

地 域 再 生 計 画

1 地域再生計画の名称

新しい時代のまちづくりに向けた持続可能な公共交通ネットワーク

2 地域再生計画の作成主体の名称

舞鶴市

3 地域再生計画の区域

舞鶴市の全域

4 地域再生計画の目標

4-1 地域の概要

舞鶴市は、総面積が 342.10 km²、人口は 86,176 人（平成 27 年 4 月 1 日現在）で、本州日本海側のほぼ中央部、日本海が最も湾入した京都府北東部に位置し、自然の地形に恵まれた天然の良港を有し、古来より海と港を核として歩んできた。

16 世紀後半細川氏の築城以来、城下町・商工都市として発展した舞鶴市（現在の西舞鶴地区）と明治 34 年海軍鎮守府の設置により軍港都市として発展した東舞鶴市が昭和 18 年に合併し、東舞鶴と西舞鶴の 2 つの市街地を持つ複眼都市として、現在の舞鶴市が誕生した。（昭和 32 年に加佐町を併合）

現在は関西経済圏から最も近い日本海側の港湾都市であり、平成 23 年には、京都舞鶴港が日本海側拠点港に選定され、高速道路と港湾施設とのアクセス向上や、ふ頭施設の整備促進による京都舞鶴港のさらなる機能向上に取り組むことで、舞鶴市総合計画（平成 23 年度～平成 30 年度）において掲げる都市像「東アジアに躍動する国際港湾・交流都市」の実現を目指している。

4-2 地域の現状

（市街地等）

本市は前述の東西に位置する 2 つの中心市街地と、岡田地区や八雲地区、東大浦地区、西大浦地区、四所地区など、山間部等の周辺地域で構成されている。

中心市街地には、行政機関や 4 つの公的病院、高等学校、高等教育機関等、商業施設など、本市の市民生活に必要な機能の大多数が所在しているが、空き店舗が増加（空き店舗率：東地区 14.9%、西地区 13.9%（平成 13 年）が東地区 33.9%、西地区 30.2%（平成 26 年）に増加）するなど、中心市街地の空白化が懸念されている。

このような中、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくため、平成 27 年度から立地適正化計画等の策定に着手するなど、コンパクトシティ形成や中心市街地の回遊性の向上を実現するとともに、中心市街地

と周辺地域間等のネットワーク化により周辺地域の住民の中心市街地への外出を促し、中心市街地の賑わいを創出するための公共交通の維持確保を図る取組を始めたところである。

(人口)

本市の人口は昭和 22 年の国勢調査以降、昭和 34 年の 103, 137 人（推計人口）をピークに、平成 20 年の 90, 001 人（推計人口）まで 9 万人台を維持し推移（表 1）してきたが、平成 27 年 4 月 1 日現在、86, 176 人まで減少している。

平成 16 年までは、対前年増減比率±1. 0%以内と微増減の範囲での推移であったが、平成 16 年以降、人口の自然減に転じ、更に平成 17 年以降は、大学進学等に伴う転出よりも大学卒業後等の U ターンが少ないこと等に起因する社会減の拡大により、5 年間で約 3, 000 人が減少する状態が続いている。国立社会保障・人口問題研究所によると、平成 27 以降においても同様の減少が続き、平成 52 年には 66, 522 人になると推計されている（表 2）。

高齢化率は平成 22 年まで上昇を続けてきたが、平成 27 年（29. 8%）以降は微増傾向で移行する推計となっている（表 3）。また、地区別の高齢化率をみると、過疎の進む周辺地域の高齢化率が高い状況である。（図 1）

