

宮津市地域公共交通計画

2022(令和4)年3月 策定
2023(令和5)年9月 一部改訂
宮津市

目 次

| | | |
|-----|------------------------|----|
| 1 | 宮津市地域公共交通計画策定の背景と趣旨 | |
| 1.1 | 宮津市地域公共交通計画策定の背景・目的 | 1 |
| 1.2 | 計画のねらい | 1 |
| 1.3 | 計画の位置づけ | 1 |
| 1.4 | 計画策定の条件 | 3 |
| 2 | 宮津市の公共交通の現状と課題 | |
| 2.1 | 本市の現況について | 6 |
| 2.2 | 市民へのアンケートについて | 10 |
| 2.3 | 本市所在高校の生徒へのアンケート | 14 |
| 2.4 | 本市の公共交通利用者へのアンケート | 16 |
| 3 | 宮津市地域公共交通計画の基本方針と実施事業 | |
| 3.1 | 計画の基本方針と3つの施策目標 | 18 |
| 3.2 | 計画の実施策 | 20 |
| 4 | 宮津市地域公共交通計画の進め方・関係者の役割 | |
| 4.1 | 計画の目標指標及び達成状況の評価 | 27 |
| 4.2 | 計画の実施及び進行管理の体制 | 30 |
| | おわりに | 31 |
| 5 | 資料編 各種アンケート結果 | |
| 5.1 | 市民へのアンケート調査結果 | 33 |
| 5.2 | 本市所在高校の生徒へのアンケート調査結果 | 40 |
| 5.3 | 本市の公共交通利用者へのアンケート | 48 |



宮津市地域公共交通計画 策定の背景と趣旨

1. 1 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など、地域ニーズに合わせた交通形態にシフトしています。このような動きの中、「第7次宮津市総合計画」において、10年後の将来像「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」ことを掲げており、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するため、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」を策定します。

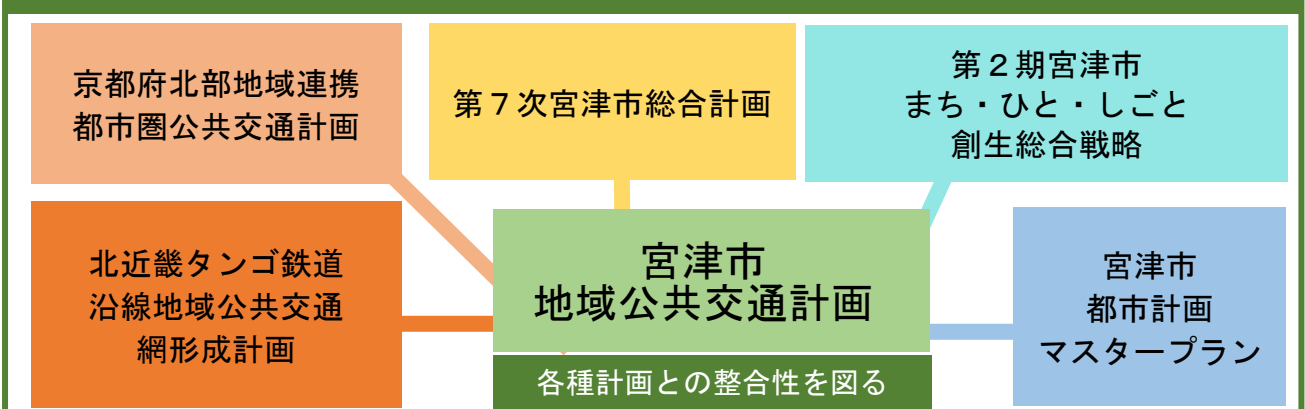
1. 2 計画のねらい

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ますが、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ます。宮津市を含めた京都府北部の5市2町において策定する「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」では、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しします。

1. 3 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」に基づき策定するもので、「第7次宮津市総合計画」で掲げる10年後の将来像「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」の実現を目指すものです。また、広域的な地域公共交通計画となる「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」のほか「第2期宮津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「宮津市都市計画マスタープラン」及び鉄道にかかる広域的な交通計画である「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します。

宮津市地域公共交通計画の位置づけ



各計画での公共交通の考え・位置づけ

第7次宮津市総合計画

(計画期間：令和3年度～令和12年度)

・持続可能な公共交通を確立し、併せて、先端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

第2期宮津市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(計画期間：令和3年度～令和7年度)

・安定的で持続可能な公共交通を確保するとともに、新たな移動手段の導入を検討し、誰もが移動しやすい地域づくりを進める。

宮津市都市計画マスタープラン

(計画期間：令和3年度～令和12年度)

・道路ネットワークの整備に併せ、公共交通網の整備が望まれており、京都丹後鉄道については、JR線や路線バスとの連絡など、市民や観光客の利用に応じたサービスの向上を進める。

・運転手不足により運行が困難となっている路線について、地域と一緒に公共交通空白地有償運送を推進する。



1. 4 計画策定の条件

○計画期間

本計画の期間は、令和4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、本市全域とします。

○交通機関の役割と計画での位置づけ（対象交通機関）

本計画において対象とする交通機関と役割は以下のとおりとします。

京都丹後鉄道

- ・ 特急列車による京阪神からの観光客等のアクセス
- ・ 京都府北部地域の広域的な移動

高速バス（丹後海陸交通 京都線・大阪線）

- ・ 京阪神からの観光客等のアクセス

幹線バス（丹後海陸交通 伊根線、蒲入線、経ヶ岬線・与謝線）

- ・ 丹後地域の広域的な移動
- ・ 宮津市域の基幹的な移動
- ・ 鉄道、高速バスとのスムーズな接続

枝線バス（丹後海陸交通 田井線）

- ・ 田井臨海エリアなどへの観光客等のアクセス
- ・ 鉄道、高速バス、幹線バスとのスムーズな接続

タクシー（日本交通）

- ・ 宮津市内及び近隣市町への移動
- ・ 鉄道、高速バス、幹線バスとの接続

栗田地区 200 円タクシー・交通空白地有償運送

- ・ 宮津市内の移動
- ・ 鉄道、高速バス、幹線バスとのスムーズな接続

○地域内フィーダー系統について

交通空白地有償運送については、地域内フィーダー系統として、国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用し、運行を維持する中で、市民の通院、通学、買い物などの移動手段として、重要な役割を担っています。当該路線については、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、交通手段を維持していきます。

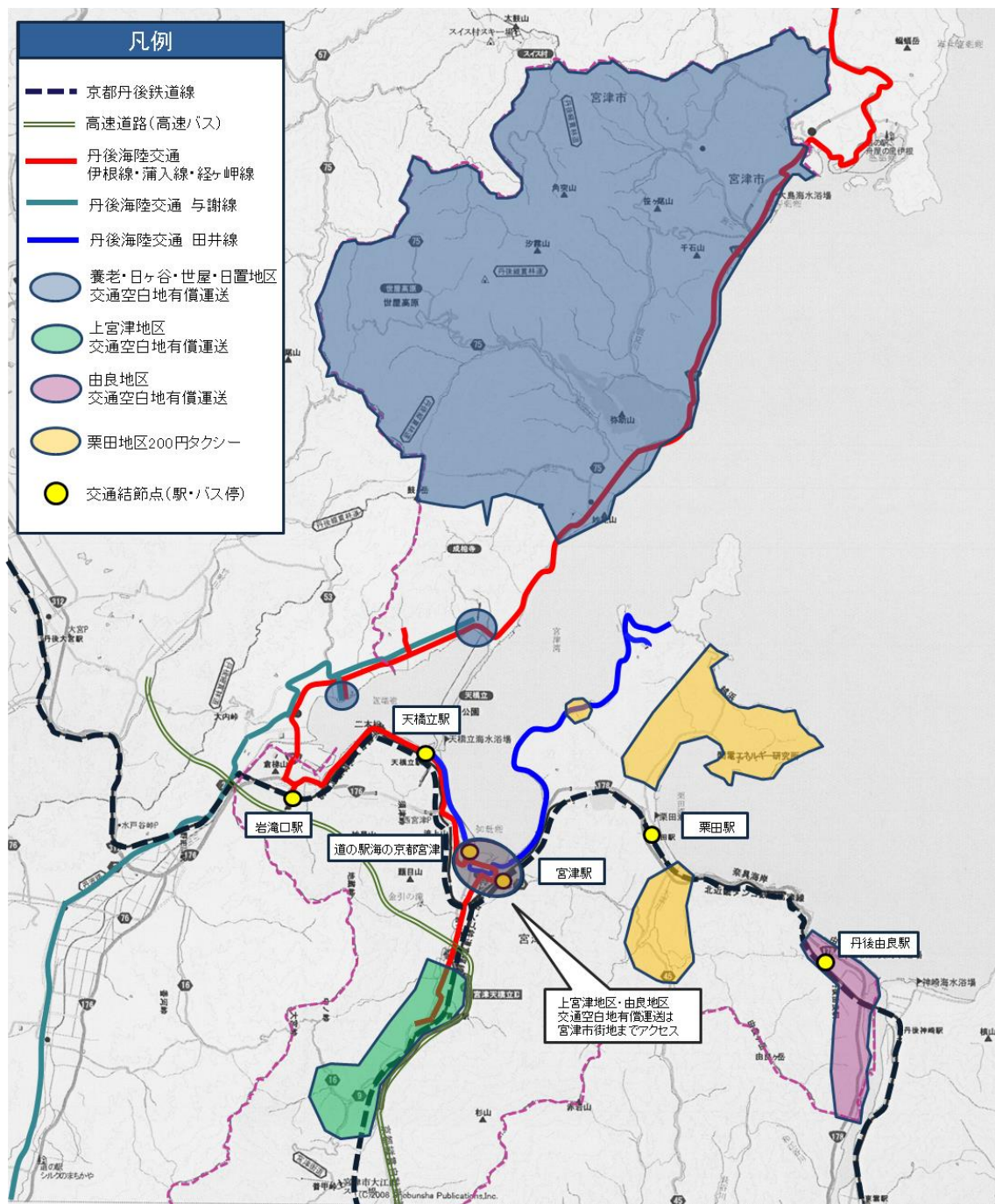
（本計画の P. 20 以降に具体的な実施施策を、P. 27 以降に定量的な目標を記載。）



○地域内フィーダーシステムの概要

| 事業者名 | 系統名 | 運行様態 | 実施概要 |
|-------------------|-----------------------------|------|-----------------------------|
| 上宮津有償運送 運営協議会 | 上宮津地区 交通空白地有償運送 | 区域運行 | 上宮津地区における交通空白地有償運送 |
| 橋北移送サービス 運営協議会 | 養老・日ヶ谷・世屋・日置 地区交通空白地有償運送 | 区域運行 | 養老・日ヶ谷・世屋・日置地区における交通空白地有償運送 |
| 由良有償運送運営 協議会 | 由良地区 交通空白地有償運送 | 区域運行 | 由良地区における交通空白地有償運送 |

○宮津市の交通体系図




② 宮津市の公共交通の現状と課題



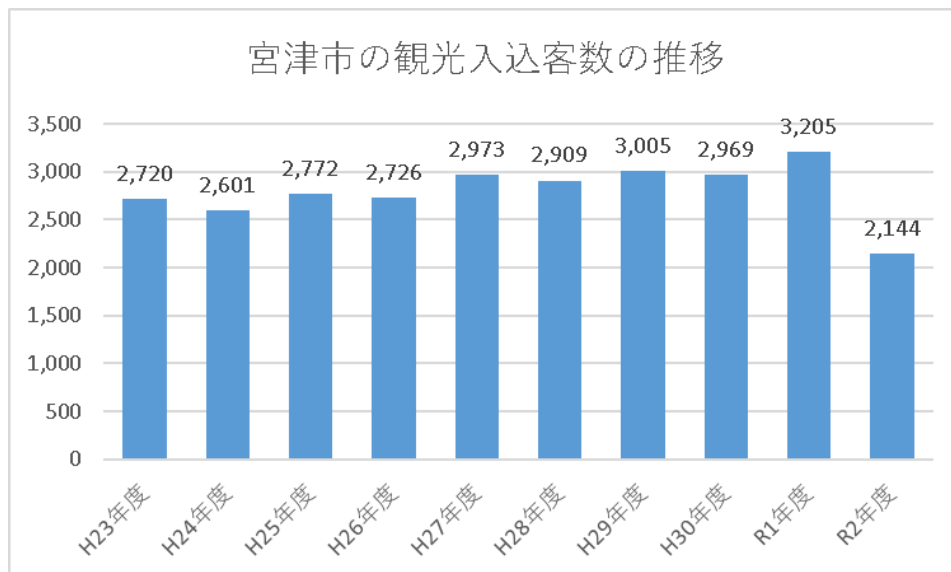
2. 1 本市の現況について

(1) 本市の基礎情報

本市の人口や面積など、基礎情報は以下のとおりです。

| 市章 | 市町名 | 人口 | 面積 |
|---|--|-----------------------|------------------------|
|  | 宮津市 | 16,758 人 (R2 国勢調査) | 172.74 km ² |
| | 所在地 | 市制施行日 | |
| | 京都府宮津市字柳縄手 345 番地の1 | 1954(昭和 29)年6月1日 | |
| 概況 | <p>(特徴) 宮津市は、日本三景天橋立に代表される美しい自然を有するとともに、海沿いの城下町として豊かな歴史文化を育んできた。現在は、第7次総合計画に掲げる 10 年後の将来像の達成に向け、若者世代の定住増加に向けた「若者が住みたいまちづくりプロジェクト」と地域経済力を高めるための「宮津の宝を育むチャレンジプロジェクト」を重点的に進めている。</p> <p>(観光・文化) 天橋立(特別名勝)、汐汲浜、傘松公園、成相寺、智恩寺、カトリック宮津教会、旧三上家住宅(重文) 等</p> <p>(特産品) 智恵の餅、世屋みそ、徳利いか、オイルサーディン、とり貝、天橋立ワイン、黒ちくわ、かまぼこ 等</p> | | |
| まちづくり計画 | <p>(第7次総合計画)</p> <p>策定時期:2021 年4月以降 計画期間:2021~2030 年度</p> <p>10 年後の将来像「共に創る みんなが活躍する 豊かなまち “みやづ”」</p> | | |
| 沿革 | <p>●1889 宮津町 ●1924.9.1 宮津町、城東村合併 ●1951.4.1 宮津町、上宮津村合併 ●1954.6.1 宮津町、栗田村、吉津村、府中村、日置村、世屋村、養老村、日ヶ谷村が合併し、宮津市となる ●1956.9.20 宮津市、由良村が合併(現在の市域となる)</p> | | |

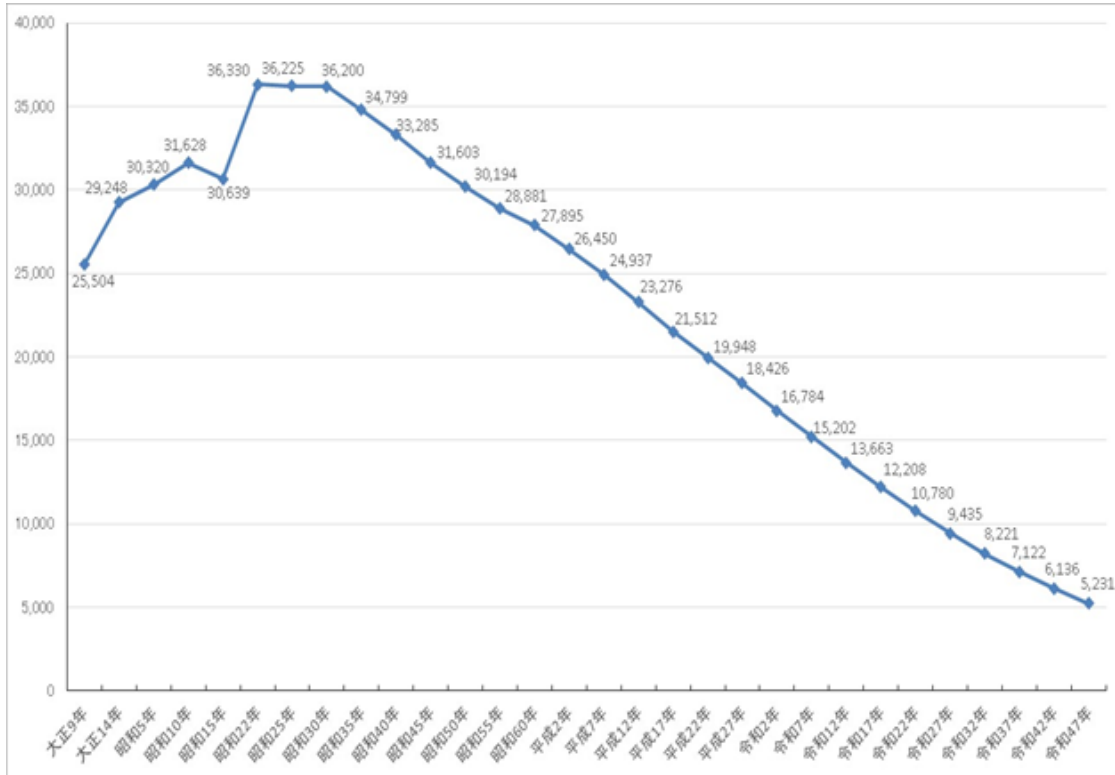
- (2) 観光入込客数 H23 年度 : 272.0 万人 → R1 年度 320.5 万人 (+17%)
 インバウンド旅行者の増加などにより、観光入込客数は右肩上がりに推移しています。
 ※R2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により減少



(3) 本市の人口推移

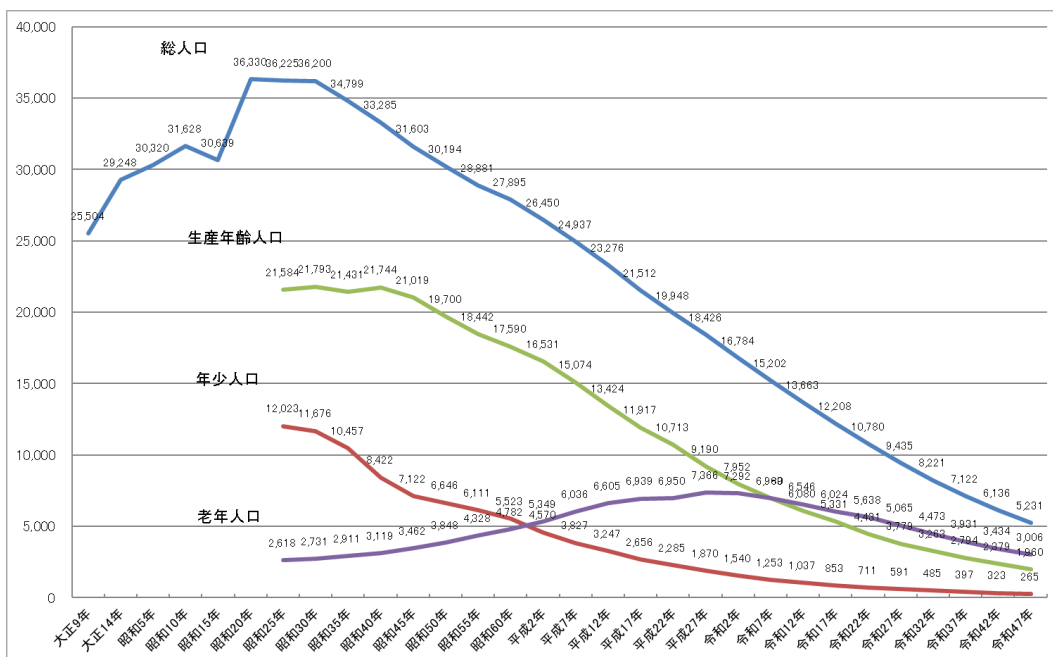
国立社会保障・人口問題研究所の資料では、令和 22 年(2040 年)には 10,780 人、令和 47 年(2065 年)には 5,231 人まで減少することが見込まれています。

