

京丹後市地域公共交通計画（案）

令和6年●月策定

京丹後市

目次

1. 計画策定の背景と目的

- (1) 計画策定の背景・目的・・・・・・・・・・ P 1
- (2) 計画策定のねらい・・・・・・・・・・ P 1
- (3) 計画の位置づけ・・・・・・・・・・ P 2
- (4) 対象地域・・・・・・・・・・ P 3
- (5) 計画期間・・・・・・・・・・ P 3

2. 現状と課題

- (1) 現状・・・・・・・・・・ P 4
- (2) 公共交通の現況と課題・・・・・・・・・・ P 17
- (3) 住民へのアンケートについて・・・・・・・・・・ P 21
- (4) アンケート結果とまとめ・・・・・・・・・・ P 22

3. 基本方針・目指すべき将来像

- (1) 基本方針・・・・・・・・・・ P 25
- (2) 目指すべき将来像・・・・・・・・・・ P 26

4. 具体的な施策・・・・・・・・・・ P 27

5. 計画の進め方・数値目標

- (1) 評価方法・・・・・・・・・・ P 34
- (2) 評価項目・・・・・・・・・・ P 34

6. 計画実施のための体制・・・・・・・・・・ P 34

7. 資料編 アンケート結果

- (1) 住民へのアンケート結果・・・・・・・・・・ P 40

1. 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景・目的

本市の公共交通は、平成 18 年度から実施している上限 200 円バスによりバスの利用者は以前と比較して増加していますが、公共交通全体でみると人口減少、特に少子化による高校生の減少や自動車の普及、高速道路の延伸、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ます。

また、タクシー事業者が撤退した丹後町では、平成 28 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へのシフトや、バス運転士などの人材不足による丹海バス路線の再編など、このような動きの中、「第 2 次京丹後市総合計画基本計画」において、「通院や通学、買い物などの日常生活や観光などの移動目的が達成できるよう、公共交通の充実を図る」ことを掲げています。

国においては、令和 2 年 11 月に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための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」が施行され、「地域が自らデザインする地域の交通」、「地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実」、「交通インフラに対する支援の充実」等が示されました。この中で、「地域公共交通計画」の作成が地方公共団体の努力義務となりました。

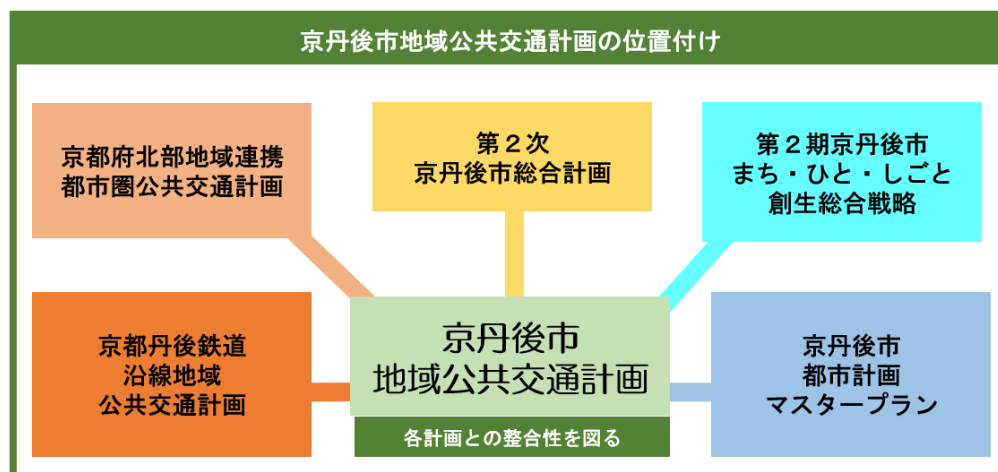
京丹後市では、将来においても不可欠なインフラとなる公共交通を、多様な移動ニーズに対応しながら持続可能なものとするため、市全体の交通のあり方について整理し、中長期的なビジョンを持って施策展開を行う、「京丹後市地域公共交通計画」を策定します。

(2) 計画策定のねらい

本市内の公共交通機関は、運転免許証を持たない学生や高齢者をはじめ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。令和 3 年度に京丹後市を含めた京都府北部の 5 市 2 町において策定した「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、京丹後市地域公共交通計画を策定し、京丹後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ます。

(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2次京丹後市総合計画」で掲げる「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「京丹後市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「京丹後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「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画」との整合を図るものとします。



【各計画での公共交通の考え・位置づけ】

●第2次京丹後市総合計画（計画期間：平成27年度～令和6年度）

- ・通院や通学、買い物などの日常生活や観光などの移動目的が達成できるよう、公共交通の充実を図る。

●第2期京丹後市まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間：令和3年度～令和6年度）

- ・ICTの活用により公共交通（鉄道・バス・タクシー）のネットワーク化を図ることで観光活性化につなげるとともに、既に京丹後市の“強み”である「上限200円バス」「高齢者片道200円レール」などの取組をさらに発展させ、民間主導の「ささえ合い交通（ICTによる配車システムを活用したNPO法人による公共交通空白地有償運送）」との連携やAIを活用したバスやタクシーの運行、自動運転、MaaSといった新たなモビリティサービスの導入による未来型の効率的な公共交通網の構築をめざす。

●京丹後市都市計画マスタープラン（計画期間：平成 28 年度～令和 6 年度）

- ・京都丹後鉄道や路線バスなどの公共交通は、本市の活性化に向けた大動脈として利便性の向上に努め、市民の利用はもとより観光客の利用増を図る。また、便利な公共交通により、さまざまな日常生活における移動支援を行い、スムーズな通院、通学、買い物、観光等の目的が達成できるよう推進するほか、駅舎を活かし、人が集まる多機能施設への転換を図るなど、駅の機能強化を進める。

（４）対象地域

本計画の対象区域は、本市全域とします。

（５）計画期間

本計画の期間は、令和 6 年度から令和 10 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。

2. 現状と課題

(1) 現状

①概要

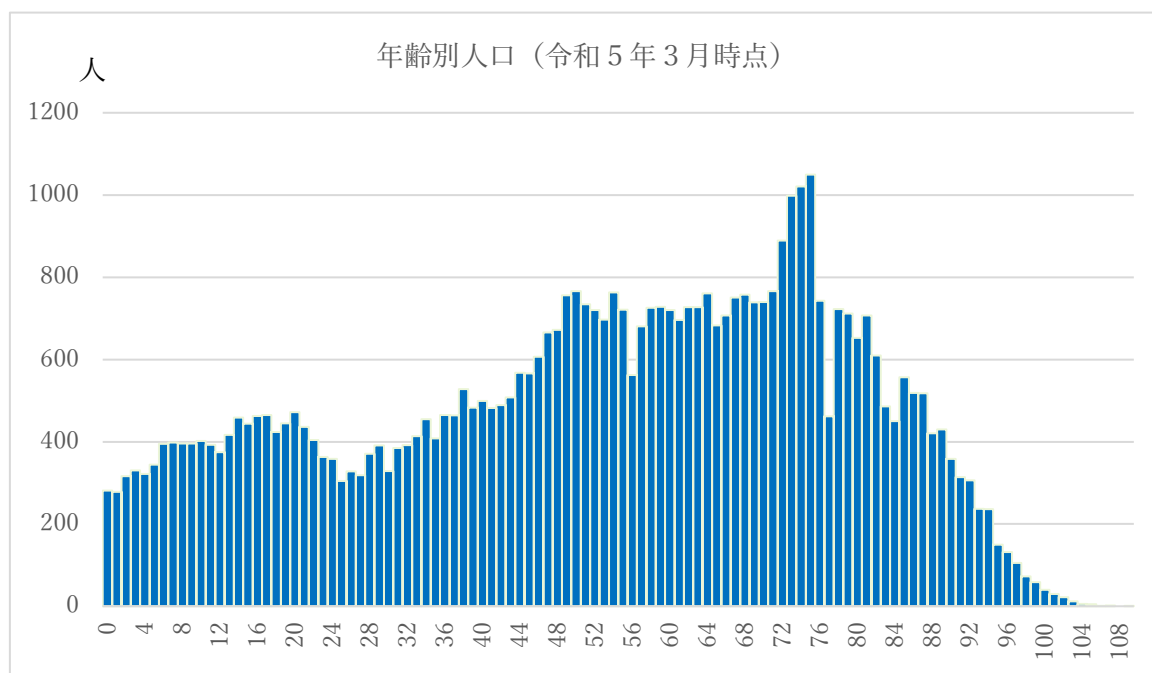
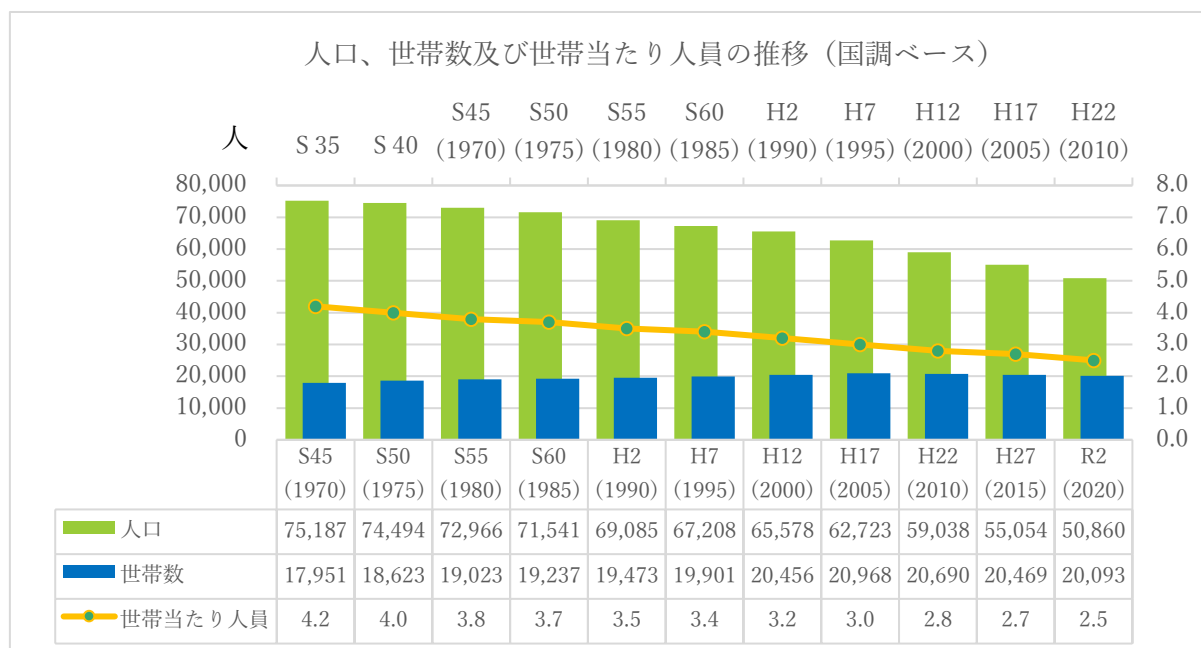
本市は、京都府の最北端、京都市から直線距離で約 90 kmの位置にあり、東西に約 35 km、南北約 30 km、面積約 501.46 kmの広がりをもっています。平成 16 年 4 月に、峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町及び久美浜町の 6 町が合併し、京丹後市となりました。市の北側は日本海に面するとともに、その他の周囲は標高 400～600mの山地で囲まれています。そこから流れ出る竹野川などの流域に盆地が形成されています。海岸線のお大半が、山陰海岸国立公園と丹後天橋立大江山国定公園に指定されているほか、日本海と日本列島誕生時のさまざまな地球の歴史を学ぶことができる貴重な海岸として、「山陰海岸世界ジオパーク」に認定されています。

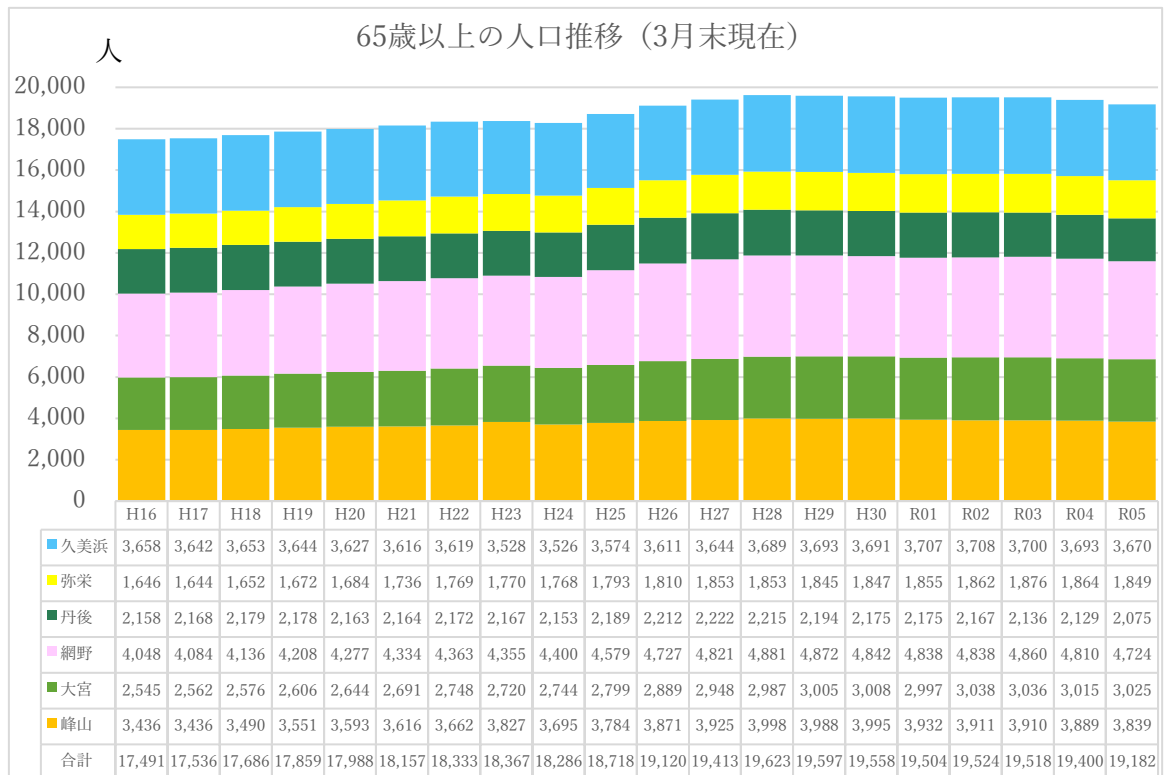
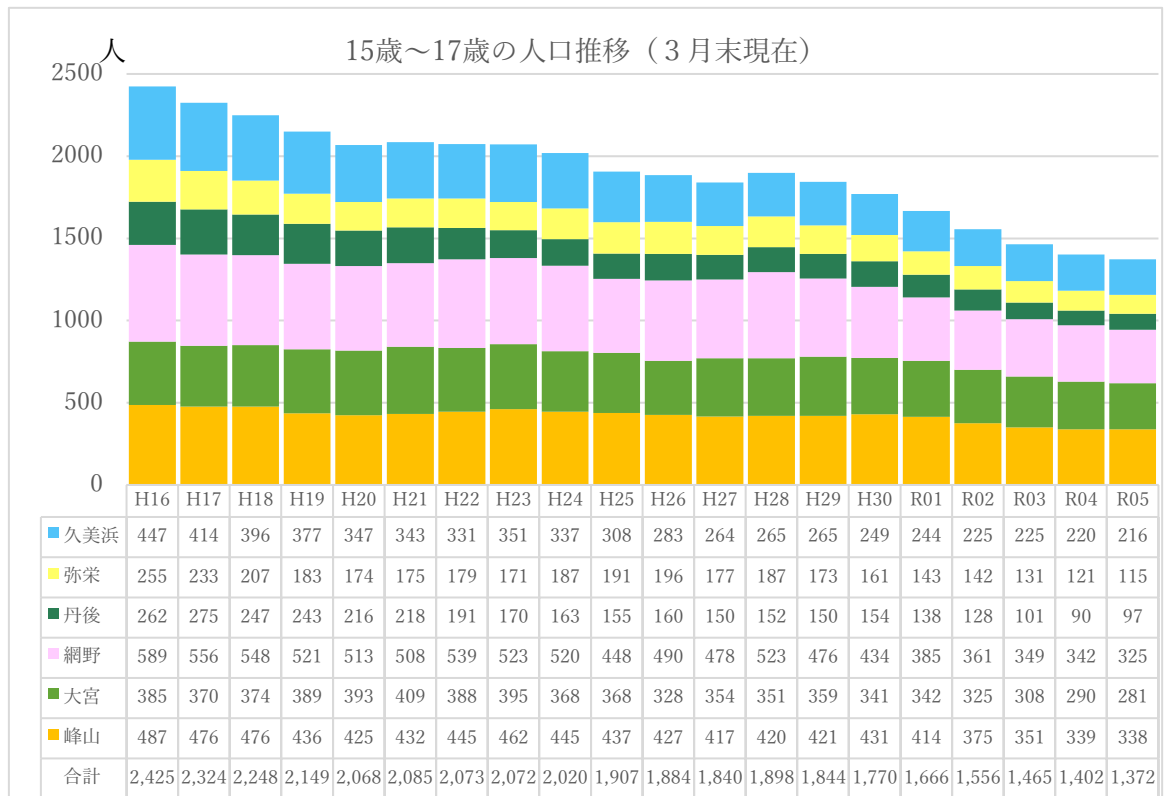


