

新公共交通体系の構築への歩み

京丹後市での 公共交通の改革について

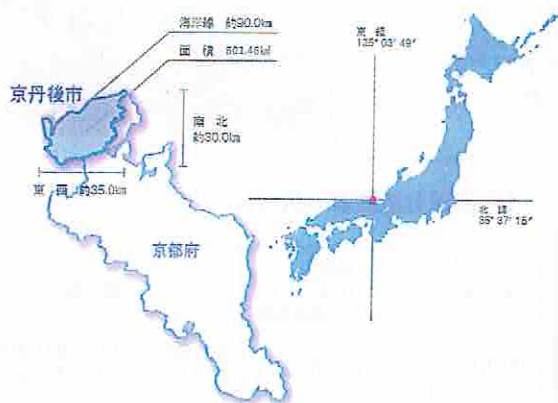


(一社) 地方創生戦略機構
代表理事 中山 泰 (前・京丹後市長)

(以下、各資料は新聞等を除き京丹後市資料より)

「Be」をこよなく大切にする和のまちづくり ～地方には考えつくせないほどの夢と可能性のタネが埋もれている～

◎まず京丹後市の概要を御紹介します



■ 面積・人口等

面 積	501.46平方キロメートル
人 口	52,725人 (H30.4.1推計人口)
高 齢 化 率	35.3% (H30.4.1)
主 要 産 業	金属製品・一般機械・輸送機械製造業、繊維・衣服製造業、農林水産業、観光業
産 業 別	1次産業：2,714人 (9%)
就 業 率	2次産業：9,215人 (31%)
	3次産業：16,745人 (56%)

■ 位置・地勢

○京丹後市は、京都府の最北端、丹後半島に位置し、東西約35km 南北約30kmの広がりを持っています。

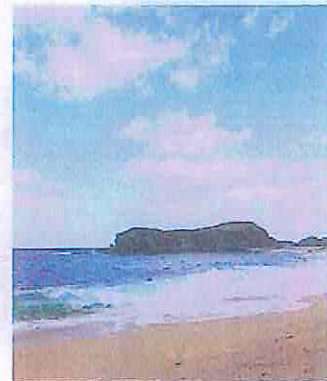
○沿岸部は山陰海岸国立公園、丹後天橋立大江山国立公園に指定され、内陸部には標高400～600mの山々が連なっています。

京丹後市の概要

京丹後市の概要

■ 歴史・沿革

- 京丹後市はリアス式海岸部の良好な湾や入江を通して、古代から大陸・朝鮮半島と活発な交流が行われてきました。
- 市内からは約2,000年前の中国貨幣や日本最古の紀年銘鏡、日本海側最大の前方後円墳などの遺物・遺跡が多く発見されていることから、独自の経済文化圏を形成した丹後王国の繁栄がうかがわれます。
- 近世には回船業や丹後ちりめんの生産がまちの産業を支え、今日では、新たに機械金属工業・観光立市推進条例をもつ観光産業がまちの発展を担いつつあります。



■ 主資源・特産

- 丹後ちりめん 国内絹織物生産シェアNO.1
- 丹後産コシヒカリ 米食味ランキング直近6年で5度「特A」獲得
- 国営農地 国内最大規模の開発面積
- 間人ガニ 国内NO.1の品質をほこるズワイガニ
- 山陰海岸ジオパーク 世界認定（2010.10）、美しい地質遺産
- 琴引浜 日本最大級の鳴き砂国の天然記念物・名勝に指定

3

京丹後市の概要

■ 健康大長寿のさと

京丹後市の65歳以上の高齢者人口は、平成27年4月1日現在で19,413人、高齢化率は33.4%となっており、多くの百歳以上の方が生活しています。「住民の皆さん一人ひとりが生涯にわたり安心して、喜びと生きがいをもって生き活きと暮らすことができ、また、長寿の恵みそれ自体を心から喜べる社会」の実現を目指しています。



男性史上長寿記録の
故・木村次郎右衛門さん（116歳）



【ギネス認定証を受け取る故・木村さん】
平成24年10月15日撮影

【百歳以上高齢者の状況】

自治体	（換算） 人口10万人当たりの 百歳以上高齢者数	備 考
京丹後市	133.00人	京丹後市は、人口10万人あたり百歳以上人口が約133人いる計算
京 都 府	56.55人	京丹後市は京都府の2.35倍
島 根 県	90.67人	都道府県別百歳率1位 京丹後市は島根県の1.47倍
全 国	48.45人	京丹後市は全国平均の2.75倍

※総人口は、総務省統計局「平成26年10月1日現在推計人口」

4

「Be」をこよなく大切に作る和のまちづくり

「Be」をこよなく大切に作る・感じることから限らない豊かさが見え、真の「Do」が生まれてくる。

I 「いのち」の尊さ

人は「Do」もだが、何より「Be」=人として「ある」というだけで、このうえなく尊く、愛おしい。命どう宝

例：(広報きょうたんご より)

「父母があり、父母はそれぞれ父母があり、...というご縁のつながりの中で、千年前も、一万年前も、百万、千万、億万年前ですら、自らに続く命の縁は途切れていません。

悠久からの連続とした命のご縁の気の遠くなるほどの蓄積として今があります。

そして、人ひとりの命、「生」には、膨大な数にのぼるその祖先それぞれの命の個性、特性のきらめきを、すべて限りなく宿しており、それゆえにも、一個の命は、かけがえのない尊さの中で、限らない可能性に光り輝いています。

単純な事実ですが、このことに少しの時間思いを寄せるだけでも、一個の「生」を今いただいていることの、尊さ、喜びがことのほかありがたく、深くよく感じられます。」

II まちづくりも、まず「Be」をこよなく大切に感じる。その中で限らない豊かさがかいま見え、真の「Do」が動き出す。

例：金言、至言

- 「たとえば水の中に居て湯を叫ぶが如くなり。長者の家の子となりて貧里に迷うに異ならず」<白隠禅師座禅和讃より>
- 「明珠在掌」(みょうじゅたなごころにあり)<誰でも光り輝く宝を気づかないだけで既に手の中に持っている>
- 「あるあるあるの詩」(中村久子さん)の心
- 「困難は必ず解決策と一緒に連れてくる。私はそれゆえ“困難さん”と呼んでいる。その中にチャンスが既に入っている。」<日本電産株永守社長ご講演>

