

事業の基礎情報

実施主体	京丹後市
事業実施地域	京丹後市
共創の類型	官民共創 ・ 交通事業者間共創 ・ 他分野共創
他分野共創の類型	医療・介護・福祉 ・ 地域・移住 ・ 観光・まちづくり
共創パートナー	丹後海陸交通株式会社、WILLER TRAINS株式会社、一般社団法人京都府北部地域連携都市圏振興社京丹後地域本部、社会福祉法人京丹後市社会福祉協議会、大宮町区長協議会、浜詰区、木津連合区
運行形態	AIデマンド乗合交通(道路運送法第21条) 自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号）
運行主体	京丹後市、峰山自動車株式会社、網野タクシー株式会社

現状・課題

(地域交通の現状・課題に関する分析)

市民の日常行動（通勤・通学、買物、通院）における交通手段は家族による送迎も含め8割以上が自家用車となっており、バスへの代替も7割～9割ができないと回答するなど、自家用車への依存度が極めて高い地域となっている。過疎化、少子高齢化の進行とともに公共交通利用者数は減少（H24：862,940人→R4：705,580人）しており、公共交通への財政支出は高い水準で推移している。そうした中、バス事業者の運転士不足により運行体制の維持が困難な状況となったことから、令和7年4月からコミュニティバス（枝線路線）の3路線を廃止することが決定されている。その一方、運転免許返納者数が増加傾向（H24：27人→R4：204人）にあり、生活の足の確保、観光・移住促進を含めたまちの活力を支える交通手段の充実が急務となっている。

