

京都自治研賞受賞レポート

京丹後市「上限 200 円バス」の取り組み

「空気バス」の起死回生の復活劇から、
丹後地域の活性化の核へ



第 5

野木秀康 (自治労京丹後市職員労働組合)

京丹後市は、近畿の最北端に位置し、人口 6 万 2723 人、面積 501.84 平方km、人口密度 124.98 人 / 平方kmのまちです。そのまちで、最大運賃 1150 円の路線バスを、上限 200 円に設定し、高校生やお年寄りなどの乗客数の増加をはじめ、多くの成果を得ることができました。その取り組みを紹介します。

ことから、市の路線バス維持補助額は、何も対策を打たなければすぐにでも 1 億円を超える深刻な状況となっていた。(下図参照)

- ・ 利便性低下 人が乗らない 利便性低下 といった悪循環に陥っていた。

2006 年度の主な取り組みと成果

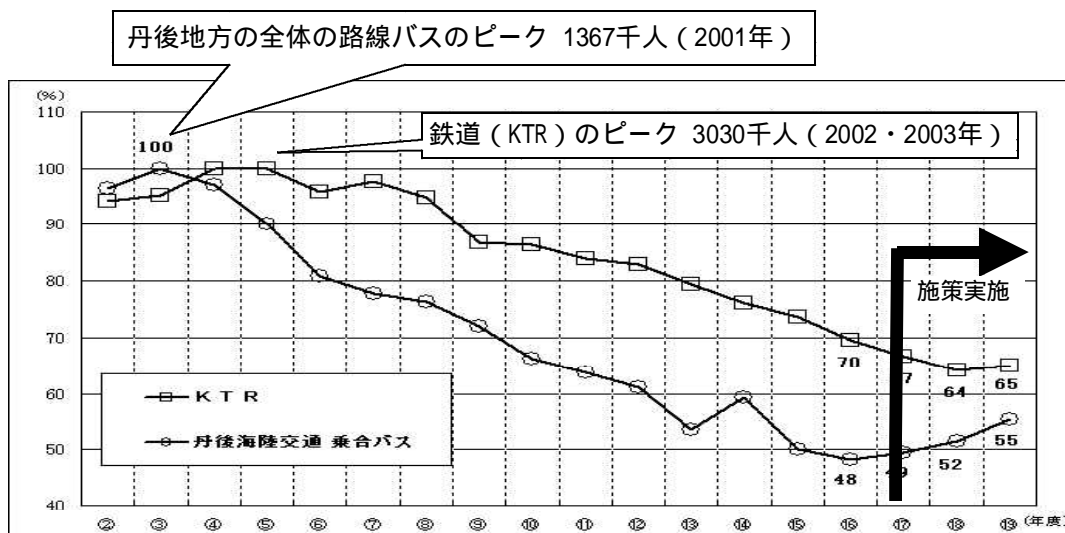
施策の背景

半島・過疎地域である京丹後市の、路線バスを取り巻く状況は、以下のようなものでした。

- ・ 旧 6 町合併後の市の面積は 500 平方kmを超え、広範囲であり、人口減少・高齢化が進んでいる。
- ・ 市の路線バス網は、利用者数も減少していた

路線バスは、利用者の減少傾向の中で、多額の補助金を支出している現状が続いていました。この現状を打開すべく、2005 年 12 月に、京丹後市地域交通会議（現・京丹後市地域公共交通会議、会長中山泰市長）を設立し、利用者のニーズにあったバス交通の実証運行を行うこととし、まずは、大規模な住民アンケート調査（回収数 8353 人、うち有効回答数 4828 人）を行い

図 1 鉄道・乗合バスの輸送人員の推移比較（ピーク時を 100 とした場合の比較）



ました。回答者の約 6 割の方が、「バス運賃を 200 円～ 300 円に」「運行間隔を 40 分未満に」とする結果がまとめ（2006 年 2 月公表）、2006 年 10 月 1 日の実証運行開始（出発式）となりました。

実証運行の取り組み

1. 丹海バスの間人線、間人循環線、海岸線、弥栄病院線の 4 路線において、低額運賃による実証運行を開始。

運賃上限 200 円の設定。大人 200 円（中学生以上）、小児 100 円（小学生）、6 歳未満無料（保護者 1 人同伴で 1 人が無料）、身体障害者手帳及び療育手帳提示者は各自 100 円としました。

さらにお得な回数券（2000 円）の販売及び窓口の拡大を図りました。回数券の種類は、普通回数券（11 枚綴りで、実質、大人 1 回あたり 182 円）、通学回数券（13 枚綴りで、実質、学生 1 回あたり 154 円）、昼間回数券（13 枚綴りで、実質、大人 1 回あたり 154 円。ただし、利用制限として、午前 10 時～午後 4 時までの降車時に限る）の 3 種類。販売窓口は、市民局（峰山・網野・丹後・弥栄市民局）と網野駅、バス車内で開始しました。

