

1. 高校生アンケート調査

1.1. 調査の実施概要

| | |
|---------|---|
| 調査目的 | 沿線地域の高校に通学する生徒を対象に、通学状況や丹鉄に対する考え等を把握し、高校生の定期通学を促進する方策を検討するためのアンケート調査。 特に、マイカーによる送迎で通学している高校生の実態把握に主眼を置く。 |
| 調査時期 | 公立高校：配布 11/16～ 回答 11/27～12/22 私立高校：配布はデータ配布 回答 12/4～12/22 |
| 配布・回収方法 | 京都府より、教育委員会を通して各学校の協力を得て、高校1、2年生(一部2年生のみ)を対象に回答用WEBサイトのURLとQRコードを記した協力依頼文を配布し、WEBにて回答 |
| 配布・回収状況 | 協力校数：19校 公立高校：回答数/配布数=1,392/2,373 回収率 58.7% 私立高校：回答数 242(データ配布のため配布数不明) ※回収率は学校によって5%～93%とばらつきあり |

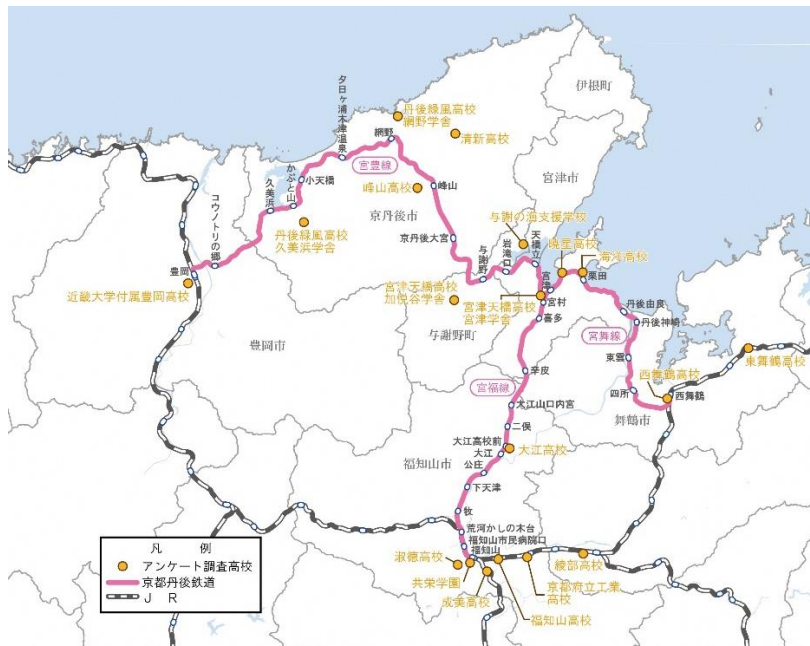


図 調査対象高校位置図

1.2. アンケート項目

アンケートの設問を以下の通り設定した。

表 高校生向けアンケート項目概要

| 分類 | 設問項目 |
|--------------------|--|
| 個人属性の把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・住所 ・京都丹後鉄道の利用頻度 ・自宅から最もよく利用する丹鉄の最寄り駅、所要時間 等 |
| 通学状況の実態把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・登校時の利用交通手段 ・登校時の所要時間 ・下校時の利用交通手段(寄り道の有無) |
| 自家用車送迎の実態・転換可能性の把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・通学時の自動車送迎の有無 ・自動車送迎の際の送り先、送迎時の利用駅 ・自動車での送迎形態 ・通学時の自動車送迎の選択理由、考え方 ・京都丹後鉄道でどのような改善があれば利用するか ・通学に公共交通を利用しない理由 |
| 京都丹後鉄道のアピールポイントの把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・京都丹後鉄道利用のアピールポイント(高校生が魅力的だと感じる点) |

(1) 個人属性の把握

表 高校生向けアンケート内容 個人属性

| seq | 設問 | 選択肢 |
|------|--------------------------|--|
| 1-1① | 住所 | ※郵便番号で回答 |
| 1-1② | お住まいの地域 | ※郵便番号がわからない場合、記述式で入力 |
| 1-2① | 学校 | ※調査対象とする学校に応じて設定(プルダウン) |
| 1-2② | 学年 | ※調査対象とする学年に応じて設定(プルダウン) |
| 1-3① | 京都丹後鉄道の利用頻度 (通学以外も含む) | 1. 日常的に利用する 2. 時々利用する 3. 利用しない |
| 1-3② | 自宅から最もよく利用する駅 | ※1-3①で「1.日常的に利用する」「2.時々利用する」を回答した方のみ ※京都丹後鉄道各駅を選択可能なよう設定(プルダウン) |

(2) 通学状況の把握

表 高校生向けアンケート内容 通学状況

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|---|--|
| 2-1 | 登校時に利用する交通手段を <u>利用する順</u> にお答えください。 | ※利用順に交通手段を回答して頂く。選択肢は以下 1. 鉄道(京都丹後鉄道) 2. 鉄道(JR) 3. バス 4. 自動車(送迎) 5. バイク・原付 6. 自転車 7. 徒歩 8. その他 |
| 2-2 | 登校時に要する時間をお答え ください。 | ※所要時分を入力して回答 |
| 2-3 | 下校時に利用する交通手段を <u>利用する順</u> にお答えください。 | ※利用順に交通手段を回答して頂く。選択肢は以下 1. 鉄道(京都丹後鉄道) 2. 鉄道(JR) 3. バス 4. 自動車(送迎) 5. バイク・原付 6. 自転車 7. 徒歩 8. その他 |
| 2-4 | 下校時に塾や習い事などの寄 り道先はありますか。 | 1. ある 2. ない |

(3) 自動車送迎の実態把握

※2-1 で自動車送迎のみと回答した高校生を対象に設問

表 高校生向けアンケート内容 自動車送迎

| seq | 設問 | 選択肢 |
|----------|-------------------------------------|--|
| 3-1 | 自動車送迎を利用して通学されていますか。 | 1. 利用している 2. 利用していない |
| 3-2 ① | 自動車で送迎される際の送り先を教えてください。 | ※3-1 で「1.利用している」と回答した方のみ 1. 学校 2. 鉄道駅 3. バス停 4. その他 |
| 3-2 ② | 最もよく利用する駅を教えてください。 | ※3-2①で「2.鉄道駅」と回答した方のみ ※京都丹後鉄道各駅を選択可能なよう設定(プルダウン) |
| 3-3 | 通学での自動車送迎の状況について教えてください。 | ※3-1 で「1.利用している」と回答した方のみ 1. 通勤する家族に同乗している 2. 通学の送迎だけのために車を出してもらっている 3. 近所の人と相乗りを行っている 4. その他 |
| 3-4 | 通学に自動車送迎を利用する理由を教えてください。 (複数回答可) | ※3-1 で「1.利用している」と回答した方のみ 1. 通学に利用できる公共交通がない 2. 公共交通を利用するより移動時間が短い 3. 都合の良い時間帯に公共交通が運行されていない 4. 公共交通の運賃が高い 5. 送迎してくれる人の職場の付近又は通勤ルート上に学校がある 6. その他 |
| 3-5 | 自動車送迎に対する考え方について教えてください。 (複数回答可) | ※3-1 で「1.利用している」と回答した方のみ 1. 公共交通で移動するよりも便利 2. 送迎してくれる人の負担が心苦しい 3. 公共交通が便利になるなら、公共交通での通学に変更したい 4. その他 |
| 3-6 | どういった改善がなされた場合に、京都丹後鉄道を利用して通学しますか。 | ※3-1 で「1.利用している」と回答した方のみ 1. 登校時の運行本数の増加 2. 下校時の運行本数の増加 |

| seq | 設問 | 選択肢 |
|----------|-----------------------------|--|
| | (複数回答可) | 3. 昼間の時間帯の運行本数の増加 4. 改札でのICカード利用への対応 5. 待合所の整備 6. 駅周辺施設(商業施設等)の整備 7. フリーWi-Fiの整備 8. 駅へアクセスする路線バスの整備・サービス向上 9. 着席して利用できる 10. 始発の時間を早くする 11. 終電の時間を遅くする 12. 丹鉄と通学経路が合わないため利用しない 13. 丹鉄に変更するつもりはない 14. その他 |
| 3-7 ① | 運行本数を増やしてほしい路線・方面を教えてください。 | ※3-6 で「1.登校時の運行本数の増加」と回答した方のみ 1. 宮豊線(宮津方面) 2. 宮豊線(豊岡方面) 3. 宮舞線(宮津方面) 4. 宮舞線(西舞鶴方面) 5. 宮福線(宮津方面) 6. 宮福線(福知山方面) |
| 3-7 ② | 運行本数を増やしてほしい時間帯を教えてください。 | ※3-6 で「1.登校時の運行本数の増加」と回答した方のみ ※5 時台～23 時台を入力(プルダウン) |
| 3-7 ③ | 運行本数を増やしてほしい路線・方面を教えてください。 | ※3-6 で「2.下校時の運行本数の増加」と回答した方のみ 1. 宮豊線(宮津方面) 2. 宮豊線(豊岡方面) 3. 宮舞線(宮津方面) 4. 宮舞線(西舞鶴方面) 5. 宮福線(宮津方面) 6. 宮福線(福知山方面) |
| 3-7 ④ | 運行本数を増加してほしい時間帯を教えてください。 | ※3-6 で「2.下校時の運行本数の増加」と回答した方のみ ※5 時台～23 時台を入力(プルダウン) |
| 3-7 ⑤ | 通学に公共交通を利用しない理由について教えてください。 | ※3-6 で「13. 丹鉄に変更するつもりはない」と回答した方のみ |

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|---------|--|
| | (複数回答可) | 1. 通学に便利な交通手段がない 2. 自動車送迎が便利で変更する理由がない 3. 他人と乗り合っの移動に抵抗がある 4. その他 |

(4) 京都丹後鉄道のアピールポイントの把握

表 高校生向けアンケート内容 アピールポイント

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|--|---|
| 4-1 | 京都丹後鉄道について魅力的だと感じる点について教えてください。 (複数回答可) | 1. 移動時間を活用できる 2. 冬場でも移動しやすい 3. 景色が綺麗 4. 自動車よりも環境によい 5. 自動車よりも健康維持によい 6. 交通事故のリスクが小さい 7. 運賃が安い 8. 友人と一緒に通学できる 9. 鉄道での移動が好き 10. 魅力を感じない 11. その他 |

1.3. アンケート調査結果（単純集計）

(1) 基礎集計

①個人属性

あなたご自身について

1-1 ①ご自宅の郵便番号

②お住まいの地域

○居住地は、「京丹後市」が34.9%最も多く、以下「舞鶴市」（14.3%）、「福知山市」（13.4%）、「与謝野町」（11.8%）と続いている。

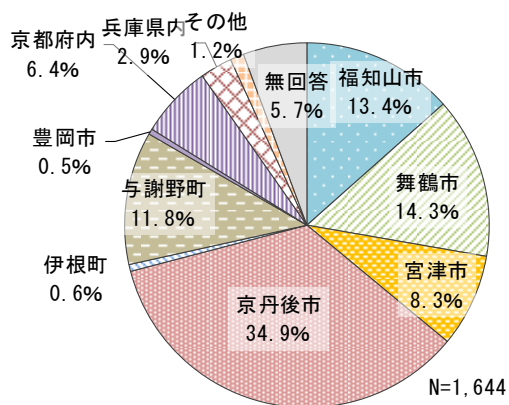


図 居住地の回答結果（高校生）

1-2 ①学校

○学校は、「峰山高校」が18.2%で最も多く、次いで「宮津天橋高校宮津学舎」(13.4%)となっている。

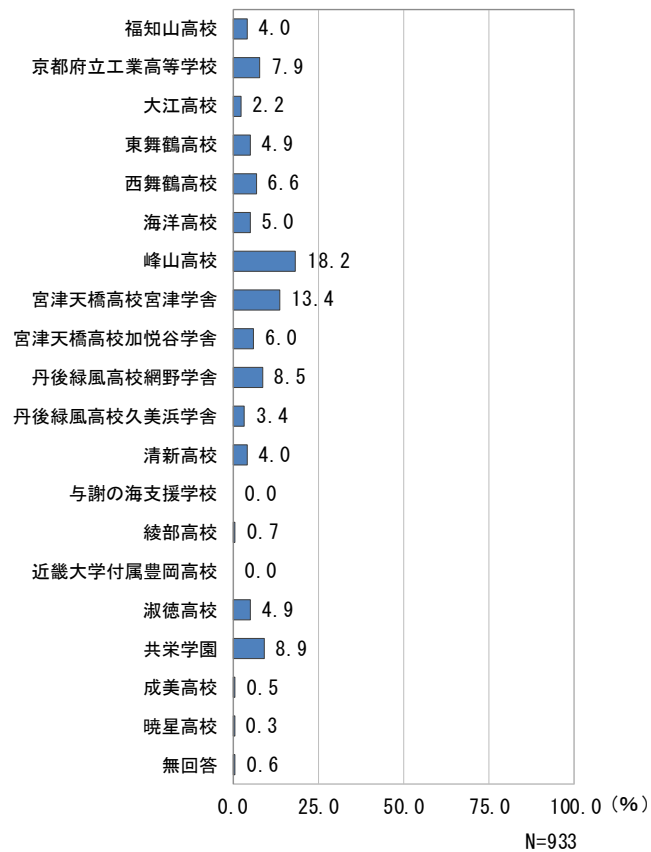


図 学校の回答結果（高校生）

1-2 ②学年

○学年は、「2年生」が最も多く、約7割を占めている。

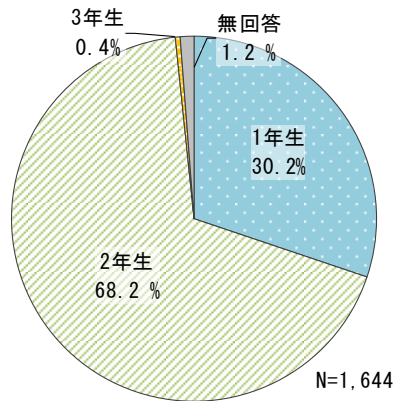


図 1.3.1 学年の回答結果（高校生）

1-3 ①京都丹後鉄道の利用頻度（通学以外も含む）

○利用頻度は、「日常的に利用する」（19.8%）と「時々利用する」（31.2%）を合わせた51.1%が利用すると回答している。

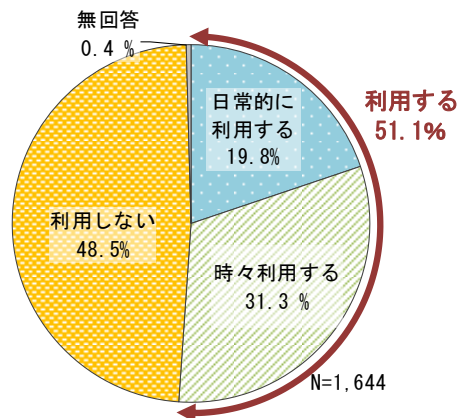


図 1.3.2 利用頻度の回答結果（高校生）

1-3 ②自宅から最もよく利用する駅

○利用駅は、「与謝野」が 15.4%で最も多く、以下「峰山」(11.5%)、「西舞鶴」(10.2%)、「宮津」(9.0%)と続いている。

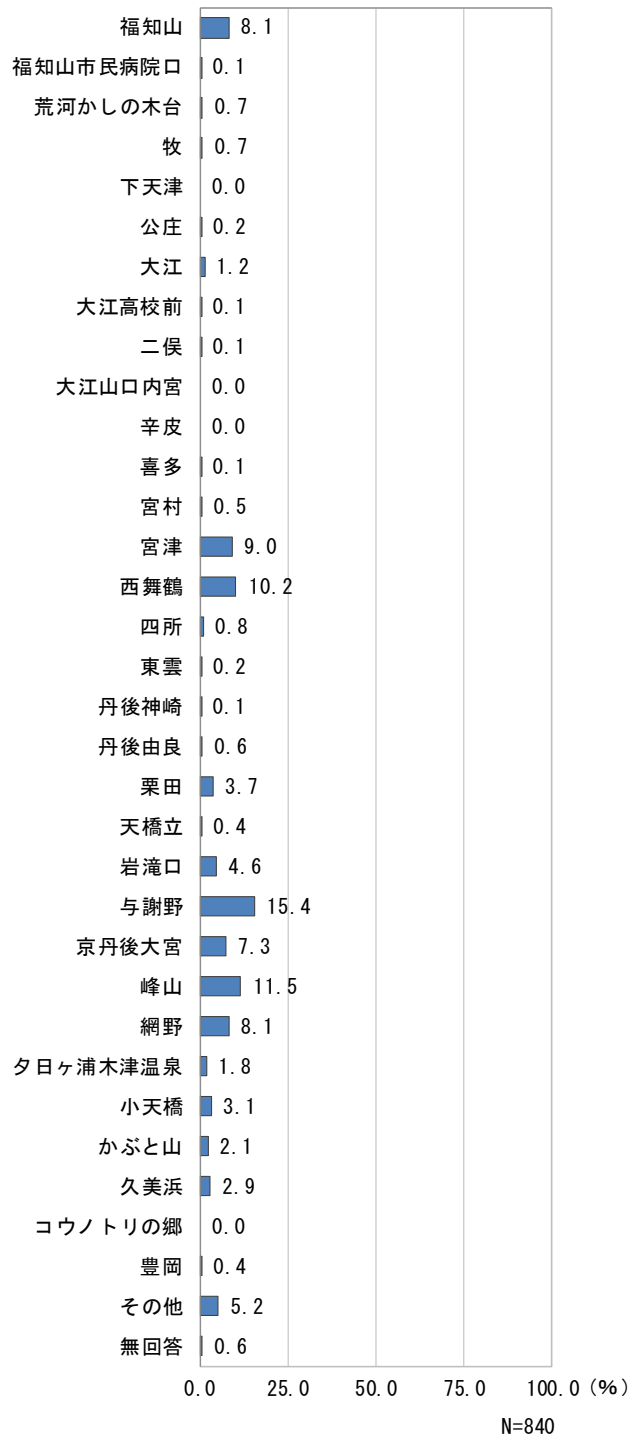


図 1.3.3 最も利用する駅の回答結果 (高校生)

②通学状況

2 通学の状況について

2-1 登校時に利用する交通手段を利用する順にお答えください。

○登校時の利用交通手段としては、「自動車(送迎)+その他」が24.6%「鉄道(丹鉄)+自動車(送迎)」が11.3%「鉄道(JR)+自動車(送迎)」が8.6%等、自動車送迎が関連する移動が比較的多数を占めている。

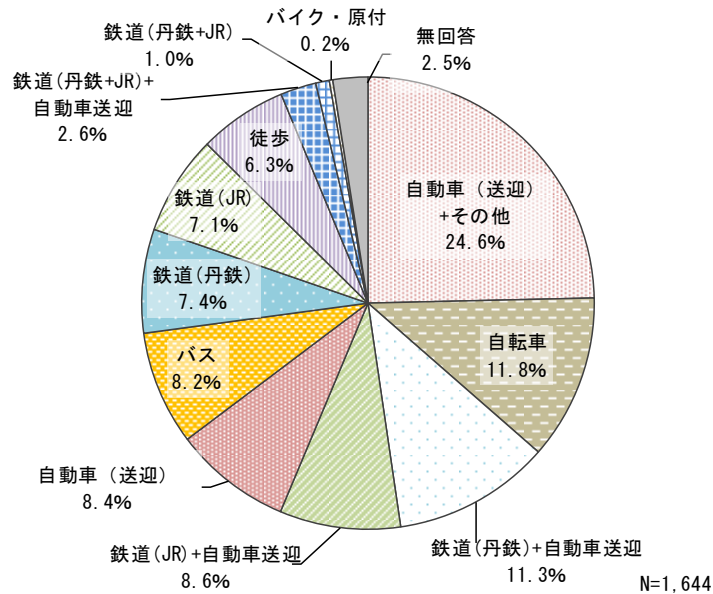


図 1.3.4 登校時に利用する交通手段の回答結果（高校生）

2-2 登校に要する時間をお答えください。

○登校に要する時間は、「11～20分」が19.5%で最も多く、次いで「31～40分」(17.4%)となっている。また、1時間以上かけて通学している生徒も15.7%を占める。

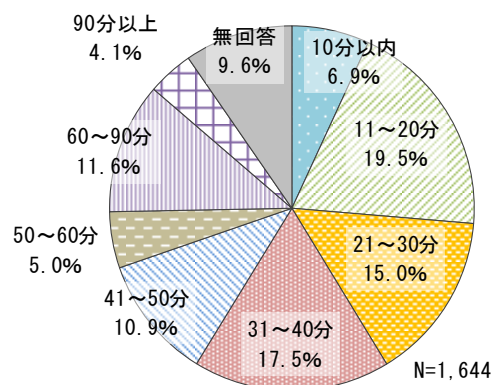


図 1.3.5 登校の所要時間の回答結果（高校生）

2-3 下校時に利用する交通手段を利用する順にお答えください。

○下校時の交通手段も登校時と類似した構成比となっており、自動車(送迎)に関連する交通手段が比較的多数を占めている。

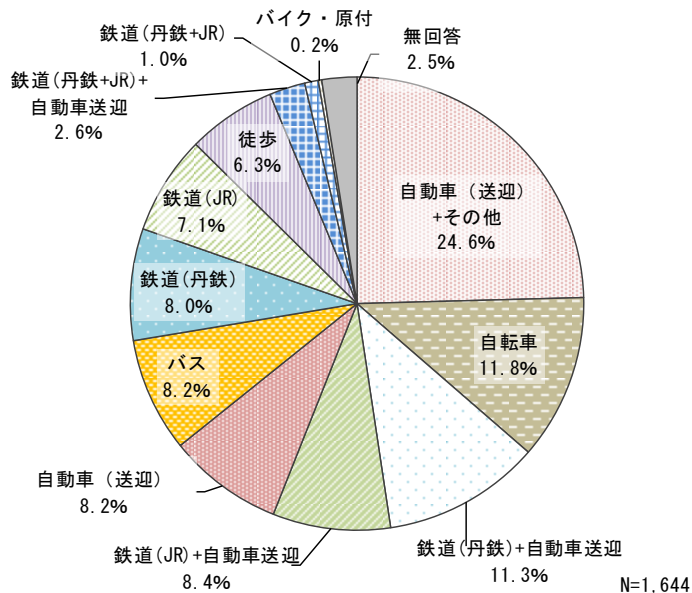


図 1.3.6 下校時に利用する交通手段の回答結果 (高校生)

2-4 下校時に塾や習い事などの寄り道先はありますか

○下校時の寄り道先は、「ない」が約8割を占めている。

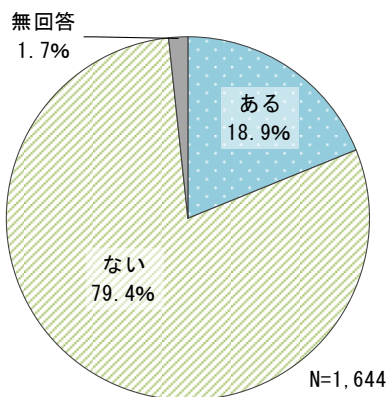


図 1.3.7 寄り道先の有無の回答結果 (高校生)