②人口

人口の推移をみると、平成2年から令和2年の30年間で18,225人（26.4%）減少し、令和4年度には5万人を切りました。世帯数は、増加傾向にありましたが、平成22年以降は減少傾向となっています。15歳から17歳の人口では、平成16年から令和5年の20年間で1,053人（43.4%）減少し、65歳以上の人口も平成29年以降減少傾向となっています。

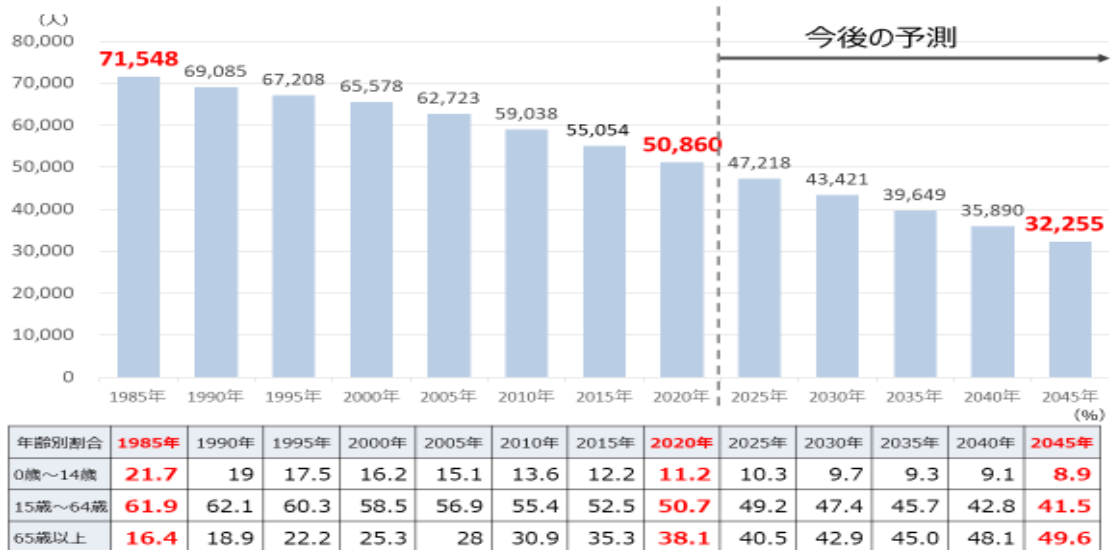
京丹後市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンでは、2045年以降、人口増加に転じるべく施策を進めることとしています。





京丹後市の人口減少、少子高齢化の状況

(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来推計)



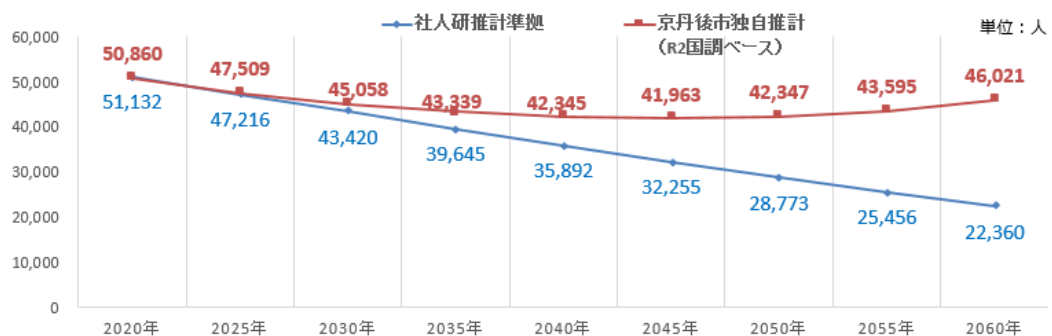
京丹後市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンについて

策定の趣旨

京丹後市の人口の現状と将来の姿を示し、人口問題に関する市民の認識の共有を目指すとともに、今後、取り組むべき将来の方向を提示することを目的として策定。

※令和2（2020）年国勢調査の結果等を勘案し令和4年7月に改訂した。

将来人口推計（目標）



【政策効果】

出生率を2040年に2.3に向上（京都府人口ビジョンと同様）

20歳～24歳の人口移動率に2025年から5年毎に一律 3%上乗せ

25歳～49歳の人口移動率に2025年から5年毎に一律 5%上乗せ

50歳～69歳の人口移動率に2025年から5年毎に一律 1%上乗せ

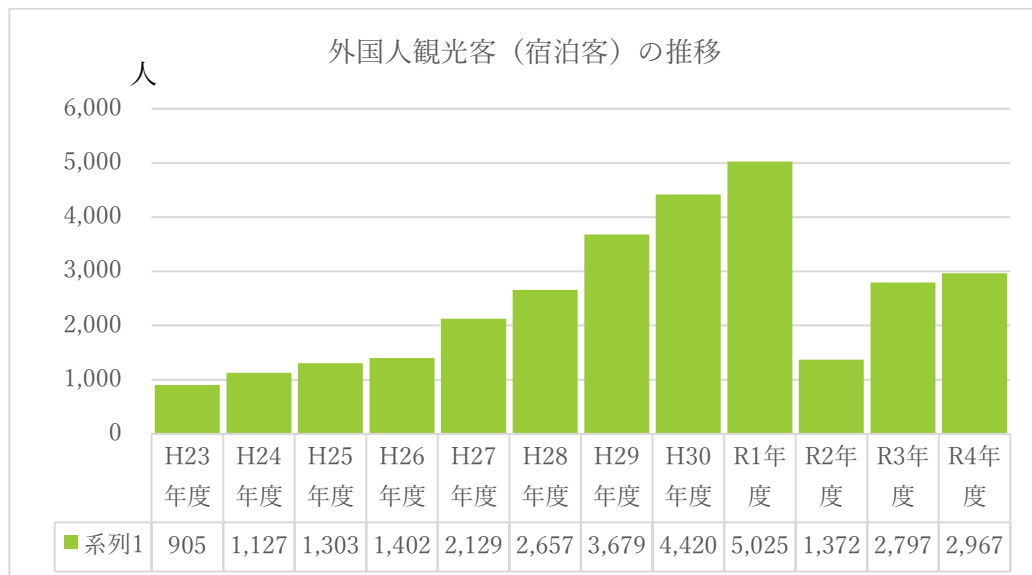
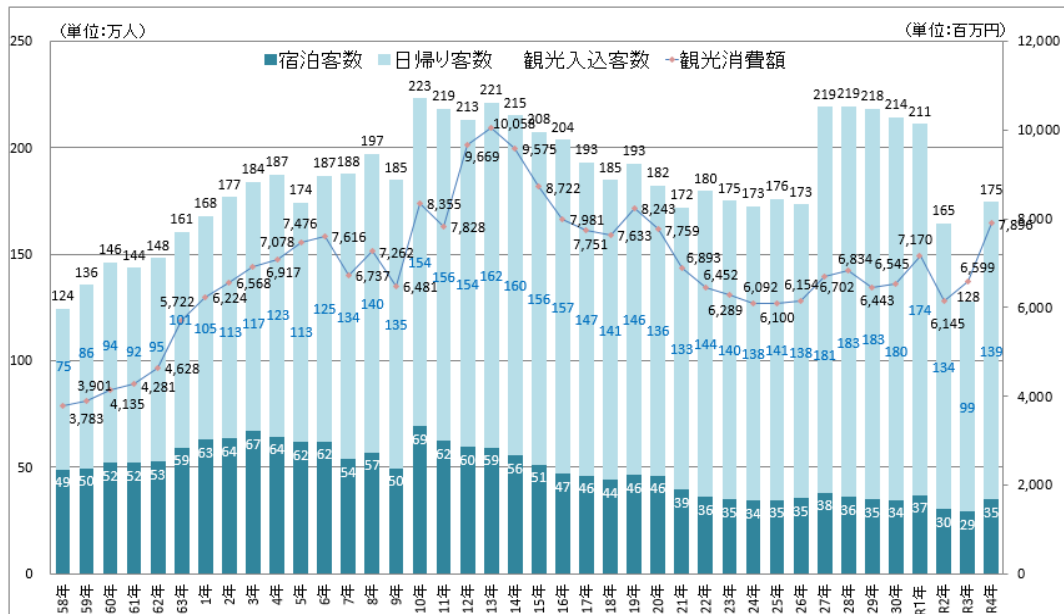
90歳以上の生残率を2025年から5年毎に一律 1%上乗せ

（2020年～2025年までは1.2%向上で試算）

（2020～2025年までは2%向上で試算）

③観光

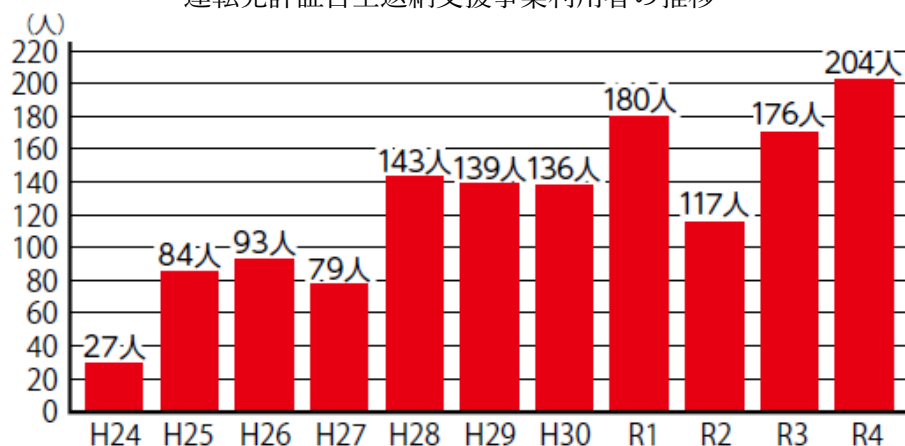
観光入込客数は、平成 27 年に山陰近畿自動車道が本市内まで延伸したことに伴い大きく増加しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しています。外国人観光客は、増加傾向でしたが、コロナ禍の影響により減少しています。



④運転免許返納者数の推移

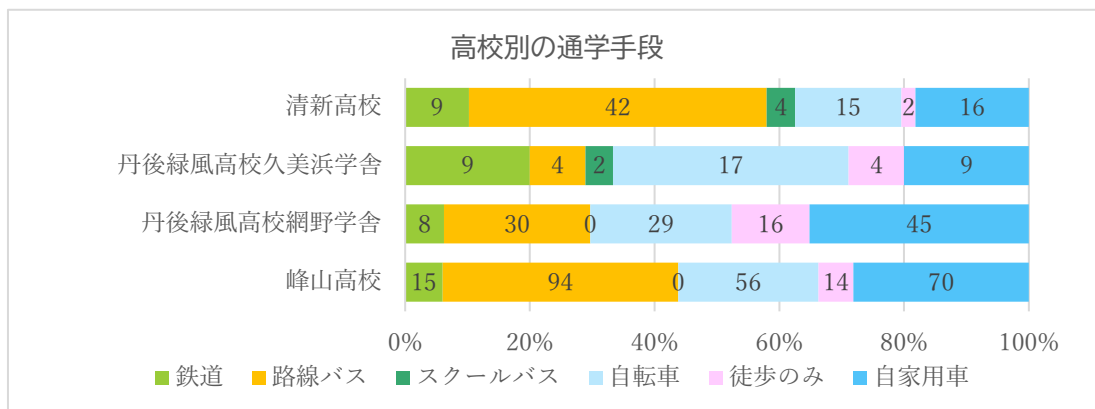
平成 24 年度以降、運転免許返納者数（運転免許証自主返納支援事業利用者）は増加傾向にあり、今後においても高齢化社会の進展等を踏まえ、増加することが予想されます。

