

福知山市地域公共交通計画

令和4年3月策定
令和6年2月変更

福知山市地域公共交通会議

目次

1. 計画策定の背景と目的	1
1.1 計画策定の背景	1
1.2 計画の目的	2
1.3 対象地域	2
1.4 計画の位置づけ	2
1.5 計画期間	2
2. 上位関連計画の整理	3
2.1 上位計画及び関連計画	3
2.2 上位関連計画における地域公共交通に求められる役割	4
3. 福知山市の概況	6
3.1 人口	6
3.1.1 人口の推移	6
3.1.2 高齢化率	6
3.1.3 人口の分布	7
3.2 福知山市内の移動状況	7
3.2.1 福知山市における人の動きの特性	7
3.3 公共交通機関の状況	10
3.3.1 福知山市内の公共交通ネットワークの状況	10
3.3.2 市内各路線バスの利用状況、財政負担状況	39
3.4 移動環境	51
3.4.1 福知山市内の車両保有台数	51
3.4.2 運転免許返納者数	51
3.4.3 交通事故の発生状況	52
3.5 観光入込客数	52
3.5.1 訪日外国人宿泊客数	53
4. 市民の移動実態及び公共交通に関する意識	54
4.1 市民の移動実態（市民アンケート結果）	54
4.1.1 概要	54
4.1.2 アンケート結果	55
4.2 関係団体ヒアリング・アンケートの結果	86
4.2.1 ヒアリング・アンケート結果のまとめ	87
5. 福知山市における公共交通に関する課題	95
5.1 問題点と課題の整理	95
5.1.1 住民等の年代別の移動手段の確保	96
5.1.2 適正な費用対効果の検証	96
5.1.3 活力に満ちた地域社会の創造	97

5.2 福知山市における輸送資源の総動員	98
6. 福知山市における公共交通についての基本方針及び計画目標.....	99
6.1 検討事項と実施事業の振り返り	100
6.1.1 利用促進に向けた当面の具体的事業の実施結果および効果	100
6.1.2 公共交通再編に向けた具体的事業の実施結果および効果	104
6.2 計画目標の達成状況	112
6.3 基本方針	119
6.4 計画目標	120
7. 計画目標を実現するための具体的な事業	125
8. 計画の達成に向けた体制と評価について	130
8.1 計画の実施体制	130
8.2 計画の達成状況と評価の見直し	130

1. 計画策定の背景と目的

1.1 計画策定の背景

本市においては、平成 28 年 3 月に福知山市における総合的な公共交通ネットワーク計画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。

また、平成 29 年 3 月には福知山市地域公共交通網形成計画に掲げる福知山市内の公共交通機関の再編に向けた計画として、「福知山市地域公共交通再編実施計画」を策定しました。

国においては、高齢者の運転免許の返納も増えており、移動手段の確保が重要となっているにも関わらず、人口減少の本格化や運転者不足の深刻化等にもなって公共交通サービスの維持・確保が厳しくなっていることを踏まえて、令和 2 年 11 月に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行されました。この改正のポイントとして「地域が自らデザインする地域の交通」、「地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実」、「交通インフラに対する支援の充実」等が示されました。また、これまでの「地域公共交通網形成計画」に代わる、新たな法定計画として「地域公共交通計画」の作成が地方公共団体の努力義務となりました。

公共交通は自家用車を保有していない高齢者や学生にとっては日常の重要な移動手段である一方、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により利用が減少しています。また、交通事業者においても、人員の不足や高齢化・収益の減少など、厳しい環境となっています。

そこで、本市においても、地域の公共交通の課題の解決や持続可能な公共交通網の構築を目指して、新たな地域公共交通ネットワーク計画のマスタープランである「福知山市地域公共交通計画」を策定しました。

1.2 計画の目的

本計画は、地域公共交通の現状及び課題の整理を踏まえ、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、既存の民間事業者による送迎サービスや物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても効果的に活用することによって、拠点同士を結ぶネットワークとラストワンマイルの移動を担う公共交通網の整備を行い、誰もが自由に移動手段を選択できる持続可能な公共交通ネットワークを形成することを目的としています。

1.3 対象地域

本計画は福知山市全域を対象とします。

1.4 計画の位置づけ

本計画は「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」の趣旨に基づき、本市の総合計画である「まちづくり構想 福知山」を上位計画とし、関連する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。

1.5 計画期間

本計画の計画期間は令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

2. 上位関連計画の整理

本計画に関連する上位関連計画についての整理を行いました。

2.1 上位計画及び関連計画

福知山市の総合計画である「まちづくり構想 福知山」を上位計画とし、各分野の計画と連携・整合を図ります。また「福知山市立地適正化計画」とは密に連携を図ることとします。

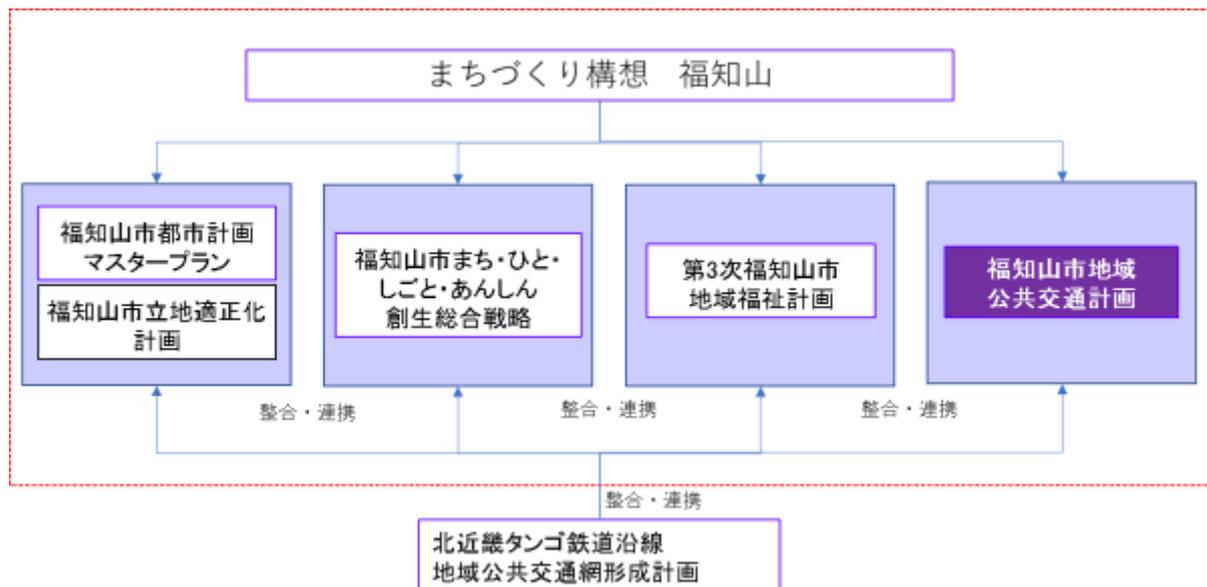


図 2-1 公共交通計画の位置づけ

2.2 上位関連計画における地域公共交通に求められる役割

各計画に記載されている公共交通の位置づけを示します。

上位関連計画	まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
都市計画 マスタープラン 【策定年次】 R4年4月 【目標年次】 R12年（2030年）	【まちなかの賑わい創出】 ●歩きたくなるまちなかづくりの推進 ●民間のまちづくり活動との連携 【都市機能の集積】 ●北近畿の拠点としての高度な都市機能の集積 ●立地適正化計画に基づく誘導施設の立地促進 【市民とともにつくる防災まちづくり】 ●避難体制の強化 ●防災拠点の整備 【ふるさとの暮らしをまもるまちづくり】 ●周辺地域で生活が維持できる地域拠点の整備 ●移住・定住の促進	【拠点エリアの交通利便性の確保】 ●循環型交通の改善と確保に向けた取組の推進 【地域連携、広域連携のための幹線交通の維持と確保】 ●地域連携、広域連携のための幹線交通の維持と確保 ●交流入口の拡大を促進する公共交通網の形成 【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】 ●交通空白地域における持続可能な移動手段の確保 ●様々な交通体系の導入と組み合わせの検討 【新たなモビリティサービスの導入検討】 ●AIやIoTなどの先端技術の活用 ●自動運転等の技術革新を視野に入れた新たなモビリティサービスの導入検討
立地適正化計画 （福知山市都市計画マスタープランの一部） 【策定年次】 R4年4月 【目標年次】 R12年（2030年）	【歩きたくなる賑わいのある市街地の創出】 ●中心市街地の活性化 ●まちなか居住の促進 ●都市のスポンジ化の防止 【多様な都市機能が暮らしを豊かにするまちの実現】 ●生活基盤の整ったまちづくり ●教育・保育の質と量の確保 ●ユニバーサルデザインの普及 【災害に対する危機対応力の強化】 ●避難・救援体制の強化 ●関係機関・近隣自治体等との協力・連携体制の強化 ●危機管理体制の強化	【交通ネットワークの拠点機能の向上】 ●利用しやすい鉄道機能、バス交通の確保 ●道路ネットワークの充実

図 2-2 まちづくりに関する関連計画

上位関連計画	まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
福知山市まち・ひと・しごと・あんしん創生総合戦略 【策定年次】 H27年10月 【目標年次】 R4年3月	【商工業の振興】 ●京都三和への企業誘致に関する優遇措置制度や交通アクセスの良さなどのPRを推進 【観光まちづくり】 ●福知山城や福知山踊り、スイーツ、大原神社、夜久野高原、鬼伝説、元伊勢三社など観光資源のPRと活用 ●市域および周辺市町に点在する観光資源の効果的な連携によるネットワーク化を図り、周遊型観光を推進 【スポーツ観光の推進】 ●三段池公園における来場者への利便施設の設置検討 ●三段池公園のスポーツ施設の充実	【「まちの顔」にふさわしい中心市街地を活性化する】 ●まちなか循環路線バスの運行による移動利便性と拠点性の確保 【持続可能な交通手段の確保(バス)】 ●効率的・効果的な運行システムの再編などによる利便性の確保と利用の促進 ①地域ごとの利用実態とニーズに応じた運行形態や路線・ダイヤの継続的な検証・見直し ②高校生の定期券補助制度の実施 ③敬老乗車券事業の実施によるバス交通の利用促進 ●モビリティ・マネジメントの推進による持続可能なバス交通の確保 ●学校や地域を対象としたモビリティ・マネジメントの推進による、バス交通の確保と利用促進 【公共交通のネットワークの充実】 ●市内全域を見渡した地域公共交通網の形成 ●新たな交通体系の導入など、地域の実情に応じた生活移動手段の確保 ①地域コミュニティ交通の構築 ②有償運送実施団体への支援 【地域医療体制の充実】 ●へき地医療を維持 ①公共交通などとの連携によるへき地医療の利便性、効率性の向上

図 2-3 創生戦略に関する関連計画

上位関連計画	まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
第3次福知山市地域福祉計画 【策定年次】 平成30年3月 【計画期間】 H30年～H34年(2022年)	【活動組織・団体等の交流の場づくり】 ●地域で活動する組織や団体などについて、相互に情報交換・交流をするための場(研究会・会合・交流会)づくり。障害のある人が、地域社会において安心して日常生活および社会生活を営むことができるよう、コミュニケーションの確保及び養成。 【社会参加・生きがいがつくりにつながるボランティア活動の促進】 ●ボランティア活動に意欲のある高齢者の活躍の場を拡充する。	【多様な交通体系の組み合わせの検討による日常生活の維持・向上】 ●路線バスの運行に限らず、乗り合いタクシーや自家用有償旅客運送事業のデマンド交通など、様々な交通体系の導入と組み合わせを検討し、効率的で地域住民の利便性を確保した交通体系の形成を検討。 【移動支援サービスの充実】 ●現在の外出支援事業の有効性を見極めつつ、地域住民と話し合う中で、互助による対応を含め、それぞれの地域の状況にあった移動手段の確保策を検討する。

図 2-4 福祉に関する関連計画

上位関連計画	まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画 【策定年次】 H26年12月 【計画期間】 H26年～H36年	●鉄道施設の快適性及び安全性の更なる向上 ●駅待ち環境・駅施設の改善 ●駅のバリアフリー化 ●都市計画、マスタープラン等における位置づけの明確化 ●駅周辺等への都市機能の再配置 ●新駅の検討 ●駅機能、駅周辺の再整備及び未利用地の活性化 ●観光地の魅力向上	●京阪神方面とのアクセス強化による利便性向上 ●関西国際空港等からのアクセス改善等の検討 ●都市間の移動時間の短縮 ●クルーズ船との連携 ●丹後半島パルスタイムテーブル化等の検討 ●鉄道とアクセス交通との連携 ●KTR駅から目的地までの公共交通網の再編 ●デザイン車両の利用促進 ●車両等の快適化に向けた計画的整備 ●モビリティ・マネジメントの実施 ●EVタクシー等の環境にやさしい交通手段の導入 ●自転車の積極的な利用促進

