

計画本編

1. はじめに	2
1.1 計画策定の背景と目的	2
1.2 計画区域	2
1.3 計画期間	2
1.4 計画の位置づけ	3
2. 綾部市の公共交通等の現状.....	4
2.1 地域や社会等の状況	4
2.2 公共交通の状況	8
2.3 市民等のニーズ	12
2.4 公共交通等の現状のまとめ	17
3. 上位・関連計画の整理.....	18
3.1 第 6 次綾部市総合計画	18
3.2 第 2 期綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略	19
3.3 綾部市都市計画マスタープラン	19
3.4 綾部市立地適正化計画	21
3.5 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画	22
3.6 JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画.....	22
4. 綾部市の公共交通の課題.....	24
5. 基本方針	28
5.1 基本理念と基本方針	28
5.2 地域公共交通の位置づけと役割	30
6. 具体的な施策	31
7. 数値目標	31
7.1 数値目標の設定	31
7.2 数値目標設定の考え方	31
8. 計画実施のための体制.....	32
8.1 評価の基本的な考え方	32
8.2 推進体制	32

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）、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：NP0 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 10 月より運行予定））、福祉有償運送（運行主体：NP0 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えています。(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年の半分以上になりました。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)

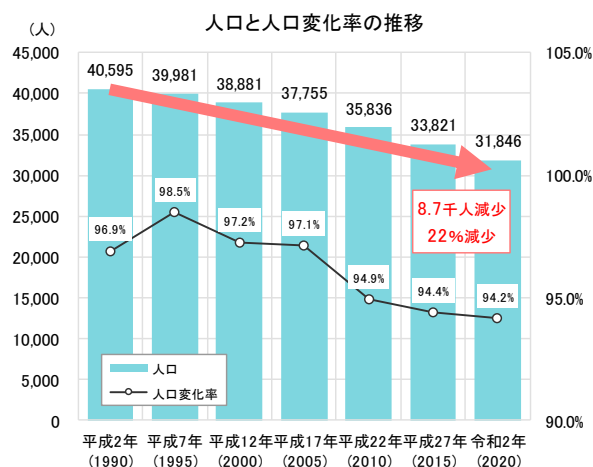


図 2-1 綾部市の人口の推移

出典：国勢調査

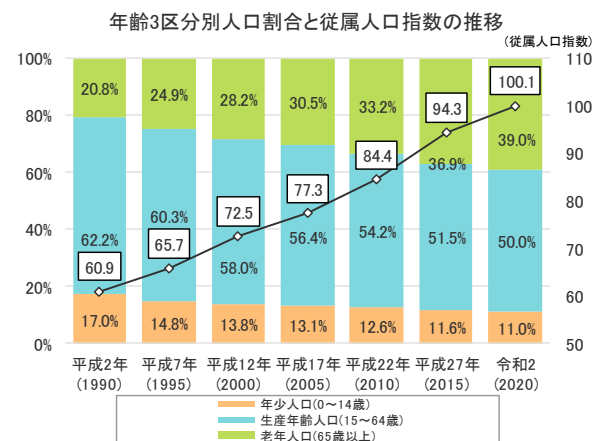


図 2-2 綾部市の年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査

	総人口(人)				R2/H2	令和2年(2020) 高齢化率
	平成2年(1990)	平成17年(2005)	平成27年(2015)	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

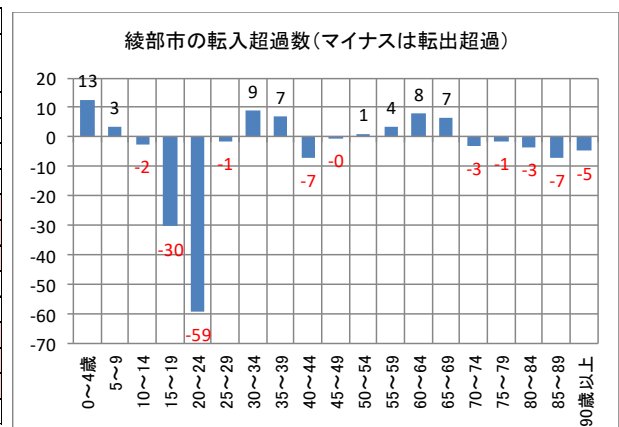


図 2-3 綾部市の転入転出の状況

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、一部含まれないエリアが存在します。(図 2-5)