運転免許証自主返納支援事業利用者の推移



⑤高校生の通学手段

令和 3 年度に実施した高校 2 年生を対象としたアンケートでは、通学手段として、路線バス、自家用車、自転車の利用が多くありました。

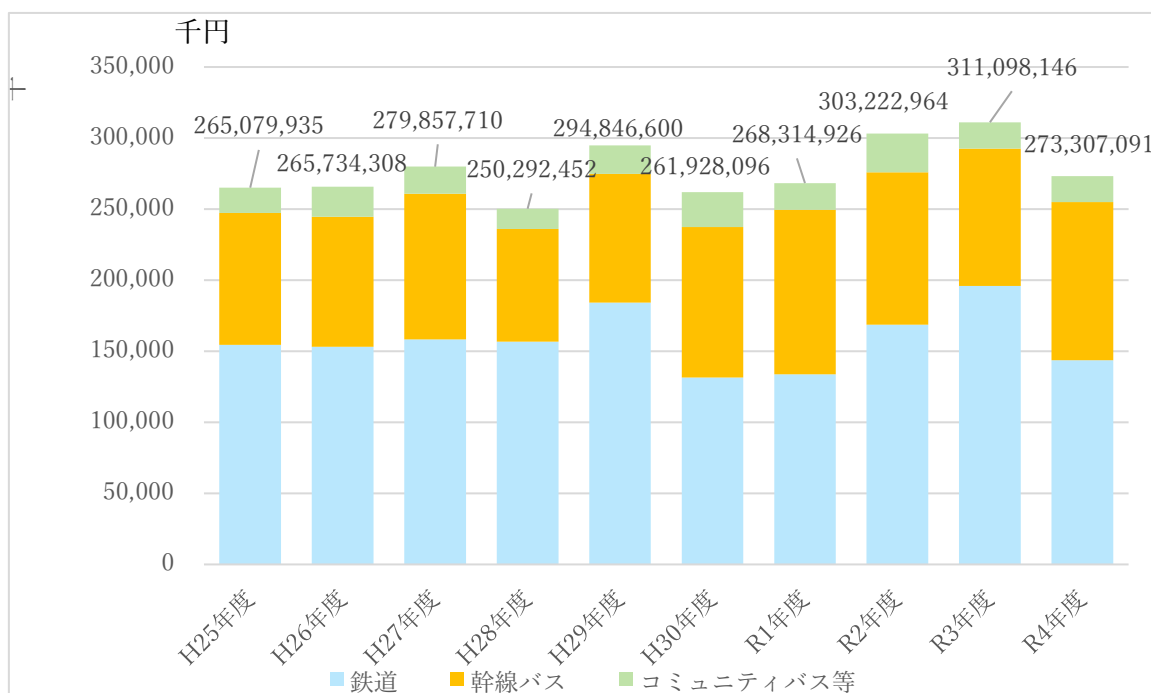


【高校生アンケートの回答数】

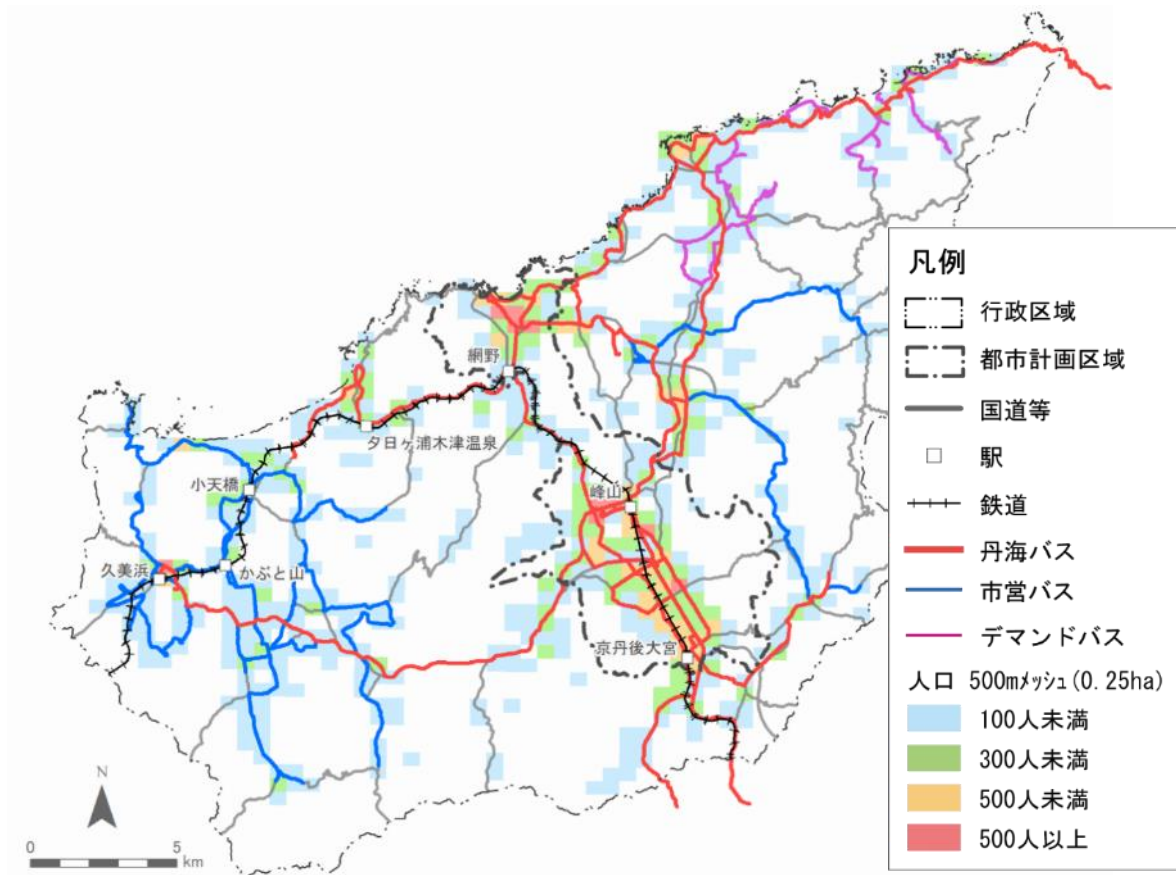
高校名	回答者数
峰山高校	162
丹後緑風高校網野学舎	85
丹後緑風高校久美浜学舎	26
清新高校	51
合計	324

⑥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、高い水準で推移しています。



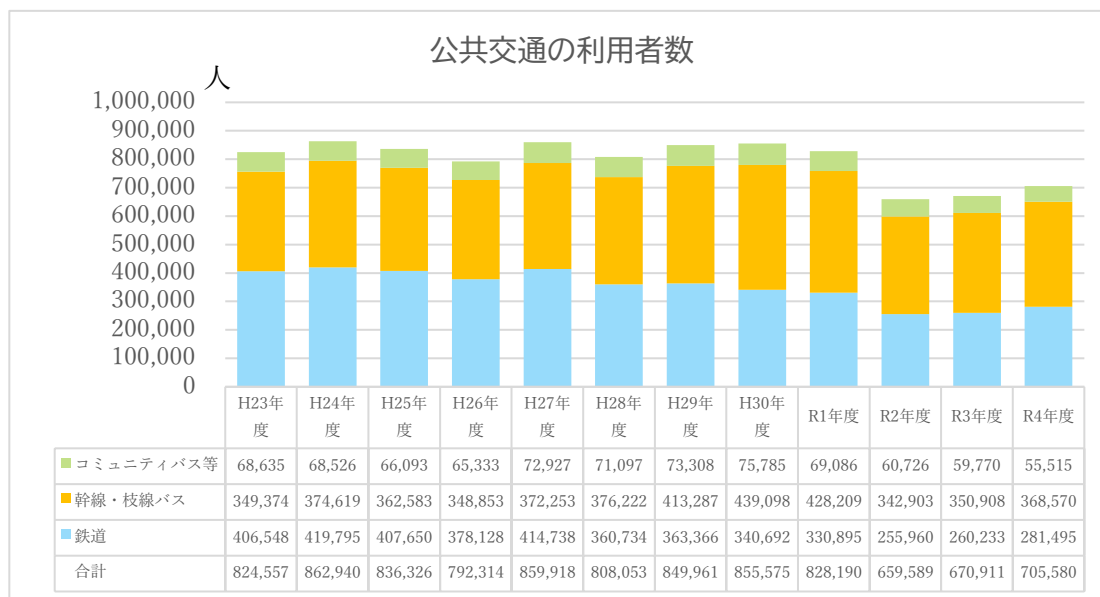
⑦公共交通空白地 30 集落 約 2,600 人



町名	集落名	町名	集落名	町名	集落名
峰山	西山	網野	長田 (一部)	丹後町	畑
	小西		下岡	弥栄	芋野 (一部)
	久次		磯		堤 (一部)
	五箇 (一部)		仲禅寺		船木
	鱒留 (一部)		掛津		田中
	矢田 (一部)		切畑 (一部)		吉野
	橋木		新庄		来見谷
大宮	奥大野 (一部)		日和田	久美浜	大谷
			俵野		味土野
			溝野		奥山
			塩江		鹿野

※交通空白地は「駅から 500m、バス停から 500m 以上離れた地域で、一般乗合自動車運送事業のサービスエリア以外の地域」と定義します。

⑧公共交通利用者の推移



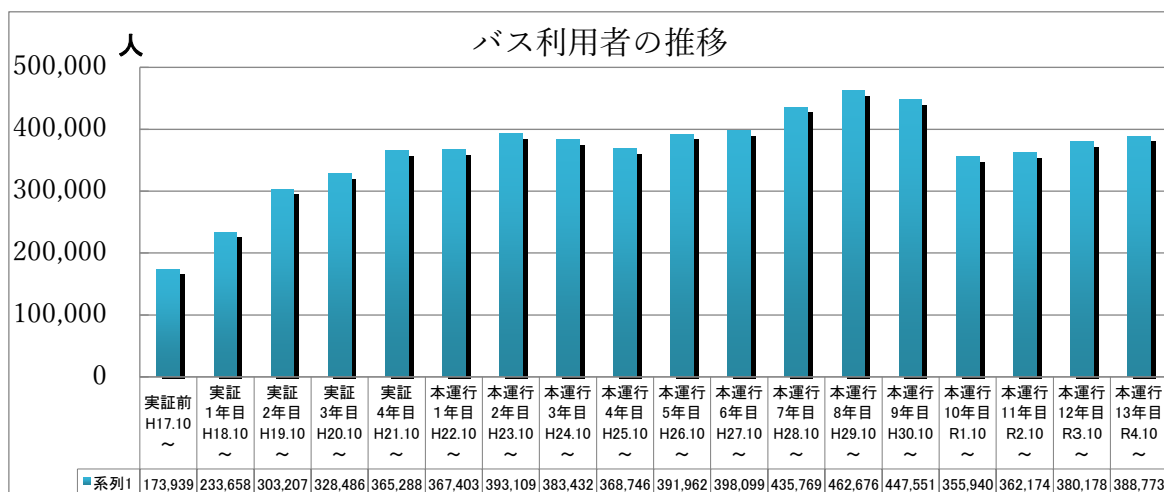
⑨本市の公共交通の取組

ア. 上限 200 円バス事業 (H18.10.1～)

府北部 2 市 2 町のエリア内であれば、誰でも上限 200 円でバスに乗車可能。平成 19 年度から実証実験開始、平成 23 年度から本運行開始。平成 29 年 10 月からは、宮津市、伊根町、与謝野町エリアでも本運行開始。平成 30 年度は 12 年間の取り組みで過去最高となる年間乗車人員 462,676 人を記録するものの、運転士不足の中で、路線網維持に向けた対応が課題となっている。また昨今の新型コロナウイルス感染症の影響による緊急事態宣言や外出自粛等により、利用者数が大幅に減少している。



200 円バスを活用した温泉ツアー

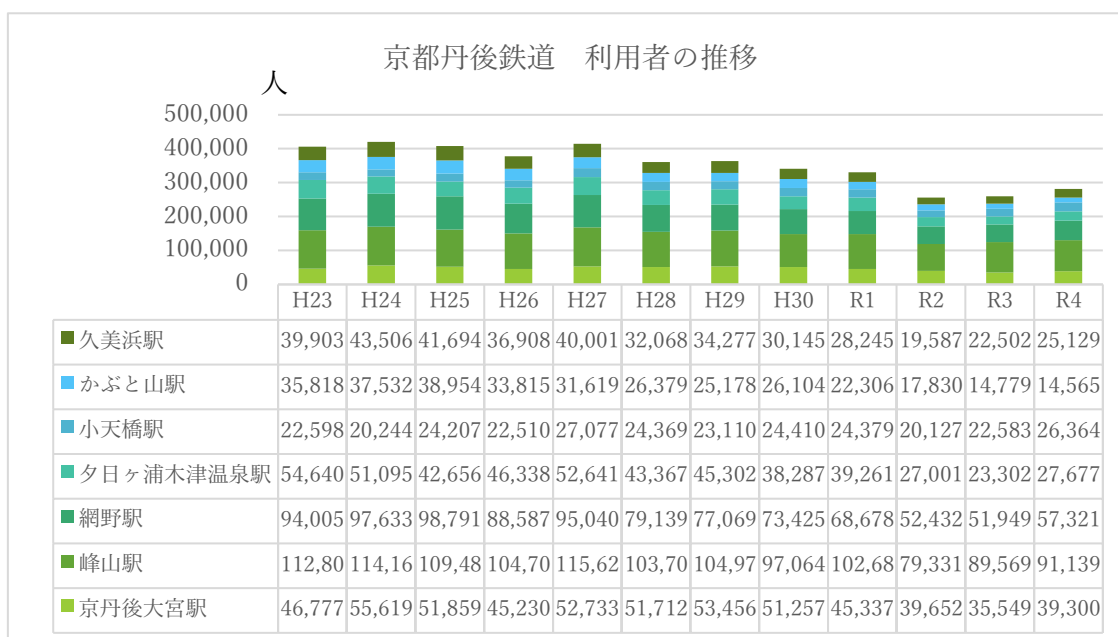


イ. 高齢者片道 200 円レール事業 (H23.6～)

府北部 2 市 2 町在住の 65 歳以上の方が、域内の各駅から京都丹後鉄道線内どの駅で降りても片道 200 円で普通・快速列車を利用可能。平成 29 年度から、往復（購入）での利用に加え、片道（購入）での利用を可能とした。概ね 19,000 人前後で推移していたが、令和 2 年度より新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大幅に減少している。



200 円レールを活用した団体利用



ウ. デマンドバス事業 (H26.7～)

丹後町内の路線区間において、週のうち 3 日間の指定された曜日に、事前予約に応じて必要な区間だけ運行。利用料金は最大 200 円。



エ. ささえ合い交通事業 (H28.5.26～)

地元 NPO 法人が運行事業者となり、ドアツードアの輸送を確保するため、道路運送法に基づく「公共交通空白地有償運送」では全国初となる、ICT（ウーバー・ジャパン提供のシステム）を活用して平成 28 年 5 月から運行開始。利用者の声に応え、現金とクレジットカードでの支払いに対応し、スマートフォンを持っていない方のために「代理

サポーター」を設置。インバウンドも含め、誰でも使える丹後町の足として活躍。令和5年3月より弥栄病院への往復運行が可能となった。

<2022 年度運行実績>

- ・利用回数：1,000 回以上
- ・利用人数：約 1,500 人



オ. AI オンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー）の実証（R3.6.30～）

京丹後市が地元タクシー事業者である峰山自動車㈱に要請を行い、道路運送法 21 条許可を得て、CommunityMobility㈱が提供するシステムで実証中。エリア内、月額定額乗り放題の新感覚交通で、呼べばすぐ来る新しい移動手段として地域の移動総量を増やすことにより、既存の公共交通と共存し、地域の活性化に貢献

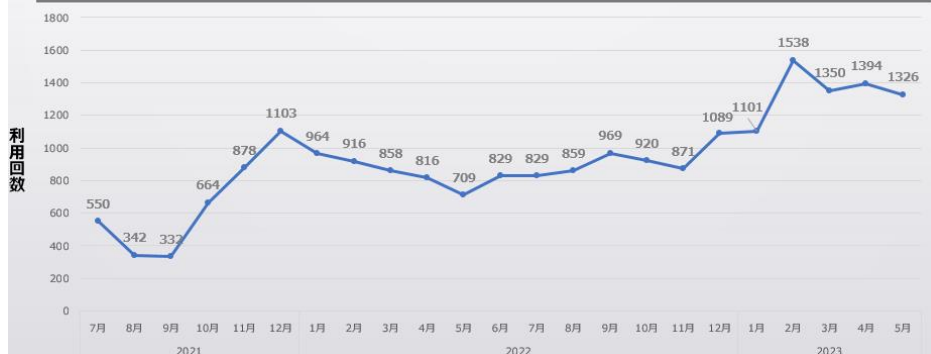
する取組として期待されている。アプリと電話で呼ぶことが可能。学生や高齢者等のマイカーを持たれていない方や子供の送迎などに利用することが便利、バスとタクシーの中間のような乗り物。



mobi実証実験の状況 <運行実績>利用回数の推移

※2021/7/1～2023/5/31集計

・直近では利用回数が減少している（春休み需要が減少）が、導入当初に比べ、利用回数は約2.4倍に伸びている



力、高齢者等運転免許証自主返納支援事業（H22.9～）

高齢者の交通事故の抑制と、免許返納後の足の確保を図るため、高齢ドライバーの運転免許証の自主返納を支援。運転免許証を自主返納した 65 歳以上の方及び障害者の方に対して、京都丹後鉄道、丹海バス、市営バスの半年分の定期券等を進呈。

平成 28 年度から、丹海バスの回数券も選択肢に加え、さらに令和 3 年度からはタクシーチケット（3 社）とささえ合い交通で利用できるチケットも選択肢に加えた。

キ. 高齢者タクシー支援制度 (R3.10.1～)

