

## 4. 市民の移動実態及び公共交通に関する意識

### 4.1 市民の移動実態（市民アンケート結果）

#### 4.1.1 概要

調査期間	令和3年2月2日（火）～令和3年2月14日（日）
配布対象	3,600世帯（1枚につき3名まで回答可能）
回収世帯数	1,458世帯（約41%）
回答数	2,724
対象年齢	中学生以上

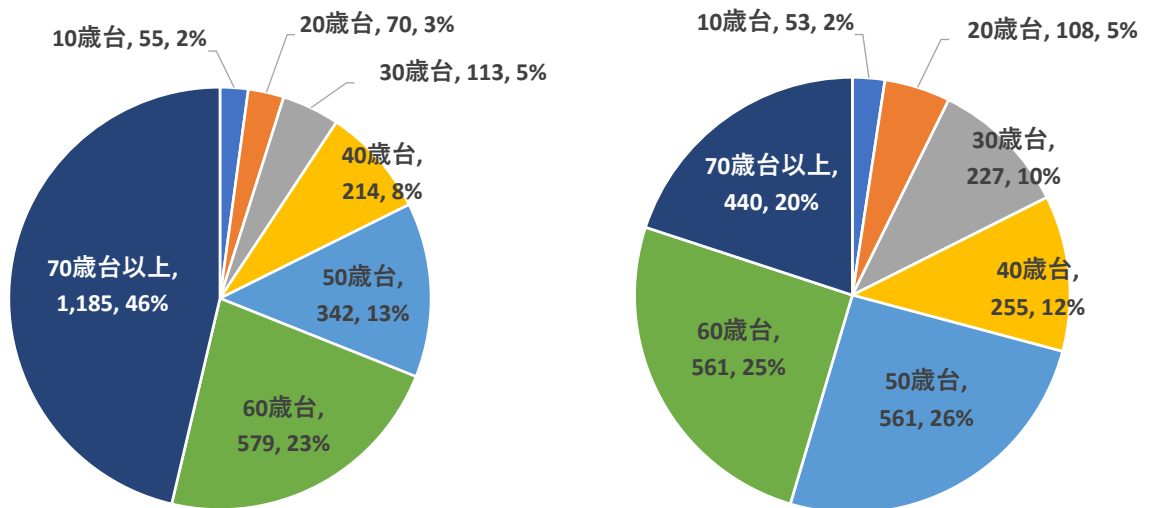
市民アンケート結果を次ページ以降に示します。福知山市公共交通網形成計画策定時（H27年度）におけるアンケート結果も並べて整理しています。

#### 4.1.2 アンケート結果

##### (1) 回答者属性

##### 1) 年齢

H27 年度に比較し 70 歳以上の回答者の割合が大幅に増加しています。



R 2 年度 (N=2, 724 (無回答含む))

H27 年度 (N=2, 328 (無回答含む))

図 4-1 年齢

表 4-1 【参考】福知山市年齢別人口 (令和 2 年 12 月末現在)

年齢	人口 (人)	年齢	人口 (人)
0 歳～ 4 歳	3, 206	60 歳～64 歳	4, 616
5 歳～ 9 歳	3, 458	65 歳～69 歳	4, 772
10 歳～14 歳	3, 475	70 歳～74 歳	5, 995
15 歳～19 歳	3, 740	75 歳～79 歳	4, 242
20 歳～24 歳	3, 754	80 歳～84 歳	3, 272
25 歳～29 歳	3, 503	85 歳～89 歳	2, 705
30 歳～34 歳	4, 018	90 歳～94 歳	1, 596
35 歳～39 歳	4, 315	95 歳～99 歳	459
40 歳～44 歳	4, 788	100 歳～104 歳	81
45 歳～49 歳	5, 736	105 歳～109 歳	8
50 歳～54 歳	4, 777	110 歳～	0
55 歳～59 歳	4, 522	計	77, 038

出典：福知山市

## 2) 職業

会社員・公務員・団体職員が約 23%と最も多い職業であり、続いて自営業が約 12.5%を占めています。無職 35%はリタイア層と考えられます。H27 年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

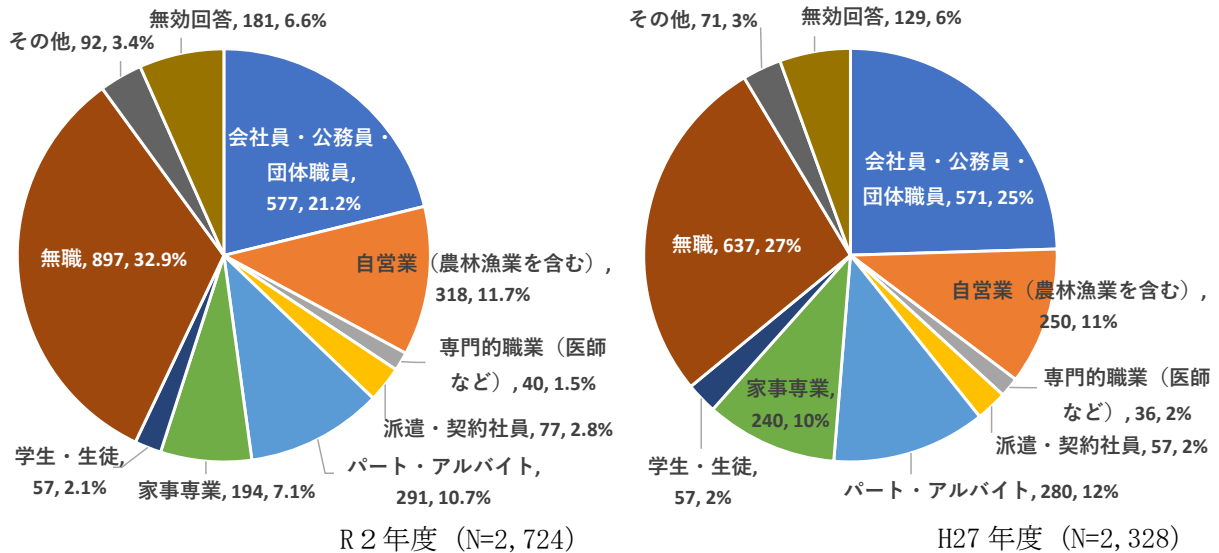
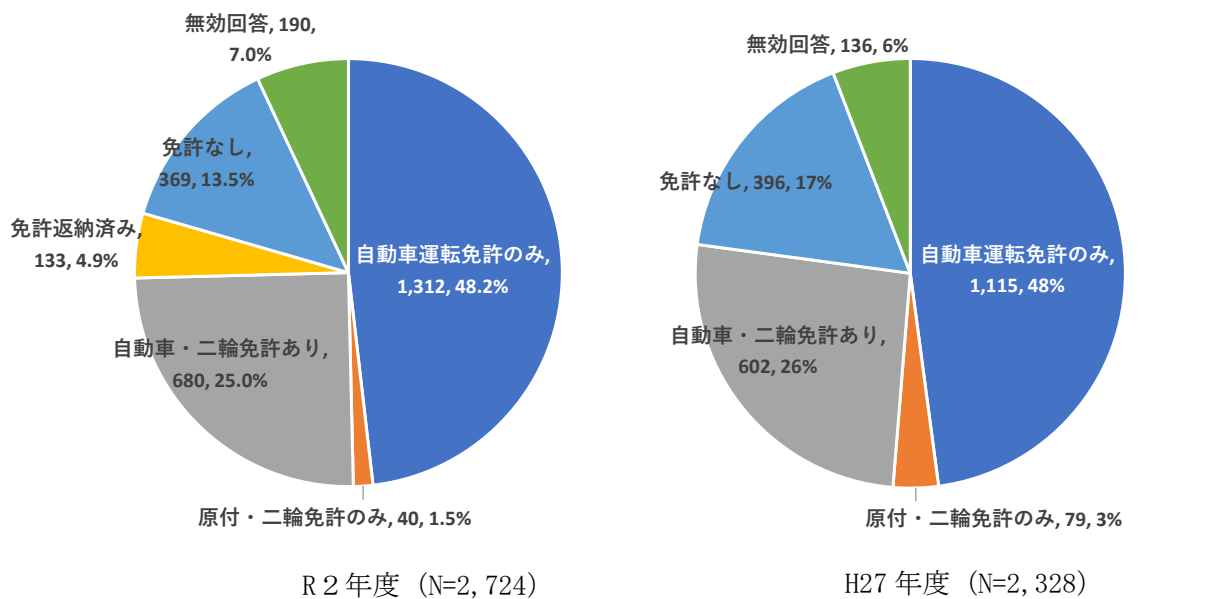


図 4-2 職業

## 3) 運転免許の保有について

約 80%がいずれかの免許を保有しています。H27 年度と比較して大きな傾向の変化はありません。



※免許返納済みの選択肢なし

図 4-3 運転免許の保有について

#### 4) 公共交通以外の交通手段

約61%が自分専用の自動車により移動していることがわかりました。H27年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

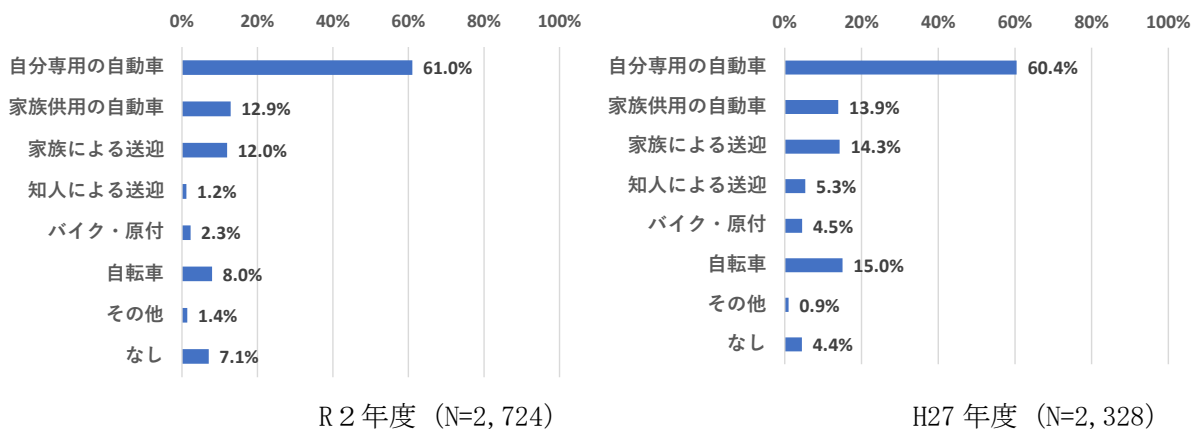


図 4-4 公共交通以外の交通手段

## (2) コロナ禍の影響による、公共交通の利用変化について

約76%がコロナ禍の影響によらず、もともと公共交通を利用していないと回答し、約24%の利用層については、その約61%が利用頻度が減少あるいは利用しなくなったと回答しています。

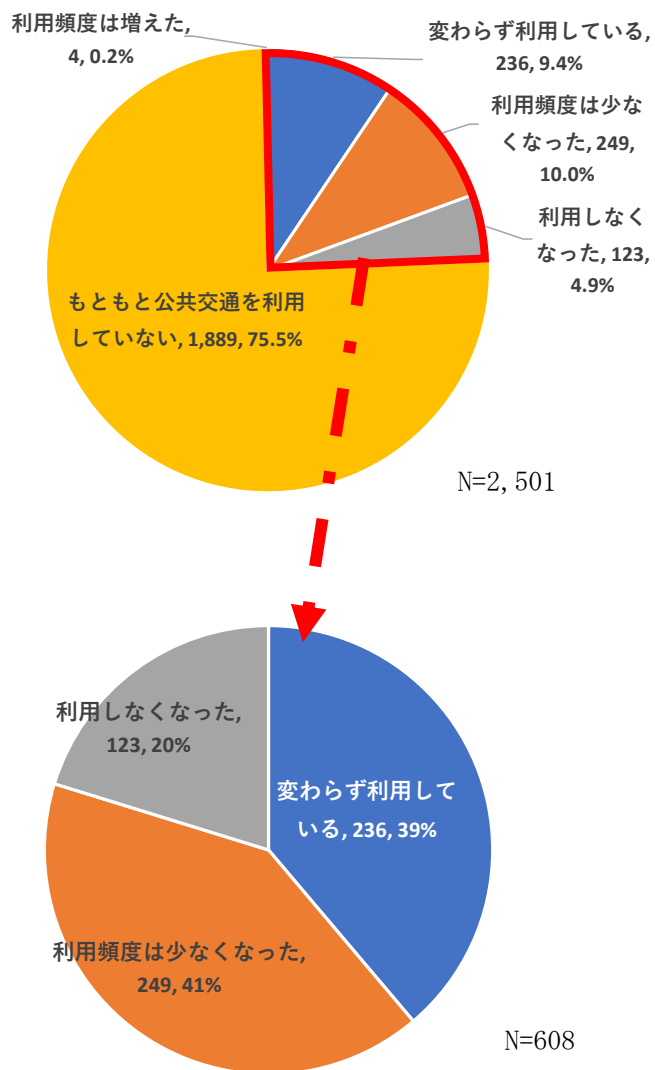


図 4-5 コロナ禍の影響による、公共交通の利用変化について

(3) 公共交通の利用について、「利用が減った」「利用しなくなった」と回答した人のコロナ終息後の意向について

約 80%が戻すつもりであると回答しています。

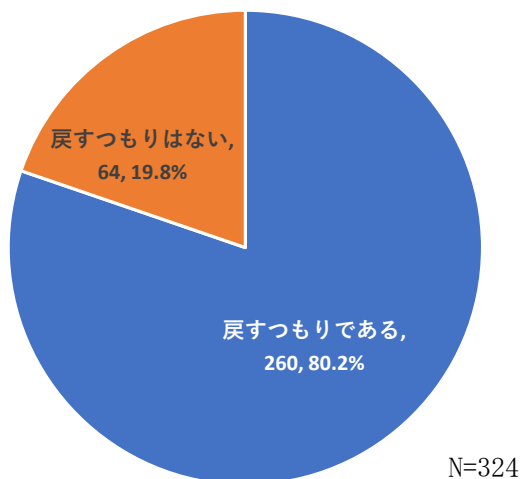


図 4-6 問 2 で「利用が減った」「利用しなくなった」と回答した人のコロナ終息後の意向について

(4) 家族送迎について

1) 送迎の有無

約 60%が送迎を行っていることがわかりました。H27 年度と比較して、送迎する人の割合が大きく増加していることがわかります。

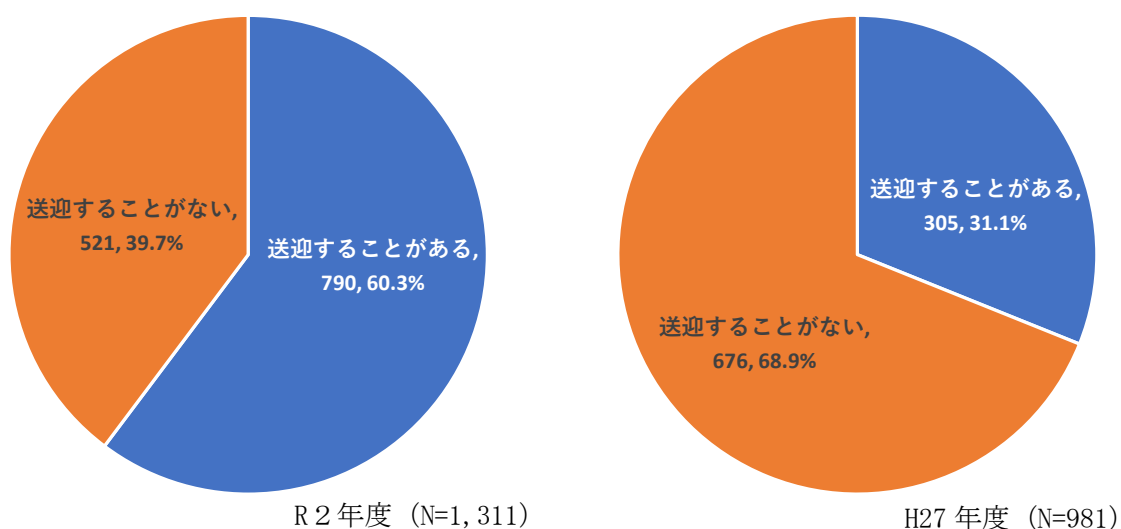


図 4-7 家族の送迎について

## 2) 家族送迎の公共交通への切り替えについて

可能であるとの回答は約 24%にとどまっています。H27 年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

