

～ 便利に 成果を伴って 暮らしを豊かに ～
過疎地域の公共交通の
「復権」チャレンジ

〈京都府京丹後市〉



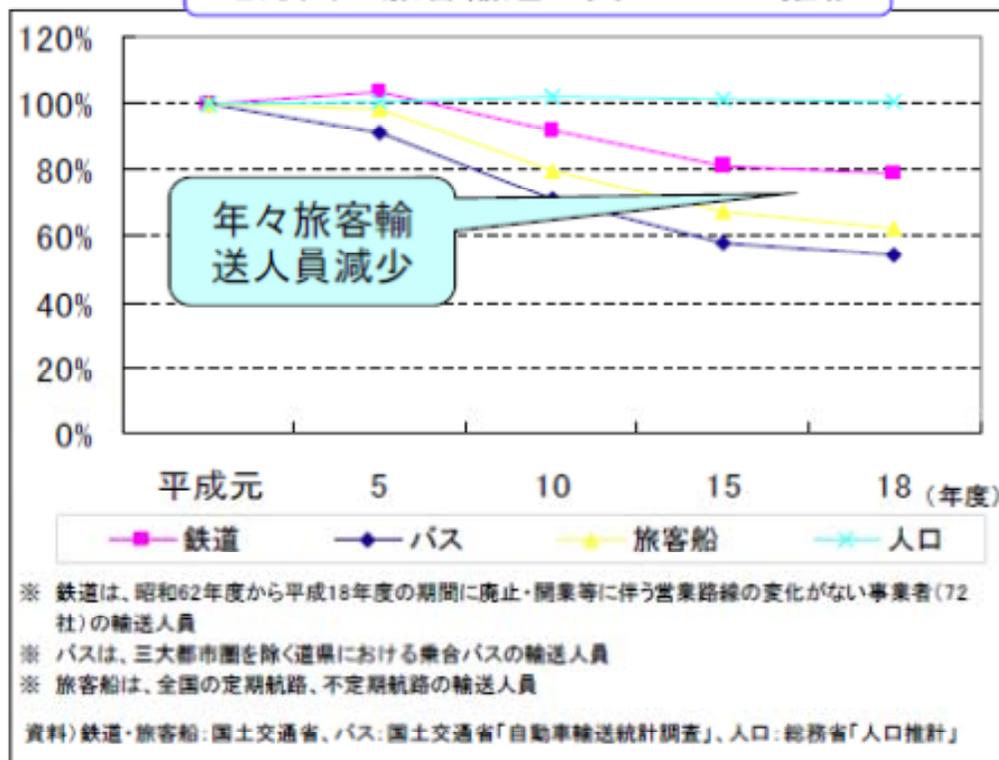
発表 京丹後市役所 企画総務部 企画政策課 主任 野木秀康

地方圏における移動手段の現状と課題

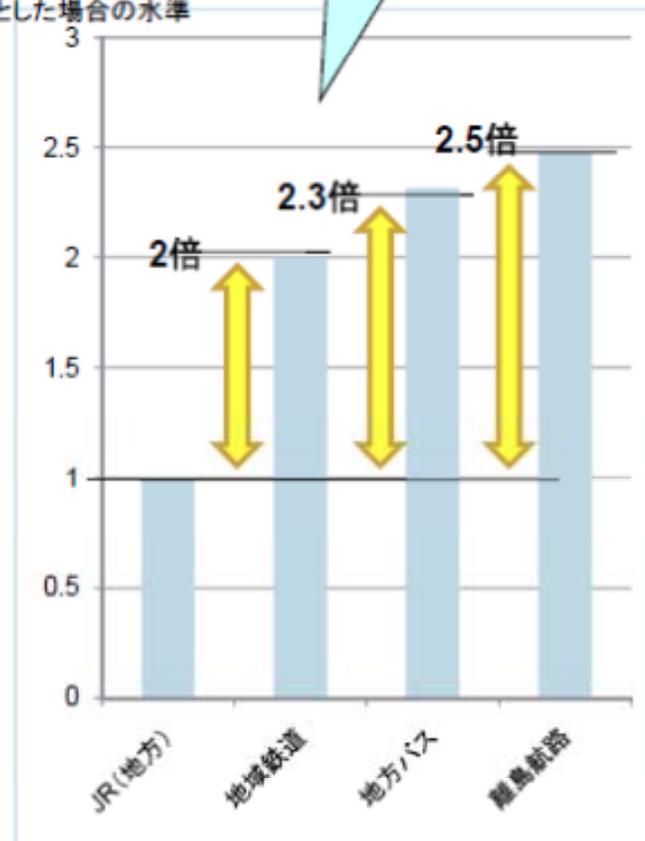
国土交通省HPから

- 公共交通機関の輸送人員は大きく減少傾向。採算悪化に伴い運賃改定が行われ運賃が割高になり、一層のサービス低下へと、負の連鎖をもたらしている。
- 日々の移動手段の確保の状況は、過疎地域では一層深刻。

地方圏の旅客輸送人員と人口の推移



JR(地方)の運賃を1とした場合の水準



京丹後市の現状

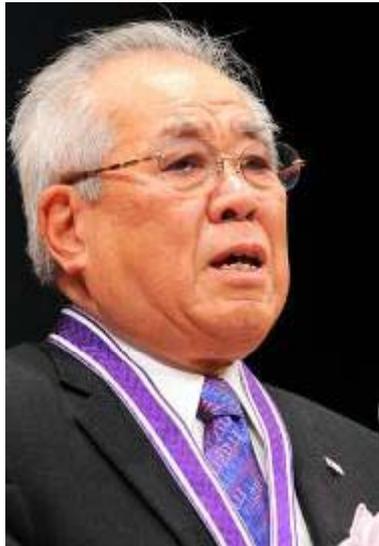
平成16年4月に6つの町(峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町、久美浜町)が合併し誕生

- ・京都府の北部に位置
- ・面積：501.84 km²
- ・人口：60,163人 H24.10月末時点
- ・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)
- ・男性世界最長寿115歳(ギネス記録として認定)元氣に在住
- ・丹後産コシヒカリ「特A」獲得



偉大な地域の大先輩 野村克也さん

地元の子供たちに教えていただいていること

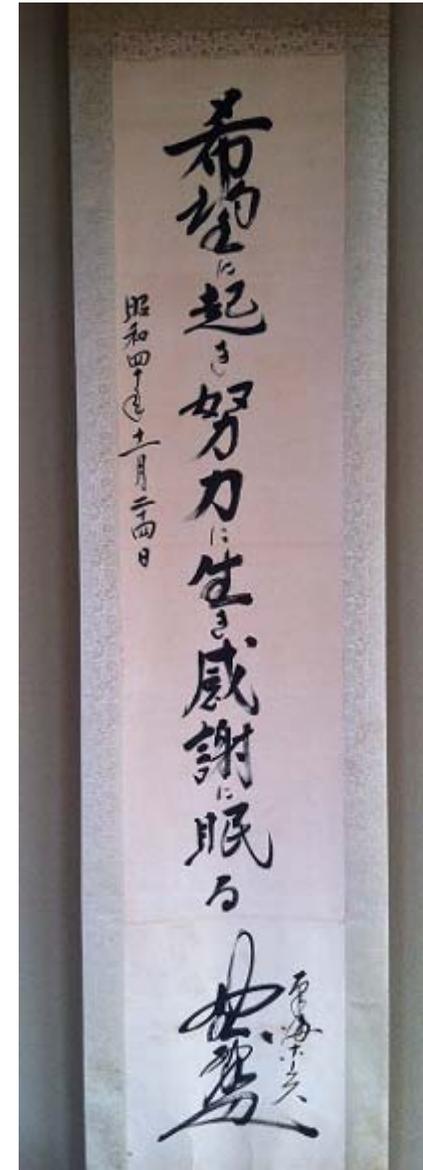


- 親孝行しなさい。
- 努力をしなさい。
- モノは大切にしなさい。

もったいない⇒温故知新

野村さんの名言

- ① 失敗と書いて成長と読む
- ② 敵は我に在り



◆地域の公共交通

<鉄道>

北近畿タンゴ鉄道株(三セク)

