

地域の多様な主体の連携・協力による鉄道の活性化に向けた取組 [北近畿タンゴ鉄道]

京都府が広域的に連携して公共交通を活性化していくための組織を設立したことを契機として、鉄道の沿線地域の関係者が地域の活性化を目的に団結。鉄道事業者もサービスの改善や企画乗車券の発行など様々な取組を実施。これらの取組が功を奏し、長期減少傾向にあった利用者数が増加に転じた。

キーポイント：状況が最悪になる前に先手を打ち、地域全体で支える体制を構築し、共通認識の下で取組を進めた結果、利用者数の回復に成功。

○動機

車社会の進展や沿線地域の過疎化を背景として、利用者数が平成5年の303万人をピークに減少し続け、平成18年度には200万人を割っていたが、京都府を事務局とする「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」（以下、「実現会議」。メンバー：自治体、交通事業者、沿線企業・住民等）が平成17年11月に設立されたことを契機に、地域全体で状況を改善しようとする機運が盛り上がった。

○基本的な考え方

実現会議で策定された「改善実行計画」に基づき、各主体が連携して対策を実施。北近畿タンゴ鉄道（KTR）もダイヤ改正や企画乗車券の発行を精力的に実施。

◇改善実行計画に関する基本方針

(1)基本認識

- ・公共交通網は、住民自身の手で守り育てるべきもの。
- ・「分かりやすく」「使いやすい」公共交通ネットワークの実現は、KTRやバスを、地元住民が安心して利用できる、乗りたい、残したいものにするが、同時に、それは、観光客にとっても利用したくなるものでなくてはならない。
- ・また、「分かりやすい」「使いやすい」公共交通ネットワークの実現は、地元を愛し、地元誇りを持てるものにする取組でもある。

(2)基本的考え方

- ・失敗を恐れずに、まず、モデル的・実験的にできるところから改善に取り組む。
- ・公共交通を事業者任せにせず、地元住民や自治体も一緒になって自ら考え、皆で良くしていく。

◇改善実行計画の目標

利用者の視点に立って、鉄道やバス等の「ダイヤ」「運賃」「駅・停留所」「車両」「情報提供」といった交通システムを構成する基礎的な部分に立ち返って改善を行うことにより、全ての人にとって、「分かりやすく」「使いやすい」面的な公共交通ネットワークを実現する。

※「丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画」より抜粋

○「実現会議」

◇概要

- ・京都府を事務局とし、宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町を対象に設置。広域連携の体制を構築。
- ・平成17年11月に設立。（某交通事業者が自己破産した際の経験から、「破産してからでは遅い」という認識を強めたのが、設立の動機。）
- ・「地域公共交通活性化・再生法」に基づく協議会としても位置づけ。

◇メンバー

- ・関係市町村：宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町
- ・交通事業者：KTR、丹後海陸交通、加悦フェローライン、峰山自動車、日本交通
- ・利用者代表：PTA協議会、女性団体、老人クラブ 他
- ・商工・観光代表：観光協会、商工会
- ・旅行会社：JTB西日本、近畿日本ツーリスト、日本旅行
- ・有識者(学識経験者、旅行誌編集担当等) ・道路管理者 ・警察 など

◇役割

- ・ダイヤ、車両、運賃、停留所、駅、情報（時刻表、パンフレット、ホームページ）等の機能を見直し、交通ネットワーク全体を利用者にとって最適のものに改善することを目的とする。
- ・改善実行計画の作成（実験、試行を重視）、進捗管理、フォローアップ

○取組内容の作成

◇調査の実施

- ・平成18年3～5月に交通量調査を実施。
- ・実現会議ワーキンググループのメンバーで現地調査を行い、駅などをチェックシートで評価。改善点を洗い出した。

現地調査でのチェック項目(駅の例)

◇駅舎内

- 〈改札内・ホーム等〉案内表示はあるか、列車運行情報は分かるか
- 〈改札外・コンコース等〉運賃表があるか、列車運行情報は分かるか、
乗り場案内はあるか、バスの運行情報は分かるか
観光に関する情報提供があるか

◇駅舎外

- 〈駅前広場等〉バス停留所・タクシー乗り場があるか(利用案内があるか)、
観光に関する情報提供があるか、観光案内所があるか、
バス停留所(位置、上屋の有無、路線図・運賃表・時刻表の有無)

◇改善実行計画

- ・バス、鉄道、旅行者などが個別に取組を進めてきたが、各主体とも個々の取組には限界があることを感じており、国の制度的な支援環境も整備されたことから、関係者が全員で丹後地域の活性化に協働で取り組もうとする機運が醸成された。
- ・京都府も、出先機関の統廃合を進めるなど、財政的に厳しい状況にあり、効率的・効果的に地域の活性化を図らなければならないと考えていた。
- ・丹後地域に多くの方が訪れて欲しいという思いは、各主体とも共有しており、多少の違いはあっても譲り合える。「丹後地域の活性化のために何が必要か」という観点で議論を進めることが重要。
- ・旅館経営者などによると、「鉄道の有り・無し（特に、特急が停車するかどうか）」でPR効果の差

が出るそうであり、鉄道は何としても残して欲しいというのが、地元の意見。

- ・鉄道は、沿線の自治体が複数となるため、調整は京都府がリーダーシップを發揮。
- ・以上の背景があり、「実現会議」には多数の関係者がいるが、「改善実行計画」をとりまとめる過程で利害がぶつかり、苦労したということは無かった。

