資料4

交通まちづくりへ ～路線バスの大胆改革～

＜京都府京丹後市＞

京丹後市役所
企画政策課
主任 野木秀康

写真は海岸線の車窓から

京丹後市の現状

平成16年4月に6つの町（峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町、久美浜町）が合併し誕生

・京都府の北部に位置
・面積 ： 501.84 ㎢ （東京23区の4/5）
・人口 ： 61,963 人 （東京23区の1/142） ※H21.12.1時点
沿岸部は山陰海岸国立公園、丹後天橋立大江山国定公園に指定され、
内陸部には標高400～600mの山々が連なる自然豊かなロケーション

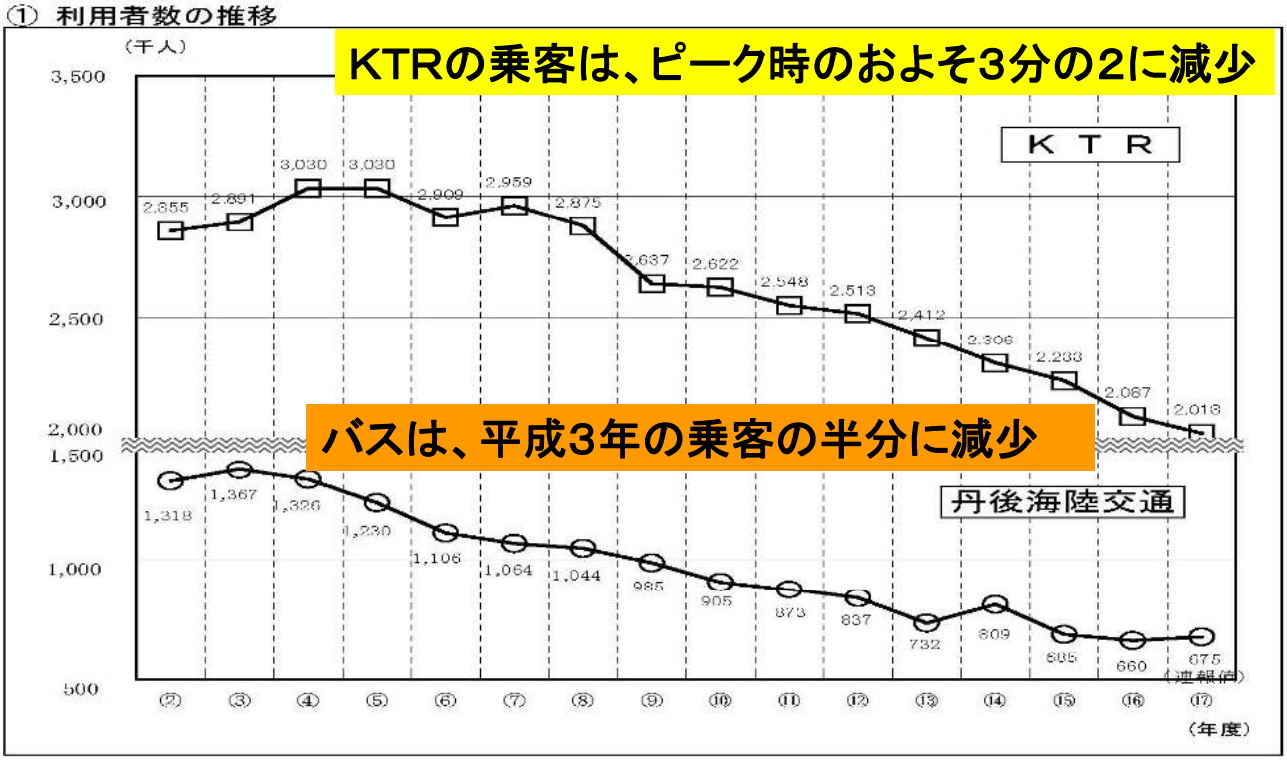
・名誉市民：野村克也（網野町生まれ、峰山高校出身）
・男性日本最長寿112歳（世界でも現在第2位）在住
・丹後産コシヒカリ2年連続「特A」獲得（西日本で唯一）

地域の公共交通
鉄　　道 ： 北近畿タンゴ鉄道㈱（三セク）
路線バス ： 丹後海陸交通㈱
中心（峰山町市街地）へのアクセスは、路線バスが中心

京丹後市役所の公共交通担当課
合併時～平成21年3月まで・・・・・・・・生活環境部　市民課　防犯交通対策係⇒移動手段の維持・確保
平成21年4月以降～現在まで・・・・・・企画総務部　企画政策課　公共交通係⇒「交通まちづくり」の推進