宮津市の人口推移



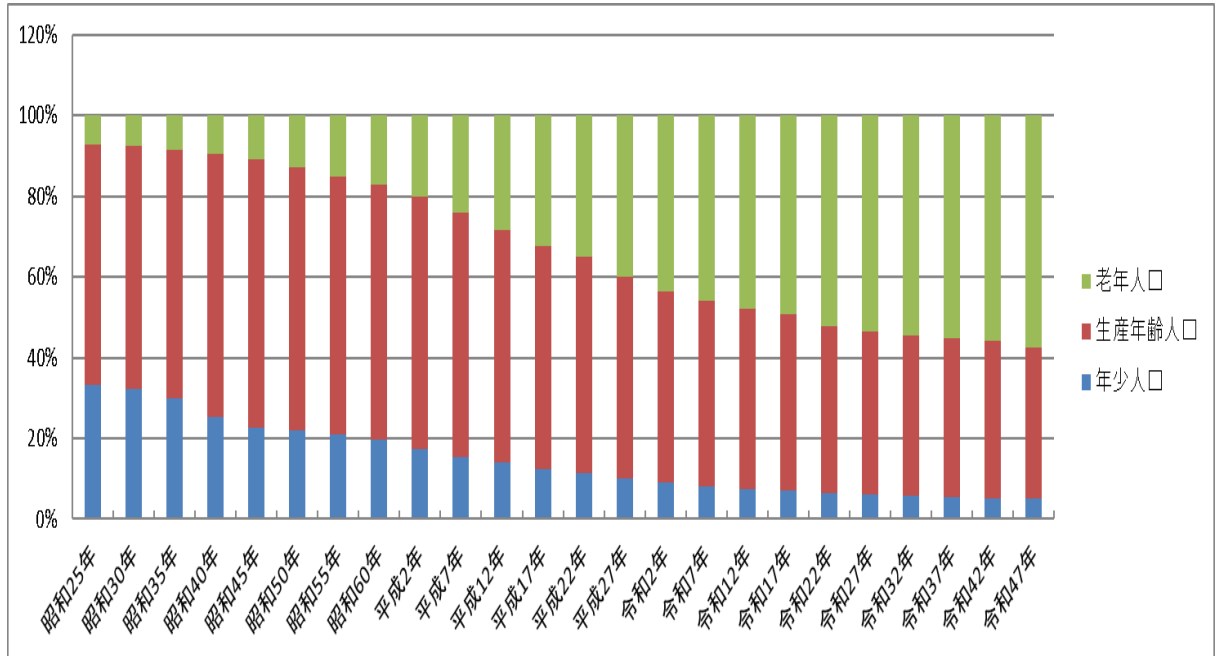
本市の年少（0～14 歳）人口及び生産年齢（15～64 歳）人口は減少を続けており、令和 47 年には、年少人口 265 人、生産年齢人口においては、1,960 人にまで減少すると予測されている一方で、老年（65 歳以上）人口は、平成 28 年にピークの 7,499 人となり、その後は減少に転じ、令和 47 年には、3,006 人まで減少すると推計されます。

宮津市の年齢3区分別の推移



本市の年齢別人口構成の推移をみると、少子高齢化が深刻化し、年少人口及び生産年齢人口の割合は減少、老年人口の割合は増加の一途を辿り、令和 47 年の年齢3区分の構成割合は、年少人口 5.1%、生産年齢人口 37.5%、老年人口 57.4%となります。

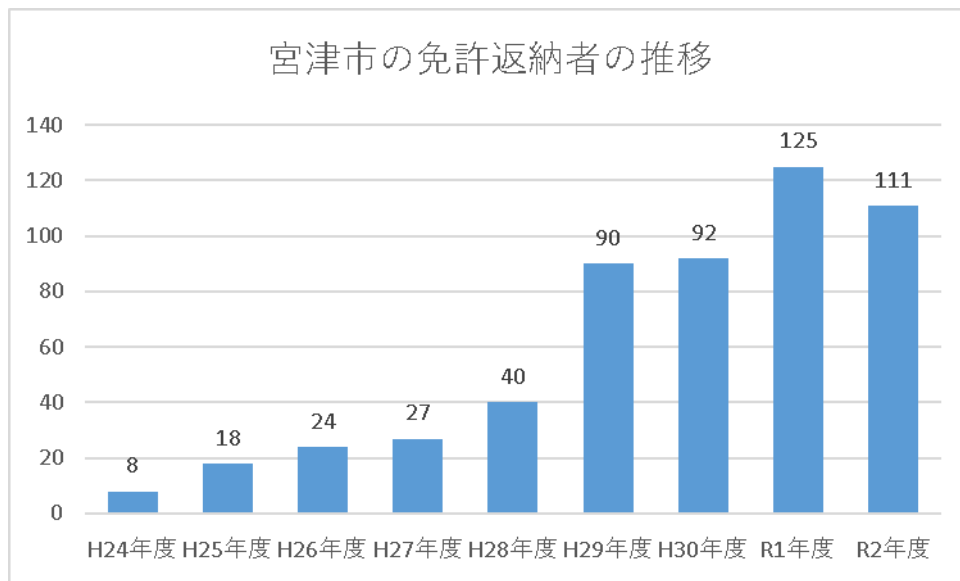
宮津市の年齢区分別人口割合の推移



(4) 運転免許返納者数の推移

平成 24 年度以降、運転免許返納者数（運転免許証自主返納支援事業利用者）は増加の一途を辿り、今後においても高齢化社会の進展等を踏まえ、増加することが予想されます。

(単位：件)

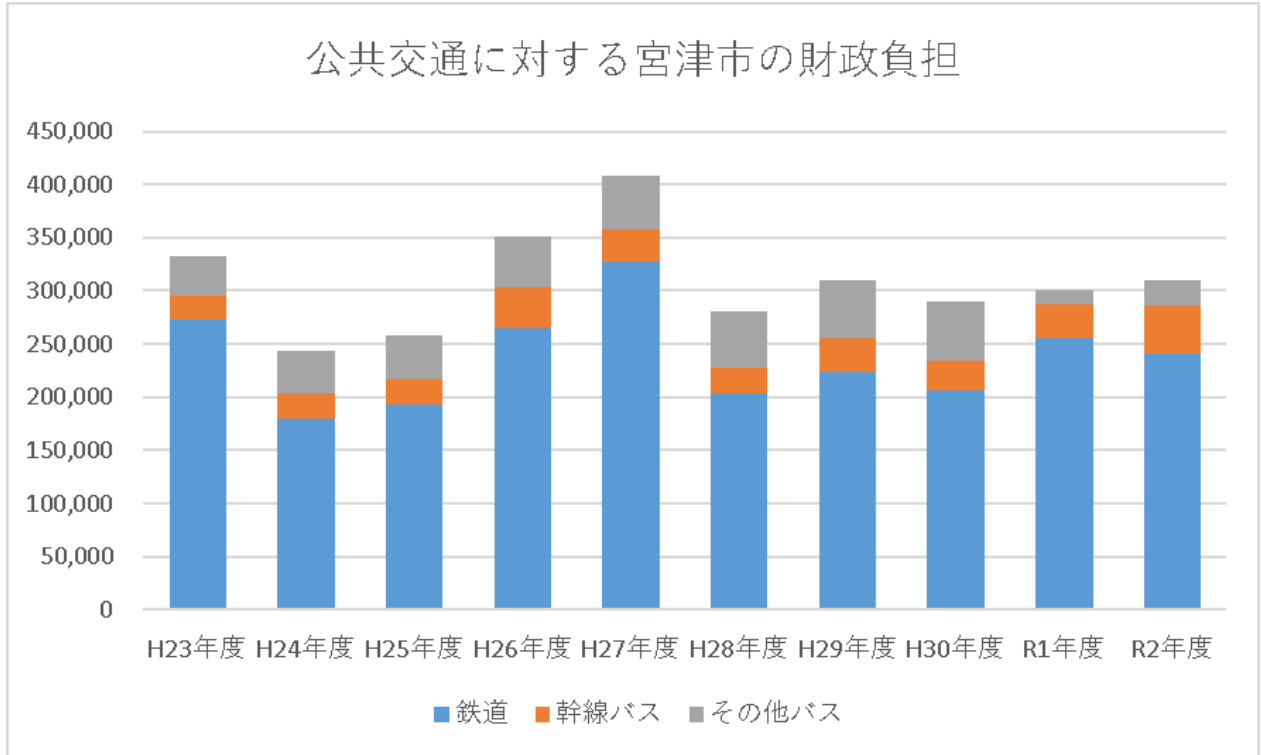


(5) 公共交通の維持にかかる行政の財政負担



利用者の減少による収支の悪化や運転士・整備士不足に起因する運転士確保策や整備の外注、設備の老朽化への対応による経費増など、交通事業者は厳しい経営環境に直面しており、公共交通に対する本市の財政負担は、依然高い水準となっております。

(単位：千円)



2. 2 市民へのアンケートについて ～自家用車への高い依存度～

計画を作成するにあたり、高校生以上の市民を対象とした無作為抽出によるアンケート調査を実施しました。アンケート調査の結果、本市での自家用車への依存度の高さや、移動の実態がわかりました。（アンケート詳細は、資料編に掲載）

※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と共同で実施しております。

（参考）調査対象数と回収率

- ・ 対象世帯数 700 世帯
- ・ 調査票配布件数 2,100 件
- ・ 回収件数 郵送：284 件 WEB：46 件 合計 330 件
- ・ 回収率 世帯数あたり：47.1% 配布件数あたり：15.7%

2. 2 市民へのアンケート結果とまとめ

- ・ 通勤・通学、買い物、通院において、家族による送迎も含めて8割以上が自家用車を使用し、自家用車利用からバスへの代替も8割強が代替できないと回答。
- ・ 買い物による移動は、宮津地区（さとうフレッシュバザール宮津店（ミップル））が中心となっており、他地区からの移動が多い。
- ・ 通院による移動は、与謝野町にある京都府立医科大学付属北部医療センターへの移動が最も多く、その他は宮津地区が中心となっており、他地区からの移動が多い。
- ・ 鉄道については60%強が、バスについては80%強がほとんど利用しないと回答。
- ・ バスの運行本数への不満や利用したい時間帯に運行するダイヤに対する改善の意見が多く、乗り継ぎに対する不満、待合環境に対する不満についても意見が多い。
- ・ 持続可能な交通体系を構築するための基本方針として、新しい取り組みに対する回答や利用の呼びかけといった回答が多かった。
- ・ 公共交通の役割として、子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段や将来、運転免許証を返納した時の移動手段という回答、いつでも利用できる安心感を求める回答が多かった。

○日常生活においては、宮津地区への移動が中心となっており、各地区からのスムーズな移動について考えていく必要がある。

○利便性や待合環境向上の声が多いものの、自家用車への依存度が高く、大半が自家用車利用でバスへの代替ができないという回答だった。

○交通弱者や将来的に交通弱者となったときのために公共交通は必要という認識。



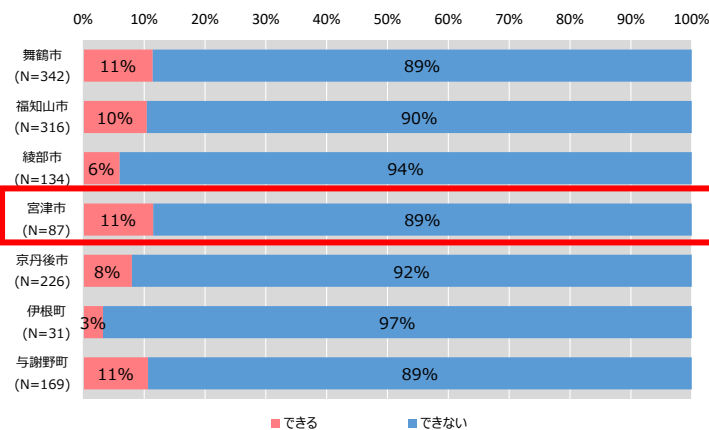
○主なアンケート結果（目的別交通手段・市内の移動状況）

住民の移動手段を見ると、76%の方が、送迎を含めて自家用車を利用しており、バスへの転換も 89%以上の方ができないと回答しているなど、自家用車への依存度が高い地域となっています。

○通勤・通学の主な交通手段

| | 徒歩 | 自転車 | バイク・原付 | 自動車 (自分で運転) | 自動車 (家族が送迎) | タクシー | バス | 鉄道 | その他 |
|-------------|-----|-----|--------|----------------|----------------|------|----|----|-----|
| 舞鶴市(N=449) | 13% | 22% | 2% | 64% | 17% | 1% | 8% | 9% | 1% |
| 福知山市(N=396) | 14% | 13% | 2% | 80% | 6% | 1% | 4% | 3% | 1% |
| 綾部市(N=162) | 14% | 13% | 2% | 79% | 9% | 1% | 4% | 2% | 0% |
| 宮津市(N=116) | 14% | 9% | 0% | 76% | 6% | 0% | 4% | 3% | 1% |
| 京丹後市(N=281) | 9% | 8% | 2% | 81% | 7% | 0% | 6% | 1% | 0% |
| 伊根町(N=37) | 11% | 8% | 3% | 84% | 5% | 0% | 5% | 0% | 0% |
| 与謝野町(N=205) | 11% | 8% | 2% | 82% | 8% | 0% | 6% | 0% | 0% |

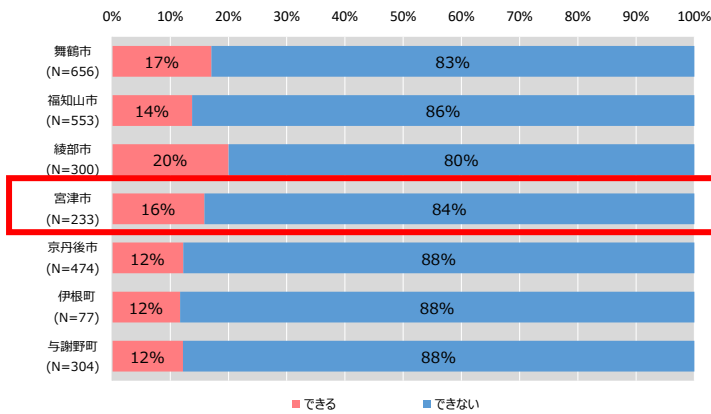
○通勤・通学目的での自家用車利用者のバス代替可能性



○買い物先への主な交通手段

| | 徒歩 | 自転車 | バイク・原付 | 自動車 (自分で運転) | 自動車 (家族が送迎) | タクシー | バス | 鉄道 | その他 |
|-------------|-----|-----|--------|----------------|----------------|------|----|----|-----|
| 舞鶴市(N=811) | 17% | 21% | 1% | 67% | 24% | 3% | 4% | 1% | 1% |
| 福知山市(N=675) | 17% | 16% | 3% | 76% | 15% | 2% | 6% | 1% | 1% |
| 綾部市(N=374) | 12% | 14% | 1% | 75% | 12% | 1% | 8% | 2% | 0% |
| 宮津市(N=282) | 11% | 16% | 1% | 78% | 13% | 2% | 6% | 1% | 0% |
| 京丹後市(N=563) | 7% | 9% | 2% | 80% | 14% | 1% | 5% | 1% | 0% |
| 伊根町(N=90) | 3% | 3% | 1% | 80% | 14% | 0% | 9% | 0% | 1% |
| 与謝野町(N=363) | 10% | 12% | 3% | 75% | 17% | 1% | 1% | 0% | 0% |

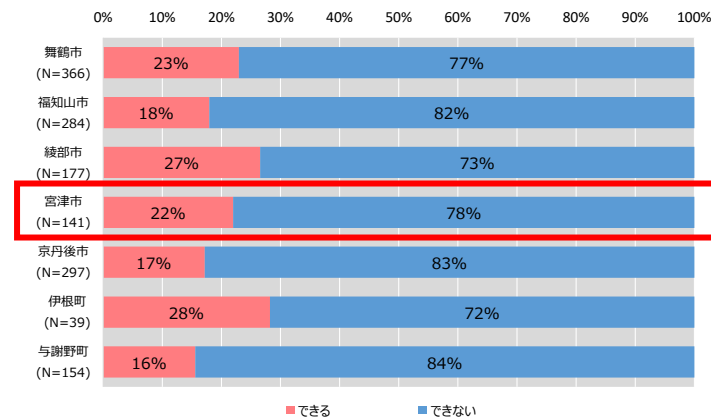
○買い物目的での自家用車利用者のバス代替可能性



○通院先への主な交通手段

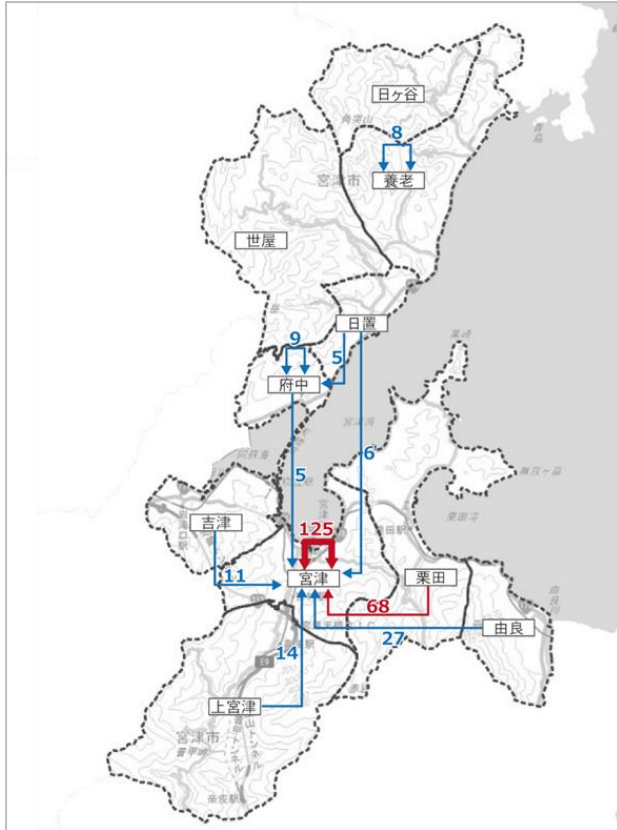
| | 徒歩 | 自転車 | バイク・原付 | 自動車 (自分で運転) | 自動車 (家族が送迎) | タクシー | バス | 鉄道 | その他 |
|-------------|-----|-----|--------|----------------|----------------|------|-----|----|-----|
| 舞鶴市(N=479) | 11% | 14% | 1% | 61% | 27% | 6% | 9% | 1% | 2% |
| 福知山市(N=388) | 13% | 12% | 3% | 66% | 18% | 6% | 12% | 2% | 2% |
| 綾部市(N=245) | 8% | 10% | 0% | 65% | 16% | 3% | 21% | 3% | 1% |
| 宮津市(N=188) | 15% | 12% | 1% | 67% | 20% | 5% | 10% | 3% | 0% |
| 京丹後市(N=374) | 6% | 5% | 2% | 71% | 20% | 3% | 11% | 1% | 2% |
| 伊根町(N=57) | 2% | 2% | 2% | 61% | 23% | 2% | 37% | 0% | 2% |
| 与謝野町(N=210) | 8% | 11% | 3% | 61% | 22% | 4% | 6% | 0% | 3% |

