

基幹交通対策特別委員会調査報告書

**平成 21 年 12 月
基幹交通対策特別委員会**

1. 設置の経過

(1) 設置及び委員

① 第1期委員会

基幹交通対策特別委員会は、平成18年3月2日の本会議において設置され、次の8名が選出された。

大西 一三	川勝 眞一	小中 昭
矢野 康弘	中井 榮樹	西村 則夫
村田 正夫	吉田 繁治	—

また、同日開催された委員会において、委員長に中井榮樹委員、副委員長に吉田繁治委員を選出した。

② 第2期委員会

平成20年3月3日の本会議において基幹交通対策特別委員会委員が改選され、次の8名が選出された。

高野 美好	末武 徹	橋本 尊文
中川 幸朗	矢野 康弘	仲村 学
中井 榮樹	松尾 武治	—

また、同日開催された委員会において、委員長に橋本尊文委員、副委員長に矢野康弘委員を選出した。

2. 調査事項の現状

第1期委員会においては、主要幹線の整備促進(広域連携軸の確立)として「国道9号・162号・372号・477号」、「山陰本線複線化」、「京都縦貫自動車道」、「北陸新幹線西京都駅」、市内交通網のネットワーク化の推進(新市の一体化の確立)として「市営バス」の調査を行なった。

第2期委員会においては、第1期委員会の調査項目を継続するとともに、主要幹線の整備促進として、「山陰本線複線化」に「複線化以降の課題」加え、「広域農道の役割」、「大阪圏域とのアクセス網(国道423号)」を新たに加えた。更に市内交通網のネットワーク化の推進として「市営バス」を含んだ「市内のバス交通網」と「交通弱者に対する移動手段の確保」を本委員会の調査事項とした。

調査事項の現状は以下のとおりである。

(1) 主要幹線の整備促進(広域連携軸の確立)

①国道9号 [資料1] (省略)

国道9号整備計画は、国土交通省京都国道事務所に旧園部町時代より改良要望がされ、合併後も継続して事業が実施されている。河原町交差点から園部大橋までの区間、延長250mは、平成10年より交通安全対策施設等整備工事として事業着手し、平成21年度は、歩道工事、現状の道路縦断勾配を下げる工事を実施予定である。また、園部大橋から園部郵便局までの延長60m区間は、本年度地元関係者への事業説明会の実施を予定、宮町交差点から園部大橋への延長60m区間は、本年度建物調査並びに移転交渉の計画である。次に、宮町交差点から美園町交差点までの延長230m、本町土地区画整理事業の区間は、平成19年度に公共施設管理者負担金は完了しており、本年度は調査を完了している建物1件について、区画整理事業の中で移転交渉中であり、また美園町交差点から京都方面への延長60m区間については、本年度事業実施に向けての地元説明会の計画がされている。事業実施予定の全区間について、地元説明会並びに事業実施の方向が見出されている。

②国道162号 [資料2] (省略)

国道162号は、京都市天神川五条を起点とし、福井県敦賀市に至る総延長147kmであり、美山地域と京都市を結ぶ重要な幹線道路であるとともに、災害時には京都府の第1次緊急輸送道路にもなっている。

市域の道路改良箇所は、美山町棚地内において、幅員狭小の解消による円滑

な車両通行の確保と歩道設置による歩行者の安全を確保することを目的に、「一般国道 162 号道路特殊改良 1 種事業（棚バイパス）」として、平成 16 年度に事業着手し、平成 19 年 12 月には橋梁 1 基を含む延長 620m が整備され、供用開始された。また、美山地域の残る幹線道路整備課題である九鬼ヶ坂峠の整備延長 2 km の区間は、2 車線の確保は出来ているが、急峻な地形で急カーブが連続し、冬季の凍結で事故が多発している。市は、国道 162 号小浜南丹間道路整備促進期成同盟会を通じ京都府・国土交通省へ毎年要望活動をおこなっているが、現状は京都府による規格調査の実施のみであり、事業化には至っていない。

③国道 372 号 [資料 3] (省略)

国道 372 号は、亀岡市を起点に兵庫県篠山市を経て姫路市に至る総延長 103 km の道路であり、京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道にアクセスし、京都府中部地域と京阪神地域を結ぶ重要な幹線道路であるとともに、京都府の第 1 次緊急輸送道路に位置づけられている。

