

観光振興と公共交通

— 京都丹後鉄道を事例として —

安本 宗春*・市川 裕大**・米本 有佑**
三木 康平**・吉川 昌志**・藤原 丈訓**・先田 悠希**

Tourism Promotion and Public Transportation

～ A Case Study of Kyoto Tango Railway ～

Muneharu YASUMOTO, Yuta ICHIKAWA, Yusuke YONEMOTO,
Kohei MIKI, Masashi YOSHIKAWA, Tomonori FUJIWARA, Yuki SAKITA

要 約

本論文は、地方都市の公共交通サービスの中でも鉄道に着目し、その利用促進の取り組みから観光振興の可能性について検討することが目的である。

観光振興は、国籍・地域、年齢、身体状況など状況が異なる多様な観光客を受け入れていくことでもある。地域の中に観光客の多様性を受け入れていく基盤づくりは、彼らと同じ状況にある地域住民にとっても有効な方策となる。移動は、観光と地域住民の日常生活に不可欠な行動である。多くの人々に移動を提供する公共交通サービスの整備は、人々の活動に欠かすことができない。すなわち、多様なニーズを持つ人々に適う交通サービスの提供は、観光客と地域住民の双方の生活満足度を高めていくことにもなる。

非大都市圏における地方鉄道は、沿線人口の減少やモータリゼーションが進展したことによる利用者減少、利用者減少により公共交通サービスの減便、を繰り返すといった悪循環に陥ることが多い。各地域には、高校生や高齢者など車を利用しない交通弱者も存在する。鉄道を含めた公共交通は、このような交通弱者を支える貴重な地域公共財として維持されている。公共交通サービスを維持するには、その利用を促す仕組み・取り組みが重要である。こうしたことは、交通サービスを提供する事業者のみで実現できるのではなく、運行地域の様々な関係者との連携を図ることが肝要とな

*追手門学院大学地域創造学部 **追手門学院大学地域創造学部生

る。その際、地域住民だけではなく、観光客の利用促進を図るために観光振興も有効な方策であろう。以下では、文献等から交通サービスが果たす役割、利用促進とサービスの維持に向けた取り組みから観光振興の可能性について考察する。それを踏まえ、京都丹後鉄道と京丹後市（商工観光課、政策企画課）、京都府北部地域連携都市圏振興社（海の京都DMO）へのヒアリングと現地での利用実態を調査に基づき、考察を述べる。

キーワード：観光振興、鉄道、公共交通、京都丹後鉄道

1. はじめに

本論文は、地方都市の公共交通サービスの中でも鉄道に着目し、その利用促進の取り組みから観光振興の可能性について検討することが目的である。

観光振興は、国籍・地域、年齢、身体状況など状況が異なる多様な人々を地域に受け入れつつ、観光客と地域住民の双方の生活満足度を高めていくことが求められよう。観光客の多様性を受け入れる基盤づくりは、彼らと同じ状況にある地域住民にとっても有効な方策となる。その中でも、地域の日常生活や観光客の行動に地域間の移動は、欠かすことができない。したがって、交通サービスの維持・整備は欠かすことのできない取り組みである。

非大都市圏の公共交通は、モータリゼーションが進展したことから、公共交通サービスの利用者減少、利用者減少により公共交通サービスの減便、を繰り返すといった悪循環に陥ることが多い。しかし、高齢者を対象にした運転免許証自主返納や「若者の車離れ」など、車を利用しない人々も存在する。公共交通サービスを維持には、その利用を促す仕組み・取り組みも重要である。その際、地域住民だけではなく、観光客の利用促進も重要な視座であろう。こうしたことは、公共交通サービスを提供する事業者のみで実現できるのではなく、地域の様々な関係者との連携を図ることにより達成できる。本論文は、人々に移動サービスを提供する公共交通の中でも鉄道に着目した。鉄道は、地域内外を問わず多様な人々が利用することが可能な交通サービスである。そして、鉄道利用促進に向けた取り組みは、その地域にある関連事業者への波及効果をもたらすことにも寄与する。このような事例として、京都府の丹後地域で公共交通サービスを提供する京都丹後鉄道を取り上げる。その理由として、京都丹後鉄道では、地域のシンボルとして多くの人に愛される鉄道を目指し、地域住民や観光客が利用しやすい取り組みを模索しているからである。

本論文は、地域創造学部プロジェクト型教育事業助成「地域公共交通の利用促進と観光振興」の一環として実施した実態調査に基づくものである。以下では、筆者らが、現地調査（2022年1月14日～15日実施）に基づくものである。共同執筆者である安本宗春、市川裕大、米本有佑、三木康平、吉川昌志、藤原丈訓、先田悠希（学生6名）は、作成した現地レポートや議論してきた

ものを踏まえ2、3をまとめた。担当教員である安本宗春は、全体を整理しつつ、1、4をまとめた。以下では、文献等から、交通サービスが果たす役割、利用の促進とサービスの維持に向けた取り組みから観光振興の可能性について考察する。それを踏まえ、京都丹後鉄道と京丹後市、京都府北部地域連携都市圏振興社（海の京都DMO）へのヒアリングと現地での利用実態を調査に基づく考察を述べる。

2. 公共交通と鉄道

2.1. 生活の豊かさと観光振興

「地方創生」と称する国家政策では、非大都市圏の「稼ぐ力」のひとつに観光を位置づけている。篠崎（2015）は、「『定住人口』の増加がなくとも、『交流人口』の増加によって、経済の活性化は可能である」¹と述べ、「地方創生」のプロジェクトにおける観光の有効性の指摘をしている。「観光立国推進基本法」によると「観光は、地域経済の活性化、雇用の機会の増大等国民経済のあらゆる領域にわたりその発展に寄与するとともに、健康の増進、潤いのある豊かな生活環境の創造等を通じて国民生活の安定向上に貢献するものであることに加え、国際相互理解を増進するものである」²と観光立国に関する基本事項を定めている。基本理念を整理すると、観光は余暇活動であるが、①地域の活性化、②地域の人々と観光客との双方の理解を深めること、③人々がより良い生活をおくること、という役割を担っていることがわかる。

2003年開催の観光立国懇談会では、観光立国の基本理念である「住んでよし、訪れてよしの国づくり」について、「日本に住む全ての人々が、自らの地域社会や都市を愛し、誇りをもち、楽しく幸せに暮らしているならば、おのずとだれしもがその地を訪れたいくなるものである」³と地域の魅力を再創造していく必要性を指摘している。この「住んでよし、訪れてよし」の理念から、観光客と地域の双方から支持される観光振興の展開が求められるといえる。また近年では、一人ひとりの生活満足度の向上や精神的な豊かさを意識する人々が増えているといえよう。内閣府による「国民生活に関する世論調査」では、「レジャー・余暇生活」が、経済成長とともに人々が生活の力点に置きたいものに挙げている。「レジャー・余暇生活」は、オイルショック以降伸び始め、1978年に「食生活」を抜き第2位になり、1983年に「住生活」を抜き第1位となり、最上位を保っている。2001年以降と過去の結果と調査方法が異なるものの、人々の生活の中で「レジャー・余暇生活」は、大きな関心事となっているといえよう。すなわち、安定的な経済・社会基盤が構築されると人々は、精神的な豊かさを求め生活水準の向上を図ろうと欲求が高度化してくるのである。糸賀（1968）は、「人間の欲求は、不満の解消にとどまらず、さらにより良き生活を求め、より高い水準を目指して進展する」⁴と述べている。観光は、精神的な豊かさから一人ひとりの生活水準の向上を図る手段である。