合併当時の公共交通の状況

資料１：利用状況
①　利用者数の推移



広域連携による展開

広域連携の推進

平成17年11月30日
　京都府（事務局）、市町、事業者等による「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」を設立

⇒本会議が母体となり、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、
国の地域公共交通活性化・再生総合事業（補助金）の認定事業として
様々な利用促進活動を展開させていただいています。

富山市に次いで、全国で
2例目の認定（近畿で初）

市の体制づくり

平成17年12月6日
　具体的な内容検討、合意形成を図るため『京丹後市地域（公共）交通会議』を設立

さらなる市の戦略的チームづくり
平成18年4月15日
　市長の特命を受け、市役所内横断的組織の新公共交通体系構築プロジェクトチームを構成

組織の部局を超えて、地域のあるべき公共交通を協議・立案しています。
チームに対しては立案の予算措置という優遇配慮が付与されています。

京丹後市 きょうたんごし

上限200円バスの基本方針

◆公費負担を有効に

乗車人員が増えれば、むしろ財政支出を抑えられる

700円×2人ではなく、7人×200円の発想であり、多くの市民が乗って喜んでいただけることで、『住民福祉』の増進を図るもの

＜主な改善項目＞

運行事業者との協働　⇒地域のバス交通を行政と事業者が共に良くして行く

（運賃、車両、ダイヤ、バス停、運転、ニーズの把握、積極的な宣伝）

＜工夫した事項＞

- ○低額運賃の導入（上限200円←最大運賃1,150円）
- ○さらにお得な回数券の販売窓口の拡大（バス車内、市役所窓口）
- ○利用者アンケート実施（定点観測）及び高校生・老人会との対話集会の実施
- ○パターンダイヤの導入、利用者ニーズに基づくダイヤ改正、列車接続強化
- ○路線図入りのバス時刻表の発行、全ての公共交通情報を網羅、毎月の市広報紙面での継続した宣伝、ホームページの充実
- ○地域参加型の活動（出発式演出、バス停ベンチ・待合所のボランティア設置）
- ○バス運転手による幼稚園・保育所への出前講座（バスの乗り方、絵本の読み聞かせ）
- ○自治会・学校・団体等への利用呼びかけ　など

「路線バス再生」の道を選択した理由

運行事業者の丹後海陸交通㈱

①安全面に優れている

⇒「安かろうが悪かろう」にならぬよう、事故が起きてから気付かぬよう、公共交通で最も大切なことは安全輸送の確保であるとした。

②公共交通体系の中心である

⇒鉄道とともに路線バスは公共交通体系の機軸であり、疎かにすることは、まちづくりにとっての大きな損失となる。

③地域力の発揮につながる

⇒みんなで元気な「まち」を作っていく方向性が見えた。路線バスは貴重な地域資源。

アンケート調査の実施

4，874人の6割を超える方が運賃300円以下を希望

路線バスを低額運賃にした場合の市の財政負担額の試算

低額実証運行希望路線の試算	乗車人員	財政支出額（百万円）
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	53
	1.90倍	45
	2.00倍	43