図 2-5 広域公共交通計画に関する関連計画

3. 福知山市の概況

3.1 人口

3.1.1 人口の推移

H23年度からR2年度にかけては減少傾向にあり、R2年度時点の人口は約6%減の77,038人となっています。

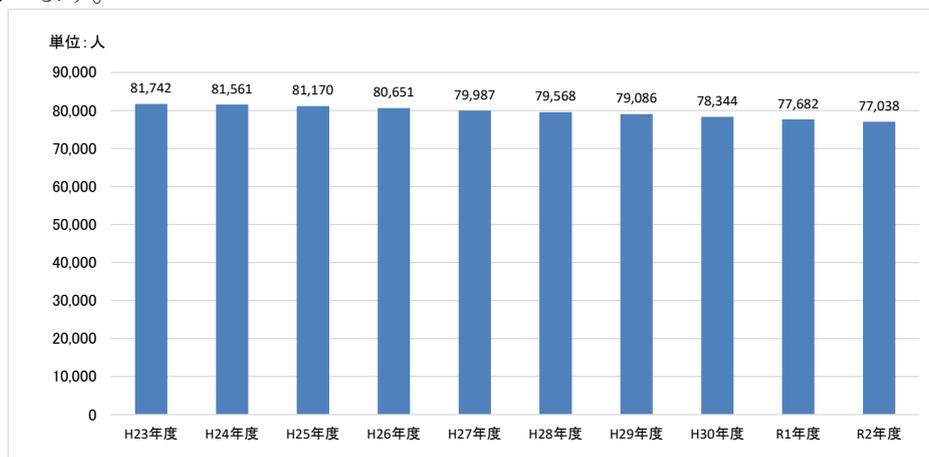


図 3-1 人口

出典：福知山市

3.1.2 高齢化率

市域の中央部に位置する市街地においては10%未満の地域が多くみられます。周辺地域では、40%以上の地域が多くみられます。

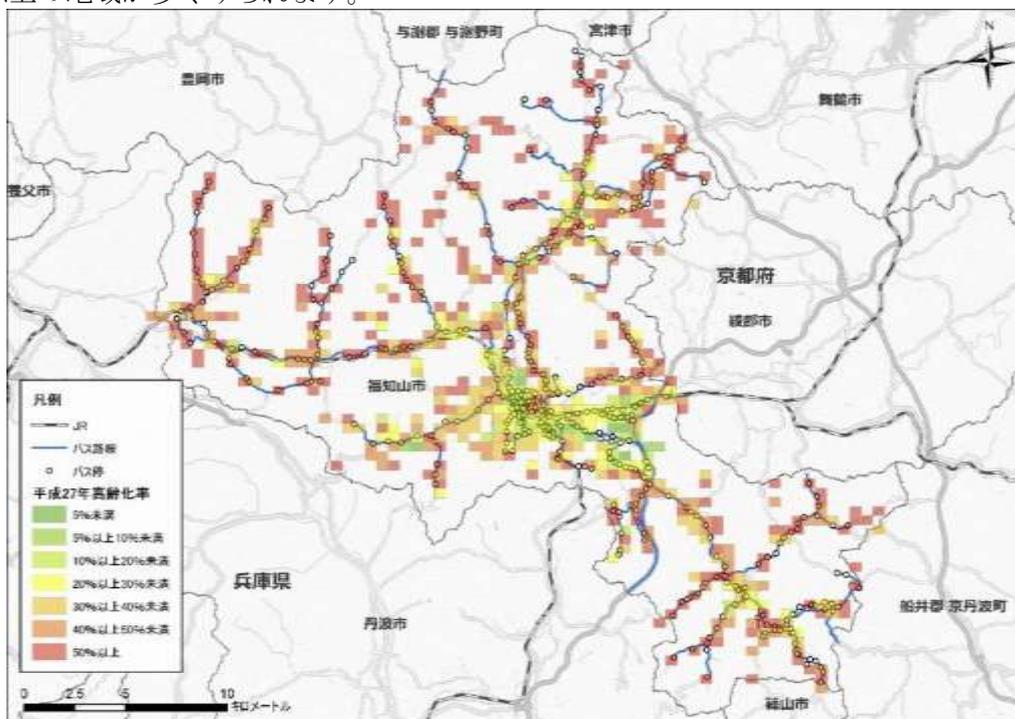


図 3-2 高齢化率

出典：福知山市

3.1.3 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。

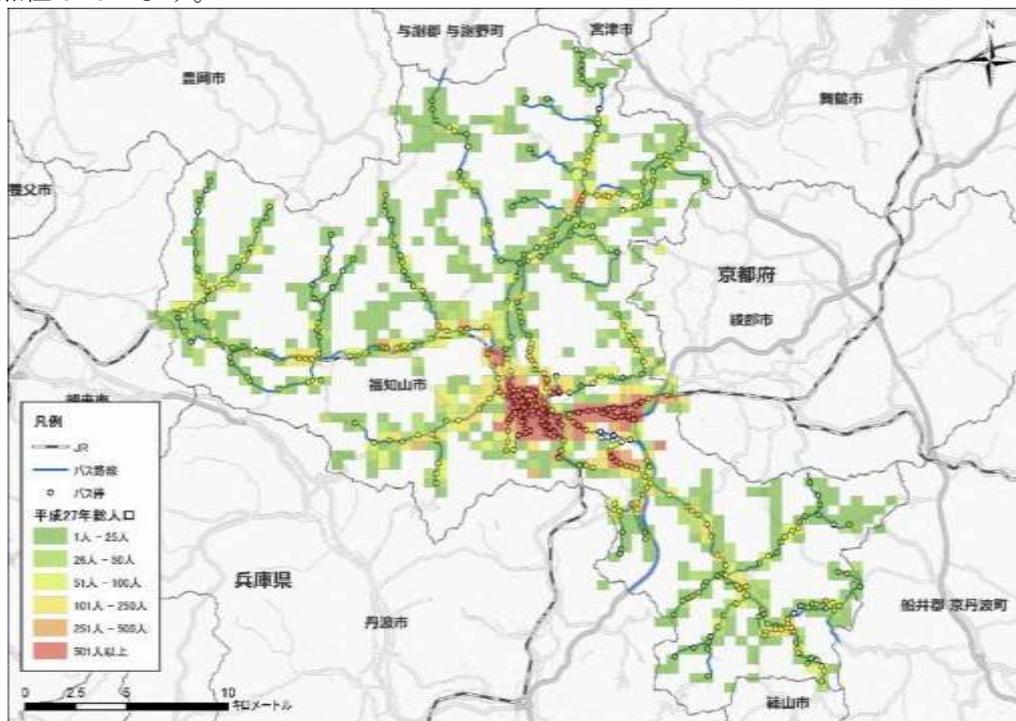


図 3-3 人口分布

出典：福知山市

3.2 福知山市内の移動状況

3.2.1 福知山市における人の動きの特性

平成 22 年と平成 27 年の国勢調査から本市の通勤・通学の流入・流出人口の状況を見ると、中丹地域はもとより、丹後地域や兵庫県の丹波・但馬地域からも流入が多数となっており、その傾向に大きな変化はみられません。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。

平成 22 年と平成 27 年比をみると、養父市、朝来市、丹波市、京丹波町からの流入および朝来市、神戸市、舞鶴市への流出が 10%かそれ未満の減少がみられる以外は増加傾向にあります。

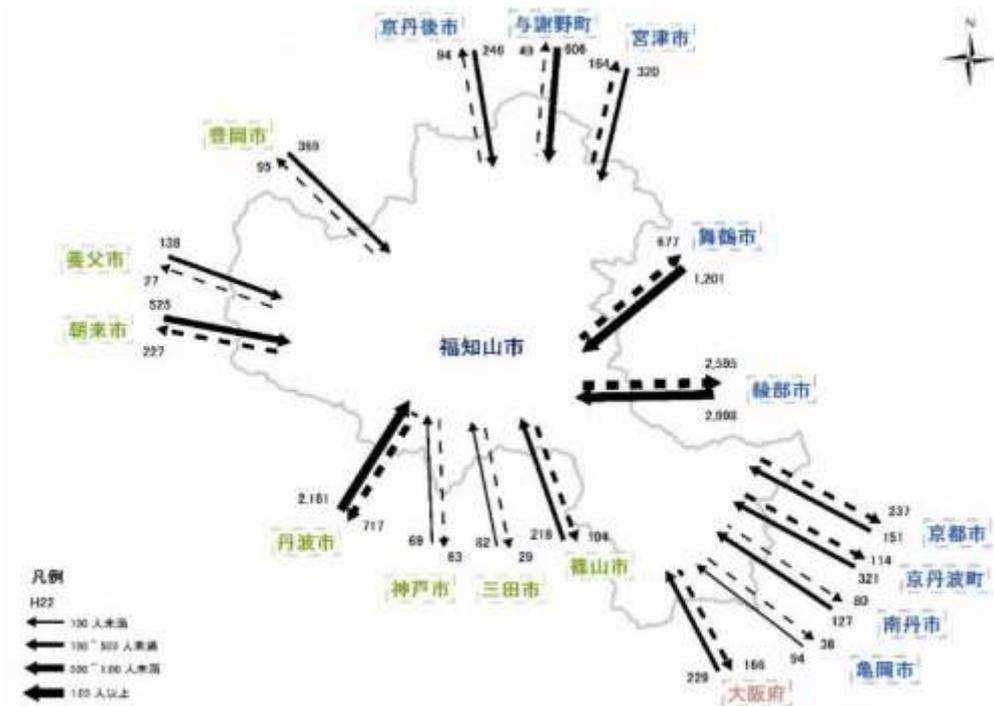


图 3-4 通学・通勤 (H22)

出典：国勢調査

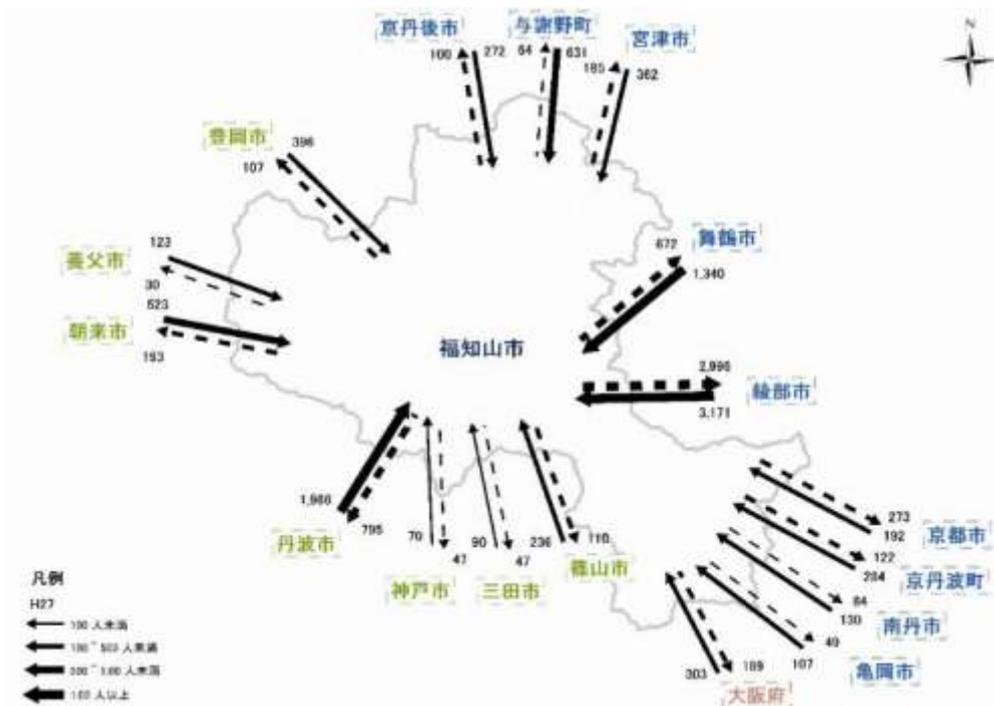


图 3-5 通学・通勤 (H27)

出典：国勢調査

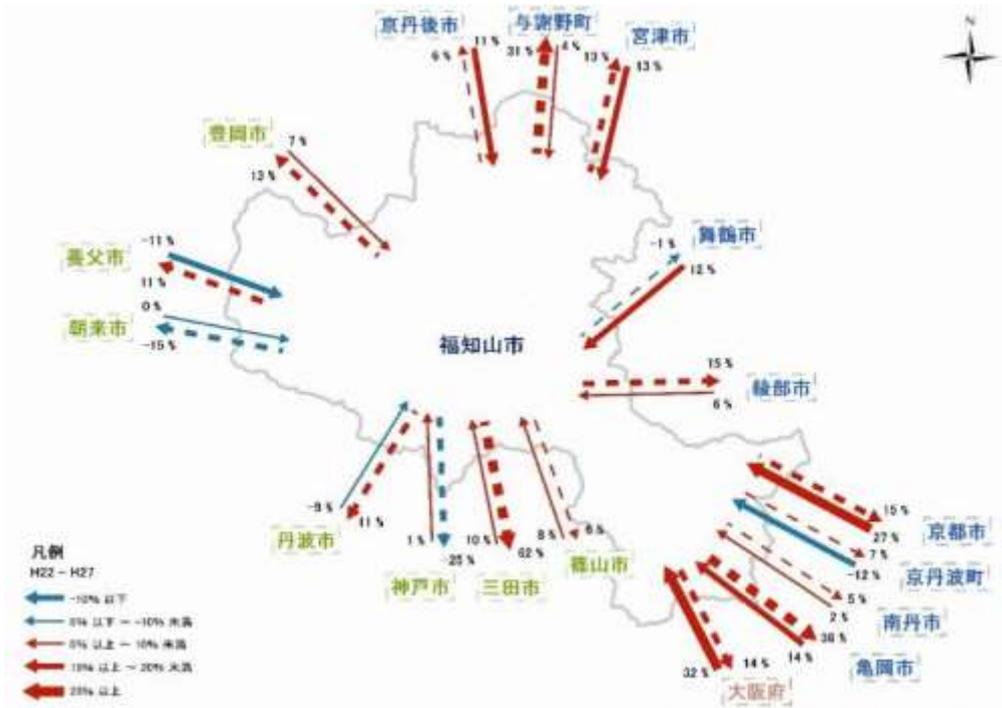


図 3-6 通学・通勤 (H27/H22 比) 出典：国勢調査

3.3 公共交通機関の状況

3.3.1 福知山市内の公共交通ネットワークの状況

(1) 鉄道の運行状況

1) 市内の鉄道ネットワークの状況

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。



図 3-7 鉄道網図 出典：福知山市公共交通網形成計画

2) 福知山市内の鉄道利用者数の推移

H23年度からH29年度にかけて、JRの利用者数は横ばい傾向です。R1年度以降はJR、京都丹後鉄道ともに減少傾向です。

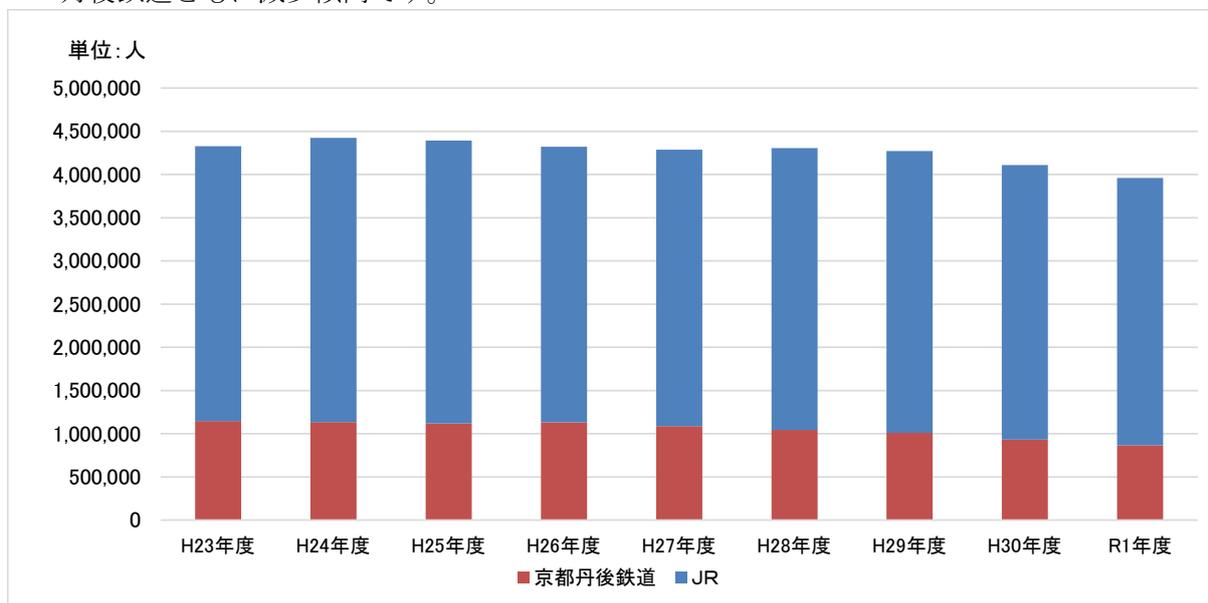


図 3-8 鉄道利用状況

出典：福知山市

(2) 路線バスの運行状況

1) 市内のバスネットワークの状況

バスのネットワーク状況を以下に示します。市内を運行する路線バスは32路線あり、京都交通、日本交通、西日本ジェイアールバス、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。(令和2年度時点)

表 3-1 市バス

路線番号	対象路線名	路線延長(km)	運行便数	備考
1	細見線	15.6	平日 6 便	・府補助対象路線(京都府交通確保対策費補助金)
2	川合大原線	22.9	平日 12 便、土曜 8 便	
3	菟原線	13.7	平日 2 便	
4	友渕支線	13.2	平日 6 便	
5	直見線	18.1	平日 12 便、土曜 12 便	
6	畑線	23.4	平日 12 便、土曜 12 便	
7	板生・千原線	21.1	平日 10 便、土曜 10 便	
8	二箇下線	21.7	平日 10 便、土日祝 10 便	
9	大江山の家線	15.5	平日 14 便、土日祝 14 便	
10	鬼楽バス南山線	8.8	平日 2 便 ※曜日により路線が異なる。	・市単独運行路線
11	鬼楽バス橋谷線	7.3		
12	鬼楽バス小原田線	6.9		
13	鬼楽バス市原線	10.5		
14	鬼楽バス北原線	11.5		

表 3-2 自主運行バス

路線番号	対象路線名	路線延長(km)	運行便数	備考
1	三岳バス	21.6	平日 7 便、土曜 4 便	・府補助対象路線(京都府交通確保対策費補助金)
2	庵我バス	13.5	平日 10 便、土曜 10 便	
3	中六人部バス	22.4	平日 8 便、土曜 8 便	

