

宮津市地域公共交通計画（素案）

つなごう、未来へ

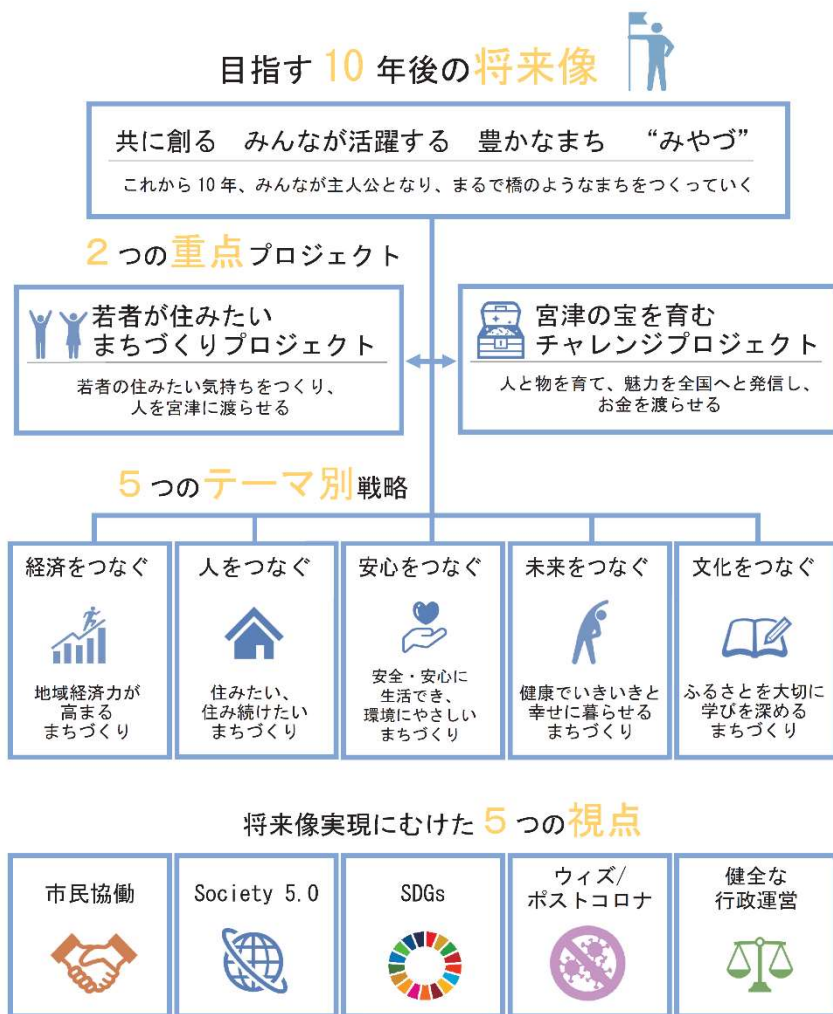
生活をつなぐ公共交通を

持続可能で利便性の高い公共交通の維持・確保を図るためには、
交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、
地域住民の皆さん自らが公共交通を「みんなで乗って、守り、育てる」
という意識を持って関わるすることが大切です。

目 次

- ・ 計画の期間…P. 1
- ・ 宮津市の公共交通に関する現状と課題…P. 2
- ・ 計画の基本方針及び実施事業…P. 4
- ・ 事業範囲…P. 5
- ・ 計画の目標指標及び達成状況の評価…P. 6
- ・ 計画の実施及び進行管理の体制…P. 6
- ・ 宮津市がかかわる各種計画と公共交通との関連…P. 7

第7次宮津市総合計画に掲げる宮津市の目指す10年後の将来像



交通分野における将来像

「安心をつなぐ」のテーマにおいて、持続可能な公共交通を確立し、併せて、先進技術を活用した、シームレスな（継ぎ目のない）移動しやすいまちを目指すことを将来像として掲げている。

