

令和 4 年 12 月 6 日

綾部市地域公共交通計画

(参考資料編 素案)

令和 5 年〇月

綾 部 市

参考資料編 目次

1. 地域の現状	1
1.1 人口動態等	1
1.2 地域経済	12
1.3 土地利用や施設立地状況	14
1.4 人の動き	17
1.5 公共交通の状況	24
2. 既存アンケート調査結果からニーズ等の整理.....	50
2.1 住民アンケート調査＜令和元年実施、総合計画策定のために実施＞	50
2.2 住民アンケート調査＜令和3年実施、府北部の公共交通計画策定のために実施＞	53
3. 数値目標の目標値の設定方法.....	62
4. 綾部市地域公共交通活性化協議会にて取り扱う指標.....	67

1. 地域の現状

1.1 人口動態等

(1) 人口の推移

平成2年からの総人口の推移は、毎年減少を続けており、令和2年には約3.2万人となっています。平成2年からの30年間で、8.7千人・22%の減少がありました。特に、平成27年から令和2年の人口減少率は94.2%と、この30年間で最も減少した結果となりました。

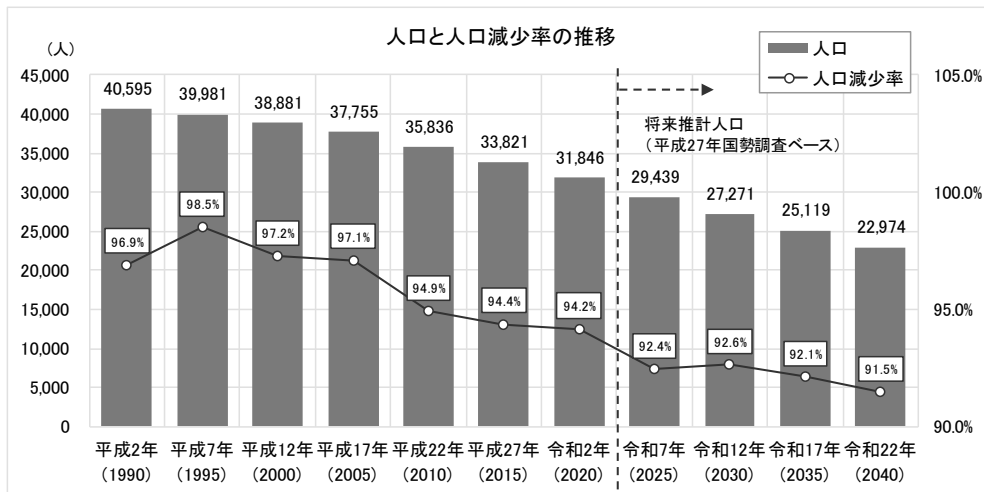


図 1-1 綾部市の人口の推移

出典：国勢調査

※人口減少率は各年の5年前の人口に対する減少率

(2) 年齢3区分別人口割合の推移

老年人口は平成2年の20.8%から令和2年は39.0%と大きく増加しました。一方で、年少人口や生産年齢人口は減少しており、少子高齢化が進行しています。

従属人口指数は、平成2年の60.9から令和2年は100.1と大きく増加しました。生産年齢人口1人が、子どもや高齢者1人を支える構造となり、1人当たりの負担が高まっています。

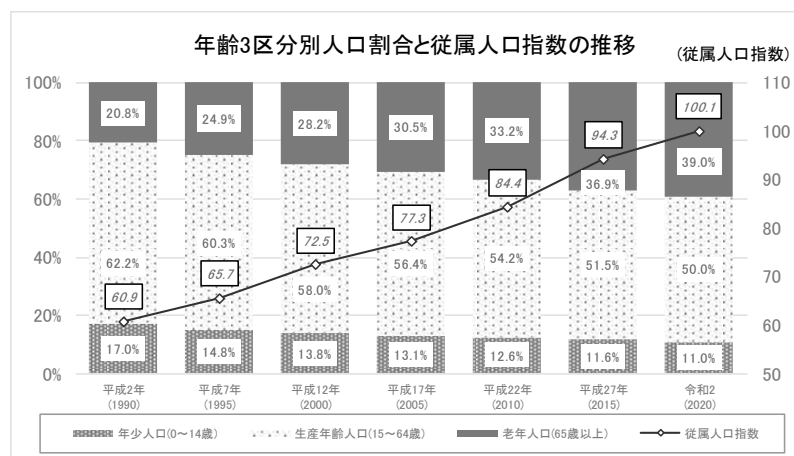


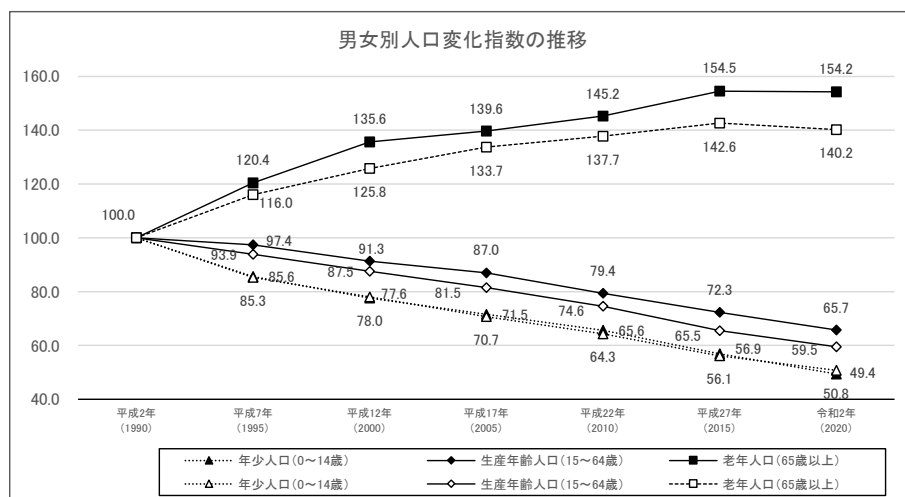
図 1-2 綾部市の年齢3区分人口割合の推移

出典：国勢調査

※従属人口指数は、生産年齢人口100人が、年少人口と老年人口を何人支えているかを示す比率

(3) 性別年齢別人口の推移

平成2年の人口を100とした場合の性別・年齢3区分別人口の変化指数をみると、令和2年の総数は男性が78.4、女性が77.1と、性別による大きな差はありません。一方、生産年齢人口は男性が65.7、女性が59.5と女性の減少が大きくなっており、老年人口は男性が154.2、女性が140.2と男性の増加が大きくなっています。



			平成2年 (1990)	平成7年 (1995)	平成12年 (2000)	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)
男性	人口	総数	19,190	19,060	18,544	17,939	16,990	16,128	15,049
		0~14歳	3,564	3,052	2,766	2,550	2,339	2,029	1,761
		15~64歳	12,216	11,903	11,154	10,627	9,698	8,829	8,029
		65歳以上	3,410	4,105	4,624	4,762	4,953	5,270	5,259
	変化指数	総数	100.0	99.3	96.6	93.5	88.5	84.0	78.4
		0~14歳	100.0	85.6	77.6	71.5	65.6	56.9	49.4
		15~64歳	100.0	97.4	91.3	87.0	79.4	72.3	65.7
女性	人口	総数	21,392	20,910	20,332	19,701	18,785	17,579	16,493
		0~14歳	3,351	2,857	2,614	2,368	2,156	1,881	1,701
		15~64歳	13,008	12,215	11,386	10,603	9,698	8,520	7,738
		65歳以上	5,033	5,838	6,332	6,730	6,931	7,178	7,054
	変化指数	総数	100.0	97.7	95.0	92.1	87.8	82.2	77.1
		0~14歳	100.0	85.3	78.0	70.7	64.3	56.1	50.8
		15~64歳	100.0	93.9	87.5	81.5	74.6	65.5	59.5
合計	人口	総数	40,582	39,970	38,876	37,640	35,775	33,707	31,542
		0~14歳	6,915	5,909	5,380	4,918	4,495	3,910	3,462
		15~64歳	25,224	24,118	22,540	21,230	19,396	17,349	15,767
		65歳以上	8,443	9,943	10,956	11,492	11,884	12,448	12,313
	変化指数	総数	100.0	98.5	95.8	92.8	88.2	83.1	77.7
		0~14歳	100.0	85.5	77.8	71.1	65.0	56.5	50.1
		15~64歳	100.0	95.6	89.4	84.2	76.9	68.8	62.5
合計	変化指数	65歳以上	100.0	117.8	129.8	136.1	140.8	147.4	145.8

図 1-3 男女別年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査

(4) 地区別の人口の状況

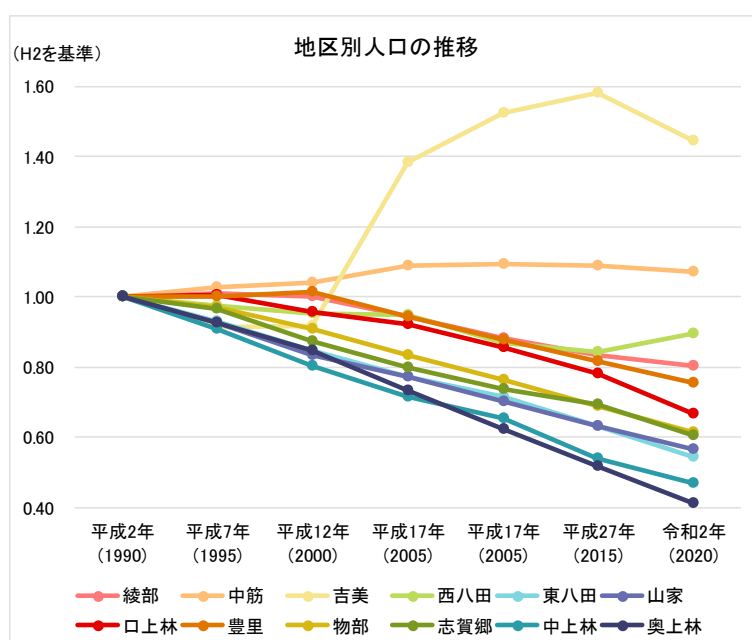
地区別人口では、綾部地区の人口が最も多く、令和2年で1.1万人となっています。次に多いのは中筋地区で5.9千人、更に豊里地区の3.6千人と続きます。

平成2年から増加している地区は、吉美地区と中筋地区です。

吉美地区は、平成2年の1.6千人から令和2年の2.2千人へ増加しました。これは、吉美地区内のあやべ桜が丘団地分譲等の影響です（平成12年から分譲開始、これまでに430区画以上の成約、新築促進補助金制度の実施）。

また中筋地区は、平成2年の5.5千人から令和2年の5.9千人へ増加しました。これは、上延土地区画整理事業の影響が想定されます（事業期間は平成4年～13年、事業面積は約6.6ha）。

一方で人口が少ない地区は奥上林地区です。令和2年で3.8百人となっています。次に少ないのが口上林地区の6.9百人、更に中上林地区の9.0百人と続きます。いずれも平成2年から減少しています。

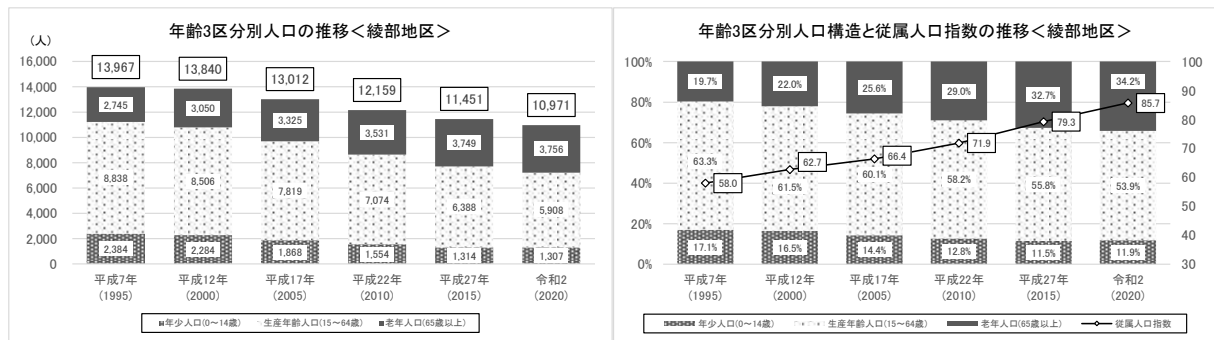


地区別人口 (単位: 人)	昭和55年 (1980)	昭和60年 (1985)	平成2年 (1990)	平成7年 (1995)	平成12年 (2000)	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)
綾部	14,483	14,161	13,826	13,977	13,841	13,031	12,203	11,513	11,116
中筋	4,920	5,448	5,526	5,672	5,746	6,018	6,045	6,018	5,921
吉美	1,675	1,619	1,549	1,414	1,419	2,145	2,358	2,453	2,236
西八田	1,991	1,960	1,908	1,857	1,817	1,811	1,663	1,610	1,708
東八田	3,228	3,086	2,894	2,692	2,458	2,237	2,072	1,828	1,575
山家	2,469	2,348	2,249	2,087	1,878	1,736	1,581	1,422	1,271
口上林	1,108	1,069	1,037	1,041	994	955	890	811	691
豊里	4,793	4,827	4,735	4,738	4,803	4,466	4,162	3,868	3,585
物部	2,387	2,331	2,213	2,148	2,008	1,847	1,688	1,525	1,363
志賀郷	2,068	1,956	1,818	1,758	1,589	1,455	1,341	1,263	1,099
中上林	2,265	2,060	1,917	1,743	1,545	1,375	1,257	1,032	899
奥上林	1,165	1,038	923	854	783	679	576	478	382

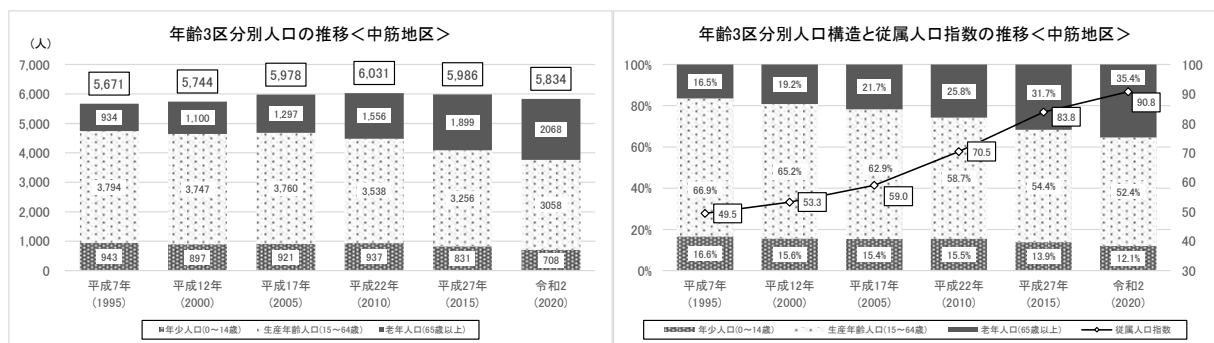
図 1-4 地区別人口の推移

出典：国勢調査

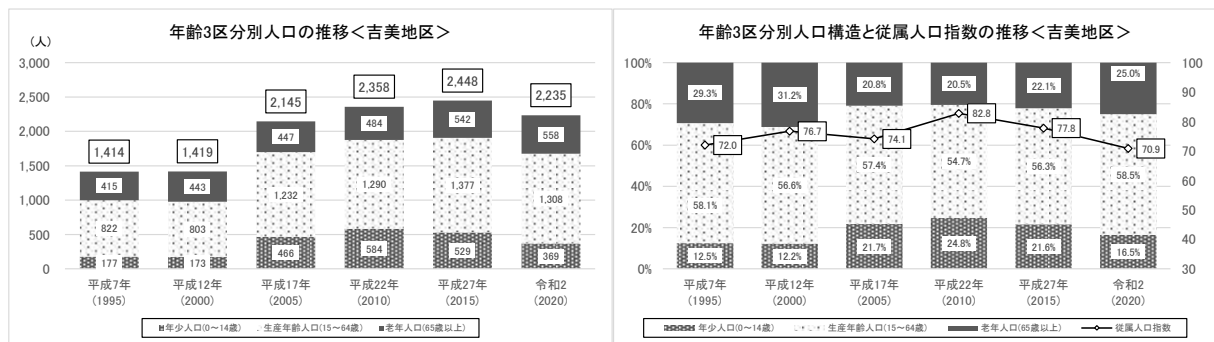
<綾部地区>



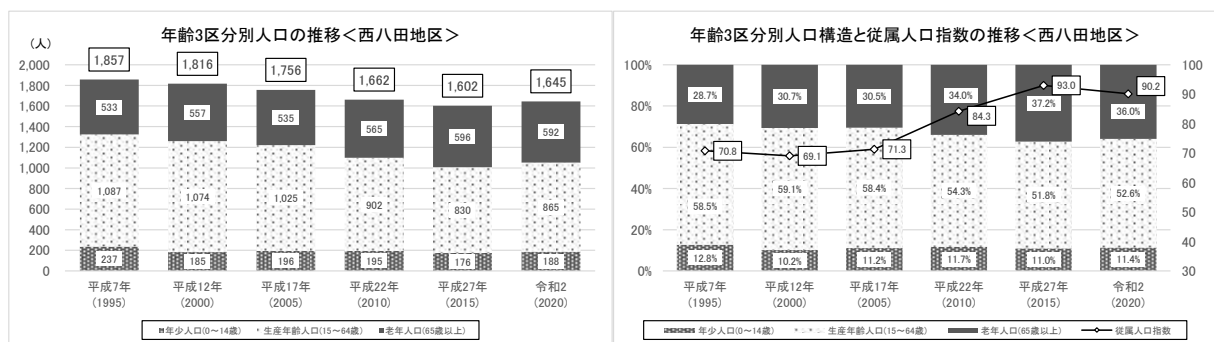
<中筋地区>



<吉美地区>

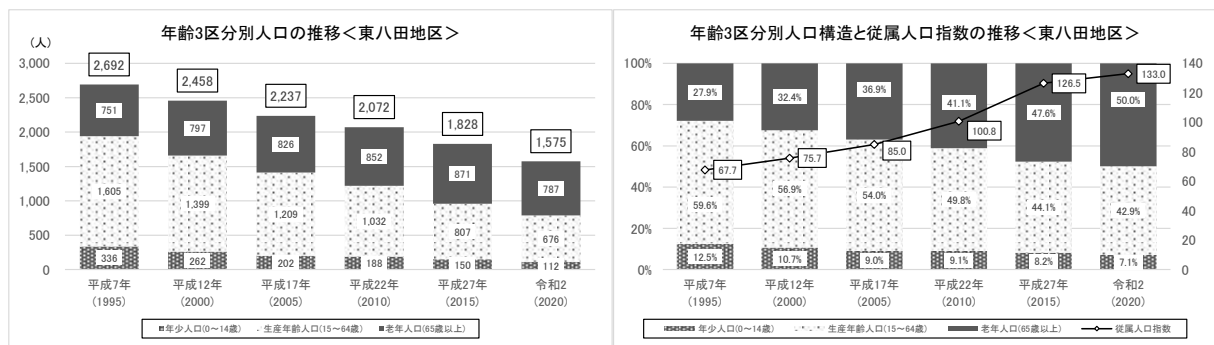


<西八田地区>

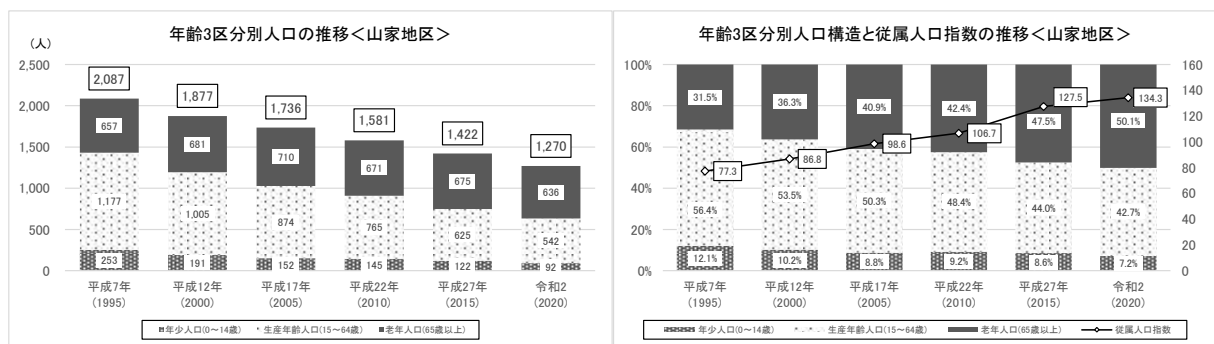


出典：国勢調査

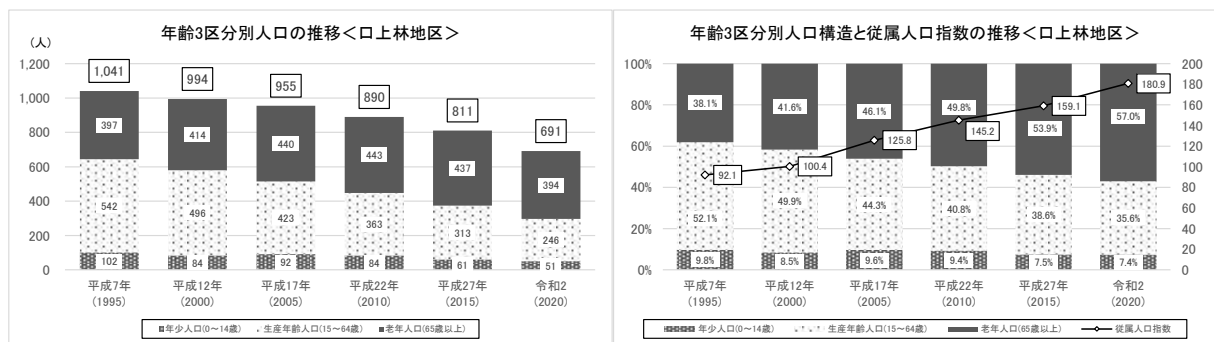
<東八田地区>



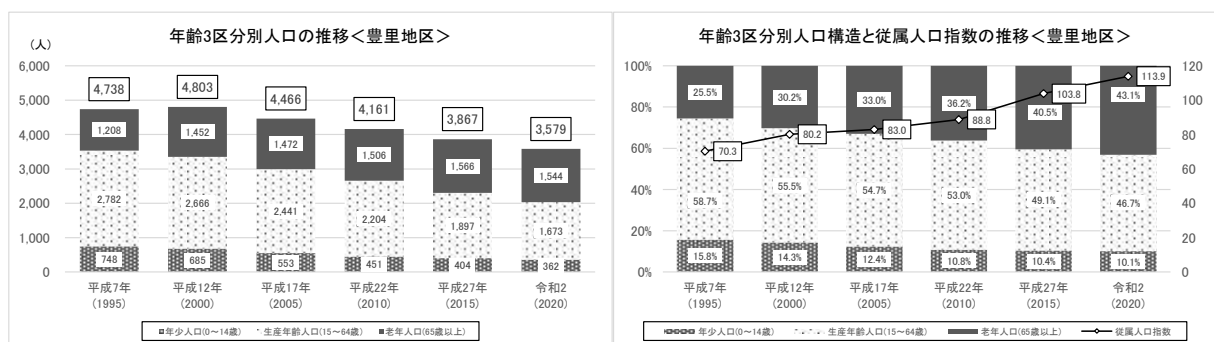
<山家地区>



<口上林地区>

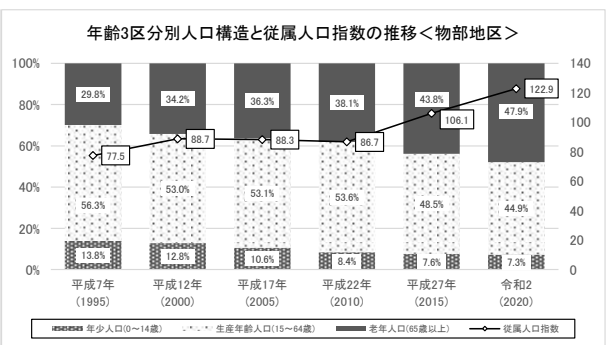
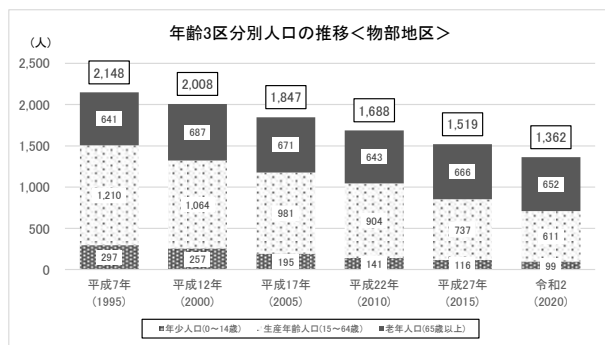


<豊里地区>

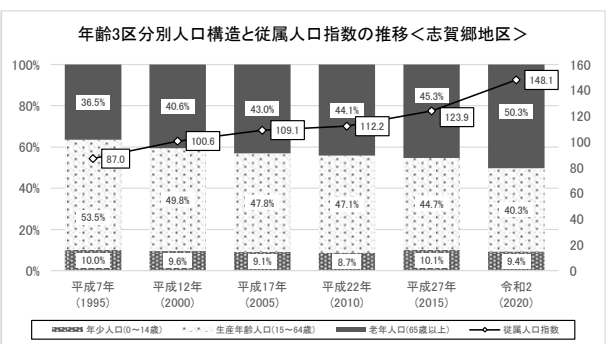
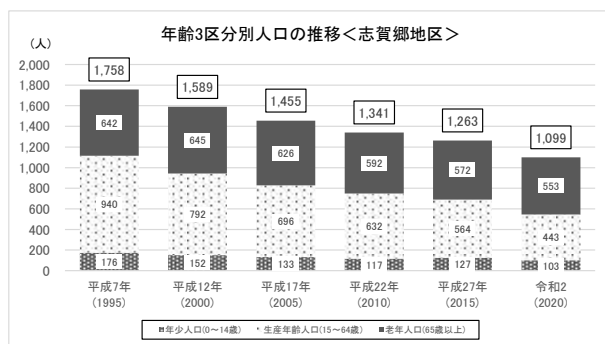


出典：国勢調査

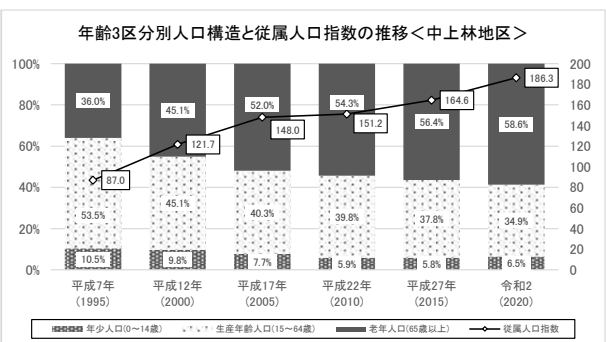
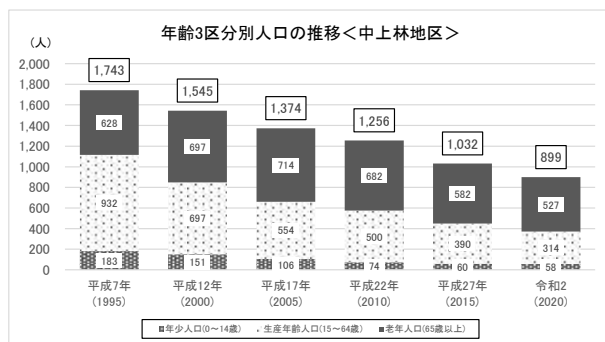
<物部地区>



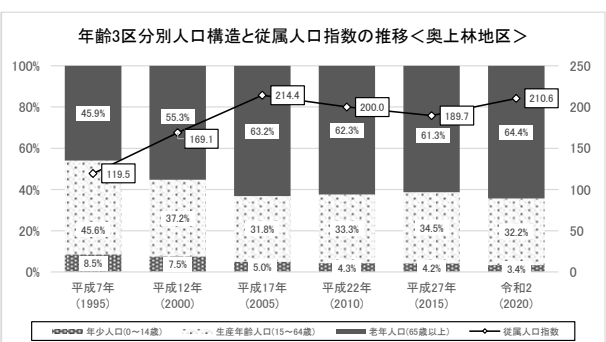
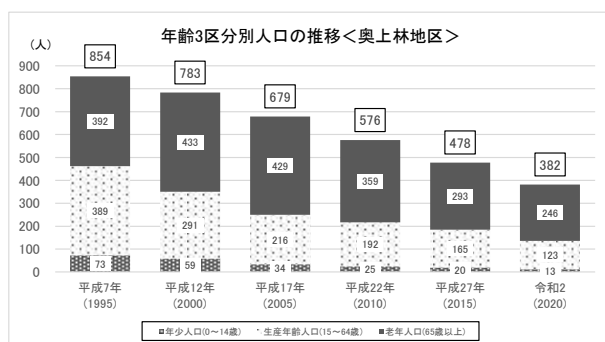
<志賀郷地区>