③自動車送迎の実態把握

3 自動車送迎について

3-1 自動車送迎を利用して通学されていますか。

○自動車送迎は、「利用している」が半数以上を占めている。

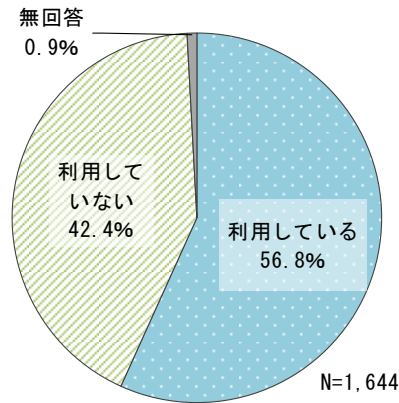


図 1.3.8 自動車送迎の利用の有無の回答結果（高校生）

3-2 ①自動車で送迎される際の送り先を教えてください。

※3-1で「利用している」と回答した人のみ

○自動車送迎の送り先は、「学校」が約6割を占めている。

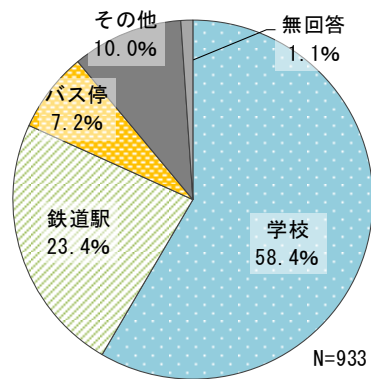


図 1.3.9 自動車送迎の際の送り先の回答結果（高校生）

3-2 ②最もよく利用する駅を教えてください。

※3-1で「利用している」、3-2で「鉄道駅」と回答した人のみ

○最もよく利用する駅は、「与謝野」が20.6%で最も多く、次いで「その他」(17.9%)となっている。

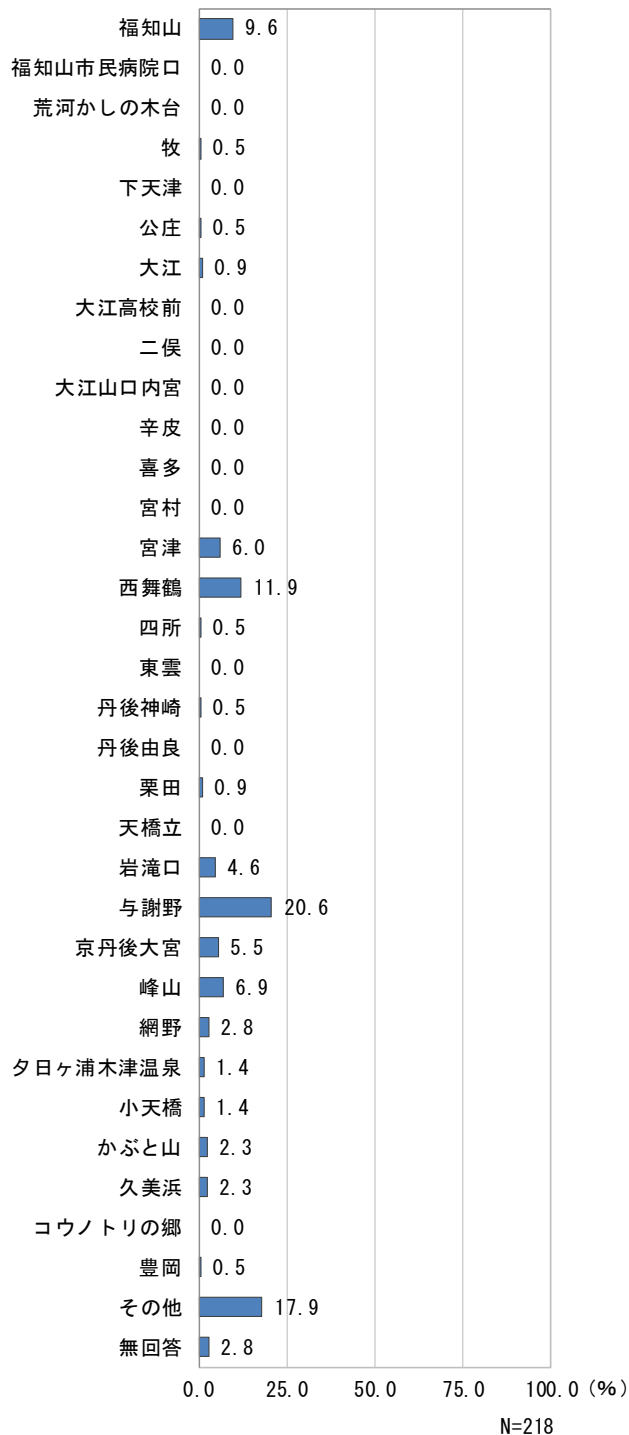


図 1.3.10 最もよく利用する駅の回答結果 (高校生)

3-3 通学での自動車送迎の状況について教えてください。

※3-1で「利用している」と回答した人のみ

○自動車送迎の状況は、「通学の送迎のためだけに車を出してもらっている」が51.9%で、次いで「通勤する家族に同乗している」(44.3%)となっている。

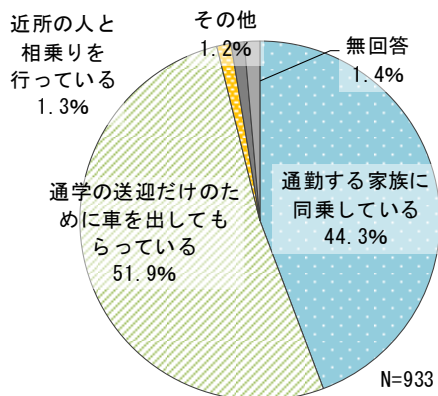


図 1.3.11 自動車送迎の状況の回答結果（高校生）

3-4 通学に自動車送迎を利用する理由を教えてください。

※3-1で「利用している」と回答した人のみ

○自動車送迎を利用する理由は、「公共交通を利用するより移動時間が短い」が33.0%で最も多く、以下「送迎してくれる人の職場又は通勤ルート上に学校がある」(23.9%)、「その他」(23.4%)と続いている。

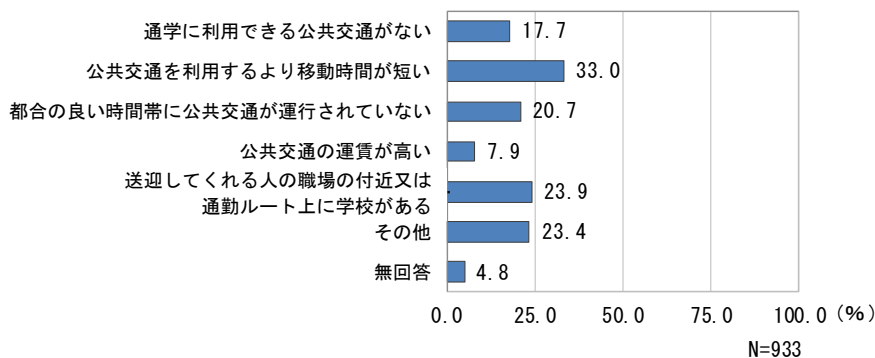


図 1.3.12 自動車送迎を利用する理由の回答結果（高校生）

3-5 自動車送迎に対する考え方について教えてください。

※3-1で「利用している」と回答した人のみ

○自動車送迎に対する考え方では、「公共交通で移動するよりも便利」が6割以上を占めている。一方で「公共交通が便利になるなら、公共交通での通学に変更したい」が14.7%となっている。

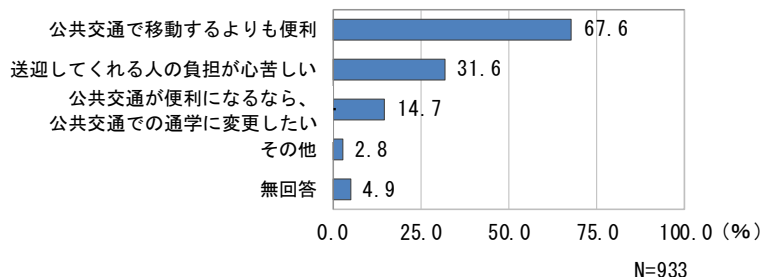


図 1.3.13 自動車送迎に対する考え方の回答結果（高校生）

3-6 どういった改善がなされた場合に、京都丹後鉄道を利用して通学しますか。また、すでに京都丹後鉄道を通学に利用されている方はどういった改善がなされた場合に通学利用者が増加すると思いますか。

※3-1で「利用している」と回答した人のみ

○京都丹後鉄道を利用するための改善点は、「運行本数の増加」（登校時：28.2%、下校時：28.0%）が多くなっている。また、「丹鉄に変更するつもりはない」という回答が24.8%を占めている。

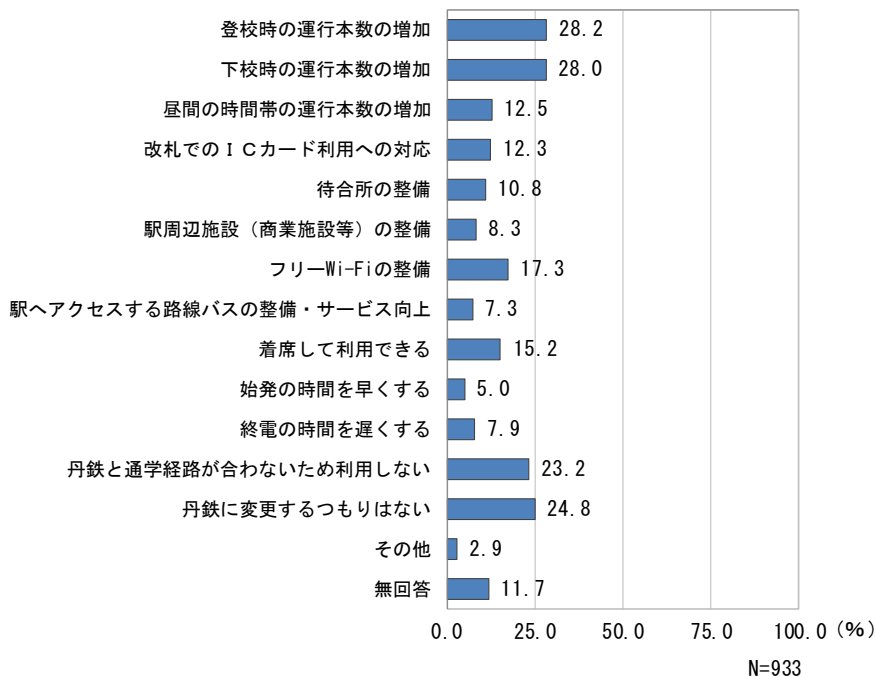


図 1.3.14 通学利用のための京都丹後鉄道の改善点の回答結果（高校生）

3-7 ①運行本数を増やしてほしい路線・方面を教えてください。

※3-6で「登校時の運行本数の増加」の回答した人のみ

○登校時に運行を増やしてほしい路線は、「宮豊線（宮津方面）」が25.5%で最も多くなっている。

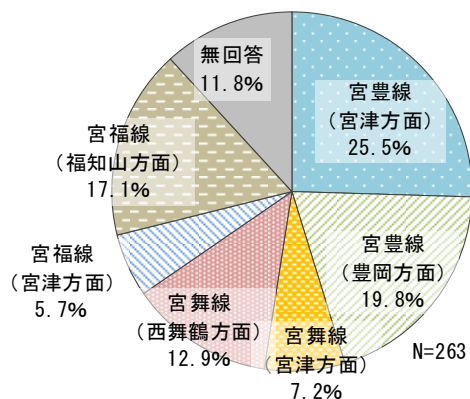


図 1.3.15 運行本数増加を希望する路線と方面の回答結果（高校生）

3-7 ②運行本数を増やしてほしい時間帯を教えてください。

※3-6で「登校時の運行本数の増加」の回答した人のみ

○登校時に運行を増やしてほしい時間帯は、「7時台」が約4割を占めている。

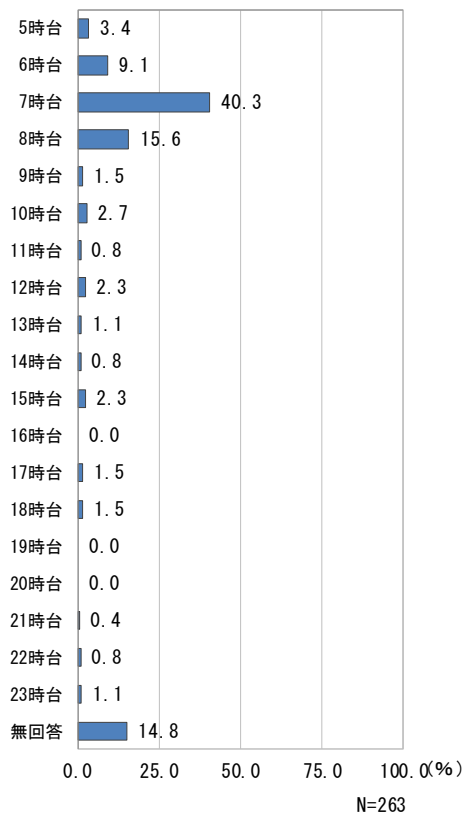


図 1.3.16 運行本数増加を希望する時間帯の回答結果（高校生）

3-7 ③運行本数を増やしてほしい路線・方面を教えてください。

※3-6で「下校時の運行本数の増加」の回答した人のみ

○下校時に運行本数を増やしてほしい路線は、「宮豊線（豊岡方面）」が33.0%で最も多くなっている。

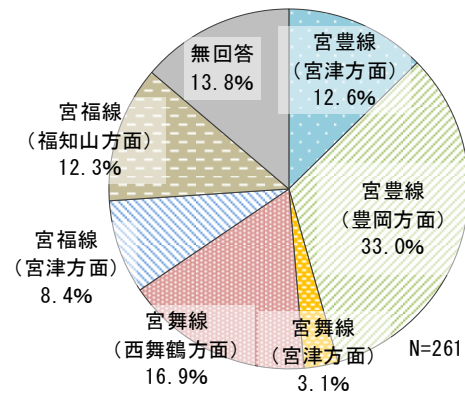


図 1.3.17 運行本数増加を希望する路線と方面の回答結果（高校生）

3-7 ④運行本数を増やしてほしい時間帯を教えてください。

※3-6で「下校時の運行本数の増加」の回答した人のみ

○下校時に運行本数を増やしてほしい時間帯は、「17時台」が17.6%で最も多く、次いで「18時台」（15.7%）となっている。

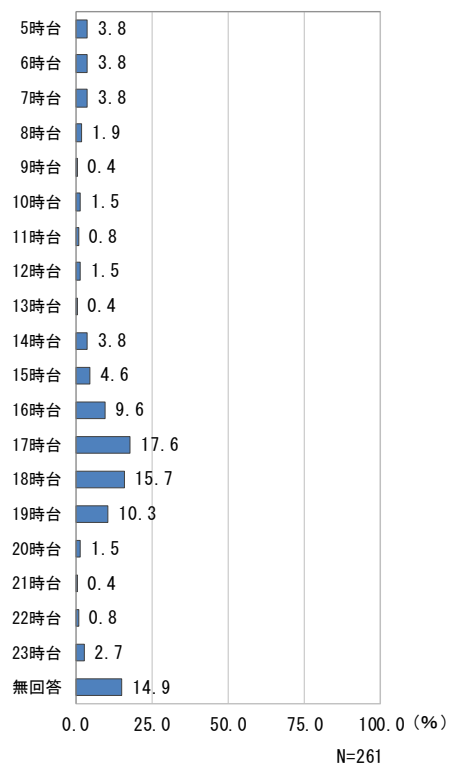


図 1.3.18 運行本数増加を希望する時間帯の回答結果（高校生）

3-7 ⑤通学公共交通を利用しない理由について教えてください。

※3-6で「丹鉄に変更するつもりはない」の回答した人のみ

○通学公共交通を利用しない理由は、「自動車送迎が便利で変更する理由がない」が半数近くを占めている。次いで「通学に便利な公共交通手段がない」が22.5%を占めている。

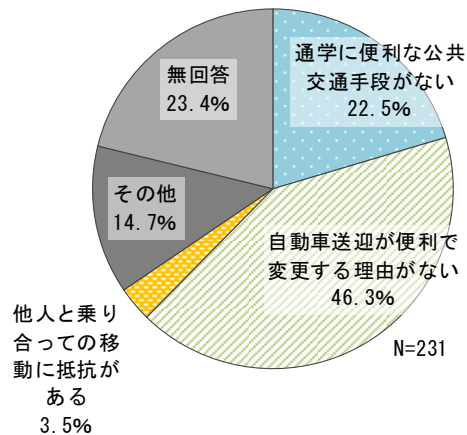


図 1.3.19 通学公共交通を利用しない理由の回答結果（高校生）

④京都丹後鉄道のアピールポイント

4 京都丹後鉄道の魅力について

4-1 京都丹後鉄道について魅力的だと感じる点について教えてください。

○京都丹後鉄道の魅力的な点は、「景色が綺麗」が33.9%で最も多く、次いで「移動時間を活用できる」(28.6%)となっている。

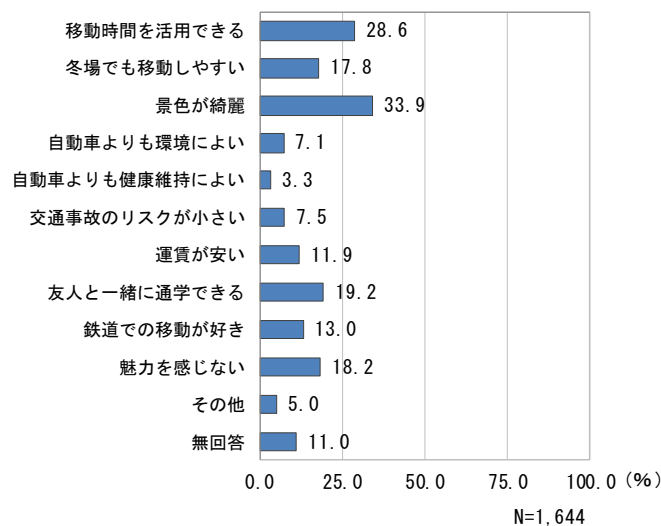


図 1.3.20 京都丹後鉄道の魅力的な点の回答結果（高校生）

2. 企業従業者アンケート調査

2.1. 調査の実施概要

| | |
|---------|--|
| 調査目的 | 丹鉄を利用しやすいと想定される事業所（駅に近い等）の従業員を対象に通勤状況や丹鉄に対する考え等を把握し、丹鉄での定期通勤を促進する方策を検討するためのアンケート調査 |
| 調査時期 | 沿線市町から協力事業所への依頼 11/30～12/8 配布・回答 12/11～12/22 |
| 配布・回収方法 | 協力を得られた事業所の従業者を対象に回答用 WEB サイトの URL と QR コードを記した協力依頼文を配布し、WEB にて回答 |
| 配布・回収状況 | 協力事業所数：31 事業所 回答数/配布数=947/3,998 回収率 23.7% ※回収率は市町によって 4%～89%とばらつきあり |

2.2. アンケート項目

アンケートの設問を以下の通り設定した。

表 企業向けアンケート項目概要

| 分類 | 設問項目 |
|--------------------|---|
| 個人属性の把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・性別 ・年齢 ・住所 ・企業所在地 ・運転免許の保有状況 ・自宅から最もよく利用する丹鉄の最寄り駅、所要時間 等 |
| 通勤状況の実態把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・通勤時、帰宅時の利用交通手段(京都丹後鉄道利用の有無) ・通勤時の所要時間 |
| 京都丹後鉄道利用への転換可能性の把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・勤務先での駐車場の整備状況 ・通勤手段として自動車を利用する理由 ・どのような改善があった場合に、京都丹後鉄道利用へ転換するか ・京都丹後鉄道利用へ転換しない理由 |
| 京都丹後鉄道のアピールポイントの把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・京都丹後鉄道利用のアピールポイント(沿線企業従業員が魅力的だと感じる点) |

(1) 個人属性の把握

表 企業従業員向けアンケート内容 個人属性

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|----|---|
| 1-1 | 性別 | <ul style="list-style-type: none"> 1. 男性 2. 女性 3. 回答しない |
| 1-2 | 年齢 | <ul style="list-style-type: none"> 1. 15~19歳 2. 20~29歳 3. 30~39歳 4. 40~49歳 5. 50~59歳 6. 60~69歳 7. 70~79歳 8. 80歳以上 |
| 1-3 | 住所 | ※郵便番号で回答 |

| seq | 設問 | 選択肢 |
|----------|---|--|
| 1-4 | 企業所在地 | ※郵便番号で回答 |
| 1-5 | 運転免許の保有状況 | 1. 自動車運転免許を持っており、普段から運転する 2. バイク・原付のみ免許あり 3. 自動車免許は持っているが、普段は運転しない 4. 免許返納しており今は持っていない 5. もとから持っていない |
| 1-6 | 京都丹後鉄道の利用頻度、自宅から最もよく利用する駅（京都丹後鉄道）とその駅まで移動する際の交通手段、駅までの所要時間を教えてください。 | |
| 1-6 ① | 京都丹後鉄道の利用頻度 (通勤以外も含む) | 1. 日常的に利用する 2. 時々利用する 3. 利用しない |
| 1-6 ② | 自宅から最もよく利用する駅 | ※1-6 で「1.日常的に利用する」「2.時々利用する」を回答した方のみ ※京都丹後鉄道各駅を選択可能なよう設定(プルダウン) |
| 1-6 ③ | 自宅から駅まで最もよく利用する交通手段 | 1. 自転車 2. 徒歩 3. バス 4. 自動車(運転) 5. 自動車(送迎) 6. バイク・原付 7. その他 |
| 1-6 ④ | 自宅から最もよく利用する駅までの所要時間 | ※所要時分は記述式で入力 |

(2) 通勤状況の実態把握

表 企業従業員向けアンケート内容 通勤状況

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|-----------------------|---|
| 2-1 | 出勤時に利用する交通手段を教えてください。 | ※利用順に交通手段を回答して頂く。選択肢は以下 1. 鉄道(京都丹後鉄道) 2. 鉄道(JR) 3. バス 4. 自動車(運転) 5. 自動車(送迎) 6. バイク・原付 |

| | | |
|-----|-----------------------|--|
| | | 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他 |
| 2-2 | 出勤時に要する時間を教えてください。 | ※所要時分を入力して回答 |
| 2-3 | 帰宅時の交通手段は出勤時と同じですか。 | 1. 出勤時と同じ 2. 出勤時と異なる |
| 2-4 | 帰宅時に利用する交通手段を教えてください。 | ※2-3で「2.出勤時と異なる」と回答した方のみ ※利用順に交通手段を回答して頂く。選択肢は以下 1. 鉄道(京都丹後鉄道) 2. 鉄道(JR) 3. バス 4. 自動車(運転) 5. 自動車(送迎) 6. バイク・原付 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他 |
| 2-5 | 帰宅時に要する時間を教えてください。 | ※2-3で「2.出勤時と異なる」と回答した方のみ ※所要時分を入力して回答 |

(3) 京都丹後鉄道利用への転換可能性の把握

※2-1で自動車のみと回答した従業員を対象に設問

表 企業従業員向けアンケート内容 転換可能性

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|-----------------------------|---|
| 3-1 | 通勤に自動車を利用されていますか。 | 1. 利用している(自分で運転) 2. 利用している(同乗) 3. 自宅～駅まで利用している(自分で運転・同乗) 4. 利用していない |
| 3-2 | 勤務先付近での駐車場の利用状況について教えてください。 | ※3-1で「1.利用している(自分で運転)」と回答した方のみ 1. 勤務先に駐車場あり(無料) 2. 勤務先に駐車場あり(有料) 3. 勤務先付近の有料駐車場を利用 4. その他 |

| seq | 設問 | 選択肢 |
|----------|---|--|
| 3-3 | 通勤手段として自動車を利用する理由を教えてください。 (複数回答可) | ※3-1 で「1~2」と回答した方のみ 1. 公共交通を利用するより移動時間が短い 2. 都合の良い時間帯に公共交通が運行されていない 3. 公共交通の運賃が高い 4. 通勤に利用する自動車を業務でも利用する 5. 自動車での移動が好き 6. 他人と乗り合っの移動に抵抗がある 7. その他 |
| 3-4 | どういった改善がなされた場合に、京都丹後鉄道を利用して通勤しますか。 (複数回答可) | ※3-1 で「1~2」と回答した方のみ 1. 出勤時の運行本数の増加 2. 帰宅時の運行本数の増加 3. 昼間の時間帯の運行本数の増加 4. 改札でのICカード利用への対応 5. 待合所の整備 6. 駅周辺施設(商業施設等)の整備 7. フリーWi-Fiの整備 8. 駅へアクセスする路線バスの整備・サービス向上 9. 着席して利用できる 10. 丹鉄に変更するつもりはない 11. その他 |
| 3-5 ① | 出勤時に運行本数を増加してほしい路線・方面を教えてください。 | ※3-4 で「1.出勤時の運行本数の増加」と回答した方のみ 1. 宮豊線(宮津方面) 2. 宮豊線(豊岡方面) 3. 宮舞線(宮津方面) 4. 宮舞線(西舞鶴方面) 5. 宮福線(宮津方面) 6. 宮福線(福知山方面) |
| 3-5 ② | 出勤時に運行本数を増加してほしい時間帯を教えてください。 | ※3-4 で「1.出勤時の運行本数の増加」と回答した方のみ ※5 時台~23 時台を入力(プルダウン) |
| 3-6 ① | 帰宅時に運行本数を増加してほしい路線・方面を教えてください。 | ※3-4 で「2.帰宅時の運行本数の増加」と回答した方のみ 1. 宮豊線(宮津方面) 2. 宮豊線(豊岡方面) 3. 宮舞線(宮津方面) |

| seq | 設問 | 選択肢 |
|----------|------------------------------|---|
| | | 4. 宮舞線(西舞鶴方面) 5. 宮福線(宮津方面) 6. 宮福線(福知山方面) |
| 3-6 ② | 帰宅時に運行本数を増加してほしい時間帯を教えてください。 | ※3-4 で「2.帰宅時の運行本数の増加」と回答した方のみ ※5 時台～23 時台を入力(プルダウン) |
| 3-7 | 通勤に丹鉄を利用しない理由について教えてください。 | ※3-4 で「10. 丹鉄に転換するつもりはない」と回答した方のみ 1. 丹鉄と通勤経路が合わないため利用しない 2. 自動車が便利で変更する理由がない 3. 他人と乗り合っの移動に抵抗がある 4. その他 |

