



南丹市地域公共交通計画

令和6年3月

南丹市地域公共交通活性化協議会
南 丹 市

ごあいさつ



このたび、「南丹市地域公共交通計画」を策定しました。本計画は、「第2次南丹市総合振興計画」を上位計画とし、総合振興計画において美しく快適なまちづくりを進める施策のひとつとして「公共交通の充実」を掲げております。

公共交通の充実は、交通に関する課題解決のみならず、観光・健康・福祉・まちづくりなど、多くの分野に影響します。しかしながら、全国的な人口減少にともなう利用者減や、運転士不足等により、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しております。

本市でも、JR山陰本線にて減便措置が進んでおります。また、園部駅から福知山市方面へ向かう路線バス園福線では、現運行事業者の西日本ジェイアールバスが令和6年3月末をもって撤退され、4月より国・府・沿線自治体が支援する形で新たな事業者が運行することとなりました。こういった、それまで考えられなかった交通の問題が発生しており、このままでは地域の公共交通が維持できなくなる可能性が指摘されています。

こうした背景を踏まえ、南丹市の地域公共交通の「憲法」となるべく本計画を策定しました。基本理念として、「人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちをめざす」ことを掲げております。今後は、本計画のもと、公共交通を今よりも便利に、使いやすくし、誰もが外出しやすいまちづくりを進めていき、多くの人にご利用いただくことで、将来に向けて持続可能な公共交通網の形成に努めてまいります。

みなさまにおかれましては、誰もが外出しやすいまちの構築に向けた本市の取組にご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びにあたり、本計画の策定において貴重なご意見・ご提言をいただきました南丹市地域公共交通活性化協議会委員のみなさま並びに、市民のみなさまに心よりお礼を申し上げます。

令和6年3月

南丹市長 西村 良平

目 次

第1章	はじめに.....	1
1.	趣旨.....	1
2.	計画の位置づけ.....	2
3.	計画の区域.....	2
4.	計画の期間.....	2
第2章	現状と課題.....	3
1.	地域や社会等の課題の整理.....	3
2.	公共交通の課題の整理.....	7
3.	市民等のニーズからの課題の整理.....	18
4.	上位・関連計画からの方向性の整理.....	26
5.	南丹市の地域公共交通の課題のまとめ.....	30
第3章	基本方針.....	35
1.	基本理念.....	35
1.1.	目指すべき姿.....	35
1.2.	地域公共交通のあり方.....	36
2.	基本方針.....	37
3.	将来の地域公共交通体系.....	39
3.1.	地域公共交通の位置づけと役割.....	39
3.2.	地域公共交通確保維持事業の必要性.....	41
3.3.	地域公共交通の事業及び実施主体.....	43
第4章	目標.....	44
1.	計画の目標と数値指標の考え方.....	44
2.	目標設定の考え方.....	45
第5章	地域公共交通の施策.....	49
1.	施策の体系.....	49
2.	施策の概要.....	50
2.1.	方針1の施策.....	51
2.2.	方針2の施策.....	56
2.3.	方針3の施策.....	62
第6章	推進体制.....	67
1.	推進体制.....	67
2.	計画の評価スケジュール.....	68
参考資料		69
1.	南丹市地域公共交通活性化協議会規約.....	69
2.	南丹市地域公共交通活性化協議会委員名簿.....	72
3.	南丹市地域公共交通計画策定の経過.....	73
4.	用語集.....	74

第1章 はじめに

1. 趣旨

南丹市は、宮津市と京都市方面を結ぶ京都縦貫自動車道、京都市と福知山方面を結ぶ JR 山陰本線、福知山市と園部を結ぶ園福線（路線バス）、亀岡市と園部を結ぶ八田線（路線バス）、八木と亀岡市、京都市を結ぶ神吉線、原・神吉線（路線バス）といった広域的な交通と、旧町の中心地を拠点として運行しているぐるりんバスや南丹市営バス、デマンドバスなどの身近な生活を支える交通により成り立っています。

しかしながら、南丹市においても、マイカーの普及や人口減少の進展、団塊世代の定年退職等により、公共交通の利用者数が減少しており、今後も人口減少や高齢化のさらなる進行が想定され、南丹市の経済活動や地域コミュニティ活動等の活力低下や、地域公共交通の維持・存続ができなくなることが懸念されます。

また、令和元年 12 月頃から世界的に流行している新型コロナウイルス感染症の影響により、JR 山陰本線・嵯峨野線の減便、園福線の減便及び運行主体である西日本ジェイアールバスの撤退等、南丹市を取り巻く地域公共交通は、非常に厳しい局面を迎えています

一方、地域公共交通に関する国の動きとしては、「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」が令和 5 年 10 月 1 日より全面施行され、今般の法改正により創設・拡充された枠組みを含め、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化することが示されました。

このような中、南丹市の地域公共交通の課題である「交通空白地対策」「高齢者の外出支援」「公共交通事業の維持・存続」等の解決、また、南丹市のまちづくりの最重要課題である「定住促進」に向け、持続可能かつ効率的で安定的な公共交通体系を構築し、人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちの実現を目指す「南丹市地域公共交通計画」を策定します。

2. 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、南丹市の最上位計画である「第2次南丹市総合振興計画」や、都市計画の方針である「改訂版南丹市都市計画マスタープラン」に掲げる将来像や基本方針を、公共交通分野から実現するための計画として策定します。

また、「第2期南丹市地域創生戦略」や「南丹市立地適正化計画」など、公共交通やまちづくりに関連する計画との整合・連携を図ります。更に、広域的な公共交通計画である「JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画」との連携・整合も図ります。

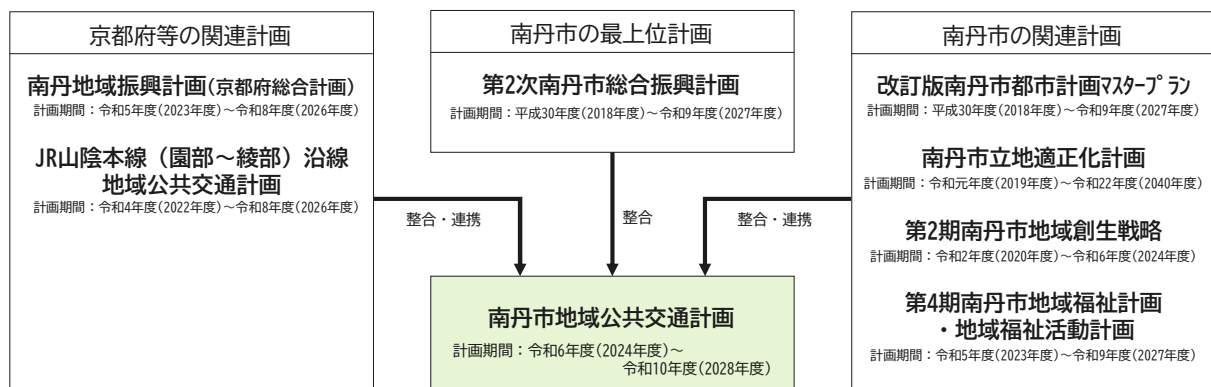


図 1-1 本計画と上位・関連計画との関係

3. 計画の区域

本計画の区域は、南丹市全域とします。

4. 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028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。

第2章 現状と課題

1. 地域や社会等の課題の整理

(1) 人口の状況

令和2年時点の南丹市の人口は約3.1万人で、10年前から約10%減少しました。令和12年までの10年間でさらに約4千人（15%）減少することが予測されています。

地区別にみると、園部地区では横ばいで推移してきましたが、美山、日吉、八木地区では、この順に大きく減少が進んでいます。今後は園部地区も減少に転じると予測されています。

園部以外の3地区では少子高齢化が既に進み、美山地区では高齢化率が49%に達しています。

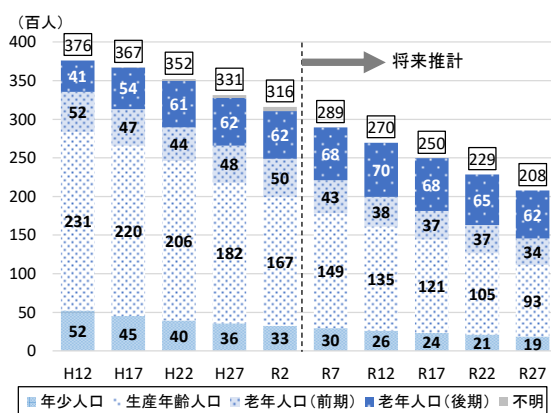


図 2-1 南丹市の人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

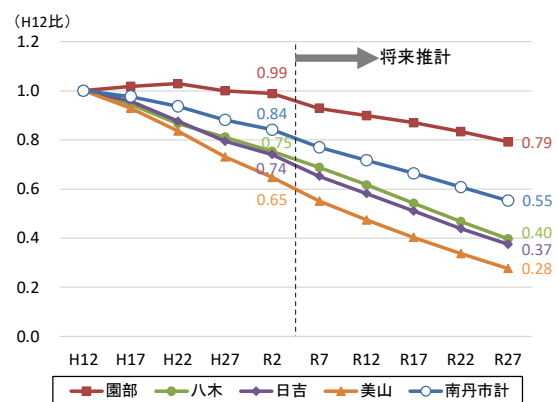


図 2-2 地区別の人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

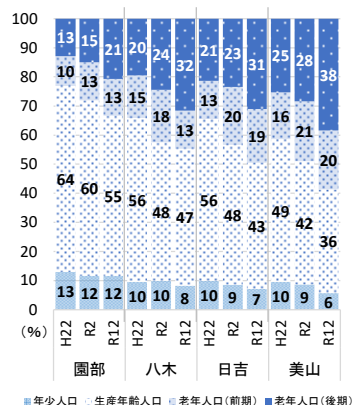


図 2-3 地区別世代構成
(H22→R2→R12年)

出典：国勢調査、国総研

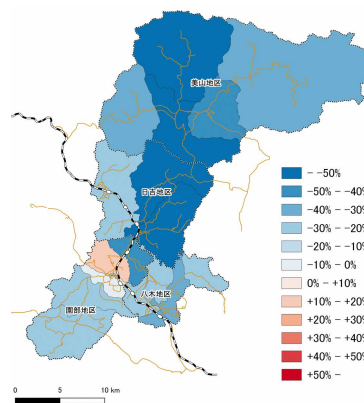


図 2-4 年少人口の増減率
(R2→R12年)

出典：国勢調査、国総研

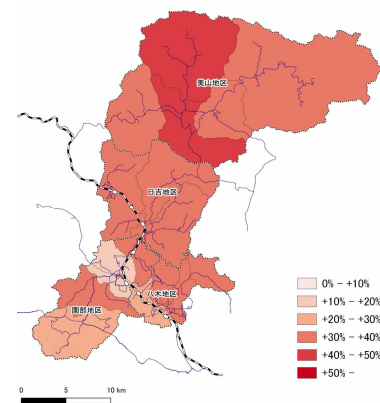


図 2-5 75歳以上人口割合
(R12年)

出典：国総研

現状の問題や 10年後の 見通し

- ・ 人口減少や少子高齢化は、市全体で今後も進行します。
- ・ 子どもの数は、市のほとんどの地域で減少し、特に美山地区の宮島や鶴ヶ岡、日吉地区世木・五ヶ荘では今後10年で半数以下に減少します。
- ・ 10年後、宮島や鶴ヶ岡では、75歳以上が人口の4割以上を占めます。

(2) 施設等の立地状況

病院は、園部、八木、日吉地区に各1施設（園部、八木は救急病院）があります。美山地区には診療所のみが立地しており、診療内容によっては園部地区まで通院する必要があります。

商業施設は、スーパーが園部地区に3店舗、八木地区に1店舗あります。コンビニエンスストアや食料品等を取り扱う小規模な店舗は、日吉地区や美山地区にもありますが、市民の多くは、園部や八木地区のスーパーマーケットで買物をしています。

小学校や中学校は、各地区に1～2校のみが立地しており、スクールバス、市営バス、JR等を利用し通学する児童・生徒も多い状況です。高校は園部地区に3校、美山地区に1校が立地しています。亀岡市や京都市など市外への通学もみられます。

大学や専修学校も複数立地していますが、いずれもJR山陰本線の駅前に立地しており、学生は駅と大学等の間のみを徒歩で行き来する場合が多いため、賑わいの創出に課題が残っています。

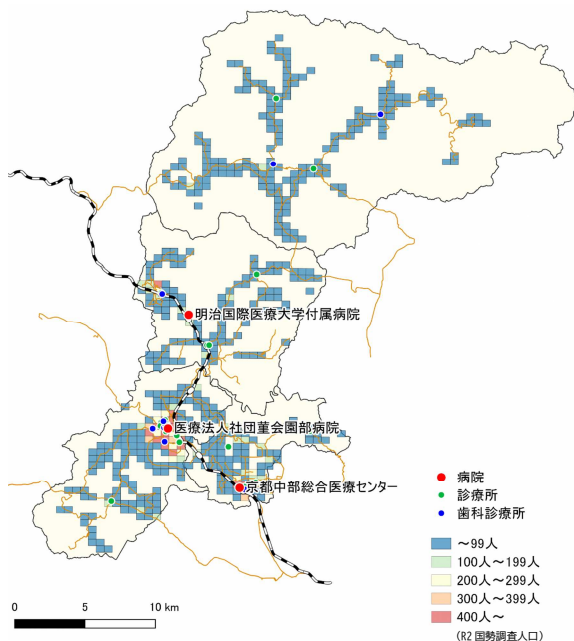


図 2-6 医療施設の立地状況

出典：国土数値情報（R2年）

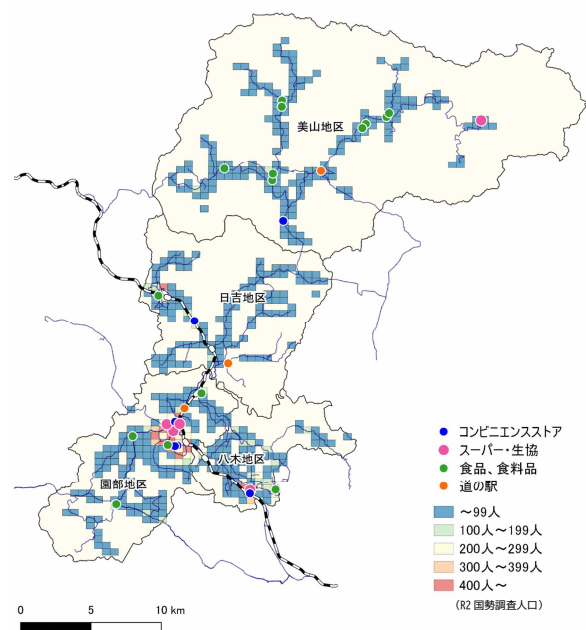


図 2-7 商業施設の立地状況

出典：iタウンページ

現状の問題や 10年後の 見通し

- ・ 少子化により児童・生徒数が減少し、スクールバスの必要台数が減少する可能性があります。
- ・ スーパー以外の小規模な店舗は、周辺の人口減少や経営者の高齢化等により、営業の継続が困難となる可能性があります。特に美山地域では高齢者の買物困難者が増加する可能性があります。
- ・ 八木地区では、京都中部総合医療センターがJRの西側に全面移転予定であり、駅西側を中心としたまちづくりの進展が予想されます。
- ・ 南丹市立地適正化計画が策定され、園部地域の市役所周辺と八木地域のJR八木駅周辺の一定のエリアに、住宅や生活サービス施設の立地を緩やかに誘導し、生活に便利で住みやすいコンパクトなまちづくりを目指していきます。

(3) 人の移動

通勤・通学先は地区内をはじめとする市内が多く、市外では亀岡市や京都市が多くなっています。京都市への移動では鉄道利用が一定割合を占めていますが、その他の地域間の通勤移動はほとんどが自動車です。

自由目的の移動先は、園部地区や亀岡市、京都市が多くなっています。交通手段は園部地区と京都市の間の移動を除いて自動車利用がほとんどです。

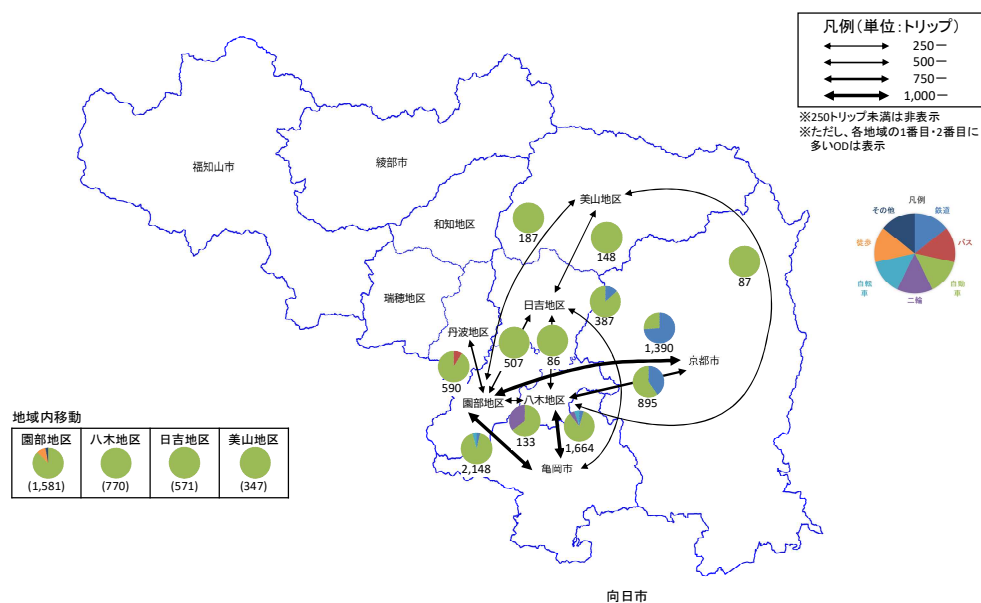


図 2-8 通勤先の分布

出典：近畿圏パーソントリップ調査 (R3)

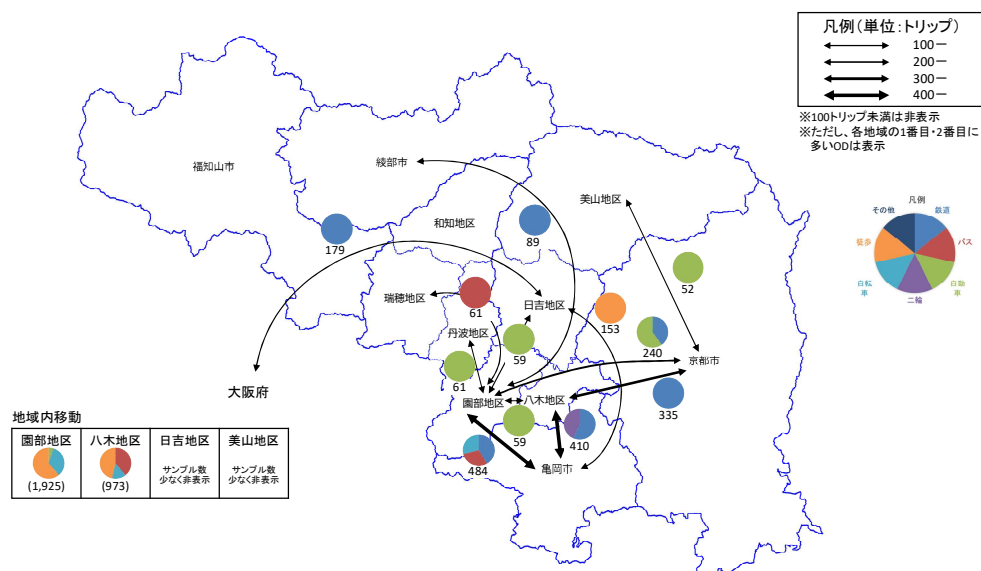


図 2-9 通学先の分布

出典：近畿圏パーソントリップ調査 (R3)

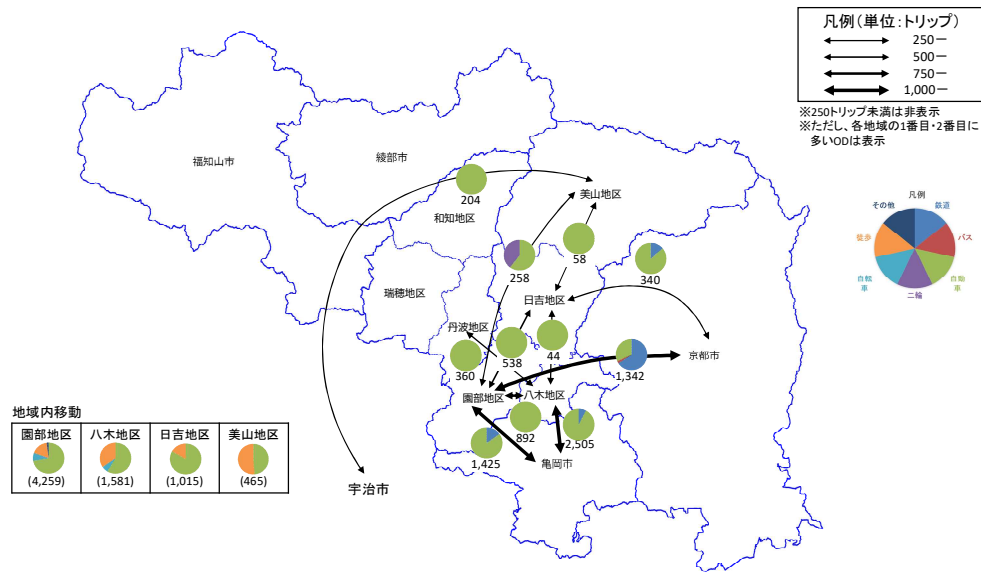


図 2-10 自由目的の移動先の分布

出典：近畿圏パーソントリップ調査（R3）

現状の問題や
10年後の
見通し

- ・ 日常のほとんどの移動を自家用車に依存しています。
- ・ 通学移動や京都市への通勤移動では一定数公共交通の利用がありますが、少子化・生産年齢人口の減少に伴い、これらの利用も減少が予想されます。
- ・ 今後も自家用車の利用が増えていくと予想されます。

2. 公共交通の課題の整理

(1) 全般

南丹市内の公共交通は、JR 山陰本線、路線バス（園福線・京阪京都交通）、南丹市主体のバス交通（市営バス、ぐるりんバス、デマンドバスそよかぜ号）等があります。

これら公共交通の圏域（鉄道駅 1km またはバス停 500m 圏）は人口の約 98%をカバーしています。ただし平日 1 日 5 往復以上の路線に限ると、人口の 82.7%のみがカバーされています。