市内在住の75歳以上の高齢者を対象として、買い物や通院などの外出支援を行うためタクシーの乗車チケットを割安で販売。市内のタクシー事業者の他、介護タクシー事業者、ささえ合い交通でも利用することが可能。



販売人数

年度	外出支援	公共交通
令和3年度	254人	11人
令和4年度	387人	3人

ク、駅舎及び周辺整備

・駅舎整備

どなたでも鉄道が使いやすいよう、駅のトイレの洋式化等を推進。平成 27 年度は峰山駅、網野駅及び夕日ヶ浦木津温泉駅の 3 駅のトイレを新築し、平成 28 年度は久美浜駅のトイレを改修した。

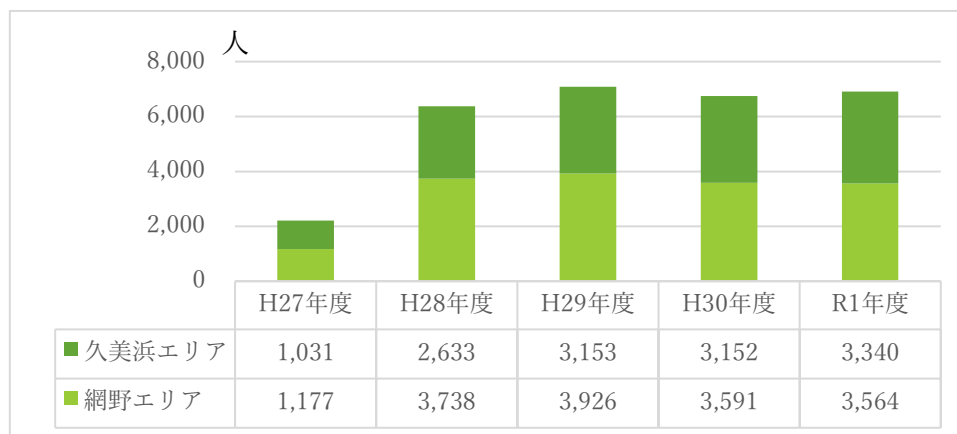
- ・ 駅舎内喫茶室のプレイヤーを新たに募集

駅利用者の利便性向上を図り、駅の賑わい創りを進めるため、平成30年度より新たなプレイヤーを募集し、駅中カフェとしてリニューアル。（京丹後大宮駅、久美浜駅の2駅）



ケ. EV デマンドタクシー（H27. 10. 1～R2. 3. 31）

- ・網野町域及び久美浜町域において、対象地域（京丹後市内・豊岡市内の市街地周辺）内の目的地（病院・駅・スーパーなど）までの運行及び、買い物や図書館、病院予約などの代行・輸送サービスを実施。（運行事業者：丹後海陸交通（株））。

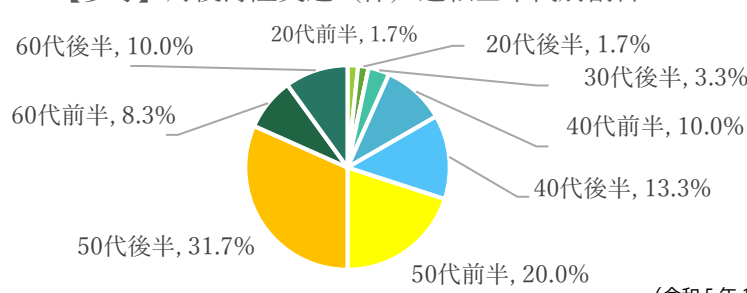


（２）公共交通の現況と課題

①京丹後市の交通体系図



②本市の交通機関

京都丹後鉄道																					
現況	・ 特急列車による京阪神からの観光客等広域的な移動 ・ 京丹後市域の基幹的な移動 ・ 平成 27 年 4 月から上下分離方式による運行を開始 ・ 高速道路等整備に伴う道路環境の変化により利用者の減少																				
課題	・ 沿線人口の減少に伴う利用者の減少 ・ 自宅等から駅までのアクセス交通機関が不便 ・ 駅と主要施設間の距離が離れている																				
幹線バス																					
丹後海陸交通：峰山線、海岸線、間人循環線、久美浜線、丹後峰山線、蒲入線																					
現況	・ 丹後地域の広域的な移動 ・ 京丹後市域の拠点間の移動 ・ 網野・丹後エリアなどへの観光客等のアクセス																				
課題	・ 運転士不足 ・ 利用者の減少 ・ 運行本数の少なさ ・ 終発時刻 ・ 鉄道、バスとのスムーズな接続																				
枝線バス																					
丹後海陸交通：峰山四辻線、峰山延利線																					
現況	・ 幹線バスと接続し支線の役割として日常生活に必要な移動手段 ・ 峰山駅 - 四辻（与謝野町）、峰山 - 延利間の移動																				
課題	・ 運転士不足 ・ 利用者の減少 ・ 運行本数の少なさ ・ 終発時刻 ・ 鉄道、バスとのスムーズな接続																				
【参考】丹後海陸交通（株）運転士年代別割合  <table border="1"> <thead> <tr> <th>年代</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20代前半</td> <td>1.7%</td> </tr> <tr> <td>20代後半</td> <td>1.7%</td> </tr> <tr> <td>30代後半</td> <td>3.3%</td> </tr> <tr> <td>40代前半</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>40代後半</td> <td>13.3%</td> </tr> <tr> <td>50代前半</td> <td>20.0%</td> </tr> <tr> <td>50代後半</td> <td>31.7%</td> </tr> <tr> <td>60代前半</td> <td>8.3%</td> </tr> <tr> <td>60代後半</td> <td>10.0%</td> </tr> </tbody> </table> （令和 5 年 10 月現在）		年代	割合	20代前半	1.7%	20代後半	1.7%	30代後半	3.3%	40代前半	10.0%	40代後半	13.3%	50代前半	20.0%	50代後半	31.7%	60代前半	8.3%	60代後半	10.0%
年代	割合																				
20代前半	1.7%																				
20代後半	1.7%																				
30代後半	3.3%																				
40代前半	10.0%																				
40代後半	13.3%																				
50代前半	20.0%																				
50代後半	31.7%																				
60代前半	8.3%																				
60代後半	10.0%																				

自主運行バス等 丹後海陸交通：弥栄網野砂丘線 市営バス：弥栄延利線、豊栄竹野線※1、宇川線※1、湊線※2、田村線※2、川上線※2、佐濃北線、佐濃南線※2、二区環状線※2 ※1：デマンドバス、※2：スクールバス混乗	
現況	・京丹後市域の拠点まで移動 ・木津・浜詰エリアなどへの観光客等のアクセス
課題	・運転士不足 ・利用者の減少 ・運行本数の少なさ（デマンドバスは隔日運行） ・終発時刻 ・鉄道、バスとのスムーズな接続 ・バス停留所の快適性
タクシー（峰山タクシー、網野タクシー、久美浜タクシー）	
現況	・京丹後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 ・365 日運行
課題	・運転士不足 ・利用者の減少 ・営業所から遠距離エリアでの利用が不便 ・採算面（燃料高騰等）
交通空白地有償運送（ささえ合い交通）	
現況	・丹後町内の往復、丹後町から京丹後市内への移動 ・ドアツードアの移動 ・ウーバーアプリを活用し、事務負担軽減 ・移動総量は増加傾向
課題	・丹後町内に限定されるため、市内からの帰路に利用できない ・隣町の伊根町への運行ができない ・運転士不足など事業継承 ・遠隔点呼の定常化（テレビ電話等） ・観光客向けサービスの検討 ・採算面



道路運送法第 21 条許可（乗合旅客）の運送	
現況	・ mobi（AI オンデマンドモビリティ交通）の実証運行（R3.6～R6.6） ・ 市内で最も商業施設の多いエリアのちょい乗りの運行 ・ 運行補助金を受けずに、運行主体側で利用状況や採算等を検証 ・ 移動総量は増加傾向
課題	・ 採算性の確保 ・ エリア拡大
高速バス（阪急バス、丹後海陸交通）	
現況	・ 京阪神からの観光客等のアクセス
課題	・ 運転士不足

③本市の国庫補助路線

市内を運行する国庫補助路線（地域公共交通確保維持事業）は、幹線系統5路線、フィーダー系統2路線あり、病院、駅や商業施設へ接続しており、地区住民の日常生活に必要な移動手段として、運行を確保・維持する必要があります。



ア. 幹線系統（実施主体：丹後海陸交通）

No	路線名	起点	主な経由地	終点	平日 運行便数	備考
1	峰山線	野田川丹海前	京丹後大宮駅	峰山駅	13 便	国庫補助路線 （地域公共交通 確保維持改善事 業費補助金（幹 線系統））
2	海岸線	マイン前	網野・間人	経ヶ岬	14 便	
3	間人循環線	峰山	溝谷・間人	峰山駅	14 便	
4	久美浜線	マイン前	野中・友重	久美浜駅	12 便	
5	丹後峰山線	マイン前	溝谷・間人	経ヶ岬	10 便	

イ. フィーダー系統（実施主体：丹後海陸交通）

No	路線名	起点	主な経由地	終点	平日 運行便数	備考
1	峰山四辻線	峰山駅	マイン前	四辻	10 便	国庫補助路線 （地域公共交通確 保維持改善事業費 補助金（フィーダ ー系統））
2	峰山延利線	峰山	マイン前	小町公園	9 便	

ウ. 自主運行路線（実施主体：丹後海陸交通）

No	路線名	起点	主な経由地	終点	平日 運行便数	備考
1	網野弥栄砂丘線	清新高校前	網野駅	久美浜温泉 湯元館	11 便	国庫補助対象外

(3) 住民へのアンケートについて

調査目的：京都北部地域連携都市圏公共交通計画策定に向けて、地域住民の公共交通に関する意識やニーズを把握し、今後のバス事業および公共交通サービスのあり方の検討における基礎資料とする。

調査期間：令和3年8月9日（月）～令和3年8月23日（月）

調査対象：京都府北部7市町の住民を対象に住民基本台帳より高校生以上の住民を対象とし、無作為により抽出している。各市町の調査件数は以下のとおりである。

調査方法・調査件数：調査対象となった人にアンケートを3部同封し、郵送により配布する。3部同封することで、同一世帯内の世帯員も回答可能とする。調査件数は以下の表のとおりである。

	対象 世帯数	調査票 配布件数
福知山市	2,200	6,600
舞鶴市	1,993	5,979
綾部市	1,000	3,000
宮津市	700	2,100
京丹後市	1,500	4,500
伊根町	200	600
与謝野町	800	2,400
合 計	8,393	25,179

回収状況：京丹後市では郵送回収 574 件と WEB による回収の 97 件の計 671 件の回収があった。

表 ・ -1 配布数と回収数

	対象 世帯数	調査票 配布件数	回収件数			回収率(%)	回収率(%)
			郵送回収	web回収	計	世帯数あたり	配布件数あたり
福知山市	2,200	6,600	614	186	800	36.4%	12.1%
舞鶴市	1,993	5,979	818	180	998	50.1%	16.7%
綾部市	1,000	3,000	403	59	462	46.2%	15.4%
宮津市	700	2,100	284	46	330	47.1%	15.7%
京丹後市	1,500	4,500	574	97	671	44.7%	14.9%
伊根町	200	600	91	17	108	54.0%	18.0%
与謝野町	800	2,400	355	83	438	54.8%	18.3%
合 計	8,393	25,179	3,139	668	3,807	45.4%	15.1%

※1 世帯当たり人員は 15 歳以上の人口のみを対象としたときの値

詳細なアンケート結果は、「7.資料編 アンケート結果」に掲載しています。

(4) アンケート結果とまとめ

①住民へのアンケート結果とまとめ

本市の移動手段を見ると、80%以上の方が、送迎を含めて自家用車を利用しており、自家用車からバスへの転換も80%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。また、移動範囲も、丹後地域内だけではなく、中丹地域への移動も多くなっています。

- ・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7割～9割が代替できないと回答。
- ・中丹地域（福知山市、舞鶴市、綾部市）は地域内の移動が主となっているが、丹後地域（宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）では丹後地域内だけでなく、中丹地域への移動も多い。
- ・他市町への移動の目的は、買い物という回答が最も多く、利用する交通手段もほぼ自家用車となっている。バスへの代替もほとんどができないという回答。
- ・鉄道については60%以上が、バスについては73%以上がほとんど利用しないと回答。
- ・バスの運行本数や利用したい時間帯に運行するダイヤに対する不満や改善の意見が多く、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。



- 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。

②高校生へのアンケート結果とまとめ

高校生の通学状況を見ると、生徒が居住している自治体での通学者が多く、丹後地域の生徒は丹後地域内へ通学する数が多い状況です。

- ・通学は比較的近距离が多く、中丹・丹後の地域内での通学が多い。
- ・公共交通に対するイメージは大半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、密になりやすい時間帯のバス・鉄道の増結増便が望まれている。
- ・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上げる回答が半数あった。



- 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、通勤通学時が密になるという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。

③利用者へのアンケート結果とまとめ

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、自由記述で回答していただいた中では、回数券や200円バス、200円レールについては好意的な意見や移動が楽、ゆっくりゆったりできるという移動に係る負担面が少ないといった意見が挙げられた。

- ・ 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、運転免許証を持っていない方が多く、利用シーンは幅広い。
- ・ 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この地域において、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。

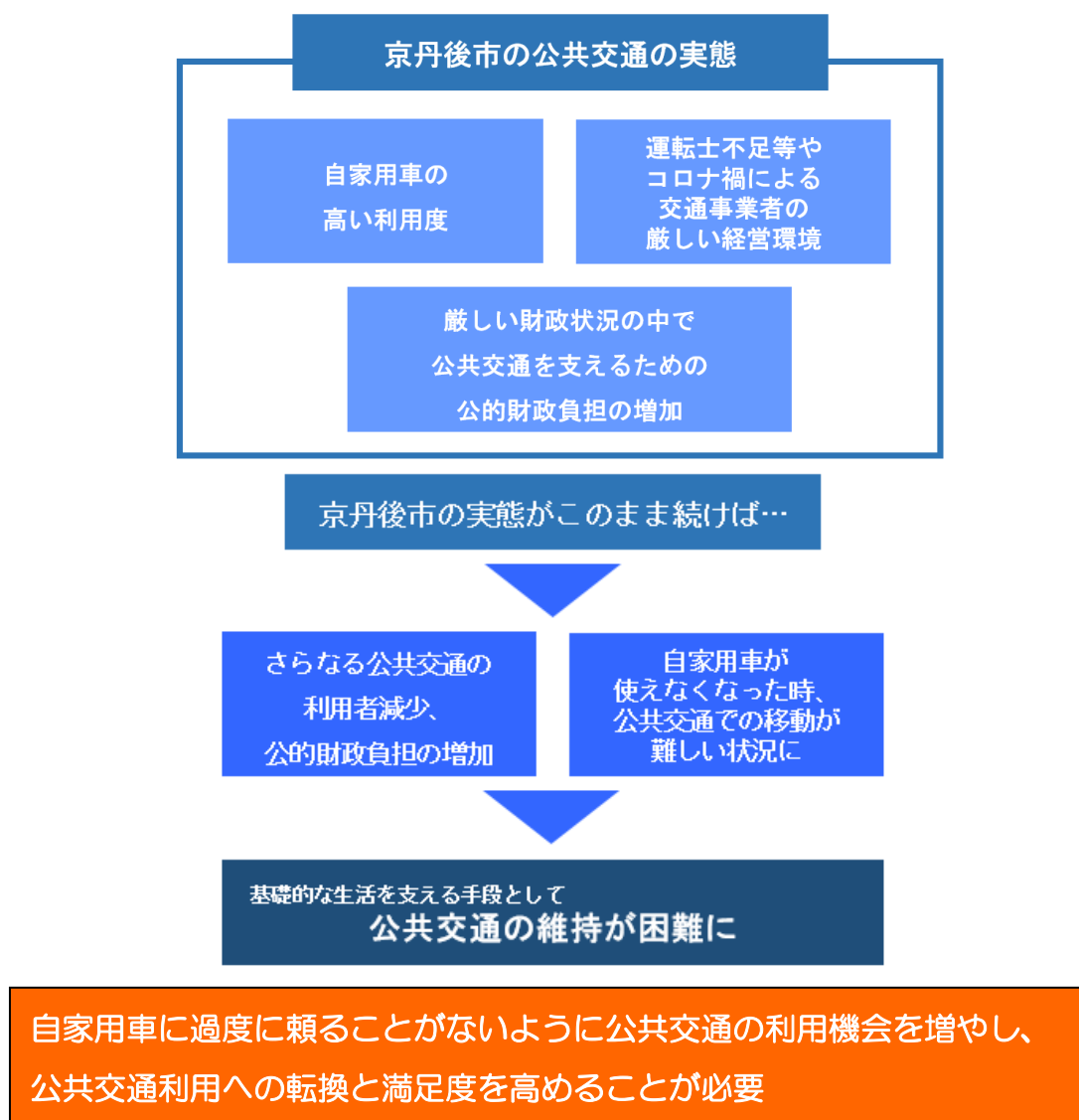
3. 基本方針・目指すべき将来像

(1) 基本方針

アンケート調査や事業者へのヒアリングなどにより、自家用車の高い利用度、交通事業者の厳しい経営環境、財政負担の増加など圏域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。

