



海の京都の観光まちづくり ～総合的な交通政策の実践に関わる課題とマネジメント～



海の京都

京都府政策企画部 副部長
村尾俊道

第58回運輸政策セミナー 平成31年1月18日



◇ 自己紹介(私の経験)

1 道路計画・都市計画・総合計画

- ・コンテンツとプロセス 都市計画制度の限界

2 交通需要マネジメント(動き出したクルマを対象)

- ・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)

- ・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 交通モードの整備

5 実務者の養成・人的ネットワークづくり

- ・京都交通政策研究ユニット、関西交通政策実務者懇話会主宰、再生塾理事

◇ 交通(観光)まちづくりを進める上で .. お伝えしたいこと

- 地方部で鉄道に乗ること = 市民にとっては非日常
- 持続可能な交通 = 需要を創造 = 交通だけでは無理
交通のマネジメント = 地域のマネジメント
- まちづくり = チームプレー = プロサッカーチーム
- 公共交通vsクルマ → 通信vs交通
- 時代にふさわしい・地域の誇りとなる乗り物
- 赤字補てんからの脱却
公共交通は地域の資産か、お金のかかるお荷物か
- 投資が必要 = ひと・知恵・設備 = 変化し続ける
新しい価値を提供する 未来を語る

◇ 交通政策の体系は3層構造

国

国土軸・海外とのネットワーク
・空港・港湾・新幹線・高速道路など国土レベルを広域に移動する交通

府県

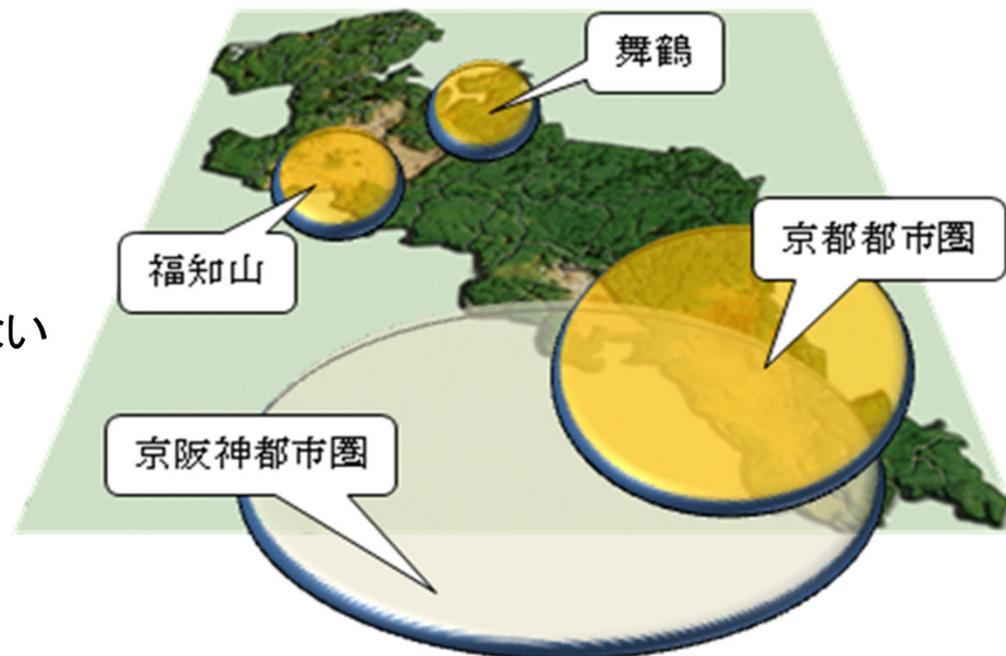
都市圏・地域生活圏のネットワーク
・都市間鉄道・幹線道路など都市圏・生活圏を移動する交通

市町村

駅勢圏・日常生活圏のネットワーク
・バス交通・自転車・タクシーなど鉄道駅や日常生活圏を移動する交通

都市圏の重層構造

ただし、行政区域とは一致しない



◇ 総合的な交通政策は進まない

■ なぜ進まない

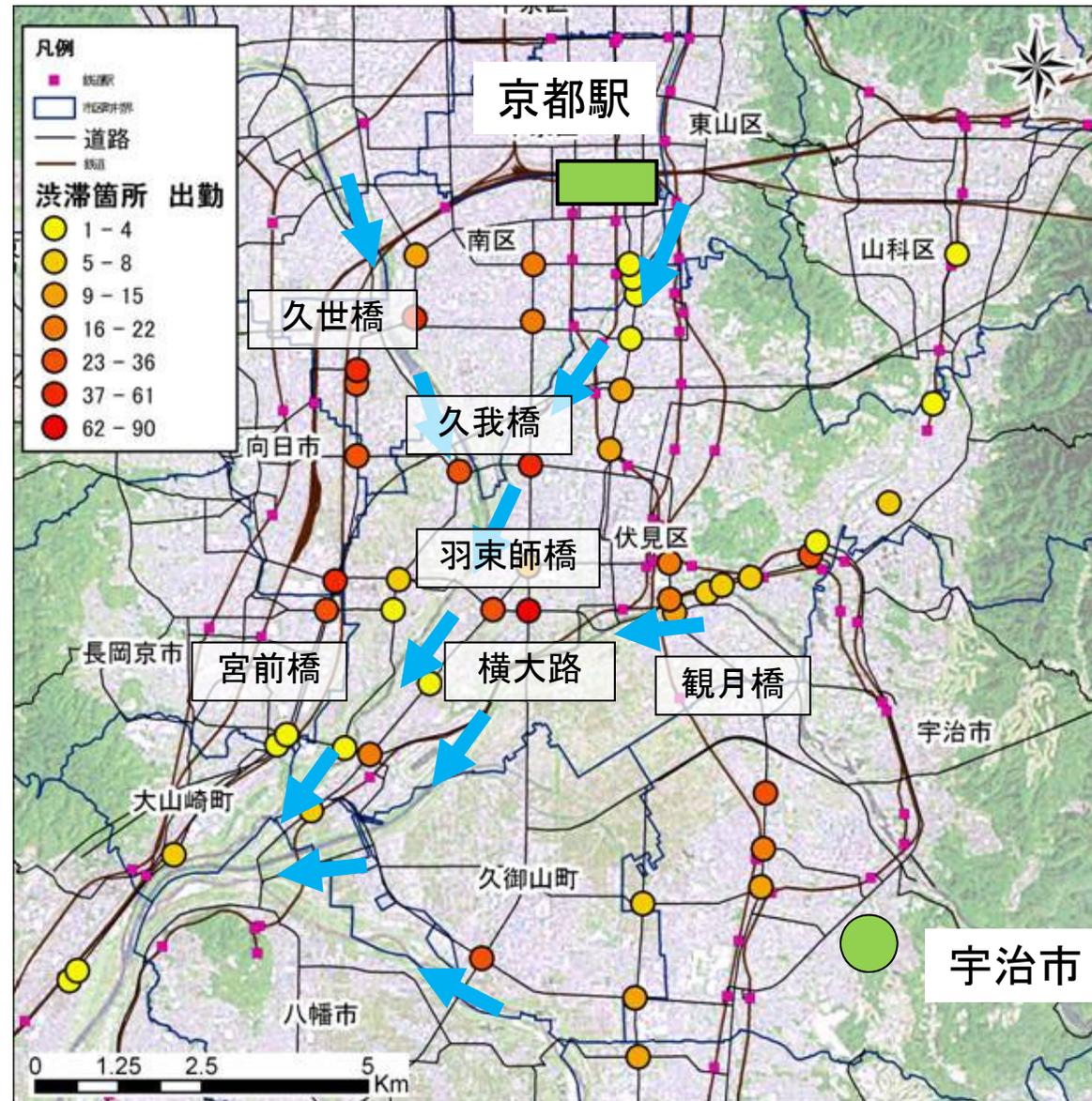
- そもそも交通だけで対応しきれない
- 検討する範囲(都市圏)が行政界とは一致しないこと
- 関係者が多岐にわたり、総合調整が容易ではないこと
- 公共交通に対する運行責任や許認可権限を有していないこと
- 顕在化する道路の渋滞緩和は、行政課題としては緊急性が高く、限られた財源・人員を考えると、道路施策に軸足を置いたものに
- データで語れないこと
- 公共交通を担当する職員数は少なく、そのノウハウが伝承されにくく、事情に精通しにくいこと **・・続かない**

その結果・・・関係主体間の課題の共有化や信頼関係構築による連携・協働が十分でなかった

◇ 地域の交通を考える なぜ、渋滞は起こるのか？

交通渋滞の発生個所(出勤時2004)