表 3-3 京都交通バス

路線 番号	対象路線名	路線 延長 (km)	運行便数		備考
1	福知山綾部線	15.2	平日 18 便、土日祝 12 便		<ul style="list-style-type: none"> ・国補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）） ・府補助路線（京都府交通確保対策費補助金） ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
2	夜久野線	17.2	平日 8 便、土日祝 7 便		
3	大江線	23.6	平日 10 便、土日祝 6 便		
4	まちなか循環 北	7.3	平日 19 便	-	<ul style="list-style-type: none"> ・国補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）） ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
5	まちなか循環 南	11.3	平日 11 便	土日祝 5 便	
6	まちなか循環 光秀	4.3	-	土日祝 9 便	
7	長田野線	16.7	平日 12 便、土日祝 8 便		<ul style="list-style-type: none"> ・府補助路線（京都府交通確保対策費補助金） ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
8	川北線	12.8	平日 4 便、土日祝 3 便		<ul style="list-style-type: none"> ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
9	堀循環線	8.6	平日 15 便、土日祝 11 便		
10	岩間線	7.3	平日 6 便		<ul style="list-style-type: none"> ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
11	岩間循環線	8.9			<ul style="list-style-type: none"> ・国補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）） ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
12	小牧線	17.3	平日 8 便、土日祝 7 便		<ul style="list-style-type: none"> ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
13	三和線	23.1	平日 8 便、土日祝 8 便		<ul style="list-style-type: none"> ・地域旅客運送サービス継続事業 ・国補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）） ・府補助路線（京都府交通確保対策費補助金） ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）

				持費補助金)
--	--	--	--	--------

表 3-4 日本交通バス

路線 番号	対象路線名	路線 延長 (km)	運行便数	備考
1	三段池公園線	3.5	土日祝 2 便	

表 3-5 中京交通バス

路線 番号	対象路線名	路線 延長 (km)	運行便数	備考
1	園福線 (菟原～ 桧山)	13.9	平日 6 便、土日祝 6 便	<ul style="list-style-type: none"> ・地域旅客運送サービス継続事業 ・国補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー系統）） ・府補助路線（京都府交通確保対策費補助金） ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
2	園福線 (下ノ段～ 桧山)	18.4	平日 4 便、土日祝 4 便	<ul style="list-style-type: none"> ・地域旅客運送サービス継続事業 ・国補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー系統）） ・府補助路線（京都府交通確保対策費補助金） ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）

表 3-6 丹後海陸バス

路線 番号	対象路線名	路線 延長 (km)	運行便数	備考
1	福知山線	28.6	平日 6 便	<ul style="list-style-type: none"> ・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）

役割・位置づけ		公共交通の種類		
幹線	広域移動を担う役割	鉄道	JR 山陰本線	福知山駅～京都駅
		鉄道	JR 福知山線	福知山駅～大阪駅
		鉄道	京都丹後鉄道	福知山駅～宮津駅
		高速バス	日本交通（神戸三宮線）	福知山駅～三宮駅
		高速バス	日本交通（大阪なんば線）	福知山駅～なんば駅
		高速バス	大阪バス（大阪福知山線）	福知山駅～大阪駅
		高速バス	WILLER バス（東京）	福知山駅～東京駅
		バス	京都交通（福知山綾部線）	福知山市民病院～綾部駅
		バス	京都交通（大江線）	大江駅前～西舞鶴駅前
		バス	丹海バス（福知山線）	共栄高校前～天橋立ケーブル下
		バス	中京交通（園福線）	下ノ段～桧山
		バス	市営バス（川合大原線）	福知山市民病院～丹波大身
		バス	京都交通（友渕支線）	福祉センター前～アルパインホテル（草山）
		幹線	市内の拠点間を結ぶ役割	バス
バス	市営バス（夜久野線）			福知山駅～下夜久野駅
支線	幹線に結節し、地域内での移動を担う役割	バス	京都交通（まちなか循環 北）	福知山駅～市内
		バス	京都交通（まちなか循環 南）	福知山駅～市内
		バス	京都交通（まちなか循環 光秀）	福知山駅～市内
		バス	京都交通（長田野線）	市民病院～市内
		バス	京都交通（川北線）	福知山駅～山野口
		バス	京都交通（堀循環）	市民病院～
		バス	京都交通（岩間線）	市民病院～岩間会館
		バス	京都交通（岩間循環線）	市民病院～岩間会館
		バス	京都交通（小牧線）	福知山駅～小牧
		バス	市営バス（細身線）	田ノ谷～小笹
		バス	市営バス（菟原線）	三和荘～加用
		バス	市営バス（直見線）	才谷～ふれあいプラザ

支線	幹線に結節し、地域内での移動を担う役割	バス	市営バス（畑線）	今里～上夜久野駅
		バス	市営バス（板生・千原線）	田谷～下夜久野駅
		バス	市営バス（二箇下線）	公庄駅前～二箇下
		バス	自主運行バス（三岳バス）	市民病院～上佐々木
		バス	自主運行バス（庵我バス）	市民病院～管巻
		バス	自主運行バス（中六人部バス）	市民病院～山田上
	その他、補完的な役割を担うものや個別輸送等	デマンドバス	市営バス（鬼楽バス南山線）	西部観音寺～大江病院前
			市営バス（鬼楽バス北原線）	奥北原～大江駅
			市営バス（鬼楽バス橋谷線）	橋谷～大江駅
			市営バス（鬼楽バス小田原線）	小田原西～大江病院前
			市営バス（鬼楽バス市原線）	市原公会堂～大江駅
		タクシー	日本交通株式会社	福知山市域
		タクシー	有限会社慶和	福知山市域
		タクシー	前田自動車株式会社	福知山市域
		交通空白地 地自家用 有償旅客 運送	三和地域協議会（みわひまわりライド）	三和町域
			大江まちづくり住民協議会（鬼タク）	大江町域
			社会福祉法人成光苑	福知山市域
		福祉有償運送	特定非営利活動法人 福知山 BGM 福祉サービス	福知山市域
		福祉有償運送	特定非営利活動法人 福知山健康友の会福祉サービス	福知山市域
福祉有償運送	社会福祉法人 福知山 シルバー	福知山市域		
福祉有償運送	社会福祉法人 成光苑	福知山市域		

		福祉有償 運送	社会福祉法人 福知山 市社会福祉協議会	福知山市域
		福祉有償 運送	特定非営利活動法人オ ークラ福祉応援団	福知山市域
		福祉有償 運送	特定非営利活動法人 ふくちやま元気まちづ くりの会	福知山市域
		スクール バス	市営で運行しているス クールバス	福知山市域
		病院送迎 バス	市内の病院が運行して いる送迎バス	福知山市域
		大型商業 施設送迎 バス	大型商業施設が運行し ている送迎バス	福知山市域

【対象地域における地域公共交通確保維持事業の必要性について】

- 幹線系統である京都交通の三和線、大江線、夜久野線、福知山線については、福知山市内から他の市や広域的な移動を可能とする鉄道駅等へと連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担う。起終点もしくは経由地点には広域的な役割を担っている鉄道の駅と連絡することで、本市の公共交通ネットワークを構築する上で、特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- フィーダー系統であるまちなか循環 北ルート、まちなか循環 南ルート、まちなか循環 光秀ルート、岩間循環線、園福線については、地域拠点である福知山駅から周辺の住宅地や、市民病院、買い物をする商業施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。また、福知山駅では幹線系統やその他の支線との接続が可能となり、より広域的への移動ができるようになる。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

