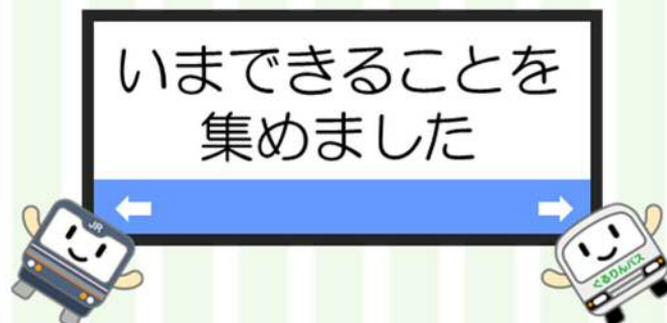


安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する
「森の京都『おでかけ』システム」の実現を目指して



JR山陰本線 (園部～綾部) 沿線地域公共交通計画

資料編



目次

1. 地域の現状	1
1.1. 人口動態等	1
1.1.1. 人口の状況	1
1.1.2. 社会増減（転入・転出状況）	11
1.1.3. 経済の状況	12
1.2. 人の動き	15
1.2.1. 人の動き	15
1.2.2. 自動車の保有状況	20
1.2.3. 観光の状況	21
1.2.4. 観光入込客数の推移	21
1.2.5. 府外観光客の割合の推移	22
1.3. 公共交通の状況	24
1.3.1. 地域の公共交通網の状況	24
1.3.2. 公共交通（鉄道駅、バス停）のカバーエリア	25
1.4.1. 鉄道	26
1.4.2. 路線バス	29
1.4.3. タクシー	42
1.4.4. 自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送、福祉有償運送)	42
1.4.5. 高速バス	43
2. 住民アンケート調査	44
2.1. アンケート実施概要	44
2.2. アンケート結果	44
3. 駅利用者アンケート調査	67
3.1. アンケート実施概要	67
3.2. アンケート結果	67
4. JR 山陰本線（船岡駅～山家駅）等の駅施設・駅周辺の状況等	78
5. 施策目標の達成状況进行评估する数値目標の算定	90
5.1. 目標算定の基礎となる数値の設定	90
5.1.1. R1年およびR8年の人口	90
5.1.2. コロナ禍収束後の公共交通利用回復率	91
5.2. 数値目標の算定方法	92
5.2.1. 公共交通の利用者数	92
5.2.2. 利用者あたりの公的資金投入額	93
5.2.3. バス路線の収支率	96
5.2.4. 人口あたりの公共交通利用者数	97
5.2.5. 鉄道・バス路線との接続便数（一定時間以内に乗り継げる割合）	97
5.2.6. 人口あたりの鉄道定期利用者数	100
5.2.7. 高齢者の外出回数（平日の外出率）	100

5.2.8.	4つの機能を整備した拠点数.....	100
5.2.9.	観光入込客数.....	101
5.2.10.	休日の1日あたりのバス利用者数.....	102
5.2.11.	若年層の人口割合.....	103
6.	JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画の検討体制・経緯等.....	104
6.1.	JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会規約.....	104
6.2.	JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会の構成員.....	108
6.3.	計画の策定経緯等.....	109
6.4.	計画の変更経緯等.....	110

1. 地域の現状

1.1. 人口動態等

1.1.1. 人口の状況

- 令和2年の人口は、綾部市 31,846 人、南丹市 31,629 人、京丹波町 12,907 人で、3市町合計で 76,382 人。
- 平成7年以降減少が続いており、令和2年までの25年間で、20%以上減少している。将来においても減少が続く見込みである。
- 人口の減少は若年層で著しく、平成7年からの25年間で年少人口(14歳未満)は約47%、生産年齢人口(15~64歳)も約35%減少している。
※平成27年から令和2年までの変化として、年齢構成割合に大きな変化はないが、生産年齢人口で約5千人の減少、年少人口で約1千人の減少が見られる。
- 老年人口(65歳以上)も、令和2年以降微減傾向に転じる見込みである。高齢化率は増加が続いており、令和2年の39%から10年後には42%まで上昇する見込み。



図 1-1 総人口の推移 (3市町)

資料：国勢調査 (H2~R2年)、国立社会保障・人口問題研究所 (R7~R27年)

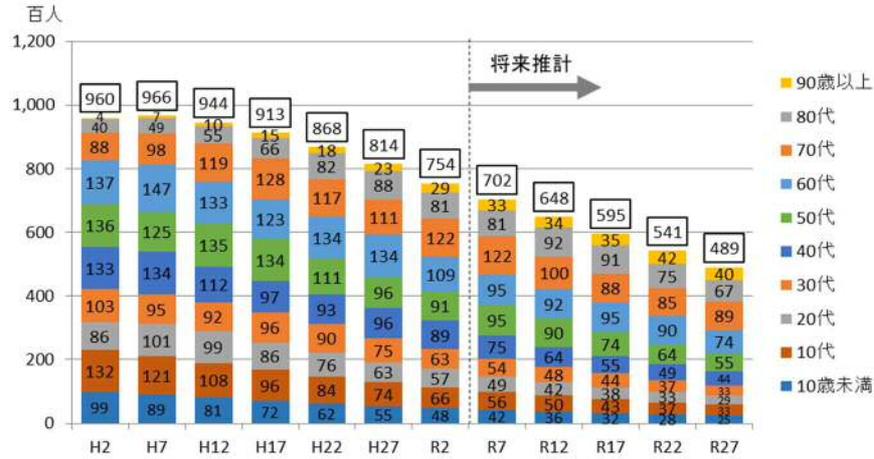


図 1-2 年齢別人口の推移 (3 市町合計)

資料：国勢調査 (H2～R2年)、国立社会保障・人口問題研究所 (R7～R27年)

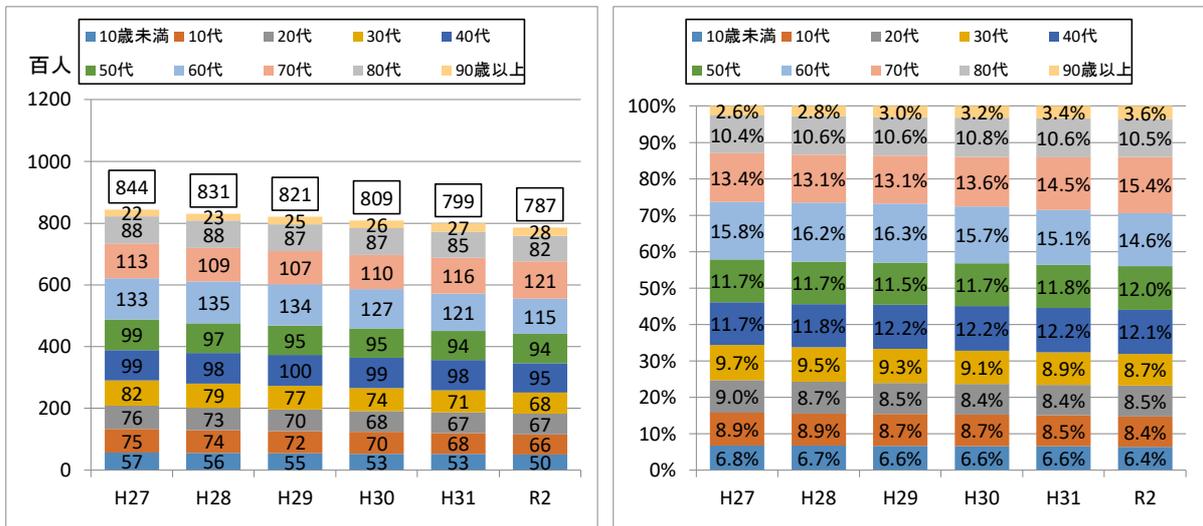


図 1-3 (参考) 住民基本台帳人口による年齢別人口の推移 (3 市町合計)

資料：住民基本台帳人口 (H27～R2年)

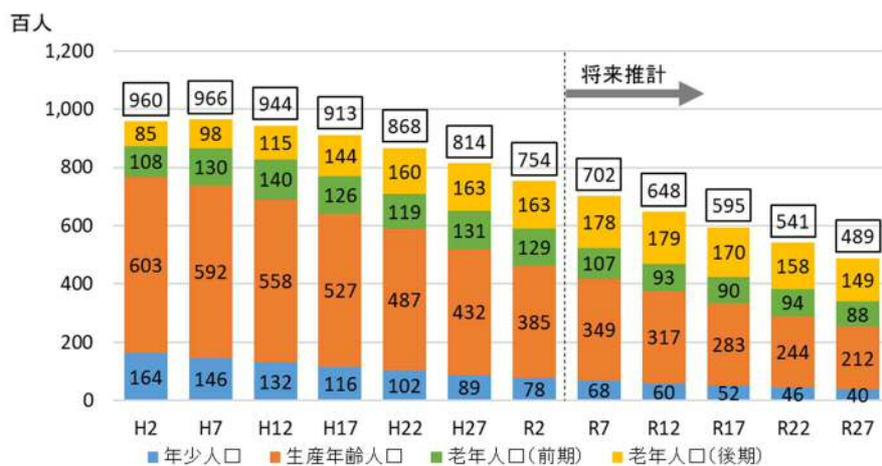


図 1-4 年齢区分別人口の推移 (3市町合計)

資料：国勢調査 (H2～R2年)、国立社会保障・人口問題研究所 (R7～R27年)

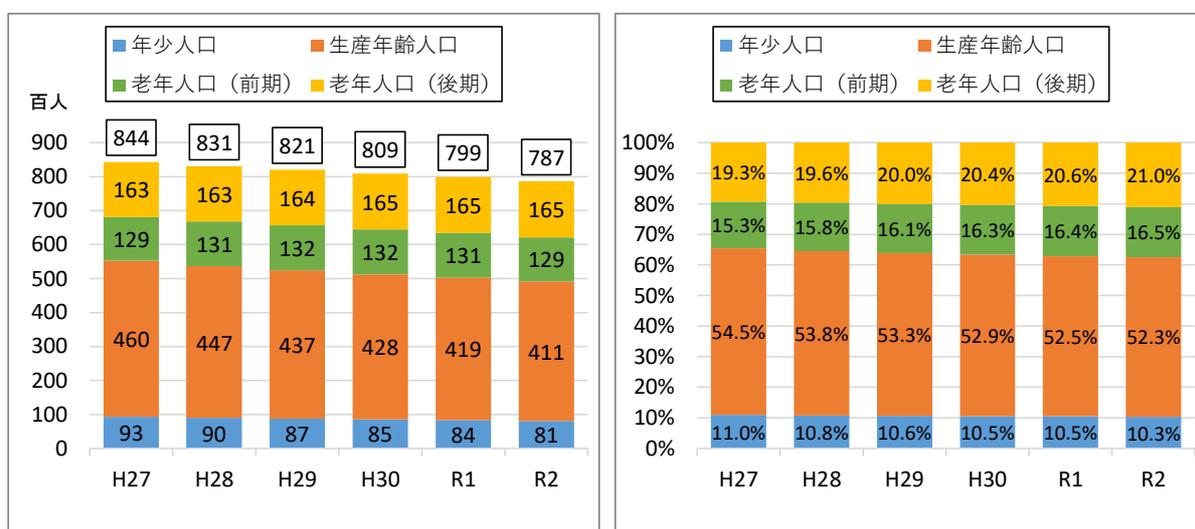


図 1-5 (参考) 住民基本台帳人口による年齢区分別人口の推移 (3市町合計)

資料：住民基本台帳人口 (H27～R2年)

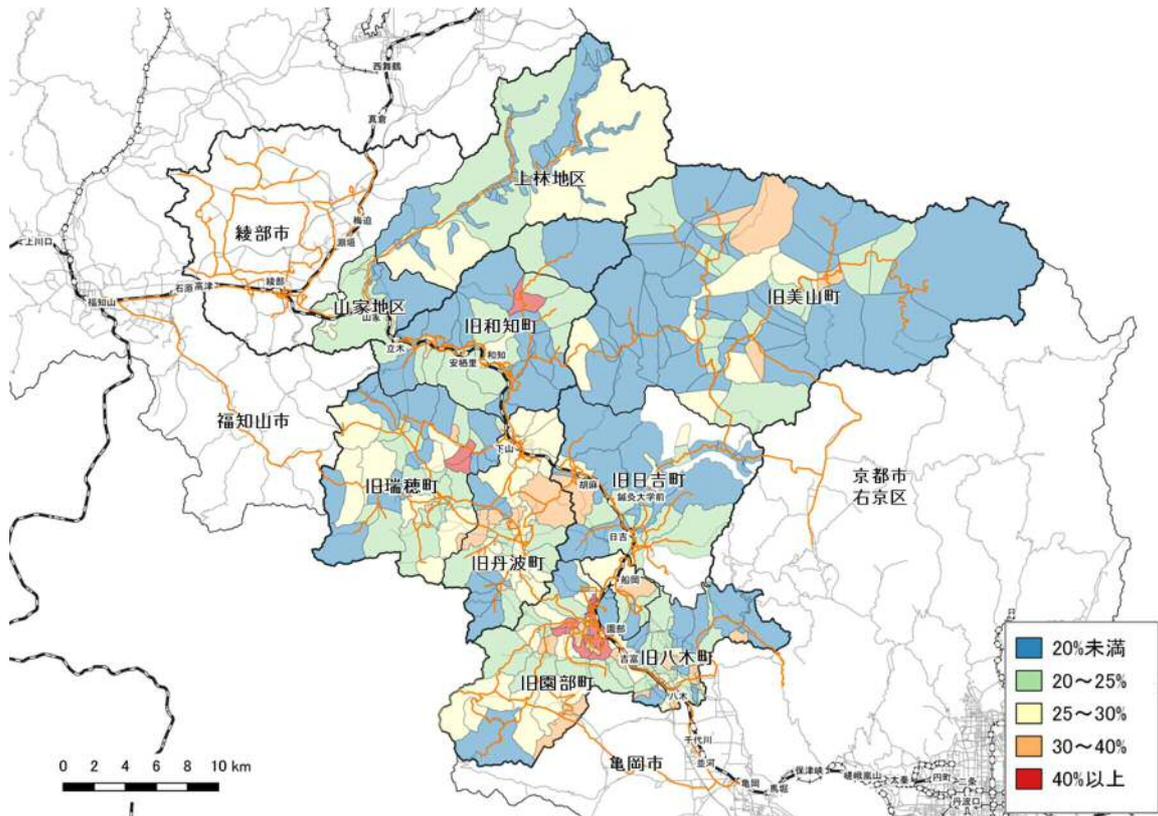


図 1-8 若年層人口（20～49歳人口）割合の分布（R3年・町字別）

資料：R3年住民基本台帳人口

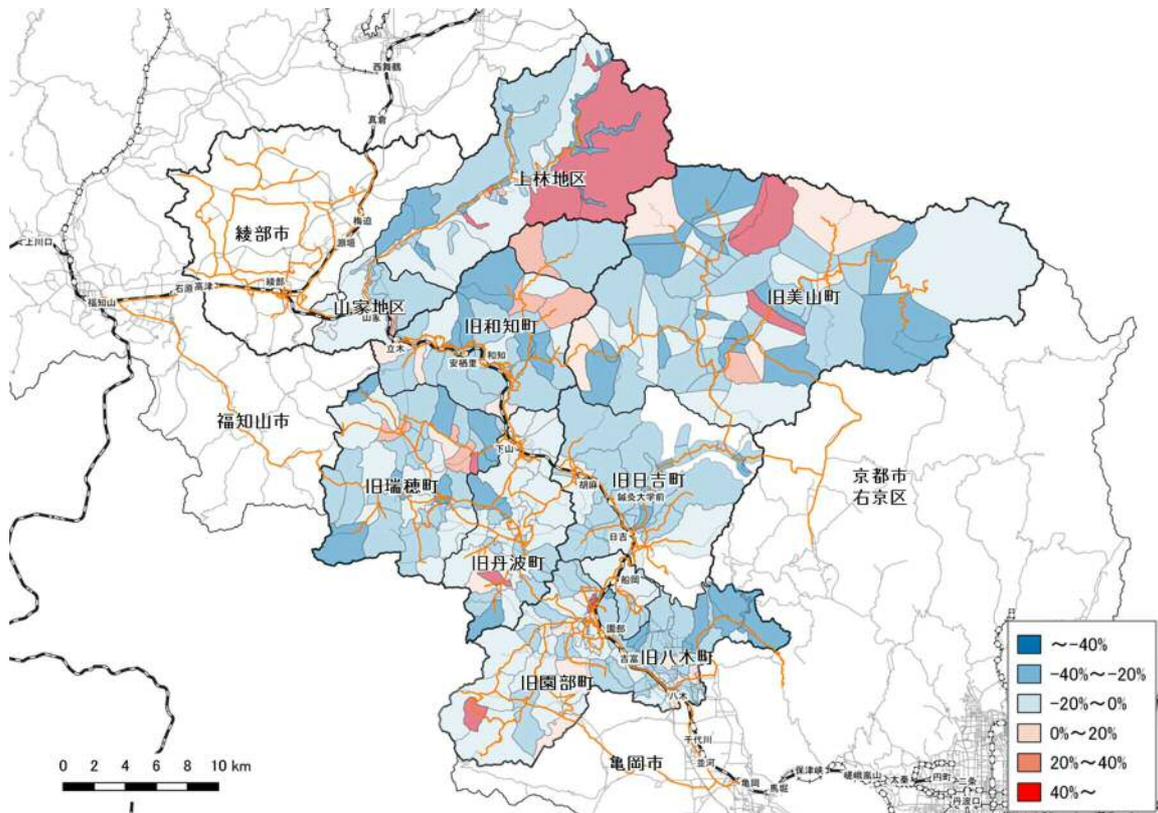
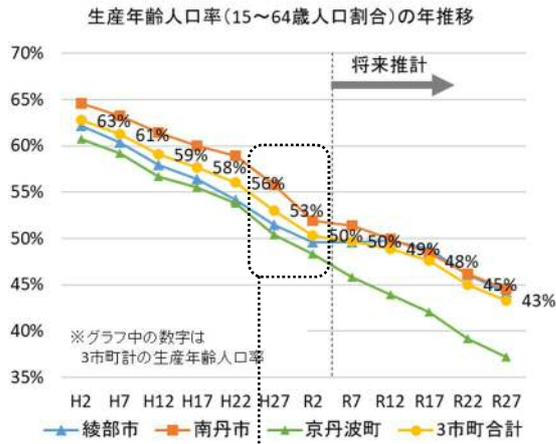


図 1-9 若年層人口（20～49歳人口）の増減率の分布（H27年→R3年・町字別）

資料：H27年・R3年住民基本台帳人口



	綾部市	南丹市	京丹波町	3市町計
H2	62.2%	64.6%	60.7%	62.8%
H7	60.3%	63.2%	59.2%	61.2%
H12	58.0%	61.5%	56.6%	59.1%
H17	56.4%	60.0%	55.5%	57.7%
H22	54.2%	59.0%	53.8%	56.1%
H27	51.4%	55.8%	50.4%	53.0%
R2	49.5%	52.0%	48.3%	50.3%
R7	49.6%	51.4%	45.9%	49.7%
R12	49.7%	50.0%	43.9%	48.9%
R17	48.9%	48.4%	42.0%	47.6%
R22	46.0%	46.1%	39.2%	45.0%
R27	44.2%	44.6%	37.2%	43.3%

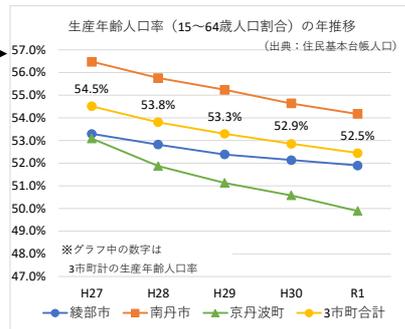
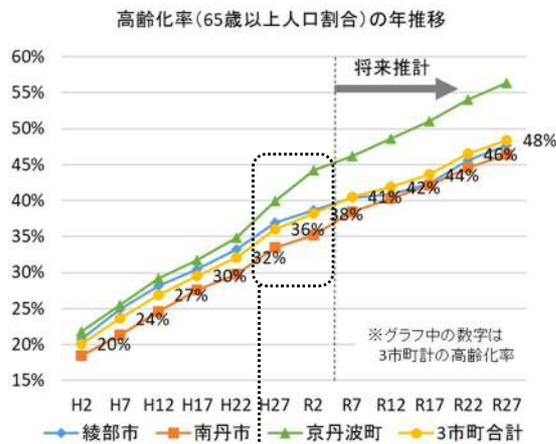


図 1-10 生産年齢人口割合の推移

資料：国勢調査（H2～R2年）、国立社会保障・人口問題研究所（R7～R27年）



	綾部市	南丹市	京丹波町	3市町計
H2	20.8%	18.5%	21.8%	20.1%
H7	24.9%	21.4%	25.5%	23.6%
H12	28.2%	24.6%	29.2%	26.9%
H17	30.5%	27.6%	31.8%	29.6%
H22	33.2%	29.7%	34.8%	32.1%
H27	37.0%	33.4%	40.0%	36.1%
R2	38.7%	35.2%	44.2%	38.2%
R7	40.4%	38.4%	46.2%	40.6%
R12	40.9%	40.3%	48.7%	41.9%
R17	42.3%	42.2%	51.0%	43.6%
R22	45.6%	44.6%	54.1%	46.5%
R27	47.7%	46.4%	56.3%	48.4%

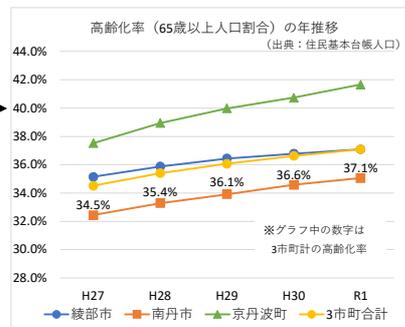


図 1-11 高齢(65歳以上)人口割合の推移

資料：国勢調査（H2～R2年）、国立社会保障・人口問題研究所（R7～R27年）

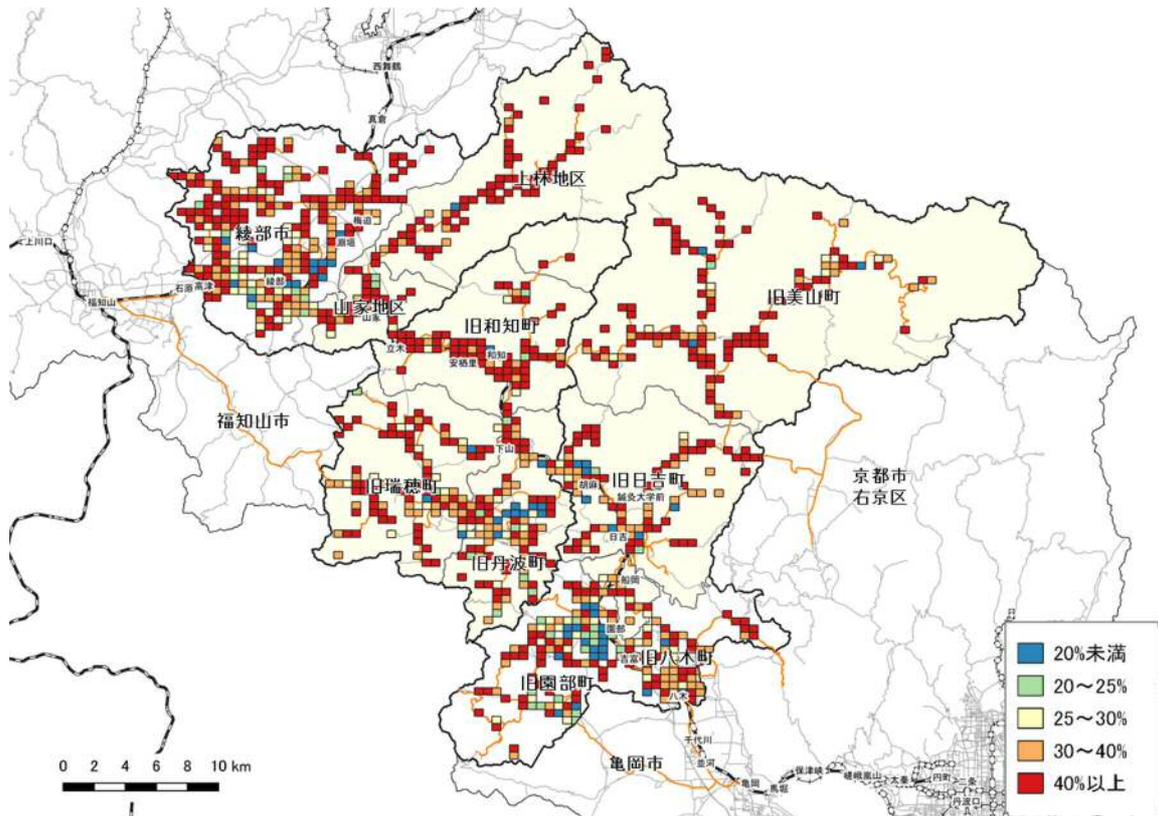


図 1-12 高齢人口（65歳以上人口）の分布（H27年）

資料：H27年国勢調査 500mメッシュ 高齢人口（65歳以上）の割合

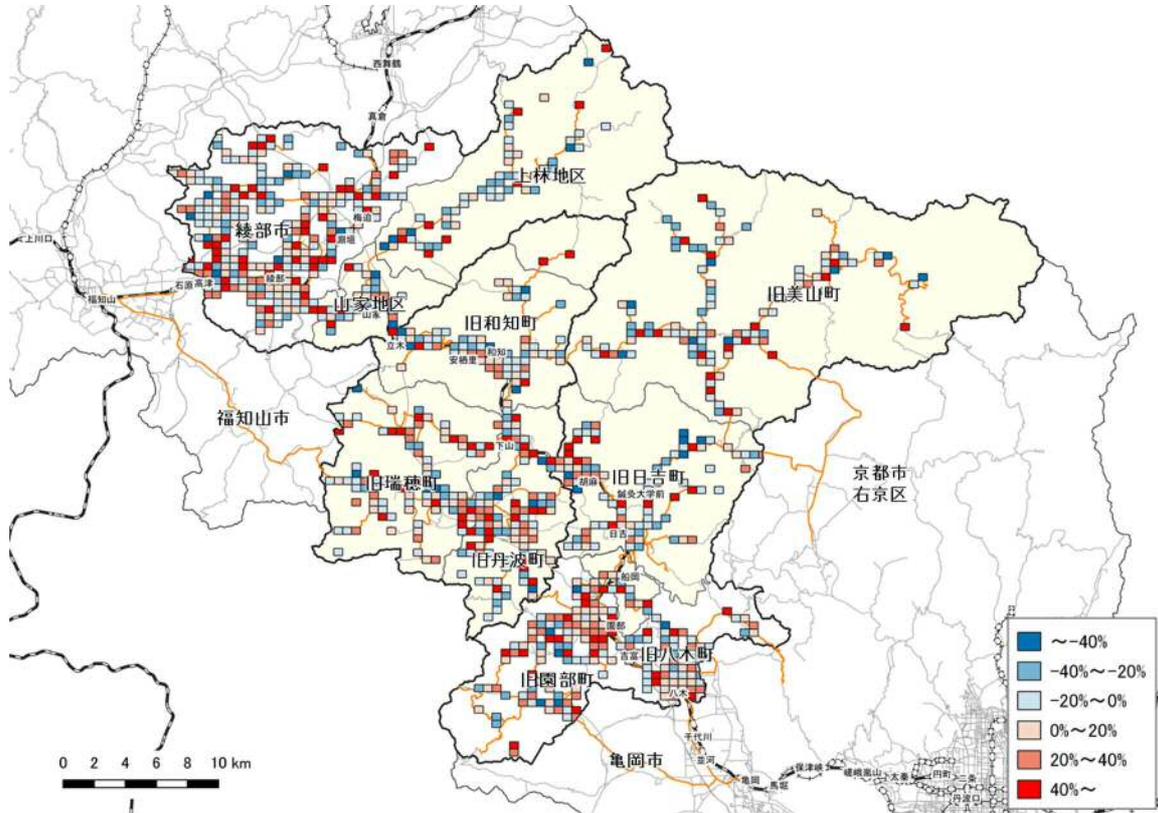


図 1-13 高齢人口（65歳以上人口）の増減率の分布（H22年→H27年）

資料：500mメッシュ 高齢人口（65歳以上）のH22年からH27年の増減率

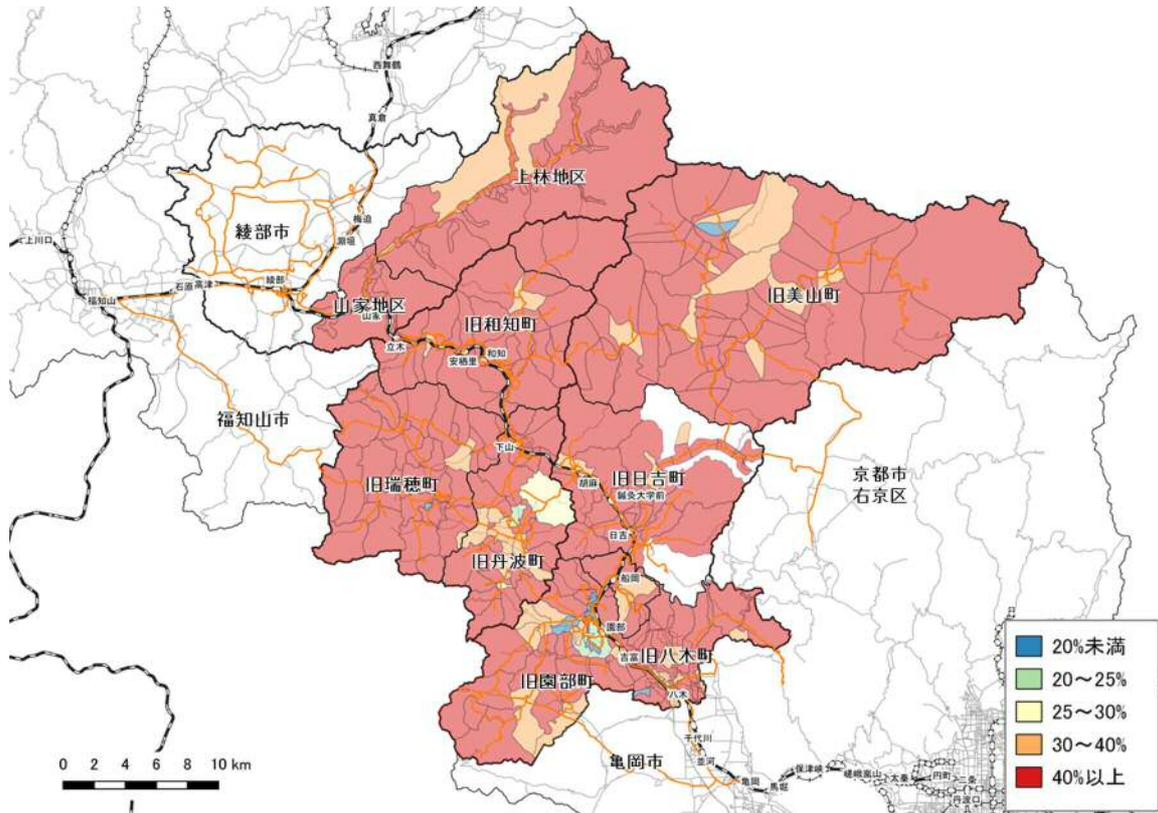


図 1-14 高齢人口（65歳以上人口）の分布（R3年・町字別）

資料：R3年住民基本台帳人口

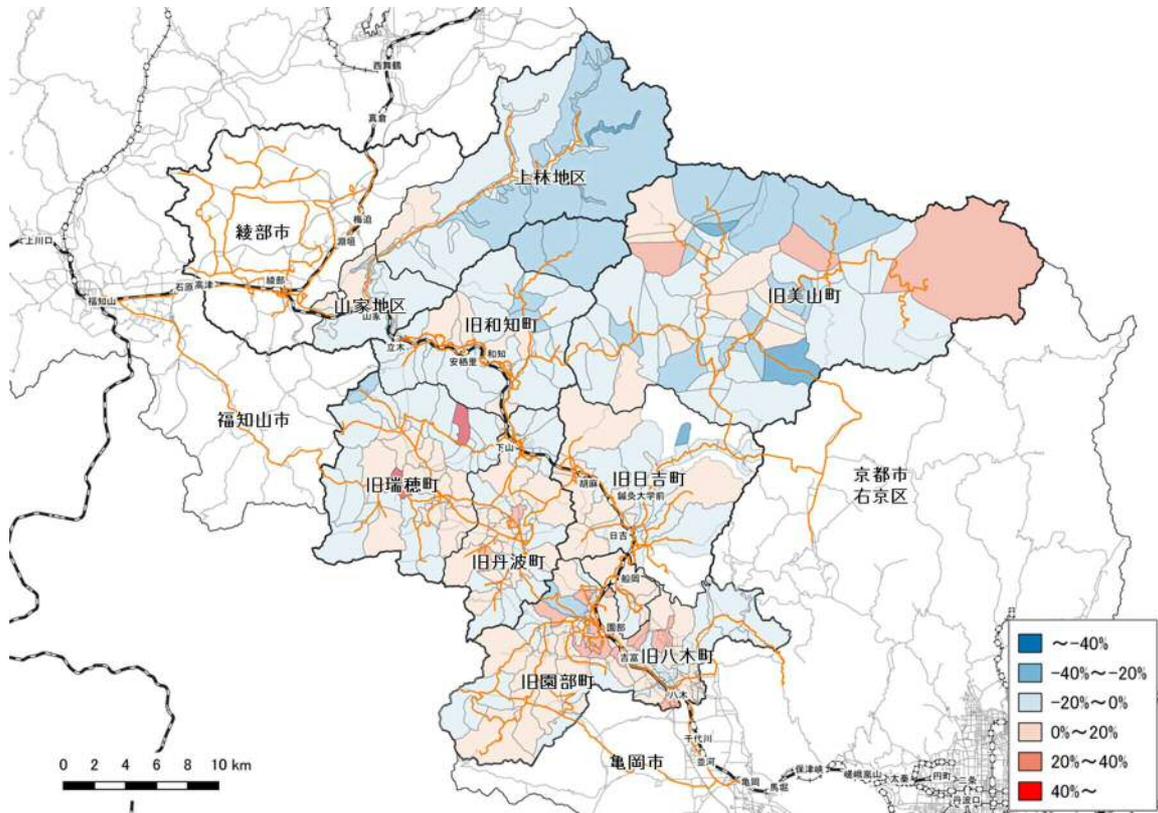


図 1-15 高齢人口（65歳以上人口）の増減率の分布（H27年→R3年・町字別）

資料：H27年・R3年住民基本台帳人口

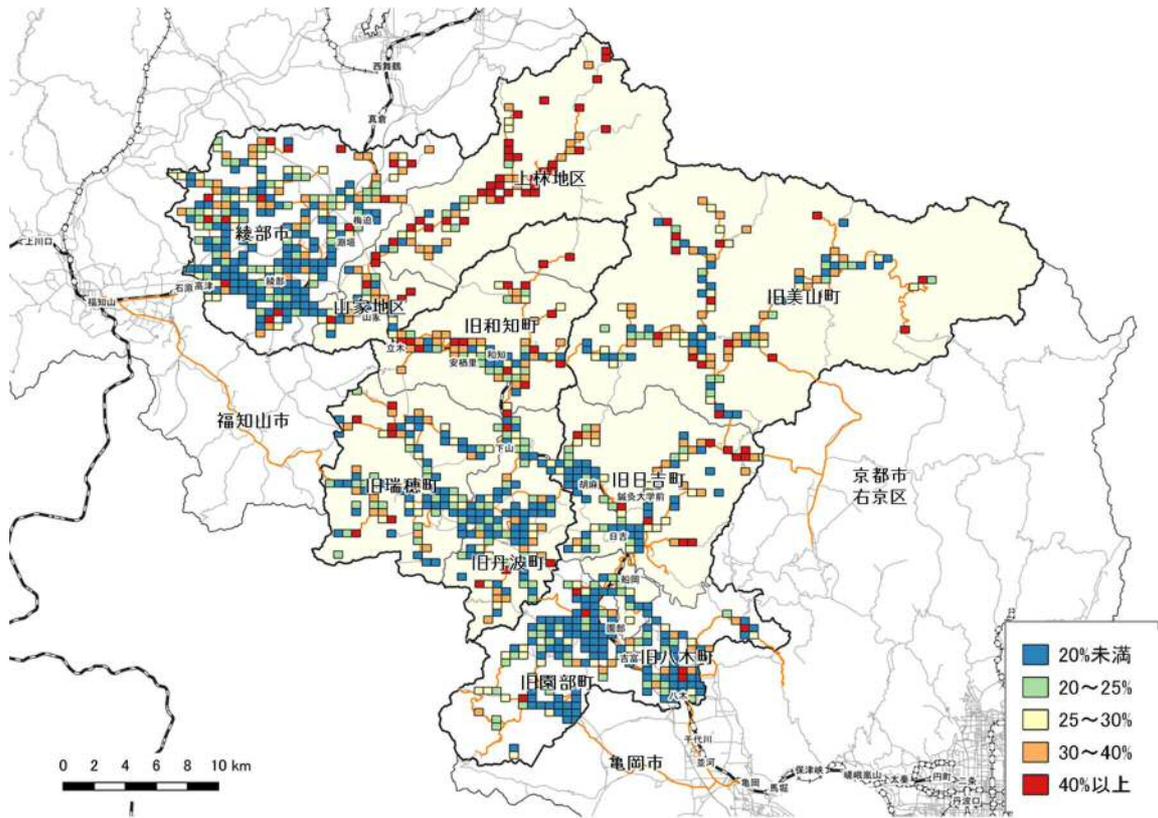


図 1-16 75歳以上人口の分布 (H27年)

資料：H27年国勢調査 500mメッシュ 高齢人口(65歳以上)の割合

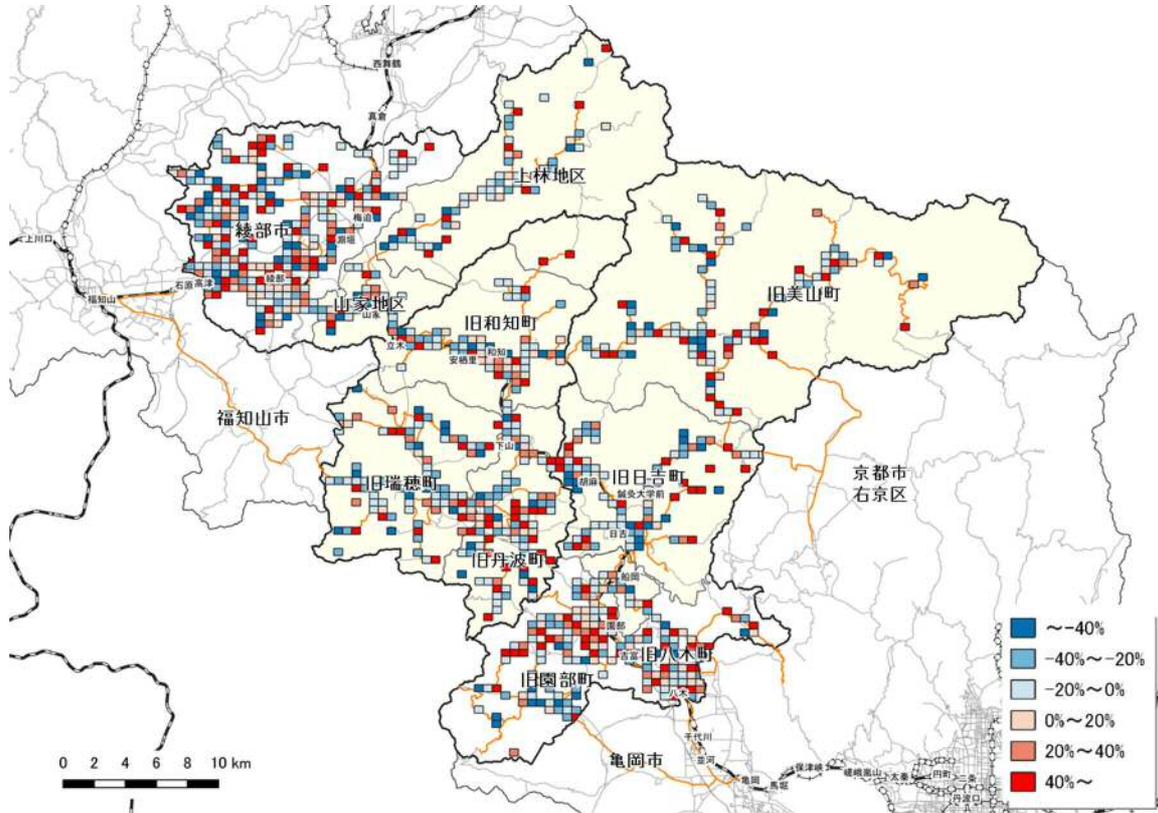


図 1-17 75歳以上人口の増減率の分布 (H22年→H27年)