<中上林地区>



<奥上林地区>

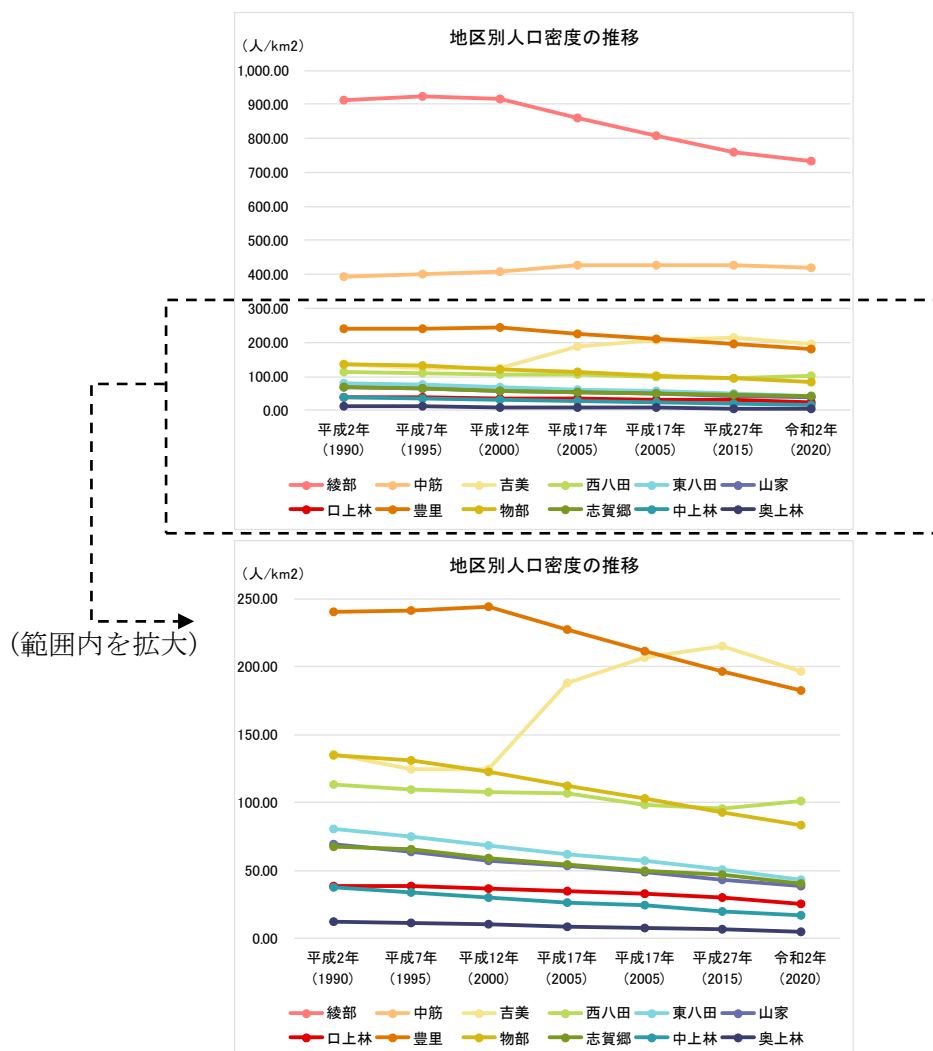


出典：国勢調査

(5) 地区別人口密度の推移

地区別の人口密度は、綾部地区が最も高く、次に中筋地区、更に吉美地区と続きます。ただし、平成17年までは、吉美地区よりも豊里地区のほうが高い状況にありました。

一方、地区別人口密度の低い地区は、奥上林地区、中上林地区、口上林地区です。いずれの地区も地区面積が広い点と、人口が少なく減少も続いている点が特徴として挙げられます。



地区別 人口密度 (単位:人 /km ²)	面積 (km ²)	平成2年 (1990)	平成7年 (1995)	平成12年 (2000)	平成17年 (2005)	平成17年 (2005)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)
綾部	15.13	913.81	923.79	914.81	861.27	806.54	760.94	734.70
中筋	14.11	391.64	401.98	407.23	426.51	428.42	426.51	419.63
吉美	11.39	136.00	124.14	124.58	188.32	207.02	215.36	196.31
西八田	16.9	112.90	109.88	107.51	107.16	98.40	95.27	101.07
東八田	36.09	80.19	74.59	68.11	61.98	57.41	50.65	43.64
山家	32.55	69.09	64.12	57.70	53.33	48.57	43.69	39.05
口上林	27.13	38.22	38.37	36.64	35.20	32.81	29.89	25.47
豊里	19.67	240.72	240.87	244.18	227.05	211.59	196.64	182.26
物部	16.42	134.77	130.82	122.29	112.48	102.80	92.87	83.01
志賀郷	26.9	67.58	65.35	59.07	54.09	49.85	46.95	40.86
中上林	51.5	37.22	33.84	30.00	26.70	24.41	20.04	17.46
奥上林	73.82	12.50	11.57	10.61	9.20	7.80	6.48	5.17

図 1-5 地区別人口密度の推移

出典：国勢調査

(6) 自然動態及び社会動態

平成 27 年からの出生数・死亡者数の推移をみると、令和元年以外は概ね横ばいで推移しており、毎年 300 人程度の自然減となっています。

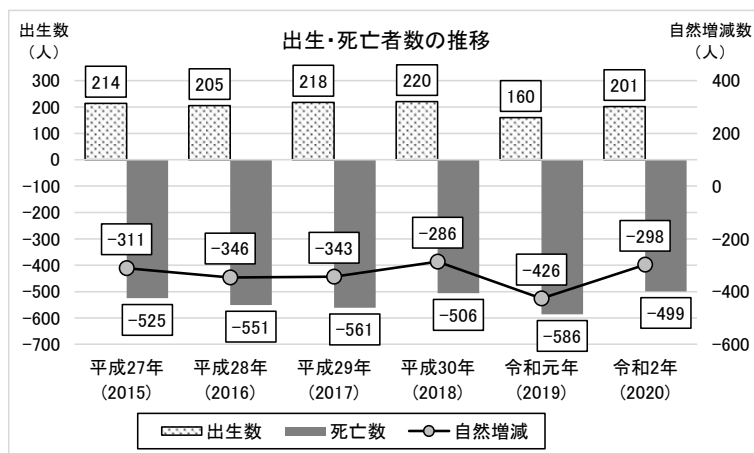


図 1-6 自然増減の推移

出典：あやべ統計書

平成 27 年からの転入・転出者数の推移をみると、年によって転入者数や転出者数に変動はあるものの、すべて社会減（転出超過）となっています。直近の令和 2 年はマイナス 65 人と転出超過ではあるものの、例年よりも比較的少ない状況にありました。

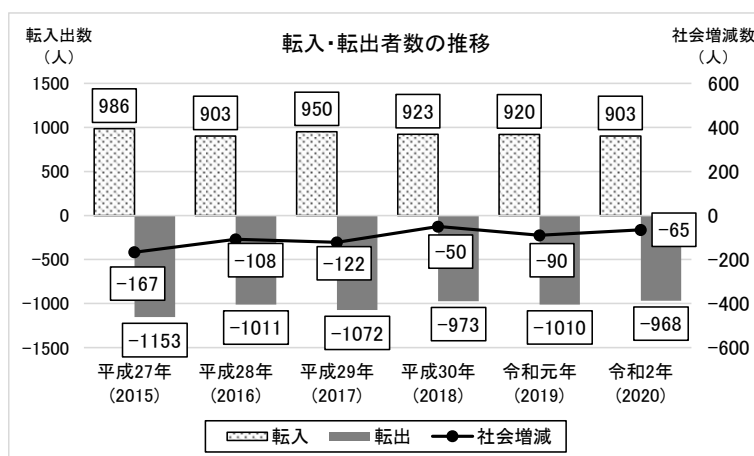


図 1-7 社会増減の推移

出典：あやべ統計書

また、年齢別の転入・転出者数（2017～2019 年の平均値）は、15～24 歳で転出超過となっています。これは、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。

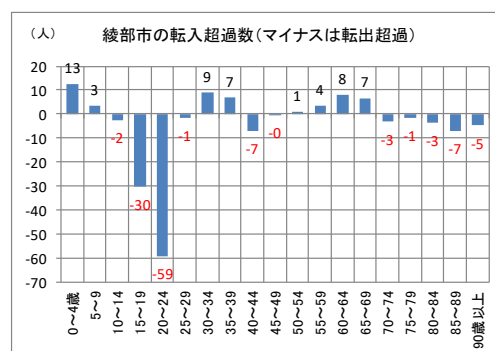


図 1-8 年齢別転入転出状況

出典：住民基本台帳人口移動報告（2017～2019 年）

(7) 高齢化の状況

綾部市の高齢化率（65 歳以上の割合）は、令和 2 年時点で約 39.0%です。平成 27 年から比較すると、約 2.1 ポイント上昇しています。

地区別の高齢化率では、平成 12 年から 50%を超過している地区（奥上林地区）があります。平成 17 年以降は、中上林地区や口上林地区も 50%以上となり、令和 2 年では、山家地区と志賀郷地区が、新たに 50%以上を超過した地区になりました。

表 1-1 地区別の高齢化率の推移

	高齢化率(%)						R2-H27
	平成7年 (1995)	平成12年 (2000)	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)	
綾部	19.7%	22.0%	25.6%	29.0%	32.7%	34.2%	1.5%
中筋	16.5%	19.2%	21.7%	25.8%	31.7%	35.4%	3.7%
吉美	29.3%	31.2%	20.8%	20.5%	22.1%	25.0%	2.8%
西八田	28.7%	30.7%	30.5%	34.0%	37.2%	36.0%	-1.2%
東八田	27.9%	32.4%	36.9%	41.1%	47.6%	50.0%	2.3%
山家	31.5%	36.3%	40.9%	42.4%	47.5%	50.1%	2.6%
口上林	38.1%	41.6%	46.1%	49.8%	53.9%	57.0%	3.1%
豊里	25.5%	30.2%	33.0%	36.2%	40.5%	43.1%	2.6%
物部	29.8%	34.2%	36.3%	38.1%	43.8%	47.9%	4.0%
志賀郷	36.5%	40.6%	43.0%	44.1%	45.3%	50.3%	5.0%
中上林	36.0%	45.1%	52.0%	54.3%	56.4%	58.6%	2.2%
奥上林	45.9%	55.3%	63.2%	62.3%	61.3%	64.4%	3.1%
合計	24.9%	28.2%	30.5%	33.2%	36.9%	39.0%	2.1%

出典：国勢調査

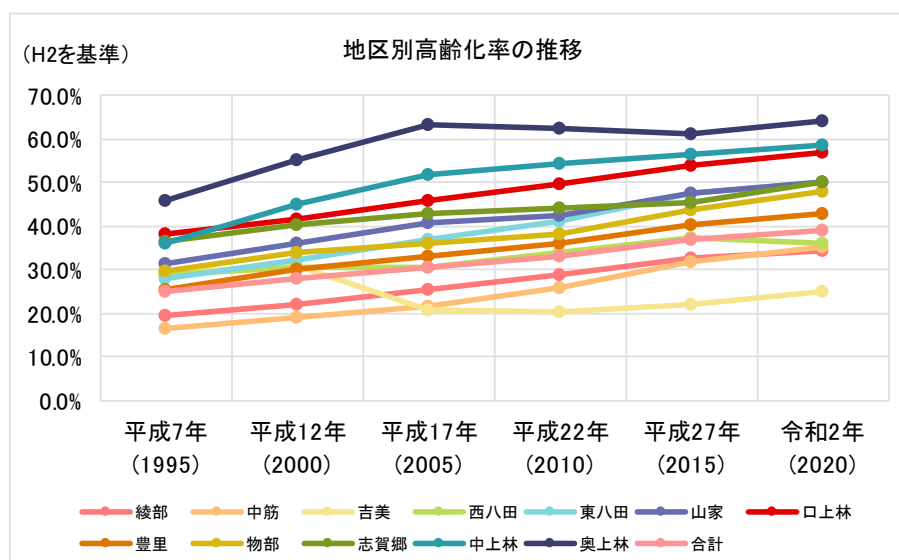


図 1-9 地区別の高齢化率の推移

出典：国勢調査

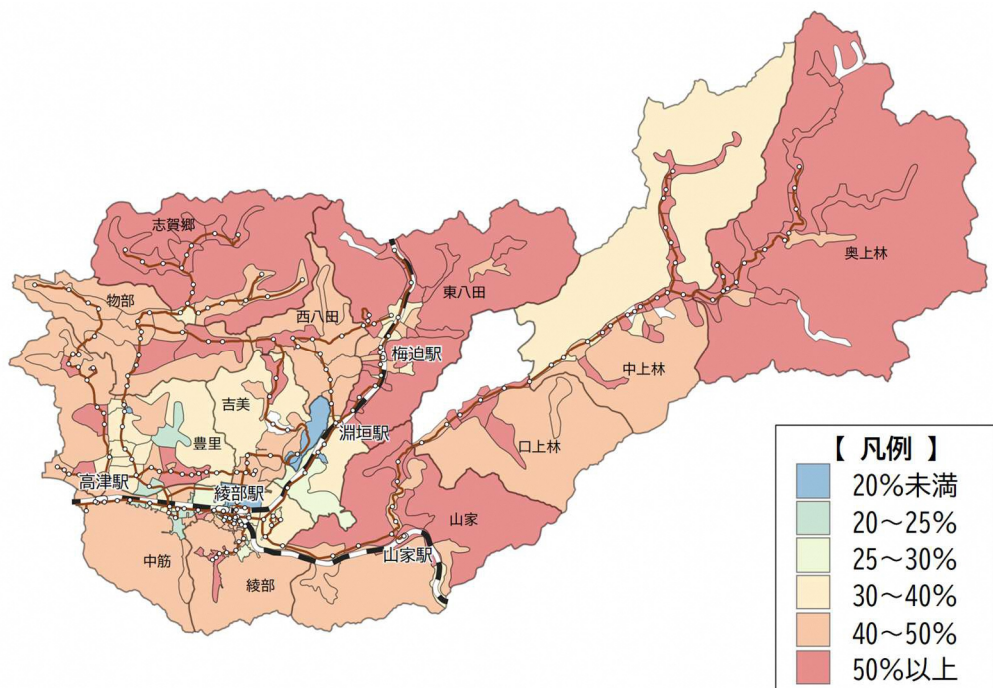


図 1-10 地区別（小地域別）の 65 歳以上人口割合（令和 2 年）

出典：令和 2 年国勢調査

※空白の地域は、人口が著しく少ないためデータ非公開。

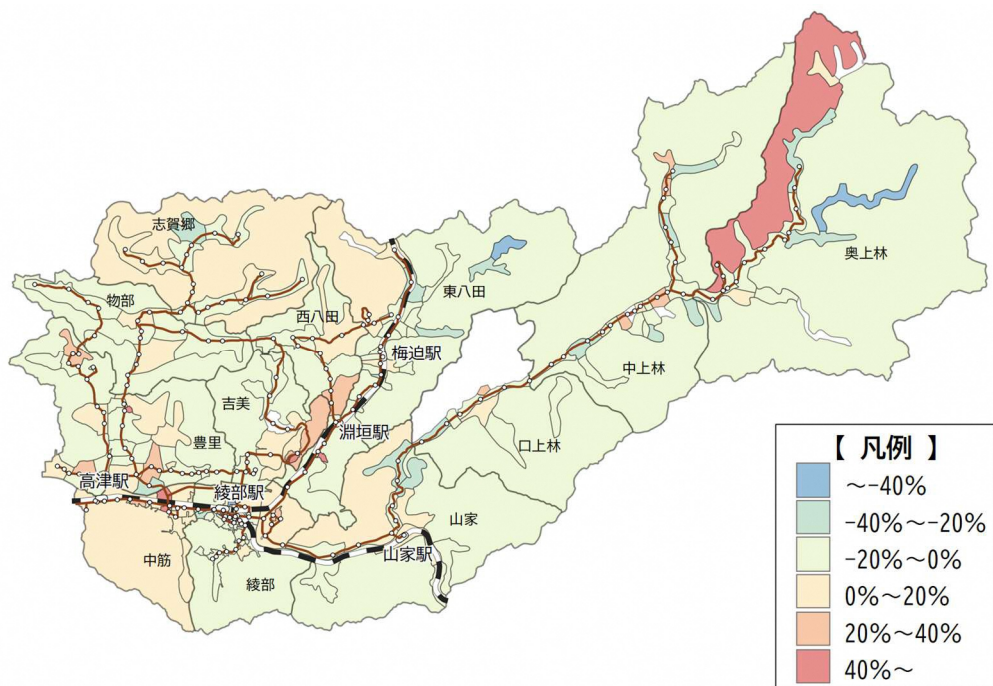


図 1-11 地区別（小地域別）の 65 歳以上人口の増減率（平成 27 年－令和 2 年）

出典：平成 27 年および令和 2 年国勢調査

※空白の地域は、人口が著しく少ないためデータ非公開。

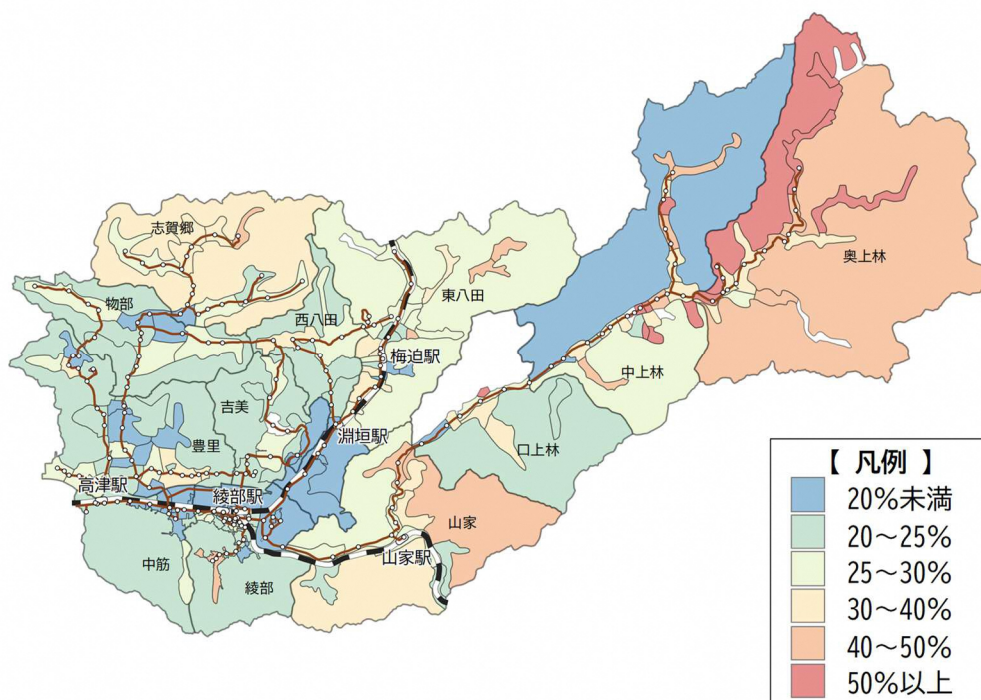


図 1-12 地区別（小地域別）の 75 歳以上人口割合（令和 2 年）

出典：令和 2 年国勢調査
※空白の地域は、人口が著しく少ないためデータ非公開。

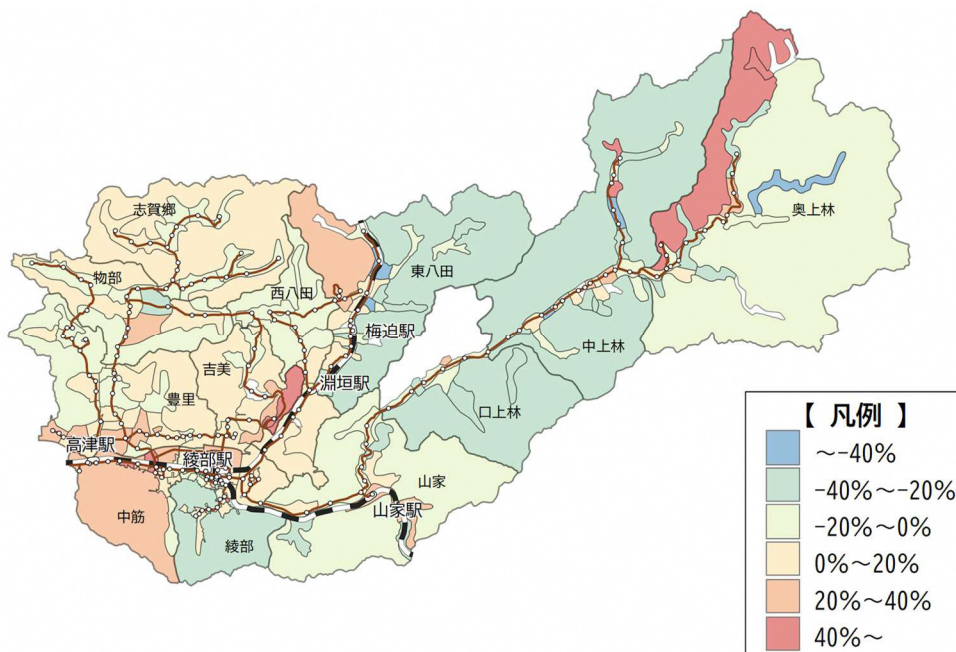


図 1-13 地区別（小地域別）の 75 歳以上人口の増減率（平成 27 年～令和 2 年）

出典：平成 27 年および令和 2 年国勢調査
※空白の地域は、人口が著しく少ないためデータ非公開。

1.2 地域経済

(1) 綾部市民の15歳以上就業者数の推移

綾部市民の就業者数（常住地による就業者数）は、毎年減少を続けており、令和2年には約1.5万人となっています。平成2年からの30年間で、約7.0千人・32%の減少がありました。

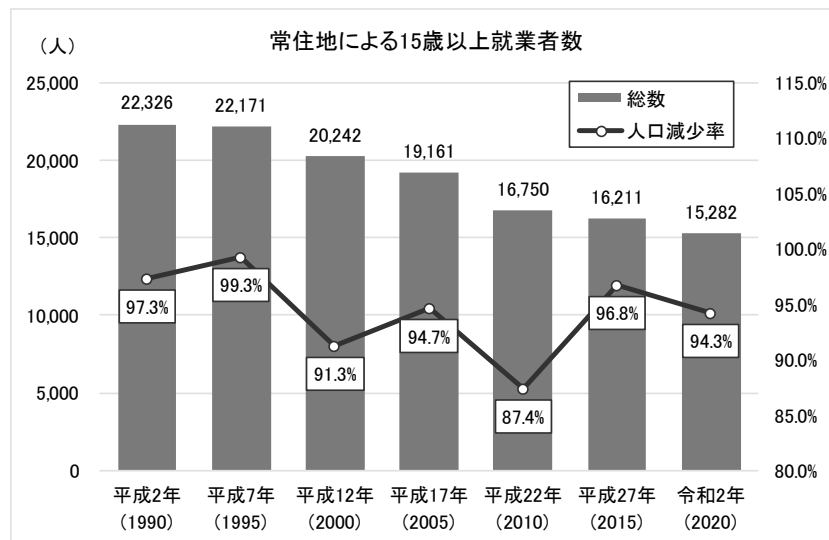


図 1-14 常住地による15歳以上就業者数の推移

出典：国勢調査

(2) 綾部市内の15歳以上従業者数の推移

綾部市内の従業者数（従業地による就業者数）は、毎年減少を続けており、令和2年には約1.6万人となっています。平成2年からの30年間で、約5.0千人・23%の減少がありました。

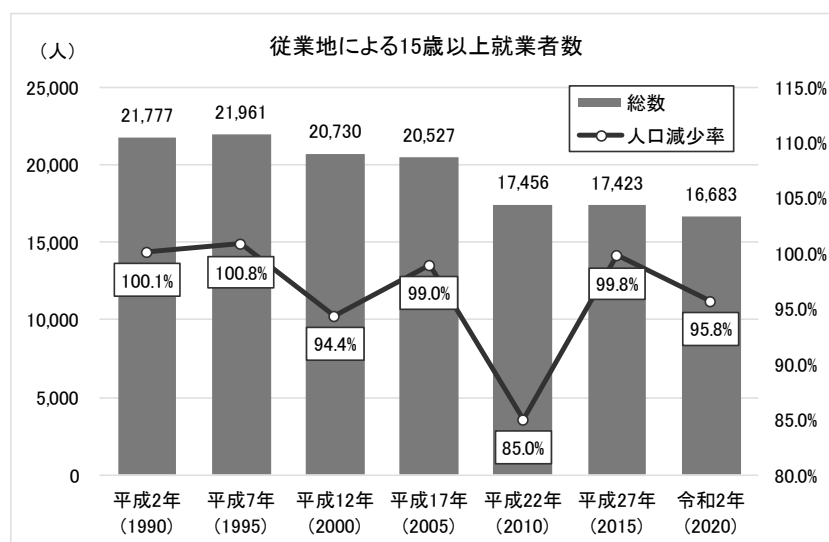


図 1-15 従業地による15歳以上就業者数の推移

出典：国勢調査

(3) 観光

平成 27 年からの観光入込客数と観光消費額の推移をみると、観光入込客数は減少傾向にあるものの令和元年で年間 60 万人ほどの方が綾部市に訪れていました。また、観光消費額も令和元年で 6.5 億円程度の状況にありました。ただし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年では、観光入込客数も観光消費額も大きな減少となりました。

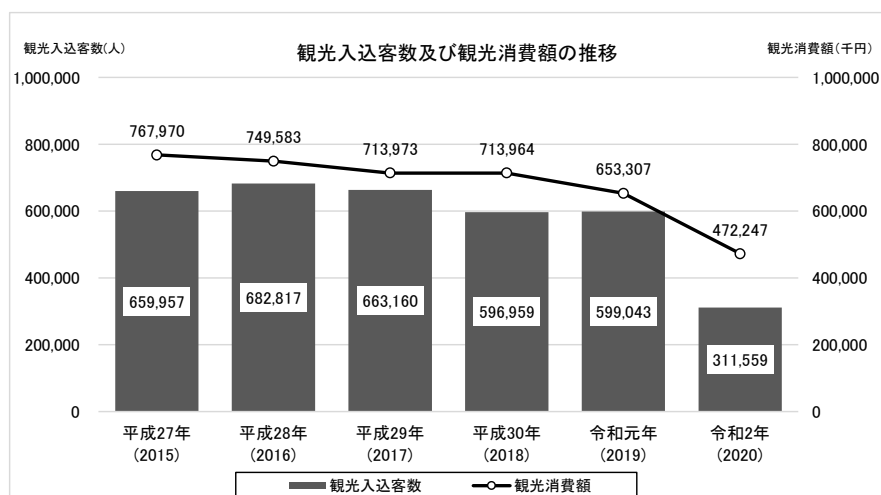


図 1-16 綾部市の観光入込客数の推移

出典：京都府統計書

1.3 土地利用や施設立地状況

(1) 都市計画区域、用途地域

綾部市は、市域（34,710ha）の約 56.3%が都市計画区域に指定され、JR 綾部駅周辺や綾部工業団地等の市街地において、適正な土地利用を誘導するために用途地域を指定しています（都市計画区域の約 3.8%）。また、用途地域指定区域外では特定用途制限地域を指定し（都市計画区域の約 96.2%）、緩やかな土地利用規制を行っています。

用途地域の指定状況は、商業系が約 7.4%、住居系が約 51.1%、工業系が約 41.5%となっています。

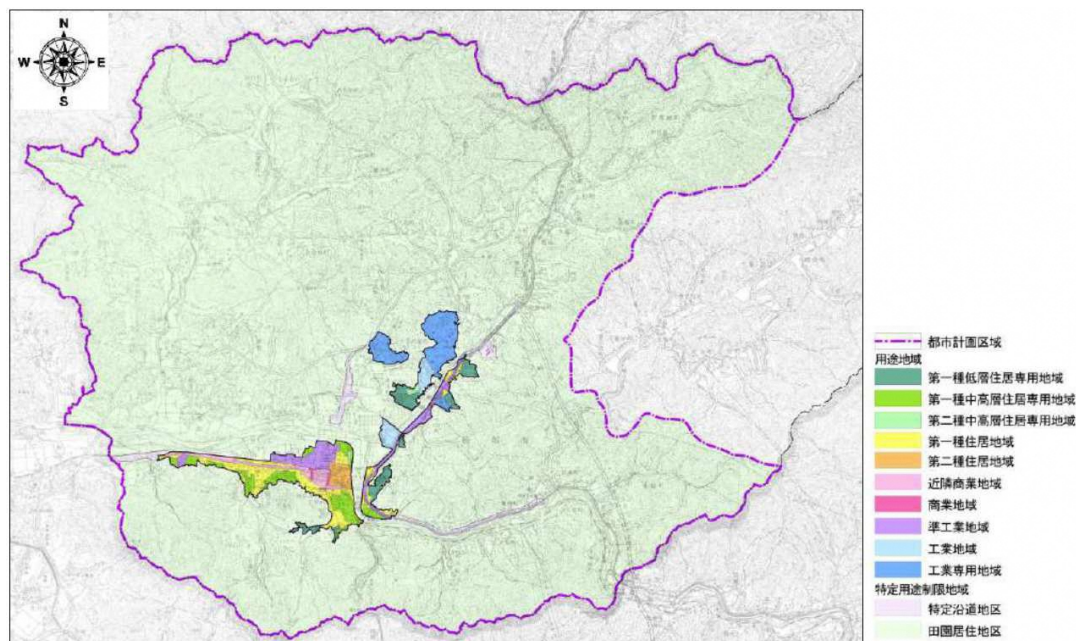


図 1-17 用途地域指定状況（令和 2 年度）

出典：綾部市立地適正化計画（資料編）より抜粋

表 1-2 用途地域別面積（令和 2 年度）

区分	面積（ha）	構成比（％）
都市計画区域	19,543.0	—
用途地域	739.6	100.0
第一種低層住居専用地域	90.0	12.2
第一種中高層住居専用地域	101.1	13.7
第二種中高層住居専用地域	6.7	0.9
第一種住居地域	147.6	20.0
第二種住居地域	31.8	4.3
近隣商業地域	49.6	6.7
商業地域	5.4	0.7
準工業地域	113.9	15.4
工業地域	44.6	6.0
工業専用地域	148.9	20.1
特定用途制限地域	18,803.4	—

出典：綾部市立地適正化計画（資料編）より抜粋

(2) 生活サービス施設の徒歩圏カバー状況（医療施設・福祉施設・商業施設）

日常生活に必要な医療、福祉、商業などの生活サービス施設の徒歩圏（施設から半径 800m）の平成 27 年における人口密度は、用途地域指定区域内で 38～40 人/ha、用途地域指定区域外では 11～21 人/ha となっています。

表 1-3 生活サービス施設周辺の人口密度

	平成 27 年		令和 22 年	
	用途地域指定区域内	用途地域指定区域外	用途地域指定区域内	用途地域指定区域外
医療施設	38 人/ha	13 人/ha	29 人/ha	8 人/ha
福祉施設	38 人/ha	11 人/ha	28 人/ha	7 人/ha
商業施設	40 人/ha	21 人/ha	30 人/ha	16 人/ha

注 1：用途地域指定区域外は、都市計画区域外を含む
 注 2：医療施設とは、病院、診療所で内科または外科を有する施設
 注 3：福祉施設とは、通所系・訪問系及び小規模多機能施設（介護保険サービス提供事業所）
 注 4：商業施設とは、店舗面積 1,000 ㎡以上の総合スーパー、専門スーパー、専門店