市域の道路整備状況は、園部町天引地内において、交通の円滑化と安全確保目的に、「国道 372 号（天引道路）道路新設改良事業」として、平成 7 年度より事業着手がされ、平成 15 年度には天引トンネルを含む天引道路第 1 工区延長 1,460m 及び第 2 工区の一部が供用開始され、第 2 工区の残り延長 1,300m は、平成 21 年 3 月に供用開始された。道路新設に伴い園部能勢線と園部川の交差から南八田道路の合流地点までの旧道路は、京都府より本年度一部道路舗装・ガードレール・側溝などの整備後に市へ移管予定である。

また、「国道 372 号（南八田道路）道路特殊改良事業」として、峠部の幅員狭小箇所や線形不良箇所の解消による安全で円滑な国道ネットワークの確保を目的に改良工事を実施する南八田道路延長 1.3 km は、平成 19 年度から規格調査、平成 20 年度より測量・設計を実施し、本年度は地元・用地関係者と調整の上、詳細計画を確定させ、用地境界・用地測量の予定である。工事手法については、交通量も多く、緊急輸送道路でもあるため、現道の通行を確保しながらの施工となる。

④国道 477 号 [資料 4] (省略)

国道 477 号は、三重県四日市市を起点に滋賀県・京都府を經由し、大阪府池田市に至る総延長 195 km の近畿圏を横断する京都府中部地域と阪神地域を結ぶ重要な路線である。

南丹市八木町中心部の道路整備は、幅員狭小で直角カーブや歩道未設置箇所があり、円滑な車両走行を目的に、橋梁を含む2kmのバイパス整備による交通ネックの解消を図るものである。課題解消のため「一般国道477号（西田大藪道路）道路新設改良事業」として、平成14年度より事業着手し、平成19年度には橋梁工事（夢かなえ橋）が完成し、平成20年4月には市道本町大藪線までの部分供用がされたが、夢かなえ橋から国道側は未完成であり、本年度は用地買収を進めながら一部築造工事の予定である。また、西田青戸地域（三俣川付近）も未完成であり、平成19年度に地元区に対し事業計画説明があり、現在用地関係者と境界確認、用地測量などの調整中である。

また、園部町半田地内の900m区間は、幅員狭小の解消、交通の円滑化・安全性の向上を目的に「国道477号広域幹線アクセス道路整備事業」として、京都府営圃場整備事業の河川改修事業と合わせて、平成9年度より事業着手し、平成18年度には用地買収が完了し、平成20年度末には700mの区間が完成した。今後も河川改修とあわせて施工予定であり、平成22年度には完成予定である。

なお、市域の道路整備要望は、川西市、豊能町、能勢町、亀岡市、南丹市で構成される国道477号（川西～南丹間）改修促進期成同盟会を中心に関係機関に対し行なわれている。

⑤ 国道423号 [資料5] (省略)

国道423号は、大阪府大阪市を起点に箕面市・池田市・豊能町を經由し亀岡市に至る国道であり、国道171・176号などとの重複区間があるが、延長53.5kmの幹線道路であり、京都中部圏域と大阪圏域を結ぶ重要なアクセス路線である。

大阪市から箕面市の区間は、大阪万博に合わせ整備された新御堂筋であり、また平成19年5月には国道423号バイパス（箕面グリーンロード）の供用が開始され、利便性が向上したが、山間部の区間は、幅員狭小、道路線形等の改良を要する区間が多数存在している。

道路改良については、箕面市・池田市・豊能町・亀岡市・南丹市で構成する国道423号整備促進協議会を中心に関係機関に対し要望が行なわれている。

⑥ 広域農道（南丹区域農業用道路） [資料6] (省略)

南丹区域農用地総合整備事業は、農用地、農業用道路の整備を総合的に実施

し、生産性の高い農業の確立と物流コストの削減を図る目的で、独立行政法人森林総合研究所、旧の緑資源機構が事業主体で実施されている。事業期間は平成 11 年度から平成 22 年度、途中 2 回の事業見直しがあり、総事業費は当初 290 億円でスタートしたが、状況の変化・落札率等により、270 億円の見込みである。主な事業は、区画整理 37.1 ha、暗渠排水 135.3 ha、農業用道路 22.1 km、区域は旧船井郡の 6 町であり、市町負担金は協定で決められ、南丹市は 10.33%、平成 20 年度末で事業は 88.6% 完成している。

