

観光・まちづくりと一体となった地方鉄道再生

平成28年度マネジメント賞

～需要追従型から需要創造型のマネジメントへ～

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

(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、北近畿タンゴ鉄道(株)、WILLER TRAINS(株)、丹後海陸交通(株) 等)



1. これまでの現状と取組の背景

■ 京都府・兵庫県の北部地域を結ぶ路線として運行 (営業キロ114km)

- 地域の交流、地域住民の通学・通勤を支える日常の移動手段
- 観光地と都市部を結ぶネットワークの基軸

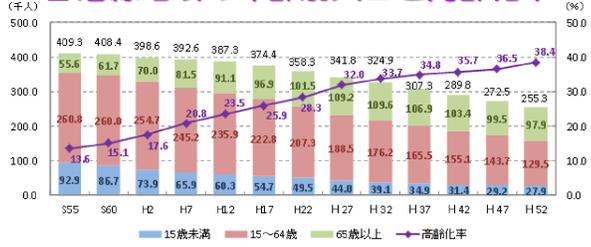


路線名	営業区間	キロ程	駅数
宮福線	宮津～福知山	30.4km	14
宮津線	宮津～西舞鶴	83.6km	19
宮豊線	宮津～豊岡		

※宮津駅は重複計上

沿革	内容
S57	宮福鉄道(株)設立
S63	宮福線開業
H2	宮津線転換開業
H24.9	上下分離の検討開始
H26.12	形成計画策定
H27.3	再構築実施計画認定
H27.4	京都丹後鉄道 開業

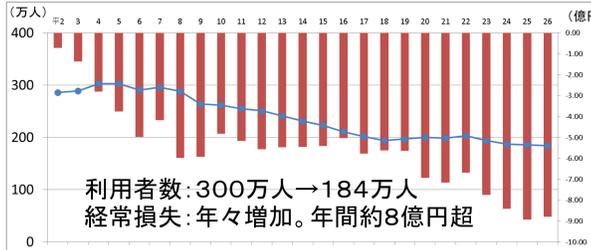
■ 沿線地域の年齢別人口と高齢化率



■ 北近畿タンゴ鉄道 (KTR) の課題

- 利用者の減少傾向に歯止めがかからず、運行本数(特急)を減便する負のスパイラル
- 設備が老朽化し大規模な修繕が必要(冷房の不具合、車両の傷み)
- 組織と財務の硬直化
- 観光地の魅力の相対的な低下(海水浴客の減少)
- 高速道路の延伸により自動車利用の利便性が高まり、高速バスが脅威(競争条件の変化)

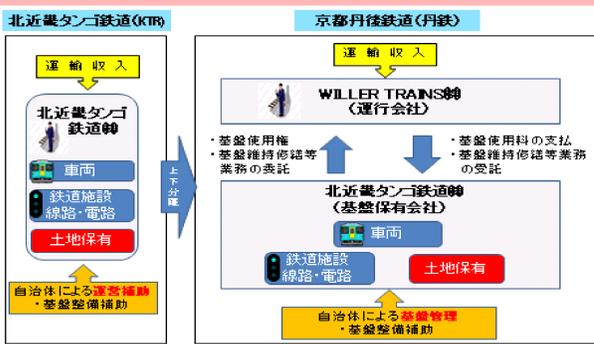
■ 利用者数と経常損失の推移



これまでの「乗って守ろう」運動の限界

2. マネジメントの内容とポイント

■ 抜本的な経営改革に向けた取組 (第三セクターから純粋民間会社の運行による上下分離方式の導入)



■ 新たな鉄道需要の創造に向けた取組

① 「海の京都」による観光まちづくり



② 「京都府北部地域連携都市圏」づくり



■ デザインマネジメント

① 魅力的で快適な車両の導入



② 「海の京都」の地域トータルデザイン



■ 運行会社による民間の知恵を活かした取組

① 駅表示、ポスターなど明るいデザインに刷新



■ 「海の京都博」開催と周遊ルート整備

海の京都博(H27年7月～11月)



■ 京阪神からのアクセス向上

(早朝の特急増発)



■ 駅再生プロジェクト

(駅待ち環境の改善、賑わいづくり 等)



② 企画乗車券の作成や地域イベントの開催



※開業イベント(天橋立)には家族連れなど約1万人を集客

③ グループのネットワークを活かした広報戦略 (Web、フリーペーパー等)

④ H28ダイヤ改正で本数の増など利便性向上

③ 公共交通による丹後半島を1周する新たな周遊ルートの整備



■ 利用促進チラシの配布 (沿線でのMM活動)



<推進体制>

- ◆ 沿線自治体と鉄道事業者による担当課長会議を2箇月に一回のペースで開催
- ◆ 沿線自治体と鉄道事業者のトップ会議（首長・代表者会議）を年一回以上開催
- ◆ 利用促進協議会を年数回開催
- ◆ 安全・安心の取組に係る有識者会議（安全評価外部委員会）を年数回開催
- ◆ バス事業者とは「丹後地域路線バス利便向上協議会」を設け、鉄道・バスの乗り継ぎ改善などを検討