対応方向・具体的方策

◇地域公共交通計画の策定とともに、利便性向上、利用促進、運行主体への支援により、市全体の安定的で持続可能な公共交通の確立

◇自動運転バスやe-Bike、小型電動自動車等の新たな移動手段の導入を検討し、シームレスで誰もが、移動しやすい地域づくりを進める

◇京都丹後鉄道の強靱化・長寿命化など、災害に強い安全安心な公共交通インフラの構築を支援・実施

宮津市地域公共交通計画策定の背景・目的

本市の公共交通は、人口減少や自動車の普及、新型コロナウイルス感染症の影響による観光需要の落ち込みに伴い利用者が減少し、財政負担が増加するなど、確保維持が厳しい環境となっている。また、バス運転手などの人材不足により、丹海バス路線を再編し、令和2年度から地域主体の交通空白地有償運送や栗田地区200円タクシーなど、地域ニーズに合わせた交通形態にシフトしている。このような動きの中、宮津市が目指す10年後の将来像実現をめざすため、将来においても不可欠なインフラとなる公共交通を、多様な移動ニーズに対応しながら持続可能なものとして確立し、シームレスで移動しやすいまちとするために、市全体の交通のあり方について整理し、中長期的なビジョンを持って施策展開を行う、「宮津市地域公共交通計画」を策定する。

計画のねらい

宮津市内の公共交通機関は、地域住民の日常生活を支える移動手段としてだけでなく、地域の活性化の大切な要素である「人の交流」のための重要な資源となっているが、人口の減少等により利用者の減少が続いており、今後も経営環境は厳しさを増すことが想定される。

宮津市を含めた京都府5市2町において、京都府北部地域連携都市圏公共交通計画を策定することで、主に広域的かつ幹線的な公共交通及びそれに接続する支線的な公共交通（移動手段）について、将来にわたって持続可能なものにするとしており、この計画とともに、宮津市地域公共交通計画を策定し、宮津市においても基幹交通を守りながら、接続する二次交通を含め、市全体の交通のあり方を考え、公共交通を持続可能なものとするとしていく。

計画の期間

○令和4年度～令和8年度までの5年間

宮津市の公共交通に関する現状と課題

■宮津市の公共交通を取り巻く現状

【地域特性】

○基幹交通

- ・京都丹後鉄道による鉄道路線が宮津駅を中心に、舞鶴方面へ宮舞線、京丹後・豊岡方面へ宮豊線が運行されている。
- ・丹後海陸交通の幹線バスが、上宮津地区から伊根方面へ伊根・蒲入・経ヶ岬線が、府中地区の天橋立ケーブル下から、与謝野町へ向かう、与謝線が運行されている。

○基幹交通を補完する二次交通として、上宮津地区、養老・日ヶ谷・世屋地区、由良地区において交通空白地有償運送を実施し、栗田地区では既存のタクシーを活用した 200 円タクシーや生活交通に観光の機能を持たせた路線バスである田井線を運行している。

○海の京都 DMO とともに、国内観光客だけでなく外国人観光客の誘致にも力を入れており、積極的な施策の展開により観光客が伸びている。

【社会動態】

○観光入込客数は増加傾向

※2010 年：2,720 千人⇒2019 年：3,205 千人（17%増）

○人口減少・高齢化の深刻化

※宮津市人口 2010 年：19,948 人⇒2020 年：16,758 人（15%減）

※高齢化率 2015 年：39.9%⇒2020 年：43.3%

○運転免許返納者数は増加の一途

※2012 年：8 人⇒2019 年：125 人（2012 年より運転免許自主返納支援事業開始）

○日常生活（通勤・通学、買い物、通院）における自動車への依存

※家族送迎を含め、8 割以上の者が自動車を利用

○公共交通を維持する経費は高い水準で推移（公費負担）

※2011 年：332,747 千円⇒2019 年：301,165 千円（9.4%減）

■宮津市内の移動状況

○通勤・通学や買い物、通院での移動は宮津市内が多く、通院先については、与謝野町の京都府北部医療センターも多く挙げられている。

○移動手段は自動車が 8 割以上となっており、自動車への依存度が高い。

■宮津市の移動ニーズの実態

【市民アンケート調査】

- アンケートの結果、利便性や待合環境向上の声が多いものの、大半が自動車利用でバスへの代替ができないという回答

【高校生アンケート調査】

- 公共交通に対して、便利で使いやすいといった好意的なイメージ
- 一方で運行本数が少ない、鉄道の運賃が高い、コロナ禍もあり、混雑しすぎているという不満
- 運行本数の増加、登下校に合わせた運行時間、フリーWi-Fi への要望

