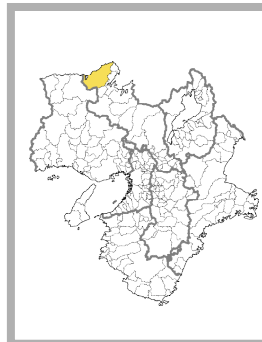


京丹後市(京都府):上限200円バス

200円上限運賃設定による既存路線バスの活性化・再生

人口	62,723 人	モード	コミュニティ バス
面積	501.84 km ²	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	124.98 人/km ²	運営 主体	丹後海陸交通・ 京丹後市



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【市町村負担の増大】

- ・ 国道 178 号・312 号をはじめとした主要幹線道路があり、第三セクターの北近畿タンゴ鉄道經由で京都・大阪へも直通の特急列車が運行している。その一方で、旧 6 町合併後の市の面積は 500 km²を超え広範囲であり、人口減少・高齢化が進んでいる。
- ・ 市の路線バス網は、主に丹後海陸交通株式会社(丹海バス)が担っている。利用者数も減少していたことから、市の路線バス維持補助額は、何も対策を打たなければすぐにでも 1 億円をも超えてしまう深刻な状況となっていた。また、合併後の新市としての新たな公共交通体系づくりが求められていた。

活用メニュー(制度・協議会等)

【自治体独自協議会】【都道府県の補助(バス)】

- ・ 市における公共交通を考える組織として、平成 17 年 12 月に「京丹後市地域交通会議(現・京丹後市地域公共交通会議)」が設立された。
- ・ 「上限 200 円バス」の運行にあたっては、府から、「京都府交通確保対策費補助金交付要綱」の「第 6 編:新たな生活交通構築支援補助金」を受けている。この補助金は、「市町村であって、知事が認める者」に対して、地域の活性化や利用促進等を目的として実施する施策に対し、交付を受ける会計年度内に支給されるものである。平成 18 年度は、低額運賃バス利用促進事業分として約 220 万円の補助を受けている(補助率は事業費の 1/2)。今後は、「地域公共交通活性化・再生法」の活用を丹後 2 市 2 町で協力して進めていくこととしている。

■ 実現したサービス

サービス内容

【運賃の工夫】【時刻表の工夫】

- ・ 実証運行 1 年目(平成 18 年 10 月～平成 19 年 9 月)には、市内の一部路線において運賃を上限 200 円化(従来は、区間最大運賃 700 円)を実施した(大人 200 円、子供 100 円、大人同伴の 6 歳未満無料)。これにより通学定期代も大幅に安くなり、間人(たいざ)～網野高校間の 3 ヶ月 42,680 円、間人～峰山高校間の 3 ヶ月 59,280 円が、ともに 17,780 円となった。また、バス車内で回数券も販売されている。
- ・ 1 年目の成果を受け、実証運行 2 年目(平成 19 年 10 月～平成 20 年 9 月)には、上限 200 円運賃エリアを丹海バスの市内全域の全ての路線に適用し、市営バスも上限運賃 200 円とした(区間最大運賃 890 円(実証運行前では 1,150 円)が、200 円となった)。これに合わせ、交通結節点としてのバスターミナル、停留所も整備されている。
- ・ 市の広報誌での毎月の周知や、観光客もターゲットとした市 HP での動画配信等の展開、わかりやすい地域総合時刻表の市内全戸配布、ラッピング車両の導入など、利用促進に向けた様々な広報活動が行なわれている。
- ・ 丹後の絶景マリンビューを楽しむ『丹後古代ロマン街道号』の運行を平成 20 年 3 月に開始している。(さらに、VJC[ビジット・ジャパン・キャンペーン]の推進も取り込んだ活動を展開中である。)

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増加】

- ・ 利用者全体で、実証運行前に比べて約 1.6 倍 (9 万 3 千人→15 万 1 千人) に増加した。(下半期では 1.85 倍)
- ・ 利用者増に伴い、運賃収入も好調を維持している。上限を 200 円と設定した後でも、実証運行前に比べて、約 95% の水準で運賃収入を確保できている。(下半期では 1.09 倍)