資料：500mメッシュ 高齢人口(65歳以上)のH22年からH27年の増減率

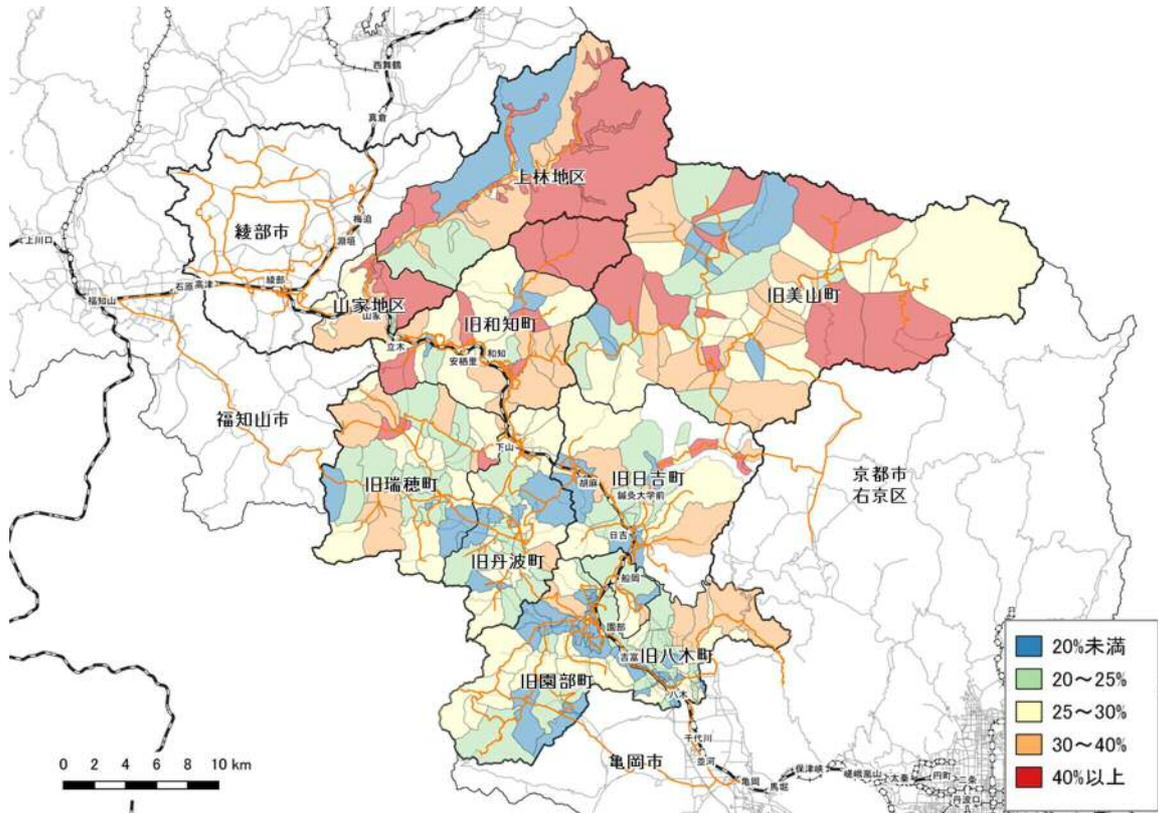


図 1-18 75 歳以上人口の分布 (R3 年・町字別)

資料：R3 年住民基本台帳人口

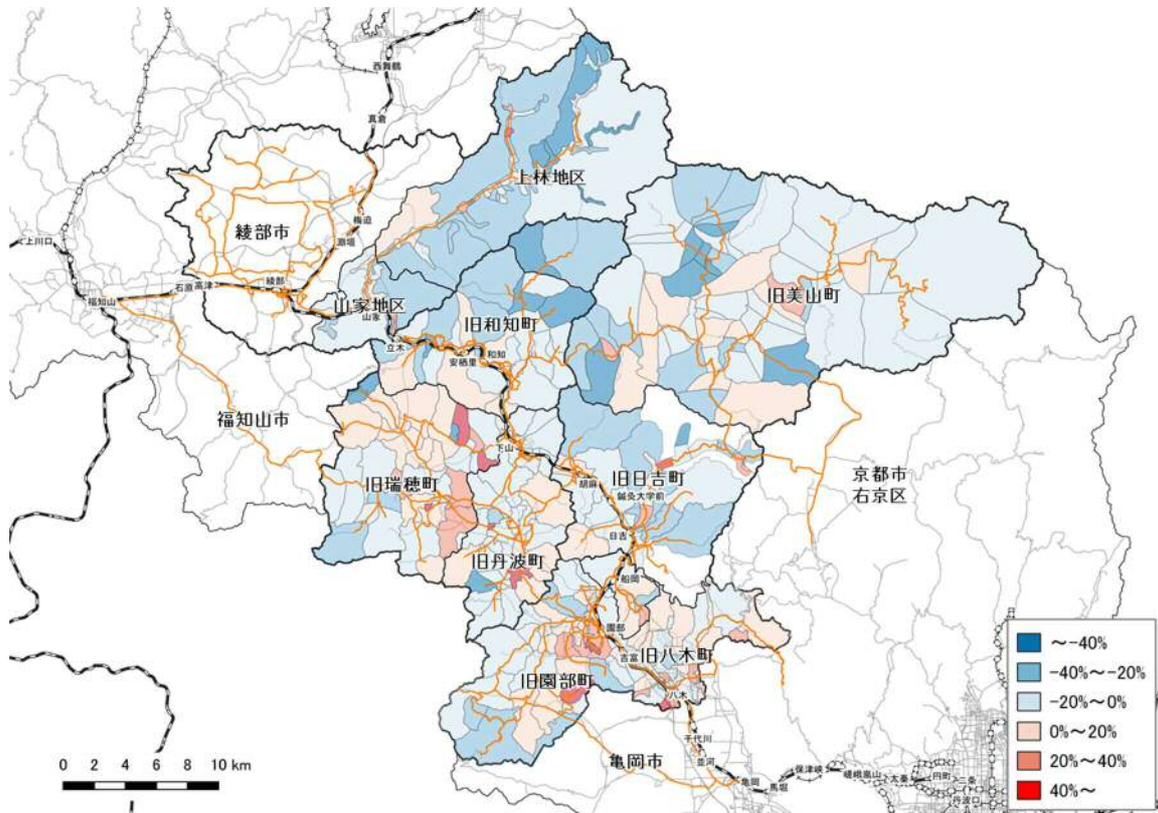


図 1-19 75 歳以上人口の増減率の分布 (H27 年→R3 年・町字別)

資料：H27・R3 年住民基本台帳人口

1.1.2. 社会増減（転入・転出状況）

- ・ 3市町は転出超過の状況にあり、20～24歳の人口流出が多い。
- ・ 他市町村からの転入者は園部駅や綾部駅周辺に住居をおく世帯が多いが、胡麻駅周辺や下山（グリーンハイツ）でも転入者が多く住んでいる地域が見られる。

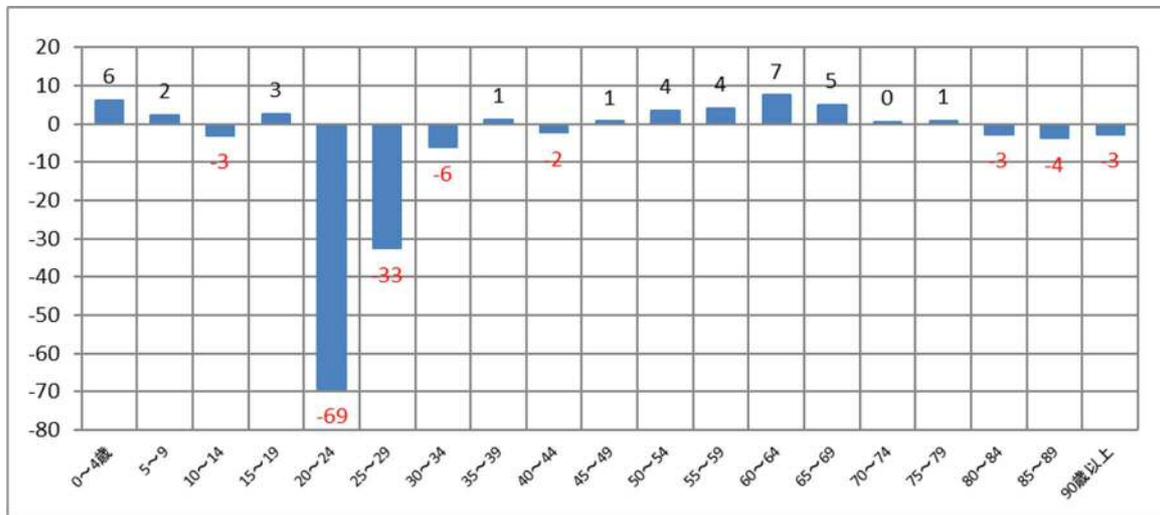


図 1-20 社会増減状況（H29～R1年の平均値）

資料：住民基本台帳人口移動報告

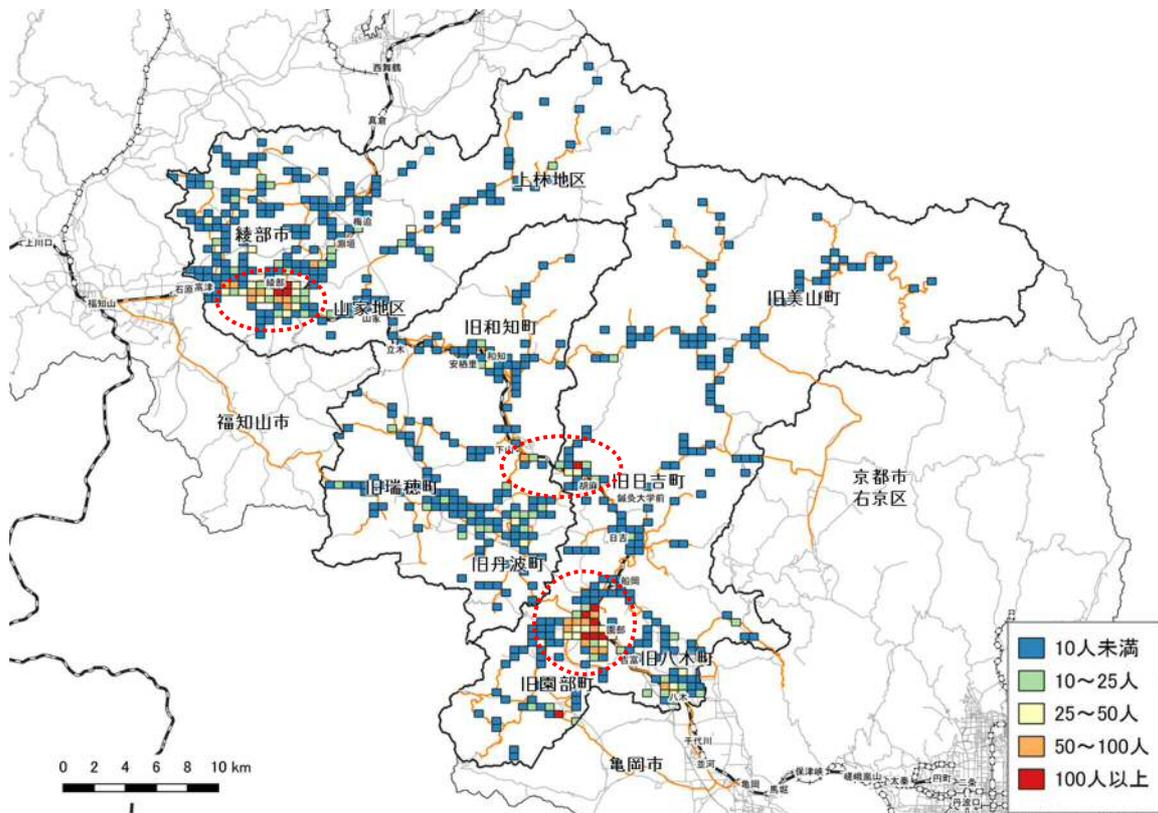


図 1-21 他市町村からの転入者の分布（H27年）

資料：H27年国勢調査 500mメッシュ 5年前の常住地が「県内他市区町村」「他県・国外」の合計

1.1.3. 経済の状況

(1) 事業所数・従業員数の推移

- ・ 事業所数は、いずれの市町においても微減傾向にある。
- ・ 従業員数は、南丹市と綾部市では微増、京丹波町では微減傾向にある。

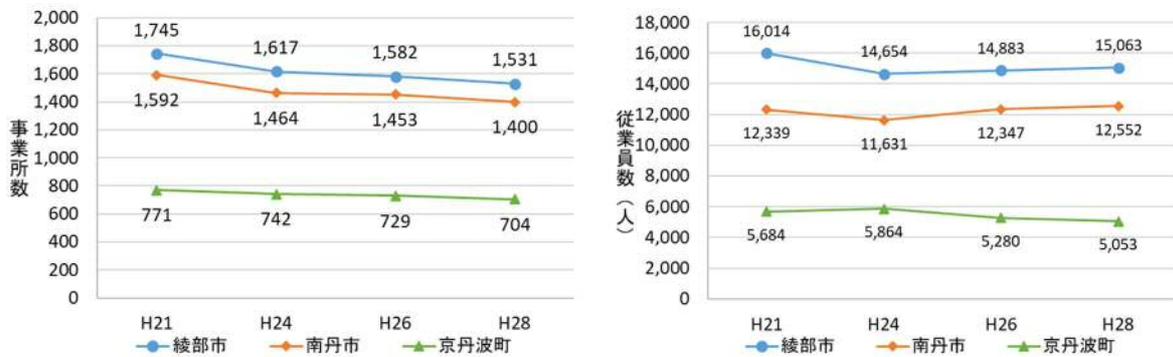


図 1-22 事業所数及び従業員数の推移

資料：京都府統計書，経済センサス

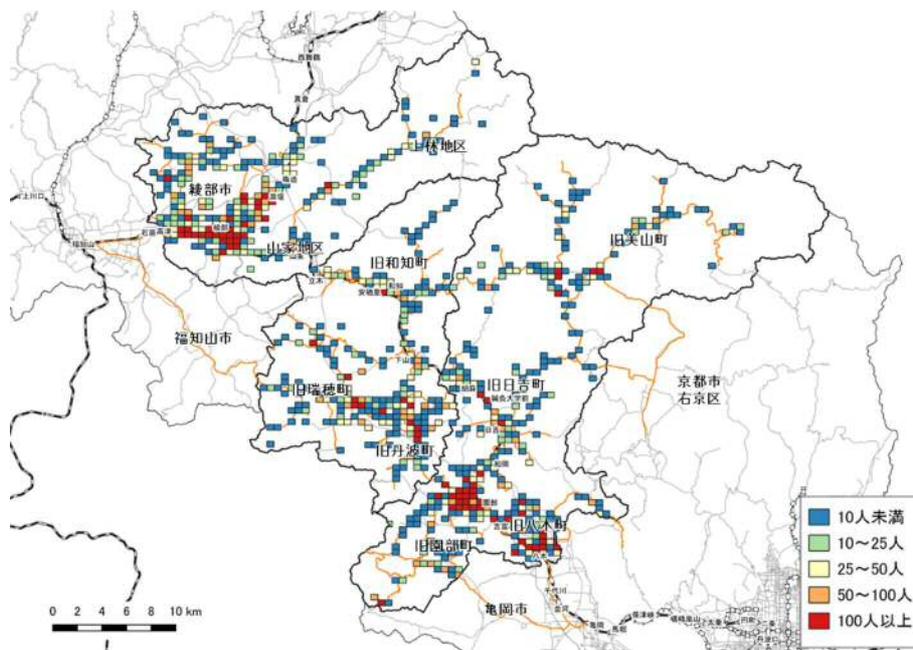


図 1-23 従業員数の分布 (H26)

資料：H26年経済センサス活動調査 500mメッシュ 全産業従業員数

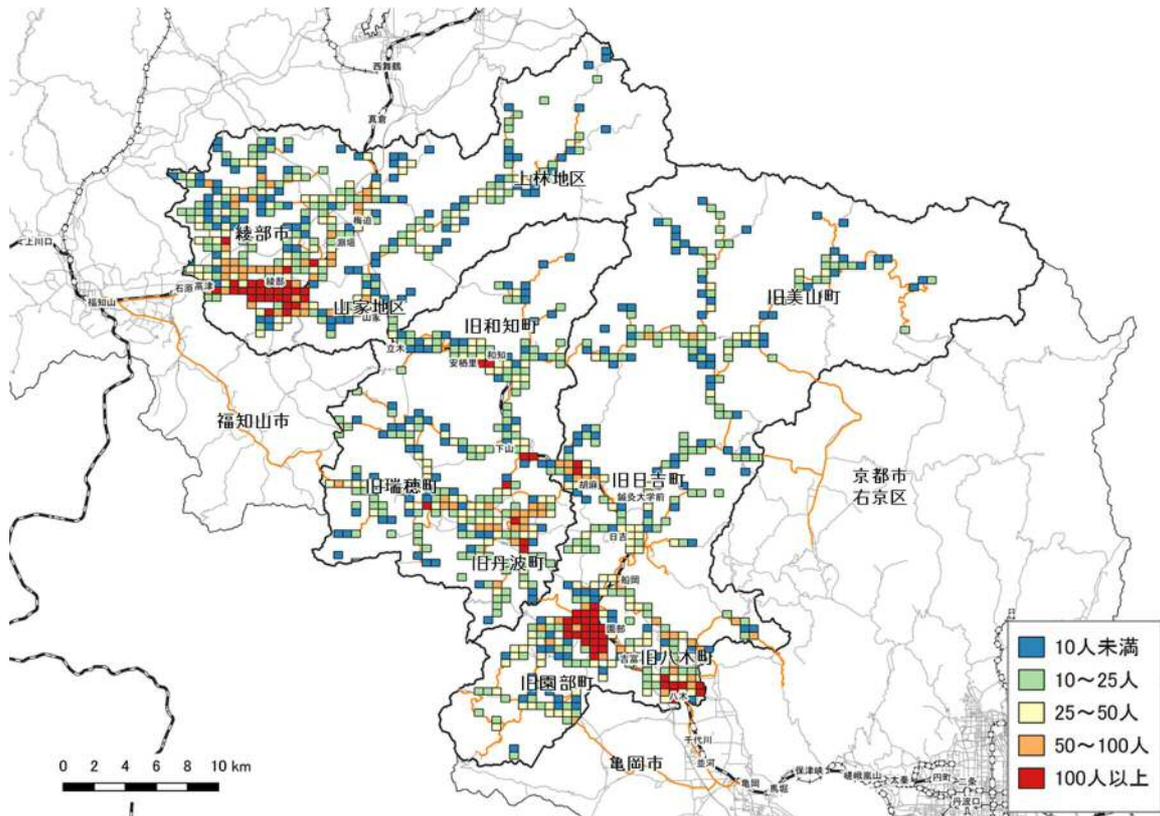


図 1-26 就業人口の分布 (H27 年)

資料：H27 年国勢調査 500m メッシュ 当地に常住する 15 歳以上就業者数

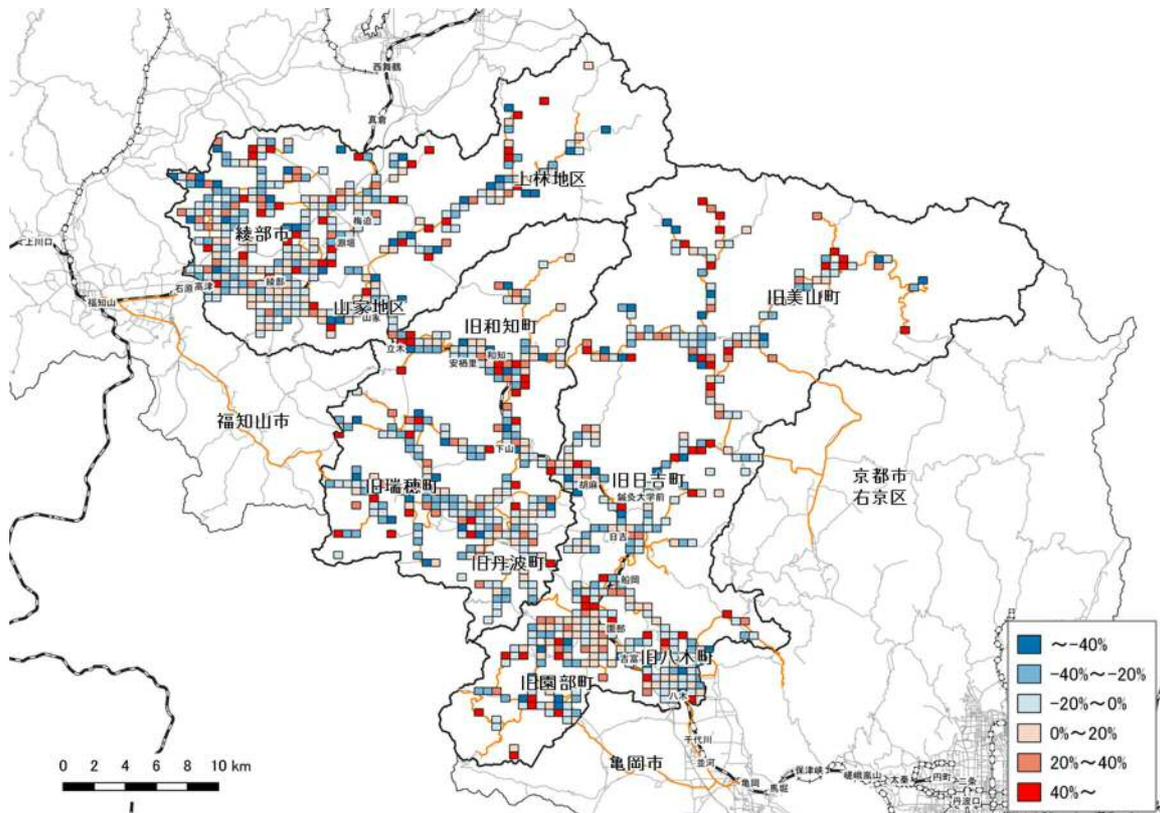


図 1-27 就業人口の増減率の分布 (H22 年→H27 年)

資料：500m メッシュ 当地に常住する 15 歳以上就業者数の H22 年から H27 年の増減率

1.2. 人の動き

1.2.1. 人の動き

- ・ 当該地域の移動は、通勤目的が 26%、登校目的が 4%、自由目的が 70%。
- ・ 代表交通手段は、鉄道が 11%、バスが 2%、自動車 that 80%。

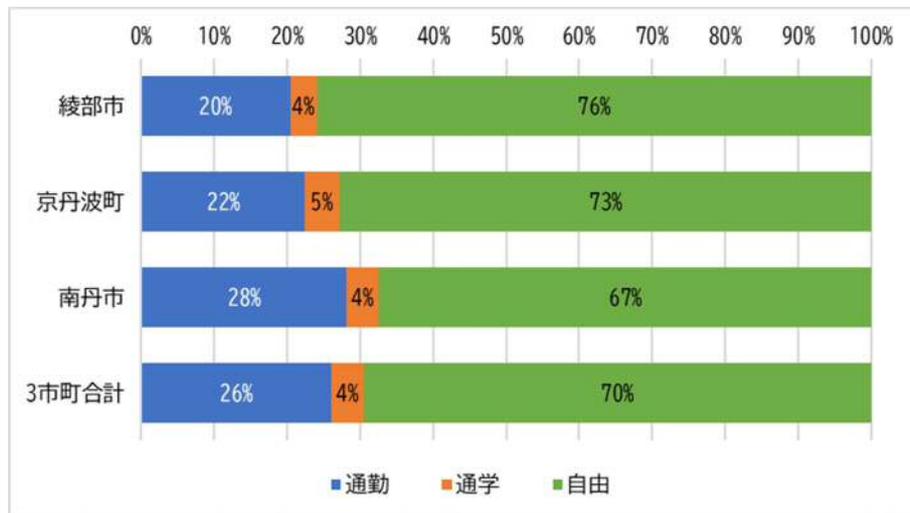


図 1-28 移動目的別トリップ数

資料：住民アンケート調査 (R3)

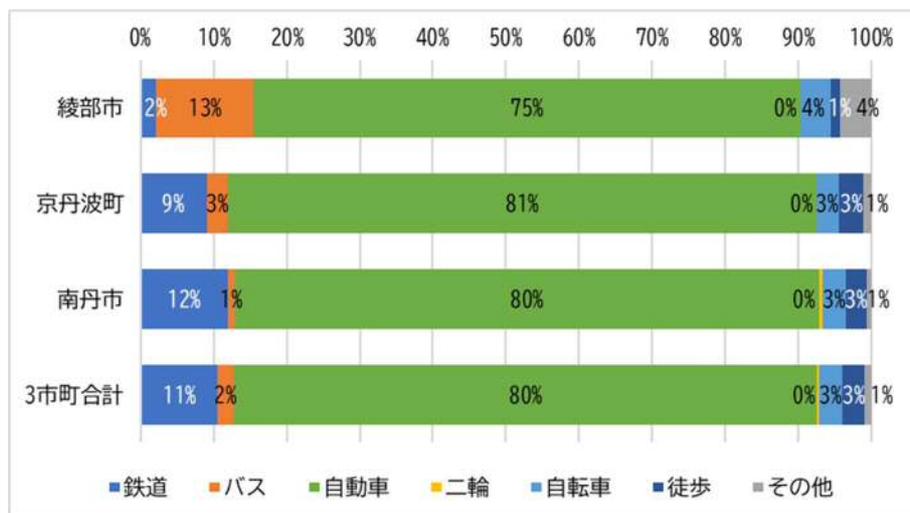


図 1-29 代表交通手段別トリップ数

資料：住民アンケート調査 (R3)

(1) 地域全体の動き

- ・ 移動状況（目的計）をみると、主に、綾部市⇄京丹波町、京丹波町⇄南丹市、南丹市⇄亀岡市、南丹市⇄京都市の移動が多い。
- ・ 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、3市町とも自動車の割合が最も高く、いずれも約80%を占めている。
- ・ 南丹市⇄京都市、京丹波町⇄京都市、綾部市⇄南丹市の手段分担率は鉄道が50%以上を占めているが、他の移動は自動車利用がほとんどである。

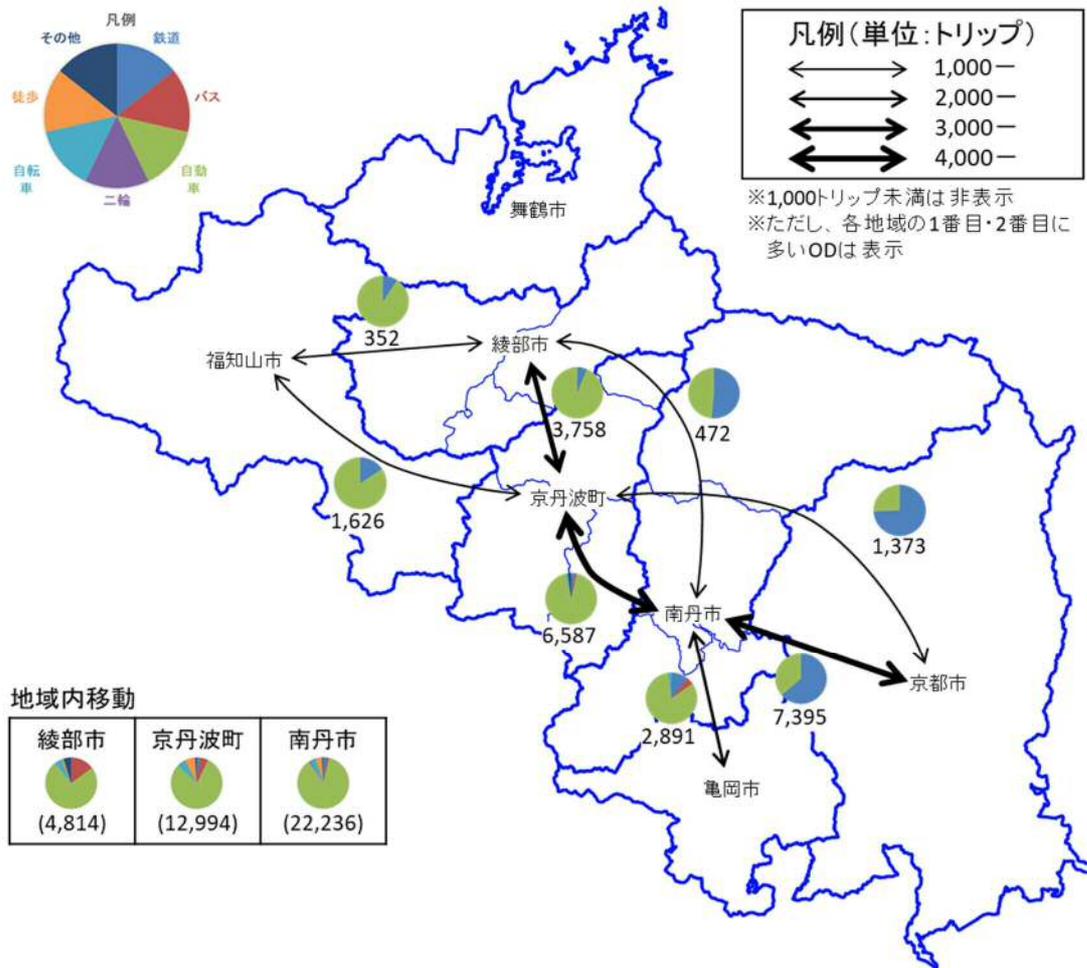


図 1-30 人の動き（移動目的計）

資料：住民アンケート調査（R3）

(2) 通勤の状況

- ・ 出勤目的の移動状況は、主に、京丹波町⇄南丹市、南丹市⇄亀岡市、南丹市⇄京都市の移動が多い。
- ・ 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、3市町とも自動車の割合が最も高く、約80%以上を占めている。
- ・ 南丹市⇄京都市、京丹波町⇄京都市、綾部市⇄南丹市の手段分担率は鉄道が約50%以上を占めているが、他の移動は自動車利用がほとんどである。

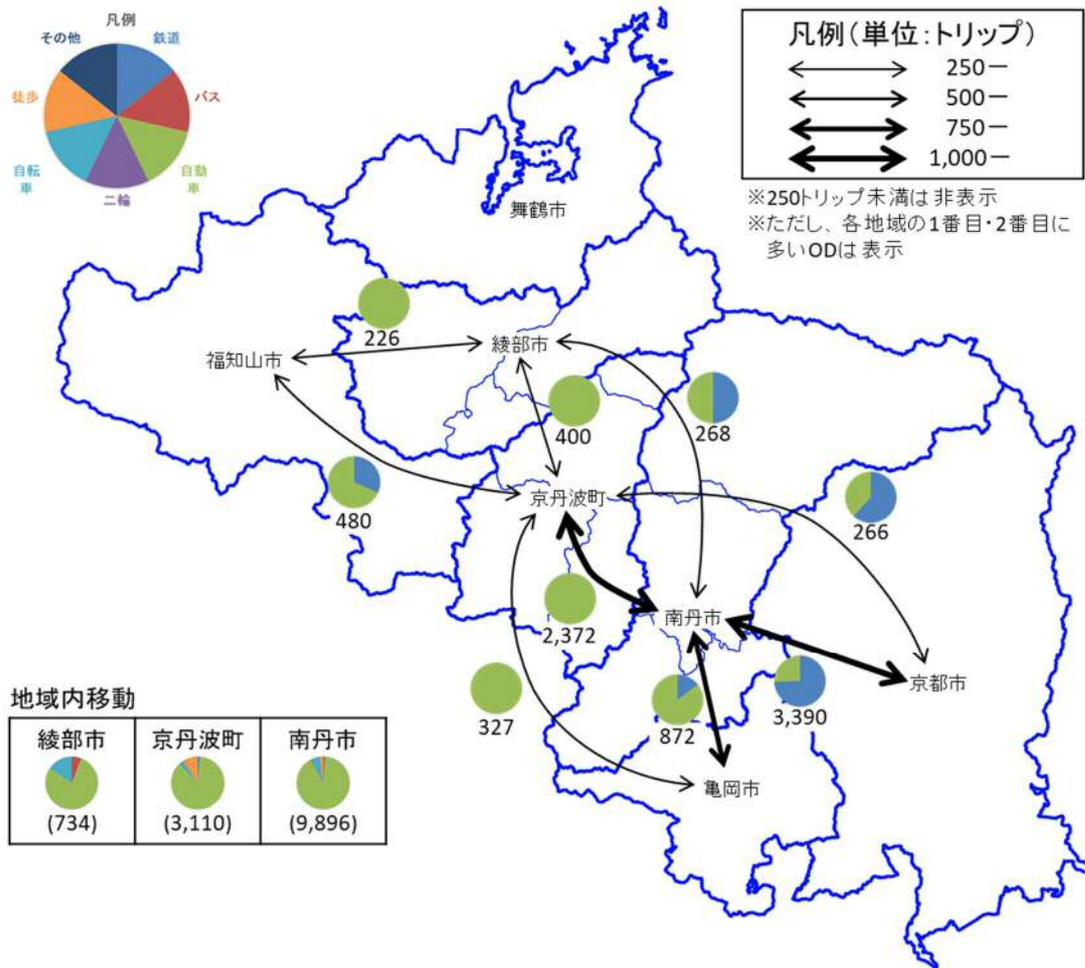


図 1-31 人の動き（出勤目的移動）

資料：住民アンケート調査（R3）

(3) 通学の状況

- ・ 通学目的の移動状況は、主に、京丹波町⇄京都市、南丹市⇄京都市、京丹波町⇄南丹市、南丹市⇄亀岡市の移動が多い。
- ・ 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、綾部市はバスの割合が最も高く、京丹波町は自転車の割合が最も高く、南丹市は徒歩の割合が最も高くなっている。
- ・ 京丹波町⇄京都市、南丹市⇄京都市の手段分担率は鉄道が90%以上となっている。他の地域も、鉄道の割合が最も高くなっている地域が多い。

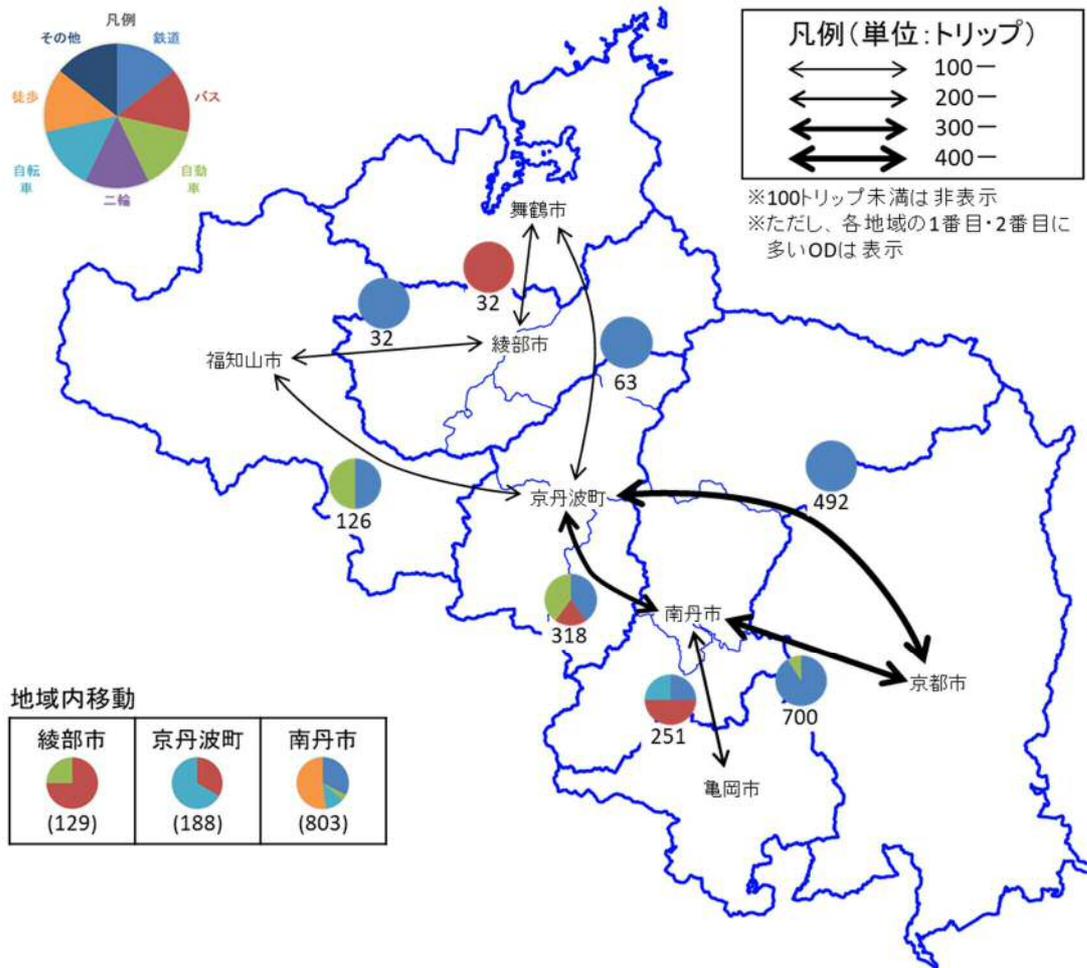


図 1-32 人の動き（通学目的移動）

資料：住民アンケート調査（R3）

(4) 自由目的での移動の状況

- 自由目的の移動状況は、主に、綾部市⇄旧和知町（京丹波町）、旧園部町（南丹市）⇄旧日吉町（南丹市）及び旧美山町（南丹市）及び旧八木町（南丹市）の移動が多い。
- 地域内移動（自市・町内移動）の手段分担率をみると、3市町とも自動車の割合が70%を超えており、最も高くなっている。
- 旧日吉町（京丹波町）⇄京都市、旧園部町（南丹市）⇄京都市の手段分担率は鉄道が50%以上を占めており、京都・対象地域間の移動は鉄道が多いと考えられる。また、他の移動は自動車利用がほとんどである。

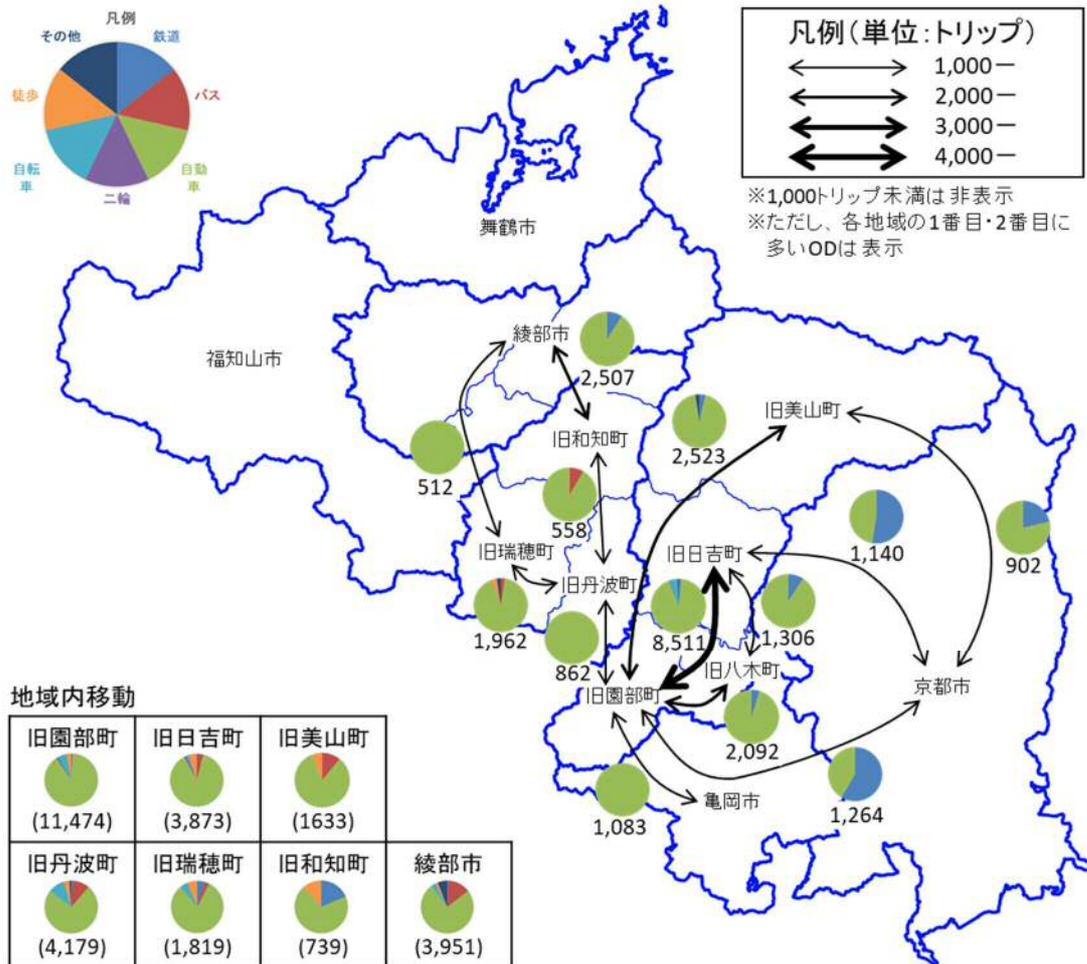


図 1-33 人の動き（自由目的移動）

資料：住民アンケート調査（R3）

1.2.2. 自動車の保有状況

- ・ 自家用車保有台数は、平成17年まで増加傾向にあったが、それ以降は綾部市および南丹市では横ばい、京丹波町では微減傾向にある。平成7年から令和元年の24年間で、各市町の保有台数は5~12%程度増加している。
- ・ 1世帯あたりの自家用車保有台数は、令和元年時点で綾部市・南丹市約1.8台、京丹波町が約2.2台となっており、京都府平均の約1.0台を大きく上回っている。

