

第5回「分かりやすく、使いやすい 公共交通実現会議(丹後地域)」

平成18年9月19日(火) 13:00～15:00

於 アグリセンター大宮(京丹後市)

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)の 概要について

路線	峰山駅前	弥栄病院前	丹後庁舎前
9	5 2		
10	5 5	0 5	2 4
11	5 5	0 8	2 7
12	5 9	0 8	2 7
13	5 5	1 2	3 1
14	(新設) 5 5	0 8	2 7
15	5 5	(新設) 0 8	(新設) 2 7
16	4 5	0 8	5 8

1 丹後地域における公共交通の現状と課題

(1) 現状

鉄道

北近畿タンゴ鉄道 (KTR)

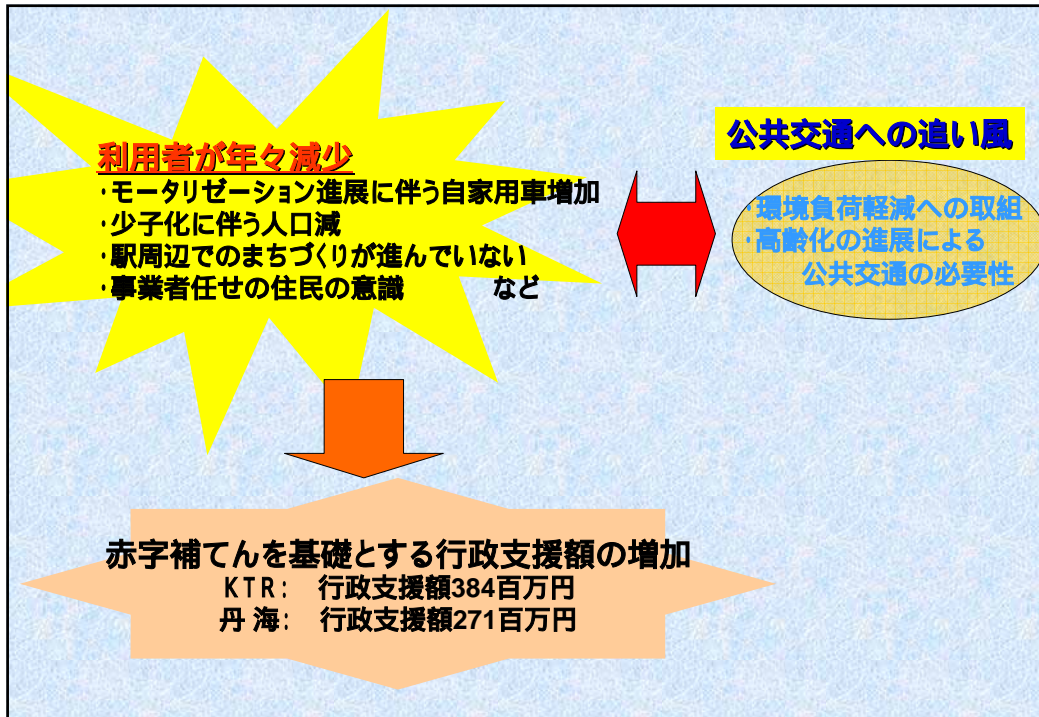
(ピーク時(H5) 303万人 ⇄ H17 202万人)

バス

丹後海陸交通 (丹海バス)

(ピーク時(H3) 137万人 ⇄ H17 68万人)

加悦フェローライン、一部市町



(2) 課題

ア 努力にかかわらず利用者減に歯止めがかからない

各事業者はこれまで、住民生活上必要な路線の確保とともに、人件費・修繕費等の抑制や企画商品の新規開発などの経営努力

また、地元でも新たな取組み

- 市町単位の企画列車
- 地元促進協「利用促進検討WG」(17年)
- ・「KTRサポーターズクラブ」(18年3月立上げ)
- ・「KTRに乗る日」(毎月1日)

