福知山市地域公共交通網形成計画

平成２８年３月

京都府福知山市

はじめに

路線バス等の公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化の進行、また、自家用自動車に過度に依存する社会構造の進展などにより厳しさを増しています。

全国的に、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下により、さらに公共交通利用者が減少するなど、負のスパイラルに陥っており、このままでは現在の運行を維持していくことが困難な状況となっています。

しかしながら、自動車等の移動手段を持たない高齢者や身体の不自由な人、学生等にとって公共交通はなくてはならない生活移動手段であり、将来にわたり守り続けていく必要があります。

このような状況のなか、国においては、平成２５年に「交通政策基本法」が制定され、まちづくりと連携し面的な公共交通ネットワークを再構築していく方針が示されました。平成２６年にはその具体化を図るために「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえ、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムのあり方や、住民・交通事業者、行政の役割を定める「地域公共交通網形成計画」を策定できることとなりました。

この状況を受け、本市においても、「未来創造　福知山」に掲げる「目標とする都市構造」である「福知山らしいコンパクトな都市」（コンパクト＋ネットワーク）の実現に向け、その他のまちづくり計画と一体性を確保しながら、地域の実情に応じた多様な交通サービスの組み合わせにより、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを構築するためのマスタープランとして「福知山市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

計画策定に際しては、路線バスの全路線、全便を対象とした利用実態調査や、市内３，０００世帯を対象にした公共交通に関するアンケート調査を行い、路線バスの利用状況と市民の移動ニーズや公共交通に対する意識の把握を行うとともに、各交通事業者や市内各種団体へのヒアリングの実施、また、市内９ヵ所での地域別懇談会の開催、パブリックコメントの実施など、幅広く市民の皆様の御意見等を伺うなかで課題の整理を行い、路線バス等の公共交通再編のための基本方針や目標の設定、目標を達成するための具体的な事業などを定めました。

今後は、本計画の方針に基づき、バス路線の再編の検討や公共交通空白地における交通移動手段の確保など、地域の実情やニーズに適した効率的・効果的な交通体系の整備・再編を進め、市民の皆様の交通利便性の確保とともに、まちづくり施策と一体となった活力ある福知山の実現に取り組んで参ります。

市民の皆様におかれましても、公共交通を必要としている人のために、また、地域活力の維持向上のために、将来にわたり持続可能な公共交通の確保に向けて、地域全体の問題として取り組みが進みますよう御理解と御協力のほどよろしくお願いいたします。

終わりに、本計画の策定に御協力をいただきました福知山市地域公共交通網形成計画策定委員会の委員の皆様をはじめ、貴重な御意見をいただきました市民の皆様、関係機関や関係者の皆様に心よりお礼申し上げます。

平成２８年３月　　福知山市長　松山　正治

目　　次

第１章　計画策定の背景と目的 1

1.1 計画策定の背景 1

1.2 計画の位置付けと目的 6

1.3 計画の対象とする事柄 6

1.4 計画の区域 7

1.5 計画の期間 8

第２章　上位計画及び関連計画の整理 9

2.1 上位計画及び関連計画 9

2.2 上位計画及び関連計画において地域公共交通に求められる役割（まとめ） 22

第３章　地域及び地域公共交通の現状 23

3.1 地域の現状 23

3.2 交通の現状 35

3.2.1 公共交通機関別の運行状況 38

3.2.2 バス交通の利用実態（乗降調査結果） 47

3.2.3 運行事業者ヒアリング結果 85

3.2.4 市内各路線バスの利用状況、財政負担状況 86

3.2.5 その他の交通の状況 93

第４章　市民の移動実態及び公共交通に対する意識 96

4.1 市民アンケートの結果分析 96

4.2 関係団体ヒアリング結果 118

4.3 利用将来予測 120

4.4 地域別懇談会の実施状況と主な意見 122

第５章　将来に向けた地域公共交通の課題と方向性 127

5.1 問題点の整理 127

5.2 地域公共交通の課題 128

5.3 地域公共交通が目指すイメージ 129

5.4 将来の公共交通ネットワークの位置付け 132

第６章　地域公共交通網形成計画の基本方針と目標 134

6.1　計画が目指すべき将来像「あるべき姿」 134

6.2　計画の基本方針 135

6.3　基本方針に基づく検討事項 136

6.4　地域公共交通ネットワーク形成に各主体が果たす役割 143

6.5　計画の目標設定 144

第７章　目標を達成するために行う事業及びその実施主体 147

7.1　具体的な取り組み 147

第８章　計画の達成に向けて 154

8.1　計画の実施体制 154

8.2　達成状況の評価と見直し 155

資料編 156

1　用語解説 157

2　設置要綱 160

福知山市地域公共交通会議設置要項 160

福知山市地域公共交通会議地域公共交通網形成計画策定委員会設置規則 162

福知山市地域公共交通網形成計画庁内検討委員会設置要綱 163

3　委員名簿 164

福知山市地域公共交通会議委員（地域公共交通網形成計画策定委員会）・監査委員名簿 ... 164

福知山市地域公共交通網形成計画庁内検討委員会 165

4　計画策定の経過 166

第1章　計画策定の背景と目的

1.1 計画策定の背景

（１）国の動向

■　交通政策基本法

我が国の国土を取り巻く状況は大きく変化しており、交通政策に関しても長期の視点に立って施策を策定し、実行していく体制を構築する必要から「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月４日公布、施行されました。

「交通政策基本法」では、「国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかなければならない」等の基本理念のもと、国が講ずべき施策として、次のように規定しています。

・日常生活及び社会生活に必要不可欠な通勤、通学、通院、その他の交通手段の確保
・まちづくりの観点からの交通施策の促進
・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民、その他関係者の相互間の連携と協働の促進

■　（改正）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

急速な少子高齢化、人口減少社会において、都市の再生や地域活力の向上及び持続的発展を実現するためには、コンパクトなまちづくりとともに、拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網の充実が必要不可欠であり、地域関係者が連携し、持続可能な地域公共交通網を構想し、その実現に向けて、地域公共交通の活性化及び再生を図ることが必要となっています。

このようなことから、平成 26 年 11 月 20 日に「（改正）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性が、次のように示されました。

・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
・地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
・地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
・住民の協力を含む関係者の連携

国は、これらを総合的に実施することにより「コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編を進めていく」としています。

また、同法の改正により、地域公共交通網形成計画の策定ができるようになり、地域それぞれが、現状、問題点、課題の整理を踏まえた上で、地域全体を見渡した、持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進することを求めています。

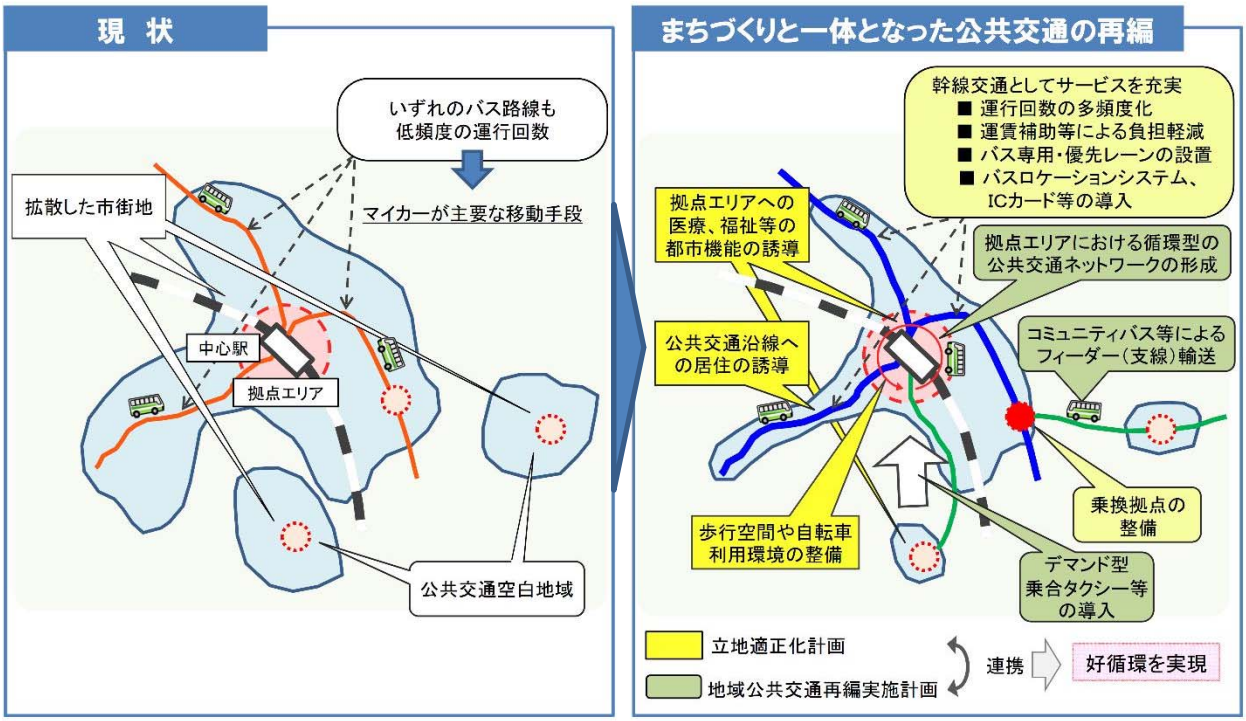


図　国の地域公共交通再編のイメージ図　（資料：国土交通省）

（２）　地域公共交通における本市を取り巻く状況

本市の路線バス等の公共交通を取り巻く状況は、人口減少、少子高齢化の進行、自家用車に過度に依存せざるを得ない生活環境、合併による中山間地の拡大、拡散した集落のさらなる空洞化などの社会構造の変化により、公共交通の利用者が減少傾向にあります。

そして利用者の減少による採算性の悪化から、運行本数の減便など利便性がさらに低下し、運行確保のための財政負担が拡大する悪循環になっています。

また、バス停までの移動が困難な高齢者の増加や、１日の半分以上の便が乗降者ゼロの路線があるなど、これまでの定時定路線方式が地域の実情に合わなくなっている状況も見受けられます。

さらに、公共交通へのアクセスの困難な地域での高齢化が進み、新たな公共交通に対するニーズも増加しています。

また、運行効率の悪化による公的負担の増大などにより、現在の運行をそのまま維持していくことが困難な状況となっています。

このような中で、自動車等の移動手段を持たない高齢者や身体の不自由な人、学生等にとって、必要不可欠な生活移動手段を、より効率的、効果的なものに見直しを図るとともに、福知山駅を中心とするまちなかにおける都市機能の集積・高次化の推進と市内各地域からの利用に資する循環型の路線バスや、本市と他地域を結ぶ幹線交通の確保等、本市の都市構造の骨格を支える公共交通の確保・充実を図ることが必要となっています。

（３） 市の位置、地勢、概要

福知山市は、京都府の北西部に位置し、西は兵庫県に接しています。

中心部を由良川が貫流し、福知山駅周辺および国道９号等幹線道路沿いに広がる市街地と、その周辺の農山村地域によって構成されています。

市内には由良川をはじめ、その支流である土師川、牧川、和久川、宮川などが流れ、それぞれのさらに支流の谷筋に集落が点在しています。

図　福知山市および周辺市町の位置図　（資料：未来創造　福知山）

（４）交通網

福知山市の主な交通基盤として、鉄道では JR 山陰本線・福知山線、京都丹後鉄道宮福線、広域幹線道路では近畿自動車道敦賀線（舞鶴若狭自動車道）、一般国道９号・173 号・175 号・176 号・426 号・429 号が通り、北近畿の交通の結節点となっています。

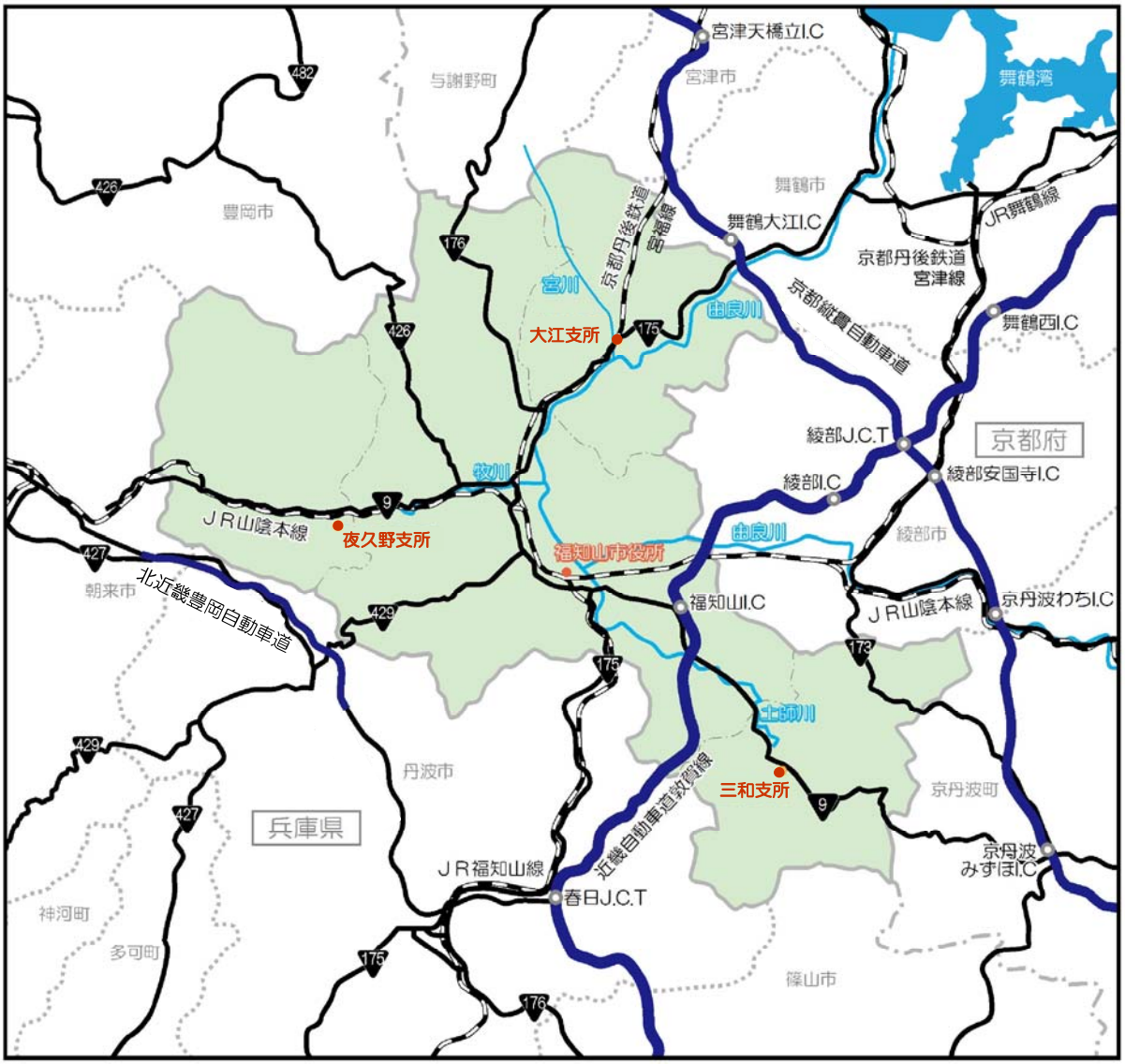


図　福知山市及び周辺市町　主要交通網　（資料：未来創造　福知山）

（５）これまでの公共交通に関する計画及び取り組み

■ 第４次福知山市総合計画

平成 20 年３月に策定した第４次福知山市総合計画及び平成 24 年３月に策定した同後期計画において、地域の実状とニーズを把握し、公共交通機関の相互連携を強化することにより、子どもや高齢者などの交通手段を持たない人々に配慮した効率的、効果的な公共交通システムを構築することを目標に位置づけ、この方針に基づき、利用しやすい鉄道機能・バス交通の確保、公共交通のネットワークの充実を掲げ施策を展開してきました。

■ 福知山市公共交通（バス）の再構築に関する基本方針（平成 22 年 11 月）

本市の公共交通（バス）の再構築に関する基本的な考え方として、「地域住民の生活を支え、地域活性化に必要不可欠な社会基盤として、将来にわたり持続可能な公共交通を構築します」とし、具体的な展開として、

１）バス路線及び運行システムの整備
２）バス利用環境の整備
３）過疎地域の移動手段の確保

を掲げ、次の事業に取り組んできました。

① 「まちなか循環路線バス」運行事業
② 路線バスの医療機関へのアクセス強化事業（市民病院への全便乗り入れ）
③ バス利用の促進に向けた啓発活動事業（市内路線バスマップ＆時刻表の作成）
④ 高校生定期乗車券補助事業
⑤ 敬老乗車券事業
⑥ 市バスフリー降車の導入
⑦ 交通空白地域移送サービス支援事業

1.2 計画の位置付けと目的

本計画は、「（改正）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨に基づき、本市の上位計画である「未来創造　福知山」に掲げる「目標とする都市構造」である「福知山らしいコンパクトな都市」（コンパクト＋ネットワーク）の実現に向け、都市計画や地域福祉計画などまちづくり計画と連携した「福知山市が目指す地域公共交通網の姿」を明らかにし、基本的な方針を示すマスタープランです。

また、本計画は、地域公共交通の現状及び課題の整理を踏まえ、市民、交通事業者及び行政のそれぞれの役割を定めるとともに、多様な主体の連携のもと、様々な取り組みを計画的に進めることで、持続可能な地域公共交通網を形成することを目的としています。

なお、本計画に掲げる具体的な取り組みについては、必要に応じて「地域公共交通再編実施計画」を策定して取り組みます。

1.3 計画の対象とする事柄

本計画は、市内を運行する民間バス、自主運行バス、市バス、自家用有償旅客運送の再編のために必要な基本方針を定めるもので、鉄道、タクシー、スクールバスなどその他の移送サービスと連携して、市域全体としての望ましい地域公共交通のネットワークを形成するものです。

表　交通サービスの定義

区　分	定　義
鉄道	市域を超えた広域的な移動や市内周辺部から中心部への移動を担う。 大量の移動需要に対応するための地域公共交通機関とする。
路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通	市域を超えた広域的な移動や市内周辺部から中心部への移動を担う。 また、集落内の特定の地点と移動先の目的施設とを接続し、一定以上の移動需要に対応するための地域公共交通機関とする。
タクシー	鉄道やバスでは対応が難しい少量の移動需要などに対応し、よりきめ細かいサービスを提供する地域公共交通機関とする。
自家用有償旅客運送	鉄道、バス、タクシーのサービスを補完する地域公共交通機関とする。

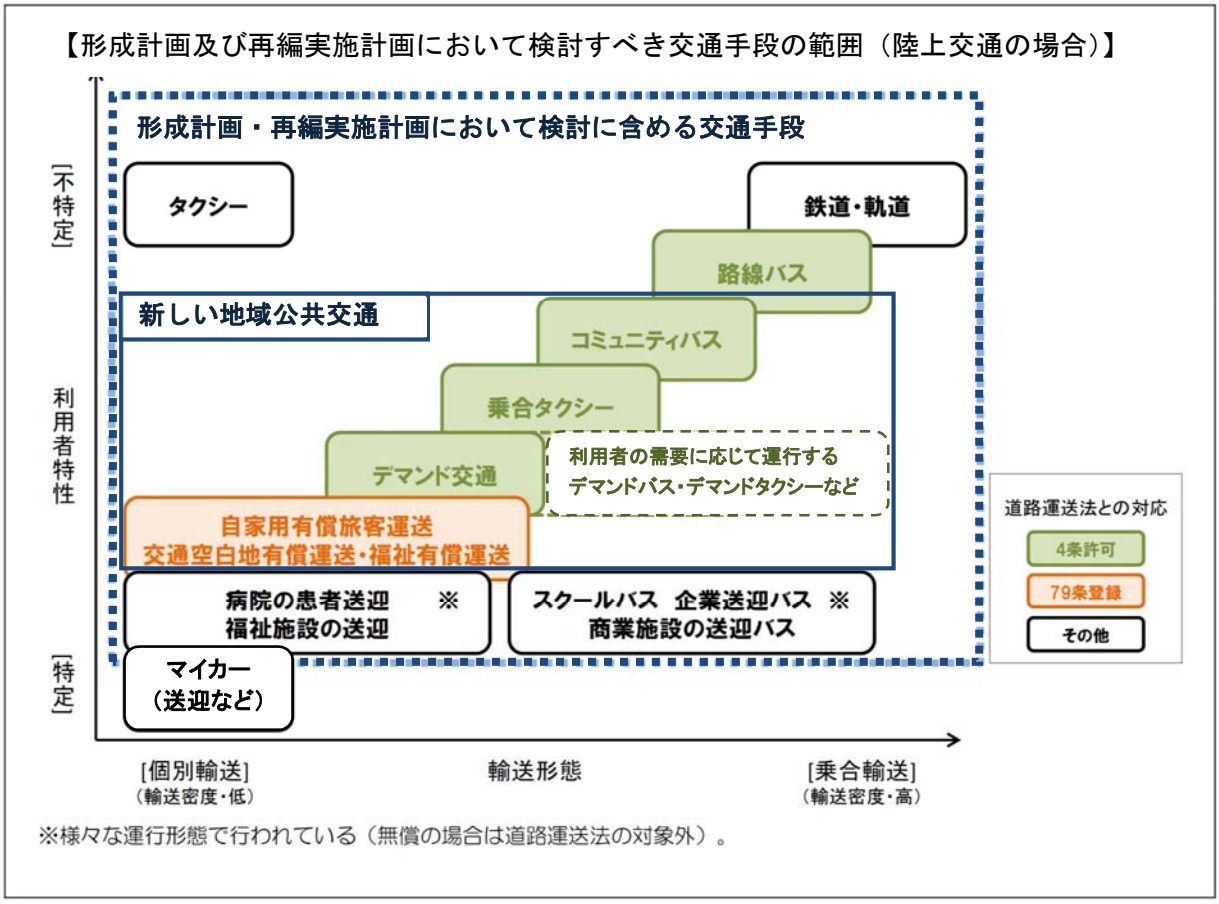


図　形成計画・再編実施計画において検討に含める交通手段の範囲

（資料：国土交通省地域公共交通網形成計画及び
地域公共交通再編実施計画作成のための手引きに加筆修正）

1.4 計画の区域

市全域とします。ただし、市外区域を運行する一部の路線については、沿線市町と連携・調整を行います。

表　市外区域にわたるバス路線

バスの区分	路線名	市外区間	沿線関係市町
西日本ジェイアールバス	園福線	園部駅～松ヶ瀬	南丹市、京丹波町
丹後海陸交通	福知山線	傘松ケーブル下～仏谷	宮津市、与謝野町
京都交通	福知山綾部線	綾部駅前～観音寺	綾部市
京都交通	大江線	西舞鶴駅前～高津江	舞鶴市
市バス（三和バス）	川合大原線	綾部市立病院前～高橋	綾部市
市バス（三和バス）	菟原線	深山口～加用口	京丹波町
市バス（三和バス）	友渕支線	アルパインホテル～立岩	篠山市

※市外区間については、市外の路線終点から市域境界の最寄りのバス停名までを表記しています。

1.5 計画の期間

上位計画である「未来創造　福知山」基本計画の期間に合わせて、平成 28 年度から平成 32 年度までの５年間とします。

ただし、社会情勢の変化及び具体的な取り組みの事業の進捗状況により、本計画の検証や見直しを行うこともあります。

第2章　上位計画及び関連計画の整理

2.1 上位計画及び関連計画

地域公共交通ネットワークに関連する計画として、まちづくりの基本方針を定めた上位計画である「未来創造　福知山」や、都市計画マスタープランが位置づけられます。また地域公共交通の確保・維持に関する計画として各分野での個別計画があり、それぞれに示されている将来像や政策・方針と本計画との位置づけは以下のとおりです。

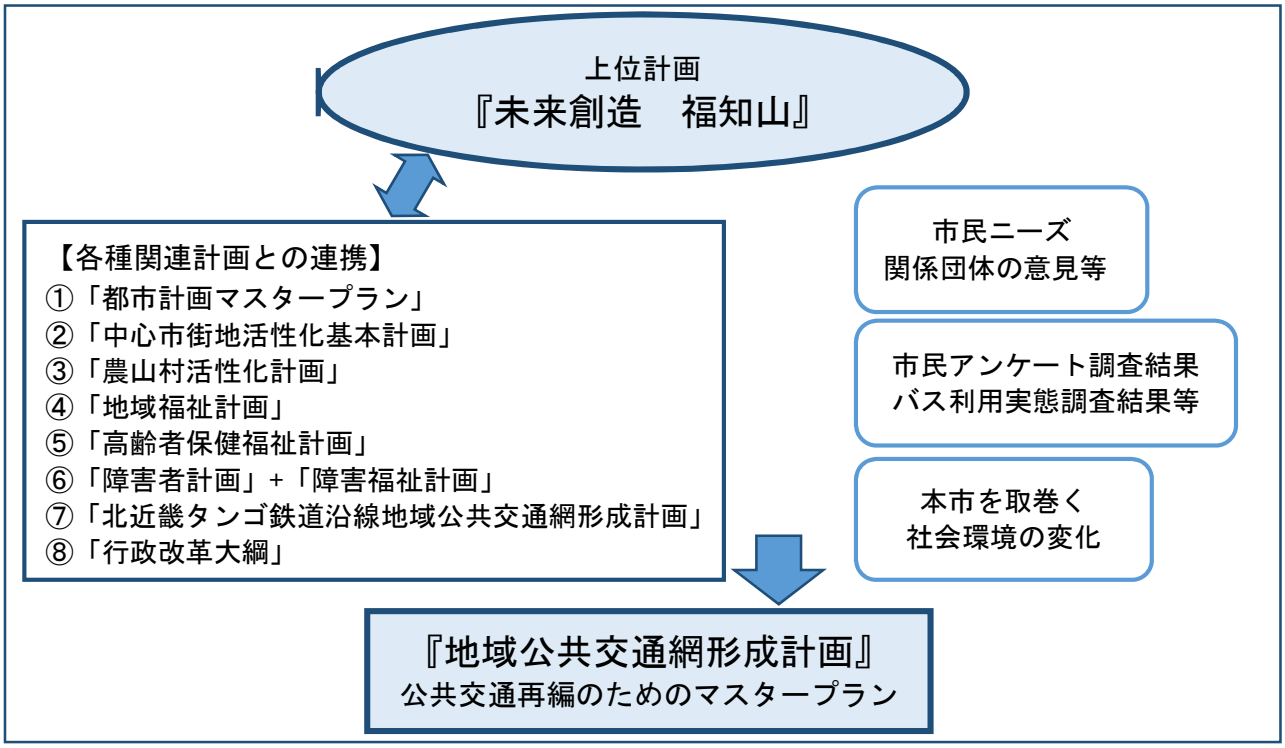


図　本市における地域公共交通網形成計画の位置づけ

（1）「未来創造　福知山」

平成 28 年度以降の福知山市の総合的な市政運営の指針である「未来創造　福知山」では、長期的な（20 年から 30 年）都市づくりの目標として、次のように示されています。

福知山市は、各地域の特性を活かし、多様性あふれるまちづくりを進めていくため、福知山市のめざす都市構造として地域性やその役割を踏まえた“福知山らしいコンパクトな都市”（コンパクト＋ネットワーク）づくりを推進します。

“福知山らしいコンパクトな都市”とは、高次の都市機能がコンパクトに集積する中心市街地の一層の機能強化とあわせて、市街化調整区域を含めた農山村地域においては中核となる集落を「小さな拠点」と位置付け、これらの核を中心として地域内外の連携強化を図り（ネットワーク形成）、日常的な生活利便性を確保するものです。

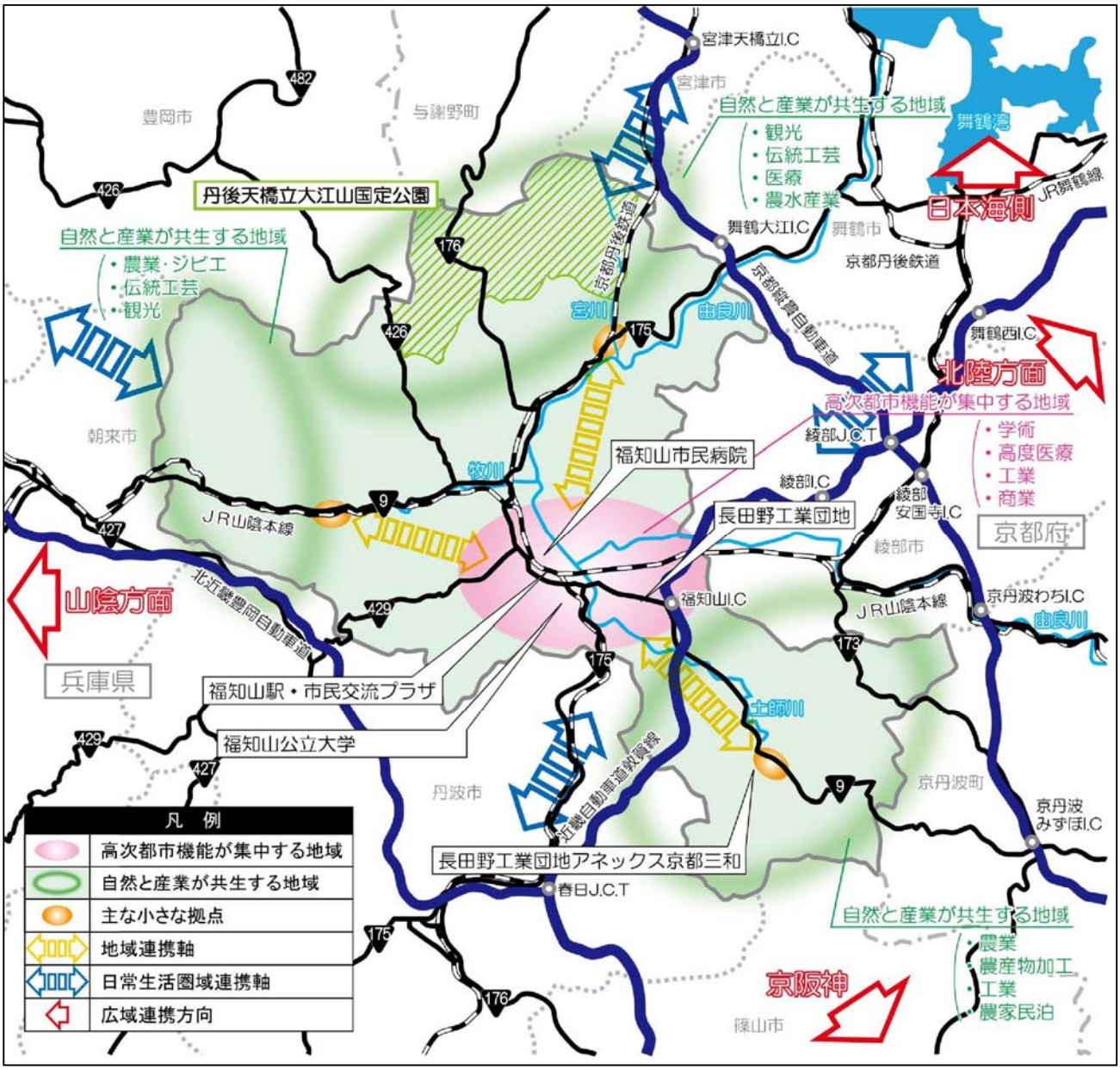
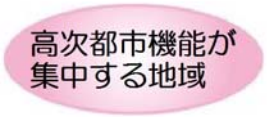


図　目標とする都市構造図（多様性あふれる高次機能都市）

表　各都市構造要素のまちづくりの方向性

都市構造要素	まちづくりの方向性
	市街化区域を中心に、行政、教育、医療、文化などの拠点施設が整備され、交通、商業、情報化など都市的機能が充実しています。 中心市街地の活性化を促進しつつ、地域内外交流の核となる地域としてその役割を強化し、福知山市の中枢的役割と地域のくらしの安心感を支えます。
	良好な自然に恵まれた地域で、小さな拠点となる中核的な集落を核としたまとまりのあるエリアによって農山村生活圏を形成する地域です。 豊かな自然環境との共生を図りつつ、農山村生活圏における日常生活を支える拠点の形成と強化を図ることで、地域のくらしの安心感を生み出します。
	集落が散在する地域において、地域住民の日常的なくらしに必要な買物や医療等のサービス機能を集め、周辺の集落とのネットワークを確保した小さな拠点の形成を進めます。 小さな拠点づくりは、地域住民の日常生活を支え、祭りや伝統文化の維持をはじめとするコミュニティ活動や交流も支援することで、田園や山里に点在する既存集落に住み続けることをめざす取り組みです。
	「高次都市機能が集中する地域」に集積した都市機能によるサービスなどを利用するため、移動手段を確保することにより、市域全体における生活基盤の維持・向上を図ります。
	市内連携に加え、日常的に人の流入・流出が活発である周辺自治体との間で、生活圏としての連携をより強化する都市づくりを進めます。
	周辺圏域を超えたより広域連携を見据えた都市づくりを進めます。

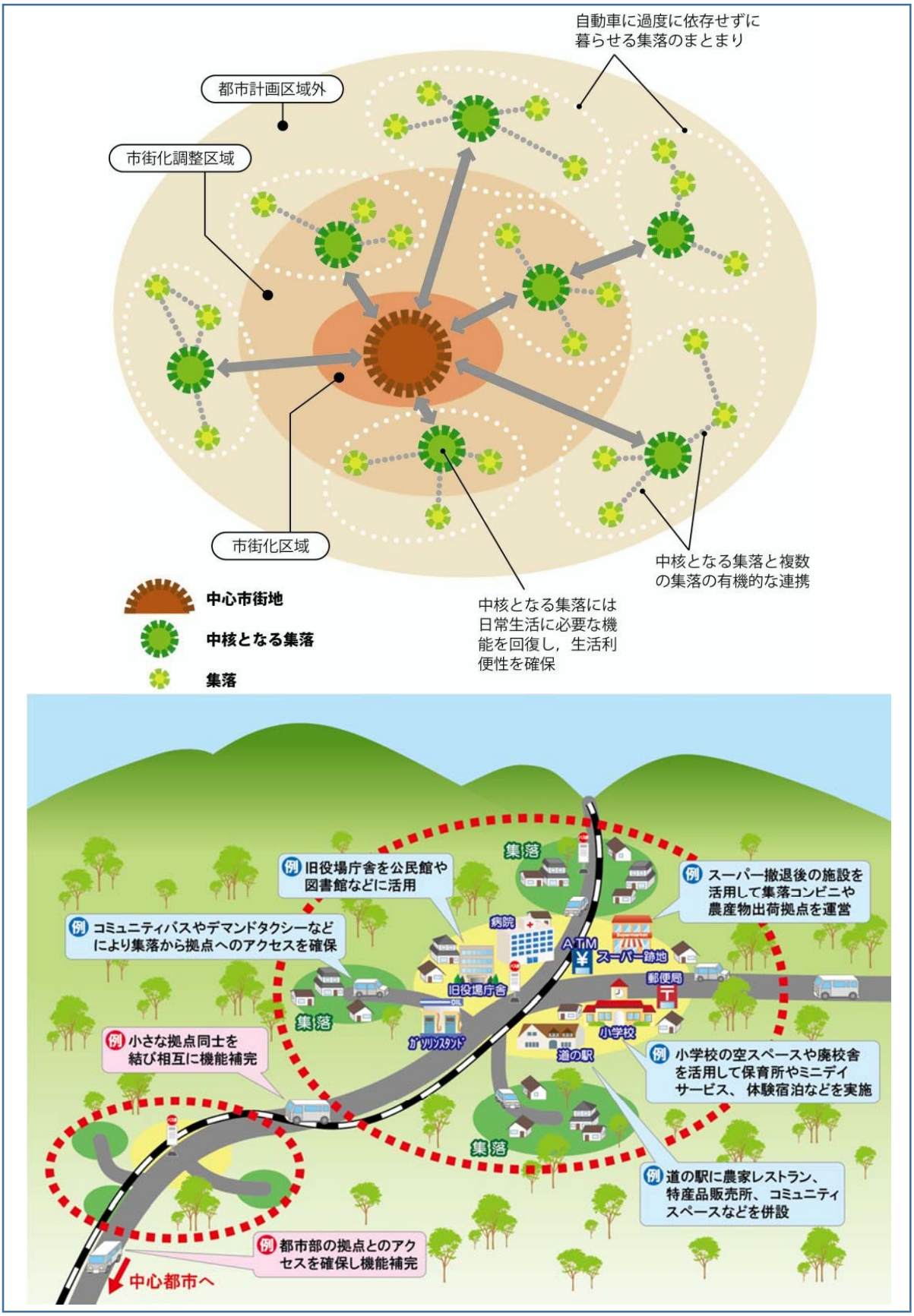


図　小さな拠点のイメージ

また、長期的な都市づくりの目標を受けて、平成 28 年度から５ヵ年の取り組み方針を定めた基本計画において、公共交通に関わるものとして、次の方針が示されています。

だれもが快適に暮らせる生活基盤の整ったまちづくりの取組方針

・中心市街地活性化施策として、中心市街地の拠点性や利便性の向上のためにまちなか循環路線バスの運行
・利用しやすい鉄道機能の確保として、JR 線の利便性の向上に向けた関係機関への働きかけや、京都丹後鉄道の安全で快適な運行の支援、鉄道利用の促進等
・利用しやすいバス交通の確保として、地域の実情やニーズに合わせた、効率的・効果的な運行システムの再編等による利便性の確保と利用促進等
・公共交通のネットワークの充実として、市内全域を見渡した地域公共交通網の形成に向けた計画的推進、新たな交通体系の導入等、地域の実情に応じた生活移動手段の確保を行政・地域・事業者等の協働により推進等

豊かな自然の中で共に安心して安全に暮らせるまちづくりの取組方針

・環境を大切にした生活・事業活動の推進として、企業・官公庁などと連携した福知山市「ノーマイカーデー」の実施

（２） 「福知山市都市計画マスタープラン」

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の２に規定される福知山市の都市計画に関する基本的な方針を定めたもので、都市計画区域を中心とした市内全域(552.54km^2) を対象区域とし計画期間は、平成 23 年度から概ね 10 年間となっています。

この計画は、市民、事業者の理解と協力のもと、福知山市らしいまちづくりを進めるため、その前提となる土地利用と市街地形成、集落環境の改善等についての目標を定めるものであり、また、目標とする土地利用と市街地像等の実現に向けて、土地の使い方や建物の建て方のルールのあり方、施設整備の課題への対応方針を明らかにするものです。

この計画の定める「都市づくりの目標」では、“福知山らしいコンパクトな都市”を標榜し、次のように規定され、概ね前述の「未来創造　福知山」に継承されています。

基本的な課題と対応策~福知山らしいコンパクトな都市~

・人口減少社会に入るということが大きな問題となっている中、福知山市は市町合併に伴い 552.6 ㎢という広大な市域を有することとなりました。現状では、市街化区域の縁辺部において人口は増加傾向にありますが、中心市街地と旧３町の周辺部、市街化調整区域の一部の地域等で人口減少が顕著に見られます。
・今後、福知山市が社会的、経済的に持続可能な都市を構築するためには、急速な人口減少を回避することが基本的な課題です。そのためには、市外からの人口流入及び定住化を積極的に促進する必要がありますが、それは、無秩序な農地の転用や宅地の拡散を防止し、まとまりがあって住みやすい市街地・集落を形成する観点で促進することが重要です。このことは高齢者の暮らしやすさの確保や環境負荷の低減、都市経営コストの効率化、さらには災害時における都市の脆弱性の低減等にもつながります。
・このような課題に対応するため、福知山市では目標とする都市構造を踏まえつつ、“福知山らしいコンパクトな都市”の考え方を取り入れたまちづくりへと転換を図ります。
・“福知山らしいコンパクトな都市”とは、中心市街地の再生とあわせて、三和地域、夜久野地域、大江地域や市街化調整区域を含めた周辺部において中核となる集落を位置付け、これらの核を中心として日常的な生活利便性を確保しようとするものです。

都市づくりの目標

・福知山らしいコンパクトな都市”の考え方を取り入れたまちづくりへと転換を図るため、都市計画の観点から取り組むべき目標(都市づくりの目標)を次のとおり定めます。
・市民・事業者の理解と協力を得ながら、福知山らしいまちづくりに取り組みます。

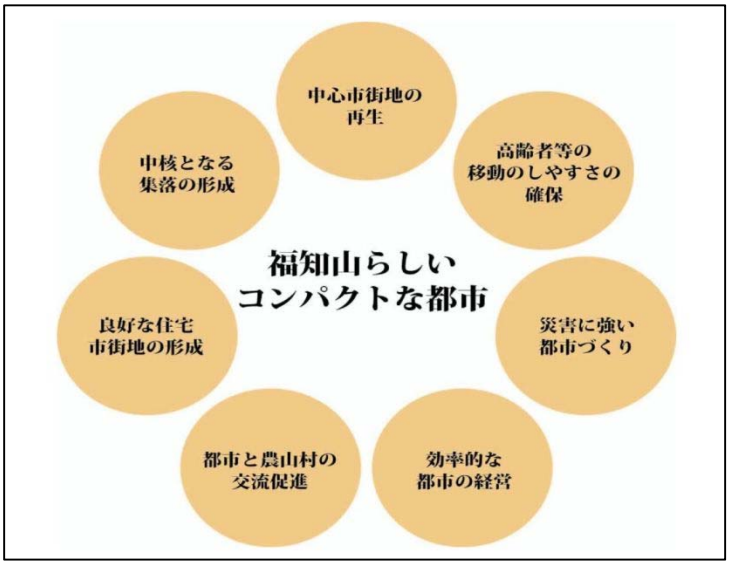


図　都市づくりの目標

上記の７つの目標のうち、“高齢者等の移動のしやすさの確保”という点について、次の方針が示されています。

公共交通の維持、利用環境の向上

・高齢化の進展に伴い自動車が運転できない人の増加が予測されている中で、将来にわたり住民の日常生活に必要不可欠な交通手段を確保していくため、鉄道、バス等の公共交通機関の利用を促進するとともに、地域住民、交通事業者など多様な地域関係者と連携し、現状の公共交通サービスの維持、公共交通空白地域における交通手段の確保に向けた取組を推進します。

ユニバーサルデザインを踏まえた面的なバリアフリー化

・「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者や障がいのある人、子育て世帯の方等が安心して移動できる交通環境の整備・改善に継続的に取り組みます。
・中心市街地においては、公共交通や道路だけでなく、都市公園や建築物等を含めた連続的なバリアフリー空間の形成を重点的に推進します。

また、**“公共交通”の整備方針**として、次のとおり規定されています。

・高齢者や子どもなど自力で移動できる範囲に制約がある市民の移動手段の確保を図るため、行政、交通事業者、市民等と連携しながら、持続可能な公共交通体系の構築を検討するとともに、バスの利用促進に向けた市民への支援策の制度化を検討します。
・公共交通体系の要である JR 山陰本線・福知山線、KTR 宮福線については、そのサービスを維持していくとともに、それぞれの路線の特性に応じた利便性の向上について検討を行います。
・ＪＲ福知山線及び山陰本線の複線化を促進します。
・民間バスと鉄道の接続、公共交通と公共施設や商店街、観光施設等との相互連携の強化を図ります。

（３） 福知山市中心市街地活性化基本計画

本計画は、中心市街地のまちづくりの基本方針として、平成 23～27 年度の５ヵ年を計画期間として策定し、国の認定を受けて取り組んでいるものです。平成 27 年度で計画期間は終了となりますが、活性化施策の取り組みの継続に向けて、中心市街地活性化協議会(行政・商工会議所・まちづくり会社・タウンマネージャー・商店街・自治会・消費者・交通事業者・大型 SC 等で構成)において、平成 28～32 年度を計画期間とする次期計画の策定が進められています。

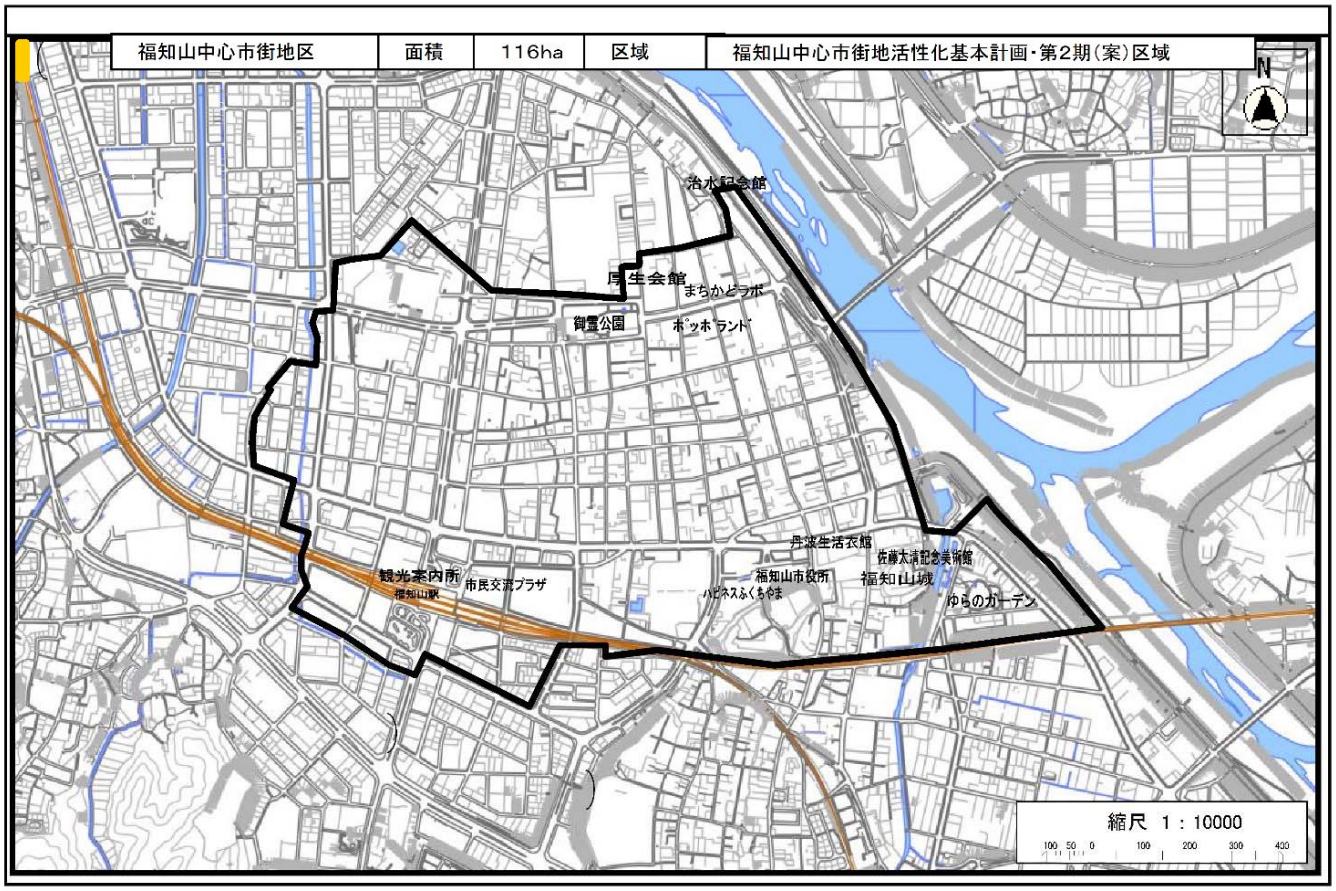


図　福知山市中心市街地区域図(次期計画)

次期計画案においては、「歴史と文化が育んだ豊かな暮らしと賑わい交流のまちづくり～城下町福知山の個性を現代的にアレンジし、新たな価値を創造する～」を基本理念に掲げ、「まちなか観光による人々が集う賑わいあるまち」、「人・もの・情報が集まり、誰もが快適に暮らせるまち」、「生活の質を高め『しごと』の場がある活力あるまち」を目標として、①城下町ならではの地域資源を活かしたまちなか観光の促進、②人・もの・情報が集積した利便性の高い都市機能の強化、③地域の雇用を生み出し、誰にとっても暮らしやすい生活空間づくりに取り組むものとしています。目標達成に向けた事業で、公共交通に関わるものとしては、まちなかの公共交通空白地の解消を図るとともに、「福知山らしいコンパクトな都市（コンパクト＋ネットワーク）」に必要な中心市街地内外へのアクセス向上とまちなか回遊性を高めるため、鉄道や他の路線バスと効果的に接続できるまちなか循環路線バス運行事業があります。

（４）福知山市農山村活性化計画

本計画は、市の市街化区域を除く全地域を対象地域に、平成 20～29 年度を計画期間として、農山村地域住民と行政、関係機関等との連携・協働によって将来の福知山市の農山村地域づくりを進めるための取組方針、事業を定めたものです。

本市の目指すべき農山村地域づくりの基本目標を「豊かな文化・歴史・自然に包まれ安心して暮らせるふくちの農山村」とし、農山村地域づくりの主要テーマとして、①安全・安心に暮らせる日常生活の維持、②持続可能な地域社会づくり、③多様な産業の振興、④地域資源等の維持・保全を掲げています。

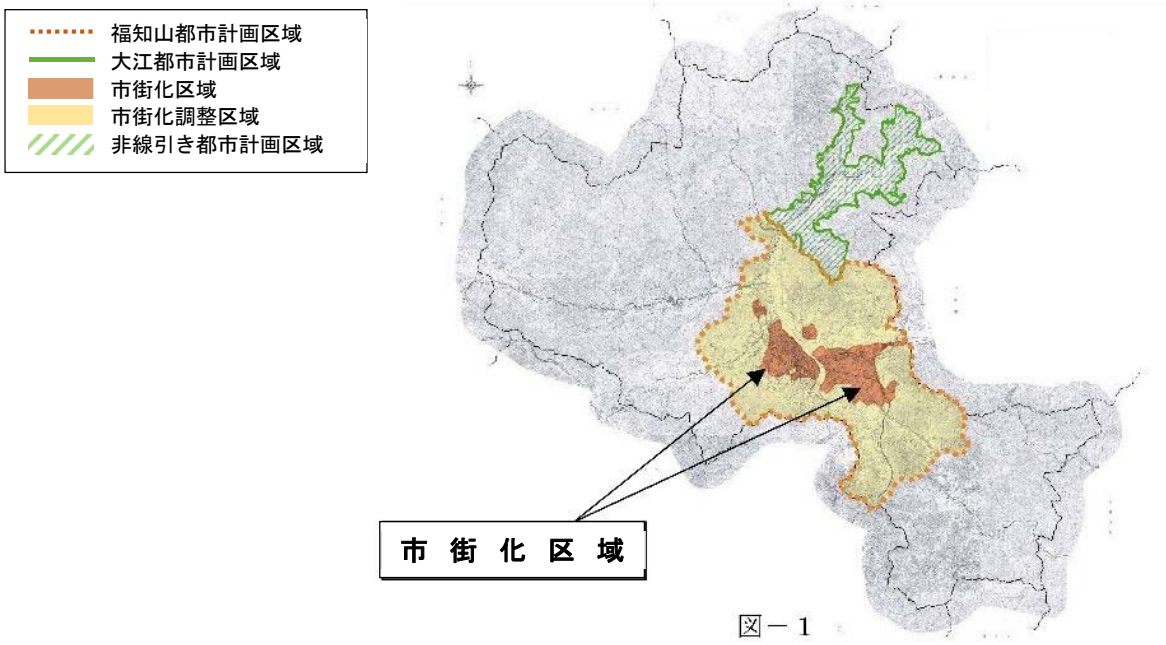


図　福知山市の都市計画区域

このうち、公共交通に関わる方針は、①安全・安心に暮らせる日常生活の維持に関して、「生活交通の確保」として、次の取組方針が示されています。

・日常生活に必要な、地域住民にとって重要な交通手段の確保を検討していく。既存のバスなどの存続についても十分に検討を行う。
・今後の農山村地域づくりや地域住民の利便性を考慮して、地域の実情に応じたバスなどの運行やデマンド方式の運送、NPO 等による過疎地有償運送などにより、行政・地域・事業者等が一体となった生活交通の確保を図っていく。

（５） 福知山市地域福祉計画

社会福祉の基本理念の一つである地域福祉の推進を図ることを目的として、社会福祉法第 107 条の規定に基づき、「福知山市総合計画」に即して、本市の地域福祉の推進に関する基本的かつ総合的な指針を定めるもので、計画期間は、平成 27～32 年度の６ヵ年です。

表　福知山市地域福祉計画の基本理念等

基本理念	絆でつくる　共に幸せを生きるまち　ふくちやま
基本方針	・基本的人権の尊重 ・住民参加と市民協働の促進 ・共に生きる社会づくり ・男女共同参画の推進 ・ユニバーサル社会の形成
基本目標	・地域福祉を担う人づくり ・支え合い・助け合う地域づくり ・共に幸せを生きるためのネットワークづくり ・安心して生活できる環境づくり

公共交通に関する方針としては、基本目標の「安心して生活できる環境づくり」の一つとして、日常生活の支援に「有償運送サービスなどによる移動手段の確保（高齢者や障害のある人などをはじめとするより多くの人々の移動手段を確保)」と「公共交通ネットワークの構築（住民・事業者・行政の連携による地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築)」が規定されています。

（６） 「福知山市障害者計画・第４期障害福祉計画」

本計画は、障害のある人が、自己決定と自己選択のもと、自立して生活できるように社会のバリアフリー化の推進と障害のある人の自立支援に取り組み、「住み慣れた地域社会のなかで、すべての人が互いに尊重し支え合い、いきいきと活動しながら共に生活できる社会」の実現に向けて、平成 27～32 年度の６ヵ年を計画期間として、取組方針を定めたものです。

「障害のある人もない人も、すべての人が共に生きていくまちづくり」を基本理念に、①互いに尊重し合い、その人らしく暮らせる環境づくり②いきいきと自立した生活を送れる環境づくり③生涯にわたり身近な地域で暮せる環境づくりの３つを計画の目標とし､「福祉のまちづくりの推進」 施策において、移動支援対策の充実として、次の方針が示されています。

・公共交通機関及び有償運送実施団体とともに、障害のある人が利用しやすい移動手段の確保に努めます。
・行動援護、同行援護や移動支援事業により、外出時の移動を支援します。
・障害のある人の社会参加を推進するため自動車運転免許取得費及び自動車の改造費の一部を助成します。
・通院により人工透析を受ける人や在宅の重度の障害のある人にタクシー等の利用券を交付し、交通費の一部を助成します。

（７） 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画

本市ほか沿線自治体(福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町・豊岡市・京都府・兵庫県)により平成 26 年 12 月に策定し、計画期間は、おおよそ平成 36 年度までの 10 年間で、計画の対象区域は、京都府福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町、兵庫県豊岡市の京都丹後鉄道沿線地域です。

沿線地域では今後も人口が減少していくことなどを踏まえると、これからは公共交通だけではなく公的な施設についても維持・確保することが困難となり、この地域が全体として都市の機能を補完しあうことが必要となってくると考えられます。そして、その補完しあう都市機能を結ぶ役割を担う公共交通は、今後、ますます重要となってくることから、持続可能で住みやすい地域社会を実現するために、地域全体の公共交通を再構築することを目指すのが策定の趣旨です。

※北近畿タンゴ鉄道は、平成 27 年４月から、運行部分については WILLER TRAINS 株式会社が担うこととなり、鉄道名を「京都丹後鉄道」に変更しています。この計画は、北近畿タンゴ鉄道運行時に策定されています。

図　京都丹後鉄道路線図
(資料:京都丹後鉄道ホームページ
http://trains.willer.co.jp/station)

次のとおり目指すべき姿と施策が示されています。

目指すべき『沿線地域の姿』

・自分たちのまちとして誇りが持て、住み続けたいと思う地域
・自動車が利用できなくても、公共交通だけで暮らしていける地域
・魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域
・元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人が移り住みたいと思う地域

目指すべき『公共交通の姿』

・地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通
・便利で魅力的で、乗りたくなる、みんなに愛される公共交通
・まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通
・国内外からの来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通
・交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通

目指すべき将来像の実現に向けて取り組むべき施策

表　取り組むべき施策と具体的な取り組み

実現に向けて取り組むべき施策	具　体　的　な　取　り　組　み
①ＫＴＲの持続可能な事業スキームによる再構築	a. 上下分離による鉄道事業の再構築等
②公共交通ネットワークの形成	b. 圏域へのアクセス時間の短縮 c. 公共交通ネットワークの利便性向上
③安心・安全対策の実施	d. 安心・安全に向けた設備・体制の整備
④集客・増収対策の実施	e. 魅力的で快適な車両等の整備 f. 快適性・利便性・魅力の向上 g. ターゲットを明確にした取り組みの実施 h. 沿線の事業所、住民等と連携した地域主体の取り組み
⑤まちづくりとの連携	i. コンパクトなまちづくりと都市・地域間の連携 j. 海の京都等による観光まちづくり k. 環境にやさしいまちづくり

（８） 第６次福知山市行政改革大綱

人口減少に伴う都市規模の縮小や１市３町合併から 10 年を経過し普通交付税の合併後特例期間の満了などによる、より一層厳しい財政状況に対応し、市民満足度のさらなる向上を図るためには、限られた経営資源や地域資源を有効に活用し、組織や制度、仕組みなどを時代に合った最もふさわしいものへ変革していく新たな行政改革が必要であるとして、計画期間を平成 28 年度から平成 32 年度の５年間とする第６次福知山市行政改革大綱が平成 27 年 12 月に策定されました。

新たな大綱では「未来創造　福知山」に掲げるビジョン実現に向けた取り組みの実効性を行財政運営面から担保し、次世代に大きな負担を背負わすことなく、多様性あふれる福知山市の継承をめざすものとし、改革のテーマを「次世代へつなぐ新たな改革」と定めています。

次のような４つの改革の基本方針に基づく取組事項や目標を掲げ、「市民協働」を大きな柱として改革を進め、市民が真に必要とするニーズに的確に応えるために行政と多様な主体が連携・協力・実践する中で、自分たちの地域は自分たちで魅力的な地域にしていくといった持続可能なまちづくりを実現することとしています。

公共交通に関する施策についても、「役割分担に基づく市民協働の推進」、「公民連携手法等による公共サービスの提供」、「歳出の節減」、「歳入の確保」といった視点を踏まえ、持続可能な地域公共交通の再構築を行っていく必要があります。

改革の基本方針

（１）市民協働による改革（協働による地域経営の推進）
（２）行政経営の改革（時代のニーズに即応した行政経営の推進）
（３）財政経営の改革（持続可能な財政基盤の構築）
（４）人材育成、意識改革（課題への対応力を強化する体制づくり）

2.2 上位計画及び関連計画において地域公共交通に求められる役割（まとめ）

上位計画および関連計画において、地域公共交通に対して求められる役割としては、以下のように整理することができます。

表　地域公共交通に求められる役割（まとめ）

項　目	内　容
交通手段の確保が困難な人が日常的に利用できる外出手段の確保	・自動車等の運転ができない高齢者や障害のある人、学生等の移動手段の確保
地域の生活と安心の確保	・高齢化の進行、人口減少への対応による、高齢者をはじめ地域の生活と安心の確保
効率的で持続可能な公共交通網の確立	・利用実態に合わせた効率的な運行と、鉄道やバスの連携強化など利用者の視点に立った利用しやすい総合的な公共交通網の整備
都市機能の強化、効率化	・高齢化の進行、人口減少を見通した効率的で持続可能な都市構造の形成に向けた役割 ・中心市街地における都市機能の集積、高次化と賑わいづくりの推進 ・市街地や各種都市機能、各地域の小さな拠点との連携推進による効率的な都市構造の形成 ・鉄道及び国道９号等広域幹線道路の機能強化等による本市への都市機能の集積誘導、特に、就労・教育・医療等の流入拡大
人の交流の拡大	・広域交通ネットワークの強化による定住の促進と近隣市町との交流の促進 ・都市の機能の相互補完
多様な主体による協働の推進	・市民協働や公民連携手法等による地域の実情に合った移動手段の確保 ・市民協働による公共交通の利用促進
その他	・観光分野の展開 ・環境への配慮 ・健康増進の取り組みとの連携

第3章 地域及び地域公共交通の現状

3.1 地域の現状

（１） 人口の推移と将来ビジョン

■総人口の推移と将来ビジョン

福知山市の人口は、昭和 60 年(1985 年)の 83,057 人から横ばい傾向で推移し、平成 12 年(2000 年)に 83,120 人でピークを迎え、その後は一貫して減少傾向となり、下図のとおり平成 22 年(2010 年)には 79,652 人となりました。平成 17 年と平成 22 年の国勢調査の結果によると、５年間で 2,325 人(2.8%)減と人口減少が加速しており、国立社会保障・人口問題研究所によると、今後も人口減少は続き、平成 52 年(2040 年)には、60,414 人になると推計されています。

そうした中、福知山市においては、人口減少の克服に向けた指針となる「福知山市人口ビジョン」を平成 27 年 10 月に策定し、人口維持・確保のための各種施策を展開することを前提に、「長期ビジョン」の取り組みを総括的に評価する基本指標として、平成 52 年(2040 年)の人口 78,300 人を目標に掲げ、その実現を目指すこととしています。

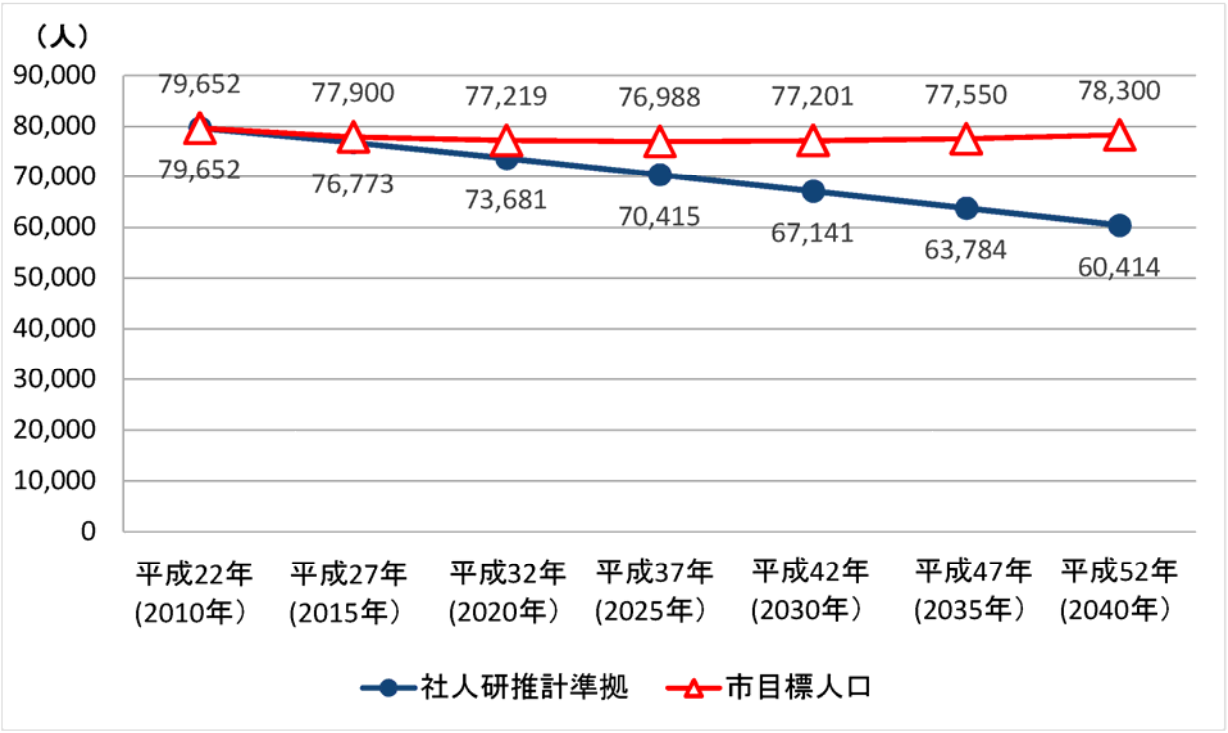


図　市の将来目標人口と将来推計人口

資料：福知山市人口ビジョン
国勢調査
国立社会保障・人口問題研究所

■年代別人口の推移と将来ビジョン

平成 22 年(2010 年)の国勢調査における年齢３区分別人口は、年少人口（０～14 歳）が 14.2%、生産年齢人口（15～64 歳）が 59.5%、老年人口(老齢人口、高齢者人口)(65 歳～)が 26.4%となっています。

このまま人口減少の傾向が続いた場合、老年人口が増加、年少人口・生産年齢人口が減少し、平成 37 年（2025 年）頃からは老年人口も減少し、本格的な人口減少期に入るものと予測されます。

一方、「福知山市人口ビジョン」では、新たな雇用の創出、公立大学の設置、子育て支援の施策展開により、将来目標人口に合わせて、下図のような年代別人口推移を目指し、平成 52 年(2040 年)には年少人口 16.5%、生産年齢人口は 55.4%、老年人口は 28.1%を想定しています。

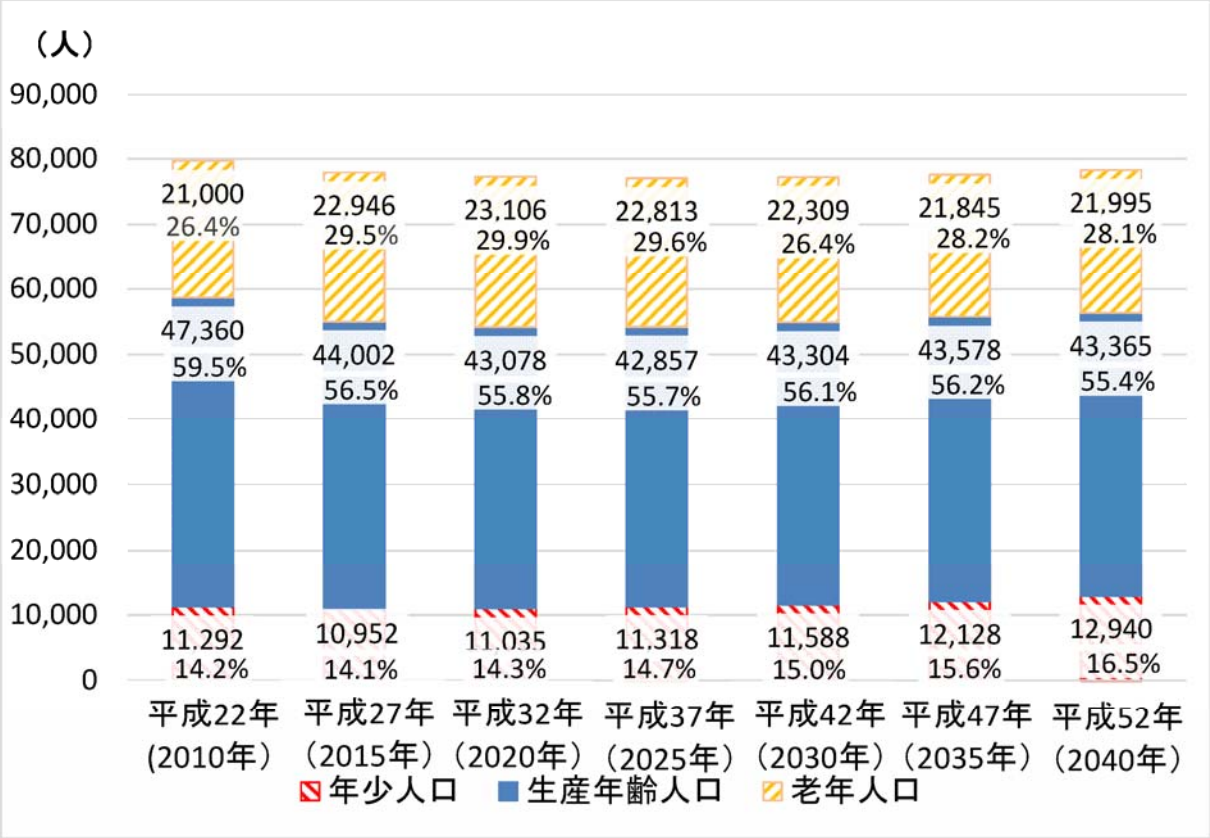


図　年齢３区分別人口の推移(実績と目標)　(資料:福知山市人口ビジョン)

（２）人口の分布

本市の人口分布は、市域の中央部に位置する市街地に集中し、国道などの幹線道路に沿って周辺部に向けて広がっています。

合併前の旧町や旧村の中心地域に一定の集積があるほか、幹線道路から離れた地区にも居住地が点在しています。

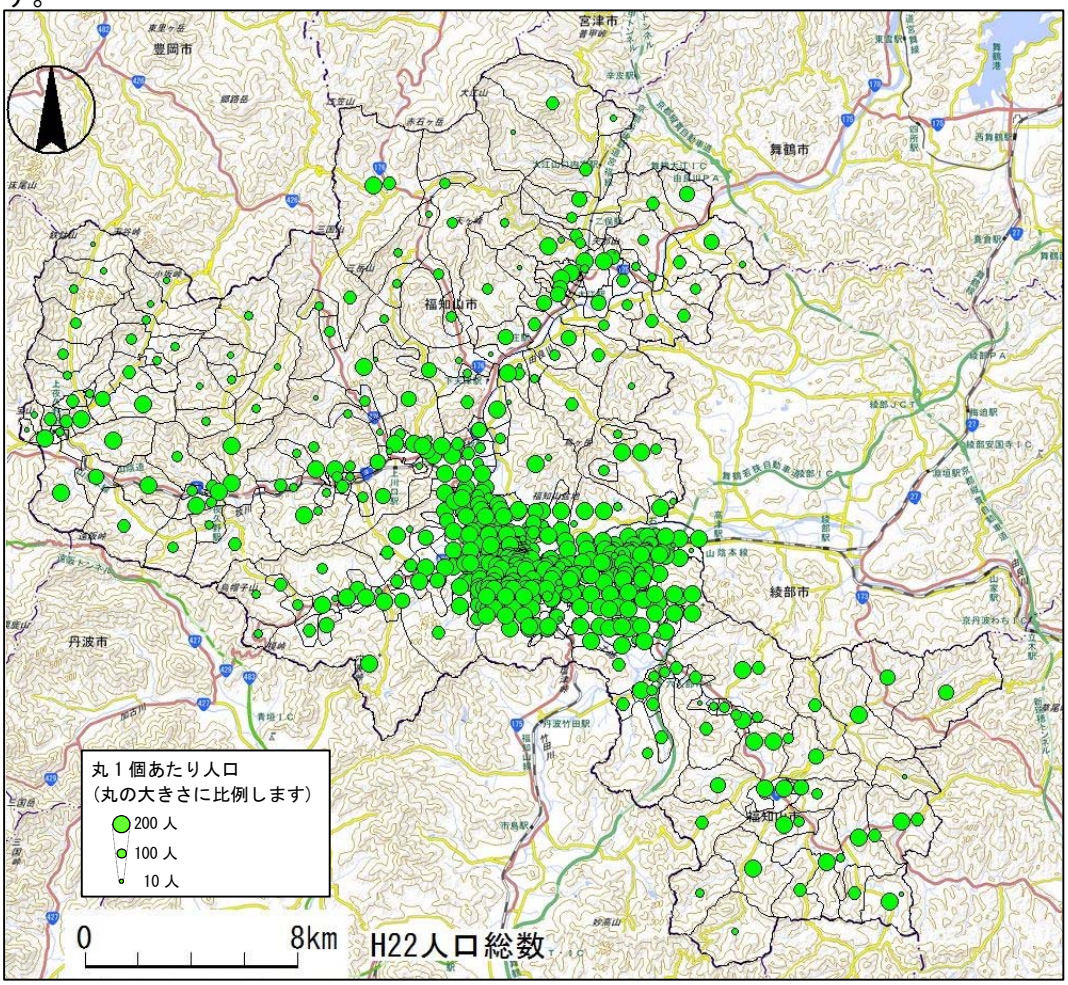


図　福知山市の人口分布　　（資料：平成 22 年国勢調査）

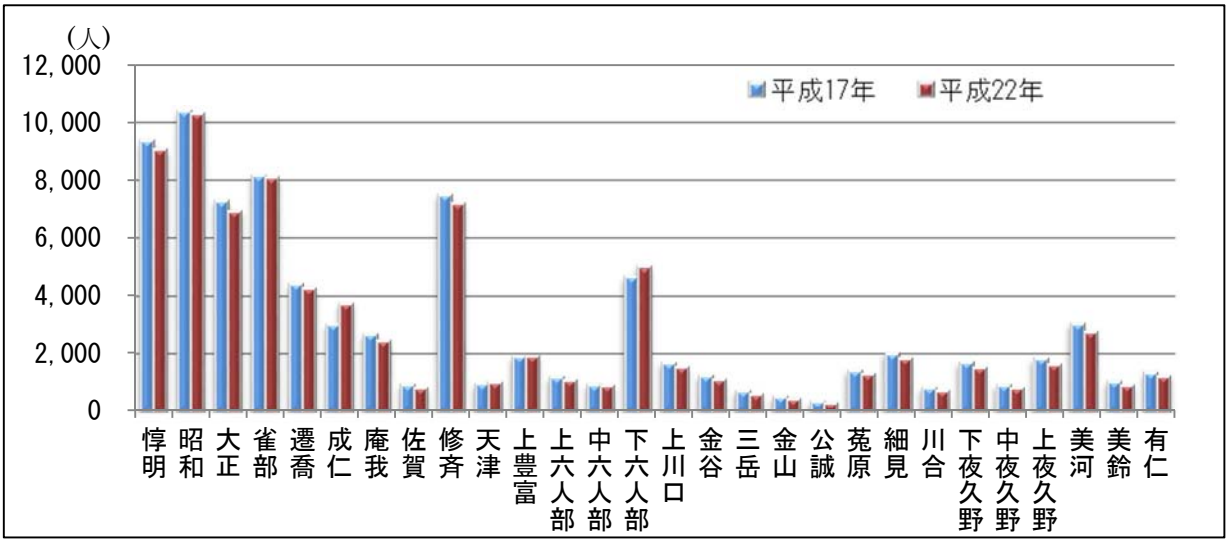


図　小学校区又は地区別人口推移　※一部、小学校統合前の校区や地区で区分しています。

（資料：国勢調査）

（３）高齢化率の推移と分布

本市の高齢化率（人口全体のうち65歳以上人口の占める割合）をみると、全国、京都府と比較して、全体的に高くなっています。

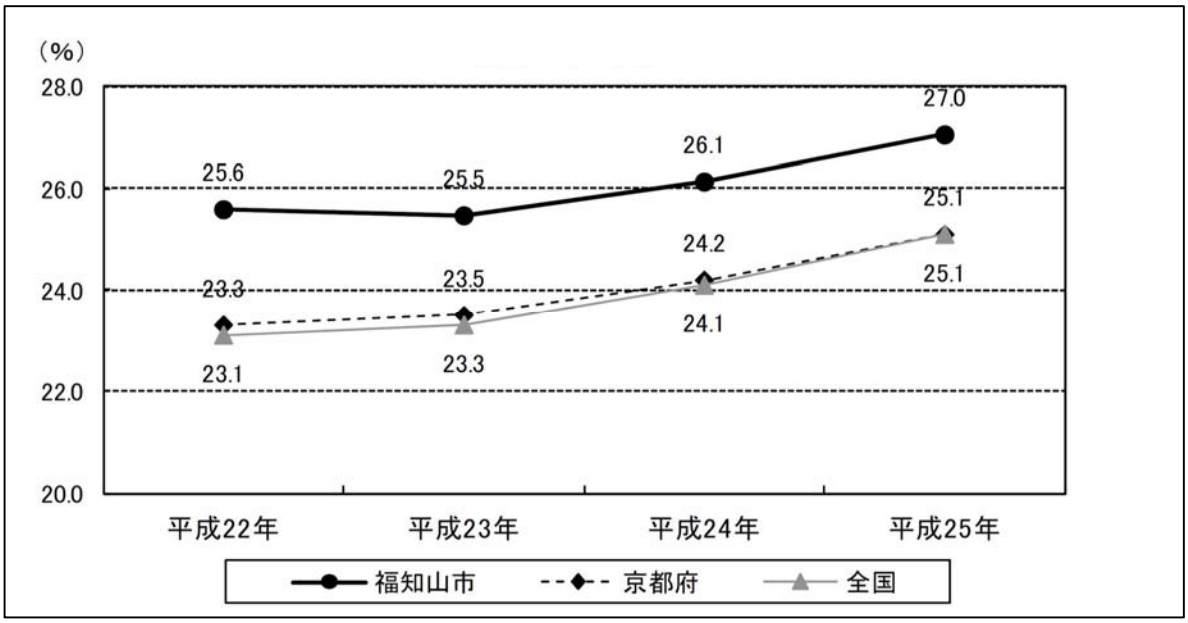


図　高齢化率の推移　（資料：第７次福知山市高齢者保健福祉計画）

過去３回の国勢調査における町字別高齢化率（65 歳人口の占める割合）の変化をみると、市域の外縁部において高齢化が顕著で、中心部に近い地域でも次第に高齢化率が高まっていることが分かります。