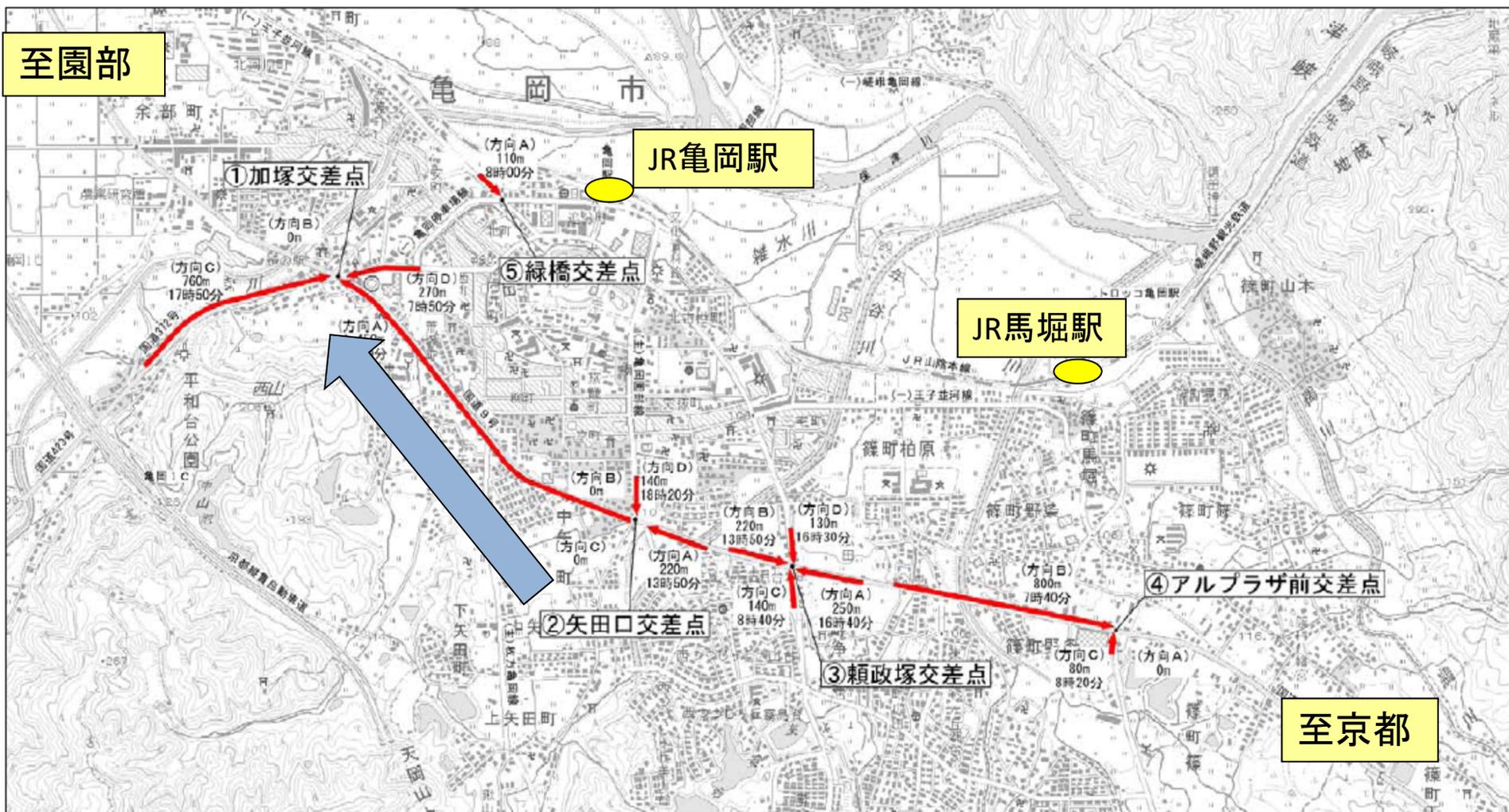
● 亀岡市



← 河川

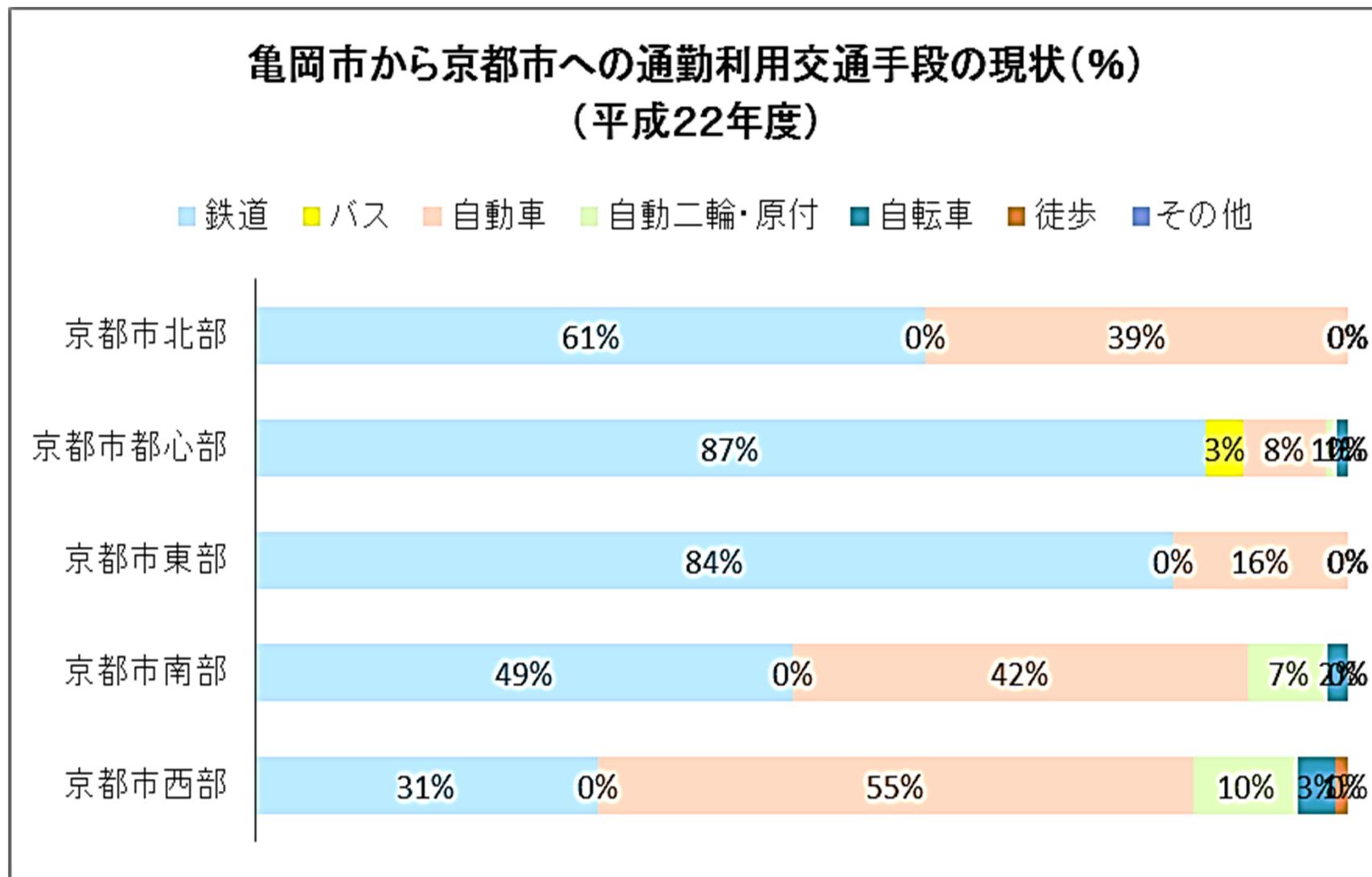
◇ 地域の交通を考える 常識が間違っていた

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



◇ 地域の交通を考える 行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%



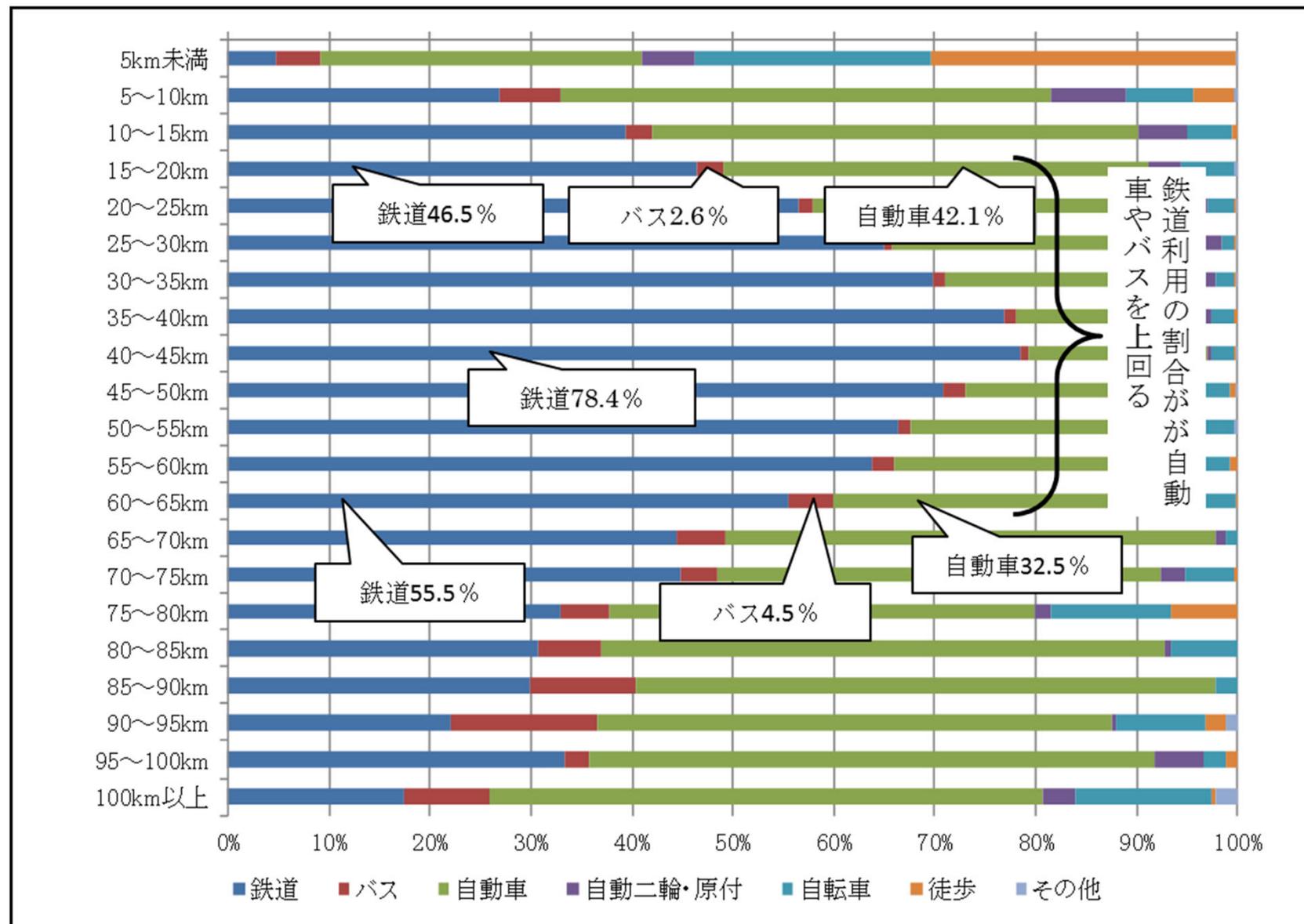
◇ 地域の交通を考える 自動車利用を前提とした暮らしの拡がり

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)