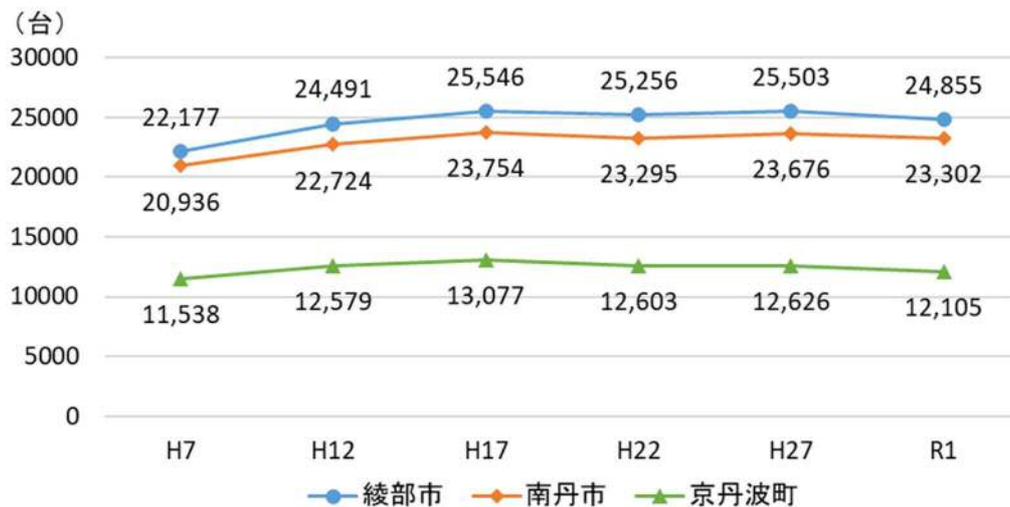


図 1-34 自家用車として乗られている自動車（乗用車，軽自動車）の保有台数

資料：京都府統計書
※乗用車は自家用のみ、軽自動車は自家用と事業用の合計台数

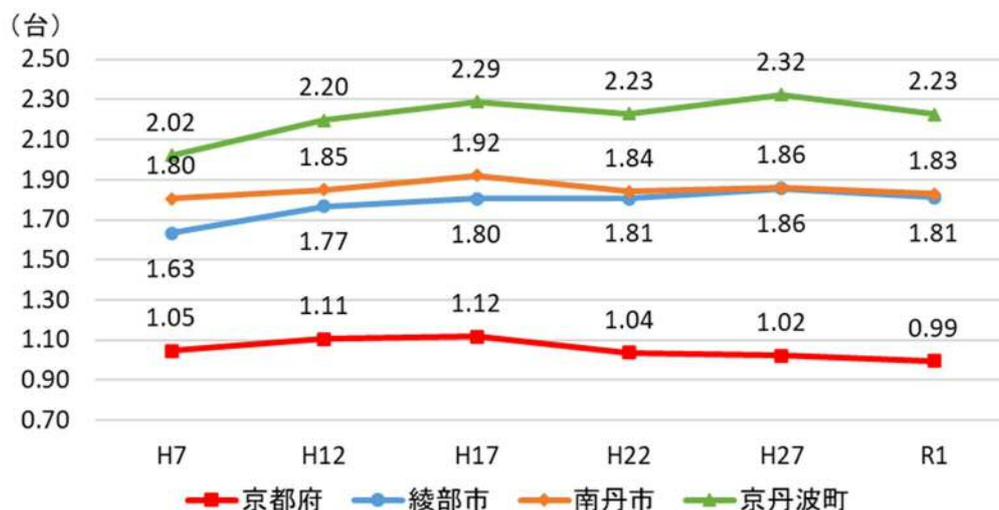


図 1-35 自家用車として乗られている自動車（乗用車，軽自動車）の1世帯あたり保有台数

資料：国勢調査の一般世帯数を基に集計

1.2.3. 観光の状況

1.2.4. 観光入込客数の推移

- ・ コロナ禍前の令和元年観光入込客数は京丹波町が最も多く 268 万人となっている。また、観光入込客数の推移は平成 28 年以降、微減～横ばいにある。
- ・ 観光入込客数の平成 22 年を基準とした増加率をみると、綾部市は平成 25 年から徐々に増加しており、京丹波町は平成 27 年の増加が顕著である（「道の駅 京丹波 味夢の里」の開業等が要因と考えられる）。入込客数の増加率は、平成 28 年以降 3 市町ともにおいて、京都府（京都市を除く）の平均を上回っている。

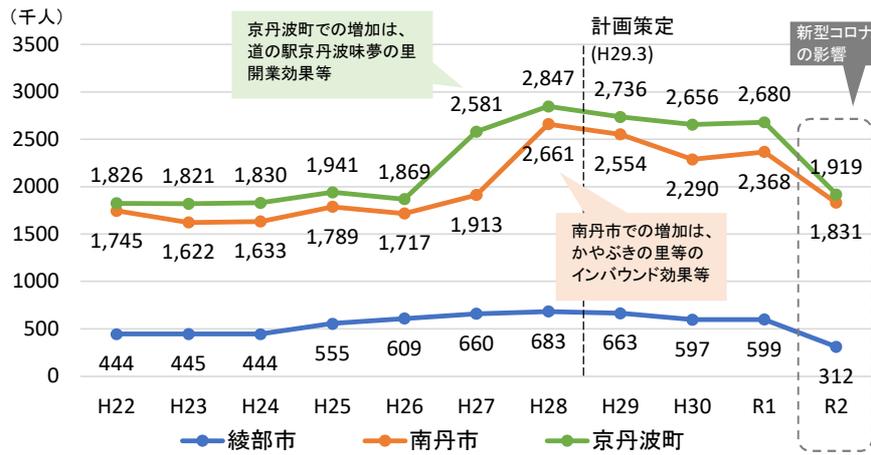


図 1-36 市町別観光入込客数の推移

資料：京都府統計書、京都府観光入込客調査報告書

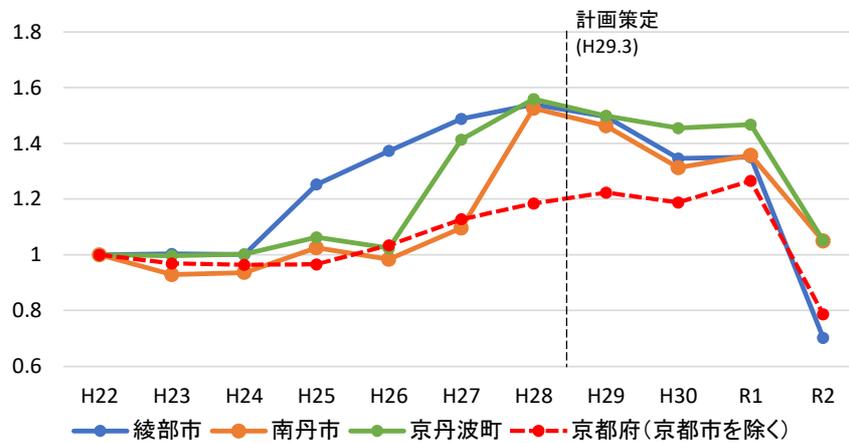


図 1-37 市町別観光入込客数の伸び率 (H22 年を 1 とする)

資料：京都府統計書、京都府観光入込客調査報告書

主要な観光地

綾部市 : 里山ねっと・あやべ, あやべ温泉 等

南丹市 : 美山かやぶきの里, 芦生の森, スプリングスひよし 等

京丹波町 : 京都府立丹波自然運動公園, 道の駅「京丹波味夢の里」 等

資料：森の京都 HP 各エリアの紹介ページより

1.2.5. 府外観光客の割合の推移

- 3市町への府外からの観光客の割合は、京都府（京都市以外）の平均と比較しても低い水準となっている。
- 外国人宿泊者数は、南丹市で平成26年以降急激に増加している（美山町内の民宿・民泊での宿泊客増加が要因と考えられる）。

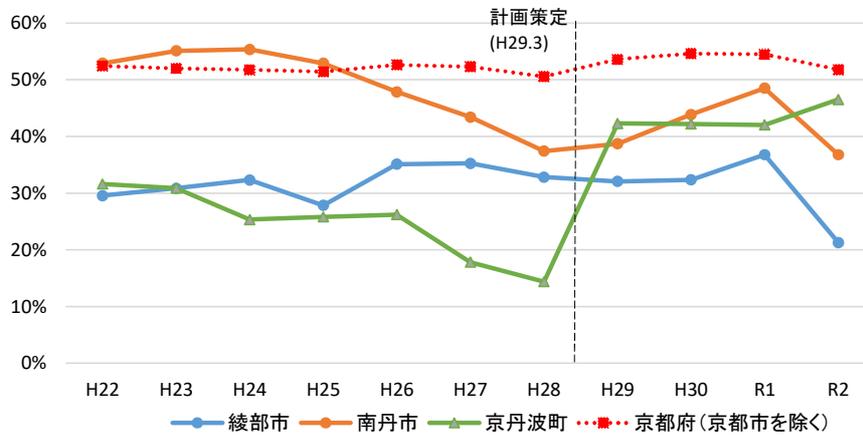
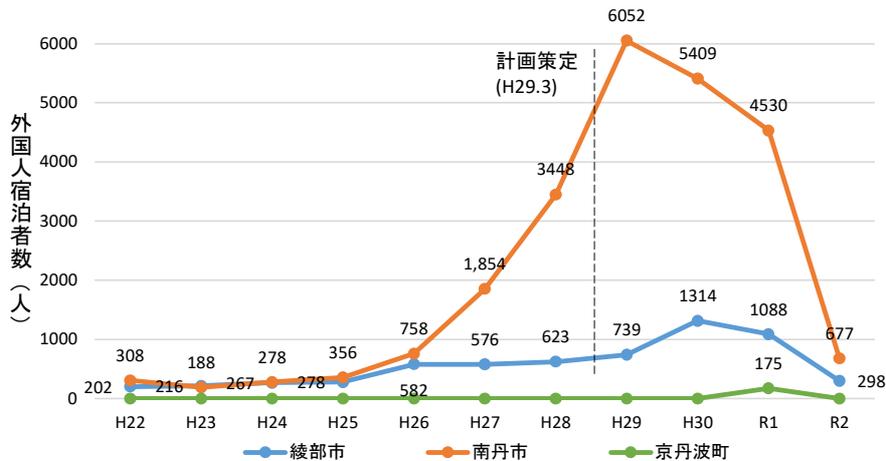


図 1-38 府外観光客数の割合

資料：商工労働観光部観光振興課公表結果，観光入込客数及び観光消費額



※京丹波町はH30年以前データなし

図 1-39 外国人観光客の宿泊者数

資料：商工労働観光部観光振興課公表結果，観光入込客数及び観光消費額

1.3. 公共交通の状況

1.3.1. 地域の公共交通網の状況

当該地域には JR 山陰本線が通じている。路線バスは民営バスのほか、市町営バス、コミュニティバス等が運行している。

表 1-1 公共交通体系

	南丹市	京丹波町	綾部市
鉄道（JR山陰本線）	園部駅 船岡駅 日吉駅 鍼灸大学前駅 胡麻駅	下山駅 和知駅 安栖里駅 立木駅	山家駅 綾部駅
民営バス	京阪京都交通（株） （有）中京交通	（有）中京交通	（なし）
市町営バス （自家用有償旅客運送）	南丹市営バス	京丹波町営バス	（なし）
コミュニティバス	ぐるりんバス（運行：（有）中京交通）	（なし）	あやバス（運行：（株）関西丸とロジスティクス）
デマンドバス	南丹市デマンドバス～そよかぜ号～ ・日吉地区（運行：タニタクシー） ・美山地区（運行：京都みやび交通）	（なし）	（なし）
自家用有償旅客運送（市町営バス除く）			
交通空白地有償運送	（なし）	・（特非）さわやかライフ	（なし）
福祉有償運送	・（福）南丹市社会福祉協議会 ・（公財）南丹市福祉シルバー人材センター	・（福）京丹波町社会福祉協議会 ・（特非）クローバー・サービス ・（特非）まごころサービスあい愛 ・（特非）さわやかライフ	4 団体
※通学輸送	美山小学校：専用スクールバス ※一部児童は市営バス（原線）混乗 殿田小学校：市営バス混乗 胡麻郷小学校：バス通学なし 日吉中学校・美山中学校：市営バス利用 殿田中学校：一部生徒は胡麻～日吉間 JR 利用 ★市営バスを利用する小・中学生及び JR を利用する中学生には通学補助あり	小学校・中学校で町営バスを利用 ※混乗、一部スクール便	・東綾小学校：バス 2 台 ・東綾中学校：あやバス利用 ・上林小・中学校：バス 2 台・タクシー 3 台 ★あやバスを利用する中学生には通学補助を実施
タクシー	営業所あり	営業所あり（和知地区除く）	営業所あり
その他		コミュニティ・カーシェア（竹野地区）	

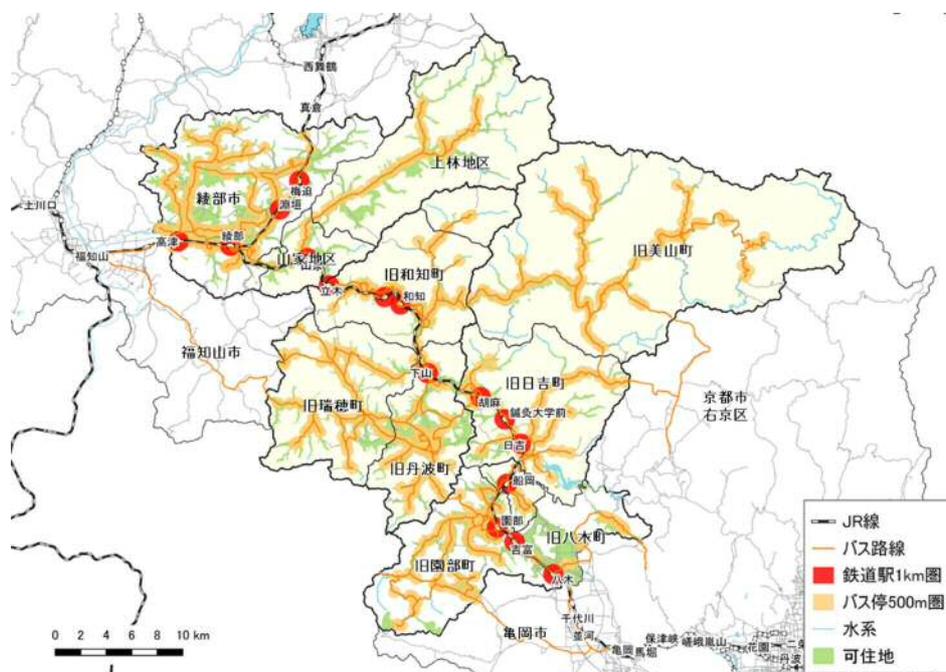


図 1-40 鉄道・バス路線

資料：各市町 HP 等（R3 年 6 月時点）

1.3.2. 公共交通（鉄道駅、バス停）のカバーエリア

3市町の鉄道駅・バス停の利用圏域（鉄道駅は半径1km、バス停は半径500m）は、居住が見られるほとんどの地域（メッシュ）が利用圏域内に属している状況にある。

ただし、1日の運行本数が少ない路線もあるため、利便性の高い（運行本数の多い）路線のみで利用圏域をみると、カバーする地域は少なくなると考えられる。

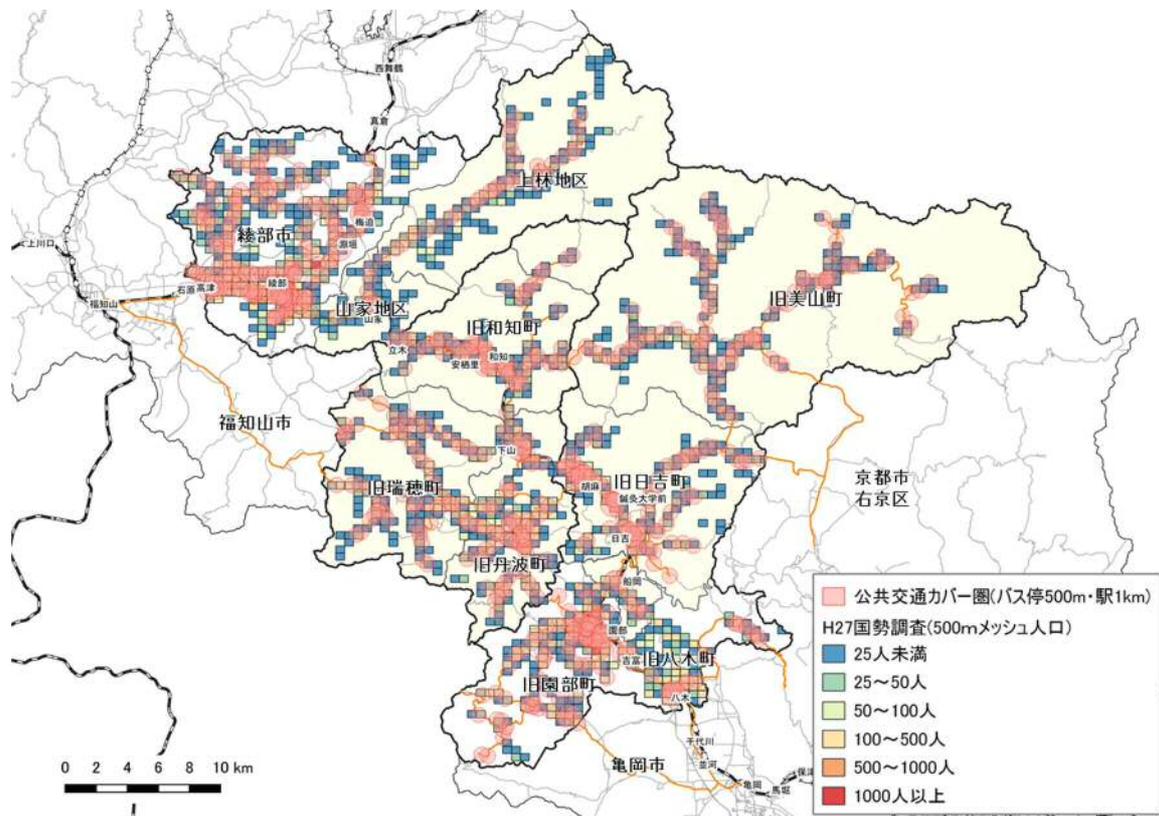


図 1-41 鉄道駅・バス停の利用圏域図

資料：各市町 HP 等（R3年6月時点）

1.4.1. 鉄道

(1) サービスレベル等

JR 山陰本線の園部～綾部間は、両端を含め南丹市内に 5 駅、京丹波町内に 4 駅、綾部市内に 2 駅ある。園部駅および綾部駅は終日、日吉駅および和知駅は日中駅員が配置されているが、他は無人駅である。また多くの駅はバリアフリー化が完了していない。当該区間は単線区間であり、園部駅以北は以南に比べ運行本数が半数以下となる。交通系 IC カードは、令和 3 年 3 月以降、胡麻駅以南と綾部駅で利用可能となっている。

令和 3 年 3 月ダイヤ改正における当該区間の運行本数は、普通列車は、園部～胡麻間は上下各平日 23 本、土休日 22 本、胡麻～綾部間は全日上下各 16 本、特急列車は全日上下各 15 本（但し上下各 6 本はコロナ禍の影響により継続的に運休）となっている。

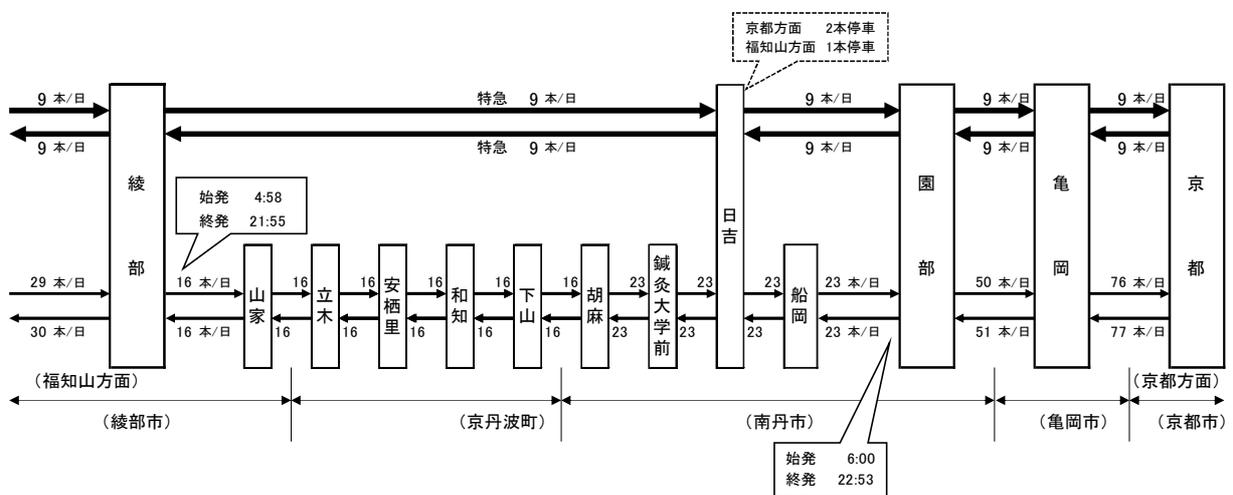


図 1-42 JR 山陰本線の運行本数（平日）

資料：令和 3 年 3 月ダイヤ

(2) 園部～綾部間の乗車人員の推移

- 園部駅～綾部駅間の利用者の内訳をみると（園部駅と綾部駅の利用者は除く）、定期利用者の割合が高く、通勤や通学利用が多いと考えられる。
- 利用者数は減少傾向にあり、利用者計で平成2年から約35%低下している。
- 定期外利用者は平成2年から令和元年にかけて、半分以上減少している。
- 計画策定後、定期利用は微増傾向にあるが、全体としては減少している。

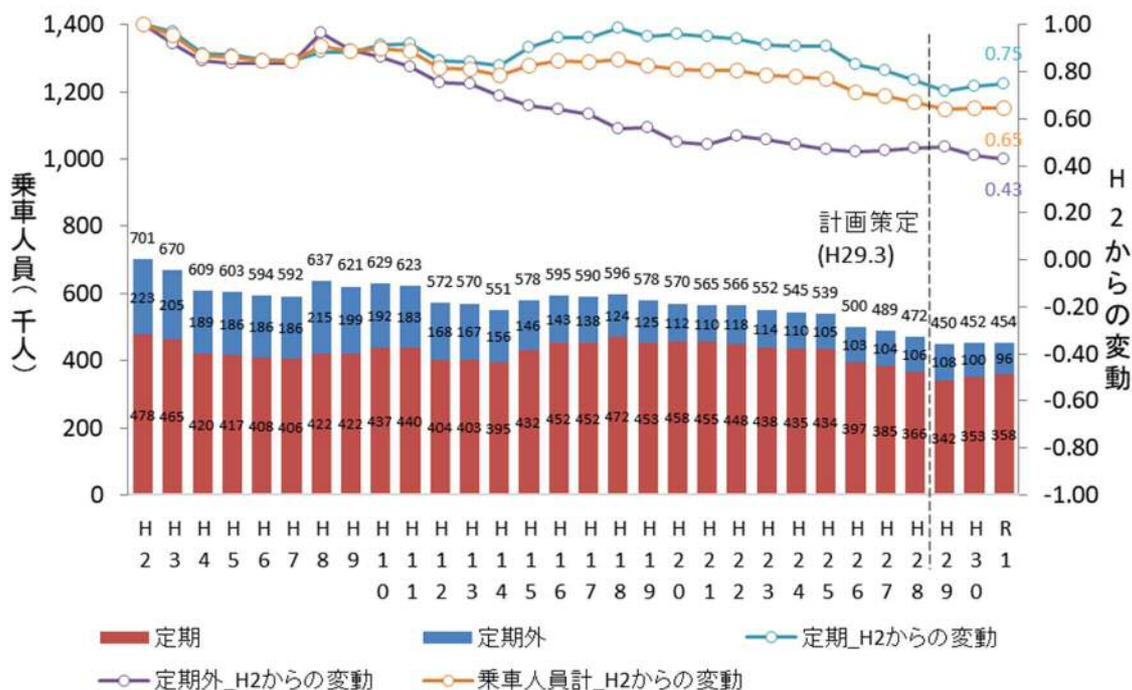


図 1-43 園部～綾部間の乗車人員の推移

資料：京都府統計書、JR 西日本提供資料

表 1-2 各駅の乗車人員の状況

	H2 乗車人員 (千人/年)	H12 乗車人員 (千人/年)	H22 乗車人員 (千人/年)	H26 乗車人員 (千人/年)	R1 乗車人員 (千人/年)	R1/H2 の変動	R1/H26 の変動
園部	1,229	1,509	1,634	1,702	1,684	1.37	0.99
船岡	31	20	21	17	18	0.58	1.05
日吉	226	137	124	103	96	0.42	0.93
鍼灸大学前	—	81	142	124	144	—	1.16
胡麻	119	145	133	122	101	0.85	0.83
下山	103	67	56	46	33	0.32	0.72
和知	126	82	63	63	46	0.37	0.74
安栖里	39	14	11	9	5	0.12	0.53
立木	19	7	3	5	3	0.15	0.59
山家	38	19	13	11	8	0.21	0.73
綾部	699	549	539	595	567	0.81	0.95

資料：京都府統計書、JR 西日本提供資料

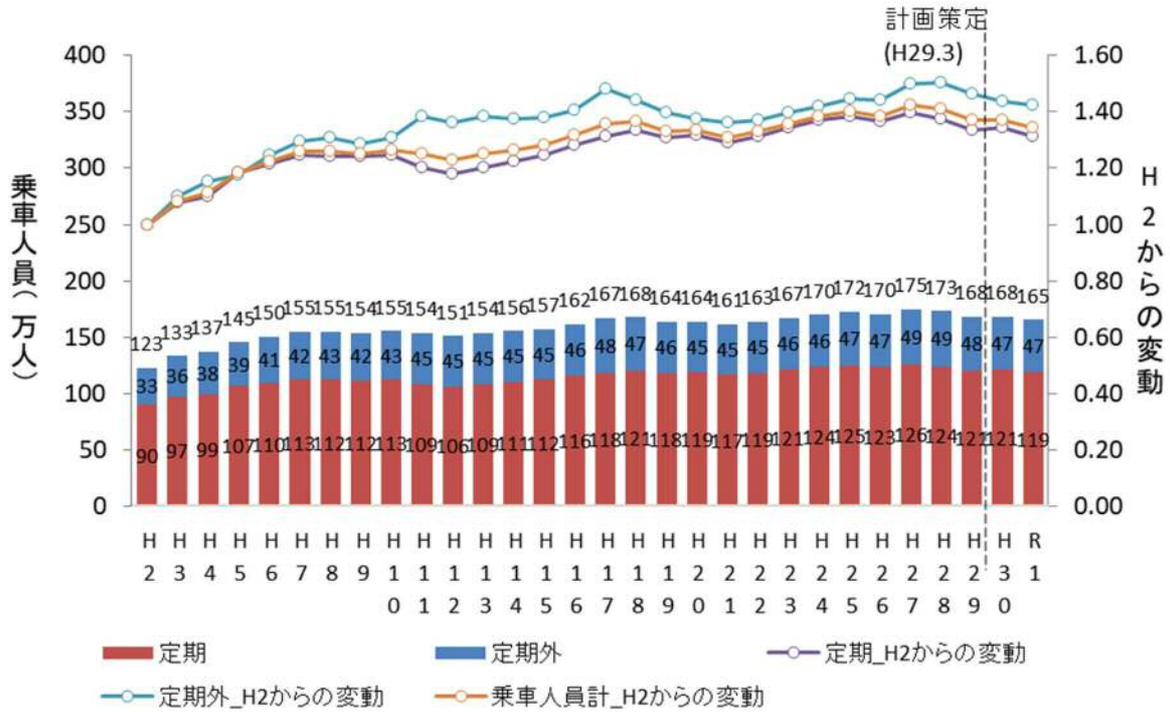


図 1-44 園部駅の乗車人員の推移

資料：JR 西日本資料

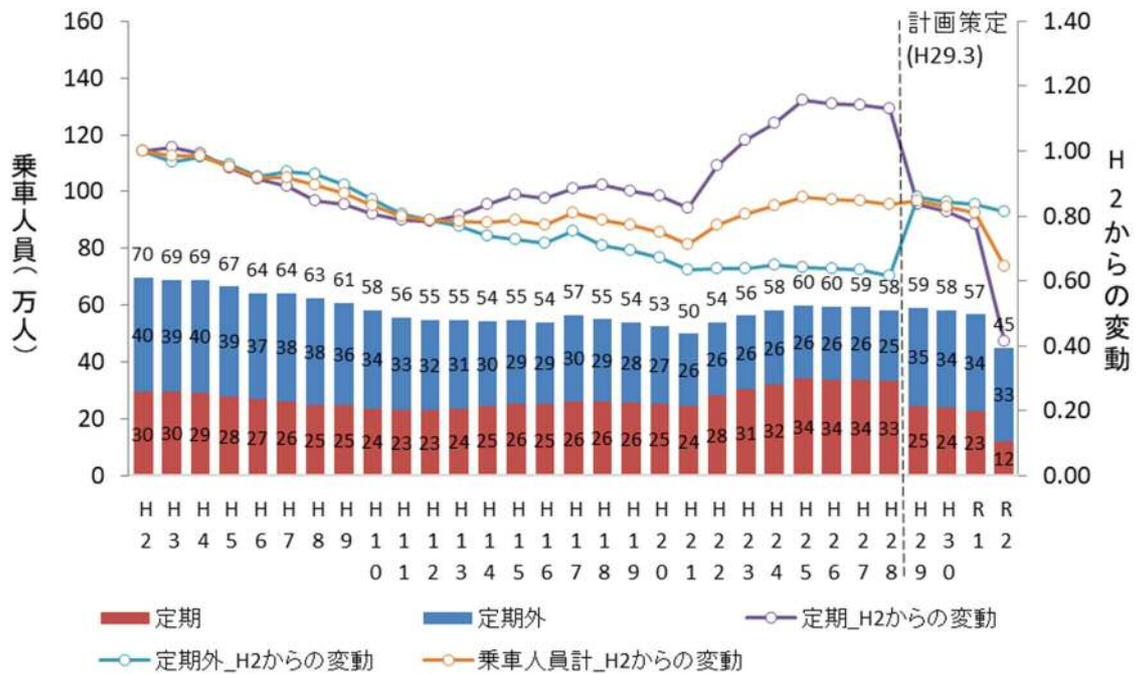


図 1-45 綾部駅の乗車人員の推移

資料：JR 西日本資料

1.4.2. 路線バス

(1) バス運行状況

地域を運行するバスは、西日本ジェイアールバスや京阪京都交通等による民営路線バス、各市町が運行する市町営バス、南丹市や綾部市が主体となって運行するコミュニティバスがある。

休日に減便されるあるいは運休する路線も多く、休日の足の確保が課題ではあるが、休日に全便運休する路線は、平成28年と比較して減少している。

表 1-3 主な路線バスの運行回数（平成28年・令和3年）

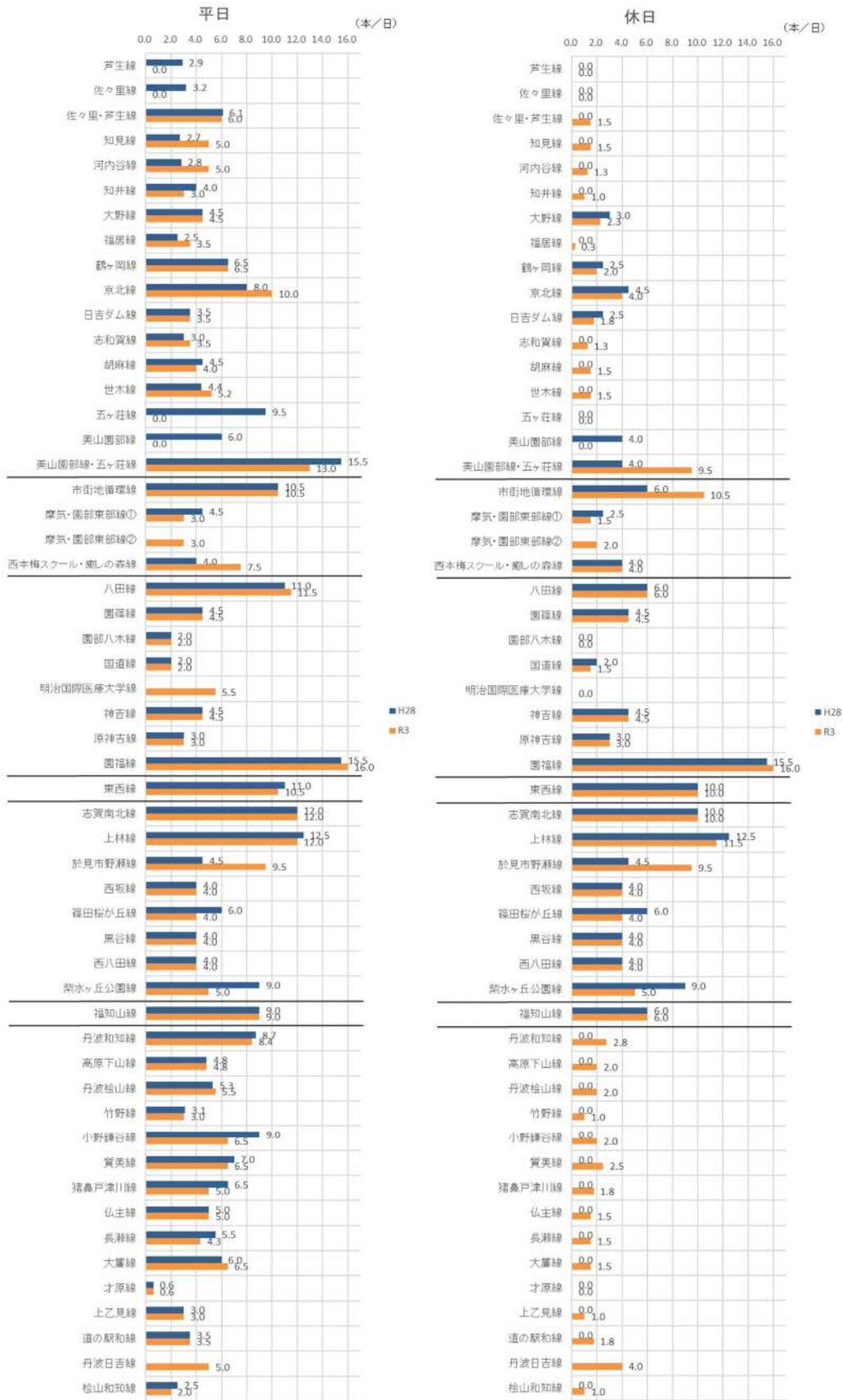
事業者	路線名	平日			休日		
		H28	R3	R3-H28	H28	R3	R3-H28
南丹市営バス	芦生線	2.9	0.0		0.0	0.0	
	佐々里線	3.2	0.0		0.0	0.0	
	佐々里・芦生線	6.1	6.0	(0.1)	0.0	1.5	1.5
	知見線	2.7	5.0	2.3	0.0	1.5	1.5
	河内谷線	2.8	5.0	2.2	0.0	1.3	1.3
	知井線	4.0	3.0	(1.0)	0.0	1.0	1.0
	大野線	4.5	4.5	0.0	3.0	2.3	(0.8)
	福居線	2.5	3.5	1.0	0.0	0.3	0.3
	鶴ヶ岡線	6.5	6.5	0.0	2.5	2.0	(0.5)
	京北線	8.0	10.0	2.0	4.5	4.0	(0.5)
	日吉ダム線	3.5	3.5	0.0	2.5	1.8	(0.8)
	志和賀線	3.0	3.5	0.5	0.0	1.3	1.3
	胡麻線	4.5	4.0	(0.5)	0.0	1.5	1.5
	世木線	4.4	5.2	0.8	0.0	1.5	1.5
	五ヶ荘線	9.5	0.0		0.0	0.0	
	美山園部線	6.0	0.0		4.0	0.0	
美山園部線・五ヶ荘線	15.5	13.0	(2.5)	4.0	9.5	5.5	
南丹市ぐるりん	市街地循環線	10.5	10.5	0.0	6.0	10.5	4.5
	摩気・園部東部線①	4.5	3.0	(1.5)	2.5	1.5	(1.0)
	摩気・園部東部線②		3.0	3.0		2.0	2.0
	西本梅スクール・癒しの森線	4.0	7.5	3.5	4.0	4.0	0.0
京阪京都交通	八田線	11.0	11.5	0.5	6.0	6.0	0.0
	園籬線	4.5	4.5	0.0	4.5	4.5	0.0
	園部八木線	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	国道線	2.0	2.0	0.0	2.0	1.5	(0.5)
	明治国際医療大学線		5.5	5.5		0.0	0.0
	神吉線	4.5	4.5	0.0	4.5	4.5	0.0
	原神吉線	3.0	3.0	0.0	3.0	3.0	0.0
西日本JRバス	園福線	15.5	16.0	0.5	15.5	16.0	0.5
あやバス	東西線	11.0	10.5	(0.5)	10.0	10.0	0.0
	志賀南北線	12.0	12.0	0.0	10.0	10.0	0.0
	上林線	12.5	12.0	(0.5)	12.5	11.5	(1.0)
	於見市野瀬線	4.5	9.5	5.0	4.5	9.5	5.0
	西坂線	4.0	4.0	0.0	4.0	4.0	0.0
	篠田桜が丘線	6.0	4.0	(2.0)	6.0	4.0	(2.0)
	黒谷線	4.0	4.0	0.0	4.0	4.0	0.0
	西八田線	4.0	4.0	0.0	4.0	4.0	0.0
紫水ヶ丘公園線	9.0	5.0	(4.0)	9.0	5.0	(4.0)	
京都交通	福知山線	9.0	9.0	0.0	6.0	6.0	0.0
京丹波町営バス	丹波和知線	8.7	8.4	(0.3)	0.0	2.8	2.8
	高原下山線	4.8	4.8	0.0	0.0	2.0	2.0
	丹波松山線	5.3	5.5	0.2	0.0	2.0	2.0
	竹野線	3.1	3.0	(0.1)	0.0	1.0	1.0
	小野鎌谷線	9.0	6.5	(2.5)	0.0	2.0	2.0
	質美線	7.0	6.5	(0.5)	0.0	2.5	2.5
	猪鼻戸津川線	6.5	5.0	(1.5)	0.0	1.8	1.8
	仏主線	5.0	5.0	0.0	0.0	1.5	1.5
	長瀬線	5.5	4.3	(1.2)	0.0	1.5	1.5
	大簾線	6.0	6.5	0.5	0.0	1.5	1.5
	才原線	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0
	上乙見線	3.0	3.0	0.0	0.0	1.0	1.0
	道の駅和知線	3.5	3.5	0.0	0.0	1.8	1.8
	丹波日吉線		5.0	5.0		4.0	4.0
	松山和知線	2.5	2.0	(0.5)	0.0	1.0	1.0

※運行回数は1往復1回とし1日あたりの平均運行本数を試算（季節運行路線を除く）

※R3年6月時点のダイヤに基づく

※園福線について、R6年4月以降は中京交通が運行

表 1-4 主な路線バスの運行本数の変化 (平成 28 年から令和 3 年)

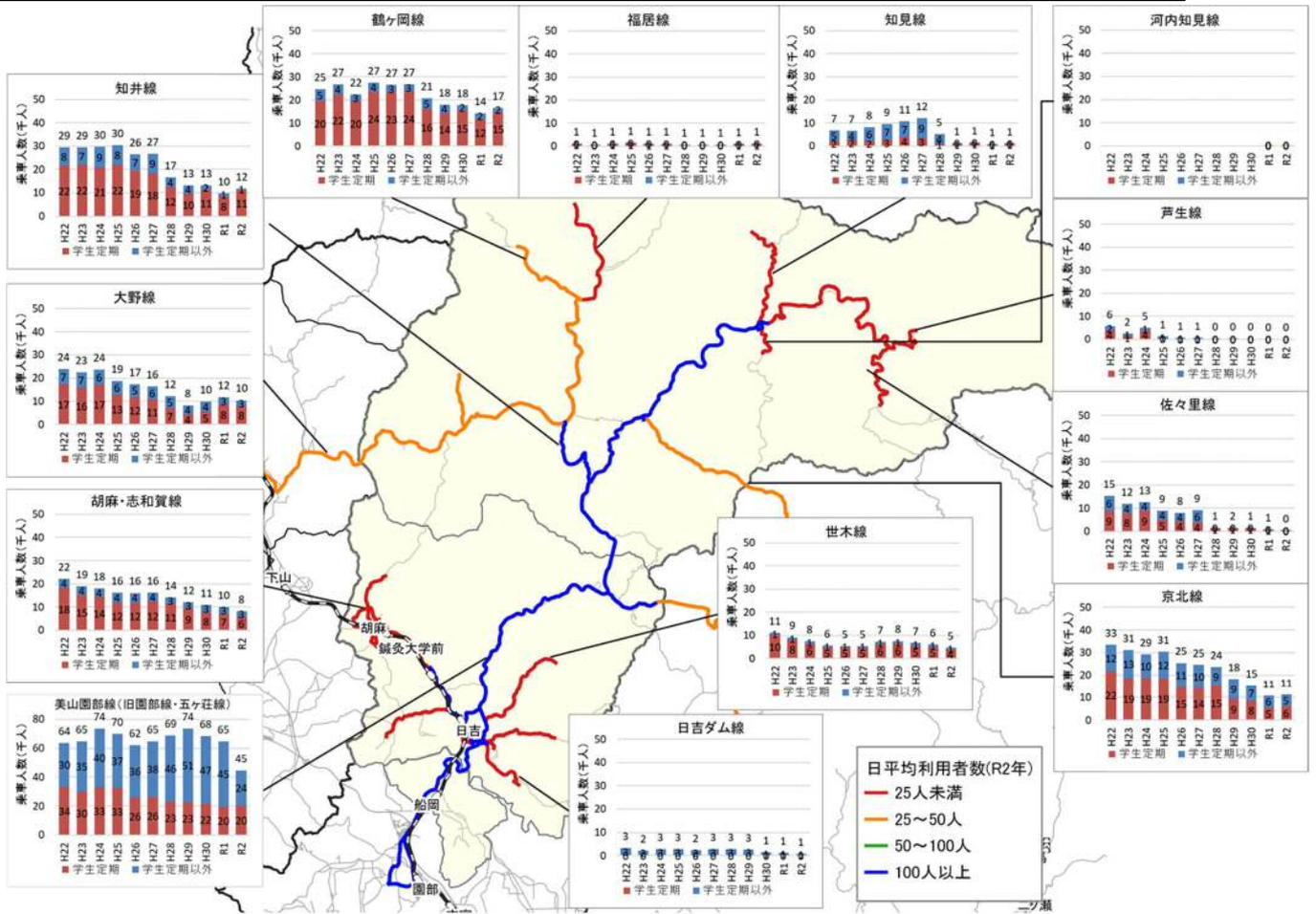


(2) 利用状況

1) 路線別の乗客数の推移

(ア) 南丹市営バスの路線別乗車人数の推移

- 南丹市営バスの利用者数は減少傾向にあり、平成22年から令和2年の10年間で約54%減少している。
- 路線全体の利用者のうち学生定期が3分の2程度を占め、この割合は10年間ほとんど変化していない。「美山園部線」(旧「園部線」)「河内知見線」「日吉ダム線」を除いて学生定期利用者が半数を超えている。
- 令和2年に、美山園部線で利用者数のうち学生定期以外のみがおよそ半減しているが、これはコロナ禍の影響を受けた観光客減少によるものだと考えられる。