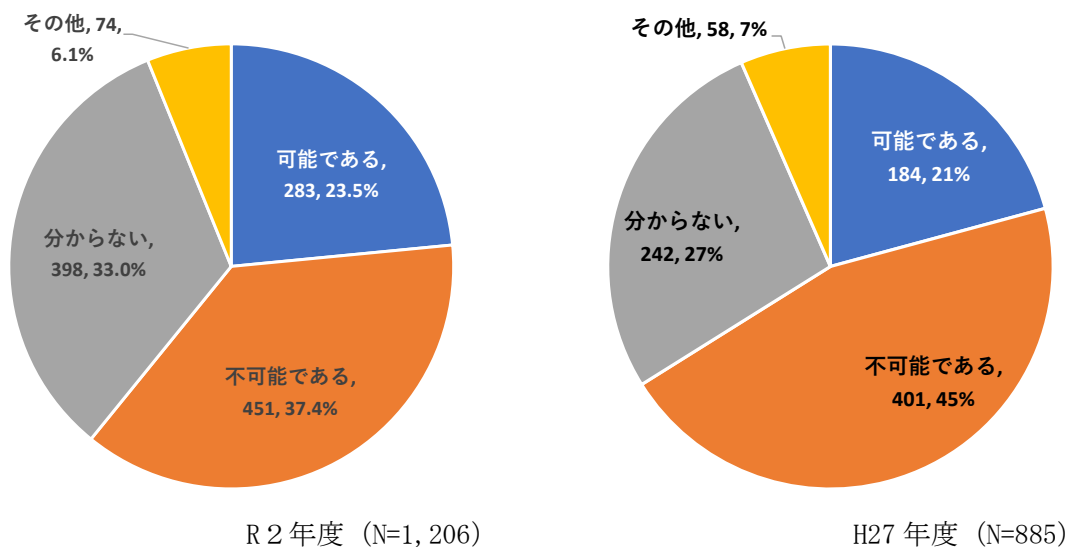


図 4-8 家族送迎の公共交通への切り替えについて

## 3) (家族以外の) 近所の方の送迎

約 13%が家族以外の近所の方の送迎を行っていることがわかります。

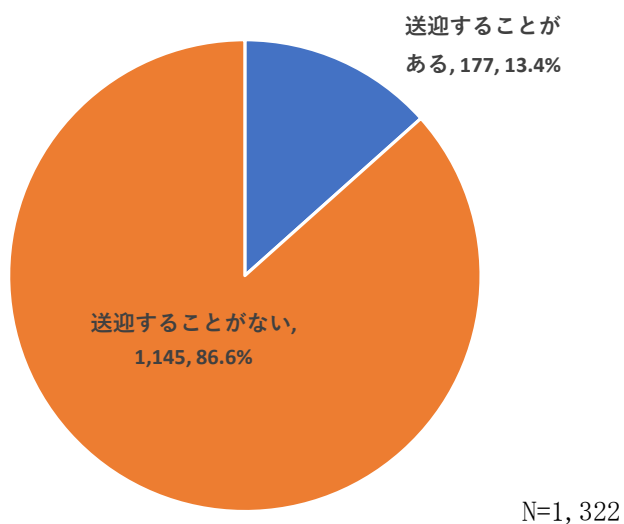


図 4-9 (家族以外の) 近所の方の送迎について

(5) 普段の定期的な移動について

1) 通勤・通学移動

(i) 曜日別集計

通勤移動に関しては、土日を除く平日が主であると言えます。

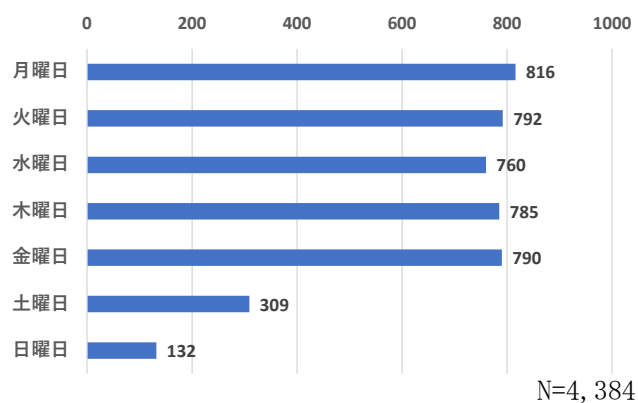


図 4-10 曜日（通勤・通学移動）

(ii) 時間帯別集計

時間帯としては、7、8 時台に出発し、17、18 時台に帰宅する人が大半を占めています。

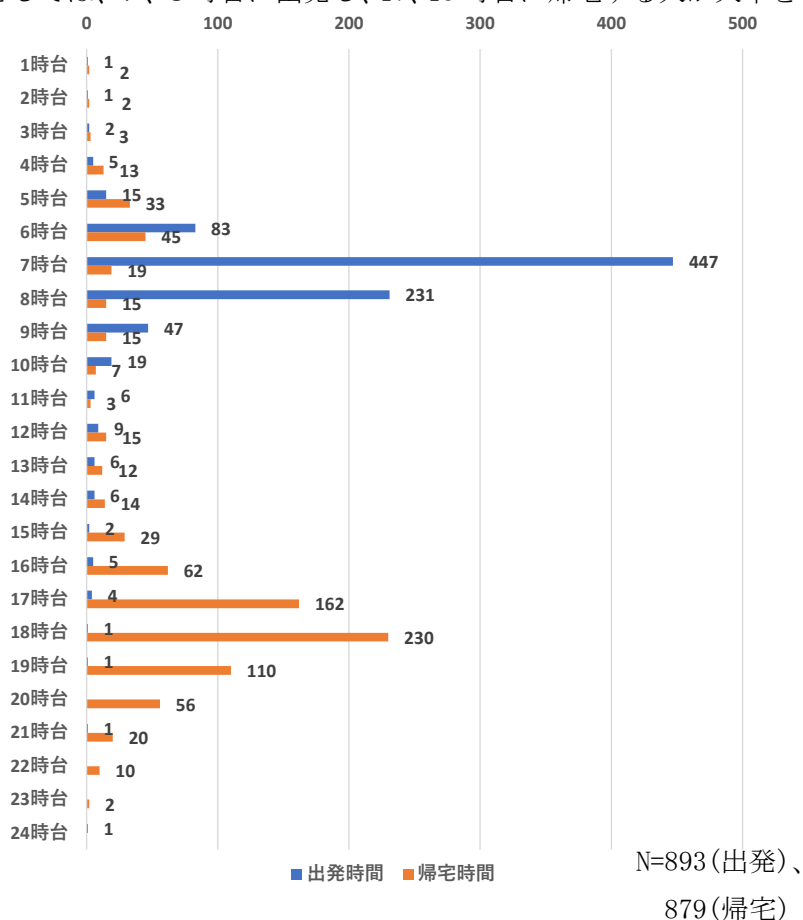


図 4-11 時間帯（通勤・通学移動）



### (iii) 交通手段別集計

交通手段としては、自家用車による移動が大半を占めています。

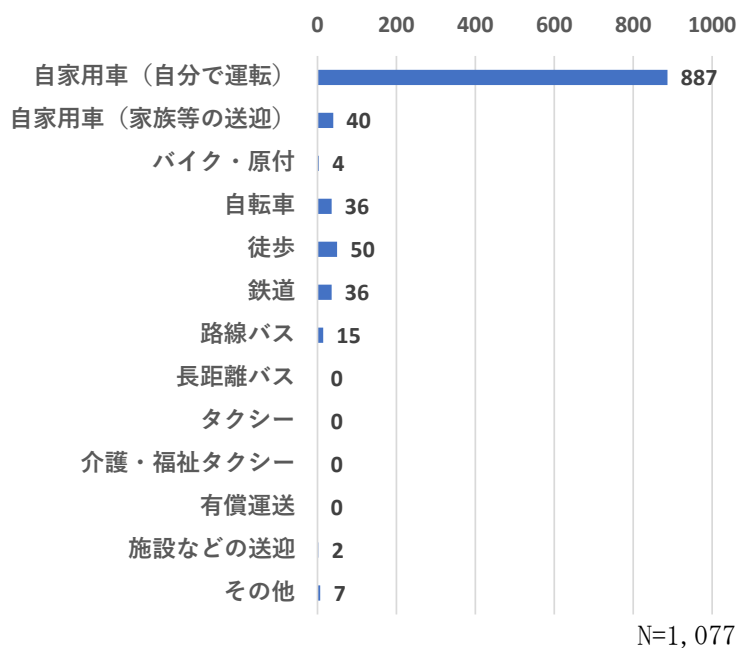


図 4-12 交通手段（通勤・通学移動）

### (iv) 年代別・交通手段別集計

10歳台は自転車、徒歩移動が多いものの、鉄道を始めとした公共交通機関の利用もみられます。一方で20歳台以上においては、ほとんどが自家用車の利用となっています。

表 4-2 年齢別・交通手段別集計（通勤・通学移動）

	10歳台	20歳台	30歳台	40歳台	50歳台	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
自家用車（自分で運転）	0	53	88	141	244	143	116	61	14	2
自家用車（家族等の送迎）	10	3	6	6	4	3	2	0	3	0
バイク・原付	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0
自転車	18	3	3	4	3	0	3	1	0	0
徒歩	17	3	5	5	9	4	2	3	0	1
鉄道	11	1	3	4	6	7	3	0	0	1
路線バス	3	0	1	2	5	2	2	0	0	0
長距離バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
介護・福祉タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有償運送	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
施設などの送迎	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
その他	3	0	1	2	0	1	0	0	0	0

## 2) 買い物

### (i) 曜日別集計

買い物に関する移動は、土曜日、日曜日が多く、木曜日が最も少ないことがわかりました。

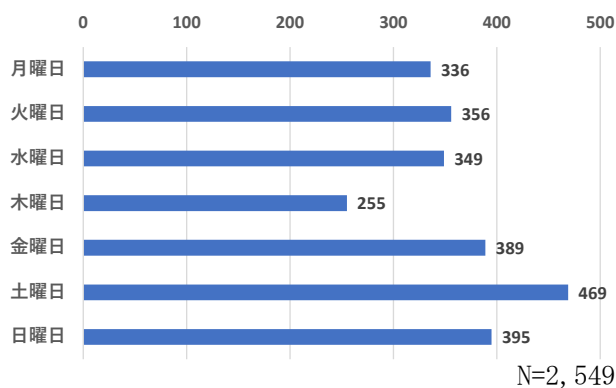


図 4-13 曜日（買い物）

### (ii) 時間帯別集計

時間帯としては、9、10 時台の出発が多く、11、12 時台の帰宅が多くなっています。ただ、13 時以降～夕方にかけての出発・帰宅も多くみられます。

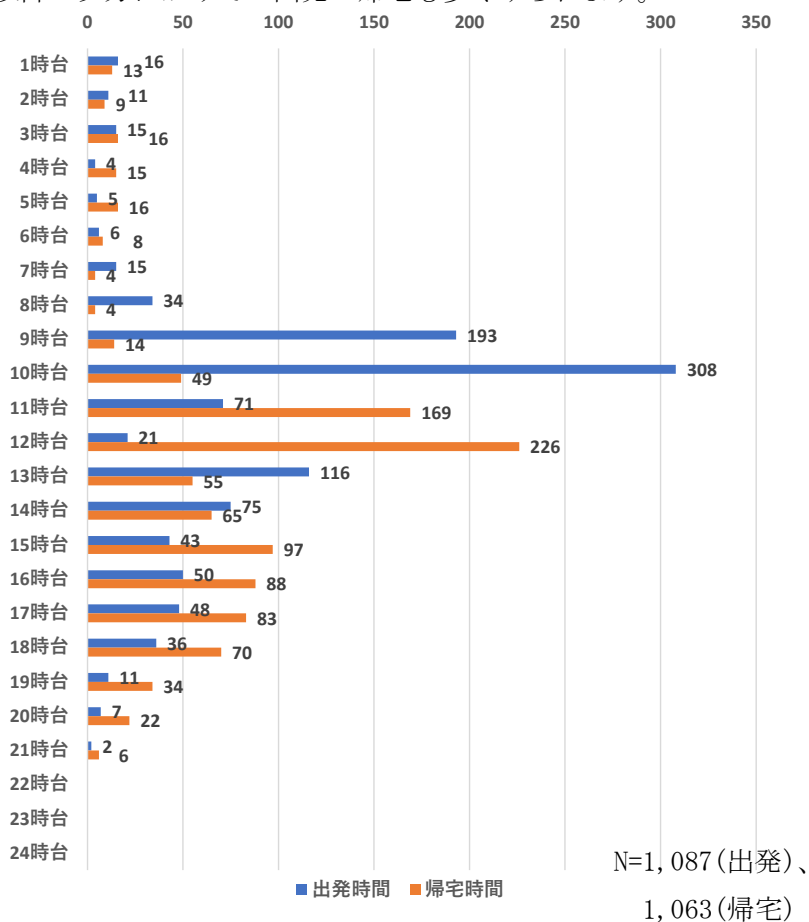


図 4-14 時間帯（買い物）

(iii) 交通手段別集計

交通手段としては、自家用車の使用が大半を占めています。

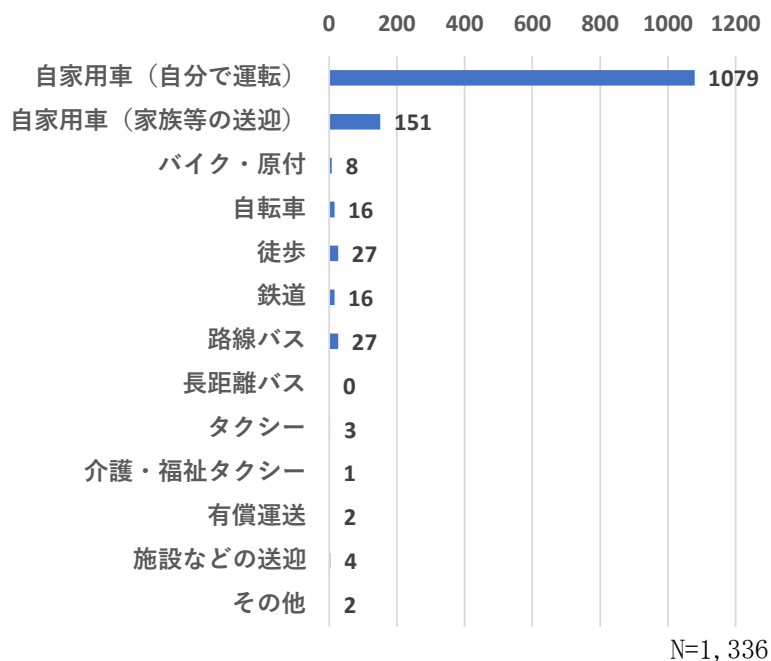


図 4-15 交通手段（買い物）

(iv) 年代別・交通手段別集計

ほとんどの年代で自家用車の利用となっています。70歳以上から家族などの送迎により移動している方がみられるようになっていきます。また、80歳以上で路線バスを利用している方も一部みられます。