など

5

I 「いのち」の尊さ

命どう宝のまちづくり

誰をも置き去りにしない
「和のちから」輝くまちへ

- 1 誰もが幸福をますます実感できる市民総幸福のまちづくり
- 2 自殺のない社会づくり
- 3 寄り添い支援総合サポートセンターの開設

など

II まちの「Be」をこよなく大切に愛する。

真の豊かな「Do」が動き出す。

「弱み」の中に「強み」や「豊かさ」「夢・可能性」を再発見し「和(環・輪)に育む」まちへ

- 1 200円バスと200円レール
- 2 「原子力」から「元気力」へ：「環のちから」の再生エネルギーと循環型農業・社会
- 3 「伝統産業」+「環境にやさしい」=京丹後型“新グリーン経済”の構築
- 4 テレワークの推進 京丹後型ワークスタイルの創造
- 5 百歳長寿バンザイ 百歳健康大長寿のまちづくり

など

1～5はじめ、総合して

- 6 京丹後市まち・ひと・しごと創生「人口ビジョン」及び「総合戦略」

・ピンチをチャンスに変える。地方創生と地方からの東京一極集中への挑戦

6

地方創生へ向けた取り組み

平成26年11月22日、政府の地方創生の理念等を定めた「まち・ひと・しごと創生法案」と、活性化に取り組む地方自治体を国が一体的に支援する「地域再生法の一部を改正する法律案」の地方創生関連2法案が、可決・成立しました。これを受け、既に京丹後市は国の地域活性化モデルの選定(全国で33団体)を平成26年5月に受けていたことを弾みとし、この度、地方創生も含めた第30回地域再生計画の認定申請を行ったところ、地方創生に関する国の第1号認定(全国で20団体)を受けることが決定し、平成27年1月22日に総理大臣官邸(東京都)にて、安倍晋三内閣総理大臣から中山泰京丹後市長に認定書の授与が行われました。



新たな公共交通のあり方を検討開始



◎京丹後市の地域公共交通における課題と取組について

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

→人口約66千人、面積約501.46km²を有する市制が誕生(現在の人口は約56千人)

◆高齢化社会の進展に対応した公共交通空白地の解消

<京丹後市の人口と高齢化>

京丹後市の人口		うち高齢者の人口	
合併前 (H16.3.31)	現在 (H30.5.31)	合併前 (H16.3.31)	現在 (H30.5.31)
65,822人	55,388人 (↓15.9%)	17,491人 高齢化率 26.5%	19,570人 高齢化率 35.3%

※参考

うち丹後町の人口(現在)は
5,259人(うち高齢者2,178人)
→高齢化率は41.4%

9

1 バス交通の主な取組

<京丹後市の公共交通空白地※の居住人口の状況>

※自宅から最寄りの駅或いはバス停まで500m以上離れている地域のこと

バス交通	合併後 ～H26.4.1	H26.7.14	H27.10.1	H28.5.26	H28.5～
■地域の状況 ■課題に対するアプローチ ■合併時の公共交通空白地の居住人口の推移 11,800人	線の取組	面の取組			
	路線バス疲弊	タクシー事業者の撤退 (丹後町・網野町・久美浜町)			民間タクシーの 地方創生へ向けた 取組の展開
	200円バス運行 過疎地域での運行 の低額設定は(全国 初)	丹後町でNPO法人に よる市営デマンドバス 運行を1台で開始。 (京都府初)	網野町・久美浜町で 市が公募をし、補助 金を出して EV乗合タクシー運行 を2台で開始。人の 輸送だけでなく、新た にモノとサービスも運 ぶ(全国初)	丹後町で、NPO法人 による住民ドライバー18 名による 乗合交通を開始。 UBER(ウーバー)システ ムを活用したマッチ ング運行が実現(全国 初)	網野(4台)と久美浜(2台) に民間タクシーが復活
	利用者 43万人/年	約900人/年	約6700人/年	720回×複数人/年	
	→5,000人 (起終点の延長、 経路変更、バス 停増設により達成)	→3,700人	→2,000人	→2,000人	→2,000人
→目標値はH36までに100人(第2次総合計画の目標値)					

◎タクシー事業者撤退に対する市の対応(代替交通の確保)

＜旧町単位の6町のうち、3町のエリアで民間タクシーが相次いで撤退される事態が発生＞

平成20年10月・・・間人営業所(丹後町)

平成24年10月・・・久美浜営業所(久美浜町)

平成25年 7月・・・網野営業所(網野町)

タクシー空白地への対応(生活交通と来訪者の移動手段の確保)について

①平成26年 7月14日・・・丹後町域において、市営バス「宇川線」「豊栄竹野線」の運行を開始(運行委託先はNPO法人「気張る！ふるさと丹後町」。NPO法人が市営デマンドバスの運行を受託するのは京都府下では初。運賃は上限200円。

②平成27年10月 1日・・・網野町域・久美浜町域においてEV乗合タクシーの運行開始。運賃は初乗り500円(旧町境を越える毎にプラス250円)。特に、『人』の輸送に加え、『サービス』と『モノ』の輸送も可能にした。『モノ』の輸送は全国初。

③平成28年 5月26日・・・丹後町域において、スマートフォン(ICT)を活用した新たな公共交通(自家用有償旅客運送の公共交通空白地有償運送)の運行開始(ささえ合い交通)。運賃はタクシー運賃の半額程度。運行主体は、地元NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」。UBERシステムを活用した自家用有償旅客運送は全国初の試み。

2. 鉄道の主な取組

上下分離方式の導入(平成27年度～)、

200円レールの実施(平成23年度～ 全国初の利用促進策、65歳以上の市民利用が3.5倍に)

貨客混載列車の運行(平成29年6月1日～ 農産物を列車で運搬する全国初の取組)