負担

【市町村負担】【都道府県負担】

- ・ 運行事業者の経費削減努力と好調な利用者推移によって、市の当初の財政支出見込みである年間 9,300 万円よりも 500 万円ほど少ない年間約 8,800 万円の財政支出にとどまっている。(協働運行による成果)
- ・ 京都府からは、低額運賃バス利用促進事業分として 1 年目に約 220 万円、2 年目に 240 万円の補助を受けている。

■ プロセスと調整

財政支出額の試算

【プロセス:目標設定】

- ・ 「思い切った低額運賃の導入による利用者増により財政支出を抑える」という市の基本方針のもと、従前に比べて約 1.9 倍の利用者を確保すれば、費用負担も従前程度に抑えられるという試算を行った。財政支出が抑えられなかった場合の対応策として、京都府の利用促進補助金の活用を図ることなどが準備された。

部局を超えた組織作り

【プロセス:体制構築】

- ・ コミュニティバスを走らせることにこだわらず、公共交通の幹線である既存の路線バスと鉄道の活性化を図っていくことから着手することとし、行政が積極的に関わっていくこととした。市役所内部に部局を超えた横断的組織(プロジェクトチーム)を作った。

表. 財政支出額試算結果

(単位: 百万円)

低額実証運行希望路線の試算	乗車人員	財政支出額
H17 実績額 (従来の負担)		45
300円バスでは	1.00倍	59
	1.25倍	53
	1.50倍	47
	2.00倍	36
200円バスでは	1.00倍	62
	1.25倍	58
	1.50倍	54
	1.90倍	45
	2.00倍	43

出典: 京丹後市資料

■ 創意工夫・知見・教訓

パターンダイヤ

【創意工夫:ダイヤ・ルートの工夫】

- ・ ダイヤ設定に際しては、パターンダイヤ化による覚えやすいダイヤの設定、北近畿タンゴ鉄道(KTR)との接続を重視したダイヤの設定、平日・土休日で地元や観光客の需要に合わせた別ダイヤの設定などを実施した。停留所やフリー乗降区間も、利用者の便利な箇所に設置された。

分かりやすい運賃設定

【創意工夫:運賃の工夫】

- ・ 分かりやすい運賃(上限 200 円)を設定した。今では、バスの愛称が『上限 200 円バス』となり、運賃が市民全体に浸透している。さらに、割引乗車券・企画乗車券等の設定については、観光客向けの 1 日乗車券などを検討中である。

市長のリーダーシップ

【知見:リーダーシップ】

- ・ 現場担当が思い切った施策を実行するためには、トップのリーダーシップによる方針の徹底が不可欠である。バス運行は住民福祉施策であるという市全体の方針のもと、『700 円で 2 人の利用より、200 円で 7 人の利用を』という市長のリーダーシップにより、現場担当者の意見・進言が最大限に活かされる組織であったことが施策実現の大きな要因であった。

市単独の展開よりも、京都府の牽引を受けたこと

【知見:推進役の存在】

- ・ 京都府が先頭となって「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議(丹後地域)」で危機意識を共有し、会議を改善実行機関として運営する姿勢が、自治体にとっては大変頼もしい。独自の公共交通利用促進補助制度を設け、予算を大きく確保し、自治体のチャレンジ意欲を盛り立てている。さらに、国への対応が極めて迅速であり、「公共交通総合連携計画」をまとめ、全国で 2 例目の計画承認を受けるに至った。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先: 京丹後市役所生活環境部市民課 電話 0772-69-0210

参考 URL: 京丹後市 HP <http://www.city.kyotango.kyoto.jp/service/200busnextstage/index.html>