このような状況が続けば、さらなる公共交通の利用者減を招き、財政負担の拡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に起因して公共交通の利用者減→財政負担拡大→減便という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。



(2) 目指すべき将来像

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、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「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。

基本方針・目指すべき将来像

地域自らデザインする便利で持続可能な公共交通

<目指すべき将来像の実現に向けて>

- ①持続可能な公共交通とするためには、鉄道や幹線バスを中心として、交通空白地有償運送、mobi（AIオンデマンドモビリティ）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や適切な利用者負担の意識醸成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。
- ②ライドシェア、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。
- ③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、インバウンド等の長期滞在者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。
- ④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。
- ⑤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。

目指すべき将来像の実現に向けた3つの施策目標

1. だれでも快適に移動できる公共交通ネットワークの構築
2. 乗って楽しい公共交通の実現
3. 移動総量が高まる公共交通の実現

4. 具体的な施策

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、「だれでも快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」、「乗って楽しい公共交通の実現」、「移動総量が高まる公共交通の実現」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 だれでも快適に移動できる公共交通ネットワークの構築

公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。一方で地域公共交通は、特に自動車を運転できない学生、高齢者等にとって必要不可欠な存在であり、活力に満ちた地域社会の実現に寄与するため、多極型ネットワークによるまちづくりと連携して、地域公共交通の活性化のための取組を展開します。

方策1	路線バス等の維持のため運行体制等（車両・運行経路・ダイヤ等）の見直し				
施策内容	市内での公共交通ネットワークを考えるうえで、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ことや運行の効率化を図り、将来にわたって持続可能となる公共交通を確保していく必要があります。高校生、高齢者、障害者など利用者それぞれのニーズや課題等の整理を行ったうえで、関係者間において調整し、必要に応じて運行ルートを見直します。				
実施スキーム	①ニーズを踏まえた関係者間での調整 ②調整後ルートでの運行				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	実施可能な取組から着手 				

方策2	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、鉄道とバス、地域拠点等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、初めての人でも使いやすい公共交通を目指します。 まずは、利用者とともに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	①ニーズを踏まえた関係者間での調整 ②調整後ダイヤでの運行				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
					

方策3	MaaS などシームレスな公共交通ネットワークの構築				
施策内容	公共交通のキャッシュレス化、チケットレス化の検討を始め、バス路線の経路検索のためのデータフォーマット（GTFS）への対応など、先進技術を活用した取組により、利用者の利便性の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。 デマンド交通や自家用有償旅客運送などによるドア to 駅の交通網整備を進めます。 ※シームレスな公共交通とは、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする				
実施スキーム	①先進事例の情報収集 ②実施に向けた検討・協議 ③取組の試行 ④試行結果の検証 ⑤本格的な取組実施 				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
					

方策4	ささえ合い交通・mobi の他エリアへの展開検討				
施策内容	既存事業者の合意を前提に、住民の方の協力のもと、ささえ合い交通（ライドシェア）、mobi の他エリアへの展開を検討、推進します。				
実施スキーム	①ニーズを踏まえた関係者間での調整 ②既存運行事業者との連携 ③多様な運行主体の育成 ④他地域での試行 ⑤本格的な取組実施 ※ライドシェア：一般ドライバーがアプリなどを活用し自家用車で行う有償運送				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	実施可能な取組から着手				



目標2

乗って楽しい公共交通の実現

高齢者をはじめとする市民や市内へ訪れる観光客が自家用車に過度に頼らなくても、通院や買い物などの日常生活や観光のために移動ができ、使いやすく分かりやすい、乗って楽しさを実感できる取組を展開します。

方策5	公共交通の利活用についてのイベント開催・情報発信				
施策内容	乗って楽しくなるようなイベントを企画・開催するとともに、公共交通の時刻表や使い方、イベント情報などの積極的な情報発信をしていきます。 公共交通関連のイベントなどの情報発信を通じて、京丹後市民の公共交通への関心を高めて利用促進を図ります。				
実施スキーム	①イベント企画・開催 ②紙媒体やHPへの掲載・情報発信				
実施主体	京丹後市、交通事業者				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	随時情報発信				



方策6	待合施設の環境整備（Wi-Fi や多言語表示の整備など）				
施策内容	Wi-Fi、スマートフォンの充電設備、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利便性や快適性を向上させる取組を実施します。				
実施スキーム	①対象の駅・バス停の選定 ②ニーズを踏まえた関係者間での調整 ③待合環境を整備				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	実施可能な取組から着手				



方策7	幅広い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	少しでも公共交通に触れていただく、使い方を覚えていただくために、幅広い年齢層を対象とした、バス・鉄道・タクシーなどのお試し乗車会、乗り方教室や交通安全や健康づくりなどのテーマと紐づけたイベントを実施します。				
実施スキーム	①乗車会の内容検討 ②乗車会の実施 ③乗車会参加者の意見や要望のフィードバック				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	内容検討	年 3 回開催		年 5 回開催	



方策8	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	①実施の内容検討 ②関係者間での調整 ③利用促進策の実施 				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
					

目標3

移動総量が高まる公共交通の実現

本市で自家用車に頼り過ぎなくと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9	公共交通による周遊観光ルートの検討				
施策内容	京阪神などから来訪する観光客やマイクロツーリズムの促進のため、海の京都 DMO とも協力しながら、観光客のニーズをとらえながら、京丹後市内の観光地への周遊観光ルートを検討します。				
実施 スキーム	①関係者間でのルート検討 ②周遊観光ルートの設定・情報発信				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
					

方策 10	医療や公共施設等への効率的な運行ルートの検討				
施策内容	都市拠点、地域拠点、医療施設など公共施設の広域的な利用のため、必要となる公共交通でのアクセスについて関係者間で検討します。また、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ます。				
実施 スキーム	①関係者間でのルート検討 ②運行ルートの設定 ③お試し乗車会等での情報発信 				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	実施可能な取組から着手				

方策 11	ファーストワンマイル・ラストワンマイルの確保				
施策内容	ファーストワンマイル（自宅から最初の移動）・ラストワンマイル（目的地までの最後の移動）の確保に向けて、多様な交通資源を活用しながら、地域住民や関係者と検討します。				
実施 スキーム	①ニーズ調査 ②実施に向けた検討 ③地域住民・関係者との協議 ④取組の試行・検証 ⑤本格的な取組実施				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	実施可能な取組から着手				

方策 12	多様なモビリティの活用に向けた検討・実装へチャレンジ				
施策内容	ライドシェア、自動運転、グリーンスローモビリティ※1、デュアル・モード・ビークル（DMV）※2 など多様なモビリティの活用に向け、その可能性を検討するとともに、実装を目指しチャレンジします。 ※1 グリーンスローモビリティ：CO2 排出量が少ない電気自動車で、速度制限（時速 20km 未満）があり、高齢者も運転可能な窓がない 4 人乗り以上の小型自動車。 ※2 デュアル・モード・ビークル：乗り換えなしでバス（道路）や鉄道（レール）の両方を利用できる車両。				
実施 スキーム	①先進事例の情報収集 ②関係機関との検討 ③実証に向けた検討 ④取組の試行 ⑤実装に向けた検証 				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
					

方策 13	公共交通事業者の人材不足の解消				
施策内容	深刻な人材不足が交通事業者等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、広報活動などに取り組めます。 				
実施 スキーム	①施策の検討 ②事業実施情報発信				
実施主体	京丹後市、交通事業者、関係機関				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
					

5. 計画の進め方・数値目標

(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実践編第4版（国土交通省）」第4章に記載の標準指標及び「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」、「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画」の指標と整合を図り、評価項目としている。

項目	指標	数値目標の考え方
①公共交通利用者数	京都丹後鉄道利用者数	目標年度である令和10年度は、京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画の目標年度と同様であることから、同計画の数値目標（コロナ前の令和元年度比で1.6%増）を設定します。 ＜本市の直近5年間の市内駅利用者数＞ 平成30年度 340,692人 令和元年度 330,895人 令和2年度 255,960人 令和3年度 260,233人 令和4年度 281,495人
	バス利用者数（総数）	令和10年度の数値目標は、高校生の人口減少があるものの、現状の利用状況等を踏まえ、京都府北部地域連携都市圏公共交通計画における数値目標（5%）と同様の数値を設定します。 なお、同計画の目標年度（令和8年度）における本市の数値目標である380,278人については、すでに令和5年度に到達しているものの、コロナ禍前（R元年度）の数値まで戻っていない状況です。

		バスの運転士不足が喫緊の課題となっており、路線の再編・見直しの必要性が見込まれる中、数値目標を路線別で設定せず、移動総量が高まることを目的とし総数での数値目標とします。 <本市の直近 5 年間の丹海バス利用者数> 令和元年度 462,676 人 令和 2 年度 355,940 人 令和 3 年度 362,174 人 令和 4 年度 380,178 人 令和 5 年度 388,773 人 <本市の直近 5 年間の市営バス利用者数> 令和元年度 21,373 人 令和 2 年度 19,709 人 令和 3 年度 17,582 人 令和 4 年度 18,363 人 令和 5 年度 17,280 人
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	バス利用者数の数値目標と同様に、全体で 5%の改善を数値目標として設定します。
	公共交通への利用者一人あたりの公的資金投入額	
③おでかけ機会の確保	地域間異動者数（枝線バス、市営バス）	バス利用者数の数値目標と同様に、総数で 5%増を数値目標として設定します。
	交通空白地人口	ライドシェアなど面的に利用者をカバーできる運行に取り組み、公共交通空白地人口 0 人を目指します。 ※公共交通空白地の定義の見直しも行います。
④お試し乗車会等の開催	お試し乗車会等の件数	児童を対象にした乗り方教室（現状 3 回実施）に加え、公共交通を利用していない幅広い年齢層を対象にお試し乗車会を開催することとし、年間 5 回の目標数値とします。

①公共交通利用者数

事業者名	系統名	現況利用者 鉄道：令和4年度 バス：令和5年度	目標利用者 (令和10年度)
京都丹後鉄道※	-	281,495 人	336,189 人
鉄道合計		281,495 人	336,189 人
丹後海陸交通	間人循環線	50,793 人	
丹後海陸交通	海岸線	109,406 人	
丹後海陸交通	峰山線	58,124 人	
丹後海陸交通	久美浜線	44,906 人	
丹後海陸交通	丹後峰山線	77,131 人	
丹後海陸交通	峰山四辻線	26,283 人	
丹後海陸交通	弥栄網野砂丘線	10,871 人	
丹後海陸交通	峰山延利線	11,259 人	
市営バス	佐濃北線	2,871 人	
市営バス	弥栄延利線	2,073 人	
市営バス（デマント）	豊栄竹野線	343 人	
市営バス（デマント）	宇川線	201 人	
市営バス（スクールバス混乗）	川上線	2,725 人	
市営バス（スクールバス混乗）	二区環状線	1,174 人	
市営バス（スクールバス混乗）	田村線	1,375 人	
市営バス（スクールバス混乗）	湊線	4,154 人	
市営バス（スクールバス混乗）	佐濃南線	2,364 人	
バス合計		406,053 人	426,353 人

※京丹後市内の駅利用者数

②事務効率の改善

収支率

事業者名	系統名	収入額（円）	支出額（円）	現況収支率	目標収支率
丹後海陸交通	間人循環線	12,334,093	67,704,866	18.2%	
丹後海陸交通	海岸線	10,648,269	64,284,227	16.6%	
丹後海陸交通	峰山線	7,036,733	26,069,568	27.0%	
丹後海陸交通	久美浜線	6,576,997	35,103,812	18.7%	
丹後海陸交通	丹後峰山線	7,947,775	45,953,359	17.3%	
丹後海陸交通	峰山四辻線	4,648,482	19,329,997	24.0%	
丹後海陸交通	弥栄網野砂丘線	1,600,724	16,070,933	10.0%	
丹後海陸交通	峰山延利線	1,647,560	12,243,858	13.5%	
市営バス※	—	591,770	13,281,813	4.5%	
合計		53,032,403	300,042,433	17.7%	18.6%

※スクールバス混乗は除く

利用者一人あたりの公的資金投入額

事業者名	系統名	支援額（円）	利用者（人）	現況利用者一人あたり 公的資金投入額（円）	目標利用者一人あたり 公的資金投入額（円）
丹後海陸交通	間人循環線	34,821,000	50,793	686	
丹後海陸交通	海岸線	37,539,000	109,406	343	
丹後海陸交通	峰山線	13,070,400	58,124	225	
丹後海陸交通	久美浜線	18,283,000	44,906	407	
丹後海陸交通	丹後峰山線	26,001,000	77,131	337	
丹後海陸交通	峰山四辻線	9,401,977	26,283	358	
丹後海陸交通	弥栄網野砂丘線	7,235,209	10,871	666	
丹後海陸交通	峰山延利線	6,656,298	11,259	591	
市営バス※	—	12,690,043	5,488	2,312	
合 計		165,697,927	394,261	420	399

※スクールバス混乗は除く

③おでかけ機会の確保

地域間異動者数（①の再掲）

事業者名	系統名	現況利用者 (令和 5 年度)	目標利用者 (令和 10 年度)
丹後海陸交通	峰山四辻線	26,283 人	
丹後海陸交通	弥栄網野砂丘線	10,871 人	
丹後海陸交通	峰山延利線	11,259 人	
市営バス	佐濃北線	2,871 人	
市営バス	弥栄延利線	2,073 人	
市営バス（デマンド）	豊栄竹野線	343 人	
市営バス（デマンド）	宇川線	201 人	
市営バス（スクールバス混乗）	川上線	2,725 人	
市営バス（スクールバス混乗）	二区環状線	1,174 人	
市営バス（スクールバス混乗）	田村線	1,375 人	
市営バス（スクールバス混乗）	湊線	4,154 人	
市営バス（スクールバス混乗）	佐濃南線	2,364 人	
合計		65,693 人	68,978 人