イ 一方、鉄道内や鉄道・バス間の接続が取れたダイヤ設定や、接続状況の情報等、交通ネットワーク全体の情報提供が不十分で、利用者に分かりにくい



経費節減や利用促進策にも限界があり、交通システムの基本に立ち返った改善が求められる

交通システムの基本要素

「ダイヤ」	「駅・停留所」
「運賃」	「情報」
「車両」	

改めて徹底した
実態把握



「改善の課題」と
「改善の方向性」

2 改善に当たっての基本的な考え方

丹後地域における公共交通に対する基本的認識

- **公共交通網は、住民自身の手で守り育てるべきもの**
その改善は、自分たち自身が行うべき
- 「分かりやすい」、「使いやすい」公共交通ネットワークの実現は、KTRやバスを、地元住民が安心して利用できる、乗りたい、残したいものにするが、同時に、それは、観光客にとっても利用したくなるものでなくてはならない
- また、「分かりやすい」、「使いやすい」公共交通ネットワークの実現は、地元を愛し、地元に誇りを持てるものにする取組でもある

取組の目標(趣旨)

- 利用者の視点に立って、鉄道やバス等のダイヤ、運賃、駅・停留所、車両、情報提供等の交通システムを構成する基礎的な部分に立ち返って改善を行うことにより、すべての人に「分かりやすく」、「使いやすい」面的な公共交通ネットワークを実現

「改善実行計画」の基本的な考え方

- 失敗を恐れずに、まず、モデル的・実験的に、できるところから改善
- 公共交通を事業者任せにせず、地元住民や行政も一緒になって自ら考え、行動し、皆で良くする

3 改善実行計画(抜粋)

(1)速やかに改善に着手するもの〔内に着手〕

ダイヤ

昼間の時間帯を中心にパターンダイヤ(毎時同分(同時
間帯)発車)の導入

・KTR宮津線・宮福線、丹海バス間人循環線など

先行改善例: 接続改善(18年3月ダイヤ改正時、KTR)

土休日ダイヤ = タンゴ悠遊号運行(7/22 ~ 8/20 土日)

運賃

分かりやすい運賃(例:100円刻み)の設定

・丹海バス間人循環線等で低定額運賃(200円)実証運行(18.10か
ら1年間)

駅・停留所

魅力的な駅の創造

・四季の花植栽、美化活動

バス停留所の移設

・野田川駅前広場や弥栄病院敷地内へバスを乗り入れ

先行改善例: KTR各駅の観光案内板修繕、網野駅前等駐輪場整備(京丹後市)

車両

中・小型化推進、ノンステップバス導入促進
(安心・安全な車両の導入)

情報提供

地図上路線図、乗換案内、起終点時刻等が一目で分か
る表示(案内表示改善)

・分かりやすい、使いやすい鉄道・バス時刻表の作成(京丹後市)

先行改善例: 乗換情報を掲載の時刻表作成(18年3月ダイヤ改正時、京丹後市)

その他

乗務員・嘱託職員等のサービス向上

(親切、丁寧な対応のための研修強化等)

(2) 中期的に対応するもの【概ね3年以内に対応】

運賃 鉄道・バス相互乗継のできる共通割引乗車券の発売

駅・停留所 駅のスロープ勾配改善

車両 KTR車両の内装の定期的変更など(快適な車両)

(3) 将来的な課題【期限は設けないが改善を目指す】

ダイヤ 午前の早い時間に丹後に着く特急の運行

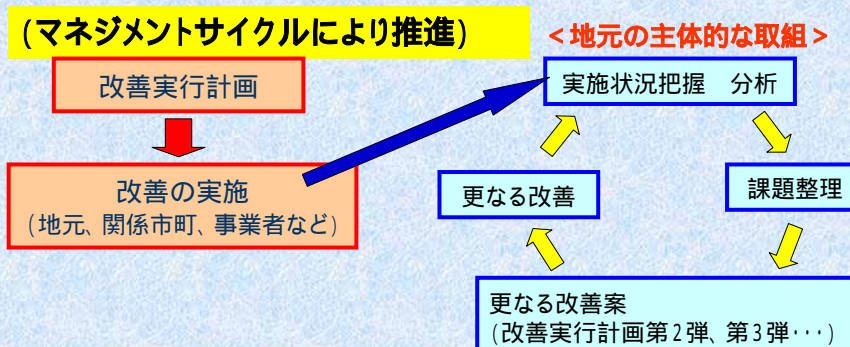
運賃 KTRで同一域内での運賃の均一化
<経営に影響することから慎重に検討>

車両 サイクルレインの導入、トロッコ列車の運行

情報提供 携帯電話を利用した情報提供やバスロケーションシステム導入

4 改善実行の進行管理

- 本「改善実行計画」は、今回提示したものが計画の最終形ではなく、
- 今後、改善を進める中で、新たな課題が発見されれば、
- その課題に対する対応策を計画に追加、あるいは、実際の取組により計画の修正も想定。
- 適宜、状況把握をし、フォローアップ会議を開催
- **継続的に改善**