○通院目的での自家用車利用者のバス代替可能性



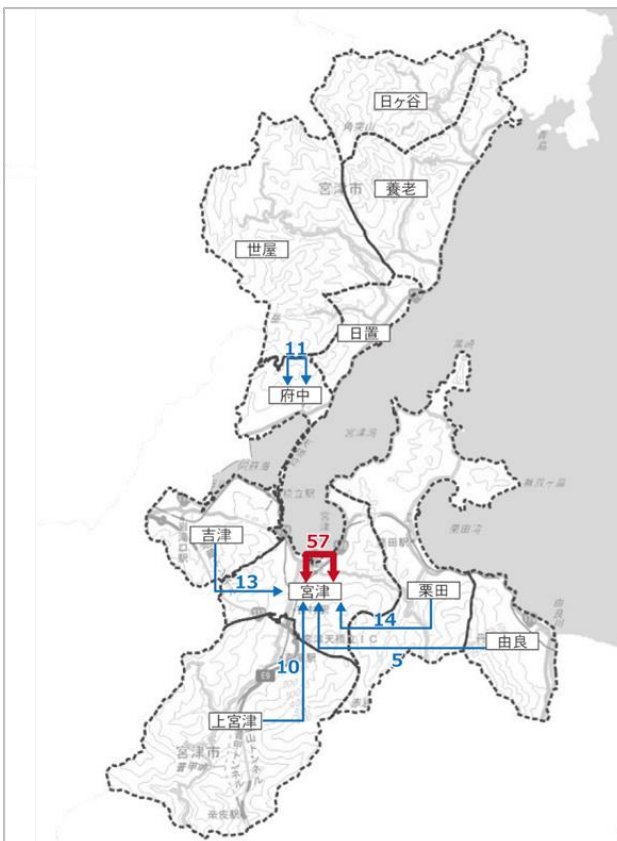
○本市の移動状況

宮津市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 宮津店 (ミプル) | 158 | 25.2% |
| スーパーにしがき 宮津店 | 40 | 6.4% |
| スーパーにしがき | 38 | 6.1% |
| さとうフレッシュバザール バザールタウン | 37 | 5.9% |
| クスのアオキ | 32 | 5.1% |
| フクヤ | 26 | 4.2% |
| コメリ | 24 | 3.8% |
| スーパーにしがき 府中店 | 22 | 3.5% |
| フクヤ 宮村店 | 21 | 3.4% |
| ゴダイドラッグ | 20 | 3.2% |
| ゴダイドラッグ 岩滝店 | 19 | 3.0% |
| ドラッグストア太陽堂 | 18 | 2.9% |
| ゴダイドラッグ 宮津店 | 15 | 2.4% |
| さとうフレッシュバザール 与謝野石川店 | 13 | 2.1% |
| コメリ ハード&グリーン宮津店 | 11 | 1.8% |
| フードショップじょうけ | 11 | 1.8% |
| さとうバザールタウン 舞鶴 | 10 | 1.6% |
| ショッピングセンター マイン | 9 | 1.4% |
| さとうフレッシュバザール 野田川店 | 8 | 1.3% |
| スーパーにしがき 養老店 | 8 | 1.3% |
| ドラッグストア太陽堂 宮津店 | 7 | 1.1% |
| スーパーにしがき 石川店 | 6 | 1.0% |
| ディスカウントドラッグコスモス | 6 | 1.0% |
| フクヤ 男山店 | 6 | 1.0% |

宮津市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 | 68 | 23.4% |
| 今出クリニック | 22 | 7.6% |
| 山根医院 | 20 | 6.9% |
| 府中診療所 | 18 | 6.2% |
| 浪江医院 | 12 | 4.1% |
| 宮地医院 | 11 | 3.8% |
| 宮津市由良診療所 | 10 | 3.4% |
| 宮津武田病院 | 10 | 3.4% |
| いとうクリニック | 9 | 3.1% |
| 金下歯科・矯正歯科 | 7 | 2.4% |
| 舞鶴赤十字病院 | 7 | 2.4% |
| 丸目歯科医院 | 6 | 2.1% |
| 丹後中央病院 | 6 | 2.1% |
| 中川医院 | 6 | 2.1% |
| 舞鶴共済病院 | 6 | 2.1% |
| 岡所・泌尿器科医院 | 5 | 1.7% |
| 京都リネス病院 | 5 | 1.7% |
| 向井歯科医院 | 5 | 1.7% |
| 日置診療所 | 5 | 1.7% |
| 味見診療所 | 5 | 1.7% |
| 小谷整形外科医院 | 4 | 1.4% |
| 西原医院 | 4 | 1.4% |
| 西舞鶴さくら眼科クリニック | 4 | 1.4% |
| 小西歯科医院 | 3 | 1.0% |
| 大森内科診療所 | 3 | 1.0% |
| 中村眼科医院 | 3 | 1.0% |

2.3 本市所在高校の生徒へのアンケート ～公共交通に対しては好意的なイメージ

計画を作成するにあたり、本市に所在する高校の2年生を対象としたアンケート調査を実施しました。アンケート調査の結果、公共交通に対しては便利で使いやすいという好意的なイメージがある一方で、公共交通に対する要望等が見えてきました。（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と共同で実施しております。

（参考）調査対象校

京都府立宮津天橋高校（宮津学舎）、京都府立海洋高校、暁星高校

回答数 259 件

2.3 本市所在高校の生徒へのアンケート結果とまとめ

- ・通学は比較的近距离が多く、宮津市及び近隣市町からの通学がほとんど。
- ・公共交通に対するイメージは約半数が好意的である一方で、鉄道・バスへは運行本数が少ない、運賃が高い、利用時間帯にバス・鉄道内が密になるという不満があり、運行本数の増加、登下校に合わせた運行時間、フリーWi-Fiの設置など待合環境の整備が望まれている。
- ・バス・鉄道に対する要望が実現した場合に、公共交通を利用するとした回答が7割を超えている。
- ・交通に関して協力できる取組としては、半数弱が自ら積極的に公共交通を利用するよう心がけると回答があった。
- ・過度な自家用車利用を見直すために有効だと思う取組では、公共交通サービスの充実を挙げる回答が半数弱あった。

○公共交通に対するイメージは好意的である一方で、運行本数、待合環境に不満を感じているが、不満を解消することで、公共交通を利用すると考えている層が多く、公共交通の利用につなげることが可能。

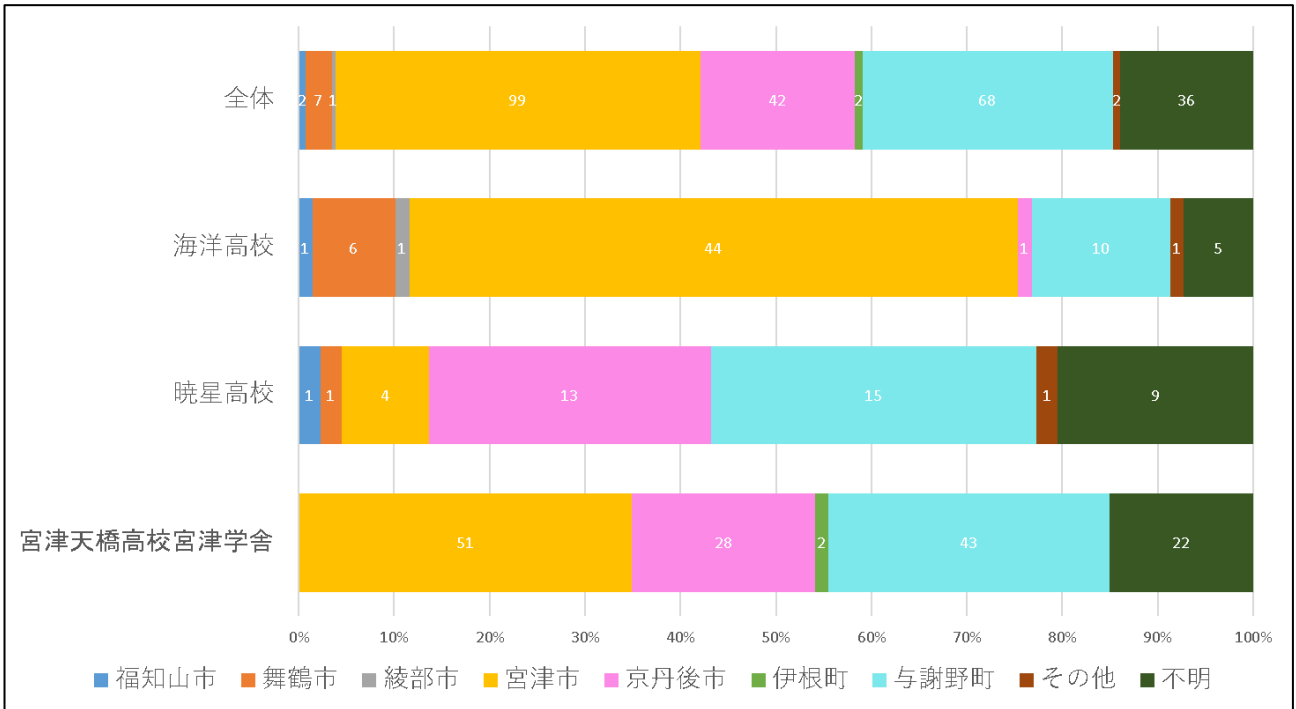
○可能な限り、利用者の満足度を上げる取組が必要。

○主なアンケート結果（市内の通学状況）

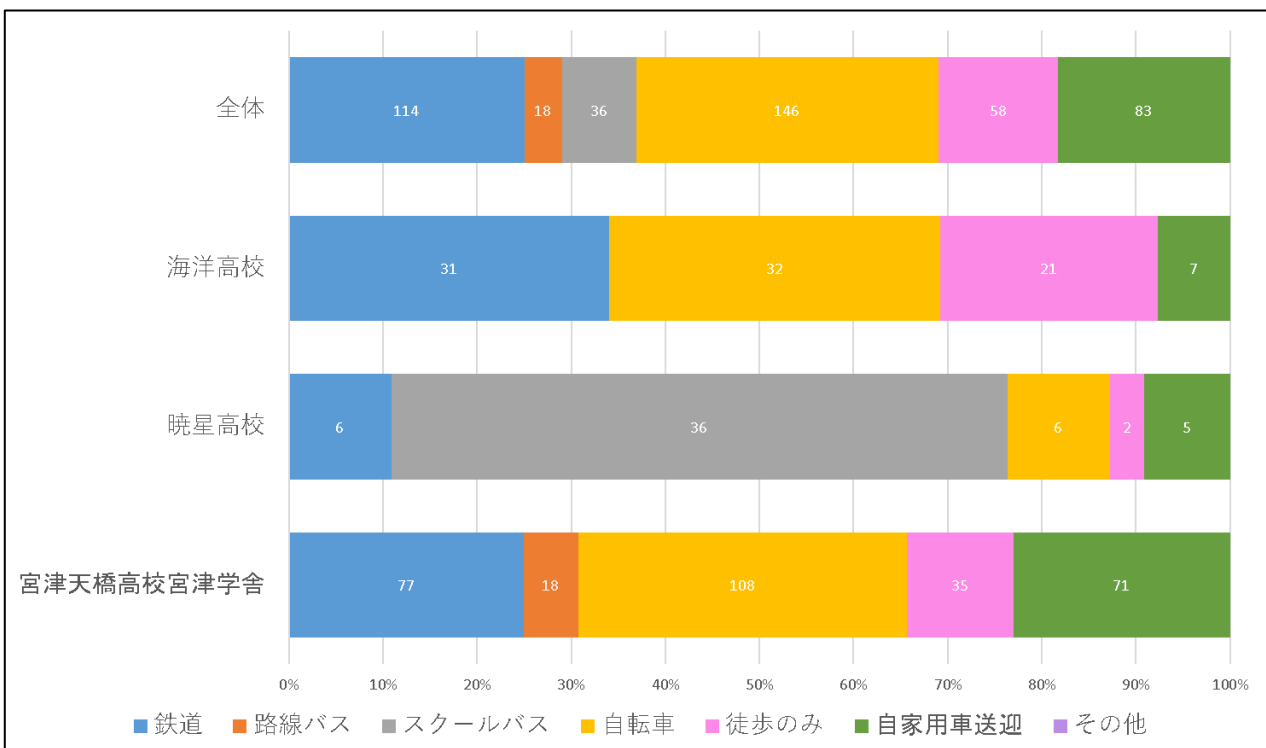
本市所在高校生徒の通学状況を見ると、宮津市及び近隣市町からの通学がほとんどとなっており、公共交通の利用とともに、比較的近距离の通学が多いことから自転車通学者の割合が多い。

○宮津市所在高校生徒の通学状況

高校別の生徒居住地



高校別の通学手段



2. 4 本市の公共交通利用者へのアンケート ～おおむね高い満足度～

計画を作成するにあたり、利用者に対する公共交通の利用実態や満足度等を調査し、より満足度の高い公共交通とするための参考とするため、実際に公共交通を利用されている方に対して、駅やバス停においてアンケート調査を実施しました。

(アンケート結果については資料編に記載)

2. 4 本市の公共交通利用者の実態まとめ

- ・ 普段から公共交通を利用されている方は、週1回以上は利用されている方が多く、高齢者や通学に利用している若年層が多い。また、運転免許所を持っていない方が多く、利用シーンは買い物、通学、通勤の順となっている。
- ・ ある程度、スマートフォンを駆使されている方が増えている。
- ・ 公共交通利用者の6割が公共交通に満足しているものの、利用している裏返しとして、運行本数の少なさなど、不満点も多い。

○公共交通を利用されている方は、不満点はあるものの、ある程度満足されている。自家用車への依存度が高い本市において、公共交通を利用する方が少ないため、公共交通のメリットを知らない方が多いことから、少しでも公共交通を利用する取組が必要。公共交通利用者の満足度を上げる取組によって、より公共交通を利用することのメリットを享受できるものと考えられる。

○主なアンケート結果（公共交通利用者の満足度）

公共交通利用者は公共交通に対して、約6割の方が満足しており、おおむね満足度は高い状況にある。一方、よく利用されていることの裏返しとして、自由記述の意見の中では、鉄道、バスともに本数が少ないという回答が非常に多かった。そのほか、公共交通の利用をおススメできる点として、「慣れてしまえばバスに合わせて行動することは苦ではない。」「1時間おきの運行なら使える。私は余った時間で買い物をしている。」といった意見が挙げられた。

○公共交通利用者の満足度



3

宮津市地域公共交通計画の
基本方針と実施事業

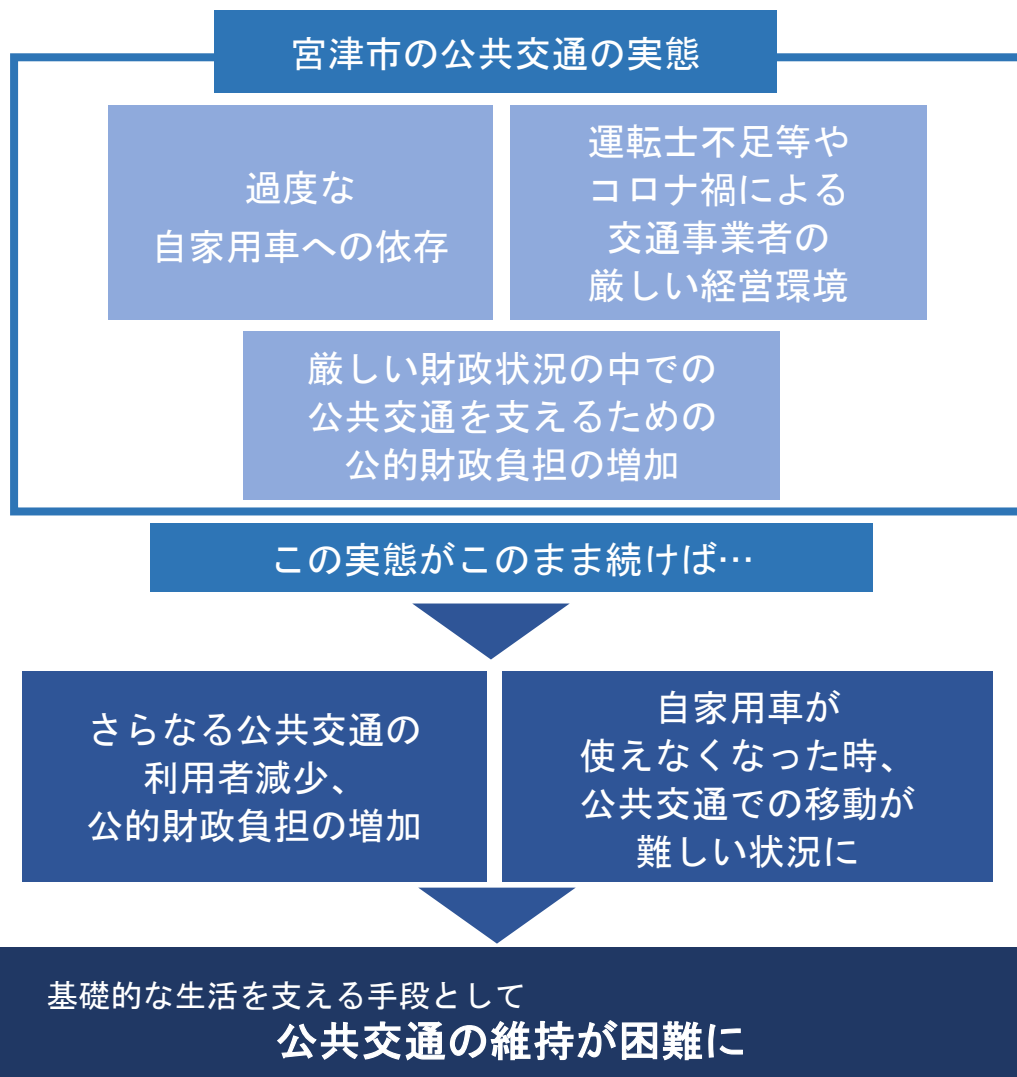


3. 1 計画の基本方針と3つの施策目標

様々なアンケート調査や事業者へのヒアリングにより、過度な自家用車への依存、交通事業者の厳しい経営環境、財政負担の増加など本市における公共交通の実態やニーズが浮き彫りとなりました。この状況は、京都府北部地域連携都市圏（北部5市2町）と同様です。

このような状況が続けば、さらなる公共交通利用者の減少を招き、財政負担の増大や運行本数の減便という結果を招きます。また、今まで自家用車ばかりで、公共交通を使ってこなかった方が、いざ自家用車を使わなくなった時に、公共交通の使い方を知らないがために、公共交通での移動ができないという状況に陥る可能性があります。

結果、このような状況から、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ってしまいます。



こうなることのないように、自家用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



こうした中、自家用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（固定観念）を転換していく必要があるとともに、本市は「天橋立」を有する観光地であることから、来訪者にとっても移動しやすいまちづくりが求められていることから、3つの施策目標のもと、自家用車に過度に頼らなくても、市内をストレスなく移動ができる、持続性の高い交通ネットワークを形成することにより、快適な移動ができるまち「サステナブル&シームレスなモビリティシティ MIYAZU」を目指します。