交通空白地の解消

現状（令和 5 年度） 2,600 人

目標（令和 10 年度） 0 人

④お試し乗車会等の開催

現状（令和 4 年度） 年間 3 回

目標（令和 10 年度） 年間 5 回

6. 計画実施のための体制

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

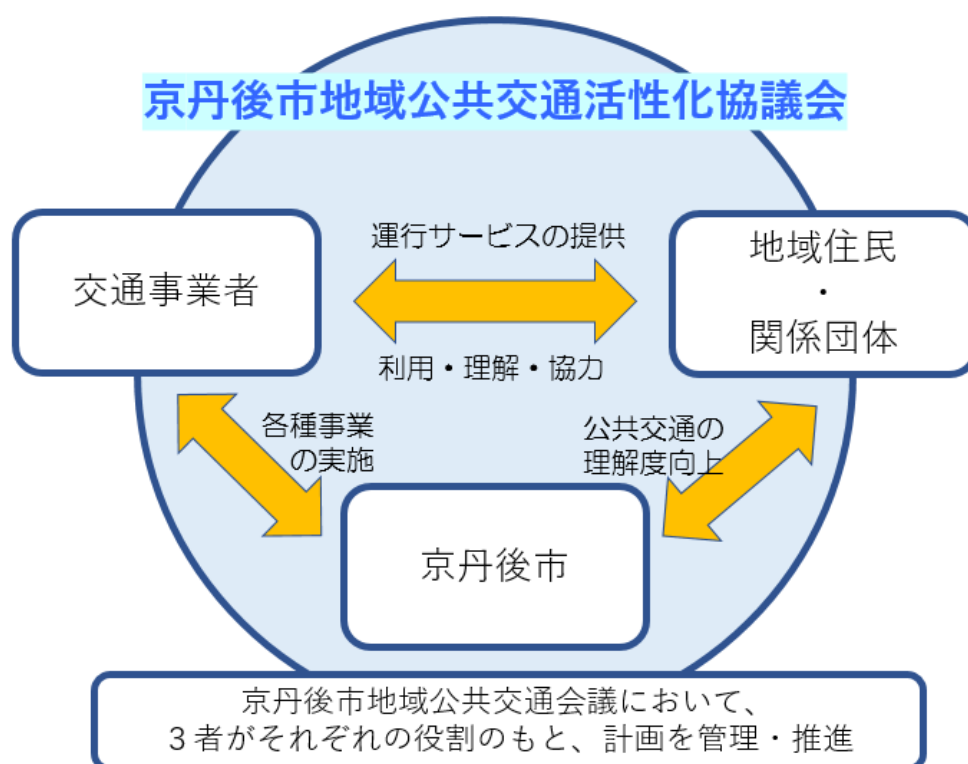
持続可能な公共交通について自分ごととして捉え、自家用有償運送の取組等公共交通施策への関わり、理解、協力が求められます。

(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の確保維持するため、ドライバーの確保・養成や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必要があります。

(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ます。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、施策を進めていく必要があります。



7. 資料 アンケート結果

(1) 住民へのアンケート結果

住民の日常行動、利用交通手段

日常行動【通勤・通学】

○京丹後市は84%が市内通勤で、他市町へは宮津市が6%となっている。

○出発時間をみると7時台がピークで、概ね7時台、8時台に集中しているのに対して、帰宅時間は18時台がピークであるが前後の時間帯にも幅広く分散している。

○主な交通手段は、自動車が送迎も含めて88%を占める一方、鉄道とバス、タクシーを合わせた公共交通の割合は7%と非常に低い。また、徒歩と自転車は合わせて17%と京都府北部地域で最も低い。

○自動車利用者のうち、バスへの代替が可能な人は8%である。

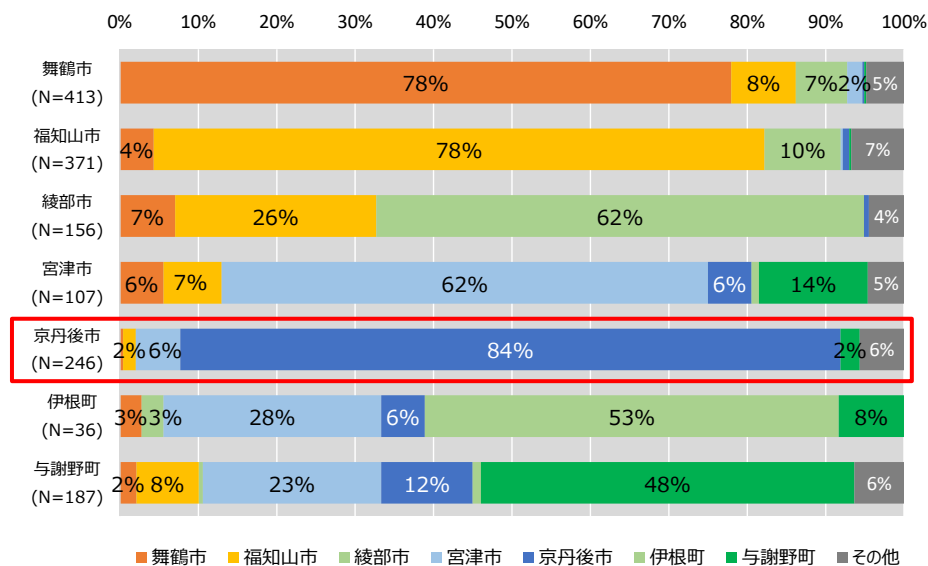


図 0-1 市町村別通勤・通学先

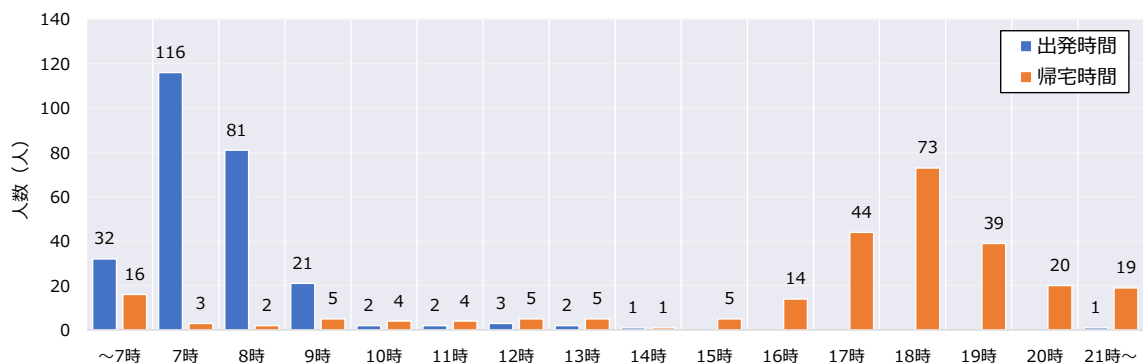


図 0-2 通勤・通学者の自宅の出発時間と帰宅時間

表 0-1 市町村別通勤・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%

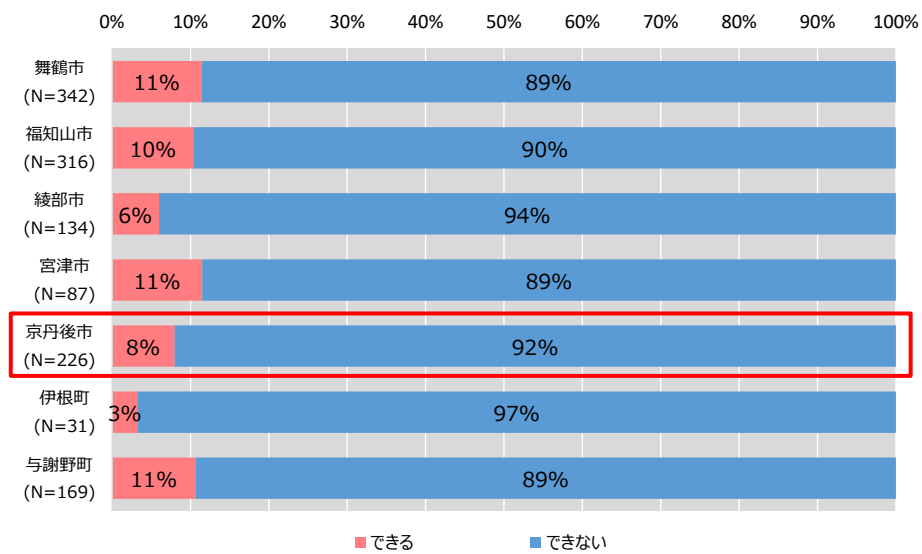


図 0-3 市町村別通勤・通学目的での自動車利用者のバス代替可能性

日常行動【買い物】

○買い物行動では家族での送迎も含めて 94%が自動車を利用している。自動車利用者のうち、バスへの代替が可能な人は 12%である。

○60 歳以上は、市全体の傾向と変わらず、自動車が主な交通手段となっている。

○免許非保有者の場合、「自動車（自分で運転）」の割合が低くなる分、「徒歩」、「自転車」、「自動車（家族が送迎）」、「バス」の割合が高くなる。中でも「自動車（家族が送迎）」の割合が 50%と最も高く、「バス」の 33%を大きく上回っている。

○買い物先として多く挙げたのは、「ショッピングセンターマイン」、「にしがき駅前店」、「フレッシュバザール峰山パーク店」である。

表 0-2 市町村別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%

表 0-3 60 歳以上、免許非保有者の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
60歳以上(N=352)	7%	9%	2%	78%	17%	1%	6%	1%	0%
免許非保有(N=64)	22%	28%	0%	2%	50%	3%	33%	3%	0%

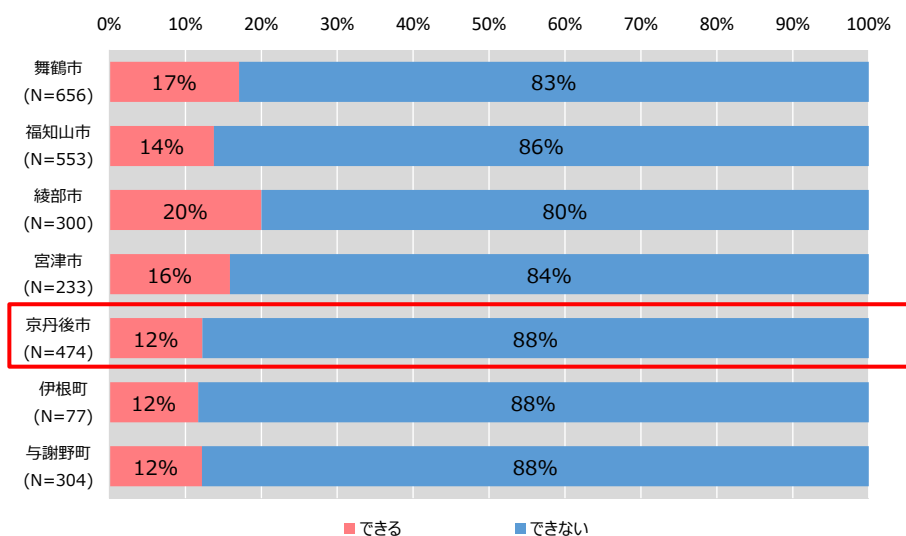


図 0-4 買い物目的での自動車利用者のバス代替可能性

日常行動【通院】

○通院行動では「自動車（自分で運転）」が71%、「自動車（家族が送迎）」が20%と合わせて91%が自動車を利用している。他の目的と比べて「自動車（家族が送迎）」の割合が高い。自動車利用者のうち、バスへの代替が可能な人は17%である。

○60歳以上は、市全体の傾向とほぼ変わらず、自動車が主な交通手段となっている。

○免許非保有者の場合、「自動車（自分で運転）」の割合が低くなる分、「自動車（家族が送迎）」57%、「バス」45%にシフトしている。買い物目的や他市町と比べて「徒歩」、「自転車」の割合は低い。

○通院先として多く挙げたのは「京丹後市立弥栄病院」、「丹後中央病院」である。

表 0-4 市町村別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%

表 0-5 60歳以上、免許非保有者の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
60歳代以上(N=310)	6%	5%	1%	70%	21%	4%	11%	1%	2%
免許非保有(N=69)	14%	9%	0%	0%	57%	7%	45%	1%	9%

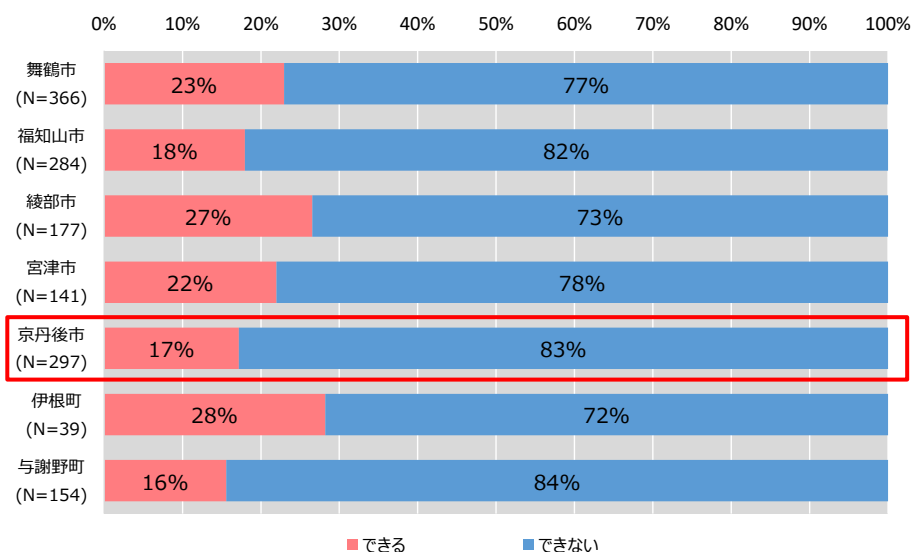


図 0-5 通院目的での自動車利用者のバス代替可能性

住民の京都府北部地域の移動実態

○京丹後市から京都府北部他市町への移動状況は以下のとおりである。

○京都府北部地域の他市町への外出状況をみると、宮津市、与謝野町、福知山市の3市町への移動量が多い。

○福知山市への移動目的は多くが「買い物」が多い。宮津市へは「買い物」が最も多いが「その他」や「出張・仕事・商用」も多い。与謝野町では「買い物」「出張・仕事・商用」「通院」が多い。

○他市町への利用交通手段は大半が自動車である。宮津市、福知山市、舞鶴市への移動では鉄道が僅かに利用されている。

○バスへの代替についてはほとんどの移動で「できない」となっている。

○次ページ以降に主な項目について京都府北部地域内の市町間の移動状況図を示す。

		福知山市	舞鶴市	綾部市	宮津市	伊根町	与謝野町
外出する		107	61	18	116	25	116
目的内訳	通勤・通学	4	2	0	11	0	10
	出張・仕事・商用	15	12	5	22	7	25
	買い物	61	13	1	48	0	32
	通院	9	12	1	11	1	25
	観光・レジャー	6	4	3	9	9	3
	その他	16	23	7	30	8	25
	不明無回答	2	0	1	0	1	4
頻度	週5回以上	4	1	0	12	0	7
	週3～4回	0	2	0	2	3	7
	週1～2回	6	9	2	12	0	14
	月に数回程度	37	11	6	33	4	40
	それ未満	57	35	9	53	17	41
	不明無回答	3	3	1	4	1	7
利用交通手段	徒歩	1	0	0	4	0	1
	自転車	3	0	0	5	0	3
	バイク・原付	0	1	0	2	0	0
	自動車（自分で運転）	86	51	11	91	17	90
	自動車（家族が送迎）	25	9	2	18	4	18
	タクシー	1	0	0	0	0	1
	バス	2	4	3	4	2	5
	鉄道	6	6	0	8	0	3
	その他	1	1	1	1	2	2
	不明無回答	2	0	1	1	2	6
バス代替	できる	4	1	0	9	1	3
	できない	91	53	13	81	18	95
	不明無回答	5	2	0	12	1	6