表 4-3 年代別・交通手段別集計（買い物）

	10歳台	20歳台	30歳台	40歳台	50歳台	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
自家用車（自分で運転）	2	23	50	105	215	146	156	190	107	60
自家用車（家族等の送迎）	5	0	3	5	6	11	17	38	26	29
バイク・原付	0	1	1	0	0	0	0	2	2	2
自転車	2	0	3	2	2	0	4	0	2	1
徒歩	2	3	1	4	2	2	2	3	2	6
鉄道	3	0	0	0	2	2	1	3	1	3
路線バス	0	1	0	1	3	1	2	3	3	13
長距離バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
タクシー	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
介護・福祉タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有償運送	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
施設などの送迎	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1
その他	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

### 3) 通院

#### (i) 曜日別集計

通院に関する移動は、金曜日、火曜日が多くなっています。

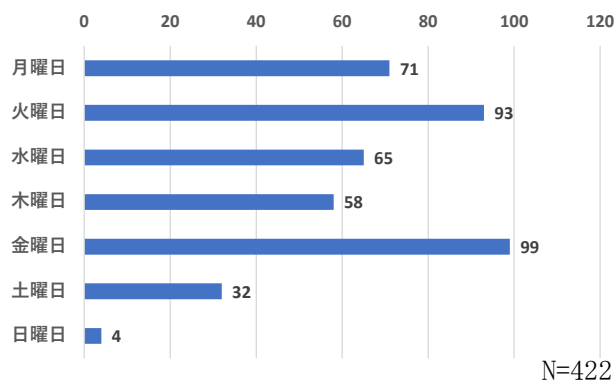


図 4-16 曜日（通院）

#### (ii) 時間帯別集計

時間帯としては、9、8時台の出発、12、11時台の帰宅が多くみられました。

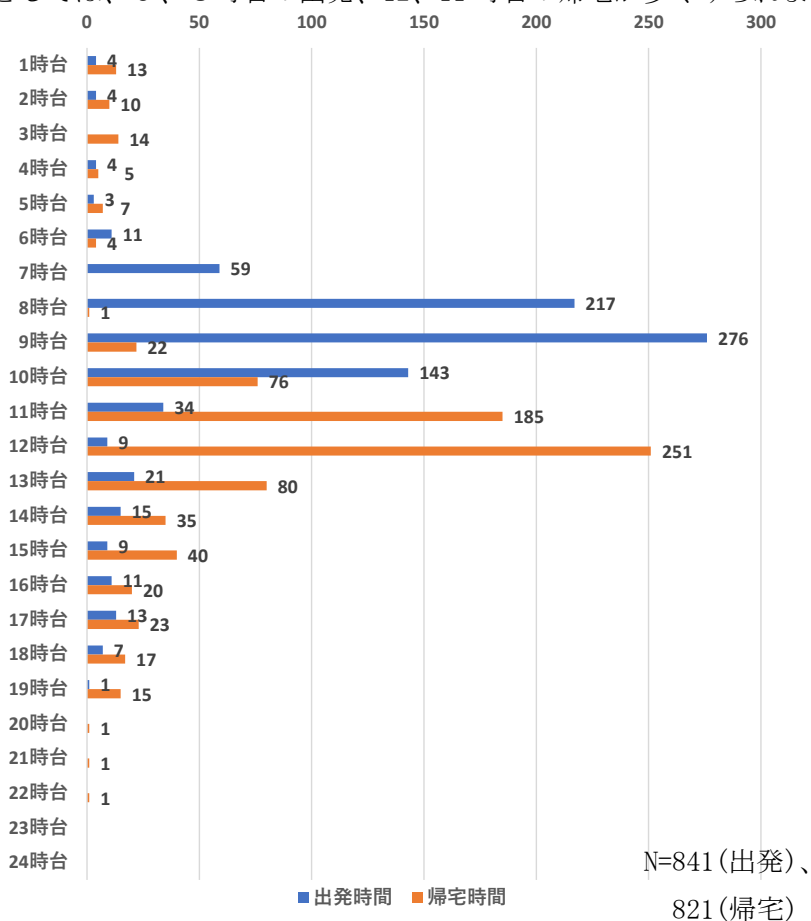


図 4-17 時間帯（通院）

(iii) 交通手段別集計

交通手段としては、自家用車の使用が大半を占めています。

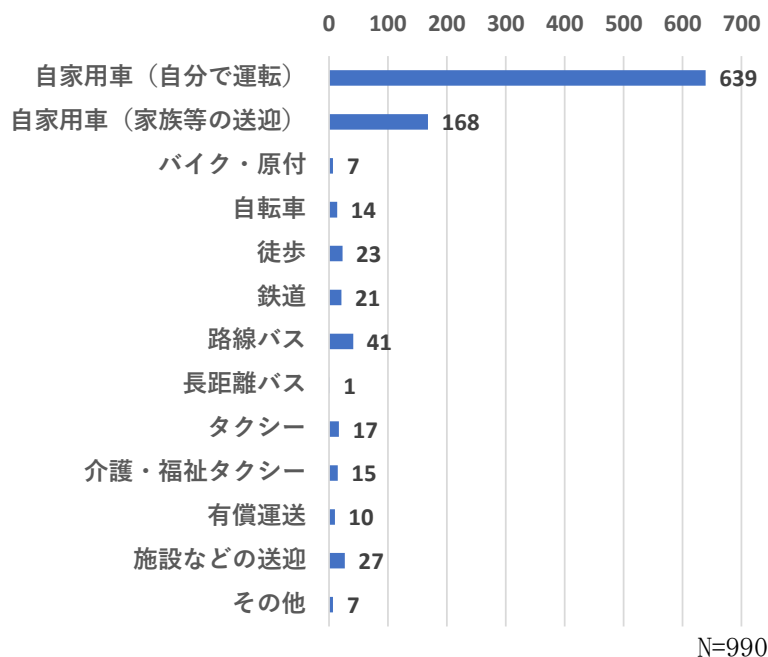


図 4-18 交通手段（通院）

(iv) 年代別・交通手段別集計

ほとんどの年代で自家用車の利用となっています。70歳以上から家族などの送迎により移動している方がみられるようになっていきます。80歳以上では、介護福祉タクシーや有償運送、施設などの送迎の利用がみられます。

表 4-4 年代別・交通手段別集計（通院）

	10歳台	20歳台	30歳台	40歳台	50歳台	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
自家用車（自分で運転）	0	14	10	30	88	73	95	151	94	71
自家用車（家族等の送迎）	2	0	4	3	2	2	13	36	21	76
バイク・原付	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5
自転車	0	0	0	1	2	0	4	4	1	2
徒歩	0	0	1	0	4	3	1	5	1	7
鉄道	1	0	1	2	4	1	1	4	3	1
路線バス	0	0	0	1	6	3	0	6	7	15
長距離バス	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
タクシー	0	0	1	0	3	0	0	0	2	11
介護・福祉タクシー	0	0	0	0	0	0	0	2	1	10
有償運送	0	0	0	0	0	3	0	0	1	6
施設などの送迎	0	0	0	0	0	2	0	1	3	21
その他	0	0	1	1	0	0	1	2	0	2

#### 4) 習い事、娯楽、その他

##### (i) 曜日別集計

平日、土曜日と満遍なく回答がありました。

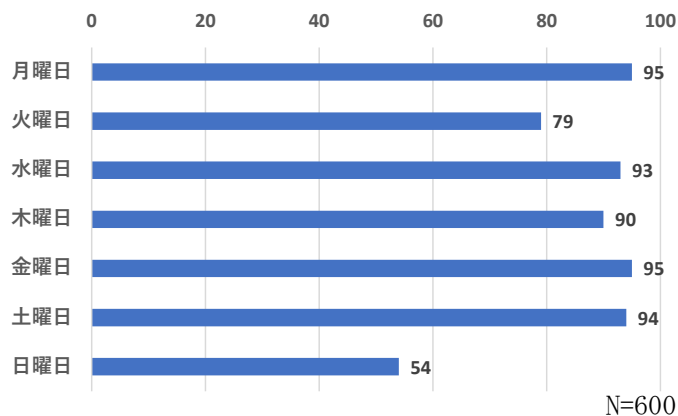


図 4-19 曜日（習い事、娯楽、その他）

##### (ii) 時間帯別集計

時間帯としては、8、9時台の出発が多くみられます。帰宅については12時台と16時台が多くなっています。昼～午後にかけての帰宅が大半であると言えます。

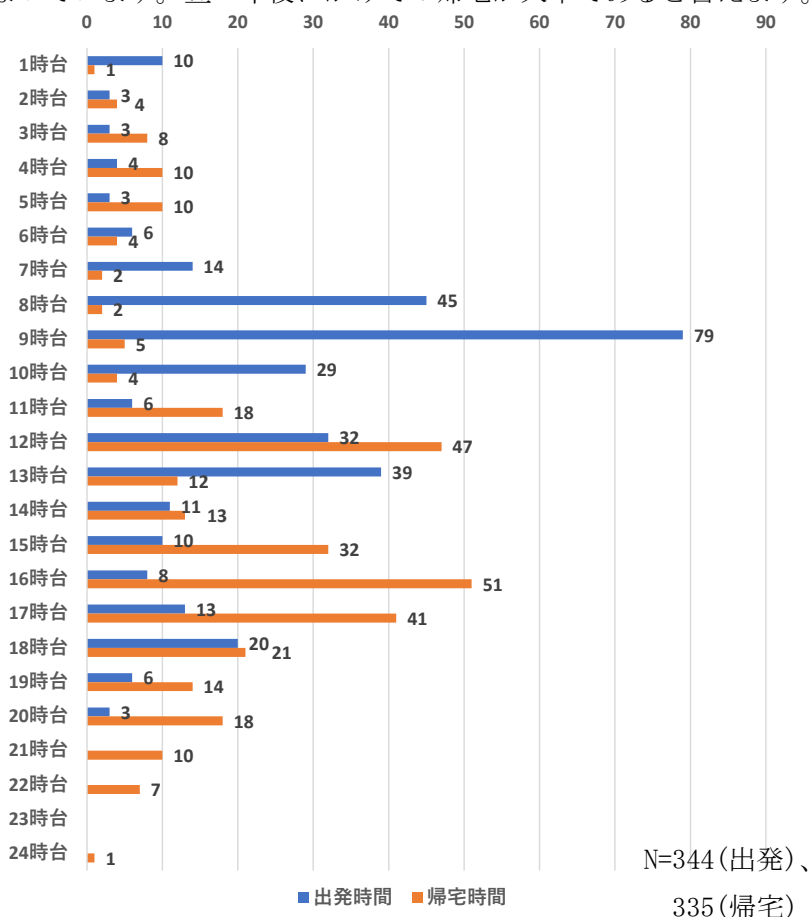


図 4-20 時間帯（習い事、娯楽、その他）

(iii) 交通手段別集計

交通手段としては、自家用車の使用が大半を占めています。

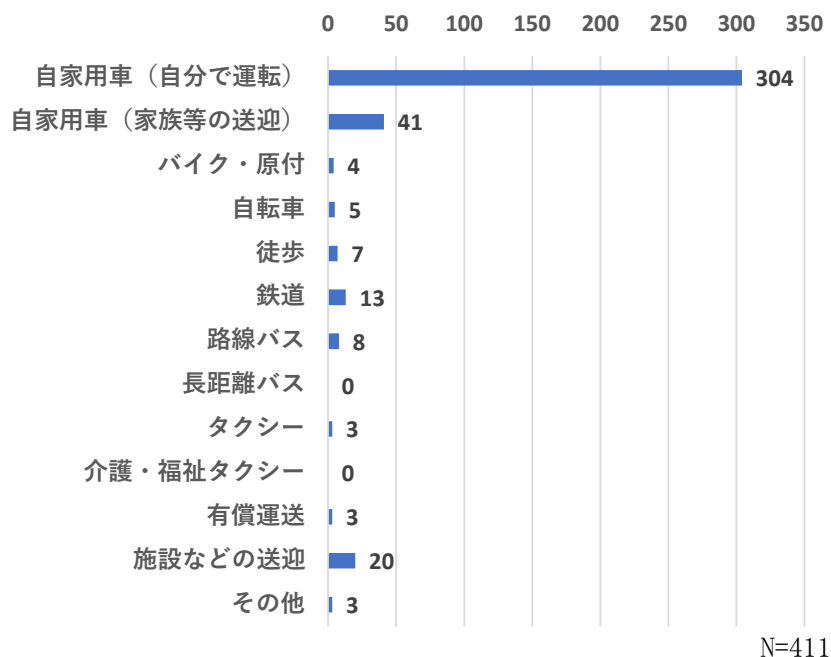


図 4-21 交通手段（習い事、娯楽、その他）

(iv) 年代別・交通手段別集計

ほとんどの年代で自家用車の利用となっています。70歳以上から家族などの送迎により移動している方がみられるようになっていきます。80歳以上では、施設などの送迎の利用がみられます。

表 4-5 年代別・交通手段別集計（習い事、娯楽、その他）

	10歳台	20歳台	30歳台	40歳台	50歳台	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
自家用車（自分で運転）	3	5	13	28	44	34	50	65	37	18
自家用車（家族等の送迎）	14	0	1	2	2	5	5	4	2	5
バイク・原付	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1
自転車	2	0	0	1	0	0	0	0	1	1
徒歩	0	0	0	0	0	0	1	2	4	0
鉄道	1	0	0	0	4	0	3	1	3	1
路線バス	0	1	0	0	0	0	0	1	4	2
長距離バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
タクシー	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
介護・福祉タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有償運送	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
施設などの送迎	0	0	0	0	0	2	0	0	1	17
その他	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