地域公共交通計画への位置づけ
（位置づけ予定を含む）

有

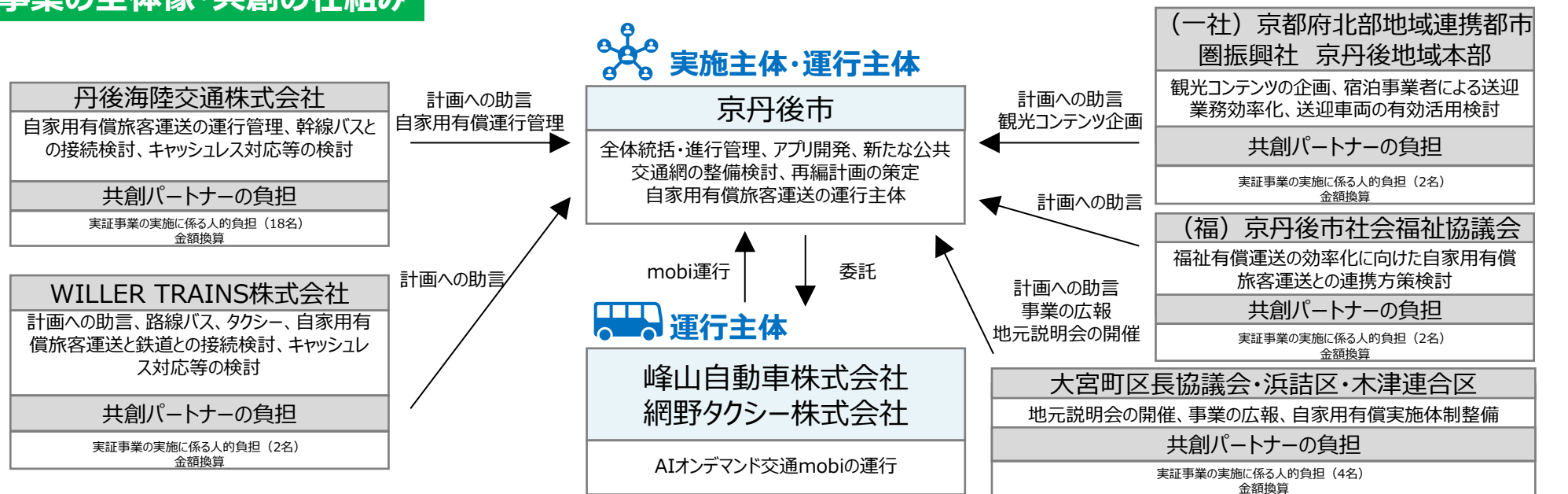
運輸局・運輸支局への事前相談

近畿運輸局
近畿運輸局京都運輸支局

令和5年度共創モデル実証プロジェクトの補助有無

無

事業の全体像・共創の仕組み



取組の概要

（事業の概要）

コミュニティバス（枝線）撤退地域の代替交通として、AIオンデマンド交通mobiの導入を行うとともに、市内全域での運行を目指した自家用有償旅客運送の実証運行を行う。さらに、鉄道、路線バス、タクシー、AIオンデマンド交通、自家用有償旅客運送がシームレスにつながるMaaSアプリの開発を行う。実証に当たっては、観光まちづくり法人、社会福祉協議会、自治会が参画し、他分野共創の取組として、交通と連動した観光コンテンツの企画や宿泊施設への送迎効率化、福祉有償旅客運送の効率化、自家用有償旅客運送サービスと連携した役務提供（買い物代行、見守り、荷物配送）などを検討する。

