

議員調査活動報告書

平成26年7月28日から30日までの3日間にわたり、議員調査活動として視察調査を行った概要を次のとおり報告する。

平成26年8月11日

伊東市議会議長 西島 彰 様

伊東市議会議員 (民主党・刷新の会)
鈴木 克政
浅田 良弘
四宮 和彦

記

1 視察都市

- (1) 7月28日(月)兵庫県豊岡市
- (2) 7月29日(火)兵庫県豊岡市
- (3) 7月30日(水)京都府京丹後市

2 視察事項

- (1) 豊岡市…『健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ総合特区について』
- (2) 豊岡市…『山陰海岸ジオパークについて (ジオサイト『玄武洞』現地視察)』
- (3) 京丹後市…『上限200円バスについて』

3 視察の概要 視察の概要は、以下に記載のとおりである。

【兵庫県豊岡市】

- (1) 市制施行 豊岡市平成17年4月1日 1市5町(豊岡市、城崎町、竹野町、日高町、出石町、但東町)の合併による。
- (2) 人口 86,173人(平成26年4月1日現在)
- (3) 世帯数 32,651世帯(同上)
- (4) 区域面積 697.66km²
- (5) 産業別就業人口(平成22年国勢調査より)

項目	人口	割合
第1次	2,873人	(6.9%)
第2次	11,196人	(26.9%)
第3次	26,743人	(64.2%)
その他	864人	(2.1%)
合計	41,676人	100%

(6) 平成26年度各会計予算(単位:千円)

項目	予算額
一般会計	48,487,734
特別会計	19,502,361
国民健康保険事業(事業勘定)	9,801,568
国民健康保険事業(直診勘定)	88,424
後期高齢者医療事業会計	983,989

	介護保険事業会計	8, 210, 528
	診療所事業	283, 714
	霊苑事業	63, 716
	宅地事業	7, 007
	太陽光発電事業	60, 438
	管理会財産区	2, 977
	企業会計（3会計）	14, 693, 576
	水道事業（支出分）	3, 906, 026
	下水道事業（支出分）	10, 616, 570
	農業共済事業（支出分）	170, 980

○ 市の概要

豊岡市は、平成17年4月1日、兵庫県の北東部に位置する1市5町（豊岡市、城崎町、竹野町、日高町、出石町、但東町）が合併してできたまちである。

北は日本海、東は京都府に接し、中央部には母なる川・円山川が悠々と流れている。海岸部は山陰海岸国立公園、山岳部は氷ノ山後山那岐山国定公園に指定され、多彩な四季を織りなす自然環境に恵まれている。

平成17年9月には、国の天然記念物・コウノトリが自然放鳥され、平成19年7月には、国内の自然界では46年ぶりにヒナが巣立つなど、人里で野生復帰をめざす世界的にも例がない壮大な取り組みが着実に進んでいる。

産業は、農林水産業、観光業などが盛んである。特に観光業では、全国的に有名な城崎温泉をはじめ、西日本屈指の神鍋高原スキー場、但馬の小京都・出石城下町などを有し、年間の観光客は400万人以上にのぼっている。また、地場産業としては、全国の4大産地の一つである「かばん」や出石焼などの生産が行われている。

【視察項目①】

1. 「健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ総合特区について」

豊岡市役所を訪れ、久保川伸幸健康福祉部健康増進課参事兼健康まちづくり推進室長より、以下の説明を受けた。

○事業の概要について

(1) 事業取り組みの前提

健康は、単なる個人の問題に止まらず、①医療費等社会保障費の増大を防ぎつつ②地域コミュニティ・集落機能の維持を図っていく上での基礎となるものであり、「政策」として取りまなければならないものである。

豊岡市の現況は、他市の例にもれず、少子高齢化・人口減少社会を迎えている一方、主要死因別死亡割合では、生活習慣病が6割を占めるといった状態にある。こうした傾向は、豊岡市の場合、自家用車利用率が高く、運動習慣者の割合が全国平均、県平均を大きく下回っているといったことが一因となっていると思われる。

また、アンケート結果等から、運動実施意思の高低は、地域のつながりが大きく関わっていることが読み取れ、健康づくりには地域のつながりが重要であるといえる。

即ち、「健康づくり＝まちづくり」であり、そこに行政が「健康」に政策的に取り組む意味がある。

しかし、これまでの「健康」政策は、1. 対象者が健康に関心のある人に偏っており、つまり、①対応が必要な対象者は、なかなか保健指導や介護予防事業に参加せず、②健康教室の参加者は、健康意識が比較的高く、健康度も比較的良好な方が多いという問題があり、ポピュレーションア