(4) 京都丹後鉄道のアピールポイントの把握

表 企業従業員向けアンケート内容 アピールポイント

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|--|---|
| 4-1 | 京都丹後鉄道について魅力的だと感じる点について教えてください。 (複数回答可) | 1. 移動時間を活用できる 2. 冬場でも移動しやすい 3. 景色が綺麗 4. 自動車よりも環境によい 5. 自動車よりも健康維持によい 6. 交通事故のリスクが小さい 7. 運賃が安い 8. 鉄道での移動が好き 9. 魅力を感じない 10.その他 |

2.3. アンケート調査結果（単純集計）

(1) 基礎集計

①個人属性

1 あなたご自身について

1-1 性別

○性別では、男性が6割以上を占めている。

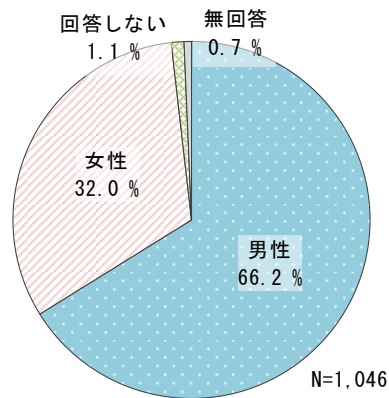


図 2.3.1 性別の回答結果（企業従業員）

1-2 年齢

○年齢では、「50～59歳」が34.2%で最も多く、次いで「40～49歳」（24.7%）となっている。

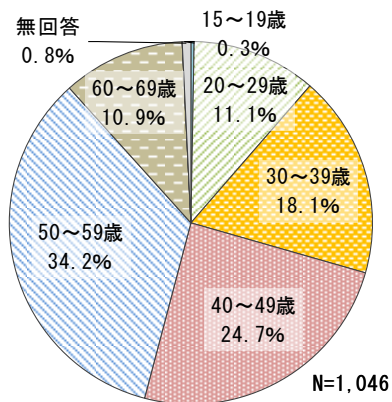


図 2.3.2 年齢の回答結果（企業従業員）

1-3 お住まいの郵便番号

○居住地では、「京丹後市」が最も多く、4割を占めている。

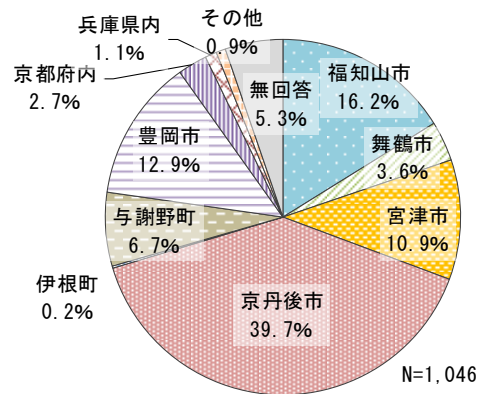


図 2.3.3 居住地の回答結果（企業従業員）

1-4 お勤め先の郵便番号

○勤務先は、「京丹後市」が最も多く、4割以上を占めている。

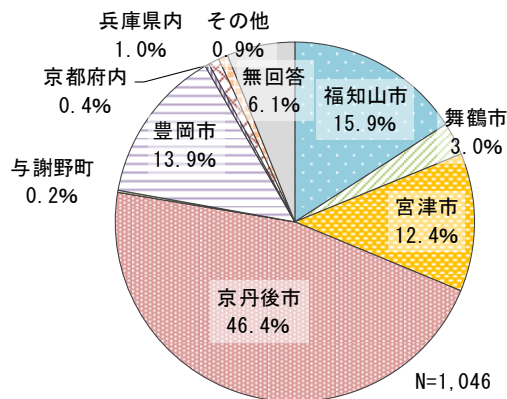


図 2.3.4 勤務先の回答結果（企業従業員）

1-5 運転免許の保有

○運転免許の保有は、「自動車運転免許を持っており、普段から運転する」が9割以上を占めている。

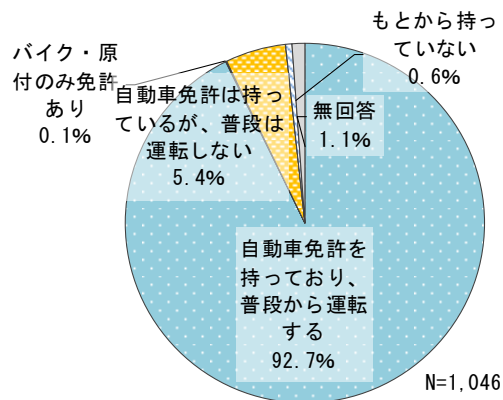


図 2.3.5 運転免許の保有の回答結果（企業従業員）

1-6 ①京都丹後鉄道の利用頻度（通勤以外も含む）

○丹鉄の利用頻度は、6割以上が「利用しない」と回答している。

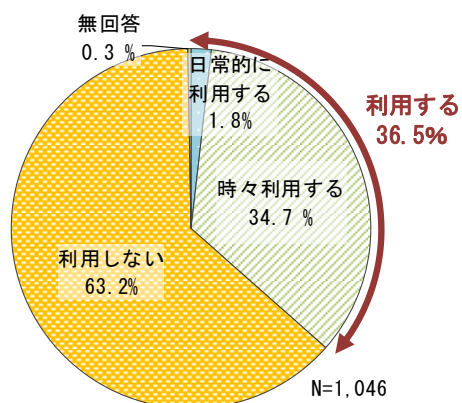


図 2.3.6 利用頻度の回答結果（企業従業員）

1-6 ②自宅から最もよく利用する駅

○自宅から最もよく利用する駅は、「峰山」が23.6%で最も多く、以下「宮津」(19.6%)、「福知山」(17.3%)となっている。

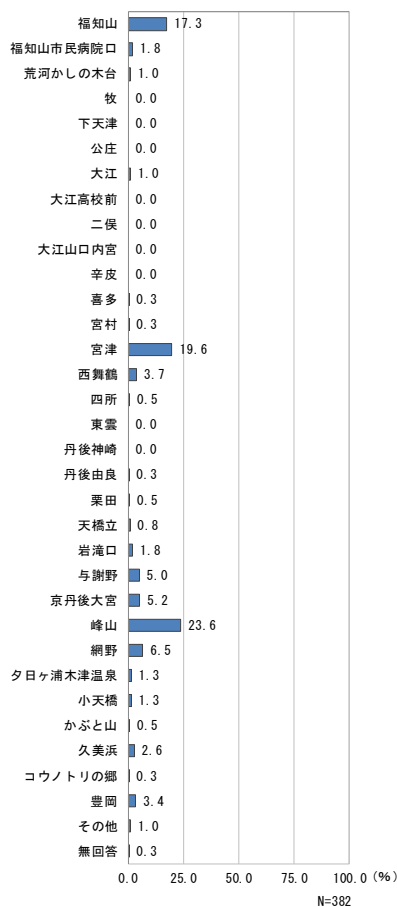


図 2.3.7 最も多く利用する駅の回答結果（企業従業員）

1-6 ③自宅から駅まで最もよく利用する交通手段

○自宅から駅までの交通手段では、「自動車（運転）」が40.6%で最も多く、次いで「徒歩」（32.5%）となっている。

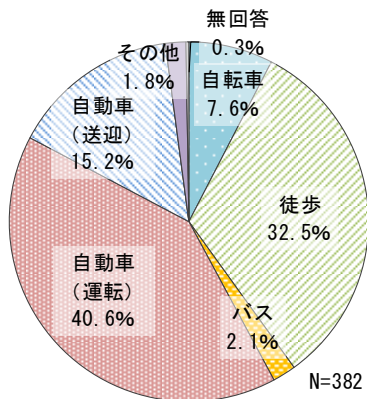


図 2.3.8 最もよく利用する交通手段の回答結果（企業従業員）

1-6 ④自宅から最もよく利用する駅までの所要時間

○自宅から駅までの所要時間は、「11～20分」が最も多く、4割以上を占めている。

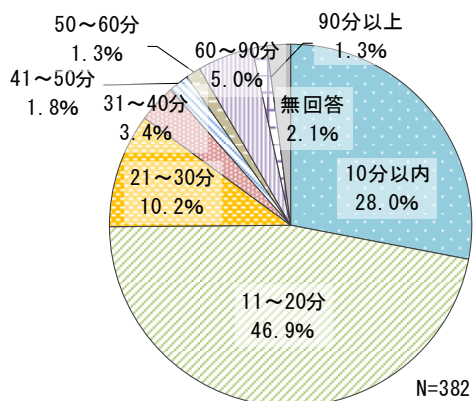


図 2.3.9 最もよく利用する駅までの所要時間の回答結果（企業従業員）

②通勤の状況

2 通勤の状況について

2-1 出勤時に利用する交通手段を教えてください。

○出勤時の交通手段として「自動車（運転）」のみで移動する方が過半数を占めている。

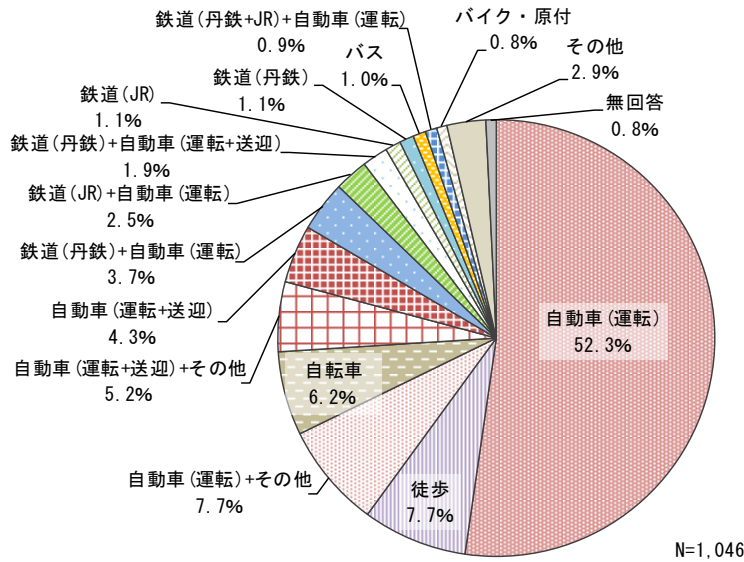


図 2.3.10 出勤時に利用する交通手段の回答結果（企業従業員）

2-2 出勤に要する時間をお答えください。

○出勤に要する時間は、「11～20分」が37.8%で最も多く、次いで「21～30分」（21.8%）となっている。

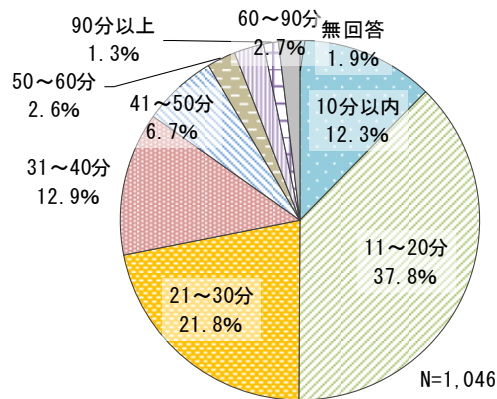


図 2.3.11 出勤の所要時間の回答結果（企業従業員）

2-3 帰宅時の交通手段は出勤と同じですか。

○帰宅時の交通手段は、「出勤時と同じ」が98.4%を占めている。

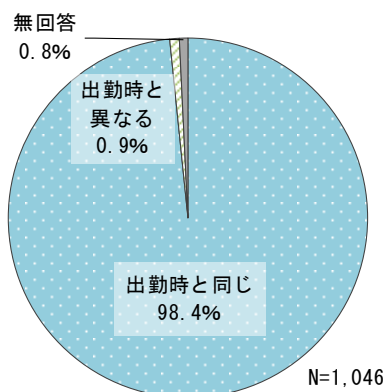


図 2.3.12 帰宅時の交通手段の回答結果（企業従業員）

2-4 帰宅時に利用する交通手段を教えてください。

○帰宅時の交通手段として「自動車（運転）」のみで移動する方が過半数を占めており、出勤時と類似した傾向となっている。

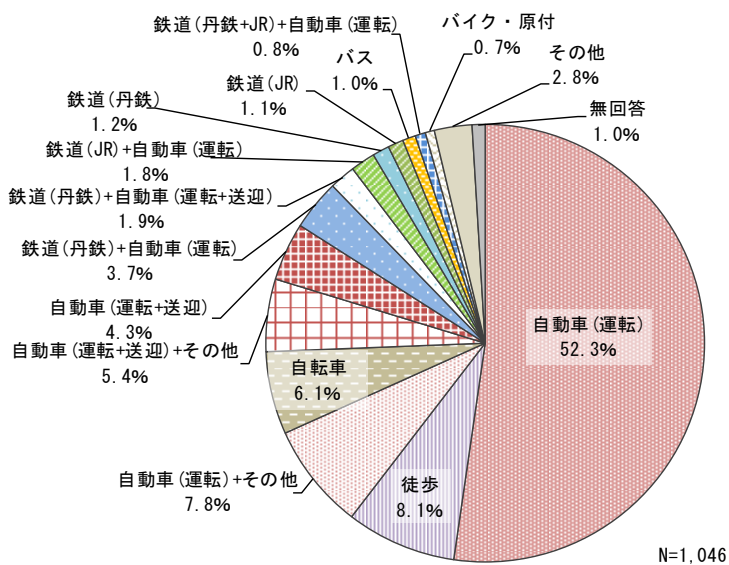


図 2.3.13 帰宅時に利用する交通手段の回答結果（企業従業員）

2-5 帰宅時に要する時間を教えてください。

○帰宅の所要時間は、「11～20分」が33.3%で最も多くなっている。

※母数が少ないため注意が必要

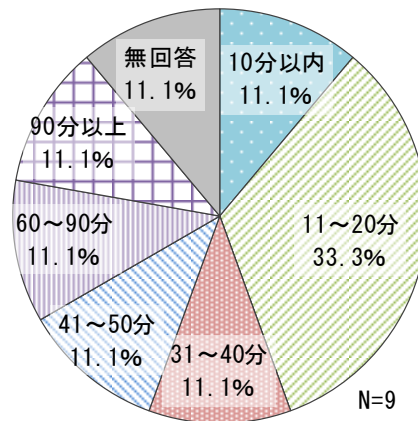


図 2.3.14 帰宅時に要する時間の回答結果（企業従業員）

③自動車送迎の実態把握

3 京都丹後鉄道利用への転換可能性

3-1 通勤に自動車を利用されていますか。

○通勤への自動車利用は、「利用している（自分で運転）」が最も多く、7割以上を占めている。

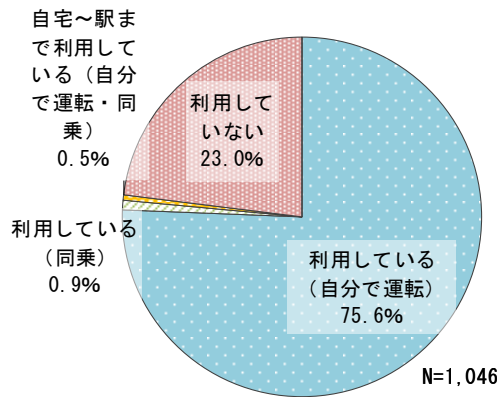


図 2.3.15 通勤時の自動車利用の有無の回答結果（企業従業員）

3-2 勤務先付近での駐車場の利用状況について教えてください。

※3-1で「利用している（自分で運転）」と回答した人のみ

○駐車場の利用状況は、「勤務先に駐車場あり（無料）」が最も多く、8割以上を占めている。

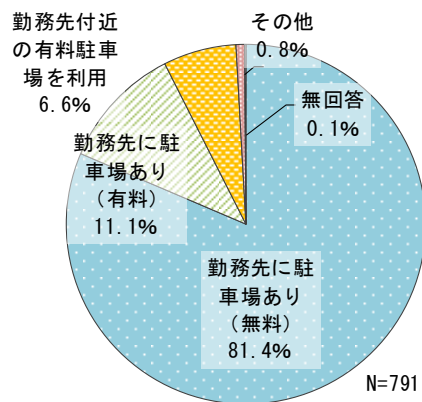


図 2.3.16 勤務先付近での駐車場の利用状況の回答結果（企業従業員）

3-3 通勤手段として自動車を利用する理由を教えてください。

※3-1で「利用している（自分で運転）」「利用している（同乗）」と回答した人のみ

○通勤手段として自動車を利用する理由は、「公共交通を利用するより移動時間が短い」が最も多く、8割以上を占めている。次いで「都合の良い時間帯に公共交通が運行されていない」の割合が高く50%以上となっている。