<ポイント>

- ◆ 今後10年間の目指すべき姿を沿線が共有。官民が連携・役割分担により取組を進めている。毎年度、進捗状況を確認。
（上下分離に際し、改正後の地域公共交通活性化・再生法に基づく「形成計画」を平成26年12月に策定）
- ◆ 各団体間の情報共有が密。決定すべきことはトップ同士が集まって議論する体制を構築。
- ◆ デザインマネジメントを効果的に活用。
（取組の見える化を行い、好循環を生み出す）
- ◆ 有識者からの支援・協力。
（デザイン、安全・安心、公共交通に係る人材育成など）

3. マネジメントの効果

平成27年度（初年度）の丹鉄の利用人員実績

対前年度比 **101.3%** } 186.6万人
(H26実績: 184.3万人)



■丹後くろまつ号：対前年比 **116.4%**

(H26.5.25～H27.3) 7,943人 → (H27.4～H28.3) 9,247人

■丹後あかまつ号・あおまつ号：対前年度比 **114.3%**

(㉔67,218人 → ㉕76,820人)

■インバウンド(外国人向け丹鉄フリーチケットの利用)：約**3倍**に増加

(㉔3,692枚 → ㉕10,758枚)

※対前年度実績より増加するのは、平成22年度以来の5年ぶり

	H27年度	H26年度	対前年比
定期外	884,247	861,109	102.7%
定期	981,720	981,540	100.0%
合計	1,865,967	1,842,649	101.3%



■上限200円バス：対前期比 **106.1%**

(H25.10～H26.9) 62.0万人 → (H26.10～H27.9) 65.8万人

■海の京都

主要観光地の来場者数が約**3割増**(H27夏季)

※高速道路開通効果等も有

観光地の修景整備など民間投資が促進

海の京都のシンボル列車「丹後の海」
JR京都駅乗り入れ開始(H27.11)



関係首長による京都府北部地域連携都市圏形成の
推進宣言(H27.4)がなされ、取組が進む



(要因)

- ◆ 企画乗車券の造成などに注力してきた開業効果
- ◆ 運行開始記念イベント(大丹鉄まつり)に1万人が訪れ盛況
- ◆ 3月のダイヤ改正で早朝の京都発の特急が実現
- ◆ 海の京都博による観光需要の増 等

観光・まちづくりと一体となって沿線の交通需要創造を進めるこれまでにない地方鉄道の再生の取組が地域に活力と希望をもたらしている

4. 今後の取組の方向

<課題>

- ①観光まちづくり(海の京都ブランド観光圏)の更なる推進
- ②京阪神、首都圏等からの誘客
- ③外国人旅行者(インバウンド)対応
- ④沿線住民の日常利用の拡大のための仕組みづくり

<取組>

- ①海の京都DMO設立。運行会社(民間)の創意工夫による丹後くろまつ号の運用一新(地域の食・魅力を体験「FOOD EXPERIENCE」)。城崎温泉エリアに係るJR西との連携(くみはまライナーによる直通運行)。
- ②特急「丹後の海」3、4編成目の導入によるプロモーション強化。
- ③駅施設でのWi-Fi環境の整備。車両改良(行き先表示などの多言語化)。
- ④家族向け丹鉄子ども新聞の発行。促進協によるMM。駅の再生・にぎわいづくり。パターンダイヤの推進。



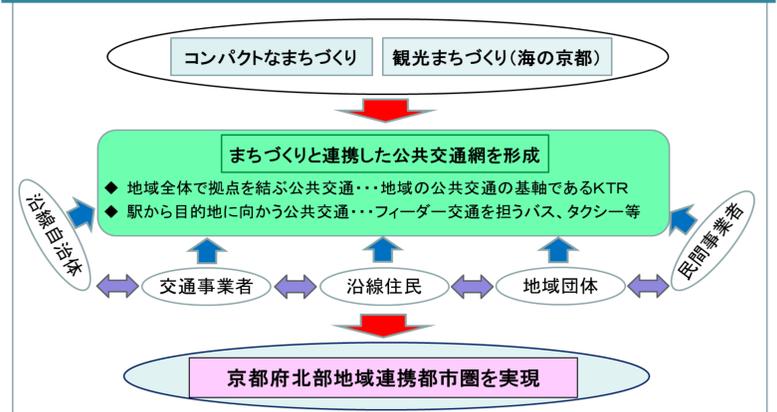
5. まとめ

少子高齢社会における地域鉄道の再生

- 交通は派生需要 交通のマネジメントは地域のマネジメント
- 赤字補填からの脱却 必要な社会インフラとしてのサービス
- チームを作って、一緒に考える 相互理解と責任
- 時代にふさわしい乗り物には投資が必要
- 投資をすること=未来を語ること



◇ 地域公共交通網形成計画のイメージと目指すべき将来像



京都丹後鉄道を持続可能な公共交通とすべく、利用者数を㉔186万人→㉕200万人とする計画の目標に向かって沿線が一丸となって前進します。



～需要追随型から需要創造型のマネジメントへの転換～