

平成23年度福知山市生活交通ネットワーク計画  
(平成23年度福知山市地域内フィーダー系統確保維持計画)

平成24年2月

福知山市地域公共交通会議

## 目次

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	1
2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果	2
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送行予定者	4
4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額	9
5. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要	9
6. 協議会の開催状況と主な議論	9
7. 利用者等の意見の反映状況	10
8. 協議会メンバーの構成	11

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

### 1.1 背景と目的

福知山市地域の公共交通は、幹線としての役割を担う鉄道（JR山陰本線、同福知山線、北近畿タンゴ鉄道宮福線）及び高速バス路線、幹線及び支線の役割を担う民間バス路線（西日本ジェイアールバス株式会社、丹後海陸交通株式会社、京都交通株式会社）、並びに支線としての役割を担う自主運行バス路線と市営バス路線がある。

自主運行バスは旧福知山市域の山間部3地域において民間バスの廃止代替路線として地域の協議会が運行しているものである。

市営バス路線は、平成18年の合併に伴い旧3町（三和・夜久野・大江）の町営バス14路線を引き継いだものであり、主に各旧町内での移動に利用されているほか、鉄道または幹線バス路線のフィーダーとして機能している。利用は長期的に減少傾向にあり、今後は地域のニーズに合ったサービスと幹線との確実な接続を通じて利用を促進していくことが課題である。

自主運行バスと民間バス路線は、各地域から福知山市中心部へ運行しているが、同様に利用は減少傾向にあり、利便性の向上を通じた利用促進が課題である。これらの運行地域は中山間地域に位置し、近年人口の減少や利便性の低さ等により利用者が減少傾向にあり、収支率も非常に低い状況にある。

福知山市の市街地（以下「まちなか」という。）は、交通・交易の拠点として発展してきたが、拡散型の都市化に伴う人口密度の低下や低未利用地の増加によって空洞化し、来街者の減少と相まってまち全体の活力が大きく影響を受けている。また、「まちなか」についても高齢化が進展しており、高齢者や子ども等運転免許を持たない人々が安心して暮らせるためにも「まちなか」の公共交通空白地域を解消し、集客の強化や「まちなか居住」対策、都市機能の集約など様々な施策により、魅力ある都市空間の創出が求められている。公共交通網は其中で重要な役割を担っており、移動しやすい環境整備と交流人口の増加を図るため、交通体系の充実を図ることを目的とする。

### 1.2 必要性

そこで、まちなかにおいて、利便性の高い公共交通ネットワークづくりに取り組む必要がある。このため、鉄道の施設整備や利用しやすいダイヤの実現とあわせて、路線バスについても、幹線・フィーダーの機能分担を図りながら相互に密接に連携することにより、地域ニーズに対応した最適なバス運行の構築を図る必要がある。

また、まちなか内部のみならず周辺地域住民にとっても、その生活圏は通勤・通学・通院等でまちなかにまで及ぶことから、周辺地域から幹線バスによりアクセスしてきた場合に、適切な交通結節点においてまちなかへの移動を担う路線と有機的に結びつける必要がある。マイカーを自由に利用できない高齢者や通学者にとっては、通院・買い物、通学での移動など、日常生活を送る上で地域の公共交通は必要不可欠であり、維持確保していく必要がある。

