

【基本的な方針】

- ・失敗を恐れずに、まず、モデル的・実験的にできることから改善に取り組む。
- ・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、皆で良くしていく。

【区域】

丹後地域(宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町)、福知山市、舞鶴市、兵庫県豊岡市

【計画期間】

平成20～22年

【目標】

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」といった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なうことにより、すべての人にとって「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。

【事業・実施主体】

●ダイヤ改善

- ・パターンダイヤ化
- ・接続改善
- ・土休日ダイヤ設定 (KTR、丹海バス)

●運賃改善

- ・企画切符、定期による運賃の低額化 (KTR、丹海バス)
- ・上限200円バス実証運行(丹海バス)

●駅・バス停改善

- ・駅の美化、植栽
- ・バス停位置の見直し
- ・待合施設整備

●車両改善

- ・ラッピング、デザイン車両の運行
- ・サイクルトレイン
- ・ギャラリーバス (KTR、丹海バス、沿線市町 等)

●情報提供

- ・総合交通マップ、時刻表、HP改善
- ・音声案内等の充実 (KTR、丹海バス、沿線市町)

【その他】 観光施策や地域資源開発等と連携した公共交通活性化施策を併せて実施

平成22年度主要事業計画概要

事業概要	実行主体	評価事項
●企画列車事業 ・キャラクターショー列車の運行	KTR利用促進協議会	・KTR利用実績の増加 →イベント参加者増、公共交通の有効性をPR
●駅活性化事業 ・駅周辺花いっぱい運動、駅スロープ整備	KTR利用促進協議会、京丹後市	・運動拡大→マイルール意識の醸成 ・施設整備→利用者の利便性確保
●情報提供・利用啓発 ・総合交通マップ、宮津線20周年キャンペーン、バスKTRエコファミリー、船KTR運行情報表示	京丹後市、与謝野町、KTR利用促進協議会、丹後海陸交通	・KTR バス 利用実績の増加 →利便性の増加、公共交通の有効性をPR 観光利用へも効果
●バス実証運行(木津浜詰地域、与謝野町)	京丹後市、与謝野町	・利用実績の検証 →公共交通空白地の解消

平成22年度事業実施概要

検討の経緯

- 17年11月 第1回協議会(設置)
- 18年9月 第5回協議会(改善実行計画策定)
- 19年11月 第7回協議会
  - ・法定協議会化、総合連携計画化
- 20年4月 活性化再生総合事業認定
- 20年11月 第8回協議会
  - ・事業実施状況報告
  - ・改善成果とりまとめ
- 20年1月～10月:KTR専門部会等
- 21年9月 第9回協議会
  - ・事業実施状況報告
  - ・改善成果とりまとめ
  - ・改善に伴う諸課題等について
- 22年3月 第10回協議会
  - ・事業実施状況報告
  - ・改善成果とりまとめ
  - ・22年度事業計画について
- 22年5月 第11回協議会
  - ・観光振興と公共交通のあり方
- 23年2月 第12回協議会(予定)
  - ・事業実施状況報告
  - ・来年度の取組について 等

12月までの主要事業実施状況

【実施状況・実施主体】

- 企画列車事業
  - ・ゴセイジャーショー列車 8月
  - ＜KTR利用促進協＞



- 駅活性化事業
  - ・花いっぱい運動(栗田・峰山駅) 11月<同左>



- 情報提供・利用啓発
  - ・総合時刻表 10月
  - ・KTRバスエコファミリー 11月

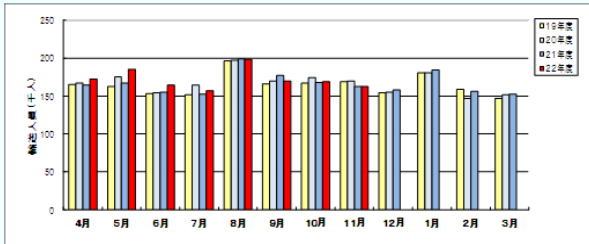


- バス実証運行事業
  - ・弥栄網野砂丘線 21年 10月～<京丹後市>



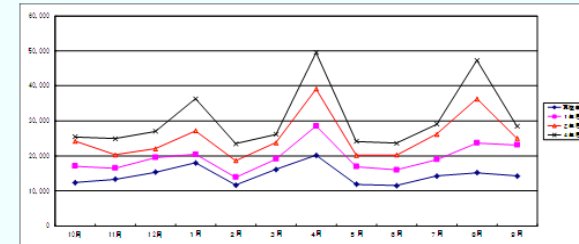
【実施結果・成果等】

K T R利用実績 (22年11月末)