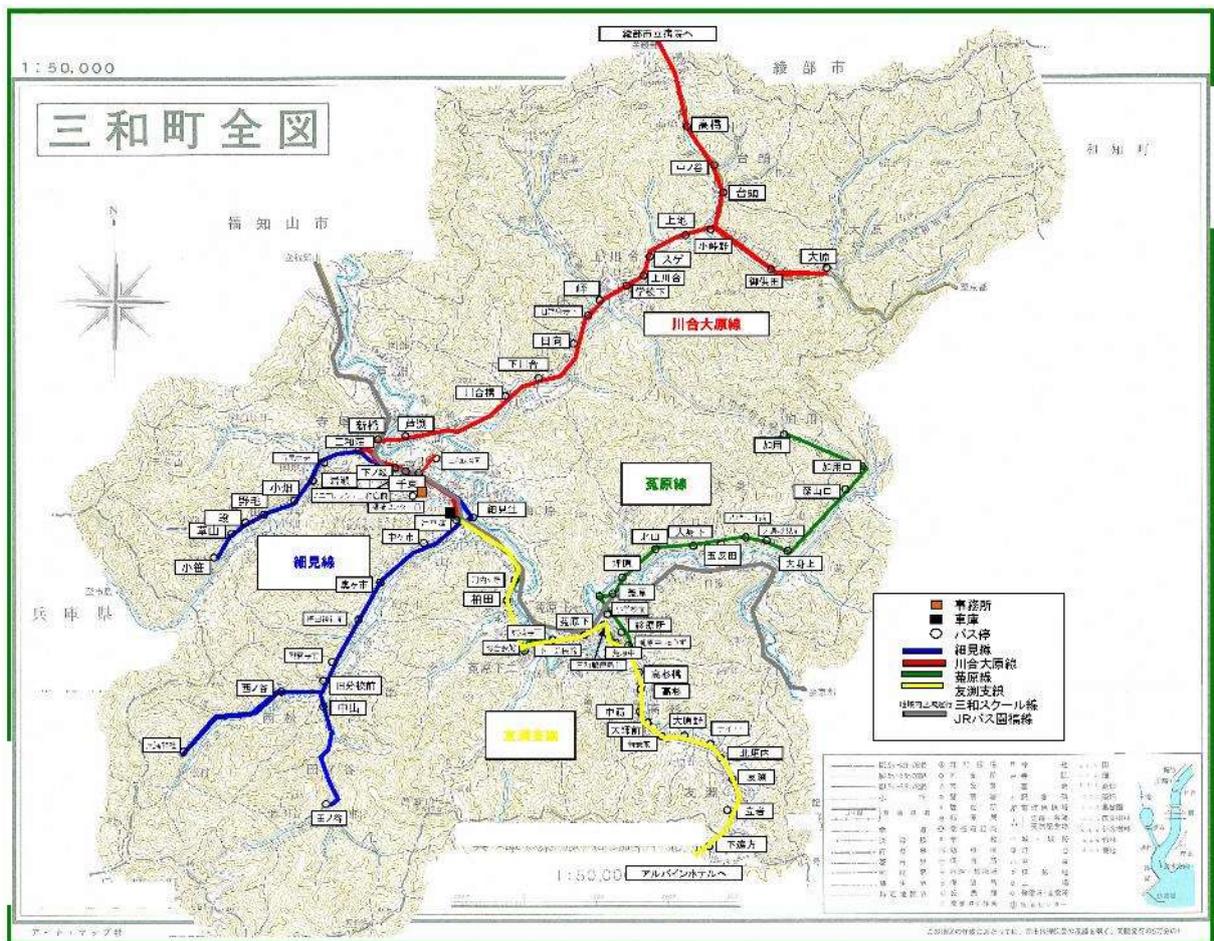


図 3-9 三和バス路線図

出典：福知山市 HP

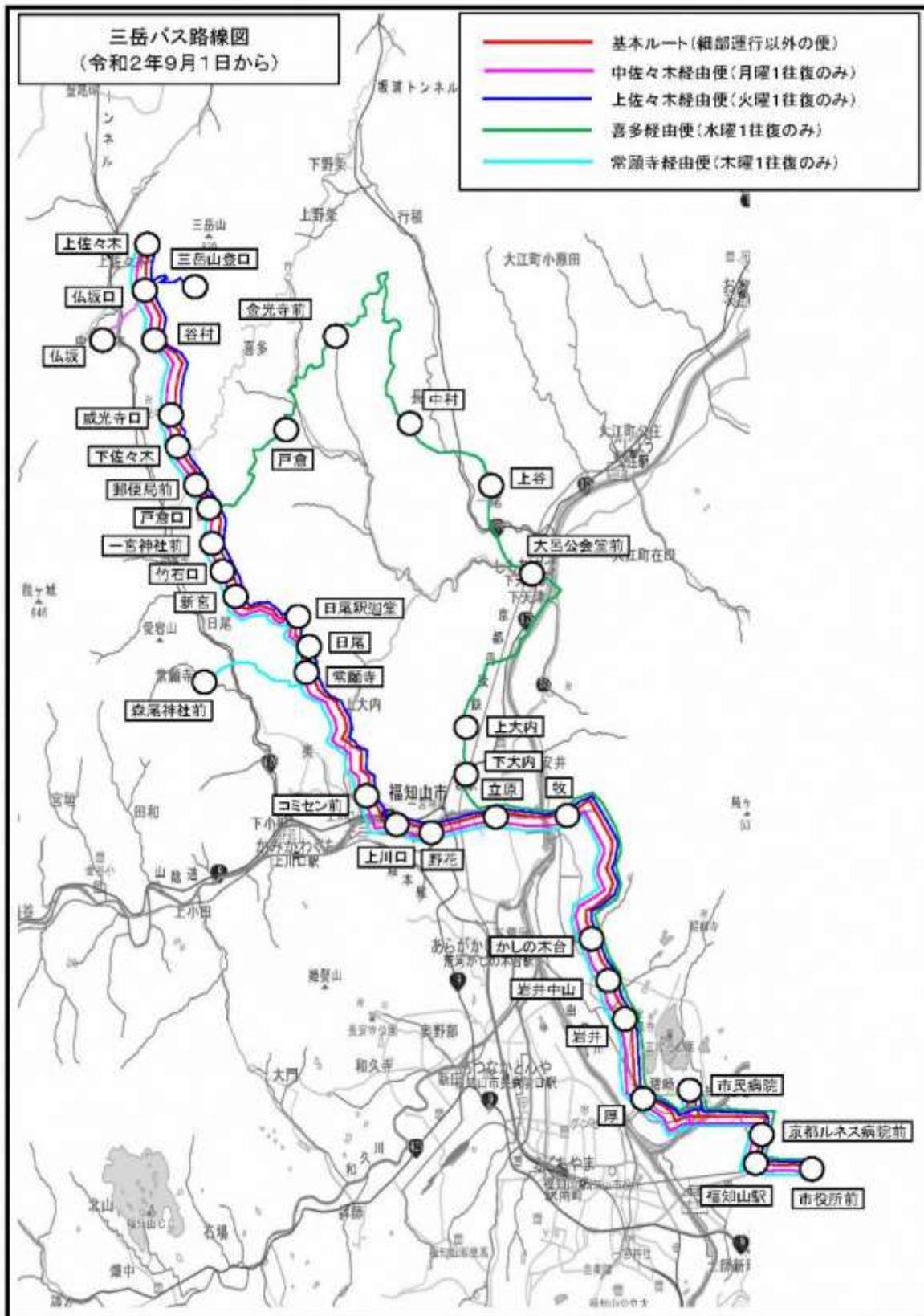


図 3-13 三岳バス路線図

出典：福知山市 HP

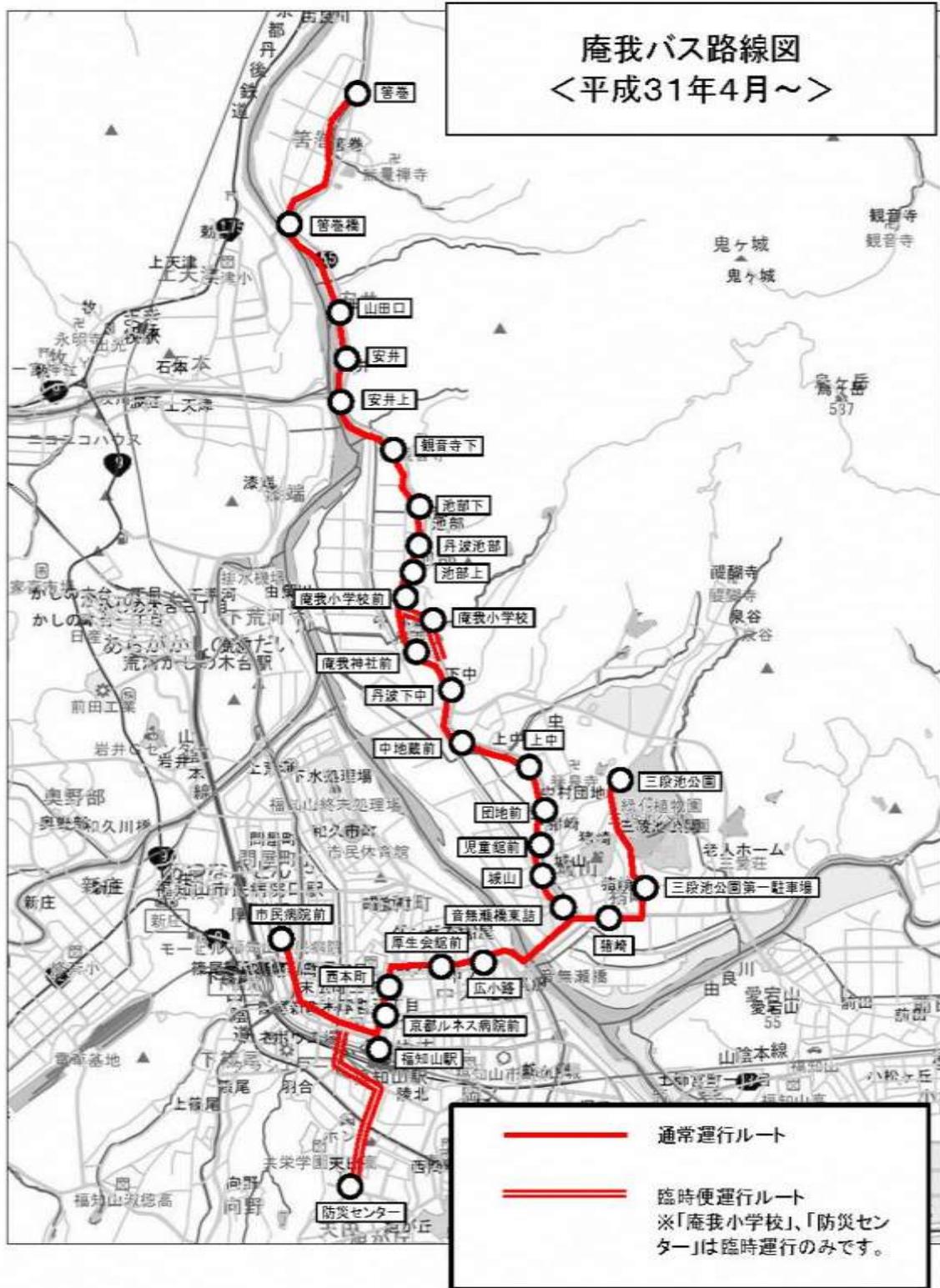


図 3-14 庵我バス路線図

出典：福知山市 HP

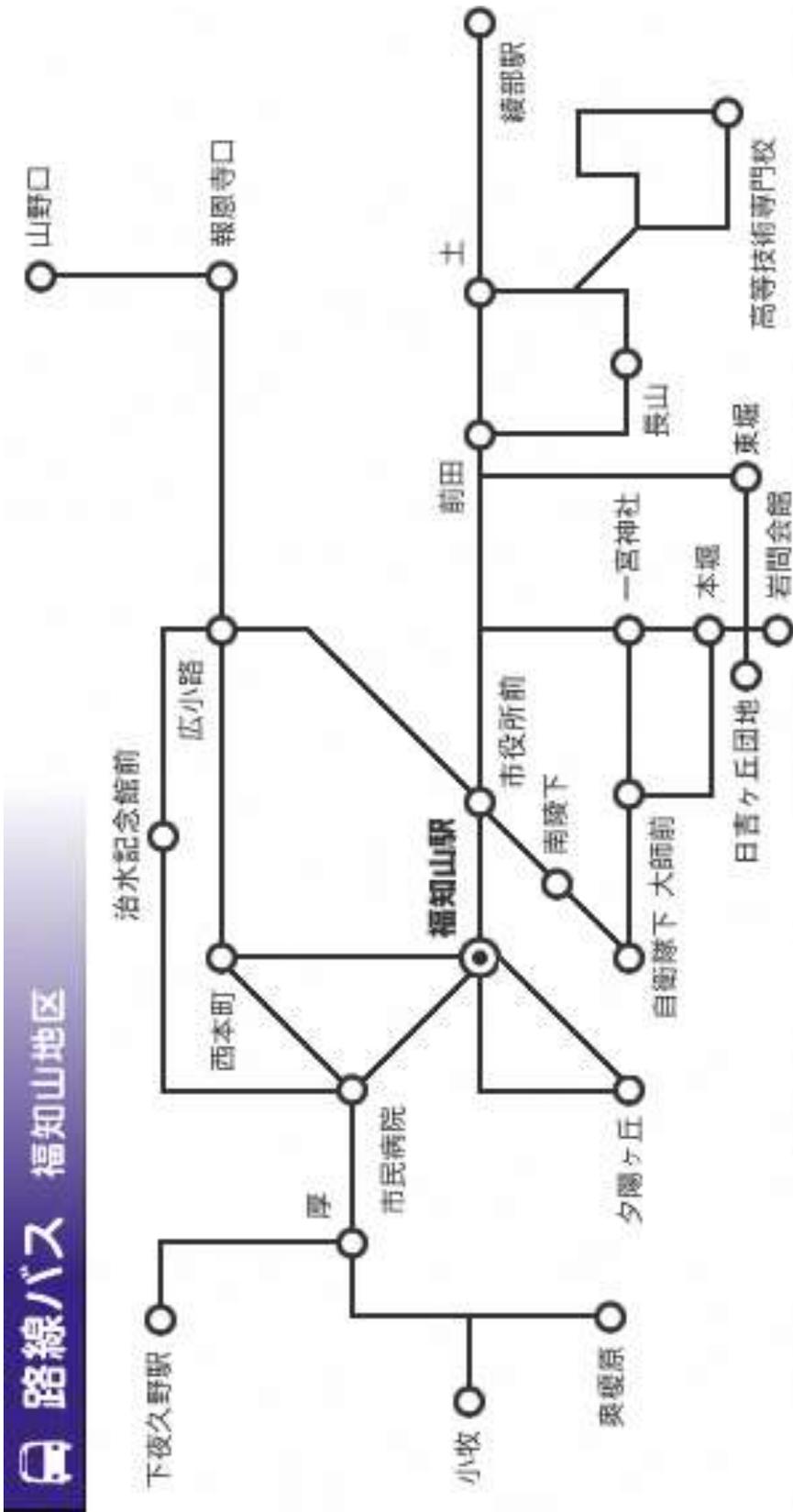


図 3-16 京都交通バス路線図

出典：京都交通バス HP

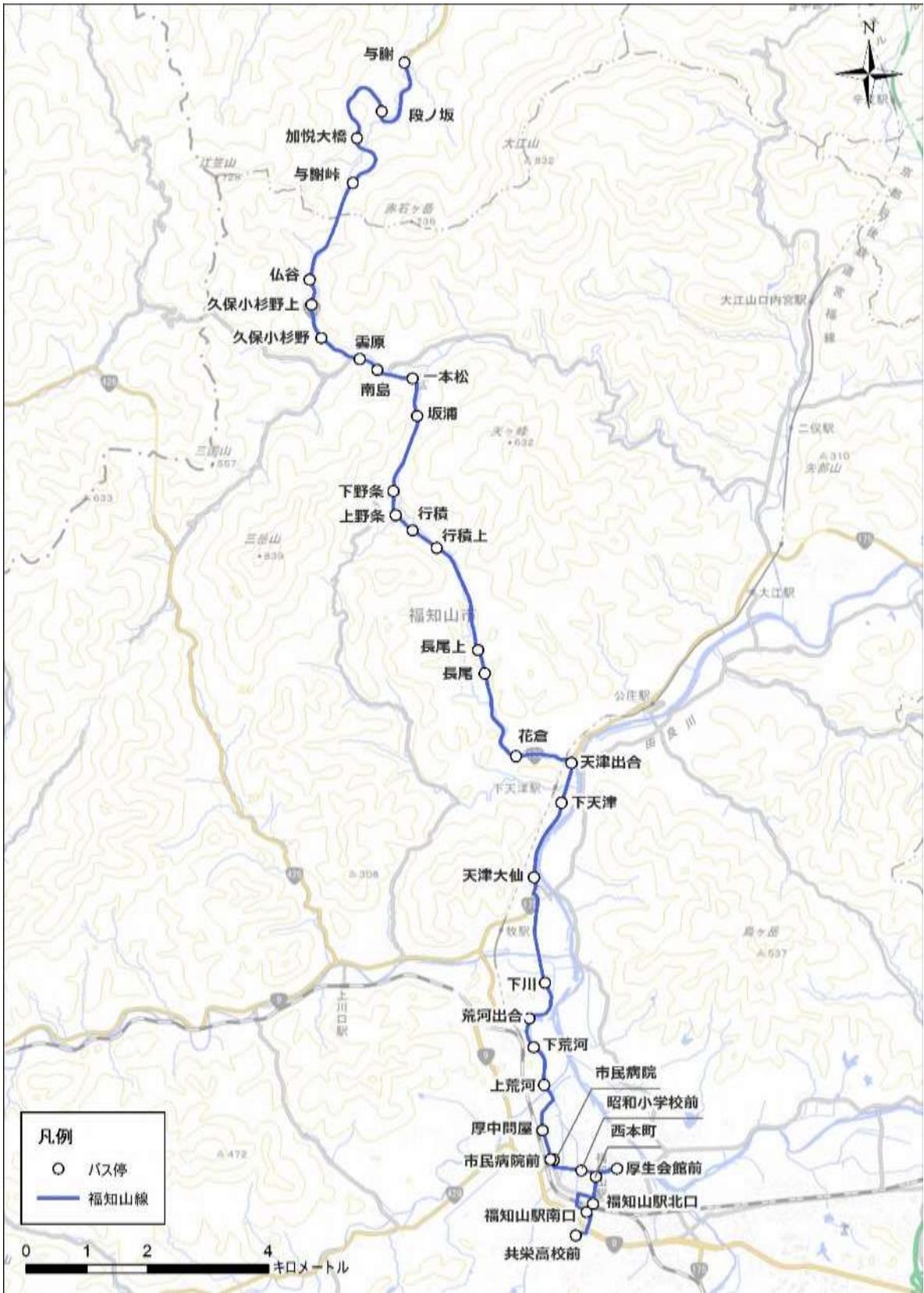


図 3-19 丹後海陸交通バス路線図

出典：福知山市所有データより作成

(3) 市内のタクシー運行状況

市内を営業区域に含めるタクシーは、下表の3社があります。

表 3-7 タクシーの運行状況

事業者名	営業所所在地	営業区域	事業用自動車台数
日本交通株式会社	篠尾	中丹地域	・ 普通車 33 台 ・ ジャンボ 3 台
有限会社慶和	大門	中丹地域	・ 普通車 15 台 ・ ジャンボ 1 台
前田自動車株式会社	岩井	中丹地域	・ 普通車 17 台

出典：各タクシー会社（R3. 8. 27 時点）

(4) 自家用有償旅客運送の運行状況

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8団体、交通空白地有償運送が4団体あります。

表 3-8 福祉有償運送の運行状況

事業者名	登録台数
特定非営利活動法人 福知山BGM福祉サービス	27 台
特定非営利活動法人 福知山健康友の会福祉サービス	32 台
社会福祉法人 福知山シルバー	6 台
社会福祉法人 成光苑	16 台
社会福祉法人 福知山市社会福祉協議会	4 台
特定非営利活動法人 ヒューマンコミュニティー	4 台
特定非営利活動法人 オークラ福祉応援団	3 台
特定非営利活動法人 ふくちやま元気まちづくりの会	4 台

出典：各団体より（R3. 3. 31 時点）

表 3-9 交通空白地有償運送の運行状況

事業者名	登録台数
特定非営利活動法人 ヒューマンコミュニティー	1台
社会福祉法人 成光苑	2台
三和地域協議会	19台
大江まちづくり住民協議会	14台

出典：各団体より（R3.7.1時点）

(5) 高速バスの運行状況

高速バスについては、下表の3社があります。

表 3-10 高速バスの運行状況

事業者名	路線名
日本交通株式会社	神戸三宮線
	大阪なんば線
大阪バス株式会社	大阪福知山線
WILLER 株式会社	—（東京行き）

出典：各団体より（R3.7.1時点）

1) スクールバス運行状況

本市では、スクールバスは全 35 線運行しています。

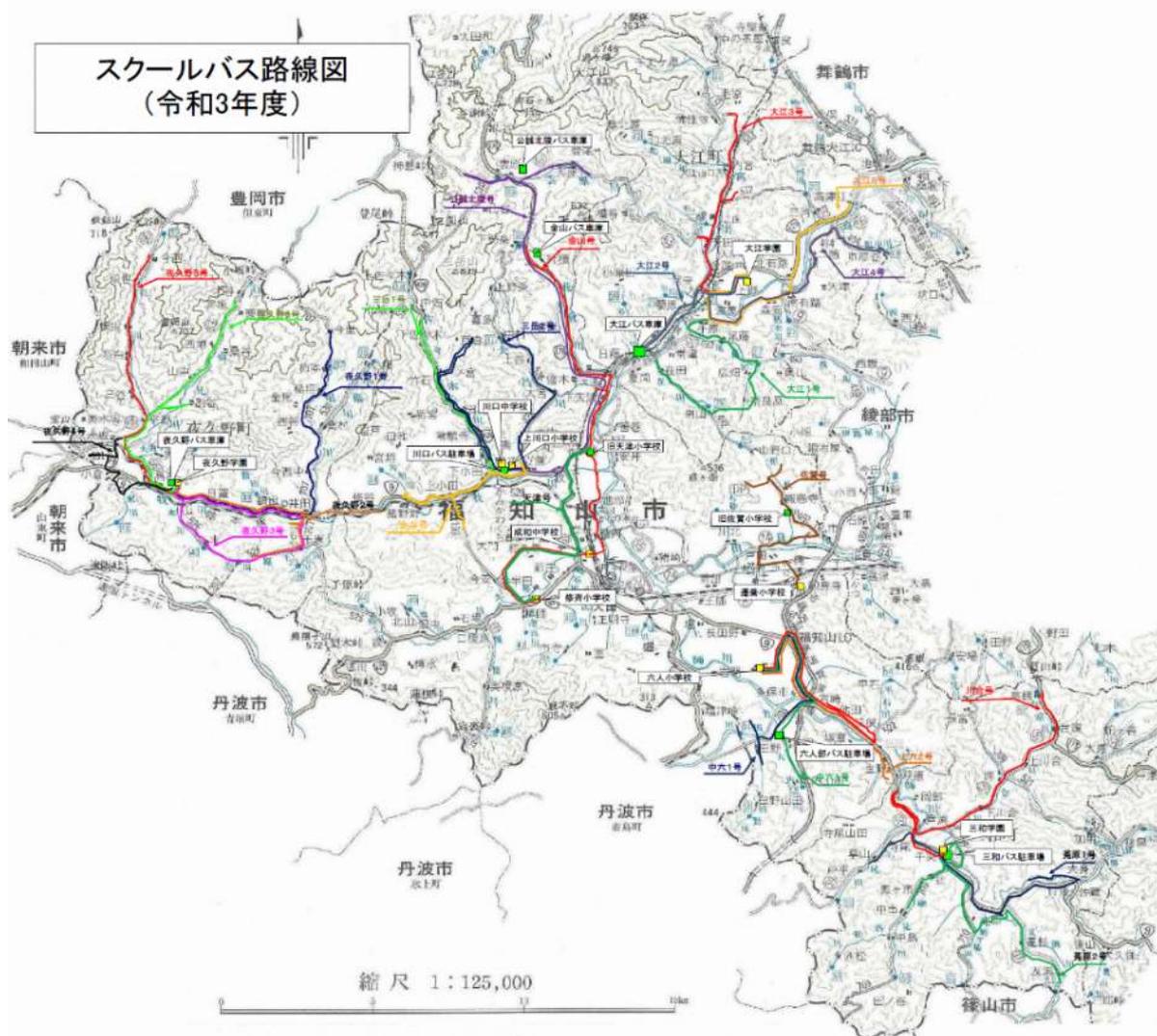


図 3-20 スクールバス路線図 (令和3年度時点)