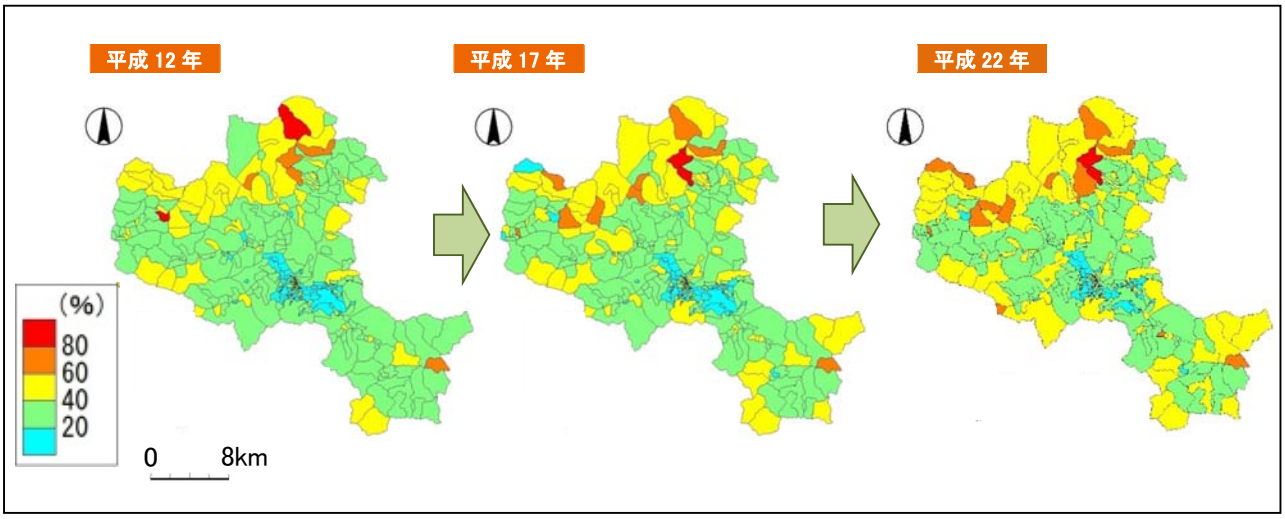


図　町字別高齢化率の推移　（資料：国勢調査）

（４）自動車等台数の推移（各年４月１日現在）

自動車等の総数は、下表のとおり平成19年から平成26年にかけて増加傾向にあります。自家用車としての利用が考えられる乗用車と軽自動車の合計でみると、平成19年が51,121台、平成23年が54,643台、平成26年が56,318台と増加傾向が続いており、平成19年と平成26年を比較すると約1.1倍となっています。

なお、原動機付自転車等は年々減少しており、自動車の普及によって日常生活圏や行動範囲が広がっていると推測できます。

表　自動車等台数の推移

（単位：台）

区分	自動車								原動機付自転車等
	総数	乗用車		貨物車		軽自動車	バス	小型特殊自動車、農耕用、その他	
		普通	小型	普通	小型				
平成19年	70,015	9,789	15,244	1,881	3,349	26,088	193	4,816	8,655
平成23年	72,012	10,812	15,452	1,772	3,067	28,379	215	4,464	7,851
平成26年	72,432	11,135	14,782	1,683	2,833	30,401	187	4,247	7,164

（資料：福知山市統計書）

（５）運転免許保有者率の状況（平成27年９月末現在）

全体（16歳以上人口）の運転免許保有者率は約77%と高くなっています。

また、男性については65歳以上で約82%、75歳以上で約69%が保有しており、女性との差は大きくなっています。男性、女性ともに、今後、高齢ドライバーが増加していくものと予測されます。

表　運転免許保有者率

（単位：%）

保有者率	男性	女性	合計
全体（16歳以上）	86.4	68.8	77.3
うち65歳以上	82.3	40.1	57.9
うち75歳以上	69.1	16.4	36.1

（福知山警察署のデータから算出）

（６）運転免許証自主返納件数の推移

運転免許証自主返納件数の推移は、平成 25 年 10 月の敬老乗車券事業の開始後増加し、平成 26 年は、運転免許証自主返納者に対する支援事業を開始したこともあり、平成 26 年の自主返納件数は対前年比で約 3.3 倍と大きな増加となっています。

表　運転免許証自主返納件数の推移

（単位：件）

返納年	自主返納件数	うち 75 歳未満	うち 75 歳以上
平成 23 年	10	数値データなし	
平成 24 年	16	数値データなし	
平成 25 年	54	14	40
平成 26 年	178	50	128

（資料：福知山警察署）

（７）主要施設の利用者数の推移

主要施設の利用者数の推移をみると、平成 18 年と平成 26 年の比較では福知山城が約 1.6 倍、市民病院と夜久野ふれあいプラザが約 1.3 倍になっています。その他は、一時の特別な変化を除き微増ないし横這いとなっていますが、全体として主要施設の利用者は増加しています。

表　主要施設の利用者数の推移

（単位：人）

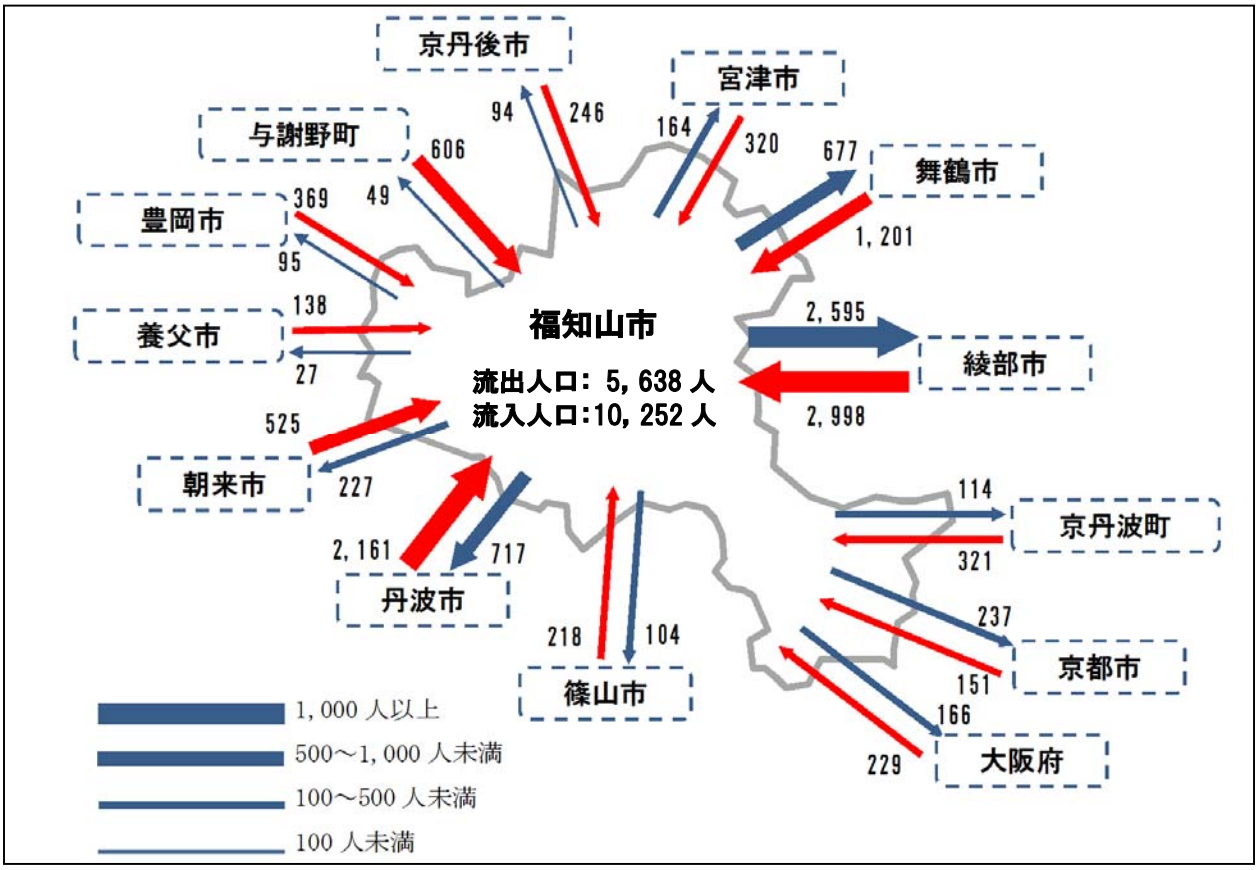
施設名	平成 18 年	平成 23 年	平成 26 年
福知山市民病院（外来患者数）	179,945	218,636	234,066
福知山城	23,012	31,372	36,289
厚生会館	68,551	74,938	79,478
三段池公園（平成 23 年は動物園が激増）	266,662	322,020	289,825
大江地域公民館（平成 26 年は水害で激減）	18,234	16,153	4,162
夜久野ふれあいプラザ	11,531	15,970	15,030
三和荘	146,007	149,604	145,130
市民交流プラザ（図書館、中央公民館等含む）（平成 26 年４月開館）	―	―	381,446

（資料：福知山市統計書等）

（８）通勤・通学の流入・流出状況

平成 22 年の国勢調査から本市の通勤・通学の流入・流出人口の状況をみると、中丹地域はもとより、丹後地域や兵庫県の丹波・但馬地域からも多数流入する結果、流入超過が 4,614 人となっています。特に流入が多い都市は、綾部市、丹波市、舞鶴市、与謝野町となっています。

また、流入・流出人口の推移は、全体として平成 17 年調査時点より平成 22 年調査時点の方が減少していますが、その中で兵庫県への流出人口のみが微増となっています。



（資料：平成 22 年国勢調査）

図　通勤・通学の流入・流出人口の状況

（９）公共施設等の分布状況

公共施設等の分布については、福知山駅を中心とした市街地や、三和、夜久野、大江の各支所の付近のほか、中学校区を単位にした地域公民館など多くの施設が広範囲に分散しています。

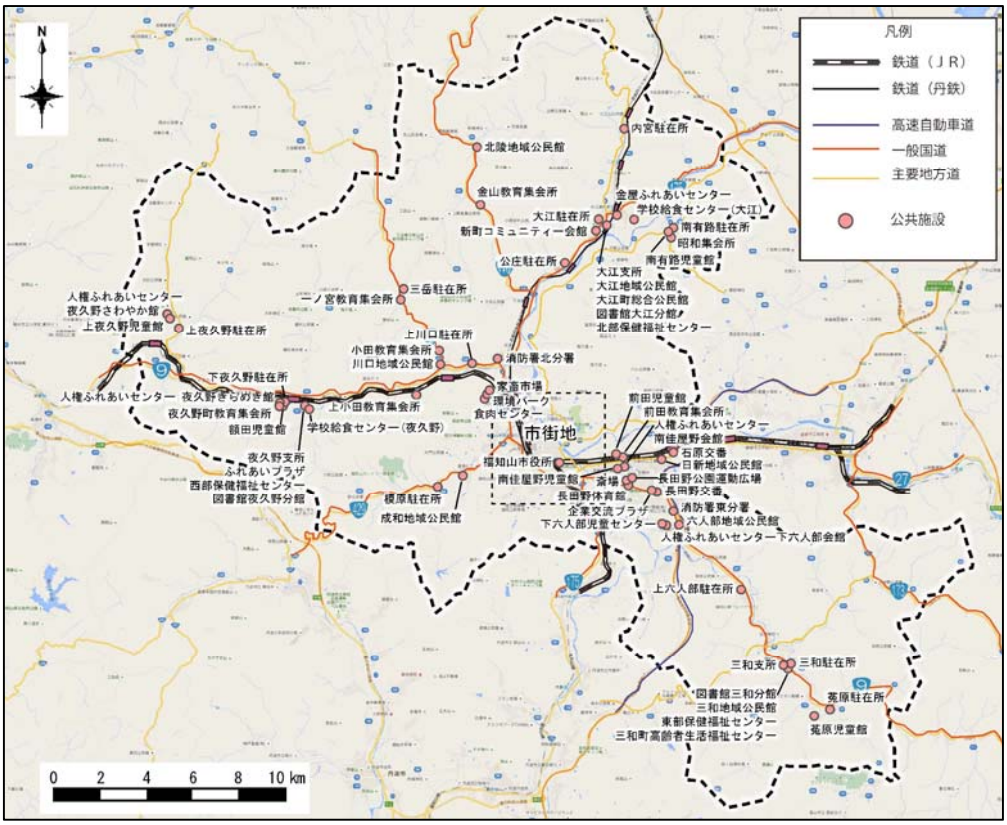


図　公共施設等の分布図　（平成 28 年 1 月 31 日現在）

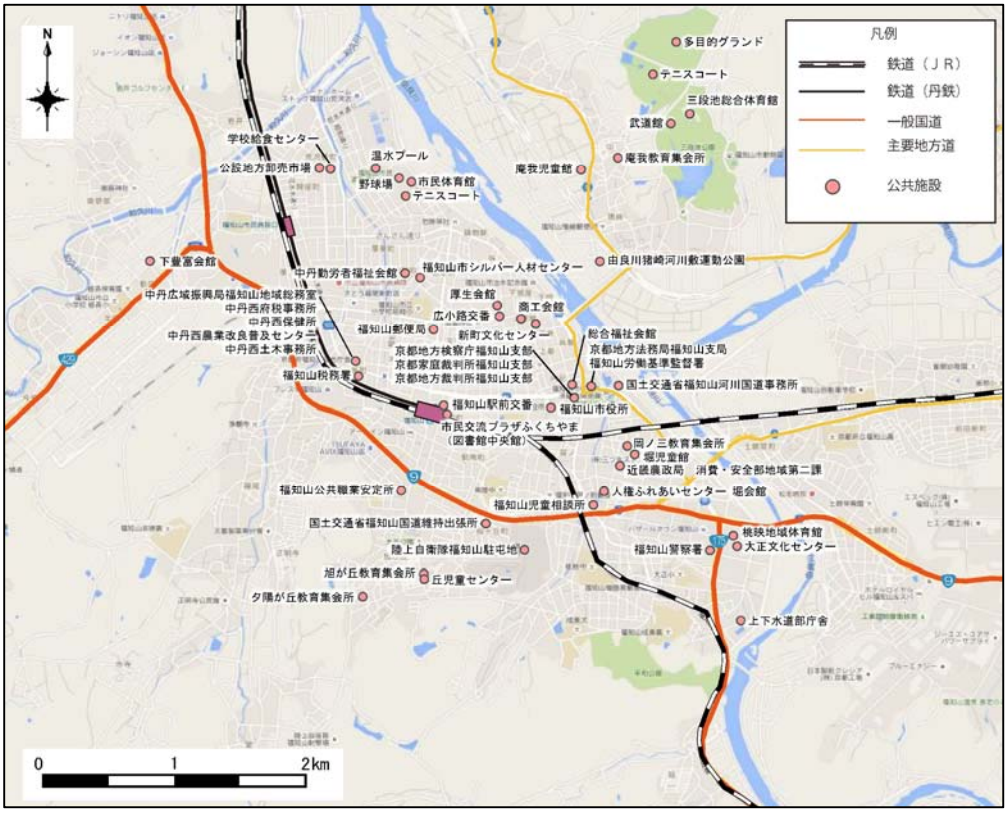


図　公共施設等の分布図　（市街地）　（平成 28 年 1 月 31 日現在）

（10）医療施設の分布状況

医療施設の分布については、福知山駅周辺の市街地に集中していますが、三和、夜久野、大江の各支所付近のほか、幹線道路沿線にも分布しています。

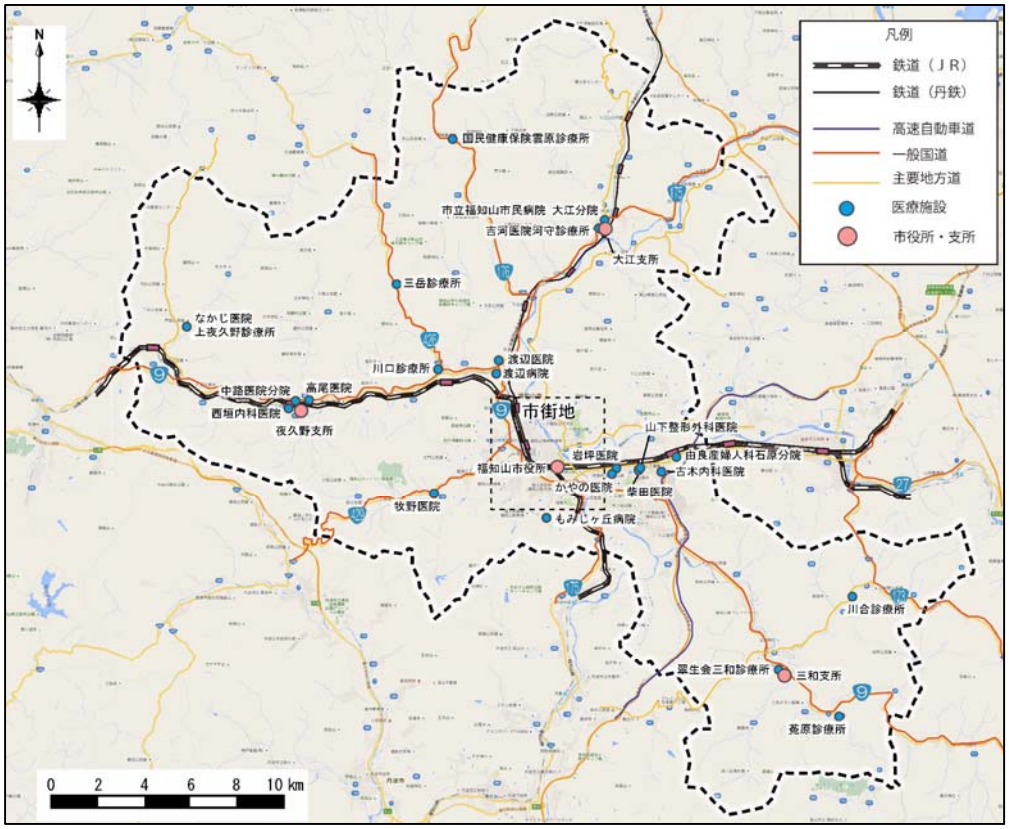


図　医療施設の分布図　（資料：福知山医師会ホームページ）

（平成 28 年 1 月 31 日現在）

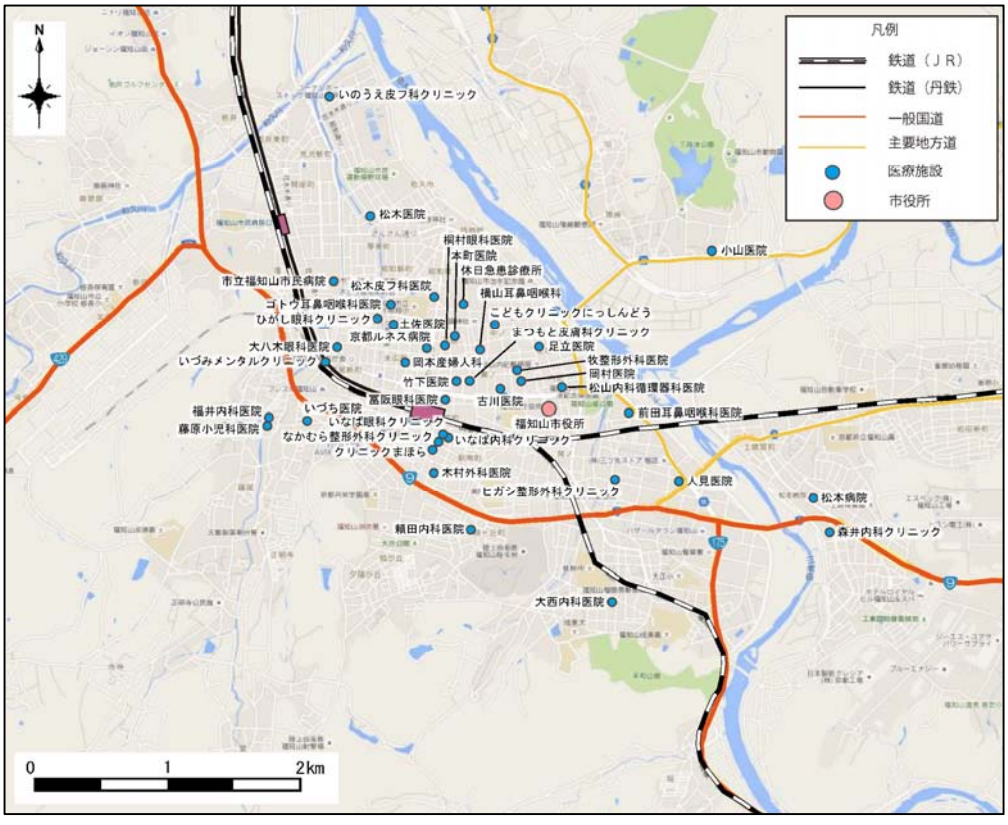


図　医療施設の分布図　（市街地）　（資料：福知山医師会ホームページ）

（平成 28 年 1 月 31 日現在）

（11）保育園、幼稚園、学校関係の分布状況

市内には、31 保育園、５幼稚園、23 小学校、11 中学校、６高等学校、１専門校、１大学、１短期大学など、各地域に数多く分布しています。

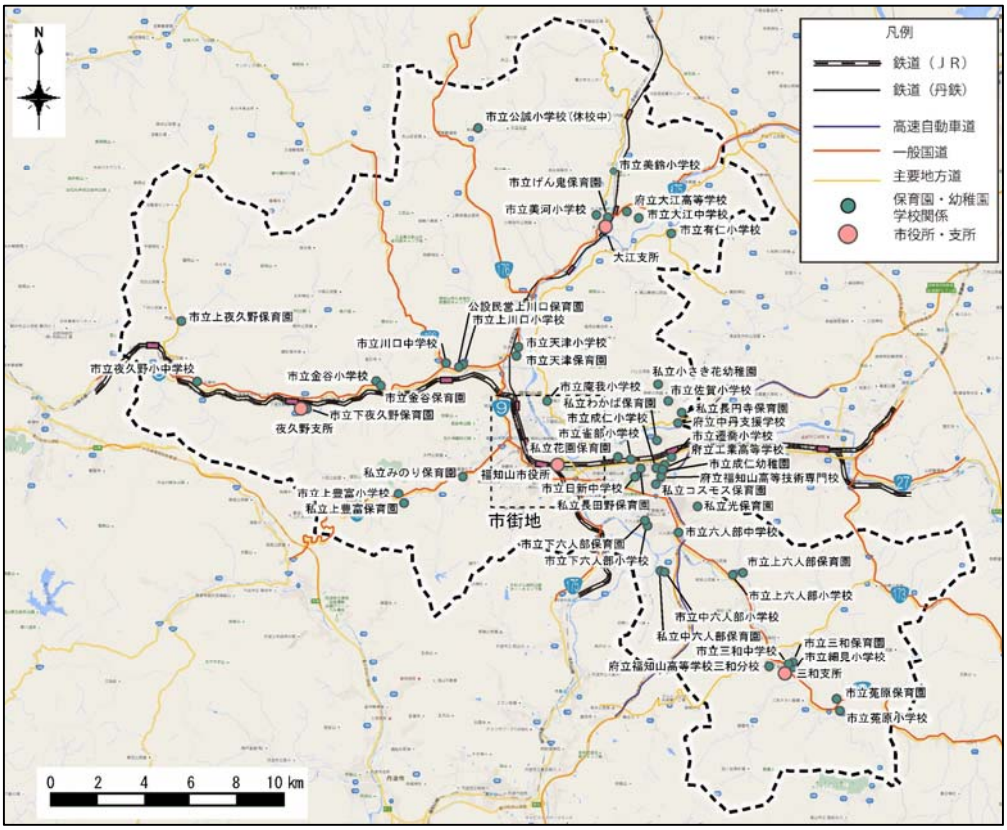


図　保育園、幼稚園、学校関係の分布図　（平成 28 年 1 月 31 日現在）

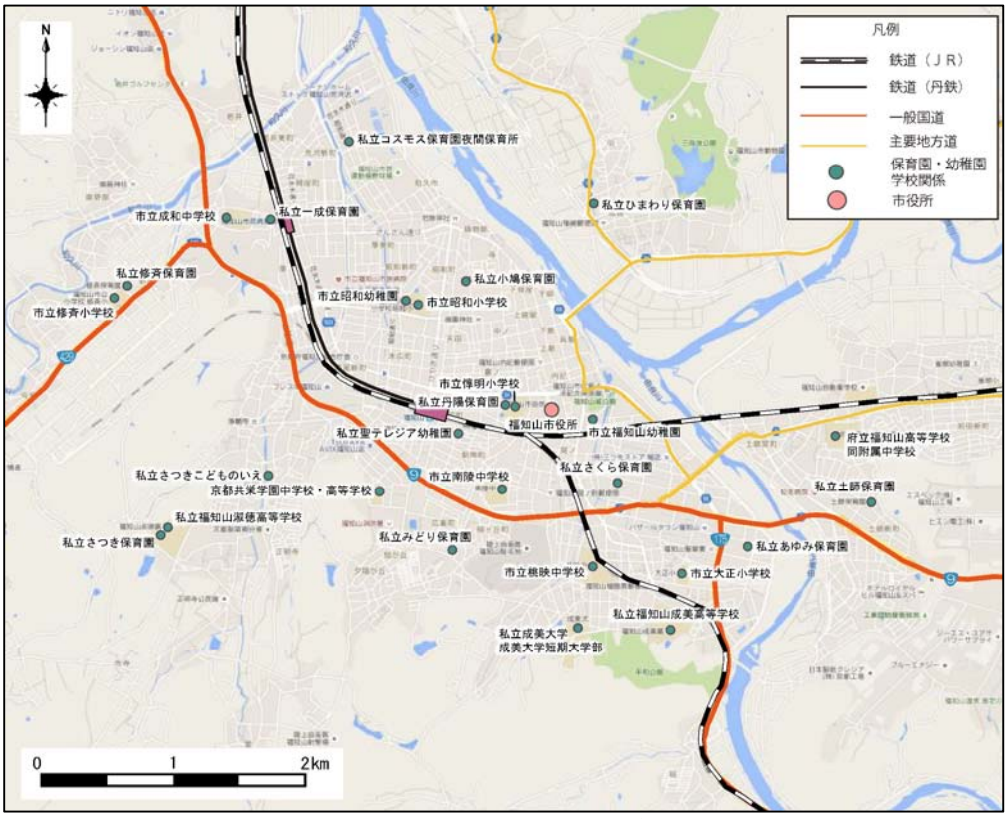


図　保育園、幼稚園、学校関係の分布図　（市街地）

（平成 28 年 1 月 31 日現在）

（12）主な商業施設の分布状況

市内の店舗面積が 1,000 ㎡超の大規模小売店舗や主なスーパーの分布については、福知山駅を中心とした市街地と、国道などの幹線道路沿線に集中しています。

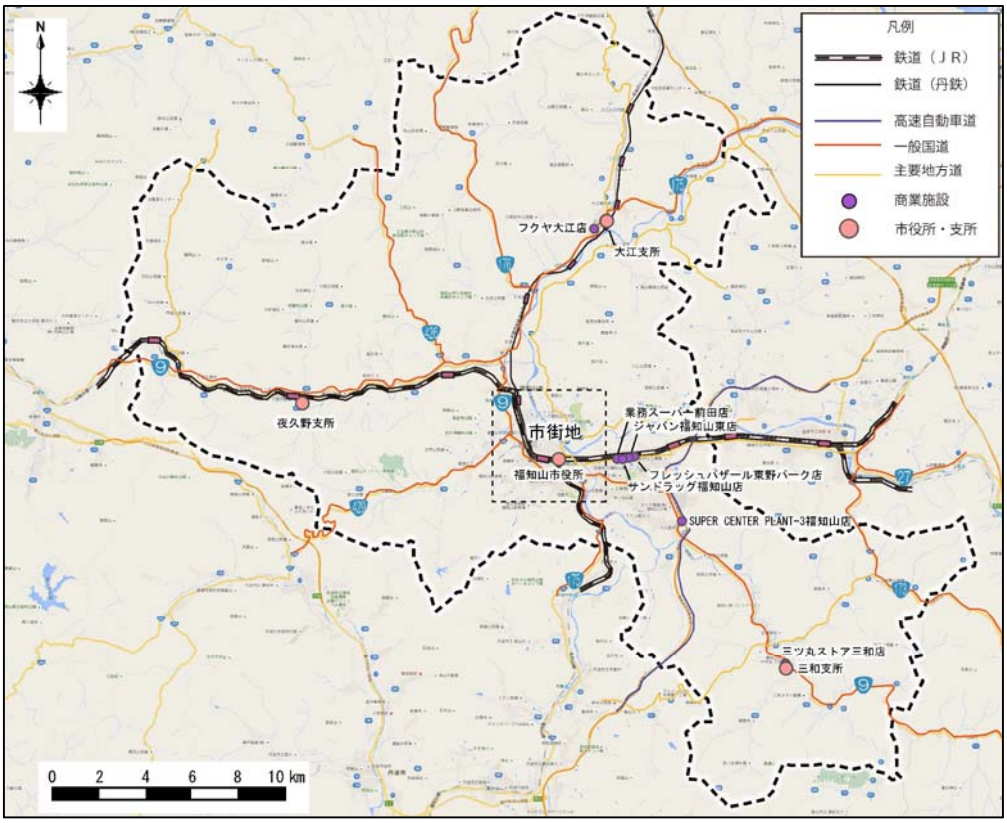


図　主な商業施設の分布図　（平成 28 年 1 月 31 日現在）

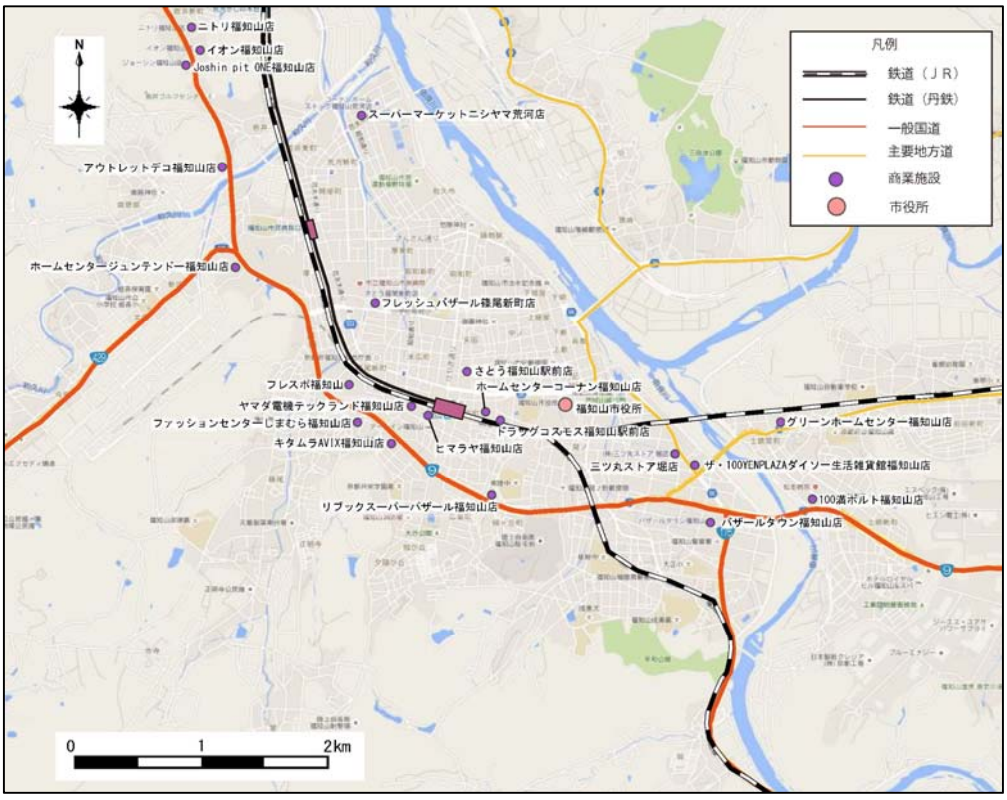


図　主な商業施設の分布図　（市街地）　（平成 28 年 1 月 31 日現在）

（13）観光施設の分布状況

市内の観光施設の分布については、福知山城や三段池公園のほか、三和の大原の産屋や夜久野高原・大江山に関連する観光資源や花の名所などが各地域に分布しています。

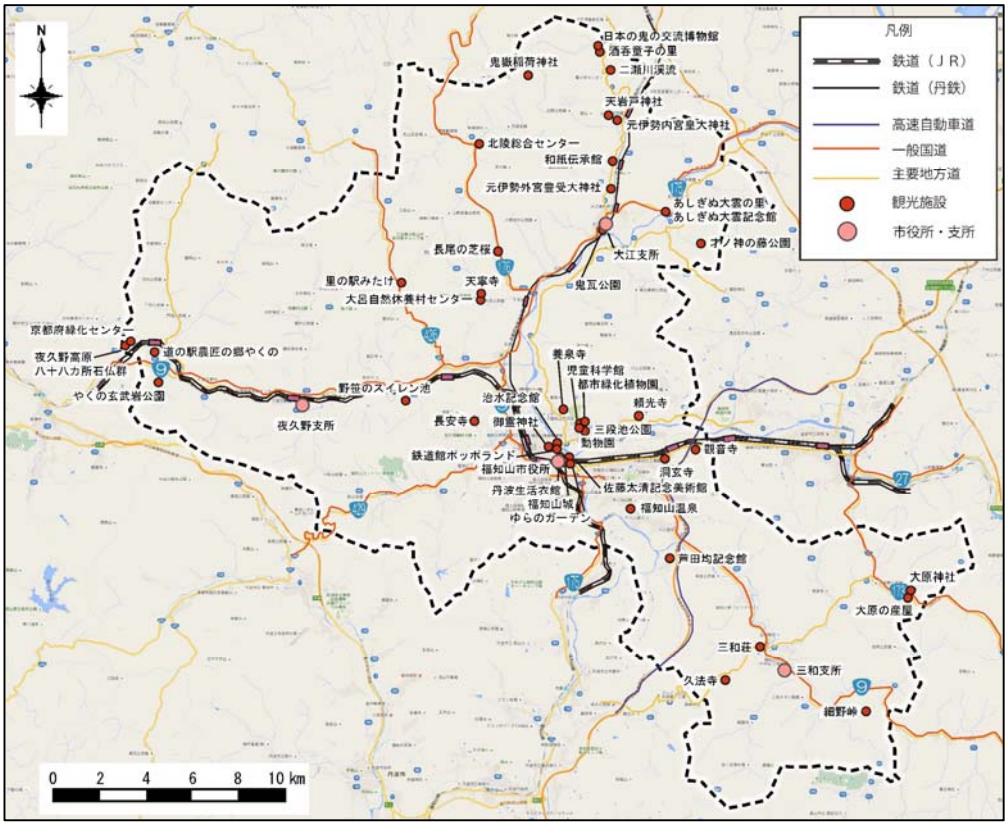


図　観光施設の分布図（資料：福知山観光ガイドマップ）

（平成 28 年 1 月 31 日現在）

3.2 交通の現状

（１）福知山市におけるトリップ（人の動き）の特性

■福知山市の地域別・目的別のトリップの特性

平成 22 年の近畿圏パーソントリップ調査結果によると、福知山市におけるトリップ（発生集中交通量）の目的別の特性については、地域により規模の大小はありますが、共通して平日には「出勤・登校」が約 20%、「自由・業務」が約 40%を占めています。休日には自由トリップが多く、「出勤・登校・業務」は少なくなります。

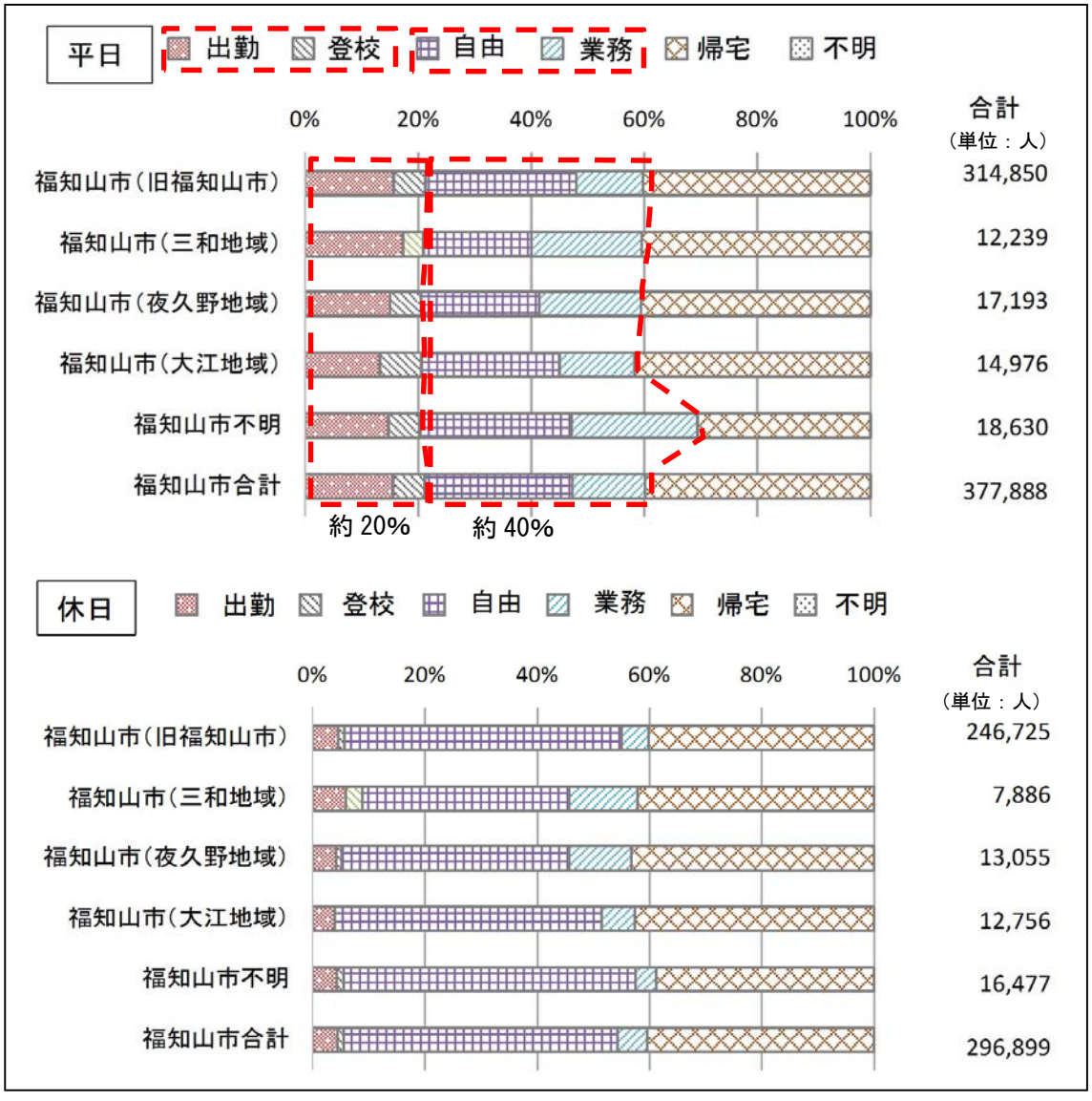


図　福知山市の地域別･目的別の発生集中交通量の構成

（資料:第５回近畿圏パーソントリップ調査　平成 22 年）

■福知山市の地域別・代表交通手段別のトリップの特性

地域別の代表交通手段別の特性については、平日、休日とも自動車の割合が圧倒的に大きくなっています。

バスの分担率は、平日に三和地域の約３％が最大で、全市では約 1.3%、休日には旧福知山市の地域で約２％、全市で約 1.7%と少なくなっています。

また、鉄道の分担率についても、平日に京都丹後鉄道の沿線地域である大江地域が最も多く約 3.7%、全市では約 2.5%で、休日には全市で約 1.0%前後と少なくなっています。

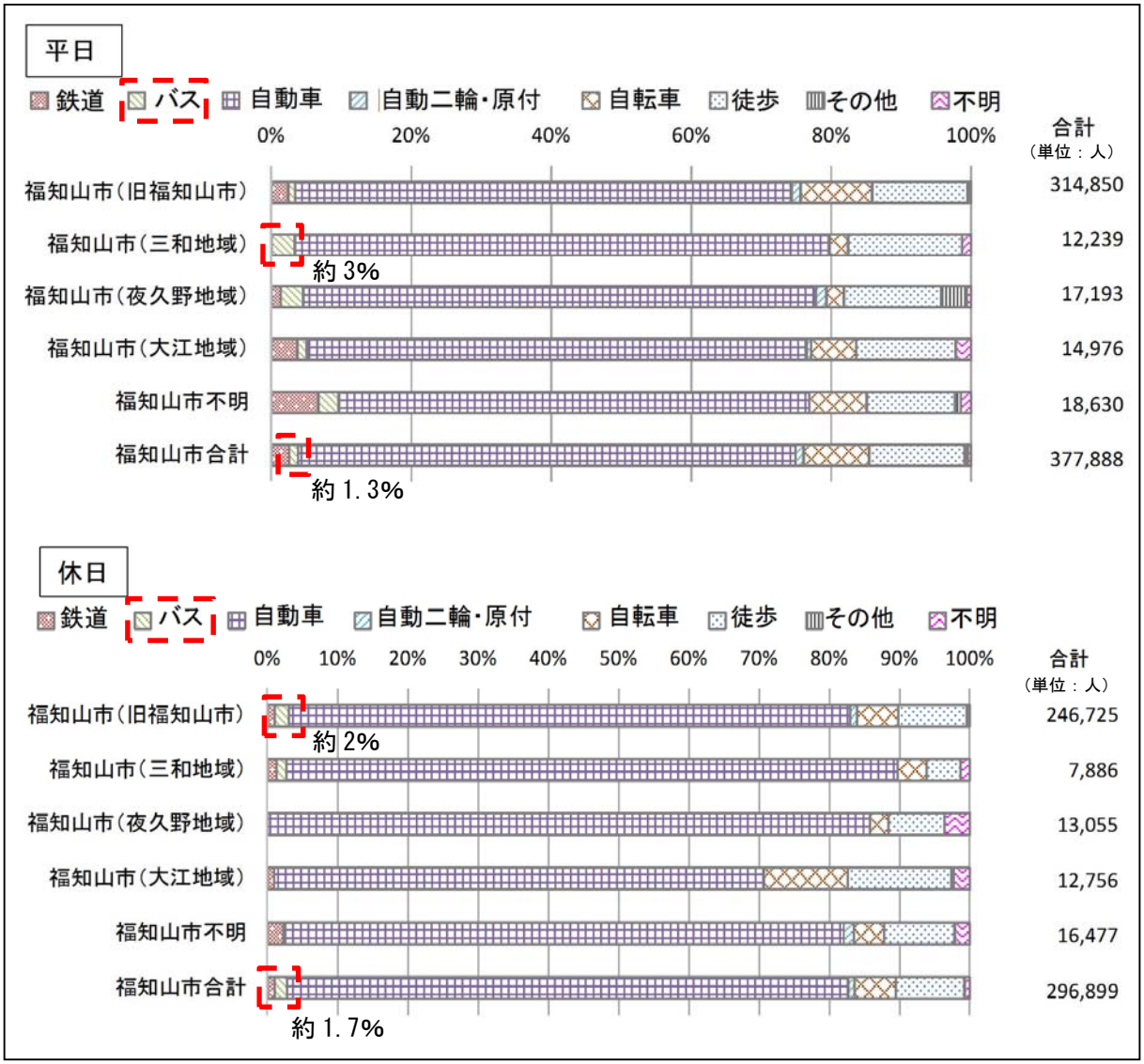


図　福知山市の地域別・代表交通手段別の発生集中交通量の構成

（資料：第５回近畿圏パーソントリップ調査　平成 22 年）

■福知山市の目的別・代表交通手段別のトリップの特性

福知山市全域について、目的別の代表交通手段別の特性については、平日には「鉄道・バス」の利用は登校が最も多いですが、「鉄道・バス」を合わせても 10%未満となっています。登校では「自転車・徒歩」が多いですが、登校以外の目的ではいずれも自動車が圧倒的となっています。

休日には、自由目的でのバス利用が平日よりわずかに多くなっています。

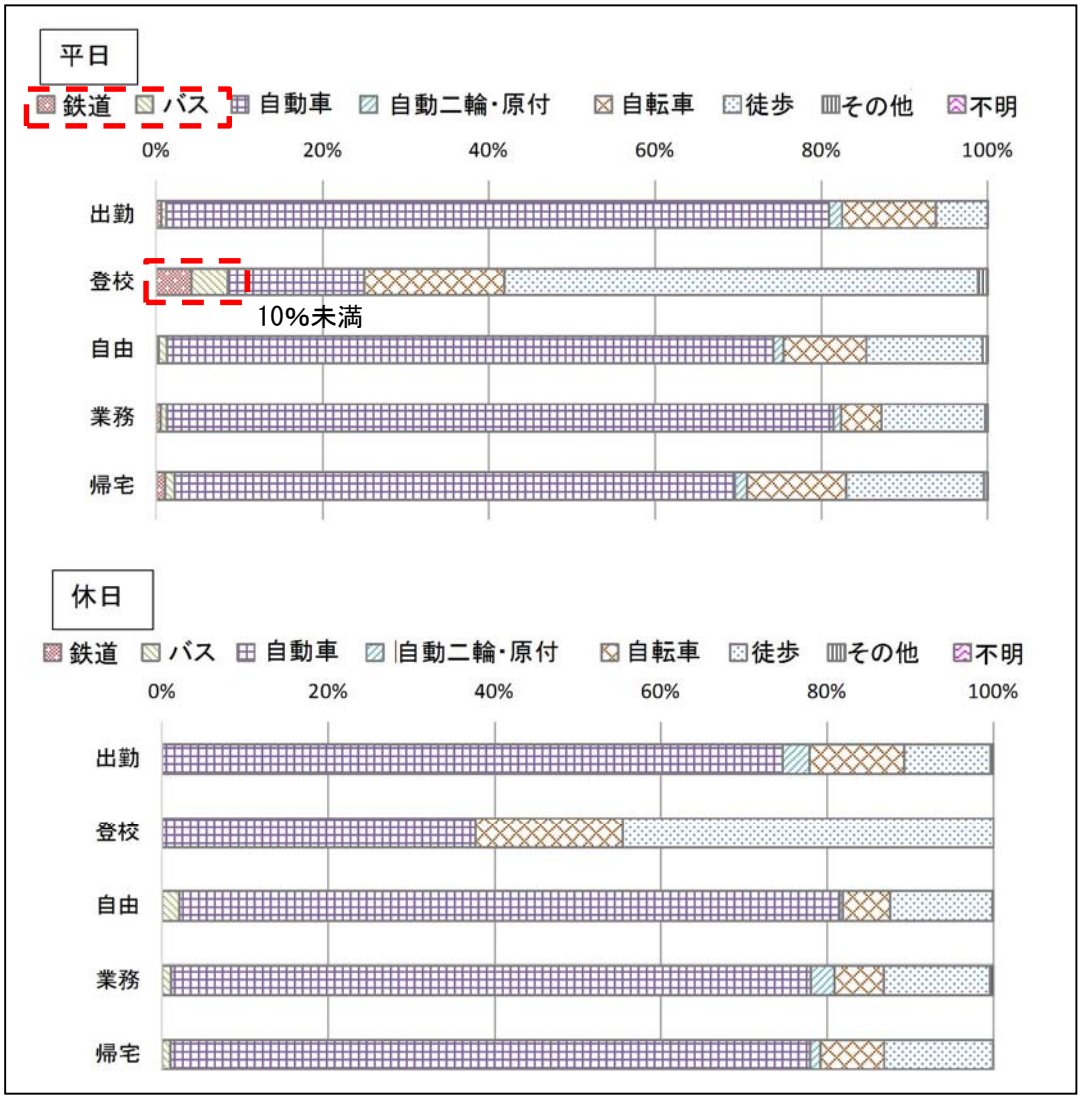


図　福知山市の目的別・代表交通手段別の発生集中交通量の構成

（資料：第５回近畿圏パーソントリップ調査　平成 22 年）

3.2.1　公共交通機関別の運行状況

（１）　鉄道の運行状況

■　鉄道の運行状況

JR 山陰本線・福知山線と京都丹後鉄道宮福線が本市で結節しています。

福知山駅は、大阪、京都、但馬、丹後、舞鶴・若狭方面を結ぶ鉄道網の交点として、京阪神都市圏と北近畿地域などの効果的なアクセスを支える重要な役割を果たしています。

平成 27 年３月まで運行していた北近畿タンゴ鉄道（KTR）は、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」に基づき、上下分離による鉄道事業の再構築を図ることとなりました。これにより、軌道等のインフラ部分は沿線自治体の補助を受けて北近畿タンゴ鉄道が担い、運行部分は公募により選定された「WILLER TRAINS 株式会社」が担うこととなり、平成 27 年４月１日から鉄道通称名を「京都丹後鉄道」として運行が開始となりました。

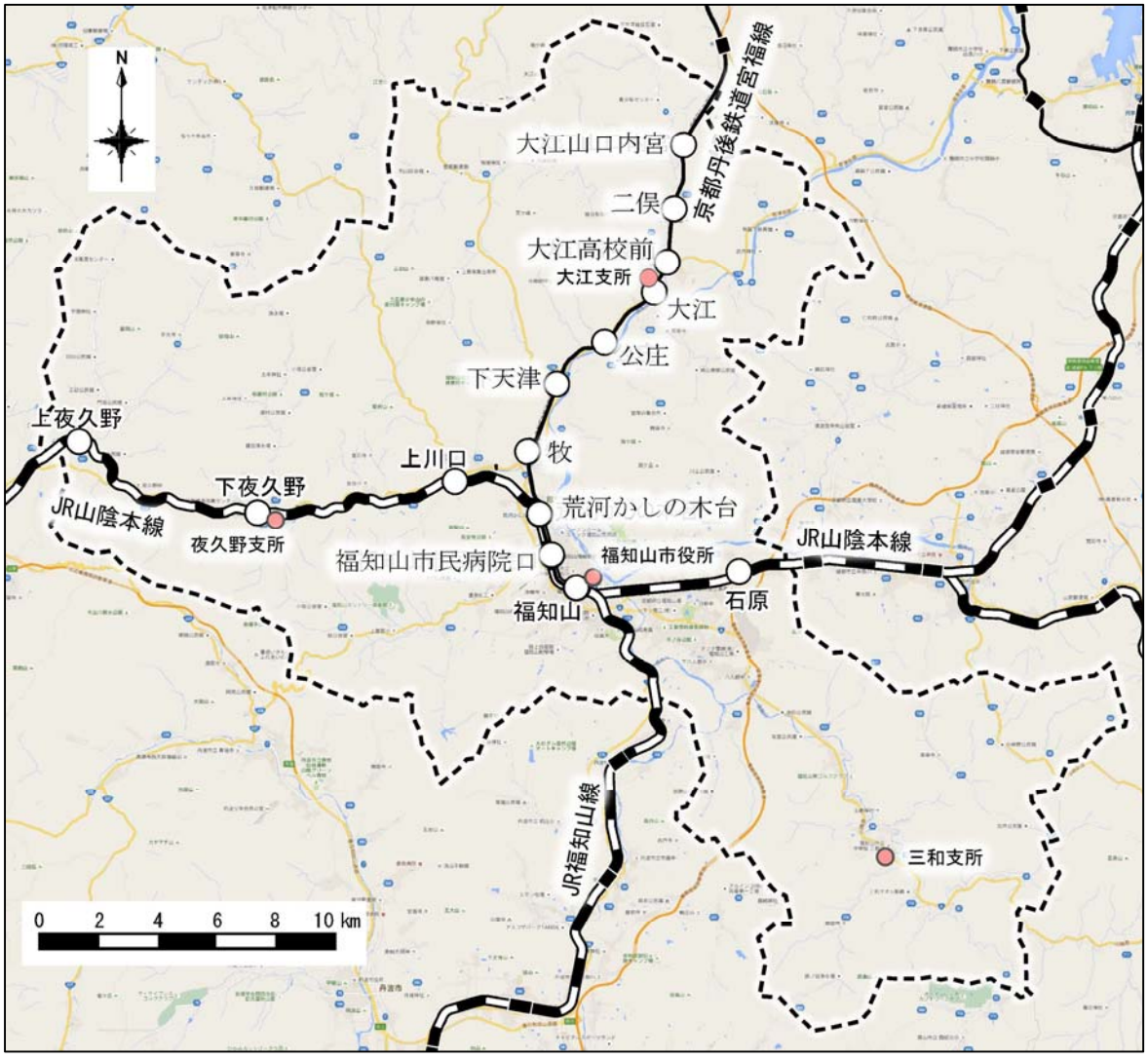


図　鉄道網図

■鉄道の乗車人員の推移

福知山市内を運行する JR 山陰本線・福知山線と京都丹後鉄道宮福線の年間乗車人員の推移は下の図と表のとおりとなっています。

乗車人員は、JR、京都丹後鉄道ともに、福知山駅が最も多くなっています。

乗車人員の推移は、全体的に減少していますが、京都丹後鉄道宮福線の福知山駅と JR 山陰本線の石原駅についてはやや増加傾向にあります。

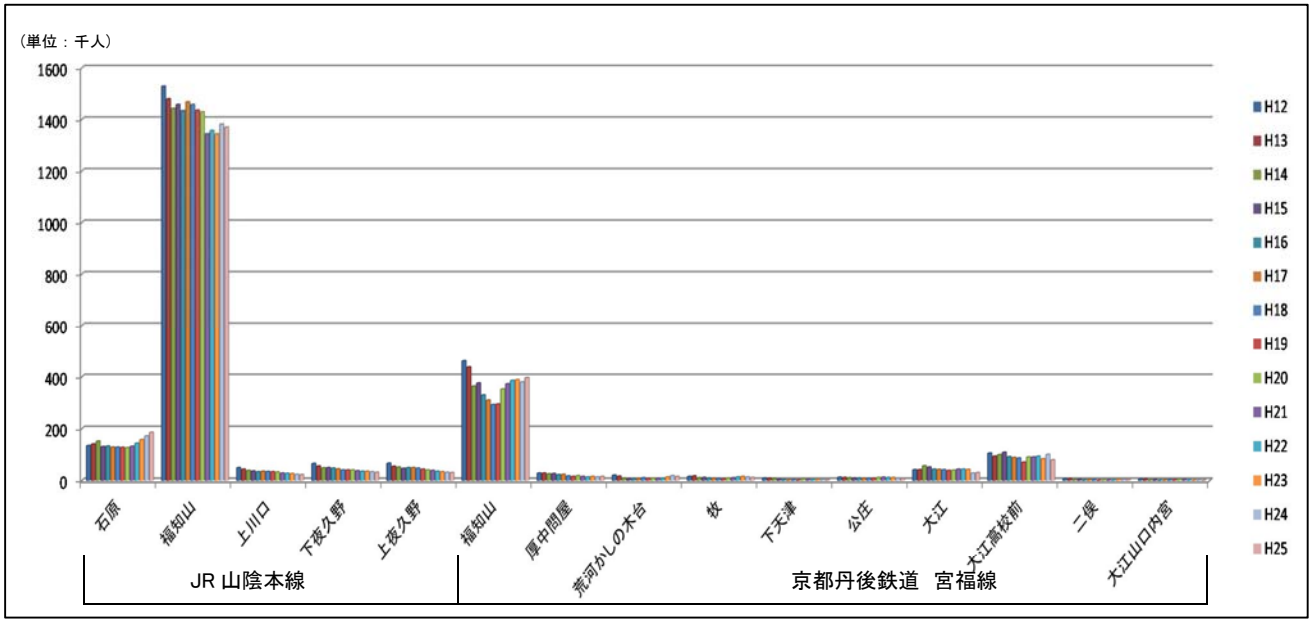


図　市内駅別の鉄道年間乗車人員の推移

※厚中問屋駅は平成 27 年 4 月から「福知山市民病院口」に名称変更
JR 福知山駅は山陰本線・福知山線の合計
（資料：西日本旅客鉄道・北近畿タンゴ鉄道）

表　市内駅別の鉄道年間乗車人員の推移

	JR 山陰本線					京都丹後鉄道宮福線									
単位:千人	石原	福知山	上川口	下夜久野	上夜久野	福知山	厚中問屋	荒河かしの木台	牧	下天津	公庄	大江	大江高校前	二俣	大江山口内宮
H12	134	1528	49	65	66	461	28	20	15	9	12	41	105	6	5
H13	140	1479	43	55	54	437	28	16	17	8	11	41	93	6	5
H14	151	1442	38	48	51	363	25	8	10	7	10	56	99	3	2
H15	130	1457	36	49	46	375	26	6	11	4	9	51	108	4	3
H16	132	1433	33	47	49	329	22	6	9	3	9	43	91	2	1
H17	128	1467	35	44	49	309	23	6	8	2	8	42	88	3	2
H18	128	1457	34	40	47	292	17	10	7	3	8	41	86	3	3
H19	127	1435	33	40	43	294	15	7	6	2	8	38	70	1	3
H20	126	1428	32	40	40	352	18	8	9	5	11	39	90	2	4
H21	131	1343	28	37	38	372	15	7	10	4	12	43	90	2	4
H22	143	1356	27	35	35	385	13	7	13	3	11	43	93	2	2
H23	157	1343	26	35	33	388	15	13	15	3	11	42	83	4	1
H24	171	1381	23	33	31	379	13	18	13	3	9	28	100	3	2
H25	185	1369	22	31	30	396	15	15	11	2	7	30	79	3	1
日平均 H25（人）	507	3751	60	85	82	1085	41	41	30	5	19	82	216	8	3

※厚中問屋駅は平成 27 年 4 月から「福知山市民病院口」に名称変更
※JR 福知山駅は山陰本線・福知山線の合計
（資料：西日本旅客鉄道株式会社・北近畿タンゴ鉄道株式会社）

（２）市内路線バスの状況

■ 市内路線バスの運行状況

市内を運行する路線バスは 30 路線あり、西日本ジェイアールバス、京都交通、丹後海陸交通の民間バス、地域の運行協議会による自主運行バス及び旧３町で運行されていた町営バスを引き継いだ市バスなど、下表のとおりとなっています。

表　市内路線バス一覧

バスの区分		路線名	一日の運行便数（※）	起終点となるバス停留所	バス車両のバリアフリー状況	備考
民間バス	西日本ジェイアールバス	園福線	14(14)	園部駅～福知山駅	ノンステップ	
	京都交通	福知山綾部線	18(12)	綾部駅～市民病院	ノンステップ又はワンステップ	
		長田野線	12(8)	市民病院	〃	
		川北線（三段池公園線を含む）	4(3)	福知山駅前～山野口	補助ステップ	・三段池公園線は臨時運行のみ
		堀循環線	15(11)	市民病院	ノンステップ又はワンステップ	
		小牧線	8(7)	小牧～福知山駅前	補助ステップ	
		夜久野線	8(7)	下夜久野駅前～福知山駅前	〃	
		大江線	10(6)	西舞鶴駅前～大江駅前	〃	
		岩間線	3(0)	市民病院～岩間会館前	〃	
		岩間循環線				
		まちなか循環路線（北ルート）	20(10)	福知山駅前	ノンステップ	
		まちなか循環路線（南ルート）	11(5)	福知山駅前	補助ステップ	
	丹後海陸交通	福知山線	10(6)	傘松ケーブル下～共栄高校前	ノンステップ又はワンステップ	
自主運行バス	自主運行バス	三岳バス	7(7)	上佐々木～市役所前	補助ステップ	・民間路線廃止代替として平成6年から地域の運行協議会の運営により運行
		庵我バス	10(10)	筈巻～市民病院	〃	
		中六人部バス	8(8)	山田上～市民病院	〃	
市バス	三和バス	細見線	16(16)	田ノ谷～小笹	〃	・民間路線廃止代替として合併前から町営バスとして運行していた路線を平成 18 年1月から市バスとして運行
		川合大原線	12(12)	千束～綾部市立病院	〃	
		菟原線	9(9)	千束～加用	〃	
		友渕支線	14(14)	三和荘～草山温泉	その他	
	夜久野バス	直見線	12(12)	才谷～ふれあいプラザ	補助ステップ	
		畑線	12(12)	今里～上夜久野駅前	〃	
		板生千原線	10(10)	田谷～下夜久野駅前	〃	
	大江バス	大江山の家線	14(14)	大江山の家～天津出合	〃	
		二箇下線	10(10)	二箇下～公庄駅前	その他	
		大江鬼楽バス南山線	2（月曜日のみ）	西部観音寺～大江病院前	〃	・大江鬼楽バスは、スクールバス車両を利用した各地域週1回1往復の運行
		大江鬼楽バス橋谷線	2（火曜日のみ）	橋谷～フクヤ前	〃	
		大江鬼楽バス小原田線	2（水曜日のみ）	小原田西～大江病院前	〃	
		大江鬼楽バス市原線	2（木曜日のみ）	市原公会堂～フクヤ前	〃	
		大江鬼楽バス北原線	2（金曜日のみ）	奥北原～フクヤ前	〃	
合計		30 路線				

※（ ）内は休日（土曜日）の運行便数

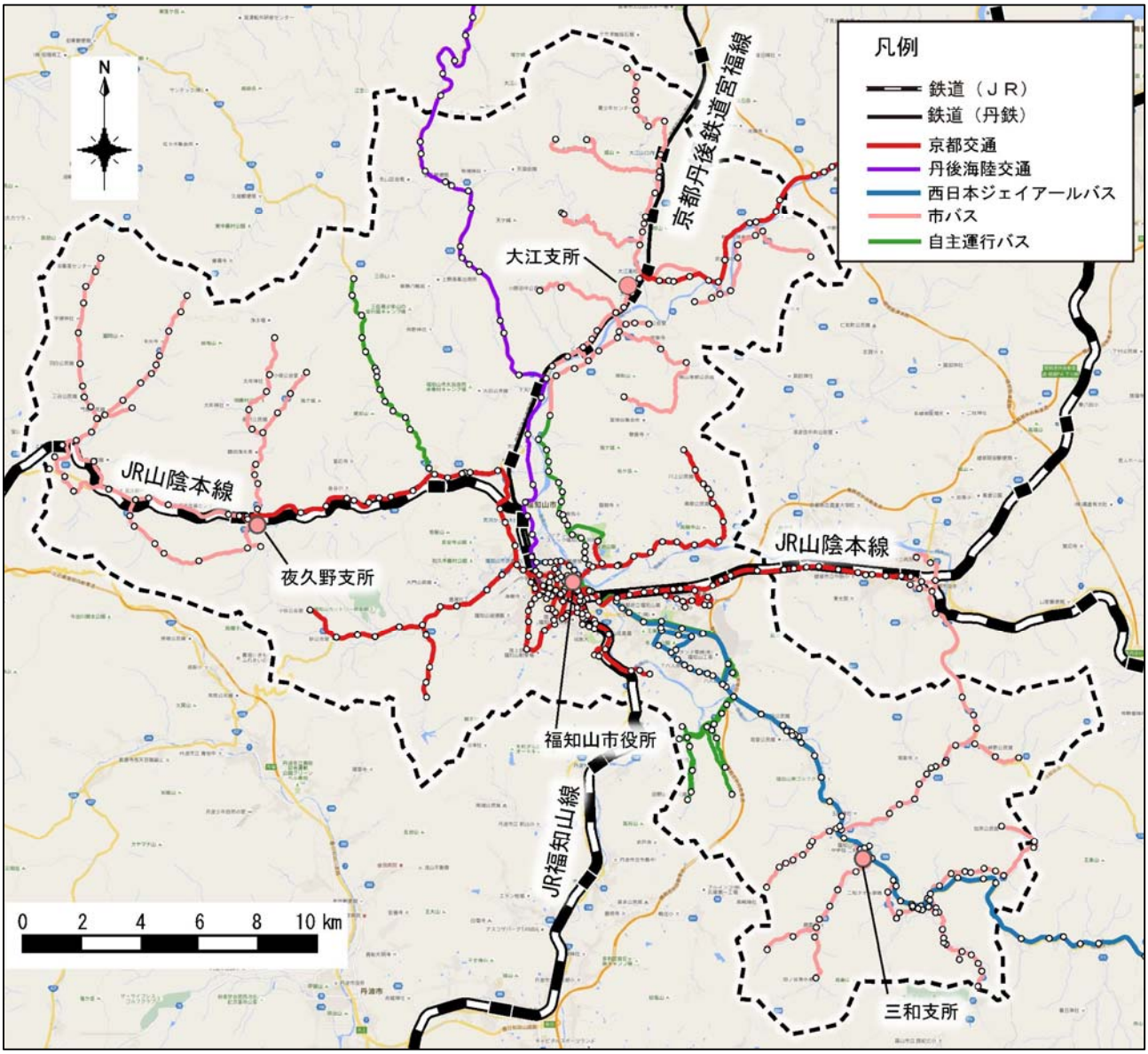

凡例
鉄道（ＪＲ）
鉄道（丹鉄）
京都交通
丹後海陸交通
西日本ジェイアールバス
市バス
自主運行バス
N
京都丹後鉄道宮福線
大江支所
JR山陰本線
夜久野支所
JR山陰本線
福知山市役所
JR福知山線
三和支所
0 2 4 6 8 10 km

図　市内路線バス路線図

■　人口分布とバス停の位置

市街地の人口密度の高い地域でバス停が多く配置されています。

他の地域においても、人口の分布が多い地域については概ねバス路線があり、バス停が配置されています。

成和地域、川口地域、北陵地域などにバス停から１km 以上離れた公共交通空白地がみられます。

高齢化が進行する中で、バス停までの移動が困難な市民が増加し、公共交通空白地の捉え方も広がり、その範囲も拡大しています。

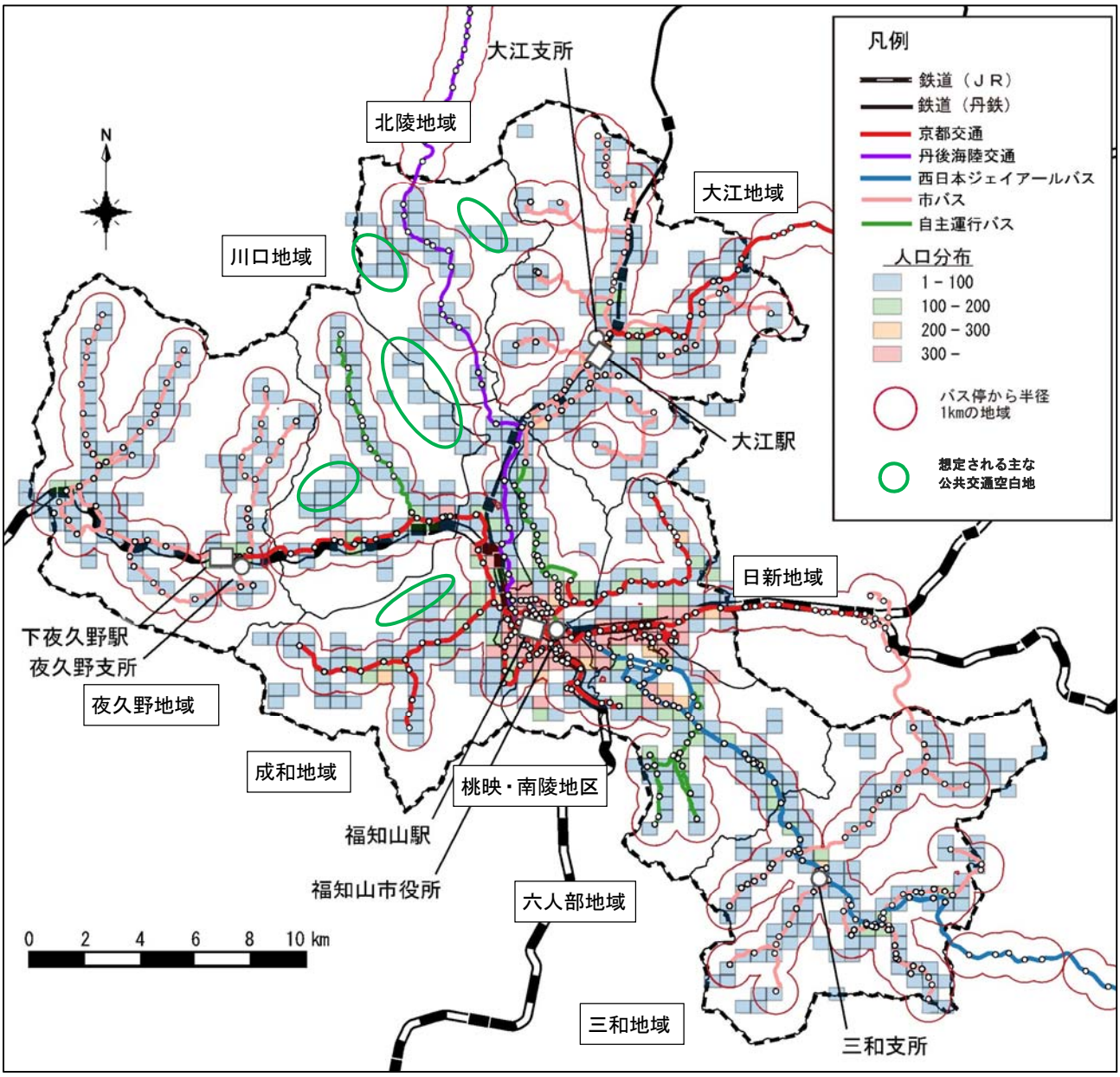


図　人口分布とバス停の位置図

■ 路線バスの収支状況及び平均乗車密度（平成 26 年度）

市内を運行する 30 路線の路線ごとの収支状況は次頁のとおりとなっています。主な概要は次のとおりです。

① 民間バス

京都交通の大江線・福知山綾部線・長田野線・夜久野線、丹後海陸交通福知山線、西日本ジェイアールバス園福線は収支率が 50%を超えています。一方、京都交通の川北線、まちなか循環路線北ルート・同南ルート、岩間循環線（岩間線含む）では平均乗車密度が 1.0 を下回っており、収支率も 20%未満となっています。