<路線バス>

丹後海陸交通株 ※市内中心部(峰山町市街地)へのアクセスは、路線バスが中心

<コミュニティバス>

市営バス(市町村運営有償運送)

※その他

福祉有償運送(社会福祉法人、NPO法人)

◆バス路線の概要

| 運行形態 | 運行区域 | 路線数 | 運行距離 |
|----------------|----------------------|---------------------|---------|
| 路線バス(丹海バス) | 市内全域 | 9路線(ほぼ8路線) | 199.5km |
| コミュニティバス(市営バス) | 大宮・弥栄の一部地域 久美浜の全域 | 7路線 ※うちスクール混乗3路線 | 117.0km |

◆京丹後市のバス交通の主な取り組み経過について

平成17年12月 大規模な市民アンケートを実施

平成18年10月 上限200円バスの実証運行開始(路線バスの一部路線(4路線)の運賃を上限200円に: 区間運賃最大700円→200円)

平成19年10月 上限200円バスの運行を市内全域に拡大(区間運賃最大1,150円→200円)

平成20年10月 新たな地域(集落)へのバス運行の乗入開始

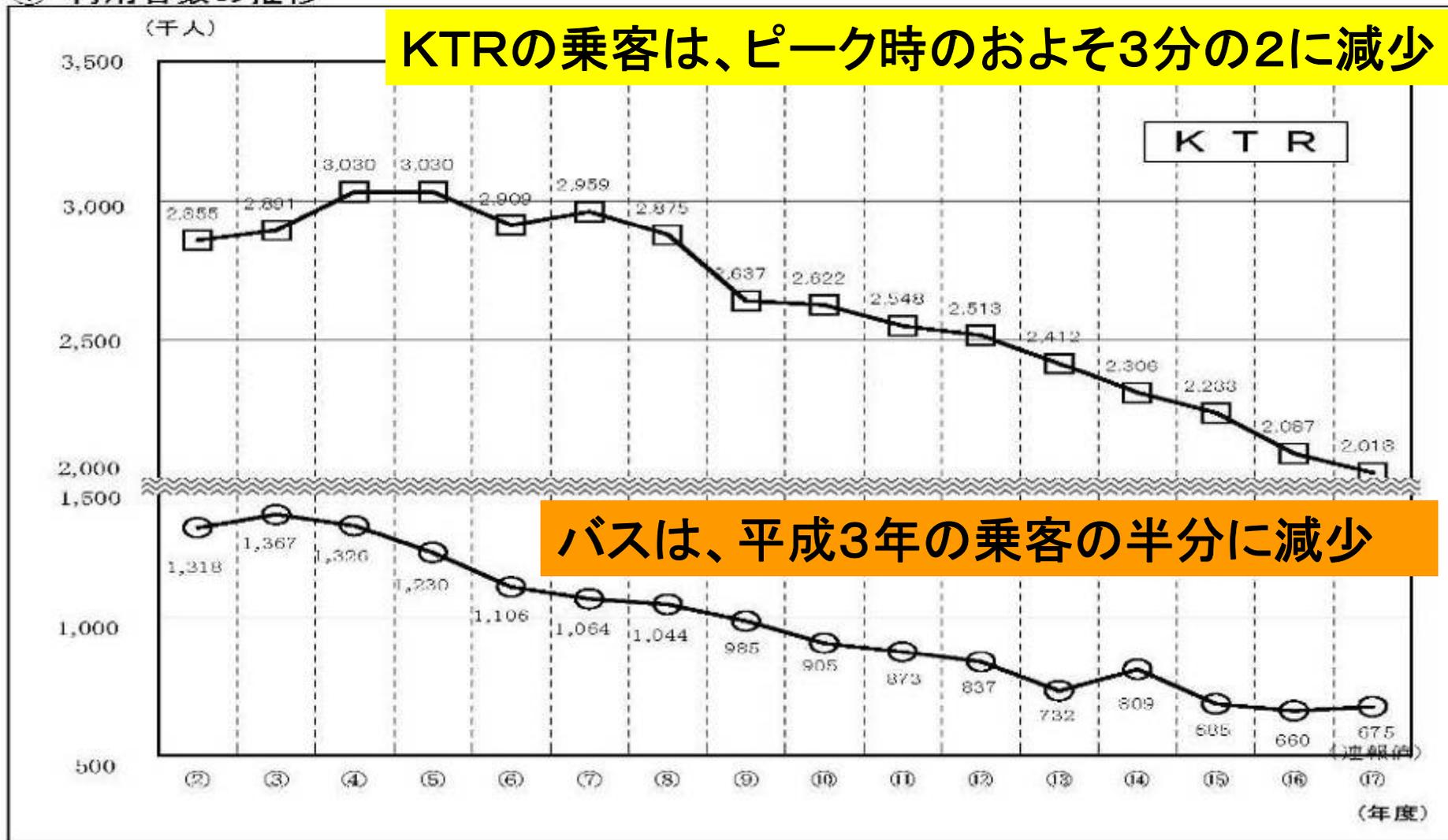
平成21年10月 さらに、 //

平成22年10月 さらに、 // (これまでの実証運行から本運行へ移行)

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



まだまだ 過疎地域の公共交通の理想と現実には 大きなギャップがあります。

- 全国民が…高齢者、児童生徒、障害者、主婦、サラリーマンなど ⇔ 一部の国民が(高齢者、高校生)
- いつでも…基本30分以内おきに ⇔ たまに(2時間以上かかって)
- 市内、市外のどこへでも…自宅から主要施設のどこへでも ⇔ 特定の地のみへ(病院、学校)
- すぐに…最寄り駅(バス停)まで徒歩15分以内、市内目的地へ30分以内で ⇔ 時間をかけて(市内目的地まで数時間)
- 便利よく…乗り継ぎ15分以内、2回以内、サイクル&ライド ⇔ 不便で(乗り継ぎ不可、降車後自転車)
- 安くて…市内片道平均200円で ⇔ 高くて(1キロ未満で300円、市内片道1,000円、夜間タクシー7,000円)
- 分かりやすく…分かりやすい路線図、時刻表、運賃表(料金システム)で ⇔ 分かりにくく(路線不明、時刻不明)
- 安心して…安全運行、バリアフリーの施設や車両で ⇔ 不安を抱えて(道路の狭隘、停留所の危険、乗降の困難)
- 気軽に移動できる ⇔ やっと移動できる

⇒ マイカーに頼らなければならない過疎地域の公共交通の現実があります。
⇒ そして、高齢化によりマイカーにも頼れない時代に突入しています。

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る(2019～22年度)

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。

京丹後市公共交通対策プロジェクトチームとは



思いがあるから施策に魂が入ります。

自由な意見が言えあえる場（プロジェクトリーダーの存在）

乗ってくださいと市民にお願いをして、1回乗ってもらっても、それが続かなかつたら結局意味ないよなー。

放っておいても、乗ってもらえるだけのネタを仕込まないと駄目だね。

どうぞ悪くなるのであれば、開き直って攻めに出よう。駄目なら仕方がない。

我々も、まずは乗らなければ。とにかく、楽しいプロジェクトにしよう。

バス対策

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 ※区間運賃最大1,150円→上限200円、学生定期(3ヶ月)運賃最大72,620円→17,780円)

○お得な回数券の販売窓口の拡大(バス車内、市役所窓口等)

○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、鉄道接続強化

○バス停留所の増設・改善、病院やショッピングセンターなどの玄関口へのバス車両の乗り入れ、

フリー乗降区間の拡大

○バス路線の見直し(既存バス路線の経路変更、延伸)

○ノンステップバス・低床車両の導入、車両の小型化

○路線図入りのわかりやすいバス時刻表の発行(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

○利用者アンケートの実施(定点観測)、高校生・老人会との対話集会の実施

○自治会・学校・団体等への利用呼びかけ

○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(バスの垂り方 絵本の読み聞かせ) な

「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(株)

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(平成18年10月1日運行開始)

| | | | | | | | | | | |
|----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 整理券▶ | 0 ⁴⁰ | 1 ⁴¹ | 2 ⁴² | 3 ⁴³ | 4 ⁴⁴ | 5 ⁴⁵ | 6 ⁴⁶ | 7 ⁴⁷ | 8 ⁴⁸ | 9 ⁴⁹ |
| 運賃 まで | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 170 | |
| | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 整理券 |
| | 150 | 150 | 150 | | | | | | | 32 |

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



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。

知ってもらおう・乗ってもらおう・愛用してもらおう

PRリーフレット

上限200円バス 市内全路線に拡大しています

前年利用者9万3千人から
実証後15万人を突破!!