★21年度/19比 101.1%(うち定期利用108.1%)

上限200円バス利用実績 (22年9月末)



★21年/18年比 156.3%、対前年比111.2%

※21年:21年10月～22年9月(グラフ4年目)

【評価・今後の方針等】

・企画列車は、前年度比1.8倍の参加者と親子連れに大変好評であり、来年度以降も引き続き実施し、発信によりしっかり裾野を広げていく。

・花いっぱい運動は、地元小学生や女性団体との協働により、新たな駅に取組拡大。手弁当の取組を大事に育て、着実にマイルール意識を醸成。

・エコファミリーは、KTR・バス一体での初の広域的取組ながら、各路線で延べ400組もの家族が利用。利用者視点での情報提供とともに持続して取組。

・実証運行により地域の公共交通空白地が解消。すでに、地域の声を反映したダイヤ改正・施設乗入れも行っており、今後、利用増見込。

## 平成21年度二次評価結果に係る事業の概要

### 二次評価指摘事項

#### I 総合評価

自己評価のとおり、II以降の個別の評価結果も踏まえ、今後とも、協議会を適切に開催し、PDCAサイクルを十分機能させながら、主体的・自立的・持続的に合意に基づく事業を実施していくよう努められたい。  
また、今回の自己評価結果等については、地域住民に評価していただき、参画・協働を促す観点からも、事業内容や成果、取組の経過をはじめ、より分かりやすく、具体的な記述とし、十分に周知を図るよう努められたい。

#### II 計画事業の実施

自己評価のとおり、KTR関係の事業については、地域との連携をより一層図り、効果的な実施に努められたい。

#### III 具体的成果

- ①自己評価のとおり。情報提供や企画列車等のイベントを通じて、利用者が公共交通を身近に感じていることが評価できる。
- ②自己評価のとおり。地域住民だけでなく、様々な目的を持って公共交通を利用する者の視点から、より一層利用しやすい公共交通にするために自立性・持続性を高めるように努められたい。

#### IV 自立性・継続性

- 1①自己評価のとおり。なお、事業実施による直接的な結果のみならず、地域公共交通全体への効果、地域社会全体への効果等も考えられることから、今後、こうした点も踏まえて問題点の検証をしていくことについても検討されたい。
- 1②自己評価のとおり。今回の自己評価を契機として、地域住民のニーズ(具体的に、誰が、いつ、どんなことに困っているのか)を明確にし、ニーズにあった、より効率的・効果的で持続性のある事業となるよう見直すことが重要である。
- 2①自己評価のとおり。
- ②自己評価のとおり。今後、地域住民に十分周知し、地域住民の理解を得ながら、連携・役割分担し、より効率的、効果的で持続性のある事業となるよう、環境の醸成に努められたい。
- ③自己評価のとおり。総合事業終了後、事業の評価や問題点の検証結果等を踏まえ、事業の本格実施に向けた検討を行われたい。

#### V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

- ①自己評価のとおり。沿線自治体の全てが一体となって取り組む体制となったことについて評価できる。
- ②自己評価のとおり。地域の担当者の熱意により、地域住民とのきめ細かい意見交換等を通じ、より良い事業を住民と協働して取り組む環境の醸成に努められていることは評価できる。今後効率的・効果的な事業の実施に配慮し、自立性・持続性を高めるよう努められたい。
- ③④自己評価のとおり。
- ⑤自己評価のとおり。翌年度実施する事業について、引き続き合意形成に努められたい。

### 二次評価に係る事業の実施状況

・実現会議の取組方針や基本的な考え方のもと、PDCAサイクルにより事業を実施。  
・事業は随時、関係市町等の広報誌やHPにより発信しており、花いっぱい運動など住民等との協働による事業も展開。

・広域的なバスKTR・エコファミリー事業では、小学校とも連携して効果的に取組展開。  
・総合事業として計上していない事業も各構成員が主体的に取り組み(例:おかみさんアテンダ列車等)、公共交通活性化に寄与。

・様々な利用促進の取組結果が、KTR定期利用増などにあらわれているものと理解。  
・KTRに関しては、高速無料化など利用単価が下落する厳しい情勢にあるが、観光利用向けにもアピールが必要であり、「京丹後の旅キャンペーン事業」を実施。このアンケートによる声を分析し、今後活用

