

## 「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）」 による地域公共交通の活性化の取組について

「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）」事務局  
【京都府建設交通部交通対策課 奥村】

### はじめに

京都府は南北に大変長く、京都市を中心に大阪や奈良などに接する京都府の南部では、一部を除き交通網が発達しています。JR西日本のほか、京阪、阪急、近鉄などの大手民鉄が鉄軌道により大量輸送を担い、その系列会社が路線バスを運行するのみならず、政令指定都市では公営企業により生活交通路線が確保され、地域住民や観光客の交通手段として広く普及しています。

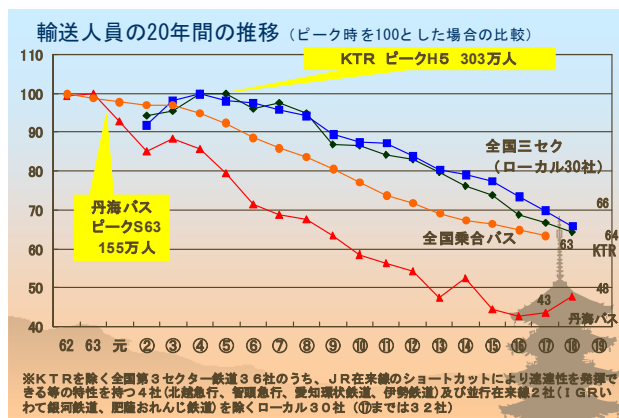
一方、京都府の北端に位置し、日本海に接する丹後地域（宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）は、京都府内でも特に高齢化と過疎化が急速に進展している地域【平成 17（2005）年時点での丹後地域の人口は約 11 万人、高齢化率は 29%（京都府全体：20%）】で、公共交通も脆弱な地域です。



自然の豊かなこの地域は、天橋立や夕日ヶ浦に代表される風光明媚な景勝地、里山や棚田など日本の原風景、重要伝統的建造物群保存地区に指定された伊根の舟屋、また様々な伝説・遺跡や新鮮な海の幸に恵まれるなど観光資源が各地に点在しており、地元住民の生活の足とともに、観光客の移動手段の確保も重要な課題であります。

### 丹後地域における公共交通

公共交通を取り巻く環境は、全国的に厳しい状況が続いています。京都府においても、モータリゼーションの進展や人口減少に伴う利用者の減少、更にはバス事業者の会社更生法適用など、交通事業者にとっては長い冬の時代にあり、同時にそれは地域に暮らす方々、特に高齢者や高校生など運転免許証を有しない層の移動の機会や手段の減少を余儀なくさせています。そのため、府民の生活の足の確保は、以前にも増して大変重要な行政課題となっています。



この地域の公共交通は、鉄道では、府県や沿線市町等が出資する第三セクターの北近畿タンゴ鉄道（以下、「KTR」という。）、路線バスは、丹後海陸交通（以下、「丹海バス」という。）と市町営バス他が運行しています。

輸送人員を見ると、KTRでは平成 5（1993）年の 303 万人をピークに平成 18（2006）年は 194 万人まで、また丹海バス

も昭和 63 (1988) 年の 155 万人をピークに平成 16 (2004) 年は 66 万人まで落ち込みました。

これに対して、生活交通を維持するための行政負担は、KTR に対しては 4 億円を超える水準が、丹海バスに対しても 2 億を超える支出が続いています。

平成 16 年 4 月に誕生した京丹後市、18 年 3 月に誕生した与謝野町では、財政状況が厳しくなっているにもかかわらず、公共交通に対する行政負担が増加していることに、合併により改めて気がつき、住民の生活の足の確保と行政負担のあり方への対応が喫緊の課題としてクローズアップされてきました。

時期を前後する平成 16 (2004) 年 1 月には、京都市から府中北部地域にかけて運行していた旧京都交通が会社更生法の適用を受け、地域の生活の足の存廃が大きな社会問題となり、これを契機に、それまでダイヤや路線のあり方など交通事業者任せきりであった行政・住民が、交通事業者とともに公共交通を残すために真剣に考え、議論するようになりました。