市民の夢と希望を乗せて

乗車人員と運賃収入の伸び率 (対前年同月対比)

| 項目 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 |
|------|--------|---------|---------|---------|
| 乗車人員 | 93,000 | 105,000 | 115,000 | 150,000 |
| 運賃収入 | 1,200 | 1,300 | 1,400 | 1,800 |

市のホームページで動画も配信

200円バス運行エリア 市内全域へ拡大

200円区間路線 (ただし丹後市内のみ200円)

- 青線: 丹波橋 - 津島駅前 - 津島
- 黄線: 津島駅前 - 津島
- 赤線: 津島駅前 - 津島 - 津島駅前
- 緑線: 津島駅前 - 津島 - 津島駅前
- 紫線: 津島駅前 - 津島 - 津島駅前
- 茶色線: 津島駅前 - 津島 - 津島駅前
- 黒線: 津島駅前 - 津島 - 津島駅前
- 水色線: 津島駅前 - 津島 - 津島駅前

200円区間計画路線

全日バス 急行線、遠回り線へ

市の毎月の広報紙面の活用

「上限200円バス」の安全と安心について

～安くて便利「上限200円バス」を利用しよう～

乗車人員と運賃収入の伸び率 (対前年同月対比)

| 項目 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 |
|------|--------|---------|---------|---------|
| 乗車人員 | 93,000 | 105,000 | 115,000 | 150,000 |
| 運賃収入 | 1,200 | 1,300 | 1,400 | 1,800 |

分かりやすく 詳しい時刻表

第七版 京丹後市バス・鉄道・航空時刻表
Kyotango City bus and railroad and air timetable

平成21年10月1日 ダイヤ改正
(KTRダイヤ改正時より)

知って得るトピックス

最新情報

京丹後市バス・鉄道・航空時刻表

夕日ヶ浦の夕日

京丹後市

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



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おう

バスの **段差** が解消

バス停を137か所から
176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



知ってもらふ・ **乗ってもらふ** ・愛用してもらふ



知ってもらおう・乗ってもらおう・愛用してもらおう

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



実際に **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。

笑顔あふれる車内・身を乗り出す子どもたち



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）** **排ガス抑制！**
- 5位 地域の人のお出かけが増えたと感じる（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）

| | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1 41 200 | 2 42 200 | 3 43 200 |
| 11 200 | 12 200 | 13 200 |
| 21 200 | 22 200 | 23 200 |
| 31 150 | 32 150 | 33 |



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) ○ポータルサイトでのコミュニティ創設 |
| | ○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 ○観光誘客によつてのタクシーの活躍の場創出 |



市内の路線バス乗車人員・運賃収入の推移

8路線

乗車数の推移

H17.10~H18.9
(200円バス開始前)

H18.10~H19.9

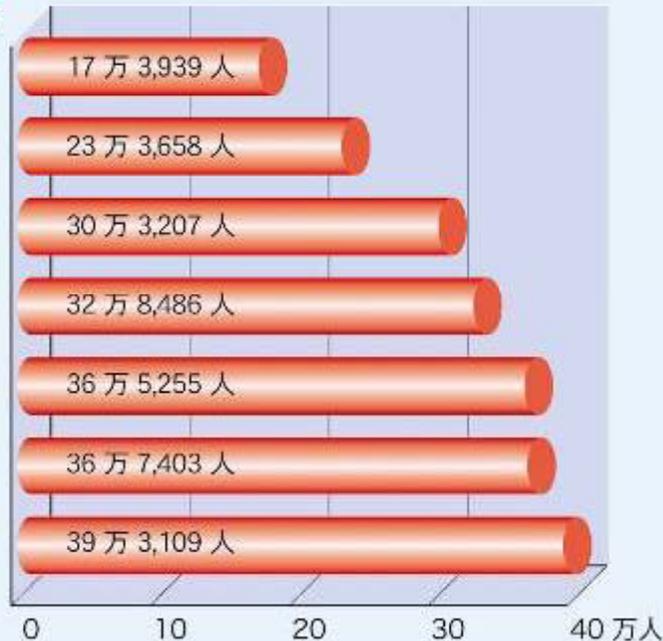
H19.10~H20.9

H20.10~H21.9

H21.10~H22.9

H22.10~H23.9

H23.10~H24.9



運賃収入の推移

H17.10~H18.9
(200円バス開始前)