出典：綾部市立地適正化計画（資料編）より抜粋

■医療施設の徒歩圏カバー状況（総人口）

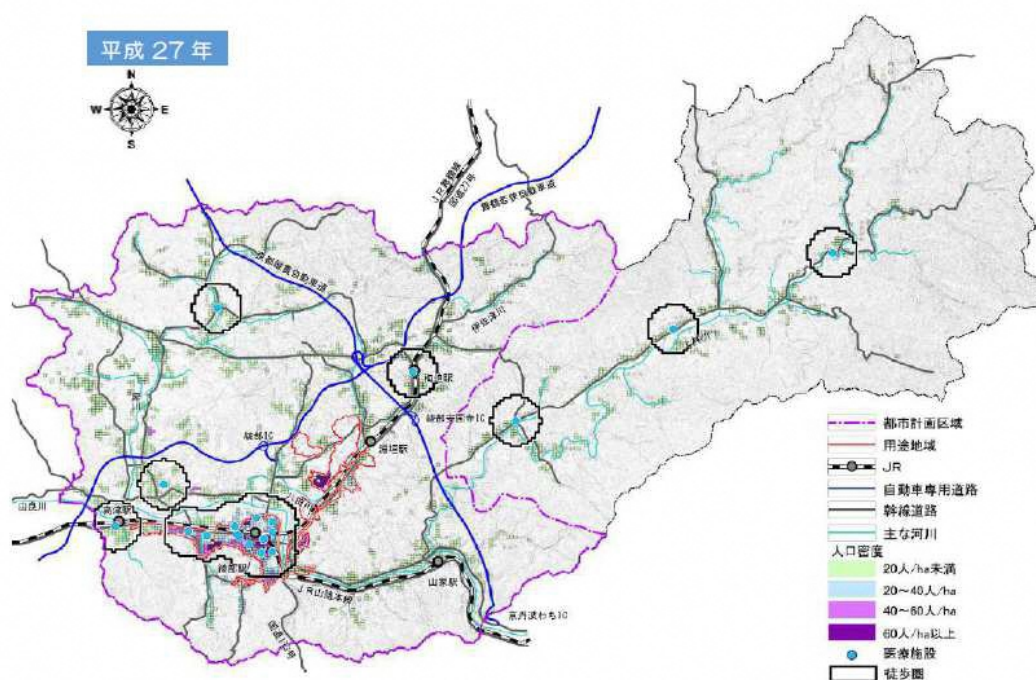


図 1-18 医療施設の徒歩圏カバー状況

出典：綾部市立地適正化計画（資料編）より抜粋

■福祉施設の徒歩圏カバー状況（総人口）

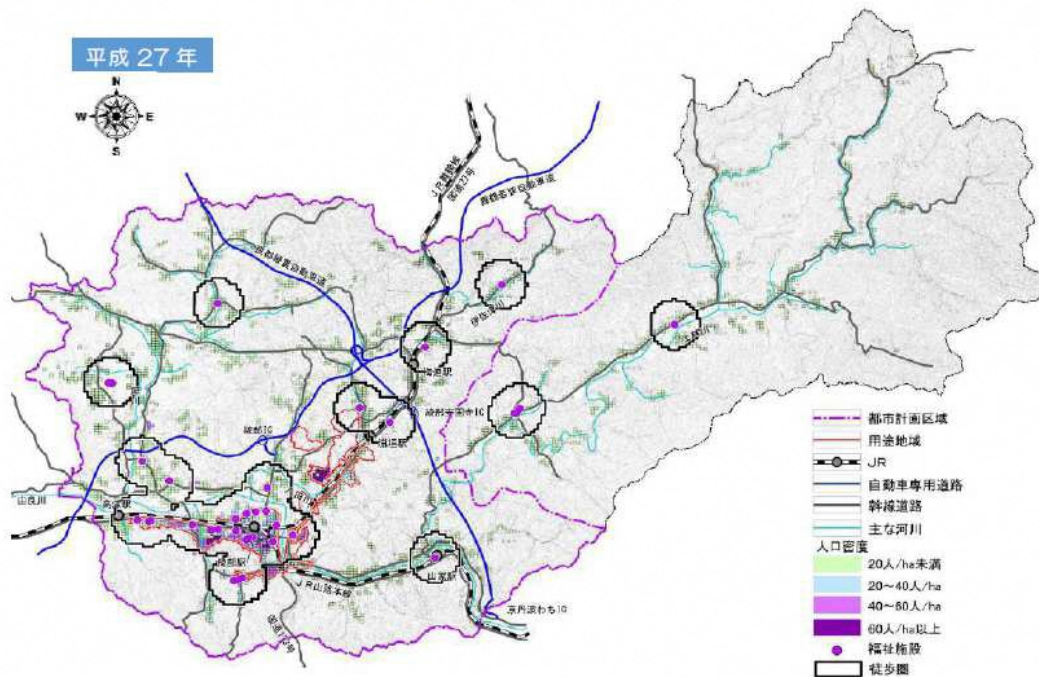


図 1-19 福祉施設の徒歩圏カバー状況

出典：綾部市立地適正化計画（資料編）より抜粋

■商業施設の徒歩圏カバー状況（総人口）

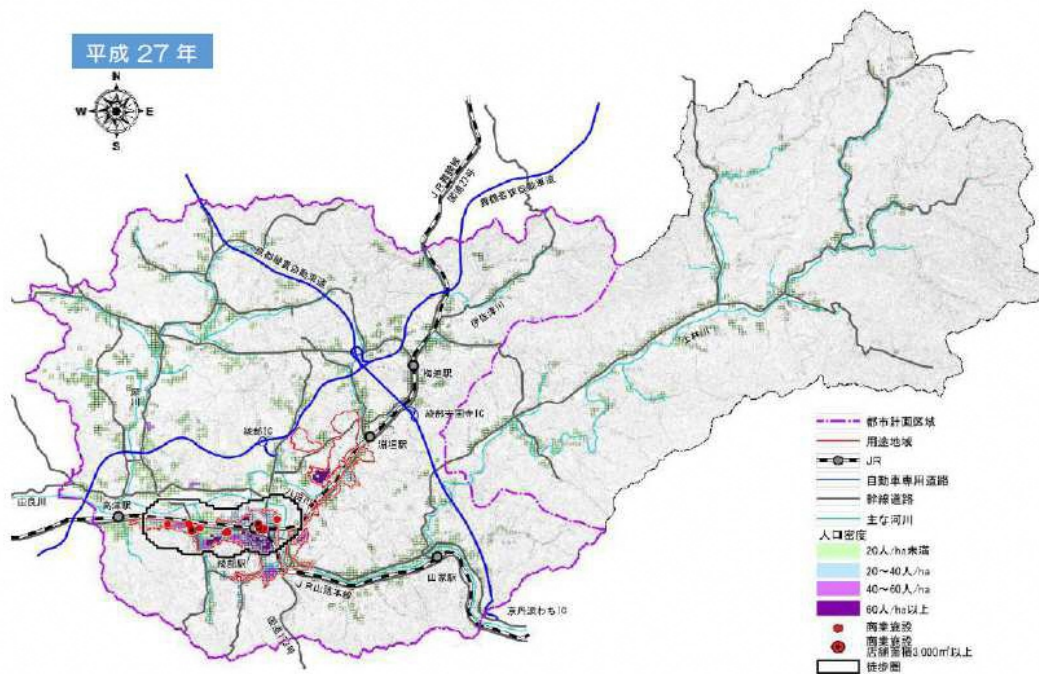


図 1-20 商業施設の徒歩圏カバー状況

出典：綾部市立地適正化計画（資料編）より抜粋

1.4 人の動き

(1) 通勤・通学流動

綾部市民の通勤先は、綾部市内が 7 割程度を占めます。市内以外では、福知山市への通勤が多い傾向にあります。

- ・ 綾部市民の通勤先は、大半が綾部市内で 72.2%を占めています。市内以外は、福知山市が最も多く 17.4%、次いで舞鶴市が 5.0%、京丹波町が 0.8%となっています。
- ・ 綾部市で働いている人の居住地は、大半が綾部市内で 66.1%を占めています。市内以外は、福知山市が 16.7%、舞鶴市が 9.2%、京丹波町が 1.7%となっています。

綾部市民の通学先は、綾部市内が 5 割程度を占めます。市内以外では、福知山市への通学が多い傾向にあります。

- ・ 綾部市民の通学先は、大半が綾部市内で 47.4%を占めています。市内以外は、福知山市が最も多く 29.6%、次いで舞鶴市が 7.8%、京都市が 4.9%となっています。
- ・ 綾部市に通学している人の居住地は、大半が綾部市内で 54.9%を占めています。市内以外は、福知山市が 22.6%、舞鶴市が 14.9%、京都市が 1.1%となっています。

表 1-4 通勤先

		市民の通勤先				市内従業員の居住地			
		平成27年		令和2年		平成27年		令和2年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
合計		16,211	100.0%	15,282	100.0%	17,423	100.0%	16,683	100.0%
綾部市内		11,697	72.2%	11,027	72.2%	11,697	67.1%	11,027	66.1%
府内	福知山市	2,748	17.0%	2,659	17.4%	2,783	16.0%	2,782	16.7%
	舞鶴市	795	4.9%	770	5.0%	1,492	8.6%	1,535	9.2%
	京丹波町	153	0.9%	129	0.8%	273	1.6%	281	1.7%
	南丹市	45	0.3%	39	0.3%	109	0.6%	128	0.8%
	京都市	99	0.6%	87	0.6%	95	0.5%	81	0.5%
	その他京都府	129	0.8%	186	1.2%	278	1.6%	275	1.6%
	京都府計	3,969	24.5%	3,870	25.3%	5,030	28.9%	5,082	30.5%
府外	丹波市	101	0.6%	89	0.6%	126	0.7%	119	0.7%
	その他他府県	145	0.9%	150	1.0%	271	1.6%	259	1.6%
	他府県計	246	1.5%	239	1.6%	397	2.3%	378	2.3%
不明		299	1.8%	146	1.0%	299	1.7%	196	1.2%

出典：平成 27 年および令和 2 年国勢調査

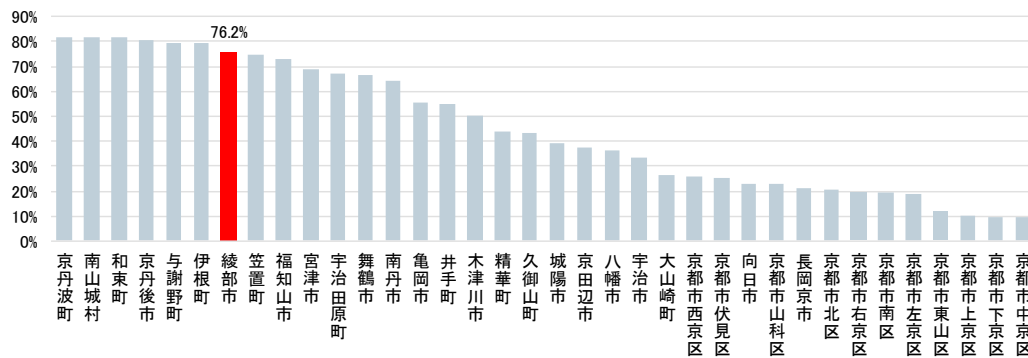
表 1-5 通学先

		市民の通学先				市内従学者の居住地			
		平成27年		令和2年		平成27年		令和2年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
合計		1,311	100.0%	1,096	100.0%	1,119	100.0%	946	100.0%
綾部市内		667	50.9%	519	47.4%	667	59.6%	519	54.9%
府内	福知山市	423	32.3%	324	29.6%	213	19.0%	214	22.6%
	舞鶴市	69	5.3%	85	7.8%	144	12.9%	141	14.9%
	京丹波町	1	0.1%	0	0.0%	11	1.0%	1	0.1%
	南丹市	21	1.6%	21	1.9%	1	0.1%	0	0.0%
	京都市	41	3.1%	54	4.9%	15	1.3%	10	1.1%
	その他京都府	10	0.8%	20	1.8%	7	0.6%	6	0.6%
	京都府計	565	43.1%	504	46.0%	391	34.9%	372	39.3%
府外	丹波市	0	0.0%	0	0.0%	2	0.2%	0	0.0%
	その他他府県	44	3.4%	49	4.5%	24	2.1%	17	1.8%
	他府県計	44	3.4%	49	4.5%	26	2.3%	17	1.8%
不明		35	2.7%	24	2.2%	35	3.1%	38	4.0%

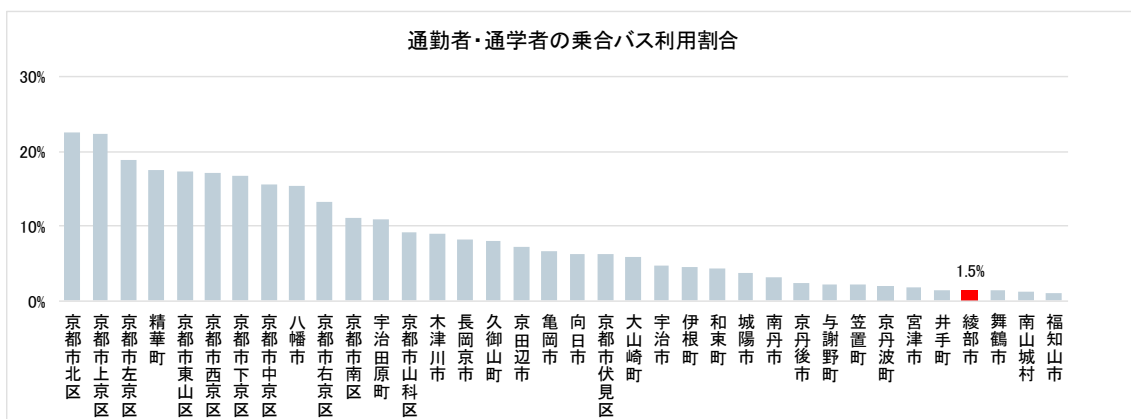
出典：平成 27 年および令和 2 年国勢調査

通勤者・通学者の利用交通手段について、京都府内の市区町村別に、交通手段別利用割合を集計したところ、綾部市は、自家用車を利用する割合が上位に位置し、鉄道・電車や乗合バスを利用する割合は下位に位置する結果となりました。

通勤者・通学者の自家用車利用割合



通勤者・通学者の乗合バス利用割合



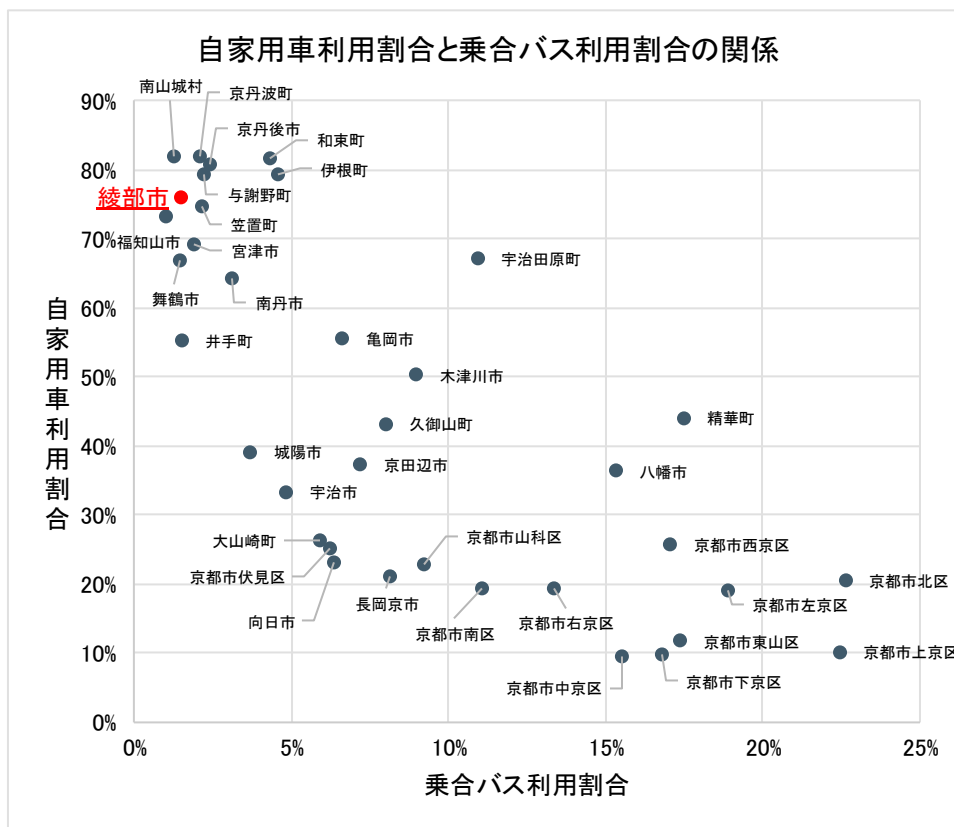
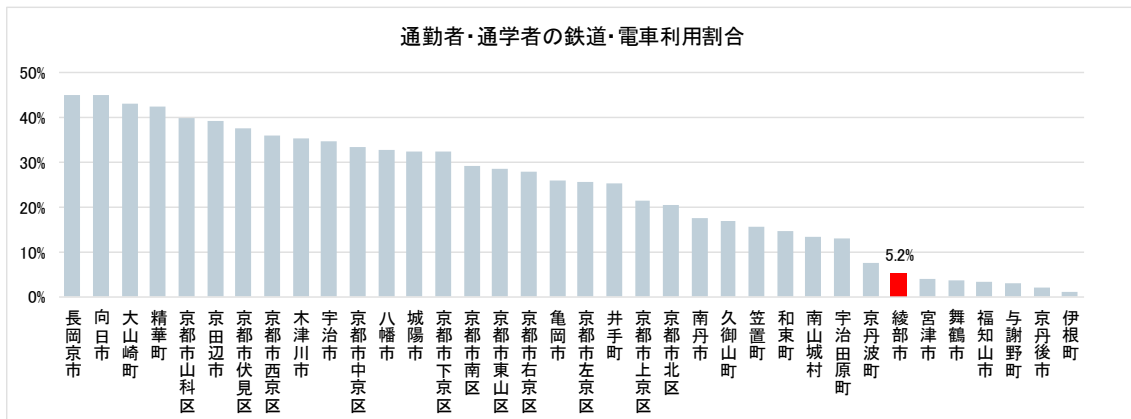


図 1-21 通勤者・通学者の利用交通手段割合（京都府内）

出典：令和2年国勢調査

(2) 日常的な買い物

綾部市民の日常的な買い物先は、市中心部の「綾部地区」に集中しています。買い物先として多く挙げたのは、「バザールタウン綾部アスパ・ストック館」、「スーパーマツモトあやべ店」、「フレッシュバザール綾部幸通り店」です。主要な買い物先として市外への買い物は少なく、福知山市内の店舗には4.4%、舞鶴市内の店舗には1.8%が移動しています（市内は90.9%）。

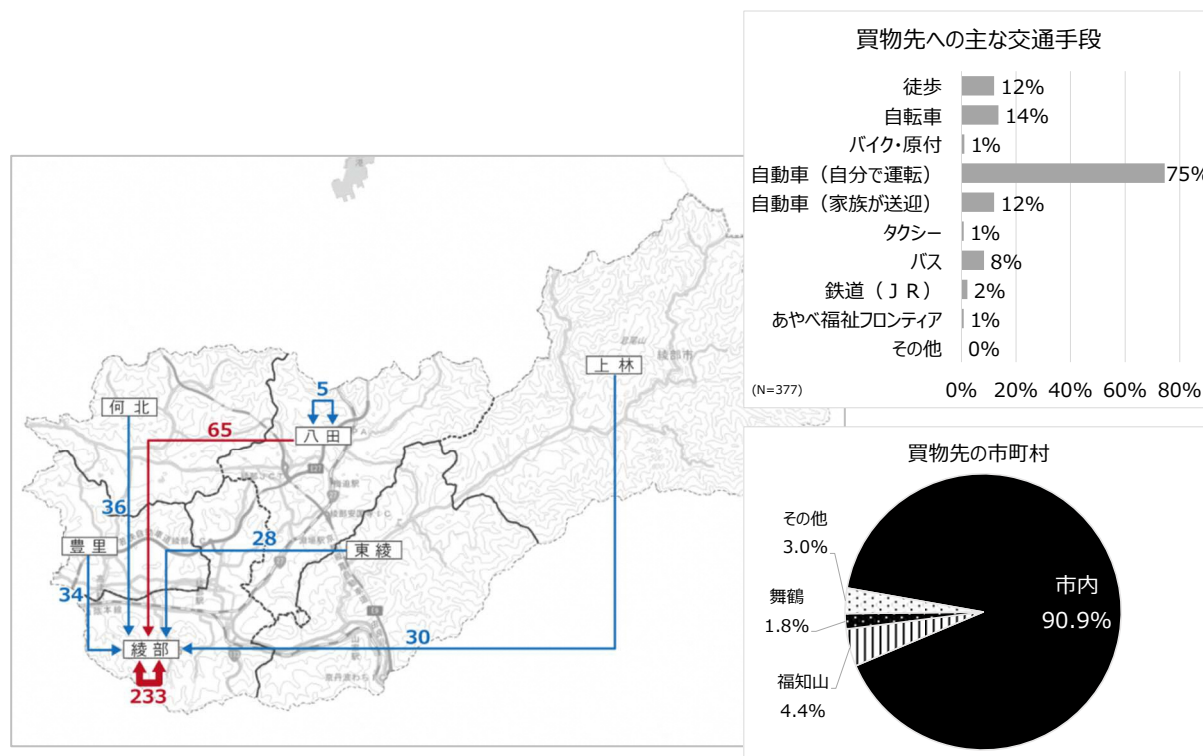


図 1-22 市内買い物行動の流動状況

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

表 1-6 よく行く買い物先（支店名が分からない施設も含む）

施設名	件数	割合
バザールタウン綾部アスパ・ストック館	334	43.0%
スーパーマツモトあやべ店	133	17.1%
フレッシュバザール綾部幸通り店	38	4.9%
コスモス綾部店	33	4.3%
ドラッグユタカ綾部店	24	3.1%
業務スーパー青野店	24	3.1%
ジュンテンドー綾部店	21	2.7%
ウエルシア綾部宮代店	20	2.6%
ココカラファイン綾部店	18	2.3%
業務スーパー綾部店	18	2.3%
三ツ丸ストア下八田店	18	2.3%
PLANT-3 福知山店	(福知山) 14	1.8%

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

※割合が1.0%以上の施設を記載

※店名不明の場合は、市内店舗数に応じて按分した

(3) 通院先

綾部市民の通院先は、市中心部の「綾部地区」に集中しています。特に、市内各地から綾部地区に通院しています。通院先として多く挙げたのは「綾部市立病院」、「横山医院」です。主要な通院先として市外の病院は少なく、福知山市内の病院には 7.9%、舞鶴市内の病院には 3.5%が移動しています（市内は 86.2%）。

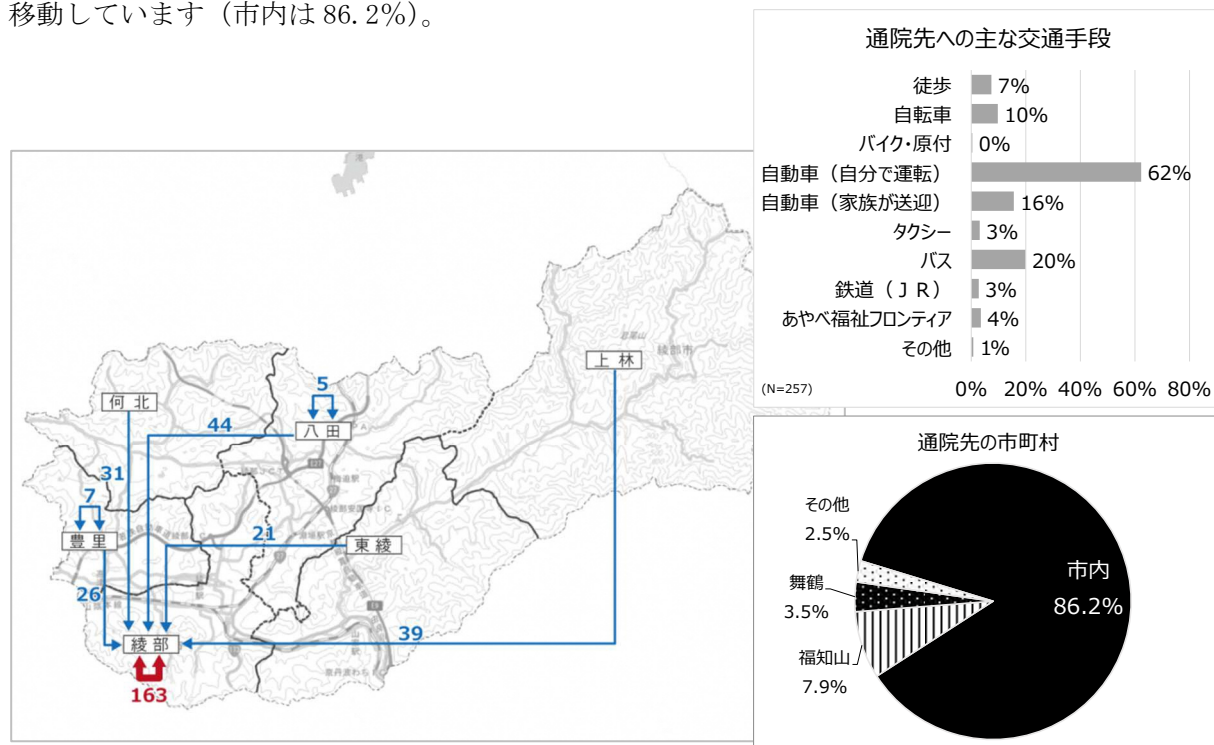


図 1-23 市内通院行動の流動状況

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

表 1-7 よく行く病院

施設名	件数	割合
綾部市立病院	145	35.8%
横山医院	29	7.2%
京都協立病院	26	6.4%
白波瀬医院	24	5.9%
佐野眼科診療所	23	5.7%
綾部ルネス病院	19	4.7%
市立福知山市民病院 (福知山)	17	4.2%
安村外科内科診療所	9	2.2%
畑内科医院	9	2.2%
京都ルネス病院 (福知山)	8	2.0%
志賀整形外科クリニック	7	1.7%
西村医院	7	1.7%
野間医院八田診療所	7	1.7%
柳川整形外科医院	7	1.7%
大久保医院	6	1.5%
舞鶴共済病院 (舞鶴)	6	1.5%
梅原歯科医院	5	1.2%
舞鶴医療センター (舞鶴)	5	1.2%
あやべ協立診療所	4	1.0%

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
※割合が 1.0%以上の施設を記載

(4) 京都府北部地域内での移動状況

京都府北部地域の他市町への外出状況をみると、市町別では福知山市が最も多く、サンプル数 462 件のうちおよそ 40%が外出しています。ついで多いのは舞鶴市です。その他の宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町への移動量は少ない結果となりました。

福知山市への移動目的は「買い物」が最も多く、移動する人の半数を占めます。次いで、「通勤・通学」が 37 件ありますが、福知山市へ移動する人の 2 割弱という結果となりました。

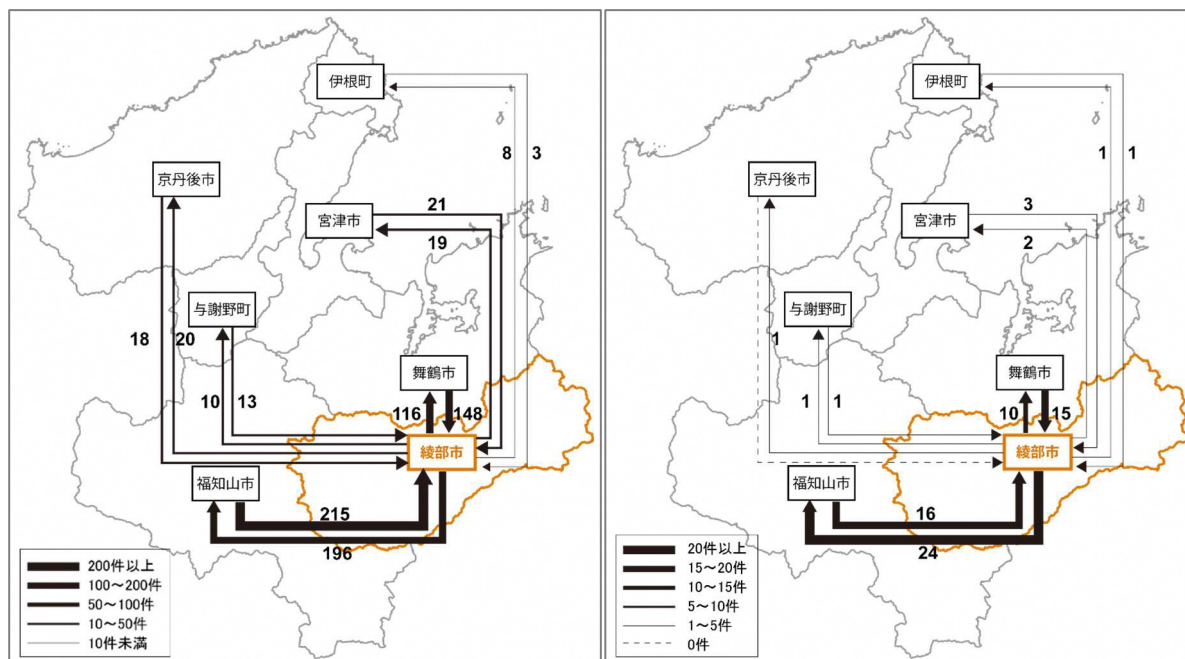
他市町への利用交通手段は大半が自動車です。福知山市や舞鶴市など他市町とは鉄道で繋がっているものの、鉄道利用者は少ない結果となりました。

これらの移動に関して、バスへの代替はできないとの回答が多く集まりましたが、その中でもバス代替の可能性があるのは、福知山市や舞鶴市への移動です。

表 1-8 綾部市から京都府北部他市町への移動状況

		福知山市	舞鶴市	宮津市	京丹後市	伊根町	与謝野町
外出する		196	116	19	20	8	10
目的内訳	通勤・通学	37	13	0	1	0	0
	出張・仕事・商用	15	15	7	5	2	5
	買い物	97	52	5	5	1	0
	通院	31	22	0	0	0	0
	観光・レジャー	7	8	3	5	6	2
	その他	36	20	5	8	1	2
	不明無回答	6	2	1	0	0	1
頻度	週5回以上	38	13	0	1	0	0
	週3～4回	9	1	0	0	0	0
	週1～2回	30	13	2	3	0	2
	月に数回程度	77	48	8	8	2	2
	それ未満	38	41	9	7	6	5
	不明無回答	4	0	0	1	0	1
利用交通手段	徒歩	2	4	0	0	0	0
	自転車	6	5	0	0	0	0
	バイク・原付	1	0	0	0	0	0
	自動車（自分で運転）	149	87	15	17	7	8
	自動車（家族が送迎）	27	17	4	2	2	2
	タクシー	2	1	0	0	0	0
	バス	7	2	0	1	0	0
	鉄道	19	14	1	2	0	1
	その他	1	3	0	0	0	0
	不明無回答	2	0	0	0	0	0
バス代替	できる	24	10	2	1	1	1
	できない	132	88	15	15	7	8
	不明無回答	12	2	1	2	0	1

