

# 施 策 評 価 表

京 都 府 南 丹 市  
作 成 日 : 平 成 22 年 7 月 13 日

平成22年度(平成21年度実施)

評価施策名	4 誰もが安心な地域交通システムをつくる	施策CD	34	施策主管部	企画管理部	部長名	井上 修男
政策名	第3章 人・物・情報を高度につなげる			施策関係部	福祉部		

## 【施策の概要】

### 1 南丹市が考える理想(目的)

目標項目(成果)	単位	H20	H21		H22	H23	H24
		実績値	目標値	実績値	目標値	目標値	目標値
市営バス利用者数(前年度実績)	人/年	251,128	255,000	250,249	255,000	255,000	255,000
福祉タクシー事業所数	事業所	11	11	11	12	12	13

○ 交通弱者に対して、適切な移動手段を確保する。

### 1 南丹市の現状(課題)

○ 市域が広大なこともあり、スクール路線を中心とした市営バスの運行や民間バスへの委託、要介護者や障がいのある人を対象とした外出支援サービスを実施している。

○ 交通体系が市民の移動手段を十分確保できるまでには至っていない。

(現状)

市バス利用者数	254,944人/年(平成18年)	
路線数	12 11	
H20決算	70,222千円	
運賃収入	11,016千円	
乗車人員	199,401人/年	
うち人件費	50,179	
うち混乗	8,320	
うち混乗	53,203	
市営バス	4 4	
バス運行委託	4	
路線バス維持費補助	3	
10,880	20,817	56,906
(別に人件費18,610)		
44,677		
14,034		

### 2 対策をしなければどうなるのか

○ マイカーを利用できない通学者や要介護者、障がいのある人が、学校や病院へ通うことが困難になる。

### 3 それは何故おきたのか

○ 広い市域をくまなく運行することは難しいことから、運行範囲を限定せざるを得ない。

○ 多くの人が公共交通システムより、ドアtoドアで目的地に行くことを選ぶ傾向にある。

○ 結果、公共交通システムの利用者が減り、バス事業の運営が厳しくなり、更に運行範囲を限らなければならないという負の循環が生まれている。

### 4 それらを解決するために何をするのか

- ①バス交通システムの利便性を高める。
  - ・南丹市バス交通整備計画の作成
  - ・体系的なバス交通網の維持と充実
  - ・積極的なバス利用の推進
  - ・誰もが乗り降りしやすく、環境に配慮したいバス車両の導入
  - ・小型車両の導入などによる移送手法の検討
- ②障がいのある人や高齢者が安心して外出できる体制を整備する。
  - ・外出支援サービスの充実
  - ・NPOなどによる福祉有償輸送活動への支援

## 【施策コスト】(評価対象事業の合計)

	単位	H20	H21	H22	H23	H24	
決算額(計画額)	千円	89,733	82,078	88,090	143,022	143,022	
財源内訳	使用料・手数料	千円	29,137	27,627	10,469	8,400	8,400
	国・府支出金	千円	31,021	28,593	5,500	25,358	25,358
	地方債	千円	0	0	0	0	0
	一般財源	千円	29,575	25,858	72,121	109,264	109,264
職員従事人数	人・年	24.90	3.10				
人件費	千円	61,194	11,470				
事業費総額	千円	150,927	93,548				

## 【施策目標の達成に貢献度の高い事業】

全 4 事業 単位:千円

事業名(細事業名)	決算額		
		うち一般財源	うち人件費
バス運行事業(生活路線バス等運行事業)	58,568	42,410	1,913
スクールバス運行事業(スクールバス運行事業)	23,317	9,643	4,942
市営バス運行事業(市営バス運行事業)	10,248	△ 16,141	3,341

## 【前年度の評価】(要約)

**【総合評価】**

①目標の達成状況  
市内のバス交通はスクールバスを中心とした運行をしている。利用者については、大きく増加する傾向なく、さらに利便性向上に向けた対策が必要である。

②目標値や施策の考え方の見直し  
市営バス利用者数については、少子化の影響で通学利用者の増は見込めない。しかし、高齢化の進展に伴う輸送ニーズにあったダイヤ編成を検討し利用者増につなげる。市営バス路線上に、観光地「かやぶきの里」があり、JR園部駅、日吉駅から市営バス利用の観光も定着しつつある。

**【改善の方向性】**

①今後の改善の方向性  
スクールバス主体で、間合い活用で、コミュニティバス(福祉バス)を運行しているのが現状である。今後は、交通弱者対策として、福祉の観点からバスにこだわらず、現状の福祉有償運送、過疎地有償運送、既存タクシー等の交通体系を確立し、その中でバスの位置づけを明確にする必要がある。

②各事業の対応  
・バス運行事業(生活路線バス、地域交通計画)  
生活路線バス運行については、新たな交通体系の確立に併せて、バス利用の可能な利用者のニーズにあった運行を検討し、今後も事業者による運行が続けられるようにする。  
・スクールバス運行事業、市営バス運行事業  
広大な面積を有する本市では、スクールバス通学は必要不可欠である。今後もスクール中心のダイヤを守りつつ、間合い活用について、利便性向上の図れるダイヤ設定を行う。

## 【今年度の評価】

**【総合評価】**

①目標の達成状況  
スクールバスを中心としたバス交通であるので、少子化の進行に伴い通学利用者の増客は見込めない。一方高齢化の進展に伴い、交通弱者は増加傾向にあるので、ニーズに合ったバスダイヤの編成を実施してきた。

②目標値や施策の考え方の見直し  
高齢者を中心とした交通弱者が増加しているが、バス交通と併せて既存タクシー等を活用した交通体系を確立する必要がある。又JR山陰本線園部・京都間の複線化完成により京都方面からのアクセスが改善されたため、バス路線上の観光地への乗客の増加を図っていく。

**【改善の方向性】**

①今後の方向性  
南丹市全域の高齢者を中心とした交通弱者対策として、新たな交通システムを構築する必要がある。具体的な検討を進める。

②各事業の対応  
バス事業については、直営バス、委託バス、補助金バス、事業者独自運行バス、福祉・過疎地有償運送、既存タクシー交通があり、それぞれの役割分担の中で交通体系を確立していく必要がある。

## 【評価を受けて取り組んだこと】

①福祉関係部局と連携して交通不便地域の高齢者について、交通実態の聞き取り調査を行った。調査結果に基づき具体的な施策を検討中である。

②JR山陰本線園部・京都間複線化完成により、京都方面からのアクセスが改善されたため、観光地である「かやぶきの里」方行バスの発着地を日吉駅に変更し、増便を図った。