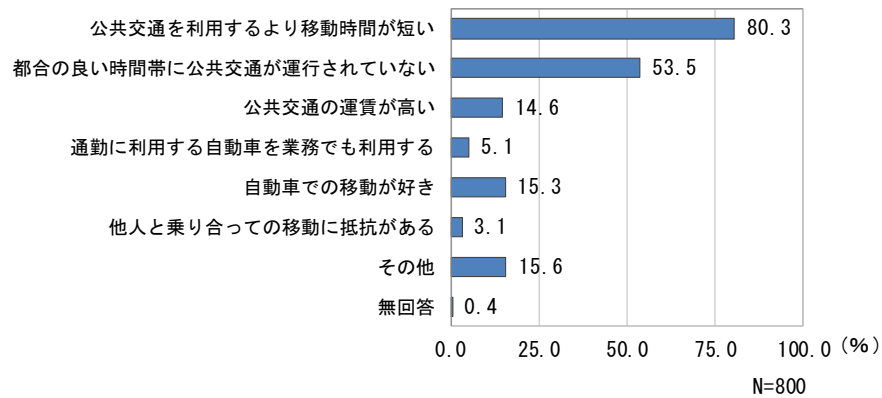


図 2.3.17 自動車通勤手段として利用する理由の回答結果（企業従業員）

3-4 どういった改善がなされた場合に、京都丹後鉄道を利用して通勤しますか。

○通勤利用のための丹鉄の改善点では、「丹鉄に変更するつもりはない」が57.5%で最も多くなっている。

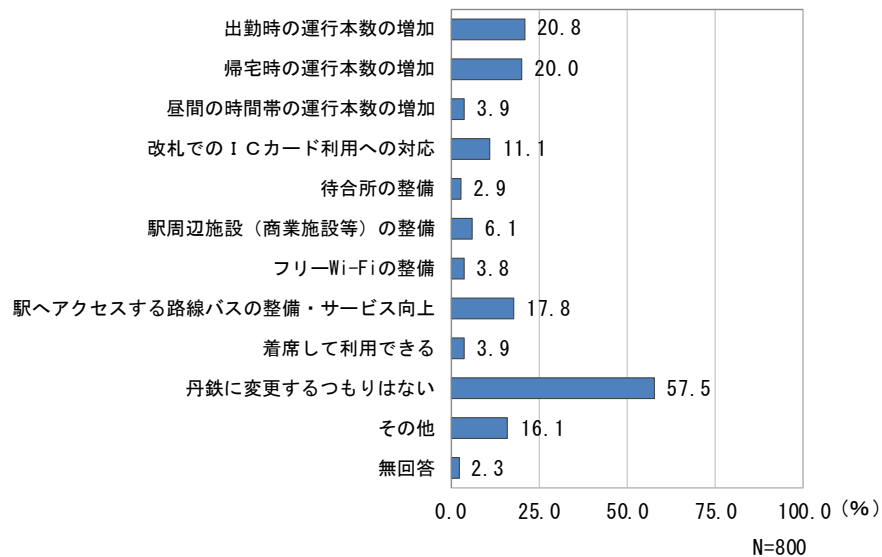


図 2.3.18 通勤利用のための京都丹後鉄道の改善点の回答結果（企業従業員）

3-5 ①運行本数を増やしてほしい路線・方面を教えてください。

※3-4で「出勤時の運行本数の増加」の回答した人のみ

○運行本数を増やしてほしい路線は、「宮豊線（豊岡方面）」が31.9%で最も多く、次いで「宮豊線（宮津方面）」28.9%となっている。

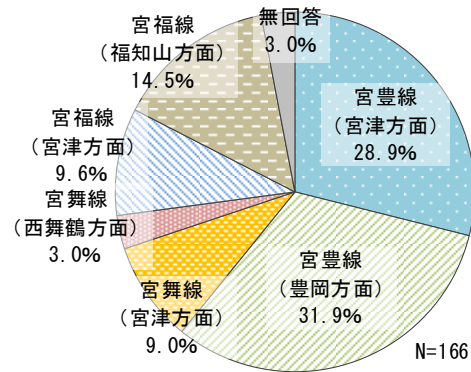


図 2.3.19 運行本数増加を希望する路線と方面の回答結果（企業従業員）

3-5 ②運行本数を増やしてほしい時間帯を教えてください。

※3-4で「出勤時の運行本数の増加」の回答した人のみ

○運行本数を増やしてほしい時間帯は、「7時台」が最も多く、7割以上を占めている。

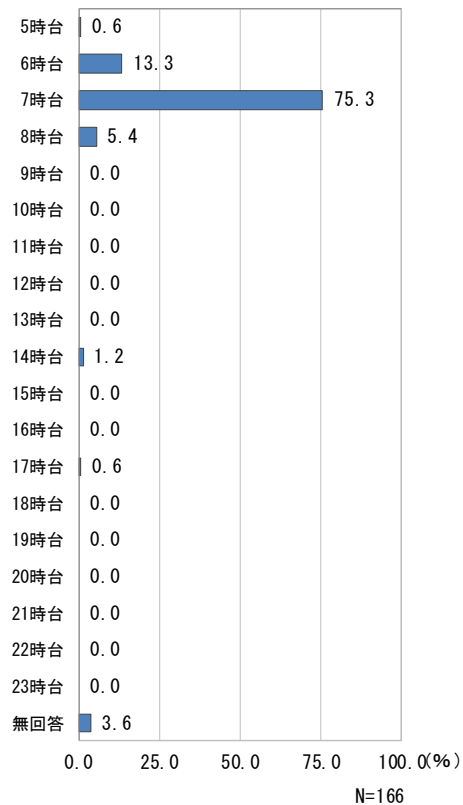


図 2.3.20 運行本数増加を希望する時間帯の回答結果（企業従業員）

3-6 ①運行本数を増やしてほしい路線・方面を教えてください。

※3-4 で「帰宅時の運行本数の増加」の回答した人のみ

○下校時に運行本数を増やしてほしい路線は、「宮豊線（豊岡方面）」が 33.0%で最も多くなっている。

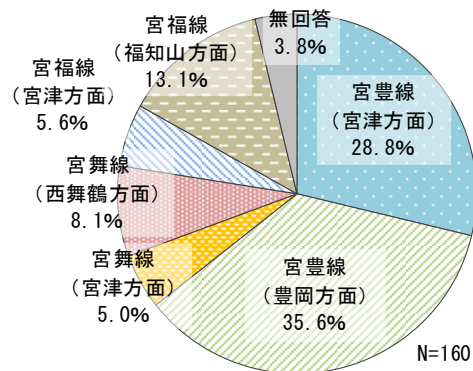


図 2.3.21 運行本数増加を希望する路線と方面の回答結果（企業従業員）

3-6 ②運行本数を増やしてほしい時間帯を教えてください。

※3-4 で「帰宅時の運行本数の増加」の回答した人のみ

○運行本数を増やしてほしい時間帯は、「18時台」が 41.3%で最も多く、次いで「17時台」(29.4%)となっている。

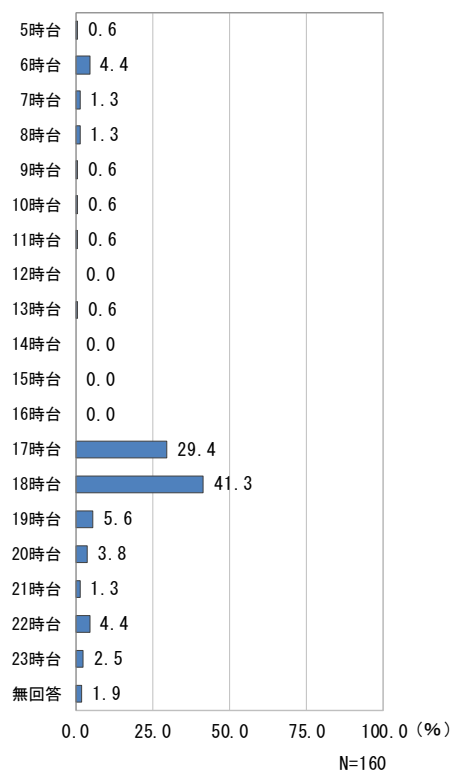


図 2.3.22 運行本数増加を希望する時間帯の回答結果（企業従業員）

3-7 通勤に丹鉄を利用しない理由について教えてください。

※3-4で「丹鉄に転換するつもりはない」の回答した人のみ

○通勤に丹鉄を利用しない理由は、「丹鉄と通勤経路が合わないため利用しない」が半数以上を占めている。

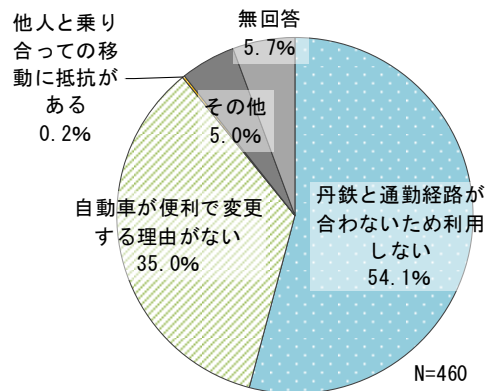


図 2.3.23 通勤に公共交通を利用しない理由の回答結果（企業従業員）

④京都丹後鉄道のアピールポイント

4 京都丹後鉄道の魅力について

4-1 京都丹後鉄道について魅力的だと感じる点について教えてください。

○京都丹後鉄道の魅力的な点は、「景色が綺麗」が45.9%で最も多く、以下「交通事故のリスクが小さい」（30.5%）、「移動時間を活用できる」（24.5%）と続いている。

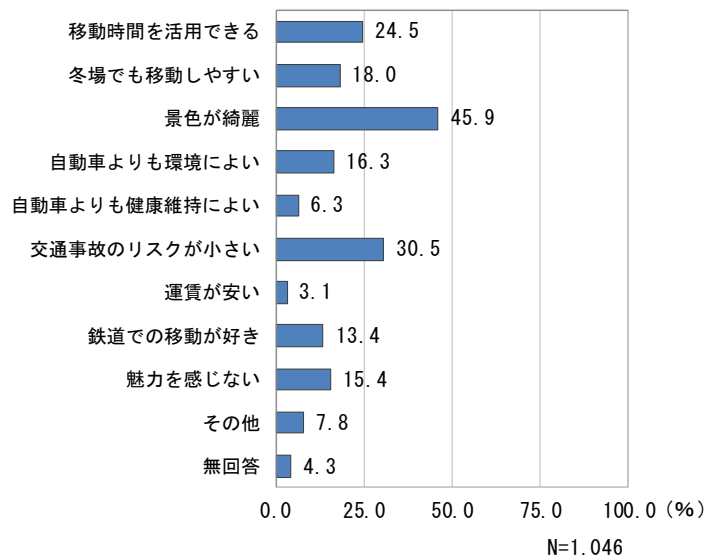


図 2.3.24 京都丹後鉄道の魅力的な点の回答結果（企業従業員）

3. インバウンドアンケート調査

3.1. 調査の実施概要

| | |
|---------|---|
| 調査目的 | 対象市町の宿泊施設を利用するインバウンド宿泊客を対象に、北近畿での移動状況や公共交通利用で困ることなど把握し、インバウンドの丹鉄利用を促進する方策を検討するためのアンケート調査 |
| 調査時期 | 宿泊施設への協力依頼・配布物郵送 12/15～12/25 配布・回答 1/5～1/191 |
| 配布・回収方法 | 協力を得られた宿泊施設を利用するインバウンドを対象に回答用 WEB サイトの URL と QR コードを記した協力依頼文を配布し、WEB にて回答 協力依頼文及び WEB サイトは、英語、韓国語、中国語、日本語を作成 回答者にはインセンティブ提供（QUO カード Pay200 円） |
| 配布・回収状況 | 協力施設数：52 施設 回答数/配布数=26/170 回収率 15.3% |

3.2. アンケート項目

アンケートの設問を以下の通り設定した。

調査票は、英語、韓国語、中国語及び日本語の各言語を作成した。

表 インバウンドアンケート項目概要

| 分類 | 設問項目 |
|---------------|--|
| 個人属性の把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・国籍 ・年齢 ・旅行の同行者数 ・日本国内の滞在日数 ・北近畿地域内の滞在日数 |
| 今回の旅行行動の把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・本日の宿泊地（市町名） ・入国または出国する空港・港湾 ・本日の宿泊施設に来る前の滞在地 ・前日の滞在地から北近畿地域に来るまでに利用した交通手段 ・北近畿地域内で利用した交通手段、及びその利用理由 ・丹鉄を利用しなかった理由 ・北近畿地域内で訪問した施設、またはこれから訪問する予定の施設 ・北近畿地域内の交通手段や訪問先の情報の入手方法 |
| 移動手段に対する意見の把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やバスで北近畿地域内を移動してみて困ったこと |

(1) 個人属性の把握

表 インバウンドアンケート内容 個人属性

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|-------------|--|
| 1-1 | 国籍 | 1. 中国 2. 香港 3. 台湾 4. 韓国 5. アメリカ 6. 豪州 7. 英国 8. 仏国 9. ベトナム 10. タイ 11. シンガポール 12. マレーシア 13. その他 |
| 1-2 | 年齢 | 1. 19歳以下 2. 20~29歳 3. 30~39歳 4. 40~49歳 5. 50~59歳 6. 60~69歳 7. 70~79歳 8. 80歳以上 |
| 1-3 | 旅行の同行者数 | 1. 1人(あなたのみ) 2. 2人 3. 3人 4. 4人 5. 5人 6. 6人以上 |
| 1-4 | 日本国内の滞在日数 | 1. 3日未満 2. 4~5日 3. 6~7日 4. 8~9日 5. 10日以上 |
| 1-5 | 北近畿地域内の滞在日数 | 1. 1日 2. 2日 3. 3日 4. 4日 5. 5日以上 |

(2) 今回の旅行行動の把握

表 インバウンドアンケート内容 今回の旅行のこと

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|-----------------------------|--|
| 2-1 | 本日宿泊している宿泊施設の所在地 | 1. 福知山市 2. 舞鶴市 3. 宮津市 4. 京丹後市 5. 伊根町 6. 与謝野町 7. 豊岡市 8. わからない |
| 2-2 | 入国した、または出国する空港・港 | ※入国、出国それぞれについて回答 1. 関西国際空港(KIX) 2. 中部国際空港(NGO) 3. 成田空港(新東京国際空港)(NRT) 4. 福岡空港(FUK) 5. その他の空港 6. 大阪港国際フェリーターミナル 7. 神戸ポートターミナル 8. その他航路発着港 |
| 2-3 | この宿泊施設に来る前日の滞在地 | 1. 自国 2. 京都市及び周辺 3. 奈良市及び周辺 4. 大阪市及び周辺 5. 神戸市及び周辺 6. 北近畿地域内 7. その他日本国内(具体的に) |
| 2-4 | 前日の滞在地から北近畿地域に来るまでに利用した交通手段 | ※複数回答可 1. 鉄道(京都丹後鉄道) 2. 鉄道(JR) 3. 長距離バス 4. 地域の路線バス 5. レンタカー 6. タクシー 7. 自転車・バイク 8. その他(具体的に) |
| 2-5 | 北近畿地域内で利用した交通手段 | ※複数回答可 1. 鉄道(京都丹後鉄道) 2. 鉄道(JR) 3. 長距離バス 4. 地域の路線バス 5. レンタカー 6. タクシー 7. 自転車・バイク 8. その他(具体的に) |
| 2-6 | 2-5で回答した交通手段を利用した理由 | ※複数回答可 1. 行きたい場所へ自由に行ける 2. 大きな荷物を持っている 3. 公共交通機関の存在を知らなかった 4. 公共交通機関の利用の仕方がわからなかった 5. 公共交通機関の運賃が高い 6. 他人と乗り合いすることがいや 7. その交通手段に乗ることが好きだ 8. その他(具体的に) |
| 2-7 | 2-4及び2-5で京都丹後鉄道を利用しなかった理由 | ※強い理由から順に3つまで選択 1. 京都丹後鉄道の存在を知らなかった 2. 京都丹後鉄道で目的地に行けることを知らなかった |

| | | |
|-----|--------------------------------|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> 3. 路線や駅や乗り方などがわからない 4. 列車の運行本数が少ない 5. 運賃が高い 6. 京都丹後鉄道の駅から宿泊施設や目的地までの距離が遠い 7. 京都丹後鉄道の駅から宿泊施設や目的地までの交通手段がない 8. 京都丹後鉄道以外に便利な交通手段がある 9. その他(具体的に) |
| 2-8 | 北近畿地域内で訪問した施設、またはこれから訪問する予定の施設 | <ul style="list-style-type: none"> ※複数回答可 1. 福知山城(福知山市) 2. 舞鶴赤レンガパーク(舞鶴市) 3. 天橋立(宮津市) 4. 夕日ヶ浦海岸(京丹後市) 5. 伊根の舟屋(伊根町) 6. ちりめん街道(与謝野町) 7. 城崎温泉(豊岡市) 8. その他(具体的に) |
| 2-9 | 北近畿地域内の交通手段や訪問先の情報の入手方法 | <ul style="list-style-type: none"> ※複数回答可 1. 日本を紹介する自国の Web サイト 2. 北近畿地域の市町が運営する Web サイト 3. JRが運営する Web サイト 4. 京都丹後鉄道が運営する Web サイト 5. 観光に関する口コミ Web サイト 6. その他の Web サイト 7. 紙のパンフレット 8. 京都駅の観光案内窓口 9. 天橋立駅の観光案内窓口 10. その他の観光案内窓口 11. 友人や知人からの口コミ 12. その他(具体的に) |

(3) 移動手段に対する意見の把握

表 インバウンドアンケート内容 自動車送迎

| seq | 設問 | 選択肢 |
|------|--------------------------|--|
| 2-10 | 鉄道やバスで北近畿地域内を移動してみて困ったこと | ※複数回答可 1. 時刻表などの情報が得にくい 2. 乗り場の場所や乗換方法がわかりにくい 3. 列車やバスの運行本数が少ない 4. 車内が混雑して座れない 5. 駅から宿泊施設や目的地までが遠い 6. 駅から宿泊施設や目的地までの交通手段がない 7. バリアフリーが十分でない 8. 自国語の案内がない 9. キャリーバッグやスーツケースを持って移動しにくい 10. 駅の周辺に商店や飲食店が少ない 11. 困ったことはない 12. 鉄道やバスを利用していない 13. その他(具体的に) |

3.3. アンケート調査結果 (単純集計)

(1) 基礎集計

①個人属性

1 あなたのこと

1-1 あなたの国籍

○国籍は、「台湾」が46.2%で最も多い。

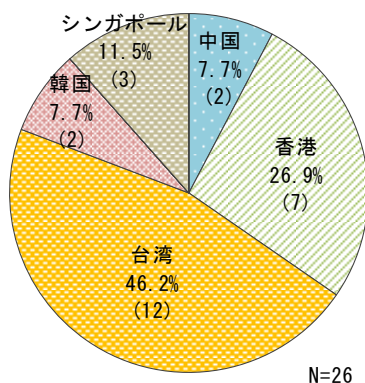


図 国籍

1-2 あなたの年齢

○年齢は、「40～49歳」が30.8%で最も多く、次いで「30～39歳」(26.9%)となっている。

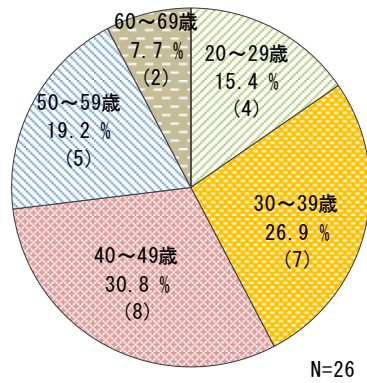


図 年齢

1-3 あなた自身を含め、一緒に旅行している人数

○旅行人数は、「2人」が6割以上を占めている。

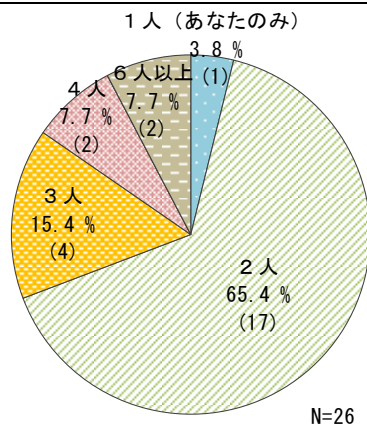


図 旅行人数

1-4 日本国内の滞在日数

○日本国内の滞在日数は、「6～7日」が42.3%で最も多い。

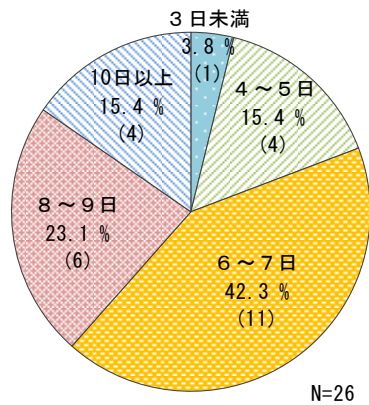


図 日本国内の滞在日数

1-5 北近畿地域内の滞在日数

○北近畿地域内の滞在日数は、「2日」が半数以上を占めている。

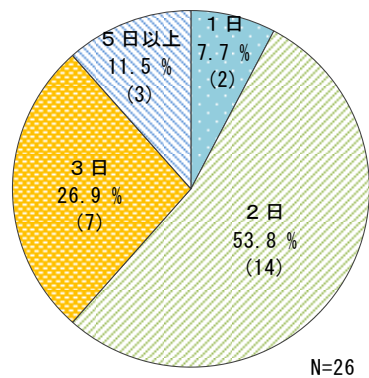


図 北近畿地域内の滞在日数

2 今回の旅行のこと

2-1 本日宿泊している宿泊施設の所在地

○宿泊地の所在地は、「宮津市」が50.0%で最も多く、次いで「伊根町」(34.6%)となっている。

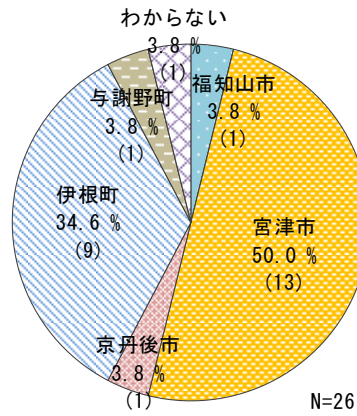


図 宿泊施設の所在地

2-2 入国した、または出国する空港・港【入国】

○入国した空港・港は、「関西国際空港」が9割以上を占めている。

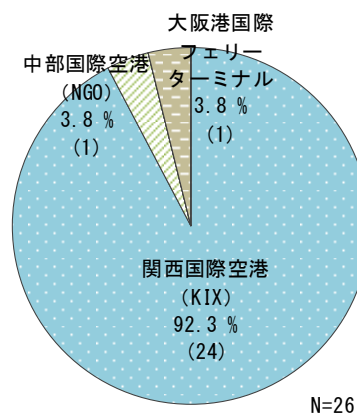


図 入国した空港・港

2-2 入国した、または出国する空港・港【出国】

○出国する空港・港は、「関西国際空港」が9割以上を占めている。

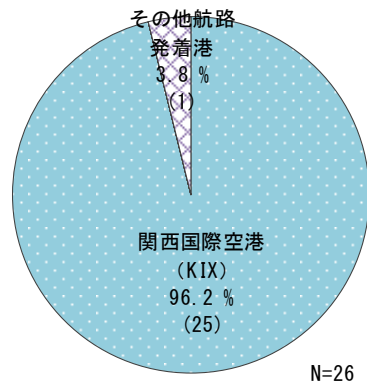


図 出国する空港・港

2-3 この宿泊施設に来る前日の滞在地

○前日の滞在地は、「京都市及び周辺」が46.2%で最も多い。

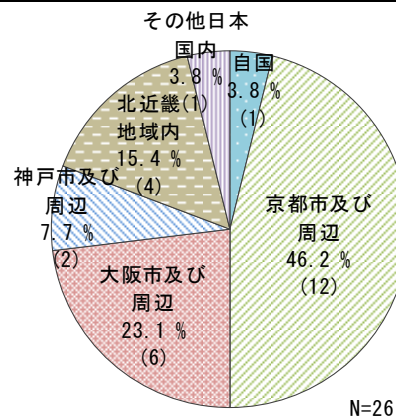


図 前日の滞在地

2-4 前日の滞在地から北近畿地域に来るまでに利用した交通手段

○前日の滞在地からの交通手段は、「鉄道（JR）」が53.8%でもっと多く、次いで「鉄道（京都丹後鉄道）」（50.0%）となっている。

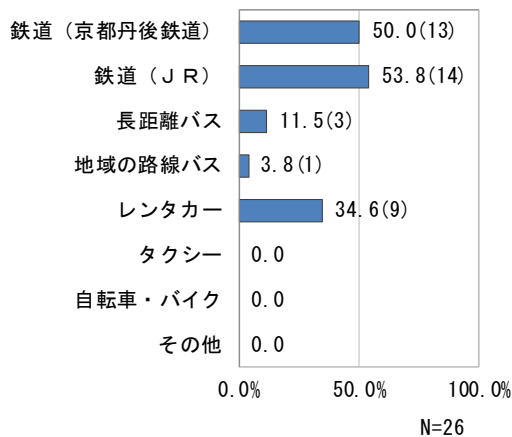


図 前日の滞在地からの移動手段

2-5 北近畿地域内で利用した交通手段

○北近畿地域内での交通手段は、「地域内のバス」が42.3%で最も多く、次いで「鉄道（京都丹後鉄道）」（34.6%）、「レンタカー」（34.6%）となっている。

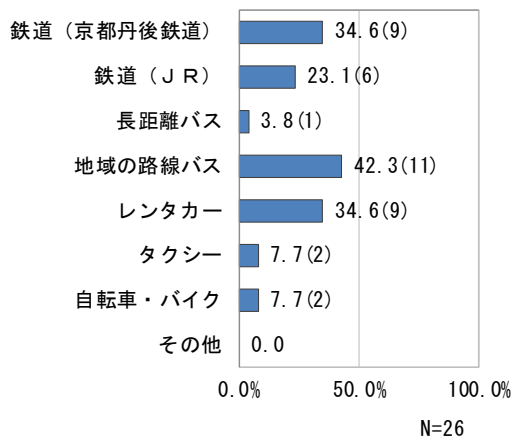


図 北近畿地域内での移動手段

2-6 2-5 で回答した交通手段を利用した理由

○交通手段の利用理由は、「行きたい場所へ自由に行ける」が76.9%で最も多い。

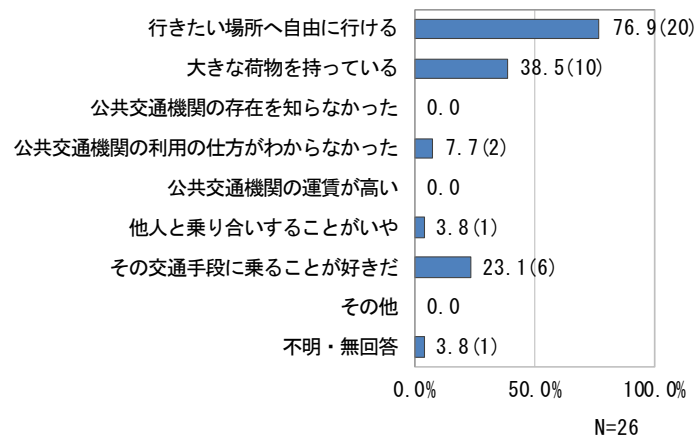


図 交通手段の利用理由

2-7 2-4 及び 2-5 で「1. 鉄道(京都丹後鉄道)」を選ばなかった方に質問。京都丹後鉄道を利用しなかった理由

○京都丹後鉄道を利用しなかった理由は、「京都丹後鉄道の駅から宿泊施設や目的地までの距離が遠い」が15.4%で最も多く、次いで「京都丹後鉄道で目的地に行けることを知らなかった」(11.5%)、「JAPAN RAIL PASS では利用できない」(11.5%)となっている。