H18.10~H19.9

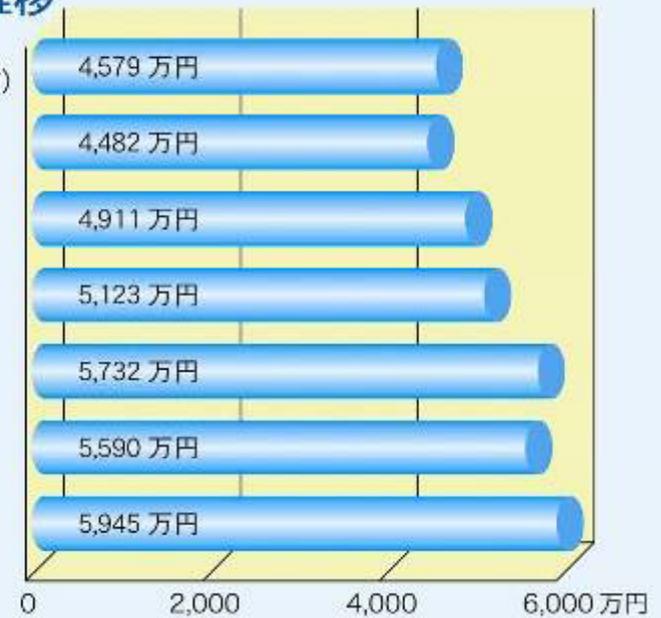
H19.10~H20.9

H20.10~H21.9

H21.10~H22.9

H22.10~H23.9

H23.10~H24.9



国の制度に基づく、運行事業者への市の助成額

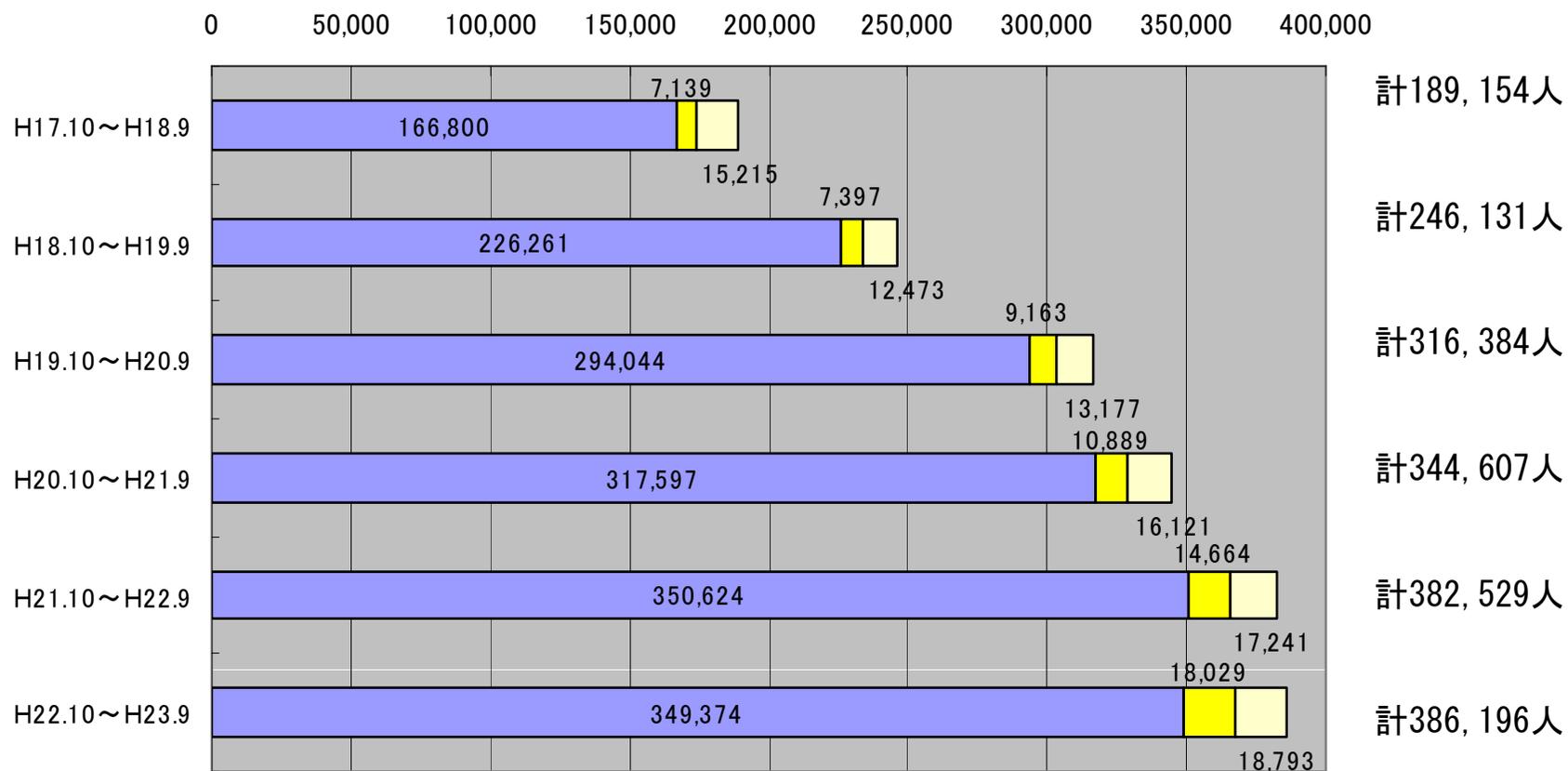
路線バス（丹海バス）への生活指定路線運行に対する市の補助金額の推移

8路線



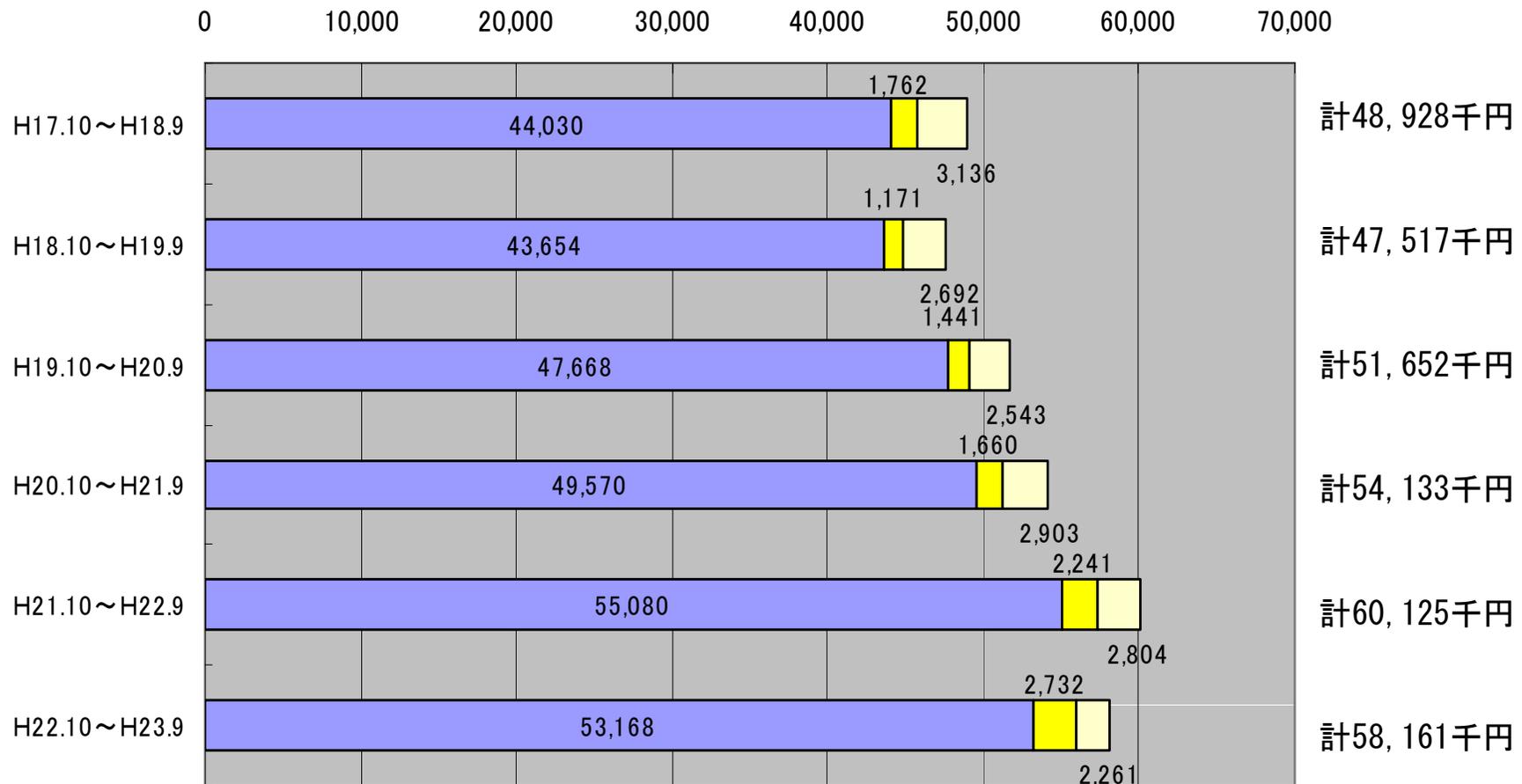
参考)バス交通全体の輸送人員

- 路線バス乗車人員(国庫補助路線の8路線)
- 弥栄網野砂丘線乗車人員(府補助単独路線)
- 市営バス乗車人員(スクール混乗を除く4路線:川上線、佐濃北線、二区環状線、弥栄延利線)

