

## 4 参 考

## 4 参 考

### (1)これまでの経過

#### ア 会議開催経過

以上の現状と課題を踏まえると・・・

経費節減や一般的な利用促進策では、ネットワーク全体の改善に限界もあることから、交通システムの基本に立ち返った見直しが必要



公共交通ネットワーク全体を、更に利用者(住民)最適のものに改善していくため、「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)」を設置

|     |   |
|-----|---|
| 目 的 | 地域の鉄道、路線バス等をバラバラなものではなく、面的な「ネットワーク」として捉える<br>交通ネットワークは、「ダイヤ」、「車両」、「運賃」、「停留所(駅)」、「情報(時刻表、パンフ、ホームページ等)」等により構成されているが、それぞれの機能を今一度見直し、ネットワーク全体を利用者にとって最適のものに改善<br>そのため、関係者が一体となって協議する新たな枠組み(実現会議)を設置し、いわゆる提案型でない「改善実行計画」を作成(できるだけ実験・試行計画を盛り込み) |
| 視 点 | 住民にとってより良い「生活交通」      観光を一層振興する「交通」   |

|                    |  |
|--------------------|--|
| 平成17年11月30日        | 「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)」を設置、第1回会議開催<br>【会議の設立及び今後の取り組みを協議】 |
| 平成18年 1月30～<br>31日 | 第1回ワーキンググループ会議開催<br>【当面の改善事項、現地調査の実施方法・視点を協議。併せて現地調査を実施】             |
| 2月 7日<br>16日       | ワーキンググループサブメンバー事務打合せ<br>ワーキンググループ事務打合せ                               |
| 3月 3～<br>5日        | 利用実態調査実施(委託調査)<br>【KTR、丹海 全便、全区間の乗降等の実態を調査】                          |

- 平成18年 3月22日 第2回実現会議開催  
【「改善の課題」と「改善の方向性」を協議】
- 5月18日 第2回ワーキンググループ会議  
25日 第3回実現会議開催  
【構成メンバーを拡充の上、「改善実行計画」骨子たたき台を基に意見交換】
- 6月7日 ワーキンググループサブメンバー事務打合せ
- 7月 委員からの意見・提案とりまとめ  
< 随 時 ワーキンググループサブメンバー等個別事務打合せ >
- 8月7日 第4回実現会議開催  
【「改善実行計画」素案を基に意見交換】  
中～下旬 委員から再度の意見・提案とりまとめ  
29日 第3回ワーキンググループ会議
- 9月19日 第5回実現会議開催  
【「改善実行計画」(中間まとめ)公表、実行に向け意見交換】

注) ゴシック体部分は、報道機関に公開で開催したもの

イ 現地調査の概要

資料13(P69～72 参照)

実施日時 平成18年 1月30日～31日  
調査者 「実現会議」ワーキンググループメンバー(計25名)  
調査箇所 (3班体制で実施)

|                       |  |
|-----------------------|--|
| 北近畿タンゴ鉄道<br>(宮津線・宮福線) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・丹後管内全駅の改札内、改札外、駅前広場<br/>〔宮津駅、天橋立駅、岩滝口駅、野田川駅、丹後大宮駅、<br/>峰山駅、網野駅、木津温泉駅、丹後神野駅、甲山駅、<br/>久美浜駅、栗田駅、丹後由良駅、宮村駅、喜多駅〕</li> <li>計15駅(辛皮駅は別途調査)</li> <li>・普通列車車両</li> </ul>                                |
| 丹後海陸交通                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道接続バス停<br/>〔宮津駅前、天橋立駅前、岩滝口駅前、野田川駅前、<br/>丹後大宮駅前、峰山駅前、網野駅前、久美浜駅前、<br/>栗田駅前〕</li> <li>・バス・バス接続停留所(岩滝、丹後庁舎前、溝谷)</li> <li>・主要病院(与謝の海病院、弥栄病院)</li> <li>・主要観光スポット(傘松ケーブル下)</li> <li>・バス車両</li> </ul> |

