

公共交通活性化、再生の実践 ～京都の経験～



海の京都

平成27年10月13日

京都府建設交通部
村尾 俊道



CONTENTS



- 自己紹介 ・・コンテンツとプロセス
- 地方鉄道の再生（観光まちづくり）
- 対話と気づきで強いサッカーチームを作る
- その常識が間違っている
- 総合的な交通政策がなぜ進まないか
- 京都府における都市圏交通の取組
- コミュニケーションで地域の交通は変わる

持続可能なまちと交通をめざす再生塾

- ▶ ビジョンと夢を共有し、人的ネットワークを構築
- ▶ まちづくりの理論・技術を学ぶ場

北村先生のお話から

▶ なぜ “まち” と “交通” の問題は解決しないのか

- ・共有されない「自動車主体の交通体系は都市と相容れない」という認識
- ・抗しがたい“クルマに浸る幸せ”
- ・＜公共領域の衰退＋私的領域の拡大＞が根底に
- ・“お金で買えないものこそが人々の幸せを左右する”



▶ ソーシャル・キャピタルの重要性の認識

- ・われわれが持っている人間のネットワーク
- ・「資本」であるからには「投資」が必要（想像力・エネルギー・時間・お金）
- ・“クルマ”から“公共交通”への移行はライフスタイルの転換を意味する
- ・ソーシャル・キャピタルは私的財を補完し、人々の幸せに寄与する

わたし 京都の経験

- 1 道路容量の拡大（～1990年代）
 - 交差点改良、信号制御の見直し
- 2 交通需要マネジメント（動き出したクルマを対象 ～2005年）
 - 時間的平準化（ピークカット＝時差出勤）
 - 空間的平準化（情報提供によるルート変更）
 - P&R（クルマから鉄道・バスへ）
- 3 モビリティ・マネジメント（クルマに乗る前に働きかける 2004～）
 - 個人向け施策（クルマ利用の意識・暮らしを変える）
 - 組織向け施策（通勤送迎バス運行、就業規定、通勤手当の見直し、自転車通勤奨励、健康管理、社会的責任）
- 4 実務者の養成・人的ネットワークづくり（2008年～）
- 5 交通モードの整備
- 6 交通まちづくり(観光まちづくり)（2012年～）

交通を巡る最近の話題

国土のグランドデザイン2050(平成26年7月)

①急激な人口減少、少子化 ②異次元の高齢化の進展 ③都市間競争の激化などグローバル化の進展 ④巨大災害の切迫、インフラの老朽化 ⑤食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題 ⑥ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

→ コンパクト&ネットワーク

小さな拠点・高次地方都市連合、観光立国、地方への人の流れ、コミュニティ再構築

- **交通政策基本法** (平成25年12月4日公布)

交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)

A:豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

B:成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交流・物流ネットワークの構築

C:持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- **地域公共交通活性化及び再生に関する法律**

基本方針(平成26年11月20日施行)

①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築

地域の交通を再生する上では

○何のためにやるのか、課題の本質を明らかにし、行動に移す

○交通は派生需要（本源的需要もあるけれど）

つまり、交通のマネジメント＝地域のマネジメント

○赤字補てんからの脱却

教育・福祉に赤字というか・・・インフラであるならどんなサービス

○チームを作って一緒に考える・・・相互理解・責任者が

- ・組織的学習の枠組み
- ・公共交通だけでは解決しない
- ・時代にふさわしい乗り物に(設備投資が必要)
- ・投資をする = 未来を語ること

交通政策を考える上では

強いプロサッカーチームを作る=総合力

- 戦略・戦術
- 指導者
- チームワーク
- 個人のフィジカルな能力
- サポーター
- 後方支援(資金・PR)

vs クルマ

vs 豊かな消費社会



組織はひとりで出来ないことをするためにある

どう始めるか(組織で動く)

- 組織をつくる(組織には目的がある)
 - **ビジョン・目標を共有化する**(一緒に考える)
 - **何のために**、誰に、どんなサービスを、何時までに
 - 立ち止まって考える(自分の都合・組織(予算)の都合・メンツ)
 - 課題の本質を探る
 - 何を** → **なぜ** をとことん考える
 - 何かをやめることも必要
 - ・・・しかし 「常識」 が誤っていることがある
 - 「常識」 はどんどん変わる
- 「正しく仕事をする」から「**正しい仕事をする**」へ

