

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
令和7年2月変更
令和7年6月変更
令和8年5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	37
3.4 移動環境	49
3.4.1 福知山市内の車両保有台数	49
3.4.2 運転免許返納者数	49
3.4.3 交通事故の発生状況	50
3.5 観光入込客数	50
3.5.1 訪日外国人宿泊客数	51
4. 市民の移動実態及び公共交通に関する意識	52
4.1 市民の移動実態（市民アンケート結果）	52
4.1.1 概要	52
4.1.2 アンケート結果	53
4.2 関係団体ヒアリング・アンケートの結果	84
4.2.1 ヒアリング・アンケート結果のまとめ	85
5. 福知山市における公共交通に関する課題	93
5.1 問題点と課題の整理	93
5.1.1 住民等の年代別の移動手段の確保	94
5.1.2 適正な費用対効果の検証	94
5.1.3 活力に満ちた地域社会の創造	95

5.2 福知山市における輸送資源の総動員	96
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.....	97
6.1 検討事項と実施事業の振り返り	98
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	98
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	102
6.2 計画目標の達成状況	110
6.3 基本方針	117
6.4 計画目標	118
7. 計画目標を実現するための具体的な事業	122
8. 計画の達成に向けた体制と評価について	127
8.1 計画の実施体制	127
8.2 計画の達成状況と評価の見直し	127

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9年度までの6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。

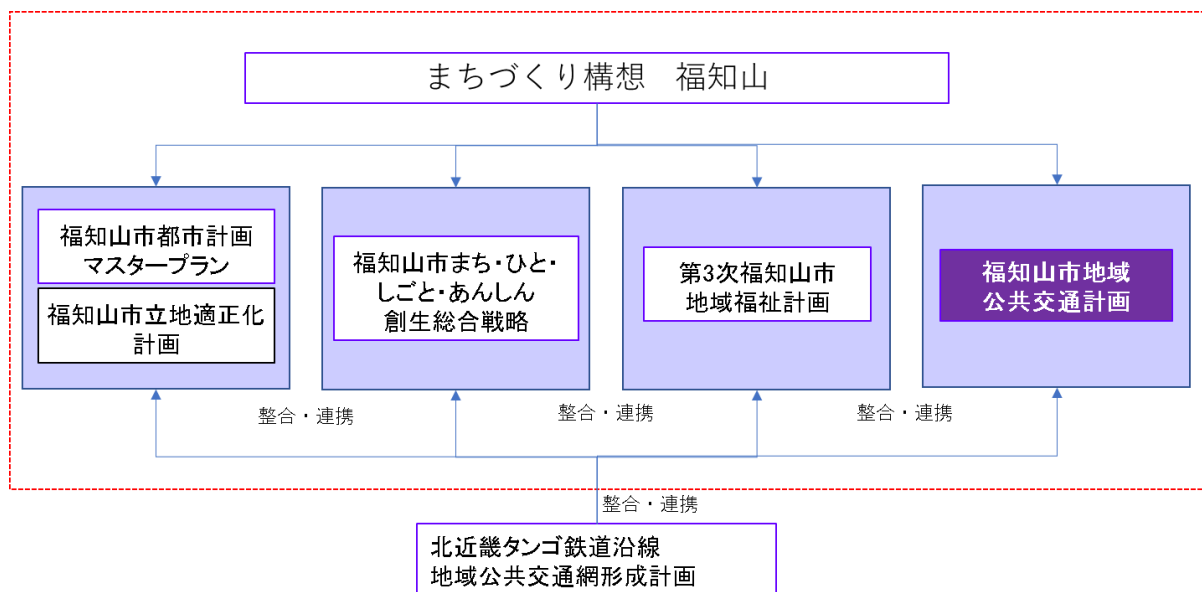


図 2-1 公共交通計画の位置づけ

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 ●交流人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・保育の両と質の確保 ●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・生きがいがづ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 ●K T R 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 ●E V 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。

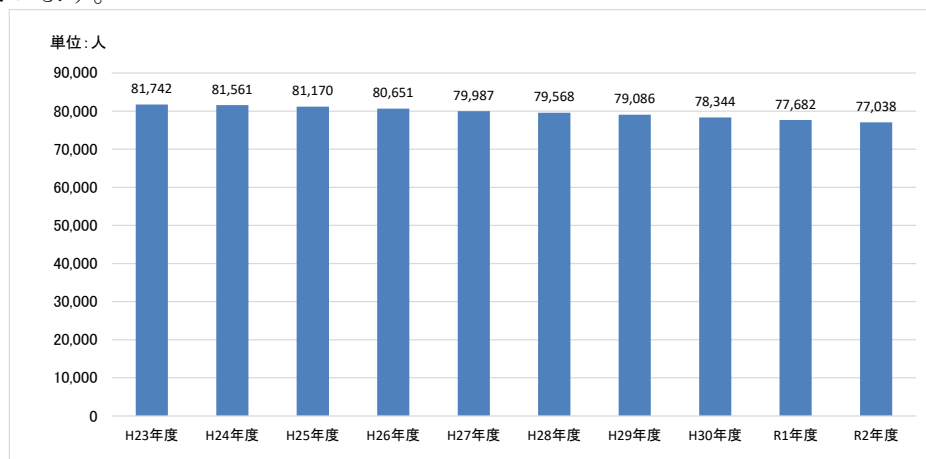


図 3-1 人口

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。

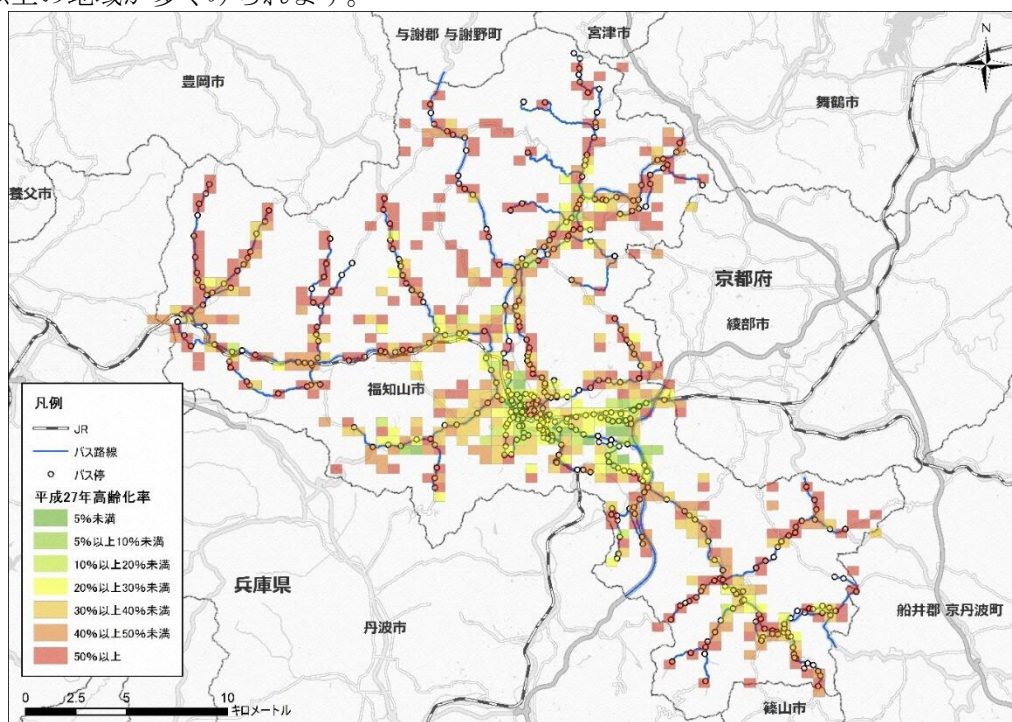


図 3-2 高齢化率

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。

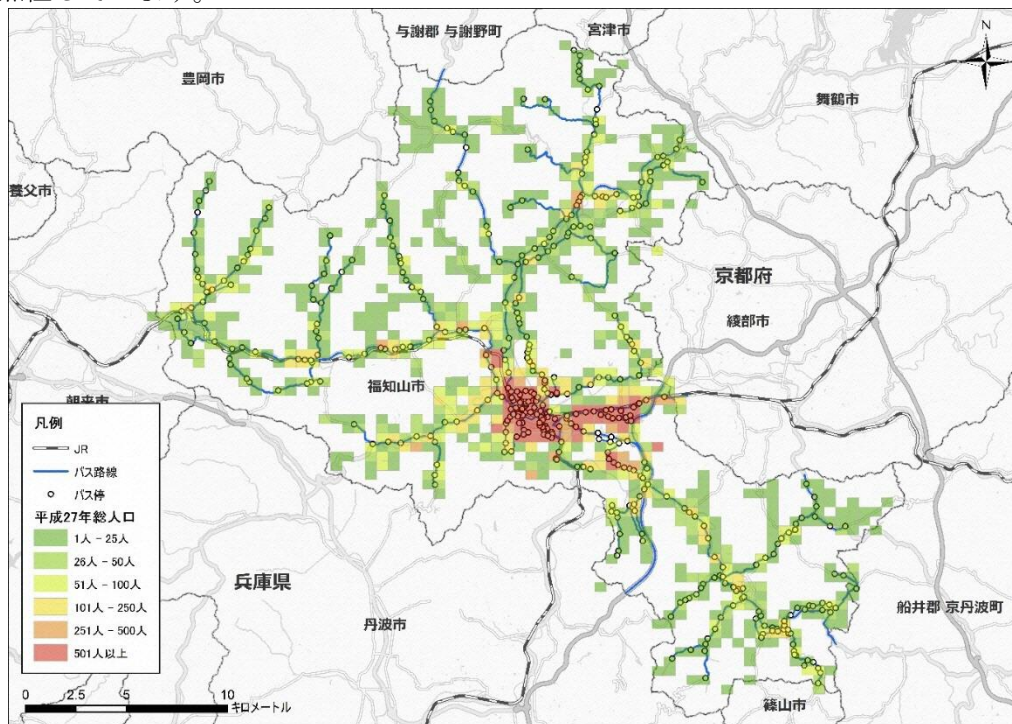


図 3-3 人口分布

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。

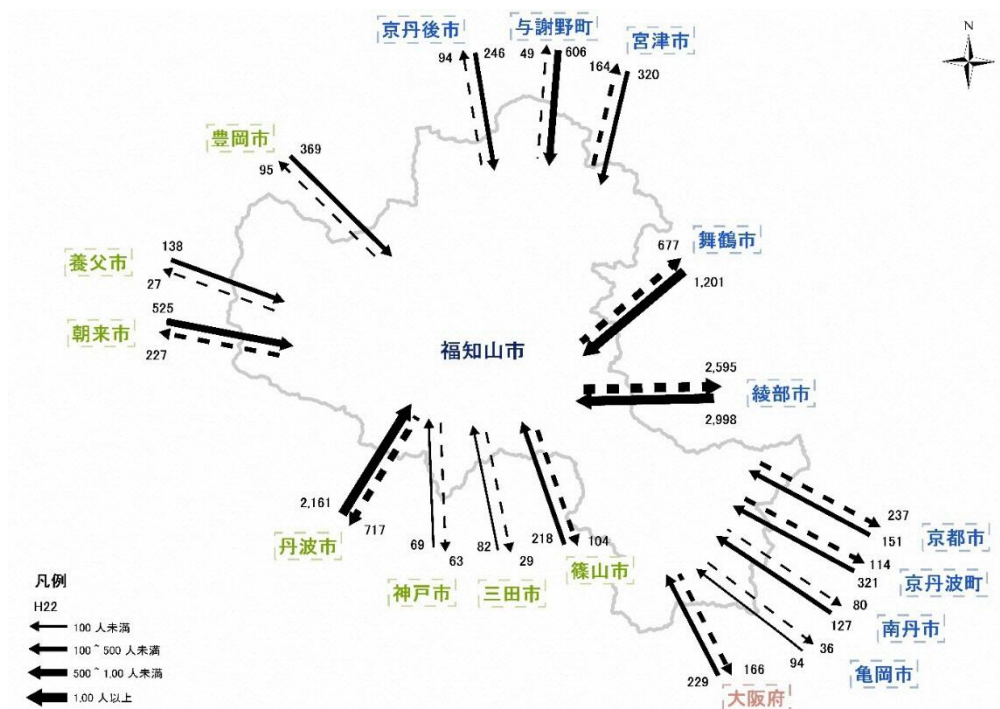


図 3-4 通学・通勤 (H22)

出典：国勢調査

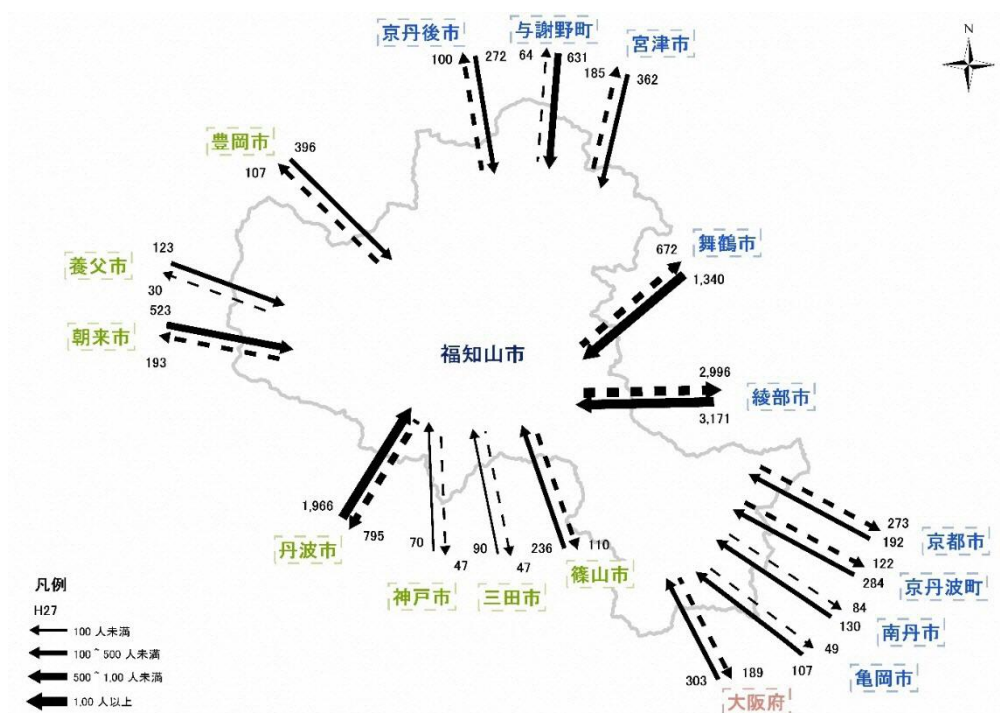


図 3-5 通学・通勤 (H27)

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。

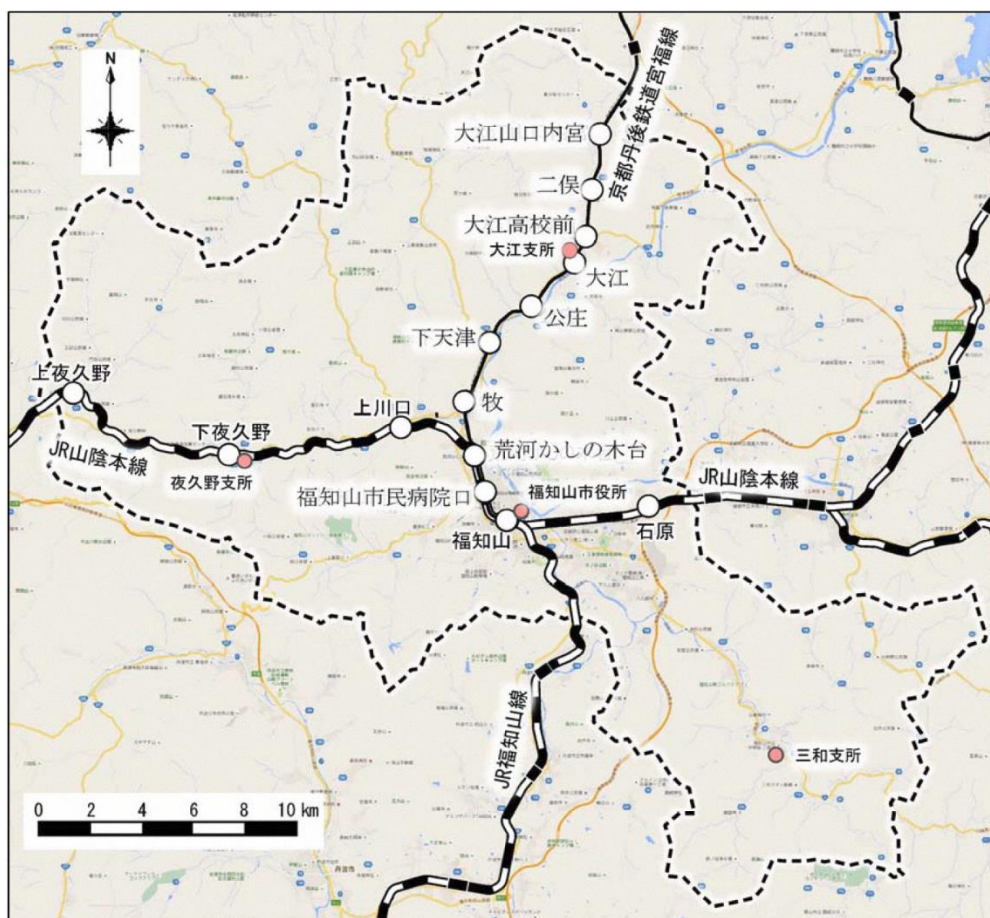


図 3-7 鉄道網図 出典：福知山市公共交通網形成計画

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。

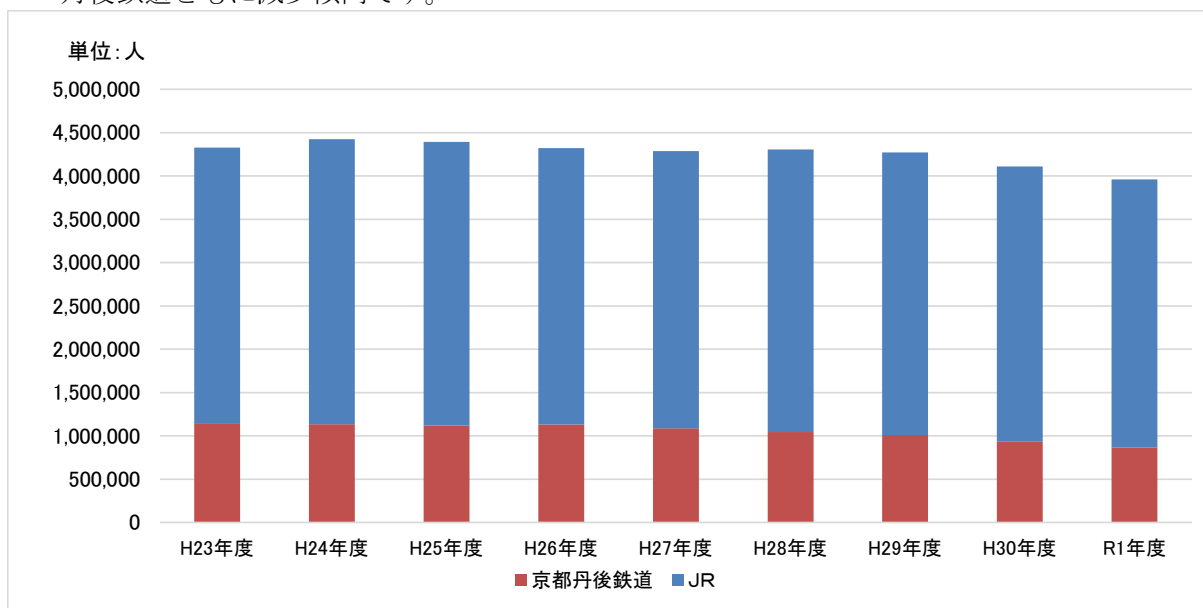


図 3-8 鉄道利用状況

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、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 8 年 5 月時点)

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	

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		・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	7.2	平日 7 便	－	・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	9.9	平日 11 便	－	
6	まちなか循環 ホリデー	14.3	－	土日祝 5 便	
7	まちなか循環 天津	6.4	平日 2 便	－	
8	長田野線	16.7	平日 12 便、土日祝 8 便		・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）
9	川北線	12.8	平日 4 便、土日祝 3 便		・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
10	堀循環線	8.6	平日 15 便、土日祝 11 便		
11	岩間線	7.3	平日 6 便		・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
12	岩間循環線	8.9			・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）
13	小牧線	17.3	平日 8 便、土日祝 7 便		・市補助路線（地方バス運行維持費補助金）
14	三和線	23.1	平日 8 便、土日祝 8 便		・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）
--	--	--	--	--------------------------------

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	・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	・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）

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	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	市営バス（友渕支線）	福祉センター前～アルパインホテル（草山）
	市内の拠点間を結ぶ役割	バス	京都交通（三和線）	福知山市民病院～丹波大身
		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 ホリデー）	福知山駅～市内
		バス	京都交通（まちなか循環 天津）	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（堀循環線）	市民病院～市内
		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（細見線）	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～筈巻
		バス	自主運行バス（中六人部バス）	市民病院～山田上
		デマンド型乗合タクシー	日本交通株式会社	北陵地域
			有限会社慶和	北陵地域
			前田自動車株式会社	北陵地域
		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	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 市民力支援工房つむぎあい福知山	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	福知山市域

			くりの会	
		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 ホリデールート、まちなか循環 天津ルート、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。