## 主要調査項目

公共交通が「ネットワーク」として、利用者の視点に立って、分かりやすく使いやすいか。

利用者が知りたいと思っている情報が適切な場所に、十分提供されているか。

- ・列車、バスの「到着」時刻が分かるか。
- ・接続する列車、バスのダイヤ、運賃が分かるか。
- ・観光スポットをめぐるための情報が提供されているか。
- ・車両に路線図等が掲出されているか。

利用者が使いやすい施設、設備（駅、停留所、車両）になっているか。

- ・ホームで乗車口が分かるか。
- ・利用者が駅を出て、雨に濡れずにすぐにバスに乗車できるか。

## 現地調査結果

丹後地域における公共交通が、利用者にとって必ずしも「分かりやすい」「使いやすい」ものになっていないことが判明（以下、主な事例）

### ダイヤ

調べないと分かりにくい。覚えにくい。

乗継ぎの待ち時間が長いことがある。

### 運賃

割高感がある。

覚えにくい。小銭を持ち歩かなくてはならない。

乗継ぎ割引がない。企画乗車券が少ない。

### 駅・停留所

乗換えや目的施設まで長く歩かなくてはならないところがある。

階段など高齢者や障害者が円滑に移動するのが困難な箇所がある。

駅のホームで、乗降位置が分かりにくいものがある。

### 車両

シートが汚れていたり傷んでいる。

高齢者や障害者にとって乗降が容易でないものがある。

### 情報提供

乗継情報が分からない。帰りの時刻が分からない。

目的地までの運賃・料金が一目で分からない。

駅構内での案内が不十分。駅でバスの情報が分からないところがある。

最寄りの施設や観光スポットが分からない。



それぞれの機能を見直し、ネットワーク全体を利用者にとって最適のものに改善

## ウ 利用実態調査の概要

|      |  |
|------|--|
| 実施日時 | 平成18年3月3日(金) 4日(土) 5日(日)   |
| 調査方法 | 調査会社に委託して行った広域専門調査   |
| 調査対象 | 北近畿タンゴ鉄道：全線・全列車<br>丹後海陸交通バス路線：高速・観光を除く全路線・全便   |
| 実施内容 | ・調査員(延380名)が、全利用者に調査カードを配布・回収<br>(約12,700枚配付、12,100枚回収(回収率95%))<br>K T R：宮津線全駅(19) + 宮福線主要駅(3)の各改札に調査員を2名配置し、配布・回収<br>宮福線のその他の駅(11)及びJ R線とのまたがり利用は、調査員2名が列車に乗り込み、配布・回収<br>丹 海：全便・全車両に調査員1名が乗り込み、配布回収 |

### <調査カードの項目>

|                                 |      |        |      |
|---------------------------------|------|--------|------|
| 乗車区間                            | 利用券種 | 利用者の年齢 | 利用目的 |
| 降車後の他の交通機関への乗継の有無               |      |        |      |
| J R線またがり利用者の発着駅(京都方面・阪神方面)      |      |        |      |
| (KTR KTR、KTR バス、KTR J R、バス バス等) |      |        |      |

## 調査結果

資料5(P52~62 再掲参照)

### K T R

- ・利用状況は、延べ数で、平日約3,600人、土曜約3,400人、日曜約3,100人  
(K T R線内での乗継利用者は重複計上(例：宮福線から宮津線に乗り継いだ人は2回カウント))
- ・利用者の動向は、宮福線(例えば京都・大阪方面から来る)の利用は、宮津、天橋立までは多いが、その先の宮津線では次第に利用は減ってくる。
- ・目的別では、平日に通勤・通学が多いのに対し、土日では旅行が多い。
- ・土日の早朝便・深夜便の利用はほとんどないことから、これらの便を昼間の観光客向けの列車に振り替えるなどの検討が可能

### 丹海バス

- ・利用状況は、平日は1,800人程度。土曜約600人、日曜約500人
- ・目的別では、通学通院がほとんどを占める。
- ・観光が占める割合は、日曜日に多い。
- ・便によっては利用の全くないものもあり、見直しを検討することが可能

