

伊根町地域公共交通計画

令和5年6月

伊根町

目次

1. 伊根町地域公共交通計画策定の背景と趣旨

1-1 【伊根町地域公共交通計画策定の背景・目的】

1-2 【計画の位置づけ】

1-3 【計画策定の条件】

2. 伊根町の公共交通の現状と課題

2-1 【伊根町の現況について】

2-2 【アンケートから分かる現状と課題】

3. 基本方針と実施事業

3-1 【基本方針と目標】

3-2 【実施事業】

4. 交通計画の進め方と関係者の役割

4-1 【計画の目標指標及び達成状況の評価】

4-2 【計画の実施及び進行管理の体制】

5. 資料編

5-1 【広域アンケート結果】

5-2 【伊根町公共交通アンケート結果】

5-3 【用語集】

1. 伊根町地域公共交通計画策定の背景と趣旨

1-1 【伊根町地域公共通計画策定の背景・目的】

本町には鉄道が無く、主な公共交通は、路線バス、身体的な理由等により路線バスを利用することが困難な在宅の高齢者及び障害者に対する福祉有償運送、そして、令和4年度から運行開始した予約型乗合交通（通称：いねタク）です。

これまで本町は、路線バスへの接続や町内診療所への受診に合わせた運行設定で伊根町コミュニティバスを運行し、住民の移動手段を確保していました。しかしながら、年々利用者数の減少が見られ、伊根小学校の通学利用や利用券配布による実質無料化などの利用促進にも取り組みましたが、利用実績に改善が見られなかったため、コミュニティバスは廃止し、ドアツードア輸送^(※1)で利便性の高い「いねタク」の運行を開始しました。

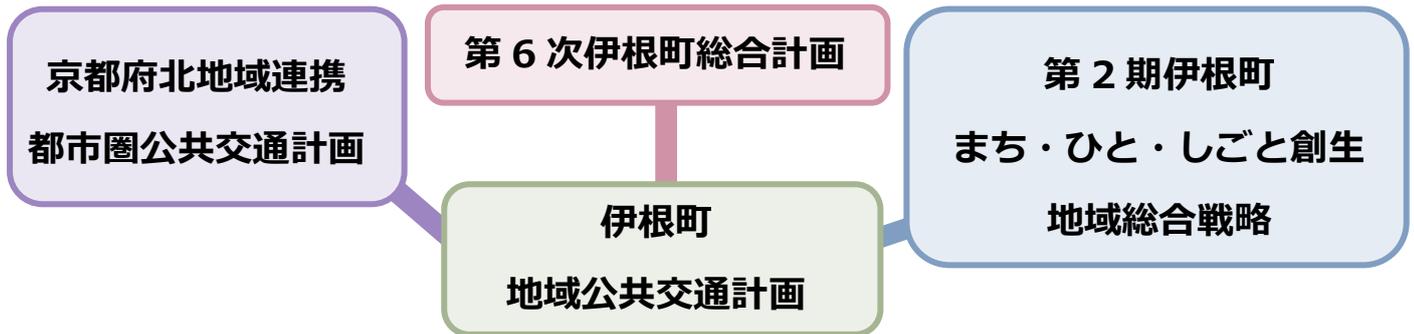
このように、地域における公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、利用者数の減少や乗務員の不足も見られ、今後の維持が大きな課題となっています。

以上のような状況を踏まえ、町内の地域交通の現状や課題を把握し、地域特性やニーズに応じた公共交通を目指し、“乗って残そう公共交通”を合言葉に、地域の皆さんとの連携・協働のもと「伊根町地域公共交通計画」を策定することといたしました。

(※) 印の付いている用語は、5-2【用語集】に説明を記載しています。

1-2 【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」に基づき策定するもので、「第6次伊根町総合計画」で掲げる「伊根町に住む人、訪れる人、関わる人のみんなで創る“ええまち”」の実現を、公共交通の視点から目指すものです。また、広域的な地域公共交通計画である「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」のほか「第2期伊根町まち・ひと・しごと創生地域総合戦略」との整合性を図るものとします。



各計画での公共交通の考え・位置づけ

第6次伊根町総合計画

(計画期間：令和2年度～令和11年度)

「乗って残そう公共交通」を合言葉に、路線バスの運行が維持されるよう利用促進を図ります。また、町内の持続可能な公共交通の確保を目指します。

第2期伊根町まち・ひと・しごと創生地域総合戦略

(計画期間：令和2年度～令和6年度)

「ひと」と「しごと」の好循環を、しっかりと地域に根付かせ、安心して暮らすことのできる地域づくりを目指します。そのためには、地域の実情に合った公共交通手段の確保や公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワークの形成、生活支援など暮らしの環境の充実を進め、活気にあふれる「ええまち」の創生に取り組みます。

1-3 【計画策定の条件】

●計画期間●

令和 5 年度から令和 8 年度の 4 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が生じた場合は、必要に応じ計画の見直しを行います。

●計画の区域●

本計画の対象区域は、本町全域とします。

●交通機関の役割と計画での位置づけ●

幹線バス（丹後海陸交通 伊根線、蒲入線）

- ・伊根町と近隣市町を繋ぐ基幹的な移動手段
- ・いねタクとのスムーズな接続

福祉有償運送

- ・身体的な理由等により公共交通機関を利用することが困難な在宅の高齢者及び障害者を対象とした移動手段
- ・利用内容…①通院または入退院
②公共機関での手続き
③買い物

- ・利用区域…伊根町、与謝野町、宮津市、京丹後市

いねタク

- ・伊根町内の基幹的な移動手段
- ・幹線バスとのスムーズな接続
- ・住民だけでなく観光利用もできる、ラストワンマイル交通^(※2)

京都丹後鉄道

- ・京都府北部地域の広域的な移動手段
- ・沿線市町と協調し必要な取組や支援を実施する

◇地域内フィーダー系統(※3)について

いねタクについては、町民の通院、通学、買い物等の際にご自宅前から幹線バスへ接続するまでの地域内フィーダー系統として重要な役割を担っています。国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用し、交通事業者や住民との共創によるモビリティマネジメント(※4)などの利用促進策を講じながら、運行を維持していきます。

◇地域内フィーダー系統の概要

運行主体	運行系統名	運行形態	実施概要
伊根町	予約型乗合交通	区域運行	伊根町内における交通空白地有償運送

(本計画の P.13 以降に具体的な実施施策を、P.17 以降に定量的な目標を記載。)

町内交通体系図



2. 伊根町の公共交通の現状と課題

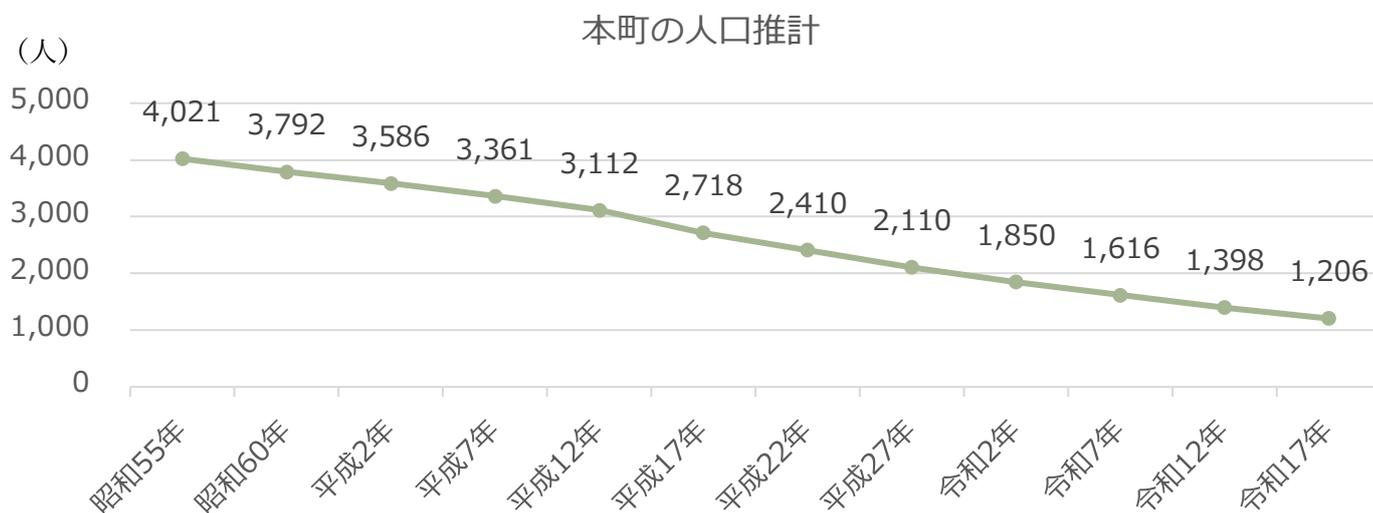
2-1 【伊根町の現況について】

(1) 基本情報

町章	市町名	人口	面積
	伊根町	1,928 人 (令和 2 年国勢調査)	61.95 km ²
	所在地	町制施行日	
	京都府与謝郡伊根町 字日出 651 番地	昭和 29 年 11 月 3 日	
概況	<p>京都府北部の丹後半島北端にあり、北と東は日本海に面し、南は宮津市、西は京丹後市に隣接しています。約 8 割を森林が占めており、内陸部には二級河川の「筒川」を中心に農地が広がり、海岸線沿いの僅かな平地に漁業集落が点在しています。</p> <p>海と山が交わり生み出される豊かな幸、自然と調和した舟屋群や田園などの景観、浦島太郎伝説や徐福伝説、海の祇園祭りと称される伊根祭りなどの民俗芸能、古くから守り受け継いできた有形無形の文化財など多くの財産を有しています。</p> <p>平成 17 年 7 月に伊根浦舟屋群が漁村として初めて国の『重要伝統的建造物群保存地区』に選定され、平成 20 年 10 月に『特定非営利活動法人「日本で最も美しい村」連合』に、平成 28 年 11 月に「京都宮津湾・伊根湾」が『「世界で最も美しい湾クラブ」』に加盟し、平成 29 年 4 月には、丹後大仏が構成資産の 1 つとなっている『300 年を紡ぐ絹が織り成す丹後ちりめん回廊』が日本遺産に認定されました。</p>		
まちづくり計画	<p>(第 6 次伊根町総合計画) <u>策定時期：令和 2 年 3 月</u></p> <p>計画期間：令和 2 年度～令和 11 年度</p> <p>10 年後の将来像</p> <p>「ひと・まち・くらし・しごと、本町にかかわる全てが輝く、みんなで創るええまち伊根町」</p>		

(2) 本町の人口推移

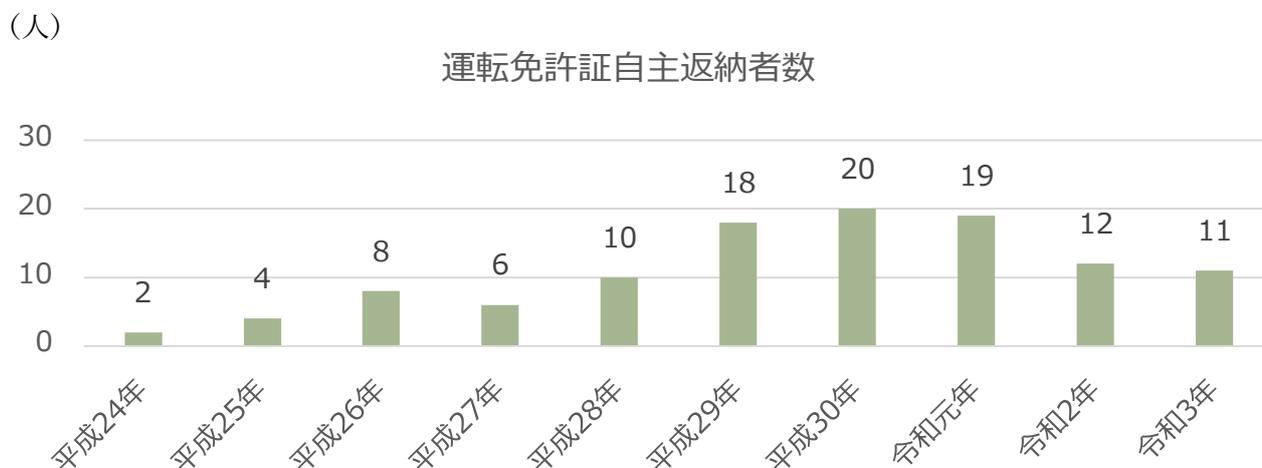
本町の人口は、昭和 29 年の町村合併以降減少し続けています。国立社会保障・人口問題研究所の推計人口をみると、令和 7 年には 1,616 人、令和 17 年には 1,206 人まで減少することが見込まれています。