② 自主運行バス

収支率は、中六人部バスが 48.9%となっていますが、三岳バス、庵我バスについては、ともに 33.2%となっています。平均乗車密度については、三岳バスが 1.0 を下回っています。

③ 市バス

各地域ごとの収支率は、三和が 15.4%、夜久野が 9.0%、大江が 6.8%、市バス全体では 10.9%と極めて低くなっています。平均乗車密度については、三和の川合大原線の 1.2 以外はすべて 1.0 を大きく下回っています。

※ 収支率 ：収支の実態を表す指標で、費用に対して収入が占める割合
【経常収益÷経常費用×100（%）】

※ 平均乗車密度：１キロあたり（どの区間をとらえても）の平均乗車数を表す。
【運送収入÷平均賃率÷実車走行キロ】
（１便あたりの乗客数とは異なる。）

※ 平均賃率 ：路線の１キロあたり運賃
（停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロ）

表　路線バスの収支状況　（平成 26 年度）

バスの区分	路線名	キロ程 (km)	運行回数 (回)	乗車人員 (人)	経常収入 (円)	経常費用 (円)	収支率	平均乗車密度	市補助金 (市バスは委託経費) (円)	利用者1人あたりの財政負担額 (市・府のみ) (円)	備考
西日本ジェイアールバス	園福線（桧山～園部）	16.3	13.0	106,673	47,730,955	69,857,881	68.3%	4.6	—	—	
	園福線（福知山～桧山）	34.0	6.7	70,057	29,538,481	77,888,789	37.9%	3.1	—	—	
	西日本ジェイアールバス計			176,730	77,269,436	147,746,670	52.3%		0	0	
京都交通	福知山綾部線	15.2	8.0	52,603	12,325,103	23,955,105	51.5%	3.2	4,917,000	93	
	長田野線	16.7	10.6	56,990	11,792,695	17,547,925	67.2%	6.3	5,755,000	101	府補助金含
	川北線	12.8	1.8	2,317	774,325	4,609,421	16.8%	0.7	3,835,096	1,655	
	川北線（三段池公園線）	3.5	1.0	175	35,027	45,668	76.7%	1.7	10,641	61	
	堀循環線	8.6	13.7	31,699	5,433,726	11,574,086	46.9%	1.7	6,140,360	194	
	小牧線	17.3	3.8	10,103	4,542,760	9,635,482	47.1%	1.7～2.2	5,092,722	504	
	夜久野線	17.2	3.8	15,364	7,593,301	12,977,093	58.5%	4.0	3,873,491	252	
	大江線	23.6	4.3	16,030	12,692,677	20,150,645	63.0%	3.5	2,592,686	162	
	岩間循環線（岩間線含む）	8.9	2.5	3,164	260,955	3,363,119	7.8%	0.2～0.3	1,836,164	580	
	まちなか循環路線(北ルート)	7.0	16.7	13,996	1,934,477	11,500,232	16.8%	0.4	3,868,851	276	
	まちなか循環路線(南ルート)	13.5	9.0	15,086	1,601,822	11,980,376	13.4%	0.6	4,480,054	297	
	京都交通計			217,527	58,986,868	127,339,152	46.3%		42,402,065	195	
丹後海陸交通	福知山線	51.1	4.4	85,174	23,154,931	43,553,092	53.2%		6,665,000	78	
自主運行バス	三岳バス	18.3	3.5	4,170	1,677,138	5,048,640	33.2%	0.8	3,374,689	809	府補助金含
	庵我バス	13.7	4.0	7,155	2,070,552	6,241,683	33.2%	1.0	4,174,797	583	〃
	中六人部バス	17.3	4.0	7,181	2,520,013	5,155,758	48.9%	1.5	2,638,511	367	〃
市バス	三和	4路線		25,352	4,090,190	26,604,445	15.4%	0.2～1.2	22,680,000	895	〃
	夜久野	3路線		10,287	1,894,031	20,974,605	9.0%	0.3～0.5	18,352,008	1,784	〃
	大江	2路線		7,241	1,260,198	19,139,128	6.6%	0.1～0.3	14,321,462	1,978	〃
	大江鬼楽バス	5路線		587	107,100	760,410	14.1%		672,610	1,146	
	大江計			7,828	1,367,298	19,899,538	6.9%		14,994,072	1,915	
	市バス計			43,467	7,351,519	67,478,588	10.9%		56,026,080	1,289	
合計				541,404	173,030,457	402,563,583	43.0%		115,281,142	213	

（バス事業年度H25.10～H26.9）

（資料：各運行事業者）

（３）市内のタクシーの運行状況

市内を営業区域に含めるタクシー会社は、下表の３社があります。午前中は高齢者の通院や買物、夕方から夜間は飲食店利用者、また福知山駅から長田野工業団地までの利用が多くなっています。タクシーの利用者は減少傾向にありますが、年間約 72 万人の輸送人数があります。また、50%を下回ると輸送効率が悪いとされる実車率(実車キロ／走行キロ)は過去５年間において概ね 40%台となっています。

表　福知山市域を営業区域に含めるタクシー会社の状況（平成 26 年度）

事業者名	営業所所在地	営業区域	待機場所	事業用自動車数（台）	年間運行回数（回）	年間輸送人数（人）	実車率（%）
日交タクシー	篠尾	中丹地域	福知山駅北口及び南口 土師	45	197,765	295,041	49.2
中央タクシー	岩井	中丹地域	福知山駅北口及び南口 市内数箇所	25	101,331	139,701	40.2
ふく福タクシー	広峯町	中丹地域	福知山駅北口及び南口 篠尾新町	16	201,792	288,624	42.2

（資料：各タクシー会社）

（４）自家用有償旅客運送（福祉有償運送、公共交通空白地有償運送）の運行状況

福知山市内に活動拠点を置く自家用有償旅客運送実施団体は、下表のとおり、福祉有償運送が 10 団体、公共交通空白地有償運送が３団体あります。

福祉有償運送の利用者数は年々減少しており、平成 22 年度と平成 26 年度を比較すると、５年間で２割程度減少しています。

公共交通空白地有償運送の利用者数は、平成 25 年度までは横ばいで推移していましたが、平成 26 年度に新たな実施団体が１つ増えたため、大きく増加しました。

表　自家用有償旅客運送実施団体の状況

区　分	実施団体数	会員数（人）	利用者数(人)				
	平成 27 年３月末現在		平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
福祉有償運送	10 団体	853	20,347	20,216	20,229	18,297	16,499
公共交通空白地有償運送	３団体	72	1,128	1,190	1,077	1,170	2,033

（資料：各実施団体）

（５）高速バスの運行状況

高速バスは、福知山と大阪、神戸、東京を結ぶ路線が運行されています。神戸へは１日８往復、大阪方面へは１日 11 往復運行されており、所要時間は、神戸市内へは１時間 30 分、大阪市内へは約１時間 50 分となっています。

なお、隣接する舞鶴市の西舞鶴駅前と京都を結ぶ高速バスも運行されています。

表　高速バスの運行状況

発着地	往復/日	所要時間	事業者名
福知山インター　～　大阪（梅田）	1	１時間 50 分	日本交通・京都交通
福知山駅前　～　大阪（梅田）　～　東大阪布施駅	3	２時間 50 分	大阪バス
福知山駅前　～　大阪（なんば OCAT）	7	１時間 47 分	日本交通・京都交通
福知山駅前　～　神戸（三宮バスターミナル）	8	１時間 30 分	日本交通・京都交通
福知山駅前　～　東京（品川バスターミナル）	1	８時間	京都交通・京浜急行バス

（６）周辺地域との結びつき

近隣地域とを結ぶ移動手段としては、福知山駅を起終点に「綾部市・舞鶴市方面」は JR 山陰本線及び京都交通バスが、「京丹波町方面」は西日本ジェイアールバスが、「丹波市・篠山市方面」は JR 福知山線が、「朝来市・豊岡市方面」は JR 山陰本線が、「宮津市・与謝野町方面」は京都丹後鉄道宮福線及び丹後海陸交通バスが、それぞれ発着しています。

さらに広域へのつながりについても、前述のとおり JR 線及び高速バスが、京阪神都市圏をはじめ各方面と結んでいます。

このように福知山市は北近畿地域間及び京阪神を結ぶ広域交通の結節点であり、中でも福知山駅は広域交通ネットワークの核となる機能を持っています。

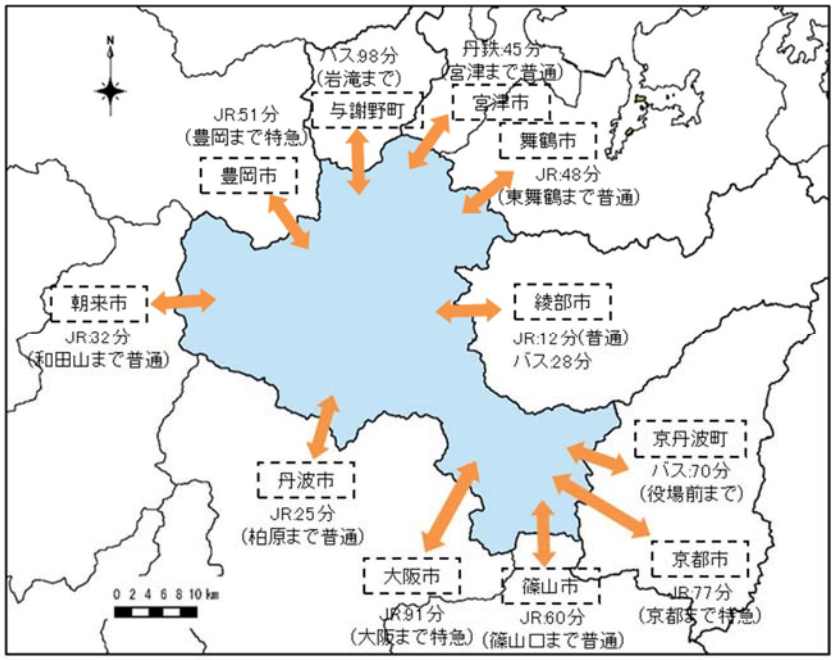


図　周辺都市との移動手段と所要時間

3.2.2　バス交通の利用実態（乗降調査結果）

（１）調査概要

〔調査目的〕
　福知山市内を運行する路線バス（民間バス、自主運行バス、市バス）について、各バス停での乗降人数、属性等の実態及び利用者の意向を把握することを目的として調査を行いました。

〔調査方法〕
　市内を運行する路線バス全便に調査員が乗車し、利用者への対面方式の聞き取り調査
　（一度に多くの人が乗車された場合には調査票を配布し、その場で記入してもらい回収）

〔調査対象者〕
　市内全路線の全便の利用者（市外区間含む）

〔調査回答数〕
　利用者総数　1,931人（平日1,252人、休日679人）
　調査回答数　1,894人（回答率98.1%）

〔調査期間〕
　平日：平成27年９月15日（火）（※一部平成27年９月18日(金)に実施）
　休日：平成27年９月19日（土）

〔調査項目〕
　①性別・年齢層
　②利用目的・具体的な目的地
　③支払方法
　④乗車前と降車後の移動手段
　⑤このバスの利用頻度
　⑥乗車と降車の停留所名

（２） 調査路線と利用者数

各路線の調査日の利用者は次のとおりです。30 路線のうち 22 路線において、乗降者ゼロの便があり、市バスでは大部分の路線において１日の半分以上の便が乗降者ゼロとなっています。

調査日　平日：平成27年9月15日(火)
（一部18日(金)に実施:*印）
休日：平成27年9月19日(土)

バスの区分	路線名	平／休	方向	（上下別）	便数	利用者数		備考
						合計	人/便	
西日本ジェイアールバス	園福線	平日*	福知山駅行	下り	7(0)	115	17.4	一部福知山市内循環
			園部駅行	上り	7(0)	129		
		休日	福知山駅行	下り	7(0)	70	10.6	
			園部駅行	上り	7(0)	78		
京都交通	福知山綾部線	平日	市民病院行	下り	9(0)	88	8.5	一部土日祝運休（調査日の土曜日は登校日の高校あり）
			綾部駅前行	上り	9(0)	65		
		休日	市民病院行	下り	6(0)	46	7.4	
			綾部駅前行	上り	6(0)	43		
	長田野線	平日	市民病院前-福知山駅前-中坂-平野町-福知山駅前-市民病院前		12(0)	213	17.8	一部土日祝運休
		休日			8(0)	117	14.6	
	川北線	平日	山野口行	下り	2(1)	2	1.8	上り第1便のみ土日祝運休
			福知山駅前行	上り	2(1)	5		
		休日	山野口行	下り	2(1)	2	1.7	
			福知山駅前行	上り	1(0)	3		
	堀循環線	平日	市民病院前-福知山駅前-一宮神社前-本堀-自衛隊下-福知山駅前-市民病院前		15(0)	102	6.8	一部土日祝運休
		休日			11(1)	61	5.5	
	小牧線	平日	小牧行	下り	4(1)	13	2.6	上り第1便のみ土日祝運休
			福知山駅前行	上り	4(1)	8		
		休日	小牧行	下り	4(1)	17	4.0	
			福知山駅前行	上り	3(1)	11		
	夜久野線	平日	下夜久野駅前行	下り	4(0)	26	7.6	上り第1便のみ土日祝運休
			福知山駅前行	上り	4(0)	35		
		休日	下夜久野駅前行	下り	4(1)	5	2.3	
			福知山駅前行	上り	3(1)	11		
	大江線	平日	大江駅前行	下り	5(1)	10	2.2	上下第1・5便土日祝運休
			西舞鶴駅前行	上り	5(2)	12		
		休日	大江駅前行	下り	3(2)	4	1.5	
			西舞鶴駅前行	上り	3(1)	5		
	岩間線・岩間循環線	平日	岩間会館前行	下り	3(0)	6	2.3	土日祝運休
			市民病院行	上り	3(0)	8		
	まちなか循環路線（北ルート）	平日*	福知山駅前-市民病院-治水記念館前-岡ノ一町-福知山駅前		20(3)	48	2.4	一部土日祝運休
		休日			10(3)	19	1.9	
	まちなか循環路線（南ルート）	平日*	福知山駅前-羽合-室-福知山駅南口-市民病院-福知山駅前-保健センター前-自衛隊下-福知山駅前		11(2)	53	4.8	一部土日祝運休
		休日			5(0)	23	4.6	
丹後海陸交通	福知山線	平日	傘松ケーブル下	下り	5(0)	32	7.4	一部土日祝運休
			共栄高校前	上り	5(1)	42		
		休日	傘松ケーブル下	下り	3(0)	11	3.8	
			共栄高校前	上り	3(0)	12		
自主運行バス	三岳バス	平日	上佐々木行	下り	3(0)	6	1.9	日祝、年末年始運休
			市役所前行	上り	4(1)	7		
		休日	上佐々木行	下り	3(0)	2	0.7	
			市役所前行	上り	4(2)	3		
	庵我バス	平日	筈巻行	下り	5(1)	16	3.5	年末年始運休（日祝のみ別ダイヤ2便を運行）
			市民病院前行	上り	5(1)	19		
		休日	筈巻行	下り	5(1)	8	2.0	
			市民病院前行	上り	5(1)	12		
	中六人部バス	平日	山田上行	下り	4(0)	13	3.4	日祝、年末年始運休
			市民病院行	上り	4(0)	14		
		休日	山田上行	下り	4(0)	9	2.8	
			市民病院行	上り	4(0)	13		

※便数の欄の（ ）内の数値は乗降者数がゼロであった便数です。

調査日　平日：平成27年9月15日(火)
（一部18日(金)に実施:*印）
休日：平成27年9月19日(土)

バスの区分	路線名	平／休	方向	（上下別）	便数	利用者数		備考
						合計	人/便	
市バス	三和バス　細見線	平日	田ノ谷～千束～小笹方面行		9(6)	3	0.3	日祝、年末年始運休
			小笹～千束～田ノ谷方面行		7(4)	2		
		休日	田ノ谷～千束～小笹方面行		9(5)	5	0.4	
			小笹～千束～田ノ谷方面行		7(6)	2		
	三和バス　川合大原線	平日	千束行	下り	6(1)	39	5.6	日祝、年末年始運休
			綾部市立病院行	上り	6(0)	28		
		休日	千束行	下り	6(4)	8	1.3	
			綾部市立病院行	上り	6(0)	7		
	三和バス　菟原線	平日	加用方面行き		4(2)	13	1.8	日祝、年末年始運休 （調査日の土曜日は登校日の小学校あり）
			加用～草山温泉方面行		5(4)	3		
		休日	加用方面行き		4(3)	11	1.3	
			加用～草山温泉方面行		5(4)	1		
	三和バス　友渕支線	平日	草山温泉行	下り	7(6)	2	0.7	日祝、年末年始運休
			三和荘行き	上り	7(5)	8		
		休日	草山温泉行	下り	7(4)	3	0.4	
			三和荘行き	上り	7(4)	3		
	夜久野バス　直見線	平日*	才谷行	下り	7(4)	5	0.8	日祝、年末年始運休 （調査日の土曜日は学校行事の小学校あり）
			下夜久野駅方面行	上り	5(3)	4		
		休日	才谷行	下り	7(5)	8	1.6	
			下夜久野駅方面行	上り	5(2)	11		
	夜久野バス　畑線	平日	今里行	下り	6(3)	4	0.7	日祝、年末年始運休
			上夜久野駅方面行	上り	6(2)	4		
		休日	今里行	下り	6(5)	2	0.6	
			上夜久野駅方面行	上り	6(3)	5		
	夜久野バス　板生千原線	平日*	田谷行	下り	6(3)	8	2.1	日祝、年末年始運休
			下夜久野駅前行	上り	4(1)	13		
		休日	田谷行	下り	6(3)	5	1.4	
			下夜久野駅前行	上り	4(1)	9		
	大江バス　大江山の家線	平日	大江山の家行	下り	7(4)	3	0.6	一部区間のみ土日祝、年末年始運休
			堺川方面行	上り	7(3)	5		
		休日	大江山の家行	下り	7(3)	5	0.6	
			堺川方面行	上り	7(4)	4		
	大江バス　二箇下線	平日	二箇下行	下り	5(3)	5	1.1	一部区間のみ土日祝、年末年始運休
			公庄駅前行	上り	5(2)	6		
		休日	二箇下行	下り	5(3)	3	0.5	
			公庄駅前行	上り	5(3)	2		
	大江鬼楽バス　南山線	月曜	大江病院前行	下り	1(1)	0	0.0	週1回運行 年末年始、お盆運休
			西部観音寺行	上り	1(1)	0		
	大江鬼楽バス　橋谷線	火曜	フクヤ前行	下り	1(0)	3	3.0	
			橋谷行	上り	1(0)	3		
	大江鬼楽バス　小原田線	水曜	大江病院前行	下り	1(0)	3	2.0	
			小原田西行	上り	1(0)	1		
	大江鬼楽バス　市原線	木曜	フクヤ前行	下り	1(1)	0	0.0	
			市原公会堂行	上り	1(1)	0		
	大江鬼楽バス　北原線	金曜	フクヤ前行	下り	1(1)	0	0.0	
			奥北原行	上り	1(1)	0		

※便数の欄の（ ）内の数値は乗降者数がゼロであった便数です。

■乗降調査時の１便あたり乗車人数

１便あたりの乗車人数は、平日、休日ともに、西日本ジェイアールバス園福線、京都交通長田野線では 10 人を超えていますが、市バスでは８路線が１人以下の路線となっています。

また、学生や通勤利用が多い路線である西日本ジェイアールバス園福線、丹後海陸交通福知山線、京都交通長田野線・夜久野線では、平日と休日の乗車人数に大きな差があります。

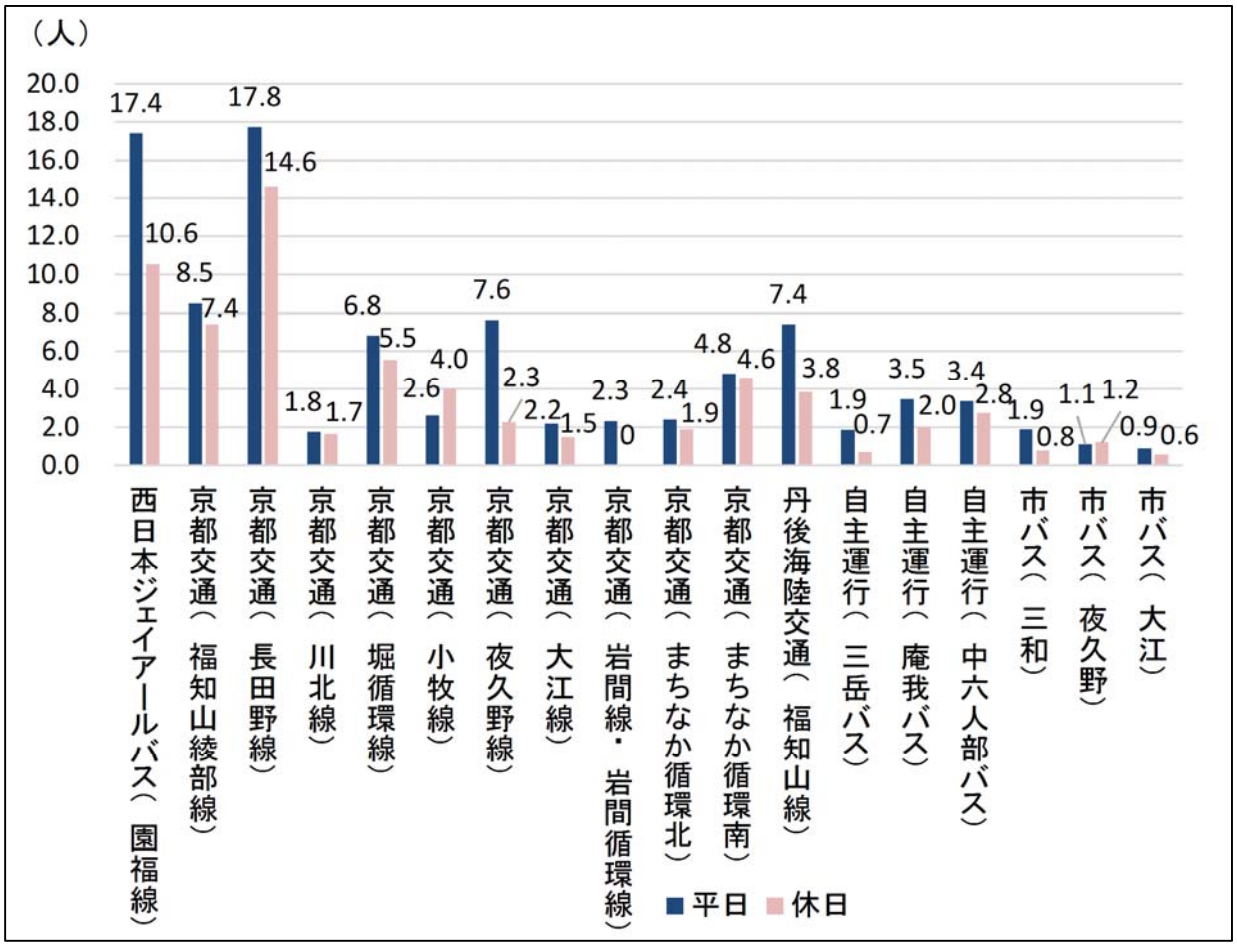


図　乗降調査時の１便あたり乗車人数

※京都交通岩間線・岩間循環線は休日運休

■乗降調査時のバス停区間別の一日の乗車人数

１日あたりの乗車人数は、休日は運行便数が減る路線もあり、平日に比べて少なくなっています。丹後海陸交通福知山線、京都交通福知山綾部線・長田野線・堀循環線、市バス三和川合大原線については、全区間にわたり乗車人数が多くなっています。また、西日本ジェイアールバス園福線、京都交通小牧線・まちなか循環路線南ルートのように区間によっては乗車人数が減少する路線や、自主運行バス及び市バスの多くの路線については、一部の区間で乗車人数がゼロとなっています。

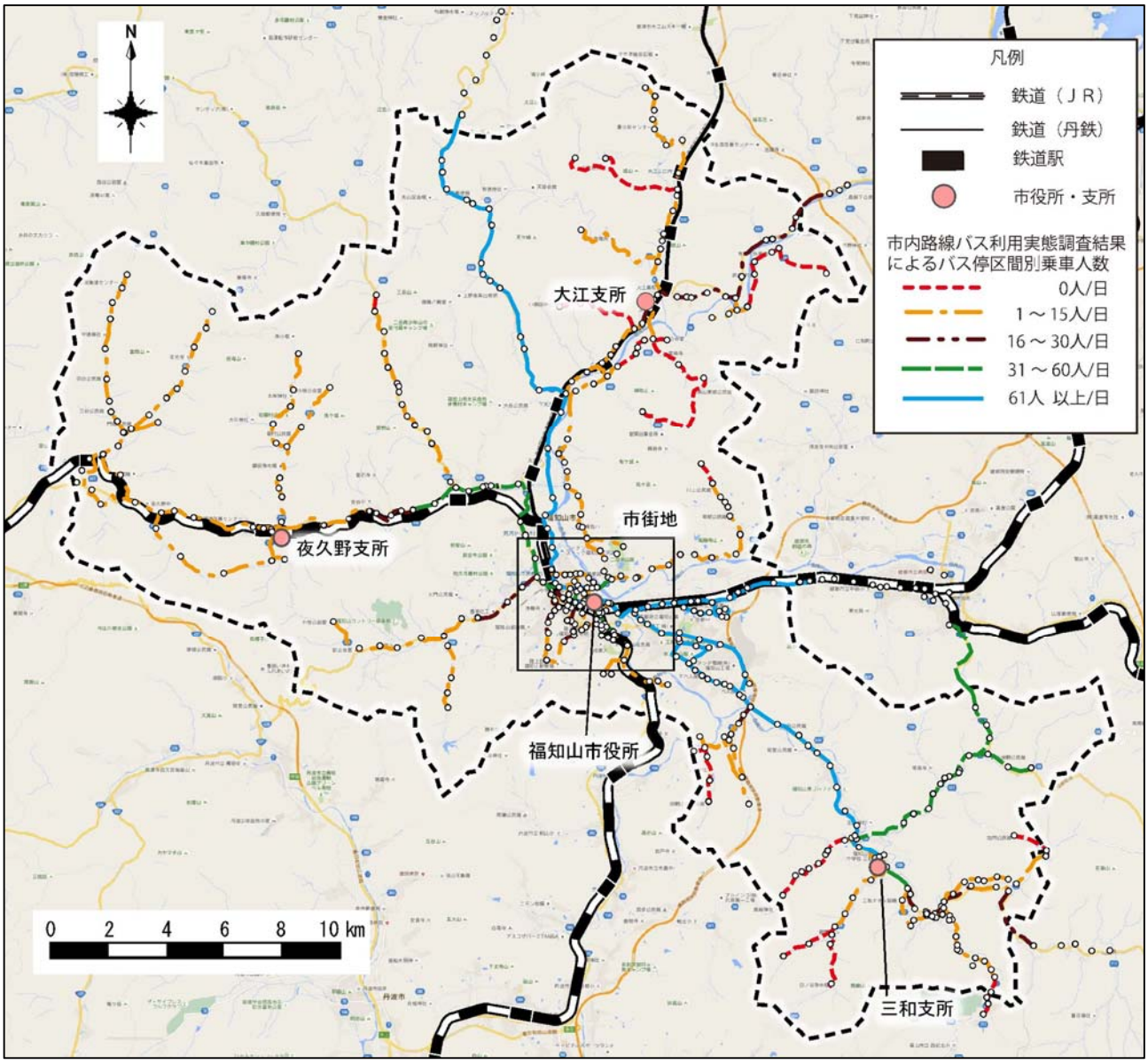


図　乗降調査時のバス停区間別乗車人数（平日）

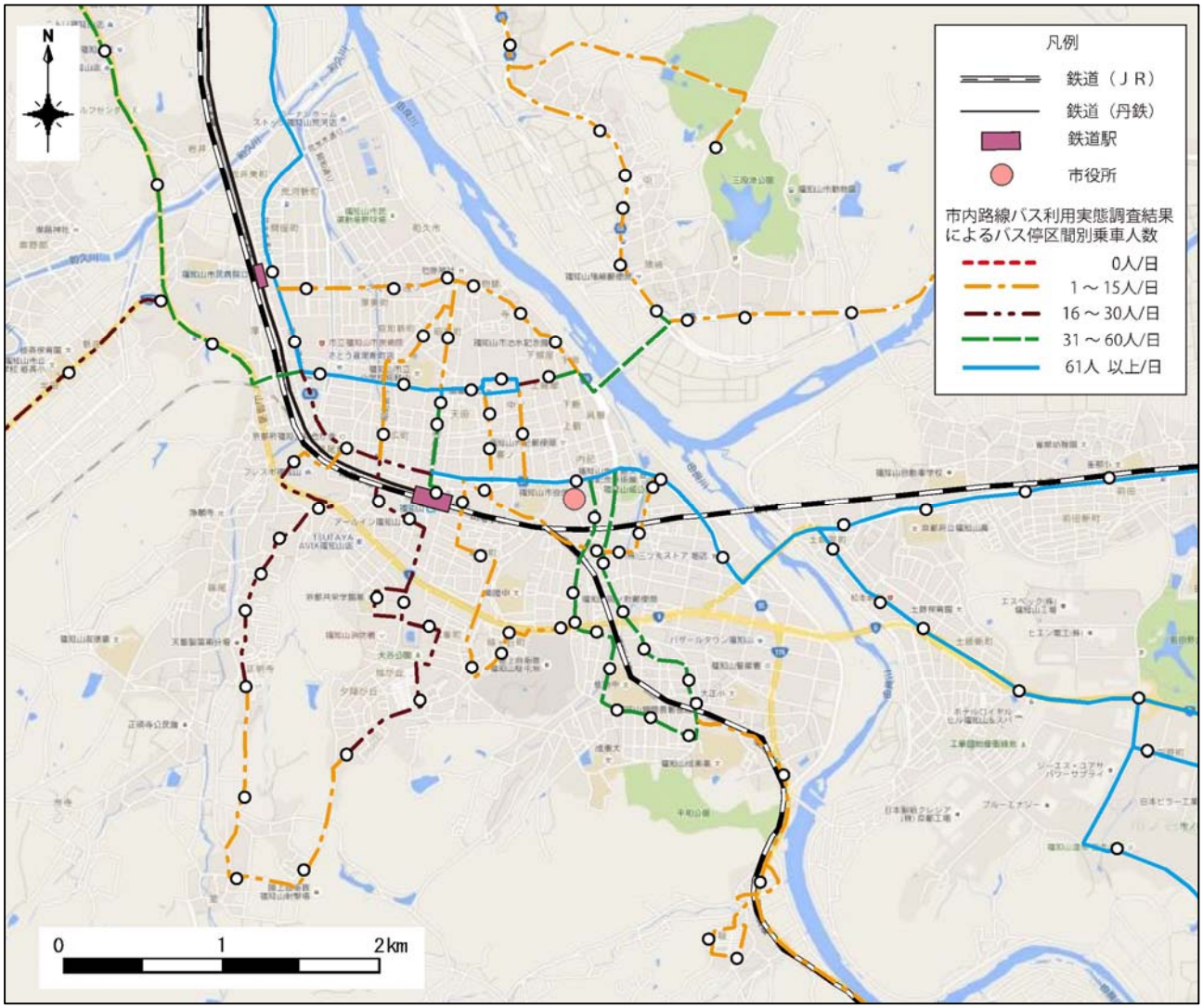


図　乗降調査時のバス停区間別乗車人数（平日・市街地）

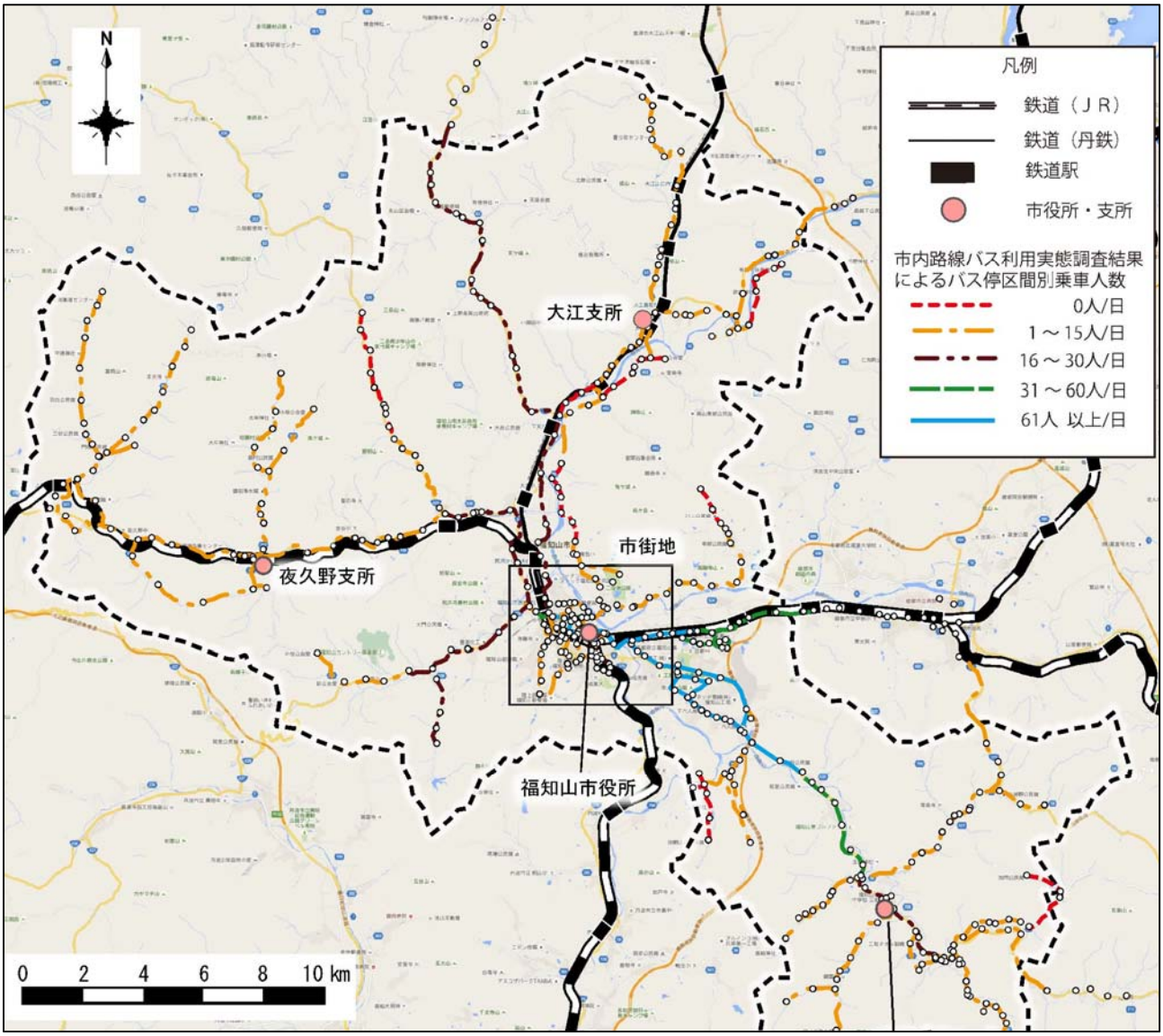


図　乗降調査時のバス停区間別乗車人数（休日）

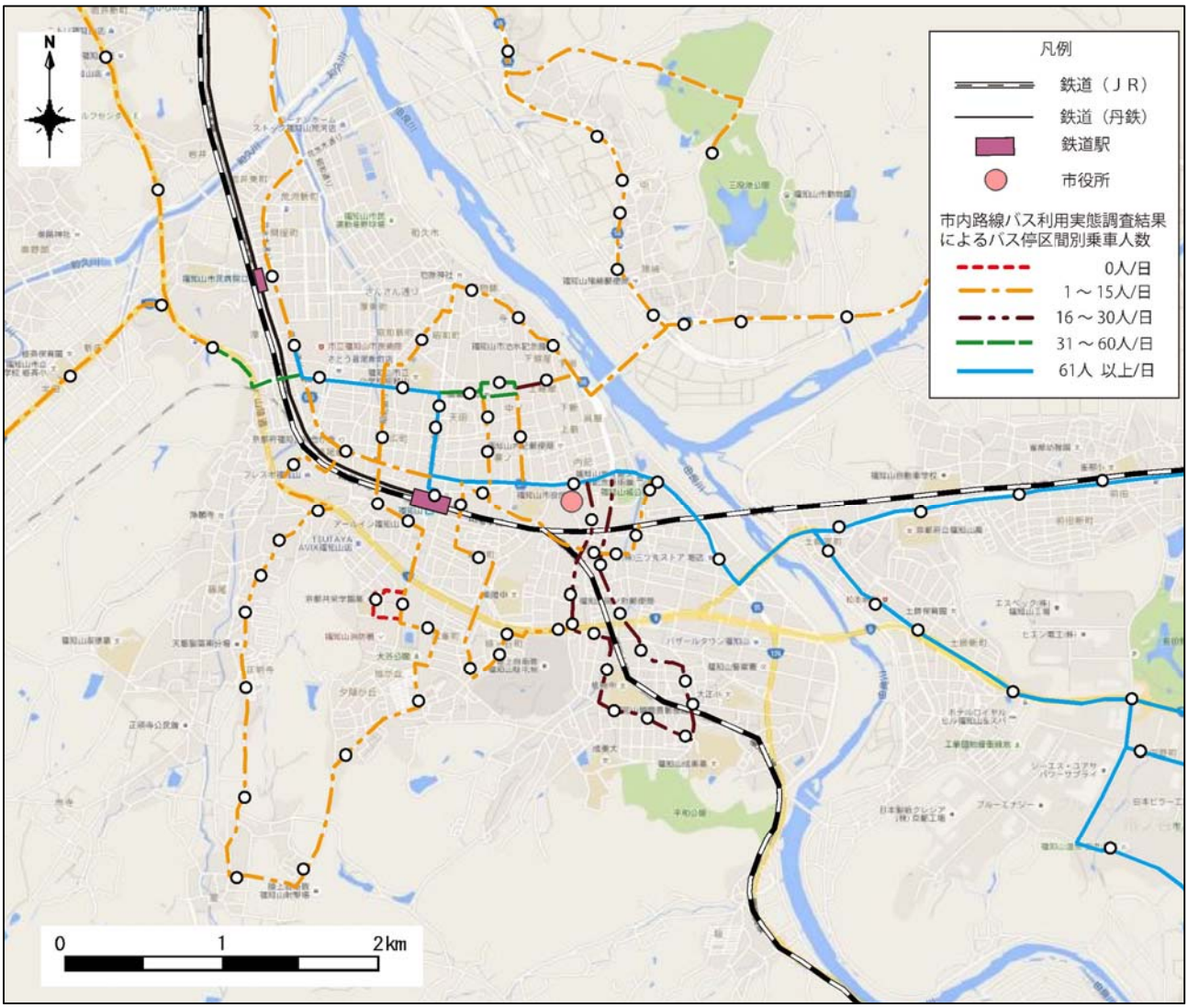


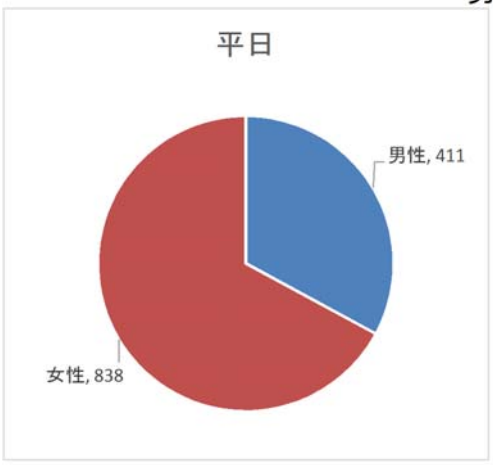
図　乗降調査時のバス停区間別乗車人数（休日・市街地）

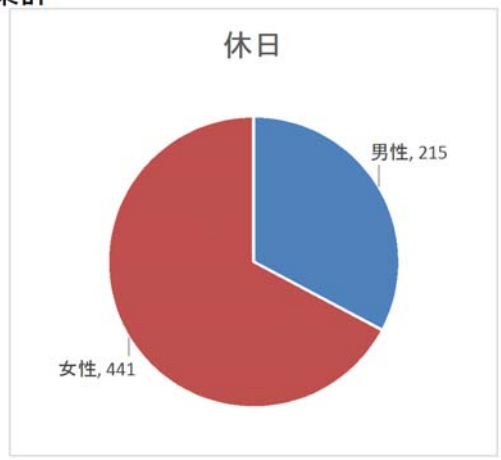
（３）調査結果の集計

■全路線の集計

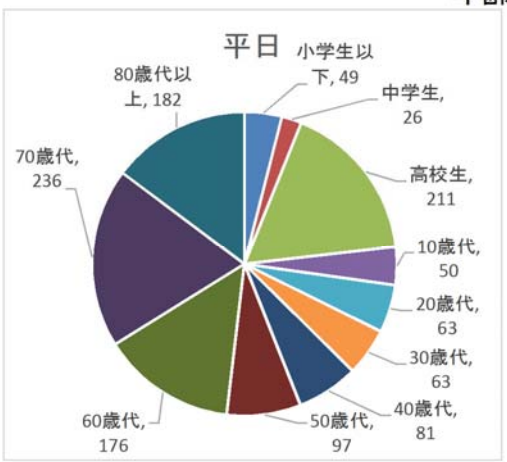
男女別では、平日・休日ともに女性が半数を超えています。年齢層別では、平日・休日ともに約半数が 60 歳代以上となっています。利用目的別では、平日は通学、通院、通勤の順に多く、休日は買物、通学、通院の順に多くなっています。

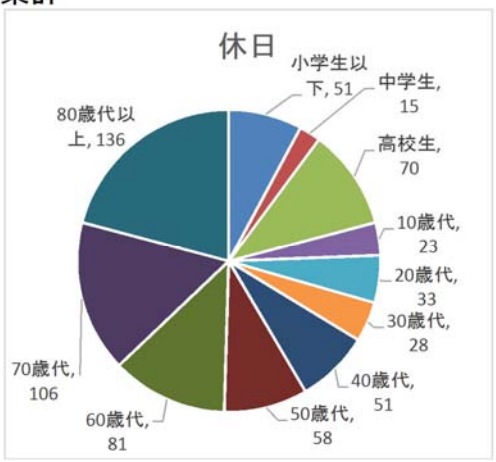
男女別集計



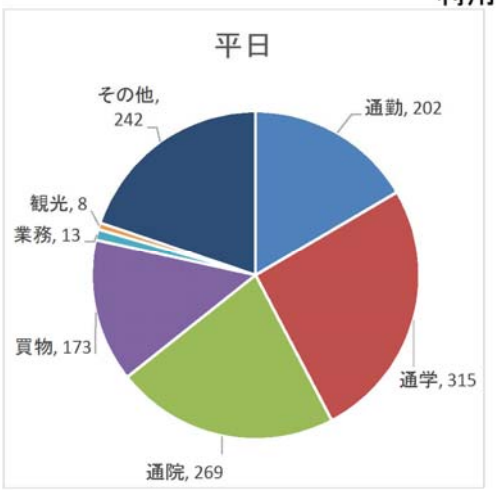


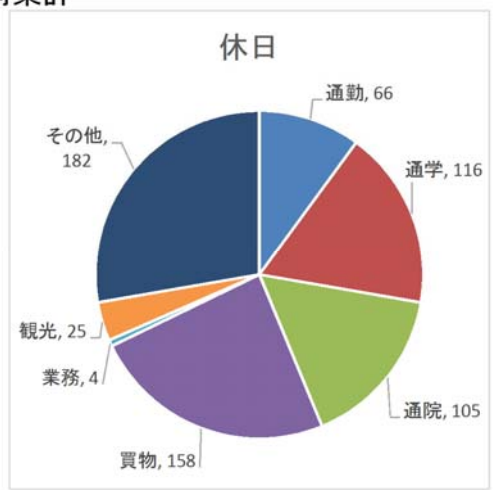
年齢層別集計





利用目的別集計

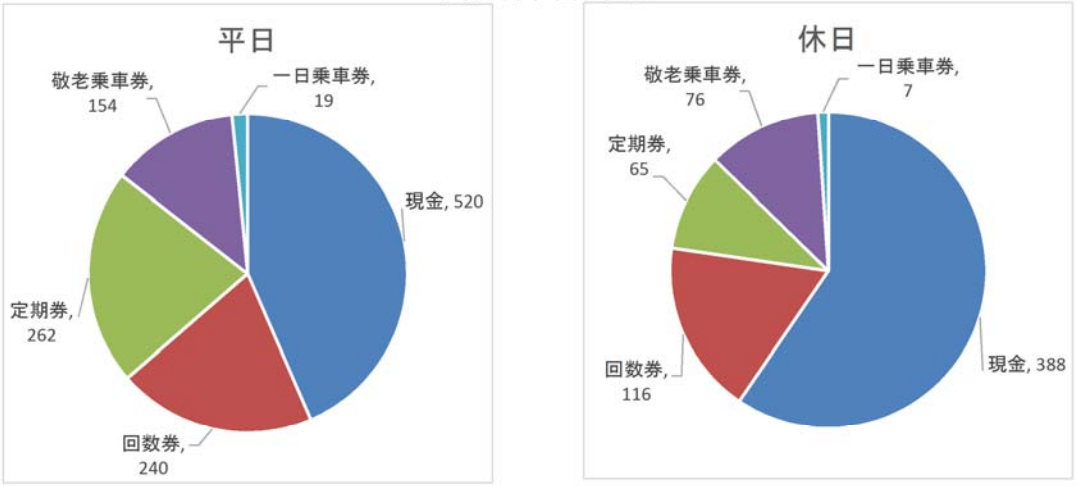




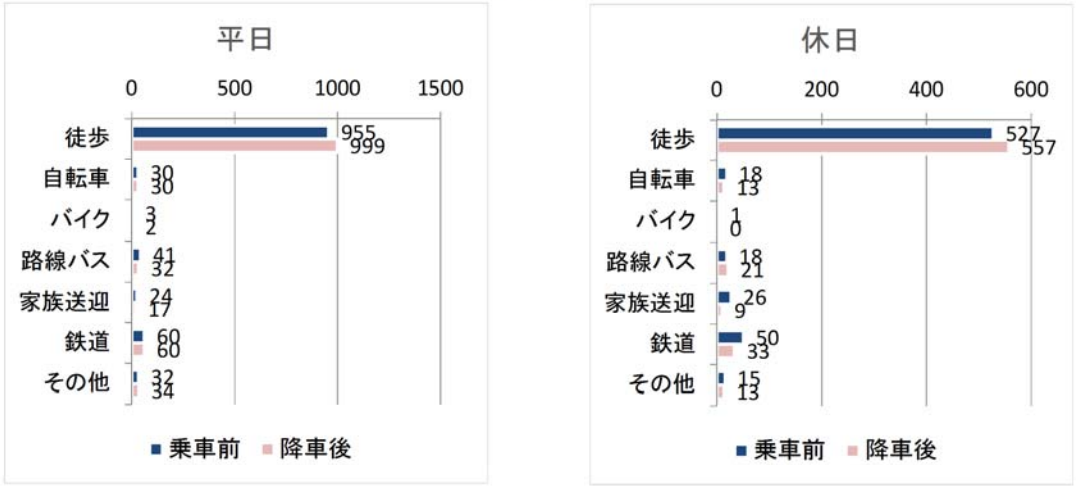
支払方法別では、平日、休日ともに現金が最も多くみられます。平日と休日を比較すると、平日の方が回数券、定期券、敬老乗車券が多くなっています。乗車前、降車後の交通手段については、平日、休日ともに徒歩が最も多くみられます。利用頻度別では、平日、休日ともに「ほぼ毎日」が最も多く、次いで「週１～２回」「月１～２回」となっています。

路線ごとの集計は「資料編・別冊」に掲載しています。

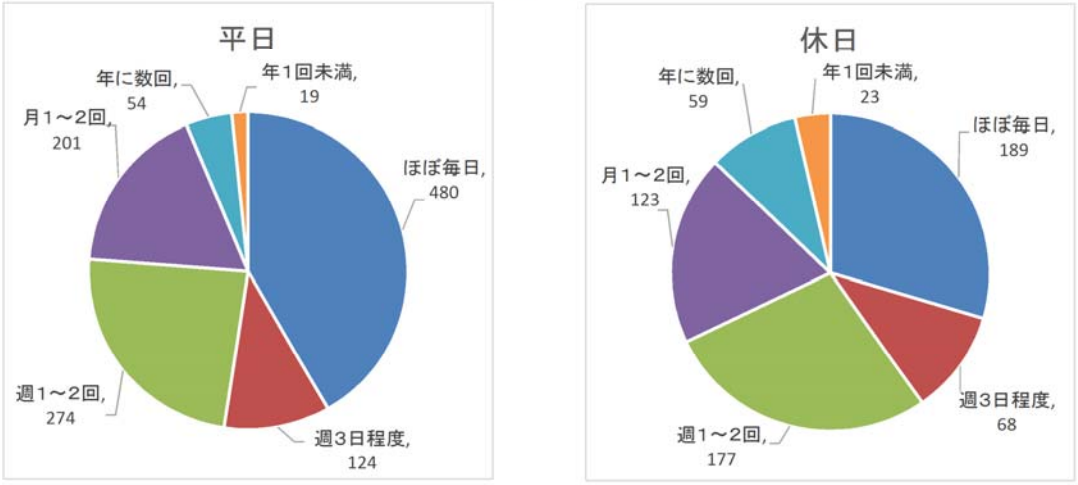
支払方法別集計



乗車前・降車後の交通手段別集計



利用頻度別集計



■乗降調査路線ごとの特徴

平日の特徴としては、最多年齢層は、小学生、高校生、60 歳代以上となっており、20 歳代から 50 歳代はみられませんでした。 各路線で最も多い利用目的は通院となっています。通勤、通学のいずれもない路線が５路線、観光目的がある路線が４路線ありました。支払方法については、現金が最も多く、次いで定期券、敬老乗車券、回数券と続き、定期券利用がない路線は 11 路線となっています。乗車前後の乗り継ぎは、全ての路線で徒歩が最も多くみられ、利用頻度は「ほぼ毎日」が最も多く、次いで「週に１～２回」が多くなっています。

表　乗降調査路線ごとの特徴（平日）

		男女比（多い方）		最多年齢層	利用目的				支払方法		乗車前後の乗り継ぎ				利用頻度		利用が多い主なバス停
		男性	女性		最多	通勤	通学	観光	最多	定期券	最多	鉄道	路線バス	公共交通以外	最多	ほぼ毎日	
西日本ジェイアールバス	園福線		○	高校生	通学				定期券		徒歩				ほぼ毎日		細見千束、下ノ段、多保市、松縄手、市役所前、福知山駅
京都交通	福知山綾部線		○	高校生	通学			なし	現金		徒歩				ほぼ毎日		綾部駅前、前田、福高前、福知山駅前
	長田野線		◎	70歳代	通院				現金		徒歩				ほぼ毎日		福高前、前田、高専前、土、福知山駅前、市民病院
	川北線		◎	80歳代	通院	なし	なし	なし	現金	なし	徒歩	なし	なし		週1～2日	なし	福知山駅前
	堀循環線		◎	80歳代	通院				現金		徒歩				週1～2日		市民病院、本堀、福知山駅前
	小牧線		○	70歳代	通院		なし	なし	回数券		徒歩	なし			週3日		福知山駅前、市民病院前、今安、拝師、畑中
	夜久野線		○	80歳代	通院		なし		現金		徒歩	なし			ほぼ毎日		福知山駅前、市民病院、岩井中山、かしの木台
	大江線	○		高校生	通学			なし	定期券		徒歩				ほぼ毎日		西舞鶴駅前、大江高校前
	岩間線・岩間循環線		○	60歳代	通院			なし	現金		徒歩		なし	なし	週3日		福知山駅前
	まちなか循環路線（北ルート）		◎	80歳代	通院		なし	なし	現金	なし	徒歩				週1～2日		市民病院、福知山駅前、厄除神社前、岡ノ三町
	まちなか循環路線（南ルート）		○	70歳代	買物		なし	なし	現金	なし	徒歩	なし			週1～2日		向野、福知山駅南口、夕陽が丘
丹後海陸交通	福知山線	○		高校生	通学			なし	定期券		徒歩				ほぼ毎日		福知山駅南口、福知山駅北口、天津大仙
自主運行	三岳バス		◎	70歳代	通院	なし	なし	なし	現金	なし	徒歩	なし	なし	なし	週1～2日		市民病院、上川口、谷村
	庵我バス		◎	80歳代	通院		なし	なし	敬老乗車券		徒歩			なし	週1～2日		市民病院、福知山駅、広小路
	中六人部バス		○	70歳代80歳代	通院		なし	なし	現金	なし	徒歩				週1～2日		市民病院、福知山駅、下地、後正寺
市バス（三和）	細見線	なし	◎	小学生	通学	なし		なし	敬老乗車券		徒歩	なし	なし		ほぼ毎日		千束、梅田神社前、三和荘
	川合大原線		○	高校生	通学			なし	定期券		徒歩				ほぼ毎日		千束、下ノ段、協立病院前、綾部駅前
	菟原線	○		小学生	通学	なし		なし	定期券		徒歩	なし		なし	ほぼ毎日		菟原、北山、八幡神社前
	友渕支線		◎	高校生	通学	なし		なし	定期券		徒歩	なし	なし	なし	ほぼ毎日		サイノノ、高杉橋、三和郵便局前、千束、綾部駅前
市バス（夜久野）	直見線		◎	70歳代80歳代	買物		なし	なし	敬老乗車券	なし	徒歩	なし	なし		週1～2日		金谷口、相谷、副谷口、上日置、下日置、下夜久野駅前
	畑線		◎	80歳代	通院	なし	なし	なし	敬老乗車券	なし	徒歩	なし	なし	なし	週1～2日	なし	金尾、井田橋、畑口、ふれあいプラザ、下夜久野駅前
	板生千原線		◎	80歳代	通院		なし	なし	現金	なし	徒歩		なし		月1～2回		田谷、羽白、中田、上夜久野駅前、下夜久野前、高内、上末
市バス（大江）	大江山の家線	なし	◎	60歳代70歳代	通勤買物		なし	なし	現金	なし	徒歩	なし	なし	なし	ほぼ毎日		フクヤ前、大江駅前、大江病院前、美鈴校前、大江山の家
	二箇下線		◎	80歳代	通院	なし	なし	なし	現金		徒歩		なし	なし	週3日	なし	公庄駅前、大江駅前、大江病院、船越会館、南有路
	大江鬼楽バス　橋谷線		◎	70歳代	買物	なし	なし	なし	現金	なし	徒歩		なし		週1～2日		フクヤ前、大江駅前
	大江鬼楽バス　小原田線		◎	80歳代	通院		なし	なし	回数券	なし	徒歩		なし		月1～2回		大江駅前

○：多い方　　◎：ほとんどを占める方

※大江鬼楽バスの南山線・市原線・北原線は乗降なし

休日の特徴としては、最多年齢層は、平日では見られなかった 40 歳代から 50 歳代がみられました。各路線で最も多い利用目的は買物となっています。支払方法については、現金が最も多く、平日に比べて定期券が少なくなっています。乗車前後の乗り継ぎは、平日と同じく全ての路線で徒歩が最も多くみられました。利用頻度については、平日とは異なり「週１～２回」が最も多く、次いで「ほぼ毎日」が多くなっています。

表　乗降調査路線ごとの特徴（休日）

		男女比(多い方)		最多年齢層	利用目的				支払方法		乗車前後の乗り継ぎ				利用頻度		利用が多い主なバス停
		男性	女性		最多	通勤	通学	観光	最多	定期券	最多	鉄道	路線バス	公共交通以外	最多	ほぼ毎日	
西日本ジェイアールバス	園福線		○	高校生	通学				現金		徒歩				ほぼ毎日		下ノ段、松縄手、福知山駅
京都交通	福知山綾部線		○	高校生	通学				現金		徒歩				ほぼ毎日		綾部駅前、福高前、福知山駅前
	長田野線		◎	70歳代	買物				現金		徒歩				週1～2日		福高前、前田、土、福知山駅前、西平野町
	川北線	なし	◎	80歳代	買物	なし	なし	なし	回数券 敬老乗車券	なし	徒歩		なし	なし	週1～2日	なし	総合庁舎前
	堀循環線		◎	70歳代	買物				現金		徒歩				ほぼ毎日		福知山駅前、平和公園下、小谷ヶ丘
	小牧線		○	60歳代	買物 通勤 通院		なし	なし	現金	なし	徒歩				ほぼ毎日		福知山駅前、市民病院前、拝師、畑中、半田、石場、談
	夜久野線		○	40歳代	買物		なし	なし	現金		徒歩	なし	なし	なし	週1～2日		福知山駅前、岩井中山、篠尾新町、上川口、小田、大山、畑口
	大江線		○	50歳代 60歳代 80歳代	買物	なし			現金	なし	徒歩				週1～2日		西舞鶴駅前、大江高校前、大江駅前
	岩間線・岩間循環線	土・日運休															
	まちなか循環路線 （北ルート）		◎	80歳代	買物	なし	なし	なし	敬老乗車券	なし	徒歩			なし	週1～2日		市民病院、福知山駅前、厄除神社前、内田北
	まちなか循環路線 （南ルート）		◎	80歳代	買物		なし	なし	現金	なし	徒歩	なし	なし	なし	ほぼ毎日 月1～2回		向野、福知山駅南口、夕陽が丘、篠尾新町、末広町五丁目、緑ケ丘
丹後海陸交通	福知山線		○	50歳代	通勤 通学				現金		徒歩				ほぼ毎日		福知山駅南口、福知山駅北口、西本町、下天津
自主運行	三岳バス	なし	◎	40歳代 80歳代	通勤		なし	なし	回数券	なし	徒歩	なし	なし	なし	週1～2日	なし	市民病院、上川口、福知山駅、市民病院、牧、コミセン前、日尾上
	庵我バス		◎	80歳代	買物	なし	なし		現金	なし	徒歩	なし	なし	なし	週1～2日		市民病院前、福知山駅、音無瀬橋東詰、団地前
	中六人部バス	○		80歳代	通院		なし	なし	現金	なし	徒歩				週1～2日		福知山駅、後正寺、プラント3前、市役所前
市バス(三和)	細見線		◎	80歳代	通院 買物	なし		なし	回数券		徒歩	なし			週1～2日		保育所(三和)、千束、福祉センター前、三和荘、段、小笹
	川合大原線	○		70歳代	通院	なし		なし	現金 定期券		徒歩		なし		ほぼ毎日		千束、協立病院前、綾部駅前、青野町青野
	菟原線	○		小学生 ※登校日	通学	なし		なし	現金	なし	徒歩	なし	なし	なし	ほぼ毎日		北山、大身上、大身下
	友渕支線	◎		40歳代 60歳代 70歳代	買物	なし		なし	現金 回数券		徒歩	なし		なし	週1～2日 月1～2回		草山温泉、診療所、下一公民館、千束、福祉センター前
市バス(夜久野)	直見線		○	小学生 80歳代	通学 通院	なし			現金	なし	徒歩				週1～2日	なし	才谷、栗尾、副谷口、下日置、下夜久野駅前、ふれあいプラザ
	畑線	なし	◎	80歳代	買物	なし	なし	なし	現金	なし	徒歩				月1～2回	なし	金尾、西の谷、下夜久野駅前、上日置、高内
	板生千原線		◎	80歳代	買物		なし	なし	敬老乗車券	なし	徒歩			なし	週1～2日		田谷、現世、羽白、中田、上夜久野駅前、口小倉、農匠の郷、下夜久野駅前
市バス(大江)	大江山の家線		◎	40歳代以上	通院	なし	なし	なし	現金	なし	徒歩				週3日	なし	大江駅前、美鈴校前、外宮、内宮駅前、毛原、青少年センター、大江山の家
	二箇下線	なし	◎	70歳代以上	買物	なし	なし	なし	定期券 敬老乗車券		徒歩		なし	なし	週1～2日	なし	大江駅前、グリーンヒル、九日、南有路
	大江鬼楽バス　橋谷線	平日1日のみ運行															
	大江鬼楽バス　小原田線	平日1日のみ運行															

○:多い方　　◎：ほとんどを占める方

■乗降調査路線ごとの利用者の時間帯別の特徴

平日の利用者の時間帯別の特徴としては、朝の便は、高校生等の通学や一般の通勤が多く、昼間の便は、高齢者の通院と買物とその帰り利用が多く、夕方の便は、朝の一般の通勤・小学生と高校生の帰り利用、昼の便の高齢者の通院や買物の帰り利用が多くなっています。

表　乗降調査　路線ごとの利用者の時間帯別の特徴（平日）

		朝の便（始発から8時台まで）	昼間の便	夕方の便（15時台以降）	利用が多い主なバス停
西日本ジェイアールバス	園福線	・京丹波町の小学生の町内通学 ・福知山方面から三和分校への高校生の通学 ・一般の通勤	・三和、六人部の高齢者の福知山駅周辺までの通院と買物とその帰り	・朝の利用者の帰り	細見千束、下ノ段、多保市、松縄手、市役所前、福知山駅
京都交通	福知山綾部線	・綾部から工業高校及び福知山高校・同中学校への通学 ・福知山方面から綾部高校への通学 ・一般の通勤	・綾部や沿線地域から福知山方面への通勤と通院とその帰り	・朝の利用者の帰り	綾部駅前、前田、福高前、福知山駅前
	長田野線	・福知山駅から福知山高校・同中学校や高等技術専門校への通学 ・前田、長田野から福知山駅前や市民病院への高齢者の通院と買物 ・一般の通勤	・前田、長田野から福知山駅や市民病院への高齢者の通院と買物とその帰り	・朝の利用者の帰り	福高前、前田、高専前、土、福知山駅前、市民病院
	川北線	・佐賀地域から福知山駅前への高齢者の通院	・朝の利用者の帰り（1便は乗降ゼロ）	・利用者なし（1便は乗降ゼロ）	福知山駅前
	堀循環線	・堀地域から福知山駅前や市民病院までの通勤 ・福知山駅から成美高校までの通勤、市民病院近くの保育園までの通園	・堀地域から福知山駅前や市民病院への高齢者の通院と買物とその帰り（1便は乗降ゼロ）	・朝の利用者の帰り	市民病院、本堀、福知山駅前
	小牧線	・豊富地域から福知山駅や市民病院への高齢者の通院 ・福知山駅までの通勤・通所	・豊富地域から福知山駅や市民病院へ通院とその帰り	・朝の利用者の帰り（2便は乗降ゼロ）	福知山駅前、市民病院前、今安、拝師、畑中
	夜久野線	・川口地域から福知山駅までの通勤・通所	・夜久野や川口地域から福知山駅前や市民病院までの高齢者	・朝の利用者の帰り	福知山駅前、市民病院、岩井中山、かしの木台
	大江線	・西舞鶴から大江高校までの高校生の通学がほとんど（1便は乗降ゼロ）	・西舞鶴から大江駅前までの通院1名とその他1名のみ（1便は乗降ゼロ）	・朝の利用者の帰り（1便は乗降ゼロ）	西舞鶴駅前、大江高校前
	岩間線・岩間循環線	・日吉ヶ丘から福知山駅近辺への高齢者の通院	・朝の利用者の帰り	・朝の利用者の帰り	福知山駅前
	まちなか循環路線（北ルート）	・市民病院への高齢者の通院	・高齢者の買物と通院	・高齢者の買物と通院（3便は乗降ゼロ）	市民病院、福知山駅前、厄除神社前、岡ノ三町
	まちなか循環路線（南ルート）	・市民病院への高齢者の通院（1便は乗降ゼロ）	・向野、丘方面から福知山駅や市民病院への通院や買物	・向野、丘方面から福知山駅や市民病院への通院や買物（1便は乗降ゼロ）	向野、福知山駅南口、夕陽が丘
丹後海陸交通	福知山線	・宮津から福知山駅や共栄高校までの高校生の通学がほとんど	・わずかに与謝野町や雲原からの市街地方面への通院とその他利用とその帰り	・朝の利用者の帰り	福知山駅南口、福知山駅北口、天津太仙
自主運行	三岳バス	・すべて三岳地域から市民病院への高齢者の通院（1便は乗降ゼロ）	・わずかにその他の利用	・朝の利用者の帰り（1便は乗降ゼロ）	市民病院、上川口、谷村
	庵我バス	・庵我地域から福知山駅や広小路への高齢者の通院 ・一般の通勤（1便は乗降ゼロ）	・庵我地域から福知山駅前への高齢者の買物やその他利用とその帰り	・朝の利用者の帰り（1便は乗降ゼロ）	市民病院前、福知山駅、広小路
	中六人部バス	・中六人部地域から福知山駅前や市民病院前への高齢者の通院と買物 ・一般の通勤	・朝の利用者の帰り	・朝の利用者の帰り	市民病院、福知山駅、下地、後正寺
市バス（三和）	細見線	・1名の小学生の通学のみ（3便は乗降ゼロ）	・千束への高齢者の通院2名と買物1名のみ（5便は乗降ゼロ）	・朝の1名の小学生の通学の帰りのみ（3便は乗降ゼロ）	千束、梅田神社前、三和荘
	川合大原線	・三和から綾部駅へ、綾部から三和分校への高校生がほとんど	・三和から綾部方面への高齢者の通院 ・綾部と三和間の通勤	・朝の利用者の帰り	千束、下ノ段、協立病院前、綾部駅前
	菟原線	・利用者なし（2便とも乗降ゼロ）	・三和地域内の高齢者の買物（3便は乗降ゼロ）	・小学生の下校利用者のみ（一般利用者なし、1便は乗降ゼロ）	菟原、北山、八幡神社前
	友渕支線	・友渕から綾部方面への高校生の利用がほとんど（綾部乗り入れ便） ・綾部方面への高齢者の通院（3便は乗降ゼロ）	・三和地域内の高齢者の買物利用2名とその他2名のみ（4便は乗降ゼロ）	・利用者なし（全4便とも乗降ゼロ）	サイノノ、高杉橋、三和郵便局前、千束、綾部駅前
市バス（夜久野）	直見線	・才谷から副谷口までの通院2名と下夜久野駅前までの買物1名のみ（2便は乗降ゼロ）	・高齢者の買物の帰り（4便は乗降ゼロ）	・上・下夜久野駅からの通勤の帰り2名のみ（2便は乗降ゼロ）	金谷口、相谷、副谷口、上日置、下日置、下夜久野駅前
	畑線	・下夜久野駅までの高齢者の通院2名のみ（2便は乗降ゼロ）	・その他の移動4名のみ（1便に1人ずつの利用）	・その他の利用が2名のみ（3便は乗降ゼロ）	金尾、井田橋、畑口、ふれあいプラザ、下夜久野駅前
	板生千原線	・上・下夜久野駅までの通院と通勤（1便は乗降ゼロ）	・朝の通院利用者の帰りとその他の利用者（1便は乗降ゼロ）	・昼間のその他の利用者の帰り（2便は乗降ゼロ）	田谷、羽白、中田、上夜久野駅前、下夜久野駅前、高内、上末
市バス（大江）	大江山の家線	・通勤2名の利用のみ（2便は乗降ゼロ）	・買物1名、その他3名の利用のみ（2便は乗降ゼロ）	・その他1名の利用のみ（3便は乗降ゼロ）	フクヤ前、大江駅前、大江病院前、美鈴校前、大江山の家
	二箇下線	・南有路から大江駅前へ高齢者の通院1名のみ（2便は乗降ゼロ）	・大江分院や大江駅前へ高齢者の通院や買物	（3便は乗降ゼロ）	公庄駅前、大江駅前、大江病院、船越会館、南有路
	橋谷線	・買物（大江地域内）2名と通院（市街地）1名の高齢者の利用	・朝の利用者の帰り		フクヤ前、大江駅前
	小原田線	・買物1名と通院（大江分院） ・2名の高齢者の利用	・朝の通院1名の帰り（朝の通院1名と買物1名の帰りの利用はない）		大江駅前、大江病院前
	南山線 市原線 北原線	・利用者なし（1便は乗降ゼロ）	・利用者なし（1便は乗降ゼロ）		

休日の利用者の時間帯別の特徴としては、朝の便は一部の学校の登校日があり通学利用がありましたが、平日に比べると通勤・通学は減少し、高齢者の買物や通院の割合が高くなります。昼間の便は高齢者の通院と買物とその帰り利用が多く、夕方の便は朝の通勤や小学生・高校生の通学の帰り、昼の便の高齢者の通院と買物の利用が多くなっています。