2) 大型商業施設が運行するバス

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 3-11 大型商業施設が運行するバス

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										

出典：イオン福知山 HP

3) 医療機関が運行するバス

医療機関による送迎実施状況を把握するため、福知山医師会会員に対して調査を実施しました。

(i) 調査概要

調査対象：福知山医師会会員

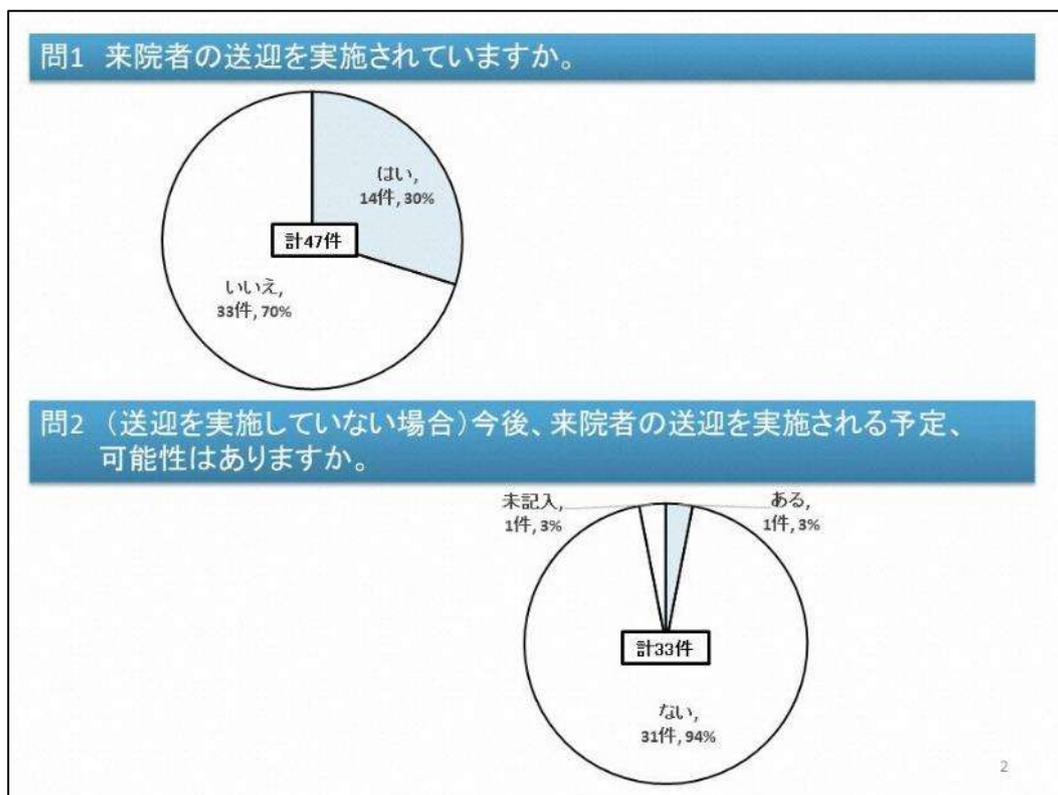
調査期間：令和3年3月5日（金）～令和3年3月17日（水）

調査主体：福知山市建設交通部都市・交通課

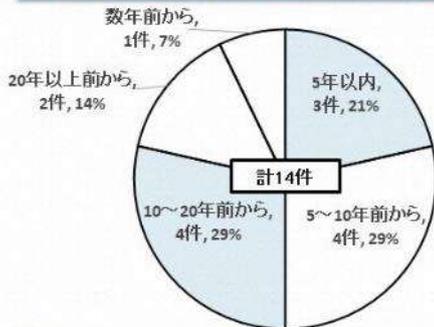
回答院数：47院／57院（回答率82.5%）

(ii) 調査結果

調査結果を以下に示します。

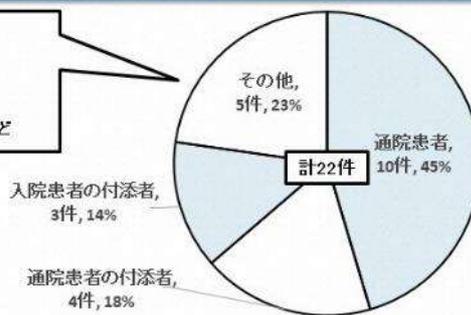


問3 いつから送迎を実施されていますか。



問4 利用対象者について教えてください。(複数回答)

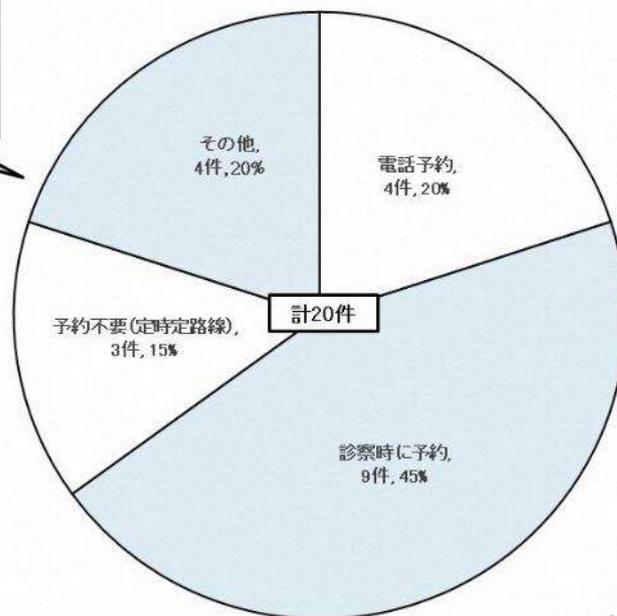
- 【その他の内容】
- ・通院困難者のみ
 - ・精神科デイケア利用者のみ
 - ・透析通院患者の該当者
 - ・家族の対応が困難な場合の入退院時
 - ・通院手段の無い方、独居・日中独居の方など



3

問5 利用方法について教えてください。(複数回答)

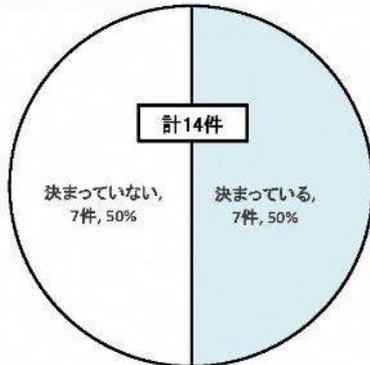
- 【その他の内容】
- ・前日までに利用申し込み
 - ・申込書
 - ・当日電話で依頼
 - ・随時電話対応



4

問6 1日の運行回数や運行時間帯は決まっていますか。

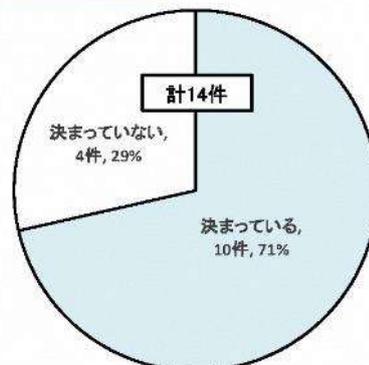
運行回数



【決まっている場合具体的に】

- ・1日1往復
- ・1日2回
- ・午前・午後各1往復
- ・1日1~2往復
- ・1日1~2往復
- ・1日7便
- ・診察時に次回予約日を決めている。

運行時間帯



【決まっている場合具体的に】

- ・午前9時台
- ・午前8時30分~午前9時30分、午後3時30分~午後5時
- ・迎え: 午前7時~午前8時、午前11時30分~午後0時30分
- ・送り: 午後1時~午後3時、午後6時15分~午後7時45分
- ・診察時間内(午前8時30分~午後5時15分)
- ・午前中のみ
- ・正午まで
- ・1~2時間に1便程度
- ・迎えの時間は決まっているが、送りは診察が終わり次第

5

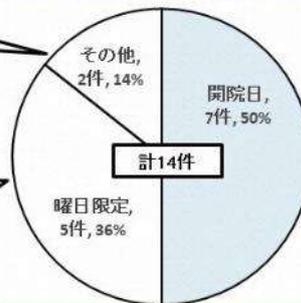
問7 運行日を教えてください。

【その他の内容】

- ・週1~2回
- ・利用されている患者がある場合のみ

【曜日限定の内容】

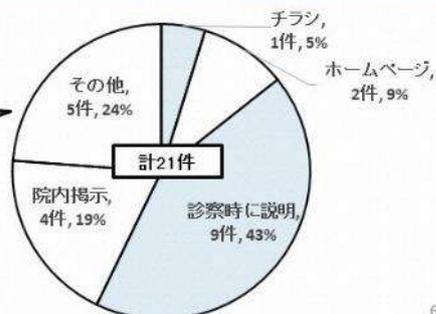
- ・水曜日のみ
- ・日曜日以外
- ・月、水、金曜日のみ
- ・日曜日、祝日以外
- ・月、木曜日のみ



問8 送迎の周知方法を教えてください。(複数回答)

【その他の内容】

- ・個人的要望のみ
- ・該当地域より周知
- ・テイクア利用申込時にスタッフより説明
- ・患者に個別に案内(該当者がおられそうであれば)
- ・広報誌に定期的に掲載



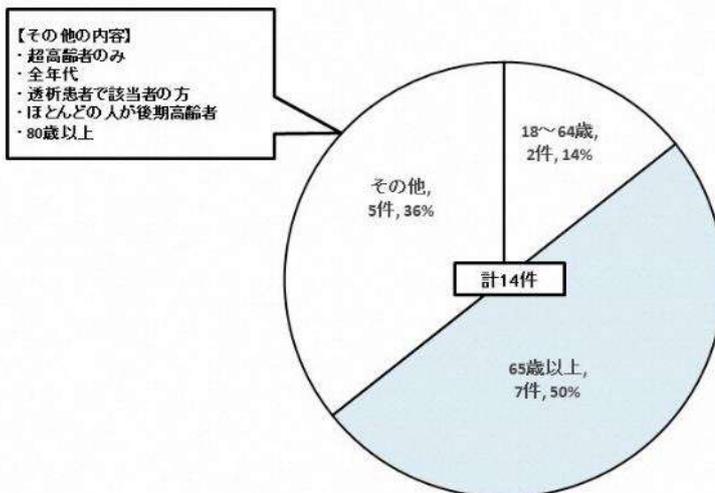
6

問9 利用者数を教えてください。

医療機関	利用者数
1	年間10～15人程度
2	1日2人まで
3	1日1～7人程度
4	1日4～5人程度
5	1日7人程度
6	1日10人程度
7	1日15人程度
8	月20人程度
9	月30人程度
10	年間960人程度
11	年間2,590人程度
12	年間4,695人程度
13	未記入
14	未記入

7

問10 主な利用者層を教えてください。



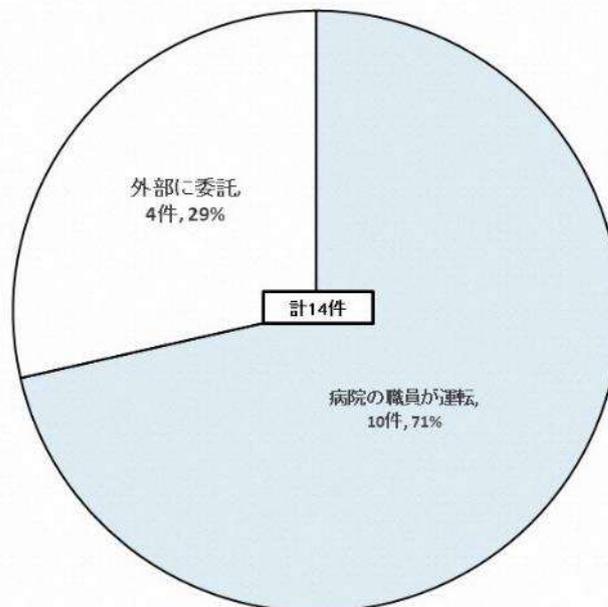
8

問11 どのような車両で運行されていますか。

医療機関	乗車定員	車種
1	未記入	医師の乗用車
2	4~8人	ミニバン、セダン、軽自動車
3	未記入	小型~大型
4	26人	コースター
5	8人	キャラバン
6	7人	ヴォクシー
7	3~5人	軽自動車、車椅子リフト車、救急車(寝たきり時)
8	3人	ルーニー
9	7人	エスティマ
10	8人	ノア
11	5人	スピード
12	8人	ミニバン
13	4人	タント(ウェルカムシート付)
14	5~8人	ヴィッツ、ハイエース

9

問12 運行体制について教えてください。



10

問13 その他運行上の課題や今後の展開、利用者からの意見等があれば自由に御記入ください。

医療機関	内容
1	市民病院に誘導する経路、運行は問題だと考える。
2	人数が増えてきたら乗り切れない可能性がある。病院負担が増える。今後も継続して事業を行っていく。
3	同じ時間帯に異なる地域から複数の依頼があった場合困る。
4	移動手段が無い人や家族がいない高齢者に好評。
5	分院を閉院した際に通院ができなくなった方を中心に送迎をしているが、こうした方がおられなくなれば、継続は考えていないのが現状。
5	範囲が広く、車両維持費、燃料代、人件費がかなり負担になっている。
7	現在は定期通院に対して行っている。今後、利用したい方が増えることが予想されるが、余裕がない。

3.3.2 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29年度に60万人と平成19年度と同程度まで回復しましたが、以降は減少傾向となっています。特に令和元年度から令和2年度の減少幅が大きくなっています。

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、市バスが5万人前後となっています。丹後海陸交通および自主運行バスは5万人弱となっています。

事業主体ごとの乗車人員の推移をみると、京都交通は、通学利用の増加等の影響もあり、令和元年度まで増加傾向を見せていましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により減少傾向にあります。

西日本ジェイアールバスは、平成29年度に一度回復するものの、減少傾向が続いています。丹後海陸交通は、減便や与謝線との分離により令和2年度から大幅に減少しています。

市バス・自主運行バスは、漸減傾向にあります。

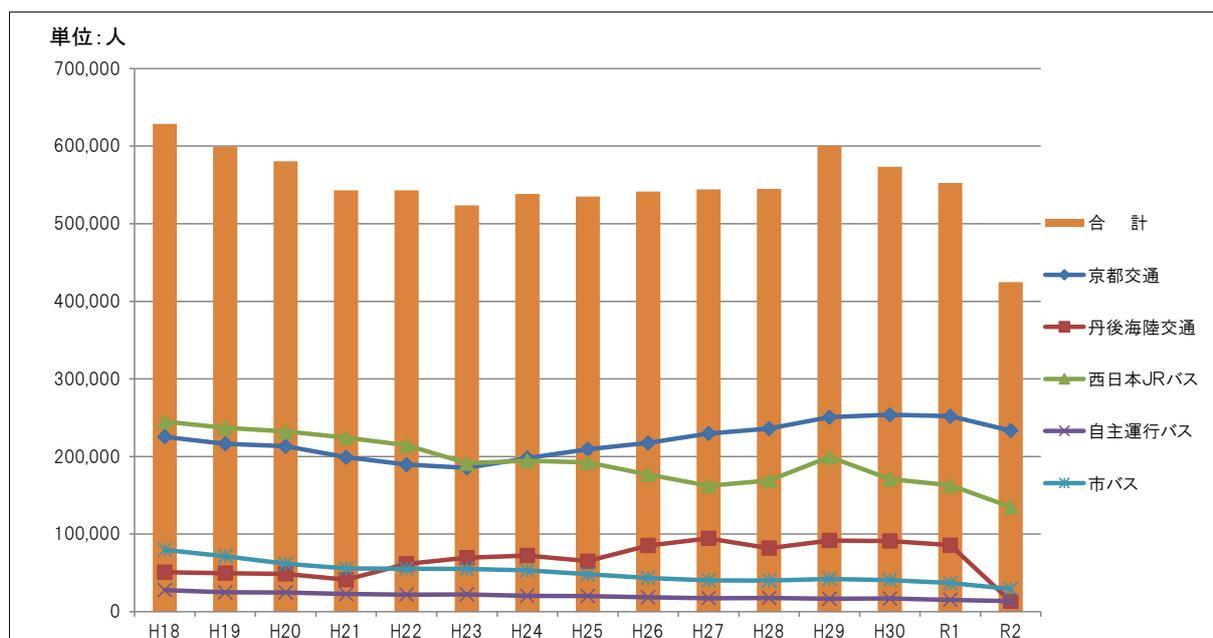


図 3-21 路線バス乗車人員の推移

バス事業年度（前年10月～当該年9月）

1) 路線別乗車人員の推移

次に、複数路線運行しています、京都交通・自主運行バス・市バスにおいて路線別にみていきます。

(i) 京都交通

京都交通の福知山市内を走る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平成 30 年度までは増加傾向でしたが、以降は減少傾向に転じています。その他の路線では、一部増加している路線もありますが、概ね減少傾向となっています。