※国立社会保障・人権問題研究所平成 30 年推計（平成 27 年は国調数値）

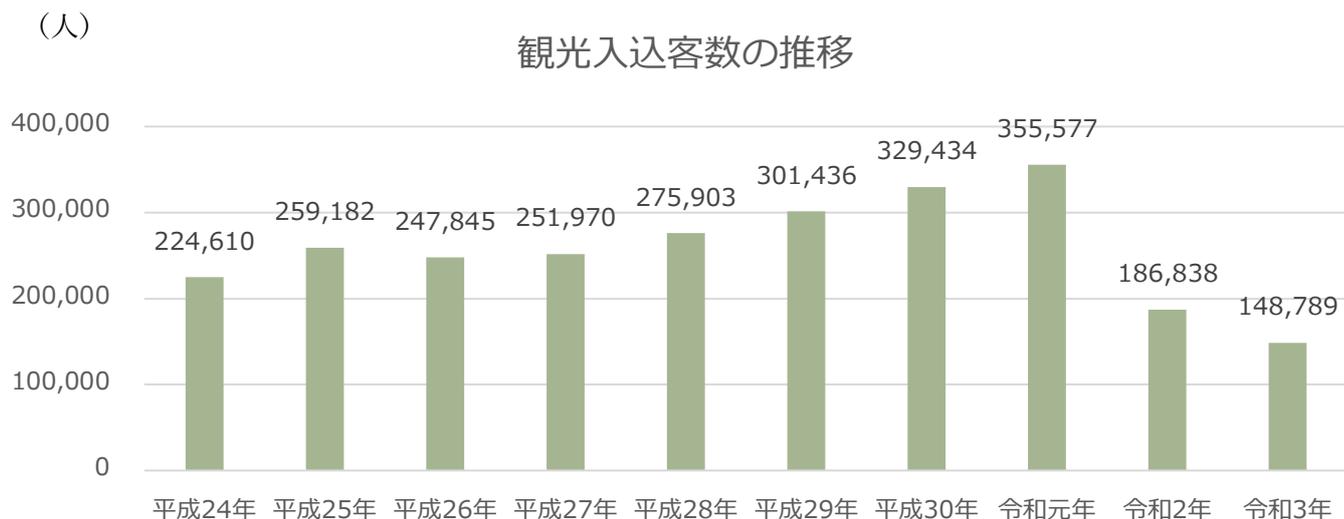
(3) 運転免許証自主返納者数の推移

平成 24 年度以降、運転免許証自主返納者数は増加傾向にあります。コロナ禍以降は外出を控える動きから減少していますが、高齢化社会の進展等を踏まえ、今後増加することが予想されます。



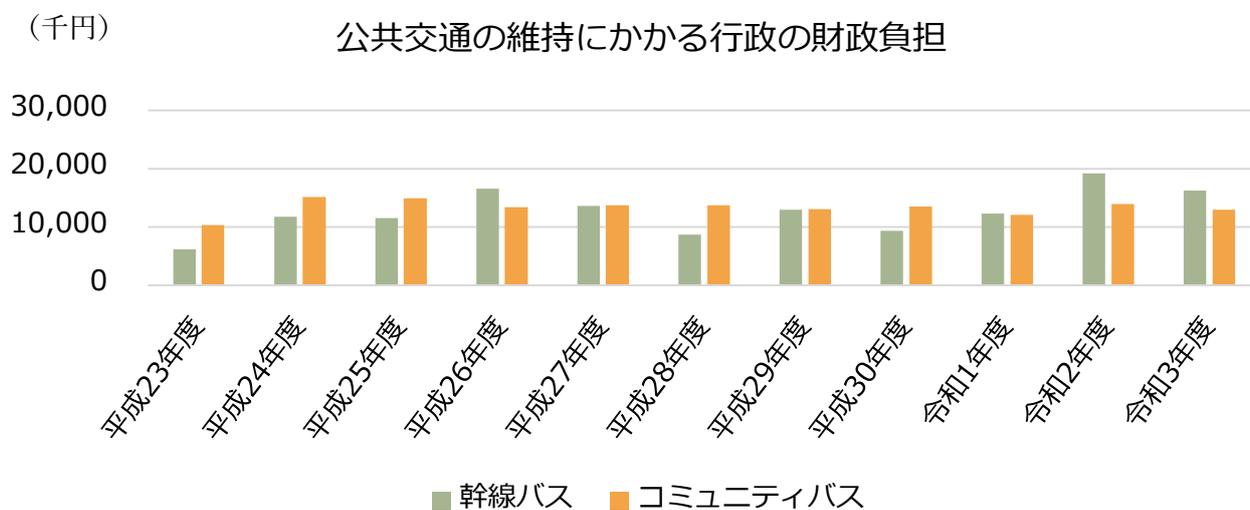
(4) 観光入込客数

近年インバウンド旅行者の増加により、幹線バス利用や大型観光バスによる来訪が多く、観光入込客数は右肩上がりに推移していましたが、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、観光入込客数は大きく減少しました。しかしながら、アフターコロナにおいては再び増加に転じると予想されます。



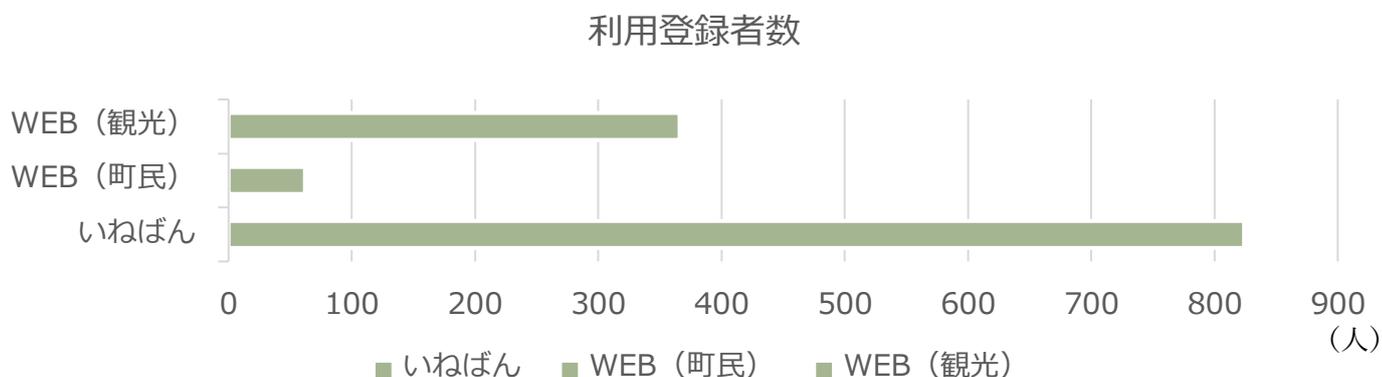
(5) 公共交通の維持にかかる行政の財政負担

利用者の減少による収支の悪化や整備の外注、設備の老朽化への対応による経費増など、交通事業者は厳しい経営環境に直面しており、公共交通に対する本町の財政負担は、依然高い水準となっております。



(6) いねタク予約システム登録者数

いねばんの予約システムは町民、WEB予約は主に観光利用を想定しています。コミュニティバスは土日運休だったこともあり、観光利用はほぼありませんでしたが、いねタクに転換し、宿から飲食店等への移動手段として利用していただいております。



2-2 【アンケートから分かる現状と課題】

アンケート調査の実施

計画を策定するにあたり、町内の全世帯を対象にアンケートを実施しました。

アンケート調査の結果、本町での自家用車への依存度の高さや、町内外での移動の実態が分かりました。主なアンケートの結果は次のとおりです。(アンケート詳細は、資料編に掲載)

(1) アンケートの調査概要

配布世帯数	回答件数			回答率
	郵送回答	Web回答	計	
829	299	20	319	38.5%

(2) 町内の公共交通の利用頻度

	ほぼ毎日	週1~2回程度	月1~2回程度	年1~2回程度	利用していない	未回答
路線バス (N=319)	1.3%	2.2%	10.7%	10.3%	72.1%	3.4%
いねタク (N=113)	0%	10.6%	48.7%	2.7%	31.9%	7.0%
福祉有償運送 (N=19)	0%	15.8%	63.2%	21.1%	-	-

※いねタク及び福祉有償運送は、利用申込み済の方のみ

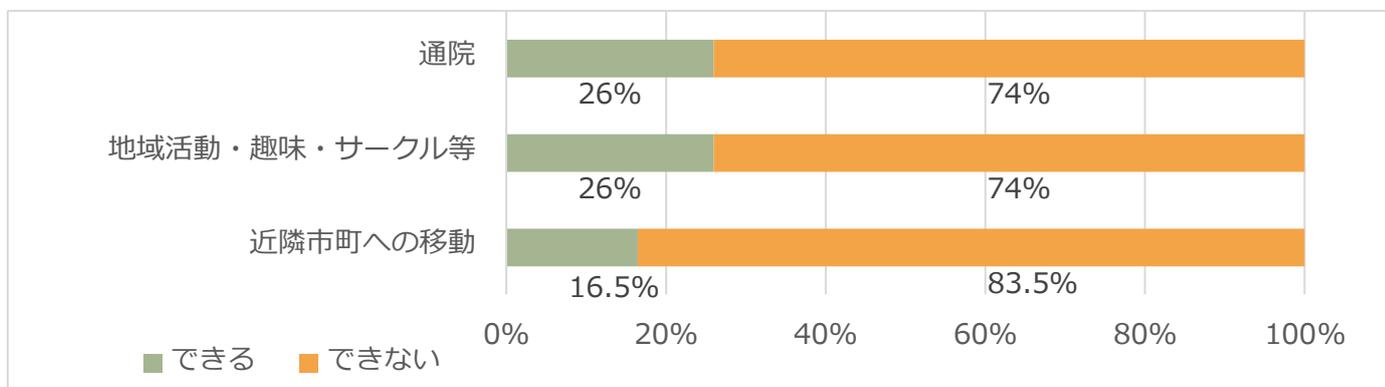
(3) 目的別移動手段

	徒歩	自転車	バイク 原付	車 (自分で 運転)	車 (家族が 送迎)	いね タク	丹海 バス	福祉 有償 運送	その他
通院 (N=155)	2.6%	6.6%	4.0%	57.0%	11.9%	26.5%	12.6%	4.6%	0.7%
地域活動 趣味等 (N=113)	10.6%	2.7%	3.5%	55.8%	4.4%	14.2%	4.4%	2.7%	1.8%
町外への 移動 (N=288)	0.7%	1.0%	1.7%	67.7%	11.8%	2.4%	9.7%	1.7%	3.1%

(4) 町外への移動目的 (N=288)

通勤・通学	出張・仕事 商用	買い物	通院	観光 レジャー	その他
4.2%	8.6%	54.2%	22.0%	8.2%	2.8%

(5) 路線バスやいねタクへの代替可能性



アンケート結果まとめ

- ・通勤、通学、買い物、通院において、家族による送迎も含めて5割以上が自家用車を使用している。自家用車利用からバスへの代替も7~8割が代替できないと回答しており、自家用車への依存度が高いことが分かるが、その中でも、いねタクは自家用車に次いで利用があり、地域に浸透し始めていることを感じる。
- ・他市町への移動の目的は買い物という回答が最も多く、利用する交通手段もほぼ自家用車となっている。
- ・バスの運行本数や利用したい時間帯に運行するダイヤに対する不満や改善の意見が多い。
- ・現在は自家用車で移動ができるため、公共交通は使わないが、将来的には利用することになるため残してほしいという意見も多かった。
- ・通常は自家用車移動だが外食時にお店までいねタクを利用する、バス停までいねタクで行きバスに乗り換えるとの回答もあり、うまく使い分けていただいている方もいる。
- ・「いねタクを町外まで走らせてほしい」という意見が多い。



- ・利便性向上の声が多いものの、自家用車への依存度が高く、大半が自家用車利用でバスへの代替ができないという回答だった。
- ・交通弱者や将来的に交通弱者となったときのために公共交通は必要という認識。
- ・いねタクを町外までという声が多く、公共交通の棲み分けという認識は薄い。

3. 基本方針と実施事業

3-1 【基本方針と目標】

アンケート調査等により、過度な自家用車への依存、交通事業者の厳しい経営環境、財政負担の増加など本町における公共交通の実態やニーズが浮き彫りとなりました。この状況は、京都府北部地域連携都市圏（北部5市2町）と同じです。

このような状況が続けば、さらなる公共交通の利用者減を招き、財政負担の拡大や運行本数の減便という結果を招きます。また、今まで自家用車ばかりで公共交通を使ってこなかった方が、いざ自家用車を使わなくなった時に、公共交通の使い方を知らないがために、公共交通での移動ができないという状況に陥る可能性があります。そして、コロナ禍においては、来訪者が自家用車によって当町を訪れる傾向となっており、観光公害（交通渋滞）が見受けられるため、来訪者のラストワンマイル交通^(※2)としてのいねタク利用を促進する必要があります。

これから必要とされることは…

- ◎自家用車に過度に頼ることなく、公共交通利用者の満足度を高めるとともに、利用機会などをつくる。
- ◎公共交通は交通弱者が利用するものという、固定観念や思い込みの転換。
- ◎利用者を増やすために、町民だけではなく来訪者にも公共交通の利用を推進する。
- ◎それぞれの交通手段を必要に応じて使い分ける。（棲み分け）

