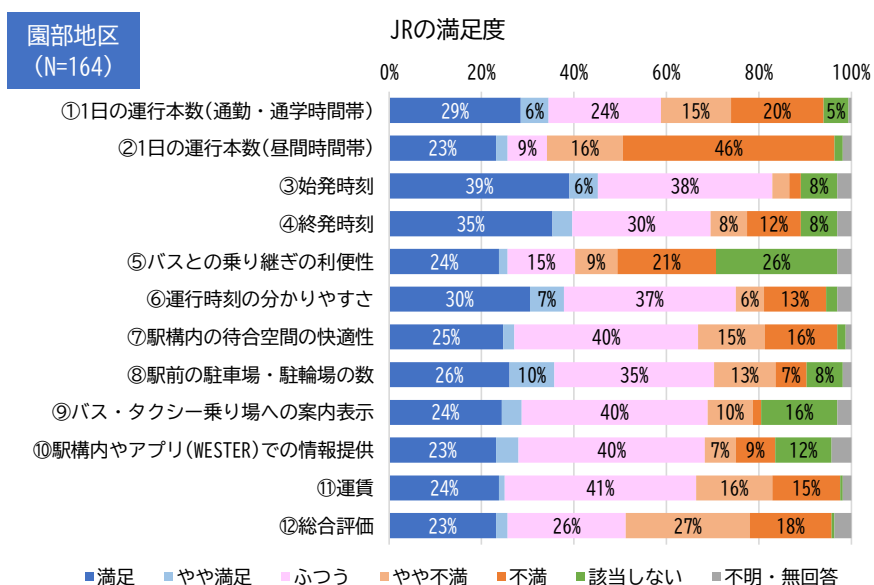
(3) JR（山陰本線、嵯峨野線）の利用駅までの移動手段《問 12④》

- ・市全体では、「自動車(自分で運転)」「徒歩」が最も多く、30%を占める。次いで多いのが「自動車(家族等の送迎)」の23%であった。
- ・園部、美山地区では「バス」の割合が他地区より高く、園部地区では10%、美山地区では21%を占める。



(4) JR（山陰本線、嵯峨野線）の満足度《問12⑤》

- ・園部地区は、満足度が高い項目が「③始発時刻」「④終発時刻」「⑥運行時刻の分かりやすさ」であり、満足度が低い項目が「②1日の運行本数(昼間時間帯)」「⑤バスとの乗り継ぎの利便性」「⑦駅構内の待合空間の快適性」「⑩運賃」であった。
- ・八木地区は、満足度が高い項目が「③始発時刻」「④終発時刻」「①1日の運行本数(通勤通学時間帯)」であり、満足度が低い項目が「②1日の運行本数(昼間時間帯)」「駅構内の待合環境の快適性」「⑩運賃」であった。



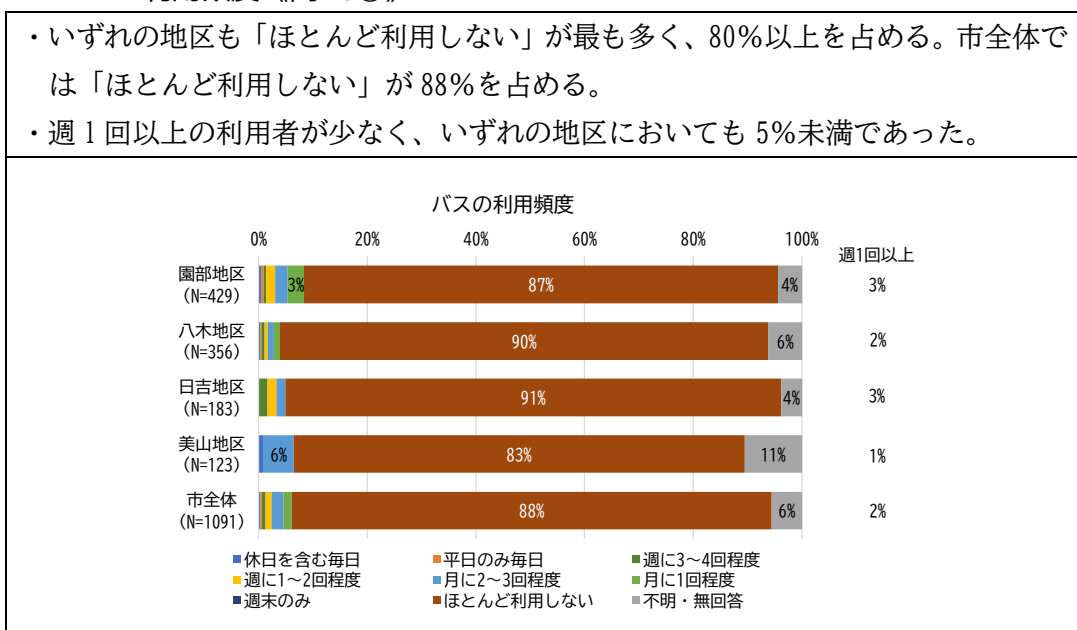
※R3 年度住民アンケートには含まれない設問のため、日吉・美山地区の集計結果なし

(5) JR（山陰本線、嵯峨野線）を使いたいが使えない理由《問 12⑦》
※複数回答



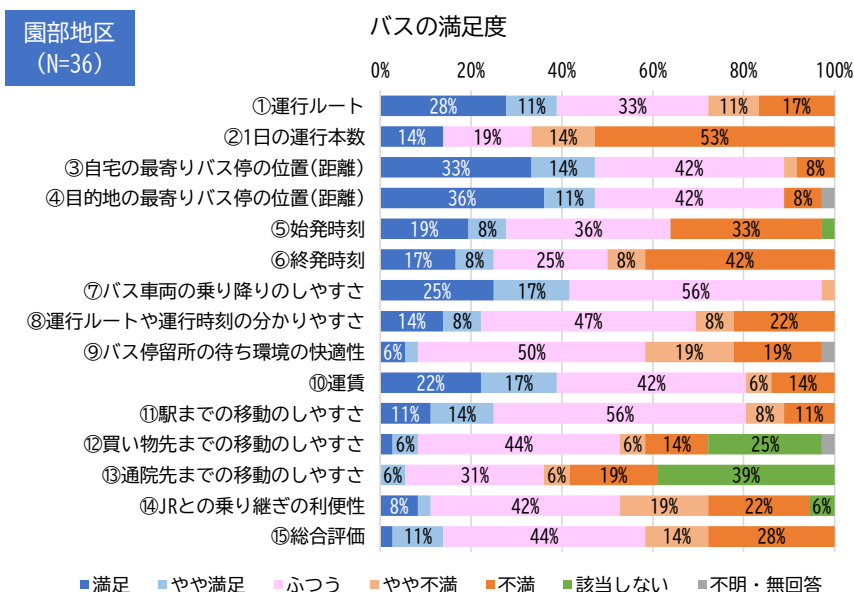
2.8. バスの利用状況等

(1) バスの利用頻度《問 13①》

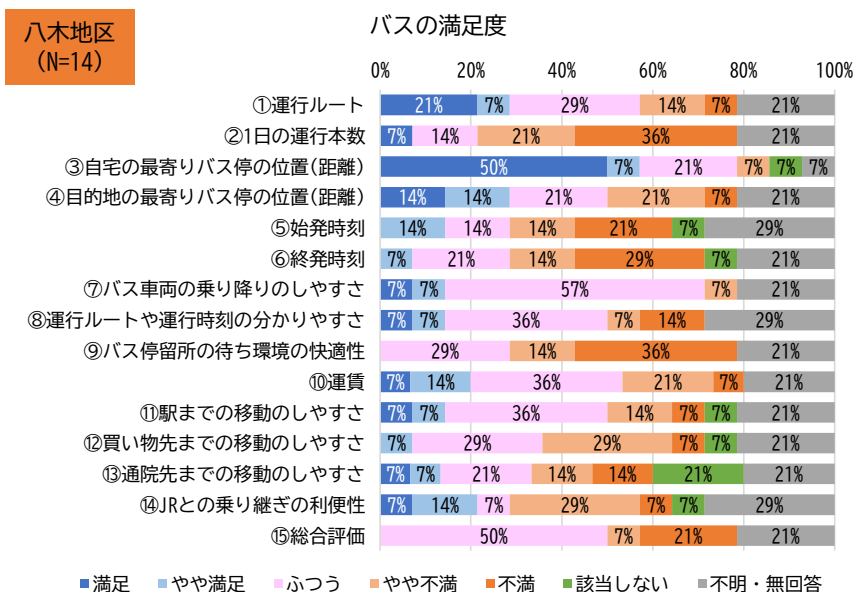


(2) バスの満足度《問 13④》

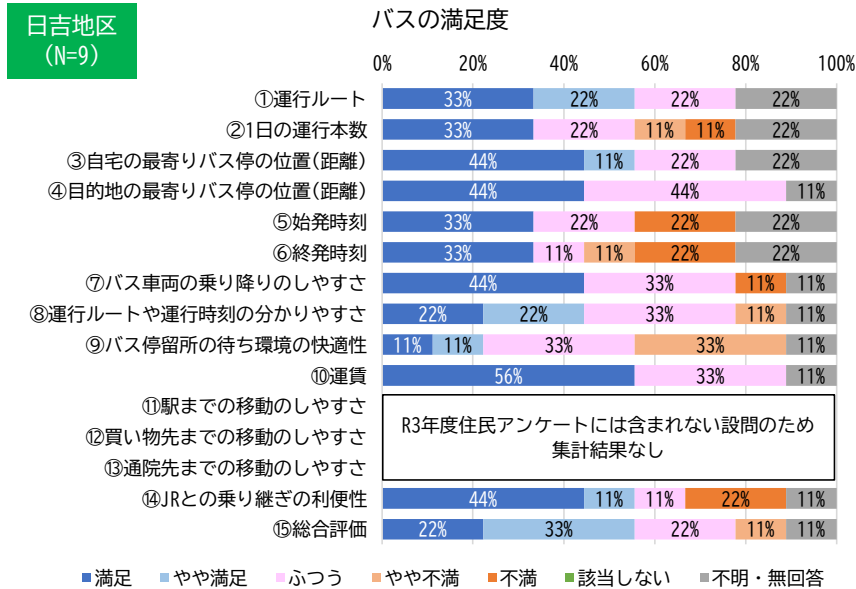
・園部地区では、満足度が高い項目が「③自宅の最寄りバス停の位置」「④目的地の最寄りバス停の位置」「⑦バス車両の乗り降りのしやすさ」「⑩運賃」、満足度が低い項目が「②1日の運行本数」「⑤始発時刻」「⑥終発時刻」「⑨バス停留所の待ち環境の快適性」であった。



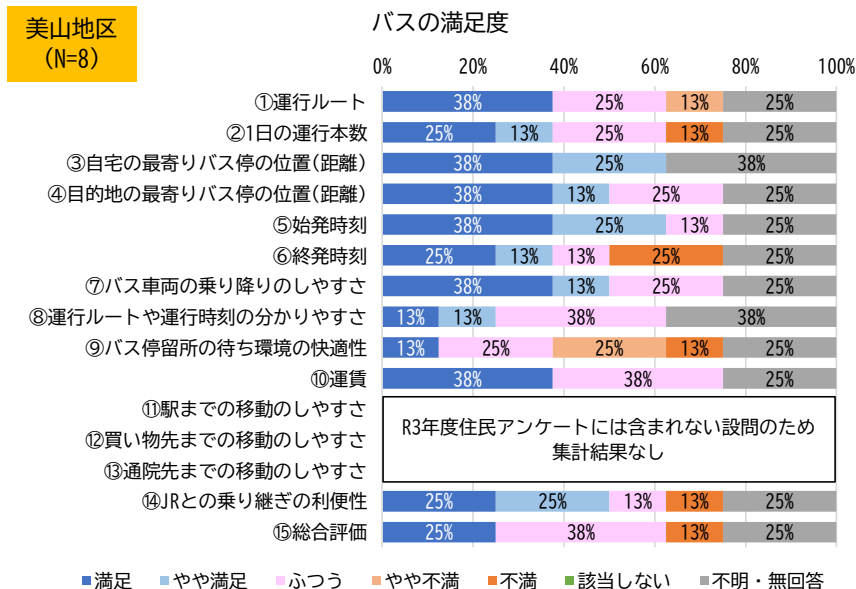
・八木地区では、満足度が高い項目が「①運行ルート」「③自宅の最寄りバス停の位置」、満足度が低い項目が「②1日の運行本数」「⑤始発時刻」「⑥終発時刻」「⑨バス停留所の待ち環境の快適性」「⑫買い物先までの移動のしやすさ」であった。「⑮総合評価」は、「満足」と「やや満足」がともに0%であった。



・日吉地区では、満足度が高い項目が「③自宅の最寄りバス停の位置」「④目的地の最寄りバス停の位置」「⑦バス車両の乗り降りのしやすさ」「⑩運賃」「⑭JRとの乗り継ぎの利便性」、満足度が低い項目が「⑨バス停留所の待ち環境の快適性」であった。

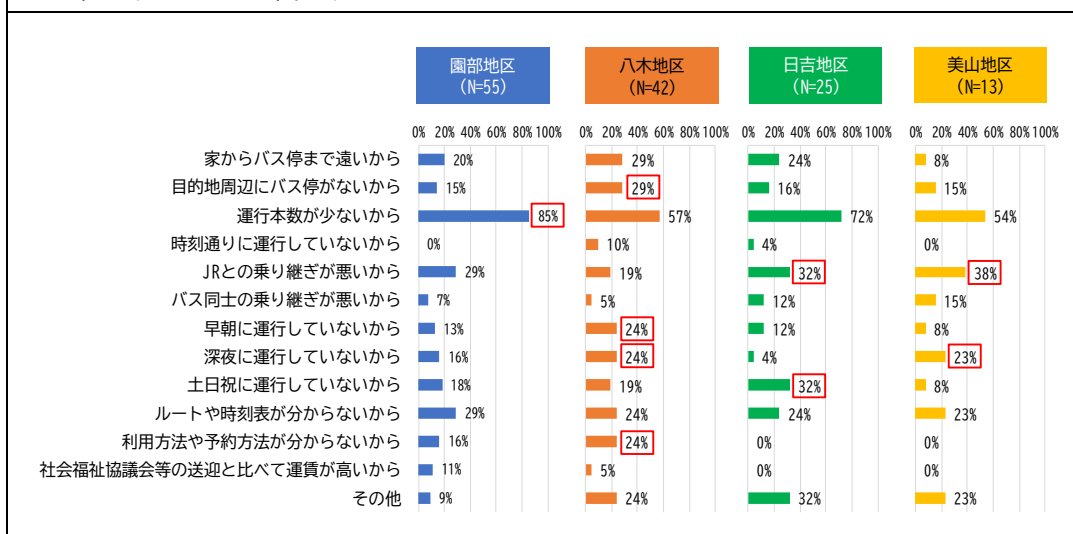


・美山地区では、満足度が高い項目が「①運行ルート」「③自宅の最寄りバス停の位置」「④目的地の最寄りバス停の位置」「⑤始発時刻」「⑦バス車両の乗り降りのしやすさ」「⑩運賃」、満足度が低い項目が「⑨バス停留所の待ち環境の快適性」であった。