○京丹後市は、宮津市や与謝野町との行き来が多い。次いで、福知山市、舞鶴市が多く、福知山市とは京丹後市に流入する人より流出する人の数が多い。

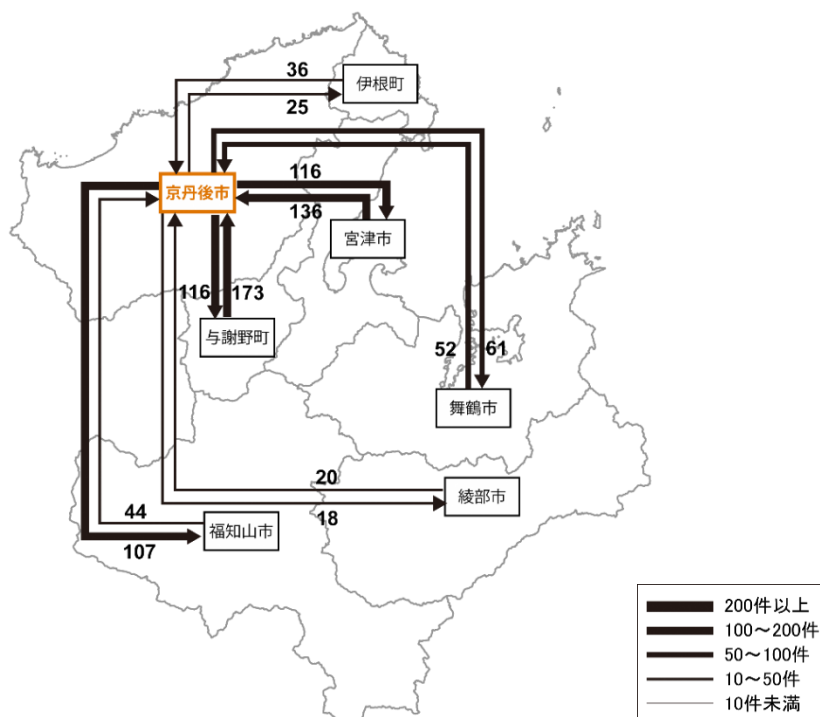


図 0-6 京都府北部地域市町間の外出状況

○「自動車（家族が送迎）」で行き来が多いのも宮津市と与謝野町である。

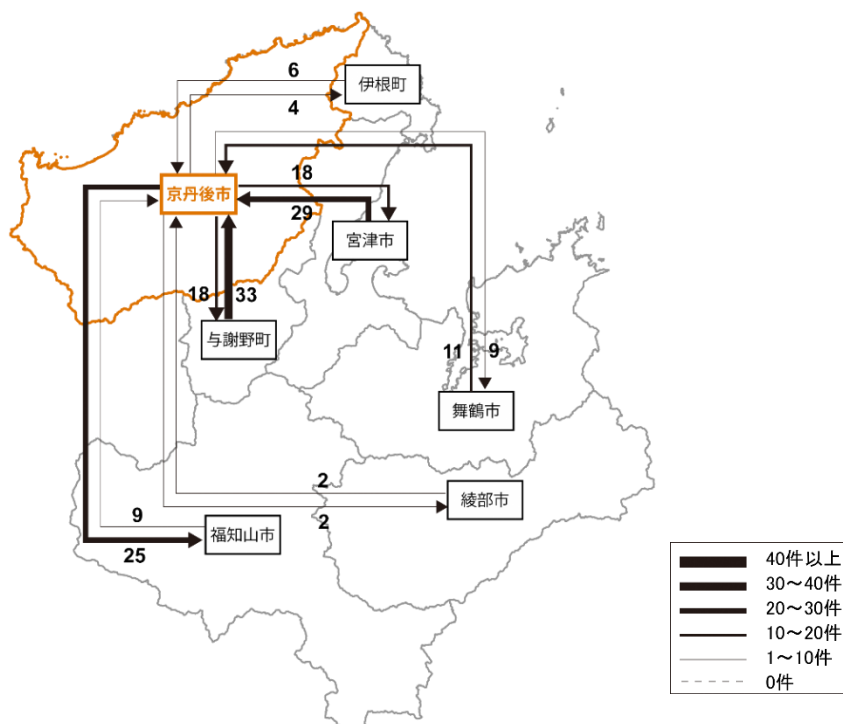


図 0-7 京都府北部地域市町間の外出状況／自動車（家族が送迎）

○市町間の「バス」の移動は非常に少ない。

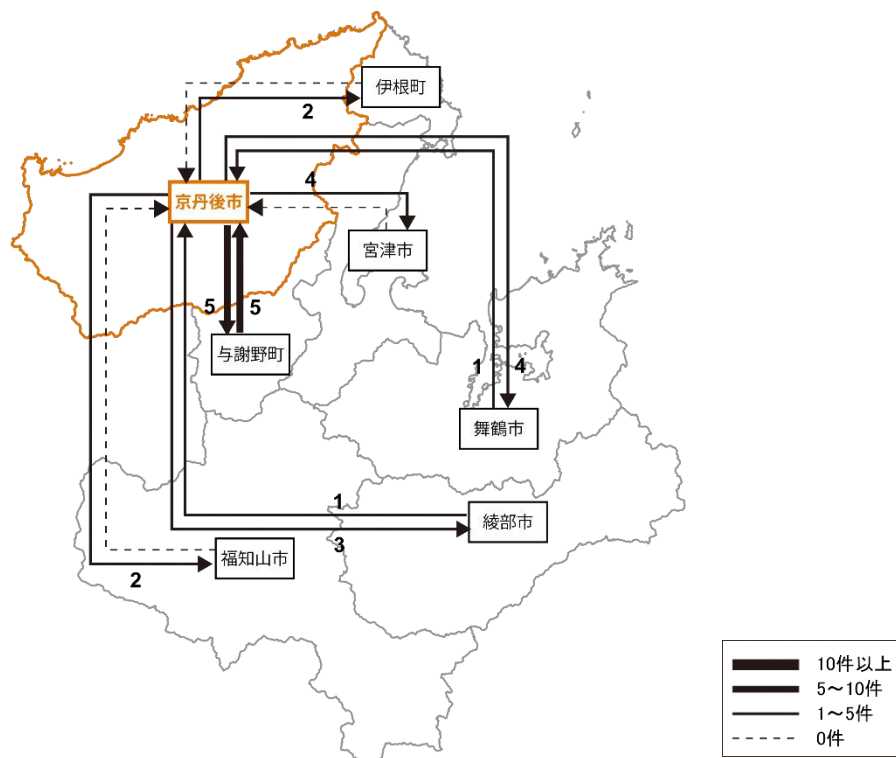


図 0-8 京都府北部地域市町間の外出状況／バス

○宮津市、与謝野町とはバスでの移動可能性が残されている。

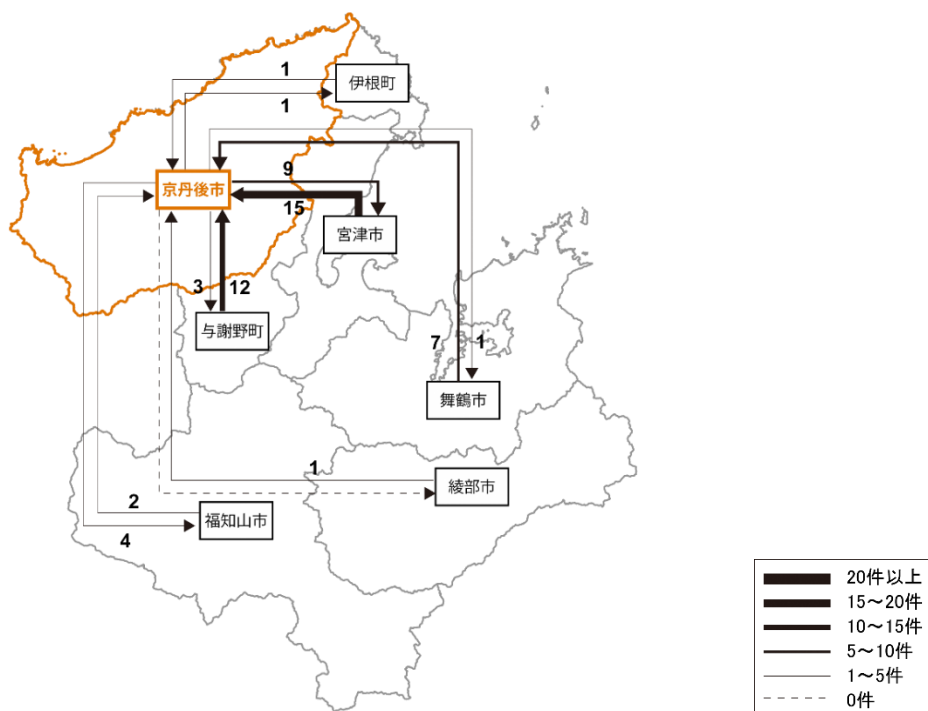


図 0-9 京都府北部地域市町間の外出状況／自動車利用者のうち「バス代替できる」

住民の公共交通の利用実態

公共交通の利用頻度

- 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、「ほぼ毎日」、「週に1～2回程度」といったヘビーユーザの割合は非常に低い。
- 路線バス・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%と鉄道に次いで高く、頻度は高くないが一定の利用者が存在していることが確認できる。
- タクシーは公共交通の中で「ほとんど利用していない」の割合が高い。

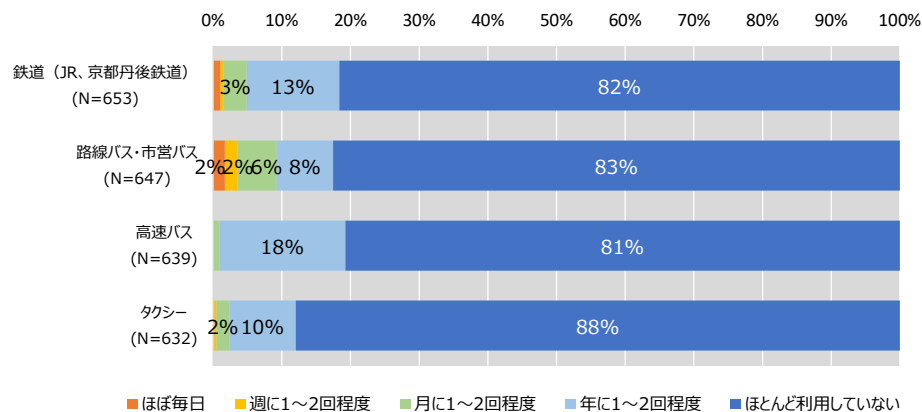


図 0-10 公共交通機関別の利用頻度

- 京都北部地域他市町の鉄道とバスの利用頻度は以下のとおりであり、京丹後市は鉄道・バスともに利用頻度は高くない。

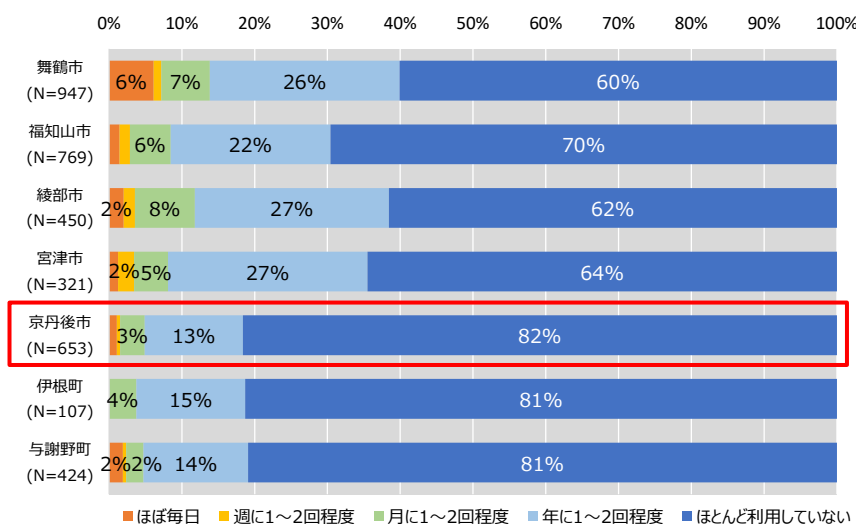


図 0-11 市町別鉄道の利用頻度

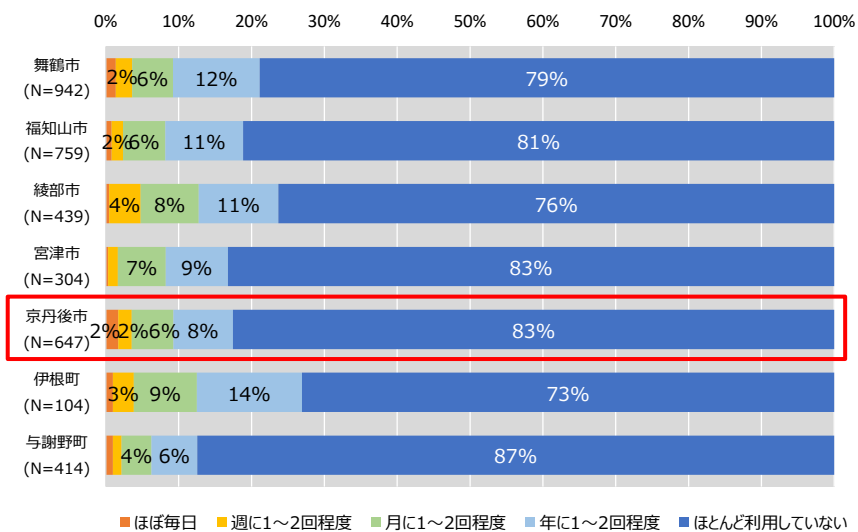


図 0-12 市町別バスの利用頻度

公共交通の利用目的

- 鉄道の利用目的は「観光・レジャー」が 26%と最も高く、ついで「その他」の 23%の順となっており、通勤・通学の利用は 6.0%と高くない。
- 路線バス・市営バスでは「通院」が 32%と最も高く、次いで「その他」、「買い物」と続く。
- 高速バスの利用目的は「その他」が 43%と最も高く、ついで「観光・レジャー」の 33%と続く。
- 「タクシー」はその他の目的が 39%と最も高く、特定の目的にとらわれない多様な利用が多いといえる。

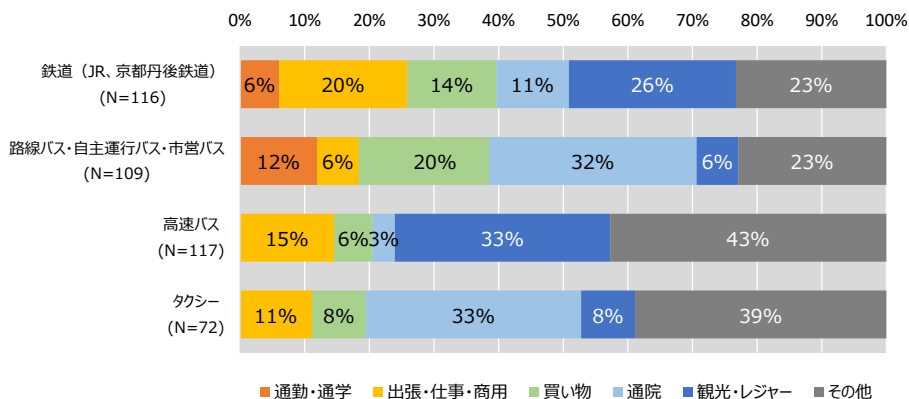
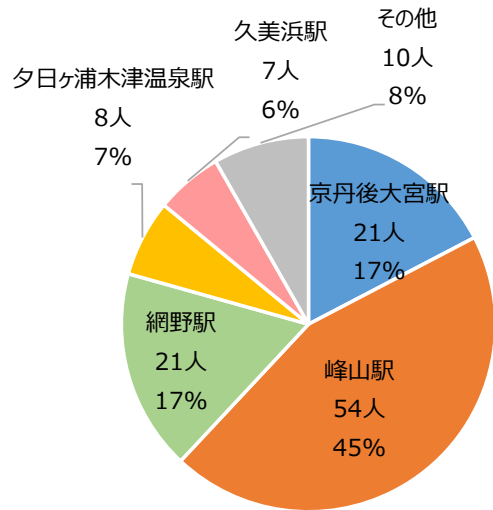