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
※アンケートの回収数：462件



1.5 公共交通の状況

(1) 市内の公共交通

鉄道は、JR 山陰本線（高津駅、綾部駅、山家駅）が京都と福知山・山陰方面に、JR 舞鶴線（淵垣駅、梅迫駅）が舞鶴市・若狭方面に綾部駅から連絡しています。

バス交通は、あやバス、京都交通株式会社、福知山市営バスが運行しています。あやバスは、平成 17 から運行を開始し、綾部市立病院、綾部駅南口などを中心に 9 路線、1 日 4～12 往復／路線を運行しています。京都交通は福知山線として綾部駅と福知山駅、福知山市民病院を連絡し、1 日 9 往復を運行、福知山市営バスは三和バス川合大原線として辻（福知山市）と綾部駅、綾部市立病院を連絡し、1 日 6 往復を運行しています。

■基幹公共交通の徒歩圏カバー状況（平成 27 年時点）

	本市	類似都市平均
総人口	33,821 人	—
徒歩圏人口	7,776 人	—
徒歩圏カバー率	23%	33%

資料：国土交通省「都市モニタリングシート」（平成 30 年 7 月公表）
 注 1：類似都市とは、5 万人未満、産業構造Ⅱ次・Ⅲ次 90% 未満かつⅢ次 55% 以上」の自治体のうち人口規模が 3 万人以上 3.5 万人未満の都市（30 自治体）
 注 2：市内の全公共交通（JR 山陰本線及び JR 舞鶴線、あやバス、京都交通株式会社、福知山市営バス）の徒歩圏カバー率は、約 72% となる

■基幹公共交通の徒歩圏カバー状況（平成 27 年）

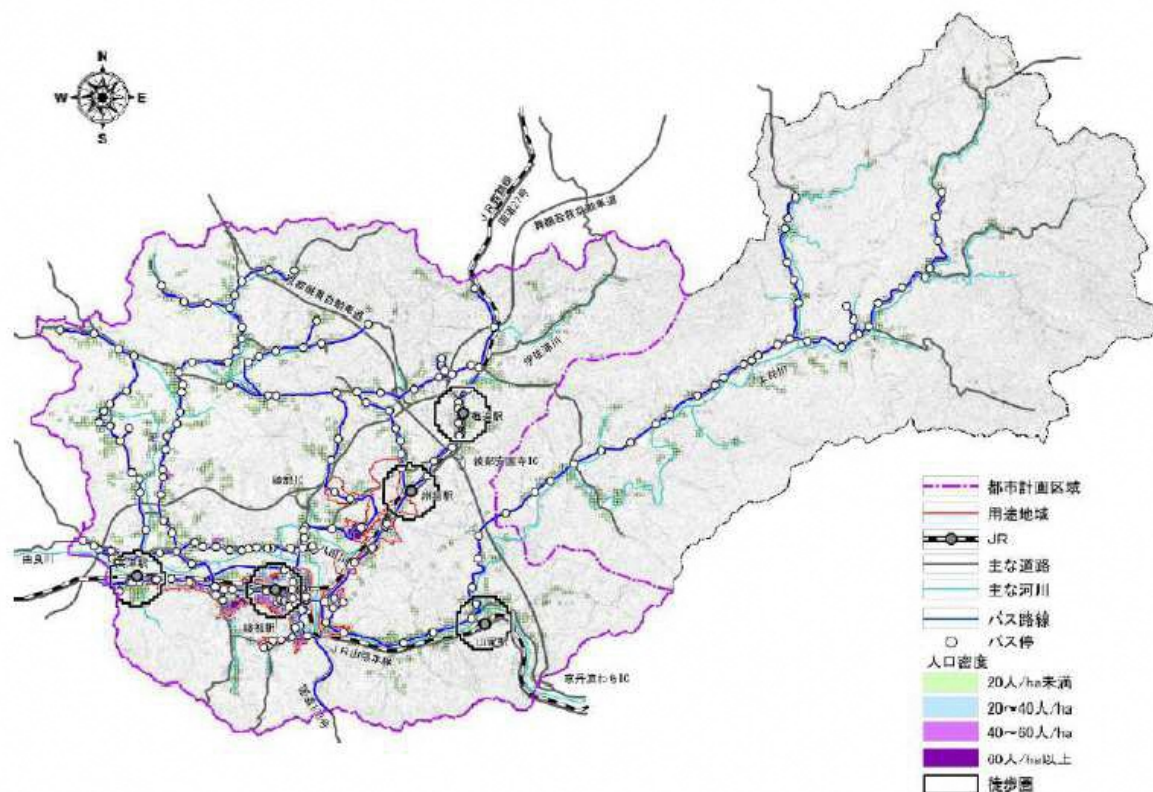


図 1-25 市内の公共交通網

※徒歩圏カバー率は、駅から半径 800m 圏域の人口を整理したものである
 出典：綾部市立地適正化計画（資料編）より抜粋

<利用頻度>

公共交通は鉄道、バス、タクシーともに「ほとんど利用していない」の割合が高く、日常的に利用されていない状況にあります。また、「ほぼ毎日」、「週に1～2回程度」といったヘビーユーザの割合も非常に低い結果となりました。

その中でも、鉄道の利用頻度は、「年に1回以上利用している」が38%であり、他の公共交通に比べて利用している人の割合が高い結果となりました。路線バス・自主運行バス・市営バスは「週に1～2回程度」の割合が高く、一定の利用者層が存在していることがわかりました。

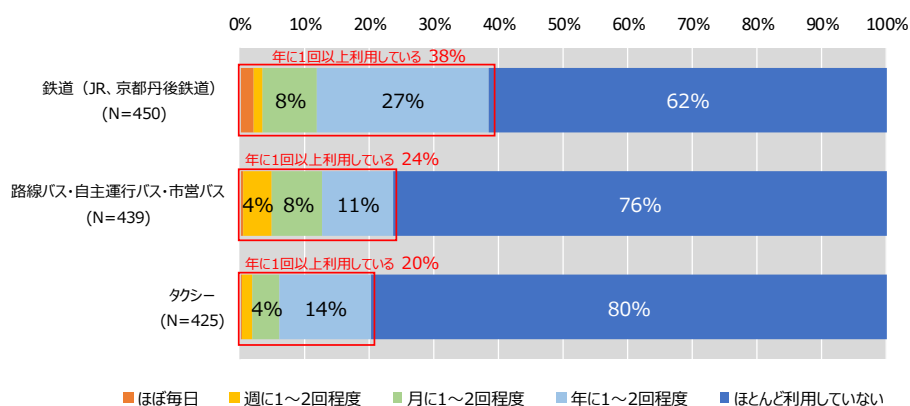


図 1-26 公共交通機関別の利用頻度

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

<利用目的>

鉄道の利用目的は「観光・レジャー」が33%と最も高く、ついで「出張・仕事・商用」と「買い物」の14%と続きます。

路線バス・自主運行バスでは「買い物」が33%と最も高く、次いで「通院」の27%と続きます。

「タクシー」はその他の目的が47%と最も高く、特定の目的にとらわれない多様な利用が多いといえます。

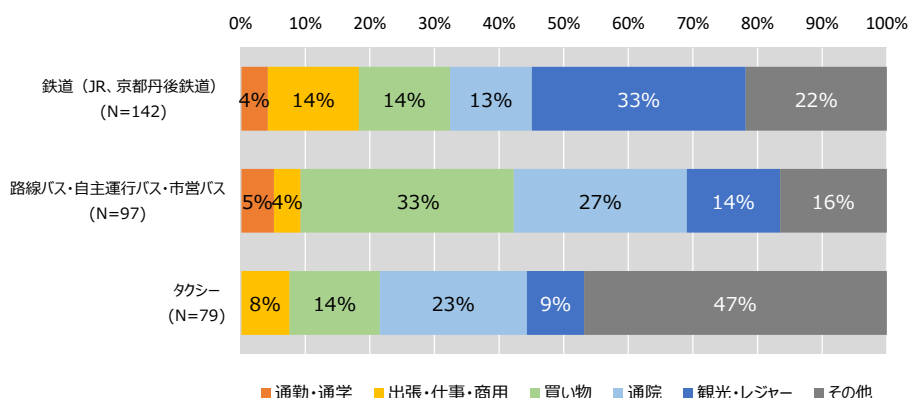


図 1-27 公共交通機関別の利用目的

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

(2) 鉄道

綾部市内の鉄道駅は、高津駅、綾部駅、山家駅、淵垣駅、梅迫駅の5駅があります。市内5駅合計の一日平均の乗客数は、平成4年度から減少を続けていましたが、平成21年度から増加に転じました。しかしながら、平成29年度を境に再び減少傾向が続いています。

なお、利用者数の多い駅は、綾部駅、淵垣駅、高津駅、梅迫駅、山家駅の順となっています。

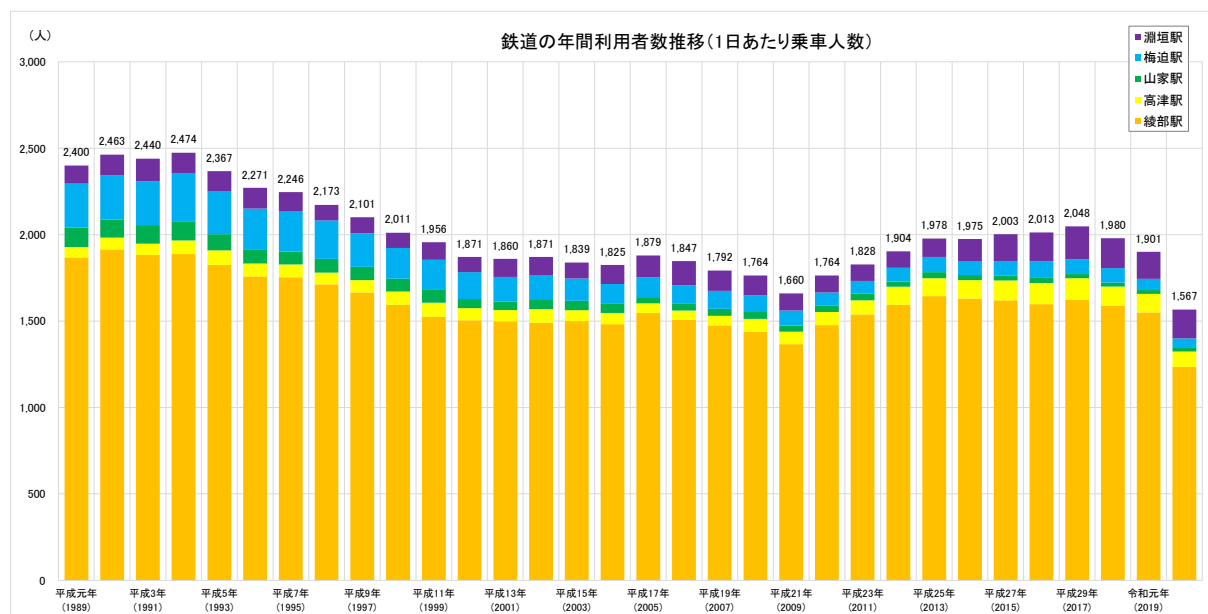


図 1-28 綾部市内の鉄道駅の乗車人数

出典：京都府統計書等

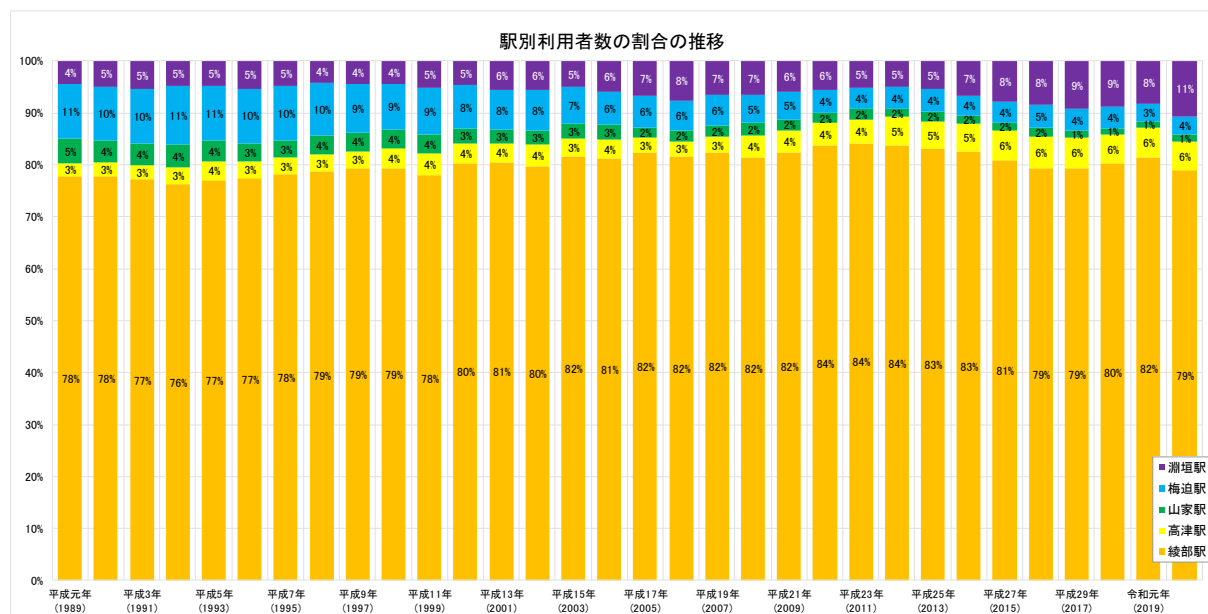


図 1-29 綾部市内の鉄道駅の乗車人数の割合の変化

出典：京都府統計書等

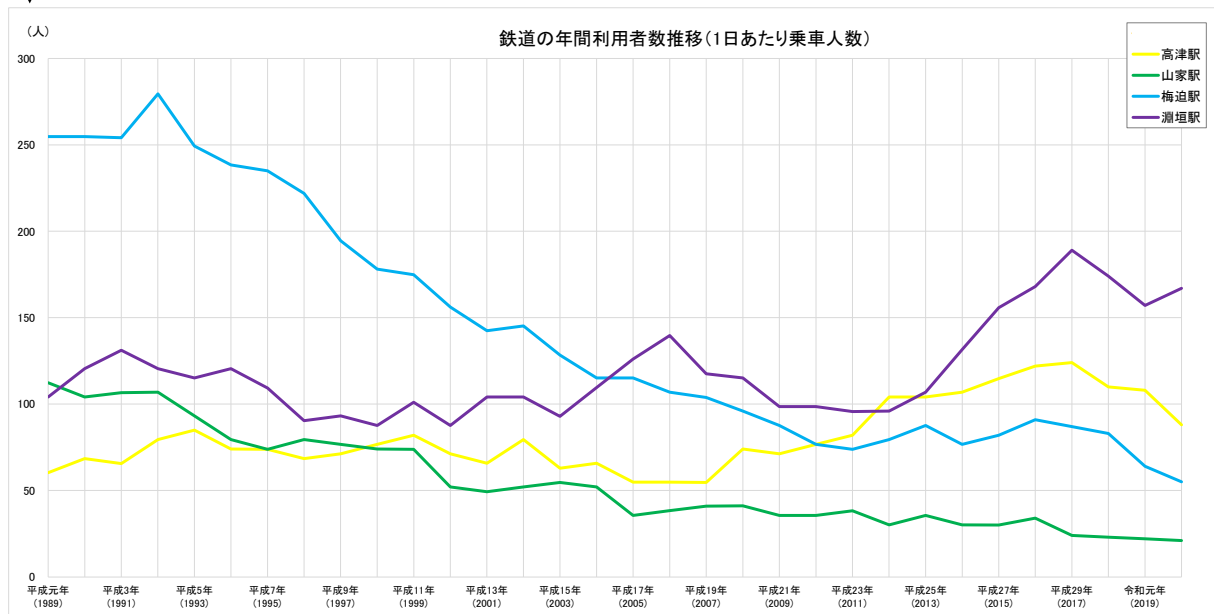
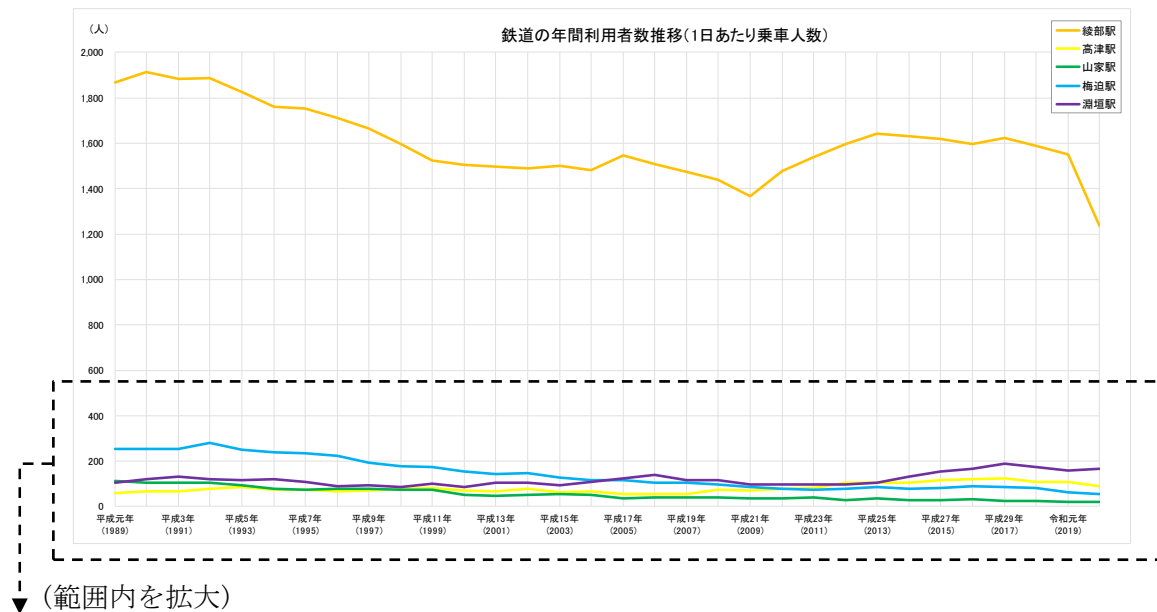


図 1-30 高津駅・山家駅・梅迫駅・淵垣駅の利用者数の推移

出典：京都府統計書等

(3) 路線バス

京都交通は福知山線として綾部駅と福知山駅、福知山市民病院を連絡し、1日9往復を運行、福知山市営バスは三和バス川合大原線として辻（福知山市）と綾部駅、綾部市立病院を連絡し、1日6往復を運行しています。



図 1-31 京都交通と福知山市営バスの路線図

出典：福知山市ホームページより抜粋

(4) あやバス

あやバスの乗客数は、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 年度をピークに、その後は減少を続けており、令和元年度は 197 千人まで減少しました。また、新型コロナウイルスの影響により、令和 3 年度は更に 155 千人まで減少しました。

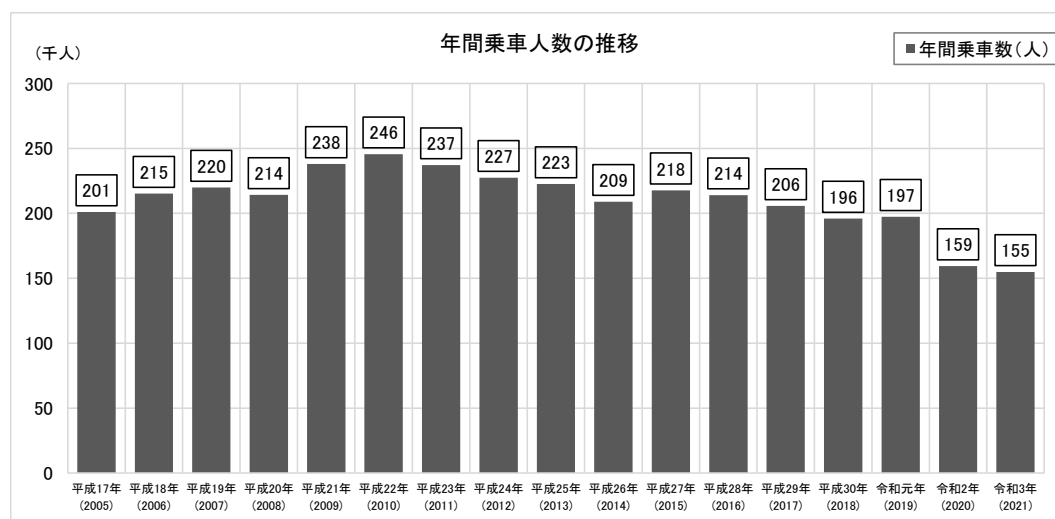


図 1-32 あやバスの年間乗車人数

出典：綾部市 HP

あやバスの一日常乗客数は、平成 27 年度頃までは 600 人前後の水準で推移していましたが、近年は減少傾向がみられます。また、平日と土日祝日別乗客数を比べると、平日は土日祝日の約 1.6～1.7 倍の利用があり、平日利用が多いバスといえます。なお、新型コロナウイルスの影響で、令和 3 年度はいずれも減少しています。

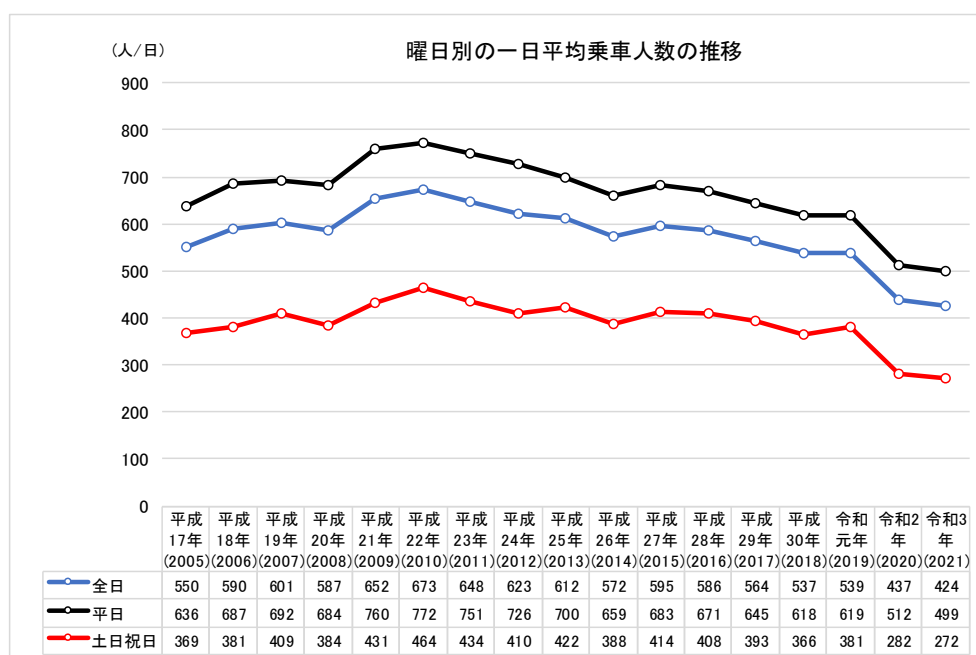


図 1-33 あやバスの平日と土日祝日別の 1 日常乗車人数

出典：綾部市 HP

<利用者数と人口の関係>

あやバスの乗客数の推移と、人口の推移を比較しました。

あやバスの乗客数がピークであった平成 22 年を基準とした変化状況を見ると、平成 22 年以降は、ほぼ毎年減少しており、人口の減少率以上に乗客数が減少しています。

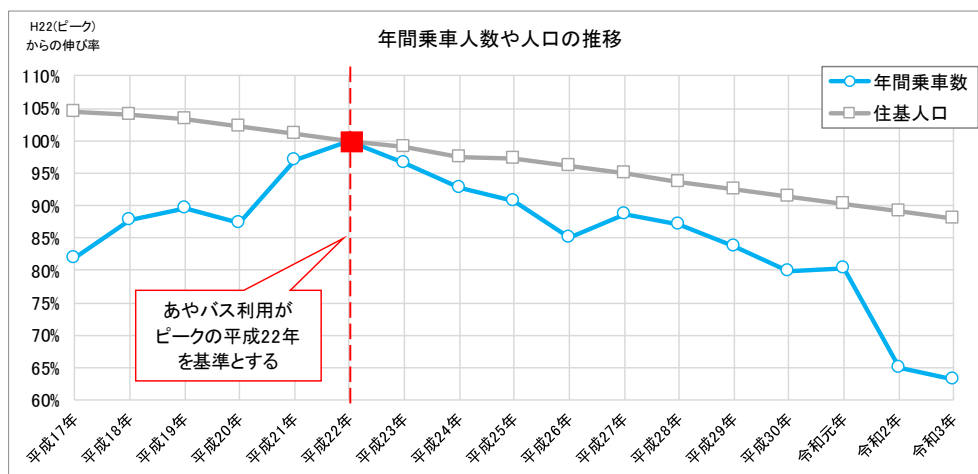


図 1-34 あやバスの乗車人数の変化率と人口の変化率 (H22 基準)

出典：あやバス) 綾部市資料、人口) 住民基本台帳人口

<路線別利用者数>

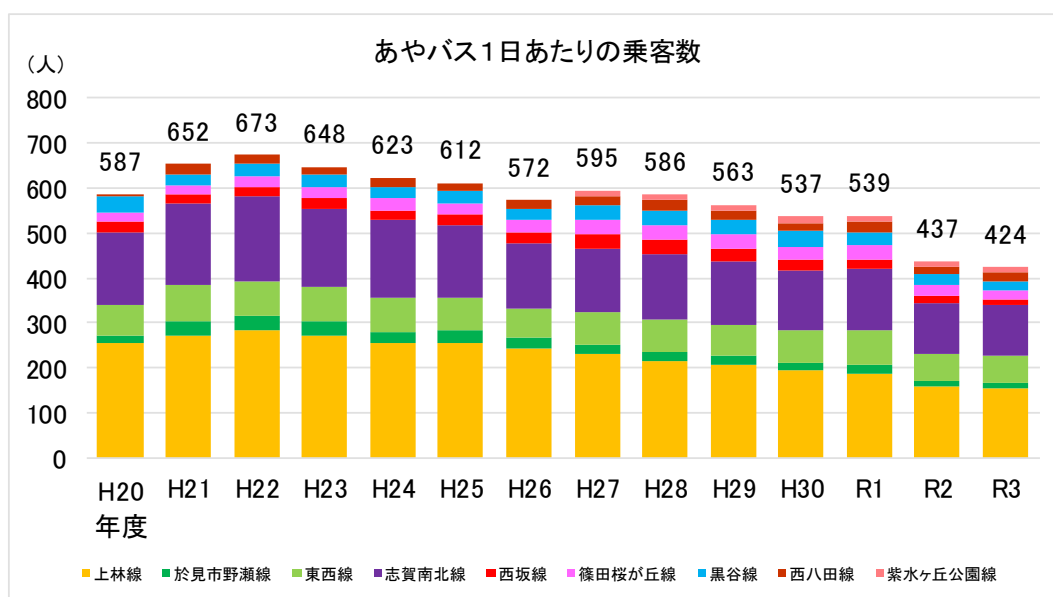
あやバスの路線別利用者数をみると、利用の多い路線は上林線、志賀南北線、東西線です。一方、利用の少ない路線は紫水ヶ丘公園線、西坂線、於見市野瀬線です。

年間の運行キロと比較すると、東西線は走行 1 キロあたり利用者数が多く、西坂線や於見市野瀬線は走行 1 キロあたり利用者が少ない傾向にあります。

表 1-9 系統別の運行概要 (令和 3 年度実績)

路線名	平日平均 片道距離	平日 運行回数	運行日数	運行キロ	利用者数	キロあたり
	(km)	(往復/日)				
上林線	27.3	12.5	365	248,409	55,907	0.23
於見市野瀬線	7.5	9.5	365	51,903	5,424	0.10
東西線	8.4	10.5	365	63,378	21,425	0.34
志賀南北線	18.9	12.0	365	157,832	41,062	0.26
西坂線	24.6	4.0	365	71,832	4,787	0.07
篠田桜が丘線	23.1	4.0	365	67,525	8,003	0.12
黒谷線	15.1	4.0	365	44,092	7,219	0.16
西八田線	16.6	4.0	365	48,472	6,871	0.14
紫水ヶ丘公園線	6.7	5.0	365	24,455	4,181	0.17
合計	—	65.5	365	777,898	154,879	0.20

出典：綾部市資料



	H20 年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
上林線	257.3	272.3	282.6	273.0	254.0	254.0	244.2	231.5	216.8	208.3	194.7	189.2	157.5	153.2
於見市野瀬線	15.6	33.3	32.1	29.1	26.2	29.0	24.0	20.3	20.1	18.0	17.7	18.7	14.5	14.9
東西線	65.4	79.8	78.3	77.7	76.1	72.8	63.3	72.5	72.7	69.5	71.6	75.3	57.9	58.7
志賀南北線	162.3	179.1	186.7	174.5	171.2	162.7	145.6	140.5	142.1	141.5	133.0	136.9	116.1	112.5
西坂線	24.4	21.0	21.1	22.2	23.2	24.0	25.6	32.1	31.6	29.4	23.7	22.4	15.1	13.1
篠田桜が丘線	21.5	21.5	26.1	25.9	25.6	24.7	25.5	32.9	33.1	30.8	29.3	29.2	22.6	21.9
黒谷線	35.1	24.7	26.5	27.6	26.9	25.2	25.2	30.4	34.7	33.6	33.8	31.1	23.0	19.8
西八田線	5.1	20.3	19.3	18.0	20.1	19.2	19.1	20.7	22.0	20.2	19.4	22.9	19.7	18.8
紫水ヶ丘公園線								14.2	13.2	12.1	13.7	13.8	10.5	11.5
合計	587	652	673	648	623	612	572	595	586	563	537	539	437	424

図 1-35 あやバスの1日あたり乗客数の推移

出典：綾部市資料

<利用券種>

あやバスの収入ベースでの利用券種をみると、最も多いのは現金利用です。次に多いのは、健康長寿定期券や回数券になります。

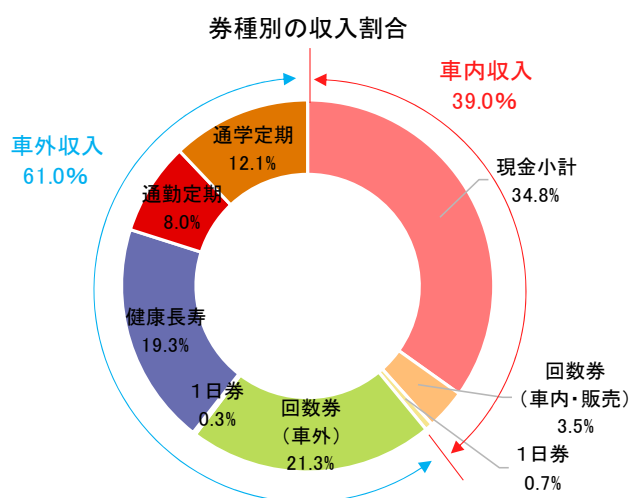


図 1-36 券種別の収入割合（令和2年度）

出典：綾部市資料

<路線別の収入や支出（試算値）>

あやバスの運賃収入は、平成 28 年度頃までは年間 4,000 万円以上ありましたが、その後は減少傾向にあり、コロナ前の令和元年度で約 3,630 万円、コロナ禍の令和 3 年度で約 2,760 万円まで減少しました。あやバスの運行管理費は、毎年増加傾向にあり、コロナ前の令和元年度で約 17,000 万円、コロナ禍の令和 3 年度で約 18,900 万円まで増加しました。