■ 資料編

表. 京丹後市の上限 200 円バスの利用拡大策（戦略と戦術）について

は既に実施しているもの、継続して実施していくもの		は既に検討を開始しているもの、検討を開始したいもの	
方向性	戦略	戦術	
認知度の維持・向上	○広報活動の充実 （一方的情報発信）	○市広報紙での定期宣伝 ○便利な時刻表の発行 ○新聞 ○雑誌 ○ＴＶ ○市ＨＰ ○スタッフ・ブログ ○ロコミ ○講演参加 ○旅行会社 ○市内事業所 ○学校・幼稚園・保育所 ○ＶＪＣ（ビジット・ジャパン・キャンペーン）の推進（海外拠点の活用）	
	○コミュニティ創設 （利用者による情報発信）	○インターネットコミュニティ（掲示板・ＳＮＳ等） ○ポータルサイトでコミュニティ創設	
	○車両のデコレーション （心理的距離感の短縮）	○ギャラリーバス ○ラッピングバス ○路線バスグッズ（丹海バスグッズ）の販売 ○車内の思い切った装飾（車内空間の演出）	
利便性の維持・向上	○運行路線の維持・充実	○増発 ○パターンダイヤ化 ○既存路線の集客施設等経由化 ○新多客路線の運行開始（既存路線の延長を含む）	
	○バス停の拡充	○バス停の新設 ○フリー乗降区間の設置 ○パーク＆ライドのための整備・啓発・広報	
	○身体障害者・高齢者等への対応	○ノンステップバスの導入 ○点字ブロック敷設（一部）	
	○オンデマンドサービス	○（例）休日・昼間に末端路線で導入	
低価格の維持・範囲拡大	○実証 200 円路線の本格実施	○一部実証運行→市内全エリア実証運行→市外観光路線へエリア拡大運行→本格実施 ○市内発着路線での導入 ○市外発着路線の市内行程での導入	
	○チケット展開	○１日乗車券の導入	
	○回数券販売箇所の増設	○市役所市民局での販売 ○駅での販売	
低「利便性」を補う「新たな付加価値」の提供	○社会的価値—まちづくりＰＲ	○公共交通が持つ社会システムとしての有益性のＰＲと財源確保努力（環境保全・交通安全・観光振興・高齢者福祉・過疎地対策・国際化） ○モビリティ・マネジメントの推進（ノーマイカーデー活動、社会貢献活動のＰＲ、ゆとりの時間のＰＲ）	
	○人間的価値—健康・精神作用		
利用機会の創出	○レジャー・滞在型旅行利用	○親子利用促進 ○公民館利用促進 ○老人クラブ利用促進 ○愛護会利用促進 ○観光バス化（「丹後古代ローマン街道号」育成） ○路線バスと鉄道と観光施設等の共通割引商品	
	○各種魅力事業とのタイアップ利用	○「遺跡めぐり事業」「商店街活性化事業」「集客イベント」などでのタイアップ啓発促進	
競合との共存・コラボ	○広域公共交通ネットワークの構築（新たな公共交通体系）	○鉄道との連絡強化、相互乗入（競合ではなく補完効果の発揮） ○コミュニティバス（支線）と幹線の連絡強化	

上限 200 円バスに対する外部評価の一例について

- ・ 行政評価委員会『大ヒット事業だ』
- ・ 視察団『何のための公共交通かを考えさせられた』
- ・ 全国的な週刊誌『空前絶後の安さだ』
一乗車時間 1 時間 20 分で運賃 200 円に対するコメントー
- ・ 京丹後市 2007 年 10 大ニュースの第 1 位（市民投票により決定）

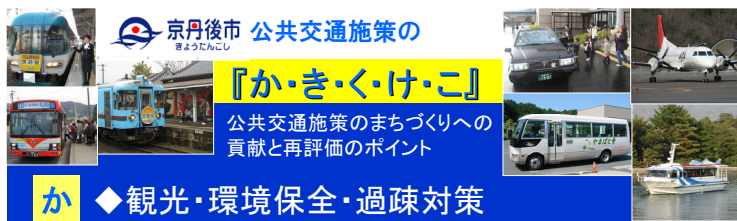
目指す目標と評価の視点

- 知ってもらい利用拡大の大前提
 - 乗ってもらい利用「者」の増
 - 愛用してもらい利用「回数」の増
- ↓
- 延べ利用者数の増加

出典：京丹後市資料

図. 公共交通施策の
『か・き・く・け・こ』

出典：京丹後市資料



京丹後市 公共交通施策の
『か・き・く・け・こ』
公共交通施策のまちづくりへの
貢献と再評価のポイント

か

◆観光・環境保全・過疎対策

き

◆客観的評価主義・協働体制の確立

く

◆車社会から脱却（モビリティ・マネジメントの推進）

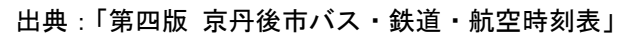
け

◆経済基盤整備・健康増進対策

こ

◆高齢者福祉・子育て支援・交通安全対策・国際化

広域エリアでの公共交通ネットワーク網の拡充は外出機会創出の有効策。



■ 資料編

【総括】 上限200円バス(実証運行1年目)の成果について

乗車人員が

1. 6倍になり、

(H19年4月～9月の半期ベースでは前年を上回り185%に増加)