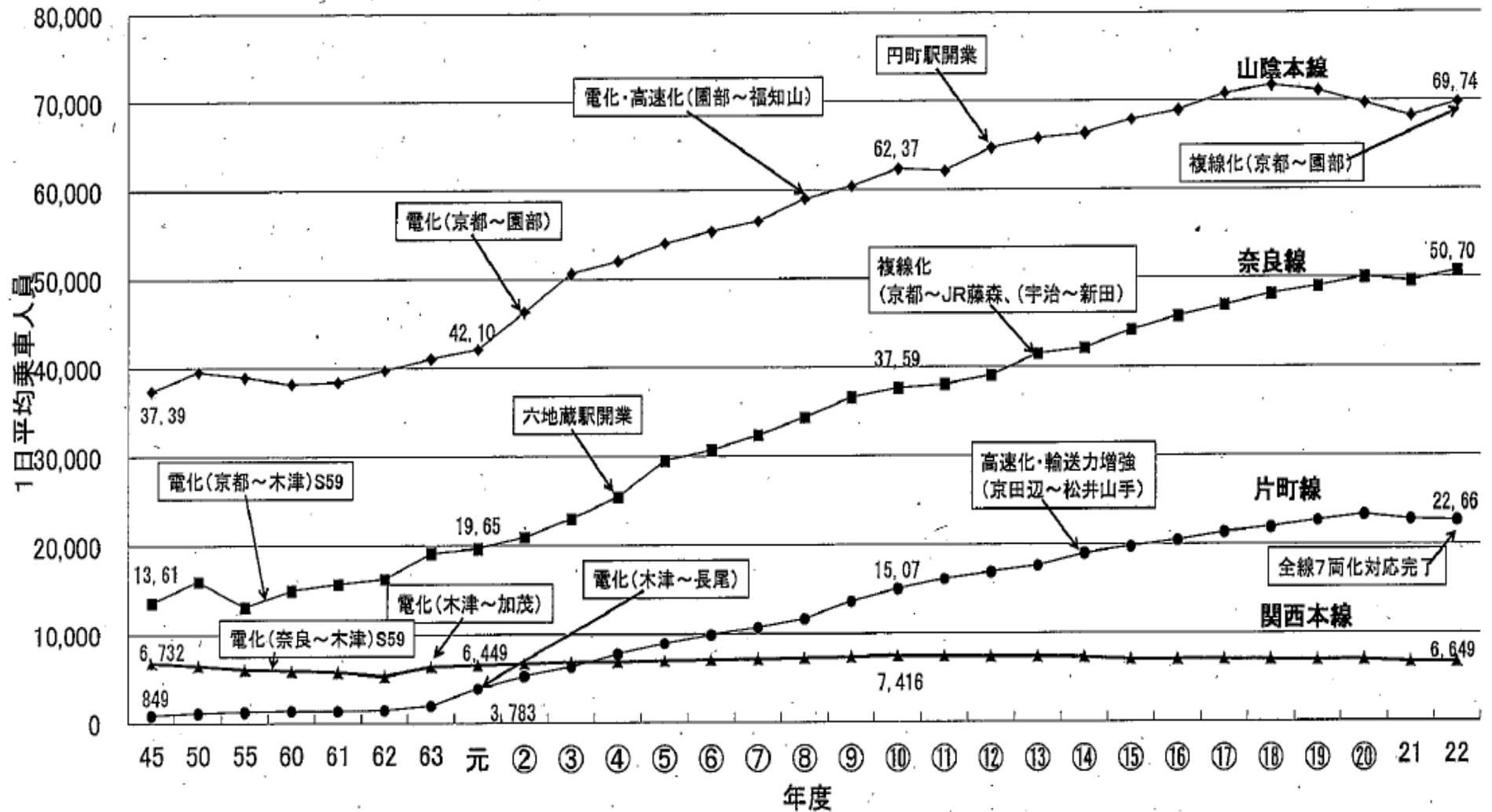
◇ 丹鉄沿線の交通の使われ方(平日)

丹鉄沿線では隣の町に出かけるときに鉄道が使われる(第5回近畿圏パーソントリップ調査より)



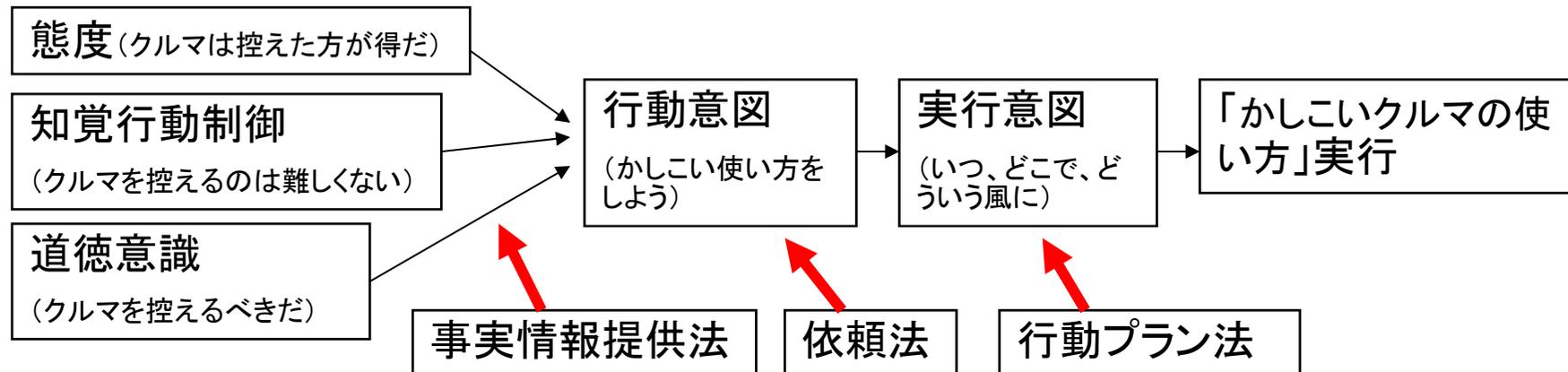
◇ 地域の交通を考える 投資をすれば伸びる(鉄道利用者数の推移)

JR山陰線・奈良線・片町線・関西本線 1日平均乗車人員



モビリティ・マネジメントとは

公共交通の利用促進のために、利用者に対し、公共交通の利用が環境、安全、各個人の健康等に好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法等を効果的に情報提供することにより、交通行動をマイカーから公共交通利用へ自発的な転換を期待するコミュニケーション施策の総称（心理学的手法）



●トラベルフィードバックプログラム

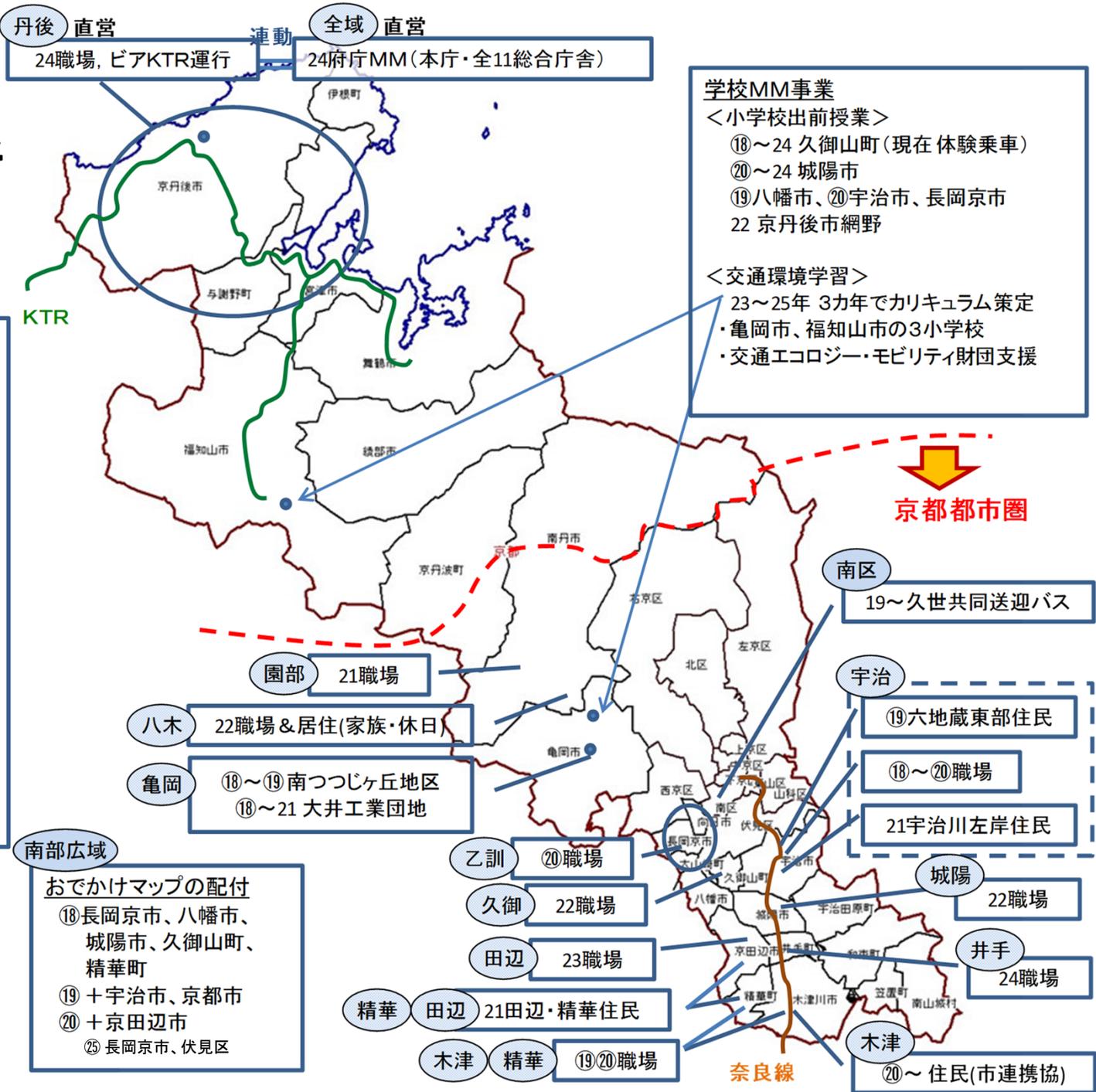
一人ひとりの自立的な行動変化を促す、コミュニケーションによるプログラム
(アンケート程度のもの、インターネットも活用、個別的情報を提供)