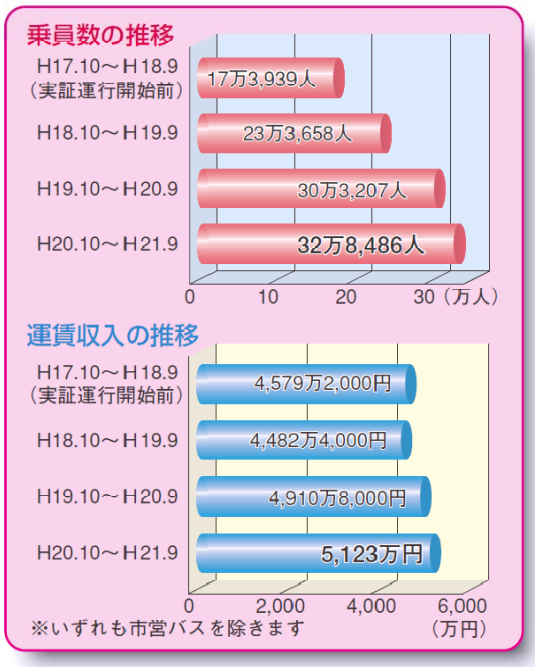
※試算は実証1年目の対象路線（4路線）のもの

どこまで乗っても運賃200円

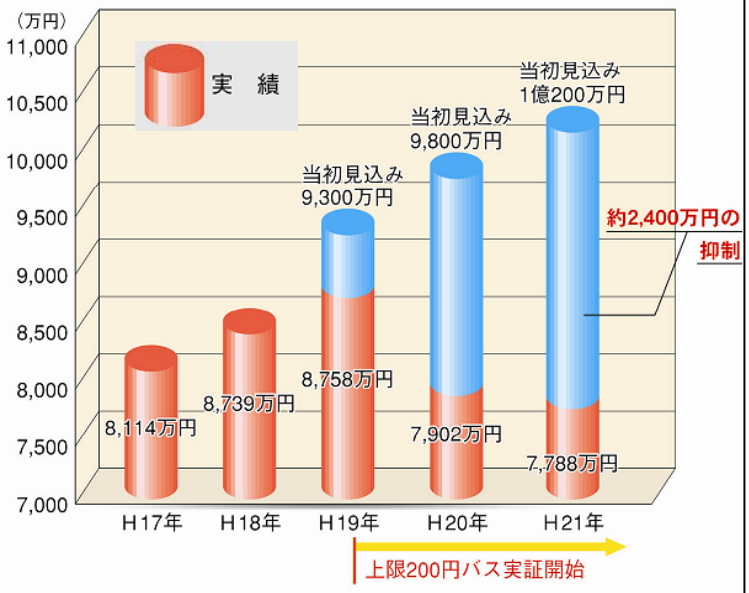
路線バスによる遠足が行われほど強烈なインパクトを与えました

運行の成績について

乗車人員・運賃収入の推移



市から運行事業者への補助額の推移



いずれも路線バス8路線の成績

お客さんが少しずつ戻り、

運転手さんと市民の距離も縮まり、

喜ばれるバス交通になり、市民との協働も増えました

おじいちゃんが

高校生（建築科）が

ショッピングセンターが

地元デザイナーが

ボランティアの輪が広がっています。

知ってもらう ・乗ってもらう・愛用してもらう

PRリーフレット

市のホームページで動画も配信

分かりやすく
詳しい時刻表

市の毎月の広報紙面の活用

12

①運賃を知ってもらう

区間最大 1,150円 が 市内一律 上限 200円 に

〔 さらに、小学生と身障者の方では半額の100円に 〕

6歳未満のお子さんは 無料 に

13

②回数券を知ってもらう

バスの **車内** で購入可能に

1回乗車賃が **154円** 相当に

③バス停や車両を知ってもらう

バスの **段差** が解消

バス停を137か所から

174か所 へ

弥栄病院の玄関口にバス停を設置しました

新たな地域へバスが走るようになりました

知ってもらう・ 乗ってもらう ・愛用してもらう

知ってもらう・乗ってもらう・ 愛用してもらう

上限２００円バスに乗ったことがある
高校生６６８人に聞きました。（実証1年後）

ほぼ毎日利用している	124	以前は全く利用がなかった人	71
		以前は月に１～３回利用していた人	25
		以前は週に１～３回利用していた人	28
週に１～３回利用している	100	以前は全く利用がなかった人	61
		以前は月に１～３回利用していた人	39
月に１～３回利用している	162	以前は全く利用がなかった人	162
その他（年数回程度）	282		

計668人

実に 294人 もの高校生の新たな利用が始まり、
利用回数も大きく増進しました。

定点観測（高校生）　前

実証１年前（H17年12月）に実施したアンケート

高校生1,584人の不満項目の上位

１位　運賃が高い（692人）
２位　全体の運行本数が少ない（474人）
３位　バス停までの距離が遠い（287人）
４位　通学時間帯の運行本数が少ない（252人）
５位　運行ダイヤが分かりにくい（247人）
６位　情報提供が少なく分かりにくい（245人）
７位　直行しないので時間がかかる（234人）

定点観測（高校生）　後

実証後2年目（H20年12月）に実施したアンケート

高校生1,281人の不満項目の上位

（　）内は前回順位

１位(2位↑) 全体の運行本数が少ない（449人）
２位(－)　 夜間に帰るバスがない（306人）
３位(7位↑) 直行しないので時間がかかる（245人）
４位(－)　 目的地に行くバスがない（222人）
５位(－)　 車両が小さく、一杯で乗れない（210人）
６位(4位↓) 通学時間帯の運行本数が少ない（192人）
７位(3位↓) バス停までの距離が遠い（161人）
８位(6位↓) 情報提供が少なく分かりにくい（102人）
９位(5位↓) 運行ダイヤが分かりにくい（82人）
10位(1位↓) 運賃が高い（60人）