トヨタのもっとよくしよう

http://toyota.jp/anzen_anshin/index.html

もっと現場を歩こう

すべての答えはそこにある

もっと製品に向きあおう

モノは人よりも真実を語る

もっとお節介になろう

仕事は自分だけで終わらない

もっと簡単にしてみよう

誰にでもできることが最高のアイデアだ

もっと立ち止まろう

突っ走っていると見えないこともある

もっと地域と共になろう

自分の根っここそが大切だ

もっと誇れる未来をつくろう

この国にはその力がたくさん眠っている

もっといいクルマをつくろう

私たちのすべてはそこから始まる

さあ、もっとよくしよう

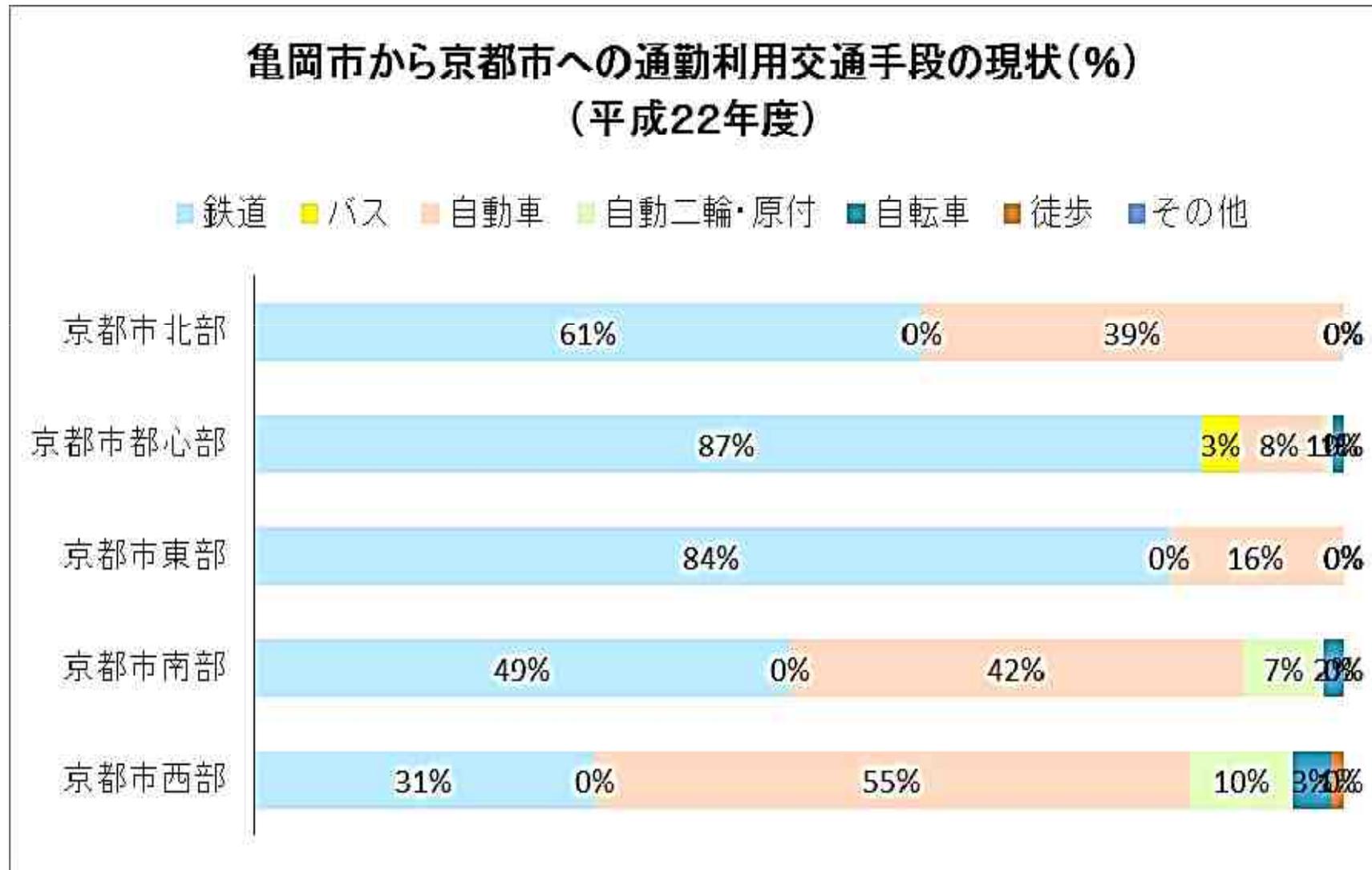
常識を疑ってみる

国道9号の渋滞を見ると
北部方面・加塚交差点の渋滞長は約1500m、
京都方面・アルプラザ前の渋滞長は約800m



行き先に応じて使い分けている

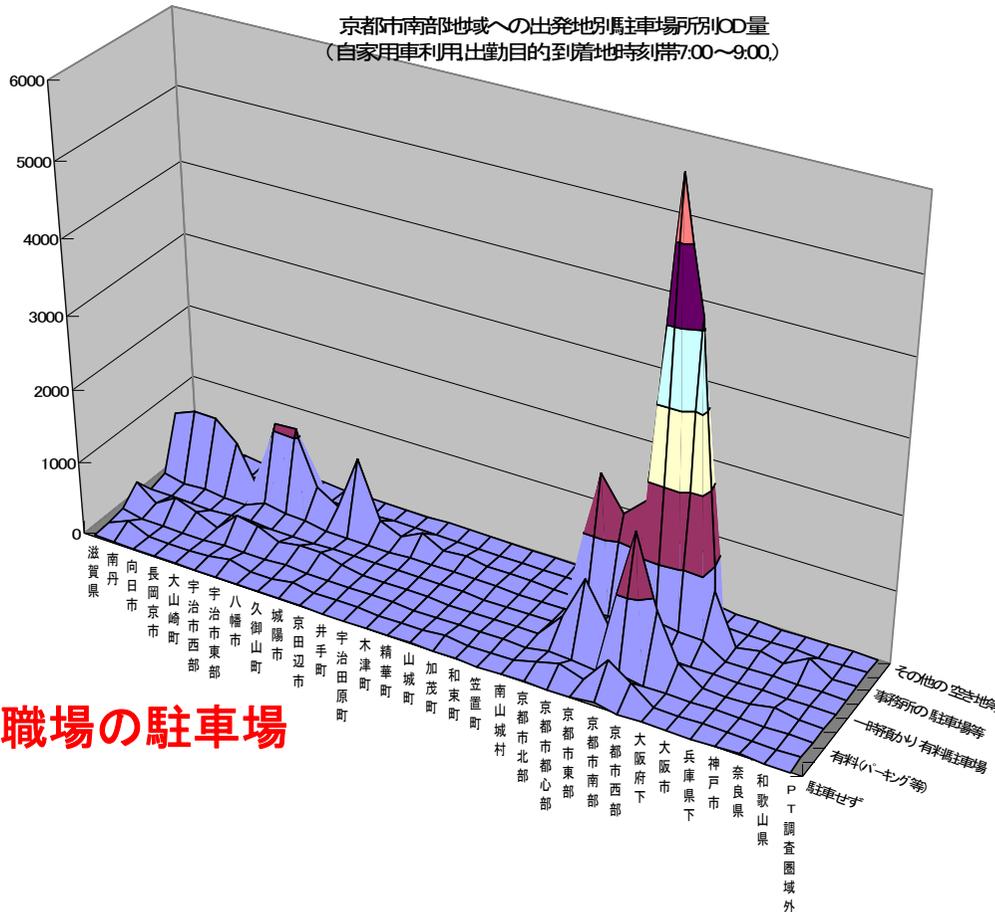
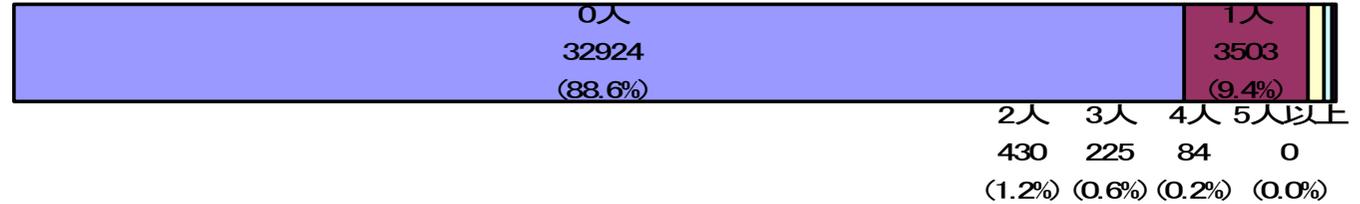
JR山陰本線が2010年3月に複線化事業が完成し鉄道利用が増大
京都市都心部78%→87%、東部45%→84%、北部54%→61%、南部40%→49%



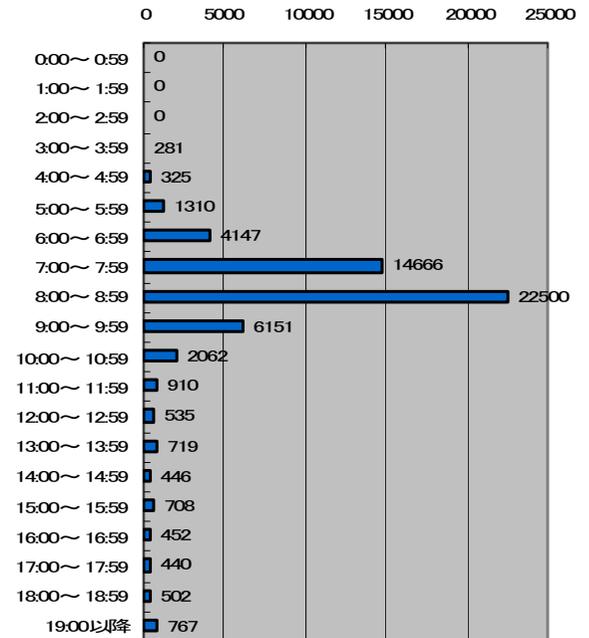
通勤手当や就業規則が一人乗りを強いている

京都市南西部地域への同行人数別流入量
(出勤目的自家用車利用到着地時刻帯7:00~9:00)