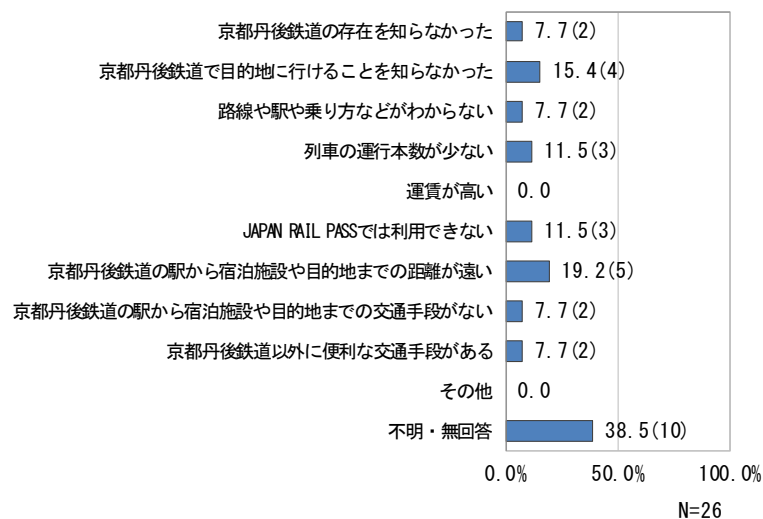


図 京都丹後鉄道を利用しなかった理由

2-8 北近畿地域内で訪問した施設、またはこれから訪問する予定の施設

○北近畿地域内での訪問施設は、「天橋立（宮津市）」が 88.5% で最も多く、次いで「伊根の舟屋（伊根町）」（80.8%）となっている。

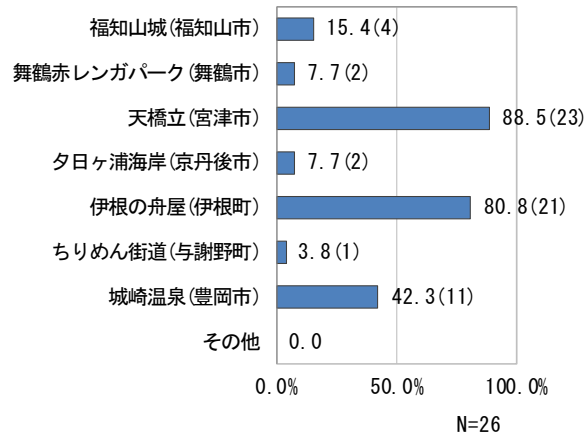


図 訪問施設または訪問予定施設

2-9 北近畿地域内の交通手段や訪問先の情報の入手方法

○情報の入手方法は、「観光に関する口コミ Web サイト」が 50.0% で最も多く、次いで「日本を紹介する時刻の Web サイト」（46.2%）となっている。

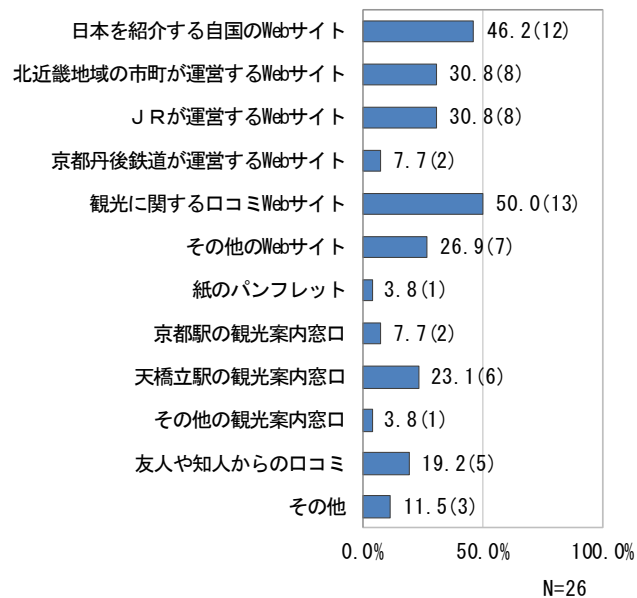


図 情報入手方法

2-10 鉄道やバスで北近畿地域内を移動してみて困ったこと

○北近畿地域内での移動で困ったことは、「列車やバスの運行本数が少ない」が46.2%で最も多い。

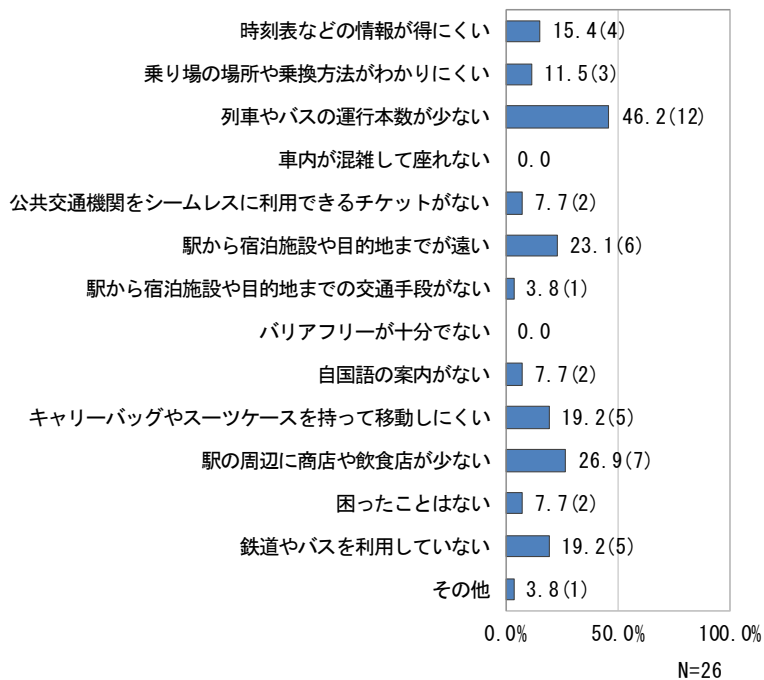


図 移動時に困ったこと

4. 丹鉄利用者アンケート調査

4.1. 調査の実施概要

| | |
|---------|--|
| 調査目的 | 丹鉄の利用者を対象に利用状況や今後の取組に対する重要度等を把握し、利用促進に向けた施策の方向性を把握するためのアンケート調査 |
| 調査時期 | 平日調査：10/24（火） 休日調査：10/22（日） |
| 配布・回収方法 | 福知山、宮津、西舞鶴、天橋立、峰山、豊岡の各駅で、丹鉄の乗降客に調査票を手渡し配布。回答は郵送回収またはWEB回答 |
| 配布・回収状況 | 回答数/配布数=704/2,998 回収率 23.5%（平日 22.9%、休日 24.1%） |

4.2. アンケート項目

アンケートの設問を以下の通り設定した。

表 丹鉄利用者アンケート項目概要

| 分類 | 設問項目 |
|-------------------------|---|
| 個人属性の把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・性別 ・年齢 ・職業 ・住所 ・運転免許の保有 |
| 調査票を受け取った時の外出（お出かけ）について | <ul style="list-style-type: none"> ・丹鉄の利用区間、利用時間 ・丹鉄に乗車する前の移動手段 ・丹鉄を降車した後の移動手段 ・丹鉄を利用して外出した「目的」 ・主な「行き先」 ・同行者 ・丹鉄を利用して外出する主な理由 ・丹鉄を利用する際に情報を得た媒体 ・身近な人に丹鉄の利用を勧めるとしたら何をアピールしたらよいか |
| 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画について | <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針において設定されている取組について、丹鉄の利用者を増やすために、あなたが重要だと思う取組 <ul style="list-style-type: none"> →快適性・利便性の向上 →沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携 →沿線住民など多様な主体との連携 ・上記のほかに丹鉄の利用者を増やすために重要だと思う取組 |

(1) 個人属性の把握

表 丹鉄利用者アンケート内容 個人属性

| seq | 設問 | 選択肢 |
|------|---------|---|
| 質問1① | 性別 | 1. 男性 2. 女性 3. 回答しない |
| 質問1② | 年齢 | 1. 12~19歳 2. 20~29歳 3. 30~39歳 4. 40~49歳 5. 50~59歳 6. 60~69歳 7. 70~79歳 8. 80歳以上 |
| 質問1③ | 職業 | 1. 会社員・公務員・団体職員 2. 自営業・農業・林業・漁業等 3. アルバイト・パート 4. 家事専業 5. 大学生・専門学校生 6. 高校生 7. 中学生 8. 無職 9. その他 |
| 質問1④ | 住所 | ※郵便番号で回答 |
| 質問1⑤ | 運転免許の保有 | 1. 自動車免許を持っており普段から運転する 2. バイク・原付のみ免許あり 3. 自動車免許は持っているが普段は運転しない 4. 免許返納しており今は持っていない 5. 持っていない |

(2) 調査票を受け取った時の外出（お出かけ）について

表 丹鉄利用者アンケート内容 外出行動の内容

| seq | 設問 | 選択肢 |
|------|---------------|--|
| 質問2① | 丹鉄の利用区間、利用時間 | 利用区間は、乗車駅名と降車駅名をそれぞれ回答 利用時間は、時間帯を1時間単位で回答 |
| 質問2② | 丹鉄に乗車する前の移動手段 | ※あてはまるものすべてを選択 1. JR 西日本 2. バス 3. 乗合タクシー 4. タクシー 5. 自家用車（自分で運転） 6. 自家用車（送迎） 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他（具体的に） |

| | | |
|------|------------------|--|
| 質問2③ | 丹鉄を降車した後の移動手段 | ※あてはまるものすべてを選択 1. JR 西日本 2. バス 3. 乗合タクシー 4. タクシー 5. 自家用車(自分で運転) 6. 自家用車(送迎) 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他(具体的に) |
| 質問2④ | 丹鉄を利用して外出した「目的」 | 1. 通院 2. 買物 3. 通勤 4. 通学 5. 趣味・レジャー 6. 観光(日帰り) 7. 観光(宿泊) 8. 業務 9. その他(具体的に) |
| 質問2⑤ | ⑤主な「行き先」 | ※あてはまるものすべてを選択 1. 福知山市(三和・夜久野・大江以外) 2. 福知山市三和町 3. 福知山市夜久野町 4. 福知山市大江町 5. 舞鶴市 6. 宮津市 7. 京丹後市峰山町 8. 京丹後市大宮町 9. 京丹後市網野町 10. 京丹後市丹後町 11. 京丹後市弥栄町 12. 京丹後市久美浜町 13. 伊根町 14. 与謝野町 15. 豊岡市(城崎・竹野・日高・出石・但東以外) 16. 豊岡市城崎町 17. 豊岡市竹野町 18. 豊岡市日高町 19. 豊岡市出石町 20. 豊岡市但東町 21. その他(具体的に) |
| 質問2⑥ | 同行者 | ※あてはまるものすべてを選択とともに人数を記入 1. なし(自分ひとり) 2. 家族・親戚(人) 3. 友人・知人(人) 4. その他(人) |
| 質問2⑦ | 丹鉄を利用して外出する主な理由 | ※あてはまるものすべてを選択 1. 目的地まで早く行けるから 2. 経済的だから 3. 時間が正確だから 4. 気軽に利用できるから 5. 楽だから(疲れないから) 6. 安全に移動できるから 7. 他に交通手段がないから 8. その他(具体的に) |
| 質問2⑧ | 丹鉄を利用する際に情報を得た媒体 | ※あてはまるものすべてを選択 1. 乗り換え案内アプリ 2. 丹鉄のホームページ 3. 海の京都のホームページ 4. 京都府観光ガイドのホームページ 5. 丹鉄が発行するパンフレット 6. 自治体が発行するパンフレット・時刻表 |

| | | |
|------|-----------------------------------|---|
| | | 7. 駅に設置されている時刻表 8. ポケット時刻表 9. 特になし 10. その他(具体的に) |
| 質問2⑨ | 身近な人に丹鉄の利用を勧めるとしたら何をアピールしたらよいと思うか | ※あてはまるものすべてを選択 1. 移動時間を活用できる 2. 冬場でも移動しやすい 3. 景色が綺麗 4. 自動車よりも環境によい 5. 自動車よりも健康維持によい 6. 交通事故のリスクが小さい 7. 友人と一緒に通学できる 8. 利用することで丹鉄を末永く残していく 9. 一日乗車券など様々な割引切符がある 10. その他(具体的に) |

(3) 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画について

表 丹鉄利用者アンケート内容 重要と考える取組案

| seq | 設問 | 取組案の分類 | 選択肢 |
|-----|--|---------------------|---|
| 質問3 | 基本方針において設定されている取組について、丹鉄の利用者を増やすために、あなたが重要だと思う取組 | 快適性・利便性の向上 | ※あてはまるものすべてを選択 1. 利用に応じたダイヤの設定 2. スロープや誘導ブロック設置などの駅のバリアフリー化 3. トイレの洋式化・多機能トイレの設置 4. 新駅の設置 5. 丹鉄と JR、丹鉄とバスなどの乗り継ぎの改善 6. カーシェアリングやシェアサイクルなどのアクセス交通の充実 7. 自転車の持ち込み車両の増便 8. 駅周辺の駐車場を活用したパーク&ライドの推進 9. 駅カフェやコミュニティスペースなどの設置 10. ベンチやWi-Fiなどの待合環境の整備 11. キャッシュレス化・チケットレス化の推進 12. ICOCA の導入・JR WESTER での予約 |
| | | 沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携 | ※あてはまるものすべてを選択 1. 駅周辺などへの商業施設や住宅、公共施設の再配置 2. 観光拠点の魅力向上 3. 地元住民やNPOなどによる観光案内、観光ガイドの実施 4. 広域的なプロモーション活動の展開 5. 駅から観光地までの移動手段の確保 6. コンシェルジュや QR コードなどによる目的地への案内誘導 7. JR西日本の企画旅行との連携 |

| | | | |
|--|---------------------------------|--|---|
| | | | 8. 外国語案内の充実 9. 大型荷物の預かりサービスの導入 10. 鉄道やバスなどの増便 |
| | 沿線住民など 多様な主体と の連携 | | ※あてはまるものすべてを選択 1. 通学時間に合わせた鉄道やバスなどのダイヤ設定 2. 鉄道やバスなど複数の交通手段が利用できる定期券の発行 3. 公共交通を利用するライフスタイルの意識醸成 4. 公共交通の乗り方教室や乗車体験会の実施 5. 高齢者200円レールの取組の継続 6. 親子ペアチケットや夏休み特別チケットの発券 7. 子ども用トイレや授乳室などの整備 8. 駅前マルシェなどの開催、地元の土産の販売 9. クリスマストレインなどの企画列車の運行 10. 沿線地域をめぐるマイクロツーリズムの展開 11. 駅や京都丹後鉄道のSNSなどを利用した沿線地域の情報発信 12. 丹鉄ファンクラブの創設・鉄道施設などのオーナー制度の導入 |
| | 上記のほかに丹鉄の利用者を 増やすために重要だと思う取組 | | 自由回答 |

(4) 京都丹後鉄道のアピールポイントの把握

表 高校生向けアンケート内容 アピールポイント

| seq | 設問 | 選択肢 |
|-----|--|---|
| 4-1 | 京都丹後鉄道について魅力的だと感じる点について教えてください。 (複数回答可) | 1. 移動時間を活用できる 2. 冬場でも移動しやすい 3. 景色が綺麗 4. 自動車よりも環境によい 5. 自動車よりも健康維持によい 6. 交通事故のリスクが小さい 7. 運賃が安い 8. 友人と一緒に通学できる 9. 鉄道での移動が好き 10. 魅力を感じない 11. その他 |

4.3. アンケート調査結果（単純集計、一部クロス集計（平休日別、居住地別等））

(1) 個人属性

質問1 あなたご自身のことについておたずねします

①性別（1つに○）

- 性別では、大きな違いは見られない。
- 調査日別では、休日は「男性」（51.1%）の利用がやや多い。

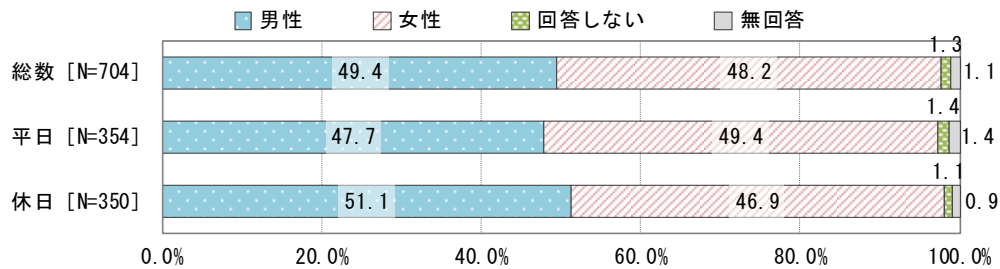


図 性別（調査日別）

②年齢（1つに○）

- 年齢別では、「60～69歳」の利用が23.3%で最も多く、次いで「50～59歳」（20.2%）となっている。
- 調査日別では、平日は60歳以上の利用が半数以上を占めている。
- 利用目的別では、生活利用は「12～19歳」（24.7%）と「50～59歳」（22.7%）が多く、観光利用は60歳以上の利用が半数以上を占めている。

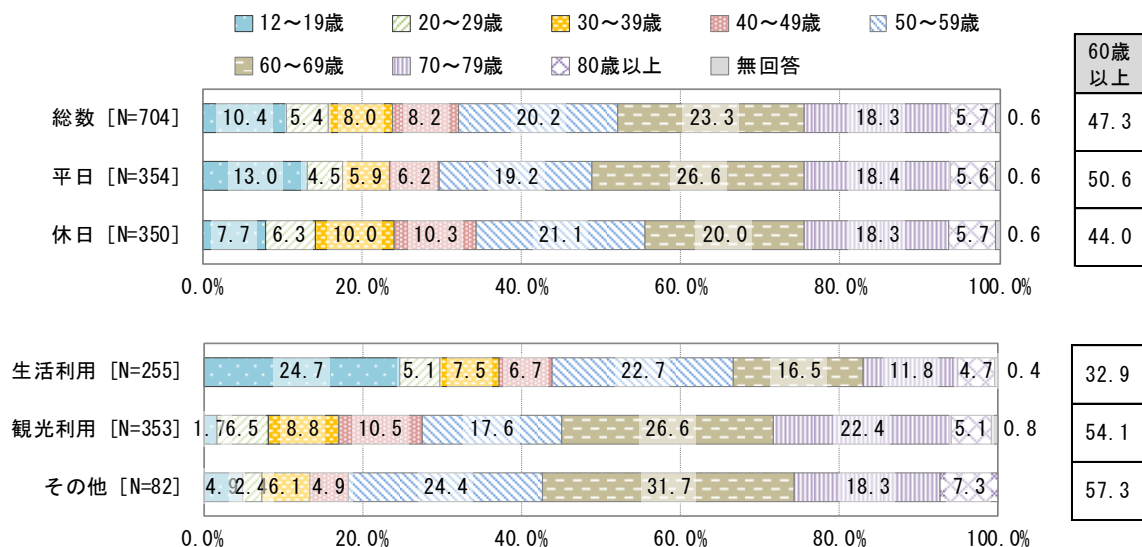


図 年齢（調査日別、利用目的別）

③ご職業（1つに○）

○職業別では、「会社員・公務員・団体職員」が37.5%で最も多く、次いで「無職」（22.0%）となっている。
 ○調査日別では、「会社員・公務員・団体職員」が平日（32.2%）に比べて休日（42.9%）が多い。

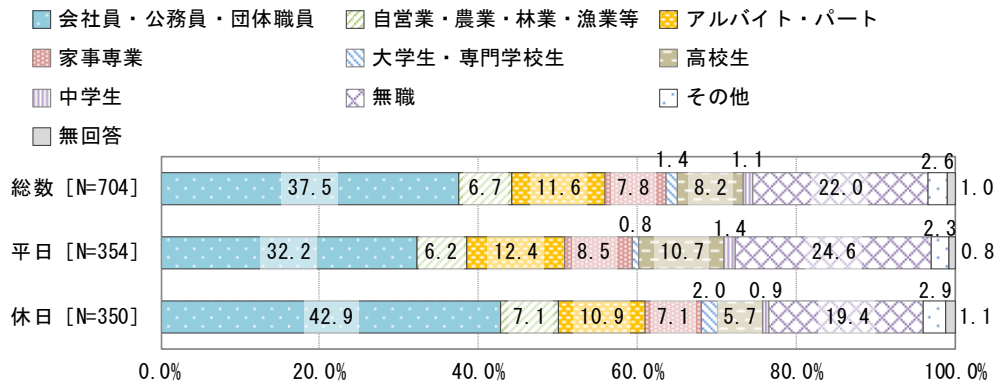


図 職業（調査日別）

④お住まいの郵便番号

○居住地は、「その他」が35.9%で最も多く、次いで宮津市（16.2%）となっている。「その他」の中では大阪府が53件で最も多く、次いで東京都（49件）となっている。
 ○調査日別では、「その他」は平日が27.1%に対し、休日は44.9%と約1.7倍となっている。「その他」の内訳は、平日は「東京都」（21件）、休日は「大阪府」（42件）が最も多い。
 ○利用目的別では、生活利用は沿線地域が8割を占めており、観光利用は沿線地域以外が7割以上を占めている。

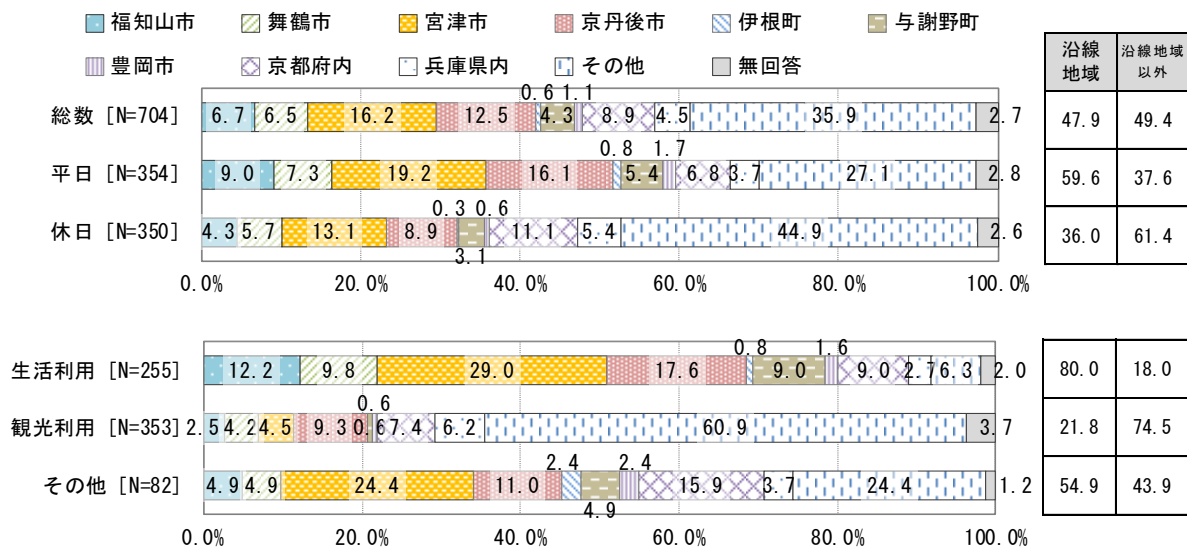


図 居住地（調査日別、利用目的別）

表 その他の居住地（調査日別、利用目的別）

| 利用区間 | 総数 | 平日 | 休日 | 生活利用 | 観光利用 | その他 |
|------|----|----|----|------|------|-----|
| 大阪府 | 53 | 11 | 42 | 4 | 41 | 7 |
| 東京都 | 49 | 21 | 28 | 2 | 39 | 7 |
| 神奈川県 | 24 | 10 | 14 | 1 | 21 | 2 |
| 愛知県 | 14 | 1 | 13 | 0 | 13 | 1 |
| 福岡県 | 12 | 6 | 6 | 0 | 12 | 0 |
| 新潟県 | 10 | 7 | 3 | 2 | 7 | 1 |