今のクルマの使い方 → かしこいクルマの使い方を計画 → 実践 → 評価

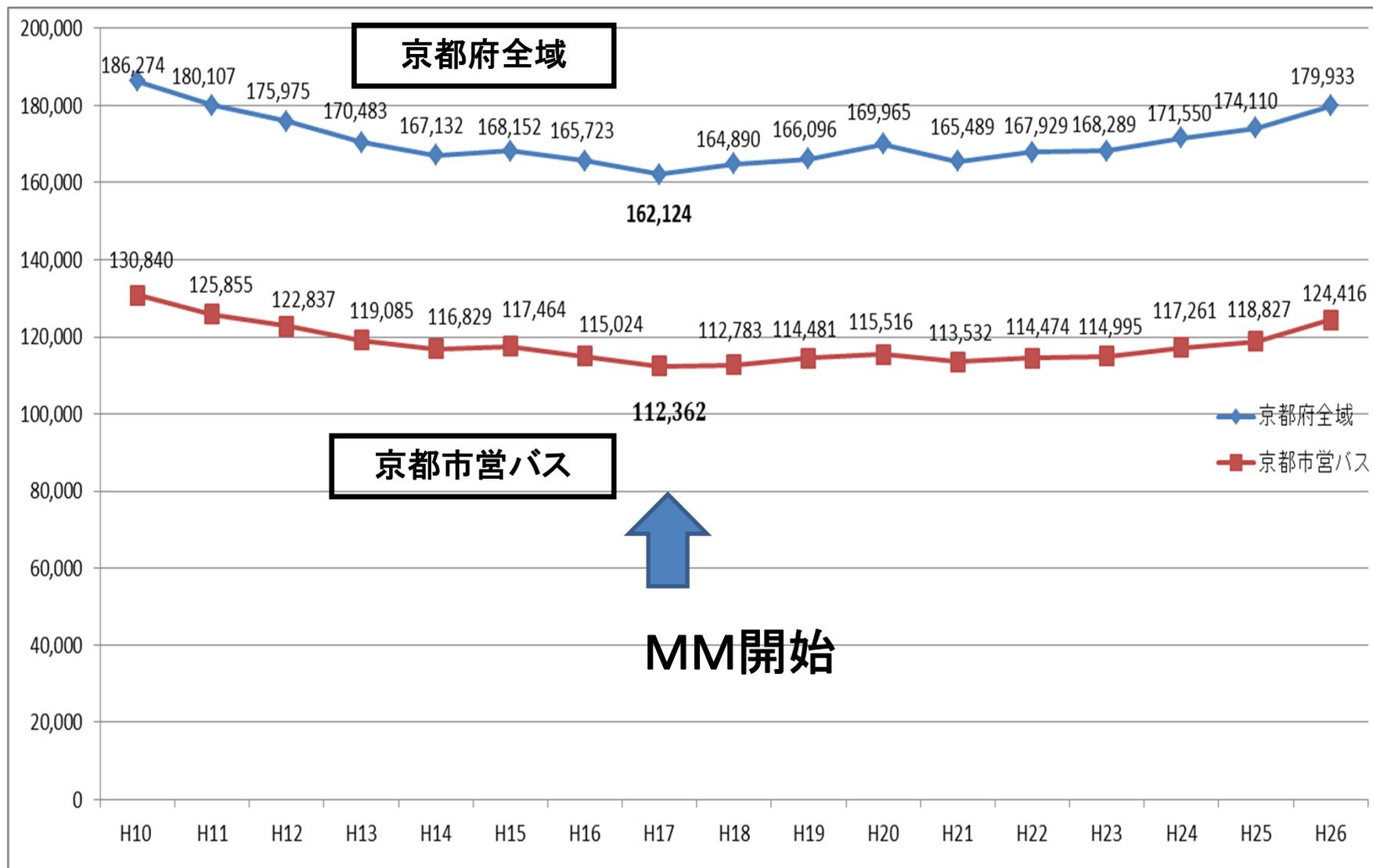
MM実施箇所

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



◇ 右肩下がりの時代ではない(バス利用者数の推移)



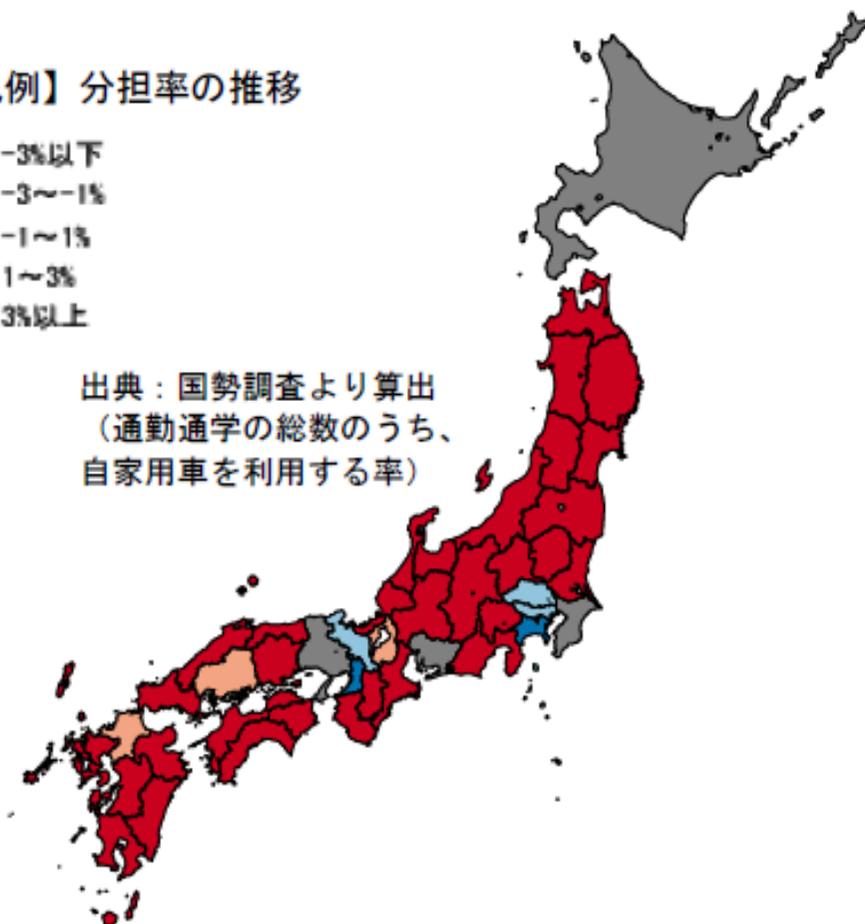
◇ 交通手段分担率の変化

自家用車分担率の増減（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)

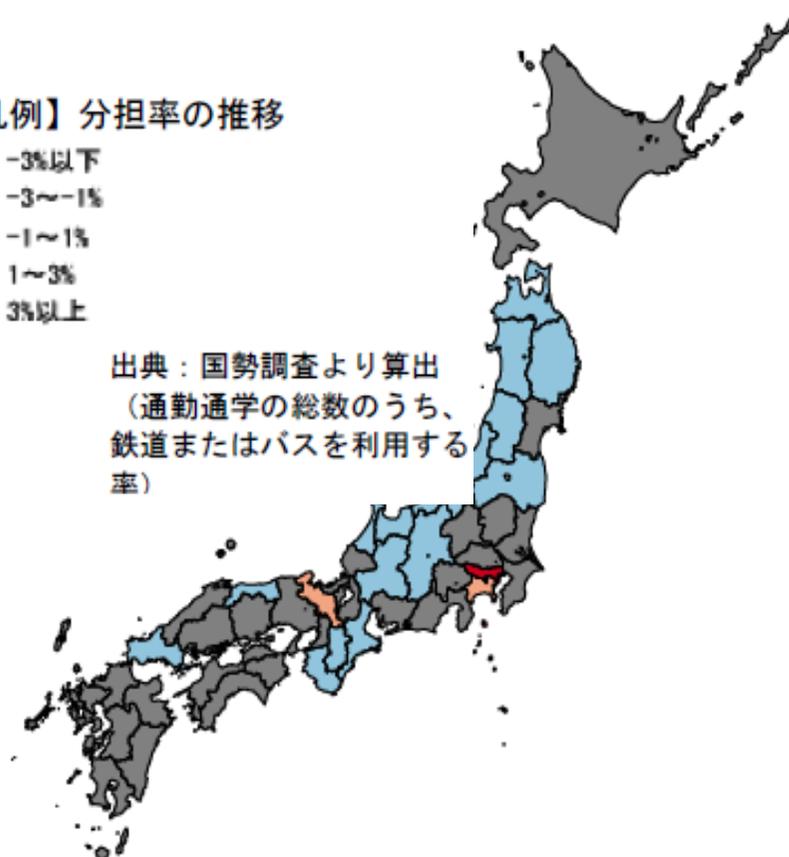


公共交通分担率の増減（平成12年⇒平成22年）

【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、
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)

◇ 地域の交通を考える 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

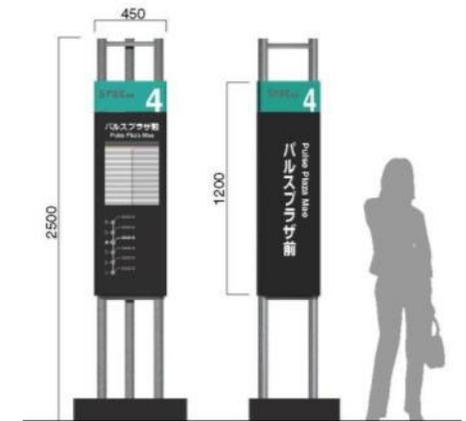
デザインへのこだわり 中古車両のリフォーム



椅子貼クロス

手すり

床仕上げ



停留所

◇ 北近畿タンゴ鉄道(KTR)の再生

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)