観光振興は、一人ひとりの状況が異なる多様な観光客を地域に受け入れていくことでもある。

それは、国籍・地域、年齢、身体状況など、来訪する観光客の一人ひとりで状況が異なるからである。すなわち、多様な観光客を受け入れていく基盤づくりは、彼らと同じ状況にある地域住民にとっても有効な方策となる。その中でも移動は、観光において不可欠な行動である。したがって、移動に欠かせない交通サービスの整備・維持は、観光振興の基盤づくりでもある。松原（2010）は、「観光において交通は観光そのものであり、観光行動を支える基本的要素である」⁵と述べている。すなわち、多様なニーズを持つ人々に適う交通サービスの提供は、観光客と地域住民の双方の生活満足度を高めていくことになる。

2.2. 地域公共財と鉄道

公共交通サービスは、通勤、通学、通院、買い物など人々の暮らしを支える基盤となるものである。城福（2021）は、「地域公共交通は、大都市圏も含め全国各地の経済・社会・文化の基盤であり、観光立国や地方創生に向けても、国内外あらゆる人の円滑な移動による交流促進は重要な課題である」⁶と述べ、赤字経営で厳しい状況にある地方バスや鉄道事業など地域公共交通をめぐる課題を指摘している。公共交通サービスとしての社会的役割について和田（1999）は「当該交通機関が有する、相対的公共性としての正の外部性」⁷であると述べている。外部性についてN・グレゴリーマンキュー（2000）は、「ある人の行動が周囲の人の福祉に及ぼす影響のことである」とし「外部性が存在するときには、市場均衡は効率的ではない。すなわち、均衡は社会全体の総便益を最大化できない」⁸と述べている。公共交通サービスの中でも鉄道は、排他性、競争性の観点から見ると私的財の要素がある。その一方で、影響が及ぶ範囲から社会的役割を担う公共財として捉えることができる。ジェームズ・M・ブキャナン（1974）は、「人びとは、市場組織によってある種の財やサービスを需要したり供給したりしているといわれる。かれらはほかの種類の財やサービスを、政治組織によって受用したり供給したりしていることが知られている。前者は私的財とよばれ、後者は公共財とよばれている」⁹と述べている。ジェームズ・M・ブキャナンの指摘から、影響が及ぶ範囲から鉄道は公共財といえよう。ただし、多くの論者が採用する基準とはやや異なるので、本論文では、地域公共財と呼ぶ。

近年、非大都市圏を中心に利用者が減少している鉄道事業者が多く、鉄道の利用促進が模索されている。日本の遠距離交通手段は、新幹線や航空路線、高速バスなどが発達し多様化が進んだ。非大都市圏の鉄道は、これと併せてモーターゼーションや沿線人口減少により、旅客数の伸び悩みが著しいことも一因である。こうした状況において、公共交通として鉄道の有する社会的役割を検討することが必要であろう。

鉄道における社会的役割は、①交通弱者の利用、②定時性、③輸送量の大きさ、④安全性、⑤複数交通手段の確保（鉄道、道路）、などがあげられよう。このうち、④、⑤は、旅客の移動リスク軽減に伴うものであり、運賃には反映されない正の外部性としての性格が強い。好影響を与える正の外部性は、社会的役割ともいわれ存在を確認することが出来るが、数量的に把握する

ことは難しい。運賃だけでは評価できないところに、鉄道事業者へ補助金を出す意義が生まれる。地方鉄道を維持するために補助金を出す場合、社会的役割が費用を超えることを証明することが求められる。和田（2001）は、「地方鉄道を維持することによって得られる社会的利益の評価は、信念や人生観の問題に帰される部分が多い」¹⁰と述べ、金銭評価として数値化して評価する際に鉄道への執着に対する考え方の難しさを指摘している。古平（2014）は、「鉄道事業者はコスト削減の合理化を選択し、他方で政府や地方自治体は、交通事業へ補助金を投入して支援を講じてきた」¹¹と述べている。鉄道に変わる様々な交通サービスが誕生する中、鉄道の維持を模索するのは、単なる地域間の移動サービス以外の価値を有しているからである。森本（2012）は、「地方においては、鉄道はまちのシンボルと表現されても実際に利用するのは学生や老人が中心であり、自動車が運転できる人は自動車で移動する」¹²と述べ、鉄道は地域と密接な関係があるとしつつも、移動手段としての役割に変化が生じていることを指摘している。つまり、鉄道は、地域の存在を発信するという役割など関連する側面についても検討する必要がある。鳥塚（2011）は、「鉄道がなくなるということは、時刻表の地図からその地域の名前が消えてしまうこと」¹³と、鉄道路線が地図上に記されていることで広報的役割を有していることを指摘している。つまり、鉄道は、バスや空路とは異なり交通インフラの中でも経由地を地図に明記されるなど、地域の広告的な役割を果たしている。鉄道が存在し様々な地域に駅があることは、当該地域がそこに存在しているという地域情報の発信機能を有している。

このように地方鉄道は、市場と社会的役割の狭間にあることから補助金も必要である。しかし、補助金に依存するだけではなく、鉄道を支える地域の負担に応える自助努力も必要である。鉄道事業者の真摯な自助努力は、関係自治体等に対して、先述した外部性を鑑みて鉄道維持の方向へ向けた意思決定を受け入れやすくする。ただし、人口減少が進行する地域では、地域住民を中心とした需要拡大は困難である。そのため、地域外から需要を創出する観光振興は有効な方策であろう。そして、日常的に乗車可能な運行本数の確保と適正料金とすることは、公共交通サービスの利用に対するハードルを下げることができる。これは、先述した交通弱者の移動を支えることになる。公共交通の利用促進に向けた一連の取り組みは、その地域に訪れる観光客の利用を取り込むことにもつながる。すなわち、両者が利用可能な公共交通サービスを整備することは、相乗的に旅客を獲得することにも寄与するのである。

2.3. 観光振興と鉄道

非大都市圏の鉄道では、地域交通としての役割を果たしつつ、地域外からの需要を創出・獲得していく観光振興を模索するようになった。佐藤（2013）は、「鉄道と観光のかかわり方は、鉄道を使って観光地を訪れる場合と鉄道そのものを観光資源とする場合の2つがある」¹⁴と述べ、「近年鉄道そのものを観光資源と位置付けて積極的に経営資源として活用する事例が増えている」¹⁵と指摘している。城福（2021）は、自由度が高い交通手段を選択する傾向を踏まえ、「地域

の日常生活の基盤である地域の交通が、観光需要も取り込むことで、効果的に確保することも可能となる」¹⁶と述べ、二次交通サービスが利用されることで観光に伴う経済効果を取り込むことが可能となることを指摘している。つまり、二次交通となりうる地方鉄道利用促進を図ることは、鉄道沿線地域の事業者の需要拡大の契機となる。谷口（2010）は、鉄道が観光に快適な移動手段の利点を整理し、「観光地へのアクセスや景観を楽しむとともに、さらにはその移動のプロセスにおいて特別な列車に乗ることを楽しむ目的で資源化されている例や、鉄道や列車そのものが観光資源となっている」¹⁷と述べている。堀内（2013）は、鉄道事業者が地域の食材を活用や地元企業と連携することにより「鉄道事業者の存在が、新たな産業や雇用を生み出すため、鉄道事業の採算性は低いものの、地域の便益としては『正』となるだろう」¹⁸と述べ、地域との連環が強いことを指摘している。具体的には、観光列車の導入、地域とのタイアップを通じて沿線の魅力アップを図ることがあげられる。

鉄道には、鉄道利用促進に向けた取り組みは、人を呼ぶ集客力を持ち地域振興のツールとして有効であるといえる。鉄道は、車窓からの景色や鉄道車両など鉄道事業者による輸送サービスに加えて、駅舎などの鉄道施設やお土産物まで、幅広い裾野から地域固有の価値創造性を高め、観光振興の方策に有効な可能性を有している。また、観光地での滞在時は、徒歩での移動が基本である。そうしたときに、鉄道を含めた公共交通サービスを利用した場合、その結節点（駅・バス停など）から目的地まで徒歩により移動することになる。こうした徒歩での移動は、目的地となる場所への回遊機会を創出することにもなる。つまり、周辺施設での商品・サービスの消費機会や観光地としての魅力を伝える機会となるのである。これは、マイカーの「ドア・ツー・ドア」の移動と比較して、非効率なものである。しかし、この非効率な移動こそが、観光客に観光行動の楽しさを創出するとともに、観光振興の付加価値をより高めるものとなる。