(3) バスを使いたいが使えない理由《問 13⑥》 ※複数回答

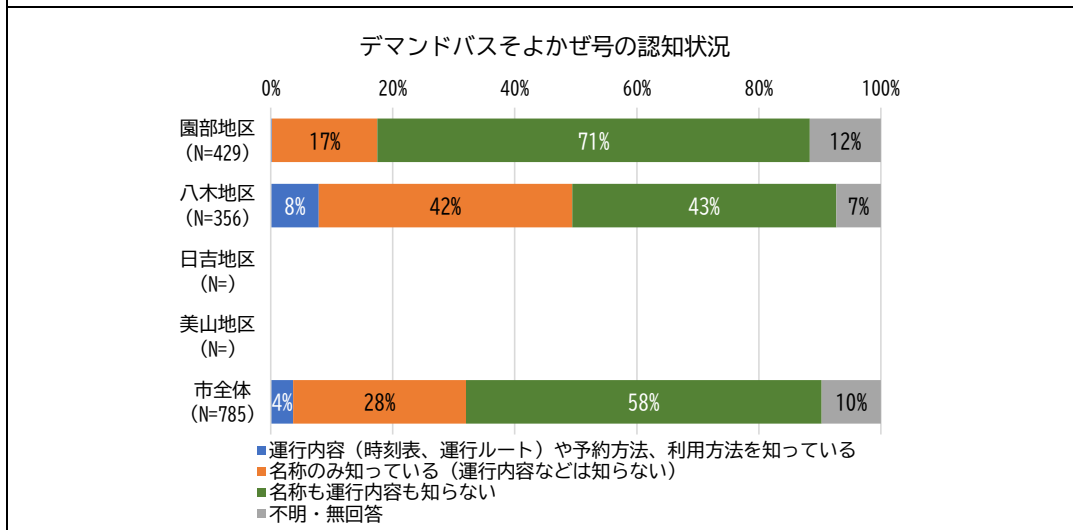
- ・いずれの地区も「運行本数が少ないから」の割合が最も高い。特に園部地区は他地区より高く、85%を占める。
- ・八木地区は、「目的地周辺にバス停がないから」「早朝に運行していないから」「深夜に運行していないから」「利用方法や予約方法が分からないから」の割合が他地区と比べて高い。
- ・日吉地区は、「JR との乗り継ぎが悪いから」「土日祝に運行していないから」の割合が他地区と比べて高い。
- ・美山地区は、「JR との乗り継ぎが悪いから」「深夜に運行していないから」の割合が他地区と比べて高い。



2.9. デマンドバスのニーズ等

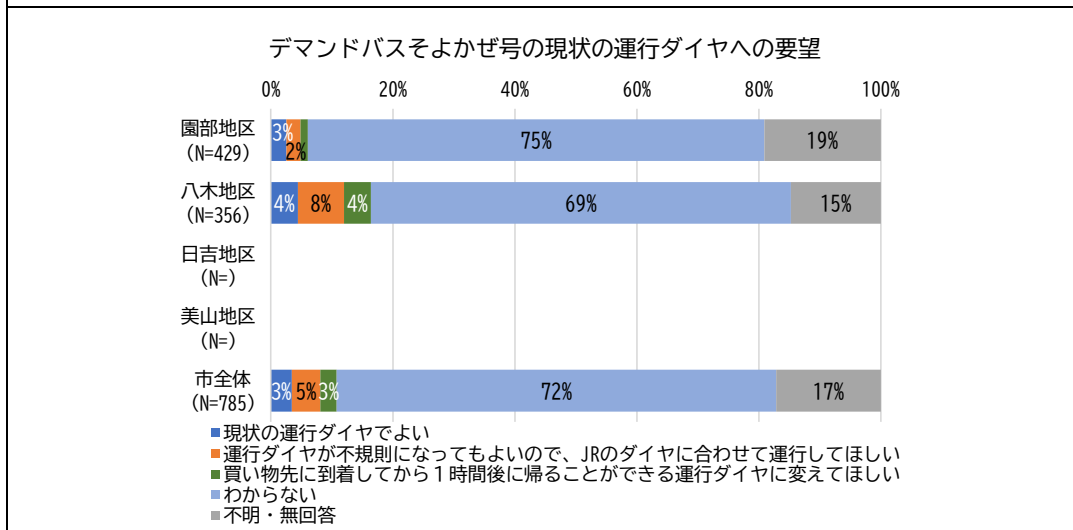
(1) デマンドバスそよかぜ号の認知状況《問 14①》

- ・いずれの地区も「名称も運行内容も知らない」の割合が最も高く、全体で 58% を占める。
- ・園部地区は、「名称も運行内容も知らない」の割合が八木地区よりも高く、71% を占める。



(2) デマンドバスそよかぜ号の現状の運行ダイヤへの要望《問 14③》

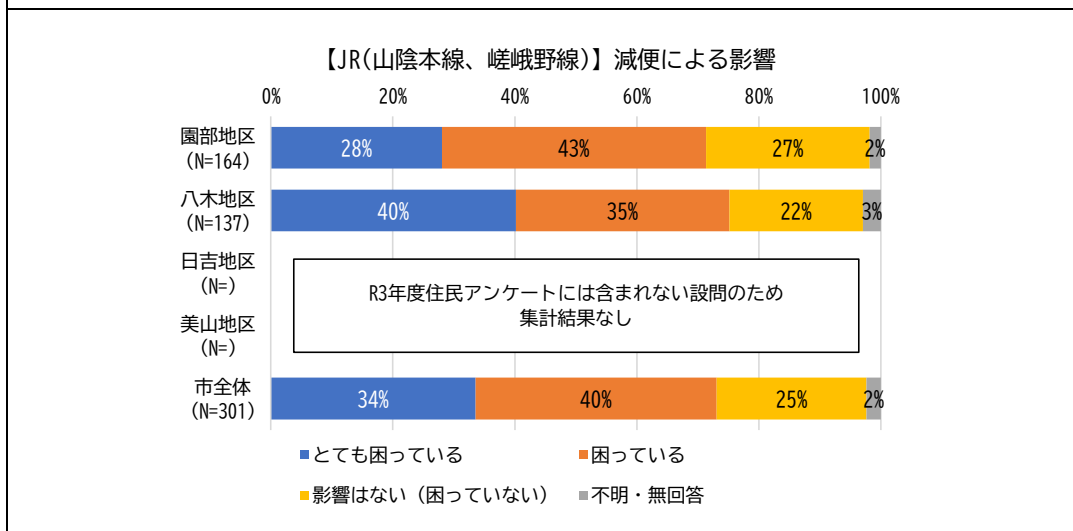
- ・いずれの地区も「わからない」の割合が最も高く、約 70% を占める。
- ・八木地区は、「運行ダイヤが不規則になってもよいので、JR のダイヤに合わせて運行してほしい」の割合が園部地区よりも高い。



2.10. コロナ減便による影響

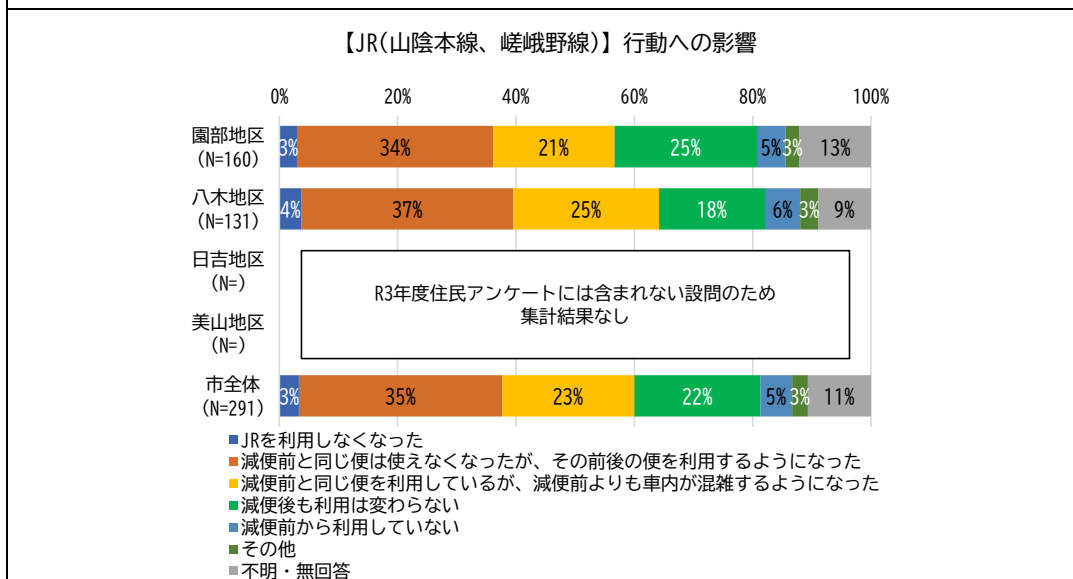
(1) 【JR(山陰本線、嵯峨野線)】減便による影響《問 15①》※月1回以上のJR利用者のみ集計

- ・いずれの地区も「とても困っている」「困っている」を合わせた割合が70%以上を占める。
- ・八木地区は、「とても困っている」の割合が園部地区より高く、40%を占める。



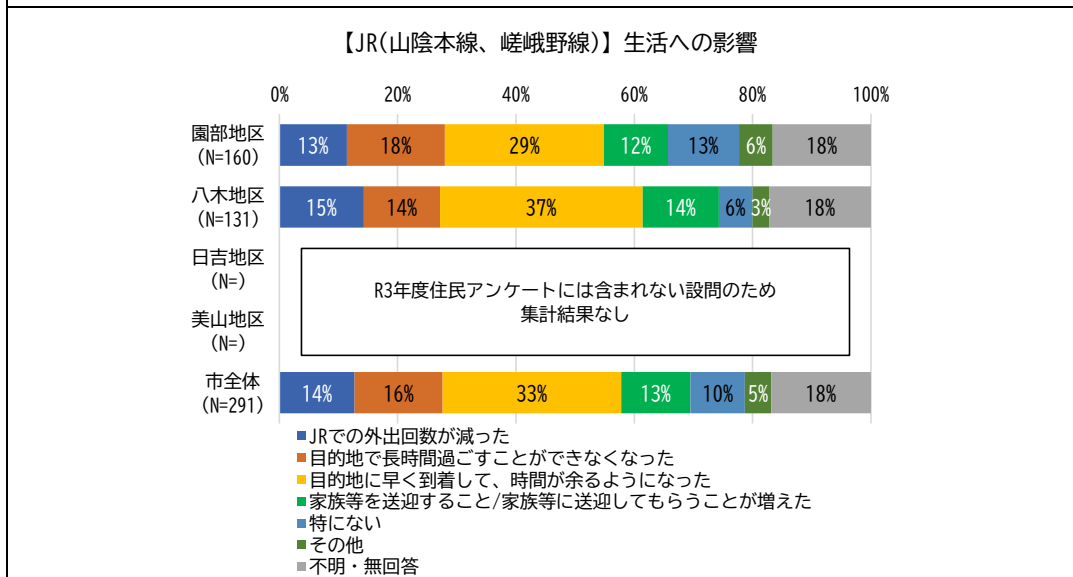
(2) 【JR(山陰本線、嵯峨野線)】行動への影響《問 15②》※月1回以上のJR利用者のみ集計

- ・いずれの地区も、「減便前と同じ便を使えなくなったが、その前後の便を利用するようになった」の割合が最も高く、30%以上を占める。
- ・園部地区は、「減便後も利用は変わらない」の割合が八木地区より高く、25%を占める。



(3) 【JR(山陰本線、嵯峨野線)】生活への影響《問 15③》※月1回以上のJR利用者のみ集計

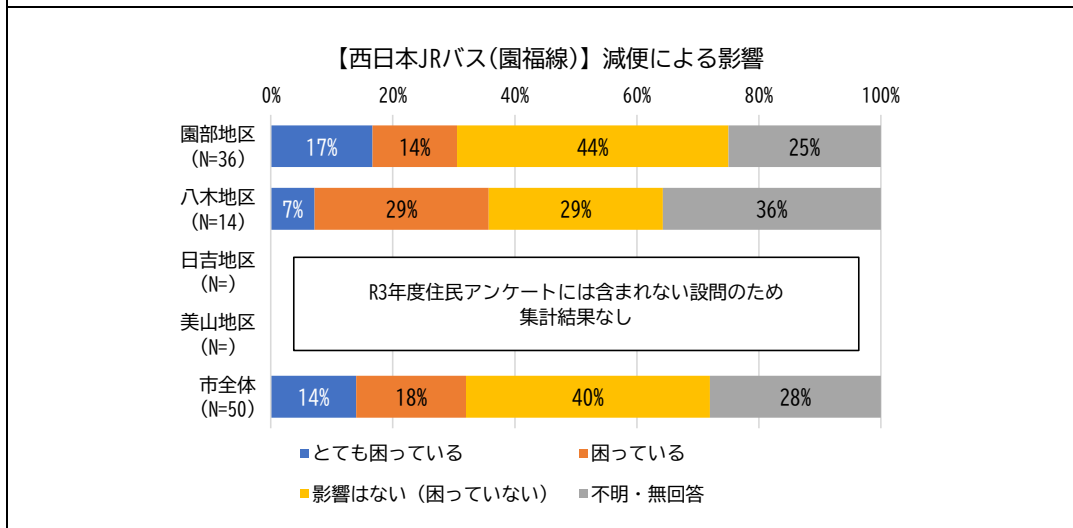
- ・いずれの地区も「目的地に早く到着して、時間が余ようになった」の割合が最も高い。八木地区では、その割合が園部地区より高く、37%を占める。



【参考】

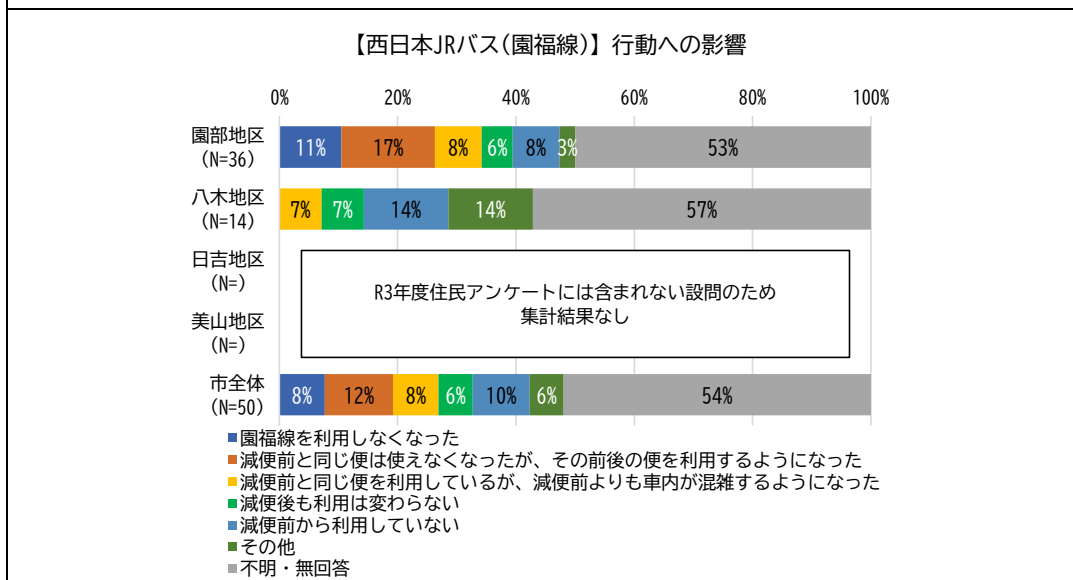
(4) 【西日本JRバス(園福線)】減便による影響《問 15①》※月1回以上のバス利用者のみ集計

- ・園部地区は、「影響はない(困っていない)」の割合が最も高く、44%を占める。「とても困っている」「困っている」を合わせた割合は31%を占める。
- ・八木地区は、「困っている」「影響はない(困っていない)」の割合が最も多く、29%を占める。「とても困っている」「困っている」を合わせた割合は36%を占める。