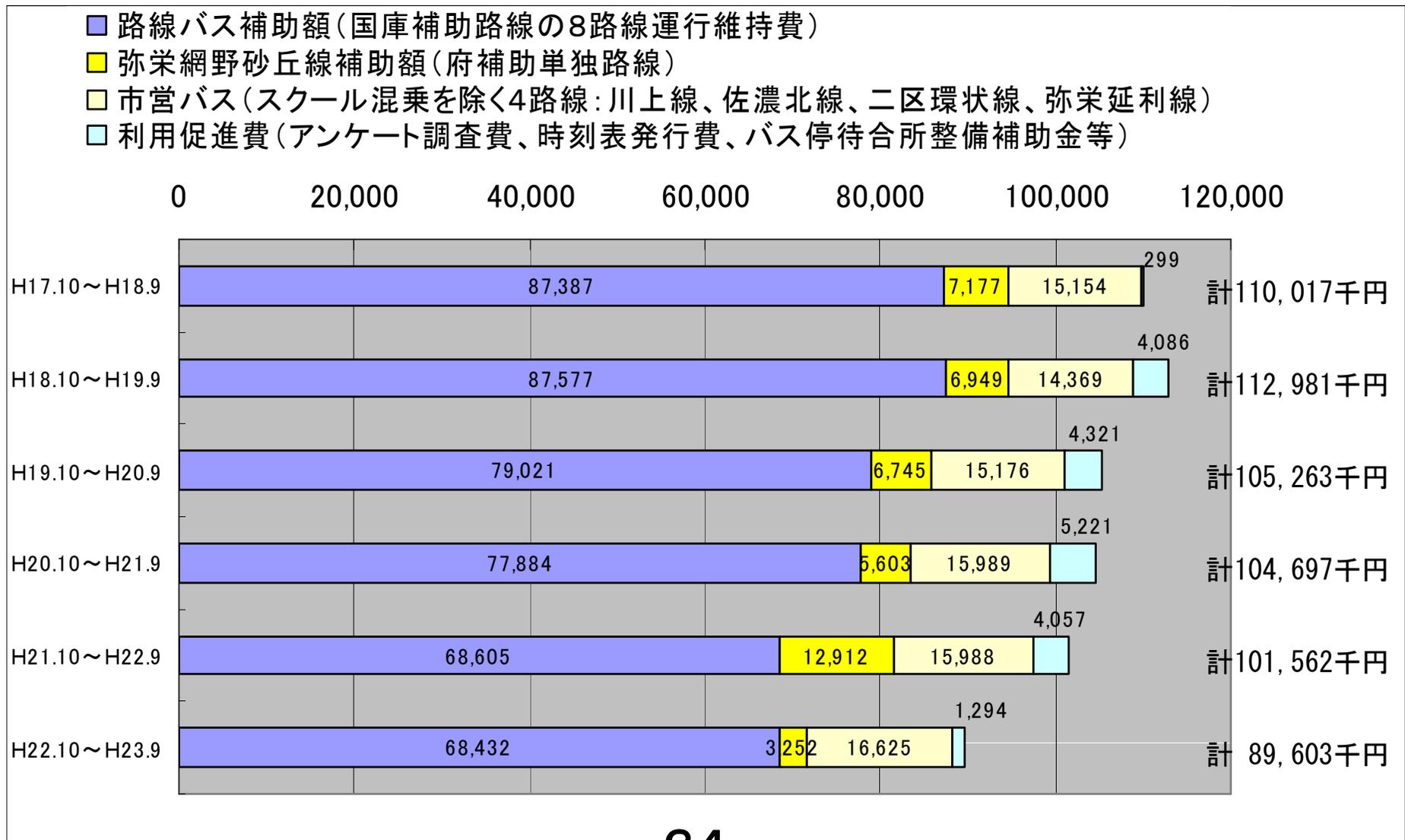


参考)バス交通全体の運賃収入

- 路線バス運賃収入(国庫補助路線の8路線)
- 弥栄網野砂丘線運賃収入(府補助単独路線)
- 市営バス運賃収入(スクール混乗を除く4路線:川上線、佐濃北線、二区環状線、弥栄延利線)

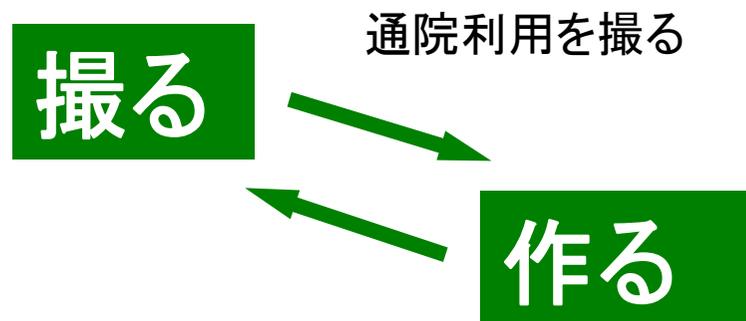


参考)バス交通全体に要した市の支出



ターニングポイント

分かりやすい時刻表の発行なしに「改善」は進まない
心掛けていること:「シャッターチャンスを逃すな！」



印刷業者に丸投げしない

病院・温泉・市役所・ショッピングセンターなどを 鉄道・バスネットワークに組み入れる

乗り入れが可能かどうか、まずは確認。便数増へのチャレンジも



玄関先が鉄則



写真は多くを語ってくれます



「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います。1時間21分乗っても、たったの200円。子供は100円です。



「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（モビリティ・マネジメントの推進）

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
公共交通体系の構築（エゴ公共交通の抑制）

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。



みんなで乗るから「公共財」「地域資源」



公共交通の精神は、
「みんなで駅やバス停まで歩いて、待って、乗り合う」こと。

みんなで支えるから「公共交通」



笑顔あふれる光景が、ますます地域に広がるように、これからも・・・

京丹後市のバス取組の背景は、

YouTube動画『200円バス物語』でもご覧いただけます。

「200円バス物語」

交通安全 京都市 2011年3月31日(木)

どこまで行っても運賃は200円。200円で行ける距離が日本一長いと言われている路線バスがあります。“地域力を高める”という目的意識を持って、若い市役所職員が提案。バス会社の経営状態も改善されつつあります。高齢化と人口減少でバスの利用者数の大幅な減少に悩むバス会社と地域活性化を目指す京丹後市の取り組みをご紹介します。