また人口の約 19%は病院への通院を、約 22%はスーパーマーケットへの買物を公共交通で行うことが、現状のダイヤ設定では難しい状況にあります。

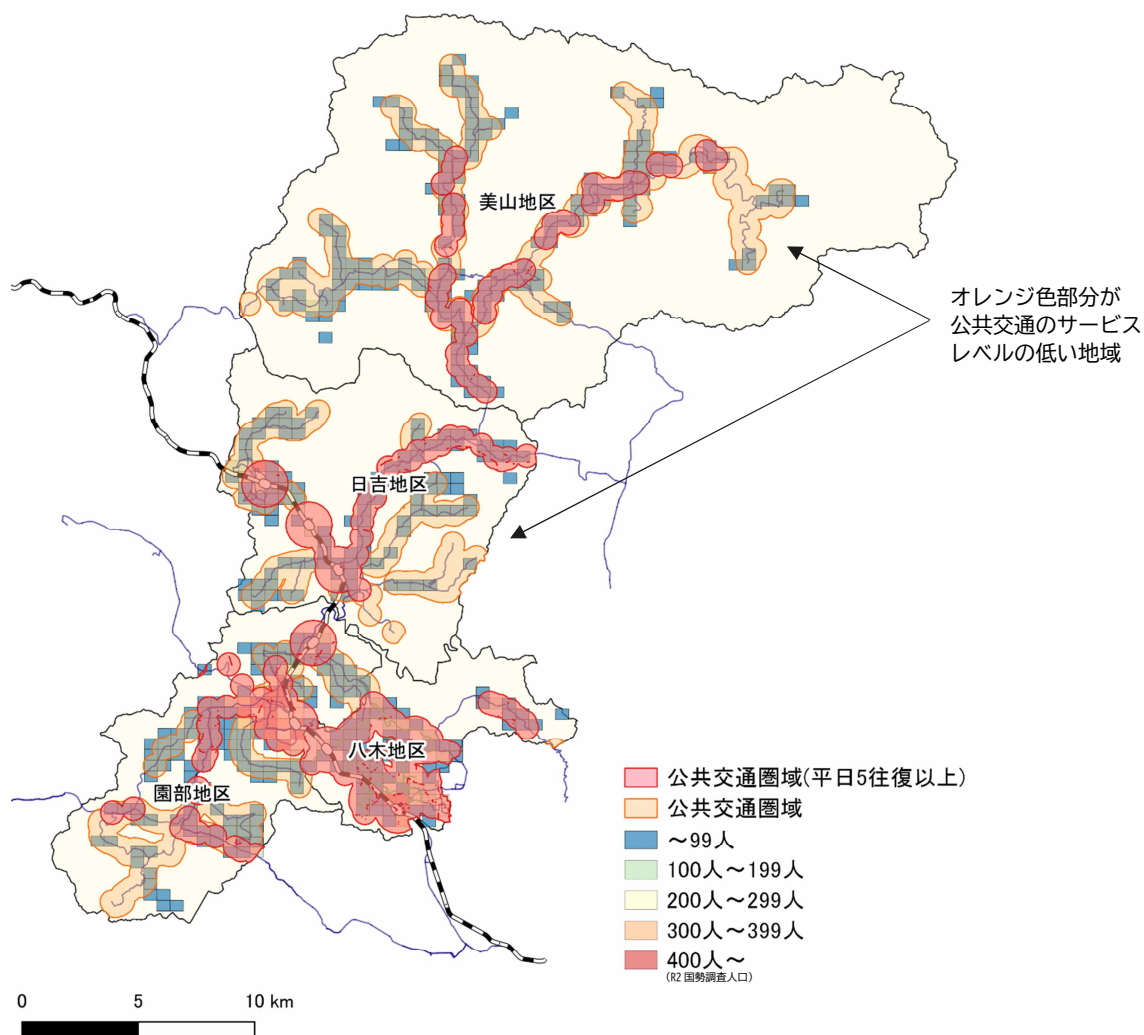


図 2-11 南丹市の公共交通圏域

※鉄道駅1km・バス500m圏、運行曜日が限られている日吉地域と美山地域のデマンドバス含む
出典：令和2年国勢調査

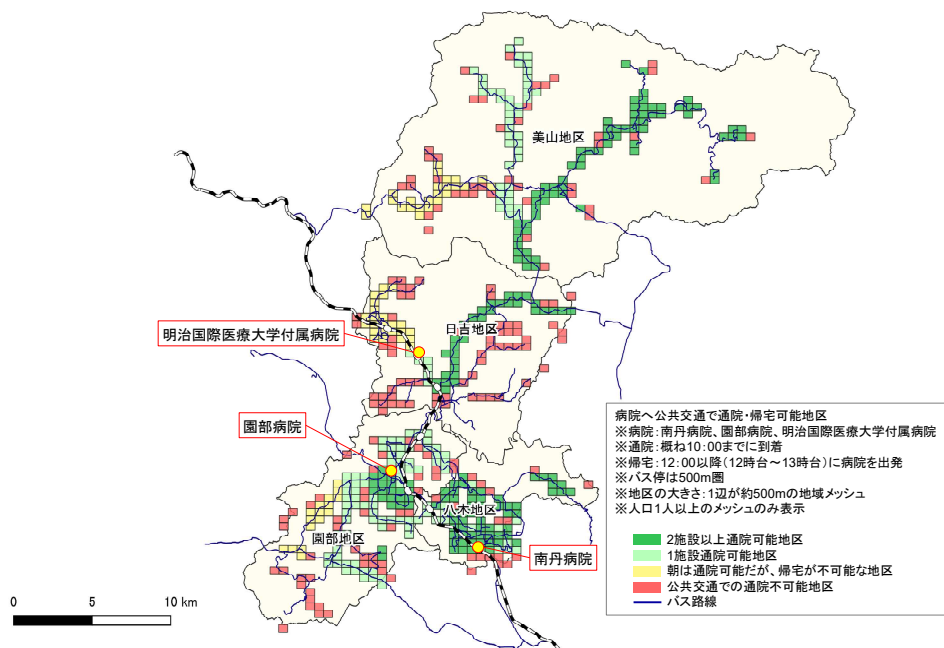


図 2-12 病院への到達状況

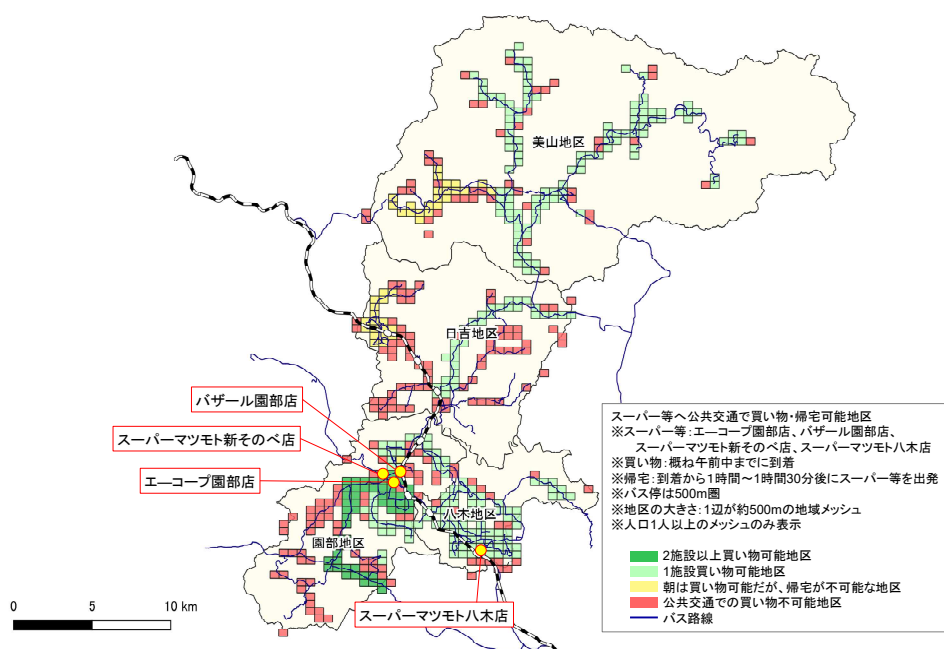


図 2-13 スーパー等への到達状況

現状の問題や
10年後の
見通し

- ・ 公共交通圏域は人口のほとんどをカバーしていますが、そのうち2割弱（5千人あまり）は1日5往復未満の路線しか利用できない状況です。
- ・ 公共交通圏域にカバーされていても、ダイヤ設定上、公共交通での通院や買い物が難しい地域があります。
- ・ 公共交通利用者数の減少・減収により、公共交通のサービスレベルの維持・存続が、更に厳しい状況となる可能性があります。
- ・ 運転手の高齢化及び運転手不足の問題が深刻化しており、2024年問題も相まって、人材不足が要因となる減便・廃止の可能性があります。

(2) 鉄道

南丹市内の鉄道は、京都駅～園部駅間が平成 22 年に複線化され、快速列車の増発や所要時間の短縮等、利便性が向上する一方、園部駅以北は単線区間で、園部駅以南と比べ運行本数は半数以下となっているほか、対向列車との行き違い待ちや特急列車の待避のための長時間停車が発生しており、サービスレベルに格差があります。また、市内全駅での IC0CA 利用開始や八木駅橋上駅舎の完成など、利便性の向上が進んでいる一方、早朝や深夜は無人駅となる駅も残っています。

利用者は、平成 24 年をピークに減少傾向にあり、定期、定期外とも減少しています。市内 7 駅のうち園部以南の 3 駅の利用が 87%を占めており、特に園部駅の利用が突出しています。

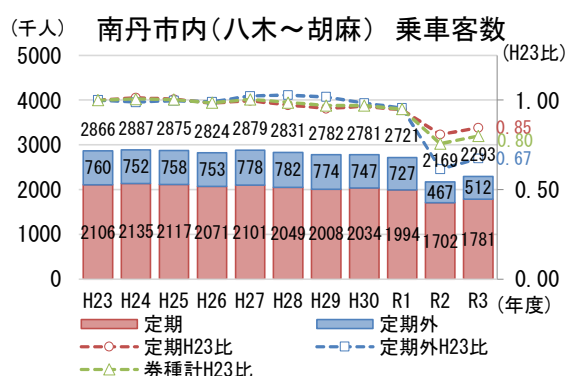


図 2-14 南丹市内の乗車客数の推移

出典：京都府統計書、JR西日本提供資料

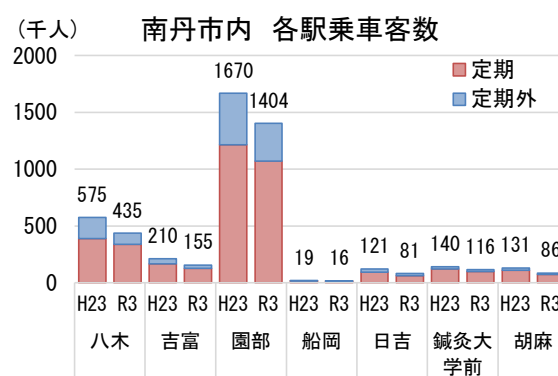


図 2-15 市内各駅の乗車客数

出典：京都府統計書、JR西日本提供資料

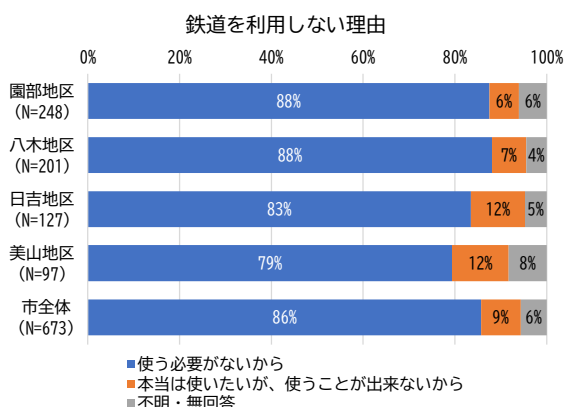


図 2-16 JR を利用しない理由

出典：R5住民アンケート調査

	園部地区 (N=16)	八木地区 (N=15)	日吉地区 (N=15)	美山地区 (N=12)
駅行きのバスの運行本数が少ないから	50%	7%	20%	42%
JRの運行本数が少ないから	38%	33%	53%	0%
駅行きのバスと他バスの乗り継ぎが悪いから	13%	7%	7%	17%
JRとバスの乗り継ぎが悪いから	31%	0%	40%	8%
駅行きのバスの路線や時刻表がわからないから	13%	13%	0%	17%
JRの路線や時刻表がわからないから	6%	20%	0%	0%
駅行きのバスの運賃が高いから	6%	0%	7%	8%
JRの運賃が高いから	13%	0%	13%	0%
駅前の駐輪場・駐車場が少ないから	25%	27%	27%	0%
バスで園部駅まで直通で行けないから	13%	7%	0%	50%
その他	19%	73%	33%	33%

図 2-17 JR を利用することができない理由

出典：R5住民アンケート調査

現状の問題や 10年後の 見通し

- ・ 園部駅以北の運行本数は、園部駅以南の半数程度で、市内で鉄道サービスに格差が生じています。利用者は園部駅以南に集中しています。
- ・ 園部駅や八木駅周辺では駅を中心としたまちづくりが進められていますが、駅や駅周辺の交流機能・賑わい機能が乏しく、駅から・駅までの交通手段の整備も不十分なため、公共交通利用者の増加には至っていません。
- ・ 鉄道を使いたいが使えない人は1割前後います。その理由の多くは、JRの運行本数、駅までのバス本数、JRとバスの乗継であり、安心して外出できる環境整備として、その解消が望まれています。

(3) 園福線

西日本ジェイアールバスの園福線については、国および京都府による補助を実施し、路線の維持に努めてきましたが、令和4年12月に事業者から運行維持困難の申し出があり、令和6年3月末（予定）に廃止されることとなりました。これを受け、令和6年4月以降は、南丹市内を有限会社中京交通が運行を担う予定です。

令和4年に利用者数の減少等に伴う減便が行われ、朝夕時間帯を中心とした1日8往復の運行となりました。令和6年4月以降は、日中時間帯に増便し1日10往復を運行予定です。

園福線（桧山～園部）の年間利用者数は7.4万人（桧山～園部）で、コロナ禍前から3割程度減少しています。市内完結利用は通勤、京丹波町への利用は通勤・通学目的が主となっています。

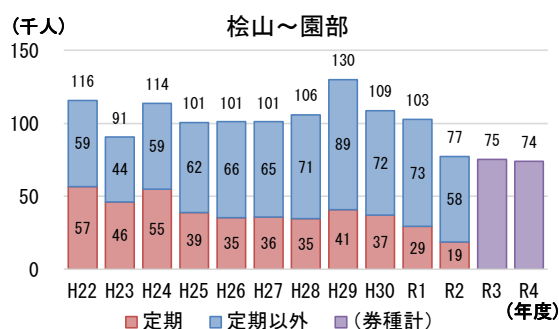


図 2-18 園福線（桧山～園部）の利用者数

出典：西日本JRバス提供資料

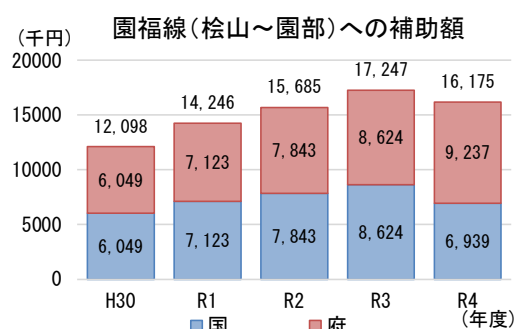


図 2-19 園福線（桧山～園部）への補助額

出典：西日本JRバス提供資料

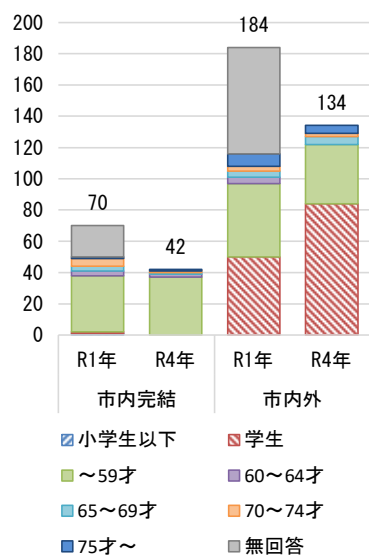


図 2-20 園福線利用者の年齢内訳

出典：西日本JRバス提供資料

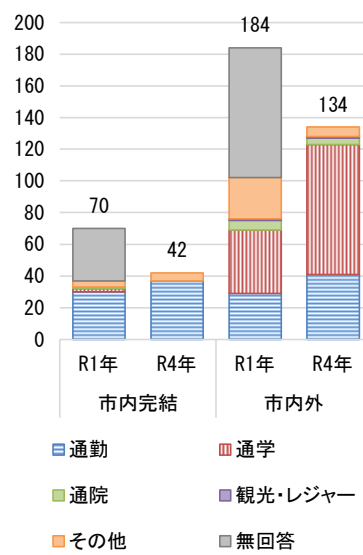


図 2-21 園福線利用者の移動目的内訳

出典：西日本JRバス提供資料

現状の問題や
10年後の
見通し

- ・ 朝夕時間帯を中心とした通勤・通学目的の利用が多く、日中の利便性を確保した運行を維持することが困難な状況は続く見込みです。
- ・ 高校生の通学手段として、また地域間の交流を支える路線として、将来にわたって維持していく必要があります。

(4) 京阪京都交通

京阪京都交通の路線は、南丹市内では8路線が運行されています。このうち八田線、神吉線、原・神吉線、園篠線の4路線は、国、京都府、沿線市町の補助により運行を維持しています。

利用者はコロナ禍以前から減少傾向にあり、コロナ禍の影響を受けた令和2年度には前年から▲12%と大きく減少しましたが、令和4年度時点ではコロナ禍前の水準まで戻りました。

国道線および園部八木線は回送を兼ねた路線、園部農芸線は朝の通学時間帯にのみ運行する路線のため、運行本数・利用者とも僅かとなっています。

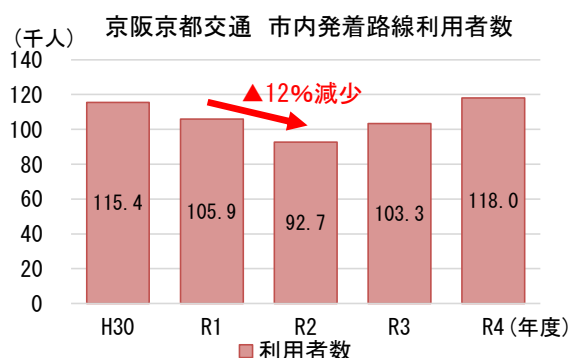


図 2-22 市内7路線の利用者数の推移

※市外の利用も含む

出典：京阪京都交通提供資料

明治国際医療大学線除く

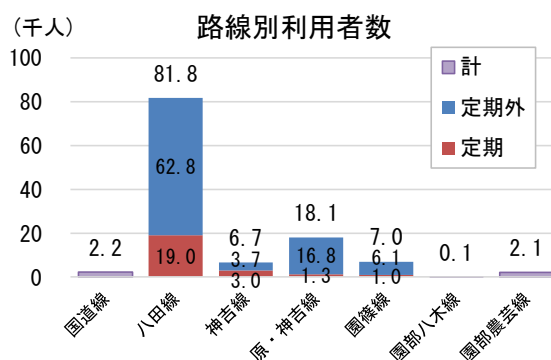


図 2-23 路線別利用者数(R4年度)

※国道線、園部八木線、園部農芸線は合計値を記載

出典：京阪京都交通提供資料

現状の問題や
10年後の
見通し

- ・ 利用の特徴として、八木駅や園部駅、農芸高校の利用が多い傾向にあります。
- ・ コロナ禍により利用者が減少しており、存続が厳しい状況にあります。特に、神吉線や原・神吉線は国庫補助の要件を満たすことが厳しくなっています。

(5) 南丹市営バス

南丹市営バスは、日吉・美山地区を中心に計 16 路線を直営で運行しています。運行本数は、美山園部線や京北線（和泉～宮脇間）で平日は 1 日 10 往復以上の運行がある一方、運行本数や運行時間帯が限られている路線もあります。また土曜・休日は、一部路線・ダイヤのみの運行です。

南丹市営バスの利用者数は減少傾向にあり、直近の 5 年間でも約 24% 減少しています。利用者のうち 3 分の 2 程度を学生定期利用が占め、この割合は 10 年間ほとんど変化していません。

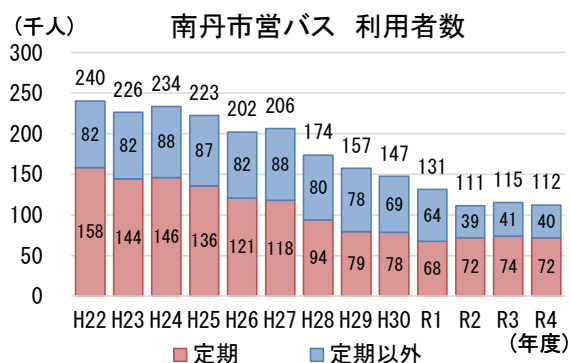


図 2-24 市営バスの利用者数の推移

出典：南丹市資料

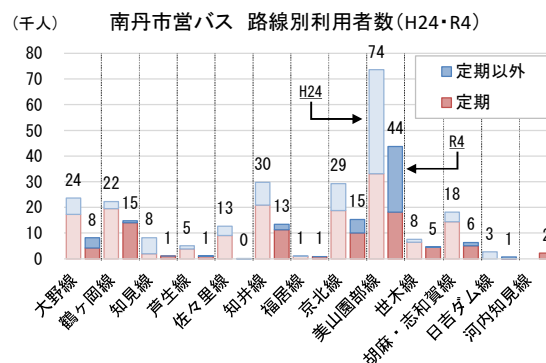


図 2-25 市営バスの路線別利用者数

出典：南丹市資料

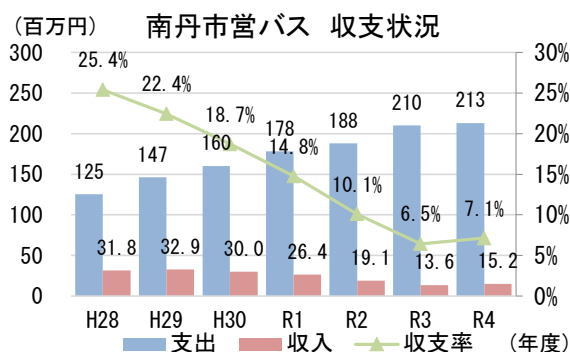


図 2-26 市営バスの収支状況

※日吉ダム線は除く
出典：南丹市資料

現状の問題や 10 年後の 見通し

- ・ 南丹市営バスは、市内の主要鉄道駅と周辺の住宅エリアを結び、日吉地区と美山地区の生活を支える大切な交通ネットワークです。
- ・ 美山園部線は、平日は日中 1 時間に 1 本、休日も一定本数を運行し、比較的高いサービスレベルを確保しています。一方それ以外の路線では、運行本数や時間帯が限られ、生徒の通学や高齢者等の通院（特に帰宅時）に利用できないなどの課題があります。
- ・ 市営バスが運行する日吉地区・美山地区は、少子化・高齢化が今後特に進むことから、現在のルート・ダイヤでは、住民ニーズとの乖離が大きくなる可能性があります。

(6) ぐるりんバス

ぐるりんバスは、南丹市が民間事業者へ委託し運行するコミュニティバスで、園部地区で4路線を運行しています。運賃は150円均一です。

市街地循環線は、日中も概ね1時間に1本を運行しており、年間4.7万人の利用があります。

摩気・園部東部線は、園部駅西口と半田及び船岡・川辺方面を結ぶ路線です。市街地循環線等も運行する園部地区中心部内で完結する利用が多くを占めています。

西本梅スクール・癒しの森線は、京阪京都交通八田線に接続する南八田バス停ととり溪方面をはじめとする西本梅地域内を結ぶ路線です。利用者数は、1日当たり1人前後と僅かです。

新光悦村線は、園部駅西口から新光悦村工業団地や商業施設を結ぶ路線で、一部地域では小学生の通学にも利用されています。令和元年度の新設以降、利用者数の増加が続いています。

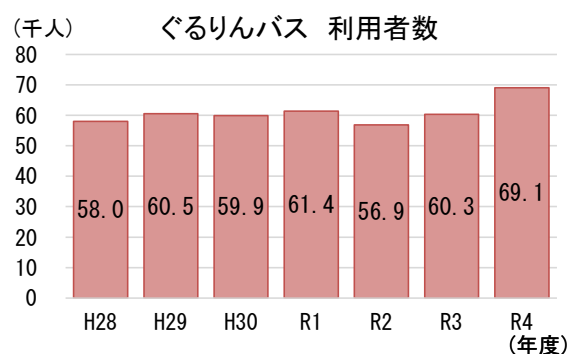


図 2-27 ぐるりんバスの利用者数の推移

出典：南丹市資料

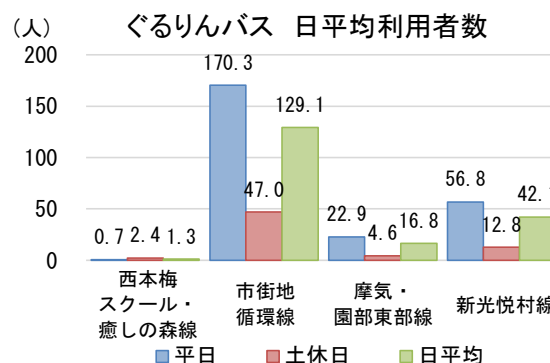


図 2-28 ぐるりんバスの路線別曜日別利用者数

出典：南丹市資料

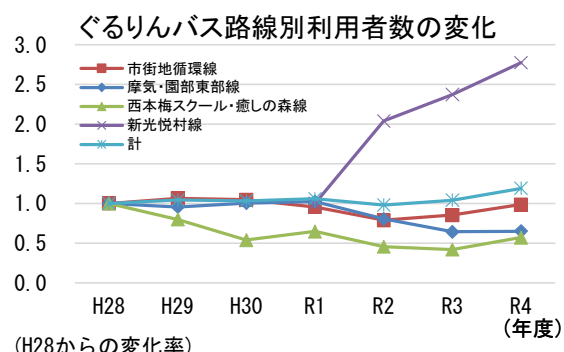


図 2-29 ぐるりんバスの路線別利用者数の変化

出典：南丹市資料

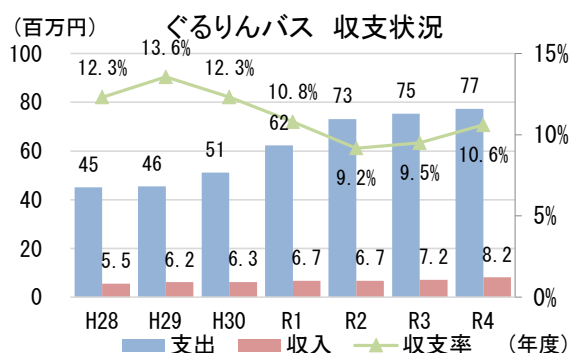


図 2-30 ぐるりんバスの収支状況

出典：南丹市資料

現状の問題や10年後の見通し

- 市街地循環線や新光悦村線は、通勤通学利用のニーズが高く、利用者数も増加傾向にある一方、摩気・園部東部線や西本梅スクール・癒しの森線の利用は僅かとなっています。
- 市街地循環線や新光悦村線は、利用促進の可能性のある路線ですが、摩気・園部東部線や西本梅スクール・癒しの森線は、利用が限定的であるため、利用が伸び悩んでおり、効果的な検証及び対策が必要です。

(7) デマンドバスそよかぜ号

デマンドバスは、平成 24 年から本格運行を開始し、現在は、八木地区、日吉地区、美山地区で各 4 路線を運行しています。八木地区は平日の毎日、日吉・美山地区は週 2～3 日の運行です。各地区のタクシー事業者に運行を委託しています。

鉄道や路線バスの沿線から離れたエリアが多い八木地区では、美里・日置線をはじめとして比較的多くの利用があります。日吉地区や美山地区では、市営バスの乗り入れが難しい区間へ足を延ばす路線設定を行っていることから市営バスと並行する区間が多く、年間数人～数十人の利用にとどまる路線が多くなっています。