基本方針・目指すべき将来像

『だれもが安心して利用できる、持続可能な公共交通』

〈目指すべき将来像の実現に向けて〉

- ・交通弱者にならないためには、自家用車の運転ができなくなった時でも、公共交通の使い方を知っていることが、必要となります。そのために、自家用車ばかりに頼るのではなく、今から少しでも公共交通に触れる、公共交通「も」利用して移動しておくことが大切になります。
- ・公共交通を利用されている方の満足度が向上する取組を進め、「自家用車に比べ不便」といった公共交通に対するマイナスの思い込みを転換していくことが必要となります。
- ・観光客が多い本町においては、来訪者にとっても利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。
- ・ICT技術の利用促進（いねばん）、「地方における Society5.0」に向けた公共交通のあり方や、ドアツードアのいねタクの維持等、地域の実情に応じた取組により、公共交通を持続可能なものとしていくことが求められます。

目指すべき将来像の実現に向けた 3 つの施策目標

1. 公共交通利用者の満足度がより高まるサービスの実現
2. だれもが公共交通の使い方を理解し、移動することが楽しくなるまちの実現
3. 自家用車に過度に頼らないまちづくりや観光と連携する公共交通の実現

3-2【実施事業】

本計画における基本方針に沿って、目指すべき将来像を達成するための取組を推進します。また、各施策の内容、実施主体、スケジュール、取組にあたっての課題を以降に示します。なおスケジュールについては、関係機関との協議が整い、実施の準備が整った施策から順次実施するものとしします。

目標 1

『公共交通利用者の満足度がより高まるサービスの実現』

利用者の満足度を高めることで、移動手段として選ばれ新たな利用者がさらに生まれるような好循環を公共交通で実現するための取組を展開します。

(方策 1)

交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行時刻の調整

事業内容

- ・日常生活での移動を公共交通でスムーズに行えるようにする必要がある。
- ・交通結節点での交通機関の乗り継ぎのストレスを軽減することで、利用者の満足度を向上させるとともに、初めての人でも使いやすい公共交通を目指す。
- ・利用者ニーズや課題等の整理を行ったうえで、関係者において運行時刻を調整し、施策を進めていく。

実施主体

- ・伊根町、交通事業者…ニーズや課題の把握、停留所の調整、利用者ニーズや各交通機関のことを考慮したダイヤ調整
- ・関係機関…運行時刻変更の周知協力
- ・地域住民…ニーズや課題、改善要望を伝える

実施スケジュール

令和4年度～：ダイヤ改正時

(方策 2)	
いねタクの利用者ニーズへの対応と運行の継続	
事業内容	
<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所の変更等、より利用しやすくなる工夫を行う。 ・関係機関と協議しながら、持続的な体制づくりを推進し運行を継続していく。 	
実施主体	
<ul style="list-style-type: none"> ・伊根町…ニーズや課題の把握、運行事業者との連携、乗降場所の調整、必要な財政支援 ・運行事業者…安全な運行サービスの提供、運行上で発生した課題の共有 	
実施スケジュール	
令和 4 年度～：通年	

(方策 3)	
伊根町総合時刻表の作成・活用・情報発信	
事業内容	
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通での移動を行う際に、それぞれの発車時刻等を 1 冊で確認できるよう総合時刻表を作成する。 ・だれもが公共交通の運行情報を簡単に入手できるよう、町ホームページ、いねばん等、多様なツールを活用した情報提供を行う。 ・バス利用者が多い施設にはバスのみを抜き出した時刻表を作成し掲示する。 	
実施主体	
<ul style="list-style-type: none"> ・伊根町、交通事業者…各交通事業者との調整、時刻表の作成、情報発信、活用 ・地域住民…時刻表を活用した乗車 	
実施スケジュール	
令和 4 年度～：毎年度 10 月と 3 月	

目標 2

『だれもが公共交通の使い方を理解し、移動することが楽しくなるまちの実現』

公共交通「も」利用した移動手段を知ること、移動手段の選択弱者として誰も取り残されることなく、自家用車にはない移動の楽しさを実感できる取組を展開します。

(方策 4)

幅広い年齢層へ向けた公共交通の乗り方教室やお試し乗車会等、利用促進取組の実施

事業内容

- ・公共交通に対する固定観念の転換を促すため、少しでも公共交通に触れていただく、使い方を覚えていただく。
- ・小学校や老人会等、また、希望のあった団体、町内イベントなどで実施していく。

実施主体

- ・伊根町…乗車会等の企画、提案、実施、周知
- ・交通事業者、関係機関…乗車会等の実施、情報発信
- ・地域住民…口コミによる誘い合わせ等、積極的な参加

実施スケジュール

令和 4 年度～：年 1 回実施

(方策 5)

運転免許証自主返納における利用促進

事業内容

- ・運転免許証自主返納後に公共交通利用のきっかけとなるよう、運転免許証自主返納の際に選んでいただいた公共交通の回数券を交付する。

実施主体

- ・伊根町…自主返納事業の周知、回数券交付
- ・自主返納者…公共交通の積極的な利用

実施スケジュール

令和 4 年度～：通年

目標 3

『自家用車に過度に頼らないまちづくりや観光と連携する公共交通の実現』

自家用車に頼りすぎなくても移動可能となるように、まちづくりや観光などと連携した利用しやすい移動手段となる公共交通を実現するための取組を展開します。

(方策 6)

公共交通による観光拠点間の移動の促進

事業内容

- ・ いねタクによる町内観光拠点間の利用を促進するため、PRやWEB利用カードの作成、事業所への配布を行う。

実施主体

- ・ 伊根町…WEB 利用に関する周知媒体の作成、配布、情報発信
- ・ 関係機関…WEB 利用に関する周知媒体の配布、情報発信

実施スケジュール

令和 4 年度～：通年

(方策 7)

公共交通事業者の人材不足の解消

事業内容

- ・ 京都府北部地域において、深刻な人材不足が交通事業者の現状となっており、企業説明会や広報活動など、広域での取組と連携し、課題解決を図る。

実施主体

- ・ 伊根町…企業説明会等の周知、情報発信、広域との連携
- ・ 交通事業者、関係機関…企業説明会等への参加、情報発信

実施スケジュール

令和 4 年度～：実施可能な個所から着手

4. 交通計画の進め方と関係者の役割

4-1【計画の目標指標及び達成状況の評価】

(1) 評価方法

本計画に基づいて、各種施策を実施し、施策の進捗確認や評価を2年目以降、毎年度実施して、都度、施策の見直しや改善を繰り返し行い、伊根町が目指す将来像実現のため、進捗管理を実施します。

(2) 評価項目

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4章に記載の標準指標及び、本町の特徴である、いねばんからのいねタク予約システムの利用率向上の目標値として、いねタク登録者数を評価項目に加えることとした。また、本計画の中で合言葉としている「乗って残そう公共交通」の実現に繋がるよう、利用機会を増やすことの目標値としてお試し乗車会の実施件数・延べ参加人数も評価項目としている。

各評価項目の内容

目標	数値指標	目標値の考え方
① 公共交通利用者数の維持・確保	路線別の公共交通利用者数	コロナ禍で落ち込んだ利用人員を徐々に戻していくため、令和3年度比で利用者数の5%向上を図る。
	路線別の平均乗車密度	
	いねタクの利用者登録数	全世帯の登録を目指し、周知、登録支援を行う。
	いねタクの一運行あたり乗車人数	収支率改善のために乗合人数の向上を図る。
② 事業効率の改善	公的資金が投入されている公共交通の収支率	コロナ禍で落ち込んだ運賃収入を徐々に戻していくため、令和3年度比で収支率の5%改善を図る。
	公共交通への公的資金投入額	
	路線別の運行収入	
	路線別の運行経費	

③ 既存サービスの改善 (情報化)	情報のオープン化 (GTFS ^(※5)) に対応した路線数	幹線バス対応済。
④ おでかけ機会の確保	地域間の移動者数 (幹線バス)	それぞれの利用者数を向上させる 取組により、おでかけ機会を確保 し、利用者数の5%向上を図る。
⑤ 公共交通の円滑な接 続の確保	鉄道、高速バス、与謝線、 福知山線に接続している伊 根線、蒲入線の便数、接続 率	接続率を維持し、30分前後の接続 を図ることで、平均接続待ち時間 を短縮する。
	上記接続の平均待ち時間	
⑥ お試し乗車会を通じ た固定観念の転換	伊根町が実施するお試し乗 車会等の件数及び参加人数	乗車会等の利用促進取組の実施を 毎年続けていく。

各評価項目の現況と目標値

①公共交通利用者数の維持・確保

■路線別の公共交通利用者数

事業者名	系統名	現況利用者（令和3年度）	目標利用者（令和8年度）
丹後海陸交通	伊根線	103,870人	109,063人
丹後海陸交通	蒲入線	31,378人	32,946人
伊根町	いねタク	10,227人 (令和4年度実績)	14,000人

■路線別の平均乗車密度

事業者名	系統名	現況平均乗車密度 (令和3年度)	目標平均乗車密度 (令和8年度)
丹後海陸交通	伊根線	2.4	2.5
丹後海陸交通	蒲入線	4.4	4.6

■いねタク利用登録者数（令和4年度10月末現在）

いねばん		WEB	
世帯	人数	町民	観光
321	824	62	366

広報や時刻表等、いねばんで周知をしていく。

また、登録の仕方が分からないという方には支援を行う。

■いねタク一運行あたり乗車人数（令和4年度10月末現在）

令和4年度（現況値）	令和8年度（目標値）
1.79人	2.00人

②事業効率の改善

(令和3年度でコミュニティバスを廃止し、いねタクへ転換を行った。)

■ 公的資金が投入されている公共交通の収支率

事業者名	系統名	現況収入額 (令和3年度)	現況支出額 (令和3年度)	現況収支率 (令和3年度)	目標収支率 (令和8年度)
丹後海陸交通	伊根線	8,602,705 円	51,477,450 円	16.7%	17.5%
丹後海陸交通	蒲入線	12,179,199 円	51,803,611 円	23.5%	24.6%
伊根町コ ミュニ ティバス	津母日出線 亀島日出線 筒川日出線 筒川本庄線	995,985 円	13,267,828 円	7.5%	
いねタク	伊根町全域				7.9%

■ 公共交通への公的資金投入額

事業者名	系統名	現況支援額 (令和2年度)	現況利用者 (令和2年度)	利用者一人あたり 公的資金投入額 現況値 (令和2年度)	利用者一人あたり 公的資金投入額 目標値 (令和8年度)
丹後 海陸交通	伊根線	26,309,000 円	114,615 人	229 円	218 円
丹後 海陸交通	蒲入線	19,562,000 円	38,074 人	513 円	487 円
伊根町 コミュ ニティバス	津母日出線 亀島日出線 筒川日出線 筒川本庄線	13,951,000 円	3,916 人 (スクール利 用除く)	3,563 円 (スクール利用者 数を除いて積算)	
いねタク	伊根町全域				3,385 円

③既存サービスの改善（情報化）

情報のオープン化（GTFS）に対応した路線数

- 幹線バス対応済み。GTFS 以外にも、広報等、対外的に公表を実施していく。

④おでかけ機会の確保

■ 伊根線

伊根町内から町外への移動者数		町外から伊根町内への移動者数	
令和 4 年度 (現況値)	令和 8 年度 (目標値)	令和 4 年度 (現況値)	令和 8 年度 (目標値)
8,030 人	8,432 人	10,585 人	11,114 人

■ 蒲入線

伊根町内から町外への移動者数		町外から伊根町内への移動者数	
令和 4 年度 (現況値)	令和 8 年度 (目標値)	令和 4 年度 (現況値)	令和 8 年度 (目標値)
17,276 人	18,140 人	14,600 人	15,330 人

⑤公共交通の円滑な接続の確保

■ 伊根線

現況値（令和 4 年度）

目標値（令和 8 年度）

接続便数	接続率	平均接続待ち時間
8 便/14 便	57.1%	25 分

接続便数	接続率	平均接続待ち時間
8 便/14 便	57.1%	23 分

■ 蒲入線

現況値（令和 4 年度）

目標値（令和 8 年度）

接続便数	接続率	平均接続待ち時間
13 便/14 便	92.8%	20 分

接続便数	接続率	平均接続待ち時間
13 便/14 便	92.8%	18 分

⑥お試し乗車会を通じた固定観念の転換

伊根町が実施するお試し乗車等の件数及び参加人数

- 令和 4 年度現況値 利用促進事業 小学生バス利用 16 名
- 令和 8 年度目標値 お試し乗車会等の利用促進事業 年間 3 件 50 名

4-2 【計画の実施及び進行管理の体制】

本計画を推進するにあたっては、地域住民、交通事業者、行政が相互に理解し、連携しながら施策に取り組むことが必要不可欠となります。ここでは、それぞれに求められる役割について整理します。