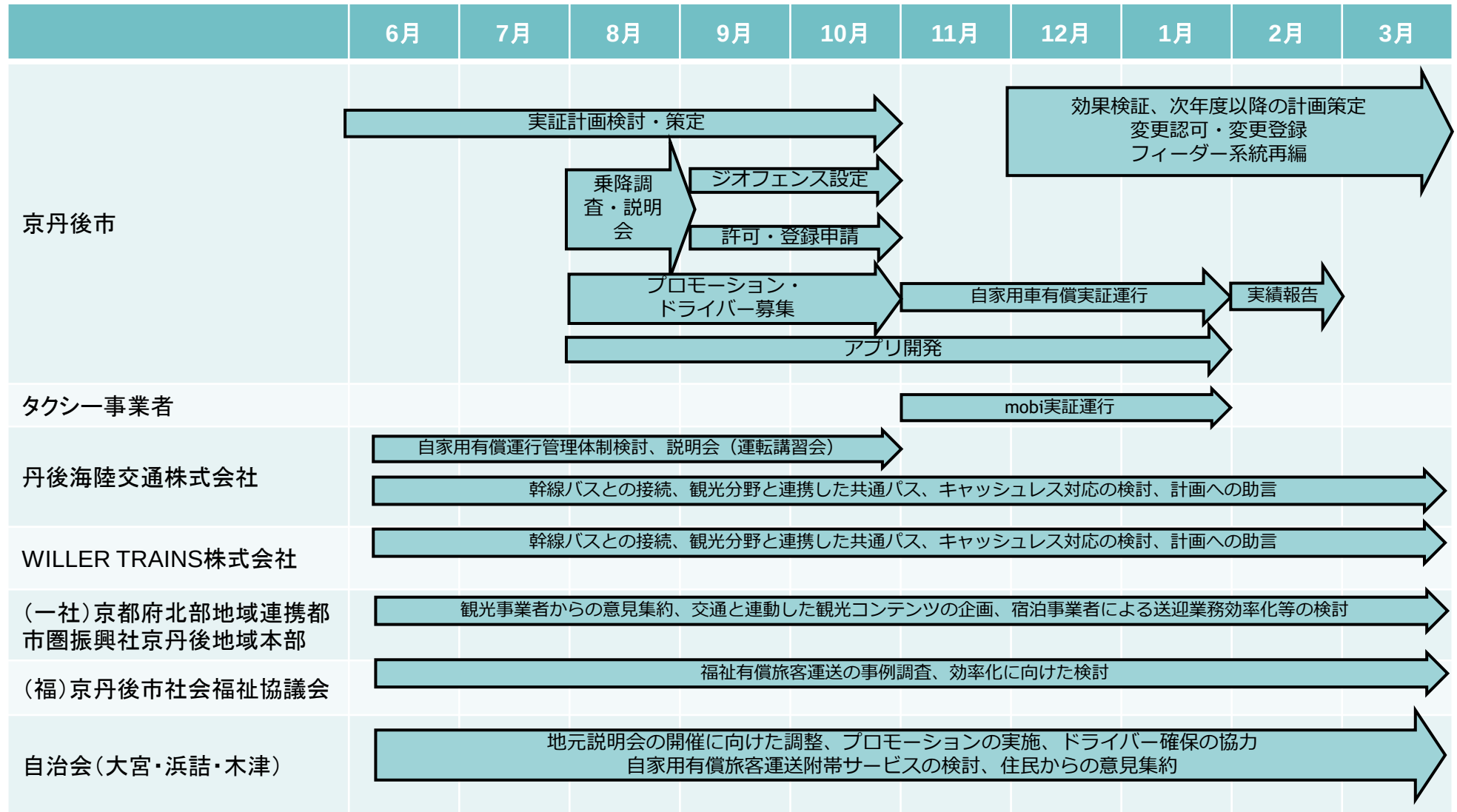
（地域の関係者との連携・協働）

住民、観光客の短期的な移動手段の確保に留まらず、「どういった地域でありたいのか」を含めて地域交通のあり方を議論することで、まちづくりと一体となった地域交通の再編に取り組むことができる。

（地域公共交通ネットワークや既存交通との関係性）

新たな交通モードの導入と各交通モードがシームレスにつながるMaaSアプリの開発を行うことで、地域住民も来訪者も自由にモビリティオプションを選択し、鉄道駅を交通結節点としてストレスなく目的地へとアクセスでき、移動サービスと連動したまちづくりが各所で展開される「新京丹後MaaS」を実現する。

事業実施手順・スケジュール



取組の詳細

（地域交通にもたらされると想定される効果）

- 地域住民の移動手段の確保、利便性向上により、定期的に交通を利用する新規ユーザー（マイカーから移行）の創出（700人）
- 鉄道、バスにmobi、自家用有償旅客運送を含めた公共交通利用者数が1%増加（R5:406,053人→R6：410,113人）

（地域全体に及ぶと想定される効果）

- 観光入込客R4を基準として10万人の増（R4：175万人→R6:185万人）
- 観光消費額R4を基準として7億円の増（R4：79億円→R6:86億円）
- その他、本格実装後には、地域消費の拡大、交通網の最適化による市財政負担の軽減、MaaSアプリによる乗降データ取得による効果的な交通施策の立案、高齢者の外出支援促進による健康寿命延伸、都市機能強化による移住世帯の増加、子どもの習い事の送迎等に係る保護者の負担軽減など、まちづくり全体に波及効果が見込まれる。

※特に以下の効果が想定される場合は、その項目に○をつけ（複数選択可）、当該内容について上記に具体的に記載してください。

☐	新たな移動手段の創出や各種送迎への地域住民の混乗などによる、地域住民の利便性向上	☐	貨客混載や各種送迎の公共交通への集約など、交通事業者や地域の関係者の生産性向上
☐	乗降データを取得する等、データを活用して、事業検証ができる環境整備	☐	通院者や商業施設の利用者に関する情報など、他分野の移動需要に関するデータの利活用

（補助事業実施後の予定）

mobi、自家用有償旅客運送は令和7年度から本格運行へ移行する。一部は地域間幹線バスに接続する地域内フィーダー系統としての運行を目指し、令和6年度中に地域フィーダー系統確保維持計画変更認定申請を行う。自家用有償旅客運送については、令和7年度以降、市内全域での運行を目指しタクシー事業者との適切な役割分担（優先配車、運行時間帯、エリア等）について調整を行い順次推進するとともに、地域運営組織やNPO等への運行主体の移行も見据えた人材育成、人材発掘を進める。【各年度の目標】公共交通利用者数 令和7年度 414,174人→令和8年度 418,234人→令和9年度 422,295人→令和10年度 426,353人 ※「公共交通空白地人口 0人」をできる限り早い段階で達成

資金面	運行に必要な経費は市において予算化を行う予定。 多彩な企業協賛プランの設定により、企業協賛を募集し財源確保を図る。
人材面（運転手の確保）	多様な主体（商工会、農協、郵便局、金融機関、保険会社等）とも連携し、自家用有償旅客運送のドライバーの確保策を検討する。