### 「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）」の立ち上げ

公共交通を取り巻く厳しい環境が続く中、最近の社会情勢として、高齢化が進むことにより、運転のできない高齢者や高齢者の事故が増加し、公共交通を必要とする人が増えてきましたし、過度の自家用車利用による地球温暖化への対策として公共交通への利用転換が必要との認識も育ってきて、公共交通に追い風が吹いてきたことも事実です。

以上のような背景のもと、丹後地域の公共交通のあるべき姿を議論しその実現を目指して、平成 17 (2005) 年 11 月 30 日、地元宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町（当時は加悦町・岩滝町・野田川町）、KTR、丹海バス及び京都府により、「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）」（以下、「実現会議」という。）を立ち上げました。

実現会議では、各担当者が、一利用者として実際に鉄道・バスに乗り、駅・停留所に降り立ってリサーチを行い、不便さを体感し、「こうしたら鉄道やバスが利用しやすくなるのではないか」ということを膝をつき合わせ議論しました。これが公共交通改善に着手するスタートです。



### 「丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画」の策定

その後、幅広い層からのアイデアや助言をいただくために、地元利用者、経済団体、有識者等もメンバーに加え、「住民によってよりよい交通」、「観光を一層振興する交通」を柱に、利用者の視点に立ったネットワークの改善に取り組むべく、上述の実態調査や、全便全路線にわたる乗降調査を踏まえて、平成 18 (2006) 年 9 月 19 日の実現会議において、「丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画（中間まとめ）」（以下、「改善実行計画」という。）を策定しました。

この改善実行計画の概略は以下のとおりですが、あえて「(中間まとめ)」としたのは、計画を作ることが目的ではなく、「公共交通を地域の実情にあった最適なものに改善するのに終わ

りはない、そのために絶えず見直しを行っていく」という意思を示したものであります。

## 「丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画」（中間まとめ）要旨

### 1 改善に当たっての基本的な考え方

#### (1) 丹後地域における公共交通に対する基本的認識（改善実行計画から原文のまま抜粋）

公共交通網は、住民自身の手で守り育てていかなければならないものであることから、これらの改善は、自分たち自身が行うということを強く認識する必要があります。

また、この「分かりやすい」「使いやすい」公共交通ネットワークを実現することによって、KTRやバスは、地元住民が安心して利用できる、乗りたい、残したいものとなりますが、それは同時に、観光客にとっても利用したくなるものでなくてはなりません。

さらには、住民が、地元を愛し、地元を誇りを持つものにする取組でもあります。

#### (2) 「改善実行計画」の基本的な考え方

ア 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

イ 公共交通を、事業者任せにせず、利用者も行政も一緒になって自ら考え、皆で良くする

### 2 「改善実行計画」の主な内容（例）

#### (1) すみやかに改善に着手するもの【⑩内に着手】

ダイヤ	昼間の時間帯を中心に、覚えやすい「パターンダイヤ」を導入
運賃	100円刻み等の分かりやすい運賃設定（京丹後市で200円バス運行）
駅・停留所	駅等に四季の花を植栽、美化活動 バス停の移設（弥栄病院敷地内にバス乗り入れ）
車両	ノンステップバス導入促進
情報提供	地図上路線図、乗換案内、起終点時刻等が一目で分かるような表示
その他	乗務員等のホスピタリティ向上

<先行実施例> 土休日ダイヤの設定：タンゴ悠々号の運行（7/22～8/20の土日）

駅・停留所：網野駅前駐輪場整備・KTR各駅の観光案内板修繕（京丹後市）

→すべての項目について平成18年度中に着手済み。

#### (2) 中期的に対応するもの【概ね3年以内に対応】

運賃	鉄道・バス相互乗継ぎのできる共通割引乗車券
駅・停留所	駅のスロープの勾配改善

#### (3) 将来的な課題【期限は設けないが、改善を目指す】

ダイヤ	午前の早い時間に丹後に着く特急の運行（→前倒し検討の要請あり）
情報提供	携帯電話を利用した情報提供

### 3 改善実行の進行管理

- ・今回の計画を最終形としない
- ・今後、改善を進める中で、新たな課題が出てくればそれらにも対応
- ・地元が中心になって、適宜、状況を把握、フォローアップ会議等により検証、継続的に改善（P D C Aサイクルにより推進）