基本方針・目指すべき将来像

サステナブル&シームレスなモビリティシティ MIYAZU

〈目指すべき将来像の実現に向けて〉

- ◆自家用車の運転ができなくなった時でも、公共交通の使い方を知っていることが、自分が交通弱者にならないために必要となります。そのために、自家用車ばかりに頼るのではなく、今から少しでも公共交通に触れる、公共交通「も」利用して移動しておくことが大切になります。
- ◆日々を過ごす中で公共交通を利用されている方の満足度が向上する取組を進め、自家用車に比べ不便といった、公共交通に対するマイナスのマインドセットを転換していく事が必要となります。
- ◆観光客が多い本市においては、観光による地域振興を推進しており、インバウンドを含む圏域外の来訪者にとって、利用しやすい移動手段の確保や市内周遊性の向上による、観光誘客の地域経済への波及効果を高めていく必要があります。
- ◆持続可能な公共交通とするためには、鉄道や幹線バス(200円バス)を中心として、交通空白地有償運送、栗田地区で実施の200円タクシーなど地域実情や特性に応じた地域内交通を確保・維持するとともに、さらなる満足度の向上に資する取組によって、使いやすい移動手段としていく必要があります。
- ◆MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)、自動運転、グリーンスローモビリティなどの先進技術を活用した多様な移動ニーズへの対応も必要です。

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観光と連携する公共交通の実現



3. 2 計画の実施策

本計画における基本方針に沿って、目指すべき将来像を達成するために、「利用者の満足度がより高まる公共交通」、「だれもが公共交通の使い方を理解し、移動が楽しくなるまち」、「自家用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」の実現を計画の目標として取組を推進します。

また、各施策の内容、実施主体、スケジュール、取組にあたっての課題を以降に示します。

なお、スケジュールについては、関係機関との協議が整い、実施の準備が整った施策から順次実施するものとします。

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 交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整

【施策内容】

本市の公共交通ネットワークを考えるうえで、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必要があります。そのために、宮津駅や天橋立駅における鉄道とバス、道の駅海の京都宮津におけるバスと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することで、利用者の満足度を向上させるとともに、初めての人も使いやすい公共交通を目指します。まずは、利用者ニーズや課題等の整理を行ったうえで、関係者間において、ダイヤを調整し、施策を進めていきます。

【実施スキーム】

ニーズを踏まえた
関係者間での調整

調整後ダイヤ
での運行

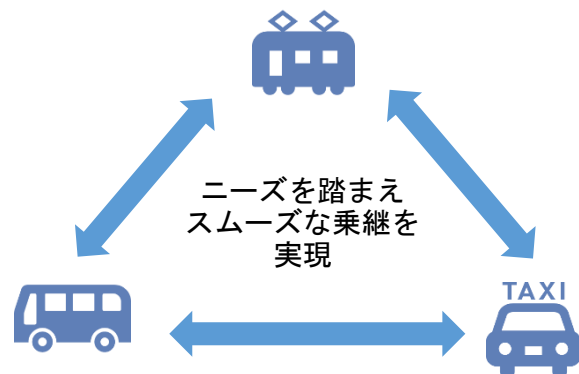
【実施主体】

宮津市、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手



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

【施策内容】

地域の協力により令和2年度から運行を開始した、上宮津地区、養老・日ヶ谷・世屋・日置地区、由良地区における交通空白地有償運送について、利用者ニーズを踏まえ、運行地区外の方の乗車やMaaS等先進技術の活用などを交通空白地有償運送実施主体や関係機関と協議しながら、満足度向上への取組を実施するほか、ドライバー確保など、持続的な体制づくりを推進します。

【実施スキーム】

実施主体間での
取組調整

実施可能な取組み
から順次実施

【実施主体】

宮津市、交通空白地有償運送実施主体、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手



方策 3

待合施設的环境整備（Wi-Fiや多言語表示の整備など）

【施策内容】

宮津駅や道の駅海の京都宮津など、交通結節点などを中心に、Wi-Fiの導入やスマートフォンの充電設備、フリースペースの設置、多言語表示など、利用者のニーズに合うように鉄道やバスの待合環境を整備し、ストレスなく公共交通が利用できるような利便性や快適性を向上させる取組を実施する。

【実施スキーム】

対象の駅・
バス停の選定

ニーズを踏まえた
関係者間での調整

待合環境
を整備

【実施主体】

宮津市、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手

例) バス停や駅へのWi-Fi整備や
充電設備の整備



方策4 公共交通の利活用についての積極的な情報発信

【施策内容】

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の積極的な情報発信、宮津市が主催するイベントと公共交通のタイアップなどを通じて、宮津市民の公共交通に対するマインドセットを転換できるよう促していく。

【実施スキーム】

紙媒体や HP への
掲載・情報発信

【実施主体】

宮津市

【スケジュール】



広報誌や SNS で
情報発信



方策5 MaaS など利用者目線での利用促進や新たな利用者の掘り起こし

【施策内容】

市内公共交通機関の MaaS のフォーマットへの参画やバス路線の経路検索のためのデータフォーマット (GTFS) への対応等、先進技術を活用した取組により、利用者の利便性向上を図ることや新たな需要を掘り起こすための取組を推進します。

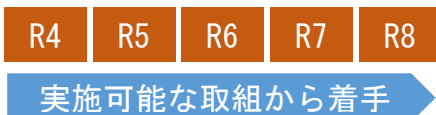
【実施スキーム】



【実施主体】

宮津市、交通事業者、関係機関

【スケジュール】



西日本をマスターしよう！

JR 西日本 MaaS アプリ
「WESTER」

WILLER による新しい
モビリティサービス
「mobi」



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、移動手段の選択弱者として誰も取り残されることなく、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。

方策 6 高齢者や低年齢層を対象とした公共交通のお試し乗車会等の実施

【施策内容】

公共交通に対するマインドセットの転換を促すため、少しでも公共交通に触れていただく、使い方を知っていただくために、幅広い世代を対象とした、バス・鉄道・タクシーなど複数の交通手段を使ったお試し乗車会を交通安全や健康づくりなど、他のテーマと紐づけて実施します。

【実施スキーム】

乗車会の
内容検討

乗車会の実施

乗車会参加者の
意見や要望のフィードバック

【実施主体】

宮津市、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

年 3 回
実施

年 4 回
実施

年 5 回
実施

例) 子育て世帯へのお試し乗車会



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

【施策内容】

運転免許証を返納したものの、公共交通の使い方がわからないということがないように、運転免許証を返納する前の段階で、敬老会等地域サークルへの出前講座や公安委員会と連携した運転免許証更新時の高齢者講習における公共交通の利用啓発などを実施します。

【実施スキーム】

実施
内容検討

関係者間
での調整

利用促進策
の実施

【実施主体】

宮津市、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

随時実施

免許返納前に使い方を知る



目標 3

自家用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

自家用車に頼り過ぎなくても移動可能となるように、街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します。

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

【施策内容】

京阪神などから来訪する観光客の誘客対策として、宮津市外からのアクセスを担う、鉄道や高速バスとの連携強化により、二次交通とのスムーズな乗り継ぎや連携した利用促進策を実施し、アクセス利便性を向上させる。

【実施スキーム】

関係者との
取組の検討

取組の実施
情報発信

【実施主体】

宮津市、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な取組から着手



方策 9 観光地へのアクセスなど公共交通による周遊性の向上

【施策内容】

京阪神などから天橋立を訪れる観光客のスムーズな乗り継ぎや滞在時間の延長に取り組むため、新たな交通サービスの導入や、あらゆる交通手段との連携により、宮津市内の観光地へのアクセス利便性を高めることで、周遊性の向上を図る。

【実施スキーム】

関係者間での
取組の検討

取組の実施
情報発信

【実施主体】

宮津市、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な取組から着手



TAXI

24



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

【施策内容】

自動運転やグリーンスローモビリティといった先進モビリティを活用したラストワンマイル確保に向けて、宮津市地域公共交通会議内に設置した、先進モビリティサービス検討部会において、関係者と具体的な検討を行い、将来的な先進モビリティの本格運行を目指す。

【実施スキーム】



【実施主体】

宮津市、交通事業者、関係機関

【スケジュール】



方策 11 公共交通事業者の人材不足の解消

【施策内容】

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、公共交通事業者の人材確保のため、運転士体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験、広報活動などに広域で取り組むこととしている。宮津市においても、広域の取組と連携し、課題解決を図る。

【実施スキーム】



【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】



4

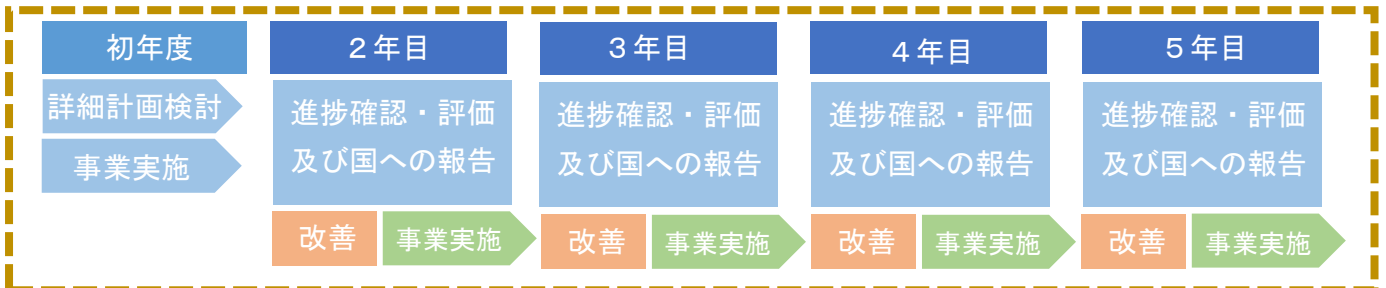
宮津市地域公共交通計画の進め方 ・関係者の役割



4. 1 計画の目標指標及び達成状況の評価

(1) 評価方法

本計画に基づいて、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、本市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第4章に記載の標準指標及び本計画の中で特に重視している、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・延べ参加人数を評価項目としている。

| 目標 | 数値指標 | 目標値の考え方 |
|-----------------------|--|--|
| ①公共交通利用者数の維持・確保 | 路線別の公共交通利用者数 | 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 |
| | 路線別の平均乗車密度 | |
| ②事業効率の改善 | 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 |
| | 公共交通への公的資金投入額 | |
| | 路線別の運行収入 | |
| | 路線別の運行経費 | |
| ③既存サービスの改善（情報化） | 情報のオープン化（GTFS）に対応した路線数 | 鉄道、幹線バス、枝線バスともに対応済。今後新しい路線を設定した場合に対応。 |
| ④おでかけ機会の確保 | 地域間の移動者数（枝線バス、栗田地区200円タクシー、交通空白地有償運送の利用者数） | 枝線バス、栗田地区200円タクシー、交通空白地有償運送の利用者数を向上させる取組により、おでかけ機会を確保し、利用者数の5%向上を図る。 |
| ⑤系統間での円滑な接続の確保 | 鉄道・高速バス・地域間幹線系統路線バスに接続している路線の便数、接続率 | 高い接続率を維持し、30分以内の接続を図ることで、平均接続待ち時間を短縮する |
| | 上記接続の平均待ち時間 | |
| ⑥お試し乗車会を通じたマインドセットの転換 | 宮津市が実施するお試し乗車会の件数及び参加人数 | 実施件数、参加人数を向上させ、より市民が公共交通に触れる機会を創出する。 |

①公共交通利用者数の維持・確保

| 事業者名 | 系統名 | 現況利用者 (令和3年度) | 現況平均 乗車密度 (令和3年度) | 目標利用者 (令和8年度) | 目標平均 乗車密度 (令和8年度) |
|--------------------|-----------------------------|------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|
| 京都丹後鉄道 | — | 1,064,877人※1 | — | 1,118,120人 | — |
| 丹後海陸交通 | 伊根線 | 103,870人 | 2.4 | 109,063人 | 2.5 |
| 丹後海陸交通 | 蒲入線 | 31,378人 | 4.4 | 32,946人 | 4.6 |
| 丹後海陸交通 | 経ヶ岬線 | 27,612人 | 3.2 | 28,992人 | 3.4 |
| 丹後海陸交通 | 与謝線 | 55,272人 | 2.4 | 58,035人 | 2.5 |
| 丹後海陸交通 | 田井線 | 3,772人 | 0.4 | 3,960人 | 0.4 |
| 上宮津地区 有償運送運営協議会 | 上宮津地区 交通空白地有償運送 | 638人※1 | — | 669人 | — |
| 橋北移送サービス 運営協議会 | 養老・日ヶ谷・世屋・日置地区 交通空白地有償運送 | 687人※1 | — | 721人 | — |
| 由良地区 有償運送運営協議会 | 由良地区 交通空白地有償運送 | 156人※1 | — | 163人 | — |
| 日本交通 | 栗田地区200円タクシー | 520件※2 | — | 546件 | — |

※1 令和2年度の数値

※2 令和2年10月開始のため、年間推計の数値

②事業効率の改善

| 事業者名 | 系統名 | 現況収入額 (令和3年度) | 現況支出額 (令和3年度) | 現況収支率 (令和3年度) | 現況支援額 (令和2年度) | 現況利用者 (令和2年度) | 現況利用者 一人あたり 公的資金投入額 (令和2年度) | 目標収支率 (令和8年度) | 目標利用者 一人あたり 公的資金投入額 (令和8年度) |
|------------------------|-------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------------------|------------------|--------------------------------------|
| 丹後海陸交通 | 伊根線 | 8,602,705円 | 51,477,450円 | 16.7% | 26,309,000円 | 114,615人 | 229 | 17.5% | 218 |
| 丹後海陸交通 | 蒲入線 | 12,179,199円 | 51,803,611円 | 23.5% | 19,562,000円 | 38,074人 | 513 | 24.6% | 487 |
| 丹後海陸交通 | 経ヶ岬線 | 7,963,443円 | 50,489,594円 | 15.7% | 24,205,000円 | 36,275人 | 667 | 16.4% | 634 |
| 丹後海陸交通 | 与謝線 | 8,157,472円 | 35,893,005円 | 22.7% | 16,853,000円 | 43,412人 | 388 | 23.8% | 369 |
| 丹後海陸交通 | 田井線 | 597,008円 | 9,016,233円 | 6.6% | 9,367,000円 | 3,772人 | 2,483 | 6.9% | 2,358 |
| 上宮津地区 有償運送 運営協議会 | 上宮津地区 交通空白地 有償運送 | 109,000円 | 1,969,189円 | 5.5% | 1,859,430円 | 638人 | 2,914 | 5.8% | 2,768 |
| 橋北移送 サービス 運営協議会 | 養老・日ヶ谷・ 世屋・日置地区 交通空白地 有償運送 | 302,210円 | 1,616,980円 | 18.6% | 1,314,770円 | 687人 | 1,913 | 19.6% | 1,817 |
| 由良地区 有償運送 運営協議会 | 由良地区 交通空白地 有償運送 | 37,400円 | 1,462,520円 | 2.5% | 1,425,120円 | 156人 | 9,135 | 2.6% | 8,678 |

③既存サービスの改善（情報化）

- ・今後、新しい路線を設定した場合に対応

④おでかけ機会の確保（①の再掲）

| 事業者名 | 系統名 | 現況利用者 (令和3年度) | 現況平均 乗車密度 (令和3年度) | 目標利用者 (令和8年度) | 目標平均 乗車密度 (令和8年度) |
|--------------------|-----------------------------|------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|
| 丹後海陸交通 | 田井線 | 3,772人 | 0.4 | 3,960人 | 0.4 |
| 上宮津地区 有償運送運営協議会 | 上宮津地区 交通空白地有償運送 | 638人※1 | — | 669人 | — |
| 橋北移送サービス 運営協議会 | 養老・日ヶ谷・世屋・日置地区 交通空白地有償運送 | 687人※1 | — | 721人 | — |
| 由良地区 有償運送運営協議会 | 由良地区 交通空白地有償運送 | 156人※1 | — | 163人 | — |
| 日本交通 | 栗田地区200円タクシー | 520件※2 | — | 546件 | — |

※1 令和2年度の数値

※2 令和2年10月開始のため、年間推計の数値

⑤系統間での円滑な接続の確保

- ・丹後海陸交通 田井線

現況値（令和4年度）

| 接続便数 | 接続率 | 平均接続待ち時間 |
|---------|-------|----------|
| 7便 / 8便 | 87.5% | 0:21 |

目標値（令和8年度）

| 接続便数 | 接続率 | 平均接続待ち時間 |
|---------|-------|----------|
| 7便 / 8便 | 87.5% | 0:19 |

- ・上宮津地区交通空白地有償運送

現況値（令和4年度）

| 接続便数 | 接続率 | 平均接続待ち時間 |
|---------|-------|----------|
| 6便 / 8便 | 75.0% | 0:24 |

目標値（令和8年度）

| 接続便数 | 接続率 | 平均接続待ち時間 |
|---------|-------|----------|
| 6便 / 8便 | 75.0% | 0:22 |

- ・由良地区交通空白地有償運送

現況値（令和4年度）

| 接続便数 | 接続率 | 平均接続待ち時間 |
|---------|--------|----------|
| 5便 / 5便 | 100.0% | 0:22 |

目標値（令和8年度）

| 接続便数 | 接続率 | 平均接続待ち時間 |
|---------|--------|----------|
| 5便 / 5便 | 100.0% | 0:20 |

※現況値は令和4年4月1日までのダイヤ改正を反映したもの

⑥お試し乗車会を通じたマインドセットの転換

令和4年度
年間3件 延べ60人参加



令和8年度
延べ15件 延べ300人参加



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。

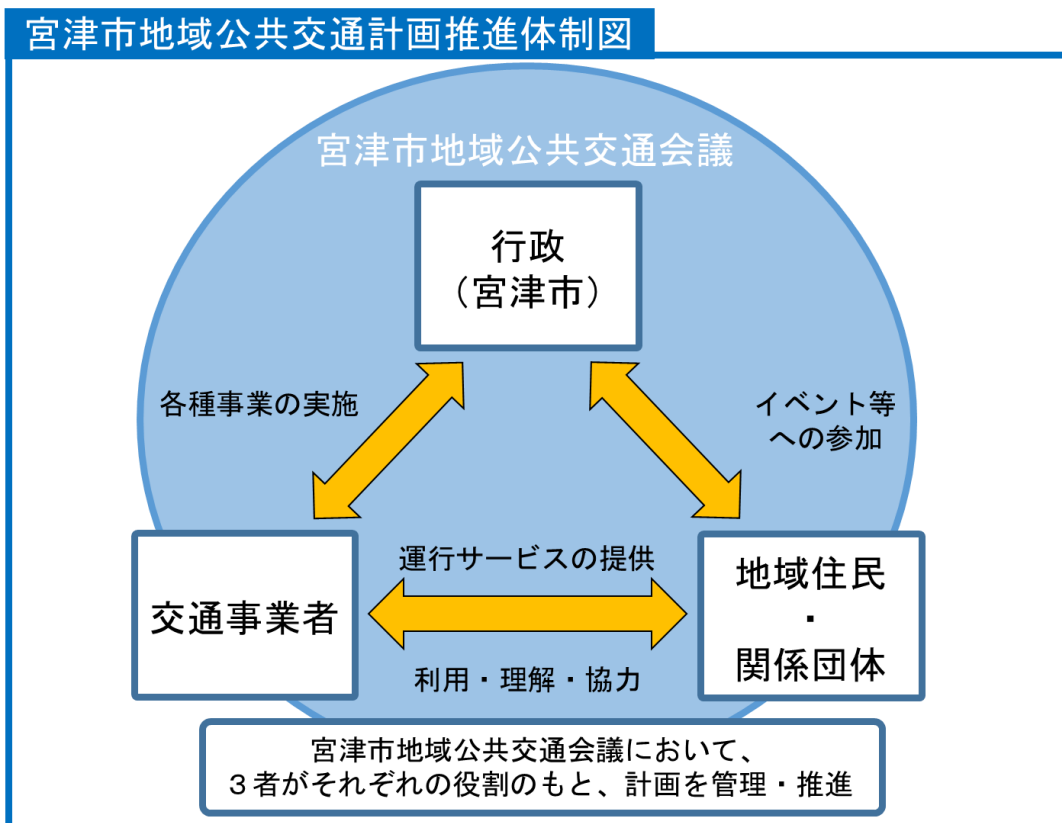
(2) 交通事業者

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。



おわりに

令和3年度からスタートした本市の最上位の指針となる第7次宮津市総合計画では、「誰もが移動しやすいまち」の実現に向け取り組みを進めることとしております。

本市の公共交通は、人口減少や自動車の普及、また、直近では、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、自治体の財政負担が増加するなど、維持確保が厳しい環境となってきました。

