

北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会 開催結果

1. 日 時

令和5年7月28日（金）13時00分から15時00分まで

2. 場 所

宮津市地域ささえあいセンター 2階 大会議室

3. 出席者

委員33名（うち代理6名）
オブザーバー1名
（別紙 出席者名簿参照）

4. 当日資料

別紙のとおり

5. 議 題

第1号 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）〈素案〉について
第2号 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）の策定に係る調査について

6. 主な意見

〈第1号 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）〈素案〉について〉

- 高校に入ればバスと鉄道を使うというライフスタイルを継続できるように、通学定期を持っている人は特急に乗車可能にするなどの取り組みが必要。
観光客に駅前で寂しい思いをしてもらわないようにすることが長期的には必要であり、買い物ができる施設をつくっていかないといけない。
高校生の通学について、どこからどこに移動していて、どの程度丹鉄を使っているかが見えるようになると、取組にも活かせるようになる。
計画の構成は、安全・安心を第一とした方が良いのではないかな。
- 沿線住民が沿線に小さな旅をするマイクロツーリズムの観点も盛り込んでいただきたい。沿線の情報を集めて発信するプラットフォームとしての機能を丹鉄が担えると、沿線住民が沿線の魅力を再発見して、鉄道を使って訪ねていくように発展するのではないかな。
地域主体の取組とあるが、新たな取組をするだけでなく、既に沿線で行われている様々な事業とどう組み合わせしていくのか、どう情報提供していくのかという視点も必要である。
- 地元の利用に加えて定期外利用の割合も高く、定期以外の観光利用もあるため今の本数や利便性が保たれているという理解を地域全体に浸透していくことが必要

である。

2次交通を考えた時に、移動の側面と電車が一つのコンテンツという側面の両方を意識していくことが必要。シームレスな案内やわかりやすく目的地に行くための仕組みづくりが必要である。

マーケティングの観点から、誰がどのように利用しているかといったデータを取ったうえで、次の施策を考えていくべき。

- 一番重要なことは快適性・利便性の向上であり、どういう方向で対応していくかについての記載したうえで、さらに設備投資や車両の更新など、ハード面の取り組み内容も付け加えておくべき。
- 外国にはバスや電車を利用しクルマには乗らないという地域があり、そのくらいの気持ちで鉄道を残していかないと、環境問題にも関わってくると思う。ダイヤを便利にすれば高齢者が電車に乗って買い物に行くようになるのではないか。将来的にはそうしなければいけないのではないか。
駅というのは住民にとって馴染みのあるところで、そこで生活用品を販売していると高齢者も買いに行きやすい。定年になった人のボランティアグループが活動することで生きがいをもつ、という側面もある。
- 高齢者丹鉄 200 円レール切符を大変利用させていただいている。沿線地域でも高齢化が進み免許証の返納者が増えてきている。
- 鉄道が一番のメリットは定時性であると思う。利用者数の推移が1年目以降、少しずつ落ちているのは、災害の影響もあるのではないか。運休が長期となると、学生を持つ保護者の負担は大きい。電車がある前提でのライフスタイルになっており、定時性を求めて電車を使っている。今後の気候変動や大規模災害を未然に防ぐといった観点での記載も必要である。
- どうすれば地域と駅に人が集まってくるかを考えており、駅に着いた人がどのバスに乗れば沿線地域の名所に行くことができるのか、駅からの流れも考えていかなければならない。
- ラストワンマイルでタクシードライバーが減少しており、課題である。
- 宮津線はもうじき 100 周年を迎えるが、それだけ時間が経過しているということであるため、安全・安心の確保を要望していきたい。
沿線地域における想定以上の人口減少や、マイカーシフト、ここ 3 年はコロナ禍ということで利用者が想定よりも減少しており、何とか食い止めるため、頭数が減っても移動の総量を増やす必要がある。
- 観光客は、概ねコロナ前の水準に戻ってきている。3月以降、観光客が戻ってきており、台湾・香港などのアジア系のインバウンドもかなり増加している。これ

から中国の団体旅行が戻ってくるとコロナ禍以前を超えるのではないかと思う。
丹鉄と連携し、できる限り協力していく。

- 交通は安心・安全が重要。天橋立ではシーバス（水上バス）のような地域の人を運ぶような取組もされていると聞いている。そうした対応が利用者の安全・安心につながる。

沿線界隈のイベントについては地元の方も参加しやすく、特に夏は夜のイベントもあり、お酒が出ると公共交通を利用すると思うので、そのような情報が共有できるとよい。

何年か前に天橋立～伊根航路を実証的に運航しており、現在では行っていないが今でも問い合わせをしてくる方もいるので、ニーズがあるかもしれない。

- 観光客はインバウンドが戻ってきており、今は平坦に推移している印象。豊岡ではメインターゲットとして城崎を中心にお客様を誘客しており、マーケティングにも力を入れていくべきだという意見に共感する。昨年末からインバウンドの方にインタビューをして、どうして急に戻ってきたかを聞いているが、コロナ禍でも計画的に海外向けにでも宣伝をしていたことや、丁寧な案内と正確な情報が信用につながってきている、といった意見が特徴的だった。

- 本日お示し頂いたものを今後整理して成案にしていく段階かと思っているが、部分最適ではなく全体最適につながるような視点が必要と考えている。鉄道は JR との連携が必要であり、JR が全席指定やチケットレスを実施している中で、JR とのシステム連携やデータ連携が出来るかという点ではないか。今後、市町村としてはそうした支援も必要になると考えている。

このような JR と丹鉄の両方を見た全体最適とともに、それぞれの市町では鉄道により近づけるような駅舎の部分がポイントだと思っており、個別の取組を進めていきたい。

- 丹鉄の情報を発信する場としては、道の駅や農協がやっているスーパーが効果的である。沿線地域の大多数は車を使っているので、クルマで来る人が多く集まる場所に掲載するのがよい。

- 駅の伝言板が復活してきたという話もあるため、駅に行けば情報があるという試みも面白い。沿線住民が丹鉄にどう関わっていくかといった仕組みは可能性を秘めており、まだまだ検討の余地があるのではないか。

〈第2号 京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画（仮称）の策定に係る調査について〉

- 特に意見無し。