デマンドバスが多く運行されている八木地域においても、運行内容を知っている人は約 8%と、認知度が低い状況です。

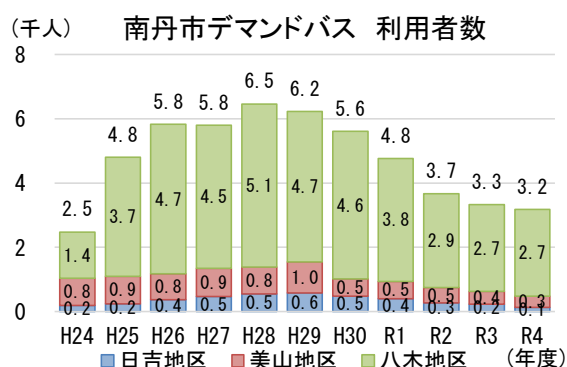


図 2-31 デマンドバスの利用者数の推移

出典：南丹市資料

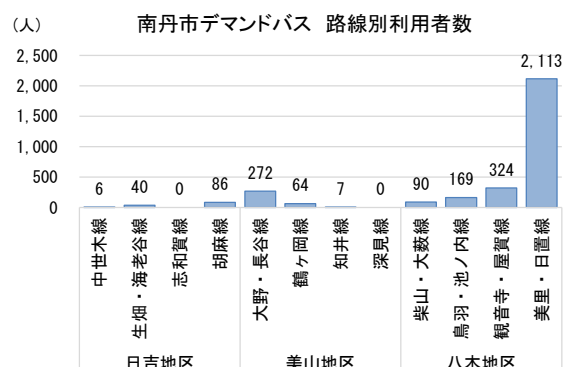


図 2-32 デマンドバスの路線別利用者数

出典：南丹市資料

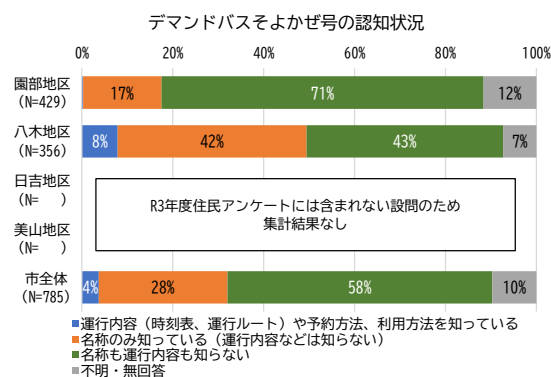


図 2-33 デマンドバスの認知度

出典：R5住民アンケート調査

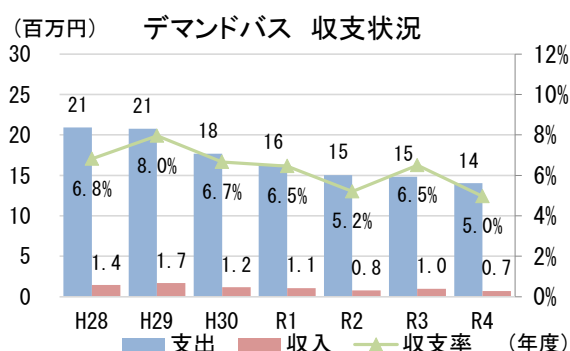


図 2-34 デマンドバスの収支状況

出典：南丹市資料

現状の問題や 10年後の 見通し

- ・ デマンドバス自体の認知度が低く、一部路線を除いて利用者数はわずかとなっています。利用方法の周知が進んでいないことから、特定の人が高頻度で利用しており、新たな利用者の獲得(新規需要)には至っていません。
- ・ バス停が近くになく、高齢化のさらなる進展が予想される美山地区などでは、玄関の近くまで来てくれるような運行方法への変更など、現在の運行内容に対する改善ニーズが増えることが予想されます。

(8) タクシー

南丹市内には、4 地区で各 1 社がタクシー事業を行っています。園部地区の京都タクシーは現状 10 人程度のドライバーを有していますが、他の 3 地区の事業者は数名で運行を担っている状況です。利用者の状況は、主に高齢者の通院や買い物利用で、午前中の利用が多い傾向にあります。

今後高齢化に伴いドア to ドアの移動ニーズが増える一方で、ドライバーの高齢化による離職等によりサービスの供給が困難となる可能性があります。また、ドライバー確保やガソリン高騰などによる諸経費の値上がりにより、経営状況の回復の見通しが立たない事業者が出てきています。

表 2-1 市内のタクシー事業者と車両数（令和 5 年 12 月現在）

事業者名	営業所名	所在地	営業時間	車両数			運転者数
				ジャンボ	セダン	計	
京都タクシー	園部	南丹市園部町	6時～25時	0	12	12	9
南丹タクシー	本店	南丹市八木町	7時半～20時	1	2	3	2
谷タクシー	本店	南丹市日吉町	9時～18時半	0	1	1	1
京都みやび交通	本社	南丹市美山町	8時～17時	0	2	2	4
合計				1	17	18	16

※営業区域はいずれも中部交通圏（亀岡市、南丹市、京丹波町及び京都市右京区京北町）

※京都みやび交通は南丹市美山町を発地又は着地とする営業区域

現状の問題や 10 年後の 見通し	・ 4 地区ともにタクシー事業者があるものの、ドライバー数や車両数には限りがあります。特に日吉地区は 1 台しか配車できない状況で、今後の日吉地区でのタクシー確保が大きな課題です。 ・ 配車可能な時間（営業時間）は、概ね 7 時～20 時です。マイカーを持たない世帯では、園部地域を除き、早朝や深夜の急な用事（病気や怪我等も含む）で移動することが出来ません。 ・ 今後ドライバーの高齢化・減少、諸経費の値上がり等に伴い、南丹市が委託しているデマンドバスの運行も含めて、現在の体制を維持できなくなる可能性があります。 ・ また、タクシー車両を活用した新たな公共交通サービスの導入についても、ドライバーが増えない限り、事業者側として協力したくても出来ない可能性があります。
-------------------------	---

(9) 自家用有償旅客運送(公共交通空白地有償運送、福祉有償運送)等

公共交通空白地有償運送は、市営バスのほか、南丹市社会福祉協議会によるものがあります。福祉有償運送は、南丹市福祉シルバー人材センター、南丹市社会福祉協議会が運行しています。令和3年度には計11,058件の利用がありました。

人口に占める実利用人数の割合は、美山地区、日吉地区で高く、美山地区では3割を超えています。美山地区と日吉地区では、他の2地区に比べて長距離の利用も比較的多く、特に30km以上の利用が4割を超える美山地区では、運転手への負担が懸念されます。このほか障がい者の外出支援として、福祉タクシー利用券の交付および重度重複障害者等移動支援事業を行っており、福祉タクシー利用券は令和3年度171人に交付しています。

表 2-2 市内の自家用有償旅客運送の概要

事業者	種別	運送区域	車両数	運転手数	旅客の範囲	利用者負担額
公益財団法人 南丹市福祉 シルバー人材センター	福祉有償運送 (高齢者等生活 支援事業分)	園部町～ 中部総合医療センター	6	3	身体障がい者、要支 援認定・要介護認定 を受けている者	・保険料 1,000円(年1回)
社会福祉法人 南丹市社会福祉協議会	公共交通空白地 有償運送	日吉町・美山町～ 南丹市・京丹波町・亀岡 市・綾部市・京都市右京区 京北地内の原則医療機関 及び院外薬局	16	34	移動制約がある南丹 市民であらかじめ登 録した者	・利用料 自宅から目的地を経 由し自宅までの距離 20km以内1回800円、 20km超から60km 1 回1,000円、 60km超から以降20km ごと200円加算
	福祉有償運送 (高齢者等生活 支援事業分)	園部町・八木町～ 南丹市・京丹波町・亀岡 市・綾部市・京都市右京区 京北地内の原則医療機関 及び院外薬局	12	25	身体障がい者、要支 援認定・要介護認定 を受ける者、障がい を有する者	
	福祉有償運送 (子ども発達・療 育支援事業分)	南丹市子育て発達支援セ ンターと南丹市内の認定こ ども園・保育所・幼稚園間	3	9	南丹市児童発達支援 事業を利用する児童 のうち、南丹市内の保 育所等に並行通所す る児童	・保険料 1,000円(年1回) ・利用料 1回250円(市民税非 課税世帯は120円)

表 2-3 自家用有償旅客運送の利用状況(R3)

	登録人数	実利用人数	延べ利用件数
園部地区	2,567 (15%)	1,298 (8%)	3,583
八木地区	1,124 (16%)	756 (11%)	2,543
日吉地区	2,073 (45%)	1,094 (24%)	2,826
美山地区	2,241 (66%)	1,092 (32%)	2,106
合計	8,005 (25%)	4,240 (13%)	11,058

資料：南丹市資料、国勢調査(R2年)

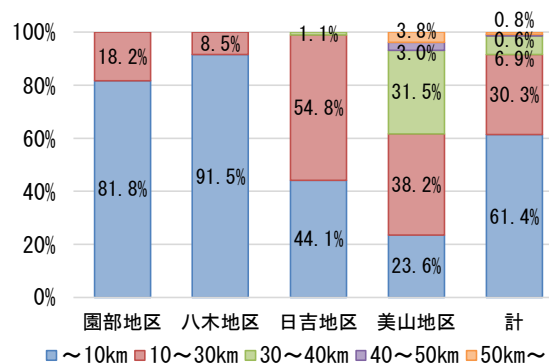


図 2-35 地区別の利用距離構成

資料：南丹市資料

現状の問題や 10年後の 見通し

- ・ 今後の高齢化の進展に伴い、自家用有償旅客運送のニーズは増加する可能性があります。ただし、需要に応じて運転手数を増やすことは、近年の人手不足等を鑑みると、大変難しいと予想されます。
- ・ ドライバーなどの担い手の確保が喫緊の課題であり、現状のまま推移すると(改善されないと)、現在の体制・サービスを維持できなくなる可能性があります。

(10) 公共交通機関等を利用した小・中学生の通学手段

南丹市のスクールバスは、園部・八木・日吉・美山地区それぞれにおいて、小・中学生を対象に運行しています。小学生は、一部の地域を除き、専用スクールバスで通学しています。中学生は、路線バス等への混乗で通学しています。

混乗で通学している一部の中学校では、公共交通のダイヤにあわせたクラブ活動の短縮や、バスが来るまでの待機時間が長いなど、下校時の運行に課題が残っています。

表 2-4 公共交通機関等を利用した小・中学生の通学の状況

地区名	対象	学校名	通学手段、運行内容	運行本数
園部地区	小学生	園部小学校 園部第二小学校	専用スクールバス（4ルート）で通学。 一部地域（園部町元桐地域の一部）はぐるりんバスへの混乗で通学。	登校1便、下校は曜日により2便運行
	中学生	園部中学校	路線バス（京阪京都交通、ぐるりんバス）への混乗で通学。※登校時は、一部スクール特別便で通学。	—
八木地区	小学生	八木西小学校 八木東小学校	専用スクールバス（4ルート）で通学。	登校1便、下校1便
	中学生	八木中学校	路線バス（京阪京都交通）への混乗で通学。	—
日吉地区	小学生	殿田小学校 胡麻郷小学校	南丹市営バスへの混乗で通学。	—
	中学生	殿田中学校	南丹市営バスへの混乗やJRで通学。	—
美山地区	小学生	美山小学校	専用スクールバス（7ルート）で通学。 一部地域（美山町原地域）は南丹市営バスへの混乗で通学。	登校1便、下校1便
	中学生	美山中学校	南丹市営バスへの混乗で通学。	—

現状の問題や10年後の見通し	・ 少子化により児童・生徒数が減少し、スクールバスの必要台数が減少する可能性があります。 ・ 路線バス等で混乗通学している生徒は、公共交通の運行本数・運行時刻によっては、部活動を諦めなければならない可能性があります。
----------------	---

3. 市民等のニーズからの課題の整理

(1) 地域のバスへの満足度

バスに対する評価としては、園部地区は、運行ルートやバス停位置の評価は高いが、運行本数や始発終発時刻、JR との乗継の評価は低い傾向にあります。一方、八木地区は、総じて評価は高くないが、特に運行本数やバス待ち環境の評価が低い傾向にあります。

バスを使いたいが使えない人は1割以上います。その理由として、“バスの運行本数が少ない” “ルートなどが分からない” “バス停が近くにない” “鉄道との乗継” 等が挙げられます。

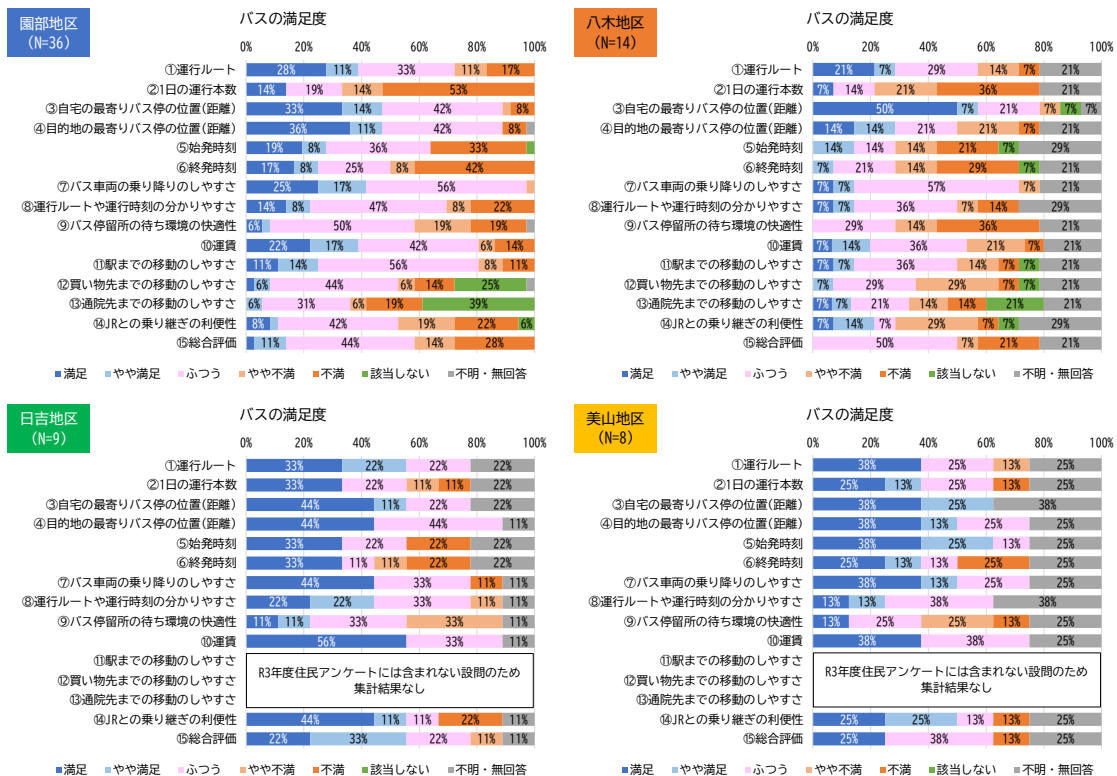


図 2-36 地区別のバス交通に対する満足度

出典：R5住民アンケート調査

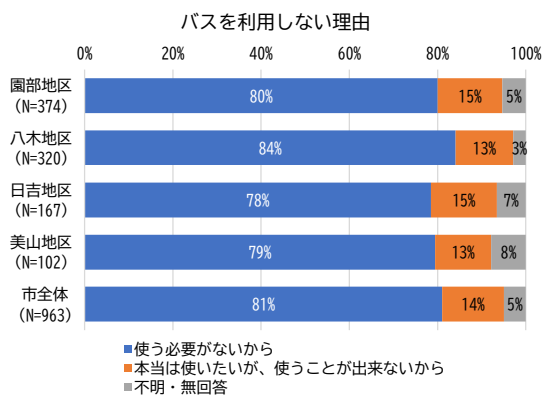


図 2-37 バスを利用しない理由

出典：R5住民アンケート調査

	園部地区 (N=55)	八木地区 (N=42)	日吉地区 (N=25)	美山地区 (N=13)
家からバス停まで遠いから	20%	29%	24%	8%
目的地周辺にバス停がないから	15%	29%	16%	15%
運行本数が少ないから	85%	57%	72%	54%
時刻通りに運行していないから	0%	10%	4%	0%
JRとの乗り継ぎが悪いから	29%	19%	32%	38%
バス同士の乗り継ぎが悪いから	7%	5%	12%	15%
早朝に運行していないから	13%	24%	12%	8%
深夜に運行していないから	16%	24%	4%	23%
土日祝に運行していないから	18%	19%	32%	8%
ルートや時刻表が分からないから	29%	24%	24%	23%
利用方法や予約方法が分からないから	16%	24%	0%	0%
社会福祉協議会等の送迎と比べて運賃が高いから	11%	5%	0%	0%
その他	9%	24%	32%	23%

図 2-38 バスを利用することができない理由

出典：R5住民アンケート調査

(2) 通学に関する問題点

南丹市内の高校に通学している学生からは、通学手段で困っている点として、JR やバスの運行本数が少ないこと、帰りの公共交通機関がないことが挙がっています。現在の JR の運行本数は、1 時間に 1 本運行のため、乗り遅れると駅周辺などで 1 時間待つことになったり、テスト期間中はいつもの便で帰れないため、家族等に送迎をお願いするなど、コロナ禍前よりも通学・帰宅が不便になっています。

また、高校卒業後の地元への定住意向(南丹市民のみ)は、住み続けたい人は約 26%、住みたくない人は約 33%となりました。住みたくない理由は、市外への通勤通学が不便な点や、鉄道やバスが不便な点が、5 割以上を占める結果となりました。

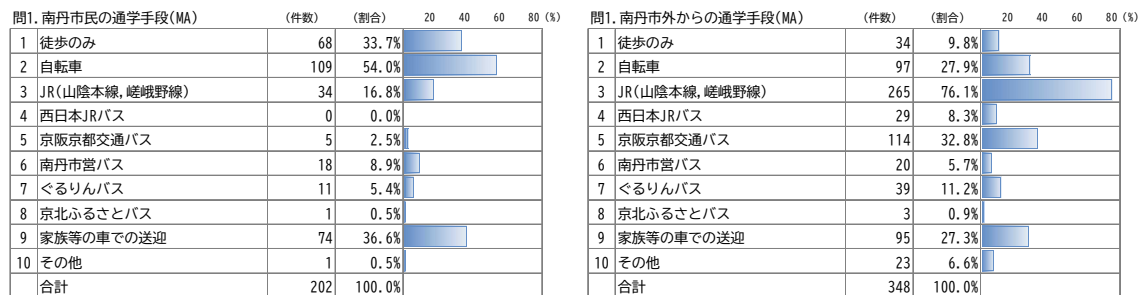


図 2-39 通学手段(左：南丹市の学生、右：南丹市外の学生)

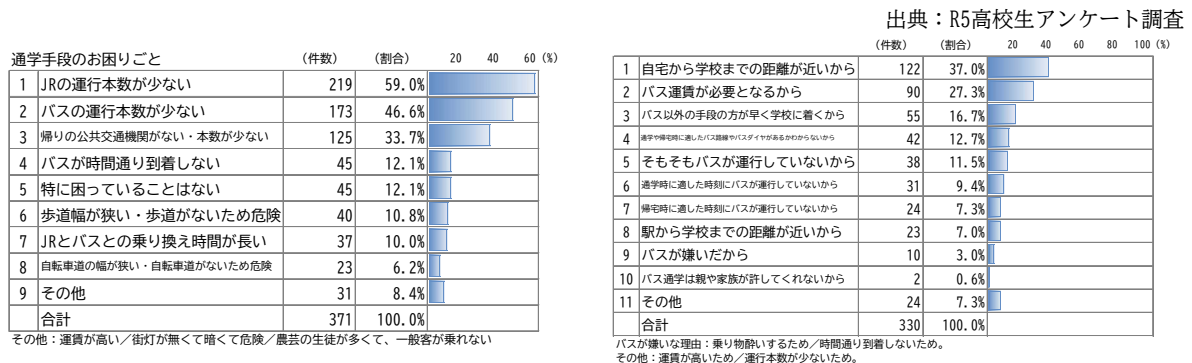


図 2-40 通学手段で困っていること(公共交通利用者のみ)

図 2-41 通学手段でバスを使わない理由

出典：R5高校生アンケート調査

出典：R5高校生アンケート調査

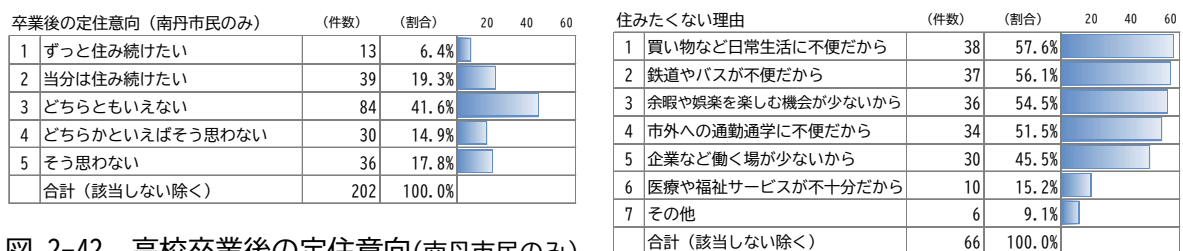


図 2-42 高校卒業後の定住意向(南丹市民のみ)

出典：R5高校生アンケート調査

図 2-43 南丹市に住みたくない理由(南丹市民のみ)

出典：R5高校生アンケート調査

(3) 公共交通に関する課題への対応

公共交通に関する課題への対応ニーズとしては、園部地区・八木地区ともに、JR 運行本数の復便、妊娠や子育て家庭や小中学生のための公共交通の充実について、重要度・緊急度が両方とも高い傾向にあります。一方、園部地区は、通院のしやすさ、乗換のしやすさに対する課題解消もニーズが高い傾向にありました。

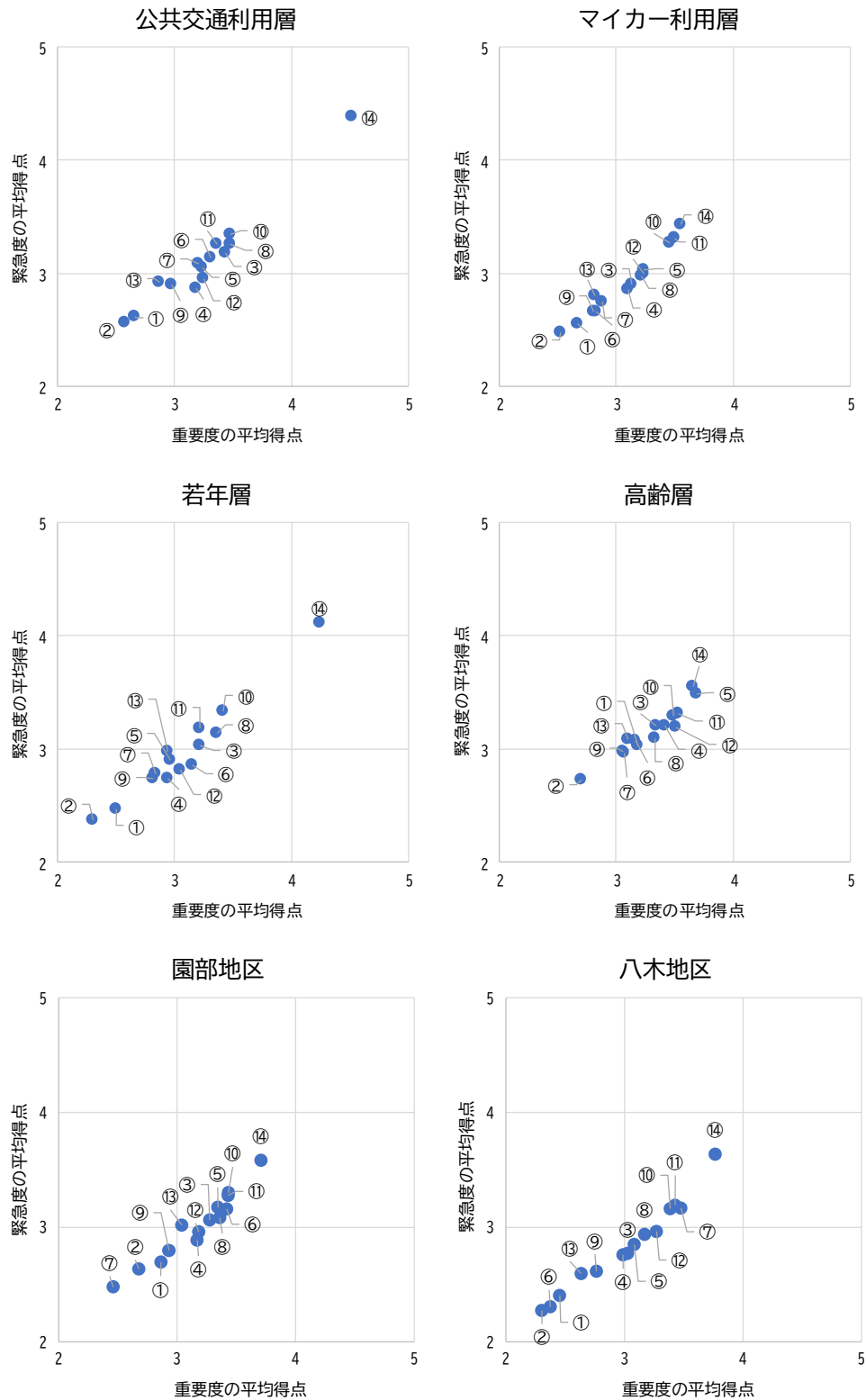
緊急度や重要度が高くなかった課題項目は、いずれの地区も、昼間のバスの運行本数確保と 18 時以降の運行本数確保でした。

【JRを、本当は使いたいが、使うことができない理由】	合 計		園部地区		八木地区	
	件数	%	件数	%	件数	%
JRの運行本数が少ないから	11	35.5%	6	37.5%	5	33.3%
駅行きのバスの運行本数が少ないから	9	29.0%	8	50.0%	1	6.7%
駅前の駐輪場・駐車場が少ないから	8	25.8%	4	25.0%	4	26.7%
JRとバスの乗り継ぎが悪いから	5	16.1%	5	31.3%	0	0.0%
駅行きのバスの路線や時刻表がわからないから	4	12.9%	2	12.5%	2	13.3%
JRの路線や時刻表がわからないから	4	12.9%	1	6.3%	3	20.0%
駅行きのバスと他バスの乗り継ぎが悪いから	3	9.7%	2	12.5%	1	6.7%
バスで園部駅まで直通で行けないから	3	9.7%	2	12.5%	1	6.7%
JRの運賃が高いから	2	6.5%	2	12.5%	0	0.0%
駅行きのバスの運賃が高いから	1	3.2%	1	6.3%	0	0.0%
その他	14	45.2%	3	18.8%	11	73.3%
不明・無回答	1	3.2%	1	6.3%	0	0.0%
合 計	31		16		15	

【バスを、本当は使いたいが、使うことができない理由】	合 計		園部地区		八木地区	
	件数	%	件数	%	件数	%
運行本数が少ないから	73	71.6%	47	85.5%	24	57.1%
JRとの乗り継ぎが悪いから	26	25.5%	16	29.1%	8	19.0%
ルートや時刻表が分からないから	26	25.5%	16	29.1%	10	23.8%
家からバス停まで遠いから	23	22.5%	11	20.0%	12	28.6%
目的地周辺にバス停がないから	20	19.6%	8	14.5%	12	28.6%
早朝に運行していないから	19	18.6%	7	12.7%	10	23.8%
深夜に運行していないから	19	18.6%	9	16.4%	10	23.8%
利用方法や予約方法が分からないから	19	18.6%	9	16.4%	10	23.8%
土日祝に運行していないから	18	17.6%	10	18.2%	8	19.0%
社会福祉協議会等の送迎と比べて運賃が高いから	9	8.8%	6	10.9%	2	4.8%
バス同士の乗り継ぎが悪いから	6	5.9%	4	7.3%	2	4.8%
時刻通りに運行していないから	4	3.9%	0	0.0%	4	9.5%
その他	18	17.6%	5	9.1%	10	23.8%
不明・無回答	2	2.0%	0	0.0%	1	2.4%
合 計	102		55		42	