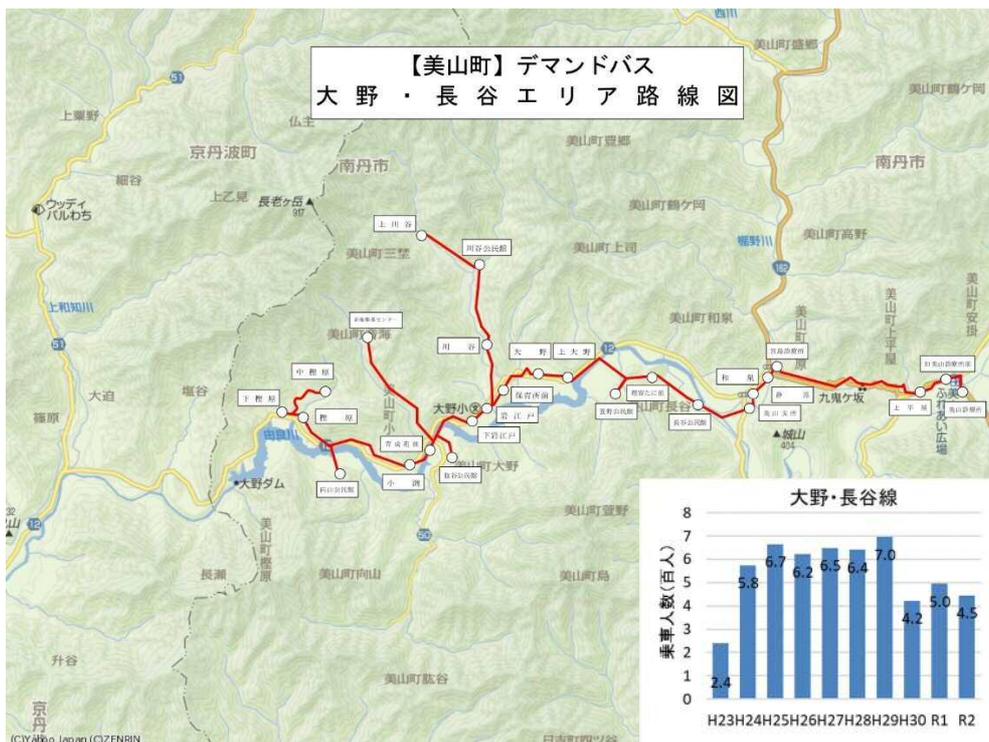
(イ) デマンドバス～そよかぜ号～の路線別乗車人数の推移

- ・ 南丹市のデマンドバスは、実証実験期間を経て、平成 24 年から本格運行を実施している。
- ・ 日吉地区、美山地区ともに平成 29 年頃をピークに利用者数が減少傾向にある。

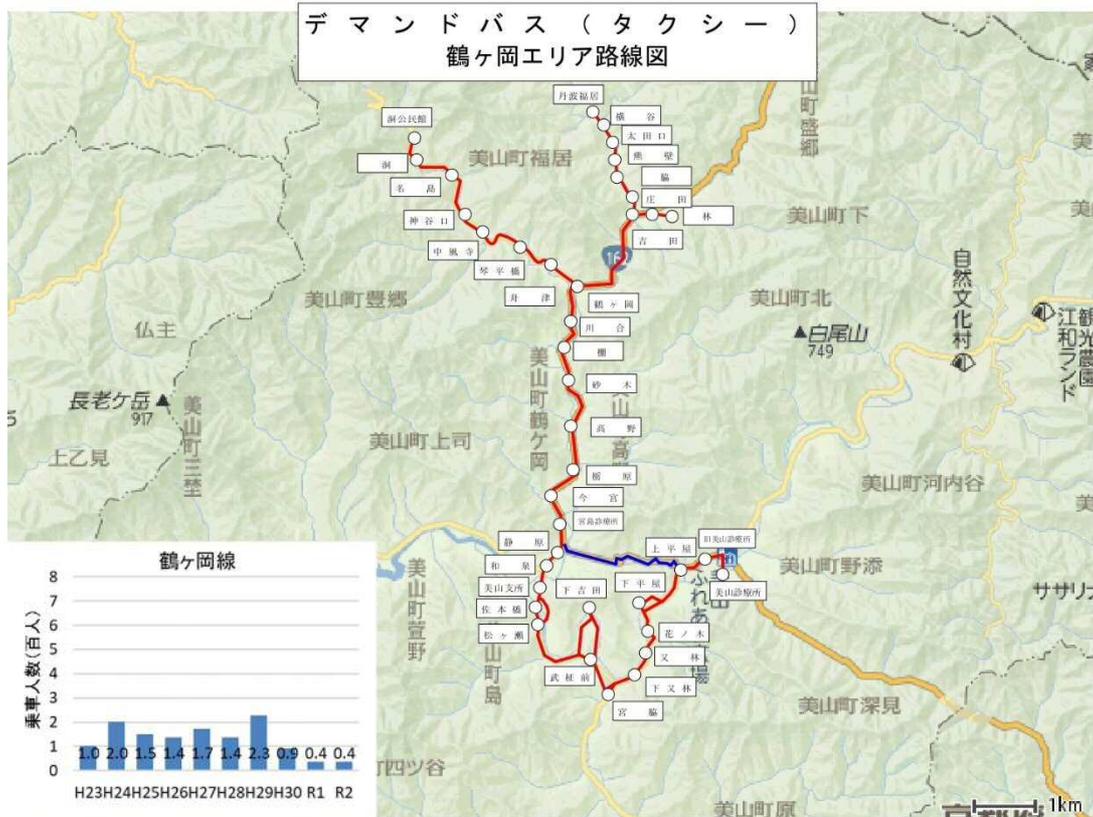
●日吉地域



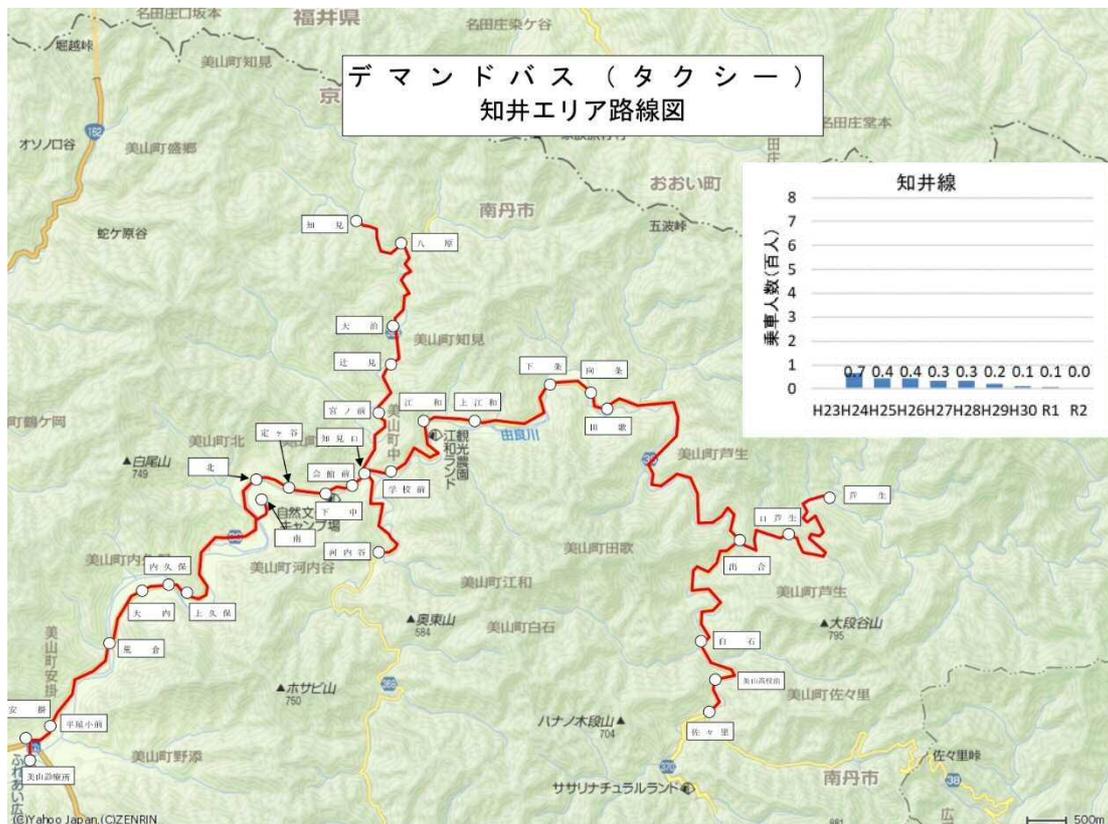
●美山地域 (大野・長谷エリア)



●美山地域（鶴ヶ岡エリア）



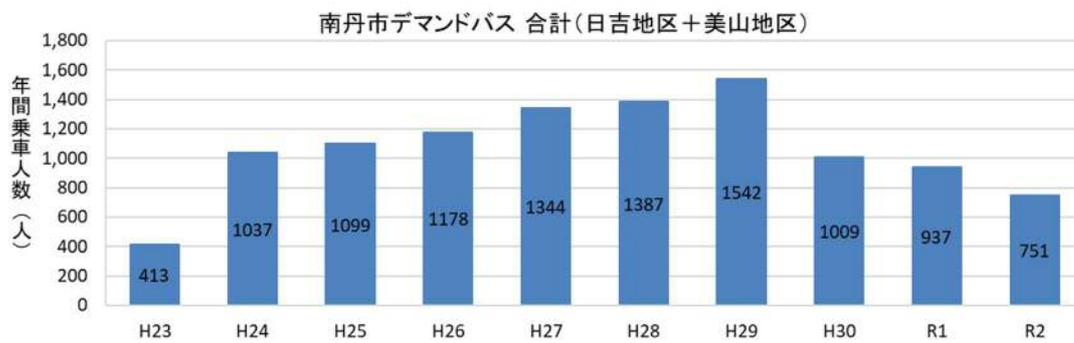
●美山地域（知井エリア）



●美山地域（深見線）

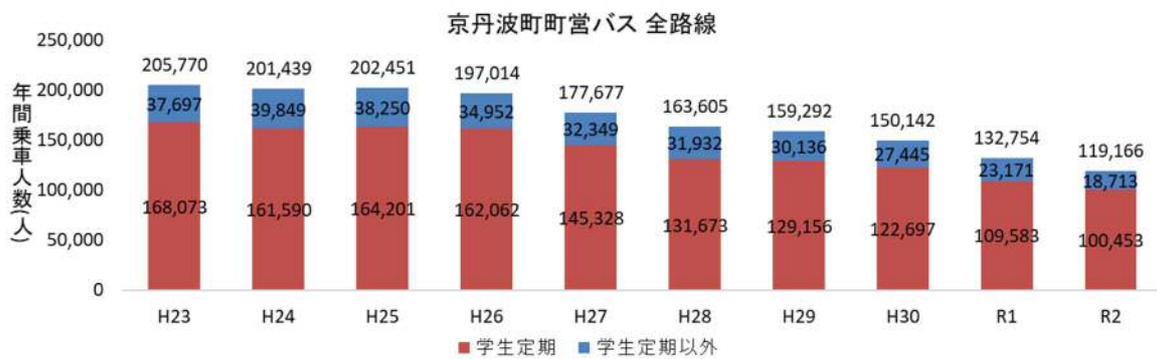
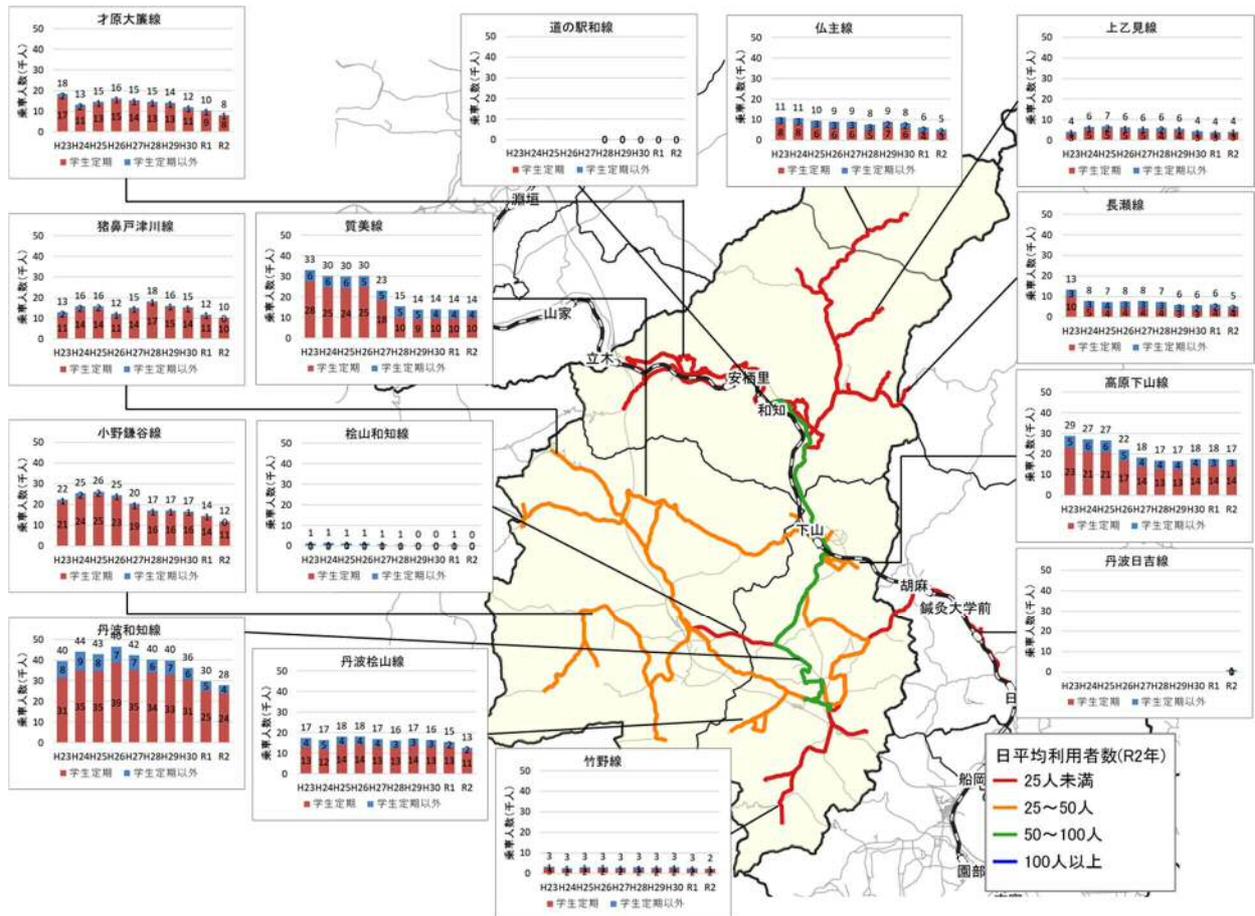


●デマンドバス利用者数計



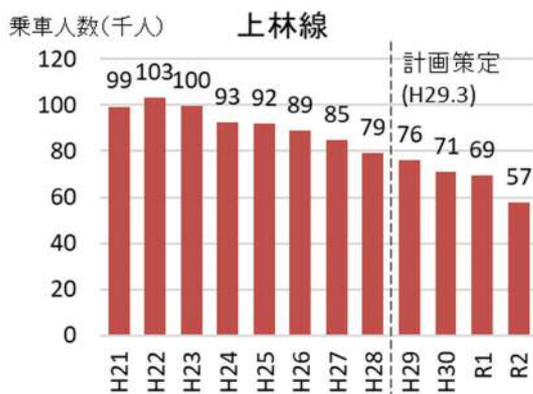
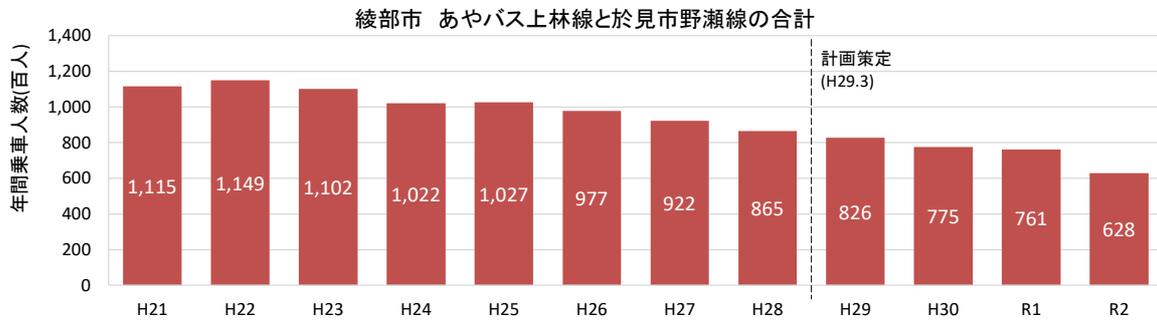
(ウ) 京丹波町営バスの路線別乗車人数の推移

- 町営バスの利用者数は減少傾向にあり、平成23年から令和2年の9年間で、約42%減少している。学生定期での利用が8割以上を占めている。
- 「桧山和知線」「道の駅和線」「丹波日吉線」は利用者のほとんどが学生定期以外利用である。そのほかの路線はいずれも利用者の7割以上が学生定期利用である。



(エ) あやバスの路線別乗車人数の推移

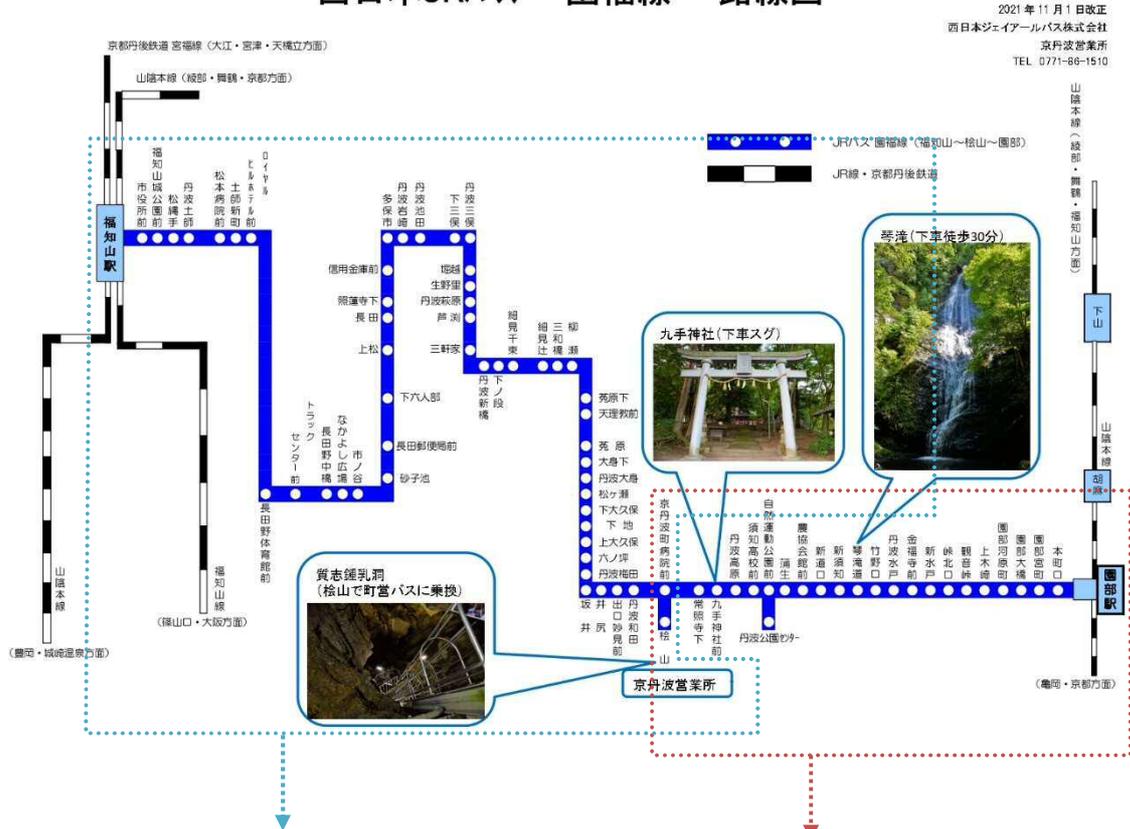
- あやバス上林線と於見市野瀬線の利用者数は、減少傾向にある。
- 令和2年の乗車人数は平成21年と比べて、上林線は約42%、於見市野瀬線は約56%減少している。



(オ) 西日本ジェイアールバスの路線別乗車人数の推移

- ・ 利用者は横ばいであったが、平成 29 年以降、特に桧山園部間で減少傾向にある。
- ・ 利用者数の内訳をみると、桧山～園部間の定期利用が大きく減少しており、現在は平成 22 年当時の 30%程度となっている。

西日本JRバス 園福線 路線図



資料：西日本 JR バス資料

※令和 6 年 4 月以降は、中京交通が運行

(カ) 京阪京都交通の路線別乗車人数の推移

- ・ 美山町自然文化村への観光路線を季節運行している。京阪樟葉駅や JR 園部駅からの路線もあったが、現在は京阪七条駅発・京都駅・阪急西山天王山駅経由の1路線のみを運行。
- ・ 年間利用者数（3路線合計）は、ピーク時（H28年）には1.5万人、R1年は1.0万人であった。

●京都美山線（七条京阪前・京都駅八条口・高速長岡京～美山町自然文化村）

京都市内と南丹市美山町を結ぶ予約優先制乗合バス「京都美山線」は、2018年7月に運行を開始し、冬季を除く土曜・休日限定で運行している。令和元年度には247日運行され、乗車人数は年間7,878人に達していたが、令和2年度はコロナ禍の影響による運休や利用減少により運行は26日、利用者数は648人とどまっている。令和3年、七条京阪前および高速長岡京（阪急西山天王山駅）からの利用も可能となった。



京都市内からバスで行けるノスタルジック空間

京の里山「美山町」へ
※かやぶきの里※

美山
直行

予約優先制 ※当日でも空席があればご乗車いただけます。

3/19より予約受付開始! ※来月の1ヶ月前より予約可能
チケットご予約・購入方法は裏面をご覧ください。

4/10 土 5/12/1 水 土休日運行

※5/20(木)・12/1(水)の平日は「かやぶきの里」斉放水が行われるため、運行いたします。

七条京阪前・京都駅八条口
高速長岡京

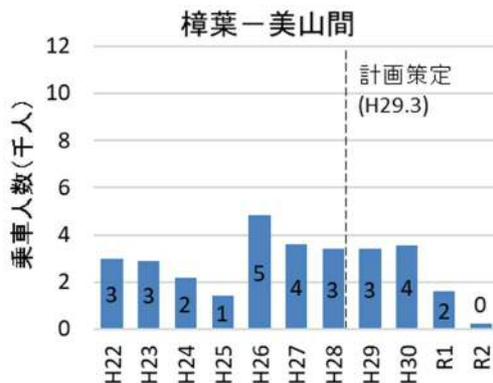
かやぶきの里
美山町自然文化村

当バスにご乗車いただき
美山町内の約17施設で
割引・粗品進呈
などの特典が
受けられます!

かやぶきの里

●「美山ネイチャー号」(樟葉駅・高速長岡京～美山町自然文化村)

京阪樟葉駅や阪急西山天王山駅と南丹市美山町を結ぶ予約優先制乗合バス「美山ネイチャー号」は、春季・秋季の土曜・休日限定(令和元年度は41日間)で運行していた。年間乗車人数はピーク時の平成26年度は4,817人、令和元年度には1,624人であった。令和3年以降、七条京阪前および高速長岡京経由に変更された「京都美山線」に統合され運行を休止している。



美山 かやぶきの里

2つの駅から出発で便利!
美山ネイチャー号

予約優先制 ※当日でも空席があればご乗車いただけます。

2020年 春季 **4月11日(土)～6月28日(日)**
 予約開始日 2月11日(火・祝) ※乗車日の2ヶ月前より予約可能

2020年 秋季 **9月19日(土)～12月1日(火)**
 予約開始日 7月19日(日) ※乗車日の2ヶ月前より予約可能

※5月20日(水)・12月1日(火)の平日は「かやぶきの里」一斉放水が行われるため運休いたします。

京阪電車 樟葉駅から出発
 《所要時間》美山まで約115分
 料率 3,800円 片道 1,900円 ※小児半額

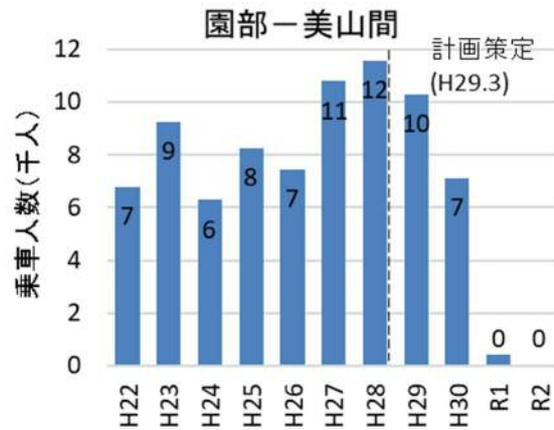
阪急電車 西山天王山駅から出発
 《所要時間》美山まで約85分
 料率 3,200円 片道 1,600円 ※小児半額

超小型電気自動車(乗車定員2名)のご利用料金が半額に!
 利用料金(3時間) 片道 1,650円
 ※片道3,300円のところ

インターネットで予約・チケット購入ができます!
 乗車日の2ヶ月前から前日18時まで予約可能! 予約・購入方法の詳細は裏面をご覧ください。

● 「園部・美山周遊バス」(園部駅～美山町自然文化村)

園部駅と南丹市美山町を結ぶ予約優先制乗合バス「園部・美山周遊バス」は、「雪灯廊」実施時等の期間限定(令和元年度は31日間)で運行されていた。乗車人数はピーク時の平成28年度には年間11,569人、令和元年度は405人であった。令和2年度以降、運行を休止している。



予約制 園部・美山周遊バス

冬季 平成29年1月28日(土)～2月4日(土) 毎日運行
 平成29年2月5日(日)～2月19日(日) 土休日のみ運行

JR 園部駅西口 ↔ 美山町かやぶきの里 自然文化村

2) 路線別日平均利用者数

- ・ 国道 9 号を經由して園部駅と京丹波町、福知山市を結ぶ園福線（西日本ジェイアールバス）、日吉駅や園部駅と佐々江・美山方面を結ぶ美山園部線（南丹市）、和知駅・下山駅と京丹波町須知を結ぶ丹波和知線（京丹波町）、綾部市街地と山家、上林地区を結ぶ上林線（あやバス）で、日平均で 100 人以上と利用者数が多い。
- ・ 一方、末端部の系統や鉄道駅でも安栖里駅や胡麻駅を発着する路線は、利用者が少ない。
- ・ 利用者数の少ない路線ほど定期利用率が高い。通学目的の生徒の利用がほとんどを占めるためと考えられる。

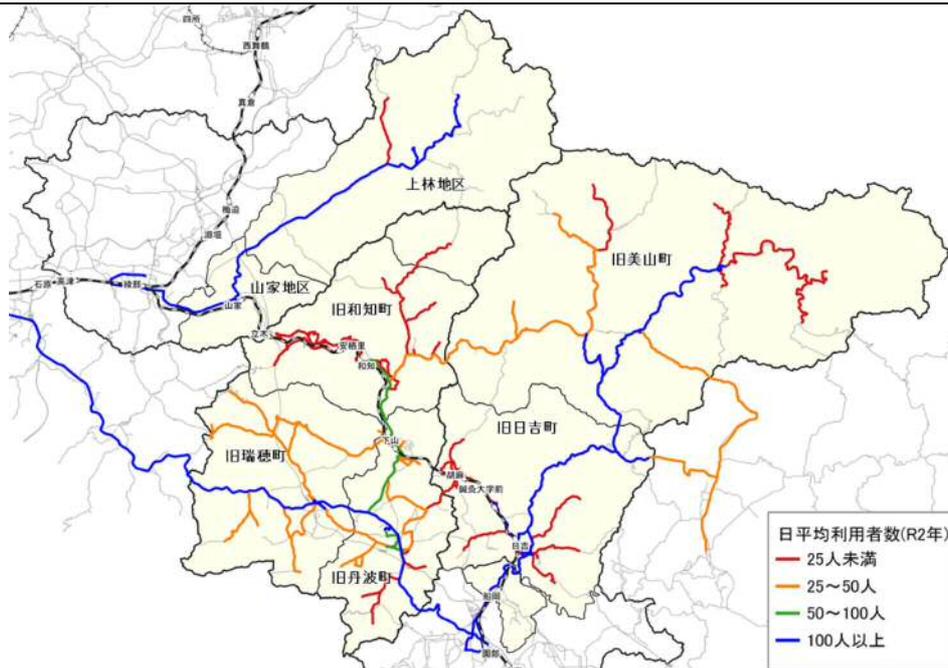


図 1-46 1日あたりの利用者数



図 1-47 路線バスの定期利用率

1.4.3. タクシー

- ・ 当該地域では、南丹市園部町等を本社・本店として4事業者が営業している（南丹市園部町1社、南丹市八木町1社、南丹市日吉町1社、南丹市美山町1社）。京丹波町を本社・本店とする事業者はない。
- ・ 営業所のカバーエリアとしては3市町の全てをカバーしているが、タクシー車両数に限りがあるため、タクシーが公共交通としての役割を担う場合は、車両台数等に留意する必要がある。

JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域内のタクシー事業者（令和3年3月31日現在） (台)

事業者名	営業所名	交通圏	所在地	車両数	ジャンボ	セダン
京都タクシー	園部	中部	南丹市園部町	12	0	12
南丹タクシー	本店	中部	南丹市八木町	5	1	4
谷タクシー	本店	中部	南丹市日吉町	1	0	1
京都みやび交通	本社	中部	南丹市美山町	2	0	2
日本交通（福知山）	綾部駅前	中丹	綾部市	17	0	17
合計				37	1	36

※京都タクシーは上記の他、地域内に須知営業所（京丹波町）がある

※中部交通圏は亀岡市、南丹市、京丹波町及び京都市右京区京北、中丹交通圏は福知山市、舞鶴市、綾部市

※京都みやび交通は南丹市美山町を発地又は着地とする営業区域

1.4.4. 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送、福祉有償運送）

- ・ 交通空白地有償運送は、南丹市、京丹波町で実施（市町営バス）。
- ・ 福祉有償運送は、南丹市2団体、京丹波町4団体、綾部市1団体が運行している。

京都府内福祉有償運送事業者一覧

府窓口	市町村	団体名	事業所所在地
南丹保健所	南丹市	(福)南丹市社会福祉協議会	南丹市日吉町保野田垣ノ内11
		公益財団法人南丹市福祉シルバー人材センター	南丹市園部町小桜町61-5
	京丹波町	(特非)クローバー・サービス	京丹波町橋爪松山53
		(特非)さわやかライフ	京丹波町安栖里中野東9-1
		(特非)まごころサービスあい愛	京丹波町角下大田43-2
	(福)京丹波町社会福祉協議会	京丹波町和田田中6-1	
中丹東保健所	綾部市	(特非)あやべ福祉フロンティア	綾部市里町潜り9-1

1.4.5. 高速バス

- 当該地域には、京都縦貫自動車道を走行する京都交通および丹後海陸交通の高速バス路線があるが、いずれも当該地域での停車はない。

事業者名	路線名	区間	運行本数
京都交通（株）	～海の京都～舞鶴赤れんがエクスプレス号	舞鶴～京都駅	10本/日 ※内4本/日運休中
丹後海陸交通（株）	京都線	間人・網野・宮津～京都駅	6本/日

※1本=1片道

2. 住民アンケート調査

2.1. アンケート実施概要

- ・調査地域：綾部市（山家・上林地区）、南丹市（八木町除く）、京丹波町（全域）
- ・調査対象：調査地域内の居住者から、住民基本台帳より無作為抽出。
- ・配布数：綾部市 375 件、南丹市 1,500 件、京丹波町 1,325 件、合計 3,200 件
- ・配布方法：抽出した対象者に対して郵送配布
- ・回収方法：郵送回収
- ・調査時期：令和 3 年 9 月 30 日（木）～10 月 31 日（日）
- ・回収状況：綾部市 131 件、南丹市 538 件、京丹波町 449 件、合計 1,118 件（回収率：35%）

2.2. アンケート結果

(1) 問 1 ① 通勤・通学

1) 綾部市

1. 問 1 移動目的ごとの外出状況 ① 通勤・通学 最もよく行く外出先

	(件)	(%)	
1. 自宅（自営業）	1	1.9	
2. 綾部市内	33	63.5	
3. 綾部市外	14	26.9	
不明・無回答	4	7.7	
合計	52	100.0	

1. 問 1 移動目的ごとの外出状況 ① 通勤・通学 普段よく利用する移動手段：代表交通手段

	(件)	(%)	
1. 鉄道	2	3.8	
2. バス	5	9.6	
3. 自動車	27	51.9	
4. タクシー	0	0.0	
5. 自家用有償	0	0.0	
6. 二輪	2	3.8	
7. 徒歩	0	0.0	
8. その他	0	0.0	
不明・無回答	16	30.8	
合計	52	100.0	

2) 京丹波町

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ① 通勤・通学 最もよく行く外出先

	(件)	(%)	
1. 自宅（自営業）	8	5.2	
2. 京丹波町内	68	44.4	
3. 京丹波町外	76	49.7	
不明・無回答	1	0.7	
合計	153	100.0	

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ① 通勤・通学 普段よく利用する移動手段：代表交通手段

	(件)	(%)	
1. 鉄道	21	13.7	
2. バス	2	1.3	
3. 自動車	95	62.1	
4. タクシー	0	0.0	
5. 自家用有償	0	0.0	
6. 二輪	5	3.3	
7. 徒歩	6	3.9	
8. その他	0	0.0	
不明・無回答	24	15.7	
合計	153	100.0	

3) 南丹市

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ① 通勤・通学 最もよく行く外出先

	(件)	(%)	
1. 自宅（自営業）	6	2.8	
2. 南丹市内	123	56.7	
3. 南丹市外	87	40.1	
不明・無回答	1	0.5	
合計	217	100.0	

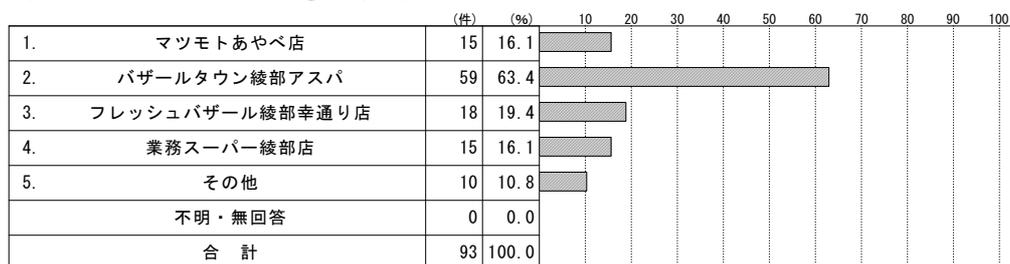
1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ① 通勤・通学 普段よく利用する移動手段：代表交通手段

	(件)	(%)	
1. 鉄道	40	18.4	
2. バス	2	0.9	
3. 自動車	134	61.8	
4. タクシー	0	0.0	
5. 自家用有償	0	0.0	
6. 二輪	7	3.2	
7. 徒歩	3	1.4	
8. その他	0	0.0	
不明・無回答	31	14.3	
合計	217	100.0	

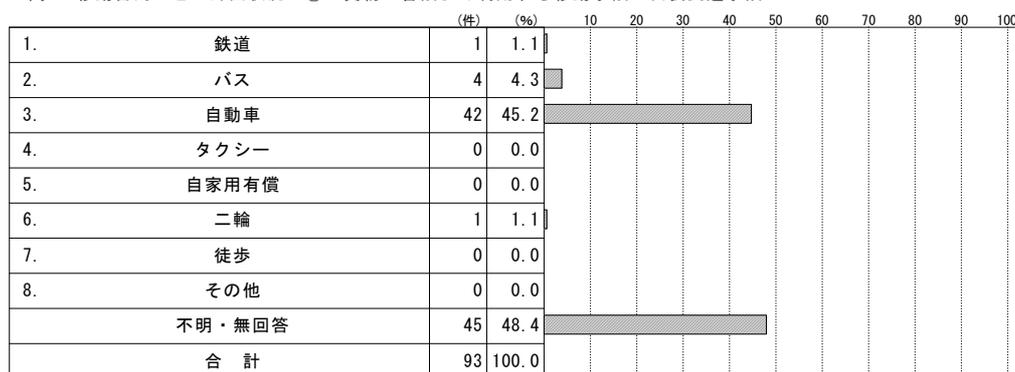
(2) 問1② 買い物

1) 綾部市

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ② 買い物 最もよく行く外出先

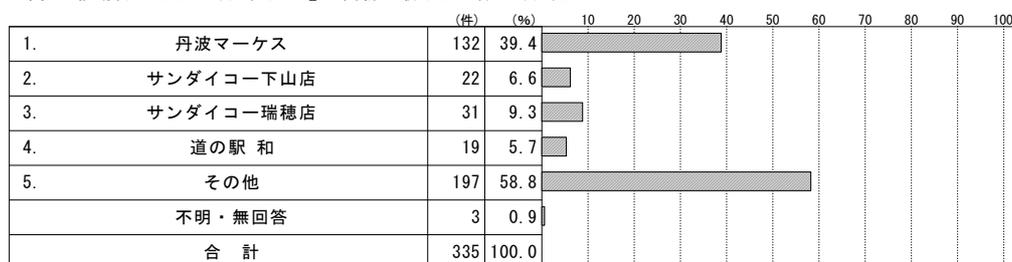


1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ② 買い物 普段よく利用する移動手段：代表交通手段

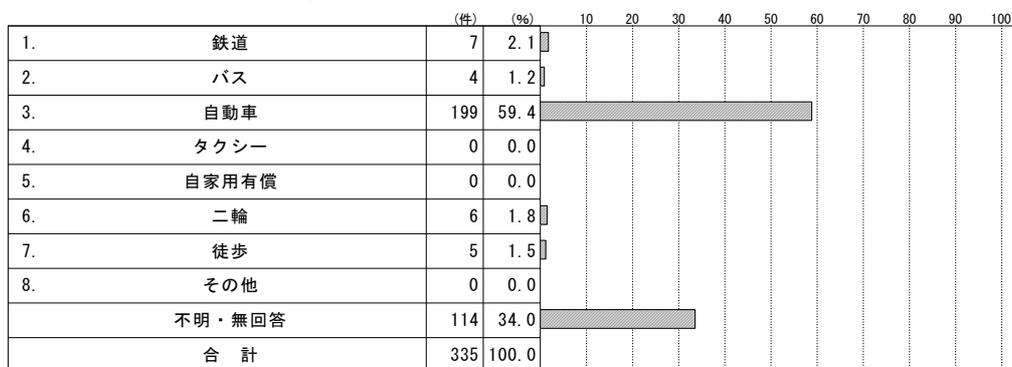


2) 京丹波町

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ② 買い物 最もよく行く外出先

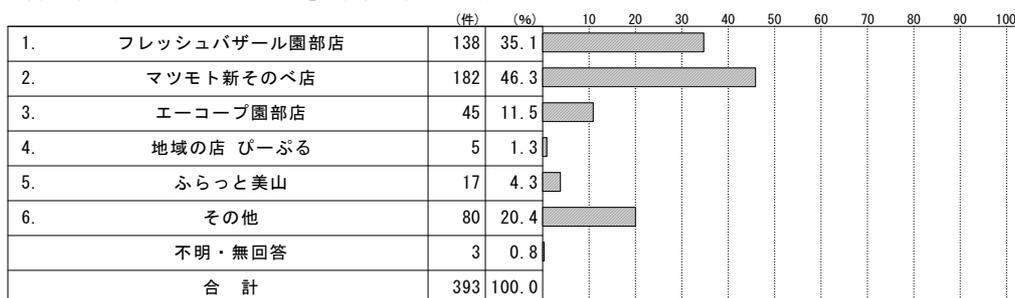


1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ② 買い物 普段よく利用する移動手段：代表交通手段

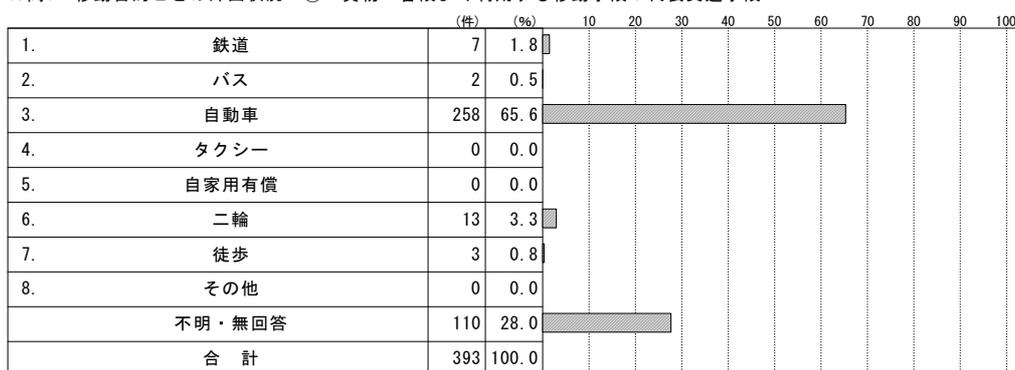


3) 南丹市

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ② 買物 最もよく行く外出先



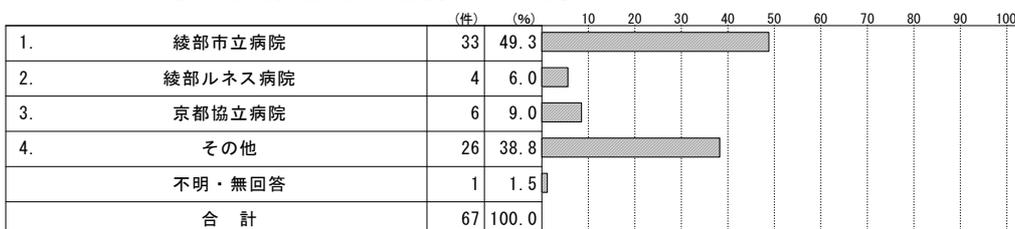
1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ② 買物 普段よく利用する移動手段：代表交通手段