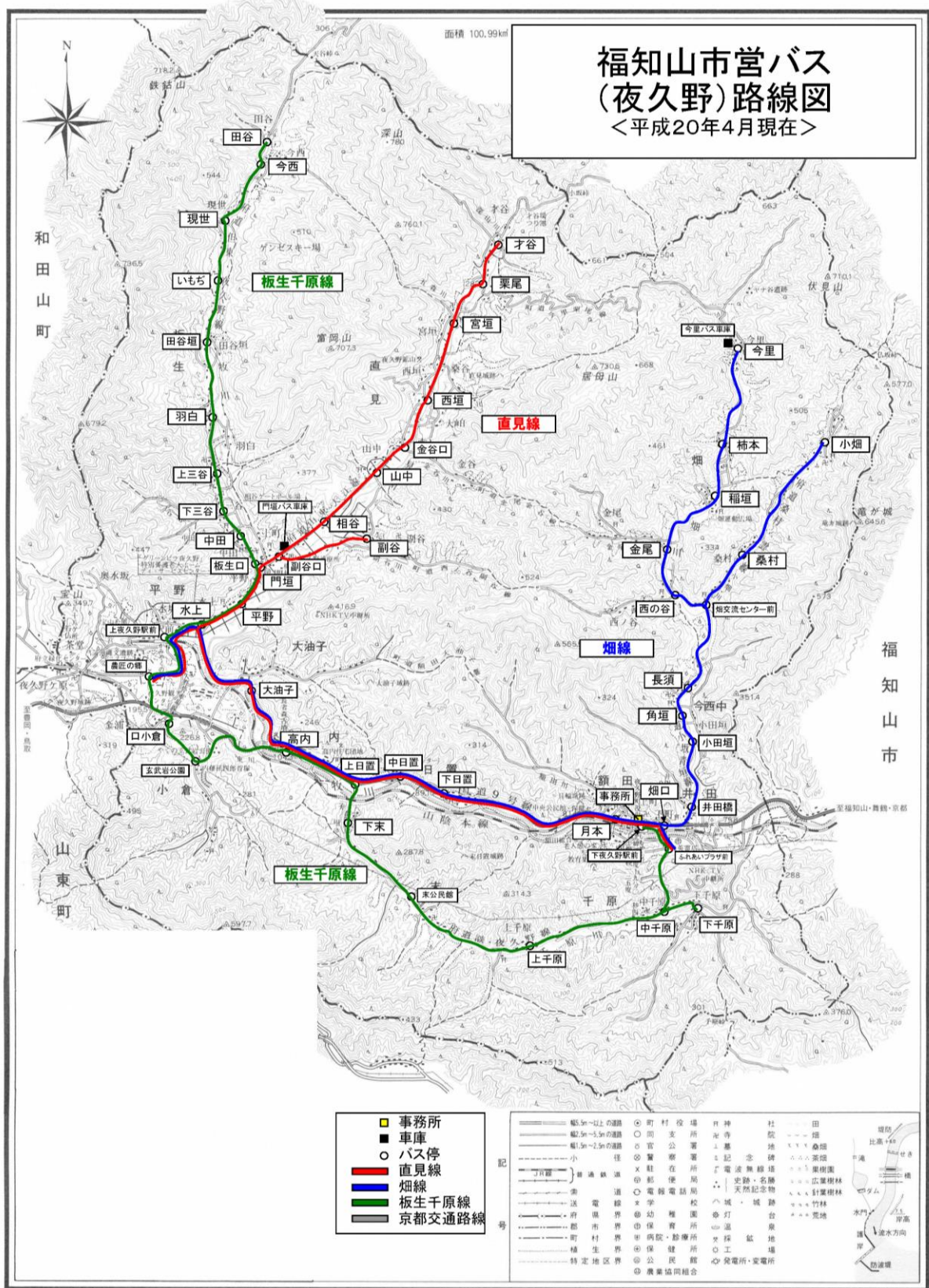


図 3-10 夜久野バス路線図

出典：福知山市 HP

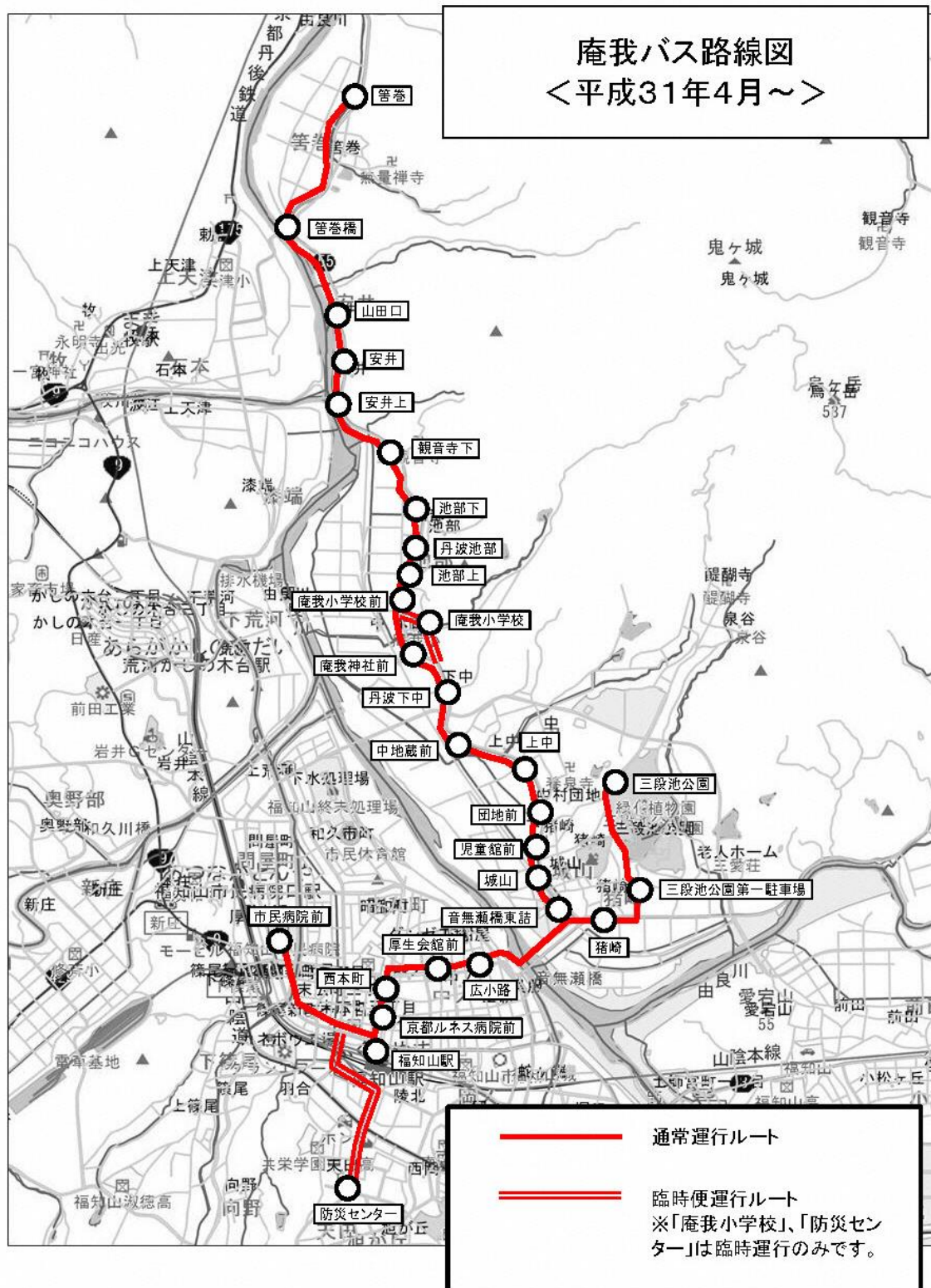


図 3-13 庵我バス路線図

出典：福知山市 HP

中六人部自主運行バス
路線図

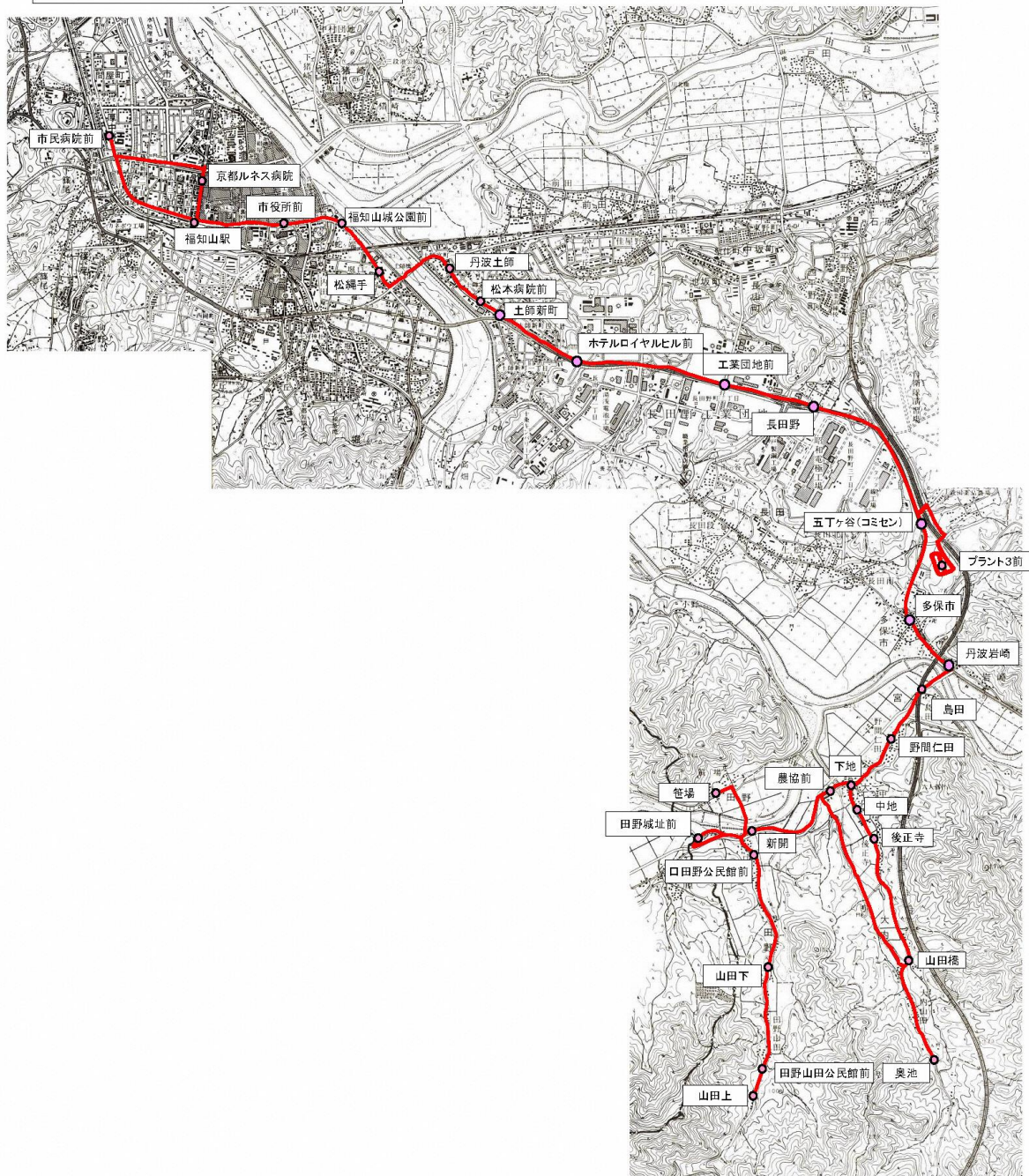


図 3-14 中六人部バス路線図

出典：福知山市 HP

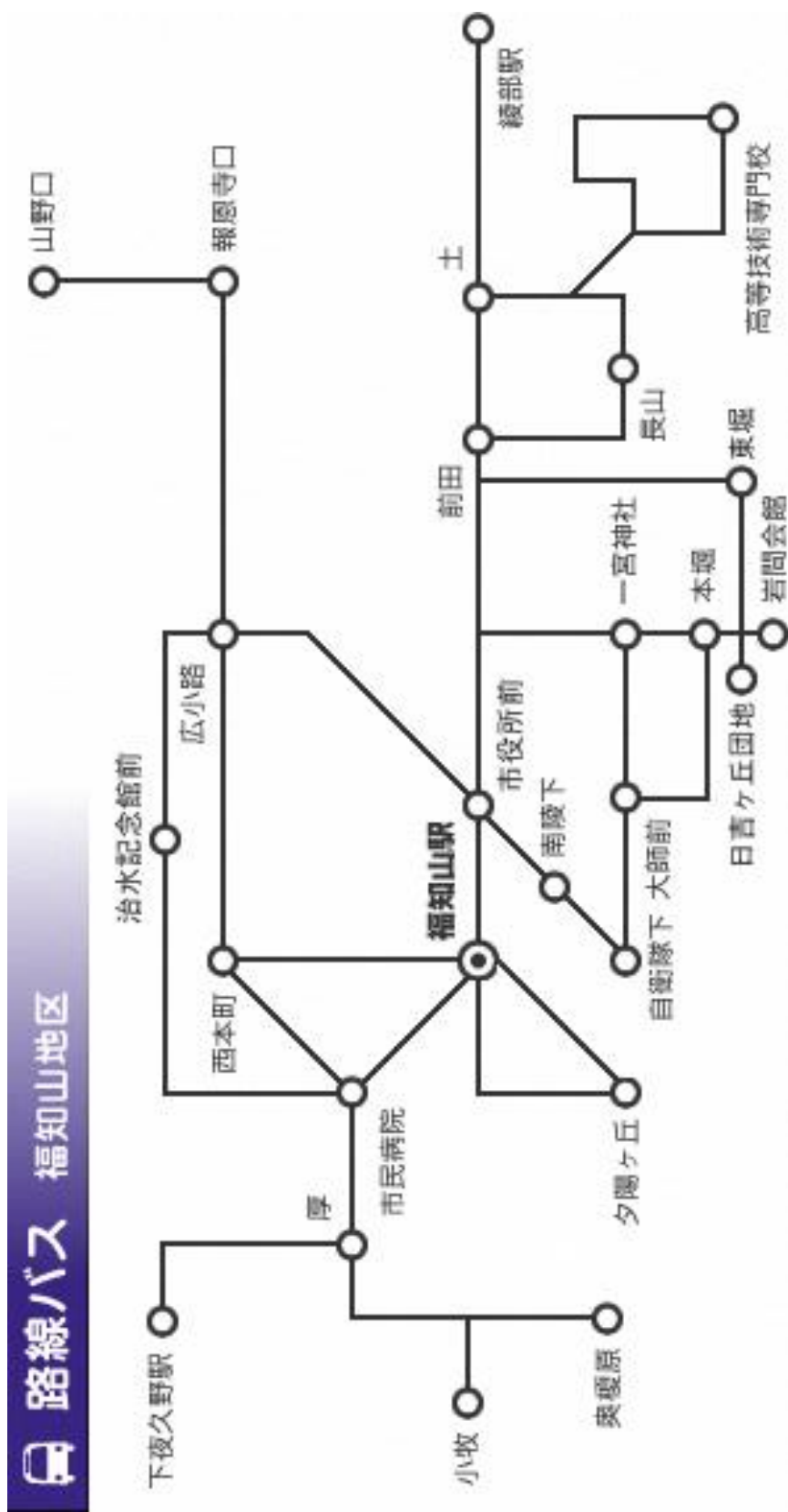
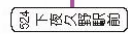


図 3-15 京都交通バス路線図

出典：京都交通バス HP



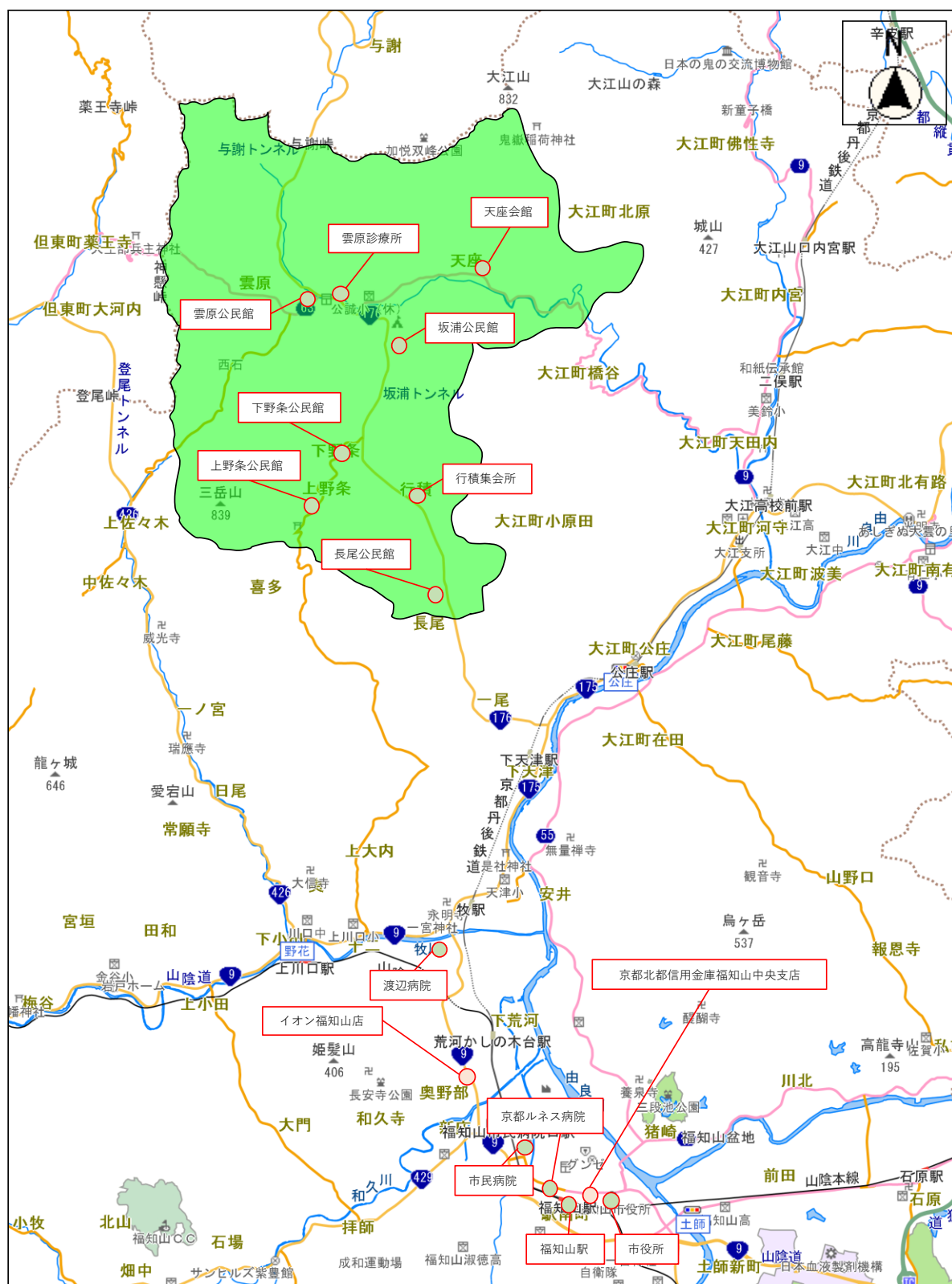
福知山営業所 Tel(0773)22-6367



风 例

図 3-16 京都交通バス、日本交通バス会社路線図

出典：京都交通バス HP



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 3-6 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 3-7 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
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 3-8 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 3-9 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。

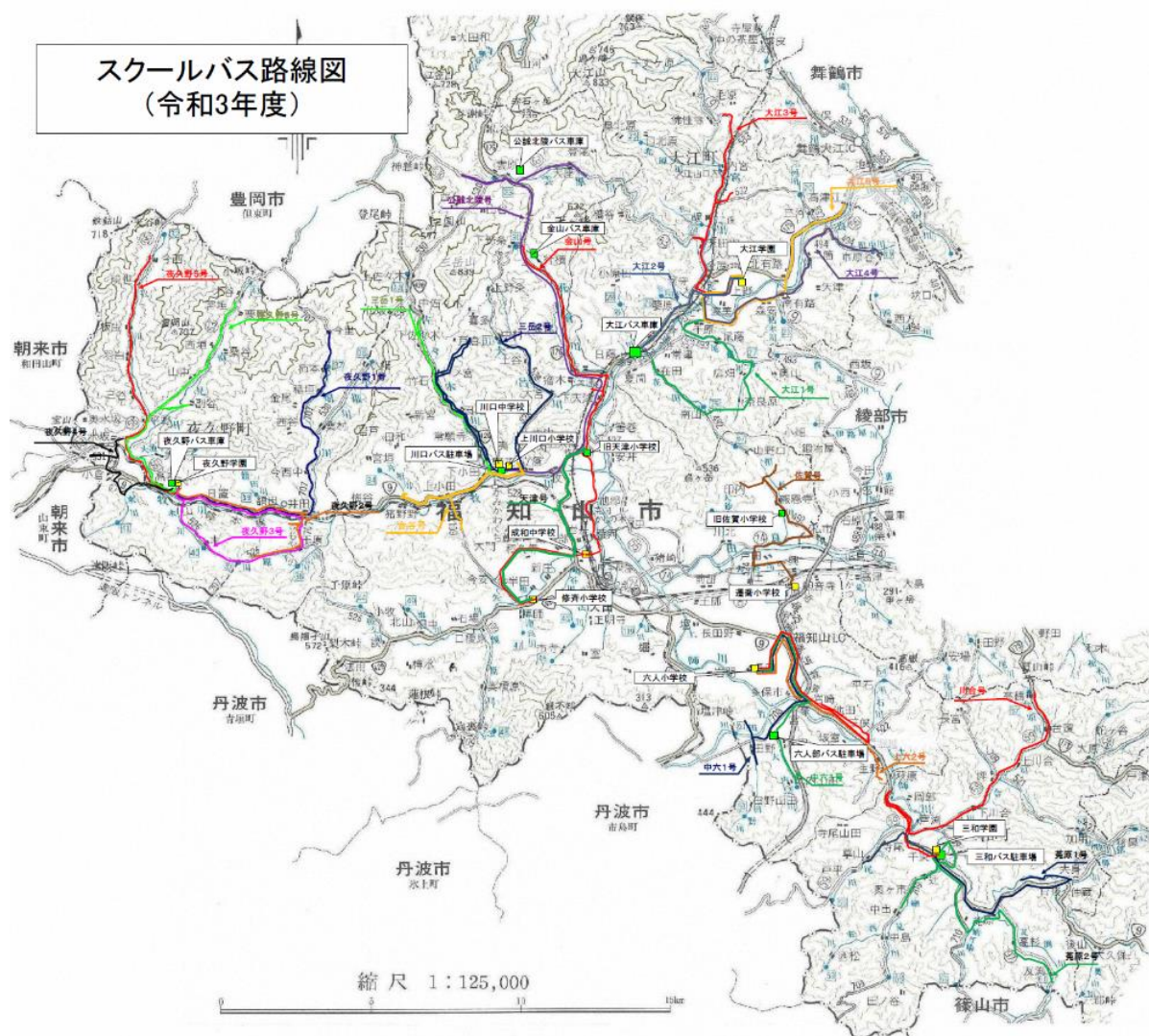


図 3-18 スクールバス路線図（令和3年度時点）

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 3-10 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

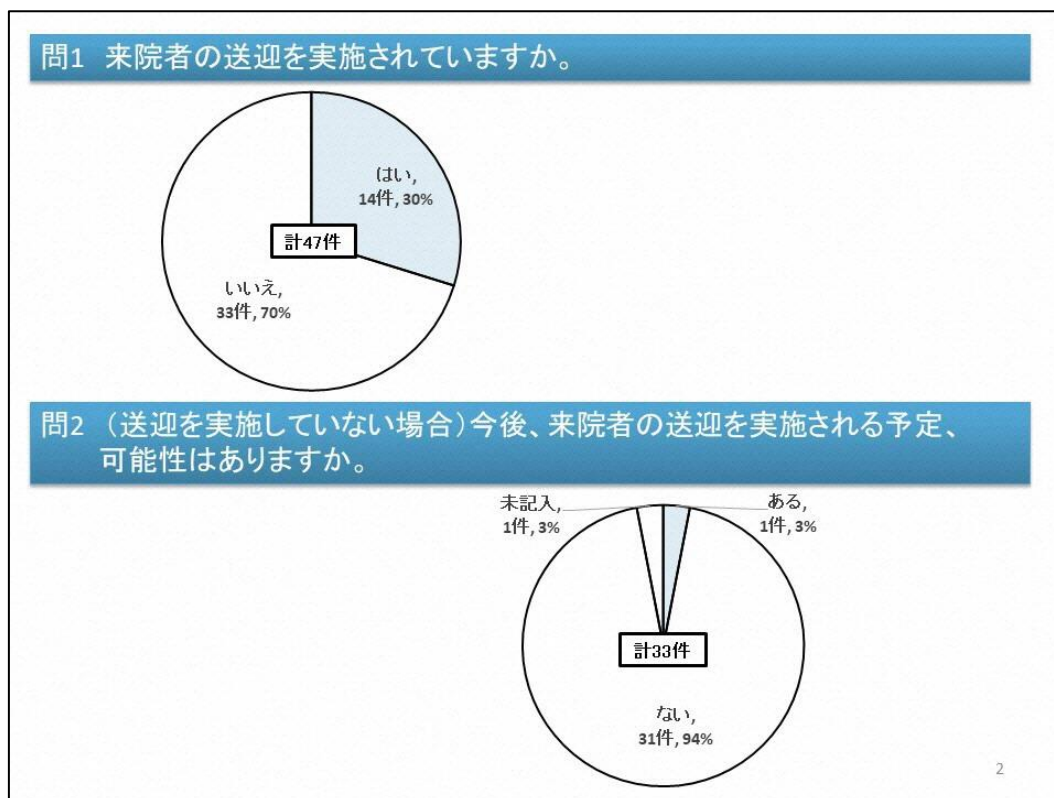
調査期間：令和3年3月5日（金）～令和3年3月17日（水）

調査主体：福知山市建設交通部都市・交通課

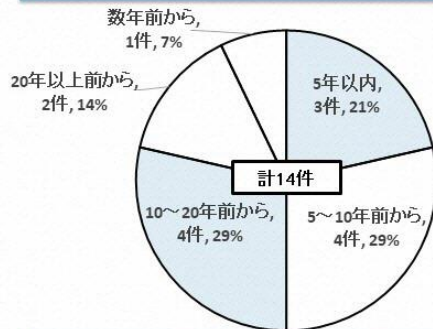
回答院数：47院／57院（回答率82.5%）

(ii) 調査結果

調査結果を以下に示します。



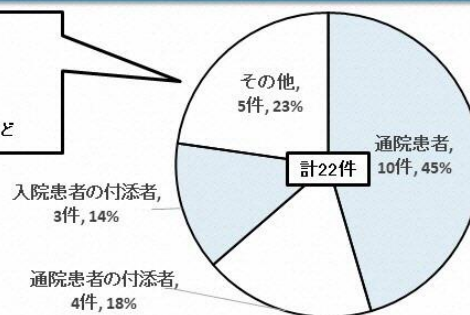
問3 いつから送迎を実施されていますか。



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

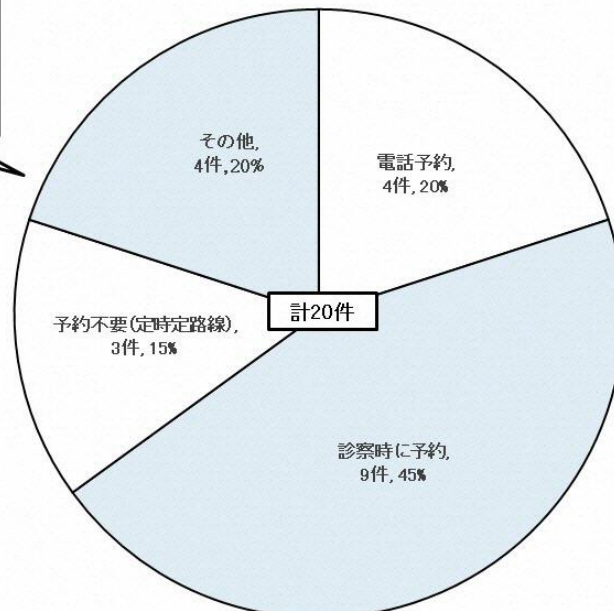


3

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】

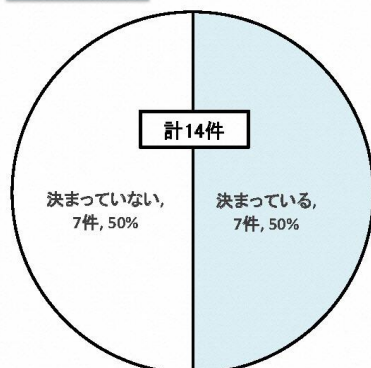
- ・前日までに利用申し込み
- ・申込書
- ・当日電話で依頼
- ・随時電話対応



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。

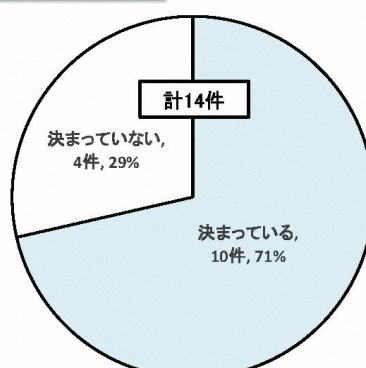
運行回数



【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

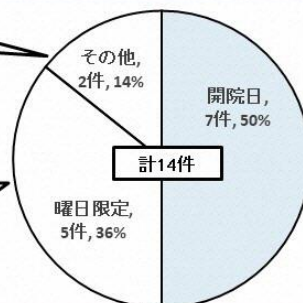
問7 運行日を教えてください。

【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】

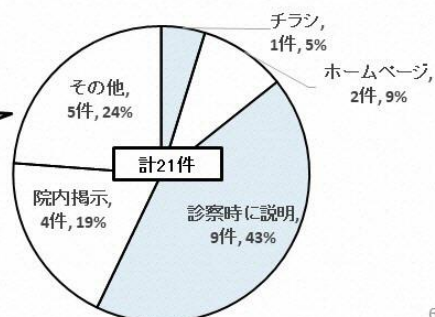
- ・水曜日のみ
- ・日曜日以外
- ・月、水、金曜日のみ
- ・日曜日、祝日以外
- ・月、木曜日のみ



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
- ・デイケ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。

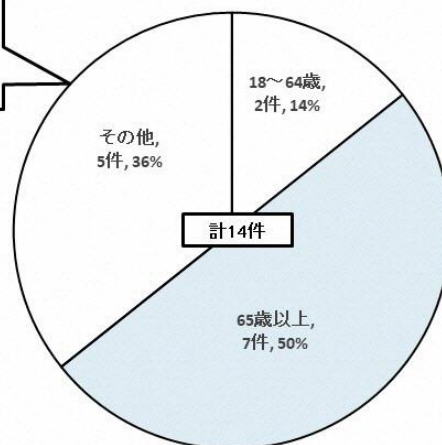
医療機関	利用者数
1	年間10～15人程度
2	1日2人まで
3	1日1～7人程度
4	1日4～5人程度
5	1日7人程度
6	1日10人程度
7	1日15人程度
8	月20人程度
9	月30人程度
10	年間960人程度
11	年間2,590人程度
12	年間4,695人程度
13	未記入
14	未記入

7

問10 主な利用者層を教えてください。

【その他の内容】

- ・超高齢者のみ
- ・全年代
- ・透析患者で該当者の方
- ・ほとんどの人が後期高齢者
- ・80歳以上



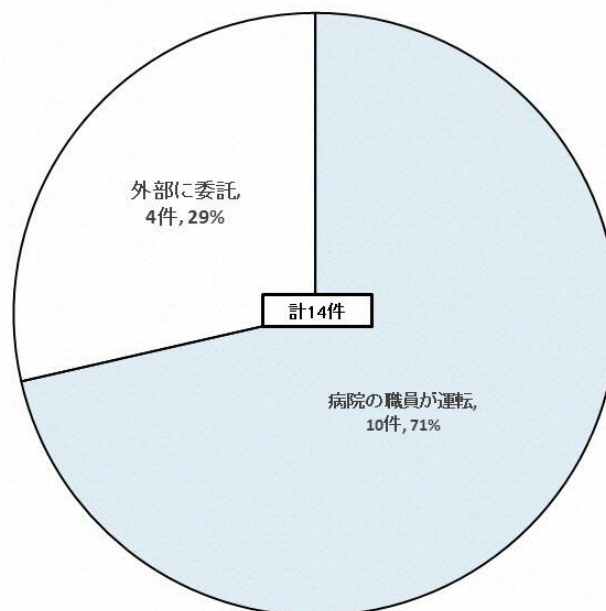
8

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	スペード
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。