アプローチが欠けていた。また、2. 科学的検証に基いて進める視点が欠けており、結果的に、講習会開催回数や参加実績のみをもって事業評価をするにとどまっており、効果を上げていなかったといえ、科学的な根拠に基づいた政策の展開が求められていた。さらに、都市のあり方（交通網、歩道、公園整備、美的景観）が生活習慣病の発症に一定の影響を及ぼすことからすれば、従来の政策には、総合的なまちづくりの視点が欠けており、「健康」政策から「健康まちづくり」政策への転換が求められるようになった。

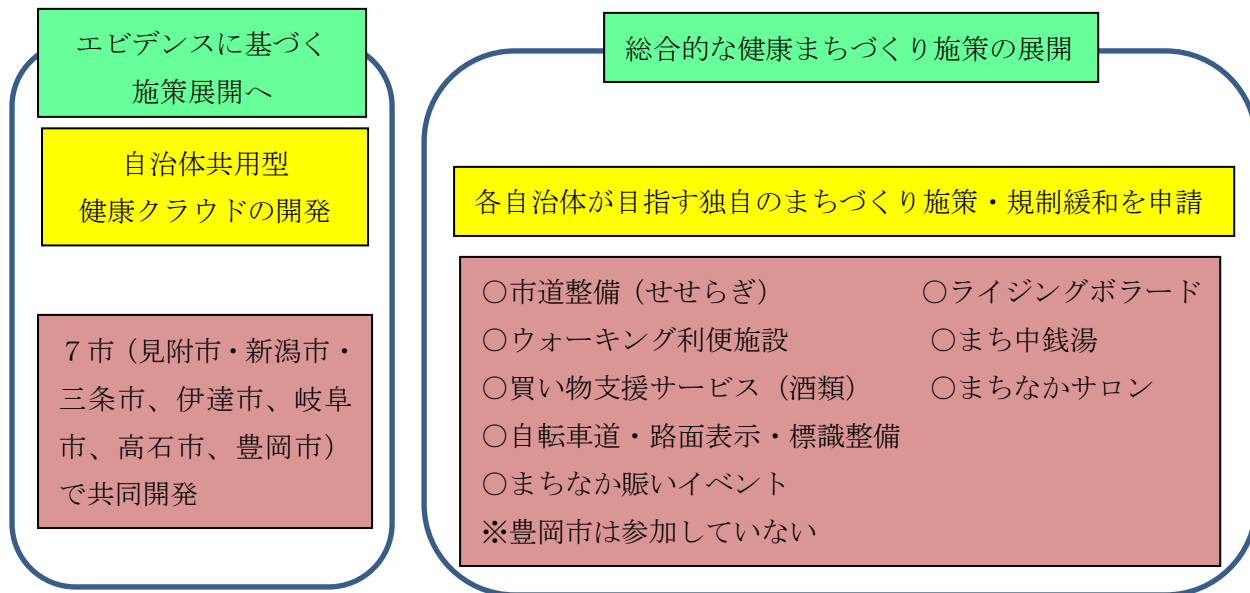
以上のような視点から得られた課題解決の方向性をまとめると①ポピュレーションアプローチ ②科学的検証③「健康」政策から「健康まちづくり」政策への転換を柱として事業施策を展開して行かなければならないのであり、その先にあるものが「スマートウェルネスシティの実現」である。

(2) スマートウェルネスシティ (SWC) 総合特区

「スマートウェルネスシティ」については、筑波大学及び(株)つくばウェルネスリサーチをはじめとした大学研究機関をアドバイザーとして、28 都道府県 5 6 区市町が参加する「Smart Wellness City 首長研究会」が現在立ち上がっており、様々な事業施策が研究され、実行に移されてきているが、豊岡市では、平成 23 年より、スマートウェルネスシティ総合特区で実現することの内容を「超高齢化人口減少社会の克服法としての社会技術の開発『歩く』を基本とする『健幸』なまちの実現」と定義し、平成 24 年 4 月には「歩いて暮らすまちづくり条例」を制定、「歩いて暮らすまちづくり構想」を策定し、スマートウェルネスシティ実現へ向けての一步を踏み出した。

① 健幸長寿社会を創造する SWC 総合特区を活用した施策展開

SWC 首長研究会に加盟する 7 自治体（新潟県見附市・新潟市・三条市、福島県伊達市、岐阜県岐阜市、大阪府高石市、兵庫県豊岡市）及び筑波大学、(株)つくばウェルネスリサーチが自律的に歩くことを基本とする「健幸なまち」の構築を目指して共同で取り組む。