一人乗り



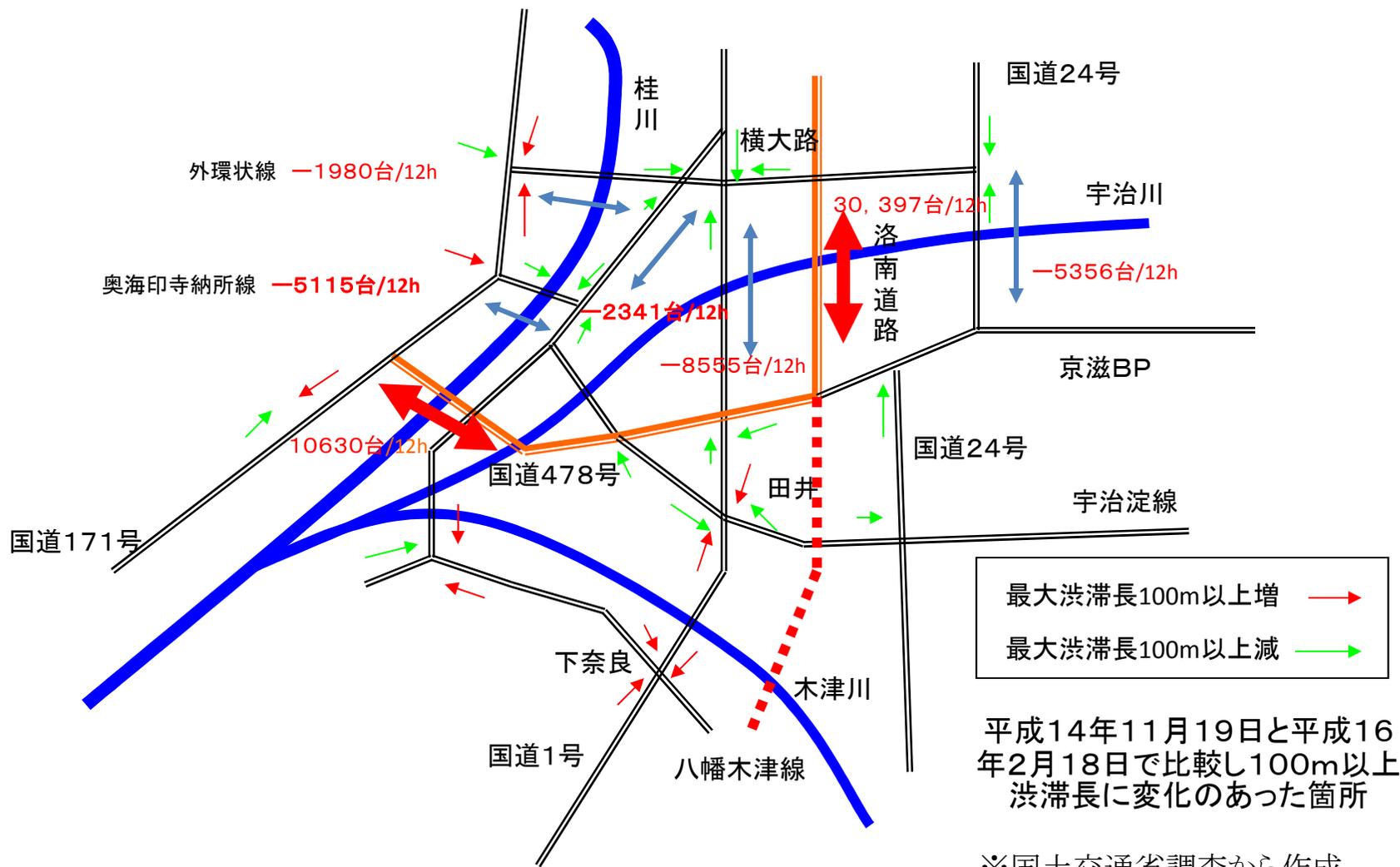
京都市南西部地域への
到着地時刻帯別流入量
(出勤目的自家用車利用)



特定の時間に集中

道路をつくとクルマが増える

(第二京阪道路・京都第二外環状道路開通後の状況)



自動車利用を前提とした暮らしの拡がり

クルマを利用する理由	比率
大きな荷物や重い荷物がある	47.4%
立ち寄り先が複数ある	38.7%
目的地周辺の公共交通が不便	34.8%
居住地周辺の公共交通が不便	23.5%
今のライフスタイルではマイカーは不可欠	21.1%
公共交通の移動では心身が消耗	7.0%
マイカーを所有しているので安価	5.9%
護身のため	4.4%

京都府南部の女性団体の協力を得て実施した世帯のクルマ利用に関するアンケート調査(2004年度:京都府調べ)

京都府のMM取組事例

- 京都府初の本格的なMM社会実験(宇治)
- 交通不便地域での新たな交通モードの創設(久世工業団地)
- 全ての事業所が参加した社会実験(宇治田原工業団地)
- 女性団体との協働による「お出かけマップ」を活用した居住者向けMM(京都府南部5市町)
- 学校MM(京都府全域)
- 運転免許更新時講習を活用したMM(警察本部)
- 新しい通勤バスの開設(京都らくなんエクスプレス)
- 郊外住宅地における防犯活動と地域内移動の両立(木津川台地区)
- 新駅開業に併せたバス路線の開設(阪急西山天王山駅)
- 観光振興と一体に進める公共交通活性化(北近畿タンゴ鉄道)

MM実施箇所

その他広域的なMM事業等

- (1) バスエコファミリー事業
19年度～拡大継続
H19 3市町(城陽市、八幡市、久御山町)
H20 9市町(乙訓地域、宇治市、京田辺市、宇治田原町)
H21 11市町(精華町、木津川市)
H22 府全域22市町(+和束町、南丹・中丹・丹後10市町)
現在、府域22市町+福井県高浜町、兵庫県篠山市
- (2) 運転免許更新時講習MM
19年度～継続
@府運転免許試験場(羽束師)
で約30万部/年

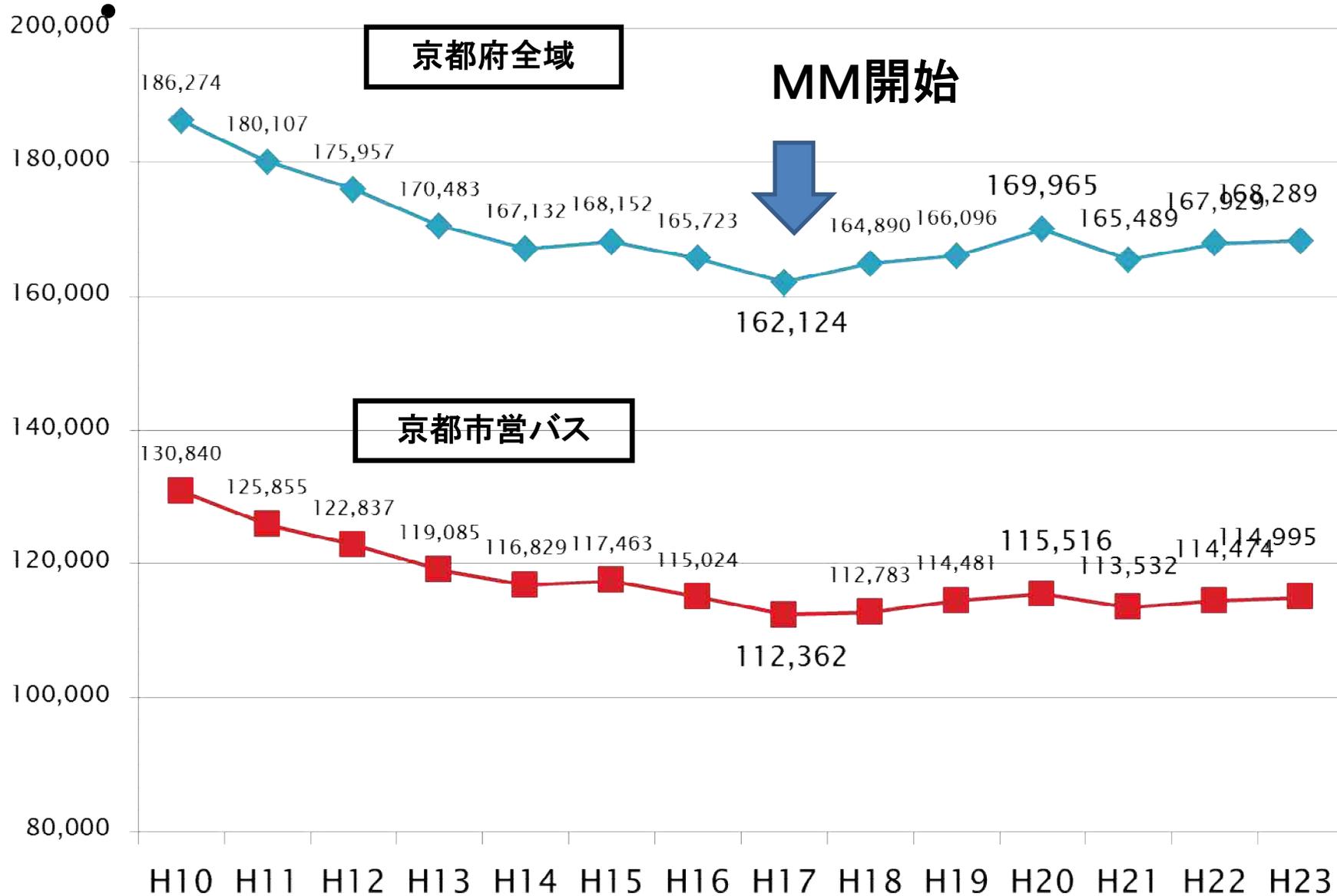
丹後 直営 24職場, ビアKTR運行
連動
全域 直営 24府庁MM(本庁・全11総合庁舎)