### (6) 最近1か月の公共交通の利用について

JR、市バスの利用が多くみられます。いずれの公共交通においても月数回程度の利用となっています。H27年度と比較してJRにおいて数回利用したと回答された方が減少しています。

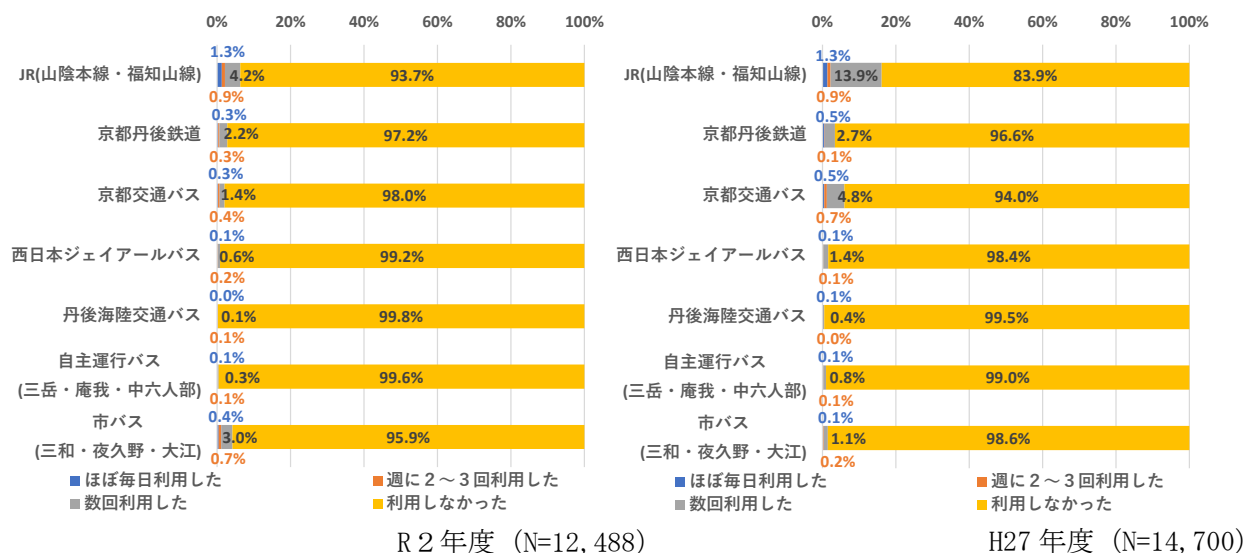


図 4-22 最近1か月の公共交通の利用について

### (7) 最近1か月にバスを利用された方の満足度

約73%が「満足している」「やや満足している」と回答しています。H27年度と比較して満足度が向上しています。

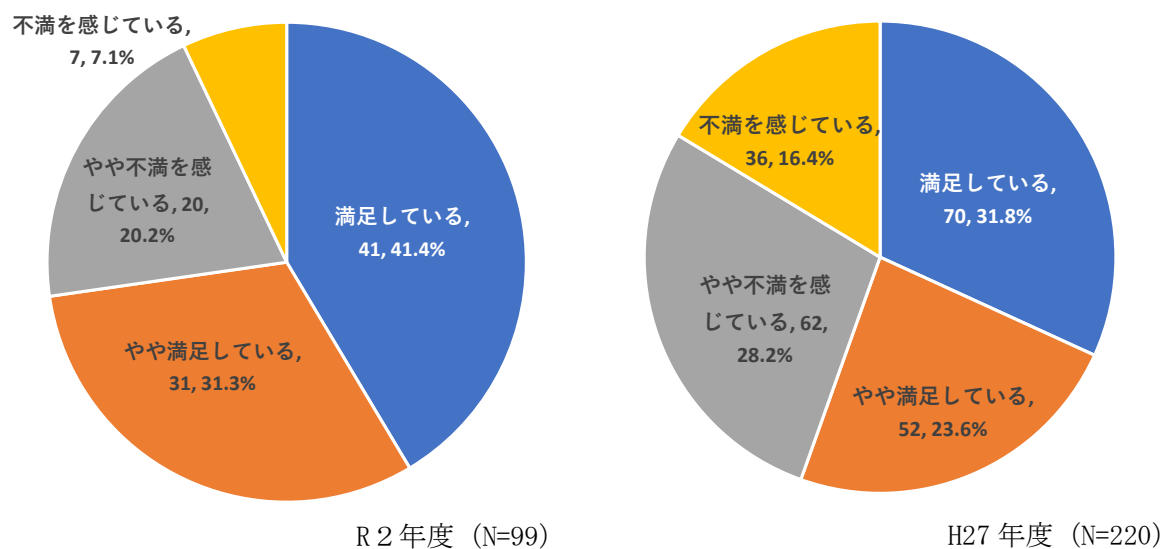


図 4-23 最近1か月にバスを利用された方の満足度



(8) 最近1か月以内に鉄道を利用された方の満足度

約77%が「満足している」「やや満足している」と回答しています。H27年度と比較して満足度が向上しています。

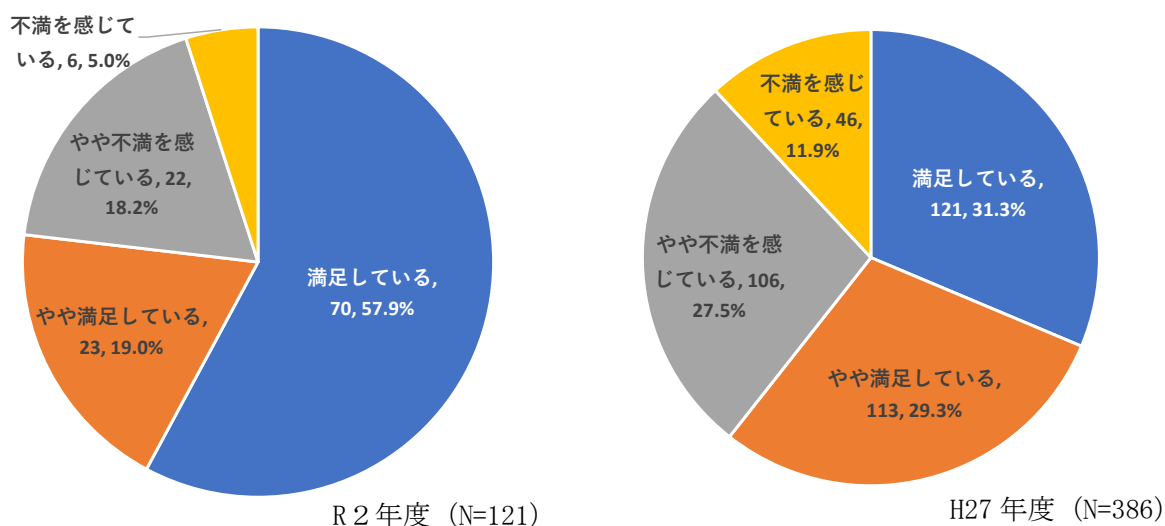


図 4-24 最近1か月以内に鉄道を利用された方の満足度

(9) バス、鉄道利用に関して、「やや不満」「不満」と回答された方の理由

運送ダイヤや便数に関連する理由が約61%を占めています。H27年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

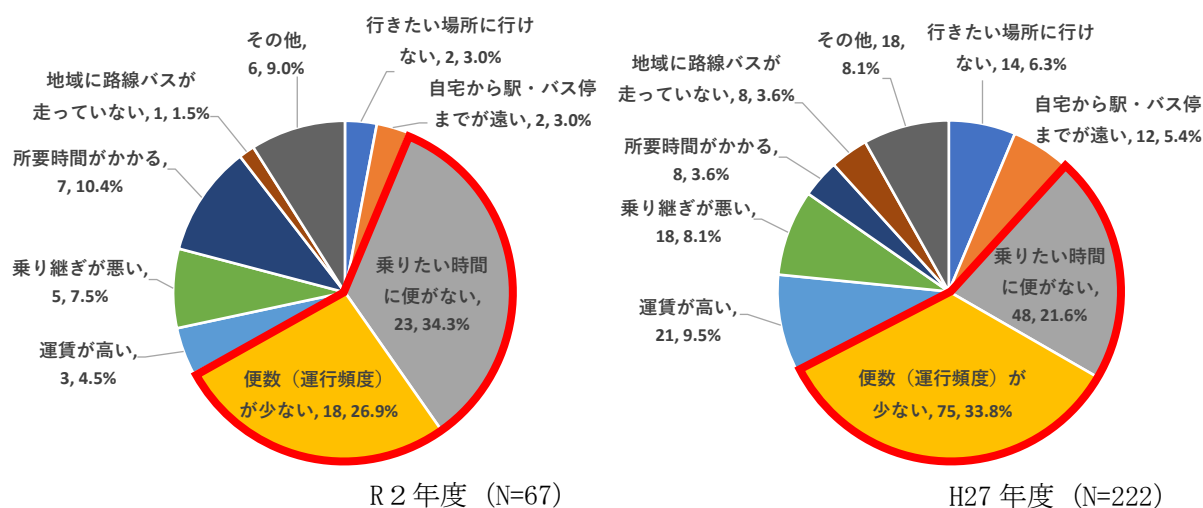


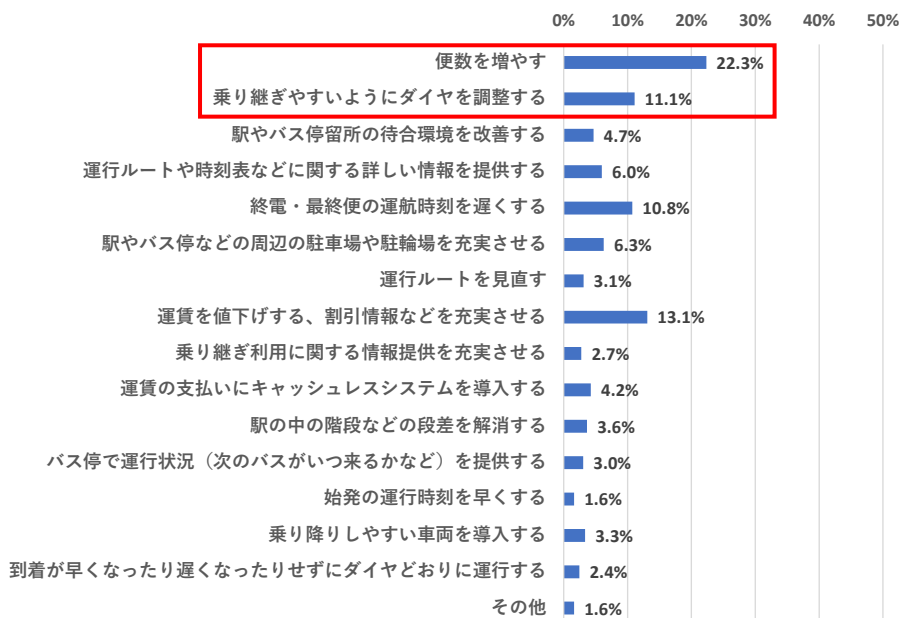
図 4-25 問(7)、問(8)について「やや不満」「不満」と回答した方の理由

### (10) バス、鉄道への改善要望

便数増とダイヤ調整への改善要望が多くみられます。H27 年度と比較して大きな傾向の変化はありません。



R2 年度 (N=393)

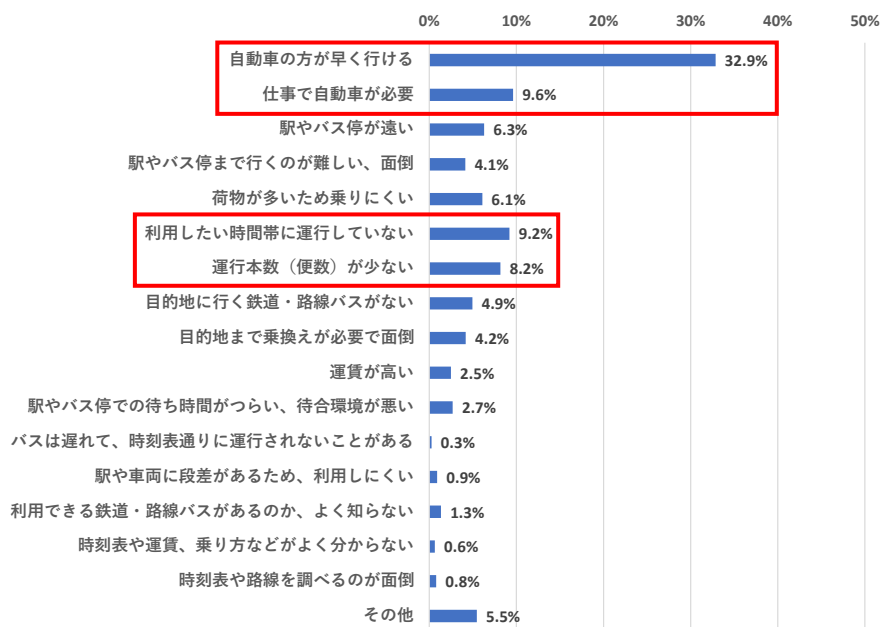


H27 年度 (N=1,674)

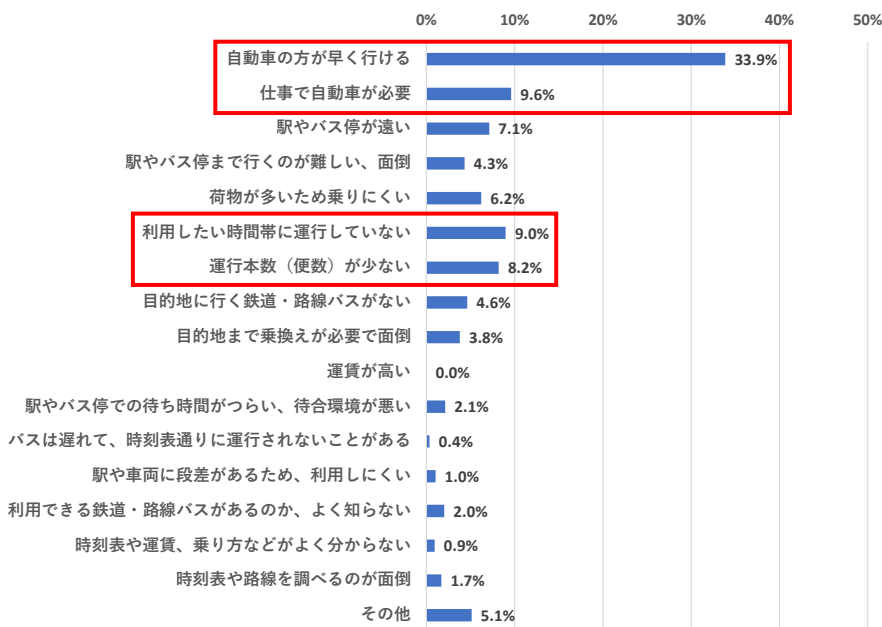
図 4-26 バス、鉄道への改善要望

### (11) 公共交通を利用しなかった理由

自家用車の優位性が主な理由として占めています。また、公共交通の時間帯や便数への不満もみられました。H27年度と比較して大きな傾向の変化はありません。



R2年度 (N=3,798)