図 2-44 公共交通を使いたいが使えない理由

出典：R5住民アンケート調査



- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| ① 昼間のバスの運行本数の確保 | ⑧ 公共交通同士の乗換のしやすさの向上 |
| ② 18時以降の運行本数の確保 | ⑨ 市内4地区間の移動のしやすさの向上 |
| ③ 駅まで移動しやすい公共交通の整備 | ⑩ 妊娠や子育て家庭のための公共交通サービスの充実 |
| ④ 買い物しやすい公共交通の整備 | ⑪ 小中学生の移動手段の確保 |
| ⑤ 通院しやすい公共交通の整備 | ⑫ 駅やバス停での案内のわかりやすさ向上 |
| ⑥ 園部駅を中心とした公共交通網の整備 | ⑬ 園福線の運行本数等のサービス水準の確保(コロナ前に戻す) |
| ⑦ 八木駅を中心とした公共交通網の整備 | ⑭ JRの運行本数等のサービス水準の確保(コロナ前に戻す) |

図 2-45 公共交通に関する課題の重要度と緊急度

出典：R5住民アンケート調査

(4) 公共交通を良くするためのアイデア

南丹市の公共交通の維持や利便性向上、利用促進を図るためのアイデアとして、次のような意見が集まりました。

鉄道に関して	● JRの本数を戻してもらう、もしくは戻してもらうための取組を考える。 ● JRの亀岡駅 5:29 発を、園部駅発にする（園部駅から回送しているため）。
駅に関して	● 駅の通路空間（園部駅の西口までの空間）を使った広報。
バスに関して	● 神吉線の空白時間帯の代替交通手段の確保（13～16 時台が空白地）。 ● 学校のテスト期間中、特別ダイヤでの運行（臨時便の運行など）。 ● 八木中学校からの帰りのバス（神吉線）がない。 ● 神吉線の病院への経由便をつくる。 ● JR 遅延時のぐるりんバスの発車を遅らせる。 ● 新光悦村線の増便（朝と夕方）。 ● 西本梅スクール・癒しの森線の園部駅までの時間短縮ルートの設定。 ● 中部医療センターまでの公共交通をつくる→JR で乗換が必要なら、乗換案内も含めて情報提供をしっかりとる。
デマンドバスに関して	● デマンドバスの予約方法の高度化（アプリや LINE 予約等）。 ● デマンドバスの増発（予約で満員になったときに 2 台目を発車）。 ● デマンドバスの土曜日運行。
停留所に関して	● 停留所の美化（園部大橋など）。 ● 停留所の街灯整備。
タクシーに関して	● 園部駅のタクシーの台数を確保（台数確保のために補助をする）。 ● 亀岡のような陣痛タクシーの導入。 ● 自家用有償旅客運送やボランティア輸送など、料金が安価で、地域の有志がタクシーのように運転する仕組みの導入。
運賃に関して	● 高齢者向けに、市営バスの割引チケットと同じ仕組みを、園部と八木にも導入する。 ● 公共交通ポイントの導入（利用するとポイントが貯まる仕組み）。
情報に関して	● 公共交通に関する情報発信の強化（SNS を使った発信、今よりも情報等を豊富にする、以前の JR ポケット時刻表を作成する）。 ● JR が遅延しているとき、園部駅での接続案内を、JR 車内で事前にアナウンスしてほしい。 ● バスロケーションシステムの導入（運行本数が少ないからこそ、バスが行ってしまったのかを知りたい）。
その他	● 公共交通を使う日を設定し、その日は、議員・職員が率先して利用する。 ● 免許返納後の支援を毎年継続実施する（現在は 1 回のみ）。 ● 観光と連携して公共交通利用を売り出す。 ● 学校の授業のなかで、モビリティ・マネジメントを実施。

出典：R5住民アンケート調査

(5) 事業者ヒアリングによる課題・ニーズ

南丹市内の交通事業者を対象に、現状の課題や施策のアイデア等を聞き取りした結果を以下に示します。

鉄道	・ 利用者減少により収支状況が悪化している。 ・ イベント時のバスに関する駅での問合せが多く、チラシや HP での情報発信が必要である。 ・ 駅を中心としたまちづくりやヤギ駅長の活用など、自治体と連携した利用促進策を推進したい。 ・ 多様な交通をつなぐ仕組みとして、デジタルサイネージなどを用いた鉄道とバスの案内一元化による利便性向上を行いたい。
バス	・ 過疎地域における公共交通のニーズは高まっているが、コロナ禍の生活様式の変化により、コロナ禍以前の水準までの利用者の回復は困難な状況である。 ・ 乗務員不足・高齢化、老朽化が進む車両の更新、IC カードの導入による利便性向上、バスと鉄道・バス・デマンドバスの乗継利便性向上などが課題である。 ・ 駅やバス停、観光施設での分かりやすい案内標示(案内板や時刻表など)が必要。 ・ ノーマイカーなどでの無料乗車による潜在需要の掘り起こし、子育て世代などの地域住民との意見交換会の開催、運転手のマナー向上などの推進が必要。
デマンドバス	・ 利用者は女性の高齢者が多い。また、土日の運行の要望が一定ある。 ・ デマンドバスを知らない住民が多く、広報が圧倒的に不足している。 ・ 乗務員確保が課題であり、現状の運行方法からの変更は難しいが、利便性向上に向けて料金改定や AI オンデマンド運行の検討などは必要。
タクシー	・ 利用者は女性の高齢者が多く、病院やスーパーからの帰宅や駅・近隣自治体への送迎が主である。 ・ 乗務員不足・高齢化が深刻であり、現状維持しかできない。 ・ 京都北部エリアで運賃値上げを申請予定であり、利用者の減少が懸念される。 ・ 八木駅での待合環境の向上(待合所やベンチの設置など)が必要。また、今後は買い物タクシーなどを実施してはどうか。
自家用有償旅客運送	・ 平日午前中の病院の送迎利用が多い。 ・ 乗務員不足・高齢化が課題である。 ・ 安全確保のためには今後の維持・存続が難しくなる。 ・ 利用者から、通院以外での利用(買い物など)や当日予約・途中下車の対応、土日の移動に対するニーズがある。 ・ 公共交通(鉄道やバスなど)と自家用有償旅客運送の関係性を考えるべき。 ・ 介助負担が多く、サービス申請時の的確な面談、説明を対応していただきたい。 ・ 買い物ツアーやお出かけツアーの運行やバス乗車体験会などを実施してはどうか。

(6) 市民意見交換会による課題・ニーズ

南丹市内 4 地区の市民等を対象に、ワークショップやグループインタビューを実施し、現状の課題や施策のアイデア等の意見を収集しました。

<園部地区>

公共交通の利用状況・課題	公共交通サービスの改善案	
・移動手段は基本的にマイカー。園部駅までの移動手段は、子どもは自転車や車での送迎、大人はマイカー。 ・バスに乗ったことがない、バス停がどこにあるか分からない人が多い。 ・JR の運行本数が少ない。 ・ぐるりんバスは遠回りの多い経路で利用しづらい。 ・通勤、通学時間帯や帰宅時間帯の園部駅は、送迎する車でロータリーが混雑して危険。	利用しやすい市営バス・ぐるりんバスの運行方法の検討	→ニーズに応じた路線・ダイヤの検討（スーパーマツモト新そのべ店や園部病院を目的地とするなど） →ぐるりんバスの逆回りの運行 →南八田でのぐるりんバスと京阪京都交通との乗り換えがしやすいダイヤ設定 →ワゴンタクシーへのサイズダウン
	路線バスに限らない移動手段の検討	→園部地区でのデマンドバスそよかぜ号の運行や、バス停までの移動手段（小型モビリティなど）の検討 →子どもだけで移動できる予約型の移動手段 →電動キックボード・電動自転車の導入、カーシェアリングの充実
	駅前（特に園部駅）の環境整備	→園部駅西口に押しボタン式信号機の設置 →園部駅の構内・周辺に学生が時間をつぶせるような場所の整備

<八木地区>

公共交通の利用状況・課題	公共交通サービスの改善案	
・移動手段は基本的にマイカー。 ・高校生の通学は車での送迎または JR（車での送迎など）。 ・デマンドバスを知らない・利用したことがない人がほとんど。 ・行きたい目的地（商業施設や子どもの習い事先など）が亀岡市にしかない。八木駅に一日貸・時間貸の駐車場がなく、亀岡市の駐車場まで車で行く。 ・JR 亀岡駅以北の本数が少なく、利用しにくい。 ・神吉地域のバスダイヤが移動時間に合っていないため、行きはバスでも帰りはタクシーになる。	公共交通（特にデマンドバス）の認知度向上	→ポスターや防災無線・町内放送、HP・SNS、口コミ（総会など）によるターゲットにあわせた周知 →地区別のバス案内チラシの発行（字を大きく、情報量を適切に） →利用お試し券の配布や乗り方教室の実施
	デマンドバスの利用しやすい方法の検討	→区域運行への変更や、タクシーチケットの配布などの検討 →バス停位置の見直し（バス停間に集落がある） →幅広い世代に利用しやすくするために、WEB 予約や交通系 IC カードでの支払いに対応
	八木駅前の環境整備	→八木駅周辺の時間貸駐車場やバスを待てる施設（カフェや図書館など）の整備 →JR の運行本数の拡大
	神吉地域の移動手段の確保	→神吉線の運行を行っていない時間帯において、地域の移動の足の確保 →神吉地域からマツモト八木店への買い物バスの運行（週に 1～2 回）

<日吉地区>

公共交通の利用状況・課題	公共交通サービスの改善案	
・移動手段は基本的にマイカー。 ・小学生・中学生の通学はスクールバス。高校生・大学生の通学は JR（駅まではバイク、車での送迎）。 ・園部駅以北が雪等で止まりやすく、雪の日の送迎が大変。 ・バスやデマンドバスを利用したことがない人が多い。 ・市営バス時刻表が使いにくい。見方が分からない、持ち運ぶにはサイズが大きい。 ・JR やバスの運行情報（運休や遅れなど）をネットで検索しても分かりにくい。	公共交通の認知度向上・利用機会創出	→バスマニアや発信力のある人への PR →地域で開催している「市営バスに乗ろう会」の継続的な実施に向けたの行政支援 →公共交通の運行情報（運休や遅れなど）を HP 等で発信 →地区別の市営バス時刻表・バスマップや、最寄りバス停から具体的な目的地（商業施設や病院など）別の時間・ルートが分かるものを発行
	公共交通の利便性向上	→新たな路線の新設（胡麻地区－スプリングスひよし、日吉地区－園部駅） →商業施設に近いバス停の設置（雨の日に荷物を持っても濡れない） →雪の日の JR 運休などの代替として、日吉地区と園部駅を結ぶ交通手段を整備。

<美山地区>

公共交通の利用状況・課題	公共交通サービスの改善案	
・移動手段は基本的にマイカー。免許を返納した高齢者の移動手段の確保が課題。 ・ほとんどの人がバスの利用習慣がなく、乗り方も分からない（特にフリー乗降制度やデマンドバス）。市営バス時刻表も分かりにくい。 ・美山園部線でスーパーマツモト新そのべ店に行けるようにしてほしい。 ・美山林健センター診療所の患者は、薬を受け取るために和泉地区の薬局まで行く必要があり、バスでは診療後に薬を受け取って帰れない。 ・大きな荷物（スーツケースなど）を持った外国人観光客が日吉駅からバスを利用し、車内が混雑する。	公共交通の認知度向上・利用機会創出	→乗り方教室やバス利用を組み込んだ買い物ツアーの開催 →公共交通の利用方法やお得情報をケーブル TV の番組内で周知（番組も、地区別やテーマ別などに分けて作成） →地区別の時刻表の発行（手元に置いておけるサイズ） →デマンドバスの名称を高齢者にも分かりやすい名称に変更（予約型バスなど）
	公共交通の利便性向上	→ノンステップバスの運行時間帯を時刻表に掲載 →地区内の目的地となるバス停（知見口、美山支所、移動販売拠点など）への直通 →美山園部線のルート変更（スーパーマツモト新そのべ店へ）
	バス車内の環境整備	→日吉駅や周辺にスーツケースを預けることができる場所の設置 →観光客向けに、日吉駅－かやぶきの里の直行バスの運行

4. 上位・関連計画からの方向性の整理

(1) 第2次南丹市総合振興計画（平成30年度～令和9年度）

将来の南丹市のすがた <まちの将来像と重点テーマ、定住人口目標、まちづくりの基本方針等の関係図> 将来像 森・里・街・ひとがきらめくふるさと南丹市の実現 2027年度 定住人口目標 30,000人 の達成 重点テーマ 定住促進 ～住み続けたいまち・住んでみたいまち～ まちづくりの基本方針 - つながりのあふれるまちづくり - 暮らしやすいまちづくり - 自然にふれあえるまちづくり - 活力に満ちあふれるまちづくり - 安全・安心なまちづくり - 美しい自然環境のまちづくり - 多様な公共サービスのまちづくり 施策連携プロジェクト	将来のまちのすがた構造図 将来のまちのすがた構想図 地域交流軸 ふれあいの森・国定公園ゾーン 広域交流軸 やすらぎの田園ゾーン にぎわいの市街地ゾーン 推しの里山ゾーン --- JR山陰本線 — 京都縦貫自動車道 — 国道 — 府道等 ● 都市拠点 ● 地域拠点 ⇄ 広域交流軸 ⇄ 地域交流軸
公共交通の 10年後のビジョン	人と環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちをめざす。
施策の方向	① J R 山陰本線の複線化 ② 鉄道を生かしたまちづくり ③ バス交通の充実 ④ 多様な公共交通システムの整備

(2) 第2期南丹市地域創生戦略（令和2年度～令和6年度）

基本目標	① しごとをつくり、そこで働くひとをふやす ② 南丹市への新しい人の流れをつくる ③ 結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる ④ 誰もが安心して暮らし、活躍できる地域をつくる
基本的方向と 施策 (基本目標④)	誰もが住み続けたい安心・安全な地域づくり ※ 万一の災害に備えた体制の強化、道路などのインフラ整備と公共交通の充実など、誰もが安心して暮らせるまちをつくる。
想定される主な 事業・取り組み	・ JR 駅舎および駅前広場の整備 ・ 地域公共交通の利便性向上 ・ 外国人向け案内表示の普及や通訳ツールの活用

(3) 改定版南丹市都市計画マスタープラン（令和３年度～令和９年度）

将来都市像	つないで個性を磨く「住み続けたい・住んでみたいまち」
都市づくりの目標	①計画的な土地利用、都市機能の誘導による持続可能なまちづくり ②人と地域の交わりを支える快適なネットワークづくり ③安全・安心で快適に暮らせる質の高い生活空間づくり ④個性豊かな地域資源を活かした多様な拠点づくり ⑤多様な主体の連携・協働による誇りと愛着を育むまちづくり
土地利用の基本方針	①持続可能でコンパクトなまちづくり ②市の中心的な拠点となる駅周辺の機能強化、市街地整備 ③優れた自然環境を適切に保全し、未来へ継承 ④身近な生活拠点を中心とした暮らしやすさの維持 ⑤地域による土地利用のマネジメント
交通体系の整備方針	公共交通を利用しやすい、ウォークアブル推進都市への転換 ・ＪＲ山陰本線の利用促進に向けた取り組みの推進 ・バスの利用促進に向けた取り組みの推進 ・多様な公共交通システムの整備 ・園部、八木、吉富の市街化区域における地域特性にふさわしい交通サービスの確保
まちづくりの先導プロジェクト	園部地区市街地中心部：園部町本町地区で、拠点となる施設の機能の充実、ユニバーサルデザインに基づいた歩いて楽しい空間づくりによる回遊性の向上などにより、地域生活の中心となる拠点地区の形成 八木地区市街地中心部：八木駅周辺で、ＪＲによる駅舎の改築に併せ、駅へのアクセス性の向上による交通結節機能の強化、駅の東西の交流促進、市民の日常の移動手段として環状型の公共交通サービスの運行の検討

(4) 南丹市立地適正化計画（目標年次：令和２２年度）

まちづくりの方針	市街地中心部における、主に若年層を中心とした定住促進と生活サービス（生活サービス施設・公共交通サービス）の維持・充実
目指すべき都市の骨格構造	多極ネットワーク型コンパクトシティの実現 ・ＪＲ園部駅・八木駅周辺に都市機能・居住機能を集積 ・都市拠点にアクセスできる公共交通網を整備

(5) 第４期南丹市地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和５年度～令和９年度）

基本理念	みんなでつくる、誰もが安心して、つながりながら住み続けられるまち
地域における移動支援活動の方針（目標）	・地域内の支え合い活動により解決を図るため、新たな移動支援活動のあり方を検討し、地域における移動支援活動を進める（訪問型サービスＤ） ・既存の公的サービスの見直しを検討する
市の役割等	・公共交通体系の見直しを含め、高齢者、障がい者など交通弱者への対策を検討 など

(6) 京都府総合計画 南丹地域振興計画（令和５年度～令和８年度）

地域の将来像	来てよし・観てよし・住んでよし 交流人口・関係人口 1,000 万人超の賑わいと活気のある京都丹波
具体的な施策	・通院・買い物等で高齢者の移動支援などに取り組む NPO 等地域活動団体の活動を支援します。また、MaaS¹などの導入による地域内の移動・交通手段の確保を支援します。 ・JR 山陰本線沿線全体の公共交通サービスの改善に取り組むとともに、鉄道駅や主要バス停の乗継利便性や待合快適性の向上、IC カードのエリア拡大や普及等を促進します。 ・鉄道とバス・タクシーの乗り継ぎ、キス&ライド²等の利便性の向上を図ります。

(7) J R 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画（令和４年度～令和８年度）

将来像	安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する「森の京都『おでかけ』システム」の実現
基本方針	①地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする ②J R 山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす ③高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す ④鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する ⑤案内強化や MaaS 等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする ⑥まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める

¹ Mobility as a Service、出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス

² 家族等に駅まで送迎してもらい、そこから公共交通に乗り換える方法

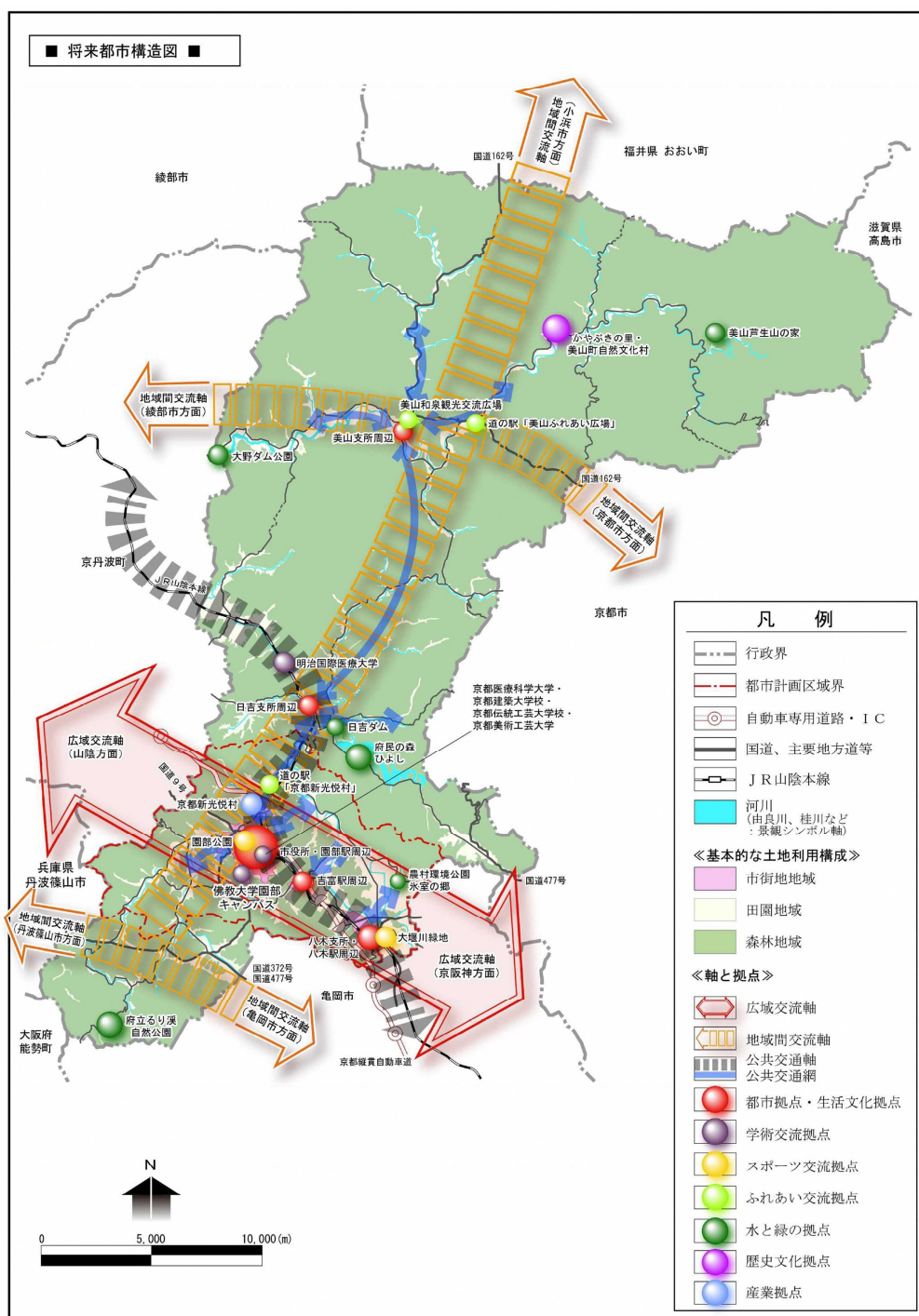


図 2-46 改訂版南丹市都市計画マスタープランの将来都市構造図

5. 南丹市の地域公共交通の課題のまとめ

南丹市の地域公共交通等に関する現況の状況・特徴や問題点は、下表のとおりです。

地域の概況	【人口動態の観点】 ・日吉地区や美山地区の少子化・高齢化に伴う南丹市営バスの運行見直し 【都市構造の観点】 ・園部駅周辺や八木駅周辺でのウォークアブル都市の実現に向けた、また、住民ニーズに応じたぐるりんバスやデマンドバスの運行の見直し ・公共交通を利用した買物や通院が可能なサービスへの見直し
地域公共交通の現状	【公共交通全般】 ・自家用車依存社会から、公共交通も選択してもらえるような公共交通サービスの提供 ・買物や通院について、公共交通で往復移動できる公共交通サービスの提供（特に帰宅） ・公共交通に対する認知度の向上（利用促進のまえに、まずは認知度の底上げが必要） ・公共交通に関する情報発信の強化（情報発信していても、伝わっていないこともある） ・担い手不足の解消 ・財源の確保 【鉄道】 ・園部駅や八木駅での交流機能及び賑わい機能の確保 ・コロナ禍前の水準への復便 【園福線・京阪京都交通】 ・公共交通サービスの確保・維持存続（特に高校生の通学手段（帰宅も）の確保の点） ・他モードと連携した接続性・利便性向上及び利用促進 【南丹市営バス・ぐるりんバス・デマンドバス】 ・住民ニーズに応じたルート・ダイヤの見直し（買物や通院、通学への対応） ・かやぶきの里の観光への対応 ・認知度が低い（特にデマンドバス） 【タクシー等】 ・他モードと連携した利便性向上及び利用促進 ・高齢者のニーズは増加しているが、ドライバー不足のため対応が困難
市民ニーズ	【アンケート結果】 ・JR 運行本数の復便（コロナ禍前の水準）、妊娠や子育て家庭や小中学生のための公共交通の充実へのニーズが高い（課題解決の優先度が高い） ・園部駅や八木駅を中心とした公共交通網の整備、通院のしやすさ、乗換のしやすさへのニーズも、比較的高い 【市民等との意見交換会の結果】 ・利用しやすい市営バス・ぐるりんバスの運行方法の検討 ・路線バスに限らない移動手段の検討 ・駅前（特に園部駅）の環境整備 ・公共交通（特にデマンドバス）の認知度向上 ・デマンドバスの利用しやすい方法の検討 ・八木駅前の環境整備 ・神吉地域の移動手段の確保 ・公共交通の認知度向上・利用機会創出・利便性向上 ・バス車内の環境整備

	【高校生からの意見】 ・ JR やバスの運行本数が少ないこと、帰りの公共交通機関がないこと、駅での待機場所が少ないことについて困っている学生が多い ・ 卒業後の地元への定住意向は、住み続けたい人よりも、住みたくない人の方が多い ・ 住みたくない理由は、市外への通勤通学が不便な点、鉄道やバスが不便な点など
事業者ニーズ	【事業の継続性】 ・ 利用者減少による収支悪化 ・ 利用者数をコロナ禍前までの水準に戻すのは困難 ・ 乗務員不足や高齢化により、事業の現状維持も困難 【公共交通の施策・事業】 ・ イベント時の公共交通情報の発信強化 ・ 駅を中心としたまちづくりや利用促進の推進 ・ デジタルサイネージを用いた公共交通全体の案内一元化 ・ IC カード導入による利便性向上（バス） ・ 公共交通機関同士の乗り換え利便性向上 ・ 駅やバス停等でのわかりやすい案内の強化 ・ 福祉有償運送では対応できない移動ニーズの高まり（公共交通との役割分担が必要） ・ 潜在需要の掘り起こし
上位関連計画	【まちづくりの方向性】 ・ 人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちの実現 ・ 持続可能でコンパクトなまちづくり、駅周辺の機能強化、身近な生活拠点を中心とした暮らしやすさの維持 ・ 公共交通を利用しやすい、ウォーカブル推進都市への転換 ・ 多極ネットワーク型コンパクトシティの実現⇒園部駅周辺と八木駅周辺の都市拠点を中心としたコンパクトなまちづくりの実現 【公共交通の施策・事業】 ・ JR 山陰本線の複線化 ・ 鉄道を活かしたまちづくり ・ バス交通の充実 ・ 多様な公共交通システムの整備 ・ 園部地区市街地中心部において、拠点となる施設の機能の充実、ユニバーサルデザインに基づいた歩いて楽しい空間づくりによる回遊性の向上 ・ 八木地区市街地中心部において、駅へのアクセス性の向上による交通結節機能の強化、駅の東西の交流促進、市民の日常の移動手段としての環状型の公共交通サービスの運行 ・ 過度に自家用車に頼ることなく「都市拠点」にアクセスできる公共交通網を整備