3. 京都丹後鉄道と観光振興

3.1. 京都丹後鉄道の概要

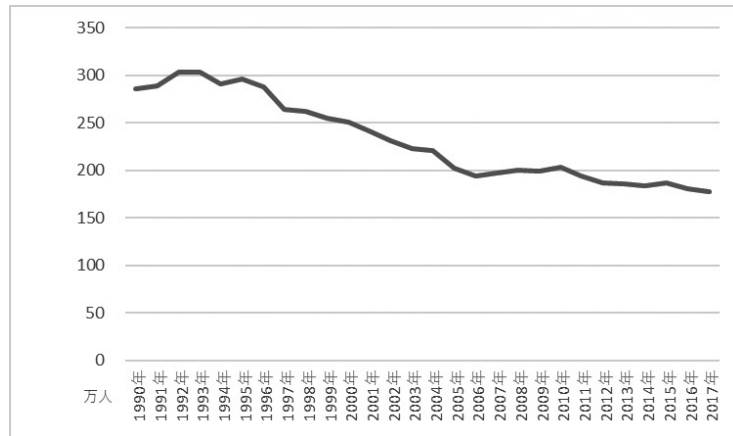
京都丹後鉄道（本社：京都府宮津市）は、宮福線（宮津駅～福知山駅）と宮舞線（西舞鶴駅～宮津駅）、宮豊線（宮津駅～豊岡駅）の3つの鉄道路線を有する全長114km・全32駅の鉄道会社である。宮福線は、1982年に設立した宮福鉄道株式会社によって1988年に京都・大阪方面から日本三景の天橋立を始めとする丹後半島への観光アクセス路線として開業した。開業以来、通勤・通学をはじめ地域の人々の生活の足として、またビジネスや、天橋立や宮津など沿線が誇る観光地への足として幅広く利用されている。その後、日本国有鉄道（以下、国鉄）宮津線が特定地方交通線として廃止対象になったことから、地元ではこれを第三セクターに転換して存続させることにし、1989年に北近畿タンゴ鉄道株式会社に改称、1990年に宮津線をJR西日本から引き継いだ。

しかし、全国各地のローカル線と同様に沿線の過疎化や少子高齢化は避けられず、1994年以

降は利用者が減り続けた。近年では高速道路網の整備の影響も受け、2011年度にはピーク時から36%減の約194万人に落ち込んだことで利用者の減少に歯止めがかからない状況となっている（図表3-1）。北近畿タンゴ鉄道を支える京都府や沿線の自治体は、地域の公共交通の中心を担い今後も地域に貢献する鉄道として存続させることが求められていたことから、沿線自治体は、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、状況を受けて経営の見直しを検討した。そして、上下分離による「鉄道事業再構築事業」を実施することとした。「鉄道事業再構築事業」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、経営状況の厳しさなどから、その継続が困難であると認められる鉄道事業を対象として、経営の改善を図るとともに、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより、輸送の維持を図る事業である。

公募により高速バス会社の大手として知られるWILLER TRAINS株式会社が2014年5月に選定された。そして、施設や車両を引き続き同社が保有、列車の運行はWILLER TRAINSが行う「上下分離方式」の導入によって、経営の改善を図ることが決定した。これに伴い、鉄道路線の通称を「京都丹後鉄道」（丹鉄）に変更し、2015年4月から新会社としての運行を開始した。WILLER GROUPは、鉄道事業に参入した理由として、「地方交通の基軸として大量に早く輸送できる鉄道を置き、バスやレンタサイクル、タクシーなどを組み合わせて交通ネットワークをつくるチャレンジがしたい」¹⁹ことをあげている。そして、北近畿タンゴ鉄道の再生に向けた目標が掲げられ、沿線の人々が誇りをもって生き生きと暮らし続け、海外の人々に自慢できる地域に愛される鉄道としての価値を発揮できるように経営改善への対策や安心・安全への対策が講じられている。新たな体制で運営するにあたっては、地元のシンボルとして多くの人々に愛される鉄道を目指している。鉄道を運行することにあたってWILLER GROUPは、交通革新とまちづくりが連携することで地域の価値向上を目指している。田中（2016）は、村瀬茂高社長（当時）が「鉄道会社の仕事とは、まちづくり、言い換えれば、住んでいる人が楽しい地域づくりなのではないか」²⁰と述べたことを踏まえ、鉄道事業はローカル鉄道が地方のまちづくり欠かせない存在であり、一緒に取り組める可能性があるとしている。

そして、地域イベントや沿線で開催される催しに合わせた乗車券など、沿線自治体の交流人口を増やすための企画乗車券を造成し、駅や列車内、ホームページで情報発信をすることで地域交流の増加を促進している。以下は、現地調査に基づき一人ひとりの学生が提出したレポートと議論を踏まえ、整理しまとめたものである。



図表3-1 京都丹後鉄道の乗車人数推移

京都府HP「新総合計画策定懇話会 第3回経済部会の開催結果『関係データ集p.16』を基に作成」
<https://www.pref.kyoto.jp/shingikai/keikaku-04/dai3kaikeizaikokka.html>

3.2. 京都丹後鉄道の現地調査と観光振興

3.2.1. 鉄道車両の整備改修

京都丹後鉄道では、全国各地の鉄道車両のデザインを手掛ける水戸岡鋭治氏の監修の鉄道車両を導入している。こうした鉄道車両は、いずれもディーゼルカーで地元の特徴を車両のデザインなどに取り入れ、観光客と地域住民に楽しさを演出している。

観光客の呼び込みやイベントなど観光振興を意識した鉄道車両は、レストラン列車の「くろまつ」、カフェ列車の「あかまつ」、「あおまつ」があげられる（写真3-1）。こうした車両は、黒や赤をメインカラーにしたお洒落な塗装になっている。そして、車内の床や壁には、木目調のデザインを多く取り入れている。その中でも「くろまつ」は、予約制のレストラン列車として、地元レストラン等の事業者が、「くろまつ」のお客様に直接料理やサービス提供している。レストラン列車は、料理を提供する事業者が地元で生産された食材を用いることで、地産地消を形成するものとなる。そして、レストラン列車を活用し、車窓からの景色や車内での雰囲気などは、地産地消に楽しさという付加価値を創造するものといえよう。そして、乗車整理券として550円が必要な「あかまつ」号、乗車券のみで利用可能な「あおまつ」は、予約不要で気軽に利用可能な観光列車という位置づけで運行している。こうした車両は、さまざまなタイプの座席（ソファ席、カウンター席など）から、車窓からの景色を眺めることができる。そして、京都丹後鉄道沿線の絶景ポイント（由良川橋梁、奈具海岸など）で速度を落とすことで、旅客の満足度を高めようとしている。また、サービスカウンターを配置し、飲み物や軽食などの購入が可能である。

従来からの車両を改良したものは、普通列車で運行していた車両を「通勤型車両」（KTR700形、KTR800形）を車両のデザインや車内設備を改良した（写真3-2）。主な改良箇所として、白いプラスチックの壁から木目調の内装に改良した。そして、転換式クロスシート座席は、

ビニールのカバーを張り付けたシートからお洒落なチェック柄に変更した。転換クロスシートは、沿線住民や観光客が、背もたれの大きいことから快適に移動することができる。近年では、地方ローカル線の車両にも通勤電車のようなロングシートの車両が増加しており、旅客に快適さを提供するサービスともいえる。こうした車両は、観光列車と称する特別な車両で導入されることが多いが、京都丹後鉄道では、特徴的ではなかった車両を改良し、誰もが利用できる普通列車に導入している。