② 豊岡市の重点施策

豊岡市の場合、SWC 総合特区を活用した施策としては、「健康クラウド」の開発の段階にあり、現状「総合的な健康まちづくり施策」の具体的な展開には至っていない。

健康クラウド

- ① 各市の国保・介護・健診情報を一緒に分析
- ② 協会けんぽ等、社保データを一緒に分析
- ③ 市の環境、地域情報、施策情報を分析
- ④ 健康に関する実績、課題と将来像の可視化
- ⑤ 施策規模や成果シミュレーションの見える化
- ⑥ 筑波大学によるコンサルティング
- ⑦ 個人情報に関する万全のセキュリティ体制



望ましい施策内容・規模の提供

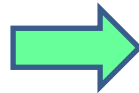


エビデンスに基づく
施策の実施

国保データベースとの違い・棲み分け

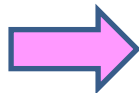
			自治体共用型健幸クラウド	国保データベースシステム
目的			<ul style="list-style-type: none"> ・住民の健康に影響する広範な因子を取得・分析・評価し、自治体の健康施設に反映する為に必要な情報を提供 ・科学的根拠に基づいて成果の出る健康施設を、現在の限られた人材力でも自立的に推進できることを下支え 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の健康状況の把握 ・健康づくり・保健活動の支援 ・疾病別医療費分析の充実
対象 データ	医療 保険	国保	○	○
		社保	○	×
		後期	△（今後取り込み予定）	○
	介護保険	○	○	
可能な住民カバー率 （40歳以上）			約 75% （国保+協会+後期）	約 50% （国保+後期）
個人情報の取り扱い			匿名化したデータを登録	個人特定可能

自治体共用型健幸クラウド



全市民を対象としたポピュレーションアプローチのための地域健康施策立案および効果検証

国保データベースシステム



国保/後期高齢者を対象としたハイリスクアプローチのための保健指導対象抽出・効果確認

【視察項目②】

2. 山陰海岸ジオパークについて（玄武洞・現地視察）

（1）山陰海岸ジオパークの取り組み

① ジオサイトの運営状況

年	月	全体	豊岡市
2003	3	新温泉町の「名勝天然記念物但馬御火浦保存管理計画」の中で、「ジオパーク」が初めて紹介される。	
2005	4		玄武洞公園の整備に着手（～2010）
	12	第2回因但県境自治体サミットで「ジオパーク構想」を提起	
2007	7	「山陰海岸ジオパーク推進協議会（推進協議会）」設立（事務局：新温泉町）	豊岡市長が推進協議会の会長に就任
2008	6	第3回ユネスコ世界ジオパーク国際会議（ドイツ）に参加（幹事長、学術顧問）	ジオパークパンフレット、説明板の整備を開始
	7	世界ジオパークネットワーク（GGN）国内候補地に申請	
	10	GGN 国内候補地に落選	
	12	日本ジオパークに認定	
2009	1	推進協議会事務局を但馬県民局に移転（3府県の知事が顧問に就任、専門部会を設置）	推進協議会に職員（1名）を派遣
	5	日本ジオパークネットワーク（JGN）設立	玄武洞公園にガイド（3名）を配置
	6	GGN 国内候補地に再度申請	
	8	第3回ジオパーク国際シンポジウム（中国）に参加	
	10	GGN 国内候補地に決定	
	11		豊岡マスコット「玄武岩の玄さん」デビュー
	12	GGN 申請	
2010	4	推進協議会事務局に研究員（兵庫県立大兼務）を配置	玄武洞案内ガイドを増強（3名⇒5名） 竹野海岸（2名）と神鍋高原（1名）にガイドを配置
	10	第4回ユネスコ世界ジオパーク国際会議に参加	
		ヨーロッパジオパークネットワーク（EGN）会議（ギリシャ）に参加 GGN に加盟認定	
2011	2	GGN 加盟認定記念国際シンポジウム（神戸）開催 レスボス島ジオパーク（ギリシャ）と姉妹提携	豊岡市ジオパークガイドマップ、ガイドブック（5種類：3月）
	4		ジオツアー補助開始 地区公民館ジオツアー実施
	10	山陰海岸ジオパーク国際会議「城崎会議」を開催	「城崎会議」を推進協議会と共催
2012	5	アジア太平洋ジオパークネットワーク（APGN）総会で第4回APGNシンポジウムを山陰海岸ジオパークで開催することが決定	市内でジオカヌー、ジオグルメ等の活動が開始
		第5回ジオパーク国際ユネスコ会議（島原）に参加	同左
	10	山陰海岸ジオパーク国際会議「湯村会議」を開催	「城崎会議」を推進協議会と共催
2013			NPO かんなべ自然学校、NPO 玄武洞ガイドクラブが発足
	9	第3回 APGN シンポジウム（韓国）に参加	同左、県立豊岡高等学校（10名）も参加、発表
	10	山陰海岸ジオパーク国際会議「城崎会議」を開催	「城崎会議」を推進協議会と共催
	12	JGN 再認定（鳥取市のエリア拡大も認定）	
2014	8	GGN 再認定現地審査	
	9	第5回ジオパーク国際ユネスコ会議（カナダ）に参加（予定） GGN 再認定審査結果発表	
2015	9	第4回 APGN シンポジウム山陰海岸大会を開催（予定）	同左