そのため、まちなかを循環してまちなかの回遊を容易にするとともに、幹線交通と複数の拠点において有機的に結びつけた「まちなか循環路線バス」を導入するものである。

あわせて、公共交通を維持するため、市民の公共交通に対する関心を高め利用促進を図る必要がある。

※この「まちなか循環路線バス」は福知山市公共交通（バス）の再構築に関する基本方針や内閣府より認定を受けた福知山市中心市街地活性化基本計画にも位置づけられている。

## 2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

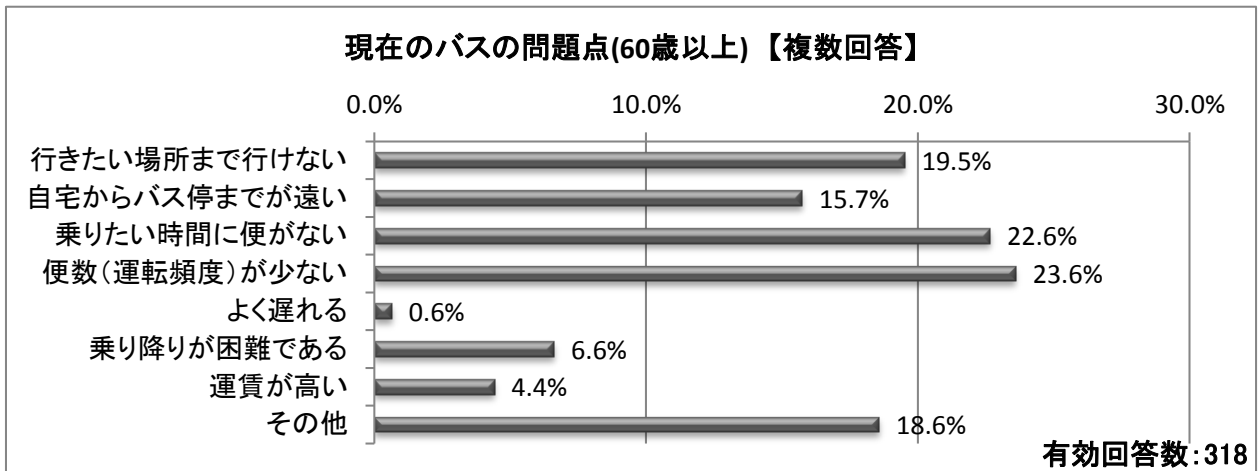
### (1) 事業の目標

本市では、地域公共交通確保維持事業の実施により、まちなかの公共交通ネットワークを改善し、福知山駅、市民病院、公共施設、大規模商業施設等への市民のニーズに合った生活交通と、幹線交通との有機的な接続を確保することを通じて、以下の目標の達成をめざすものとする。

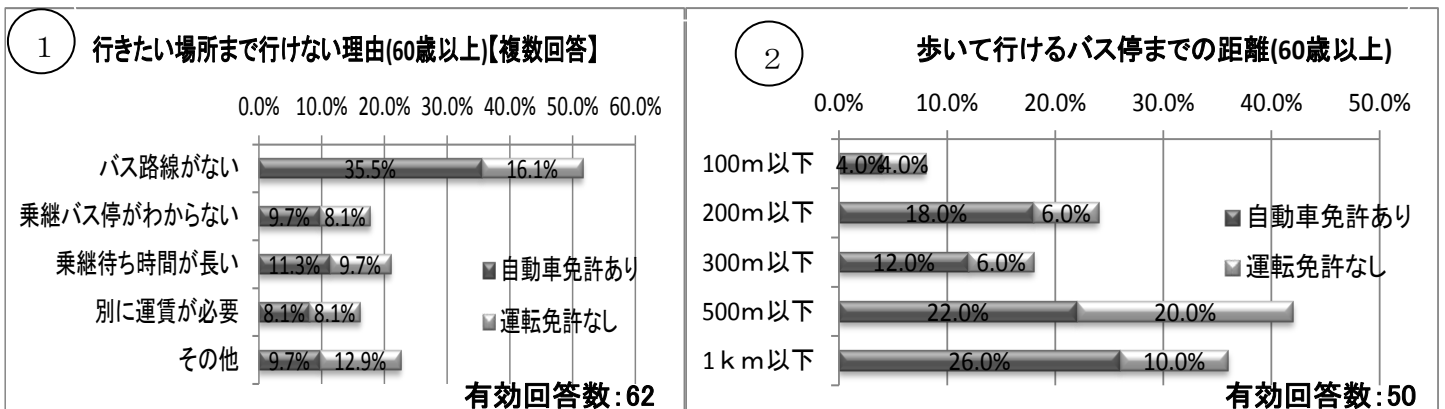
- 年間利用者数  
北ルート 50,000 人、南ルート 15,000 人
- バスによる移動に不便を感じている 60 歳以上の方の割合を3年間で半減  
 行きたい場所まで行けない: 19.5%⇒10%  
 自宅からバス停までが遠い: 15.7%⇒8%  
 乗りたい時間に便がない: 22.6%⇒12%  
 便数(運転頻度)が少ない: 23.6%⇒12%