こうした中、バス運転手などの人材不足に端を発した丹海バス路線の再編においては、地域主体の交通空白地有償運送の取り組みなど、地域ニーズに即した交通形態を構築してきたところでございます。

私たちの日常では、通勤、通学、通院、買い物、趣味など様々な場面で移動が必要となりますが、安全で快適な人の移動を支えるものが公共交通であり、本市においても将来にわたってしっかりと維持していかなければいけない大切な社会インフラであると認識しております。

しかしながら、住民アンケートの結果からも、本市では、自家用車に過度に依存している現状が顕著であります。自家用車は、この地域で暮らすためには必要なモビリティではありますが、運転することができなくなった時に、もし公共交通がなくなっていたら、生活が大変不便なものになってしまうことから、住民の皆さま一人ひとりが公共交通に対する問題意識や関心を普段から持っていただき、利用しながら守っていくという意識が重要となります。

自家用車への過度な依存の根底には、公共交通は使いづらい、運行本数が少なく不便だという固定観念がありますが、この固定観念を少しでも転換して利用していただけよう、広域移動を支える鉄道や幹線バスについては、北部7市町の京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会とも連携し、乗車体験会などを通じて、公共交通の使い方やいいところを知っていただくことや、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対策などにより、自家用車に過度に頼らないまちづくりを推進し、本計画で目指すべき将来像として掲げる「サステナブル&シームレスなモビリティシティ MIYAZU」を実現して参ります。

令和4年3月

宮津市長 城崎 雅文



⑤

資料編
各種アンケート結果



5. 1 市民へのアンケート調査結果

計画を作成するにあたり、高校生以上の市民を対象とした無作為抽出によるアンケート調査を実施しました。アンケート調査の結果、本市での自家用車への依存度の高さや、移動の実態がわかりました。

※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と共同で実施しております。

(参考) 調査対象数と回収率

- ・ 対象世帯数 700 世帯
- ・ 調査票配布件数 2,100 件
- ・ 回収件数 郵送 : 284 件 WEB : 46 件 合計 330 件
- ・ 回収率 世帯数あたり : 47.1% 配布件数あたり : 15.7%

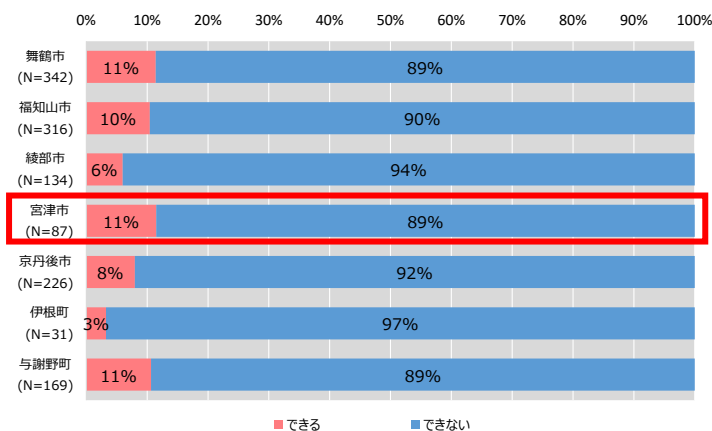
(1) 目的別の公共交通及び自動車の利用状況

住民の移動手段を見ると、76%の方が、送迎を含めて自家用車を利用しており、バスへの転換も89%以上の方ができないと回答しているなど、自家用車への依存度が高い地域となっています。

○通勤・通学の主な交通手段

| | 徒歩 | 自転車 | バイク・原付 | 自動車 (自分で運転) | 自動車 (家族が送迎) | タクシー | バス | 鉄道 | その他 |
|-------------|-----|-----|--------|----------------|----------------|------|----|----|-----|
| 舞鶴市(N=449) | 13% | 22% | 2% | 64% | 17% | 1% | 8% | 9% | 1% |
| 福知山市(N=396) | 14% | 13% | 2% | 80% | 6% | 1% | 4% | 3% | 1% |
| 綾部市(N=162) | 14% | 13% | 2% | 79% | 9% | 1% | 4% | 2% | 0% |
| 宮津市(N=116) | 14% | 9% | 0% | 76% | 6% | 0% | 4% | 3% | 1% |
| 京丹後市(N=281) | 9% | 8% | 2% | 81% | 7% | 0% | 6% | 1% | 0% |
| 伊根町(N=37) | 11% | 8% | 3% | 84% | 5% | 0% | 5% | 0% | 0% |
| 与謝野町(N=205) | 11% | 8% | 2% | 82% | 8% | 0% | 6% | 0% | 0% |

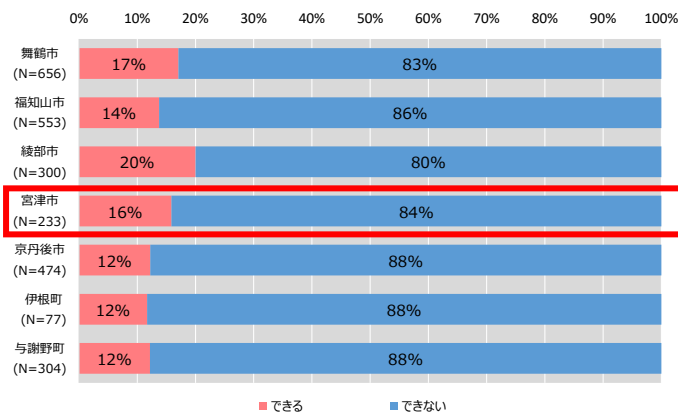
○通勤・通学目的での自家用車利用者のバス代替可能性



○買い物先への主な交通手段

| | 徒歩 | 自転車 | バイク・原付 | 自動車 (自分で運転) | 自動車 (家族が送迎) | タクシー | バス | 鉄道 | その他 |
|-------------|-----|-----|--------|----------------|----------------|------|----|----|-----|
| 舞鶴市(N=811) | 17% | 21% | 1% | 67% | 24% | 3% | 4% | 1% | 1% |
| 福知山市(N=675) | 17% | 16% | 3% | 76% | 15% | 2% | 6% | 1% | 1% |
| 綾部市(N=374) | 12% | 14% | 1% | 75% | 12% | 1% | 8% | 2% | 0% |
| 宮津市(N=282) | 11% | 16% | 1% | 78% | 13% | 2% | 6% | 1% | 0% |
| 京丹後市(N=563) | 7% | 9% | 2% | 80% | 14% | 1% | 5% | 1% | 0% |
| 伊根町(N=90) | 3% | 3% | 1% | 80% | 14% | 0% | 9% | 0% | 1% |
| 与謝野町(N=363) | 10% | 12% | 3% | 75% | 17% | 1% | 1% | 0% | 0% |

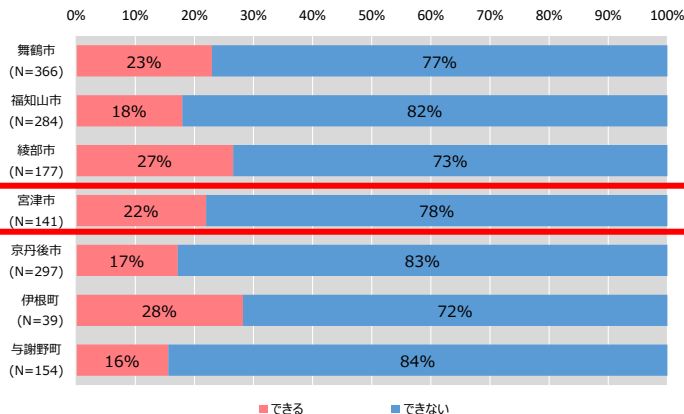
○買い物目的での自家用車利用者のバス代替可能性



○通院先への主な交通手段

| | 徒歩 | 自転車 | バイク・原付 | 自動車 (自分で運転) | 自動車 (家族が送迎) | タクシー | バス | 鉄道 | その他 |
|-------------|-----|-----|--------|----------------|----------------|------|-----|----|-----|
| 舞鶴市(N=479) | 11% | 14% | 1% | 61% | 27% | 6% | 9% | 1% | 2% |
| 福知山市(N=388) | 13% | 12% | 3% | 66% | 18% | 6% | 12% | 2% | 2% |
| 綾部市(N=245) | 8% | 10% | 0% | 65% | 16% | 3% | 21% | 3% | 1% |
| 宮津市(N=188) | 15% | 12% | 1% | 67% | 20% | 5% | 10% | 3% | 0% |
| 京丹後市(N=374) | 6% | 5% | 2% | 71% | 20% | 3% | 11% | 1% | 2% |
| 伊根町(N=57) | 2% | 2% | 2% | 61% | 23% | 2% | 37% | 0% | 2% |
| 与謝野町(N=210) | 8% | 11% | 3% | 61% | 22% | 4% | 6% | 0% | 3% |

○通院目的での自家用車利用者のバス代替可能性

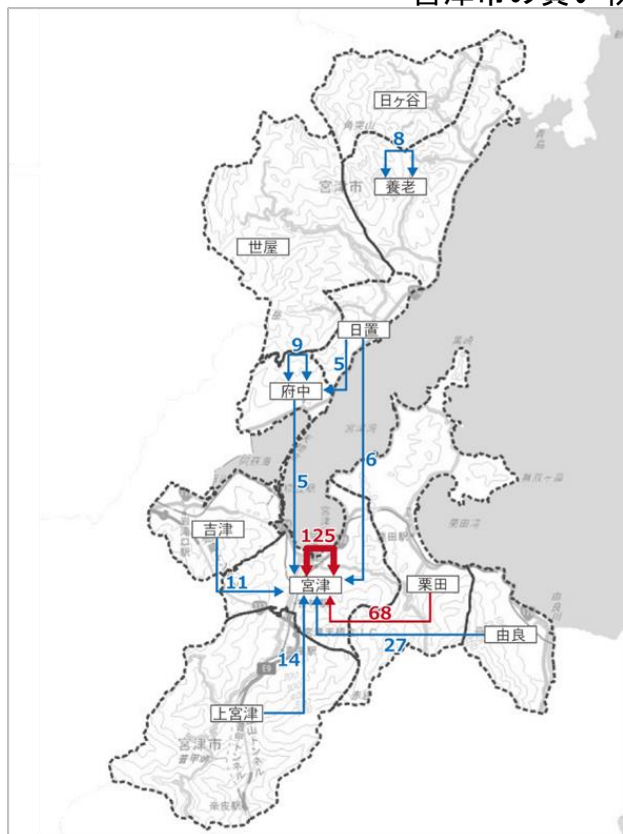


(2) 本市の移動状況

買い物による移動は、宮津地区（さとうフレッシュバザール宮津店（ミップル））が中心となっており、他地区からの移動が多い。

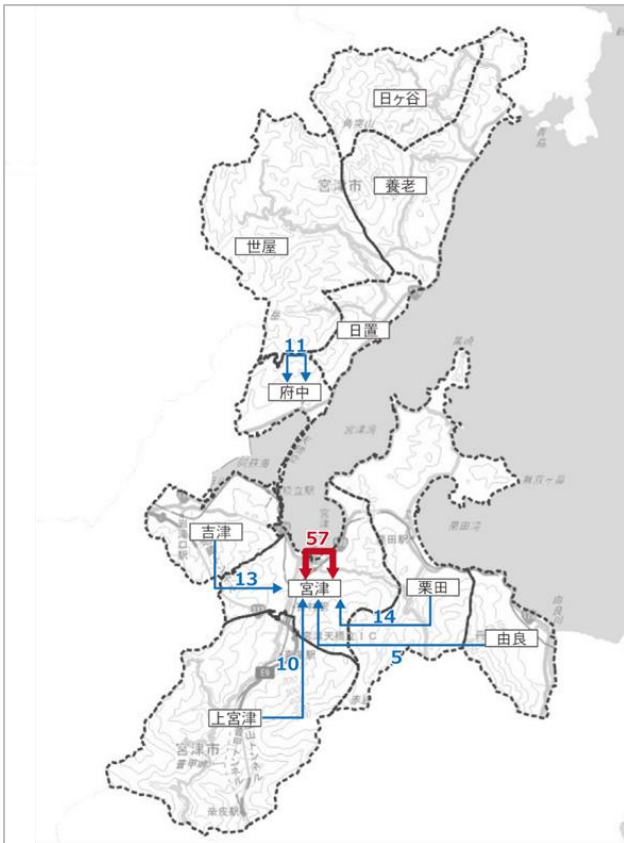
通院による移動は、与謝野町にある京都府立医科大学付属北部医療センターへの移動が最も多く、その他は宮津地区が中心となっており、他地区からの移動が多い。

宮津市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 宮津店 (ミップル) | 158 | 25.2% |
| スーパーにしがき 宮津店 | 40 | 6.4% |
| スーパーにしがき | 38 | 6.1% |
| さとうフレッシュバザール・バザールタウン | 37 | 5.9% |
| クスリのアオキ | 32 | 5.1% |
| フクヤ | 26 | 4.2% |
| コメリ | 24 | 3.8% |
| スーパーにしがき 府中店 | 22 | 3.5% |
| フクヤ 宮村店 | 21 | 3.4% |
| ゴダイドラッグ | 20 | 3.2% |
| ゴダイドラッグ 岩瀬店 | 19 | 3.0% |
| ドラッグストア太陽堂 | 18 | 2.9% |
| ゴダイドラッグ 宮津店 | 15 | 2.4% |
| さとうフレッシュバザール 与謝野石川店 | 13 | 2.1% |
| コメリ ハード&グリーン宮津店 | 11 | 1.8% |
| フードショップじょうけ | 11 | 1.8% |
| さとうバザールタウン 舞鶴 | 10 | 1.6% |
| ショッピングセンター マイ | 9 | 1.4% |
| さとうフレッシュバザール 野田川店 | 8 | 1.3% |
| スーパーにしがき 養老店 | 8 | 1.3% |
| ドラッグストア太陽堂 宮津店 | 7 | 1.1% |
| スーパーにしがき 石川店 | 6 | 1.0% |
| ディスカウントドラッグコスモス | 6 | 1.0% |
| フクヤ 男山店 | 6 | 1.0% |

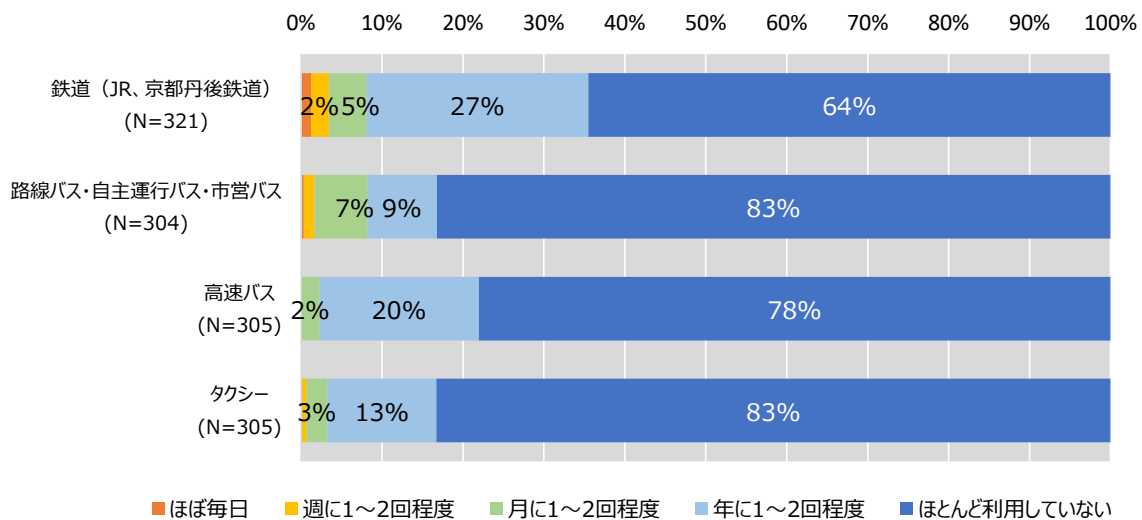
宮津市の通院先の流動状況



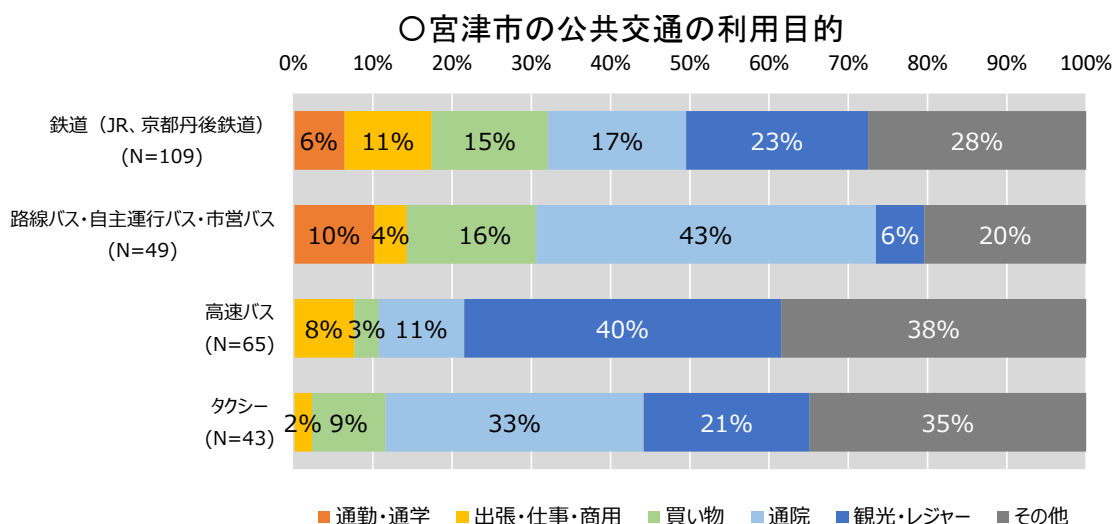
| 施設名 | 件数 | 割合 |
|--------------------|----|-------|
| 京都府立医科大学附属北部医療センター | 68 | 23.4% |
| 今出クリニック | 22 | 7.6% |
| 山根医院 | 20 | 6.9% |
| 府中診療所 | 18 | 6.2% |
| 浪江医院 | 12 | 4.1% |
| 宮地医院 | 11 | 3.8% |
| 宮津市由良診療所 | 10 | 3.4% |
| 宮津武田病院 | 10 | 3.4% |
| いとうクリニック | 9 | 3.1% |
| 金下歯科・矯正歯科 | 7 | 2.4% |
| 舞鶴赤十字病院 | 7 | 2.4% |
| 丸目歯科医院 | 6 | 2.1% |
| 丹後中央病院 | 6 | 2.1% |
| 中川医院 | 6 | 2.1% |
| 舞鶴共済病院 | 6 | 2.1% |
| 岡所・泌尿器科医院 | 5 | 1.7% |
| 京都リネス病院 | 5 | 1.7% |
| 向井歯科医院 | 5 | 1.7% |
| 日置診療所 | 5 | 1.7% |
| 味見診療所 | 5 | 1.7% |
| 小谷整形外科医院 | 4 | 1.4% |
| 西原医院 | 4 | 1.4% |
| 西舞鶴さくら眼科クリニック | 4 | 1.4% |
| 小西歯科医院 | 3 | 1.0% |
| 大森内科診療所 | 3 | 1.0% |
| 中村眼科医院 | 3 | 1.0% |