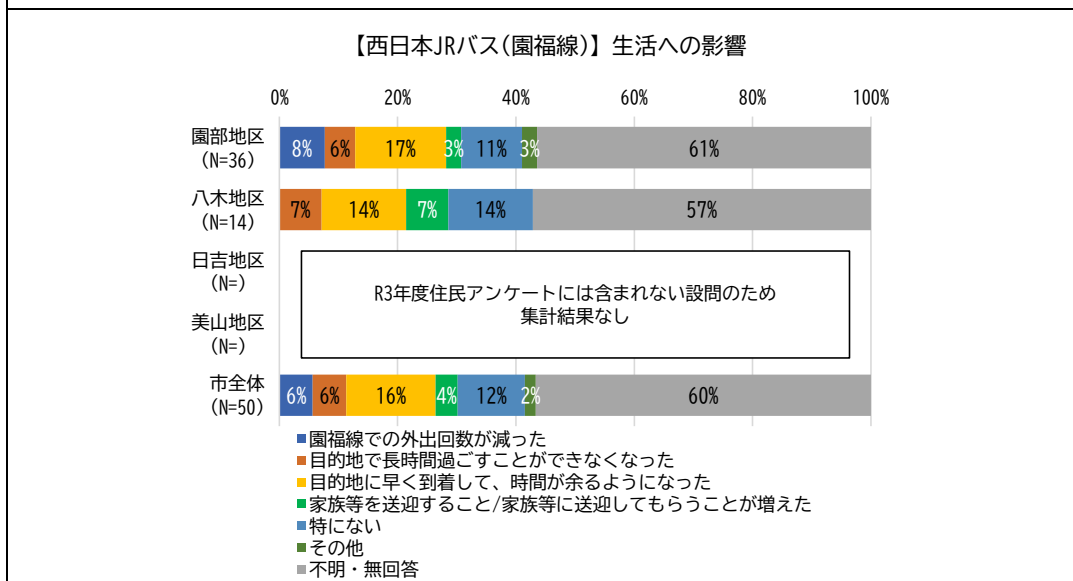
(5) 【西日本 JR バス(園福線)】 行動への影響 《問 15②》 ※月1回以上のバス利用者のみ集計

- ・園部地区は、「減便前と同じ便を使えなくなったが、その前後の便を利用するようになった」の割合が最も高く、17%を占める。また、「園福線を利用しなくなった」の割合が八木地区より高く、11%を占める。
- ・八木地区は、「減便前から利用していない」の割合が最も高く、14%を占める。



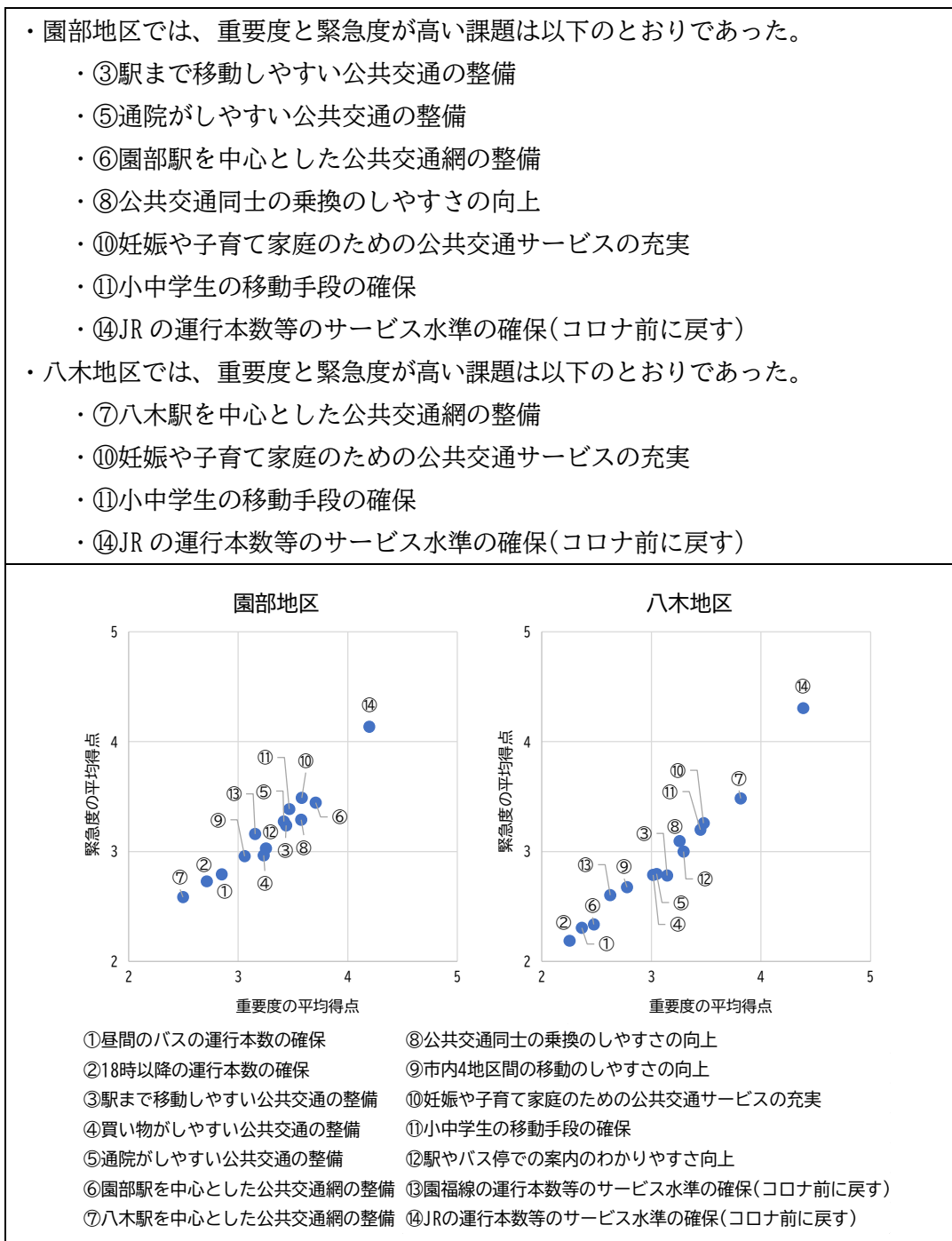
(6) 【西日本 JR バス(園福線)】 生活への影響 《問 15③》 ※月1回以上のバス利用者のみ集計

- ・いずれの地区も「目的地に早く到着して、時間が余るようになった」の割合が最も高く、約15%を占める。
- ・園部地区では、「園福線での外出回数が減った」の割合が八木地区より高い。
- ・八木地区では、「家族等を送迎すること/家族等に送迎してもらうことが増えた」の割合が園部地区より高い。



2.11. 公共交通の課題への対応ニーズ

(1) 公共交通の各課題の重要度と緊急度《問 17》 ※公共交通利用者(鉄道またはバスを月1回以上利用)のみ対象



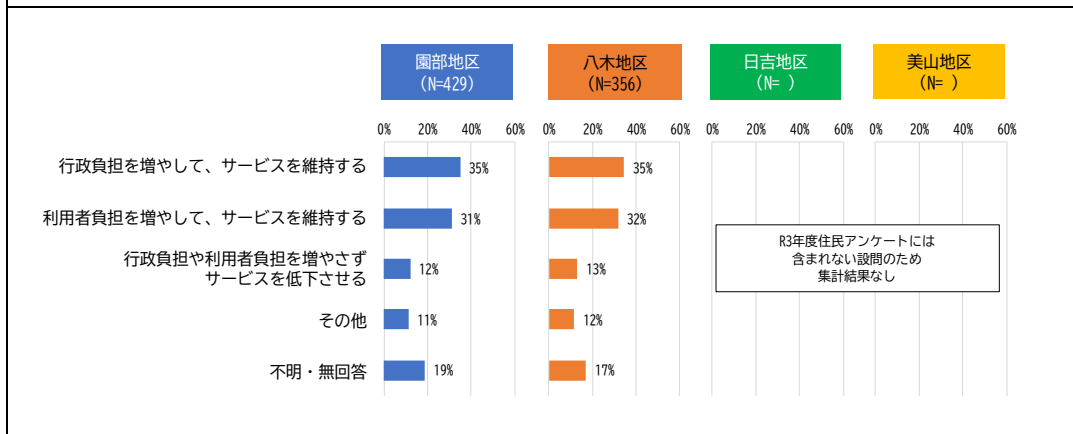
※R3 年度住民アンケートには含まれない設問のため、日吉・美山地区の集計結果なし

※公共交通利用者以外も含めた全体の結果も同様である

2.12. 公共交通サービスの維持と予算の使い方

- (1) 公共交通サービスの維持が困難になった場合、どのような対応が望ましいか
《問 19》 ※複数回答

・いずれの地区も、「行政負担を増やして、サービスを維持する」が最も多く、35%を占める。次いで多いのが「利用者負担を増やして、サービスを維持する」の約30%であった。



南丹市地域公共交通計画策定に係るワークショップの実施について

1. 実施概要

地区	実施時期	場所	参加者	実施方法
園部地区	9/29(金) 19:30～21:00	アスエル園部	・ PTA 関係者 5 名 ・ 地域からの出席者 1 名 計 6 名	ワークシ ョ ップ形式
八木地区	9/14(木) 19:30～21:00	八木市民セン ターi スタ八 木	・ まちづくり協働員 5 名 ・ PTA 関係者 2 名 ・ 八木在住の市職員 1 名 計 8 名	
日吉地区	9/20(水) 19:30～20:30	日吉支所	・ まちづくり協働員 5 名 ・ 地域からの出席者 4 名 ・ 日吉在住の市職員 1 名 計 10 名	グルー プイ ンタ ビュ ー 方式
美山地区	9/13(水) 19:30～21:00	美山支所	・ まちづくり協働員 3 名 ・ 南丹市営バス関係者 1 名 ・ 美山在住の市職員 1 名 計 5 名	
	9/19(火) 18:20～19:00	美山町自然文 化村	・ 美山町地域振興連絡協議会 9 名 計 9 名	



<八木地区での開催状況>



<日吉地区での開催状況>

2. 実施結果

(別紙)

地区	公共交通の利用状況・課題	公共交通サービスの改善案	地域公共交通計画への反映の案
園部	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段は基本的にマイカー。園部駅までの移動手段は、子どもは自転車や車での送迎、大人はマイカー。 バスに乗ったことがない、バス停がどこにあるか分からない人が多い。 JRの運行本数が少ない。 ぐるりんバスは遠回りの多い経路で利用しづらい。 通勤、通学時間帯や帰宅時間帯の園部駅は、送迎する車でロータリーが混雑して危険。 	<p>利用しやすい市営バス・ぐるりんバスの運行方法の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> →ニーズに応じた路線・ダイヤの検討（スーパーマツモト新そのペ店や園部病院を目的地とするなど） →ぐるりんバスの逆回りの運行 →南八田でのぐるりんバスと京阪京都交通との乗り換えがしやすいダイヤ設定 →ワゴンタクシーへのサイズダウン <p>路線バスに限らない移動手段の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> →園部地区でのデマンドバスそよかぜ号の運行や、バス停までの移動手段（小型モビリティなど）の検討 →子どもだけで移動できる予約型の移動手段 →電動キックボード・電動自転車の導入、カーシェアリングの充実 <p>駅前（特に園部駅）の環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> →園部駅西口に押しボタン式信号機の設置 →園部駅の構内・周辺に学生が時間をつぶせるような場所の整備 	<p>【方針1：園部駅や八木駅周辺を中心としたコバ「外」ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> 園部駅までのアクセス交通の充実（西本梅スクール・癒しの森線と八田線の接続、市街地循環線の逆回りやルートの再設定、市街地の都市機能を有する施設をすべて巡回する） 電動キックボードやカーシェアリングなどの導入検討 <p>【方針2：安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる】</p> <ul style="list-style-type: none"> 園部駅や駅周辺での待合環境の向上（学生が時間をつぶせるような場所の検討など） 住民ニーズにあわせた路線バスのルート・ダイヤの見直し（買い物先や通院先を往復できるルート・ダイヤ）
八木	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段は基本的にマイカー。 高校生の通学は車での送迎またはJR（駅までは徒歩、自転車、車での送迎など）。 デマンドバスを知らない・利用したことがない人がほとんど。 行きたい目的地（商業施設や子どもの習い事先など）が亀岡市にしかない。八木駅に一日貸・時間貸の駐車場がなく、亀岡市の駐車場まで車で行く。 JR亀岡駅以北の本数が少なく、利用しにくい。 神吉地域のバスダイヤが移動時間に合っていないため、行きはバスでも帰りはタクシーになる。 	<p>公共交通（特にデマンドバス）の認知度向上</p> <ul style="list-style-type: none"> →ポスターや防災無線・町内放送、HP・SNS、口コミ（総会など）によるターゲットにあわせた周知 →地区別のバス案内チラシの発行（字を大きく、情報量を適切に） →利用お試し券の配布や乗り方教室の実施 <p>デマンドバスの利用しやすい方法の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> →区域運行への変更や、タクシーチケットの配布などの検討 →バス停位置の見直し（バス停間に集落がある） →幅広い世代に利用しやすくするために、WEB予約や交通系ICカードでの支払いに対応 <p>八木駅前の環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> →八木駅周辺の時間貸駐車場やバスを待てる施設（カフェや図書館など）の整備 →JRの運行本数の拡大 <p>神吉地域の移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> →便数の少ない路線バスからデマンドバスへの変更（通学時間帯は定時定路線、それ以外は路線不定期運行） →神吉地域からマツモト八木店への買い物バスの運行（週に1～2回） 	<p>【方針1：園部駅や八木駅周辺を中心としたコバ「外」ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンドバスの利用促進につながる運行方法の検討（バス停位置の見直し、フリー乗降の導入、IC対応・WEB予約） デマンドバスの区域運行化（ミーティングポイント等） <p>【方針2：安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる】</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民ニーズにあわせた路線バスのルート・ダイヤの見直し（南丹病院移転にあわせた見直し） 八木駅周辺での待合環境の向上（ベンチや上屋の設置、時間貸駐車場の検討など） JRの利便性向上（に向けた研究） <p>【方針3：みんなで支え愛着を育み持続可能な地域公共交通をつくる】</p> <ul style="list-style-type: none"> ターゲットにあわせた利用促進活動の実施 使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行（マイダイヤ記入欄必須） 乗り方教室の開催
日吉	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段は基本的にマイカー。 小学生・中学生の通学はスクールバス。高校生・大学生の通学はJR（駅まではバイク、車での送迎）。 JR園部以北が雪などで止まりやすい。雪の日は車の送迎が大変なので、日吉地区と園部駅を結ぶ交通手段がほしい。 バスやデマンドバスを利用したことがない人が多い。 市営バス時刻表が使いにくい（見方が分からない、持ち運ぶにはサイズが大きいなど）。 JRやバスの運行情報（運休や遅れなど）をネットで検索しても分かりにくい。 	<p>公共交通の認知度向上・利用機会創出</p> <ul style="list-style-type: none"> →バスマニアや発信力のある人へのPR →地域で開催している「市営バスに乗ろう会」の継続的な実施に向けたの行政支援 →公共交通の運行情報（運休や遅れなど）をHP等で発信 →地区別の市営バス時刻表・バスマップや、最寄りバス停から具体的な目的地（商業施設や病院など）別の時間・ルートが分かるものを発行 <p>公共交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> →新たな路線の新設（胡麻地区ースプリングスひよし、日吉地区ー園部駅） →商業施設に近いバス停の設置（雨の日に荷物を持っていても濡れない） 	<p>【方針2：安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる】</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民ニーズにあわせた路線バスのルート・ダイヤの見直し（商業施設へ近づける、新ルート） <p>【方針3：みんなで支え愛着を育み持続可能な地域公共交通をつくる】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民が主体となった利用促進活動の支援 使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行（目的地別に総合時刻表を作成） 市内公共交通の運行情報の発信（ケーブルTVの活用） 明治国際医療大学線、丹波日吉線の情報発信（市外の便利なバスやお得な乗車券等、公共交通やお出かけに関する情報の発信）
美山	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段は基本的にマイカー。免許を返納した高齢者の移動手段の確保が課題。 ほとんどの人がバスの利用習慣がなく、乗り方も分からない（特にフリー乗降制度やデマンドバス）。 市営バス時刻表が分かりにくい。 美山園部線に乗ってスーパーマツモト新そのペ店に行けるようにしてほしい。 美山林健センター診療所の患者は、薬を受け取るために和泉地区の薬局まで行く必要があり、バスでは診療後に薬を受け取って帰れない。 大きな荷物（スーツケースなど）を持った外国人観光客が日吉駅からバスを利用し、車内が混雑する。 	<p>公共交通の認知度向上・利用機会創出</p> <ul style="list-style-type: none"> →乗り方教室やバス利用を組み込んだ買い物ツアーの開催 →公共交通の利用方法やお得情報をケーブルTVの番組内で周知（番組も、地区別やテーマ別などに分けて作成） →地区別の時刻表の発行（手元に置いておけるサイズ） →デマンドバスの名称を高齢者にも分かりやすい名称に変更（予約型バスなど） <p>公共交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> →ノンステップバスの運行時間帯を時刻表に掲載 →地区内の目的地となるバス停（知見口、美山支所、移動販売拠点など）への直通 →美山園部線のルート変更（スーパーマツモト新そのペ店へ） <p>バス車内の環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> →日吉駅や周辺にスーツケースを預けることができる場所の設置 →観光客向けに、日吉駅ーかやぶきの里の直行バスの運行 	<p>【方針2：安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる】</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民ニーズにあわせた路線バスのルート・ダイヤの見直し（支線の起終点の見直し） 日吉駅での待合環境の向上（スーツケースを預けられる場所など） <p>【方針3：みんなで支え愛着を育み持続可能な地域公共交通をつくる】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス乗り方教室やバス買い物ツアーの開催 ケーブルTVを活用した利用促進活動の実施 使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行（車両タイプの明示）