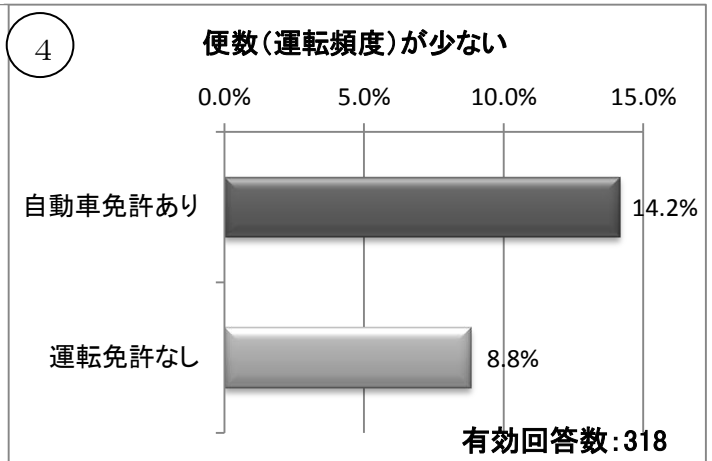
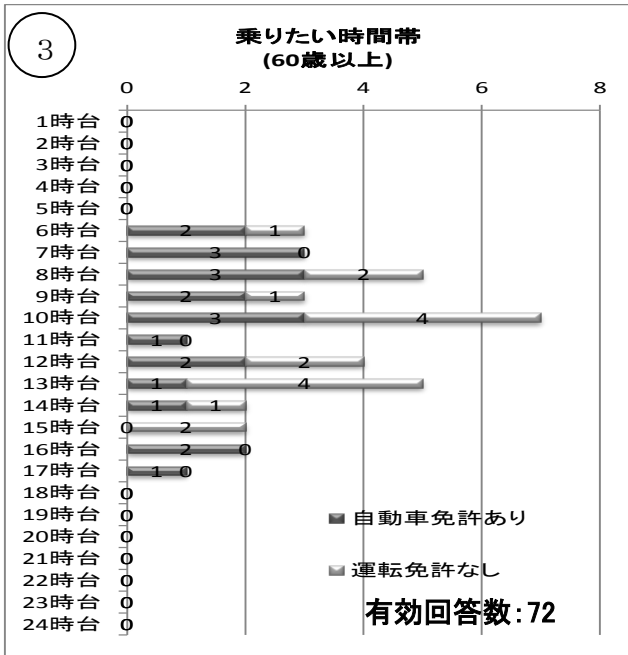
平成 23 年 11 月にまちなかに所在する惇明・昭和・大正の3学区で配布したアンケート調査では、図の割合の人が不便を感じている。

中でも、行きたい場所まで行けない理由として「バス路線がない」と感じている60歳以上の人の割合が高いことから、これらまちなかにおけるバスの路線を充実し、利便性を高めるとともに市民の関心を高め利用促進を図ることにより、不便と感じている人の割合を3年間で半減することを目標とする。