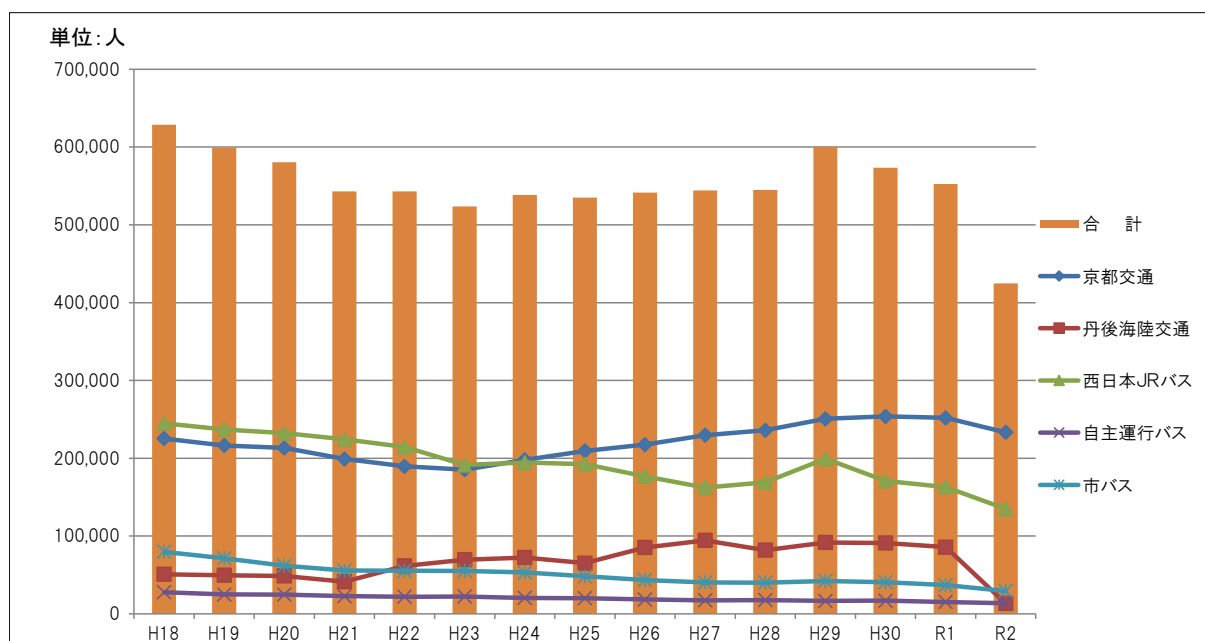


図 3-19 路線バス乗車人員の推移

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。

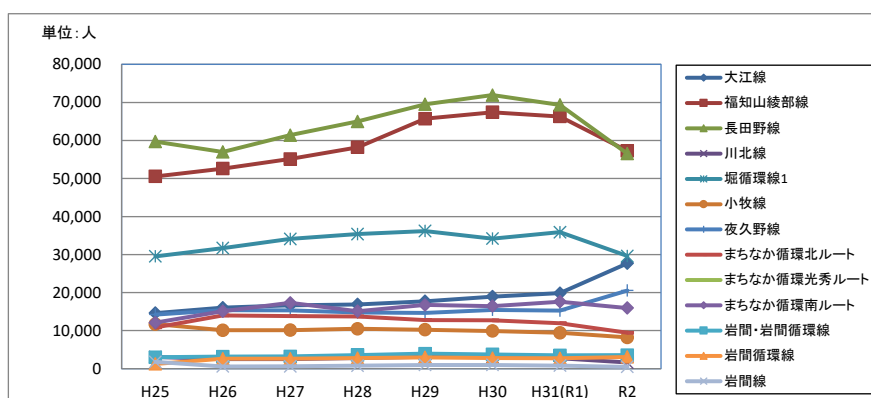


図 3-20 京都交通の乗車人員の推移

(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。

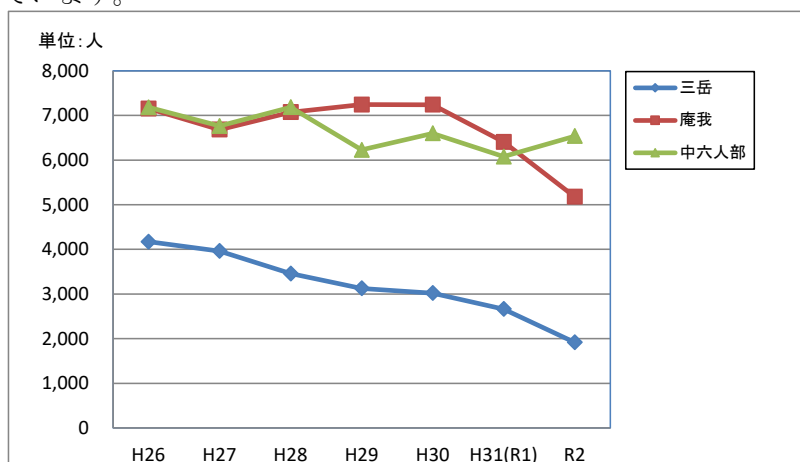


図 3-21 自主運行バスの乗車人員の推移

(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。

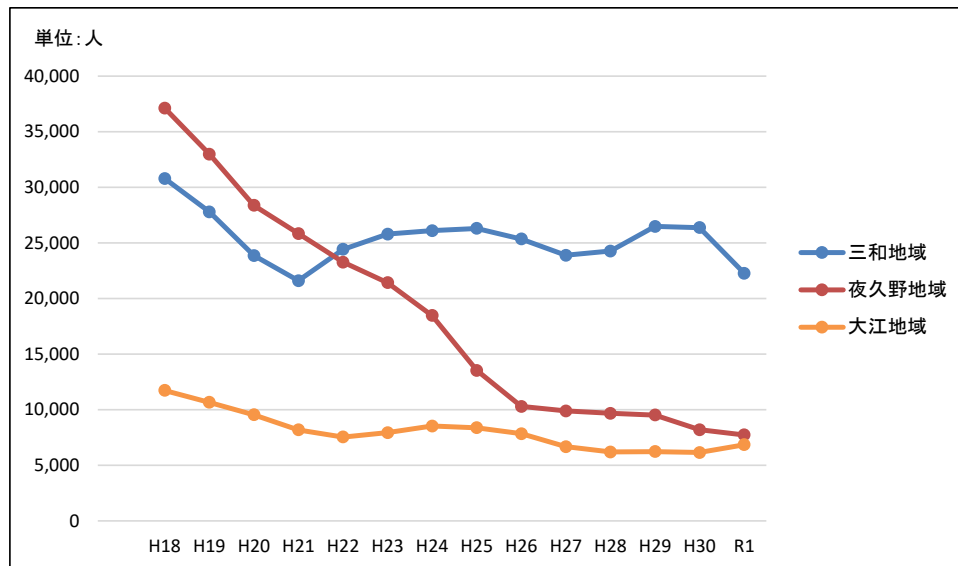


図 3-22 市バスの乗車人員の推移

(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。

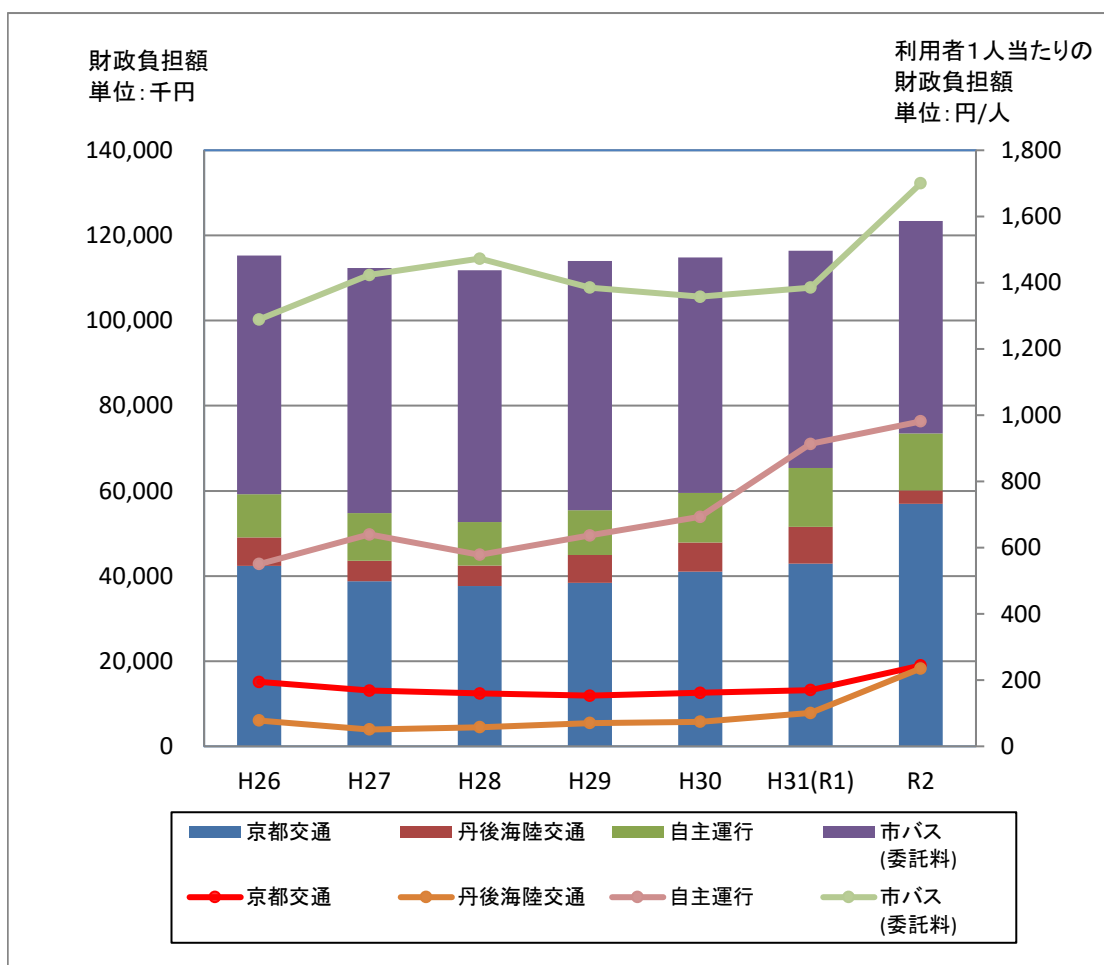


図 3-23 財政負担額の推移

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。

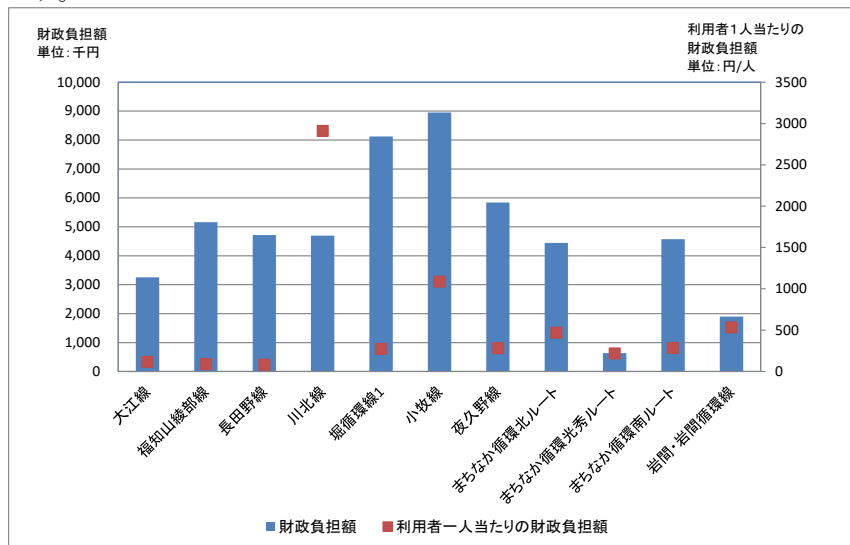


図 3-24 路線別の財政負担額（京都交通：令和 2 年度）

(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。

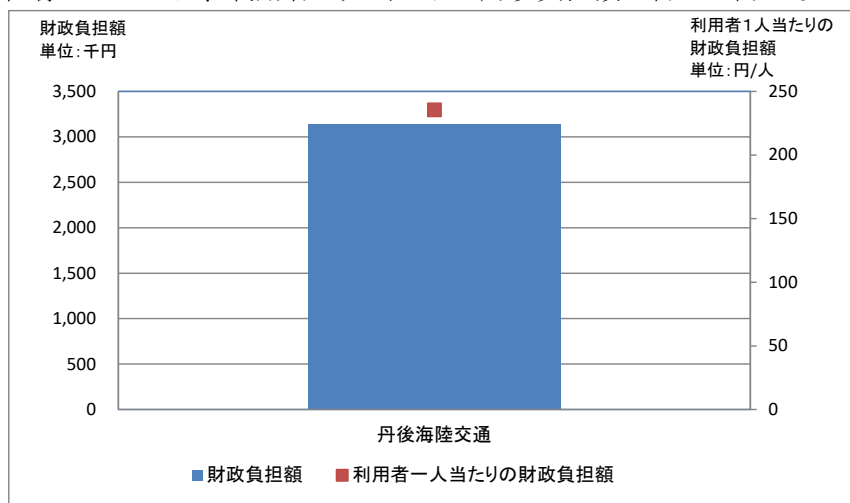


図 3-25 路線別の財政負担額（丹後海陸交通：令和 2 年度）

(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。

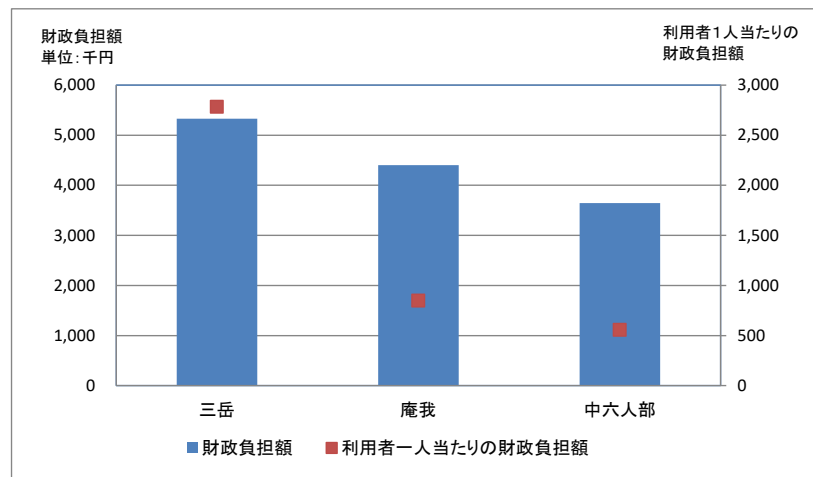


図 3-26 路線別の財政負担額（自主運行バス：令和2年度）

(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。

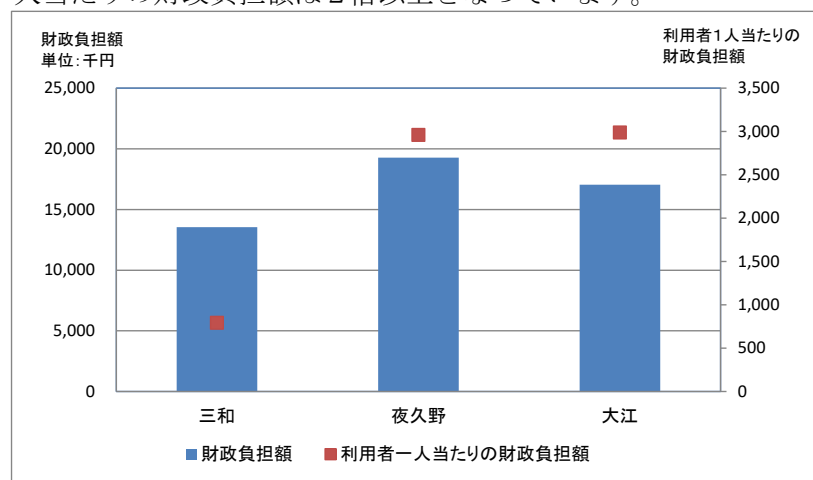


図 3-27 路線別の財政負担額（市バス：令和2年度）

(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 3-11 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、まちなか循環 天津
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 3-12 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)	☐ 通勤 ☐ 通学 ☐ 通院 ☐ 買物 ☐ 業務 ☐ 観光 ☐ 帰宅 ☐ 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	☐ 徒歩 ☐ 自転車 ☐ バイク ☐ マイカー ☐ 路線バス ☐ 高速バス ☐ 送迎(車) ☐ 鉄道 ☐ 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	☐ 徒歩 ☐ 自転車 ☐ バイク ☐ マイカー ☐ 路線バス ☐ 高速バス ☐ 送迎(車) ☐ 鉄道 ☐ その他（ ）	
このバスの 利用頻度	☐ ほぼ毎日 ☐ 週3回程度 ☐ 週1～2回程度 ☐ 月1～2回程度 ☐ 年に数回 ☐ 年1回未満	利用頻度を把握する。
年齢	☐ 小学生 ☐ 中学生 ☐ 高校生 ☐ 大学生 ☐ 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	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	☐ 旧福知山市内 ☐ 旧夜久野町内 ☐ 旧大江町内 ☐ 旧三和町内 ☐ 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	☐ 保有(日常的に運転) ☐ 保有(運転しない) ☐ 保有していない ☐ 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	☐ 現金 ☐ 回数券 ☐ 定期券 ☐ 敬老乗車券 ☐ 1日乗車券 ☐ IC ☐ 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 3-13 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 3-14 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(三和壮～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 3-15 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)
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)		▶通院(100%)が多い。	1	▶80歳台以上(100%)が多い。	1
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 3-16 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)
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。	6	▶20歳台/40歳台/80歳台以上(33%)が多い。	6
二箇下線	平日	増加 (1.0→1.1)	増加 (10→11)	増減なし (10→10)	▶平日日ともに一部区間(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 3-17 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)
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(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		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 3-18 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)
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 3-19 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)
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。

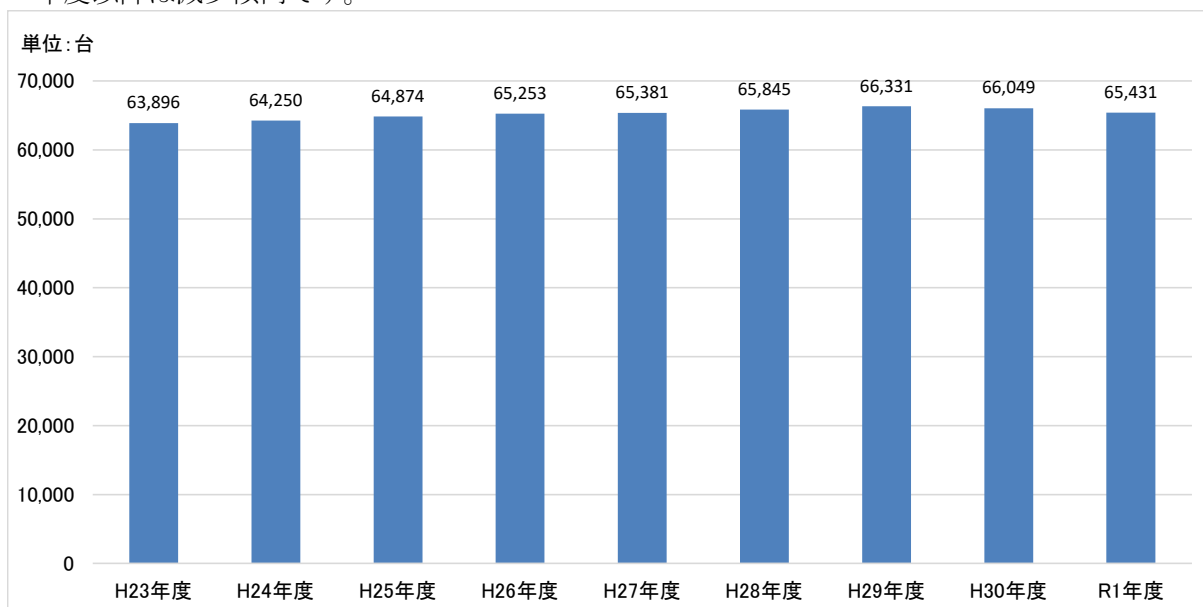


図 3-28 車両保有台数

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。

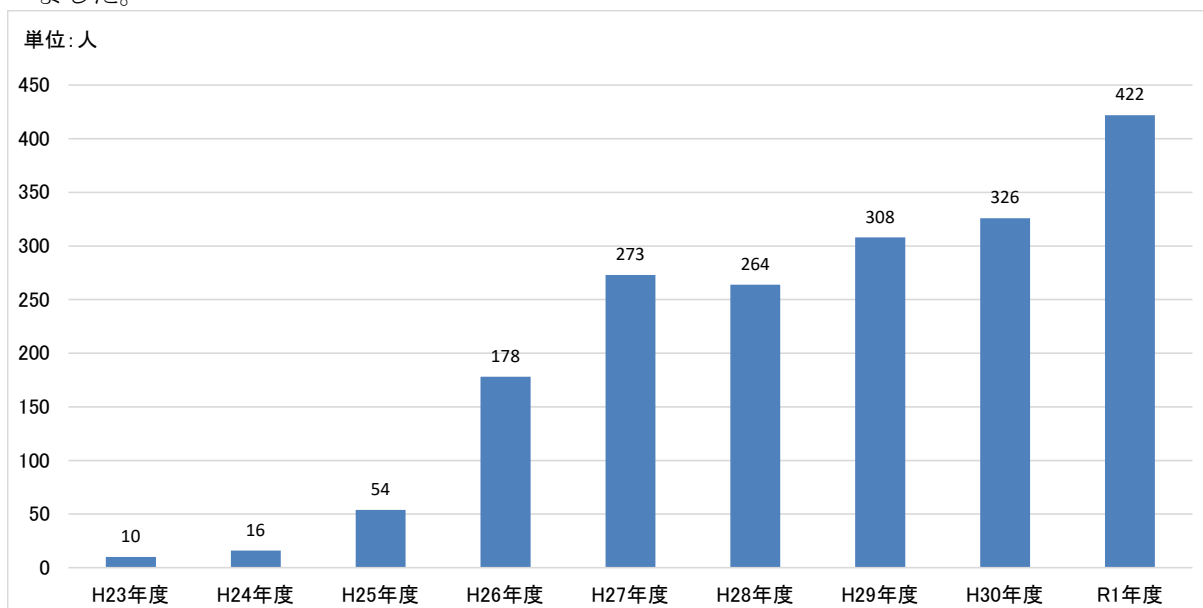


図 3-29 免許返納者数

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。

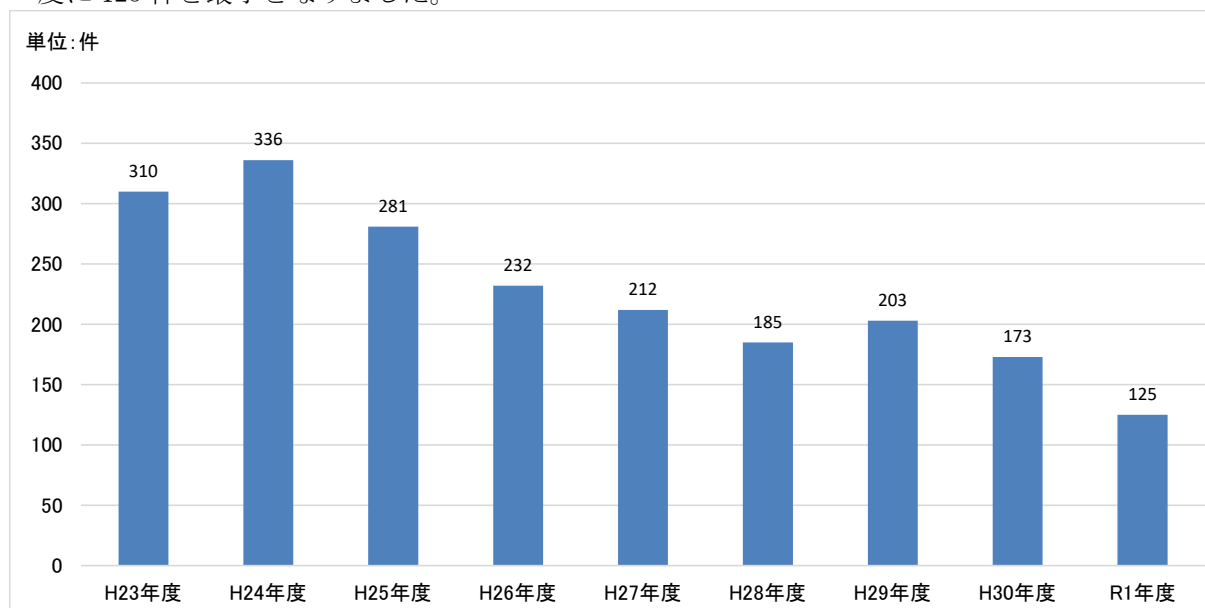


図 3-30 交通事故件数

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 年度以降最大の 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。

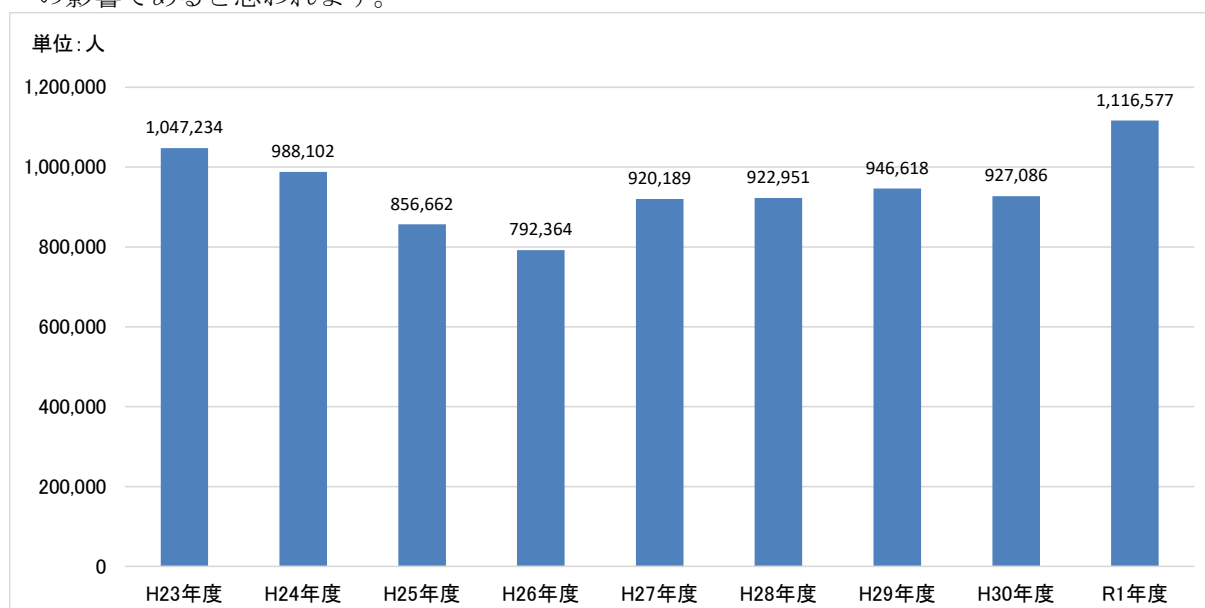


図 3-31 観光入込客数

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。

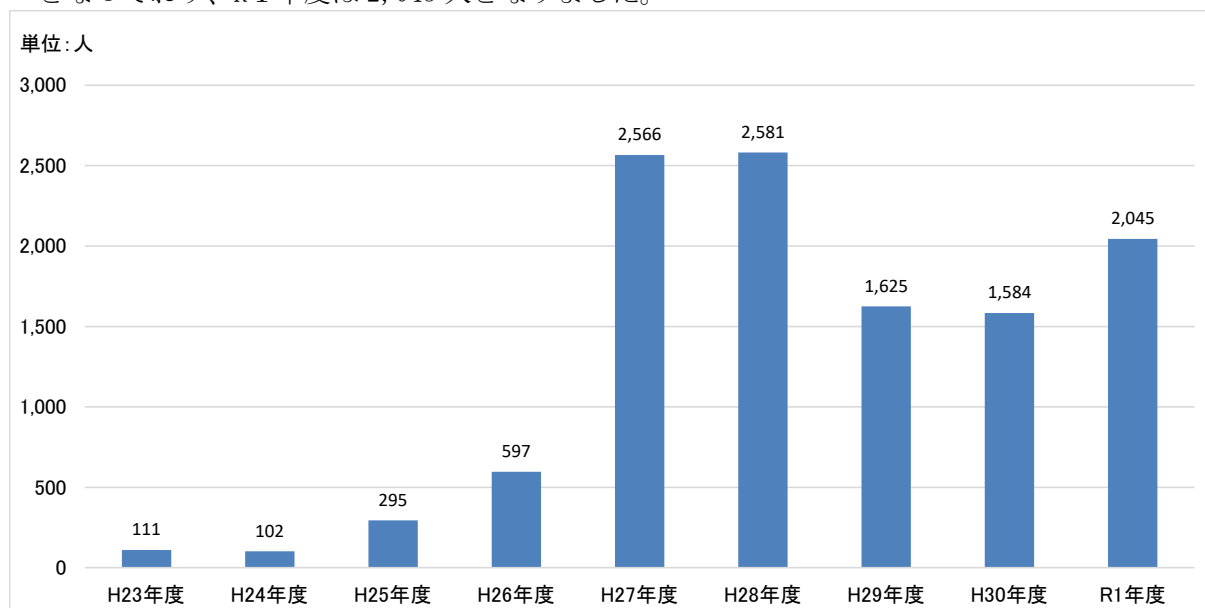


図 3-32 訪日外国人宿泊客数

出典：福知山市

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

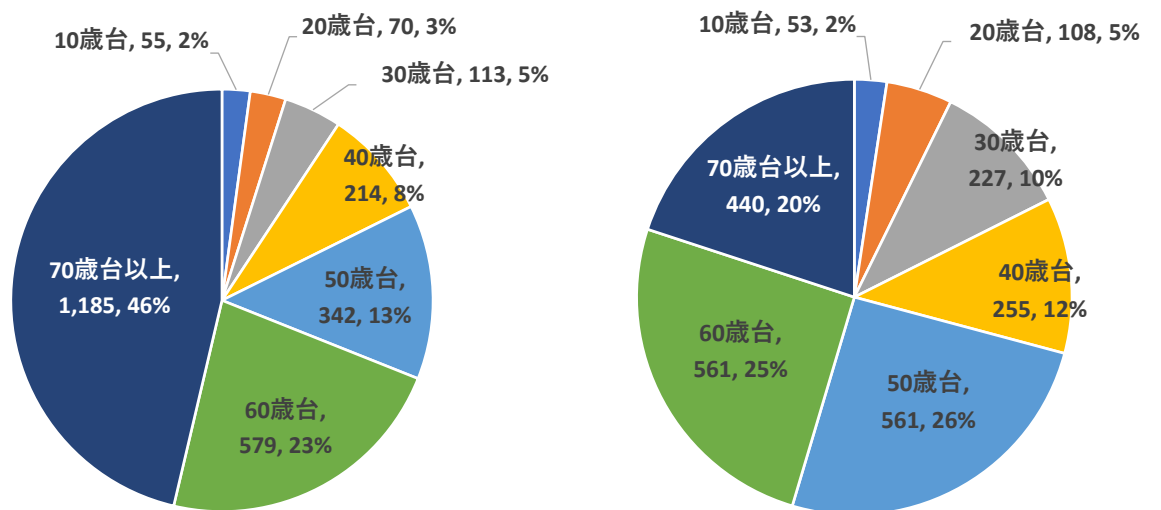
市民アンケート結果を次ページ以降に示します。福知山市公共交通網形成計画策定時（H27年度）におけるアンケート結果も並べて整理しています。

