令和 4 年 10 月 18 日

綾部市地域公共交通計画

（素案）

令和５年〇月

綾　　部　　市

計画本編　目次

1.　はじめに 3
1.1 計画策定の背景と目的 3
1.2 計画区域 3
1.3 計画期間 3
1.4 計画の位置づけ 4
2.　綾部市の公共交通等の現状 5
2.1 地域や社会等の状況 5
2.2 公共交通の状況 9
2.3 市民等のニーズ 14
2.4 公共交通等の現状のまとめ 19
3.　上位・関連計画の整理 20
3.1 第6次綾部市総合計画 20
3.2 第2期綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略 21
3.3 綾部市都市計画マスタープラン 21
3.4 綾部市立地適正化計画 23
3.5 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画 24
3.6 JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画 24
4.　綾部市の公共交通の課題 26
5.　基本方針 30
5.1 基本理念と基本方針 30
5.2 地域公共交通の位置づけと役割 33
6.　具体的な施策 37
6.1 地域内交通の維持と利便性の向上 38
6.2 広域的な連携・交流の強化 44
6.3 公共交通を支える人材と意識の育成 47
6.4 最新の情報技術の活用や情報発信の強化 52
7.　数値目標 56
7.1 数値目標の設定 56
7.2 数値目標設定の考え方 58
8.　計画実施のための体制 63
8.1 評価の基本的な考え方 63
8.2 推進体制 63

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

綾部市は、京都府の中央北寄りに位置する田園都市で、舞鶴若狭自動車道と京都縦貫自動車道、そして JR 山陰本線と JR 舞鶴線が市域で交差する交通の要衝です。京阪神地域への移動時間の大幅な短縮が進み、舞鶴若狭自動車道や京都縦貫自動車道の全線開通により、今後も交流拠点・物流拠点としての機能が一層高まるものと期待されます。一方、綾部市の人口は減少が続いており、昭和 25 年の約 5.4 万人をピークに、令和 2 年には約 3.2 万人まで減少しています。今後も少子高齢化や人口減少の更なる進行が想定され、綾部市を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続きます。

公共交通については、民営バスの撤退を受け、平成 17 年からあやべ市民バス「あやバス」を運行しています。運行開始以降、年間 20 万人以上の利用がありましたが、少子高齢化や生産年齢人口の減少、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、令和 3 年度は約 15 万人まで減少しました。少子高齢化や人口減少社会においては、公共交通の運営も非常に厳しい状況にありますが、綾部市の発展やまちづくりの実現のためにも、公共交通の安定的な運行の確保が必要になります。

以上を踏まえ、綾部市の交通課題に対応し、将来にわたって公共交通サービスを安定的・持続的に提供することや、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供を目指し、コンパクトアンドネットワークによる都市構造の実現を念頭に置いた「綾部市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画区域

本計画の対象区域は、綾部市全域とします。

また、対象とする公共交通は、鉄道、バス、個別輸送のタクシー等とします。

- 鉄道：ＪＲ西日本（山陰本線山家駅～高津駅、舞鶴線綾部駅～梅迫駅）
- バス：あやバス（全系統）、京都交通（綾部市内を運行する区間）、福知山市営バス（綾部市内を運行する区間）、高速バス（綾部から京都・大阪方面を結ぶ路線）
- 個別輸送：タクシー、交通空白地有償運送（運行主体：NPO 法人於与岐みせん、口上林地区の交通と暮らしを守る会（令和 4 年 11 月より運行予定））、福祉有償運送（運行主体：NPO 法人あやべ福祉フロンティア）

1.3 計画期間

本計画の期間は、おおよそ 10 年後の将来を見据えつつ、令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年間とします。なお、本計画の策定後、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを行います。

1.4 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、綾部市の上位計画である「第 6 次綾部市総合計画（令和 3 年 3 月策定）」に掲げる将来都市像や基本目標を、公共交通分野から実現するための計画です。

また、「綾部市都市計画マスタープラン」「綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略」「綾部市立地適正化計画」など、関連する都市計画やまちづくり計画との整合を図るものとします。更に、広域的な公共交通計画である「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」や「JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画」との整合も図るものとします。

2. 綾部市の公共交通等の現状

2.1 地域や社会等の状況

(1) 人口動態等

- 綾部市の人口は毎年減少しており、令和 2 年の人口は約 3.2 万人となりました。平成 2 年からの 30 年間で約 22%減少しました。今後も人口減少が懸念されます。(図 2-1)
- 少子高齢化の進展により、生産年齢人口は約 5 割まで低下しました。生産年齢人口 1 人で子どもや高齢者を 1 人支えるため、生産年齢人口の負担が増しています。(図 2-2)
- 綾部市の高齢化率は 39%に達しました。特に、東部地域や東八田地区、志賀郷地区などは 50%を超過しており、コミュニティの衰退などが懸念されます。(表 2-1)
- 地区別人口は、平成 2 年から比べると吉美地区や中筋地区では増加しましたが、その他の地区では減少しています。奥上林地区や中上林地区では、平成 2 年の半分以下になりました。一方、近年になって西八田地区では増加がみられるようになり、綾部駅を中心とした高津駅～淵垣駅の沿線などで、人口増加が期待されます。(表 2-1)
- 転入・転出状況は、15～24 歳で転出超過となっています。進学、就職、結婚等の移動を伴うライフイベントが要因と考えられます。(図 2-3)

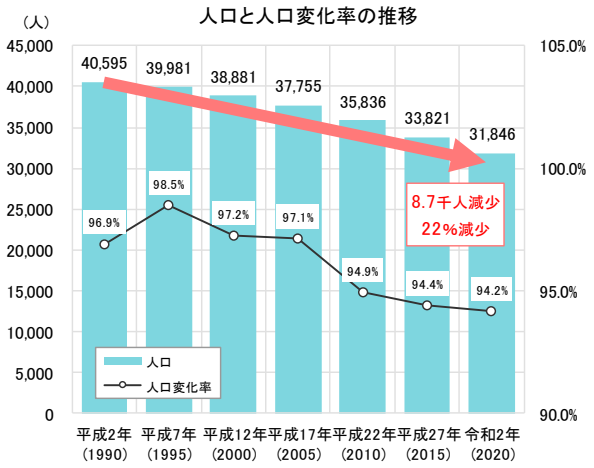


図 2-1　綾部市の人口の推移

出典：国勢調査

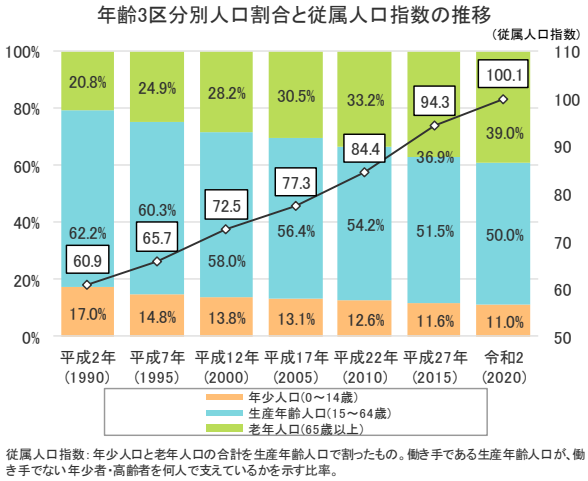


図 2-2　綾部市の年齢３区分人口の推移

出典：国勢調査

	総人口(人)					高齢化率
	平成2年 (1990)	平成17年 (2005)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)	R2/H2	令和2年 (2020)
綾部	13,826	13,031	11,513	11,116	80.4%	34.2%
中筋	5,526	6,018	6,018	5,921	107.1%	35.4%
吉美	1,549	2,145	2,453	2,236	144.4%	25.0%
西八田	1,908	1,811	1,610	1,708	89.5%	36.0%
東八田	2,894	2,237	1,828	1,575	54.4%	50.0%
山家	2,249	1,736	1,422	1,271	56.5%	50.1%
口上林	1,037	955	811	691	66.6%	57.0%
豊里	4,735	4,466	3,868	3,585	75.7%	43.1%
物部	2,213	1,847	1,525	1,363	61.6%	47.9%
志賀郷	1,818	1,455	1,263	1,099	60.5%	50.3%
中上林	1,917	1,375	1,032	899	46.9%	58.6%
奥上林	923	679	478	382	41.4%	64.4%
合計	40,595	37,755	33,821	31,846	78.4%	39.0%

表 2-1　地区別の人口推移と高齢化率

出典：国勢調査

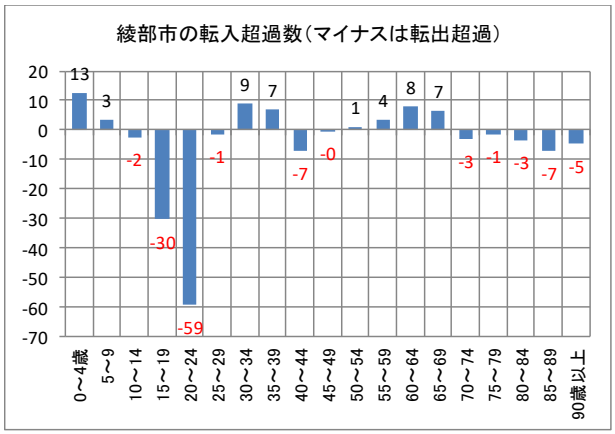


図 2-3　綾部市の転入転出の状況

出典：住民基本台帳人口移動報告(2017～2019 年)

(2) 土地利用や施設立地

- 綾部市内の大半を山林と農地が占めており、人家は主に幹線道路沿いを中心に分布しています。(図 2-5)
- 商業・医療施設などの生活に必要な施設は、綾部駅を中心とする市街地に集積しており、綾部駅を中心とするエリアを都市拠点としています。また、主要地方道福知山綾部線沿道や国道 27 号沿道には商業・工業施設が点在するほか淵垣駅周辺には工業団地があり、このエリアを市街地エリアと定めています。(図 2-4)
- あやバスのバス停 500m 圏域（徒歩でアクセス可能な距離）をみると、人口の多い中心部はほぼカバーしていますが、老富町など水源の里に指定されている一部の集落等で、500m 圏域に含まれないエリアが存在します。(図 2-5)

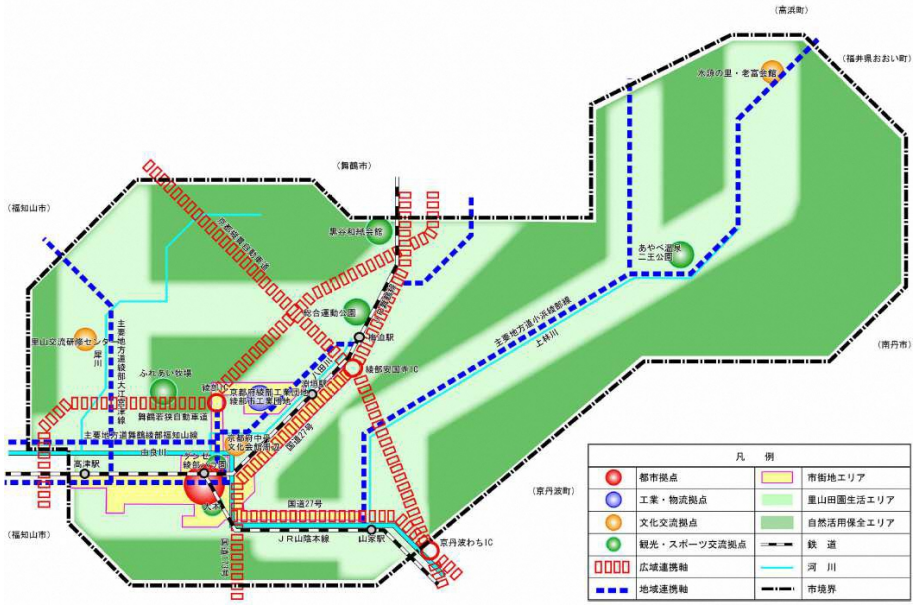


図 2-4　将来都市構造図

出典：綾部市都市計画マスタープラン

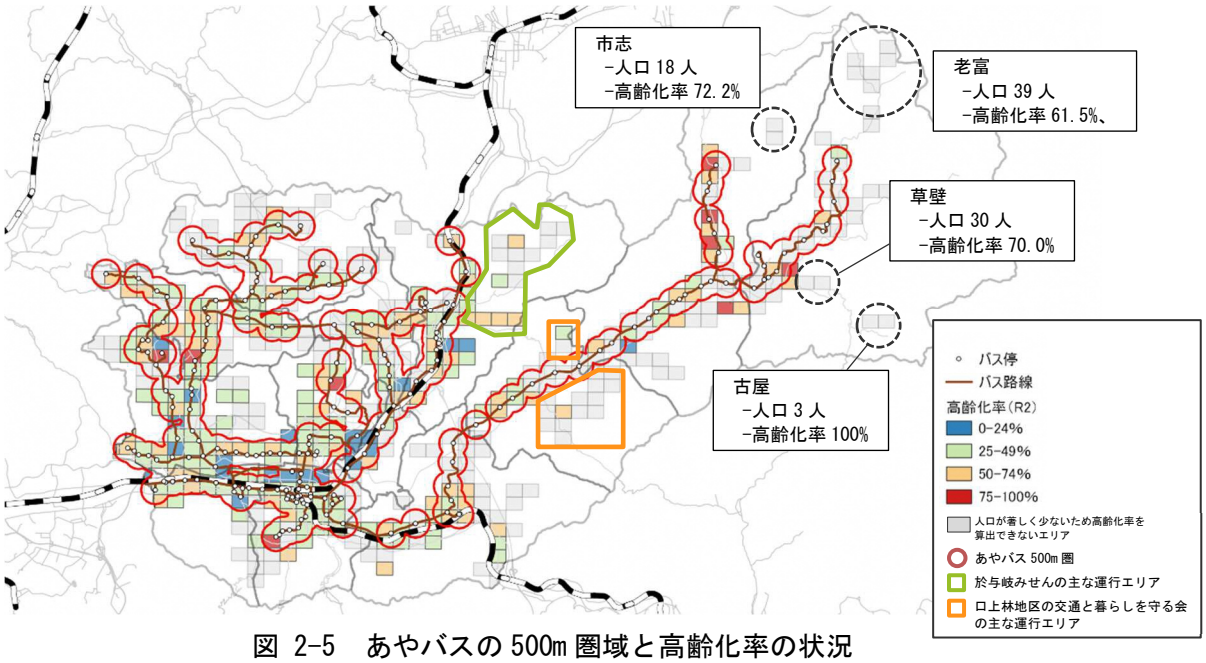


図 2-5　あやバスの 500m 圏域と高齢化率の状況

※高齢化率：令和 2 年国勢調査 500m メッシュ人口より作成、水源の里の人口等は令和 4 年 3 月時点

(3) 人の動き

- 通勤通学の移動は、綾部市内での移動が 7 割程度を占めています。市外には、福知山市や舞鶴市への移動が多く見られます。(図 2-6)
- 通勤通学の交通手段は、自家用車利用が 7 割以上を占めています。(図 2-7)
- 日常的な買物や通院は、綾部地区への移動が大半を占めています。自動車（自家用車）利用が 6～7 割程度を占め、公共交通を使った移動は 2 割程度を占めています。(図 2-8)

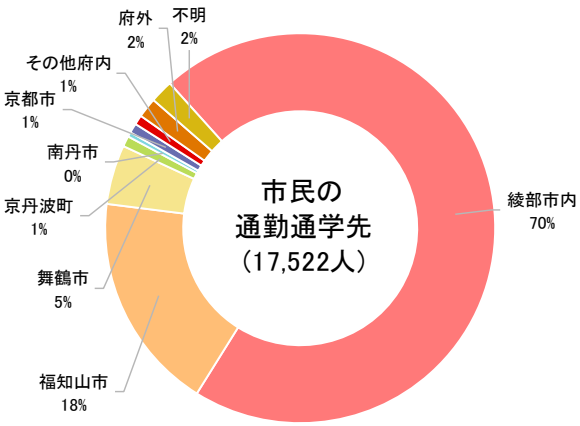


図 2-6　市民の通勤通学先

出典：国勢調査(R2)

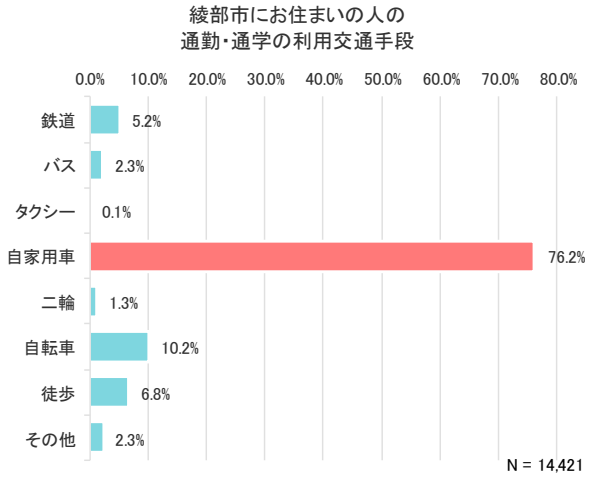


図 2-7　市民の通勤通学時の交通手段

出典：国勢調査(R2)

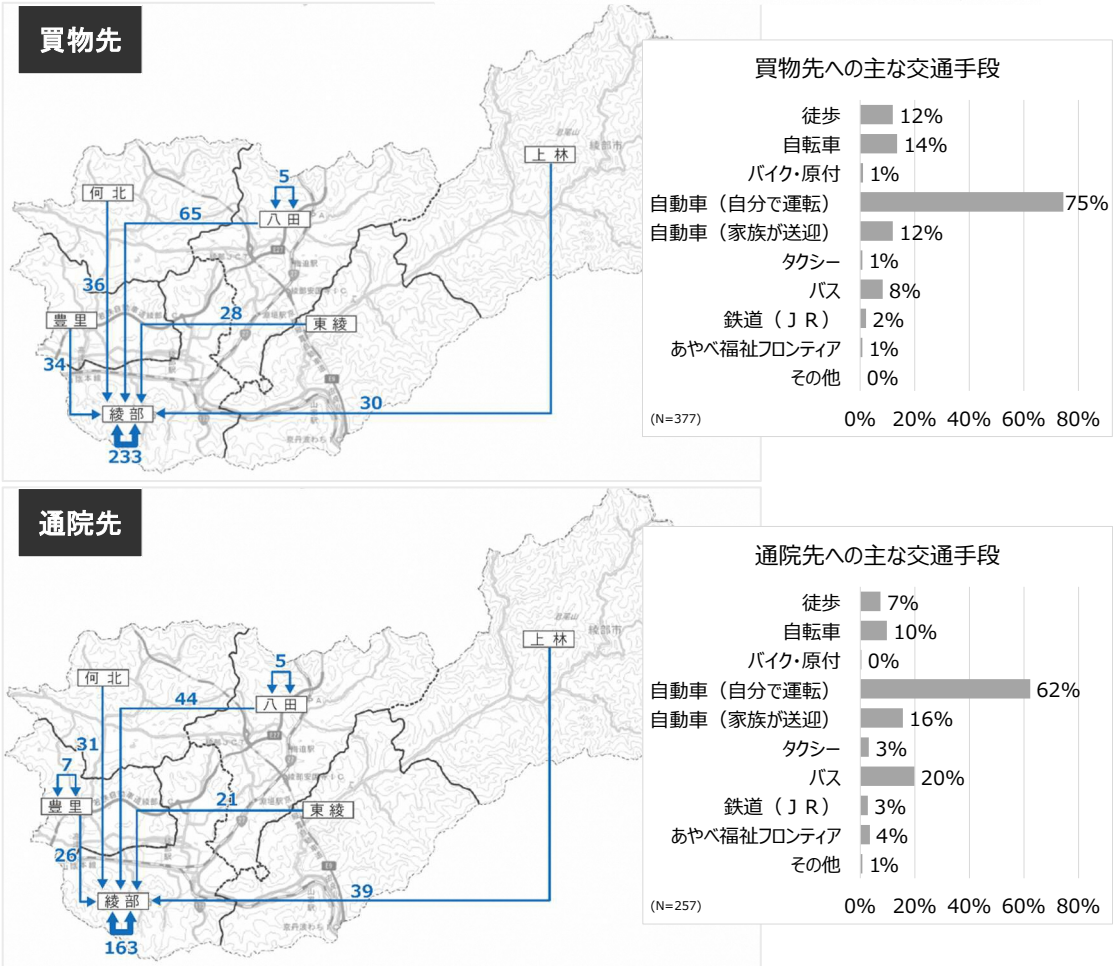


図 2-8　市内の買物先と通院先

出典：令和 3 年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査

(4) ライフスタイルの変化等

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、外出自粛の要請、密になる場所を避ける意識が浸透しました。そのため、公共交通の利用者が大幅に減少（減収）し、交通事業者の経営が非常に厳しい状況にあります。
- 高齢者数の増加に伴い、自動車運転免許を持たない高齢者も増加しています。また加齢に伴い外出率は減少しています。自動車の運転ができなくなり、外出機会が減少すると、体力や気力が低下する恐れがあります。（図 2-9、図 2-10）