路線全体の収支率は約 14.6%です。路線別に収支率をみると、東西線や志賀南北線は比較的数字が高い傾向にありますが、西坂線や於見市野瀬線は低い傾向にあります。

また、利用者 1 人あたり行政負担額についても、ほぼ同様に傾向にあります。

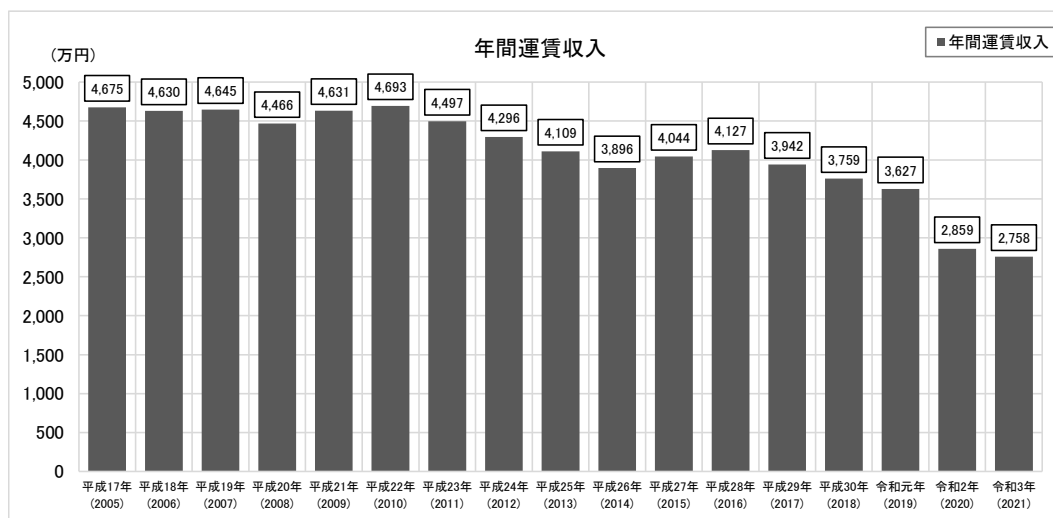


図 1-37 あやバスの年間運賃収入

出典：綾部市 HP

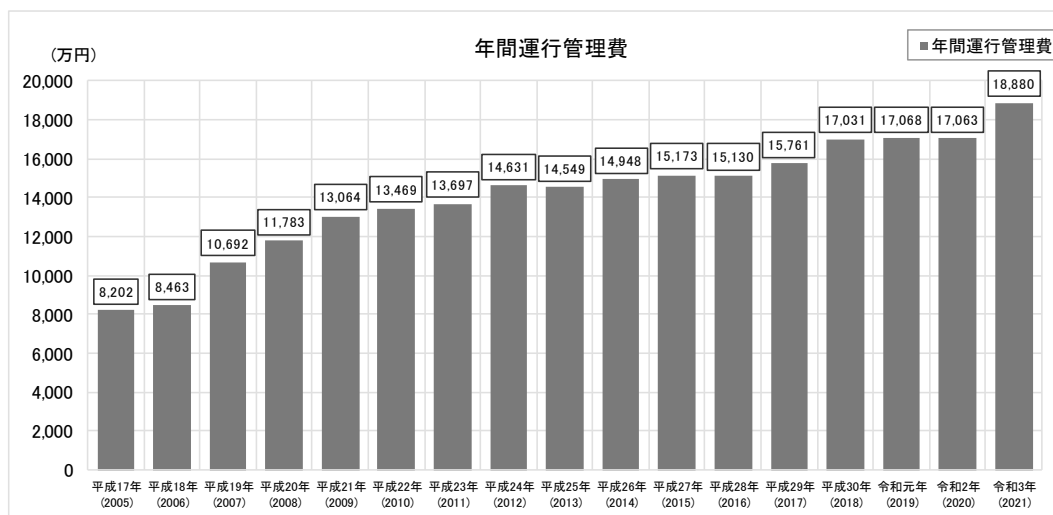


図 1-38 あやバスの年間運行管理費

出典：綾部市 HP

表 1-10 利用者 1 人あたり行政負担額や収支率

	利用者数 (R3) (人)	運賃収入 (R3) (円)	運行キロ (R3) (km)	運行管理費 (R3) (円)	行政負担額 (R3) (円)	1人あたり 行政負担額 (円/人)	収支率 (%)
上林線	55,907	9,954,055	248,409	60,291,579	51,485,734	921	16.5
於見市野瀬線	5,424	965,725	51,903	12,597,425	10,757,517	1,983	7.7
東西線	21,425	3,814,650	63,378	15,382,533	13,135,848	613	24.8
志賀南北線	41,062	7,310,952	157,832	38,307,551	32,712,568	797	19.1
西坂線	4,787	852,309	71,832	17,434,411	14,888,040	3,110	4.9
篠田桜が丘線	8,003	1,424,907	67,525	16,389,055	13,995,363	1,749	8.7
黒谷線	7,219	1,285,319	44,092	10,701,610	9,138,594	1,266	12.0
西八田線	6,871	1,223,359	48,472	11,764,684	10,046,401	1,462	10.4
紫水ヶ丘公園線	4,181	744,413	24,455	5,935,496	5,068,591	1,212	12.5
合計	154,879	27,575,689	777,898	188,804,346	161,228,657	1,041	14.6

※運賃収入の合計：令和 3 年運賃収入を使用。

運行管理費の合計：令和 3 年運行管理費を使用。

行政負担額の合計：令和 3 年京都府補助金と綾部市一般財源の合計額を使用。

路線別運賃収入：令和 3 年の路線別利用者数で、運賃収入の合計額を按分。

路線別運行管理費及び行政負担額：令和 3 年の路線別運行キロで、行政負担額の合計額を按分。

＜利用者属性・性別＞ 平成 25 年度および平成 30 年度あやバス利用状況調査より

利用者の性別は、平日利用者の約 8 割を女性が占めています。平成 25 年と比べて少しだけ女性比率が減少しました。休日の利用者は、男性の利用が 4 割、女性の利用が 6 割です。

路線別に見ると、いずれも女性比率が高い傾向にあります。篠田桜が丘線や上林線・於見市野瀬線では、男性比率が 3～4 割見られます。

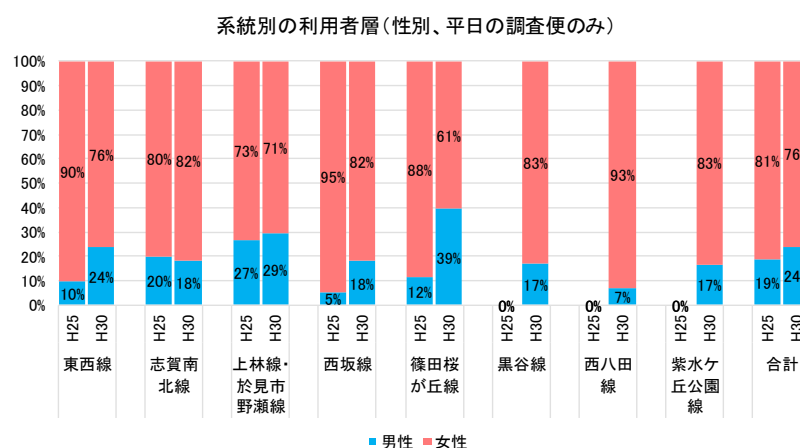


図 1-39 系統別の利用者属性：性別・平日

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

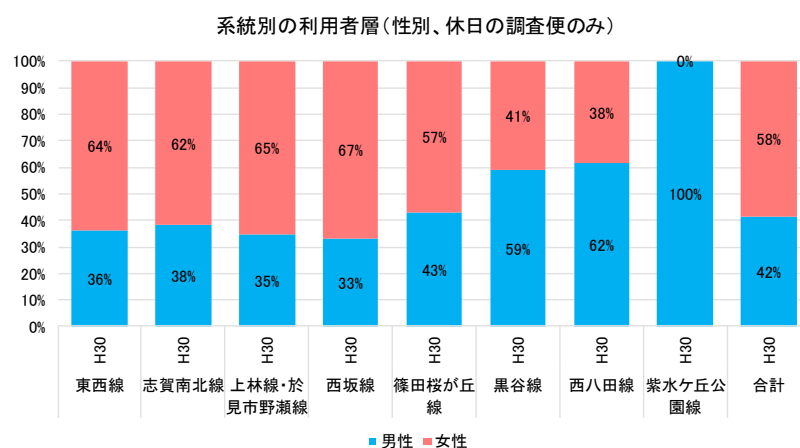


図 1-40 系統別の利用者属性：性別・休日

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

<利用者属性・年齢> 平成 25 年度および平成 30 年度あやバス利用状況調査より

平日利用者の年齢は、学生が 13%、若年層が 7%、中年層が 15%、高齢者が 65%を占めています。平成 25 年と比べて、学生利用が減少し、若年層や中年層の比率が増加しています。路線別にみると、上林線・於見市野瀬線の学生利用率は高い傾向にあります。また、篠田桜が丘線や紫水ヶ丘公園線は若年層利用率が高い傾向にあります。一部の路線を除き、高齢者以外の利用が増えている傾向にあります。

休日利用者の年齢は、学生が 15%、若年層が 14%、中年層が 24%、高齢者が 47%を占めています。平日の年齢と比較して、高齢者の利用割合が減少しています。一部の系統を除き、学生の利用割合が増加している点や、東西線での非高齢者利用が増えている点が理由として考えられます。

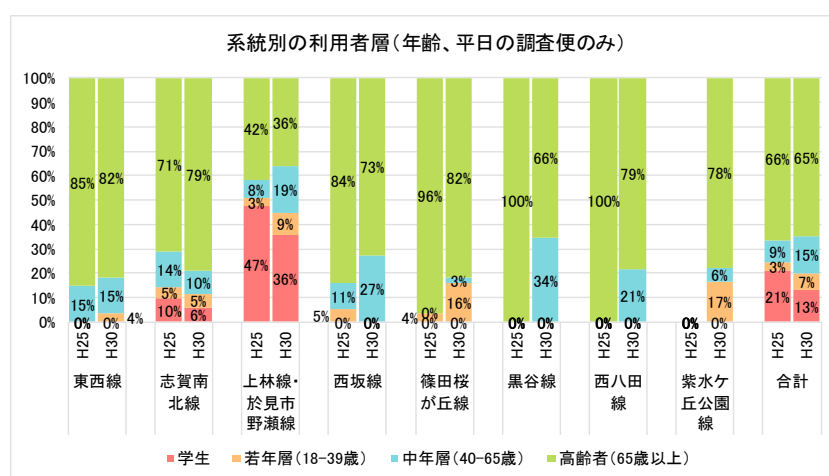


図 1-41 系統別の利用者属性：年齢・平日

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

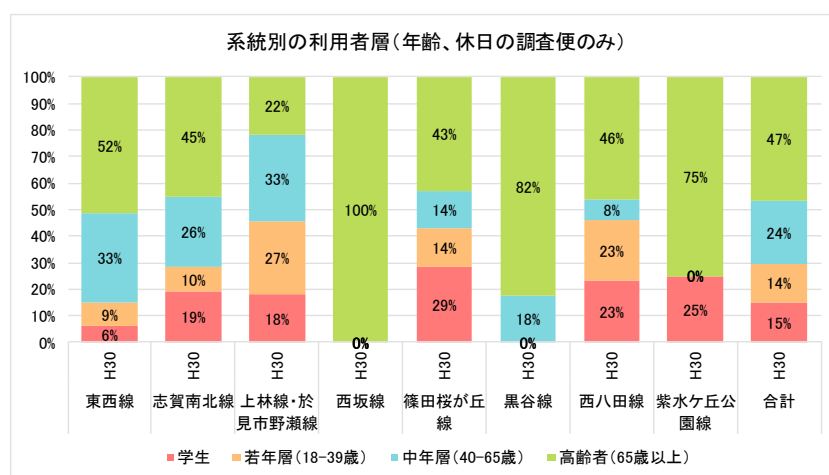


図 1-42 系統別の利用者属性：年齢・休日

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

＜バス停別利用者数＞ 平成 25 年度および平成 30 年度あやバス利用状況調査より

平日の利用の多いバス停は、「綾部駅南口」「市立病院前」「あやベグンゼスクエア前」などの、まちなかのバス停利用が多くを占めています。この 3 バス停で、全体の 3 割を占めています。

休日の利用の多いバス停は、「綾部駅南口」「あやベグンゼスクエア前」「綾高前」などの、まちなかのバス停利用が多くを占めています。この 3 バス停で、全体の 3 割を占めています。

表 1-11 平日の利用の多いバス停

順位	バス停名	利用者数(人)	割合
1	綾部駅南口	149	18%
2	市立病院前	53	6%
3	あやベグンゼスクエア前	41	5%
4	西町二丁目	37	5%
5	綾高前	34	4%
6	市民ホール前	30	4%
7	バザールタウン前	29	4%
8	大町バスターミナル	25	3%
9	警察署前	23	3%
10	東綾小・中学校前	20	2%

合計
約 29%

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

表 1-12 休日の利用の多いバス停

順位	バス停名	利用者数(人)	割合
1	綾部駅南口	86	22%
2	あやベグンゼスクエア前	25	6%
3	綾高前	16	4%
4	市立病院前	14	4%
5	西町二丁目	14	4%
6	青野	13	3%
7	バザールタウン前	12	3%
8	警察署前	11	3%
9	東綾小・中学校前	11	3%
10	大町バスターミナル	10	3%

合計
約 32%

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

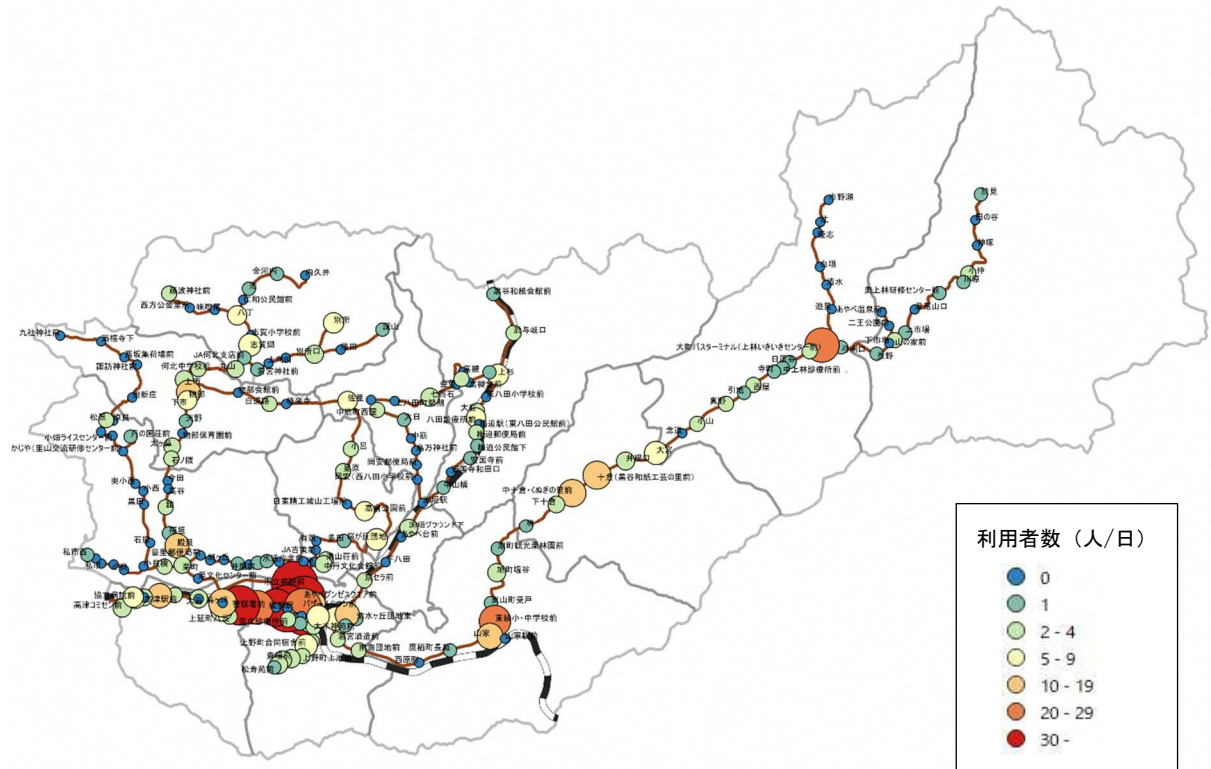


図 1-43 平日のあやバス利用者数 (H30 調査結果)

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

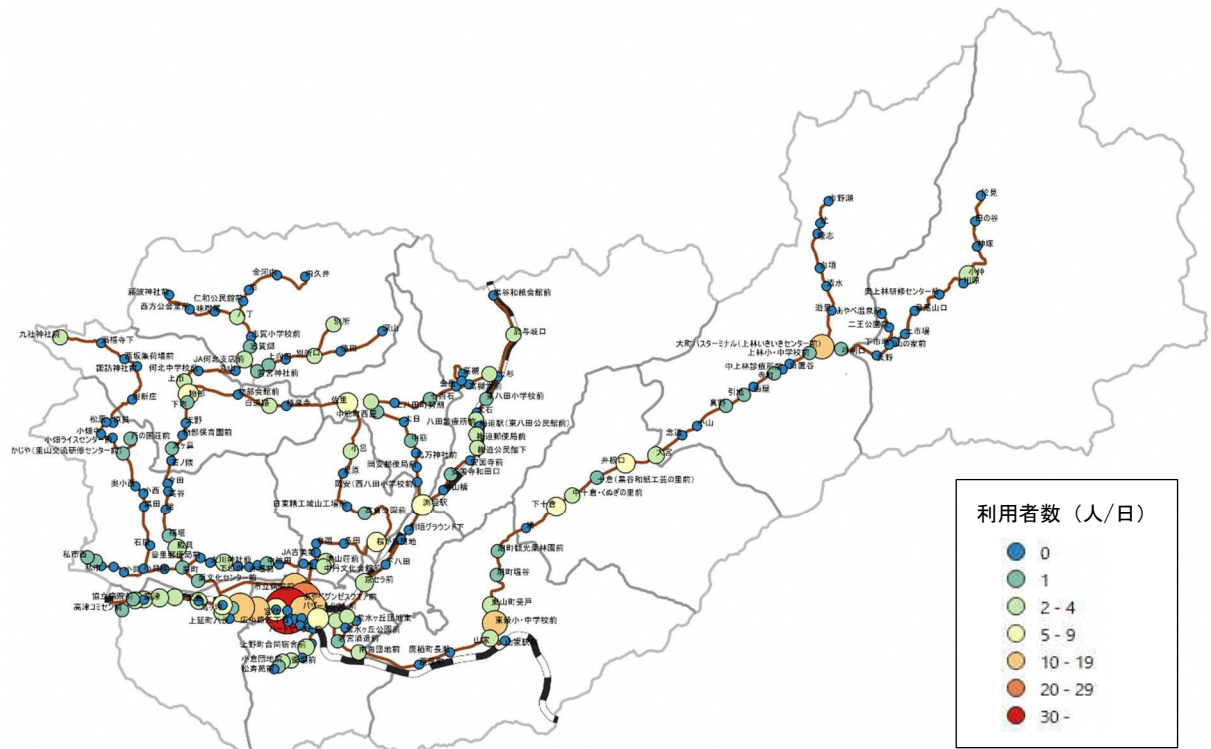


図 1-44 休日のあやバス利用者数 (H30 調査結果)

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

上林線・於見市野瀬線の平日利用は、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「大町バスターミナル」や「東綾小・中学校前」「綾高前」が続きます。通学利用が多く見られます。

休日利用は、平日よりも利用が少ない傾向にあります。バス停別の利用では、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「東綾小・中学校前」や「大町バスターミナル」が続きます。

平日、休日ともに、まちなかでの利用が多い傾向にあります。また、地域の拠点である大町バスターミナルでの利用が多い傾向にあります。

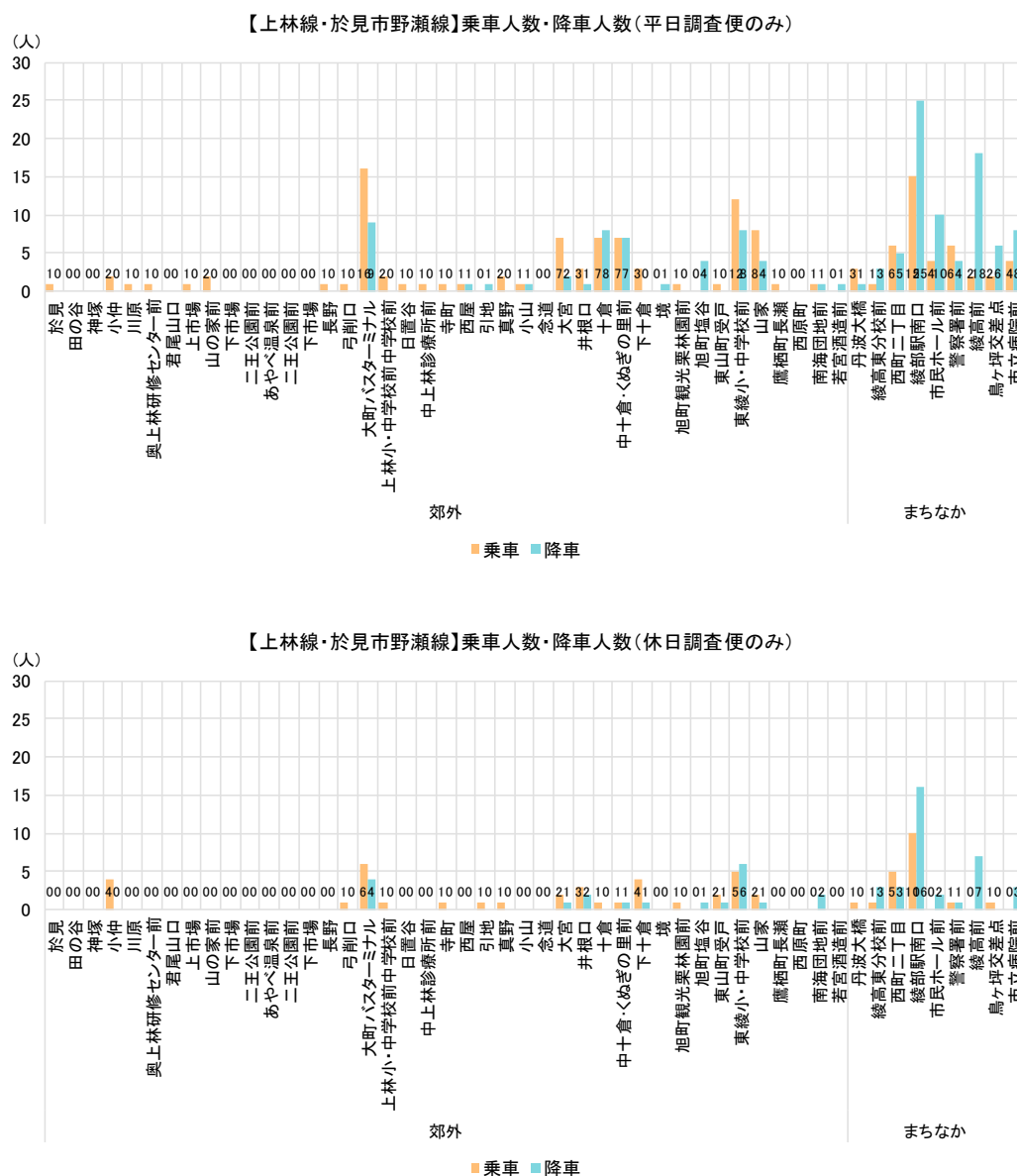


図 1-45 上林線・於見市野瀬線の乗車人数と降車人数（上：平日調査、下：休日調査）

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

東西線の平日利用は、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「市立病院前」や「高津東」が続きます。

休日利用は、平日よりも利用が少ない傾向にあります。バス停別の利用では、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「警察署前」や「青野」「あやべグンゼスクエア前」が続きます。平日利用の多かった病院利用はほぼ利用がありません。

平日、休日ともに、まちなかでの利用が多い傾向にあります。

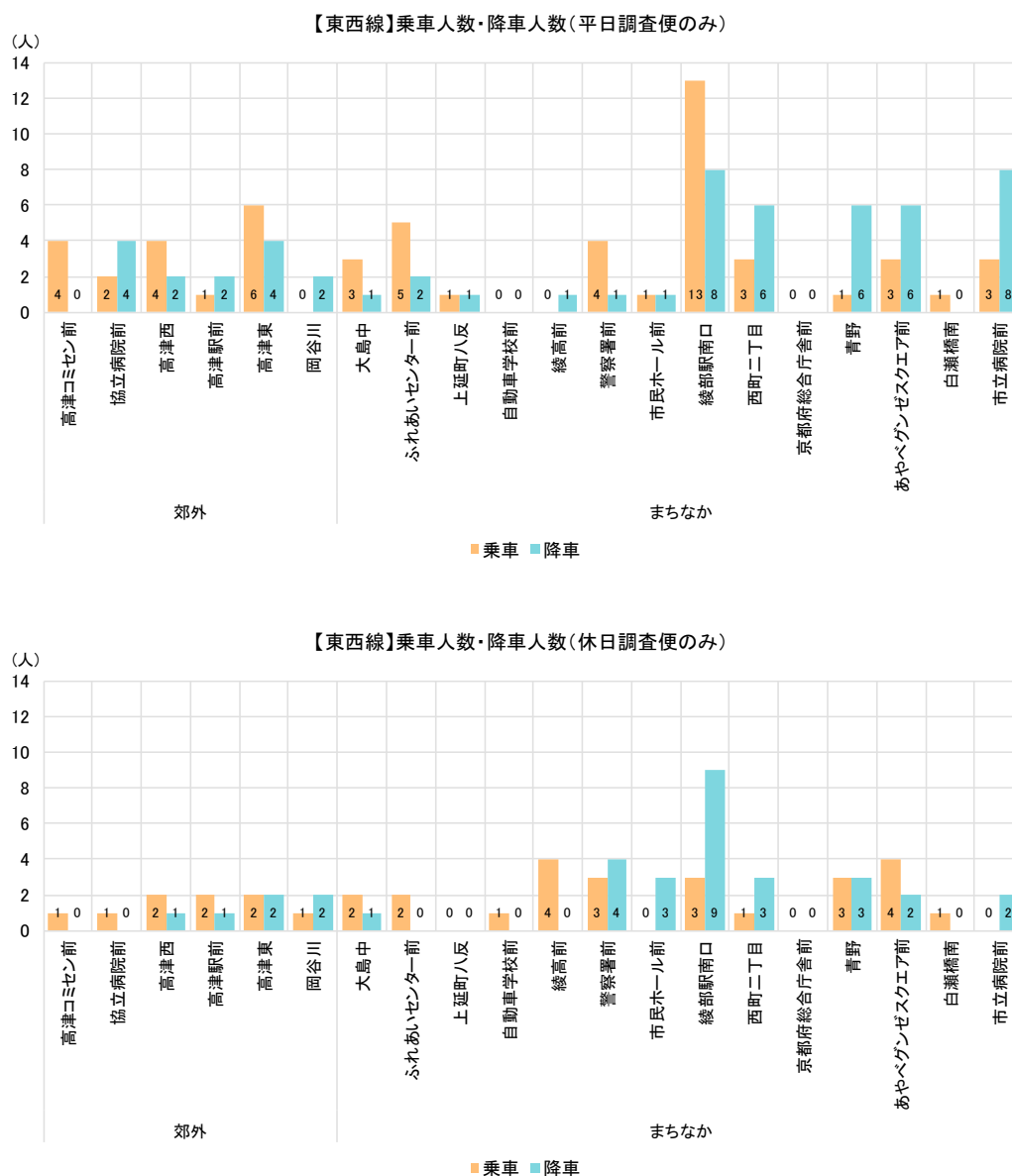


図 1-46 東西線の乗車人数と降車人数（上：平日調査、下：休日調査）

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

志賀南北線の平日利用は、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「バザールタウン前」や「市立病院前」が続きます。

休日利用は、平日よりも利用が少ない傾向にあります。バス停別の利用では、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「バザールタウン前」や「物部」が続きます。平日利用の多かった病院利用はほぼ利用がありません。