(1) 地域住民

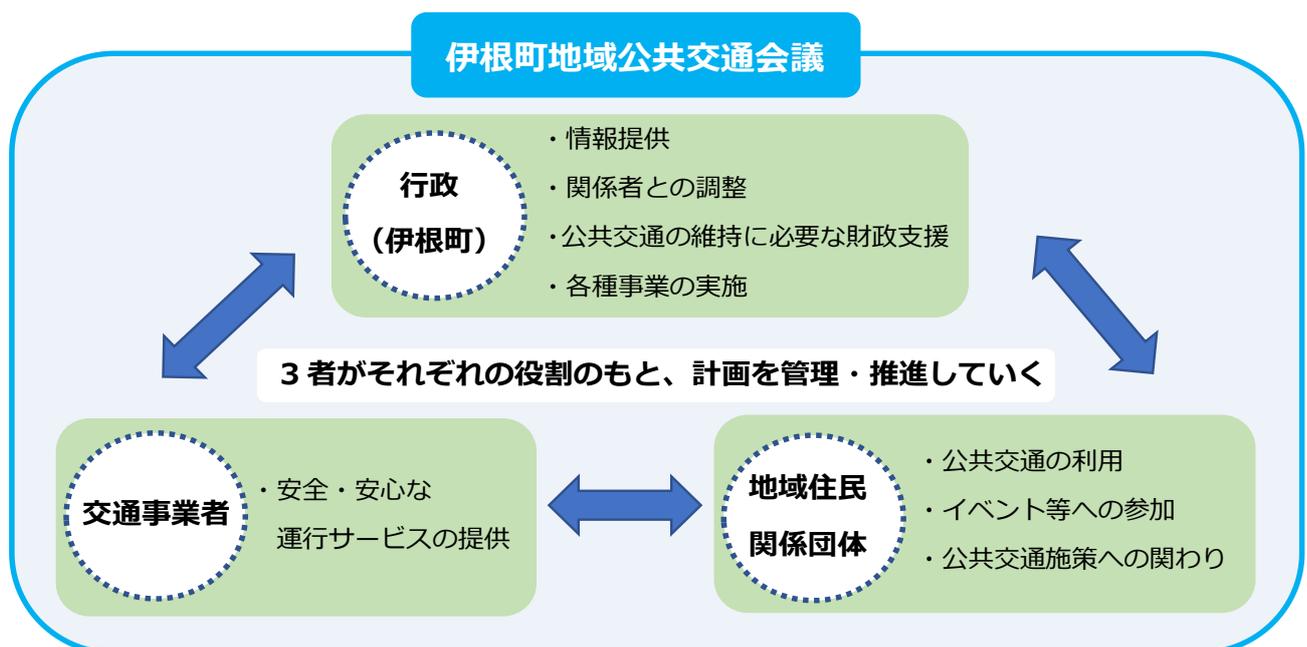
持続可能な公共交通とするためには、まず乗っていただくことが何よりも重要。また、「乗り方を知る」ことがスタートラインであるため、乗り方教室等の利用促進イベントへ住民同士で誘い合わせて積極的な参加をしていただく。自分事として捉え、公共交通施策への関わり、理解、協力が求められる。

(2) 交通事業者

引き続き、安全・安心な運行サービスの提供に努め、利用者満足度がさらに向上する取り組みを積極的に行う。また、持続可能な公共交通の確保維持のため、先進技術等を活用した新たな取り組みに対して積極的な検討を行う姿勢が求められる。

(3) 行政

本計画が着実に推進されるように、地域住民、交通事業者、その他関係者との調整、連携のほか、取組の情報発信を積極的に行うなど、計画推進の中心的役割を担うとともに、交通担当のみが施策を進めるのではなく、健康、福祉、教育、環境など、様々な担当と横断的に協力し、施策を進めていく。また、公共交通の維持に必要な財政支援を行う。



5. 資料編

5-1【広域アンケート結果】

本計画を作成するにあたり、京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会が実施した地域住民ニーズアンケート調査から広域交通における分析を行いました。

アンケート結果を見ると、移動手段は約 90%の方が送迎を含めて自家用車を利用しており、自家用車からバスへの転換も約 90%の方ができないと回答しているなど、圏域内の他の自治体と比較して自家用車への依存度が高い結果でした。

(1) 調査対象数と回収率

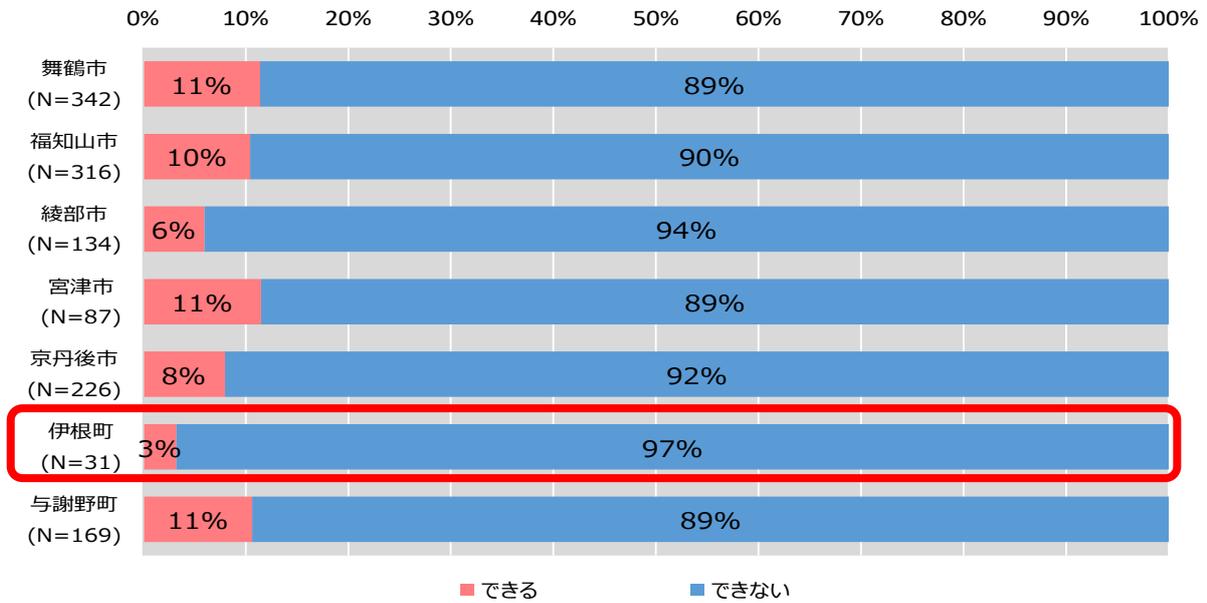
	対象 世帯数	調査票 配布件数	回収件数			回収率(%)	回収率(%)
			郵送回収	web回収	計	世帯数あたり	配布件数あたり
福知山市	2,200	6,600	614	186	800	36.4%	12.1%
舞鶴市	1,993	5,979	818	180	998	50.1%	16.7%
綾部市	1,000	3,000	403	59	462	46.2%	15.4%
宮津市	700	2,100	284	46	330	47.1%	15.7%
京丹後市	1,500	4,500	574	97	671	44.7%	14.9%
伊根町	200	600	91	17	108	54.0%	18.0%
与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

(2) 目的別の公共交通及び自動車の利用状況

○通勤・通学の主な交通手段

	徒歩	自転車	バイク・原付	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族が送迎)	タクシー	バス	鉄道	その他
舞鶴市(N=449)	13%	22%	2%	64%	17%	1%	8%	9%	1%
福知山市(N=396)	14%	13%	2%	80%	6%	1%	4%	3%	1%
綾部市(N=162)	14%	13%	2%	79%	9%	1%	4%	2%	0%
宮津市(N=116)	14%	9%	0%	76%	6%	0%	4%	3%	1%
京丹後市(N=281)	9%	8%	2%	81%	7%	0%	6%	1%	0%
伊根町(N=37)	11%	8%	3%	84%	5%	0%	5%	0%	0%
与謝野町(N=205)	11%	8%	2%	82%	8%	0%	6%	0%	0%

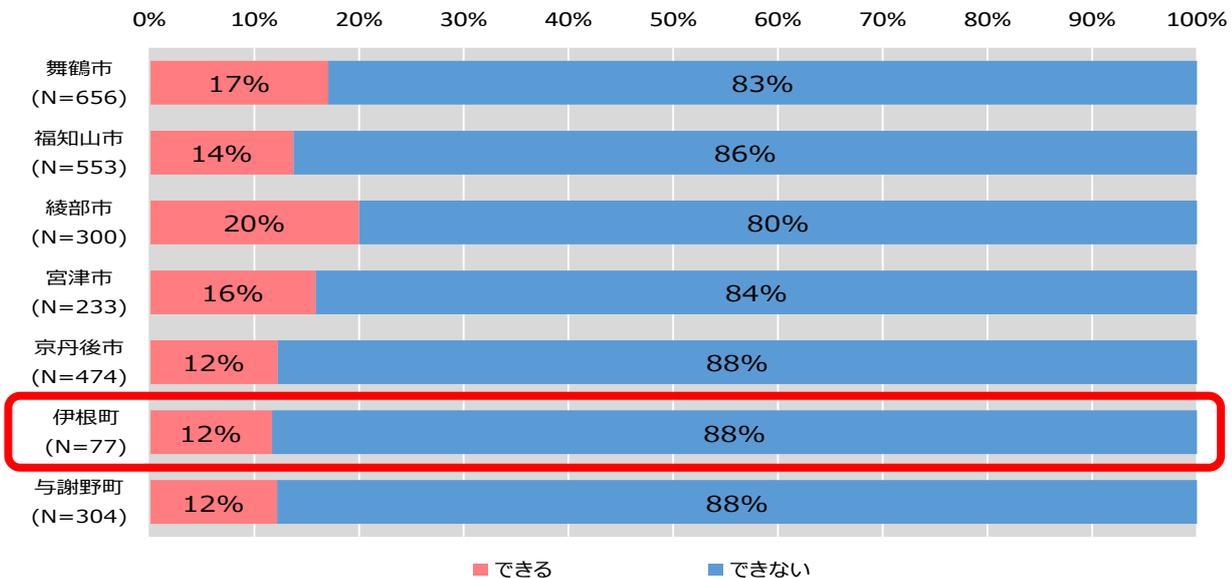
○通勤・通学目的での自家用車利用者のバス代替可能性



○買い物先への主な交通手段

	徒歩	自転車	バイク・原付	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族が送迎)	タクシー	バス	鉄道	その他
舞鶴市(N=811)	17%	21%	1%	67%	24%	3%	4%	1%	1%
福知山市(N=675)	17%	16%	3%	76%	15%	2%	6%	1%	1%
綾部市(N=374)	12%	14%	1%	75%	12%	1%	8%	2%	0%
宮津市(N=282)	11%	16%	1%	78%	13%	2%	6%	1%	0%
京丹後市(N=563)	7%	9%	2%	80%	14%	1%	5%	1%	0%
伊根町(N=90)	3%	3%	1%	80%	14%	0%	9%	0%	1%
与謝野町(N=363)	10%	12%	3%	75%	17%	1%	1%	0%	0%

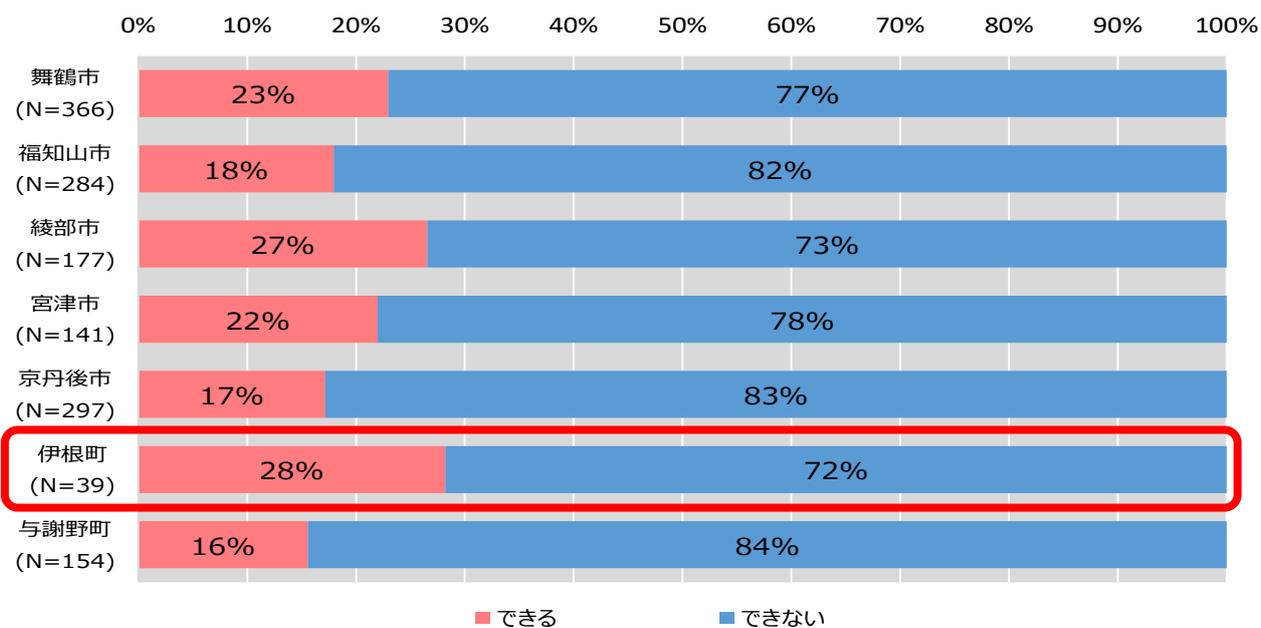
○買い物目的での自家用車利用者のバス代替可能性



○通院先への主な交通手段

	徒歩	自転車	バイク・原付	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族が送迎)	タクシー	バス	鉄道	その他
舞鶴市(N=479)	11%	14%	1%	61%	27%	6%	9%	1%	2%
福知山市(N=388)	13%	12%	3%	66%	18%	6%	12%	2%	2%
綾部市(N=245)	8%	10%	0%	65%	16%	3%	21%	3%	1%
宮津市(N=188)	15%	12%	1%	67%	20%	5%	10%	3%	0%
京丹後市(N=374)	6%	5%	2%	71%	20%	3%	11%	1%	2%
伊根町(N=57)	2%	2%	2%	61%	23%	2%	37%	0%	2%
与謝野町(N=210)	8%	11%	3%	61%	22%	4%	6%	0%	3%