◇ 北近畿タンゴ鉄道(KTR)の抱えていた課題

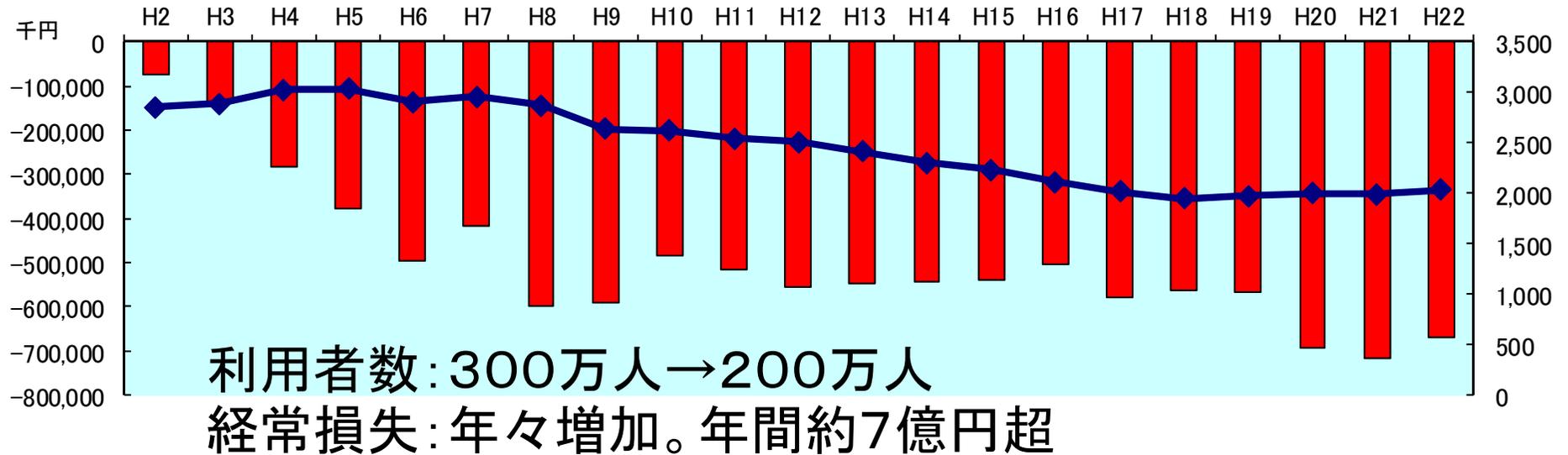
- ・ 利用者の減少傾向に歯止めがかからず、運行本数(特急)を減便する負のスパイラル状態
- ・ 設備が老朽化し大規模な修繕が必要(冷房の不具合、車両の傷み)
- ・ 組織と財務の硬直化
- ・ 観光地の魅力の相対的な低下(海水浴客の減少)
- ・ 今後、高速道路の延伸により自動車利用の利便性が高まり、高速バスが脅威(競争条件の変化)



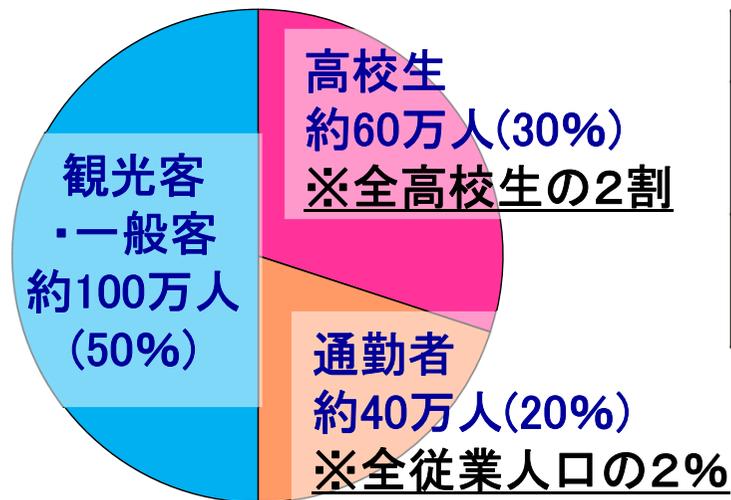
「乗って守ろう」の限界

このままでは地域から見放されつつある

■KTR利用者数と経常損失の推移



■利用者の内訳 (H15)



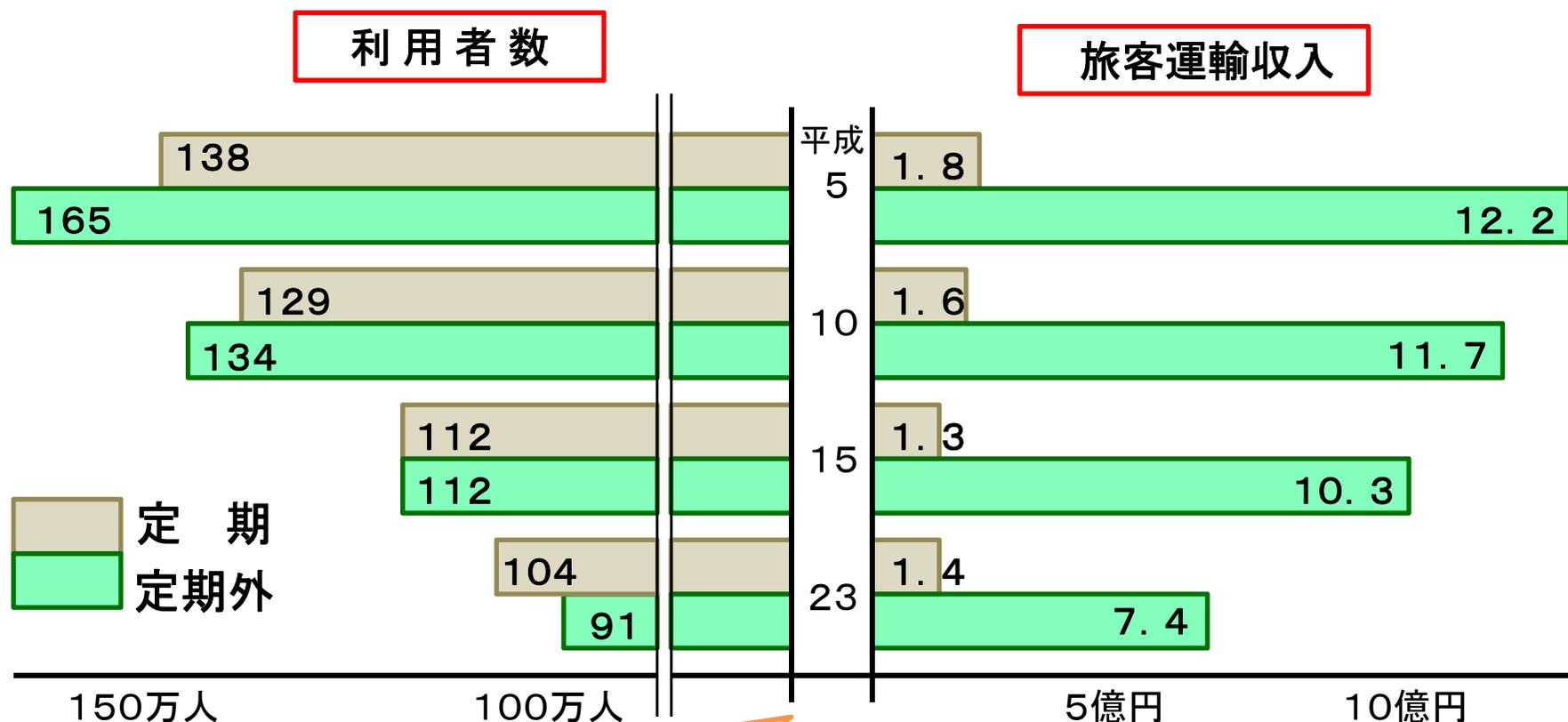
■沿線人口・従業人口の推移 (KTRの駅から600m圏)

	H17/H13	H22/H18	減少率
常住人口	79,188人 (H17年)	76,721人 (H22年)	97%
従業人口	54,099人 (H13年)	49,332人 (H18年)	91%

資料: 国勢調査、事業所・企業統計調査

駅周辺から減る従業人口

■ 定期外利用に頼る収入構造



「定期外」で稼ぐ構造にもかかわらず、利用者数・収入額とも「定期外」が大きく落ち込み収支が悪化

→ 沿線外からの全く新しい需要開拓が必要

◇ 直面していた課題

残す残さない

地域の再生

- **赤字補填の弊害**
赤字額しか語らない自治体、自治体は打出の小槌
- **時代にそぐわない乗物**
運行ダイヤ、車両の快適性(冷房装置)
- **自治体から見ると不透明な経営**
安全というブラックボックス、経営不全か地域の疲弊か
- **合意形成のハードル**
多額な費用負担(この先10年間維持する)
鉄道沿線には多くの首長(2府県7市町)
基礎知識・基本認識の欠如
- **枠組みの再構築**
交通だけでは解決できない(運命共同体)



北部地域総合公共交通検討会「中間とりまとめ」(H24.9)