表　乗降調査　路線ごとの利用者の時間帯別の特徴（休日）

		朝の便（始発から8時台まで）	昼間の便	夕方の便（15時台以降）	利用が多い主なバス停
西日本ジェイアールバス	圏福線	・京丹波町の小学生の町内通学 ・福知山方面から三和分校への高校生の通学 ・一般の通勤	・三和、六人部の高齢者の福知山駅周辺までの通院と買物とその帰り	・朝の利用者の帰り	下ノ段、松縄手、福知山駅
京都交通	福知山綾部線	・福知山駅前から綾部方面への通勤 綾部駅前、協立病院（乗継）から福知山高校・同中学校への通学	・綾部や沿線地域と福知山方面の通勤とその他の利用とその帰り ・朝の利用者の帰り	・綾部までの通学の帰り ・沿線地域から福知山駅方面及び綾部方面へのその他の利用	綾部駅前、福高前、福知山駅前
	長田野線	・福知山駅から福知山高校への通学 ・前田、長田野から福知山駅前や市民病院への高齢者の通院、買物その他の利用	・福知山駅から福知山高校への通学とその帰り ・前田、長田野から福知山駅や市民病院への高齢者の通院と買物とその帰り	・前田、長田野から福知山駅や市民病院への通院、買物とその他　の利用者とその帰り	福高前、前田、土、福知山駅前、西平野町
	川北線	・この時間は運行なし	・佐賀地域から市街地方面への買物とその他の利用 （1便は乗降ゼロ）	・福知山駅から猪崎や川北方面へのその他の利用	総合庁舎前
	堀循環線	・堀地域から福知山駅前のその他利用1名、買物1名	・堀地域から福知山駅前や市民病院への高齢者の通院と買物とその帰り ・成美高校から福知山駅までの高校生の利用 ・福知山駅前と堀地域の通勤　（1便は乗降ゼロ）	・堀地域から福知山駅前や市民病院への高齢者の通院と買物とその帰り ・成美高校から福知山駅までの高校生の利用 ・福知山駅前と堀地域の通勤	福知山駅前、平和公園下、小谷ヶ丘
	小牧線	・豊富地域から福知山駅や市民病院への高齢者の買物とその他利用（1便は乗降ゼロ）	・豊富地域から福知山駅や市民病院へ通院、買物、通勤とその帰り	・福知山駅から成和地域への通勤とその他利用の帰宅	福知山駅前、市民病院前、拝師、畑中、半田 石場、談
	夜久野線	・福知山駅から成和方面への通勤1名 ・川口地域から夜久野方面への通院1名	・下夜久野駅前から成和地域や福知山駅前までの買物と通院	・市街地から川口方面への通院3名のみ （1便は乗降ゼロ）	福知山駅前、岩井中山、篠尾新町、上川口 小田、大山、畑口
	大江線	・大江地域から西舞鶴への通院1名 ・舞鶴地域内の移動2名	・西舞鶴地域内の移動4名、大江高校から舞鶴への通学の帰り1名 ・大江駅前から高津江までの買物1名　（1便は乗降ゼロ）	・利用者なし（2便は乗降ゼロ）	西舞鶴駅前、大江高校前、大江駅前
	岩間線・岩間循環線	運休日	運休日	運休日	
	まちなか循環路線 （北ルート）	・この時間は運行なし	・高齢者の買物、通院、その他の利用（3便は乗降ゼロ）	・買物1名	市民病院、福知山駅前、厄除神社前、内田北
	まちなか循環路線 （南ルート）	・この時間は運行なし	・向野、丘方面から福知山駅や市民病院への通院や買物	・この時間は運行なし	向野、福知山駅南口、夕陽が丘、篠尾新町 末広町五丁目、緑ヶ丘
丹後海陸交通	福知山線	・与謝野町や宮津から福知山駅までの通勤、通学、通院 ・福知山駅から天津大仙までの通所	・与謝野町や宮津からの福知山駅までのその他利用とその帰り	・朝の利用者の帰り	福知山駅南口、福知山駅北口、西本町、下天津
自主運行	三岳バス	・コミセン前から市民病院と福知山駅までの通院2名 ・三岳地域から牧への通院1名	・朝の利用者の帰り（1便は乗降ゼロ）	・利用者なし（全1便とも乗降ゼロ）	市民病院、上川口、福知山駅、市民病院、牧 コミセン前、日尾上
	庵我バス	・庵我地域（特に音無瀬橋東詰）から福知山駅や市民病院への買物と通院	・朝の利用者の帰りとその他の利用	・利用者なし（全2便とも乗降ゼロ）	市民病院前、福知山駅、音無瀬橋東詰、団地前
	中六人部バス	・中六人部地域から福知山駅前や土師への高齢者の通院 ・中六人部地域からプラントへの買物 ・中六人部地域と市街地との通勤	・福知山駅前から中六人部までの通院 ・中六人部から福知山駅までの通勤	・昼の市街地への通院と通勤利用の帰り ・松本病院から市街地への通勤とその他の利用	福知山駅、後正寺、プラント3前、市役所前
市バス（三和）	細見線	・1名の小学生の通学のみ（3便は乗降ゼロ）	・高齢者の千束への買物、通院（乗継で綾部）、その他利用とその帰り（4便は乗降ゼロ）	・利用者なし（全4便とも乗降ゼロ）	保育所（三和）、千束、福祉センター前、三和荘、段、小笹
	川合大原線	・三和から綾部駅前方面への高齢者の通院がほとんど （1便は乗降ゼロ）	・三和から綾部方面への高齢者の通院とその他利用とその帰り（1便は乗降ゼロ）	・綾部から三和への通学の帰り ・綾部までの買物利用の帰り （2便は乗降ゼロ）	千束、協立病院前、綾部駅前、青野町青野
	菟原線	・利用者なし（2便とも乗降ゼロ）	・三和地域内の高齢者の通院1名のみ（5便は乗降ゼロ）	・小学生の下校利用者のみ （一般利用者なし、1便は乗降ゼロ）	北山、大身上、大身下
	友渕支線	・綾部方面への高齢者の通院1名とその他1名（綾部乗り入れ便）（2便は乗降ゼロ）	・三和地域内の高齢者の買物利用2名と通院1名 （3便は乗降ゼロ）	・買物1名のみ（3便は乗降ゼロ）	草山温泉、診療所、下一公民館、千束、福祉センター前
市バス（夜久野）	直見線	・夜久野地域内への通院3名と下夜久野駅前までの買物1名のみ（2便は乗降ゼロ）	・夜久野地域内の高齢者の通院とその他利用 ・小学生の下校（登校日） （4便は乗降ゼロ）	・利用者なし（全4便とも乗降ゼロ）	才谷、栗尾、副谷口、下日置、下夜久野駅前 ふれあいプラザ
	畑線	・下夜久野駅までの高齢者の買物（福知山）1名とその他1名（3便は乗降ゼロ）	・下夜久野駅までの高齢者の買物（福知山）1名とその他2名（3便は乗降ゼロ）	・下夜久野駅から買物（福知山）帰り1名とその他の利用1名（3便は乗降ゼロ）	金尾、西の谷、下夜久野駅前、上日置、高内、
	板生千原線	・下夜久野駅までの通院1名、通勤1名、買物1名 （2便は乗降ゼロ）	・農匠の郷への買物とその帰り、通院（福知山）の帰りとその他の利用（1便は乗降ゼロ）	・上夜久野駅からの通勤1名の帰り（2便は乗降ゼロ）	田谷、現世、羽白、中田、上夜久野駅前、口小倉 農匠の郷、下夜久野駅前
市バス（大江）	大江山の家線	・大江地域の通院と大江駅までのその他の利用 （1便は乗降ゼロ）	・朝の利用の帰り（4便は乗降ゼロ）	・朝の利用の帰り（2便は乗降ゼロ）	大江駅前、美鈴校前、外宮、内宮駅前、毛原 青少年センター、大江山の家
	二箇下線	・南有路から大江駅前へ高齢者の通院2名のみ （2便は乗降ゼロ）	・大江駅前へ買物（2便は乗降ゼロ）	・昼の買物利用の帰りと大江駅前からの通院帰り （2便は乗降ゼロ）	大江駅前、グリーンヒル、九日、南有路
	積谷線 小原田線 南山線 市原線 北原線	平日の週一日のみの運行	平日の週一日のみの運行	平日の週一日のみの運行	

（４）路線別、便数別利用者の状況

市域を、中学校区を基本とする９つの日常生活圏域に区分し、その圏域ごとの福知山市内の主要施設、各バス路線の１日あたり運行便数と、利用実態調査から明らかになった全市域上下平均１便あたり利用者数は次頁のとおりとなっています。

また、市民アンケート（後述）の調査結果から、各地域の外出目的地のうち回答件数が多かった外出先を付記します。

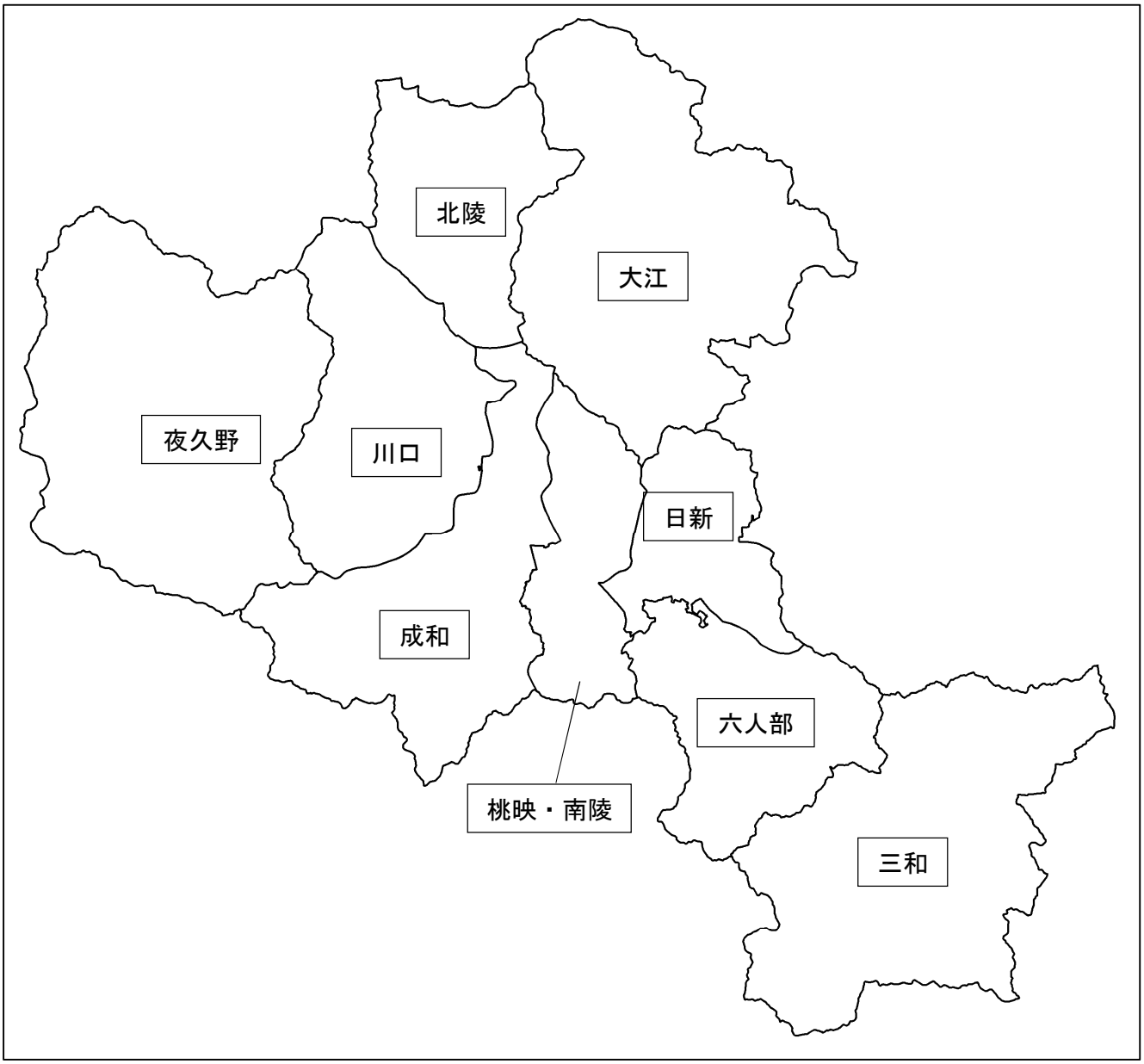
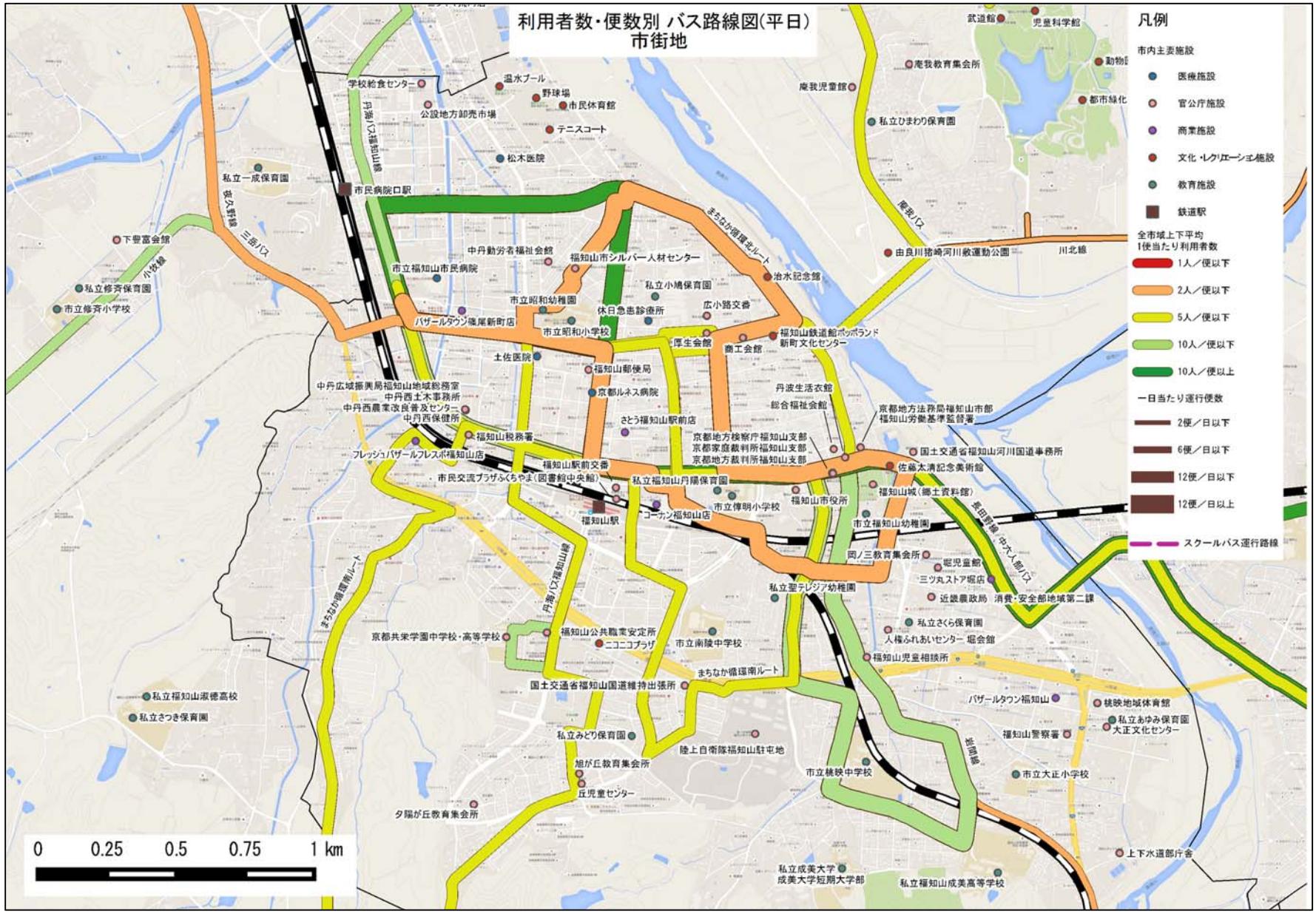


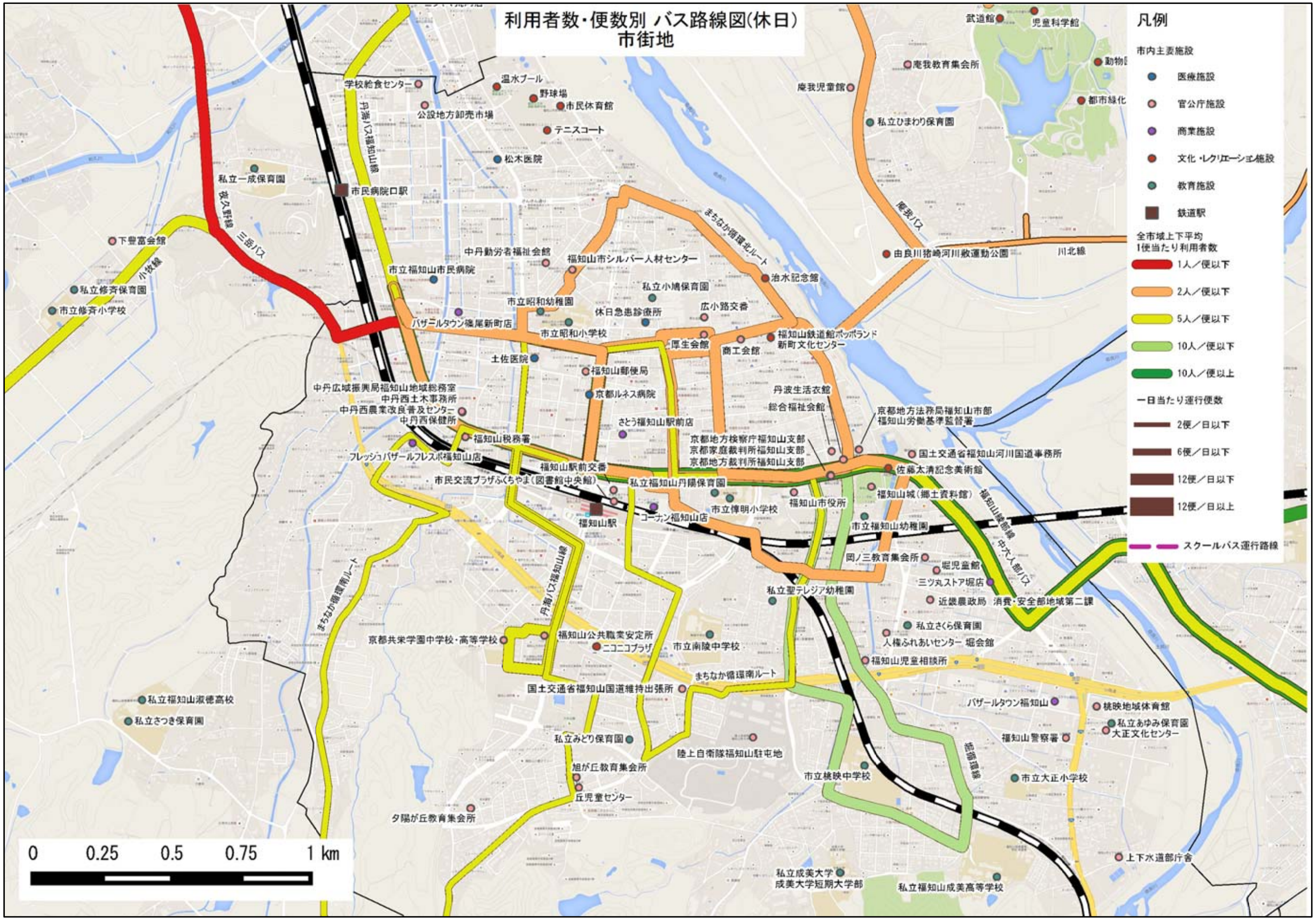
図　福知山市の中学校区を基本とする日常生活圏域区分

※北陵中学校は、平成 22 年に川口中学校区に統合されましたが、旧金山小学校区と合わせ、「北陵」を１つの日常生活圏域としています。

① 市街地（平日）

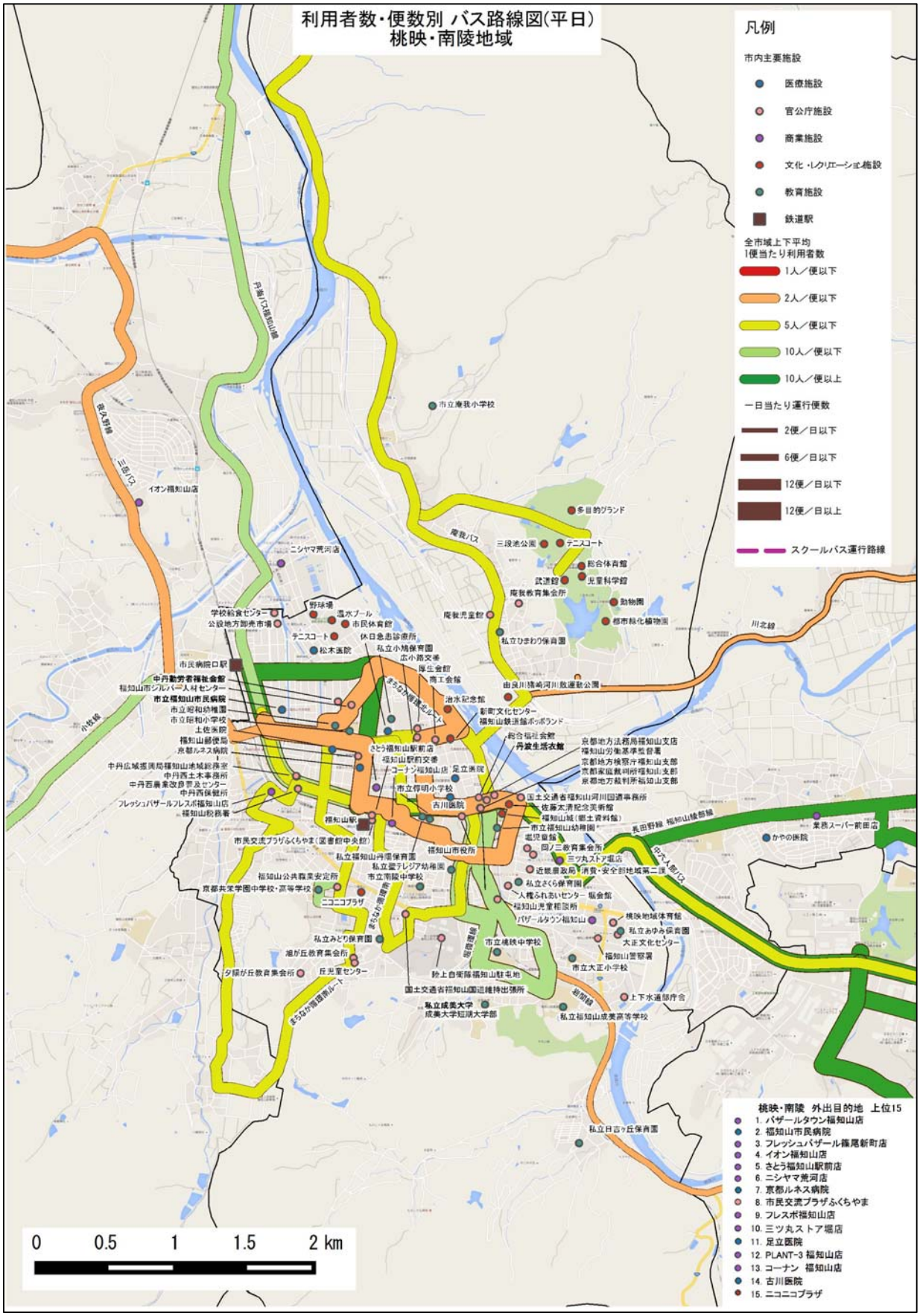

利用者数・便数別 バス路線図(平日)
市街地
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
0
0.25
0.5
0.75
1 km

② 市街地（休日）

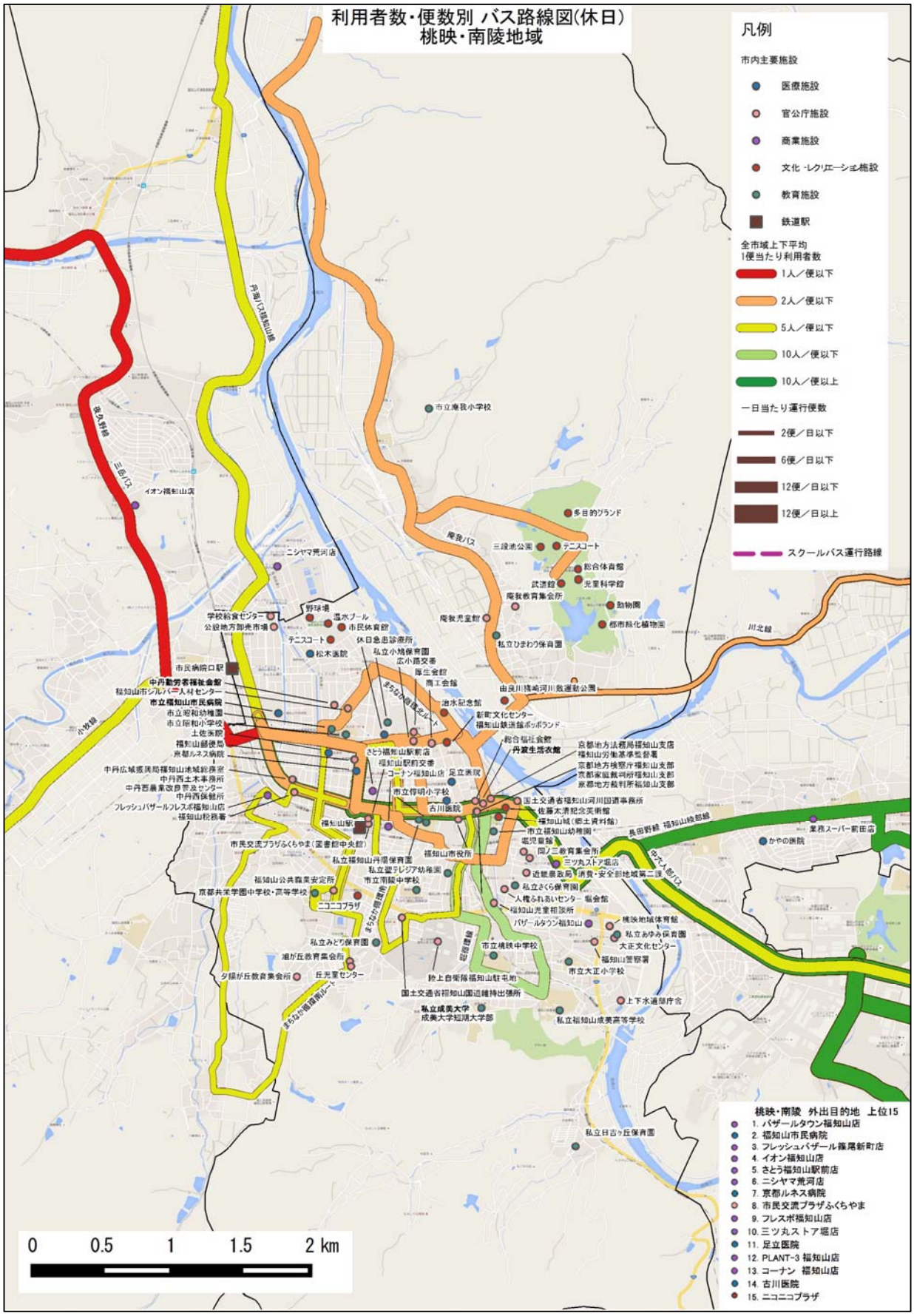


利用者数・便数別 バス路線図(休日)
市街地
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
0
0.25
0.5
0.75
1 km
武道館
児童科学館
庵我教育集会所
動物園
庵我児童館
都市緑化
私立ひまわり保育園
学校給食センター
温水プール
野球場
市民体育館
公設地方卸売市場
テニスコート
松木医院
私立一成保育園
市民病院口駅
丹海バス福知山線
夜久野線
三岳バス
下豊富会館
小牧線
私立修斉保育園
市立修斉小学校
まちなか循環北ルート
庵我バス
由良川猪崎河川敷運動公園
川北線
治水記念館
中丹勤労者福祉会館
福知山市シルバー人材センター
市立福知山市民病院
私立小鳩保育園
市立昭和幼稚園
休日急患診療所
広小路交番
バザールタウン篠尾新町店
市立昭和小学校
福知山鉄道館ポッポランド
新町文化センター
厚生会館
商工会館
土佐医院
福知山郵便局
丹波生活衣館
京都ルネス病院
総合福祉会館
中丹広域振興局福知山地域総務室
中丹西土木事務所
中丹西農業改良普及センター
中丹西保健所
さとう福知山駅前店
京都地方法務局福知山市部
福知山労働基準監督署
福知山税務署
京都地方検察庁福知山支部
京都家庭裁判所福知山支部
京都地方裁判所福知山支部
国土交通省福知山河川国道事務所
フレッシュバザールフレスポ福知山店
福知山駅前交番
佐藤太清記念美術館
市民交流プラザふくちやま(図書館中央館)
私立福知山丹陽保育園
福知山城(郷土資料館)
福知山市役所
市立惇明小学校
福知山駅
コーナン福知山店
市立福知山幼稚園
福知山綾部線
中六人部バス
岡ノ三教育集会所
堀児童館
三ツ丸ストア堀店
私立聖テレジア幼稚園
近畿農政局 消費・安全部地域第二課
私立さくら保育園
まちなか循環南ルート
丹海バス福知山線
京都共栄学園中学校・高等学校
福知山公共職業安定所
人権ふれあいセンター 堀会館
ニコニコプラザ
市立南陵中学校
福知山児童相談所
まちなか循環南ルート
国土交通省福知山国道維持出張所
バザールタウン福知山
桃映地域体育館
私立福知山淑徳高校
私立さつき保育園
私立あゆみ保育園
大正文化センター
私立みどり保育園
陸上自衛隊福知山駐屯地
福知山警察署
旭が丘教育集会所
市立桃映中学校
循環線
市立大正小学校
丘児童センター
夕陽が丘教育集会所
上下水道部庁舎
私立成美大学
成美大学短期大学部
私立福知山成美高等学校

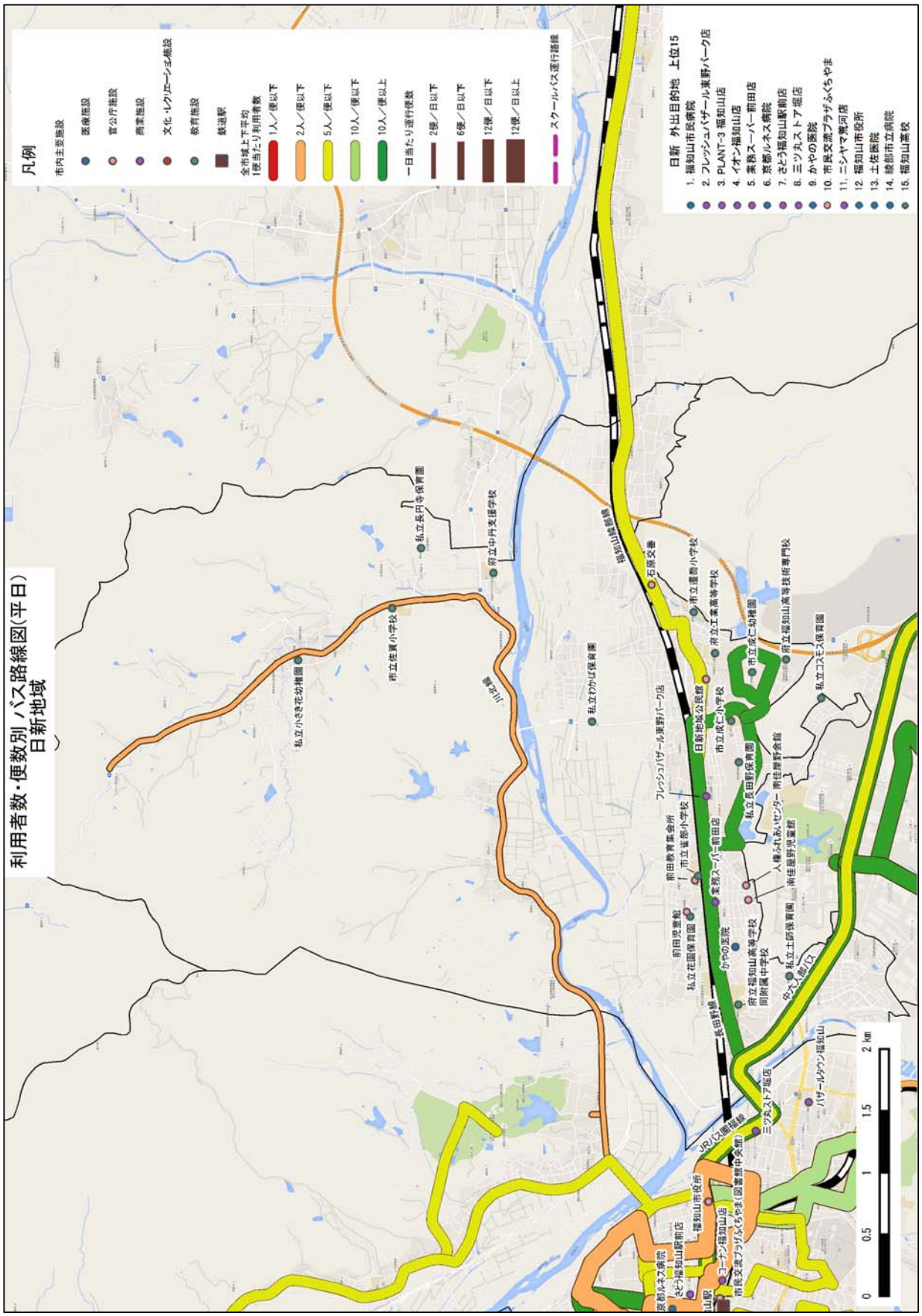
③　桃映・南陵地域（平日）


利用者数・便数別 バス路線図(平日)
桃映・南陵地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
桃映・南陵 外出目的地 上位15
1. バザールタウン福知山店
2. 福知山市民病院
3. フレッシュバザール篠尾新町店
4. イオン福知山店
5. さとう福知山駅前店
6. ニシヤマ荒河店
7. 京都ルネス病院
8. 市民交流プラザふくちやま
9. フレスポ福知山店
10. 三ツ丸ストア堀店
11. 足立医院
12. PLANT-3 福知山店
13. コーナン 福知山店
14. 古川医院
15. ニコニコプラザ
0
0.5
1
1.5
2 km

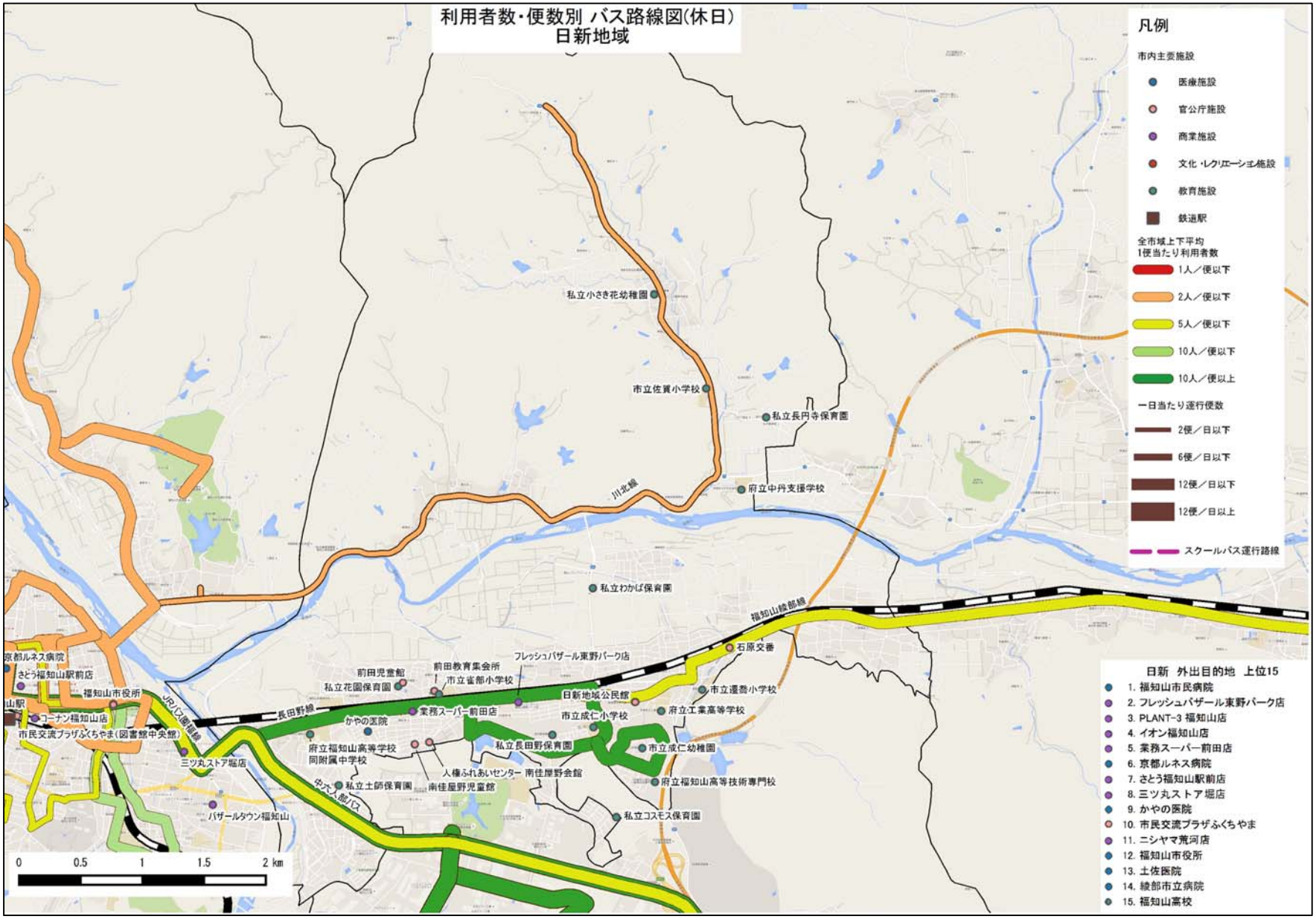
④　桃映・南陵地域（休日）


利用者数・便数別 バス路線図(休日)
桃映・南陵地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
桃映・南陵 外出目的地 上位15
1. バザールタウン福知山店
2. 福知山市民病院
3. フレッシュバザール篠尾新町店
4. イオン福知山店
5. さとう福知山駅前店
6. ニシヤマ荒河店
7. 京都ルネス病院
8. 市民交流プラザふくちやま
9. フレスポ福知山店
10. 三ツ丸ストア堀店
11. 足立医院
12. PLANT-3 福知山店
13. コーナン 福知山店
14. 古川医院
15. ニコニコプラザ
0
0.5
1
1.5
2 km

⑤ 日新地域（平日）

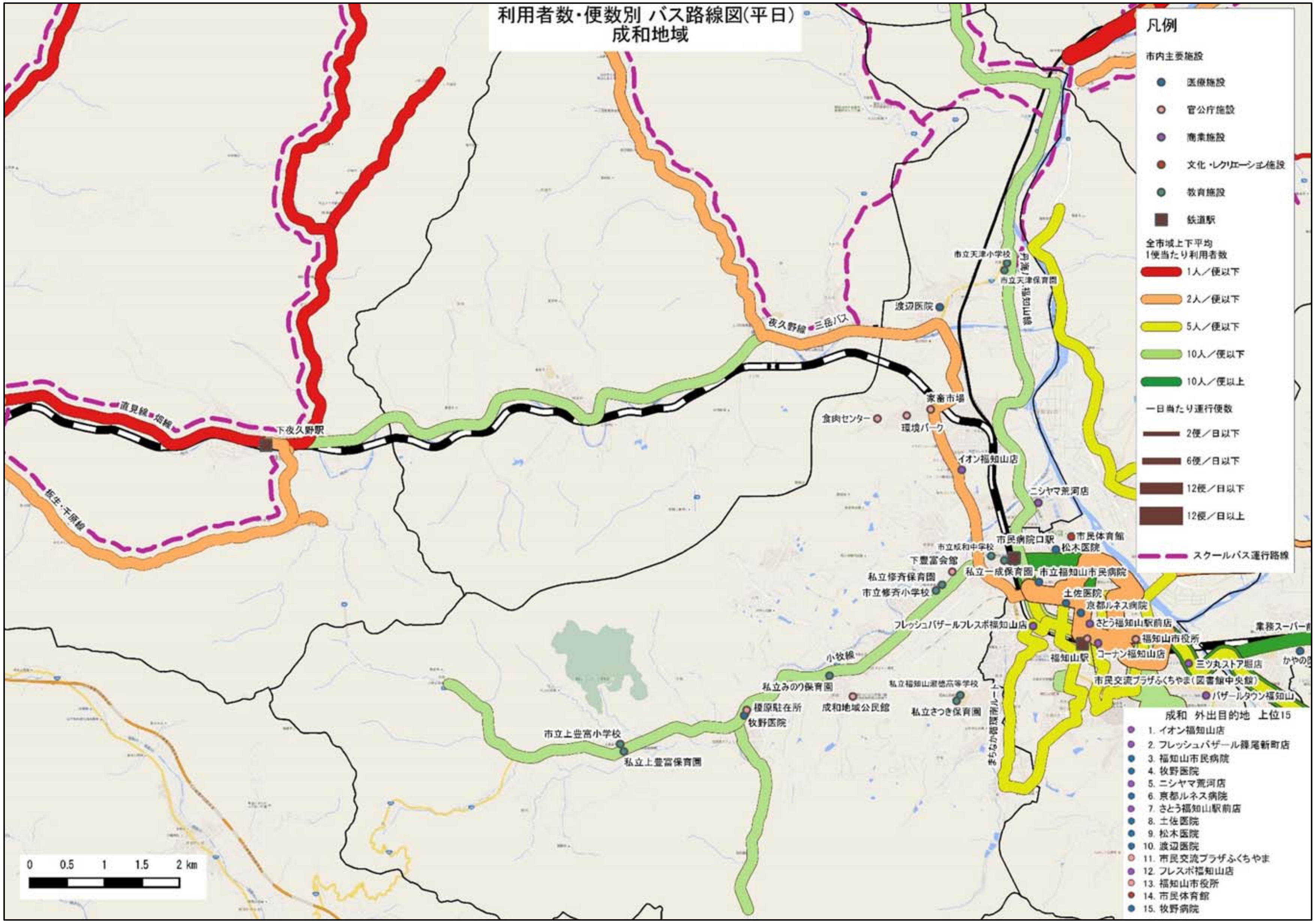

利用者数・便数別 バス路線図(平日)
日新地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
日新 外出目的地 上位15
1. 福知山市民病院
2. フレッシュパザール東野パーク店
3. PLANT-3 福知山店
4. イオン福知山店
5. 業務スーパー前田店
6. 京都ルネス病院
7. さとう福知山駅前店
8. ミツバスストア堀店
9. かやの医院
10. 市民交流プラザふくちやま
11. ニシヤマ荒河店
12. 福知山市役所
13. 土佐医院
14. 綾部市立病院
15. 福知山高校
0
0.5
1
1.5
2 km

⑥　日新地域（休日）



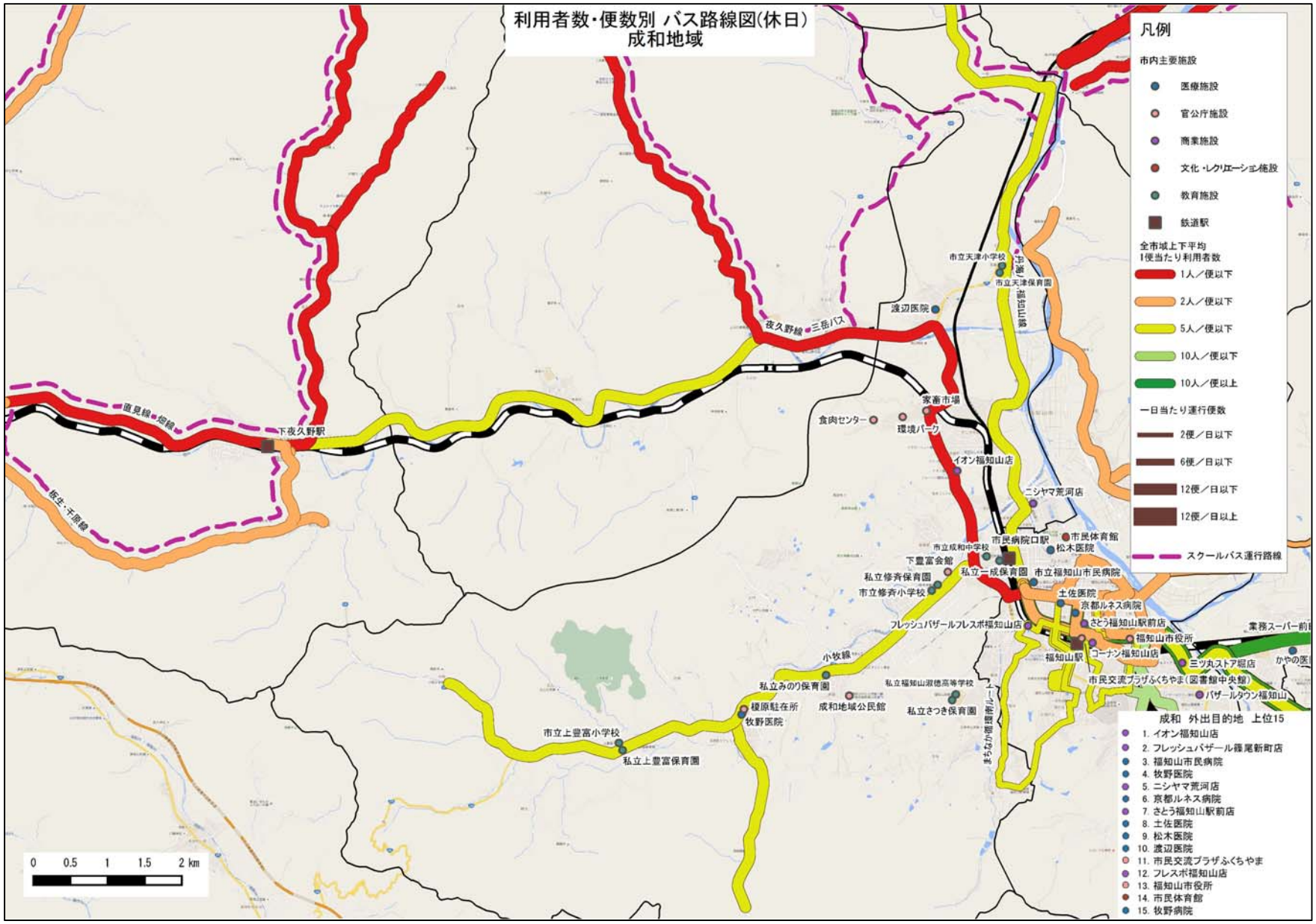
利用者数・便数別 バス路線図(休日)
日新地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
日新 外出目的地 上位15
1. 福知山市民病院
2. フレッシュバザール東野パーク店
3. PLANT-3 福知山店
4. イオン福知山店
5. 業務スーパー前田店
6. 京都ルネス病院
7. さとう福知山駅前店
8. 三ツ丸ストア堀店
9. かやの医院
10. 市民交流プラザふくちやま
11. ニシヤマ荒河店
12. 福知山市役所
13. 土佐医院
14. 綾部市立病院
15. 福知山高校
私立小さき花幼稚園
市立佐賀小学校
私立長円寺保育園
府立中丹支援学校
川北線
私立わかば保育園
福知山綾部線
石原交番
フレッシュバザール東野パーク店
前田教育集会所
前田児童館
私立花園保育園
市立雀部小学校
日新地域公民館
市立遷喬小学校
府立工業高等学校
市立成仁小学校
業務スーパー前田店
かやの医院
長田野線
JRバス園福線
京都ルネス病院
さとう福知山駅前店
福知山市役所
コーナン福知山店
市民交流プラザふくちやま(図書館中央館)
三ツ丸ストア堀店
府立福知山高等学校
同附属中学校
私立長田野保育園
市立成仁幼稚園
人権ふれあいセンター
南佳屋野会館
南佳屋野児童館
私立土師保育園
中六人部バス
府立福知山高等技術専門校
私立コスモス保育園
バザールタウン福知山
0
0.5
1
1.5
2 km

⑦　成和地域（平日）

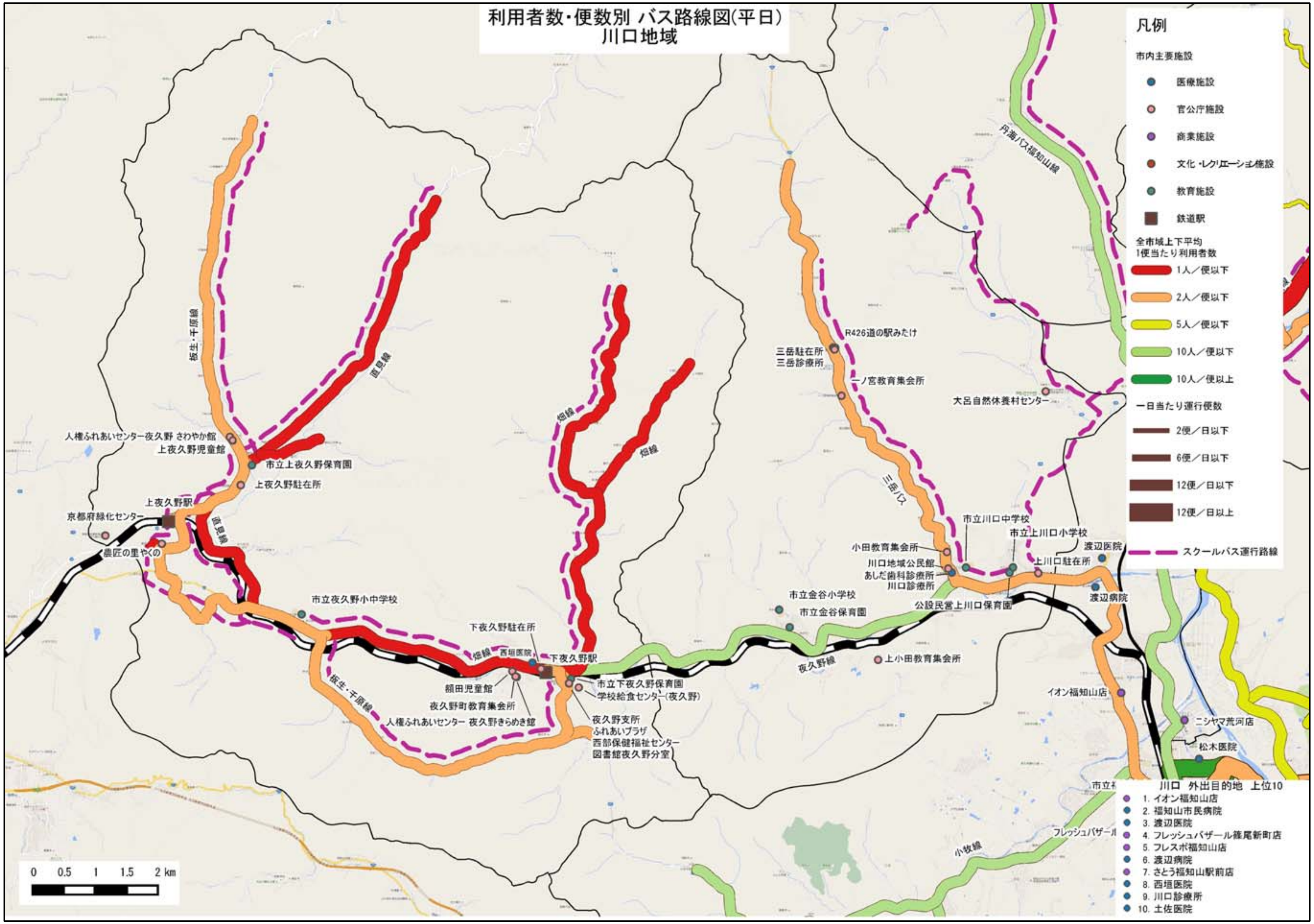


利用者数・便数別 バス路線図(平日)
成和地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
成和　外出目的地　上位15
1. イオン福知山店
2. フレッシュバザール篠尾新町店
3. 福知山市民病院
4. 牧野医院
5. ニシヤマ荒河店
6. 京都ルネス病院
7. さとう福知山駅前店
8. 土佐医院
9. 松木医院
10. 渡辺医院
11. 市民交流プラザふくちやま
12. フレスポ福知山店
13. 福知山市役所
14. 市民体育館
15. 牧野病院
下夜久野駅
直見線・畑線
板生・千原線
夜久野線・三岳バス
丹海・福知山線
市立天津小学校
市立天津保育園
渡辺医院
家畜市場
食肉センター
環境パーク
イオン福知山店
ニシヤマ荒河店
市民病院口駅
市民体育館
松木医院
市立成和中学校
下豊富会館
私立一成保育園
市立福知山市民病院
私立修斉保育園
市立修斉小学校
土佐医院
京都ルネス病院
さとう福知山駅前店
フレッシュバザールフレスポ福知山店
福知山市役所
福知山駅
コーナン福知山店
三ツ丸ストア昭店
業務スーパー
市民交流プラザふくちやま（図書館中央館）
バザールタウン福知山
小牧線
私立みのり保育園
私立福知山淑徳高等学校
成和地域公民館
私立さつき保育園
榎原駐在所
牧野医院
市立上豊富小学校
私立上豊富保育園
まちなか循環ルート
0　0.5　1　1.5　2 km

⑧　成和地域（休日）


利用者数・便数別 バス路線図(休日)
成和地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
直見線
畑線
坂生・千原線
下夜久野駅
夜久野線
三岳バス
渡辺医院
市立天津小学校
市立天津保育園
福知山線
家電市場
食肉センター
環境パーク
イオン福知山店
ニシヤマ荒河店
市民病院口駅
市民体育館
松木医院
市立成和中学校
下豊富会館
私立一成保育園
市立福知山市民病院
私立修斉保育園
市立修斉小学校
土佐医院
京都ルネス病院
フレッシュバザールフレスポ福知山店
さとう福知山駅前店
業務スーパー前
福知山市役所
福知山駅
コーナン福知山店
三ツ丸ストア堀店
かやの医
小牧線
市民交流プラザふくちやま（図書館中央館）
バザールタウン福知山
私立みのり保育園
私立福知山淑徳高等学校
榎原駐在所
牧野医院
成和地域公民館
私立さつき保育園
まちなか周遊バス
市立上豊富小学校
私立上豊富保育園
0　0.5　1　1.5　2 km
成和　外出目的地　上位15
1. イオン福知山店
2. フレッシュバザール篠尾新町店
3. 福知山市民病院
4. 牧野医院
5. ニシヤマ荒河店
6. 京都ルネス病院
7. さとう福知山駅前店
8. 土佐医院
9. 松木医院
10. 渡辺医院
11. 市民交流プラザふくちやま
12. フレスポ福知山店
13. 福知山市役所
14. 市民体育館
15. 牧野病院

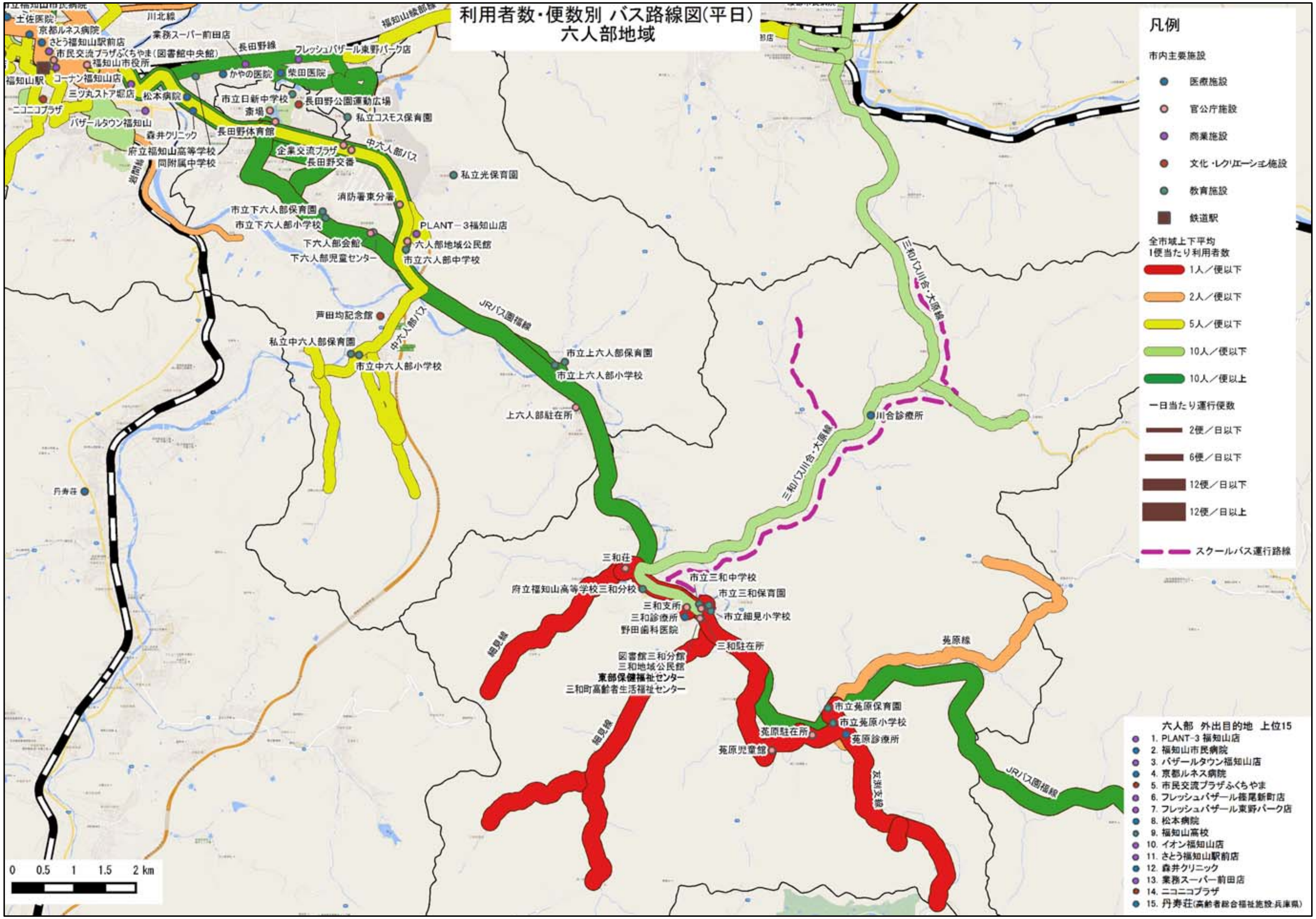
⑨ 川口地域（平日）


利用者数・便数別 バス路線図(平日)
川口地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
川口 外出目的地 上位10
1. イオン福知山店
2. 福知山市民病院
3. 渡辺医院
4. フレッシュバザール篠尾新町店
5. フレスポ福知山店
6. 渡辺病院
7. さとう福知山駅前店
8. 西垣医院
9. 川口診療所
10. 土佐医院
丹海バス福知山線
板生・千原線
直見線
畑線
三岳バス
夜久野線
小牧線
人権ふれあいセンター夜久野 さわやか館
上夜久野児童館
市立上夜久野保育園
上夜久野駐在所
上夜久野駅
京都府緑化センター
農匠の里やくの
市立夜久野小中学校
下夜久野駐在所
西垣医院
下夜久野駅
額田児童館
夜久野町教育集会所
人権ふれあいセンター 夜久野きらめき館
市立下夜久野保育園
学校給食センター(夜久野)
夜久野支所
ふれあいプラザ
西部保健福祉センター
図書館夜久野分室
R426道の駅みたけ
三岳駐在所
三岳診療所
一ノ宮教育集会所
大呂自然休養村センター
市立川口中学校
市立上川口小学校
渡辺医院
小田教育集会所
川口地域公民館
あしだ歯科診療所
川口診療所
上川口駐在所
渡辺病院
市立金谷小学校
市立金谷保育園
公設民営上川口保育園
上小田教育集会所
イオン福知山店
ニシヤマ荒河店
松木医院
フレッシュバザール
0 0.5 1 1.5 2 km

⑩　川口地域（休日）

利用者数・便数別 バス路線図(休日)
川口地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
丹海バス福知山線
R426道の駅みたけ
三岳駐在所
三岳診療所
一ノ宮教育集会所
大呂自然体養村センター
三岳バス
畑線
坂生・千原線
直見線
人権ふれあいセンター夜久野 さわやか館
上夜久野児童館
市立上夜久野保育園
上夜久野駐在所
上夜久野駅
京都府緑化センター
農匠の里やくの
市立夜久野小中学校
下夜久野駐在所
西垣医院
下夜久野駅
額田児童館
夜久野町教育集会所
人権ふれあいセンター 夜久野きらめき館
市立下夜久野保育園
学校給食センター(夜久野)
夜久野支所
ふれあいプラザ
西部保健福祉センター
図書館夜久野分室
市立川口中学校
市立上川口小学校
渡辺医院
小田教育集会所
川口地域公民館
あしだ歯科診療所
川口診療所
上川口駐在所
渡辺病院
市立金谷小学校
市立金谷保育園
公設民営上川口保育園
夜久野線
上小田教育集会所
イオン福知山店
ニシヤマ荒河店
松木医院
小牧線
フレッシュバザール篠尾新町店
川口 外出目的地 上位10
1. イオン福知山店
2. 福知山市民病院
3. 渡辺医院
4. フレッシュバザール篠尾新町店
5. フレスポ福知山店
6. 渡辺病院
7. さとう福知山駅前店
8. 西垣医院
9. 川口診療所
10. 土佐医院
0 0.5 1 1.5 2 km

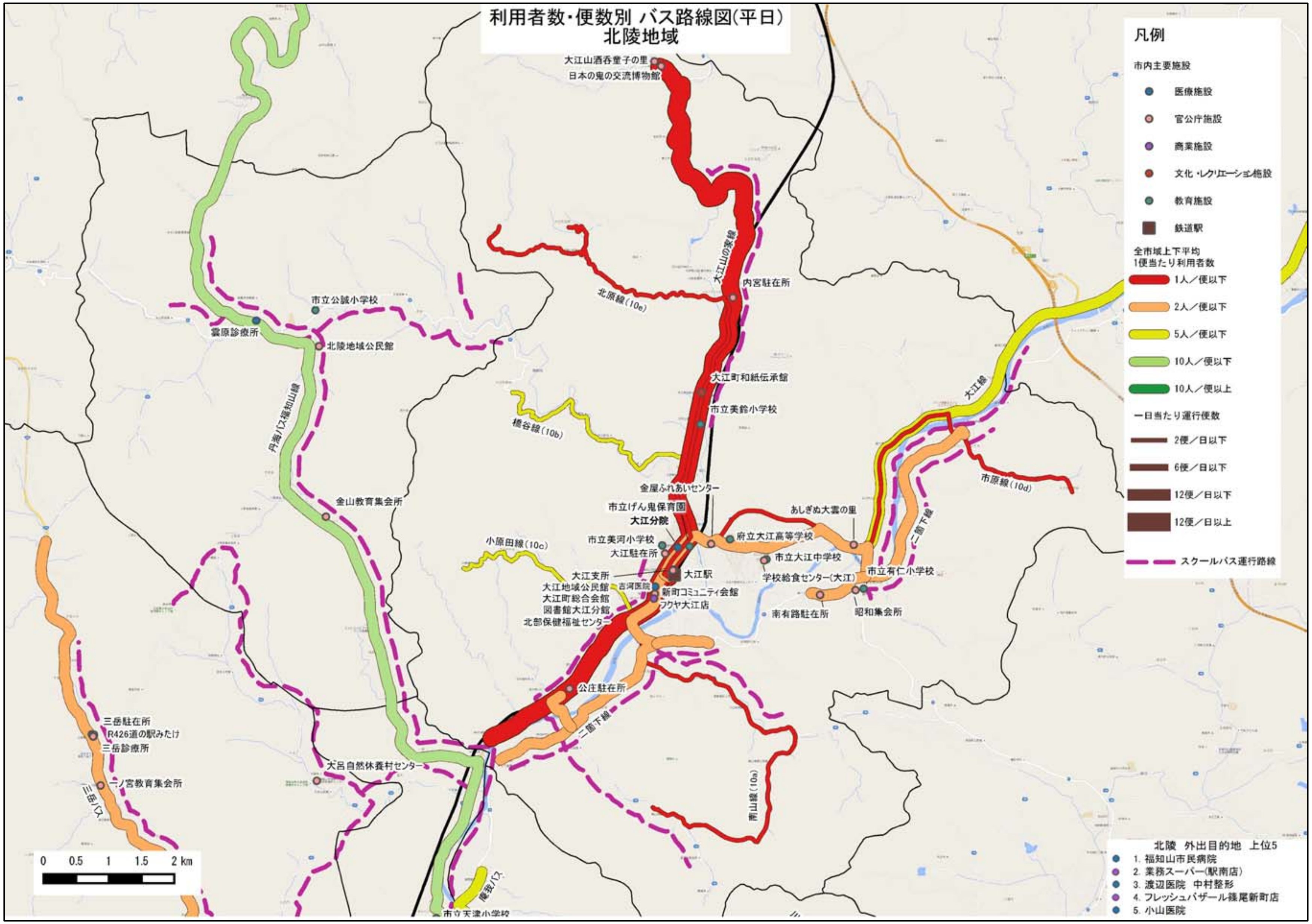
⑪　六人部地域（平日）


利用者数・便数別 バス路線図(平日)
六人部地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
六人部　外出目的地　上位15
1. PLANT－3 福知山店
2. 福知山市民病院
3. バザールタウン福知山店
4. 京都ルネス病院
5. 市民交流プラザふくちやま
6. フレッシュバザール篠尾新町店
7. フレッシュバザール東野パーク店
8. 松本病院
9. 福知山高校
10. イオン福知山店
11. さとう福知山駅前店
12. 森井クリニック
13. 業務スーパー前田店
14. ニコニコプラザ
15. 丹寿荘(高齢者総合福祉施設:兵庫県)
土佐医院
京都ルネス病院
さとう福知山駅前店
市民交流プラザふくちやま(図書館中央館)
福知山市役所
福知山駅
コーナン福知山店
ニコニコプラザ
三ツ丸ストア堀店
松本病院
バザールタウン福知山
森井クリニック
府立福知山高等学校
同附属中学校
川北線
業務スーパー前田店
長田野線
フレッシュバザール東野パーク店
かやの医院
柴田医院
市立日新中学校
斎場
長田野公園運動広場
私立コスモス保育園
長田野体育館
企業交流プラザ
長田野交番
中六人部バス
私立光保育園
消防署東分署
市立下六人部保育園
市立下六人部小学校
PLANT－3福知山店
六人部地域公民館
下六人部会館
下六人部児童センター
市立六人部中学校
JRバス園福線
芦田均記念館
私立中六人部保育園
市立中六人部小学校
中六人部バス
市立上六人部保育園
市立上六人部小学校
上六人部駐在所
丹寿荘
三和バス川合・大原線
川合診療所
三和荘
府立福知山高等学校三和分校
市立三和中学校
市立三和保育園
三和支所
三和診療所
市立細見小学校
野田歯科医院
三和駐在所
図書館三和分館
三和地域公民館
東部保健福祉センター
三和町高齢者生活福祉センター
細見線
菟原線
市立菟原保育園
市立菟原小学校
菟原駐在所
菟原診療所
菟原児童館
友渕支線
0　0.5　1　1.5　2 km

⑫　六人部地域（休日）

利用者数・便数別 バス路線図(休日)
六人部地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
六人部　外出目的地　上位15
1. PLANT-3 福知山店
2. 福知山市民病院
3. バザールタウン福知山店
4. 京都ルネス病院
5. 市民交流プラザふくちやま
6. フレッシュバザール篠尾新町店
7. フレッシュバザール東野パーク店
8. 松本病院
9. 福知山高校
10. イオン福知山店
11. さとう福知山駅前店
12. 森井クリニック
13. 業務スーパー前田店
14. ニコニコプラザ
15. 丹寿荘(高齢者総合福祉施設:兵庫県)
0　0.5　1　1.5　2 km
福知山駅
福知山市役所
市民交流プラザふくちやま(図書館中央館)
さとう福知山駅前店
京都ルネス病院
土佐医院
コーナン福知山店
三ツ丸ストア堀店
ニコニコプラザ
バザールタウン福知山
森井クリニック
府立福知山高等学校
同附属中学校
松本病院
業務スーパー前田店
川北線
長田野線
フレッシュバザール東野パーク店
かやの医院
柴田医院
市立日新中学校
長田野公園運動広場
私立コスモス保育園
長田野体育館
企業交流プラザ
長田野交番
中六人部バス
私立光保育園
消防署東分署
市立下六人部保育園
市立下六人部小学校
PLANT－3福知山店
下六人部会館
六人部地域公民館
下六人部児童センター
市立六人部中学校
JRバス園福線
芦田均記念館
私立中六人部保育園
市立中六人部小学校
市立上六人部保育園
市立上六人部小学校
上六人部駐在所
三和バス川合・大原線
川合診療所
丹寿荘
三和荘
府立福知山高等学校三和分校
市立三和中学校
市立三和保育園
三和支所
三和診療所
市立細見小学校
野田歯科医院
三和駐在所
図書館三和分館
三和地域公民館
東部保健福祉センター
三和町高齢者生活福祉センター
細見線
苑原線
市立苑原保育園
市立苑原小学校
苑原駐在所
苑原診療所
苑原児童館
友渕支線

⑬　北陸地域（平日）

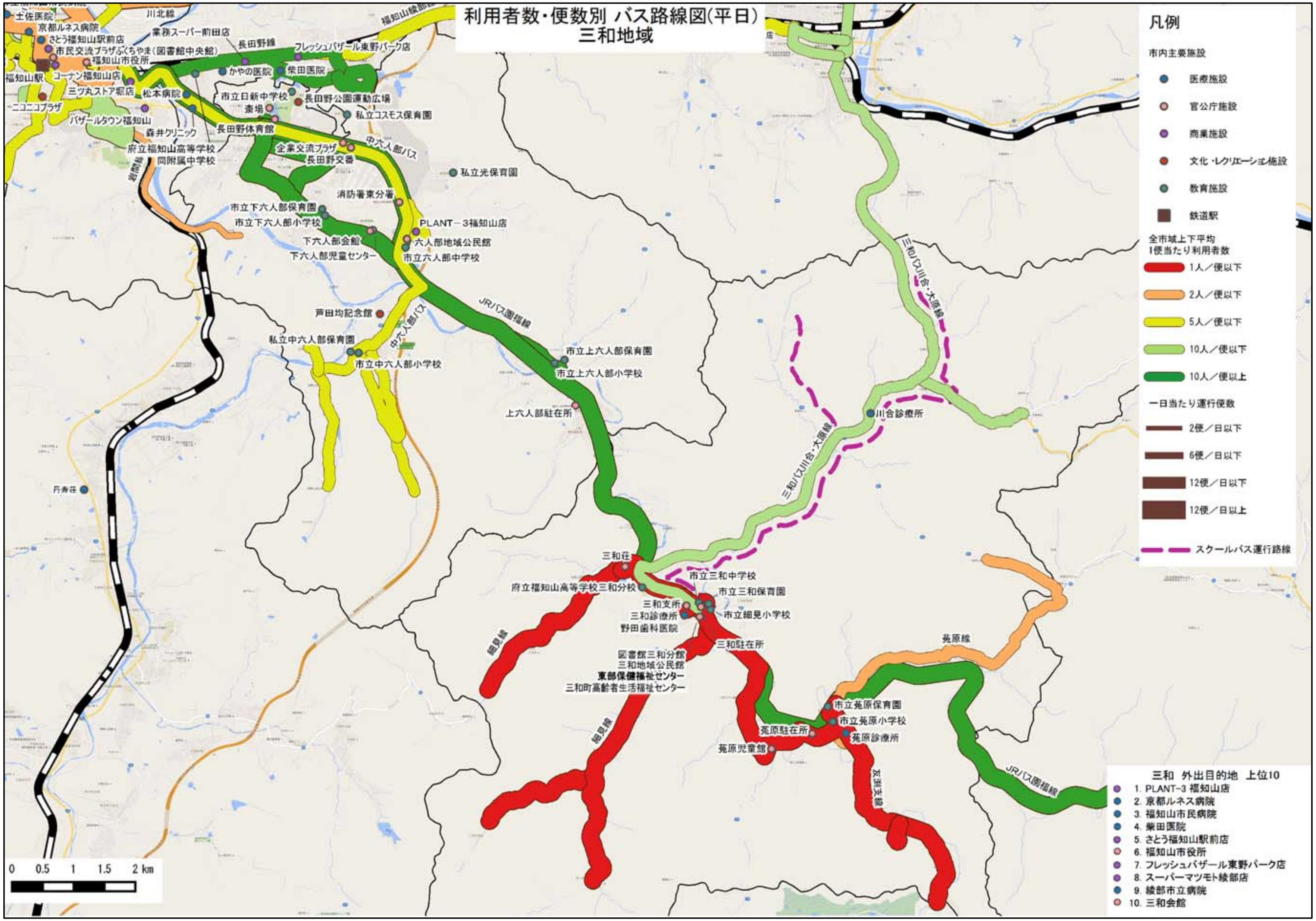


利用者数・便数別 バス路線図(平日)
北陸地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
北陸 外出目的地 上位5
1. 福知山市民病院
2. 業務スーパー(駅南店)
3. 渡辺医院 中村整形
4. フレッシュバザール篠尾新町店
5. 小山医院
大江山酒呑童子の里
日本の鬼の交流博物館
大江山の家線
内宮駐在所
北原線(10e)
市立公誠小学校
雲原診療所
北陸地域公民館
丹海バス福知山線
大江町和紙伝承館
市立美鈴小学校
橋谷線(10b)
金山教育集会所
金屋ふれあいセンター
市立げん鬼保育園
大江分院
市立美河小学校
大江駐在所
小原田線(10c)
大江支所
大江地域公民館
大江町総合会館
図書館大江分館
北部保健福祉センター
吉河医院
大江駅
新町コミュニティ会館
フクヤ大江店
府立大江高等学校
市立大江中学校
学校給食センター(大江)
あしぎぬ大雲の里
南有路駐在所
市立有仁小学校
昭和集会所
大江線
二箇下線
市原線(10d)
公庄駐在所
南山線(10a)
三岳駐在所
R426道の駅みたけ
三岳診療所
一ノ宮教育集会所
三岳バス
大呂自然休養村センター
市立天津小学校
0 0.5 1 1.5 2 km