南丹市地域公共交通計画

本編素案

令和5年10月30日版

南 丹 市

目次

第1章	はじめに	1
1.	趣旨	1
2.	計画の位置づけ	2
3.	計画の区域	2
4.	計画の期間	2
第2章	現状と課題	3
1.	地域や社会等の課題の整理	3
2.	公共交通の課題の整理	7
3.	市民等のニーズからの課題の整理	16
4.	上位・関連計画からの方向性の整理	18
5.	南丹市の地域公共交通の課題のまとめ	19
第3章	基本方針	21
1.	基本理念	21
1.1.	目指すべき姿	21
1.2.	地域公共交通のあり方	22
2.	基本方針	23
3.	将来の地域公共交通体系	25
3.1.	地域公共交通の位置づけと役割	25
3.2.	地域公共交通確保維持事業の必要性	26
3.3.	地域公共交通の事業及び実施主体	26
第4章	目標	27
1.	計画の目標と数値指標の考え方	27
2.	目標設定の考え方	27
第5章	地域公共交通の施策	28
1.	施策の体系	28
2.	施策の概要	28
2.1.	方針1の施策	28
2.2.	方針2の施策	28
2.3.	方針3の施策	28
第6章	推進体制	29
1.	推進体制	29
2.	計画の評価スケジュール	29

本日の資料の範囲

次回協議会で提示予定

第1章 はじめに

1. 趣旨

南丹市は、宮津市と京都市方面を結ぶ京都縦貫自動車道、京都市と福知山方面を結ぶ JR 山陰本線、福知山市と園部を結ぶ園福線（路線バス）といった広域的な交通と、旧町の中心地を拠点として運行している京阪京都交通バスやぐるりんバス、南丹市営バスなどの身近な生活を支える交通により成り立っています。

しかしながら、南丹市においても、マイカーの普及や人口減少の進展、団塊世代の定年退職等により、公共交通の利用者数が減少しており、今後も人口減少や高齢化のさらなる進行が想定され、南丹市の経済活動や地域コミュニティ活動等の活力低下や、地域公共交通の維持・存続ができなくなることが懸念されます。

一方、地域公共交通に関する国の動きとしては、「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」が令和 5 年 10 月 1 日より全面施行され、今般の法改正により創設・拡充された枠組みを含め、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化することが示されました。

このような中、南丹市の地域公共交通の課題である「交通空白地対策」「高齢者の外出支援」「公共交通事業の維持・存続」等の解決、また、南丹市のまちづくりの最重要課題である「定住促進」に向け、持続可能かつ効率的で安定的な公共交通体系を構築し、人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちの実現を目指す「南丹市地域公共交通計画」を策定します。

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、南丹市の最上位計画である「第2次南丹市総合振興計画」や、都市計画の方針である「改訂版南丹市都市計画マスタープラン」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、「第2期南丹市地域創生戦略」や「南丹市立地適正化計画」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、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。

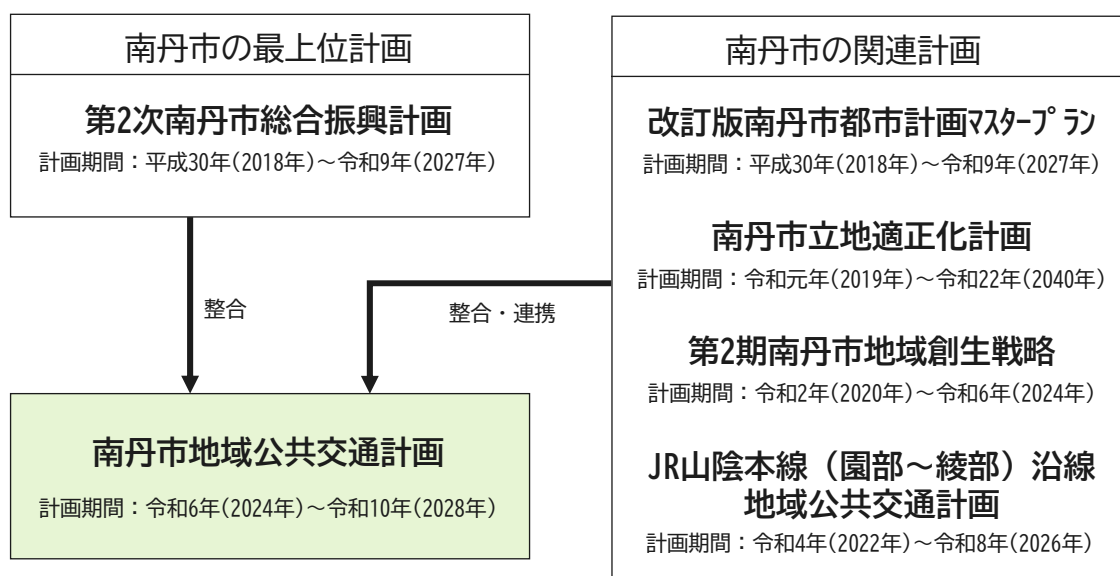


図 1-1 本計画と上位・関連計画との関係

3. 計画の区域

本計画の区域は、南丹市全域とします。

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。

第2章 現状と課題

1. 地域や社会等の課題の整理

(1) 人口の状況

令和2年時点の南丹市の人口は約3.1万人で、10年前から約10%減少しました。令和12年までの10年間でさらに約4千人（15%）減少することが予測されています。

地区別にみると、園部地区では横ばいで推移していましたが、美山、日吉、八木地区では、この順に大きく減少が進んでいます。今後は園部地区も減少に転じると予測されています。

園部以外の3地区では少子高齢化が既に進み、美山地区では高齢化率が49%に達しています。

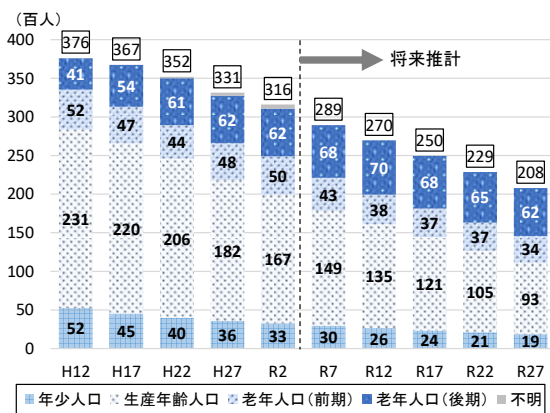


図 2-1 南丹市の人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

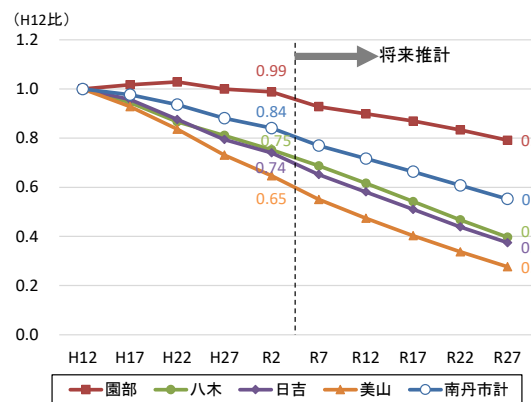


図 2-2 地区別の人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

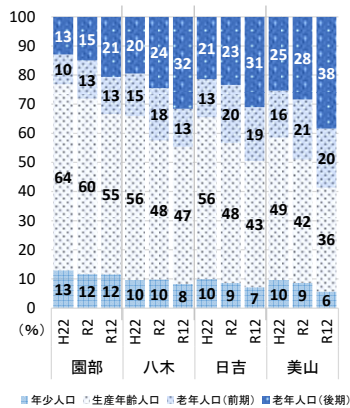


図 2-3 地区別世代構成 (H22→R2→R12年)

出典：国勢調査、国総研

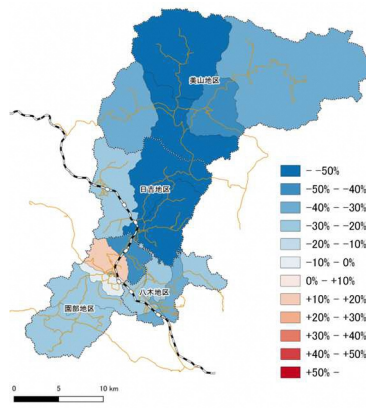


図 2-4 年少人口の増減率 (R2→R12年)

出典：国勢調査、国総研

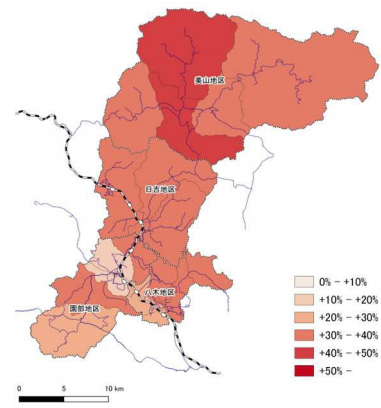


図 2-5 75歳以上人口割合 (R12年)

出典：国総研

現状の問題や10年後の見通し

- ・ 人口減少や少子高齢化は、市全体で今後も進行します。
- ・ 子どもの数は、市のほとんどの地域で減少し、特に美山地区の宮島や鶴ヶ岡、日吉地区世木・五ヶ荘では今後10年で半数以下に減少します。
- ・ 10年後、宮島や鶴ヶ岡では、75歳以上が人口の4割以上を占めます。

(2) 施設等の立地状況

病院は、園部、八木、日吉地区に各 1 施設（園部、八木は救急病院）があります。美山地区には診療所のみが立地しており、診察内容によっては園部地区まで通院する必要があります。

商業施設は、スーパーが園部地区に 3 店舗、八木地区に 1 店舗あります。コンビニエンスストアや食料品等を取り扱う小規模な店舗は、日吉地区や美山地区にもありますが、市民の多くは、園部や八木地区のスーパーマーケットで買物をしています。

小学校や中学校は、各地区に 1~2 校のみが立地しており、スクールバス、市営バス、JR 等を利用し通学する児童・生徒も多い状況です。高校は園部地区に 3 校、美山地区に 1 校が立地しています。亀岡市や京都市など市外への通学もみられます。

大学や専修学校も複数立地していますが、いずれも JR 山陰本線の駅前に立地しており、学生は駅と大学等の間のみを徒歩で行き来する機会が多いため、賑わいの創出に課題が残っています。

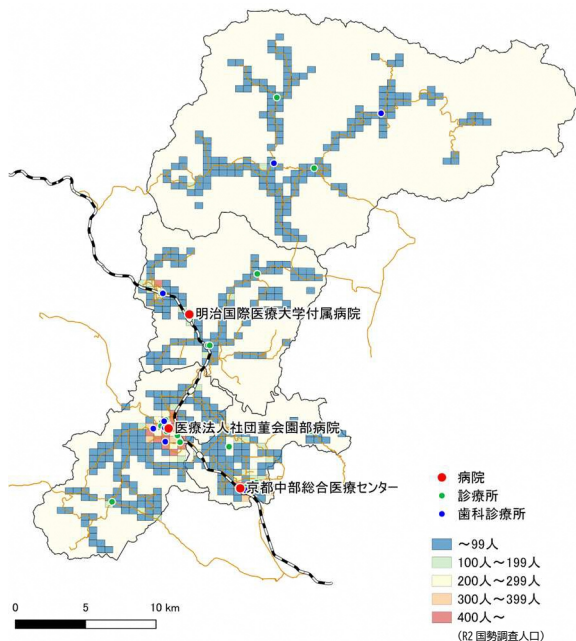


図 2-6 医療施設の立地状況

出典：国土数値情報（R2年）

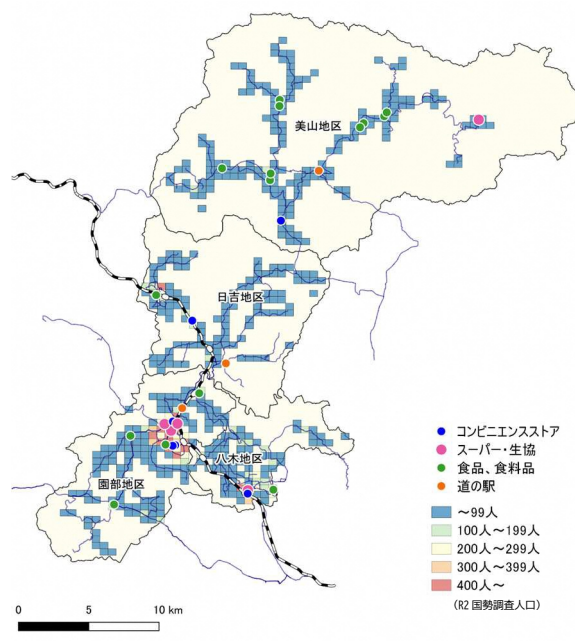


図 2-7 商業施設の立地状況

出典：iタウンページ

現状の問題や 10年後の 見通し

- ・ 少子化により生徒数が減少し、スクールバスの必要台数が減少する可能性があります。
- ・ スーパー以外の小規模な店舗は、周辺の人口減少や経営者の高齢化等により、営業の継続が困難となる可能性があります。特に美山地域では高齢者の買物困難者が増加する可能性があります。
- ・ 八木地区では、京都中部総合医療センターが JR の西側に全面移転予定であり、駅西側を中心としたまちづくりの進展が予想されます。
- ・ 南丹市立地適正化計画が策定され、園部地域の市役所周辺と八木地域の JR 八木駅周辺の一定のエリアに、住宅や生活サービス施設の立地を緩やかに誘導し、生活に便利で住みやすいコンパクトなまちづくりを目指していきます。

(3) 人の移動

通勤・通学先は地区内をはじめとする市内が多く、市外では亀岡市や京都市が多くなっています。京都市への移動では鉄道利用が一定割合を占めていますが、その他の地域間の通勤移動はほとんどが自動車です。