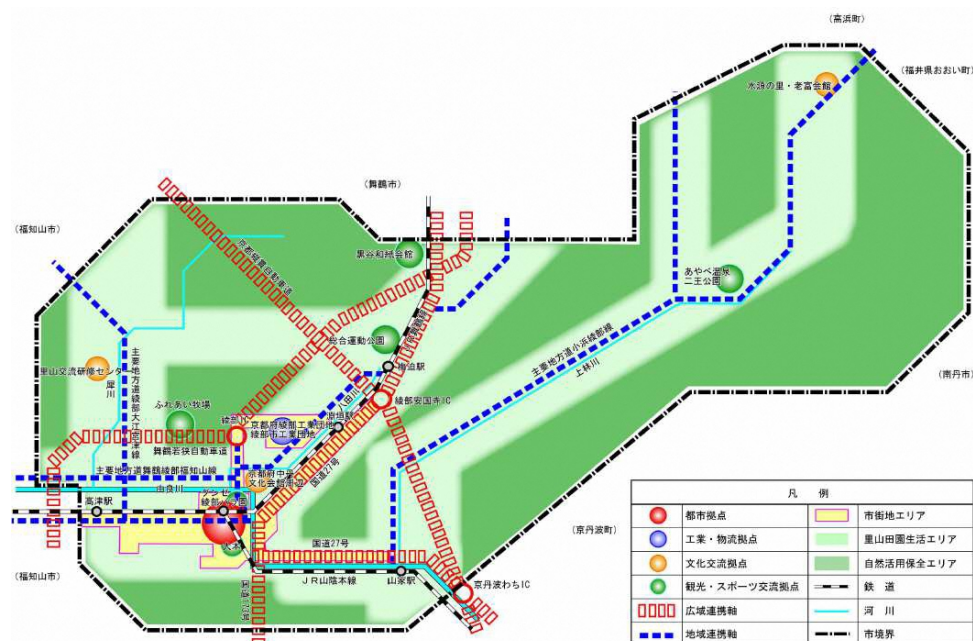


図 2-4 将来都市構造図

出典：綾部市都市計画マスタープラン

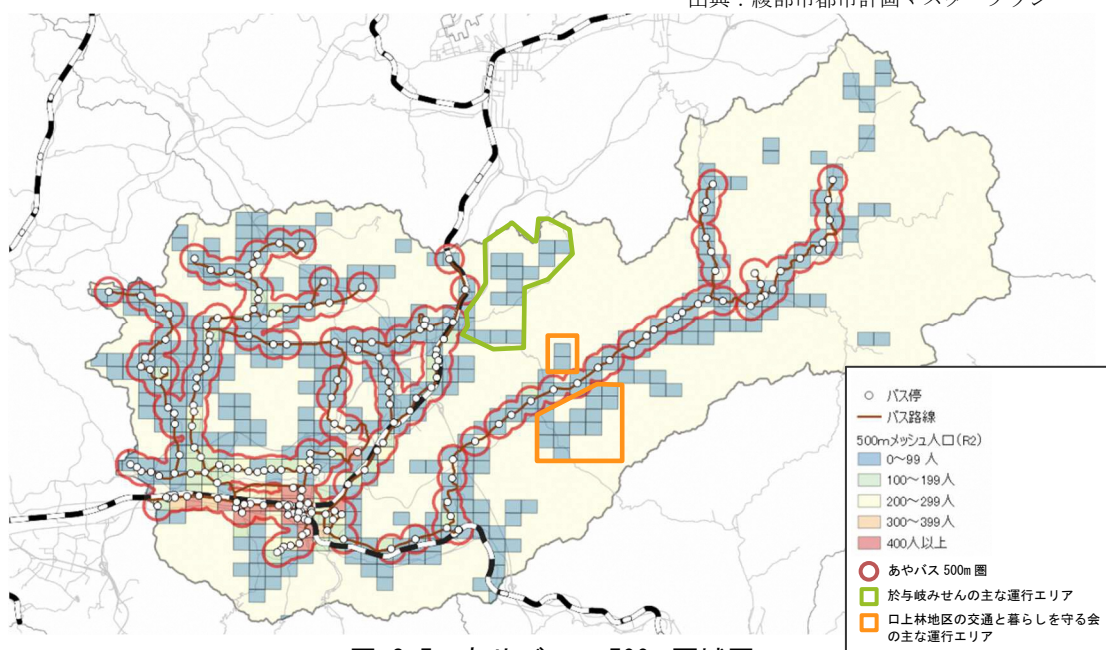


図 2-5 あやバスの 500m 圏域図

※人口：令和 2 年国勢調査 500m メッシュ人口

(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 2-7)
- 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 2-6)
- 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)

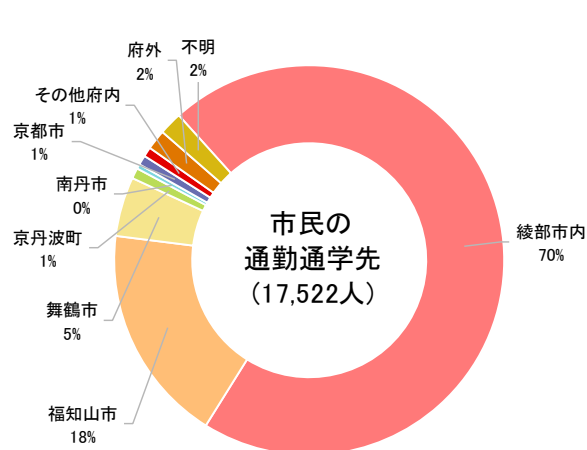


図 2-7 市民の通勤通学先

出典：国勢調査(R2)

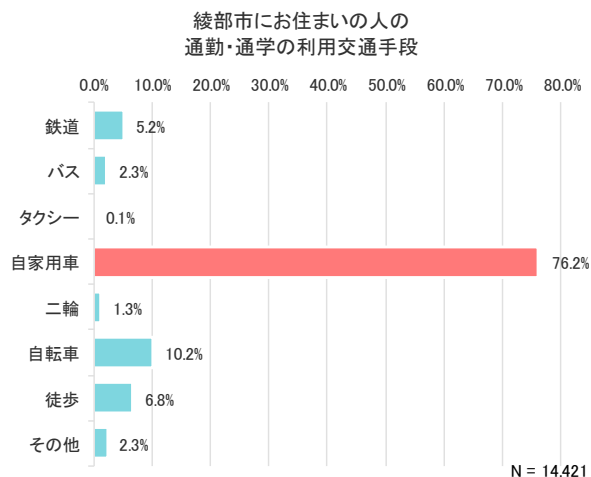


図 2-6 市民の通勤通学時の交通手段

出典：国勢調査(R2)