前年運賃収入の

95%を確保でき、

(H19年4月～9月の半期ベースでは前年を上回り109%に増加)

丹後海陸交通(株)様と行政との協働・信頼体制のもと

実質、運行収支の内容は改善され、市の財政支出も抑制し、

(実証前の運行確保維持額が87,387千円であった。上限200円バスの実証運行により運賃収入の確保の問題、5便の増便、燃料費の高騰といった要因から当初は93,000千円となる見込みを立てていたが、多くの市民のみなさんが利用していただいたこと、また、丹後海陸交通(株)様の経費節減努力が大いに寄与するとともに、さらには、利用促進効果もあり、87,577千円と抑制でき、結果として、当初見込みから5,423千円の財政削減を図ることができた)

これまで市が機械的に拠出していた赤字補填が

活きた補助金支出に生まれ変わり、

(多くの人に喜んでいただけるバスに対しての補助金支出により近づいた)

市内のバス交通が

多くの市民のみなさんに喜んでいただけるバス交通となり、

新たな交通体系の構築に向け

可能性の領域を広げることができた。

(さらなる公共交通の発展及び地域づくりへの貢献の領域が広がった)

図. 上限200円バス(実証運行1年目の成果)

出典：京丹後市資料

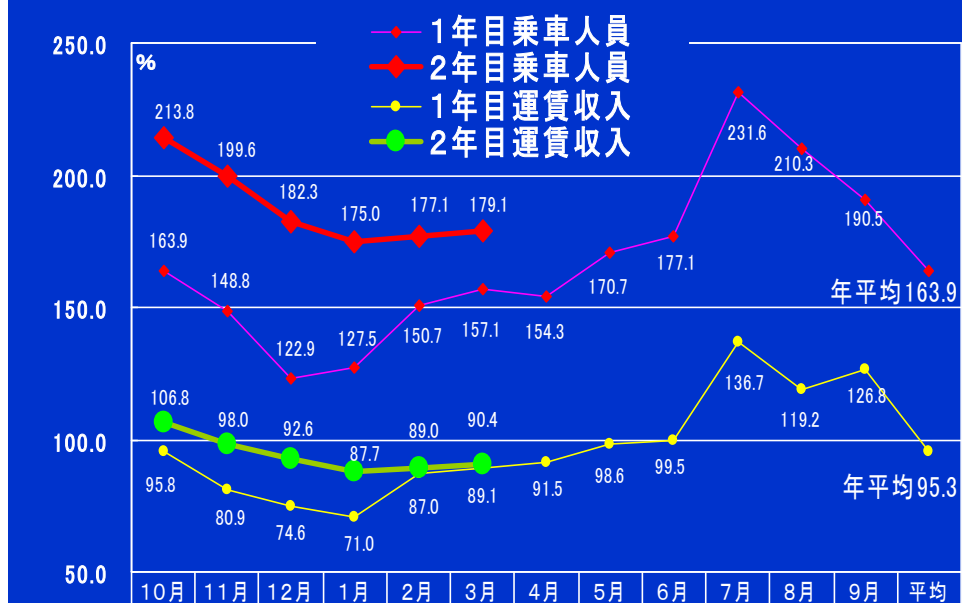
2年目もさらに増加中 (実証前と1年目・2年目)
実証前到達度を100(%)とすると

図. 乗車人員・運賃収入の推移

出典：京丹後市資料

■ 資料編

バスの運転手による幼稚園への出前講座

上限200円バスは鉄道とともに生活交通の要！
高校生と高齢者の利用が大幅に増えました

地域の自治会活動などでの利用が増えています



地元商店街に出掛ける市民が増えています

魅力ある公共交通で
VJC (ビジット・ジャパン・キャンペーン) の推進ノンステップバスにより
高齢者に大変喜んで頂いています路線バスによる乗って楽しい
『丹後古代ロマン街道号』運行中

図. 乗車風景などの様子

出典：京丹後市資料