H27年度 (N=3,653)

図 4-27 公共交通を利用しなかった理由

(12) 公共交通を利用しなかった理由が改善された場合の利用意向

約 79%が改善されたとしても利用しないと回答しています。

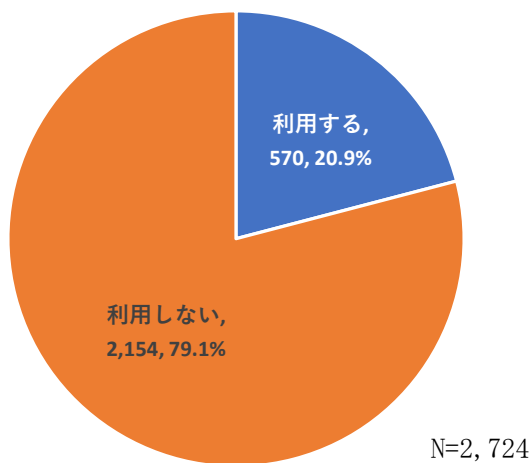


図 4-28 問 11 の理由が改善された場合の利用意向について

(13) 公共交通を利用しない方で、鉄道や路線バスへの切り替え意向

将来的に自家用車の運転が困難になった場合に、可能性があるとの回答が約 66%を占めています。H27 年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

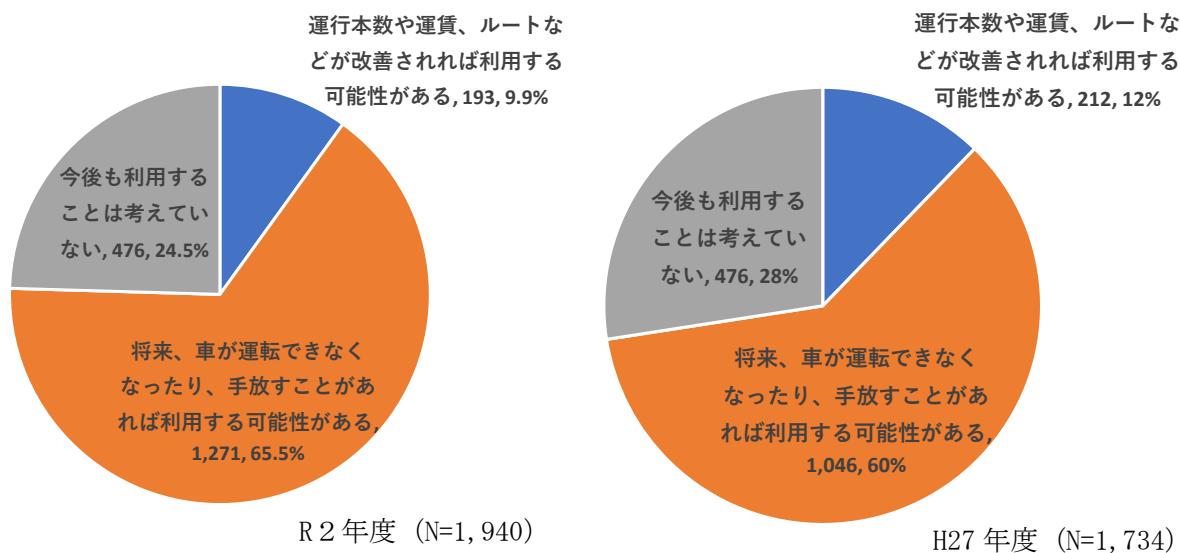


図 4-29 問 12 で「利用しない」と回答した方の鉄道や路線バスへの切り替え意向について

(14) 自家用車の運転継続について

「将来的にはやめたい」が約 39%を占めています。一方で約 34%が継続意向を示しています。H27 年度と比較をすると「将来的にはやめたい」との回答割合が増加しています。

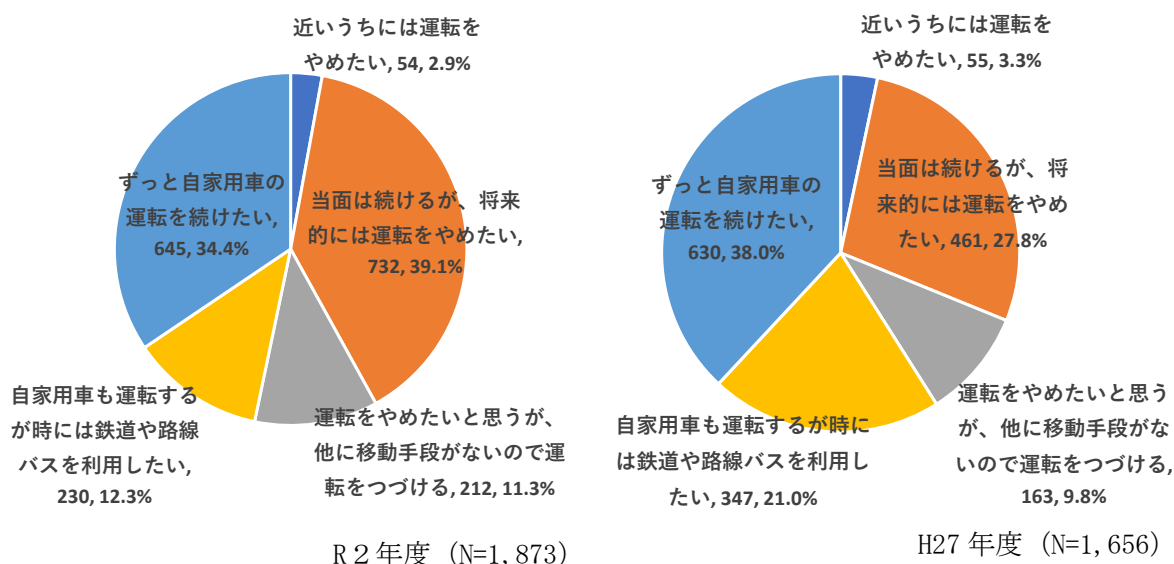
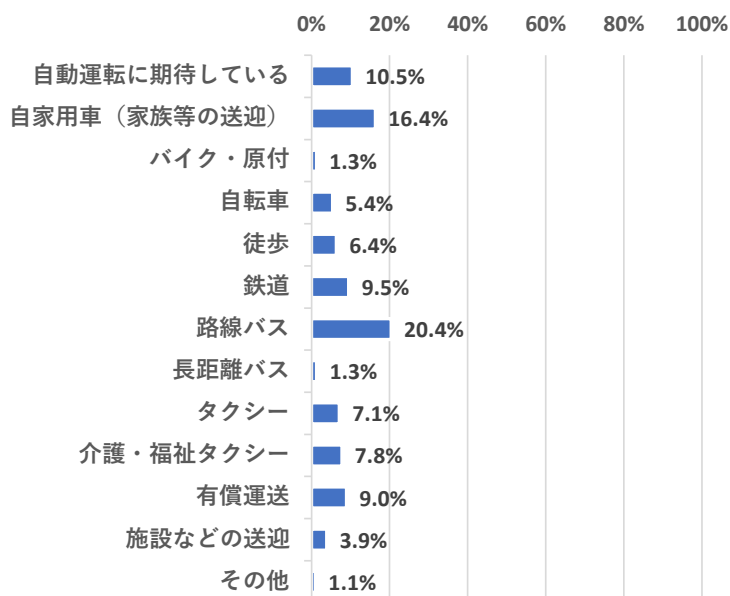


図 4-30 自家用車の運転継続について

(15) 将来的に自家用車の運転が困難になった場合の移動手段

路線バスの利用意向が最も多くみられます。



R 2 年度 (N=4, 945)

図 4-31 将来的に自家用車の運転が困難になった場合の移動手段

### (16) 市バス・民営バスの財政支援認知度

認知度は高いものの、財政支援額の規模までは認知されていないことがわかりました。H27年度と比較すると、財政支援の存在に対する認知度は増加しています。

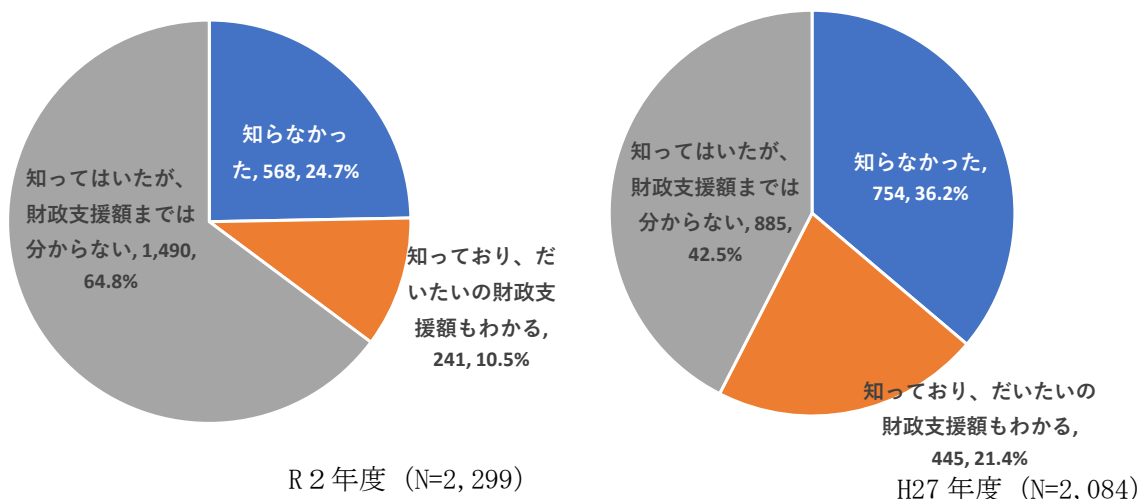


図 4-32 市バス・民営バスの財政支援認知度

### (17) 財政支援に関する意見

「財政負担が増えてもやむを得ない」と「増やさずに工夫すべき」が約 32%と拮抗しています。H27年度と比較すると、財政負担額の増加に対する許容度が増加しています。

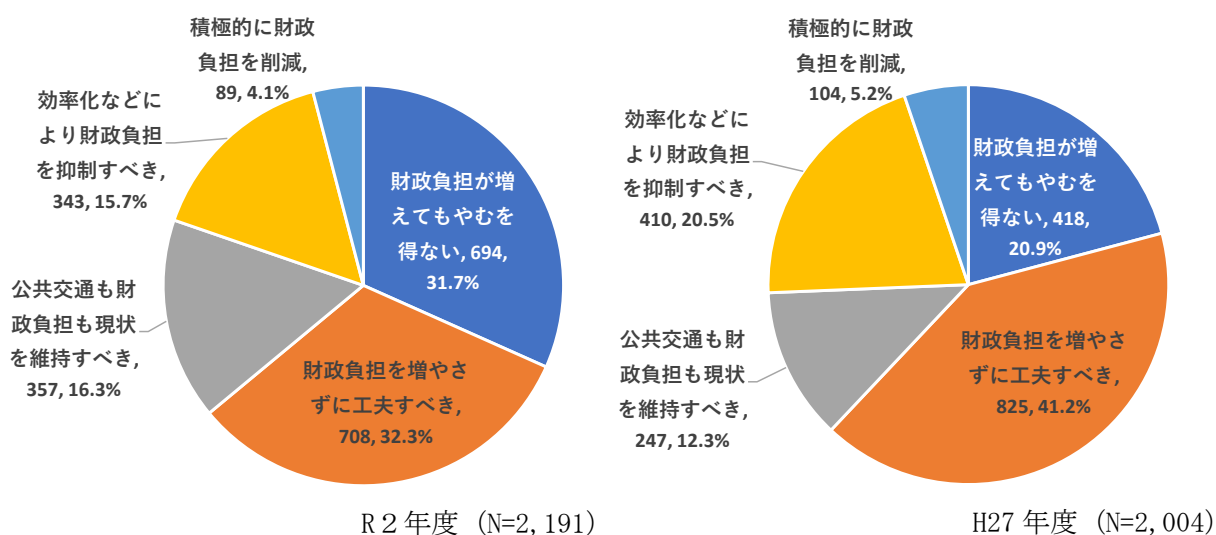


図 4-33 財政支援に関する意見

(18) 今後の地域公共交通の維持確保のありかたについて

「運行方法の工夫による税金投入抑制」が約 50%を占めています。H27 年度と比較すると、税金の投入を支持する割合が増加しています。

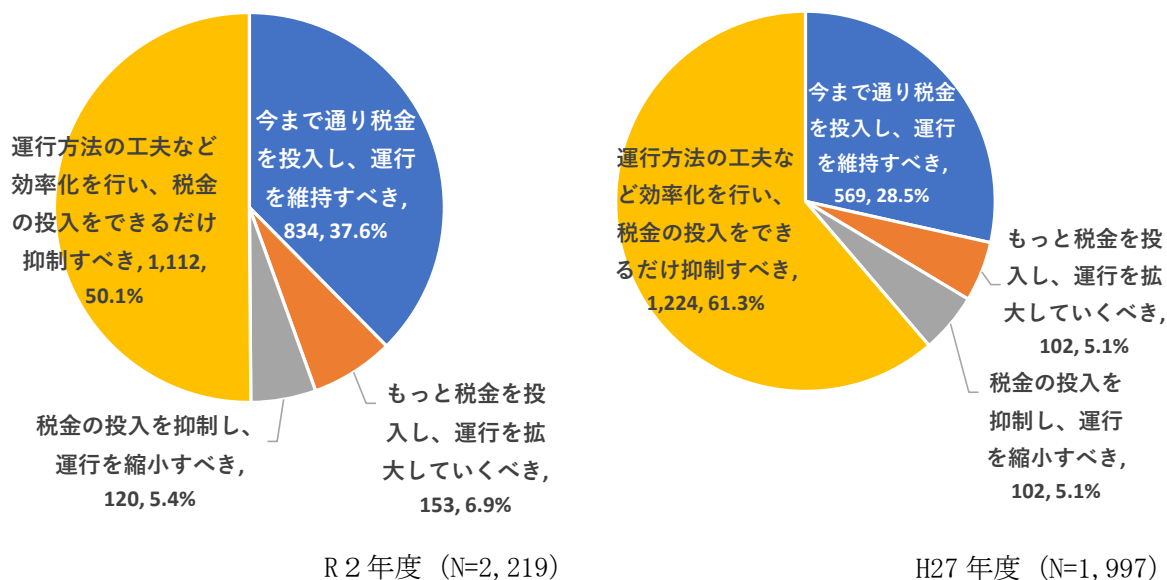


図 4-34 今後の地域公共交通の維持確保のありかたについて

(19) 地域公共交通体系を継続させるためには

「地域の実情に合った新しい公共交通を作る」が約 34%となっています。H27 年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