写真3-1 あおまつ
2022年1月14日撮影：三木 康平



写真3-2 コミューター車両
2022年1月14日撮影：三木 康平

また、宮津と福知山を結ぶ宮福線には、KTR300形の新型車両を導入した。これは、沿線の地域資源である大江山の鬼をイメージし、つり目状のヘッドライトと赤と緑の二種類の塗装を車両のデザインに導入している。また、バリアフリー対応のトイレや車内のUSBポート等を設置し、乗客への満足度を高めようとしている。このように、車両デザインに沿線の地域性を取り入れ、新しい機能設備を導入した車両を運用している。

京都丹後鉄道は、関西圏の主要都市のひとつである京都駅までJRと直通運転する特急はしだて号がある。特急はしだて号の運用のうち京都丹後鉄道は、「丹後の海」と称する水戸岡鋭治氏が監修した車両を活用している。JRとの直通運転を実施することは、大都市圏と丹後地域との移動の利便性を確保するものである。また、直通運転は、京都丹後鉄道の特徴的な車両や愛称、行き先を経由するJR沿線、各駅に示すものとなる。つまり、定期列車の運行そのものが、京都丹後鉄道の広報的な役割を担うといえよう。

京都丹後鉄道が、鉄道車両の整備改修を行うことは、鉄道に対するイメージ向上、メディアを介した情報発信機会の創出などから利用を促すものといえよう。近畿圏における同様事例として水戸岡鋭治氏のデザインした車両が運行しているのは、和歌山電鐵である。現在では、同社が保有する6編成の鉄道車両のうち、4編成が水戸岡鋭治氏のデザインした車両であり、従来の車両は2編成しかない。こうしたことから、水戸岡氏がデザインする鉄道車両への期待の高さをうかがわせる。

3.2.2. パターンダイヤの導入・運行本数を増加

京都丹後鉄道は、パターンダイヤ制の導入、鉄道とバスの発着時刻を調整して接続を図るといった、地域全体の公共交通を便利なものとするための取り組みが行われている。かつて、JRの特急列車及び普通列車に接続することを前提としてダイヤが組まれていた。このため、運転間隔にばらつきが生じていた。そこで、京都丹後鉄道では、利用者にとって、より使いやすいダイヤを目指したダイヤ改正を実施した。

2016年のダイヤ改正では、9～18時の日中の運行間隔を等間隔運行に近づけるパターンダイヤにした。一部時間帯の増発を試みることで、最大約2時間から1時間に短縮し、日中は「1時間に1本は列車が走っている」という状況をつくり出した。ここでは、パターンダイヤを導入し約2%増加²¹したと分析された西舞鶴駅について検討する。1987年以降の発車時刻を比較検討すると、京都方面から直通する特急や急行列車の廃止、始発の時間帯が遅くなっている（図表3-2）。しかし、日中に列車が運行していない時間帯が一部存在するとともに、運転間隔にもバラツキがあった。2022年1月では、1987年と比較しても運転間隔が均等になることで、発車時刻がわかりやすくなることがわかる。それに合わせて、本数も増加した。運行時間帯は、始発が6時と繰り上げられたものの、最終列車が22時まで繰り下げられた。1日2本運行する「丹後あかまつ」と称する運賃とは別に別途料金が必要な観光列車がある。それ以外は、地域輸送と観光客の双方が利用できる普通列車である。

また、発車時刻や運行間隔をわかりやすくするとともに、列車やバスとの接続運行ダイヤに連続性を持たせる取り組みを実施している。例えば、2015年3月26日のダイヤ改正時に、特急列車の運行が1時間以上繰り上がり、京都駅7時33分発の特急「きのさき」が増発された。この列車を利用し、福知山駅より京都丹後鉄道「たんごりレー1号」に乗り換えると天橋立駅に9時30分に到着する。そして、天橋立駅より丹後海陸交通のバスに乗り継ぐと、10時30分に舟屋が立ち並ぶ観光地として有名な伊根へ到着することができる。それまでは、京阪神から朝早いJRの特急列車を利用して天橋立や伊根方面へ行く場合、12時台の到着である。JRのダイヤ改正を契機に京都丹後鉄道、バス事業とダイヤを調整によりアクセスが大幅に改善された。このような取り組みは、京都丹後鉄道だけの取り組みではなく、JR西日本やバス会社との調整により成り立っているものである。その結果、今まで「行けない」と思っていた場所を身近な場所へと変え、地域交通網のネットワーク化に取り組んでいる。こうしたダイヤ改正による利便性の向上は、観光客と地域住民の双方にとってもメリットをもたらすものである。

図表3-2 西舞鶴駅時刻表（天橋立方面）

時／年	1987年 1 月	2000年 1 月	2005年 1 月	2010年 1 月	2015年 1 月	2020年 1 月	2022年 1 月
4	35						
5		44	53				
6	45	22 56	16 56	01 30 52	17	10(快) 17	07 18(快)
7	48	42	44	22(快) 46	04 44	04 45	04 45
8	26	32	32	28	10 35	10 39	10
9	53	56		29	36	37	18 56
10			05	44	15	29(あ) 37	28(あ) 37
11	24(特) 52	32	32	41	44	37	37
12	18	57		46	29	37	37
13	33	57(特)	03 57(特)	21		37 44(あ)	37 44(あ)
14	10(急)	16 45	29	04 41	04	37	37
15	40	43	28	33	05 59	37	37
16	38	30	00 30	02 29	38	37	37
17		22	21	27	36	37	37
18	00 33	30	30	32	30	37	37
19		40	01 41	14 (土休)	14	29	37
20	16	35	38	00 45	23	29	36
21	12	58	56			29 56(快)	57
22				10	00	29	33

(特)…特急、(急)…急行、(快)…快速、(あ)…丹後あかまつ、(土休)…土曜・休日運休
各年の時刻表 1 月号を基に筆者作成

3.2.3. クレジットカードのタッチ決済対応²²

京都丹後鉄道は、2020年11月25日より鉄道としては日本初となるVisaのタッチ決済に対応した。これは、Visaのタッチ決済対応カードを持っていれば、切符を購入しなくても駅や列車内に設置された端末にカードをかざすことで運賃の支払いを行うことができるものである。外国人観光客が切符で鉄道に乗車することを考えた場合、日本円への両替や、慣れない日本円硬貨で切符を購入することなどが必要となる。

各鉄道事業者が発行する交通系ICは、日本各地の鉄道やバスなどの公共交通で利用できるように改善はされている。しかし、先述したように、交通系ICカードの購入と入金手続き、日本円への両替といったことをする必要がある。これは、外国人観光客の利用促進に向けたものと考えられるが、対応したカードを持っていれば、地域住民、日本国内の旅行者も使用することが可能である。

3.2.4. 企画切符の発売

京都丹後鉄道では、様々な企画切符を発売している。こうした企画切符には、京都丹後鉄道で完結するのではなく、地域の路線バスなどを利用できるものがある。また、同社のホームページでは、「旅行者に便利な乗車券」と「地域の人に便利な乗車券」として、観光客と地域住民の双方に向けた企画乗車券を発売している。2022年1月現在では、「旅行者に便利な乗車券」として、①4社パス、②海の京都天橋立・伊根フリーパス（1Dayもしくは2Days）③家族お出かけきっぷ、④城崎温泉・天橋立片道きっぷ、を発売している。「旅行者に便利な乗車券」の企画切符は、観光客を沿線の様々な観光地への移動を促すものとなっている。

また、「地域の人に便利な乗車券」として、①あんしん通院ペア乗車券、②京都みんなで特急回数券、③年間通学定期券、④片道通学定期券、⑤定期券特急回数券を発売している。「地域の人に便利な乗車券」では、車を利用しないことが想定される高齢者や学生を対象とした企画切符といえよう。そして「片道通学定期券」は、通学の片道をバスや自動車送迎など組み合わせることで、移動の効率性を高めることができる。