◇経営活性化（再生）5カ年計画

- ・実現会議の「改善実行計画」とは別に、KTRとして平成19年6月に策定。
- ・開業20周年を機に、次のステージに向けた計画。「誰もが利用したくなるような魅力的な鉄道づくり」を進めて2011年度に年間輸送205万人を達成することや、運行収支の黒字化を目標に掲げている。

○取組内容

◇ダイヤ

- ・観光客向けだけでなく、地域住民の使いやすさの向上にも力を入れている。
- ・分かりやすいパターンダイヤの導入、快速列車の増便、通勤通学時間帯に特急車両仕様の普通列車の増便など、10年ぶりのダイヤ改正を実施。(平成19年3月)

◇サービス

- ・沿線の観光施設やイベントとタイアップした企画を実施。
- ・宮津線で平成19年から女性のトレインアテンダントを導入、観光案内サービスを行うなど、「おもてなし」に力を入れている。
- ・沿線の説明のために低速運転や停車。また、「絶景ポイントづくり」として、車窓から海岸の景色がよく見えるように、木の枝の剪定を実施。
- ・駅に車を止めて鉄道やバスで観光した後に車を取りに戻ることに伴うロスを解消するため、車を届けるサービス(観光版代行サービス)を企画中。

◇運賃

- ・割引率の高い回数券や定期券を導入。
- ・平成17年以降、約20種類の企画乗車券を発行。
- ・特に好評なのは、「定期券特急回数券」(平成19年4月販売開始)

企画乗車券 ※名称のみ

- ◇まるごと丹後乗り放題きっぷ
- ◇まるごと丹後2days 乗り放題きっぷ
- ◇宮福線開業20周年記念「ペアきっぷ」
- ◇青春フリーきっぷ
- ◇夏休みファミリー得とくクーポン
- ◇温泉乗車券、回数乗車券
- ◇タンゴ悠遊号きっぷ
- ◇定期券特急回数券
- ◇無記名全線パス(エコ定期券)
- ◇シルバー全線定期券
- ◇天橋立まるごとフリーパス 他

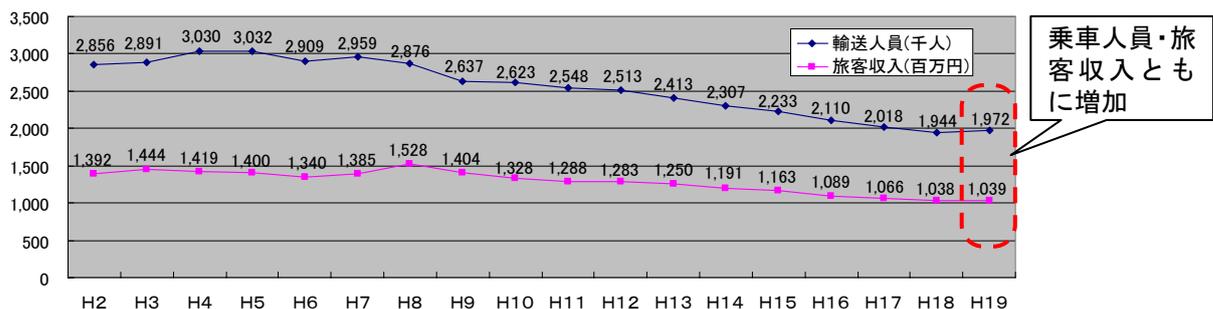


○沿線地域との連携

- ・自治体、民間と協力し、沿線地域と共通の取組を行うことで、共通の問題意識が生まれ、相乗効果も出る。
- ・KTRだけが上向けばよいという発想では成功しない。住民、観光客の「足」となることがKTRの使命。
- ・地域に密着した利用しやすいKTRに向け地域住民から支援を得るため、KTRサポーターズクラブを創設(平成18年度)(会費：一般会員(3年)3,000円、同(1年)1,000円)。会費は駅の美化などに活用している。
- ・車両の老朽化が進んでいる(開業当初に導入し20年が経過)ため、トレインオーナーを募集。1口5,000円で、個人オーナーは1口以上、法人、団体、企業オーナーは5口以上、400口以上で特別オーナーとしている。
- ・平成20年11月には、「宮津線えきラリーの日」を開催。イベントの内容は、駅構内での高校のプラスバンドの演奏や沿線地域製品の販売など。
若い人たちに駅舎に馴染んでもらい、駅がコミュニケーションの場になってほしいと願っている。
- ・KTRとの触れ合いを若い段階から作っていくことも重要であり、車両基地などの見学会を実施。

○効果

- ・平成19年度は乗車人員が12年ぶりに増加。運賃収入も11年ぶりに増加。



○会社の方針

- ・社長が努力をしないで赤字を補助してもらおうという姿勢に異を唱え、予算の段階で見込みを立て、それ以降発生した赤字はKTRが負うこととしている。
- ・各種の企画きっぷも社長の発案。新しい取組を進めることで次の芽が出てくるし、うまくいかなければ反省も出てくる。反省は次の取組につながる。という考え方。

○今後の展開、課題

- ・人口が減少する中で、地域住民の利用だけでは先行きが厳しい。観光客の取り込みが重要な課題。
- ・通勤面での利用促進が必要。沿線自治体に対して通勤手当の見直しを提案。
- ・京丹後市内を運行する「上限200円バス」により、KTR利用者に少なからぬ影響がある。
- ・ソフトを充実することでハードをカバーするという発想もある。

例えば、KTRには各駅にエレベータやエスカレータを設置する体力はないが、スロープなら設置できる。敷地の形状の関係からバリアフリー対策としてのスロープの基準を満たすことが難しいケースには、「職員用」のスロープとして設置する(通行者には介助する)などの工夫をしていくことも検討。

[北近畿タンゴ鉄道株式会社]