学校MM事業
 <小学校出前授業>
 ⑱～24 久御山町(現在体験乗車)
 ⑳～24 城陽市
 ⑲八幡市、⑳宇治市、長岡京市
 22 京丹後市網野
 <交通環境学習>
 23～25年 3カ年でカリキュラム策定
 ・亀岡市、福知山市の3小学校
 ・交通エコロジー・モビリティ財団支援

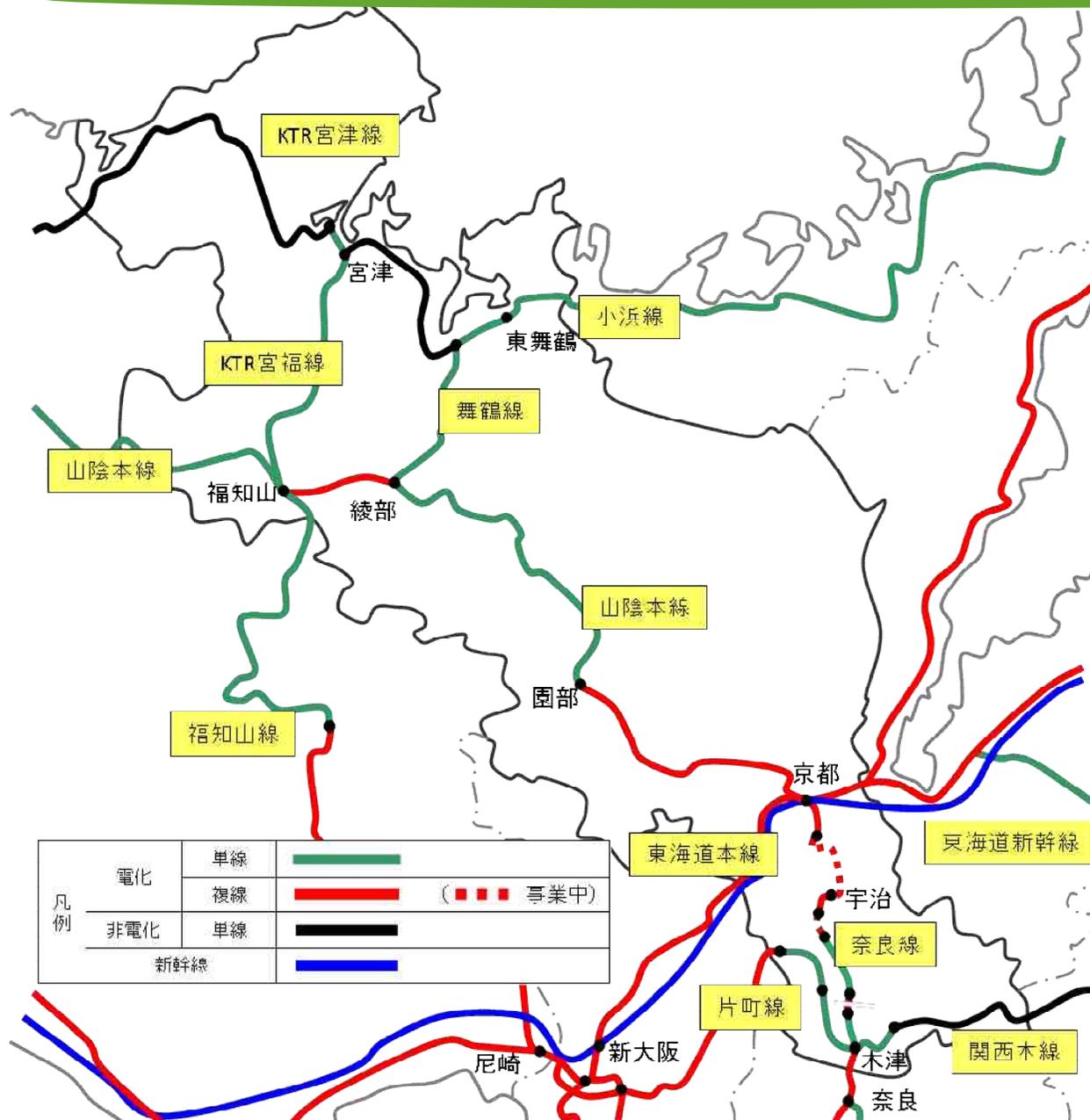
↓
京都都市圏



バス利用者数



京都府域の鉄道網の状況 (JR線・第三セクター線)



JR東海
東海道新幹線(東京～新大阪)

JR西日本
東海道本線(東京～神戸)
関西本線(JR難波～名古屋)
奈良線(京都～木津)
片町線(木津～京橋)
山陰本線(京都～幡生)
舞鶴線(綾部～東舞鶴)
小浜線(東舞鶴～敦賀)

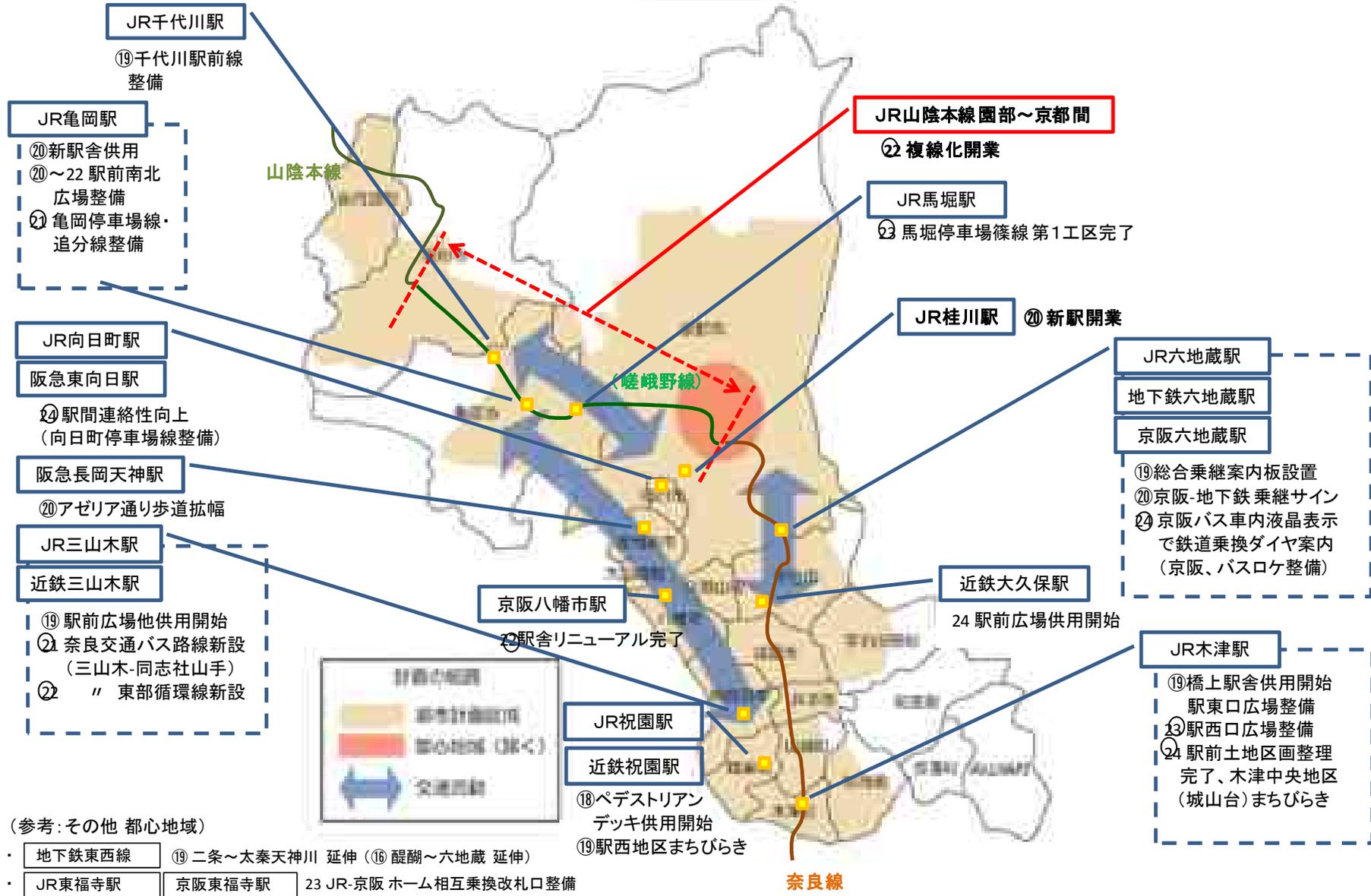
北近畿タンゴ鉄道(KTR)
宮福線(福知山～宮津)
宮津線(西舞鶴～豊岡)