② 世界ジオパークの認定による影響と活用について

以下は玄武洞案内ガイド数の推移であるが、平成 22 年 10 月に世界ジオパーク認定を受けると、翌平成 23 年度には、年間の案内ガイド数が 43,968 人と対前年比 75%増と大幅に伸びていることから、世界ジオパーク認定によって、玄武洞の訪問者数（案内ガイド数ではない）が大幅に伸びるとともに、ガイドへのニーズが高まっているということは、「ジオパーク」への知的関心度も高まってきていることを示していると言える。

月	21 年度		22 年度		23 年度		24 年度		25 年度	
	案内数	日平均	案内数	日平均	案内数	日平均	案内数	日平均	案内数	日平均
4			2,264	75.23	2,543	84.77	3,204	106.80	2,597	86.57
5	2,107	67.97	2,239	72.23	3,251	104.87	3,641	117.45	2,134	68.84
6	3,153	105.10	2,813	87.10	4,120	137.33	3,170	105.67	3,588	119.60
7	2,329	75.13	1,933	62.35	3,639	117.39	3,147	101.52	3,061	98.74
8	2,684	89.47	1,212	39.10	3,670	118.39	2,423	78.16	2,120	68.39
9	2,486	82.87	1,758	58.60	4,286	142.87	2,507	83.57	3,004	100.13
10	2,611	84.23	1,886	60.84	5,152	166.19	3,544	114.32	3,740	120.65
11	3,582	119.40	2,017	67.23	6,202	206.73	3,202	106.73	3,654	121.80
12	1,457	53.96	1,715	63.52	4,047	149.89	1,221	45.22	1,915	70.93
1	1,364	50.52	1,465	54.26	2,294	84.96	974	36.07	1,053	39.00
2	1,900	67.86	2,710	96.79	2,006	69.17	1,937	69.18	1,332	47.57
3	2,271	73.26	3,104	100.13	2,758	88.97	2,415	77.90	1,605	51.77
計	25,944		25,116		43,968		31,385		29,803	
備考	8 月は台風のため 1 日休園		2 月は大雪のため 1 日休園		9 月は台風のため 2 日休園		2 月は大雪のため 2 日休園			

※ガイド案内人数であり、訪問者数とは異なる。

※年末 12 月 28 日～年始 1 月 4 日は、案内を休止。

③ ガイドの現状（運営・養成・料金など）について

豊岡市「玄武洞公園」案内については、平成 20 年（2008 年）12 月日本ジオパーク認定を受けた後、平成 21 年度（2009 年度）より、豊岡市の委託を受けて、豊岡観光協会がガイド案内を実施してきたが、平成 25 年（2013 年）8 月に「NPO 法人・玄武洞ガイドクラブ」が発足すると、平成 26 年 4 月 1 日より、同「ガイドクラブ」が案内事業を引き継ぐこととなり、現在に至っている。

尚、NPO 法人による事業継承により、現在まで、無料で行われていたガイド案内については、平成 26 年 10 月 1 日より、有料化されることとなっている。料金設定等は以下の通り。

『玄武洞案内ガイド』概要

コース	内容	所用時間	1 人当り料金
A コース	玄武洞～青龍洞	30 分	300 円
B コース	玄武洞・青龍洞・白虎洞・南朱雀洞・北朱雀洞	60 分	500 円
備考	団体の場合は要事前予約。16 人以上の団体割引有り。		

ガイドについては、平成 21 年 5 月から、玄武洞公園において観光ガイドを 1 年以上経験してきた NPO 法人「玄武洞ガイドクラブ」の会員から構成されており、山陰海岸ジオパーク推進協議会ガイド要綱に定められた教育研修を受け推進協議会に認定されたジオパークガイドとなっているが、ガイドはジオポイントごとに専門分化しており、玄武洞ガイドは、玄武洞のガイド案内に特化しているとのことである。

【京都府京丹後市】

- (1) 市制施行 平成16年4月1日 6町（峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町、久美浜町）の合併による。
- (2) 人口 58,881人（平成26年3月31日）
- (3) 世帯数 22,618世帯（同上）
- (4) 区域面積 501.84km²（同上）
- (5) 産業別就業人口（平成22年国勢調査）

