

ICTを活用して公共交通の空白を埋める 京丹後市丹後町の「ささえ合い交通」

少子高齢化が進む過疎地においては、バス路線やタクシー事業を維持することが次第に困難になってきている。これを補うために、道路運送法では、交通事業者以外が行う「家用有償旅客運送」を、自治体、NPOなどに対して認めており、前者は「市町村運営有償運送」、後者は「公共交通空白地有償運送（注1）」と呼ばれる（注2）。

元々「過疎地有償運送」といって地域住民を中心とした旅客名簿に登録された人しか利用できない制度だったが、2015年（平成27年）4月に「公共交通空白地有償運送」へと一部法改正され、非営利であれば法人格のない組織（自治会や観光関連の協議会など）でも実施でき、市町村長が認めれば地域外からの訪問客も利用できるようになった。

ここでは、京丹後市に取材し、日本で初めてICT（Information and Communication Technology）を活用

した「公共交通空白地有償運送」である「ささえ合い交通」事業について観光利用の実態を含めて紹介する。

1. 京丹後市における公共交通機関の利用促進

京丹後市は2004年（平成16年）4月に6町の合併によって誕生した。2017年（平成29年）10月の人口は5.6万人（京丹後市住民基本台帳）で、これは誕生時の人口6.6万人から1万人減少している。高齢化率は2015年で35.3%と全国平均の26.6%を大きく上回っている。旧6町の中では、後述する「ささえ合い交通」を実施している旧丹後町地区が40.6%と最も高い。高齢化が進む中で、京丹後市の公共交通への取り組みは、合併により行政エリアが広域化する中、首長の意向のもと住民福祉施策の観点から積極的に進められてきた。

住民向けに作成されている「公共交通ガイドブック」

（写真は27ページに及ぶボリュームで、鉄道、路線バス、EV乗合タクシー、ささえ合い交通、タクシー、広域周遊バスなどについて運行ダイヤや利用方法が分かりやすく紹介されている。以下に簡単に一連の利用促進施策について交通モードごとに整理しておく。

● 鉄道利用の促進

市内を走る京都丹後鉄道（注3）の利用促進を図るため、「高齢者片道200円レール」を2011（平成23）年度から導入し、2013（平成25）年度からは購入可能な自治体を宮津市、伊根町、与謝野町を加えた2市2町に広げた。利用者数は2016年度（平成28年度）で4.4万人に上る。2017（平成29）年度からは片道だ

● 路線バスの利用促進

本稿の主題ではないが、京丹後市の「上限200円バス」は誘客の成功事例として取り上げられることも多い。この事業は、2006年（平成18年）10月に実証運行が始められ、2010年（平成22年）10月から本運行に移行したが、利用者数は実証運行前の17.4万人から2016年度（平成28年度）には43.5万人へと増加している。

この施策が実現した背景には700円で2人の利用より、200円で7人の利用を」という市のリーダーシップがあった。また、単に運賃を下げただけでなく、利用促進策として、路線の延伸や停留所の増設、車内や市役所窓口での回数券販売、「公共交通ガイドブック」の発行や出前講座の実施などによる周知活動、事業者のマナー・サービス向上への取り組みなども並行して進められた。

● 市営デマンドバスの運行

市営のデマンドバス2路線が、交通空白地であった丹後町地区で2014年（平成26年）7月に運行を開始している。丹後町にはタクシー事業者や貸切バス事業者がいないため、地元のNPO法人「気張る!ふるさと丹後町」が運行を委託されている。需要も大きくないことから、車両1台で東西に分割された2路線を一日おきに交互に運行しており、運行時間は8時から17時に限られる。また、利用予約は前日17時までに必要がある。電話予約を8時半からNPO法人が受け付けており、マンパワーが必要な仕組みにもなっている。

2. 「ささえ合い交通」の導入と制度の概要

● 制度導入の経緯

丹後町地区で運行されている市営デマンドバスは、前日予約が必要で、運行曜日や時間帯、運行路線も限定される

EV（電気自動車）乗合タクシー
タクシー事業者も市営デマンドバスもなかった公共交通空白地であった網野町および久美浜町の2地区で、2015年（平成27年）10月に運行を開始した。民間事業者による電気自動車を利用した乗合タクシーの運行を支援する事業であり、市がタクシーを復活させた形となっている。ただし、地方創生の交付金を活用した運行となっており、今後の持続可能性が課題である。

EV乗合タクシーは、旅客の輸送に限らず、全国初の試みとして小荷物輸送も行えるようになっていた（貨客混載）。また、買い物代行サービスなども認められているが、利用実績は少ない。市では、商品を自分で確かめながら買い物を楽しみたいという人が多いのではと見ている。

など、利用者にとって「いつでも」「どこでも」といった利便性の制約が大きい。また、受託事業者であるNPO法人にとっても電話予約への対応など負担感が大きく、今後車両数を増やすことが難しいという課題があった。こうした課題を解消するため、過疎地などに自家用車を利用した旅客輸送を認める「公共交通空白地有償運送」

● 制度の概要
「ささえ合い交通」運行の概要は以下のようである。

運行の概要

運行主体	NPO法人 気張る!ふるさと丹後町
運行区域	乗車は丹後町のみ、降車は京丹後市全体（旧6町が合併して京丹後市になった）
運賃	最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/kmを加算（概ねタクシー料金の半額）
支払方法	当初は「クレジットカード支払い」。2016年12月から利用時に現金支払いも可能
運行時間	午前8時～午後8時（年中無休）
配車方法	スマートフォンでUber（ウーバー）のアプリを使って即時配車（事前予約は不可） 2016年9月から代理サポーターが利用者に代わって配車することも可能
ドライバー	地元住民（18名、ボランティア）
車両	ドライバーが所有する自家用車（マイカー）を利用
認可標示	各車両の側面に認可標識を標示
利用者	丹後町住民、観光客等来訪者

資料：NPO法人 気張る!ふるさと丹後町ホームページ（2018年2月現在）



けの利用を可能として、利便性を高めている。駅舎の整備も、トイレの洋式化などを順次進めている。