

京都府北部地域連携都市圏公共交通計画（案）に対するパブリックコメント実施結果について

京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会事務局
（事務局：宮津市企画財政部企画課企画政策係）

- 1 意見の募集期間 令和4年3月10日(木)～令和4年3月23日(水)
- 2 意見の募集方法 直接持参・郵送・FAX・電子メールで受付け
- 3 意見提出件数 3件
- 4 意見に対する協議会の考え方

No.	意見概要	協議会の考え方
1	京都丹後鉄道のようなわかりやすい運賃体系やJR四国（牟岐線）と徳島バスとで行われているような、鉄道と路線バスの運賃を統一する仕組みの構築を検討してほしい。	先行事例を研究するなど、利用しやすい環境づくりに努めてまいります。
2	公共交通事業者の人材不足の解消について、複数事業者での共同運行も検討してほしい。	京都府北部7市町でのバス路線の状況から、共同運行という仕組みは難しいと考えておりますが、交通事業者と共に人材確保に向けた取り組みを実施してまいります。
3	海の京都観光を満喫してもらうために、見開きで大きめの観光案内図（地図）の提供が効果的ではないか。観光客の関心を引くため、南北を逆転した雪舟風の観光案内図（バス等公共交通ネットワーク入り）の作成を提案する。	圏域の公共交通ガイドの作成について方策4で掲げており、使いやすさとともに、手に取ってもらえるように、目を引くデザインを取り入れることは重要であると考えます。ご意見として参考にさせていただきます。
4	圏域外からの移動を担うものとして、航空機（コウノトリ但馬空港）や神姫観光の「かにサンライナー」、福知山市金浦と朝来市を結ぶ全但バス金浦線も今後の活用次第で圏域外からの移動を担えるのではないかと。「但馬地域公共交通計画」によると但馬地域と京丹后市や福知山市の移動もあることが記載されており、兵庫県域との移動も無視できない数である。必ずしも京都府北部地域連携都市圏内で移動が完結する	本計画は、京都府北部7市町を一つの経済・生活圏と捉え、圏域内での移動の幹となる広域の公共交通の確保・維持や圏域内の移動利便性等を向上させることで、自家用車に過度に頼らなくても、圏域全体をストレスなく移動でき、持続性の高い広域交通ネットワークを形成することで、一人ひとりが安心して日々を過ごすことができる、「持続可能で便利で多様なニーズに応える北部の交通圏域」を目指してお

	とは限らないため、近隣市町との緩やかな繋がりも大事にしていきたい。	りますが、兵庫県域との移動等、圏域外との移動については、施策を進めるうえで、ご意見として参考にさせていただきます。
5	「路線バス等の運行ルートの見直し」について、近年の鉄道の本数削減が進む状況を踏まえ、これまでに休廃止されてきた市町を跨ぐ路線の再検討や圏域外からの移動を担うコウノトリ但馬空港の活用に向けた検討等も行ってほしい。	これまでに休廃止されてきた路線は、利用減により休廃止が行われたのではないかと思料しますが、広域を結ぶ公共交通としての重要性や利用ニーズが高い路線であれば、検討して参りたいと考えております。 コウノトリ但馬空港の活用については、No.4のご意見と同様、施策を進めるうえで、ご意見として参考にさせていただきます。
6	小中学校のスクールバスへの混乗や、自動車教習所やスーパーへの送迎、高校学舎間をつなぐバスの一般利用等も検討してほしい。	効率的な運行ルートを検討するうえで、企業や病院等の送迎バスの利用など、あらゆる地域資源の活用を検討していくこととしております。
7	京都府北部圏域においても工業団地や大規模商業施設団地等が造成され、圏域内外から団地内企業に通う従業員や商業施設への買い物客などの多くは自家用車を移動手段としている。圏域内外から特定の工業団地内企業に通勤する人や複合商業施設で買い物をする人などの移動対策（自家用車からバス等公共交通への乗換促進）はラストワンマイル対策同様に住民・企業、交通事業者、行政の協働による公共交通ネットワーク形成の基本を成すものとなる。各市町の適所に駐車場を造成し、自家用車からバスへの乗換の交通結節点とすることができないか。当該駐車場は単なる乗換基地とせず、丹波・丹後観光の拠点として地域振興を加速させることができ、Society5.0の先取りとしても有効と考えるが見解は。	圏域の現状として、過度な自家用車への依存が課題となっており、自家用車だけに頼るのではなく、公共交通も利用していただけるよう、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街づくりや広域観光と連携する公共交通の実現を施策目標としており、目標達成のため、11の実施方策を掲げておりますが、今回掲げた11の実施方策だけでなく、交通政策を取り巻く状況を注視しながら、必要に応じて計画や方策の修正・追加を行うこととしております。 いただいたご意見は、パークアンドライドといった視点も踏まえながら、検討してまいります。