○市町村別通院目的での自家用車利用者のバス代替可能性



5-2【伊根町公共交通アンケート結果】

本計画を作成するにあたり、当町の全世帯を対象に公共交通に関するアンケート調査を実施しました。また、いねタクの利用者には、手渡しによるアンケート調査を実施しました。

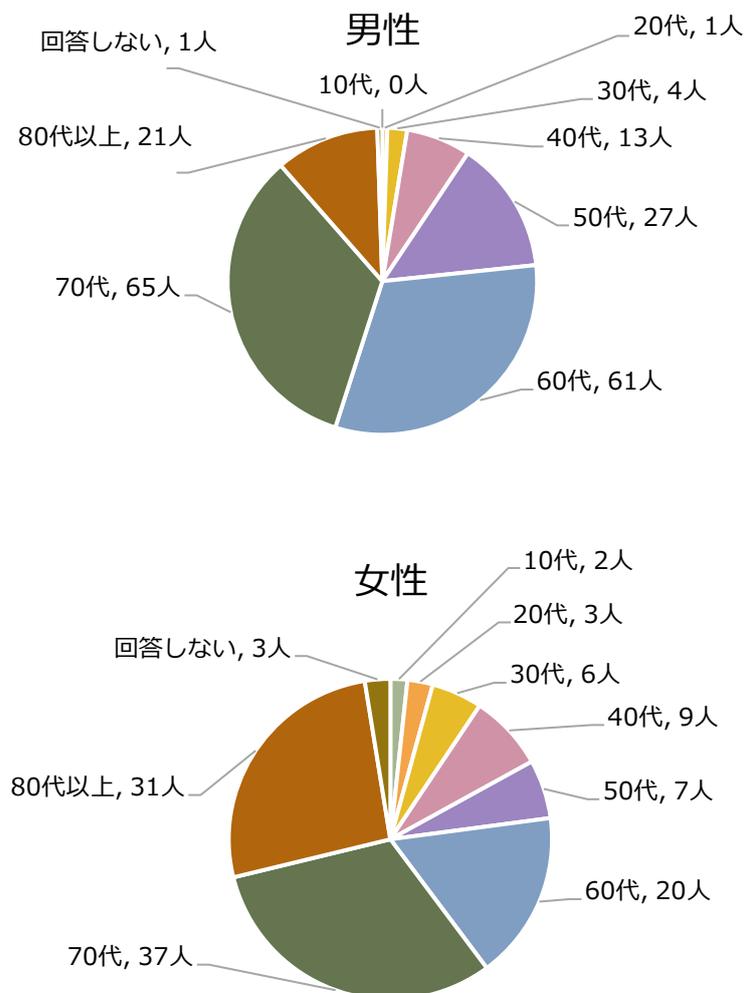
(1) 公共交通に関するアンケートの調査対象数と回収率

配布世帯数	回答件数			回答率
	郵送回答	Web 回答	計	
829	299	20	319	38.5%

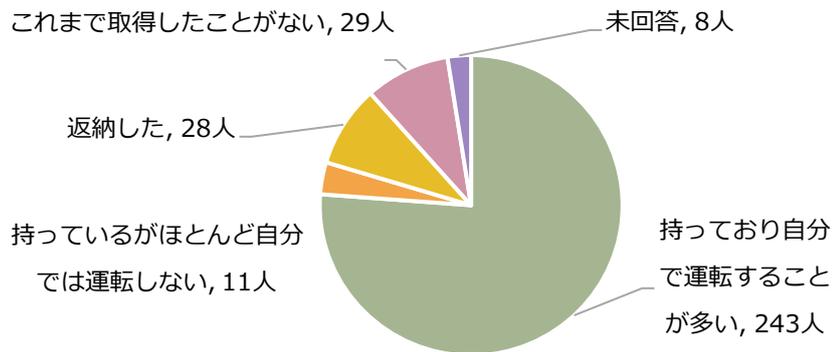
(2) 公共交通に関するアンケートの結果概要

①回答者の属性

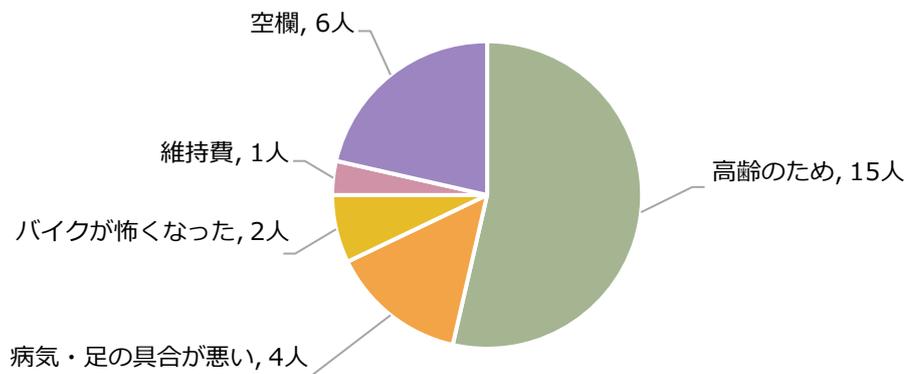
性別問わず、回答者の75%以上が60代以上でした。また、運転免許の取得状況を見ると、これまで取得したことのある人のうち、約10%が免許を返納しており、返納した人の半数以上が「高齢になったため」と年齢が理由の回答であり、次いで「足の具合が悪い」等の病気や身体的理由の回答でした。



運転免許の取得状況



運転免許を返納した理由

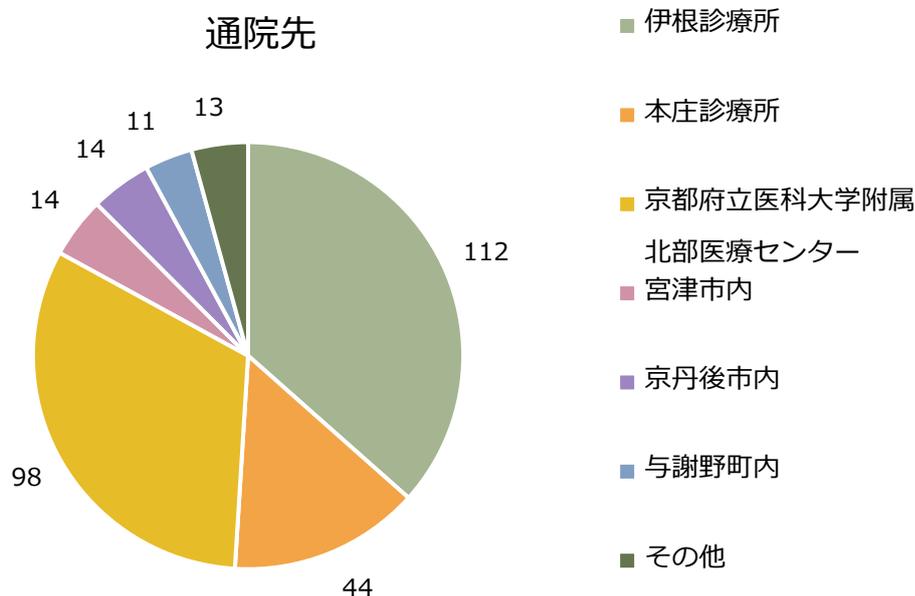


②公共交通の利用頻度

	ほぼ毎日	週 1~2 回程度	月 1~2 回程度	年 1~2 回程度	ほとんど利用していない	未回答
路線バス	1%	2%	11%	10%	72%	3%
福祉有償運送	0%	1%	4%	1%	81%	13%
いねタク	0%	4%	17%	1%	52%	26%

○通院先

通院先は、伊根診療所が最も多く、次いで京都府立医科大学附属北部医療センターが多い結果でした。また、通院先は概ね町内と町外が半々という結果でした。(複数回答可)



○通院先への主な移動手段（自宅から医療機関までの手段を全て選択）

町内と町外別の医療機関への移動手段は次のとおりでした。

	徒歩	自転車	バイク 原付	車 (自分で 運転)	車 (家族が 送迎)	いね タク	丹海 バス	福祉 有償 運送	その他
町内	2%	5%	3%	45%	9%	21%	9%	4%	1%
町外	1%	1%	2%	57%	13%	7%	18%	2%	1%

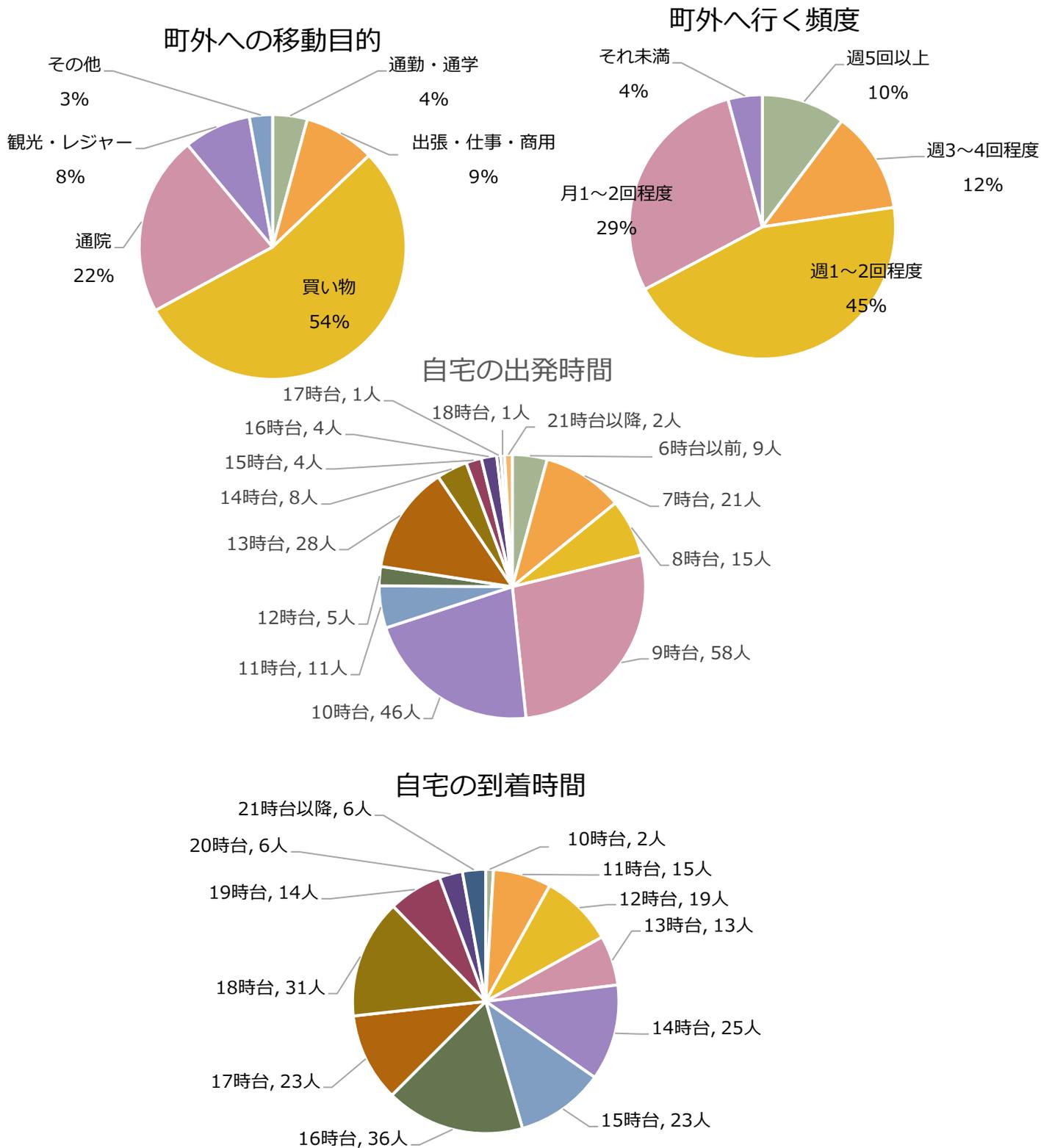
○地域活動・趣味・サークル等への主な移動手段（自宅から目的地までの手段を全て選択）

移動手段として、「車」の回答が多く、理由として「バスだと時間が限られる」「停留所まで遠い」といった意見がありました。

	徒歩	自転車	バイク 原付	車 (自分で 運転)	車 (家族が 送迎)	いね タク	丹海 バス	福祉 有償 運送	その他
使用割合	11%	3%	4%	56%	4%	14%	4%	3%	2%