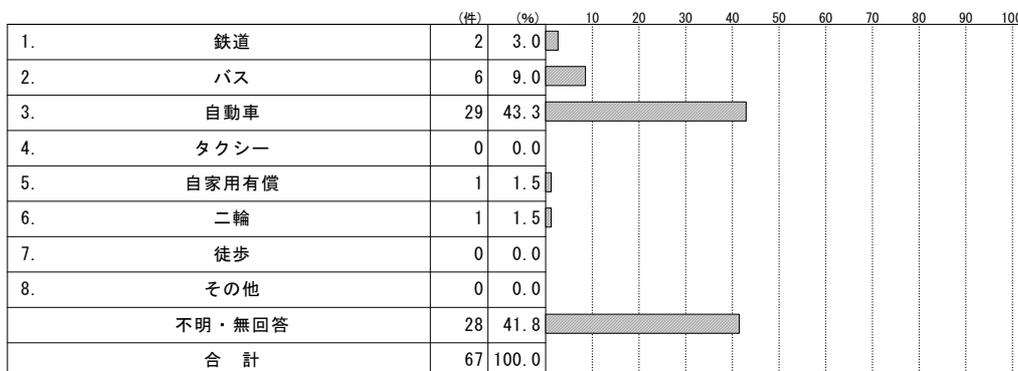
(3) 問1 ③ 通院

1) 綾部市

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ③ 通院 最もよく行く外出先



1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ③ 通院 普段よく利用する移動手段：代表交通手段



2) 京丹波町

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ③ 通院 最もよく行く外出先

	(件)	(%)	
1. 丹波笠次病院	13	5.1	
2. 京丹波町病院	72	28.5	
3. 京丹波町病院和知診療所	20	7.9	
4. その他	156	61.7	
不明・無回答	3	1.2	
合計	253	100.0	

1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ③ 通院 普段よく利用する移動手段：代表交通手段

	(件)	(%)	
1. 鉄道	11	4.3	
2. バス	5	2.0	
3. 自動車	130	51.4	
4. タクシー	1	0.4	
5. 自家用有償	2	0.8	
6. 二輪	2	0.8	
7. 徒歩	3	1.2	
8. その他	1	0.4	
不明・無回答	98	38.7	
合計	253	100.0	

3) 南丹市

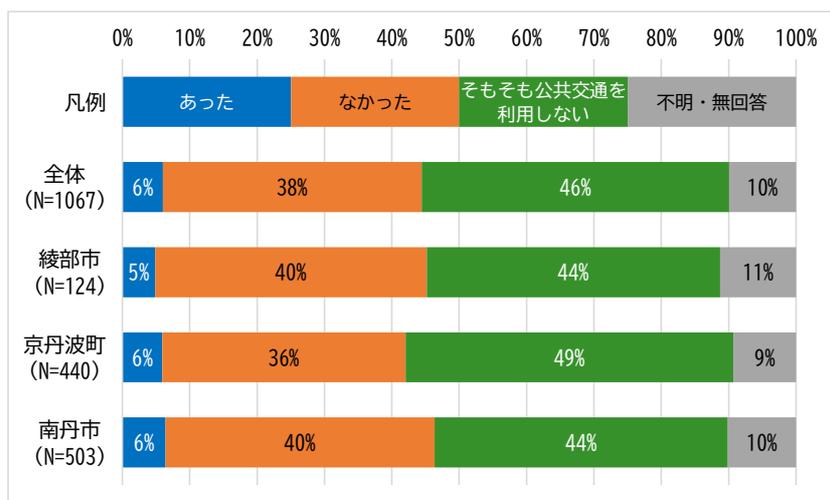
1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ③ 通院 最もよく行く外出先

	(件)	(%)	
1. 京都中部総合医療センター（南丹病院）	82	27.7	
2. 明治国際医療大学附属病院	70	23.6	
3. 南丹みやま診療所	18	6.1	
4. 京北病院	1	0.3	
5. その他	134	45.3	
不明・無回答	6	2.0	
合計	296	100.0	

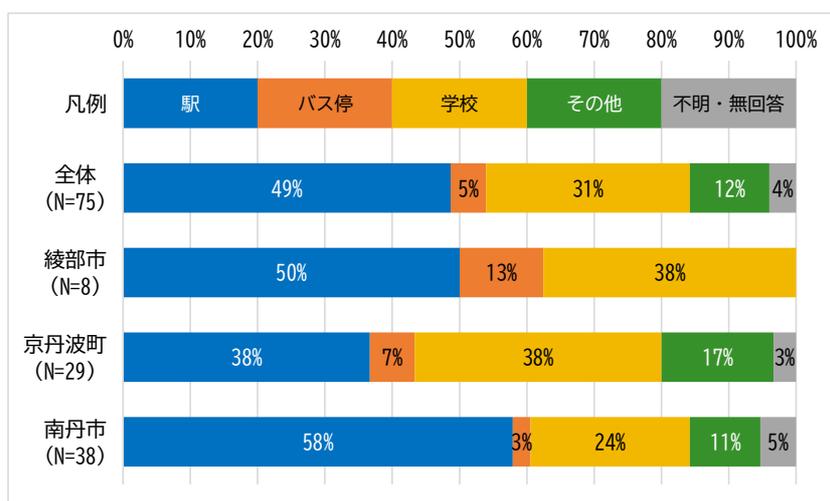
1. 問1 移動目的ごとの外出状況 ③ 通院 普段よく利用する移動手段：代表交通手段

	(件)	(%)	
1. 鉄道	24	8.1	
2. バス	3	1.0	
3. 自動車	160	54.1	
4. タクシー	1	0.3	
5. 自家用有償	1	0.3	
6. 二輪	6	2.0	
7. 徒歩	5	1.7	
8. その他	1	0.3	
不明・無回答	95	32.1	
合計	296	100.0	

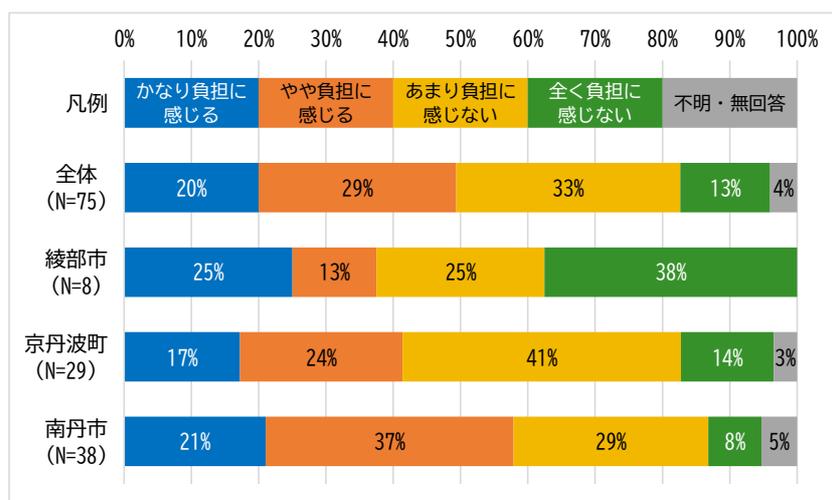
(4) 問4 公共交通が不便であったため、外出を諦めたことの有無



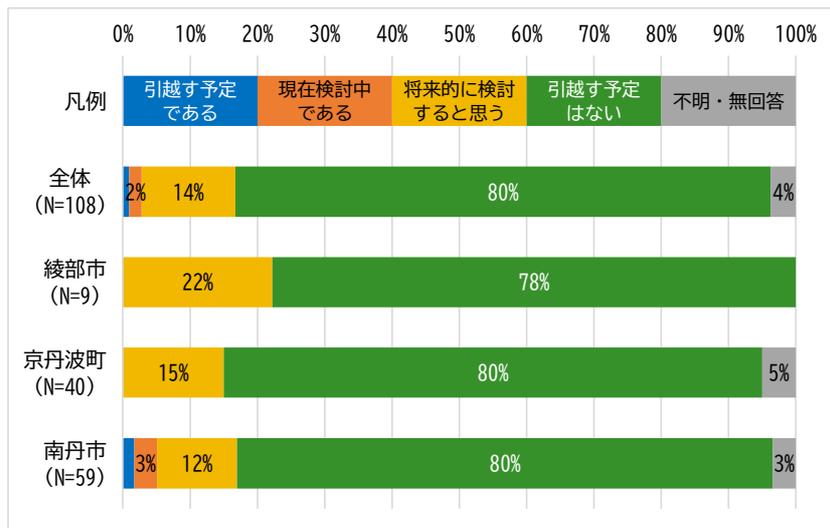
(5) 問5① 通学する家族の主な送迎先



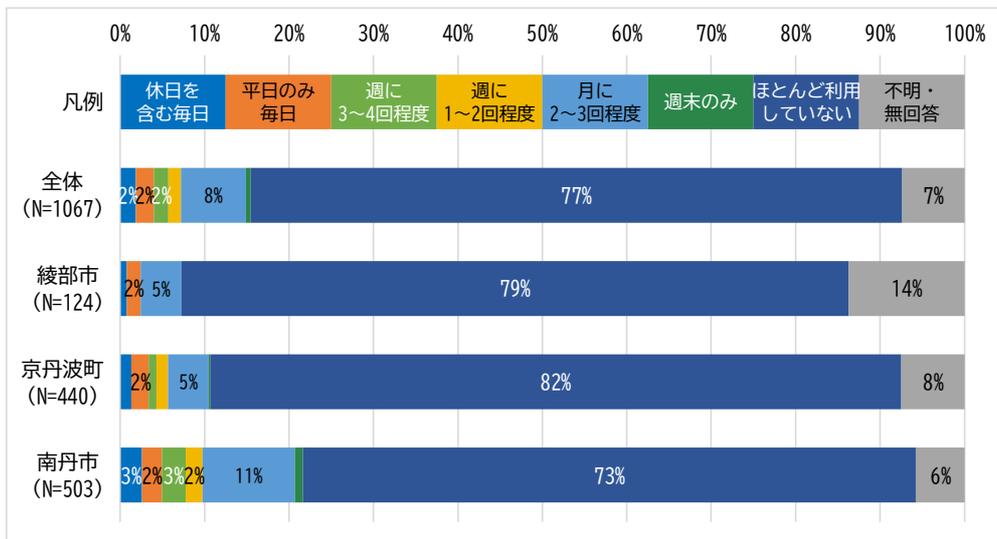
(6) 問5② 通学する家族の送迎の負担



(7) 問5③ 通学が不便等の理由による引っ越しの予定

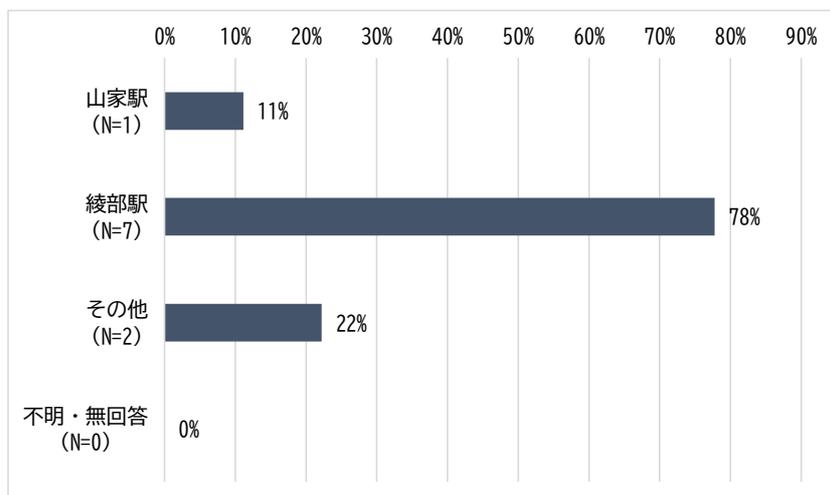


(8) 問6① JR山陰本線の利用頻度

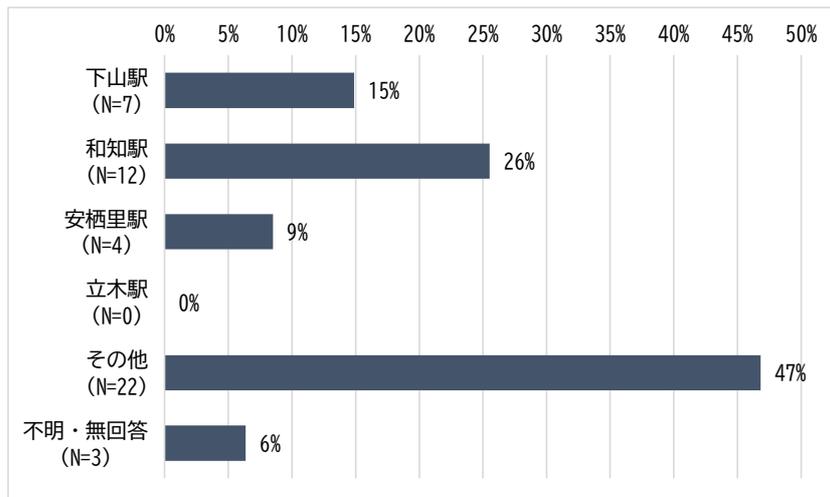


(9) 問6② 最もよく利用する駅

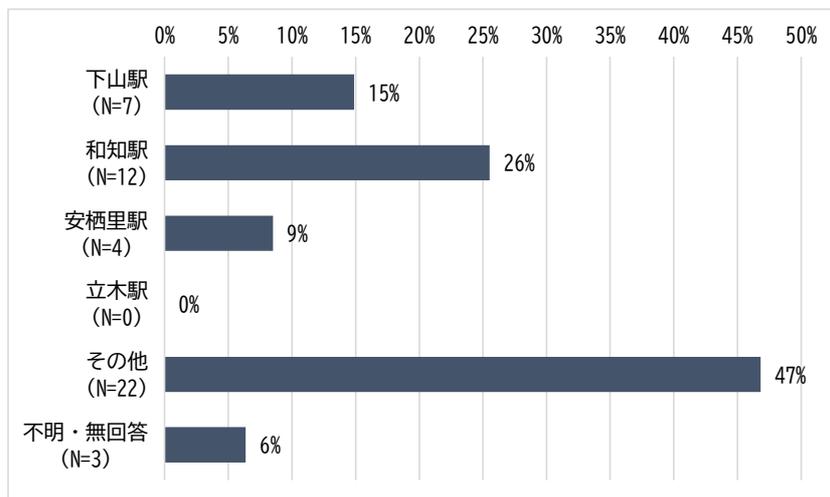
1) 綾部市



2) 京丹波町

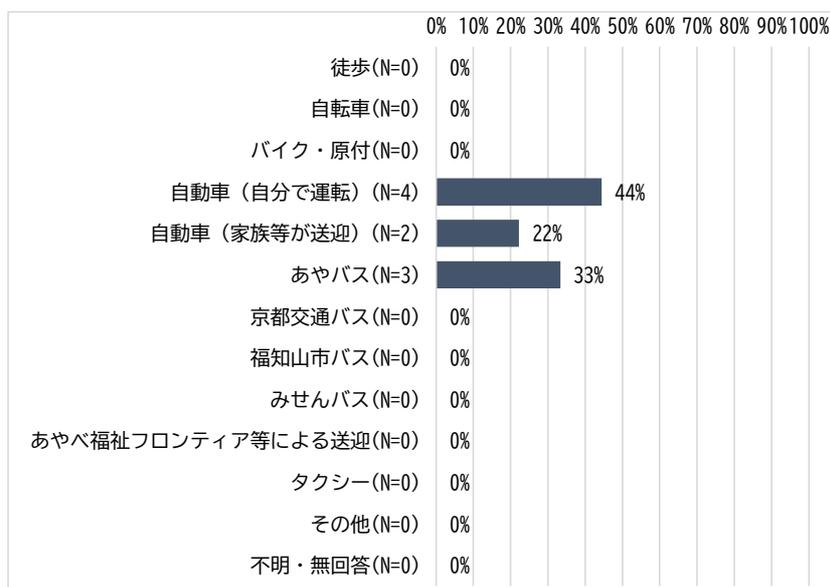


3) 南丹市

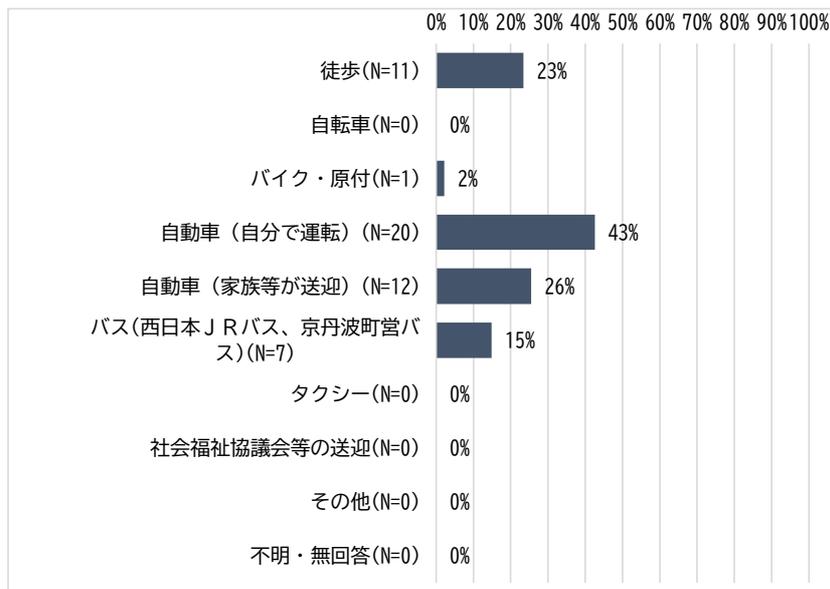


(10) 問6③ 最もよく利用する駅までの移動手段

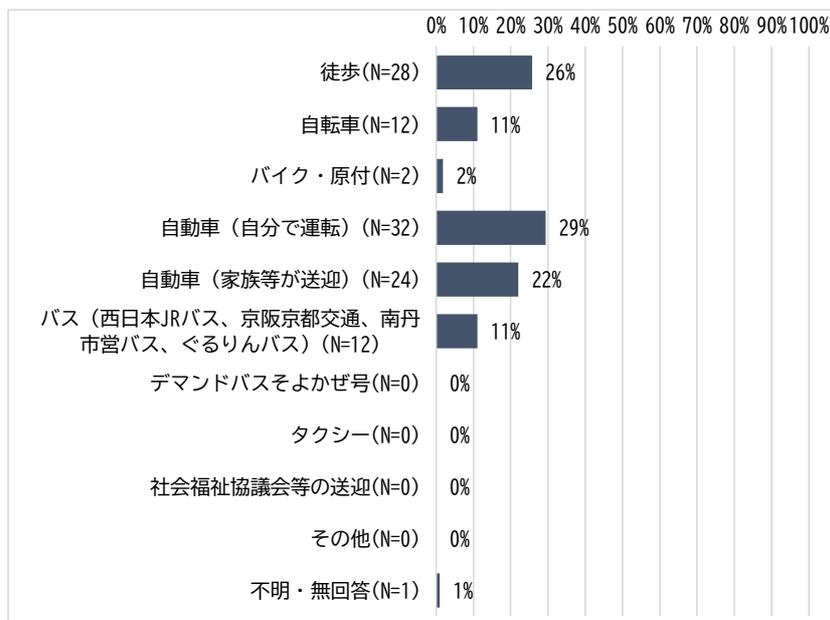
1) 綾部市



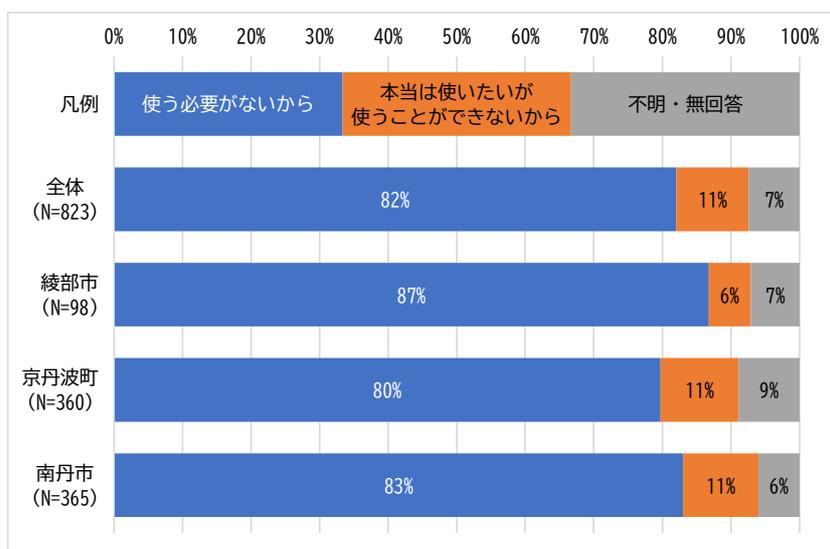
2) 京丹波町



3) 南丹市



(11) 問6④ JR山陰本線を利用しない理由

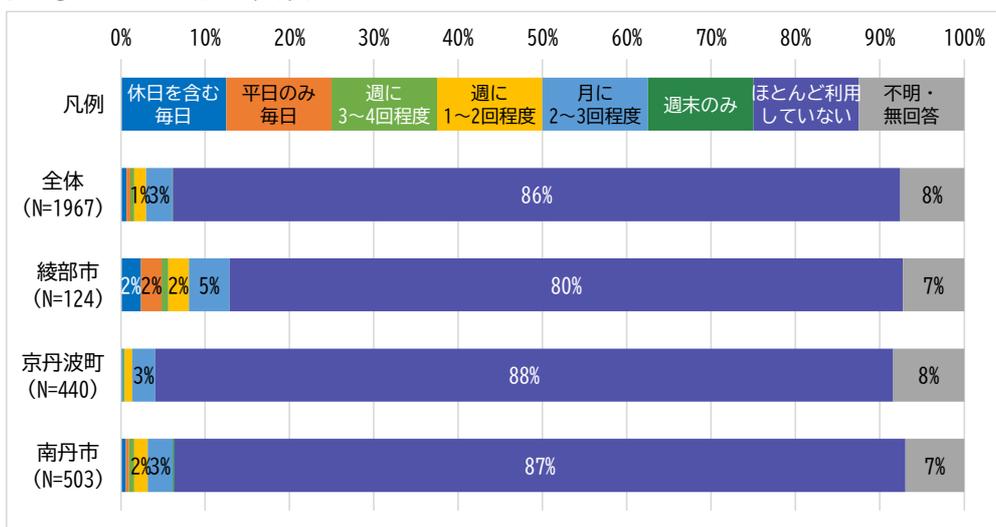


(12) 問6⑤ 本当はJR山陰本線を使いたいが使えない理由（複数回答あり）

	綾部市 (N=6)	京丹波町 (N=41)	南丹市 (N=40)
駅行きのバスの運行本数が少ないから	0%	34%	33%
鉄道の運行本数が少ないから	17%	49%	28%
バス同士の乗り継ぎが悪いから	—	12%	8%
鉄道との乗り継ぎが悪いから	0%	24%	28%
バスの路線や時刻表がわからないから	0%	5%	5%
鉄道の路線や時刻表がわからないから	0%	2%	0%
バスの運賃が高いから	0%	12%	8%
鉄道の運賃が高いから	0%	7%	10%
駅前の駐輪場・駐車場が少ないから	0%	7%	13%
バスで園部駅まで直通で行けないから	—	12%	15%
不明・無回答	0%	7%	3%

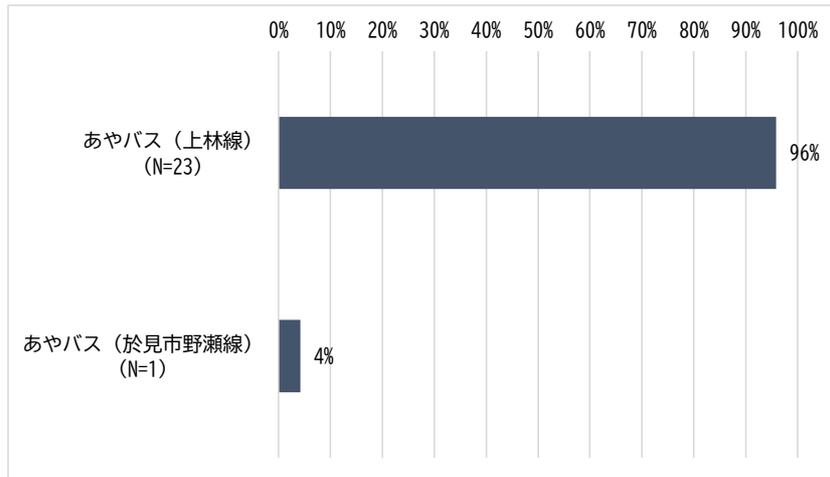
※30%以上の項目に着色

(13) 問7① バスの利用頻度

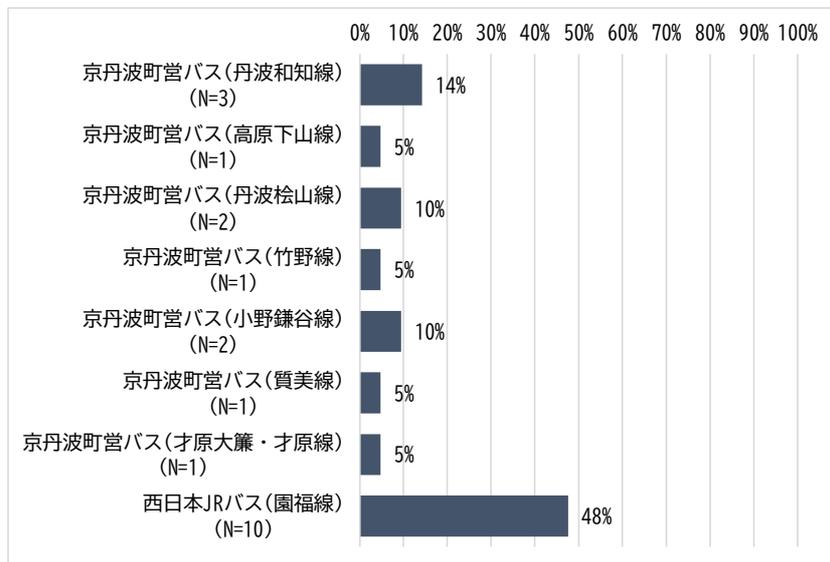


(14) 問7② よく利用するバス系統（自由回答）

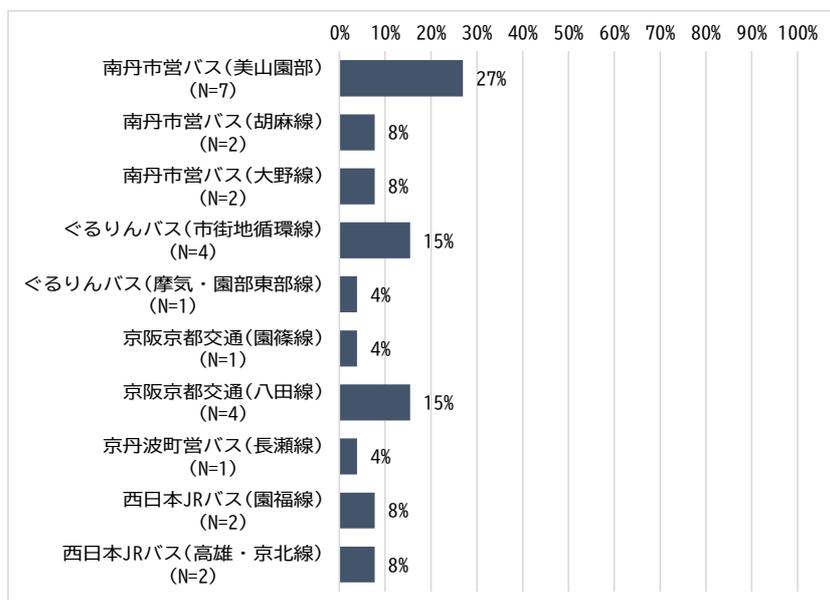
1) 綾部市



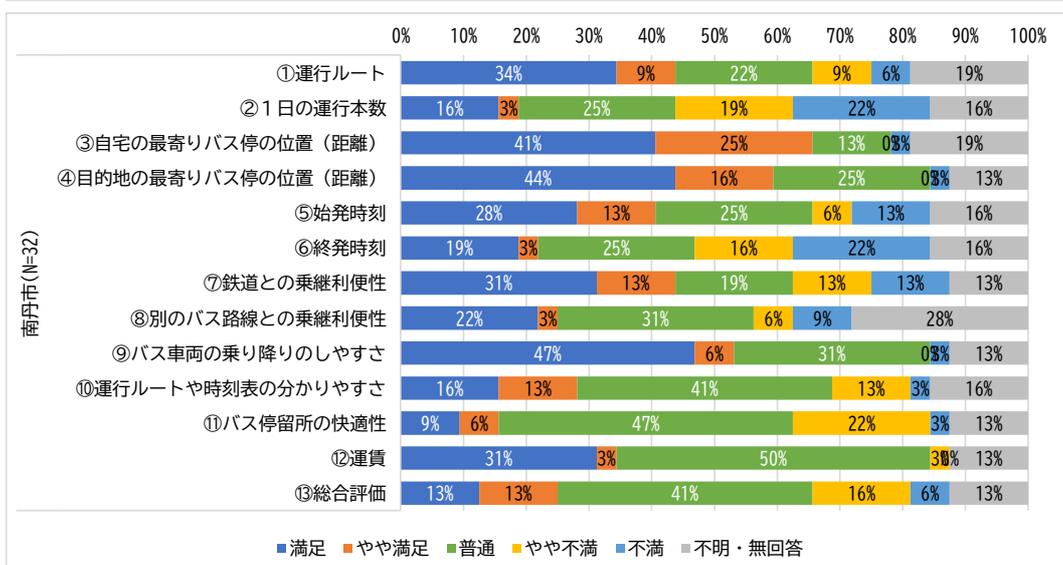
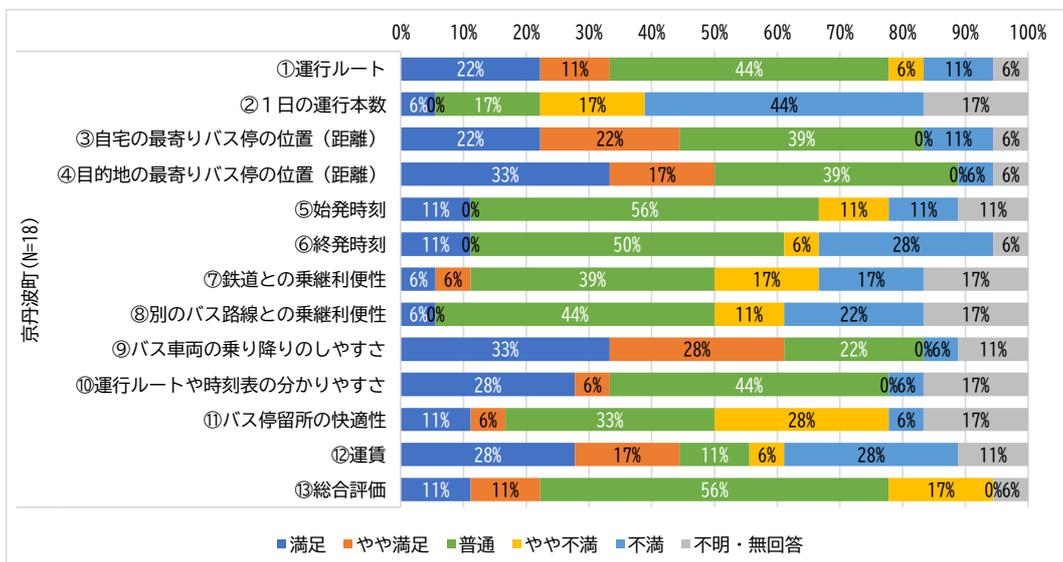
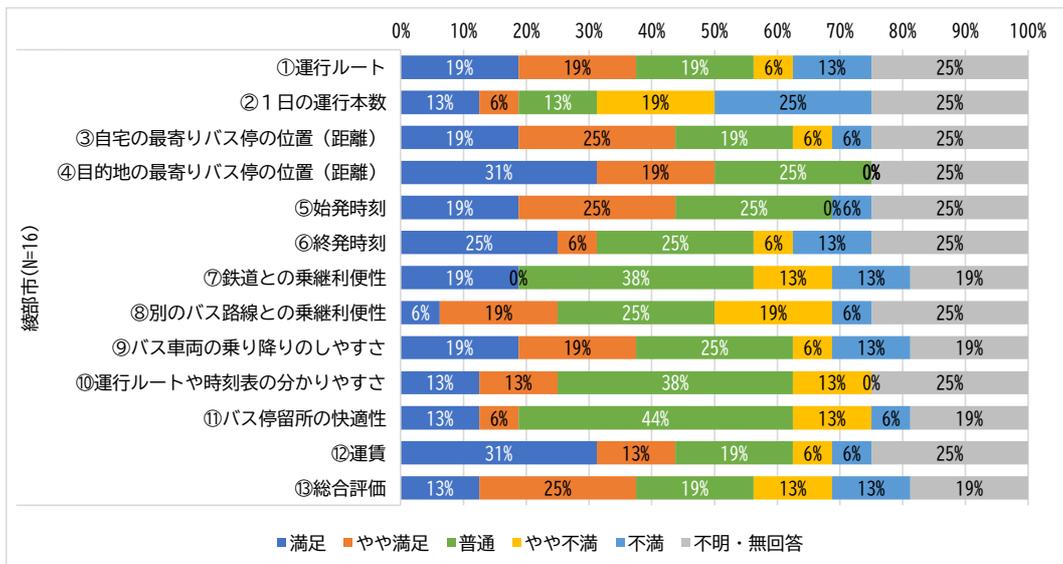
2) 京丹波町



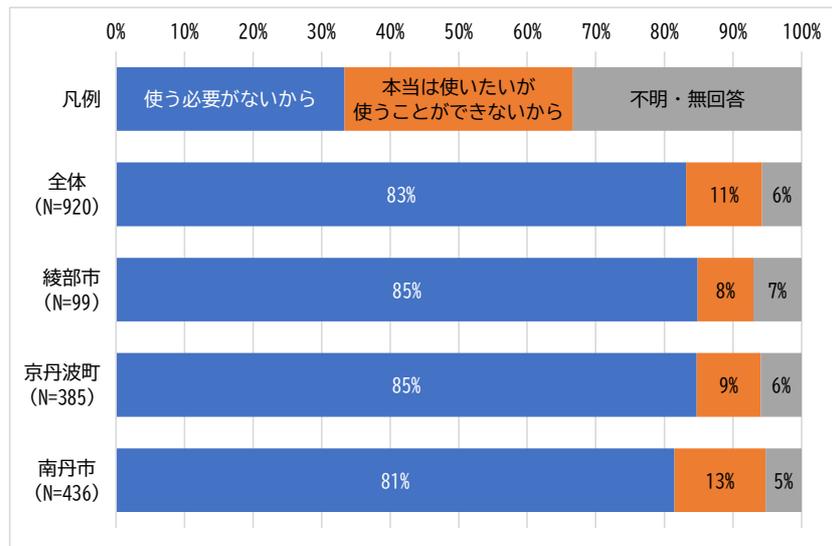
3) 南丹市



(15) 問7③ バスの満足度



(16) 問7④ バスを利用していない理由

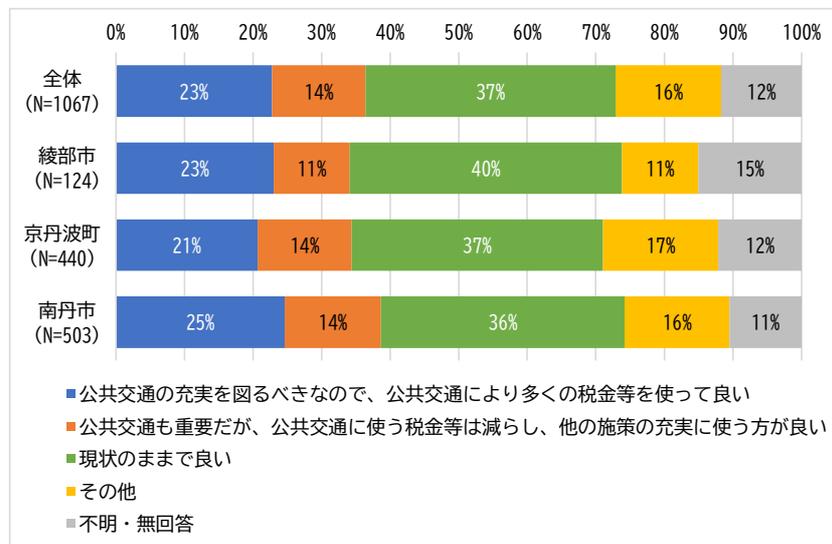


(17) 問7⑤ バスを使いたいが使うことができない理由（複数回答あり）

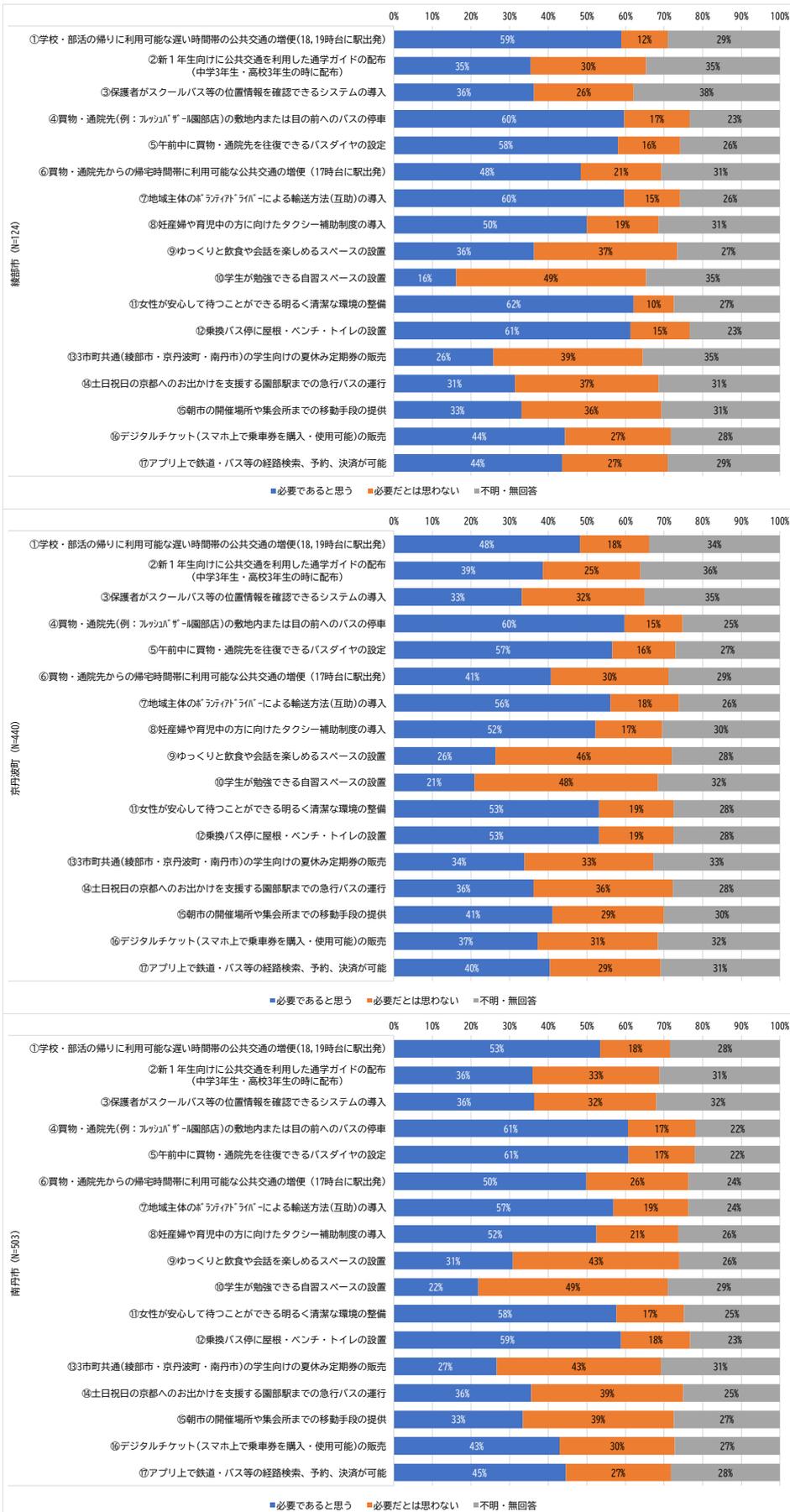
	綾部市 (N=8)	京丹波町 (N=36)	南丹市 (N=58)
家からバス停まで遠いから	50%	47%	22%
目的地周辺にバス停がないから	25%	22%	12%
運行本数が少ないから	0%	69%	67%
時刻通りに運行していないから	13%	0%	2%
鉄道との乗り継ぎが悪いから	13%	33%	29%
バス同士の乗り継ぎが悪いから	—	8%	12%
早朝に運行していないから	13%	19%	14%
深夜に運行していないから	0%	6%	10%
土日祝に運行していないから	0%	14%	24%
ルートや時刻表が分からないから	0%	14%	21%
社会福祉協議会等の送迎と比べて運賃が高いから	—	—	2%
不明・無回答	13%	0%	2%