こうした切符の企画・販売は、府県を超える広域的な京都丹後鉄道沿線において公共交通事業者や自治体間の連携を促す機会となる。そして、様々な形で利用機会の創出することは、公共交通サービスを維持するために不可欠な取り組みであろう。

3.2.4. 駅等の鉄道関連施設

近年では、利用者減少が進む駅は、無人化や設備の簡素化が進むことが多い。そうした中で、京都丹後鉄道の全32駅のうち、20駅（一部時間帯無人となる駅を含む）が有人駅として運営している。そのうち、5駅が京都丹後鉄道の社員が在中する直轄駅、15駅が営業委託駅、である。営業委託駅のうち京丹後市内にある駅は、京都丹後鉄道より制服を買って、切符販売等の業務をしている。京都丹後鉄道沿線各駅の設備・サービスは、沿線の各自自治体を中心となり、誰でも気軽に安心して使いやすい駅を目指した整備をしている。

また、沿線の駅舎内の旅客サービス向上に向けた取り組みも確認できた。まずは、トイレの改修整備で、和式トイレから洋式化、室内の改修、多目的トイレの設置が進められていた（写真3-3、写真3-4）。そして、地域住民及び観光客ともに清潔感がある公衆トイレを利用できるようにした。次にコインロッカーの設置である（写真3-5、写真3-6）。有人駅で観光客の荷物預かりは、一つのおもてなしともいえる。しかし、スタッフの不在時や盗難などのトラブルのリスクを想定すると、コインロッカーは観光客が気軽に荷物を預けることができる。京都丹後鉄道は、各駅から徒歩圏内に位置する観光地が非常に少ない。したがって、主要駅のコインロッカーの設置は、荷物が重い観光客から重宝されられると考えられる。

地域住民と観光客が待ち時間を快適に過ごせるよう、待合室にベンチとソファを設置する駅もあった（写真3-7）。無料Wi-Fiの設置及び有料でスマートフォンを充電できるスポットがある

(写真3-8)。また、天橋立駅や網野駅にはインバウンドや観光客に対応するため、Ciscoのデジタルサイネージシステムが設置されていた。また、駅舎の改修やカフェ等を整備、駅前の修景が行われた事例も確認できた。以下では、現地調査時に確認してきた、京丹後大宮駅、久美浜駅、天橋立駅、京丹後由良駅の状況について述べる。

京丹後大宮駅構内には「マーキーズMCカフェ」というカフェがある。2018年に開店し、店内にはビンテージ系のアメリカグッズが飾られており、丹後に居ながらアメリカな雰囲気を楽しめる。このカフェの看板メニューは、店主が一つ一つ作るオムライスで、これを求めて京阪神から沢山のライダーが集う。

久美浜駅構内には、Culocoというカフェがあり、久美浜産のフルーツをドリンクやデザートにして提供している(写真3-9、写真3-10)。Culocoは久美浜のフルーツをたくさんの人に楽しんでもらうカフェとPRされている。このカフェは、座席は2人席が4組と4人席が2組あり、書籍も置かれている。駅構内にある久美浜町観光協会と併設している。

丹後由良駅の駅構内には、カフェ「由良舎楽 駅Café Anne Shirley (アン シャーリー)」がある。このお店は丹後由良駅を管理する丹後由良観光組合からの提案で、2018年より幼い頃から菓子作りを趣味としている女性が運営している。列車の待ち時間の間に手作りのパンやケーキを楽しむことから、付近に住む地域の住民や観光客の憩いの場となっている(写真3-11、写真3-12)。

天橋立駅は、2015年に「駅に着いたら白砂青松」をデザインコンセプトとして駅舎の外装・内装とも和風に改修した。観光案内所を駅舎内に整備し、トイレのリニューアルを実施した。また、駅前広場にマツを植樹して、松並木をイメージさせる「交流広場」を整備した。ただし、駅舎は整備されても、天橋立駅前の道路の交通量が多く、歩道の狭いことが課題として挙げられる。

京都丹後鉄道は、観光客を満足させるためのサービスが存在する。駅の賑わい創出に向けて観光拠点として栄え、観光客や地域の人々が使いやすく、賑わいを取り戻すための事業が行われた。

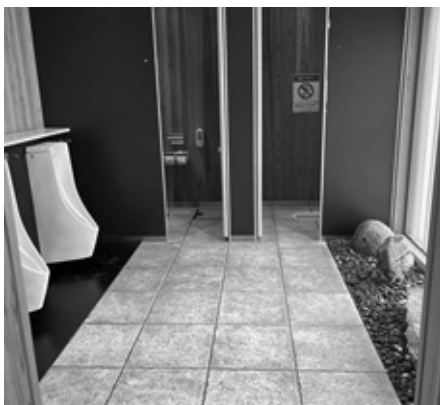


写真3-3 夕日ヶ浦木津温泉駅の男性用トイレ
2022年1月15日撮影：市川裕大



写真3-4 新築された網野駅のトイレ棟
2022年1月15日撮影：市川裕大



写真3-5 久美浜駅のコインロッカー
2022年1月15日撮影：市川裕大



写真3-6 夕日ヶ浦木津温泉駅のコインロッカー
2022年1月15日撮影：市川裕大



写真3-7 久美浜駅構内の待合室
2022年1月15日撮影：市川裕大



写真3-8 久美浜駅構内の待合室にあるサービス
2022年1月15日撮影：市川裕大



写真3-9 久美浜駅構内にある観光案内所とCuloco
2022年2月12日撮影：市川裕大



写真3-10 久美浜駅構内にあるCuloco
2022年2月12日撮影：市川裕大



写真3-11 丹後由良駅構内のカフェ
2022年1月15日撮影：吉川昌志



写真3-12 丹後由良駅の外観
2022年1月15日撮影：吉川昌志

3.2.5. 地域に根差した取り組み

人口減少地域における鉄道利用促進には、観光客の呼び込みによる新たな需要を抄出することが求められる。ただし、鉄道は、公共交通であることから、沿線の地域住民に京都丹後鉄道に対する意識醸成も必要といえよう。そのためには、先述してきたように、運行ダイヤの調整や快適な鉄道車両の導入とあわせて、地域との関わりや沿線自治体と連携を図りながら、地域住民の利用機会を創出する取り組みも必要であろう。

2011年から自治体との連携事業により「高齢者片道200円レール事業」が実施され、現在も継続している。これは、京都府北部2市2町在住の65歳以上の方が域内の各駅から京都丹後鉄道線内にどの駅で降りても片道200円で普通・快速列車の利用可能としており、2017年度から往復での利用に加え片道での利用を可能とした。利用者数はおおむね19,000人前後で推移した（図表3-3）。

また、京都丹後鉄道沿線の駅名を利用者から見てわかりやすい、イメージしやすい名称に変更した（図表3-4）。これは2015年4月1日に上下分離が実施されたときに併せ、変更された。以上7駅の駅名が変更された。駅前にランドマークの名前を入れることにより最寄り駅ということが明確化されている。また、福知山市民病院口駅は市民が利用しやすいように駅名を変更した。京都丹後鉄道沿線の多くの駅には、比較的大きめな駐車場が隣接していた。これは、駅前ロータリーよりも広い大きさであり、無料である（写真3-13、写真3-14、写真3-15）。現地調査時（平日の夜）には、高校生の帰りを待っていると思われる保護者の車が多く待機していた²³。地方交通に特徴的なパークアンドライドが、地域住民に定着していることがうかがえた。

京都丹後鉄道は、地域住民と密着して沿線をより良くするために様々な活動をしている。ここでは、①貨客混載事業、②廃油回収、③たんてつこども新聞の発行、について取り上げる。貨客混載事業は、沿線にある道の駅と契約し、沿線で生産された販売物を鉄道で運ぶという農業振興と地域活性化を目的とした取り組みである。生産者・道の駅・京都丹後鉄道のすべてにメリットのある取り組みを目指し、2017年より開始した。貨客混載による輸送について、京都丹後鉄道で