11

「EV乗合タクシー」のスタート

「地方創生型 EV 乗合タクシー」スタート (H27.10～)

— 全国初 —



新たな輸送サービスの展開



モノ(小荷物)とサービス(買い物代行等)の新たな輸送サービスの展開が可能に。

※H27.4に国からの通達等の発出を受ける



13

運転手が

お客さんも運ぶ、そしてモノ(小荷物)だけを運ぶ、さらに、病院の番号札取りなどのサービスを行い、困っている方のお役に立ちます。⇒**新たな需要の掘り起こし。**



14

「日本初のICTを活用した マッチング運行の取組み」

15

5. ささえ合い交通

H28.5.26～現在。地元NPO法人による
公共交通空白地有償運送。



1. システム力により、遊休資産（住民と自家用車）を無理なく活躍。※システム提供はUBER JAPAN
2. 携帯電話を介して、ユーザーとドライバーがマッチングされます（ICTの導入は、世界的な時代の潮流）。
3. クレジットカードによる自動決済がラクチン。
現金決済も新たに追加（H28.12）
4. 運行状況・内容の透明性が極めて高い。



- 1 「Uber（ウーバー）」のアプリを押す
- 2 画面真ん中の黒い部分を押す
- 3 画面下の「依頼する」を押す
- 4 後は待つだけ！

配車方法

所要時間
約1分

運行日 年中無休（毎日） 運賃 最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/km 加算
運行時間 8:00～20:00 対象者 地域住民の皆様、観光客など

自家用車 ← システム力で 活躍の領域拡大 → 住民




☒ **すぐ近くにいる車がお迎えにいきます**

☒ **住民同士のささえ合い**

☒ **おとく**

ささえ合い交通

出発 「乗車」できる地域
丹後町 丹後町内は乗り降り自由

到着 「降車」できる地域
京丹後市全域

丹後町外から丹後町へ向かう乗車（利用）はできません。その場合は、バス・タクシーをご利用ください！



料金の目安

京丹後市丹後庁舎～峰山駅
¥2,100～2,800

宇川小学校～峰山駅
¥2,800～3,800

宇川小学校～京丹後市丹後庁舎
¥1,200～1,500

丹後町の概要

総人口	京丹後市	うち丹後町
合併前 (H16.3.31)	65,822人	7,070人
合併後 (H29.10.31)	55,388人 (↓15.9%)	5,259人 (↓25.6%)

65歳以上人口	京丹後市	丹後町
合併前 (H16.3.31)	17,491人 (高齢化率26.5%)	2,158人 (高齢化率30.5%)
合併後 (H30.5.31)	19,570人 (高齢化率35.3%)	2,178人 (高齢化率41.4%)



その解決策として 「ささえ合い交通」の運行開始

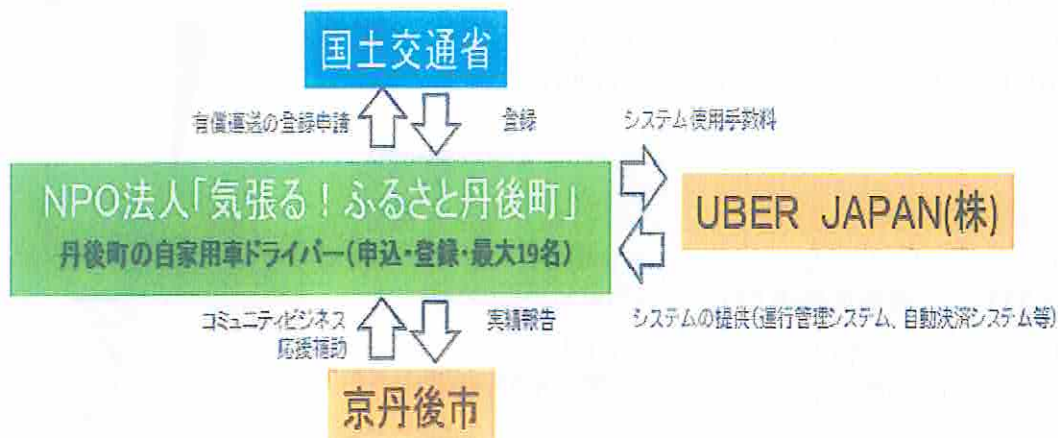
■概要： 道路運送法第78条第2号に基づく「公共交通空白地有償運送」（通称「ささえ合い交通」）を運行。地元のボランティアドライバー（18名）の自家用車を活用し、移動したい人とドライバーをUBERのスマートフォンアプリを介してマッチングする。

- ・ 運行主体： NPO法人 気張る！ふるさと丹後町
- ・ 運行区域： 乗車は丹後町のみ。降車は京丹後市全体
- ・ 料 金： 最初の1.5kmまでを480円、以遠は120円/km
※概ね民間タクシー運賃の半額程度
- ・ 運行時間： 午前8時～午後8時（365日）
- ・ 配車方法： スマートフォンアプリで即時配車依頼
- ・ 主な利用者： 丹後町民、来訪者（国内、国外含む）



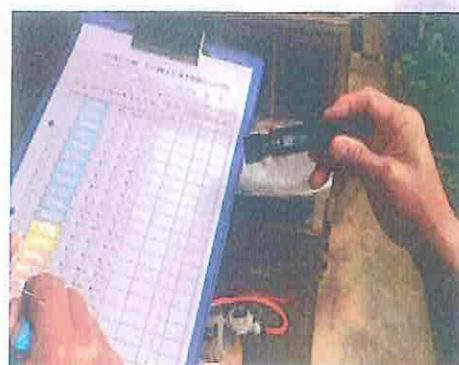
ささえ合い交通に係る各組織の関連図

丹後町の住民の生活に必要な移動手段を拡充し、観光客の利便性を向上させ、ICTを活用した自家用車による公共交通空白地有償運送



◆運行スタート(1)

- ・ 対面点呼の実施(会話を通じての健康確認、アルコールチェックなど)



21

◆運行スタート(2)