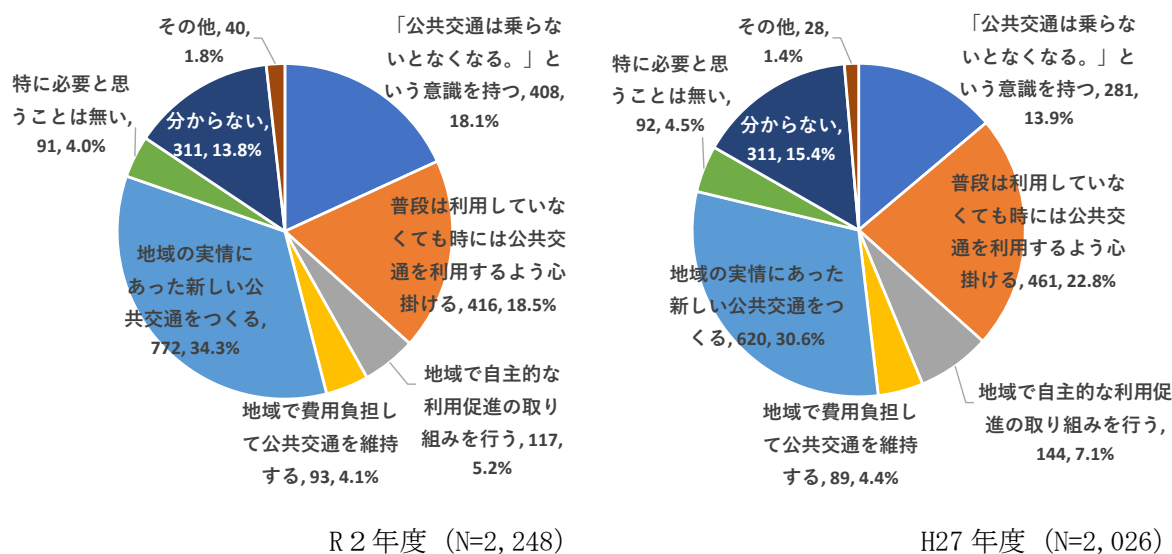


図 4-35 地域公共交通体系の継続について

(20) 現在の移動について

将来的には困るという意識が高いと言えます。H27年度と比較すると、将来的な不安が大きくなっていると言えます。

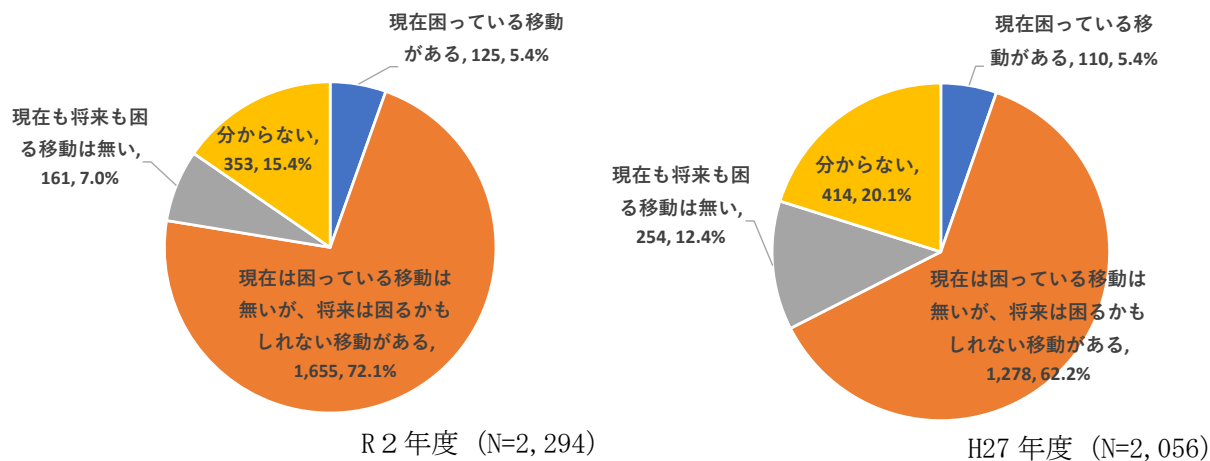


図 4-36 現在の移動について

(21) 現在あるいは将来的に困る移動について

約80%が通院と買い物移動に困ると回答しています。H27年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

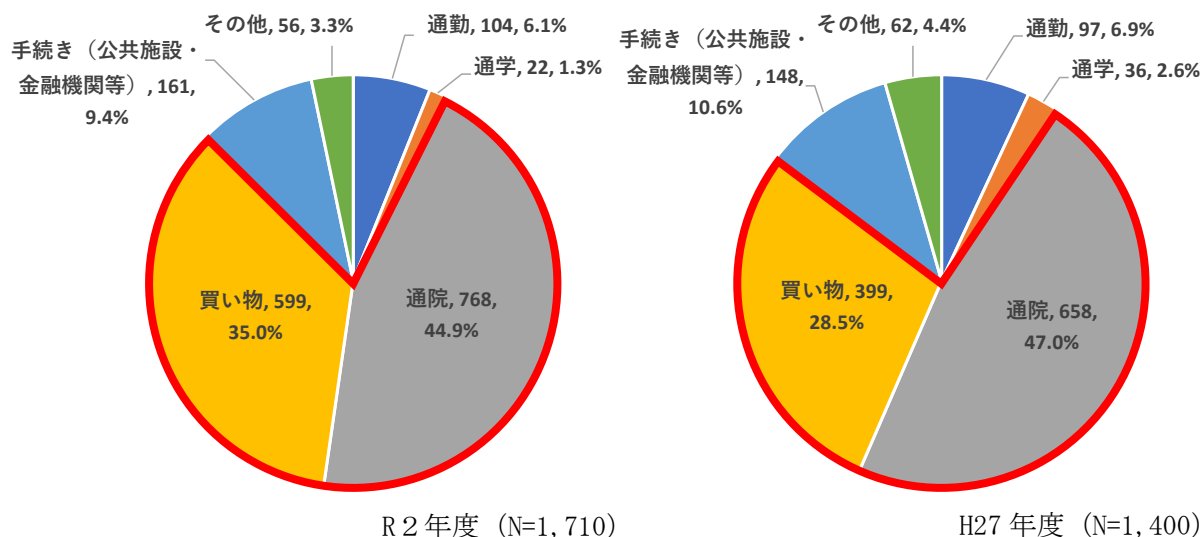


図 4-37 現在あるいは将来的に困る移動について



(22) 公共交通が対応すべき移動

高齢者の通院・買い物移動への対応が求められています。H27年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

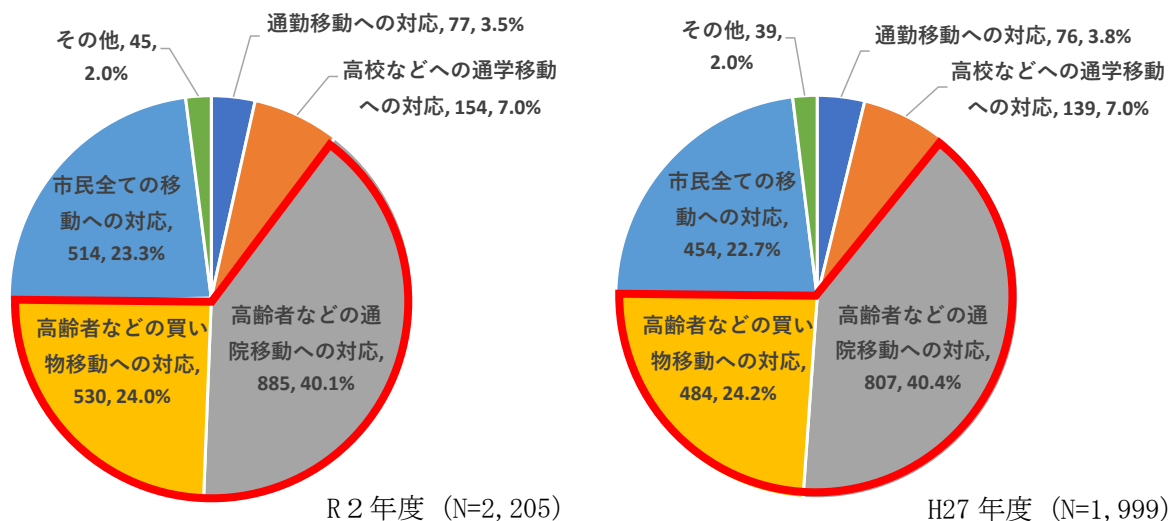
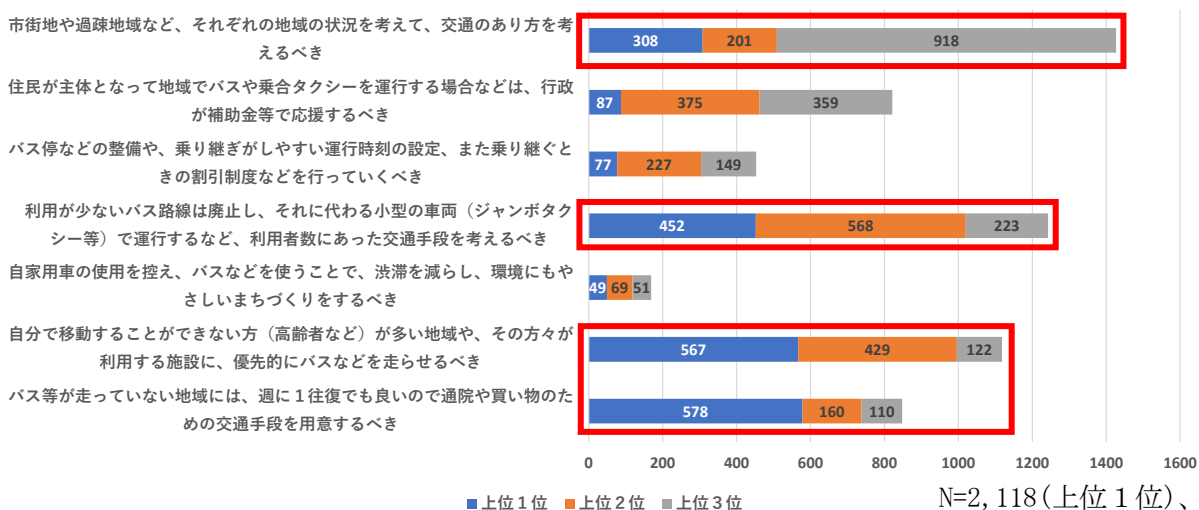


図 4-38 公共交通が対応すべき移動について

(23) 公共交通政策に関する意見（上位3つの選択式）

高齢者や公共交通機関が行き届いていない地域、実情に合った運行が求められていると言えます。



N=2,118(上位1位)、  
2,029(上位2位)  
1,932(上位3位)

図 4-39 公共交通政策に関する意見

(24) 最近1年以内の市内でのタクシー利用について

約85%が利用していないと回答しています。H27年度と比較すると、利用数が減少しています。

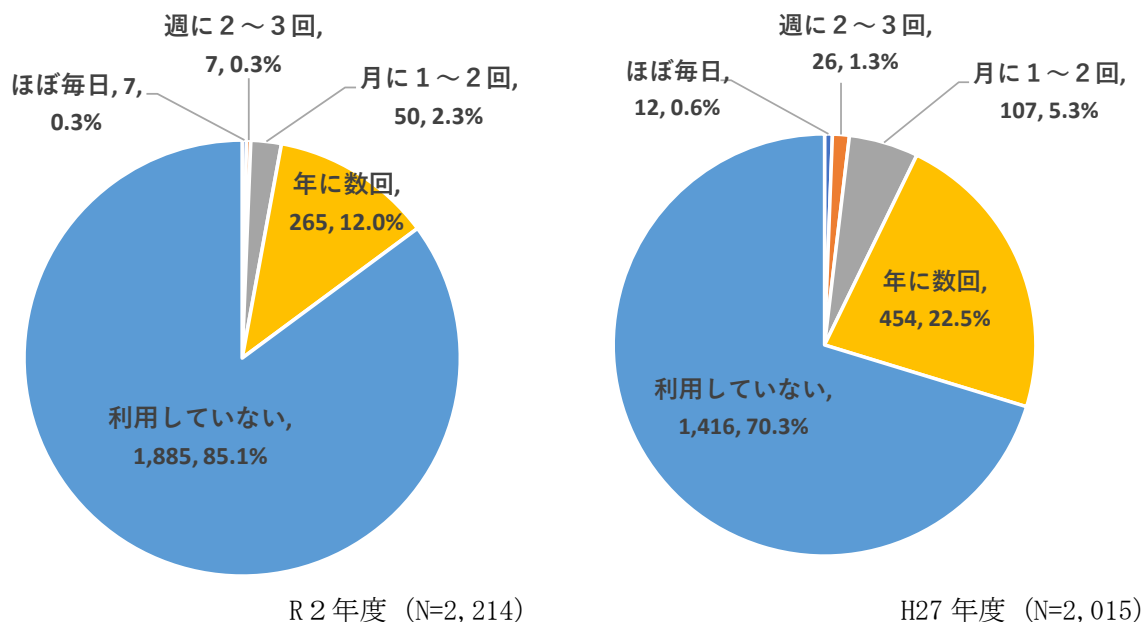


図 4-40 最近1年以内の市内でのタクシー利用について

(25) タクシー利用目的

通院利用が最も多くみられます。H27年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

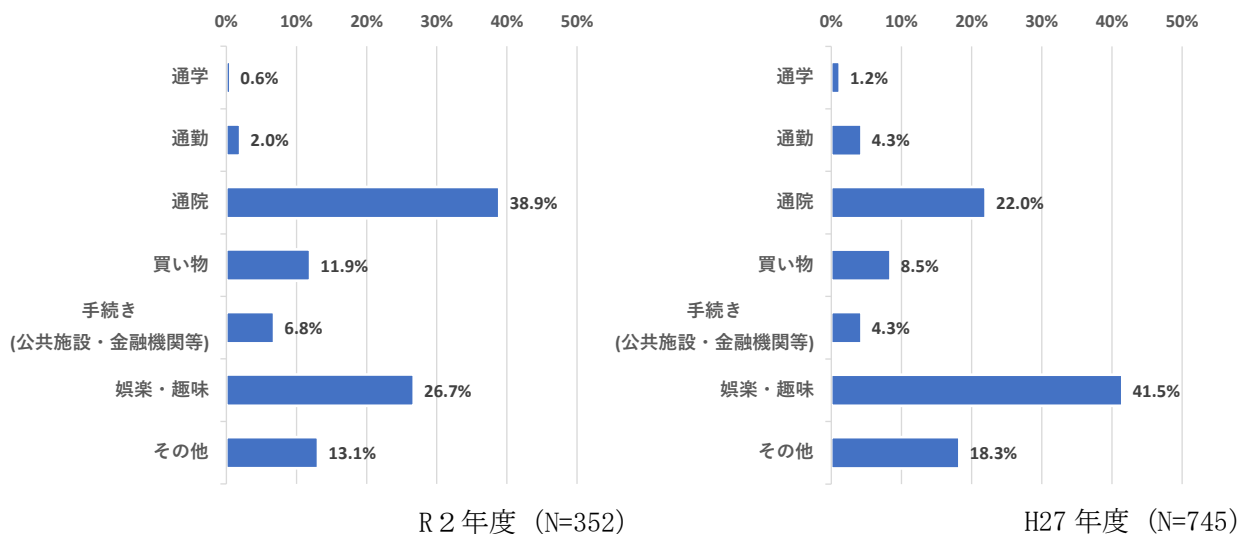


図 4-41 タクシーの利用目的

(26) タクシー利用理由

「目的地まで行きたい時間に行ける」が約24%、「自宅の前から乗れて、目的地まで歩かなくてよい」が約16%を占めています。H27年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