項目	人口	割合
第1次	2,714人	(9.1%)
第2次	9,215人	(31.0%)
第3次	16,745人	(56.4%)
その他	1,043人	(3.5%)
合計	29,717人	100%

- (6) 平成26年度各会計予算（単位：千円）

項目	予算額	
一般会計	34,190,000	
特別会計(14会計)	国民健康保険事業	7,074,000
	国保直営診療所事業	414,000
	後期高齢者医療事業	700,000
	介護保険事業	5,814,000
	介護サービス事業	689,000
	簡易水道事業	1,583,000
	集落排水事業	403,000
	公共下水道事業	2,785,000
	浄化槽整備事業	251,000
	工業用地造成事業	193,000
	宅地造成事業	45,000
	市民太陽光発電事業	26,700
	峰山財産区	6,400
	五箇財産区	1,700
特別会計合計	19,985,800	
総合計	54,175,800	
企業会計(2会計)	水道事業(支出分)	1,235,933
	病院事業(支出分)	8,093,047
	企業会計合計	9,328,980

○ 市の概要

京都府の最北部に位置しており、市制施行時点の人口は約6万7000人である。旧峰山町役場に市役所が置かれたほか、その他の5つの旧町役場はそれぞれ市役所庁舎となった。

京丹後市全てがかつての久美浜県の一部である。

市域を北近畿タンゴ鉄道宮津線が横断しているが、市名「京丹後」を名乗る駅名はなく、設置されているのは合併前からの旧町名に基づく、峰山、網野、久美浜の各駅である。なお、高速道路や地域高規格道路などは敷設されていない。

確実な記録がある世界で最高齢の男性である木村次郎右衛門を始め、2013年2月時点で100歳以上の長寿者が全国平均の約2.5倍となる60人在住している。市では同年齢以上を「健康大長寿」と称したうえで、これを活かした自治体や医療関係者および市民向けのシンポジウム「健康大長寿

のさとづくり全国交流会」を2008年11月に初めて開催した。また、2013年度からは食習慣を調査し市民向けに広報するとともに「長寿のまち」としてアピールするとしている。

<旧町の概要>

合併による市制施行により、中郡、竹野郡、熊野郡は消滅したが、旧町名は大字として住所表記に残された。

峰山町・京極高知が築いた丹後藩の伝統を伝える峰山藩のあった地として知られる。丹後半島の中心に位置し、『天女の羽衣伝説』で知られる町。

大宮町・小野小町の伝説で有名。

網野町・日本海に面し、鳴き砂の浜である琴引浜などの海水浴場と、丹後ちりめんの生産で知られる。

久美浜町・兵庫県との県境に位置し、日本海に面した町で町内では温泉も湧いている。兵庫県豊岡市との府県境をまたいだ合併話も出たことがある。

丹後町・近畿地方最北端の経ヶ岬と、そこに立つ灯台がある。また、難読地名としても知られる「間人(たいざ)」は「間人ガニ」で知られる。

弥栄町・丹後半島のほぼ中央に位置し、細川忠興の妻・ガラシャ幽閉の地。京丹後市内最大の病院である「京丹後市立弥栄病院」(旧：弥栄町国民健康保険病院)がある。

【視察項目③】

○ 京丹後市「上限200円バスについて」

京丹後市役所を訪問し、京丹後市企画総務部企画政策課公共交通係 野木秀康係長から、以下の内容についてご説明をいただいた。

また、「上限200円バス」の他、北近畿タンゴ鉄道等、京丹後市及び隣接市町を含む公共交通政策についてもご説明を頂いた。

(1) 事業の概要について

「上限200円バス」とは丹後海陸交通(通称「丹海バス」)が運行する市内中心部(宮津市及び峰山町市街地)から丹後地域全域に放射状に路線展開する路線バスであり、現在13路線、運行距離約410kmに及ぶ、丹後地域の主要公共交通であるが、距離別運賃制を廃止し、京丹後市内全域、上限200円で運行されるものである(H25.10/1から、宮津市等にも拡大)。

「上限200円バス」導入に至る経緯については、「公共交通の理想と現実とのギャップ」に起因する、利用者の激減があり、全国の地方都市における状況と共通する。

<公共交通の理想と現実のギャップ>

理想		現実	
キーワード	具体例	キーワード	具体例
全国民が	高齢者・児童生徒・障害者、主婦、サラリーマン等	一部の国民が	高齢者、高校生
いつでも	基本30分以内おきに	たまに	2時間以上かかって
市内、市外のどこへでも	自宅から主要施設のどこへでも	特定の地のみへ	病院、学校
すぐに	最寄駅(バス停)まで、徒歩15分以内、市内目的地へ30分以内で	時間をかけて	市内目的地まで数時間
便利よく	乗り継ぎ15分以内、2回以内、サイクル&ライド	不便で	乗り継ぎ不可、降車後自転車
安くて	市内片道平均200円で	高くて	1km未満で300円、市内片道1,000円、夜間タクシー7,000円
分かりやすく	分かりやすい路線図、時刻表、運賃表(料金システム)で	分かりにくく	路線不明、時刻不明
安心して 気軽に移動できる	安全運行、バリアフリーの施設や車両で	不安を抱えて やっと移動できる	道路の狭隘、停留所の危険、乗降の困難