・ 出発式の様子

出席者: 国土交通省近畿運輸局、京都運輸支局、京都府、UBER JAPAN株式会社、
京丹後市役所、京丹後市議会、NPO法人『気張る!ふるさと丹後町』ほか



- ・ 初乗車は、シンガポールからの観光客

22

スマートフォンの操作手順(1)(2)

無料アプリの

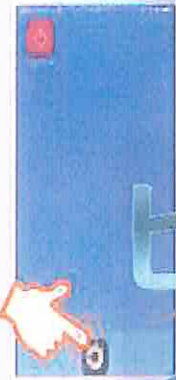


ウーバーアプリをインストール。

つまり、システム導入にかかるイニシャルコストはなし。

バージョンアップも全て無料。全世界に拡大中のUBERシステムが世界中の個人の携帯端末の中に、手軽に入る。

⇒普及拡大性が極めて高く、
世界共通のプラットフォーム



1

「Uber(ウーバー)」
のアプリを押す。

行き先は？



2

地図が表示されます。
「行き先は？」を押す。

・スマートフォンの操作手順(3)(4)

支払方法の選択

(クレジットによる自動決済の
場合は、操作の必要なし)



3

支払方法確定させます。
「現金」の場合は、変更操
作を、「クレジットカード
(自動決済)」の場合は、
そのまま「4」へ。



4

最後に、黒幕の「ささえ
合い交通を依頼する」
を押す。
(配車要請の完了)



- ・ 高齢者の
通院・買い物に
- ・ 外国人を含む
観光客の快適な移動に



- ・ 地元住民の
チョイ乗りに

**現金での支払いが
可能に!!**



だから



**スマホをあなたが
持っていなくても大丈夫!**

**※あなたの代わりに、家族やお友達が
車を呼ぶことも可能に!!**

※丹後町のお宿やお店、住民の方があなたの代わりに配車依頼を行う代理サポーター制度も展開中。お気軽にお問い合わせください。



スマホで車を呼ぶ高齢者。

25

・ 透明性の高い運行履歴 (下車後、5分以内に届くメール)



2016年10月5日 | ささえ合い交通

- 11:48 | 1780 Tangochō Taiza,
Kyōtango-shi, Kyōto-fu 627-0201,
Japan
- 12:15 | 992 Mineyamachō Sugitani,
Kyōtango-shi, Kyōto-fu 627-0012,
Japan

**ドライバーの顔写真
も表示され、安心。**



26

・システム力(マッチング)がもたらすメリットの考察

1. コストの抑制

自家用車(マイカー)の活用は、車両の購入費ゼロ。
システム導入のイニシャルコストもゼロ。その後のバージョンアップ費用も一切なし。

2. マンパワーの抑制

- ・ドライバーは、自主参加。その時々での無理のない参加・不参加の選択が可能(強制ではないので負担感は極めて低い)。
- ・運行管理者は、ボタン一つで運行実績を得ることができる。(アナログのペーパー管理、集計作業から解放される)

3. 地域力の発揮につながる

地域の遊休資産(ひと、くるま)が、活躍できる。

4. 今日からインバウンド対策ができる

クレジット決済、45か国語対応で、外国人にとってストレスのない移動手段となる。
世界中の誰もが利用可能(世界標準のプラットフォームに成り得る可能性がある)

5. 応用が無量大

システムのカスタマイズの可能性が無限(無料)。
利用促進キャンペーンなどへの応用が可能。
今後、スマホのテレビ電話機能による遠隔点呼が可能となれば、
さらに飛躍する運行となる可能性を秘めている。

持続可能な運行実現へ大きく寄与



＜規制改革＞自家用車ライドシェアの実現に向けて

	現行の公共交通空白地有償運送 (法78条2号、法79条の2第1項2号、 規則49条1項2号、規則51条2号等) ※ 道路運送法 規則・道路運送車両法 規則	規制改革提案 ※ 現行の空白地有償運送の下記部分を変更、 ないしは、下記内容の「第4の自家用有償 旅客運送」の категориーを新設する。
合意形成のための組織	地域公共交通会議/運営協議会 (道路運送法第79条の4第1項5号、 規則51条の7)	国家戦略特別区域会議
実施主体	NPO法人等 (法第78条2号、規則48条)	株式会社
ドライバー	NPO法人等の運転者台帳に記載 された者 (規則51条の19第1項)	当該株式会社に登録された個人
サービス対象区域の限定	交通空白地域 (法78条2号、規則49条1項2号)	利用者の観点から、公共交通機関に よっては十分な輸送サービスが提供 されない場合を、区域会議が認定。 当該区域において、サービス実施を 可能とする。 (例)従来の交通空白地に加え、郊外 ニュータウン、通勤時間帯における主要幹 線道路、観光や特殊需要への対応など
安全運転のための確認、 記録、名簿管理	原則、対面・書面実施 (国交省の処理方針等)	ICTを用いた安全運転のための 確認、記録、名簿管理を認める。

43

参考資料

道路運送法の事業種別

◎旅客自動車運送事業＜緑ナンバー＞（道路運送法第2条第3項）

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業

種 別		京丹後市内の主な該当運行
① 一般乗合旅客自動車運送事業 乗合旅客を運送する一般旅客 自動車運送事業	・路線バス ・高速バス ・乗合タクシー ・コミュニティバス 等	・路線バス（丹海200円バス） ・高速バス（丹海バス） ・EV乗合タクシー（丹海500 円バス）
② 一般貸切旅客自動車運送事業 1個の契約により乗車定員1 人以上の自動車を貸し切っ て旅客を運送する事業	・観光バス等	・貸切バス
③ 一般乗用旅客自動車運送事業 1個の契約により乗車定員1 人未満の自動車を貸し切っ て旅客を運送する事業	・タクシー ・介護タクシー等	・タクシー（峰山タクシー） ・介護タクシー

◎自家用有償旅客運送<白ナンバー> (道路運送法第78条第2号)

バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等について、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する輸送サービスの提供