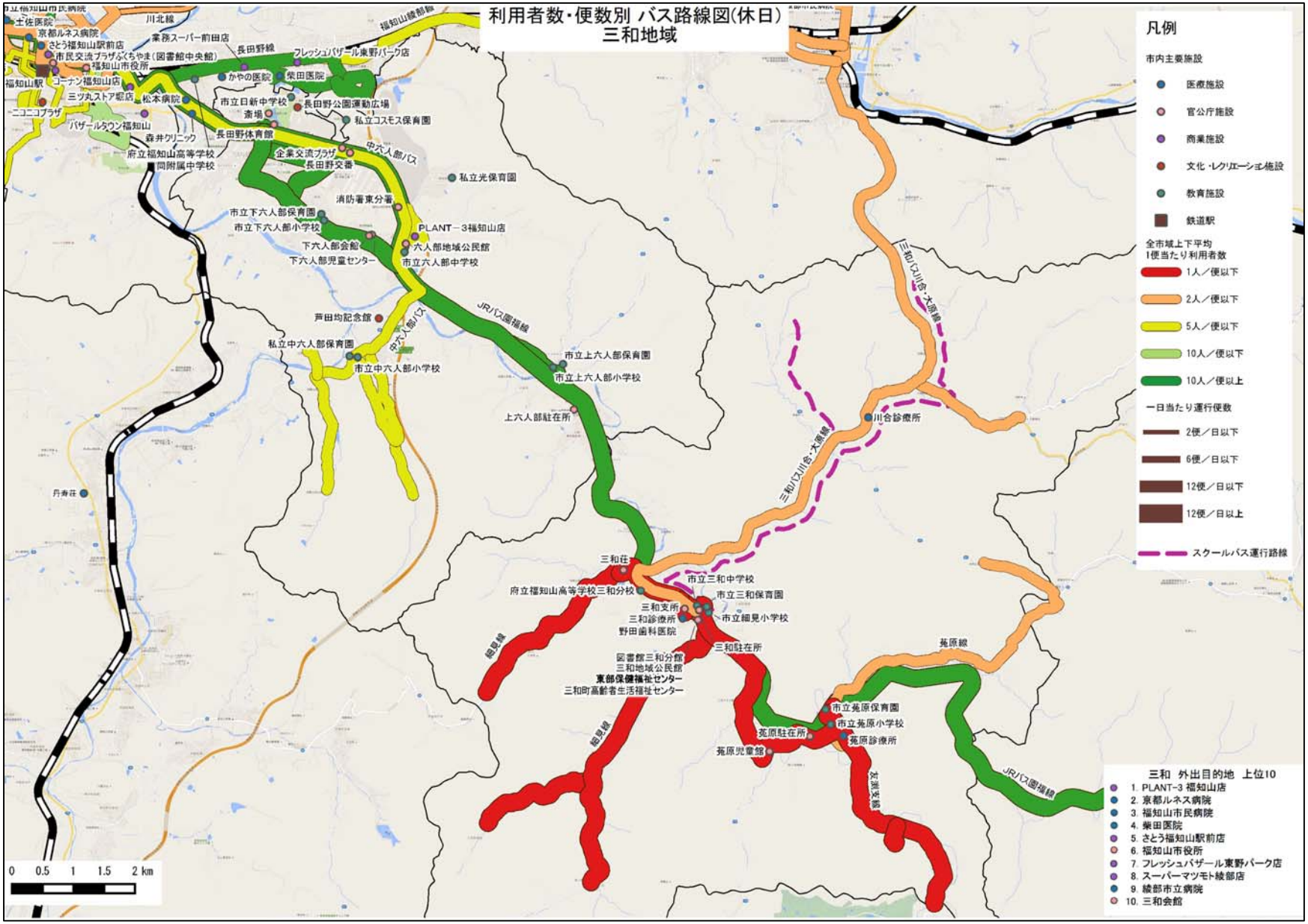
⑭　北陵地域（休日）

利用者数・便数別 バス路線図(休日)
北陵地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
大江山酒呑童子の里
日本の鬼の交流博物館
内宮駐在所
市立公誠小学校
雲原診療所
北陵地域公民館
大江町和紙伝承館
市立美鈴小学校
丹海バス福知山線
大江線
金屋ふれあいセンター
市立げん鬼保育園
大江分院
あしぎぬ大雲の里
市立美河小学校
府立大江高等学校
大江駐在所
市立大江中学校
大江支所
大江駅
学校給食センター(大江)
市立有仁小学校
大江地域公民館
吉河医院
新町コミュニティ会館
大江町総合会館
フクヤ大江店
図書館大江分館
南有路駐在所
昭和集会所
北部保健福祉センター
公庄駐在所
二箇下線
三岳駐在所
R426道の駅みたけ
三岳診療所
犬呂自然休養村センター
一ノ宮教育集会所
三岳バス
金山教育集会所
0 0.5 1 1.5 2 km
北陵　外出目的地　上位5
1. 福知山市民病院
2. 業務スーパー(駅南店)
3. 渡辺医院　中村整形
4. フレッシュバザール篠尾新町店
5. 小山医院

⑮ 三和地域（平日）


利用者数・便数別 バス路線図(平日)
三和地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
三和 外出目的地 上位10
1. PLANT−3 福知山店
2. 京都ルネス病院
3. 福知山市民病院
4. 柴田医院
5. さとう福知山駅前店
6. 福知山市役所
7. フレッシュバザール東野パーク店
8. スーパーマツモト綾部店
9. 綾部市立病院
10. 三和会館
JRバス園福線
三和バス川合・大原線
中六人部バス
菟原線
細見線
友渕支線
市立上六人部保育園
市立上六人部小学校
上六人部駐在所
川合診療所
三和荘
府立福知山高等学校三和分校
市立三和中学校
市立三和保育園
三和支所
三和診療所
市立細見小学校
野田歯科医院
三和駐在所
図書館三和分館
三和地域公民館
東部保健福祉センター
三和町高齢者生活福祉センター
市立菟原保育園
市立菟原小学校
菟原駐在所
菟原診療所
菟原児童館
私立光保育園
PLANT−3福知山店
六人部地域公民館
市立六人部中学校
消防署東分署
企業交流プラザ
長田野交番
長田野体育館
市立下六人部保育園
市立下六人部小学校
下六人部会館
下六人部児童センター
芦田均記念館
私立中六人部保育園
市立中六人部小学校
丹寿荘
土佐医院
京都ルネス病院
さとう福知山駅前店
市民交流プラザふくちやま(図書館中央館)
福知山市役所
福知山駅
コーナン福知山店
三ツ丸ストア駅店
ニコニコプラザ
バザールタウン福知山
松本病院
森井クリニック
府立福知山高等学校
同附属中学校
川北線
業務スーパー前田店
長田野線
フレッシュバザール東野パーク店
かやの医院
柴田医院
市立日新中学校
長田野公園運動広場
斎場
私立コスモス保育園
岩間線
福知山綾部線
0 0.5 1 1.5 2 km

⑯　三和地域（休日）

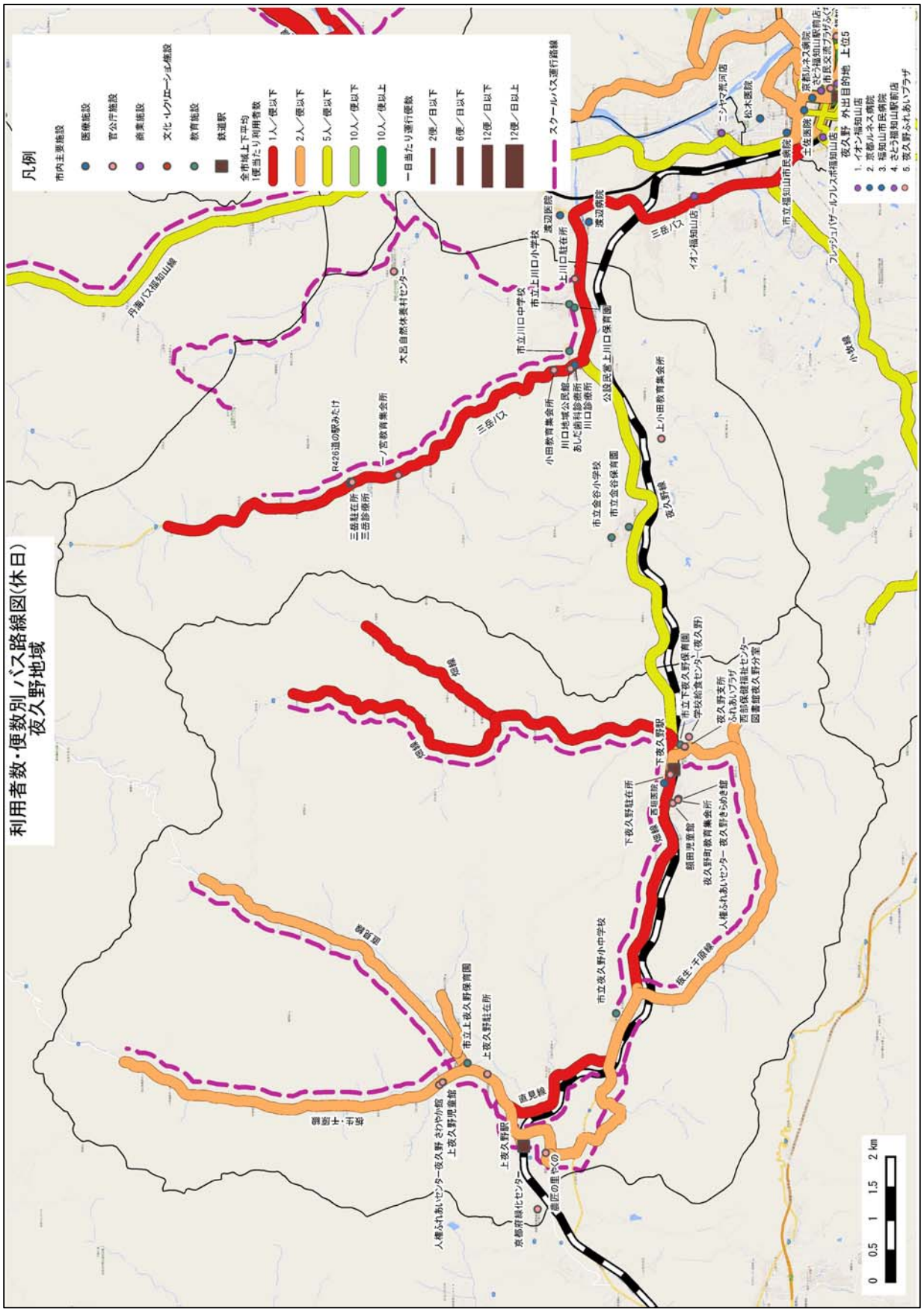


利用者数・便数別 バス路線図(休日)
三和地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
三和 外出目的地 上位10
1. PLANT-3 福知山店
2. 京都ルネス病院
3. 福知山市民病院
4. 柴田医院
5. さとう福知山駅前店
6. 福知山市役所
7. フレッシュバザール東野パーク店
8. スーパーマツモト綾部店
9. 綾部市立病院
10. 三和会館
0 0.5 1 1.5 2 km
福知山線部線
川北線
長田野線
中六人部バス
JRバス園福線
三和バス川合・大原線
三和バス川合・大原線
三和バス園福線
苑原線
友渕支線
細見線
細見線
三和荘
府立福知山高等学校三和分校
市立三和中学校
市立三和保育園
三和支所
三和診療所
市立細見小学校
野田歯科医院
三和駐在所
図書館三和分館
三和地域公民館
東部保健福祉センター
三和町高齢者生活福祉センター
市立苑原保育園
市立苑原小学校
苑原駐在所
苑原診療所
苑原児童館
川合診療所
上六人部駐在所
市立上六人部保育園
市立上六人部小学校
市立中六人部小学校
私立中六人部保育園
芦田均記念館
市立下六人部保育園
市立下六人部小学校
下六人部会館
下六人部児童センター
PLANT－3福知山店
六人部地域公民館
市立六人部中学校
消防署東分署
私立光保育園
長田野体育館
企業交流プラザ
長田野交番
市立日新中学校
長田野公園運動広場
私立コスモス保育園
柴田医院
かやの医院
松本病院
森井クリニック
府立福知山高等学校
同附属中学校
福知山駅
コーナン福知山店
三ツ丸ストア堀店
ニコニコプラザ
バザールタウン福知山
市民交流プラザふくちやま(図書館中央館)
福知山市役所
さとう福知山駅前店
京都ルネス病院
土佐医院
業務スーパー前田店
フレッシュバザール東野パーク店
丹寿荘

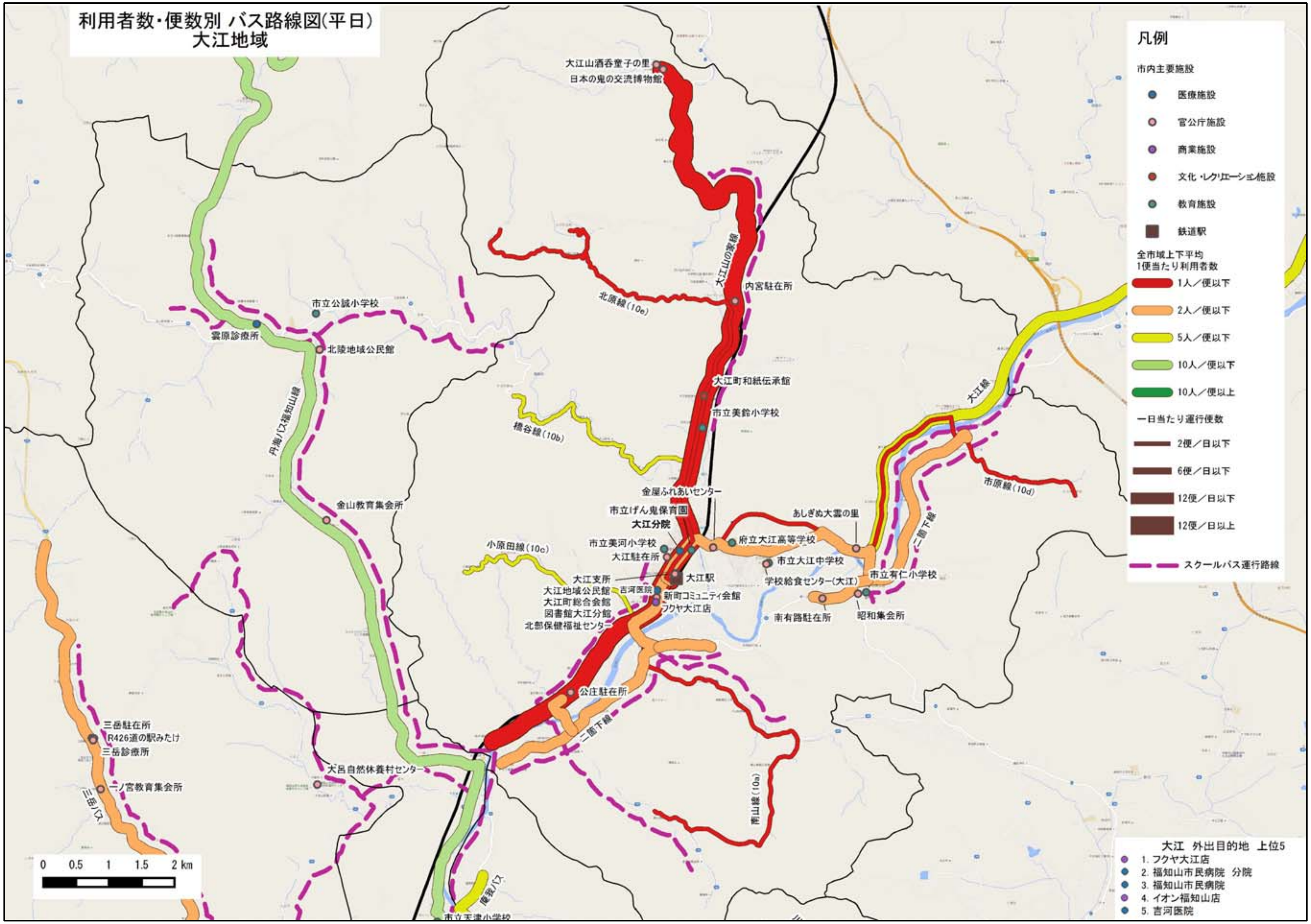
⑰　夜久野地域（平日）

利用者数・便数別 バス路線図(平日)
夜久野地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
丹波バス福知山線
R426道の駅みたけ
三岳駐在所
三岳診療所
一ノ宮教育集会所
大呂自然体養村センター
三岳バス
市立川口中学校
市立上川口小学校
小田教育集会所
川口地域公民館
あした歯科診療所
川口診療所
上川口駐在所
渡辺医院
渡辺病院
公設民営上川口保育園
市立金谷小学校
市立金谷保育園
上小田教育集会所
夜久野線
イオン福知山店
ニシヤマ荒河店
松木医院
市立福知山市民病院
土佐医院
京都ルネス病院
さとう福知山駅前店
市民交流プラザふくち
フレッシュバザールフレスポ福知山店
小牧線
夜久野　外出目的地　上位5
1. イオン福知山店
2. 京都ルネス病院
3. 福知山市民病院
4. さとう福知山駅前店
5. 夜久野ふれあいプラザ
人権ふれあいセンター夜久野 さわやか館
上夜久野児童館
市立上夜久野保育園
上夜久野駐在所
上夜久野駅
京都府緑化センター
農匠の里やくの
市立夜久野小中学校
下夜久野駐在所
下夜久野駅
西垣医院
額田児童館
夜久野町教育集会所
人権ふれあいセンター 夜久野きらめき館
市立下夜久野保育園
学校給食センター（夜久野）
夜久野支所
ふれあいプラザ
西部保健福祉センター
図書館夜久野分室
坂生・千原線
直見線
畑線
0　0.5　1　1.5　2 km

⑱ 夜久野地域（休日）

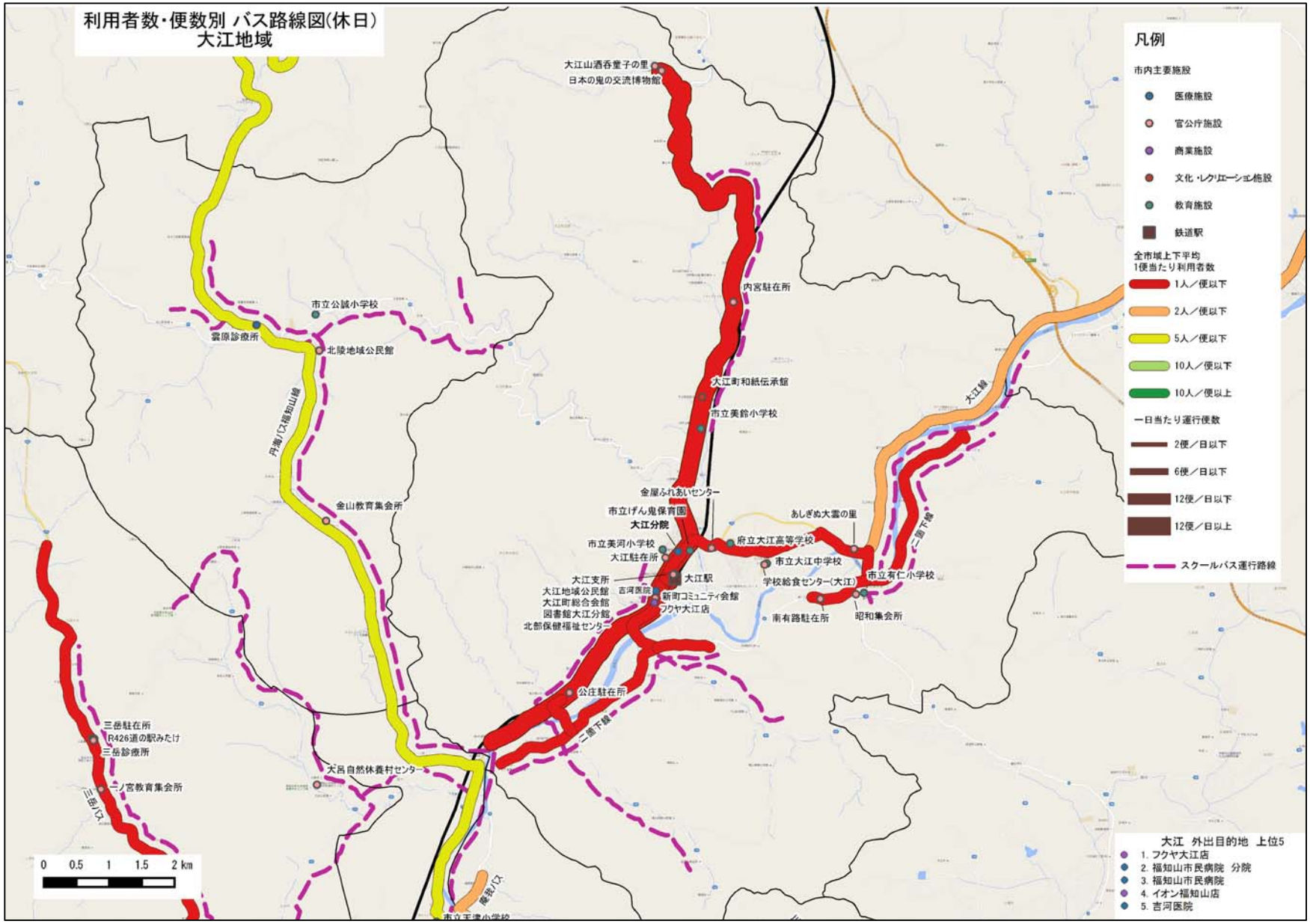

利用者数・便数別バス路線図(休日)
夜久野地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
0 0.5 1 1.5 2 km

⑲　大江地域（平日）



利用者数・便数別 バス路線図(平日)
大江地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
大江　外出目的地　上位5
1. フクヤ大江店
2. 福知山市民病院　分院
3. 福知山市民病院
4. イオン福知山店
5. 吉河医院
大江山酒呑童子の里
日本の鬼の交流博物館
大江山の家線
内宮駐在所
北原線(10e)
大江町和紙伝承館
市立美鈴小学校
橋谷線(10b)
金屋ふれあいセンター
市立げん鬼保育園
大江分院
市立美河小学校
大江駐在所
大江支所
大江地域公民館
大江町総合会館
図書館大江分館
北部保健福祉センター
吉河医院
大江駅
新町コミュニティ会館
フクヤ大江店
小原田線(10c)
あしぎぬ大雲の里
府立大江高等学校
市立大江中学校
学校給食センター(大江)
市立有仁小学校
南有路駐在所
昭和集会所
大江線
二箇下線
市原線(10d)
公庄駐在所
南山線(10a)
市立公誠小学校
雲原診療所
北陵地域公民館
丹海バス福知山線
金山教育集会所
大呂自然休養村センター
三岳駐在所
R426道の駅みたけ
三岳診療所
一ノ宮教育集会所
三岳バス
夜久野バス
市立天津小学校
0　0.5　1　1.5　2 km

⑳　大江地域（休日）

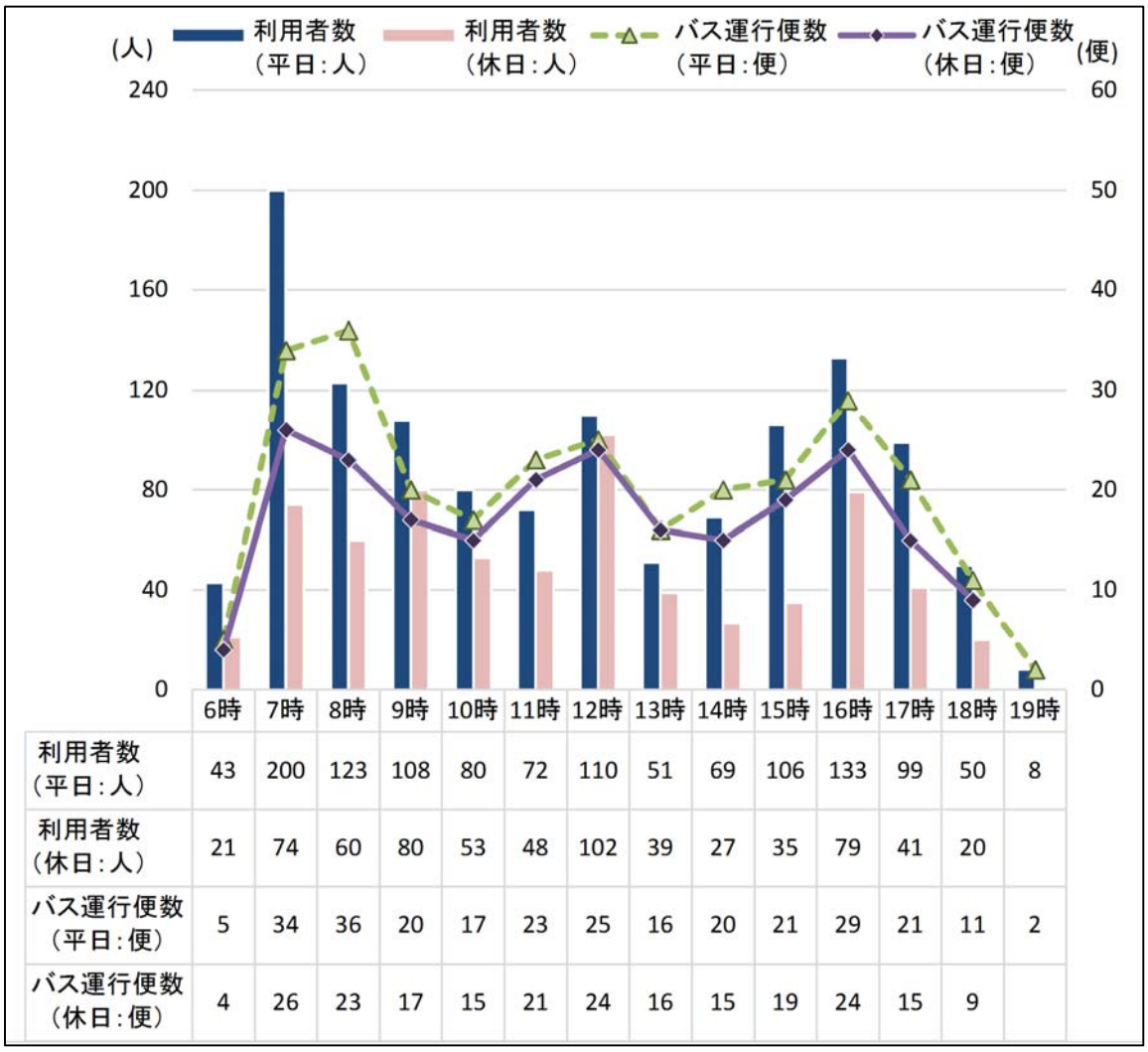

利用者数・便数別 バス路線図(休日)
大江地域
凡例
市内主要施設
医療施設
官公庁施設
商業施設
文化・レクリエーション施設
教育施設
鉄道駅
全市域上下平均
1便当たり利用者数
1人／便以下
2人／便以下
5人／便以下
10人／便以下
10人／便以上
一日当たり運行便数
2便／日以下
6便／日以下
12便／日以下
12便／日以上
スクールバス運行路線
大江山酒呑童子の里
日本の鬼の交流博物館
内宮駐在所
市立公誠小学校
雲原診療所
北陵地域公民館
大江町和紙伝承館
市立美鈴小学校
丹波バス福知山線
金屋ふれあいセンター
金山教育集会所
市立げん鬼保育園
大江分院
市立美河小学校
大江駐在所
府立大江高等学校
あしぎぬ大雲の里
市立大江中学校
学校給食センター(大江)
市立有仁小学校
大江支所
大江駅
大江地域公民館
吉河医院
大江町総合会館
新町コミュニティ会館
図書館大江分館
フクヤ大江店
北部保健福祉センター
南有路駐在所
昭和集会所
大江線
二俣下線
公庄駐在所
三岳駐在所
R426道の駅みたけ
三岳診療所
大呂自然休養村センター
一ノ宮教育集会所
三岳バス
0 0.5 1 1.5 2 km
大江　外出目的地　上位5
1. フクヤ大江店
2. 福知山市民病院　分院
3. 福知山市民病院
4. イオン福知山店
5. 吉河医院

（５）時間別のバス利用状況

平日の利用者数を時間別にみると、通勤、通学時間帯の朝７時台が最も多く、次いで夕方の 16 時台が多くなっています。また、最も少ないのは 19 時台で、次いで６時台となっています。

休日は 12 時台が最も多く、次いで９時台と 16 時台が多くなっています。また、平日には最も多い７時台は比較的少なくなります。

バスの運行便数については、平日・休日ともに利用者の多い時間帯には多くなっており、一定ニーズに合った運行となっています。



	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
利用者数（平日:人）	43	200	123	108	80	72	110	51	69	106	133	99	50	8
利用者数（休日:人）	21	74	60	80	53	48	102	39	27	35	79	41	20	
バス運行便数（平日:便）	5	34	36	20	17	23	25	16	20	21	29	21	11	2
バス運行便数（休日:便）	4	26	23	17	15	21	24	16	15	19	24	15	9	

図　時間別のバス利用状況

（６）公共交通の乗り継ぎの状況

路線バスの利用者のうち、バス乗降前後に公共交通を乗り継いで利用している人数は下表のとおりです。２日間の合計で路線バス乗り継ぎ利用者数は 117 人、鉄道乗り継ぎ利用者数は 201 人で、西日本ジェイアールバス園福線、京都交通福知山綾部線・長田野線・まちなか循環路線北ルート、市バス三和川合大原線等に乗り継ぎ利用が多く見られます。

また、福知山市における路線バスと鉄道、または、路線バスと路線バスとの乗り継ぎ結節点の主なものは次のとおりです。

表　路線バスの利用者の乗り継ぎの状況と結節点となるバス

調査日　平日：平成27年9月15日(火)
(一部18日(金)に実施:*印)
休日：平成27年9月19日(土)

バスの区分	路線名	平／休	乗／降	乗り継ぎ利用者数 路線バス（人）	鉄道（人）	合計（人）
西日本ジェイアールバス	園福線	平日*	乗車前	4	12	16
			降車後	5	10	15
		休日	乗車前	1	11	12
			降車後	4	11	15
京都交通	福知山綾部線	平日	乗車前	6	7	13
			降車後	2	4	6
		休日	乗車前	5	7	12
			降車後	2	3	5
	長田野線	平日	乗車前	7	11	18
			降車後	4	7	11
		休日	乗車前	3	8	11
			降車後	2	2	4
	川北線	平日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	0	1	1
			降車後	0	0	0
	堀循環線	平日	乗車前	5	3	8
			降車後	2	5	7
		休日	乗車前	6	0	6
			降車後	2	3	5
	小牧線	平日	乗車前	1	0	1
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	0	1	1
			降車後	1	1	2
	夜久野線	平日	乗車前	4	0	4
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
	大江線	平日	乗車前	5	3	8
			降車後	6	0	6
		休日	乗車前	0	3	3
			降車後	2	0	2
	岩間・岩間循環線	平日	乗車前	0	1	1
			降車後	0	1	1
	まちなか循環路線（北ルート）	平日*	乗車前	1	11	12
			降車後	0	3	3
		休日	乗車前	1	1	2
			降車後	1	0	1
	まちなか循環路線（南ルート）	平日*	乗車前	3	0	3
			降車後	3	0	3
		休日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
丹後海陸交通	福知山線	平日	乗車前	1	2	3
			降車後	1	1	2
		休日	乗車前	2	3	5
			降車後	0	2	2
自主運行	三岳バス	平日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
	庵我バス	平日	乗車前	1	0	1
			降車後	2	3	5
		休日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
	中六人部バス	平日	乗車前	3	2	5
			降車後	4	1	5
		休日	乗車前	2	0	2
			降車後	1	2	3

鉄道と路線バス又は路線バスと路線バスの結節点となる主なバス停
福知山駅
福知山市民病院
上川口
天津出合
筈巻
石原
丹波岩崎
公庄駅前
大江駅前
内宮駅前
上夜久野駅
下夜久野駅
千束（三和）
菟原（三和）
下ノ段（三和）
新橋（三和）

調査日　平日：平成27年9月15日(火)
（一部18日(金)に実施:*印）
休日：平成27年9月19日(土)

バスの区分	路線名	平／休	乗／降	乗り継ぎ利用者数		
				路線バス（人）	鉄道（人）	合計（人）
市バス	三和バス　細見線	平日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	1	0	1
			降車後	1	0	1
	三和バス　川合大原線	平日	乗車前	0	1	1
			降車後	1	14	15
		休日	乗車前	0	3	3
			降車後	0	2	2
	三和バス　菟原線	平日	乗車前	0	0	0
			降車後	2	0	2
		休日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
	三和バス　友渕支線	平日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	1	0	1
			降車後	1	0	1
	夜久野バス　直見線	平日*	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	0	3	3
			降車後	2	0	2
	夜久野バス　畑線	平日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	0	1	1
			降車後	1	0	1
	夜久野バス　板生千原線	平日*	乗車前	0	3	3
			降車後	0	6	6
		休日	乗車前	0	3	3
			降車後	1	2	3
	大江バス　大江山の家線	平日	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
		休日	乗車前	1	2	3
			降車後	0	4	4
	大江バス　二箇下線	平日	乗車前	0	2	2
			降車後	0	3	3
		休日	乗車前	0	2	2
			降車後	0	1	1
	大江鬼楽バス　南山線	月曜	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
	大江鬼楽バス　橋谷線	火曜	乗車前	0	2	2
			降車後	0	0	0
	大江鬼楽バス　小原田線	水曜	乗車前	0	0	0
			降車後	0	1	1
	大江鬼楽バス　市原線	木曜	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
	大江鬼楽バス　北原線	金曜	乗車前	0	0	0
			降車後	0	0	0
合計		平日	乗車前	41	60	101
			降車後	32	59	91
		休日	乗車前	23	49	72
			降車後	21	33	54
総計				117	201	318

3.2.3　運行事業者ヒアリング結果

バス事業者及びタクシー事業者に乗降調査や市民アンケート調査の結果や現況等について、ヒアリングを行いました。

ヒアリング実施日とヒアリング対象事業者は下表のとおりです。

表　ヒアリング実施日と対象事業者

実施日	事業者名
平成 27 年 10 月 26 日	丹後海陸交通株式会社
平成 27 年 10 月 27 日	中六人部バス運行協議会
平成 27 年 10 月 28 日	西日本ジェイアールバス株式会社
平成 27 年 10 月 30 日	三岳バス運行協議会 庵我バス運行協議会
平成 27 年 11 月　２日	京都交通株式会社
平成 27 年 11 月　４日	日本交通株式会社（日交タクシー） 前田自動車株式会社（中央タクシー） 有限会社慶和（ふく福タクシー）

■ヒアリング結果

バス交通について

・利用実態調査の結果によると、平日は通院、休日は買物利用が多いが、普段から同様の動きである。
・通学で利用される路線は比較的利用が多いが、通学生が１人減ると年間利用者数に影響する。
・学生利用者の特徴として、行きは路線バスを利用し帰りは家の人に迎えにきてもらっているケースや、家の人が送迎できない時だけ路線バスを利用するケースも多く、回数券利用者も多い。
・宅配や移動販売業者が増えてきた。今後、買物利用者は増えないだろう。
・目的施設のすぐ近くに停留所がなければ利用につながらない。路線見直しの際には商業施設への乗り入れも検討していきたい。
・幹線系統の路線は地域の交通の核であり、今後充実させていきたい。

タクシーについて

・タクシー利用者は減少傾向である。全国的な傾向である。
・福知山市内のタクシー利用は近距離移動が多い。
・タクシー乗務員は高齢化している。60 歳代が主力であり、乗務員の確保に苦労している。
・タクシー利用者の減少により、売り上げが落ちると給料も下がり、乗務員も減る。そうなると、利用者を待たすことになり、より利用者が減るといった悪循環である。
・タクシー利用者の減少は路線バスや自家用有償運送の影響もある。
・タクシー利用者の利用目的は、午前中は高齢者の通院や買物が多い。また、夕方から夜間は飲食店利用が多いが、夜間利用については近年減少している。午前中の利用の傾向は曜日によっても違ってくる。
・タクシーを福知山駅から利用される人は特急の到着時間に長田野工業団地方面への利用が多い。
・複数で乗られる人が減り、１人で乗る人が増えてきた。

3.2.4　市内各路線バスの利用状況、財政負担状況

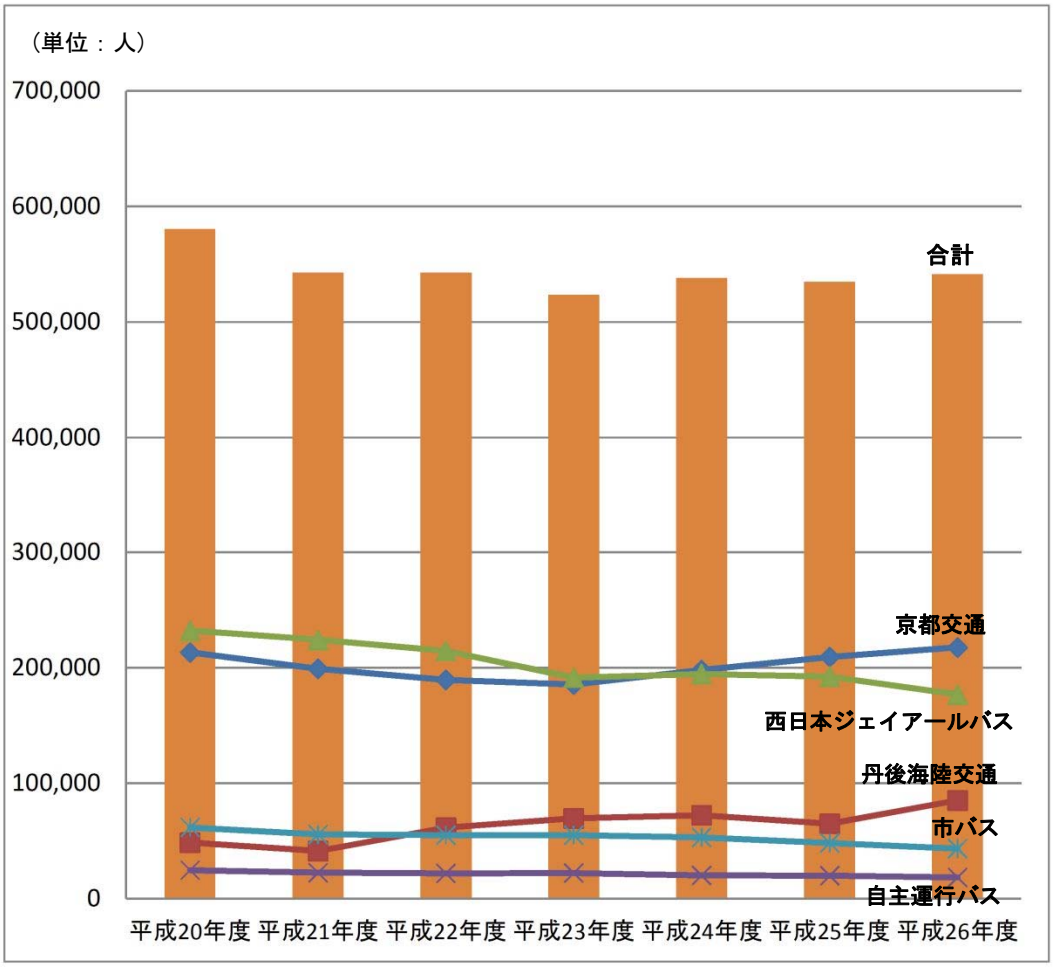
（１）乗車人員の推移

福知山市内を運行する路線バスの年度別乗車人員の推移は下図のとおりです。
乗車人員の合計は、平成 21 年度以降ほぼ横ばいで推移しています。

事業主体ごとの乗車人員は、年間乗車人員 20 万人前後の京都交通、西日本ジェイアールバスが多く、次いで 10 万人弱の丹後海陸交通となっており、市バスは５万人前後となっています。

事業主体ごとの乗車人員の推移をみると、京都交通は、平成 23 年度からの路線再編の影響もあり、増加傾向を見せ、平成 24 年度からは年間の乗車人数で西日本ジェイアールバスを上回っています。

西日本ジェイアールバスは、平成 20 年度以降、減少傾向が続いています。
丹後海陸交通は、増加基調であり平成 26 年度は過去７年間で乗車人員が最も多くなっています。
市バス・自主運行バスは、漸減傾向にあります。



※バス事業年度（前年 10 月～当該年９月）

図　路線バス乗車人員の推移

（２）路線別乗車人員（バス事業年度）の推移

① 京都交通

京都交通の福知山市内を走る各路線別の乗車人員の推移は下図のとおりです。

長田野線、福知山綾部線の乗車人員は横ばいから平成 24 年度に上昇に転じています。また、平成 24 年４月に運行開始したまちなか循環北ルート、同年 10 月に運行開始した同南ルートも乗車人員が伸びており、このことが、平成 23 年度以降の京都交通全体の伸びに寄与しています。

その他は、いずれも概ね減少傾向ですが、小牧線を除き平成 26 年度は上昇を見せています。

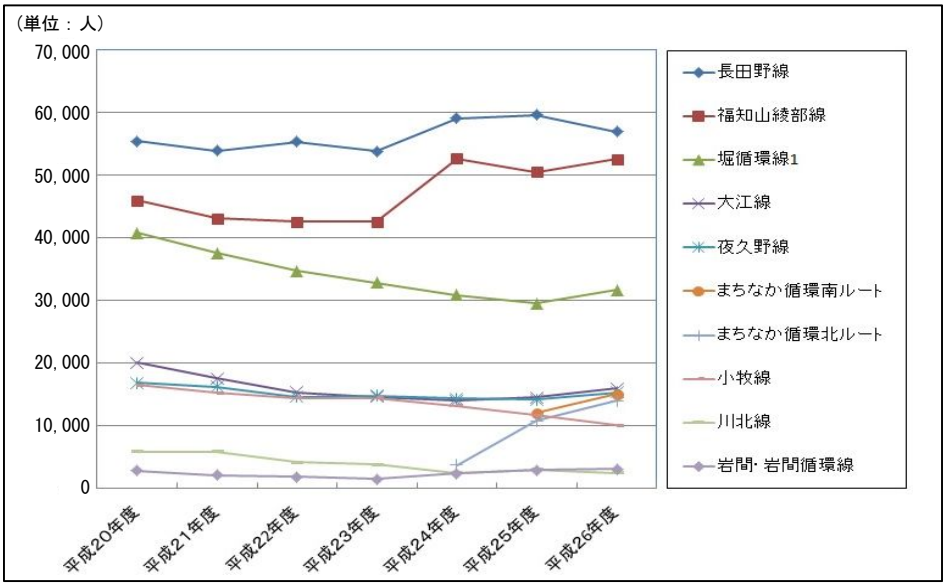


図　京都交通の乗車人員の推移

② 丹後海陸交通

丹後海陸交通の福知山市内を走る福知山線の乗車人員の推移は下図のとおりであり、平成 21 年度と平成 25 年度に減少しましたが、全体として増加傾向にあり、平成 26 年度は過去７年間で乗車人員が最も多くなっています。

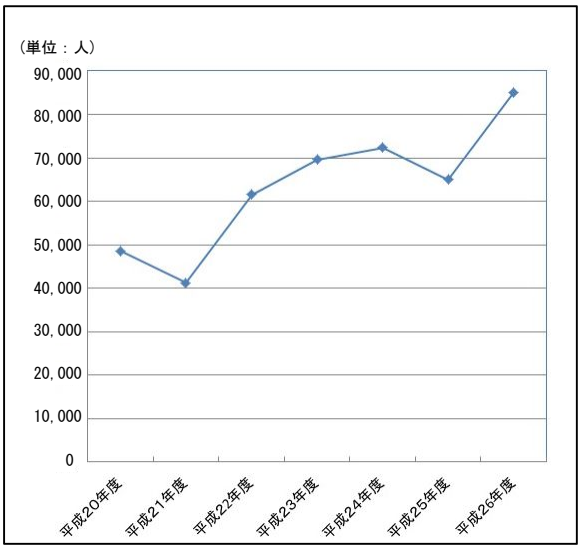


図　丹後海陸交通福知山線の乗車人員の推移

③　西日本ジェイアールバス

西日本ジェイアールバスの福知山市内を走る園福線の乗車人員の推移は下図のとおりで、平成 20 年度以降減少傾向であり、平成 26 年度は過去７年間で乗車人員が最も少なくなっています。

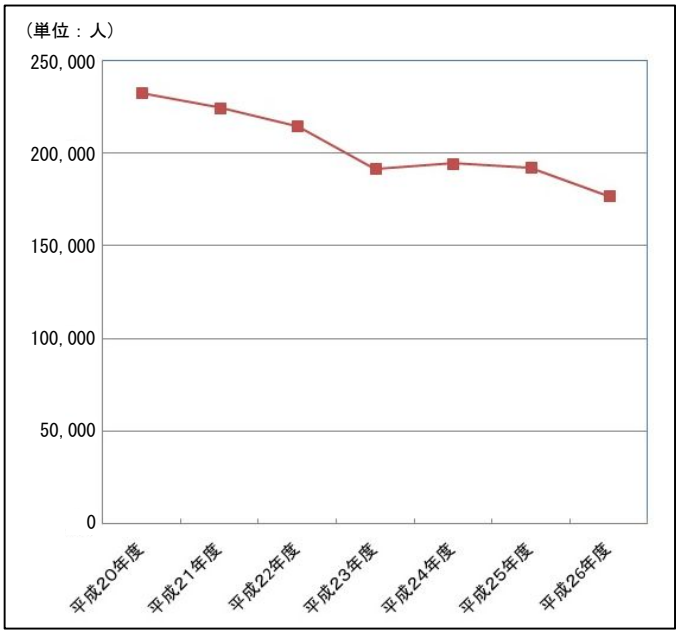


図　西日本ジェイアールバス園福線の乗車人員の推移

④　自主運行バス

民間バス路線の廃止代替として、地元協議会により運行を行う自主運行バス３路線の乗車人員の推移は下図のとおりです。

庵我バスは平成 22 年度までは減少傾向でしたが、その後は微増傾向にあります。三岳バスは減少傾向であり、中六人部バスは平成 23 年度まで伸びを見せ一度ピークとなった後、減少に転じています。

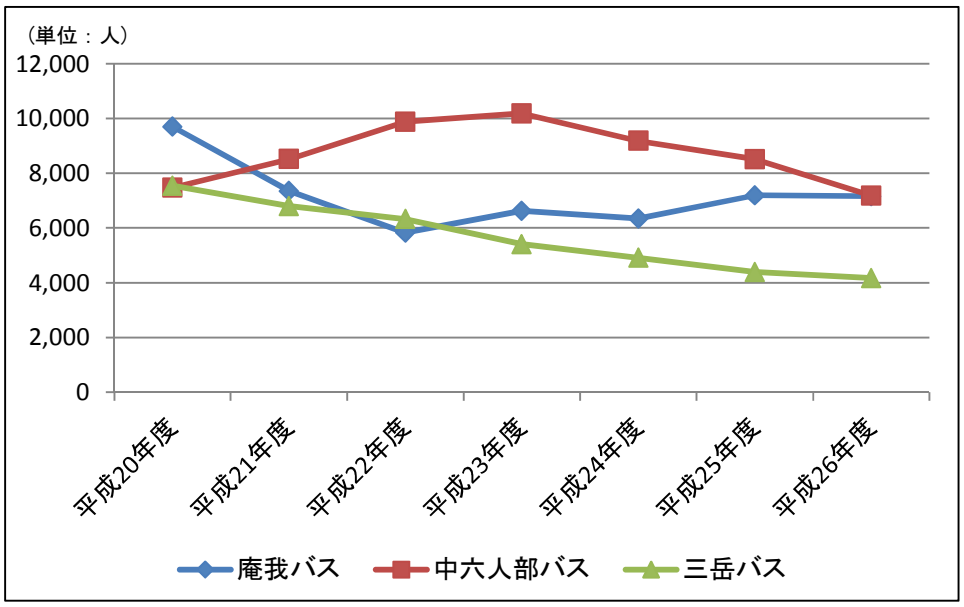


図　自主運行バスの乗車人員の推移

⑤ 市バス

旧３町の町営バスを引き継いだ市バスの地域別乗車人員の推移は下図のとおりです。

夜久野バスの減少が著しく、三和バスは増加傾向から横ばいとなり、大江バスは横ばいとなっています。

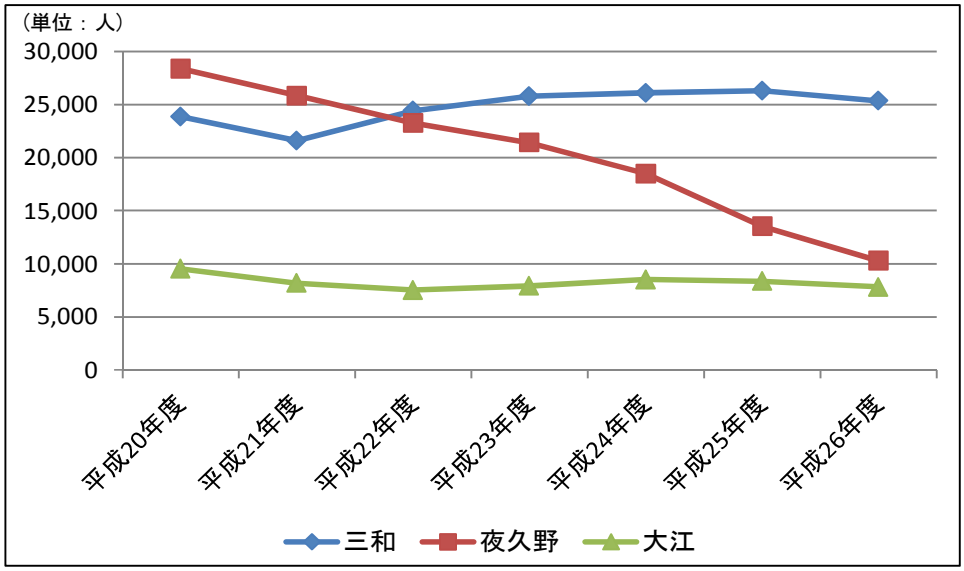


図　市バスの地域別の乗車人員の推移

市バスの路線別乗車人員の推移は下図のとおりです。

夜久野バスの直見線の減少が著しく、板生千原線や畑線も減少傾向にありますが、これは路線沿線人口の減少や夜久野学園のスクールバス導入などが要因と考えられます。

三和バスの川合大原線の乗車人員は、福知山高校三和分校や綾部高校の生徒の通学利用と関連があると見られ、生徒の利用の増減が、乗車人員の増減に影響していると考えられます。その他の三和バスは概ね横ばいです。

大江バスはいずれも低位で横ばいないし漸減傾向で推移しています。

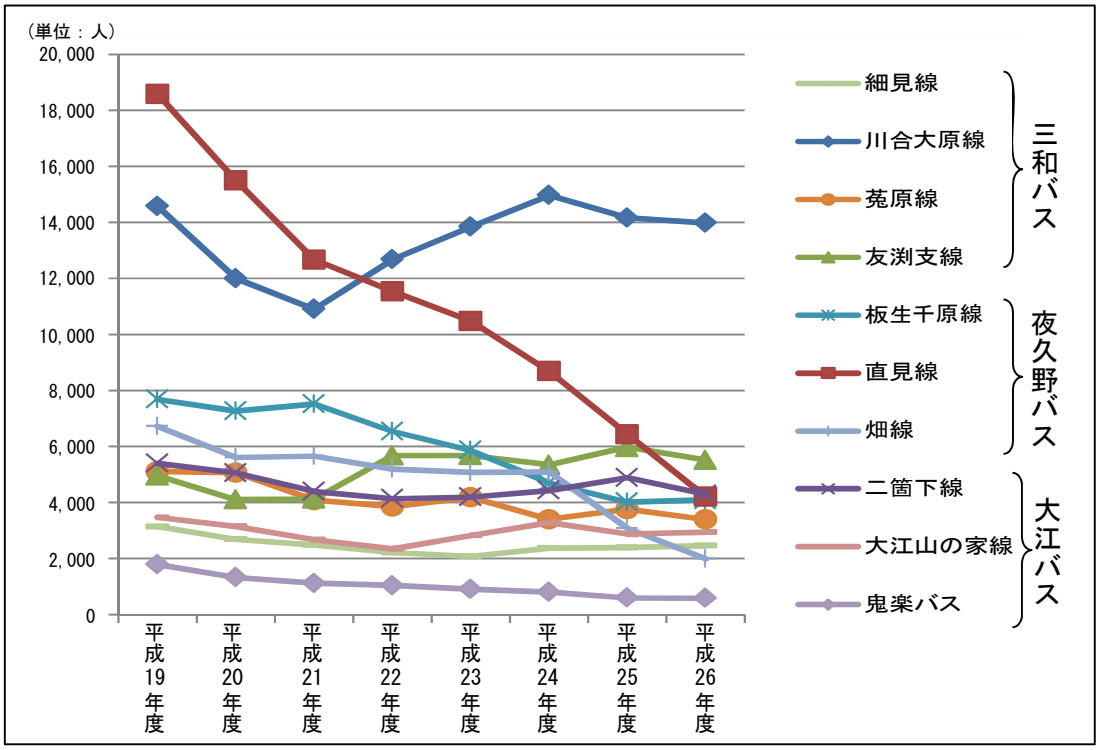


図　市バスの路線別乗車人員の推移

（３）福知山市の財政負担額の推移

民間路線バス、自主運行バスの運行に係る補助金及び市バスの委託料の年間合計額の推移（棒グラフ）と、事業主体ごとの利用者１人あたり補助金額の推移（折れ線グラフ）は下図のとおりです。

福知山市の財政負担額は年度により若干の増減がありますが、平成 26 年度は 115,271 千円となっています。

平成 26 年度の財政負担額を利用者１人あたりに換算すると、市バスは 1,289 円、自主運行バスは 550 円、民間バスで 102 円であり、路線によって大きな差があります。

市バスの委託料は運行形態に変更がない限り同額で推移するため、市バスの利用者減少に伴い、１人あたりの財政負担額は年々増加しており、民間バスと比較すると 10 倍以上の開きがあります。

なお、民間バス及び自主運行バスの補助金は運賃収入及び運行経費の増減により変化します。

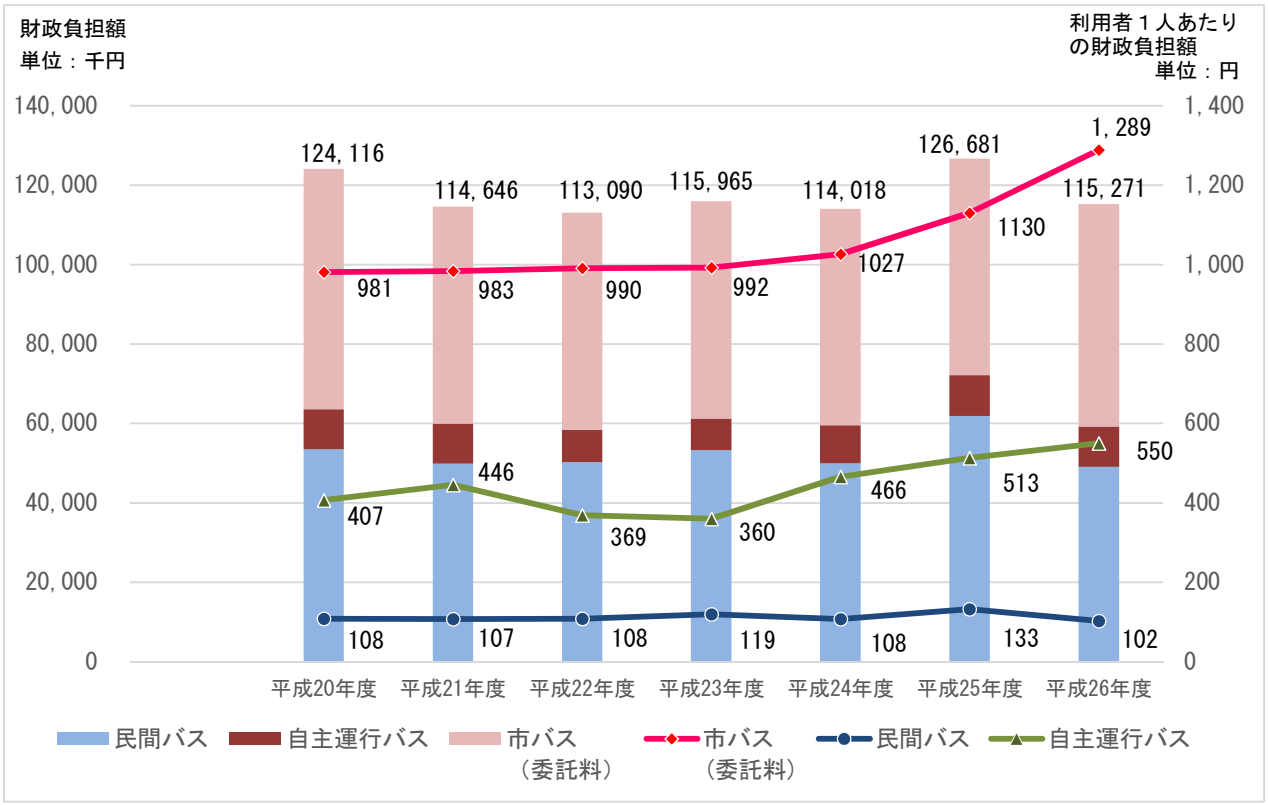


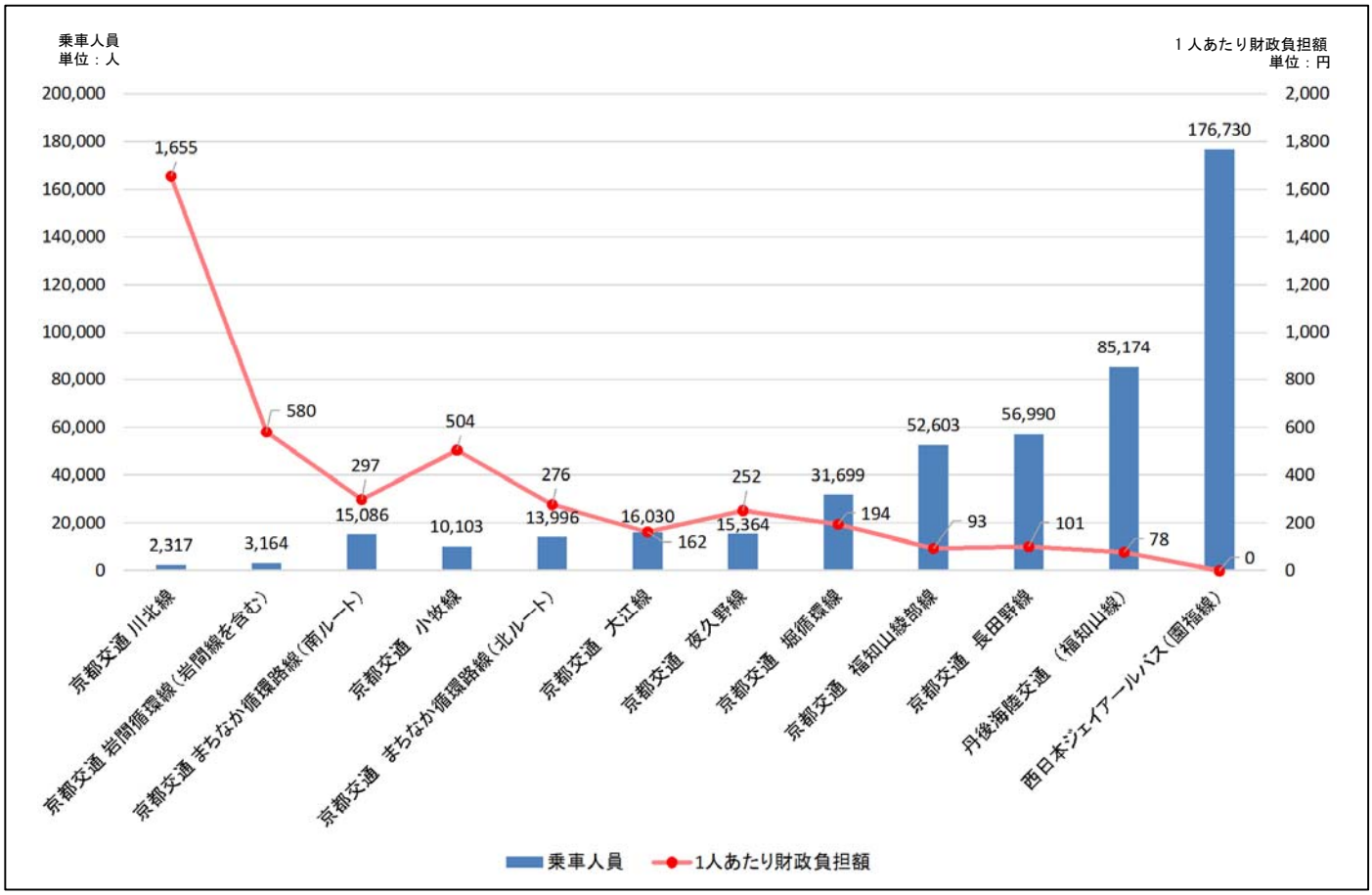
図　財政負担額の推移

（４）路線別の乗車人員と１人あたり財政負担額の状況（平成 26 年度）

① 民間バス

路線別の乗車人員は、西日本ジェイアールバス園福線が最も多く、次いで丹後海陸交通福知山線、京都交通長田野線・福知山綾部線・堀循環線が多くなっています。

１人あたり財政負担額については、京都交通川北線が最も多く、次いで京都交通岩間循環線（岩間線含む）・小牧線が多くなっています。



※京都交通川北線（三段池公園線）は含めない

図　民間バス路線別の乗車人員と財政負担額（平成 26 年度）

② 自主運行バス

自主運行バスの中で三岳バスの乗車人員が最も少なく、１人あたり財政負担額も多くなっています。また、庵我バスと中六人部バスの乗車人員はほぼ同数ですが、１人あたり財政負担額は中六人部バスの方が少なくなっています。

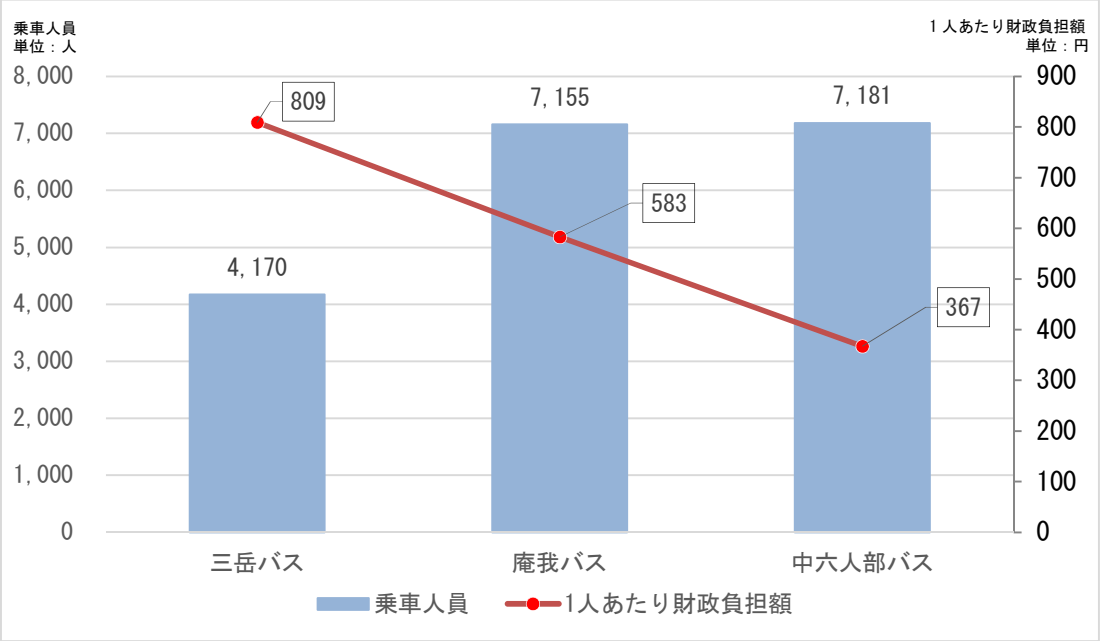


図　自主運行バスの乗車人員と財政負担額（平成 26 年度）

③ 市バス

三和バスの乗車人員が最も多く、１人あたり財政負担額も少なくなっています。大江バスと夜久野バスの乗車人員は、三和バスに比べて乗車人員は半数以下ですが、１人あたり財政負担額は２倍以上となっています。

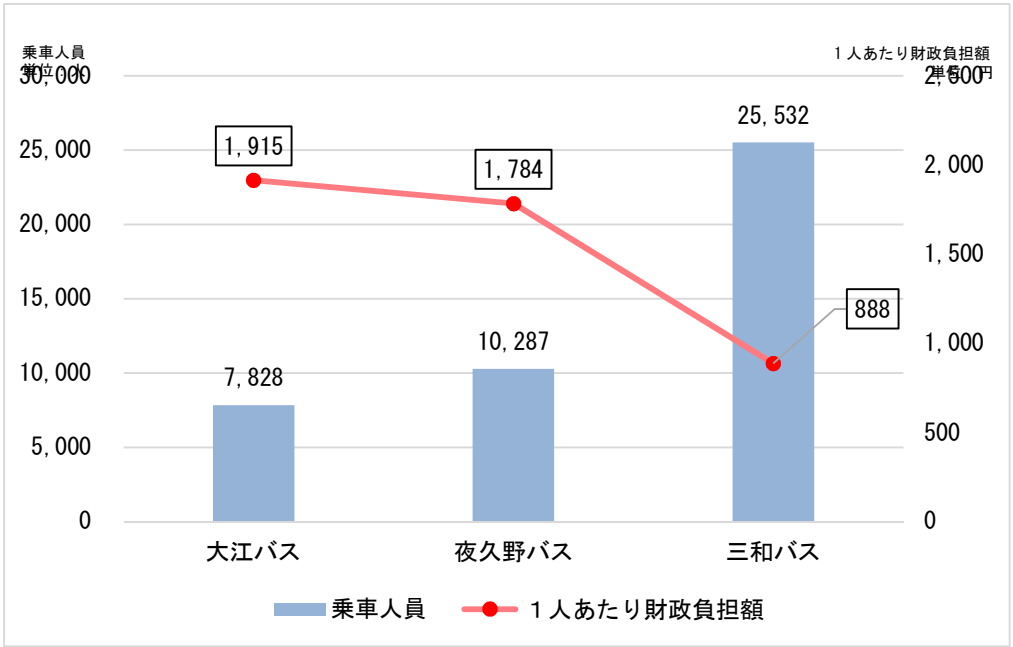


図　市バスの地域別乗車人員と財政負担額（平成 26 年度）

3.2.5　その他の交通の状況

福知山市内では、市立小中学校のスクールバスや民間の商業施設及び医療機関において送迎バスが以下のとおり運行されています。

① スクールバス

学校統合に伴い、平成 27 年４月現在、福知山市内では 10 小中学校で 16 台のスクールバスを運行しています。利用者数は平成 25 年から平成 27 年にかけて、わずかに減少しています。

表　スクールバスの運行状況（平成 27 年４月現在）

学校名	車 両	定員※	利用者数(人／便)			運行経路	備考
			H25	H26	H27		
夜久野学園	夜久野1号	45	38	31	27	今里～畑交流センター～井田公民館～下日置アカイ商店前→夜久野学園	委託
	夜久野2号	29	24	22	21	向消防詰所前～中千原～上千原→夜久野学園	委託
	夜久野3号	29	23	25	23	旧役場前～末公民館バス停→夜久野学園	委託
	夜久野4号	45	37	34	32	水上三叉路～茶堂交差点～玄武岩公園バス停→夜久野学園	委託
	夜久野5号	29	27	21	19	現世バス停～中田芝生広場前～上田自工前～大油子バス停→夜久野学園	委託
	夜久野6号	45	42	43	34	宮垣バス停～副谷バス停～門垣バス停～大油子バス停→夜久野学園	委託
美河小	美河1号	57	29	35	27	千原中～千原上～尾藤口～南山東部～尾藤奥～常津～公庄～落合→美河小	委託
	美河2号	29	26	22	25	在田～南山金重～南山西部～南山室谷～夏間～夏間グリーンヒル→美河小	委託
美鈴小	美鈴1号	12	1	1	1	(仏性寺)青少年センター→美鈴小	委託
有仁小	有仁1号	29	10	10	9	二箇下～二箇上→有仁小	委託
	有仁2号	29	14	8	10	三河～高津江→有仁小	委託
上川口・川口中	公誠北陵	29	18	25	25	天座～雲原 →上川口小→川口中	委託
天津小・成和中	天津1号・成和1号	26	18	17	13	金山会館～下野条～行積り～長尾～→尾～下天津→天津小→成和中	委託
上川口小	三岳1号	25	-	-	13	下佐々木上～戸倉口～竹石口～日尾上→上川口小	委託
	三岳2号	14	-	-	7	金光寺下～喜多公会堂下～大町宅前～加藤宅前～大呂公民館前→上川口小	委託
細見小	川合1号	25	-	-	11	高橋～川合口～上川合～稲葉～渋谷神社～峠～下川合→細見小	委託
計			307	294	297		

※定員は運転手を含む

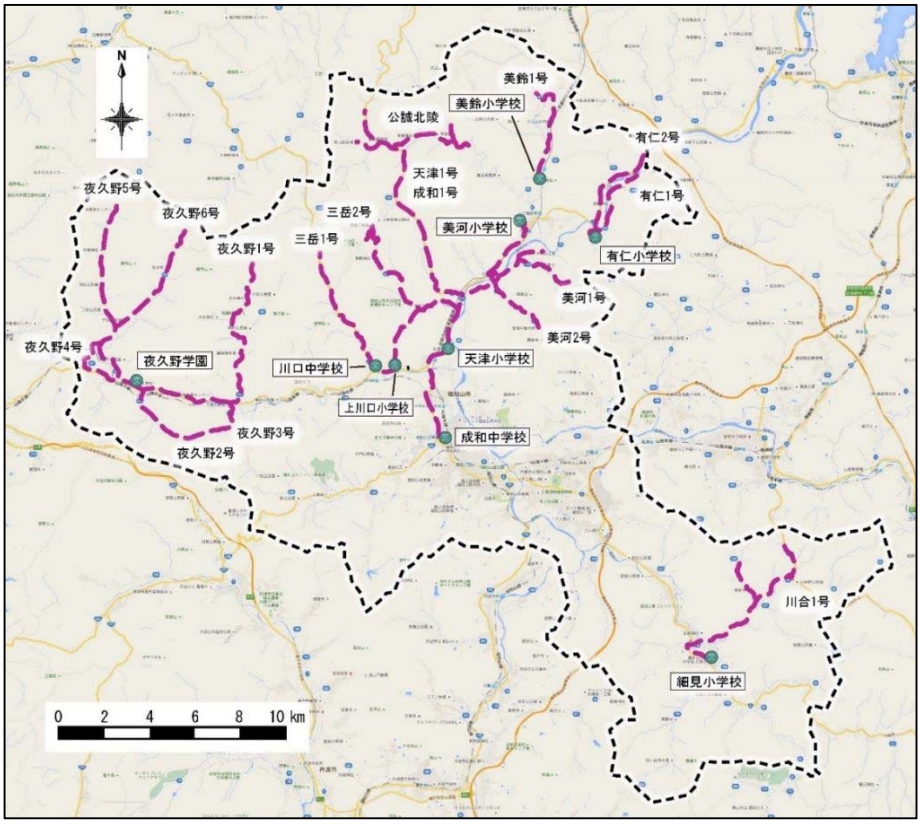


図　スクールバス運行図（平成 27 年４月現在）

② 大型店舗バス

福知山市内ではイオン福知山店が来店者のための無料送迎バスを福知山駅から１日に行きは 10 便、帰りは９便運行されています。

表　大型店舗バスの時刻表

JR福知山駅⇒イオン福知山店　行										
停留所	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便	第9便	第10便
JR福知山駅	9:50	10:30	11:15	12:00	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30
西本町郵便局前	9:52	10:32	11:17	12:02	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32
市民病院前	9:55	10:35	11:20	12:05	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35
厚東町	9:57	10:37	11:22	12:07	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37
荒河新町	9:59	10:39	11:24	12:09	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39
上荒河	10:00	10:40	11:25	12:10	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
下荒河	10:01	10:41	11:26	12:11	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41
KTRかしの木台駅	10:02	10:42	11:27	12:12	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42
かしの木台	10:03	10:45	11:28	12:13	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43
イオン福知山店	―	―	―	―	―	―	―	―	―	―
※途中下車不可										

イオン福知山店⇒JR福知山駅　行									
停留所	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便	第9便	
イオン福知山店	11:00	11:45	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	
かしの木台	11:02	11:47	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	
KTRかしの木台駅	11:03	11:48	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	
下荒河	11:04	11:49	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	
上荒河	11:05	11:50	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	
荒河新町	11:06	11:51	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	
厚東町	11:08	11:53	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	
市民病院前	11:10	11:55	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	
西本町郵便局前	11:13	11:58	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	
JR福知山駅	―	―	―	―	―	―	―	―	―	
※途中乗車不可										