自由目的の移動先は、園部地区や亀岡市、京都市が多くなっています。交通手段は園部地区と京都市の間の移動を除いて自動車利用がほとんどです。

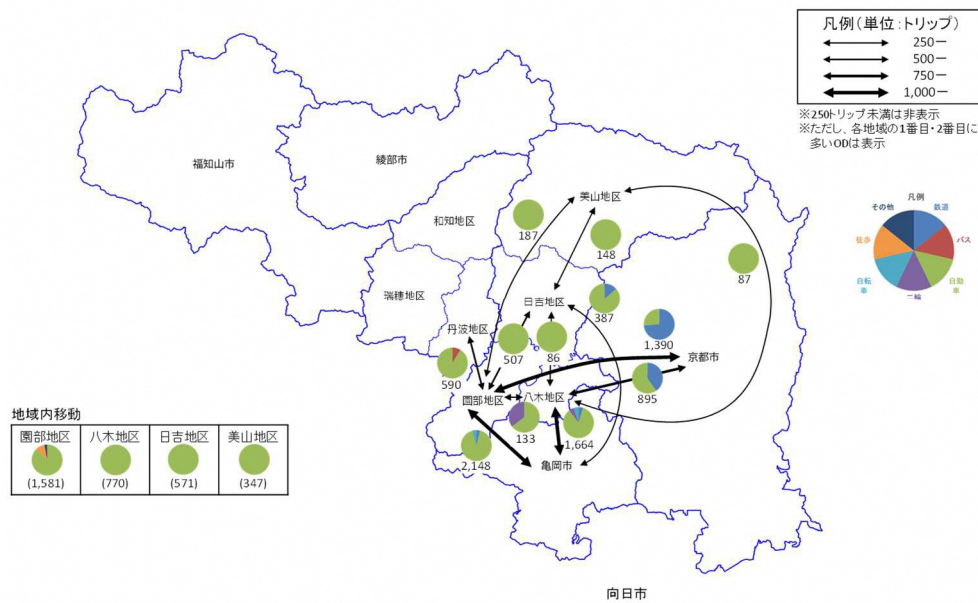


図 2-8 通勤先の分布

出典：近畿圏パーソントリップ調査 (R3)

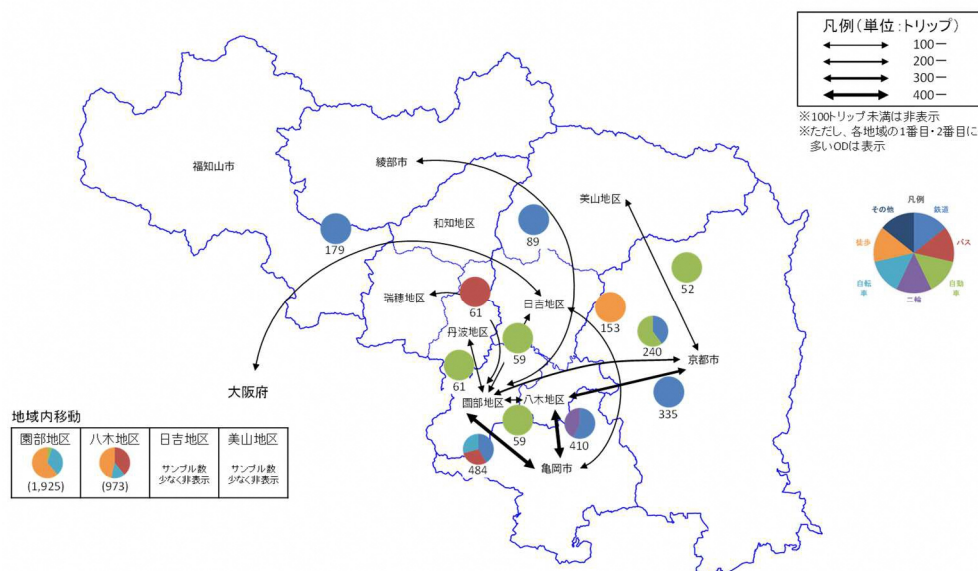


図 2-9 通学先の分布

出典：近畿圏パーソントリップ調査 (R3)

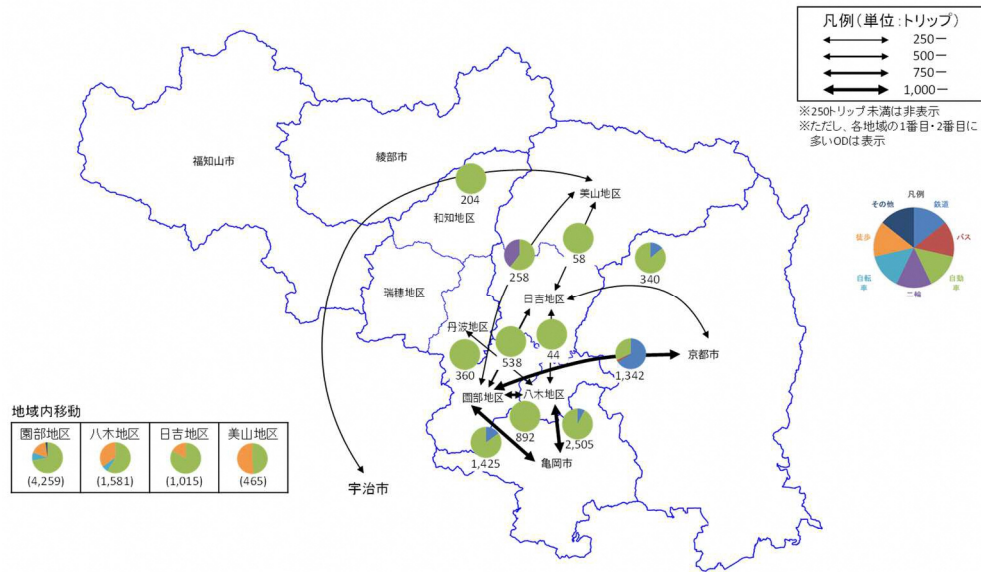


図 2-10 自由目的の移動先の分布

出典：近畿圏パーソントリップ調査 (R3)

<p>現状の問題や 10年後の 見通し</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常のほとんどの移動を自家用車に依存しています。 ・ 通学移動や京都市への通勤移動では一定数公共交通の利用がありますが、少子化・生産年齢人口の減少に伴い、これらの利用も減少が予想されます。 ・ 今後も自家用車の利用が増えていくと予想されます。
---------------------------------	---

2. 公共交通の課題の整理

(1) 全般

南丹市内の公共交通は、JR 山陰本線、路線バス（園福線・京阪京都交通）、南丹市主体のバス交通（市営バス、ぐるりんバス、デマンドバスそよかぜ号）等があります。

これら公共交通の圏域（鉄道駅 1km またはバス停 500m 圏）は人口の約 98%をカバーしています。ただし平日 1 日 5 往復以上の路線に限ると、人口の 82.7%のみがカバーされています。

また人口の約 19%は病院への通院を、約 22%はスーパーマーケットへの買物を公共交通で行うことが、現状のダイヤ設定では難しい状況にあります。

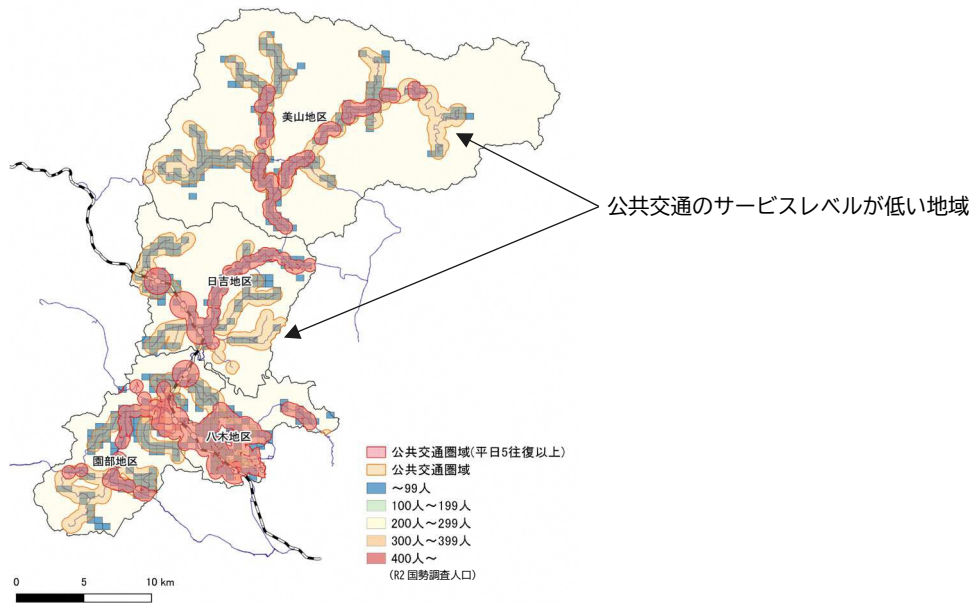


図 2-11 南丹市の公共交通圏域

※鉄道駅1km・バス500m圏

出典：令和2年国勢調査

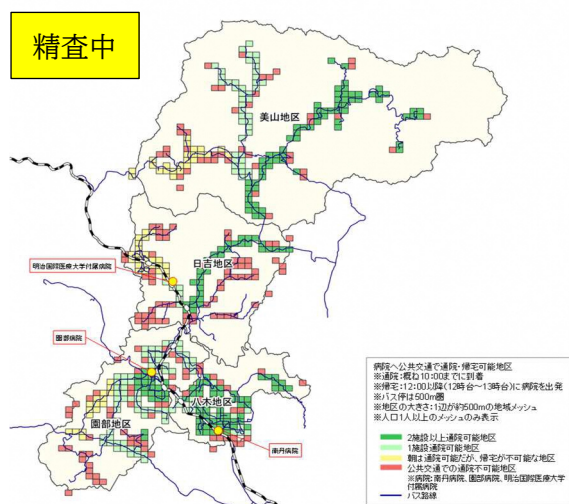


図 2-12 病院への到達状況

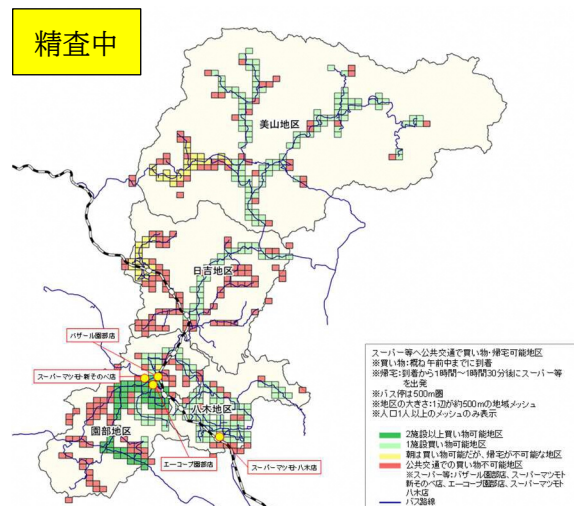


図 2-13 スーパー等への到達状況

現状の問題や 10年後の 見通し	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通圏域は人口のほとんどをカバーしていますが、そのうち2割弱（5千人あまり）は1日5往復未満の路線しか利用できない状況です。・ 公共交通圏域にカバーされていても、ダイヤ設定上、公共交通での通院や買い物が難しい地域があります。・ 公共交通利用者数の減少・減収により、公共交通のサービスレベルの維持・存続が、更に厳しい状況となる可能性があります。・ 運転手の高齢化及び運転手不足の問題が深刻化しており、2024年問題も相まって、人材不足が要因となる減便・廃止の可能性があります。
------------------------	--

(2) 鉄道

南丹市内の鉄道は、京都駅～園部駅間が平成22年に複線化され、快速列車の増発や所要時間の短縮等、利便性が向上する一方、園部駅以北は単線区間で、園部駅以南と比べ運行本数は半数以下となっているほか、対向列車との行き違い待ちや特急列車の待避のための長時間停車が発生しており、サービスレベルに格差があります。また、市内全駅でのICOCA利用開始や八木駅橋上駅舎の完成など、利便性の向上が進んでいる一方、早朝や深夜は無人駅となる駅も残っています。

利用者数は、平成24年をピークに減少傾向にあり、定期、定期外とも減少しています。市内7駅のうち園部以南の3駅の利用が87%を占めており、特に園部駅の利用が突出しています。

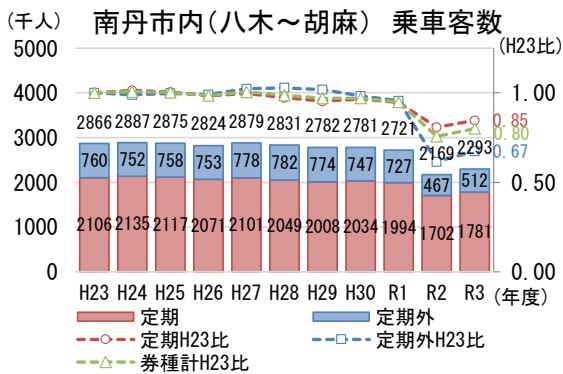


図 2-14 南丹市内の乗車客数の推移

出典：京都府統計書、JR西日本提供資料

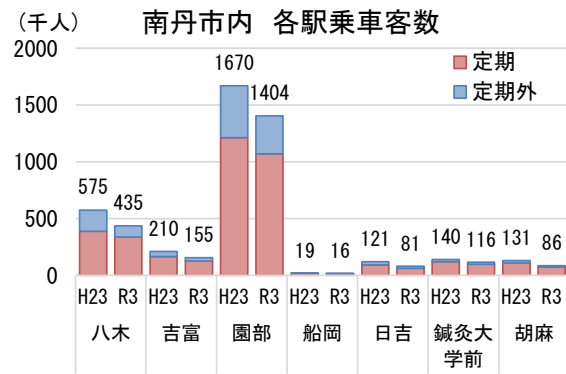


図 2-15 市内各駅の乗車客数

出典：京都府統計書、JR西日本提供資料

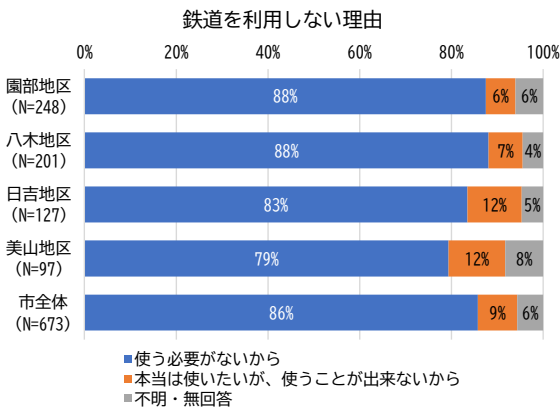


図 2-16 JR を利用しない理由

出典：R5住民アンケート調査

	園部地区 (N=16)	八木地区 (N=15)	日吉地区 (N=15)	美山地区 (N=12)
駅行きのバスの運行本数が少ないから	50%	7%	20%	42%
JRの運行本数が少ないから	38%	33%	53%	0%
駅行きのバスと他バスの乗り継ぎが悪いから	13%	7%	7%	17%
JRとバスの乗り継ぎが悪いから	31%	0%	40%	8%
駅行きのバスの路線や時刻表がわからないから	13%	13%	0%	17%
JRの路線や時刻表がわからないから	6%	20%	0%	0%
駅行きのバスの運賃が高いから	6%	0%	7%	8%
JRの運賃が高いから	13%	0%	13%	0%
駅前の駐輪場・駐車場が少ないから	25%	27%	27%	0%
バスで園部駅まで直通で行けないから	13%	7%	0%	50%
その他	19%	73%	33%	33%

図 2-17 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

現状の問題や10年後の見通し

- 園部駅以北の運行本数は、園部駅以南の半数程度で、市内で鉄道サービスに格差が生じています。利用者も園部駅以南に集中しています。
- 園部駅や八木駅周辺では駅を中心としたまちづくりが進められていますが、駅や駅周辺の交流機能・賑わい機能が乏しく、駅から／までの交通手段の整備も不十分なため、公共交通利用者の増加には至っていません。
- 鉄道を使いたいが使えない人は1割前後います。その理由の多くは、JRの運行本数、駅までのバス本数、JRとバスの乗継であり、安心して外出できる環境整備として、その解消が望まれています。

(3) 園福線

西日本ジェイアールバスの園福線については、国および京都府による補助を実施し、路線の維持に努めてきましたが、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りました。これを受け、令和6年4月以降代替交通を運行することとし、運行事業者の選定や運行内容の協議を進めているところです。南丹市内については、有限会社中京交通が運行を担う予定です。

令和4年に利用者数の減少等に伴う減便が行われ、朝夕時間帯を中心とした1日8往復の運行となっています。令和6年度以降は、日中時間帯に増便し1日10往復を運行予定です。