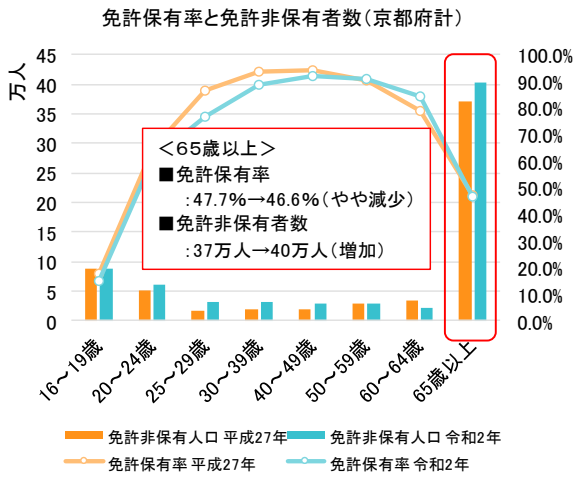


図 2-9　免許非保有者の変化

出典：京都府統計書を基に編集

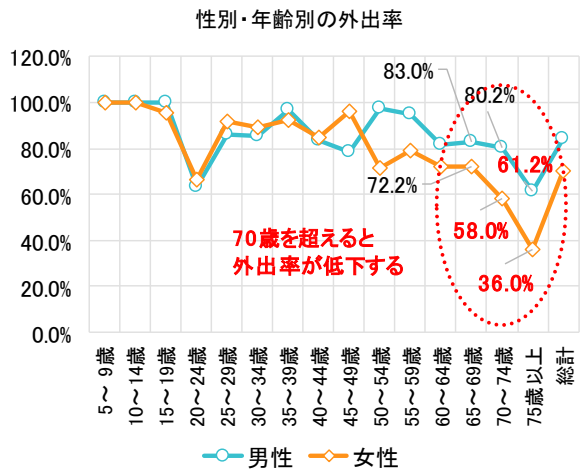


図 2-10　性別・年齢別の外出率

出典：平成 22 年近畿圏ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査

※ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査：人の動き（地域別・交通手段別等の交通実態）を総合的に把握する調査。近畿圏では、平成 22 年に第 5 回調査、令和 3 年に第 6 回調査を実施。

(5) 観光

- 綾部市内の観光スポットは、光明寺二王門(国宝)や大本神苑、あやべ温泉、あやべグンゼスクエア等があります。新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年では、年間 60 万人ほどの方が綾部市に訪れていました。
- トレッキングマップ「綾部トレイル」や e-BIKE レンタル＆レンタサイクルなども実施し、自家用車以外での観光も推進しています。

図 2-11　綾部市の主な観光スポット

出典：綾部市観光情報誌 AUTUMN Ayabe Vol.44 より抜粋

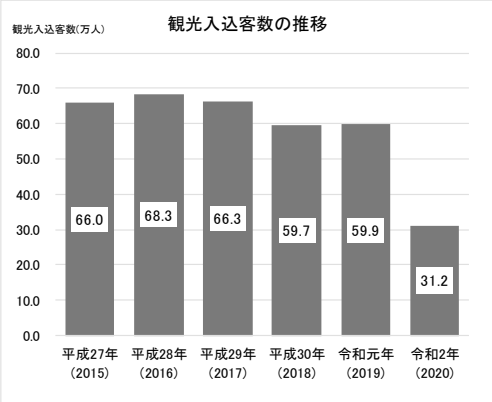


図 2-12　観光入込客数の推移

出典：京都府統計書

2.2 公共交通の状況

(1) 公共交通－鉄道

- 綾部市内には 5 駅あり、綾部駅は、JR 山陰本線と JR 舞鶴線が交差し、市内鉄道駅の利用者数の 8 割程度を占めている拠点駅です。(図 2-13)
- 綾部駅は、令和 3 年 3 月に綾部市内の鉄道駅で初めて ICOCA の利用が可能となりましたが、特急きのさき・はしだて・まいづるの全席指定席化、みどりの窓口の廃止によるみどりの券売機プラスへの移行等により、駅の利便性の低下に対する市民の声が大きくなっています。
- 市内の鉄道利用者数は、平成 4 年頃をピークに減少を続けていました。平成 21 年頃から、高津駅や淵垣駅で利用増加が見られましたが、平成 29 年頃から再び減少しています。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度に大きく減少しました（前年度から約 18%減少）。(図 2-13)
- 主な利用者である高校生は、運行本数が少ないことに不満や不便を感じていて、運行本数の増加を望んでいます。また、登下校に合わせた運行時間や、電車待ちの環境整備としてフリーWi-Fi 整備を望んでいます。(図 2-14)

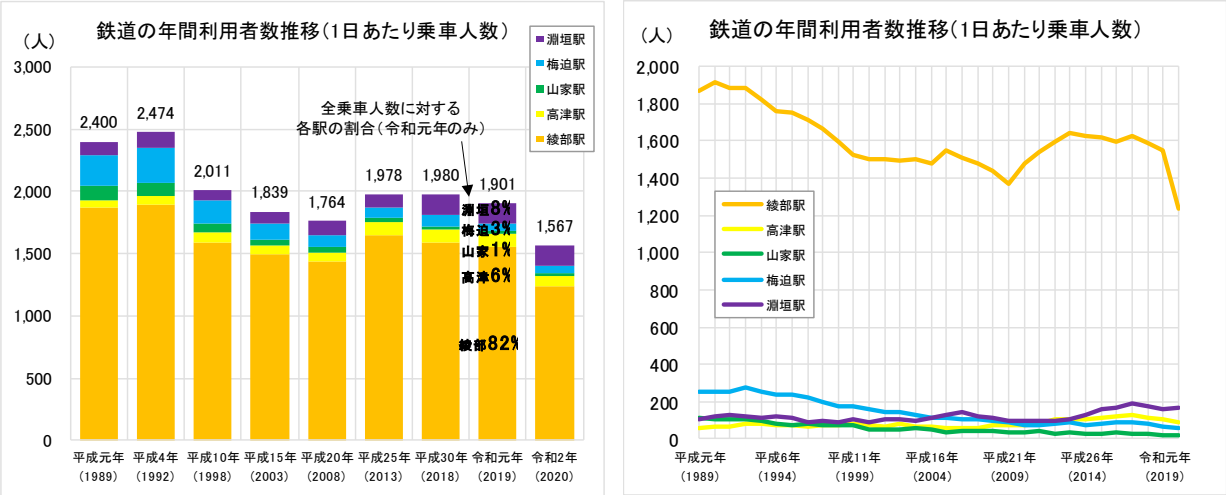


図 2-13　鉄道の利用者数

出典：京都府統計書等

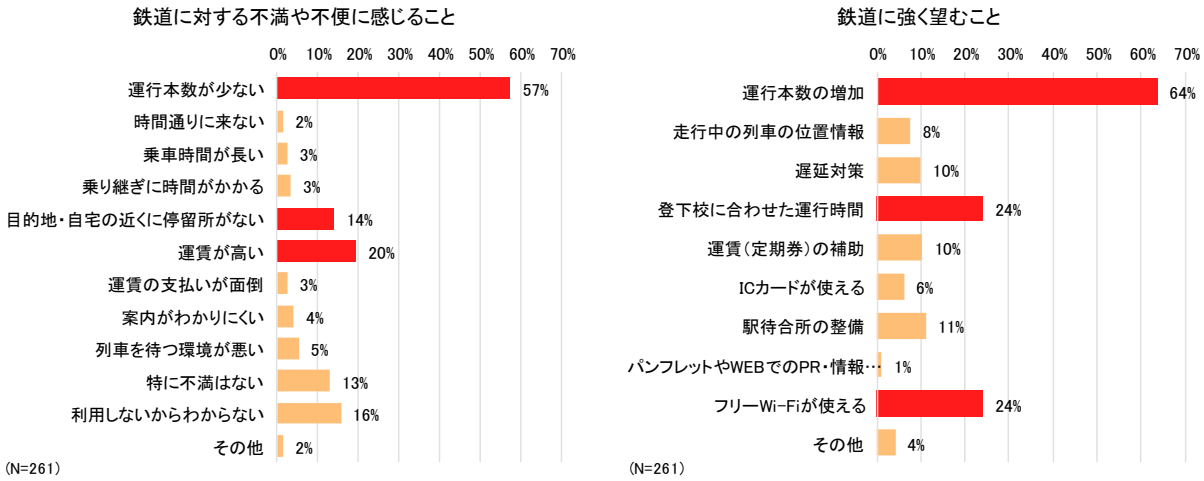


図 2-14　高校生の鉄道に対する意見等

出典：令和 3 年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査（綾部高校を対象）

(2) 公共交通－バス

- 綾部市内には、京都交通と福知山市営バス、あやバスが運行しています。京都交通と福知山市営バスは、綾部と福知山を結ぶ広域的な運行をしており、あやバスは市内の各地区と綾部駅周辺を結ぶ運行をしています。
- あやバスの運行本数は、1 時間に 1 本程度の路線や、1 日に 4 往復の路線があるなど、路線によって運行本数に差が生じています。
- 幹線道路を走行する路線では、朝・夕の交通渋滞等により、遅延することもあります。
- あやバスは“乗って育てる がんばれあやバス”をキャッチフレーズに利用促進等を行い、平成 17 年の運行開始以降増加傾向にありましたが、平成 22 年をピークに減少しています。路線別の特徴としては、運行本数の多い上林線や志賀南北線では利用が多く、1 日 4 往復の紫水ケ丘公園線や西坂線は利用が少ない傾向にあります。また、ピークの平成 22 年からの利用の推移をみると、上林線や於見市野瀬線の利用はおおよそ半減しています。

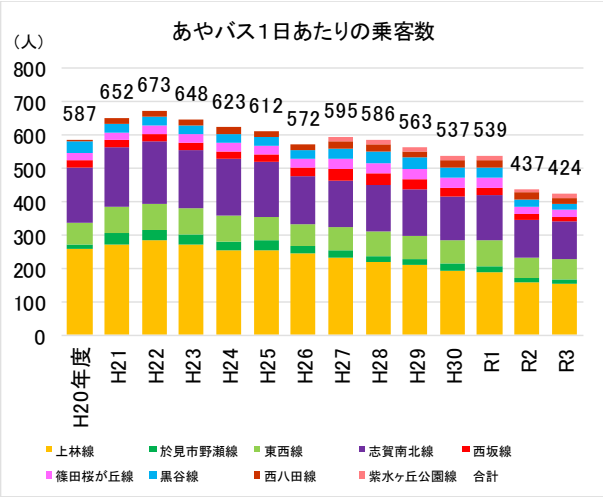


図 2-15　あやバスの１日あたり乗客数

出典：綾部市

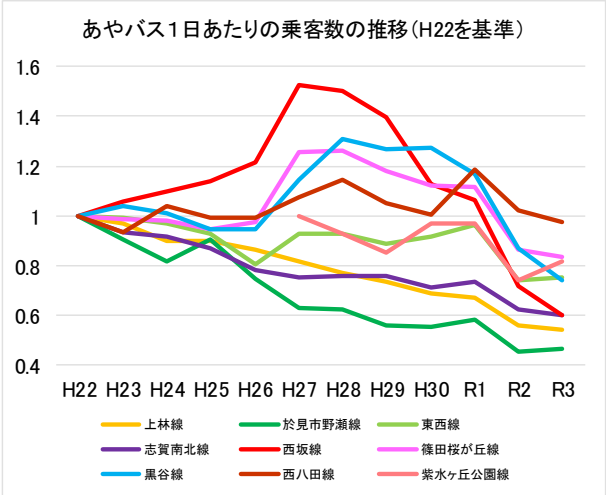
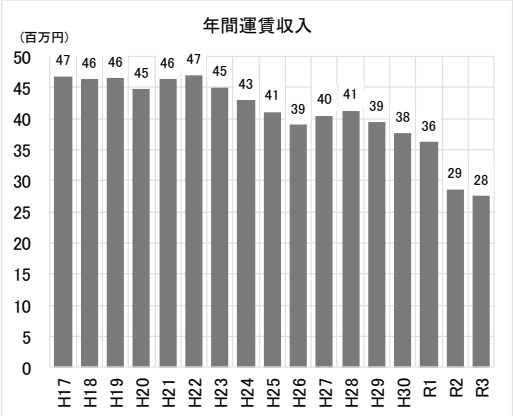


図 2-16　路線別の乗客数の推移

出典：綾部市

- 新型コロナウイルス感染症拡大による乗客数の減少等の影響もあり、綾部市の運賃収入は約 2,800 万円（令和 3 年度）まで減少しています。また、あやバスの年間運行管理費（運行委託料、回数券・定期券印刷等含む）は、約 18,800 万円必要であり（令和 3 年度）、運賃収入の不足分は京都府からの補助金（約 5,900 万円）や綾部市の一般財源（約 10,100 万円）を充当しています。



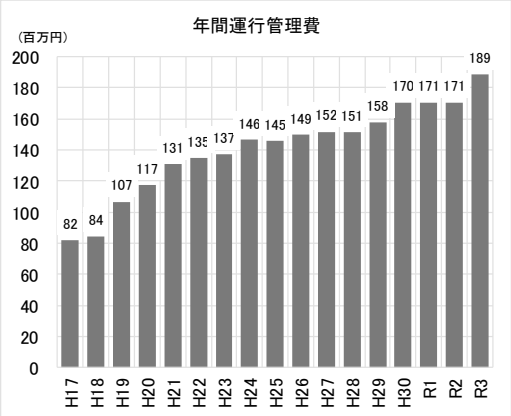


図 2-17　あやバスの運賃収入と運行管理費

出典：綾部市

- あやバスのバス停周辺や交通空白地有償運送（於与岐、口上林）の運行エリアに住んでいる人は、市全体の約 89%（約 2.9 万人）を占めています。交通空白地の人口は全体の約 11%を占め、老富町など高齢化率の高い集落等も含まれています。

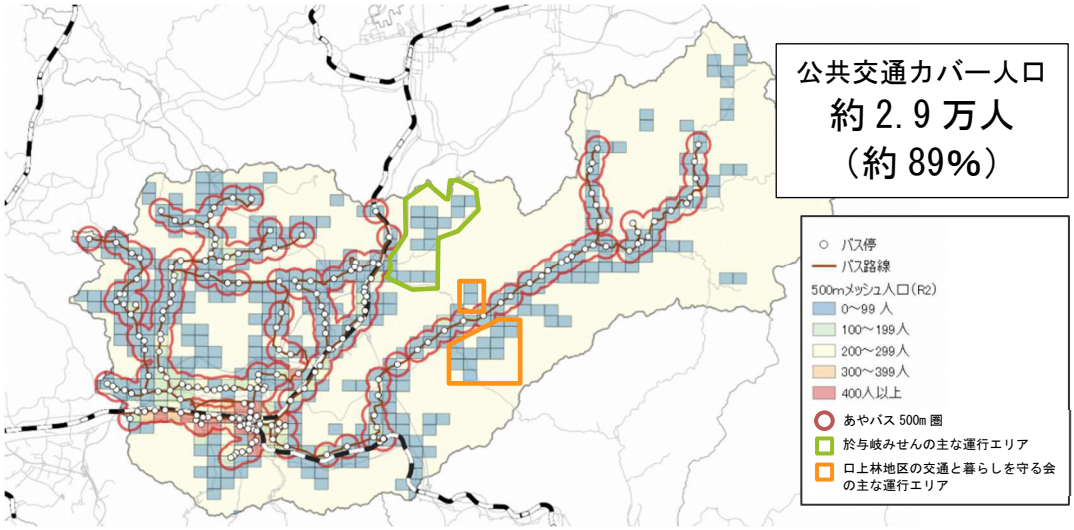


図 2-18　あやバスの 500m 圏域図（交通空白地の状況）

※人口：令和 2 年国勢調査 500m メッシュ人口

- あやバスの評価として、「自宅や目的地の最寄りバス停の位置」、「時刻表通りの運行」、「乗り降りのしやすさ」、「運行ルートや時刻表の分かりやすさ」について評価が高い結果となりました。しかし、「1 日の運行本数」、「終発時刻」、「バス停留所の快適性」について評価が低い結果となりました。そのため、改善要望としても、「利用したい時間帯に運行するダイヤ」が最も多く、次いで「鉄道とバスの乗継を便利にする」「バス停留所に屋根や椅子を設ける」への意見が多く集まりました。（図 2-19、図 2-20）
- 高校生のバスに対する考えとして、運行本数が少ないことに不満や不便を感じていて、運行便数の増加を望んでいます。また、登下校に合わせた運行時間や、バス待ちの環境整備としてフリーWi-Fi 整備、駅待合所の整備、ベンチ設置を望んでいます。（図 2-21）