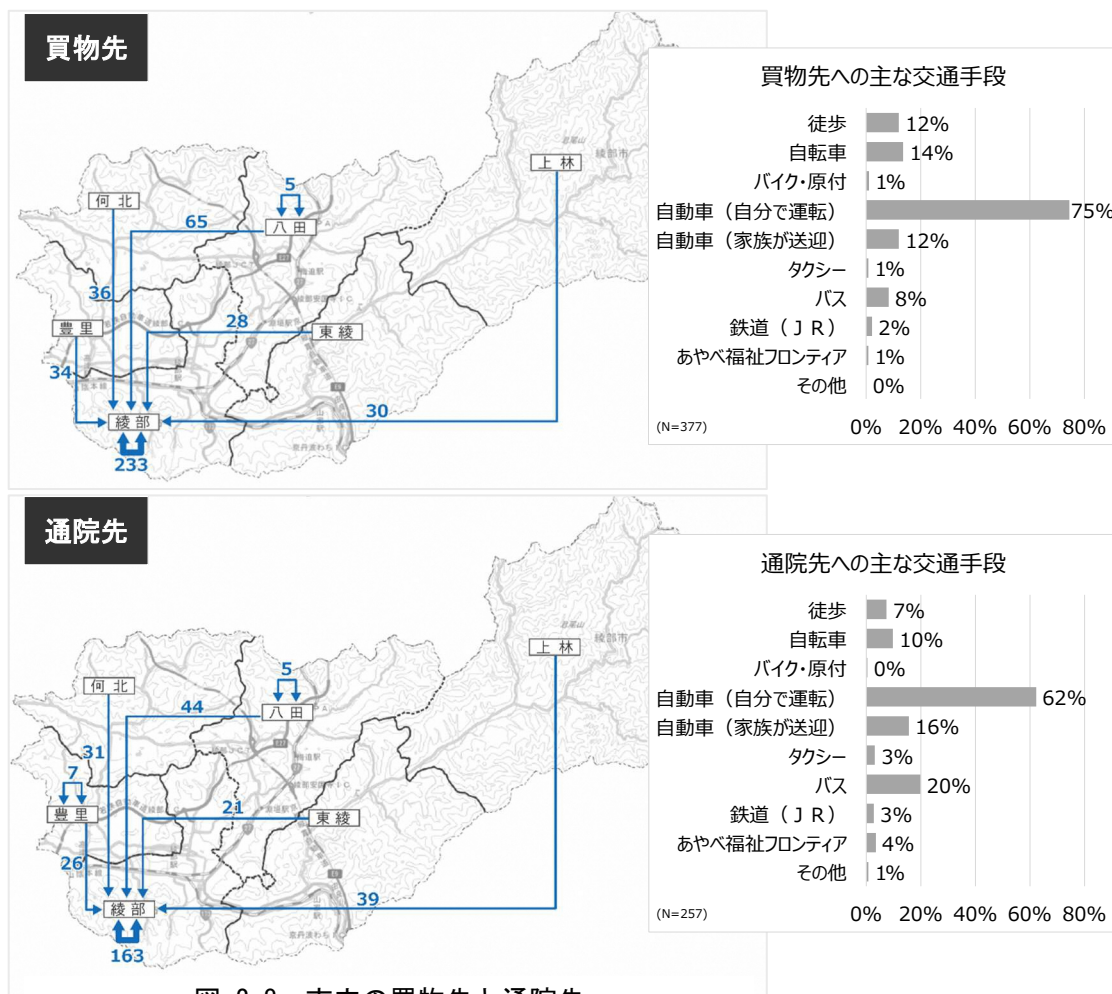


図 2-8 市内の買物先と通院先

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）

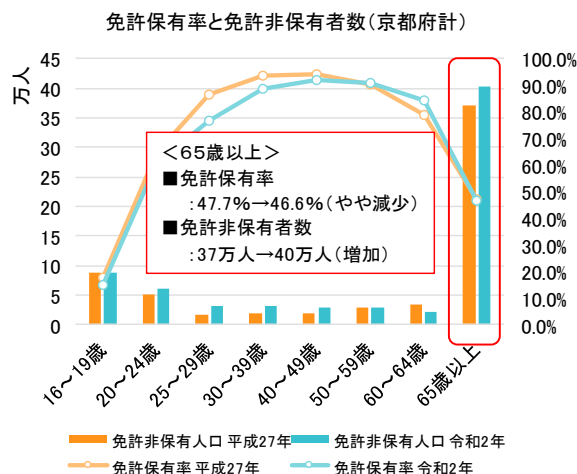


図 2-9 免許非保有者の変化

出典：京都府統計書を基に編集

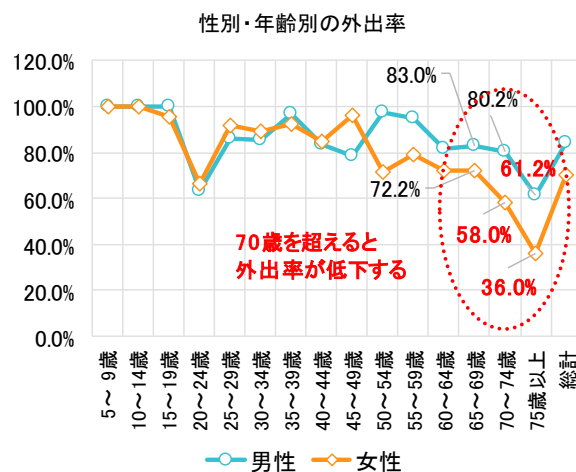


図 2-10 性別・年齢別の外出率

出典：平成 22 年近畿圏ハートトリップ調査

※ハートトリップ調査：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。

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 2-11)
- 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 2-11)
- 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、運行本数が少ないため、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 2-12)

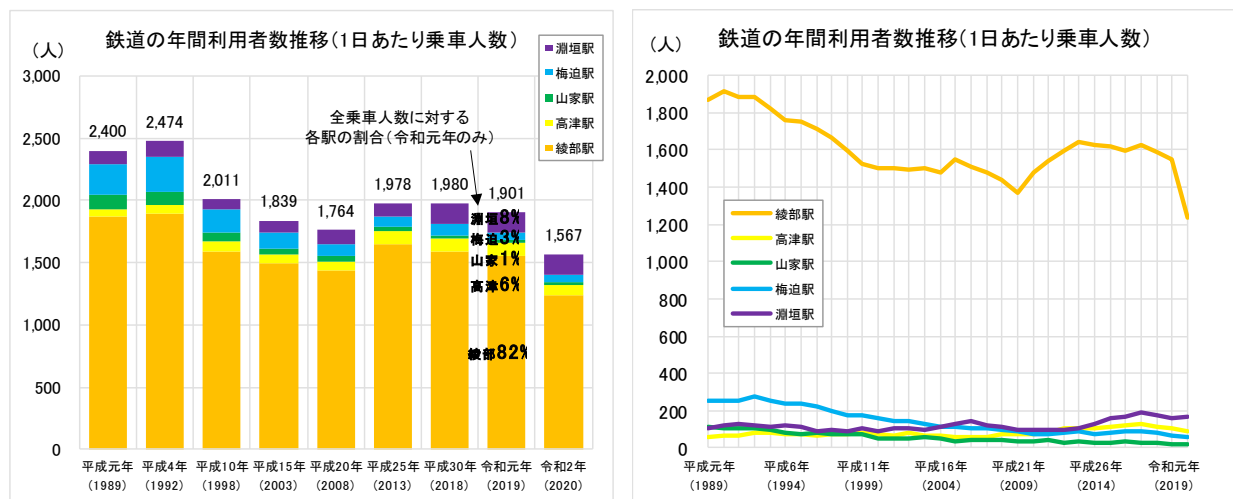


図 2-11 鉄道の利用者数

出典：京都府統計書等

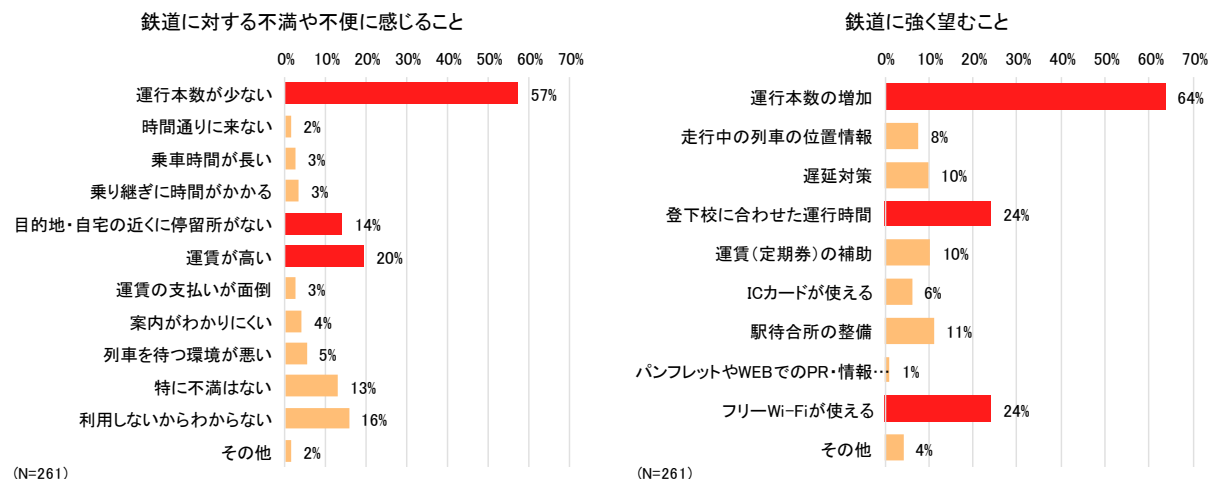


図 2-12 高校生の鉄道に対する意見等

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。
- 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。
- あやバスの利用者数は、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 年をピークに減少しています。
- 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 2-14、図 2-15）
- 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、運行本数が少ないため、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 2-16）