園福線（桧山～園部）の年間利用者数は7.4万人（桧山～園部）で、コロナ禍前から3割程度減少しています。市内完結利用は通勤、京丹波町への利用は通勤・通学目的が主となっています。

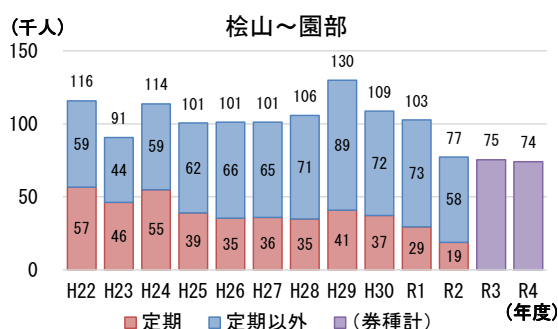


図 2-18 園福線（桧山～園部）の利用者数

出典：西日本JRバス提供資料

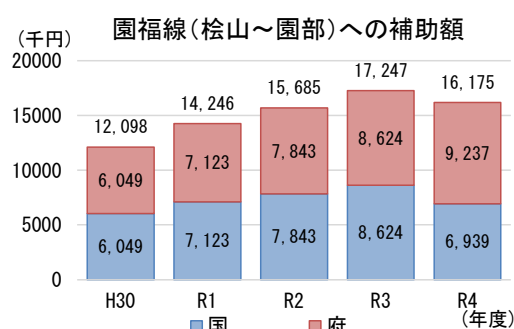


図 2-19 園福線（桧山～園部）への補助額

出典：西日本JRバス提供資料

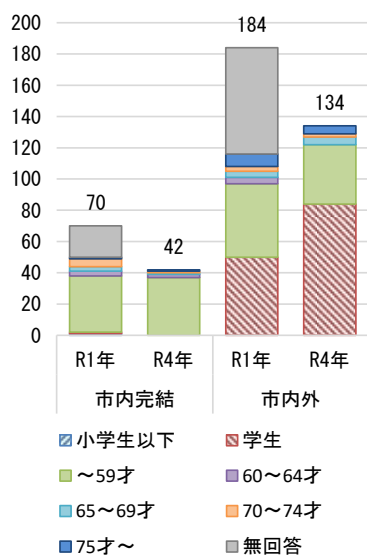


図 2-20 園福線利用者の年齢内訳

出典：西日本JRバス提供資料

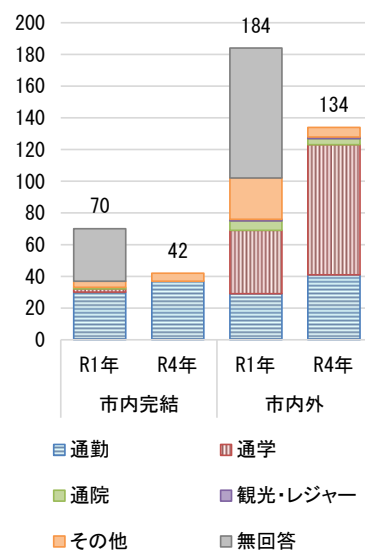


図 2-21 園福線利用者の移動目的内訳

出典：西日本JRバス提供資料

<p>現状の問題や10年後の見通し</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝夕時間帯を中心とした通勤・通学目的の利用が多く、日中の利便性を確保した運行を維持することが困難な状況は続く見込みです。 ・ 高校生の通学手段として、また地域間の交流を支える路線として、将来にわたって維持していく必要があります。
-----------------------	---

(4) 京阪京都交通

京阪京都交通の路線は、南丹市内では 8 路線が運行されています。このうち八田線、神吉線、原・神吉線、園篠線の 4 路線は、国、京都府、沿線市町の補助により運行を維持しています。

コロナ禍以前から利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍の影響を受けた令和 2 年度には前年から▲14%（精査中）と大きく利用減少しました。

国道線および園部八木線は回送を兼ねた路線、園部農芸線は朝の通学時間帯に運行する路線のため、運行本数・利用者とも僅かとなっています。

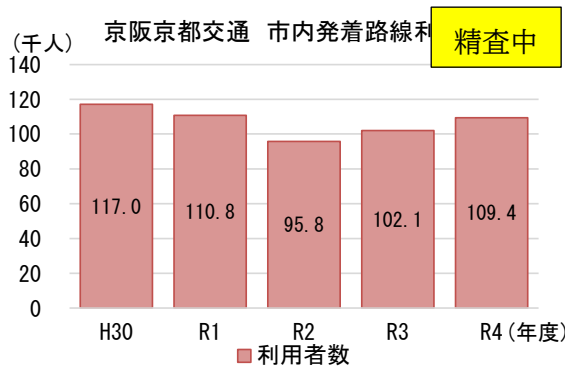


図 2-22 市内 8 路線の利用者数の推移

※市外の利用も含む 出典：京阪京都交通提供資料

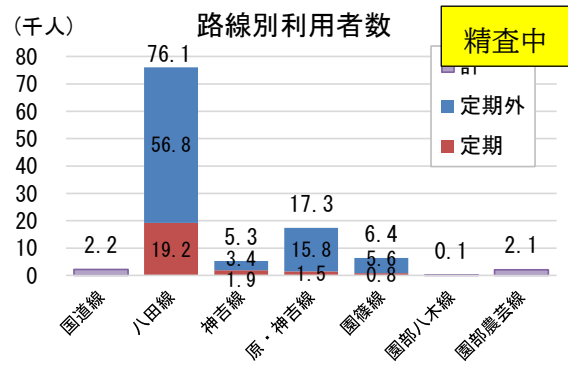


図 2-23 路線別利用者数

出典：京阪京都交通提供資料

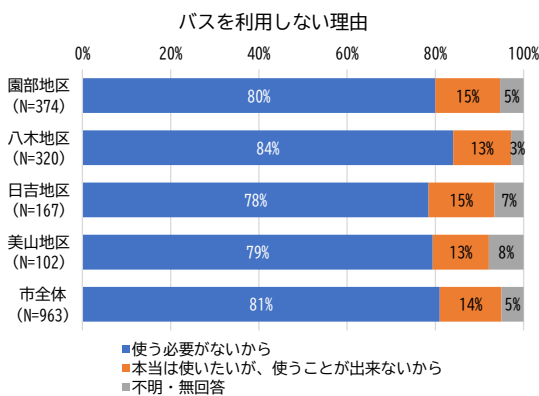


図 2-24 バスを利用しない理由

出典：R5住民アンケート調査

	園部地区 (N=55)	八木地区 (N=42)	日吉地区 (N=25)	美山地区 (N=13)
家からバス停まで遠いから	20%	29%	24%	8%
目的地周辺にバス停がないから	15%	29%	16%	15%
運行本数が少ないから	85%	57%	72%	54%
時刻通りに運行していないから	0%	10%	4%	0%
JRとの乗り継ぎが悪いから	29%	19%	32%	38%
バス同士の乗り継ぎが悪いから	7%	5%	12%	15%
早期に運行していないから	13%	24%	12%	8%
深夜に運行していないから	16%	24%	4%	23%
土日祝に運行していないから	18%	19%	32%	8%
ルートや時刻表が分からないから	29%	24%	24%	23%
利用方法や予約方法が分からないから	16%	24%	0%	0%
社会福祉協議会等の送迎と比べて運賃が高いから	11%	5%	0%	0%
その他	9%	24%	32%	23%

図 2-25 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

<p>現状の問題や 10 年後の見通し</p>	<ul style="list-style-type: none"> コロナにより利用者数が減少しており、八田線以外の路線の存続が厳しい状況にあります。(精査中) バスを使いたいが使うことが出来ない人は 1 割以上います。その理由として、どの地区もバスの運行本数が挙がっています。また、園部地区では“ルートなどが分からない”、八木地区では“バス停が近くにない”、日吉地区や美山地区では“鉄道との乗継”も理由として大きく、地区特有の問題解消が望まれています。 <p>※この回答は、京阪京都交通のみの回答ではなく、園福線や市営バスなど、地域を運行するバス全体についての回答結果である。</p>
-------------------------	--

(5) 南丹市営バス

南丹市営バスは、日吉・美山地区を中心に計 16 路線を直営で運行しています。運行本数は、美山園部線や京北線（和泉～宮脇間）で平日は 1 日 10 往復以上の運行がある一方、運行本数や運行時間帯が限られている路線もあります。また土曜・休日は、一部路線・ダイヤのみの運行です。

南丹市営バスの利用者数は減少傾向にあり、直近の 5 年間でも約 24% 減少しています。利用者のうち 3 分の 2 程度を学生定期利用が占め、この割合は 10 年間ほとんど変化していません。

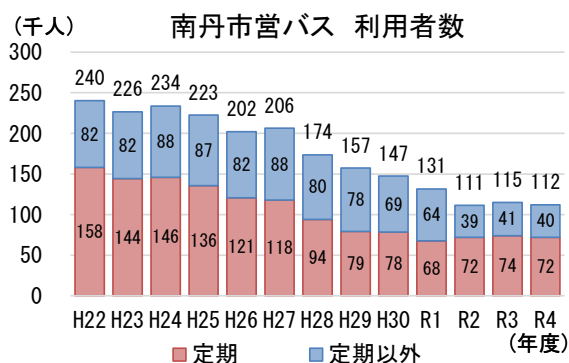


図 2-26 市営バスの利用者数の推移

出典：南丹市資料

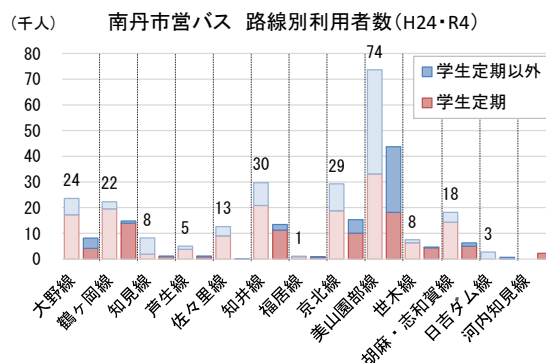


図 2-27 市営バスの路線別利用者数

出典：南丹市資料

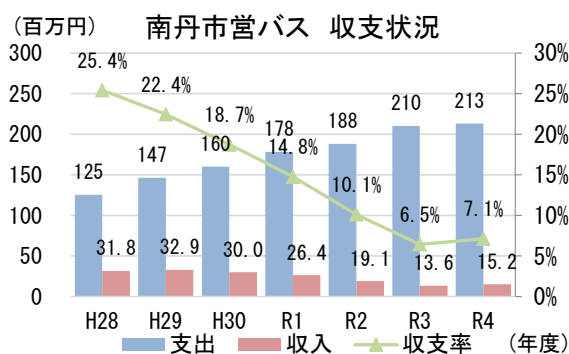


図 2-28 市営バスの収支状況

出典：南丹市資料

現状の問題や
10年後の
見通し

- ・ 南丹市営バスは、市内の主要鉄道駅と周辺の住宅エリアを結び、日吉地区と美山地区の生活を支える大切な交通ネットワークです。
- ・ 美山園部線は、平日は日中 1 時間に 1 本、休日も一定本数を運行し、比較的高いサービスレベルを確保しています。一方それ以外の路線では、運行本数や時間帯が限られ、生徒の通学や高齢者等の通院（特に帰宅時）に利用できないなどの課題があります。
- ・ 市営バスが運行する日吉地区・美山地区は、少子化・高齢化が今後特に進むことから、現在のルート・ダイヤでは、住民ニーズとの乖離が大きくなる可能性があります。

(6) ぐるりんバス

ぐるりんバスは、南丹市が民間事業者へ委託し運行するコミュニティバスで、園部地区で4路線を運行しています。運賃は150円均一です。

市街地循環線は、日中も概ね1時間に1本を運行しており、年間4.7万人の利用があります。

摩気・園部東部線は、園部駅西口と半田及び船岡・川辺方面を結ぶ路線です。市街地循環線等も運行する園部地区中心部内で完結する利用が多くを占めています。

西本梅スクール・癒しの森線は、京阪京都交通八田線に接続する南八田バス停とりり溪方面をはじめとする西本梅地域内を結ぶ路線です。利用者数は、1日当たり1人前後と僅かです。

新光悦村線は、園部駅西口から新光悦村工業団地や商業施設を結ぶ路線で、一部地域では小学生の通学にも利用されています。令和元年度の新設以降、利用者数の増加が続いています。

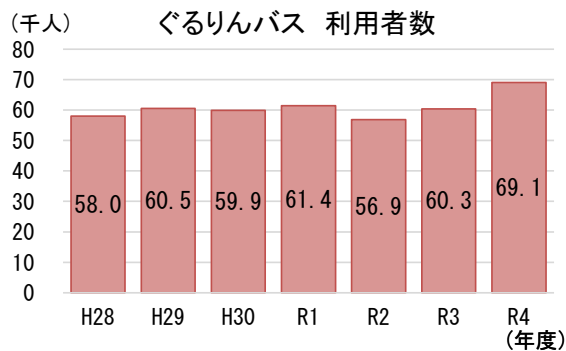


図 2-29 ぐるりんバスの利用者数の推移

出典：南丹市資料

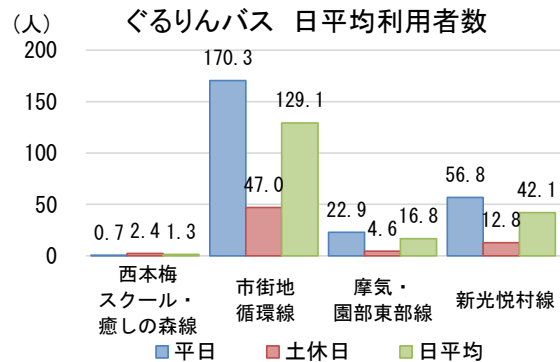


図 2-30 ぐるりんバスの路線別利用者数

出典：南丹市資料

現状の問題や
10年後の
見通し

- 市街地循環線や新光悦村線は、通勤通学利用のニーズが高く、利用者数も増加傾向にある一方、摩気・園部東部線や西本梅スクール・癒しの森線の利用は僅かとなっています。

(7) デマンドバスそよかぜ号

デマンドバスは、平成24年から本格運行を開始し、現在は、八木地区、日吉地区、美山地区で各4路線を運行しています。八木地区は平日の毎日、日吉・美山地区は週2～3日の運行です。各地区のタクシー事業者に運行を委託しています。

鉄道や路線バスの沿線から離れたエリアが多い八木地区では、美里・日置線をはじめとして比較的多くの利用があります。日吉地区や美山地区では、市営バスの乗り入れが難しい区間へ足を延ばす路線設定を行っていることから市営バスと並行する区間が多く、年間数人～数十人の利用にとどまる路線が多くなっています。