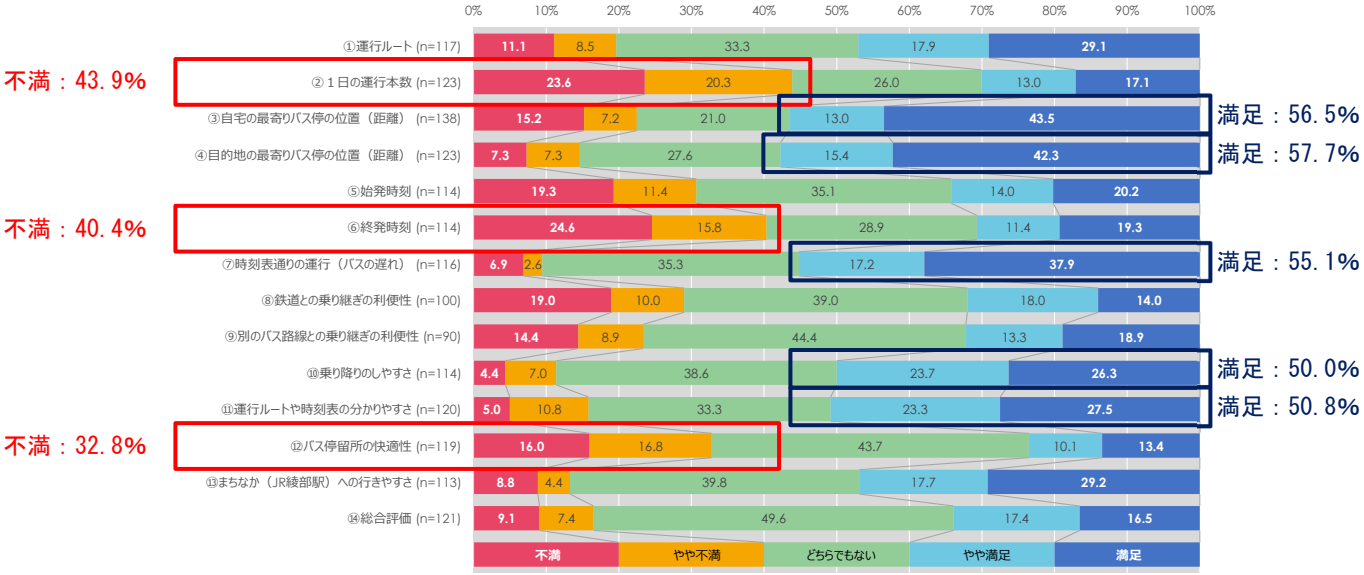


図 2-19　バス路線に対する評価（あやバス利用者のみ）

出典：令和 3 年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査

	バス利用が増えるための改善点について	回答者数（人）	回答割合（%）
1	よく利用する商業施設や病院の玄関付近にバス停を設置する	23	8.0
2	よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する	12	4.2
3	利用したい時間帯に運行するダイヤとする	120	42.0
4	バス停留所に屋根や椅子を設ける	61	21.3
5	鉄道とバスの乗換を便利にする	73	25.5
6	バスとバスの乗り継ぎを便利にする	47	16.4
7	バリアフリーの充実	29	10.1
8	鉄道・バスの運賃割引制度の充実	47	16.4
9	駅やバス停留所での路線案内や時刻案内を分かりやすくする	28	9.8
10	公共交通の時刻表や路線図等を掲載した冊子等を各戸に配布する	21	7.3
11	主要商業施設・病院等へのバスでの行き方や時刻表の周知・広報	34	11.9
12	その他	71	24.8

図 2-20　バス利用が増えるための改善点

出典：令和 3 年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査

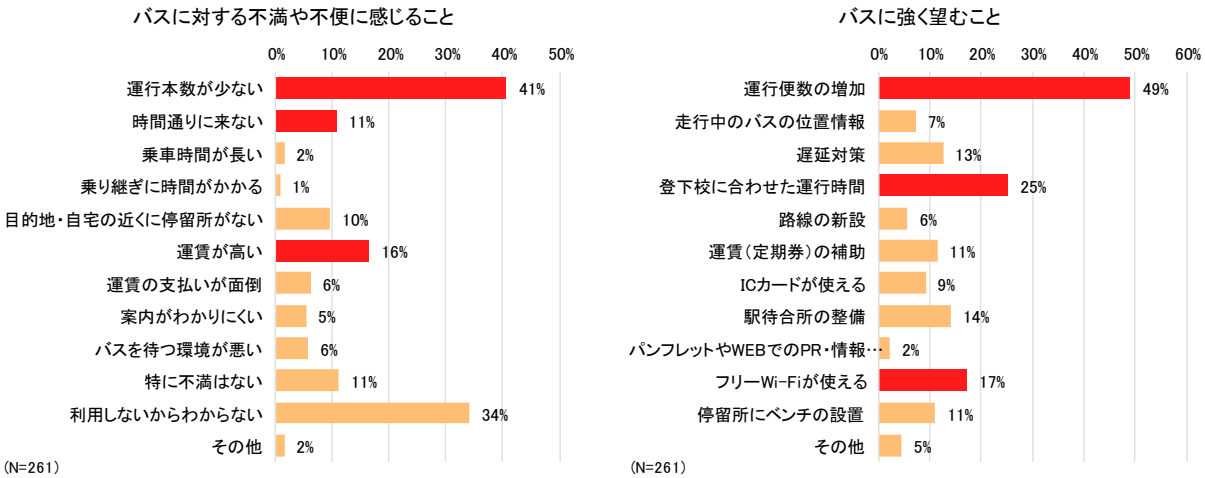


図 2-21　高校生のバスに対する意見等

出典：令和 3 年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査（綾部高校を対象）

(3) 公共交通－その他

- タクシーは、日交タクシーの営業所が、綾部駅前に立地しています。また、市内に営業所はありませんが、綾部駅へ中央タクシーも乗り入れています。
- 夜間の公共交通を確保するため、日交タクシーと中央タクシーと連携し、配車台数の増加を行っています。
- その他個別輸送として、交通空白地有償運送は、NPO 法人於与岐みせんや口上林地区の交通と暮らしを守る会(令和 4 年 11 月より開始予定)が主体となって自主運行バスを走らせています。また、福祉有償運送は、NPO 法人あやべ福祉フロンティアが主体となって移送サービスを実施しています。タクシーも含め、運転手の高齢化及び運転手不足が大きな問題となっています。

(4) 公共交通の維持・活性化に係る行政の財政負担

- 公共交通の利用者数の減少による収支の悪化や、交通空白地での交通手段確保のための支援、環境整備のための支援など、公共交通の維持・確保・活性化に対する行政支援(国庫補助、京都府補助、綾部市一般財源)は、年々増加傾向にあります。

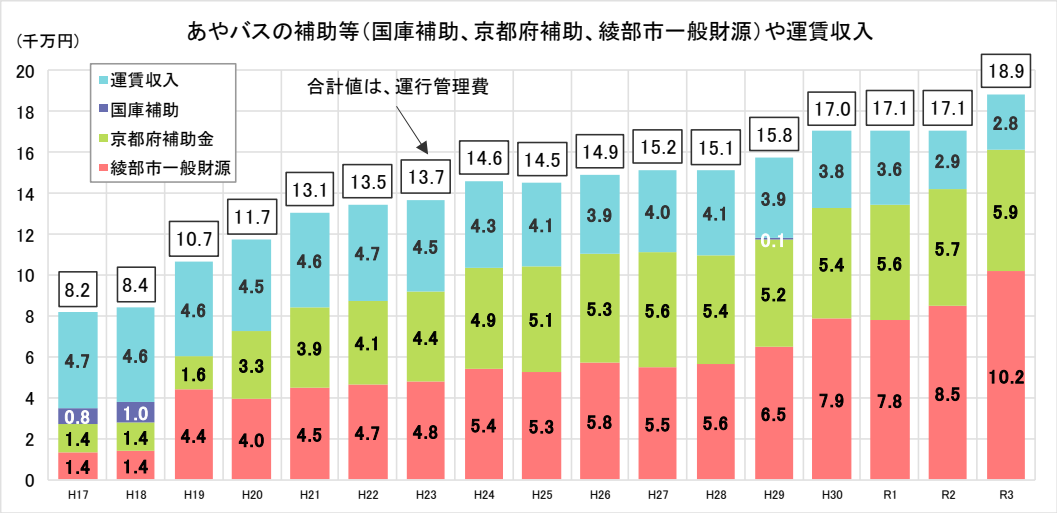


図 2-22　あやバスの行政負担額や運賃収入の推移

出典：綾部市

(5) 近年の主な公共交通の利用促進等に係る取組

- ノーマイカーデーの取組（毎月第１水曜日、市職員対象）
- 免許証返納者支援（健康長寿定期券又は回数券）
- 綾部市鉄道利用通学費補助金
- 行先別時刻表の作成（ホームページに掲載）
- あやバス絵画展
- あやバスペーパークラフト・あやバスぬり絵（市役所等で配架）
- クリスマスバスの運行
- 地区の高齢者学級であやバスの PR 活動
- 綾部駅での夜間のタクシー配車
- あやべーるの「あやバス情報」で運行情報を配信
- あやバスツイッター開設
- 市役所職員を対象としたモビリティ・マネジメント
- あやバス運行事業者とのワークショップ
- あやバスモニター制度
- 健康長寿定期 65 の発売
- あやちゃん健康ポイントの賞品（あやバス回数券）
- あやべあいトレインの実施（京都サンガ日帰り応援ツアー、かにカニ日帰りツアー）
- バス・エコファミリーの実施
- 高齢者向けの公共交通利用教室の実施（JR 西日本と連携したスマホ教室）

2.3 市民等のニーズ

(1) 住民の公共交通に対する意識

- 綾部市の若者（中学生）の定住意向は低く、市外への移住希望者が大半を占めています。その理由として、交通や買物などの生活の不便さが最も多い結果となりました。
- 公共交通の利便性向上を図ることは、現在の利用者や将来の免許返納者のためだけではなく、綾部市の将来を担う子どもたちの意識を変える役割も担っています。

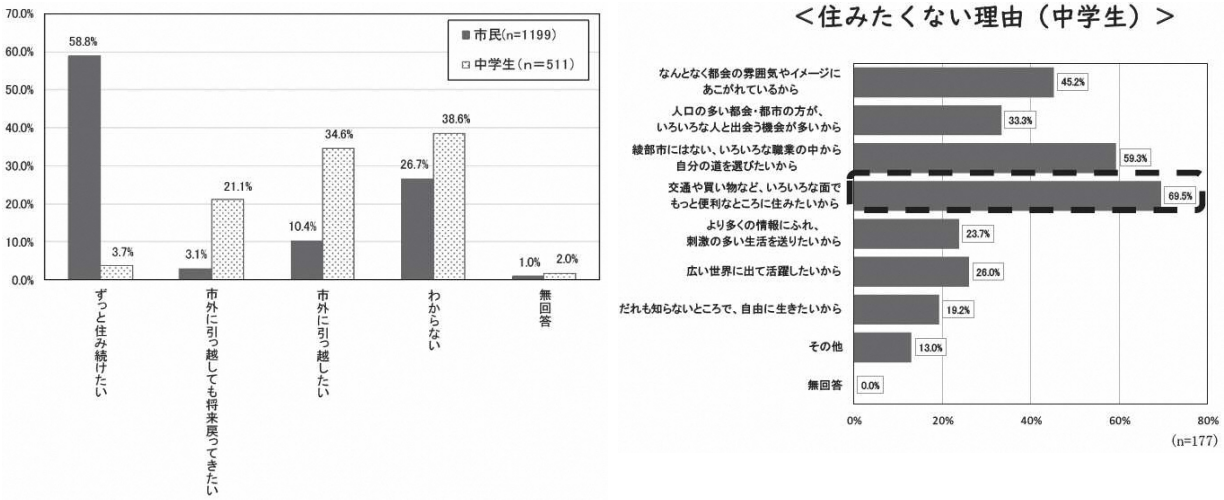


図 2-23　定住意向と住みたくない理由（中学生）

出典：第 6 次綾部市総合計画資料編より抜粋

- 綾部市の公共交通の役割としては、免許を持たない人のための移動手段としての機能（将来の免許返納時含む）、買物や通院のための移動手段としての機能、いつでも利用できる安心感、通勤や通学のための移動手段としての機能が求められています。（図 2-24）
- 特に、現時点での公共交通に関する取組・施策については、市民からの満足度は低い結果となりました。ただし、公共交通は重要な取組・施策であることの認識は高く、公共交通のサービス維持・確保が重要な取組になってきます。（図 2-25）

綾部市内の公共交通に求める役割	回答者数（人）	回答割合（%）
子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段	311	78.3
将来、運転免許証を返納したときの移動手段	286	72.0
市民の買物や通院のための移動手段	269	67.8
いつでも利用できる安心感をもつ	261	65.7
市民の通勤や通学のための移動手段	241	60.7
ケガ、飲酒、故障などで自動車を利用できないときの移動手段	187	47.1
市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段	155	39.0
市民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す	147	37.0
市民が遠方へ出かける場合の移動手段	145	36.5
綾部市外からの訪問者を受け入れ、観光地や商業施設のにぎわいを作り出す	126	31.7
市民の趣味やサークル活動などでの移動手段	107	27.0
自動車利用を減らすことで、自然環境を守る	100	25.2
自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす	99	24.9
高校や大学などの進学先の選択肢を増やす	75	18.9
綾部市の魅力・ステータスを高める	73	18.4
自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす	68	17.1
自宅から通うことができるため、家賃や下宿代などの費用がかからない	65	16.4
その他（地域（綾部市）における役割）	10	2.5
その他（移動手段としての役割）	9	2.3

回答者の５割以上から賛同する意見が集まった項目

図 2-24　公共交通に求める役割

出典：令和 3 年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査

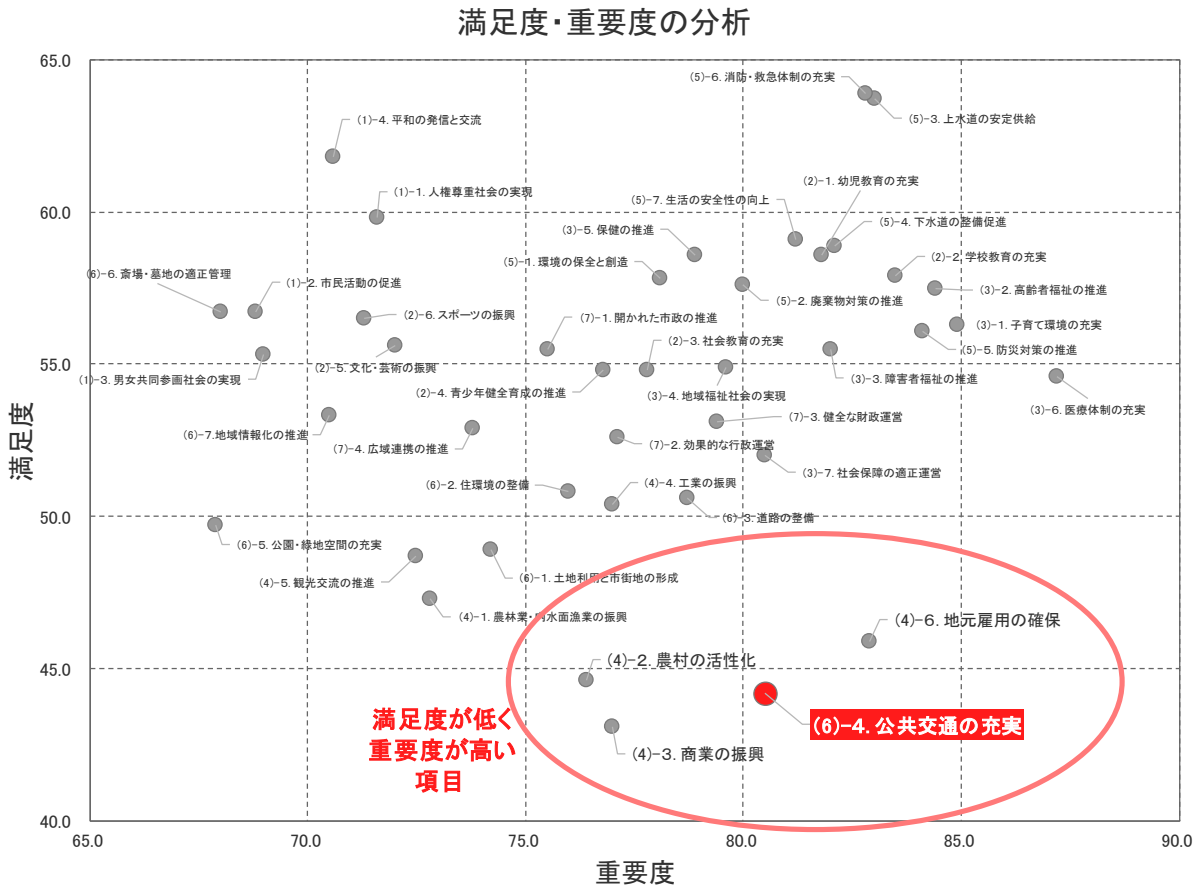


図 2-25　市の取り組みに対する満足度と重要度

出典：第 6 次綾部市総合計画資料編

(2) あやバス運行事業者からの声（令和元年度と令和2年度にワークショップを実施）

- 公共交通を便利に利用できる仕組み（健康長寿定期 65 など）があっても、それを必要とする対象者へ、十分に情報が伝わっていない可能性があります。情報の伝え方の工夫や継続的な情報発信が求められています。
- 利用者は、バス停の位置やバス停での待ち環境の見直しを望んでいます。また、運行本数の少ない路線について、運行ダイヤの見直しの声も寄せられています。実際の利用者のニーズを把握し、適切な見直しや整備を行う必要があります。

（主な意見の抜粋）

- 学校への通学、病院への通院、買い物が主な目的であるが、目的施設がバス停から遠く不便な場合もあり、バス停の位置を見直してはどうか。
- 利用者が高齢化しているため、ベンチの設置などバス待ち環境の向上をお願いしたい。
- パターンダイヤは分かりやすくて良いが、便数が少ない路線は利用実態に合わせたほうが良い場合もある。黒谷線、西八田線は、まちなかでの買い物の場合、滞在時間が 1 時間くらいであれば丁度よい。
- 4 往復しかない路線のほうを、便利よくしてはどうか。
- 長寿定期券は、未だに認知されていない人もいるため、継続的に PR していく必要がある。
- 免許返納者専用の回数券利用が多くなってきている。新しいターゲットとして、この層を狙ってはどうか。

※令和元年度、令和２年度に実施

(3) あやバスモニターからの声（令和元年度に懇談会を実施）

- 利用者は、バス停の位置や乗降方法、バス停までの移動支援、主な目的地の到着時刻等の見直しを望んでいます。
- 誤乗車防止のための案内等の工夫（LED 方向幕の改善等）、“知らないから利用できない”“分かると安心”をキーワードに情報発信の工夫や強化が求められています。
- お客様接遇と運転技術の向上を図るための取組が求められています。

（主な意見の抜粋）

- 高齢者にとってはバス停が遠いので、新たにバス停を作って欲しい。またはフリー乗降。
- バス停まで歩けない高齢者がいるので、なにか対策が必要である。
- 2 時間に 1 本のバスがあれば移動がしやすい。半日に 1 本でも助かる、という声もある。
- 10:30 病院到着便がしばしば遅延する。受付時刻を考えると、9:30 頃到着が利用しやすい。
- もう少し優しく運転してほしい。
- バスが近づいてきても、他の路線との区別がつきにくい。橙色のバスの行き先表示は見えにくい。
- あやバスを知らないから活用できていない。お得な情報をもっと発信してはどうか。
- バスの運行情報や到着時刻がわかると安心するため、情報発信を工夫してはどうか。
- 子どもが 1 歳になるまで（自転車に乗せられるまで）は、バスの利用が便利である。
- マイクロバスは、通路が狭くて動きにくい。特に赤ちゃんを抱えていると大変である。

※令和元年度に実施

(4) その他の関係者からの声（意見交換会結果）

（国際交流協会からの主な意見の抜粋）

- 外国人技能実習生は、基本的には徒歩・自転車移動が多い。遠方移動に、公共交通を利用。
- 公共交通の不便な点として、あやバスのどの車両に乗るか案内や説明が難しい、遅延や運休情報などのちょっとした変更点が伝わらない、JR のきっぷが買いにくい（買い方が分からない）等。
- 分かりやすさ向上としては、路線名称は数字の番号を併用することや、言語はローマ字かひらがな表記が良い。変更の周知は、バス停に表示するなどアナログな方法でよい。
- また、公共交通の情報発信は、花や景色などのお出かけ情報が有用かもしれないが、利用ルートと料金の情報をセットで提供して欲しい。また、情報収集は、コンビニなどの無料 Wi-Fi がある場所で行うことが多く、公共施設などでネット環境が整備されると大変助かる。