この計画の策定に当たっての特徴は次のとおりと考えています。

- ① 前述のとおり、まず、担当者が利用者として、机上ではなく、現場を実際に検証したこと。
- ② 幅広い層の方々の参画を得て、そのアイデアを可能な限り盛り込むこととしたこと。利用者、地元関係者、有識者、交通事業者、行政の協働が改善実行計画として結実しました。

京都府では、事務局として、会議のコーディネートや資料作成などはもとより、課題提起などを行っておりますが、実現会議の構成員の皆さんが、主体的に、地域の公共交通の問題を他人事ではなく、まさに自分達自身の問題として正面から向かい合った結果、このような計画に至ったと言えます。

#### 改善に向けた様々な取組

平成 18（2006）年 9 月の改善実行計画の取りまとめと前後して、地元市町を中心に、様々な取組が直ちに始まりました。

まずは、計画が取りまとめられる直前、7 月下旬からの夏休み中の土日には、K T Rにおいて、橋りょうを最徐行したり景勝地で一旦停車する観光型の臨時列車「タンゴ悠遊号」を実験的に運行し、一番列車の案内を丹海バスのガイドさんが行いました。系列の全く異なる鉄道会社とバス会社との連携は、恐らく全国的にも例がなく実現会議ならではの取組であったと思われます。好評を博したこのタンゴ悠遊号は、翌年春から通年運転されるようになり、今では自社採用のトレインアテンダントが案内する便もあります。

タンゴ悠遊号



また、当初から実現会議のメンバーであった京丹後市では、実現会議の議論と並行して、京丹後市地域公共交通会議において具体的な施策を議論されており、同年 10 月から、京丹後市の一部エリアで丹海バスの運賃を上限 200 円とし、同時に可能な限りパターンダイヤを導入しました。この上限 200 円バスの運行に当たっては、首長の「同じように税金を使うにしても、700 円のバスに 2 人乗ってもらうより、200 円で 7 人乗ってもらうのが税金の効果的な使い方」との考え方のもと、住民アンケートなどにより住民のニーズを十分に汲み上げ、また単に住民の声を聞くだけでなく、利用していただくよう P R を欠かさないなど、意思疎通にも十分に努





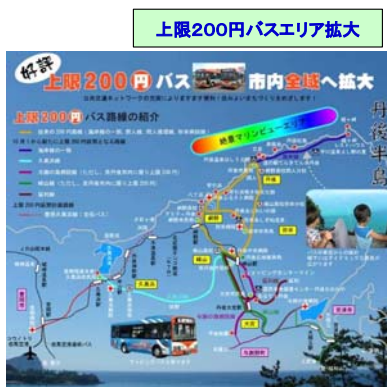
めました。

また、バス停も道路上から病院の玄関前に移したり、駅前まで乗り入れていない場合は、駅前まで路線を延ばしたほか、駅前のバス停であっても屋根がないために雨に濡れるようなものには屋根を設置し、併せて地図や観光案内を掲示して、利用者にとって使いやすい環境を整えました。さらに、分かりやすい時刻表を全戸配付、ホームページの充実など情報提供にも力を入れました。

このほか、地元発の取組として、住民が主体となって駅舎の美化活動や植栽（花いっぱい運動）を行っています。この活動には、幼稚園児から高校生、高齢者の方々まで多くの方が参加されています。



改善実行計画は、「速やかに改善に着手するもの（平成 18 年度中に着手）」「中期的に対応するもの（概ね 3 年以内に対応）」「将来的な課題（期限は設けないが改善を目指す）」の三つの区分を設けていますが、速やかに改善に着手としてあげた項目には全て同年度中に着手し、他にも前倒しで取り組んだものもあります。