種 別		京丹後市内の主な該当運行
① 市町村運営有償運送	(1) 交通空白地輸送 市町村内の交通空白地において、市町村自らが当該市町村内の住民等の運送を行うもの。	・市営 200 円バス (久美浜・弥栄・大宮町) (丹後町デマンド運行)
	(2) 市町村福祉輸送 当該市町村の住民のうち、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、市町村自らが行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。	
② 公共交通空白地有償運送	NPO法人等が過疎地等において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対して運送を行うもの。	・丹後町における新たな公共交通 (NPO法人 気張る!ふるさと丹後町) ⇒ 次ページ 参照
③ 福祉有償運送	NPO法人等が、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の会員に対して、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。	・福祉有償運送 (社会福祉協議会) (NPO法人 のっけて)

31

丹後町におけるICTを活用した
公共交通空白地有償運送の位置づけ

型	種 類	合意形成が 必要な組織	実施主体 及び 運行管理	サービス 対象区域	ドライバー	ドライバーの 安全確認
A	ICT(情報通信技術)を活用し、新たな公共交通の実証運行が可能 【公共交通空白地有償運送】 ※道路運送法に規定されているもの	市町村の『地域公共交通会議』	NPO法人等	公共交通空白地域(丹後町を発地とし、着地は丹後町を含む京丹後市内のみとする。)	運行主体の運転者台帳に記載された者(審査あり)	運行主体

32

B	昨秋、京丹後市が国に『国家戦略特区(規制緩和)提案』した 【自家用車ライドシェア構想】	『国家戦略特別区域会議』	株式会社	公共交通空白地域	運行主体の運転者台帳に記載された者(審査あり)	運行主体
C	世界各国で実施されている 【ライドシェア】 運送事業者や運行管理はなく、スマホアプリを介し、ドライバーの自家用車で利用者の輸送を行うもの。	安全・安心な運行・保障体制が確立されておらず、 全て個々の自動車保有者や運転者に責任が委ねられており、 日本の基準に照らすと、公共的な輸送手段として 適当でないと判断されるもの。				

過疎地ライドシェア
有償運送活用方向
京丹後市で試行へ

【5面】
京丹後市の空白地有償運送
NPO運行ウーバー協力

貨客混載 有償運送も
別荘別荘へタクは当面先送り

同空室

京丹後市は、過疎地ライドシェアの有償運送活用方向で、京丹後市で試行へ。NPO運行ウーバー協力。別荘別荘へタクは当面先送り。同空室。



37

地域の幸福バス 「上限200円バス」 (路線バスの再生)

一 経営不振・高負担な状況から「住民」を中心におくことで
様々な分野が活き活きと「環」でつながれる 一

200円バス と 200円レール



取組前は、利用者数の減少の一途

導入時

- ◆路線バス(平成18年度～現在)の取組
過疎地域で低額運賃を導入「上限200円バス」
「700円×2人」ではなく、「7人×200円」の取組へ



バス運賃の最高1150円を
上限200円に

- ①輸送人員が年間2倍超
- ②運賃収入も年間30%増
- ③行政コスト1,800万円減

- ◆地域鉄道(平成23年度～現在)の取組

抜本的な利用促進策「高齢者200円レール」
「高齢者利用3倍増」を設定し、最高1530円を上限200円に



鉄道を身近な乗り物に

- ①輸送人員が3倍超
- ②生きた公費負担に改善
- ③外出支援で歩いて元気



便利になり、喜んでいただき、

好循環の「輪」が広がる

② 高齢者が丸太ベンチを作成

① 高校生がバス待合所を作成



③ 旅館のおかみさんが
列車でおもてなし



④ 沿線住民が駅ホームに植栽



⑤ 高校生と園児が駅ホームに植栽



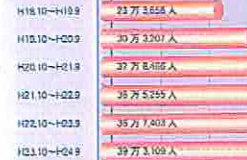
市民みんなで、公共交通を利用し、応援³⁹

200円バスと200円レール <主な成果>

◆200円バス



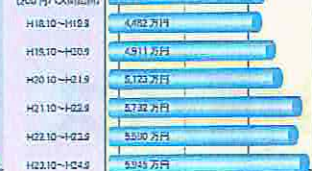
乗車数の推移
(H17.10～H18.9
(200円バス開始前))



利用者2.3倍に

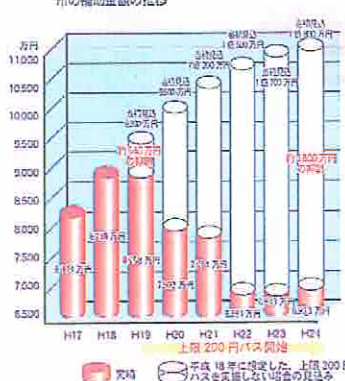
運賃収入の推移

(H17.10～H18.9
(200円バス開始前))



収入1.3倍に

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



年次推移(成果等)

- H18.10 上限200円バスの実証運行開始
- H19.10 " を市内全域拡大
- H22.10 " を本運行に移行
- H24.10 運行8年目には、利用者数2.3倍
運賃収入も30%増を達成
- H25.10 丹後2市2時に
上限200円バスが拡大
- H26.4 消費税率の運賃への転換
はせず、運賃200円定率

◆200円レール



年次推移(成果等)

- H23.6 200円レールの実証運行開始(土日祝54日間) **利用者2.8倍**
- H24.10 " (平日にも拡大し171日間) **利用者3.1倍**
- H25.4 丹後2市2時に200円レールが通年で適用拡大
- H26.4 200円レールが4年連続で利用者増
年間利用者44,595人
- H27.4 民間会社(ウィラー社)による鉄道事業開始。
200円レールも継続。

3倍超で推移

単なる赤字補てんではなく、より多くの市民が負担
少なく、サービス受益しながら、同時に行政の
投入額を大きく損なうことなく、地域鉄道の増収を
図ることにつながっている。