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。



R2 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。

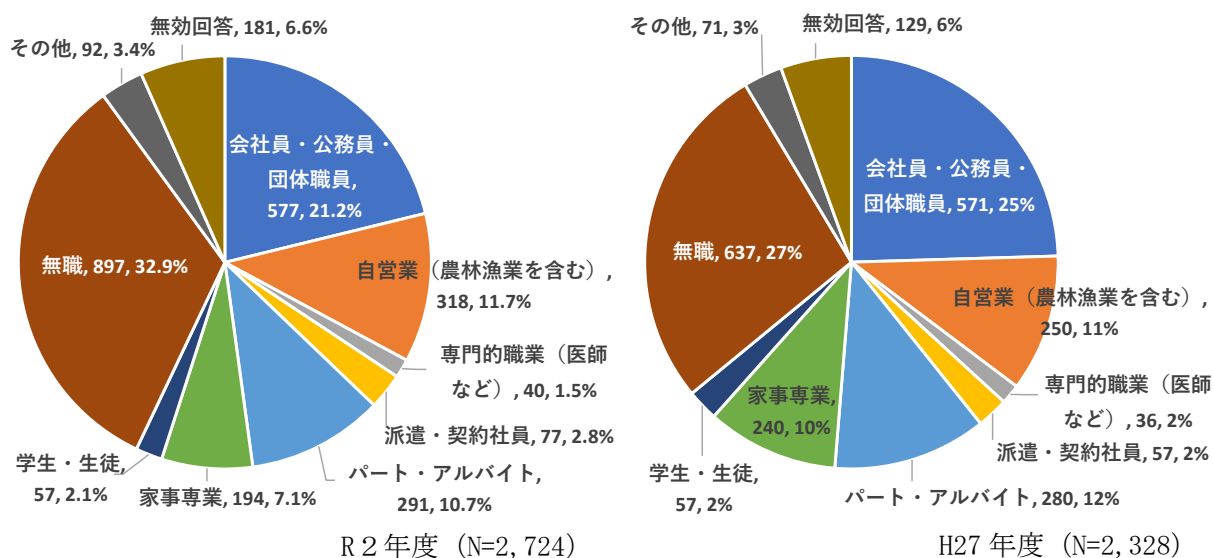


図 4-2 職業

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。

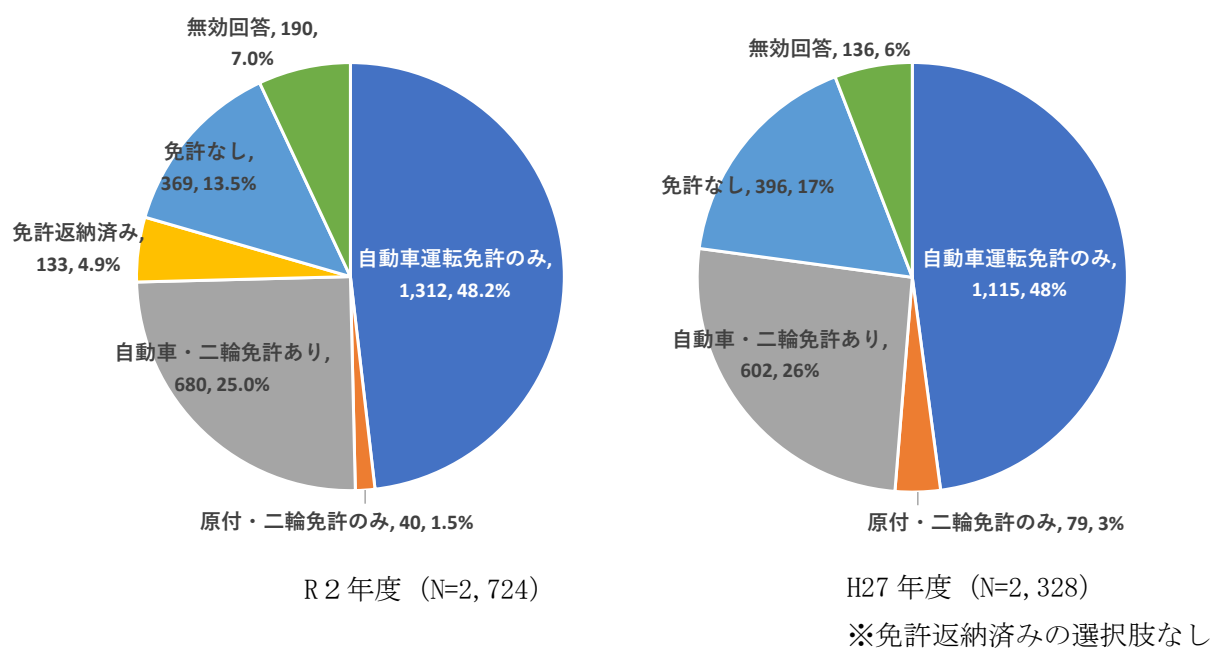


図 4-3 運転免許の保有について

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。

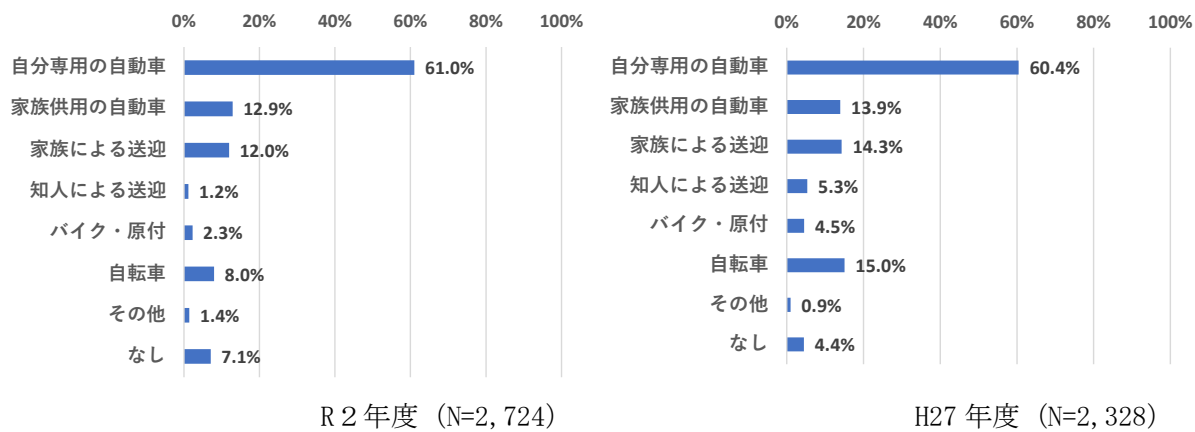


図 4-4 公共交通以外の交通手段

(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。

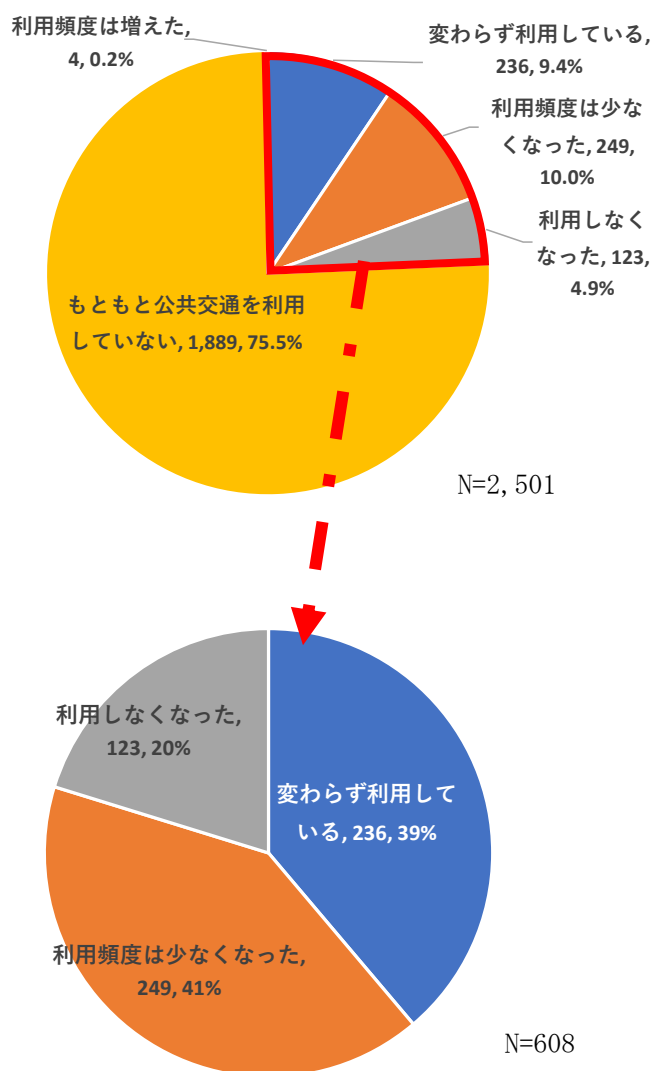


図 4-5 コロナ禍の影響による、公共交通の利用変化について

(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。

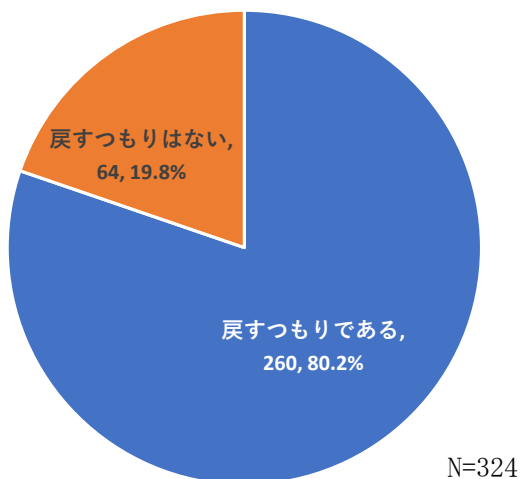


図 4-6 問 2 で「利用が減った」「利用しなくなった」と回答した人のコロナ終息後の意向について

(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。

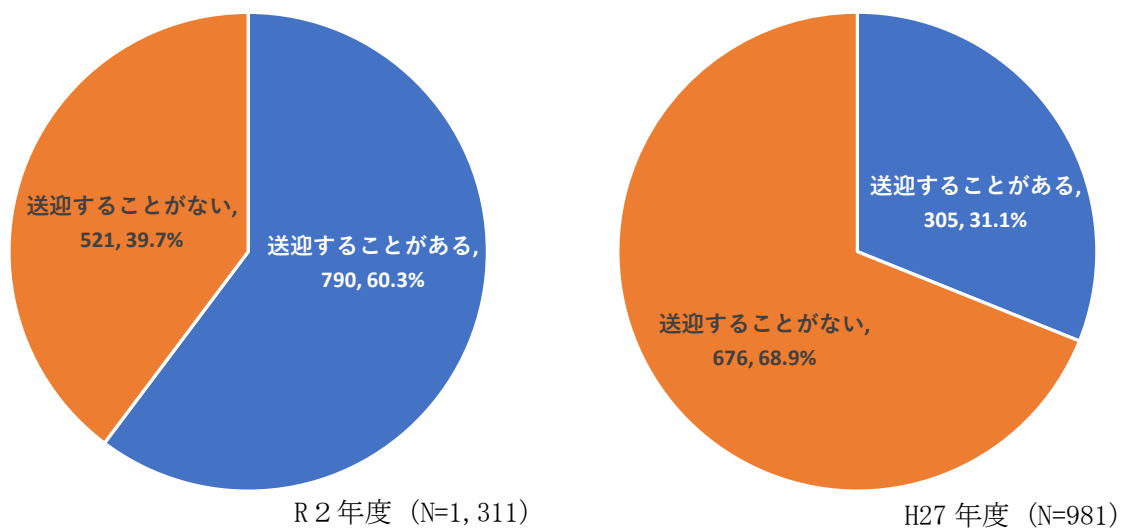


図 4-7 家族の送迎について

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。

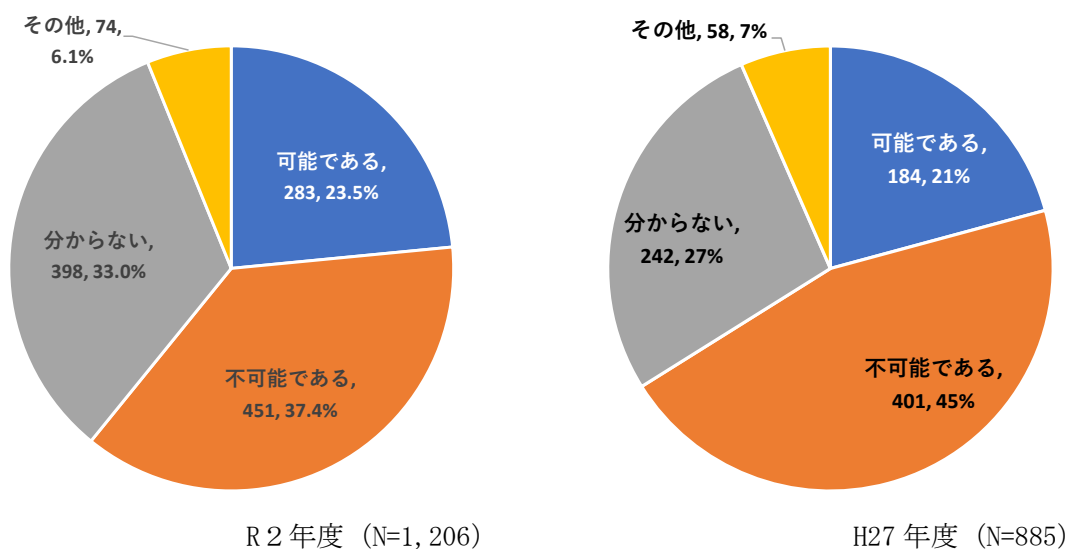


図 4-8 家族送迎の公共交通への切り替えについて

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。

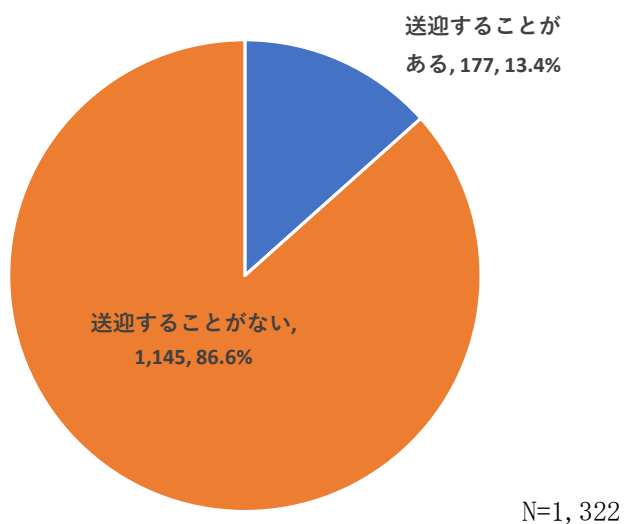


図 4-9 (家族以外の) 近所の方の送迎について

(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。

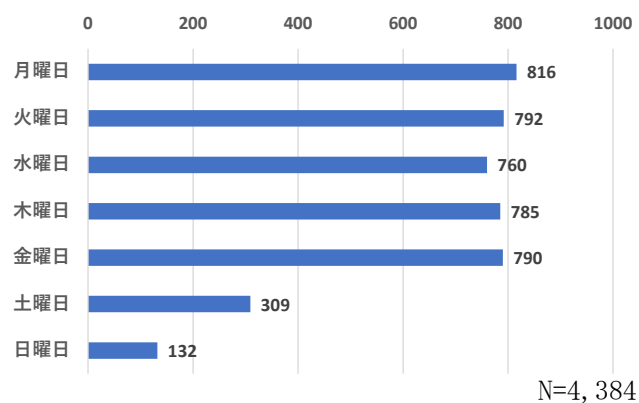


図 4-10 曜日（通勤・通学移動）

(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。

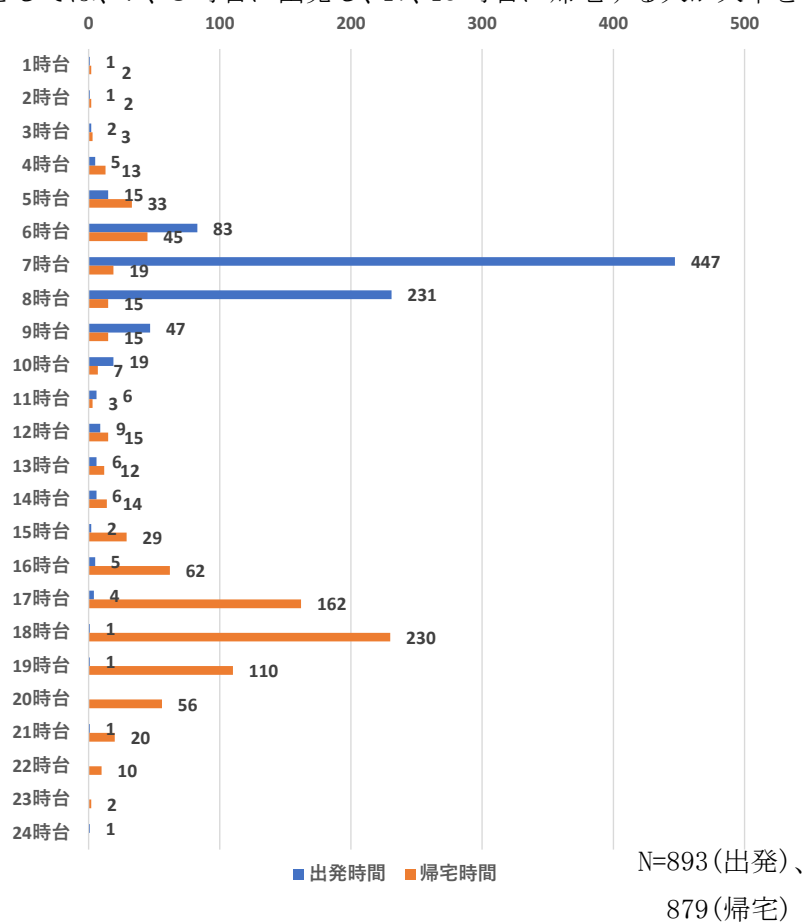


図 4-11 時間帯（通勤・通学移動）

(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。

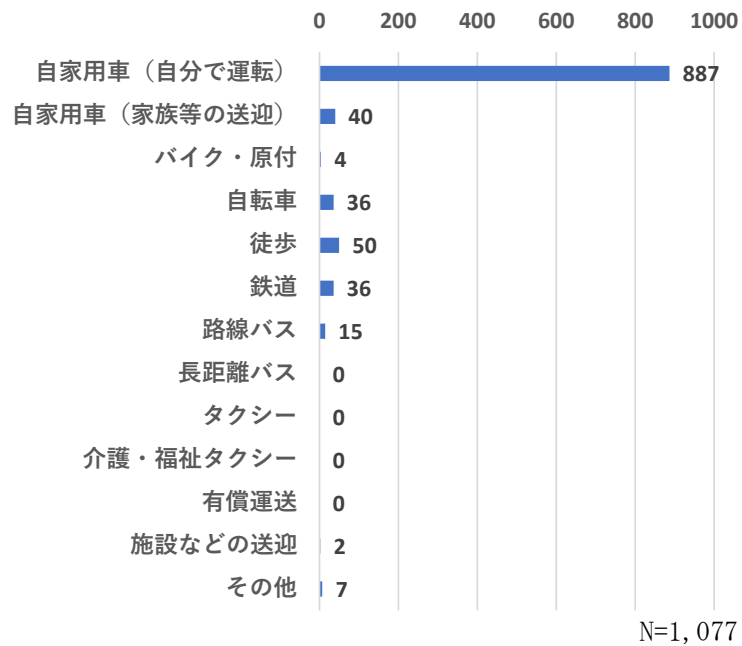


図 4-12 交通手段（通勤・通学移動）

(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。

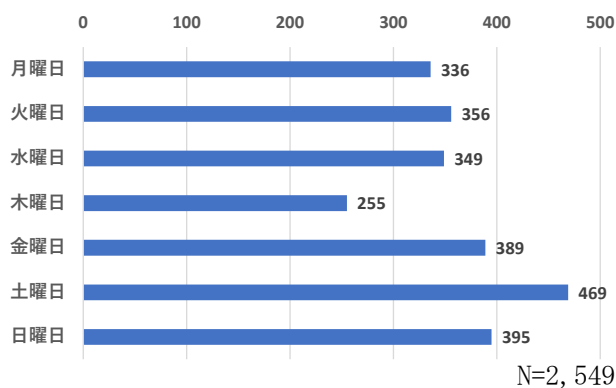


図 4-13 曜日（買い物）

(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。

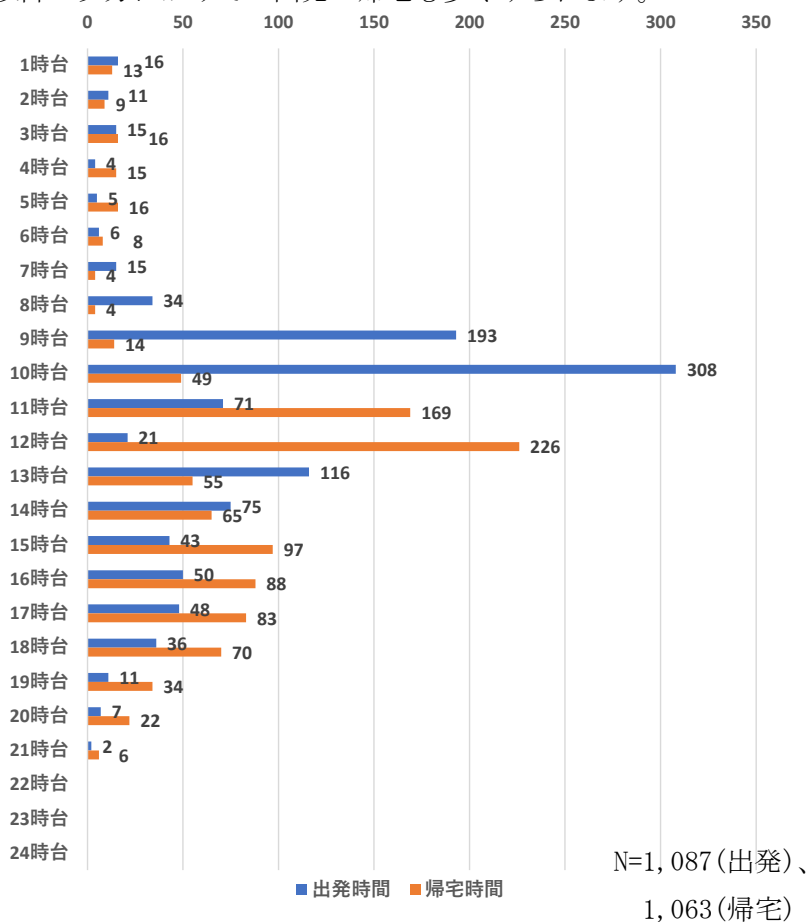


図 4-14 時間帯（買い物）

(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。

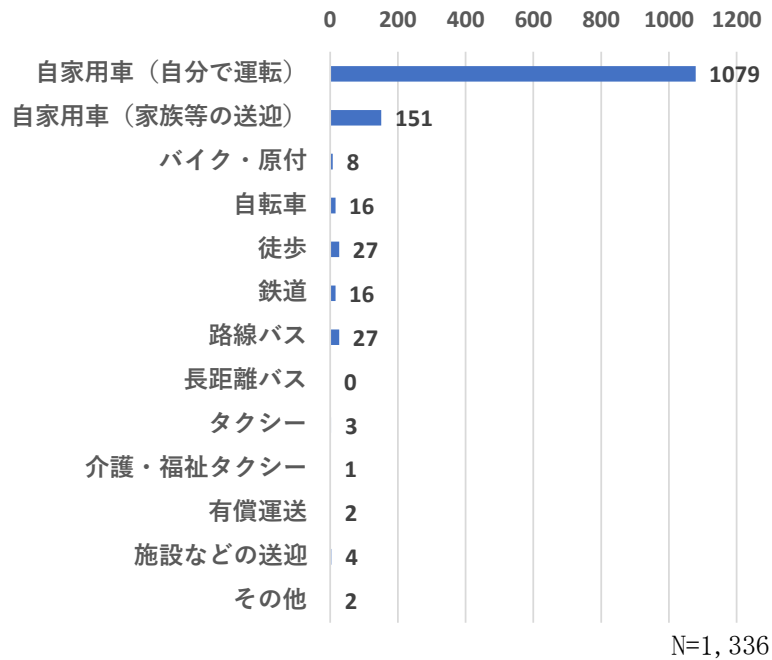


図 4-15 交通手段（買い物）

(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。

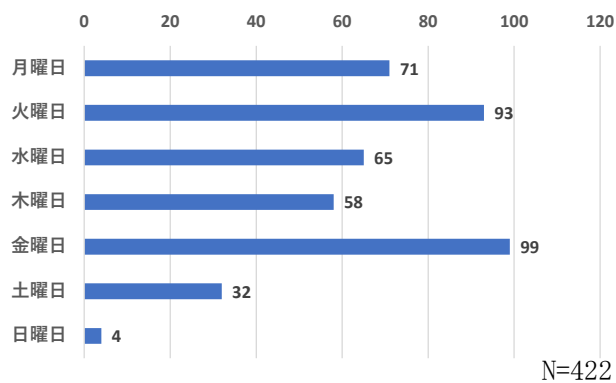