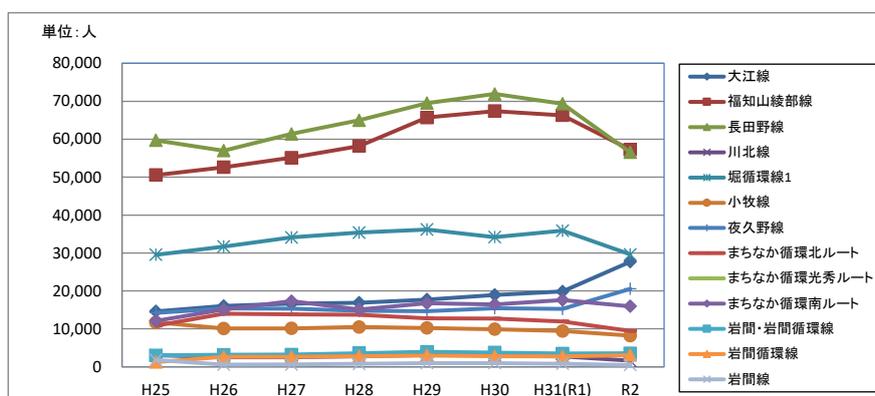


図 3-22 京都交通の乗車人員の推移

(ii) 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。

中六人部バスの乗車人員が令和 2 年度に増加をみせていますが、3 路線とも概ね減少傾向となっています。

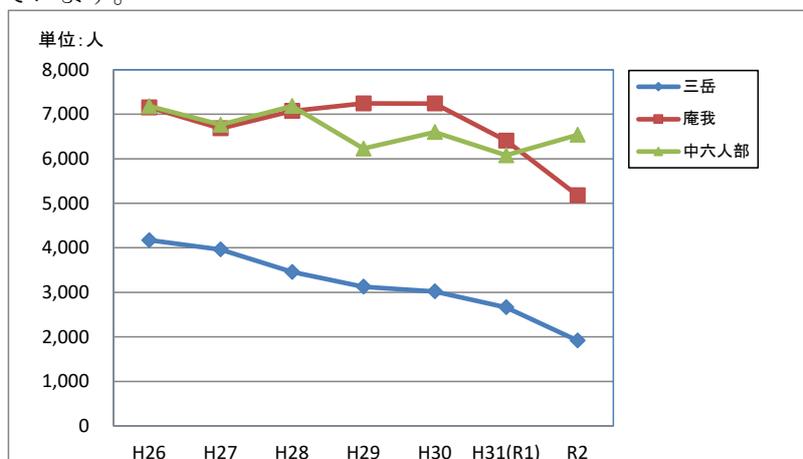


図 3-23 自主運行バスの乗車人員の推移

(iii) 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。
夜久野地域の減少が著しく、三和地域、大江地域は横ばいとなっています。

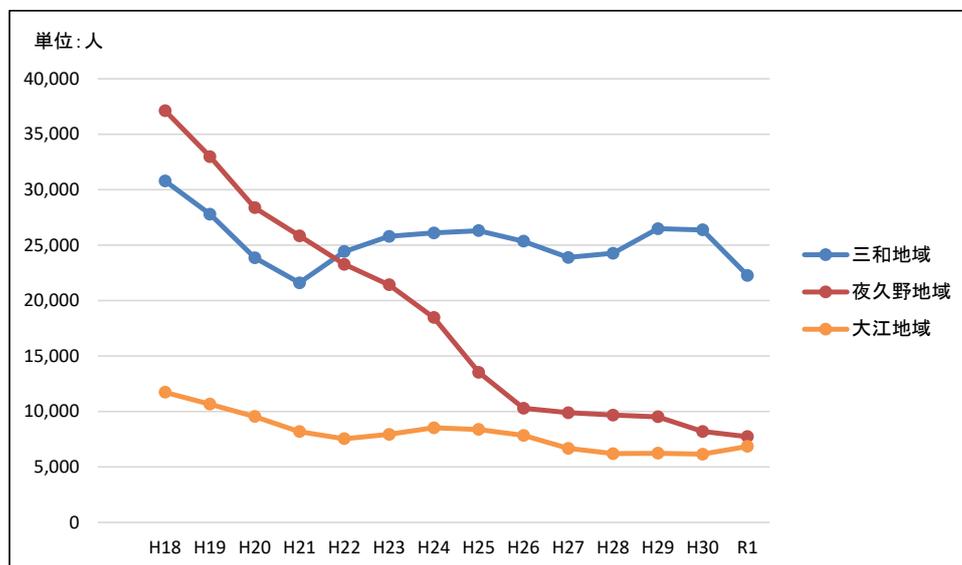


図 3-24 市バスの乗車人員の推移

(2) 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人あたり財政負担金額の推移（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、令和2年度は約120,000千円となっています。財政負担額を利用者1人あたりに換算すると、市バスは約1,700円、自主運行バスは約980円、民間バスで約240円となっています。

市バスの利用者1人当たりの財政負担額については、平成29年度から三和地域の市バスを再編したことで委託料が大幅に減少したことにより減少傾向にありました。しかし、令和2年度に関してはコロナ禍の影響による利用者の減少により利用者一人当たりの財政負担額が大きく増加しています。

なお、民間バスおよび自主運行バスの補助金は運賃収入および運行経費の増減により変化します。市バスの委託料は、運行内容が同じであっても契約期間毎に入札を行うため、増減する場合があります。

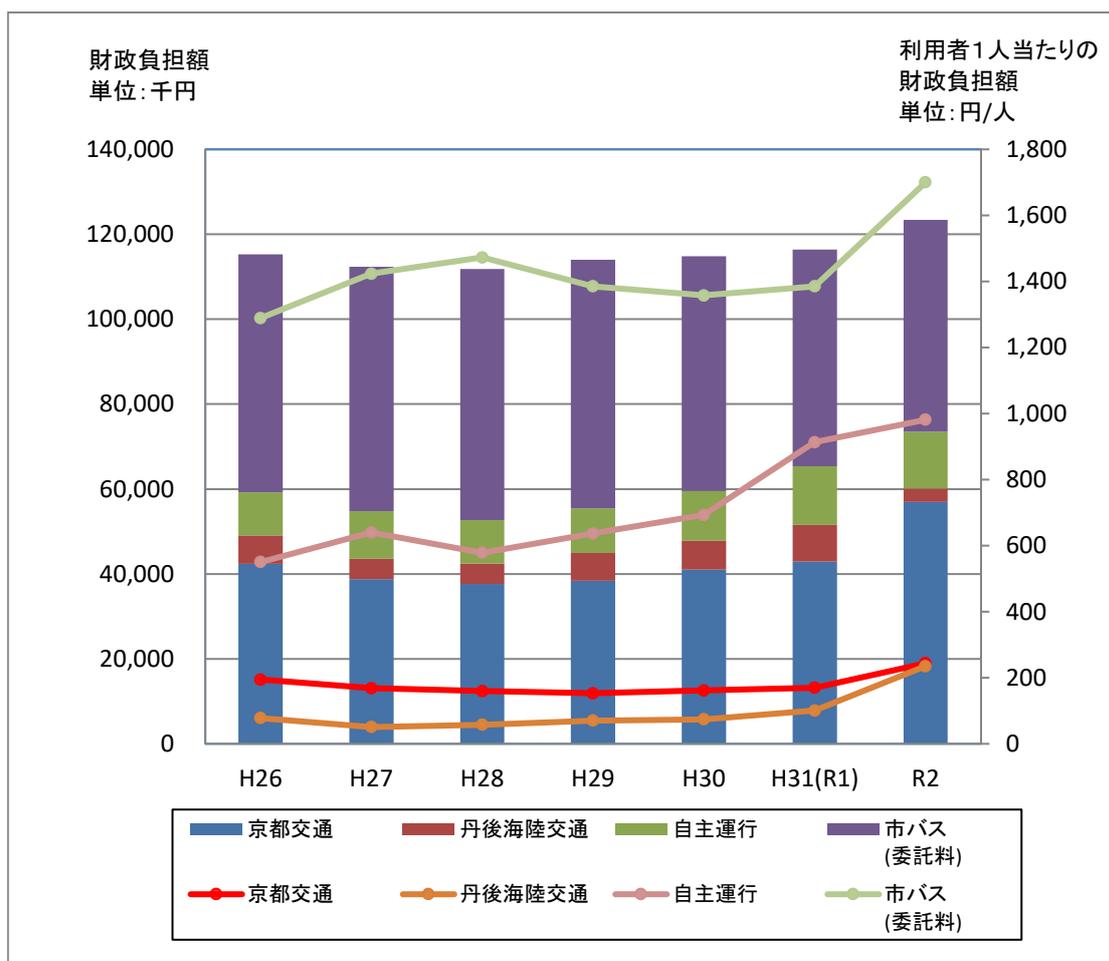


図 3-25 財政負担額の推移

1) 路線別の財政負担額

次に、複数路線運行しています、京都交通・自主運行バス・市バスにおいて路線別にみていきます。

(i) 京都交通

路線別の財政負担額としては小牧線が最も大きく約 9,000 千円、次いで堀循環線が大きくなっています。利用者 1 人当たりの財政負担額は川北線が最も多く、次いで小牧線となっています。

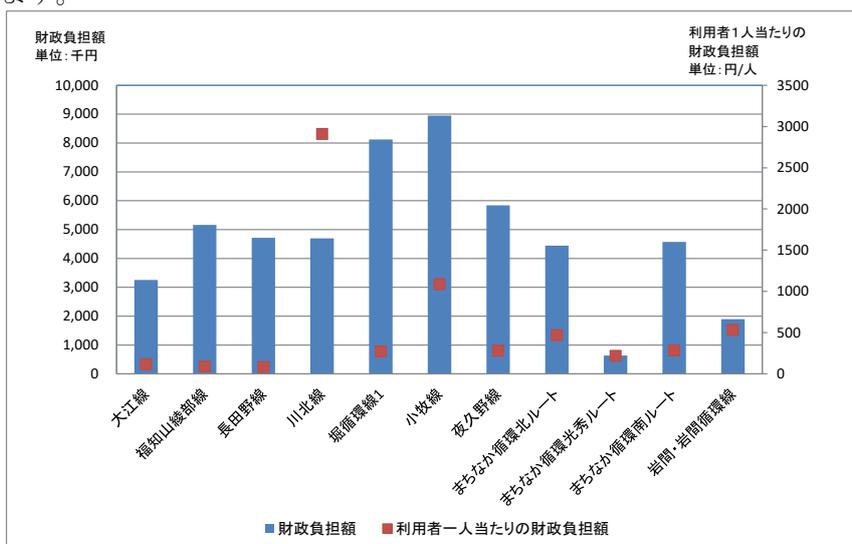


図 3-26 路線別の財政負担額（京都交通：令和 2 年度）

(ii) 丹後海陸交通

丹後海陸交通については、福知山線のみを示します。

福知山線については、利用者一人当たりの財政負担額が約 240 円となっています。

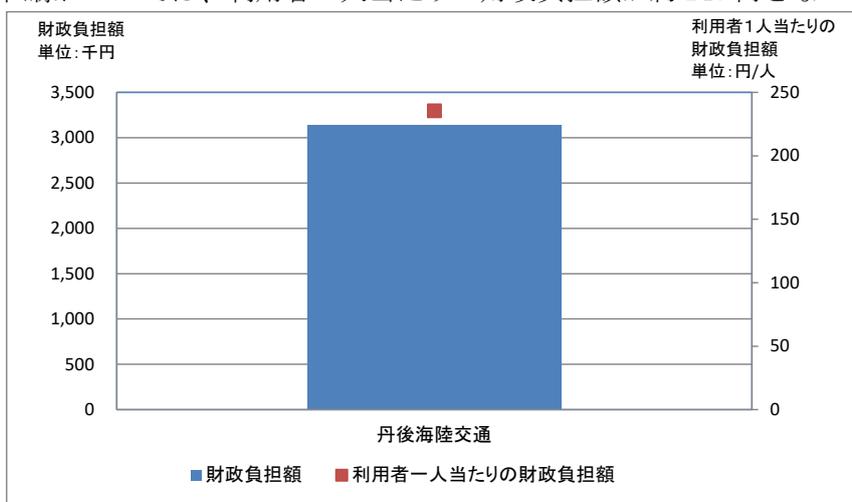


図 3-27 路線別の財政負担額（丹後海陸交通：令和 2 年度）

(iii) 自主運行バス

自主運行バスの中で三岳バスの利用者一人当たりの財政負担額が最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、利用者一人当たりの財政負担額は中六人部バスの方が少なくなっています。

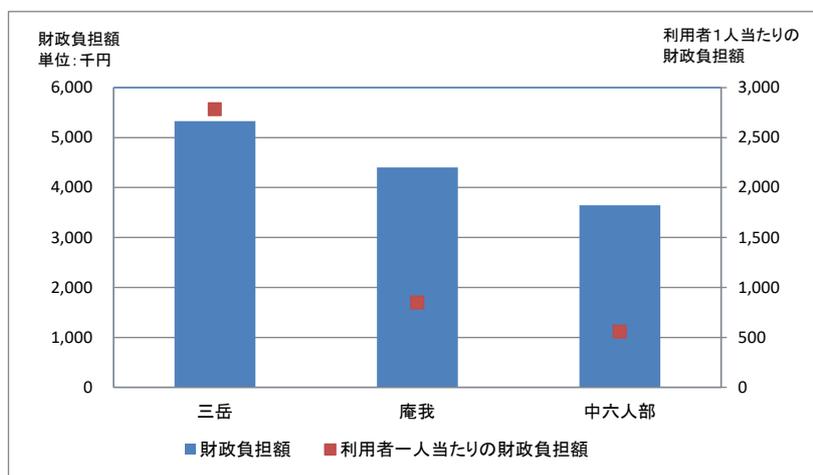


図 3-28 路線別の財政負担額（自主運行バス：令和2年度）

(iv) 市バス

市バスの中で三和バスの乗車人員が最も多く、利用者一人当たりの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、三和バスに比べて半数以下ですが、利用者一人当たりの財政負担額は2倍以上となっています。