平日、休日ともに、まちなかでの利用が多い傾向にあります。

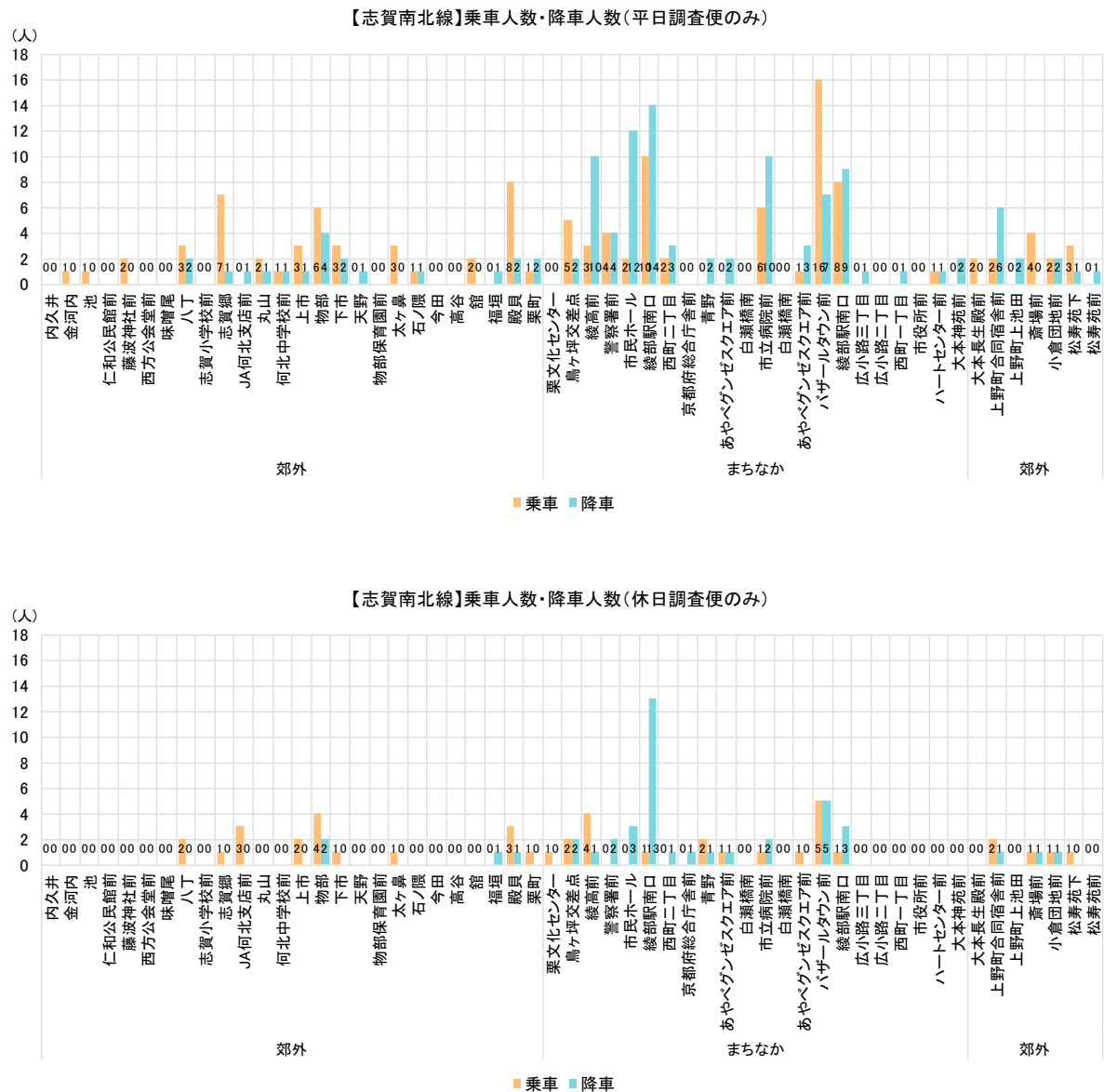


図 1-47 志賀南北線の乗車人数と降車人数（上：平日調査、下：休日調査）

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

西坂線の平日利用は、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「松原」が続きます。利用者が0人のバス停が多く見られます。

休日利用は、平日よりも利用が少ない傾向にあります。バス停別の利用では、「あやべグンゼスクエア前」が最も多く、次いで「綾部駅南口」や「清山荘前」が続きます。利用者が0人のバス停が多く見られます。平日と比較して、利用が分散する傾向にあります。

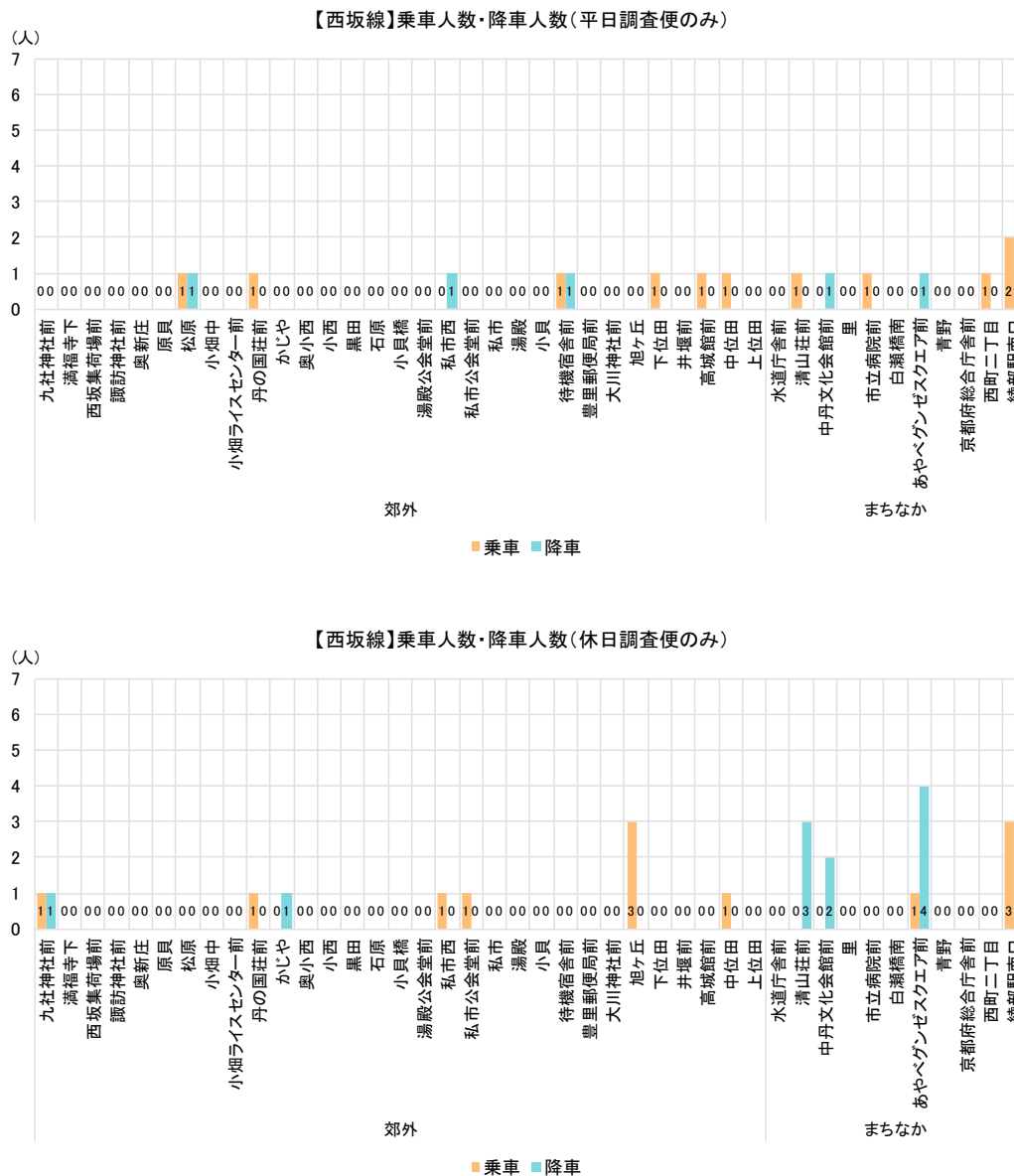


図 1-48 西坂線の乗車人数と降車人数 (上：平日調査、下：休日調査)

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成31年3月）のデータを編集

篠田桜が丘線の平日利用は、「あやベグンゼスクエア前」が最も多く、次いで「綾部駅南口」や「桜が丘団地」が続きます。

休日利用は、平日よりも利用が少ない傾向にあります。バス停別の利用では、「あやベグンゼスクエア前」が最も多く、次いで「佐里」や「桜が丘団地」「綾部駅南口」が続きます。

平日、休日ともに、まちなかでの利用が多い傾向にあります。また、住宅地である「桜が丘団地」での利用が多い傾向にあります。

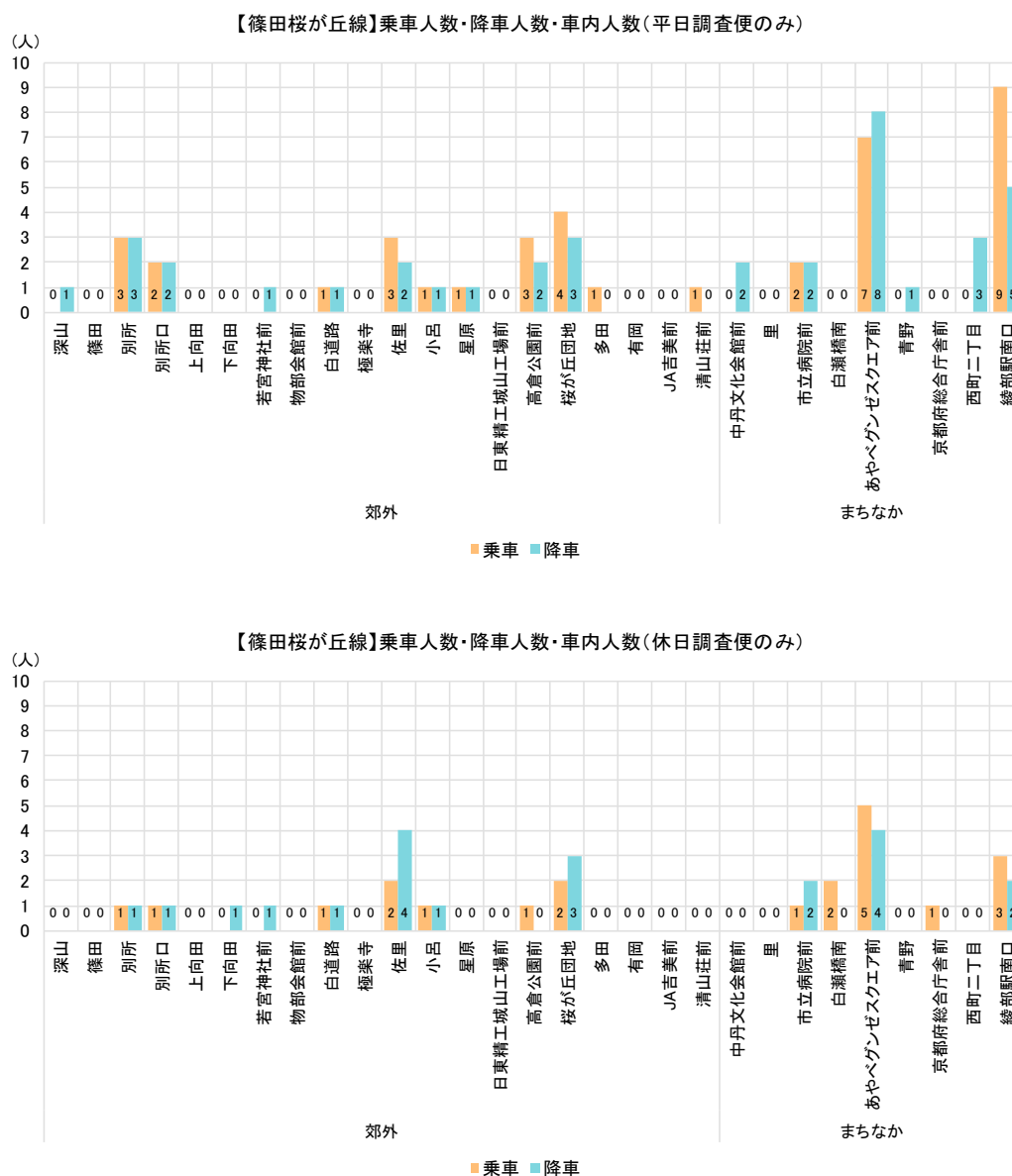


図 1-49 篠田桜が丘線の乗車人数と降車人数（上：平日調査、下：休日調査）

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

黒谷線の平日利用は、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「上杉」や「八田診療所前」が続きます。利用者が0人のバス停も少し見られます。

休日利用は、平日よりも利用が少ない傾向にあります。バス停別の利用では、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「湊垣駅」や「青野」が続きます。利用者が0人のバス停も少し見られます。

平日、休日ともに、「綾部駅南口」での利用が多い傾向にあります。ただ、それ以外のバス停は、分散する傾向にあります。

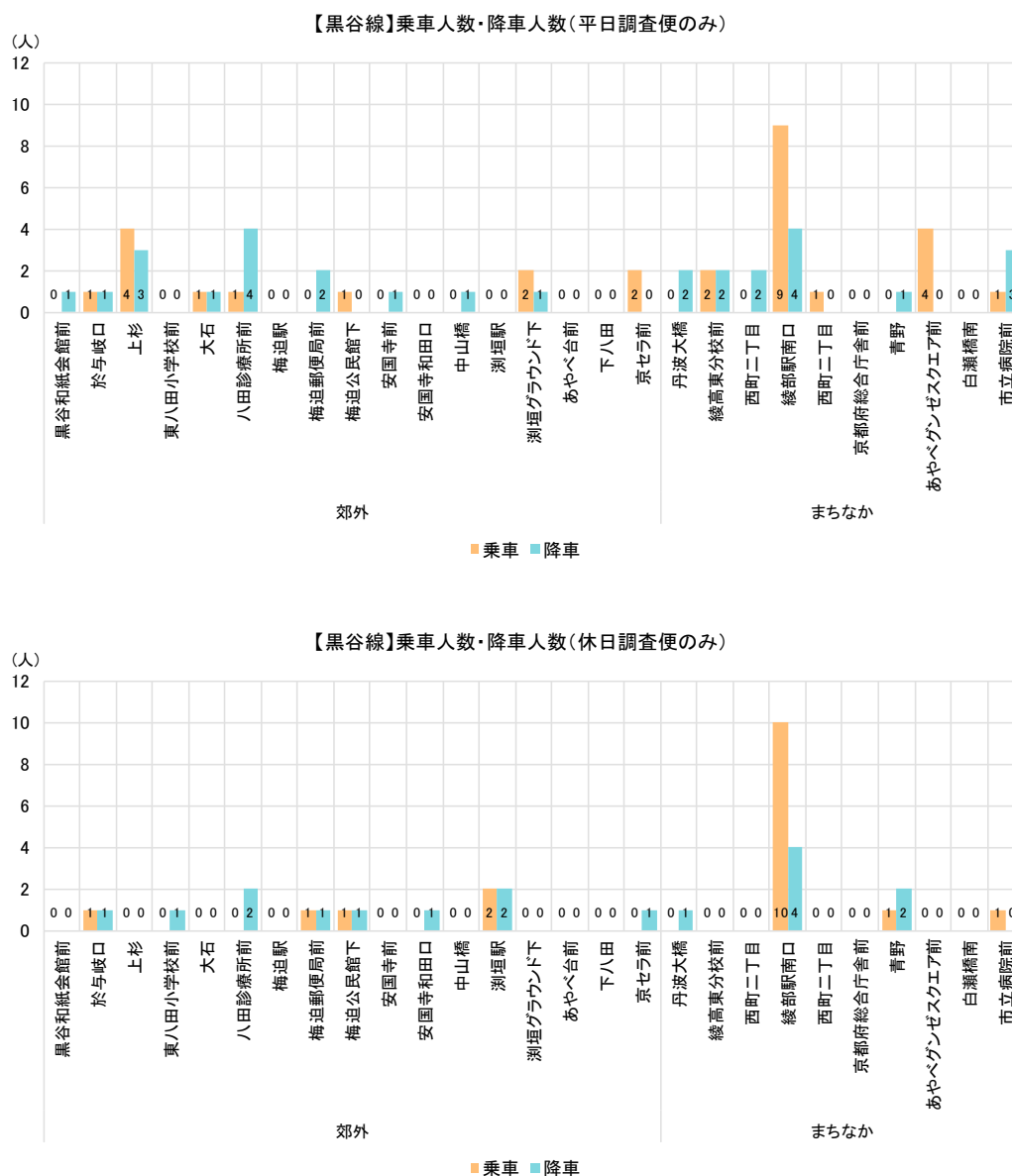


図 1-50 黒谷線の乗車人数と降車人数（上：平日調査、下：休日調査）

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成31年3月）のデータを編集

西八田線の平日利用は、「西町二丁目」「あやべグンゼスクエア前」が最も多く、次いで「綾部駅南口」や「七百石」が続きます。利用者が0人のバス停も少し見られます。

休日利用は、平日よりも利用が少ない傾向にあります。バス停別の利用では、「綾部駅南口」が最も多く、次いで「京セラ前」や「綾高東分校前」が続きます。利用者が0人のバス停も少し見られます。

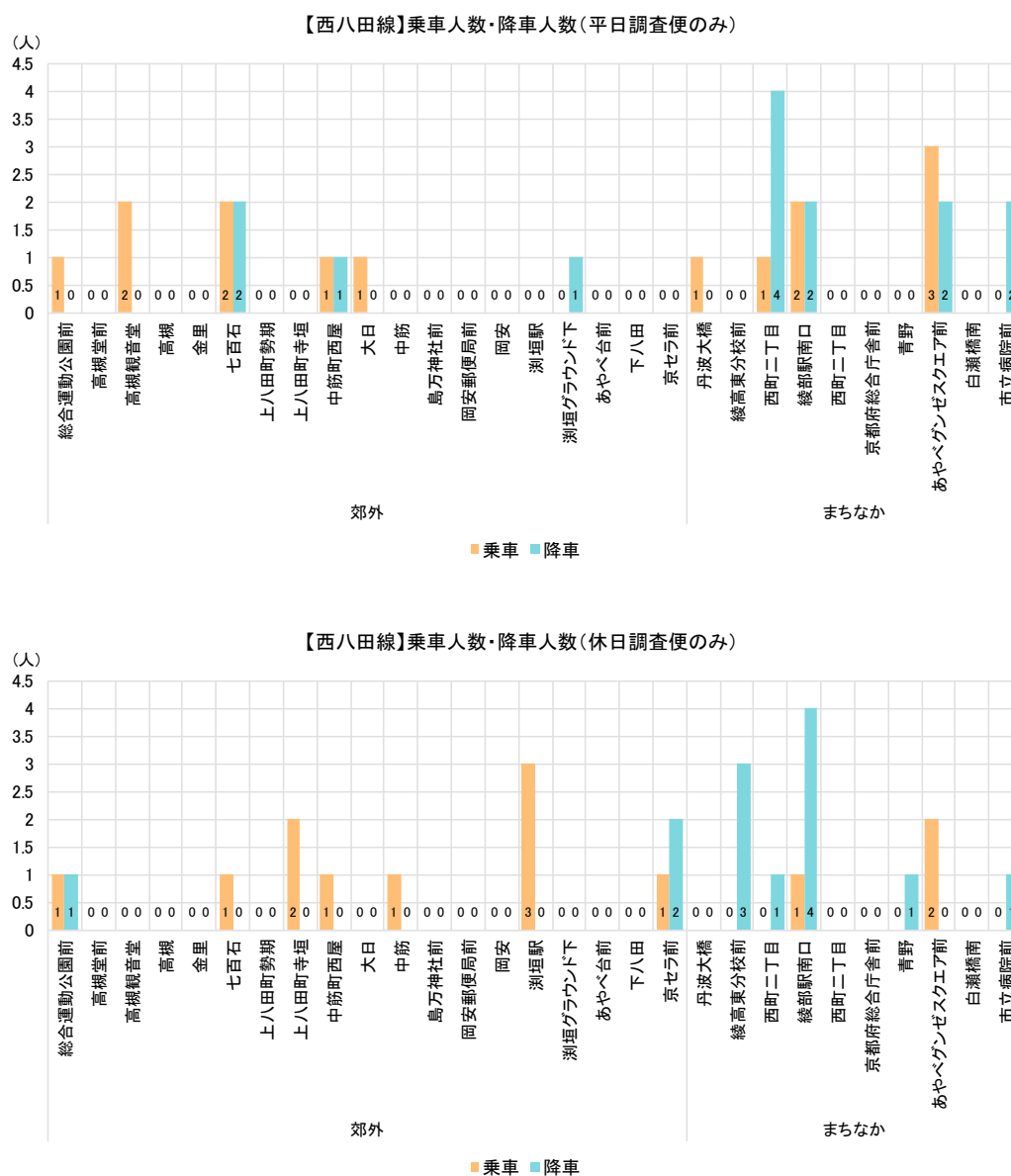


図 1-51 西八田線の乗車人数と降車人数（上：平日調査、下：休日調査）

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成31年3月）のデータを編集

紫水ケ丘公園線の平日利用は、「紫水ケ丘団地西」が最も多く、次いで「綾部駅南口」や「バザールタウン前」が続きます。

休日は利用がほとんどありません。バス停別の利用では、「紫水ケ丘団地西」や「綾部駅南口」、「バザールタウン前」で利用があります。

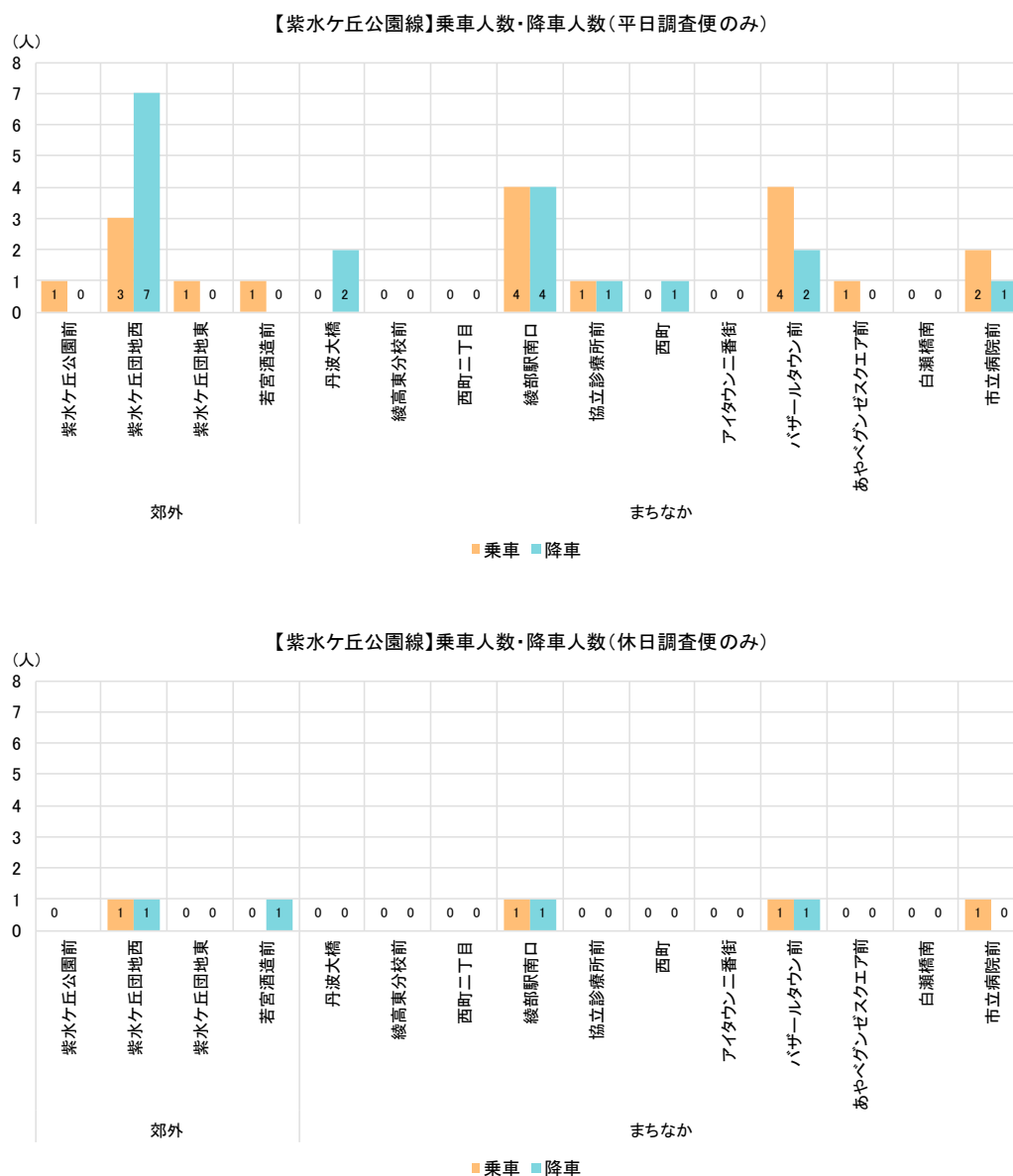


図 1-52 紫水ケ丘公園線の乗車人数と降車人数（上：平日調査、下：休日調査）

出典：綾部市あやバス利用促進支援事業報告書（平成 31 年 3 月）のデータを編集

(5) 公共交通の担い手

交通事業の労働者不足感は、長期的に高まり続けています。コロナ禍により一時的に減少しましたが、令和4年に入って再び高まっています。

交通事業者の運転手不足・高齢化問題は解消に至っていません。京都府内でも、大型二種免許の保有者数、交付者数とも減少傾向にあります。

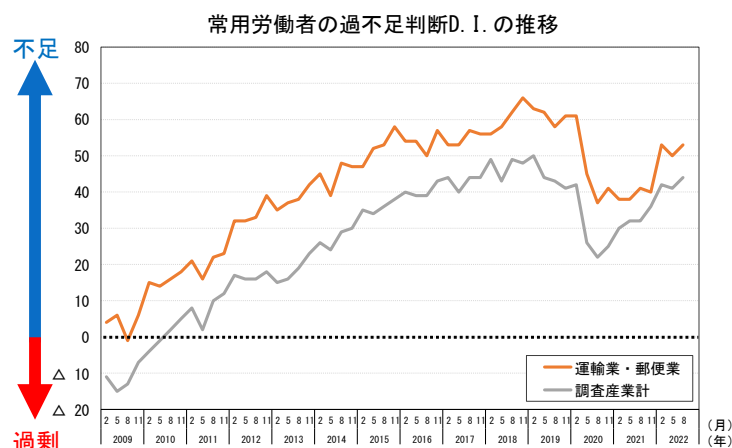


図 1-53 運輸業・郵便業の労働者不足感（全国）

※「過不足判断D. I.」とは、「不足」と回答した事業所の割合から、「過剰」と回答した事業所の割合を差し引いた値である。無回答を除いて集計している
出典：厚生労働省「労働経済動向調査」

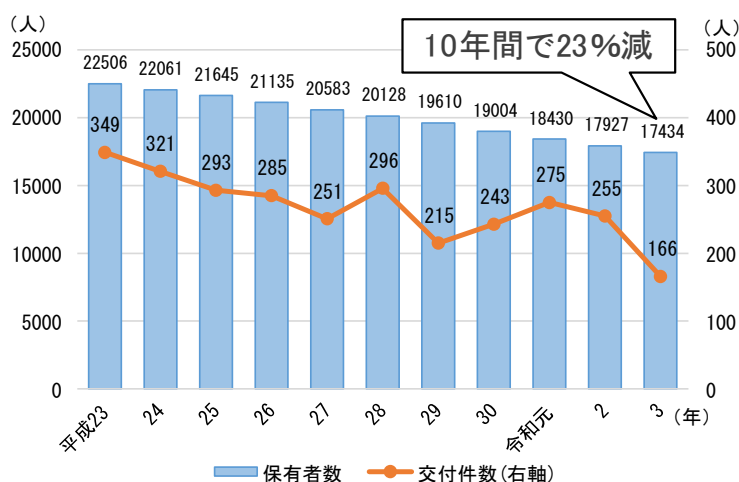


図 1-54 大型二種免許保有者数・交付件数(京都府)

出典：警察庁「運転免許統計」

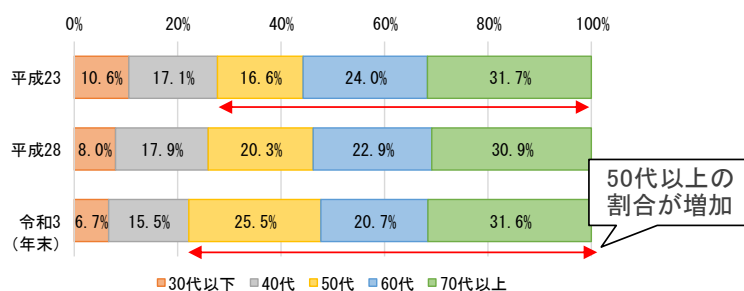


図 1-55 大型二種免許年代別保有者数(京都府)