「200円バス物語」

00:00 / 10:01

YouTube

JAのホームページ
「地域のきずな」に
公開中

鉄道対策

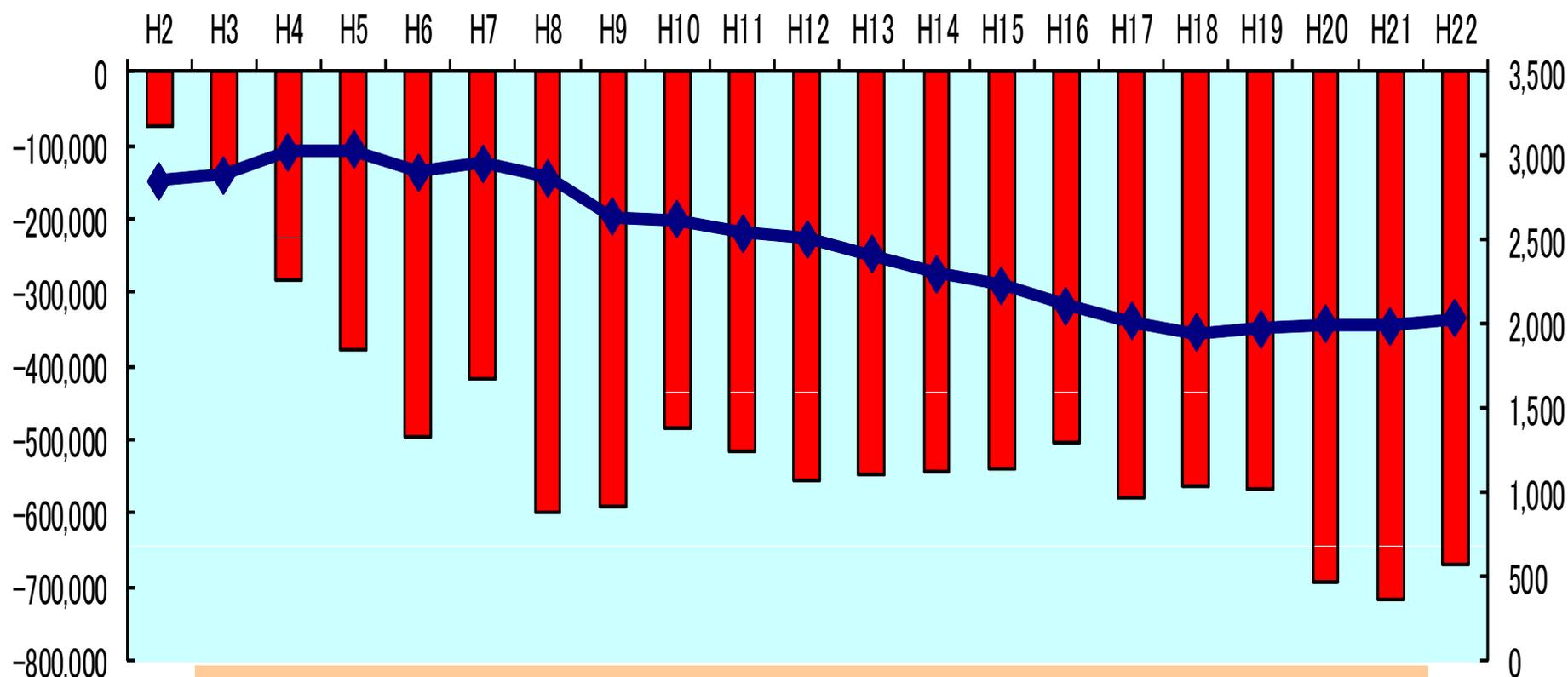
北近畿タンゴ鉄道は 全長114km 特急16両、普通18両

運行路線図



K T R 利用者 と 経常収支 の 推移

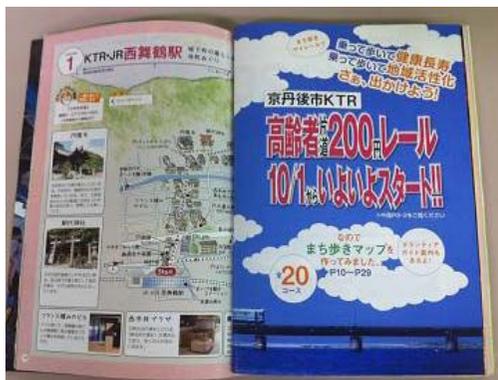
利用者数(折れ線グラフ): 300万人→200万人
経常損失(棒グラフ): 年々増加。年間約7億円



⇒ 地域での「鉄道」の存在価値向上なしに、
地域鉄道は守れない状況。

■域内対策

沿線住民から支持される鉄道へ



上限200円レールの基本方針

◆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

単なる赤字補填ではなく、より多くの市民が大幅に負担少なくサービスを受益しながら、同時に行政の投入額を大きく損なうことなくKTRの増収も図るものである。

その他

①KTRの抜本的な利用促進 ②経済活性化効果

(他地域との交流増に伴う消費拡大、バス等の乗り継ぎ増収等)

③健康増進効果(徒歩外出) ④コミュニティの輪の拡充 ⑤マイカーの送迎負担

軽減 等

<主な改善項目>

運行事業者との協働 ⇒地域の鉄道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、広域ネットワーク網、駅、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

※区間運賃最大1,530円→上限200円、(近隣市町に波及中)

○専用200円レール切符の配布

200円レールの利用のようす



なぜ、200円ルールなのか？

1人あたりの運賃箱平均投入額は832円

⇒200円は自己負担、632円が京丹後市負担となる

| A欄 | B欄 | C欄 | D欄 | E欄 | F欄 | G欄 |
|-----------|-------------|-------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------|------------------------------------|
| 利用増 加率 | 利用者 (人) | 利用者の 負担総額 (200円× 人数) | 市投入額 ※運賃差 額補填総 額 | KTR 総収入 (C+D) | KTR収入純 増額 | 波及効果額 (H23の社会 実験の結果を 受けて) |
| 1.0倍 | 2,651 人 | 530 千円 | 1,676 千円 | 2,206 千円 | 0 千円 | 0 千円 |
| 3.0倍 | 7,953 人 | 1,590 千円 | 5,028 千円 | 6,618 千円 | 4,412 千円 | 661 千円 |
| 4.2倍 | 11,134 人 | 2,227 千円 | 7,039 千円 | 9,266 千円 | 7,059 千円 | 926 千円 |

200円レールのアンケート結果

平成23年10月実施 調査表回収:154人

①前回、北近畿タンゴ鉄道を利用されたのは、いつ頃になりますか？

| 前回利用 | 人数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| 10年以上前 | 11 | 10.6% |
| 5年前 | 4 | 3.8% |
| 3年前 | 17 | 16.3% |
| 1年前 | 23 | 22.1% |
| 半年前 | 25 | 24.0% |
| 3ヶ月以内 | 11 | 10.6% |
| 1ヶ月以内 | 6 | 5.8% |
| 1週間以内 | 7 | 6.7% |
| 計(人) | 104 | 100.0% |

55人(52.9%)が1年前まで利用はなかった。

⇒ 従来は、ほとんど利用の無い方が、利用をはじめていることが分かる結果となった。

②北近畿タンゴ鉄道を1年間に何回利用されますか？

| 年間利用回数 | 人数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| 50回以上 | 6 | 4.1% |
| 10回以上 | 34 | 23.1% |
| 5回程度 | 23 | 15.6% |
| 3回程度 | 46 | 31.3% |
| 今回1回のみ | 38 | 25.9% |
| 計(人) | 147 | 100.0% |

10回以上の利用者40人のうち、
前回の利用状況別で見ると

10年以上前・・・3人

3年前・・・2人

1年前・・・4人

半年前・・・4人

1ヶ月以内・・・19人

1週間以内・・・6人

不明・・・2人

⇒ 久しぶりに乗車した方が、リピーターとなっていることが分かり、愛用者が増えた結果となった。

■域外対策 魅力的な車両運行

誘客を図るための戦略 例:水戸岡列車の運行

北近畿タンゴ鉄道 あか松・あお松・くろ松

KITAKINKI TANGO RAILWAY COMPANY



水戸岡列車の運行 平成25年春運行開始予定

北近畿タンゴ鉄道 あか松・あお松・くろ松

KITAKINKI TANGO RAILWAY COMPANY



情報発信力 鉄道日本一を目指したい

The screenshot displays the homepage of the KTR (北近畿タンゴ鉄道) website. At the top left is the KTR logo and company name. To the right, there are links for 'iPhone・スマートフォン', 'お問い合わせ', and 'サイトマップ'. A search bar and '検索' button are present, along with text size options '小', '中', '大'. The main banner features a network of green human figures connected by dashed lines, with social media icons for Twitter, Facebook, Mixi, Ameba, and Google+. The central text reads 'KTR 北近畿タンゴ鉄道' and 'Y-ジャーナルメディア ネットワーク'. Below this is a navigation bar with categories: '駅の情報・路線図', '乗車券・乗換案内', '沿線おでかけ情報', '活動・取り組み', '鉄道ファン', and '企業情報'. A train departure section shows '列車発車案内' for '網野' station, '豊岡方面', '特急 たんごリレー81号', '12:00', and '豊岡行', with buttons for '時刻表', '発', and '着'. The main content area is divided into four columns: '駅の情報・時刻表' (with '路線図' and '駅・時刻表' buttons), '乗車券・乗り換え案内' (with '各種乗車券' and '乗換案内' buttons), '車両案内・ご質問' (with '車両図鑑' and 'よくある質問' buttons), and '観光コースのご案内' (with a photo of a hot spring). At the bottom, there are sections for 'お知らせ' (with news items about '宇宙戦艦ヤマト2199' and '年末年始期間') and 'おすすめ' (with a 'ラッピング列車' link).

公共交通全般

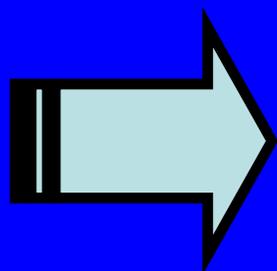
①まちづくりのビジョン



②公共交通体系づくり(公共交通とは?)