農業用道路については市域に 2 路線、5 工区あり、園部町口人の国道 477 号線を起点とし同小山西町の市道高杭線までの園部八木線 4 工区と八木町池上の府道亀岡園部線を起点とし同氷所の市道日置青戸線までの園部八木線 2 工区は既に完成しており、供用を開始している。また、園部日吉線 1 工区、同 2 工区、園部八木線 1 工区の 3 工区については、生活道路としての利便性を考慮し、完成した所から部分供用を開始している。

⑦ 京都縦貫自動車道 [資料 7] (省略)

久御山 IC から宮津天橋立 IC までの京都縦貫自動車道は、南北に長い京都府の北部地域と南部地域を結ぶ全長約 100 km の高規格幹線道路であり、京都府域の一体的な発展に資する道路である。

整備状況は、京都第二外環状線道路(沓掛 IC から久御山 IC)15.7 km のうち、大山崎 JCT から久御山 IC 間 5.9 km は供用開始されたが、残り 9.8 km は、平成 24 年度末の完成を目標に用地取得交渉や地元への工事計画説明、或いは工事施工中である。

また、丹波綾部道路(綾部 JCT から丹波 IC)29.2 km は、平成 20 年までに綾部 JCT から和知 IC 間 11.0 km が供用開始となったが、残された和知 IC から丹波 IC 間 18.9 km は用地買収及び工事中であり、平成 26 年度末の完成を目指し推進中である。

なお、事業推進については、南丹市、亀岡市、京丹波町で構成する京都縦貫自動車道(丹波～和知間)建設促進協議会を中心に要望活動が行なわれている。

⑧ 山陰本線複線化及び複線化以降の課題 [資料 8] (省略)

山陰本線複線電化工事の経過は、昭和 54 年に京都園部間の複線化と京都福知山間の電化が運輸大臣の認可を受け、平成元年に嵯峨嵐山馬堀間 7.8 km の複線化が開業し、平成 2 年に京都園部間 34.2 km、平成 8 年には園部福知山間が電化

開業、平成 12 年に二条花園間の高架複線化と円町駅の開業となった。また、平成 15 年には京都園部間の複線化事業が決定し、平成 20 年 12 月に亀岡馬堀間 3.7 km の複線化が完成し、平成 21 年 3 月には八木園部間 6.0 km、平成 21 年 9 月には並河八木間 4.8 km の複線化が完成し、本年秋には、亀岡並河間 3.2 km の複線化が完了予定である。平成 22 年春には、京都二条間 4.1 km 及び花園・嵯峨嵐山間 3.4 km の複線化により、京都園部間の複線化事業は全て完成の見込みである。

なお、山陰本線複線電化工事(京都園部間)完成以降の課題は、JR に対し山陰本線利用者の利便性・快適性の向上を図るため、園部綾部間の複線化事業を含め、輸送力改善、施設整備及び複線化効果によるダイヤ改正などの要望活動を展開している。市の要望は、京都府の窓口である交通政策課を通じての活動や南丹市・亀岡市・京丹波町で構成される山陰本線京都中部複線化促進協議会を通じての活動などが行なわれている。

⑨北陸新幹線 [資料 9] (省略)

北陸新幹線は、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を経由し、新大阪に至る延長約 700km の整備新幹線であり、このうち高崎・長野間(長野新幹線)は、平成 9 年 10 月から営業運転されている。また、長野・上越間は平成 10 年 3 月に、上越・富山間は平成 13 年 5 月に、富山・金沢間は平成 17 年 6 月にそれぞれ着工し、遅くとも平成 26 年度までの完成を目指し建設工事が進められ、また福井駅部建設工事は、平成 20 年度末に完成している。金沢(白山総合車両基地)から敦賀間は、ルートが決定されてはいるが未着工であり、敦賀から大阪間は、米原ルートを含めルート未決定という状況である。

