

令和7年1月17日
京丹後市

「第3次京丹後市総合計画（案）」に対する意見募集の結果

京丹後市では、第3次京丹後市総合計画（案）に対する意見の募集を行った結果、1件のご意見を頂きましたので、その要旨と京丹後市の考え方を公表します。今後、頂いたご意見を踏まえ、計画の策定作業を進めていくことといたします。

1 概要

本市は、平成17年度に第1次京丹後市総合計画を、平成26年度には第2次京丹後市総合計画を策定し、これを指針として、市民や関係機関の皆さんと共にまちづくりを進めてきたところです。

第2次京丹後市総合計画が令和6年度で終期を迎えるため、この間の計画の進捗・達成状況などを踏まえ、新たに第3次京丹後市総合計画を定めるため、令和6年12月13日から令和7年1月6日まで意見の募集を行った結果、1件のご意見をいただきました。いただいたご意見の要旨と京丹後市の考え方は別紙のとおりです。

2 今後の予定

京丹後市では、頂いたご意見を踏まえ、令和6年度中を目途に、第3次京丹後市総合計画の策定作業を進めていくことといたします。

【連絡先】

連絡先： 市長公室政策企画課

住 所： 〒627-8567 京丹後市峰山町杉谷 889 番地

電 話： 0772-69-0120

F A X： 0772-69-0901

電子メール： kikaku@city.kyotango.lg.jp

「第3次京丹後市総合計画」に対する意見とそれに対する市の考え方

項目	意見要旨	考え方
『4つの基本戦略』	1 「市民の暮らしを豊かにする基盤整備」について (P36) 「ライドシェア等の活用による市域一帯に行き届く交通機能を整備します。」を、「鉄道や路線バス等の公共交通機関を維持するとともに、ライドシェア等の活用による市域一帯に行き届く交通機能を整備します。」としていただきたい。 (その理由) 高齢化とともに、運転への不安が増してきます。そのため、京阪神や丹波・但馬地方までといった遠距離への移動から順に、自家用車から公共交通に頼る場合が多くなると思われます。ライドシェア等は、各町内で完結するような移動が中心になると思いますので、各町間の移動ができる丹海バスや、京丹後市外への移動ができる京都丹後鉄道を、まずは確実に維持していただきたいと考えます。	・ もとより、鉄道や路線バスといった広域移動を担う公共交通機関は、重要なインフラであり、維持に向けた取組を図っていくことを前提とした上で、運転手不足による市内バス路線の一部廃止等もあり、ライドシェア等の活用による市域一帯に行き届く交通機能を整備することを、重点的な取組として記載しているところです。 ・ しかしながら、次項のご意見も含め、改めて明確に示すため、P36の「市民の暮らしを豊かにする基盤整備」の本文3点目を、「鉄道、路線バスの維持・充実を図るとともに、ライドシェア等の活用による市域一帯に行き届く交通機能を整備します。」と記載することとします。
『まちづくり 27の施策』 15 ひとが行き交う公共交通の充実について	2 「施策 12 便利で持続可能な公共交通の実現」について (P69) 「(1) 誰でも快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」の中で、「広域的な通勤・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とともに、運行の効率化を図ります。」を、「広域的な通勤・通学、買い物、通院など日常生活における移動が気軽に行えるよう鉄道及び路線バスの路線を維持するとともに、利用者の利便性に合わせた運行の効率化を図ります。」に修正していただきたい。 (その理由) 同上	・ 「広域的な通勤・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とともに、運行の効率化を図ります。」は、運行の効率化による利用者の利便性向上に加え、既存公共交通の維持を前提とした新たな公共交通の構築の取組により移動がスムーズに行えることを意図しています。 ・ しかしながら、前項のご意見も含め、改めて明確に示すため、P69の施策 12「主に取り組む施策」(1)の本文1行目を、「鉄道、路線バスの維持・充実を図るとともに、広域的な通勤・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運行の効率化を図ります。」と記載することとします。

	3 「施策 12 便利で持続可能な公共交通の実現」について (P70) 「目指す目標値」に、「路線バスの路線総延長」等の指標を追加していただきたい。 (その理由) 目標は「自家用車に過度に頼らなくても、快適な移動ができるまち「地域自らデザインする便利で持続可能な公共交通」を目指します。」であり、その達成を示す「目指す目標値」が 2 指標では少ないと考えます。「主に取り組む施策」による成果は、2 つの「目指す目標値」に反映されてこないものが多いと思います。 例えば、運転士不足等を主要因として、令和 6 年 5 月末及び 9 月末で、丹海バスの一部路線が廃止されるとともに、令和 7 年 3 月末にもさらに一部路線が廃止されると報道されており、路線バスでの移動が非常に不便になってきています。その中で取り組む上限 200 円バスの施策は、「目指す目標値」の 1 つである「公共交通空白地の人口」だけでは、施策の成果を示す指標にならないと考えます。 このため、「路線バスの路線総延長」を指標に取り入れ、目標年度である 2028 年度以降も引き続き路線を維持していただくとともに、可能であれば、休廃止された路線の復活も含め、路線バスの利便性の向上を図っていただきたい。	・ 「目指す目標値」として、「公共交通空白地の人口」や「高齢者片道 200 円レール利用者数」を設定しておりますが、これらは公共交通の利便性向上や利用促進の成果を測るための指標として選定しております。 ・ 目指す目標値として、ご提案のある路線バスを維持していくことは、市民の移動手段の確保という観点から重要なことと認識しております。 ・ 一方で、運転手不足による一部路線の廃止といった課題もあるため、この代替として、公共ライドシェアや mobi の実証運行に取り組みました。 ・ 重要な交通手段の一つである路線バスの維持を図ることはもとより、路線バス以外の交通手段も含めて、総合的な公共交通の充実に向けて進めているところで、すので、「路線バス」のみを切り分けて目標として掲げることは考えていないところです。
--	---	--