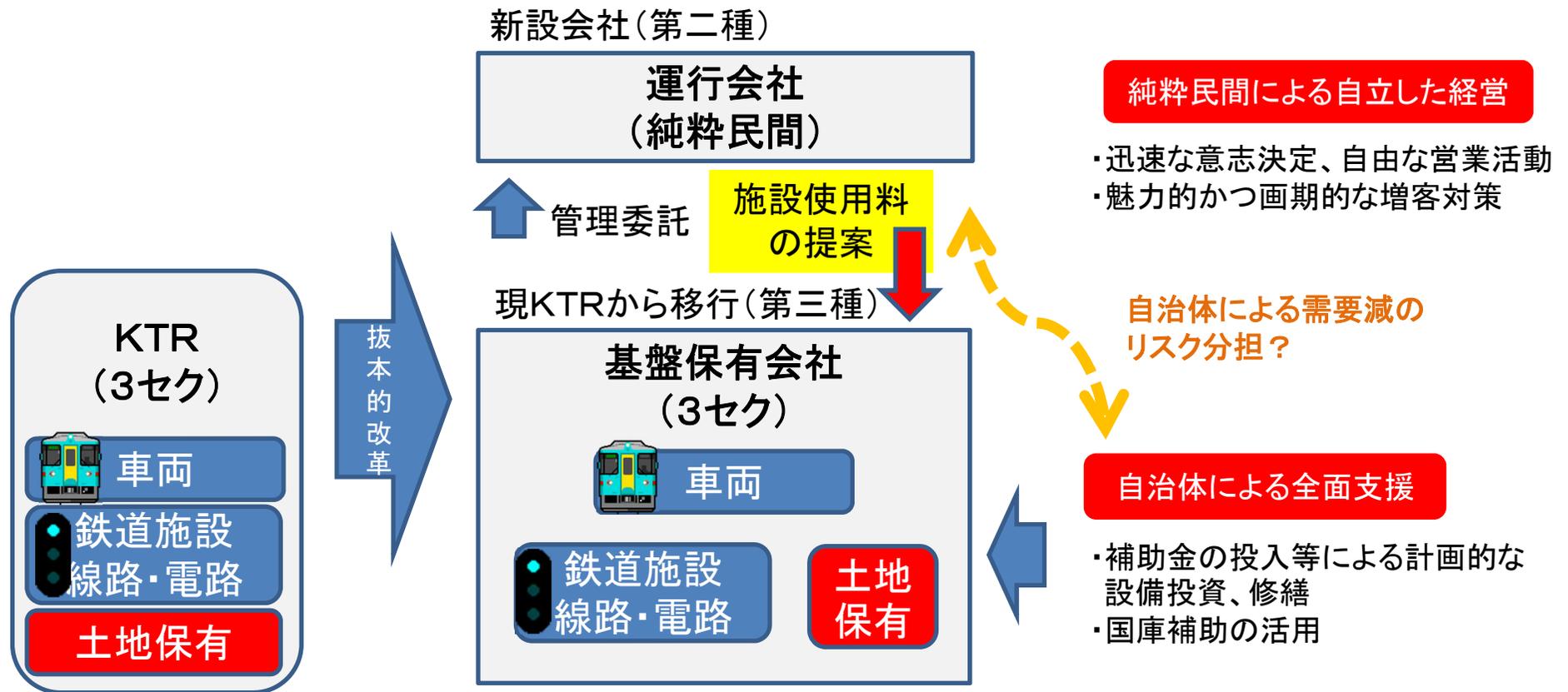
「愛されるKTRへ」～乗って守る・来てもらって守る～
〈めざすべき将来像〉

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。

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

◇ 北近畿タンゴ鉄道の再生(上下分離)

少子高齢化が加速する2府県5市2町に跨る地方鉄道沿線において、観光圏・連携都市圏づくり等により新たな需要創造を行いつつ、民間企業の智恵を取り入れた経営体制への刷新をはかる鉄道事業の上下分離を実現。鉄道再生をきっかけに沿線のまちづくりが進展し、地域に活力と希望をもたらしている。

◇ 実現したこと

- ①平成25年4月 デザイン車両「丹後あかまつ号」「丹後あおまつ号」運行開始
- ②平成26年5月 食堂車「丹後くろまつ号」運行開始
- ③平成26年7月 **海の京都観光圏認定**、丹後半島周遊BUS・伊根航路開始
- ④平成27年3月 JR山陰本線特急増発
- ⑤平成27年4月 **京都丹後鉄道スタート** **府北部地域連携都市圏形成推進宣言**
- ⑥平成27年5月 天橋立ターミナルセンターリニューアル、大丹鉄まつり開催
- ⑦平成27年7月 **海の京都博スタート**
- ⑧平成27年11月 特急「丹後の海」運行開始(京都直通)
- ⑨平成28年7月 くみはまライナー運行開始(城崎温泉直通)



丹後あおまつ号

「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。



丹後あかまつ号の車内



丹後あかまつ号

丹後くろまつ号



京都丹後鉄道
KYOTO TANGO RAILWAY

2015

丹鉄

TANTETSU

4/1(水) START!

運行開始

WILLER **W** TRAINS

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。

高次元公共交通
ネットワークの実現

地域を創生する
若い人の働く場の創造

交通・街づくりを
目指す学生の
教育の場を創造

京都タンゴ鉄道HPより 28

https://youtu.be/bDt2_amumEQ

若い人の働く場の創造

地方ならではのワーク・ライフ・バランスのとれた新しいライフスタイルを提案

4年間で81名の新規採用（全社員約200名）

⇒若返り化及び正社員への転換

【内訳】

平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
29名	18名	15名	19名

丹鉄ファンド・鉄道ビジネススクール

地域に根付いた収益モデルを生み出す人材の育成



丹鉄沿線の地方創生を継続的に進めるため、全国の鉄道ファンや企業家を対象としたビジネススクールを開講。全国の鉄道ファンの想いをビジネスに繋げる筋道を作り、『ビジネスを生み出す人材』と『その事業に対する投資』の両軸を結びます。

丹鉄ファンド・鉄道ビジネススクール

WILLER 日本初の投資型鉄道ファンド umari Capital

鉄道ファン アイディアを実現

投資ポリシー

丹鉄の乗客の
皆さんが
より楽しくなるビジネス

沿線の地域の人々が
快適になったり
交流がうまれる
きっかけとなる
ビジネス

外国人の観光客や
地域外の方が
興味を持って
丹鉄沿線に訪れる
きっかけとなるビジネス

地域の人々が
関わることのできる
仕事につながるビジネス

一件当たりの投資額 300万～2,000万程度を想定

京都丹後鉄道の駅ナカ、鉄道車内、丹鉄沿線の価値向上

京都丹後鉄道沿線の地方創生

全国展開

認知度向上・沿線住民の方の地元愛の醸成

+

鉄道
ビジネス
スクール

丹鉄ファンド



日光珈琲

日光エリアで人気の珈琲店。
全国のイベントにも引っ張りだこで、日光の風景に合わせた自家焙煎でブランドを確立している。



城崎スイーツ

城崎温泉に木柵地を構える人気スイーツショップ。
コウノトリ米の米粉を使ったスイーツをミラノ万博でも発表。京丹後鉄道のレストラン列車・くろまつでも提供されている。

城崎珈琲焙煎所設立 ← 出資

丹鉄珈琲スタート



丹鉄沿線での事業展開

ここでしか味わえない、風景に合わせた確かな5種類のBlend



丹鉄珈琲ブレンド・販売価格一覧

ブレンド名	特徴	販売価格
天橋立ブレンド (フレンチブレンド)	日本の誇る観光地をイメージした、国にでも馴染みやすく煮られる味わい。	1,400円 (税込)
与謝野ブレンド (グァテマラブレンド)	セリめん煎製の歴史を感じる深みのある味わい。	1,400円 (税込)
原月夜ブレンド (マングリンブレンド)	丹後の海岸線をイメージさせる、コクのある濃厚な味わい。	1,400円 (税込)
舞鶴ブレンド (モカブレンド)	舞鶴の海と青空を思わせる穏やかな濃厚な味わい。	1,400円 (税込)
福知山ブレンド (ブラタブレンド)	大江山の麓のような、上品柔らかな味わい。	1,400円 (税込)

沿線をC A F Eに見立て、珈琲事業を展開
今後は通信販売や沿線事業者との連携等、事業拡大を予定



6月宮津駅にOPEN!!



異常気象による被害

2018年度は京都丹後鉄道としてすでに1億円弱の被害が発生



観光まちづくり 「海の京都」

◇京都府北部地域のストーリー

日本海に面する府北部地域は、古代より、大陸文化・技術の交流の窓口として栄え、多くの神話の舞台となった、いわば「京都（みやこ）のふるさと」

江戸時代には米や海産物などの重要な輸送手段である北前船の寄港地として、明治時代以降には日本海防衛の要として、また引揚げ港として、わが国と大陸との玄関であり続けてきた。



◇ 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



【戦略拠点】

浜詰（夕日ヶ浦温泉）・久美浜



【戦略拠点】

伊根浦地域内
（伊根浦舟屋群）

【戦略拠点】

天橋立



海路
天橋立～宮津～伊根周
遊ルート

【戦略拠点】

昭和モダン・シルクの里
もてなしゾーン
（ちりめん街道）



鉄道とバスの連携
による周遊ルート



【戦略拠点】

舞鶴赤れんがパーク周辺一帯

【戦略拠点】

お城とスイーツ
を巡るまちなか
観光エリア



【戦略拠点】

グンゼから大本
に至るまち並み

「海の京都」と交通まちづくり

◇ 公共交通ネットワークの形成(域内のアクセス)

- 丹後半島を回遊する観光周遊ルート等の整備
- 駅待ち環境・駅施設の改善
- くみはまライナー連携シャトルバス



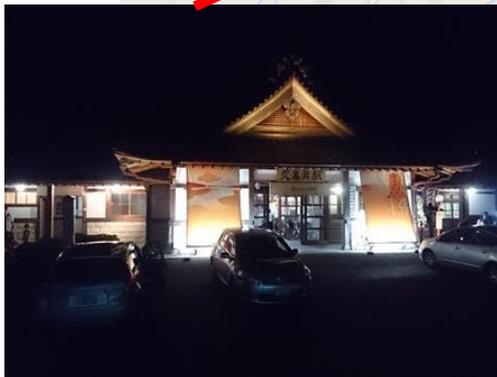
ぐるたんバス

バスと船のデザインを一体的に整備し、ブランド力をアップ

KAMOME6



久美浜駅改修



食のみやこ丹後王国

◇ 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

観光
訪れてよし



海の京都

交通
住んでよし



ドボート



バスと連動したデザインで統一。バスのブラックカラーに対して白基調の中にバスと同じモチーフ（波）をあしらっている。



ケーブルカー

ケーブルカー



土日は周遊バスとして運行されるが、平日は路線バスとしても使用される。身近に走るバスとして、地元の方にもクリーンで楽しい雰囲気を感じてもらう。また観光船との連携も考慮し、全体の統一はかる。