（綾部市自治会連合会からの主な意見の抜粋）

- 80 歳以上の高齢者であっても、まだまだ自家用車を運転する。バスに乗って買物や通院する、という発想に至っていないと思う。
- 運転免許を返納するためのインセンティブがない。特に、バス停まで歩くことができない人もいるので、自宅からバス停までの移動支援が必要と感じる。
- 公共交通利用促進等のアイディアとしては、バス停位置の見直し（集落の近くに移設等）、利用の少ないルートの廃止、路線が重複している区間の運行見直し、高齢ドライバーの免許更新時に公共交通利用をアピールするなど。
- 情報提供の媒体としては、スマホが一番効率的だと思う。ただし、スマホ教室などで根気よく操作等を教えないと浸透しないと思う。

（綾部市老人クラブ連合会からの主な意見の抜粋）

- あやバスは幹線道路で運行しているが、高齢者にとっては、バス停までの地域内の細かな部分の移動支援が必要。道が狭いのが問題であれば、小型バスや電動カート（ｸﾞﾘｰﾝｽﾛｰﾓﾋﾞﾘﾃｨ）でも良い。
- バス停まで行く手段（歩いて行くことがとても大変）、がないことが問題になっている。
- JR のきっぷの購入が大変になった。深夜 12 時を超えると、タクシーがないことに不便を感じる。
- あやバス時刻表を各戸配布しても、開かない人もいる。冊子を開いてもらう工夫が必要。

（綾部市身体障害者協会からの主な意見の抜粋）

- JR のきっぷの購入に時間がかかるようになった。券売機が 1 台だけなので、時間をかけて購入する人がいたため、きっぷを発券できず特急に乗り遅れた人もいる。
- 特急列車の全席指定席化で、自由席料金よりも高くなり、特急列車を使わなくなった。
- 公共交通利用促進は、背もたれ付きベンチ整備（立ったまま待つことが大変なため）、縁

石などちょっとした段差の解消や歩道の穴ぼこの補修（つまづきやすいため）、声掛けや安全運転などの接遇サービスの向上（転倒防止、不安解消）、階段の踏み面の端部（段鼻）の着色（踏み外し防止）などが実現すればありがたい。

2.4 公共交通等の現状のまとめ

綾部市の公共交通を取り巻く地域や社会の状況、また、公共交通の状況や市民等のニーズについて、主な要点をまとめると次のように整理することができます。

1. まちの現況と問題点

- ①少子高齢化や人口減少が進み、新型ｺﾛﾅｳｲﾙｽ感染症の影響で、公共交通利用離れも加速 → 利用者数の増加に向けた対策が必要
- ②水源の里や東部地域等で高齢化率 50%を超過
- ③運転免許を持たない高齢者の増加
  → 東部地域をはじめ高齢者の移動に関する対策が必要
- ④都市機能は綾部駅周辺に集中し、買物や通院の移動先も綾部駅周辺が多い → 綾部駅周辺を中心とした公共交通網の維持が必要
- ⑤通勤や買物、通院の交通手段は、ほとんどが自動車利用 → 公共交通へのマインドセットの転換が必要

2. 地域公共交通の現況と問題点

①全般
- 公共交通利用者数の減少により公共交通のサービスレベルの維持・存続が厳しい状況
- 運転手の高齢化及び運転手不足の問題が深刻化（特にﾀｸｼｰ）

→ 公共交通の維持・確保に向けた対策が必要

②鉄道
- 綾部駅で JR 山陰本線と JR 舞鶴線が交差し、利用者数は市全体の約 8 割を占める
- 綾部駅のみどりの窓口廃止等により、高齢者や鉄道に不慣れな人が、より使いにくくなっている

→ 綾部駅周辺を中心とした公共交通網の維持が必要
→ 綾部駅等での鉄道利便性確保のための対策が必要

③バス
- あやバスは、市内各地区と綾部駅周辺を結ぶ生活交通を支える路線であるが、路線によって運行本数に差がある
- その他の路線バスは、綾部駅と福知山を結ぶ広域的な路線
- 夜間の遅い時間は、運行していない
- 東部地域等でバス停まで徒歩移動が困難な(遠い)地域がある

→ 綾部駅周辺を中心とした公共交通網の維持が必要
→ 公共交通サービスが不足している場所や夜間の交通手段の確保が必要

④その他
- 夜間の公共交通（JR 除く）はタクシーのみで、タクシー不足が生じることもある
- あやバスの空白地で、地域主体の交通が運行している

→ 公共交通サービスが不足している場所や夜間の交通手段の確保が必要
→ 東部地域をはじめ交通空白地で移動支援が必要

3. アンケートなどから得られた公共交通に対するニーズ・評価

- ①現在の公共交通事業への評価は高くはないが、重要分野であることの認識は高い → 公共交通を維持・充実するための財源確保が必要
- ②若者の定住意向が低いのは、交通や買物等が不便であることが主な理由（人口流出も若者が中心）
  → 公共交通の満足度を高めるための対策が必要
- ③公共交通の利便性向上策を行っても、情報が十分に伝わっていない → あやバスの情報提供の強化や工夫が必要
- ④綾部市の公共交通は、免許を持たない人のための交通手段、買物・通院・通勤などの生活移動のための交通手段としての役割・機能が必要、という意見が多い → 高齢者や高校生等の交通弱者のための支援が必要
- ⑤高齢者に配慮した運行設定や環境整備への意見の高まり
  → 高齢者の移動に関する対策が必要

3. 上位・関連計画の整理

3.1 第6次綾部市総合計画

(1) 計画の概要

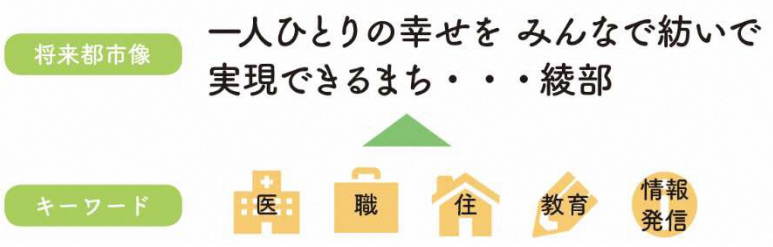
計画期間　**基本構想**　：令和 3 年度～令和 12 年度（2021 年度～2030 年度）

前期基本計画：令和 3 年度～令和 7 年度（2021 年度～2025 年度）

総合的な課題

1．市民の健康な暮らしを守る
2．誰もが活躍できる雇用の確保
3．人口減少社会への対応と暮らしの安全・安心の確保
4．次代を担う子どもの育成
5．市の魅力向上と効果的な情報発信

将来都市像



基本目標（綾部市市民憲章の６つの目標）

1．平和をねがい、祈りあるまち
2．自治を高め、心のつながりのあるまち
3．教育をたいせつにし、文化のかおるまち
4．環境をととのえ、健康のあふれるまち
5．産業をおこし、豊かなくらしのあるまち
6．計画を定め、輝かしいあしたをひらくまち

(2) 関連する事業等

基本目標「計画を定め、輝かしいあしたをひらくまち」の第３節「公共交通の充実」

施策の目標　あやバスの安全で利便性の高い運行を推進するとともに、自主運行バス等の運行支援によりラストワンマイルの移動手段の確保に努めます。また、鉄道の利用促進を図り、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築を目指します。

目標指標等

目標指標

指　標	単位	現状値（R元）	目標値（R7）
あやバス乗車人数（年間）	人	197,412	205,000
鉄道利用通学費補助金利用者数（年間）	人	59	70
パーク＆レール利用件数（年間）	件	13,475	14,000

主な施策

1	バス路線の充実	● あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上 ● 自主運行バス等の運営を支援し、ラストワンマイルの移動支援を推進
2	鉄道の充実	● 鉄道利用通学費補助事業やパーク＆レール事業などにより、鉄道利用を促進 ● JR 園部駅から JR 綾部駅間の複線化を鉄道事業者へ働きかけ
3	新たな交通ネットワークの構築	● バスや鉄道などの移動がスムーズに行えるよう、移動支援システムを構築 ● 地域公共交通計画の策定など地域ニーズに沿った移動・交通システムを検討

3.2 第2期綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 計画の概要

計画期間　令和 2 年度～令和 6 年度（2020 年度～2026 年度）

基本戦略
１．選ばれるものづくり拠点と里山・農村資源を活用した産業の創生による多様な就業機会の創出
２．「住みたくなる」綾部に向けた交流・定住促進
３．結婚・妊娠・出産・子育てが安心してできる社会づくり
４．多様な連携と街なか・農村集落活性化による心豊かに安心して暮らせるまちづくり

(2) 関連する事業等

基本戦略２の「（３）「住みたくなる」綾部づくり」の「広域交通の活用による定住促進」

主な取組　京都市内などへの鉄道利用通学支援等による若者流出抑制
ＪＲ山陰本線複線化・高速化等実現に向けた取組の推進
山陰新幹線京都府北部ルート誘致、鉄道高速化に向けた整備の推進　等

重要業績評価指標　鉄道利用通学費補助金利用者数　実績）53 人→目標）70 人

基本戦略４の「（１）快適で住みよいまちづくり」の「小さな拠点形成推進と地域公共交通施策の推進」

主な取組　小さな拠点を中心に利便性の高い「地域クラスター」の形成の推進
あやバスの安定的な運行、交通空白地有償運送の運営支援等による地域公共交通の確保　等

重要業績評価指標　あやバス乗車人数　実績）196,003 人→目標）205,000 人

3.3 綾部市都市計画マスタープラン

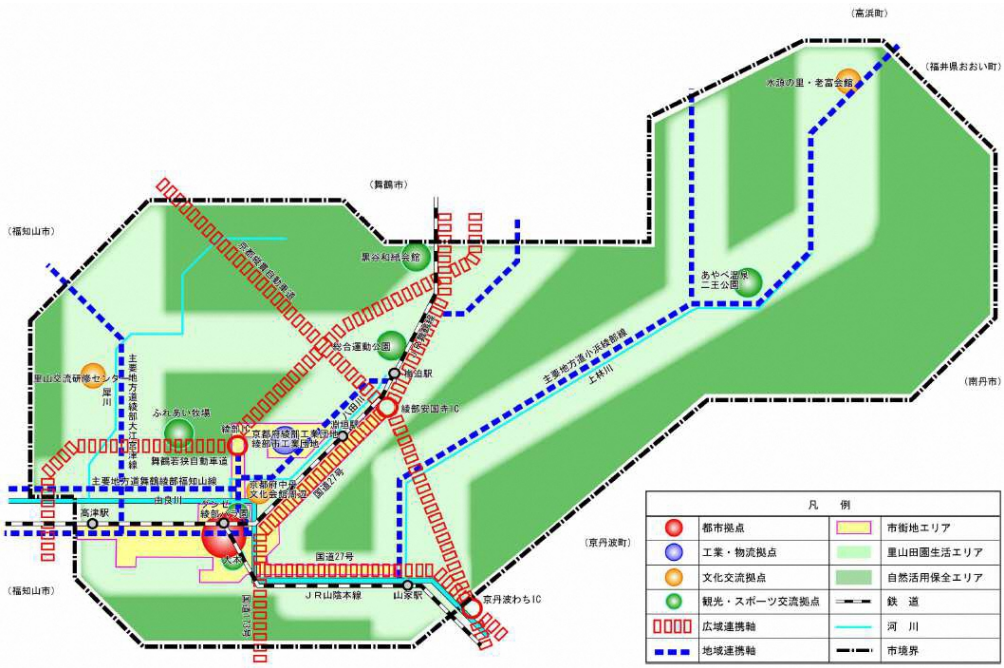
(1) 計画の概要

計画期間　平成 25 年度～令和 4 年度（2013 年度～2022 年度）

将来都市像　住んでよかった・・・ゆったりやすらぎの田園都市・綾部

基本目標
１．快適に暮らせる身近な生活圏と都市づくり
２．生活・産業基盤が整った活力ある都市づくり
３．由良川水系等の自然・風土を共有する都市づくり
４．安全で災害に強い都市づくり
５．市民等と行政の協働による個性を活かした都市づくり

将来都市構造



(2) 関連する事業等

道路・交通施設についての基本的な考え方

(1)道路・交通施設についての基本的な考え方

①道路ネットワーク・機能の充実

広域交流の利便性の向上や産業の振興を図るため、舞鶴若狭自動車道などの高速道路や主要な幹線道路の充実により、他都市との連携を促進する広域交通ネットワークの強化に努めます。

また、誰もが快適に利用できるよう、都市拠点と周辺地域を連絡する幹線道路網、公共交通網の充実を図るとともに、利便性が高く、災害時にも対応可能な生活道路の整備を目指します。

②社会情勢の変化や将来のまちづくりと整合した都市計画道路網の構築

人口や交通量の減少に適応した都市計画道路網の構築のため、長期未着手や未整備の都市計画道路について、存続、廃止など計画の見直しを行います。

③市民にやさしい公共交通づくり

市民や本市を訪れた人が、安全・安心、かつ快適に利用できるよう、市民、交通事業者、行政が協働し、利便性の向上やバリアフリー化を促進し、公共交通ネットワークの整備を目指します。

主要な施設の整備の方針

＜鉄道の利便性向上＞

・JR 山陰本線の綾部・園部間の複線化の検討や、利用しやすい運行ダイヤ編成、駅のサービス向上などを関係機関に働きかける

＜生活交通の維持・確保＞

・バス利用者のニーズに対応した運行ダイヤの編成やわかりやすい時刻表の作成など、あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上を図る。

・公共交通機関のない過疎地域で運行されている自主運行バスの運営を支援し、生活交通の確保を促進する。

3.4 綾部市立地適正化計画

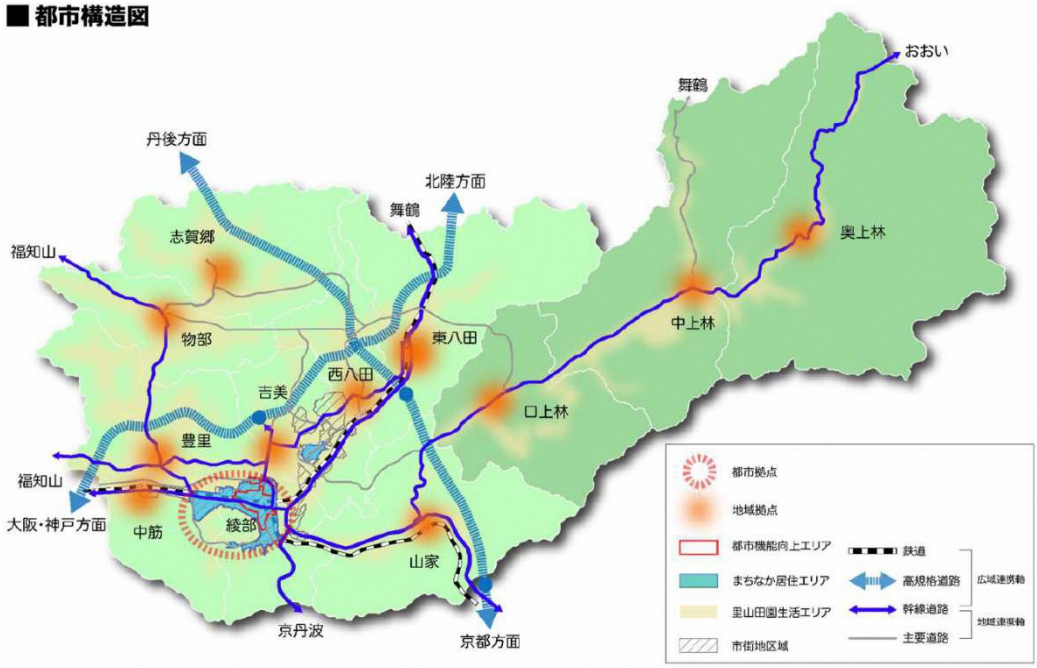
(1) 計画の概要

計画期間　概ね 20 年後の都市像を見据え、5 年ごとに見直し（令和 3 年 3 月公表）

基本方針　“このまちで良かった”と市民が幸せで安心して暮らせるまちづくり

将来都市構造　市内 12 の自治連合会ごとに小さな拠点・中心地が形成され、地域ごとに特色あるまちづくりを進めることで、市全体の活性化を図ることを目指します。そこで、各拠点が地域特性に応じたまちづくりによって輝き、それぞれの拠点を交通ネットワークでつなぐ「コンパクトアンドネットワーク」による都市構造を目指します。

■ 都市構造図



(2) 関連する事業等

交通ネットワークの方針

- 道路の整備や、あやバスの運行確保など、中心市街地と各地域を結ぶ交通ネットワークの確保と充実を図り、「コンパクトアンドネットワーク」によるまちづくりによって市全体の活性化を目指します。
- 鉄道やバスなどの公共交通は現在の路線や便数の維持、確保に努めるとともに、自主運行バスの運営支援などラストワンマイル（駅やバス停等から自宅や目的地までの区間）の移動支援を推進します。

地域拠点の方針

- 地域拠点では、日常生活機能の充実による活性化を目指します。そのため、各拠点間を交通ネットワークで結び、医療や福祉など必要な都市機能へのアクセスの確保に努めることにより、利便性の確保に努めます。

公共交通に関する施策

- あやバスの運行：あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上を図ります。
- 交通空白地有償運送事業：交通空白地で交通手段の確保を図る事業実施者に対し、補助金を交付します。

3.5 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画

(1) 計画の概要

計画期間　令和 4 年度～令和 8 年度（2022 年度～2026 年度）

計画区域　京都府北部地域連携都市圏域（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）

基本方針　持続可能で多様なニーズに応える便利な北部の公共交通

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

(2) 関連する事業等

施策目標１	★	方策１．交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整
	★	方策２．路線バス等の運行ルートの見直し
	★	方策３．待合施設の環境整備（Wi-Fi や多言語表示の整備など）
		方策４．圏域の公共交通利活用ガイドの作成・活用
		方策５．MaaS など利用者目線での利用促進や新たな利用者の掘り起こし
施策目標２		方策６．高齢者や低年齢層を対象とした公共交通のお試し乗車会等の実施
	★	方策７．運転免許証返納前の段階における高齢者の利用促進
施策目標３		方策８．公共交通による周遊観光ルートの検討
		方策９．医療や公共施設等広域拠点への効率的な運行ルートの検討
		方策 10．大規模災害時のリダンダンシー機能（代替機能）の確保
	★	方策 11．交通事業者の人材不足の解消

★：綾部市として特に重要と考える方策

3.6 JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画

(1) 計画の概要

計画期間　令和 4 年度～令和 8 年度（2022 年度～2026 年度）

計画区域　綾部市、南丹市、京丹波町の JR 山陰本線の園部駅～綾部駅間に関連する区域（綾部市は、山家地区及び上林地区が対象区域）

将来像　安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する「森の京都『おでかけ』システム」の実現

基本方針
１．地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする
２．ＪＲ山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで

利用者を増やす

3．高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す

4．鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する

5．案内強化や MaaS 等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする

6．まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める

(2) 関連する事業等

基本方針１	■	施策１．公共交通利用への自発的な転換・定着の促進
	■	施策２．地元との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討
基本方針２	■	施策１．区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり
	■	施策２．交通系 IC カードシステムの拡充
	■	施策３．公共交通間の乗継や利用環境の改善
基本方針３	■	施策１．広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入
	■	施策２．高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定
	■	施策３．公共交通の空白地や不便な地域での新たな移動手段の導入や支援及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出
	■	施策４．郵便・宅配・福祉有償運送等、様々な主体の連携による移動手段の確保
基本方針４	■	施策１．子どもと一緒でも安心して利用できる拠点の整備
		施策２．快適に待つことができる駅の整備
基本方針５	■	施策１．体系的な観光情報・公共交通情報の提供
	■	施策２．訪日外国人向けの多言語表記化
	■	施策３．来訪者が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入
基本方針６	■	施策１．公共交通利用への自発的な転換・定着の促進【再掲】
	■	施策２．子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援
	■	施策３．高校生等が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入

■：綾部市に関連する施策

4. 綾部市の公共交通の課題

以上のような問題点や上位計画・関連計画のまちづくり方針や公共交通に関する方向性等を踏まえると、まちの発展やにぎわいづくりなどの今後のまちづくりの実現には、**市民の活動を支える地域公共交通が、水道や電気などのライフラインと同様に、安定的に運行（供給）することが必要不可欠**です。

また、綾部市は、「コンパクトアンドネットワーク」の都市構造を目指しており、都市機能が集約された地区と居住地を結ぶ公共交通の充実は重要な施策として位置づけられます。まちづくりと公共交通政策はお互いに連携し、両輪で計画を進めることで、実現性が高くなります。そのため、綾部市総合計画で示されている 5 つのキーワード（医、職、住、教育、情報発信）ごとに、地域公共交通の課題を次のように整理しました。

なお、関連計画で示した通り、綾部市は、京都府北部地域と JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域の公共交通計画にも関わっています。そのため、関係する他の自治体と交通分野等で広域的な連携を図り、京都府北部地域や京阪神地域等の広域的な移動の課題解決に取り組み、圏域全体の活性化や経済成長等を目指します。

【公共交通全般の課題】

少子高齢化や人口減少社会において、まちの発展やにぎわいづくり等のまちづくりの実現には、公共交通の安定的な運行の確保が必要不可欠である

- 公共交通のサービス充実、安定的なサービス提供
- 公共交通存続に向けた対策が急務（状況は切迫している）
- 京都府北部地域や JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域とも広域的な連携を図り、京阪神地域等への広域的な移動に関する問題にも対応する

（総合計画のキーワード別に課題を抽出）

総合的な課題		公共交通のキーワード別の課題	（現状の問題点）
課題１ 市民の健康な暮らしを守る	医	免許のない高齢者等でも、気軽に外出できる環境の整備	東部地域をはじめ高齢者の移動に関する対策が必要 高齢者や高校生等の交通弱者への支援が必要
課題２ 誰もが活躍できる雇用の確保	職	公共交通で通勤や通学できる環境の整備と意識の変容	公共交通へのﾏｲﾝﾄﾞｾｯﾄの転換が必要 ｻｰﾋﾞｽが不足している場所や夜間の交通手段確保が必要
課題３ 人口減少社会への対応と暮らしの安全・安心の確保	住	どこからでも、都市機能が充実している中心部へ安心して移動できる環境の整備・維持・確保	綾部駅周辺を中心とした公共交通網の維持が必要 公共交通の維持・確保に向けた対策が必要 東部地域をはじめ交通空白地で移動支援が必要 公共交通を維持･充実するための財源確保が必要
課題４ 次代を担う子どもの育成	教育	次代を担う若者が、便利に移動できる環境の整備	高齢者や高校生等の交通弱者への支援が必要 公共交通の満足度を高めるための対策が必要
課題５ 市の魅力向上と効果的な情報発信	情報発信	情報を受け取る側の状況に配慮した、情報提供の強化及び認知度の向上	利用者数の増加に向けた対策が必要 あやバスの情報提供の強化や工夫が必要 綾部駅等で鉄道利便性確保の対策が必要

図 4-1　綾部市の総合的な課題と公共交通の課題の対応

(1)【医】の課題：運転免許を持っていない高齢者等でも、気軽に外出できる環境の整備

高齢者が生きがいを持ち、健康な生活ができる環境づくりが求められています。自動車の運転ができなくなり外出回数が少なくなると、体を動かす機会や社会的な繋がりが少なくなり、心身の老いや衰えを進めてしまうかもしれません。また、公共交通に求められている役割として、「子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段」の充実が求められています。

現在のあやバスは、全ての路線が綾部市立病院へ乗り入れており、病院へのアクセス性は高い水準と言えます。

そのため、運転免許を持っていない高齢者でも、公共交通で気軽に外出でき、健康に生活できる環境づくりや、公共交通で通院できる環境づくり（全路線で市立病院に乗り入れをしているあやバスの維持・確保等）が必要です。

(2)【職】の課題：公共交通で通勤や通学できる環境の整備と意識の変容

綾部市の自動車利用率は非常に高く、自動車に依存したライフスタイルとなっています。自動車を運転できない高齢者や学生などにとって、公共交通サービスが充実していなければ、職業・学びの場の選択が限定されてしまいます。

そのため、誰もが活躍できる社会の実現に向けて、公共交通で通勤や通学できる環境の整備が必要です。また、環境整備だけでは公共交通利用に転換してもらえないため、公共交通利用に対する意識の変容を促す取組が必要です。

また、淵垣駅周辺に工業団地が立地し、多くの方が働いています。市外からの通勤についても、公共交通で通勤できる環境を整え、事業所への働きかけを通じて公共交通利用を増やすことが必要です。

(3)【住】の課題：どこからでも、都市機能が充実している中心部へ安心して移動できる環境の整備・維持・確保

綾部市の都市計画マスタープランや立地適正化計画では、目指すべき都市構造は、「各拠点が地域特性に応じたまちづくりによって輝き、それぞれの拠点を交通ネットワークで繋ぐ『コンパクトアンドネットワーク』による都市構造を目指す」としています。現状のあやバスの運行は、この理念に基づき、地域の各拠点と綾部駅周辺をつなぐネットワークとなっていて、全路線が綾部駅に接続しています。そのため、この環境（あやバス）を維持・確保することが必要です。

過疎や高齢化が著しい水源の里集落（令和 4 年 3 月時点で 19 集落を指定）の一部では、周辺にバス停がなく、公共交通を利用しにくい集落があります。また、水源の里集落以外でも高齢化の進展により、地域内の拠点や自宅最寄りのバス停まで移動できない状況が顕在化しています。地域による公共交通サービスの差をできるだけ小さくし、どこに住んでいても、便利な綾部駅周辺まで移動できるような公共交通の環境づくり（ラストワンマイル対策含む）が必要です。

(4)【教育】の課題：次代を担う若者が、便利に移動できる環境の整備

コロナ禍等の影響から、人々のライフスタイルや意識の変化により、田園回帰の流れが高まっています。しなしながら、少子高齢化や人口減少に歯止めはかからず、地域コミュニティ等の担い手不足の問題は依然として残っています。

綾部市の中学生の定住意向は低く、その理由は、市内の交通や買物が不便なので、市外に引っ越したいと考えている若者が非常に多い結果となりました。

そのため、公共交通を維持するだけではなく、新しい技術等を上手く活用して、公共交通の利便性の向上や魅力を向上させることが、若者の綾部市離れの抑制に必要です。また、便利で魅力的なまちほど、移住・定住を考えている人から選ばれる可能性が高いため、移住・定住推進の観点からも、公共交通（移動）の利便性向上は必要となります。

(5)【情報発信】の課題：情報を受け取る側の状況に配慮した、情報提供の強化及び認知度の向上

綾部市総合計画において、“都市の魅力そのものを高めることはもちろん、これまで以上にその魅力を誰に、どのようなツールを活用して発信するかという視点が重要”と示されています。

公共交通においては、あやバスの便利な取組・お得な運賃を開発しても、十分に伝わっていない点が指摘されています。

また、情報通信技術が発達し、スマートフォン等で様々な情報を収集できますが、あやバスを利用する主な世代は高齢者であり、全てデジタル化することが利便性向上につながるものではありません。

公共交通を利用してもらうためには、まず知ってもらう（認知してもらう）必要があります。そのため、情報発信方法については、知ってもらいたいメインターゲットの属性に応じて、適切な媒体を活用することや、見せ方を工夫することなど、情報提供の強化が必要です。

5. 基本方針

5.1 基本理念と基本方針

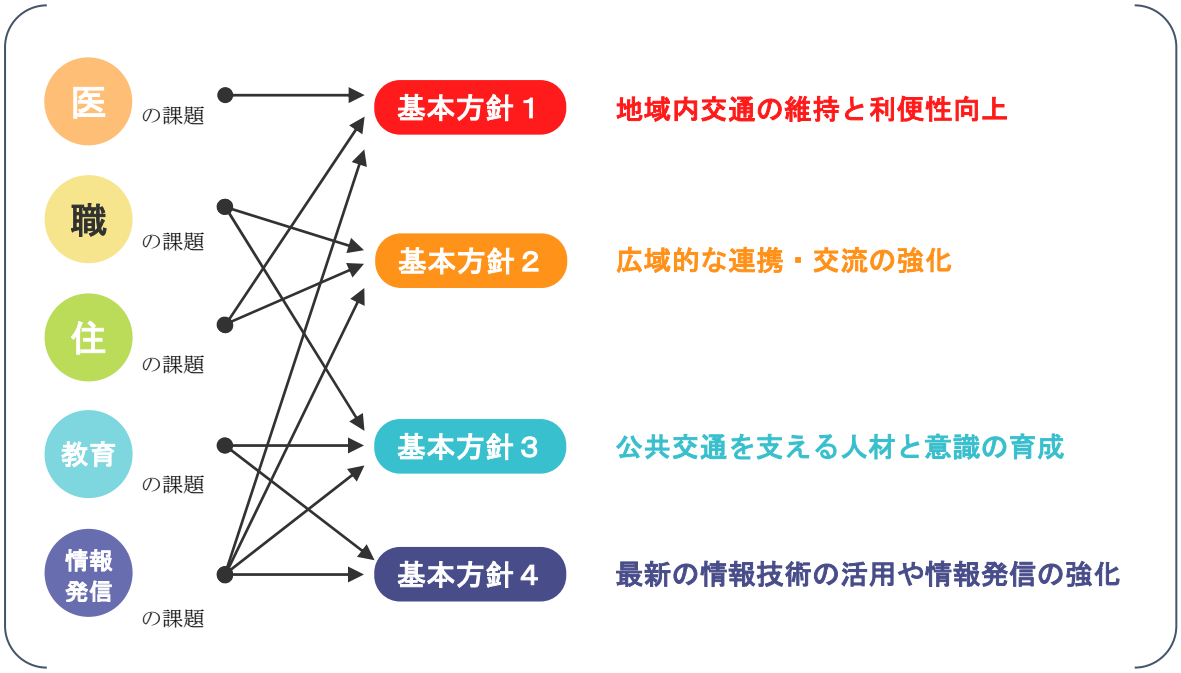
綾部市のまちづくりの将来像や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を、次の通り定めます。

上位計画や関連計画で示されている内容

- 公共交通全体：誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築、小さな拠点を中心に利便性の高い地域クラスターの形成、中心市街地と各地域を結ぶ交通ネットワークの確保と充実を図りコンパクトアンドネットワークの都市構造の実現
- 鉄道：利便性向上、利用促進、広域交通の活用による定住促進
- あやバス：安全で利便性の高い運行の推進、生活交通の維持・確保（運行の確保）
- その他：ラストワンマイルの移動手段の確保

基本理念

みんなで紡ぎ、乗って育てる、わたしたちの公共交通
～公共交通の安定的なサービス提供による安全安心な暮らしの実現～



前述に示した基本方針の内容や、基本方針毎の具体的な施策を次のように定めます。

基本方針１　地域内交通の維持と利便性向上

マイカーを持っていなくても生活に必要な移動ができ、子どもからお年寄りまで誰もが安心して暮らすことができるまちを目指します。

そのためには、将来の目指すべき都市構造(コンパクトアンドネットワーク)やまちづくりと連携しながら、あやバスのサービス維持や改善を進めます。あやバスを利用できない地域や人に対しては、あやバスのバス停までのラストワンマイル対策等を図ります。

また、あやバスだけではなく、民間の路線バスやタクシー等とも連携し、地域全体の公共交通の利便性を高め、魅力を感じてもらえる公共交通を目指します。

具体的な施策

1. あやバスのダイヤやルートの見直し
2. 地域拠点までのラストワンマイル対策
3. 駅やバス停の待合環境の向上
4. タクシーとの連携による外出支援
5. 健康長寿定期 65 の拡充
6. あやバスの維持存続・サービス見直し等に関する基準づくり

基本方針２　広域的な連携・交流の強化

地域全ての公共交通を便利につなぎ、綾部市と隣接市や都市部との距離が近く感じられ、市外との交流が活発なまちを目指します。

そのためには、広域的な公共交通である鉄道とバスとの結節機能の強化や次世代を担う高校生等への移動支援を行い、都市部に転出せずとも、綾部市で便利に生活できる環境を整備します。

また、観光事業と連携し、公共交通による観光・交流の促進を進め、まちの活性化を図ります。

具体的な施策

1. あやバスと鉄道等とのダイヤ接続
2. 大学生の通学運賃補助の継続実施
3. 子どもの帰宅時間帯の交通手段の確保
4. 公共交通を使った観光の促進

基本方針３　公共交通を支える人材と意識の育成

公共交通があることの重要性や、みんなが一丸となって公共交通に対して取り組むこと（見直・発展・維持）の必要性などを、全ての世代や関係者で共有し、協働して“乗って育てる”ことができるまちを目指します。

そのためには、公共交通の担い手の確保、自家用車や公共交通の利用に対する意識改革（マインドセット）、公共交通をみんなで乗って育てることで地域の愛着心を高める（シビックプライド）ための取組を推進します。

具体的な施策

1. 人材確保対策
2. モビリティ・マネジメントの実施
3. あやバスモニター制度の実施
4. あやバス運転手の接遇サービス向上

基本方針４　最新の情報技術の活用や情報発信の強化

最新の情報技術等を積極的に活用し、公共交通を便利で快適に利用できる環境づくりを進めます。また、公共交通に関する情報提供については、発信方法や発信内容の見直し・強化を行い、いつでも、誰でも、どこにいても、みんなが欲しいと思う情報を発信できる体制を構築します。

具体的な施策

1. 情報発信の強化・多様化・周知徹底
2. 公共交通のキャッシュレス化（交通系 IC ｶｰﾄﾞｼｽﾃﾑ等）の拡充
3. 高齢者向けの公共交通利用教室の実施
4. 産官学連携によるデジタル技術等を用いた交通課題解消の研究

5.2 地域公共交通の位置づけと役割

(1) 地域公共交通の位置づけと役割

本計画が目指すべき地域公共交通の将来像を実現するために、本計画で対象とする公共交通とその役割を次の通り定めます。

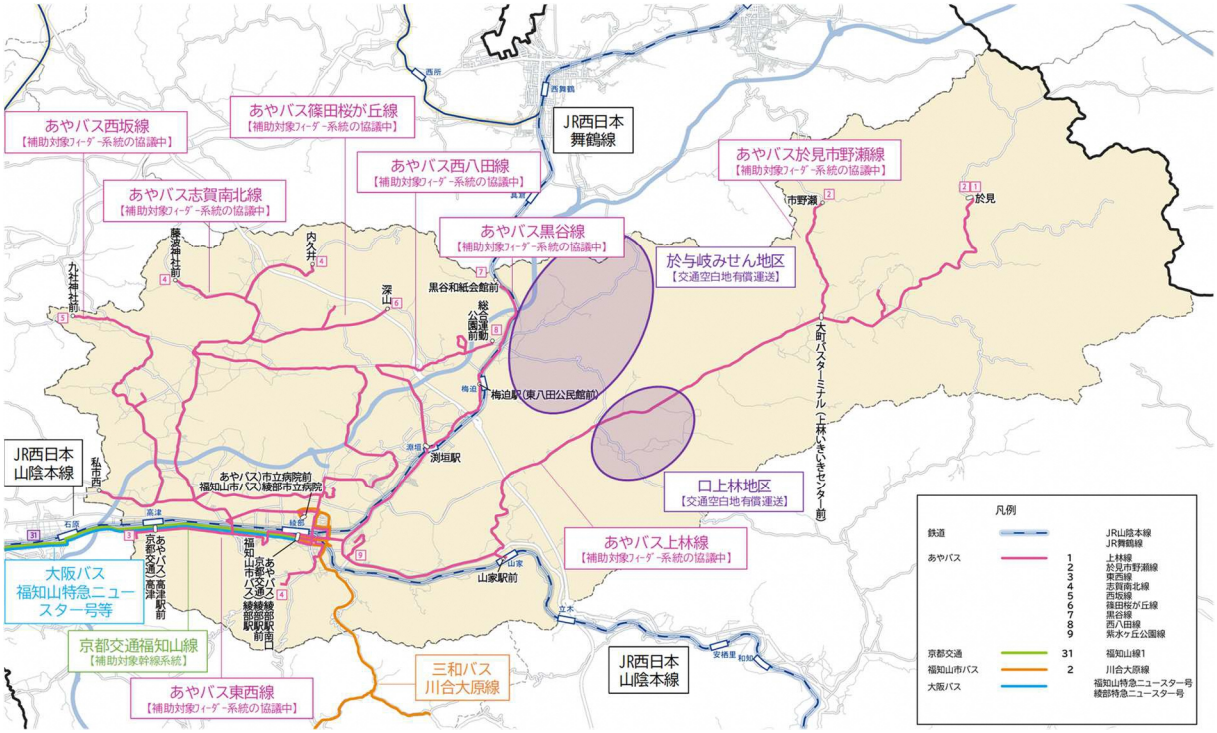
表 5-1 本計画で対象とする公共交通と役割

位置づけ	公共交通の種類や系統	役割	確保・維持策
基幹的な交通	［鉄道］ JR 西日本 山陰本線、舞鶴線	綾部市と近隣市・京阪神都市圏等を結ぶ広域的・基幹的な公共交通	➢ 現在のサービスレベル維持に向けた働きかけ・利用促進
	［高速バス］ 大阪バス 福知山特急ﾆｭｰｽﾀｰ号、綾部特急ﾆｭｰｽﾀｰ号		
幹線的な交通	［路線バス］ あやバス 全路線 （上林線、於見市野瀬線、東西線、志賀南北線、西坂線、篠田桜が丘線、黒谷線、西八田線、紫水ヶ丘公園線）	地域の各拠点と都市拠点を結ぶ市内移動や隣接市移動のための公共交通	➢ 安定的な運行の確保、まちづくりと連携した利便性の向上 ➢ 京都府交通確保対策費補助金（府補助路線）を活用し持続可能な運行 ➢ 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助※1）の活用を国と協議中
	［路線バス］ 京都交通 福知山線		➢ 地域公共交通確保維持事業（幹線補助※2）と京都府交通確保対策費補助金（府補助路線）を活用し持続可能な運行
	［路線バス］ 福知山市営バス 三和バス 川合大原線		➢ 京都府交通確保対策費補助金（府補助路線）を活用し持続可能な運行
個別輸送	タクシー	基幹的な公共交通や幹線的な公共交通を補助する公共交通	➢ 営業所の維持やタクシー車両の存続に向けた支援
	［交通空白地有償運送］ 於与岐みせん地区、 口上林地区等		➢ 安定的な運行の確保に向けて、必要な支援の継続実施 ➢ サービス内容の見直しは事業者が主体となり実施する
	福祉有償運送		