※10件以上を表示

⑤運転免許の保有（1つに○）

○運転免許の保有では、「普段から運転する」が42.3%で最も多い。また、「免許返納しており今は持っていない」と「持っていない」を合わせた交通弱者は約3割である。

○調査日別では、「自動車免許は持っているが普段は運転しない」が平日（19.2%）に比べて休日（28.6%）が多くなっている。

○居住地別では、「宮津市」と「与謝野町」で交通弱者の割合が高くなっている。

○利用目的別では、生活利用の交通弱者は42.4%であるのに比べて、観光利用の交通弱者は18.1%と少ない。

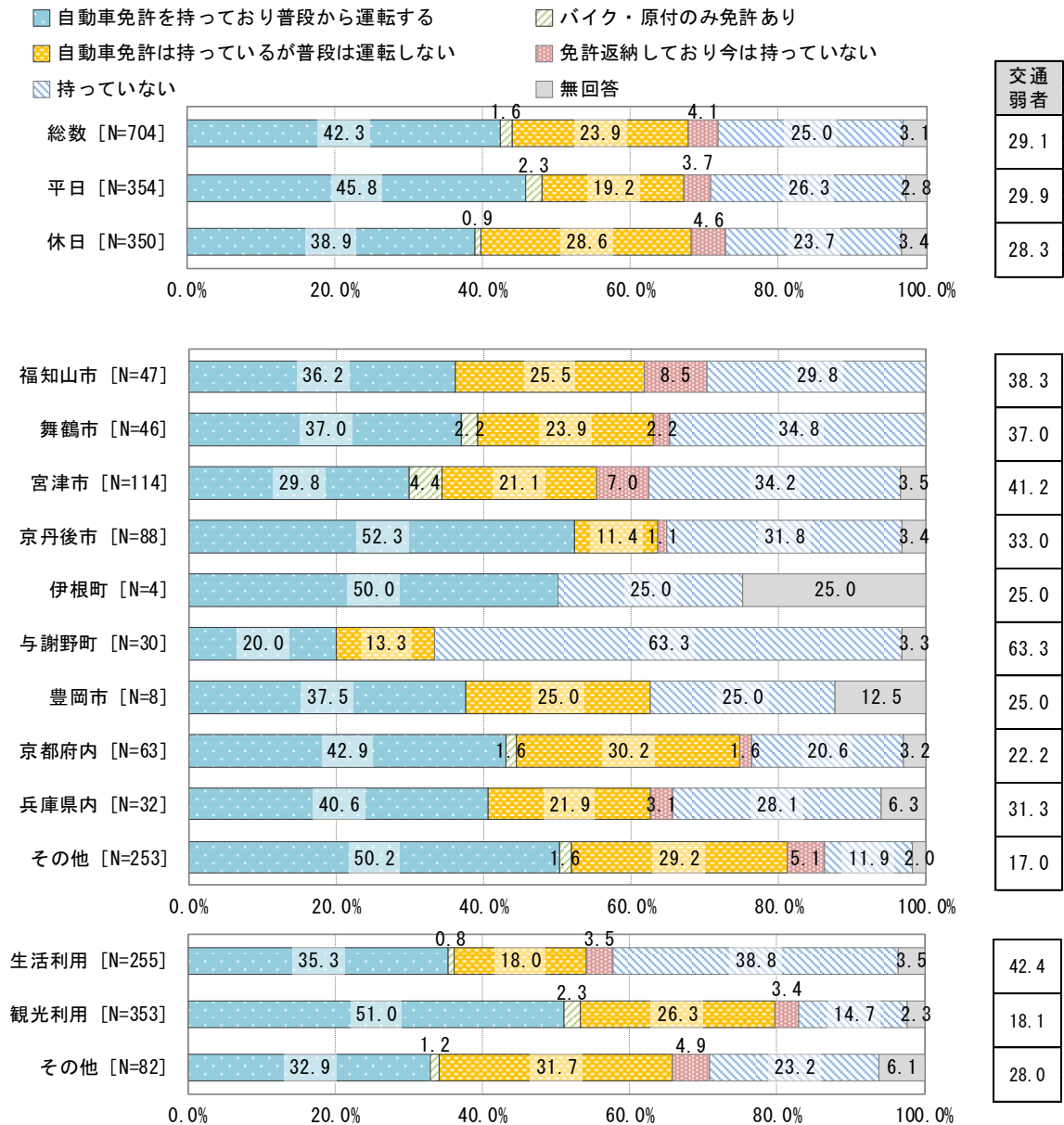


図 運転免許の保有（調査日別、居住地別、利用目的別）

4.4. 調査票受取時の外出

質問2 この調査票を受け取った時の外出（おでかけ）についておたずねします。

①利用した京都丹後鉄道の「利用区間」と「乗車時刻」を教えてください。

- 乗車駅は「福知山」が18.8%で最も多く、以下「宮津」(15.8%)、「西舞鶴」(13.8%)、「天橋立」(10.9%)と続いている。
- 降車駅は「宮津」が18.5%で最も多く、以下「福知山」(17.9%)、「天橋立」(15.6%)、「西舞鶴」(12.6%)と続いている。

【乗車駅】

【降車駅】



図 乗車駅と降車駅

- 利用区間は、「福知山-宮津」(47件)と「宮津-福知山」(45件)で宮津-福知山間の移動が92件となっており、次いで「西舞鶴-天橋立」(38件)となっている。
- 調査日別では、平日は「福知山-宮津」(27件)、休日は「福知山-宮津」と「西舞鶴-天橋立」(ともに26件)が多い。
- 居住地別では、宮津市では「宮津-福知山」の利用が多く、その他の地域では「福知山-宮津」や「西舞鶴-天橋立」の利用が多い。
- 利用目的別では、生活利用は「福知山-宮津」間の利用が多く、観光利用では「西舞鶴-天橋立」の利用が多い。

表 利用区間（調査日別、居住地別、利用目的別）

| 利用区間 | 回答数 | 平日 | | 休日 | | 利用目的別 | | |
|----------|-----|----|----|------|------|-------|--|--|
| | | 平日 | 休日 | 生活利用 | 観光利用 | その他 | | |
| 福知山-宮津 | 47 | 21 | 26 | 23 | 17 | 7 | | |
| 宮津-福知山 | 45 | 27 | 18 | 24 | 14 | 7 | | |
| 西舞鶴-天橋立 | 38 | 12 | 26 | 1 | 37 | 0 | | |
| 天橋立-福知山 | 27 | 13 | 14 | 0 | 27 | 0 | | |
| 福知山-天橋立 | 26 | 8 | 18 | 1 | 23 | 2 | | |
| 西舞鶴-宮津 | 23 | 12 | 11 | 8 | 13 | 2 | | |
| 天橋立-西舞鶴 | 19 | 4 | 15 | 2 | 17 | 0 | | |
| 宮津-西舞鶴 | 16 | 10 | 6 | 10 | 5 | 0 | | |
| 豊岡-天橋立 | 13 | 10 | 3 | 0 | 13 | 0 | | |
| 豊岡-西舞鶴 | 13 | 5 | 8 | 0 | 13 | 0 | | |
| 福知山-峰山 | 12 | 4 | 8 | 3 | 5 | 4 | | |
| 西舞鶴-丹後由良 | 11 | 3 | 8 | 3 | 6 | 2 | | |
| 宮津-その他 | 11 | 5 | 6 | 1 | 2 | 7 | | |
| その他-天橋立 | 10 | 6 | 4 | 1 | 9 | 0 | | |
| 天橋立-豊岡 | 10 | 6 | 4 | 0 | 10 | 0 | | |

| 利用区間 | 福知山市 | 舞鶴市 | 宮津市 | 京丹後市 | 伊根町 | 与謝野町 | 豊岡市 | 京都府内 | 兵庫県内 | その他 |
|----------|------|-----|-----|------|-----|------|-----|------|------|-----|
| 福知山-宮津 | 3 | 0 | 10 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 6 | 22 |
| 宮津-福知山 | 1 | 0 | 29 | 0 | 0 | 2 | 0 | 5 | 1 | 7 |
| 西舞鶴-天橋立 | 2 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 23 |
| 天橋立-福知山 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 18 |
| 福知山-天橋立 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 18 |
| 西舞鶴-宮津 | 0 | 13 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 天橋立-西舞鶴 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 12 |
| 宮津-西舞鶴 | 0 | 2 | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 豊岡-天橋立 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| 豊岡-西舞鶴 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 3 | 6 |
| 福知山-峰山 | 1 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 2 |
| 西舞鶴-丹後由良 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 4 |
| 宮津-その他 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| その他-天橋立 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 5 |
| 天橋立-豊岡 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |

※10件以上を表示

- 乗車時刻は、「10～12時」が18.8%で最も多く、以下「8～10時」(18.6%)、「8時以前」(15.9%)と続いている。
- 調査日別では、休日は午前と午後の利用がほぼ同じなのに対し、平日は午前の利用が多くなっている。
- 居住地別では、沿線地域では午前中の利用が多くなっている。
- 利用目的別では、生活利用は「8時以前」が33.7%、観光利用は「10～12時」が25.2%で最も多くなっている。

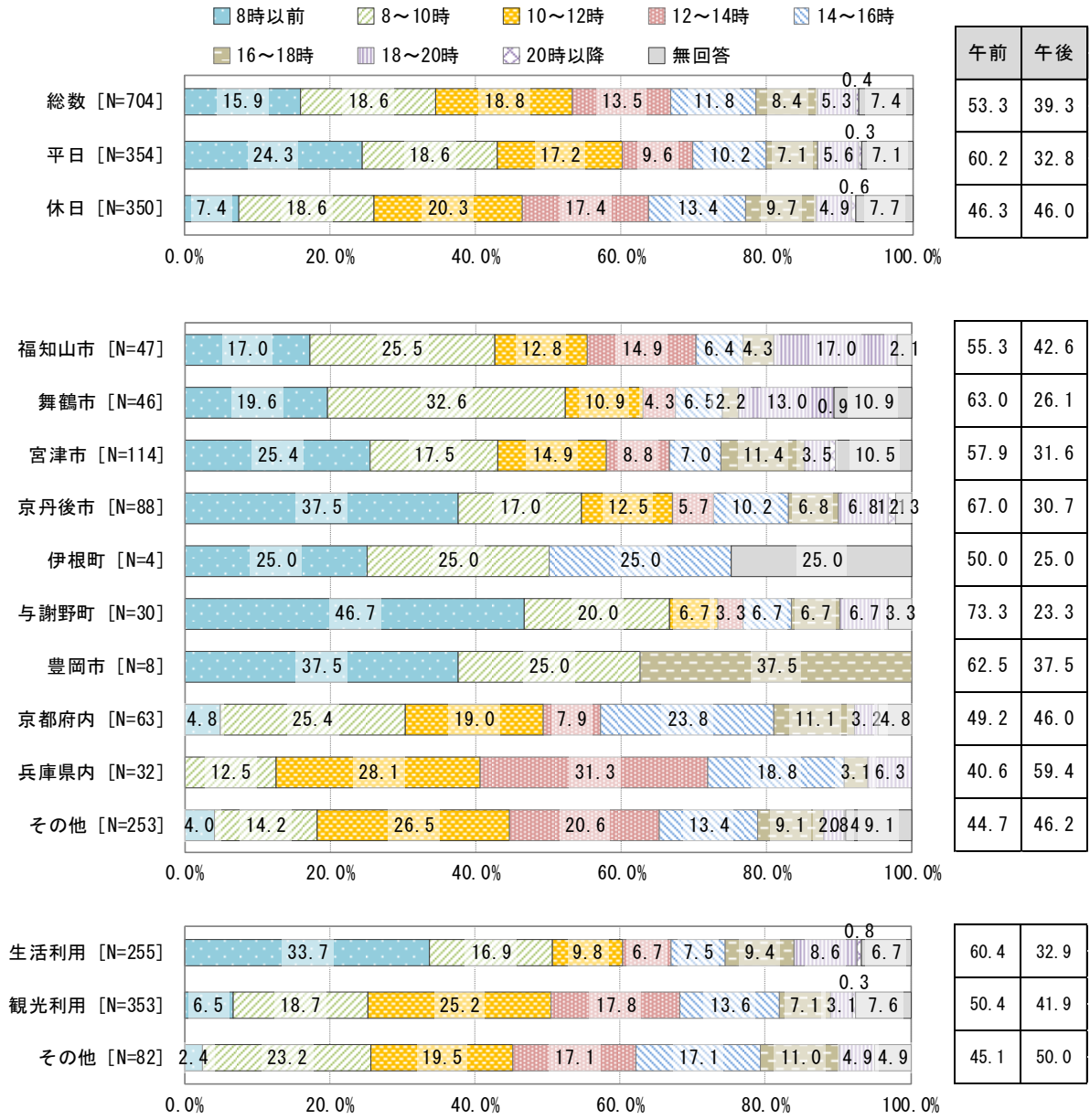


図 乗車時刻（調査日別、居住地別、利用目的別）

②京都丹後鉄道に乗車する前の移動手段を教えてください。(あてはまるものすべてに○)

- 乗車前の移動手段は、「JR 西日本」の利用が 35.1%で最も多く、次いで徒歩 (27.6%) となっている。
- 調査日別では、公共交通利用が平日 (43.2%) より休日 (58.3%) の方が多い。
- 居住地別では、沿線地域では徒歩や自転車などの利用が多く、沿線地域以外では JR の利用が多い。
- 生活利用では、生活利用は「徒歩」が 40.8%、観光利用は「JR 西日本」が 49.0%でそれぞれ最も多くなっている。
- 乗車駅別では、福知山駅は「JR 西日本」が 68.2%、宮津駅は「徒歩」が 36.9%でそれぞれ最も多くなっている。

表 京都丹後鉄道乗車前の移動手段 (調査日別、居住地別、利用目的別)

| | JR 西日本 | バス | 乗合 タクシー | タク シー | 自家 用車 (自分 で運 転) | 自家 用車 (送 迎) | バイク ・原 付 | 自 転 車 | 徒 歩 | そ の 他 | 無 回 答 | |
|------------|--------------|------|------------|----------|-----------------------------|----------------------|----------------|-------------|--------|-------------|-------------|-----|
| 総数 [N=704] | 35.1 | 13.1 | 0.0 | 2.6 | 9.7 | 12.4 | 0.7 | 10.2 | 27.6 | 3.1 | 1.6 | |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 28.2 | 12.4 | 0.0 | 2.5 | 10.5 | 12.1 | 1.1 | 12.1 | 31.1 | 3.1 | 0.8 |
| | 休日 [N=350] | 42.0 | 13.7 | 0.0 | 2.6 | 8.9 | 12.6 | 0.3 | 8.3 | 24.0 | 3.1 | 2.3 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 10.6 | 0.0 | 0.0 | 4.3 | 4.3 | 12.8 | 2.1 | 8.5 | 66.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 26.1 | 10.9 | 0.0 | 4.3 | 10.9 | 15.2 | 0.0 | 34.8 | 39.1 | 0.0 | 0.0 |
| | 宮津市 [N=114] | 10.5 | 10.5 | 0.0 | 1.8 | 11.4 | 12.3 | 2.6 | 15.8 | 43.0 | 0.0 | 3.5 |
| | 京丹後市 [N=88] | 10.2 | 3.4 | 0.0 | 0.0 | 27.3 | 21.6 | 1.1 | 17.0 | 34.1 | 0.0 | 0.0 |
| | 伊根町 [N=4] | 25.0 | 75.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 3.3 | 16.7 | 0.0 | 6.7 | 13.3 | 36.7 | 0.0 | 36.7 | 6.7 | 3.3 | 0.0 |
| | 豊岡市 [N=8] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 62.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 京都府内 [N=63] | 52.4 | 11.1 | 0.0 | 4.8 | 6.3 | 17.5 | 0.0 | 6.3 | 15.9 | 3.2 | 0.0 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 50.0 | 31.3 | 0.0 | 0.0 | 9.4 | 6.3 | 0.0 | 0.0 | 15.6 | 0.0 | 3.1 |
| | その他 [N=253] | 58.1 | 17.0 | 0.0 | 2.0 | 3.6 | 5.1 | 0.0 | 1.2 | 15.8 | 7.5 | 2.4 |
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 21.6 | 5.1 | 0.0 | 0.4 | 7.8 | 16.5 | 0.8 | 18.0 | 40.8 | 0.8 | 0.4 |
| | 観光利用 [N=353] | 49.0 | 17.6 | 0.0 | 2.8 | 10.2 | 7.6 | 0.6 | 4.0 | 18.4 | 4.8 | 2.0 |
| | その他 [N=82] | 22.0 | 17.1 | 0.0 | 7.3 | 12.2 | 20.7 | 1.2 | 9.8 | 24.4 | 2.4 | 2.4 |

表 京都丹後鉄道乗車前の移動手段（乗車駅別）

| | J R 西 日 本 | バ ス | 乗 合 タ ク シ ー | タ ク シ ー | 自 家 用 車 （ 自 分 で 運 転 ） | 自 家 用 車 （ 送 迎 ） | バ イ ク ・ 原 付 | 自 転 車 | 徒 歩 | そ の 他 | 無 回 答 | |
|---------------|-----------------------|--------|----------------------------|------------------|---|--------------------------------------|----------------------------|-------------|--------|-------------|-------------|------|
| 総数 [N=704] | 35.1 | 13.1 | 0.0 | 2.6 | 9.7 | 12.4 | 0.7 | 10.2 | 27.6 | 3.1 | 1.6 | |
| 乗 車 駅 | 福知山 [N=132] | 68.2 | 11.4 | 0.0 | 0.8 | 3.0 | 3.8 | 0.8 | 2.3 | 18.2 | 3.8 | 0.8 |
| | 福知山市民病院口 [N=5] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 荒河かしの木台 [N=8] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 87.5 | 0.0 | 12.5 | |
| | 牧 [N=2] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 下天津 [N=0] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 公庄 [N=1] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 大江 [N=7] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 14.3 | 42.9 | 0.0 | 14.3 | 28.6 | 0.0 | 0.0 |
| | 大江高校前 [N=0] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 二俣 [N=1] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 大江山口内宮 [N=3] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 33.3 |
| | 辛皮 [N=1] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 喜多 [N=2] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 宮村 [N=2] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 宮津 [N=111] | 4.5 | 18.0 | 0.0 | 2.7 | 10.8 | 18.0 | 2.7 | 10.8 | 36.9 | 6.3 | 0.9 |
| | 西舞鶴 [N=97] | 53.6 | 16.5 | 0.0 | 4.1 | 8.2 | 9.3 | 0.0 | 12.4 | 19.6 | 1.0 | 0.0 |
| | 四所 [N=4] | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 50.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 東雲 [N=3] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 33.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 丹後神崎 [N=3] | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 丹後由良 [N=14] | 28.6 | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 14.3 | 21.4 | 0.0 | 14.3 | 42.9 | 0.0 | 7.1 |
| | 栗田 [N=14] | 7.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 7.1 | 0.0 | 0.0 | 28.6 | 64.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 天橋立 [N=77] | 29.9 | 27.3 | 0.0 | 0.0 | 6.5 | 9.1 | 0.0 | 2.6 | 28.6 | 5.2 | 5.2 |
| | 岩滝口 [N=9] | 0.0 | 22.2 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 11.1 | 0.0 | 33.3 | 33.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 与謝野 [N=22] | 0.0 | 18.2 | 0.0 | 9.1 | 13.6 | 31.8 | 0.0 | 40.9 | 4.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 京丹後大宮 [N=16] | 6.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 25.0 | 0.0 | 18.8 | 25.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 峰山 [N=42] | 4.8 | 14.3 | 0.0 | 11.9 | 28.6 | 28.6 | 2.4 | 11.9 | 14.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 網野 [N=16] | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 12.5 | 31.3 | 37.5 | 0.0 | 18.8 | 25.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 夕日ヶ浦木津温泉 [N=7] | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 14.3 | 0.0 | 14.3 | 57.1 | 0.0 | 0.0 |
| | 小天橋 [N=6] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 16.7 | 66.7 | 0.0 | 0.0 |
| | かぶと山 [N=2] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 久美浜 [N=10] | 10.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 20.0 | 60.0 | 10.0 | 0.0 |
| コウノトリの郷 [N=3] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | |
| 豊岡 [N=50] | 90.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 12.0 | 0.0 | 0.0 | |
| その他 [N=25] | 72.0 | 8.0 | 0.0 | 0.0 | 4.0 | 0.0 | 0.0 | 16.0 | 20.0 | 16.0 | 0.0 | |

③京都丹後鉄道を降車した後の移動手段を教えてください。(あてはまるものすべてに○)

- 降車後の移動手段は、「徒歩」が43.3%で最も多く、次いで「JR西日本」(24.7%)となっている。
 ○調査日別では、公共交通利用が平日(39.5%)より休日(50.0%)の方が多い。
 ○居住地別では、その他地域をのぞくすべての地域で「徒歩」が最も多くなっている。
 ○利用目的別では、生活利用は「徒歩」が58.4%、観光利用は「JR西日本」が34.6%でそれぞれ最も多くなっている。
 ○降車駅別では、福知山駅は「JR西日本」が39.7%で最も多く、次いで「徒歩」(38.9%)となっている。宮津駅と天橋立駅では「徒歩」が最も多い。

表 京都丹後鉄道降車後の移動手段(調査日別、居住地別、利用目的別)

| | JR西日本 | バス | 乗合タクシー | タクシー | 自家用車(自分で運転) | 自家用車(送迎) | バイク・原付 | 自転車 | 徒歩 | その他 | 無回答 | |
|------------|--------------|------|--------|------|-------------|----------|--------|-----|------|------|-----|-----|
| 総数 [N=704] | 24.7 | 16.3 | 0.0 | 3.7 | 4.1 | 10.5 | 0.3 | 7.2 | 43.3 | 3.0 | 0.9 | |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 19.2 | 16.4 | 0.0 | 4.0 | 3.4 | 9.6 | 0.6 | 9.6 | 48.9 | 3.1 | 0.8 |
| | 休日 [N=350] | 30.3 | 16.3 | 0.0 | 3.4 | 4.9 | 11.4 | 0.0 | 4.9 | 37.7 | 2.9 | 0.9 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 8.5 | 2.1 | 0.0 | 2.1 | 4.3 | 14.9 | 0.0 | 6.4 | 70.2 | 0.0 | 0.0 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 8.7 | 13.0 | 0.0 | 2.2 | 2.2 | 10.9 | 0.0 | 17.4 | 69.6 | 2.2 | 0.0 |
| | 宮津市 [N=114] | 15.8 | 17.5 | 0.0 | 4.4 | 0.9 | 10.5 | 0.9 | 13.2 | 53.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 京丹後市 [N=88] | 13.6 | 6.8 | 0.0 | 0.0 | 13.6 | 14.8 | 1.1 | 11.4 | 46.6 | 0.0 | 1.1 |
| | 伊根町 [N=4] | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 13.3 | 20.0 | 0.0 | 6.7 | 3.3 | 10.0 | 0.0 | 26.7 | 50.0 | 3.3 | 0.0 |
| | 豊岡市 [N=8] | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 12.5 | 62.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 京都府内 [N=63] | 30.2 | 11.1 | 0.0 | 6.3 | 4.8 | 17.5 | 0.0 | 1.6 | 44.4 | 1.6 | 0.0 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 25.0 | 31.3 | 0.0 | 3.1 | 0.0 | 3.1 | 0.0 | 0.0 | 37.5 | 9.4 | 0.0 |
| | その他 [N=253] | 39.5 | 20.9 | 0.0 | 4.3 | 2.8 | 7.9 | 0.0 | 1.2 | 26.1 | 5.9 | 2.0 |
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 12.2 | 9.8 | 0.0 | 1.6 | 2.0 | 12.9 | 0.4 | 16.1 | 58.4 | 0.8 | 0.0 |
| | 観光利用 [N=353] | 34.6 | 21.2 | 0.0 | 4.2 | 5.7 | 7.4 | 0.0 | 1.1 | 32.9 | 4.2 | 1.4 |
| | その他 [N=82] | 23.2 | 12.2 | 0.0 | 6.1 | 3.7 | 15.9 | 1.2 | 2.4 | 40.2 | 4.9 | 1.2 |