図 4-16 曜日（通院）

(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。

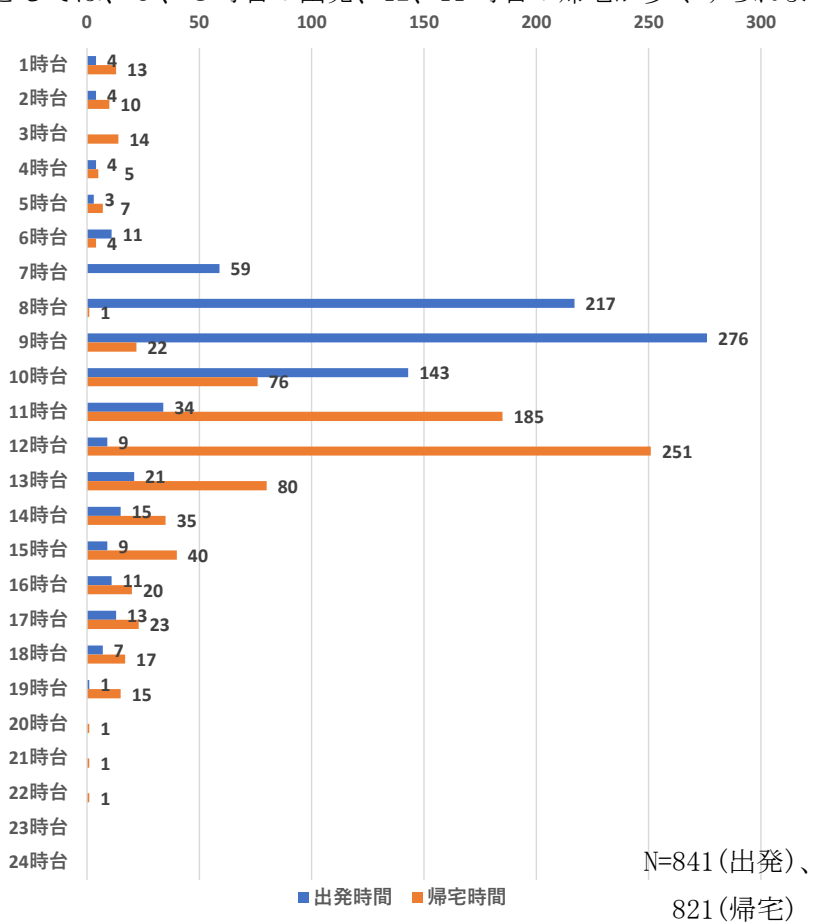


図 4-17 時間帯（通院）

(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。

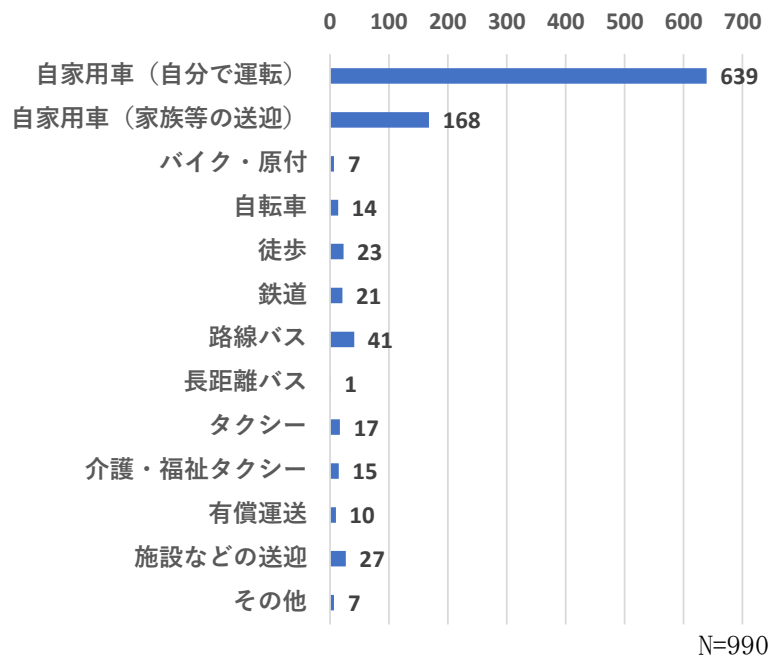


図 4-18 交通手段（通院）

(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。

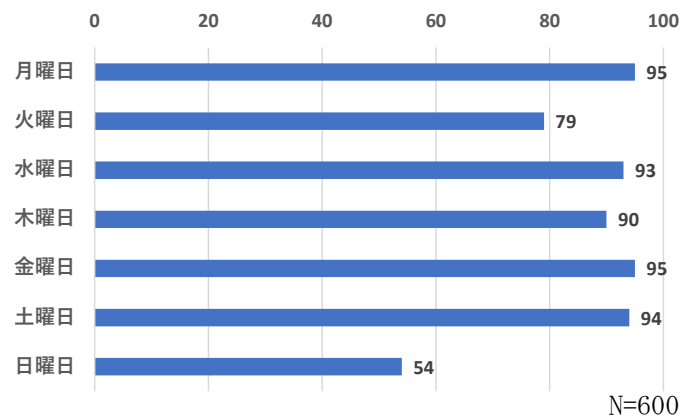


図 4-19 曜日（習い事、娯楽、その他）

(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。

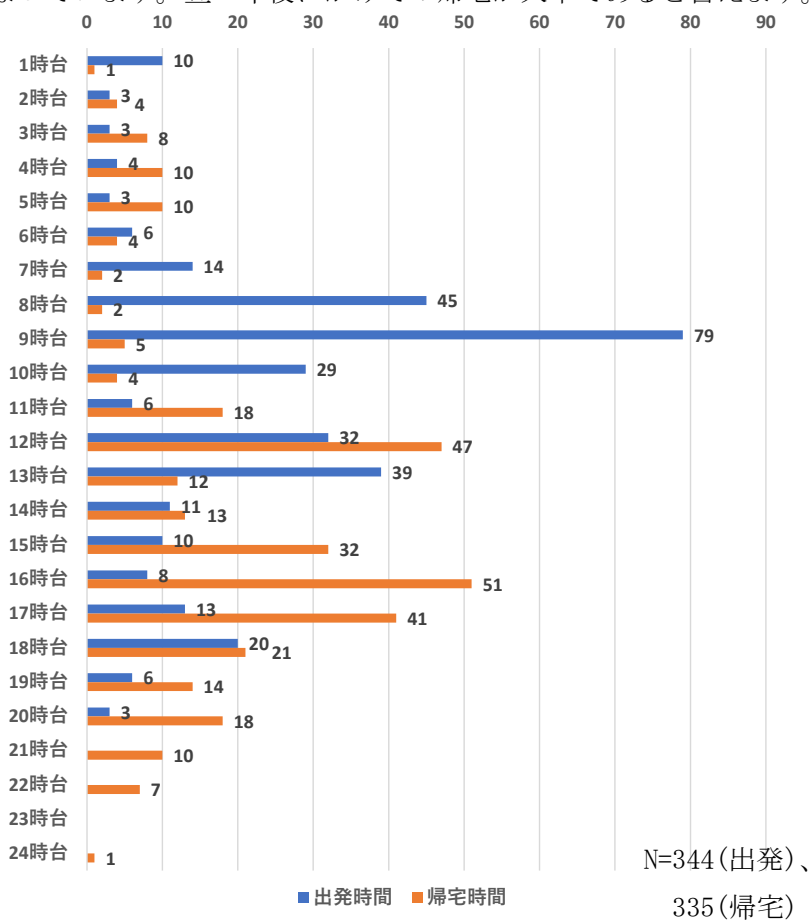


図 4-20 時間帯（習い事、娯楽、その他）

(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。

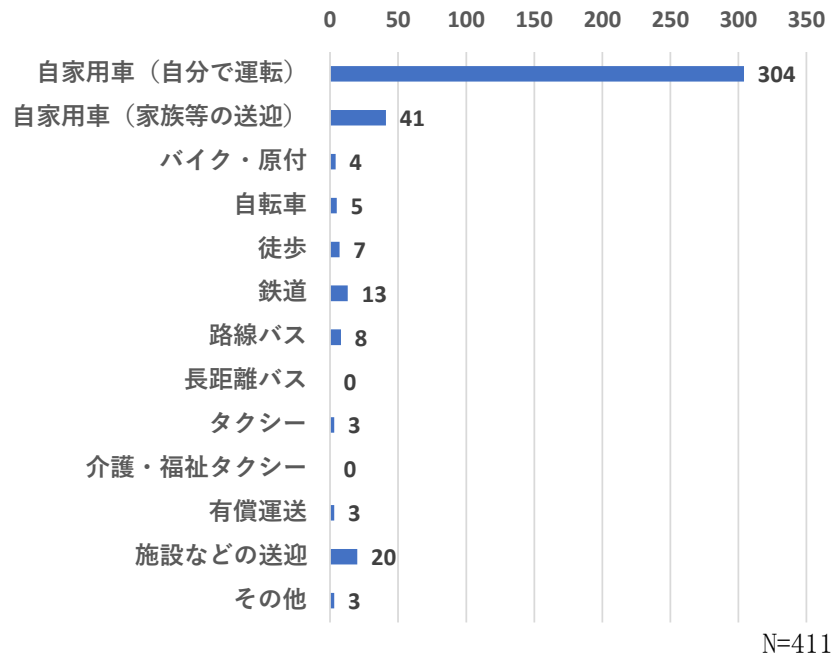


図 4-21 交通手段（習い事、娯楽、その他）

(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。

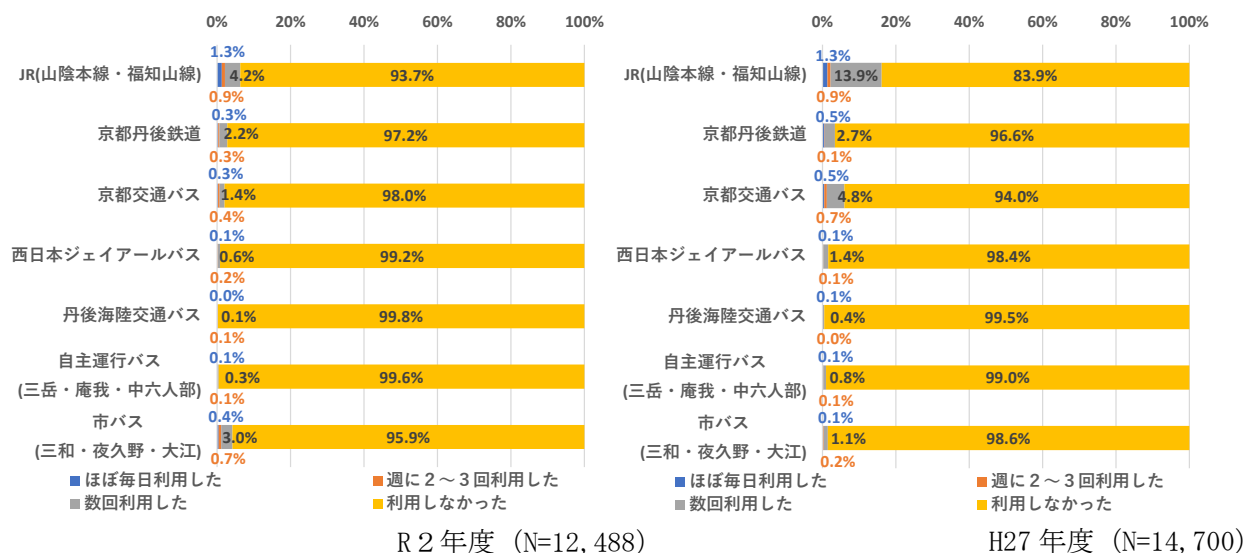


図 4-22 最近 1 か月の公共交通の利用について

(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。

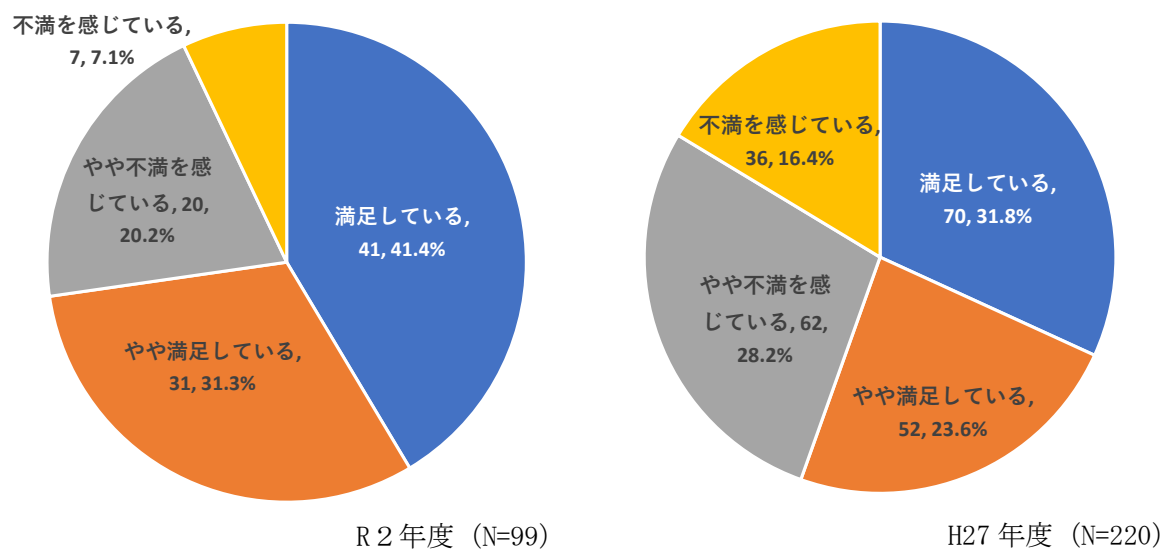


図 4-23 最近 1 か月にバスを利用された方の満足度

(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。

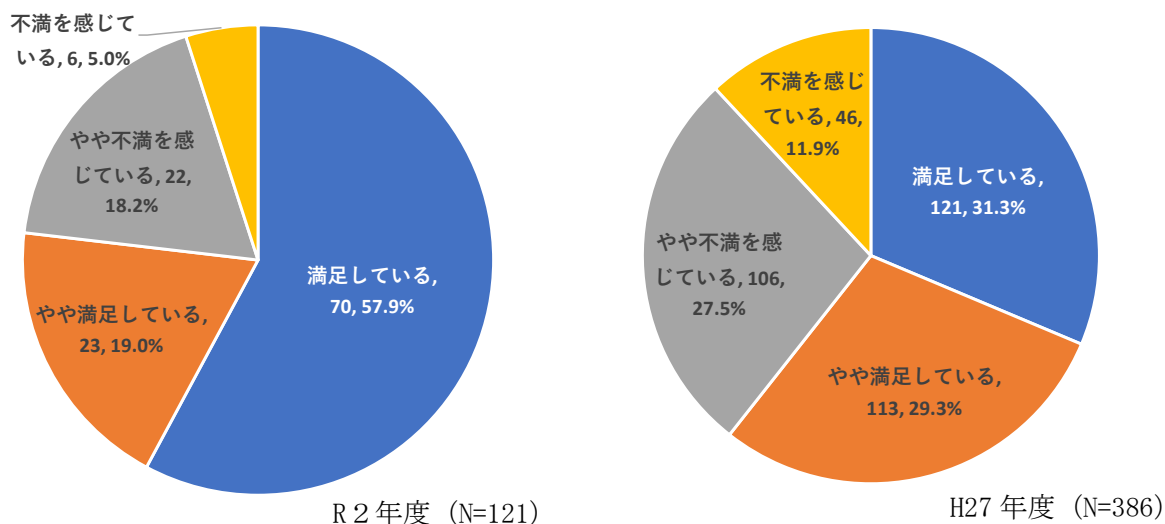


図 4-24 最近 1 か月以内に鉄道を利用された方の満足度

(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。

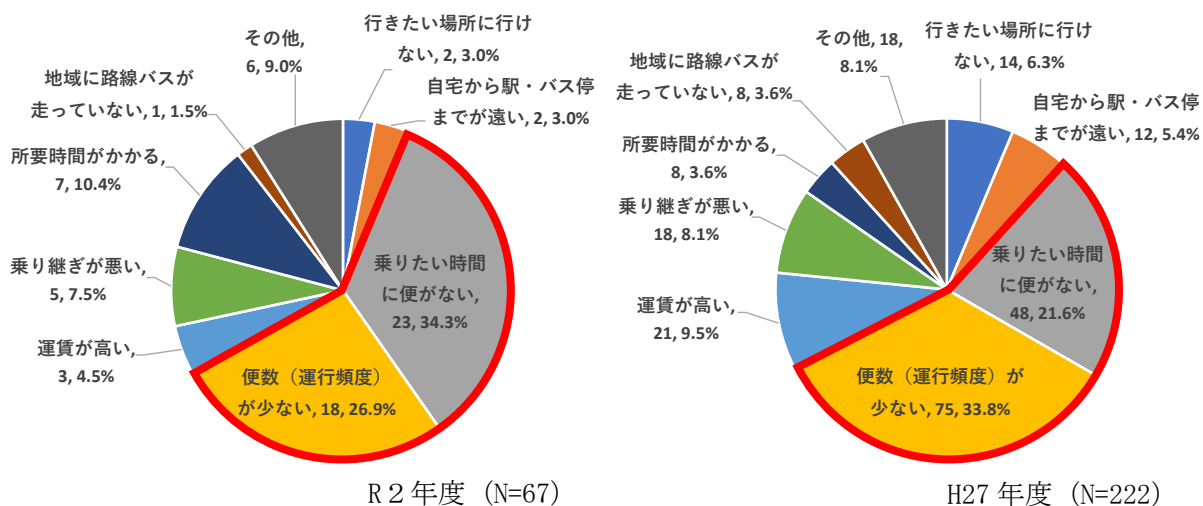


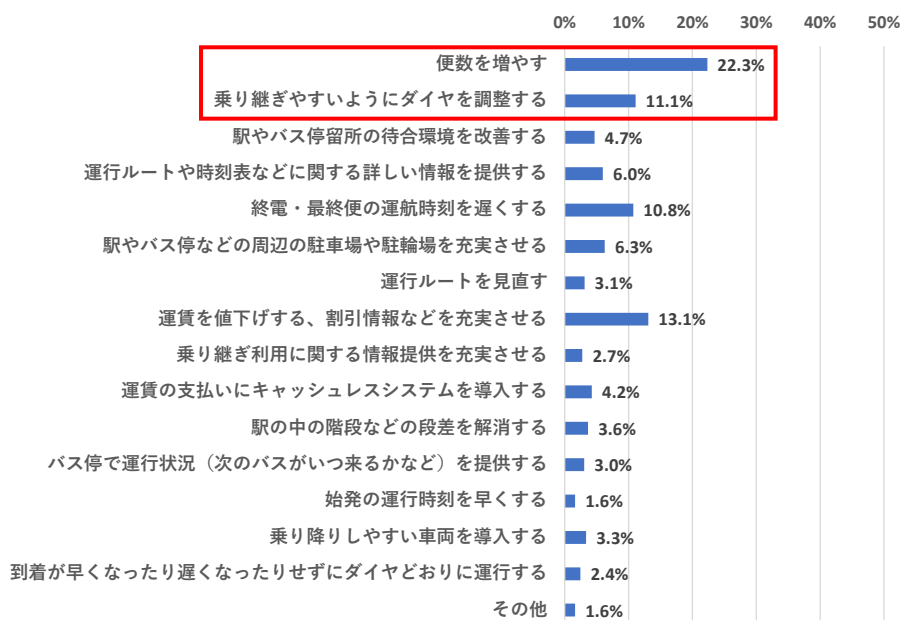
図 4-25 問(7)、問(8)について「やや不満」「不満」と回答した方の理由

(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。



R 2 年度 (N=393)

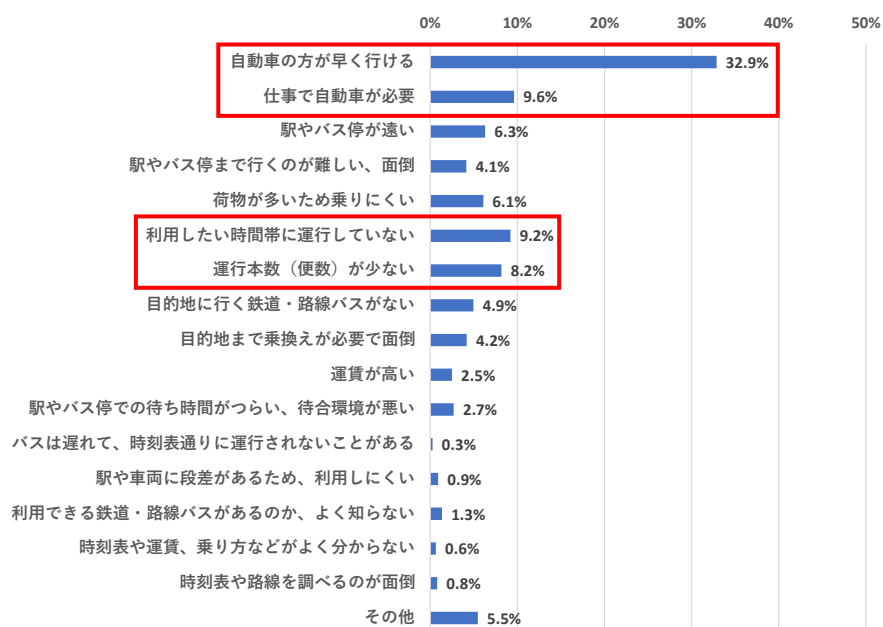


H27 年度 (N=1, 674)

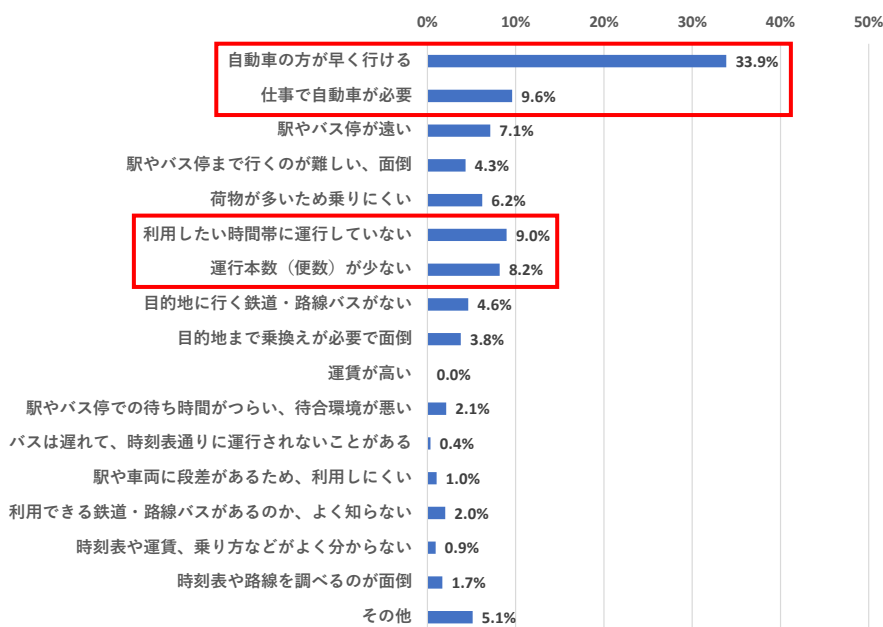
図 4-26 バス、鉄道への改善要望

(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。



R 2 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。

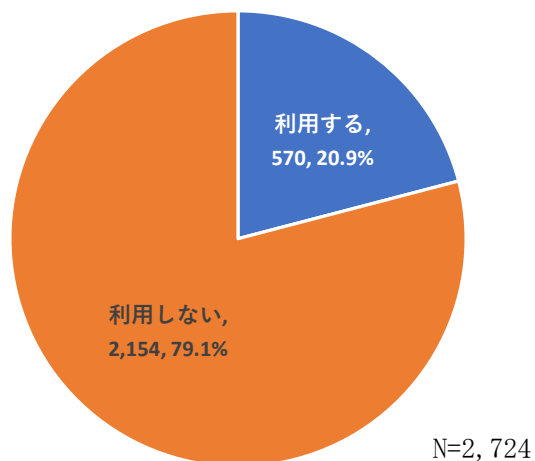


図 4-28 問 11 の理由が改善された場合の利用意向について

(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。

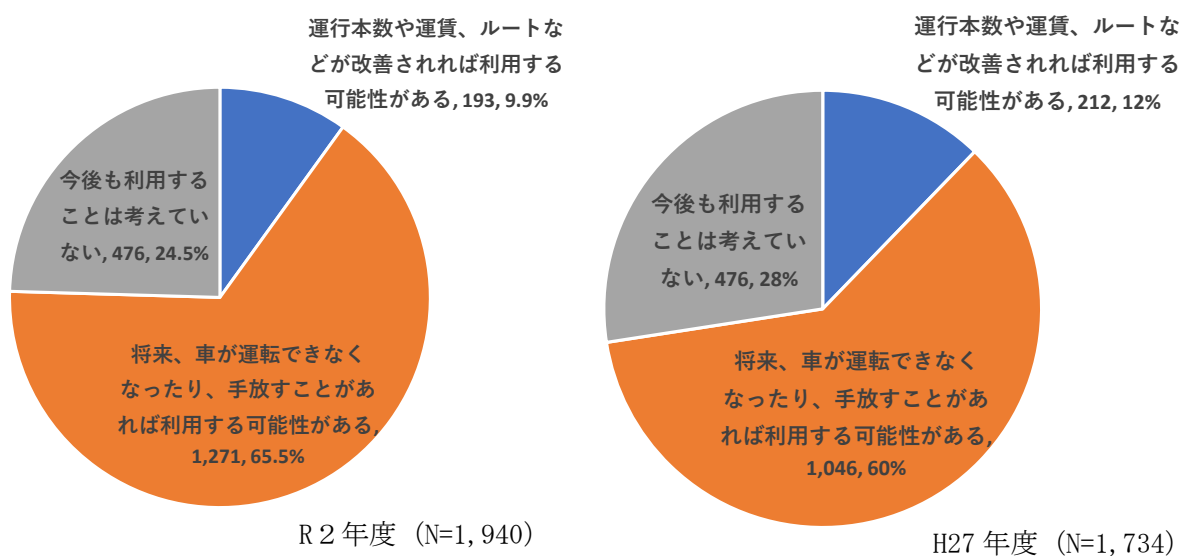


図 4-29 問 12 で「利用しない」と回答した方の鉄道や路線バスへの切り替え意向について

(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。

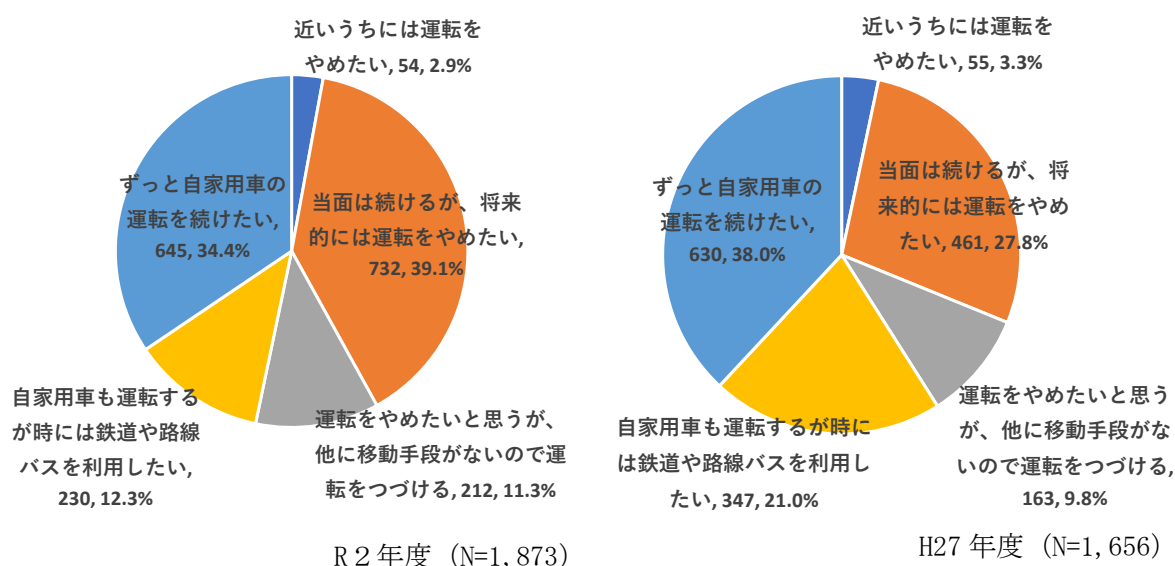
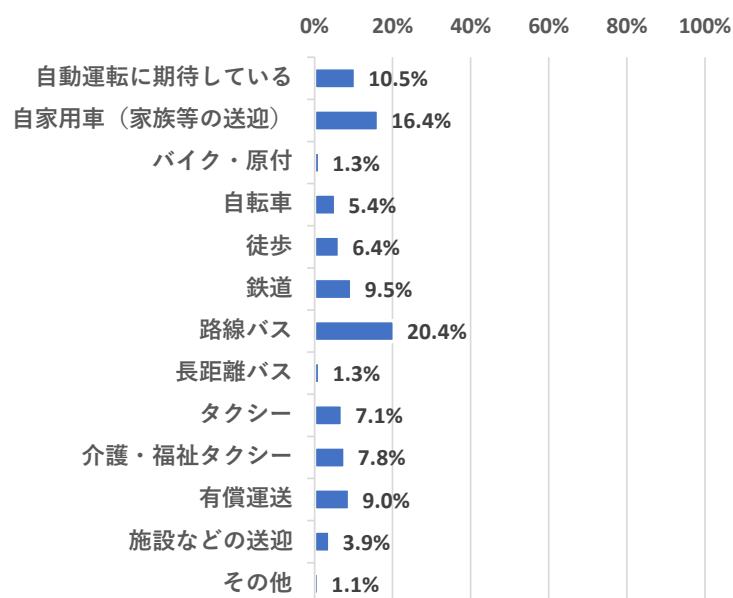