デマンドバスが多く運行されている八木地域においても、運行内容を知っている人は約8%と、認知度が低く状況です。

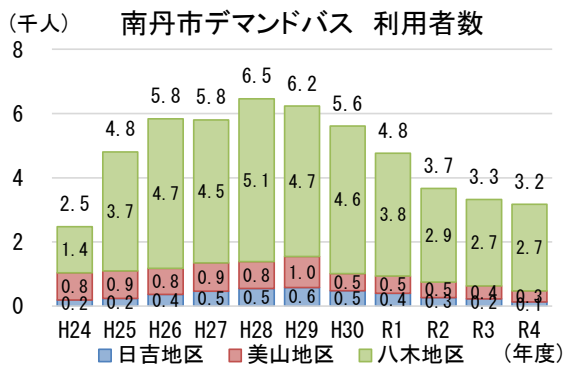


図 2-31 デマンドバスの利用者数の推移

出典：南丹市資料

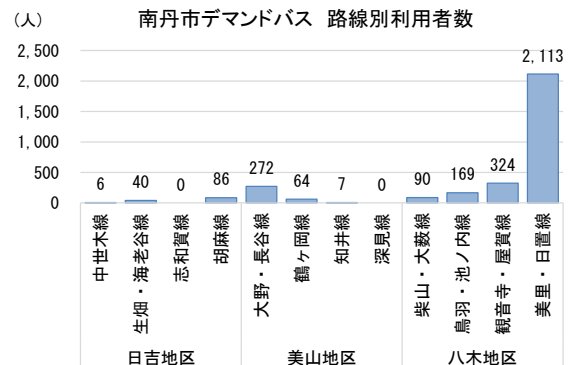


図 2-32 デマンドバスの路線別利用者数

出典：南丹市資料

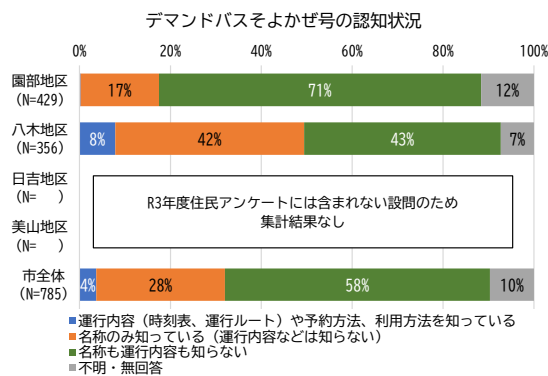


図 2-33 デマンドバスの認知度

出典：R5住民アンケート調査

現状の問題や10年後の見通し

- ・ デマンドバス自体の認知度が低く、一部路線を除いて利用者数はわずかとなっています。
- ・ バス停が近くになく、高齢化のさらなる進展が予想される美山地区などでは、玄関の近くまで来てくれるような運行方法への変更など、現在の運行内容に対する改善ニーズが増えることが予想されます。

(8) タクシー

南丹市内には、4 地区で各 1 社がタクシー事業を行っています。園部地区の京都タクシーは現状 10 人以上のドライバーを有していますが、他の 3 地区の事業者は数名で運行を担っている状況です。今後高齢化に伴いドア to ドアの移動ニーズが増える一方で、ドライバーの高齢化による離職等によりサービスの供給が困難となる可能性があります。

現状の問題や 10 年後の 見通し	<ul style="list-style-type: none">・ 4 地区ともにタクシー事業者があるものの、ドライバー数や車両数には限りがあります。・ 今後ドライバーの高齢化・減少に伴い、デマンドバスを含めて現在の体制を維持できなくなる可能性があります。・ また、タクシー車両を活用した新たな公共交通サービスの導入についても、ドライバーが増えない限り、事業者側として協力したくても出来ない可能性があります。
-------------------------	--

3. 市民等のニーズからの課題の整理

(1) 地域のバスへの満足度

バスに対する評価としては、園部地区は、運行ルートやバス停位置の評価は高いが、運行本数や始発終発時刻、JRとの乗継の評価は低い傾向にあります。一方、八木地区は、総じて評価は高くないが、特に運行本数やバス待ち環境の評価が低い傾向にあります。

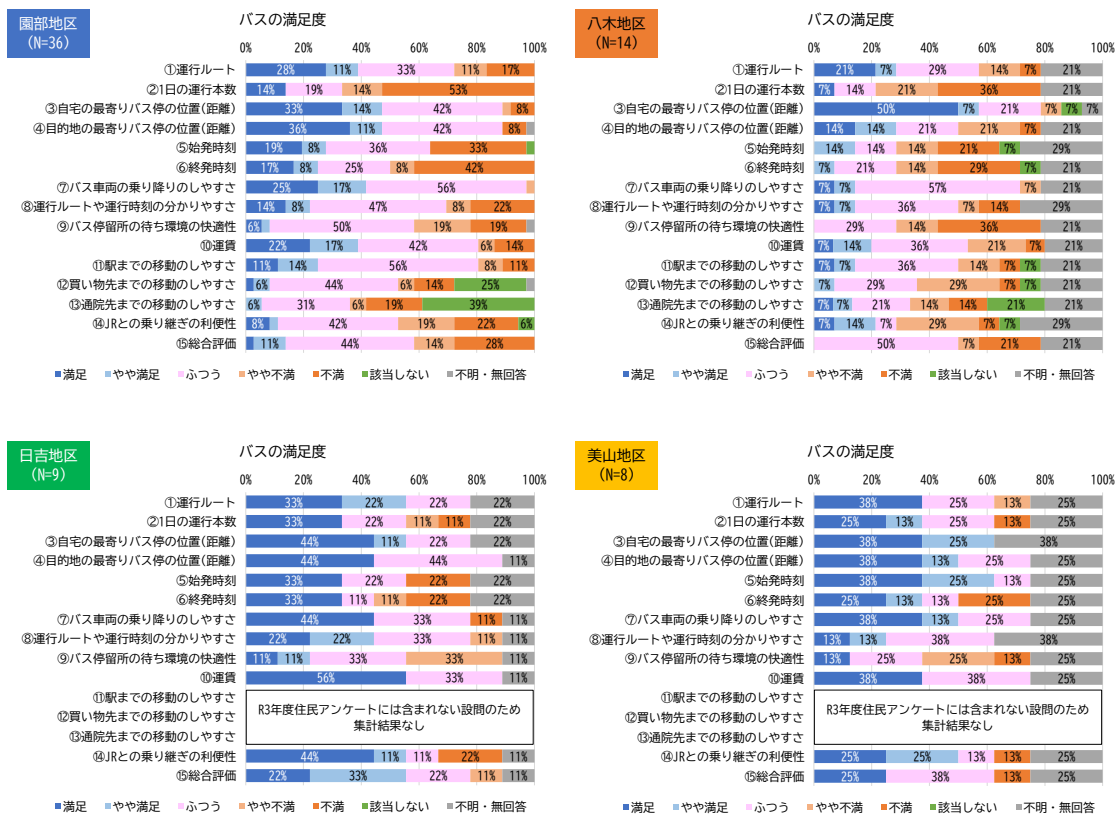


図 2-34 地区別のバス交通に対する満足度

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、園部地区・八木地区ともに、JR 運行本数の復便、妊娠や子育て家庭や小中学生のための公共交通の充実について、重要度・緊急度が両方とも高い傾向にあります。一方、園部地区は、通院のしやすさ、乗換のしやすさに対する課題解消もニーズが高い傾向にありました。

緊急度や重要度が高くなかった課題項目は、いずれも地区も、昼間のバスの運行本数確保と 18 時以降の運行本数確保でした。

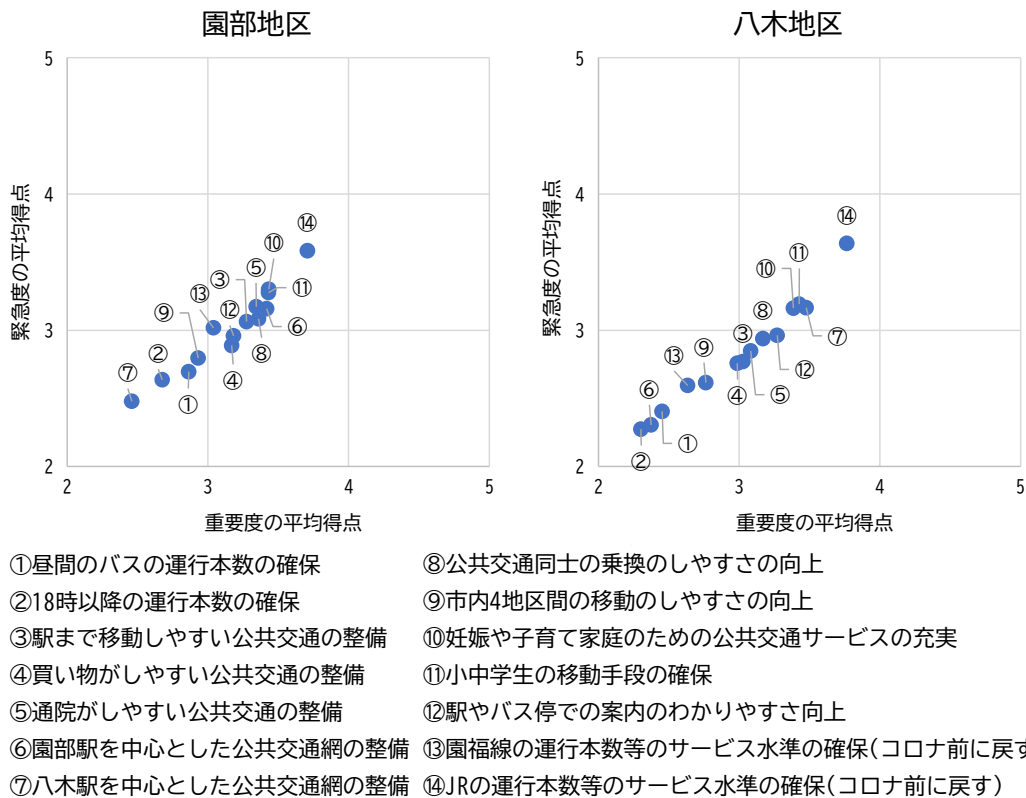


図 2-35 公共交通に関する課題の重要度と緊急度

出典：R5住民アンケート調査

4. 上位・関連計画からの方向性の整理

(1) 第2次南丹市総合振興計画（平成30年度～令和9年度）

10年後のビジョン	人と環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちをめざす。
施策の方向	①JR山陰本線の複線化 ②鉄道を生かしたまちづくり ③バス交通の充実 ④多様な公共交通システムの整備

(2) 第2期南丹市地域創生戦略（令和2年度～令和6年度）

基本目標	誰もが安心して暮らし、活躍できる地域をつくる
基本的方向と施策	万一の災害に備えた体制の強化、道路などのインフラ整備と公共交通の充実など、誰もが安心して暮らせるまちをつくる。
想定される 主な事業・取り組み	・JR駅舎および駅前広場の整備 ・地域公共交通の利便性向上 ・外国人向け案内表示の普及や通訳ツールの活用

(3) 改定版南丹市都市計画マスタープラン（令和3年度～令和9年度）

土地利用の基本方針	①持続可能でコンパクトなまちづくり ②市の中心的な拠点となる駅周辺の機能強化、市街地整備 ③優れた自然環境を適切に保全し、未来へ継承 ④身近な生活拠点を中心とした暮らしやすさの維持
交通体系の整備方針	公共交通を利用しやすい、ウォークアブル推進都市への転換 ・JR山陰本線の利用促進に向けた取り組みの推進 ・バスの利用促進に向けた取り組みの推進 ・多様な公共交通システムの整備 ・園部、八木、吉富の市街化区域における地域特性にふさわしい交通サービスの確保

(4) 南丹市立地適正化計画（目標年次：令和22年度）

まちづくりの方針	市街地中心部における、主に若年層を中心とした定住促進と生活サービス（生活サービス施設・公共交通サービス）の維持・充実
目指すべき 都市の骨格構造	多極ネットワーク型コンパクトシティの実現 ・JR園部駅・八木駅周辺に都市機能・居住機能を集積 ・都市拠点にアクセスできる公共交通網を整備

5. 南丹市の地域公共交通の課題のまとめ

<p>地域の概況</p>	<p>【人口動態の観点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日吉地区や美山地区の少子化・高齢化に伴う南丹市営バスの運行見直し <p>【都市構造の観点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・園部駅周辺や八木駅周辺でのウォークアブル都市の実現に向けた、また、住民ニーズに応じたぐるりんバスやデマンドバスの運行の見直し ・公共交通を利用した買物や通院が可能なサービスへの見直し
<p>地域公共交通の現状</p>	<p>【公共交通全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車依存社会から、公共交通も選択してもらえるような公共交通サービスの提供 ・買物や通院について、公共交通で往復移動できる公共交通サービスの提供（特に帰宅） ・公共交通に対する認知度の向上（利用促進のまえに、まずは認知度の底上げが必要） ・担い手不足の解消 ・財源の確保 <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・園部駅や八木駅での交流機能及び賑わい機能の確保 ・コロナ前の水準への復便 <p>【園福線・京阪京都交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービスの確保・維持存続（特に高校生の通学手段（帰宅も）の確保の点） ・他モードと連携した接続性・利便性向上及び利用促進 <p>【南丹市営バス・ぐるりんバス・デマンドバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民ニーズに応じたルート・ダイヤの見直し ・かやぶきの里の観光への対応 <p>【タクシー等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他モードと連携した利便性向上及び利用促進
<p>市民ニーズ</p>	<p>【アンケート結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 運行本数の復便（コロナ前の水準）、妊娠や子育て家庭や小中学生のための公共交通の充実へのニーズが高い（課題解決の優先度が高い）。 ・園部駅や八木駅を中心とした公共交通網の整備、通院のしやすさ、乗換のしやすさへのニーズも、比較的高い。 <p>【意見交換会の結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすい市営バス・ぐるりんバスの運行方法の検討 ・路線バスに限らない移動手段の検討 ・駅前（特に園部駅）の環境整備 ・公共交通（特にデマンドバス）の認知度向上 ・デマンドバスの利用しやすい方法の検討 ・八木駅前の環境整備 ・神吉地域の移動手段の確保 ・公共交通の認知度向上・利用機会創出・利便性向上 ・バス車内の環境整備

事業者ニーズ	(現在調査中)
上位関連計画	<p>【まちづくりの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちの実現 ・持続可能でコンパクトなまちづくり、駅周辺の機能強化、身近な生活拠点を中心とした暮らしやすさの維持 ・公共交通を利用しやすい、ウォークアブル推進都市への転換 ・多極ネットワーク型コンパクトシティの実現⇒園部駅周辺と八木駅周辺の都市拠点を中心としたコンパクトなまちづくりの実現 <p>【公共交通の施策・事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 山陰本線の複線化 ・鉄道を活かしたまちづくり ・バス交通の充実 ・多様な公共交通システムの整備 ・園部地区市街地中心部において、拠点となる施設の機能の充実、ユニバーサルデザインに基づいた歩いて楽しい空間づくりによる回遊性の向上 ・八木地区市街地中心部において、駅へのアクセス性の向上による交通結節機能の強化、駅の東西の交流促進、市民の日常の移動手段としての環状型の公共交通サービスの運行 ・過度に自家用車に頼ることなく「都市拠点」にアクセスできる公共交通網を整備



南丹市の公共交通に関する課題のポイント

- ①都市拠点を中心とした公共交通サービスの充実
- ②交通結節点での乗換機能の確保、案内の充実、待合環境、交流施設の充実
- ③観光交通と生活交通の共存、観光の利便性向上（外国人も迷わない公共交通づくり）
- ④公共交通の認知度、理解度の向上
- ⑤日常のお出かけ（買物、通院）のための公共交通サービスの確保
- ⑥通勤通学の利便性確保、若い世代が利用したくなる公共交通づくり
- ⑦交通行動の意識改革（公共交通を使った移動への行動変容）

第3章 基本方針

1. 基本理念

1.1. 目指すべき姿

南丹市の最上位計画である第2次南丹市総合振興計画において、めざすべきまちの将来像として「森・里・街・ひとがきらめく ふるさと 南丹市」、重点テーマとして「定住促進」のために「住み続けたいまち・住んでみたいまち」の実現が示されています。

そこで本計画では、南丹市の定住促進、住み続けたいまち・住んでみたいまちにふさわしい地域公共交通をつくりあげ、人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちをめざします。

基本理念

人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちをめざす

なお、南丹市は、京都府内で2番目に広く、地域（旧4町）それぞれに特色があるため、地域の個性や特徴に応じて将来の地域公共交通を検討することが望ましいと考えました。そのため、第2次南丹市総合振興計画の「まちのすがた構想図」や、現状の公共交通網や生活圏を参考にし、南丹市内を、①園部地区、②八木地区、③日吉・美山地区、の3ゾーンに分けて、地域公共交通を検討することにします。