○町外への移動

町外への移動目的と頻度、自宅の出発時間と自宅の到着時間は次のとおりでした。



○町外への主な移動手段（自宅から目的地までの手段を全て選択）

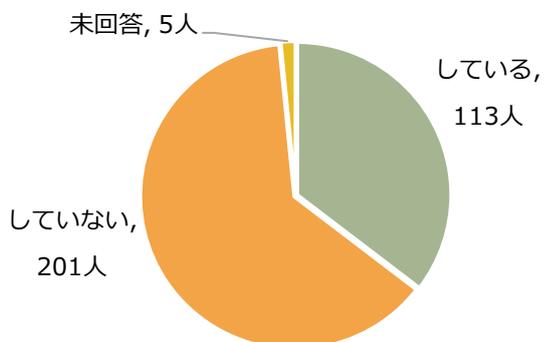
	徒歩	自転車	バイク 原付	車 (自分で 運転)	車 (家族が 送迎)	いね タク	丹海 バス	福祉 有償 運送	その他
町外への 移動手段	1%	1%	2%	68%	12%	2%	10%	2%	3%

③いねタクについて

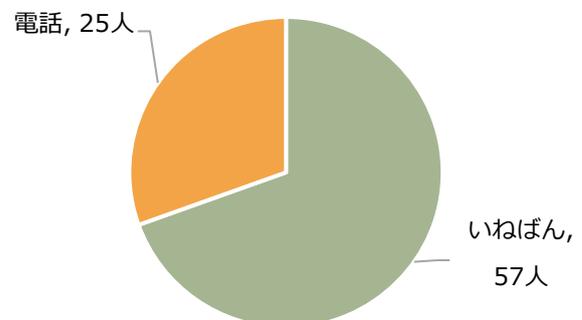
今回のアンケートでは、約 35%がいねタクの利用申込みをしていると回答し、さらに予約方法は約 70%が「いねばん」から予約していると回答しています。

予約方法の年代別内訳をみると、60代以上の方も「いねばん」から予約している割合が高い結果でした。この結果から、高齢であっても「いねばん」を使って予約をできていることが分かりました。

いねタクの利用申込み状況



いねタクの予約方法



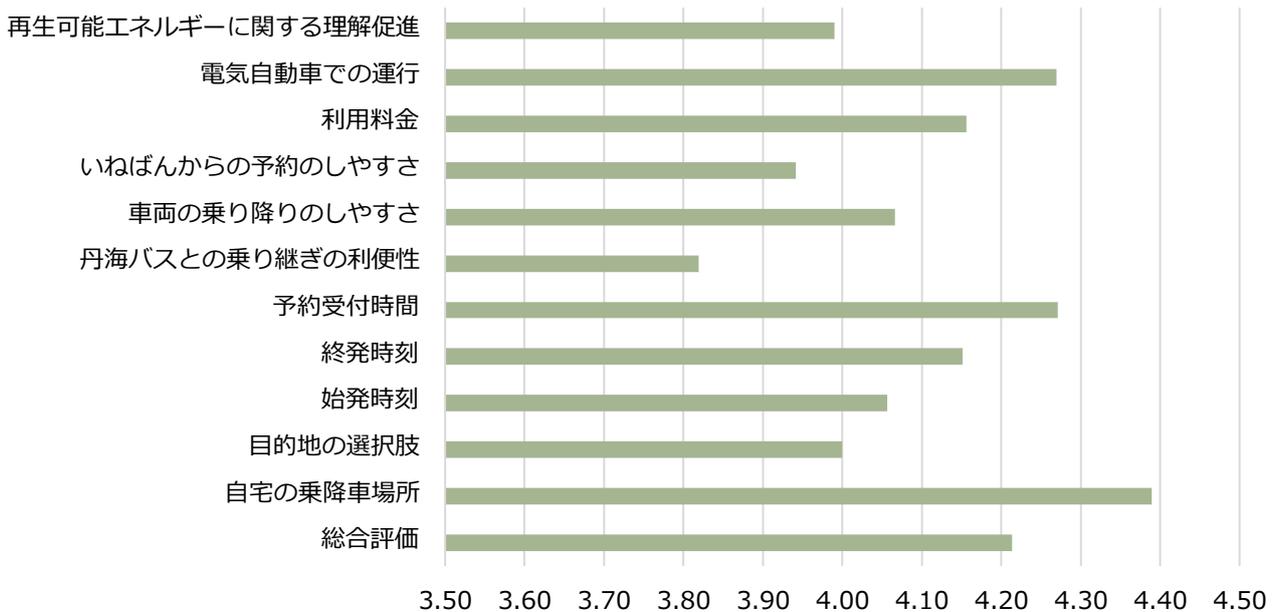
○予約方法（年代別内訳）

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代 以上	回答 しない
いねばん	1人	1人	4人	8人	10人	7人	9人	15人	2人
電話	1人	0人	0人	0人	2人	4人	3人	15人	0人

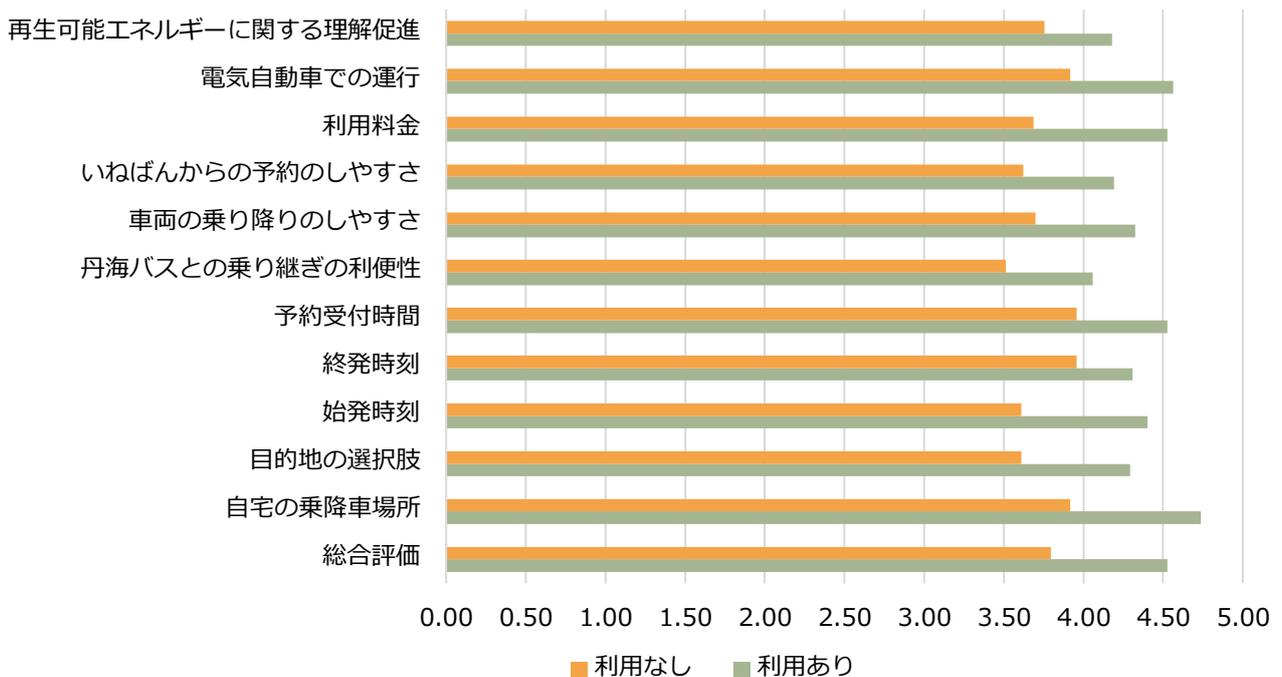
○いねタクに対する評価

5段階評価（不満・やや不満・普通・やや満足・満足）の結果、全体的に高評価であることが分かりました。利用の有無で回答を分けると、実際に利用した人の評価はさらに高評価でした。