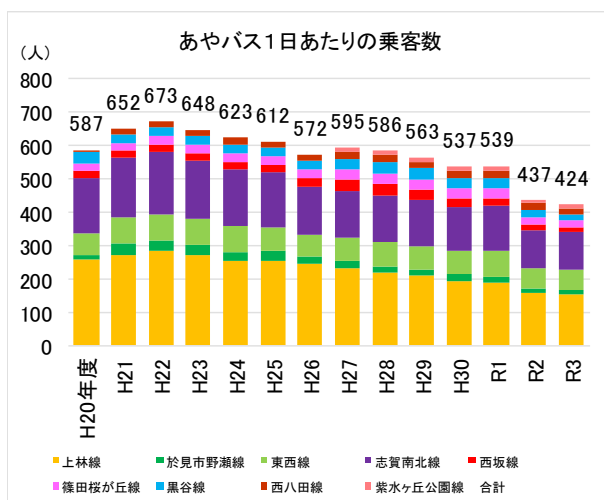


図 2-13 あやバスの1日あたり乗客数

出典：綾部市

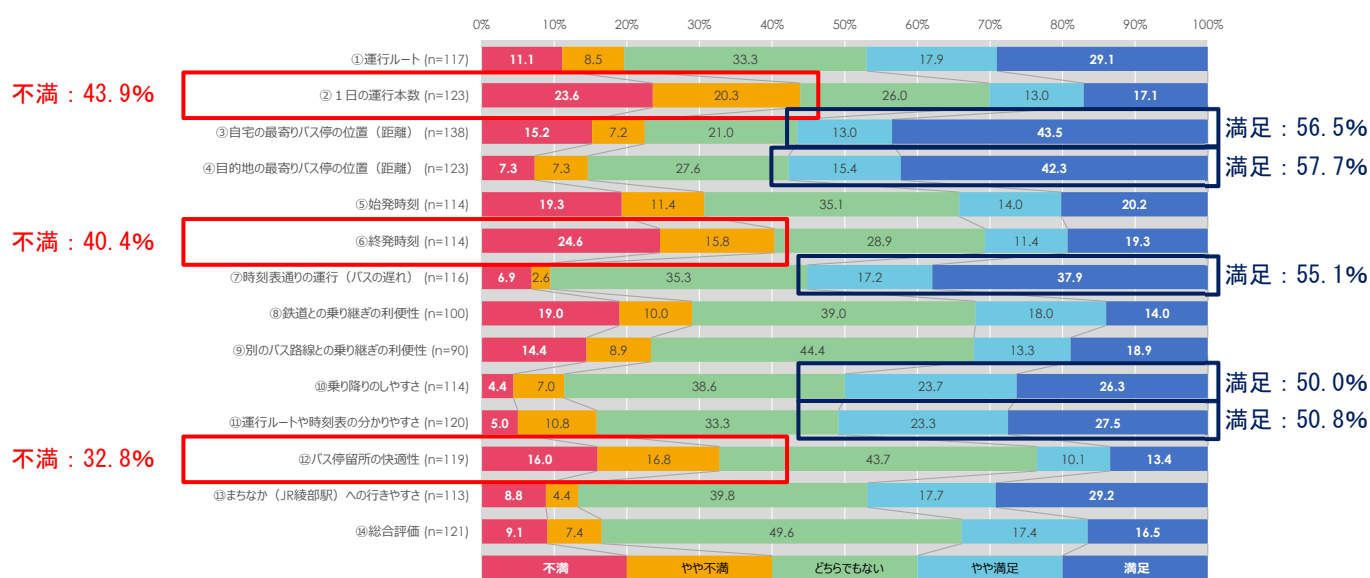


図 2-14 バス路線に対する評価（あやバス利用者のみ）

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 2-15 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

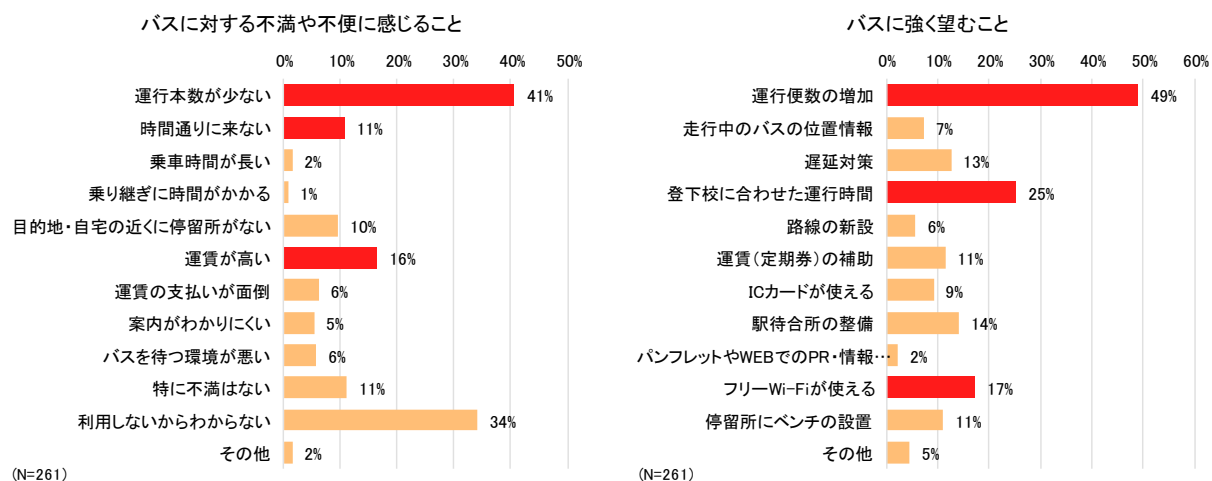


図 2-16 高校生のバスに対する意見等

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

- 日本交通の営業所が、綾部駅前立地しています。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。
- 夜間時間帯の公共交通を確保するため、日本交通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10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) 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。

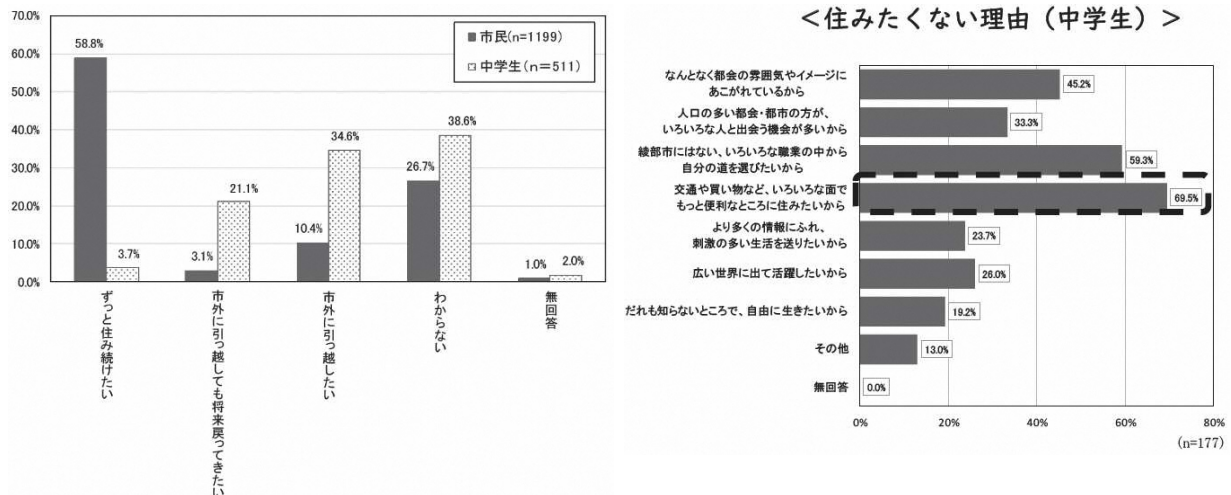


図 2-17 定住意向と住みたくない理由（中学生）

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 2-18）
- 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 2-19）