(2) 市内交通網のネットワーク化の推進(新市の一体化の確立)

①市内バス交通網 [資料 10・11] (省略)

南丹市内のバス交通網は、運営管理の方法により 3 つの体系がある。一つ目は、合併以前の旧町で運営管理されていた形態を引き継いだ 18 路線と合併後新たに運行した 2 路線を合わせた「市営バス」20 路線、二つ目は民間のバス運行会社に補助基準に基づき補助金を交付することにより運営管理されている「民間委託バス」4 路線、三つ目は、民間のバス運行会社が独自に運営管理する「民間バス」2 路線である。

「市営バス」は、運営形態により「市直営バス」又は「外部委託バス」に分

類され、地域別に見てみると、日吉地域は、日吉市営バス事務所を拠点に市直営の4路線が運行している。五ヶ荘線・世木線・胡麻志和賀線の3路線は、殿田小学校・胡麻郷小学校・殿田中学校へのスクールバスとして主に運行し、日吉ダム線は地域住民の移動と観光客対象の運行である。美山地域には、美山市営バス事務所を拠点に、宮島小学校・知井小学校など5つの小学校と美山中学校へスクールバス運行する路線として、市が直営で運行する知井線・大野線・宮島線・鶴ヶ岡線・佐々里線・知見線・福居線・河内谷線の8路線と運行を芦生区へ外部委託する芦生線の計9路線ある。

また、市営バス運行事業特別会計で管理する市営バスとしては、北桑田高校への通学による乗車が多い京北線、地域住民の足として利用される川谷線、園部高校・南丹高校への通学や美山への観光に利用され、合併後新規開設した美山園部線の3路線がある。園部地域には、運行管理を民間委託した市街地循環線・摩気スクール東部線・西本梅スクール癒しの森線の3路線があり、八木地域は、合併後新たに平成19年より試験運行し、運行管理を民間委託した園部八木線の1路線のみである。

なお、平成14年2月の路線バス参入・退出規制の緩和により、スクールバスへの一般利用者の混乗が認められたが、日吉・美山地域の市営バス運行は、登下校時のスクールバス運行が中心であり、空時間を活用した路線バス運行である。

「民間委託バス」は、園部地域では八田線・園篠線の2路線、八木地域では神吉線・原神吉線の2路線があり、全て外部委託の運営形態で京阪京都交通㈱に補助路線として運行委託され、補助金或いは委託料として一般会計より支出されている。

なお、「民間委託バス」は、平成14年2月に道路運送法が改正され、バス事業者の路線撤退が許可制から届出制になったこと、介護保険法の制定により高齢者等のバス利用者が介護サービス事業者の有償移動サービスにシフトしたことなどが要因となり、京都交通㈱が路線維持を断念し廃止を届け出たことにより、京都府の廃止代替バスとして運行するバスである。

また、市域を走る「民間バス」の民間運営路線は、京阪京都交通㈱が運営し、園部駅西口から八木駅前を經由し亀岡駅に至る国道線と JR 西日本バスが運営し、園部駅東口から京丹波町桧山を經由し福知山に至る園福線の2路線である。

市営バス等の運営を会計面で見ると、市営バス運行事業特別会計で管理する路線は、日吉地域の1路線と美山地域の3路線の計4路線、一般会計で管

理する路線は、日吉地域の 3 路線、美山地域の 9 路線、園部地域の 3 路線、八木地域の 1 路線の計 16 路線である。

②交通弱者の移動手段の確保 [資料 12・13] (省略)

市内の交通弱者の移動手段に対する施策としては、在宅高齢者・障害者で公共交通機関の利用が困難な人や地域社会での生活支援をするため、利用者宅と医療機関等の間を送迎する「外出支援サービス事業」、外出困難な障害者に対しタクシー料金の一部を助成することにより、生活行動範囲の拡大と社会参加の促進を図り、もって福祉の増進に寄与する「福祉タクシー事業」がある。