このような理想と現実のギャップから「マイカーに頼らなければならない過疎地域の公共交通の現実」があり、そして、高齢化により、マイカーにも頼れない時代に突入していると言える。

そして、京都府北部に位置する、京丹後市におけるよりも早く、こうした厳しい現実が、府中部地域に訪れることとなったのであり、府中部においては、バス事業者の倒産により、平成 16 年突然に路線バスが廃止となった。この事態を受け、府北部地域への波及を懸念し、周辺市町において危機意識が共有されたことにより、現在の京丹後市における公共交通政策が形作られることとなった。

即ち

- ① 空気しか運んでいないバス交通
- ② 利用者減⇒利便性低下⇒さらなる利用者減の悪循環
- ③ 雪だるま式に増える多額の財政支援額
- ④ 乗って守ろう的な利用促進策は効果が見られない

といった、現状に対して、

- ① このままでは地域からバス交通が消滅する
- ② 市の財政を圧迫してしまう。

という危機意識の共有に至り、現に京都府中部における路線バスの消滅を契機に、

- ① 市町村合併により市内で完結する路線が大半となった。
- ② 市内のバス運賃を統一させていく必要があった。
- ③ 庁舎内にプロジェクトチームを発足させた

ことなどが、京丹後市における公共交通政策のありかたについての転機となったのである。

<「路線バス再生」を選択した理由>

公共交通の危機直面した自治体がとり得る方策としては、コミュニティバスやダイヤモンド交通等様々な選択肢があるが、京丹後市において「路線バス再生」の道を選択した理由は次の通りである。

- ① 安全面に優れている。
⇒「安かろう悪かろう」にならぬよう、事故が起きて気付くということのないよう公共交通で最も大切なことは安全輸送の確保であるとした。
- ② 公共交通体系の中心である。
⇒鉄道とともに路線バスは公共交通体系の基軸であり、疎かにすることは、まちづくりにとっての大きな損失となる。
- ③ 地域力の発揮につながる。
⇒みんなで元気な「まち」を作っていく方向性が見えた。路線バスは貴重な地域資源。

<運賃を「上限 200 円」とした理由>

また、200 円運賃を選択した理由は、以下の通りである。

- ① 取組前の乗客一人当たりの運賃箱への平均投入額が 380~385 円
⇒利用者アンケートでは 300 円以下を望む声が 6 割 (サンプル総数 4,874 人)。しかし、300 円に設定しても、人々の心に届く施策にならない。

② 低額運賃バスの試算（路線バスを低額運賃にした場合の市の財政負担の試算）

低額実証運行希望路線の試算	乗車人員	財政支出額 (百万円)
H17 実績額（従来の負担）		45
300 円バスでは	1.00 倍	59
	1.25 倍	53
	1.50 倍	47
	2.00 倍	36
200 円バスでは	1.00 倍	62
	1.25 倍	58
	1.50 倍	53
	1.90 倍	45
	2.00 倍	43

③ どこまで乗っても 200 円になる衝撃（インパクト）⇒「200 円」で埋め尽くされるバスの運賃ボードを想像すると、勝負できる大きな武器になると判断した。

<運賃政策以外の視点>

- ① 目標は車依存社会からバス交通に転換してもらえるようにすること。
- ② とにかく、便利に変えていくしか生き残れない。

<上限 200 円バスの導入の考え方>

公費負担を有効に

⇒700 円×2 人ではなく、7 人×200 円の発想であり、多くの市民が乗って喜んでいただけることで、『住民福祉』の増進を図るもの。乗車人員が増えればむしろ財政支出を抑えられる。

① 運行事業者との協働

⇒地域のバス交通を行政と事業者が共に良くして行く。

② 主な利便性向上策

- 低額運賃の導入※区間運賃最大 1,150 円→上限 200 円、学生定期（3 ヶ月）運賃最大 72,620 円→17,780 円
- お得な回数券の販売窓口の拡大（バス車内、市役所窓口等）
- パターンダイヤの導入、利用者ニーズに基づくダイヤ改正、鉄道接続強化
- バス停留所の増設・改善、病院やショッピングセンターへの玄関口へのバスの車両の乗り入れ、フリー乗降区間の拡大。
- バス路線の見直し（既存バス路線の経路変更、延伸）
- ノンステップバス・低床車両の導入、車両の小型化

