

(様式3)

令和6年3月28日
京丹後市

「京丹後市地域公共交通計画（案）」に対する意見募集の結果

京丹後市では、京丹後市地域公共交通計画（案）に対する意見の募集を、令和6年2月21日から令和6年3月13日まで行いました。その結果、1人から4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、京丹後市地域公共交通計画の策定を進めていくことといたします。

1 概要

頂いた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

頂いた意見を踏まえ、令和5年度中を目途に京丹後市地域公共交通計画を策定することといたします。

【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

(関係報道資料)

「京丹後市地域公共交通計画（案）」について意見を募集（令和6年2月21日発表）

(様式3)

別紙

「京丹後市地域公共交通計画（案）」に対する意見とそれに対する市の考え方

(敬称等は略)

項目	意見要旨	考え方
1 現状と課題について (P4)	<p>アクセス時間について、起点と終点を明確にするとともに、高速バスでの所要時間等を記載していただきたい。 (その理由) 京丹後市内だけでも、東西に移動する場合、車で40分以上、列車でも40分は必要で、南北では1時間以上必要になると思います。起点(京丹後市内)や終点(京都市内等)をどこにするかによって、所要時間は大きく変わります。道路には法定速度が決められているので、起点と終点を明確にし、距離や高速バスでの所要時間等を併記いただけないでしょうか。</p>	<p>アクセス時間は、それぞれの市域から京丹後市域までの所要時間を示しています。 具体的には、京都市内の場合、沓掛ICから京丹後大宮ICまで約95km、名古屋市の場合、名古屋南ICから京丹後大宮ICまで約240km、城崎温泉の場合、城崎駅から久美浜駅まで約20kmを制限時速で移動した場合のおおよその所要時間を示しています。 このアクセスマップについては、本市までの道のりをひと目でわかりやすく掲示することを目的としており、具体的な起点や終点を明示していないことをご理解いただきますようお願いいたします。</p>
2 具体的な方策について? (P27)	<p>市民等を対象とした会合やイベント等に、自家用車がないために参加できないことがないよう、地域社会において日常生活に公共交通を取り込む機運を作っていただけると幸いです。 その方策の一つとして、「市の開催する会合やイベント等について、会合の開始・終了時刻を公共交通の時刻に合わせて設定する、駅やバス停の近くで開催する等、公共交通の利用に配慮し、また、公的機関に対しても同様の取り組みを促す」ことを加えていただきたいと思っております。 (その理由) 公共交通を利用できない、あるいは公共交通では不便な会合やイベントは、自家用車を持たない方は自力での参加が難しいことから、参加しようと思っても参加できないことも考えられます。しかし、開催に当たって少しの配慮・工夫をす</p>	<p>これまでから、大規模なイベント開催時には駅と会場間をシャトルバスで運行するなど、会場までの交通手段については検討・対応してきているところです。 一方で、市における審議会等会議や講演会等の開催においては、当該イベントに相応しい会場としての場所的条件や、参加しやすい時間的条件など総合的に考慮し決定しているところであり、公共交通の利用を第一とした開催計画にすることの困難さもあるところです。 しかしながら、いただいたご意見の趣旨をしっかりと受け止め、会議やイベント等の開催における参加者の移動手段に係る配慮等、日常生活に公共交通を取り込んでいけるような気運の醸成にしっかりと取り組んでまいります。</p>

(様式3)

	<p>るだけで、改善を図ることができると思います。市が率先して取り組むことで、地域社会の中で少しずつでも、日常生活に公共交通を取り込んでいけるような、機運の醸成を図るべきだと思います。</p>	
<p>3 具体的な施策について? (P27～)</p>	<p>遠距離移動の利便性の高い、鉄道の優等列車や高速バスも含めた総合的な運行ダイヤの調整を行っていただくとともに、鉄道以外にも市外への移動手段を確保いただきたい。 (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考えられます。京都府北部地域等との関係もありますが、日常生活の移動だけでなく、市民や来市された方々の利便性も増すような、鉄道の優等列車や高速バスの運行ダイヤ等の見直しが必要だと思います。 そのため、公共交通のダイヤ調整に当たっては、鉄道の優等列車や高速バスの発着ダイヤも含めて、総合的に調整する必要があります。 また、現在、京丹后市外へ移動できる公共交通は、ほぼ京都丹後鉄道だけとなっています。市外から観光客等呼び込んだり、駅から離れた市外の病院にも行けるよう、また大雪等で京都丹後鉄道が運休となった際の代替手段として、全但バス豊岡久美浜線や丹海バス峰山線・病院線の廃止区間の復活を検討いただく等、鉄道以外での市外への移動手段を確保していただくとともに、現在高速バスが運行されていない久美浜町への対策が必要だと考えます。</p>	<p>鉄道における優等列車等の運行ダイヤについては、住民の日常生活や遠距離移動等をできるだけスムーズに行えるように、毎年、京都丹後鉄道沿線自治体とともに運行事業者に要望を行っているところであり、JR西日本によりダイヤ調整が行われているところです。 また、丹海バスが運行する高速バスについては、大阪線、京都線の2路線があり、自治体の支援は行っておらず、その発着便数や停留所を含め丹海バス独自の営業路線として設定されているものです。 しかしながら、ご意見の趣旨はしっかりと受け止め、市内への移動が円滑に行え、利便性がより高い利用者を中心とした交通体系が図られるよう、利用者と運行事業者の間に立ち、引き続き運行事業者に要望・要請活動を行ってまいります。 なお、市内の公共交通については、本地域公共交通計画(案)の基本方針・目指すべき将来像で掲げる「地域自らデザインする便利で持続可能な公共交通」の実現に向け、既存事業者の合意を前提に、住民の方の協力のもとで、ライドシェアや実証運行中のmobiの他エリアへの展開検討を進めるとともに、多様なモビリティの活用に向けた検討・実装へチャレンジしていくこととしています。</p>

(様式3)

<p>4 住民の京都府北部地域の移動実態について (P45)</p>	<p>府県を跨いだ移動実態も把握していただきたい。 (その理由) 京丹後市は、兵庫県豊岡市等とも結びつきがありますが、アンケート結果は京都府北部地域市町間のデータしか取られていません。 但馬地域公共交通計画によると、就業者の移動状況として、京丹後市→豊岡市で1,189人、豊岡市→京丹後市で296人の移動があり、公共交通を利用している世代と思われる通学者についても、京丹後市→豊岡市で59人の移動がある旨記載されています。 公共交通網の検討に当たっては、府県を跨いだ移動実態も把握いただけないでしょうか。</p>	<p>本市地域公共交通計画(案)については、令和4年3月策定の「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」や、令和6年1月策定の「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画」との整合性を図り策定しているものです。 ご意見の府県をまたいだ移動実態については大切な視点と考えており、但馬地域公共交通計画における地域住民の移動データは平成27年国勢調査の数値によるものであり、本市においても把握しており、引き続き国勢調査のデータによる経年変化等も参考としながら、今後とも施策展開に活用してまいります。</p>
------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------