は久美浜駅を基点として貨客混載を実施している。貨客混載する前は事業者が各々で輸送していた非効率であった。全国初の試みであり、テレビ、新聞社、鉄道専門誌など約20社のメディアが、「ローカル鉄道の救世主」として取り上げた。廃油回収は、サラダ油（以下、廃油）を福祉事業所に提供しバイオ燃料として再利用する。廃油を提供し得られた収益を活用し、駅や沿線の花の維持管理のために利用している。これは、有人の11駅に回収BOX設置し、沿線住民が廃油をペットボトルに入れて持参したものを回収するものであり、2017年より取り組まれている。たんとつこども新聞は、京都丹後鉄道沿線地域の小学生を対象に、京都丹後鉄道の車両や仕事内容、魅力を紹介した内容の情報誌を定期的に発行している。

沿線自治体の中でも京丹後市では、京丹後市では、公共交通施策の方針として、以下のような「かきくけこ」を掲げている。これは、「か：観光・環境保全・過疎対策」、「き：協働体制の確立・客観的評価主義の確立（運行収支のみで、その良し悪しを判断しない）」、「く：車社会からの脱却」、「け：経済基盤整備・健康増進対策」、「こ：高齢者福祉・子育て支援・交通安全対策・交流人口の増加対策・国際化（外国人観光客の誘客）」、である。これは、鉄道、バスなどの地域交通の利用促進の観点から、沿線地域の魅力を高め観光振興の可能性を模索するものである。

図表3-3 高齢者片道200円レール事業年間利用者数推移

年度	京丹後市	宮津市	伊根町	与謝野町	合 計
2011年	2,784				2,784
2012年	8,754				8,754
2013年	18,457	16,841	297	3,665	39,260
2014年	20,484	19,924	246	3,941	44,595
2015年	19,633	20,580	274	3,962	44,449
2016年	18,884	21,209	252	3,858	44,203
2017年	19,401	20,118	285	4,122	43,926
2018年	18,207	19,523	295	4,142	42,167
2019年	18,660	20,914	281	4,069	43,924
2020年	10,286	13,709	161	2,073	26,229

図表3-4 駅名変更の比較

変更前	変更後
野田川駅	与謝野駅
丹後大宮駅	京丹後大宮駅
木津温泉駅	夕日ヶ浦木津温泉駅
丹後神野駅	小天橋駅
甲山駅	かぶと山駅
厚中間屋駅	福知山市民病院口駅
但馬三江駅	コウノトリの郷駅



写真3-13 京丹後大宮駅の駅前
2022年1月15日撮影：市川裕大



写真3-14 久美浜駅の駅前
2022年1月15日撮影：市川裕大



写真3-15 夕日ヶ浦木津温泉駅の駅前
2022年1月15日撮影：市川裕大

3.3. 京都丹後鉄道を利用した現地調査

本プロジェクトの参加学生が、京都丹後鉄道を利用し沿線の観光地を巡った。その時に、結節点となる各駅から、どのような移動であったのか、目的地となる場所への回遊機会、周辺施設での商品・サービスの消費機会などに着目し、まとめたものである。

3.3.1. 久美浜町と夕日ヶ浦温泉の観光地アクセス（市川裕大）

公共交通を利用して久美浜エリアと夕日ヶ浦エリアを徒歩で散策した。久美浜エリアは駅舎及び街並みも木造建築で風情がある。徒歩約15分で久美浜のメインの街並みであるところに行くことができ、そして海辺に位置している久美浜公園にも行くことができる。街並みには豪商稲葉本店、綿徳商店などの商店がある。久美浜公園はかぶと山と久美浜湾のビューポイントである（写真3-16）。

久美浜駅からメインのスポットへは徒歩約15分、約1kmという立地にあるため徒歩によるアクセスは不便であった。また、タクシーは1台駅前にて待機していたが、路線バスは便数が限られており公共交通によるアクセス手段は限られていると感じた。しかし、駅構内にある久美浜町観光総合案内所が運営しているレンタサイクル（写真3-17）を利用すると効率よく巡ることができる。現地調査を行った日が冬場の土曜日午前中という時間帯であるためか観光客とみられる人たちは片手で数えられる人数であった。

次に夕日ヶ浦エリアについて、夕日ヶ浦木津温泉駅から夕日ヶ浦の温泉街へは徒歩約20分で距離に換算すると約2kmある。この間は、温泉街の宿泊施設を利用する人は迎車などの対応があるものの、事前に配車の予約をしないと徒歩でアクセスすることになる。車を利用して行くと約5分で温泉街に到着するが、徒歩で行く場合は国道沿いを歩くため景色に新鮮味を感じることが出来ず楽しみがない。そのため、鉄道だけではなくバスの整備も必要であろう（写真3-18）。



写真3-16 久美浜町の街並み
撮影日2022年2月12日：市川裕大



写真3-17 久美浜駅前に設置されている
レンタサイクル
撮影日2022年2月12日：市川裕大



写真3-18 夕日ヶ浦温泉までの道なり
2022年2月12日撮影：市川裕大

3.3.2. 天橋立の概略と旅行商品（米本有佑）

天橋立は京都丹後鉄道天橋立駅から約徒歩5分とアクセスが良く、見どころも多い観光地である。駅側から進んでいくと最初に廻旋橋と呼ばれる橋が見られ（写真3-19）、これは船を通すために橋が回り通れるようになる。見られる時間として大型船通行時（不定期）、観光船通行時（毎朝9時55分頃）、日曜日は11時~15時の間に1時間に1回と頻度は多くないが珍しい橋なので時間が合えばぜひ見ておきたい。天橋立は日本三景の一つで幅は約20m~170m・全長3.6kmの砂州に約5000本もの松が生い茂る珍しい地形で、何千年もの歳月をかけて自然が作り出した神秘の造形である。天橋立内には四季折々楽しめるようにその時期に咲く植物や野鳥が見られる看板が立てていたり（写真3-20）、松が数多くある中名前の付いている松があったりとただ歩くだけでなく所々に見どころも多く楽しめる。天橋立は歩いて渡るだけでなく自転車に乗って渡れることもでき徒歩なら約50分かかるところ約20分で渡ることができる。天橋立の近くにある天橋立観光船の天橋立棧橋と一の宮棧橋でレンタサイクルを借りることができ、自転車を使うことで周辺地域も気軽に観光することができる。天橋立は駅からのアクセスも良く、観光スポットも多くあるので行った際は歩いてゆっくり過ごしてみるのもいいかもしれない。

インタビューでは、「京丹後周辺は観光スポットが多く団体客におすすめ」とであると話していた。現地では、駐車場に大型の観光バスが止まっていたり、写真のように細かい詳細は分からないが次の目的地に向かうのに観光バスを使って移動を行っていた。こういった観光バスで来た場合、地元の路線バスを利用して回るという手段がなくなってしまう。ツアーの中に自由時間を確保している時間が多くあれば使う機会もあるかもしれないが、この地域を走っている丹海バスの天橋立駅の時刻表を見ると時間帯にもよるが概ね1時間に約1本ペースで来るので気軽に利用して回るということは難しい。

「丹後半島 旅行」で検索をかけてみてサイトで地域交通の利用がどれだけおすすめされているか調べた。そのうち、近畿日本ツーリストで販売されているツアーを見てみると旅程の中に

「終日自由行動」があった。その中には様々な観光地へのアクセスに路線バスで何分や何時間と掲載されているがバスのお得なチケットの詳細は書かれていなかった²⁴。また、京都DMOのホームページを見てみても、傘松公園を例に見るとアクセスに路線バスの事は書かれているが料金やお得な切符などの詳しい詳細は書かれていなかった。



写真3-19 廻旋橋
2022年1月15日撮影：米本有佑



写真3-20 植物・野鳥の看板
2022年1月15日撮影：米本有佑

以上の事から地域の公共交通サービスについてもっと情報発信が大事であると考えます。実際にガイドブックなどをインタビューした際に頂いたが、インターネットが普及している今ネットで検索して見つからないようであれば情報を見つけることは困難である。そのため、情報を拡散していくことが大事であると考えます。