図 4-30 自家用車の運転継続について

(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。

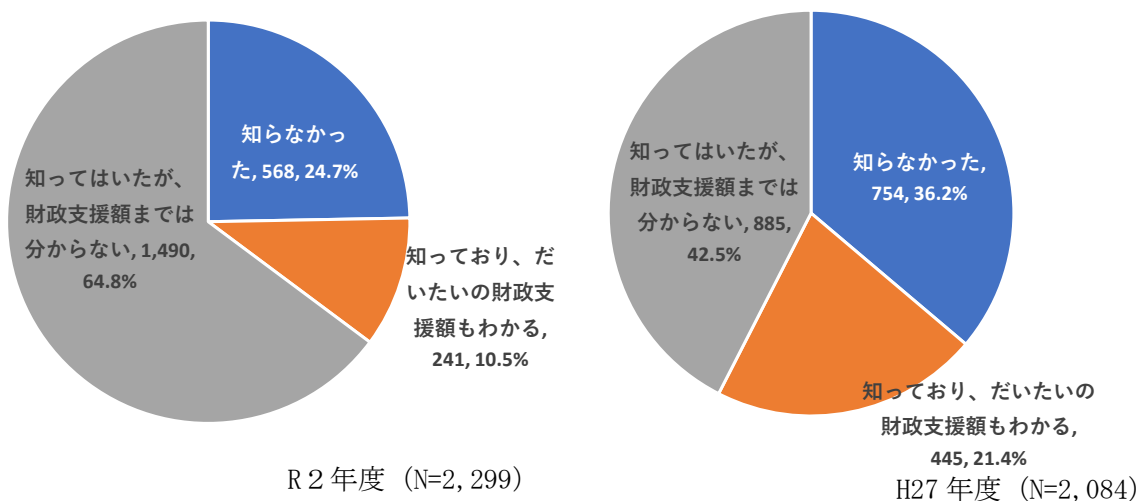


図 4-32 市バス・民営バスの財政支援認知度

(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。

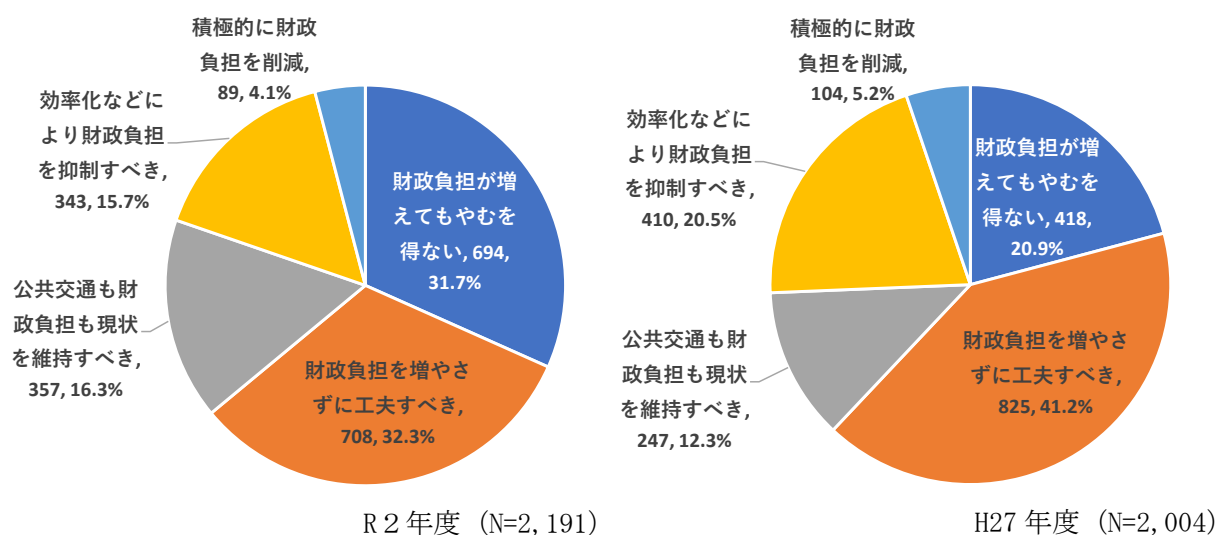


図 4-33 財政支援に関する意見

(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。

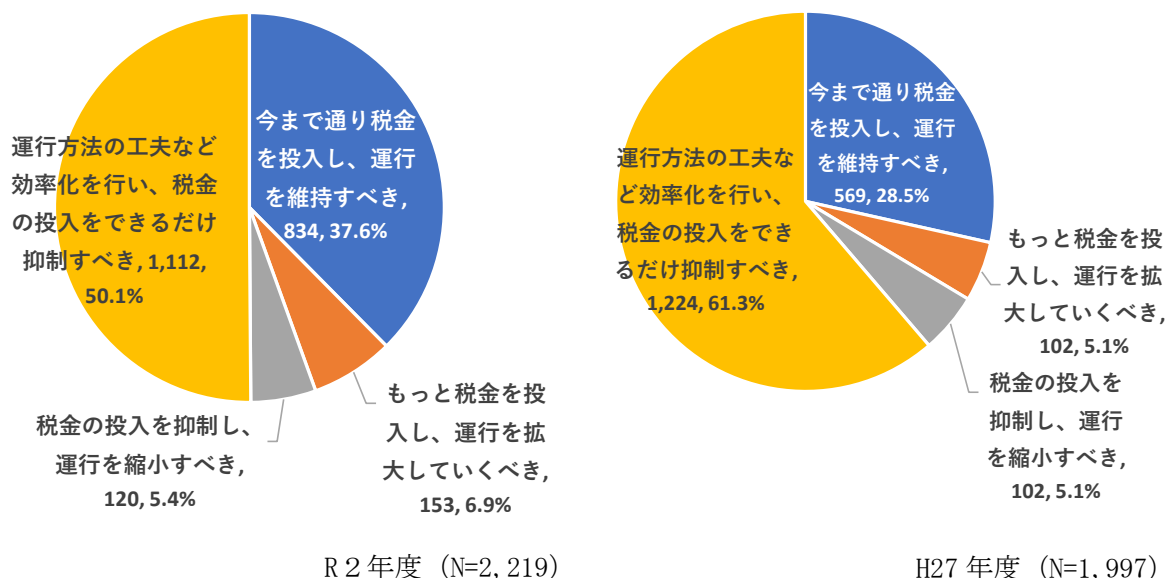


図 4-34 今後の地域公共交通の維持確保のありかたについて

(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。

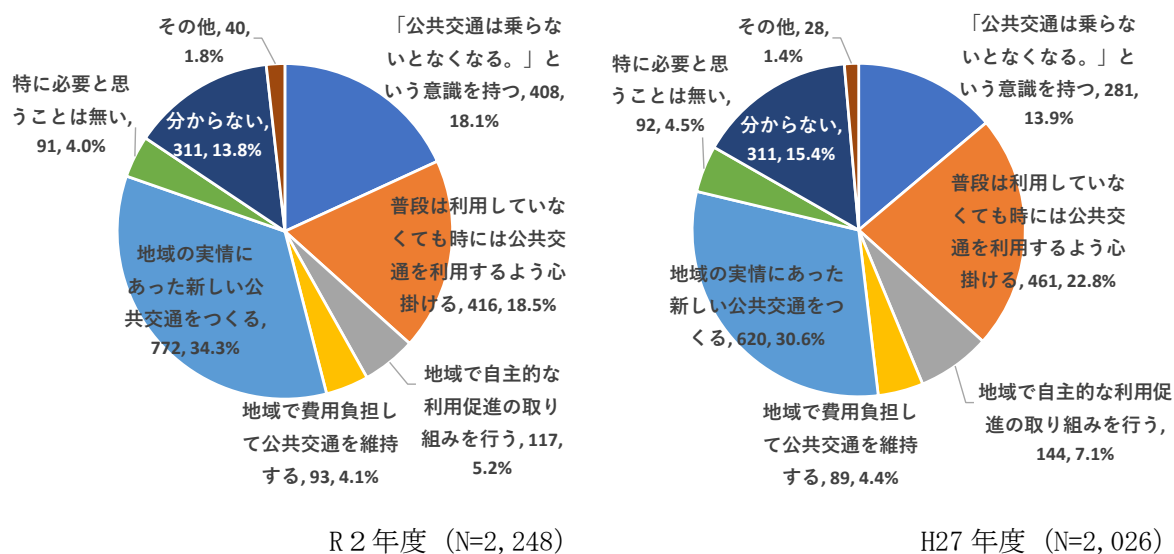


図 4-35 地域公共交通体系の継続について

(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。

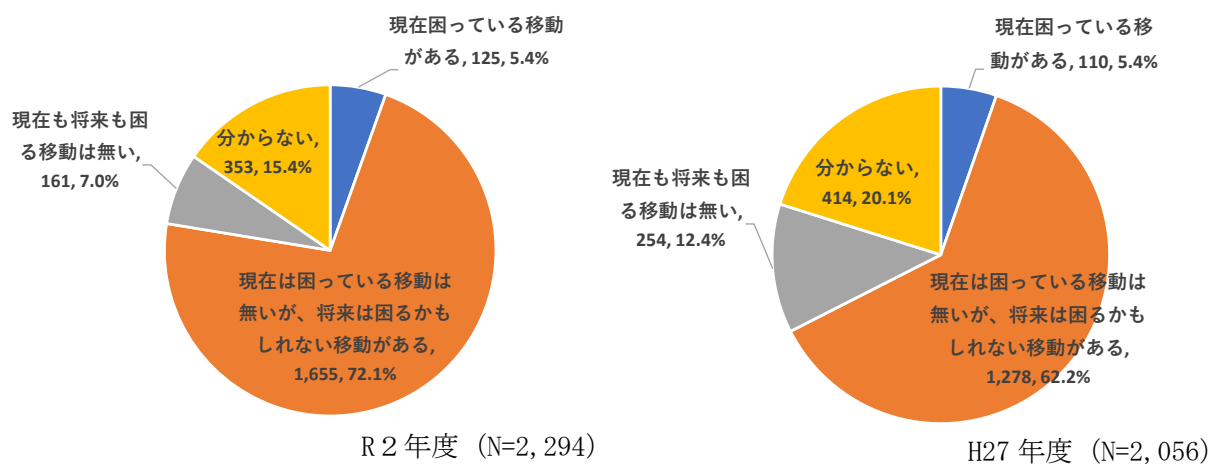


図 4-36 現在の移動について

(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。

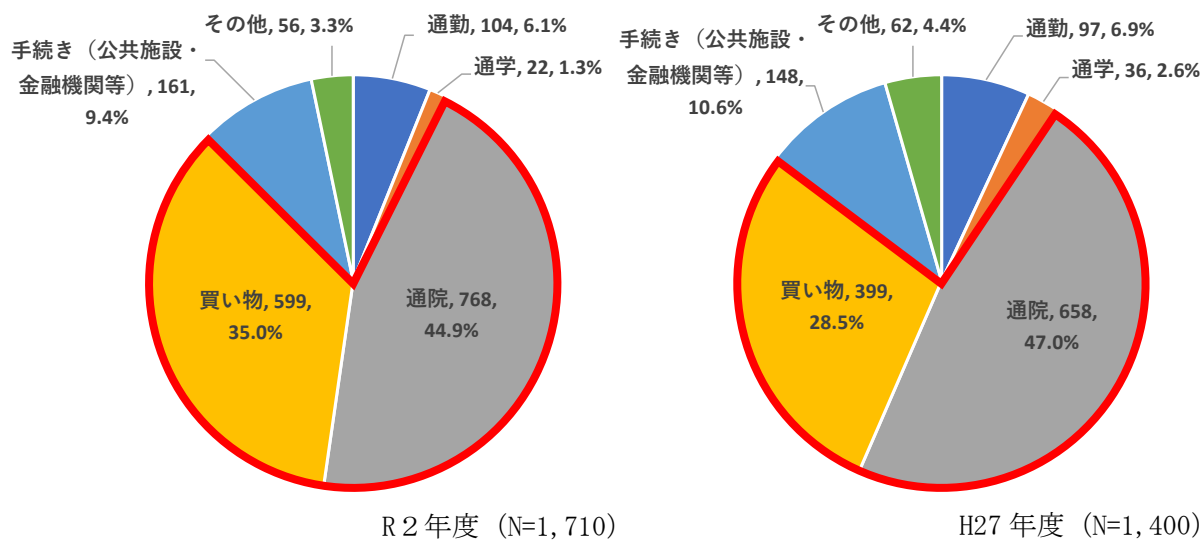


図 4-37 現在あるいは将来的に困る移動について

(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。

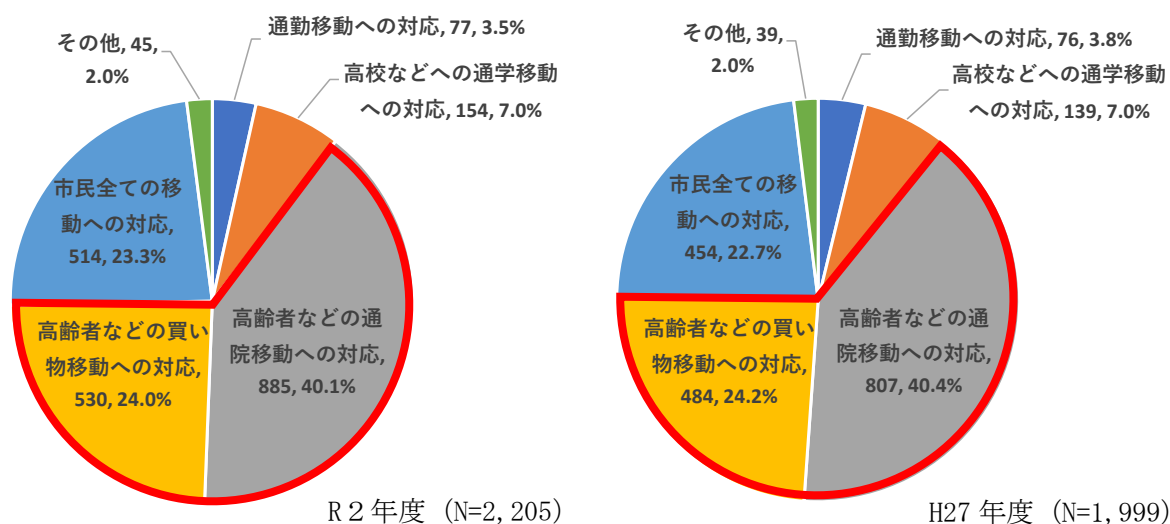


図 4-38 公共交通が対応すべき移動について

(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。

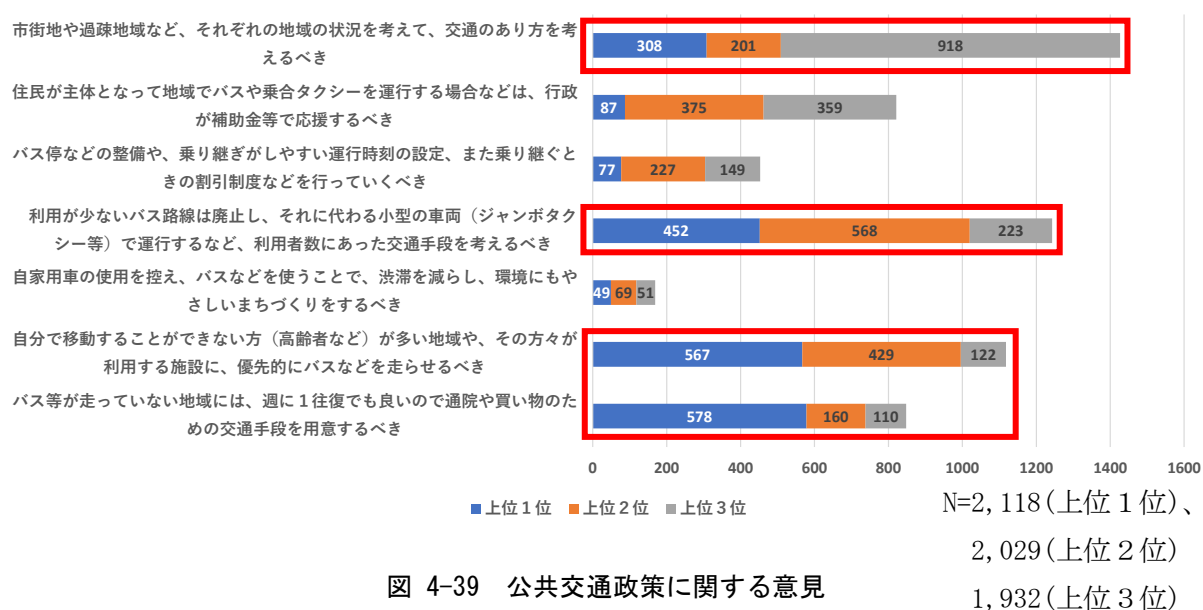


図 4-39 公共交通政策に関する意見

(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。

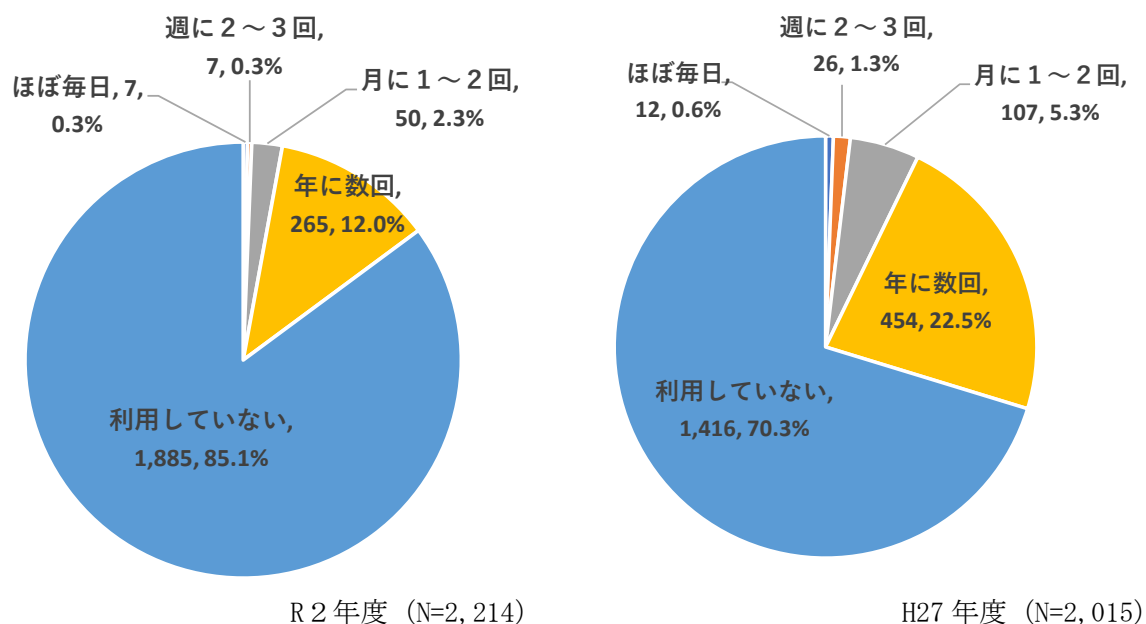


図 4-40 最近 1 年以内の市内でのタクシー利用について

(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。

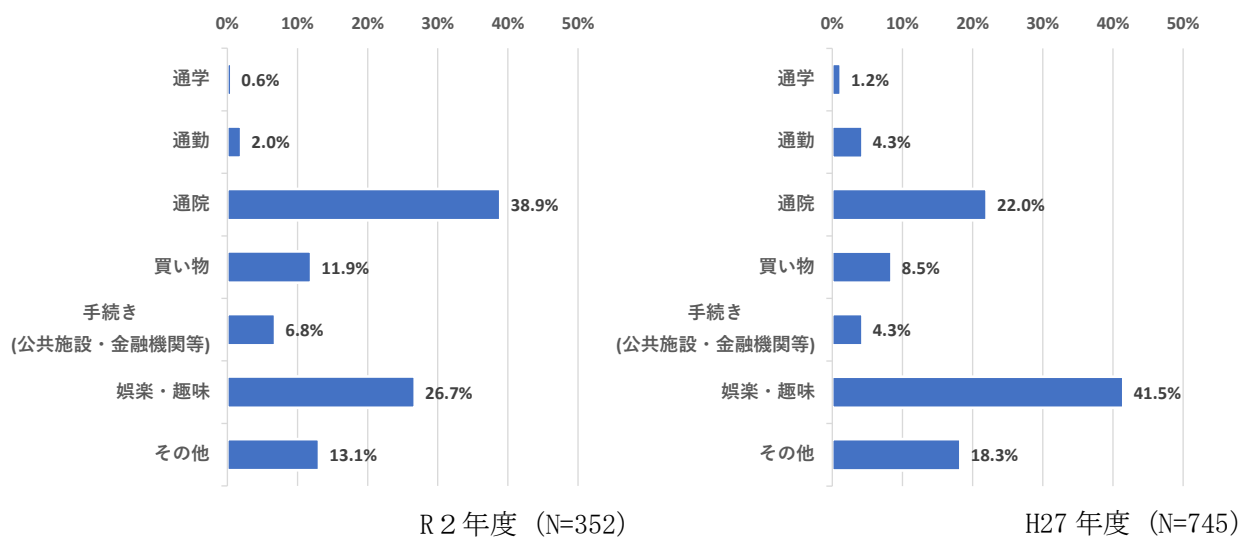


図 4-41 タクシーの利用目的

(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。

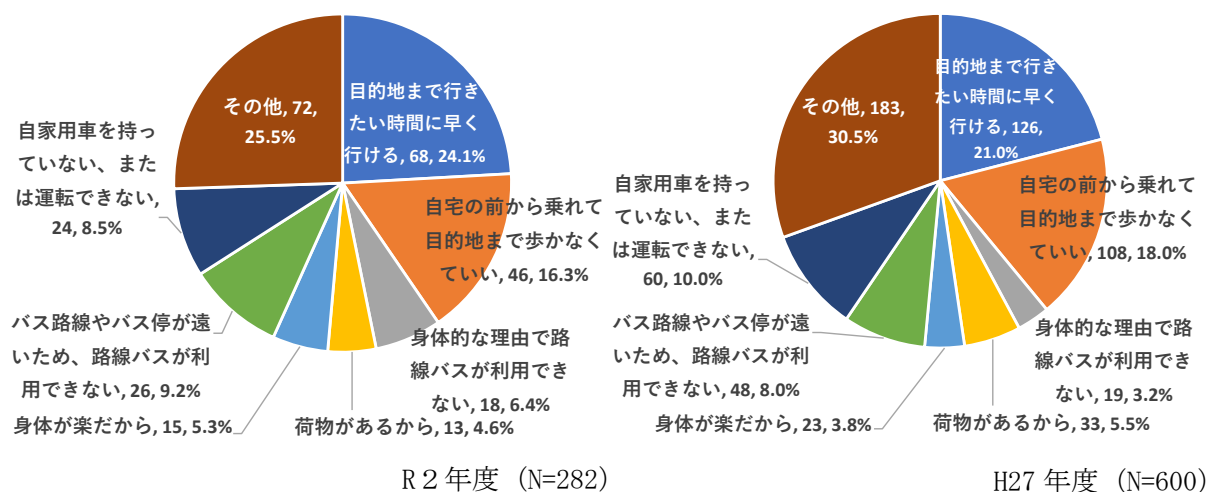


図 4-42 タクシーを利用する理由

(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。

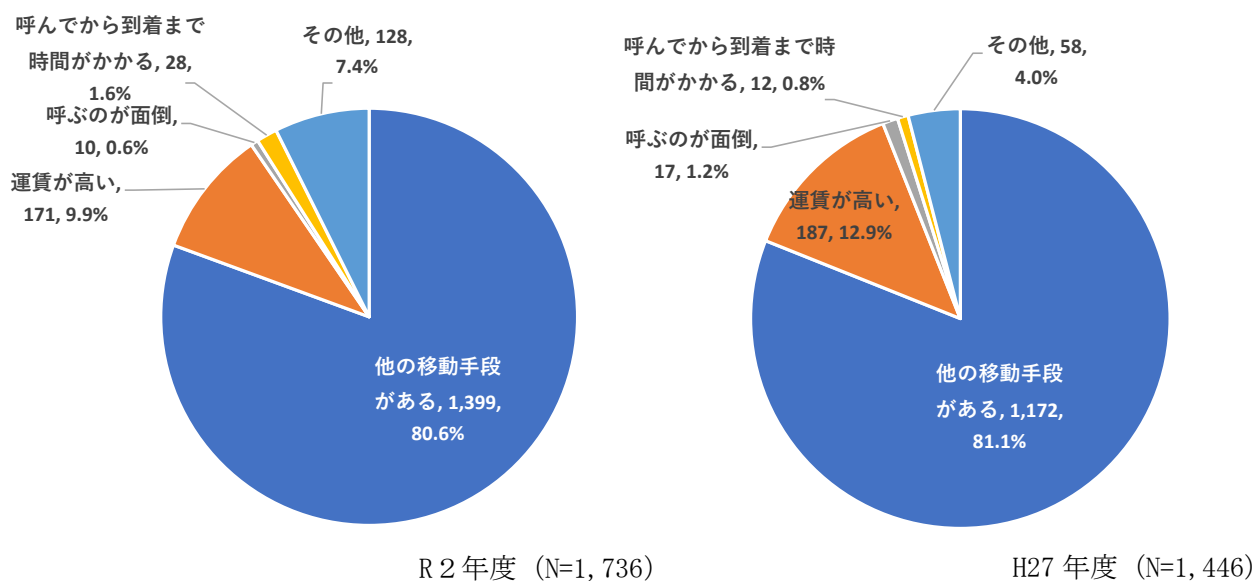


図 4-43 タクシーを利用しない理由

(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。

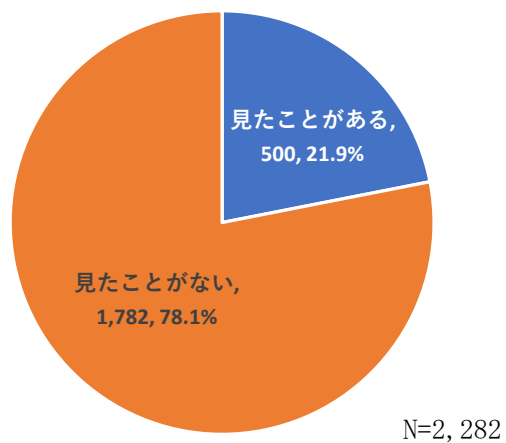


図 4-44 ホームページについて

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。

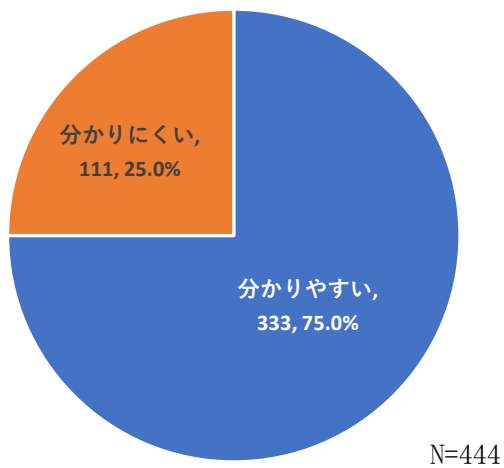


図 4-45 分かりやすさについて

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。

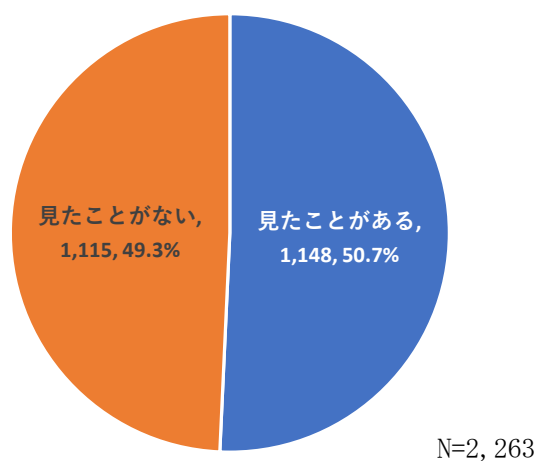


図 4-46 路線マップ時刻表&レール時刻表について

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。

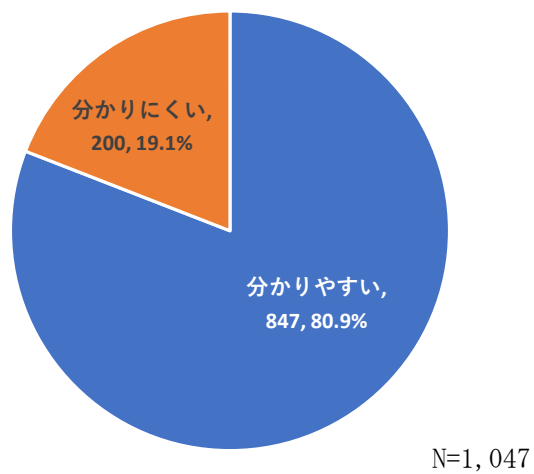


図 4-47 分かりやすさについて

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
と解答しています。

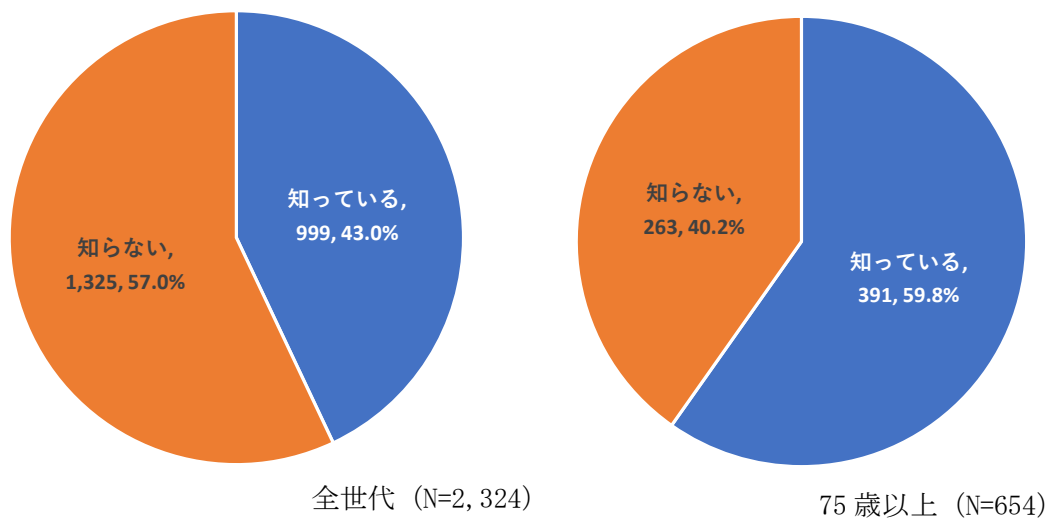


図 4-48 福知山市敬老乗車券事業について

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%が知っていると回答しており、75 歳以上では約 70%が知っていると解答しています。

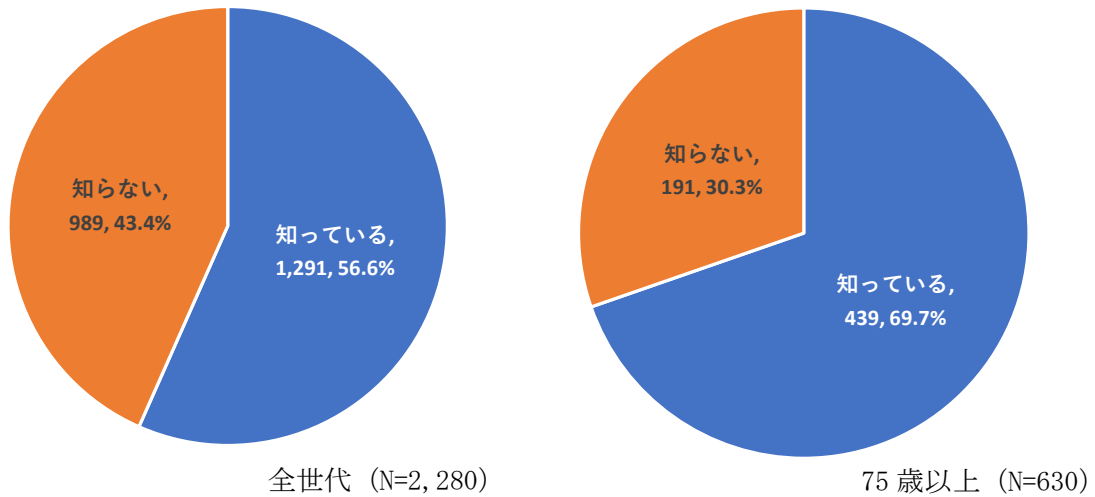


図 4-49 福知山市高齢者自動車運転免許自主返納事業について

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。

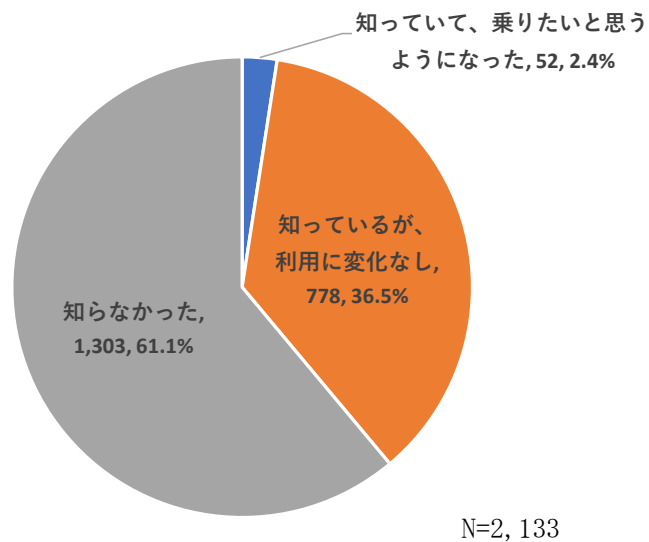


図 4-50 ラッピングについて

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	・利用者数：<u>減少傾向</u> ・利用者層：昼間 高齢者、夜間 飲食店利用者 ・利用目的：昼間 通院・買物、夜間 飲食店利用
2	収益の状況	・ <u>減少傾向である。</u>
3	配車可能な範囲	・中丹交通圏（福知山市、綾部市、舞鶴市）
4	新型コロナウイルス感染症による影響	・最も落込んだ時期で 50%の利用が減少した。 ・配車を 50%減させたこともある。
5	運行上の課題	・<u>乗務員不足が課題。</u> ・深夜の乗務員確保が難しい。
6	乗務員の確保状況	・タクシードライバー経験者が少ない。
7	キャッシュレス決済システムの導入・検討状況	・今のところ予定がない。
8	デマンド交通等への対応の可能性	・乗務員不足で対応が難しい。
9	利用者からの意見等	・予約に応じてほしいという意見がある。
10	乗務員からの意見等	・体力、精神面で夜勤対応が厳しい。
11	今後の展望	・地域の実情に見合った輸送サービスの創出を進めたい。
12	その他	・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。）