出典：警察庁「運転免許統計」

(6) 他都市との比較

a) 自治体が運行するバスの平日運行本数の比較

各自治体が運行するバスの平日運行本数は、綾部市は 131 本/日です。京都府中部及び北部の自治体と比べて、運行本数は多いと言えます。

※運行本数は、片道 1 回運行を 1 本として計算。対象とした自治体は、京都府内の亀岡市・南丹市以北の自治体とした。

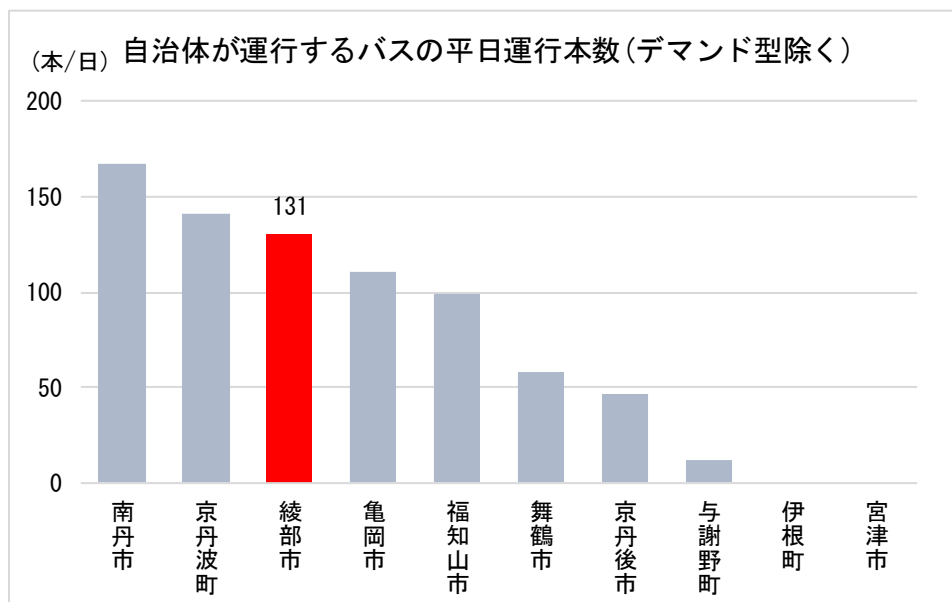


図 1-56 自治体が運行するバスの平日運行本数

出典：各市町のホームページ等を参考に作成(令和 4 年 10 月時点)

b) 鉄軌道延長の比較

市町村内における旅客鉄道・軌道の路線の延長は、綾部市は 28.2km です。府内市町村の状況と比べて、鉄軌道延長の整備量は多いと言えます。

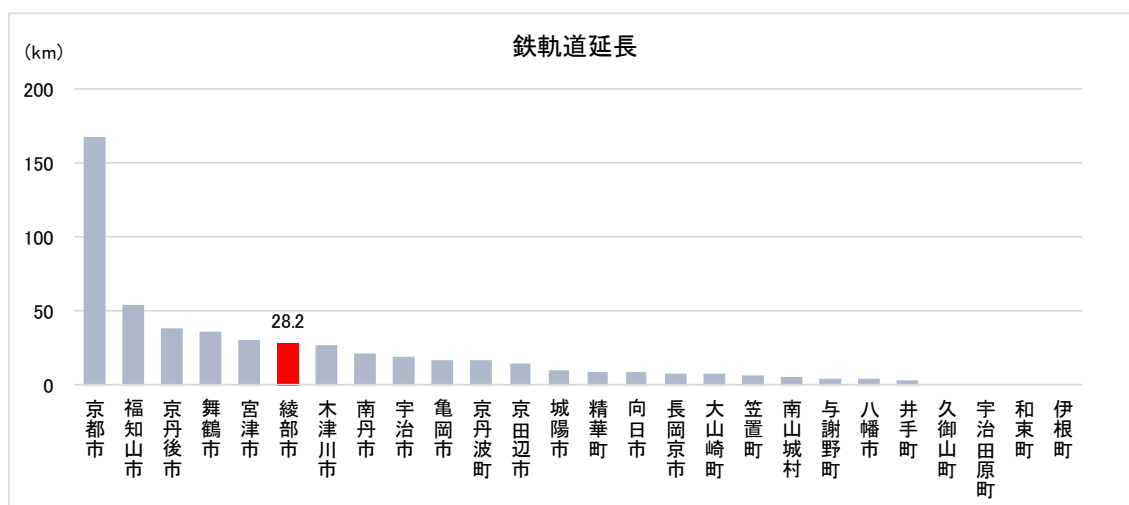


図 1-57 鉄軌道延長の状況（京都府内）

出典：国土交通省「都市モニタリングシート」より抜粋(鉄軌道延長:R1 年)

c) 鉄軌道の駅の数比較

市町村内における鉄軌道の駅数は、綾部市は 6 駅(線区別にそれぞれカウント)です。府内市町村の状況と比べて、駅数は平均的な状況と言えます。

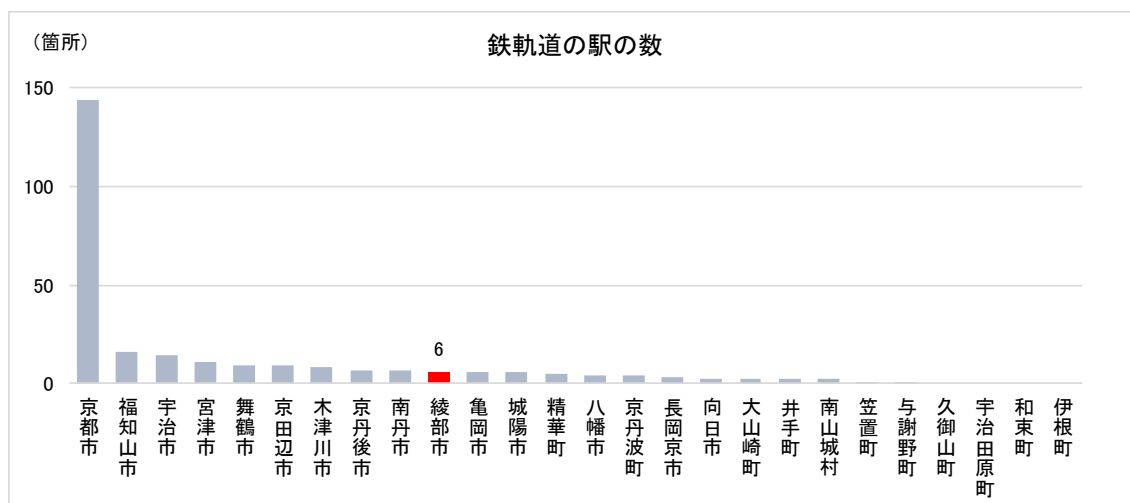


図 1-58 鉄軌道の駅の数の状況（京都府内）

出典：国土交通省「都市モニタリングシート」より抜粋(鉄軌道の駅数：R1 年)

d) 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率の比較

市町村内における基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は、綾部市は 33.9%です。府内市町村の状況と比べて、徒歩圏人口カバー率は低い状況と言えます。

※基幹的公共交通路線：30 本/日以上以上のサービス水準を有する鉄道路線、バス路線。

※徒歩圏：鉄道駅から 800m 圏、又は、バス停留所から 300m 圏。

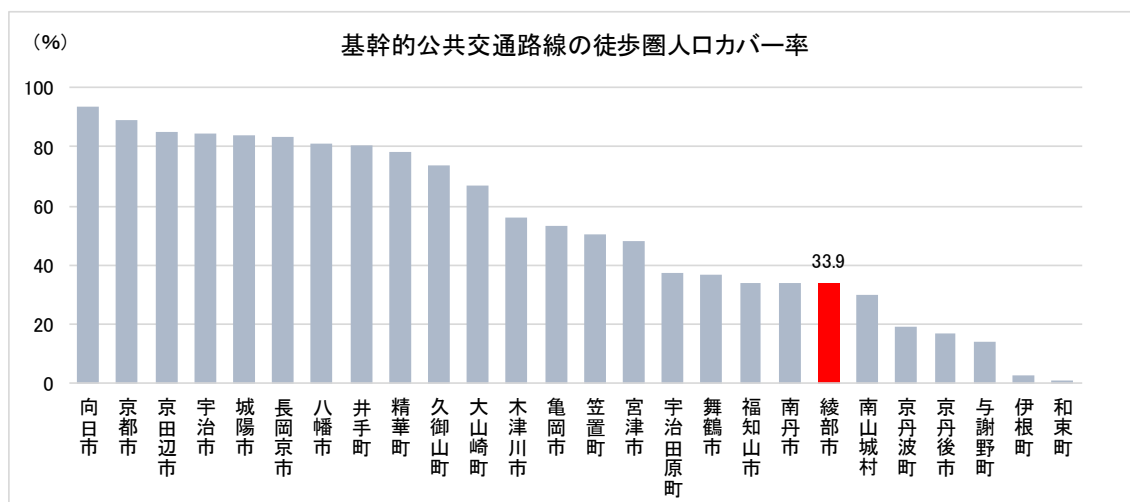


図 1-59 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率の状況（京都府内）

出典：国土交通省「都市モニタリングシート」より抜粋(鉄道とバスのデータ：H28 年)

e) 公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合の比較

市町村内における公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合は、綾部市は54.6%です。府内市町村の状況と比べて、公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合は低い状況と言えます。

※公共交通利便性の高いエリア：鉄道駅から1,000m圏もしくはバス停から200m圏。

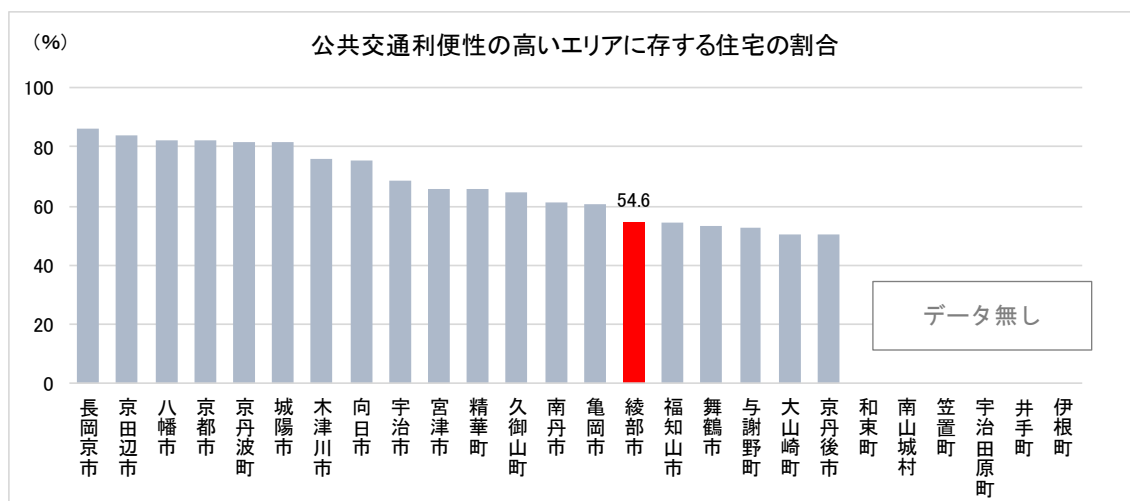


図 1-60 公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合の状況（京都府内）

出典：国土交通省「都市モニタリングシート」より抜粋(住宅のデータ：H25 年)

f) 公共交通沿線地域の人口密度の比較

市町村内における公共交通沿線地域の人口密度は、綾部市は7.3人/haです。府内市町村の状況と比べて、公共交通沿線地域の人口密度は低い状況と言えます。

※公共交通沿線地域：基幹的公共交通路線の鉄道駅から800m圏、又は、バス停留所から300m圏。

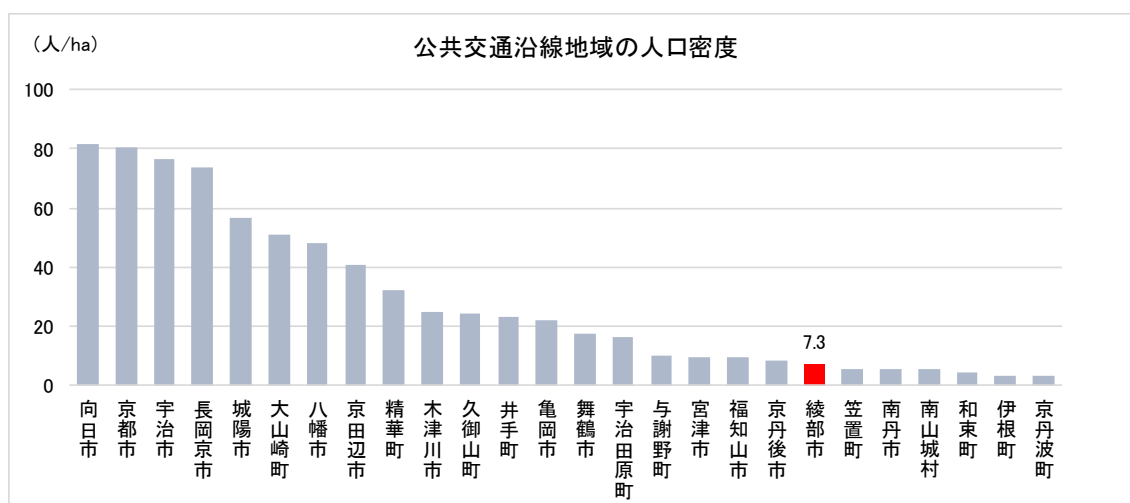


図 1-61 公共交通沿線地域の人口密度の状況（京都府内）

出典：国土交通省「都市モニタリングシート」より抜粋(鉄道とバスのデータ：H29 年)

2. 既存アンケート調査結果からニーズ等の整理

2.1 住民アンケート調査＜令和元年実施、総合計画策定のために実施＞

(1) 綾部市に対するイメージ

市民、中学生、企業従業員で共通して「自然が豊かなまち」が最も割合が高く、次いで「治安のよいまち」が高くなっています。

公共交通に関連する項目として「交通の便がよいまち」については、市民が 7.8%、中学生が 7.8%、企業従業員が 9.7%と、市民等からイメージされにくい項目であることがわかります。

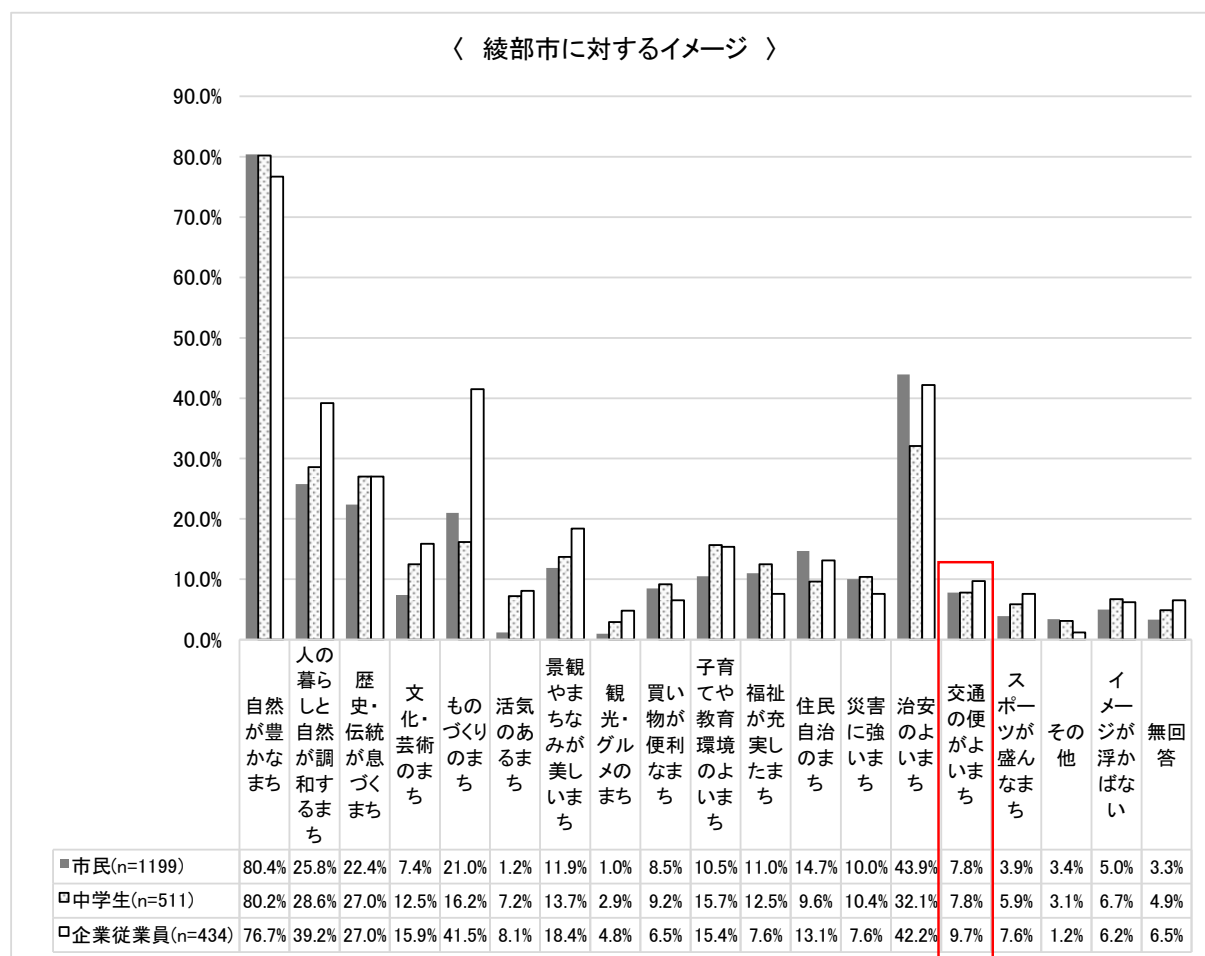


図 2-1 綾部市に対するイメージ

出典：第6次綾部市総合計画及び第2期綾部市地方創生総合戦略策定に向けたアンケート調査結果

(2) 綾部市に住みたくない理由

綾部市に住みたくない理由としては、市民、中学生に共通して交通や買い物などの生活の不便さの割合が高くなっています。

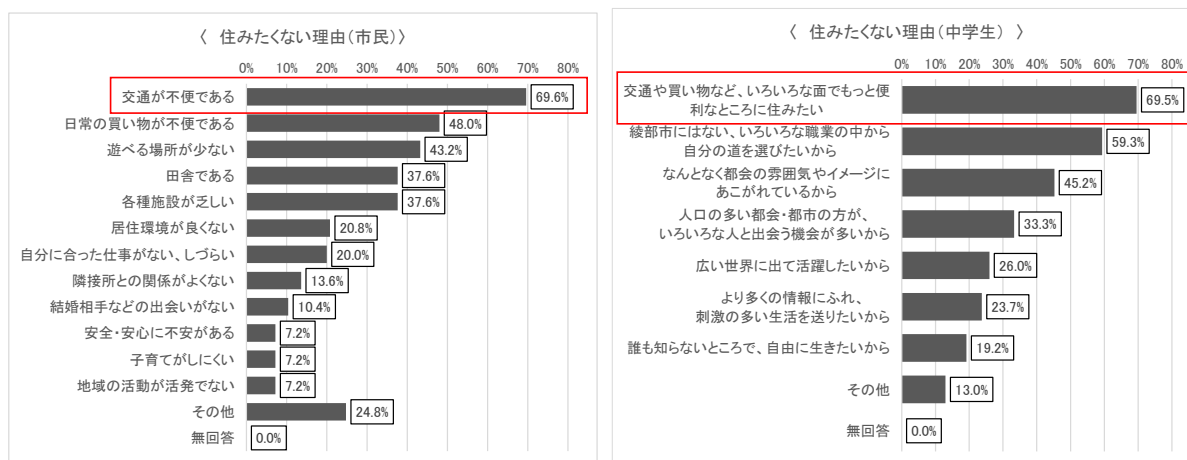


図 2-2 住みたくない理由（左：市民の回答、右：中学生の回答）

出典：第6次綾部市総合計画及び第2期綾部市地方創生総合戦略策定に向けたアンケート調査結果

(3) 綾部市の将来像

「子どもから高齢者まで、だれもがいつまでも安心して暮らせる、やすらぎのまち」については、市民で特に割合が高くなっています。また、「商業が盛んで、買い物に便利な、にぎわいのあるまち」は、中学生や企業従業員からの割合が高くなっています。

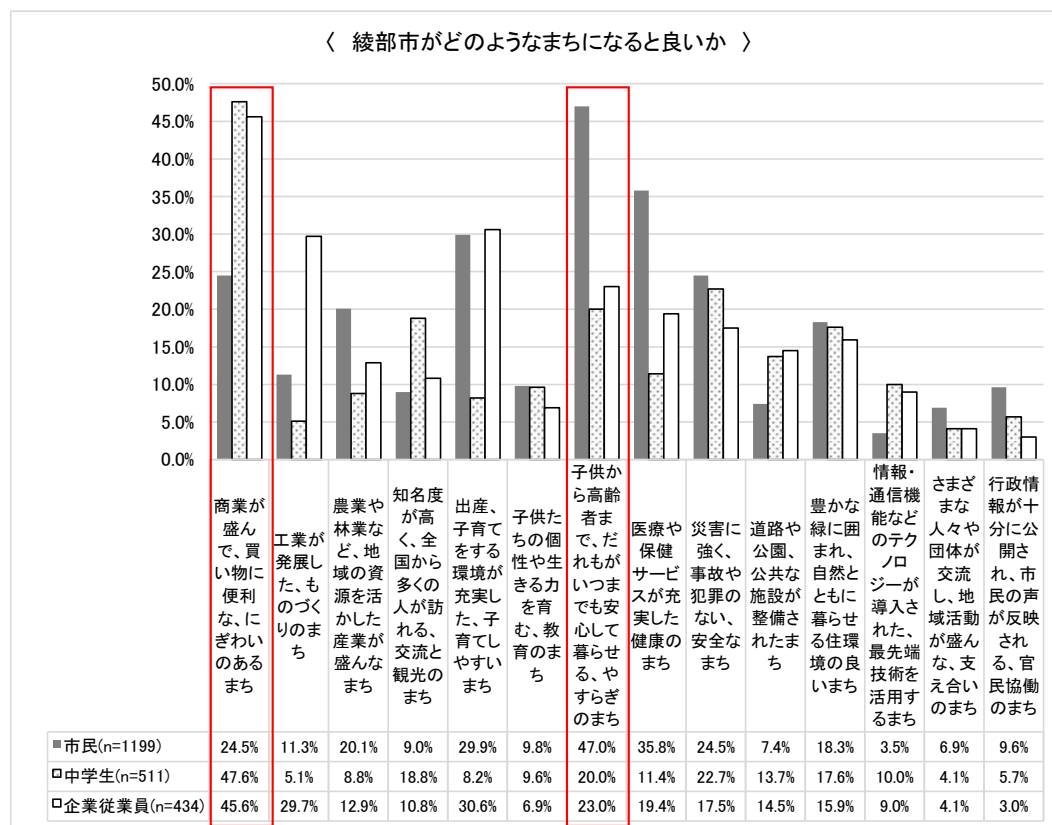


図 2-3 綾部市がどのようなまちになると良いか

出典：第6次綾部市総合計画及び第2期綾部市地方創生総合戦略策定に向けたアンケート調査結果

(4) 市の取組の満足度・改善度・重要度

<満足度・改善度・重要度の個別の評価>

公共交通に対する評価（公共交通の充実）は、取組の中でも満足度が低く、44.2%にとどまっています。また、改善度の評価（改善されたか否か）も低く、46.5%という結果となりました。

一方で、重要度としては 80.5%と高く、現在の公共交通サービスの評価が相対的に低いため、今後の対策（サービス充実等）が必要だという意向が多いと考えられます。

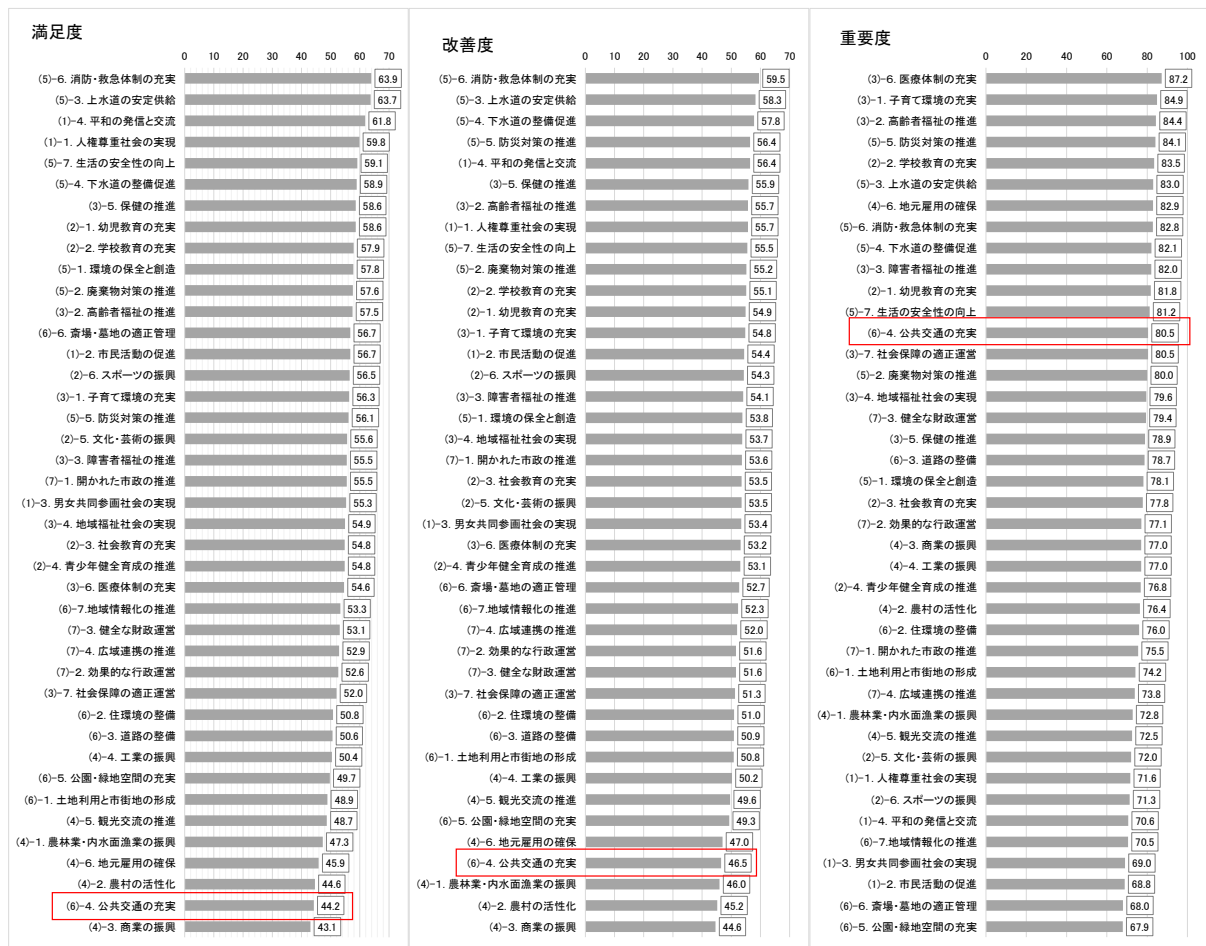


図 2-4 取組毎の満足度・改善度・重要度

出典：第6次綾部市総合計画及び第2期綾部市地方創生総合戦略策定に向けたアンケート調査結果

2.2 住民アンケート調査＜令和3年実施、府北部の公共交通計画策定のために実施＞

(1) 路線バスに対するイメージ

総合的な評価としては、「満足」が16.5%などと、「満足」よりの評価となっています。

項目別にみると、「自宅の最寄りバス停の位置」、「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」「まちなかへの行きやすさ」といった項目では「満足」「やや満足」とした回答が多く、一方、「1日の運行本数」、「終発時刻」、「バス停留所の快適性」といった項目では「不満」「やや不満」とした回答が多い傾向にあります。

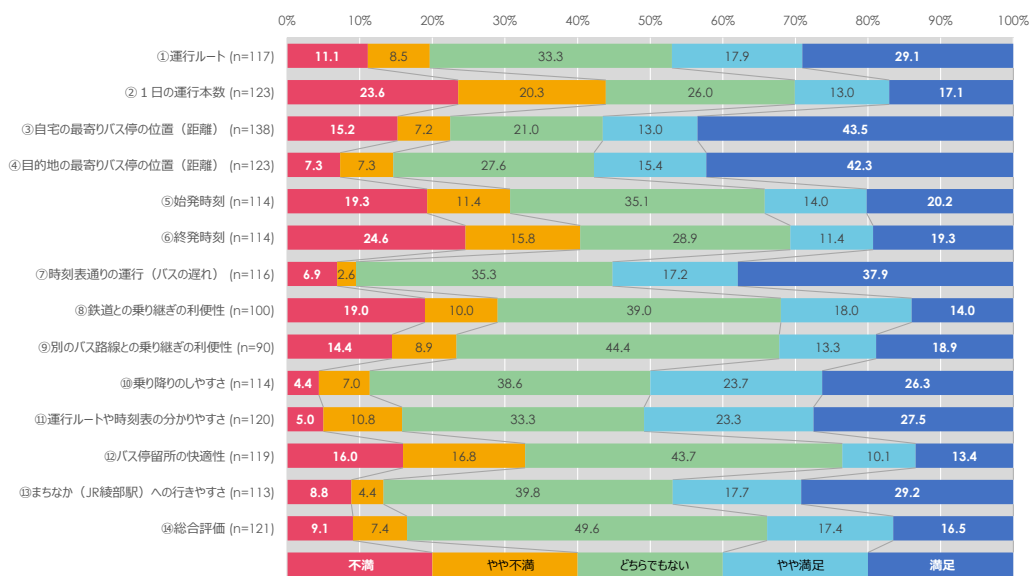


図 2-5 バス路線に対する評価（あやバス利用者のみ）

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

<路線別の評価>

一定の回答者数(20 件以上)がある中で評価の高いのは紫水ヶ丘公園線 3.7、東西線と志賀南北線の 3.5 であります。回答数は 10 件ですが於見市野瀬線も 3.8 と高評価でした。一方で、西坂線 2.5 は評価が低い結果となりました。

※評価は、満足度の回答を「満足」5.0 点から「不満」1.0 まで 5 段階をスコア化し、その平均値を示したものである。

[運行状況について]

- ・「1 日の運行本数」は、ほとんどの路線において低い評価となりました。
- また、「始発時刻」「終発時刻」「鉄道との乗り継ぎ利便性」は、多くの路線で評価が低い結果となりました。
- ・一方で、バス停位置や運行ルートについて、時刻表通りの運行は、全体的に評価は低い結果となりました。

[車両、停留所環境について]

- ・「バス停留所の快適性」は、ほとんどの路線で低い傾向にあります。

[中心地アクセス性]

- ・JR 綾部駅への行きやすさについては、西坂線で 2.5 と評価が低いですが、その他の路線の評価は高い結果となりました。

表 2-1 自宅の最寄りバス路線に対する評価（あやバスのみ）

		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
回答者数(人)		87	10	61	48	47	37	29	33	22
総合評価		3.4	3.8	3.5	3.5	2.5	2.8	2.9	3.2	3.7
運行状況について	運行ルート	3.4	4.0	3.5	3.6	2.8	3.1	4.1	3.9	4.1
	1日の運行本数	3.3	3.8	3.1	2.8	2.3	2.2	2.1	2.4	2.7
	自宅の最寄バス停の位置	3.4	3.8	3.7	3.9	3.8	3.4	3.4	3.9	4.4
	目的地の最寄バス停の位置	3.6	4.3	3.5	4.3	3.7	3.4	4.1	3.9	4.4
	始発時刻	3.4	4.5	3.1	3.0	2.6	2.2	2.6	2.8	3.5
	終発時刻	3.2	3.5	3.1	2.9	2.0	2.2	2.4	2.8	3.4
	時刻表通りの運行	3.7	3.7	4.1	4.5	3.0	3.5	3.8	3.5	4.3
	鉄道との乗り継ぎの利便性	3.3	4.0	3.4	3.5	2.7	2.3	2.7	2.4	2.7
	別のバス路線との乗り継ぎの利便性	3.4	4.0	3.6	3.5	3.3	2.5	2.8	2.6	3.5
車両・停留所環境について	バス車両の乗り降りのしやすさ	3.5	3.5	3.8	4.0	3.2	3.9	3.2	3.5	4.0
	運行ルートや時刻表の分かりやすさ	3.7	3.8	3.8	3.7	2.7	3.6	3.4	3.5	4.1
	バス停留所の快適性	2.9	3.8	3.3	3.0	2.1	2.8	2.4	2.5	2.9
中心地 アクセス性	まちなか（JR綾部駅）への行きやすさ	3.6	4.0	3.8	4.1	2.5	3.4	3.5	3.2	4.2

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

(2) バスの利用が増えるための改善点について

「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」が42%と最も多い結果となりました。

次いで「鉄道とバスの乗換を便利にする」が25%、「バス停留所に屋根や椅子を設ける」が21%の順となっています。

表 2-2 バス利用が増えるための改善点

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
合 計	286	100.0

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

<年齢別の評価>

年齢別にみると、10代20代ではサンプル数が少ないが、「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」の割合が高い結果となりました。30代以上の年代でも「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」の割合が高く、また、年齢層の高い世代では「バス停留所に屋根や椅子を設ける」、「鉄道とバスの乗換を便利にする」の要望が強くなる傾向にあります。