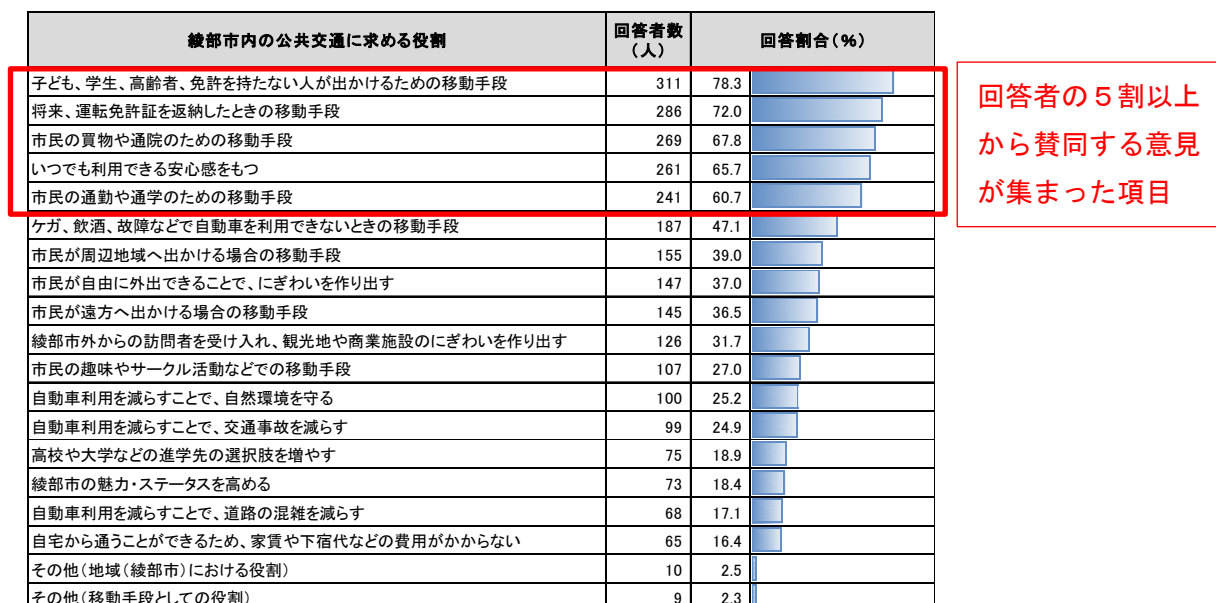


図 2-18 公共交通に求める役割

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

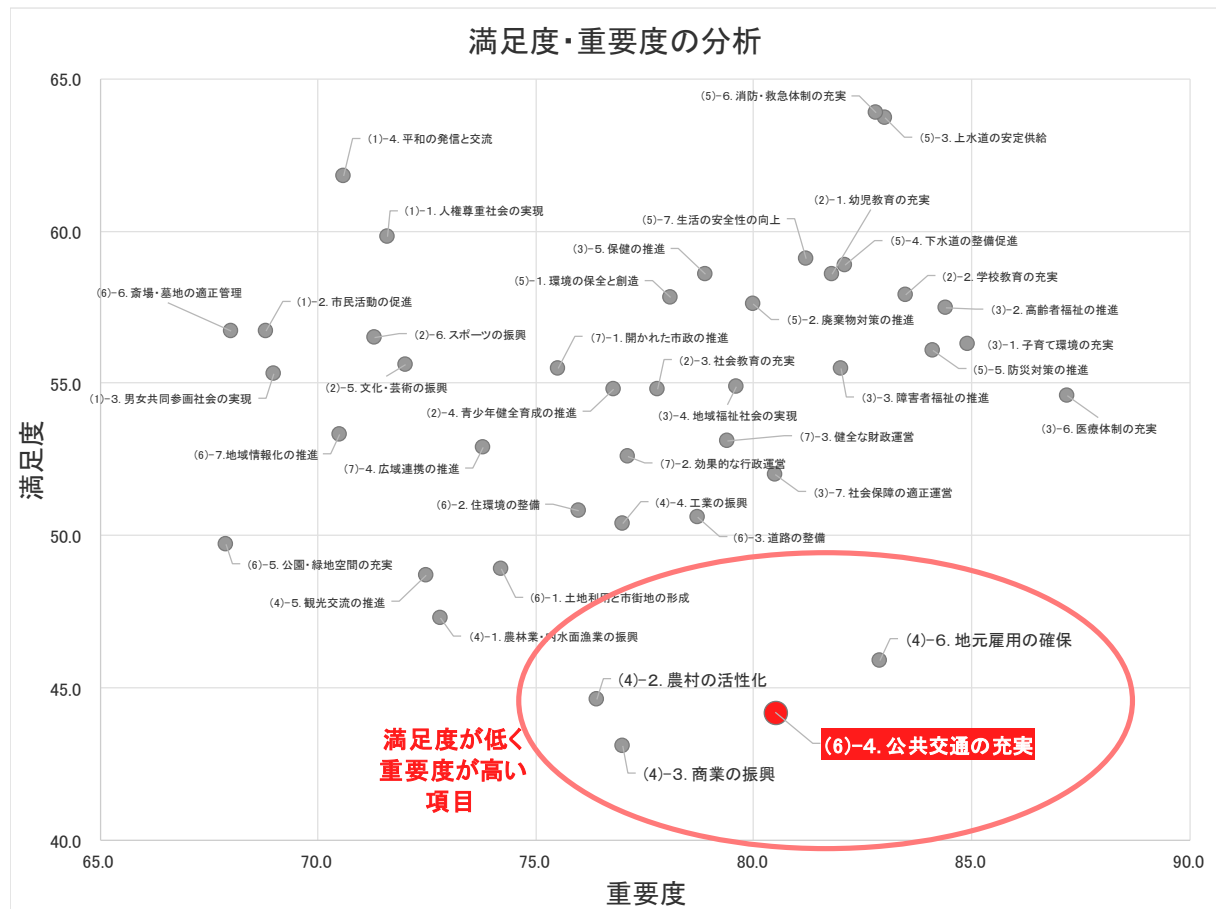


図 2-19 市の取り組みに対する満足度と重要度

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”“分かったと安心”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、駅まで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して、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（グリーンスマートビリティ）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。