「外出支援サービス事業」の対象者は、65 歳以上又は心身に障害のある人で、歩行や移動が著しく困難な方及び寝たきり状態等の方であり、移送範囲は南丹市・京丹波町・亀岡市・綾部市・京都市京北町、利用者負担は 30km までは一回 500 円、30km を超えると 10km ごとに 100 円加算、但し生活保護世帯は利用料免除である。また、利用者の保険料は年額 1,000 円が必要であり、事業運営は南丹市社会福祉協議会及び南丹市福祉シルバー人材センターへ委託されている。平成 20 年度の市全体での登録人数は 559 人、実利用は 290 人、延べ利用件数 11,500 件である。

なお、園部地域では、透析のみの送迎を行っていたが、平成 21 年 6 月から医療機関への外出支援サービス事業を実施したことにより、市内で統一されたサービス体系の確立が図られた。

「福祉タクシー」とは、市と契約したタクシー事業者所有のタクシーのことであり、「福祉タクシー」を活用した「福祉タクシー事業」の利用出来る者は、市内居住で視覚障害 1 級又は 2 級、下肢の障害程度 1 級又は 2 級、内部(心臓・呼吸器等)障害程度 1 級、療育手帳 A の所持者、内部(腎臓)障害程度 1 級及び 3 級の者である。また、福祉タクシー利用券 1 枚 100 円を年間 200 枚申請できる内部(腎臓)障害程度 1 級及び 3 級の者以外は所得制限があり、年間 100 枚の申請が可能である。平成 20 年度の申請者は 96 名、交付額は 1,090,000 円、使用者は 81 名、使用額は 737,100 円、契約しているタクシー事業者は 11 社であった。

3. 委員会開催状況及び調査内容

(1) 第1期委員会

回	開催年月日	調査内容
1	平成18年3月2日	・正副委員長の選出について
2	平成18年6月9日	・具体的な調査項目について ・今後の活動日程について
3	平成18年7月6日	・国道9号、162号、372号及び477号の現状と課題について ・山陰本線複線化・京都縦貫自動車道・北陸新幹線及び市営バスの現状と課題について
4	平成18年9月7日	・管内の国道状況調査(国道9号、162号、372号及び477号)
5	平成19年2月6日	・市営バス運行の現状とバス交通整備計画について
6	平成19年5月18日	・国道9号、162号、372号及び477号の状況について ・山陰本線複線化、京都縦貫自動車道の状況について
7	平成19年6月26日	・市地域公共交通会議委員の選出について
8	平成19年12月18日	・山陰線複線化事業の状況について ・委員会調査報告書(中間報告書)について

(2) 第2期委員会

回	開催年月日	調査内容
9	平成20年3月3日	・委員改選及び正副委員長の選出
10	平成20年5月28日	・平成18年度及び平成19年度の取組みについて ・今後の取組みについて

回	開催年月日	調査内容
11	平成 20 年 7 月 17 日	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 9 号、162 号、372 号及び 477 号の現状と課題について ・山陰本線複線化、京都縦貫自動車道、北陸新幹線の現状と課題について ・市営バスの現状と課題について
12	平成 20 年 9 月 29 日	<ul style="list-style-type: none"> ・管内調査(国道 162 号、372 号及び 477 号、山陰本線)
13	平成 21 年 4 月 14 日	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通網の現状と課題について ・管内調査(国道 372 号及び広域農道)
14	平成 21 年 6 月 4 日	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の委員会の取り組みについて ・行政視察について
15	平成 21 年 7 月 22 日 ～23 日	<p>[安曇野市]</p> <ul style="list-style-type: none"> ①デマンド交通「あづみん」の運行について ②安曇野市地域公共交通総合連携計画について <p>[飯田市]</p> <ul style="list-style-type: none"> ①飯田市の地域公共交通について
16	平成 21 年 9 月 17 日	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通網の現状と課題について ①山陰本線複線化とその後の取り組み ②市内のバス交通網の現状 ③スクールバス運行の状況 ④交通弱者に対する移動手段の確保
17	平成 21 年 10 月 29 日	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通網の現状と課題の総括について ①今日までの委員会活動の取り組みについて ②今後の市のあるべき姿について
18	平成 21 年 11 月 18 日	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通網の現状と課題の総括について

4. 協議結果 今後の課題と方向性

(1) 主要幹線の整備促進(広域連携軸の確立)

①国道 9 号 [資料 1] (省略)