表 京都丹後鉄道降車後の移動手段（降車駅別）

| | J R 西 日 本 | バ ス | 乗 合 タ ク シ ー | タ ク シ ー | 自 家 用 車 （ 自 分 で 運 転 ） | 自 家 用 車 （ 送 迎 ） | バ イ ク ・ 原 付 | 自 転 車 | 徒 歩 | そ の 他 | 無 回 答 | |
|-------------|-----------------------|--------|----------------------------|------------------|---|--------------------------------------|----------------------------|-------------|--------|-------------|-------------|------|
| 総数 [N=704] | 24.7 | 16.3 | 0.0 | 3.7 | 4.1 | 10.5 | 0.3 | 7.2 | 43.3 | 3.0 | 0.9 | |
| 乗 車 駅 | 福知山 [N=126] | 39.7 | 18.3 | 0.0 | 2.4 | 3.2 | 4.8 | 0.8 | 3.2 | 38.9 | 1.6 | 1.6 |
| | 福知山市民病院口 [N=3] | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 0.0 | 0.0 |
| | 荒河かしの木台 [N=6] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 83.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 牧 [N=3] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 0.0 | 0.0 |
| | 下天津 [N=0] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 公庄 [N=2] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 大江 [N=9] | 11.1 | 11.1 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 33.3 | 0.0 | 11.1 | 44.4 | 0.0 | 0.0 |
| | 大江高校前 [N=2] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 二俣 [N=1] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 大江山口内宮 [N=5] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 辛皮 [N=0] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 喜多 [N=1] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 宮村 [N=1] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 宮津 [N=130] | 9.2 | 11.5 | 0.0 | 4.6 | 3.8 | 12.3 | 0.8 | 12.3 | 49.2 | 5.4 | 0.8 |
| | 西舞鶴 [N=89] | 42.7 | 16.9 | 0.0 | 0.0 | 2.2 | 6.7 | 0.0 | 9.0 | 42.7 | 0.0 | 0.0 |
| | 四所 [N=9] | 0.0 | 66.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 22.2 | 0.0 |
| | 東雲 [N=2] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 丹後神崎 [N=6] | 33.3 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 16.7 | 0.0 |
| | 丹後由良 [N=12] | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 83.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 栗田 [N=12] | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 33.3 | 66.7 | 0.0 | 0.0 |
| | 天橋立 [N=110] | 18.2 | 19.1 | 0.0 | 5.5 | 5.5 | 3.6 | 0.0 | 3.6 | 53.6 | 1.8 | 0.9 |
| | 岩滝口 [N=4] | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 |
| | 与謝野 [N=5] | 20.0 | 40.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.0 | 40.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 京丹後大宮 [N=8] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 62.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 峰山 [N=48] | 8.3 | 25.0 | 0.0 | 4.2 | 10.4 | 27.1 | 0.0 | 10.4 | 27.1 | 0.0 | 0.0 |
| | 網野 [N=10] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.0 | 0.0 | 10.0 | 30.0 | 20.0 | 0.0 |
| | 夕日ヶ浦木津温泉 [N=5] | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 40.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 小天橋 [N=0] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | かぶと山 [N=3] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 久美浜 [N=9] | 11.1 | 11.1 | 0.0 | 33.3 | 11.1 | 11.1 | 0.0 | 0.0 | 22.2 | 0.0 | 11.1 |
| | コウノトリの郷 [N=0] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 豊岡 [N=44] | 50.0 | 15.9 | 0.0 | 2.3 | 2.3 | 11.4 | 0.0 | 6.8 | 29.5 | 2.3 | 2.3 |
| その他 [N=31] | 51.6 | 19.4 | 0.0 | 9.7 | 0.0 | 6.5 | 0.0 | 0.0 | 22.6 | 9.7 | 0.0 | |

④京都丹後鉄道を利用して外出した「目的」は何ですか。(1つに○)

○外出目的は、「観光(宿泊)」が27.3%で最も多く、以下「通勤」(14.6%)、「観光(日帰り)」(12.9%)となっている。
 ○調査日別では、平日は「通勤」(24.9%)の割合が高く、休日は「観光(宿泊)」(34.3%)が多い。
 ○居住地別では、沿線地域はすべての地域で生活利用が半数を超えており、福知山市で「通勤」、与謝野町で「通学」が4割を占めている。沿線地域以外は、兵庫県内で「観光(宿泊)」が多くなっている。

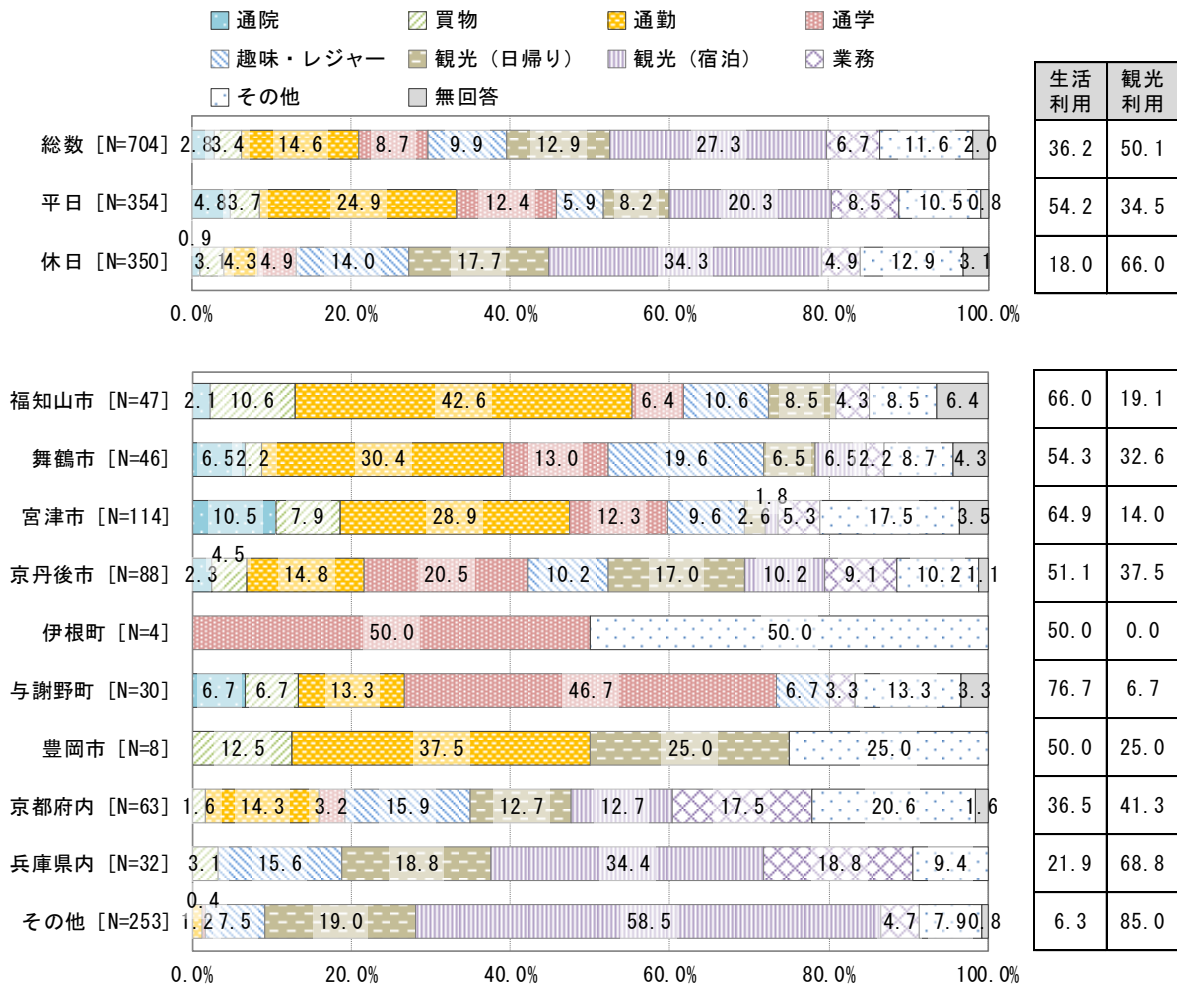


図 外出目的(調査日別、居住地別)

⑤主な「行き先」はどちらですか。(あてはまるものすべてに○)

○主な行き先は、「宮津市」が43.3%で最も多い。
 ○調査日別では、「宮津市」への移動が平日(37.6%)より休日(49.1%)が多い。
 ○居住地別では、福知山市は「福知山市(三和・夜久野・大江以外)」が最も多く、それ以外の地域では「宮津市」が最も多くなっている(※豊岡市は母数が少ないため除く)。
 ○利用目的別では、すべての地域で「宮津市」が最も多く、観光利用は生活利用の約1.5倍となっている。

表 主な行き先(調査日別、居住地別、利用目的別)

| | 福知山市(三和・夜久野・大江以外) | 福知山市三和町 | 福知山市夜久野町 | 福知山市大江町 | 舞鶴市 | 宮津市 | 京丹後市峰山町 | 京丹後市大宮町 | 京丹後市網野町 | 京丹後市丹後町 | 京丹後市弥栄町 | 京丹後市久美浜町 | 伊根町 | 与謝野町 | 豊岡市(城崎・竹野・日高・出石・但東以外) | 豊岡市城崎町 | 豊岡市竹野町 | 豊岡市日高町 | 豊岡市出石町 | 豊岡市但東町 | その他 | 無回答 | |
|------------|-------------------|---------|----------|---------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|-----|------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|------|------|
| 総数 [N=704] | 17.3 | 0.0 | 1.0 | 4.5 | 17.5 | 43.3 | 9.8 | 3.4 | 5.7 | 2.6 | 2.3 | 3.6 | 8.7 | 4.5 | 4.4 | 4.5 | 0.7 | 0.1 | 0.6 | 0.3 | 9.5 | 2.3 | |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 21.5 | 0.0 | 1.7 | 4.8 | 15.3 | 37.6 | 9.6 | 3.1 | 4.2 | 1.7 | 2.0 | 3.1 | 7.3 | 3.1 | 5.9 | 3.7 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | 0.3 | 7.9 | 2.0 |
| | 休日 [N=350] | 13.1 | 0.0 | 0.3 | 4.3 | 19.7 | 49.1 | 10.0 | 3.7 | 7.1 | 3.4 | 2.6 | 4.0 | 10.0 | 6.0 | 2.9 | 5.4 | 1.4 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 11.1 | 2.6 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 63.8 | 0.0 | 0.0 | 12.8 | 6.4 | 21.3 | 4.3 | 0.0 | 2.1 | 2.1 | 4.3 | 2.1 | 0.0 | 2.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.5 | 0.0 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 2.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 45.7 | 47.8 | 8.7 | 8.7 | 6.5 | 2.2 | 2.2 | 4.3 | 2.2 | 4.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 宮津市 [N=114] | 35.1 | 0.0 | 0.0 | 1.8 | 21.9 | 34.2 | 9.6 | 1.8 | 2.6 | 0.0 | 4.4 | 1.8 | 4.4 | 7.9 | 1.8 | 5.3 | 0.0 | 0.0 | 1.8 | 0.9 | 14.0 | 1.8 |
| | 京丹後市 [N=88] | 13.6 | 0.0 | 3.4 | 8.0 | 13.6 | 28.4 | 18.2 | 9.1 | 6.8 | 1.1 | 1.1 | 4.5 | 0.0 | 0.0 | 4.8 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.1 | 17.0 | 0.0 |
| | 伊根町 [N=4] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 50.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 33.3 | 0.0 | 3.3 | 13.3 | 23.3 | 36.7 | 13.3 | 0.0 | 3.3 | 0.0 | 3.3 | 0.0 | 0.0 | 13.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.3 | 0.0 |
| | 豊岡市 [N=8] | 0.0 | 0.0 | 2.5 | 0.0 | 12.5 | 12.5 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 37.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 京都府内 [N=63] | 7.9 | 0.0 | 3.2 | 7.9 | 11.1 | 41.3 | 12.7 | 3.2 | 11.1 | 4.8 | 4.8 | 1.6 | 4.8 | 11.1 | 1.6 | 1.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 9.5 | 1.6 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 59.4 | 6.3 | 9.4 | 6.3 | 3.1 | 3.1 | 3.1 | 15.6 | 0.0 | 3.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.3 | 12.5 |
| | その他 [N=253] | 8.7 | 0.0 | 0.0 | 2.8 | 14.6 | 56.9 | 6.7 | 2.0 | 5.9 | 4.3 | 0.8 | 4.7 | 7.0 | 3.6 | 4.0 | 9.1 | 2.0 | 0.0 | 0.8 | 0.0 | 8.3 | 3.2 |
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 23.9 | 0.0 | 2.7 | 7.1 | 17.6 | 34.9 | 13.3 | 6.3 | 4.3 | 0.8 | 2.7 | 2.7 | 1.6 | 6.7 | 5.1 | 1.6 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | 0.0 | 5.1 | 1.2 |
| | 観光利用 [N=353] | 11.3 | 0.0 | 0.0 | 2.8 | 18.1 | 53.3 | 7.9 | 1.1 | 6.2 | 3.1 | 1.7 | 4.0 | 15.3 | 2.8 | 4.0 | 7.4 | 1.4 | 0.0 | 0.6 | 0.3 | 12.2 | 3.1 |
| | その他 [N=82] | 19.5 | 0.0 | 0.0 | 3.7 | 11.0 | 25.6 | 7.3 | 2.4 | 7.3 | 6.1 | 2.4 | 3.7 | 3.7 | 4.9 | 4.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.4 | 0.0 |

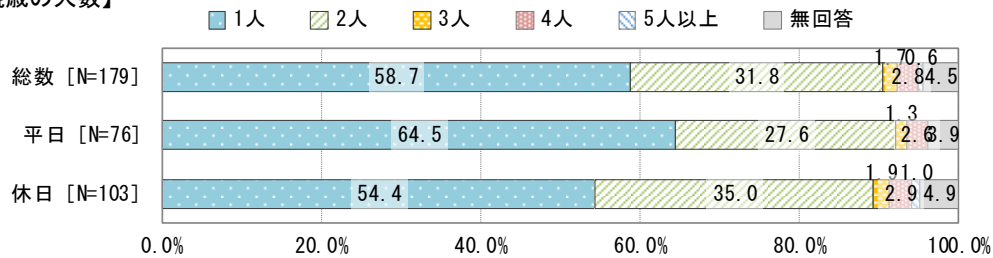
⑥同行者を教えてください。(あてはまるものすべてに○)

- 同行者は、「なし（自分ひとり）」が最も多く6割以上を占めている。
- 調査日別では、平日に比べて休日は「なし（自分ひとり）」（平日：65.3%、休日：55.7%）の割合が低く「家族・親戚」（平日：21.5%、休日：29.4%）の回答が多い。
- 同行者の人数は、「その他」はツアーなどにより「5人以上」の回答が多くなっている。
- 居住地別では、すべての地域で「なし（自分ひとり）」が最も多くなっている。
- 利用目的別では、生活利用は「なし（自分ひとり）」が8割以上を占めている。また、観光利用は「家族・親戚」が40.5%で最も多く、次いで「なし（自分ひとり）」（40.2%）となっている。

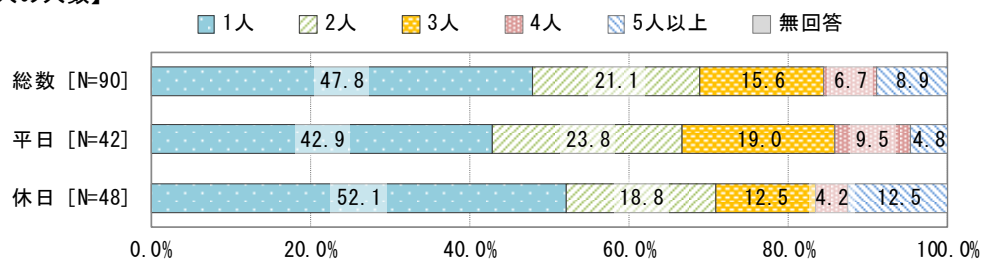
表 同行者（調査日別）

| | | なし (自分ひとり) | 家族・親戚 | 友人・知人 | その他 | 無回答 |
|------------|------------|---------------|-------|-------|-----|-----|
| 総数 [N=704] | | 60.5 | 25.4 | 12.8 | 2.1 | 1.1 |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 65.3 | 21.5 | 11.9 | 2.0 | 1.7 |
| | 休日 [N=350] | 55.7 | 29.4 | 13.7 | 2.3 | 0.6 |

【家族・親戚の人数】



【友人・知人の人数】



【その他の人数】

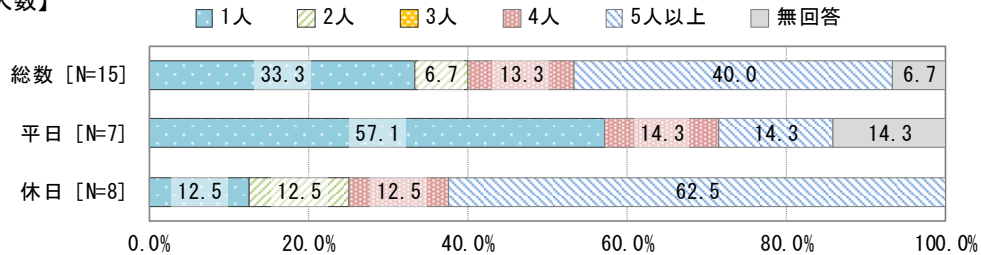
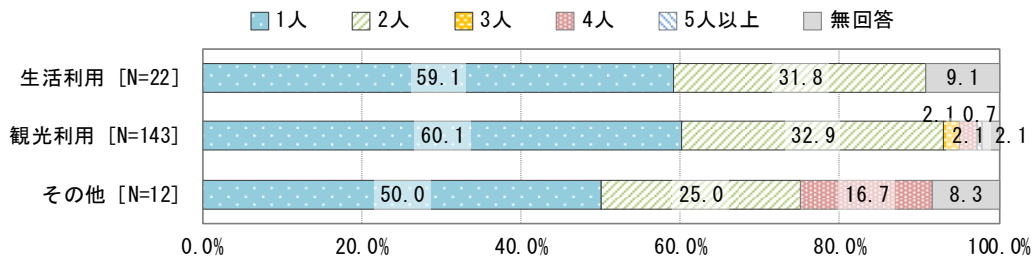


図 同行者の人数（調査日別）

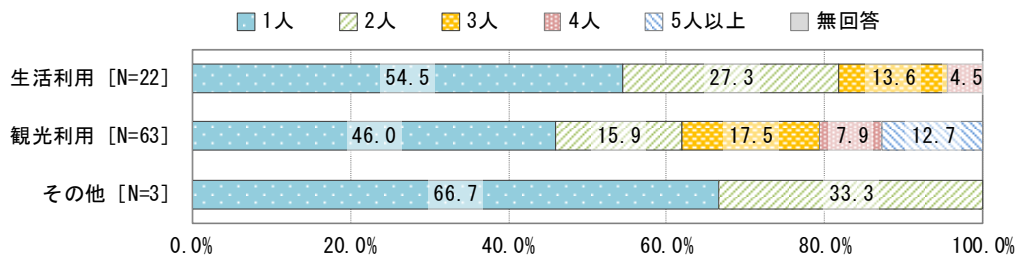
表 同行者（居住地別、利用目的別）

| | | なし (自分ひとり) | 家族・親戚 | 友人・知人 | その他 | 無回答 |
|------------|--------------|---------------|-------|-------|-----|-----|
| 総数 [N=704] | | 60.5 | 25.4 | 12.8 | 2.1 | 1.1 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 78.7 | 6.4 | 10.6 | 2.1 | 2.1 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 73.9 | 19.6 | 4.3 | 2.2 | 0.0 |
| | 宮津市 [N=114] | 76.3 | 14.0 | 7.9 | 0.0 | 2.6 |
| | 京丹後市 [N=88] | 69.3 | 19.3 | 10.2 | 3.4 | 0.0 |
| | 伊根町 [N=4] | 75.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 73.3 | 23.3 | 6.7 | 3.3 | 0.0 |
| | 豊岡市 [N=8] | 87.5 | 12.5 | 12.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 京都府内 [N=63] | 69.8 | 20.6 | 7.9 | 1.6 | 0.0 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 59.4 | 18.8 | 15.6 | 6.3 | 0.0 |
| | その他 [N=253] | 41.5 | 38.3 | 19.4 | 2.4 | 1.2 |
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 81.6 | 8.6 | 8.6 | 2.4 | 1.2 |
| | 観光利用 [N=353] | 40.2 | 40.5 | 17.8 | 2.5 | 1.1 |
| | その他 [N=82] | 81.7 | 14.6 | 3.7 | 0.0 | 0.0 |

【家族・親戚の人数】



【友人・知人の人数】



【その他の人数】

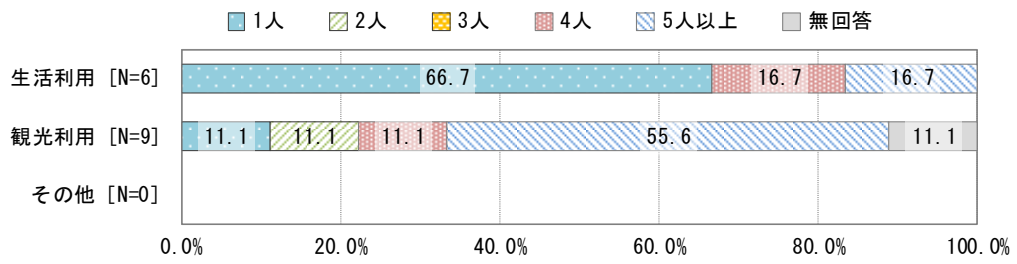


図 同行人数（利用目的別）

⑦京都丹後鉄道を利用して外出する主な理由を教えてください。(あてはまるものすべてに○)

- 京都丹後鉄道を利用しての外出理由は、「他に交通手段がないから」が44.9%で最も多く、以下「安全に移動できるから」(25.6%)、「目的地まで早く行けるから」(25.1%)、「楽だから(疲れないから)」(25.1%)と続いている。
- 調査日別では、平日休日ともに「他に交通手段がないから」が最も多くなっている。また、平日は「安全に移動できるから」(26.8%)と「時間が正確だから」(23.4%)が多く、休日は「目的地まで早く行けるから」(29.4%)と「楽だから(疲れないから)」(27.1%)が多くなっている。
- 居住地別では、すべての地域で「他に交通手段がないから」が最も多くなっている。
- 利用目的別では、すべての目的で「他に交通手段がないから」が最も多くなっている。また、生活利用では「時間が正確だから」「安全に移動できるから」、観光利用では「目的地まで早く行けるから」が多くなっている。

表 京都丹後鉄道を利用して出かける理由（調査日別、居住地別、利用目的別）

| | | 目的地まで早く行けるから | 経済的だから | 時間が正確だから | 気軽に利用できるから | 楽だから(疲れないから) | 安全に移動できるから | 他に交通手段がないから | その他 | 無回答 |
|--------------|-------------|--------------|--------|----------|------------|--------------|------------|-------------|------|------|
| 総数 [N=704] | | 25.1 | 14.5 | 22.4 | 15.9 | 25.1 | 25.6 | 44.9 | 16.2 | 8.2 |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 20.9 | 15.3 | 23.4 | 14.1 | 23.2 | 26.8 | 46.3 | 13.8 | 9.3 |
| | 休日 [N=350] | 29.4 | 13.7 | 21.4 | 17.7 | 27.1 | 24.3 | 43.4 | 18.6 | 7.1 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 12.8 | 19.1 | 21.3 | 17.0 | 21.3 | 34.0 | 46.8 | 12.8 | 10.6 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 21.7 | 10.9 | 13.0 | 23.9 | 32.6 | 17.4 | 54.3 | 15.2 | 6.5 |
| | 宮津市 [N=114] | 28.9 | 16.7 | 32.5 | 17.5 | 30.7 | 32.5 | 55.3 | 7.0 | 7.9 |
| | 京丹後市 [N=88] | 17.0 | 19.3 | 17.0 | 18.2 | 29.5 | 31.8 | 38.6 | 13.6 | 6.8 |
| | 伊根町 [N=4] | 50.0 | 50.0 | 25.0 | 50.0 | 25.0 | 0.0 | 75.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 6.7 | 16.7 | 16.7 | 10.0 | 6.7 | 16.7 | 56.7 | 10.0 | 6.7 |
| | 豊岡市 [N=8] | 12.5 | 12.5 | 12.5 | 0.0 | 12.5 | 12.5 | 25.0 | 12.5 | 37.5 |
| | 京都府内 [N=63] | 17.5 | 9.5 | 25.4 | 20.6 | 34.9 | 30.2 | 49.2 | 12.7 | 9.5 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 25.0 | 3.1 | 28.1 | 18.8 | 15.6 | 18.8 | 50.0 | 25.0 | 9.4 |
| | その他 [N=253] | 33.2 | 14.2 | 21.7 | 12.3 | 21.3 | 22.5 | 37.9 | 23.3 | 6.7 |
| | 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 18.0 | 15.3 | 23.9 | 12.2 | 22.7 | 23.9 | 55.7 | 8.6 |
| 観光利用 [N=353] | | 30.0 | 13.6 | 19.5 | 17.3 | 25.5 | 23.8 | 34.6 | 24.6 | 7.9 |
| その他 [N=82] | | 23.2 | 14.6 | 28.0 | 19.5 | 34.1 | 40.2 | 54.9 | 6.1 | 4.9 |

⑧京都丹後鉄道を利用する際に情報を得た媒体について教えてください。(あてはまるものすべてに○)