南丹市の地域公共交通に関する課題のポイント

- ①都市拠点を中心とした公共交通サービスの充実
- ②交通結節点での乗換機能の確保、案内の充実、待合環境、交流施設の充実
- ③観光交通と生活交通の共存、観光の利便性向上（外国人も迷わない公共交通づくり）
- ④公共交通の認知度、理解度の向上
- ⑤日常のお出かけ（買物、通院）のための公共交通サービスの確保
- ⑥通勤通学の利便性確保、若い世代が利用したくなる公共交通づくり
- ⑦交通行動の意識改革（公共交通を使った移動への行動変容）
- ⑧公共交通の担い手の確保

南丹市の地域公共交通等に関する課題（前述の課題のポイントの具体的な状況等）は、次のとおりです。

① 都市拠点を中心とした公共交通サービスの充実

南丹市の都市計画マスタープランや立地適正化計画では、園部駅や八木駅周辺に、住宅や生活サービス施設の立地を緩やかに誘導し、生活に便利で住みやすいコンパクトなまちづくり、公共交通を利用しやすいウォーカブル推進都市への推進が示されています。

現状では、園部駅や八木駅を中心に、ぐるりんバスやデマンドバス等が運行していますが、住民の評価はそれほど高くありませんし、駅までの交通手段も自家用車利用が多い傾向にあります。

そのため、南丹市の中心部においては、自家用車に過度に依存しない、公共交通の利用しやすいまちへの転換に向けて、都市拠点である園部駅や八木駅に公共交通でアクセスしやすいサービスの提供、駅周辺に立地する商業施設や医療施設等へ、公共交通を使って移動（往復）できるサービス提供を進める必要があります。

② 交通結節点での乗換機能の確保、案内の充実、待合環境、交流施設の充実

住民の外出は、自地区内での移動もありますが、市の中心部である園部地区や京都市や亀岡市などの市外への移動も多く見られます。公共交通で園部地区や市外へ行くには、目的地まで直行しているバス路線等が少ないため、主要なバス停や駅で乗り換える必要があります。しかしながら、コロナ禍での JR の減便後は、昼間は 1 時間 1 本運行となり、JR とバスとの接続が悪いため、予定していた便に乗車出来ない場合は、次の便まで概ね 1 時間ほど待たなければならないなど、乗換に関する問題や解消要望が増えています。

そのため、現在の南丹市では、公共交通機関同士の乗換が非常に重要であると認識し、公共交通機関同士のダイヤ接続を確保するとともに、公共交通に不慣れな人でも迷うことなく乗換できるような案内の提供、どうしても乗換時間が長くなるときでも安心して待つことができる環境整備など、乗換機能の強化・確保に加え、駅構内や駅周辺の環境づくりを進める必要があります。

③ 観光交通と生活交通の共存、観光の利便性向上（外国人も迷わない公共交通づくり）

南丹市は観光資源が豊富で、特に美山地区のかやぶきの里（日本の原風景の残るかやぶき民家群）は人気があり、日本人観光客だけでなく外国人観光客も多く来訪する場所です。公共交通でかやぶきの里へ行くには、日吉駅から市営バス美山園部線を利用するのが一般的ですが、園部駅での乗換、日吉駅での乗換などで、迷っている観光客が見られます。また、市営バスに大きな手荷物を持った観光客が乗車することで、車内の混雑や一般客の乗降の障害になっています。

そのため、観光と公共交通に関する情報発信の強化や案内サインの充実などを進め、さらなる交流人口の拡大や観光満足度の向上を図るとともに、生活交通とも共存した公共交通づくりが必要です。

④ 公共交通の認知度、理解度の向上

南丹市では、公共交通に関する情報発信として、市ホームページでの情報発信や南丹市営バス

時刻表の配布など実施し、これによって公共交通への理解を深めていただくこととしていました。しかしながら、住民の多くから、“路線や時刻表が分からない”、“利用方法が分からない”、“市営バス時刻表が使いにくい”など、利用いただくための前提となる“情報”が、しっかりと伝わっていないことが判明しました。

そのため、公共交通の利用促進を図るためには、公共交通の認知度・理解度を確実に深めていただくためのターゲットに応じた情報発信や環境づくりを進める必要があります。特に、公共交通の新たな利用は、新商品などの購買意思決定の流れと同様であると考え、「公共交通を知り～興味を持ち～実際に体験し～日常的に公共交通を利用してもらう」という流れを作るための対策が必要と考えます。

⑤ 日常のお出かけ（買物、通院）のための公共交通サービスの確保

地区内を運行している地域公共交通を使って、最寄り駅や商業施設、医療施設等へ移動することは出来ませんが、帰宅時には地域公共交通が運行していなかったり、長時間待つ必要があったりと、帰宅の公共交通サービスが不十分な地域が存在します。また、バス停から少し離れた場所にある商業施設や医療施設には、歩くことが少し不自由になってきた高齢者等だと、その施設に行くことを諦めるケースも見受けられます。

そのため、安心して住み続けられるためには、日常の外出先である駅・商業施設・医療施設へ、公共交通で往復可能なサービス提供や施設とバス停の近接化を進める必要があります。

⑥ 通勤通学の利便性確保、若い世代が利用したくなる公共交通づくり

住民の通勤・通学先は、自地区内での移動もありますが、市の中心部である園部地区や京都市や亀岡市などの市外への移動が多く見られます。特に公共交通利用では、通勤は京都市・亀岡市が大半を占めますが、通学では市内への公共交通移動もあります。ただし、都市(部)と比較して、地域公共交通のサービス水準が高くなく、子供の頃から自家用車移動が意識付いているため、地域公共交通を使った通勤への転換・利用促進は、非常に困難であると予想されます。

通勤通学時の公共交通利用を増やすには、一朝一夕で実現できるものではなく、公共交通に対する意識改革を進めつつ、若い世代が公共交通を利用したいと思えるような、便利な公共交通システムをつくりあげる必要があります。

その他、園部駅周辺に高校や大学等が立地していることから、市外から公共交通で通学する学生も多くいます。園部市街地を運行するバスは、学生以外の市民も利用するため、学校の時間に合わせた運行をすることが難しく、学生にとって便利な交通手段とは言い難い状況です。しかしながら、“学生のまち”でもある南丹市としては、学生以外の利用者のニーズも鑑みつつ、通学・帰宅がしやすい運行サービスを提供する必要があります。また、JRの運行本数が1時間1本運行であるため、駅などで安全に快適に待つことができる環境づくりも必要です。

⑦ 交通行動の意識改革（公共交通を使った移動への行動変容）

上記⑥の通り、南丹市の住民は子供の頃から自家用車移動が意識付いているため、通学時に公共交通を利用しているても、運転免許を取得できる年齢になると、自由に移動できる自家用車へ転

換する傾向が高いと予想されます。自家用車は大変便利な交通手段ですが、自家用車も利用できるし公共交通も利用できるという選択肢のある多様性を持った社会（都市）の方が、今後の定住促進や住民の生活満足度が高いと考えます。

そのため、普段の外出の際、少しぐらいは公共交通利用をしてもらえるような、住民の意識改革・行動変容を促すような取り組み等を進める必要があります。

⑧ 公共交通の担い手の確保

鉄道やバス・タクシーの運転手や整備士など、公共交通の担い手不足については、以前から指摘されていましたが、現在は特に深刻化しており、運転手不足のために路線廃止ということも出てきています。

南丹市においても、日吉地区や美山地区のタクシーの運転者数は少なく、利用者ニーズを十分に対応できない状況にあり、また、自家用有償旅客運送（空白地有償と福祉有償）においても、運転手不足により今後の事業継続の懸念が挙がっています。

今までの地域公共交通を支える取り組みとして“乗って支える運動”が盛んに行われてきましたが、これからは、公共交通の担い手を確保するための取り組みも強力に実施していく必要があります。

第3章 基本方針

1. 基本理念

1.1. 目指すべき姿

南丹市の最上位計画である第2次南丹市総合振興計画において、めざすべきまちの将来像として「森・里・街・ひとがきらめく ふるさと 南丹市」、重点テーマとして「定住促進」のために「住み続けたいまち・住んでみたいまち」の実現が示されています。

そこで本計画では、南丹市の定住促進、住み続けたいまち・住んでみたいまちにふさわしい地域公共交通をつくりあげ、人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちをめざします。

基本理念

人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちをめざす

なお、南丹市は、京都府内で2番目に広く、地域（旧4町）それぞれに特色があるため、地域の個性や特徴に応じて将来の地域公共交通を検討することが望ましいと考えました。そのため、第2次南丹市総合振興計画の「まちのすがた構想図」や、現状の公共交通網や生活圏を参考にし、南丹市内を、①園部地区、②八木地区、③日吉・美山地区、の3ゾーンに分けて、地域公共交通を検討することにします。

表 3-1 各ゾーンの特徴

	将来都市構造	主な公共交通	まちづくりの方向性
園部地区	にぎわいの市街地ゾーン コンパクトなまちづくり 都市拠点	J R 園福線 京阪京都交通 ぐるりんバス	- 市の中心としての賑わいと活力のあるまちづくりや若者から高齢者まで全ての年代の人が住みやすい居住環境づくり - 園部駅の利用促進などにより、コンパクトで住みやすい生活環境の創出
八木地区	にぎわいの市街地ゾーン コンパクトなまちづくり 地域拠点	J R 京阪京都交通 デマンドバス	- 計画的な市街化や八木駅や吉富駅周辺の整備などにより、居住環境の向上を図り、恵まれた立地特性、交通特性を活かしたまちづくり - 八木駅の整備・利便性向上や近隣商業機能などの充実、周辺の田園環境と調和した魅力ある生活環境の創出
日吉・美山地区	ふれあいの森・国定公園ゾーン やすらぎの田園ゾーン ※JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画での検討対象地域	J R 市営バス デマンドバス	<日吉> - 観光レクリエーション資源や、緑豊かな山々に育まれた田園環境等を活かすため、緑や環境などに関する体験や講習会、健康づくりに関するイベントの開催などを通じて、多様な交流を育むまちづくり <美山> - 地域の人口、活力を維持していくため、芦生原生林や由良川をはじめとする自然環境や、かやぶきの里に代表される地域固有の歴史文化資産を活かした、個性豊かで活力のあるまちづくり

1.2. 地域公共交通のあり方

南丹市の目指すべきまちの将来像の実現に向けて、どのような地域公共交通であるべきか。このことを考えるためには、まず、南丹市の地域公共交通に求められていることを整理します。

本計画を策定することで「誰もが外出しやすいまち」を目指しますが、そのためには公共交通サービスが持続可能なシステムとして構築・運用されていることが求められています。持続可能なシステムにするためには、効率性や利便性を高めつつ、最低限必要な外出に対して保障・支援する必要があります。

そこで南丹市の公共交通としては、①都市拠点・交通拠点・目的地となる施設と周辺の居住エリアをつなぐ、②広大な市域に点在している集落での外出をささえる、③高齢者の安全安心な外出をささえる、④若年層（女性や子供など）の外出意欲をつくる、⑤近年急増している観光客への対策を講じる、の5点が求められています。

南丹市の公共交通に求められていること

持続可能な公共交通サービスの構築・実現を目指すために、南丹市の公共交通に求められること

- 1 都市拠点・交通拠点・目的地となる施設と周辺の居住エリアをつなぐ
(主に園部・八木地区)
- 2 広大な市域に点在している集落での外出をささえる
(主に日吉・美山地区)
- 3 高齢者の安全安心な外出をささえる
(暮らしの足の確保)
- 4 若年層（女性や子供など）の外出意欲をつくる
- 5 近年急増している観光客への対策を講じる

図 3-1 南丹市の地域公共交通に求められていること

南丹市の地域公共交通に求められていることや、第2次南丹市総合振興計画のまちづくりの8つの基本方針に沿って、南丹市の地域公共交通のあり方を、次のように設定します。

まちづくりの方針	南丹市の地域公共交通のあり方
1 つながりのあるまちづくり【人権・コミュニティ・協働】	⇒ 地域のつながりの維持・活性化を支える公共交通
2 健やかで幸せに暮らせるまちづくり【子育て・医療・福祉等】	⇒ 健やかでいきいきとした暮らしを支える公共交通
3 学び楽しむまちづくり【教育・文化・スポーツ】	⇒ ふるさとで学び続けることができる公共交通
4 自然と共生したまちづくり【環境】	⇒ 豊かな自然と調和する公共交通
5 活力とにぎわいのあるまちづくり【産業振興】	⇒ 活力とにぎわいを促進する公共交通
6 安全・安心なまちづくり【危機管理】	⇒ 安心して住み続けられる、安心して利用できる公共交通
7 美しく快適なまちづくり【都市基盤】	⇒ いつでも快適に暮らすことができるための公共交通
8 効率的・効果的な行財政によるまちづくり	⇒ 効率的・効果的な運行を行う公共交通

図 3-2 南丹市の地域公共交通のあり方

2. 基本方針

本計画の基本方針は、基本理念や現在のまちづくりの方向性、地域公共交通の課題等を踏まえ、それぞれの地域の個性に応じて、外出しやすいまちの実現に向けて必要なことを定めます。

方針1 園部駅や八木駅周辺を中心としたコンパクトプラスネットワークをつくる

南丹市の中心である園部地区は、商業施設・医療施設・教育施設・文化施設等、多くの都市機能を有しています。また、八木地区は、八木駅を中心に住宅開発や施設の立地等が進んでおり、新たな人の流れ・定住促進が進んでいます。そこで、園部駅や八木駅を中心にして、コンパクトで住みやすい生活環境の創出を図りつつ（多極ネットワーク型コンパクトシティの実現）、賑わいや活力のあるまちづくりを進めます。

そのためには、現在の地域公共交通のサービス内容等を再点検し、住民の外出ニーズに応じて誰もが気軽に外出できるよう、ぐるりんバスやデマンドバスなどの運行内容を見直します。

また、コンパクトシティの中心となる園部駅や八木駅では機能向上を図るとともに、現在の地域公共交通では対応しきれない範囲については、自転車のシェアリングシステムなどの新たな移動手段の導入も進めます。

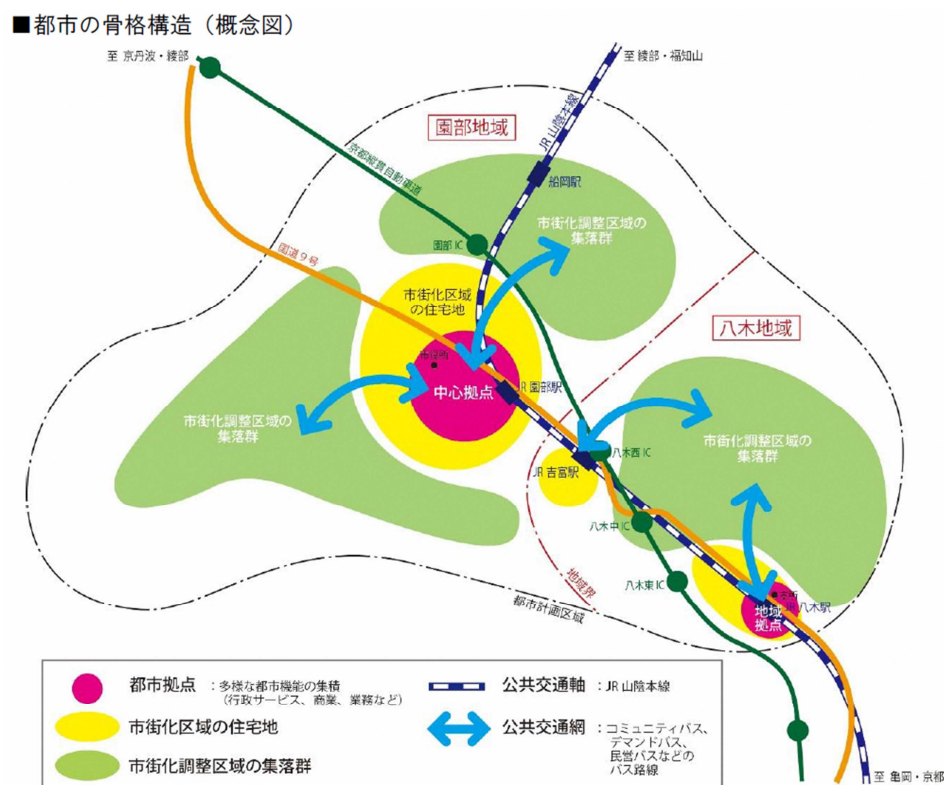


図 3-3 園部地域と八木地域の将来都市構造図

出典：南丹市立地適正化計画

方針2 安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる

園部駅周辺や八木駅周辺以外の地域では、近くに商業施設や医療施設などが立地していないことから、自家用車や公共交通を使って、園部駅周辺や八木駅周辺まで移動する必要があります。自動車を運転できない人・自家用車を保有していない人にとっては、安心して生活することが出来ないかもしれません。住み続けることが出来ないかもしれません。そのため、市内のどこに住んでいても、日常生活に必要不可欠な外出については、最低限の移動サービスを楽しむことができるような地域公共交通システム構築を目指します。

そこで、中心部以外では、住民の外出先ニーズにあわせて、バスルートやダイヤの見直しを図るとともに（デマンドバス含む）、公共交通の乗継のスムーズさや、子どもの通学・帰宅のための地域公共交通サービスの確保など行います。

また、南丹市の観光は、中心部以外の地域（美山かやぶきの里、るり溪温泉、スプリングスひよし等）が盛んであるため、市内の地域公共交通同士が連携し、安心・快適に移動できるようなサービス提供を進めます。

方針3 みんなで支え愛着を育み持続可能な地域公共交通をつくる

南丹市の日常生活の交通手段は、自家用車利用率（マイカー率）が高く、地域公共交通の利用・意識・愛着が低い状況にあります。多様性が求められる今日、マイカー一択ではなく、マイカーも便利・地域公共交通も便利というまちが、住みたいまちとして選ばれ、元気に活躍できるまちとして生き残っていくと言えます。また、少子化・生産年齢人口が減少する中、現在の地域公共交通を維持するためには、行政や交通事業者だけではなく、地域住民や地元企業等のすべての関係者全員で取り組むことが必要になってきています。そのため、あらゆる主体がみんなで協働し、まちや地域公共交通を支え、維持・活性化させることを目指します。

そのため、地元の公共交通のことをほとんど知らないという地域性を解消するために、啓発活動や利用促進活動は、ターゲットに応じてあらゆるツールを用いて根気よく継続的に実施していきます。また、関係者とのコミュニケーションを活発化させ、問題の早期発見・早期解決を目指します。

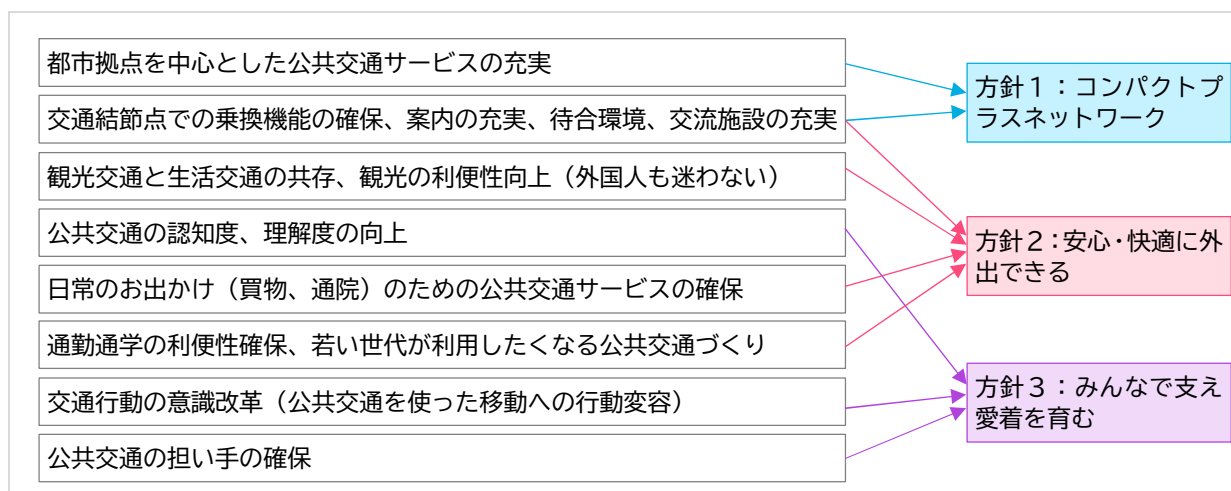


図 3-4 課題と基本方針の対応

3. 将来の地域公共交通体系

3.1. 地域公共交通の位置づけと役割

本計画を進めるにあたって、南丹市内を運行する地域公共交通それぞれの位置づけや役割等を、下表の通り整理しました。また、南丹市の地域公共交通ネットワークのイメージを次ページ以降に示します。

表 3-2 本計画で対象とする地域公共交通とその役割

位置づけ	地域公共交通の種類		役割	確保・維持策
広域幹線	JR 山陰本線・嵯峨野線		南丹市と近隣市・京阪神都市圏等を結ぶ	・ 交通事業者と協議の上、現在のサービスレベル維持またはコロナ禍前の水準までの回復
	中京交通※ ¹	園福線(園部駅東口～桧山)※ ²	広域的な公共交通	・ 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)と京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行
	京阪京都交通※ ¹	八田線、神吉線、原・神吉線		
地域内幹線	京阪京都交通	国道線、園篠線、園部八木線、園部農芸線	鉄道駅と地域の拠点等を結ぶ主に市内移動のための公共交通	・ 交通事業者と協議の上、一定以上のサービスレベルを維持 ・ 京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行(日吉ダム線、国道線、園部八木線、園部農芸線を除く) ・ 南丹市営バスとぐるりんバス、京丹波町営バスについては、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用を予定
	南丹市営バス	大野線、世木線、胡麻・志和賀線、日吉ダム線、五ヶ荘・美山園部線、京北線		
	ぐるりんバス	市街地循環線、摩気・園部東部線、新光悦村線		
	京丹波町営バス	丹波日吉線、長瀬線		
支線	京阪京都交通※ ³	明治国際医療大学線	市内の各地区内を運行し、幹線交通や拠点に接続する公共交通や、利用目的が特化している公共交通	・ 交通事業者や実施主体と協議の上、一定以上のサービスレベルを維持 ・ 京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行(明治国際医療大学線を除く) ・ 西本梅スクール・癒しの森線は、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用を予
	南丹市営バス	知井線、芦生線、佐々里線、鶴ヶ岡線、知見線、河内谷線、福居線		
	ぐるりんバス	西本梅スクール・癒しの森線		
	デマンドバス	八木地域：柴山・大藪線、鳥羽・池ノ内線、観音寺・屋賀線、美里・日置線		

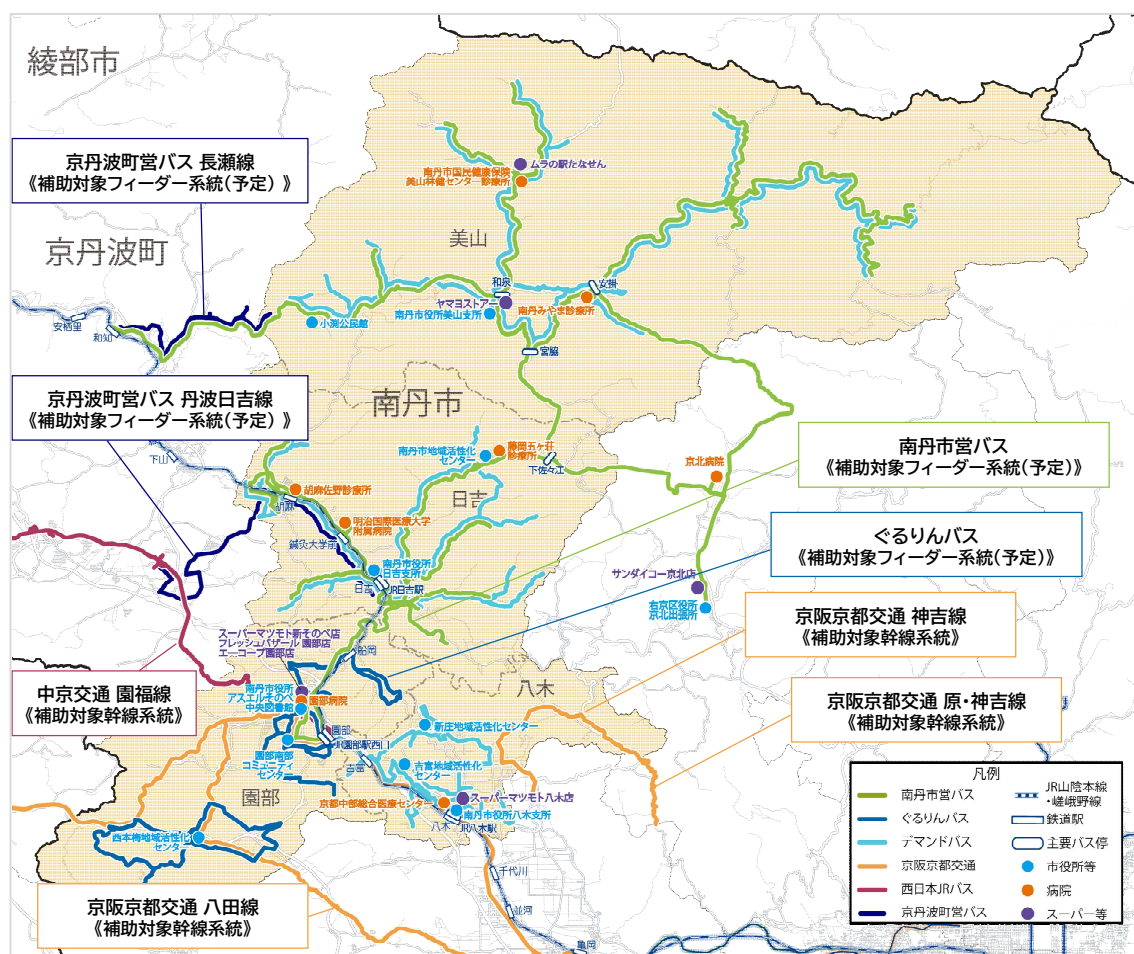
位置 づけ	地域公共交通の種類		役割	確保・維持策
		日吉地域：中世木線、生畑・海老谷線、志和賀線、胡麻線		定
		美山地域：大野・長谷線、鶴ヶ岡線、知井線、深見線		
個別 輸送	タクシー		個別ニーズへの対応や市全域をカバーする公共交通等	・ 交通事業者や実施主体と協議の上、運行の維持に向けた支援を実施 ・ 安定的な運行維持に向けて必要な支援を実施
	スクールバス			
	福祉有償運送			