※1 フィーダー補助：国土交通省による地域内フィーダー系統補助事業。フィーダー系統とは、幹線系統等を補完する支線路線（フィーダー）のこと。

※2　幹線補助：国土交通省による地域間幹線系統補助事業。幹線系統とは、複数市町村にまたがる広域的な路線バスのこと。

■本計画で対象とする公共交通図（計画期間内の実現イメージ）



(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

本計画では、京都交通福知山線で地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用しています。また、あやバスで地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用を国と協議中です。この路線における補助事業の必要性は、次に示すとおりです。

・京都交通福知山線は、(作成中)

・あやバスは、綾部市の拠点である綾部駅や綾部市立病院などと、周辺の各地区の居住地とを結ぶ路線である。地域内の移動手段としての役割を担っており、また、綾部駅で JR 西日本の山陰本線や舞鶴線や京都交通の福知山線(幹線補助)との接続により、広域への移動も可能とするなど、JR 山陰本線・舞鶴線、京都交通福知山線を補完する欠かせない路線です。一方、令和 2 年の国勢調査結果を受けて、過疎法に基づき過疎地域に指定されるなど、今後の人口減少や高齢化の進展等により、綾部市の運営努力だけでは路線の維持が厳しく、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。(作成中)

(3) 地域公共交通の事業及び実施主体

本計画の地域公共交通の事業及び実施主体は、下表のとおりです(幹線的な交通と交通空白地有償運送を記載)。

表 5-2　地域公共交通の事業及び実施主体

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
あやバス上林線	於見	大町ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙ	市立病院前	4条乗合	路線定期運行	綾部市(運行は交通事業者に委託)	国ﾌｨｰﾀﾞｰ補助(協議中) 府補助路線
あやバス於見市野瀬線	於見	大町ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙ	市野瀬				
あやバス東西線	高津ｺﾐｾﾝ	綾部駅南口	市立病院前				
あやバス志賀南北線	内久井	綾部駅南口/市立病院前	松寿苑前				
あやバス西坂線	九社神社前	市立病院前	綾部駅南口				
あやバス篠田桜が丘線	深山	市立病院前	綾部駅南口				
あやバス黒谷線	黒谷和紙会館前	綾部駅南口	市立病院前				
あやバス西八田線	総合運動公園前	綾部駅南口	市立病院前				
あやバス紫水ヶ丘公園線	紫水ヶ丘公園前	綾部駅南口	市立病院前				
京都交通福知山線	市民病院	綾高前	綾部駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	国幹線補助 府補助路線
福知山市営バス三和バス川合大原線	辻車庫前	綾部駅前	綾部市立病院	4条乗合	路線定期運行	福知山市	府補助路線
みせんバス				4条乗合	路線定期運行		府補助路線
口上林バス				4条乗合	区域運行		府補助路線

※ 4条乗合:道路運送法4条に規定される「不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する一般旅客自動車運送事業」を総称して「4条乗合」という。

正しい情報を入力したいので
路線を申請した際の資料が
あればご提供をお願い致します

6. 具体的な施策

基本理念や基本方針を達成するための具体的な施策と事業の項目を、次の通り定めます。

基本方針	施策	施策の方向性			具体的な事業の項目
		維持	見直	発展	
地域内交通の維持と利便性向上	①－1 あやバスのダイヤやルートの見直し	○	○		あやバスのダイヤやルートの見直し
				○	綾部駅北口のあやバス乗入れ
				○	まちなか循環ルートの検討
	①－2 地域拠点までのラストワンマイル対策			○	先行事例による地域主体の移動手段導入のための講演会の実施
				○	地域拠点を起終点としたデマンド型の移動手段の導入
	①－3 駅やバス停の待合環境の向上		○	○	バス停の待合環境の整備を検討
			○	○	JR高津駅のバリアフリー対策
	①－4 タクシーとの連携による外出支援			○	運転免許自主返納者へのタクシーチケット配布の検討
			○	○	タクシー車両を活用した夜間時間帯のあやバス増便の検討
			○	○	あやバス区間定期券(学割)の購入者に対するタクシー利用サービスの検討
	①－5 健康長寿定期65の拡充		○	○	京都交通での健康長寿定期65の適用
	①－6 あやバスの維持存続・サービス見直し等に関する基準づくり	○	○		綾部市コミュニティバス等の見直し・新設のガイドライン（仮称）の作成
広域的な連携・交流の強化	②－1 あやバスと鉄道等とのダイヤ接続		○		あやバスと鉄道等とのダイヤ調整
	②－2 大学生の通学運賃補助の継続実施	○			綾部市鉄道利用通学費補助金の継続・拡充
	②－3 子どもの帰宅時間帯の交通手段の確保		○	○	高校生の帰宅時間帯でのあやバス増便の検討
	②－4 公共交通を使った観光の促進		○		公共交通による市内観光モデルルートや市外企画旅行の作成
				○	京都市内からの来訪者に対する企画乗車券の検討
公共交通を支える人材と意識の育成	③－1 人材確保対策（人材不足解消）			○	運転手体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験の実施
				○	広報あやべ「ねっと」でのバス・タクシー運転手の求人情報の掲載
				○	求人サイトの掲載費用や受験資格特例教習の一部支援
	③－2 モビリティ・マネジメントの実施	○			自治体職員への公共交通利用促進の働きかけ
		○			あやバス絵画展の実施
		○			児童や高齢者等を対象としたあやバスの乗り方教室の開催
				○	綾部駅または福知山駅での職場見学
				○	小・中学生を対象とした休日のあやバス無料化を検討
	③－3 あやバスモニター制度の実施	○			あやバスモニター制度の実施
	③－4 あやバス運転手の接遇サービス向上	○	○		運転手の接遇サービス向上のための研修の実施
				○	車内アナウンスの環境整備
最新の情報技術の活用や情報発信の強化	④－1 情報発信の強化・多様化・周知徹底		○		最新の情報発信ツールを活用したあやバス情報の発信
			○		情報発信の強化
	④－2 公共交通のキャッシュレス化（交通系ICカードシステム等）の拡充			○	運転免許自主返納者に対するICOCA購入費用補助の検討
				○	バスやタクシーでのキャッシュレス化の検討
	④－3 高齢者向けの公共交通利用教室の実施	○			JR西日本と連携したスマホ教室の実施
				○	スムーズな乗車券等購入のための人員配置強化
	④－4 産官学連携によるデジタル技術等を用いた交通課題解消の研究			○	あやバスの位置情報や遅延情報の発信
				○	あやバスの静的GTFS整備及びJR西日本スマホアプリ(WESTER)との連携
				○	自動運転やMaaSなどの産官学連携による最新技術の導入に向けた研究

※維持：現在のサービス内容の維持・存続を主な目的とした施策・事業
見直：現在のサービス内容の維持・存続に加え、サービス内容の改善・向上も主な目的とした施策・事業
発展：綾部市にとって新規性のある施策・事業、公共交通の利便性や満足度が大きく向上する施策・事業

6.1　地域内交通の維持と利便性の向上

～全ての市民が安心して生活できるための公共交通サービスの維持・確保～

施　　策	1-1　あやバスのダイヤやルートの見直し
目　　的	地区の人口動態や移動のニーズ、まちづくりの状況等を鑑みて、更に便利なあやバスへの再編・見直しを図ります。
内　　容	地区それぞれの人口動態やまちづくりの状況、あやバスモニターやあやバス利用実態調査から得られる利用者特性等を踏まえて、あやバスのダイヤやルートの見直しを行います（３年に１回実施）。 また、令和５年秋供用予定のＪＲ綾部駅北側の図書館と地域子育て支援拠点施設整備など、まちづくりと連携したあやバスのサービス充実等を検討します。 （具体的な事業の項目） ①あやバスのダイヤやルートの見直し ：令和６年４月と令和９年４月に実施予定。 あやバスのバス停位置の見直しを図る（集落や商業施設等の近くに移設）。 路線の重複区間の見直しを図る。 ②綾部駅北口のあやバス乗入れ ：地域子育て支援拠点施設整備の供用にあわせて、綾部駅北口へのあやバス乗入れを検討する。 ③まちなか循環ルートの検討 ：まちなかの利便性向上や昼間のにぎわい創出を目指し、あやバスの循環ルートの実現可能性を検討する。 事業実施のための課題：令和６年４月のダイヤ改正に向けては、令和５年度の夏までに、綾部市地域公共交通活性化協議会で新しいダイヤやルートを確定する必要がある。 ※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合 ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市

実施期間	令和５年	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和10年以降
①	ダイヤ等検討	R6.4 新ダイヤ等での運行（ダイヤ改正） 次期ダイヤ改正に向けた検討			R9.4 新ダイヤ等での運行 次期ﾀﾞｲﾔ改正に向けた検討	
②	乗入れを検討					
③	実現可能性の検討					

施　　策	1-2　地域拠点までのラストワンマイル対策
目　　的	地域拠点まで歩くことが困難になってきている住民の移動支援を検討し、地域特性に応じたサービス導入を図ります。
内　　容	公共交通の空白地において、自家用車を持たない・運転できない高齢者の移動手段を確保し、安心して買物・通院等のお出かけができるように、地域が主体となった新たな移動手段の導入を図ります。 具体的には、NPO 法人於与岐みせんが運行しているみせんバスや令和４年度に運行を開始した口上林地区の自家用有償旅客運送を先行事例として、奥上林地区・山家地区などにおいて、地域拠点を起終点とした自家用有償旅客運送の導入を検討します。 （具体的な事業の項目） ①先行事例による地域主体の移動手段導入のための講演会の実施 ：自家用有償旅客運送の先行事例である「NPO 法人於与岐みせん」より、地域主体の移動手段を導入する際の留意点やアドバイスを伝える場づくりとして、講演会等を実施する。 ②地域拠点を起終点としたデマンド型の移動手段の導入 ：地域が主体となり、自家用有償旅客運送の導入が進むように働きかける。また、導入後の運営を支援する。 ［口上林での自家用有償旅客運送の実証実験］ ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市、先行事例の団体、地域住民

実施期間	令和５年	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和10年以降
①	導入を希望する地域等に応じて、適宜講演会等を実施					
②	導入検討～運行開始					

施　策	1-3　駅やバス停の待合環境の向上
目　的	駅やバス停において、安心して待つことができる空間づくりを図ります。
内　容	利用者にとって安心して待つことができるバス停を実現するために、屋根やベンチの設置、Wi-Fi の導入等を実施することで、安全安心に過ごすことができる空間創出を目指します。ただし、屋根やベンチの設置・Wi-Fi の導入等は、全てのバス停を対象にするのではなく、利用者の多いバス停や乗換拠点となるバス停を中心に整備を検討します。 また、JR 高津駅において、車椅子の乗客が一人でも乗り降りできるように、上り線ホームにスロープを整備します。 （具体的な事業の項目） ①バス停の待合環境の整備を検討 ：上屋整備、ベンチ設置、Wi-Fi の導入等を検討する。 ②JR 高津駅のバリアフリー対策 ：JR 高津駅上り線ホーム（綾部行のホーム）にスロープを設置する。 ：あわせて、高津駅周辺（綾部駅側）の踏切拡幅を含む市道の拡幅改良を実施する。 ※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合 ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合

［綾部駅南口の屋根･ﾍﾞﾝﾁ設置例］

［現在の JR 高津駅］

実施主体	綾部市、JR 西日本					
実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	検討					
②	工事着手に向けた協議					

施　　策	1-4　タクシーとの連携による外出支援
目　　的	運転免許やマイカーを持っていなくても、家族等の送迎に頼らず一人で外出できるように支援します。
内　　容	運転免許やマイカーを持っていないと、現在の公共交通のルートやダイヤでは外出が困難で、家族等の送迎に頼らざるをえない場合があります。そこで、多様なニーズに対応可能で、かつ、機動性や移動の自由度が高いタクシーと連携した事業を実施することで、自由に外出できる機会を増やします。 （具体的な事業の項目） ①運転免許自主返納者へのタクシーチケット配布の検討 ：運転免許自主返納者に対するタクシーチケットの配布を検討する。 ②タクシー車両を活用した夜間のあやバス増便の検討 ：あやバスの夜間の増便ニーズ等に関する調査を行い、事業に関する検討を行う。需要の見込みや事業効果がある場合は、例えば予約型の乗合タクシー方式による増便の実証実験の実施を検討する。実証実験時は、スマホ予約限定にするなど、主なターゲットを絞って、効果を検証する。 ③あやバス区間定期券（学割）の購入者に対するタクシー利用サービスの検討 ：期末試験時など通常と異なる時間割の場合、あやバス区間定期券（学割）の購入者に対して、あやバスが運行していない時間帯については、タクシーで帰宅できるサービスを検討する。 事業実施のための課題：事業項目②及び③を検討するにあたっては、タクシーの運転手不足の解消が必要である。 ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市、タクシー事業者

実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	検討					
②	ニーズ等調査の実施、実証実験に向けた検討・準備		実証実験	本格導入に向けた検討		
③	検討					

施　　策	1-5　健康長寿定期 65 の拡充
目　　的	あやバスのみで利用できる健康長寿定期 65 を、京都交通福知山線でも利用可能とし、高齢者の公共交通の利用促進を目指します。
内　　容	あやバス全線乗り放題の「健康長寿定期 65」について、京都交通福知山線の綾部市内に限り利用できるようにし、高齢者の公共交通利用を促進します。 ※綾部市内に限った利用とは、福知山線の綾部駅前バス停～協立病院前バス停間で乗降する場合のみとする。 （具体的な事業の項目） ①京都交通での健康長寿定期 65 の適用 ：京都交通福知山線の綾部市内での利用に限り、健康長寿定期 65 を利用できるよう調整する。

［健康長寿定期 65 のチラシ］

31系統　　福知山線1　　綾部駅前行き

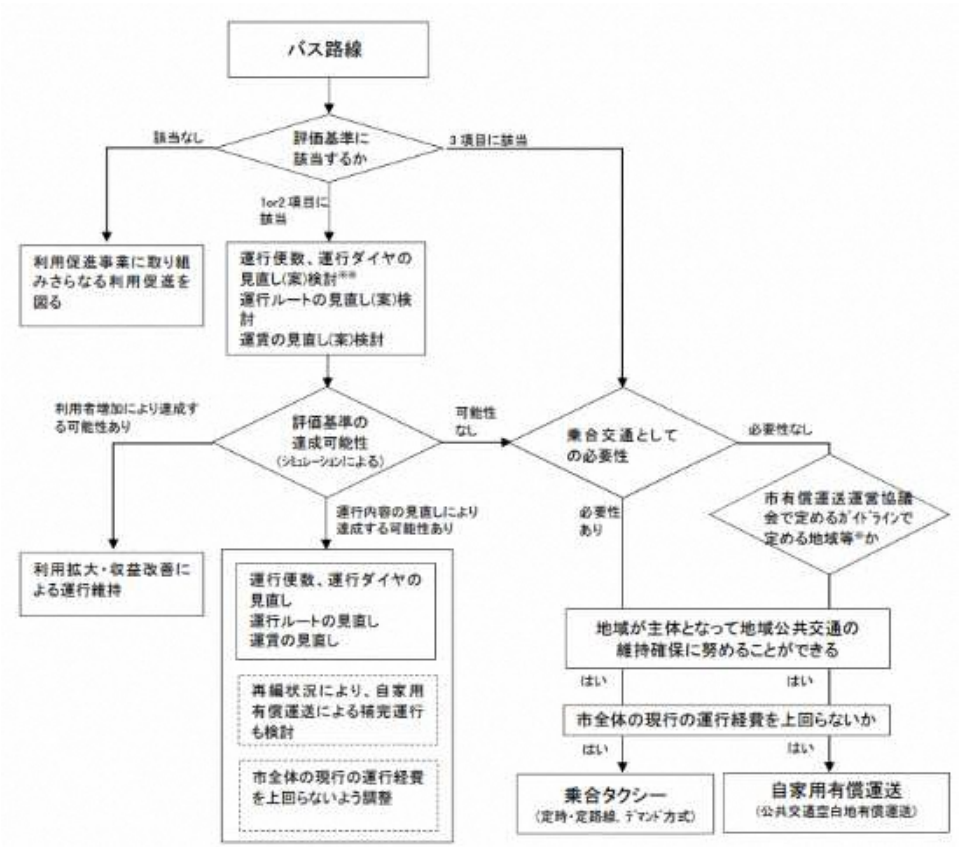
バス停番号	土・日・祝運休		※					※		※
106	市民病院	7:10	7:35	9:15	11:15	13:15	15:15	16:15	17:15	19:00
105	篠尾新町	7:11	7:36	9:16	11:16	13:16	15:16	16:16	17:16	19:01
103	西本町	7:14	7:39	9:19	11:19	13:19	15:19	16:19	17:19	19:04
101	福知山駅前	7:17	7:42	9:22	11:22	13:22	15:22	16:22	17:22	19:07
114	市役所前	7:20	7:45	9:25	11:25	13:25	15:25	16:25	17:25	19:10
305	福知山城公園前	7:21	7:46	9:26	11:26	13:26	15:26	16:26	17:26	19:11
306	松縄手	7:22	7:47	9:27	11:27	13:27	15:27	16:27	17:27	19:12
307	土師	7:24	7:49	9:29	11:29	13:29	15:29	16:29	17:29	19:14
308	福高前	7:25	7:50	9:30	11:30	13:30	15:30	16:30	17:30	19:15
309	西佳屋野	7:25	7:50	9:30	11:30	13:30	15:30	16:30	17:30	19:15
310	前田	7:26	7:51	9:31	11:31	13:31	15:31	16:31	17:31	19:16
311	東野町	7:28	7:53	9:33	11:33	13:33	15:33	16:33	17:33	19:18
312	土	7:28	7:53	9:33	11:33	13:33	15:33	16:33	17:33	19:18
313	府立工業高校前	7:30	7:55	9:35	11:35	13:35	15:35	16:35	17:35	19:20
314	石原	7:31	7:56	9:36	11:36	13:36	15:36	16:36	17:36	19:21
315	興	7:31	7:56	9:36	11:36	13:36	15:36	16:36	17:36	19:21
316	観音寺	7:33	7:58	9:38	11:38	13:38	15:38	16:38	17:38	19:23
038	協立病院前	7:35	8:00	9:40	11:40	13:40	15:40	16:40	17:40	19:25
037	高津	7:35	8:00	9:40	11:40	13:40	15:40	16:40	17:40	19:25
036	岡谷川	7:37	8:02	9:42	11:42	13:42	15:42	16:42	17:42	19:27
035	大島	7:39	8:04	9:44	11:44	13:44	15:44	16:44	17:44	19:29
034	鳥ヶ坪	7:41	8:06	9:46	11:46	13:46	15:46	16:46	17:46	19:31
033	綾高前	7:42	8:07	9:47	11:47	13:47	15:47	16:47	17:47	19:32
032	警察署前	7:43	8:08	9:48	11:48	13:48	15:48	16:48	17:48	19:33
031	宮代	7:44	8:09	9:49	11:49	13:49	15:49	16:49	17:49	19:34
000	綾部駅前	7:46	8:11	9:51	11:51	13:51	15:51	16:51	17:51	19:36

※赤枠の中での利用に限る

［京都交通福知山線の綾部駅前行きの時刻表］

実施主体	綾部市、京都交通					
実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	適用に向けた調整					

施　　策	1-6　あやバスの維持存続・サービス見直し等に関する基準づくり
目　　的	あやバスの持続的なサービスの提供に向けて、あやバスの運行や利用に対する評価指標や評価基準を定めます。
内　　容	あやバスの持続的なサービスの提供に向けて、あやバスの運行や利用に対する評価指標や評価基準について定め、基準を達成できない場合の措置等について検討します。 （具体的な事業の項目） ①綾部市コミュニティバス等の見直し・新設のガイドライン（仮称）の作成