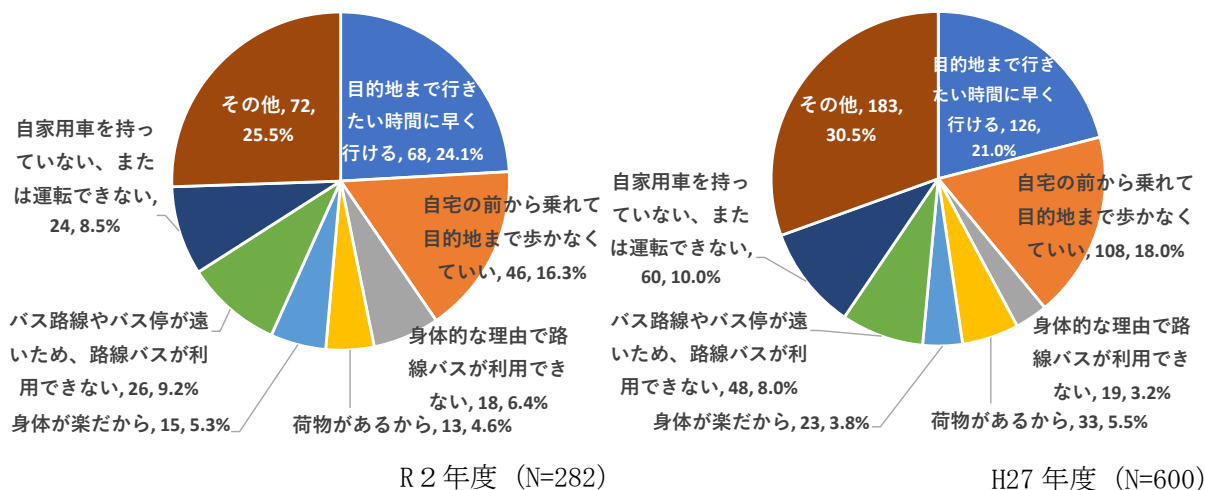


図 4-42 タクシーを利用する理由

(27) タクシーを利用しない理由

「他の移動手段がある」が約81%を占めています。H27年度と比較して大きな傾向の変化はありません。

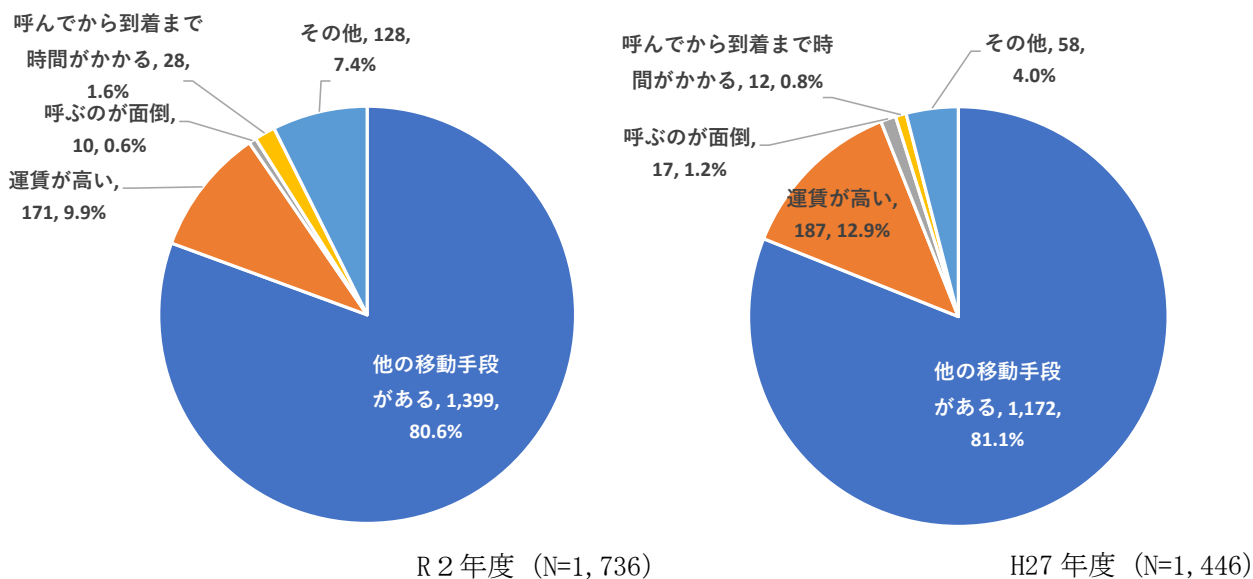


図 4-43 タクシーを利用しない理由

(28) 福知山市の取組について

1) 「福知山市のバス交通」のホームページについて

約78%が見たことがないと回答しています。

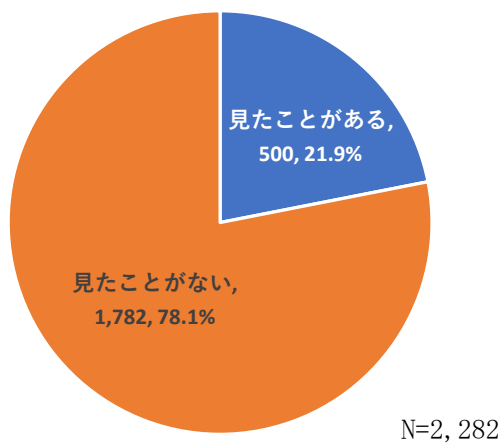


図 4-44 ホームページについて

2) 分かりやすさについて

約75%が「分かりやすい」と回答しています。

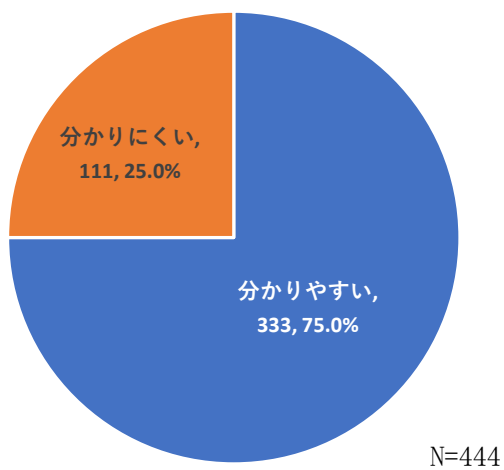


図 4-45 分かりやすさについて

### 3) 分かりにくい理由（自由回答）

表 4-6 分かりにくい理由

分類	件数
路線図・料金表等の表示形態への不満	22
HP の構成への不満	6
高齢者にとって使いづらいとの意見	3
地区ごとに詳細図が欲しい	3
その他	7

### 4) 路線マップ時刻表&レール時刻表について

約 51%が「見たことがある」と回答しています。

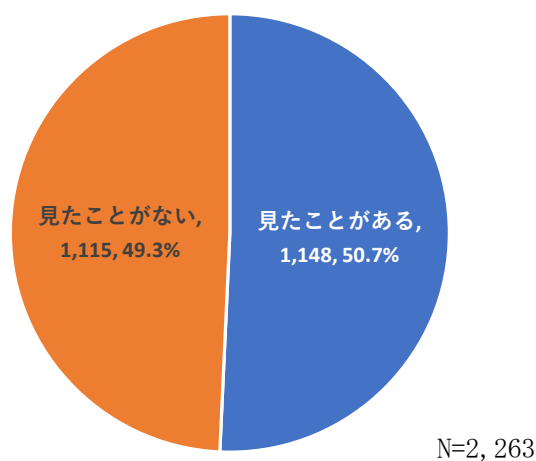


図 4-46 路線マップ時刻表&レール時刻表について

5) 分かりやすさについて

約 81%が「分かりやすい」と回答しています。

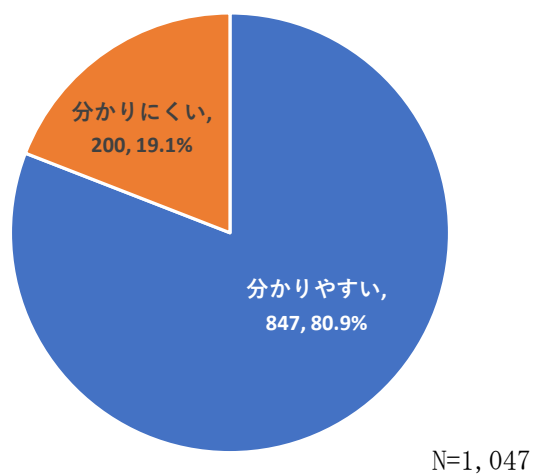


図 4-47 分かりやすさについて

6) 分かりにくい理由（自由回答）

表 4-7 分かりにくい理由（自由回答）

分類	件数
路線図・時刻表など表示内容に対する不満	41
文字の小ささに対する不満	14
詳しくは見えていない	9
欲しい情報不足に対する不満	8
地図になれていない	7
冊子など他の形態での配布の希望	3
その他	6

7) 福知山市敬老乗車券事業について

全世代では約 57%が知らないと回答していますが、75 歳以上では、約 60%が知っているとして回答しています。

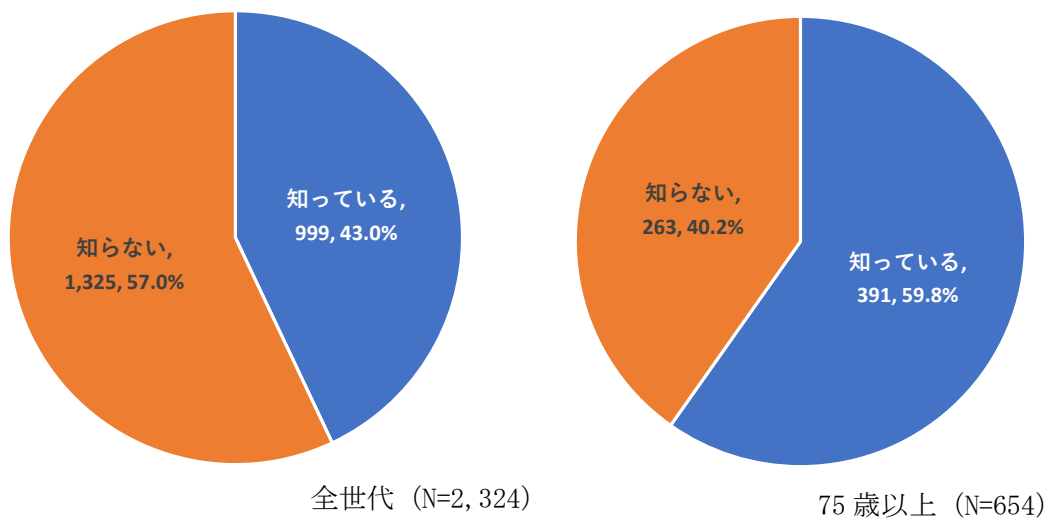


図 4-48 福知山市敬老乗車券事業について

#### 8) 福知山市高齢者自動車運転免許自主返納事業について

全世代では約 57%が知っているという回答しており、75 歳以上では約 70%が知っているという回答しています。

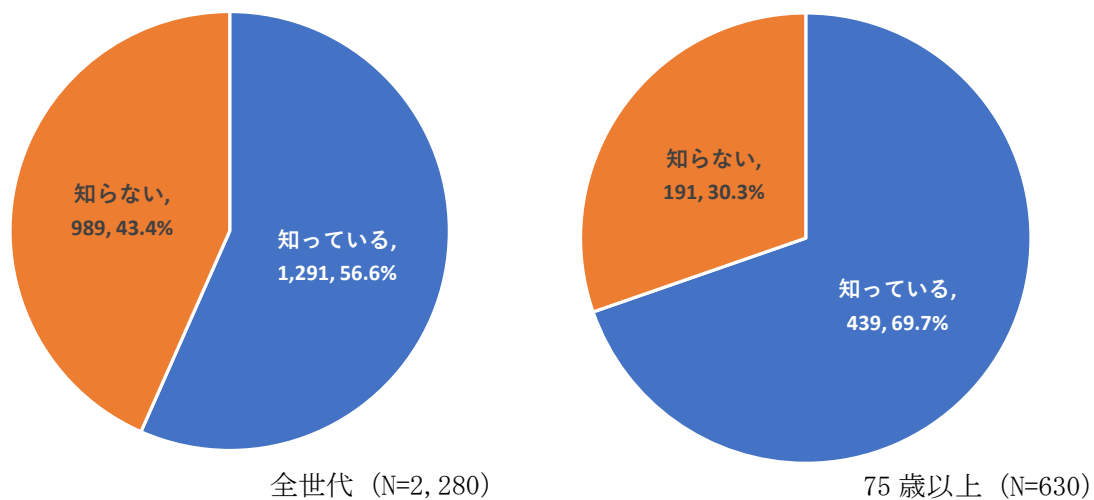


図 4-49 福知山市高齢者自動車運転免許自主返納事業について

#### 9) 市バス畑線のラッピングについて

約 61%が「知らなかった」と回答しています。また、約 37%が「知っているが、利用に変化なし」と回答しています。

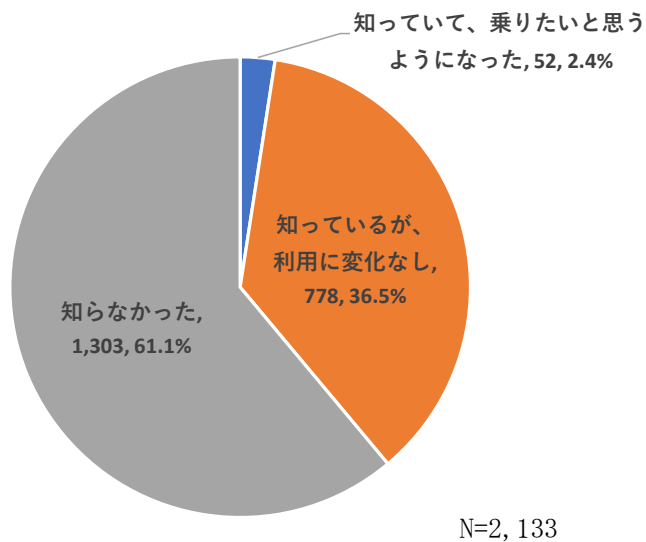


図 4-50 ラッピングについて



#### 4.2 関係団体ヒアリング・アンケートの結果

本市における関係団体に対して、ヒアリング・アンケートを実施しました。対象事業者は下表の通りです。

表 4-8 対象事業者一覧

項目	対象事業者
タクシー事業者	有限会社慶和
	日本交通株式会社
	前田自動車株式会社
バス事業者（自主運行）	庵我バス運行協議会
	中六人部バス運行協議会
	三岳バス運行協議会
バス事業者（民間）	京都交通株式会社
	丹後海陸交通株式会社
有償運送事業者	NPO 法人 オークラ福祉応援団
	福知山健康友の会福祉サービス
	社会福祉法人成光苑（交通空白地）
	社会福祉法人成光苑（福祉）
	NPO 法人 ヒューマンコミュニティー
	NPO 法人 ふくちやま元気まちづくりの会
	社会福祉法人 福知山市社会福祉協議会 三和支所
	社会福祉法人 福知山シルバー
	三和地域協議会
子育て団体	おひさまと風の子サロン利用者へのアンケート調査
高齢者団体	福知山市老人クラブ連合会各会員へのアンケート調査
障害者団体	中丹高次脳機能障害者と家族の会「さくら」
	福知山 AS の会
	福知山市身体障害者団体連合会
	福知山市精神障害者家族会
	福知山障害児(者)親の会
鉄道事業者	WILLER TRAINS 株式会社
	西日本旅客鉄道株式会社 福知山支社