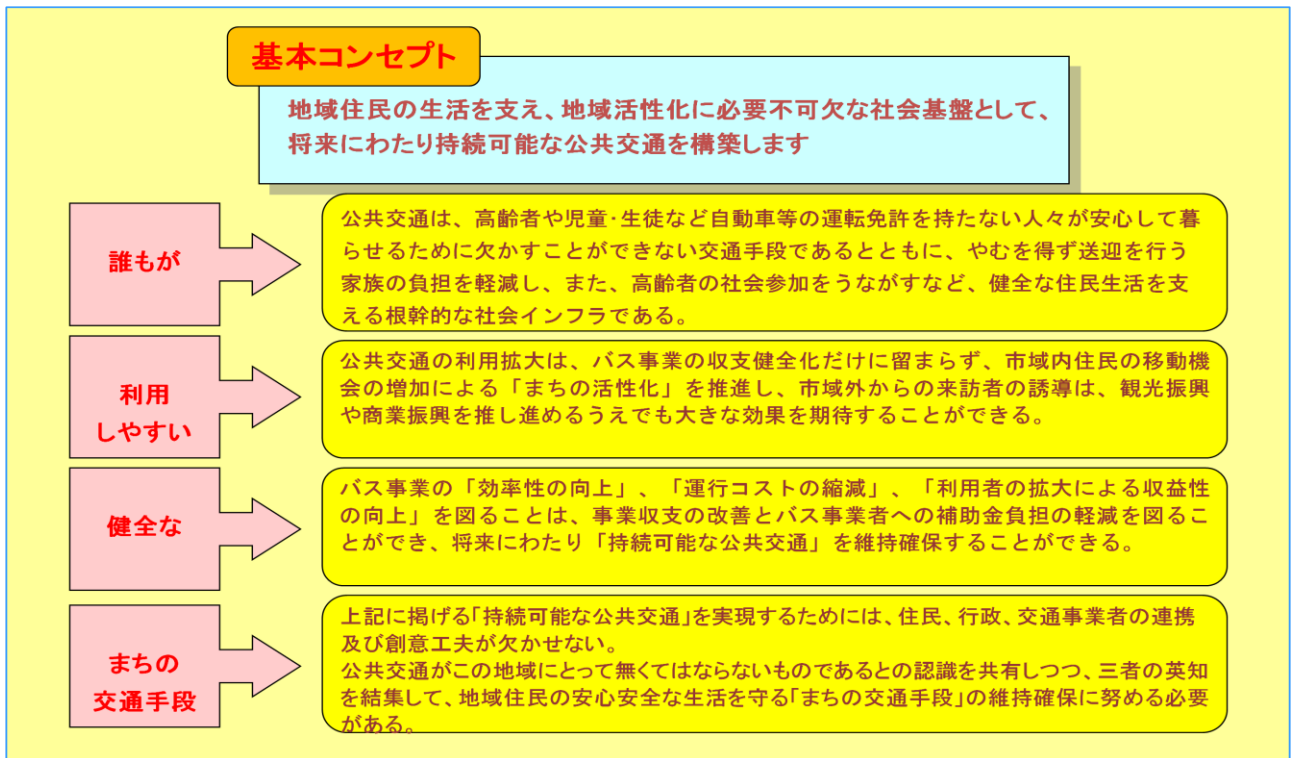


※アンケート調査(回答数761)惇明、大正、昭和の3学区を対象に無作為に1,500世帯を抽出し、世帯主あてに4名まで記載可能なアンケートを送付し、調査したもの。





(2)公共交通 (バス) に関する基本的な考え方



(3)事業の効果

「まちなか循環路線バス」を維持することにより、まちなか(3学区:対象人口 25,706人、60歳以上人口 7,609人<sup>\*1</sup>)の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・フィーダーのネットワークが連携することで、市街地周辺地域の住民にとっても効率的な運行体系が実現でき、適切なサービス水準で持続性のある生活交通ネットワークを提供することにより、まちなかの活力向上に向けた交通基盤が確保される。

\*1:平成23年10月30日住民基本台帳人口

### 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

別添 表1「地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定事業者」参照

#### 3.1 「まちなか循環路線バス」導入に向けた基本的な考え方

市民の生活交通の確保と持続可能な公共交通体系を構築する観点から、上記目標の達成にむけて、次の基本的な考え方で取り組む。

- 路線バス事業者と福知山市が適切に役割分担し、効果的で持続可能なバスサービスを実現する。地域固有の条件に対応するための新規車両の導入等、バス会社による手当てが困難な部分は、行政の費用負担による支援のもとにバス運行を行う。
- 公共交通の運行は、市民の日常的な移動を支援することを通じ、地域の活性化につながるものであるため、市民や地域と連携して運行を行う。具体的には、利用者の運賃負担のほかに市内の企業・店舗などからの協賛金等の支援体制の構築、市民によるボランティアサポーター制度の創設など、市民会議における提案を踏まえて本市にあった方策を推進する。

#### 3.2 役割分担の基本的な考え方

市内を運行している民間路線バスと新たな「まちなか循環路線バス」については、次の考え方により役割分担を行う。

区分	主な役割
民間路線バス (自主運行バスを含む)	周辺地域における通勤・通学・通院等の生活交通として、まちなかと周辺地域を連絡する役割を担うとともに、まちなかの既存ルート周辺地域における生活交通の役割を担う。 特に地域間幹線生活ネットワーク交通路線については、地域間幹線として広域的な生活交通を担う。
「まちなか循環路線バス」	主としてまちなかの生活交通幹線を担うために、既存の幹線路線で対応できないまちなか地域内の移動を補完する。 また、鉄道及び幹線バスに有機的に結びつくことにより、まちなかから広域への効率的な移動を可能にする。