［他市の評価基準・フローの例（福知山市の事例）］

※綾部市で検討するガイドライン（仮称）は、上記のフローを準拠するものではない。

実施主体	綾部市					
実施期間	令和５年	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和10年以降
①	ガイドライン作成検討			運用開始	必要に応じて適宜見直し	

6.2 広域的な連携・交流の強化

～地域全ての公共交通を便利につなぎ、隣接市や都市部でも近くに感じられる移動サービスの実現～

施　策	2-1　あやバスと鉄道等とのダイヤ接続					
目　的	あやバスと鉄道等との乗継利便性を高めることで、通勤・通学や観光等での公共交通の利用促進を図ります。					
内　容	市外への通勤・通学や市外からの観光客等の移動をスムーズに行えるようにするため、あやバスと鉄道等（JR、路線バス、高速バス）とのダイヤ調整を行い、乗継利便性の向上や観光入込客数の増加を図ります。 （具体的な事業の項目） ①あやバスと鉄道等とのダイヤ調整 ：あやバスのダイヤ改正時に、ＪＲ綾部駅での鉄道との接続を調整する。 また、路線バスや高速バスとの接続も調整する。 ※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合 ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合					
実施主体	綾部市					
実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	ダイヤ等検討	実施（ﾀﾞｲﾔ改正）		ダイヤ等検討	実施（ﾀﾞｲﾔ改正）	

施　策	2-2　大学生の通学運賃補助の継続実施					
目　的	若い世代の公共交通利用を支援し、定住促進・にぎわい創出を図ります。					
内　容	京都市内や大阪方面への大学等へ通学する場合、移動時間や運賃の関係で綾部市内からでは通学困難となり、地域から転居するケースもみられます。そのため、市内から通学ができるよう、現行の補助制度等を継続するとともに、拡充等の検討を行います。 ＜綾部市の大学生等への通学費補助＞ ・綾部市鉄道利用通学費補助金：市内在住の大学生等への市外通学費補助 ※定期券購入代金の 4 分の 1 を補助（上限額 1 人 5 万円） （具体的な事業の項目） ①綾部市鉄道利用通学費補助金の継続・拡充 ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合					
実施主体	綾部市					
実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	運賃補助制度継続実施・拡充の検討					

施　　策	2-3　子どもの帰宅時間帯の交通手段の確保
目　　的	子どもの帰宅時間帯の公共交通手段を確保することで、子育て世代にとって便利と感じられる公共交通サービスを目指します。
内　　容	子どもの帰宅時間帯の交通手段確保（新設、増便）に向けて、まずは、帰宅のピーク時間の調査や希望する交通手段のサービス内容等についてニーズ調査を実施し、事業に関する検討を行います。ニーズ調査結果に基づき、需要の見込みや事業効果がある場合は、実証実験の実施を検討します。実証実験の結果より、事業の必要性や実現性を確認し、本格導入に向けた検討を行います。 （具体的な事業の項目） ①高校生の帰宅時間帯でのあやバス増便の検討 ：高校生の帰宅時間帯や帰宅時の交通手段等に関する調査を行い、あやバス運行終了後に帰宅手段を必要とする学生数と地域等を整理し、事業に関する検討を行う。需要の見込みや事業効果がある場合は、期間や路線を限定した増便の実証実験の実施を検討する。 ②タクシー車両を活用した夜間のあやバス増便の検討（再掲） 事業実施のための課題：事業項目①及び②を検討するにあたっては、あやバスとタクシーの運転手不足の解消が必要である。 ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市、タクシー事業者
実施期間	令和 5 年　令和 6 年　令和 7 年　令和 8 年　令和 9 年　令和 10 年以降
①	ニーズ等調査の実施、実証実験に向けた検討・準備 → 実証実験 → 本格導入に向けた検討
②	ニーズ等調査の実施、実証実験に向けた検討・準備 → 実証実験 → 本格導入に向けた検討

施　　策	2-4　公共交通を使った観光の促進
目　　的	運転免許やマイカーを持っていなくても、周辺市町や市内での観光を楽しめるように、公共交通を使った観光方法を構築します。
内　　容	運転免許やマイカーを持っていなくても、周辺市町や市内での観光を楽しめるように、公共交通を使った観光モデルルートや企画旅行を作成します。 民間の交通事業者と連携して、京阪神などから鉄道やバスを使って来訪するための交通手段を検討します。 （具体的な事業の項目） ①公共交通による市内観光モデルルートや市外企画旅行の作成 ：市内観光モデルルートは、カヌー・ラフティング体験や「迷宮二王門迷路」等の子どもが楽しめる場所を経由地とする。また、森の京都 DMO や海の京都 DMO との連携を検討する。 ：市外企画旅行は、JR を使った日帰り観光プランを企画する。 企画内容は、現在まで実施してきた「あやべあいトレイン」を参考にする。 ②京都市内からの来訪者に対する企画乗車券の検討 ：京都交通とあやバスの両方を利用できる乗車券を検討する。 ［京都サンガ F.C.　日帰り応援ツアー］ ［R4 春に実施した京都交通との事業のチラシ］ ※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市、JR 西日本、京都交通、タクシー事業者、観光協会、周辺自治体

実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	検討	実施				
②	検討				実施	

6.3　公共交通を支える人材と意識の育成

～公共交通の維持･確保･活性化に向けて、全ての世代や関係者が協働する～

施　　策	3-1　人材確保対策（人材不足解消）
目　　的	運転手の高齢化やなり手不足の解消に向けて、採用に関する広報活動等の連携・支援を行います。
内　　容	深刻な人材不足が交通事業者の現状となっており、安全・安心で持続可能な交通サービスを維持するためにも、公共交通事業者の人材確保に向け、運転手体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験、広報活動などに取り組みます。 （具体的な事業の項目） ①運転手体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験の実施 ②広報あやべ「ねっと」でのバス・タクシー運転手の求人情報の掲載 ③求人サイトの掲載費用や受験資格特例教習の一部支援 ：運転手の新規採用に向けて、求人掲載サイトの初期費用または掲載費用の一部支援を検討する。 ：令和 4 年 5 月の道路交通法の一部改正により、二種免許の受験資格が緩和され、「受験資格特例教習」を修了することにより、年齢が 19 歳以上で、かつ、普通免許等を受けていた期間が 1 年以上であれば受験が可能となる。そこで、「受験資格特例教習」の実施教習費用の一部支援を検討する。 ※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合 ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市、タクシー事業者

実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	随時実施					
②	随時実施					
③	随時実施					

施　　策	3-2　モビリティ・マネジメントの実施
目　　的	通勤・通学時や日常生活での公共交通利用への自発的な転換や利用定着を促し、公共交通利用者の増加を図ります。
内　　容	■自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施 （概要） 　公共交通に対する取組を推進していく立場である自治体職員に対して通勤時及び休日の公共交通利用のメリットを伝え、公共交通への自発的な行動変容を期待する取組を実施する。この取組を通じて、公共交通での通勤需要の促進や休日需要の創出を目指す。 （具体的な事業の項目） 　①自治体職員への公共交通利用促進の働きかけ ［綾部市職員を対象としたワークショップの開催］ ■児童・学生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施 （概要） 　児童や学生にあやバスへの関心を高めてもらうため、次に示す事業項目を利用促進の一環として実施する。 （具体的な事業の項目） 　②あやバス絵画展の実施 　③児童や高齢者等を対象としたあやバスの乗り方教室の開催 　④綾部駅または福知山駅での職場見学 　⑤小・中学生を対象とした休日のあやバス無料化を検討 ［第 11 回あやバス絵画展の最優秀作品］ ［未就学児と保護者との乗り方教室の開催］

■免許返納を考えている高齢者等に対するモビリティ・マネジメントの実施

（概要）

高齢者の免許返納に向け、自主返納への支援を継続するとともに、返納に訪れた方に対して、鉄道、バスの乗り方を周知することや、高齢者がよく集まる場所（老人クラブ・寄合所等）への公共交通の利用方法等を伝えること等、元気なうちに公共交通を利用する習慣をつける取組を進める。また、移住者にも同様の周知を行う。

（具体的な事業の項目）

③児童や高齢者等を対象としたあやバスの乗り方教室の開催（再掲）

※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合

実施主体	綾部市、JR 西日本、京都交通、タクシー事業者、地域住民					
実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	随時実施					
②	随時実施					
③	随時実施					
④	企画検討		随時実施			
⑤	企画検討		実証実験		本格導入に向けた検討	

施　　策	3-3　あやバスモニター制度の実施（３年に１回のダイヤ改正にあわせて実施）
目　　的	地元住民や関係者と協働し、利用しやすい公共交通サービスへの改善や、公共交通を乗って育てる意識の醸成を図ります。
内　　容	令和元年度及び令和４年度に実施したあやバスモニター制度を、今後もあやバスダイヤ改正前に実施することで、利用者からの意見や提案を収集し、運転や接客等の業務改善やサービス向上につなげる取組を実施します。 また、地元住民や地域関係者との懇談会等を開催し、市内や地区内の公共交通サービス改善に向けて継続的な検討を行うことで、自治体や交通事業者だけでなく、地域住民も一緒となって公共交通を“乗って育てる”という意識の醸成を図ります。 ※現在、令和６年のあやバスダイヤ改正に向けて、あやバス高校生モニター制度を実施中。 （具体的な事業の項目） ①あやバスモニター制度の実施 乗って応援！ あやバスモニターを募集 市内の公共交通機関として「あやバス」の愛称で親しまれているあやべ市民バス。市は、あやバスのさらなる利便性向上のため「あやバスモニター」を募集します。 利用者目線でサービス向上 モニターは高校生以上で、9月10日(火)～10月10日(木)に概ね5回乗車できる人が対象。バスに乗って気付いたことや提案などを、シートに記入して提出してください。意見は、運転や接客などの業務改善、サービス向上につなげます。また、今後のダイヤ改正等の参考にし、利用者の目線でより利用しやすいバスの運営を目指します。 お得なキャンペーンも展開 市は敬老の日に合わせ、9月1～30日に「健康長寿定期」65才のキャンペーンを実施。65歳以上の人はあやバスが全線乗り放題の同定期券を、通常価格の半額の1500円で販売します。定期券は市民協働課とあやべ観光案内所（駅前通り）、大町バスターミナル（八津合町）で購入できます。初めて購入する人は、健康保険証等の年齢が確認できるものをご持参ください。 イベント企画し利用促進 あやバスの乗車人数は、運行開始以降、年間20万人超で推移。グラフ。昨年12月には、延べ300万人を突破しました。しかし昨年度は、初めての19万人台に。7月豪雨や台風による運行休止の影響もありました。利用者が減少しているのが現状です。 市は、あやバスの運行など、イベントやキャンペーンを企画。また、大人1人につき未就学児3人まで運賃を無料にするなど、親しみやすく利用しやすいバス運営に取り組んでいます。あやバスは、皆さんの利用で成り立っています。市内のお出掛けに、ぜひご利用ください。 グラフ：あやバス年間乗車人数 求む！あやバスモニター 対象 高校生以上で、期間内にあやバスに概ね5回乗車できる人 モニター内容 9月10日(火)～10月10日(木)にあやバスに乗車し（あやバス乗づけシート）を提出。 例：運転手や車両、バス停の様子 あやバスの上手な利用方法の提案～など 募集期間 7月22日(月)～8月20日(火) 募集人数 約10人・団体(最大5人までの団体での応募も可能) 選定方法 幅広い地域・年代のモニターから意見を聞くため、お住まいの地域や年齢を一定考慮して抽選します。 その他 ※モニター決定者には、9月に説明会を開催します。 ※モニタリングのための1日乗車券をお渡しします。 定期券を見せるだけで乗り降りでき、車内での支払いの手間がなく便利です 高校生モニターの写真 ［令和元年度実施のあやバスモニター制度］［令和４年度実施のあやバス高校生モニター制度］ ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市、地域住民

実施期間	令和５年	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和10年以降
①			開催			開催

施　　策	3-4　あやバス運転手の接遇サービス向上
目　　的	あやバス運転手の接遇サービス技術をさらに向上させることで、利用者の満足度を高め、新たな利用者の獲得を目指します。
内　　容	あやバスの運転手は、運行事業者による研修や、行政との意見交換会等を通じて、安全教育、運転技術、接遇マナー等について継続的に教育・指導を受けています。今後も安全安心で利用者に喜ばれる運行を目指し、運行事業者に対して、運転手への社内研修の継続的な実施、指導内容の強化等に取り組むことを働きかけます。 また、運転手からの案内等が聞こえやすくなるように、運転手用ピンマイクなどの車内の環境整備を行います。 （具体的な事業の項目） ①運転手の接遇サービス向上のための研修の実施 ：運行事業者から運転手に対して、月１回の社内ミーティングにおいて、国で定められた指導及び監督の指針に基づいた安全教育指導を行うとともに、サービスドライバーとしての意識を持ってもらうための指導等を行う。特に、今後の高齢化社会を鑑み、高齢者や身体障害者等に対しては、親切な対応・優しい対応を心がけることを指導するよう働きかける。 ②車内アナウンスの環境整備 ：運転手用ピンマイクなどを整備し、車内アナウンスを聞こえやすくすることで、安心して乗車できることを目指す。
実施主体	綾部市

実施期間	令和５年	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和10年以降
①	随時実施					
②	随時実施					

6.4 最新の情報技術の活用や情報発信の強化

～最新技術等の積極的な活用や情報発信の強化等で、地域の魅力や活力を高める～

施　　策	4-1　情報発信の強化・多様化・周知徹底
目　　的	公共交通の利用者やこれから利用を考えている人に対して、適切に情報を発信・提供し、公共交通の利用を促進します。
内　　容	あやバスに関する主な情報発信として、綾部市のメールマガジン「あやべーる」の「あやバス情報」や、ツイッターでのあやバスの運行情報がありますが、公共交通のお得な情報などが、利用者まで適切に届いていない問題の解消に向けて、情報発信方法の強化と多様化を図ります。発信する情報の内容については、利用者の属性に応じたわかりやすいレイアウト・デザインになるように工夫を行います。 （具体的な事業の項目） ①最新の情報発信ツールを活用したあやバス情報の発信 ：現在、綾部市のメールマガジン、ツイッター、Facebook、LINE、FM いかる等で情報発信している。今後の新たな情報発信ツール（スマホアプリ等）の開発・普及に応じて、あやバス情報を、その最新ツールで発信できるように検討する。 ②情報発信の強化 ：外国人への案内のひらがな表記対応や、あやバスを使ったお出かけ情報の発信等を行う。 ［京都市交通局と立命館大学映像学部の連携による PR 映像制作の事例］ ［お出かけ情報の事例（京都市交通局と平安女学院大学との協働の情報誌発行）］
実施主体	綾部市、観光協会

実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	情報発信ツールのトレンドに応じて随時対応					
②	検討		実施			

施　　策	4-2　公共交通のキャッシュレス化（交通系 IC カードシステム等）の拡充
目　　的	公共交通のキャッシュレス決済を拡大することで、利用者の利便性向上や事業者の生産性向上などを目指します。
内　　容	令和３年３月に綾部駅においても交通系 IC カード（ICOCA）が使えるようになり、JR 利用者や、交通系 IC カードが普及している地域からの来訪者にとって利便性が向上しました。今後は、QR コード決済アプリの普及や、コロナ禍での非接触による感染防止の意識等から、公共交通キャッシュレス化はますます拡大・普及し、交通系 IC カードと運賃割引等のサービスとの連携も予想されます。 そこで、交通系 IC カードを保有していない運転免許自主返納者に対する交通系 IC カードやキャッシュレス化の普及活動等を検討します。 また、交通系 IC カード（ICOCA）が全駅に導入されるように、関係者と協議や研究、勉強会の実施等を続けます。 （具体的な事業の項目） ①運転免許自主返納者に対する ICOCA 購入費用補助の検討 ：運転免許自主返納者に対して、鉄道による外出行動の支援として、ICOCA のカード購入またはチャージ費用の補助を検討する。 手順例；1. 運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書を申請・受領する 2. 免許証返納後、ICOCA の新規購入または既にお持ちの ICOCA にチャージし、領収書を受領する 3. 上記書類やその他申請に必要な書類を市に提出する 4. 市で交付決定後、申請者が指定された口座に補助額を振り込む ②バスやタクシーでのキャッシュレス化の検討 ：バスについては、IC 車載器の導入を検討する。 タクシーについては、QR 決済やクレジットカード決済の導入を検討する。 ※JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市、JR 西日本、京都交通、タクシー事業者

実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	検討					
②	検討					

施　　策	4-3　高齢者向けの公共交通利用教室の実施
目　　的	公共交通に不慣れで利用を躊躇している高齢者等を対象に、公共交通の利用方法（乗り方、スマホの使い方等）を学ぶ機会をつくります。
内　　容	JR 綾部駅の有人によるみどりの窓口が廃止され、令和 4 年 3 月からは特急列車が全席指定席化される中、高齢者を中心に乗車券等の購入に苦慮されています。 そこで、JR 西日本が提供しているインターネットサービス「e5489」から特急券を予約・購入できるため、スマホに不慣れな高齢者を中心に、JR 西日本と連携したスマホ教室を実施します。 また、綾部駅のみどりの券売機プラスは 1 台しかなく、操作が不慣れなこともあり、1 人にかかる購入時間が長く、予定していた特急列車に乗れない人も出てきています。JR 西日本では、令和 4 年度中に発券専用機器の導入を予定していますが、よりスムーズに、誰もがストレス無く乗車券や特急券を購入できるように、綾部駅の駅員による切符購入支援対応等を検討します。 （具体的な事業の項目） ①JR 西日本と連携したスマホ教室の実施 ：みどりの券売機プラスの利用方法、スマホアプリ「WESTER」の利用方法、「e5489」の利用方法等に関する教室を実施 ②スムーズな乗車券等の購入のための人員配置強化 ：綾部駅の駅員での対応を実施 券売機の利用の多い曜日や時間帯に限定して、駅員の対応を強化する ［JR 西日本ネット予約サイト「e5489」］
実施主体	綾部市、JR 西日本

実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	随時実施					
②	検討	実施				

施　　策	4-4　産官学連携によるデジタル技術等を用いた交通課題解消の研究
目　　的	産官学の連携により、最新のデジタル技術等を活用した公共交通の利便性向上策を検討します。また、最新技術を活用することで、魅力ある公共交通を実現し、若者や来訪者、外国人観光客への利用啓発につなげます。
内　　容	MaaS のフォーマットへの参画やバス路線の経路探索のためのデータフォーマット(GTFS)への対応など、先進技術を活用した取組により、利用者の利便性の向上を図ることや新たな需要を掘り起こすための取組を推進します。 また、市内に立地している大学や企業等と連携して、交通課題解決に向けた研究を進めます。 例；綾部市と京都産業大学が包括連携に関する協定を締結（平成 27 年 4 月） 綾部市と京都工芸繊維大学が包括連携に関する協定を締結(平成 26 年 5 月) 京都大学交通政策研究ユニットからあやバスに対する学術指導(平成 25 年) （具体的な事業の項目） ①あやバスの位置情報や遅延情報の発信 ②あやバスの静的 GTFS 整備及び JR 西日本スマホアプリ(WESTER)との連携 ③自動運転や MaaS などの産官学連携による最新技術の導入に向けた研究 ※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合
実施主体	綾部市、JR 西日本、京都交通、タクシー事業者、大学や企業、近隣自治体