人口流出や高齢化の進行の結果、人口集中地区（D. I. D）の人口密度の低下（表 4）や、山間部など周辺地域における過疎化が生じている。（図 2）

表 1：総人口の推移・将来予測

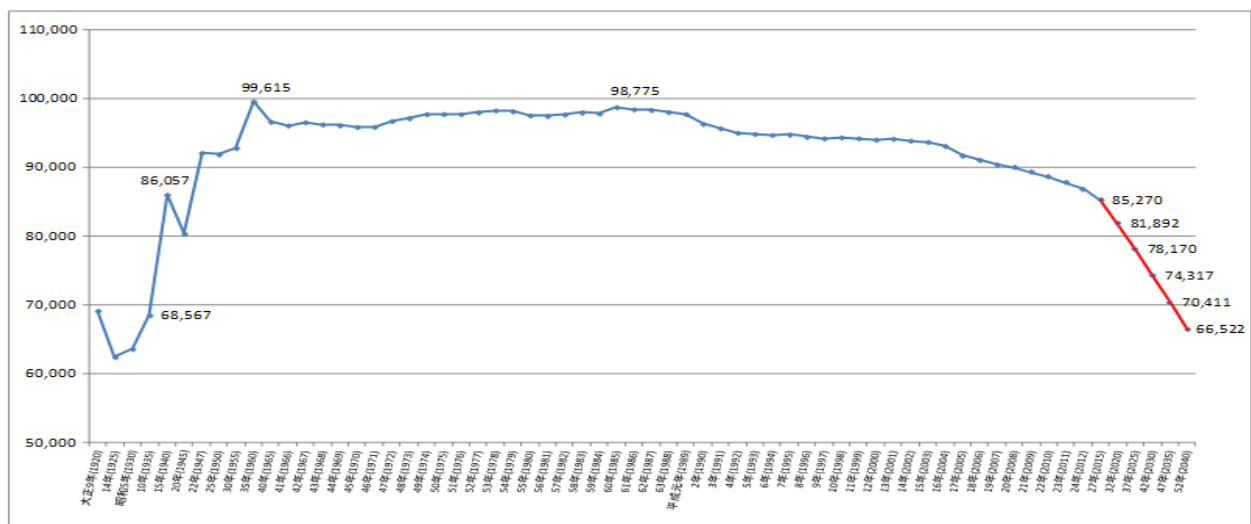


表2：平成17(2005)年→22(2010)年の年齢各歳階級別人口移動【総数】

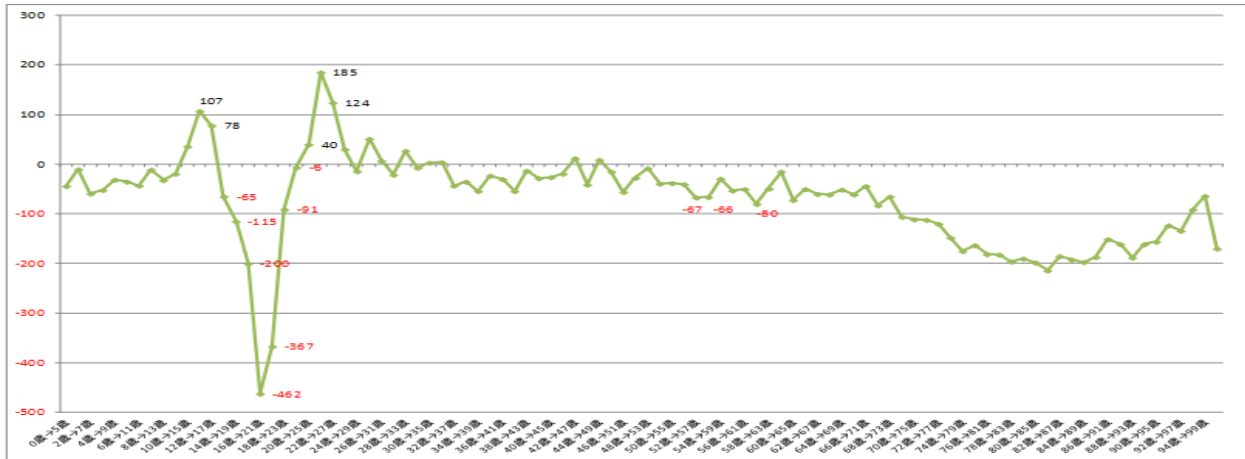


表3：高齢化率の推移・将来予測

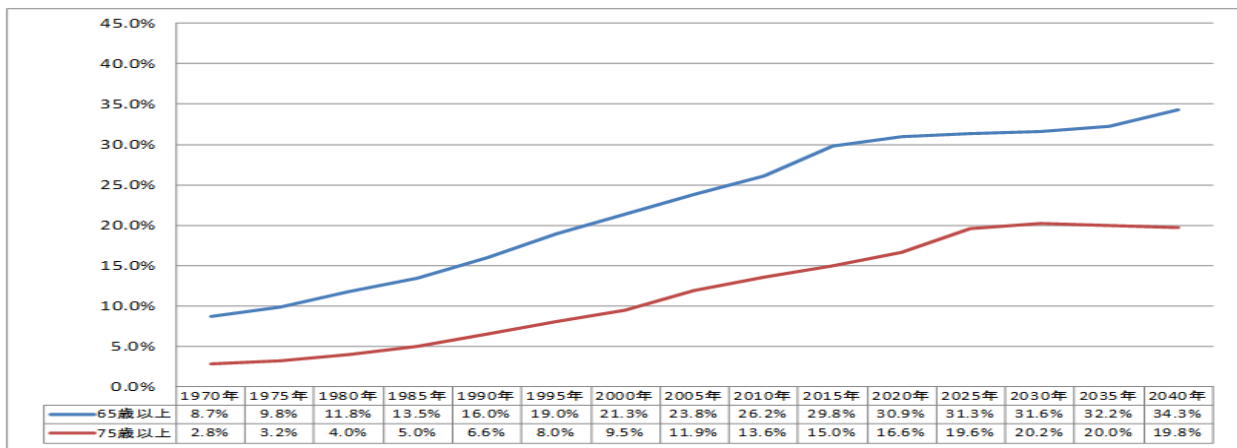


図1：地域別高齢化率状況図

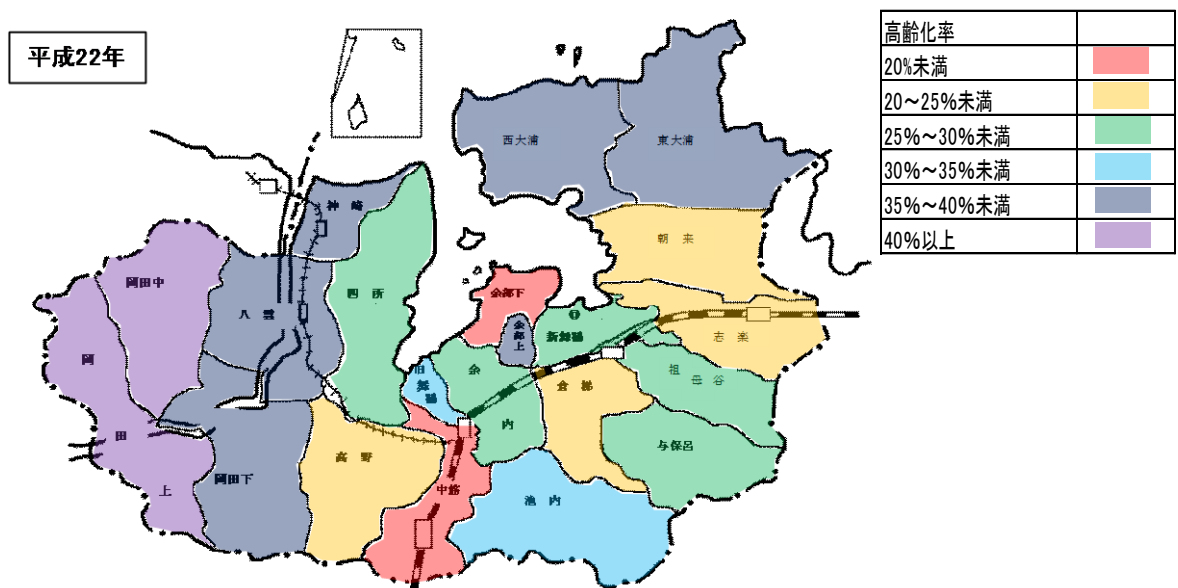


表4：人口集中地区（D. I. D）の状況

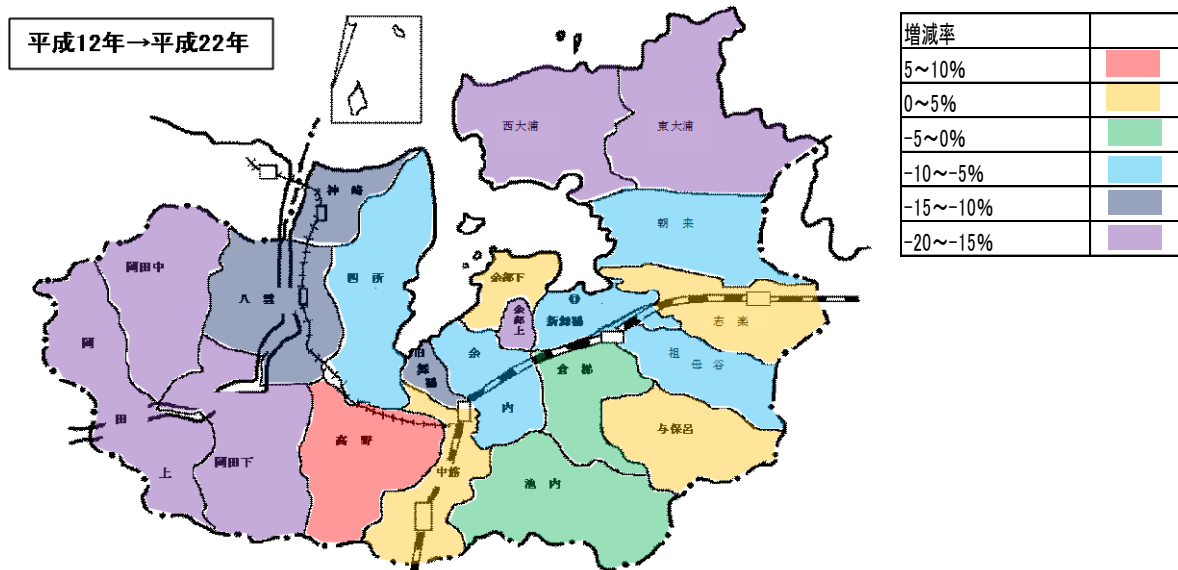
（各年10月1日現在）

年次	面積 (km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)	総数に占める割合(%)	
				面積	人口
2	17.0	68,809	4,048	5.0	71.4
7	17.2	66,986	3,906	5.0	70.7