3.3.3. 天橋立観光船（三木康平）

天橋立観光船は主に、松原で繋がれた天橋立の岸同士の連絡のために運航されている（写真3-21）。船内アナウンスでは、天橋立の特徴的な地形が形成された仕組みや天橋立の歴史について簡単に説明してくれる。また、観光船が出港すると船と並走するようにカモメやトビが飛び立つ。それらに船内で販売されている餌をあげることも可能だ。笠松公園のケーブルカー、リフトとセットになったチケットが発売されており、天橋立観光の一商品としてまとめられていることが伺える。また、観光船と同じ航路にはモーターボートも運行している。先述した遊覧船と比べて、こちらは目線が水面から近く、かなりスピードを出すため、スリル満点である。



写真3-21 天橋立観光船
2022年1月15日撮影：三木康平

3.3.4. 天橋立ビューランド（吉川昌志）

天橋立ビューランドは、宮津市の文珠山山上にあり、天橋立を南側から一望できる展望台である。展望台から「股のぞき」で眺められる天橋立は、天に舞い昇る龍のように見えることから「飛龍観」と呼ばれる（写真3-22）。天橋立を北側から望むことが出来る笠松公園の展望台と並ぶ、天橋立の人気観光地である。さらなる特徴として、天橋立を眺めながら食事が出来る展望レストランや観覧車、ゴーカーなどの子供向けのアトラクションもあり、お年寄りから幼い子供まで幅広い年代が楽しめる遊園地のような施設である。

アクセスの良さも人気の理由として挙げられ、天橋立駅からは約400メートルの距離にあり、徒歩5分ほどである。展望台へ登る方法としてはリフトかモノレールの2つの選択肢があり、移動時間においても雄大な天橋立の絶景を存分に楽しむことが出来る（写真3-23）。調査当日は土曜日ということもあり、家族連れや若者の観光客で賑わっていた。園内のアトラクションは停止しており、利用できる状態ではなかった。「股のぞき」よりも高い位置で景色を楽しむ姿「飛龍観回廊」では、訪れた人達が記念写真を撮影したり、ゆっくり歩いたりしながら景色を楽しむ姿が見られた。



写真3-22 展望台から望む天橋立
2022年1月15日撮影：吉川昌志



写真3-23 展望台へのリフト
2022年1月15日撮影：吉川昌志

3.3.5. 傘松公園（藤原文訓）

傘松公園には、天橋立より遊覧船を利用し傘松公園最寄りの船着き場に行った。遊覧船の利用時に船の上に行くと、心地よい風と共に、たくさんのカモメが飛んでいた。傘松公園最寄りの船着き場からケーブルカーの最寄り駅まで徒歩で移動した。途中、元伊勢籠神社の境内を通り抜けてケーブルカーの乗り場に行った。ケーブルカー乗り場は、たくさんの観光客がケーブルカーを待っていた。混雑はしていたが数分で傘松公園に到着した。

傘松公園へはリフトで行けるものの、点検のため稼働はしていなかった。

現地はとても広く天橋立ビューランドのように股のぞきができるところやカップルがツーショットできる場所があり、また違った眺めが堪能できた（写真3-24）。天橋立ビューランドより少しこじんまりしているのかなと感じた。観光客が食事できるレストハウスも整備されており、

レストハウスでは、軽食やスイーツなどがメニューに合った。ちなみに、私が注文したのはぶり井で一日数量限定の商品だった（写真3-25）。レストハウスから眺める景色が晴天で良好だったことから私の気分が高揚した。

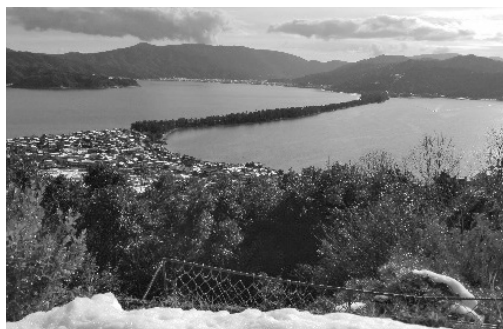


写真3-24 傘松公園
2022年1月15日撮影：藤原文訓



写真3-25 ぶり井
2022年1月15日撮影：藤原文訓

3.3.6. 伊根の公共交通（先田悠希）

宮津・天橋立から伊根へは、丹後海陸交通のバスが、一日に、12本（土日祝日など）～16本（平日）運行されている。観光客の交通利便性は、一定程度確保されているといえる。

しかし、路線や時刻を観光客に伝える方法には課題が残る。観光客に公共交通を利用して観光地を訪れてもらう場合、観光地までどのような路線を利用し、発車時刻は何時であるのかといった情報伝達する仕組みが求められる伝えることが必要と考える。丹後海陸交通のウェブサイトにある路線図²⁵には、運行されている全路線系統が示されており、時刻表にはすべての停留所の発車時刻が示されている。

観光客に向けては、観光客が利用すると考えられる路線や停留所に絞って示すなど、より分かりやすく路線や発車時刻について伝えることが必要であると考えます。



写真3-26 伊根湾めぐり遊覧船
2022年1月15日撮影：先田悠希

丹後海陸交通は、伊根の舟屋などを見学するための遊覧船「伊根湾めぐり遊覧船」の運航も行っている（写真3-26）。9時から16時まで、毎時00分・30分に出航している²⁶。観光客にとってわかりやすい出航時刻であるといえる。最寄りのバス停は、「伊根湾めぐり・日出」となっており、遊覧船を利用する場合はこのバス停で降りるよう、自動放送でアナウンスがあった。バスを降りて10分程度で遊覧船が出航することも多く、観光客にとって比較利用しやすいダイヤが実現されていると考える（図表3-5）。

また、伊根町においては、レンタサイクル（コミュニティサイクル）が整備されている。町内

5カ所のサイクルステーションで自由に自転車の貸し出しと返却ができる（写真3-27、写真3-28）。訪れた際には、観光客に利用されている様子は見られず、多くがサイクルステーションに駐輪されていた。

図表3-5 バスと遊覧船の時刻表

時／分	伊根湾めぐり・日出 (バス停)	伊根湾めぐり遊覧船
8	05 23 47	
9	50	00 30
10	50	00 30
11	53	00 30
12	35	00 30
13	43	00 30
14	35	00 30
15	42	00 30
16	55	00
17	55	
18	25	
19	25	
20	25	
21	5	

※丹海交通株式会社HPを基に筆者作成



写真3-27 レンタサイクル①
2022年1月15日撮影：先田悠希



写真3-28 レンタサイクル②
2022年1月15日撮影：先田悠希

3.3.7. 由良川橋梁（三木 康平 吉川 昌志 藤原 文訓）

由良川橋梁は、京都丹後鉄道の絶景スポットとして、鉄道ファンをはじめとした多くの観光客に人気のスポットである。京都丹後鉄道宮舞線の丹後由良駅付近にあり、由良川の河口に掛かる長さ約550メートル、水面から約3メートルの単線の橋梁である（写真3-29）。大正13年に完成した赤さび色の鉄橋で、車が普及していなかった以前は、徒歩で渡れる重要な生活路でもあった。

水面からの高さがかなり低いのが特徴であり、車内から車窓を眺めると、水面を走っているかのように見える。奥に進むとすぐに若狭湾が広がっており、海の上を列車が走っているようにみえる。河原から橋を渡る姿は京都丹後鉄道のPRに使われており、京都丹後鉄道を代表する風景といえよう。丹後由良駅の駅名版は由良川橋梁を渡る車両をローアングルから描いたものであり、この景色＝丹後由良駅であるということを示そうとしている（写真3-30）。これらの試みの狙いとしては、人気のキャラクターとの関連付けによって若い世代の興味を集めること、沿線の写真はここが京都丹後鉄道を代表する撮影スポットであり、ここに写真を撮りに来た人に沿線の撮影スポットを更に知ってもらうこと、などいずれも地域外のリピーターを増やすための方策と思われる。また、駅の中はカフェになっているのもまた特徴である。カフェがついている駅は他にもあり、沿線住民や旅行者の憩いの場となっている。