平成 10 年の事業着手から 11 年が経過し、事業完了までは今後数年を要する見込みである。本町土地区画整理事業、上本町佛大線・内環状線改良事業との一体的な整備を進める中で交通安全或いは市民の利便性向上のためにも、より一層関係機関への要望を進め、早期の完成を目指し努力されたい。

②国道 162 号 [資料 2] (省略)

平成 19 年 12 月に完成した「一般国道 162 号道路特殊改良 1 種事業(柵バイパス)」により、美山町柵地内の車両通行の確保と歩行者の安全確保が図られたが、九鬼ヶ坂峠の整備延長 2 km の区間は事業未着手である。この区間改良が進むと、知井方面からの美山地域中心部への利便性は飛躍的に改良され、また、冬季の交通事故解消にも繋がり市民の安全確保のためにも、より一層国道 162 号小浜南丹間道路整備促進期成同盟会とともに市を挙げての要望活動を望むものである。

③国道 372 号 [資料 3] (省略)

平成 15 年に天引トンネルを含む天引道路第 1 工区及び第 2 工区の一部、平成 21 年 3 月に第 2 工区の残りが供用開始され、通行車両及び歩行者の安全性と利便性が確保された。今後は早期に南八田道路の供用開始がされるよう京都府との連携をより一層深め、事業推進を望むものである。

④国道 477 号 [資料 4] (省略)

八木町中心部の道路整備は、平成 19 年の橋梁工事(夢かなえ橋)の完成や平成 20 年の市道本町大藪線までの部分供用により、事業の進捗は図られているが、市道から国道 9 号までの区間は用地買収の調整中であり、また三俣川付近の区間も地元用地関係者と協議中である。橋梁を含む延長 2.0 km のバイパス整備が完了すると、桂川で分断された左右地域の交通網が改善され、国道 9 号や京都縦貫自動車道へのアクセスも容易になる。今後は、用地関係者との調整を積極的に進められ、早期の完成を目指し努力されたい。

園部町半田地内の区間は、京都府河川改修事業と合わせて年次計画に従い事業進捗しているが、より一層京都府との調整に努力し、早期の完成を望むもの

である。

⑤国道 423 号 [資料 5] (省略)

平成 19 年 5 月には国道 423 号バイパス(箕面グリーンロード)の供用が開始され、通過車両や地域の利便性は向上したが、改良を要する区間が数多くある。大阪圏域と南丹市を結ぶ重要なアクセス路線であり、関係市町、関係府県との連携を密にするとともに国道 423 号整備促進協議会を通じての要望活動をより一層強められたい。

⑥広域農道(南丹区域農業用道路) [資料 6] (省略)

南丹地域の農用地総合整備事業は、農業関係者にとって有益な事業となっているが、市の交通体系にも影響を与える広域農道となっている。残された園部日吉線 2 工区及び園部八木線 1 工区の早期完成を望むとともに、完成後の交通体系の変化や道路完成後の車両の安全走行、広域農道の維持管理などについても十分留意されたい。

⑦京都縦貫自動車道 [資料 7] (省略)

未整備区間の丹波綾部道路(和知 IC から丹波 IC)完成にともなう京都縦貫自動車道全線開通は、南丹市にとって京都府北部、兵庫県北部との交通アクセスが飛躍的に改善される。しかしながら、全線開通により、京都市内からの車両の通過点にならないよう、魅力的なまちづくりを行ない、人、車が集まる市になるよう施策の遂行を願うとともに、早期完成に向け京都府、関係市町との連携或いは京都縦貫自動車道(丹波一和知間)建設促進協議会を通じての要望活動をより一層望むものである。

⑧山陰本線複線化及び複線化以降の課題 [資料 8] (省略)

山陰本線複線電化工事(京都園部間)の完成により、京都市内との所要時間が短縮され、鉄道利用者の利便性・快適性の向上が見込まれるとともに、まちづくりや産業、観光にも大きく寄与するものである。しかしながら、複線化以降の課題として、鉄道利用者、特に高齢者・障害者に優しい八木駅舎の改築、園部駅以北の複線化区間を見直すことを含めた綾部園部間の複線化、地域住民の日常生活に密接に関連する通勤・通学時間帯の増便・増結に向けたダイヤ改正、園部駅での乗り継ぎ時間調整の短縮及び乗り継ぎ時の同一プラットフォーム化、