③ 周知方法

- 路線図入りの分かりやすいバス時刻表の発行（全ての公共交通情報を網羅）
- 利用者アンケートの実施（定点観測）、高校生・老人会との対話集会の実施
- 自治会・学校・団体等への利用呼びかけ
- 地域参加型の活動（出発式演出、バス停ベンチ・待合所のボランティア設置）
- バス運転手による幼稚園・保育所への出前講座（バスの乗り方、絵本の読み聞かせ）

<市の体制づくり>みんなでアイデアを出す体制づくり

- ① 平成 17 年 12 月 6 日具体的な内容検討、合意形成を図るため『京丹後市地域（公共）交通会議』を設立（現在までに 19 回開催）

② さらなる市の戦略的チームづくり

平成 18 年 4 月 15 日市長の特命を受け、市役所内横断的組織の『新公共交通体系構築プロジェクトチーム』を構成

※チームが重視したポイント

ア. 利用者視点に立ち、利便性向上策を考えること。

イ. 回乗ってもらって満足するのではなく、愛用されるバスにすること。

「知ってもらおう」・「乗ってもらおう」・「愛用してもらおう」

運賃⇒区間最大 1,150 円が市内一律上限 200 円に、さらに、小学生と身障者の方では半額の 100 円に、6 歳未満のお子さんは無料に。

回数券⇒バスの車内で購入可能に、1 回の運賃が 154 円相当に

バス停や車両⇒バスの段差が解消、バス停を 137カ所から 178カ所へ

<実証 1 年後高校生 668 人へのアンケート>

ほぼ毎日利用している	124	以前は全く利用がなかった人	71
		以前は月に 1～3 回利用していた人	25
		以前は週に 1～3 回利用していた人	28
週に 1～3 回利用している	100	以前は全く利用がなかった人	61
		以前は月に 1～3 回利用していた人	39
月に 1～3 回利用している	162	以前は全く利用がなかった人	162
その他（年数回程度）	282		

計 668 人

⇒実に 294 人もの高校生の新たな利用が始まり、利用回数も大きく増進した。

<乗車人員・運賃収入の推移>

期間	乗車数（人）	運賃収入（万円）
H17.10～H18.9（200 円バス開始前）	173,939	4,579
H18.10～H19.9	232,658	4,482
H19.10～H20.9	303,207	4,911
H20.10～H21.9	328,486	5,123
H21.10～H22.9	365,255	5,732
H22.10～H23.9	367,403	5,590
H23.10～H24.9	393,109	5,945