表 2-3 バス利用が増えるための改善点（年齢別）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10代(N=3)	0%	0%	67%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	0%	0%
20代(N=5)	0%	0%	80%	0%	0%	20%	0%	0%	20%	0%	0%	0%
30代(N=19)	11%	5%	47%	5%	26%	11%	16%	16%	21%	21%	16%	16%
40代(N=29)	3%	3%	66%	17%	24%	14%	0%	17%	14%	7%	3%	21%
50代(N=39)	0%	0%	54%	21%	26%	15%	10%	26%	8%	5%	8%	23%
60代(N=57)	7%	4%	40%	16%	25%	16%	9%	16%	0%	5%	18%	33%
70代(N=80)	6%	5%	35%	34%	26%	16%	9%	16%	9%	6%	14%	21%
80代以上(N=49)	18%	4%	22%	20%	29%	22%	16%	10%	12%	4%	8%	31%
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 2.よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する 3.利用したい時間帯に運行するダイヤとする 4.バス停留所に屋根や椅子を設ける 5.鉄道とバスの乗換を便利にする 6.バスとバスの乗り継ぎを便利にする 7.バリアフリーの充実 8.鉄道・バスの運賃割引制度の充実 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 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 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 12.その他												

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

＜バス利用の有無別の評価＞

バス利用の有無別にみると、バス利用者層からは「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」、「バス停留所に屋根や椅子を設ける」、「鉄道とバスの乗換を便利にする」への要望が強く、バス非利用層は「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」の割合が強く、ダイヤ調整による利用増加の可能性がうかがえます。

表 2-4 バス利用が増えるための改善点（バス利用・非利用別）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
バス利用(N=77)	10%	5%	39%	29%	36%	25%	14%	16%	6%	6%	10%	17%
バス非利用(N=200)	7%	4%	43%	18%	21%	14%	9%	17%	11%	7%	13%	28%
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 2.よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する 3.利用したい時間帯に運行するダイヤとする 4.バス停留所に屋根や椅子を設ける 5.鉄道とバスの乗換を便利にする 6.バスとバスの乗り継ぎを便利にする 7.バリアフリーの充実 8.鉄道・バスの運賃割引制度の充実 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 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 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 12.その他												

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

＜運転免許保有の有無別の評価＞

自動車運転免許証の保有の有無別では、非保有者層では「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」、「バス停留所に屋根や椅子を設ける」、「鉄道とバスの乗換を便利にする」への要望が強い結果となりました。

表 2-5 バス利用が増えるための改善点（免許保有・非保有）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
免許保有(N=219)	6%	4%	45%	19%	25%	15%	6%	16%	9%	6%	11%	26%
免許非保有(N=58)	14%	2%	31%	31%	28%	22%	19%	17%	10%	10%	14%	19%
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 2.よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する 3.利用したい時間帯に運行するダイヤとする 4.バス停留所に屋根や椅子を設ける 5.鉄道とバスの乗換を便利にする 6.バスとバスの乗り継ぎを便利にする 7.バリアフリーの充実 8.鉄道・バスの運賃割引制度の充実 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 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 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 12.その他												

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

(3) 住民の考える綾部市の公共交通のあり方〔持続可能な交通体系を構築するために〕

「市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける」が37%と最も多い結果となりました。次いで「マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する」と「企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする」がともに32%と続いています。

一方で、「バスの運賃を上げ、増収を図る」は4%にとどまっています。

表 2-6 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針について

持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針	回答者数 (人)	回答割合 (%)
1 バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する	75	24.5
2 マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する	99	32.4
3 企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする	98	32.0
4 他の生活関連予算をバス路線の赤字補填に充てる	32	10.5
5 バスの運賃を上げ、増収を図る	12	3.9
6 市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける	112	36.6
7 その他	32	10.5
合計 (人)	306	100.0

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

<年齢別の評価>

「企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする」はどの年代から一定の支持が得られています。高齢者では、「市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける」について賛同する声が多くなる傾向にあります。

表 2-7 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針（年齢別）

	1	2	3	4	5	6	7
10代(N=4)	25%	0%	0%	0%	0%	75%	0%
20代(N=6)	17%	17%	50%	0%	0%	17%	0%
30代(N=24)	42%	38%	33%	0%	4%	17%	13%
40代(N=38)	16%	32%	37%	11%	0%	34%	13%
50代(N=43)	37%	40%	35%	5%	5%	23%	7%
60代(N=54)	17%	35%	35%	13%	0%	39%	9%
70代(N=84)	26%	32%	24%	14%	8%	43%	11%
80代以上(N=52)	19%	27%	35%	13%	4%	46%	13%

1. バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する
2. マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する
3. 企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする
4. 他の生活関連予算をバス路線の赤字補填に充てる
5. バスの運賃を上げ、増収を図る
6. 市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける
7. その他

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

＜バス利用の有無別の評価＞

バス利用の有無別にみると、バス利用者層は「市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける」、非利用者層は「マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する」、「企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする」、「市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける」の割合が高い結果となりました。

表 2-8 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針（バス利用・非利用別）

	1	2	3	4	5	6	7
バス利用(N=65)	 26%	 32%	 28%	 18%	 5%	 55%	 8%
バス非利用(N=206)	 25%	 34%	 33%	 8%	 4%	 30%	 11%

- 1.バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する
- 2.マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する
- 3.企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする
- 4.他の生活関連予算をバス路線の赤字補填に充てる
- 5.バスの運賃を上げ、増収を図る
- 6.市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける
- 7.その他

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

＜運転免許保有の有無別の評価＞

自動車運転免許証の保有の有無別にみると、非保有者層は「市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける」、保有者層は「企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする」、「マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する」、「市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける」の割合が高い結果となりました。

表 2-9 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針（免許保有・非保有）

	1	2	3	4	5	6	7
免許保有(N=251)	 25%	 35%	 33%	 8%	 4%	 32%	 11%
免許非保有(N=48)	 17%	 25%	 27%	 21%	 4%	 58%	 10%

- 1.バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する
- 2.マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する
- 3.企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする
- 4.他の生活関連予算をバス路線の赤字補填に充てる
- 5.バスの運賃を上げ、増収を図る
- 6.市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける
- 7.その他

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) 住民の考える綾部市の公共交通のあり方〔綾部市内の公共交通に求められる役割について〕

- 「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」が 78%と最も多い。
- 次いで「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」が 72%である。
- さらに「市民の買物や通院のための移動手段」が 68%、「いつでも利用できる安心感をもつ」が 66%と続いている。
- 運転免許証を持たない人や、将来運転免許証を持てなくなったときに必要だという意見や、いつでも利用できる安心感を挙げる声が多い。

表 2-10 綾部市内の公共交通に求める役割

移送手段としての役割 地域（綾部市）としての役割	綾部市内の公共交通に求める役割	回答者数 (人)	回答割合 (%)
	1 市民の通勤や通学のための移動手段	241	60.7
	2 市民の買物や通院のための移動手段	269	67.8
	3 市民の趣味やサークル活動などでの移動手段	107	27.0
	4 市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段	155	39.0
	5 市民が遠方へ出かける場合の移動手段	145	36.5
	6 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
	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
	8 将来、運転免許証を返納したときの移動手段	286	72.0
	9 その他（移動手段としての役割）	9	2.3
	10 いつでも利用できる安心感をもつ	261	65.7
	11 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
	12 高校や大学などの進学先の選択肢を増やす	75	18.9
	13 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
	14 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
	15 綾部市の魅力・ステータスを高める	73	18.4
	16 自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす	68	17.1
	17 自動車利用を減らすことで、自然環境を守る	100	25.2
	18 自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす	99	24.9
	19 その他（地域（綾部市）における役割）	10	2.5
	合計（人）	397	100.0

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

<年齢別の評価>

年齢別にみると、どの年代でも「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」、「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」、「いつでも利用できる安心感をもつ」に対してあてはまるという意見が多い結果となりました。

また、年齢間を比較すると、年齢層が高くなるにつれ「市民の買物や通院のための移動手段」、「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」の割合が高くなります。また、10代～30代では「高校や大学などの進学先の選択肢を増やす」、50代～70代では「市民が遠方へ出かける場合の移動手段」、80代では「市民の趣味やサークル活動などでの移動手段」、「自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす」、「自動車利用を減らすことで、自然環境を守る」の割合が高くなるのが特徴的と言えます。

表 2-11 綾部市内の公共交通に求める役割（年齢別）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
10代(N=4)	75%	50%	25%	50%	100%	100%	50%	50%	0%
20代(N=7)	57%	43%	29%	43%	43%	71%	43%	71%	0%
30代(N=25)	68%	56%	16%	40%	32%	72%	48%	64%	0%
40代(N=41)	63%	41%	17%	29%	24%	78%	61%	56%	0%
50代(N=48)	69%	65%	23%	35%	48%	77%	54%	67%	2%
60代(N=72)	68%	68%	25%	38%	38%	89%	40%	82%	4%
70代(N=117)	62%	78%	32%	44%	40%	78%	45%	79%	2%
80代以上(N=82)	45%	76%	32%	39%	28%	73%	45%	68%	4%

	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
10代(N=4)	62%	23%	46%	46%	31%	23%	8%	23%	23%	8%
20代(N=7)	53%	17%	39%	36%	33%	17%	17%	17%	28%	8%
30代(N=25)	66%	19%	40%	38%	32%	15%	23%	21%	36%	4%
40代(N=41)	65%	20%	29%	29%	27%	6%	20%	19%	28%	2%
50代(N=48)	69%	15%	25%	31%	24%	12%	11%	18%	20%	5%
60代(N=72)	70%	12%	16%	44%	30%	16%	16%	19%	22%	6%
70代(N=117)	60%	6%	9%	28%	24%	12%	16%	23%	28%	2%
80代以上(N=82)	68%	14%	11%	35%	33%	12%	30%	33%	36%	2%

移送手段としての役割	地域（綾部市）としての役割
1.市民の通勤や通学のための移動手段 2.市民の買物や通院のための移動手段 3.市民の趣味やサークル活動などでの移動手段 4.市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段 5.市民が遠方へ出かける場合の移動手段 6.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 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 8.将来、運転免許証を返納したときの移動手段 9.その他（移動手段としての役割）	10.いつでも利用できる安心感をもつ 11.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 12.高校や大学などの進学先の選択肢を増やす 13.市民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す 14.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 15.綾部市の魅力・ステータスを高める 16.自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす 17.自動車利用を減らすことで、自然環境を守る 18.自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす 19.その他（地域（綾部市）における役割）

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

<バス利用の有無別の評価>

バスの利用の有無別にみると、バス非利用者層では74%が「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」、64%が「いつでも利用できる安心感をもつ」と回答しており、現在利用していなくても自分自身にとってバスが必要だとの認識を示していることが分かります。

表 2-12 綾部市内の公共交通に求める役割（バス利用・非利用別）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
バス利用(N=87)	63%	83%	31%	46%	39%	92%	55%	69%	2%
バス非利用(N=264)	61%	64%	26%	36%	36%	77%	45%	74%	3%

	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
バス利用(N=87)	74%	16%	23%	48%	41%	23%	21%	34%	30%	1%
バス非利用(N=264)	64%	16%	19%	33%	28%	16%	15%	24%	23%	3%

移送手段としての役割 1.市民の通勤や通学のための移動手段 2.市民の買物や通院のための移動手段 3.市民の趣味やサークル活動などの移動手段 4.市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段 5.市民が遠方へ出かける場合の移動手段 6.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 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 8.将来、運転免許証を返納したときの移動手段 9.その他（移動手段としての役割）					地域（綾部市）としての役割 10.いつでも利用できる安心感をもつ 11.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 12.高校や大学などの進学先の選択肢を増やす 13.市民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す 14.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 15.綾部市の魅力・ステータスを高める 16.自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす 17.自動車利用を減らすことで、自然環境を守る 18.自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす 19.その他（地域（綾部市）における役割）					
--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--

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

<運転免許保有の有無別の評価>

自動車運転免許の保有の有無別にみると、保有者層では78%が「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」と回答しています。また、保有者層、非保有者層ともに「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」、「市民の買物や通院のための移動手段」、「いつでも利用できる安心感をもつ」の割合が高い結果となりました。

表 2-13 綾部市内の公共交通に求める役割（免許保有・非保有）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
免許保有(N=313)	64%	66%	27%	39%	36%	79%	50%	78%	3%
免許非保有(N=72)	51%	76%	25%	38%	39%	78%	38%	50%	1%

	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
免許保有(N=313)	66%	16%	20%	36%	31%	19%	16%	23%	23%	3%
免許非保有(N=72)	64%	19%	15%	42%	33%	14%	21%	33%	32%	0%

移送手段としての役割 1.市民の通勤や通学のための移動手段 2.市民の買物や通院のための移動手段 3.市民の趣味やサークル活動などの移動手段 4.市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段 5.市民が遠方へ出かける場合の移動手段 6.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 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 8.将来、運転免許証を返納したときの移動手段 9.その他（移動手段としての役割）					地域（綾部市）としての役割 10.いつでも利用できる安心感をもつ 11.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 12.高校や大学などの進学先の選択肢を増やす 13.市民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す 14.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 15.綾部市の魅力・ステータスを高める 16.自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす 17.自動車利用を減らすことで、自然環境を守る 18.自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす 19.その他（地域（綾部市）における役割）					
--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--

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

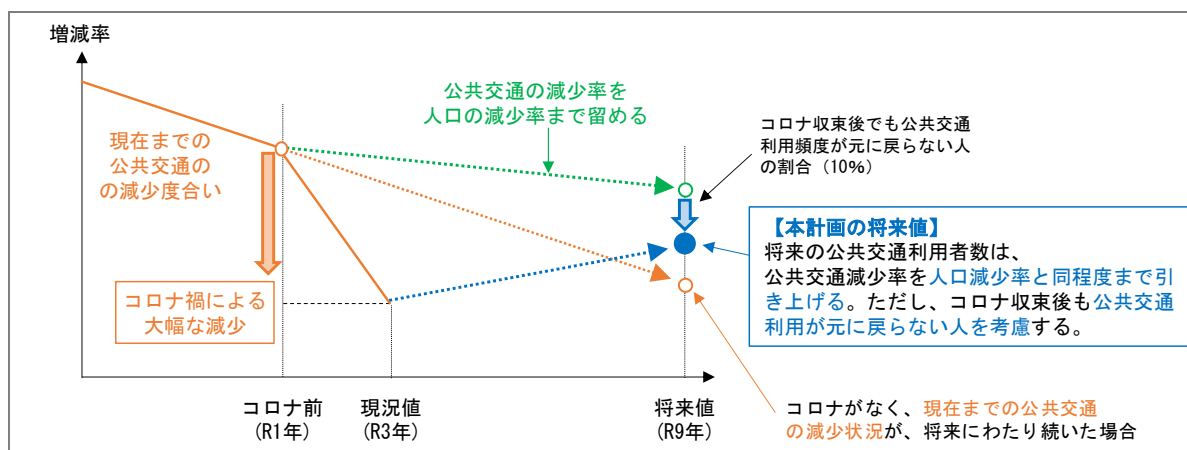
3. 数値目標の目標値の設定方法

計画本編に記載した数値指標の目標値について、指標毎に設定方法の考え方を記載します。

(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)

$$\begin{aligned} \text{目標値} &= \text{あやバス目標値} + \text{JR 西日本目標値} \\ &= 16.1 \text{ 万人} + 56.8 \text{ 万人} \\ &= 72.9 \text{ 万人} \end{aligned}$$

(条件)

$$\begin{aligned} \text{あやバス目標値} &= \text{コロナ前の数値} \times \text{人口減少率} \times (1 - \text{利用が元に戻らない人の割合}) \\ &= 19.7 \text{ 万人(R1 実績)} \times 90.9\%(\text{R1} \rightarrow \text{R9 の人口減少率}) \\ &\quad \times (100\% - 10\%) \\ &= 16.1 \text{ 万人} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{JR西日本目標値} &= \text{コロナ前の数値} \times \text{人口減少率} \times (1 - \text{利用が元に戻らない人の割合}) \\ &= 1,901 \text{ 人/日(R1 実績)} \times 365 \text{ 日} \times 90.9\%(\text{R1} \rightarrow \text{R9 の人口減少率}) \\ &\quad \times (100\% - 10\%) \\ &= 56.8 \text{ 万人} \end{aligned}$$

コロナ収束後も利用が元に戻らない人の割合

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

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 3-1 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)

$$\begin{aligned}\text{目標値} &= \text{運行管理費} - \text{運賃収入} \\ &= 22,845 \text{ 万円 (R9)} - 2,967 \text{ 万円 (R9)} \\ &= 19,878 \text{ 万円} \approx 19,900 \text{ 万円}\end{aligned}$$

(条件)

$$\begin{aligned}\text{運行管理費} &= \text{R3 運行管理費の実績値} \times \text{ダイヤ改正毎に 10\%増加} \\ &= 18,880 \text{ 万円} \times 1.1 (\text{R6.4 ダイヤ改正}) \times 1.1 (\text{R9.4 ダイヤ改正}) \\ &= 22,845 \text{ 万円}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{運賃収入} &= \text{あやバスの年間利用者数の将来値を求めた考え方と同様とする} \\ &= \text{コロナ前の数値} \times \text{人口減少率} \times (1 - \text{利用が元に戻らない人の割合}) \\ &= 3,627 \text{ 万円 (R1 実績)} \times 90.9\% (\text{R1} \rightarrow \text{R9 の人口減少割合}) \times 90.0\% \\ &= 2,967 \text{ 万円}\end{aligned}$$

- ・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)

$$\begin{aligned}\text{目標値} &= \text{運賃収入} \div \text{運行管理費} \\ &= 2,967 \text{ 万円 (R9)} \div 22,845 \text{ 万円 (R9)} \\ &= 13.0\%\end{aligned}$$

(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)

$$\begin{aligned}\text{目標値} &= \text{公共交通利用可能圏域内人口} \div \text{綾部市の総人口} \\ &= (\text{現況圏域内人口} + \text{将来追加圏域内人口}) \div 32,209 \text{ 人} \\ &= (28,688 \text{ 人} + 318 \text{ 人}) \div 32,209 \text{ 人} = 90.0\%\end{aligned}$$

(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。

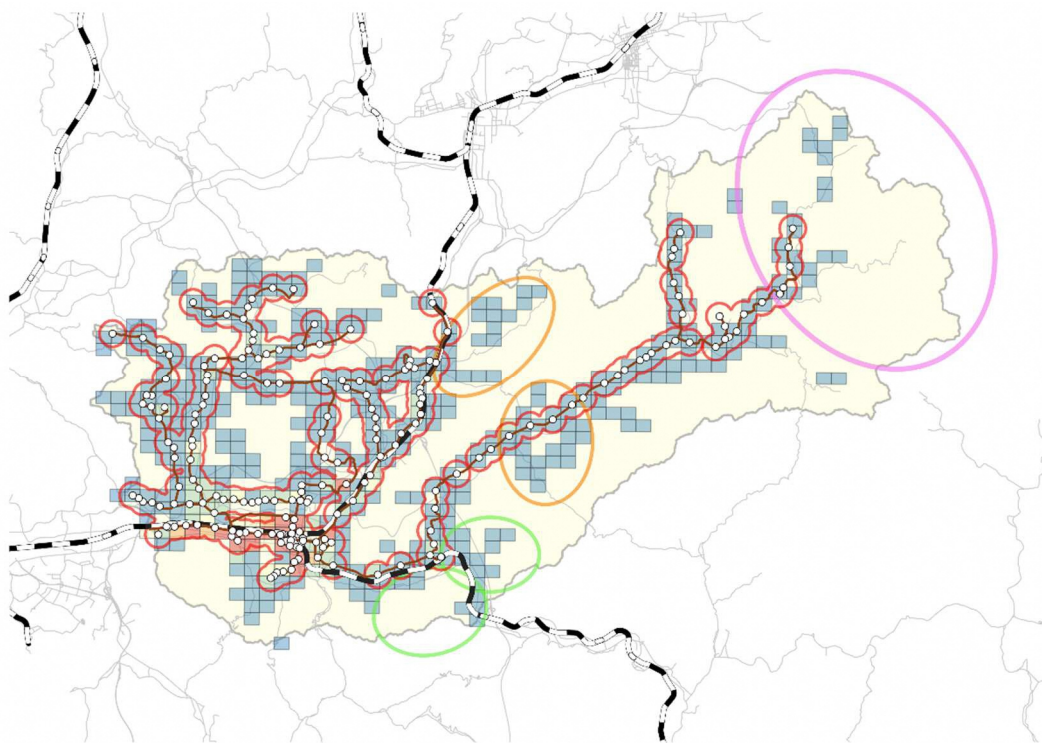


図 3-1 将来の公共交通カバー圏

(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%)

(6) 情報のオープン化に対応した路線数

情報のオープン化に対応した路線数は、あやバスの静的GTFS化の有無により判定します。

4. 綾部市地域公共交通活性化協議会にて取り扱う指標

(1) 協議会で取り扱う指標の設定

綾部市地域公共交通計画（以下、本計画）の策定後の綾部市地域公共交通活性化協議会（以下、協議会）では、本計画で示した施策の進行管理、計画の評価・検証、見直し等の協議・調整、新たな事業の提案等を協議します。

この中の、“計画の評価・検証”を行うためには、計画本編7章に記載した数値指標の現況値の報告や施策の実施結果や進捗状況の報告が必要となります。この内容だけでも評価・検証することは可能ですが、より適切に評価・検証できるように、また、より活発な協議会となるように、鉄道やバスの運行本数などのサービスレベル状況や、1便あたりの利用者数などの詳細データ報告を追加します。

ここで、計画本編に記載した数値指標以外で、本協議会で取り扱う指標（公共交通の利用状況を報告するための指標）を下表に示します。

<本協議会で取り扱う指標>

指標の目的	指標の内容	
市内の公共交通の利用者数の維持・確保に向けた現状把握	公共交通機関別の利用者数 ^{※1}	駅別の利用者数（1日あたり乗車人数）
		あやバスの路線別の利用者数（1日あたり乗客数、1便あたり乗客数）
		京都交通福知山線の利用者数（1日あたり乗客数）
		みせんバスの利用者数（1日あたり乗客数、1便あたり乗客数）
		口上林なかやま号の利用者数（1日あたり乗客数、1便あたり乗客数）
事業効率の改善に向けた現状把握	公的資金が投入されている公共交通事業の収支状況	あやバスの路線別の運賃収入、運行費用、収支率
		あやバスの路線別の公的資金投入額（総額、利用者1人あたり）
公共交通機関同士での円滑な接続の確保に向けた現状把握	綾部駅発着の特急列車に接続しているあやバスの便数	特急列車と20分以内に乗換可能なあやバスの便数の割合

※1：利用状況の特性を把握するにあたっては、平均乗車密度も有効な指標ですが、あやバスは算定するために必要なデータを保有していないため、数値指標の候補として取り扱わないこととしました。

(2) 協議会で取り扱う指標の現況値等

本協議会で取り扱う指標について、現況値と将来参考値を以下に示します。なお、将来参考値について、計画本編で設定していない場合や対象としていない公共交通機関の場合は、ここでも記載しないこととします。

< 駅別の利用者数（1日あたり乗車人数） >

- ・使用するデータ：JR 西日本が保有する乗車データより計測する。
- ・将来参考値：参考資料編「3. 数値目標の目標値の設定方法」に基づき算定する。
- ・現況値と将来参考値の算定結果：下表の通り。

駅名	1日あたり乗車人数	
	現況値 (R2 年:コロナ禍)	将来参考値 (R9 年)
(単位)	人/日	人/日
綾部駅	1,236	1,268
高津駅	88	88
山家駅	21	18
梅迫駅	55	52
淵垣駅	167	128
合 計	1,567	1,555

< あやバスの路線別の利用者数（1日あたり乗客数、1便あたり乗客数） >

- ・使用するデータ：綾部市が保有する乗車データより計測する。
- ・将来参考値：計画本編の「3. 数値目標の目標値の設定方法」に基づき算定する。
- ・現況値と将来参考値の算定結果：下表の通り。

系統名	年間利用者数		1日あたり利用者数		1便あたり利用者数	
	現況値 (R3 年:コロナ禍)	将来参考値 (R9 年)	現況値 (R3 年:コロナ禍)	将来参考値 (R9 年)	現況値 (R3 年:コロナ禍)	将来参考値 (R9 年)
(単位)	人/年	人/年	人/日	人/日	人/便	人/便
上林線	55,907	56,600	153.2	155.1	6.1	6.2
於見市野瀬線	5,424	5,600	14.9	15.3	0.8	0.8
東西線	21,425	22,500	58.7	61.6	2.8	2.9
志賀南北線	41,062	41,000	112.5	112.3	4.7	4.7
西坂線	4,787	6,700	13.1	18.4	1.6	2.3
篠田桜が丘線	8,003	8,700	21.9	23.8	2.7	3.0
黒谷線	7,219	9,300	19.8	25.5	2.5	3.2
西八田線	6,871	6,900	18.8	18.9	2.4	2.4
紫水ヶ丘公園線	4,181	4,100	11.5	11.2	1.1	1.1
合計	154,879	161,000	424.3	441.1	3.2	3.4

<京都交通福知山線の利用者数（1日あたり乗客数）>

- ・使用するデータ：京都府府生活交通対策地域協議会の公表資料より抜粋する。
- ・将来参考値：福知山市地域公共交通計画等で設定されていないため、将来参考値は記載しない。
- ・現況値と将来参考値の算定結果：下表の通り。

系統名	1日あたり利用者	
	現況値 (R3年:コロナ禍)	将来参考値 (R9年)
(単位)	人/日	人/日
福知山線	163.4	—

<みせんバスの利用者数（1日あたり乗客数、1便あたり乗客数）>

- ・使用するデータ：綾部市が保有する乗車データより計測する。
- ・将来参考値：本計画で設定していないため、将来参考値は記載しない。
- ・現況値と将来参考値の算定結果：下表の通り。

系統名	1日あたり利用者		1便あたり利用者	
	現況値 (R3年:コロナ禍)	将来参考値 (R9年)	現況値 (R3年:コロナ禍)	将来参考値 (R9年)
(単位)	人/日	人/日	人/便	人/便
みせんバス	6.1	—	0.76	—

<口上林なかやま号の利用者数（1日あたり乗客数、1便あたり乗客数）>

- ・使用するデータ：綾部市が保有する乗車データより計測する。
- ・現況値：令和4年11月から運行を開始したため、利用実績が十分に蓄積されていない状況である。そのため、口上林なかやま号の現況値は記載しない。
- ・将来参考値：本計画で設定していないため、将来参考値は記載しない。
- ・現況値と将来参考値の算定結果：下表の通り。

系統名	1日あたり利用者		1便あたり利用者	
	現況値 (R3年:コロナ禍)	将来参考値 (R9年)	現況値 (R3年:コロナ禍)	将来参考値 (R9年)
(単位)	人/日	人/日	人/便	人/便
口上林なかやま号	—	—	—	—

<あやバスの路線別の運賃収入、運行費用、収支率>

- ・使用するデータ：綾部市が保有するデータより計測する。
- ・将来参考値：計画本編の「3. 数値目標の目標値の設定方法」に基づき算定する。
- ・現況値と将来参考値の算定結果：下表の通り。

系統名	運賃収入		運行経費		収支率	
	現況値 (R3 年:ｺﾂｷ禍)	将来参考値 (R9 年)	現況値 (R3 年:ｺﾂｷ禍)	将来参考値 (R9 年)	現況値 (R3 年:ｺﾂｷ禍)	将来参考値 (R9 年)
(単位)	万円/年	万円/年	万円/年	万円/年	%	%
上林線	995	1,040	6,029	7,295	16.5%	14.3%
於見市野瀬線	97	103	1,260	1,524	7.7%	6.8%
東西線	381	414	1,538	1,861	24.8%	22.3%
志賀南北線	731	753	3,831	4,635	19.1%	16.2%
西坂線	85	123	1,743	2,110	4.9%	5.8%
篠田桜が丘線	142	160	1,639	1,983	8.7%	8.1%
黒谷線	129	171	1,070	1,295	12.0%	13.2%
西八田線	122	126	1,176	1,424	10.4%	8.8%
紫水ヶ丘公園線	74	76	594	718	12.5%	10.5%
合計	2,758	2,967	18,880	22,845	14.6%	13.0%

<あやバスの路線別の公的資金投入額（総額、利用者１人あたり）>

- ・使用するデータ：綾部市が保有するデータより計測する。
- ・将来参考値：計画本編の「3. 数値目標の目標値の設定方法」に基づき算定する。
- ・現況値と将来参考値の算定結果：下表の通り。

系統名	総数		利用者１人あたり	
	現況値 (R3 年:ｺﾂｷ禍)	将来参考値 (R9 年)	現況値 (R3 年:ｺﾂｷ禍)	将来参考値 (R9 年)
(単位)	人/年	人/年	人/便	人/便
上林線	5,100	6,300	912	1,113
於見市野瀬線	1,100	1,400	2,028	2,500
東西線	1,300	1,400	607	622
志賀南北線	3,300	3,900	804	951
西坂線	1,500	2,000	3,133	2,985
篠田桜が丘線	1,400	1,800	1,749	2,069
黒谷線	900	1,100	1,247	1,183
西八田線	1,000	1,300	1,455	1,884
紫水ヶ丘公園線	500	600	1,196	1,463
合計	16,100	19,900	1,040	1,236

＜特急列車と 20 分以内に乗換可能なあやバスの便数の割合＞

- ・使用するデータ：JR 西日本とあやバスの時刻表より計測する。
- ・将来参考値：現状のサービスレベルを維持することを将来目標とする。
- ・現況値と将来参考値の算定結果：下表の通り。

方面		20 分以内に接続する便数の割合	
		現況値 (R4 年:コロナ禍)	将来参考値 (R9 年)
(単位)		%	%
園部・京都方面との接続	午前	15.6% (5/32)	—
	午後	73.3% (22/30)	—
	合計	43.5% (27/62)	—
福知山方面との接続	午前	21.9% (7/32)	—
	午後	6.7% (2/30)	—
	合計	14.5% (9/62)	—
舞鶴方面との接続	午前	15.6% (5/32)	—
	午後	0.0% (0/30)	—
	合計	8.1% (5/62)	—
合計	午前	17.7% (17/96)	17.7%
	午後	26.7% (24/90)	26.7%
	合計	22.0% (41/186)	22.0%

※午前（～14 時）は綾部駅発の鉄道との状況を整理。午後（13 時～）は綾部駅着の鉄道との状況を整理した。

※特急列車との接続については、ホームからあやバス乗り場まで徒歩 5 分はかかると想定し、5～20 分以内で接続する便の有無を確認した。

※現況値の括弧書き内の数値は、左側が 5～20 分以内に接続できた便数、右側が接続できない便も含めた全便数である。例えば、園部・京都方面との接続の午前については、32 便中 5 便が 20 分以内に接続できたことを表している。