#### 3.3 事業計画

(1) 事業主体

福知山市

(2) 運行予定者

●●●株式会社 (企画競争方式で決定)

(3) 運行計画

既存路線バスと「まちなか循環路線バス」が適正に役割分担し、相互に利用者を確保するため、次のように運行を計画する。

1) ルート・機能及び車輛

分類	運営主体	ルート	主な利用目的	車輛
民間路線バスルート(自主運行バスを含む)	民間事業者 自主バス運行協議会	現行の路線を維持する	通勤・通学、買物、通院等	大型～中型バス車両
「まちなか循環路線バス」(北ルート)	路線認定： 福知山市 事業運営主体： 民間事業者	地域間幹線ルートを補完し まちなかの移動を円滑にする。	通院、買物、観光等	小型バス車両
「まちなか循環路線バス」(南ルート)	路線認定： 福知山市 事業運営主体： 民間事業者	地域間幹線ルートを補完し まちなかの移動を円滑にする。	通院、買物等	小型バス車両

**別添ルート図参照**

2) 乗継拠点

- ・民間路線バスルートとまちなか循環路線バスルートとの乗継拠点として、「福知山駅」、「市民病院」、「福知山城まえ」(ゆらのガーデン)を設定する。
- ・乗継拠点では、乗継しやすいように運行ダイヤの調整を行う。
- ・福知山駅においては、鉄道ダイヤとの調整も行うものとする。
- ・その他、利用者利便が向上するよう乗継拠点の整備については、行政、事業者、住民と協力し整備をするものとする。

3) 運行方法

- ・次のように運行する。
  - 定時運行、年中無休
  - 北ルートは、午前7時から午後7時までの12時間のうち10時間運行(買物、通院、観光対応)
  - 南ルートは、午前7時から午後7時までの12時間のうち10時間運行(買物、通院対応)

4) 料金

- ・有料とし、1乗車あたり200円とする。
- ・現金のほか、1日券、定期券、回数券の発行を検討する。  
また、バス間の乗り継ぎについて、乗継券の発行により、乗り継いでも1乗車とする扱いを検討する。
- ・その他乗車料金に関することは以下のとおりとする。

①. 運賃

区 分	現金運賃	備 考
大人運賃	路線ごとに定額の200円均一運賃	1日乗車券は300円均一運賃
小児運賃(小学生以下の小児)	大人運賃の半額(100円均一運賃)	1日乗車券は150円均一運賃

※ 未就学児が同伴の場合は、同伴者1人につき未就学児1人まで無料とする。

②. 普通定期乗車券

区 分	1カ月定期	3カ月定期
一般利用者	8,400円	23,940円
中学・高校・大学・専門学校・特別支援学校等	7,200円	20,520円
小学・幼稚園・保育園	3,600円	10,260円