いねタクに対する評価（全体）



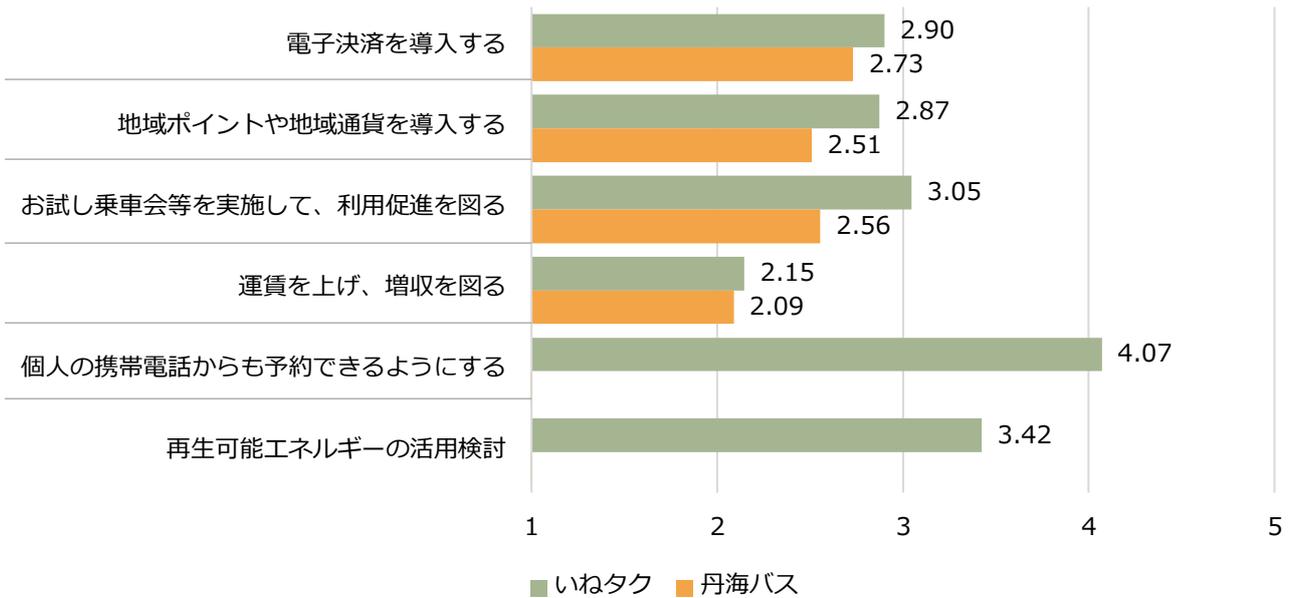
いねタクの評価（利用あり/利用なし）



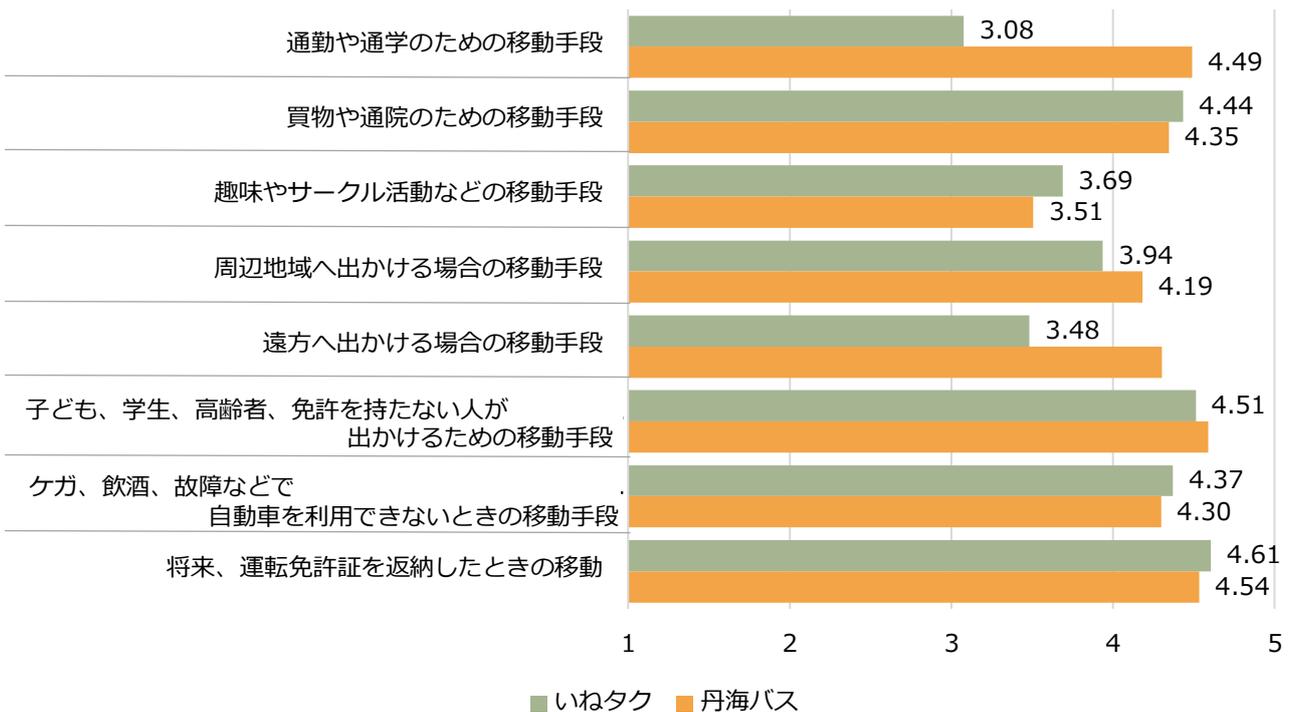
④いねタクと丹海バスの在り方について

いねタクと丹海バスの「今後の取組み」「求められる役割」「もたらす効果」について、5段階評価で回答してもらいました。

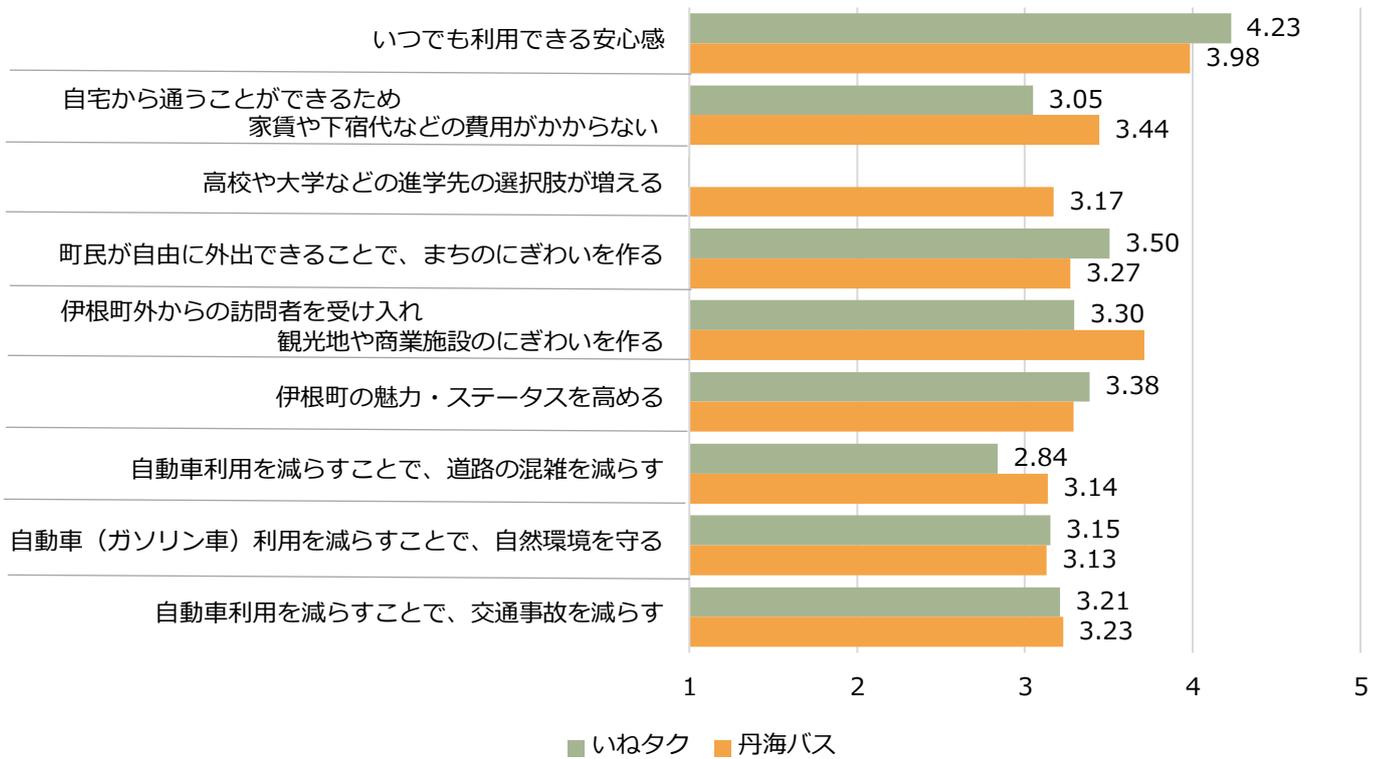
○今後の取組み



○求められる役割

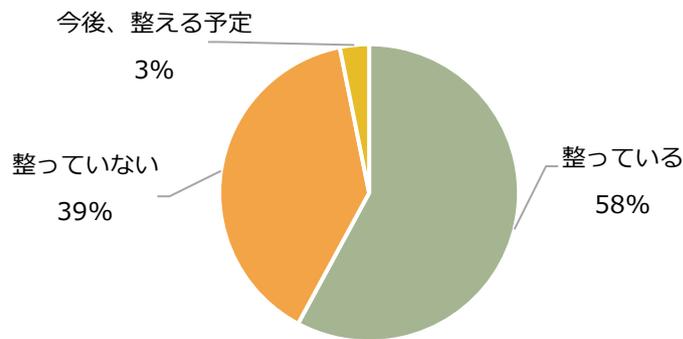


○もたらす効果

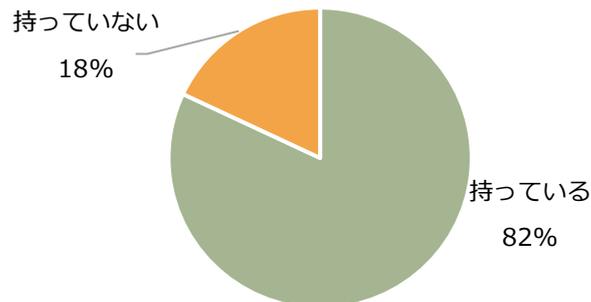


⑤世帯の通信環境とスマートフォン所有状況

住居のWi-Fi環境の整備状況



スマートフォンの保有状況



(3) いねタク利用者アンケートの調査対象数と回収率

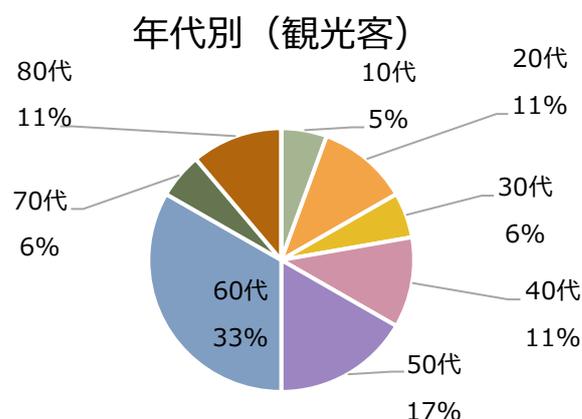
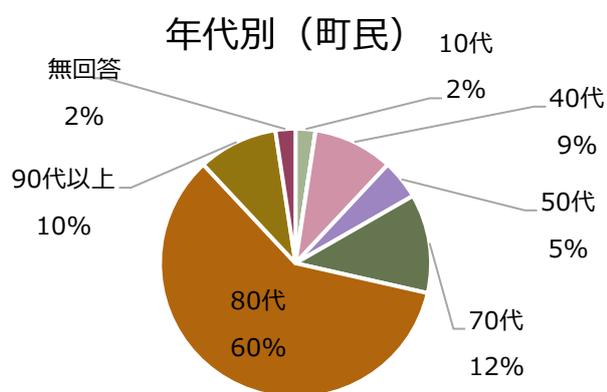
配布数	回答件数			回答率
	住民	観光	計	
200	42	18	60	30.0%

※アンケートは降車時に手渡し、郵送で回収しました。

(4) いねタク利用者アンケートの結果概要

①回答者の属性

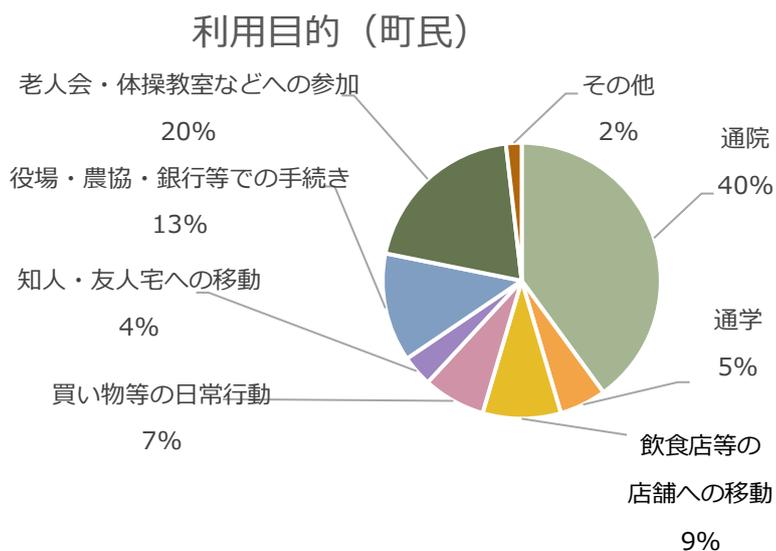
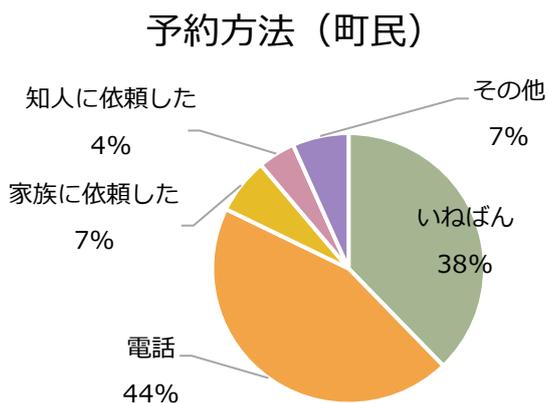
回答者の年代別内訳を見ると、町民は60代以上の高齢者が多く、観光客は幅広い年代が利用していました。



②町民利用

○予約方法と利用目的

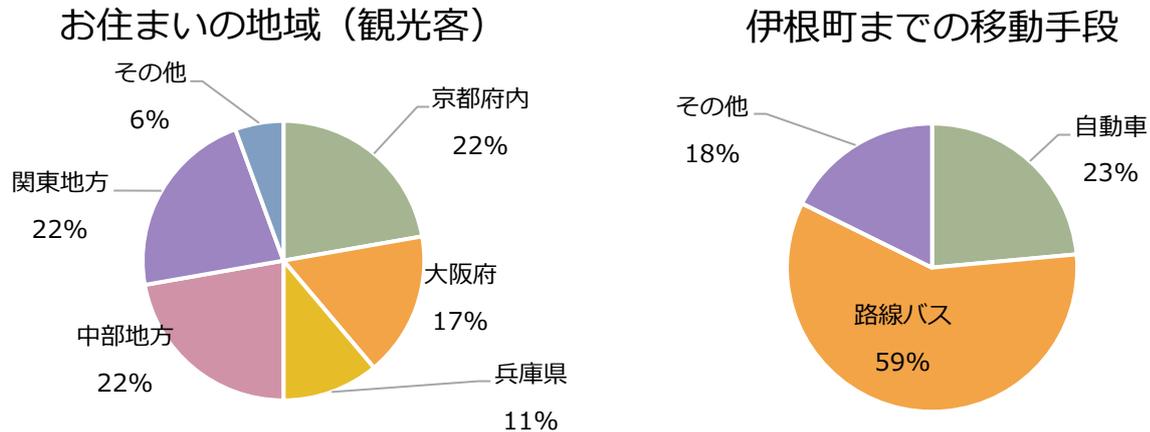
予約方法を「いねばん」と「電話」の割合が概ね同じであり、主に「通院」で利用される割合が高い結果でした。



③観光利用

○お住まいの地域と伊根町までの移動手段

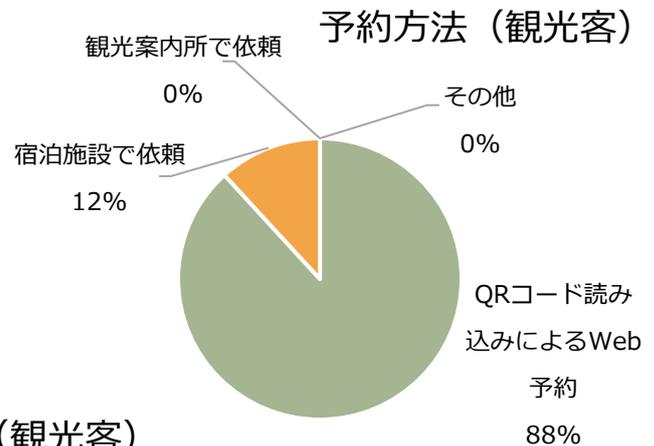
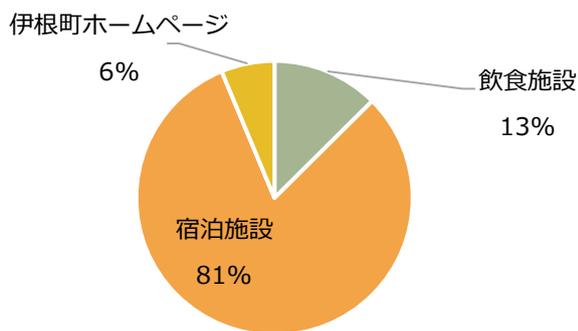
観光で伊根町を訪れた方のお住まいの地域は以下のとおりでした。また、伊根町までの移動手段として「路線バス」と回答された方が一番多く、その他は「宿泊施設の送迎」という回答でした。