（資料：イオンホームページ〔平成 27 年４月１日現在〕）

③ 患者送迎バス

福知山市内の医療機関には、患者送迎バスを運行されているところがあります。民間医療機関の一例については下表のとおりです。診療時間や利用者数に応じて、施設ごとに運行形態や車両が異なります。

表　民間医療機関による患者送迎バスの一例

項目	民間医療機関A	民間医療機関B	民間医療機関C
医療機関の所在地	末広町	荒木	夜久野町直見
運行実施日	日・祝以外はすべて運行	年中無休	日・祝以外はすべて運行
運行方面	①三和町・生野・三俣・多保市、下六人部方面 ②与謝野町・雲原方面 ③私市・大江町・庵我方面 ④福知山西・夜久野町（梅谷・鴨野団地・佐々木・上夜久野）方面 ⑤丹波市（市島町）	①駅南→病院 ②病院→荒木踏切→駅南→病院 ③病院→駅南→病院 ④病院→駅南	①直見・板生方面 ②上夜久野・高内・副谷方面 ③板生・鴨野方面 午前8:30に出発し、曜日ごとに各方面へ ※予約電話あれば別途対応も ※午前中で終了
帰路の送迎	午後1時に各方面出発 間に合わない場合は個別に送迎	定時路線運行にて送迎	各方面に送迎
便数	①月・水・木・土曜日⇒中出・草山経由 火・金曜日⇒川合経由 ②月・火・木・金・土曜日 ③月・水曜日（大江方面は月のみ） ④火曜日（予約あれば金曜日も） ⑤金曜日	①毎日1便 ②毎日2便 ③毎日4便 ④毎日1便	①月・水・木曜日 ②火曜日 ③金曜日 ※火曜日は予約あれば直見も ※土曜日は予約あれば各方面
1日（1ヵ月）利用者数（平均又は実績）	①6～19人（月260人） ②1～14人（月111人） ③1～6人（月21人） ④1～4人（月20人） ⑤1～4人（月7人） ※H26．3月実績数値	1便あたり5～10人程度 1便の平均乗車数は5人程度 1日約40人程度 ※平成26年5月数値	1ルート、1回で5～6人 1日に複数回の運行の場合もある ※平成26年5月数値
利用対象者	会員制 通院患者と付添人、入院患者の付添 （途中の買物は不可。）	通院患者、入院患者の付添	通院患者
利用申込み方法	前日までに電話予約又は送迎時に次回受診日の予約を聞いておく。	申し込み不要（定時路線運行）	電話予約

第4章　市民の移動実態及び公共交通に対する意識

4.1 市民アンケートの結果分析

〔調査目的〕

本計画の策定に先立ち、市民の日常生活における移動の実態や公共交通の利用状況、公共交通の維持に対する考え方を把握することを目的にアンケート調査を実施しました。

〔調査方法〕

アンケート調査票を郵送により配布、回収

〔調査対象者〕

住民基本台帳から無作為抽出した市内3,000世帯

（１枚の調査票につき世帯あたり合計３人（世帯主と16歳以上の同居の家族２人）まで記入できる様式）

〔調査回答数〕

回答世帯数　1,252世帯（回収率41.7%）

回答者数　2,328人

〔調査実施期間〕

平成27年９月７日：郵送配布

平成27年９月24日：回収締切

〔主な調査項目〕

①回答者に関すること（お住まいの自治会名、性別、年齢層、職業、運転免許保有状況、自由に使える移動手段）

②定期的な移動の実態（外出目的先、外出頻度、時刻、移動手段）

③家族の送迎と公共交通への切り替えの意思

④鉄道、路線バスの利用者の満足度と不満の理由、改善要望

⑤公共交通非利用者の理由

⑥自家用車の運転継続の意思

⑦公共交通への財政支援に対する意識と考え方

⑧公共交通の維持確保のあり方に対する意見

⑨困っている移動と公共交通が対応すべき移動について

⑩公共交通に関わる政策のあり方

⑪タクシーの利用状況、目的、理由

⑫タクシー非利用者の理由

〔地区別アンケート配布数と回収数〕

地区		自治会名	地区別配布数（単位：世帯）	地区別回答世帯数（単位：世帯）	地区別回答者数（単位：人）
1	惇明	京町 呉服町 長町 上新町 下新町 鍛冶町 上紺屋町 東中ノ町 中ノ町 西中ノ町 南栄町 北栄町 駅前町 内記一丁目 内記二丁目 内記三丁目 内記四丁目 内記五丁目 内記六丁目 内記六丁目北 岡ノ一町 岡ノ二町 岡ノ三町 岡ノ上町 東岡町 西岡町 広峯町 陵北町 南岡町 緑ケ丘町 北岡町 旭が丘 つつじが丘 夕陽が丘 南天田町 南天田自衛隊宿舎 丸田ケ丘	377	117	211
2	昭和	下柳町 菱屋町 下紺屋町 西町 寺町 鋳物師町 和久市町 昭和新町 東本町 西本町 南本町 北本町一区 北本町二区 厚中問屋町 厚東町 上篠尾一区 上篠尾二区 下篠尾 篠尾新町 東羽合 西羽合 南羽合 北羽合 向野	286	116	216
3	大正	荒木 森垣 日吉ケ丘 高畑 水内 本堀 南本堀 野家 東小谷ケ丘 西小谷ケ丘 南小谷ケ丘 北小谷ケ丘 内田町 蛇ケ端 堀口 東堀	231	72	116
4	雀部	土師新町南 土師新町東 土師町 土師宮町 前田 小松ケ丘 東佳屋野町 西佳屋野町 南佳屋野町 秋津が丘 川北	296	91	178
5	遷喬	土 東野町 聖佳町 石原 観音寺 興 戸田 南土野町	171	70	133
6	成仁	大池坂町 中坂町 長山町 平野町 桔梗が丘	116	55	109
7	庵我	猪崎 城山 下猪崎 中 中村団地 池部 安井 筈巻	93	43	74
8	下豊富	上荒河 下荒河 荒河ヒルズ かしの木台 岩井新町 岩井 奥野部 和久寺 大門 さつきケ丘 拝師 山崎 額塚 今安 半田 新庄 厚 正明寺 市寺 室	289	113	220
9	下川口	下天津 一尾 瘤木 勅使 牧 石本 波江 漆端	40	19	37
10	上豊富	石場 畑中 辻 北山 小牧 下戸 法用 談 樽水 甘栗 茅ノ台 口榎原 奥榎原	74	39	73
11	上六人部	萩原 上野 生野 堀越 正後寺 坂室 三俣 池田 岩崎	46	20	39
12	中六人部	島田 野間仁田 下地 中地 後正寺 大内山田 笹場 口田野 田野山田	28	14	28
13	下六人部	多保市 駒場新町 長田南 長田北 上松 長田段 市の谷 大野 岩間	196	68	131
14	上川口	野花 立原 十二 六十内 十三丘 住所大山 下小田 小田 夷 上下大内 大呂	73	25	49
15	金谷	猪野々 梅谷 宮垣 田和 大見長祖 野笹 鴨野町	34	23	46
16	三岳	一ノ宮 日尾 新宮 常願寺 下佐々木 中佐々木 上佐々木 喜多	24	14	28
17	金山・雲原	天座一区 天座二区 下野条 坂浦 上野条 行積 長尾 雲原	32	12	24
18	佐賀	私市 報恩寺 印内 山野口	33	15	25
19	菟原	菟原下一 菟原下二 菟原中 高杉 友渕 大身	48	23	43
20	細見	西松 田ノ谷 中出 辻 千束 寺尾 草山 芦渕 梅原	76	39	67
21	川合	大原 台頭 上川合 岼 下川合 加用	27	11	18
22	下夜久野	今里 柿本 稲垣 金尾 西谷 桑村 小畑 今西中 井田 下町 額田上町 且 奥 向 上千原 中千原 下千原	64	29	53
23	中夜久野	日置 末 高内 大油子 小倉	34	16	33
24	上夜久野	門垣 副谷 山中 金谷 大岫 桑谷 西垣 宮垣 栗尾 才谷 中田 板生上町 三谷 羽白 田谷垣 現世 今西 田谷 平野 水上 水坂 駅前 奥水坂 夜久野	62	29	52
25	美河	上野 波美 金屋 関 下町 中央 清水 新町 蓼原 小谷 小原田 公庄 日藤 千原 尾藤口 尾藤奥 東部 常津 在田 西部 夏間 夏間グリーンヒル	110	48	100
26	美鈴	佛性寺 毛原 北原 内宮 二俣一 二俣二 二俣三 美鈴新 天田内 橋谷	28	19	33
27	有仁	南一 南二 南三 南四 北一 北二 北三 北四 二箇上 二箇下 市原 三河 高津江	44	21	36
準世帯（回答は不明分を含む）			68	91	156
合計			3000	1252	2328

（１） 市民アンケート結果のまとめ

① 日常の移動実態と公共交通利用の状況

市民の日常の外出先は市街地の昭和地区に最も集中しています。昭和地区は企業、事業所、市民病院をはじめとする医療施設、旧来の中心市街地商店街と大型店舗の立地する地区です。次いで、郊外型の新しいショッピングセンターの立地する下豊富地区や下六人部地区、沿道型の商業施設が立地する惇明・大正地区が続きます。三和、夜久野及び大江地域では、各地域の拠点となる、細見、上夜久野、下夜久野、美河の各地区への移動がみられます。

その目的は、「通勤・通学」が最も多く、買物、「習い事・娯楽その他」、通院の順に続きます。これらの移動における交通手段については、約 80%が「自動車を自分で運転する」または「家族の送迎による」とする回答であり、公共交通の利用は、「鉄道・バス・タクシー」を合わせて４％と非常に少なくなっています。65 歳以上の高齢者についてもほぼ同様になっています。

特に、家族の自動車による送迎についての質問に対しては、日常的には送迎をしていない家族を含め、家族送迎を公共交通に切り替えることが「不可能」とする回答が多数を占め、「可能」とする回答の２倍以上となっています。

また、過去１ヵ月間における「鉄道・バス」の利用に関する質問に対しては、ＪＲを利用した人が約 16%ありましたが、ＪＲ以外の公共交通は９割以上の回答者が「１度も利用しなかった」と回答しています。ただし、公共交通利用者に対する満足度を尋ねる質問では、全体としては肯定的な回答が否定的な回答よりも多く見られます。不満の要因としては「便数（運行頻度）が少ない」、「乗りたい時間に便がない」といった回答が多く、改善要望として「便数を増やす」、「運賃を値下げする、割引制度などを充実させる」のほか「乗り継ぎやすいダイヤ」、「終発を遅く」といった回答が多くありました。高齢者からは「駅の中の階段などの段差を解消する」、「乗り降りしやすい車両を導入する」といった要望も目立ちました。

公共交通を利用しなかった理由としては、「自動車の方が早く行ける」が圧倒的多数で、公共交通に対して「利用したい時間帯に運行していない」、「運行本数（便数）が少ない」と、サービスのタイミングがニーズに合っていない実態を指摘する回答が多く見られました。

最近１年間の市内でのタクシーの利用に関する質問に対しては、「年に数回」までを含めると約 26%の人が「利用したことがある」と回答しています。移動の目的は「娯楽・趣味」が最も多く、通院がそれに続いています。利用した理由としては「目的地まで行きたい時間に早く行ける」、「自宅の前から乗れて目的地まで歩かなくていい」といった利便性の高さに関する回答が多くありました。利用しない理由としては、「他の移動手段がある」が約 81%と圧倒的に多く、他の移動手段をもつ市民にとっては、タクシーは利用する機会が少ない移動手段といえます。

② 公共交通に対する意識

移動手段を公共交通に切り替える可能性については、「自身が車を手放すことがきっかけとなる」とする回答が多く、「サービス改善を機会に転換する可能性がある」とする人は少ない結果となりました。また、市バスや民間バスに財政支援が入っていることを、過半数の人は認識しており、公共交通を維持するためには、「財政負担を増やさずに工夫すべき」が最も多く、「財政負担が増えてもやむを得ない」の約２倍ありました。

今後の福知山市の地域公共交通の維持確保のあり方については「運行方法の工夫など効率化を行い、税金の投入をできるだけ抑制すべき」とする意見が 53%と最も多く、「今まで通り税金を投入し、運行を維持すべき」の約２倍ありました。公共交通を維持していくために自らが必要と思うことは、「地域の実情にあった新しい公共交通をつくる」が最も多く「普段は利用していなくても時には公共交通を利用するように心がける」や「『公共交通は乗らないとなくなる』という意識を持つ」がそれに続いています。

現状でどれほど困っているか、という設問に対しては、「現在は困っている移動はないが、将来は困るかもしれない移動がある」を選ぶ回答が過半数を占め、その移動の目的としては、通院や買物が多くなっています。

表　市民アンケート調査結果のまとめ

項目	アンケート結果から見る特徴
回答者の特徴	・ 運転免許の保有状況は、全体で 77%、65 歳以上の高齢者も 69%が保有。 ・ 家族の送迎などを含め、何らかの自動車により「いつでも自由に使える交通手段がある人」は 90%を占めるが、反対に「自由に使える交通手段を持たない人」が約４%あり、これらの人は路線バス等の公共交通や、同居していない家族などの送迎に頼っている。
日常の移動状況及び公共交通の利用状況	・ 普段の移動の目的は「通勤・通学」が最も多く、買物、「習い事、娯楽、その他」、通院の順である。65 歳以上の高齢者における移動の目的は買物が最も多く、その割合は 60%を占める。 ・ 定期的な移動手段は、「自分で運転するまたは家族の送迎による自動車の利用」が約 80%を占め、公共交通の利用は、「鉄道・バス・タクシー」を合わせて４%と少ない。 ・ 最近１ヵ月の間でＪＲを利用した人は約 16%、ＪＲ以外の公共交通は９割以上の人が１度も利用しなかった。 ・ タクシーは最近１年間に約 26%の人が利用した。
現在の公共交通に対する満足度と改善要望	・ 現在の公共交通に対しては肯定的な意見が多く、利用者の満足度は高い一方で、増便、運賃の値下げ、乗り継ぎ利便性、終発を遅くなどの改善要望も多い。 ・ また、高齢者からは駅やバス車両の段差解消等の施設に対する改善要望も多い。
将来の公共交通に対するニーズ予測	・ 将来的に路線バス等の利用に転換する可能性については 72%が「ある」と回答。 ・ 自家用車から公共交通への転換のきっかけは、「運転できなくなったり、車を手放すことがあれば」とする意見が 66%と最も多く、「公共交通のサービス改善」を理由とする意見は 11%と少ない。 ・ また、「家族の送迎」を公共交通に切り替えることを「不可能」とする回答が多数を占めるが、「可能」とする回答も約 14%あった。
将来の公共交通の維持・確保に対する意識	・ バスに対する公的支援の存在を過半数の市民が認識しており、今後の公共交通のあり方については、「財政負担を増やさず工夫すべき」、「運行方法の工夫など効率化を行い、税金の投入をできるだけ抑制すべき」、「地域の実情にあった新しい公共交通をつくる」といった意見が多い。 ・ 「現在移動に困っている」、もしくは「現在は困ってはいないが将来困るかもしれない」と回答した人が 60%と多く、その移動目的は通院が 47%、買物が 28%と多くなっている。

（２） 調査結果の概要

① 回答者の属性

・回答者の性別については、男性 44%、女性 51%と大きな偏りはなかった。
・回答者の年齢については、65 歳以上の高齢者が 43%、うち 75 歳以上は 19%であった。
・回答者の運転免許保有状況については、自動車が 74%、原付・二輪のみが3%、運転免許を持っていない人が 17%であった。
・65 歳以上の回答者の運転免許保有状況については、自動車が 62%、原付・二輪のみが7%、運転免許を持っていない人が 30%であった。

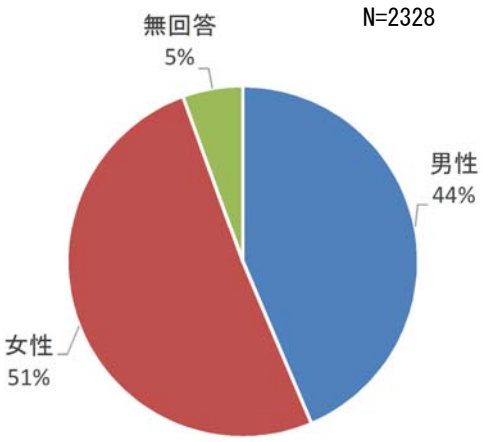


図　回答者の性別

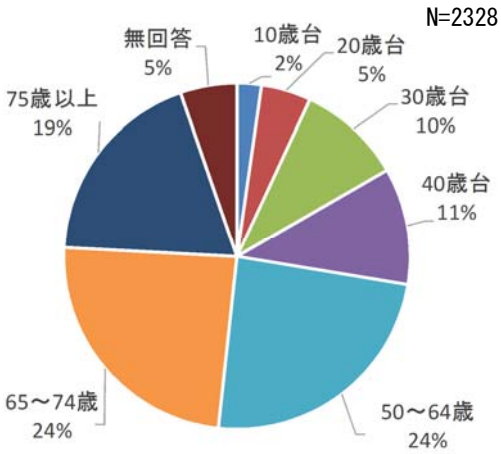


図　回答者の年齢

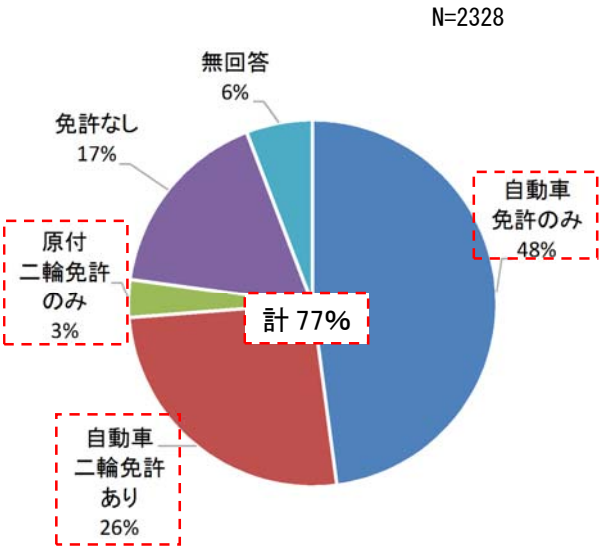


図　運転免許保有状況

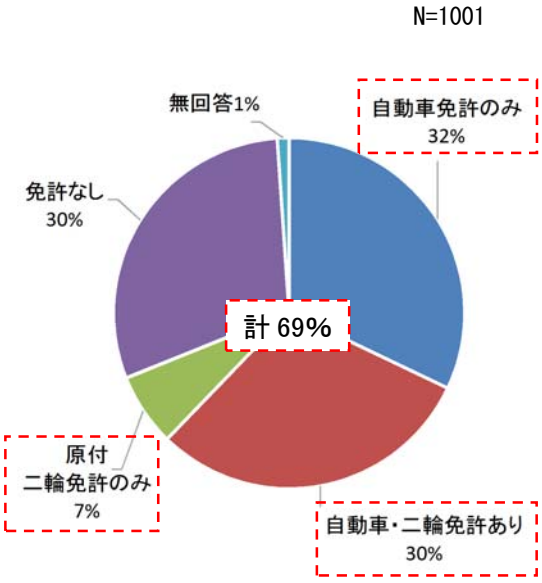


図　運転免許保有状況
（65 歳以上）

設問概要：公共交通（タクシー含む）以外でいつでも自分の好きなときに使える交通手段がありますか？
（選択肢の内当てはまるものすべてを選択）

選択肢：
1. 自分専用の自動車がある
2. 家族共用の自動車がある
3. 家族が送迎してくれる自動車がある
4. 頼むと自動車で送迎してくれる人が近くにいる
5. バイク・原付がある
6. 自転車がある
7. その他
8. なし

・自分専用自動車がある人が約 60%と最も高く、次に家族と共有及び送迎する自動車がある人があわせて約 30%で、家族の人の送迎も含め何らかの自動車が使える人が約 90%を占める一方で、いつでも自分の好きなときに使える「交通手段がない人」が約4%ある。
・「交通手段がない人」の年齢別としては、75 歳以上が 70%を占め、同居していない家族の自動車、路線バス、タクシーが移動手段となっている。

計約 90%

項目	回答数	構成比
自分専用自動車	1407	60.4%
家族共有自動車	324	13.9%
家族送迎自動車	333	14.3%
近くの人	124	5.3%
バイク・原付	105	4.5%
自転車	350	15.0%
その他	22	0.9%
なし	103	4.4%
無記入	134	5.8%
回答数	2328	100.0%

（単位：人）

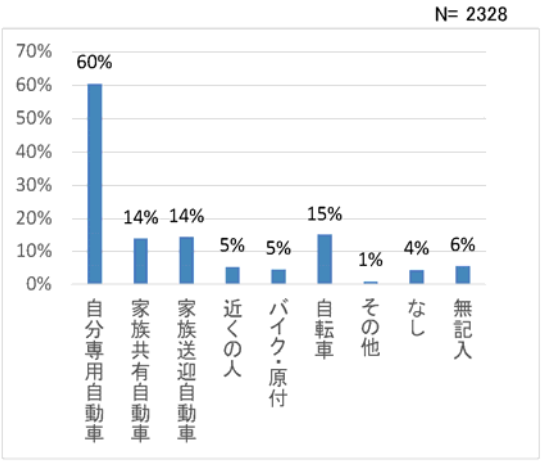


図　いつでも自分の好きなときに使える交通手段

項目	回答数	構成比
10歳台	2	1.9%
20歳台	2	1.9%
30歳台	3	2.9%
40歳台	4	3.9%
50～64歳	6	5.8%
65～74歳	13	12.6%
75歳以上	71	68.9%
無回答	3	2.9%
合計	103	100.0%

（単位：人）

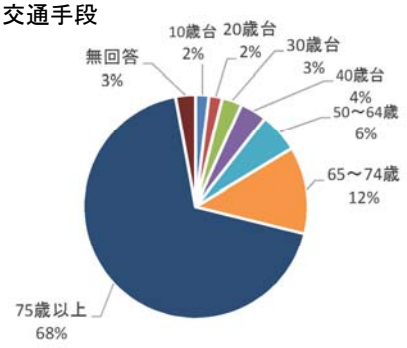


図　いつでも自分の好きなときに使える「交通手段なしの人」の年齢

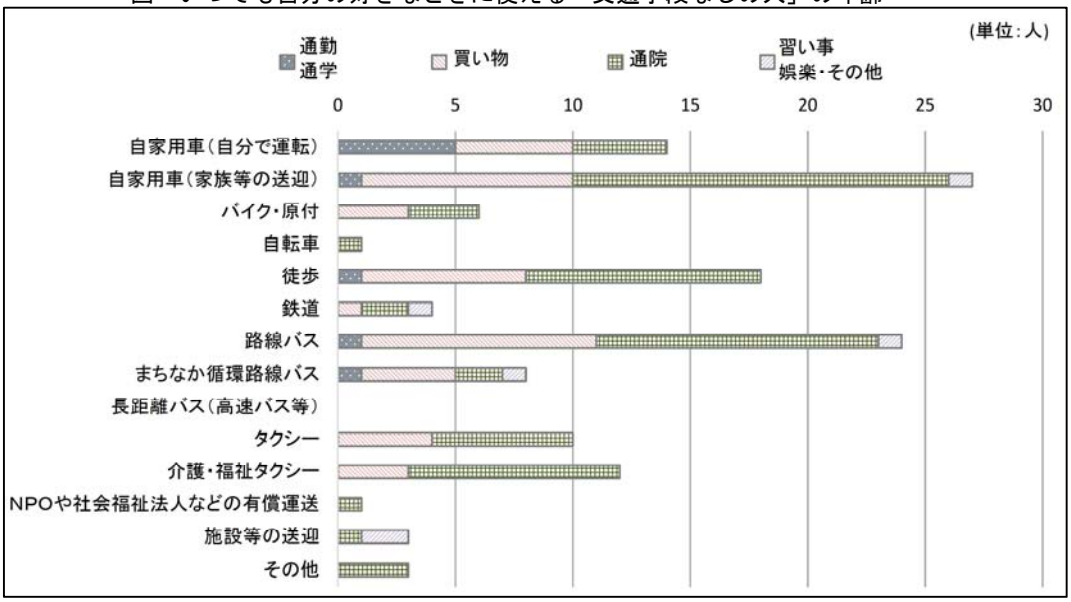


図　いつでも自分の好きなときに使える「交通手段なしの人」の外出目的別に見る移動手段

② 定期的な日常生活における市民の移動実態

設問概要：普段の生活における定期的な移動について質問
選択肢　：移動目的　1. 通勤・通学　　2. 買物　3. 通院　4. 習い事・娯楽・その他
　　移動手段選択数　14 項目
　　移動時間帯　（自由記入）
　　お出かけ先　（大まかな住所と具体的な名称を自由記入）

・定期的な移動の目的は、「通勤・通学」が最も多く、買物、「習い事・娯楽・その他」、通院の順に続く。
・これらの移動における利用手段については、80%が自動車を自分で運転するまたは家族の送迎によるとする回答であり、公共交通の利用は「鉄道・バス・タクシー」を合わせて4%と低い。65 歳以上の高齢者についてもほぼ同様である。
・「出発・帰宅時刻」を定期的な移動の頻度を考慮して集計すると、出発は7時台が最も多く、8時台がそれに続き、全体の 48.5%を占める。帰宅は 18 時台が最も多く、17 時台、19 時台が続き、出発に比べると分散している。65 歳以上の高齢者の出発は 10 時台が最も多く、帰宅については 11～12 時台と 17～18 時が多い。

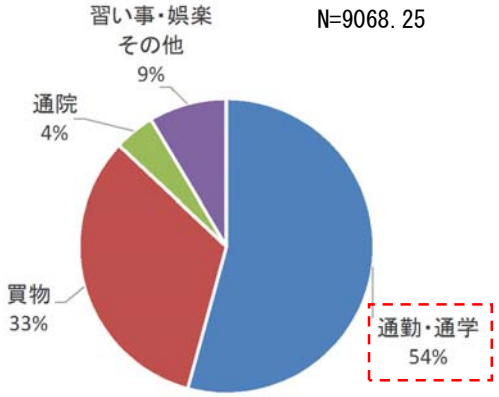


図　定期的な移動の目的

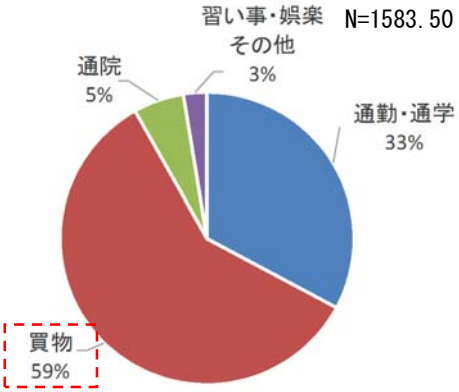


図　定期的な移動の目的
（65 歳以上）

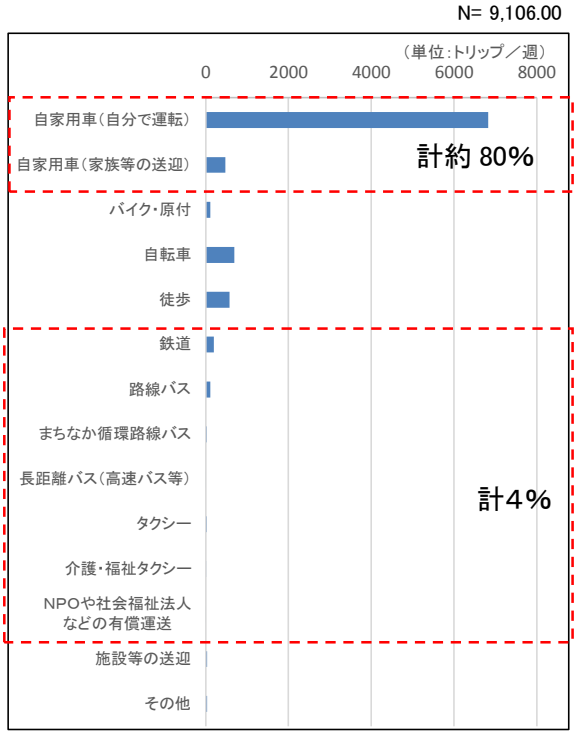


図　定期的な移動の利用交通手段

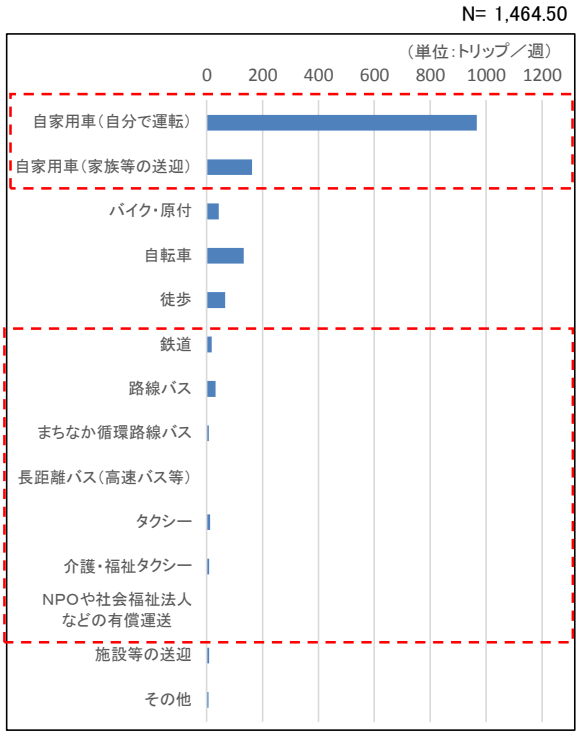


図　定期的な移動の利用交通手段
（65 歳以上）

※１回答者につき４つまでの移動を、「２週間に１回」を 0.5、「月に１回」を 0.25 として　週単位での頻度を集計
※構成比は回答数に対するもの

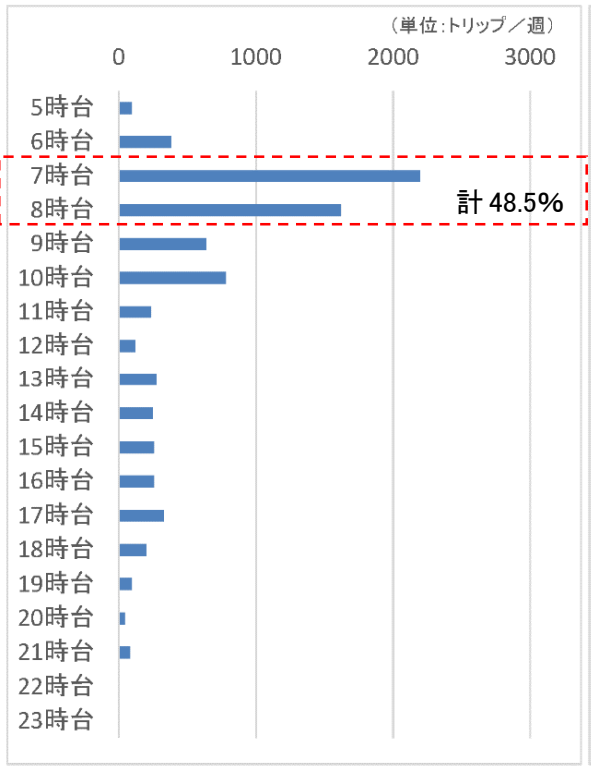


図　定期的な移動の時間帯（出発）

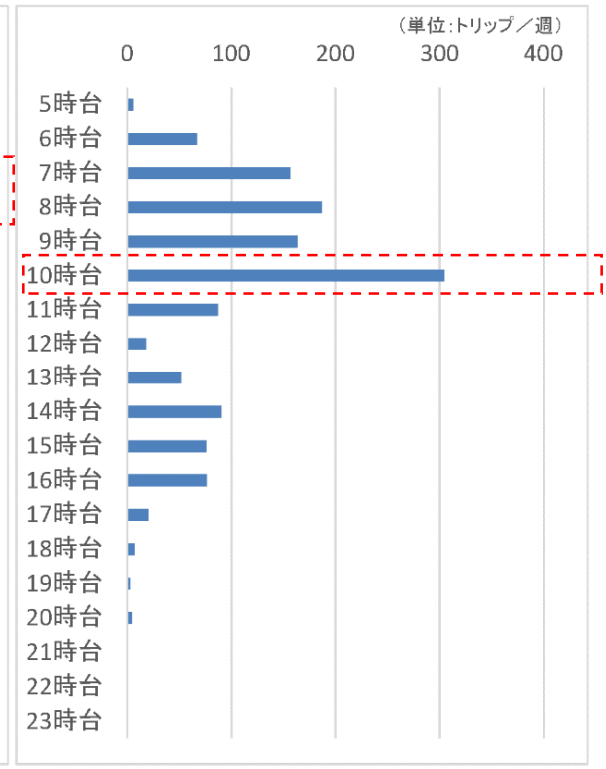


図　定期的な移動の時間帯（出発）
（65 歳以上）

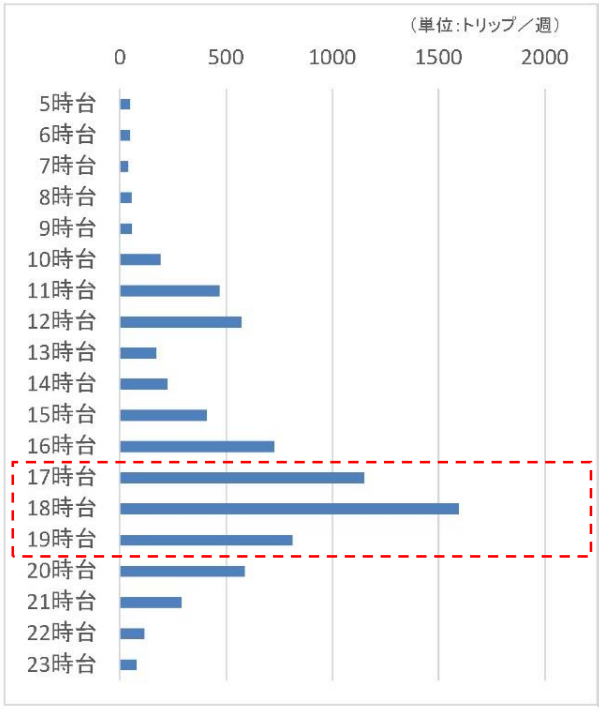


図　定期的な移動の時間帯（帰宅）

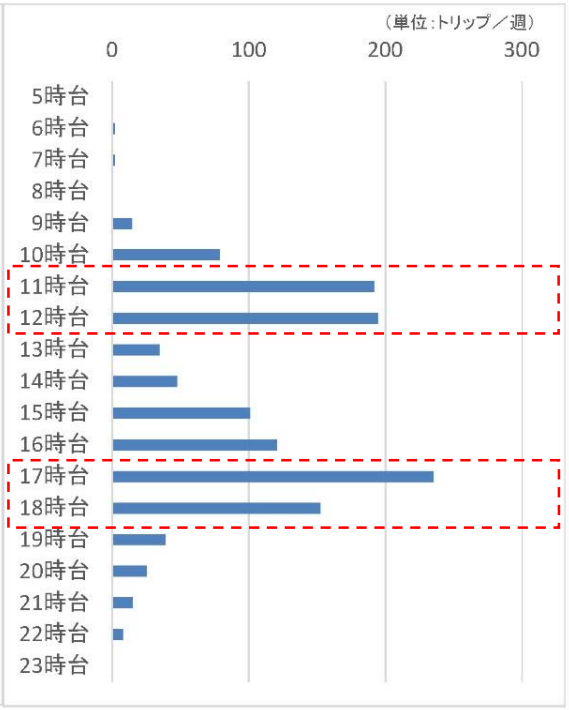


図　定期的な移動の時間帯（帰宅）
（65 歳以上）

③ 居住地域ごとの移動目的先（地域）

・市民の日常の外出先は中心部の昭和地区に最も集中している。昭和地区は企業・事業所や、市民病院をはじめとする医療施設、旧来の中心商店街と大型店舗の立地する地区である。
・次いで、郊外型の新しいショッピングセンターの立地する「下豊富地区・下六人部地区」、沿道型の商業施設が立地する「惇明・大正地区」が続く。三和、夜久野及び大江地域では、各地域の拠点となる「細見・下夜久野・上夜久野・美河」の各地区への移動がみられる。

■居住地区×外出目的地　　（単位:トリップ／週）

居住地区		外出目的地 1 惇明	2 昭和	3 大正	4 省部	5 遷善	6 成仁	7 庵我	8 下豊富	9 下川口	10 上豊富	11 上六人部	12 中六人部	13 下六人部	14 上川口	15 金谷	16 三岳	17 金山・雲原	18 佐賀	19 葛原	20 細見	21 川合	22 下夜久野	23 中夜久野	24 上夜久野	25 美河	26 美鈴	27 有仁	50 福知山市外	合計
1	惇明	94.5	125.75	79	16.5	16	6.25	14.25	39.5	0	3	0	0	45.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	35.75	479
		19.7%	26.3%	16.5%	3.4%	3.3%	1.3%	3.0%	8.2%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	9.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	7.5%	9.5%
2	昭和	72.5	255.75	55	23.5	18	0	4	55.75	0	0.25	0	0	58.5	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38.25	588.5
		12.3%	43.5%	9.3%	4.0%	3.1%	0.0%	0.7%	9.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.9%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.5%	11.7%
3	大正	41.25	45	111.75	17.25	5	0	5	13.75	0	0	0	0	32	4	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77.75	357.75
		11.5%	12.6%	31.2%	4.8%	1.4%	0.0%	1.4%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.9%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.7%	7.1%
4	省部	48.5	66.5	88	51.5	37	5.75	15.5	20	0	0	0	0	77	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	51.25	466
		10.4%	14.3%	18.9%	11.1%	7.9%	1.2%	3.3%	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.0%	9.2%
5	遷善	18.75	56	9	26.75	59.25	6	0	16	5	2	0	0	23	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	89.75	318.5
		5.9%	17.6%	2.8%	8.4%	18.6%	1.9%	0.0%	5.0%	1.6%	0.6%	0.0%	0.0%	7.2%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	28.2%	6.3%
6	成仁	53.75	18.25	31.5	52.5	33.25	0	4	9.5	0	0	0	0	117.5	0	0	0	0	7	0	6	0	0	0	0	0	0	0	69.25	402.5
		13.4%	4.5%	7.8%	13.0%	8.3%	0.0%	1.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	29.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	17.2%	8.0%
7	庵我	19.25	50.25	17	6.25	0	0	4.75	8.5	5	0	0	0	38	1	2	0	0	0	0	0.5	0	3	0	0	0	0	0	15	170.5
		11.3%	29.5%	10.0%	3.7%	0.0%	0.0%	2.8%	5.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	22.3%	0.6%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.8%	3.4%
8	下豊富	68.5	184.5	13	18.5	22	0	3	169	11.5	0.5	0	0	85	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	7	5	0	75.5	669
		10.2%	27.6%	1.9%	2.8%	3.3%	0.0%	0.4%	25.3%	1.7%	0.1%	0.0%	0.0%	12.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.7%	0.0%	11.3%	13.3%
9	下川口	6.25	9.25	9	0	0	0	1	12.25	9	0	0	0	5.25	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	72
		8.7%	12.8%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	17.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	7.3%	6.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.8%	1.4%
10	上豊富	18.75	46.5	12	0.25	0	5	0	31.5	0	5	0	0	21	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	153
		12.3%	30.4%	7.8%	0.2%	0.0%	3.3%	0.0%	20.6%	0.0%	3.3%	0.0%	0.0%	13.7%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.2%	3.0%
11	上六人部	5	1.75	3	6.5	0.25	0.5	0	6	0	0	2	0	20.5	0	0	0	0	0	0.5	2	0	0	0	0	0	0	0	8	56
		8.9%	3.1%	5.4%	11.6%	0.4%	0.9%	0.0%	10.7%	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%	36.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	1.1%
12	中六人部	1	20.25	6	7.5	0	0.25	0	5	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	10.25	87.25
		1.1%	23.2%	6.9%	8.6%	0.0%	0.3%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	28.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.7%	1.7%
13	下六人部	20.75	36	19.5	32	16	0	7	10	0	0	0	0	89.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	64.75	300.5
		6.9%	12.0%	6.5%	10.6%	5.3%	0.0%	2.3%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	29.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	21.5%	6.0%
14	上川口	11	14.75	12.25	6	0.25	0	0	12.75	2.75	0	0	0	6	7	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	7	103.75
		10.6%	14.2%	11.8%	5.8%	0.2%	0.0%	0.0%	12.3%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	5.8%	6.7%	18.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	6.7%	2.1%
15	金谷	6.75	22	0.5	6	0	0	0	24	7.25	0	0	0	5	6	7	0	0	0	0	5	0	0.75	0	0	0	0	0	12.25	102.5
		6.6%	21.5%	0.5%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	23.4%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	4.9%	5.9%	6.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.9%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.0%	2.0%
16	三岳	7	6.5	0	0	0	0	0	6	0.75	0	0	0	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.5	33.75
		20.7%	19.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	17.8%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	17.8%	3.0%	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.3%	0.7%
17	金山・雲原	0.5	5.5	0	0	0	0	0.25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	25.75
		1.9%	21.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	73.8%	0.5%
18	佐賀	8.75	9.75	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	49.5
		17.7%	19.7%	0.0%	28.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	34.3%	1.0%
19	葛原	5	1.25	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	5.75	0	0	0	0	0	8	6.25	0	0	0	0	0	0	0	12.25	48.5
		10.3%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.5%	12.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.3%	1.0%
20	細見	16.25	4.75	9	6.5	1.5	1	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	7	0	5	22.25	0	0	0	0	0	0	0	27	136.25
		11.9%	3.5%	6.6%	4.8%	1.1%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.4%	0.0%	0.0%	0.0%	5.1%	0.0%	3.7%	16.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19.8%	2.7%
21	川合	0	0.25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	14.25	18.5
		0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	77.0%	0.4%
22	下夜久野	10	7.25	1	5	0	0	0	10.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.75	7	0	0	0	0	12.25	67.75
		14.8%	10.7%	1.5%	7.4%	0.0%	0.0%	0.0%	15.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.8%	10.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.1%	1.3%
23	中夜久野	0	14.25	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0.75	0	3	6	0	0	11	42
		0.0%	33.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	7.1%	14.3%	0.0%	0.0%	26.2%	0.8%
24	上夜久野	7	2.25	2	0	0	0	0	10	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	7.5	45.75
		15.3%	4.9%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.2%	0.0%	0.0%	0.0%	16.4%	0.9%
25	美河	10.5	25	15	0	0	0	0	10.5	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.5	0	53.5	0	0.25	44.25	161.5
		6.5%	15.5%	9.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	33.1%	0.0%	0.2%	27.4%	3.2%
26	美鈴	5	2.5	0	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.5	0	6	11.5	42.5
		11.8%	5.9%	0.0%	16.5%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.4%	0.0%	14.1%	27.1%	0.8%
27	有仁	0	2	1	0	0.5	0	0	6	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.75	6	6	7.75	41
		0.0%	4.9%	2.4%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	14.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	14.6%	14.6%	18.9%	0.8%
合計		556.5	1933.75	494.5	303.5	209	24.75	58.75	493.5	41.25	10.75	2	0	717.5	41	28	1	12.5	12	18.5	55	2	19.25	7.5	15	91.75	11	12.25	767	5039.5
		11.0%	20.5%	9.8%	6.0%	4.1%	0.5%	1.2%	9.8%	0.8%	0.2%	0.0%	0.0%	14.2%	0.8%	0.6%	0.0%	0.2%	0.2%	0.4%	1.1%	0.0%	0.4%	0.1%	0.3%	1.8%	0.2%	0.2%	15.2%	100.0%

※回答者が記入した最大4つの移動のうち、当該移動が含まれる移動数に週の頻度を乗じて集計した。　　高い　低い

④ 居住地域ごとの移動手段

・日常の移動における利用手段については、大半が「自動車を自分で運転する」または「家族の送迎による」とする回答であり、公共交通の利用は、鉄道、バス、タクシーを合わせて4%と非常に低調である。公共交通利用の割合が若干ながら多い地区としては、鉄道では「下夜久野・中夜久野・上夜久野・美鈴・有仁」であり、路線バスでは「上六人部・上川口・菟原・上夜久野」となっている。

■居住地区×利用交通手段　　(単位:トリップ／週)

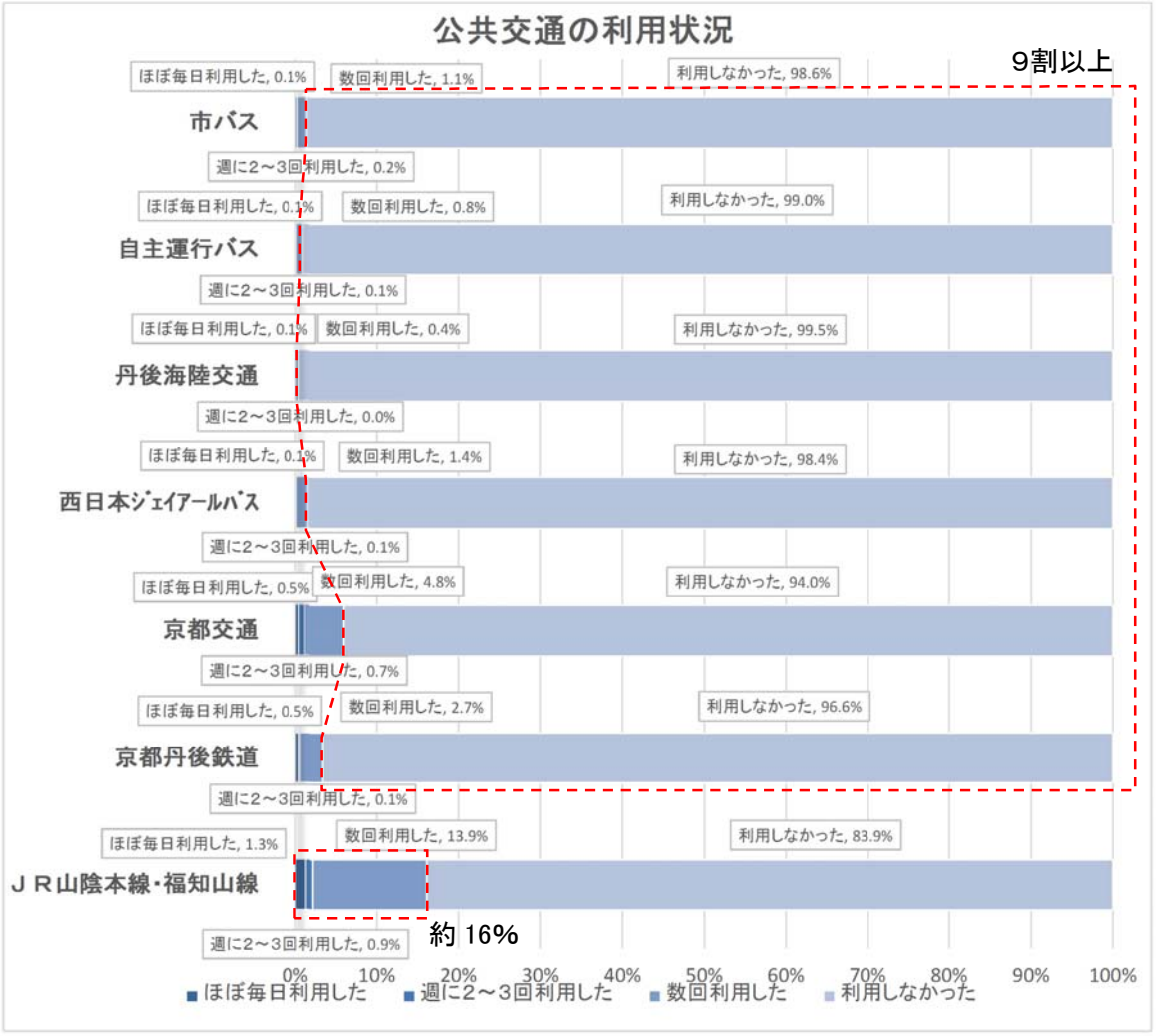
		1 自家用車 (自分で運転)	2 自家用車 (家族等の送迎)	3 バイク・原付	4 自転車	5 徒歩	6 鉄道	7 路線バス	8 まちなか循環 路線バス	9 長距離バス (高速バス等)	10 タクシー	11 介護 福祉タクシー	12 NPOや社会福祉法人 などの有償運送	13 施設等の送迎	14 その他	合計
1	惇明	519.50	107.75	18.00	151.75	80.50	33.75	4.00	16.00	0.25	4.50	2.25	1.25	0.00	1.00	940.50
		55.2%	11.5%	1.9%	16.1%	8.6%	3.6%	0.4%	1.7%	0.0%	0.5%	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	10.46%
2	昭和	646.75	81.25	12.75	127.25	107.25	15.25	0.00	5.25	0.00	3.50	0.00	0.00	4.00	0.00	1003.25
		64.5%	8.1%	1.3%	12.7%	10.7%	1.5%	0.0%	0.5%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	11.16%
3	大正	329.50	30.50	10.50	62.50	83.25	11.00	15.50	1.00	0.50	0.50	0.00	0.00	2.50	7.00	554.25
		59.4%	5.5%	1.9%	11.3%	15.0%	2.0%	2.8%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	1.3%	6.16%
4	雀部	537.75	30.50	16.50	63.00	29.75	10.00	7.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	3.25	0.00	698.75
		77.0%	4.4%	2.4%	9.0%	4.3%	1.4%	1.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	7.77%
5	遷喬	375.00	15.25	8.25	18.25	23.25	12.25	7.75	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	3.00	5.00	468.50
		80.0%	3.3%	1.8%	3.9%	5.0%	2.6%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.6%	1.1%	5.21%
6	成仁	422.50	7.75	5.00	29.50	29.00	0.00	5.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	499.25
		84.6%	1.6%	1.0%	5.9%	5.8%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.55%
7	庵我	246.25	6.75	6.00	17.00	10.00	5.00	4.50	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	297.50
		82.8%	2.3%	2.0%	5.7%	3.4%	1.7%	1.5%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	3.31%
8	下豊富	890.50	41.50	9.75	32.50	40.75	10.50	8.50	0.00	0.75	3.25	3.25	0.00	0.00	0.00	1041.25
		85.5%	4.0%	0.9%	3.1%	3.9%	1.0%	0.8%	0.0%	0.1%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	11.58%
9	下川口	99.75	6.75	0.00	0.00	12.25	5.00	1.25	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	127.00
		78.5%	5.3%	0.0%	0.0%	9.6%	3.9%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	1.41%
10	上豊富	151.75	16.75	1.50	6.00	6.25	0.00	7.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	1.00	6.00	197.00
		77.0%	8.5%	0.8%	3.0%	3.2%	0.0%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	3.0%	2.19%
11	上六人部	86.75	10.25	0.50	1.00	0.25	1.50	8.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	2.25	1.75	112.75
		76.9%	9.1%	0.4%	0.9%	0.2%	1.3%	7.3%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	2.0%	1.6%	1.25%
12	中六人部	103.75	6.50	5.25	0.00	0.50	5.25	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	122.00
		85.0%	5.3%	4.3%	0.0%	0.4%	4.3%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.36%
13	下六人部	434.25	20.25	3.50	24.75	6.50	5.00	2.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.00	0.00	500.00
		86.9%	4.1%	0.7%	5.0%	1.3%	1.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	5.56%
14	上川口	141.25	4.75	0.00	0.00	5.25	5.25	7.00	0.00	0.00	0.25	0.50	2.00	3.00	0.25	169.50
		83.3%	2.8%	0.0%	0.0%	3.1%	3.1%	4.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	1.2%	1.8%	0.1%	1.88%
15	金谷	138.50	13.00	2.00	0.00	7.00	4.25	0.25	0.00	0.00	0.00	1.50	0.00	0.00	0.00	166.50
		83.2%	7.8%	1.2%	0.0%	4.2%	2.6%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	1.85%
16	三岳	62.25	1.50	0.25	6.50	6.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	3.00	0.00	81.75
		76.1%	1.8%	0.3%	8.0%	7.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	3.7%	0.0%	0.91%
17	金山・雲原	37.75	0.50	0.50	0.00	0.00	0.50	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	39.75
		95.0%	1.3%	1.3%	0.0%	0.0%	1.3%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.44%
18	佐賀	65.50	3.50	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	1.25	0.00	0.00	0.00	0.00	72.75
		90.0%	4.8%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.81%
19	菟原	108.75	12.50	0.50	8.00	0.50	0.75	13.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	144.25
		75.4%	8.7%	0.3%	5.5%	0.3%	0.5%	9.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.60%
20	細見	198.50	0.75	0.00	0.00	5.25	0.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	206.00
		96.4%	0.4%	0.0%	0.0%	2.5%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	2.29%
21	川合	56.00	1.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	57.50
		97.4%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.64%
22	下夜久野	106.50	5.00	0.50	4.00	5.00	6.50	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	128.50
		82.9%	3.9%	0.4%	3.1%	3.9%	5.1%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	1.43%
23	中夜久野	89.25	11.25	0.25	0.00	7.00	9.25	2.00	0.25	0.00	4.00	0.00	0.00	0.00	4.00	127.25
		70.1%	8.8%	0.2%	0.0%	5.5%	7.3%	1.6%	0.2%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	1.42%
24	上夜久野	101.00	5.75	4.25	0.00	5.00	8.25	7.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	132.00
		76.5%	4.4%	3.2%	0.0%	3.8%	6.3%	5.3%	0.0%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	1.47%
25	美河	246.25	19.00	4.25	26.75	10.75	5.50	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	315.00
		78.2%	6.0%	1.3%	8.5%	3.4%	1.7%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	3.50%
26	美鈴	59.25	0.50	0.50	21.00	15.50	14.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	111.50
		53.1%	0.4%	0.4%	18.8%	13.9%	13.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.24%
27	有仁	110.75	0.50	0.00	0.00	5.00	15.00	5.00	0.00	0.00	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00	141.25
		78.4%	0.4%	0.0%	0.0%	3.5%	10.6%	3.5%	0.0%	0.0%	3.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.57%
0	不明	375.00	10.75	0.00	73.75	57.00	11.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.00	6.00	537.25
		69.8%	2.0%	0.0%	13.7%	10.6%	2.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	1.1%	5.97%
合計		6740.50	472.50	112.50	673.50	558.75	195.75	111.00	23.00	2.75	23.75	11.75	4.00	30.00	33.00	8992.75
		74.95%	5.25%	1.25%	7.49%	6.21%	2.18%	1.23%	0.26%	0.03%	0.26%	0.13%	0.04%	0.33%	0.37%	100.00%

※回答者が記入した最大4つの移動のうち、当該手段が含まれる移動数に週の頻度を乗じて集計した。　　高い　低い

⑤ 最近１ヵ月間の公共交通の利用状況

設問概要：最近１ヵ月の間に公共交通（鉄道・路線バス）をどの程度利用されましたか？
（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. ほぼ毎日利用した　　2. 週に２～３回利用した
3. 数回利用した　　4. 利用しなかった

・最近1ヵ月間における鉄道、路線バスの利用に関する質問に対しては、JRを利用した人が約 16%あったほか、JR以外の公共交通は9割以上の回答者が1度も利用しなかったと回答した。

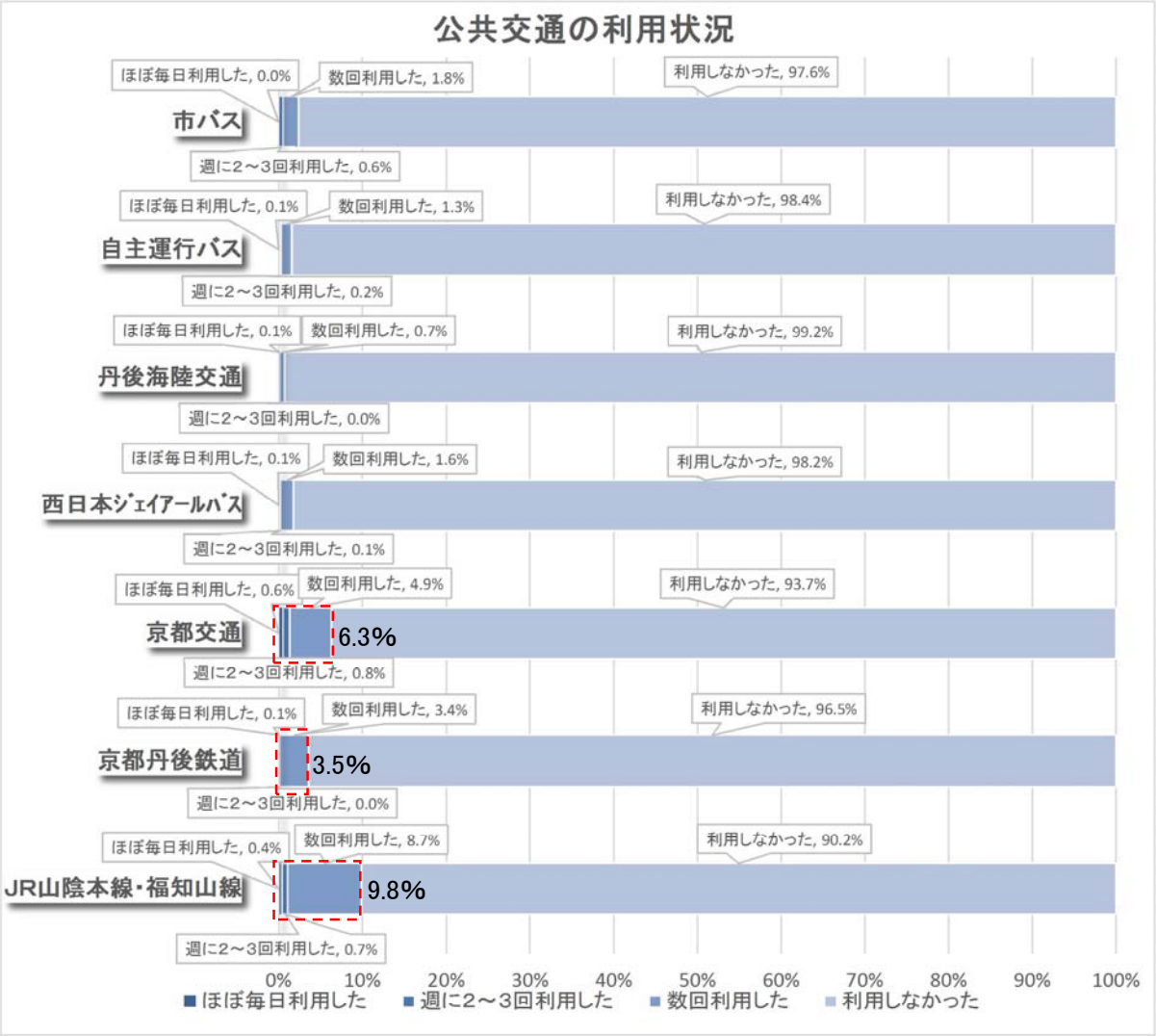


		ほぼ毎日利用した	週に2～3回利用した	数回利用した	利用しなかった	合計（回答者数）
市バス	回答数	2	5	23	2067	2097
	構成比	0.1%	0.2%	1.1%	98.6%	100.0%
自主運行バス	回答数	2	2	16	2069	2089
	構成比	0.1%	0.1%	0.8%	99.0%	100.0%
丹後海陸交通	回答数	2	0	8	2083	2093
	構成比	0.1%	0.0%	0.4%	99.5%	100.0%
西日本ジェイアールバス	回答数	2	2	29	2064	2097
	構成比	0.1%	0.1%	1.4%	98.4%	100.0%
京都交通	回答数	10	15	100	1973	2098
	構成比	0.5%	0.7%	4.8%	94.0%	100.0%
京都丹後鉄道	回答数	11	3	57	2026	2097
	構成比	0.5%	0.1%	2.7%	96.6%	100.0%
JR山陰本線・福知山線	回答数	28	19	296	1786	2129
	構成比	1.3%	0.9%	13.9%	83.9%	100.0%

※構成比は回答数に対するもの　　（単位：人）

図　最近１ヵ月間の公共交通の利用状況

・65 歳以上の最近1ヵ月の間の公共交通の利用状況については、JRを利用したのは 9.8%、京都丹後鉄道は 3.5%、京都交通が 6.3%、その他のバスは 0.8～2.4%であった。



		ほぼ毎日利用した	週に2～3回利用した	数回利用した	利用しなかった	合計(回答者数)
市バス	回答数	0	5	16	856	877
	構成比	0.0%	0.6%	1.8%	97.6%	100.0%
自主運行バス	回答数	1	2	11	855	869
	構成比	0.1%	0.2%	1.3%	98.4%	100.0%
丹後海陸交通	回答数	1	0	6	868	875
	構成比	0.1%	0.0%	0.7%	99.2%	100.0%
西日本ジェイアールバス	回答数	1	1	14	862	878
	構成比	0.1%	0.1%	1.6%	98.2%	100.0%
京都交通	回答数	5	7	43	824	879
	構成比	0.6%	0.8%	4.9%	93.7%	100.0%
京都丹後鉄道	回答数	1	0	30	844	875
	構成比	0.1%	0.0%	3.4%	96.5%	100.0%
JR山陰本線・福知山線	回答数	4	6	78	807	895
	構成比	0.4%	0.7%	8.7%	90.2%	100.0%

※構成比は回答数に対するもの　　（単位：人）

図　最近１ヵ月間の公共交通の利用状況（65 歳以上）

⑥ 公共交通「利用者」の満足度・不満理由

設問概要：最近１ヵ月の間に鉄道、路線バスを利用されたことがある人に、鉄道、路線バスに対する満足度を質問（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. 満足している　3. やや不満を感じている
2. やや満足している　4. 不満を感じている

設問概要：上記設問で「3. やや不満」「4. 不満」を選んだ人にその理由を質問（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. 行きたい場所に行けない　2. 自宅から駅、バス停までが遠い
3. 乗りたい時間に便がない　4. 便数（運行頻度）が少ない
5. 運賃が高い　6. 乗り継ぎが悪い　7. 所要時間がかかる
8. 地域に路線バスが走っていない　9. その他

・満足度を尋ねる質問では、「満足」、「やや満足」と回答した路線バスの利用者が 56%、鉄道利用者では 60%と、全体としては肯定的な回答が否定的な回答よりも多く見られた。
・「不満」、「やや不満」と回答した人の不満の要因としては「便数（運行頻度）が少ない」「乗りたい時間に便がない」といった回答が多かった。
・65 歳以上についても同様に、不満の内容としては、「便数（運行頻度）が少ない」が最も多く、次いで「乗りたい時間に便がない」が続いている。

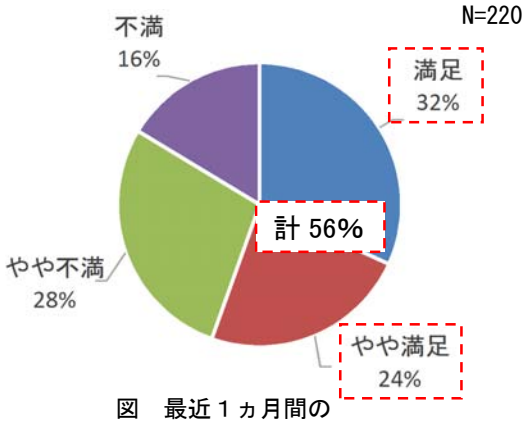


図　最近１ヵ月間の
路線バス利用者の満足度

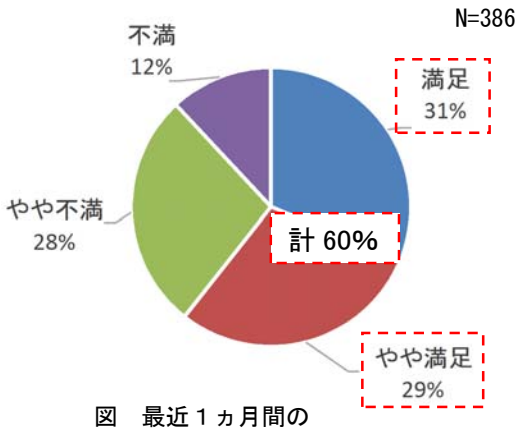


図　最近１ヵ月間の
鉄道利用者の満足度

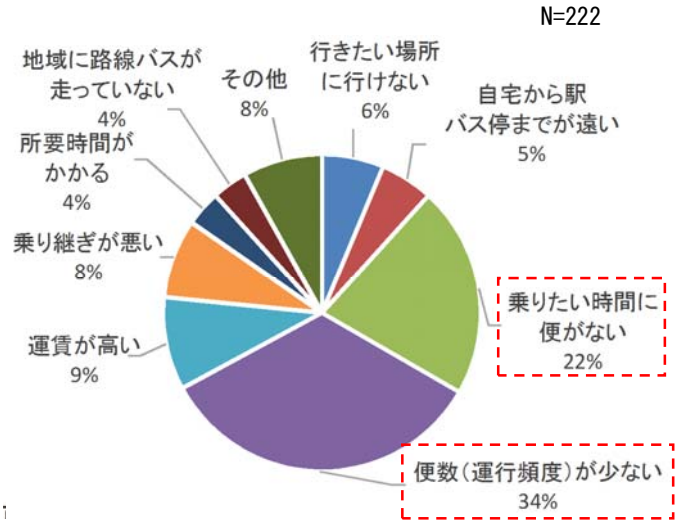


図　最近１ヵ月間の路線バス・鉄道利用者の不満の理由

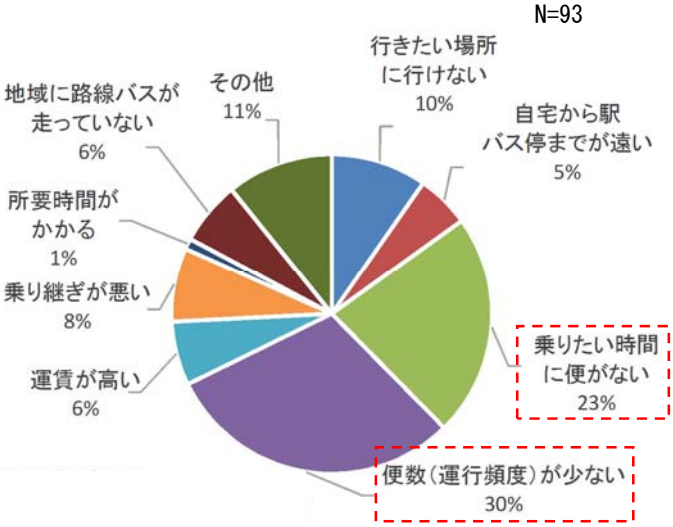


図　最近１ヵ月間の路線バス・鉄道利用者の不満の理由
（65 歳以上）

⑦ 公共交通に対する「利用者」からの改善要望

設問概要：鉄道、路線バスを利用したことがある人に鉄道、路線バスに対して改善を要望したい事項を質問（選択肢から３つまでを選択）
選択肢数：16（内容は下記参照）

・改善要望として「便数を増やす」「運賃を値下げする、割引制度などを充実させる」のほか「乗り継ぎやすいダイヤ」「終発を遅く」といった回答が多くあった。高齢者からは「駅の中の階段などの段差を解消する」「乗り降りしやすい車両を導入する」といった要望も目立った。

N=1674

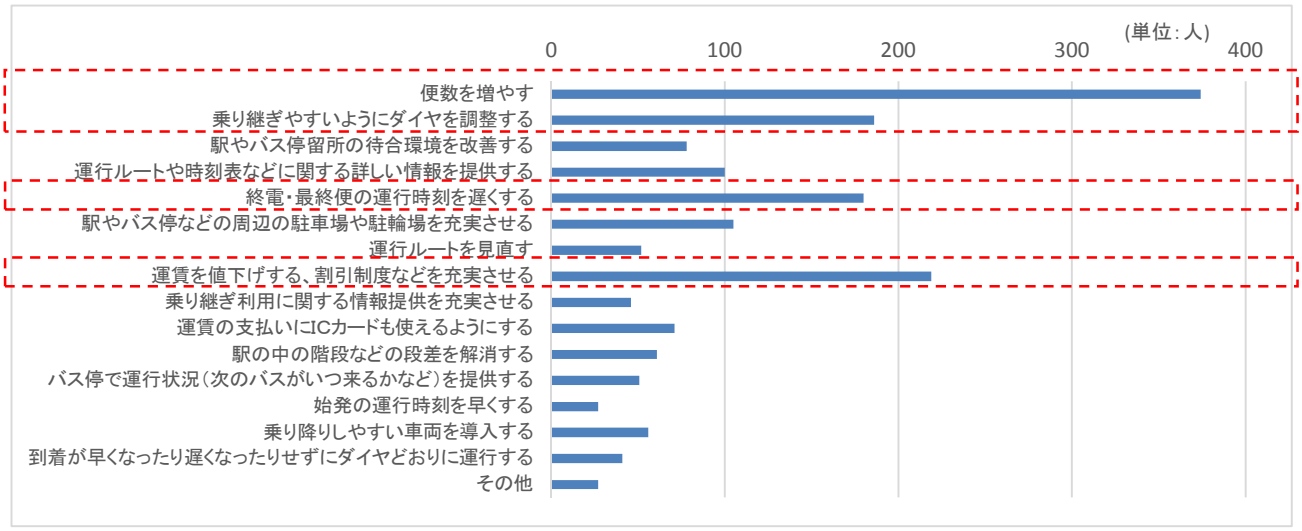


図　路線バス・鉄道利用者の改善要望事項

N=557

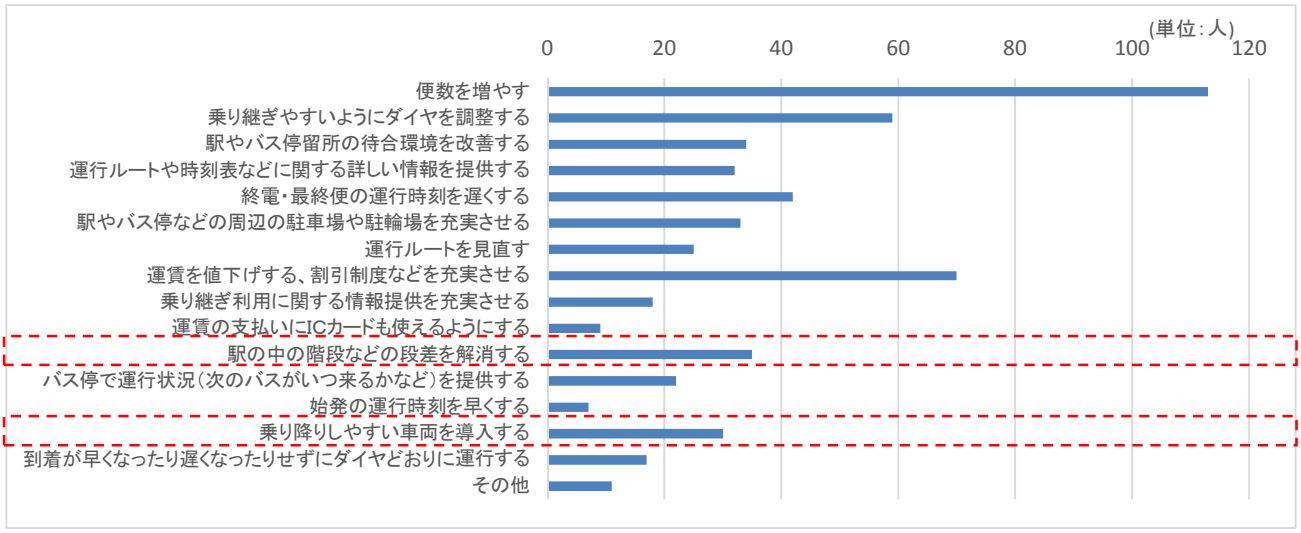


図　鉄道、路線バス利用者の改善要望事項
（65 歳以上）

※１回答者につき３つまで回答　　※鉄道、路線バス利用者の回答

⑧ 最近１ヵ月間の公共交通「非利用者」の不満理由

設問概要：最近１ヵ月の間にいずれの公共交通も利用しなかった人を対象に公共交通を利用しなかった理由を質問（選択肢から３つまでを選択）
選択肢数：16（内容は下記参照）

・公共交通を利用しなかった理由としては、「自動車の方が早く行ける」が圧倒的多数で、公共交通に対して「利用したい時間帯に運行していない」「運行本数（便数）が少ない」と、サービスのタイミングがニーズに合っていない実態を指摘する回答が多かった。