12	17.35	66,578	3,837	5.1	70.8
17	17.24	63,901	3,707	5.0	69.7
22	17.41	62,461	3,590	5.1	70.4

(注) 「D. I. D」とは、統計上の地域単位で「人口集中地区」といい、設定の基準は、国勢調査調査区のうち人口密度の高い調査区（4,000人/km²以上）が市区町村内で互いに隣接して、人口5,000人以上の地域を構成する場合、この地域を「人口集中地区」とした。

資料 国勢調査

図2：地区別人口増減状況図【平成12(2000)年→平成22(2010)年】



(交通)

本市では自家用車の普及率が高く、高齢者も含めた成人の多くが、移動手段に自家用車を利用している（表5）。

生活交通は、人口減少に伴う利用者数の減少により、周辺地域の住民の足として運行されてきた舞鶴湾内定期航路「舞鶴汽船」が平成16年に破綻した。また、平成17年には、市内バス事業者である旧京都交通株が利用者の減少による経営悪化により破綻し、現京都交通株が経営を引き継いだ。周辺地域など、利用者の少ない路線は縮小された。各交通事業者は、公共交通の利用促進等に努めているが、利用拡大の底上げには至っておらず、人口減少を背景とする利用者の減少により、交通事業者は厳しい運営を強いられている。

定期航路やバス路線の廃止により生活の足を失った青井や西大浦等の周辺地域では、地域住民による自主運行バス協議会が設立され、地域住民自ら自主運行バスを運行し、生活の移動手段を確保しており、現在では、京都交通株の運営する幹線ルートと接続し、本市の公共交通ネットワークの形成に大きな役割を果たしている。

表5：自動車台数

(各年3月31日現在)

(単位=台)

年次	総数	乗用車		貨物			バス	用 途 特 殊 車	大 型 特 殊 自 動 車	軽 自 動 車 (1)	動 小 車 特 殊 自 (2)	二 輪 自 動 車 (3)	原 動 機 付 自 動 車 (4)
		普通	小型	普通	小型	けん被引							
24	70,142	11,773	16,560	1,629	2,161	245	216	871	399	28,711	1,215	978	5,384
25	70,007	11,724	16,206	1,609	2,094	254	207	867	419	29,248	1,203	1,001	5,175
26	69,878	11,857	15,561	1,627	2,041	224	210	869	450	29,802	1,174	1,023	5,040