公共交通は鉄道、バス、タクシーともに日常的な利用頻度は低く、鉄道の利用頻度は、「ほとんど利用していない」が64%であり、他の公共交通に比べて利用頻度が高い。路線バス・自主運行バス・市営バスは、「月に1~2回程度」の割合が高い。高速バスについては、「年に1~2回程度」の割合が20%と頻度は高くはないが一定の利用者が存在していることが確認できる。

○宮津市の公共交通の利用頻度

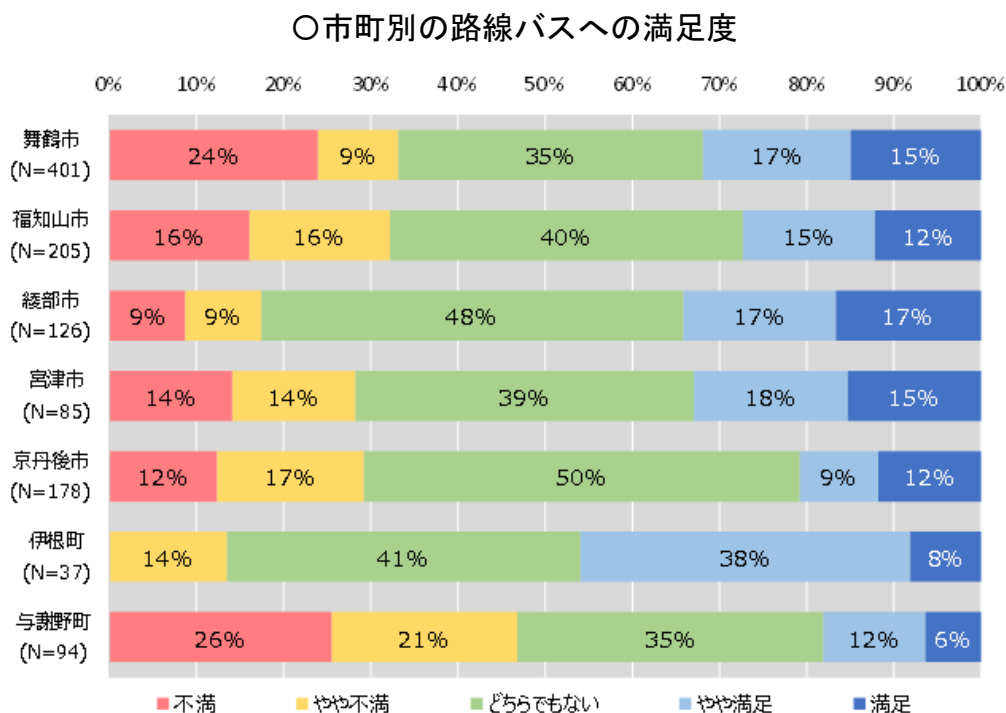


鉄道の利用目的は「観光・レジャー」が23%と最も高いが、その他の目的での利用も一定の割合で存在しており、様々な目的で利用されていることがわかる。ただし、通勤・通学の利用は6%とそれほど高くない。路線バス等では「通院」が43%と非常に高く、福祉目的での利用が目立つ。次いで「買い物」の16%と続く。高速バスの利用目的は「観光・レジャー」の40%と「その他」の38%が突出している。タクシーは「その他」の35%、「通院」の33%が高く、「観光・レジャー」での利用も21%存在している。



(3) 路線バスに対する満足度

不満と満足の評価が拮抗しているが、満足寄りの評価が優勢。満足な点としてあげられる項目が、自宅最寄りのバス停の位置、目的地のバス停の位置、始発・終発時刻、時刻表通りの運行、乗り降りのしやすさ、宮津市街地への行きやすさとなっており、不満点であげられる項目が、一日の運行本数、乗り継ぎの利便性（鉄道や他路線バス）バス停留所の快適性となっている。



(4) バスの利用が増えるための改善点について

「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」が40%以上回答があり、次いで「鉄道とバスの乗換を便利に」、「バスとバスの乗換を便利に」、「バス停留所に屋根や椅子を設ける」という回答が20%前後で続いている。

○宮津市におけるバス利用が増えるための改善点についての意見

| バス利用が増えるための改善点について | 回答者数 (人) | 回答割合 (%) |
|----------------------------------|-------------|----------|
| 1 よく利用する商業施設や病院の玄関付近にバス停を設置する | 23 | 11.3 |
| 2 よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する | 17 | 8.4 |
| 3 利用したい時間帯に運行するダイヤとする | 85 | 41.9 |
| 4 バス停留所に屋根や椅子を設ける | 36 | 17.7 |
| 5 鉄道とバスの乗換を便利にする | 52 | 25.6 |
| 6 バスとバスの乗り継ぎを便利にする | 29 | 14.3 |
| 7 バリアフリーの充実 | 24 | 11.8 |
| 8 鉄道・バスの運賃割引制度の充実 | 27 | 13.3 |
| 9 駅やバス停留所での路線案内や時刻案内を分かりやすくする | 22 | 10.8 |
| 10 公共交通の時刻表や路線図等を掲載した冊子等を各戸に配布する | 15 | 7.4 |
| 11 主要商業施設・病院等へのバスでの行き方や時刻表の周知・広報 | 37 | 18.2 |
| 12 その他 | 47 | 23.2 |
| 合計 | 203 | 100.0 |

(5) 住民の考える公共交通のあり方について

住民への意識調査として、持続可能な交通体系を構築するための基本方針として、考えに近いものを回答していただいたところ、「企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする」が最も多い。次いで「市民・町民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける」、「マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する」、「バス路線は利用の多い路線のみに限定し増便する」の回答が多い。

○持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|------------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| 京都府北部地域計(N=2656) | 25% | 33% | 34% | 11% | 3% | 31% | 13% |
| 舞鶴市(N=757) | 24% | 32% | 35% | 11% | 1% | 32% | 15% |
| 福知山市(N=558) | 18% | 29% | 37% | 10% | 4% | 31% | 16% |
| 綾部市(N=306) | 25% | 32% | 32% | 10% | 4% | 37% | 10% |
| 宮津市(N=223) | 29% | 29% | 35% | 13% | 2% | 31% | 12% |
| 京丹後市(N=432) | 27% | 39% | 34% | 10% | 4% | 29% | 10% |
| 伊根町(N=72) | 29% | 56% | 0% | 10% | 4% | 35% | 11% |
| 与謝野町(N=308) | 36% | 31% | 37% | 9% | 2% | 24% | 10% |

- 1.バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する
- 2.マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する
- 3.企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする
- 4.他の生活関連予算をバス路線の赤字補填に充てる
- 5.バスの運賃を上げ、増収を図る
- 6.市民・町民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける
- 7.その他

また、公共交通にはどのような役割を求められているかについて、考えに近いものを回答していただいたところ、移送手段として公共交通に求める役割として、8割近くが「子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段」と回答し、次いで「将来、運転免許証を返納した時の移動手段」が7割、「市民・町民の買い物や通院のための移動手段」、「市民・町民の通勤・通学のための移動手段」という回答となっている。

○移送手段として公共交通に求める役割

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| 京都府北部地域計(N=3267) | 60% | 67% | 21% | 37% | 34% | 78% | 44% | 71% | 2% |
| 舞鶴市(N=881) | 62% | 68% | 23% | 38% | 36% | 81% | 45% | 69% | 2% |
| 福知山市(N=687) | 55% | 65% | 20% | 32% | 30% | 74% | 47% | 71% | 2% |
| 綾部市(N=397) | 61% | 68% | 27% | 39% | 37% | 78% | 47% | 72% | 2% |
| 宮津市(N=279) | 62% | 68% | 23% | 42% | 40% | 79% | 45% | 72% | 1% |
| 京丹後市(N=564) | 67% | 69% | 18% | 36% | 34% | 79% | 42% | 71% | 1% |
| 伊根町(N=86) | 59% | 81% | 27% | 48% | 41% | 77% | 44% | 79% | 0% |
| 与謝野町(N=373) | 55% | 62% | 14% | 38% | 31% | 77% | 38% | 73% | 1% |

移送手段としての役割

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| 1.市民・町民の通勤や通学のための移動手段 | 6.子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段 |
| 2.市民・町民の買い物や通院のための移動手段 | 7.ケガ、飲酒、故障などで自動車を利用できないときの移動手段 |
| 3.市民・町民の趣味やサークル活動などの移動手段 | 8.将来、運転免許証を返納したときの移動手段 |
| 4.市民・町民が周辺地域へ出かける場合の移動手段 | 9.その他（移動手段としての役割） |
| 5.市民・町民が遠方へ出かける場合の移動手段 | |

地域として求める公共交通の役割として、「いつでも利用できる安心感を持つ」という回答が7割弱と最も多く、次いで、「市外・町外からの訪問者を受け入れ、観光地や商業施設のにぎわいを作り出す」、「市民・町民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す」、という回答が続く。

○地域として求める公共交通の役割

| | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| 京都府北部地域計(N=3267) | 65% | 15% | 21% | 34% | 31% | 16% | 17% | 20% | 23% | 2% |
| 舞鶴市(N=881) | 65% | 16% | 21% | 37% | 33% | 20% | 22% | 23% | 26% | 2% |
| 福知山市(N=687) | 65% | 14% | 20% | 34% | 28% | 13% | 18% | 22% | 27% | 4% |
| 綾部市(N=397) | 66% | 16% | 19% | 37% | 32% | 18% | 17% | 25% | 25% | 3% |
| 宮津市(N=279) | 67% | 13% | 19% | 41% | 42% | 19% | 13% | 14% | 18% | 2% |
| 京丹後市(N=564) | 67% | 16% | 22% | 27% | 31% | 15% | 13% | 17% | 21% | 2% |
| 伊根町(N=86) | 70% | 26% | 17% | 23% | 36% | 14% | 21% | 23% | 21% | 1% |
| 与謝野町(N=373) | 62% | 15% | 25% | 29% | 24% | 11% | 7% | 13% | 14% | 2% |

地域としての役割

- | | |
|--|---------------------------|
| 10.いつでも利用できる安心感をもつ | 15.市町の魅力・ステータスを高める |
| 11.自宅から通うことができるため、家賃や下宿代などの費用がかからない | 16.自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす |
| 12.高校や大学などの進学先の選択肢を増やす | 17.自動車利用を減らすことで、自然環境を守る |
| 13.市民・町民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す | 18.自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす |
| 14.市外・町外からの訪問者を受け入れ、観光地や商業施設のにぎわいを作り出す | 19.その他（地域における役割） |



5. 2 本市所在高校の生徒へのアンケート調査結果

計画を作成するにあたり、本市に所在する高校の2年生を対象としたアンケート調査を実施しました。アンケート調査の結果、公共交通に対しては便利で使いやすいという好意的なイメージがある一方で、公共交通に対する要望等が見えてきました。

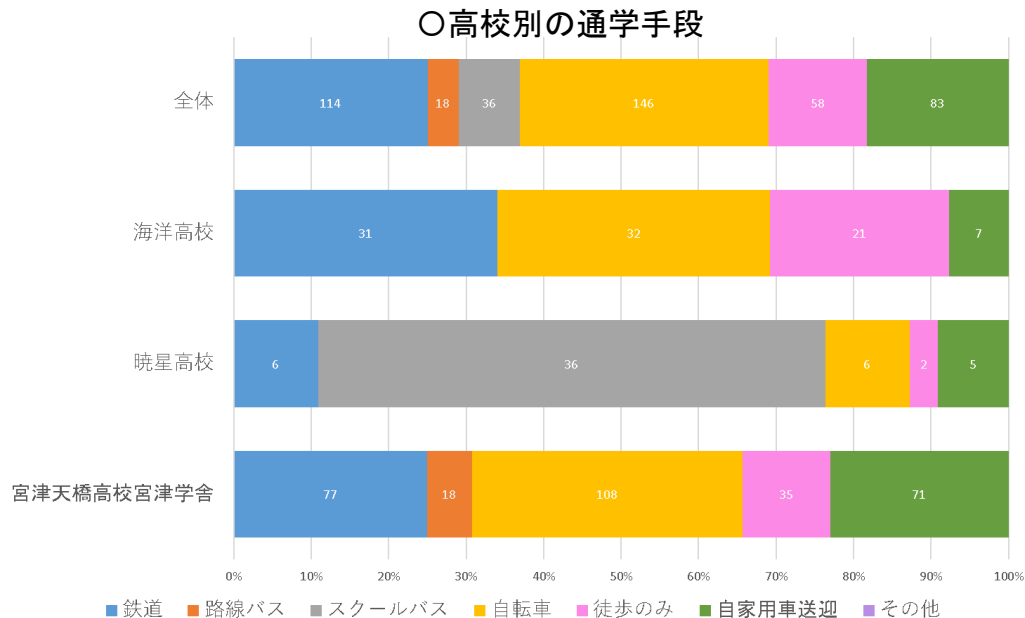
※本アンケートは、京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会の構成市町と共同で実施しております。

(参考) 調査対象校

京都府立宮津天橋高校（宮津学舎）、京都府立海洋高校、暁星高校

回答数 259 件

(1) 高校生の移動状況

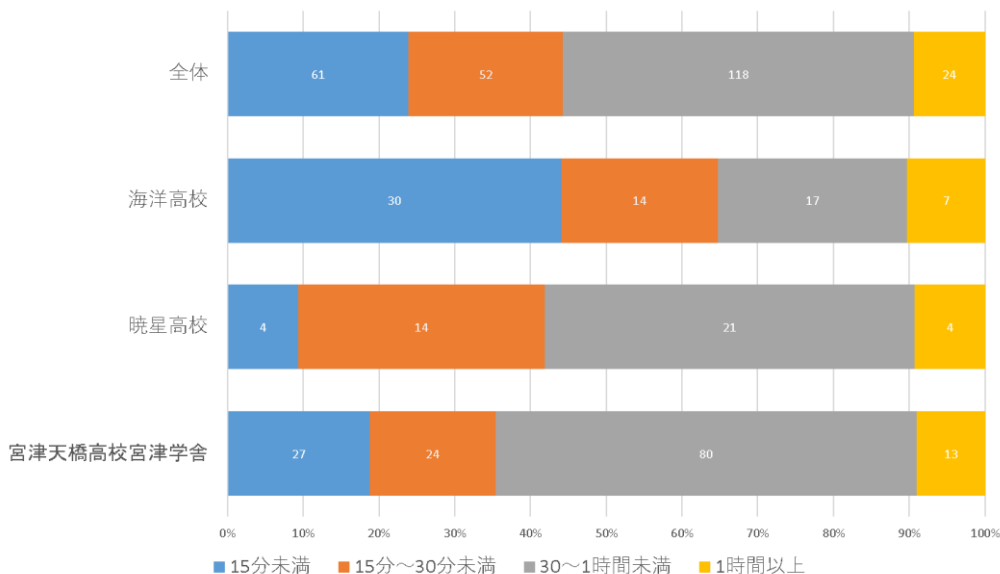


公共交通の利用とともに、比較的近距離の通学が多いことから自転車通学者の割合が多い。暁星高校については、スクールバスが運行されており、利便性の高さから利用が多い。自家用車送迎も一定の割合を占めている。



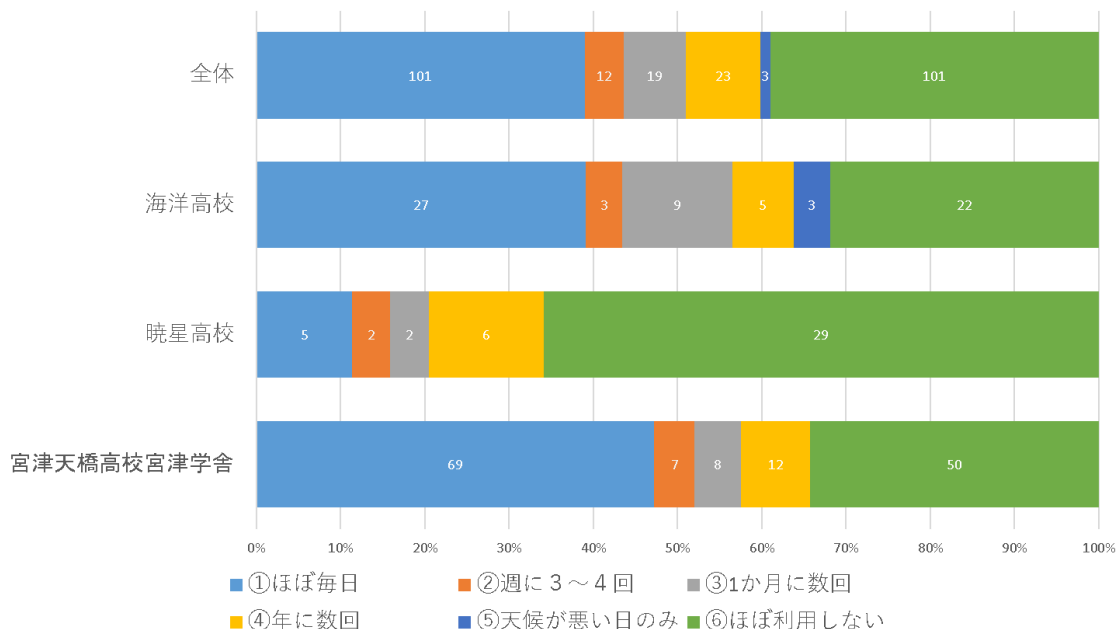
30分未満という回答と30分～1時間かかるという回答がほぼ半数ずつを占めている。