昨今の鉄道整備状況

平成11年10月
舞鶴線電化(全線)
平成13年3月
奈良線第一期高速化・複線化
(京都～JR藤森、宇治～新田)
平成15年3月
小浜線電化(全線)
平成22年3月
山陰本線複線化(京都～園部)

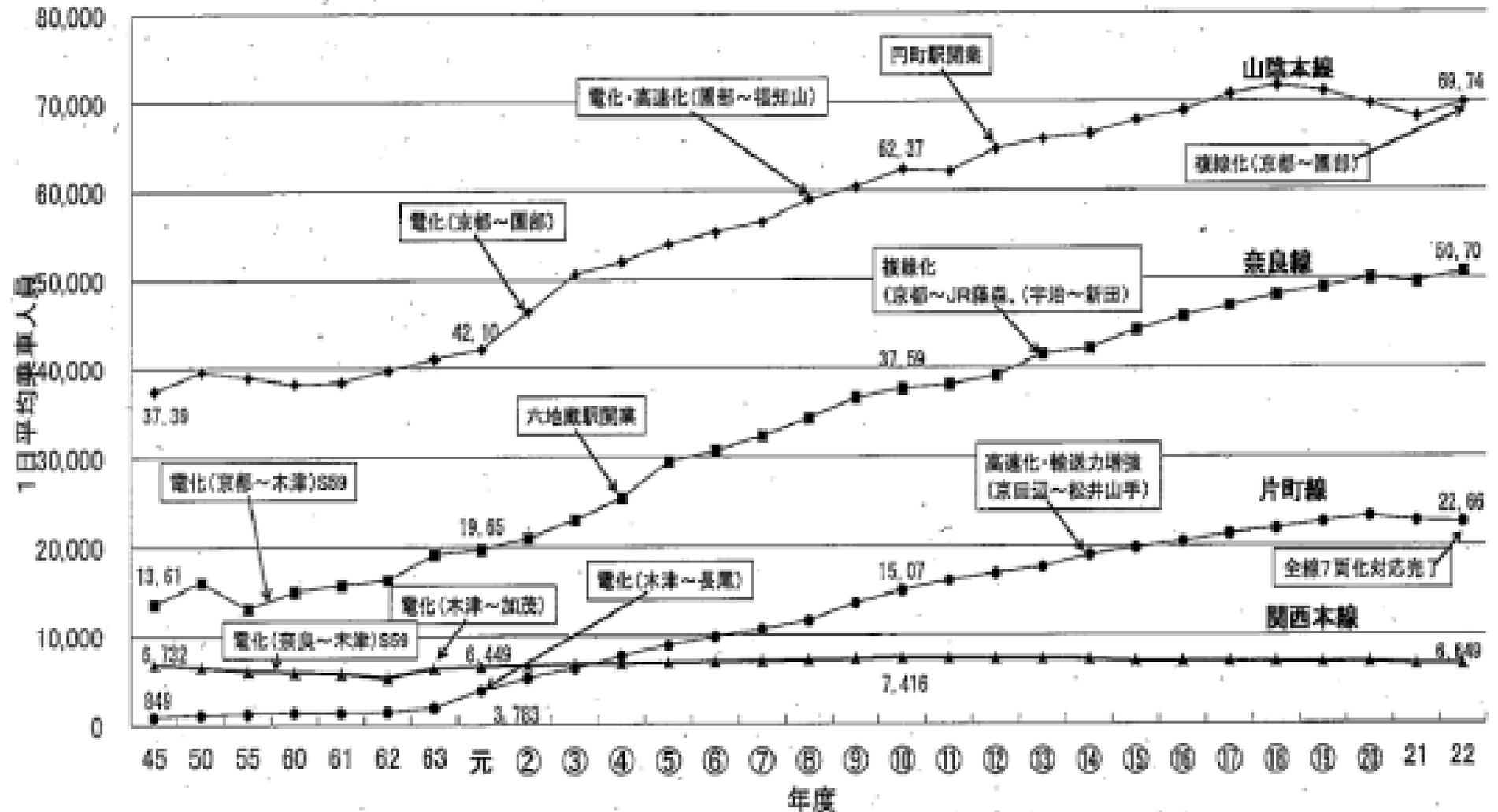
平成25年8月から事業中
奈良線第二期高速化・複線化事業
(JR藤森～宇治、新田～城陽、山城多賀～玉水)

京都府における都市圏交通の取組



鉄道利用者数の推移

JR山陰線・奈良線・片町線・関西本線 1日平均乗車人員



公共交通手段の分担率の変化

自家用車分担率の増減（平成12年⇒平成22年）

公共交通分担率の増減（平成12年⇒平成22年）

【凡例】分担率の推移



出典：国勢調査より算出
（通勤通学の総数のうち、
自家用車を利用する率）



【凡例】分担率の推移



出典：国勢調査より算出
（通勤通学の総数のうち、
鉄道またはバスを利用する
率）



* H22年国勢調査の交通手段分担率は速報値

出典：地域公共交通の確保・維持・改善に向けたマニュアル(国土交通省)

デザインが交通行動を変える



	17年11月	18年1月	18年2月	18年4月	★ 18年8月	★ 18年11月	19年2月
寺田鴻ノ巣山線	137.6	138.2	152.1	158.8	228.8	207.8	214.7
水主鴻ノ巣台線			51%増		42.6	73.2	73.3
城陽団地線	20.8	16.4	22.1	23.4	29.6	25.0	31.9
合 計	158.4	154.6	20%増		301.0	306	319.9