※30%以上の項目に着色

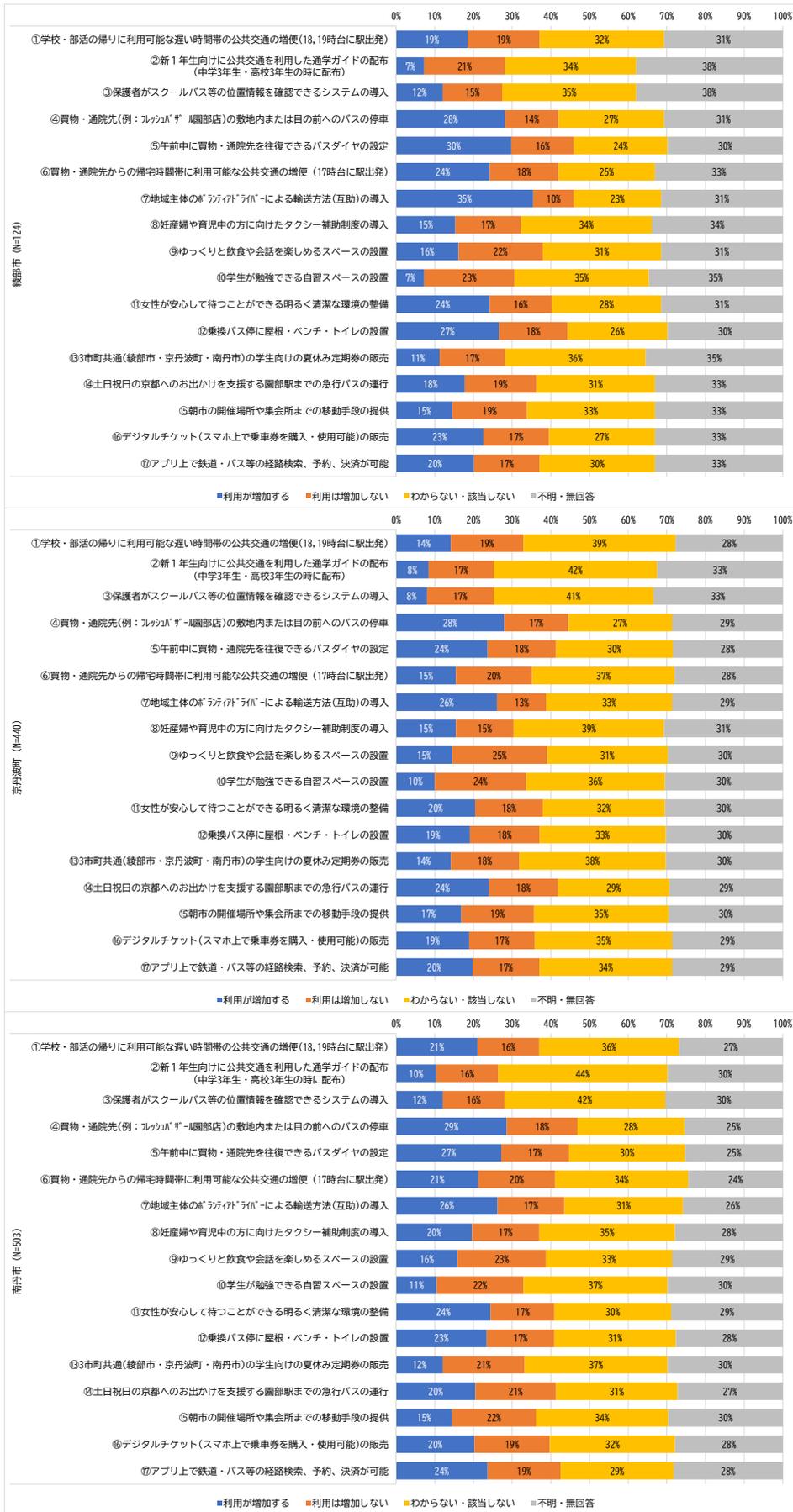
(18) 問8 公共交通への予算の使い方



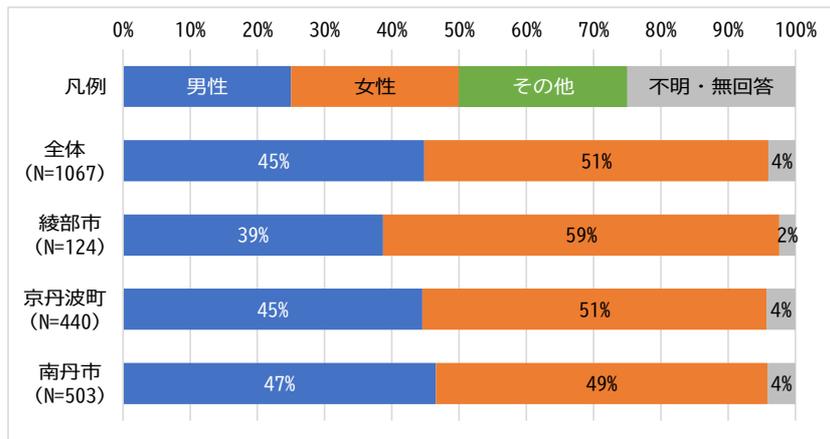
(19) 問9① 公共交通利用促進に向けた各施策案の必要性



(20) 問9② 公共交通利用促進に向けた各施策案による利用増加の可能性



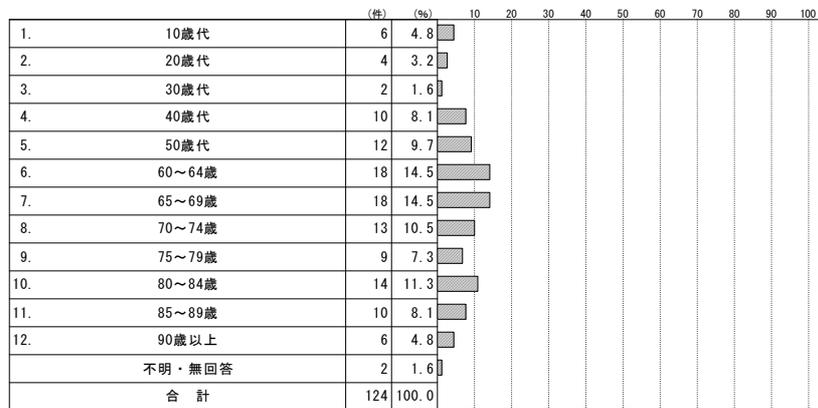
(21) ① 性別



(22) ② 年齢

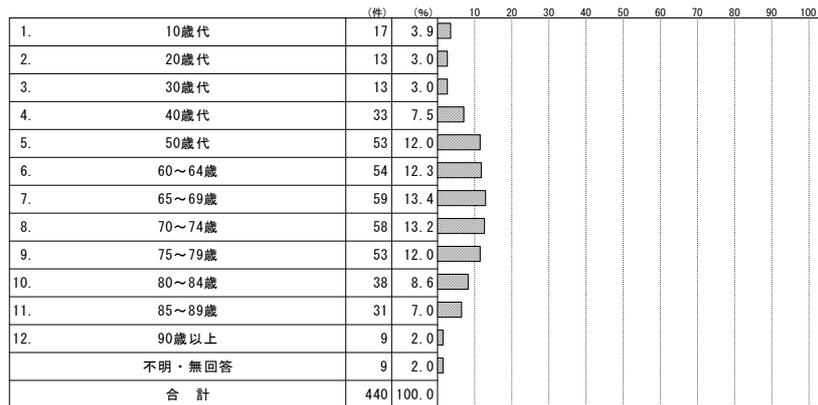
1) 綾部市

7. ② 年齢



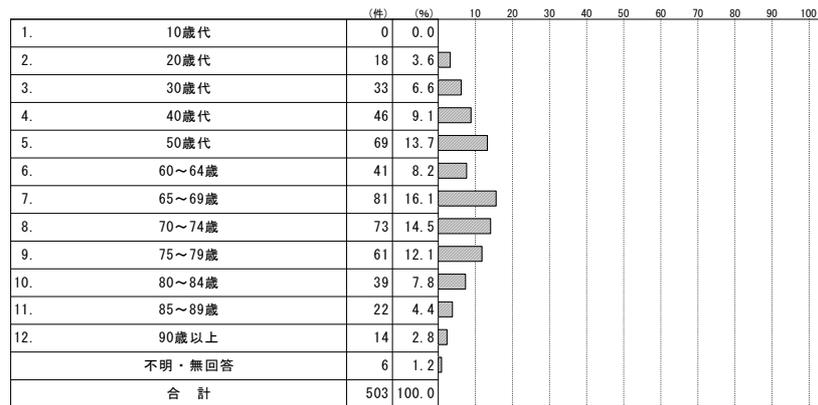
2) 京丹波町

7. ② 年齢



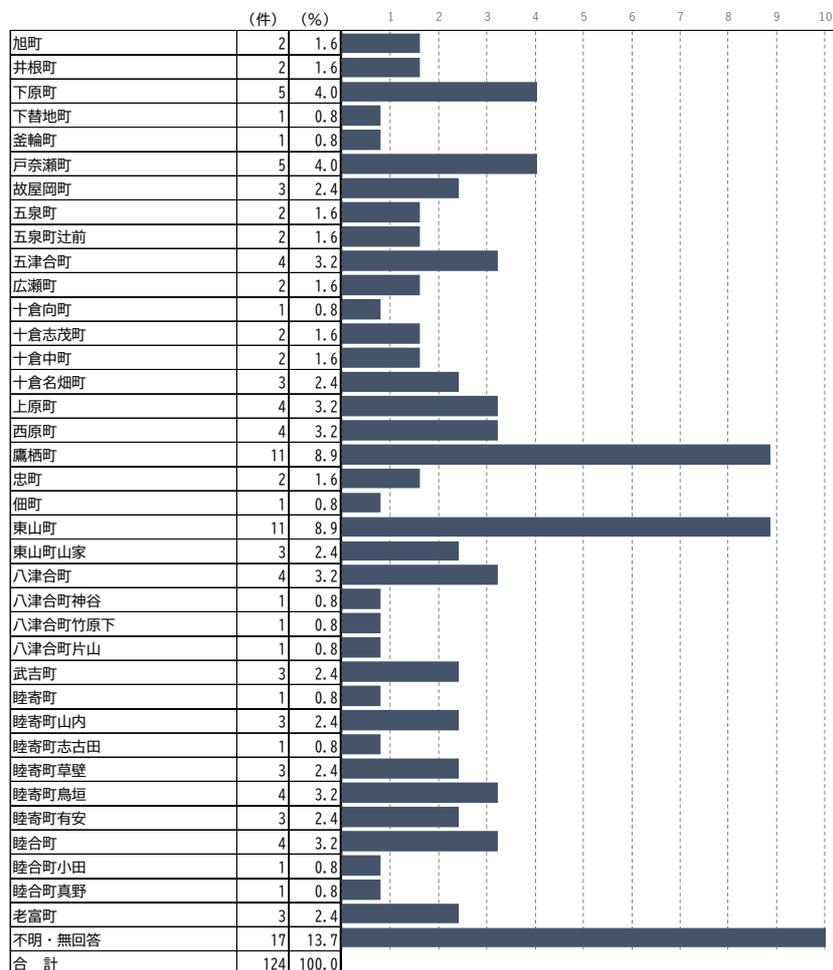
3) 南丹市

7. ② 年齢

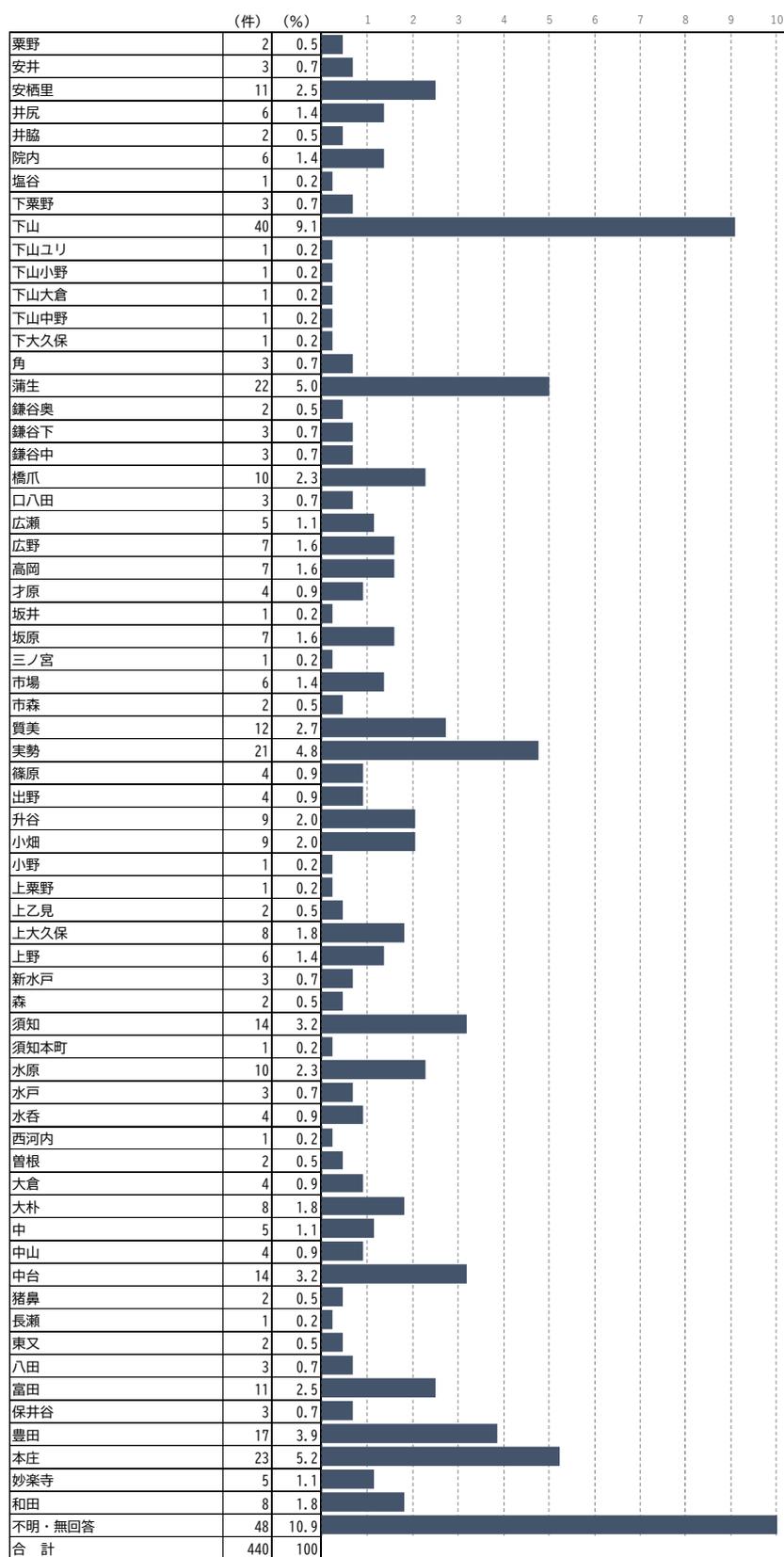


(23) ③ お住まい

1) 綾部市



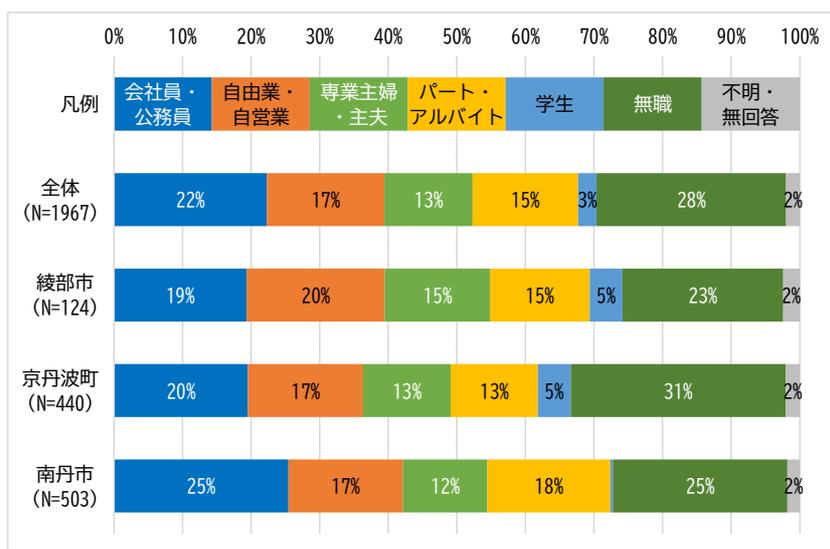
2) 京丹波町



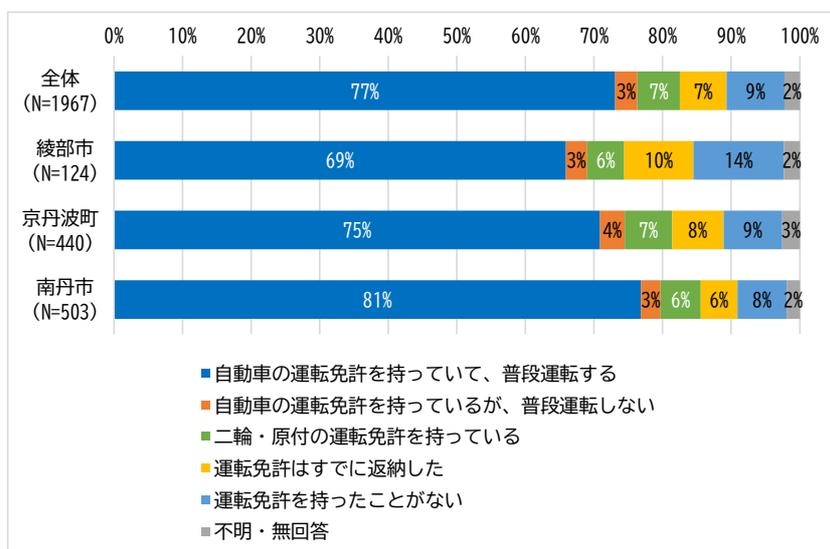
3) 南丹市

	(件)	(%)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
園部町	6	1.2	■														
園部町瓜生野	1	0.2	■														
園部町栄町	8	1.6	■														
園部町横田	18	3.6	■														
園部町河原町	1	0.2	■														
園部町宮町	2	0.4	■														
園部町熊原	1	0.2	■														
園部町熊崎	1	0.2	■														
園部町口人	1	0.2	■														
園部町高屋	1	0.2	■														
園部町黒田	3	0.6	■														
園部町佐切	1	0.2	■														
園部町穴人	2	0.4	■														
園部町若松町	2	0.4	■														
園部町若森	3	0.6	■														
園部町小椋町	10	2.0	■														
園部町小山西町	13	2.6	■														
園部町小山東町	12	2.4	■														
園部町上本町	1	0.2	■														
園部町上木崎町	7	1.4	■														
園部町城南町	6	1.2	■														
園部町埴生	2	0.4	■														
園部町新町	4	0.8	■														
園部町新堂	1	0.2	■														
園部町仁江	5	1.0	■														
園部町船岡	4	0.8	■														
園部町船阪	3	0.6	■														
園部町曾我谷	2	0.4	■														
園部町大河内	3	0.6	■														
園部町大西	1	0.2	■														
園部町竹井	6	1.2	■														
園部町竹井北垣内	1	0.2	■														
園部町天引	2	0.4	■														
園部町殿谷	2	0.4	■														
園部町内林町	11	2.2	■														
園部町南八田	3	0.6	■														
園部町半田	5	1.0	■														
園部町美園町	5	1.0	■														
園部町本町	2	0.4	■														
園部町木崎町	10	2.0	■														
日吉町	7	1.4	■														
日吉町胡麻	74	14.7	■														
日吉町胡麻山ノ口	1	0.2	■														
日吉町胡麻猫鼻	1	0.2	■														
日吉町佐々江	8	1.6	■														
日吉町四ツ谷	7	1.4	■														
日吉町志和賀	8	1.6	■														
日吉町上胡麻	20	4.0	■														
日吉町生畑	2	0.4	■														
日吉町中世木	1	0.2	■														
日吉町佐々江	1	0.2	■														
日吉町殿田	15	3.0	■														
日吉町田原	12	2.4	■														
日吉町田原堀尻	1	0.2	■														
日吉町畑郷	10	2.0	■														
日吉町保野田	9	1.8	■														
日吉町木住	6	1.2	■														
美山町	11	2.2	■														
美山町芦生	2	0.4	■														
美山町安掛	3	0.6	■														
美山町下	2	0.4	■														
美山町下吉田	2	0.4	■														
美山町下平屋	2	0.4	■														
美山町樫原	1	0.2	■														
美山町萱野	2	0.4	■														
美山町宮脇	3	0.6	■														
美山町原	3	0.6	■														
美山町向山	2	0.4	■														
美山町江和	2	0.4	■														
美山町荒倉	1	0.2	■														
美山町高野	5	1.0	■														
美山町佐々里	1	0.2	■														
美山町三楚	2	0.4	■														
美山町小淵	2	0.4	■														
美山町上平屋	8	1.6	■														
美山町深見	1	0.2	■														
美山町盛郷	4	0.8	■														
美山町静原	2	0.4	■														
美山町大野	8	1.6	■														
美山町中	5	1.0	■														
美山町長谷	3	0.6	■														
美山町長尾	1	0.2	■														
美山町鶴ヶ岡	7	1.4	■														
美山町田歌	5	1.0	■														
美山町島	6	1.2	■														
美山町内久保	6	1.2	■														
美山町南	3	0.6	■														
美山町板橋	4	0.8	■														
美山町福居	2	0.4	■														
美山町豊郷	2	0.4	■														
美山町北	2	0.4	■														
美山町又林	1	0.2	■														
美山町野添	1	0.2	■														
美山町和泉	6	1.2	■														
不明・無回答	25	5.0	■														
合 計	503	100															

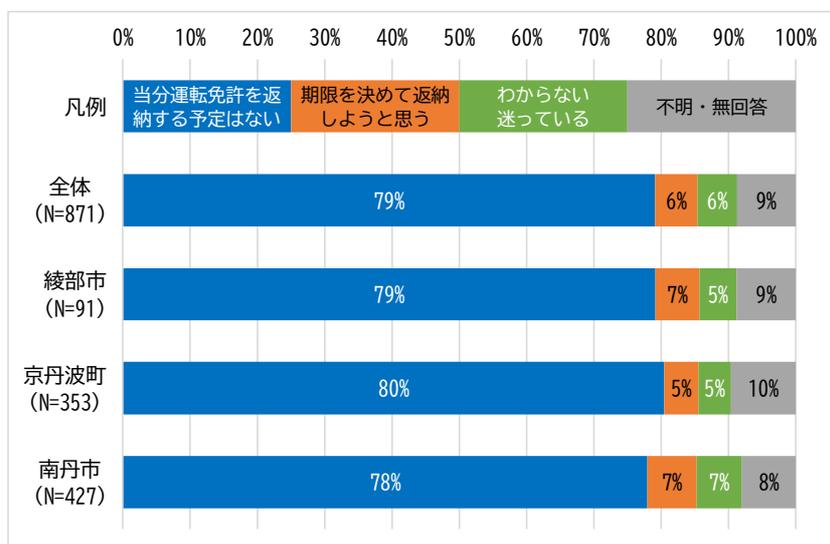
(24) ④ 職業



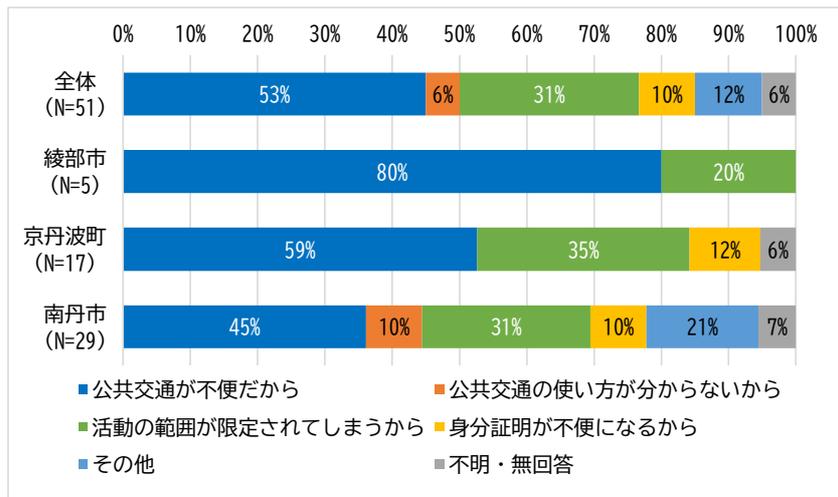
(25) ⑤ 運転免許保有状況



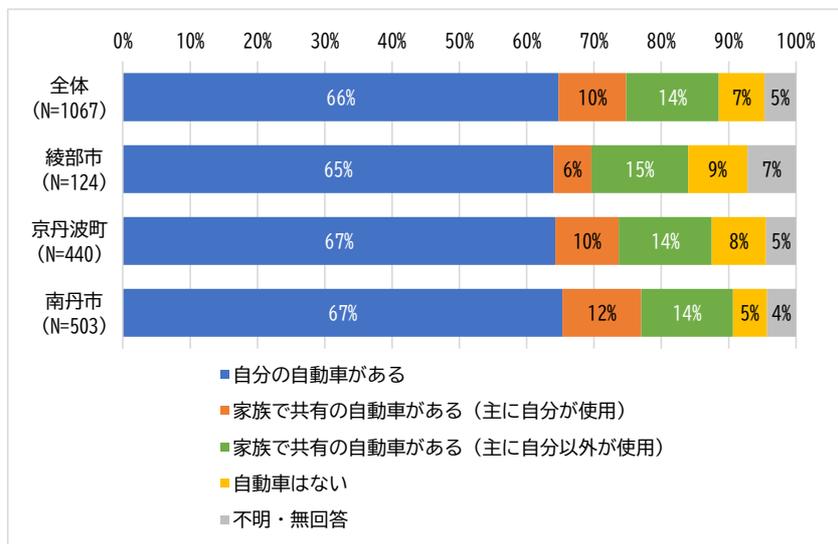
(26) ⑥ 運転免許の返納予定



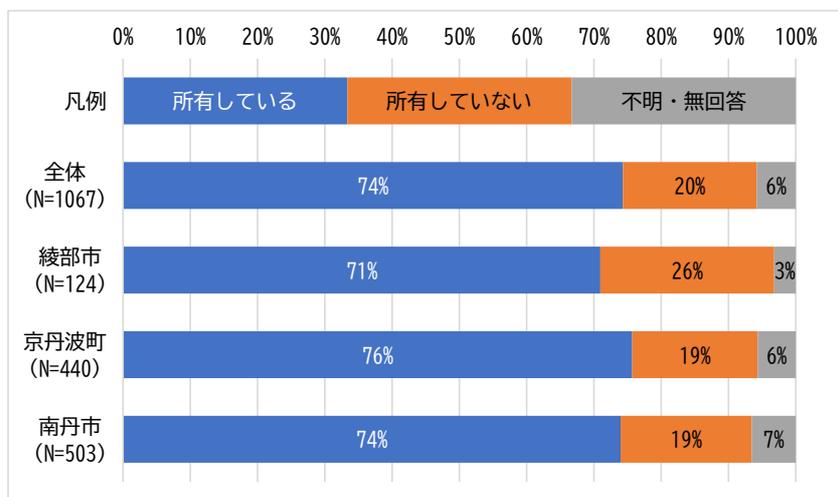
(27) ⑦ 免許返納を迷っている理由



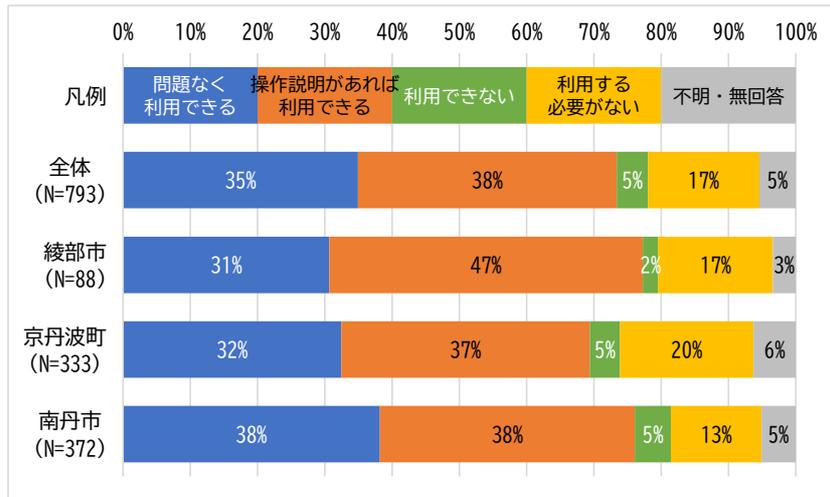
(28) ⑧ 自分が自由に使える車の有無



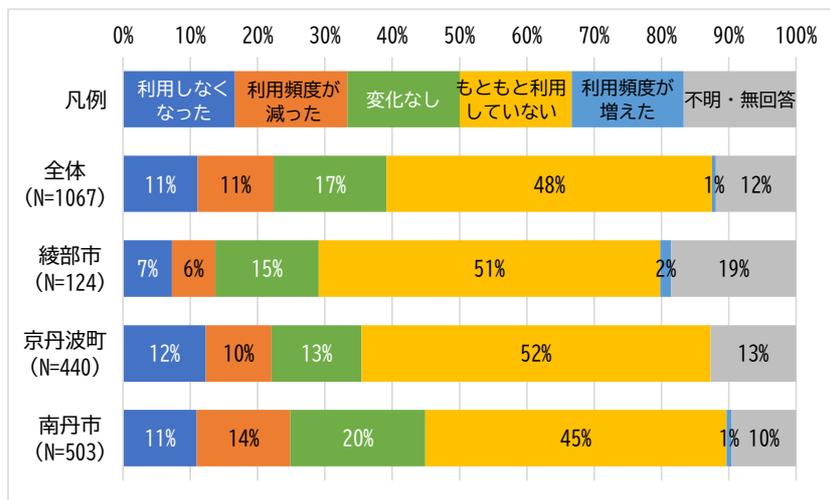
(29) ⑨ スマホ所有状況



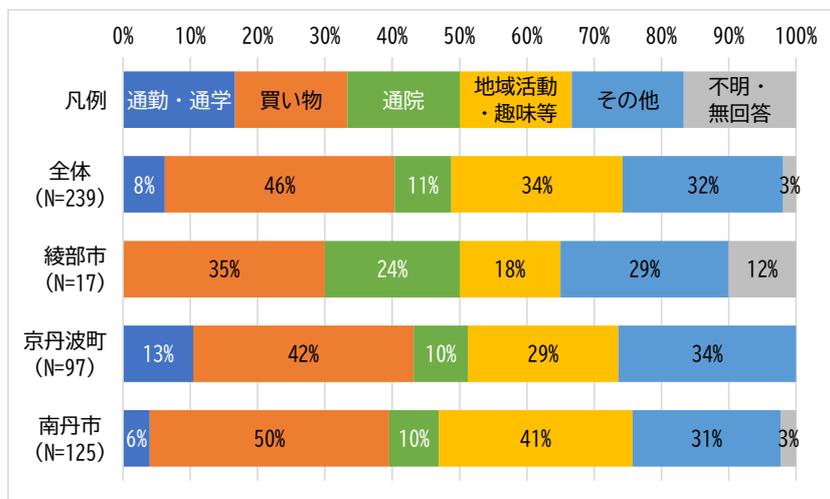
(30) ⑨副問 公共交通の経路検索等が可能なアプリが開発された場合の利用



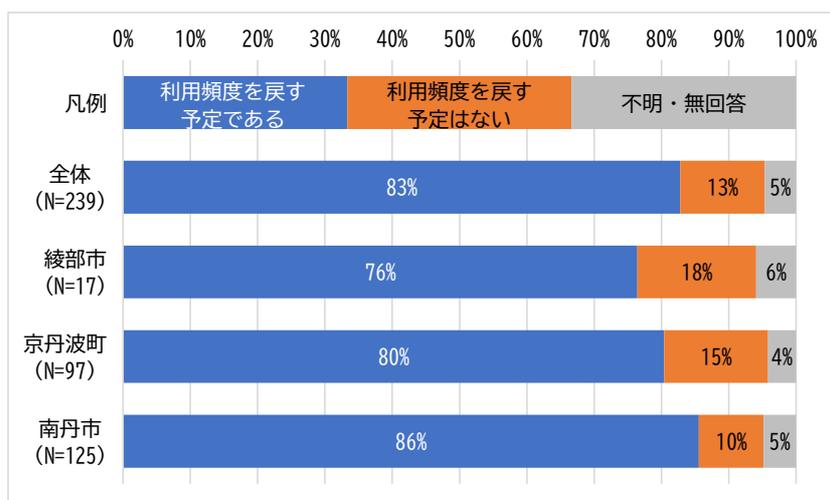
(31) ⑩ コロナ禍の影響による公共交通利用頻度の変化



(32) ⑩副問 1 利用頻度が減った利用目的



(33) ⑩副問2 コロナ禍の収束後に公共交通の利用頻度を戻すか



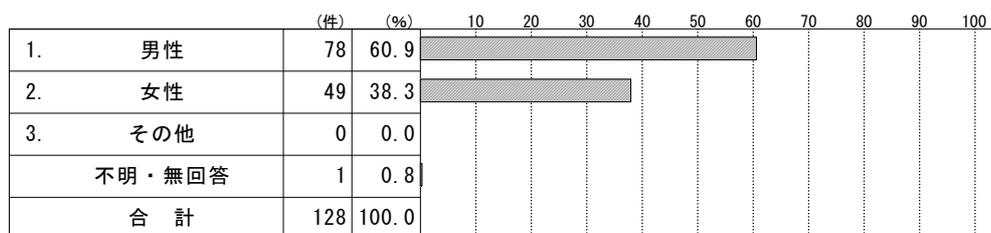
3. 駅利用者アンケート調査

3.1. アンケート実施概要

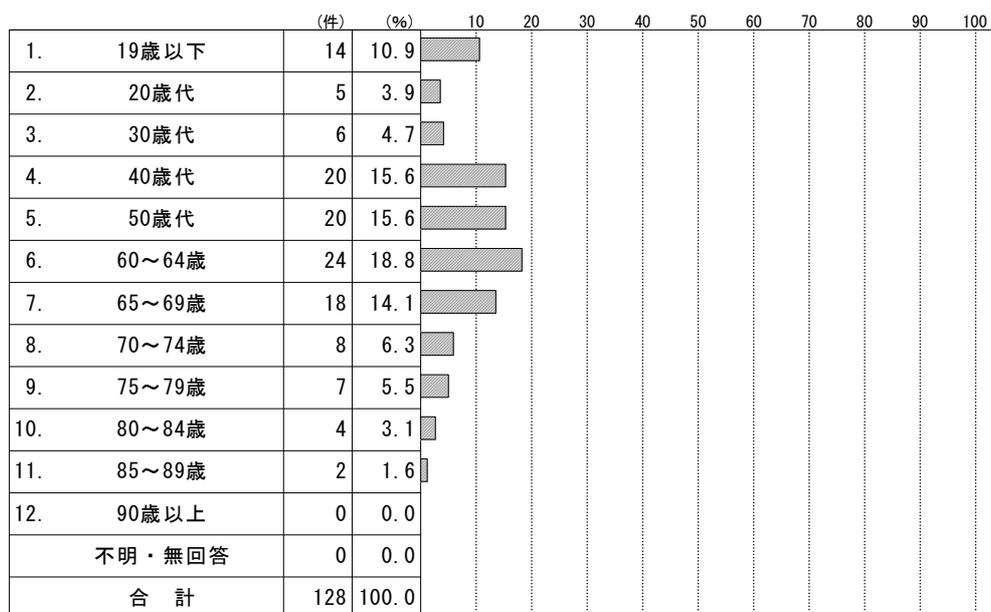
- ・調査対象駅：園部駅、日吉駅、鍼灸大学前駅、胡麻駅、下山駅、和知駅、山家駅
- ・調査対象：上記駅利用者
- ・配布数：園部駅 119 件、日吉駅 120 件、鍼灸大学前駅 120 件、胡麻駅 110 件、下山駅 52 件、和知駅 62 件、山家駅 14 件、合計 597 件
- ・配布方法：調査員による手渡し配布
- ・回収方法：郵送回収
- ・調査時期：令和 3 年 10 月 25 日（月）～11 月 7 日（日）
- ・回収状況：合計 128 件（回収率：21%）

3.2. アンケート結果

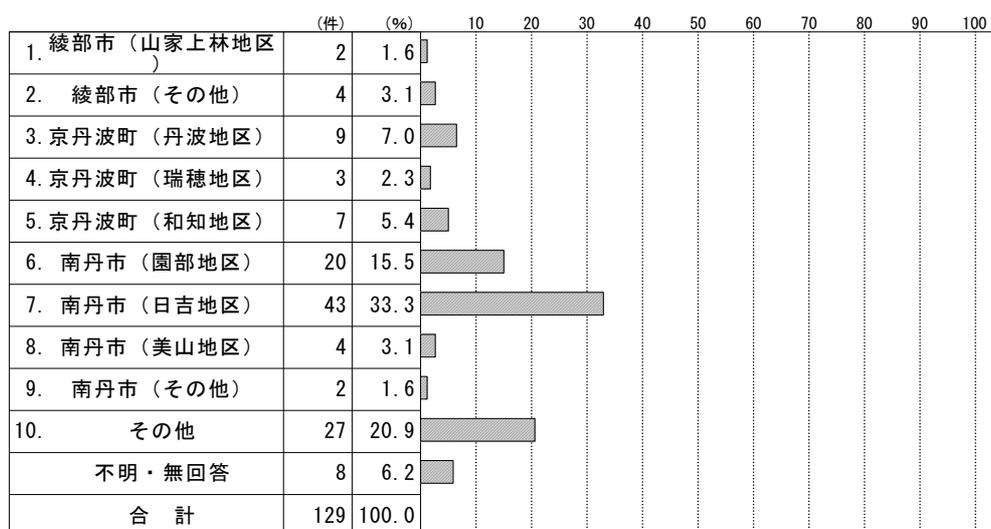
(1) 問1 性別



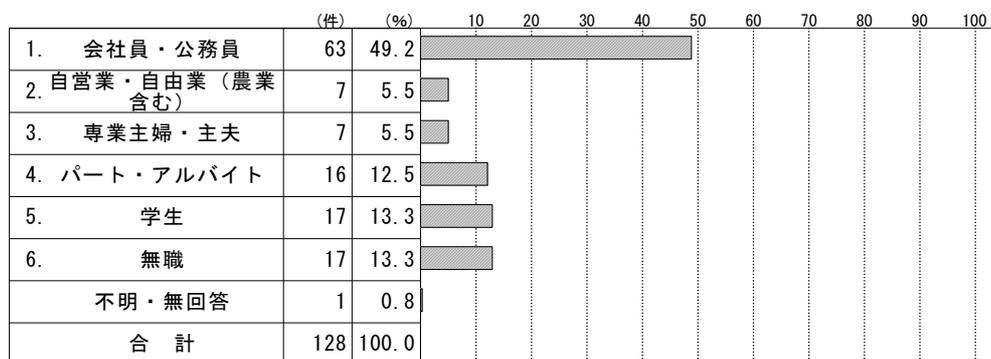
(2) 問2 年齢



(3) 問3 お住まい

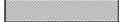


(4) 問4 職業



(5) 問5① 利用した駅（行き）

1) 発駅

		(件)	(%)		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
1.	京都	7	5.4											
2.	綾部	3	2.3											
3.	園部	26	20.2											
4.	下山	9	7.0											
5.	胡麻	27	20.9											
6.	嵯峨	1	0.8											
7.	嵯峨嵐山	2	1.6											
8.	山家	2	1.6											
9.	石山	1	0.8											
10.	千代川	1	0.8											
11.	太秦	1	0.8											
12.	丹波口	1	0.8											
13.	二条	7	5.4											
14.	日吉	16	12.4											
15.	八木	2	1.6											
16.	和知	10	7.8											
17.	鍼灸大学前	2	1.6											
	不明・無回答	11	8.5											
	合計	129	100.0											

2) 着駅

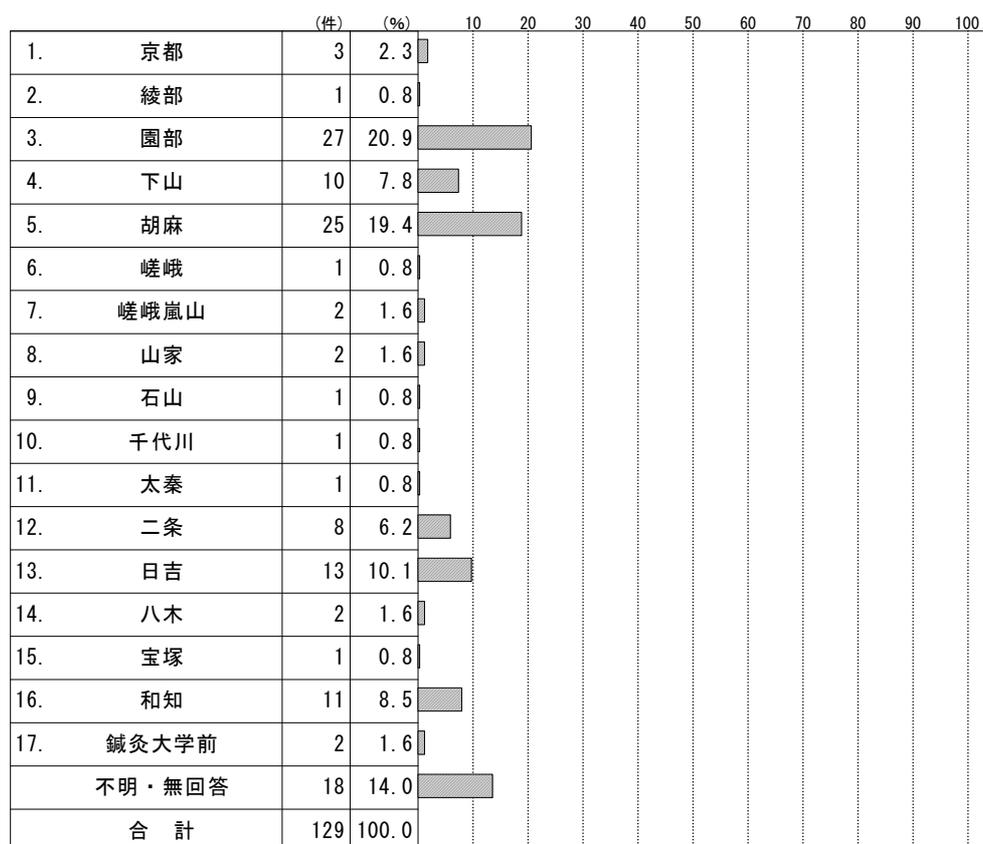
		(件)	(%)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
1.	京都	17	13.2										
2.	大阪	1	0.8										
3.	綾部	3	2.3										
4.	稲荷	1	0.8										
5.	円町	9	7.0										
6.	園部	5	3.9										
7.	下山	1	0.8										
8.	花園	1	0.8										
9.	亀岡	5	3.9										
10.	胡麻	1	0.8										
11.	向日町	1	0.8										
12.	高津	1	0.8										
13.	嵯峨嵐山	1	0.8										
14.	山家	3	2.3										
15.	新大阪	1	0.8										
16.	西大路	1	0.8										
17.	千代川	2	1.6										
18.	草津	1	0.8										
19.	丹波口	3	2.3										
20.	長岡京	1	0.8										
21.	天王寺	1	0.8										
22.	東京	1	0.8										
23.	二条	19	14.7										
24.	日吉	12	9.3										
25.	馬堀	1	0.8										
26.	八木	2	1.6										
27.	福知山	4	3.1										
28.	並河	4	3.1										
29.	嵐山	1	0.8										
30.	和知	3	2.3										
31.	鍼灸大学前	11	8.5										
	不明・無回答	11	8.5										
	合計	129	100.0										