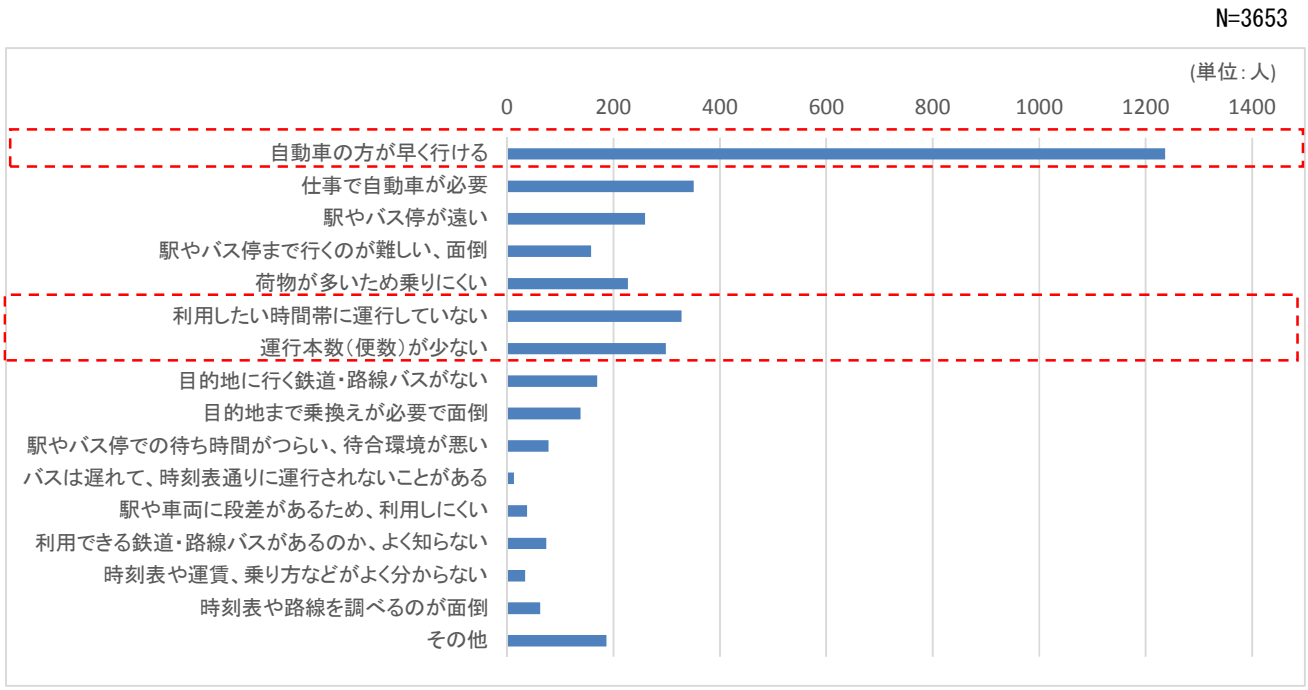


図　最近１ヵ月間の鉄道、路線バスの非利用者の利用しない理由

※１回答者につき３つまで回答　　※鉄道、路線バスを利用していない人の回答

⑨ 移動手段の公共交通への転換の可能性、自家用車運転の継続意思

設問概要：いずれの移動においても全く公共交通（鉄道・路線バス）を利用していない人に、これらの移動を鉄道または路線バスに切り替えられる可能性を質問。（選択肢から１つだけを選択）
選択肢数：３（内容は下記参照）

設問概要：普段、自家用車を運転されている人に自家用車の運転を今後も続けたいかを質問。
（選択肢から１つだけを選択）
選択肢数：５（内容は下記参照）

・移動手段を公共交通に切り替える可能性については、自身が車を手放すことがきっかけとなるとする回答が多く、サービス改善を機会に転換する可能性があるとする人は少なかった。
・65 歳以上の回答を見ると、公共交通に切り替える可能性は、全年齢と同様に自身が車を手放すことがきっかけとなるとする回答が多い。また、自動車の運転を当面継続することは全年齢と変わらないものの、将来的には運転をやめることも意識していることが表れている。

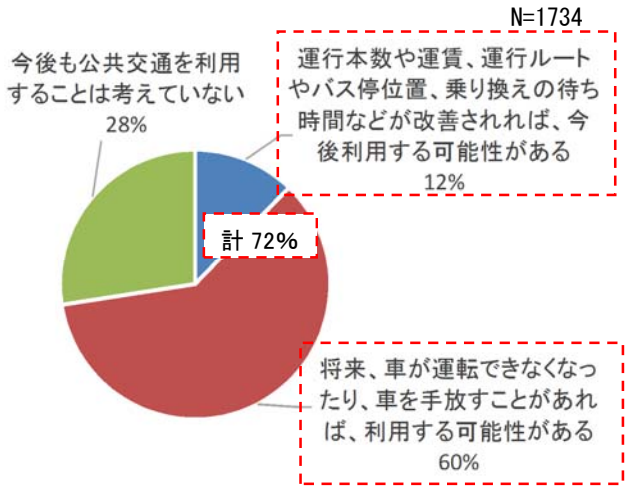


図　普段の定期的な移動で
路線バス・鉄道の非利用者の公共交通転換の可能性

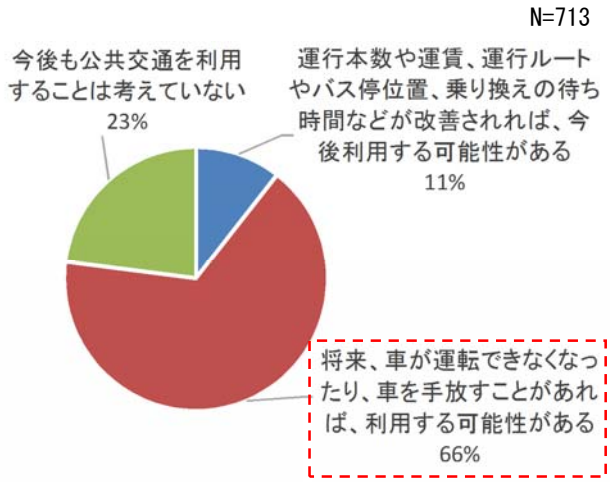


図　普段の定期的な移動で
路線バス・鉄道の非利用者の公共交通転換の可能性
（65 歳以上）

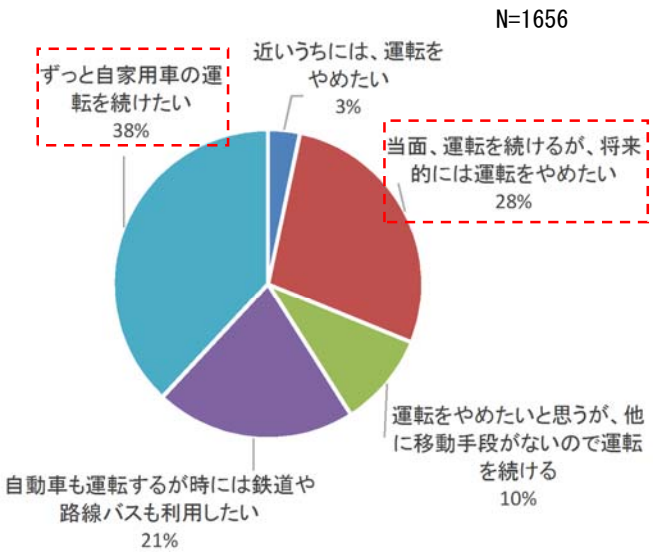


図　自家用車の運転継続意思

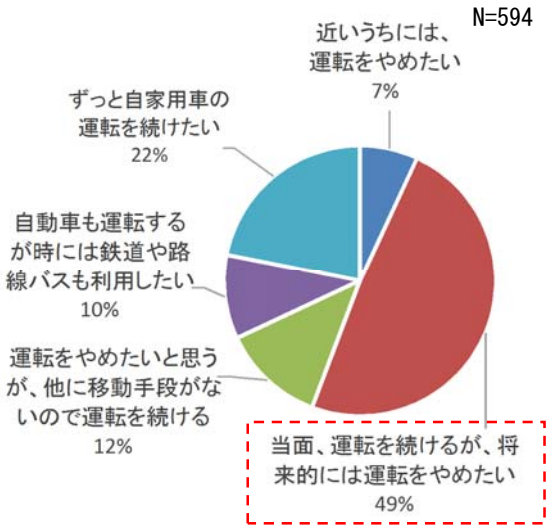


図　自家用車の運転継続意思
（65 歳以上）

⑩　「家族の送迎」から公共交通への切り替えに対する意思

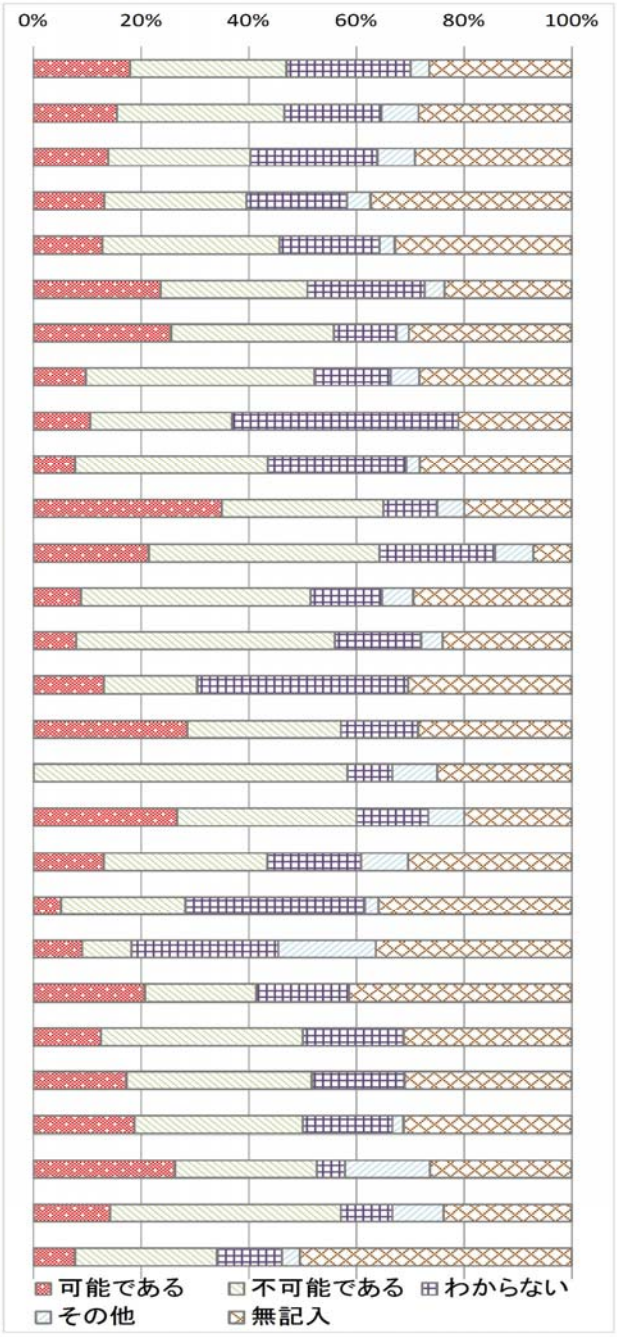
設問概要：世帯における「家族送迎」（自動車を運転できる方がご家族のお出かけの送迎をされること）を公共交通に切り替えることは可能かを質問（選択肢から１つだけを選択）

選択肢　：1. 可能である　　2. 不可能である　　3. わからない
4. その他

・家族の自動車による送迎についての質問に対しては、日常的には送迎をしていない家族を含め、家族送迎を公共交通に切り替えることが「不可能」とする回答が多数を占め、「可能」とする回答の2倍以上であった。

			1 可能である	2 不可能である	3 わからない	4 その他	5 無記入	合計
居住地区	1	惇明	21 17.9%	34 29.1%	27 23.1%	4 3.4%	31 26.5%	117 100.0%
	2	昭和	18 15.5%	36 31.0%	21 18.1%	8 6.9%	33 28.4%	116 100.0%
	3	大正	10 13.9%	19 26.4%	17 23.6%	5 6.9%	21 29.2%	72 100.0%
	4	雀部	12 13.2%	24 26.4%	17 18.7%	4 4.4%	34 37.4%	91 100.0%
	5	遷喬	9 12.9%	23 32.9%	13 18.6%	2 2.9%	23 32.9%	70 100.0%
	6	成仁	13 23.6%	15 27.3%	12 21.8%	2 3.6%	13 23.6%	55 100.0%
	7	庵我	11 25.6%	13 30.2%	5 11.6%	1 2.3%	13 30.2%	43 100.0%
	8	下豊富	11 9.7%	48 42.5%	16 14.2%	6 5.3%	32 28.3%	113 100.0%
	9	下川口	2 10.5%	5 26.3%	8 42.1%	0 0.0%	4 21.1%	19 100.0%
	10	上豊富	3 7.7%	14 35.9%	10 25.6%	1 2.6%	11 28.2%	39 100.0%
	11	上六人部	7 35.0%	6 30.0%	2 10.0%	1 5.0%	4 20.0%	20 100.0%
	12	中六人部	3 21.4%	6 42.9%	3 21.4%	1 7.1%	1 7.1%	14 100.0%
	13	下六人部	6 8.8%	29 42.6%	9 13.2%	4 5.9%	20 29.4%	68 100.0%
	14	上川口	2 8.0%	12 48.0%	4 16.0%	1 4.0%	6 24.0%	25 100.0%
	15	金谷	3 13.0%	4 17.4%	9 39.1%	0 0.0%	7 30.4%	23 100.0%
	16	三岳	4 28.6%	4 28.6%	2 14.3%	0 0.0%	4 28.6%	14 100.0%
	17	金山・雲原	0 0.0%	7 58.3%	1 8.3%	1 8.3%	3 25.0%	12 100.0%
	18	佐賀	4 26.7%	5 33.3%	2 13.3%	1 6.7%	3 20.0%	15 100.0%
	19	菟原	3 13.0%	7 30.4%	4 17.4%	2 8.7%	7 30.4%	23 100.0%
	20	細見	2 5.1%	9 23.1%	13 33.3%	1 2.6%	14 35.9%	39 100.0%
	21	川合	1 9.1%	1 9.1%	3 27.3%	2 18.2%	4 36.4%	11 100.0%
	22	下夜久野	6 20.7%	6 20.7%	5 17.2%	0 0.0%	12 41.4%	29 100.0%
	23	中夜久野	2 12.5%	6 37.5%	3 18.8%	0 0.0%	5 31.3%	16 100.0%
	24	上夜久野	5 17.2%	10 34.5%	5 17.2%	0 0.0%	9 31.0%	29 100.0%
	25	美河	9 18.8%	15 31.3%	8 16.7%	1 2.1%	15 31.3%	48 100.0%
	26	美鈴	5 26.3%	5 26.3%	1 5.3%	3 15.8%	5 26.3%	19 100.0%
	27	有仁	3 14.3%	9 42.9%	2 9.5%	2 9.5%	5 23.8%	21 100.0%
	0	不明	7 7.7%	24 26.4%	11 12.1%	3 3.3%	46 50.5%	91 100.0%
合計			182 14.5%	396 31.6%	233 18.6%	56 4.5%	385 30.8%	1252 100.0%

※%は地域毎に算出



⑪ 公共交通の維持に対する財政支援、交通政策に関する意識・考え方

設問概要：福知山市内を運行する市バスや民間バスは、国、京都府や福知山市が財政支援することにより運行されていることの認知度を質問。（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. 知らなかった
2-1. 知っていた（だいたいの金額も含めて知っていた）
2-2. 知っていた（金額までは知らなかった）

設問概要：地域の公共交通を維持するための国、府や市の財政支援についてどのようにお考えになるのか、選択肢の中から最も近いものを質問（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. 財政負担が増えてもやむを得ない
2. 財政負担を増やさずに工夫すべき
3. 公共交通も財政負担も現状を維持
4. 効率化などにより財政負担を抑制
5. 積極的に財政負担を削減

・市バスや民間バスに公的支援が入っていることについては、過半数の市民が認識している。
・今後も公共交通を維持していくための財政支援については、「財政負担を増やさずに工夫すべき」との意見が 35%と最も多く、「財政負担が増えてもやむを得ない」の約2倍であった。
・また、「効率化などにより財政負担を抑制」と「積極的に財政負担を削減」とする意見も合わせて 22%あった。
・ただし、高齢者においては「財政負担が増えてもやむを得ない」とする意見が全体より2%多く 20%あった。

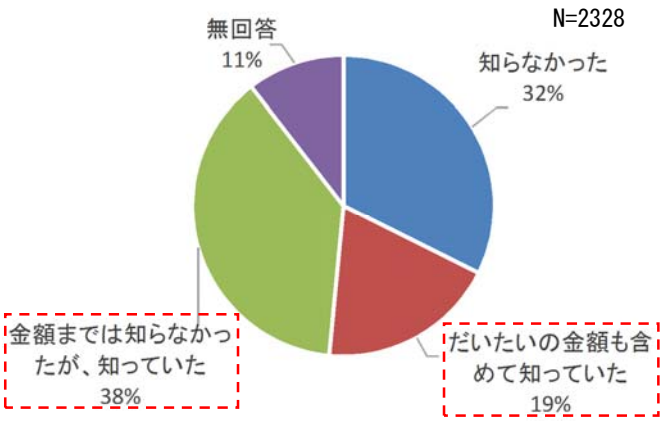


図　財政支援の認知度

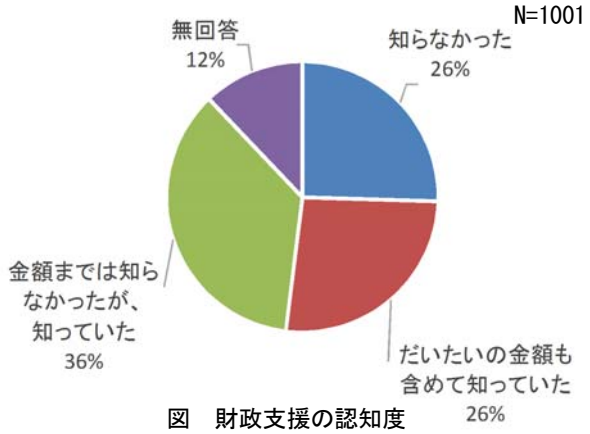


図　財政支援の認知度
（65 歳以上）

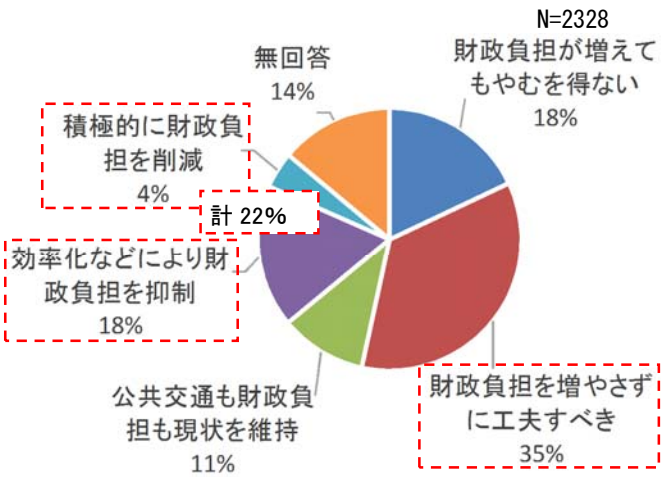


図　公共交通を継続するための
財政支援に対する考え方

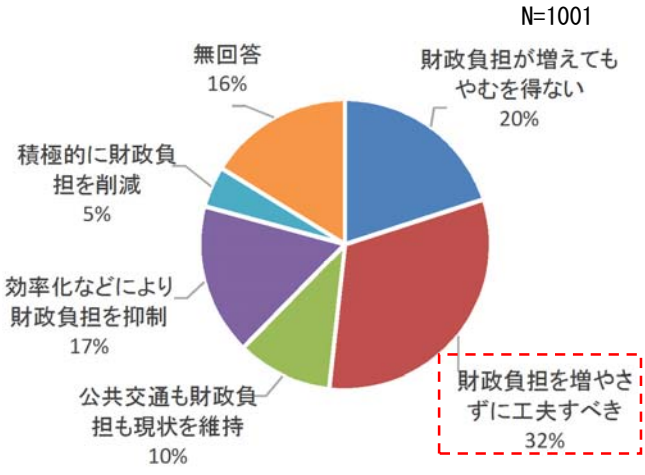


図　公共交通を継続するための
財政支援に対する考え方
（65 歳以上）

設問概要：今後の福知山市の市バスや民間バスなど地域公共交通の維持確保のあり方について、どのようにお考えになるかを、選択肢の中から最も近いものを質問（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. 今まで通り税金を投入し、運行を維持すべき
2. もっと税金を投入し、運行を拡大していくべき
3. 税金の投入を抑制し、運行を縮小すべき
4. 運行方法の工夫など効率化を行い、税金の投入をできるだけ抑制すべき

設問概要：今後、地域の実情に合った地域公共交通体系をつくり継続していくために必要と思われることについて、選択肢の中から最もよくあてはまるものを質問（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1.「公共交通は乗らないとなくなる。」という意識を持つ
2. 普段は利用していなくても時には公共交通を利用するように心がける
3. 地域で自主的な利用促進の取り組みを行う
4. 地域で費用負担して公共交通を維持する
5. 地域の実情にあった新しい公共交通をつくる
6. 特に必要と思うことはない
7. わからない
8. その他

・今後の福知山市の地域公共交通の維持確保のあり方については「運行方法の工夫など効率化を行い、税金の投入をできるだけ抑制すべき」とする意見が 53%と最も多く、「今まで通り税金を投入し、運行を維持すべき」の2倍あった。地域の実情に合った地域公共交通体系をつくり継続していくために必要な自身の行動については、「地域の実情にあった新しい公共交通をつくる」が 27%と最も多く「普段は利用していなくても時には公共交通を利用するように心がける」や「『公共交通は乗らないとなくなる。』という意識を持つ」がそれに続いた。

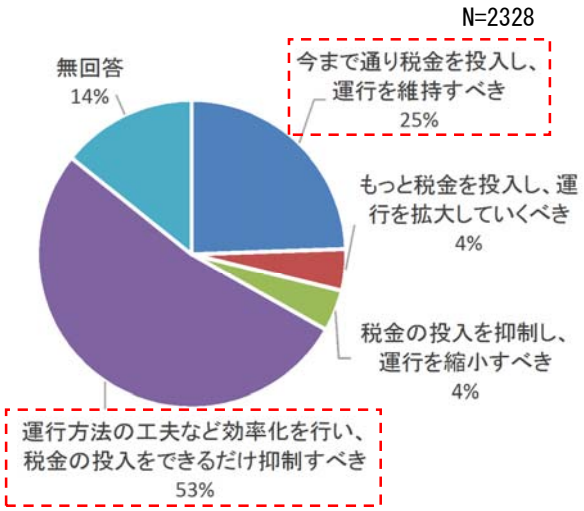


図　公共交通の維持に対する意識

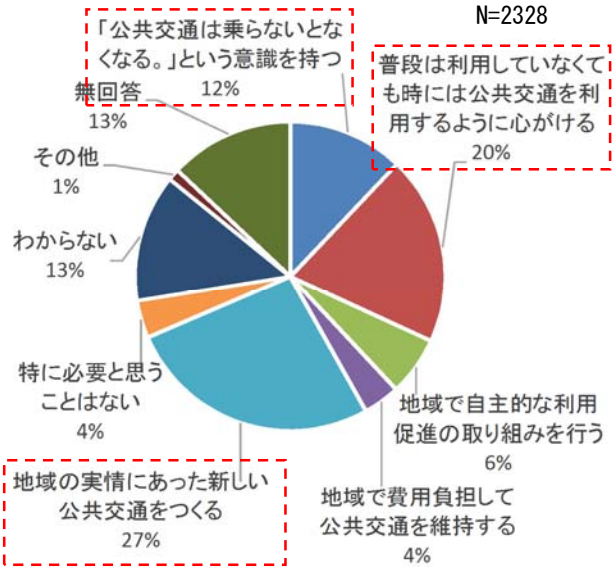


図　公共交通を維持していくために必要だと思う事

設問概要：現在困っている移動、あるいは遠い将来に困ると思われる移動の有無を質問
（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. 現在困っている移動がある
2. 現在は困っている移動はないが、将来は困るかもしれない移動がある
3. 現在も将来も困る移動はない
4. わからない

設問概要：上記設問で「１」または「２」を選ばれた人に最も困っている（困るかもしれない）移動について質問（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. 通勤　2. 通学　3. 通院　4. 買物
5. 手続き（公共施設・金融機関等）
6. その他

・現状でどれほど困っているか、という質問に対しては、「現在困っている移動がある」と「現在は困っている移動はないが、将来は困るかもしれない移動がある」を合わせると 60%となった。その移動の内容としては、通院や買物が多く挙げられた。

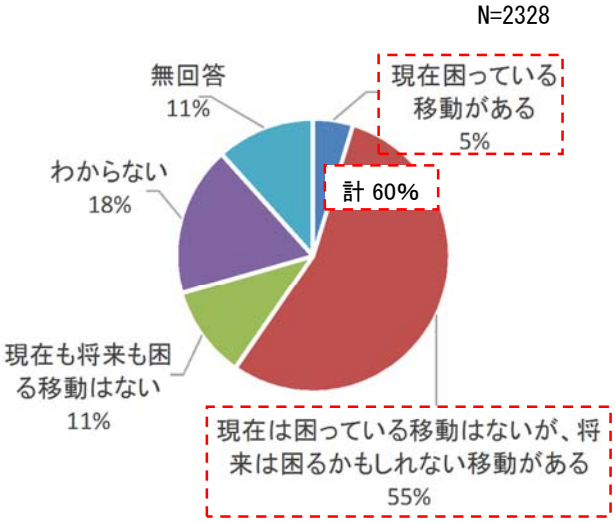


図　現在困っている
（遠い将来困るかもしれない）
移動の有無

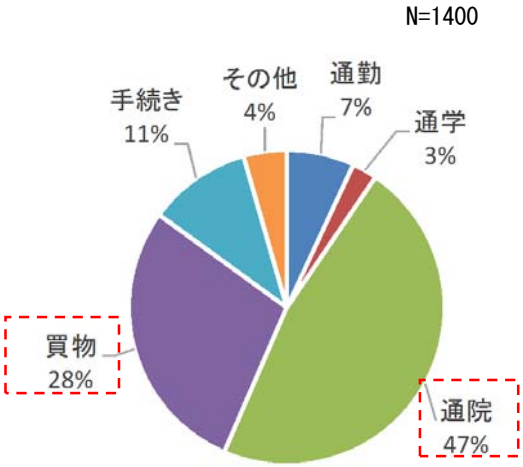


図　最も困っている
（遠い将来困るかもしれない）
移動の目的

設問概要：最近１年間に市内でタクシーをどの程度利用されたか利用頻度を質問
（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. ほぼ毎日　2. 週に２～３回　3. 月に１～２回　4. 年に数回　5. 利用していない

設問概要：最近１年間に市内でタクシーを利用されたことがある人にその利用目的を質問
（選択肢の内当てはまるものすべてを選択）
選択肢　：1. 通勤　2. 通学　3. 通院　4. 買物
5. 手続き（公共施設・金融機関等）　6. その他

設問概要：最近１年間に市内でタクシーを利用されたことがある人にその理由を質問
（選択肢から１つだけを選択）
選択肢数：８　（内容は下記参照）

設問概要：最近１年間に市内でタクシーを利用されたことがない人にその理由を質問
（選択肢から１つだけを選択）
選択肢　：1. 他の移動手段がある　2. 運賃が高い　3. 呼ぶのが面倒
4. 呼んでから到着まで時間がかかる　5. その他

・最近1年間の市内でのタクシーの利用については、61%の人が利用していないと回答しており、利用している人は、年に数回とする人を含め 26%である。
・タクシー利用の目的は、「娯楽・趣味」とする人が最も多く、通院がそれに続く。
・タクシー利用の理由は、「目的地まで行きたい時間に早く行ける」「自宅の前から乗れて目的地まで歩かなくていい」が多い。「バス停が遠くてバスが利用できない」という理由を挙げる人は8%あった。
・最近1年間にタクシーを利用しなかった人の利用しなかった理由は、「他の移動手段がある」が 81%と多かった。

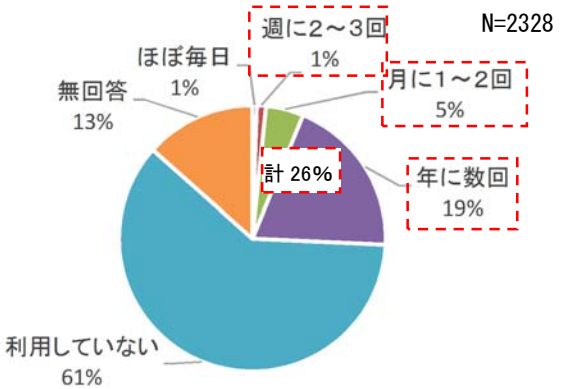


図　最近１年間の市内タクシー利用頻度

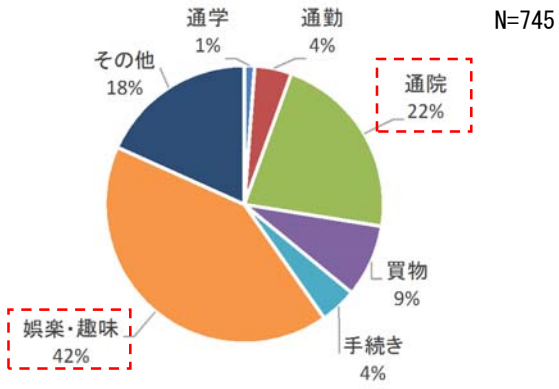


図　最近１年間でタクシーを利用した目的

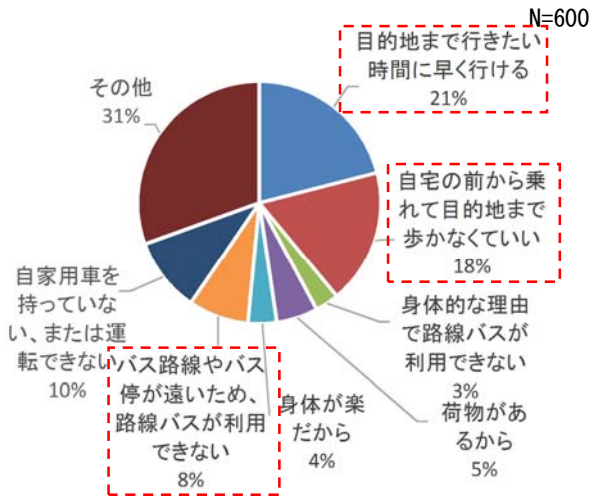


図　最近１年間でタクシーを利用した理由

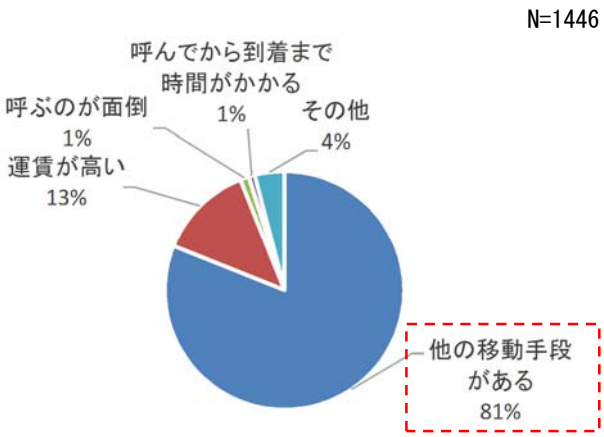


図　最近１年間の市内タクシー非利用者の理由

（３） その他の自由意見

市民アンケートにおける自由意見を概括すると以下のとおりとなります。

No.	分類	件数
１	現状で存続を希望する意見	20
２	バスの増便を希望する意見	30
３	バスの小型化等の運行手法の改善を希望する意見	12
４	運行ルートの改善を希望する意見	32
５	運行ダイヤの改善を希望する意見	25
６	バス停等の施設の改善を希望する意見	11
７	乗り継ぎへの不満	10
８	事業者のサービス向上を求める意見	28
９	運賃の引き下げを求める意見	16
10	高齢になった時に移動手段がなくなり不安という意見	15
11	タクシーの増設を希望する意見	６
12	タクシー補助等を希望する意見	10
13	便数を減らす等で財政支出抑制を求める意見	５
14	バス等の利用促進を求める意見	７
15	デマンド等への運行手法の改善を提案する意見	36
16	利用施設の集約等、施設配置に関する意見	３
17	現状のバスに否定的な意見（便数減を望む意見）	１
18	その他	103

4.2 関係団体ヒアリング結果

「路線バスの利用状況とイメージ」と「今後の路線バスのあり方」などについて、子育て世代、農村女性団体、学校ＰＴＡ、高齢者団体、障害がある人のそれぞれの立場の関係団体の皆様と懇談し、次のようなご意見をいただきました。

表　関係団体ヒアリングの実施状況

団体名	実施日	ヒアリング項目
おひさまと風の子サロン	平成 27 年 10 月9日	路線バスの利用について 路線バスのイメージや要望について
福知山市農村女性協議会	平成 27 年 10 月 19 日	路線バスの利用状況とイメージについて 今後の路線バスのあり方について
夜久野学園ＰＴＡ	平成 27 年 10 月 19 日	路線バスの利用状況とイメージについて スクールバスの利用状況について スクールバスの有効活用について
福知山市老人クラブ連合会	平成 27 年 10 月 21 日	路線バスの利用状況とイメージについて 今後の路線バスのあり方について
福知山市身体障害者団体連合会 福知山あおば会 福知山障害児（者）親の会	平成 27 年 10 月 21 日	路線バスの利用状況とイメージについて 今後の路線バスのあり方について

①おひさまと風の子サロン

・赤ちゃん連れでは荷物が多く、ベビーカーもあるため乗りにくい。
・日常生活では自家用車を利用する方が便利です。
・ただし、子どもにバスの乗車体験をさせてみたい。

②福知山市農村女性協議会

・農村部ではバス停までが遠くて行けないという声が多い。（乗れない）
・非効率なバスを見かける。車両は 10 人ぐらいの小型車両でよい。
・運休などで乗れない場合がある。
・交通空白地では、乗り合いやデマンドのタクシーが良いのでは。
・スクールバスが多く走っている。一般の人も乗れるようにすれば良いと思う。

③夜久野学園ＰＴＡ

・生徒のほとんどはスクールバスを利用している。
・学校行事でも路線バスを利用することがあり、助かっている。
・スクールバスは学校の校外学習にいつでも使用できるようにしておいてほしい。
・登下校時に一般乗客と混乗することは反対である。

④福知山市老人クラブ連合会

・運賃の改善（運賃が高い）を希望する。
・観光用に運行されてはどうか。
・敬老乗車券の上限購入冊数を増やしてほしい。
・過疎化が進んでいる地域にとって路線バスはありがたく、できるだけ利用したい。
・バス停までが遠く、バスを利用できない人に対する交通移動手段を確保してもらいたい。

⑤福知山市身体障害者団体連合会・福知山あおば会・福知山障害児（者）親の会

・行き先表示などがわかりにくく、普段利用していない人は利用が難しい。
・利用しやすい運行時刻に改善が必要です。
・小さいバスになっても良いので便数を増やしてほしい。
・障害のある人には低額で利用できるデマンド型運行が必要です。
・知的障害児にとって、自力でバスに乗車して移動することは自立のために重要なことであり、周りの人の支援もいただきながら、できるだけバスを利用していきたい。

4.3 利用将来予測

住民アンケート、関係団体へのヒアリング、関連計画調査、施策の利用実態、高校生の公共交通を利用した通学の状況から福知山市における公共交通の利用将来予測を行います。

①住民アンケート結果からのニーズ動向

・将来的に車を運転しなくなれば公共交通の利用に転換する可能性のある人が 60%となっています。また公共交通サービスの改善を機会に転換する可能性がある人が 12%となっています。
・一方、家族の送迎から公共交通への切り替えの可能性について、全体では「可能」が 14.5%、「不可能」が 31.6%で、地域別では「不可能」が「可能」を大きく上回っている地域が、下豊富 42.5%、上豊富 35.9%、下六人部 42.6%、上川口 48.0%、金山・雲原 58.3%、有仁 42.9%など、バス停・路線から遠い又はバスの便数が少ない地域といえます。
・また、「可能」と「不可能」 がほぼ半分ずつで「可能」が比較的多く、公共交通への転換の可能性が高いと思われる地域は、成仁 23.6%、庵我 25.6%、上六人部 35.0%、三岳 28.6%、下夜久野 20.7%、美鈴 26.3%となっています。

②関係団体とのヒアリングの結果からのニーズ動向

「子育て世代」
・荷物やベビーカーがあるため、普段の外出に公共交通を利用することは考えにくい。ただし路線バスに乗る体験はさせてやりたい。

「高齢者団体」
・過疎が進んでいる地域にとっては、バスはありがたく、できるだけ利用しようとしているが、高齢化が進み、バス停まで移動できない高齢者が増えている。

「障害者団体」
・車両のバリアフリー化やわかりやすい表示を進めてほしい。知的障害児にとって自力でバスに乗車して移動することは自立のために重要なことであり、周りの人の支援もいただきながら、できるだけバスを利用していきたい。

③関連計画の調査結果からのニーズ動向

「高齢者実態アンケート調査」（第７次福知山市高齢者保健福祉計画）
・65 歳以上の一般高齢者（介護認定なし）の 80%は「バスや電車で１人で外出できる」と回答し、外出の頻度で最も多いのが買物で、週２～３日が 33%、次いで通院が月１回程度で約 46%、また、外出時の交通手段では、自動車が約 81%、路線バスが約 12%、タクシーが約７%、電車が約６%、病院・施設の送迎バスが約２%となっています。

④施策の利用実態からのニーズ動向

「敬老乗車券事業の実績」
・平成 25 年 10 月から開始した敬老乗車券の購入者数は、平成 25 年度が 1,457 人、平成 26 年度が 1,393 人で、平成 26 年度の購入可能対象者総数に占める購入者率は約 13%でした。
・平成 26 年度は、前年度には購入していなかった新規購入者が約半数を占め、敬老乗車券の利用者数は増加しています。また購入者からの聞き取り調査では約半数の人が「バスの利用が増えた」と回答しています。

⑤高校生の公共交通を利用した通学の状況からのニーズ動向

・平成 26 年度の市内の高校生の公共交通による通学の状況は、鉄道利用者が 2,044 人、路線バス利用者が 194 人(丹後海陸交通 15 人、西日本ジェイアールバス 32 人、京都交通 59 人、あやバス 59 人、市バス 29 人)。対前年度比較では、鉄道が 21 人増加、路線バスも 13 人増加となっています。

4.4 地域別懇談会の実施状況と主な意見

市域を９地域に分割し下表のとおり地域別懇談会を開催しました。それぞれの地域の皆様に対して、「公共交通の現状や課題」、「福知山市地域公共交通網形成計画策定の意義」及び「地域公共交通のあり方」などについて説明し、以下のとおりご意見をいただきました。

表　地域別懇談会の実施状況と参加人数

地域名	開催日	会場	参加人数
三和	平成 27 年 11 月 16 日	三和会館	16 人
大江	平成 27 年 11 月 17 日	大江町総合会館	22 人
夜久野	平成 27 年 11 月 18 日	夜久野ふれあいプラザ	14 人
六人部	平成 27 年 11 月 19 日	六人部地域公民館	３人
日新	平成 27 年 11 月 20 日	日新地域公民館	12 人
北陵	平成 27 年 11 月 24 日	北陵地域公民館	10 人
桃映・南陵	平成 27 年 11 月 25 日	市民交流プラザ	30 人
成和	平成 27 年 11 月 26 日	成和地域公民館	18 人
川口	平成 27 年 11 月 27 日	川口地域公民館	21 人
参加人数の合計			146 人

【三和地域】11 月 16 日（月）三和会館　参加者 16 人

・路線バスそのものが今の時代に見合ったインフラなのかということを見直す必要がある。地理的な特徴もあり、違う観点から考えないといけない。今の路線をどうするのか、という考えではなく、まったく新たな交通体系を一緒に考えていきたい。
・過疎地有償運送（公共交通空白地有償運送）を組み合わせていかなければならないが、誰が担ってくれるかが問題である。財政的な支援が必要不可欠と思う。
・運行回数を増やすと、利用者がもっと増えるのではないか。
・利用状況が改善できなければなくなるというようなことがないよう、高齢者や障害のある人等、交通弱者のために、残してあげたい。
・地域での利用促進がどこまでできるのか。みんなで取り組まないと守れない。
・地域の若い人に乗せてもらっている高齢者がいる。盆暮れには菓子箱を持っていくなど、精神的な負担も大きい。病院や買物など、生活を支えるための最低限の移動の保障を考えて、そこからバスの運行を組み立てないといけない。

【大江地域】11 月 17 日（火）大江町総合会館　参加者 22 人

・高齢者が多いが利用者が少ない理由は路線バスの停留所まで行くのが難しいからだ。
・山間の地域は自家用有償運送等が喜ばれている。そういう方に力を入れてほしい。支援体制を整えてほしい。
・鬼楽バスは上りと下りの間の待ち時間が５時間程ある。冬は寒いのに待っていられない。
・現状分析は十分わかった。先行き厳しいこともわかった。今後の計画のなかに観光客や他地域から来た人たちが利用しやすいバス交通を考えてほしい。観光の面にも力をいれてほしい。
・自動車に依存しているのは、そうせざるを得ないからだ。高齢者の交通事故も多い。地域で運転者を雇えるようなシステムにするため、地域で知恵を出さないといけないと思う。
・二箇下線は空で走っているバスをよく見る。稼働率のよいバス運行を目指してほしい。スクールバスの有効活用や、小型バスでの集落内の乗り入れなども検討してほしい。
・利用が多いところは手厚く、少ないところは切り捨てるというのはやめてほしい。

【夜久野地域】11 月 18 日（水）夜久野ふれあいプラザ　参加者 14 人

・夜久野の町営バスは京都交通が廃止した路線の代替で運行を開始した。第１便は遠距離通学者のために、ＪＲ上夜久野駅・下夜久野駅への移動を確保。第２便は保育園児の送迎、その便に通院目的の高齢者も乗車していた。ＪＲの駅が２駅あるので、そのダイヤに接続するために路線バスの運行を合わせているので非常に複雑で難しい。その後長年が経過し、役目が終わった路線は見直しが必要である。行政の施策はバックに福祉がついてまわる。それは押さえておいてほしい。デマンド運行は賛成だ。特に買物利用者のための運行を取り入れてほしい。
・部分だけ見ると煮詰まる。違う見方が必要だ。国全体で困っていること、夜久野地域で困っていることをビジネスとして考えてほしい。何が問題で、みんなが何を欲しているか。それがビジネスにつながる。交通の需要も自然に形成されていくと思う。
・夜久野線も便の間の時間が長い。朝一番のＪＲの便に接続していない。アンケート調査で、バス運行で改善してほしい点を聞いているのか。
・上夜久野地域に住んでいる。買物は和田山（兵庫県朝来市）に行っている。福知山市の中心部を中心にしか物事を考えられないのか。兵庫県と連携することを考えられないのか。
・交通部門だけで考えるような縦割りの考え方ではなく、福知山市トータルで考えているのか。

【六人部地域】11 月 19 日（木）六人部地域公民館　参加者３人

・今後乗車する人が増えることは難しいと思う。バスを守るのは大事なことだとは思うが、空で運行するのはもったいなく、難しい問題である。
・公共交通を利用する人は４％と少ないが、その人たちのために頑張りたい。（バス運行関係者）
・中六人部バスは西日本ジェイアールバスとの複合路線による乗降制限がある、もっと自由な利用ができれば利用者にとっては便利になると思う。双方の協議の場を設けてもらいたい。
・75 歳以上に限らず免許の返納者をもっと優遇する制度があれば、バス利用者がもっと増えると思う。敬老乗車券も現在購入冊数の上限が３冊だが、３冊以上も値段を上げてでも買えるようにすればいいのでは。敬老乗車券を店舗等で気軽に買えるようになれば、購入者も増えると思う。

【日新地域】11 月 20 日（金）日新地域公民館　参加者 12 人

・アンケートの中で長田野工業団地の移動ニーズが多く出ているにも関わらず、路線バスの便数が少なすぎるため、ほとんどが自家用車を利用している。例えば、石原駅や前田方面から工業団地へ行くバス等が運行できないか。データを便数増に活かしてほしい。
・観音寺地域では綾部線が 30 分に１本だったのが２時間に１本になり不便になった。綾部線も工業団地には乗り入れていないので、路線についても検討してほしい。
・古い車両は乗降時に車高が高くて、高齢者が大変な思いをしている。また、停留所で待っている時も地べたに座っている。ベンチがあればいいと思う。

【北陵地域】11 月 24 日（火）北陵地域公民館　参加者 10 人

・丹後海陸交通バスの路線まで遠い。今後、谷筋まで運行してくれる交通手段を考えてもらえるのか。自家用有償運送が最も有効な手段と思う。
・敬老乗車券の購入対象は 70 歳以上からにならないか。また、購入制限（３冊）も上げてほしい。
・丹後海陸交通バスは丹後地域一円 200 円の低額運賃制度を実施しているが、福知山地域でも 200 円とまでもいかなくても運賃値下げができないか。

【桃映・南陵地域】11 月 25 日（水）市民交流プラザ　参加者 30 人

・敬老乗車券は購入できる冊数が少ない。
・福知山市内は低額均一料金を検討してほしい。敬老乗車券が購入できない年齢の人等の弱い人の立場に立って考えてもらいたい。
・デマンド運行を行うには、電話を受ける専用のスタッフがいる。それを考えると経費削減にはつながらない。
・庵我バスは当初市役所前を運行していたが、広小路通り経由にした。それ以来利用者は増えた。利用者のニーズに合わせた路線変更も必要だ。
・公共交通を考えるときに、生活難民（買物難民と病院通院難民を併せて生活難民）を出さないような計画としてほしい。
・上篠尾地域は、40 年～50 年前まで路線バスが走っていたが、現在公共交通空白地になった。その先（南）にある正明寺地域にもアパートが立ち並び、住民が増えてきた。アパート住民からもバスを通してほしいという声がある。向野や室方面を運行するまちなか循環路線バス南ルートの路線を変更できないか。

【成和地域】11 月 26 日（木）成和地域公民館　参加者 18 人

・現在の公共交通利用者は４％だが、今後は逆転してくると思うので、公共交通のことを真剣に考えなければならない。
・今日来場できなかった人から敬老乗車券をもっともらいたい、との意見を聴いてきた。
・夜久野線に乗車するために、９号線を横断しなければならない。「バス停の位置を変更してほしい」など、みんなで乗って要望しなければならない。
・要望するばかりではなく、実際にバスに乗ってみた。路線バスでまちなかまで行き、散策してみると閉まっている店の多さに気付いた。バスに乗ると新たな発見もあり、どんなことが問題なのかも気付くことができる。ぜひバスに乗って考えてほしい。
・10 年先の長期的な展望を持って考えたいが、高齢者が利用しやすい細やかな運行や安価な運行ができないか。今後は公共交通空白地有償運送の展開が必要だと思う。有償運送サービスやデマンドバスの活用を考えたい。買物に一緒に乗せてもらうなど、地域の若い人の移動を上手く利用できないか、自家用有償運送事業について詳細を教えてほしい。
・市役所で敬老乗車券を買った。安く利用できるので、たいへん助かるが、市役所や支所以外でも券を販売してほしい。
・近いバス停まで 2.5 キロ。今は何とか行くことができるが、年をとってくるとそこまで行けなくなる。環境のためにも自家用車に頼らない地域づくりもできたらいいと思うが難しい。毎日でなくても週に数回でもいいので、バスを運行してほしいと思っている。
・小牧線の時刻変更を知らない人もいる。地域への周知も徹底してほしい。

【川口地域】11 月 27 日（金）川口地域公民館　参加者 21 人

・三岳バスの乗降制限の解除についても今後の検討対象になるのか。
・京都交通夜久野線の増便も考えてもらえるのか。
・夜久野線の９時の便のバスで病院に行けるが、次なら 11 時 30 分。それに乗り遅れると 15 時 40 分。14 時頃の便を運行してほしい。

第5章　将来に向けた地域公共交通の課題と方向性

5.1 問題点の整理

■乗降調査結果・市民アンケート結果・路線バスの利用状況からみた課題

乗降調査結果・市民アンケートの結果等から、福知山市における公共交通の問題点を整理します。

①「必要とされる場所・人に必要なサービスが届いているか」

○市民の移動ニーズは買物や通院が多い。
○公共交通の利用者の大半は高齢者、障害のある人、学生である。
○公共交通の利用目的は高齢者の通院・買物が多い。
○高齢者はバス停までの移動が困難になっている。
○路線バスに対して増便、運賃値下げ、乗継改善、わかりやすい表示、段差のない車両等の要望がある。

↓

必要な交通サービスの供給

②「現在のサービス水準と利用者のニーズがマッチしているか」

○路線バスは利用者の減少から便数が減少している。
○朝夕の通勤と通学時間帯の運行を確保しているが、ニーズがない路線もある。
○路線によっては、昼間の時間帯の運行がなく、帰りの便までの待ち時間が長くなっている。
○路線によっては、昼間の時間帯を中心に利用者がほとんどない便が多くなっている。
○路線によっては、スクールバスの導入により利用者が減少した。
○1 便あたりの乗車人員が少ない路線の車両定員は適正か。

↓

ニーズに見合ったサービス水準への見直し

③「持続可能で健全な運営になっているか」

○利用者の減少による運営状況の悪化が進んでいる。
○利用実態に見合った効率的な運行がされているか。
○財政支援の状況は適正か。
○維持、確保のための利用促進はされているか。

↓

運行方式や支援内容の見直し検討、利用促進

5.2　地域公共交通の課題

■地域公共交通からみた課題

地域公共交通が持っている課題を、以下のとおり整理します。

①　利用者の減少⇒採算性の悪化、公費負担の拡大

〇公費負担のあり方についての整理、検討
〇適正で公平な利用者負担のあり方の検討
〇利用促進に向けた様々な取り組みの必要性

② 公共交通の縮小⇒市民の移動時間、移動コストの拡大

〇運行便数の減少、運行時刻間隔の拡大による利便性の低下
〇乗り継ぎや長距離区間の利用による負担額の増大

③ 少子高齢化、過疎化の進行⇒移動ニーズの変化、移動制約者の増加

〇周辺地域からの移動ニーズに対応した交通移動手段の確保
〇1 人暮らしの高齢者の増加等による移動制約者の増加
〇運転免許保有率の高さ、自家用車に依存する社会構造からの転換

④ 自主運行バスの事業形態の見直し

〇公共交通空白地有償運送事業等の登録による運行形態の確立
〇京都府の支援施策の継続的実施の確保
〇民間路線バス廃止代替による運行から、地域の特性に応じた新たな運行体系への変換
〇民間バス路線との複合路線における利用者の利便性向上につながる有効な運行体系の構築

⑤ 活力ある都市基盤を形成するための拠点エリアの交通利便性の確保

〇中心市街地の都市機能の充実と利便性を確保するための循環型交通ネットワークの形成
〇路線バスの利用が多い高齢者の通院の利便性の確保（市民病院への乗り入れの確保）
〇市街地の複合する路線における乗継改善による効率化の推進
〇拠点エリアと周辺地域を結ぶ幹線交通の維持、拡充

5.3　地域公共交通が目指すイメージ

■「未来創造　福知山」との整合

本市の長期的な都市づくりのビジョン「未来創造　福知山」のめざす「福知山らしいコンパクトな都市」づくりのネットワーク形成には、地域公共交通のあり方が重要になります。

【未来創造　福知山】

各地域の特性を生かし、市域全域における一体的、計画的なまちづくりを推進します。

本市の「目標とする都市構造」をエリア区分と拠点地区設定の観点から明確にし、各エリア、拠点地区の役割を踏まえた「福知山らしいコンパクトな都市」（コンパクト＋ネットワーク）づくりを推進します。

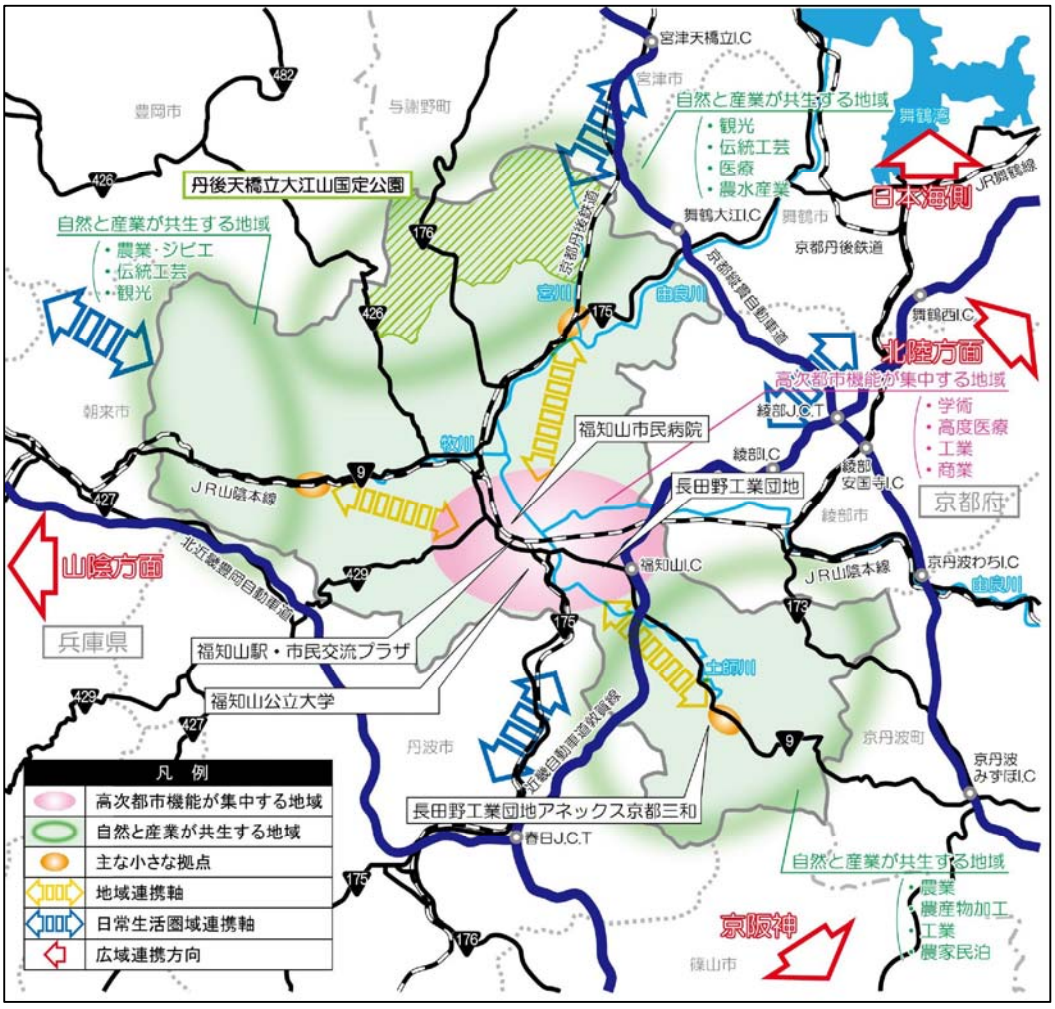


図　「未来創造　福知山」長期ビジョンの「目標とする都市構造図」（多様性あふれる高次機能都市）

・まちづくりの観点から必要な公共交通は、行政が支援を行い活性化

・駅やバス停の徒歩圏での居住を促進するとともに、生活に必要な都市機能の集積を促進

・中心市街地だけでなく、公共交通沿線に地域の核となる「小さな拠点」の整備を進め、全市的にコンパクトなまちづくりを推進

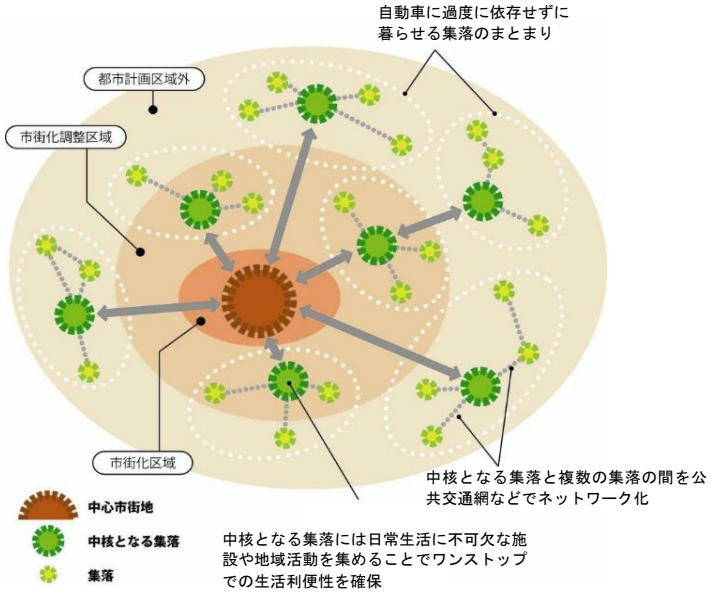


図　「小さな拠点」のイメージ

■地域公共交通が目指すイメージ

「未来創造　福知山」により推進する「福知山らしいコンパクトな都市」（コンパクト＋ネットワーク）の趣旨に則り、誰もが快適に暮らせる生活基盤の整ったまちづくりの一環として公共交通の最適化に取り組みます。

①魅力ある都市基盤形成のための拠点エリアの交通利便性の確保

中心市街地の都市機能とまちなかの利便性を確保するための循環型交通の改善と確保

②拠点エリアと周辺地域を結ぶ地域連携軸、近隣市町を結ぶ広域連携方向に向けた幹線交通の維持と確保

中心市街地と周辺地域、また本市と周辺市町を結ぶ鉄道や幹線バス路線等の幹線交通の維持、確保と観光なども含めた交流人口の拡大

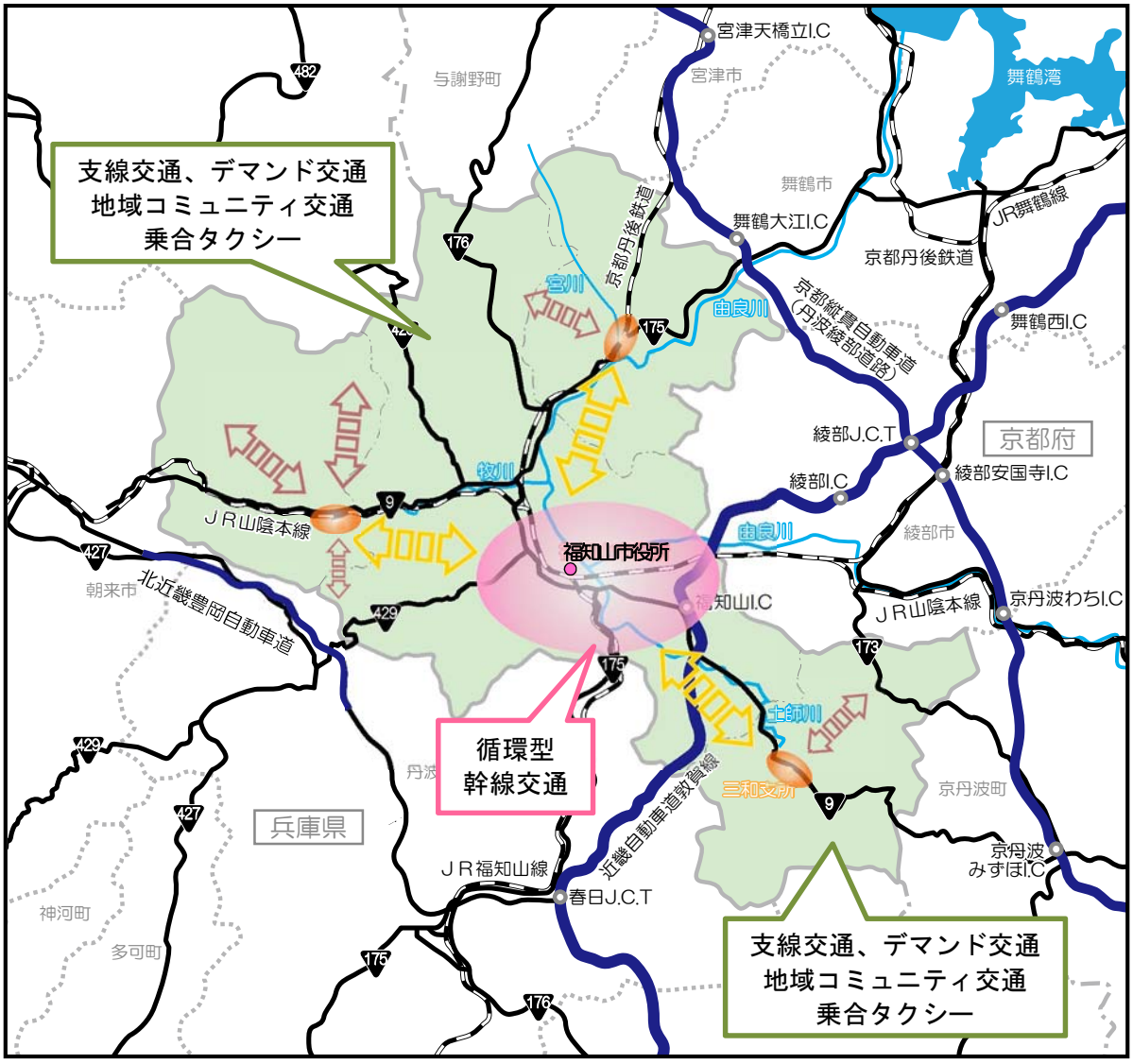
③小さな拠点や周辺地域における多様な交通体系の組み合わせによる交通ネットワークの構築

路線バスの運行に限定せず、乗合タクシー、デマンド交通や自家用有償旅客運送事業など様々な交通体系の導入と組み合わせを検討し、効率的な交通ネットワークを形成

「福知山らしいコンパクトな都市」（コンパクト＋ネットワーク）の趣旨に則り、「誰もが快適に暮らせる生活基盤の整ったまちづくり」を展開

・地域の実情やニーズに合った効率的で持続可能な生活移動手段の確保

・交流人口の拡大



	高次都市機能が集中する地域
	主な小さな拠点
	自然と産業が共存する地域
	幹線交通
	支線交通、デマンド交通、地域コミュニティ交通、乗合タクシー

図　地域公共交通が目指すイメージ

※交通軸の配置はイメージです。

5.4　将来の公共交通ネットワークの位置付け

■交通それぞれの位置づけと求められる機能

将来にわたり公共交通ネットワークの定期的な評価と検証により交通体系の最適化を行なうとともに、多様な主体による運行と利用促進を図るため、交通それぞれの位置づけと求められる機能を整理します。

表　各交通の位置づけと求められる機能

区　分	役　割	実施主体	位置づけと機能
①幹線交通	広域交通	・鉄道 ＪＲ西日本 京都丹後鉄道 ・高速バス 京都交通 日本交通 大阪バス ・路線バス 西日本ｼﾞｪｲｱｰﾙバス 丹後海陸交通 京都交通	・本市と他地域との広域の移動を担う。 ・他地域との交流や大都市圏の高次都市機能の利用、市外からの交流人口の拡大に重要な役割を果たす。
	地域間交通	・鉄道 ＪＲ西日本 京都丹後鉄道 ・路線バス 西日本ｼﾞｪｲｱｰﾙバス 丹後海陸交通 京都交通	・市中心部と市内各地域を結ぶ移動を担う。 ・市内の諸都市機能を相互補完し、都市構造の骨格形成や市民の暮らしを支える基幹的交通として機能する。
②支線交通	地域内交通	・路線バス 京都交通 自主運行バス 市バス	・地域内の中心的な地区や集落、鉄道駅及びその周辺地区との移動を担う。幹線交通を補完して地域の通学、通院、買物などの日常生活の移動手段を担う。 ・幹線交通に可能な範囲で接続する。
③デマンド交通	地域内交通	現在市内では運行していない ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・地域による運行	・利用者の需要に応じて事前予約制により地域の移動ニーズに対応する。定時定路線の路線バスの運行が困難な地域において、通院や買物など日常生活の移動手段を担う。 ・公共交通空白地有償運送や乗合タクシーの活用。 ・幹線、支線交通に可能な範囲で接続する。
④公共交通空白地の地域コミュニティ交通	公共交通を補完する地域内移動	方式としては､公共交通空白地有償運送や乗合タクシーなど ・ＮＰＯ ・社会福祉法人 ・自治会、地域	・路線バスやタクシーなどの利用が困難な地域において、ＮＰＯや社会福祉法人、自治会、地域などの営利を目的としない団体が自ら事業主体となって地域の移動ニーズに対応する。乗合タクシーの活用。 ・幹線、支線交通に可能な範囲で接続する。
⑤個別交通	きめ細やかな移動	タクシー	・鉄道やバスでは対応が難しい、少量で随時、ドアツードアの個別輸送として、通院、買物、観光やビジネスなど多様な移動目的に細やかな対応を担う。
		福祉有償運送実施団体	・身体的な理由等により介助がなくてはタクシー等公共交通機関の利用が困難な一定の範囲の人に対する個別移送サービスとして公共交通を補完する。
⑥乗継拠点 （駅・停留所・待合所）		市民、地域、交通事業者、行政がそれぞれの役割を担い、待合及び乗継環境の改善に対応する。	

■利用・輸送形態による公共交通手段の位置付け

利用者特性と輸送形態の関係から、公共交通手段は下図のとおり位置づけられます。

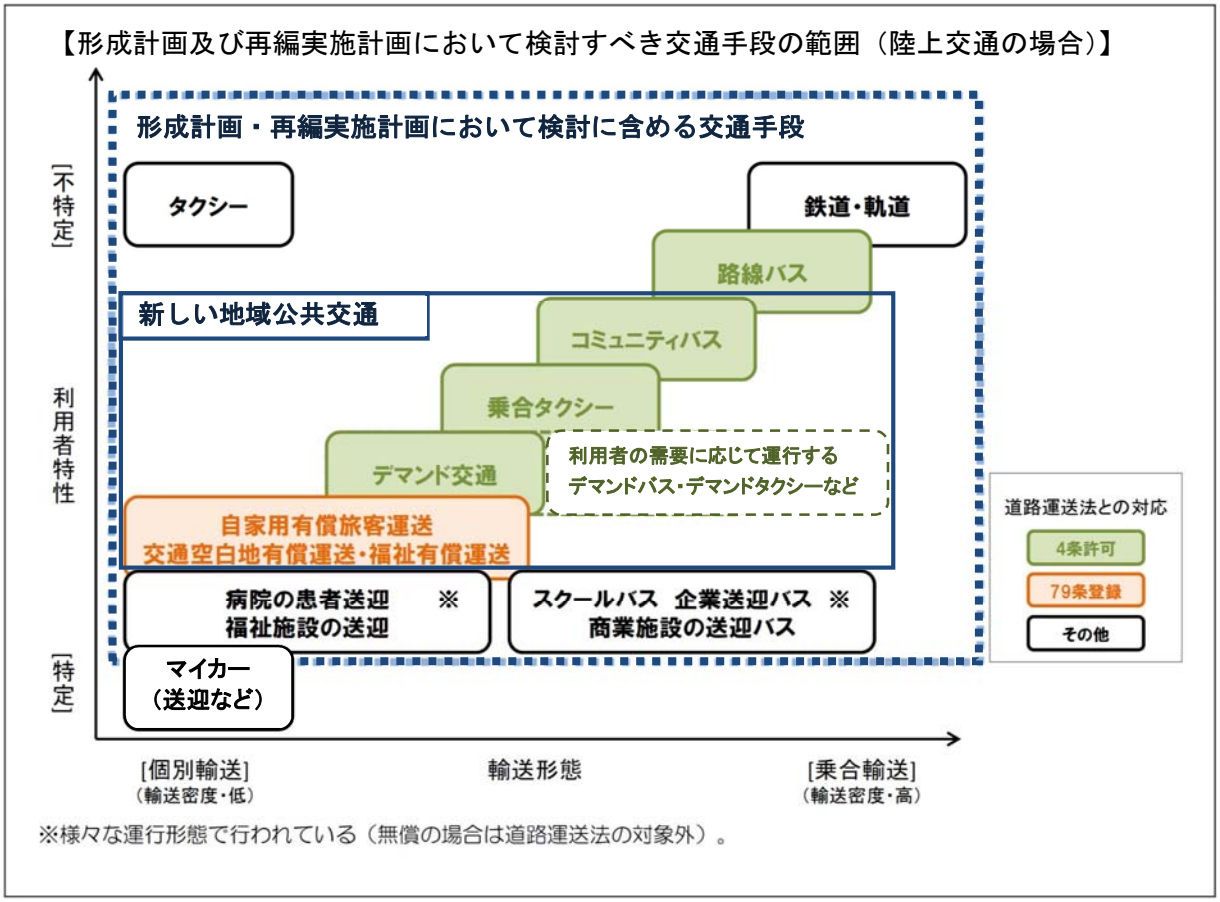


図　利用者特性と輸送形態の関係と公共交通手段の位置づけ

（資料：国土交通省地域公共交通網形成計画及び
地域公共交通再編実施計画作成のための手引きに加筆修正）

第 6 章　地域公共交通網形成計画の基本方針と目標

6.1　計画が目指すべき将来像「あるべき姿」

福知山市における地域公共交通網形成計画が目指す「あるべき姿」は、以下のとおりです。

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

○「未来創造　福知山」、都市計画マスタープラン等各種関連計画、地域戦略と連動した公共交通を構築する。

② 地域全体を見渡した総合的な持続可能な公共交通網の形成

○合併により広大な面積を有する本市の中心市街地から周辺地域まで市域全体を見渡した地域公共交通ネットワークと、さらに近隣市町と連携した広域的な公共交通ネットワークを形成する。

③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせの導入

○定時定路線の路線バス運行とともに、地域の実情に応じた多様な交通体系の導入を検討する。

・デマンド交通、乗合タクシー、公共交通空白地有償運送、スクールバス等の有効な活用と組み合わせによる交通ネットワークを形成

④ 適正な財政支援による持続可能な公共交通手段の確保

○限られた財源を最大限効率的に活用しつつ、利用者の移動ニーズに適応した効率的な運行を行うことにより、将来にわたり持続可能な移動手段を確保するとともに、健全な経営の保持と公的負担の適正化を図る。

・地域公共交通を維持、確保するための支援策の検討

⑤ 市民、交通事業者及び行政など多様な関係者の連携と利用促進

○市民、交通事業者及び行政などの多様な関係者の連携による公共交通再編と利用促進を推進する。

・地域の実態に即した運行形態への転換の推進

・市民協働による公共交通利用促進事業の展開

6.2　計画の基本方針

地域公共交通網形成計画のあるべき姿を実現するための基本方針は、以下のとおりです。

①関連計画やまちづくり施策と整合した、市域全体の一体性の確保、広域拠点の向上に資する公共交通ネットワークの形成

○「未来創造　福知山」でめざす「福知山らしいコンパクトな都市（コンパクト＋ネットワーク）」を実現するため、関連計画と連携を図りながら、中心市街地と小さな拠点を結ぶ幹線交通、小さな拠点とそれを取り巻く周辺地域を結ぶ支線交通、さらに周辺市町との広域幹線交通等を連携することで、公共交通ネットワークを構築する。

②地域の実情やニーズに適応した多様な交通体系の組み合わせによる、効率的で利便性を確保した交通体系の形成

○中心市街地から周辺地域まで、まちづくり戦略との一体性や地域の特性に応じた公共交通を確保するため、様々な交通体系の組み合わせにより、運行の効率化と利用者の利便性の確保と向上を図る。

③少子高齢化、人口減少などの社会環境やニーズの変化に対応したフレキシブルで持続可能な生活移動手段の確保

○社会環境やニーズの変化に柔軟に対応できる公共交通の仕組みづくりを検討し、持続可能な生活移動手段を確保する。

○利用実態を把握するなかで、乗合方式の路線バスを確保するとともに、定時定路線の運行に適さない地域においては、運行形態の変更や新たな交通体系への転換を検討し、デマンド交通や乗合タクシー事業の導入、公共交通空白地有償運送事業やスクールバスの活用、乗継改善事業の実施などにより効率的で利便性に優れた交通ネットワークを形成する。

④市民、交通事業者及び行政の理解と連携による持続可能な交通網の形成と利用促進

○市民、交通事業者及び行政など多様な関係者の協力と連携による利用促進事業の展開、必要な運行体系への柔軟な転換と安全で安心な運行の確保、地域が主体となって行う移送事業などに対する支援策の検討など、公共交通の維持と確保に向けた関係者の連携と市民協働型利用促進事業を推進する。