〈参考1〉 これまでの経過

- 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）」設置、第1回会議開催
- 平成18年1月30日 ~ 31日 第1回ワーキンググループ会議、現地調査実施
- 3月 3日 ~ 5日 利用実態調査（KTR、丹海 全便、全区間調査）
- 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）

< ここまで 準備的作業 >

< 本格議論 >

- 5月25日 第3回実現会議開催
（「改善実行計画」骨子たたき台を基に意見交換）
〔構成メンバーを拡大（地元利用者、経済界、観光・商業、関係団体、有識者等）〕
- 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）
- 9月19日 第5回実現会議開催
（「改善実行計画」実行に向け意見交換）

（ ワーキンググループ会議、サブメンバー等打合せは随時開催 ）

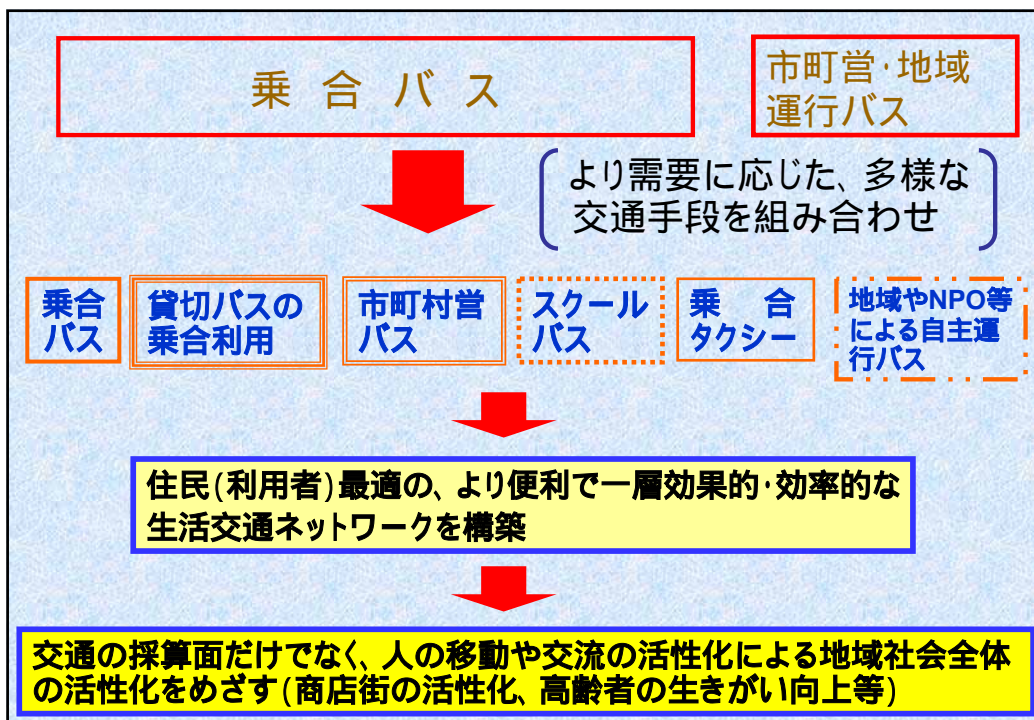
《参考2》

旧京都交通株式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]

地域の公共交通ネットワークの今後のあり方

- 従来 of 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良い地域交通の実現に取り組む。



公共交通システムの改善

[3市町(綾部、亀岡、旧園部)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) 循環線新設、増便
パターンダイヤ又は鉄道 接続ダイヤ導入	パターンダイヤ(毎時同分に発車)
きざみ・低額運賃導入	100円刻み 上限500円 低額(例 1,250円 500円)
中・小型バリアフリー車 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」 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



利用者数:
3市町計 126%(18年3月/17年4月)