I C O C A の利用可能区域或いは園部駅での乗継時間に示されている南丹市域での福知山支社と京都支社の管轄区域問題など、地域にとって唯一の鉄道交通機関として改善が求められる数多くの課題がある。

今後は、南丹市内の鉄道利用者の声、特に鉄道が基幹交通となっている地域住民の声に対し、南丹市独自の真摯な要望活動を望むとともに、京都府と連携し、南丹市・亀岡市・京丹波町で構成される山陰本線京都中部複線化促進協議会の原動力となり、より一層地域住民に有益となる要望活動を望むものである。

⑨北陸新幹線 [資料9] (省略)

北陸新幹線の整備は、国の動向に大きく影響され、また南丹市にとって敦賀から大阪間のルート未決定という状況は憂慮すべき事柄である。今後は、国の動向を見極めながら、京都府、関係市町との連携を蜜にし、慎重に対処されたい。

(2) 市内交通網のネットワーク化の推進（新市の一体化の確立）

①市内バス交通網 [資料10・11] (省略)

南丹市の「市営バス」は、スクールバス路線運行を中心に空時間を利用し路線バス運行を直営で行う日吉・美山地域とバス運営を外部に委託しながらスクールバス路線運行と路線バス運行を行う園部・八木地域に大別でき、地域により運行目的、運行形態が異なっている。

南丹市は、ますます少子高齢化が進み、交通弱者と呼ばれる高齢者、障害者等のバス交通網への依存度は高まることが予想され、地域事情にあったバスの運行形態が望まれる。

現状の市営バスの運営形態や費用対効果を分析し、外部委託バス（民間運行委託バス）のあり方を再検討するとともに、バス運行地域や空白地域の人口や利用見込み数などの独自の地域特性の分析と「現に利用しているバス利用者の声」、「利用したいが利用していない市民の声」など市民の声を聞くアンケートや地域別の市営バスに対する実態調査などを実施し、山陰本線複線電化工事（京都園部間）の完成により来春に見込まれるダイヤ改正時や改正以降のバス運行ダイヤ改正時に反映することが望まれる。

また、市営バス購入に対しては、スクールバス利用予定者を的確に把握し、バスの乗車定員を十分に勘案する中で、長期的な展望に立ったバス規格の決定が望まれる。

なお、宅地開発や交通網の発達にともない不審者の増加が懸念され、小中学生の通学上の安全確保のためにも、スクールバスの需要が増加することが予想され、時々の柔軟な路線変更を望むものである。

②交通弱者の移動手段の確保 [資料 12・13] **(省略)**

「外出支援サービス事業」、「福祉タクシー事業」は、高齢者や障害者などの交通弱者にとって、かけがえのない施策であるが、地域事情や運送車両の確保の点で利用者のバラつきや制度を利用したくても出来ない事例も見受けられる。

今後は、市営バス、民間委託バス、民間バス、福祉タクシー或いは鉄道網などを含んだ地域の「地域公共交通総合連携計画」を早期に作成し、その中で交通弱者の移動手段を明確に位置づける中で、乗合タクシー、オンデマンドバス、福祉タクシーなどを利活用し、交通弱者の移動手段が確保されることが肝要である。

5. おわりに

基幹交通対策第2期特別委員会は、平成20年3月3日に8名の委員構成で発足しました。第1期委員会の主要調査項目（主要幹線の整備促進・山陰線の複線化・京都縦貫道・市内交通網のネットワーク化）の活動経緯を踏まえ中間報告書で提起された問題、課題等を継続調査する中、新たな角度からの検証を深め基幹交通網と南丹市総合振興計画との整合性を基本理念として、将来の発展に向けた交通網整備の調査研究活動を開始しました。以来10回の委員会を開催し、その内3回は関係部局による説明を受け、現状認識と課題把握に努め、2回は管内現地視察を行い事業遂行の確認を行いました。また、平成21年7月には管外研修を実施し、地域交通網の整備に関する研鑽を積みました。