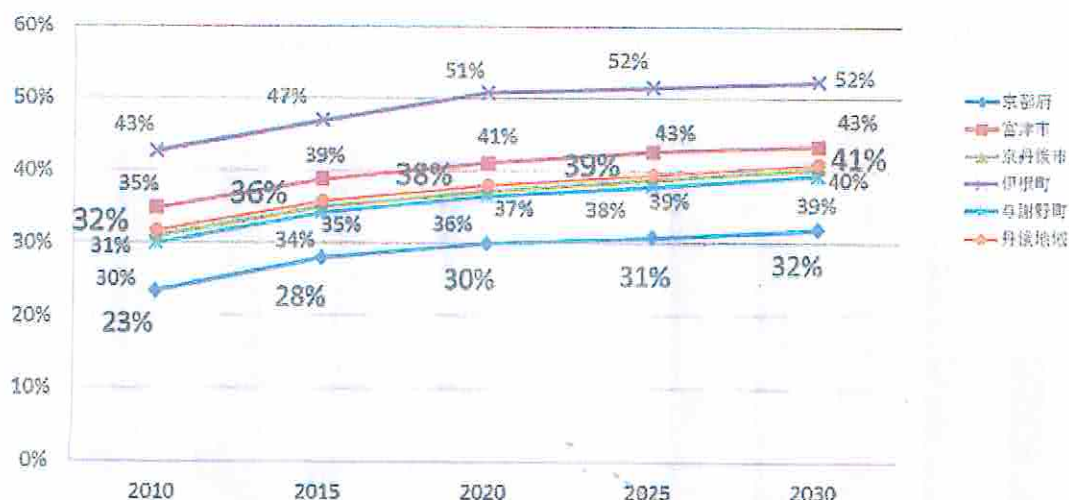
波及効果

- ① 地域鉄道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)
- 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
- ⑥ ボランティア参加(植栽等)



取組前状況① 進む地域の高齢化

◆京丹後市の高齢化率は2030年には40%（見込み）。



出典：国立社会保障・人口問題研究所ホームページ「日本の地域別将来人口（平成26年3月推計）」

41

取組前状況② 高齢化 進む移動の不安 声を拾う、聞く、尋ねる

アンケート調査の実施（H21年度）

「車を安全に運転できる年齢は？」

男性平均：75.4歳 女性平均：72.6歳

実際には、80歳以上の男性の約7割が運転免許証を保有している現実がある。

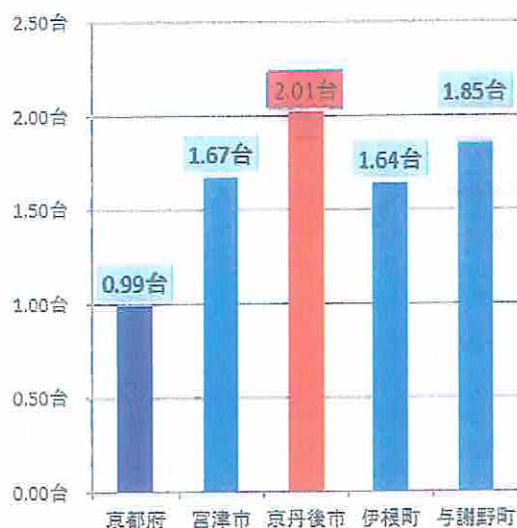


42

取組前状況③ 進むマイカー社会

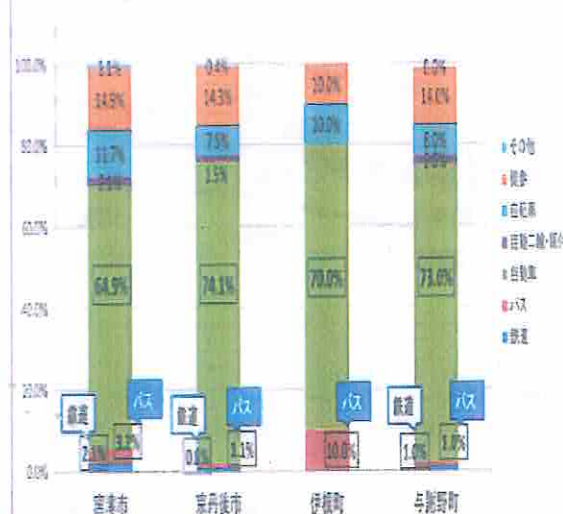
◆京丹後市は一家に2台のマイカーを保有。京都府全体と比較しても2倍！
一方、公共交通を移動手段としている住民はわずかに2%のみ！
マイカーの運転技術に自信をなくした高齢者も急増中！

丹後地域の自動車保有数(平成23年度)



出典：河内府統計書から算出した数値を直轄早稲生産数とした
(田舎早稲と兼作金穀の兼用田面積増減十数倍増減／市町村別早稲栽培)