- 以上に記述した、丹後地域における公共交通の現状と課題、現地調査及び利用実態調査を基に、第3回会議から参画いただいた委員各位の御提案を踏まえた上で、「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)を作成

(2) 旧京都交通(株)会社更生問題を契機とした取組

「府中北部地域公共交通ネットワークの今後のあり方」(中間まとめ) 平成16年9月13日  
[ 抜 粋 ]

1 現状と課題

(バスをはじめとする公共交通の役割)

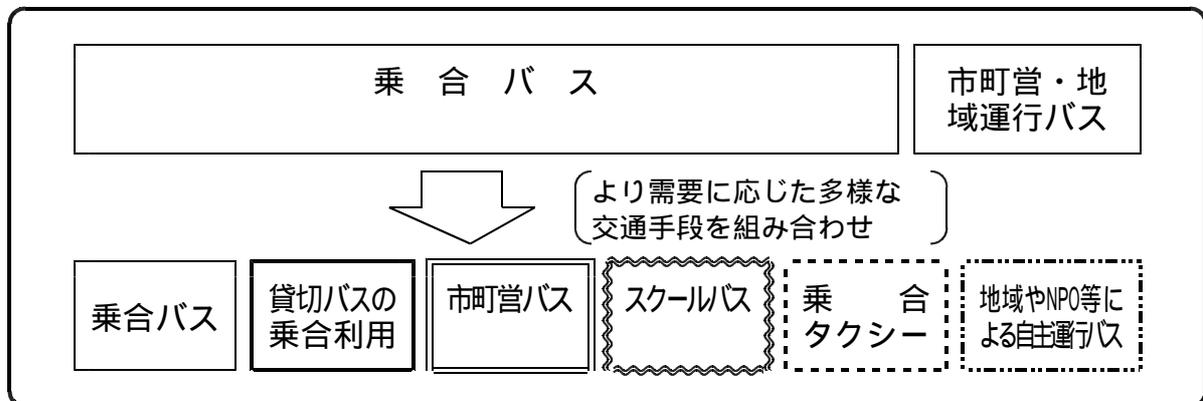
- ・地域住民の欠かすことのできない生活の足、地域への来訪者の交通手段、商店街の振興等、地域の社会経済活動も支える重要な社会生活基盤

(現状)

バス等の公共交通は、企業の営利事業であると同時に、公共交通としての公的役割も担ってきた結果、「企業の利益追求」も「住民の利便性の向上」も、どちらも中途半端な状況

2 地域の公共交通ネットワークの今後のあり方

従来の発想を転換し、「住民(利用者)最適のネットワーク」を、地域が支える姿勢で、行政、住民、事業者が、例えば路線の計画や利用促進を含め協働するなど、地域の実情に応じた、よりよい地域交通の実現に取り組む



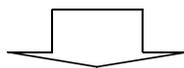
住民(利用者)最適の、より便利で一層効果的・効率的な生活交通ネットワークを構築

交通の採算面だけでなく、人の移動や交流の活発化による地域社会全体の活性化を目指す(商店街の活性化、高齢者の健康増進・生きがい向上等)

公共交通システムの改善 ( 3 市町 ( 綾部、亀岡、園部 ) などが導入 )

|                        |   |
|------------------------|---|
| 新たな路線設定・増便             | ・病院、駅経由増 ( 需要少路線廃止 )<br>・循環線新設、増便       |
| パターンダイヤ又は<br>鉄道接続ダイヤ導入 | ・パターンダイヤ ( 毎時同時分に発車 )                   |
| きざみ・低額運賃導入             | ・100円きざみ<br>・上限500円 低額 ( 例1,250円 500円 ) |
| 中・小型バリアフリー<br>車両導入     |   |
| 情報提供の徹底                | ・路線図付き時刻表パンフ、HP 充実                      |
| 「予約型乗合タクシー」<br>一部導入    |   |

路線・運賃等を事業者任せにせず、市町 ( 地域 ) 主導で設定



利用者が大幅に増加 : 3 市町計 126% ( 17年4月 18年3月 )

資料14 ( P73 参照 )