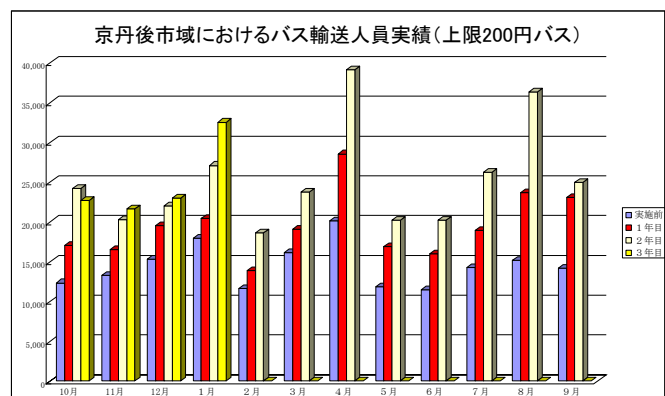
平成 19 年 3 月のダイヤ改正では、列車同士、列車・バスなどの接続を大幅に改善しましたし、到着ホームの見直しにより、跨線橋を渡らずに改札口を通過できる列車本数を増やしました。実現会議の取組を一つの契機として、KTR では矢継ぎ早に様々な企画乗車券を発売（月に 1 本以上の企画＝マンスリー企画）、充実させたホームページやその他の PR により周知を図っています。列車の利用をしやすくするために、パークアンドライド用の駐車場を設

けるなどの取組も行っています。

### 取組の成果

これらの取組の結果、KTR の利用者は平成 18（2006）年度の 194 万人を底に、19（2007）年度では、197 万人に回復、20（2008）年度も第 3 四半期までは前年を上回る伸びを確保しています。

また、京丹後市域での上限 200 円バスでは、実施前（平成 17 年 10 月～平成 18



年9月)と実施後(平成18年10月～平成19年9月)を比較するとその利用は実に163.9%、その後も大幅な伸びを続けており、平成20(2008)年12月には、わずか2年2か月で延べ50万人もの方に御利用いただきました。運賃収入も値下げ前を上回る水準を確保しています。安さだけでなく、便利であることがこのような結果をもたらせたと考えられます。

### 地域公共交通活性化・再生総合事業の活用

これまで述べてきたように、京都府の丹後地域では、平成18(2006)年から利用促進を中心にした公共交通の改善に取り組んできましたが、平成19(2007)年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立、施行されたことを受け、この制度を活用することとし、この年開催の実現会議において、実現会議を法定協議会することを決定し、改善実行計画を「京都府丹後地域公共交通総合連携計画」として、4市町連名にて翌20(2008)年1月に国に提出しました。



平成20年度は、地域公共交通活性化・総合事業の認定及び交付決定を受け、これまでの取組に加え、バス路線の見直しやバス停の増設、KTR車両へのラッピングやイベント列車企画、サイクルトレインの試験運行、丹海バス・KTR

Rの共通割引乗車券の発売など、更に工夫を重ねながら、引き続き、この地域の交通を面的なネットワークとして便利で使いやすいものにする取組を進めています。

公共交通を利用者の立場に立って、便利で使いやすいものにしていくための取組は、公共交通を活性化させ、同時にその地域の活性化・振興に直結するものでありますので、事業者だけ、行政だけでなし得るものでもなく、住民・利用者をはじめとする地域の関係者と事業者・行政が協働してはじめて効果的な対策を講じることができます。

京都府といたしましても、今後とも、この地域の取組をしっかりと支えながら、府域の各地でも同じような取組ができるよう助言や情報提供を行ってまいりたいと考えております。



【注】グラフ、写真等は実現会議資料から引用



京都府HP 「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)」について

<http://www.pref.kyotojp/kotsu/tango.html>

京都府HP 「北近畿タンゴ鉄道(KTR)の頑張る取組」

<http://www.pref.kyoto.jp/ktr/index.html>

KTRHP

<http://www.ktr-tetsudo.jp/>