新しい通勤バスの開設

京都らくなんエクスプレス

運行区間：「京都駅八条口」～「京都パルスプラザ・京セラ前」間

所要時間：約15～18分

運行日：平日のみ（主に通勤者を対象）

運行間隔：朝夕15分間隔（ピーク時7.5分間隔）

昼間20分間隔

運行時間：京都駅八条口6:35発～京都パルスプラザ・京セラ前22:05発

運賃：大人300円 小児100円

回数券：1冊5000円（300円券18枚・100円券1枚）

2011年10月15日より実証運行開始（21条による社会実験）

通勤利便性：京都駅から京セラ・パルスプラザ前まで直行

前乗り先払い方式、運行情報提供、快適な車内

デザインへのこだわり 中古車両のリフォーム



椅子貼クロス

手すり

床仕上げ

停留所

地方鉄道の再生

(1) 北近畿タンゴ鉄道(KTR)の概要

■ 営業路線



営業キロ 114.0km

<宮福線> 30.4km

福知山～宮津

<宮津線> 83.6km

西舞鶴～豊岡

駅の数 32駅

<宮福線> 14駅

<宮津線> 19駅

* 宮津駅は重複

有人駅は15駅

(うち直営5駅)

(3) 第3セクター方式ゆえの課題

これまでは、民間企業では担えない鉄道事業を担う方式として第3セクター方式が選択され、経営が行われてきた(KTRも同様)



しかし、KTRでは経営感覚の不備、責任の所在が不明確でモラルハザードが発生するなど、課題が顕在化

- 行政依存の財務体質
- スピード感のない統治機構
- 責任の所在があいまいな行政主体の経営陣(行政出身のトップ)
- 政治の影響を受ける事業運営
- 伸びない運輸外収入
- 鉄道OB依存の技術力
- 進まない風土改革



純粹民間資本による自立した経営環境が必要

(4) 地方鉄道の再生に向けて

有識者検討会「中間とりまとめ」の概要(H24.9)

「愛されるKTRへ」～乗って守る・来てもらって守る～
くめざすべき将来像>

沿線の人々が誇りを持って生き生きと暮らし続け、域外の人達に自慢できる地域に愛される鉄道としてその価値を発揮できるように、安全を確保し、安心して使える設備水準で、しっかりと後世につないでいく。

■ 経営改善への対策

- 経営体制
 - ・ **経営体制刷新**、企画・営業部門強化
 - ・ 本社と運行本部の統合
 - ・ 経営ビジョンの策定と共有
- 収支構造改革
 - ・ **支援スキームの見直し**
 - ・ コスト構造改革
- 社内改革
 - ・ 社員の意識改革

■ 安全・安心への対策

- 線路・電路施設
 - ・ **安全・安心に係る設備投資**
- 車両関係
 - ・ 冷房装置の更新
 - ・ 車両洗淨装置導入
 - ・ **デザイン車両導入**

「田舎の列車の方がカッコいい」
と思わせなければ若者は戻って
こない。地元の人が楽しんでいな
いと観光客は来ない。

あかまつ号





丹後くろまつ号



(5) 民間活力を活用した 地方鉄道再生のモデルへ

民の「潜在的ニーズ」

○面的サービスとしての魅力

- ・地域での知名度・ブランド向上
- ・本業のPR効果(駅・電車内の広告等)
- ・多角的に顧客拡大(関連事業への活用)

○公的サービスとしての魅力

- ・ブランド力のアップ
- ・イメージアップ(地域再生に取り組む企業)
- ・公的サービス受託による信頼性・堅実性

官の「覚悟」

○民を呼び込む環境整備

- ・社会インフラとして維持管理費を負担
- ・基盤、車両等の資産リスクの受入
- ・沿線自治体の意思統一
- ・“変革”の許容(民間経営の自由度) 等

○地域の魅力度向上への継続的努力

- ・Final destination としての魅力度向上
- ・地域あげての一体的・総合的取組み
- ・継続の仕組み

「公共交通の維持・整備は交通事業者の経営努力が基本」(h12運政審答申20号)からの踏み込みが必要

地域ローカル鉄道の存続

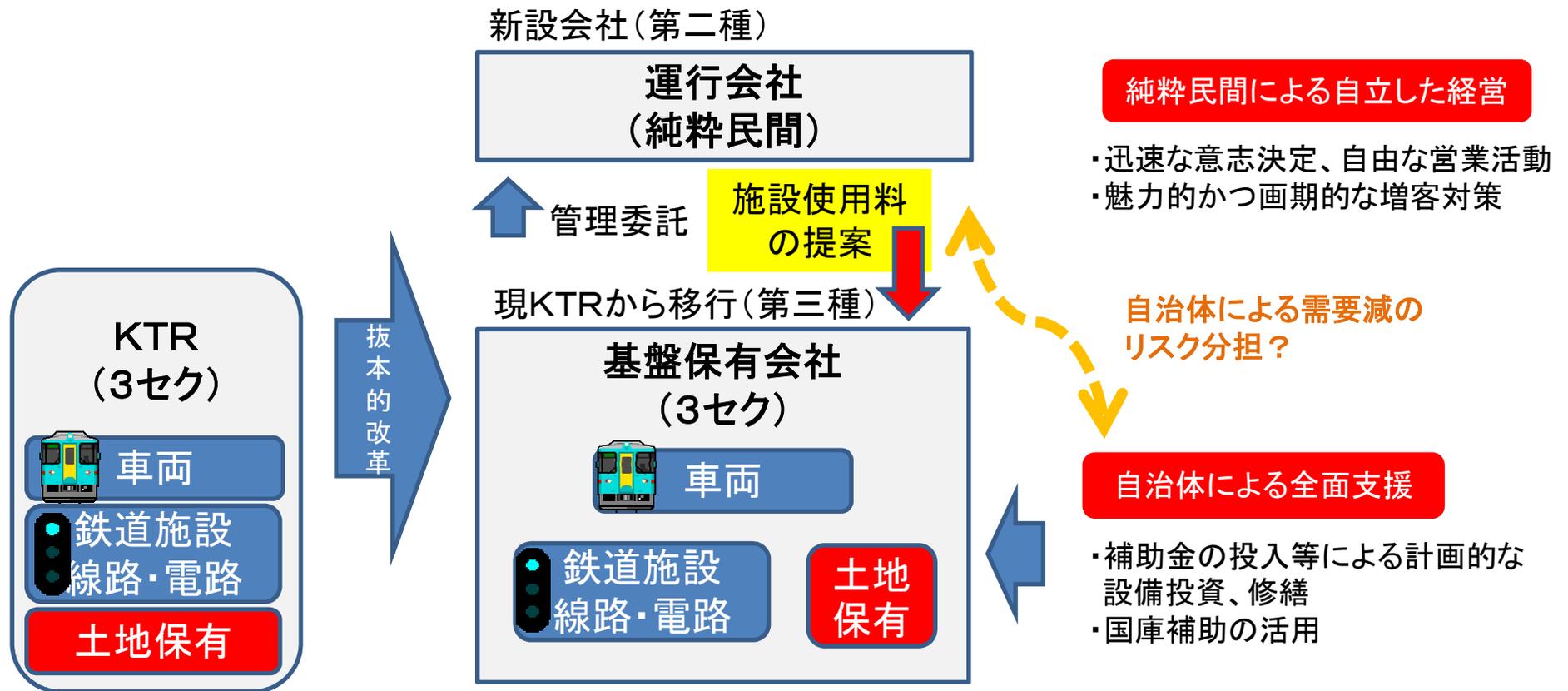
地域の再生なくしてローカル鉄道の再生なし

地域再生の実現

新たな上下分離による鉄道事業再構築

～純粋民間事業者による自由な経営ができる環境整備～

- 車両・鉄道施設・土地等の資産を基盤保有会社が保有し、運行会社は運行業務のみを実施
- 柔軟な施設使用料の提案(基盤保有会社に対しては自治体が全面支援)
 - 純粋民間会社による参入を可能に
 - 自由な経営による新たな需要を生み出す智恵、利用者視点に立ったサービス改善を期待