実施期間	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年以降
①	検討			実施可能な取組から着手		
②	検討・GTFS 化		連携実施			
③	事例研究・制度設計等					

7. 数値目標

7.1 数値目標の設定

前章で定めた施策の達成状況を評価するため、各施策に対応した評価指標を、次のように設定します。

目標	数値指標	目標値の考え方
市内の公共交通の利用者数の維持・確保	市内の公共交通の利用者数	公共交通の利用者数の減少度合いを、綾部市の人口減少率(15 歳以上人口の原料率)に留めることを目指す。 対象とする公共交通は、あやバスと JR 西日本(綾部市内の鉄道駅の利用者数)とする。
あやバスの運行の維持・確保	あやバスへの公的資金投入額	あやバス運行管理費は、ダイヤ改正毎に 10%増加すると仮定し、利用者数の目標値から運賃収入を求め、その差額分を目標値とする。
	あやバスの収支率	あやバス運行管理費は、ダイヤ改正毎に 10%増加すると仮定し、利用者数の目標値から運賃収入を求め、その割合を目標値とする。
ラストワンマイルの確保	公共交通カバー率※1	第 6 章に示した具体的な施策に応じて、あやバス等を利用できる地域を拡大した結果を目標値とする。
市民の公共交通に対する意識の改善	市民の公共交通に対する満足度(点数化)	第 6 章に示した具体的な施策を実施することで、綾部市民の公共交通に対する満足度を 50 点以上にすることを目標とする。

※1 公共交通カバー率：あやバスのバス停 500m 圏及びラストワンマイル対策の運行エリア(空白地有償運送等)の人口割合

前述の数値指標に対する目標値を、次のように設定します。

数値については調整中

■数値指標の現況値と目標値

目標	数値指標	データ取得方法	現況値	目標値 (R9 年)
市内の公共交通の利用者数の維持・確保	市内の公共交通の利用者数	綾部市と JR 西日本が保有する乗車データにより毎年計測	73.1 万人/年 (R2 年)	72.9 万人/年
あやバスの運行の維持・確保	あやバスへの公的資金投入額	綾部市が保有するデータにより毎年計測	16,100 万円/年 (R3 年)	19,900 万円/年
	あやバスの収支率	綾部市が保有するデータにより毎年計測	14.6% (R3 年)	13.0%
ラストワンマイルの確保	公共交通カバー率	綾部市が保有するデータにより毎年計測	89.0%	90.0%
市民の公共交通に対する意識の改善	市民の公共交通に対する満足度(点数化)	市民意識調査により計画最終年度に計測	44.2 点 (R1 年)	50.0 点 以上

■あやバスの年間利用者数と収支率（路線別）

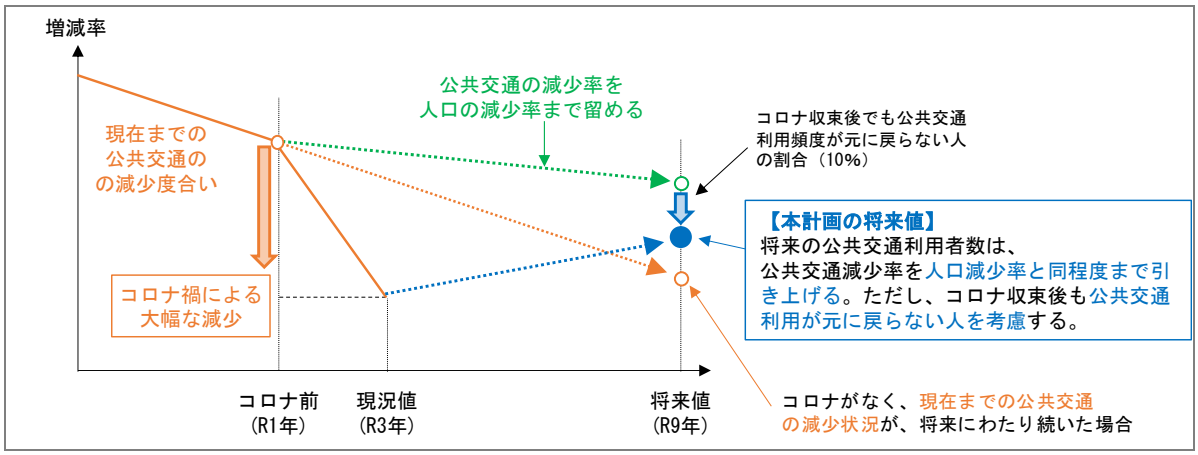
系統名	年間利用者数		収支率	
	現況値 (R3 年)	目標値 (R9 年)	現況値 (R3 年)	目標値 (R9 年)
(単位)	人/年	人/年	%	%
上林線	55,907	56,600	16.5%	17.3%
於見市野瀬線	5,424	5,600	7.7%	8.2%
東西線	21,425	22,500	24.8%	26.9%
志賀南北線	41,062	41,000	19.1%	19.7%
西坂線	4,787	6,700	4.9%	7.1%
篠田桜が丘線	8,003	8,700	8.7%	9.8%
黒谷線	7,219	9,300	12.0%	16.0%
西八田線	6,871	6,900	10.4%	10.7%
紫水ヶ丘公園線	4,181	4,100	12.5%	12.8%

7.2 数値目標設定の考え方

(1) 市内の公共交通の利用者数

市内の公共交通(あやバスと JR 西日本(綾部市内の鉄道駅の利用者数))の利用者数の目標値としては、利用者数の減少率を、綾部市の人口減少率(15 歳以上人口の減少率)に留めることを目標として算出します。なお、令和 3 年の利用者数はコロナの影響で大きく減少していますが、目標年次の令和 9 年にはコロナ禍で落ち込んだ利用者数はある程度回復しているものとして算出します。

■算定イメージ図



(計算式)

目標値 ＝ あやバス目標値 ＋ JR 西日本目標値

＝ 16.1 万人 ＋ 56.8 万人

＝ 72.9 万人

(条件)

あやバス目標値 ＝ コロナ前の数値 × 人口減少率 × (1 － 利用が元に戻らない人の割合)

＝ 19.7 万人(R1 実績) × 90.9%(R1→R9 の人口減少率)

× (100% － 10%)

＝ 16.1 万人

JR西日本目標値 ＝ コロナ前の数値 × 人口減少率 × (1 － 利用が元に戻らない人の割合)

＝ 1,901 人/日(R1 実績) × 365 日 × 90.9%(R1→R9 の人口減少率)

× (100% － 10%)

＝ 56.8 万人

コロナ収束後も利用が元に戻らない人の割合

＝ JR 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画にて調査した数値 10%を使用する。

人口減少率 ＝ R9 人口 ÷ R1 人口

＝ 25,786 人 ÷ 28,370 人 ＝ 90.9%

・R1 人口：H27 と R2 の国勢調査結果を基に、R1 の 15 歳以上人口を求めた。

(参考)H27 の 15 歳以上人口 29,531 人。R2 の 15 歳以上人口 28,080 人。

・R9 人口：R7 と R12 の国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口推計値を基に、R9 の 15 歳以上人口を求めた。

(参考)R7 の 15 歳以上人口 26,495 人。R12 の 15 歳以上人口 24,722 人。

表 7-1　市内の公共交通の利用者数に使用した綾部市の人口

	綾部市					
	国勢調査(確定値)		H27とR2との推計値	社人研推計値		R7とR12との推計値
年次	H27 (2015)	R2 (2020)	R1 (2019)	R7 (2025)	R12 (2030)	R9 (2027)
0～4歳	1099	1,018	1,034	818	710	775
5～9歳	1303	1,116	1,153	1000	835	934
10～14歳	1498	1,328	1,362	1126	1004	1,077
15～19歳	1429	1,249	1,285	1095	943	1,034
20～24歳	856	979	954	789	685	747
25～29歳	1242	1,046	1,085	1074	946	1,023
30～34歳	1395	1,315	1,331	1075	1122	1,094
35～39歳	1778	1,461	1,524	1319	1069	1,219
40～44歳	2245	1,757	1,855	1437	1338	1,397
45～49歳	1927	2,255	2,189	1826	1430	1,668
50～54歳	1768	1,925	1,894	2242	1809	2,069
55～59歳	2006	1,794	1,836	1950	2262	2,075
60～64歳	2475	1,986	2,084	1795	1957	1,860
65～69歳	3065	2,429	2,556	1981	1771	1,897
70～74歳	2524	2,920	2,841	2363	1912	2,183
75～79歳	2188	2,293	2,272	2721	2164	2,498
80～84歳	2113	1,891	1,935	2005	2400	2,163
85～89歳	1561	1,545	1,548	1445	1519	1,475
90歳～	959	1,235	1,180	1378	1395	1,385
総数	33,494	31,846	32,176	29,439	27,271	28,572
15歳以上	29,531	28,080	28,370	26,495	24,722	25,786

R1 から R9 への変化率：90.9%

(2) あやバスへの公的資金投入額

あやバスの公的資金投入額は、京都府からの補助金と綾部市の一般財源からの支出の合計額とします。なお、公的資金投入額は、運行管理費と運賃収入の差額に相当します。

あやバスの公的資金投入額の目標値としては、あやバス運行管理費はダイヤ改正毎に10%増加すると仮定し、将来の運賃収入からの差額とします。なお、将来の運賃収入額は、将来の利用者数の考え方と同様に、人口減少率とコロナ収束後も利用が元に戻らない人の割合から算出します。

(計算式)

目標値 ＝ 運行管理費 － 運賃収入

＝ 22,845 万円(R9) － 2,967 万円(R9)

＝ 19,878 万円 ≒ 19,900 万円

(条件)

運行管理費 ＝ R3 運行管理費の実績値 × ダイヤ改正毎に 10%増加

＝ 18,880 万円 × 1.1(R6.4 ダイヤ改正) × 1.1(R9.4 ダイヤ改正)

＝ 22,845 万円

運賃収入 ＝ あやバスの年間利用者数の将来値を求めた考え方と同様とする

＝ コロナ前の数値 × 人口減少率 × (1 - 利用が元に戻らない人の割合)

＝ 3,627 万円(R1 実績) × 90.9%(R1→R9 の人口減少割合) × 90.0%

＝ 2,967 万円

・利用が元に戻らない人の割合：前述「(1)市内の公共交通の利用者数」を参照。

・人口減少率：前述「(1)市内の公共交通の利用者数」を参照。

(3) あやバスの収支率

あやバスの収支率は、運行管理費と運賃収入より算出します。

あやバスの収支率の目標値としては、あやバス運行管理費はダイヤ改正毎に10%増加すると仮定し、将来の運賃収入を用いて算出します。なお、将来の運賃収入額は、将来の利用者数の考え方と同様に、人口減少率とコロナ収束後も利用が元に戻らない人の割合から算出します。

(計算式)

目標値 ＝ 運賃収入 ÷ 運行管理費

＝ 2,967 万円(R9) ÷ 22,845 万円(R9)

＝ 13.0%

(条件)

運行管理費 ：前述「(2)あやバスへの公的資金投入額」を参照。

運賃収入 ：前述「(2)あやバスへの公的資金投入額」を参照。

(4) 公共交通カバー率

公共交通カバー率は、あやバスのバス停から 500m圏域とラストワンマイル対策の運行エリア（交通空白地有償運送等を実施している地域）を公共交通利用可能圏域とし、その圏域内人口の割合とします。

公共交通カバー率の目標値としては、あやべ水源の里の集落が多く点在している奥上林地区(老富町、光野町、故屋岡町：下図の桃色で囲まれたエリアを想定)と山家地区(戸奈瀬町、釜輪町、広瀬町、橋上町、和木町、下原町、上原町、下替地町：下図の黄緑色で囲まれたエリアを想定)でラストワンマイル対策が導入されたとして算定します。

(計算式)

目標値 ＝ 公共交通利用可能圏域内人口 ÷ 綾部市の総人口

＝（現況圏域内人口 ＋ 将来追加圏域内人口）÷ 32,209 人

＝（28,688 人 ＋ 318 人）÷ 32,209 人 ＝ 90.0%

(条件)

公共交通利用可能圏域内人口 ＝ あやバスのバス停から 500m圏域とラストワンマイル対策の運行エリア内の人口。人口は令和 2 年国勢調査の 500m メッシュ人口を使用する。

(参考)現況の圏域内人口 28,668 人。将来追加される圏域内人口 318 人。

綾部市の総人口 ＝ R2 人口 ＝ 32,209 人

※綾部市域に含まれるメッシュ地域を合計しているため、実際の綾部市総人口とは異なる。

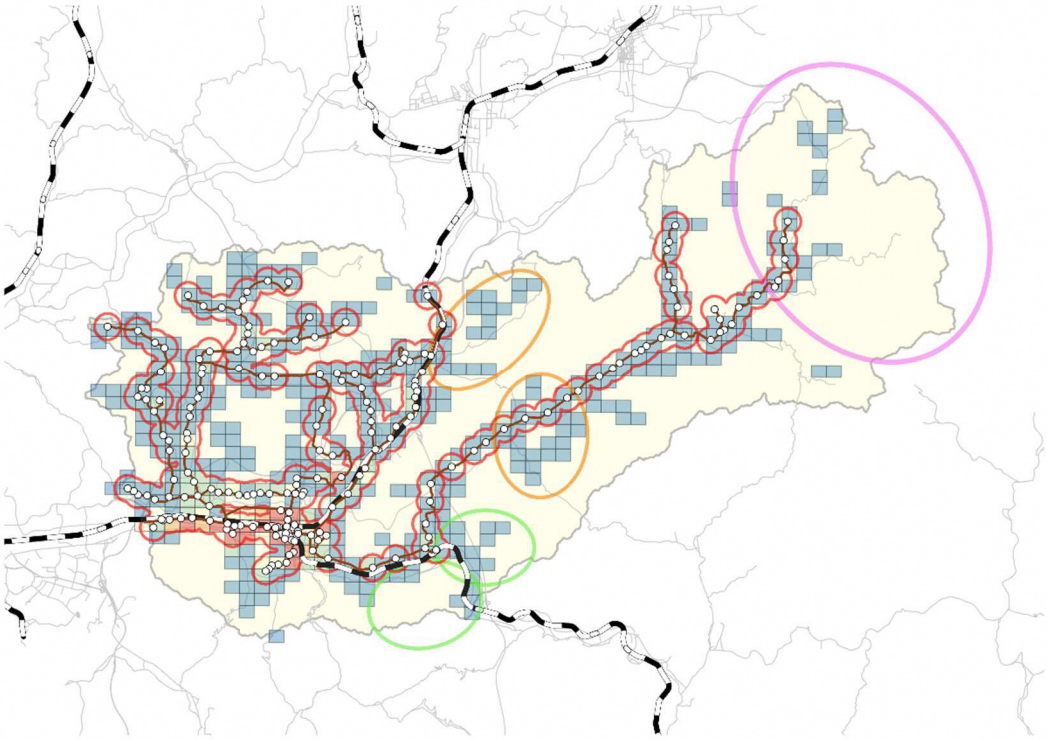


図 7-1　将来の公共交通カバー圏

(5) 市民の公共交通に対する満足度

市民の公共交通に対する満足度(点数化)は、市民意識調査(アンケート調査)により算定します。

ここで、現況の公共交通に対する満足度(点数化)は、第 6 次綾部市総合計画の資料編に掲載されている市民意識調査結果を採用します。現状の満足度は 44.2 点であるため、やや不満側の評価といえます。そのため、第 6 章で示した具体的な施策を実施し、公共交通に対する評価が満足側の評価となるよう、目標値は 50 点以上を目指します。

(考え方)

公共交通に対する満足度 ＝ 5 段階評価の満足度結果を、不満 0 点～満足 100 点として合計点数を出し、対象サンプル数で除して平均値を算出する。

※第 6 次綾部市総合計画の市民意識調査の実施概要

・対　象：16 歳以上の市民 3,000 人

・時　期：令和元年 8 月 26 日～9 月 11 日実施

・方　法：郵送による配布・回収

・回収数：1,199 票(回収率は 40.0%)

8. 計画実施のための体制

8.1 評価の基本的な考え方

各施策は、前章で定めたそれぞれの実施主体が主体となって実行する。綾部市地域公共交通活性化協議会において進行管理する。

施策の実行にあたっては、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）のPDCAサイクルの進行管理に基づき、施策の実施状況を毎年確認しつつ、目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化等もふまえて、必要に応じて計画の見直しを行う。

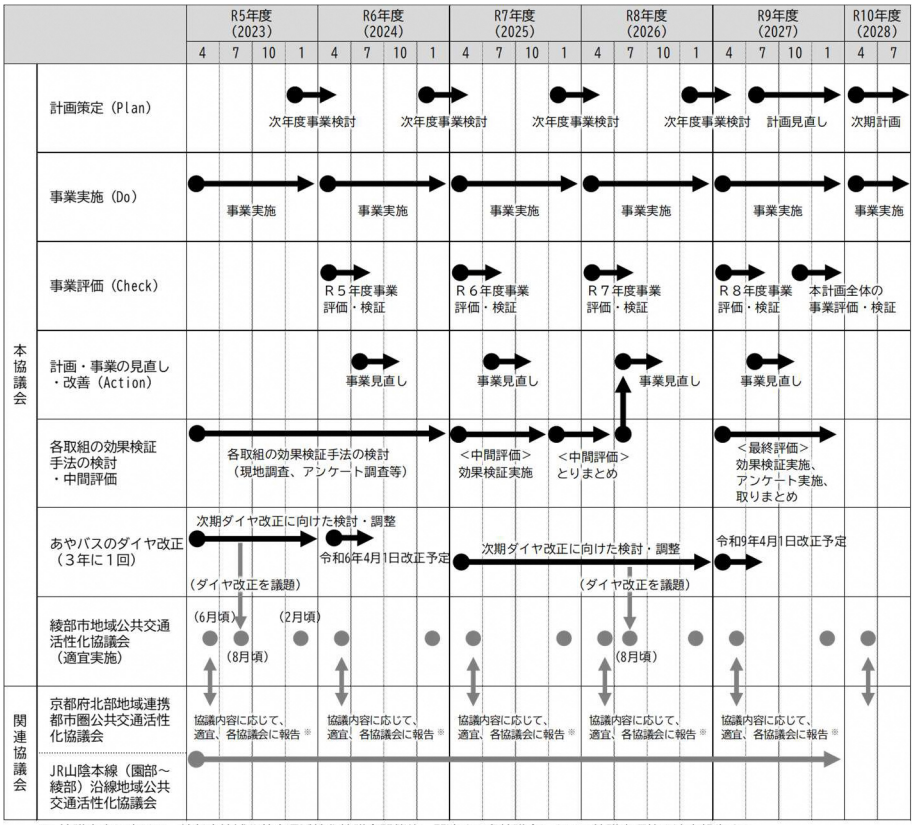
8.2 推進体制

本計画の目標の実現や施策の継続的な実施のためには、施策を綾部市単独で実施するのではなく、公共交通に関する関係者、地域住民、周辺自治体や京都府・国など、さまざまな関係者が連携し、総合的な取組として推進することが必要となる。

また、各市町地域公共交通会議及び京都府生活交通対策地域協議会で協議した事業の実施状況や評価等を国及び本協議会でも共有・報告し、その結果を本計画の評価、検証、見直し等に反映する。

なお、本協議会で協議した事業の実施状況や評価等については、関連する協議会において、適宜、情報を共有・報告し、必要に応じて、その協議内容を本計画の評価、検証及び見直し等に反映する。

＜今後のスケジュール＞



※ 協議内容に応じて、綾部市地域公共交通活性化協議会開催後、関連する各協議会において協議事項等を適宜報告する。