※1 地域間幹線系統バス

※2 令和6年4月から、南丹市域を有限会社中京交通が運行する。

※3 令和6年4月より、運行委託先を京阪京都交通から別の交通事業者へ変更予定。

【現在の地域公共交通の状況】



【将来の地域公共交通の状況】

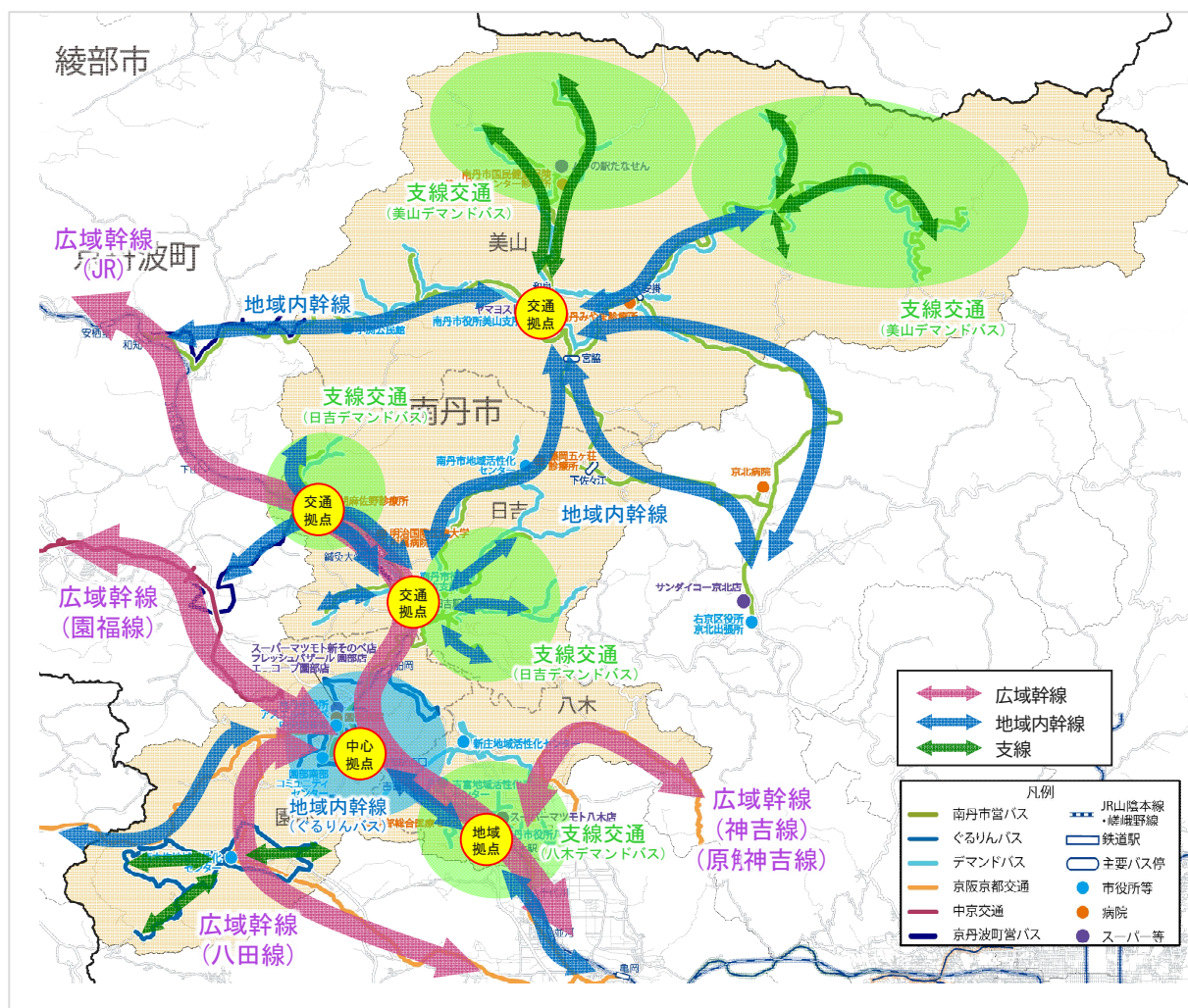


図 3-6 本計画を推進することで実現する将来の地域公共交通

3.2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

本計画で対象とする地域公共交通のうち、地域公共交通確保維持事業(幹線補助とフィーダー補助)を活用している路線について、その補助事業の必要性は、次に示すとおりです。

(1) 地域間幹線系統補助の維持・確保の必要性

【中京交通 園福線】

- 中京交通の園福線(園部駅東口～桧山)は、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担っている。起終点の園部駅東口及び桧山では、鉄道や地域内交通と接続するなど、地域間幹線系統として、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画(変更案)より抜粋

【京阪京都交通 八田線、神吉線、原・神吉線】

- ・ 京阪京都交通の八田線、神吉線、原・神吉線は、地域間幹線系統として、市内と近隣市を結び、市民の広域的な通勤通学、買物、通院等の日常生活を支える重要な役割を担っている。一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(2) 地域内フィーダー系統補助の維持・確保の必要性

【南丹市営バス】

- ・ 南丹市営バスは、市の交通拠点である園部駅や日吉駅などと、周辺の各地区の居住地とを結ぶ路線である。日常生活を送るうえで、地域内の移動手段として欠かせない役割を担っており、また、園部駅で JR 山陰本線や園福線(幹線補助)との接続により、広域への移動も可能とするなど、広域的な公共交通を補完する路線として欠かせない役割を担っている。今後の人口減少や高齢化の進展等により、路線の維持が厳しい状況にあるが、南丹市地域公共交通計画に基づき、南丹市が支援(費用負担)する路線と位置付け、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)により運行を確保・維持する必要がある。

【ぐるりんバス】

- ・ ぐるりんバスは、市の中心地である園部駅を中心とした地域を運行する路線である。日常生活を送るうえで、園部駅を中心とした地域の移動手段として欠かせない役割を担っており、また、園部駅で JR 山陰本線や園福線(幹線補助)との接続により、広域への移動も可能とするなど、広域的な公共交通を補完する欠かせない路線である。今後の人口減少や高齢化の進展等により、路線の維持が厳しい状況にあるが、南丹市地域公共交通計画に基づき、南丹市が支援(費用負担)する路線と位置付け、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)により運行を確保・維持する必要がある。

【京丹波町営バス】

- ・ 京丹波町営バスは、主要な生活施設(京丹波町役場、道の駅丹波マーケス、京丹波町病院など)や鉄道駅(下山駅、和知駅)と接続しており、地域住民の通勤・通学、買い物、通院などの日常生活のお出かけの移動を支える役割を担います。交通結節点である鉄道駅(下山駅、和知駅)や桧山停留所で鉄道や園福線に乗り継ぐことで、近隣市町(南丹市、綾部市、福知山市、亀岡市)や京阪神都市圏等への広域移動を可能としています。日常生活のお出かけに困らないようなサービスを提供するために、現在の運行路線を維持・確保する必要があります。

京丹波町地域公共交通計画（最終案）より抜粋

3.3. 地域公共交通の事業及び実施主体

本計画で対象としている地域公共交通（特に補助系統）の事業及び実施主体等は、下表のとおりです。

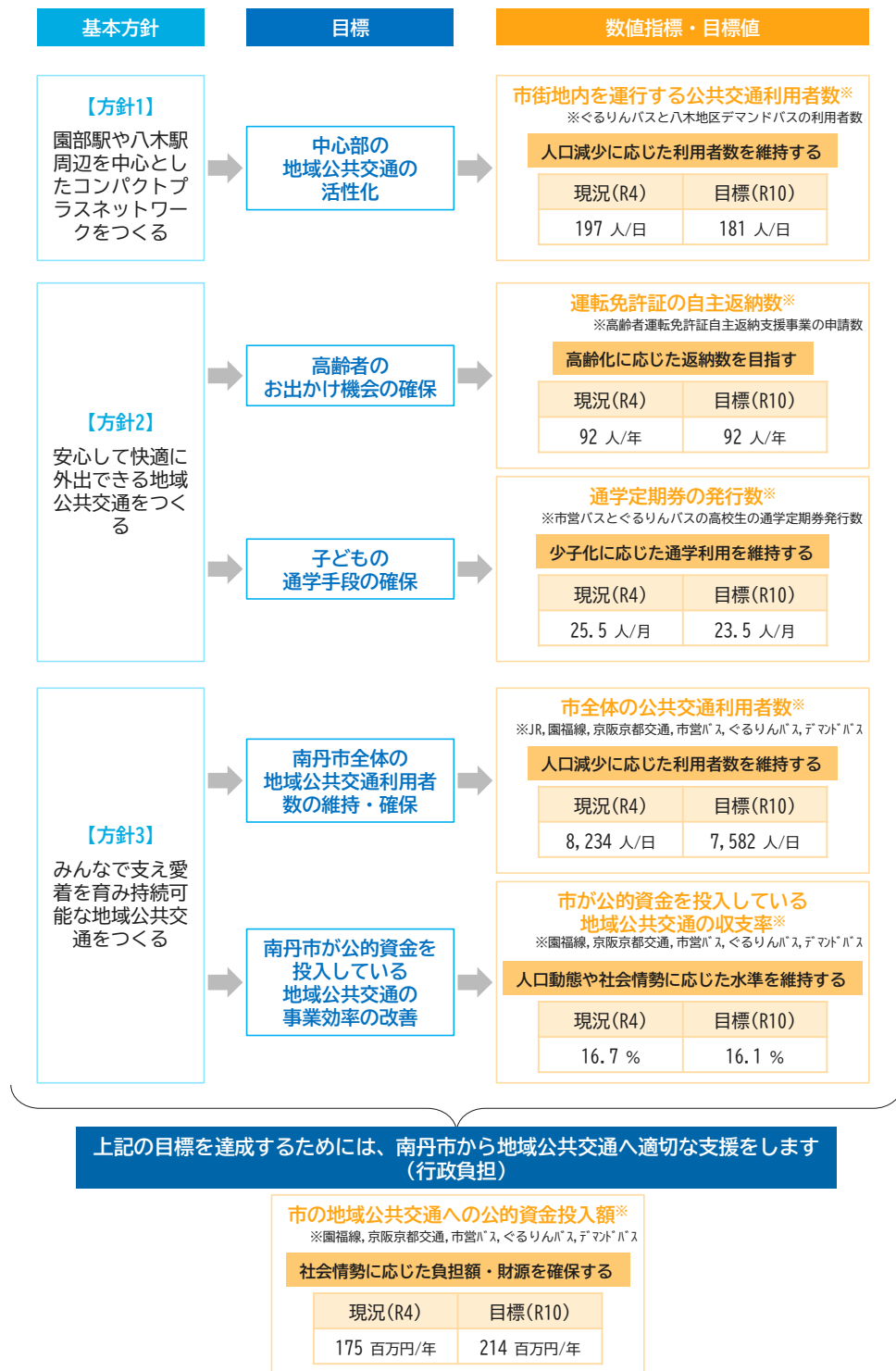
表 3-3 地域公共交通の事業及び実施主体

系統名		起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
中京交通		園福線	園部	桧山	4条乗合	路線定期運行	中京交通
京阪京都交通	八田線	JR亀岡駅南口	JR園部駅西口	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	国幹線補助 府補助路線 市補助路線
	神吉線	JR八木駅	神吉口	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	
	原・神吉線	JR八木駅	原	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	
	国道線	JR亀岡駅南口	JR園部駅西口	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	—
	園篠線	JR園部駅西口	福住	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	府補助路線 市補助路線
	明治国際医療大学線	園部大橋	明治国際医療大学	4条乗合	路線定期運行	明治国際医療大学 (委託先変更予定)	—
	園部八木線	JR園部駅西口	京都中部総合医療センター	4条乗合	路線定期運行	南丹市 (京阪京都交通へ委託)	—
南丹市営バス	園部農芸線	JR園部駅西口	農芸高校前	4条乗合	路線定期運行	南丹市 (京阪京都交通へ委託)	—
	大野線	和泉	和知駅	自家用有償旅客運送(79条)	路線定期運行	南丹市	フィーダー補助(予定) 府補助路線
	世木線	ひよしこども園	上谷				
	胡麻・志和賀線	畑郷	日吉駅				
	五ヶ荘・美山園部線	園部駅西口	旧知井小学校前				
	京北線	和泉	周山				
	日吉ダム線	日吉駅	府民の森ひよし				
	知井線	和泉	旧知井小学校前		路線定期運行	南丹市	フィーダー補助(予定)
	芦生線	芦生	旧知井小学校前				
	佐々里線	佐々里	旧知井小学校前				
	鶴ヶ岡線	和泉	洞				
	知見線	旧知井小学校前	知見				
	河内谷線	旧知井小学校前	河内谷				
	福居線	丹波福居	和泉				
ぐるりんバス	市街地循環線	園部駅西口	園部駅西口	4条乗合	路線定期運行	南丹市 (中京交通へ委託)	フィーダー補助(予定) 府補助路線
	摩気・園部東部線	園部駅西口	大見谷				
	西本梅スクール・癒しの森線	南八田	奥るり溪				
	新光悦村線	園部駅西口	曾我谷				
南丹市デマンドバス 八木地区	柴山・大薮線	八木駅	八進フード前	4条乗合	路線不定期運行	南丹市 (京都タクシーと南丹タクシーに委託)	府補助路線(予定)
	鳥羽・池ノ内線	八木駅	池ノ内				
	観音寺・屋賀線	八木駅	屋賀上区集会所				
	美里・日置線	八木駅	園部駅西口				
南丹市デマンドバス 日吉地区	中世木線	日吉駅	日吉駅	4条乗合	路線不定期運行	南丹市 (タニタタクシーに委託)	府補助路線(予定)
	生畑・海老谷線	日吉駅	日吉駅				
	志和賀線	日吉駅	日吉駅				
	胡麻線	日吉駅	日吉駅				
南丹市デマンドバス 美山地区	大野・長谷線	美山診療所	下檜原	4条乗合	区域運行	南丹市 (京都みやび交通に委託)	府補助路線(予定)
	鶴ヶ岡線	美山診療所	洞公民館				
	知井線	美山診療所	佐々里				
	深見線	美山診療所	深見				
京丹波町営バス	長瀬線	和知駅	大野ダム	自家用有償旅客運送(79条)	路線定期運行	京丹波町	フィーダー補助(予定) 府補助路線
	丹波日吉線	京丹波町役場	日吉駅				

第4章 目標

1. 計画の目標と数値指標の考え方

本計画のそれぞれの基本方針に基づき、本計画の目標と数値指標、目標値を、以下の通り設定します。



2. 目標設定の考え方

(1) 市街地内を運行する地域公共交通利用者数

中心部の地域公共交通の活性化を評価するために、中心市街地内の地域公共交通が便利になり自家用車がなくても色々な施設を移動できるようになる将来を見越して、中心市街地内を運行している地域公共交通の利用者数を数値指標とします。

ここで対象とする地域公共交通は、園部駅と八木駅を起点として市街地内を運行している“ぐるりんバス”と“八木デマンドバス”とします。

将来の目標としては、現在の地域公共交通の利用者数の減少割合を、人口減少割合（15歳以上人口の人口減少割合）と同じ程度に留めることを目指します。これは、南丹市の地域公共交通の利用は、通勤や通学、通院など、地域に住んでいる方の生活のための移動が大半であり、本来であれば人口の増減に比例して利用者数も増減するところですが、実際の地域公共交通の利用者数は、人口の増減率以上に低下しています。例えば、ぐるりんバス（新光悦村線除く）は年間2.4%ずつ減少、八木デマンドバスは年間10.5%ずつ減少していますが、将来の人口（15歳以上人口）は年間1.3%ずつ減少することが予測されています。そこで、本計画を推進することで、中心市街地を運行している地域公共交通を利用してもらい、地域公共交通の減少割合を抑制させることを目指します。

現況値(R4)	197 人/日	データ	交通事業者や市が管理する利用者数データより毎年計測
目標値(R10)	181 人/日	取得方法	

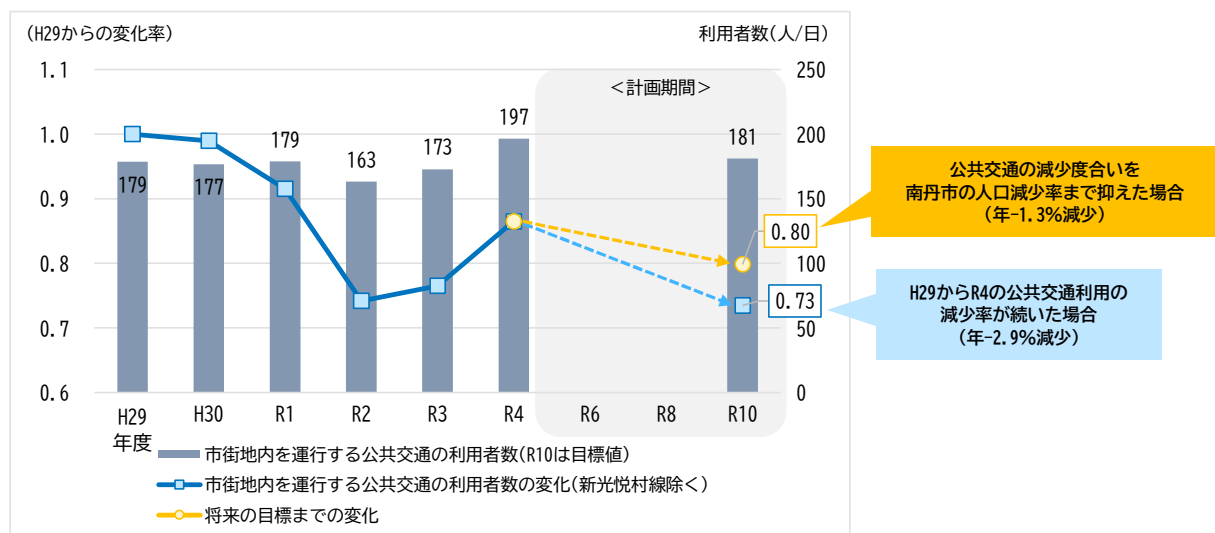


図 4-1 市街地内を運行する地域公共交通利用者数の現状と将来のイメージ

(2) 運転免許証の自主返納数

高齢者のお出かけ機会の確保を評価するために、地域公共交通が便利になり安心して運転免許を自主返納できるようになる将来を見越して、70歳以上の高齢者が運転免許証を自主返納し、南丹市の「高齢者運転免許証自主返納支援事業」に申請した数を数値指標とします。

ここで、南丹市の高齢者運転免許証自主返納支援事業は、「市内に住所があり、すべての運転免

許証を満 70 歳以上の時点で自主返納された方」を対象に、「バス・タクシーで利用できる『バス・タクシー共通利用券』を 1 万円分交付」する事業です。

将来の目標としては、現在の高齢者運転免許証自主返納支援事業への申請数の状況が、将来も継続され、将来の高齢者数に応じて申請されることを目指します。なお、将来の高齢者数（70 歳以上人口）は、令和 4 年時点と比べてほぼ同数と予測されています（令和 4 年；約 9,000 人→令和 10 年；約 9,000 人）。そこで、本計画を推進することで、地域公共交通を利用して外出できることを認識してもらい、高齢者人口に応じた高齢者運転免許証自主返納支援事業への申請を維持することを目指します。

現況値(R4)	92 人/年	データ	市が管理する自主返納支援事業の申請データより毎年
目標値(R10)	92 人/年	取得方法	計測

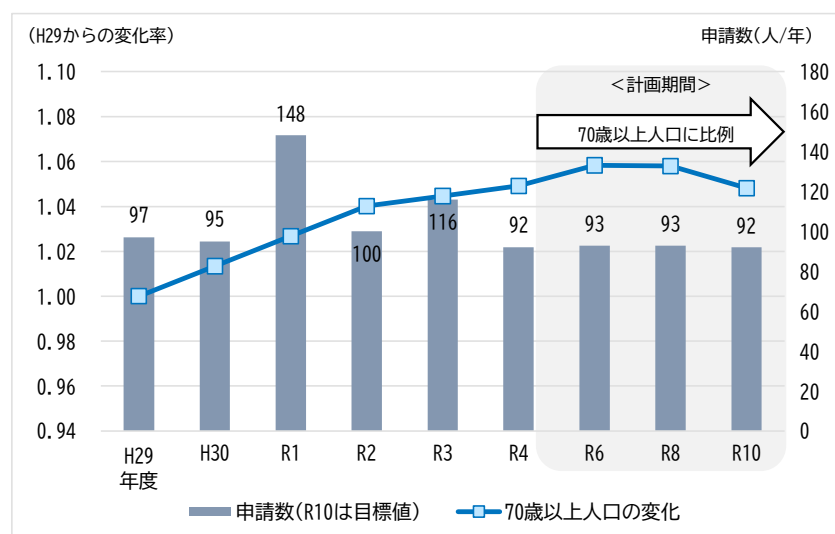


図 4-2 高齢者運転免許証自主返納支援事業申請数の現状と将来のイメージ

(3) 通学定期券の発行数

子どもの通学手段の確保を評価するために、通学や帰宅時間帯の地域公共交通の運行が確保され、自宅から学校へ安心して通学できるようになる将来を見越して、通学定期券の発行数を数値指標とします。

南丹市で把握可能な高校生の通学定期券発行数は、市営バスとぐるりんバスの定期券発行数であるため、この 2 つの通学定期券発行数を対象とします。

将来の目標としては、現在の市営バスとぐるりんバスの定期券発行数の状況が、将来も継続され、将来の高校生の人口に応じて発行されることを目指します。な

お、将来の高校生人口は、将来人口推計が 5 歳階級人口で公表されているため、15～19 歳人口を使って計測します。15～19 歳人口は、令和 4 年時点で約 1,500 人、令和 10 年時点で約 1,400 人と、年間 1.3% ずつ減少する見込みです。そこで、本計画を推進することで、市内に居住したまま

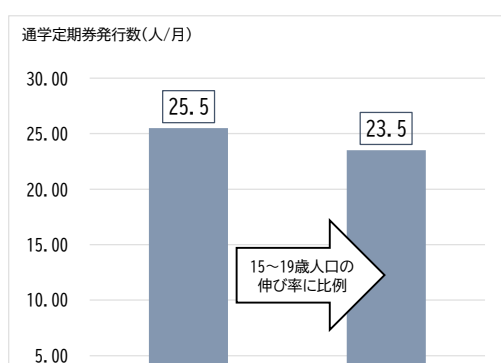


図 4-3 通学定期券発行数の現状と将来のイメージ

高校へ通学してもらい、公共交通を使った通学者数の維持を目指します。

現況値(R4)	25.5 人/月	データ	交通事業者や市が管理する通学定期券発行数データより
目標値(R10)	23.5 人/月	取得方法	毎年計測

(4) 南丹市全体の地域公共交通利用者数

南丹市全体の地域公共交通の利用者数の維持・確保を評価するために、地域全体の地域公共交通が便利になり、また地域公共交通を利用することの意識が醸成されることで、地域公共交通の利用が活発になる将来を見越して、市全体の地域公共交通の利用者数を数値指標とします。

ここで対象とする地域公共交通は、JR、園福線、京阪京都交通、市営バス、ぐるりんバス、デマンドバスとします。

将来の目標は、前述の「(1)市街地内を運行する地域公共交通利用者数」の将来目標の考え方と同様、現在の地域公共交通の利用者数の減少割合を、人口減少割合(年平均 1.3%減少)と同じ程度に留めることを目指します。

現況値(R4)	8,234 人/日	データ	交通事業者や市が管理する利用者数データより毎年計
目標値(R10)	7,582 人/日	取得方法	測

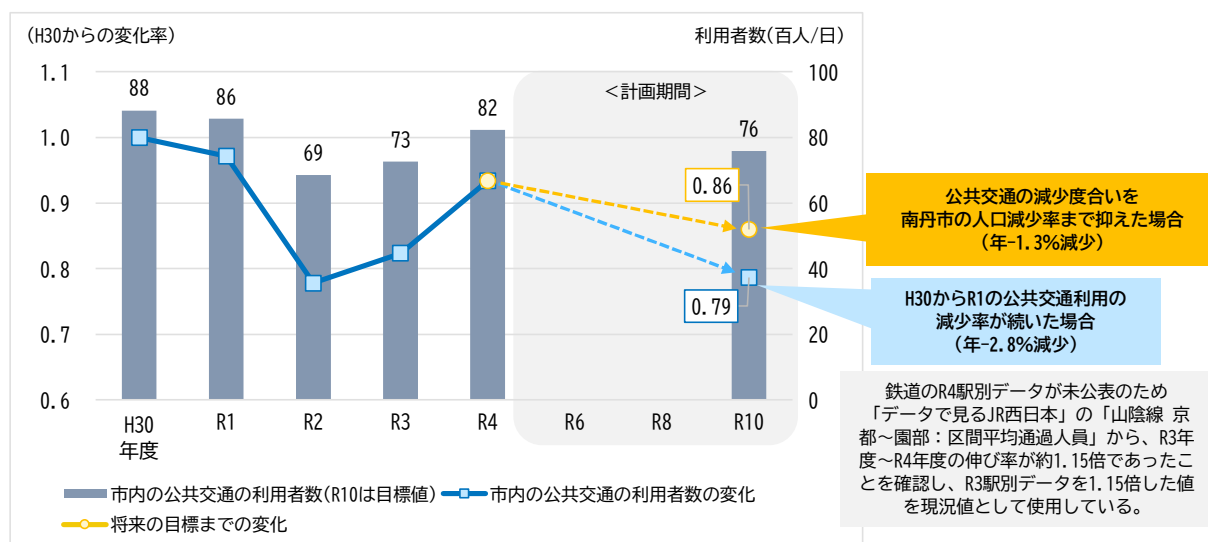


図 4-4 南丹市全体の地域公共交通利用者数の現状と将来のイメージ

(5) 南丹市からの地域公共交通への公的資金投入額

南丹市が公的資金を投入している地域公共交通の事業効率の改善を評価するために、そもそもの地域公共交通の公的資金投入額を数値指標とします。

ここで対象とする地域公共交通は、現在、公的資金を投入している京阪京都交通の 6 路線（八田線、神吉線、原・神吉線、園篠線、園部八木線、園部農芸線）、市営バス全路線、ぐるりんバス全路線、デマンドバス全路線に加え、令和 6 年度から公的資金投入対象となる