(注) 非課税車を含む。

(1) 125ccを超え250cc以下の二輪、660cc以下の三輪及び四輪

(2) 農耕用等小型の特殊作業車

(3) 250ccを超える二輪

(4) 125cc以下の二輪、ミニカー

資料 府中丹広域振興局、市税務課

表6：バス運輸状況

その1 路線バス

年度	営業路線 (延長) (km)	停留所 (か所)	実在車両 (台)	延実動車両 (台)	走行距離 (km)	乗客数 (千人)	一日平均		
							運転車両 (台)	走行距離 (km)	乗客数 (人)
24	307.0	153	31	9,548	2,422,045.0	609	26.2	6635.7	1669.8
25	307.0	153	33	9,610	2,522,691.0	616	26.3	6911.5	1687.5
26	307.0	153	33	9,565	2,558,549.8	615	26.2	7009.7	1685.4

資料 京都交通(株)舞鶴営業所

その2 自主運行バス

年度	営業路線 (km)	停留所 (か所)	実在車両 (台)	延実動車両 (台)	走行距離 (km)	乗客数 (千人)	一日平均		
							運転車両 (台)	走行距離 (km)	乗客数 (人)
24	273.9	116	8	2,001	177,989	65	5.5	487.6	178.1
25	273.9	116	8	2,059	187,447	64	5.6	513.6	175.3
26	273.9	116	8	2,034	192,367	60	5.6	527.0	164.4

(注) 自主運行バスとは、道路運送法第78条（有償運送）第三項の許可を受け、地域住民が主体となって運行するバスをいう。

4-3 地域の課題

本市の公共交通のうち中心市街地と周辺地域をつなぐ公共交通は、前述のとおり、地元住民による自主運行バス協議会が運行する自主運行バスが中心を担っている。山間部の豪雪地域での運行に対応するために四輪駆動車が必要になるなど、バスの購入費が高額となり、自主運行バス協議会が単独で購入することは不可能であるが、バスを整備できなくなった場合には、周辺地域の住民の移動手段を確保できなくなる事となる。

中心市街地における公共交通については、幹線ルートとして京都交通(株)が中心市街地を中心に公的病院等間を周遊するバスを運行しているが、前述のとおり厳しい運営を強いられている。その一方で、高齢者等の利用が中心となる公的病院前等のバス停について、早急にバスシェルターを整備し、降雪のある冬季や日差しの強い夏期等においても利用しやすい環境を整えるよう住民からも要望されているが、バスシェルターの整備は進まず、ニーズに応えた利用しやすい環境整備の妨げとなっている。各交

通事業者においても、公共交通の利用促進等に努めているが、利用者が減少し続けた場合には、中心市街地における公共交通が更に縮小する恐れがある。

中心市街地と周辺地域をつなぐ公共交通、中心市街地における公共交通は、周辺地域にとって、子どもの通学や高齢者等の通院や買い物など、生活に欠かせない足であるとともに、中心市街地にとっては、賑わいや消費を維持するために必要な周辺地域からの集客を維持するものであり、これらの公共交通が維持できなくなると、周辺地域と中心市街地双方の衰退を招くものである。

4-4 地域再生の目標

少子高齢化に対応する新しい時代のまちづくりとして、医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業などの中心市街地における生活や企業活動を支える機能の維持を目的とするコンパクトシティ形成を実現するとともに、中心市街地と周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを維持確保することで、都市部と村部が持続するまちを形成する。

【数値目標】

公共交通利用者数の拡大：1,936千人（H27）→1,960千人（H31年度）

高齢者外出支援事業乗車票による公共交通利用者数：

10,000人（H27見込み）→10,000人（H31年度）

中心市街地に住む人の割合：14.26%（H26年度）→15.00%（H31年度）

中心市街地における空き店舗率：

東地区 33.9%（H27年度）→東地区 33.9%（H31年度）

西地区 30.2%（H27年度）→西地区 30.2%（H31年度）

青井校区バス区域人口の維持：385人（H27年度）→385人（H31年度）

青井校区バス利用者数：7,079人（H27年度）→7,079人（H31年度）

5 地域再生を図るために行う事業

5-1 全体の概要

人口減少社会に対応する新しい時代のまちづくりに向け、現在策定中の立地適正化計画に基づき進めるコンパクトシティの取組と連携して、社会的インフラである公共交通の維持確保を図るため、舞鶴市公共交通ネットワーク会議を主体とする全市的な利用促進に取り組む。また、中心市街地と周辺地域を結ぶ自主運行バスの老朽化している車両の更新や公的病院前のバス待ち環境の改善を図り、公共交通の安全の確保と利便性の向上を行う。加えて、高齢者の移動しやすい環境を整備するため、高齢者外出支援事業等を実施する。