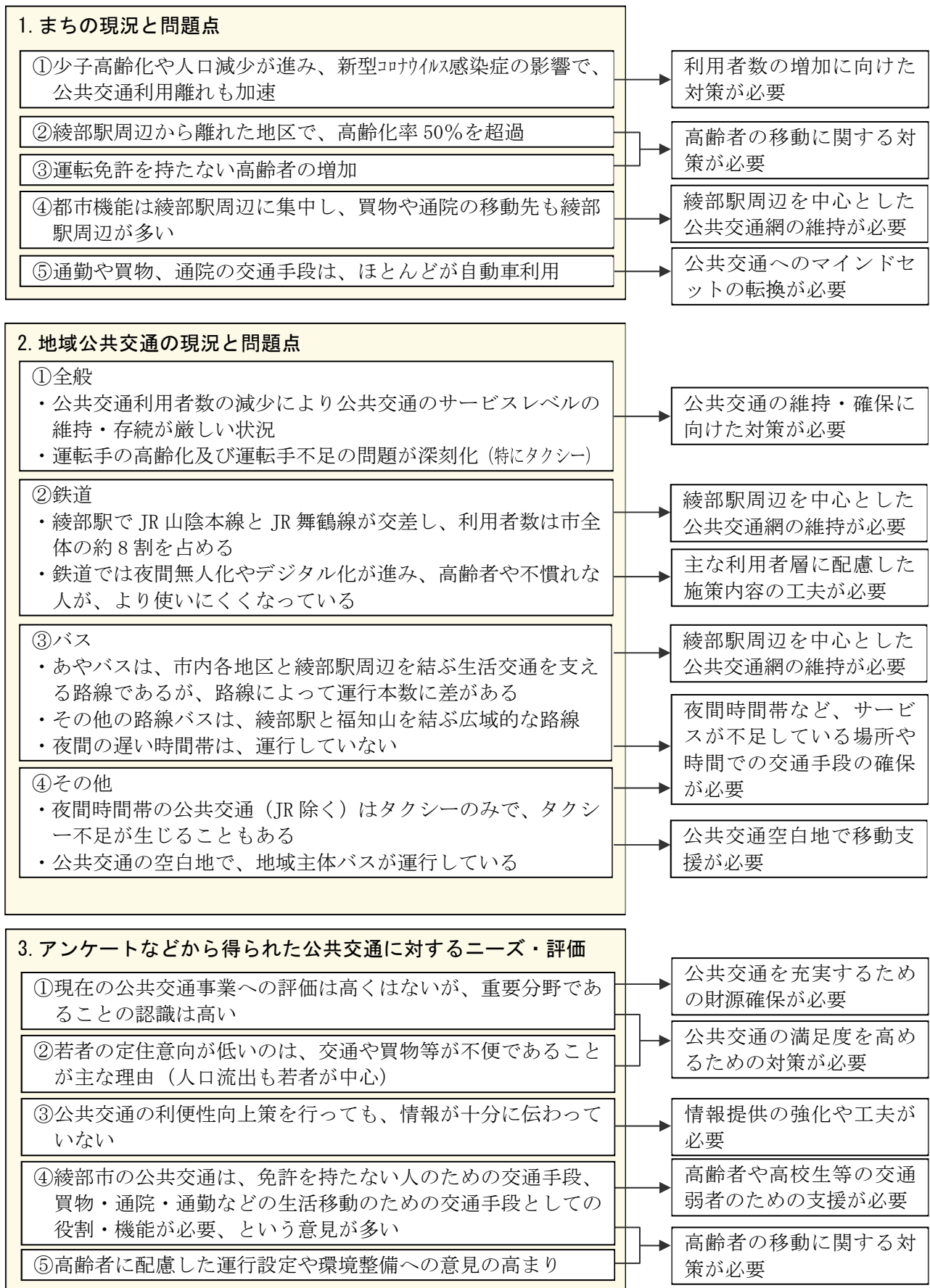
(綾部市身体障害者協会からの主な意見の抜粋)

- ・ 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客サービスの向上（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、主要点をまとめると次のように整理することができます。



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」

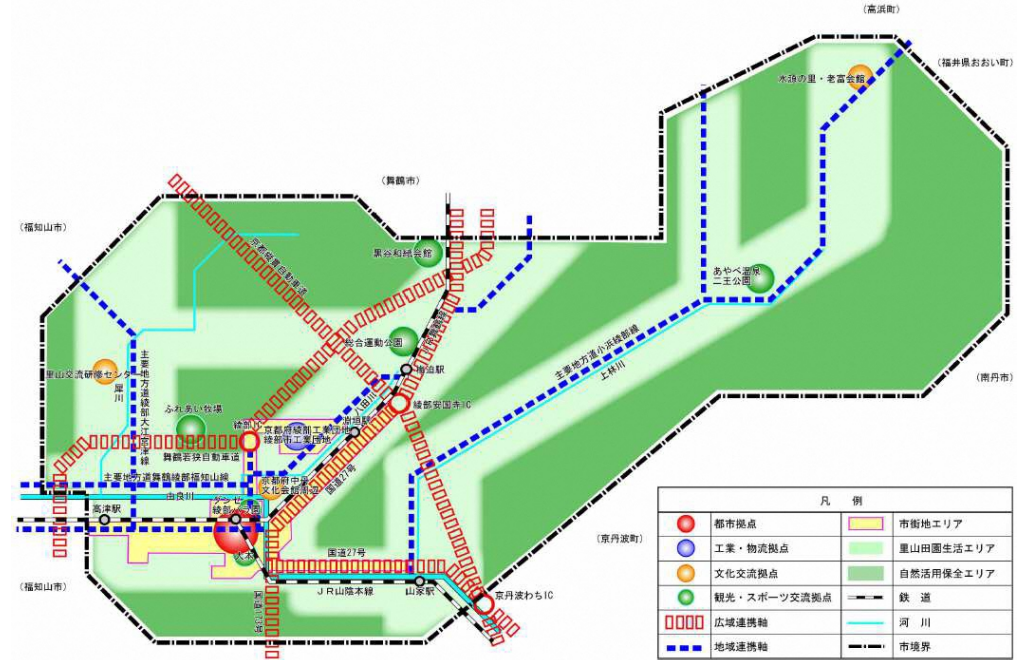
主な取組	小さな拠点を中心に利便性の高い「地域クラスター」の形成の推進 あやバスの安定的な運行、公共交通空白地有償運送の運営支援等による地域公共交通の確保 等
重要業績評価指標	あやバス乗車人数（実績）196,003人→目標）205,000人

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應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>

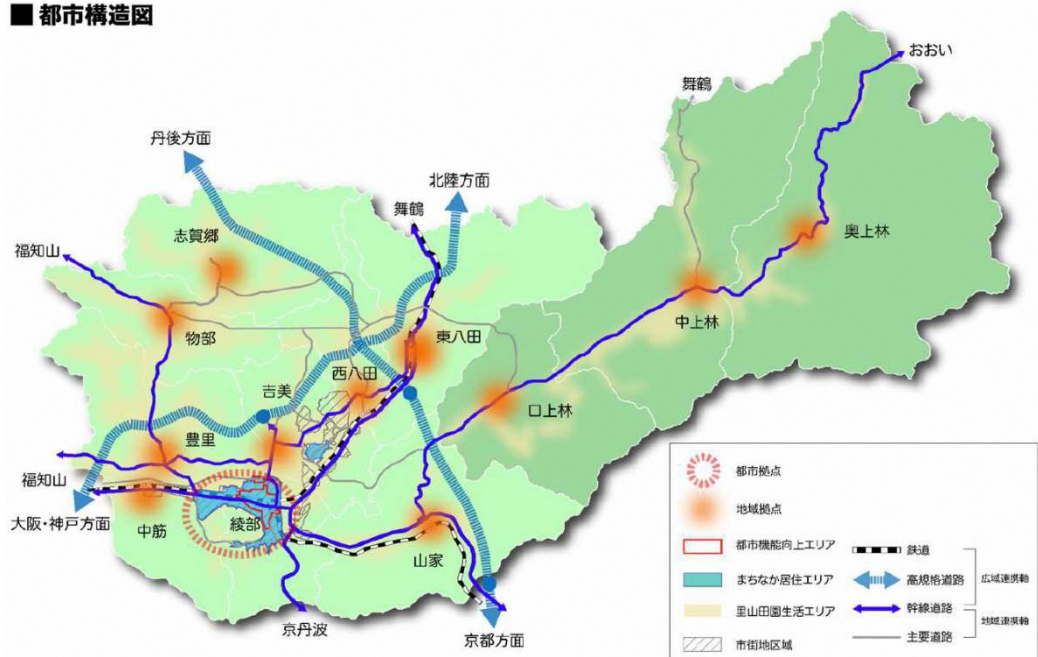
- ・ バス利用者のニーズに対応した運行ダイヤの編成やわかりやすい時刻表の作成など、あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上を図る。
- ・ 公共交通機関のない過疎地域で運行されている自主運行バスの運営を支援し、生活交通の確保を促進する。