6.3　基本方針に基づく検討事項

基本方針に基づく地域公共交通網形成のための検討事項は、以下のとおりです。

(1)　利用促進のための検討事項

①　多様な主体による利用促進事業と情報発信の推進

◆　市民、運行事業者、行政などの多様な主体が一体となり、連携しながら様々な利用促進事業を検討し展開するとともに、路線バス等の公共交通の利用状況、運行状況について情報発信することで市民の公共交通への意識の高揚を図るような取り組みを検討します。

・利用しやすい公共交通の情報の発信
・市民自ら取り組む利用促進事業への支援の検討（サポーター支援事業など）
・モビリティ・マネジメントの推進
・企業や商工業者等との連携
・公共交通の運行実態情報の公表

以下に他市の事例を示します。

【他市の利用促進事業や情報発信の例】

（１）情報をわかりやすく・幅広く伝える
　わかりやすいバスの行き先表示、バスマップ・運賃表の配布、広報紙・タウン誌・インターネットの活用など

（２）マイレール・マイバス意識の醸成
　地域で支える意識向上のためのシンポジウムの開催、自治会費による運営費負担、回数券共同購入など

（３）長距離利用者を割引
　上限 200 円運賃（京丹後市他）、金銭的な負荷の大きい遠距離利用者の運賃割り引き

（４）企業や商業施設との連携
　商店街による無料乗車券の配布、商店街振興組合によるバス運営補助

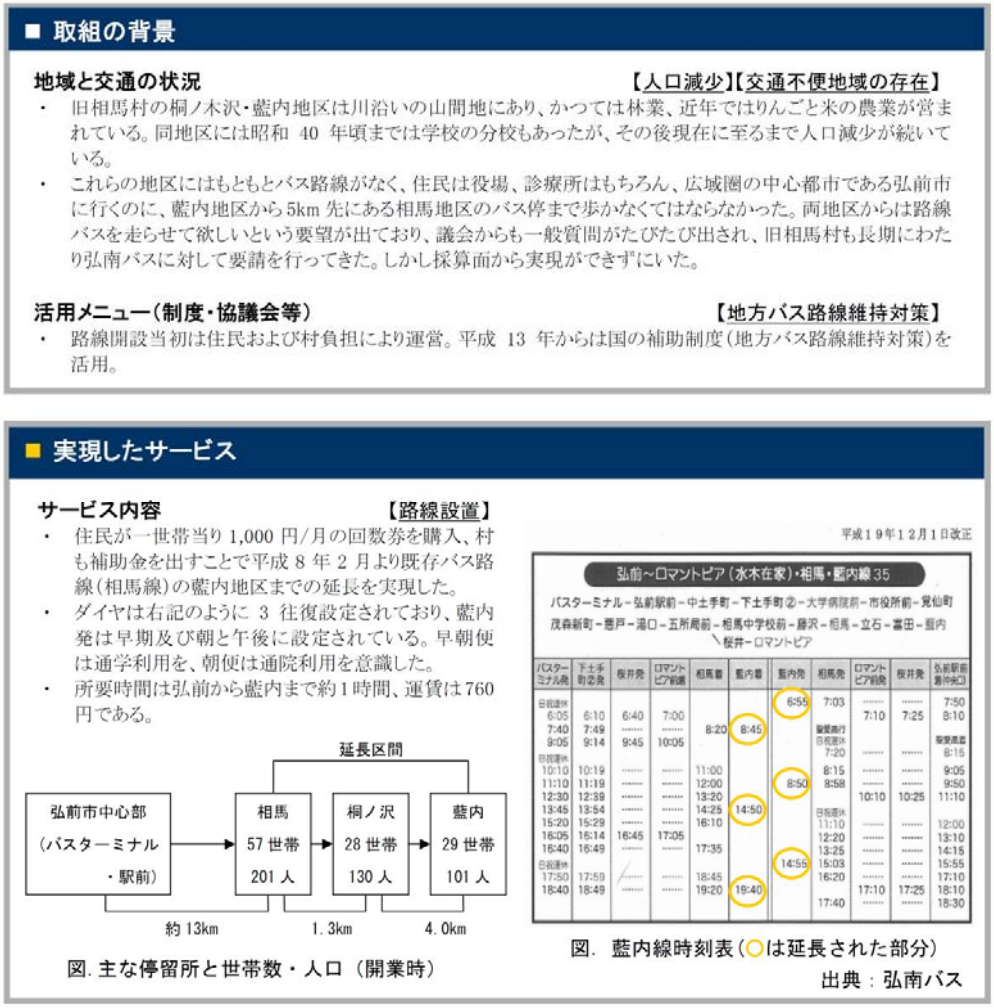
（５）駅・バス停の環境改善
　地域住民によるボランティア制度を設立し清掃等の実施

（６）モビリティ・マネジメントの取り組み
　地域、学校、職場における自動車利用見直しのための自発的な行動の変化を促す啓発の継続的な取り組みなど

（資料：国土交通省「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～」抜粋 ）

【事例】青森県弘前市の住民の費用負担により路線を維持している取り組み

弘南バス藍内線では住民が回数券を共同購入することで路線を維持しています。



■ 取組の背景

地域と交通の状況　【人口減少】【交通不便地域の存在】

- 旧相馬村の桐ノ木沢・藍内地区は川沿いの山間地にあり、かつては林業、近年ではりんごと米の農業が営まれている。同地区には昭和 40 年頃までは学校の分校もあったが、その後現在に至るまで人口減少が続いている。
- これらの地区にはもともとバス路線がなく、住民は役場、診療所はもちろん、広域圏の中心都市である弘前市に行くのに、藍内地区から 5km 先にある相馬地区のバス停まで歩かなくてはならなかった。両地区からは路線バスを走らせて欲しいという要望が出ており、議会からも一般質問がたびたび出され、旧相馬村も長期にわたり弘南バスに対して要請を行ってきた。しかし採算面から実現ができずにいた。

活用メニュー(制度・協議会等)　【地方バス路線維持対策】

- 路線開設当初は住民および村負担により運営。平成 13 年からは国の補助制度(地方バス路線維持対策)を活用。

■ 実現したサービス

サービス内容　【路線設置】

- 住民が一世帯当り 1,000 円/月の回数券を購入、村も補助金を出すことで平成 8 年 2 月より既存バス路線(相馬線)の藍内地区までの延長を実現した。
- ダイヤは右記のように 3 往復設定されており、藍内発は早期及び朝と午後に設定されている。早朝便は通学利用を、朝便は通院利用を意識した。
- 所要時間は弘前から藍内まで約1時間、運賃は760円である。

図. 主な停留所と世帯数・人口（開業時）

平成19年12月1日改正

弘前~ロマントピア(水木在家)・相馬・藍内線35

バスターミナル-弘前駅前-中土手町-下土手町②-大学病院前-市役所前-覚仙町
茂森新町-愛戸-浦町-五所尾前-相馬中学校前-藤沢-相馬-立石-富田-藍内
＼桜井-ロマントピア

バスターミナル発	下土手町②発	桜井発	ロマントピア前通	相馬着	藍内着	藍内発	相馬発	ロマントピア前発	桜井発	弘前駅前着(中央口)
日祝運休						6:55	7:03	……	……	7:50
6:05	6:10	6:40	7:00					7:10	7:25	8:10
7:40	7:49	……	……	8:20	8:45					
9:05	9:14	9:45	10:05							駅前直通
日祝運休							7:20	……	……	8:15
10:10	10:19	……	……	11:00			8:15	……	……	9:05
11:10	11:19	……	……	12:00		8:50	8:58	……	……	9:50
12:30	12:39	……	……	13:20				10:10	10:25	11:10
13:45	13:54	……	……	14:25	14:50					
15:20	15:29	……	……	16:10						12:00
16:05	16:14	16:45	17:05					11:10	……	13:10
16:40	16:49	……	……	17:35				12:20	……	14:15
日祝運休						14:55		13:25	……	15:55
17:50	17:59		……	18:45				15:03	……	17:10
18:40	18:49	……	……	19:20	19:40			16:20	……	18:10
								17:10	17:25	18:30
								17:40	……	

図. 藍内線時刻表(○は延長された部分)

出典：弘南バス

図　弘前市の取り組みの背景とサービス内容　（資料：運輸政策研究機構）

(2)　公共交通再編のための検討事項

①　バス路線見直しのための路線評価基準の設定

◆　路線ごとの利用実態や運行経費、公的支援の状況、路線の求められる機能等を把握するなかで、路線バスとして運行すべき路線かどうか、路線見直しのための統一的基準の設定を検討します。

・路線バスとして乗り合いの状況になっているか。
・収支状況はどうか。
・利用者１人あたりの運行経費は適正か。

② 市負担経費の上限目標の設定（利用者負担の目標設定）

◆ 路線ごとの市負担経費の状況を把握するなかで、路線バスの運行に対し支援すべき考え方について整理を行うなど、適正な支援のための市負担経費の上限目標の設定を検討します。

・利用者１人あたりの市負担経費の額は適正か。
・利用者の運賃負担は公平な水準になっているか。

下図のとおり他市の事例を示します。

【事例】豊岡市では、市営バス「イナカー」の見直しにあたり、最低の需要基準（存廃基準）を定めています。

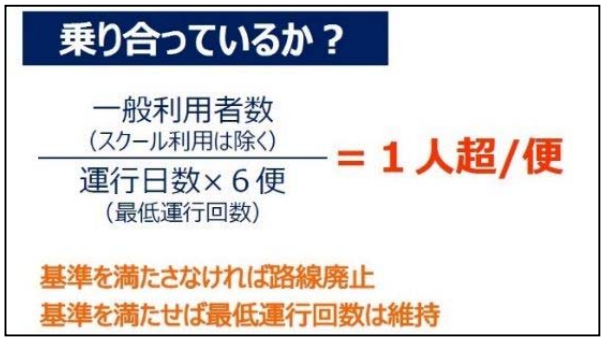


図　豊岡市の路線存廃の基準の考え方（資料:「路線バスの限界を越えて」H25.2 豊岡市）

【事例】豊岡市の市営バス「イナカー」では、評価基準の一つに、事業の採算性、運行計画の妥当性を示す指標として、収支率＝20%（市負担上限額＝運賃収入の４倍）と定めています。

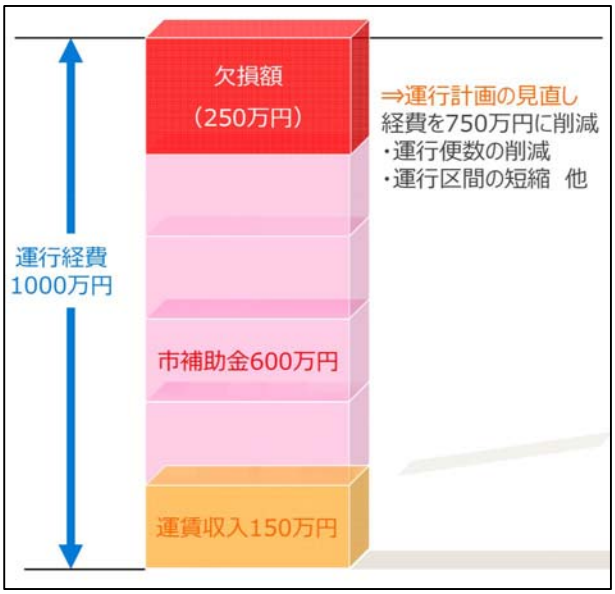


図　豊岡市負担上限額の設定　（資料:「路線バスの限界を越えて」〔H25.2 豊岡市〕）

【事例】木津川市の「コミュニティバス等の見直し、休廃止の流れ」

木津川市では、コミュニティバス等を１年以上継続運行した後、利用者数が一定の条件（１路線１日あたり８便で 10 人の利用）を満たすか、増加傾向にあるか、沿線住民の利用促進活動が活発に行われているか、などの条件により、サービスレベルの見直し、または、休廃止を判定する流れを決め、地域公共交通網形成計画に定めています。

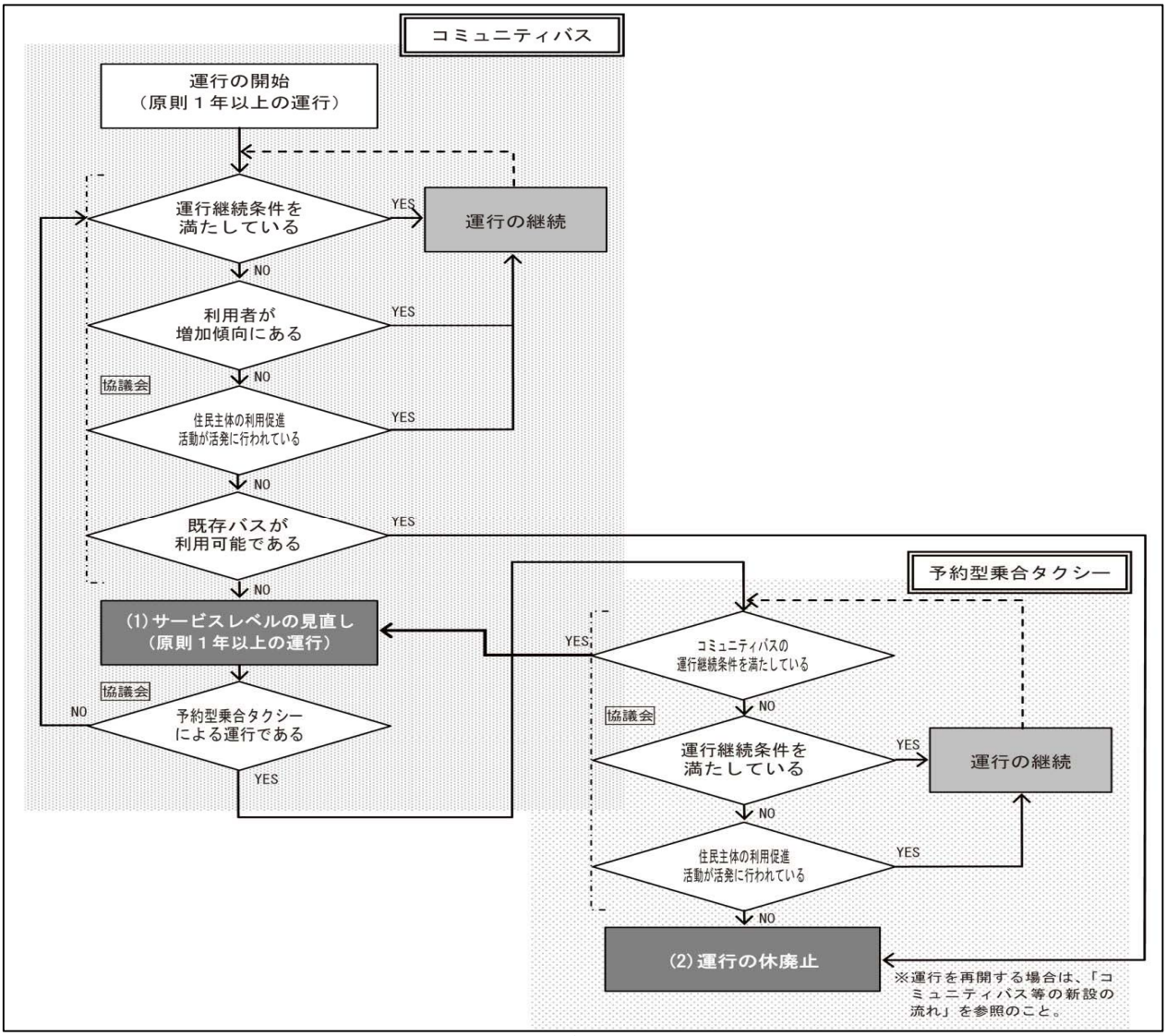


図　木津川市のコミュニティバスの見直し、休廃止までの流れ
（資料:木津川市地域公共交通網形成計画〔H27.3 木津川市〕）

③ 公共交通維持確保のための支援事業の検討、整理

◆ 必要なバス路線を維持していくための財政支援とともに、地域が主体となって運行を行う地域コミュニティ交通に対する支援制度や基準の検討を行います。

・民間バス路線への支援のあり方
・自主運行バスへの支援のあり方
・地域コミュニティ交通への支援のあり方
・市バス運行のあり方

④ 複合路線の再編と乗り継ぎの改善

◆ 平行して運行する複合路線について、効率的で利用者の利便性向上に資するダイヤ調整や、乗り継ぎの実施による効率化などを検討します。

・複合する路線の運行状況が効率的で利便性に優れた内容か。
・乗り継ぎを行うためのダイヤ連携が可能か。
・待合体制が確保できるか。
・乗り継ぎに伴う高額運賃に対する割引の可能性はどうか。

⑤ デマンド運行の導入

◆ 路線バスの定時定路線運行に適さない地域について、予約型の運行体系への転換の可能性を検討します。

・路線評価基準との一体的な整理
・地域の実態（人口、地形、利用実態等）から導入が適当か
・バス方式、乗合タクシー方式の適否

デマンド運行とは、通常の路線バスのような定時定路線の運行ではなく、利用者がある場合にのみバスまたはタクシーを走らせる、すなわち“需要(Demand)”に応じて経路や運行時間を変えて車両を運行する仕組みのことです。

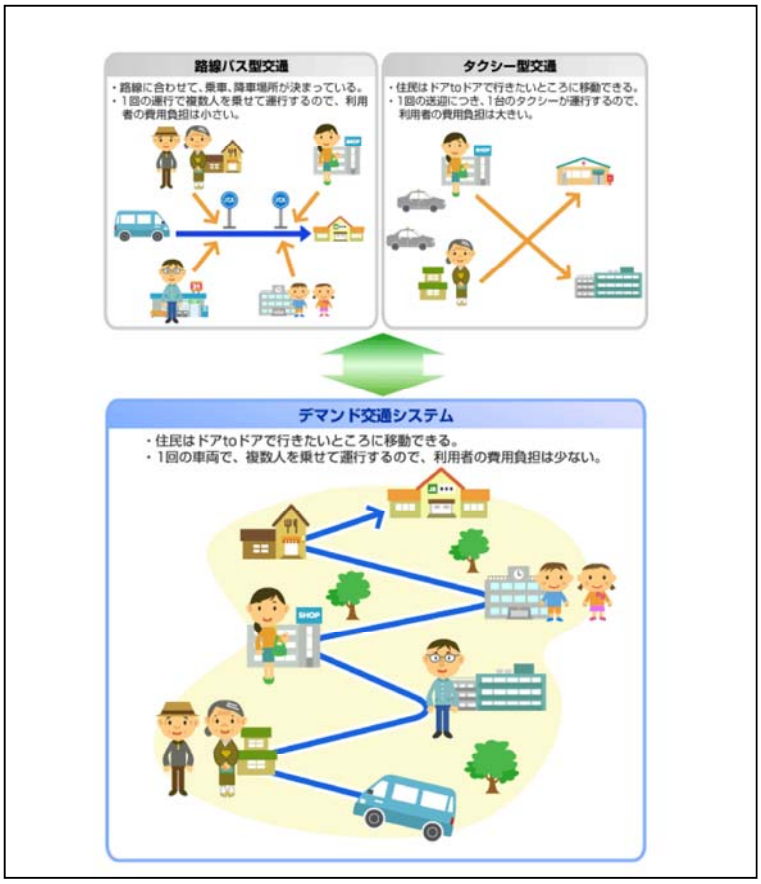
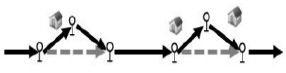
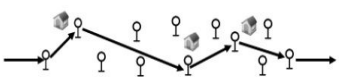


図　デマンド交通システムの仕組み

（資料:地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル〔H24.3 近畿運輸局〕）

デマンド運行には様々な態様があり、それぞれ長所・短所があります。

表　運行の態様からみたデマンド運行の分類

運行の態様	路線不定期運行	区域運行	
概念	設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が、不定である運行の形態 	路線を定めず、利用者の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態	
		自由経路ミーティングポイント型 	自由経路ドアツードア型
長所と短所	○定時性が比較的高い。 ×交通空白地域が解消されにくい。	△定時性は保ちやすい。 △停留所までは歩く必要がある。	○停留所まで行く必要がない。 ×到着時刻が変動しやすい

（資料：続・デマンド型交通の手引き〔H26.3 中部運輸局〕）

⑥　自家用有償旅客運送事業等の活用による地域コミュニティ交通の推進

◆　路線バスの定時定路線運行に適さない地域や、公共交通空白地において、地域等が主体となって行う公共交通空白地有償運送事業や乗合タクシー事業等の「地域コミュニティ交通」の導入促進について検討します。また、持続可能な運行が確保できるように必要な支援策を検討します。

・公共交通空白地有償運送事業の活用

・乗合タクシー事業の活用

※自家用自動車による有償運送には、市町村運営有償運送、福祉有償運送、公共交通空白地有償運送があり、有償運送運営協議会において合意が得られた場合には、ＮＰＯ、社会福祉法人、地域団体等が実施主体となって行うことができます。

表　自家用有償旅客運送（福祉有償運送、公共交通空白地有償運送）

名称	福祉有償運送	公共交通空白地有償運送
概要	バスやタクシーなどの公共交通機関では、要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、ＮＰＯ等が、実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス	バスやタクシーなどの公共交通機関では、過疎地域等の住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、ＮＰＯ等が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して行う輸送サービス
対象者	※会員制（原則） 身体障害者、要介護者、要支援者など公共交通機関を使用して移動することが困難な人	※会員制（原則） 過疎地域等の公共交通空白地の住民及びその親族等

⑦ スクールバスの活用

◆　学校統合に起因して周辺部で導入が進むスクールバスの有効活用を図り、地域住民の移動手段の確保と効率化、車両の有効活用を検討します。

・スクールバスの運行空き時間の有効活用の可能性

・登下校時における地域住民の混乗の可能性

・ＰＴＡ、学校との協議、調整

表 スクールバスの生活交通としての活用方法の例

方 法	意 味
運行空き時間利用	登下校時間帯以外の空き時間をコミュニティバス化して、地域住民に輸送サービスを提供すること
混乗化	児童や生徒の登下校時にスクールバスに地域住民も一緒に乗れるようにすること

【事例】広島県神石高原町

スクールバスを活用した町営バス

小中学校のスクールバス路線のうち、一般住民の交通手段として活用できる路線について、スクールバスの空き時間を利用して平成 21 年 4 月より町営バスを運行

図　高原町営バス

（資料：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル〔H24.3 近畿運輸局〕）

6.4　地域公共交通ネットワーク形成に各主体が果たす役割

交通事業者、市民、行政など関係者全員の役割、責務を明確にします。

交通事業者	市　民	行　政
・安全で快適な運行の確保 ・サービスの向上 ・利用実態の把握と調査協力 ・利用促進策の提案と実施 ・検討機会への参画 ・再編事業の提案と実施 ・鉄道、バス情報の発信	・公共交通の積極的な利用 ・利用促進策の実施と活用 ・公共交通情報の入手と活用 ・公共交通への理解、意識改革 ・検討機会への参画 ・地域コミュニティ交通の担い手 ・再編事業の提案と実施	・市民ニーズ、実態の把握 ・利用促進策の提案と実施 ・検討機会への参画 ・再編事業の提案と実施 ・地域公共交通会議の運営 ・基準に基づく財政支援 ・鉄道、バス情報の収集と発信

6.5　計画の目標設定

目標１　「利用しやすいバス交通（再編による新たな交通体系も含む）を確保する。」

指標１－①	**市民１人あたりの年間路線バス利用回数を増やします。**
設定の考え方	持続可能な公共交通体系を維持するためには、利用者確保が必要であり、減少傾向にあるバス利用回数を増やすことは、地域の実情やニーズに適合した運行形態の再編による「利用しやすいバス交通（再編による新たな交通体系も含む）の確保」の成果を表すものです。
設定内容	市民１人あたりの年間路線バス等（再編による新たな交通体系も含む）利用回数＝全路線の年間路線バス等(再編による新たな交通体系も含む)利用者数／総人口 現行　平成 26 年度　6.7 回 目標　平成 32 年度　7.0 回 ※ただし路線の再編により、目標数値の変更もありえます。
評価の方法	各運行事業者からの利用実績データに基づき評価します。
評価の時期	再編事業の進捗に合わせた事業効果を検証するために、毎年評価を実施します。

指標１－②	**敬老乗車券の購入冊数を増やします。**
設定の考え方	路線バス等（再編による新たな交通体系も含む）利用者の多くを占める高齢者の敬老乗車券の使用は、路線バス等（再編による新たな交通体系も含む）の継続的な利用状況を反映するものであり、「利用しやすいバス交通（再編による新たな交通体系も含む）の確保」の成果を表すものです。
設定内容	敬老乗車券購入冊数 現行　平成 26 年度　3,648 冊 目標　平成 32 年度　4,000 冊
評価の方法	市の敬老乗車券の販売実績データに基づき評価します。
評価の時期	再編事業の進捗にあわせた事業効果を検証するために、毎年評価を実施します。

目標２　「公共交通のネットワークを充実させる。」

指標２－①	**自家用自動車を利用しない市民の日常移動に対する満足度を向上させます。**
設定の考え方	生活移動手段が路線バス等（再編による新たな交通体系も含む）の公共交通である人の満足度は、多様な交通体系の組み合わせによる利便性の向上など「公共交通のネットワークの充実」の成果を表すものです。
設定内容	最近１ヵ月間に路線バス等の公共交通（鉄道を除く）を利用した人の満足度について、「満足」及び「やや満足」をそれぞれ約 25%増加させ、「やや不満」「不満」を半減させます。 現行（平成 27 年度）　目標（平成 32 年度） 「満足」　31.8%　→　40% 「やや満足」23.6%　→　30% 「やや不満」28.2%　→　15%以下（半減） 「不満」　16.4%　→　10%以下（半減）
評価の方法	平成 32 年度に市民アンケートを実施し、その結果に基づき評価します。
評価の時期	短期間に変動する指標ではないため、計画終了年度である平成 32 年度に評価を実施します。

指標２－②	**利便性と効率性の向上及び新たな利用者の発掘につながるバス路線の再編成や新たな移動手段の導入や試行を実施します。**
設定の考え方	地域、交通事業者、行政などが自らバス路線の再編成や新たな移動手段の導入や試行を行うことは「公共交通のネットワークの充実」の成果を表すものです。
設定内容	利便性と効率性の向上及び新たな利用者の発掘につながるバス路線の再編成や新たな移動手段の導入や試行を計画期間中に実施します。 目標　実施件数　６件
評価の方法	事業実施者からの実績報告に基づき評価します。
評価の時期	多様な取り組みが必要な指標であり、計画期間中に徐々に蓄積されていくものであることから、その進捗状況を確認するために、毎年評価を実施します。

目標３　「将来にわたり持続可能な交通移動手段を維持・確保する。」

指標３－①	**公共交通の必要性と利用に対する意識高揚に向けた啓発活動を推進します。**
設定の考え方	公共交通に関する知識やその必要性について、将来の利用者となりうる幼少期の子どもたちや普段公共交通を利用しない人にも説明し、理解や意識を高めてもらうことは、持続的な利用者の確保につながるものであり、人的な「将来にわたる持続可能な交通移動手段の維持・確保」の成果を表すものです。
設定内容	モビリティ・マネジメント（交通環境学習）を小学校や地域で計画的に実施します。 ※モビリティ・マネジメント（ＭＭ）とは 公共交通の意義や必要性、利用による環境や健康への影響を学ぶことで過度に自動車に頼る状態から公共交通を賢く使う方向へと意識の改革を進め、公共交通を守っていこうとする取り組みです。 現行　実施回数年２回程度 目標　実施回数年３回程度
評価の方法	実施報告に基づき実施回数について評価します。
評価の時期	毎年評価を実施します。

指標３－②	**一定の支援事業費の中で最大限効率的に地域公共交通網を再編します。**
設定の考え方	本市の人口や財政の将来見通しを踏まえ、次世代に大きな負担を背負わせないように、市の公共交通に対する財政負担額について一定の抑制を図りつつ、最大限効率的な地域公共交通網の再編を行うことは、持続可能な財政基盤のもとで「将来にわたる持続可能な交通移動手段の維持・確保」の成果を表すものです。
設定内容	鉄道を除く地域公共交通の維持、確保に必要な市の財政負担額が現状を上回らないものとします。 ※市の財政負担額とは 路線バス等（その他再編による新たな交通体系を含む）に係る補助金、市バスの委託料及び自家用有償旅客運送事業への支援事業費を合わせた額とします。 現状　平成 27 年度決算額を基本として額を設定 目標　現状を上回らない
評価の方法	市の決算データに基づき評価します。
評価の時期	再編事業の進捗にあわせた事業効果を検証するため、毎年評価を実施します。

7.1　具体的な取り組み

(1)　具体的な取り組みのイメージ

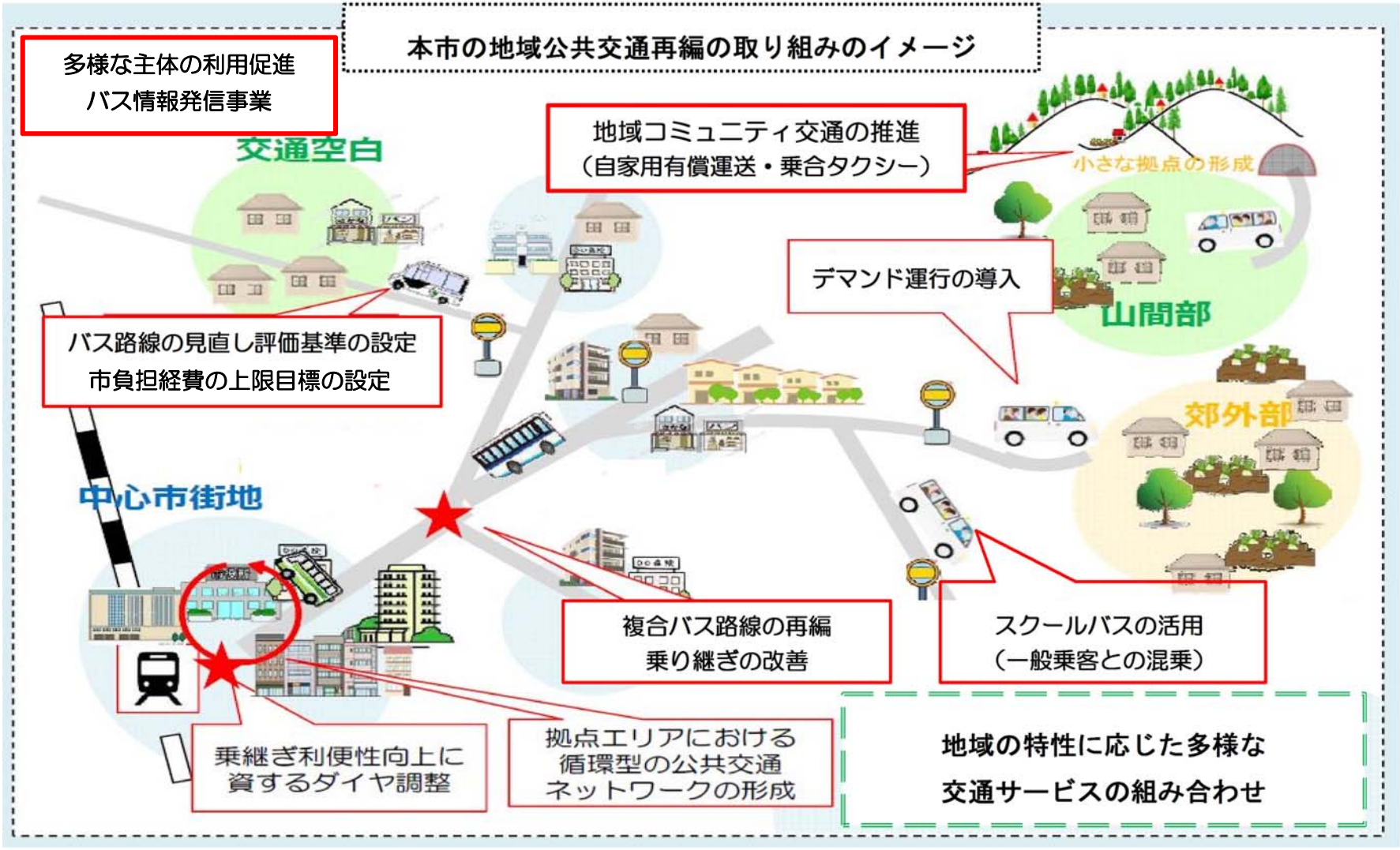


図　具体的な取り組みのイメージ　（資料：国土交通省の資料に加筆修正）

(2) 利用促進に向けた当面の具体的事業

① 市民協働型利用促進事業

路線バスを活用した、市民自らが取り組む利用促進事業について財政的な支援を行うとともに、運行事業者、市民、行政が一体となった取り組みを推進し、路線バスに対する市民意識の改革を促進するための市民協働型の利用促進事業を展開します。

表　「市民協働型利用促進事業」の取り組み内容

具体的な取り組み	実施主体	実施期間	内容
モビリティ・マネジメント（MM）の推進	運行事業者 市 地域 学校	平成28年度～ 平成32年度	バスのバリアフリーに関する工夫や環境に優しい乗り物であることの理解と公共交通の必要性と利用に対する意識の啓発を実施します。
学校訪問説明会の開催	運行事業者 市 学校	平成28年度～ 平成32年度	高校生の通学利用を促進するため、中学校や高校の入学予定者説明会などで路線バスについての説明を実施します。
路線バスおでかけツアーの実施	市民（イベント実施者） 運行事業者 市	平成28年度～ 平成32年度	路線バスを利用して商業施設や公共施設にアクセスできることを体験してもらいます。
親子バス体験乗車会の開催	市民（イベント実施者） 運行事業者 市	平成28年度～ 平成32年度	乗り物が大好きな幼児に楽しんでもらえるような親子バス体験乗車会を開催します。
スタンプラリーの実施	市民（イベント実施者） 運行事業者 市	平成28年度～ 平成32年度	バス利用のきっかけとなるようなスタンプラリーを実施します。
市内イベント路線バス活用事業	市民（イベント実施者） 運行事業者 市	平成28年度～ 平成32年度	市内で行われるイベントのチラシにバス路線や時刻表を掲載し、公共交通での来場を呼びかけます。また公共交通のダイヤに配慮した開催時間を検討します。
バス車両デザインの公募	市バス	平成28年度～ 平成32年度	愛着の持てるバスラッピングを公募します。
敬老乗車券事業	運行事業者 市	平成 25 年度から実施中	高齢者を対象としたお得な共通乗車券により公共交通の利用促進を行います。出張臨時販売を実施して購入しやすくします。
運転免許証自主返納者への支援	市民 運行事業者 市	平成 26 年度から実施中	運転免許証の自主返納のきっかけづくりと、応援協賛事業者との協働により自主返納者を支援します。

② バス情報発信事業

誰もが利用しやすい路線バスを目指し、運行状況や行き先、ルートなどの情報をわかりやすく発信できるよう、時刻表や路線図の内容、バス乗車場での表示を工夫します。

また、路線バスに対する関心を高めるため、定期的に路線ごとの利用者状況、収支状況等について、路線評価基準と対比しながら公表します。利用促進を図った結果、利用状況が改善されない場合、運行内容見直し路線となることを事前に周知します。

表　「バス情報発信事業」の取り組み内容

具体的な取り組み	実施主体	実施期間	内容
わかりやすい時刻表と路線図の発行	運行事業者 市 地域公共交通会議	平成28年度～ 平成32年度	わかりやすく便利な時刻表及び路線図を作成します。
出前講座の開催	運行事業者 市 地域	平成28年度～ 平成32年度	路線バスに対する関心を持ってもらうため、定期的に路線ごとの利用者状況、収支状況等について、路線評価基準と対比しながら公表し、利用促進を図るとともに、改善されない場合には、運行内容見直し路線となることを事前に周知します。
広報ふくちやま及び市ホームページによる利用促進の呼びかけと、利用者状況、収支状況等の定期的な公表	市	平成28年度～ 平成32年度	路線バスの利用促進に向けた呼びかけを行うとともに、路線バスに対する関心を持ってもらうため、定期的に路線ごとの利用者状況、収支状況等について、路線評価基準と対比しながら公表し、利用促進を図るとともに、改善されない場合には運行内容見直し路線となることを事前に周知します。
交通結節点における わかりやすい情報提供の検討	運行事業者 市	平成28年度～ 平成32年度	駅やバス停など乗り換えが多い場所において、わかりやすい案内を検討します。また、鉄道駅ホーム内に路線バスの時刻表を掲示するなど、乗り継ぎしやすい情報を提供します。
わかりやすい車両やバス停の行き先表示	運行事業者 市	平成 28 年度～ 平成 32 年度	車両やのりば、バス停において、わかりやすい表示を行います。
公共交通利用実態市民アンケートの実施	地域公共交通会議	平成 31 年度～ 平成 32 年度	形成計画に基づいた再編事業の評価を行うため公共交通の利用実態やその満足度に関する市民アンケートを行います。
路線バス沿線の行楽情報の発信	運行事業者 市	平成28年度～ 平成32年度	沿線のタイムリーな行楽情報を発信することで、利用促進を図ります。
ホームページの刷新	運行事業者	平成28年度～ 平成32年度	緊急時の運休情報やわかりやすいバス情報を発信するため、ホームページを刷新します。

(3) 公共交通再編に向けた具体的事業

① バス路線再編評価事業（路線評価基準の設定）

各バス路線の乗車人員、収支率、市補助金の上限額など一定の路線評価基準を定め、基準を下回る路線については、期限を定め、改善のための利用を促進するとともに、改善されない場合は便数の削減、運行体系の変更を行います。また、路線を廃止する場合には地域による新たな交通体系の導入を支援します。

表　「バス路線再編評価事業」の取り組み内容

具体的な取り組み	実施主体	実施期間	内容
路線評価基準の検討及び設定	地域公共交通会議	平成27年度 平成28年度	１便あたり利用者数、収支率、運賃100円を得るために必要な経費、１人あたりの市補助金額など、一定の基準項目と数値の設定を検討します。
評価基準に基づく「運行内容見直し路線」の選定	地域公共交通会議	平成28年度	決算の数値にて、評価基準に基づく評価を行い、「運行内容見直し路線」を選定します。
「運行内容見直し路線」の公表	地域公共交通会議	平成28年度～	選定した「運行内容見直し路線」の公表を行います。
住民懇談会の実施	地域公共交通会議 地域	平成28年度～	地域住民に対して、選定した「運行内容見直し路線」についての説明を行うとともに、地域に適した運行形態、運行体系への再編について協議や検討を行います。また、「便数の削減」、「運行体系の変更」、「路線が廃止になる可能性がある場合には地域主体による新たな運行の検討」などを説明します。
住民アンケートの実施 地域による利用促進の推進	地域	平成28年度～	評価内容の説明と今後の利用変化の意向を確認します。
運行内容の検討・利用者負担の検討	運行事業者 市 地域	市バスは 平成28年度～	運行内容（運行形態・ルート・ダイヤ・運賃）の検討を行います　（調整可能なものから順次）
見直し内容の決定	運行事業者 市 地域公共交通会議	市バスは 平成28年度～	見直し内容の決定を行います。 （調整可能なものから順次）
見直し内容の実証実験	運行事業者 市 地域	市バスは 平成28・29年度～	見直し内容の実証実験を行います。 （調整可能なものから順次）
見直し後の本格運行	運行事業者 市	市バスは 平成29・30年度～	見直し後の本格運行を開始します。 （調整可能なものから順次）
評価基準項目に基づく財政支援	市	平成28年度～	決算の数値にて、評価基準項目に基づく財政支援を行います。
「評価基準項目に基づく財政支援」について公表	地域公共交通会議	平成28年度～	「評価基準項目に基づく財政支援」について公表します。

具体的な取り組み	実施主体	実施期間	内容
再編実施計画の検討	地域公共交通会議	市バスは平成28年度中に策定を目指します。 その他は合意が調い次第、順次実施します。	再編実施計画の策定が必要となれば、策定のための協議を順次開始します。
再編実施計画策定のための調査	地域公共交通会議	市バスは平成28年度中に策定を目指します。 その他は合意が調い次第、順次実施します。	再編実施計画策定のための調査を実施します。
再編実施計画の策定	地域公共交通会議	市バスは平成28年度中に策定を目指します。 その他は合意が調い次第、順次実施します。	再編実施計画を策定することにより、再編を計画的に推進していきます
車両の最適化	運行事業者 市	平成28年度～ 平成32年度	車両の更新時期に合わせて、需要にあった乗車定員の車両に更新します。その際には、バリアフリー化（低床バスの導入）についても可能な限り配慮します。
利用実態に合わせた利用しやすいダイヤ改正の検討	運行事業者 市	平成 28 年度～ 平成 32 年度	利用者の利用実態を把握し、地域のニーズと利用予測に見合った利用しやすいダイヤ改正を検討します。
地域公共交通再編事業	地域公共交通会議 運行事業者 地域 市	平成 28 年度～ 平成 32 年度	形成計画、再編実施計画に基づいたバス路線の再編や新たな移動手段の導入や試行を行います。

② 乗継改善事業

利用者の利便性向上を目的として、鉄道や各バス路線を有効に接続し、合わせて複合路線の協議や乗継ダイヤの調整、バス乗継割引制度や、乗り継ぎのための待合環境の整備の検討を行います。

表　「乗継改善事業」の取り組み内容

具体的な取り組み	実施主体	実施期間	内容
民間路線バスと自主運行バスの乗降制限に関する協議	西日本ｼﾞｪｲｱｰﾙﾊﾞｽ 京都交通 中六人部バス 三岳バス 庵我バス	平成28年度～ 平成32年度	市域全体を見渡したバス利用者の乗り継ぎ改善と利用促進の観点から、現在協定により一部乗降が制限されている区間について協議を行います。
乗継ダイヤの調整	各運行事業者	平成28年度～ 平成32年度	鉄道のダイヤ改正に合わせたバスの時刻改正やバスからバスへの乗り継ぎ利用者の利便性の向上を目指し、乗り継ぎ実態に応じた必要な調整を行います。
乗継割引制度の可能性の検討	各運行事業者 地域公共交通会議	平成28年度～ 平成32年度	市域全体を見渡したバス利用者の乗り継ぎ改善と利用促進の観点から、自社間及び他社との割引制度の可能性について検討します。
乗継拠点、待合環境の整備	地域 運行事業者 市	平成28年度～ 平成32年度	乗り継ぎ利用者の実態に応じて、必要な拠点での乗り継ぎ環境の確保を目指し、乗り継ぎ拠点、待合環境の整備を検討します。

③デマンド実証実験事業

バス路線評価基準に基づく評価の結果、見直しを要する路線等について、利用者ニーズ等を把握するなかで、効率的なデマンド型の運行システムの導入を検討するため、期間を定めた実証実験を行います。

表　「デマンド実証実験事業」の取り組み内容

具体的な取り組み	実施主体	実施期間	内容
見直し路線についてデマンド型の運行案の検討	該当する運行事業者	平成28年度～	バス路線評価基準に基づき、見直しを要する路線等についてデマンド型の運行システムの導入を検討します。
対象地域の利用実態調査	地域公共交通会議	平成28年度～	利用者の実態を把握し、地域のニーズに合った運行体系を検討します。
住民説明	該当する運行事業者 地域公共交通会議	平成28年度～	デマンド運行案の説明を実施します。
再編実施計画の策定	地域公共交通会議	平成28年度～	必要に応じて再編実施計画を策定します。
実証実験開始	運行事業者	平成28･29年度～	見直し内容の実証実験を開始します。 （調整可能なものから順次）

④ 公共交通空白地の地域コミュニティ交通支援事業

公共交通空白地において、地域、ＮＰＯ、社会福祉法人等が自ら行う公共交通空白地有償運送事業や乗合タクシーなど新しい交通体系の実現のために、必要な運行体系の検討と関係者との調整を支援するとともに、持続可能な運行が確保できるよう財政的な支援策の検討を行います。

表　「公共交通空白地の地域コミュニティ交通支援事業」の取り組み内容

具体的な取り組み	実施主体	実施期間	内容
運行事業者との運行体系案の検討	実施主体 市	平成28年度～ 平成32年度	運行主体とともに必要な運行体系案について検討を実施します。
関係者との調整の支援	地域公共交通会議 有償運送運営協議会	平成28年度～ 平成32年度	関係事業者と実施主体との調整の支援を実施します。
法的手続きの支援	実施主体 市	平成28年度～ 平成32年度	実施主体による運輸局等への手続きについての支援を実施します。

⑤ スクールバス活用検討事業

スクールバスの有効活用による地域住民の利便性の向上を図るため、学校、ＰＴＡ等と協議し、スクールバスの空き時間を利用した路線バス運行や、スクール運行時の地域住民の混乗の可能性などについて調整・検討を行います。

表　「スクールバス活用検討事業」の取り組み内容

具体的な取り組み	実施主体	実施期間	内容
教育委員会、学校、ＰＴＡ等との今後の活用の可能性について協議	教育委員会 市 学校 ＰＴＡ	平成28年度～ 平成32年度	路線バスの利用実態とスクールバスの運行状況を分析する中で、今後の可能性について検討を実施します。
活用案の検討と関係者との調整	教育委員会 市 学校 ＰＴＡ	平成28年度～ 平成32年度	活用案の検討と関係者との調整を実施します。
法的手続きの支援	実施主体と市	平成28年度～ 平成32年度	文部科学省や運輸局等への手続きを実施します。

第 8 章　計画の達成に向けて

8.1　計画の実施体制

地域住民、交通事業者及び行政など多くの関係者の協力のもと、それぞれが役割を分担し、地域公共交通会議において事業実現のための協議を進めます。

表　計画の実施体制

具体的な取り組み		市民・地域	交通事業者	行政
（1）利用促進に向けた事業	①　市民協働型利用促進事業	・利用促進策の提案と実施及び活用	・提案施策への協力 ・施策の提案と実施	・動機付け、きっかけづくり ・検討への参画 ・利用促進策の提案と実施及び活用
	②　バス情報発信事業	・情報の提供及び発信 ・情報の入手と活用	・発信手段の検討 ・情報の提供及び発信	・情報の提供及び発信方策の検討 ・情報の提供及び発信情報内容の検討 ・提供情報の入手 ・情報の提供及び発信
（2）再編に向けた事業	①　バス路線再編評価事業 ・路線評価基準の設定 ・住民懇談会、住民アンケートの実施 ・再編内容の検討 ・再編実施計画の策定	・評価基準の検討・設定 ・再編内容の提案と検討 ・評価への理解 ・施策の提案と実施 ・積極的な利用	・評価基準の検討・設定 ・基準に基づく路線の評価 ・評価情報の提供 ・再編内容の提案と検討 ・利用実態の把握 ・施策の提案と実施	・評価基準の検討・設定 ・基準に基づく路線の評価 ・再編内容の提案と検討 ・施策の提案と実施 ・評価結果の発信 ・一定の基準に基づく財政支援
	②　乗継改善事業	・利用促進施策の利用	・施策の提案と実施	・施策の提案と実施
	③　デマンド実証実験事業	・積極的な利用	・導入の検討 ・施策の提案と実施	・導入の検討 ・施策の提案と実施
	④　公共交通空白地の地域コミュニティ交通支援事業	・実施主体として導入の検討 ・安心・安全な運行	・検討への参画 ・技術的助言	・導入検討への支援 ・一定の基準に基づく財政支援
	⑤　スクールバス活用事業	・検討への参画 ・施策への協力	・検討への参画 ・施策への協力	・検討への提案 ・関係機関の調整 ・実施

8.2　達成状況の評価と見直し

実施事業については、定期的に（目標指標ごとに評価時期と方法を設定）、地域公共交通会議において、進捗状況や達成度を評価し、事業の改善と新たな取り組みを進めていきます。

事業の展開においては「計画（Ｐｌａｎ）→実施（Ｄｏ）→評価（Ｃｈｅｃｋ）→見直し（Ａｃｔｉｏｎ）」のＰＤＣＡサイクルによりマネジメントを実施します。

- 形成計画に定めた数値目標と実績値を比較して行うことを基本とします。

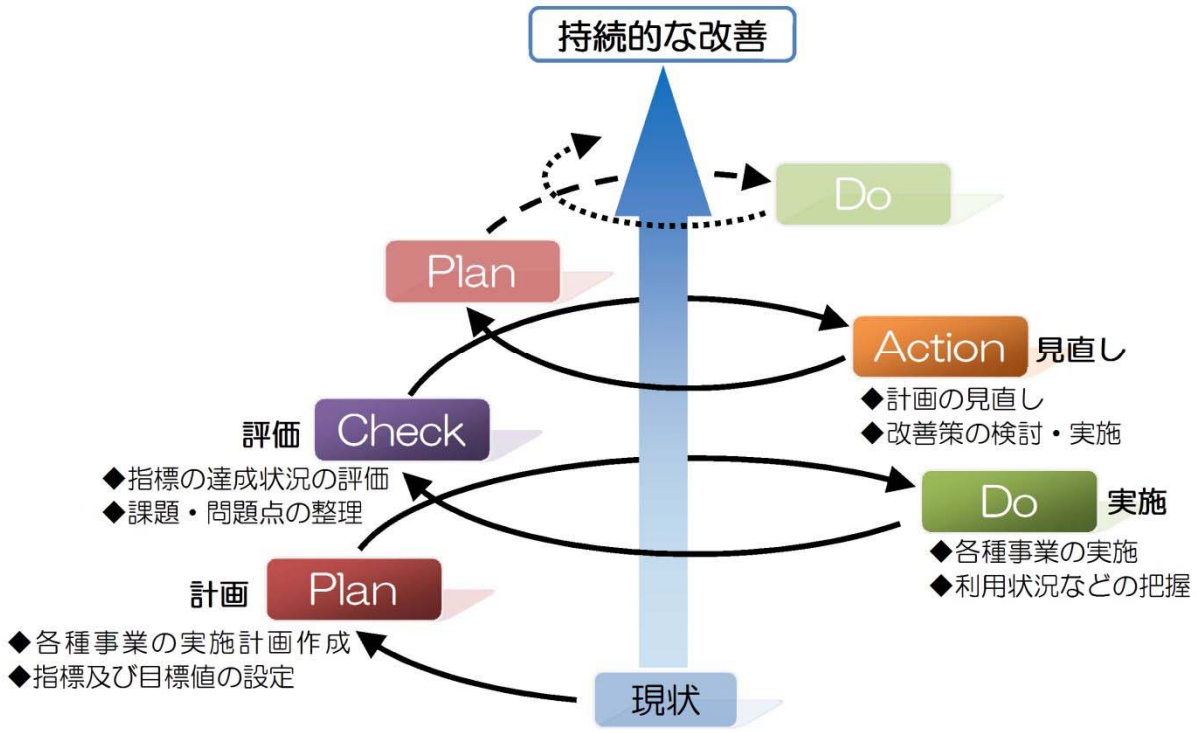


図　ＰＤＣＡサイクル

資料編

1. 用語解説

	用 語	解 説
え	**NPO**	利益を追求することを主目的とせず様々な分野で公益的な活動を行う組織のこと。「Nonprofit　Organization（非営利団体）の略。
お	**OD表**	Oは、Origin（起点）、Dは、Destination（終点）を表し、公共交通利用者の乗降場所や利用の目的などのデータをまとめた表のこと。
か	**幹線交通**	市域を越えた地域間の移動や市内の中心部と周辺を結ぶ広域の移動を支える公共交通ネットワークの骨格をなす鉄道やバス路線のこと。他地域との交流や市民の暮らしを支える基幹的交通として機能するもの。
け	**敬老乗車券事業**	市内在住の75歳以上の高齢者を対象に、市内路線バスや京都丹後鉄道の乗車券として利用できる敬老乗車券1冊3,000円分を500円で販売する公共交通利用促進のための福知山市の独自事業のこと。平成25年10月から事業を開始。年度内に購入できる冊数は一人あたり3冊を上限とするが、運転免許証自主返納者は平成26年度から購入上限を5冊に拡充している。
こ	**公共交通空白地**	鉄道の駅や路線バスのバス停から一定以上距離が離れた地域で、公共交通を利用することが困難な地域のこと。
	公共交通機関	不特定多数の人の移動を支える交通機関のこと。鉄道、路線バスやタクシー等を指す。
	公共交通ネットワーク	複数の交通体系の組み合せにより形成される地域内の面的な移動を支える交通サービスのこと。本計画においては、公共交通を補完する自家用有償旅客運送の活用も含んでネットワークとして位置付けている。
	高次都市機能	日常生活圏域を越えた広域圏域の多くの人々に、行政、教育、医療、文化、商業、交通、情報化等について充実したサービスを提供できる都市的機能のこと。
	公共交通空白地有償運送（旧過疎地有償運送）	鉄道、路線バスやタクシーなどの公共交通を利用することが困難な公共交通空白地において、ＮＰＯ等が、運輸支局の登録を受け、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して会員を対象に行う運送サービスのこと。
	交通モード	様々な交通形態、手段のこと。鉄道、バスやタクシーなどの公共交通機関のほか、徒歩、自転車、バイク、自家用車、有償運送などを含む。
	コミュニティ	地域社会、共同体のこと。都市、町村、自治会など一定の居住地域における共同社会のこと。
	コミュニティバス	公共交通が不便な地域などで、地域住民の利便性の向上のために一定地域内を運行する地域密着型の路線バスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービスのこと。
	コンパクトなまちづくり	都市の持続性確保の観点から、行政施設をはじめ商業、文化、医療、福祉機能や住宅等を含めた都市機能の立地する地域の範囲をできるだけ小さくまとまるように誘導するまちづくりのこと。

	用 語	解 説
し	**自家用有償旅客運送**	身体的な理由もしくは、鉄道の駅やバス停まで遠いなどの理由により、公共交通を利用することが困難な人の生活移動手段を確保するため、ＮＰＯ、社会福祉法人等が運輸支局の登録を受け、自家用自動車を使用して会員に対して行う運送サービスのこと。 実施主体、運送対象者の違いにより、福祉有償運送、公共交通空白地有償運送、市町村運営有償運送がある。
	事業スキーム	事業が持続的に成立するための関係者の役割や相互関係の枠組みを示す計画のこと。
	支線交通	幹線交通を補完する枝線として、地域内の中心的な地区や集落、その他周辺地区への日常的な地域内の移動を支える公共交通のこと。
	市民協働	市民、地域、ボランティア、ＮＰＯ、事業者、行政などが対等なパートナーとして、地域の公共的課題の解決に向けて共に考え、連携のうえ協力して行動すること。
ち	**地域公共交通**	地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
	地域公共交通網	複数の地域公共交通の組み合せにより形成される交通ネットワークのこと。 地域公共交通網形成計画では、まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体的に、地域全体を見渡して、住民の協力を含む関係者の連携のもとに取り組むこと等が必要とされている。
て	**デマンド交通**	通常の路線バスのような定時定路線の運行ではなく、利用者からの要請に応じて、運行ルートや運行時間を変えて運行する運行形態のこと。
と	**ドア・ツー・ドア**	例えば自宅の戸口から目的地の戸口までのように、個人の要望に応じて運送してもらえる交通サービスのこと。
に	**ニーズ**	必要、要求、需要のこと。
	日常生活圏域	地域づくりの単位として、住民の生活形態を踏まえて設定する日常生活の範囲のこと。
の	**乗合タクシー**	乗車定員 10 人以下の車両により運送する乗合交通のこと。一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する。路線バスとタクシーの中間的な交通需要を満たす運行形態の総称。
	乗合バス	乗車定員 11 人以上の車両により運送する乗合交通のこと。一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する。
	ノンステップバス	高齢者や身体の不自由な人が乗車しやすいよう、乗降の際のステップをなくした低床式のバス車両のこと。
は	**パーソントリップ調査**	パーソン＝人、トリップ＝動きを指し、「いつ」、「どこから」、「どこまで」、「どのような人が」、「どのような目的で」、「どのような交通手段を利用して」、移動したのかなど、人の１日のすべての動きをとらえ、人の動き（地域別、交通手段別等の交通移動実態）を総合的に把握する調査のこと。

	用 語	解 説
は	**バスロケーションシステム**	バス停の案内板やインターネット等に車両の走行位置情報等をリアルタイムで提供するシステムのこと。
	パブリックコメント	行政等が条例や計画を企画立案する場合、その計画などの案や、市民が検討するために必要な事項を公表して、市民に広く意見などを求めること。
	バリアフリー	高齢者や身体の不自由な人が社会生活をしていく上での障壁（バリア）を除去すること。段差の解消などの物理的障壁の除去という意味が強かったが、社会的、制度的、心理的な障壁の除去という意味でも使われる。
ひ	**ヒアリング**	計画等を策定するにあたって、関係する団体等の意見を聴取すること。
	ビジョン	将来の構想・展望のこと。
ふ	**フィーダー**	フィーダー（feeder）とは、河川の支流という語源から、幹線に接続して、地域内の移動を支える支線の役割を担う公共交通のこと。支線交通の１つ。
	福祉有償運送	身体障害者、要介護者や要支援者等の身体的な理由により路線バス等の公共交通を利用することが困難な人を対象として、ＮＰＯ等が運輸支局の登録を受け、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して会員を対象に行う運送サービスのこと。
	フリー降車	バスの路線の全部もしくは一部の区間において、停留所以外の任意の場所で降車できる制度のこと。本市では三岳バス、中六人部バス、市バスの路線のうち交通安全上支障がないと判断できる一部区間でのみ実施している。
	フレキシブル	柔軟に変化、対応できること。
へ	**平均乗車密度**	路線バスの１キロ（どの区間をとらえても）当りの平均乗客数のこと。 運送収入÷平均賃率÷実車走行キロで算出する。
	平均賃率	路線バスの１キロ（どの区間をとらえても）当りの運賃のこと。
ほ	**補助ステップ**	高齢者や身体の不自由な人などの乗降時の負担を軽減するために、ドアの開閉と連動するなどしてバスの乗降口の下に飛び出す踏み台のこと。
ま	**マイバス・マイレール意識**	路線バスや鉄道の必要性と重要性を認識し、自らの地域資源として守り育てていく意識のこと。
	マスタープラン	基本的な計画のこと。
み	**民間路線廃止代替**	民間バス路線が廃止された後を受けて、地域住民の移動手段を確保するため、自治体や地域が主体となって新たに路線バスを運行すること。
も	**モビリティ・マネジメント（MM）**	一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度に自動車に依存した状態から公共交通、自転車等を適切に利用する方向）へと自発的に変化するようにコミュニケーションを通じて促す交通施策のこと。公共交通の必要性、環境問題や健康への影響などについて情報提供を行い、自家用車から公共交通利用などへの転換を促します。
ゆ	**ユニバーサル社会**	ユニバーサルデザインの考え方を基本とする社会のこと。
	ユニバーサルデザイン	年齢、性別、身体の状況、文化など人々が持つ個性や違いにかかわらず、あらかじめ、誰もがわかりやすく、使いやすいように設計するという考え方のこと。
わ	**ワンステップバス**	高齢者や身体の不自由な人が乗降しやすいように乗降口のステップを１段だけにしたバス車両のこと。

2. 設置要綱

福知山市地域公共交通会議設置要綱

（設置）

第１条　福知山市は、道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定に基づき、本市の交通のあり方、輸送サービスの範囲及び形態について協議・調整を行い、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議し、「地域の利用者でつくりあげる地域交通」の実現を目指すとともに、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。以下「活性化再生法」という。）の規定に基づく計画（以下「計画」という。）の策定に係る協議及び計画事業の実施に係る調整を行うため、福知山市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（協議事項）

第２条　交通会議は、次の各号に掲げる事項について協議及び調整し、関係する事業を実施する。

（１） 生活交通の確保・維持・改善のための事業に関する事項
（２）地域の実情に即した輸送サービスの範囲及び形態に関すること
（３）協議結果に基づく輸送サービスの内容を変更する場合にあってはその変更事項
（４）協議結果に基づく輸送サービスの休止又は廃止する場合の手続き
（５）計画の策定及び変更の協議に関する事項
（６） 計画の実施に係る連絡調整に関する事項
（７） 計画に定められた事業の実施に関する事項
（８） 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要な事項

（組織）

第３条　交通会議は、福知山市長（以下「市長」という。）のほか委員１５人以内をもって組織する。

２　委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

（１）国土交通省近畿運輸局京都運輸支局長又はその指名する職員
（２）地域住民代表者
（３）一般旅客自動車運送事業者
（４）道路管理者
（５）所轄警察署代表者
（６）福知山商工会議所代表者
（７）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の代表者
（８）その他市長が必要と認める者

（会長等）

第４条　交通会議に会長及び副会長を置き、会長には市長を充てるものとし、副会長は委員の互選によって選出するものとする。

２　会長は、交通会議を代表し、及び会務を総括する。

３　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

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

（任期）

第５条　委員の任期は２年とし、再任を妨げないものとする。

２　委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会議）
第６条　会議は、会長が招集し、会長が議長となる。
２　会議は、委員定数の過半数が出席しなければ開くことができない。
３　会議の議事は、委員の合議で決するが、協議が調わないときは、会長以外の委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。
（部会）
第７条　交通会議は、必要に応じ部会を置くことができる。
２　部会の組織、運営、その他必要な事項は別に定める。
（計画策定委員会）
第８条　交通会議は、第２条に掲げる計画策定を行うため、必要に応じ計画策定委員会（以下「委員会」という。）を置くことができる。
２　委員会の組織、運営、その他必要な事項は別に定める。
（協議結果の取扱い）
第９条　交通会議において協議が調った事項について、関係者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。
（事務局）
第１０条　事務局は、福知山市役所市民人権環境部生活交通課に置き、交通会議の運営事務を処理する。
２　事務局には、事務局長、その他必要な職員を置き、事務局長には福知山市市民人権環境部生活交通課長を充てるものとする。
（事務局長）
第１１条　事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りではない。
（１）事務局の運営に関すること。
（２）物品の購入その他契約の締結に関すること。
（３）物品及び現金の出納に関すること。
（４）前各号に掲げるもののほか、軽易な事項に関すること。
（監査）
第１２条　交通会議に監査委員を２名置く。
２　交通会議の監査は、会長が委嘱する監査委員によって行う。
３　監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。
（財務に関する事項）
第１３条　交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し、必要な事項は、別に定める。
（交通会議が解散した場合の措置）
第１４条　交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。
（その他）
第１５条　この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附　則
１　この要綱は、平成１８年７月５日から施行する。
２　この要綱の施行後最初に委嘱し、又は任命される委員の任期は、第６条第１項の規定にかかわらず、平成２０年３月３１日までとする。
３　この要綱は、平成１９年１月２９日から施行する。
４　この要綱は、平成２３年１０月５日から施行する。
５　この要綱は、平成２５年４月１日から施行する。
６　この要綱は、平成２６年６月２４日から施行する。
７　この要綱は、平成２７年４月３０日から施行する。

福知山市地域公共交通会議地域公共交通網形成計画策定委員会設置規則

（設置）

第１条　福知山市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の設置目的に沿い、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。）に基づき、まちづくり計画と一体性を確保しながら、市内各地域の特性に応じた多様な交通体系のあり方について検討を行い、本市の公共交通の再編に向けた基本方針となる地域公共交通網形成計画を策定するため地域公共交通網形成計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（組織等）

第２条　委員会は、交通会議及び調整部会委員並びに次に掲げる者のうちから、福知山市長（以下「市長」という。）が委嘱又は任命する。

（１） 市民団体代表（利用者代表）

（２） 学識経験者

（３） 道路管理者

（４） 有償運送実施団体代表

（５） 市民公募委員

（６） その他交通会議が必要と認める者

２　委員会に委員長及び副委員長を置き、委員長には市長を充てるものとし、副委員長は委員の互選により選出する。

３　委員長は、委員会を代表し、及び会務を総括する。

４　副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

５　委員長は、必要があると認めるときは、委員会に委員以外の者の出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は委員以外の者に対し資料の提出を求めることができる。

（任期）

第３条　委員会の委員の任期は委嘱又は任命の日から平成２８年３月３１日までとする。また委員が欠けた場合における補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。

（会議）

第４条　会議は必要に応じて委員長が招集し、会議を進行する。

（協議結果の取扱い）

第５条　委員会において策定された計画内容については、交通会議の決議を持って協議が整ったものとして扱うものとする。

（事務局）

第６条　委員会の事務局は市民人権環境部生活交通課に置き、庶務を処理する。

（その他）

第７条　この規則に定めるものの他、必要な事項は事務局が別に定める。

（附則）

１　この規則は、平成２７年４月３０日から施行する。

福知山市地域公共交通網形成計画庁内検討委員会設置要綱

（趣旨）

第１条　本市における地域公共交通の活性化及び再生を図るため、交通政策基本法の趣旨に則り、まちづくり計画と一体性を確保しながら、市内の各地域の特性に応じた多様な交通体系の検討を行い、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを形成することを目的に、公共交通の再編に向けた基本方針として地域公共交通網形成計画の策定における協議事項等について庁内協議又は調整を図るため、福知山市地域公共交通網形成計画庁内検討委員会（以下「委員会」という。）を設置し、その運営に関して必要な事項を定める。

（所掌事務）

第２条　委員会は、次に掲げる事項について協議するものとする。

（１）市全体及び地域ごとの公共交通の諸課題の検討に関すること。

（２）地域公共交通網形成計画策定にかかる検討に関すること。

（３）前号において市行政の各分野における政策及び施策の基本計画、指針その他類するものとの一体性の確保に関すること。

（４）公共交通の利用の促進に関すること。

（５）その他総合的な公共交通体系の再編に向けて必要な調整に関すること。

２　委員会は、第１項に定める事項の協議結果を市長に報告するものとする。

（組織）

第３条　委員会は、次に掲げるものをもって組織する。

（１）市民人権環境部生活交通課長

（２）市長公室企画課長

（３）地域振興部まちづくり推進課長

（４）地域振興部三和支所長、夜久野支所長及び大江支所長

（５）福祉保健部子育て支援課長

（６）福祉保健部社会福祉課長

（７）福祉保健部高齢者福祉課長

（８）農林商工部農林管理課長

（９）農林商工部商工振興課長

(10) 土木建設部土木課長

(11) 土木建設部都市計画課長

(12) 教育委員会教育総務課長

(13) その他市長が必要と認める者

（委員長）

第４条　委員会に委員長を置く。

２　委員長は、市民人権環境部生活交通課長をもって充て、委員会の会議を総理する。

３　委員長に事故があるとき、又は欠けたときは、あらかじめ委員長の指名した委員が、その職務を代理する。

（会議）

第５条　委員会は、委員長が招集する。

２　委員会は、やむを得ない事情がある場合には、代理による出席を認めるものとする。

３　委員長は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。

（庶務）

第６条　委員会の庶務は、市民人権環境部生活交通課において処理する。

（その他）

第７条　この要綱に定めるもののほか、委員会の設置運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附　則

この要綱は平成２７年４月１６日から施行する。

3 委員名簿

■福知山市地域公共交通会議委員(地域公共交通網形成計画策定委員会)･監査委員名簿

福知山市地域公共交通会議委員（福知山市地域公共交通網形成計画策定委員会）（敬称略）

所属団体・役職等	氏　名
福知山市長	松山　正治
市民公募委員	大槻　日出雄
市民公募委員	藪見　泰子
地域住民代表者	西田　輝雄
京都交通株式会社 福知山営業所長	川本　康博
西日本ジェイアールバス株式会社 京丹波営業所長	田中　寿一
丹後海陸交通株式会社 取締役バス事業部長	角　茂一
日本交通株式会社 本社営業所 係長	池澤　佳子
前田自動車株式会社 タクシー事業部 本部長	前田　聖
有限会社慶和 ふく福タクシー　代表取締役	浅井　勇太郎
西日本旅客鉄道株式会社 福知山支社総務企画課 課長代理	岡田　勝
WILLER TRAINS 株式会社 旅客オペレーション部係長	松原　光也
三岳バス運行協議会 会長	多田　精吾
庵我バス運行協議会 会長	浦岡　道直
自主バス運行協議会代表 中六人部バス運行協議会 会長	芦田　八郎
京バス北労働組合 執行委員	村上　文一
国土交通省近畿地方整備局 福知山河川国道事務所長	南後　和寛
京都府中丹西土木事務所長	田辺　文理
福知山市土木建設部長	蘆田　徹二
京都府福知山警察署長	家入　紀幸
特定非営利活動法人福知山ＢＧＭ福祉サービス 理事長	足立　優
社会福祉法人福知山市社会福祉協議会 常務理事	田中　裕志
福知山商工会議所会頭	谷村　紘一
国土交通省近畿運輸局京都運輸支局 首席運輸企画専門官	川合　宏和
京都府中丹広域振興局副局長	稲村　智史
福知山市市民人権環境部長	田中　悟
学校法人成美大学 副学長	芦田　信之
京都大学大学院工学研究科 准教授	松島　格也

福知山市地域公共交通会議監査委員（敬称略）

所属団体・役職等	氏　名
京都北都信用金庫 福知山中央支店長	安達　敏泰
福知山市会計管理者	荒木　一昌

■福知山市地域公共交通網形成計画庁内検討委員会

市民人権環境部 生活交通課長
市長公室 企画課長
地域振興部 まちづくり推進課長
地域振興部 三和支所長
地域振興部 夜久野支所長
地域振興部 大江支所長
福祉保健部 子育て支援課長
福祉保健部 社会福祉課長
福祉保健部 高齢者福祉課長
農林商工部 農林管理課長
農林商工部 商工振興課長
土木建設部 土木課長
土木建設部 都市計画課長
教育委員会 教育総務課参事

4 計画策定の経過

福知山市地域公共交通網形成計画策定経過

日付	内容	備考
H27.4. 1～14	福知山市地域公共交通網形成計画策定委員会市民公募委員公募（2 人）	
4.30	地域公共交通会議設置要綱の改正により、活性化再生法に基づく計画策定に必要な法定会議の立上げと形成計画策定委員会を設置	
8.31	第１回形成計画策定委員会（計画策定の概要・調査事業について）	
9. 7～24	公共交通に関する市民アンケート実施	3,000 世帯対象
9.15・18・19	市内路線バス利用実態調査（乗降調査）実施	全便対象
10. 9	市内関係団体ヒアリング（おひさまと風の子サロン）	
10.19	市内関係団体ヒアリング（福知山市農村女性協議会） 〃　（夜久野学園ＰＴＡ）	
10.21	市内関係団体ヒアリング（福知山市老人クラブ連合会） 〃　（福知山市身体障害者団体連合会・ 福知山あおば会・福知山障害児（者）親の会）	
10.26	第２回形成計画策定委員会（計画案の概要・調査事業結果報告について） 運行事業者ヒアリング（丹後海陸交通株式会社）	
10.27	運行事業者ヒアリング（中六人部バス運行協議会）	
10.28	運行事業者ヒアリング（西日本ジェイアールバス株式会社）	
10.30	運行事業者ヒアリング（三岳バス運行協議会） 〃　（庵我バス運行協議会）	
11. 2	運行事業者ヒアリング（京都交通株式会社）	
11. 4	運行事業者ヒアリング（日本交通株式会社〔日交タクシー〕） 〃　（前田自動車株式会社〔中央タクシー〕） 〃　（有限会社慶和〔ふく福タクシー〕）	
11. 9	第３回形成計画策定委員会(計画案の中間整理･地域別懇談会の内容について)	
11.16	市内地域別懇談会（三和地域）	
11.17	市内地域別懇談会（大江地域）	
11.18	市内地域別懇談会（夜久野地域）	
11.19	市内地域別懇談会（六人部地域）	
11.20	市内地域別懇談会（日新地域）	
11.24	市内地域別懇談会（北陵地域）	
11.25	市内地域別懇談会（桃映・南陵地域）	
11.26	市内地域別懇談会（成和地域）	
11.27	市内地域別懇談会（川口地域）	
12.18	第４回形成計画策定委員会（計画素案・地域別懇談会結果報告について）	
H28.1. 8～28	パブリックコメントの実施	
1.12	市議会全議員協議会での説明	
2. 4	第５回形成計画策定委員会(計画案･パブリックコメントの募集結果報告について)	
3.	市議会議決（議会基本条例）・福知山市地域公共交通網形成計画策定	

福知山市地域公共交通網形成計画庁内検討委員会開催経過

日付	内容	備考
H27. 8.27	第１回庁内検討委員会（計画策定の概要・調査事業について）	
10.16	第２回庁内検討委員会（計画案の概要・調査事業結果報告について）	
11. 6	第３回庁内検討委員会(計画案の中間整理･地域別懇談会の内容について)	
12.17	第４回庁内検討委員会（計画素案・地域別懇談会結果報告について）	
H28. 2. 3	第５回庁内検討委員会(計画案･パブリックコメントの募集結果報告について)	

福知山市地域公共交通網形成計画
発行／平成 28 年３月
福知山市地域公共交通会議
（事務局：福知山市市民人権環境部生活交通課）
〒620-8501　京都府福知山市字内記 13 番地の１
ＴＥＬ0773-24-7084 ＦＡＸ0773-23-6537
ホームページアドレス　http://www.city.fukuchiyama.kyoto.jp