③. 回数乗車券

区 分	回数乗車券	備 考
一般利用者	2,000円	11枚綴り
中学・高校・大学・専門学校・特別支援学校等		
小学・幼稚園・保育園	1,000円	11枚綴り

④. 運転免許自主返納者優遇定期乗車券

公安委員会が発行する運転経歴証明書を持示した運転免許自主返納者の優遇定期乗車券は、路線ごとに1カ月2,000円。

⑤. 身体障害者手帳等所持者の運賃

身体障害者手帳・戦傷病者手帳・精神障害者保健福祉手帳等の提示を受けた場合は、運賃、定期乗車券、回数乗車券の額を2分の1とする。

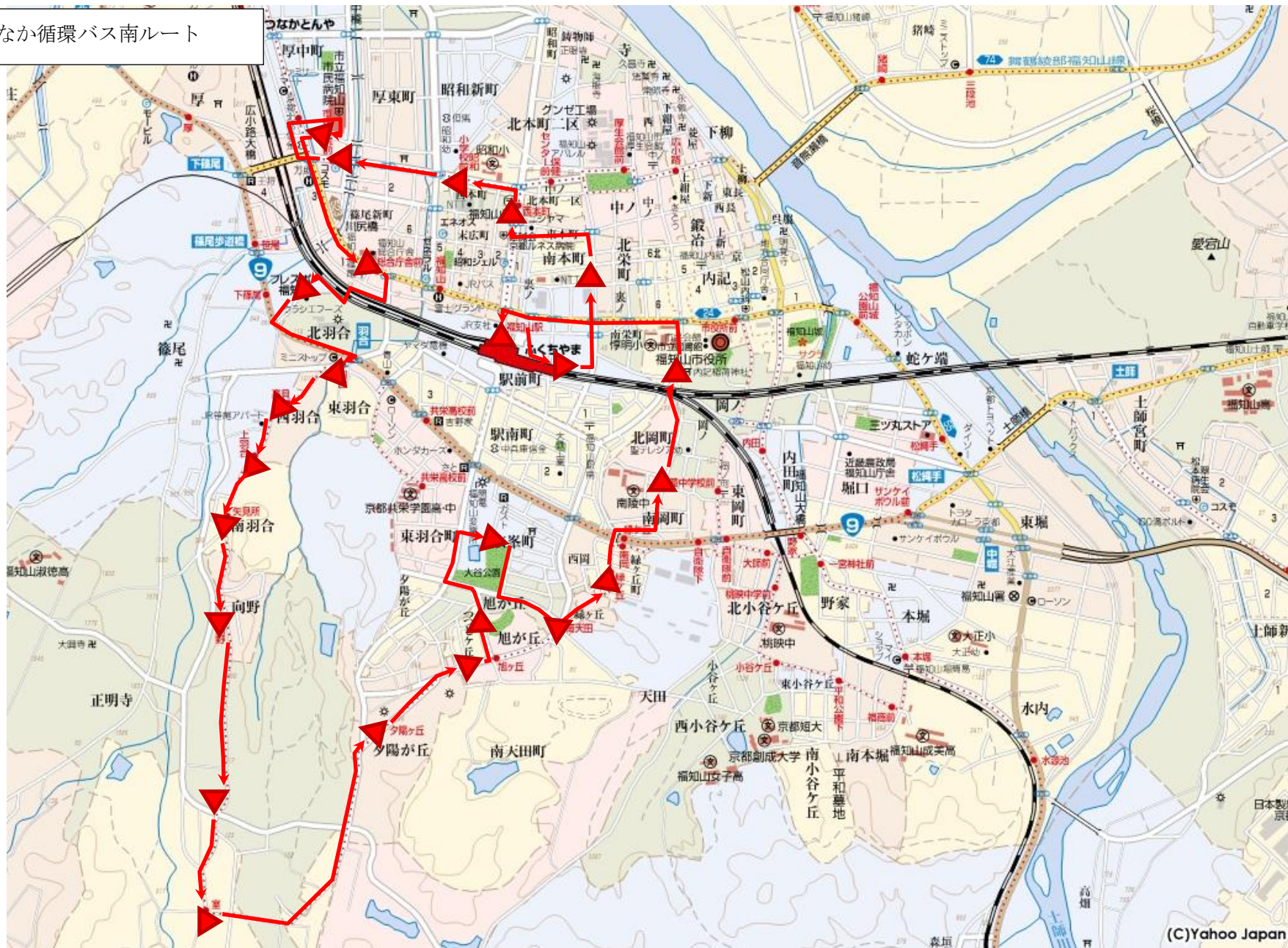
また、上記手帳を持示された方が介護を必要とする場合で、介護をおこなう者が同一区間を同乗するときは、その介護者の運賃も2分の1とする。