【鉄道・バス利用者調査】

- 利用目的は買い物が一番多く、ついで通院、通勤の順で多い
- 本数が少ないという不満が多いが、半数以上の者が公共交通に満足

運転手不足等や
コロナ禍による
交通事業者の厳
しい経営環境

厳しい財政状況
の中での公共交
通を支えるため
の財政負担の増

宮津市の実態がこのまま続けば…

過度な
自動車への
依存

公共交通の利用者減、財政負担増

公共交通の維持困難

自動車が使えなくなった時には公共交通での移動が難しい状況に

上記の状況にならないためにも、
自動車に過度に頼ることなく、公共交通利用者の満足度を高めるとともに、
利用機会などをつくりながら、公共交通へのマインドセットの転換が必要

通勤・通学、買い物、通院についての移動様態を作図し、このページに掲載します。

基本方針

持続可能な公共交通を確立し、併せて、先進技術を活用した
シームレスな(継ぎ目のない)移動しやすいまちを目指す

目標1

利用者の満足度がより高まる公共交通の実現

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。

【方策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

【方策2】 バス路線再編後の交通空白地有償運送等の利用者ニーズを踏まえた満足度向上への取組の支援

【方策3】 待合施設の環境整備〈Wi-Fi や多言語案内表示の整備など〉

【方策4】 公共交通の利活用についての積極的な情報発信

【方策5】 MaaS など利用者目線での利用促進の取組や新たな利用者の掘り起こし

目標2