新たな聞き取り（高校生）

実証後（H20年12月）に実施したアンケート
バスを利用したことがある高校生889人の

満足度の向上項目

１位　運賃が安くなり分かりやすくなった（369人）
２位　通学以外でも出かけるようになった（180人）
３位　回数券が車内購入できるようになった（178人）
４位　マイカー通学からバス通学になり
　　保護者の負担が減った（124人）

５位　地域の人の外出が増えたと感じる（80人）
６位　地域で誇れるバスがありうれしい（58人）
７位　バス通学になり車内で勉強するようになった（47人）
８位　高校進学時での高校の選択の幅が広がった（29人）
９位　まちづくりの発展の期待が膨らんだ（27人）
10位　路線バスが好き（愛着が増した）になった（26人）

その他の聞き取り

バス停で利用者と

老人会の皆さんと

集客イベント時に市民と

研究会のみなさんと

学生さんが調査のお手伝い（協力：龍谷大学・平安女学院大学）

番外編（七夕の市民の願い）

大切にしたい意見交換（運行事業者）

◇運行ダイヤについて

◇運行ルートについて

◇お客さんの利用状況について

◇お客さんの要望・苦情について

◇バス停の設置場所について

◇車両について

◇市への要望について

知ってもらう、乗ってもらう、愛用してもらうには（体系整理）

方向性のポイント	京丹後市の戦略	京丹後市の戦術
認知度の維持・向上	○広報活動の充実 （作り手による情報発信）	○市広報紙　○便利な時刻表　○市内事業所　○学校・幼稚園・保育所
		○新聞　○雑誌　○ＴＶ　○市ＨＰ　○口コミ　○携帯ナビゲーション
	○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）　○ﾎﾟ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	○ラッピングバス　○車両ボディへの料金表示　○ギャラリーバス
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
		○新たな路線の開拓、新たに他事業者路線の市内乗り入れ開始
	○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 バスと鉄道の連携のシンボル停留所の整備
	○身体障害者・高齢者等への対応	○ノンステップバスの導入
	○デマンドサービス	○定時定路線での効率の良い小刻みな運行導入
低価格の維持・範囲拡大	○既存200円路線の維持	○実証実験→本格実施
	○既存200円路線以外の200円化	○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（例）何回乗っても５００円ワンコイン制 ○鉄道・バス・観光施設連携チケット導入（スーパーパスポート）
	○回数券販売箇所の増設	○市役所窓口・車内・駅窓口での販売、ショッピングセンターでの販売
低「利便性」を補う「新たな付加価値」の提供	○社会的価値―環境保護	○ノーマイカーデーの推進（環境保護・健康・ゆとりの時間・交通安全のＰＲと、事業所への依頼）
	○人間的価値―健康・精神作用	
利用機会の創出	○レジャー利用	○学校・親子・公民館活動利用　○愛護会利用促進　○老人クラブ利用促進
		○観光バス化（「TANGO悠遊号」戦術・・・景色を堪能するための徐行運転）
	○利用事業実施	○「遺跡めぐり事業」などの各種事業での利用
競合との共存・コラボ	○役割分担によるコラボ	○鉄道との連絡強化、相互乗入　○支線としてコミュニティバス委託運行 ○観光誘客によってのタクシーの活躍の場創出

「交通まちづくり」の一例

《 環境循環都市と公共交通施策のベストマッチング 》

⇒観光誘客による交流人口のアップ

⇒外国人観光客の誘客にも挑戦

豊かな海岸線（バスの車窓から）

土日祝日には、絶景ポイントにて徐行運転とバス運転手によるガイドアナウンスを行ってます。1時間21分乗っても、たったの200円。子供は100円です。

24

まだまだ、取り組みは始まったばかり。

これからの「交通まちづくり」が試されています。

25

「交通まちづくり」の指標

か ◆観光振興・環境保全・過疎振興

き ◆協働体制と客観的評価制度の確立

自治体・市民・地元企業・地元運行事業者のそれぞれが、協力しあうことが地域力を最大限に発揮できる。また、公共交通を運行収支の良し悪しのみで判断しない。

く ◆車社会からの脱却（ﾓﾋﾞﾘﾃｨ・ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄの推進）

け ◆経済基盤整備・健康増進の推進

こ ◆高齢者福祉・子育て支援・交通安全・国際交流の推進

子供からお年寄りまで、誰にもやさしい公共交通の整備を展開。

次の世代のために、
地域の公共交通を活性化させることを
地域全体で
責任を持ってお約束します。

28（終）