5-2 特定政策課題に関する事業

該当なし

5-3 法第5章の特別の措置を適用して行う事業

該当なし

5-4 その他の事業

5-4-1 地域再生基本方針に基づく支援措置

地域再生戦略交付金（内閣府）：【B2003】

① 独自の取組として実施する事業（地域再生戦略交付金を活用して行う事業）

イ 自主運行バス購入補助事業

事業概要：

定期航路が廃止となり、バス路線もない青井校区地域において、中心市街地への通勤・通学や通院、買い物のための移動手段、広域交通へのアクセス交通を確保するため、地域住民（協議会）自らが事業主体となり、運行する「自主運行バス」について、バス車両の購入に係る費用を支援する。

実施主体：青井校区協議会

事業期間：平成27年度

② 独自の取組と密接に関連して実施する事業

イ 舞鶴市高齢者外出支援事業

事業概要：

高齢化が進展する中、高齢者の移動しやすい環境を整備し、市内の公共交通機関の利用促進並びに健康の増進及び社会参加の促進を図るため、高齢者（75歳以上）を対象に、公共交通機関（京都丹後鉄道、自主運行バスを含む路線バス、タクシー）の運賃負担を軽減するための乗車票を交付する。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金（内閣府）

事業期間：平成27年度～

ロ 舞鶴西地区都市再生整備計画

事業概要：

安土桃山時代に築かれた田辺城の城址や城下町の町並みが残る西地区市街地について、田辺城址を拠点とした城下町文化を活用した中心市街地の活性化を図るため、公園整備や道の拡幅、歩道の整備、歴史的・伝統的なデザインを取り入れた修景等による道路空間の高質化など、周辺整備とまちなかの回遊性を促す整備を実施し、快適で安心して住むことができる居住区間や歴史文化を生かした魅力あるまちづくりを推進する。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：都市再生整備計画事業（国土交通省）

事業期間：平成26年度～平成30年度

ハ 舞鶴市民病院建設事業

事業概要：

舞鶴市域には、公的4病院が並存し急性期の病床数が過剰であることから、市域全体の病床削減を図るとともに、東西の医療バランスに留意しつつ、医療機能の「選択と集中」、「分担と連携」による舞鶴市地域医療の再生という基本的な考え方にに基づき、医療機関等の連携体制の構築に必要な舞鶴市民病院の移転等を実施。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：地域医療再生交付金（厚生労働省）

事業期間：平成23年度～平成25年度

ニ 西運動公園整備事業

事業概要：

西運動広場について、人工芝の多目的グラウンドや芝生公園の新設など、スポーツ施設を中心に整備を行い、多様な世代が快適にスポーツ等を楽しめる西市街地の「新たな都市公園」として整備する。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：地域居住機能再生推進事業（国土交通省）

事業期間：平成27年度～

① 独自の取組として実施する事業（地域再生戦略交付金を活用して行う事業）

ロ 公共交通利用環境改善事業

事業概要：

バス利用者の不便を解消し、市民、とりわけ周辺地域在住の高齢者等の移動手段として不可欠なバス路線の利用促進を図り、路線を維持するため、交通事業者が、バス利用者が雨や雪、日差し等に当たらず快適にバスを待てる環境を整備するために実施するバスシェルターの整備費用について支援を行う。

実施主体：京都交通株式会社

事業期間：平成27年度

② 独自の取組と密接に関連して実施する事業

イ 舞鶴市高齢者外出支援事業（再掲）

事業概要：

高齢化が進展する中、高齢者の移動しやすい環境を整備し、健康の増進及び社会参加の促進並びに市内の公共交通機関の利用促進を図るため、高齢者（75歳以上）を対象に、公共交通機関（京都丹後鉄道、自主運行バスを含む路線バス、タクシー）の運賃負担を軽減するための乗車票を交付する。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金（内閣府）