図 0-13 公共交通機関別の利用目的

※年に 1~2 回程度以上の利用が対象

利用の多い鉄道駅と駅までの主な交通手段

- 鉄道駅の利用は、峰山駅が 45%、京丹後大宮駅と網野駅がともに 17%である。
- 上位 3 駅までの利用交通手段は、いずれも「自動車（自分で運転）」が最も多く、送迎も含めると多くが自動車でアクセスしていることが分かる。



※利用割合が 5%未満の駅は「その他」に集約
※一部複数回答がみられたため全体を 100%になるように再調整をしている

図 0-14 鉄道利用者の利用駅の内訳

表 0-6 利用駅までの主な交通手段

	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	その他
京丹後大宮駅(N=21)	38%	5%	5%	52%	29%	0%	5%	0%
峰山駅(N=53)	9%	6%	0%	53%	26%	8%	21%	2%
網野駅(N=21)	19%	19%	0%	52%	14%	10%	19%	5%
夕日ヶ浦木津温泉駅(N=7)	43%	29%	0%	14%	0%	14%	0%	0%
久美浜駅(N=7)	14%	29%	0%	43%	29%	0%	0%	0%
その他(N=8)	38%	13%	0%	38%	38%	0%	13%	0%
合計(N=114)	19%	11%	1%	50%	25%	6%	14%	1%

※利用割合が 5%未満の駅は「その他」に集約
※交通手段が「不明・無回答」のものを除いたため図 2-14 の件数とは一致しない

住民のバス路線に対する評価

自宅の最寄りのバス路線に対する評価

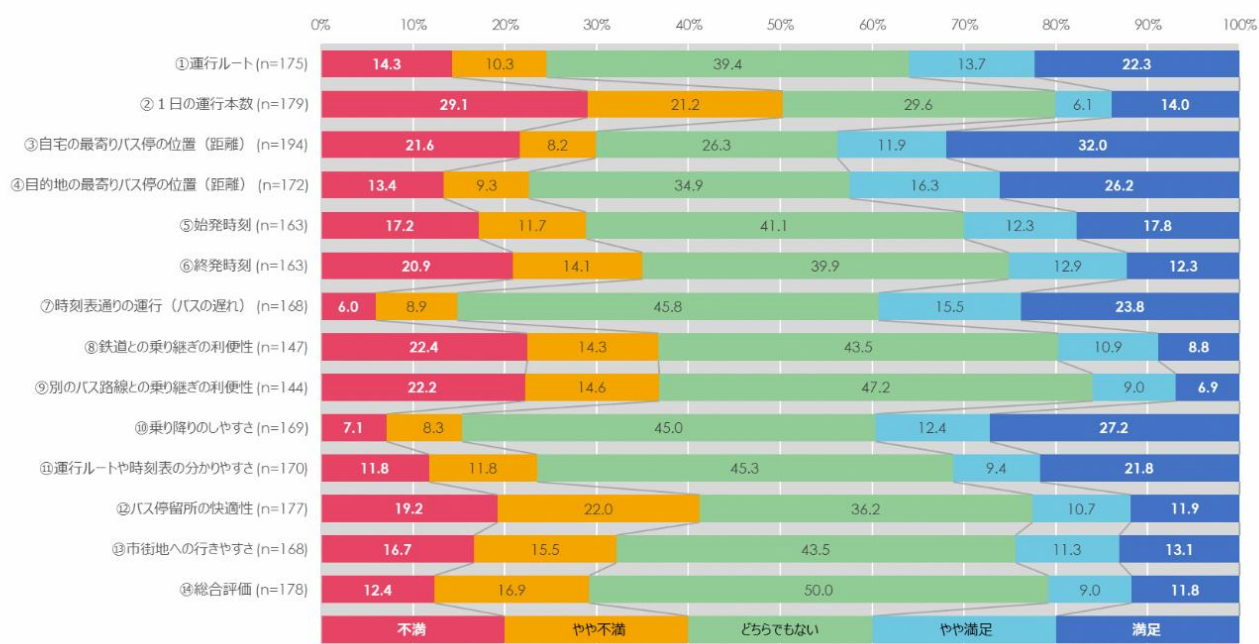
バス路線全体の評価

○総合的な評価としては、「満足」が9.8%、「やや満足」が11.8%と「不満」「やや不満」の割合よりも低くなっており、「不満」よりの評価となっている。

○項目別にみると、「自宅の最寄りバス停の位置」、「目的地の最寄りバス停の位置」、「時刻表通りの運行」、「乗り降りのしやすさ」といった項目では「満足」「やや満足」とした回答が多く、一方、「1日の運行本数」、「終発時刻」、「鉄道との乗り継ぎの利便性」、「別のバス路線との乗り継ぎの利便性」、「バス停留所の快適性」といった項目では「不満」「やや不満」とした回答が多い。

○京都北部地域の市町別の総合評価をみると、京丹後市は「不満」「やや不満」の割合が高く、「満足」「やや満足」の割合が低めである。

※各設問の「利用なし」の回答は除く



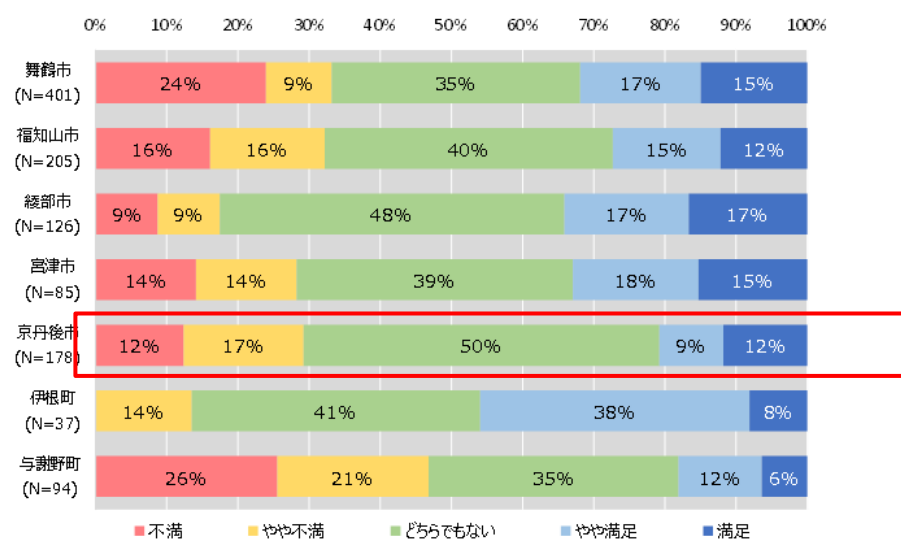


図 0-16 市町別バス路線に対する総合評価

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%と最も多い。
○次いで「鉄道とバスの乗換を便利にする」が25%、「バスとバスの乗り継ぎを便利にする」が24%となっている。

表 0-7 バス利用が増えるための改善点について

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	62	14.8
2 よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する	46	11.0
3 利用したい時間帯に運行するダイヤとする	168	40.0
4 バス停留所に屋根や椅子を設ける	85	20.2
5 鉄道とバスの乗換を便利にする	104	24.8
6 バスとバスの乗り継ぎを便利にする	102	24.3
7 バリアフリーの充実	34	8.1
8 鉄道・バスの運賃割引制度の充実	54	12.9
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	37	8.8
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	19	4.5
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	69	16.4
12 その他	102	24.3
合 計	420	100.0

※複数回答のため回答者数の合計値と合計欄の数字は一致しない

○年齢別にみると、比較的に利用の多い10代では「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」、「バス停留所に屋根や椅子を設ける」、「バスとバスの乗り継ぎを便利にする」、「鉄道・バスの運賃割引制度の充実」など利便性に直結する要望が強い。また、80代以上では「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」への要望が強い。また、「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」、「鉄道とバスの乗換を便利にする」、「バスとバスの乗り継ぎを便利にする」についてはどの年代からも要望が強い。

表 0-8 バス利用が増えるための改善点（年齢別）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10代(N=12)	8%	8%	58%	33%	17%	33%	17%	33%	0%	0%	8%	8%
20代(N=17)	24%	24%	41%	24%	35%	18%	6%	0%	6%	6%	12%	24%
30代(N=36)	0%	3%	44%	14%	22%	25%	6%	11%	11%	3%	19%	36%
40代(N=44)	14%	7%	50%	20%	30%	23%	5%	16%	11%	7%	18%	18%
50代(N=64)	22%	14%	55%	17%	33%	28%	3%	22%	3%	6%	11%	20%
60代(N=97)	11%	11%	37%	20%	26%	23%	5%	13%	7%	1%	9%	28%
70代(N=90)	17%	11%	29%	21%	23%	26%	11%	9%	12%	7%	19%	28%
80代以上(N=52)	19%	10%	35%	23%	12%	23%	19%	8%	12%	4%	27%	19%

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 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 | 7.バリアフリーの充実 |
| 2.よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する | 8.鉄道・バスの運賃割引制度の充実 |
| 3.利用したい時間帯に運行するダイヤとする | 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 |
| 4.バス停留所に屋根や椅子を設ける | 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 |
| 5.鉄道とバスの乗換を便利にする | 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 |
| 6.バスとバスの乗り継ぎを便利にする | 12.その他 |

○バス利用の有無別にみると、バス利用者層からは「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」、「バス停留所に屋根や椅子を設ける」、「鉄道とバスの乗換を便利にする」、「バスとバスの乗り継ぎを便利にする」への要望が強く、バス非利用層は「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」の割合が強く、ダイヤ調整による利用増加の可能性がうかがえる。

表 0-9 バス利用が増えるための改善点（バス利用・非利用別）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
バス利用(N=81)	19%	10%	38%	37%	31%	27%	14%	15%	12%	1%	11%	16%
バス非利用(N=331)	14%	11%	40%	16%	23%	24%	6%	12%	8%	5%	18%	27%
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 2.よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する 3.利用したい時間帯に運行するダイヤとする 4.バス停留所に屋根や椅子を設ける 5.鉄道とバスの乗換を便利にする 6.バスとバスの乗り継ぎを便利にする 7.バリアフリーの充実 8.鉄道・バスの運賃割引制度の充実 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 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 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 12.その他												

○自動車運転免許証の保有の有無別では、非保有者層は「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」、「バス停留所に屋根や椅子を設ける」、「バスとバスの乗り継ぎを便利にする」、「バリアフリーの充実」への要望が強い。

表 0-10 バス利用が増えるための改善点（免許保有・非保有）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
免許保有(N=344)	13%	10%	41%	18%	26%	24%	5%	13%	8%	4%	16%	26%
免許非保有(N=63)	21%	11%	38%	29%	22%	25%	25%	11%	11%	5%	14%	16%
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 2.よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する 3.利用したい時間帯に運行するダイヤとする 4.バス停留所に屋根や椅子を設ける 5.鉄道とバスの乗換を便利にする 6.バスとバスの乗り継ぎを便利にする 7.バリアフリーの充実 8.鉄道・バスの運賃割引制度の充実 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 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 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 12.その他												

住民の考える京丹後市の公共交通のあり方

持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針について

- 「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」が 39%、「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 34%、「市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」が 29%、「バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する」が 27%と続いている。
- 「バスの運賃を上げ、増収を図る」は 4%にとどまっている。

表 0-11 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針について

持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針	回答者数 (人)	回答割合 (%)
1 バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する	117	27.1
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	167	38.7
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	147	34.0
4 他の生活関連予算をバス路線の赤字補填に充てる	43	10.0
5 バスの運賃を上げ、増収を図る	18	4.2
6 市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	126	29.2
7 その他	43	10.0
合計 (人)	432	100.0

※複数回答のため回答者数の合計値と合計欄の数字は一致しない

- 年齢別にみると、30代～70代では「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」が多く、30代～50代以外の年代で「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」が多い。20代以上では、年代が高くなるにつれ「市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」の割合が高くなる。

表 0-12 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針（年齢別）

	1	2	3	4	5	6	7
10代(N=12)	33%	17%	42%	0%	8%	33%	0%
20代(N=18)	39%	33%	33%	6%	6%	11%	11%
30代(N=38)	16%	50%	24%	13%	0%	21%	24%
40代(N=45)	29%	38%	24%	16%	7%	22%	11%
50代(N=65)	37%	35%	26%	9%	2%	32%	15%
60代(N=106)	25%	42%	41%	8%	3%	29%	7%
70代(N=90)	23%	46%	37%	10%	4%	30%	9%
80代以上(N=48)	29%	23%	40%	10%	10%	42%	2%

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

○バス利用の有無別にみると、バス利用者層は「市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」、「バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する」、「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」への要望が強く、バス非利用層は「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」、「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」の割合が高い。

表 0-13 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針（バス利用・非利用別）

	1	2	3	4	5	6	7
バス利用(N=75)	 37%	 29%	 35%	 12%	 7%	 41%	 7%
バス非利用(N=323)	 25%	 43%	 34%	 9%	 4%	 26%	 11%

- 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

○自動車運転免許証の保有の有無別にみると、非保有者層は「市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」や「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」、保有者層は「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」や「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」の割合が高い。

表 0-14 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針（免許保有・非保有）

	1	2	3	4	5	6	7
免許保有(N=356)	 27%	 42%	 34%	 10%	 4%	 27%	 11%
免許非保有(N=63)	 30%	 19%	 32%	 8%	 8%	 43%	 6%

- 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

京丹後市内の公共交通に求められる役割について

- 「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」が79%と最も多く、次いで「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」が71%となっている。
- さらに、「市民の買物や通院のための移動手段」が69%、「市民の通勤や通学のための移動手段」と「いつでも利用できる安心感をもつ」が67%と続いている。
- 運転免許証を持たない人や、将来運転免許証を持てなくなったときに必要だという意見や、いつでも利用できる安心感を挙げる声が多い。

表 0-15 京丹後市内の公共交通に求める役割

京丹後市内の公共交通に求める役割		回答者数 (人)	回答割合 (%)
移送手段としての役割	1 市民の通勤や通学のための移動手段	377	66.8
	2 市民の買物や通院のための移動手段	387	68.6
	3 市民の趣味やサークル活動などでの移動手段	104	18.4
	4 市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段	202	35.8
	5 市民が遠方へ出かける場合の移動手段	191	33.9
	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	444	78.7
	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	237	42.0
	8 将来、運転免許証を返納したときの移動手段	402	71.3
	9 その他（移動手段としての役割）	8	1.4
地域（京丹後市）としての役割	10 いつでも利用できる安心感をもつ	376	66.7
	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	89	15.8
	12 高校や大学などの進学先の選択肢を増やす	122	21.6
	13 市民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す	153	27.1
	14 京丹後市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	174	30.9
	15 京丹後市の魅力・ステータスを高める	85	15.1
	16 自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす	75	13.3
	17 自動車利用を減らすことで、自然環境を守る	97	17.2
	18 自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす	117	20.7
	19 その他（地域（京丹後市）における役割）	10	1.8
合計（人）		564	100.0

※複数回答のため回答者数の合計値と合計欄の数字は一致しない