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。
- ・公共交通空白地有償運送事業：公共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. 子どもと一緒に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、まちの発展や賑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、まちの発展や賑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）

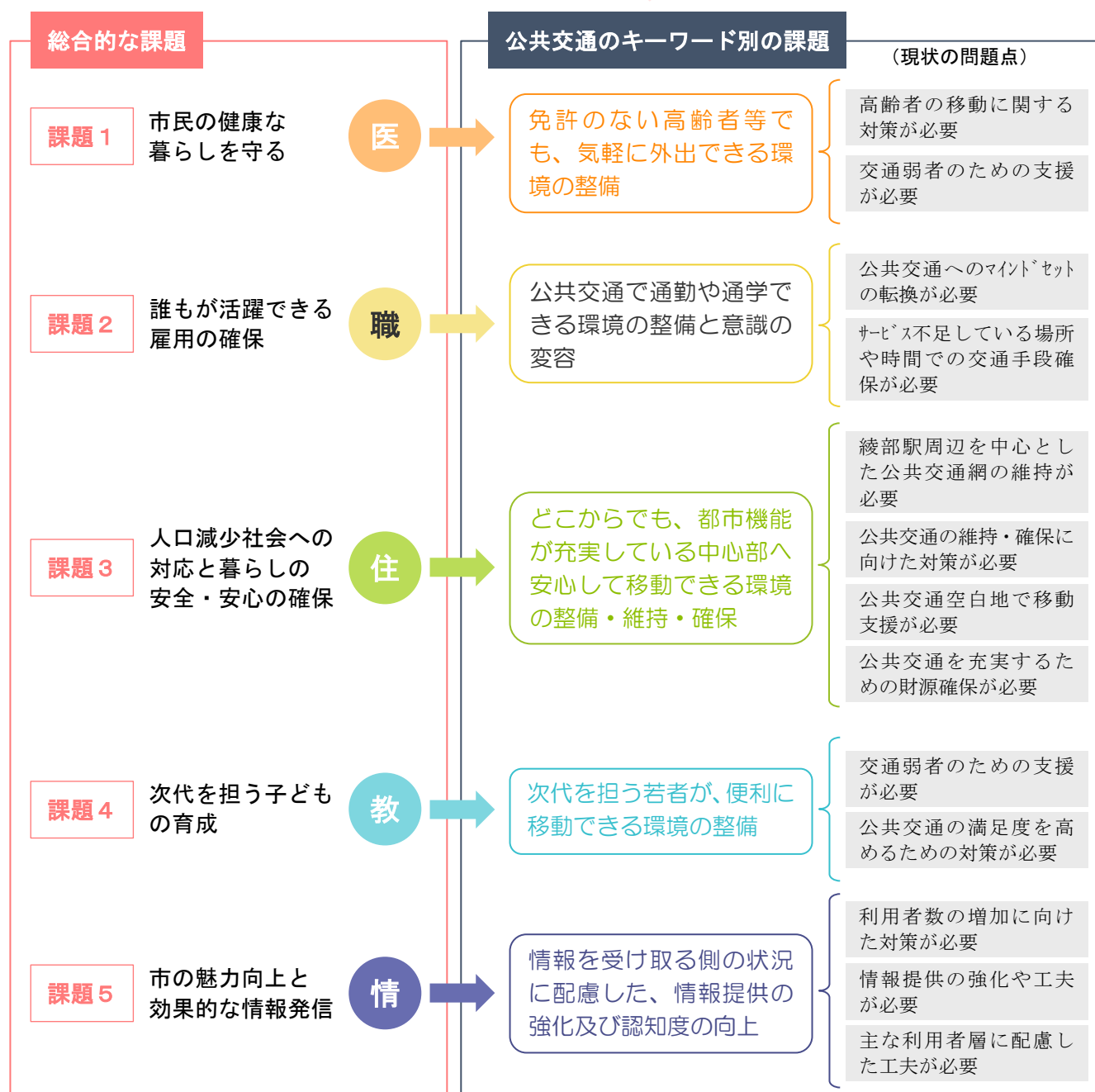


図 4-1 綾部市の総合的な課題と公共交通の課題の対応

(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、体を動かす機会が減り、社会的な繋がりも少なくなり、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。

また、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繋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。

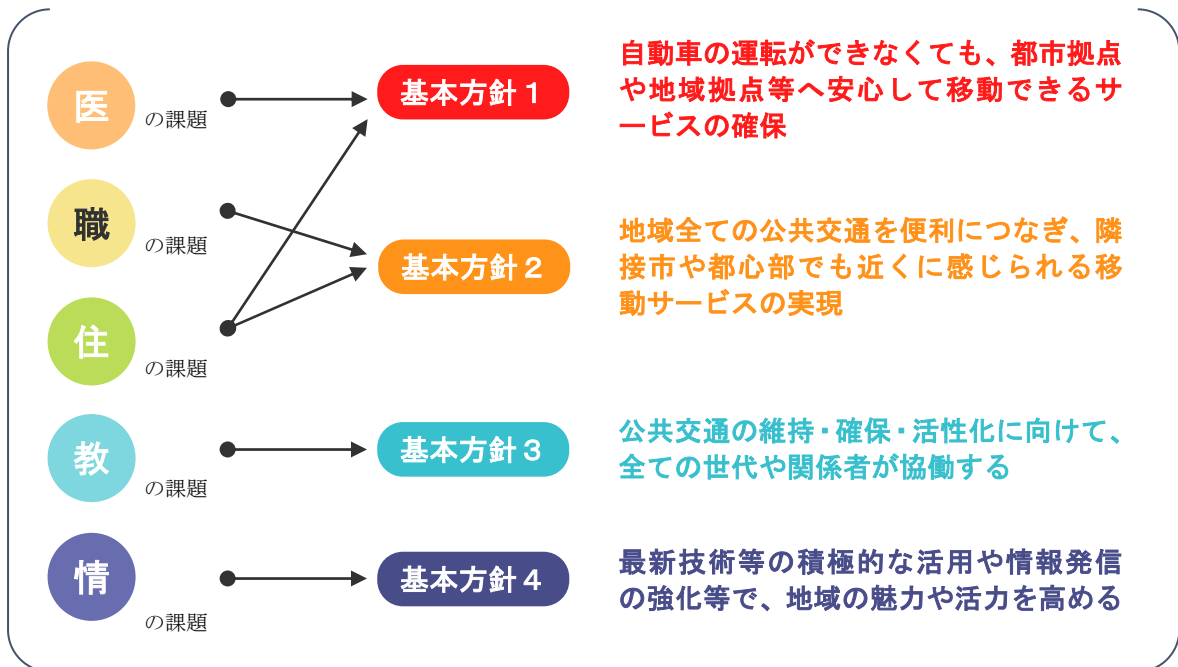
上位計画や関連計画で示されている内容

- ・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、次世代に継承する綾部市の公共交通
～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～