- 情報を得た媒体は、「乗り換え案内アプリ」が38.5%で最も多く、次いで「京都丹後鉄道のホームページ」(27.4%)となっている。
- 調査日別では、「ポケット時刻表」は平日(21.2%)が休日(13.1%)より多くなっている。
- 居住地別では、沿線地域以外の地域では「乗換案内アプリ」が最も多く、次いで「京都丹後鉄道のホームページ」が多くなっている。また、沿線地域では、「駅に設置されている時刻表」や「ポケット時刻表」などの回答が多くなっている。
- 利用目的別では、生活利用に比べて観光利用の方が「乗換案内アプリ」が多くなっている。

表 情報を得た媒体(調査日別、居住地別、利用目的別)

| | | 乗り換え案内アプリ | 京都丹後鉄道のホームページ | 海の京都のホームページ | 京都府観光ガイドのホームページ | 京都丹後鉄道が発行するパンフレット | 自治体が発行するパンフレット・時刻表 | 駅に設置されている時刻表 | ポケット時刻表 | 特になし | その他 | 無回答 |
|------------|--------------|-----------|---------------|-------------|-----------------|-------------------|--------------------|--------------|---------|------|------|------|
| 総数 [N=704] | | 38.5 | 27.4 | 2.0 | 1.7 | 5.0 | 8.2 | 17.0 | 17.2 | 8.1 | 7.4 | 8.4 |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 36.4 | 24.3 | 0.3 | 1.7 | 5.6 | 9.0 | 16.7 | 21.2 | 10.2 | 6.2 | 9.0 |
| | 休日 [N=350] | 40.6 | 30.6 | 3.7 | 1.7 | 4.3 | 7.4 | 17.4 | 13.1 | 6.0 | 8.6 | 7.7 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 31.9 | 21.3 | 0.0 | 0.0 | 2.1 | 0.0 | 34.0 | 23.4 | 10.6 | 4.3 | 10.6 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 26.1 | 26.1 | 2.2 | 2.2 | 6.5 | 10.9 | 23.9 | 37.0 | 15.2 | 2.2 | 6.5 |
| | 宮津市 [N=114] | 24.6 | 30.7 | 0.0 | 0.9 | 6.1 | 12.3 | 29.8 | 30.7 | 7.9 | 0.9 | 7.0 |
| | 京丹後市 [N=88] | 27.3 | 23.9 | 2.3 | 0.0 | 13.6 | 28.4 | 12.5 | 18.2 | 8.0 | 2.3 | 8.0 |
| | 伊根町 [N=4] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 25.0 | 25.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 23.3 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.7 | 33.3 | 36.7 | 10.0 | 0.0 | 6.7 |
| | 豊岡市 [N=8] | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 12.5 | 25.0 | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 37.5 |
| | 京都府内 [N=63] | 57.1 | 27.0 | 1.6 | 3.2 | 3.2 | 1.6 | 6.3 | 11.1 | 7.9 | 4.8 | 11.1 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 43.8 | 43.8 | 0.0 | 0.0 | 9.4 | 6.3 | 9.4 | 15.6 | 6.3 | 15.6 | 9.4 |
| | その他 [N=253] | 50.2 | 30.0 | 4.0 | 2.4 | 2.0 | 3.2 | 10.7 | 5.9 | 6.3 | 13.4 | 6.3 |
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 31.4 | 26.3 | 0.8 | 0.4 | 4.3 | 6.7 | 23.1 | 26.3 | 12.5 | 2.4 | 9.0 |
| | 観光利用 [N=353] | 43.6 | 31.4 | 3.1 | 2.8 | 4.0 | 7.4 | 11.0 | 9.1 | 5.4 | 12.2 | 8.8 |
| | その他 [N=82] | 41.5 | 17.1 | 0.0 | 1.2 | 9.8 | 15.9 | 18.3 | 19.5 | 7.3 | 3.7 | 3.7 |

⑨身近な人に京都丹後鉄道の利用を勧めるとしたら何をアピールしたらよいと思いますか。(あてはまるものすべてに○)

- アピールすべき点は、「景色が綺麗」が49.1%で最も多く、次いで「利用することで丹鉄を末永く残していく」(37.9%)となっている。
- 調査日別では、「景色が綺麗」の回答が平日(41.5%)より休日(56.9%)が多くなっている。
- 居住地別では、福知山市や宮津市、京丹後市などでは「利用することで丹鉄を末永く残していく」が、沿線地域以外の地域は「景色が綺麗」が最も多くなっている。
- 利用目的別では、すべての目的で「景色が綺麗」が最も多くなっている。また、生活利用では「利用することで丹鉄を末永く残していく」が次いで多くなっている。

表 京都丹後鉄道のアピールすべき点(調査日別、居住地別、利用目的別)

| | 移動時間を活用できる | 冬場でも移動しやすい | 景色が綺麗 | 自動車よりも環境によい | 自動車よりも健康維持によい | 交通事故のリスクが小さい | 友人と一緒に通学できる | 利用することで丹鉄を末永く残していく | 一日乗車券など様々な割引切符がある | その他 | 無回答 | |
|------------|--------------|------------|-------|-------------|---------------|--------------|-------------|--------------------|-------------------|------|------|------|
| 総数 [N=704] | 23.7 | 16.2 | 49.1 | 14.6 | 7.1 | 25.4 | 3.6 | 37.9 | 14.1 | 11.4 | 9.4 | |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 24.6 | 18.1 | 41.5 | 12.4 | 7.3 | 28.0 | 5.4 | 38.7 | 14.1 | 8.2 | 10.7 |
| | 休日 [N=350] | 22.9 | 14.3 | 56.9 | 16.9 | 6.9 | 22.9 | 1.7 | 37.1 | 14.0 | 14.6 | 8.0 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 17.0 | 21.3 | 36.2 | 8.5 | 8.5 | 29.8 | 4.3 | 48.9 | 2.1 | 2.1 | 12.8 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 32.6 | 8.7 | 54.3 | 15.2 | 17.4 | 28.3 | 4.3 | 39.1 | 4.3 | 6.5 | 6.5 |
| | 宮津市 [N=114] | 29.8 | 25.4 | 36.0 | 12.3 | 7.0 | 36.8 | 5.3 | 49.1 | 22.8 | 7.9 | 12.3 |
| | 京丹後市 [N=88] | 15.9 | 23.9 | 29.5 | 17.0 | 3.4 | 26.1 | 4.5 | 52.3 | 26.1 | 4.5 | 6.8 |
| | 伊根町 [N=4] | 25.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 25.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 33.3 | 23.3 | 40.0 | 6.7 | 6.7 | 6.7 | 26.7 | 36.7 | 13.3 | 10.0 | 6.7 |
| | 豊岡市 [N=8] | 12.5 | 12.5 | 12.5 | 0.0 | 12.5 | 25.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 37.5 |
| | 京都府内 [N=63] | 25.4 | 20.6 | 54.0 | 12.7 | 3.2 | 31.7 | 0.0 | 39.7 | 1.6 | 12.7 | 11.1 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 18.8 | 18.8 | 65.6 | 9.4 | 3.1 | 15.6 | 0.0 | 46.9 | 18.8 | 12.5 | 12.5 |
| | その他 [N=253] | 21.3 | 8.3 | 63.2 | 18.6 | 7.5 | 22.1 | 0.0 | 25.3 | 13.8 | 18.2 | 6.7 |
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 29.0 | 20.0 | 38.0 | 10.6 | 7.1 | 29.0 | 9.0 | 36.9 | 10.2 | 7.5 | 11.0 |
| | 観光利用 [N=353] | 20.1 | 9.6 | 58.4 | 18.4 | 7.9 | 21.2 | 0.0 | 32.0 | 17.6 | 14.7 | 9.1 |
| | その他 [N=82] | 24.4 | 28.0 | 47.6 | 12.2 | 3.7 | 32.9 | 2.4 | 59.8 | 11.0 | 11.0 | 4.9 |

4.5. 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）について

質問3 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）についてお聞きします

○京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）において、基本方針を設定しています。基本方針において設定されている取組について、京都丹後鉄道の利用者を増やすために、あなたが重要だと思う取組を選んでください。（あてはまるものすべてに○）

【快適性・利便性の向上】

- 快適性・利便性の向上のために重要な取組は、「丹鉄と JR、丹鉄とバスなどの乗り継ぎの改善」が 56.1%で最も多く、以下「利用に応じたダイヤ設定」(46.0%)、「ICOCA の導入・JR WESTER での予約」(36.5%)と続いている。
- 調査日別では、大きな違いは見られない。
- 居住地別では、豊岡市を除くすべての地域で「丹鉄と JR、丹鉄とバスなどの乗り継ぎの改善」が最も多くなっている。
- 利用目的別では、すべての目的で「丹鉄と JR、丹鉄とバスなどの乗り継ぎの改善」が最も多くなっている。

表 快適性・利便性の向上のために重要な取組（調査日別、居住地別、利用目的別）

| | 利用に応じたダイヤの設定 | スロープや誘導ブロック設置などの駅のバリアフリー化 | トイレの洋式化・多機能トイレの設置 | 新駅の設置 | 丹鉄と JR、丹鉄とバスなどの乗り継ぎの改善 | カーシェアリングやシェアサイクルなどのアクセス交通の充実 | 自転車の持ち込み車両の増便 | 駅周辺の駐車場を活用したパーク＆ライドの推進 | 駅カフェやコミュニティスペースなどの設置 | ベンチャ WiFi などの待合環境の整備 | キャッシュレス化・チケットレス化の推進 | ICOCA の導入・JR WESTER での予約 | 無回答 | |
|------------|--------------|---------------------------|-------------------|-------|------------------------|------------------------------|---------------|------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|--------------------------|------|------|
| 総数 [N=704] | 46.0 | 17.2 | 21.6 | 5.4 | 56.1 | 11.6 | 8.2 | 10.1 | 21.7 | 19.5 | 21.9 | 36.5 | 11.1 | |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 48.9 | 16.9 | 18.9 | 5.1 | 55.4 | 10.2 | 8.8 | 11.0 | 19.2 | 21.2 | 20.6 | 35.0 | 11.0 |
| | 休日 [N=350] | 43.1 | 17.4 | 24.3 | 5.7 | 56.9 | 13.1 | 7.7 | 9.1 | 24.3 | 17.7 | 23.1 | 38.0 | 11.1 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 44.7 | 12.8 | 12.8 | 6.4 | 34.0 | 4.3 | 12.8 | 10.6 | 14.9 | 12.8 | 25.5 | 25.5 | 14.9 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 39.1 | 10.9 | 19.6 | 6.5 | 52.2 | 8.7 | 13.0 | 13.0 | 21.7 | 17.4 | 21.7 | 41.3 | 10.9 |
| | 宮津市 [N=114] | 51.8 | 17.5 | 18.4 | 4.4 | 64.0 | 9.6 | 7.9 | 9.6 | 22.8 | 20.2 | 19.3 | 31.6 | 12.3 |
| | 京丹後市 [N=88] | 55.7 | 21.6 | 21.6 | 9.1 | 60.2 | 9.1 | 4.5 | 13.6 | 14.8 | 26.1 | 17.0 | 30.7 | 9.1 |
| | 伊根町 [N=4] | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 56.7 | 10.0 | 20.0 | 6.7 | 66.7 | 6.7 | 13.3 | 3.3 | 33.3 | 43.3 | 26.7 | 46.7 | 3.3 |
| | 豊岡市 [N=8] | 37.5 | 12.5 | 25.0 | 0.0 | 12.5 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 12.5 | 12.5 | 37.5 |
| | 京都府内 [N=63] | 34.9 | 23.8 | 20.6 | 9.5 | 71.4 | 19.0 | 9.5 | 7.9 | 25.4 | 20.6 | 30.2 | 65.1 | 9.5 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 25.0 | 6.3 | 18.8 | 0.0 | 59.4 | 18.8 | 3.1 | 6.3 | 40.6 | 12.5 | 21.9 | 43.8 | 12.5 |
| | その他 [N=253] | 45.8 | 18.2 | 25.3 | 4.3 | 53.8 | 13.4 | 8.3 | 10.7 | 21.3 | 17.0 | 23.3 | 35.2 | 10.3 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--------------|------|------|------|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 51.0 | 14.5 | 16.5 | 6.3 | 54.9 | 8.6 | 9.0 | 10.6 | 22.0 | 26.7 | 19.2 | 36.9 | 11.8 |
| | 観光利用 [N=353] | 41.6 | 18.4 | 25.5 | 5.4 | 54.1 | 13.3 | 6.8 | 7.9 | 21.0 | 15.3 | 24.6 | 37.7 | 11.6 |
| | その他 [N=82] | 53.7 | 23.2 | 20.7 | 3.7 | 68.3 | 15.9 | 9.8 | 17.1 | 22.0 | 17.1 | 20.7 | 34.1 | 4.9 |

【沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携】

- 沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携のために重要な取組は、「駅から観光地までの移動手段の確保」が43.3%で最も多く、以下「観光拠点の魅力向上」(37.4%)、「鉄道やバスなどの増便」(30.1%)と続いている。
- 調査日別では、「駅から観光地までの移動手段の確保」の回答が平日(39.0%)より休日(47.7%)が多い。
- 居住地別では、その他を除くすべての地域で「駅から観光地までの移動手段の確保」が最も多くなっている。
- 利用目的別では、生活利用は「駅周辺などへの商業施設や住宅、公共施設の再配置」、観光利用は「駅から観光地までの移動手段の確保」が最も多くなっている。

表 沿線地域のまちづくりや観光戦略との連携のために重要な取組(調査日別、居住地別、利用目的別)

| | 駅周辺などへの商業施設や住宅、公共施設の再配置 | 観光拠点の魅力向上 | 地元住民やNPOなどによる観光案内、観光ガイドの実施 | 広域的なプロモーション活動の展開 | 駅から観光地までの移動手段の確保 | コンシエルジュやQRコードなどによる目的地への案内誘導 | JR西日本の企画旅行との連携 | 外国語案内の充実 | 大型荷物の預かりサービスの導入 | 鉄道やバスなどの増便 | 無回答 | |
|------------|-------------------------|-----------|----------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|----------------|----------|-----------------|------------|------|------|
| 総数 [N=704] | 27.1 | 37.4 | 10.8 | 14.6 | 43.3 | 6.3 | 25.7 | 13.6 | 10.5 | 30.1 | 13.2 | |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 29.4 | 35.6 | 9.6 | 11.3 | 39.0 | 7.3 | 24.9 | 16.4 | 10.7 | 31.9 | 12.4 |
| | 休日 [N=350] | 24.9 | 39.1 | 12.0 | 18.0 | 47.7 | 5.1 | 26.6 | 10.9 | 10.3 | 28.3 | 14.0 |
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 19.1 | 34.0 | 6.4 | 12.8 | 34.0 | 0.0 | 12.8 | 6.4 | 6.4 | 25.5 | 14.9 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 30.4 | 32.6 | 8.7 | 23.9 | 52.2 | 0.0 | 17.4 | 15.2 | 8.7 | 45.7 | 13.0 |
| | 宮津市 [N=114] | 32.5 | 28.1 | 9.6 | 12.3 | 36.8 | 3.5 | 21.1 | 17.5 | 14.0 | 35.1 | 15.8 |
| | 京丹後市 [N=88] | 35.2 | 35.2 | 9.1 | 11.4 | 51.1 | 6.8 | 25.0 | 10.2 | 4.5 | 29.5 | 15.9 |
| | 伊根町 [N=4] | 25.0 | 50.0 | 25.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 46.7 | 36.7 | 0.0 | 10.0 | 46.7 | 0.0 | 30.0 | 13.3 | 10.0 | 30.0 | 3.3 |
| | 豊岡市 [N=8] | 37.5 | 37.5 | 0.0 | 0.0 | 37.5 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 12.5 | 25.0 | 37.5 |
| | 京都府内 [N=63] | 31.7 | 41.3 | 11.1 | 22.2 | 49.2 | 9.5 | 31.7 | 17.5 | 9.5 | 34.9 | 9.5 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 18.8 | 34.4 | 12.5 | 21.9 | 40.6 | 9.4 | 40.6 | 6.3 | 6.3 | 34.4 | 12.5 |
| | その他 [N=253] | 18.6 | 43.9 | 14.2 | 13.8 | 43.5 | 9.5 | 29.6 | 13.8 | 12.6 | 25.7 | 11.9 |

| | | | | | | | | | | | | |
|------|--------------|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 37.6 | 34.5 | 8.2 | 12.2 | 36.9 | 2.7 | 21.2 | 18.0 | 10.2 | 35.3 | 12.9 |
| | 観光利用 [N=353] | 19.8 | 39.9 | 11.6 | 15.9 | 46.7 | 8.8 | 28.6 | 10.8 | 10.2 | 25.2 | 13.9 |
| | その他 [N=82] | 25.6 | 39.0 | 15.9 | 19.5 | 50.0 | 7.3 | 29.3 | 13.4 | 12.2 | 36.6 | 8.5 |

【沿線住民など多様な主体との連携】

- 多様な主体との連携のために重要な取組は、「通学時間に合わせた鉄道やバスなどのダイヤ設定」が40.2%で最も多くなっている。
- 調査日別では、ダイヤ設定以外では平日は「高齢者200円レールの取組の継続」(27.7%)や「駅前マルシェなどの開催、地元の土産の販売」(26.0%)が多く、休日は「駅前マルシェなどの開催、地元の土産の販売」(31.4%)や「公共交通を利用するライフスタイルの意識醸成」(28.6%)が多い。
- 居住地別では、伊根町と豊岡市、兵庫県内を除く地域で「通学時間に合わせた鉄道やバスなどのダイヤ設定」が最も多くなっている。
- 利用目的別では、すべての目的で「通学時間に合わせた鉄道やバスなどのダイヤ設定」が最も多く、観光利用とその他利用では「駅前マルシェなどの開催、地元の土産の販売」が次いで多くなっている。

表 沿線住民など多様な主体との連携（調査日別、居住地別、利用目的別）

| | 通学時間に合わせた鉄道やバスなどのダイヤ設定 | 鉄道やバスなど複数の交通手段が利用できる定期券の発行 | 公共交通を利用するライフスタイルの意識醸成 | 公共交通の乗り方教室や乗車体験会の実施 | 高齢者200円レールの取組の継続 | 親子ペアチケットや夏休み特別チケットの発券 | 子ども用トイレや授乳室などの整備 | 駅前マルシェなどの開催、地元の土産の販売 | クリスマストレインなどの企画列車の運行 | 沿線地域をめぐるマイクロツーリズムの展開 | 駅や京都丹後鉄道のSNSなどを利用した沿線地域の情報発信 | 丹鉄ファンクラブの創設・鉄道施設などのオーナー制度の導入 | 無回答 | |
|------------|------------------------|----------------------------|-----------------------|---------------------|------------------|-----------------------|------------------|----------------------|---------------------|----------------------|------------------------------|------------------------------|------|------|
| 総数 [N=704] | 40.2 | 16.1 | 25.7 | 7.1 | 24.6 | 13.2 | 8.2 | 28.7 | 20.0 | 11.8 | 22.4 | 14.1 | 16.9 | |
| 調査日 | 平日 [N=354] | 44.1 | 16.7 | 22.9 | 7.3 | 27.7 | 11.9 | 9.0 | 26.0 | 18.1 | 10.2 | 20.6 | 11.6 | 17.2 |
| | 休日 [N=350] | 36.3 | 15.4 | 28.6 | 6.9 | 21.4 | 14.6 | 7.4 | 31.4 | 22.0 | 13.4 | 24.3 | 16.6 | 16.6 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 居住地 | 福知山市 [N=47] | 42.6 | 17.0 | 34.0 | 8.5 | 10.6 | 17.0 | 6.4 | 14.9 | 17.0 | 4.3 | 14.9 | 8.5 | 12.8 |
| | 舞鶴市 [N=46] | 45.7 | 13.0 | 32.6 | 19.6 | 17.4 | 15.2 | 6.5 | 30.4 | 21.7 | 10.9 | 19.6 | 10.9 | 17.4 |
| | 宮津市 [N=114] | 50.0 | 21.1 | 25.4 | 7.0 | 46.5 | 9.6 | 7.9 | 30.7 | 14.9 | 8.8 | 14.9 | 14.9 | 14.0 |
| | 京丹後市 [N=88] | 59.1 | 20.5 | 20.5 | 3.4 | 45.5 | 19.3 | 11.4 | 23.9 | 22.7 | 10.2 | 19.3 | 11.4 | 11.4 |
| | 伊根町 [N=4] | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 25.0 | 50.0 | 0.0 | 25.0 | 50.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 与謝野町 [N=30] | 63.3 | 26.7 | 26.7 | 10.0 | 43.3 | 13.3 | 0.0 | 20.0 | 23.3 | 3.3 | 20.0 | 6.7 | 6.7 |
| | 豊岡市 [N=8] | 0.0 | 12.5 | 37.5 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 37.5 |
| | 京都府内 [N=63] | 42.9 | 22.2 | 31.7 | 11.1 | 17.5 | 11.1 | 6.3 | 41.3 | 39.7 | 12.7 | 36.5 | 22.2 | 11.1 |
| | 兵庫県内 [N=32] | 15.6 | 6.3 | 21.9 | 3.1 | 6.3 | 15.6 | 6.3 | 40.6 | 34.4 | 18.8 | 25.0 | 21.9 | 12.5 |
| | その他 [N=253] | 30.4 | 11.9 | 24.1 | 4.7 | 13.8 | 12.3 | 10.3 | 28.9 | 15.4 | 15.8 | 27.7 | 15.0 | 21.3 |
| 利用目的 | 生活利用 [N=255] | 54.1 | 18.8 | 23.9 | 8.2 | 28.6 | 12.2 | 6.3 | 23.9 | 18.8 | 8.6 | 16.5 | 12.9 | 14.5 |
| | 観光利用 [N=353] | 31.2 | 13.0 | 24.9 | 6.5 | 17.6 | 15.6 | 9.1 | 30.6 | 21.5 | 14.4 | 26.9 | 15.3 | 20.7 |
| | その他 [N=82] | 41.5 | 19.5 | 37.8 | 6.1 | 37.8 | 7.3 | 11.0 | 36.6 | 18.3 | 11.0 | 24.4 | 13.4 | 6.1 |

●上記のほかに京都丹後鉄道の利用者を増やすために重要だと思う取組がありましたらご記入ください。

○重要だと思う取組は、「企画列車の運行・イベントの開催」(26件)が最も多く、次いで「観光資源としてのPR、情報発信」(25件)となっている。
○調査日別では、大きな差は見られない。

表 重要だと思う取組 (意見集約)

| 利用区間 | 総数 | 平日 | 休日 |
|---------------------|----|----|----|
| 企画列車の運行・イベントの開催 | 26 | 9 | 17 |
| 観光資源としてのPR、情報発信 | 25 | 11 | 14 |
| 駅の整備(店舗誘致や待合環境など) | 13 | 3 | 10 |
| 運賃の値下げや割引の導入 | 13 | 4 | 9 |
| WEBでの予約・交通系ICカードの導入 | 12 | 7 | 5 |
| 運行本数の増加 | 10 | 6 | 4 |

※10件以上を表示

最後に京都丹後鉄道に関するご意見・ご要望がありましたらお聞かせください

○意見や要望は、「車両や環境、景観が魅力的で満足」(28件)が最も多く、次いで「運行の継続を望む」(25件)となっている。
○調査日別では、平日は「運行の継続を望む」(14件)と「運行本数の増加」(12件)、休日は「車両や環境、景観が魅力的で満足」(21件)と「丹鉄を応援している」(14件)が多い。

表 京都丹後鉄道に関する意見や要望 (意見集約)

| 利用区間 | 総数 | 平日 | 休日 |
|-----------------|----|----|----|
| 車両や環境、景観が魅力的で満足 | 28 | 7 | 21 |
| 運行の継続を望む | 25 | 14 | 11 |
| 丹鉄を応援している | 17 | 3 | 14 |
| 運行本数の増加 | 16 | 12 | 4 |
| 駅員や乗務員の対応が良い | 14 | 8 | 6 |
| ラッピングカーやコラボ企画 | 12 | 6 | 6 |
| 運賃の値下げや割引の導入 | 11 | 6 | 5 |
| 車両の増設 | 11 | 6 | 5 |

※10件以上を表示