写真3-29 由良川橋梁を渡る京都丹後鉄道の普通列車
2022年1月15日撮影：吉川昌志



写真3-30 丹後由良駅の駅名版
2022年1月15日撮影：三木康平

4. まとめ

本論文は、地方都市の公共交通サービスの中でも鉄道に着目し、利用促進に向けた取り組みについて検討した。

観光振興は、国籍・地域、年齢、身体状況など状況が異なる多様な観光客を受け入れていくことでもある。地域の中に観光客の多様性を受け入れていく基盤づくりは、彼らと同じ状況にある地域住民にとっても有効な方策となる。移動は、観光と地域住民の日常生活に不可欠な行動である。多くの人々に移動を提供する公共交通サービスの整備は、人々の活動に欠かすことができない。すなわち、多様なニーズを持つ人々に適う交通サービスの提供は、観光客と地域住民の双方の生活満足度を高めていくことにもなる。本論文では、公共交通の中でも鉄道に着目した。

非大都市圏における地方鉄道は、沿線人口の減少やモータリゼーションが進展したことによる利用者減少、利用者減少により公共交通サービスの減便、を繰り返すといった悪循環に陥ることが多い。鉄道を含めた公共交通は、高校生や高齢者など車を利用しない交通弱者を支える貴重な

地域公共財として維持されている。しかし、公共交通サービスを維持するには、補助金による支援に加え、利用を促す仕組み・取り組みが重要である。こうしたことは、交通サービスを提供する事業者のみで実現できるのではなく、運行地域の様々な関係者との連携を図ることが肝要となる。その際、地域住民だけではなく、観光客の利用促進を図るために観光振興も有効な方策であろう。また、厳しい経営環境の中にある鉄道事業者が、自助努力手段として観光を取り組むことは、公共交通の基盤となる機能を発揮することにもなる。地域との連携を図り地域文化を活かした文化的情報発信は、観光客と地域住民の交流という地域固有の価値でもある。こうした交流は、経済的側面だけでは達成できない、地域社会を活性化させる役割も持つ。

本論文では、京都丹後鉄道における鉄道利用促進に向けた取り組みについて検討した。京都丹後鉄道では、①運転間隔や乗り換えの接続など運行ダイヤの利便性、②水戸岡鋭治氏の監修による楽しさと快適さを併せ持つ鉄道車両の導入、③企画切符の販売、などから利用促進を図っていた。また、京都丹後鉄道沿線の一部駅では、喫茶店の整備や待合スペースやトイレの改修などを実施し、快適な利用環境を整備しつつ、地域の賑わいづくりを創出しようとしていた。このような取り組みは、観光客と地域住民の双方における利便性を相乗的に高めていくものである。最後に、鉄道を含めた公共交通サービスは、駅・バス停などの結節点から徒歩による回遊機会を創出する。これは、周辺施設での商品・サービスの消費機会や観光地としての魅力を伝える機会となる。つまり、鉄道利用促進の取り組みは、乗客獲得とあわせて、沿線地域の関連事業者への波及効果を創造する観光振興を展開することができるのである。

- James M.Buchanan (1968) THE DEMAND AND SUPPLY OF PUBLIC GOODS Rand McNally& Company ジェームズ・M.ブキャナン (1974) 山之内光躬・日向寺純雄翻『公共財の理論—公共財の需要と供給』文真堂
- 井原薫 (2021)「道は開ける京都丹後鉄道の人間力」pp.50-57『鉄道ジャーナル 8月号』(658) 鉄道ジャーナル社
- 佐藤信之 (2013)『鉄道会社の経営ローカル線からエキナカまで』中公新書
- 篠崎彰彦 (2015)「情報化とグローバル化の大奔流を地方創生にどう活かすかネットと結びついたインバウンド消費とふるさと農政の取り組み事例」pp.106-131 一般社団法人土地総合研究所編 (2015)『明日の地方創生を考える』東洋経済新報社
- 松原悟朗 (2010)「観光地を歩行者の空間にする」pp.29-114 秋山哲男・清水政司・伊澤岬・江守央・松原悟朗『観光のユニバーサルデザイン—歴史都市と世界遺産のバリアフリー』学芸出版社
- 城福健陽 (2021)「地域交通政策を巡る状況」pp.3-22 宿利正史・長谷知治編 (2021)『地域公共交通政策論』東京大学出版会
- 谷口知司 (2010)「観光と観光ビジネス」pp.1-20 谷口知司編著 (2010)『観光ビジネス論』ミネルヴァ書房
- 鳥塚亮 (2011)『いすみ鉄道公募社長危機を乗り越える夢と戦略』講談社
- 田中輝美 (2016)『ローカル鉄道という希望:新しい地域再生、はじまる』河出書房新社
- 楓森博「鉄道会社と観光ビジネス」pp.43-60 谷口知司編著 (2010)『観光ビジネス論』ミネルヴァ書房
- 古平浩 (2014)『ローカルガバナンスと社会的企業新たな地方鉄道経営』追手門学院大学出版会
- 堀内重人 (2013)『チャレンジする地方鉄道乗って見て聞いた「地域の足」はこう守る』交通新社新書

-
- 1 篠崎 (2015) p.106
 - 2 「観光立国推進基本法」観光庁HP
https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/viewContents?lawId=418AC1000000117_20150801_0000000000000000
2020年9月9日アクセス
 - 3 首相官邸HP 観光立国懇談会報告書－住んでよし、訪れてよしの国づくり－
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kanko/kettei/030424/houkoku.html>
2021年1月30日アクセス
 - 4 糸賀 (1968) p.67
 - 5 松原 (2010) p.47
 - 6 城福 (2021) p.3
 - 7 和田 (1999) p.61
 - 8 N・グレゴリーマンキュー (2000) p.247
 - 9 J ジェームズ・M・ブキャナン (1974) p.1
 - 10 和田 (2001) p.38
 - 11 古平 (2014) p.12
2020年1月29日アクセス
 - 12 森本 (2012) p.64
 - 13 鳥塚 (2011) p.114
 - 14 佐藤 (2013) p.177
 - 15 佐藤 (2013) p.177
 - 16 城福 (2021) p.6
 - 17 谷口 (2010) p.15
 - 18 堀内 (2013) p.5
 - 19 田中 (2016) p.118
 - 20 田中 (2016) p.122
 - 21 井原 (2021) p.51
 - 22 京都丹後鉄道HP プレスリリース
「京都丹後鉄道 日本初、鉄道でVisaのタッチ決済を導入 ～タッチするだけで乗車可能！運賃支払いがますます便利に～」
willer.co.jp/news/press/2020/1125_4269
 - 23 2022年1月14日に旅館に行くために京丹後大宮駅を下車した際、
 - 24 近畿日本ツーリストHP
https://tour.club-t.com/tour/detail?p_course_no=1356734&p_course_no2=28666&p_from=800000&p_baitai=902&p_baitai_web=XX001&ToCd=TL&p=340917&waad=SEzD9Rym&knt_source=alliance&knt_medium=alliance&knt_campaign=00_alliance_alliance_10004&knt_content=10004&_ga=2.206047834.87202853.1642555136-1048741749.1642555136&_ebx=exl1wlkmm.1635944380.7jncn3y
閲覧日 2022年1月19日
 - 25 丹海バスHP
<https://www.tankai.jp/wp-content/uploads/2021/09/2021.10.1-rosenzu.pdf>
閲覧日 2022年1月31日

26 丹海バスHP

https://www.tankai.jp/wp-content/uploads/2021/08/2021.10.1-ine.kamanyu.kyogamisaki_timetable.pdf

閲覧日 2022年1月31日