事業期間：平成 27 年度～

ロ 舞鶴西地区都市再生整備計画（再掲）

事業概要：

安土桃山時代に築かれた田辺城の城址や城下町の町並みが残る西地区市街地について、田辺城址を拠点とした城下町文化を活用した中心市街地の活性化を図るため、公園整備や歩道の整備、歴史的・伝統的なデザインを取り入れた修景等による道路空間の高質化など、その周辺整備とまちなかの回遊性を促す整備を実施し、快適で安心して住むことができる居住区間や歴史文化を生かした魅力あるまちづくりを推進をする。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：都市再生整備計画事業（国土交通省）

事業期間：平成 26 年度～平成 30 年度

ハ 舞鶴市民病院建設事業（再掲）

事業概要：

舞鶴市域には、公的 4 病院が並存し急性期の病床数が過剰であることから、市域全体の病床削減を図るとともに、東西の医療バランスに留意しつつ、医療機能の「選択と集中」、「分担と連携」による舞鶴市地域医療の再生という基本的な考え方にに基づき、医療機関等の連携体制の構築に必要な舞鶴市民病院の移転等を実施。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：地域医療再生交付金（厚生労働省）

事業期間：平成 23 年度～平成 25 年度

ニ 市民病院跡地整備事業

事業概要：

旧市民病院跡地について、平成 26 年度に策定した「市民病院跡地利用方針」に基づき、公共施設の集約化を図るとともに、民間活力の導入により「市民の健康増進と多様な交流・賑わいの拠点」整備を推進する。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：地域居住機能再生推進事業（国土交通省）

事業期間：平成 27 年度～

ホ 西運動公園整備事業（再掲）

事業概要：

西運動広場について、人工芝の多目的グラウンドや芝生公園の新設など、スポーツ施設を中心に整備を行い、多様な世代が快適にスポーツ等を楽しめる西市街地の「新たな都市公園」として整備する。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：社会資本整備総合交付金（国土交通省）

事業期間：平成 25 年度～平成 29 年度

へ 都市計画道路和泉通線整備事業（再掲）

事業概要：

東地区の市街地を縦断し、主要地方道小倉西舞鶴線と舞鶴共済病院等を結ぶ和泉通線について、幅員が狭小で歩道も未整備であり、歩行者等の安全が確保できていない。歩行者等の安全性を高めるとともに、中心市街地へのアクセシビリティを高め、民間施設の投資を促すとともに、都市機能の集約された利便性の高い効率的なまちづくりを推進するため、当該区間の整備を行う。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：社会資本整備総合交付金（国土交通省）

事業期間：平成 24 年度～平成 33 年度

ト 立地適正化計画の策定

事業概要：

新しい時代のまちづくり「舞鶴版・コンパクトシティ」を目指した都市の再構築を行い、住宅・医療・福祉・商業の機能をまちなかに誘導し、集中的・効率的な整備促進を図るため、立地適正化計画を策定する。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：集約都市形成支援事業費補助金（国土交通省）

事業期間：平成 27 年度～平成 28 年度

5-4-2 支援措置によらない独自の取組

イ 舞鶴市公共交通ネットワーク会議事業費補助

事業概要：

急激な人口減少や少子化、高齢化が進展する中、京都府北部地域連携都市圏の推進や地方創生の推進と連動し、将来にわたり活力ある地域を維持していくために必要な公共交通機関の活性化に資する全市的な利用促進策等（通勤・通学、通院・買い物、観光利用など）に取り組む活動団体「舞鶴市公共交通ネットワーク会議」（平成 27 年度設置）に必要な支援を行う。

実施主体：舞鶴市

事業期間：平成 27 年度～

ロ 北近畿タンゴ鉄道駅関連施設整備事業

事業概要：

建築から 20 年が経過し、老朽化している京都丹後鉄道の駅（施設所有：舞鶴市、土地所有：北近畿タンゴ鉄道株）について、必要な修繕を行い、乗客が快適に利用できるよう施設整備を実施し、利用促進を図る。