- 誰にでも
- 必要なときに
- 有償で
- 安全・快適な

公共交通の幹線・支線



鉄道
バス
タクシー

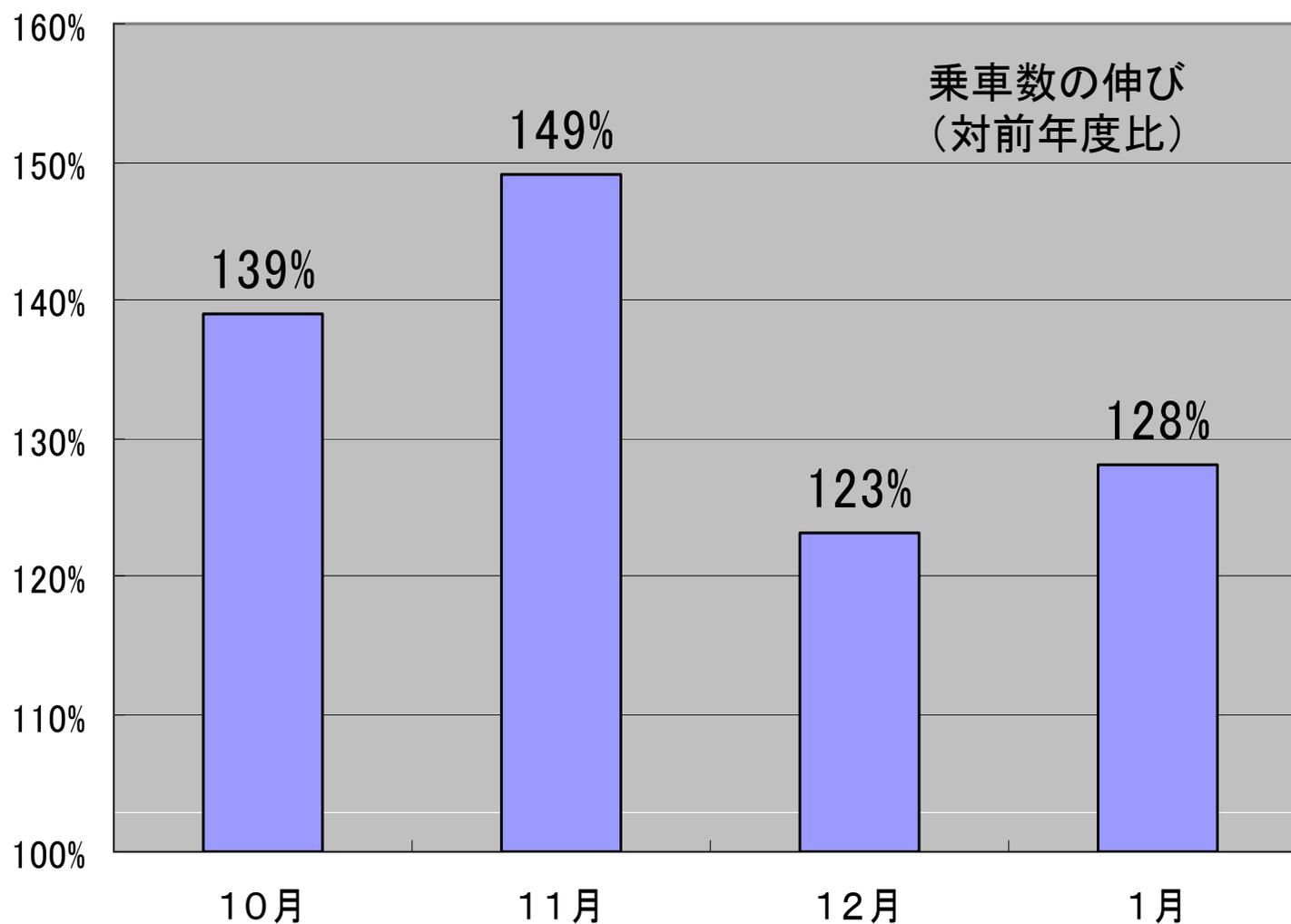
《 専用乗り物 》

(無償) スクールバス・通園バス・通院バス

(有償) 観光バス・福祉有償運送自動車・レンタカー

③すぐに、諦めない

上限200円バスの社会実験
のスタート4ヶ月間の成績



数ヶ月で
判断は
できない。

不安定な世の中でこそ
誰からも支持される
価値ある施策の実施を

価値ある施策 = 満足度 > 負担

200円さえあれば 移動できる という地域の 安心ブランドへの取り組み

上限200円バス

全利用者対象

上限200円レール

65歳以上の
市民のみ対象

取組スタート

H18.10

H22.6

6年連続利用者増

2年連続利用者増

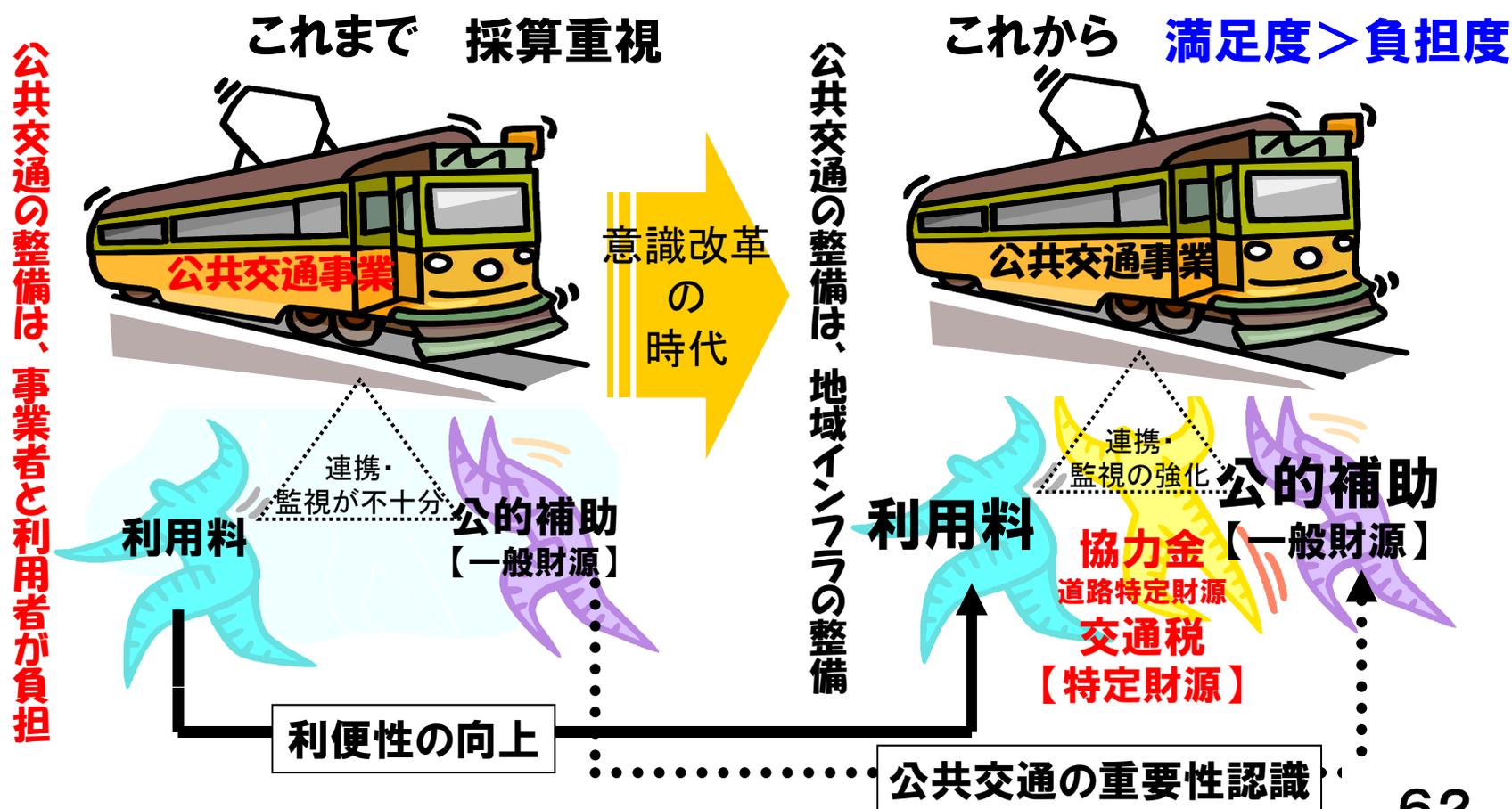
過疎地域発：公共交通のブランド化

健康長寿社会×安心安全便利な公共交通＝豊かな暮らし

多くの視察実績（北は北海道、青森、岩手、秋田、山形から南は大分、宮崎、熊本までの自治体や大学関係者など。NHK全国放映など各種取材も多数）からも、全国各地で公共交通施策は大きな行政課題となっています。