上記に示した基本方針ごとに、具体的な施策を示します。

基本方針 1

自動車の運転ができなくても、都市拠点や地域拠点等へ安心して移動できるサービスの確保

数値指標

公共交通利用者数

公的資金投入額

収支率

公共交通加算率

▶ 施策 1 あやバスのダイヤやルートの見直し

▶ 施策 2 地域拠点までのラストワンマイル対策

▶ 施策 3 バス停の待合環境の整備、安全安心な空間づくり

▶ 施策 4 タクシーの維持のための取組

▶ 施策 5 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

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

数値指標

JR の利用者数

通学費補助
利用者数

▶ 施策 1 鉄道とバスとのダイヤ接続

▶ 施策 2 大学生の通学運賃補助の継続実施

▶ 施策 3 子育て世代にとって魅力ある公共交通の実現

▶ 施策 4 高齢者向けの公共交通利用教室の実施

基本方針 3

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

数値指標

公共交通に対する
評価（満足度）

▶ 施策 1 人財不足解消

▶ 施策 2 モビリティ・マネジメントの実施

▶ 施策 3 あやバスモニター制度の実施

基本方針 4

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

数値指標

デジタル化率

▶ 施策 1 情報発信の強化・多角化

▶ 施策 2 交通系 IC カードの未導入駅への働きかけ

▶ 施策 3 最新のデジタル技術等の活用

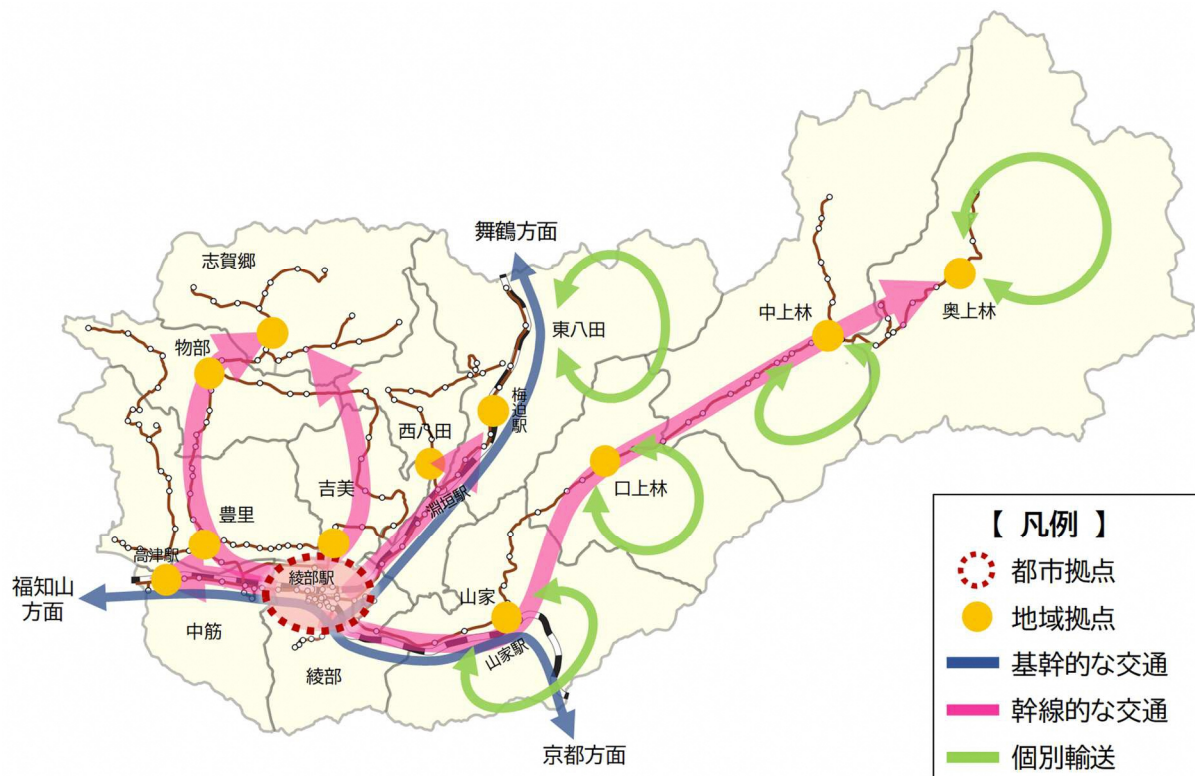
5.2 地域公共交通の位置づけと役割

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

役割・位置づけ		公共交通の種類	備考
基幹的な役割	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	鉄道（JR）	山陰本線高津駅～山家駅、舞鶴線綾部駅～梅迫駅
		高速バス	綾部・京都・大阪間
幹線的な役割	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	路線バス（京都交通）	市内を運行する区間のみ
		路線バス（福知山市バス）	
		あやバス	全系統
個別輸送	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	タクシー	
		空白地有償運送	於与岐みせん等
		福祉有償運送	あやべ福祉フロンティア

■将来の公共交通のイメージ図（計画期間内の実現イメージ）



6. 具体的な施策

(検討中)

7. 数値目標

7.1 数値目標の設定

(検討中)

7.2 数値目標設定の考え方

(検討中)

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。

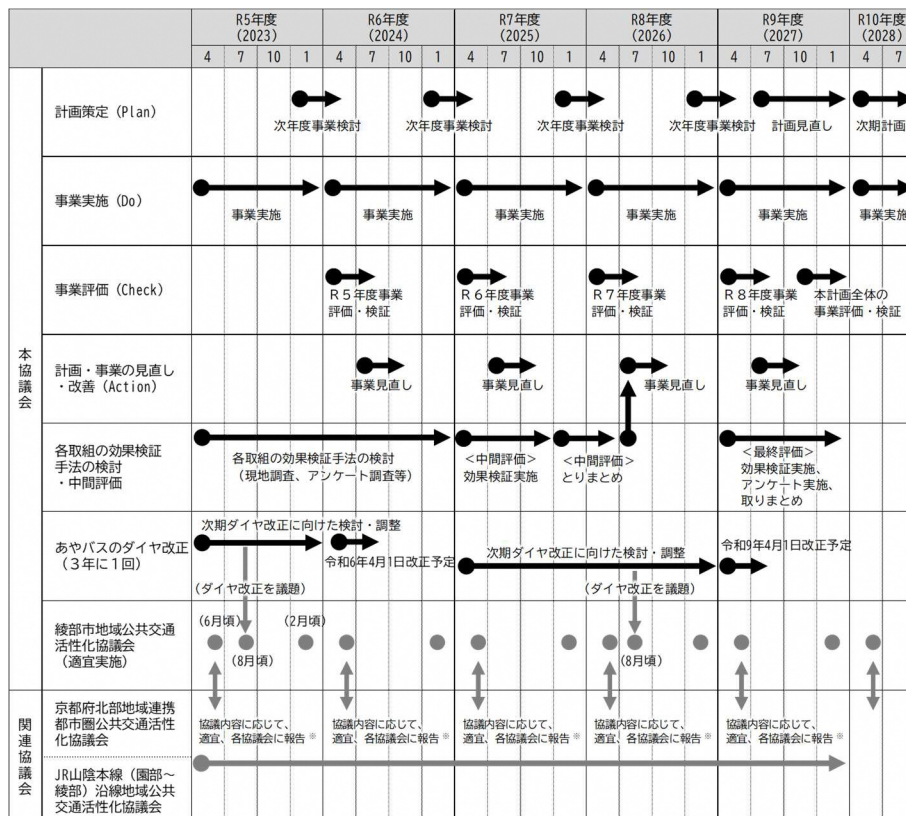
8.2 推進体制

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。