(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	・利用者数：一部で増加傾向 ・利用者層：高齢者 ・利用目的：通勤・買い物
2	収益の状況について	・再編路線においては増加傾向。
3	車両の更新計画	・新車両への更新実施した例もある。
4	新型コロナウイルス感染症による影響	・一部で利用者数の減少がみられる。
5	運行上の課題	・利用者増加が少ない。 ・車両の老朽化が進んでいる。
6	利用促進に必要な取組	・運行ルートの再編やPR活動。
7	乗務員の確保状況	・問題ない。 ・検討中。
8	路線見直しの必要性	・特になし。
9	運行維持に対する考え方	・<u>利用促進や運行日の調整を検討している。</u>
10	キャッシュレス決済システムの導入・検討状況	・検討していない。
11	他の移動手段との競合の状況や役割分担について	・特になし。
12	利用者からの意見等	・敬老乗車券の出張販売。 ・午後の増便。 ・一律料金の設定。
13	乗務員からの意見等	・日祝の減便で収入が減った。
14	今後の展望	・過疎化に伴い地区外利用者が増加傾向にある。 ・利用促進を図っていきたい。

(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	・利用者数：減少傾向 ・利用者層：通学・高齢者・通勤 ・利用目的：通学・日常利用・通勤
2	収益の状況について	・減少傾向。
3	車両の更新計画	・更新状況は各社により異なる。
4	新型コロナウイルス感染症による影響	・減少傾向。
5	運行上の課題	・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。
6	利用促進に必要な取組	・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。
7	乗務員の確保状況	・特になし。
8	路線見直しの必要性	・自治体と検討していきたい。
9	運行維持に対する考え方	・自治体と検討していきたい。
10	キャッシュレス決済システムの導入・検討状況	・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。
11	他の移動手段との競合の状況や役割分担について	・役割分担が必要。
12	利用者からの意見等	・ダイヤ改正や時間帯の見直しなどの意見がある。
13	乗務員からの意見等	・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。
14	今後の展望	・今後は娯楽や買物利用も重要になる。 ・関係者との協議が重要。

(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	・事業収支：損得なし（約 8 割）、赤字（約 2 割） ・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 ・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）
2	赤字額に対する他事業からの補填状況について	・補填はしていない。（約 6 割） ・補填している。（約 4 割）
3	有償運送事業の位置付けについて	・輸送サービスとして実施している。（約 9 割） ・介護サービスの一環として実施している。（約 1 割）
4	利用状況について	・会員数（利用者数）：約 10 人～約 100 人（1 日 1 人～2 人） ・利用者層：高齢者、ケアハウス利用者 ・利用目的：通院（途中買物利用可）
5	新型コロナウイルス感染症による影響	・減少した。
6	運行上の課題	・運転手の高齢化。 ・事業の継続。 ・運転会員不足。
7	乗務員の確保状況	・乗務員は足りている。（約 8 割） ・乗務員は不足している。（約 2 割）
8	キャッシュレス決済システムの導入・検討状況	・検討していない。
9	利用範囲について	・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 ・対象者：会員
10	利用者からの意見等	・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。 ・決まった時間に迎えに来てくれるので安心できる。 ・安くて助かる。 ・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。 （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。） ・敬老乗車券が使えるようにしてほしい。 ・女性利用者からの女性運転者の指名。
11	乗務員からの意見等	・利用者の情報を共有すべきか難しい。 ・車の乗り降りに家族の協力をお願いしたが難しい。 ・高齢ドライバーなので体力的につらい。 ・賃金の上乗せ。（ガソリン代の高騰等）
12	今後の展望	・事業実施継続。 ・福祉・交通空白地有償運送のネットワーク化。

(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	・ <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> ・ <u>ベビーカーの乗り降りの大変さ。</u> ・ 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。 ・ 駐車場代金が高い、駐車場が空いてない。 ・ エレベーターの場所がわからない。
2	鉄道に関するご意見	・ 本数を増やしてほしい。 ・ 安心して利用できる場所であってほしい。 ・ 親子パスがほしい。 ・ 子連れ専用車両がほしい。 ・ 授乳・オムツ交換スペース、子どもトイレの設置。 ・ 特急を増やしてほしい。 ・ コロナが落ち着けば利用したい。 ・ 新幹線があればうれしい。 ・ 料金が安くなればうれしい。 ・ 子どもが喜ぶグッズがあればうれしい。 ・ 車掌さんが親切。
3	バス利用時の困っていること	・ <u>トイレやベビーカーの置き場所。</u> ・ 階段の乗降の困難（ベビーカー・子ども）。 ・ 本数が少ない・バス停の場所がわからない。 ・ 子どもが泣いた時の避難所がほしい。
4	バスに関するご意見	・ バス停を増やしてほしい。 ・ <u>ICカードを利用できるようにしてほしい。</u> ・ 本数を増やしてほしい。 ・ 機会があれば是非利用したい。 ・ 子育て世代に使いやすくしてほしい。 ・ 今後、老後や子どもが通学する時に利用すると思う。

(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	・ JR は京都へ多くて 10 回程度出かける程度。 ・ 丹鉄は年 1 ～ 2 回程度利用している。 ・ 近場の移動はほとんど自家用車を使っている。
2	鉄道利用時の困っていること	・ 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。
3	鉄道の必要性	・ <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>
4	鉄道に関するご意見	・ 間引き運転は困るときがある。 ・ 営業面での工夫・努力がされていることがよく分かる。
5	バスの利用状況について	・ 市内での飲食がある時にはバス利用が有効。 ・ <u>高齢者には病院へ行くために何としても必要。</u>
6	バス利用時の困っていること	・ 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。 ・ まだまだ自家用車を多用している高齢者が多いからだ。 ・ <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>
7	バスの必要性	・ 特に意見なし。
8	バスに関するご意見	・ 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。
9	その他	・ 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。

(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	・利用頻度：1～2か月に1回程度、通勤のため毎日 ・利用目的：通院・買い物・レジャー・通勤
2	鉄道利用時の困っていること	・駅周辺の駐車場が高い。 ・不具合発生や質問したいときに駅員がいてほしい。 ・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。 ・障害のある人にとってわかりにくい情報や料金の差異。
3	鉄道の必要性	・移動手段としてはとても必要。
4	鉄道に関するご意見	・当事者（車椅子）、家族が利用しやすい環境の確保。 ・無人駅を無くしてほしい。 ・<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> ・緊急情報を目で見えるように掲示してほしい。 ・<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> ・企画列車、福知山城などとのコラボ企画はどうか。
5	バスの利用状況について	・利用頻度：通勤のためほぼ毎日 ・利用目的：通院、買い物、レジャー、通勤
6	バス利用時の困っていること	・減便などにより、本数が少ない。 ・バス停まで遠い。 ・料金が安い。
7	バスの必要性	・外出支援制度はあるが限界があり十分とはいえない。 ・運転免許証返納後の移動手段として重要。 ・高齢化にあわせて必要度が増してくると思う。 ・高速バスは大阪、神戸、各空港に行くときにはとても便利。
8	バスに関するご意見	・希望する場所にバス停がない。 ・<u>車椅子でも気軽に乗れるようにしてほしい。</u> ・福知山から京都行の直行便があれば利用したい。 ・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。 ・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。 ・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。

(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	・利用者数：減少 ・利用目的：通学・日常利用・通勤・観光
2	新型コロナウイルス感染症による影響	・減少傾向。
3	運行上の課題	・<u>利用が少ない列車の運行確保。</u> ・<u>車両や運送設備の老朽化。</u>
4	利用者からの意見等	・福知山駅コンコースの雨漏り、通勤・通学時の車両の増結。
5	駅員、乗務員からの意見	・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。
6	今後の展望	・利用者減少による減便。 ・収益悪化で厳しい経営状況が続く。

5. 福知山市における公共交通に関する課題

5.1 問題点と課題の整理

公共交通の現況や利用実態調査、アンケート調査結果等を踏まえ、各地域のまちづくり方針と連携した市域全体を見渡した公共交通ネットワークの再構築に向け、以下の視点で課題・問題点を抽出しました。

① 住民等の年代別の移動手段の確保

② 適正な費用対効果の検証

③ 活力に満ちた地域社会の創造

5.1.1 住民等の年代別の移動手段の確保

○若年層の移動手段

- ・小中学校の統廃合に伴いスクールバスが導入されたことを背景として、平成 27 年度調査時点と比較して、小中学生の路線バスの利用の減少がみられました。（乗り込み調査より）
- ・10 歳台は主に通学のために公共交通を利用しています。（市民アンケートより）

⇒通学手段としての公共交通の維持が必要なものの、利用者数が減少しているため、効率的な運用方法の検討が必要です。

○20 歳台以上の移動手段

- ・移動手段として、多くの方が自家用車を利用しているものの、自家用車の運転が難しくなった場合、代替する移動手段として路線バスを想定しているとの回答が最も多くみられました。（20%）（市民アンケートより）
- ・コロナ禍の影響により路線バスの利用者数は平成 27 年度調査時と比較して、減少の傾向を示しています。（乗り込み調査より）

⇒コロナ禍の状況を踏まえた、移動手段の検討が必要です。

⇒高齢化の進展を見据えて、高齢者が自家用車の運転が困難になった時に公共交通の利用を検討できるよう、利用促進に取り組むことが必要です。

5.1.2 適正な費用対効果の検証

- ・バスの本数が少ないことや運行時間帯に関する要望が多くみられました。自由意見としてバスの利便性が低いことに対する不満や増便に対する要望がありました。（乗り込み調査より）

⇒路線の利用状況を踏まえて、運行経路・時間帯について見直しや、市内を運行するタクシーなどの路線バス以外の交通資源の活用や効率的な運行に向けた地域コミュニティ交通への転換などについての検討が必要です。

- ・福知山市の公共交通機関への財政支援の状況に対する認知度は約 75%で、財政負担が増えなくてもやむを得ないという意見や財政負担を増やさずに工夫すべき、公共交通も財政負担も現状を維持すべきという意見が多くみられました。（市民アンケートより）

⇒財政負担をしてでも運行維持が望まれる一方で、運行方法の工夫などによる運行維持も望まれる中で、福知山市の財政負担を今後増加させないためにも、運行水準について、公共交通事業者との継続的な協議が必要です。

5.1.3 活力に満ちた地域社会の創造

- ・公共交通機関の利用頻度は平日については平成 27 年度調査時と比較して大きな変化はみられませんでした。休日については利用者数が減少している傾向がみられました。（乗り込み調査より）

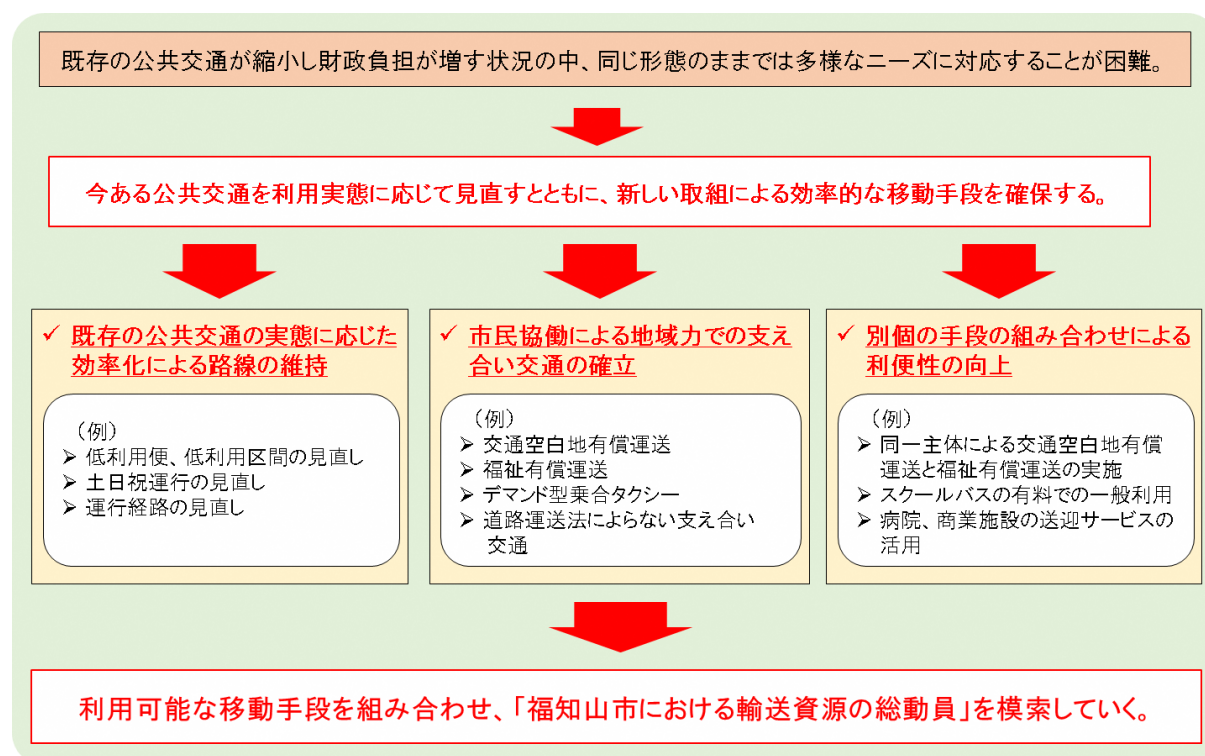
⇒コロナ禍であるため、不特定多数の方と接触する可能性のある公共交通機関の利用を控える意識が働いていることが考えられます。公共交通以外の移動手段を持っていない場合、公共交通の利用頻度の減少は外出頻度の減少につながるため、公共交通機関でのコロナウイルス対策実施状況の周知など、公共交通機関の利用率向上施策が必要です。

- ・福知山市敬老乗車券事業（75 歳以上が対象）の認知度は全世代では 43%、75 歳以上は 60%、福知山市高齢者運転免許証自主返納支援事業（75 歳以上が対象）の認知度は全世代では 57%、75 歳以上は 70%となっています。

⇒認知度の向上にむけて引き続き周知活動が必要です。

5.2 福知山市における輸送資源の総動員

既存の公共交通が縮小し財政負担が増す状況の中、同じ形態のままでは多様なニーズに対応することが困難です。今ある公共交通を利用実態に応じて見直すとともに、新しい取組による効率的な移動手段を確保する必要があります。



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

福知山市地域公共交通網形成計画における基本方針や計画目標に対しての振り返りを行い、前章で抽出・整理した課題を基に新たな基本方針を設定します。

【旧：福知山市地域公共交通網形成計画】

■基本方針

- 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
- 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
- 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
- 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

■検討事項および実施事業

- ① 利用促進のための検討事項
 1. 市民協働型利用促進事業
 2. バス情報発信事業
- ② 公共交通再編のための検討事項
 1. バス路線再編評価事業（路線評価基準の設定）
 2. 乗継改善事業
 3. デマンド実証実験事業
 4. 交通空白地の地域コミュニティ交通支援事業
 5. スクールバス活用検討事業

■計画の目標・指標

- 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ー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。
 指標1ー②:敬老乗車券の購入冊数を増やします。
- 目標2:「公共交通のネットワークを充実させる。」
 指標2ー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。
 指標2ー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。
- 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ー①:公共交通の必要性和利用に対する意識高揚に向けた啓発活動を推進します。
 指標3ー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。

これまでのネットワーク形成の取組を振り返るとともに、福知山市における「輸送資源の総動員」の考え方を加える必要がある。今ある公共交通を利用実態に応じて見直すとともに、新しい取組による効率的な移動手段を確保を目指す。

✓ 既存の公共交通の実態に応じた効率化による路線の維持

✓ 市民協働による地域力での支え合い交通の確立

✓ 別個の手段の組み合わせによる利便性の向上

【新：福知山市地域公共交通計画】

6.1 検討事項と実施事業の振り返り

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

(1) 市民協働型利用促進事業

表 6-1 市民協働型利用促進事業

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
モビリティ・マネジメント(MM)の推進	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	3校で実施し、児童・保護者へのアンケートから、今後、バスを利用したいという意見があり、バスの必要性を理解いただきました。 H28.11.17 美河小学校(1・2年生 38 人) H29.11.10 成仁小学校(5年生 59 人) H30.10.31 上川口小学校(5年生 10 人)
学校訪問説明会の開催	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	説明会の実施要望がなく、実施に至らず。
路線バスおでかけツアーの実施	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	各種イベントにバスを活用してもらうことで、バスの乗り方や利便性を知ってもらうことができました。 ・まちなか循環バスを利用したウォーキングイベント。(H29.2.2) (主催:+1000 歩の会、参加者:50 人) ・子育て団体によるまちなか循環バス体験乗車。(H30.2.21、H31.2.26)
親子バス体験乗車会の開催	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	夏休み子どもお出かけバスチケット事業を実施し、家族でバスを利用するきっかけづくりとなりました。 ・利用枚数 H29=174 枚 H30=113 枚 R1=165 枚 R2=75 枚 ・事業者別内訳(4か年合計) 京都交通=69.8% 西日本ジェイアールバス=9.7% 丹後海陸交通=1.7% 三岳バス=0% 庵我バス=6.3% 中六人部バス=1.7% 市バス三和=2.5% 市バス夜久野=1.0% 市バス大江=7.4%

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
スタンプラリーの実施	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	市内バス路線を使ったイベントの実施団体がなく、実施に至らず。
市内イベント路線バス活用事業	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	やくの高原まつりや大江山酒吞童子祭りのイベントチラシに、バス時刻表や乗り継ぎ情報を掲載しました。
バス車両デザインの公募	愛着の持てるバスラッピングを公募します。 (平成 28 年度～令和2年度)	平成 28 年度更新の市バス畑線についてラッピングデザインを公募し、「しだれ桜」「銀河鉄道」を連想させるシンプルな桜と星の親しみやすいデザインとしました。   
敬老乗車券事業	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。 (平成 25 年度から実施中)	【敬老乗車券販売実績】 H28:4,055 冊 H29:4,083 冊 H30:3,872 冊 R1 :4,188 冊 R2 :3,111 冊
運転免許証自主返納者への支援	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。 (平成 26 年度から実施中)	【運転免許証自主返納支援事業申請者数】 H28:194 人 H29:230 人 H30:241 人 R1 :298 人 R2 :199 人

(2) バス情報発信事業

表 6-2 バス情報発信事業

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
わかりやすい時刻表と路線図の発行	わかりやすく便利な時刻表及び路線図を作成します。 (平成 28 年度～令和2年度)	時刻表にQRコードを掲載して、スマホ等で各路線の運賃を確認したり、森の京都NAVIアプリをダウンロードできるようにした「福知山市内バス路線マップ時刻表&レール時刻表」を年に1回発行しました。
出前講座の開催	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	令和 2 年 10 月 27 日 出前講座実施 令和 2 年 11 月 7 日 出前講座実施
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	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	広報ふくちやま平成 28 年 12 月 1 日号で市バスの利用状況を公表し、運行内容の見直し検討について周知しました。また、路線再編にあたっては、地域説明会や全戸配布チラシ等によりバスの運行状況を周知しました。 見直しが必要な路線については、実績値を明示することで、地域住民の理解を得ることができました。
交通結節点におけるわかりやすい情報提供の検討	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	需要の多い市民病院、福知山城へのバスの時刻をまとめたポスターを福知山駅北口に掲示しました。(R2.4から)
わかりやすい車両やバス停の行き先表示	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	車両に行先表示板を設置し行先を明示しています。また、バス停の時刻表に行先を表示しています。 道路の片方にしかバス停が設置できていない所については引き続き表示方法を検討していきます。
公共交通利用実態市民アンケートの実施	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。 (平成 31(令和元)年度～令和2年度)	令和2年度に市民アンケート調査を実施しました。

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
路線バス沿線の行楽情報の発信	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	「路線マップ時刻表&レール時刻表」にモデルコースや森の京都 NAVI アプリの QR コードを掲載しました。
ホームページの刷新	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	令和元年度に市ホームページ全体を刷新しました。 緊急時の運休情報等については、都度、新着情報として掲載しております。また、民間バスについては、ダイヤ改正等の情報をタイムリーに反映するため、民間バス会社のホームページへのリンクを掲載しています。

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

(1) バス路線再編評価事業（路線評価基準の設定）

表 6-3 バス路線再編評価事業（路線評価基準の設定）

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
路線評価基準の検討及び設定	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人当りの市財政負担額など、一定の基準項目と数値の設定を検討します。 (平成 28 年度～令和2年度)	福知山市地域公共交通再編実施計画においてバス路線評価基準を設定しました。 【路線評価基準】 ①収支率 民間バス 40%未満 自主運行バス 30%未満 市バス 10%未満 ②路線1便当り平均乗車人数 1.0 人以下 ③利用者1人当り市財政負担額 1,000 円／人以上
評価基準に基づく「運行内容見直し路線」の選定	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。 (平成 28 年度)	福知山市地域公共交通再編実施計画において、路線評価基準に基づく全路線の評価を実施しました。 1項目以上該当する路線を見直し検討の対象としていきます。
「運行内容見直し路線」の公表	選定した「運行内容見直し路線」の公表を行います。 (平成 28 年度)	路線評価結果が記載された福知山市地域公共交通再編実施計画を市ホームページで公表しました。
住民懇談会の実施	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。 (平成 28 年度)	地域説明会において、路線評価基準と現状、路線再編案や地域が主体となって実施する代替交通の導入検討について説明を行いました。
住民アンケートの実施 地域による利用促進の推進	評価内容の説明と今後の利用変化の意向を確認します。 (平成 28 年度～令和2年度)	平成 29 年度 まちなか循環バスアンケート 平成 29 年度 三岳バスアンケート 令和2年度 大江地域市バスアンケート

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
運行内容の検討・利用者負担の検討	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) (平成 28 年度～令和2年度)(市バスのみ)	主に市バスと自主運行バスについて、曜日や便ごとの実態に応じた見直しを進め、効率性の向上と利便性の確保を図りました。運行内容の見直しにあたっては、路線全体だけでなく便毎の利用状況を確認し、実態に即したルート・ダイヤの検討を行いました。
見直し内容の決定	見直し内容の決定を行います。(調整可能なものから順次) (平成 28 年度～令和2年度)(市バスのみ)	運行内容の見直しについては、随時地域公共交通会議で協議を行いました。
見直し内容の実証実験	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) (平成 28 年度～令和2年度)(市バスのみ)	運行内容の見直しについては、実証実験期間を設けず、それに変わる措置として、利用実態の把握やアンケート等によるニーズの把握、地域説明会の開催等により十分検討を行った上で実施しました。
見直し後の本格運行	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) (平成 28 年度～令和2年度)(市バスのみ)	バス路線見直し後の本格運行により、市バス運行にかかる経費が削減され、中六人部バスでは減少していた利用者数が増加に転じました。 平日と比較して利用の少ないまちなか循環バス北ルートの土日祝の運行を、福知山城から御霊公園へと周遊する光秀ルートに切り替え、増加する観光客のニーズに対応しました。 【本格運行実績】 ・H29.10 三和市バス減便 ・H30.4 三和市バス土曜日運休 ・H31.4 三和市バス 減便 ・H31.4 庵我バス 経路変更 ・H31.4 中六人部バス乗降制限解除 ・R1.10 まちなか循環バス経路変更 ・R2.4 庵我バス 日祝運休 ・R2.9 三岳バス 経路変更、乗降制限解除
評価基準項目に基づく財政支援	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	評価基準には財政支援に関する項目を設けていません。(路線の見直しや乗合交通としての必要性を検討するための評価基準として設定しています。)
「評価基準項目に基づく財政支援」について公表	「評価基準項目に基づく財政支援」について公表します。 (平成 28 年度～令和2年度)	評価基準には財政支援に関する項目を設けていません。(路線の見直しや乗合交通としての必要性を検討するための評価基準として設定しています。)

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
再編実施計画の検討	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	福知山市地域公共交通再編実施計画策定委員会を設置し、計画策定について協議を行い、関係者による合意形成を図りました。
再編実施計画策定のための調査	再編実施計画策定のための調査を実施します。 (平成 28 年度～令和2年度)	福知山市地域公共交通再編実施計画策定に係り、業務委託を発注し調査を実施し、再編の方向性の基となる、本市の公共交通の路線や便ごとの詳細な現状や地域のニーズ等を把握しました。
再編実施計画の策定	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	各種調査結果を踏まえて、平成 29 年8月に「福知山市地域公共交通再編実施計画」を策定しました。
車両の最適化	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	利用実態に応じた車両に更新し、効率化を図り、三岳では小型化に合わせて細部運行を開始しました。また、オートステップや手すりの設置等、可能な範囲で誰もが利用しやすい車両の整備を行いました。 【バス車両更新実績(H28 以降)】 ・H29.2 夜久野市バス 23 人乗り →10 人乗り(オートステップ・手すり付き) ・H31.4 三岳バス 25 人乗り →14 人乗り(オートステップ・手すり付き) ・H31.4 中六人部バス 25 人乗り →14 人乗り(オートステップ・手すり付き)
利用実態に合わせた利用しやすいダイヤ改正の検討	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	市バスのダイヤについては、幹線バス路線や鉄道との接続、乗務員への利用実態の聴き取りを行い、都度改正を行いました。事業者が運行するバスについては、事前調整の中で市の要望を伝え、可能な範囲で調整を行いました。

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
地域公共交通再編事業	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	市バスについては、三和地域において段階的な見直しと交通空白地有償運送「みわひまわりライド」やスクールバス一般混乗の導入を行いました。 自主運行バスについては、三岳バスと庵我バスの経路見直しや庵我バスと中六人部バスの乗降制限解除を行いました。 川北地域と下豊富地域において、デマンド型乗合タクシーの実証実験を行いました。 今後、夜久野地域についても、地域と協議を進めていきます。

(2) 乗継改善事業

表 6-4 乗継改善事業

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	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	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	市内の乗降制限が全て解除され、中六人部バスでは減少していた利用者数が増加に転じました。 ・H31.4 中六人部バスと西日本ジェイアールバス園福線との乗降制限解除。 ・H31.4 庵我バスの日本交通三段池公園線への乗り入れ。 ・R2.9 三岳バスと京都交通バス夜久野線との乗降制限解除。
乗継ダイヤの調整	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	鉄道や幹線バス路線のダイヤ改正に合わせて、随時市バスのダイヤ調整を行い、限られたダイヤの中で効率的な乗り継ぎができるようにしました。
乗継割引制度の可能性の検討	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	運行事業者との調整ができず実施に至らず。 乗継割引については、割引分をどの事業者が負担するのかという課題について、継続的に議論していきます。
乗継拠点、待合環境の整備	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	各地域において、バス停へのベンチ設置や待合所の清掃等、待合環境の改善等に協力いただきました。

(3) デマンド実証実験事業

表 6-5 デマンド実証実験事業

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
見直し路線についてデマンド型の運行案の検討	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	京都交通バス川北線、小牧線沿線で実施を検討し、デマンド型乗合タクシーの実証実験の実施につながりました。
対象地域の利用実態調査	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	乗降調査やアンケートにより利用実態やニーズの把握を行いました。
住民説明	デマンド運行案の説明を実施します。 (平成 28 年度～令和2年度)	地域説明会や全戸配布チラシにより運行内容の説明を行いました。今後も継続的な周知活動を行っていきます。
再編実施計画の策定	必要に応じて再編実施計画を策定します。 (平成 28 年度～令和2年度)	平成 29 年8月「福知山市地域公共交通再編実施計画」を策定しました。
実証実験開始	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) (平成 28 年度～令和2年度)	実証実験を実施により、運行実績のデータ収集ができました。引き続きデータの収集と制度化に向けた検証を行っていきます。 ・H29.3 川北デマンドタクシー実証実験 ・R1.10 姫髪乗合タクシー実証実験