だれもが公共交通の使い方を理解し、移動しやすいまちの実現

公共交通「も」利用した移動手段を知ること、自動車以外の移動方法がわからない、移動手段の選択弱者として誰も取り残されないまちを実現するための取組を展開。

【方策6】 幅広い世代を対象としたバスのお試し乗車会などの実施

【方策7】 運転免許証返納前の段階における高齢者の利用促進

目標3

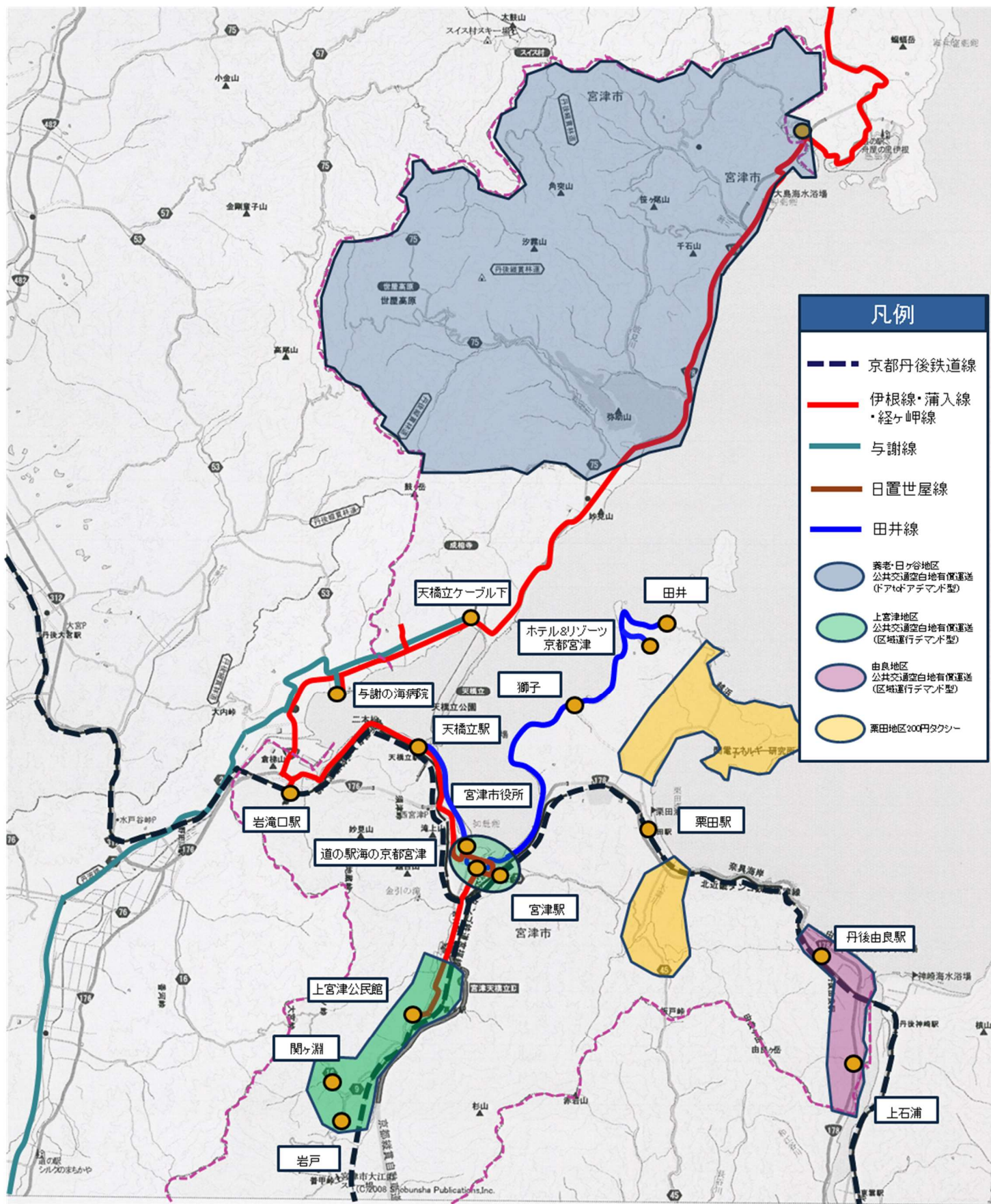
自動車に過度に頼らないまちづくりや観光と連携する公共交通の実現

本市で自動車に頼り過ぎなくても移動が可能となるように、まちづくりや観光などと連携した利用しやすい移動手段となる公共交通を実現するための取組を展開。

【方策8】 鉄道・高速バスとの連携強化による宮津市外とのアクセス利便性向上

【方策9】 観光地へのアクセスなど公共交通による市内周遊性の向上

【方策10】 自動運転など先進モビリティを活用したラストワンマイル確保の検討



計画の目標指標及び達成状況の評価

■評価方法



■評価項目

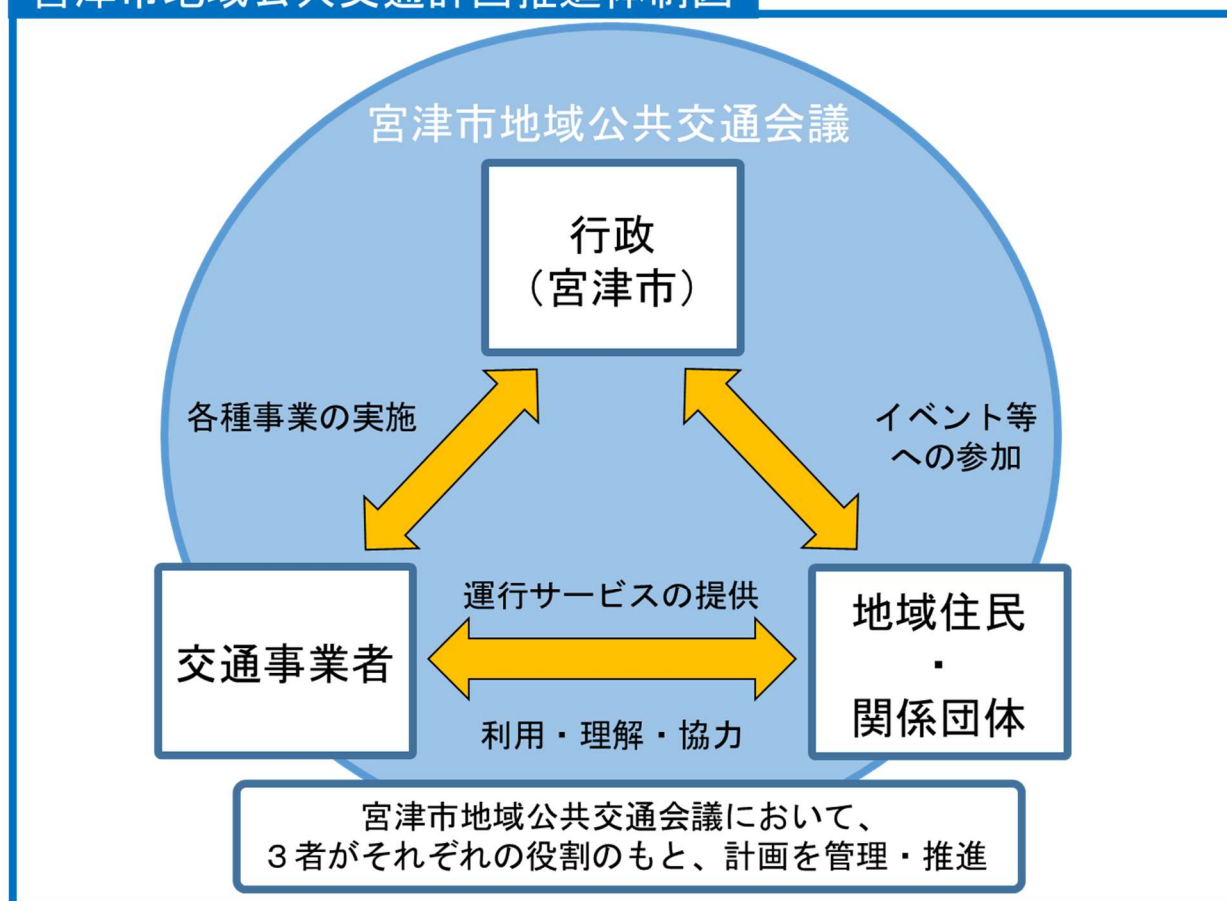
項目	現在数値	5年後の目標値
200円バス利用者数		
京都丹後鉄道利用者数		
交通空白地有償運送利用者数		
公的資金が投入されている公共交通の収支率		
(利用者一人当たり)公的資金投入額		

第7次宮津市総合計画及び交通計画作成の手引きに掲げられている標準指標。今後、項目の追加等も含めて調整。

計画の実施及び進行管理の体制