25年10月末より運行会社の公募開始

◇ 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画

- 【対象区域】 京都府(福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町)、
兵庫県豊岡市(以上のKTR沿線地域)
- 【作成主体】 京都府・兵庫県及び対象区域の関係市町(関係地方自治体が共同で作成)
- 【作成時期】 平成26年12月
- 【計画期間】 平成36年度までのおおよそ10年間
- 【計画目標】 10年後に目指すべき「沿線地域の姿」「公共交通の姿」を提示
その将来像実現に向け、次のような取組を地域が一体となって実施

- | | |
|-----------------|-----------------|
| ○上下分離による鉄道事業再構築 | ○公共交通ネットワーク改善 |
| ○インバウンドへの対応 | ○観光・まちづくりとの連携 等 |

《参考》地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する法律の一部を改正する法律

改正の背景

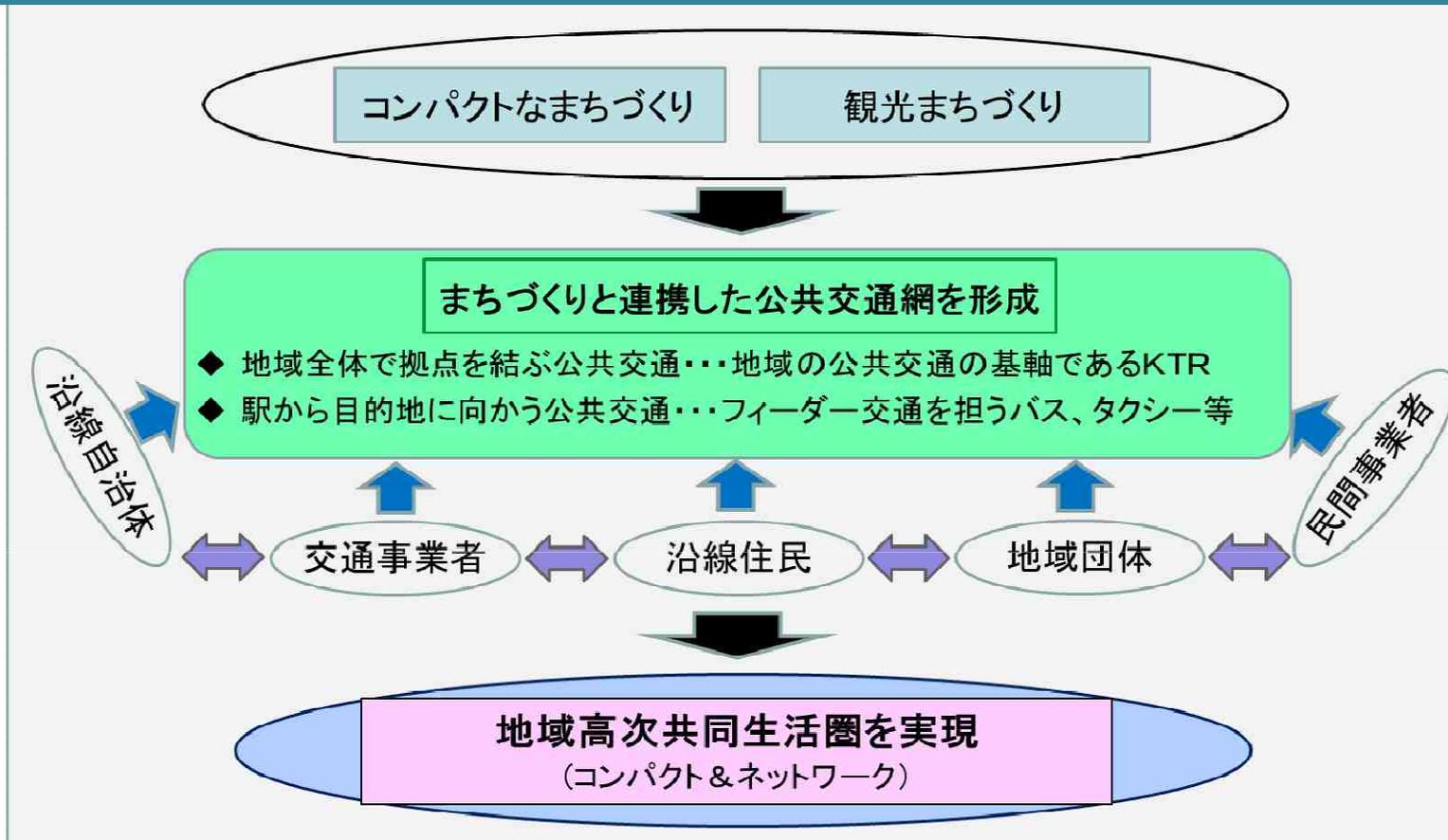
人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大

- ・地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
- ・コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
- ・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化等

民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却
地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地域公共団体が先頭に立って、
関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で
持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成 することが重要

◇ 形成計画のイメージと目指すべき将来像



目指すべき『沿線地域の姿』

- 自分たちのまちとして誇りが持て、住み続けたいと思う地域
- 自動車が利用できなくても、公共交通だけで暮らしていきける地域
- 魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域
- 元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人に移り住みたいと思う地域

目指すべき『公共交通の姿』

- 地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通
- 便利で魅力的で乗りたくなる、みんなに愛される公共交通
- まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通
- 国内外からの来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通
- 交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通

◇ 沿線自治体の取組 『海の京都』による戦略拠点の整備



海の京都

➤ 『海の京都』事業による発信力・集客力のある「戦略拠点」の形成



京都府北部地域連携中枢都市圏(仮称)

～京都府北部地域での市町連携による魅力的な生活圏の構築～

- 京都府北部の自治体単体では、人口減少に歯止めをかけることが困難
- 公共交通網による移動の自由の確保を核に、(一都市集中ではなく)互いに役割をシェア・補完しつつ、圏域として都市機能・生活水準の向上を図る。(都会ではできない豊かで文化的生活)

密度の向上によるサービス産業(医療・介護・福祉・交通等)の労働生産性(賃金)向上を目指して

圏域全体の経済成長

圏域内の観光資源、京都舞鶴港・高速道路網等の交流基盤、産業基盤等を活用し、圏域一帯となった経済成長戦略を展開するとともに、圏域内で生産・消費する仕組みを構築

- 「海の京都観光圏」:観光地域づくり、インバウンド対応等
- 大学・地元企業等との協働によるものづくり、サービス産業振興
- 金融機関等と連携した新事業、事業転換等の支援
- 農地の集約化、農産物等のブランド化 など

高度な都市機能

各地域にある医療・福祉、教育、文化、商業等の機能・施設の相互利用を可能とし、圏域全体として高度な都市機能を確保・充実

生活機能向上

公共サービスや医療・福祉・商業等の日常生活に必要な機能の集約によるまちのコンパクト化や、中山間地域等における生活拠点づくりを行い、これらを公共交通ネットワークで結ぶ