(6) 問5① 利用した駅（帰り）

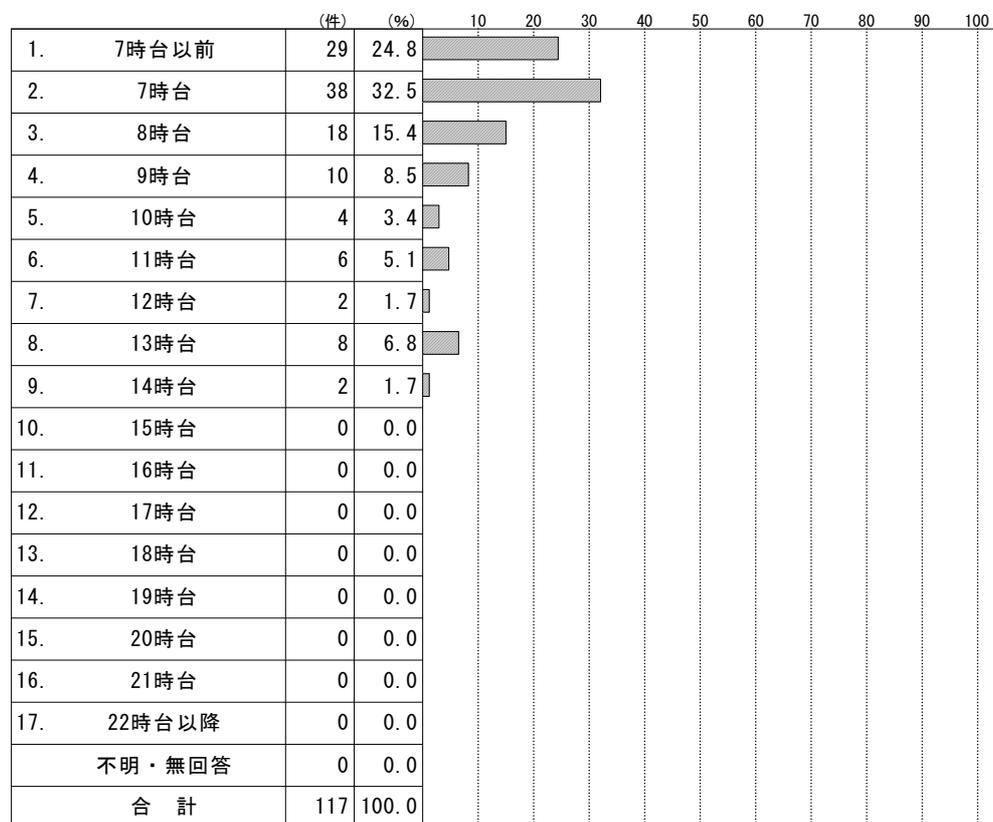
1) 発駅

	(件)	(%)	
1. 京都	14	10.9	
2. 大阪	2	1.6	
3. 綾部	3	2.3	
4. 稻荷	1	0.8	
5. 円町	8	6.2	
6. 園部	5	3.9	
7. 下山	1	0.8	
8. 花園	1	0.8	
9. 亀岡	5	3.9	
10. 胡麻	2	1.6	
11. 向日町	1	0.8	
12. 高津	1	0.8	
13. 嵯峨嵐山	2	1.6	
14. 新大阪	1	0.8	
15. 西大路	1	0.8	
16. 千代川	2	1.6	
17. 丹波口	4	3.1	
18. 長岡京	1	0.8	
19. 天橋立	1	0.8	
20. 二条	17	13.2	
21. 日吉	10	7.8	
22. 馬堀	1	0.8	
23. 梅小路京都西	1	0.8	
24. 八木	3	2.3	
25. 福知山	3	2.3	
26. 並河	4	3.1	
27. 嵐山	1	0.8	
28. 和知	1	0.8	
29. 鍼灸大学前	13	10.1	
不明・無回答	19	14.7	
合計	129	100.0	

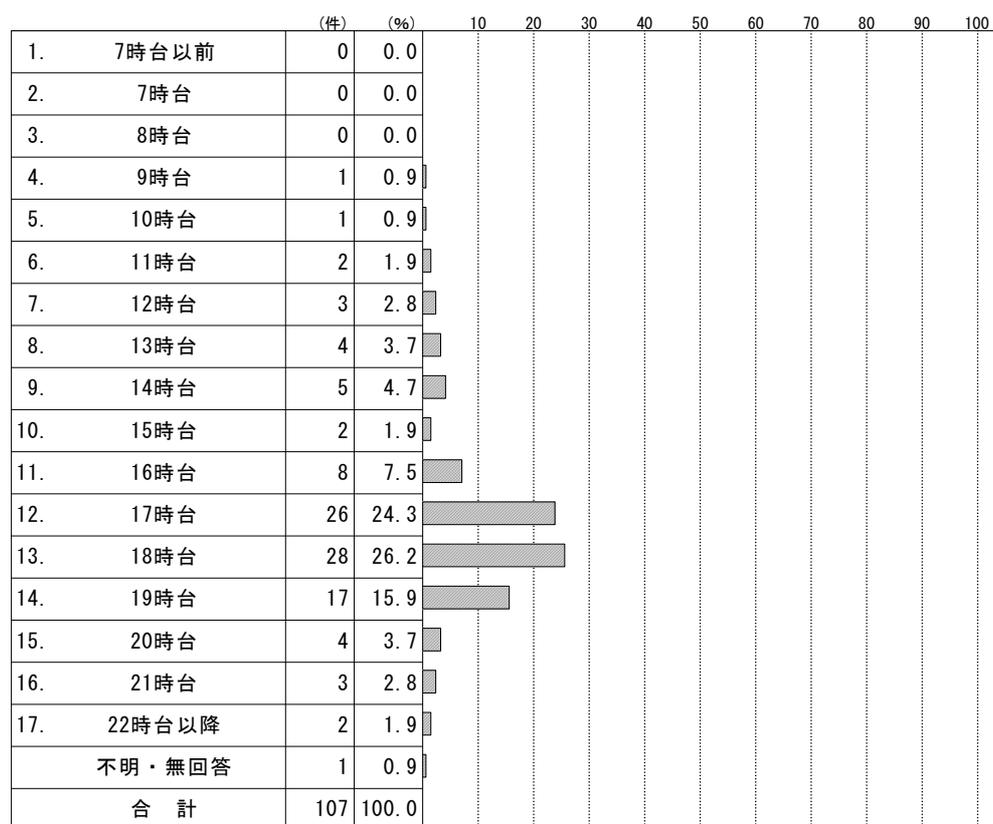
2) 着駅



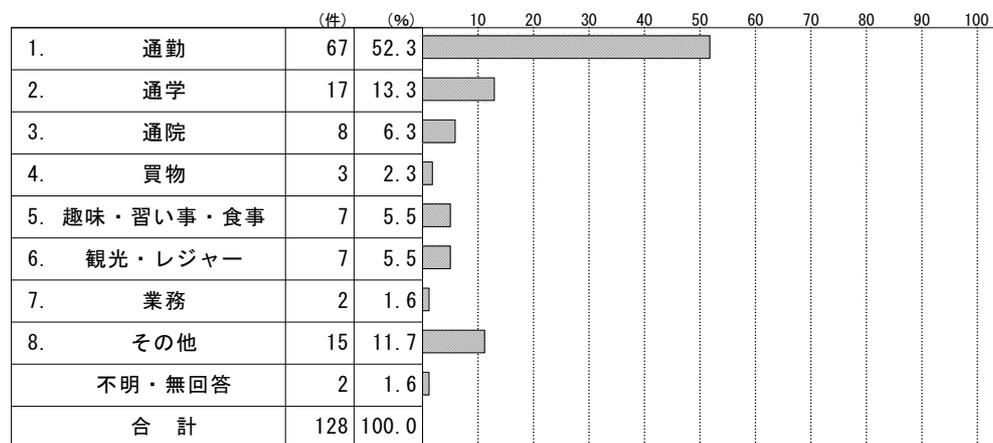
(7) 問5② 利用した時間帯（行き）



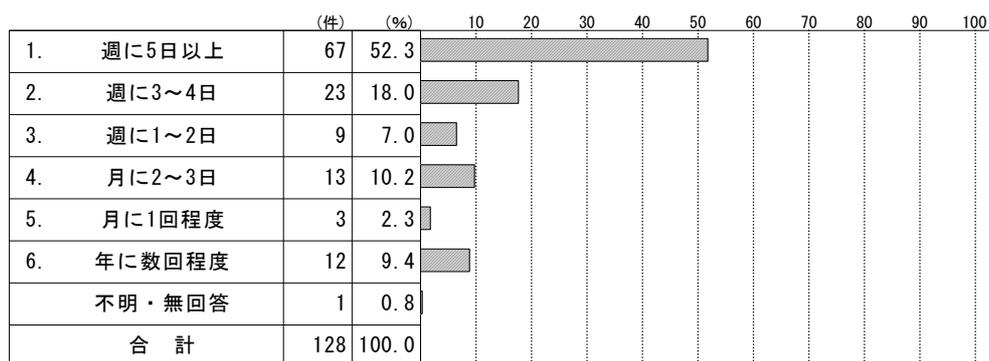
(8) 問5② 利用した時間帯（帰り）



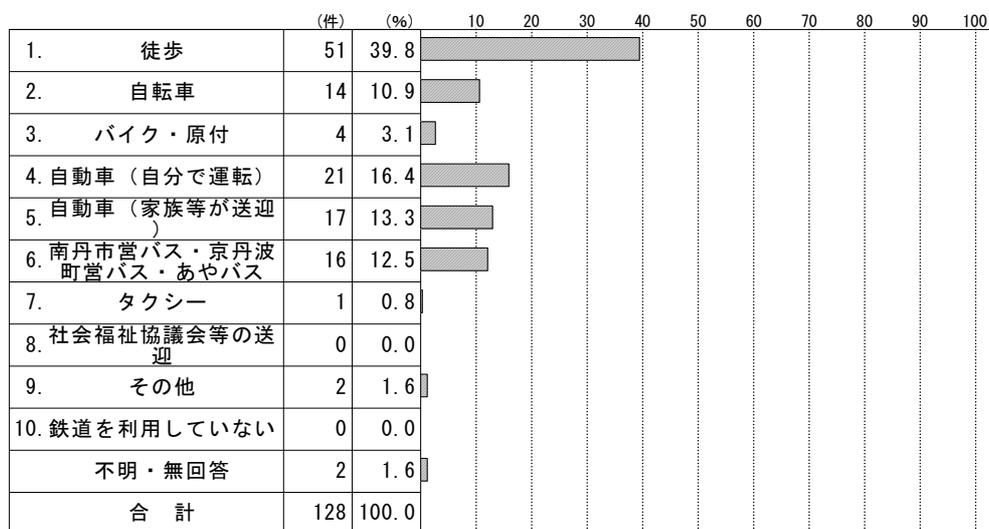
(9) 問5③ 主な目的



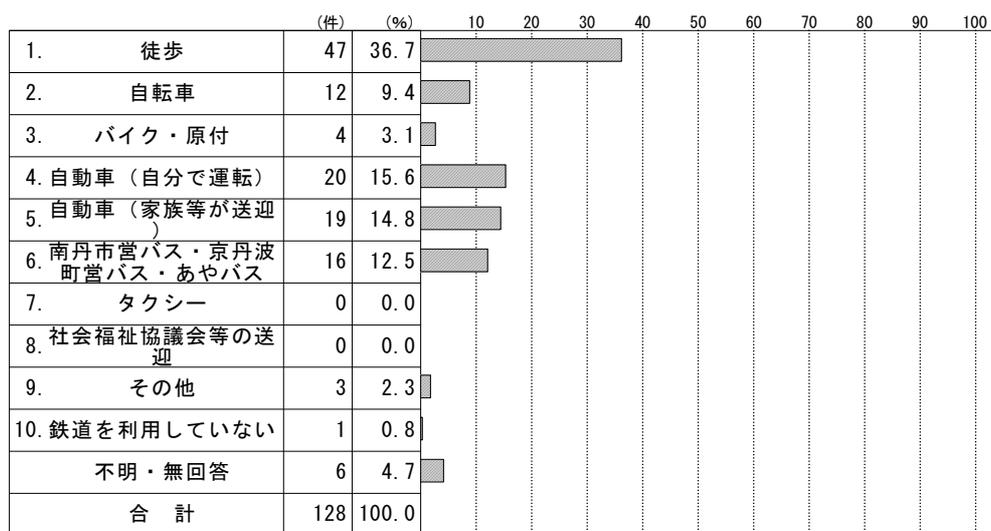
(10) 問5④ 利用頻度



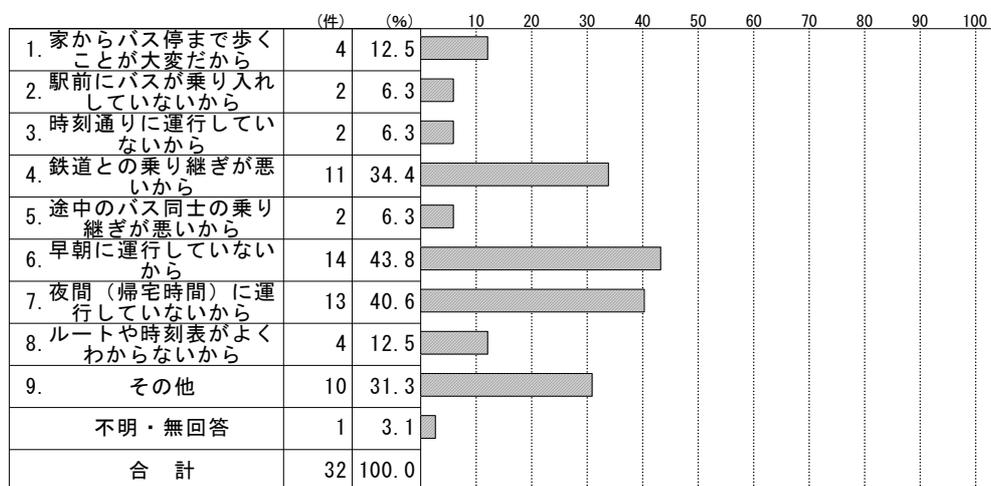
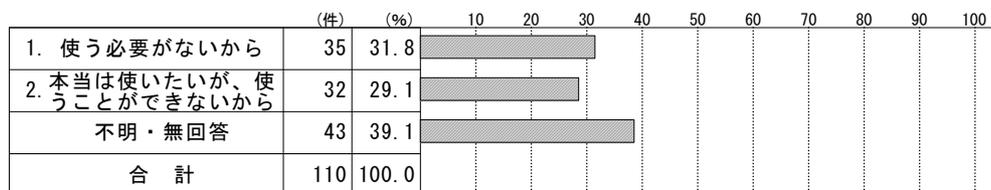
(11) 問5⑤ 駅への移動手段（行き）



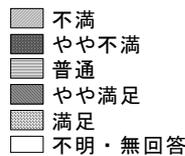
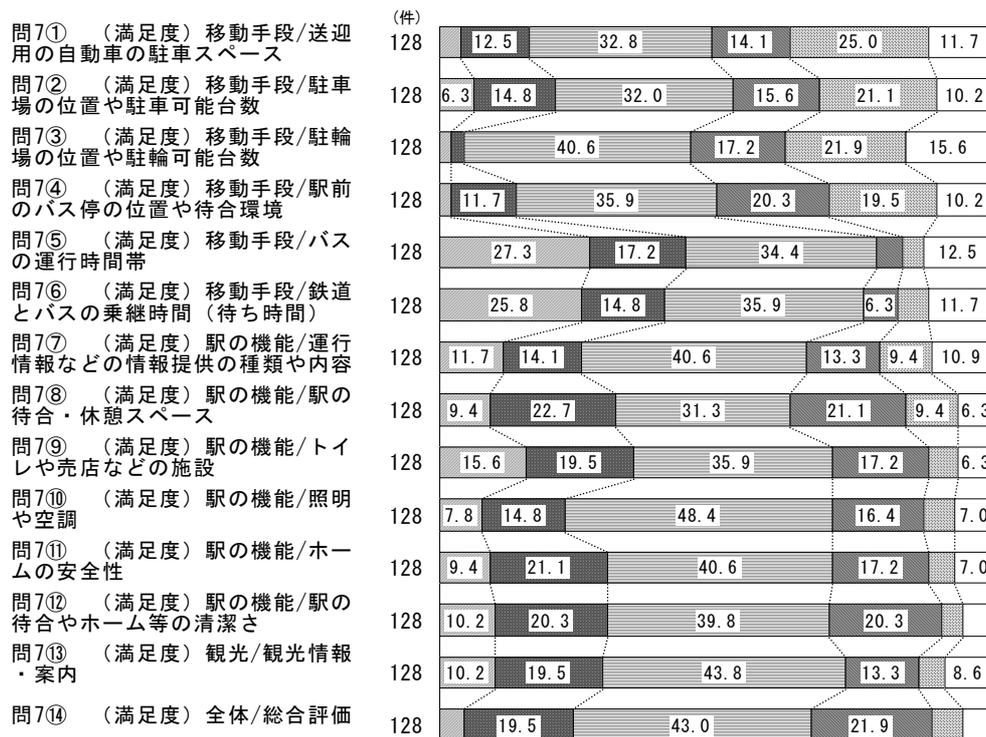
(12) 問5⑤ 駅からの移動手段（帰り）



(13) 問6 駅までの移動手段で公共交通を利用しない理由

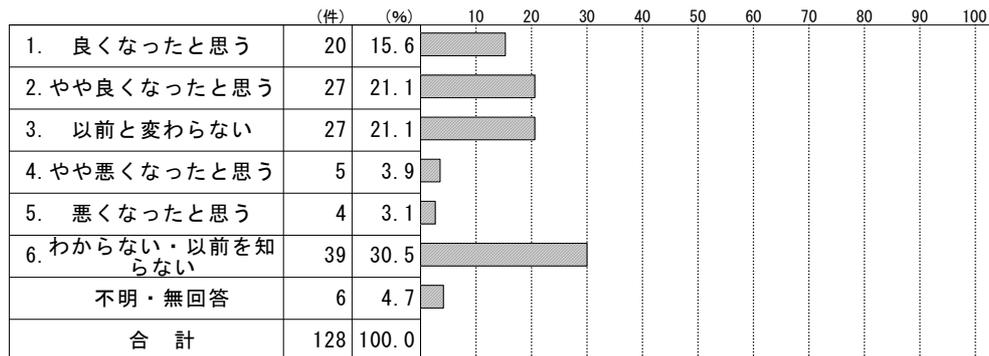


(14) 問7 駅の満足度

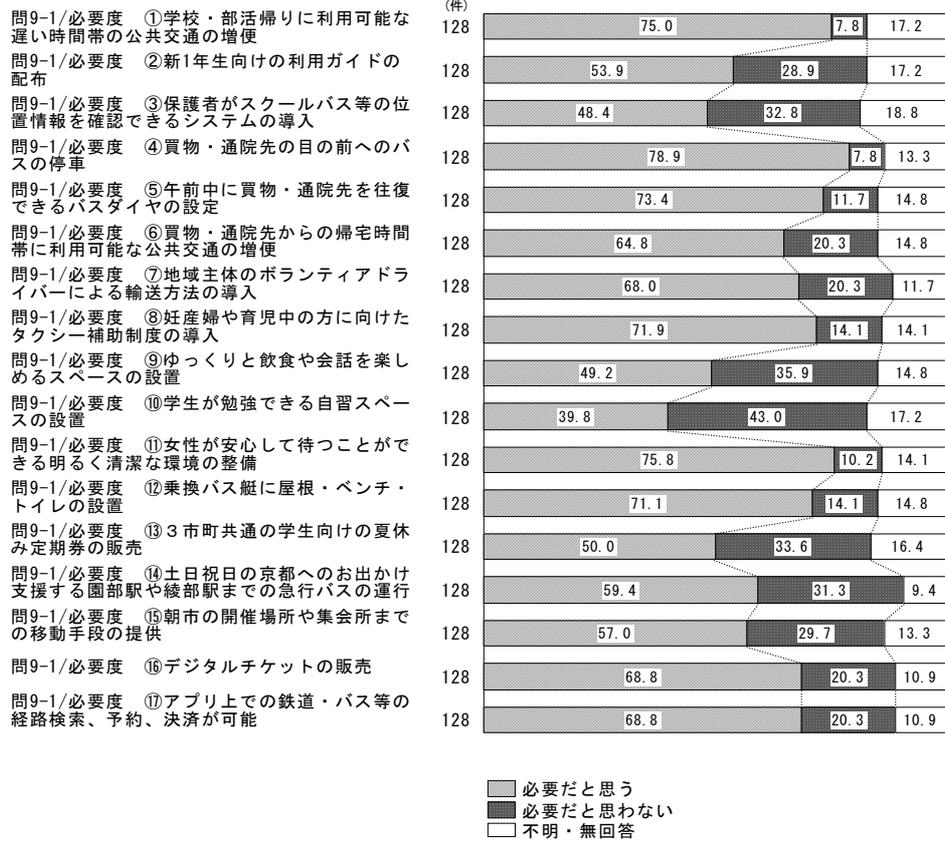


(15) 問8 駅再生プロジェクトの評価

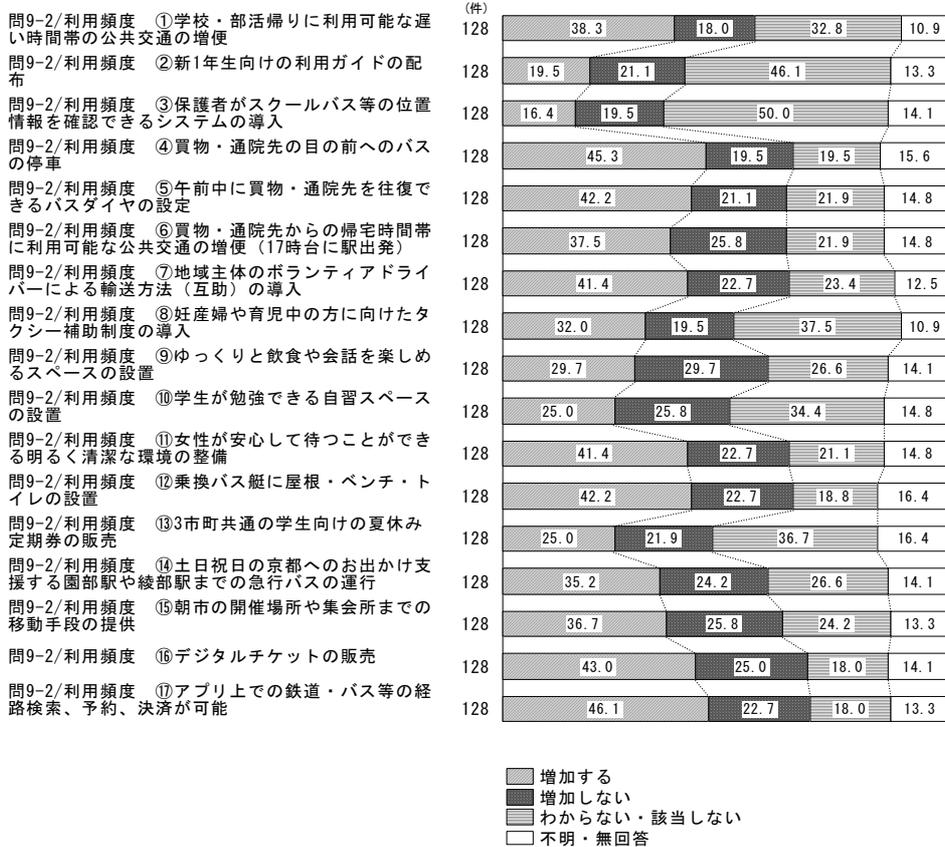
問8 山陰本線の駅は5年前と比べて良くなったか



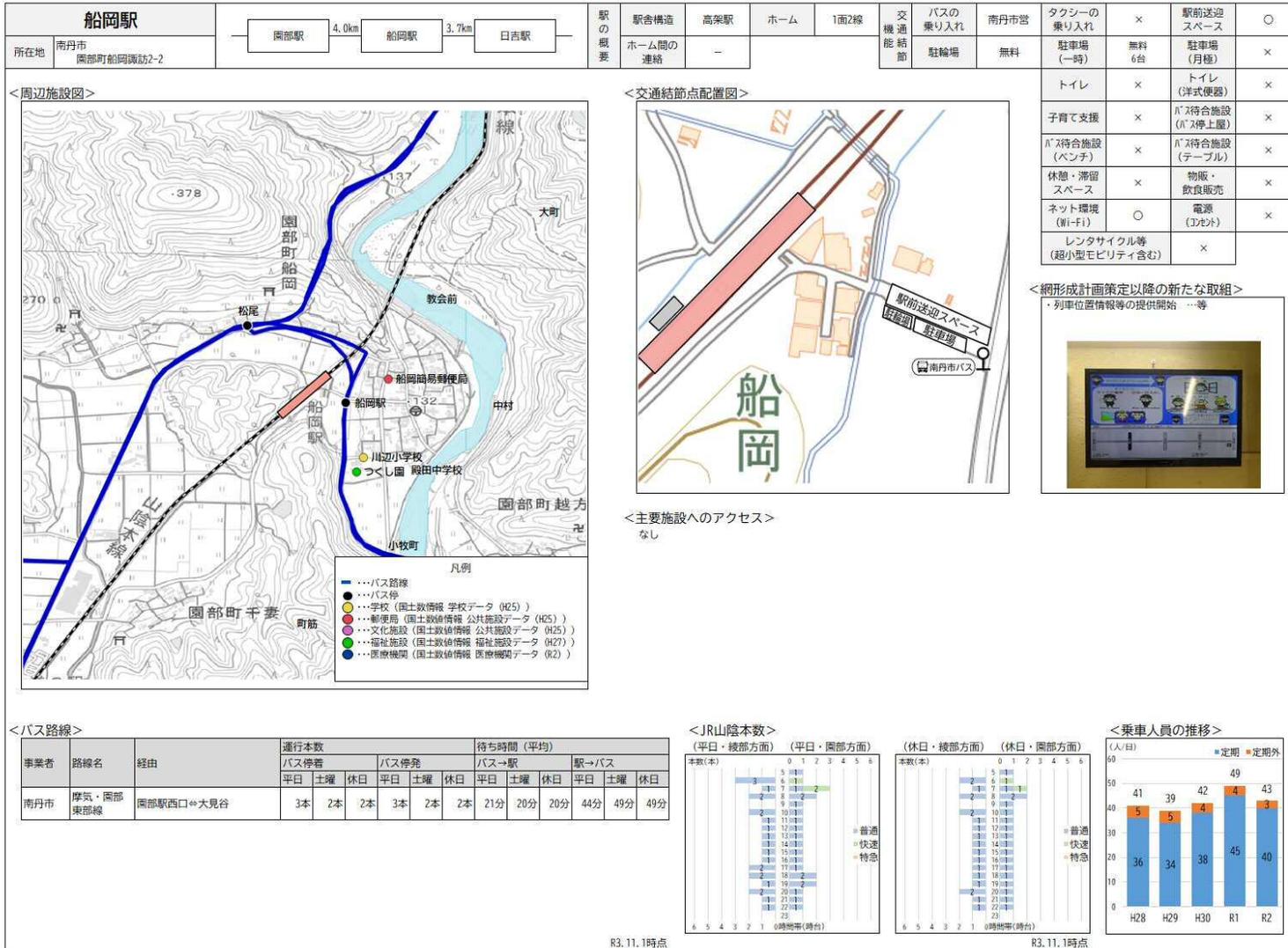
(16) 問9 公共交通利用促進に向けた各施策案の必要性



(17) 問9 公共交通利用促進に向けた各施策案による利用増加の可能性

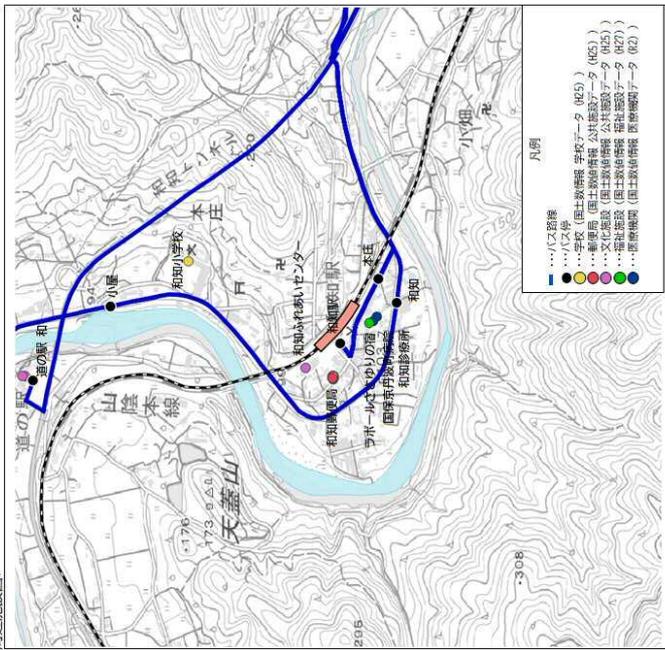


4. JR 山陰本線（船岡駅～山家駅）等の駅施設・駅周辺の状況等

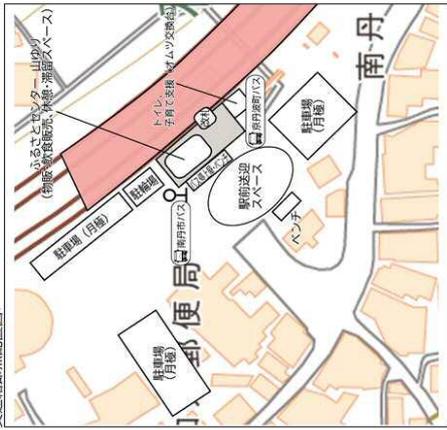


所在地 京丹波町 本庄馬場19-1		和和駅		安徳駅		
		下山駅	和和駅	2.1km	安徳駅	
駅舎構造	地上駅	ホーム	2面3線	交通機能	バス、タクシー、自転車、徒歩	
ホーム間の連絡	跨線橋	ホーム	2面3線	交通機能	バス、タクシー、自転車、徒歩	
駅の概要	駅舎構造	地上駅	ホーム	2面3線	交通機能	バス、タクシー、自転車、徒歩
駅舎構造	ホーム間の連絡	跨線橋	ホーム	2面3線	交通機能	バス、タクシー、自転車、徒歩
駅の概要	駅舎構造	地上駅	ホーム	2面3線	交通機能	バス、タクシー、自転車、徒歩
駅舎構造	ホーム間の連絡	跨線橋	ホーム	2面3線	交通機能	バス、タクシー、自転車、徒歩

＜周辺施設図＞



＜交通結節点配置図＞



駅前送迎スペース	×	タクシーの乗り入れ	×	南丹市営、京丹波町営	バス、タクシー、自転車、徒歩
駐車場(月極)	×	駐車場(一時)	×	無料	無料
トイレ	○	トイレ	○		
トイレ(洋式便座)	○	子育て支援	○		
バス待合施設(バスターム)	○	バス待合施設(ベンチ)	○		
休憩・滞在スペース	○	休憩・滞在スペース	○		
飲食販売	○	ネット環境	○		
電源(コンセント)	×	レンタサイクル等(超小型自転車含む)	×		

＜網形成計画策定以降の新たな取組＞



「駅前生活プロジェクト」の推進(休憩・滞在スペースの強化、自転車(自転車)の整備...等)

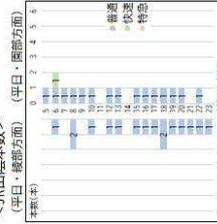
＜主要施設へのアクセス＞

施設名	所要時間	アクセス方法	施設名	所要時間	アクセス方法
京丹波町 和和駅前	約3分	駅→徒歩→目的地	大野が公園	約13分	駅→町営バス長瀬線または市営バス大野線→大野が公園→徒歩→目的地
和和ふれあいセンター	約1分	駅→徒歩→目的地	かたがひわち	約24分	駅→町営バス長瀬線→平野橋17号→徒歩→目的地
道の駅 和	約5分	和和→徒歩→目的地	777/川-2がち	約27分	駅→町営バス長瀬線→長瀬17号→徒歩→目的地
京丹波町病院 和和診療所	約2分	駅→徒歩→目的地			
わらし山郵便の森	約12分	駅→町営バス長瀬線→道の駅和和→徒歩→目的地			

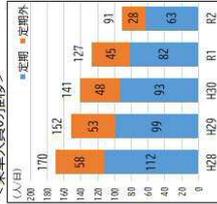
＜バス路線＞

事業者	路線名	運行本数		待ち時間(平均)		バス停発		バス→駅		駅→バス	
		平日	土曜	平日	土曜	平日	土曜	平日	土曜	平日	土曜
西丹市	本野線	4本	3本	4分	4分	4本	4本	3分	2分	4分	6分
京丹波町	丹波和和線	7本	5本	3分	2分	4本	4本	3分	2分	2分	19分
京丹波町	船山和和線	2本	2本	2分	2分	2本	2本	2分	2分	2分	4分
京丹波町	長瀬線	6本	3本	3分	3分	5本	3本	3分	3分	5分	5分
京丹波町	和和線⇔大野が	5本	3本	3分	2分	5本	3本	4分	4分	5分	5分
京丹波町	上乙見線	2本	1本	1分	1分	4本	2本	2分	2分	2分	5分
京丹波町	道の駅和和⇔道の駅和	3本	3本	3分	3分	4本	4本	3分	3分	3分	5分

＜凡山陰本数＞



＜乗車人員の推移＞

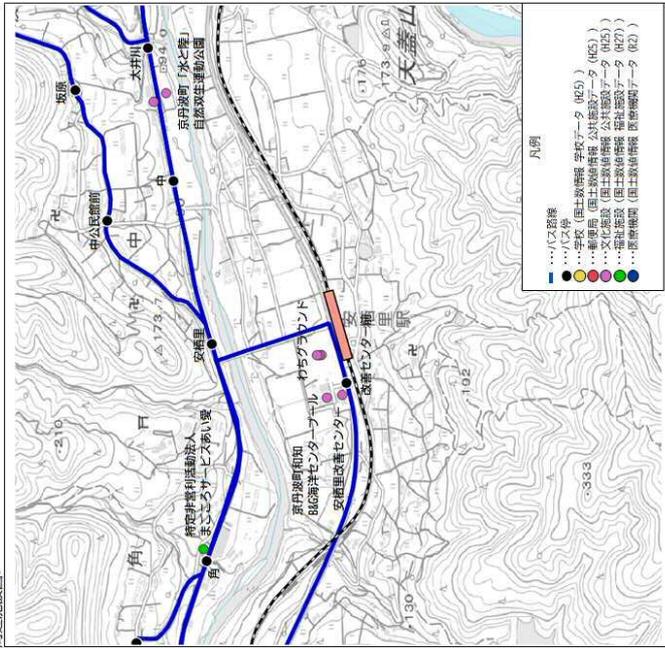


R3.11.1時点

R3.11.1時点

安栖里駅		和加駅	2.1km	安栖里駅	4.8km	立本駅
所在地	京丹波町 安栖里駅北2-2					

<周辺施設図>



<交通結節点配置図>



駅舎構造 ホーム間の 連絡	地上駅 7ヶ所11ヶ	ホーム	2面2線	交通 機能 設備	バスの 乗り入れ 駐輪場	タクシーの 乗り入れ 駐車場 (一時)	駅前送迎 スペース 駐車場 (月極)	○
						トイレ	トイレ (洋式便所)	×
						子育て支援	バス待合施設 (バスター上屋)	×
						バス待合施設 (ベンチ)	バス待合施設 (テーブル)	×
						休憩・滞在 スペース	物販・ 飲食販売	×
						ネット環境	電源 (コンセント)	×
						レンタサイクル等 (超小型モビリティ含む)		×

<網形成計画確定以降の新たな取組>

1.列車位置情報等の提供開始 一等



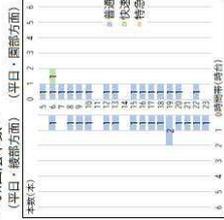
<主要施設へのアクセス>

施設名	所要時間	アクセス方法
わかづがた	約4分	駅→徒歩→目的地

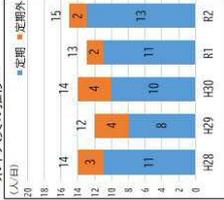
<バス路線>

なし
※最寄りバス停は改善センター前（才馬大蔵線）。駅より徒歩で約4分。

<R山陰本数>



<乗車人員の推移>

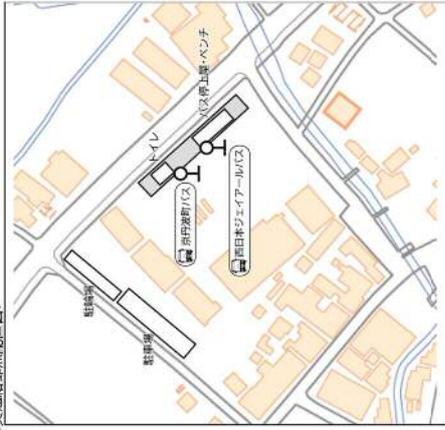


R3.11.1時点

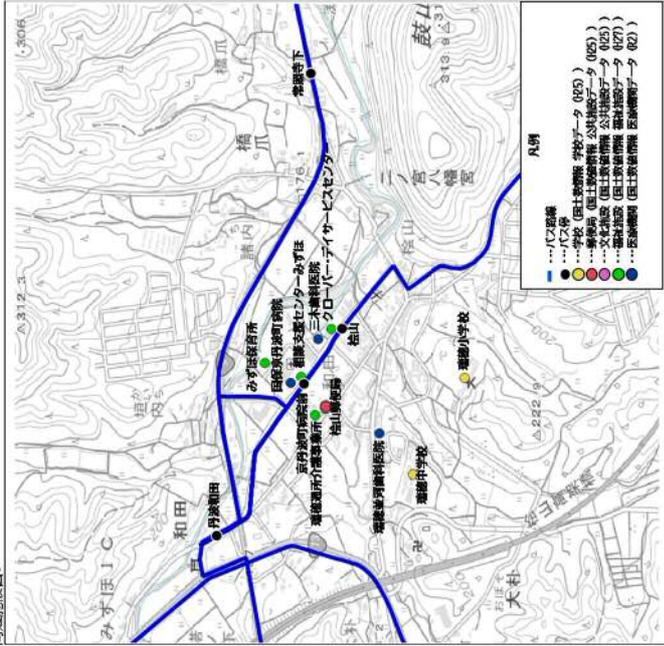
R3.11.1時点

松山（バス停） 所在地 京丹波町 標高松山37.2		駅舎構造 ホーム線の 連続	ホーム	交 差 点 の 種 別	バスの 乗り入れ 設備	京丹波町 窓口乗降	タクシーの 乗り入れ 設備 (一時)	駅前送迎 スペース 駐車場 (月夜)	—
—	—	—	—	—	駐車場	無料	駐車場 11台	×	—
—	—	—	—	—	バス 乗り入れ	無料	トイレ	○	○

<交通結節点配置図>



<周辺地図>



<網形形成計画決定以降の新たな取組>



<主要施設へのアクセス>

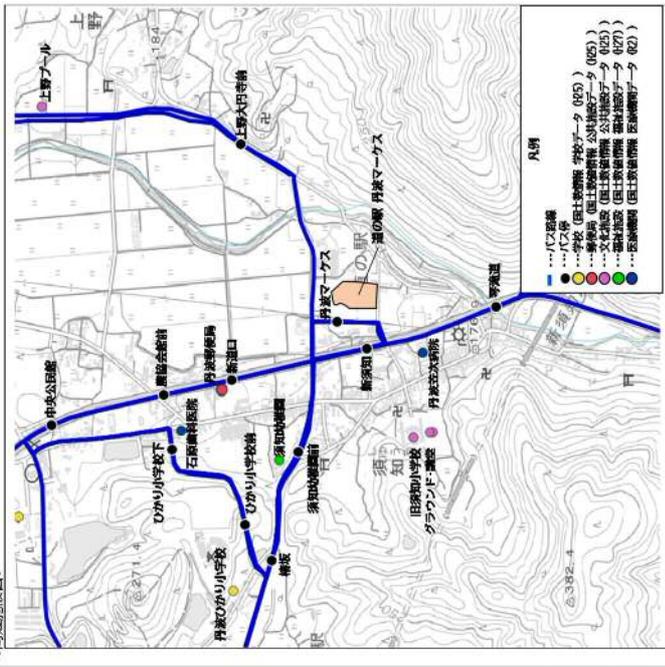
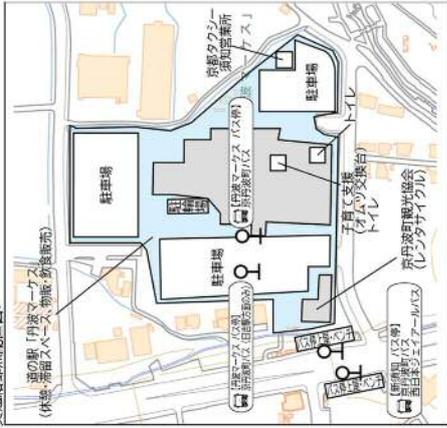
施設名	所要時間	アクセス方法
京丹波町役場 福祉支所	約9分	バス停→徒歩→目的地
止村団地のみずほ	約9分	バス停→徒歩→目的地
滝尾児童センター	約9分	バス停→京丹波町 丸尾団地 →目的地
道の駅 道の里 さち ひた	約9分	バス停→町営バス 津原谷線 →道の 駅さちひた 徒歩→目的地
京丹波町庁舎	約9分	バス停→徒歩→目的地