定期券で保護者の負担軽減を図りました。例えば、間人 - 峰山間の運賃 700 円が 200 円となり、これを受け、学生の通学定期券も大幅に安くなりました。

2. ダイアの改善

パターンダイアの導入、列車からバスへの接続時間の短縮、丹後あじわいの郷及び弥栄病院への直接乗入れを実現しました。

3. バス停留所の改善

バス停留所新設 6 カ所、バス停留所の名称変更を 7 カ所、行いました。

4. フリー乗降区間の増設

てんきてんき村 - 経ヶ岬間を増設しました。

5. 車両改善

中型ノンステップバス 2 台、ラッピング車両を導入しました。

6. 情報提供の改善

全ての公共交通情報を網羅した地域総合型時刻表の作成及び全戸の配布を初めて実施。公共交通マップの作成、市ホームページへ掲載、広報「きょうたんご」に毎号掲載、ポケット時刻表作成などを行いました。

7. 市職員等が月 1 回以上公共交通を利用する「ノーマイカーデー」を設定し、絵本『ピン・ボン・バス』を幼稚園・保育所へ配布しました。



8. 老人会、区長会、校長会等において、利用促進依頼（営業活動）を展開をしました。高校生との対話集会も実施しました。

9. 花金バスの実証運行を開始しました（峰山 22:31 発 - 溝谷 - 間人 23:12 着）。

成果

低額運賃（上限 200 円）を導入した 2006 年 10 月から 2007 年 3 月の半年間の乗車人員は、1.4 倍（4 万



6082 人 6 万 5867 人）となり、大幅に乗車人員が増加しました。特に高校生の利用が急増し、施策の効果が早期に出ました。

2007 年度の主な取り組みと成果

2007 年度は、前年度に引き続いて「低額運行と分かりやすく、使いやすい公共バス交通の実証運行」を行い、10 月からは市営バス路線と丹海バス路線の市内全路線に上限 200 円バスを拡大しました。

取り組み

1. 上限 200 円バスを市内路線に拡大

丹海バス路線（久美浜線、延利線、峰山線の一部、病院線の一部）と市営バス路線（久美浜線、弥栄線）を加え、市内全てのバス運賃を上限 200 円に設定しました。

2007 年度の運賃の最大値下げは、久美浜駅 - 峰山駅前間の運賃 880 円が 200 円に。さらに、実証 2 カ年を通じた最大値下げは、経ヶ岬 - 網野経由 - 峰山駅前間の 1150 円が 200 円になりました。

2. 運行路線の充実

与謝の海病院線をショッピングセンターマイン経由に路線変更しました。

3. ダイヤ改善

パターンダイヤの充実、列車からバスへの接続時間の短縮を図りました。

4. バス停留所を 4 カ所、新設しました。

5. 情報提供改善

地域総合型時刻表の改良による発行、新聞折込による利用啓発チラシの実施、ひとめでわかる公共交通マップの作成、市ホームページへ掲載（動画も公開）、広報「きょうたんご」に毎号掲載などによって、情報提供を改善しました。

6. 市職員等が、月 1 回以上、公共交通を利用する「ノーマイカーデー」を継続推進しました。

7. 花金バスの経路を網野回りに変更しました（峰山 22:35 発 - 網野 - 間人 23:20 着）。

8. モビリティ・マネジメントの推進



バス運転手による出前講座の開催を開始。企業に対しノーマイカーデー取組みの推進をしました。

成果

実証運行 1 年間（2006 年 10 月～ 2007 年 9 月）の乗車人員は対前年比 1.64 倍（9 万 2681

人 15 万 1891 人）。収入は、対前年比 0.95 倍（2 万 6673 千円 2 万 5409 千円）という結果でした。低額運賃（上限 200 円）の導入及び便数の増加、燃料費の高騰により、運行確保維持額を、当初 9 万 3000 千円と見込んでいましたが、運賃収入もほぼ前年並みを確保する中で、前年度実績（8 万 7387 千円）とほぼ同額（8 万 7577 千円）に抑えることができるなど、多くの方に喜んでいただける実証運行 1 年目となりました。

2007 年 10 月～ 2008 年 3 月の乗車人員も、従前の路線で前年同期間と比較して 1.25 倍（6 万 5867 人 8 万 2528 人）となり、実証運行の開始前の 2005 年 10 月～ 2007 年 3 月の期間と比較すると、1.79 倍（4 万 6082 人 8 万 2528 人）と、大幅に増員となりました。新規に実証運行を始めた路線の乗車人員も、1.32 倍（4 万 625 人 5 万 3556 人）と好調で、特に久美浜線では、2.13 倍（4716 人 1 万 48 人）となりました。この期間の全路線の乗車人員は 1.27 倍（10 万 6492 人 13 万 6084 人）です。

また、国や他の自治体からも京丹後市の取り組みは注目されており、各地から視察に來られ「何のための公共交通か考えさせられた」といった感想をいただいたほか、市の行政評価委員会でも「大ヒット事業だ」という評価をいただきました。