#### 4.2.1 ヒアリング・アンケート結果のまとめ

各事業者へのヒアリング・アンケート結果を以下に示します。

##### (1) タクシー事業者

表 4-9 ヒアリング・アンケート結果（タクシー事業者）

No.	項目	聴き取り結果
1	利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数：<u>減少傾向</u></li> <li>・利用者層：昼間 高齢者、夜間 飲食店利用者</li> <li>・利用目的：昼間 通院・買物、夜間 飲食店利用</li> </ul>
2	収益の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>減少傾向である。</u></li> </ul>
3	配車可能な範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中丹交通圏（福知山市、綾部市、舞鶴市）</li> </ul>
4	新型コロナウイルス感染症による影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最も落込んだ時期で50%の利用が減少した。</li> <li>・配車を50%減させたこともある。</li> </ul>
5	運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>乗務員不足が課題。</u></li> <li>・深夜の乗務員確保が難しい。</li> </ul>
6	乗務員の確保状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシードライバー経験者が少ない。</li> </ul>
7	キャッシュレス決済システムの導入・検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今のところ予定がない。</li> </ul>
8	デマンド交通等への対応の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足で対応が難しい。</li> </ul>
9	利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約に応じてほしいという意見がある。</li> </ul>
10	乗務員からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体力、精神面で夜勤対応が厳しい。</li> </ul>
11	今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情に見合った輸送サービスの創出を進めたい。</li> </ul>
12	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市が発行する「ふくふくクーポン」の利用が非常に多い。（「ふくふくクーポン」は、令和2年度から令和3年度にかけて実施した事業であり、新型コロナウイルス感染症や季節性インフルエンザの流行期において、重症化リスクの高い人を対象に、感染拡大予防のための衛生用品購入やタクシーで利用できるクーポン券を1人あたり3,000円分発行した。）</li> </ul>

(2) バス事業者（自主運行）

表 4-10 ヒアリング・アンケート結果（バス事業者（自主運行））

No.	項目	聴き取り結果
1	利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数：一部で増加傾向</li> <li>・利用者層：高齢者</li> <li>・利用目的：通勤・買い物</li> </ul>
2	収益の状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再編路線においては増加傾向。</li> </ul>
3	車両の更新計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新車両への更新実施した例もある。</li> </ul>
4	新型コロナウイルス感染症による影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部で利用者数の減少がみられる。</li> </ul>
5	運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者増加が少ない。</li> <li>・車両の老朽化が進んでいる。</li> </ul>
6	利用促進に必要な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ルートの変更やPR活動。</li> </ul>
7	乗務員の確保状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・問題ない。</li> <li>・検討中。</li> </ul>
8	路線見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>
9	運行維持に対する考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>利用促進や運行日の調整を検討している。</u></li> </ul>
10	キャッシュレス決済システムの導入・検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討していない。</li> </ul>
11	他の移動手段との競合の状況や役割分担について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>
12	利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老乗車券の出張販売。</li> <li>・午後の増便。</li> <li>・一律料金の設定。</li> </ul>
13	乗務員からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日祝の減便で収入が減った。</li> </ul>
14	今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過疎化に伴い地区外利用者が増加傾向にある。</li> <li>・利用促進を図っていきたい。</li> </ul>

(3) バス事業者（民間）

表 4-11 ヒアリング・アンケート結果（バス事業者（民間））

No.	項目	聴き取り結果
1	利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数：減少傾向</li> <li>・利用者層：通学・高齢者・通勤</li> <li>・利用目的：通学・日常利用・通勤</li> </ul>
2	収益の状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・減少傾向。</li> </ul>
3	車両の更新計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・更新状況は各社により異なる。</li> </ul>
4	新型コロナウイルス感染症による影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・減少傾向。</li> </ul>
5	運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ収束後の人員確保、国道9号の道路状況、通学以外に対応したダイヤ再編が難しい。</li> </ul>
6	利用促進に必要な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進策の検討、地域住民との意見交換、高齢者対象のMMやICカードの利用体験等の検討などが考えられる。</li> </ul>
7	乗務員の確保状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>
8	路線見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体と検討していきたい。</li> </ul>
9	運行維持に対する考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体と検討していきたい。</li> </ul>
10	キャッシュレス決済システムの導入・検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICカードシステムは導入されているところもあるが、費用などの課題もある。</li> </ul>
11	他の移動手段との競合の状況や役割分担について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・役割分担が必要。</li> </ul>
12	利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤ改正や時間帯の見直しなどの意見がある。</li> </ul>
13	乗務員からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の更新、経営状況の悪化、バス待機場所の確保といった意見がある。</li> </ul>
14	今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後は娯楽や買物利用も重要になる。</li> <li>・関係者との協議が重要。</li> </ul>

(4) 有償運送事業者

表 4-12 ヒアリング・アンケート結果（有償運送事業者）

No.	項目	聴き取り結果
1	事業収支などについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業収支：損得なし（約 8 割）、赤字（約 2 割）</li> <li>・全事業における有償運送事業の割合：約 1 割～約 2 割、又は単独事業として運営</li> <li>・運転手への対価：輸送単価×回数、運賃収入から分配、対価なし（約 3 割）</li> </ul>
2	赤字額に対する他事業からの補填状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補填はしていない。（約 6 割）</li> <li>・補填している。（約 4 割）</li> </ul>
3	有償運送事業の位置付けについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送サービスとして実施している。（約 9 割）</li> <li>・介護サービスの一環として実施している。（約 1 割）</li> </ul>
4	利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会員数（利用者数）：約 10 人～約 100 人（1 日 1 人～2 人）</li> <li>・利用者層：高齢者、ケアハウス利用者</li> <li>・利用目的：通院（途中買物利用可）</li> </ul>
5	新型コロナウイルス感染症による影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・減少した。</li> </ul>
6	運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手の高齢化。</li> <li>・事業の継続。</li> <li>・運転会員不足。</li> </ul>
7	乗務員の確保状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員は足りている。（約 8 割）</li> <li>・乗務員は不足している。（約 2 割）</li> </ul>
8	キャッシュレス決済システムの導入・検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討していない。</li> </ul>
9	利用範囲について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エリア：市内発⇒行先はどこでも 5、定期便 1、市内限定 3、近隣市 1</li> <li>・対象者：会員</li> </ul>
10	利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎中に話しかける等、利用者の意見を聞くようにしている。</li> <li>・決まった時間に迎えに来てくれるので安心できる。</li> <li>・安くて助かる。</li> <li>・平成 13 年から無料運行としてはじまった「福祉バス」を継続してほしい。</li> <li>（平成 28 年度までは希望する団体に市が無償でバス車両を貸与していたが、平成 29 年度以降は市主催行事にのみ使用することとしており、貸与していない。）</li> <li>・敬老乗車券が使えるようにしてほしい。</li> <li>・女性利用者からの女性運転者の指名。</li> </ul>
11	乗務員からの意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の情報を共有すべきか難しい。</li> <li>・車の乗り降りに家族の協力をお願いしたが難しい。</li> <li>・高齢ドライバーなので体力的につらい。</li> <li>・賃金の上乗せ。（ガソリン代の高騰等）</li> </ul>
12	今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施継続。</li> <li>・福祉・交通空白地有償運送のネットワーク化。</li> </ul>

(5) 子育て団体（おひさまと風の子サロン利用者）

表 4-13 ヒアリング・アンケート結果（子育て団体（おひさまと風の子サロン利用者））

No.	項目	聴き取り結果
1	鉄道利用時の困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>子どもが泣いた時の避難所や授乳・オムツ交換スペース、子どもトイレの設置。</u></li> <li>・ <u>ベビーカーの乗り降りの大変さ。</u></li> <li>・ 無人駅ではお金の払い方や乗り降りの仕方がわからない。</li> <li>・ 駐車場代金が高い、駐車場が空いてない。</li> <li>・ エレベーターの場所がわからない。</li> </ul>
2	鉄道に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本数を増やしてほしい。</li> <li>・ 安心して利用できる場所であってほしい。</li> <li>・ 親子パスがほしい。</li> <li>・ 子連れ専用車両がほしい。</li> <li>・ 授乳・オムツ交換スペース、子どもトイレの設置。</li> <li>・ 特急を増やしてほしい。</li> <li>・ コロナが落ち着けば利用したい。</li> <li>・ 新幹線があればうれしい。</li> <li>・ 料金が安くなればうれしい。</li> <li>・ 子どもが喜ぶグッズがあればうれしい。</li> <li>・ 車掌さんが親切。</li> </ul>
3	バス利用時の困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>トイレやベビーカーの置き場所。</u></li> <li>・ 階段の乗降の困難（ベビーカー・子ども）。</li> <li>・ 本数が少ない・バス停の場所がわからない。</li> <li>・ 子どもが泣いた時の避難所がほしい。</li> </ul>
4	バスに関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停を増やしてほしい。</li> <li>・ <u>ICカードを利用できるようにしてほしい。</u></li> <li>・ 本数を増やしてほしい。</li> <li>・ 機会があれば是非利用したい。</li> <li>・ 子育て世代に使いやすくしてほしい。</li> <li>・ 今後、老後や子どもが通学する時に利用すると思う。</li> </ul>

(6) 高齢者団体（福知山市老人クラブ連合会）

表 4-14 ヒアリング・アンケート結果（高齢者団体（福知山市老人クラブ連合会））

No.	項目	聴き取り結果
1	鉄道の利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR は京都へ多くて 10 回程度出かける程度。</li> <li>・ 丹鉄は年 1～2 回程度利用している。</li> <li>・ 近場の移動はほとんど自家用車を使っている。</li> </ul>
2	鉄道利用時の困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特にはないが、ときどき倒木、動物などの接触事故で遅れる場合がある。</li> </ul>
3	鉄道の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>高齢者（特に自動車運転免許証返納者にとって）には必要であるという意見多い。</u></li> </ul>
4	鉄道に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 間引き運転は困るときがある。</li> <li>・ 営業面での工夫・努力がされていることがよく分かる。</li> </ul>
5	バスの利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内での飲食がある時にはバス利用が有効。</li> <li>・ <u>高齢者には病院へ行くために何としても必要。</u></li> </ul>
6	バス利用時の困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市バス、自主運行バス、民間バスと多くのバスが走っているが、敬老乗車券を利用している人は少ない。</li> <li>・ まだまだ自家用車を多用している高齢者が多いからだ。</li> <li>・ <u>敬老乗車券の「お得感」をもっともっと広報する必要があると思う。</u></li> </ul>
7	バスの必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に意見なし。</li> </ul>
8	バスに関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者、障害のある人などに対する有償運送などは利用者が増えていると聞くが、実態はどうなのか。</li> </ul>
9	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 免許証返納の実際の数・割合が高齢者（65 歳以上で 5 歳区切り等）でどれぐらいなのか参考にしたい。</li> </ul>

(7) 障害者団体

表 4-15 ヒアリング・アンケート結果（障害者団体）

No.	項目	聴き取り結果
1	鉄道の利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用頻度：1～2か月に1回程度、通勤のため毎日</li> <li>・利用目的：通院・買い物・レジャー・通勤</li> </ul>
2	鉄道利用時の困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の駐車場が高い。</li> <li>・不具合発生や質問したいときに駅員がいてほしい。</li> <li>・駅のトイレの数やトイレまでの距離、車椅子用のトイレ不足。</li> <li>・障害のある人にとってわかりにくい情報や料金の差異。</li> </ul>
3	鉄道の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動手段としてはとても必要。</li> </ul>
4	鉄道に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当事者（車椅子）、家族が利用しやすい環境の確保。</li> <li>・無人駅を無くしてほしい。</li> <li>・<u>障害のある人でもICOCAを利用できるようにしてほしい。</u></li> <li>・緊急情報を目で見えるように掲示してほしい。</li> <li>・<u>障害のある人は免許取得を止められることがあるので公共交通機関がとても重要。</u></li> <li>・企画列車、福知山城などとのコラボ企画はどうか。</li> </ul>
5	バスの利用状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用頻度：通勤のためほぼ毎日</li> <li>・利用目的：通院、買い物、レジャー、通勤</li> </ul>
6	バス利用時の困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・減便などにより、本数が少ない。</li> <li>・バス停まで遠い。</li> <li>・料金が安い。</li> </ul>
7	バスの必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出支援制度はあるが限界があり十分とはいえない。</li> <li>・運転免許証返納後の移動手段として重要。</li> <li>・高齢化にあわせて必要度が増してくると思う。</li> <li>・高速バスは大阪、神戸、各空港に行くときにはとても便利。</li> </ul>
8	バスに関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・希望する場所にバス停がない。</li> <li>・<u>車椅子でも気軽に乗れるようにしてほしい。</u></li> <li>・福知山から京都行の直行便があれば利用したい。</li> <li>・手帳の種類によって、交通料金の割引がないのが残念。知的・身体に関する障害のある人と同じように適用してほしい。</li> <li>・病院や商業施設、車椅子用トイレが分かるバスマップがほしい。</li> <li>・当事者、介助者への支援方法について、市としてどのように対応していくのか、具体化してほしい。</li> </ul>



(8) 鉄道事業者

表 4-16 ヒアリング・アンケート結果（鉄道事業者）

No.	項目	聴き取り結果
1	利用状況について	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者数：減少</li><li>・利用目的：通学・日常利用・通勤・観光</li></ul>
2	新型コロナウイルス感染症による影響	<ul style="list-style-type: none"><li>・減少傾向。</li></ul>
3	運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・<u>利用が少ない列車の運行確保。</u></li><li>・<u>車両や運送設備の老朽化。</u></li></ul>
4	利用者からの意見等	<ul style="list-style-type: none"><li>・福知山駅コンコースの雨漏り、通勤・通学時の車両の増結。</li></ul>
5	駅員、乗務員からの意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・鹿等の野生動物が増え、列車と衝突するケースが多くなっている。</li></ul>
6	今後の展望	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者減少による減便。</li><li>・収益悪化で厳しい経営状況が続く。</li></ul>