(4) 交通空白地の地域コミュニティ交通支援事業

表 6-6 交通空白地の地域コミュニティ交通支援事業

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	内容	
運行事業者との運行体系案の検討	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。 (平成 28 年度～令和 2 年度)	平成 27 年度から平成 28 年度にかけて、三和地域協議会と三和地域の公共交通再編(市バス再編、交通空白地有償運送導入)について協議・検討を行いました。
関係者との調整の支援	関係事業者と実施主体との調整の支援を実施します。 (平成 28 年度～令和 2 年度)	平成 29 年 8 月、有償運送運営協議会を開催し、三和地域協議会が運行する交通空白地有償運送について協議を行いました。
法的手続きの支援	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。 (平成 28 年度～令和 2 年度)	平成 29 年 10 月から三和地域において、三和地域協議会が運行する交通空白地有償運送「みわひまわりライド」が運行開始しました。

(5) スクールバス活用検討事業

表 6-7 スクールバス活用検討事業

福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実施結果及び効果
具体的な取組	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	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。 (平成 28 年度～令和2年度)	平成 30 年度、三和地域でのスクールバス一般混乗に向け、実施内容について、教育委員会、学校、PTA等と協議・調整を行いました。
活用案の検討と関係者との調整	活用案の検討と関係者との調整を実施します。 (平成 28 年度～令和2年度)	平成 30 年度、三和地域でのスクールバス一般混乗に向け、実施内容について、教育委員会、学校、PTA等と協議・調整を行いました。
法的手続きの支援	文部科学省や運輸局等への手続きを実施します。 (平成 28 年度～令和2年度)	平成 31 年4月から三和地域において、スクールバス一般混乗を開始しました。

6.2 計画目標の達成状況

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す。 利用回数／総人口							
福知山市地域公共交通網 形成計画 記載事項		実績及び評価					
計画策定時の 数値	目標値	H28実績	H29実績	H30実績	H31 (R1) 実績	R2実績	達成状況 ○達成 △一部着手 ×未達成
6.7回 (平成26年度) 541,404回 ／80,760人	7.0回	6.8回 544,699回 ／79,534人	7.6回 600,437回 ／79,049人	7.3回 573,473回 ／78,612人	7.1回 552,463回 ／77,743人	5.5回 424,615回 ／77,122人	×
※利用回数はバス事業年度(前年10月から当年度9月まで) ※総人口は当年3月末時点							
総人口と利用回数の推移				1人当たり利用回数			
評価							
令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が大幅に減少し、目標未達成となった。 しかし、平成26年度から令和元年度にかけては利用者数が541,404人→552,463人と11,059人増加しており、目標を達成できていた。この 期間では西日本ジェイアールバス、自主運行バス、市バスは減少したが、丹後海陸交通は微増、京都交通は約34,000人増加。特に大江 線や福知山綾部線等の路線が増加しており、通学利用が増加しているものと思われる。							

【指標1－②】 敬老乗車券の購入冊数を増やす。

福知山市地域公共交通網 形成計画 記載事項		実績及び評価					
計画策定時の 数値	目標値	H28実績	H29実績	H30実績	H31 (R1) 実績	R2実績	達成状況 ○達成 △一部着手 ×未達成
3,648冊 (平成26年度)	4,000冊	4,083冊	3,872冊	3,272冊	4,188冊	3,111冊	×

販売冊数等推移

販売冊数	販売箇所	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 (R1)	R2
	福知山市役所	2,570冊	2,646冊	2,978冊	3,024冊	2,875冊	2,443冊	3,187冊	2,362冊
	三和支所	359冊	251冊	290冊	296冊	286冊	224冊	261冊	202冊
	夜久野支所	233冊	268冊	276冊	292冊	226冊	202冊	258冊	168冊
	大江支所	392冊	326冊	380冊	316冊	349冊	259冊	405冊	313冊
	出張販売(市民病院)	47冊	66冊	53冊	16冊	10冊	28冊	7冊	6冊
	出張販売(大江分院)	32冊	19冊	-	23冊	-	20冊	-	8冊
	運転免許証自主返納特典分	-	72冊	78冊	116冊	126冊	96冊	70冊	52冊
	販売冊数合計	3,633冊	3,648冊	4,055冊	4,083冊	3,872冊	3,272冊	4,188冊	3,111冊
	利用可能額	10,899,000円	10,944,000円	12,165,000円	12,249,000円	11,616,000円	9,816,000円	12,564,000円	9,333,000円
利用額	9,183,100円	9,687,800円	10,645,100円	10,555,800円	9,815,200円	8,003,800円	9,797,000円	7,048,600円	
利用率	84.3%	88.5%	87.5%	86.2%	84.5%	81.5%	78.0%	75.5%	

※数値は行政年度 ※利用額、利用率は翌年度利用を含む

敬老乗車券販売冊数及び利用率の推移

年度	販売冊数	利用率
H25	3,633冊	84.3%
H26	3,648冊	88.5%
H27	4,055冊	87.5%
H28	4,083冊	86.2%
H29	3,872冊	84.5%
H30	3,272冊	81.5%
H31(R1)	4,188冊	78.0%
R2	3,111冊	75.5%

令和2年度 敬老乗車券 地域別販売冊数

地域	販売冊数
俣野	296
昭和	243
大正	319
雀部	296
成仁	212
成我	175
下川	104
下川	159
下川	38
上川	68
上川	109
上川	56
上川	141
上川	64
金谷	56
金谷	45
金山	22
雲佐	24
雲佐	21
菟原	69
菟原	71
川合	36
川合	81
中夜	38
中夜	36
上夜	180
美河	88
美河	64
有鈴	88
有鈴	64

評価

令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により販売冊数が大幅に減少し、目標未達成となった。
しかし、令和元年度時点では目標は達成しており、高齢者の一定の移動支援が図られた。
なお、平成30年度販売分より、敬老乗車券の有効期限を翌年度末から当年度末へと変更した。

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る。

福知山市地域公共交通網 形成計画 記載事項		実績及び評価					
計画策定時の 数値	目標値	H28実績	H29実績	H30実績	H31 (R1) 実績	R2実績	達成状況 ○達成 △一部着手 ×未達成
満足 :31.8% やや満足:23.6% やや不満:28.2% 不満 :16.4% (平成27年度)	満足 :40% やや満足:30% やや不満:15%以下(半減) 不満 :10%以下(半減)	－	－	－	－	満足 :41.4% やや満足:31.3% やや不満:20.2% 不満 :7.1%	△
評価							
令和2年度地域公共交通計画作成調査業務の中で住民アンケート調査を実施。 「やや不満」は目標未達となったが、「満足」、「やや満足」、「不満」は目標値を達成しており、全体的には満足度が向上したと言える。							

【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する。

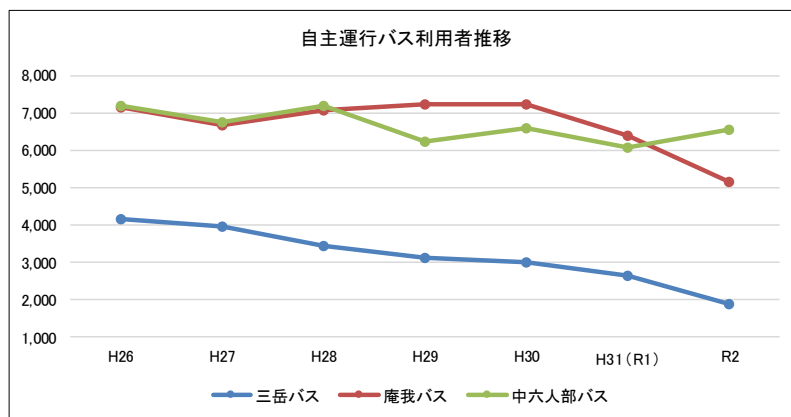
福知山市地域公共交通網形成計画 記載事項		実績及び評価					
計画策定時の数値	目標値	H28実績	H29実績	H30実績	H31(R1)実績	R2実績	達成状況 ○達成 △一部着手 ×未達成
0件 (平成27年度)	6件	1件	3件	3件	8件	9件	○
		①H29.3＝川北デマンドタクシー実証実験 ②H29.10＝市バス三和再編 ③H29.10＝みわひまわりライド実証実験 ④H31.4＝スクールバス一般混乗 ⑤H31.4＝庵我バス再編 ⑥H31.4＝中六人部バス再編 ⑦R1.10＝姫髪乗合タクシー実証実験 ⑧R1.10＝まちなか循環バス再編(光秀ルート運行開始) ⑨R2.9＝三岳バス再編					

自主運行バスの利用者数推移

(単位:人)

地域	再編内容	再編時期	H26	H27	H28	H29	H30	H31(R1)	R2
三岳バス	乗降規制解除及び路線見直し	R29.1	4,170	3,961	3,459	3,125	3,020	2,662	1,915
庵我バス	乗降規制解除及び路線見直し	R24.1	7,155	6,683	7,072	7,243	7,240	6,408	5,178
中六人部バス	乗降規制解除	H31.4.1	7,181	6,763	7,184	6,230	6,599	6,079	6,538
合 計			18,506	17,407	17,715	16,598	16,859	15,149	13,631

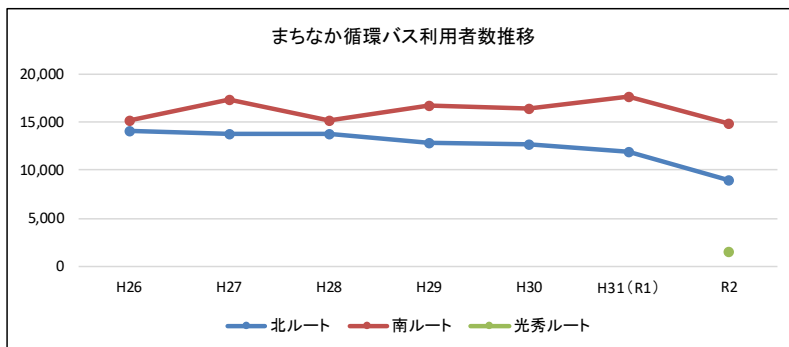
※数値はバス事業年度(前年度10月から当年度9月まで)



まちなか循環バスの利用者数推移 (単位: 人)

地域	H26	H27	H28	H29	H30	H31(R1)	R2
北ルート	13,996	13,825	13,725	12,768	12,693	11,960	8,898
南ルート	15,086	17,301	15,112	16,745	16,429	17,618	14,807
光秀ルート							1,508
合 計	29,082	31,126	28,837	29,513	29,122	29,578	25,213

※数値はバス事業年度(前年度10月から当年度9月まで)



みわひまわりライド利用実績

	H29.10～	H30	H31(R1)	R2
利用回数	191回	700回	969回	633回
稼働日数	68日	192日	207日	195日
稼働日当たりの利用回数	2.8回	3.6回	4.7回	3.2回
会員数	66人	90人	126人	139人

※数値は行政年度 ※会員数は年度末時点

スクールバス一般混乗利用実績

	H31(R1)	R2
一般	0人	0人
中学生	34人	96人
小学生	214人	360人
合 計	248人	456人

※数値は行政年度

姫髪乗合タクシー利用実績

	R1.10～	R2
利用人数	100人	129人
稼働便数	64便	118便
乗合率	1.56人	1.09人

※数値は行政年度

評価

三和地域において、市バスの段階的な見直し、交通空白地有償運送「みわひまわりライド」やスクールバス一般混乗の導入を行い、下豊富地域において、デマンド型乗合タクシー「姫髪乗合タクシー」の実証実験を行った。また、庵我バスや三岳バスの経路見直しと乗降制限解除や中六人部バスの乗降制限解除を行った。さらに、まちなか循環バスの再編を行い、光秀ルートの運行を開始した。これらにより、地域それぞれの状況やニーズに応じた移動手段の確保やその検討が実施された。

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】 公共交通の必要性和利用に対する意識高揚に向けた啓発活動（MM：モビリティマネジメント）を推進する。

福知山市地域公共交通網 形成計画 記載事項		実績及び評価					
計画策定時の数 値	目標値	H28実績	H29実績	H30実績	H31(R1)実績	R2実績	達成状況 ○達成 △一部着手 ×未達成
2回(校) 10/15細見 10/27成仁 (平成27年度)	年3回(校) 程度	1回(校) 11/17 美河小 1・2年生38人	1回(校) 11/10 成仁小 5年生59人	1回(校) 10/31 上川口小 5年生10人	0回(校)	0回(校)	△
評価							
毎年、市内各小学校宛てにMMの実施を依頼してるが、学校のカリキュラムの関係もあり、目標値は達成できなかった。しかし、MM実施後の児童及び保護者アンケートでは、ほとんどバスを利用していなかったが、今後は利用しようという意見があり、公共交通に対する意識向上の効果があつた。 ※MM(モビリティマネジメント) 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。							

【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する。
 ※路線バス等(新たな交通体系含む)に係る補助金、市バス委託料、自家用有償旅客運送事業への支援事業費の合計額(鉄道除く)

福知山市地域公共交通網 形成計画 記載事項		実績及び評価					
計画策定時の 数値	目標値	H28実績	H29実績	H30実績	H31(R1)実績	R2実績	達成状況 ○達成 △一部着手 ×未達成
103,988,153円 (平成27年度)	市財政負担額が 平成27年度決算 額を上回らない	97,723,480円	101,657,224円	95,267,661円	99,907,660円	124,010,461円	×

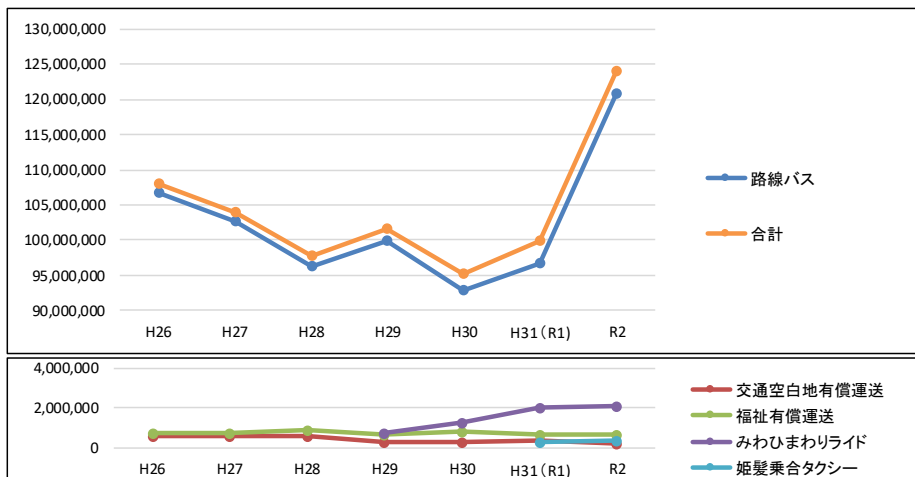
市財政負担額の推移

(単位:円)

	H26	H27	H28	H29	H30	H31(R1)	R2
路線バス	106,667,650	102,631,153	96,257,480	99,870,224	92,834,661	96,621,795	120,716,373
交通空白地有償運送	575,000	581,000	593,000	327,000	320,000	329,000	184,000
福祉有償運送	767,000	776,000	873,000	702,000	817,000	653,000	700,000
みわひまわりライド				758,000	1,296,000	2,000,000	2,077,000
姫髪乗合タクシー						303,865	333,088
合計	108,009,650	103,988,153	97,723,480	101,657,224	95,267,661	99,907,660	124,010,461

※数値はバス事業年度(前年度10月から当年度9月まで)

※鉄道を除く、路線バス等(新たな交通体系含む)に係る補助金、市バス委託料、自家用有償運送事業への支援費の合計額



評価

三和地域の公共交通再編に伴う市バスの運行内容見直しによって委託料を大幅に削減した。
 同時に、交通空白地有償運送「みわひまわりライド」やデマンド型乗合タクシー「姫髪乗合タクシー」の実証実験を行っているが、令和元年度までは平成27年度の決算値を上回らない範囲で実施できていた。
 しかし、新型コロナウイルス感染症の影響による収入の大幅減少や民間バスの経費増大によって、令和2年度は補助金額が大幅に増加し目標未達となった。
 なお、路線バスに対する欠損補助については、人件費や燃料費の影響を受けるため、増減幅が大きくなる。

6.3 基本方針

5章で示した課題と前計画の振り返りを踏まえて、「新：福知山市地域公共交通計画」の方針を以下のように定めます。

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

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

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

④：市民、交通事業者、行政及び各種団体等全ての関係者の理解と協働による輸送資源の総動員と利用促進

⑤：先進技術を活用した効率的な移動手段の確保と安全性・利便性の向上

6.4 計画目標

基本方針を達成するための計画の目標を次のように定めます。

表 6-8 計画目標 1（指標 1-①）

目標 1：利用しやすいバス交通を確保します。	
指標 1-①	市民 1 人あたりの年間路線バス利用回数
指標の考え方	市民が利用しやすい公共交通ネットワークが形成されていること評価するために、路線バスが利用されていることを確認することにより評価を行います。
指標の内容	市民 1 人当たりの年間路線バス利用回数＝全路線の年間路線バス利用者数／総人口 利用回数／総人口＝単位（回／人）
目標値	コロナ禍による公共交通の利用減少等の影響を考慮して、令和元年度の実績と同程度の水準を目標値として定めます。 目標値：7.0 回／人
評価方法	利用回数：運行事業者からの利用実績データを利用します。集計期間はバス事業者の事業の計画を踏まえて 10 月～翌年 9 月までを 1 年間とします。 総人口：福知山市が集計している人口データを利用します。対象時期は集計期間内の 3 月末とします。
評価の時期	毎年評価を実施します。

バス路線評価基準

評価指標		バス路線の収支率（％）		参考年間利用者数（人）	
		現況値 (R3)	目標値 (R9)	現況値 (R3)	目標値 (R9)
京都交通バス	福知山綾部線	59.2％	60.2％	57,455 人	91,289 人
	長田野線	60.2％	63.9％	56,016 人	88,753 人
	堀循環線	44.7％	49.4％	25,749 人	42,601 人
	岩間線	33.9％	29.9％	536 人	656 人
	岩間循環線	24.6％	28.0％	2,318 人	3,651 人
	川北線	16.4％	19.6％	1,096 人	1,724 人
	小牧線	28.1％	30.0％	7,239 人	12,624 人
	夜久野線	42.8％	51.5％	19,740 人	32,404 人
	大江線	50.9％	57.2％	26,236 人	41,587 人
	まちなか循環 北	23.8％	25.7％	8,378 人	5,060 人
	まちなか循環 ホリデー	－	29.4％	－	1,927 人
	まちなか循環 南	30.5％	35.7％	13,972 人	18,940 人
	まちなか循環 天津	－	42.3％	－	2,928 人
	三和線	－	65.8％	－	43,303 人
中京交通バス	園福線（桧山～下ノ段）	－	12.3％	－	13,608 人
三岳バス		15.9％	28.8％	1,816 人	2,840 人
庵我バス		23.0％	28.8％	4,457 人	7,100 人
中六人部バス		34.1％	28.8％	5,802 人	9,129 人
三和バス	細見線	1.7％	4.0％	183 人	303 人
	川合大原線	25.4％	23.8％	14,051 人	22,315 人
	菟原線	20.1％	19.3％	917 人	1,471 人
	友渕支線	2.8％	5.2％	841 人	1,318 人
夜久野バス	直見線	7.7％	9.2％	2,576 人	4,057 人
	畑線	3.5％	5.5％	1,286 人	2,028 人
	板生千原線	5.1％	6.8％	1,924 人	3,042 人
大江バス	大江山の家線	4.6％	6.5％	1,827 人	2,891 人
	二箇下線	4.0％	7.2％	2,230 人	3,550 人

表 6-9 計画目標 2（指標 2-①）

目標 2：公共交通のネットワークを充実させます。	
指標 2-①	自家用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。
指標の考え方	日常生活の移動手段が路線バスである人の、公共交通に対する満足度を確認することによって、公共交通ネットワークの充実度を評価します。
指標の内容	令和 8 年度に市民アンケートを実施し、アンケートの「満足」、「やや満足」、「やや不満」、「不満」の 4 段階評価を実施し、「満足」と回答した人の割合を評価します。
目標値	令和元年度の実績と同程度の水準を目標値として定めます。 目標値：満足 40%以上
評価方法	令和 8 年度に市民アンケート調査を実施します。
評価の時期	令和 8 年度に評価を実施します。

表 6-10 計画目標 2（指標 2-②）

指標 2-②	利便性や効率性の向上を目指して、新規技術（MaaS、AI オンデマンド交通、自動運転技術、キャッシュレス化、安全運転管理システム）等の活用の研究に取り組みます。
指標の考え方	近年技術革新が著しい MaaS 等の公共交通利便性促進に期待がかかる新規技術について、技術の状況を踏まえながら、福知山市内における実現可能な取組について、研究を行います。
指標の内容	I C T等を活用してバス運行データを収集し、課題抽出を行うとともに先進技術の活用に向けた基礎データとします。
目標値	課題抽出件数 1 路線につき 1 件／1 年
評価方法	I C T等を活用して収集したバス運行データについて、年 1 回評価を行い課題を抽出します。
評価の時期	毎年評価を実施します。

表 6-11 計画目標 3（指標 3-①）

目標 3：将来にわたり持続可能な交通移動手段を維持・確保します。	
指標 3-①	公共交通を持続的に利用してもらうために、「路線マップ時刻表&レール時刻表」の周知を行います。
指標の考え方	公共交通に関する興味・関心が向上していることについて、「路線マップ時刻表&レール時刻表」の認知度での評価を実施します。
指標の内容	令和 8 年度に市民アンケートを実施し、アンケートの「路線マップ時刻表&レール時刻表」について「知っている」人の割合を評価します。
目標値	令和 2 年度の調査結果（50.7%）を踏まえて目標値を定めます。 目標値：60%以上
評価方法	令和 8 年度に市民アンケート調査を実施します。
評価の時期	令和 8 年度に評価を実施します。

表 6-12 計画目標 3（指標 3-②）

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維持します。
指標の考え方	市民アンケート調査結果においても、福知山市の財政負担については「財政負担が増えてもやむを得ない」（31.7%）と「財政負担を増やさずに工夫をすべき」（32.3%）と拮抗しています。 コロナ禍の状況を踏まえつつ、市の公共交通に対する財政負担について、一定の目標値を定めることにより、持続可能な交通移動手段の維持・確保について、評価を行います。 また路線バスの収支率について、目標値を定めることにより、効率的に運用されているかを評価します。
指標の内容	市財政負担額 鉄道を除く地域公共交通の維持・確保に必要な財政負担について、令和 4 年度～令和 9 年度の平均値が平成 28 年度～令和 2 年度の平均値を上回らない額とします。 収支率 福知山市地域公共交通再編実施計画において定めたバス路線評価基準程度を目標値として定めます。
目標値	市財政負担額目標値：令和 4 年度～令和 9 年度の市財政負担額の平均値が平成 28 年度から令和 2 年度の平均値（103,713,297 円）を上回らない 収支率目標値：民間バス 40%以上、自主運行バス 30%以上 市バス 10%以上
評価方法	市の決算データに基づき評価を行います。
評価の時期	毎年状況を確認しつつ、令和 8 年度に評価を実施します。

7. 計画目標を実現するための具体的な事業

計画目標を実現するために、次の事業に取り組みます。

表 7-1 市民協働型利用促進事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
継続	1	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	令和4年度 ～ 令和9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和利用に対する意識の啓発を実施します。
変更	1	学校へのバス運行情報の提供	運行事業者 市 学校	令和4年度 ～ 令和9年度	高校生の通学利用を促進するため、路線図や時刻表の配布など、学校に対し路線バスの運行情報を提供します。
継続	1	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	令和4年度 ～ 令和9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。
変更	1	夏休み子どもお出かけバスチケット事業	市民(イベント実施者) 運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9年度	おとな1人につき同伴の小学生以下2人までの乗車運賃を無料とする取組を夏休み期間中に実施し、家族で公共交通を利用するきっかけづくりを行い、利用促進を図ります。
継続	1	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	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	1	敬老乗車券事業	運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9年度	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。
継続	1	運転免許証自主返納者への支援	市民 運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9年度	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。

表 7-2 バス情報発信事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
継続	3	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	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	1	出前講座の開催	運行事業者 市 地域	令和4年度 ～ 令和9年度	市民の路線バスに対する関心を高めるため、路線バスに関する出前講座を開催します。出前講座の内容は、申出のあった地域や団体と調整します。
継続	3	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	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	1	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	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	1	わかりやすい車両やバス停の行き先表示	運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	2	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	令和8年度	目標の達成状況や事業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。
継続	1	路線バス沿線の行楽情報の発信	運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9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。
新規	1	経路検索等に必要となるデータの提供	運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9年度	経路検索等に必要となる時刻表、運賃、路線等について、標準的なバス情報フォーマットである GTFS データ（公共交通機関の時刻表と地理的情報に関するオープンフォーマット）の整備を行います。

表 7-3 バス路線再編評価事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
継続	3	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	令和4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。
継続	3	「運行内容見直し路線」の公表	地域公共交通会議	令和4年度	選定した「運行内容見直し路線」の公表を行います。
継続	3	住民懇談会の実施	地域公共交通会議 地域	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	3	住民アンケートの実施 地域による利用促進の推進	地域	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	3	運行内容の検討・利用者負担の検討	運行事業者 市 地域	令和4年度 ～ 令和9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)
継続	3	見直し内容の決定	運行事業者 市 地域公共交通会議	令和4年度 ～ 令和9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)
変更	3	地域公共交通特定事業の検討	地域公共交通会議	令和4年度 ～ 令和9年度	必要に応じて地域公共交通特定事業(地域公共交通利便増進事業、貨客運送効率化事業、地域旅客サービス継続事業等)についての検討を行います。
変更	3	地域公共交通特定事業に必要な調査の実施及び計画策定	地域公共交通会議	令和4年度 ～ 令和9年度	必要に応じて地域公共交通特定事業(地域公共交通利便増進事業、貨客運送効率化事業、地域旅客サービス継続事業等)の実施に必要な調査を実施し、事業の実施に向けた計画策定を行います。
変更	3	地域公共交通特定事業の実施	地域公共交通会議	令和4年度 ～ 令和9年度	策定した事業の計画に基づいて、地域公共交通特定事業(地域公共交通利便増進事業、貨客運送効率化事業、地域旅客サービス継続事業等)を実施します。

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
継続	1	車両の最適化	運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	1	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	令和4年度 ～ 令和9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。

表 7-4 乗継改善事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
継続	1	乗継ダイヤの調整	各運行事業者	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	1	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	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	1	乗継拠点、待合環境の整備	地域 運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9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。

表 7-5 デマンド実証実験事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
継続	3	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	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	3	対象地域の利用実態調査	地域公共交通会議	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	3	住民説明	該当する運行事業者 地域公共交通会議	令和4年度 ～ 令和9年度	デマンド運行案の説明を実施します。
継続	3	実証実験開始	運行事業者	令和4年度 ～ 令和9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）

表 7-6 交通空白地の地域コミュニティ交通支援事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
継続	3	実施主体との運行 体系案の検討	実施主体 市	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	3	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	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	3	法的手続きの支援	実施主体 市	令和4年度 ～ 令和9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。

表 7-7 スクールバス活用検討事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
継続	3	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	令和4年度 ～ 令和9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。
継続	3	活用案の検討と関 係者との調整	教育委員会 市 学校 PTA	令和4年度 ～ 令和9年度	活用案の検討と関係者との調整を実施します。
継続	3	法的手続きの支援	実施主体と市	令和4年度 ～ 令和9年度	文部科学省や運輸局等への手続きを実施します。

表 7-8 新規技術活用検討事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
新規	2	ICT・先進技術等 活用の検討	運行事業者 市	令和4年度 ～ 令和9年度	MaaS、AIオンデマンド交通、自動運転技術、キャッシュレス化、バスロケーションシステム、デジタルサイネージ等の活用検討を推進します。

表 7-9 園福線地域旅客運送サービス継続事業

区分	目標 番号	具体的な取組	実施主体	実施期間	内容
新規	2	利用実態に合わせた利用しやすいダイヤの調整、運行開始	運行事業者 市	令和6年度 ～ 令和8年度	運行の維持が困難な園福線(西日本ジェイアールバス)について、地域旅客運送サービス継続事業を実施し、運行を維持・効率化する。

8. 計画の達成に向けた体制と評価について

8.1 計画の実施体制

計画の実現に向けて、福知山市、公共交通事業者、NPO、地域住民がそれぞれ役割分担に基づいて、協力し、事業を実施します。

事業の実施方法等については、地域公共交通会議の場等を活用し、協議を行っていきます。

8.2 計画の達成状況と評価の見直し

事業の実施状況については、地域公共交通会議を毎年開催し、事業の進捗状況や達成状況及び目標の達成に向けた評価指標のモニタリング結果を確認し、事業の改善や見直し、新たな取組等について、協議を行っていきます。また、評価結果については地域公共交通会議での協議後、速やかに国に提出します。

表 8-1 計画達成状況のモニタリング計画

目標	指標	モニタリング時期				
		令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度
1. 利用しやすいバス交通を確保します。	市民1人あたりの年間路線バス利用回数	○	○	○	○	○
	敬老乗車券の年間販売冊数	○	○	○	○	○
	敬老乗車券の認知度（市民アンケート）	—	—	—	—	○
2. 公共交通のネットワークを充実させます。	自家用車を利用しない市民の日常移動に対する満足度	—	—	—	—	○
	新規技術の活用研究件数	○	○	○	○	○
3. 将来にわたり持続可能な交通移動手段を維持・確保します。	「路線マップ時刻表&レール時刻表」の認知度（市民アンケート）	—	—	—	—	○
	市財政負担額	○	○	○	○	○