市では、「公共交通施策」は、運行収支だけでその良し悪しを判断するのではなく、まちづくりに必要不可欠な社会インフラであるとする認識に立ち、交流人口を増やし、丹後全体が活性化する公共交通網を構築していくこととしています。

施策実現のための工夫

体制の強化

・府レベル：「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」の開催。

2年間で延5回開催。(別途ワーキング会議開催)

- ・市レベル：京丹後市地域公共交通会議の開催。
2006年に2回、2007年は4回開催。(設立は2005年12月)
- ・新交通体系構築プロジェクトチームを発足
市役所内部の部局横断的チームを編成。2年間で延19回開催。(発足は2006年5月)

予算確保への努力

- ・総務省の「頑張る地方の応援プログラム」に応募
- ・国土交通省の「地域公共交通活性化・再生法」に基づく、地域公共交通総合連携計画の策定(富山市に次ぐ、全国で2例目の計画承認)

国との情報交換等



国会議員に事例発表



近畿運輸局長と
(市長室)



広島市で事例発表

総合計画の目標数値と、その見直し

市内の路線バスの利用者数(目標値)は、計画では、2004年160千人から2014年には180千人であったが、すでに2007年度に263千人と目標を上回ったため、総合計画をより具体化した「路線バスの戦略と戦術」を示し、2014年の目標数値を300千人と上方修正することとしました。

まとめ

全国各地では、「利便性の低下 人が乗らない 利便性の低下」の悪循環により、多くのバスや鉄道の路線や軌道が、縮小・廃止となっています。

京丹後市は、「人が乗らない」ことや、運行収支(赤字額)のみを、その良し悪しの判断材料としていた過去を反省し、改めて“公共”について、住民のみなさんと議論を交わしました。

最後に、上限200円バスの取り組みは、積極的に公共施策に関わる行政の姿勢の表われであり、2008年自治研京都集会のテーマである「ひと・くらし・環境を守る、地域の公共の力」そのものです。安易に、既存の公共交通に駄目レッテルを貼るのではなく、公共交通はまちを活性化させるための重要な地域資源として、見つめなおし、まちづくりの発展と、住む人に、これから住みたいと思う人に、魅力的なライフスタイルの提案を行なうことができる公共財産であると、強く認識する必要があると考えています。

今こそ“公共”交通の、“公共”の2文字の存在意義を考えるとときではないでしょうか。

京丹後市の路線バス 300 千人達成のための戦略と戦術について

戦 略	戦 術 (2006・2007年度実施済みのものは で表示)	
認知度の維持・向上 広報活動の充実 (一方的情報発信)	市広報紙での定期宣伝 便利な時刻表の発行	
	新聞 雑誌 TV 市HP スタッフブログ 口コミ	
	旅行会社 市内事業所 学校・幼稚園・保育所 VJC (ビジット・ジャパン・キャンペーン) の推進 (海外拠点活用)	
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 (ブログ・掲示板・SNS等) の育成	
	京丹後市地域情報交流サイト「T-WAVE」の活用・育成	
車両のデコレーション (心理的距離感の短縮)	ギャラリーバス ラッピングバス 路線バスグッズ販売	
	車内の思い切った装飾 (車内空間の演出)	
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 ダイヤの見直し	
	既存路線の集客施設 (ショッピングセンター) 等経由化 新多客路線の運行開始 (既存路線の延長を含む)	
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	
身体障害者・高齢者等への対応	ノンステップバスの導入 点字ブロック敷設 (一部)	
オンデマンドサービス	(例) 休日・昼間に末端路線で導入	
低価格の維持・範囲拡大 実証200円路線の本格実施	一部実証運行 市内全エリア実証運行 市外観光路線へエリア拡大運行 本格実施	
	市内発着路線での導入 市外発着路線の市内外行程での導入	
チケット展開	1日乗車券・2日乗車券の導入	
回数券販売箇所の増設	市役所市民局での販売 駅 (一部) での販売 車内での販売	
低「利便性」を補う「新たな付加価値」の提供 社会的価値 まちづくりPR 人間的価値 健康・精神作用	公共交通が持つ社会システムとしての有益性のPRと財源確保努力 (環境保全・交通安全・観光振興・高齢者福祉・過疎地対策・国際化)	モビリティ・マネジメントの本格推進 (ノーマイカーデー活動、社会貢献活動のPR、ゆとりの時間のPR)
利用機会の創出 レジャー・滞在型旅行利用	親子利用促進 公民館利用促進 老人クラブ利用促進 保育園・幼稚園・小学校行事での利用促進 各種団体利用促進	
	観光バス化 (「丹後古代ロマン街道号」育成) 路線バスと鉄道と観光施設等の共通割引商品	
各種魅力事業とのタイアップ利用	「遺跡めぐり事業」「商店街活性化事業」「集客イベント」「丹後ちりめん」などとのタイアップ啓発促進活動	
競合との共存・コラボ 広域公共交通ネットワークの構築 (新たな公共交通体系)	鉄道との連絡強化、相互乗入 (競合ではなく補完効果の発揮) コミュニティバス (支線) と幹線の連絡強化	