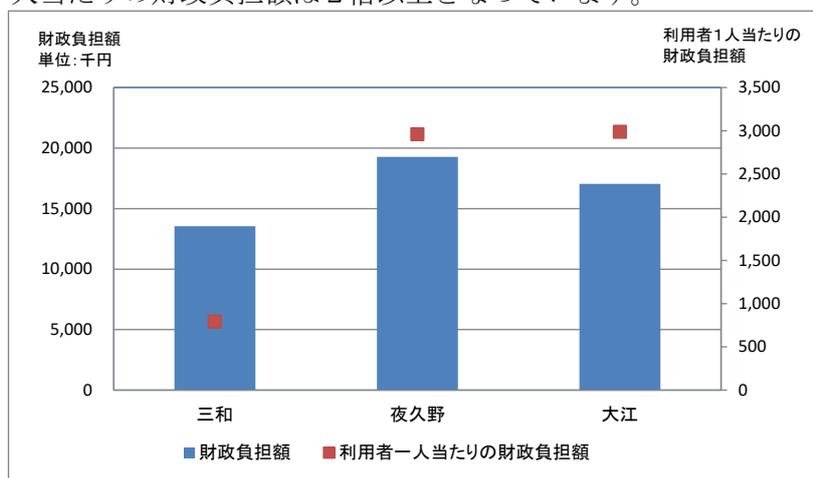


図 3-29 路線別の財政負担額（市バス：令和2年度）

(3) 乗降調査結果

1) 調査概要

バス利用者の属性（年齢等）、利用実態（OD、利用頻度、利用目的）を把握するため、福知山市内の全バス路線の全便の乗込み調査（平日1日・土曜日1日）及び利用者アンケート調査を実施しました。

表 3-12 路線一覧

運行主体	路線
福知山市	細見線、川合大原線、菟原線、友渕支線、直見線、畑線、板生・千原線、二箇下線、大江山の家線、鬼楽バス橋谷線
自主運行バス	三岳バス、庵我バス、中六人部バス
丹後海陸交通	福知山線
京都交通	福知山綾部線、長田野線、川北線、堀循環線、岩間線、岩間循環線、小牧線、夜久野線、大江線、まちなか循環 北、まちなか循環 南、まちなか循環 光秀
日本交通	三段池公園線

2) 調査内容

調査員が全路線・全便に乗車して乗降バス停を調査員が記録しました。調査票は手渡しで配布・回収（利用者数に応じて直接聞き取り）し、属性は状況に応じて調査員による目視判断しました。

表 3-13 調査票（概要）

設問	選択肢	調査目的
このバスの 主な利用目的 (複数回答可)	<input type="checkbox"/> 通勤 <input type="checkbox"/> 通学 <input type="checkbox"/> 通院 <input type="checkbox"/> 買物 <input type="checkbox"/> 業務 <input type="checkbox"/> 観光 <input type="checkbox"/> 帰宅 <input type="checkbox"/> その他（ ）	どのような目的で利用しているのか。 通院と買い物など複数の目的で移動している可能性を考慮し、複数回答とする。
最終目的地	自由回答 ()	乗降箇所のみでは把握できない最終的な目的地を把握する。
乗車前の移動手段	<input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> バイク <input type="checkbox"/> マイカー <input type="checkbox"/> 路線バス <input type="checkbox"/> 高速バス <input type="checkbox"/> 送迎(車) <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> その他（ ）	乗継等の発生状況を把握するために、乗車前後の移動手段を把握する。
乗車後の移動手段	<input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> バイク <input type="checkbox"/> マイカー <input type="checkbox"/> 路線バス <input type="checkbox"/> 高速バス <input type="checkbox"/> 送迎(車) <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> その他（ ）	
このバスの 利用頻度	<input type="checkbox"/> ほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週3回程度 <input type="checkbox"/> 週1～2回程度 <input type="checkbox"/> 月1～2回程度 <input type="checkbox"/> 年に数回 <input type="checkbox"/> 年1回未満	利用頻度を把握する。
年齢	<input type="checkbox"/> 小学生 <input type="checkbox"/> 中学生 <input type="checkbox"/> 高校生 <input type="checkbox"/> 大学生 <input type="checkbox"/> 10歳台 <input type="checkbox"/> 20歳台 <input type="checkbox"/> 30歳台 <input type="checkbox"/> 40歳台 <input type="checkbox"/> 50歳台 <input type="checkbox"/> 60～64歳 <input type="checkbox"/> 65～69歳 <input type="checkbox"/> 70～74歳 <input type="checkbox"/> 75～79歳 <input type="checkbox"/> 80歳以上	公共交通以外の移動手段を確保できる年齢かどうかを把握する。
居住地	<input type="checkbox"/> 旧福知山市内 <input type="checkbox"/> 旧夜久野町内 <input type="checkbox"/> 旧大江町内 <input type="checkbox"/> 旧三和町内 <input type="checkbox"/> 市外	エリアごとの公共交通の利用の実態を把握する。
免許	<input type="checkbox"/> 保有(日常的に運転) <input type="checkbox"/> 保有(運転しない) <input type="checkbox"/> 保有していない <input type="checkbox"/> 保有していない(免許返納)	公共交通以外の移動手段を保有しているかどうかを把握する。
支払い方法	<input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> 回数券 <input type="checkbox"/> 定期券 <input type="checkbox"/> 敬老乗車券 <input type="checkbox"/> 1日乗車券 <input type="checkbox"/> IC <input type="checkbox"/> IC(定期)	公共交通の支払い方法を把握する。
自由意見	例)・バスの本数や料金に対する満足 ・代替交通手段の有無 など	バスに対する多様な意見を把握する。

3) 調査実施

平日1日、土曜日1日（運休路線を除く）合計2日調査を行いました。過年度(H27)の結果と比較すると、休日は回収数が大きく減少する傾向がみられました。

表 3-14 調査日概要

実施日	平日	令和2年12月15日(火)
	休日	令和2年12月12日(土)
回収数	平日	平日：1,202票（過年度：1,249票）
	休日	休日：393票（過年度：656票）
気温	平日	気温：最高4.7℃、最低0.3℃
	休日	気温：最高11.3℃、最低4.2℃
総乗車者数	平日	平日：1,202人
	休日	休日：393人

4) 調査結果

調査結果を以下に示します。

(i) 市バス（細見線、川合大原線、菟原線、友渚支線）

表 3-15 調査結果

路線名	平休	乗降人数(H27⇒R2)		バスの便数(便)	利用区間	利用の特徴(アンケート)			
		1便当たり(人/便)	合計(人)			目的	N(人)	年齢	N(人)
細見線	平日	減少 (0.3→0)	減少 (5→0)	減少 (16→6)	▶乗車無し。	-	0	-	0
	休日	- (0.4→運休)	- (7→運休)	- (16→運休)		-	-	-	-
川合大原線	平日	増加 (4.4→5.8)	増加 (53→70)	増減なし (12→12)	▶平日休日ともに一部区間(菟原～河内ヶ野間)で乗車がない。	▶通学(65%)が多い。	78	▶高校生(74%)が多い。	70
	休日	増加 (1.3→2.3)	増加 (15→18)	減少 (12→8)		▶買物(48%)、帰宅(29%)が多い。	21	▶65～74歳の高齢者(56%)が多い。総じて高齢者が多い。	18
菟原線	平日	増加 (1.8→2.0)	減少 (16→4)	減少 (9→2)	▶一部区間(三和荘～下ノ段、深山口～加用間)で乗車がない。	▶買物(57%)、帰宅(43%)が多い。	7	▶70歳以上(100%)が多い。	4
	休日	- (1.2→運休)	- (11→運休)	- (9→運休)		-	-	-	-
友渚支線	平日	増加 (0.7→1.2)	減少 (10→7)	減少 (14→6)	▶三和荘からアルパインホテル方面の乗車がない。	▶通学(30%)、通勤・通院・買物(20%)が多い。	10	▶高校生(43%)、50代(29%)が多い。	7
	休日	- (0.4→運休)	- (6→運休)	- (14→運休)		-	-	-	-

(ii) 市バス(直見線、畑線、板生・千原線)

表 3-16 調査結果

路線名	平休	乗降人数(H27⇨R2)		バスの便数(便)	利用区間	利用の特徴(アンケート)			
		1便当たり(人/便)	合計(人)			目的	N(人)	年齢	N(人)
直見線	平日	減少 (0.8→0.4)	減少 (9→5)	増減なし (12→12)	▶平日、方向によって乗車区間が異なる。	▶帰宅(57%)が多い。	7	▶80歳台以上(60%)、高校生(40%)が多い。	5
	休日	減少 (1.6→0.3)	減少 (19→4)	増減なし (12→12)		▶帰宅(50%)、通院・その他(25%)が多い。	4	▶80歳台以上(75%)、30歳台(25%)が多い。	4
畑線	平日	減少 (0.7→0.3)	減少 (8→3)	増減なし (12→12)	▶方向によって乗車区間が異なる。	▶帰宅(67%)、通院(33%)が多い。	3	▶80歳台以上(67%)、高校生(33%)が多い。	3
	休日	減少 (0.6→0.1)	減少 (7→1)	増減なし (12→12)		▶上夜久野駅から今里方面の乗車がない。	▶通院(100%)が多い。	1	▶80歳台以上(100%)が多い。
板生・千原線	平日	減少 (2.1→1.6)	減少 (21→16)	増減なし (10→10)	▶ほとんどの区間での乗車がある。	▶帰宅(41%)、買物(24%)が多い。	17	▶75～79歳(53%)、70～74歳(27%)が多い。	15
	休日	減少 (1.4→0.4)	減少 (14→4)	増減なし (10→10)		▶帰宅(50%)、通勤/買物(25%)が多い。	4	▶60～64歳/70～74歳(50%)が多い。	4

(iii) 市バス(大江山の家線、二箇下線、橋谷線)

表 3-17 調査結果

路線名	平休	乗降人数(H27⇨R2)		バスの便数(便)	利用区間	利用の特徴(アンケート)			
		1便当たり(人/便)	合計(人)			目的	N(人)	年齢	N(人)
大江山の家線	平日	増加 (0.6→0.9)	増加 (8→12)	増減なし (14→14)	▶ほとんどの区間で乗車がある。	▶帰宅(50%)、観光(33%)が多い。	12	▶30歳台/80歳台以上(33%)が多い。	12
	休日	減少 (0.6→0.4)	減少 (9→6)	増減なし (14→14)		▶一部区間(天津出合～蓼原間)で乗車がない。	▶観光(50%)、帰宅(33%)が多い。	6	▶20歳台/40歳台/80歳台以上(33%)が多い。
二箇下線	平日	増加 (1.0→1.1)	増加 (10→11)	増減なし (10→10)	▶平休日ともに一部区間(井戸～二箇下間)の利用がない。	▶買物(46%)、通院(31%)が多い。	13	▶80歳台以上(36%)、65～69歳/75～79歳(27%)が多い。	11
	休日	増加 (0.5→0.6)	増加 (5→6)	増減なし (10→10)		▶買物(57%)が多い。	7	▶70～74歳(50%)、75～79歳(33%)が多い。	6
橋谷線	平日	増減なし (3.0→3.0)	増減なし (6→6)	増減なし (2→2)	▶ミニフレッシュ大江店前での乗車がない。	▶通院/買物/帰宅(33%)が多い。	6	▶80歳台以上(100%)が多い。	6
	休日	-	-	-		-	-	-	-

(iv) 庵我バス・三岳バス・中六人部バス・丹後海陸交通バス

表 3-18 調査結果

路線名	平休	乗降人数(H27⇄R2)		バスの便数(便)	利用区間	利用の特徴(アンケート)			
		1便当たり(人/便)	合計(人)			目的	N(人)	年齢	N(人)
庵我バス	平日	減少 (3.5→1.8)	減少 (35→18)	増減なし (10→10)	▶平休日ともに一部区間(山田口～苦巻間)で乗車がない。	▶観光(28%)、帰宅(22%)が多い。	17	▶65～69歳(28%)が多い。総じて高齢者利用が多い。	17
	休日	減少 (2.0→1.0)	減少 (20→10)	増減なし (10→10)		▶買物(40%)、帰宅(20%)が多い。	11	▶70～74歳(40%)、80歳台以上(30%)の利用が多い。総じて高齢者利用が多い。	10
三岳バス	平日	減少 (1.9→1.6)	減少 (13→11)	増減なし (7→7)	▶平休日ともに一部区間(谷村～上佐々木間)の乗車がない。	▶帰宅(40%)、通学(20%)、通院(20%)が多い。	10	▶70～74歳(27%)が多い。総じて高齢者利用が多いが高校生の利用もある。	11
	休日	増加 (0.7→1.0)	減少 (5→4)	減少 (7→4)		▶買物(40%)、帰宅(40%)、通院(20%)が多い。	5	▶80歳台以上(100%)が多い。	4
中六人部バス	平日	減少 (3.4→3.3)	減少 (27→26)	増減なし (8→8)	▶平休日ともに一部区間(市民病院-京都ルネス病院前、口田野公民館前-山田上間)の乗車がない。	▶買物(43%)が多い。	35	▶75歳～79歳(27%)が多い。総じて高齢者が多い。	26
	休日	減少 (2.8→1.4)	減少 (22→11)	増減なし (8→8)		▶通勤(55%)、帰宅(27%)が多い。	11	▶75歳～79歳(36%)が多い。総じて高齢者利用が多いが20歳台の利用もある。	11
丹後海陸交通バス	平日	増加 (7.1→7.2)	減少 (71→43)	減少 (10→6)	▶全区間に渡っての乗車がある。	▶帰宅(34%)、通勤(32%)、通学(32%)が多い。	43	▶高校生(47%)が多い。30歳台、50歳台の利用もある。	43
	休日	- (2.2→運休)	- (22→運休)	- (10→運休)		-	-	-	-

(v) 京都交通バス(まちなか循環 北、まちなか循環 南、まちなか循環 光秀、福知山綾部線、長田野線、川北線)

表 3-19 調査結果

路線名	平休	乗降人数(H27⇄R2)		バスの便数(便)	利用区間	利用の特徴(アンケート)			
		1便当たり(人/便)	合計(人)			目的	N(人)	年齢	N(人)
まちなか北循環線	平日	減少 (2.4→1.4)	減少 (48→42)	減少 (20→19)	▶全区間に渡っての乗車がある。	▶通院(37%)、買物(29%)、帰宅(22%)が多い。	59	▶70～74歳(22%)が多い。	41
	休日	- (1.7→運休)	- (19→運休)	- (10→運休)		-	-	-	-
まちなか南循環線	平日	減少 (4.8→1.5)	減少 (53→45)	増減なし (11→11)	▶全区間に渡っての乗車がある。	▶買物(45%)、通院(26%)が多い。	62	▶75～79歳(27%)、80歳台以上(23%)が多い。	44
	休日	減少 (4.4→3.8)	減少 (22→19)	増減なし (5→5)		▶買物(48%)、通院(39%)が多い。	23	▶80歳台以上(58%)、75～79歳(32%)が多い。	19
まちなか循環光秀線	平日	- (-→運休)	- (-→運休)	- (-→運休)	▶全区間に渡っての乗車がある。	-	-	-	-
	休日	- (-→1.9)	- (-→17)	- (-→9)		▶観光(46%)、帰宅(29%)が多い。	28	▶30～0歳台(54%)が多い。	17
福知山綾部線	平日	増加 (8.4→12.9)	増加 (152→232)	増減なし (18→18)	▶全区間に渡っての乗車がある。	▶帰宅(42%)、通学(28%)が多い。	238	▶高校生(49%)が多い。	230
	休日	減少 (7.1→4.2)	減少 (85→50)	増減なし (12→12)		▶買物(39%)が多い。	57	▶80歳台以上(20%)が多い。	50
長田野線	平日	増加 (17.5→17.9)	増加 (210→215)	増減なし (12→12)	▶全区間に渡っての乗車がある。	▶帰宅(42%)が多い。	216	▶高校生(41%)が多い。	208
	休日	減少 (14.5→7.6)	減少 (116→61)	増減なし (8→8)		▶買物(27%)、帰宅(22%)が多い。	63	▶20歳台/50歳台(23%)が多い。	63
川北線	平日	減少 (1.8→0.8)	減少 (7→3)	増減なし (4→4)	▶平休日ともに一部区間(協会前～山野口間)の乗車がない。	▶通院(67%)、帰宅(33%)が多い。	3	▶80歳台以上(67%)、60～64歳(33%)が多い。	3
	休日	増減なし (1.7→1.7)	増減なし (5→5)	増減なし (3→3)		▶通院/帰宅/その他(33%)が多い。	3	▶50歳台(60%)、中学生/70～74歳(20%)が多い。	5

(vi) 京都交通バス(堀循環線、岩間線、小牧線、夜久野線、大江線)・日本交通バス(三段池公園線)