・地域公共交通全体への波及効果を狙って個別事業を展開しており、KTRや丹海バスの利用人員に成果があらわれていると理解。  
・住民の具体的な声を反映して、コミバスの施設乗入やタイヤ改正などを積極的に実施しており、本格実施につなげていく。  
・取組を契機とした様々な形での住民等との協働により、自立・継続の芽が育まれている。

・平成21年度からKTR沿線の府北部地域全市町が実現会議に参画。  
・今後、さらに地元が一体となって地域主体でKTRを盛り上げていく取組を検討。バスの運行についても、今後も利用者のニーズを捉えて継続的に反映・実施していく

総合事業概要③

総合評価

平成17年に設立し、19年11月に法定協議会化した当会議が策定した「京都府丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画」による、公共交通を利用者の視点に立ってより便利なものにしていく取組は、「失敗を恐れずに、できることから改善に取り組む」の考え方のもと、地域にしっかりと定着しており、計画に基づく改善のみならず、新たに発生するその時々課題にも、地域が主体的に改善に取り組み、着実な成果をあげている。課題への対応や結果については、適宜、法定協議会において協議・結果報告を行っている。昨年度の二次評価結果についても、地域が主体となって効果的な取組を検討・実施していく中で、おのずと対応できているものだが、来年度に向けて、残る期間もしっかり利用者の声を把握して、より持続可能な形での本格実施に反映していく。

## 計画事業に係る事後評価記載様式(最終年度)

### I 総合評価

地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備したか。

平成17年に設立し、19年11月に法定協議会化した「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」(以下「実現会議」という。)が策定した「京都府丹後地域公共交通ネットワーク改善実行計画」(以下「改善実行計画」という。)のもとで、公共交通を利用者の視点に立ってより便利なものにしていく取り組みを展開しており、計画に基づく改善のみならず、新たに発生する課題にも、随時、地域が主体的に改善に取り組む環境が定着している。PDCAサイクルのもと、毎年内容を検討・協議し、効果的・効率的な形を選択してバス実証運行、KTR利用促進事業などの本格実施に結びつけている。

### II 計画事業の実施

- ① 事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

22年度に計画されていた事業は、ほぼ計画どおり取り組んでおり現在進捗しているが、福祉面充実バス車両の導入については中止。これは、今年度のバス関係事業費の確保が一部困難となる中、来年度の車両導入に係る独自財源確保の見込みがたったことから、今年度見送りとしたもの。

なお、北近畿タンゴ鉄道(以下「KTR」という。)関係の事業のうち一部については、すでに実施完了しており、例えば、①キャラクターショー列車については、例年の開催により企画が定着したこともあり、これまでを大きく上回る参加実績、②花いっぱい運動では、地域住民と協働して新たな駅にも拡大して実施、③新規のバスKTRエコファミリーの取組では、事業者・学校・行政が連携し、期間中のべ400人(10日間)を上回る利用実績を得るなど、様々な地域主体とも連携しながら効果的な実施を図っている。

### III 具体的成果

- ① 定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

まず近年続いていた「利用者の減少傾向」を減じ、増加に転じることを評価事項として各種の利用促進事業を展開しており、利用人員を指標として前年度実績から増加することを目標としている。

KTRについては、22年度上半期(4～9月)の利用者累計が104万人で、対前年比で103%であるが、高速道路無料化社会実験の開始以降、定期外利用者については明らかな減少傾向を示しており、特急列車利用に顕著。一方で、企画切符のほか情報提供や各種企画といった利用促進の取組により、利用者総数として前年レベルの人員を維持できているものと考え。また21年度年間実績(21年4月～22年3月)については199万4千人と、法定協議会化による取組以前の19年度比で101%となっており、この間の景気低迷や新型インフルエンザの影響で定期外は減少傾向にあるものの、特に定期利用者は19年度比108%であり収入も増加しており、ここに「マイレール意識」の醸成の効果が感じられる。

バスについては、上限200円バスの直近1年間(21年10月～22年9月)の累計は、対前年比で111.2%と例年順調に推移しており、法定協議会化による取組前(18年10月～19年9月)と比較すると156.3%、これに伴って運賃収入も増加しており、情報提供をはじめとする「改善」の成果が着実に現れている。