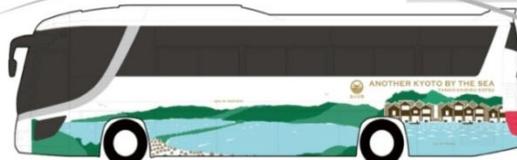
- 駅機能の再整備
 - ・駅を地域の玄関口として整備



夏祭り等、なるべく簡易に統一感を表現し、祭り時の高揚をはかる



域外広報



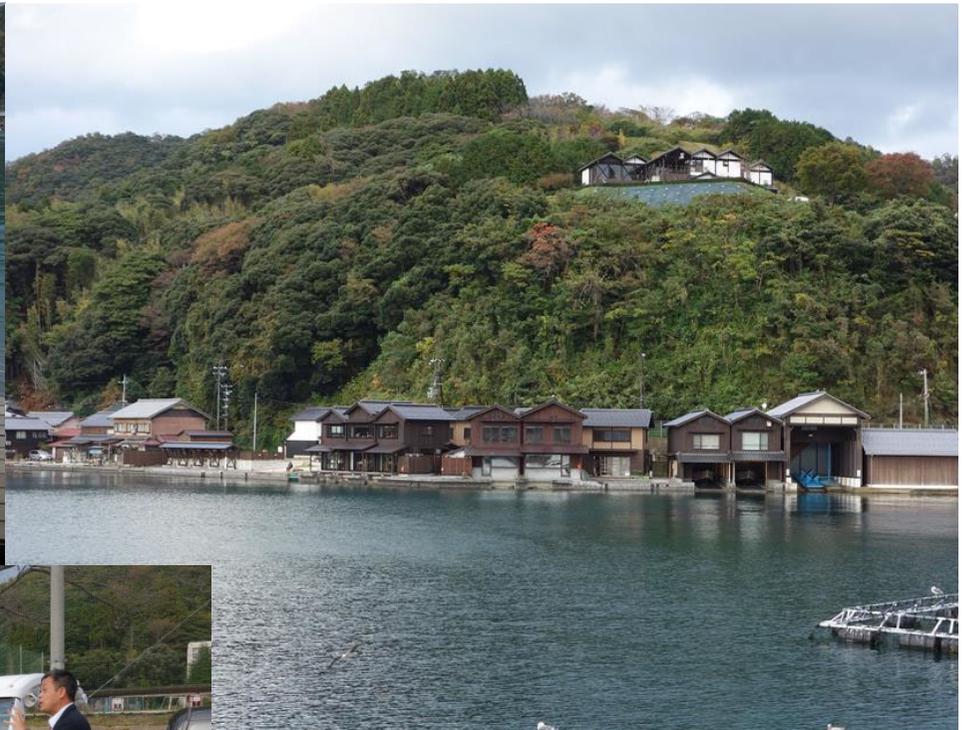
天橋立、伊根の舟屋など、「海の京都」エリアの魅力的風景をイラストで表現。域外の方に「海の京都」の楽しさを感じていただく。



- 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







(C) Dr. Toshimichi MURAO , Japan Transport and Tourism Research Institute, 2019

◇ 京都府北部地域連携都市圏

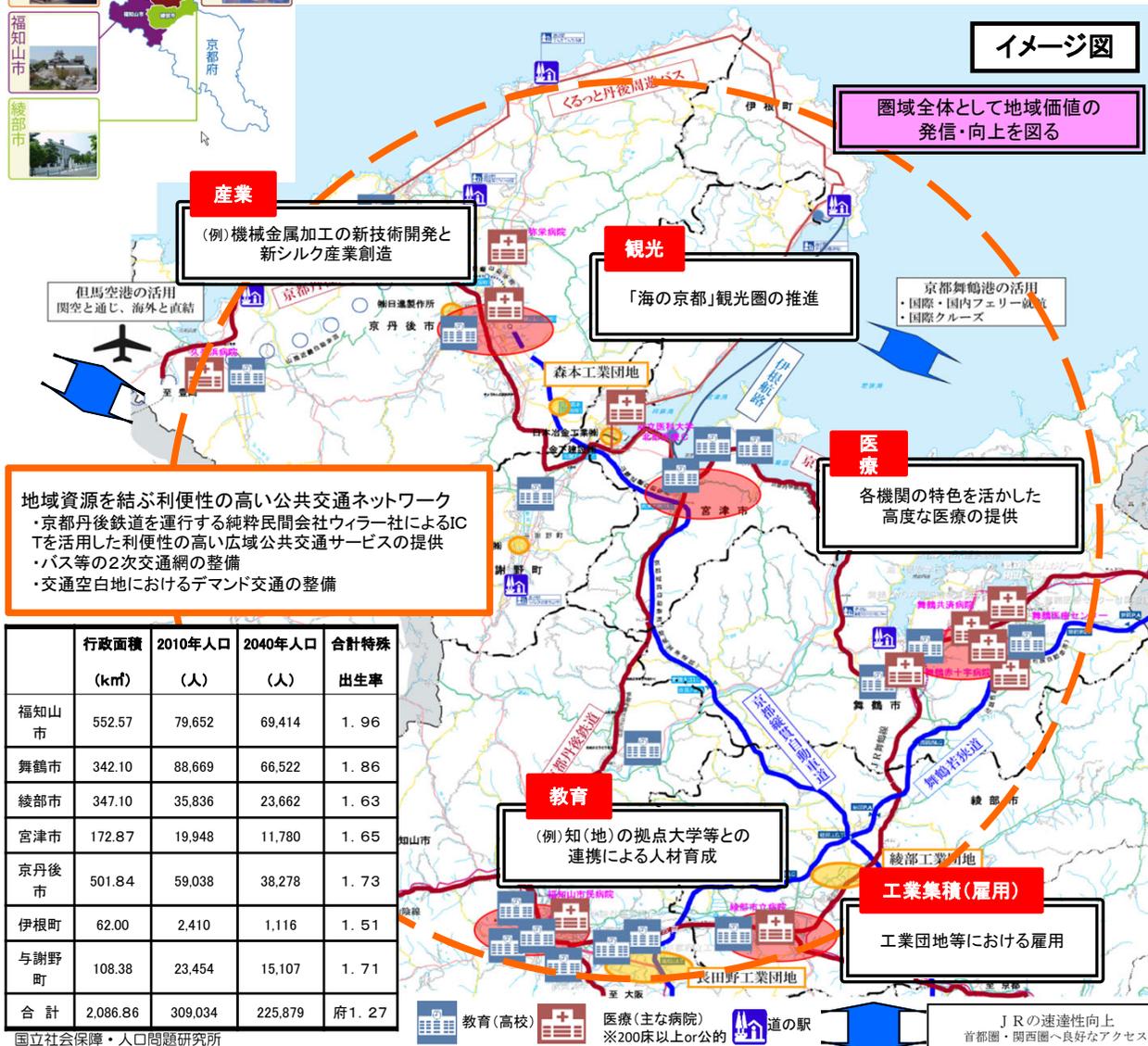
～京都府北部5市2町の連携による
魅力的な生活圏の構築～

取組の方向性



○それぞれの市町の個性や得意分野を公共交通ネットワーク等により結びつけ、(一極集中ではなく)相互に役割を担い、圏域として都市機能・生活水準の向上を図る(中核市にも相当する公共サービスや都市機能を圏域で確保)
○豊かな自然環境の下、医療・福祉、教育、交通等の充実した質の高い居住環境を創出するとともに、密度の高い生活圏の形成による労働生産性向上を通じた所得の向上を図り、大都市ではできない文化的で若者や子育て世代に魅力ある生活圏をつくる。

イメージ図



地域資源を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワーク
 ・京都丹後鉄道運行する純粋民間会社ウィラー社によるIC Tを活用した利便性の高い広域公共交通サービスの提供
 ・バス等の2次交通網の整備
 ・交通空白地におけるデマンド交通の整備

	行政面積 (km ²)	2010年人口 (人)	2040年人口 (人)	合計特殊出生率
福知山市	552.57	79,652	69,414	1.96
舞鶴市	342.10	88,669	66,522	1.86
綾部市	347.10	35,836	23,662	1.63
宮津市	172.87	19,948	11,780	1.65
京丹後市	501.84	59,038	38,278	1.73
伊根町	62.00	2,410	1,116	1.51
与謝野町	108.38	23,454	15,107	1.71
合計	2,086.86	309,034	225,879	府1.27

国立社会保障・人口問題研究所
合計特殊出生率(平成22年国勢調査)

観光

日本三景「天橋立」、伊根の舟屋、夕日ヶ浦等の魅力ある豊富な観光資源を活かし、「海の京都」の統一コンセプトの下、圏域としてブランド力のある着地型観光地として戦略的に整備

平成26年7月に国の「観光圏」に認定(「海の京都」観光圏)



天橋立 伊根の舟屋 夕日ヶ浦

医療

心臓血管外科、脳神経外科など高度な医療が提供可能な医療機関群を活かし、それぞれの医療機関の得意分野を伸ばすことで、大都市に行かずとも、この圏域内で必要な医療が受けられる環境を実現



舞鶴市民病院、舞鶴赤十字病院 府立医科大学附属北部医療センター

教育

○「知(地)の拠点大学」等と連携し、ものづくりやサービス業など地域産業を牽引する人材育成拠点を形成
 ○中高一貫教育校、水産高校、工業高校など特色ある多様な高校教育が受けられる教育環境を実現



府立福知山高校(中高一貫教育)

工業集積(雇用)

約8千人の雇用を抱える長田野・綾部・森本工業団地をはじめとした工業集積を活かし、雇用を圏域全体で受け入れ、圏域の雇用を増大



長田野工業団地 綾部工業団地 森本工業団地

公共交通

「京都丹後鉄道」等の広域交通、バス等の2次交通、交通空白地のデマンド交通を結びつけ、圏域内を自由に移動・周遊できる公共交通ネットワークを実現



◇ 沿線自治体の開業後の取組

1. 「海の京都」連携広域DMOの設立

- ・市町が連携し、地域の総力を結集して、観光まちづくりを効果的かつ強力に推進するため、DMOを28年度中に設立
- ・丹後王国「食のみやこ」を観光拠点化
- ・山陰海岸世界ジオパークの整備