5) 車輛

- ・市が購入する「まちなか循環路線バス」車両については、まちなかの細街路の運行に対応した小型車両とし、高齢者や障害のある人にも利用しやすい低床型車両とする。



まちなか循環バス南ルート



(C)Yahoo Japan

#### 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

別添 表2「地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)」参照

#### 5. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

別添 表5「地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」参照

#### 6. 協議会の開催状況と主な議論

- ・23年6月17日 第1回福知山市地域公共交通会議及び調整部会を持ち回り開催し、国土交通省調査事業への補助申請についての承認を得た
- ・23年7月14日 第2回地域公共交通会議調整部会を開催し、調査事業の経過報告及び市バス・京都交通(株)バスの路線変更等の協議を行った。
- ・23年7月17日 第2回地域公共交通会議を開催し、調査事業の経過報告及び市バス・京都交通(株)バスの路線変更等の承認を得た。
- ・23年8月25日 第1回地域公共交通会議専門部会を開催し、部会長、副部会長の選任及び調査事業実施に伴う事項等の協議を行った。
- ・23年9月2日 第3回福知山市地域公共交通会議及び調整部会を持ち回り開催し、京都交通(株)路線バスの運行ダイヤ見直しについての承認を得た
- ・23年9月22日 第2回地域公共交通会議専門部会を開催し、要綱改正、調査事業実施に伴う予算、民間バス、自主運行協議会バス、市バスの連絡等について協議を行った。
- ・23年9月26日 第4回地域公共交通会議調整部会を開催し、要綱改正、調査事業実施に伴う予算等について協議を行った。
- ・23年10月5日 第4回地域公共交通会議を開催し、要綱改正、調査事業実施に伴う予算等について承認を得た。
- ・23年10月26日 第3回地域公共交通会議専門部会を開催し、調査項目についての意見交換等を行った。
- ・23年11月30日 第4回地域公共交通会議専門部会を開催し、調査事業の経過報告やバスの利便性向上に関する協議を行った。
- ・23年12月27日 第5回地域公共交通会議調整部会を開催し、福知山市生活交通ネットワーク計画(案)について協議を行った。
- ・24年1月27日 第5回地域公共交通会議専門部会を開催し、福知山市生活交通ネットワーク計画(案)について協議を行った。
- ・24年2月3日 第6回地域公共交通会議調整部会を開催し、福知山市生活交通ネットワーク計画(案)について協議を行った。
- ・24年2月15日 第5回福知山市地域公共交通会議を開催し、福知山市生活交通ネットワーク計画について協議を行った。

## 7. 利用者等の意見の反映状況

- ・「まちなかバスを考える市民会議」を設置

学識経験者（京都大学大学院助教）の参加のもと3回の会合を開催、ワークショップを実施して、現在のバス交通に対する問題点・課題を洗い出し、望ましいバスに関する意見を交換、新しい「まちなかバス」に関する運行計画を立案、同バスの維持のために実践できることの表明などを行った。

- ・「まちなかバスを考えるアンケート調査」を実施

平成23年11月、福知山市のまちなかに該当する惇明地区、大正地区、昭和地区においてアンケートを実施した。無作為に抽出した1,500世帯の世帯主あてに調査票（1世帯あたり4名まで記入可能な様式）を郵送配布し、郵送で回収した。431通（回収率：28.7%）の回答を得た。

調査結果は「まちなかバスを考える市民会議」及び地域公共交通会議に報告し、議論の参考にするとともに、新たな「まちなか循環路線バス」について利用者数推計の根拠とした。

## 8. 協議会メンバーの構成

協議会の名称	福知山市地域公共交通会議
市区町村	福知山市
都道府県	京都府
地方運輸局	京都運輸支局
交通施設管理者等	福知山警察署、福知山河川国道事務所、中丹西土木事務所
交通事業者	京都交通(株)、西日本ジェイアールバス(株)、丹後海陸交通(株) 自主バス運行協議会、事業者運転者団体代表
協議会が必要と認める者	福知山市議会、福知山商工会議所、福知山市自治会長会運営委員代表

協議会の名称	福知山市地域公共交通会議 調整部会
市区町村	福知山市
都道府県	京都府
地方運輸局	京都運輸支局
交通事業者	京都交通(株)、西日本ジェイアールバス(株)、丹後海陸交通(株) 三岳バス運行協議会、庵我バス運行協議会、中六人部運行協議会、日本交通(株)、前田自動車(株)、京都タクシー(株)、(有)慶和、NPO 法人福知山 BGM 福祉サービス、西日本旅客鉄道(株)、北近畿タンゴ鉄道(株)
協議会が必要と認める者	福知山市自治会長会運営委員代表、福知山市社会福祉協議会

協議会の名称	福知山市地域公共交通会議 専門部会
市区町村	福知山市
都道府県	京都府
地方運輸局	京都運輸支局
交通事業者	京都交通(株)、西日本ジェイアールバス(株)、丹後海陸交通(株) 三岳バス運行協議会、庵我バス運行協議会、中六人部運行協議会