公費負担増大の考え方

ジリ貧からの脱却⇒攻めの公共交通施策へ



「交通税」って？

諸外国においてもモータリゼーションにより路面電車など公共交通が次々に廃止

↓
交通弱者の発生・環境負荷・交通渋滞・ドーナツ化現象・無秩序な施設設置

↓
「交通権」という基本的権利の確立・「公共交通は重要な社会インフラ」と再認識

↓
「運賃収入を主体とした公共交通」から「都市装置として位置づけて
公的負担で運営する公共交通」へと国民意識が転換

↓
運営費・整備費の財源を「交通税」とし、利用は低額運賃化を目指す
(都市整備として合理的との認識)

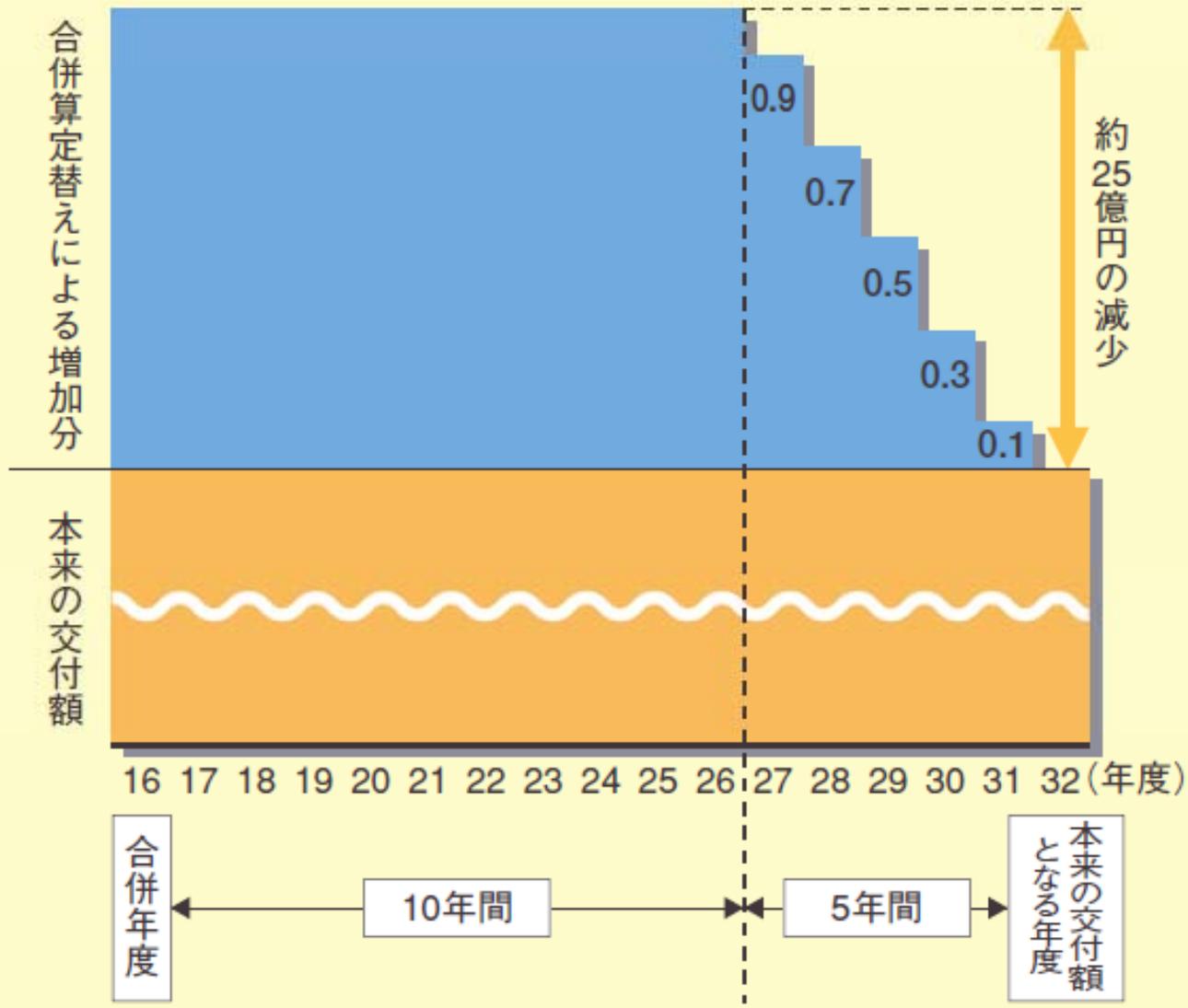
日本では未導入

- 法律によるべきか、条例(法定外目的税の創設)によるべきか
- 新税導入への反発
- 「公共交通」のあり方に対する市民の合意形成



これからますます厳しい行財政運営

合併後の普通交付税の推移イメージ



過疎地域の例

(京丹後市の場合)

一般会計300億程度の自治体で、現在の普通交付税115億円から90億円まで減少していく現実がある。

関西は熱いぞ！ 智恵絞っています！

同士が集まれば、まだまだ世の中、再生が可能だぞ！



再生塾：持続可能なまちと公共交通を目指して 塾長：土井勉京都大学教授

土井勉 京都大学大学院工学研究科特定教授

中川 大 京都大学大学院工学研究科教授

正司 健一 神戸大学大学院経営学研究科教授

森栗 茂一 大阪大学コミュニケーションデザインセンター教授

共通の問題、課題への解決への
最大の後押しは、財源である！

交通基本法は、皆に義務と責任
を果たす使命を与えてくれる！

最後に 施策は1人ではできない！

⇒組織の中では、上司の存在が一番大きい！



「お前がやりたいことを好きなようにやれ。なんぼでも、(わしは)動いたる。」

「財政課に時刻表発行の予算削られたら、説得しに行こう。あきらめたらアカン。」(当時の課長のことば)



「あのな、公務員はな、最初はストライクゾーンにボールを投げるようにせなアカンわ。それがおもいきって投げて、結果、ボールになったら、それはしょうがない。その時は、わしが責任取ったる！これからは、お前らがまちを作っていかなアカンのだぞ。」(当時の部長のことば)

関係者が皆、会議の後に、動くこと

市役所公共交通担当者

2年前に退職しているかつての上司

京都運輸支局 首席運輸企画専門官

病院関係者

京都府職員

撮影、
H22・5・19
弥栄病院前バス停



上限200
円バスの
100万人
突破セレモ
ニー

丹海バス 取締役営業部長

利用者

市役所幹部
丹海バス 社長

丹海バス
労働組合長

丹海バス 毎日電話を取ってくれる女性職員

最後に

京丹後市の取り組みは経費が安くつければいい(安ければ良からう)ということを目的としているではありません。また、逆にお金をかければいいというものでもありません。

⇒公費負担(税金の使途)を有効にしようとする取り組みです。その精神を継承していくことが、持続可能な公共交通のあり方には、最も大切なことではないかと思えます。



今後も、地域の発展のために、真面目に**楽しんで**取り組んでまいります。



70(終)