<バス路線> ※付 ちの関山、地域の基幹交通である関山との待ち時間を短縮

事業者	路線名	終止	運行本数		待ち時間(平均)		バス→駅		駅→バス	
			平日	土曜	平日	土曜	平日	土曜	平日	土曜
西日本バス	関山線	関山	20本	20本	—	—	—	—	—	—
京丹波町	丹波松山線	京丹波町 松山駅前	4本	4本	40分	40分	42分	42分	42分	42分
京丹波町	丹波松山線	京丹波町 松山駅前	6本	5本	51分	39分	42分	42分	42分	42分
京丹波町	松山線	松山駅前	2本	2本	62分	62分	57分	57分	57分	57分
京丹波町	小野線	松山駅前	8本	5本	47分	53分	73分	73分	73分	73分
京丹波町	関山線	松山駅前	5本	4本	37分	42分	58分	58分	58分	58分

丹波マークス (バス停)		駅の概要		駅舎構造		ホーム		交通		タクシーの乗り入れ		駅前送迎スペース	
所在地	京丹波町 浜田邑町33-5	ホーム間の距離	乗車	駅舎構造	ホーム間の距離	ホーム	ホーム	交通	交通	タクシーの乗り入れ	タクシーの乗り入れ	駅前送迎スペース	駅前送迎スペース

<交通結節点配置図>



<細形設計画決定以降の新たな取組>
 バスの新たな乗り入れ(左側は旧の駅舎)
 ・京丹波町観光協会にレンタサイクル設置 ...等



<レンタサイクルは京丹波町観光協会内に保管

<主要施設へのアクセス>

施設名	所要時間	アクセス方法	施設名	所要時間	アクセス方法
京丹波町役場	約9分	丹波山線→丹波山線→山線→目的地	京丹波町立南小学校	約13分	丹波山線→丹波山線→山線→目的地
牛久公民館	約9分	丹波山線→丹波山線→山線→目的地	丹波並立公園	約9分	丹波山線→丹波山線→山線→目的地
道の駅 丹波マークス	0分	徒歩	京丹波町立自然運動公園	約9分	丹波山線→丹波山線→山線→目的地
道の駅 山崎の里	約9分	丹波山線→丹波山線→山線→目的地			

<バス路線> ※付添い図は、乗上車を他路線へ乗り換えて運行本数の多い丹波山線との待ち時間を記載

事業者	路線名	駅止	運行本数		待ち時間(平均)	
			バス専用	バス乗降	バス→駅	駅→バス
京丹波町	丹波山線	丹波山線	平日	平日	平日	平日
			土曜	土曜	土曜	土曜
京丹波町	丹波山線	丹波山線	平日	平日	平日	平日
			土曜	土曜	土曜	土曜
京丹波町	丹波山線	丹波山線	平日	平日	平日	平日
			土曜	土曜	土曜	土曜
京丹波町	丹波山線	丹波山線	平日	平日	平日	平日
			土曜	土曜	土曜	土曜
京丹波町	丹波山線	丹波山線	平日	平日	平日	平日
			土曜	土曜	土曜	土曜
京丹波町	丹波山線	丹波山線	平日	平日	平日	平日
			土曜	土曜	土曜	土曜

5. 施策目標の達成状況を評価する数値目標の算定

5.1. 目標算定の基礎となる数値の設定

5.1.1. R1年およびR8年の人口

まず市町別・5歳階級人口のR1年に対するR8年の人口増減率を、次のように推計する。

<p>・R1年人口 2015（H27）年および2020（R2）年国勢調査の人口を線形補間し、次式の通り2019（R1）年値を求める。 $(2019 \text{ 年値}) = (2015 \text{ 年値}) + 4 \times \{(2020 \text{ 年値}) - (2015 \text{ 年値})\} \div 5$</p> <p>・R8年人口 国立社会保障・人口問題研究所による2025（R7）年および2030（R12）年の地域別将来推計人口推計値（平成30年3月推計）を線形補間し、次式の通り2026（R8）年値を求める。 $(2026 \text{ 年値}) = (2025 \text{ 年値}) + \{(2030 \text{ 年値}) - (2025 \text{ 年値})\} \div 5$ →R1年に対するR8年の人口増減率=R8年人口÷R1年人口</p>

R1年に対するR8年の人口の増減率は、次の通りである。

	綾部市	南丹市	京丹波町	3市町計
総人口	0.90	0.90	0.88	0.90
15～64歳	0.90	0.86	0.84	0.87
15歳以上	0.92	0.91	0.89	0.91
20～49歳	0.82	0.82	0.80	0.82

次に市町別・年齢5歳階級別に、R1年の住民基本台帳人口に上記の方法で求めた増減率を乗じて、市町別・年齢5歳階級別の将来人口（R8年）を推計する。住民基本台帳人口を用いるのは、綾部市は上林および山家地区、南丹市は旧日吉町および旧美山町の人口に限るためである。下表は、算出で用いる総人口、15歳以上人口、生産年齢（15～64歳）人口、若年層（20～49歳）人口である。

	綾部市 (山家・上林)		南丹市 (日吉・美山)		京丹波町 (全域)		3市町計 (計画区域)	
	R1年	R8年	R1年	R8年	R1年	R8年	R1年	R8年
総人口	3,385	3,051	8,361	7,493	13,789	12,106	25,535	22,650
15～64歳	1,358	1,232	3,935	3,454	6,755	5,661	12,048	10,347
15歳以上	3,184	3,005	7,646	7,166	12,636	11,251	23,466	21,422
20～49歳	663	542	1,888	1,555	3,517	2,813	6,068	4,909

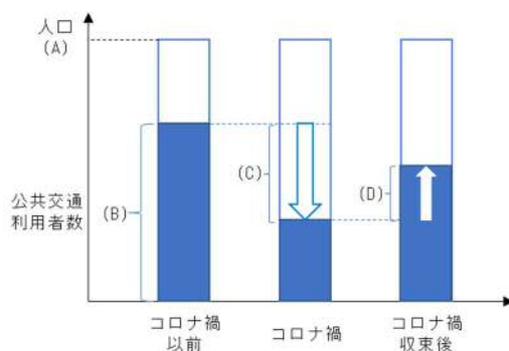
(単位：人)

5.1.2. コロナ禍収束後の公共交通利用回復率

本計画策定にあたって実施した住民アンケート（2章参照）の結果を用いる。表中の人数は、各地域・年代毎の回答者数と人口との比を用いて、アンケートの回答者数を拡大したものである。

コロナ禍の発生前（2019（R1）年）に公共交通を利用していた人のうち、「コロナ禍の収束後には、以前と同様に公共交通を利用する予定だ」と回答した人の割合 $\{(B-C) + D\} \div B$ は、約9割であった。この結果を踏まえ、コロナ禍収束後（R8年）の公共交通利用者数は発生以前（R1年）の9割に減少すると仮定する。

	綾部市	南丹市	京丹波町	3市町計
A：対象地域の人口（参考）（人）	3,108	20,216	12,392	35,716
B：コロナ禍以前に、公共交通を利用していた（人）	972	10,026	4,585	15,584
C：コロナ禍を受けて公共交通の利用頻度が減少した（人）	349	5,136	2,918	8,404
D：コロナ禍を受けて公共交通の利用頻度が減少したが、収束後には利用頻度を戻す予定（人）	270	4,302	2,470	7,042
コロナ禍収束後の公共交通利用回復率 $\{(B-C) + D\} \div B$	0.92	0.92	0.90	0.91



5.2. 数値目標の算定方法

5.2.1. 公共交通の利用者数

5.1.1 で示した通り、沿線3市町の人口は将来にかけて減少することが見込まれている。また令和2年以降のコロナ禍では公共交通の利用者数は大きく減少しており、5.1.2 等で示した通りその収束後にも、公共交通の利用はコロナ禍以前の水準には戻らないと考えられる。これらを踏まえ公共交通利用者数の将来値を、次の通り仮定する。

公共交通利用者数 (R8年)

$$= \text{公共交通利用者数 (R1年)} \times (\text{R1年} \rightarrow \text{R8年の15歳以上人口増減率}) \times (\text{コロナ禍収束後の公共交通利用回復率})$$

※利用者数データの最新値はR2年であるが、コロナ禍の影響を大きく受けていると考えられるため、R1年値を用いる。

※利用者数に乗ずる人口増減率は、JR山陰本線は3市町、各市町が主体となって運行するバスは当該市町、中京交通園福線は京丹波町とし、また以降同様とする。

この方法によって求めた各路線の利用者数の将来値 (R8年) (単位：人) は次の通りである。

		基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	将来値 (R8年)
JR山陰本線(園部～綾部)		453,840	352,955	373,034
あやバス	上林線	71,659	61,195	59,424
	於見市野瀬線	6,790	5,745	5,631
南丹市営 バス	知井線	2,446	2,883	2,014
	芦生線・佐々里線	315	121	259
	大野線	6,602	5,504	5,435
	鶴ヶ岡線	3,473	2,761	2,859
	知見線・河内谷線	46	153	38
	福居線	129	254	106
	京北線	13,431	10,285	11,058
	世木線	5,576	3,183	4,591
	胡麻線・志和賀線	9,403	6,560	7,741
	五ヶ荘線・美山園部線	65,654	47,854	54,053
ぐるりんバス	摩気・園部東部線	9,953	8,362	8,194
京丹波町営 バス	丹波和知線	34,031	26,175	27,276
	丹波桧山線	16,304	13,388	13,068
	高原下山線	18,187	16,043	14,577
	竹野線	2,989	2,334	2,396
	質美線	14,172	12,800	11,359

	小野鎌谷線	16,216	12,143	12,997
	猪鼻戸津川線	13,991	10,198	11,214
	仏主線	7,574	5,366	6,071
	上乙見線	4,237	3,616	3,396
	長瀬線	6,074	5,328	4,868
	才原大簾線・才原線	11,649	8,519	9,337
	桧山和知線	453	443	363
	道の駅和線	74	66	59
	丹波日吉線	(1,160※1)	1,160	930
中京交通	園福線(園部駅東口～桧山)※2	-	-	82,276
	園福線(桧山～下ノ段)※2	-	-	21,939
(参考) 西日本ジェイ アールバス	園福線(園部～桧山)	102,653	77,209	82,276
	園福線(桧山～福知山)	60,258	57,827	48,296

※1 京丹波町営バス「丹波日吉線」の現況値（R2年）は、運行を開始した令和2年10月から1年間の値である。またこの値を丹波日吉線の基準値としても用いる。

※2 令和6年4月1日からの運行を予定している中京交通園福線については、令和6年3月31日までの運行事業者である西日本ジェイアールバスの本計画策定当時のR8年将来値を据え置きし、基準値及び現況値は運行実績がないため、「-」としている。

園福線（桧山～下ノ段）については、運行距離が短くなることから、令和5年6月に行った園福線の乗降調査結果をもとに、「桧山～下ノ段 乗降客数」/「桧山～福知山 乗降客数」でR8年将来値を案分し算出した。

(参考1) 令和5年6月20日西日本ジェイアールバス園福線乗降調査結果

乗降者数	桧山～下ノ段	桧山～福知山
上り(桧山→福知山)	65	144
下り(福知山→桧山)	74	162
計	139	306

(参考2) 中京交通園福線（桧山～下ノ段）R8年将来値推計

$$\text{式) } 48,296 \text{ 人} \times (139 \text{ 人}/306 \text{ 人}) = \underline{21,939 \text{ 人}}$$

5.2.2. 利用者あたりの公的資金投入額

経常収益は利用者数に比例して減少、経常費用はR1年の金額を維持すると仮定し、その差から欠損額（公的資金投入額）の将来値を求め、さらにこれを利用者数の将来値で除して算定する。

$$\text{経常収益 (R8年)} = \text{経常収益 (R1年)} \times (\text{R1年} \rightarrow \text{R8年の利用者数増減率})$$

$$\text{経常費用 (R8年)} = \text{経常費用 (R1年)}$$

$$\text{公的資金投入額 (R8年)} = \text{経常費用 (R8年)} - \text{経常収益 (R8年)}$$

$$\rightarrow \text{利用者あたりの公的資金投入額 (R8年)} = \text{公的資金投入額 (R8年)} \div \text{利用者数 (R8年)}$$

経常収益および経常費用は次の表に示す通りである。

		基準値(R1年)		現況値(R2年)		将来値(R8年)	
		経常 収益 (千円)	経常 費用 (千円)	経常 収益 (千円)	経常 費用 (千円)	経常 収益 (千円)	経常 費用 (千円)
あやバス	上林線	13,512	51,946	10,468	51,738	11,205	51,946
	於見市野瀬線	1,146	10,870	930	10,826	950	10,870
南丹市営 バス	知井線	444	9,998	392	9,747	366	9,998
	芦生線・佐々里線	75	17,284	53	13,479	61	17,284
	大野線	806	17,438	734	20,293	663	17,438
	鶴ヶ岡線	258	9,632	227	9,367	212	9,632
	知見線・河内谷線	2,739	6,408	1,993	5,158	2,255	6,408
	福居線	26	2,932	33	3,213	21	2,932
	京北線	3,932	21,242	3,912	23,375	3,237	21,242
	世木線	217	5,368	230	6,307	179	5,368
	胡麻線・志和賀線	546	8,537	556	9,610	450	8,537
	五ヶ荘線・美山園部線	29,950	79,586	29,813	87,623	24,657	79,586
ぐるりんバス	摩気・園部東部線	1,245	13,489	1,164	12,388	1,025	13,489
京丹波町営 バス	丹波和知線	2,749	19,579	1,979	19,783	2,203	19,579
	丹波桧山線	731	6,363	441	6,429	586	6,363
	高原下山線	595	9,667	590	9,767	477	9,667
	竹野線	160	2,746	98	2,775	128	2,746
	質美線	1,006	16,805	897	16,980	806	16,805
	小野鎌谷線	240	15,433	143	15,594	192	15,433
	猪鼻戸津川線	187	10,075	159	10,180	149	10,075
	仏主線	565	12,453	560	12,582	453	12,453
	上乙見線	178	5,175	121	5,228	142	5,175
	長瀬線	556	5,676	381	5,735	446	5,676
	才原大簾線・才原線	354	11,024	120	11,138	284	11,024
	桧山和知線	67	5,749	79	5,809	54	5,749
	道の駅和線	7	1,666	7	1,683	6	1,666
	丹波日吉線※1	-	-	130	7,176	104	7,176
中京交通	園福線(園部駅東口～桧山)※2	-	-	-	-	23,003	51,581
	園福線(桧山～下ノ段)※2	-	-	-	-	3,831	23,651
(参考) 西日本ジェイ アールバス	園福線(園部～桧山)	44,687	61,468	37,032	62,508	35,816	61,468
	園福線(桧山～福知山)	26,597	66,481	28,498	68,209	21,318	66,481

※1 京丹波町営バス「丹波日吉線」の現況値(R2年)は、運行を開始した令和2年10月から1年間の値である。またこの値を丹波日吉線の基準値としても用いる。

※2 令和6年4月1日からの運行を予定している中京交通園福線については、前項のR8年利用者数と中京交通の輸送計画をもとにR8年の「経常収益」及び「経常費用」を推計。基準値及び現況値は運行実績がないため、「-」としている。

前項および本項の値を用いて算出した、「利用者あたりの公的資金投入額」（単位：円／人）は次の通りである。

		基準値(R1年)	現況値(R2年)	将来値(R8年)
あやバス		613.9	764.4	778.7
南丹市営バス		1,302.2	1,888.3	1,659.8
ぐるりんバス		1,230.2	1,342.2	1,521.1
京丹波町営バス		829.7	1,064.5	1,047.9
中京交通	園福線(園部駅東口～桧山)	-	-	347.3
	園福線(桧山～下ノ段)	-	-	903.4
(参考) 西日本ジェイ アールバス	園福線(園部～桧山)	163.5	330.0	311.8
	園福線(桧山～福知山)	661.9	686.7	935.1

5.2.3. バス路線の収支率

前項で求めた値を用いて算出した各バス路線の収支率は、次の通りである。

		基準値 (R1年)	現況値 (R2年)	将来値 (R8年)
あやバス	上林線	26.01%	20.23%	21.57%
	於見市野瀬線	10.54%	8.59%	8.74%
南丹市営バス	知井線	4.44%	4.02%	3.66%
	芦生線・佐々里線	0.43%	0.39%	0.36%
	大野線	4.62%	3.62%	3.80%
	鶴ヶ岡線	2.68%	2.42%	2.20%
	知見線・河内谷線	42.74%	38.64%	35.19%
	福居線	0.88%	1.03%	0.73%
	京北線	18.51%	16.74%	15.24%
	世木線	4.04%	3.65%	3.33%
	胡麻線・志和賀線	6.40%	5.79%	5.27%
	五ヶ荘線・美山園部線	37.63%	34.02%	30.98%
	ぐるりんバス	摩気・園部東部線	9.23%	9.40%
京丹波町営バス	丹波和知線	14.04%	10.00%	11.25%
	丹波桧山線	11.49%	6.85%	9.21%
	高原下山線	6.15%	6.04%	4.93%
	竹野線	5.81%	3.52%	4.65%
	質美線	5.99%	5.28%	4.80%
	小野鎌谷線	1.56%	0.91%	1.25%
	猪鼻戸津川線	1.85%	1.56%	1.48%
	仏主線	4.54%	4.45%	3.64%
	上乙見線	3.43%	2.32%	2.75%
	長瀬線	9.80%	6.64%	7.85%
	才原大簾線・才原線	3.21%	1.08%	2.58%
	桧山和知線	1.16%	1.37%	0.93%
	道の駅和線	0.44%	0.41%	0.36%
	丹波日吉線	-	1.81%	1.45%
	中京交通	園福線(園部駅東口～桧山)	-	-
園福線(桧山～下ノ段)		-	-	16.20%
(参考) 西日本ジェイアールバス	園福線(園部～桧山)	72.70%	59.24%	58.27%
	園福線(桧山～福知山)	40.01%	41.78%	32.07%

5.2.4. 人口あたりの公共交通利用者数

人口あたりの公共交通利用者数は、次の通りである。

	基準値(R1年)	現況値(R2年)	将来値(R8年)
JR西日本	19.34	15.38	17.41
中京交通 ※	12.89	10.89	11.61
あやバス	24.64	21.54	21.65
南丹市営バス	14.00	10.69	12.30
南丹市ぐるりん	1.30	1.12	1.14
京丹波町営バス	11.55	9.39	10.40
3市町の交通機関計	40.83	33.08	36.50

※西日本ジェイアールバスの計画策定時の数値を据え置き。

5.2.5. 鉄道・バス路線との接続便数（一定時間以内に乗り継げる割合）

JR山陰本線の船岡～山家間各駅および主要バス停（和泉、宮脇、安掛、桧山、丹波マークス、京丹波町役場、升谷橋、下山駅下）を乗継利便性の改善を図るべき交通結節点とし、下記の幹線（JRおよび主要バス路線）と接続路線との接続を整理対象とする。

結節点	幹線事業者	幹線路線名(方面)	接続路線 事業者	接続路線 路線名(方面)
日吉	JR西日本	山陰本線(園部)	南丹市営バス	胡麻線
				世木線
				志和賀線
				日吉ダム線
				美山園部線
			京丹波町営バス	丹波日吉線
胡麻	JR西日本	山陰本線(園部)	南丹市営バス	胡麻線
下山	JR西日本	山陰本線(園部)	京丹波町営バス	高原下山線
				質美線
和知	JR西日本	山陰本線(園部)	南丹市営バス	大野線
			京丹波町営バス	丹波和知線
				桧山和知線
				長瀬線
				仏主線
				才原大簾線
				才原線
				上乙見線
道の駅和知線				

山家	JR 西日本	山陰本線(園部)	あやバス	上林線
		山陰本線(園部)	あやバス	上林線(綾部)
和泉	南丹市営バス	宮脇方面	南丹市営バス	鶴ヶ岡方面
			南丹市営バス	大野方面
宮脇	南丹市営バス	日吉方面	南丹市営バス	和泉方面
		知井方面	南丹市営バス	和泉方面
安掛	南丹市営バス	知井方面	南丹市営バス	京北病院方面
桧山	中京交通	園部駅方面	京丹波町営バス	丹波桧山線
				質美線
				桧山和知線
				小野鎌谷線
丹波 マーケス	京丹波町営バス	丹波日吉線 (日吉方面)	京丹波町営バス	丹波桧山線(桧山)
				丹波和知線
				高原下山線(下山)
				竹野線(笹尾)
京丹波町 役場	京丹波町営バス	丹波日吉線 (日吉方面)	京丹波町営バス	丹波桧山線
				丹波和知線(和知)
				高原下山線
				竹野線
升谷橋	京丹波町営バス	丹波和知線 (役場方面)	京丹波町営バス	長瀬線(長瀬)
				仏主線(仏主)
下山駅下	京丹波町営バス	丹波和知線 (和知駅方面)	京丹波町営バス	高原下山線

上記の接続毎に総接続数および待ち時間が 20 分となっている接続数を求める。ただし通勤・通学の主な流動とは逆方向の接続（朝時間帯（9 時まで）の幹線から接続路線への接続、夕以降（16 時以降）の時間帯の接続路線から幹線への接続）および下表に示す他の駅での乗継を重視している接続、利用が僅少と考えられる接続は対象外とする。

結節点	幹線 事業者	幹線 路線名(方面)	接続路線 事業者	接続路線 路線名(方面)
船岡	JR 西日本	山陰本線(園部)	ぐるりんバス	摩気・園部東部線
日吉	JR 西日本	山陰本線(園部)	南丹市営バス	胡麻線(中央保育所)
				美山園部線(園部駅)
鍼灸大学前	JR 西日本	山陰本線(園部)	南丹市営バス	胡麻線
胡麻	JR 西日本	山陰本線(園部)	京丹波町営バス	丹波日吉線
安栖里	JR 西日本	山陰本線(園部)	京丹波町営バス	才原大簾線

立木	JR 西日本	山陰本線(園部)	京丹波町営バス	才原大簾線
丹波マーケス	京丹波町営バス	丹波日吉線 (日吉方面)	京丹波町営バス	(京丹波町役場)
京丹波町役場	京丹波町営バス	丹波日吉線 (日吉方面)	京丹波町営バス	丹波和知線 (丹波マーケス)
升谷橋	京丹波町営バス	丹波和知線(役 場方面)	京丹波町営バス	(和知駅)

市町・曜日・結節点の種類ごとの接続状況は、下表の通りである。

		曜日	全接続数	条件を満たす 接続数	条件を満たす 接続の割合
3市町計		平日	344	150	44%
		土曜	263	112	43%
		休日	84	47	56%
南丹市		平日	126	85	67%
		土曜	79	57	72%
		休日	38	24	63%
京丹波町		平日	179	48	27%
		土曜	145	38	26%
		休日	7	6	86%
あやバス		全日	39	17	44%
駅での接続	南丹市(JR)	平日	75	50	67%
		土曜	45	32	71%
		休日	16	10	63%
	京丹波町(JR)	平日	73	32	44%
		土曜	53	27	51%
		休日	7	6	86%
	あやバス(JR)	平日	39	17	44%
		土曜	39	17	44%
		休日	39	17	44%
主要バス停 での接続	南丹市(バス)	平日	51	35	69%
		土曜	34	25	74%
		休日	22	14	64%
	京丹波町(バス)	平日	106	16	15%
		土曜	92	11	12%

5.2.6. 人口あたりの鉄道定期利用者数

5.2.1 と同様に算出した鉄道定期利用者数を 5.1.1 で整理した生産年齢人口（15～64 歳人口）で除した「人口あたりの鉄道定期利用者数」は下記の通りである。

	基準値(R1年)		現況値(R2年)		将来値(R8年)	
	鉄道定期利用者数(千人)	人口あたり鉄道定期利用者数	鉄道定期利用者数(千人)	人口あたり鉄道定期利用者数	鉄道定期利用者数(千人)	人口あたり鉄道定期利用者数
JR 山陰本線 (園部～綾部)	358.3	29.74	289.8	24.95	281.3	27.19

5.2.7. 高齢者の外出回数（平日の外出率）

本計画策定にあたって実施した住民アンケート（2章参照）の結果を用いる。表中の人数および回数は、各地域・年代毎の回答者数と人口との比を用いて拡大したものである。

	65歳以上人口(人)	外出する日数の合計(日)	平日の外出率
	ア	イ	イ÷ア÷5
綾部市	1,792	3,360	38%
京丹波町	5,880	13,646	46%
南丹市	8,206	20,001	49%
3市町計	15,878	37,008	47%

5.2.8. 4つの機能を整備した拠点数

山陰本線船岡～山家間各駅および安掛、桧山、丹波マーケスの計12拠点を対象として、「照明（安全性や防犯性の向上）」「ネット環境（Wi-fi）」「電源（コンセント）」「（自習等に利用できる）テーブル」の4機能が整備された拠点数を、評価指標として設定する。

現在の整備状況は下表の通りである。目標値（R8年）は4拠点とする。

	現況(R3)					目標(R8)
	照明	ネット環境	電源	テーブル	4つの機能の整備	4つの機能の整備
船岡	×	○	×	×	×	
日吉	○	○	×	○	×	
鍼灸大学前	○	○	×	○	×	

胡麻	○	○	×	○	×	
下山	○	×	×	×	×	
和知	○	○	×	×	×	
安栖里	×	×	×	×	×	
立木	○	×	×	×	×	
山家	○	×	×	×	×	
安掛	○	○	×	○	×	
桧山	○	×	×	×	×	
丹波マーケス	○	○	×	○	×	
整備済拠点数	10	7	0	5	0	4

5.2.9. 観光入込客数

2020（R2）年3月に改定された「京都府地域創生戦略」では、森の京都エリア（亀岡市・南丹市・京丹波町・福知山市・綾部市・旧京北町）の観光入込客数を、2018（H30）年の939万人から2023（R5）年には1,340万人に、すなわち5年間で約1.43倍に増加させることが目標として掲げられていた。しかし2020年にはコロナ禍の影響を受けて大きく観光入込客数が減少しており、その後の回復についても不透明な状況にある。このような状況を踏まえ、ここではコロナ禍の影響を受けた2020（R2）年をベースに、2026（R8）年にかけて京都府地域創生戦略で掲げられた増加率の目標（5年間で1.43倍）の半分のペースで観光入込客数が増加すると仮定して将来値を設定し、この達成を目標とする。



	参考値(R1年)	現況値(R2年)	将来値(R8年)
	A	B	$B \times 1.43^{\{(6/5)/2\}}$
綾部市	599	312	386
南丹市	2,368	1,831	2,270
京丹波町	2,680	1,919	2,379
3市町計	5,647	4,062	5,034

(単位：千人)

5.2.10. 休日の1日あたりのバス利用者数

5.2.1と同様に休日の利用者数を算定し休日の運行日数で除した「休日の1日あたりのバス利用者数」は、下表の通りである。

		基準値(R1年)		現況値(R2年)		将来値(R8年)	
		休日の利用者数 (人)	1日あたり利用者数 (人/日)	休日の利用者数 (人)	1日あたり利用者数 (人/日)	休日の利用者数 (人)	1日あたり利用者数 (人/日)
あやバス	上林線	15,304	127.53	11,160	94.58	12,691	105.76
	於見市野瀬線	3,276	27.30	2,178	18.46	2,717	22.64
南丹市営バス	知井線	161	1.34	144	1.24	133	1.10
	芦生線・佐々里線	13	0.11	9	0.08	11	0.09
	大野線	655	5.46	476	4.10	539	4.49
	鶴ヶ岡線	310	2.58	211	1.82	255	2.13
	知見線・河内谷線	2	0.02	42	0.36	2	0.01
	福居線	27	0.23	26	0.22	22	0.19
	京北線	1,018	8.48	752	6.48	838	6.98
	世木線	140	1.17	101	0.87	115	0.96
	胡麻線・志和賀線	439	3.66	316	2.72	361	3.01
	五ヶ荘線・美山園部線	12,325	102.71	4,010	34.57	10,147	84.56
京丹波町営バス	丹波和知線	1,452	29.04	1,005	20.10	1,164	23.28
	丹波桧山線	500	10.00	311	6.22	401	8.01
	高原下山線	909	18.18	615	12.30	729	14.57
	竹野線	132	2.64	63	1.26	106	2.12
	質美線	905	18.10	863	17.26	725	14.51
	小野鎌谷線	376	7.52	195	3.90	301	6.03
	猪鼻戸津川線	364	7.28	202	4.04	292	5.83
	仏主線	279	5.58	205	4.10	224	4.47
	上乙見線	75	1.50	43	0.86	60	1.20
	長瀬線	101	2.02	162	3.24	81	1.62
	才原大簾線・才原線	238	4.76	30	0.60	191	3.82
	桧山和知線	37	0.74	20	0.40	30	0.59
	道の駅和線	※	※	20	0.40	※	※
丹波日吉線	-	-	272	2.34	218	1.88	

※京丹波町営バス「丹波日吉線」の現況値(R2年)は、運行を開始したR2年10月から1年間の値である。またこの値を丹波日吉線の基準値としても用いる。

※京丹波町営バス「道の駅和線」のR1年利用者数は、長瀬線に合算されている。このため目標値（R8年）についても長瀬線に合算して算定する。

※R1年度とR2年度の休日運行日数は、あやバスはそれぞれ120日と118日、南丹市営バスはそれぞれ120日と116日、京丹波町営バスはいずれも50日である。丹波日吉線のR2年10月から1年間の休日運行日数は116日である。R8年度の休日運行日数は、R1年度と同一としている。

5.2.11. 若年層の人口割合

5.1.1で整理した20～49歳人口および総人口から求めた将来値を目標とする。

	(参考)現況値(R2年度)			将来値(R8年度)		
	総人口 (人)	20～49歳 人口 (人)	20～49歳 人口割合	総人口 (人)	20～49歳 人口 (人)	20～49歳 人口割合
綾部市	3,305	635	19.2%	3,051	542	17.8%
南丹市	8,120	1,797	22.1%	7,493	1,555	20.7%
京丹波町	13,484	3,356	24.9%	12,106	2,813	23.2%
3市町	24,909	5,788	23.2%	22,650	4,909	21.7%

6. JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画の検討体制・経緯等

6.1. JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会規約

JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会規約

平成 28 年 4 月 14 日制定

（目的）

第 1 条 JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定により、西日本旅客 鉄道株式会社（園部駅から綾部駅まで）の沿線に係る法第 5 条第 1 項に定める計画（以下「計画」という。）の作成及び実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）の規定に基づき、地域における住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に関する協議を行うために設置する。

（事業）

第 2 条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の各号に掲げる業務を行う。

- (1) 計画の策定及び変更に関する協議に関すること。
- (2) 計画の実施に関する協議に関すること。
- (3) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 園福線のバスに係る態様、その他運行に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な調査、分析その他の事業に関すること。

（組織及び委員等）

第 3 条 協議会は、別表 1 に掲げる者（以下「委員」という。）により構成する。
2 協議会は、前項の委員以外の者又は団体にオブザーバーとして参画を求めることができる。

（会長）

第 4 条 協議会には会長を置き、委員の互選によってこれを定める。
2 会長は協議会の会務を総理する。
3 会長に事故のあるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は会長が招集し、会長が議長となる。

2 委員が会議に出席できないときは、委員の所属する組織の中から代理者を出席させることができる。

3 会議は、委員及び代理者の半数以上の出席がなければ、これを開くことができない。

4 会議の議決方法は、原則として全会一致とするが、成立しない場合は多数決とする。

5 協議会は、必要があると認めるときは、委員及びオブザーバー以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を求め、意見を聞くことができる。

(幹事会)

第6条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じて幹事会を設置することができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(部会)

第7条 第2条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて部会を設置することができる。

2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、京都府建設交通部交通政策課、綾部市市民環境部市民協働課、南丹市地域振興部地域振興課及び京丹波町企画情報課により構成する。

2 事務局長は、京都府建設交通部交通政策課長をもって充てる。

(雑則)

第9条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成28年4月14日から施行する。

附 則

この規約は、平成28年8月16日から施行する。

附 則

この規約は、平成30年9月11日から施行する。

附 則

この規約は、令和元年5月31日から施行する。

附 則

この規約は、令和4年4月27日から施行する。

附 則

この規約は、令和5年11月28日から施行する。

J R山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会委員名簿

(別表1)

分野	所属	職名
学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科	教授 加藤 博 和
利用者代表	綾 部 市	地元 利 用 代 表
	南 丹 市	地元 利 用 代 表
	京 丹 波 町	地元 利 用 代 表
交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京滋支社	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京滋支社長の指名する者
	京阪京都交通株式会社	京阪京都交通株式会社代表取締役の指名する者
	西日本ジェイアールバス株式会社	西日本ジェイアールバス株式会社 代表取締役の指名する者
	有限会社中京交通	有限会社中京交通 代表取締役の指名する者
	日本交通株式会社綾部営業所	日本交通株式会社綾部営業所長の指名する者
	京都タクシー株式会社	京都タクシー株式会社代表取締役の指名する者
労働者代表	有限会社中京交通の労働基準法第36条 に基づく労使協定を締結する労働者代表	有限会社中京交通の労働者を代表する者
道路管理者	国土交通省福知山河川国道事務所	国土交通省福知山河川国道事務所長の指名する者
	京都府南丹土木事務所	京都府南丹土木事務所長の指名する者
	京都府中丹東土木事務所	京都府中丹東土木事務所長の指名する者
公安委員会	京都府南丹警察署	京都府南丹警察署長の指名する者
	京都府綾部警察署	京都府綾部警察署長の指名する者
運輸行政	近畿運輸局交通政策部	近畿運輸局交通政策部長の指名する者
	近畿運輸局京都運輸支局	近畿運輸局京都運輸支局長の指名する者
観光地域づくり 団 体	一般社団法人森の京都地域振興社	一般社団法人森の京都地域振興社長の指名する者
計画作成者	京都府建設交通部	京都府建設交通部長の指名する者
	京都府南丹広域振興局	京都府南丹広域振興局長の指名する者
	京都府中丹広域振興局	京都府中丹広域振興局長の指名する者
	綾 部 市	綾 部 市 長 の 指 名 す る 者
	南 丹 市	南 丹 市 長 の 指 名 す る 者
	京 丹 波 町	京 丹 波 町 長 の 指 名 す る 者

6.2. JR 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会の構成員

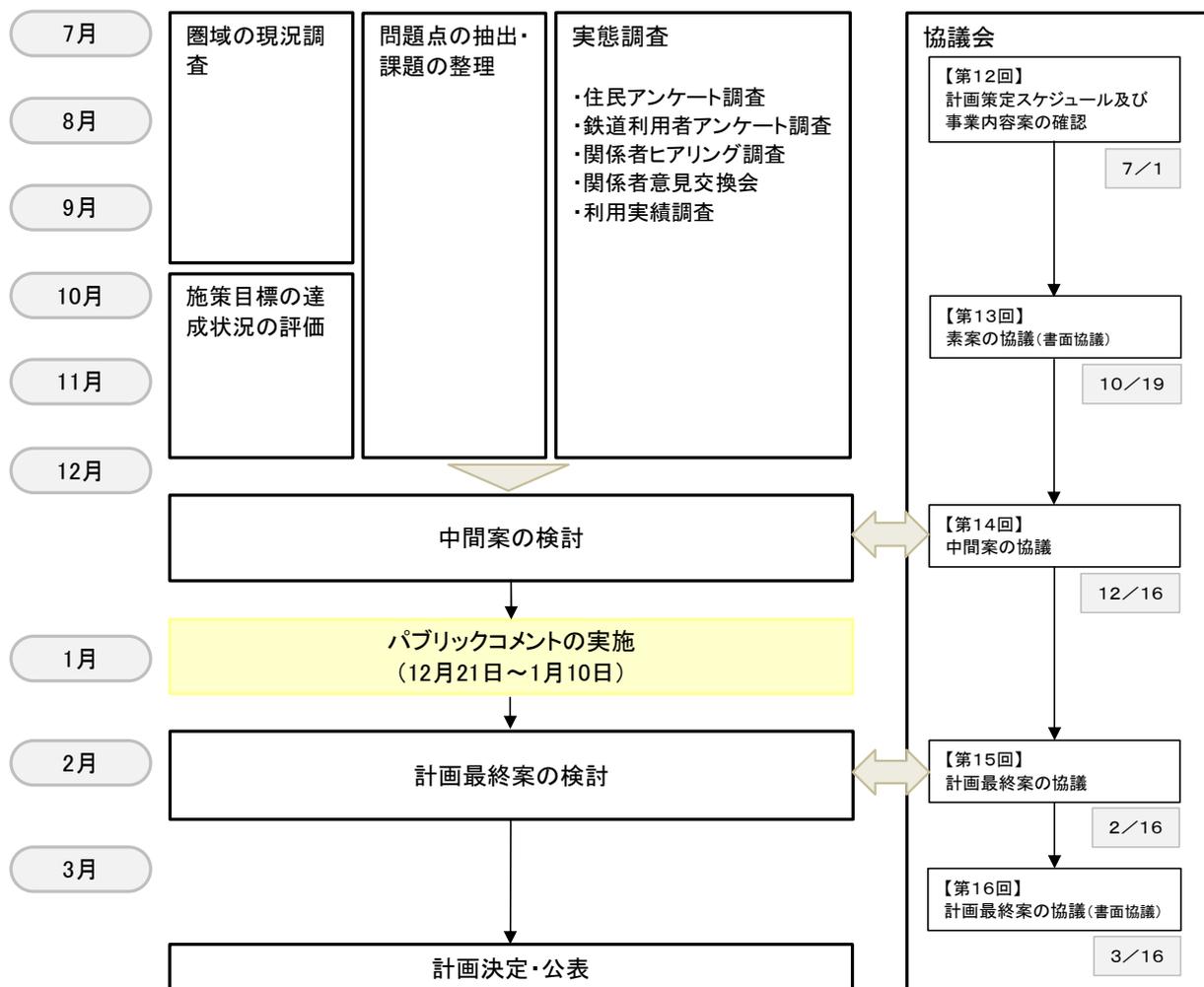
分野	所属	職名	氏名	備考
学識者	名古屋大学大学院環境学研究科	教授	かとう ひろかず 加藤 博和	会長
利用者代表	綾部市山家地区自治会連合会	会長	あらき としふみ 荒木 敏文	
	日吉町 JR 利用者友の会	元会長	じょうだん げんいちろう 上段 源一郎	
	京丹波町本庄区	区長	ほり いくたろう 堀 郁太郎	
交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京滋支社	副支社長	のぐち あきら 野口 明	
	京阪京都交通株式会社	管理部次長	つじ えいいち 辻 栄一	
	西日本ジェイアールバス株式会社	京丹波営業所 所長	ばた ひろゆき 場田 博之	
	有限会社中京交通	代表取締役	のなか こう 野中 好	
	日本交通株式会社 福知山営業所	取締役所長 (綾部営業所長兼任)	かわもと やすひろ 川本 康博	
	京都タクシー株式会社	社長	なかやぶ ゆうすけ 中藪 裕介	
労働者代表	有限会社中京交通の労働基準法第36条に基づく労使協定を締結する労働者代表	労働者代表	もりうち かづみ 森内 佳津美	
道路管理者	国土交通省福知山河川国道事務所	道路管理課長	おおにし たかゆき 大西 孝幸	
	京都府南丹土木事務所	技術次長	なかむら しょういち 中村 庄一	
	京都府中丹東土木事務所	技術次長	たなか ゆきまさ 田中 章公	
公安委員会	京都府南丹警察署	交通課長	みき ひであき 三木 英昭	
	京都府綾部警察署	交通課長	わたなべ とおる 渡邊 徹	
運輸行政	近畿運輸局交通政策部	交通企画課長	さかい だいと 酒井 大斗	
	近畿運輸局京都運輸支局	首席運輸企画専門官	いなだめ けんいちろう 稲留 健一郎	
観光地域づくり団体	一般社団法人森の京都地域振興社	総括部長	たぶち いさお 田淵 功	
計画作成者	京都府建設交通部	交通政策課長	きさい あつし 笹井 淳	
	京都府南丹広域振興局	地域連携・振興部 企画・連携推進課長	ひら やすお 平 康夫	
	京都府中丹広域振興局	地域連携・振興部 企画・連携推進課長	たぶち としなり 田淵 俊成	
	綾部市	市民環境部 市民協働課長	あさお のりお 浅尾 則夫	
	南丹市	地域振興部 地域振興課長	おかべ さとし 岡部 哲使	
	京丹波町	企画情報課長	ほり ゆうすけ 堀 友輔	

6.3. 計画の策定経緯等

■協議会開催状況

	日程	場所	主な内容
第12回	令和3年 7月1日(木)	南丹市国際交流会館 コスモホール	・地域公共交通計画策定事業について
第13回	令和3年 10月19日(火)	書面決議	・地域公共交通計画(素案)について ・アンケート調査の実施について
第14回	令和3年 12月16日(木)	南丹市国際交流会館 コスモホール	・地域公共交通計画(中間案)について
第15回	令和4年 2月16日(水)	南丹市国際交流会館 コスモホール	・地域公共交通計画最終案について
第16回	令和4年 3月16日(水)	書面協議	・地域公共交通計画案について

■計画策定までのスケジュール



6.4. 計画の変更経緯等

■協議会開催状況

	日程	場所	主な内容
第20回	令和4年 12月27日(木)	南丹市文化会館 アスエルそのべ	・西日本ジェイアールバス一般バス路線の運行計画見直しについて
第21回	令和5年 3月13日(月)	京丹波町役場	・園福線の代替交通のあり方について ・地域旅客サービス継続事業について
第22回	令和5年 6月1日(木)	京丹波町役場	・園福線の運行予定事業者選定結果報告及び今後の進め方について
第23回	令和5年 8月25日(金)	南丹市文化会館 アスエルそのべ	・JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画の変更素案及び地域旅客運送サービス継続実施計画素案について
第24回	令和5年 11月28日(火)	京丹波町役場	・協議会規約の改正について ・JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画の変更について ・地域旅客運送サービス継続実施計画について ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金について

■計画変更までのスケジュール