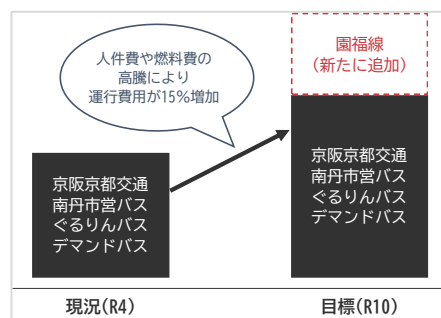


図 4-5 南丹市からの地域公共交通への公的資金投入額の現状と将来のイメージ

園福線とします。

将来の目標としては、昨今の人件費や燃料費の高騰の状況が、将来に渡っても継続されると想定し、特に京都府の最低賃金が過去5年間で15%増加（H30;882 円、R5;1,008 円）していることを勘案し、現状の公的資金投入額全体（≡地域公共交通の運行費用）が15%増加すると想定（人件費以外の費用も15%増加すると想定（年平均約2.4%増加））して設定します。

現況値(R4)	175 百万円/年	データ	交通事業者からの報告、南丹市事業報告書等より毎年計測
目標値(R10)	214 百万円/年	取得方法	

(6) 南丹市が公的資金を投入している地域公共交通の収支率

南丹市が公的資金を投入している地域公共交通の事業効率の改善を評価するために、地域公共交通の収支率を数値指標とします。

ここで対象とする地域公共交通は、現在、公的資金を投入している京阪京都交通の6路線（八田線、神吉線、原・神吉線、園篠線、園部八木線、園部農芸線）、市営バス全路線、ぐるりんバス全路線、デマンドバス全路線に加え、令和6年度から公的資金投入対象となる園福線とします。

将来の目標としては、前述の「(5)南丹市からの地域公共交通への公的資金投入額」の将来目標の考え方と同様、現状の地域公共交通の運行費用が15%増加（年平均約2.4%増加）すると想定して設定します。また、収入については、前述の「(1)市街地内を運行する地域公共交通利用者数」の将来目標の考え方と同様、現在の地域公共交通の収入額の減少割合を、人口減少割合（年平均1.3%減少）と同じ程度に留めることを目指します。

なお、園福線の将来見通しについては、JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会（計画の目標年次R8年度）の検討結果に準じて設定します。

現況値(R4)	16.7%	データ	交通事業者からの報告、南丹市事業報告書等より毎年計測
目標値(R10)	16.1%	取得方法	

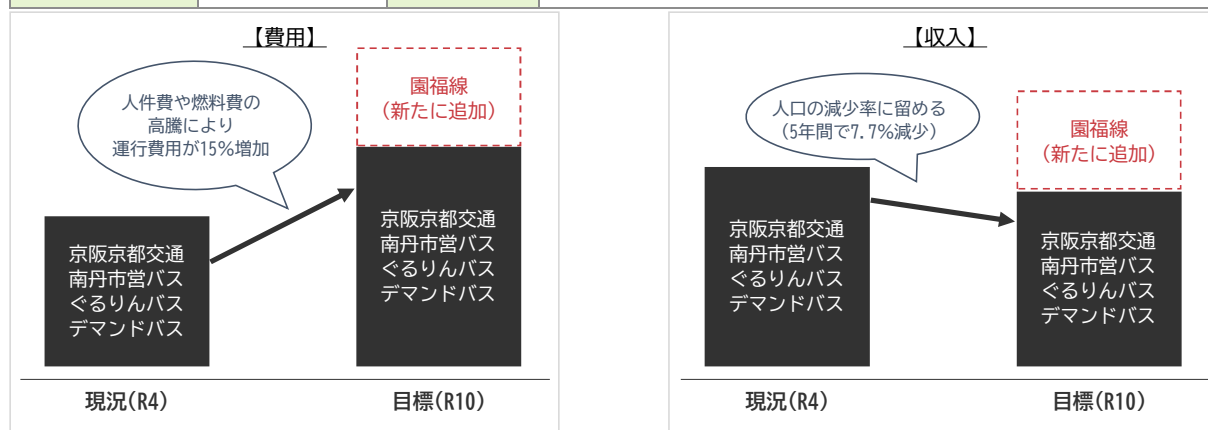


図 4-6 南丹市が公的資金を投入している地域公共交通の費用と収入の現状と将来のイメージ

第5章 地域公共交通の施策

1. 施策の体系

本計画の基本理念や基本方針を達成するための具体的な施策について、次の通り定めます。

表 5-1 本計画の地域公共交通の施策一覧

基本方針	施策	短期／中長期施策の別		具体的な事業の項目	実施時期					
					短期		中期		中長期	
					R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
園部駅や八木駅周辺を中心としたコンパクトをつくる	①. 京都中部総合医療センターの移転建替を契機にした市全体の交通体系の見直し		中	市全体の交通体系の見直し	新運行開始					
			中	ぐるりんバスの見直し	新運行開始					
	②. 園部駅や八木駅のアクセス交通の充実	短		JR遅延時のぐるりんバスとJRの連携	協議が整い次第					
			中	八木地区のデマンドバスの見直し	新運行開始					
			中	神吉線の運行空白時間帯でのデマンドバスの運行	実施					
			中	新たな移動手段の導入	可能な範囲で導入					
	③. 公共交通のわかりやすさの向上	短		園部駅の公共交通サインの整備	順次実施					
		短		わかりやすいバス停の整備	順次実施					
	④. 園部駅や八木駅の待合環境の向上		中	園部駅や園部駅周辺での待合環境の向上	供用開始					
			中	八木駅の交通結節機能の強化及び待合環境の向上	供用開始					
安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる	⑤. 南丹市営バスや園福線等その他路線バスのルート・ダイヤ等の見直し		中	商業施設や医療施設の敷地内でのバス停設置	新運行開始					
			中	南丹市営バスのルート・ダイヤ等の見直し	新運行開始					
		短		南丹市営バスの車内アナウンス・マイクの整備	順次導入					
		短		園福線や京阪京都交通の路線の見直し	必要に応じて実施					
	⑥. 若者や子育て世代向けの利用環境の整備		中	子どもの通学・帰宅のための利便性向上	新運行開始					
			中	駅から学校までの街灯の整備	予算に応じて整備					
		短		デジタル化の導入等による利便性向上	予算に応じて導入					
	⑦. 日吉・美山地区の個別輸送の見直しや維持・確保		中	子育て世代の利用促進に向けた環境整備	順次実施					
			中	日吉デマンドバスのフリー乗降区間の拡大や運行ルート等の見直し	新運行開始					
			中	美山デマンドバスのルート固定型の見直し	実施					
	⑧. 公共交通での観光のしやすさ向上		中	日吉地区のタクシーの維持・確保に向けた連携	可能な範囲から実施					
			中	日吉駅での観光客向けサービス機能の導入	整備					
		短		観光客向けの交通情報提供の強化	順次実施					
みんなで支え愛着を育み持続可能な地域	⑨. モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動	短		使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行	実施					
		短		ターゲットにあわせた利用促進活動の実施	実施					
		短		公共交通の初心者講習会・体験会	実施					
		短		行政職員向けのモビリティ・マネジメントの実施	実施					
	⑩. 地域住民が主体となった利用促進活動の支援	短		地域主体の利用促進活動への支援	順次実施					
		短		マニュアルづくり、地域住民を対象とした勉強会の開催	順次実施					
		短		地域住民などによる駅・バス停周辺の美化活動や見回り活動への支援	実施					
	⑪. 公共交通に対する意見を収集する体制づくり	短		学生や地域住民とのワークショップ	順次実施					
		短		交通事業者やドライバーとの定期的な意見交換会	順次実施					
	⑫. ドライバー確保に向けた支援	短		ドライバーの新規獲得に向けた支援	順次実施					

2. 施策の概要

方針1 「園部駅や八木駅周辺を中心としたコンパクトプラスネットワークをつくる」の施策

- 京都中部総合医療センターの移転建替えを契機にした市全体の交通体系の見直し
- 園部駅や八木駅のアクセス交通の充実
- 公共交通のわかりやすきの向上
- 園部駅や八木駅の待合環境の向上

方針2 「安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる」の施策

- 南丹市営バスや園福線等その他路線バスのルート・ダイヤ等の見直し
- 若者や子育て世代向けの利用環境の整備
- 日吉・美山地区の個別輸送の見直しや維持・確保
- 公共交通での観光のしやすき向上

方針3 「みんなで支え愛着を育み持続可能な地域公共交通をつくる」の施策

- モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動
- 地域住民が主体となった利用促進活動の支援
- 公共交通に対する意見を収集する体制づくり
- ドライバー確保に向けた支援

2.1. 方針1の施策

施策名	①京都中部総合医療センターの移転建替えを契機にした市全体の交通体系の見直し						
取組内容	①-1 市全体の交通体系の見直し - 京都中部総合医療センターは、南丹医療圏の中核病院として地域医療を総合的に支えている病院です。病棟の老朽化が著しいことなどから、令和8年度当初を目標に、第二病棟側エリア(八木駅西側)への全面的な移転建替えを予定しています。  ※京都中部総合医療センター新棟整備基本計画書より抜粋 - 京都中部総合医療センターは、住民の公共交通利用の主な目的地の一つと挙げられていることから、移転建替えにあわせて、八木駅を中心とした公共交通体系の見直しを行います。また、南丹市内の公共交通は乗り継いで利用いただくことが前提の地域もあるため、八木駅以外の公共交通についても同時期に駅までのアクセス向上などの見直しを行います。 - 検討の進め方としては、令和8年度当初に新棟開設が予定されているため、令和6年度末までに公共交通体系の見直し案を決定し、令和7年度は交通事業者との最終調整や運行内容変更の届出、住民への周知活動を実施し、令和8年度当初からの新運行を目指します。なお、公共交通同士の乗継利便性向上のためのダイヤ見直し等は、令和6年度から随時実施します。 - 具体的な見直し内容等は、後述する各施策のページに掲載します。 (施策1の関連施策番号等) ・施策2：園部駅や八木駅のアクセス交通の充実 ・施策5：南丹市営バスのルート・ダイヤ等の見直し ・施策7：日吉・美山地区の個別輸送の見直しや維持・確保 ・施策9：モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	支援	連携実施	連携実施	連携実施	ニーズ出し 実際の利用	参画
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降	
①-1	ニーズ把握 見直し案 事業者調整	事業者調整 届出 周知活動	新運行開始	→	→	→	

施策名	②園部駅や八木駅のアクセス交通の充実
取組内容	②-1 めるりんバスの見直し ・ 中心市街地における公共交通の利便性向上や過度な自家用車利用からの転換に向けて、めるりんバスの運行の見直しを行います。 ・ 具体的には、市街地循環線については、園部駅周辺の商業施設や医療施設へアクセス可能なルート・ダイヤの見直し等を行います。 ・ また、めるりんバスから JR に乗り換えて京都中部総合医療センター等へ通院できるよう、運行本数の少ない摩気・園部東部線などの路線では、通院できるようなダイヤ設定を検討します。 ②-2 JR 遅延時のめるりんバスと JR の連携 ・ めるりんバスの園部駅出発時刻は、JR 下り線到着 5 分後程度を目安としています。現在は、JR の列車到着が遅れる場合でも、めるりんバスは定刻通りの出発としています。 ・ 今後は、乗り継ぎの利便性向上等を目指し、JR の園部駅到着時刻が遅れる場合は、JR とめるりんバス委託事業者が連携し、列車到着にあわせてめるりんバスを出発できる体制を検討します(大幅に遅延する場合は除きます)。 ②-3 八木地区のデマンドバスの見直し ・ 八木駅周辺の公共交通サービスの充実や利用促進に向けて、現在の八木デマンドバスの運行ルートやダイヤ、乗降場所などの見直し、土日の運行時間を限定した実証運行に向けた検討を行います。 ・ 具体的には、地域住民への乗り方説明会や運行の見直しに向けた意見交換会を開催(毎年 1 地区ずつ実施)、地域にとって望ましいルートやダイヤ、運行方法を検討します。 ②-4 神吉線の運行空白時間帯でのデマンドバスの運行 ・ 神吉線の運行を行っていない時間帯(例えば、13 時～16 時)において、地域の移動の足の確保として、八木デマンドバスの運行を検討します。

	②-5 新たな移動手段の導入 園部駅と八木駅周辺の移動手段の充実として、シェアサイクル・カーシェアリング・電動キックボードなど、現在のバスやタクシー以外の移動サービスの導入に向けて、運営事業者との研究やポート設置の支援等を行います。						
	 京都駅北口広場のポート事例						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	支援	実施	実施	実施	ニーズ出し 実際の利用	新たな移動手段の 運営事業者との連携
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降	
②-1	ニーズ把握 事業者調整	→	実施 (新運行開始)	→	→	→	
②-2	事業者調整	協議が整い 次第実施	→	→	→	→	
②-3	ニーズ把握 事業者調整	→	実施 (新運行開始)	→	→	→	
②-4	国・府との 実現可能性 の協議	→	→	地元調整 事業者調整	実施	→	
②-5	実現可能性 の検討	→	→	→	可能な範囲 で導入	→	

施策名	③公共交通のわかりやすさの向上						
取組内容	③-1 園部駅の公共交通サインの整備						
	← 西口 서쪽 출구 West Exit 西出口 バス 南丹市街地循環・八田・福住・るり溪方面 for Nantanshigaichizhunkan, Hatto, Fukuzumi, Rurikei Bus 東口 동쪽 출구 East Exit 东出口 バス 京丹波町・桧山・丹波自然運動公園方面 for Kyotambacho, Hinokiyama, Tambashizenmundokouen Bus 今後は園部駅のバス乗り場は、東口と西口に分かれていることや、複数のバス事業者が乗り入れていることから、バスルート・時刻表・乗り場案内など、駅端末交通手段全般のわかりやすい案内・充実を行います。案内方法としては、デジタルサイネージ等を整備し、鉄道・バス・タクシー等、地域の公共交通全般を対象にすることで、案内の一元化や利用者利便向上を図ります。 短期的には、園部駅西口に共通案内板の整備を行います。						
	桂坂中央方面 For Katsurazaka Chuo 行先 三ノ宮街道・京大桂キャンパス Kyoto Univ. E/西口 南丹市街地循環 三ノ宮街道・中山 (旧道) 西口1 東口3 のりば 市バス 京阪京都交通 市バス 京阪京都交通 番線 西6 208 西5 238 26 268 5 6 7 西13 24 西38 51 西10 20 西30 西40 52 22 8 9 西12 22 西42 52 4 44 2 32 10 西12 22 西42 52 24 2 32 11 西12 22 西42 52 2 37 2 32 案内の一元化の事例（京都市・桂駅）						
	園部駅西口のバス停の状況						
③-2 わかりやすいバス停の整備							
園部地区では、ぐるりんバスと京阪京都交通の重複区間があり、一部のエリアでは、バス停名称が異なる、バス停位置が離れているなど、利用者にとって混乱を招く状態にあります。そのため、バス停位置やバス停名称の統一化を行います。具体的には、市役所前や国際交流会館前・図書館前の統一化を図ります。 また、安全性確保対策が十分ではないバス停に対して、安全対策を順次検討し、状況に応じた安全対策に努め、車を運転する方や歩行者の方、バスを利用する方など皆様の安全意識の醸成を図ります。具体的には、神吉上、神吉公民館、淇陽学校前、国際交流会館前、穴人、知見口、園部河原町、どんどん橋、仁江、西田、八田、摩気神社前、神吉池で対策を図ります。							
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	支援	協力	実施	—	—	—
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降	
③-1	順次実施	→	→	→	→	→	
③-2	順次実施	→	→	→	→	→	

施策名	④園部駅や八木駅の待合環境の向上						
取組内容	④-1 園部駅や園部駅周辺での待合環境の向上 ・ 園部駅での鉄道やバス等の待ち合わせとして、学生等が快適に過ごせるような空間を整備します。 ・ 待合空間は、駅構内だけではなく、駅ビルや駅前広場なども検討対象とし、交通拠点としての機能強化を目指します。 ・ 短期的には、駅ビルの空きテナント部分を活用した観光案内機能や定期券販売機能等の付加、デジタルサイネージ等による交通や観光案内の提供を検討します。  園部駅の駅ビルの状況 ④-2 八木駅の交通結節機能の強化及び待合環境の向上 ・ 八木駅の東口では、路線バスとタクシーが接続していることから、快適な待合空間整備に向けて、ベンチや上屋の整備を行います。 ・ 八木駅周辺に時間貸駐車場を整備し、パークアンドライドの促進、鉄道の利用促進を図ります。  八木駅バス停の状況						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	—	—	—	—	実際の利用	—
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降	
④-1	駅ビルでの交通機能強化整備	関係者協議	→	工事着手	供用開始	→	
④-2	関係者協議	→	→	工事着手	供用開始	→	

2.2. 方針2の施策

施策名	⑤南丹市営バスや園福線等その他路線バスのルート・ダイヤ等の見直し
取組内容	⑤-1 商業施設や医療施設の敷地内でのバス停設置 - 日吉地区や美山地区から園部地区の商業施設や医療施設への来訪ニーズが高いことから、美山園部線の運行ルートの見直し、新たなバス停設置を行います。 - 他の施策も含め、増車増員が必要な施策は、遅くとも運行予定の2年前から交通事業者等との協議を開始する。 ⑤-2 南丹市営バスのルート・ダイヤ等の見直し - 南丹市営バスの乗換場所や各系統の起終点が、地域の拠点から離れているため、芦生線・佐々里線を知見口まで延伸、また、鶴ヶ岡線や福居線を美山支所前まで延伸します(美山園部線は旧知井小学校前まで運行)。 - その他、地域の移動販売拠点などへの直通ルートや運行ダイヤの設定を地域と連携しながら検討します。また、各系統の起終点となっている駅においては、通院ができるような鉄道とのダイヤ接続・ダイヤの見直しを検討します。 延伸のイメージ ⑤-3 南丹市営バスの車内アナウンス・マイクの整備 - 南丹市営バスの運転手用のピンマイクなどを整備し、車内アナウンスを聞こえやすくすることで、安心して降車できることを目指します。 ⑤-4 園福線や京阪京都交通の路線の見直し - 園部地区や八木地区を運行する園福線と京阪京都交通の各路線について、利用実態や利用者ニーズ等を鑑みて、必要に応じてルートやダイヤ等の見直し

	を検討します。						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	支援	－	実施	－	ニーズ出し 実際の利用	－
スケジュール	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度以降	
⑤-1	ニーズ把握 事業者調整	→	実施 (新運行開始)	→	→	→	
⑤-2	ニーズ把握 事業者調整	→	実施 (新運行開始)	→	→	→	
⑤-3	車内設備と の調整	順次導入	→	→	→	→	
⑤-4	必要に応じ て、検討・ 実施	→	→	→	→	→	

施策名	⑥若者や子育て世代向けの利用環境の整備						
取組内容	⑥-1 子どもの通学・帰宅のための利便性向上 - 南丹市営バスやぐるりんバスの運行を、生徒の登下校時間に見合った運行になるよう、運行ダイヤの改正等を検討します。 - また、鉄道やバスの待機場所の設置など、待合環境の改善を図ります。（関連施策：④-1） ⑥-2 駅から学校までの街灯の整備 - 通学路を安心して歩くことができるように、また、バス停で安心して待つことができるように、園部駅から園部高校や京都聖カタリナ高校間の歩道上の街灯整備に向けた協議を進めます。 - 交通拠点のバス待ち環境改善の一環として、八木駅東側の街灯整備に向けた協議を進めます。 ⑥-3 デジタル化の導入等による利便性向上 - 令和6年4月より、ぐるりんバスでICOCA（交通系ICカード）での運賃支払いが可能となります。 - 今後は、南丹市営バスでICOCA（交通系ICカード）での運賃支払いが可能となるよう、簡易型IC端末等の導入を行います。 ⑥-4 子育て世代の利用促進に向けた環境整備 - 子育て世代の方の公共交通利用促進に向けて、運賃施策等を進めます。 - 具体的には、子育て世代向けの運賃割引制度の導入（通勤通学定期券の環境定期券制度や夏休み専用乗り放題パスなど）、市内の公共交通の共通1日乗車券の導入（JR除く）、子育てタクシー制度の導入（妊婦向けの陣痛タクシーの導入及びその運賃の補助（2回分の運賃を補助するなど））を進めます。  亀岡市の陣痛タクシーの事例  阪急電車の夏休み用フリーチケットの事例						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	支援	連携	連携	連携	実際の利用	道路管理者と協議

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度以降
⑥-1	ニーズ把握 事業者調整	→	実施 (新運行開始)	→	→	→
⑥-2	関係者協議	→	予算に応じ て整備	→	→	→
⑥-3	検討	予算に応じ て導入	→	→	→	→
⑥-4	制度設計 事業者調整	順次実施	→	→	→	→

施策名	⑦日吉・美山地区の個別輸送の見直しや維持・確保							
取組内容	⑦-1 日吉デマンドバスのフリー乗降区間の拡大や運行ルート等の見直し							
	- バス停まで歩くことが困難な高齢者のために、日吉デマンドバスのフリー乗降区間を拡大します。フリー乗降区間設定ができない運行区間で、近くに集落が点在している場合は、集落側に運行ルートを近づけるなどの対策を行います。 - 南丹市営バスとデマンドバスが重複している区間については、効率的な運行実現に向けた検討を行います。							
	⑦-2 美山デマンドバスのルート固定型の見直し							
	- 美山デマンドバスに対して、利用者の乗車時間の短縮や地域内での外出促進を図るため、ルート固定型を見直し、乗降場所間を最短経路で運行する方式（区域運行）への転換を検討します。 - 区域運行の乗降場所は、現在の乗降場所に加えて、幹線道路沿いだけでなく、集落内などにも新たに設置し、できるだけ自宅からの歩く距離を短くすることを検討します。							
取組内容	⑦-3 日吉地区のタクシーの維持・確保に向けた連携							
	- 日吉地区のタクシーは1台で営業していることから、今後の存続に向けて、地域と協働して検討します。例えば、市内のタクシー事業者間で応援できる体制づくりや地元ドライバーによる自家用有償旅客運送等の導入を検討します。 - ライドシェアなどの新しいモビリティの導入等は、国の動向を踏まえて検討・研究を進めます。							
	実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
		実施	—	—	—	実施及び事業者間連携	実際の利用	—
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降		
⑦-1	制度設計 事業者調整	→	実施 (新運行開始)	→	→	→		
⑦-2	制度設計 事業者調整	→	→	実施	→	→		
⑦-3	仕組みづくりの検討	事業者間の調整	連携可能な範囲から実施	→	→	→		

施策名	⑧公共交通での観光のしやすさ向上						
取組内容	⑧-1 日吉駅での観光客向けサービス機能の導入 - 日吉駅から美山かやぶきの里方面の観光客において、スーツケースなどの大きな手荷物をバスに持ち込まれることで、車内移動や乗降に支障が見られます。そのため、楽しく観光できるように、日吉駅にて大きな手荷物等を預けられる場所・サービスを整備します（クロークやコインロッカーの整備等）。 - 当該サービスの決済方法については、Visa のタッチ決済や QR コード決済などのキャッシュレス決済の導入も検討し、日本円に不慣れな外国人観光客でも円滑に利用できる仕組みを目指します。 (2) 手ぶら観光の推進（臨時手荷物預かり所の開設） ア 内容 京都駅から観光地へ移動する旅行者向けに、臨時手荷物預かり所を開設し、手荷物の一時預かりを行います。また、宿泊施設への配送（※）を希望される方には、同配送サービスも行います（一時預かり、配送ともに有料）。 ※ 宿泊施設への配送は、京都市と佐川急便株式会社の連携により実施 イ 実施期間 令和5年11月18日（土）、23日（木・祝）～26日（日）、 12月2日（土）、3日（日）の7日間（時間：9時～20時） ウ 場所 京都駅ビル駅前広場（ホテルグランヴィア京都前） ※ 詳細な場所は裏面参照  イメージ ※令和5年「近畿運輸局との連携による京都駅における移動経路の分散化等に係る実証事業の実施」の記者発表より抜粋 ⑧-2 観光客向けの交通情報提供の強化 - ハイキング客の来訪が期待できるぐるりんバスの西本梅・癒しの森線については、るり溪温泉や観光の関係者と協働して、目的地まで公共交通を使ったアクセス方法を発信します。 - 南丹市営バスを利用してかやぶきの里へ移動する人向けに、周辺観光マップと公共交通案内がセットになったポスターやリーフレットを車内に掲出・配架します。						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	—	連携	連携	—	—	観光関係者との連携
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降	
⑧-1	制度設計 事業者調整	→	整備	→	→	→	
⑧-2	関係者間での調整	順次実施	→	→	→	→	