表 3-1 各ゾーンの特徴

	将来都市構造	主な公共交通	まちづくりの方向性
園部地区	にぎわいの市街地ゾーン コンパクトなまちづくり 都市拠点	園福線 京阪京都交通 ぐるりんバス	<ul style="list-style-type: none"> 市の中心としての賑わいと活力のあるまちづくりや若者から高齢者まで全ての年代の人が住みやすい居住環境づくり 園部駅の利用促進などにより、コンパクトで住みやすい生活環境の創出
八木地区	にぎわいの市街地ゾーン コンパクトなまちづくり 地域拠点	京阪京都交通 そよかぜ号	<ul style="list-style-type: none"> 計画的な市街化や八木駅や吉富駅周辺の整備などにより、居住環境の向上を図り、恵まれた立地特性、交通特性を活かしたまちづくり 八木駅の整備・利便性向上や近隣商業機能などの充実、周辺の田園環境と調和した魅力ある生活環境の創出
日吉・美山地区	ふれあいの森・国定公園ゾーン やすらぎの田園ゾーン ※JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画での検討対象地域	市営バス そよかぜ号	<p><日吉></p> <ul style="list-style-type: none"> 観光レクリエーション資源や、緑豊かな山々に育まれた田園環境等を活かすため、緑や環境などに関する体験や講習会、健康づくりに関するイベントの開催などを通じて、多様な交流を育むまちづくり <p><美山></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の人口、活力を維持していくため、芦生原生林や由良川をはじめとする自然環境や、かやぶきの里に代表される地域固有の歴史文化資産を活かした、個性豊かで活力のあるまちづくり

1.2. 地域公共交通のあり方

南丹市の目指すべきまちの将来像の実現に向けて、どのような地域公共交通であるべきか。このことを考えるためには、まず、南丹市の地域公共交通に求められていることを整理します。

本計画を策定することで「誰もが外出しやすいまち」を目指しますが、そのためには公共交通サービスが持続可能なシステムとして構築・運用されていることが求められています。持続可能なシステムにするためには、効率性や利便性を高めつつ、最低限必要な外出に対して保障・支援する必要があります。

そこで南丹市の公共交通としては、①都市拠点・交通拠点・目的地となる施設と周辺の居住エリアをつなぐ、②広大な市域に点在している集落での外出をささえる、③高齢者の安全安心な外出をささえる、④若年層（女性や子供など）の外出意欲をつくる、⑤近年急増している観光客への対策を講じる、の5点が求められています。

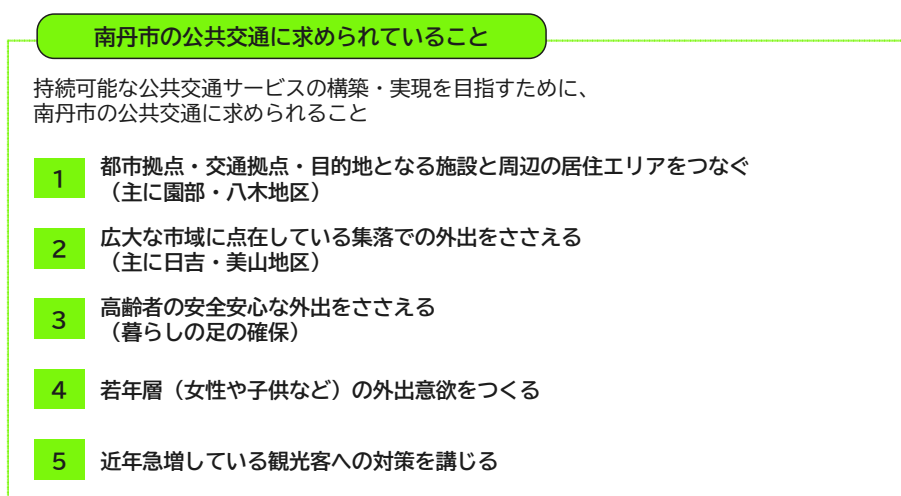


図 3-1 南丹市の地域公共交通に求められていること

南丹市の地域公共交通に求められていることや、第2次南丹市総合振興計画のまちづくりの8つの基本方針に沿って、南丹市の地域公共交通のあり方を、次のように設定します。

まちづくりの方針	南丹市の地域公共交通のあり方
1 つながりのあるまちづくり【人権・コミュニティ・協働】	地域のつながりの維持・活性化を支える公共交通
2 健やかで幸せに暮らせるまちづくり【子育て・医療・福祉等】	健やかでいきいきとした暮らしを支える公共交通
3 学び楽しむまちづくり【教育・文化・スポーツ】	ふるさとで学び続けることができる公共交通
4 自然と共生したまちづくり【環境】	豊かな自然と調和する公共交通
5 活力とにぎわいのあるまちづくり【産業振興】	活力とにぎわいを促進する公共交通
6 安全・安心なまちづくり【危機管理】	安心して住み続けられる、安心して利用できる公共交通
7 美しく快適なまちづくり【都市基盤】	いつでも快適に暮らすことができるための公共交通
8 効率的・効果的な行財政によるまちづくり	効率的・効果的な運行を行う公共交通

図 3-2 南丹市の地域公共交通のあり方

2. 基本方針

本計画の基本方針は、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、それぞれの地域の個性に応じて、外出しやすいまちの実現に向けて必要なことを定めます。

方針1 園部駅や八木駅周辺を中心としたコンパクトプラスネットワークをつくる

南丹市の中心である園部地区は、商業施設・医療施設・教育施設・文化施設等、多くの都市機能を有しています。また、八木地区は、八木駅を中心に住宅開発や施設の立地等が進んでおり、新たな人の流れ・定住促進が進んでいます。そこで、園部駅や八木駅を中心にして、コンパクトで住みやすい生活環境の創出を図りつつ（多極ネットワーク型コンパクトシティの実現）、賑わいや活力のあるまちづくりを進めます。

そのためには、現在の地域公共交通のサービス内容等を再点検し、住民の外出ニーズに応じて誰もが気軽に外出できるよう、ぐるりんバスやデマンドバスなどの運行内容を見直します。

また、コンパクトシティの中心となる園部駅や八木駅では機能向上を図るとともに、現在の地域公共交通では対応しきれない範囲については、自転車のシェアリングシステムなどの新たな移動手段導入も進めます。

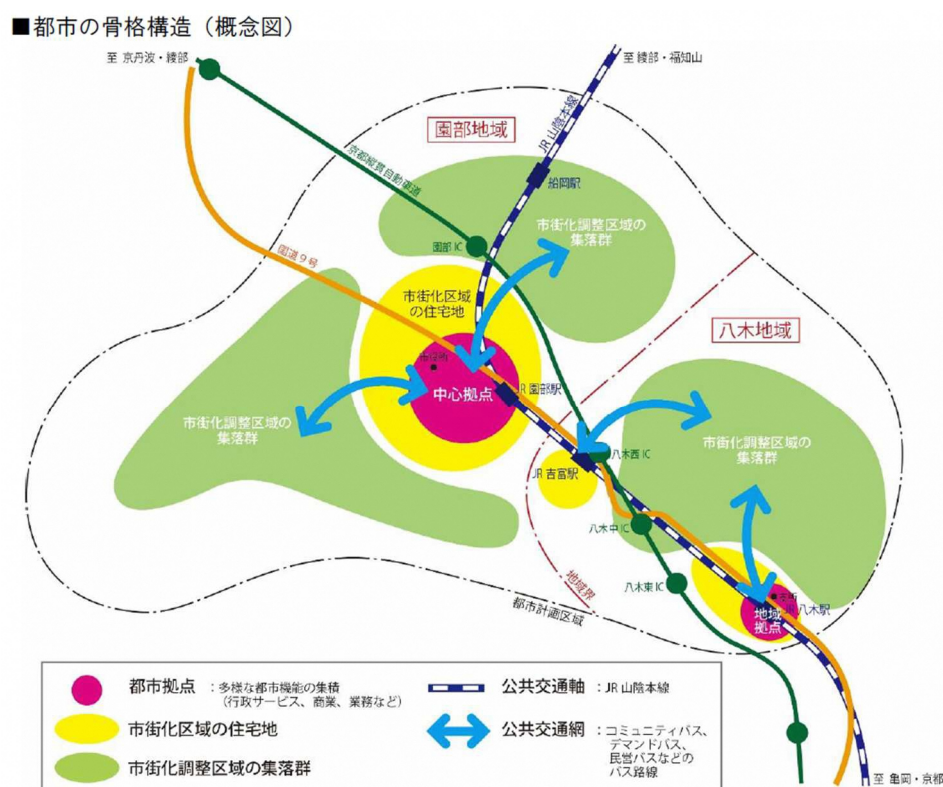


図 3-3 園部地域と八木地域の将来都市構造図

出典：南丹市立地適正化計画

方針2 安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる

園部駅周辺や八木駅周辺以外の地域では、近くに商業施設や医療施設などが立地していないことから、自家用車や公共交通を使って、園部駅周辺や八木駅周辺まで移動する必要があります。自動車を運転できない人・自家用車を保有していない人にとっては、安心して生活することが出来ないかもしれません。住み続けることが出来ないかもしれません。そのため、市内のどこに住んでいても、日常生活に必要不可欠な外出については、最低限の移動サービスを楽しむことができるような地域公共交通システム構築を目指します。

そこで、中心部以外では、住民の外出先ニーズにあわせて、バスルートやダイヤの見直しを図るとともに、公共交通の乗継のスムーズさや、子どもの通学・帰宅のための地域公共交通サービスの確保など行います。

また、南丹市の観光は、中心部以外の地域（美山かやぶきの里、るり溪温泉、スプリングスひよし等）が盛んであるため、市内の地域公共交通同士が連携し、安心・快適に移動できるようなサービス提供を進めます。

方針3 みんなで支え愛着を育み持続可能な地域公共交通をつくる

南丹市の日常生活の交通手段は、自家用車利用率（マイカー率）が高く、地域公共交通の利用・意識・愛着が低い状況にあります。多様性が求められる今日、マイカー一択ではなく、マイカーも便利・地域公共交通も便利というまちが、住み続けたいまちとして選ばれ、元気に活躍できるまちとして生き残っていくと言えます。また、少子化・生産年齢人口が減少する中、現在の地域公共交通を維持するためには、行政や交通事業者だけではなく、地域住民や地元企業等のすべての関係者全員で取り組むことが必要になってきています。そのため、あらゆる主体がみんなで協働し、まちや地域公共交通を支え、維持・活性化させることを目指します。

そのため、地元の公共交通のことをほとんど知らないという地域性を解消するために、啓発活動や利用促進活動は、ターゲットに応じてあらゆるツールを用いて根気よく継続的に実施していきます。また、関係者とのコミュニケーションを活発化させ、問題の早期発見・早期解決を目指します。

基本理念：目指すべき姿

人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちをめざす

南丹市の上位・関連計画より、「定住促進」「住み続けたいまち・住んでみたいまち」が実現できるような地域公共交通をつくりあげる。

南丹市の公共交通に求められていること

目的地となる施設と周辺の居住エリアをつなぐ

広大な市域に点在している集落での外出をささえる

高齢者の安全安心な外出をささえる

若年層の外出意欲をつくる

観光客増加への対策

本計画の基本方針

方針1 園部駅や八木駅周辺を中心としたコンパクトプラスネットワークをつくる

方針2 安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる

方針3 みんなで支え愛着を育み持続可能な地域公共交通をつくる

施策	事業	概要	対象候補	備考	
方針1	園部駅や八木駅のアクセス交通の充実	市街地循環線の逆回りやルート・ダイヤの再設定（都市機能施設にアクセスできる）	園部駅		
		ぐるりんバスの運行内容の見直し	園部地区		
		スーパーマツモト新そのべ店や園部病院へのルート・ダイヤの見直し	園部地区		
	公共交通のわかりやすさの向上	デマンドバスそよかぜ号（八木地区）の運行内容の見直し	ルート・ダイヤの見直し、バス停位置の見直し、フリー乗降区間の導入、交通系ICカード・WEB予約の導入	園部駅、八木駅	
		乗り合い以外の新たな移動手段の導入	シェアサイクル・カーシェアリング・電動キックボードなどの導入に向けて、運営事業者への営業やポート設置の支援等	園部駅、八木駅	
		園部駅の公共交通サインの整備	園部駅西口と東口のバス案内の充実（共通案内板の整備）	園部駅	山陰本線の発展形
園部駅や八木駅の待合環境の向上	わかりやすいバス停の整備	ぐるりんバスと京阪京都交通のバス停位置やバス停名称の統一化	園部地区		
	園部駅や周辺での待合環境の向上	園部駅西口と東口のバス案内の充実（共通案内板の整備）	園部駅		
方針2	住民ニーズにあわせたバスルートやバスタイヤの見直し	園部駅や周辺での待合環境の向上	学生が時間をつぶせるような場所の創出（駅構内だけでなく、駅前広場なども検討対象とする）	園部駅	
		八木駅の交通結節機能の強化及び待合環境の向上	ベンチや上屋の設置、時間貸駐車場の誘致等→駅前広場整備	八木駅	
		南丹病院の第二病棟側エリアへの全面的移転建替えにあわせた交通体系の検討	デマンドバスそよかぜ号・京阪京都交通バスのルート・ダイヤの見直し	八木地区	
	若者や子育て世代向けの利用環境の整備	商業施設や医療施設の敷地内でのバス停設置	美山園部線のスーパーマツモト新そのべ店や園部の眼科クリニックへの経由等（美山園部線の走行ルートを、現在の復路ルートに統一するなど）	園部地区内の園福線や市営バス	
		南丹市営バスの起終点の見直し	知見口、美山支所、移動販売拠点などへの直通ルートやダイヤを設定	美山地区	
		子どもの通学・帰宅のための利便性向上	（※事務局にて、高校の先生からのご意見を整理中）		
公共交通での観光のしやすさ向上	デジタル化の導入等による利便性向上	南丹市営バスへICOCAの導入	日吉地区、美山地区	山陰本線の事業	
	子育て世代向けの運賃割引制度の導入（環境定期券制度や夏休み専用乗り放題バスなど）		全域	山陰本線の発展形	
	子育て世代の利用促進に向けた環境整備	市内の公共交通の共通1日乗車券の導入	全域		
方針3	モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動	子育てタクシー制度の導入（妊婦向けタクシーのための研修支援等）	園部地区、八木地区	山陰本線の発展形	
		日吉駅での観光客向けサービス機能の導入	スーツケースを預けられる場所など（クロークやコインロッカーの整備等）	日吉駅	
		使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行	美山の振興会の地区別時刻表を参考に新たな地区別総合時刻表を開発する／マイダイヤ記入欄を設ける、スーパーや病院などの目的地別の総合時刻表、車両タイプの明示	全域	# 認知度を高める山陰本線の発展形
	地域住民が主体となった利用促進活動の支援	ターゲットにあわせた利用促進活動の実施	明治国際医療大学線や丹波日吉線などの便利なバスや切符等の情報発信、ケーブルTVを活用した情報発信（デマンドの使い方など）、	全員	# 認知度を高める山陰本線の発展形
		公共交通の初心者講習会・体験会	高齢者向けのバスに乗る練習会の開催、バス乗り方教室やバス買い物ツアーの開催	主に高齢者	# 体験を促す
		公共交通お試し券の配布、無料開放日の導入		全域	# 体験を促す
地域との連携の推進	地域主体の利用促進活動への支援	地域主体の利用促進活動への支援	まずは日吉	# 体験を促す	
公共交通に対する意見を収集する体制づくり	マニュアルづくり、地域住民を対象とした勉強会の開催		まずは日吉		
	市営バスやぐるりんバスへの車外広告の設置／市営バス車内広告のPR	（※事務局にて調整中）			
	園部駅周辺の学生や地域住民とのワークショップ	多くの若者が通学している園部駅周辺の学校（生徒）を対象に、若者が使いやすくなる公共交通のあり方等について、意見交換を実施する	園部地区		
ドライバー確保に向けた支援	交通事業者やドライバーとの定期的な意見交換会	交通事業者やドライバーとの定期的な意見交換を実施することで、運行の維持・確保のために必要な対策や意識等を共有・実践する	全手段	山陰本線の発展形	
	ドライバーの新規雇用に向けた支援	求人情報掲載の支援、二種免許取得のための支援	バス、タクシー	山陰本線の発展形	