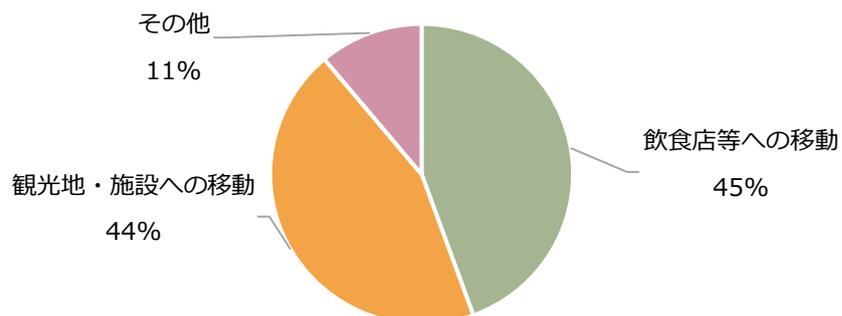
○いねタクを知った方法、予約方法と利用目的

観光客の予約方法を見ると、宿泊施設や飲食店等に配布しているチラシのQRコードを読み込んで予約をすると回答された方が最も多く、また利用目的は「飲食店等への移動」と「観光地・施設への移動」割合が概ね同じ割合であり、いねタクが観光客の地域内移動の手段として有効であると考えられます。

いねタクのことをどこで知ったか



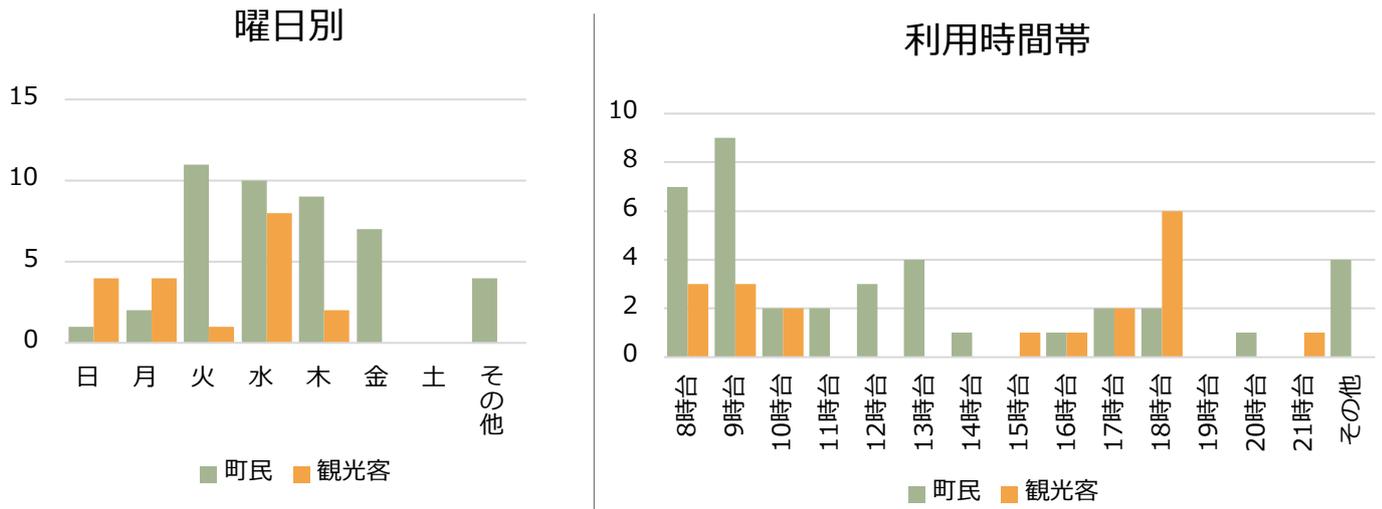
利用目的（観光客）



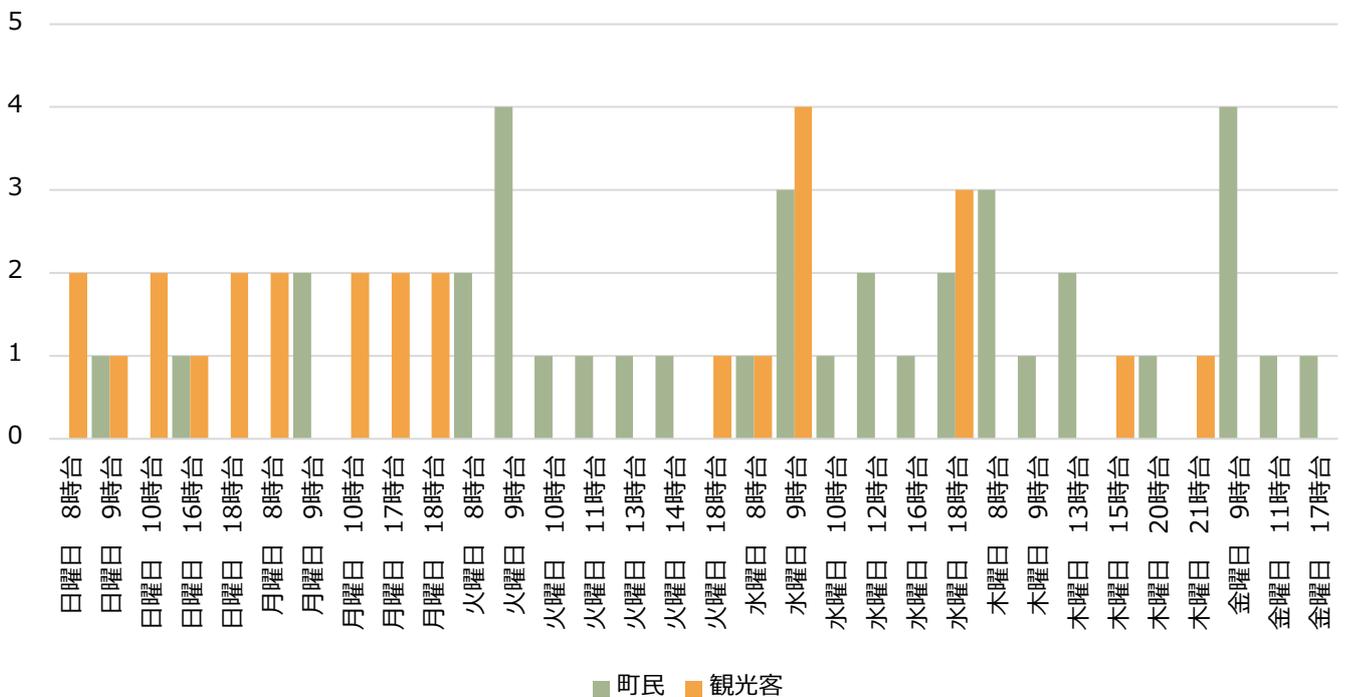
④利用した曜日と時間帯（町民と観光客）

利用の曜日内訳をみると、町民利用は火曜日から金曜日までの平日が主で、観光客利用は日曜日と月曜日、水曜日に多い結果でした。また利用時間帯では、町民は8時台と9時台、12時台と13時台が多く、観光客利用は18時台以降が多い結果でした。

利用曜日と時間帯に対する町民と観光客の比較をみると、町民利用は平日の午前や日中の時間帯が多く、観光利用は休日や午後や夜の時間帯が多い回答結果でした。



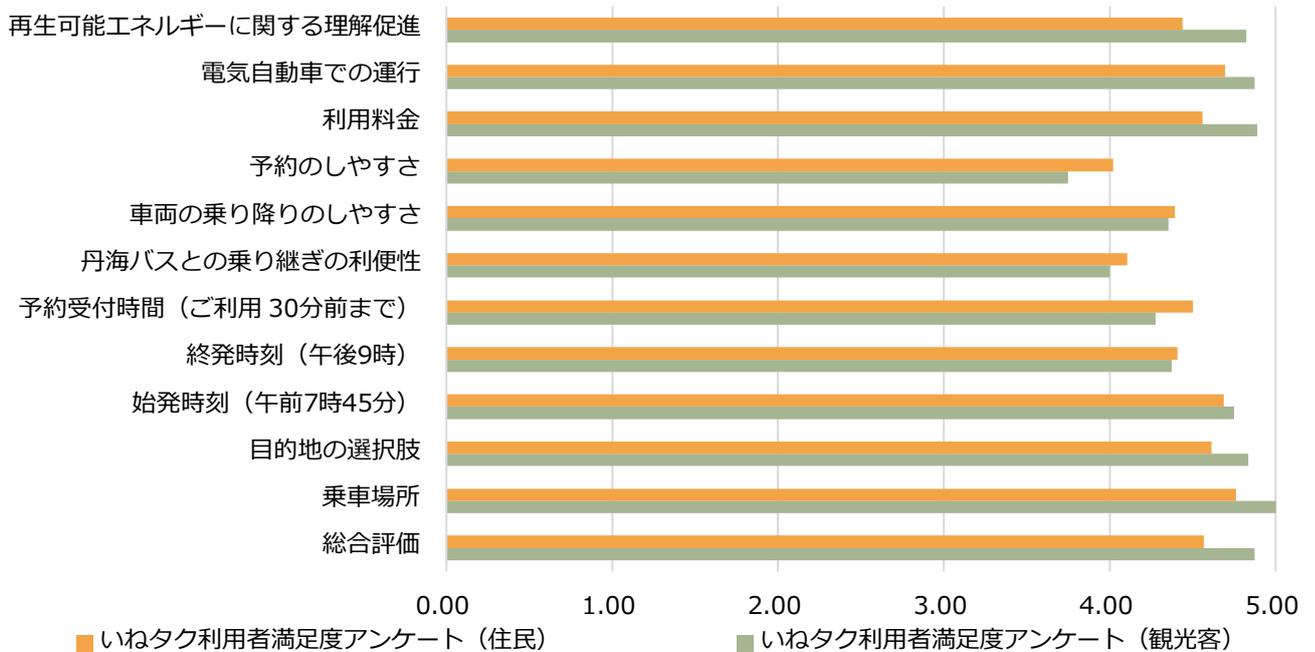
利用曜日と時間帯の比較（町民と観光客）



⑤いねタクの満足度アンケート

5段階評価（不満・やや不満・普通・やや満足・満足）の結果、住民及び観光客ともに満足度が高い回答でした。

いねタク利用者満足度アンケート



○次回もいねタクを利用したいか

本質問に対する回答は、全ての方が「利用したい」と回答されました。利用したいと回答された主な理由は次のとおりです。

1.	とても便利です。
2.	土日もあるので大変助かっています。当日も直ぐに利用できているので。
3.	自分の好きな時間に行ける。
4.	道がせまく、レンタカーでの運転に自信が無いので、地元の方の運転だと安心です。
5.	時間を待たず、すぐ来るし、大変良い事ばかりです。

○いねタクを他の方にも薦めたいか

本質問に対する回答は、1名のみ「薦めたいと思わない」と回答がありましたが、9割以上の方は「薦めたいと思う」という回答でした。その主な理由は次のとおりです。なお、「薦めたいと思わない」と回答された方は観光客でその理由は、「いねタクは便利で良かったが、登録が面倒だったので、もう少し楽に登録でできれば良いと思う」というものでした。

1.	自分の思う時間に目的地に行けるすごく便利。
2.	使い易いし、安価で利用できる。
3.	徒歩、自転車での移動では限界があるので、おすすめしたい。
4.	晩ごはんのお店と宿が意外と遠かったりするので、タクシーがあると便利だと思うので。
5.	用事がすんだらすぐに帰れるので良いと思います。

○いねタクに関する要望や意見など

多くは「自宅の玄関から目的地まで送迎してもらえるので有難い」「医者や体操、集会に行けるようになったのでうれしい」というお声をいただきました。主な要望や意見は次のとおりでした。

1.	北部医療センターまで行けたらと思います。
2.	予約できないことが2回程あったので利用の多い曜日、時間での増車、増便ができればよいと思う。
3.	とても良いシステムだと思います。過疎地での高齢者の足を確保する為、観光で訪れた人が少しでもお役に立てますように。
4.	地域に合った利便性の高いシステムだと思う。行く前にこのような交通手段があることを知れるようPRを充実してほしい。
5.	1日何度も乗る場合は、1日乗車券なんかがあると便利。路線バスのバス停がどこにあるか地図表示があれば便利。
6.	Web予約に必要な情報入力の煩わしさ、予約変更がQRコードなしでできない（あるいは難しい）など、改善をお願いいたします。それ以外については大変満足しています。ドライバーの方の親切な対応に感謝申し上げます。ありがとうございました。
7.	カードやWebで決済できるといいなと思いました。

5-2【用語集】

(※1) ドアツードア輸送 P.2

出発地のドアから目的地のドアまで隙間のない輸送方法。

(※2) ラストワンマイル交通 P.4、P.12

最寄りバス停等の交通結節点から最終目的地までを移動する最後の移動手段のこと。

(※3) 地域内フィーダー系統 P.5

複数市町をまたがる基幹的な公共交通である幹線バスと接続し、支線となる系統のこと。伊根町では「いねタク」のこと。

(※4) モビリティマネジメント P.5

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもので、ひとり一人の住民や一つ一つの職場組織等に、環境や健康などに配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取り組み。

(※5) GTFS (General Transit Feed Specification) P.18

経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的とした世界標準の公共交通データフォーマット。公共交通の情報を利用者に届ける手段の1つとして、全国でオープンデータとして公開されており、路線、時刻表、運賃表等が誰にでも確認できる状態にするというもの。