実施主体：舞鶴市

事業期間：平成 28 年度

ハ 北近畿タンゴ鉄道リニューアル整備事業費補助

事業概要

京都丹後鉄道の特急車両（車両保有：北近畿タンゴ鉄道株）は、JR線（山陰線、舞鶴線）に乗り入れて京都府北部地域と京都市の間を運行し、観光やビジネスに重要な役割を果たしているが、車両の老朽化が著しくなっている。

北近畿タンゴ鉄道株の実施する車両リニューアル整備事業（安全性・快適性の確保、観光戦略によるデザイン車両化）について、沿線自治体（2府県5市2町）が協調して支援し、京都丹後鉄道の安全性を高めるとともに、京都府北部地域の交流人口拡大を図る。

実施主体：舞鶴市

国の補助制度：地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金（内閣府）

事業期間：平成 26 年度～

6 計画期間

地域再生計画認定の日から平成 32 年 3 月 31 日

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

7-1 目標の達成状況に係る評価の手法

定量目標の達成状況を確認するため、舞鶴市公共交通ネットワーク会議において、年度単位で居住人口や自主運行バスの利用率、住民ニーズ等必要な調査を実施するとともに、目標の達成に必要な事業改善を行う。

7-2 目標の達成状況に係る評価の時期及び評価を行う内容

評価指標	関連事業	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度	H31 年度 (最終目標)
公共交通利用者数	・自主運行バス購入補助事業 ・公共交通利用環境改善事業 ・舞鶴市高齢者外出支援事業 ・舞鶴市公共交通	1,936 千人	1,942 千人	1,948 千人	1,954 千人	1,960 千人

	ネットワーク会議事業費補助 ・北近畿タンゴ鉄道駅関連施設整備事業 ・北近畿タンゴ鉄道リニューアル整備事業費補助					
高齢者外出支援事業乗車票による公共交通利用者数	・自主運行バス購入補助事業 ・公共交通利用環境改善事業 ・舞鶴市高齢者外出支援事業 ・舞鶴市公共交通ネットワーク会議事業費補助	10,000人	10,000人	10,000人	10,000人	10,000人
中心市街地※に住む人の割合	・立地適正化計画の策定 ・舞鶴西地区都市再生整備計画 ・都市計画道路和泉通線整備事業	14.26% (H26年度)	14.50%	14.74%	15.00%	15.00%
中心市街地における空き店舗率	・立地適正化計画の策定 ・舞鶴西地区都市再生整備計画 ・都市計画道路和泉通線整備事業	東地区 33.9% 西地区 30.2%	東地区 33.9% 西地区 30.2%	東地区 33.9% 西地区 30.2%	東地区 33.9% 西地区 30.2%	東地区 33.9% 西地区 30.2%
青井校区バス区域人口	・自主運行バス購入補助事業 ・公共交通利用環境改善事業 ・舞鶴市高齢者外出支援事業	385人	385人	385人	385人	385人
青井校区バス利用者数	・自主運行バス購入補助事業 ・公共交通利用環境改善事業 ・舞鶴市高齢者外出支援事業	7,079人	7,079人	7,079人	7,079人	7,079人

公共交通利用者数：自主運行バスを含む路線バス、JR、京都丹後鉄道、タクシーの乗車人員（交通事業者からの報告により算出）

高齢者外出支援事業乗車票による公共交通利用者数：高齢者外出支援事業乗車票の使用による自主運行バスを含む路線バス、JR、京都丹後鉄道、タクシーの乗車人員（交通事業者からの報告により算出）

中心市街地に住む人の割合：中心市街地活性化計画で定める範囲に居住する人口を全人口で除したもの（住民基本台帳により把握）

中心市街地における空き店舗率：（京都府調査により把握）

青井校区バス区域人口：青井バス校区区域（白杉、青井、吉田、大君）の人口（住民基本台帳により把握）

青井校区バス利用者数：（交通事業者からの報告により算出）

※7-1のとおり、毎年、必要な調査を実施し、状況を把握する。

7-3 目標の達成状況に係る公表の手法

本計画の達成状況と評価について、市ホームページ等で毎年度の公表を行う。

8 構造改革特別区域計画に関する事項

該当なし

9 中心市街地活性化基本計画に関する事項

該当なし

10 産業集積形成等基本計画に関する事項

該当なし