乗車数 173,939 人⇒393,109 人で約 2.3 倍に増加

運賃収入 4,579 万円⇒5,945 万円で約 1.3 倍に増加

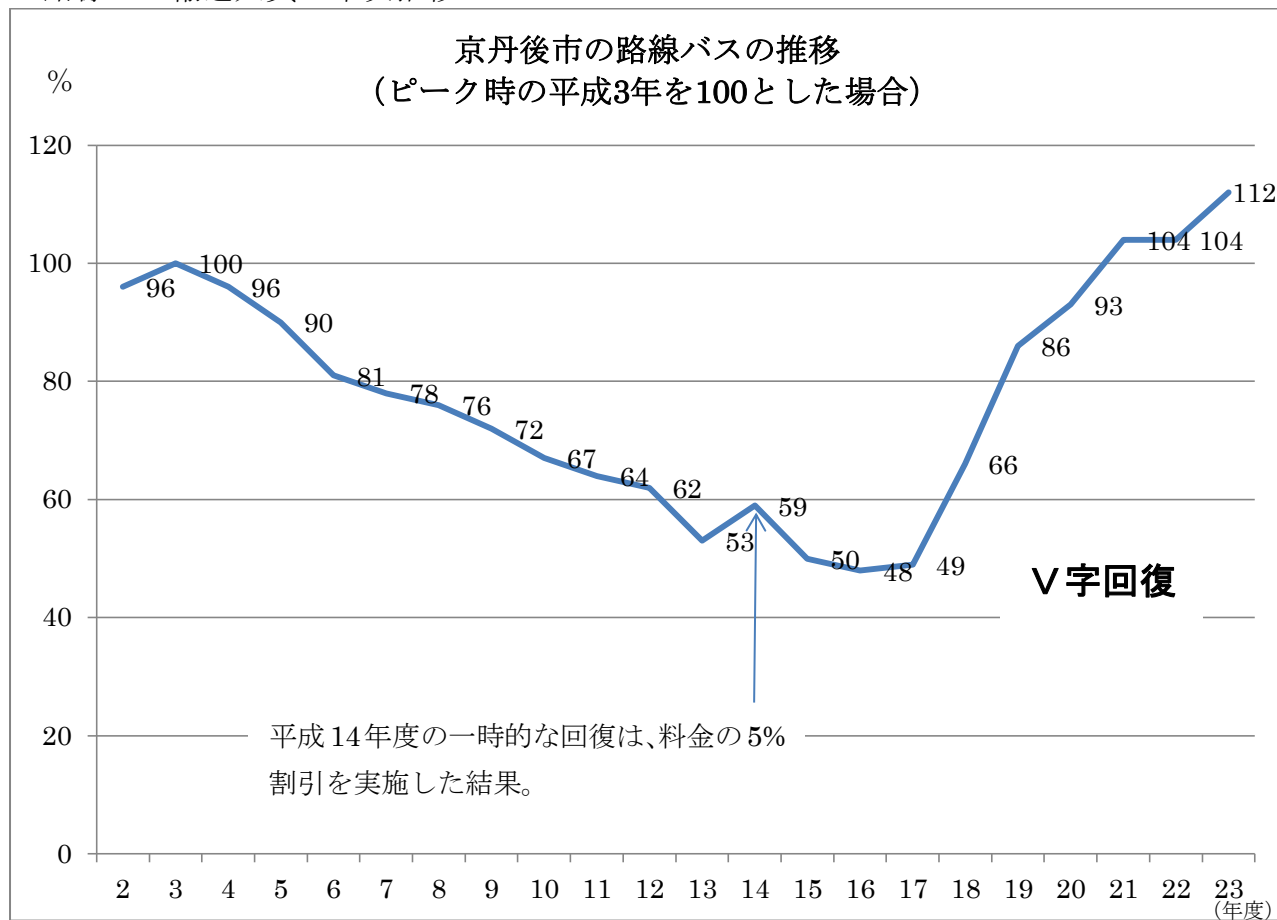
<満足度調査>

平成 20 年 12 月実施、高校生対象

バスを利用したことがある高校生 889 人の満足度の向上項目

- 1 位 運賃が安くなり分かりやすくなった（369 人）
- 2 位 通学以外でも出かけるようになった（180 人）
- 3 位 回数券が車内購入できるようになった。（178 人）
- 4 位 マイカー通学からバス通学になり保護者の負担が減った（124 人）**
- 5 位 地域の人への外出が増えたと感じる。（80 人）
- 6 位 地域で誇れるバスがありうれしい（58 人）
- 7 位 バス通学になり車内で勉強するようになった（47 人）
- 8 位 高校進学時での高校の選択の幅が広がった（29 人）**
- 9 位 まちづくりの発展の期待が膨らんだ（27 人）
- 10 位 路線バスが好き（愛着が増した）になった（26 人）

<路線バス輸送人員の年次推移>



<運行事業者への市の助成額>

国の制度に基づく、運行事業者への市の助成額 (8路線)

路線バス (丹海バス) への生活指定路線運行に対する市の補助金額の推移 (万円)

年度	上限200円を実施しない場合の見込み額	実績	差違
平成17年度	8,114	8,114	0
平成18年度	8,739	8,739	0
平成19年度	9,300	8,758	542
平成20年度	9,800	7,902	1,898
平成21年度	10,200	7,784	2,416
平成22年度	10,500	6,861	3,639
平成23年度	10,700	6,843	3,857
平成24年度	10,800	6,933	3,867

<バス交通の主な取り組み経過等 まとめ>

- 平成 17 年 12 月 大規模な市民アンケートを実施
- 平成 18 年 10 月 上限 200 円バスの実証運行開始（路線バスの一部路線（4 路線）の運賃を上限 200 円に：区間最大 700 円⇒200 円）
- 平成 19 年 10 月 上限 200 円バスの運行を市内全域に拡大（区間運賃最大 1,150 円⇒200 円）
- 平成 20 年 10 月 新たな地域（集落）へのバス運行の乗り入れ開始
- 平成 21 年 10 月 さらに、新たな地域（集落）へのバス運行の乗り入れ開始
- 平成 22 年 10 月 さらに、新たな地域（集落）へのバス運行の乗り入れ開始（実証運行から本運行へ移行）
- 平成 24 年 10 月 運行開始から 6 年連続で利用者数が続伸（2.3 倍増）、運賃収入も 30%増
- 平成 25 年 10 月 さらに、宮津市、伊根町、与謝野町にも上限 200 円バスが拡大（半島周遊ダイヤの設定）
- 平成 26 年 4 月 消費税の運賃への転換を行わない方向で、運賃 200 円のブランドを死守する。

以上