表 3-20 調査結果

路線名	平休	乗降人数(H27⇒R2)		バスの便数(便)	利用区間	利用の特徴(アンケート)			
		1便当たり(人/便)	合計(人)			目的	N(人)	年齢	N(人)
堀循環線	平日	増加 (6.6→8.1)	増加 (99→122)	増減なし (15→15)	▶全区間に渡っての利用がある。	▶帰宅(27%)、通院(25%)が多い。	125	▶高校生(37%)が多い。	119
	休日	減少 (5.5→3.0)	減少 (60→33)	増減なし (11→11)		▶買物(24%)が多い。	38	▶65～69歳(15%)が多い。総じて高齢者が多い。	33
岩間線・岩間循環線	平日	増加 (2.3→4.0)	増加 (14→24)	増減なし (6→6)	▶一部区間(森垣-岩間会館前)の乗車がない。	▶買物(38%)、通院(38%)、通学(25%)が多い。	24	▶高校生(25%)、80歳台以上(25%)が多い。	20
	休日	- (-→運休)	- (-→運休)	- (-→運休)	-	-	-	-	-
小牧線	平日	増加 (2.6→3.4)	増加 (21→27)	増減なし (8→8)	▶全区間に渡っての利用がある。	▶帰宅(27%)、通院(23%)、買物(20%)が多い。	30	▶80歳台以上(22%)が多い。10、20歳台の利用もある。	27
	休日	減少 (3.9→2.9)	減少 (27→20)	増減なし (7→7)		▶通勤(24%)、帰宅(24%)、その他(24%)が多い。	21	▶20歳台(20%)、65～69歳台(20%)が多い。	20
夜久野線	平日	減少 (7.6→4.8)	減少 (61→38)	増減なし (8→8)	▶全区間に渡っての利用がある。	▶通院(31%)、買物(31%)が多い。	35	▶50歳台(24%)、65～69歳(21%)、80歳台以上(21%)が多い。総じて高齢者利用が多い。	33
	休日	増加 (2.3→2.9)	増加 (16→20)	増減なし (7→7)		▶買物(54%)、通勤(23%)、通院(23%)が多い。	13	▶70～74歳(28%)が多い。総じて高齢者利用が多い。	18
大江線	平日	増加 (2.2→6.6)	増加 (22→66)	増減なし (10→10)	▶ほとんどの区間で乗車がある。	▶通学(37%)が多い。	63	▶高校生(44%)が多い。	66
	休日	増加 (1.7→4.5)	増加 (10→27)	増減なし (6→6)	▶一部区間(関～大江駅前)で乗車がない。	▶買物(33%)、通院(22%)、観光(22%)が多い。	27	▶80歳台以上(33%)が多い。	27
三段池公園線	平日	- (-→運休)	- (-→運休)	- (-→運休)	-	-	-	-	-
	休日	- (-→0.5)	- (-→1)	- (-→2)	▶全区間に渡っての利用がある。	▶その他(100%)が多い。	1	▶中学生(100%)が多い。	1

3.4 移動環境

3.4.1 福知山市内の車両保有台数

H23年度からH29年度にかけて若干の増加傾向でしたが、H29年度の66,331台をピークにH30年度以降は減少傾向です。

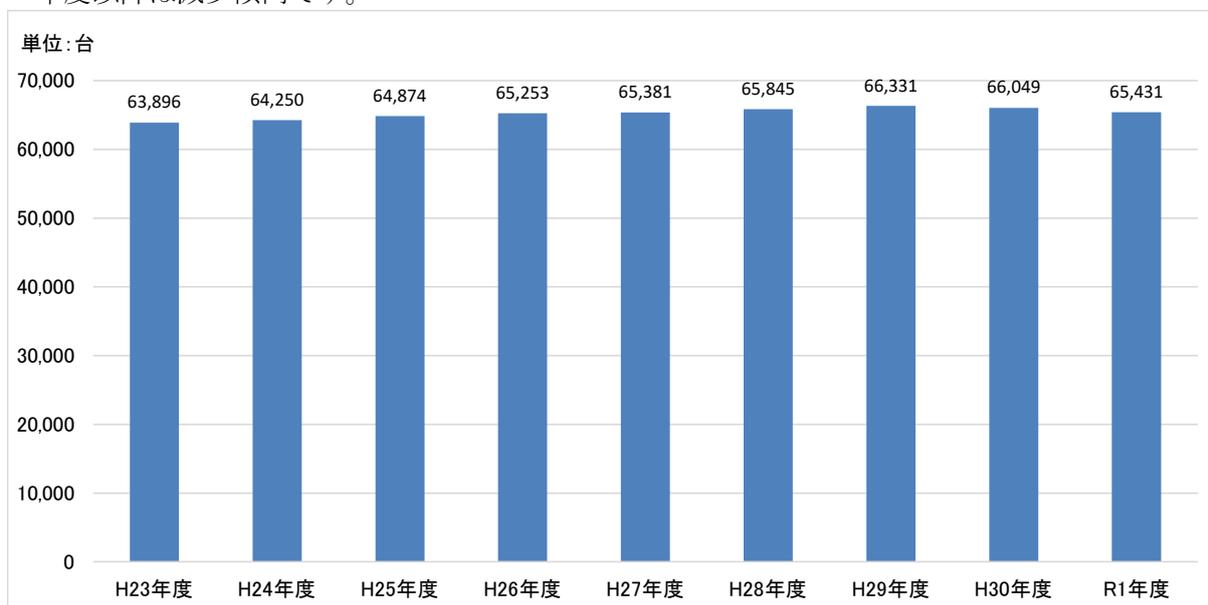


図 3-30 車両保有台数

出典：福知山市

3.4.2 運転免許返納者数

H23年度の免許返納者数は10人でしたが、H26年度から急激に増え、R1年度は422人に達しました。

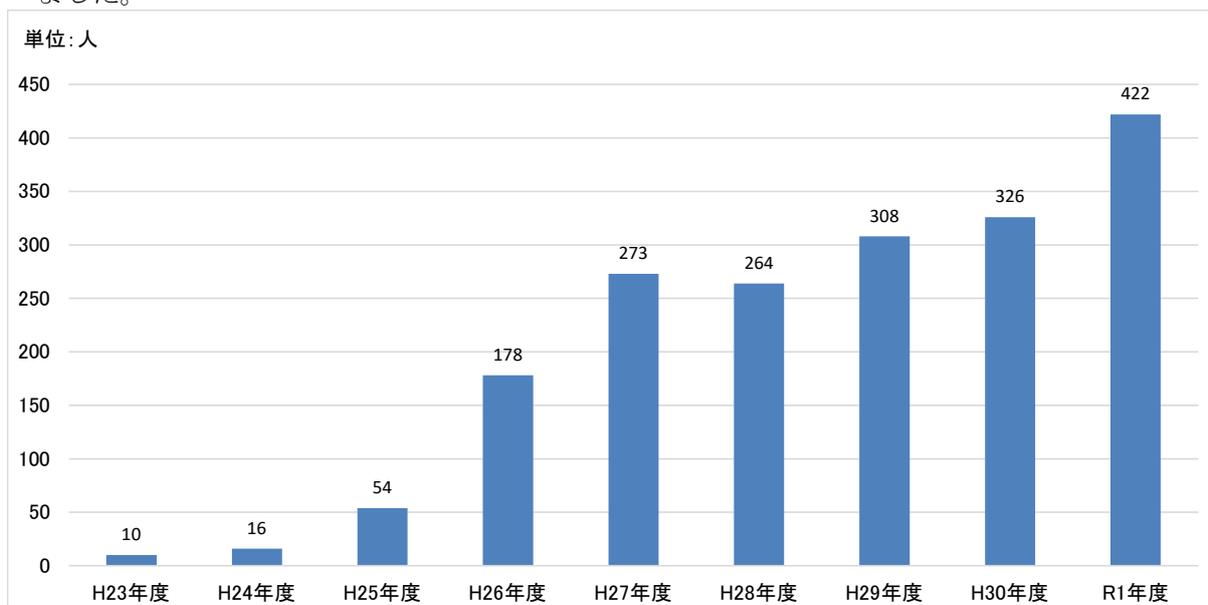


図 3-31 免許返納者数

出典：福知山市

3.4.3 交通事故の発生状況

H23年度からR1年度にかけて全体的に減少傾向です。H24年度が336件と最も多く、R1年度に125件と最小となりました。

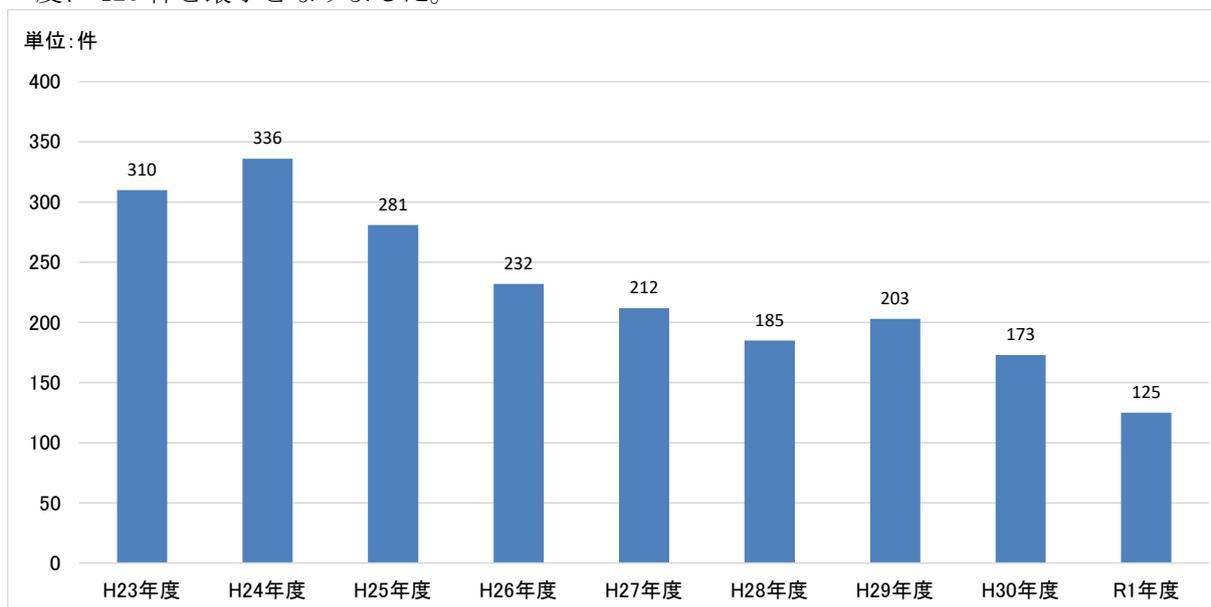


図 3-32 交通事故件数

出典：福知山市

3.5 観光入込客数

H23年度からH26年度にかけて減少傾向でしたが、H27年度以降回復し、R1年度にH23年度以降最多の1,116,577人となりました。福知山城等の来場者が主に増加しており、大河ドラマの影響であると思われます。

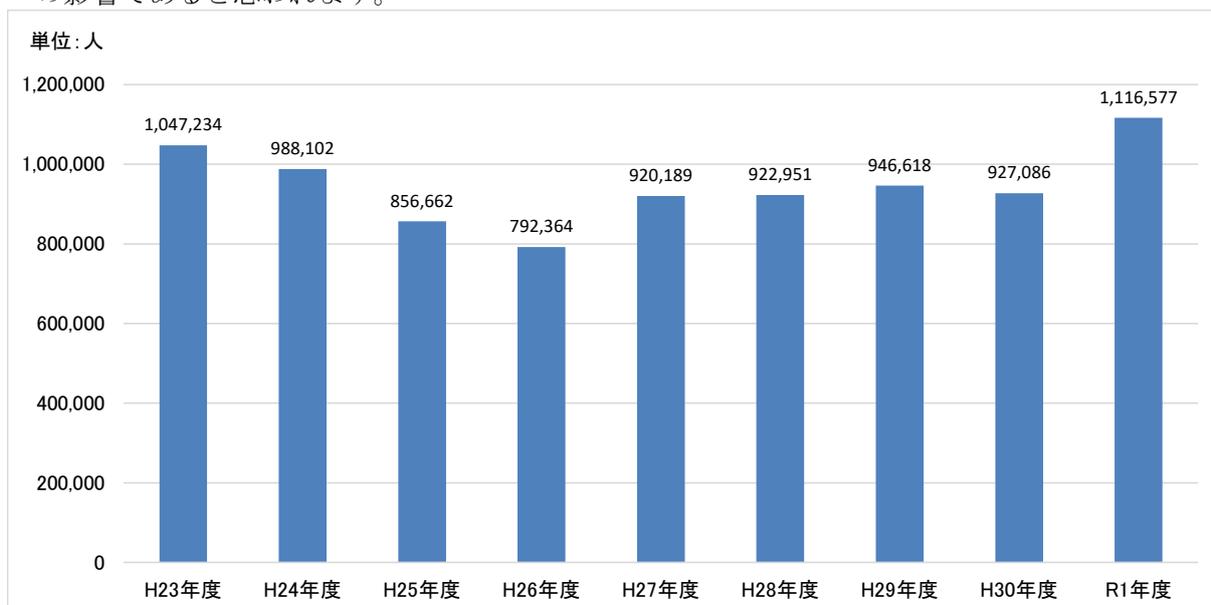


図 3-33 観光入込客数

出典：福知山市

3.5.1 訪日外国人宿泊客数

H23年度は111人でしたがH27年度に急激に増加し、H28年度がH23年度以降最多の2,581人となっており、R1年度は2,045人となりました。

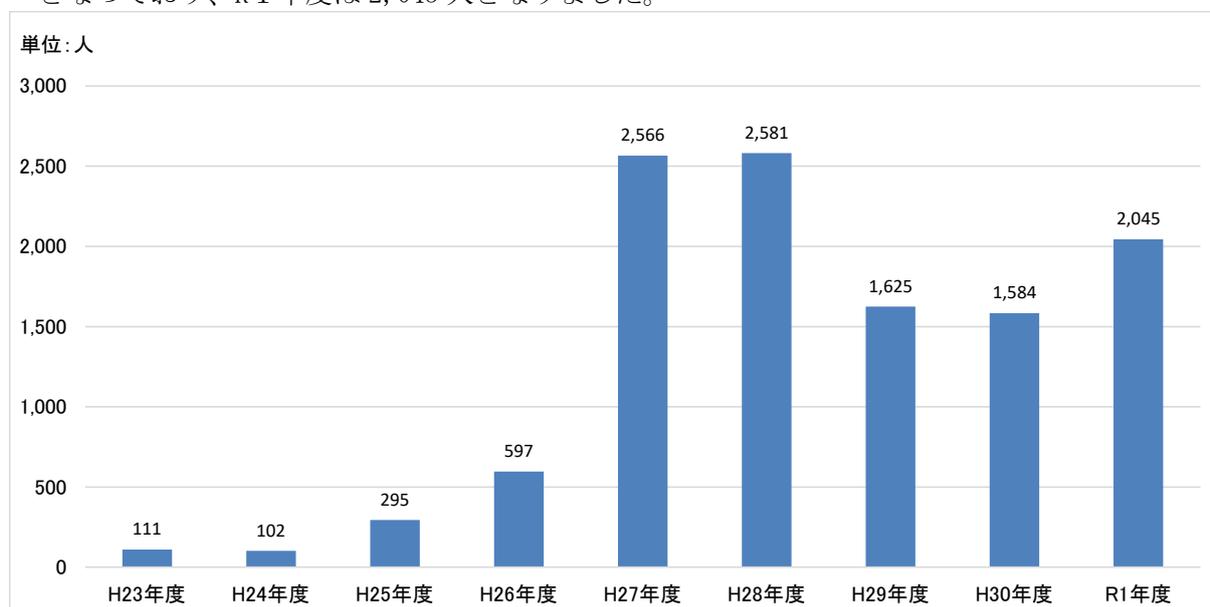


図 3-34 訪日外国人宿泊客数

出典：福知山市