8	<p>本計画案において、ラストワンマイル対策は圏内市町の地域公共交通計画等に委ね、計画案から除外されているが、ラストワンマイル対策についても様々な移動パターンがあるにも関わらず、単に公共交通ルート由市町間移動の有無等のみを基準に区分し、方策を立てることはバランスを欠き、広域交通ネットワークの根本を無視するものである。</p> <p>本計画案について以下3点について見解を示してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ラストワンマイル対策の起点となる住宅団地等における公共交通方策の基本的考え方 ・本圏域7市町における自主運行バス、デマンド交通の現状と課題の紹介 ・バス等公共交通の通行に困難が伴う住宅地につき、動く歩道・エスカレーター等の設置等、円滑な公共交通に資する改善方法 	<p>本計画は、北部7市町を対象エリアとする広域の計画であり、どこまでの公共交通を計画対象とするのかは重要な部分であります。京都府北部7市町を一つの経済・生活圏と捉え、圏域内での移動の幹となる広域の公共交通の確保・維持や圏域内の移動利便性等を向上させることで、自家用車に過度に頼らなくても、圏域全体をストレスなく移動でき、持続性の高い広域交通ネットワークを形成することで、一人ひとりが安心して日々を過ごすことができる、「持続可能で便利で多様なニーズに応える北部の交通圏域」を目指すものです。</p> <p>そのため、枝葉となるラストワンマイルについては、各市町における公共交通計画において位置づけていくものとしておりますが、バス、鉄道など、様々な交通手段との棲み分けと連携が大事な要素であると考えております。</p>
9	<p>本計画案において、3つの基本目標に11方策を立て、実施可能な個所方策から順次、着手していく方針が示されている。各種方策について、協議が整い次第、順次方策の達成目標の数値化あるいは、定性的評価を可能とする指標を加えるとともに計画見直し等の際、それらの目標の評価結果とともに、評価結果に基づく諸方策の改善状況を公表するなど、計画目標の達成に向け果敢に挑戦してほしい。また、本計画案の進行管理について、手法と評価組織の体制についてはどうなるのか。</p>	<p>本計画は毎年度施策の進捗確認や評価及び評価結果について国への報告を行うこととしており、都度公表することとしております。また、本協議会は計画実施に係る総合的な進行管理を実施することとしており、その中で評価を実施していくこととなります。</p>
10	<p>過度な自家用車への依存という言葉に違和感がある。車を持っている市民が悪いように受け止めてしまう。</p>	<p>本圏域では、自家用車に依存せざるを得ない状況であることを踏まえて、自家用車に頼りながらも、公共交通も併せて利用していくことで、将来にわたり、公共交通を守っていくことを目指しているため、過度な依存という表現にさせていただいております。</p>

11	実施の方策に魅力を感じない。5市2町の住民への共通パス、5市2町の住民が公共交通機関に乗った回数で住民税を割引、公共交通機関とコンビニが合体するなど、だれもが乗らないと損をする、ワクワクして楽しそうという方策を考えたほうがやる方も乗る方も楽しくなっていると思う。	本計画に掲げる11の方策を推進していく際に、いただいたご意見を参考にしながら、今後具体的な取組を検討してまいります。
----	---	--

※誤字・脱字についてのご意見については、確認のうえ修正させていただきます。