2. 駅再生アクションプランによる駅のにぎわい創出

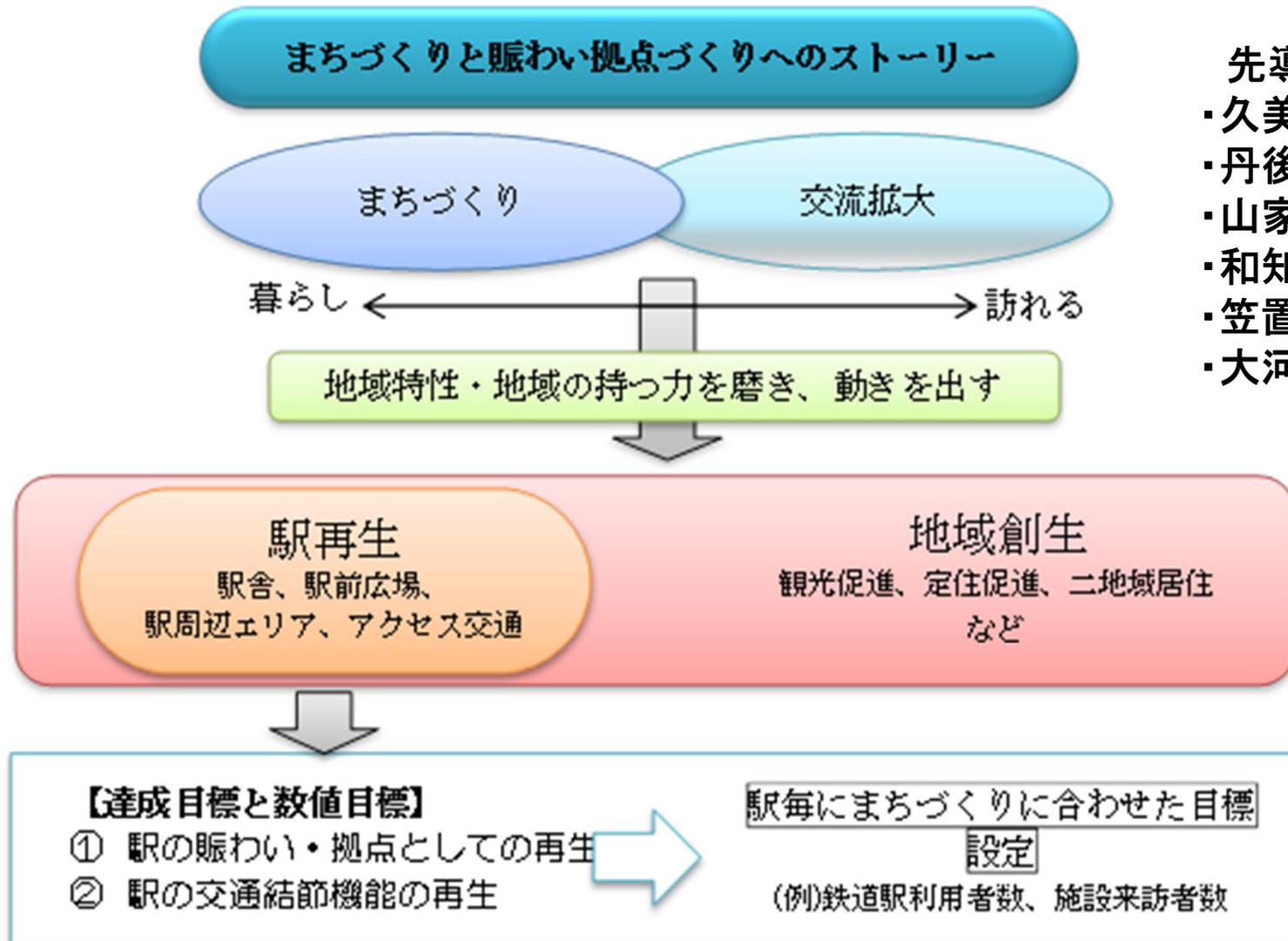
- ・駅及び駅周辺に賑わいを取り戻すため、駅を地域の活動拠点、交通結節点として地域と共に再整備
- 久美浜駅(京丹後市)、丹後由良駅(宮津市)で着手

3. 特急車両のデザイン化の推進

- ・京都駅と丹後地域を直通する特急車両を「海の京都」のイメージでリニューアル、平成27・28年度で4編成を改修
- ・かえってこいよキャンペーン



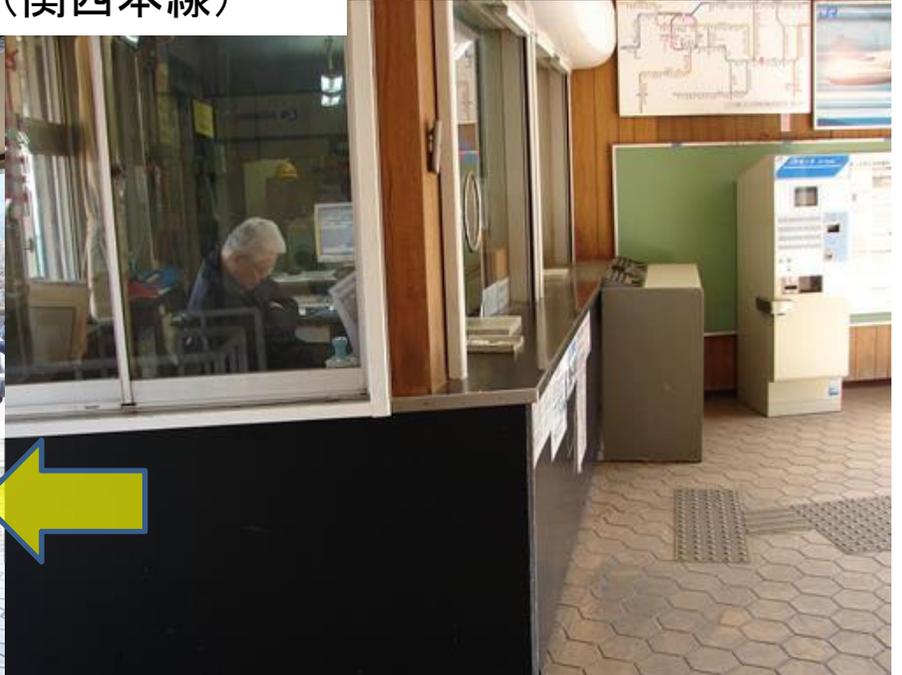
◇ 駅再生プロジェクトアクションプラン



- 先導6駅
- ・久美浜駅(丹鉄)
 - ・丹後由良駅(丹鉄)
 - ・山家駅(JR山陰線)
 - ・和知駅(JR山陰線)
 - ・笠置駅(JR関西線)
 - ・大河原駅(JR関西線)



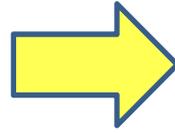
JR笠置駅(関西本線)





JR笠置駅(関西本線)

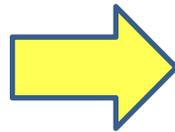




JR和知駅 山ゆり



丹後由良駅カフェ “由良舎楽 駅cafe Anne Shirley”





久美浜駅カフェ “Culoco”



ささえ合い交通

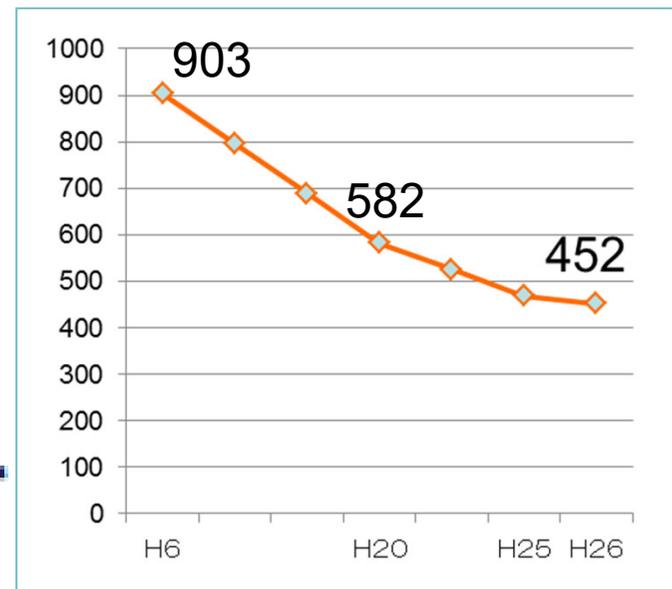
◇ 中山間地域での交通課題

- ・消える商店・学校・金融機関
- ・消えるタクシー営業所
- ・バス運転手・交通の担い手不足
- ・消えるガソリンスタンド
- ・地域の交通需要の縮小はモータリゼーションだけが理由では無い

南丹市美山鶴ヶ丘

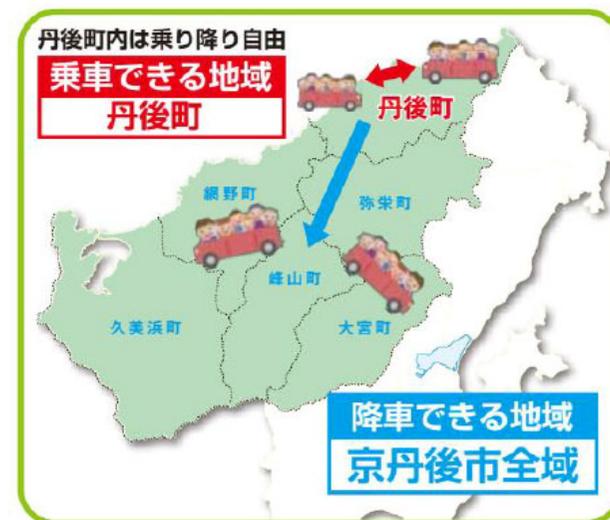
木津川市
木津川台

府内の給油所数は20年で半減



◇ ささえ合い交通の概要

- 概要： 道路運送法第78条第2号に基づく「公共交通空白地有償運送」(通称「ささえ合い交通」)を運行。地元のボランティアドライバー(18名)の自家用車を活用し、移動したい人とドライバーをUberのスマートフォンアプリを介してマッチングする。
- 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
- 料 金： 最初の1.5kmまでを480円、以遠は120円/km
- 運行時間： 午前8時～午後8時(365日)
- 配車方法： スマートフォンアプリで即時配車依頼
- 主な利用者： 丹後町民、来訪者(国内、国外含む)



統一ジャケットの着用



- ・ドライブレコーダーの設置
- ・登録番号の車両掲示(マグネットシート)



ささえ合い交通

◇中山間地域での活用 2016(鶴ヶ岡)

実験日時:平成28年11月7日(月)~14日(月)

実施場所:南丹市美山町鶴ヶ岡地区

実施主体:京都府、木津川市

協力:鶴ヶ岡振興会、タナセン、ヤマハ発動機(株)

ヤマハモーターパワープロダクツ(株)

内容:イベントでの活用、観光面での活用、日常利用での使い勝手の検証

タナセン:地元出資の商店で農産物の直販や商品配達、買物客の送迎をEVを活用し実施



◇観光地での活用 2018(伊根町伊根浦地区)



日時 平成30年11月1日(木曜日)～平成30年11月30日(金曜日)

場所 伊根町伊根浦地区(日出、平田、亀島)

平日:実線及び点線の区間(事前予約が必要)

土曜日・日曜日・祝日:点線の区間

時間 平日:伊根診療所～亀山間(午前9時半から午後4時頃まで、予約に応じて7往復程度運行)

土曜日・日曜日・祝日:伊根湾めぐり遊覧船のりば～道の駅 舟屋の里伊根間(午前11時頃から午後4時頃まで、8往復程度運行)

運賃 500円(小児200円、地域住民300円)※支払い方法は現金又はキャッシュレス決済