丹後地域の移動手段の分担率（平日）



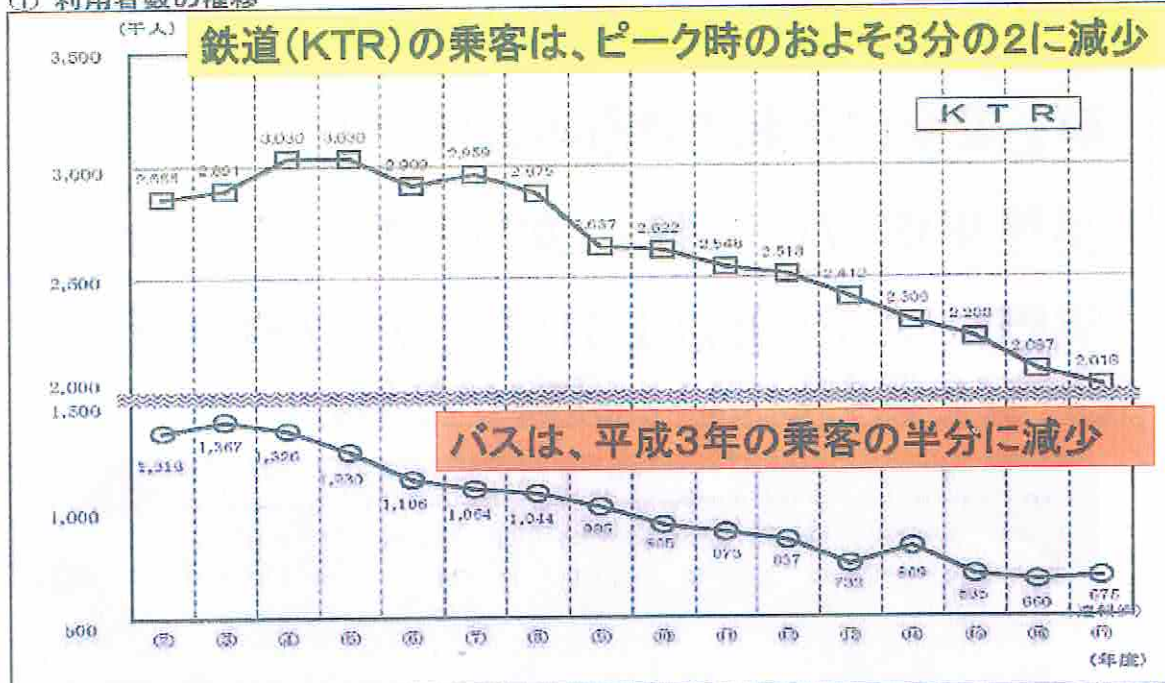
市・県・国・道・府・省・中央官庁・地方自治体・民間企業・団体・個人

43

取組前状況④ 輸送人員の推移

資料1:利用状況

① 利用者数の推移



44

取組前の状況⑤ 理想と現実の乖離

使えない、乗れない、頼れない現実

- 全市民が…高齢者、児童生徒、障害者、主婦、サラリーマンなど ⇔ 一部の市民が(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…市内片道平均200円で ⇔ 高く(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った。

⇒ 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。

45

実証1年前のアンケート結果(京丹後市)

(平成17年12月実施、高校生対象)

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)



46

アンケート調査以外のニーズ把握



バス停で利用者から



老人会で高齢者から



集客イベント時に住民から



研究会のみなさんから



学生さんが調査のお手伝い(各種大学等)



ご意見など

47



市役所でもアイデアを出す体制づくり

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 (現在まで19回開催)

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
チームが重要視したポイント

- ①利用者視点に立ち、利便性向上策を考えること
- ②1回乗ってもらって満足するのではなく、愛用されるバスにすること



48

約30回の広域検討会議



事業者と一緒にダイヤ検討



主要バス停での現地ワーキング



行政職員も乗って乗降調査



49

- ・ 取組前のお客さん一人あたりの
運賃箱への平均投入額が380円～385円

- ・ 利用者のアンケートでは、
300円以下を望む声が6割を
占めていた(サンプル総数4,874人)。

⇒しかし、300円に設定しても
人々の心理に届く施策にならないと判断！！



まず、
実証運行を行う
路線(一部4路線)で
試算を行う。



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

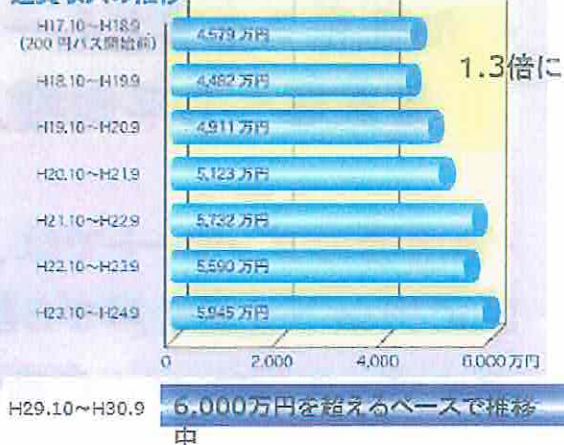
※試算は実証1年目の対象路線(4路線)のもの

◆市内の路線バス(8路線)

乗車数の推移

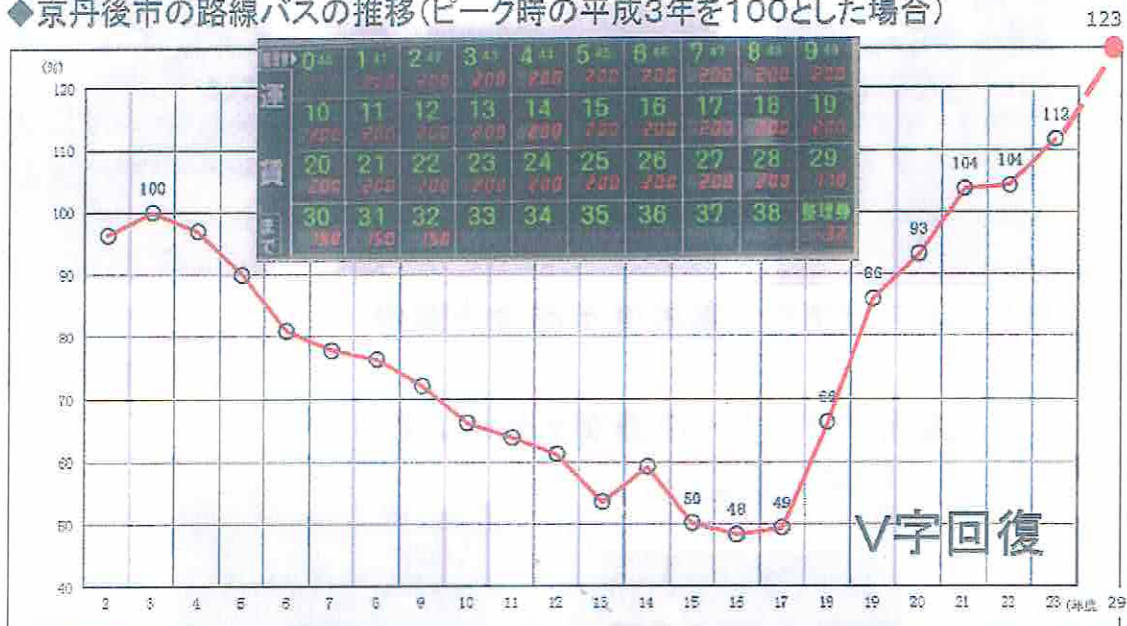


運賃収入の推移



路線バスと鉄道の輸送人員の年次推移

◆京丹後市の路線バスの推移(ピーク時の平成3年を100とした場合)