また、昨年10月から新たに実証運行を開始した弥栄網野砂丘線については、10～3月は6,227人、本年度4～9月は8,437人と路線の浸透に伴って伸びており、全体を底上げする要因の一つでもある。

- ② 実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

上述のとおり、それぞれの取組が、KTR、バスの利用者増や、住民の「マイレール意識」といったまとまった成果として現れており、それぞれが適切な事業であったと認められる。また、例えば花いっぱい運動では例年、参加団体が広がるなど、地域との協働の中から自立・継続の芽が育まれている。

観光利用の視点では、高速無料化などの厳しい情勢の中、KTRで行く京丹後の旅キャンペーン事業を展開しており、この利用者アンケートの声を分析し、今後活用していく。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

<b>IV 自立性・持続性</b>
<b>1 事業の本格実施に向けての準備</b>
① 実施した事業を本格実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。
<p>問題点や課題については、PDCAサイクルの考え方のもと常に検証をしており、例えば弥栄網野砂丘線の運行では、地元利用者の声をふまえて既に平成22年10月から、学校乗入のための延伸に伴って運行ルートを変更しており、今後の確実な利用増が見込まれる。与謝野町バスも、住民の声を反映したダイヤ改正の他、バス運営協議会での議論のもと、より効率的な形へと運行見直しの予定。</p> <p>KTRの利用促進関係では、KTRに愛着を増やすための花いっぱい運動が新たな駅へと取組展開しており、キャラクター列車は参加数の増(21年度:245人→22年度:448人)という実績で企画の定着が現れている。またバスKTRエコファミリーの取組では、短期的な利用促進のみならず、家族で交通・環境を学習していく契機ともなっており、いずれも事業効果と今後の更なる成長が見込まれることから、来年度以降も本格実施していく予定である。</p> <p>利用者視点に立った便利で分かりやすい情報提供は必須であり、総合マップ時刻表により持続発信。</p>
<b>2 事業の実施環境</b>
① 当該事業の本格実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。
<p>平成23年度においても、KTR沿線自治体等で構成するKTR利用促進協議会や各市町が事業主体となる予定事業について、これまでの実績も踏まえて、継続して実施するための予算確保に向けて編成作業が進められている。</p>
② 住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を本格実施する環境を整備したか。
<p>KTR利用促進協議会には、「サポーターズクラブ」という下部組織があり、同クラブでは、住民等が会費を払って入会し、前記協議会の活動を支えている。また、KTRでも独自に利用者や地元住民から特定の目的への協賛金を募っている。上限200円バスについても、老人クラブや児童による行事利用が定期的になされており、住民自らの利用促進の意識が高まっており、事業者としても後続便の発車など随時要請に対応している。</p>

<b>V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成</b>
① 協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっていたか。
<p>実現会議は、多様な地域関係者の協働が一つの特徴であり、市町域を越えて全てのKTR・バス沿線自治体が参画している。規約では、実現会議の所掌事項を、改善実行計画の作成、改善実行計画の実施、改善実行計画の取組実績の把握、改善実行計画の継続的な見直し、その他、より便利な公共交通ネットワークの実現に向けた取組全般に関することと規定している。なお、実現会議を補佐し、その実務的な作業を行うワーキンググループを置く旨規定されている。</p>
② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられていたか(公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められていたか。)
<p>実現会議の構成員には、PTA代表や高齢者団体代表など多様な利用者代表が含まれているほか、協議内容及び改善の取組状況等については、広く府民に提供し、意見を聴く旨規定されている。また、具体的な事業実施にあたって、個別にアンケートやインタビュー、ミーティングにより直接住民の声を聴き、事業に反映させるとともにマイルール意識の醸成にも努めている。</p>
③ 計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されていたか。
<p>実現会議は、改善のあり方などを検討しているが、その協議の中で、実施した計画事業の結果と経過の報告を行っている。また、適宜、ワーキンググループによる会議も実施し、個別具体的な課題抽出や意見聴取を行っている。</p>
④ 協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されていたか。
<p>実現会議は公開で実施しており、その協議内容については議事概要、資料ともに京都府ホームページにおいて公開している。</p>
⑤ 地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を本格実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。
<p>計画事業の実施主体となる構成員においては、平成23年度の事業実施に向けて調整され、各主体の交通会議等での地域関係者の実質合意をへて、年度内に実現会議を開催し、委員である地域関係者間で改めて来年度の事業展開を確認する予定である。</p>

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。