開催された委員会において、委員各位の委員会活動に対する情熱と積極的対応によりあらゆる角度から検討を重ねる中、次にあげる3点の調査・検証を行いました。

最初は、地域連携軸の確立に対する調査であります。南丹市には国道9号、162号、372号、477号が走り、整備は着実に進んでいます。国道9号では園部地内で事業が進捗し、162号では棚バイパスが供用開始され、九鬼ヶ坂峠は規格調査が行われています。国道372号は、天引道路が平成21年3月に供用開始され、南八田道路は平成20年度に事業化され、測量設計が進められています。国道477号は、平成20年4月に夢かなえ橋が完成し、西側残り区間は用地買収の調査をしながら一部区間で工事が進行しています。

このように広域幹線道路の整備は一定の成果を上げ、機能強化されてきています。本市は、丹波に位置し京都の近郊都市としての機能を有していると同時に今日まで住民思考は京都一辺倒でありました。昨今の道路整備の充実は、京阪神との距離感を短縮させ住民の交流も増加してきています。それ故に南丹市の将来を展望する時、阪神地域との一層のアクセス向上は至上命題となります。国道423号、477号の幅員狭小箇所、線形不良箇所の改良整備を早期に促進させるべきであり、強く要望活動に尽力することを求めます。

次に山陰線複線化以降の対応についてであります。山陰線複線化は平成22年3月に完成予定であり、地域住民の積年の願いであるこの事業の成就是、利便性の向上・定住人口の増加が予想され、南丹市の発展に大きく寄与していくものと思われまます。今後は一層の鉄道利用の促進策、周辺地域の整備策を講じ鉄道をいかしたまちづくりに邁進しなければなりません。

その一方、京都園部間の複線化は、園部以北問題が現実的課題として現われてきています。市域に園部以北では4か所の駅が存在し、鉄道はそれぞれの地域で有効

利用され、特に国道が通らない地域では、基幹交通の役割を担い存在感は大なるものがあります。大学も立地し発展の可能性を秘めた地域であり、南丹市の均衡ある発展のためには、園部以北複線化は重要かつ不可欠な要素となります。この活動は今日まで山陰線京都中部複線化促進協議会などと連携し要望を継続していますが、より積極的・能動的対策が求められるところであり、強く指摘します。同時にJR支社問題は複雑な様相を呈しています。園部までは京都支社の管轄で以北は福知山支社となり、対応に苦慮するところであり、同じ市域で支社が異なること自体非効率的であり、民間企業とはいえ公共交通機関であることを鑑みて支社範囲の変更を要望すべきと考えます。

並行して接続ダイヤの利便性の向上・増便活動の要望を怠ってはなりません。園部以北複線化問題は、一朝一夕の解決は難しくとも、それ故今日的課題として、地域住民の利便性をはかる行動が大切であり、特に電車の増便・増結については、ダイヤに余裕があるとの指摘もあり積極的要望活動が求められます。

最後に高齢者対策と地域交通網についてであります。

南丹市は、616平方キロメートルと広大な面積を有し高齢化の進行も著しく、特に中山間地域における交通弱者対策は喫緊の課題であります。現在の南丹市公共交通網はスクールバスを中心とする路線バス、民間委託路線、民間補助路線、それに福祉タクシー、外出支援サービス事業等がありますが、住民の利便性を満足させるものではなく、相互の連携も希薄で課題が山積しています。多様な地域特性を有する本市では、画一的対応ではなく地域事情を勘案する中、地域に即応した利便性の高い地域交通網の創出が求められています。その為には住民ニーズの的確な把握が大切であり、住民意識調査、ヒアリング調査・移動傾向の分析調査などの実態調査が先決であります。

その上に立って、市民の社会参加の機会提供・地域振興・通院などの福祉対策などの広義の目的を設定する中、交通弱者の移動手段の提供・交通空白地域の解消を図り、住みやすい地域づくり、高齢者の独立した日常生活の確保を目指すものでなければなりません。この様な視点に立つ時、地域公共交通総合連携計画の必要性が考えられます。当委員会では、公共交通総合連携計画の策定により、総合的・多角的観点からの考察を行い、行政と市民協働の中で新たな地方公共交通網の整備の必要性を訴え、委員会報告といたします。