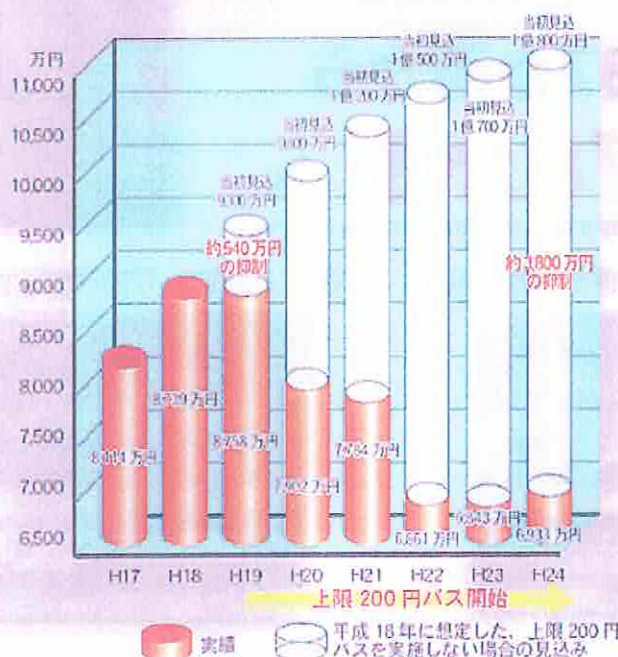


京丹後市の鉄道の定期利用者は、平成11年(281千人)とほぼ同水準で推移し、平成24年は280千人と善戦している。

運行事業者への市の助成額

◆国の制度に基づく、運行事業者への市の助成額(8路線)

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



～税金の負担について～

市の支出額が減り、
なおかつ、
利用者が倍増したため、
公費投入の意義が
大きく増した。



住民が木製ベンチ制作



高校生が待合所制作



ショッピングセンターが待合所設置

地元デザイナーが無償デザイン提供



55

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
178か所 へ

※上記の数字は京丹後市の場合。京丹後市営バスも88→105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



56

丹後半島全域上限200円バススタート

平成25年10月1日 宮津市、伊根町、与謝野町にも

上限200円バスが運行拡大(丹後半島全域に)



天橋立～伊根経由～経ヶ岬は
400円に
加悦～伊根経由～経ヶ岬は
400円に
経ヶ岬～間人経由～峰山は
200円に



57

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。

58

満足度調査(京丹後市)

(平成20年12月実施、高校生対象) 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位 200	2位 200	3位 200
11位 200	12位 200	13位 200
21位 200	22位 200	23位 200
31位 150	32位 150	33位 200



59



バス交通の主な取り組み経過等

- 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、 // (実証運行から本運行へ移行)
- 平成24年 9月 運行開始から6年連続で利用者数が続伸(2.3倍増)、運賃収入も30%増
- 平成25年10月 さらに、宮津市、伊根町、与謝野町にも上限200円バスが拡大(半島周遊ダイヤの設定)
- 平成26年 4月 消費税の運賃への転換は行わず、運賃200円のブランド化を死守。
- 平成28年 9月 輸送人員過去最高
- 平成29年 9月 さらに輸送人員過去最高
- 平成30年現在 さらに続伸中



60



地域鉄道
「**上限200円ルール**」
も利用者視点で取組を展開中！

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減らすことなく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、(平成24年10月から丹後2市2町で実施)

○専用200円レール切符の配布

63



64

■域内対策 鉄道も便利になれば、バス施策と相乗！



65

■域外対策 ①魅力的な車両運行

誘客を図るための戦略

JR九州の豪華クルーズ列車のななつ星を手掛けた水戸岡鋭治氏デザインの

観光列車「あかまつ」「あおまつ」 H25.4.14デビュー

食堂列車「くろまつ」の運行 H26.5月デビュー

木がふんだんに
施された温かみ
のある
「あかまつ」車内



66

■域外対策 ①魅力的な車両運行

200円レールで地元住民もロコミで人気急上昇！

25年11月1日から**毎日運行**へ



67

■沿線編 こんなこともやっています！

さらに、「北鉄」は1時間に1本の運行ダイヤの隙間を活用すれば何でもできる(ライブ列車)



68

■沿線編 こんなこともやっています！

婚活列車



ファッショントレイン(丹後ちりめん)



おかみさんアテンド列車



ファッショントレイン(アジア)



69

駅舎及び駅周辺を“花いっぱい”に 沿線住民によるおもてなしの実践(住民協働)

住民の手によるフラワー鉄道



70

鉄道+200円バスのネットワークで『海の京都』を案内



71



便利な鉄道、
便利なバス、
差別化された
ローカルな
公共交通により
全国への
露出が
飛躍的に
向上！

←NHK総合「あさイチ」(25.9.5)に
て、1時間にわたる全国放映が実現
※朝の時間帯にもかかわらず、
平均視聴率は驚異の13.8%でした。

72

参考

「北陸新幹線」と「山陰新幹線」の接続 による日本海側国土軸形成の重要性

主に山陰地域を中心とした52の市町村で
構成する「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」
の事務局長を京丹後市長が担当。



73

一都市との距離的ハンデ・手つかずの自然の中に“強み”“豊かさ”を見出す テレワークの推進 京丹後型ワークスタイルの創造

テレワークなどICT・通信インフラを活用した京丹後ワークスタイルの創造

- 「テレワーク」で「地方創生」の実現を！
- 都市部からの人材誘致・企業誘致、産業創出に「テレワーク」が有効！

★豊かな自然環境や食の魅力
など、住環境の強みを生かす

★都市との距離的ハンデを克服

★充足した通信インフラ網を活用

田舎での快適な
ビジネススタイルの提案

テレワークサポートセンターの開設
開設日：平成27年10月1日



サテライト
オフィス



施設マネージャー

コワーキング
スペース



74