○高校別の通学時間

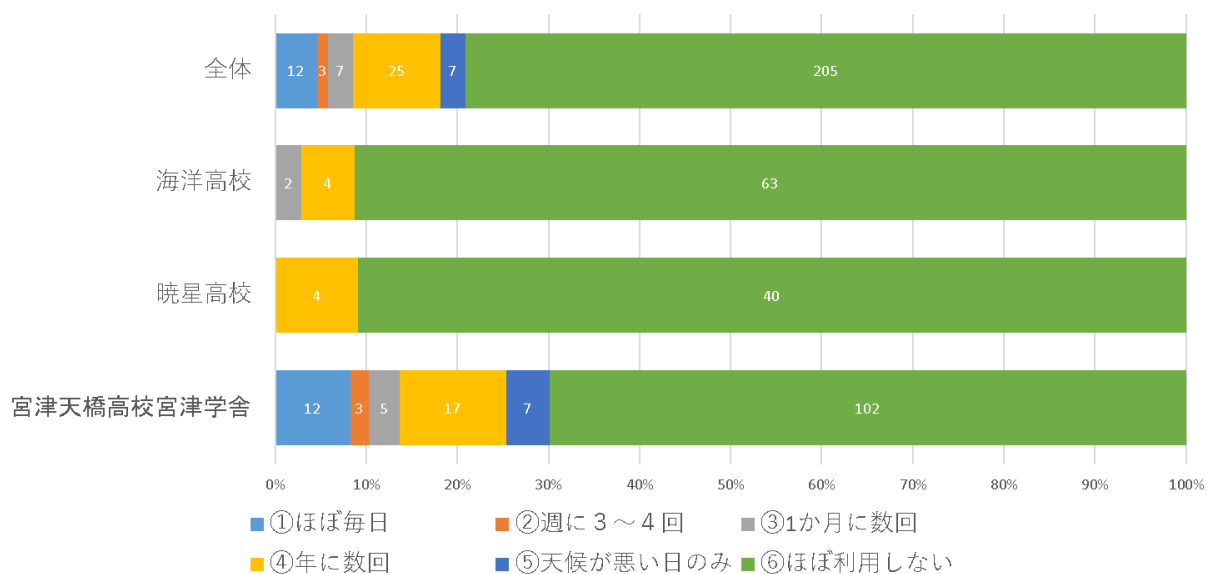


各交通機関の利用頻度を見ると、ほぼ利用しないという回答も多いものの鉄道利用者は一定数ある。バスについてはほぼ利用しないという回答が鉄道よりも多い。自家用車利用は、1か月のうちほぼ毎日から少なくとも数回は自家用車送迎を利用するという回答が半分を占めている。タクシーはほぼ利用しないという回答だった。また、半数以上が自転車を利用しているという回答だった。

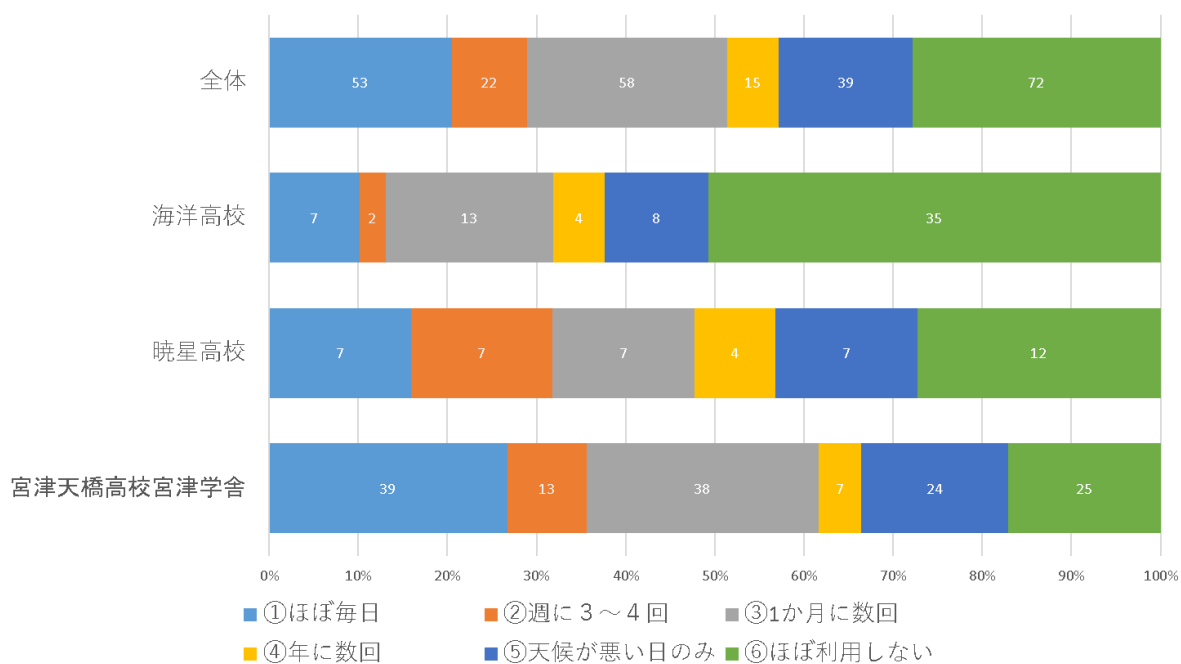
○高校別の鉄道利用頻度



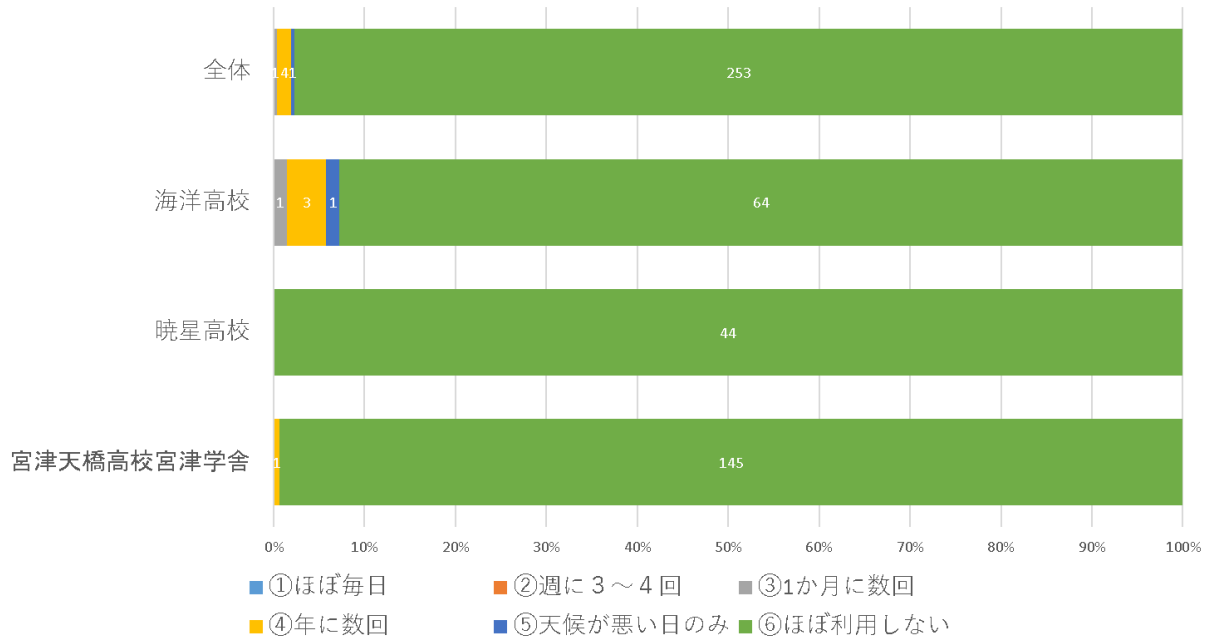
○高校別のバス利用頻度



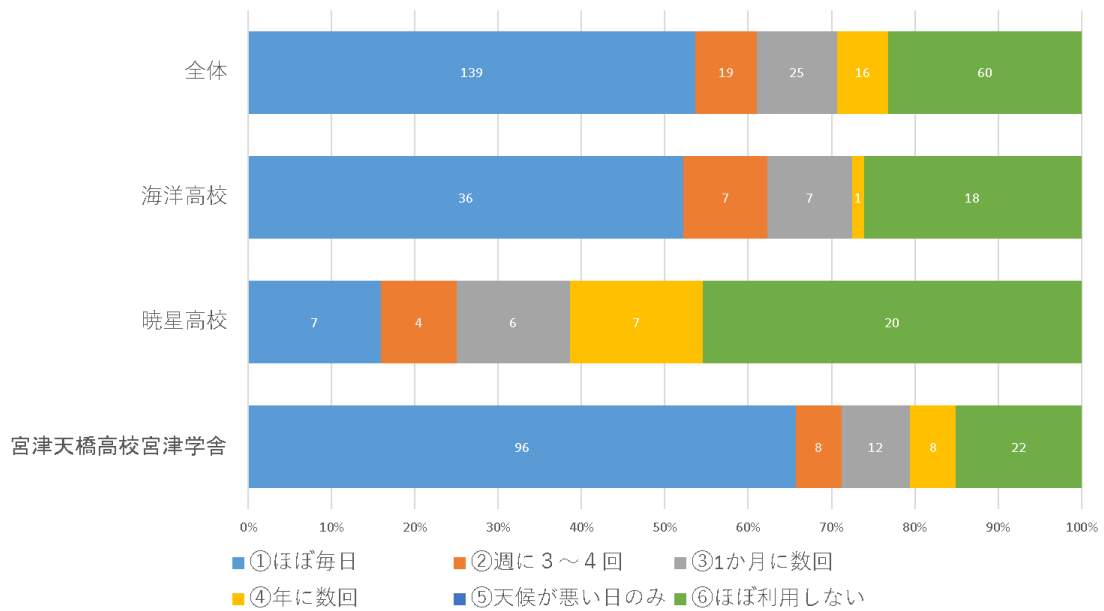
○高校別の自家用車利用頻度



○高校別のタクシー利用頻度



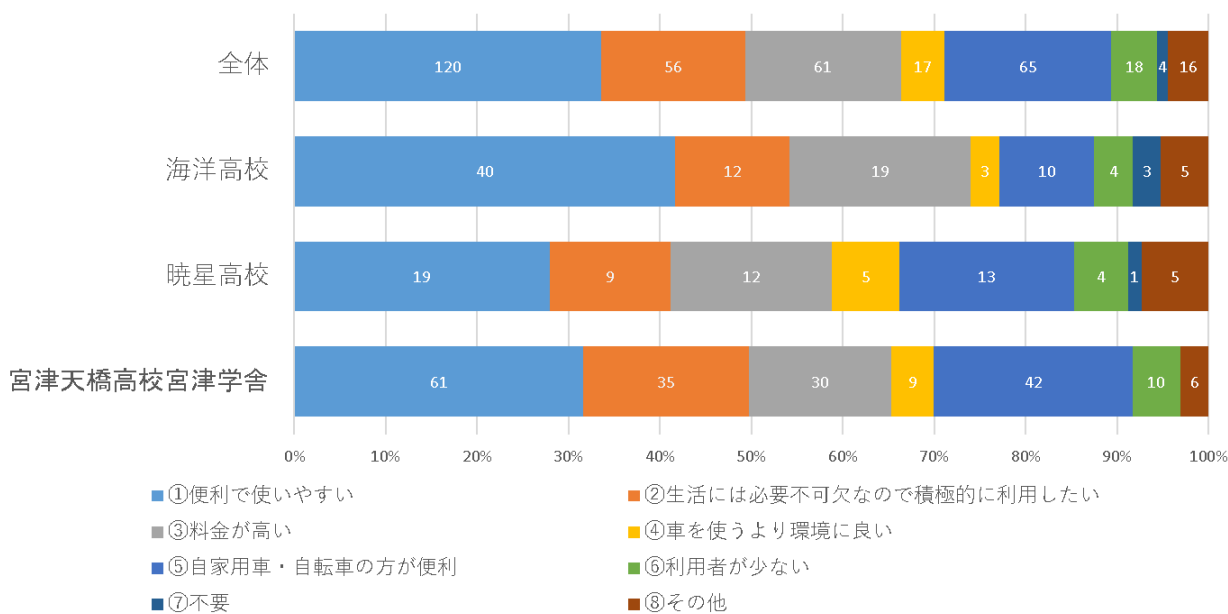
○高校別の自転車利用頻度



(2) 高校生の公共交通へのイメージ

公共交通に対するイメージでは、便利で使いやすい、生活に不可欠なので積極的に利用したいという好意的な回答が全体の半数近くある。次いで多いのが、自家用車・自転車の方が便利、料金が高い、という回答となっている。その他意見では、従来からの状況に加えて、コロナ禍のため、密になることが怖いという趣旨の回答が多かった。

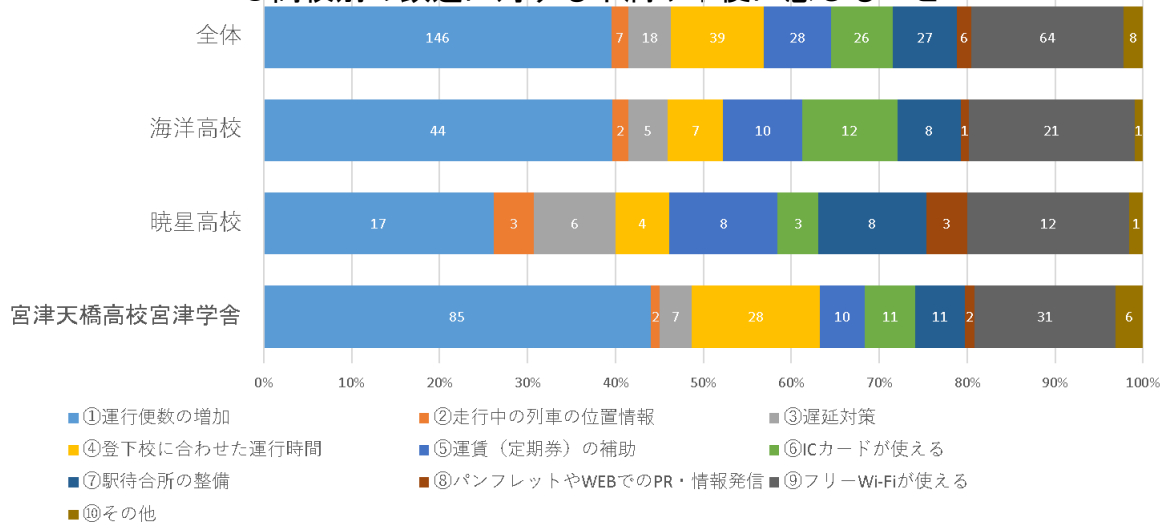
○高校別の公共交通に対するイメージ



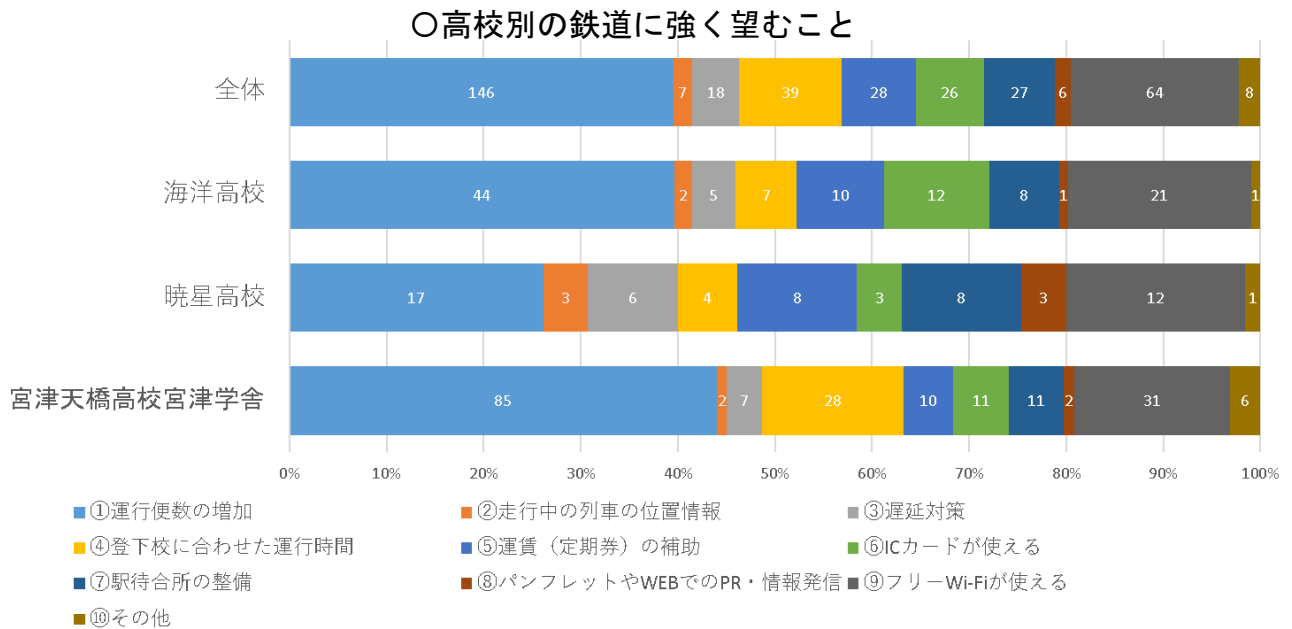
(3) 高校生のニーズ

鉄道に対する不満や不便に感じることの項目では、運行本数が少ないという回答がもっとも多く、次いで運賃が高いという回答だった。利用しないからわからないという回答がバスに比べると少ない。その他意見でもバスと同様に人が多いことに対して不満を感じる回答が多かった。

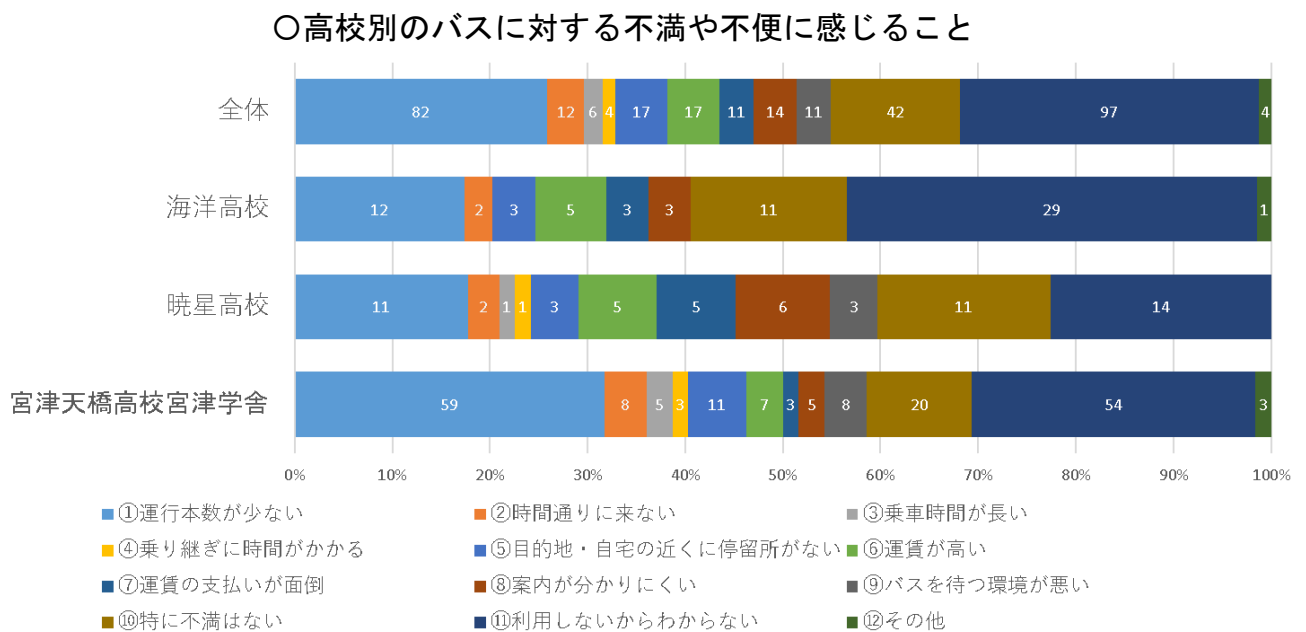
○高校別の鉄道に対する不満や不便に感じること



鉄道に強く望むことの項目では、運行本数の増加を望む回答が一番多く、次いでフリーWi-Fiが使える、登下校に合わせた運行時間という回答が多くなっている。その他意見では、運賃が高い、案内を丁寧にという回答があった。