本計画の推進及び進捗状況の管理は、宮津市地域公共交通会議が行うこととする。PDCAサイクルに基づき、年度ごとに進捗状況を把握し、計画が適正に行われるように関係機関との調整を行う。

宮津市地域公共交通計画推進体制図



宮津市がかかわる各種計画と公共交通との関連

団体名	各計画での公共交通の考え・位置づけ
京都府北部地域 連携都市圏 形成推進協議会 ・ 京都府北部地域 連携都市圏 公共交通活性化 協議会	第2期京都府北部地域連携都市圏ビジョン 交通分野における将来像 ○多様な移動ニーズに対応する持続可能で便利な交通圏域 公共交通の担い手不足を解消し、地域と交通結節点や生活拠点を結ぶ交通手段を確保するとともに、地域外を結ぶ基幹交通と地域内を結ぶ域内交通を、自動運転やシェアリング、MaaS等の活用により、様々な利用者のニーズに対応する、持続可能でシームレスな交通サービスを確立した圏域を目指す。 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画 基本方針 ○多様な移動ニーズに対応する持続可能で便利な交通圏域 過度な自動車への依存による、公共交通の利用者減、自治体の財政負担増により公共交通の維持が困難となることや、自動車が使えなくなった時には公共個通での移動が難しい状況とならないよう、自動車に過度に頼ることなく、公共交通利用者の満足度を高めるとともに、利用機会をつくりながら、公共交通へのマインドセットの転換を図り、第2期京都府北部地域連携都市圏ビジョンに掲げる将来像の達成を目指す。
北近畿タンゴ鉄道 沿線地域公共交通 網形成計画	目指すべき将来像 ○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