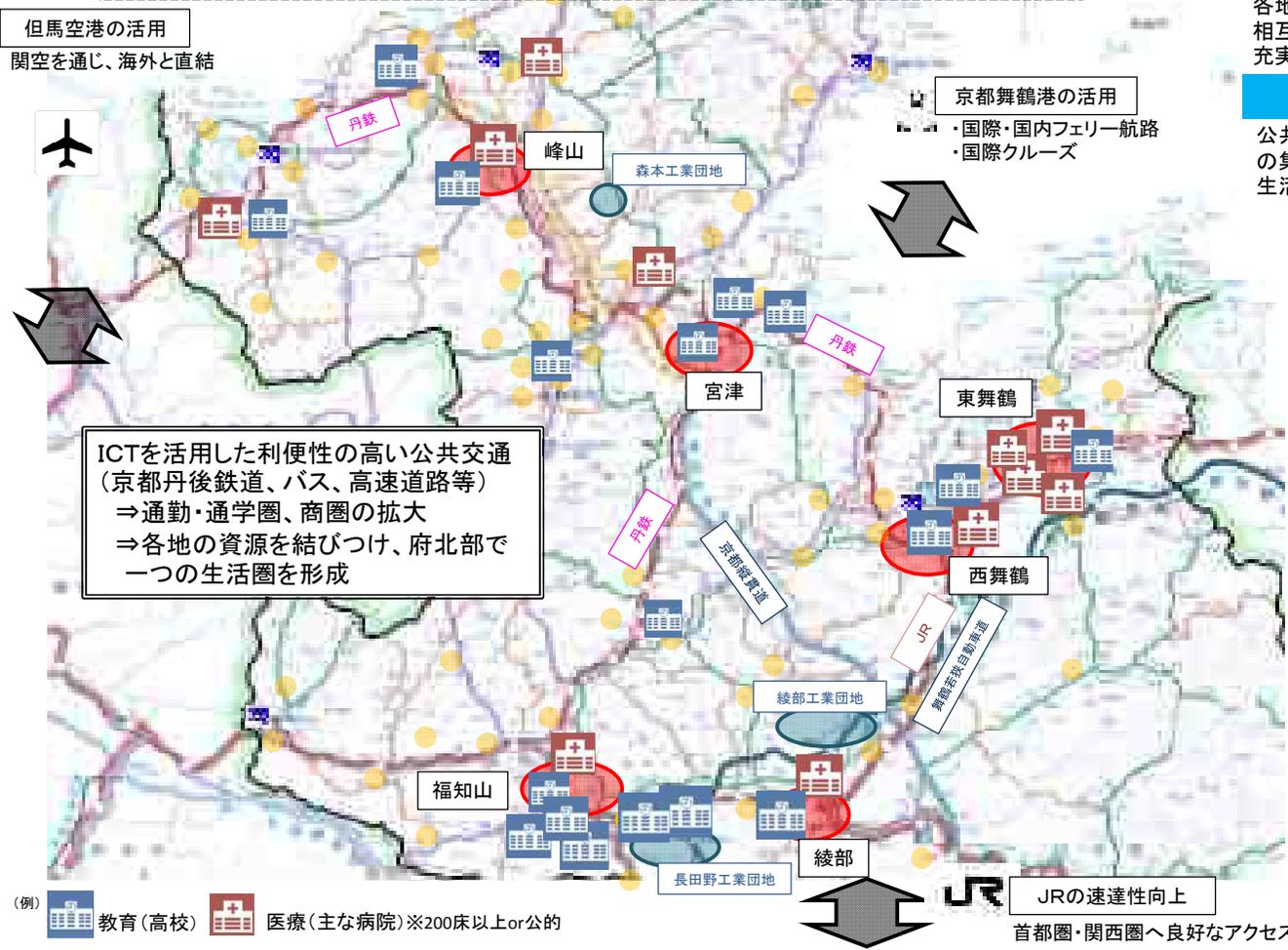
国立社会保障・人口問題研究所による推計

	2010年人口	2040年人口
福知山市	79,652	69,414
舞鶴市	88,669	66,522
綾部市	35,863	23,662
宮津市	19,948	11,780
京丹後市	59,038	38,278
伊根町	2,410	1,116
与謝野町	23,454	15,107
合計	309,034	225,879

高齢化率(H25.3.31現在)と合計特殊出生率(⑳～㉔)

	高齢化率	合計特殊出生率
福知山市	26.6%	1.96
舞鶴市	27.5%	1.87
綾部市	33.7%	1.63
宮津市	36.0%	1.65
京丹後市	31.4%	1.73
伊根町	42.2%	1.51
与謝野町	31.1%	1.71
京都府	24.6%	1.27

● ...都市機能を担う中心市街地
● ...生活拠点(小学校区を想定)
※場所はイメージ。具体的な場所は市町と協議



◇ 具体的な取り組み例(3) 魅力的で快適な車両等の整備

- 観光地の魅力向上
 - ・観光地の修景整備



- 駅機能の再整備
 - ・駅を地域の玄関口として整備

- 車両等の快適化に向けた計画的整備
 - ・海の京都を体現する魅力的なデザインや機能を備えたバス、船舶を整備

天橋立駅前広場及び駅舎の整備イメージ



現在の
駅前広
場及び
駅舎



□ 駅前を白砂青松をイメージした庭園風広場
駅舎は『交流拠点としての駅』をコンセプトに、舟屋の
モチーフを活かすよう和のデザインに改装。
広場と一体的な景観整備を図ることで、駅自体が観
光対象となる交流拠点をめざす
(デザイン: 京都造形芸術大学 前田教授)

天橋立駅駅前広場リニューアル





WILLER **W** GROUP

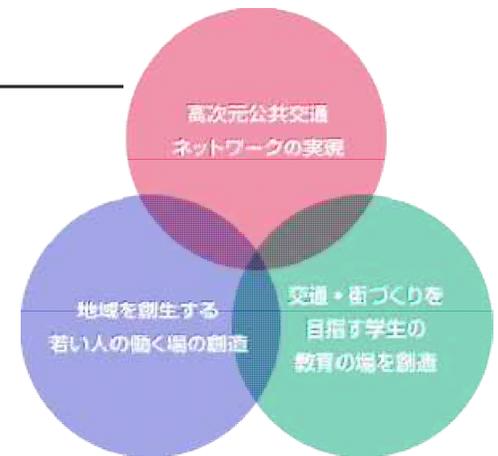
WILLERグループの構想

“交通革新”と“まちづくり”が連携することで、
地域の価値を向上する。

経営ビジョン

私たちWILLERグループが目指す地域の価値向上。

それは、利便性の高い高次元交通ネットワークの実現(交通革新)により、ストレスのない便利で自由な移動を沿線地域全体に提供すること。そして、豊かな自然や食・文化など地域の観光資源をはじめ、それぞれの市町の良さを活かした広域的なまちづくりを行うこと。これら自治体をはじめ各種事業者と協力の上、「交通革新」と「まちづくり」の連携によるシナジー(相乗効果)を創造することで、沿線で生活している人が望む都市機能・生活水準の向上を実現することにあります。さらに地域の雇用や教育環境づくりにも力を入れ、都心で生活する若い人が移り住みたくなる魅力ある地域への発展につなげてまいります。



https://youtu.be/bDt2_amumEQ



さあ、
知と遊の冒険へ

海の京都博

「海の京都博」さあ、知と遊の冒険へ」を開催します。

府北部7市町（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根市、与謝野町）において、地域全体の力を結集し、歴史・文化、海の魅力、まちの魅力、農林水産物等の自然の恵みなどを旅の楽しみとして全国に発信するイベント



海の京都

CONCEPT
海の京都博とは

<http://www.uminokyotohaku.jp/>

- ・開会式典／宮津市
- ・メインイベント／京丹後市 夕日ヶ浦・浜詰特設会場
- ・期間中(7月18日～11月15日)、期間前後の各地域でのイベント／福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、各特設会場など

コミュニケーションで地域の交通は変わる

- その地域でそれをやる必然性があれば**動く**！
(データをみる 困っている人・声がある)
- 関係者がコミュニケーションすることで、**見えてくる**！
(いろいろな人がいることを知る・**目的を共有化**する)
- 一人ひとりが考え行動することで、**変わり出す**。
- 仲間を増やし、出来ることを続けることで**拡大する**！
(市町村、NPO、自治会、女性会、老人会、子育てC)
- コミュニケーションこそ、地域の交通環境改善運動の**最初の一歩**
- 常識は変えられる
..そして、地域の数だけやりかたがある

地域の交通を再生する上では(再掲)

○何のためにやるのか、課題の本質を明らかにし、行動に移す

○交通は派生需要 (本源的需要もあるけれど)

つまり、交通のマネジメント=地域のマネジメント

○赤字補てんからの脱却

○チームを作って一緒に考える

- ・組織的学習の枠組み
- ・公共交通だけでは解決しない
- ・時代にふさわしい乗り物に(設備投資が必要)
- ・投資をする=未来を語る あなたから一歩を