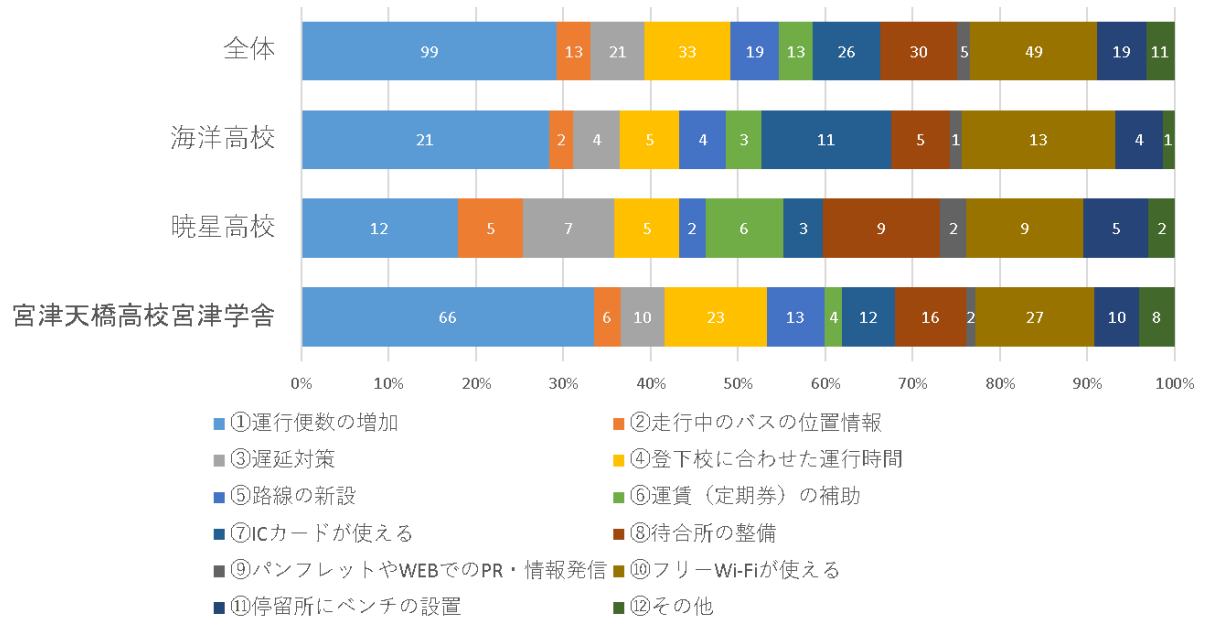


バスに対する不満や不便に感じることの項目では、大きなウエイトを占めるのが運行本数が少ないという回答になっている。利用しないからわからないという回答が一番多い。その他意見では、密になることに対する不満も意見としてあった。



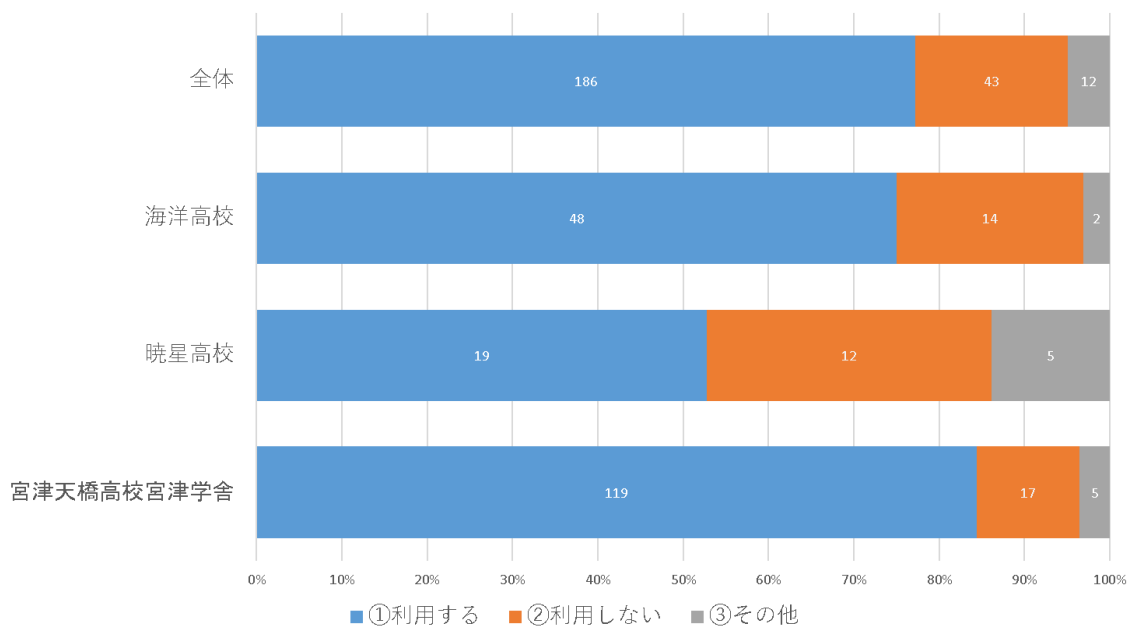
バスに強く望むことの項目では、運行便数の増加という回答が一番多く、次いでフリーWi-Fiが使える、登下校に合わせた運行時間、待合所の整備という意見となっている。その他意見では利用時間帯に人が多い場合の対策が望まれている。

○高校別のバスに強く望むこと



バス・鉄道に望むことが実現した場合に公共交通を利用するとした回答が全体で7割を超えている。

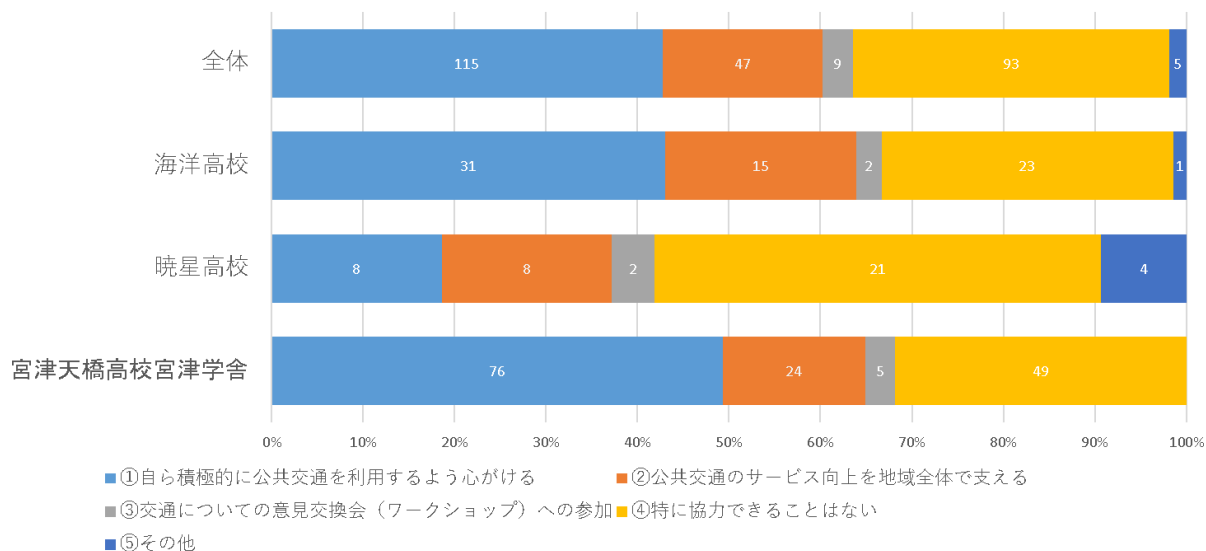
○高校別の鉄道・バスに強く望むことが実現した場合の利用可否



(4) 高校生が公共交通に対する意識

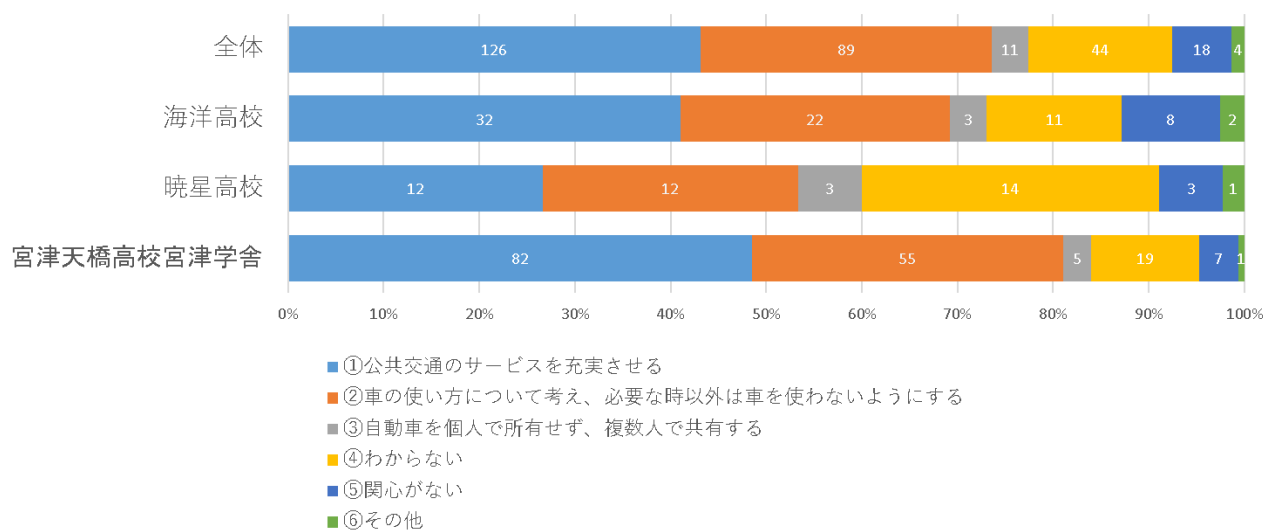
高校生への意識調査として、公共交通に関して協力できると思われる取組については、特に協力できることはないという回答よりも、自ら積極的に公共交通を利用するよう心がける、公共交通のサービス向上を地域全体で支えるという回答が多い、ワークショップへの参加という回答は著しく少ない。

○高校別の公共交通に関して協力できると思われる取組



また、過度の自家用車利用を見直し、環境にやさしいまちにするために有効だと思う取組については、公共交通のサービスを充実させるという回答が4割以上あり、車の使い方について考え、必要な時以外は車を使わないようにするが次いで多い。その他意見では、水素自動車や電気自動車を利用するという意見があった。

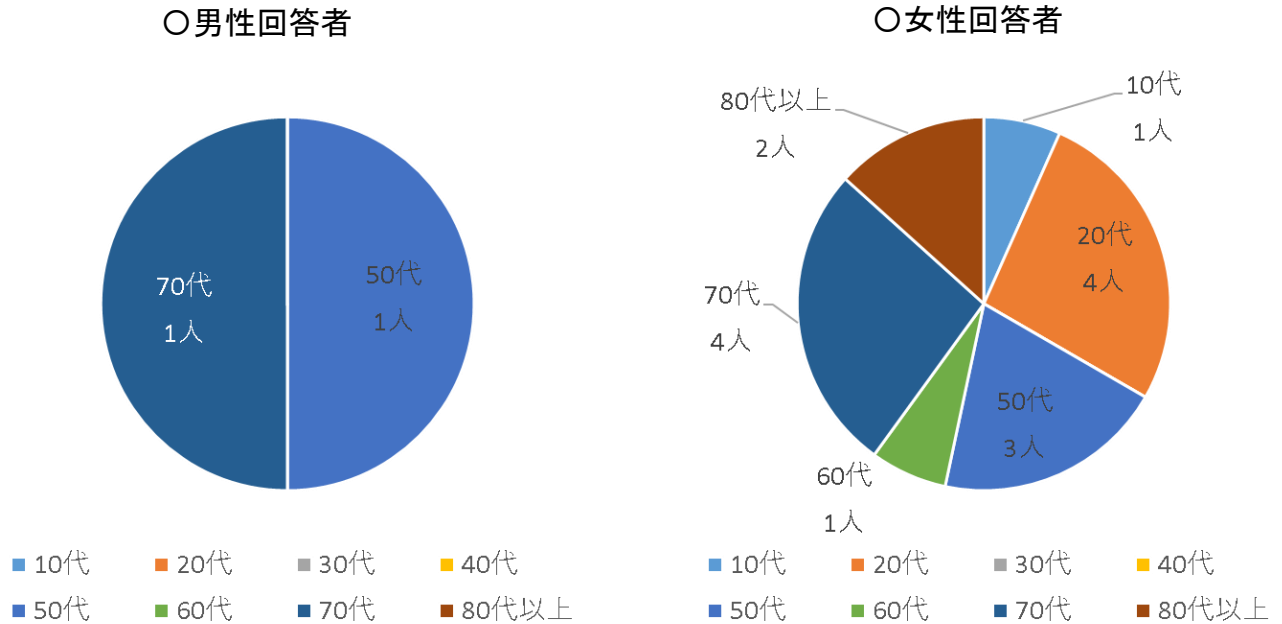
○高校別の過度の自動車利用を見直し、環境にやさしいまちにするために有効だと思う取組



5. 3 本市の公共交通利用者へのアンケート

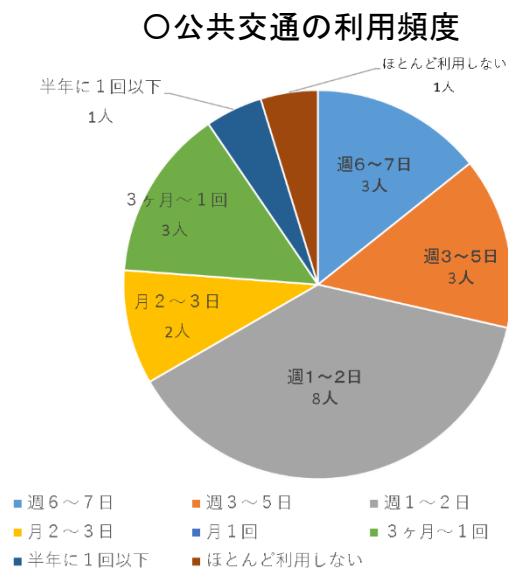
計画を作成するにあたり、利用者に対する公共交通の利用実態や満足度等を調査し、より満足度の高い公共交通とするための参考とするため、実際に公共交通を利用されている方に対して、駅やバス停においてアンケート調査を実施しました。

(参考) 回答者の属性

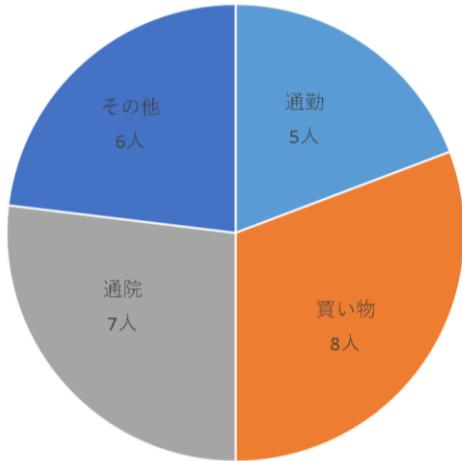


(1) 公共交通利用者の利用状況

半数以上の方が、週一回以上は公共交通機関を利用されており、主な利用シーンは買い物、通院、通勤となっている。利用手段では、バス利用者が若干多い。また、運転免許証は半数以上の方が所持していないと回答している。

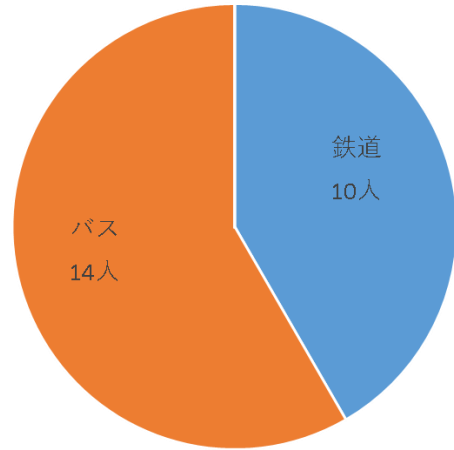


○公共交通の利用シーン



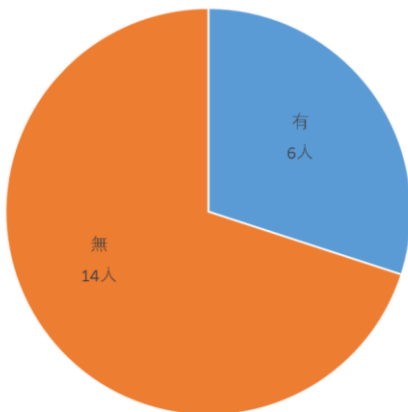
■通勤 ■買い物 ■通院 ■趣味 ■その他

○公共交通の利用手段



■鉄道 ■バス ■タクシー ■その他

○運転免許証の所持状況

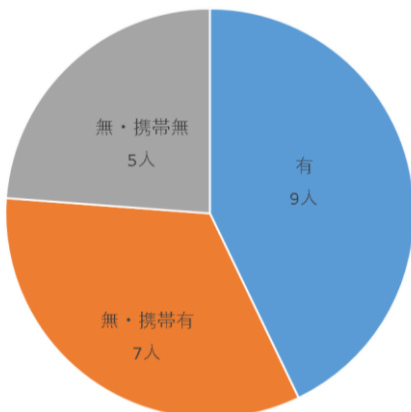


■有 ■無

(2) 利用者のスマートフォン保有、時刻表の確認媒体

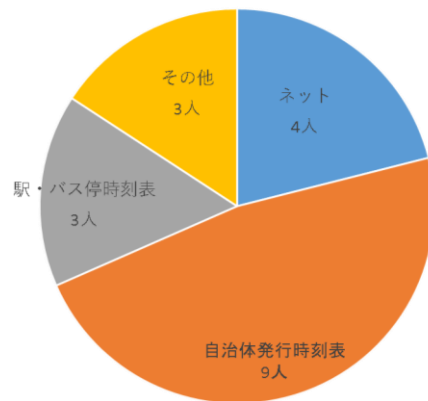
5割弱の方が、スマートフォンを保有しており、時刻表の確認は自治体発行の時刻表と回答する方が半数近くあった。

○スマートフォンの保有状況



■有 ■無・携帯有 ■無・携帯無

○時刻表の確認媒体



■ネット ■自治体発行時刻表 ■駅・バス停時刻表 ■その他

(3) 利用者の満足度

公共交通利用者は公共交通に対して、約6割の方が満足しており、おおむね満足度は高い状況にある。一方、よく利用されていることの裏返しとして、自由記述の意見の中では、鉄道、バスともに本数が少ないという回答が非常に多かった。そのほか、公共交通の利用をおススメできる点として、「慣れてしまえばバスに合わせて行動することは苦ではない。」「1時間おきの運行なら使える。私は余った時間で買い物をしている。」といった意見が挙げられた。

○公共交通利用者の満足度