2.3. 方針3の施策

施策名	⑨モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動																																																																																																						
取組内容	⑨-1 使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行 - 南丹市では、交通手段別や地区別（旧町単位）で「南丹市営バス時刻表」「デマンドバス～そよかぜ号～の時刻表」「園部・八木地域を運行するバス時刻表」などを作成しています。これらに加えて、地域の日常生活にあった総合時刻表・マップを作成します。 - この制作にあたっては、美山地区の地域振興会が作成・配布していた地区別時刻表を参考にします。また、マイダイヤ記入欄や、スーパーや病院などの目的地別の総合時刻案内、バリアフリー車両の運行ダイヤの明示など、利用者が知りたい情報を掲載します。 JR 園部駅⇒南丹市役所のバス時刻表 ▶ JR 園部駅から市役所周辺へは、バスが便利です。最短5分で連絡。 <table><tr><th>系統</th><th>運行主体</th><th>JR園部駅着 (京都方面からの便)</th><th>園部駅 西口発</th><th>市役所周辺バス停着 バス停「図書館前」(ぐるりんバス) バス停「国際交流会館前」(京阪京都交通)</th><th>運行日</th></tr><tr><td>40 系統 八田線</td><td>京阪京都交通</td><td></td><td>5:51</td><td>→ 5:57</td><td>土日祝運休</td></tr><tr><td>44 系統 園部線</td><td>京阪京都交通</td><td>6:15</td><td>6:38</td><td>→ 6:44</td><td></td></tr><tr><td>40 系統 八田線</td><td>京阪京都交通</td><td>6:48</td><td>6:59</td><td>→ 7:05</td><td></td></tr><tr><td>20 系統 市街地循環線</td><td>ぐるりんバス</td><td>7:54 土日祝 7:47</td><td>7:58</td><td>→ 8:03</td><td></td></tr><tr><td>40 系統 八田線</td><td>京阪京都交通</td><td>7:54</td><td>8:05</td><td>→ 8:11</td><td>土日祝運休</td></tr><tr><td>30 系統 厚気・園部東部線</td><td>ぐるりんバス</td><td>8:20</td><td>8:25</td><td>→ 8:30</td><td>土日祝運休</td></tr><tr><td>20 系統 市街地循環線</td><td>ぐるりんバス</td><td>8:20</td><td>8:25</td><td>→ 8:30</td><td></td></tr><tr><td>20 系統 市街地循環線</td><td>ぐるりんバス</td><td>8:42</td><td>8:49</td><td>→ 8:54</td><td>土日祝運休</td></tr><tr><td>40 系統 八田線</td><td>京阪京都交通</td><td>8:42</td><td>8:49</td><td>→ 8:55</td><td>土日祝運休</td></tr><tr><td>20 系統 市街地循環線</td><td>ぐるりんバス</td><td>9:43</td><td>9:47</td><td>→ 9:52</td><td>土日祝運休</td></tr><tr><td>40 系統 八田線</td><td>京阪京都交通</td><td>9:43</td><td>9:49</td><td>→ 9:55</td><td></td></tr><tr><td>50 系統 新光悦村線</td><td>ぐるりんバス</td><td>9:43</td><td>10:00</td><td>→ 10:08</td><td></td></tr><tr><td>20 系統 市街地循環線</td><td>ぐるりんバス</td><td>10:16 土日祝 10:17</td><td>10:21</td><td>→ 10:36</td><td></td></tr><tr><td>30 系統 厚気・園部東部線</td><td>ぐるりんバス</td><td>10:16</td><td>10:43</td><td>→ 10:48</td><td>土日祝運休</td></tr><tr><td>40 系統 八田線</td><td>京阪京都交通</td><td>快速 10:44</td><td>10:49</td><td>→ 10:55</td><td>土日祝運休</td></tr><tr><td>50 系統 新光悦村線</td><td>ぐるりんバス</td><td>快速 10:44</td><td>10:50</td><td>→ 10:58</td><td>土日祝運休</td></tr></table> 特定の目的地へ行くバスのみを抽出した総合時刻表の事例 ⑨-2 ターゲットにあわせた利用促進活動の実施 - 公共交通の利用促進に向けて、明治国際医療大学線や丹波日吉線などの便利なバスやお得な切符等の案内、デマンドバスの乗り方（予約方法等）など、公共交通に関する情報を、伝えたいターゲットにあわせて適切な媒体を活用し定期的に発信します。 - 特に高齢者向けには、紙媒体だけではなく、ケーブルTVを活用した情報発信（バスの乗り方やデマンドバスの予約方法やバスでのぶらり旅など）を検討します。さらに、社会福祉協議会等と連携して、福祉有償運送以外での移動方法の案内についても検討します。 - 学生や若い世代向けには、スマートフォンで情報収集可能な媒体を活用します。例えば、X(旧ツイッター)の南丹市公共交通の公式アカウントを取得し、市営バスなどの遅れ・運休状況を発信できるようにします。 - 学生のうち、中学3年生や高校3年生及び保護者に対しては、高校・大学等への進学後も公共交通利用を継続してもらうための啓発活動を、京都府や近隣市町と協働して実施します。 - 公共交通の運行に関しては、令和8年の新運行開始に関する情報提供（施策1の広報活動）、南丹市営バスの「乗客がある場合のみ運行」する時間帯・区	系統	運行主体	JR園部駅着 (京都方面からの便)	園部駅 西口発	市役所周辺バス停着 バス停「図書館前」(ぐるりんバス) バス停「国際交流会館前」(京阪京都交通)	運行日	40 系統 八田線	京阪京都交通		5:51	→ 5:57	土日祝運休	44 系統 園部線	京阪京都交通	6:15	6:38	→ 6:44		40 系統 八田線	京阪京都交通	6:48	6:59	→ 7:05		20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	7:54 土日祝 7:47	7:58	→ 8:03		40 系統 八田線	京阪京都交通	7:54	8:05	→ 8:11	土日祝運休	30 系統 厚気・園部東部線	ぐるりんバス	8:20	8:25	→ 8:30	土日祝運休	20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	8:20	8:25	→ 8:30		20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	8:42	8:49	→ 8:54	土日祝運休	40 系統 八田線	京阪京都交通	8:42	8:49	→ 8:55	土日祝運休	20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	9:43	9:47	→ 9:52	土日祝運休	40 系統 八田線	京阪京都交通	9:43	9:49	→ 9:55		50 系統 新光悦村線	ぐるりんバス	9:43	10:00	→ 10:08		20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	10:16 土日祝 10:17	10:21	→ 10:36		30 系統 厚気・園部東部線	ぐるりんバス	10:16	10:43	→ 10:48	土日祝運休	40 系統 八田線	京阪京都交通	快速 10:44	10:49	→ 10:55	土日祝運休	50 系統 新光悦村線	ぐるりんバス	快速 10:44	10:50	→ 10:58	土日祝運休
系統	運行主体	JR園部駅着 (京都方面からの便)	園部駅 西口発	市役所周辺バス停着 バス停「図書館前」(ぐるりんバス) バス停「国際交流会館前」(京阪京都交通)	運行日																																																																																																		
40 系統 八田線	京阪京都交通		5:51	→ 5:57	土日祝運休																																																																																																		
44 系統 園部線	京阪京都交通	6:15	6:38	→ 6:44																																																																																																			
40 系統 八田線	京阪京都交通	6:48	6:59	→ 7:05																																																																																																			
20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	7:54 土日祝 7:47	7:58	→ 8:03																																																																																																			
40 系統 八田線	京阪京都交通	7:54	8:05	→ 8:11	土日祝運休																																																																																																		
30 系統 厚気・園部東部線	ぐるりんバス	8:20	8:25	→ 8:30	土日祝運休																																																																																																		
20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	8:20	8:25	→ 8:30																																																																																																			
20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	8:42	8:49	→ 8:54	土日祝運休																																																																																																		
40 系統 八田線	京阪京都交通	8:42	8:49	→ 8:55	土日祝運休																																																																																																		
20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	9:43	9:47	→ 9:52	土日祝運休																																																																																																		
40 系統 八田線	京阪京都交通	9:43	9:49	→ 9:55																																																																																																			
50 系統 新光悦村線	ぐるりんバス	9:43	10:00	→ 10:08																																																																																																			
20 系統 市街地循環線	ぐるりんバス	10:16 土日祝 10:17	10:21	→ 10:36																																																																																																			
30 系統 厚気・園部東部線	ぐるりんバス	10:16	10:43	→ 10:48	土日祝運休																																																																																																		
40 系統 八田線	京阪京都交通	快速 10:44	10:49	→ 10:55	土日祝運休																																																																																																		
50 系統 新光悦村線	ぐるりんバス	快速 10:44	10:50	→ 10:58	土日祝運休																																																																																																		

	間の周知、南丹市営バスとデマンドバスが宮脇バス停などで乗り継ぎできることの周知、園福線の利用促進に繋がるような情報提供を行います。						
	・ また、利用シーンにあわせた情報発信を強化します。特に、地域内や JR 沿線でのイベント時において、パンフレットやホームページで、公共交通の利用案内(時間やバス停の場所など)を実施します。						
	⑨-3 公共交通の初心者講習会・体験会						
	・ 高齢者向けのバスに乗る練習会・体験会の開催、バス乗り方教室やバス買い物ツアーの開催を、地域と連携して実施します。						
	・ 公共交通お試し券の配布、無料開放日（例えば、敬老の日をバス無料デーにする）を実施します。						
	・ また、小中学生向けに、公共交通をテーマとした総合学習や社会見学等を、企画・実施します。						
	⑨-4 行政職員向けのモビリティ・マネジメントの実施						
	・ 南丹市役所職員に対して、公共交通に関する知識・理解を深めるための勉強会を定期的に開催します。						
	・ この勉強会を通じて、公共交通の維持・存続に向けて率先的に行動してもらい、自分が担当している業務内容と公共交通との連携・協働の可能性を考えていただくとともに、地域の活性化に向けた新たな取り組みの立案等も目指します。						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	実施	連携	連携	連携	参加呼びかけ 体験会企画 実際の利用	社会福祉 協議会等 と連携
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度以降	
⑨-1	企画	実施	→	→	→	→	
⑨-2	企画	実施	→	→	→	→	
⑨-3	企画	実施	→	→	→	→	
⑨-4	企画	実施	→	→	→	→	

施策名	⑩地域住民が主体となった利用促進活動の支援						
取組内容	⑩-1 地域主体の利用促進活動への支援 地域が主体となった公共交通利用促進活動として、日吉地区では「市営バスに乗ろう会」があります。このような地域主体の利用促進活動を、継続・拡大できるように、活動に関する支援を行います。 日吉地区の住民主体の乗車体験会の事例						
	⑩-2 マニュアルづくり、地域住民を対象とした勉強会の開催 - 地域主体の利用促進活動の拡大（水平展開）を目指して、活動マニュアルの作成や、地域住民を対象とした勉強会を開催します。 ⑩-3 地域住民などによる駅・バス停周辺の美化活動や見回り活動への支援 - 地域住民などによる駅・バス停周辺の美化活動や見回り活動への支援を行います。						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	—	連携	連携	—	活動の実行	—
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降	
⑩-1	企画	順次実施	→	→	→	→	
⑩-2	企画	順次実施	→	→	→	→	
⑩-3	制度設計	実施	→	→	→	→	

施策名	⑪公共交通に対する意見を収集する体制づくり						
取組内容	⑪-1 学生や地域住民とのワークショップ - 園部駅周辺の学校や明治国際医療大学（生徒）を対象に、若者が使いたくなる公共交通のあり方等に関する意見交換会を実施します。 - 特に利用の伸び悩みが感じられるぐるりんバス摩気・園部東部線や西本梅スクール・癒しの森線などでは、路線沿線の地域ごとに意見交換会を開催します。 - 意見交換会では、行政職員・市議会議員・交通事業者も参加・連携し、政策へ直結する場を目指します。 綾部市の高校生モニター懇談会実施の事例 ⑪-2 交通事業者やドライバーとの定期的な意見交換会 - 行政と交通事業者やドライバーとの定期的な意見交換を実施することで、運行の維持・確保のために必要な対策や意識等を共有し、実践します。また、このような意見交換会を通じて、行政職員側の公共交通に関する知識や素養を高めることも目指します。						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	実施	—	積極的な参加	積極的な参加	積極的な参加	積極的な参加	積極的な参加 (学生)
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降	
⑪-1	順次実施	→	→	→	→	→	
⑪-2	順次実施	→	→	→	→	→	

施策名	⑫ドライバー確保に向けた支援						
取組内容	⑫-1 ドライバーの新規獲得に向けた支援 ・ 交通事業者と連携して、運転手や整備士などの新規雇用（特に若い世代の雇用促進）に向けた取り組みを実施します。 ・ 行政からの支援や連携は、必要に応じて迅速な実施を目指します。 なお、取組案は次のとおりです。 ➤ 南丹市広報での呼びかけを実施します。 ➤ 南丹市営バスのドライバーの定年延長（65歳→68歳）を検討します。 ➤ 運転手体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験の実施を、交通事業者と連携して実施します。 ➤ 運転手の新規採用に向けて、求人掲載サイトの初期費用または掲載費用の一部を支援します。 ➤ 二種免許の「受験資格特例教習」の実施教習費用の一部を支援します。 ➤ 大型1種免許を持つ団体職員（消防職員等）の定年後の採用や市役所職員の定年後の再就職先としての活用を検討します。 ※三重県桑名市と三重交通では、人材活用についての連携協定を結び、大型運転免許を持つ桑名市の消防士が60歳で定年退職する際に、希望すれば三重交通のバス運転士として転籍できるようにした。三重交通に転籍した後も桑名市の賃金の水準を維持する。						
実施主体	南丹市	国・府	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	住民	その他
	支援	支援	実施	実施	実施	参加	他業種との連携
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降	
⑫-1	制度設計 事業者調整	順次実施	→	→	→	→	

第6章 推進体制

1. 推進体制

本計画の目標の実現や施策の実施等については、南丹市だけで進めるのではなく、交通事業者、地域住民、関係機関等、様々な関係者が連携し、総合的な取組として進めることが必要になります。そのため、南丹市地域公共交通会議において、自治体、交通事業者、道路管理者、警察、住民、企業等が一体となって、継続的に協議・調整できる体制をつくり、施策の進行管理や計画の評価・検証・見直し等を進めます。

【計画の実施主体と主な役割】

実施主体	主な役割
地域住民	・ 地域住民は、自らの交通行動が社会環境や自然環境に及ぼす影響を理解し、自家用車のみに依存することがないように、一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択することに努めます。 ・ 公共交通は、利用者があってはじめて成り立つこと、およびサービス水準とコスト・負担との関係等を理解した上で、自らが積極的に公共交通を利用するよう心がけます。 ・ 鉄道やバスなど公共交通を地域の財産としてとらえ、地域固有の歴史、文化、自然と調和した公共交通体系の構築とその確保・維持に向け、地域が主体となった取り組みを推進することに努めます。
交通事業者	・ 交通事業者は、引き続き、持続可能な公共交通を維持確保するため、安全・安心な運行サービスを提供するとともに、効率的な運行と利用促進に努めます。 ・ 交通事業者としてのノウハウを活用した公共交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域公共交通の確保・維持・改善に参画し、サービスの充実や利用者満足度のさらなる向上に努めます。
関係機関	・ 関係機関は、地域公共交通の確保・維持に向けて、公共交通サービスの提供等の取り組みへ協力し、行政や交通事業者と連携することに努めます。 ・ 広域幹線などの確保・維持に向けて、京丹波町などの関係自治体と連携を図ります。
行政	・ 持続可能な公共交通の実現に向け、交通事業者や地域住民、その他の関係者と連携し、本計画が着実に推進されるよう中心的な役割を果たします。 ・ 公共交通の維持確保に向け、各部署が組織横断的に協力し、積極的な公共交通の利用促進に努めます。

2. 計画の評価スケジュール

本計画の推進にあたっては、計画の策定（Plan）→事業の実施（Do）→事業の評価（Check）→計画や事業の見直し・改善（Action）というPDCAサイクルを毎年行い、事業を進めていきます。

【計画の評価スケジュール】

		R6年度 (2024)				R7年度 (2025)				R8年度 (2026)				R9年度 (2027)				R10年度 (2028)				R11年度 (2029)	
		4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7
本協議会	計画策定 (Plan)	●→ 次年度事業検討				●→ 次年度事業検討				●→ 次年度事業検討				●→ 次年度事業検討				●→ 計画見直し				●→ 次期計画	
	事業実施 (Do)	●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施	
	事業評価 (Check)	●→ R6年度事業 評価・検証				●→ R7年度事業 評価・検証				●→ R8年度事業 評価・検証				●→ R9年度事業 評価・検証				●→ 本計画全体の 事業評価・検証					
	計画・事業の見直し ・改善 (Action)	●→ 事業見直し				●→ 事業見直し				●→ 事業見直し				●→ 事業見直し				●→ 事業見直し					
	各取組の効果検証 手法の検討 ・中間評価																	●→ <最終評価> 効果検証実施、 アンケート実施、 取りまとめ					
	南丹市地域公共交通 活性化協議会・南丹市 地域公共交通会議 (適宜実施)	(6月頃)		(10月頃)	(2月頃)																		
関連協議会	JR山陰本線（園部～ 綾部）沿線地域公共 交通活性化協議会	●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※					
	その他	●→ 令和8年に向けて 交通体系の見直しの検討や 事業者等との調整を実施				●→ 京都中部総合 医療センターの 移転建替え				●→ 南丹市の新たな公共交通体系のスタート													

※ 協議内容に応じて、南丹市地域公共交通活性化協議会開催後、関連する各協議会において協議事項等を適宜報告する。

- ・ 6月頃：地域公共交通確保維持事業の申請、前年度決算の確認、今年度予算の決定等
- ・ 10月頃：次年度事業計画の確認（予算要求にあわせて）、今年度事業の中間報告等
- ・ 2月頃：本計画の施策の実施状況についての評価（必要に応じて計画の変更を検討）、次年度予算・事業計画の協議、第三者評価委員会の報告内容の確認等

参考資料

1. 南丹市地域公共交通活性化協議会規約

（設置）

第1条 南丹市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、「地域公共交通計画」（以下「公共交通計画」という。）の作成に関する協議及び公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的に設置する。

（事務所）

第2条 協議会の事務所は、南丹市園部町小桜町47番地（南丹市役所内）に置く。

（事業）

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- （1）公共交通計画の策定及び変更の審議に関すること
- （2）公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること
- （3）公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること
- （4）前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要と認めること

（組織）

第4条 協議会は、委員25人以内で組織する。

2 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- （1）市長又はその指名する者
- （2）一般旅客自動車運送事業者
- （3）一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
- （4）住民又は利用者
- （5）近畿運輸局京都運輸支局長又はその指名する者
- （6）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体等
- （7）南丹市において現に交通空白地有償運送又は福祉有償運送を行っている NPO 法人等
- （8）京都府南丹土木事務所
- （9）京都府南丹警察署
- （10）学識経験を有する者その他の協議会の運営上必要と認められる者

（任期）

第5条 委員の任期は2年以内とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員に欠員が生じた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（役員）

第6条 協議会に次の役員を置く。

- （1）会長 1名

(2) 副会長 1名

(3) 監事 2名

2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

3 監事は会長が指名する。

(役員の職務)

第7条 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

3 監事は、出納監査を行い、その結果を会長に報告する。

(協議会の運営)

第8条 協議会の会議（以下、会議という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 会長が緊急の決定を要する事案について会議を招集する時間的な余裕がないとき、その他やむを得ない理由があるときは、第4項の議決は、委員の書面による賛否の結果をもってこれに代えることができる。

7 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第9条 協議会において協議が整った事項について、協議会の構成員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(調整部会)

第10条 協議会は、公共交通計画の策定並びに実施等にあたり、調整部会を設置することができる。

2 調整部会の構成員は委員より、会長が指名する。

(事務局)

第11条 協議会は、協議会の運営に関する事務を行うため、南丹市公共交通施策担当課に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が会議に諮り別に定める。

(会計)

第12条 協議会の収入および支出に関し必要な事項は、会長が会議に諮り別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第13条 協議会は、会議に出席した委員等に報酬及び費用の弁償を支給することができる。

2 前項の報酬及び費用弁償の額は、南丹市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（平成18年1月1日条例第74号）に準じるものとする。

（委任）

第14条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項が生じた場合は、会長が別に定める。

附 則

（施行期日）

1 この規約は、令和5年4月25日から施行する。

2. 南丹市地域公共交通活性化協議会委員名簿

	氏 名	備 考
1	仲 村 学	南丹市議会 総務常任委員会 委員
2	奥 村 安 治	園部町地域選出
3	橋 本 みゆき	八木町地域選出
4	吉 田 辰 男	日吉町地域選出
5	山 名 英 夫	美山町地域選出
6	川 勝 久美子	南丹市女性会 副会長
7	荻 野 真 吾	南丹市PTA連絡協議会 理事
8	榎 原 克 幸	南丹市社会福祉協議会 事務局長
9	大 牧 秀 夫	南丹市老人クラブ連合会 副会長
10	湯 浅 裕 晃	南丹市校園長会 中学校代表 八木中学校長
11	森 昭 夫	南丹市福祉シルバー人材センター 副理事長
12	佐 野 清	南丹市身体障害者福祉会 会長
13	阪 本 和 宏	京阪京都交通株式会社 代表取締役社長
14	中 薮 裕 介	京都府タクシー協会
15	俣 野 健 二	京阪京バス労働組合 執行委員長
16	野 口 明	西日本旅客鉄道株式会社 京滋支社 副支社長
17	野 中 好	有限会社 中京交通 代表取締役
18	上 原 文 和	公募委員
19	稲 留 健一郎	近畿運輸局 京都運輸支局 首席運輸企画専門官
20	中 西 正 樹	京都府南丹土木事務所 施設保全課長
21	三 木 英 昭	京都府南丹警察署 交通課長
22	平 康 夫	京都府南丹広域振興局 地域連携・振興部 企画・連携推進課長
23	松 中 亮 治	京都大学大学院 工学研究科 准教授
24	山 内 守	南丹市 副市長
25	國 府 常 芳	南丹市 教育長

(敬称略・順不同)
(令和5年9月1日現在)

3. 南丹市地域公共交通計画策定の経過

日程	内容
令和 5 年 4 月 25 日	令和 5 年度 第 1 回南丹市地域公共交通活性化協議会 ・ 南丹市地域公共交通活性化協議会規約等の承認 ・ 役員の選出 ・ 令和 5 年度事業計画及び予算書の承認
令和 5 年 8 月 22 日	令和 5 年度 第 2 回南丹市地域公共交通活性化協議会 ・ 地域公共交通計画策定事業の承認 ・ 南丹市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査とワークショップの実施方針
令和 5 年 10 月 30 日	令和 5 年度 第 3 回南丹市地域公共交通活性化協議会 ・ 会長・副会長の選出 ・ 監事の指名 ・ 南丹市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査とワークショップの実施結果の報告 ・ 南丹市地域公共交通計画素案について ・ 南丹市地域公共交通計画の実施事業（案）について
令和 5 年 12 月 21 日	令和 5 年度 第 4 回南丹市地域公共交通活性化協議会 ・ 南丹市地域公共交通計画（案）及びパブリックコメントについて
令和 5 年 12 月 27 日から 令和 6 年 1 月 22 日まで	南丹市地域公共交通計画（案）に関するパブリックコメントの実施
令和 6 年 3 月 7 日	令和 5 年度 第 5 回南丹市地域公共交通活性化協議会 ・ 南丹市地域公共交通計画（案）の修正について

4. 用語集

※五十音順

語句	説明
ウォークアブル推進都市	南丹市都市計画マスタープランにおいて、「鉄道やバスなどの公共交通が利用しやすい環境や、歩くことが楽しい道路空間の整備等により、地球環境と地域社会の持続性を高めるライフスタイルへの転換を促すような交通体系が実現する都市」としている。
AI（エーアイ）オンデマンド運行	AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。 AI（エーアイ）とは、Artificial Intelligence の略で、人工知能のこと。
幹線補助	国土交通省による地域間幹線系統補助事業。幹線系統とは、複数市町村にまたがる広域的な路線バスのこと。
キス&ライド	家族等に駅まで送迎してもらい、そこから公共交通に乗り換える方法。
コンパクトシティ	住まい・交通・公共サービス・商業施設などの生活機能をコンパクトに集約し、効率化した都市。
サイン（公共交通サイン）	人々に施設への案内や誘導、情報の提供を目的として、公的機関(国、府、市および公共交通事業者)が設置する標識、地図、案内誘導板等のこと。
自転車のシェアリングシステム・シェアサイクル	乗りたい時に借りて、行きたい場所で返すことができる自転車のシェア（共有）サービス。
自家用有償旅客運送	既存の公共交通サービスの提供が困難な地域において、輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取ったうえで、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で提供する運送サービス。自家用有償旅客運送には、交通空白輸送を行う自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）と、福祉輸送を行う自家用有償旅客運送（福祉有償運送）がある。
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。
デマンドバス	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス。

語句	説明
ドア to ドア	自宅の戸口を出てから目的の戸口までの移動のこと。
パークアンドライド	クルマを駅やバス停周辺の駐車場にとめ、電車・バスなどの公共交通機関に乗り換えて、目的地に向かう、車の流入抑制につながる移動方法。
バスロケーションシステム	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板やスマートフォン、パソコン等に、バスの運行情報を提供するシステム。
PDCA サイクル (ピーディーシーエーサイクル)	Plan (計画)、Do (実行)、Check (測定・評価)、Action (対策・改善) の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念。
フィーダー補助	国土交通省による地域内フィーダー系統補助事業。フィーダー系統とは、幹線系統等を補完する支線路線（フィーダー）のこと。
ボランティア輸送	ボランティアや住民互助により、自家用車を使用して「無償」で運送する、道路運送法上の許可・登録を要しない運送方法。実際の運送に要したガソリン代・道路通行料・駐車場代、自発的謝礼のみ収受できる。
MaaS (マース)	MaaS (マース) とは、Mobility as a Service の略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス。
モビリティ・マネジメント	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのこと。具体的には、コミュニケーション施策を中心として、様々な運用施策、システムの導入や改善、それらの実施主体の組織の改変や新たな組織の創出などを実施しつつ、持続的に展開していく一連の取り組みを意味する。
ユニバーサルデザイン	年齢や障害の有無、体格、性別、国籍などにかかわらず、できるだけ多くの人にわかりやすく、最初からできるだけ多くの人利用可能であるようにデザインすること。
ライドシェア	運転者と乗客とをスマートフォンのアプリ等で仲介し、個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービス。