



SDGs未来都市
舞鶴市

舞鶴市 地域公共交通計画

～公共交通で実現する 心が通う便利で
豊かな田舎暮らしができるまち～



舞鶴市公共交通ネットワーク会議



はじめに

舞鶴市では、豊かな自然や歴史、文化、地域に根付いたお互いさまのコミュニティ、また少し足を延ばせば都会にも行けるといふ田舎特有の良さや強みを最大限に活かし、経済人口10万人規模の都市機能を確保しながら、新たな技術を導入した未来型のスマートなまちを目指し、「ITを活用した心が通う便利で豊かな田舎暮らし」の実現に向け、第7次舞鶴市総合計画に基づき、企業や教育機関をはじめとした多様な連携のもと、AIやIoTなどの先端技術を活用した「Society5.0」の取組やSDGs（持続可能な開発目標）の実現に向けた取組を推進しているところです。

特に地方都市が抱える交通課題への対応については、「舞鶴版 Society5.0 for SDGs」の重点施策として位置づけ、持続可能な交通体系の構築を目指し、既存の公共交通を補完する仕組みとして、移動したい人と送迎可能な人とをスマートフォンアプリ上でマッチングさせて目的地まで送迎する「舞鶴市共生型 MaaS（マース）実証実験」に全国初の取組として挑戦しています。

昨今、公共交通を取り巻く環境は、自動運転技術の導入に向けた実証実験や、多様な交通手段をシステム上で統合し最適な移動手段を提供する MaaS の実証実験が全国各地で行われるなど、技術変革の中にある一方で、人口減少や少子化の進展に伴う利用者の減少や、新型コロナウイルス感染症の影響等を受けて、交通事業者の事業環境は大変厳しい状況に直面しています。

本計画は、厳しい状況に直面している地域公共交通を将来にわたり持続可能なものにするため、市民2,000人を対象としたアンケート調査や団体へのヒアリング調査の結果に基づき、現状と課題を整理する中で、舞鶴市公共交通ネットワーク会議での議論を踏まえて、本市の交通のあり方や目標のほか、目標達成に向けた具体的な施策等を取りまとめたものです。

まちの発展において「移動手段の確保」は大変重要なことであり、今後、高齢化の進展や生活様式が多様化する中、地域公共交通はこれまで以上に市民生活において不可欠なものになると認識しております。市民の皆様一人ひとりが問題意識と関心を持ち、積極的な利用に努めていただくことが公共交通の維持につながると考えており、本計画に掲げる交通施策の推進に対しまして、格別のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和3年4月

舞鶴市公共交通ネットワーク会議

会長 舞鶴市長 **多々見 良三**

目 次

I. 計画本編

1 舞鶴市地域公共交通計画策定の背景と趣旨	3
1.1 計画策定の背景	3
1.2 計画策定の経緯	3
1.3 計画の位置づけ	4
1.4 計画策定の条件	6
2 舞鶴市の公共交通の現状と課題	7
2.1 急進する人口減少・高齢化	7
2.2 自動車中心の生活習慣	8
2.3 交通サービスの地域格差	9
2.4 増え続ける行政の財政負担	10
3 基本理念及び基本方針	11
3.1 基本理念	11
3.2 基本方針	14
3.3 基本方針に応じた施策の展開	15
4 計画の推進にあたって	27
4.1 評価方法と目標値	27
4.2 推進体制・役割分担等	31
4.3 本計画の進捗管理と役割分担	32

II. 参考資料

1 交通等の現況	34
1.1 地勢、交通ネットワーク、土地利用状況	34
1.2 人口の実態	36
1.3 交通流動の現況	41
1.4 公共交通機関の利用状況	45
1.5 自動車交通の現況	56
2 市民アンケート調査	58
2.1 市民アンケート調査の概要	58
2.2 市民アンケート調査の結果	60
3 各種団体ヒアリング調査	71
3.1 ヒアリング調査の概要	71
3.2 ヒアリング調査の結果	72
4 本計画に関連する計画と位置づけ	75
5 用語集	80

付属資料

舞鶴市地域公共交通計画の策定経過	83
舞鶴市公共交通ネットワーク会議	84

I . 計画本編

1 舞鶴市地域公共交通計画策定の背景と趣旨

1.1 計画策定の背景

本市の人口は1985年（昭和60年）の9万8,775人をピークに減少を続け、2015年（平成27年）には8万3,990人まで減少しています。人口の年齢構成は少子化や若者の流出により若年層の人口割合が減少する一方で、高齢者の人口割合が増加しており、人口減少、少子高齢化の傾向が顕著になってきています。

■ 策定の趣旨

「公共交通」は、自動車と異なり誰もが利用できる移動手段です。運転免許証を持たない人や学生の日々の移動手段であり、高齢者の貴重な移動の足として利用されています。「公共交通」という移動手段の存在は、住民が安心して暮らし続けることや地域に永く定住を促す要因にもなり、引いては人口流出の歯止めにも寄与します。

一方で、人口減少に伴い公共交通全体の利用者が減少傾向にあるほか、交通事業者においては、運転士や整備士などの人材不足、高齢化などが急速に進み、サービスの維持が困難になりつつある状況に直面しています。

さらには、昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受けて、交通事業者の収益は大きく悪化するなど、公共交通を取り巻く環境は一層深刻になっています。

これらのことから、平成23年10月に策定した「舞鶴市交通基本計画」を継承しつつ、新たな交通課題に対応し、公共交通の維持・確保に努めるとともに、将来にわたり誰もが安心して移動できる環境づくりを進め、舞鶴市総合計画に掲げる「便利で豊かな田舎暮らし」の実現を目指した『舞鶴市地域公共交通計画』を策定するものです。

1.2 計画策定の経緯

計画の策定にあたっては、市民や関係団体（産業、教育、金融、行政）、交通事業者が参画する「舞鶴市公共交通ネットワーク会議」が主体となり、第7次舞鶴市総合計画など上位計画や関連計画との整合を図りつつ、公共交通を取り巻く環境や実態のほか、市民アンケート調査や公共交通利用に関連する団体へのヒアリング調査結果などを踏まえ、本計画を策定しました。

1.3 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市の最上位計画である「第7次舞鶴市総合計画」(平成31年3月策定)に掲げる[目指すべき将来のまちの姿]を交通施策の面から実現するための計画です。

また、「第2期舞鶴市まち・ひと・しごと創生総合戦略」(令和2年3月策定)、「舞鶴市都市計画マスタープラン」、「舞鶴市立地適正化計画」(ともに平成30年4月策定)及び広域の交通計画である「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」(平成26年12月策定)と整合を図るものとします。

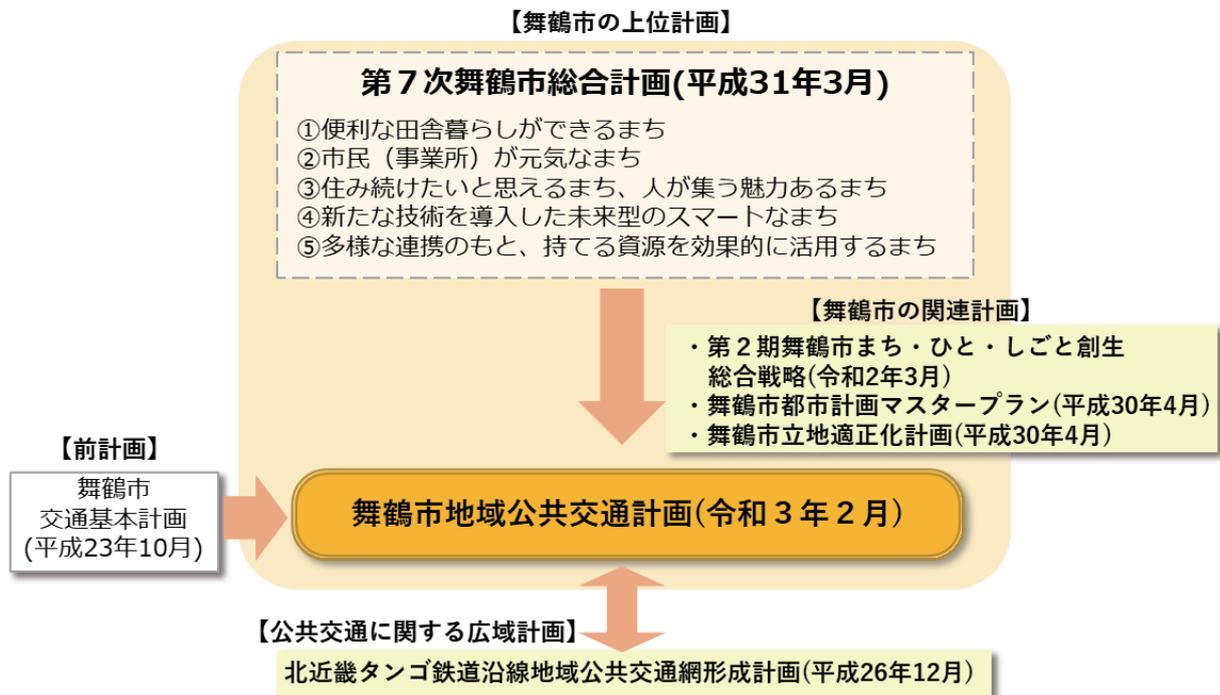


図 1-1 舞鶴市地域公共交通計画の位置付け

■ 国土交通省 近畿運輸局「地域連携サポートプラン」の活用

本計画は、本市が抱える交通課題について、近畿運輸局がその課題解決に向けた方向性を提案する「地域連携サポートプラン」(令和2年11月交付)の内容を盛り込んでいます。



「地域連携サポートプラン」提案書交付式の様子

■ 舞鶴版 Society5.0[※] for SDGs[※]を推進

国際社会共通の目標であるSDGs（持続可能な開発目標）の実現に向け、国においては「SDGs実施指針改定版（令和元年 12 月 20 日）」を定めており、地方自治体においても、様々な計画にSDGsの要素を反映することが期待されています。

本市は、令和元年に内閣府の「SDGs未来都市」に選定されており、本計画においてもSDGsの基本理念の一つである「住み続けられるまちづくりを」の視点を取り入れ、AI[※]やIoT[※]など先進技術の活用により日常生活の利便性向上や都市機能の効率的利用、ヒトとヒトとのつながり強化、社会的弱者等の社会参画等を進め、新たな価値創造によりまちの持続可能性を高める「舞鶴版 Society5.0 for SDGs」を推進し、未来型の便利な田舎暮らし『ヒト、モノ、情報、あらゆる資源がつながる“未来の舞鶴”』の実現を目指します。

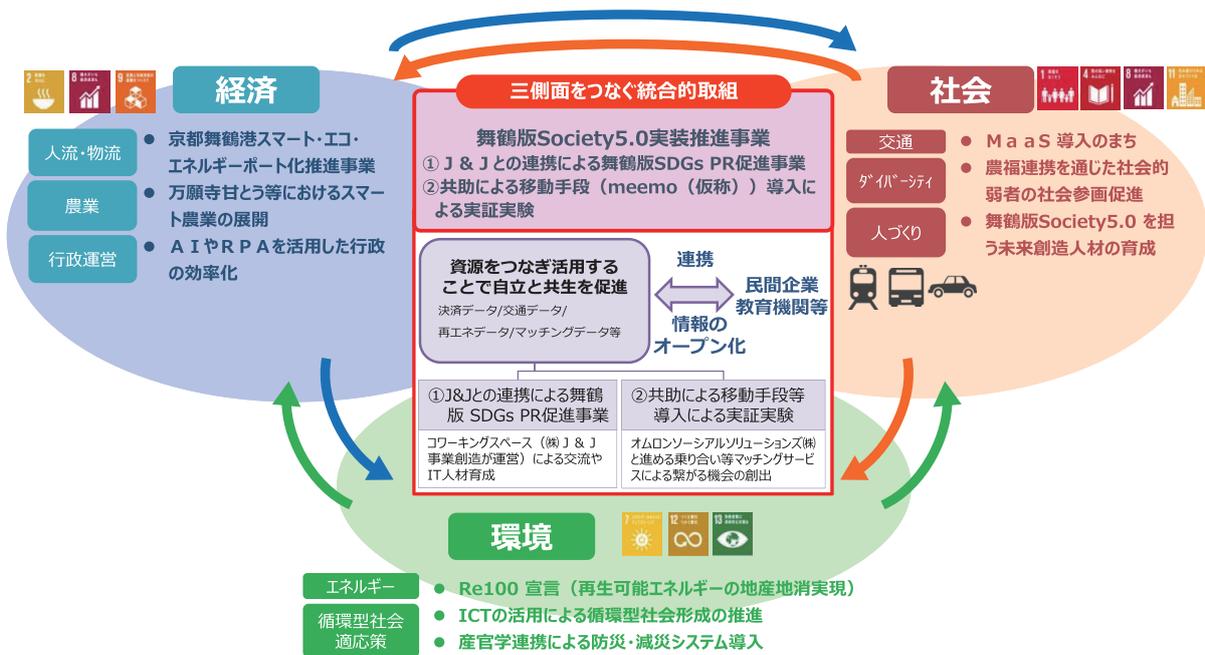


図 1-2 舞鶴版 Society5.0 for SDGsの展開イメージ

【参考】地域交通体系に関連するSDGsの目標



1.4 計画策定の条件

■ 計画の区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。



■ 対象交通機関

本計画において対象とする交通機関は、鉄道（JR、京都丹後鉄道）、バス（市内路線バス、高速バス、自主運行バス）、タクシー等とします。

■ 計画期間

本計画の期間は、令和3年度から令和10年度までの8年間とします。なお、本計画の策定後、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを行います。

2 舞鶴市の公共交通の現状と課題

2.1 急進する人口減少・高齢化

■ 現状

人口の推移をみると、平成時代の30年間で17,885人減少し、令和元年度には8万人を切りました。一方で世帯数は30年間で3,715世帯増加しています(図2-1)。

また、将来の人口推移をみると人口の減少とともに、年齢構成についても年少人口(15歳未満)だけでなく、生産年齢人口(15～64歳)も大きく減少しています(図2-2)。

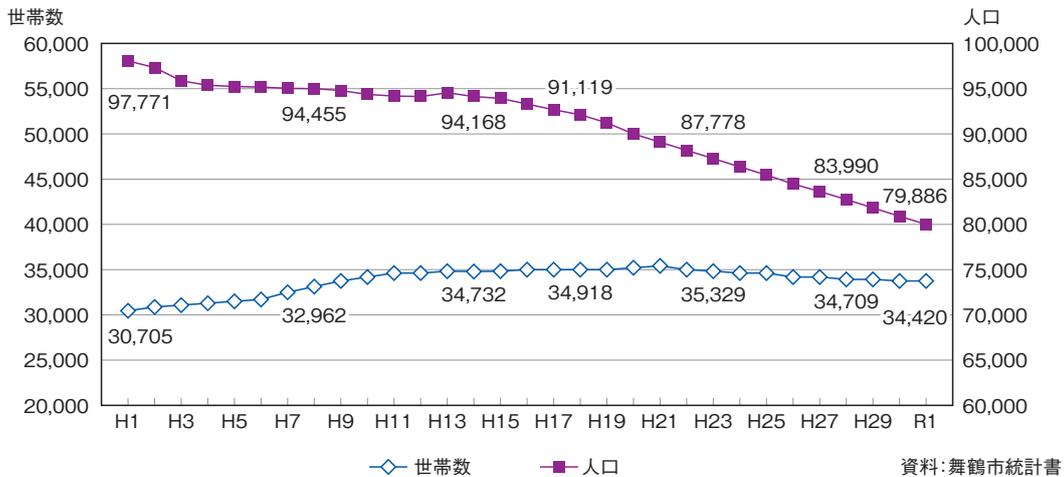


図 2-1 本市の人口と世帯数の推移

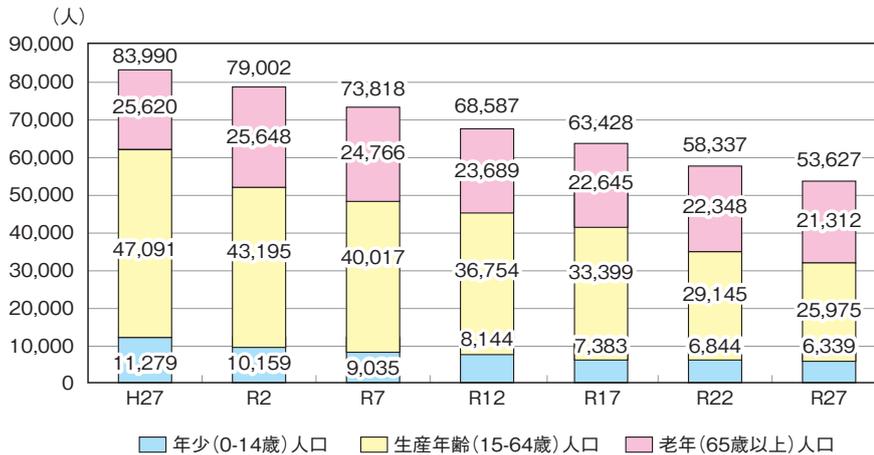


図 2-2 本市の年齢階層別人口の予測結果

■ 課題

人口減少や少子化の進行は、公共交通利用者の減少につながり、その影響により減便や路線廃止といったサービスの低下を招く恐れがあります。人口減少による利用者数の減少、高齢化による利用者層の変化等を踏まえた施策の展開が必要となってきます。

2.2 自動車中心の生活習慣

■ 現状

通勤・通学時の移動手段をみると、68%の方が自動車を利用しています。免許が無い人も家族に自動車で送迎してもらっている場合が多く、公共交通を利用する人の割合は14%となっています（図2-3）。

また、高齢者の運転免許証自主返納件数は増加傾向にあります（図2-4）。

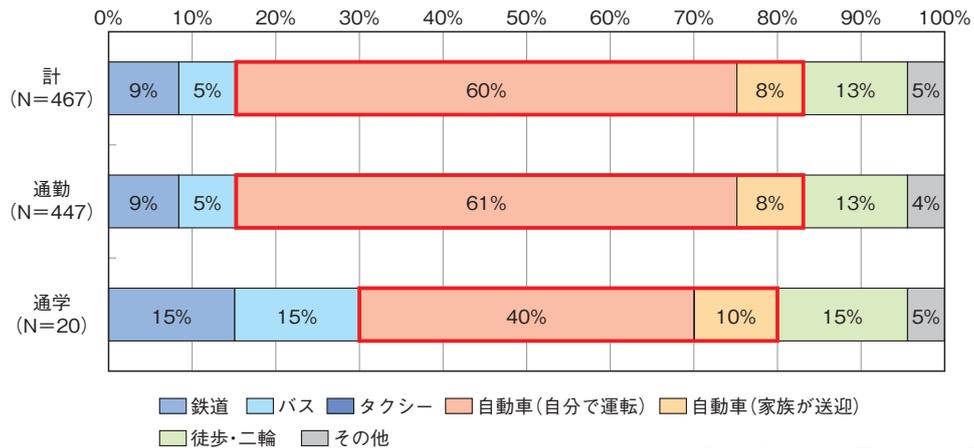
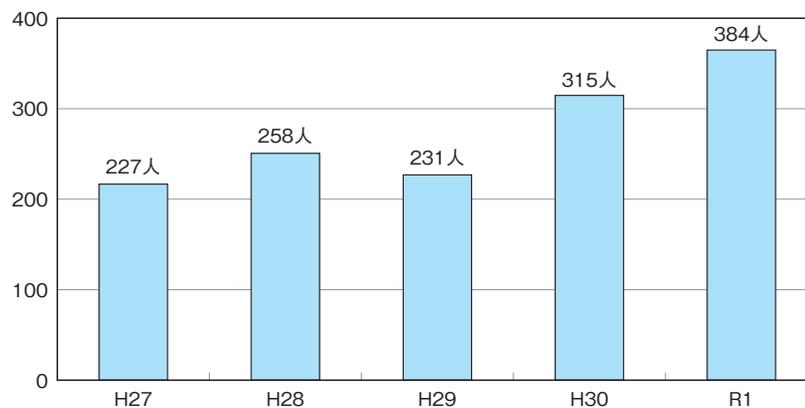


図 2-3 通勤・通学時の移動手段



資料:京都府警察本部運転免許試験課

図 2-4 高齢者の運転免許証自主返納件数

■ 課題

日常的に自動車を使うことが当たり前になっています。しかし、自動車ばかりに頼っていると、公共交通の利便性の低下を招くばかりか、公共交通を維持することが難しくなります。また、世帯あたりの人員数が減少傾向にある中で、家族の送迎に頼ることも難しくなることが推察されます。

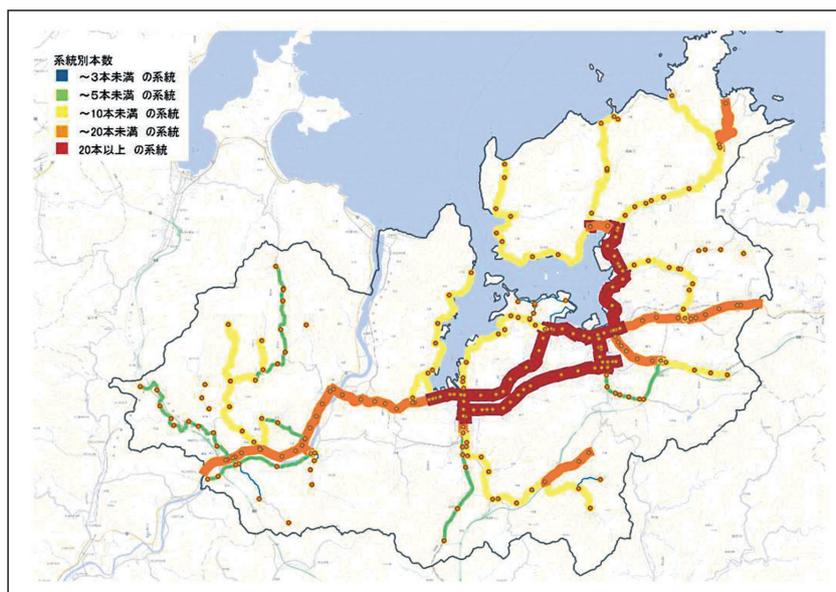
将来にわたって移動手段が確保され、また安心して暮らすことができるよう、自動車と公共交通の役割分担を考えていく必要があります。

2.3 交通サービスの地域格差

■ 現状

バス路線網は、東・西の市街地を中心に形成されており、幹線道路ほどバスの運行本数が充実しています。一方でバスの運行がない地域もあります(図2-5)。

また、市民アンケート調査によると、現在の公共交通(路線バスなど)のサービス内容に対して改善を求める声が多くあがっています。特に、運行ダイヤや運賃割引制度の充実、バス停の快適性などが求められています(図2-6)。



資料:交通事業者時刻表より 令和2年10月現在

図 2-5 路線バスの運行本数(バス停間)

バス利用が増えるための改善点について		回答者数(人)	回答割合(%)	
1	よく利用する商業施設や病院の玄関付近にバス停を設置する	117	16.3	<div style="width: 16.3%;"></div>
2	よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する	82	11.4	<div style="width: 11.4%;"></div>
3	利用したい時間帯に運行するダイヤとする	310	43.1	<div style="width: 43.1%;"></div>
4	バス停留所に屋根や椅子を設ける	152	21.1	<div style="width: 21.1%;"></div>
5	鉄道とバスの乗換を便利にする	134	18.6	<div style="width: 18.6%;"></div>
6	バスとバスの乗り継ぎを便利にする	95	13.2	<div style="width: 13.2%;"></div>
7	バリアフリーの充実	69	9.6	<div style="width: 9.6%;"></div>
8	鉄道・バスの運賃割引制度の充実	162	22.5	<div style="width: 22.5%;"></div>
9	駅やバス停留所での路線案内や時刻案内を分かりやすくする	87	12.1	<div style="width: 12.1%;"></div>
10	公共交通の時刻表や路線図等を掲載した冊子等を各戸に配付する	68	9.5	<div style="width: 9.5%;"></div>
11	主要商業施設・病院等へのバスでの行き方や時刻表の周知・広報	101	14.0	<div style="width: 14.0%;"></div>
12	その他	161	22.4	<div style="width: 22.4%;"></div>
合 計		719	100.0	

資料:令和2年度市民アンケート調査結果

図 2-6 バス利用が増えるための改善点

■ 課題

地域によって、交通サービスの格差が生じています。それぞれの地域特性や住民の移動特性に応じて、交通サービスのあり方を考える必要があります。

2.4 増え続ける行政の財政負担

■ 現状

交通事業者は運転士不足や利用者の減少による収支の悪化、度重なる自然災害、新型コロナウイルス感染症の流行などの影響により、厳しい経営環境に直面しています。

それに伴い、交通事業者に対する行政支援（補助金）は年々増加しています（図2-7）。

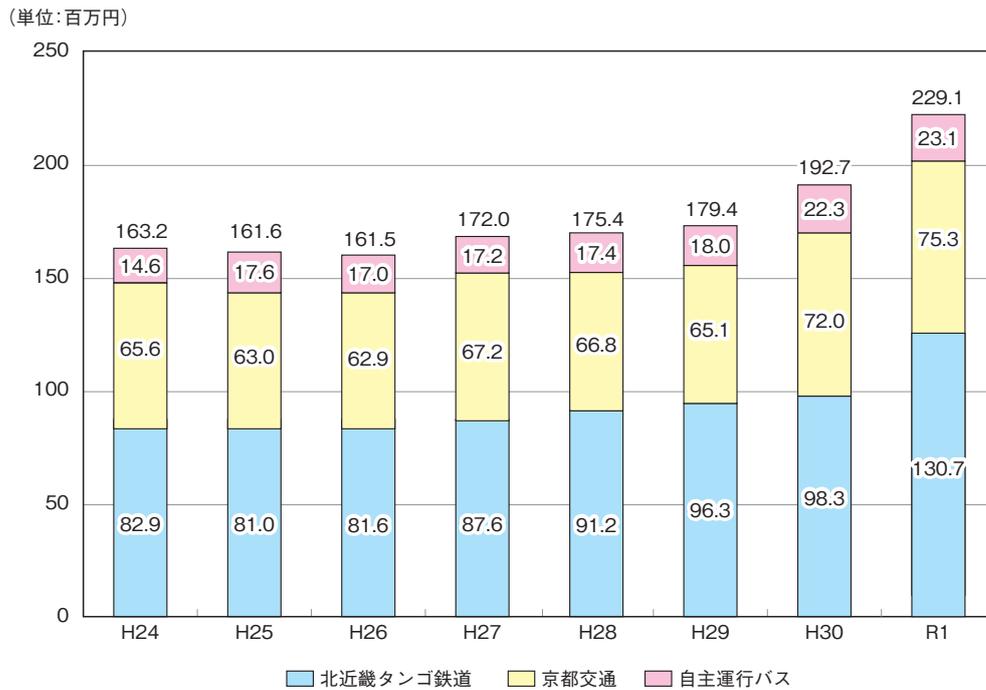


図 2-7 北近畿タンゴ鉄道、京都交通、自主運行バスへの補助額の推移

■ 課題

利用者の減少などにより、交通事業者の経営環境の悪化等が続けば、今後ますます行政の財政支援額が増加していくことが予想されます。

今後は、それぞれの交通手段が持つ強みや特性を活かしながら、うまく組み合わせ、市民ニーズに合った最適なサービスを提供し、利用者を確保することが求められます。

そうすることで、持続可能な交通体系の構築と財政負担軽減の両立が図られます。

③ 基本理念及び基本方針

3.1 基本理念

■ 本市の公共交通の役割からみた本計画の基本理念

市民アンケート調査の結果では、通勤・通学時の移動手段として68%の人が自動車を利用しており、公共交通を利用する人の割合は14%となっています。

一方、公共交通に求める役割として

- ・「子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段」
- ・「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」
- ・「市民の買物や通院のための移動手段」
- ・「いつでも利用できる安心感をもつ」

との回答が60%以上を占めており（図3-1）、公共交通は利用しないが、公共交通は、将来においてもなくてはならない移動手段であるという市民意識の「ねじれ」が浮き彫りとなっています。

公共交通は、市民の日常生活や来訪者の移動のための交通手段として大変重要な役割を担っており、「公共交通を将来にわたり維持し活用する」ことを基本理念に、市民や交通事業者にも参画いただく中で、交通課題の解決やニーズに対応した施策を展開します。

舞鶴市内の公共交通に求める役割		回答者数(人)	回答割合(%)
1	市民の通勤や通学のための移動手段	545	62
2	市民の買物や通院のための移動手段	591	68
3	市民の趣味やサークル活動などでの移動手段	199	23
4	市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段	337	39
5	市民が遠方へ出かける場合の移動手段	319	36
6	子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段	715	82
7	ケガ、飲酒、故障などで自動車を利用できないときの移動手段	397	45
8	将来、運転免許証を返納したときの移動手段	604	69
9	その他(移動手段としての役割)	17	2
10	いつでも利用できる安心感をもつ	572	65
11	自宅から通うことができるため、家賃や下宿代などの費用がかからない	139	16
12	高校や大学などの進学先の選択肢を増やす	187	21
13	市民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す	326	37
14	舞鶴市外からの訪問者を受け入れ、観光地や商業施設のにぎわいを作り出す	291	33
15	舞鶴市の魅力・ステータスを高める	176	20
16	自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす	198	23
17	自動車利用を減らすことで、自然環境を守る	201	23
18	自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす	229	26
19	その他(地域(舞鶴市)における役割)	18	2
合 計		875	100.0

資料:令和2年度市民アンケート調査結果

図 3-1 市内の公共交通に求める役割【複数回答】

■【目指すべき将来のまちの姿】の実現に向けた公共交通のあり方

第7次総合計画で掲げる5つの【目指すべき将来のまちの姿】の実現に向けて、公共交通を取り巻く課題を踏まえ、公共交通のあり方について、以下のとおり整理しました。

①便利な田舎暮らしができるまち

市内のどこに暮らしていても不自由なく移動できるよう、公共交通のサービス水準の底上げを図ることで生活の質の向上につなげ、自動車に頼らなくても生活できる便利な田舎暮らしを目指します。また、公共交通のネットワークを活かし、本市が掲げる「舞鶴版コンパクトシティ※」の実現を目指します。

②市民(事業所)が元気なまち

運転免許証の保有の有無に関係なく、市民の誰もがどこへでも外出できる環境を確保することで、外出機会を増やし、地域消費を促すなど、まちの活気の創出につなげます。

③住み続けたいと思えるまち、人が集う魅力あるまち

多くの市民が公共交通の存在に安心を感じており、住み続けたいと思えるまちを実現するためにも将来においても公共交通を確保することは大変重要です。また、来訪者が移動しやすい環境づくりを進めることで、より多くの人に訪れてもらうことのできる魅力あるまちを目指します。

④新たな技術を導入した未来型のスマートなまち

公共交通分野においても技術の進歩は目覚ましいものがあります。AI※やIoT※などを活用した「Society5.0※社会」の実現に向けて、先端技術を積極的に取り入れる中で、市民にとって利便性の高い移動手段の提供を目指します。

⑤多様な連携のもと、持てる資源を効果的に活用するまち

交通事業者の収益の安定・増加は、経営の健全化を支え、地域公共交通の維持・確保につながります。交通事業者が単独でサービスを展開するのではなく、今ある経営資源を最大限有効活用し、柔軟な発想のもと、複数の交通事業者や周辺地域はもとより、自助・共助などの仕組みも含めて、効果的に連携することで、公共交通の強みを活かした利便性の向上を図ります。

また、市民のアイデアなどを交通施策に活かし、市民ニーズに即したサービスの提供に努めます。

舞鶴市地域公共交通計画の基本理念と公共交通のあり方

市民の求める公共交通の役割

- ・子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段
- ・将来、運転免許証を返納したときの移動手段
- ・市民の買物や通院のための移動手段
- ・いつでも利用できる安心感



今後とも舞鶴市にとって公共交通は必要

基本理念

公共交通を将来にわたり維持し活用する



舞鶴市にとっての公共交通のあるべき姿

公共交通のあり方

舞鶴市第7次総合計画における
5つの【**目指すべき将来のまちの姿**】の実現に寄与

① 便利な田舎暮らしができるまち

- ・公共交通の**サービス水準の底上げ**を図り、生活の質の向上を図る。
- ・舞鶴版コンパクトシティの形成を目指す。

② 市民（事業所）が元気なまち

- ・どこへでも**外出できる環境**を確保する。

③ 住み続けたいと思えるまち、人が集う魅力あるまち

- ・市民の安心のため、**これからも公共交通を維持**する。
- ・来訪者にとっても移動しやすい環境づくりを行う。

④ 新たな技術を導入した未来型のスマートなまち

- ・**先端技術を積極的に取り入れ**、市民にとって利便性の高い移動手段の提供を目指す。

⑤ 多様な連携のもと、持てる資源を効果的に活用するまち

- ・今ある**経営資源を最大限有効活用**することにより、公共交通の強みを活かした利便性の向上を図る。
- ・市民のアイデアなどを交通施策に活かす。

3.2 基本方針

本計画における施策・事業の基本方針は以下のとおりとします。

I. サービス水準の底上げを図る

公共交通を今後も維持・確保するためには、市民ニーズを的確に捉え、地域特性や移動特性に応じたサービスを提供するなど、より利便性の高いサービスを提供していく必要があります。そのためには、これまでのサービス水準を底上げし、より多くの方に公共交通の良さを知っていただき、利用につなげていくことが不可欠です。

とりわけ、施策を実施するにあたっては、学生や高齢者などの移動弱者の利便性向上に留意しながら、施策を展開します。

II. 限られた経営資源を有効に活用する

交通事業者の経営環境を踏まえて、限られた経営資源を有効活用する必要があります。その方策として、バス運行等の最適化の検討を進めるほか、自助や共助の仕組みを活用した移動手段を組み合わせるなど、保有する資源を総動員して、持続可能な移動手段を確保します。

また、国や京都府の補助制度を効果的に活用し、公共交通を維持・確保するための財源確保に努めるなど、より良い交通体系の実現と行政負担の軽減を目指します。

III. 市民が自分自身の問題として考え、行動する

多くの市民が、公共交通は将来において必要な移動手段との認識を持っていますが、実態は多くが自動車に頼り、公共交通をほとんど利用していません。このギャップを埋めるためには、市民一人ひとりが問題意識を持ち、将来に向けて本市の交通がどうあるべきかを考える必要があります。地域交通に関心を持ち、自発的な公共交通への利用の転換を促します。

IV. 新しい技術、アイデアを積極的に取り入れる

積極的に新しい技術（AI[※]やIoT[※]、自動走行車など）の導入可能性を検討するなど、既成概念にとらわれない取組を進めます。また、新たな技術が登場した場合は、交通施策との関連性や導入可能性を検討します。

V. 来訪者のアクセス利便性、市内外の観光地間の回遊性を高める

公共交通を使って訪れてみたいと思ってもらえるよう本市へのアクセス利便性の向上が必要です。また、訪れた人が市内外の観光地間を回遊しやすくすることも必要です。観光施策とも連動させながら、北近畿や北陸・嶺南地域などとも連携する中で、広域的な交通ネットワークを意識した施策を進めます。

3.3 基本方針に応じた施策の展開

基本方針に基づき、以下の施策を実施します。

また、各施策の内容、実施主体、スケジュール、取組にあたっての課題を次ページ以降に示します。

なお、スケジュールについては、記載のとおり関係機関との協議が整い、実施の準備が整った施策から順次実施するものとします。

ただし、関係機関との協議の状況によっては「実証実験」を経て、実験結果に基づき施策の本格実施に進む方法も考えられます。

I. サービス水準の底上げを図る

- ①公共交通ネットワークの再編
- ②乗り継ぎ拠点の整備、待ち合い環境の整備
- ③利用者層の特性とニーズを踏まえたサービスの提供

II. 限られた経営資源を有効に活用する

- ④経営改善を目的とした各種取組の実施
- ⑤効率的な補助制度への転換

III. 市民が自分自身の問題として考え、行動する

- ⑥様々な層をターゲットとしたモビリティ・マネジメント※の実施
- ⑦公共交通に関する積極的かつ戦略的な情報提供
- ⑧本市の公共交通を考える場の創出

IV. 新しい技術、アイデアを積極的に取り入れる

- ⑨共生型MaaS※「meemo」の実現と市内各地への展開
- ⑩市民や学生の発案による公共交通政策の実現

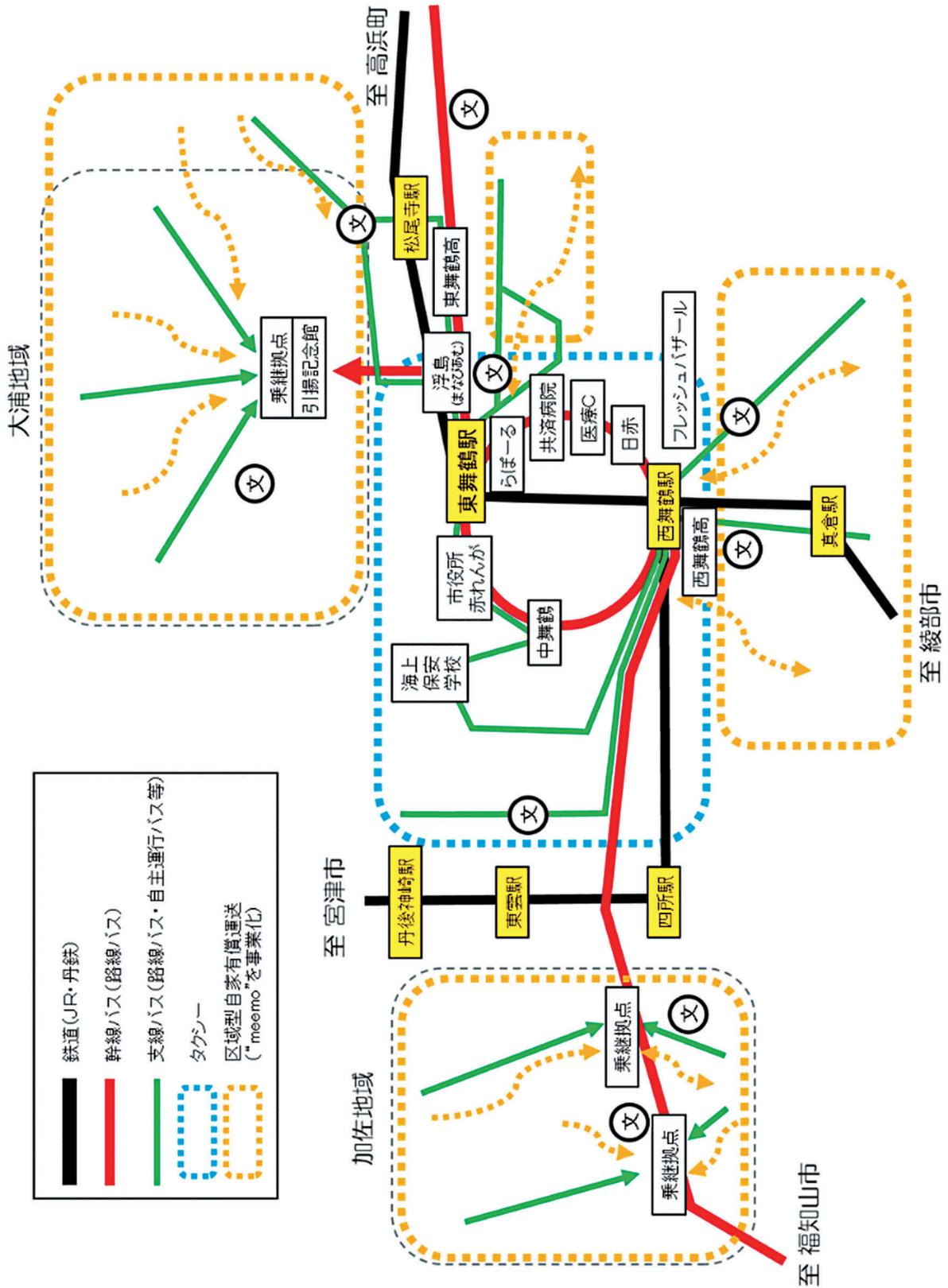
V. 来訪者のアクセス利便性、市内外の観光地間の回遊性を高める

- ⑪北近畿エリアでの鉄道利用促進、北陸・嶺南地域との連携強化
- ⑫回遊性向上のための市内外の観光地間のネットワーク強化

I. サービス水準の底上げを図る

施策名	①公共交通ネットワークの再編																											
<p>施策内容</p>	<p>限られた経営資源（人や車両など）を効率よく運用し、かつ一定のサービス水準を確保するためには路線の再編が必要です。再編にあたっては、市内の各路線の性格付けを明確化し、その性格に応じて、資源の選択と集中を行う中で、保有する経営資源等を効率よく配置します。</p> <p>【本市が目指す公共交通ネットワーク体系図（次頁参照）】</p> <p>①軸となる幹線：東西市街地の駅を拠点に、拠点間を結ぶJR線（東舞鶴駅～西舞鶴駅間）と路線バス「東西循環線」、また、他都市から駅を結ぶJR小浜線、京都丹後鉄道宮津線、路線バス「高浜線」「大江線」が該当。</p> <p>②幹線に通じる支線：市街地へ向かう「幹線」と乗り継ぎ拠点で結節する路線。乗り継ぎが発生するが、現在より増便が可能。「東西循環線」以外のバス路線、自主運行バスが該当。</p> <p>③支線へのアクセス（ラストマイル[※]）：区域型自家用有償運送（自助・共助）による運行とし、meemo（P24を参照）のシステムを事業化し、適用する。</p> <p>④ドアツードア[※]輸送：①～③でカバーできない地域間の輸送や交通弱者等のドアツードア輸送はタクシーが担います。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>【幹線バス（高浜線、大江線）について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・両路線については、国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用し運行を維持する中で、市民の通院、通学、買い物などの移動手段としてはもちろん、高浜町や福知山市など、近隣市町との往来の足として重要な役割を担っています。 ・当該路線については、市町をまたぐ重要な路線として、引き続き、国の支援策を活用しながら、交通事業者や住民を巻き込んだモビリティ・マネジメント[※]の実施など、利用促進策を講じる中で路線を維持していきます。 <p>（両路線に係る定量的な目標等は、本計画P28以降に記載のとおり）</p> <p>《高浜線、大江線の概要》</p> <table border="1" data-bbox="432 1704 1315 1843"> <thead> <tr> <th>系統名</th> <th>起点</th> <th>主な経由地</th> <th>終点</th> <th>キロ程 (km)</th> <th>便数 (便)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高浜線</td> <td>東舞鶴駅前</td> <td>松尾寺駅前</td> <td>高浜駅前</td> <td>16.7</td> <td>4.6</td> </tr> <tr> <td>大江線</td> <td>西舞鶴駅前</td> <td>地頭</td> <td>大江駅前</td> <td>23.6</td> <td>4.3</td> </tr> </tbody> </table> </div>										系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	便数 (便)	高浜線	東舞鶴駅前	松尾寺駅前	高浜駅前	16.7	4.6	大江線	西舞鶴駅前	地頭	大江駅前	23.6	4.3
系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	便数 (便)																							
高浜線	東舞鶴駅前	松尾寺駅前	高浜駅前	16.7	4.6																							
大江線	西舞鶴駅前	地頭	大江駅前	23.6	4.3																							
<p>実施主体</p>	<p>舞鶴市、交通事業者、地域住民</p>	<p>スケジュール (年度)</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>																		
<p>課題</p>	<p>調整方法、実施計画の検討、自助・共助の運用、乗り継ぎ抵抗の軽減</p>																											

本市が目指す公共交通ネットワーク体系図



I. サービス水準の底上げを図る

施策名	②乗り継ぎ拠点の整備、待ち合い環境の整備										
施策内容	<p>再編後の公共交通ネットワークでは、公共交通を乗り継ぐ場面が出てきます（バスからバスへ、バスから鉄道へなど）。他の交通機関との乗り継ぎは利用者に抵抗感が生じることから、利便性や快適性を損なわないよう留意しながら関係者と調整を進めます。</p> <p>【検討事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ方法の案内 ・乗り継ぎのためのダイヤ調整 ・乗り継ぎ料金の設定 ・駐輪場等の整備や安全対策（街灯設置、歩道整備等） ・ベンチや風雨等をよける屋根の設置 ・バス等の現在地や到着時間の案内 ・待ち時間を快適に過ごすための環境整備（商業施設等との連携など） <p>また、乗り継ぎ拠点以外のバス停等についても、高齢者をはじめ利用者が快適に待つことができる待ち合い環境を提供します。</p> <p>さらに、乗り継ぎ拠点や待ち合い環境の維持管理に住民ボランティア等の参画を促し、公共交通に対する住民意識の醸成に努めます。</p>										
実施主体	舞鶴市、交通事業者、 関係機関	スケジュール (年度)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	協議 → 実施可能な箇所から着手
課題	乗り継ぎ場所の選定、利用者ニーズの把握、関係機関との協議・調整										
他地域の参考事例	<p>【乗り継ぎ拠点や待合室の設置例】</p> <p>ベンチや風・雨・雪をよける屋根には、様々なタイプがあります。設置方法にも様々な方法があります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>住民（自治会）の意向を反映して上屋・風よけを整備した事例 ＜埼玉県東松山市＞ ※関東運輸局資料より</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>地元の土建組合や学生ボランティア、リタイアした方などの共同作業で設置した事例 ＜千葉県長柄町＞ ※関東運輸局資料より</p> </div> </div>										

I. サービス水準の底上げを図る

施策名	③利用者層の特性とニーズを踏まえたサービスの提供									
<p>施策内容</p>	<p>公共交通の利用者層の特性（年齢、利用目的など）やニーズに応じたサービスの提供を目指します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者等の交通弱者 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者外出支援（バス、京都丹後鉄道、タクシーの乗車票の販売） ・高齢者割引デー、高齢者用定期券 ・商業施設利用時の割引実施 ・買い物や通院などの行動時間を踏まえたダイヤの設定 ・免許返納予定者を対象としたバスの試乗や乗り方教室の実施 ・免許返納者を対象とした公共交通割引サービス ○高校生 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス定期利用の促進（定期代補助） ・学校始業終業時間とバスダイヤの調整 ・バスお試しチケットの配布 ○子育て世代 <ul style="list-style-type: none"> ・子ども連れを対象とした運賃割引 ○鉄道等利用者 <ul style="list-style-type: none"> ・市営駐車場利用割引 ・身体障害者手帳又は療育手帳所持者割引 ・ICOCA※の利用拡大 									
<p>実施主体</p>	舞鶴市、交通事業者、関係機関	スケジュール（年度）	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
協議			実施可能な箇所から着手							
<p>課題</p>	利用者層に応じたニーズの把握、交通事業者との調整									
<p>他地域の参考事例</p>	<p>【京都市でのエコサマーの取組】 保護者1人につき、同伴の小学生2人までの小児運賃が無料となる取組。嵐電（京福電気鉄道）と京都市内で路線バスを運行する9社局が、2019年の夏休み期間中の全日と同年7月～9月末までの土日祝日に実施。運賃支払い時に、運転士に「エコサマー」と伝えることで、無料の適用を受けることができます。</p>									



エコサマー 2019のポスター

II. 限られた経営資源を有効に活用する

施策名		④経営改善を目的とした各種取組の実施										
施策内容	<p>公共交通の経営は厳しい状況にあります。少しでも改善できるようにあらゆる方法を考え、取組を進めます。</p> <p>【取組(案)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「①公共交通のネットワーク再編」で示したような路線の再編を行うことで経営資源を効率的に運用し、車両1台あたりの稼働率や乗車率を高めます。 ・スクールバスへの一般客混乗や路線バス等を活用した貨客混載の実現可能性を検討します。 ・車両更新時には、次世代自動車(EV(電気自動車)、FCV(燃料電池自動車)など)の導入の検討や利用状況に応じたサイズのバス車両を配置します。 ・鉄道やバス、タクシーのドライバー・整備士等の高齢化、人手不足を解消するため、交通事業者や関係機関等と連携し、人材確保に努めます。 ・自主運行バスは、各協議会と関係機関で協議を重ねながら、旧制度に基づく運行形態から、現行法に基づく運行形態への移行を目指します。 											
実施主体	舞鶴市、交通事業者、関係機関	スケジュール(年度)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10		
			実現可能性に向けた協議									
課題	問題点・課題等の検討、関係機関の合意											

施策名		⑤効率的な補助制度への転換										
施策内容	<p>現在の路線バスに対する補助制度は、運行経費の欠損分を国、京都府、市が補填するスキーム※となっていることから、収支率の低さを改善したり、利用者を増やす取組等につながりにくい仕組みとなっています。市の財政状況が厳しくなる中、こうした問題点の改善に向けて、収支率に応じた補助額の設定や収入増加と経費削減につながる仕組みの検討など、より良い補助制度のあり方を検討します。</p> <p>また、京都丹後鉄道に対しては、沿線2府県と5市2町が協調して、鉄道施設の維持・修繕に要する経費等を支援しており、引き続き、公共交通を維持・確保するため、市は国や京都府の補助制度を効果的に活用し、財源確保に努めます。</p>											
実施主体	舞鶴市、交通事業者	スケジュール(年度)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10		
			協議									
課題	交通事業者の理解、交通事業者のモチベーション向上のための課題の把握											

Ⅲ. 市民が自分自身の問題として考え、行動する

施策名	⑥様々な層をターゲットとしたモビリティ・マネジメント※の実施																																																									
<p>施策内容</p>	<p>モビリティ・マネジメント※とは、一人ひとりの移動や地域の交通のあり方を、工夫を重ねながらより良いものに改善していく取組のことです。具体的には、公共交通を利用することで得られるメリット（脱炭素社会の実現や健康増進など）等を各種イベントやツール、媒体を通して啓発し、自発的な公共交通への利用の転換を促します。</p> <p>モビリティ・マネジメントは、高齢者（免許返納者など）、子育て世代、学校（学生、保護者）、職場（事業所、市役所など）といった様々な立場の視点から取り組みます。</p>																																																									
<p>実施主体</p>	<p>舞鶴市、交通事業者、関係機関、地域住民 事業所・従業者</p>	<p>スケジュール (年度)</p>	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																																
			<p>協議 → 実施可能な取組から着手</p>																																																							
<p>課題</p>	<p>取組の持続性（効果発現までに時間を要する）</p>																																																									
<p>他地域の参考事例</p>	<p>【高齢者向けエコ交通出前講座】</p> <p>豊田市では、高齢者を対象に免許返納後のバス利用促進を目的にモビリティ・マネジメント※を実施。公共交通の必要性や使い方を説明し、バス利用への転換を促しました。</p>  <p>2. 高齢者向けエコ交通出前教室</p> <p>(1) 出前教室の開発趣旨・内容</p> <p>＜趣旨＞ 自動車を利用している高齢者はバスの乗車経験が少ないと予想 ⇒ 日常生活、運転免許返納後のバス利用を促進するため バス情報提供を試行 及び 高齢者に合った情報提供方法を検討 (バスサービスレベルの異なる都市部と山間部に分けて実施)</p> <p>＜内容＞ ① 交通政策（公共交通、福祉交通）の説明 ② 既存ツール（バスマップ、路線図、バスガイドブック、時刻表等）の周知 ⇒ 使いやすさ、認知度の把握 ③ 新たな情報ツール（マイ時刻表等）の試行</p> <p>(2) 都市部高齢者団体（五ヶ丘：豊5会23人） 面積：1.29km²、人口：6,339人（'15）、路線バス：平日上り42本/日（豊田市駅まで約25分） 公共交通の必要性、使い方を説明後、指導員4人がマイ時刻表作成を指導</p> <p>エコ交通出前教室カリキュラム</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間</th> <th>項目</th> <th>担当</th> <th>資料</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3分</td> <td>あいさつ</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>15分</td> <td>公共交通 バスマップ等</td> <td>都交研</td> <td>路線資料</td> </tr> <tr> <td>30分</td> <td>マイ時刻表 (作成作業)</td> <td>中意大</td> <td>バスガイドブック等</td> </tr> <tr> <td>10分</td> <td>アンケート</td> <td>中意大</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2分</td> <td>あいさつ</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>図4. 高齢者向け出前教室のカリキュラムと様子(五ヶ丘)</p> <p>図5. マイ時刻表記入例</p> <p>(3) 山間部高齢者団体（小波町：げんき会14人） 面積：3.37km²、人口：236人（'15）、路線バス：平日上り12本/日（豊田市駅まで約75分） マイ時刻表作成をやめバス乗降方法やICカードによる支払い方法を詳細説明 ⇒ バスに興味を持った2人がICカードを購入しバス利用を促進</p> <p>エコ交通出前教室カリキュラム</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間</th> <th>項目</th> <th>担当</th> <th>資料</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3分</td> <td>あいさつ</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>25分</td> <td>公共交通</td> <td>都交研</td> <td>路線資料</td> </tr> <tr> <td>15分</td> <td>バス乗降方法</td> <td>都交研</td> <td>バスマップ</td> </tr> <tr> <td>10分</td> <td>アンケート</td> <td>中意大</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2分</td> <td>あいさつ</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>図6. 高齢者向け出前教室のカリキュラムと様子(小波町)</p> <p>図7. バス乗降方法</p> <p>【問題点】 バスマップ、バスガイドブックから所定のバス(バス停、時刻)を抜き出すことは、高齢者にとって困難また、日常的にバスを利用している方はバス停、時刻を既知(メモ)</p>										時間	項目	担当	資料	3分	あいさつ	-	-	15分	公共交通 バスマップ等	都交研	路線資料	30分	マイ時刻表 (作成作業)	中意大	バスガイドブック等	10分	アンケート	中意大	-	2分	あいさつ	-	-	時間	項目	担当	資料	3分	あいさつ	-	-	25分	公共交通	都交研	路線資料	15分	バス乗降方法	都交研	バスマップ	10分	アンケート	中意大	-	2分	あいさつ	-	-
時間	項目	担当	資料																																																							
3分	あいさつ	-	-																																																							
15分	公共交通 バスマップ等	都交研	路線資料																																																							
30分	マイ時刻表 (作成作業)	中意大	バスガイドブック等																																																							
10分	アンケート	中意大	-																																																							
2分	あいさつ	-	-																																																							
時間	項目	担当	資料																																																							
3分	あいさつ	-	-																																																							
25分	公共交通	都交研	路線資料																																																							
15分	バス乗降方法	都交研	バスマップ																																																							
10分	アンケート	中意大	-																																																							
2分	あいさつ	-	-																																																							

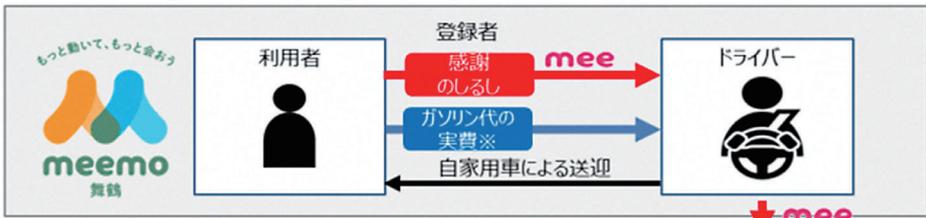
Ⅲ. 市民が自分自身の問題として考え、行動する

施策名	⑦公共交通に関する積極的かつ戦略的な情報提供									
<p>施策内容</p>	<p>公共交通に関して「知らないから利用しない」状況を少しでも減らすため、ホームページやSNS※、市広報紙、ニュースレター、お出かけマップなどにより積極的かつ戦略的に情報提供を行います。</p> <p>また、公共交通が安心・安全な移動手段であることをPRします。</p> <p>さらに、公共交通に対する行政の財政支援状況等を公開することで、公共交通の維持・確保に対する理解と利用促進に努めます。</p> <p>【提供する情報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線図、運賃、ダイヤなどの公共交通サービスの基本情報 ・料金割引等の利用促進の取組に関する情報 ・公共交通利用によるメリット ・安全対策、感染症対策の取組状況 ・公共交通の活用方法 ・利用者の声（バスの便利さや使い方） 									
<p>実施主体</p>	<p>舞鶴市、交通事業者、関係機関</p>	<p>スケジュール (年度)</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
<p>課題</p>	<p>必要とされる情報の効果的な発信</p>									
<p>他地域の参考事例</p>	<p>【路線図に耳寄り情報を掲載】</p> <p>京都市交通局では、「京都市バス・地下鉄路線図」を作成し、路線だけでなく、利用に関するお得な情報なども分かりやすく掲載しています。</p> 									

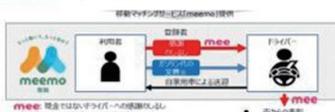
Ⅲ. 市民が自分自身の問題として考え、行動する

施策名		⑧本市の公共交通を考える場の創出									
施策内容	<p>市民等を対象に、本市の公共交通のあり方について考える場（例：シンポジウムや住民ワークショップ、学校授業等）を創出します。考える場を通じて、公共交通問題に関する周知啓発や気運醸成を図ります。</p> <p>【テーマ（例）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の必要性 ・公共交通の維持活用の方策 ・利用促進の取組に関するアイデア （公共交通を利用するためにはどうすればよいか） ・住民の立場としての関わり方 <p>実施にあたっては、幅広い世代の多くの市民が参加できるようにすること、それぞれの立場に関わらず気軽に意見交換ができることなどに留意する必要があります。また、行政や交通事業者も話に加わり、情報提供だけでなく議論に参加します。さらに、出てきた意見を取組に反映できる仕組みを構築します。</p>										
実施主体	地域住民、舞鶴市、 交通事業者、関係機関	スケジュール （年度）	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	
課題	<p>多くの人に参加してもらえらる仕組みづくり、参加しやすい雰囲気づくり</p>										
取組事例	<p>【ワークショップのイメージ】</p>  <p>さまざまな立場の人が集まり、意見を交換し合います。</p>										

IV. 新しい技術、アイデアを積極的に取り入れる

施策名	⑨共生型 MaaS「meemo」の実現と市内各地への展開									
施策内容	<p>令和2年度に実施した舞鶴市共生型 MaaS※「meemo (ミーモ)」実証実験では、住民同士の送迎は、公共交通を補完する仕組みとして、有効な移動手段であることが確認できました。</p> <p>今後は、社会実験を通じて得られた成果と課題を踏まえて、他地域への展開を図り、本市のラストマイル※を担う交通手段としての位置付けを確立していきます。</p> <p>また、今後の新たな技術の登場に応じて、交通施策との関連性や導入可能性を検討するとともに、ICT※の普及により得られるデータを活用し、福祉・教育・観光等横断的に連携した持続可能な交通体系の構築を図ります。</p>									
実施主体	舞鶴市、地域住民、 交通事業者、関係機関	スケジュール (年度)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
課題	事業性の確立と公共交通維持確保の両立									
取組事例	<p>舞鶴市共生型 MaaS※ “meemo” 実証実験 (高野地区、加佐地域で実施)</p> <p>人口減少・少子高齢化、高齢者の運転への不安、交通事業者の人材不足という地域交通の課題を解決するべく、舞鶴市・日本交通(株)・オムロンソーシャルソリューションズ(株) (以下、OSS) の三者が協働し、「舞鶴市共生型 MaaS※ 実証実験運営協議会」を設立。実証実験では、日本交通(株)の協力 (運行管理・ドライバーへの講習)のもと、OSSが開発した移動マッチングアプリ※「meemo」を活用し、交通空白地域において住民同士の送迎とバス・タクシーを組み合わせた移動手段を提供することで①住民の移動の利便性の向上 ②住民の総移動量の増加について検証しました。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> 舞鶴市共生型MaaS実証実験運営協議会 (舞鶴市、オムロン ソーシャルソリューションズ株式会社、日本交通株式会社) </div> <p style="text-align: center;">移動マッチングサービス「meemo」提供</p>  <p>mee: 現金ではないドライバーへの感謝のしるし ※実証実験中は協議会からの実費支給</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市からの表彰 ● 市イベントへの優待 など <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>									

IV. 新しい技術、アイデアを積極的に取り入れる

施策名		⑩市民や学生の発案による公共交通政策の実現									
施策内容	公共交通への関心や利用をより一層促すため、市民等から広く意見を聞き取り、具体化するための仕組みを構築します。特に、これからの本市を支える若い世代（高校生など）からのアイデア（SNS※を活用した情報発信など）や感性を公共交通政策に活かします（施策⑧「本市の公共交通を考える場の創出」と連動）。										
実施主体	地域住民、舞鶴市、 交通事業者	スケジュール (年度)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	
			まずはスタート、その後拡大								
課題	得られた意見の取捨選択、参加者のモチベーション向上										
参考事例	<p>【高校生が meemo 実証実験に参加】</p> <p>令和2年度に実施した「meemo実証実験」で、日星高等学校の生徒が、取組のサポートや情報発信を行いました。地域の学生が取組に関わることで公共交通の維持や利用促進に繋がることが期待されます。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>日本初、地方都市の共生の仕組みによるMaaS オムロン・舞鶴市・日本交通が 実証実験-住民同士の送迎や公共交通機関（バス・タクシー）を組み合わせた移動を実現-</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>[2020年7月23日] ID:5993</p> <p>「meemo」実証実験の参加者を大募集！！</p> <p>参加者大募集！</p> <p>このようなことでお困りではありませんか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車がなければ生活に支障がある ・病気などで運転ができないときの移動手段に困る ・車がないと買い物に行けない ・免許を返納した後の移動が心配 ・子ども（高校生）の塾や習い事などの送迎をお願いしたい </div> <div style="width: 45%;"> <p><アプリイメージ></p>  <p>※1 日本初：MaaSアプリとして、エリア、性別等の特性に応じてス・タクシー・住民同士の送迎）の優先度を調整して提示するもの（オムロン調べ）</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>移動や送迎時にmeemoが提供する</p>  <p>meemo 実証実験では協議会からの実費支給</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車の乗車料 ・乗付料の負担 など </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;">    <p>「高校生がんばる」^④</p> <p>住民の方へ：アプリ設定のお手伝い^④</p> <p>配車の方へ：実際に車を呼ぶ。体験してみる^④</p> </div> <div style="width: 45%;">   <p>8月5日 城南会館にて 舞鶴市^④</p> <p>+ 日星高等学校^④</p> <p>「クラブ SDGs」「ボランティア部」^④</p> </div> </div>										
	日星高等学校ブログにおける「meemo」の取組の紹介										

V. 来訪者のアクセス利便性、市内外の観光地間の回遊性を高める

施策名		⑪北近畿エリアでの鉄道利用促進、北陸・嶺南地域との連携強化									
施策内容	<p>【JR線の利用促進】</p> <p>京阪神とつながるJR線については、京都府北部5市2町の連携強化を図りながら、「海の京都」の地域資源を生かした観光需要や、ものづくり産業拠点としての機能強化によるビジネス需要、通勤や通学などの圏域内の住民の移動需要の増加に努めます。</p> <p>また、東舞鶴駅及び西舞鶴駅に導入されたI C O C A※を広くPRするとともに、普及と利用促進に努めます。</p> <p>【京都丹後鉄道の利用促進】</p> <p>京都丹後鉄道は、観光客の移動手段のみならず、通勤・通学といった市民の足として利用されていることから、鉄道の維持・存続に向け、引き続き、沿線市町が連携して利用促進に努めます。</p> <p>【北陸・嶺南地域との連携強化】</p> <p>現在整備が進められている北陸新幹線の敦賀開業に合わせて、関東や北陸方面から京都府北部地域への観光客の増加が期待されます。JR小浜線や北陸自動車道～舞鶴若狭道を活用した誘客を図るために、観光部署とも連携し、敦賀駅と天橋立方面の特急・観光列車の運行や敦賀JCTから舞鶴若狭道を経由する高速バスの運行に向けた取組を検討します。</p>										
実施主体	舞鶴市、交通事業者、関係機関	スケジュール (年度)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	
課題	特急・観光列車や高速バス運行による効果										

施策名		⑫回遊性向上のための市内外の観光地間のネットワーク強化									
施策内容	<p>来訪者が公共交通で観光地等を回遊できるよう、主要観光地間のアクセス方法や主要鉄道駅からの二次アクセス方法を明示した公共交通マップを作成し、ホームページでの情報提供やチラシの配架を行います。</p> <p>また、自動車での来訪者が鉄道駅や道の駅等から公共交通を利用し、観光地への訪問ができるように、休日用バス路線の整備やお得な周遊切符の販売等も合わせて検討します。</p> <p>さらに、大型クルーズ船寄港時の来訪者が公共交通を利用して市内まち歩きへ誘導する仕組みや受け入れ体制づくりに取り組みます。</p>										
実施主体	舞鶴市、交通事業者、周辺市町村、関係機関	スケジュール (年度)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	
課題	観光施策との連携										

4 計画の推進にあたって

4.1 評価方法と目標値

本計画(Plan)に従い各種施策を実施(Do)し、施策内容について評価・検証(Check)を行い、施策の見直し・改善(Action)を図ります。これら一連のPDCAサイクルを繰り返し実施し、第7次舞鶴市総合計画で掲げる【目指すべき将来のまちの姿】の実現に向けた進捗管理を行います。

そのうち、評価・検証(Check)では、【目指すべき将来のまちの姿】を具現化する数値目標を設定し、達成状況を点検します(目標の設定に当たっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の規定に留意します)。

評価・検証する項目と目標は以下のとおり定めます。

- 「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」(令和2年11月27日施行)に基づき、「地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標」とします。
- 本計画で掲げる様々な取組の目的は、「公共交通を維持し活用する」ことを目指していることから、「公共交通利用者数の維持・確保」および「事業効率の改善」に関する目標を定めます。
- 第7次舞鶴市総合計画と整合性を図るとともに、継続的にデータを収集することが可能なものとします。また、人口減少などの状況変化を踏まえたものとします。特に、身近な交通手段であるバス路線に関する目標を詳細に定めます。
- 今後は先端技術の進歩、新型コロナウイルス感染症への対応などから、公共交通を取り巻く環境は大きく変化することが予想されるため、状況が変化した場合には、地域住民・交通事業者・関係機関と連携しながら、柔軟に施策の内容を見直します。
- 計画期間の中間時(令和6年)と計画最終年(令和10年)の目標を定めます。
- 京都丹後鉄道に係る目標については、沿線自治体が策定した「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画(平成26年12月策定)」に掲げる数値目標を用います。

具体的な評価項目と評価指標は次ページ以降に示すとおりです。

本計画の検証・評価等については、毎年、舞鶴市公共交通ネットワーク会議の場で実施します。

本計画の評価項目と評価指標

評価項目	評価指標	指標の内容
1. 公共交通利用者数の維持・確保	①年間市内公共交通利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 舞鶴市の鉄道、バス等の公共交通を利用する人数となります。 少しでも利用者数を増やすことを目標に、本計画の取組を進めます。
	②人口一人あたり利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと自主運行バスの利用者数を沿線人口で割った値です。路線（系統）や協議会別に評価します。 ①と同様に少しでも増やすことを目標とした指標であり、これからの人口減少も踏まえた指標としています。
2. 事業効率の改善	③収支率	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの路線（系統）別の収入を支出額（運行にかかる経費等）で割った値です。 収入の増加と支出の減少により収支率を高めることを目標とします。
	④利用者一人あたり公的資金投入額	<ul style="list-style-type: none"> 利用者一人あたりにどれだけ公的資金が投入されているかを示す指標です。 利用者の増加や公的資金投入額の減少により、指標が小さくなることを目標とします。

【目標値設定の基本的な考え方】

中間年次（令和6年）までは現在の状況が維持されることを目標値とし、その後計画最終年（令和10年）には、本計画に掲げる各種取組の実施により1割の指標の改善を目指します。

評価項目1. 公共交通利用者数の維持・確保

①年間市内公共交通利用者数

現況値	目標値	
	(令和6年)	(令和10年)
(令和2年) 200.5万人	202.0万人	204.0万人

※第7次舞鶴市総合計画より抜粋

②人口一人あたり利用回数

◆路線バス

系統名	現況利用者数 (人) ※令和2年度	現況沿線人口 (人) ※令和2年4月1日現在	現況値			目標値		
			(令和2年)	(令和6年)	(令和10年)	(令和2年)	(令和6年)	(令和10年)
東西循環線	255,213	45,290	5.6	5.6	6.2			
高浜線	25,920	5,349	4.8	4.8	5.3			
和田線	29,017	13,475	2.2	2.2	2.4			
常・溝尻循環線	14,726	20,455	0.7	0.7	0.8			
朝来循環線	32,308	8,035	4.0	4.0	4.4			
田井・野原線	14,257	1,886	7.6	7.6	8.3			
三浜線	28,106	3,813	7.4	7.4	8.1			
長浜循環線	3,388	5,382	0.6	0.6	0.7			
大江線	28,266	4,367	6.5	6.5	7.1			
真倉線	4,211	8,784	0.5	0.5	0.5			
市場循環線	5,006	8,671	0.6	0.6	0.6			

◆自主運行バス

系統名	現況利用者数 (人) ※令和2年度	現況沿線人口 (人) ※令和2年4月1日現在	現況値			目標値		
			(令和2年)	(令和6年)	(令和10年)	(令和2年)	(令和6年)	(令和10年)
岡田上バス	4,486	619	7.2	7.2	8.0			
岡田中バス	12,448	523	23.8	23.8	26.2			
池内バス	6,032	1,395	4.3	4.3	4.8			
西大浦バス	8,591	1,127	7.6	7.6	8.4			
青井校区バス	8,351	2,454	3.4	3.4	3.7			
杉山・登尾バス	466	2,686	0.2	0.2	0.2			
多門院バス	6,133	4,049	1.5	1.5	1.7			

【凡例：沿線人口とした地域】

◆路線バス

東西循環線（倉梯，新舞鶴，余部上，余部下，旧舞鶴，余内）、**高浜線**（志楽）、**和田線**（余部下）、**常・溝尻循環線**（与保呂，倉梯，祖母谷）、**朝来循環線**（朝来，志楽）、**田井・野原線**（東大浦，西大浦）、**三浜線**（西大浦）、**長浜循環線**（余部下）、**大江線**（四所，岡田上，岡田中，岡田下）、**真倉線**（中筋）、**市場循環線**（新舞鶴）

◆自主運行バス

岡田上バス（岡田上）、**岡田中バス**（岡田中）、**池内バス**（池内）、**西大浦バス**（西大浦）、**青井校区バス**（四所）、**杉山・登尾バス**（朝来）、**多門院バス**（祖母谷）

評価項目2. 事業効率の改善

③収支率

◆路線バス

系統名	収入額 (人) ※令和2年度	支出額 (人) ※令和2年度	現況値	目標値	
			(令和2年)	(令和6年)	(令和10年)
東西循環線	56,061,000	107,891,000	52.0%	52.0%	57.2%
高浜線	7,256,000	18,371,000	39.5%	39.5%	43.4%
和田線	6,623,000	9,757,000	67.9%	67.9%	74.7%
常・溝尻循環線	2,537,000	4,036,000	62.9%	62.9%	69.1%
朝来循環線	6,974,000	11,405,000	61.1%	61.1%	67.3%
田井・野原線	4,130,000	15,921,000	25.9%	25.9%	28.5%
三浜線	9,545,000	13,550,000	70.4%	70.4%	77.5%
長浜循環線	762,000	1,068,000	71.4%	71.4%	78.5%
大江線	12,512,000	24,695,000	50.7%	50.7%	55.7%
真倉線	328,000	1,352,000	24.2%	24.2%	26.7%
市場循環線	838,000	4,217,000	19.9%	19.9%	21.9%

◆自主運行バス

系統名	収入額 (人) ※令和2年度	支出額 (人) ※令和2年度	現況値	目標値	
			(令和2年)	(令和6年)	(令和10年)
岡田上バス	770,000	3,986,000	19.3%	19.3%	21.2%
岡田中バス	2,572,000	7,379,000	34.9%	34.9%	38.3%
池内バス	1,692,000	6,615,000	25.6%	25.6%	28.1%
西大浦バス	2,002,000	5,279,000	37.9%	37.9%	41.7%
青井校区バス	1,722,000	5,996,000	28.7%	28.7%	31.6%
杉山・登尾バス	181,000	992,000	18.3%	18.3%	20.1%
多門院バス	817,000	3,270,000	25.0%	25.0%	27.5%

④利用者一人あたり公的資金投入額

◆路線バス

	支援額 (円) ※令和元年度	現況利用者数 (人) ※令和元年度	現況値	目標値	
			(令和2年)	(令和6年)	(令和10年)
京都交通	75,337,000	659,000	114	114	103

◆自主運行バス

協議会名	支援額 (円) ※令和元年度	現況利用者数 (人) ※令和元年度	現況値	目標値	
			(令和2年)	(令和6年)	(令和10年)
岡田上バス	3,271,000	4,486	729	729	656
岡田中バス	5,086,000	12,448	409	409	368
池内バス	6,132,000	6,032	1,017	1,017	915
西大浦バス	2,527,000	8,591	294	294	265
青井校区バス	2,793,000	8,351	334	334	301
杉山・登尾バス	1,037,000	466	2,225	2,225	2,003
多門院バス	2,209,000	6,133	360	360	324

4.2 推進体制・役割分担等

本計画を推進するためには、地域（住民、学校、企業等）、交通事業者、行政の連携が不可欠です。それぞれが現状と課題を認識し、各々に求められる役割を果たしながら、一体となって各種施策に取り組むことが重要です。

①地域の役割

- これまでは、交通事業者や行政に対して公共交通に関するニーズを伝える側でしたが、今後は双方向のコミュニケーションを図りながら、ともに施策を考える姿勢が必要です。公共交通が地域に必要であれば、どうやって残していけばよいのかを考え、地域の立場として一人ひとりができることを実践することが重要です。
- 公共交通を考える場等を通じて、公共交通について一人でも多くの人考え、関わっていくことが望まれます。今後の地域を担っていく若者や子育て世代などは、特に積極的な関わりが期待されます。
- また、企業や学校などにおいては、本計画の趣旨を理解し、通勤や通学での利用の促進や、交通施策の実施において連携や協力が求められます。

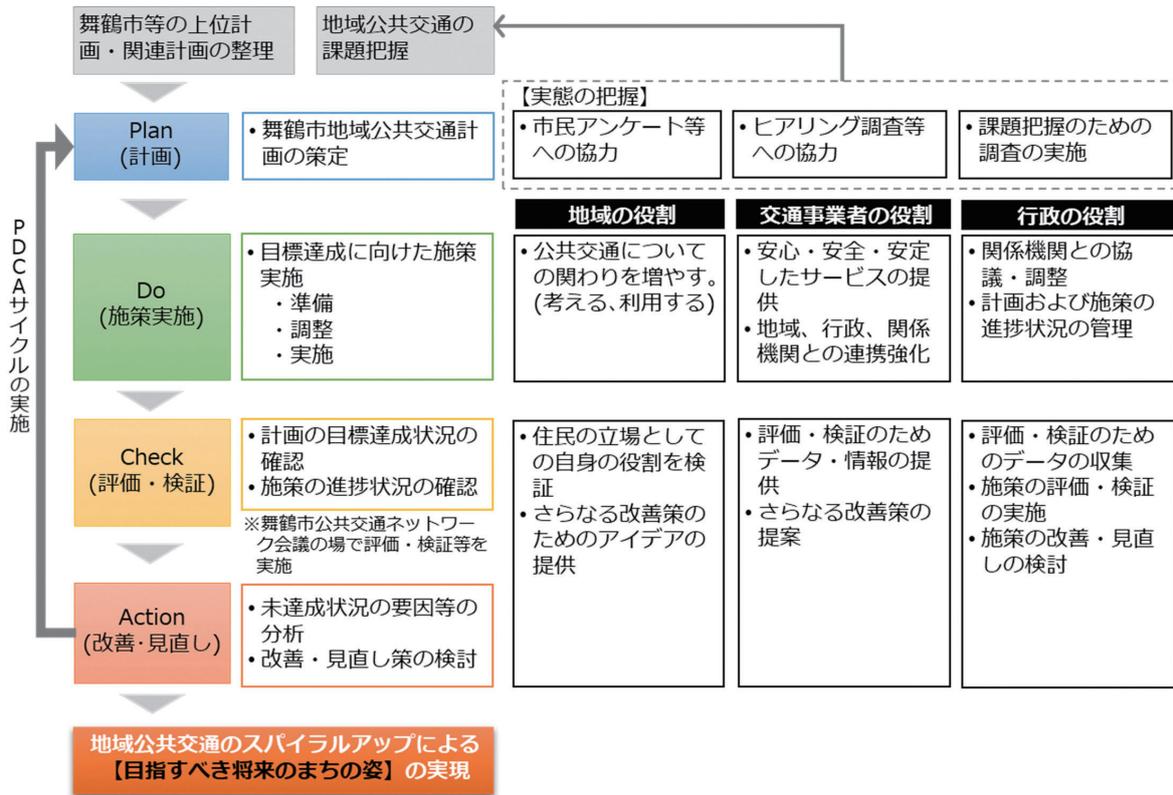
②交通事業者の役割

- 長年、地域公共交通の運行を担ってきた立場として、今後も安心・安全で安定した運行と利用者目線でのサービス提供に努めます。さらに、保有する技術や情報等のノウハウを活かして、快適性や効率性をさらに高めるための提案を積極的に行います。
- さらには、将来に渡って持続可能な交通体系を維持・確保するため、効率的な運行と利用拡大に努めます。

③行政（市）の役割

- 各施策の実施にあたり、本計画が着実に推進されるように、交通事業者や地域住民、庁内の関係部署等との調整や連携のほか、施策の周知や働きかけを行うなど、中心的な役割を果たします。また、国や府の支援制度を効果的に活用する中で、持続可能な地域交通の実現を目指します。
- また、日々の通勤等においても率先して公共交通の利用を心がけるなど、積極的な利用促進に努めます。

4.3 本計画の進捗管理と役割分担



Ⅱ. 参考資料

舞鶴市の地域公共交通等の現状

1 交通等の現況

1.1 地勢、交通ネットワーク、土地利用状況

(1) 地勢と交通ネットワーク

本市は京都府の北部に位置し、東・西・南側の三方は山に囲まれ、北側は若狭湾に面しています。その最も深く湾入したところが舞鶴湾で、古来より天然の良港として栄えてきました。

交通ネットワークは、綾部市と結ぶJR舞鶴線、福井県敦賀市と結ぶJR小浜線、宮津市を経て兵庫県豊岡市と結ぶ京都丹後鉄道 宮津線が市内で分岐・連絡しています。

また舞鶴若狭自動車道や京都縦貫自動車道、国道27号、175号、178号が市内を走り、さらに北海道へ長距離フェリーが就航しています。

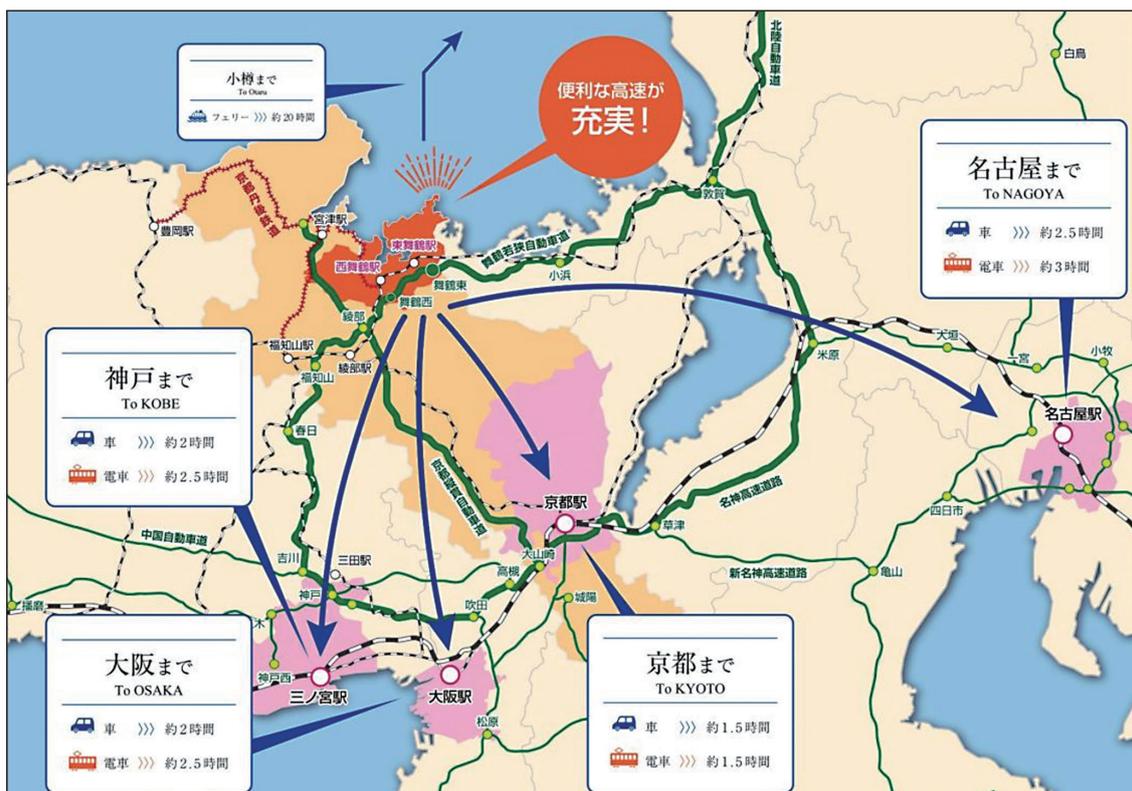
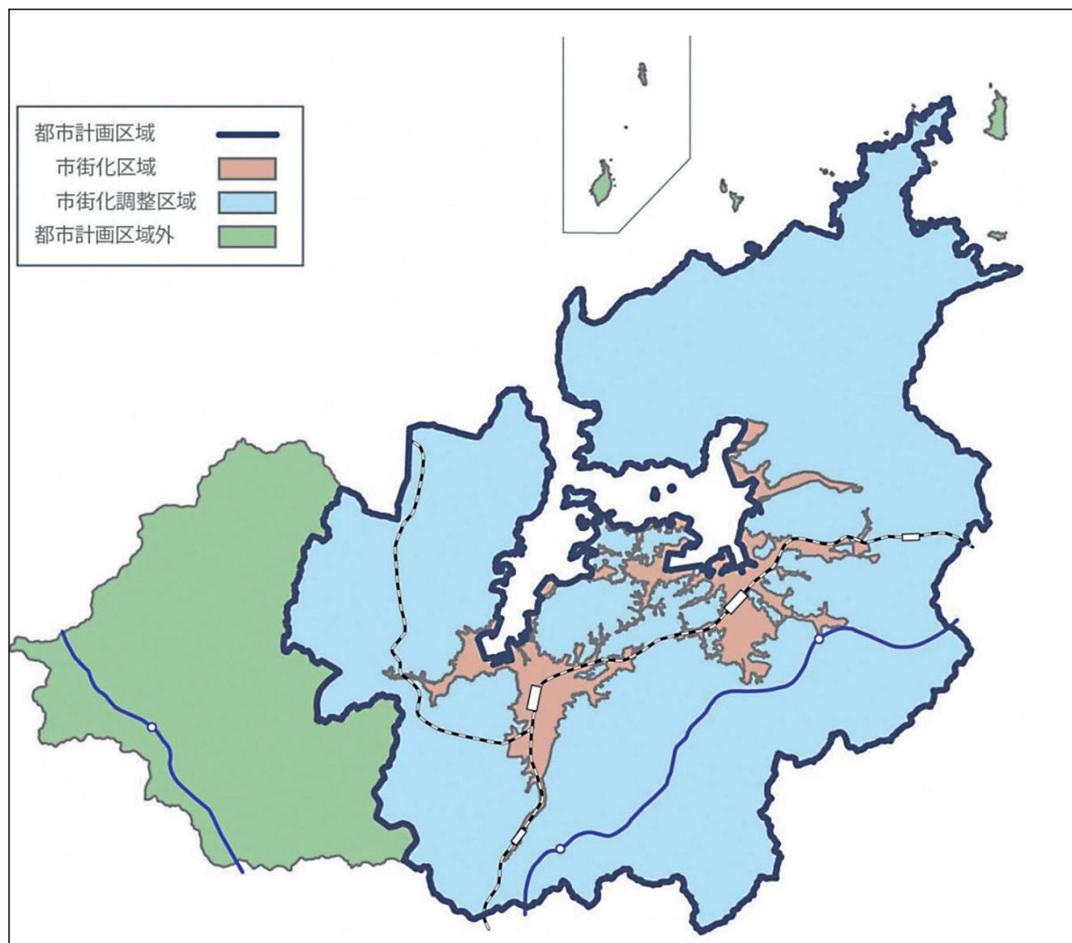


図 1-1 交通ネットワークの状況

(2) 土地利用状況

土地利用現況（都市計画区域指定状況）をみると、JR東舞鶴駅・西舞鶴駅を中心に2つの市街化区域が形成されており、周辺部の多くが市街化調整区域（市街化を抑制すべき区域）となっています。



資料：舞鶴市都市計画マスタープラン（平成30年4月）

図 1-2 舞鶴市の土地利用現況（都市計画区域指定状況）

1.2 人口の実態

(1) 人口の推移

人口の推移をみると、平成元年度の97,771人以降、しばらくは緩やかに減少していましたが、平成17年以降、人口減少の傾向が強まり、令和元年度には79,886人となりました。

世帯数は、ここ数年3万4千世帯と横ばいで推移していることから、世帯あたりの人員数は減少しているといえます。

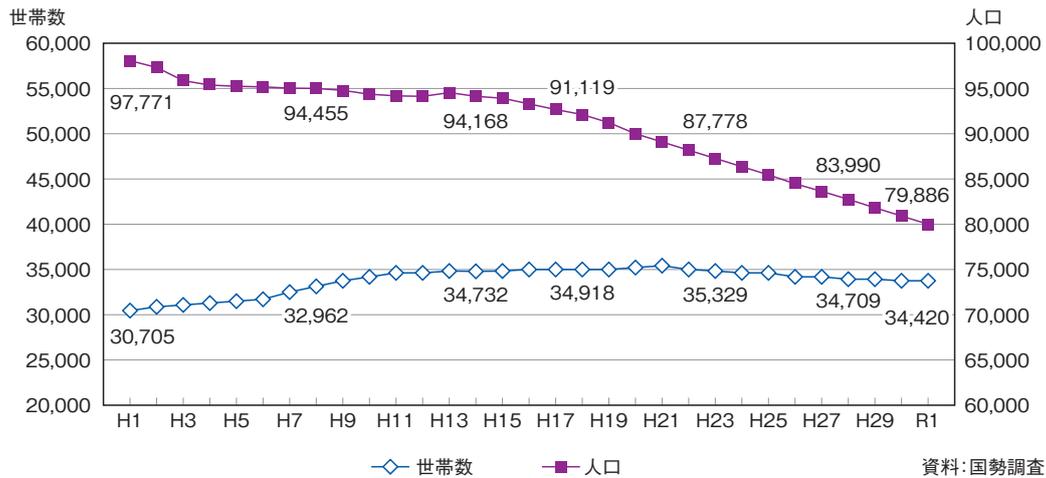


図 1-3 人口及び世帯数の推移

(2) 年齢3区分別の人口比率の推移

昭和55年以降の年齢3区分別の人口比率の推移をみると、0～14歳の割合が年々減少し、65歳以上の割合が年々増加しており、少子高齢化がますます顕著になっています。また15～64歳の生産年齢人口の割合も大きく減少しています。



図 1-4 年齢3区分別人口比率の推移

(3) 将来人口の見通し

将来の本市の人口見通しをみると、平成27年には83,990人であった人口が、令和27年には53,627人となり、36%も減少する見込みです。

年齢階層別に平成27年と令和27年の人口を比較すると、生産年齢(15～64歳)人口は、47,091人から25,976人まで約45%の減少、年少(0～14歳)人口も11,279人から6,339人まで約44%の減少とそれぞれ大幅な減少が見込まれます。

老年(65歳以上)人口は25,620人から21,312人と約17%減少に転じていますが、全人口に占める比率は30.5%から39.7%まで上昇しており、今後も高齢化の傾向は進行するものと考えられます。



資料:「日本の地域別将来推計人口」(平成30年推計)
 国立社会保障・人口問題研究所 平成30年3月1日現在

図 1-5 将来の年齢3区分別、人口と人口比率の推移

(4) 地域別の人口の状況

平成27年の高齢化率は、総数で30.3%となっており、特に加佐地区では44.7%となり5つの地域全てで40%を越えています。中でも、「岡田上」は51.7%と最も高く、地域人口の2人に1人以上が65歳以上となっています。また、「新舞鶴」、「旧舞鶴」の市街地においても30%を超えています。

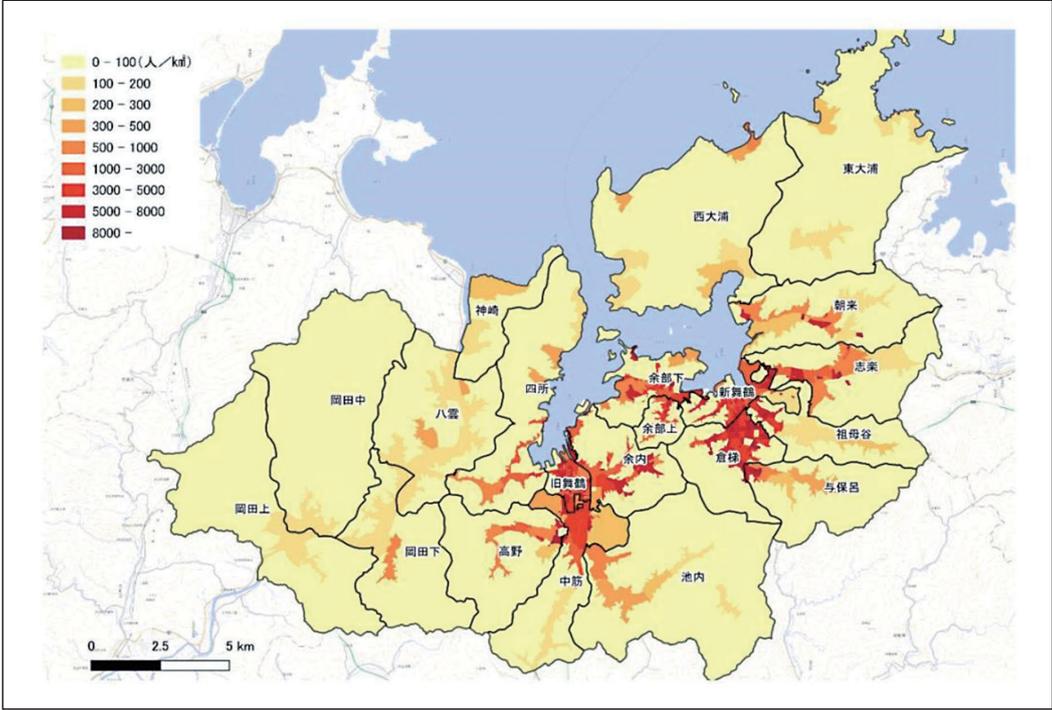
(単位：人)

地域名	平成22年			平成27年			総人口の伸び H27/H22	高齢者人口の伸び H27/H22
	総人口	65歳以上 人口	高齢化率 (%)	総人口	65歳以上 人口	高齢化率 (%)		
総数	88,669	23,181	26.1	83,990	25,428	30.3	△5.3%	+9.7%
東地区計	43,067	11,178	26.0	41,302	12,411	30.0	△4.1%	+11.0%
東大浦	912	334	36.6	807	349	43.2	△11.5%	+4.5%
西大浦	1,267	475	37.5	1,169	502	42.9	△7.7%	+5.7%
朝来	3,743	842	22.5	3,705	1,147	31.0	△1.0%	+36.2%
志楽	5,625	1,240	22.0	5,464	1,421	26.0	△2.9%	+14.6%
与保呂	2,927	875	29.9	2,754	1,010	36.7	△5.9%	+15.4%
倉梯	14,496	3,560	24.6	14,122	3,849	27.3	△2.6%	+8.1%
祖母谷	4,190	1,171	27.9	4,078	1,305	32.0	△2.7%	+11.4%
新舞鶴	9,907	2,681	27.1	9,203	2,828	30.7	△7.1%	+5.5%
中地区計	8,479	1,899	22.4	7,742	1,978	25.5	△8.7%	+4.2%
余部上	1,955	706	36.1	1,793	722	40.3	△8.3%	+2.3%
余部下	6,524	1,193	18.3	5,949	1,256	21.1	△8.8%	+5.3%
西地区計	32,913	8,416	25.6	31,193	9,363	30.0	△5.2%	+11.3%
旧舞鶴	9,013	2,792	31.0	8,210	2,754	33.5	△8.9%	△1.4%
余内	8,271	2,082	25.2	7,752	2,403	31.0	△6.3%	+15.4%
四所	2,610	682	26.1	2,482	821	33.1	△4.9%	+20.4%
高野	3,079	670	21.8	2,896	796	27.5	△5.9%	+18.8%
中筋	8,213	1,596	19.4	8,300	1,916	23.1	+1.1%	+20.1%
池内	1,727	594	34.4	1,553	673	43.3	△10.1%	+13.3%
加佐地区計	4,210	1,688	40.1	3,753	1,676	44.7	△10.9%	△0.7%
岡田上	834	399	47.8	725	375	51.7	△13.1%	△6.0%
岡田中	614	281	45.8	570	272	47.7	△7.2%	△3.2%
岡田下	867	305	35.2	795	323	40.6	△8.3%	+5.9%
八雲	1,299	478	36.8	1,159	483	41.7	△10.8%	+1.0%
神崎	596	225	37.8	504	223	44.2	△15.4%	△0.9%

資料：舞鶴市統計書

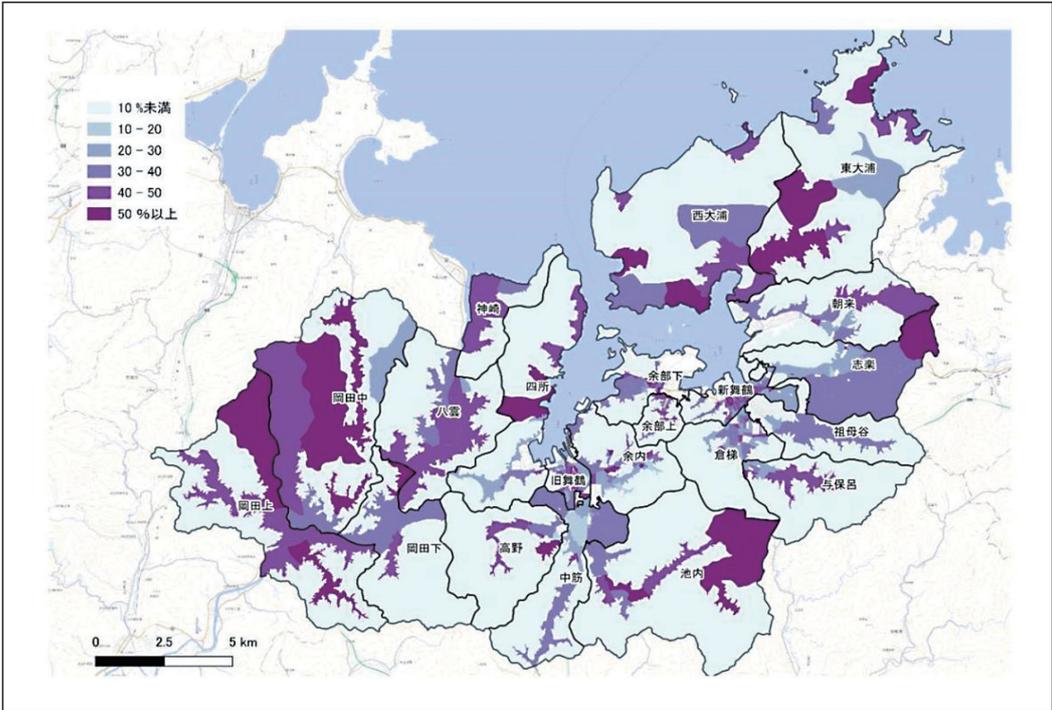
表 1-1 各地域における総人口、65歳以上人口、高齢化率、伸び率

人口密度と高齢化率を地域別にみると、JR東舞鶴駅・西舞鶴駅周辺及び中舞鶴地区に人口が集中している一方で、周辺部の過疎化・高齢化の傾向が顕著となっています。



資料：国勢調査(平成27年)

図 1-6 人口密度



資料：国勢調査(平成27年)

図 1-7 高齢化率

(5) 昼間人口

舞鶴市外から舞鶴市内に通勤・通学する人（流入人口）が横ばい傾向であるのに対して、舞鶴市内から舞鶴市外へ通勤・通学する人（流出人口）は増加傾向にあり、年々流出超過の傾向が顕著となっています。

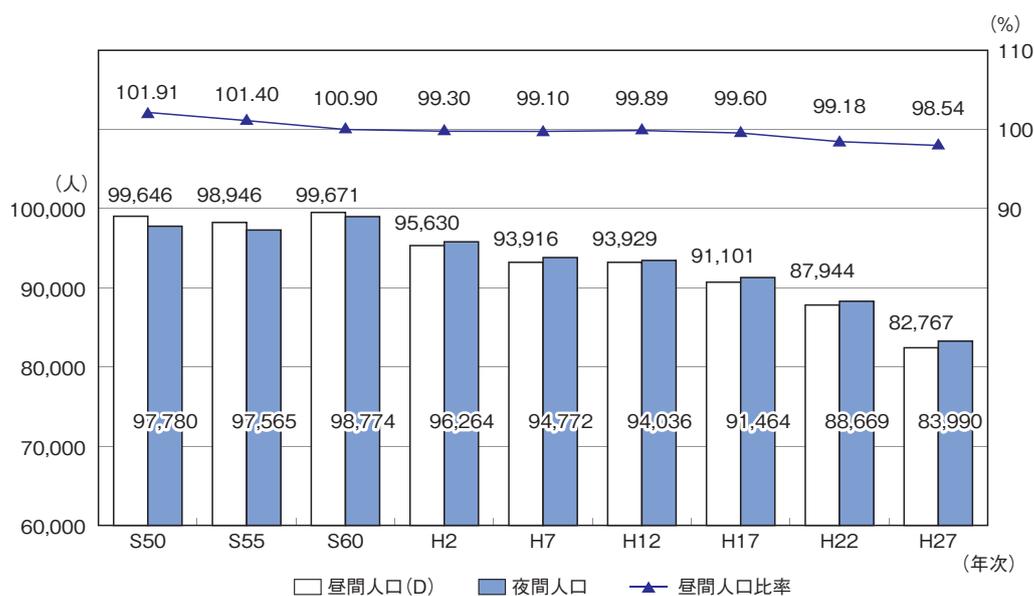
夜間人口に流入人口を加え、流出人口を差し引いた人口（昼間人口）は、昭和60年以降減少傾向にあります。夜間より昼間の人口が少ないことから、地域の活力低下が懸念されます。

（各年10月1日現在）

年次	夜間人口 (常住人口) (A)	流出入人口			昼間人口(D) (D=A+B+C)	昼間人口比率 (D/A)
		流入(B)	流出(C)	差引増減		
S50	97,780	4,141	2,275	1,866	99,646	101.91
S55	97,565	4,119	2,738	1,381	98,946	101.40
S60	98,774	4,252	3,355	897	99,671	100.90
H2	96,264	3,999	4,633	△634	95,630	99.30
H7	94,772	4,115	4,971	△856	93,916	99.10
H12	94,036	4,633	4,740	△107	93,929	99.89
H17	91,464	4,597	4,960	△363	91,101	99.60
H22	88,669	4,156	4,881	△725	87,944	99.18
H27	83,990	4,286	5,509	△1,223	82,767	98.54

資料：舞鶴市統計書

表 1-2 昼間人口と夜間人口の推移



資料：舞鶴市統計書

図 1-8 昼間人口と夜間人口の推移

1.3 交通流動の現況

■ 鉄道

平成11年に電化開業したJR舞鶴線（綾部～東舞鶴）、平成15年に電化開業したJR小浜線（東舞鶴～敦賀）などにより、京阪神方面や北陸方面への交通利便性の向上が図られています。

また、京都丹後鉄道宮津線（西舞鶴～豊岡）は、かつて国鉄の路線であったものを平成2年に第3セクターである北近畿タンゴ鉄道が引き継ぎ、平成27年4月からはウィラートレインズ株式会社が列車の運行等の事業を譲受しています。

■ 道路交通

舞鶴若狭自動車道が福知山JCTから次第に延伸し、平成10年に舞鶴西I.C～舞鶴東I.C間が、平成15年に舞鶴東I.C～小浜西I.C間が、平成26年には北陸自動車道の敦賀I.Cと接続し、全線が開通しました。

また、京都縦貫自動車道も平成27年に全線開通し、京都市や大阪市と高速道路により繋がりました。併せて京阪神と舞鶴市を結ぶ高速バスが運行されるようになり、広域的な交流の活性化が期待されています。

■ 長距離フェリー

新日本海フェリーが舞鶴～小樽間を結ぶ大型長距離フェリーを運航しています。



図 1-9 市内の広域交通ネットワーク（道路・鉄道）

(1) 近隣・市域内交通

■ 近隣市町との通勤・通学流動

舞鶴市内での通勤・通学者は36,665人となっており、平成22年から0.94の伸び率となっています。このうち、本市から近隣市町への通勤・通学者は4,586人となっており、他市町への流動先は、綾部市、福知山市、高浜町の順で多くなっています。

一方で、近隣市町から本市への通勤・通学流動は2,974人であり、他市町からの流動が多いのは、綾部市、福知山市、高浜町の順となっています。

	舞鶴市内での通勤・通学					
	通勤(人)		通学(人)		計(人)	
		伸び (H22/H27)		伸び (H22/H27)		伸び (H22/H27)
舞鶴市内	33,628	0.94	3,037	0.95	36,665	0.94

通勤・通学地	舞鶴市内からの通勤・通学					
	通勤(人)		通学(人)		計(人)	
		伸び (H22/H27)		伸び (H22/H27)		伸び (H22/H27)
綾部市	1,492	1.17	144	1.47	1,636	1.19
高浜町	813	1.01	—	—	813	1.01
宮津市	286	1.05	58	0.73	344	0.98
福知山市	1,040	1.07	300	1.29	1,340	1.12
小浜市	104	0.98	11	1.57	115	1.02
おおい町	338	1.04	—	—	338	1.04
計	4,073	1.09	513	1.23	4,586	1.10

常住地	舞鶴市内への通勤・通学					
	通勤(人)		通学(人)		計(人)	
		伸び (H22/H27)		伸び (H22/H27)		伸び (H22/H27)
綾部市	795	1.01	69	1.06	864	1.01
高浜町	644	0.92	25	0.57	669	0.90
宮津市	532	0.93	31	2.21	563	0.97
福知山市	627	0.99	45	1.07	672	0.99
小浜市	99	1.30	14	1.00	113	1.26
おおい町	85	0.89	8	0.57	93	0.85
計	2,782	0.97	192	0.99	2,974	0.97

資料: 国勢調査(平成27年)

表 1-3 通勤・通学目的の人の動き

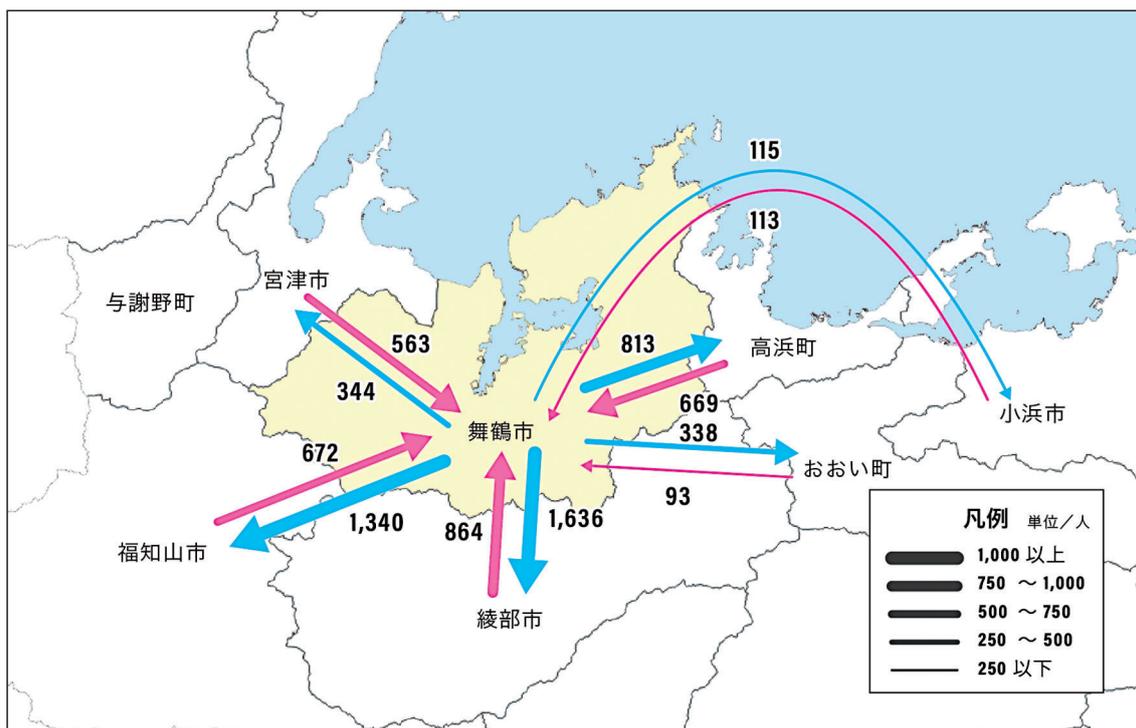


図 1-10 隣接市町等への流出入人口

また、自市内での通勤・通学者を近隣市と比較すると、福知山市では87%、綾部市75%、宮津市75%、京丹後市88%であるのに対し、本市は89%を占め、周辺地域では最も高くなっています。

常住地	自市内での通勤・通学		他市町への通勤・通学	
舞鶴市	42,576	(89%)	5,509	(11%)
福知山市	40,653	(87%)	6,327	(13%)
綾部市	14,581	(75%)	4,851	(25%)
宮津市	7,767	(75%)	2,533	(25%)
京丹後市	29,885	(88%)	3,966	(12%)

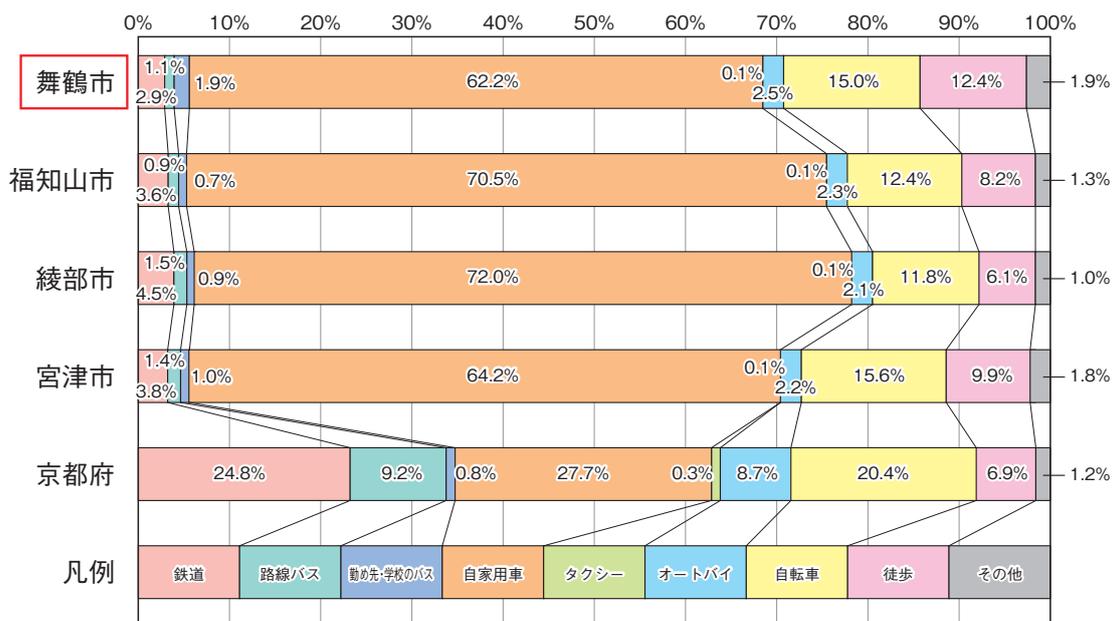
資料：国勢調査(平成27年)

表 1-4 本市及び近隣市における自市内通勤通学者数(人・%)

■ 通勤通学時の利用交通手段

本市居住者の通勤・通学時の利用交通手段（常住地別に見た通勤・通学の利用交通手段）をみると、京都府平均と比べて自動車の利用率が非常に高く、全体の62.2%を占めています。逆に公共交通である鉄道、路線バスの利用率は約4%となっています。

これらにより、本市の通勤・通学時に利用する交通手段の特徴として、自動車利用が中心で、公共交通の利用は低調であるといえます。



資料：国勢調査（平成22年）

図 1-11 常住地別に見た通勤・通学時の利用者交通手段

1.4 公共交通機関の利用状況

(1) 概要

鉄道及びバス利用者数の推移をみると、長らく減少傾向が続きましたがJR線は平成21年、京都交通バスは平成24年を境に少しずつ回復傾向にあります。また、京都丹後鉄道は平成24年以降横ばいとなっていますが、自主運行バスは平成18年以降減少傾向が続いています。

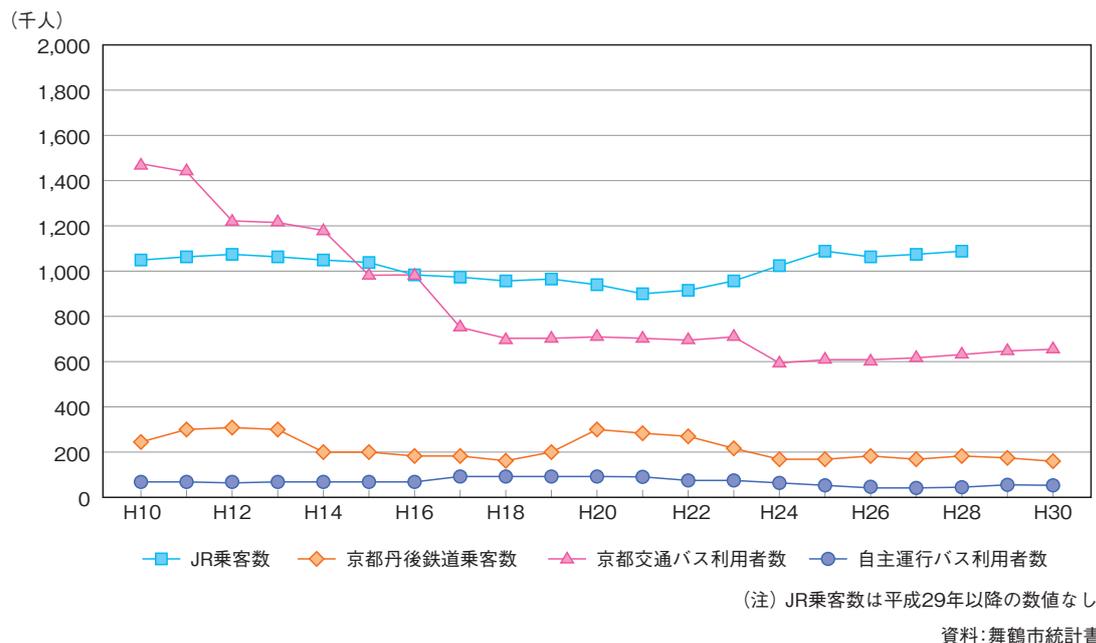


図 1-12 市内の公共交通の年間利用者数の推移

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
JR乗客数	1,058	1,071	1,089	1,074	1,058	1,033	979	978	966	971	941
京都丹後鉄道乗客数	247	284	291	268	201	196	179	164	158	196	306
京都交通バス利用者数	1,455	1,433	1,221	1,221	1,177	991	991	757	699	710	719
自主運行バス利用者数	60	61	51	51	39	44	44	73	83	79	77

(単位:千人)

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
JR乗客数	901	912	965	1,034	1,099	1,082	1,093	1,108		
京都丹後鉄道乗客数	283	254	206	156	155	167	154	167	159	149
京都交通バス利用者数	697	690	696	609	616	615	643	654	662	675
自主運行バス利用者数	72	71	68	65	64	60	52	48	50	48

(注) JR乗客数は平成29年以降の数値なし

資料:舞鶴市統計書

表 1-5 市内の公共交通の年間利用者数の推移

(2) 鉄道

JR線の利用者数の推移をみると、平成21年以降は回復傾向にあります。定期・定期外の内訳から、定期券利用者がこの間に大きく増加していることがわかります。

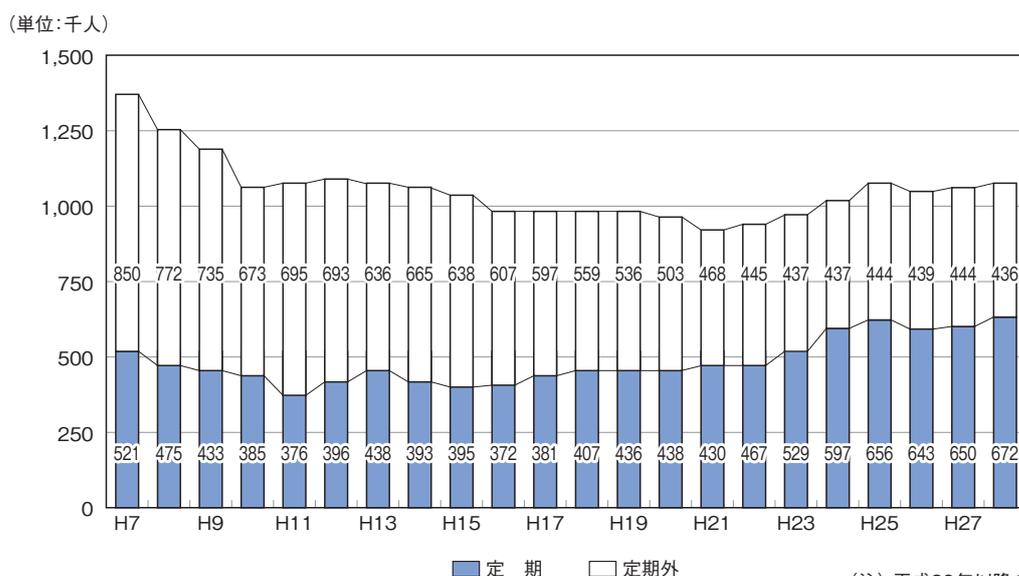
	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
真倉駅	10	7	8	7	6	3	5	8	5	6	5
東舞鶴駅	624	620	572	519	537	560	505	490	470	454	462
西舞鶴駅	722	607	572	520	515	515	549	543	540	505	500
松尾寺駅	16	13	16	14	12	10	15	17	18	14	11
総 数	1,371	1,247	1,168	1,058	1,071	1,089	1,074	1,058	1,033	979	978
定 期	521	475	433	385	376	396	438	393	395	372	381
定期外	850	772	735	673	695	693	636	665	638	607	597

(単位：千人)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
真倉駅	5	5	4	4	4	4	4	8	10	8	9
東舞鶴駅	491	495	491	470	473	489	519	557	541	548	551
西舞鶴駅	458	460	430	409	420	457	493	518	514	518	531
松尾寺駅	12	11	15	16	15	16	17	17	17	19	17
総 数	966	971	941	901	912	965	1,034	1,099	1,082	1,093	1,108
定 期	407	436	438	430	467	529	597	656	643	650	672
定期外	559	536	503	468	445	437	437	444	439	444	436

(注) 平成29年以降の数値なし
資料：舞鶴市統計書

表 1-6 JR線の駅別利用者数、定期・定期額別利用者数の推移



(注) 平成29年以降の数値なし
資料：舞鶴市統計書

図 1-13 JR利用者数の推移

京都丹後鉄道の利用者数の推移をみると、平成24年以降、横ばい傾向にあります。また、定期よりも定期外の利用者が多いことがわかります。

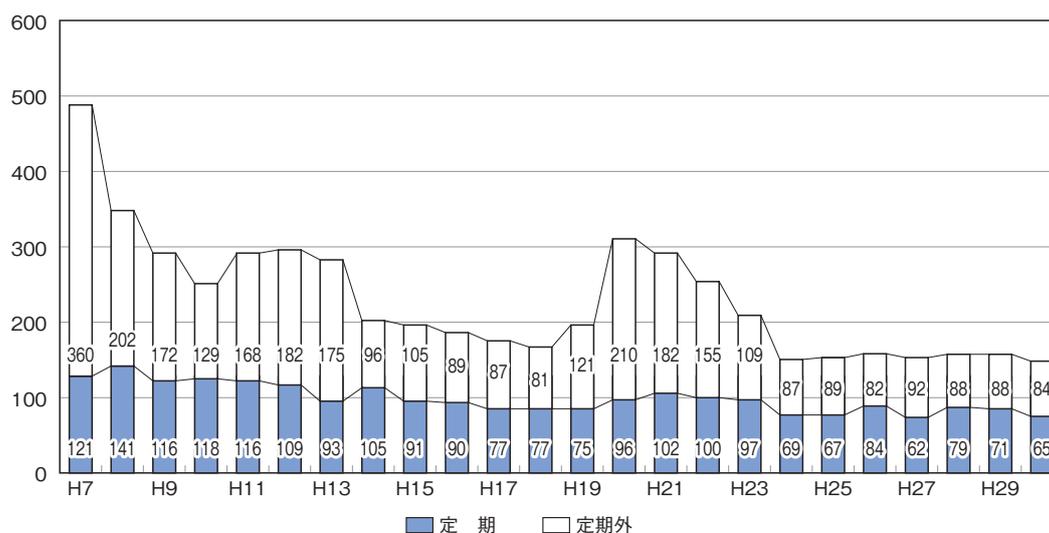
	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
西舞鶴駅	407	268	223	167	211	231	219	159	158	140	134	124
四所駅	10	8	7	8	6	7	7	5	3	4	5	5
東雲駅	35	36	33	39	38	31	25	22	20	22	16	19
丹後神崎駅	30	31	27	33	28	22	17	15	15	13	9	10
総数	481	343	288	247	284	291	268	201	196	179	164	158
定期	121	141	116	118	116	109	93	105	91	90	77	77
定期外	360	202	172	129	168	182	175	96	105	89	87	81

(単位：千人)

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
西舞鶴駅	167	272	249	226	178	132	134	147	137	146	142	131
四所駅	5	5	6	7	10	6	6	7	9	10	7	7
東雲駅	16	16	16	13	7	9	7	6	3	5	6	6
丹後神崎駅	8	13	13	9	11	9	9	7	5	6	4	5
総数	196	306	283	254	206	156	155	167	154	167	159	149
定期	75	96	102	100	97	69	67	84	62	79	71	65
定期外	121	210	182	155	109	87	89	82	92	88	88	84

表 1-7 京都丹後鉄道利用者数の推移

(単位：千人)



(注) 京都丹後鉄道としての運行は平成27年4月1日から(それ以前は北近畿タンゴ鉄道)

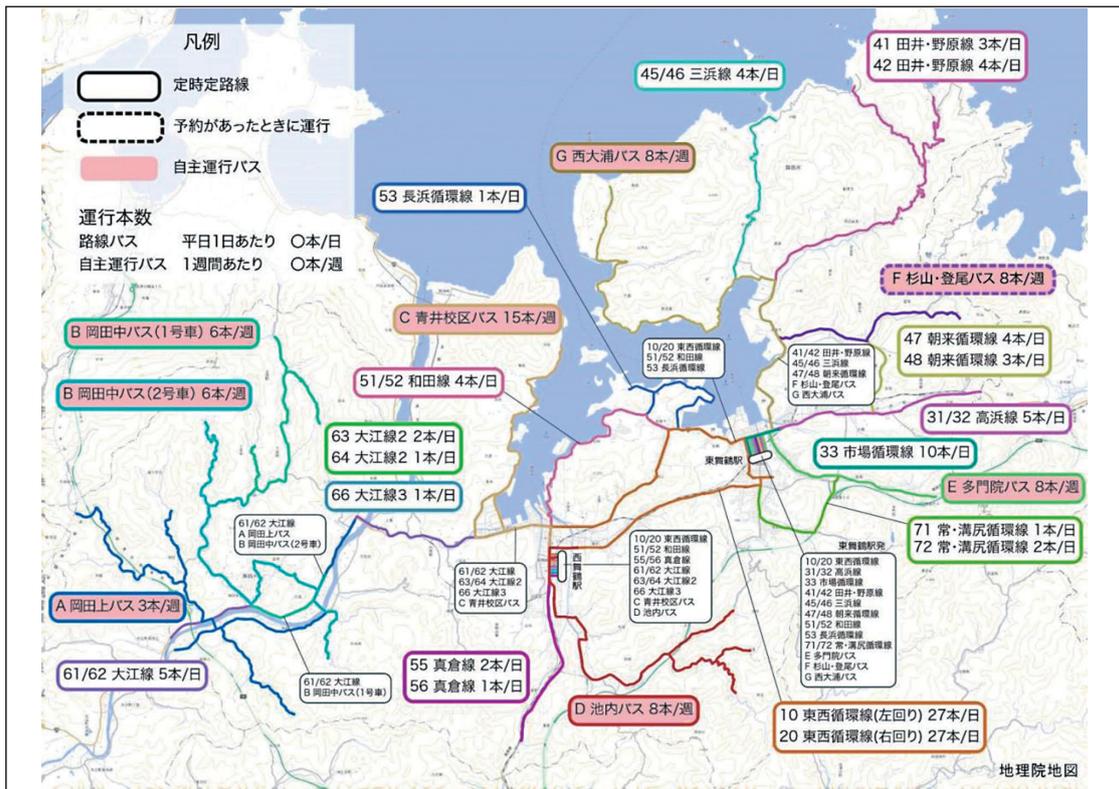
(注) 北近畿タンゴ鉄道の乗客数は、平成20年度に集計方法の変更が行われたため、それ以前の数値との比較は困難

資料：舞鶴市統計書

図 1-14 京都丹後鉄道利用者数の推移

(3) 路線バス

京都交通により市内路線が運行されており、地域住民の生活の移動手段として利用されています。平成17年に会社更生法の適用を受けた旧京都交通から路線が譲渡された後、東西循環線などの路線再編やバスダイヤの見直し等の利便性向上策が図られています。一方、周辺部のバス路線はいずれも1日1～5往復と限られた本数であり、サービス水準は十分でない状況にあります。



資料:交通事業者時刻表(令和2年10月現在)

図 1-15 路線バス、自主運行バスの路線及び運行本数(平日)

(4) 自主運行バス

バス路線や舞鶴汽船の廃止に伴い、地域住民による自主運行バス協議会が設立され、生活の移動手段を確保するために自主運行バスを運行しています。

自主運行バスは、交通空白地域に適用される道路運送法第79条（有償運送）許可を受けており、本市は運行に対して支援を行っています。自主運行バスは地域住民の生活の移動手段としての役割を果たしている一方で、利用者の減少による補助金の増加や、自主運行バス協議会組織の高齢化等の課題を抱えています。

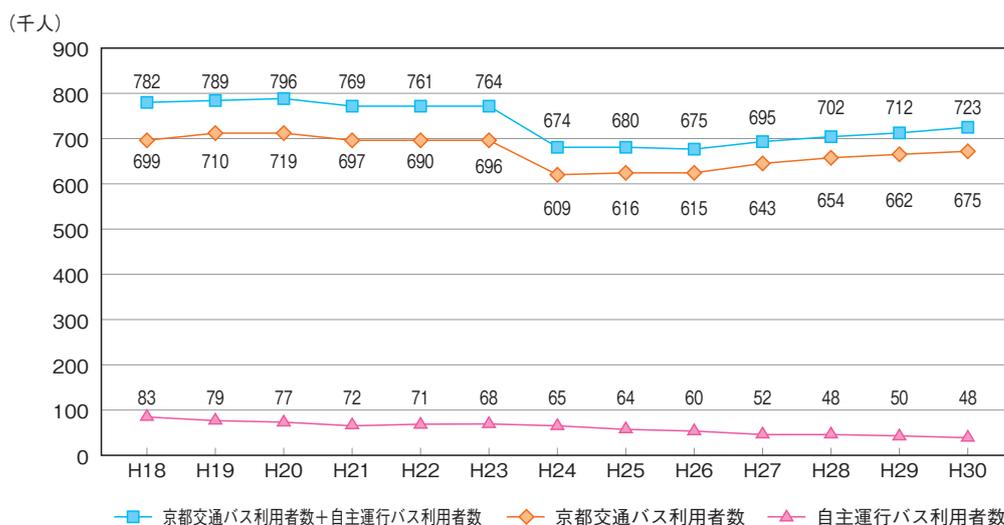
	運行主体	運行概要	バスの愛称	運行開始	車両
岡田上バス	岡田上バス運行協議会	1往復/日 日祝日運休	あけぼの号	昭和48年11月	小型バス 29人乗り
岡田中バス	岡田中バス運行協議会	3往復/日 土日祝日運休	あかいわ号	平成6年10月	小型バス 29人乗り
			あかいわ2号	平成21年5月	ワゴンバス 15人乗り
池内バス	池内バス運行協議会	4往復/日 日祝日運休	かじか号	平成5年10月	小型バス 25人乗り 車椅子用リフト付
西大浦バス	西大浦協議会	4往復/日 土日祝日運休		平成16年10月	小型バス 33人乗り
青井校区バス	青井校区協議会	4往復/日 2往復/土曜日 日祝日運休	ししょのうら号	平成16年10月	小型バス 29人乗り 車椅子用リフト付
杉山・登尾バス	杉山・登尾協議会	4往復/日 土日祝日運休 全予約型運行	スマイル号	平成17年8月	ワゴンバス 10人乗り
多門院バス	多門院協議会	4往復/日 土日祝日運休		平成18年1月	小型バス 29人乗り

表 1-8 自主運行バスの概要

【バス利用者数の推移】

路線バスの利用者数は、京都交通が平成24年以降増加傾向にあり、平成30年は67万5,000人で平成24年に比べて6万6,000人増（約11%増）となります。特に、高速道路が繋がったことで高速バスの利便性が高まり、利用者数の増加に繋がっています。

一方、自主運行バスは、平成30年は4万8,000人で平成24年に比べて1万7,000人減（約26%減）と減少傾向が続いています。



資料：舞鶴市統計書

図 1-16 バス利用者数の推移

(5) 高速バス

本市と各方面を結ぶ高速バスは、現在大阪行き、神戸行きがそれぞれ1日7往復、京都行きが1日4往復運行しています。

(6) その他のバス

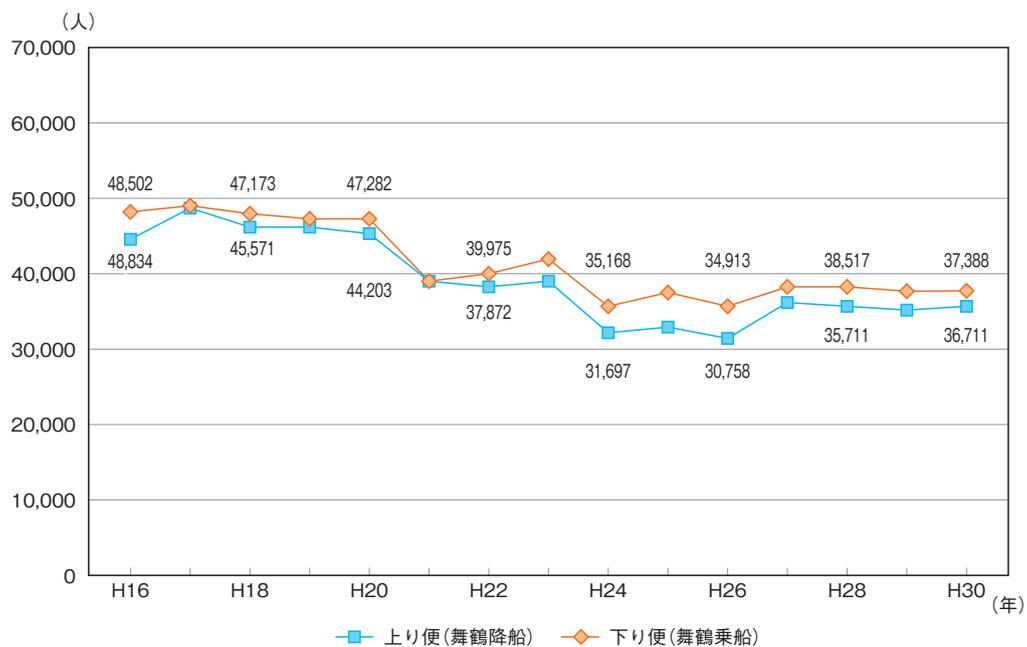
市内には、路線バスの他、市内に事業所を置く企業が運行する通勤用企業バス、加佐地区の小中学校、高等学校、特別支援学校などの通学用スクールバス、市内主要病院が利用者のために運行する通院用病院バスがあります。

(7) タクシー

現在、日交タクシー、舞鶴京都タクシー、ふく福タクシーの3つの事業者が市内でタクシーを運行しており、観光客やビジネス客等の移動手段として、また市民生活に密着した利便性の高い交通手段として利用されています。

(8) 長距離フェリー

舞鶴東港から1日1便出航しており、航海時間は約20時間となっています。乗客数は長らく減少にありましたが、ここ数年は横ばいの傾向にあります。上下別の利用者数については、下り便(舞鶴乗船)の方がやや多くなっています。



資料:舞鶴市統計書

図 1-17 舞鶴～小樽間フェリー利用者の推移

【利用促進・利便性向上・新たな仕組みづくりの取組】

■ 高齢者外出支援事業

市内在住の75歳以上の方を対象に、買物や通院などの外出支援を目的として、割安でバス、タクシー、京都丹後鉄道を利用できる乗車票を販売しています。

事業実施以降、乗車票購入者数は増加しており、平成30年4月に、タクシー利用の要件を「2,000円以上の乗車」から「1,000円以上の乗車」に緩和したことで、タクシーチケット購入者数が大幅に増加しています。

高齢者の皆さんの買物や通院などの外出を応援します！

◆◆舞鶴市高齢者外出支援事業のお知らせ◆◆

～タクシーが1,000円以上の乗車から利用できるようになります～

★75歳以上の方対象
★市内の移動に利用できるお得な乗車票を販売します

バス

丹鉄

タクシー

販売内容

バス (京都交通バス、自主運行バス)
市内の1乗車区間を200円で乗車できる乗車票を販売します
1冊5枚つづり(200円×5枚=1,000円)で販売します
年度内10冊まで購入できます(丹鉄、タクシー乗車票は別に購入可能)

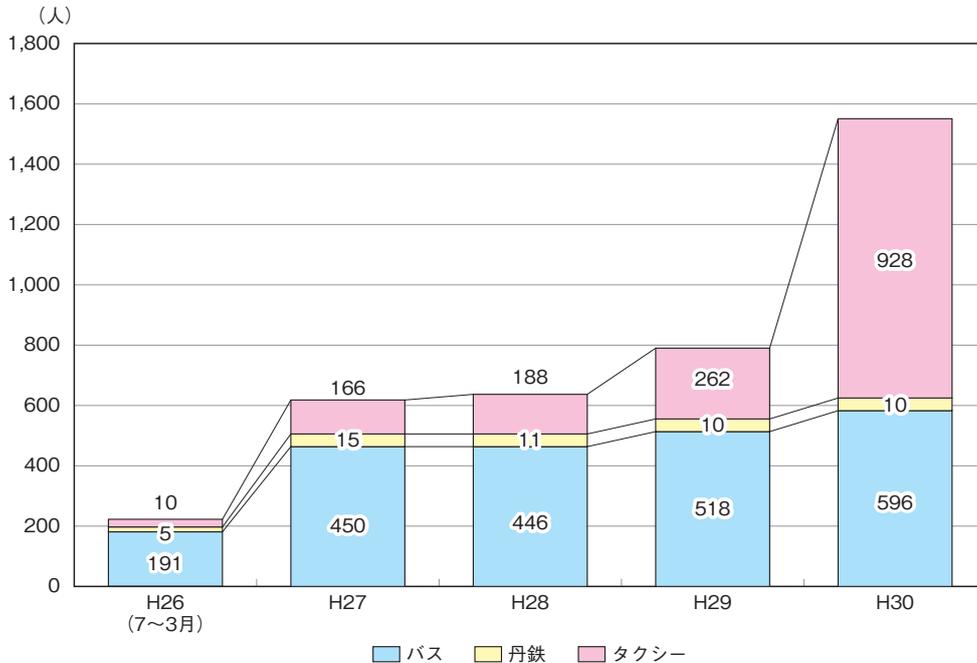
丹鉄 (京都丹後鉄道)
西舞鶴駅～丹後神崎駅間を1乗車200円で乗車できる乗車票を販売します
1冊5枚つづり(200円×5枚=1,000円)で販売します
年度内10冊まで購入できます(バス、タクシー乗車票は別に購入可能)

タクシー
(舞鶴京都タクシー、日交タクシー、ふく福タクシー、いこい福祉介護タクシー、キズナ介護タクシー、太陽介護タクシー、光輪送サービス、フジタ介護タクシー)
市内の移動で、1乗車の運賃が1,000円以上の場合に利用できるタクシー乗車票1,000円分を500円で販売します (※1乗車につき最大2枚まで使用できます)
1,000円以上で 利用できます！
1冊5枚つづり(500円×5枚=2,500円)で販売します
年度内5冊まで購入できます(バス、丹鉄乗車票は別に購入可能)

タクシー料金別 (小型タクシーの概算料金)
・東舞鶴駅 → 西舞鶴駅 約2,000円
・由良川学園(八田) → 西舞鶴駅 約2,000円
・大浦会館(中田) → 東舞鶴駅 約1,900円

乗り合わせでの利用も
可能です。ご家族や友人と一緒どうぞ！

図 1-18 高齢者外出支援事業チラシ



資料:舞鶴市調べ

図 1-19 高齢者外出支援事業 乗車票購入者数の推移

■ 市営駐車場利用割引

鉄道利用者（JRおよび京都丹後鉄道）、高速バス利用者を対象に、市営駐車場の利用料金の割引を実施し、公共交通の利用促進を図っています。

【パーク&レール駐車場】

JRの特急や新幹線利用者を対象とした「1泊2日」の料金割引（1日間無料、2日目300円）

【市営駐車場利用割引】

鉄道利用者や高速バス利用者を対象とした料金割引（最大300円）

利用者数は全体では減少傾向にあります
が、年間3万台を超える利用があります。
また、交通手段別では高速バスが増加傾向
となっています。

パーク&レール駐車場

全国のJRの駅や旅行会社等で、特急・新幹線を利用するきっぷ（定期券・回数券除く）を購入すると、購入額に応じて市営駐車場の駐車料金が割引されます。

購入金額

◎5,000円…1日間無料

※ネット予約（@5489:エクスプレス予約、自由席利用含む）
または指定席利用の場合は4,000円以上購入で適用
【利用当日（午前5時以降）分が割引対象】

◎10,000円…1日間無料に加え2日目の駐車料金が300円のみになります

【利用当日（午前5時以降）分と翌日が割引対象】

市営駐車場利用割引

鉄道利用者が市営駐車場を利用した場合の駐車料金は次のとおりです。

午前5時～翌日午前0時までの駐車料金が最大300円、また午前0時～午前5時まで別途、最大300円となります。以後は同様の計算により加算されます。
身体障害者手帳等をお持ちの方（事前に手続きが必要）は半額となります。（※通常料金は、1時間以内100円、以後30分ごとに50円が加算されます。）

※駐車券と購入したきっぷを駅係員に提示して利用割引券をお受け取りください。

※この時刻表は、JRの監修を受けたものではありません。

図 1-20 駐車場割引の案内

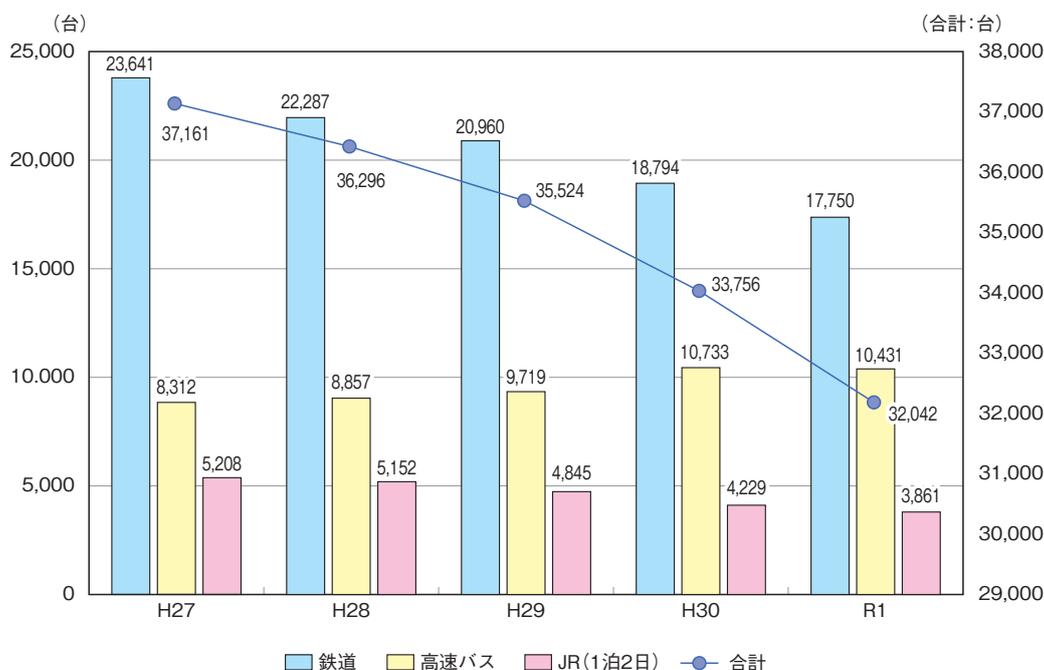


図 1-21 市営駐車場割引利用台数推移

■ 共生型 MaaS (マース)※の実証実験 (令和 2 年度～)

この取組は、将来に渡って市民の移動の足を確保するとともに、2030年の本市のあるべき姿「心が通う便利で豊かな田舎暮らし」の実現を目指し、「移動」、「交通」という将来の大きな地域課題の解決に向けて、人と人が助け合う「共生社会の実現」という考えのもと、本市とオムロンソーシアルソリューションズ株式会社 (OSS社) とが連携して取り組んだものです。

令和2年7～9月に実施した実証実験では、本市のバス・タクシー事業を担っていたいただいている日本交通株式会社の協力を得る中で、西地域高野地区と加佐地域を対象に、移動したい人と送迎可能な人とをOSS社が開発したスマートフォンアプリ「meemo」を活用して①目的地まで送迎する仕組みの導入可能性、②住民の移動利便性が向上したか、③総移動量が増加したか等を検証しました。



今回の実証実験の狙い



お互いさまの助け合いにより、誰もが気軽に外出できる、そんな舞鶴市を創りたい

本当に実現可能か？を検証すべく、加佐・西地域を舞台に、オムロン社が開発した専用アプリを活用して、日本初の実証実験を行います。

目指す姿

- 中心部 (市街地) は公共交通
- 周辺部は公共交通 & 住民同士の送迎



検証項目

- 「公共交通」と「住民同士の送迎」とを組合わせた新しい交通体系により、
- 住民の方の移動の利便性は向上したか？
 - 住民の方の総移動量は増加したか？

実施期間

7～9月の3か月間 (平日の8:30分～17:00)

運営主体

舞鶴市共生型MaaS実証実験運営協議会
会長：多々見市長 参画：舞鶴市・日本交通・オムロン



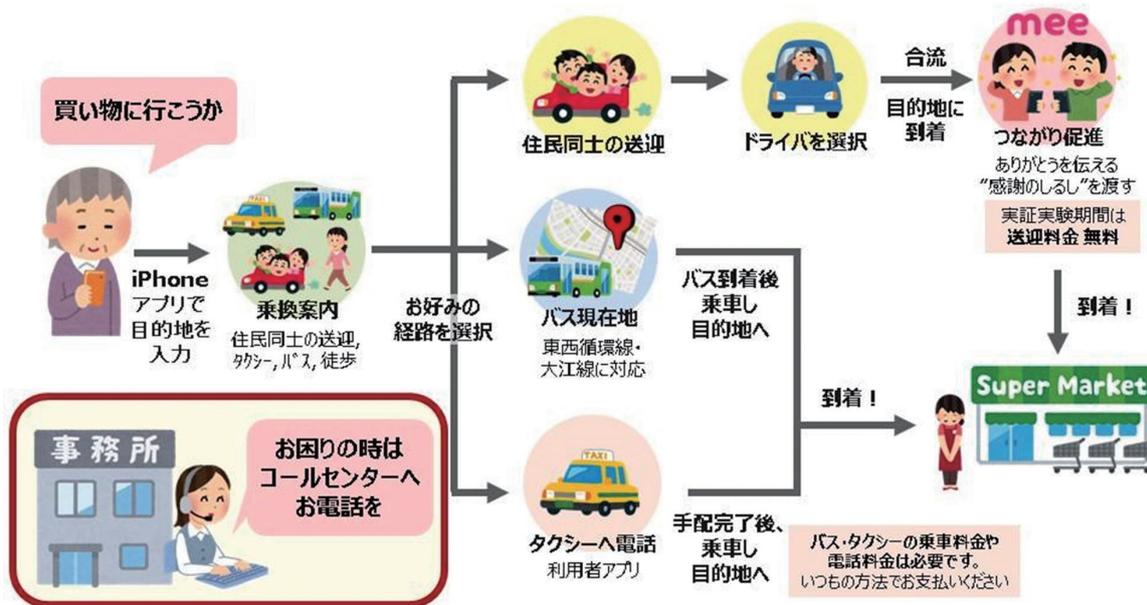
地域の交通課題の解決に向け、私たち住民で手を取り合い、地域コミュニティで共生する地域を創っていきましょう！

※MaaSとは、Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) の略であり、いろいろな種類の交通サービスを需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合することと定義されています。今回の「meemo実証実験」では、舞鶴市民が自由に交通手段を組み合わせることで目的地まで移動できるようにしており、「困っている人」と「助けたい人」をつなぐ“お互いさま”の「共生」の仕組みを実現することから共生型MaaSと呼んでいます。



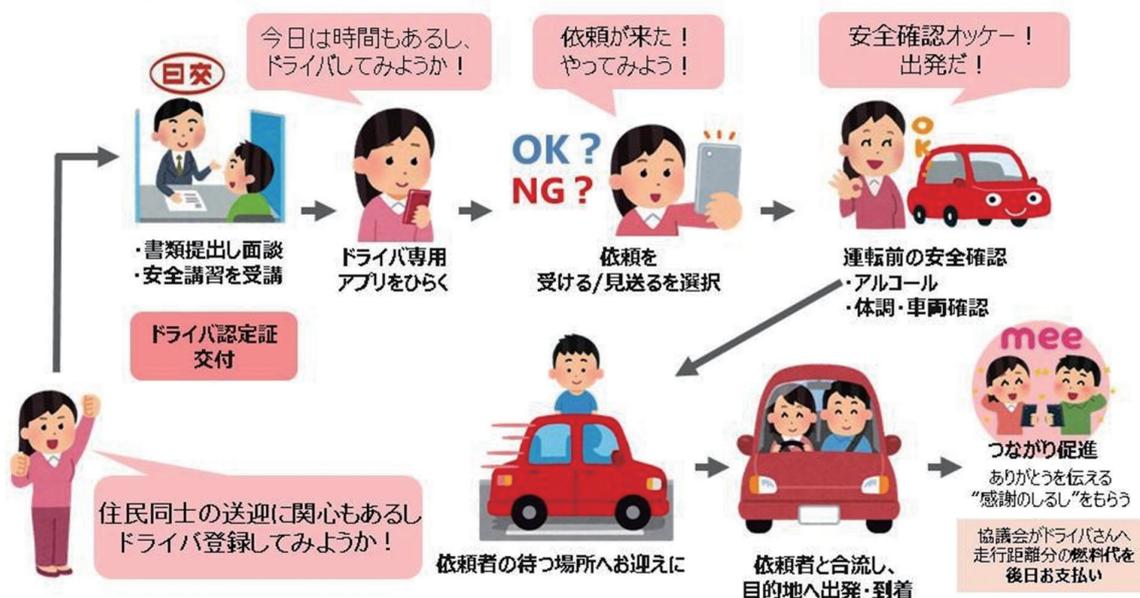
サービス利用方法（利用者編）

- ① アプリを起動し、乗換案内で目的地を入力
- ② 候補経路が複数表示されるので、好みを選択し、ガイドに沿って出発



サービス利用方法（ドライバ編）

- ① ドライバ講習を受け、ドライバ認定を取得
- ② 運転可能なタイミングで「ドライバ専用アプリ」を起動
- ③ 利用者から送迎依頼の通知があれば、承諾し、依頼者と合流・送迎



1.5 自動車交通の現況

(1) 自動車保有台数の推移

自動車保有台数は、人口が減少している中、平成19年までは微増傾向がみられていましたが、近年、ほぼ横ばいとなっています。

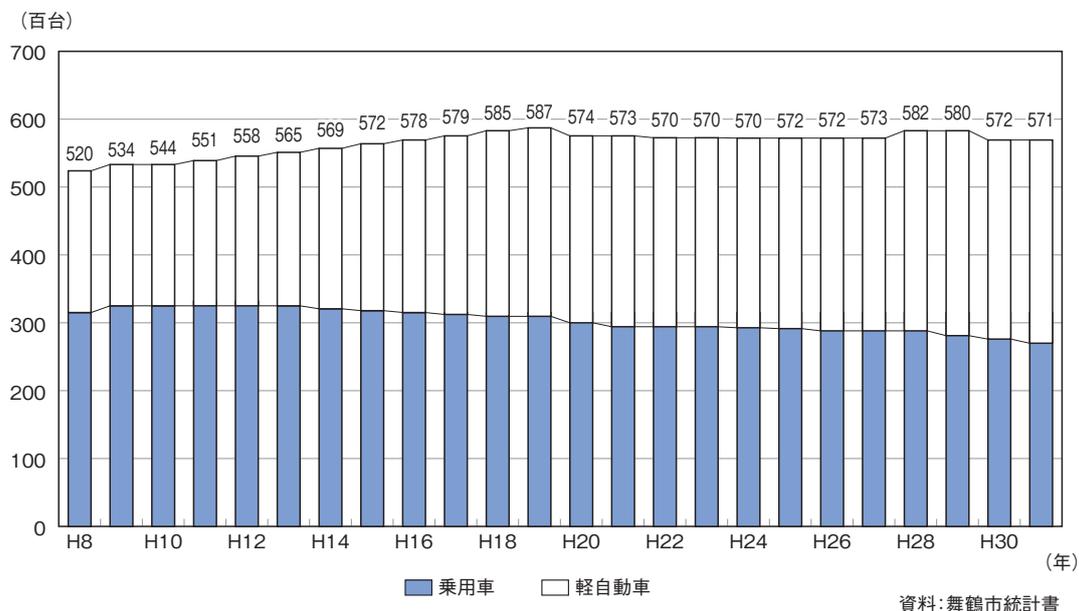


図 1-22 自動車保有台数の推移

(2) 高齢者の運転免許証の自主返納状況

高齢化が進む中、運転に自信のない人等が運転免許証を自主返納する件数も年々増加する傾向にあります。今後も増加傾向は続くものと推察されます。

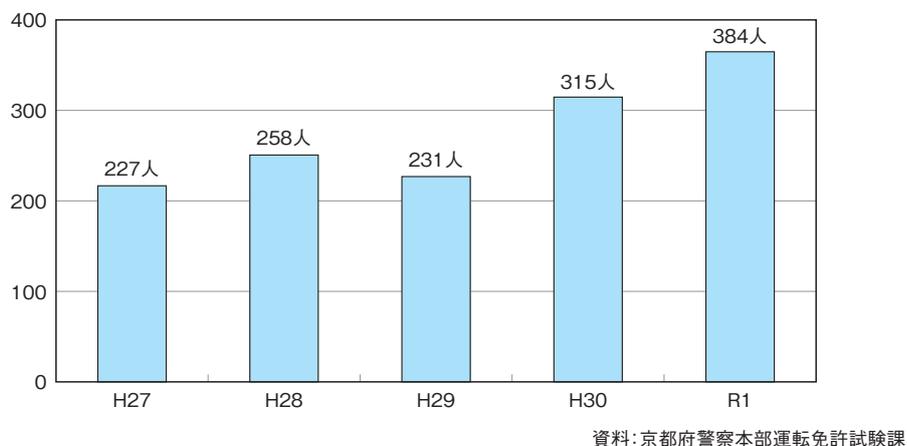


図 1-23 高齢者の運転免許証自主返納件数

(3) 観光の現況

観光客数はここ数年増加傾向にあり、平成26年度以降は毎年200万人以上が本市を訪れています。平成30年度は6割以上が府外からの来訪となっています。

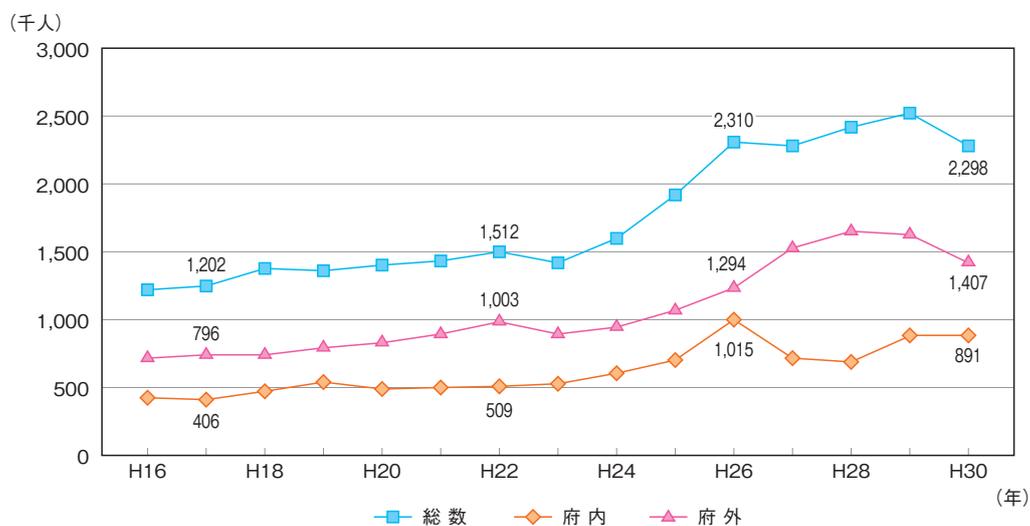
一方で、大部分の観光客が日帰りによる訪問であり、宿泊客の割合は少なくなっているのが現状です。

(単位=千人)

年次	総数	府内府外観光客内訳		日帰り・宿泊客内訳	
		府内	府外	日帰り	宿泊客
H16	1,192	447	744	1,120	72
H17	1,202	406	796	1,130	72
H18	1,265	460	805	1,209	56
H19	1,363	560	803	1,305	58
H20	1,359	492	867	1,296	63
H21	1,404	502	902	1,339	65
H22	1,512	509	1,003	1,448	64
H23	1,410	541	869	1,350	60
H24	1,611	644	967	1,557	54
H25	1,811	748	1,083	1,778	53
H26	2,310	1,015	1,294	2,245	64
H27	2,290	742	1,549	2,219	71
H28	2,400	713	1,687	2,312	88
H29	2,550	899	1,681	2,446	104
H30	2,298	891	1,407	2,177	121

(注) 推計である

表 1-9 観光客数の推移(府内外、日帰り・宿泊別)



資料: 舞鶴市統計書

図 1-24 観光客数の推移

2 市民アンケート調査

2.1 市民アンケート調査の概要

■ 調査概要

地域公共交通計画の策定に向けて、市民の公共交通に関する意識やニーズを把握し、今後の公共交通サービスのあり方の検討における基礎資料とすることを目的として「舞鶴市の公共交通に関するアンケート調査」を実施しました。

調査概要は以下の通りです。

調査概要	令和2年8月12日～令和2年8月31日
調査対象	市全域（令和2年4月1日現在80,957人・39,877世帯）を対象に住民基本台帳より高校生以上を対象に2,000人を無作為抽出※ ※同一世帯員の回答を含めて対人口抽出率5%を想定
調査方法	調査対象となった人にアンケートを3部同封し、郵送配布。 回答は郵送による回答とWEB回答とした。

■ 調査対象地域区分



図 2-1 調査対象地域と地域区分

■ 回収状況

回収数は郵送による回答834件とWEBによる回答の132件の計966件になります。

アンケート全体の回収率は回収想定人口の26.6%となりました。

地域別の回収数は下図のとおりです。

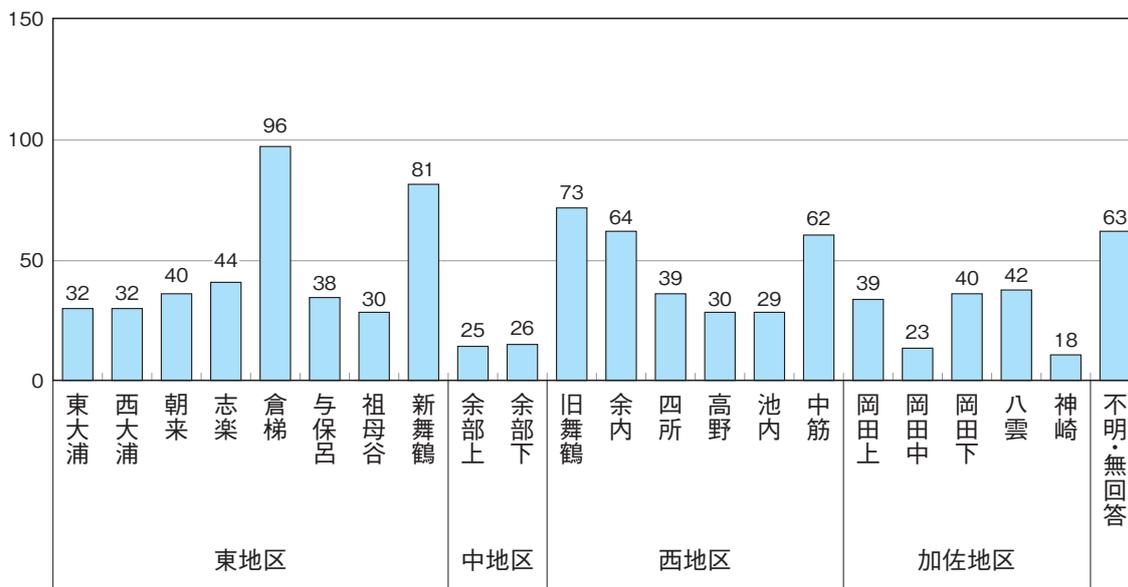


図 2-2 地区別の回収数

2.2 市民アンケート調査の結果

(1) 市民の日常行動、利用交通手段

■ 日常行動【通勤・通学】

- ・ 出発時間をみると7～8時台が多く、帰宅時間は17～18時台が多い状況です。
- ・ 舞鶴市内での主な交通手段は自動車の割合が68%を占める一方、鉄道とバス、タクシーを合わせた公共交通の割合は14%と低い状況です。
- ・ 舞鶴市民の69%が舞鶴市内へ通勤又は通学をしており、市内の行き先は、「新舞鶴・倉梯」「旧舞鶴・余内」に集中しています。

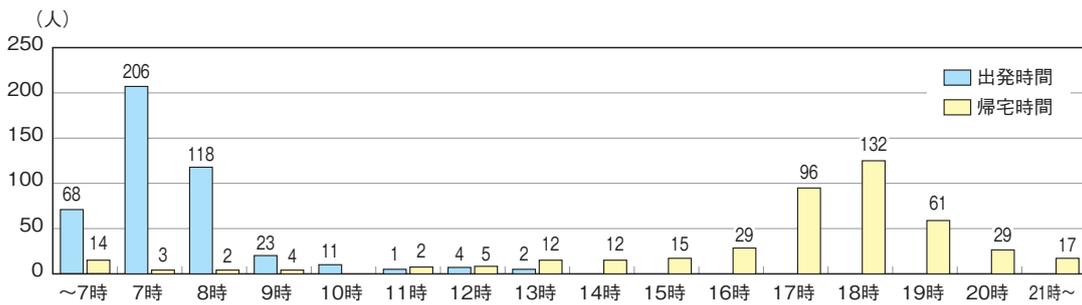


図 2-3 通勤・通学者の自宅の出発時間と帰宅時間

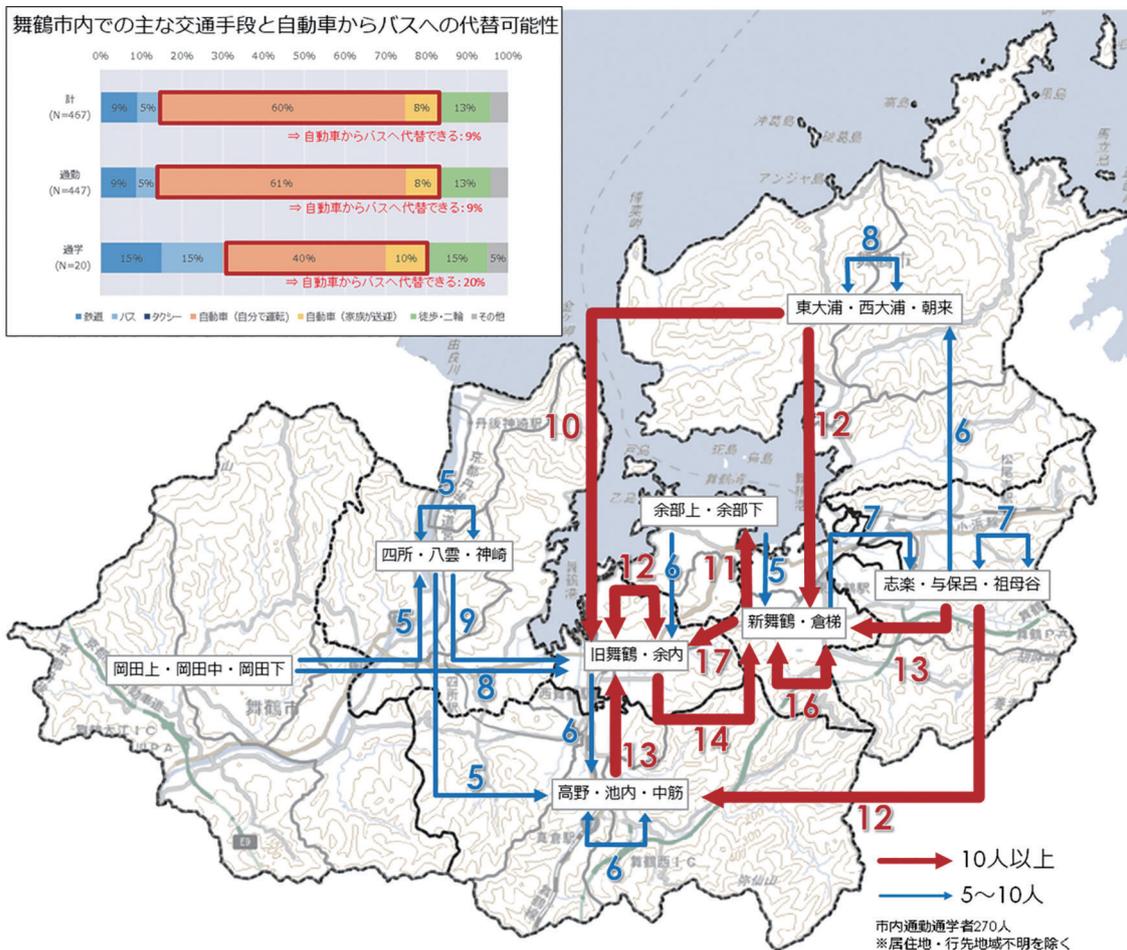


図 2-4 市民の舞鶴市内の通勤・通学先

■ 日常行動【買い物】

- ・ 買い物行動では80%の人が自動車を主に利用しています。
- ・ 免許非保有者の場合、公共交通の利用は20%程度を占めていますが、自動車（家族が送迎）は約半数を占めています。
- ・ 買い物先は「新舞鶴・倉梯」「旧舞鶴・余内」に集中しており、居住地の最寄りの中心地や自地域（中心地内）での移動が多い状況です。
- ・ 主な利用施設は、らぼーる（倉梯）、西舞鶴モール（高野）、バザールタウン舞鶴（中筋）、フレッシュバザール舞鶴浮島店（新舞鶴）が多く挙げられています。

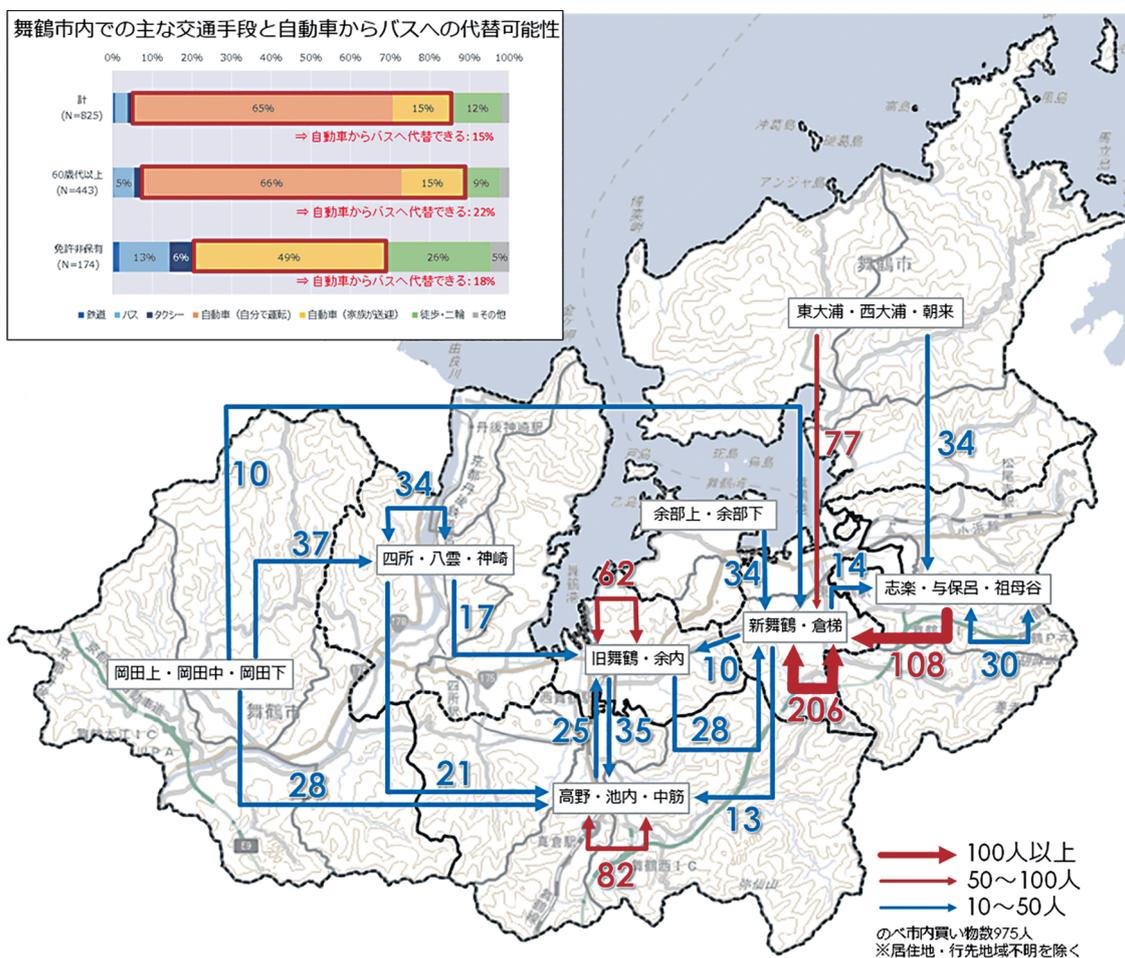


図 2-5 市民の舞鶴市内の買い物先

■ 日常行動【通院】

- ・ 通院行動では75%の人が自動車を主に利用していますが、他の日常行動より公共交通の利用割合が比較的高い傾向です。
- ・ 免許非保有者の場合、公共交通の利用は30%程度を占めていますが、自動車(家族が送迎)の割合も高く42%を占めています。
- ・ 通院先は舞鶴赤十字病院が立地する「旧舞鶴・余内」、舞鶴共済病院、舞鶴医療センターが立地する「新舞鶴・倉梯」に集中しています。
- ・ 居住地の最寄りではない病院の利用もみられることが特徴です。

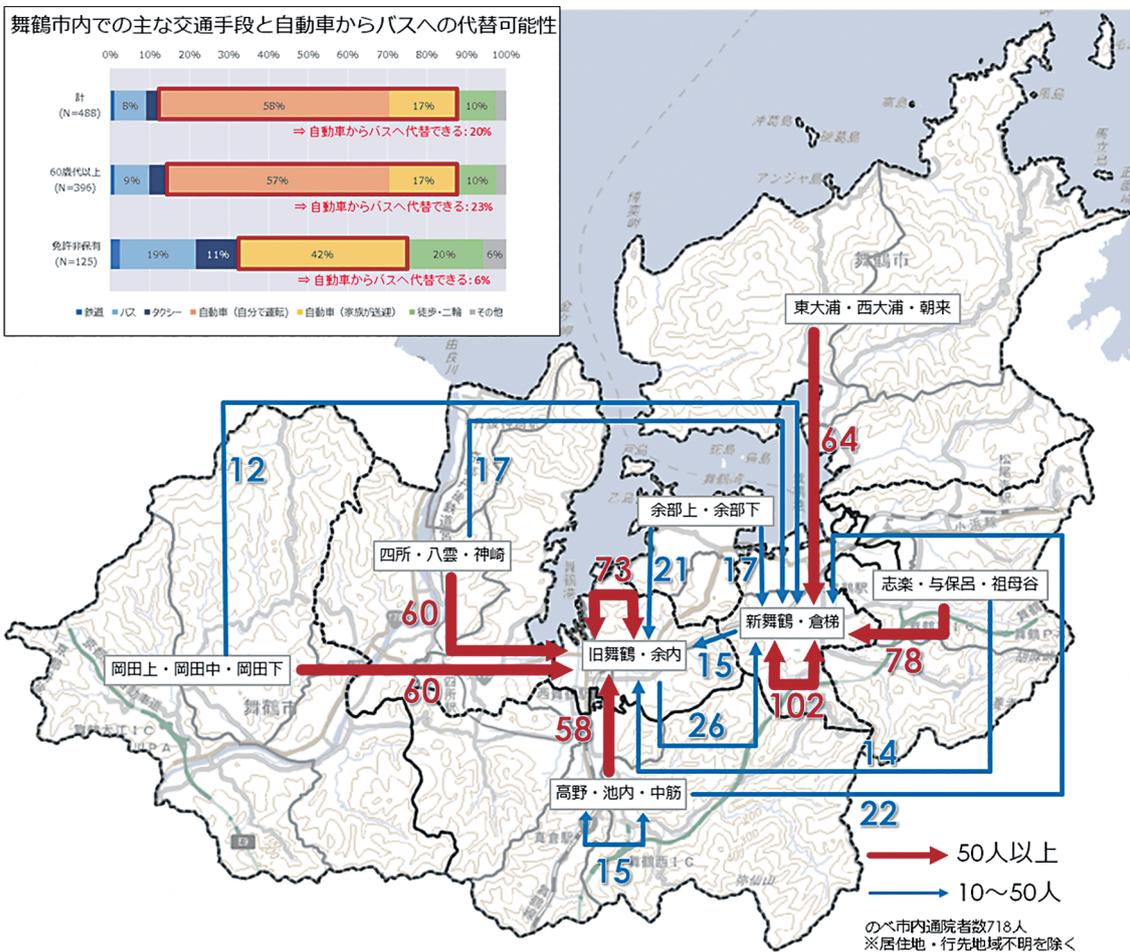


図 2-6 市民の舞鶴市内の通院先

(2) 市民の公共交通の利用実態

■ 公共交通の利用頻度

- ・公共交通は鉄道、バス、タクシーともに日常的に利用されていない状況です。
- ・鉄道の利用頻度は、「ほとんど利用していない」が60%を占めていますが、「ほぼ毎日」が6%を占め、他の公共交通に比べて利用頻度が高いことが特徴です。
- ・路線バス、自主運行バスは「ほとんど利用していない」が80%を占めており、特に、利用の少なさが顕著です。

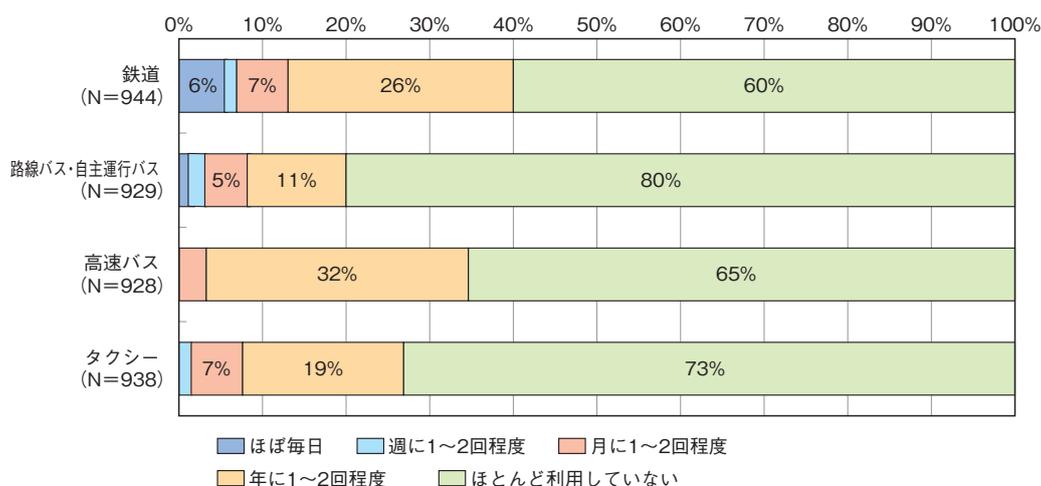


図 2-7 公共交通機関別の利用頻度

■ 公共交通の主な目的

- ・利用頻度が比較的高い鉄道の利用目的は「通勤・通学」と「出張・仕事・商用」により、利用者の36%を占めている状況です。
- ・また、年に1~2回程度の利用が多い高速バスは、「観光・レジャー」の割合が利用者の45%を占めていることが特徴です。

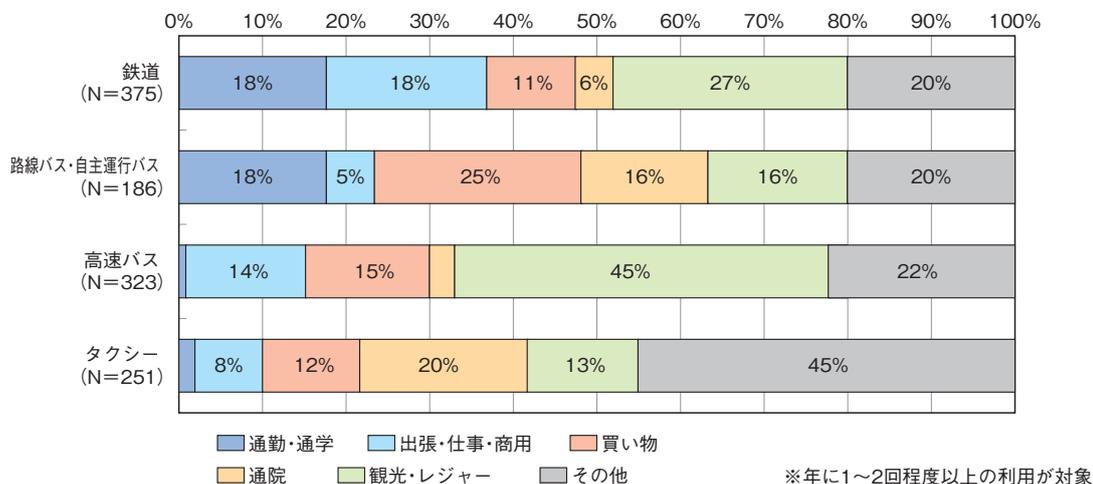
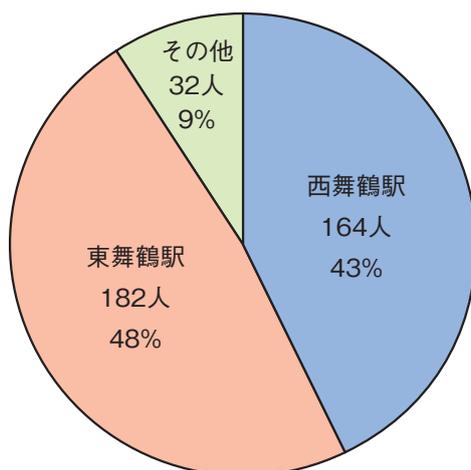


図 2-8 公共交通機関別の利用目的

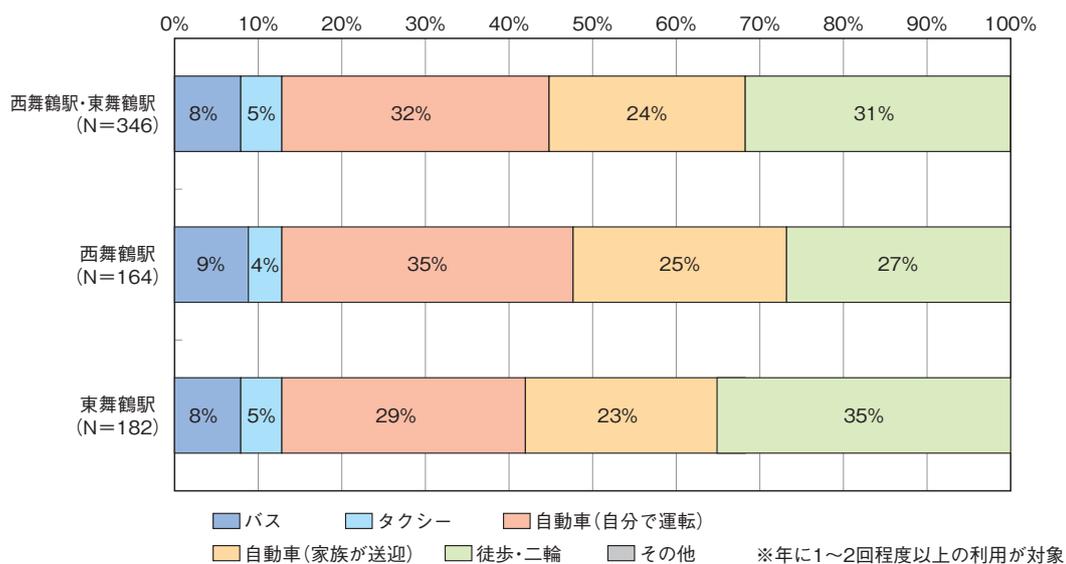
■ 利用の多い鉄道駅と駅までの主な交通手段

- ・ 鉄道駅の利用は、西舞鶴駅が43%、東舞鶴駅が48%を占めている状況です。
- ・ 両駅までの主な交通手段は、家族による自動車の送迎を含めると、自動車利用が全体の56%を占めており、鉄道駅へのアクセスも自動車に依存している状況です。



※年に1～2回程度以上の利用が対象

図 2-9 鉄道利用者の利用駅の内訳



※年に1～2回程度以上の利用が対象

図 2-10 西舞鶴駅・東舞鶴駅までの主な交通手段

(3) 市民のバス交通に対するニーズ

■ 自宅の最寄りのバス路線に対する評価

【バス路線全体の評価】

- ・総合的な評価としては、「満足」「やや満足」が約20%、「不満」「やや不満」が約44%を占めている状況です。
- ・項目別にみると、「自宅の最寄バス停の位置」「時刻表通りの運行」「バス車両の乗り降りのしやすさ」が他項目に比べて、「満足」「やや満足」とした回答が多く、一方、「1日の運行本数」「終発時刻」「鉄道との乗り継ぎ利便性」「別のバス路線との乗り継ぎ利便性」「バス停留所の快適性」については他項目に比べて「不満」「やや不満」とした回答が多い状況です（次ページを参照）。

【バス路線別の評価】

<総合的な評価>

- ・東西循環線を除いて、ほとんどの路線バスにおいて、総合的な評価が低い傾向です。

<運行状況について>

- ・「1日の運行本数」は、ほとんどの路線において低い評価であり、特に郊外への路線ほど不満を抱いている状況です。
- ・「始発時刻」「終発時刻」「鉄道との乗り継ぎ利便性」「別のバス路線との乗り継ぎ利便性」は、中心地の路線は他路線に比べて評価が良い傾向にある一方、郊外への路線ほど不満を抱いている状況です。

<車両、停留所環境について>

- ・「バス停留所の快適性」は、ほとんどの路線で低い傾向です。

<中心地アクセス性>

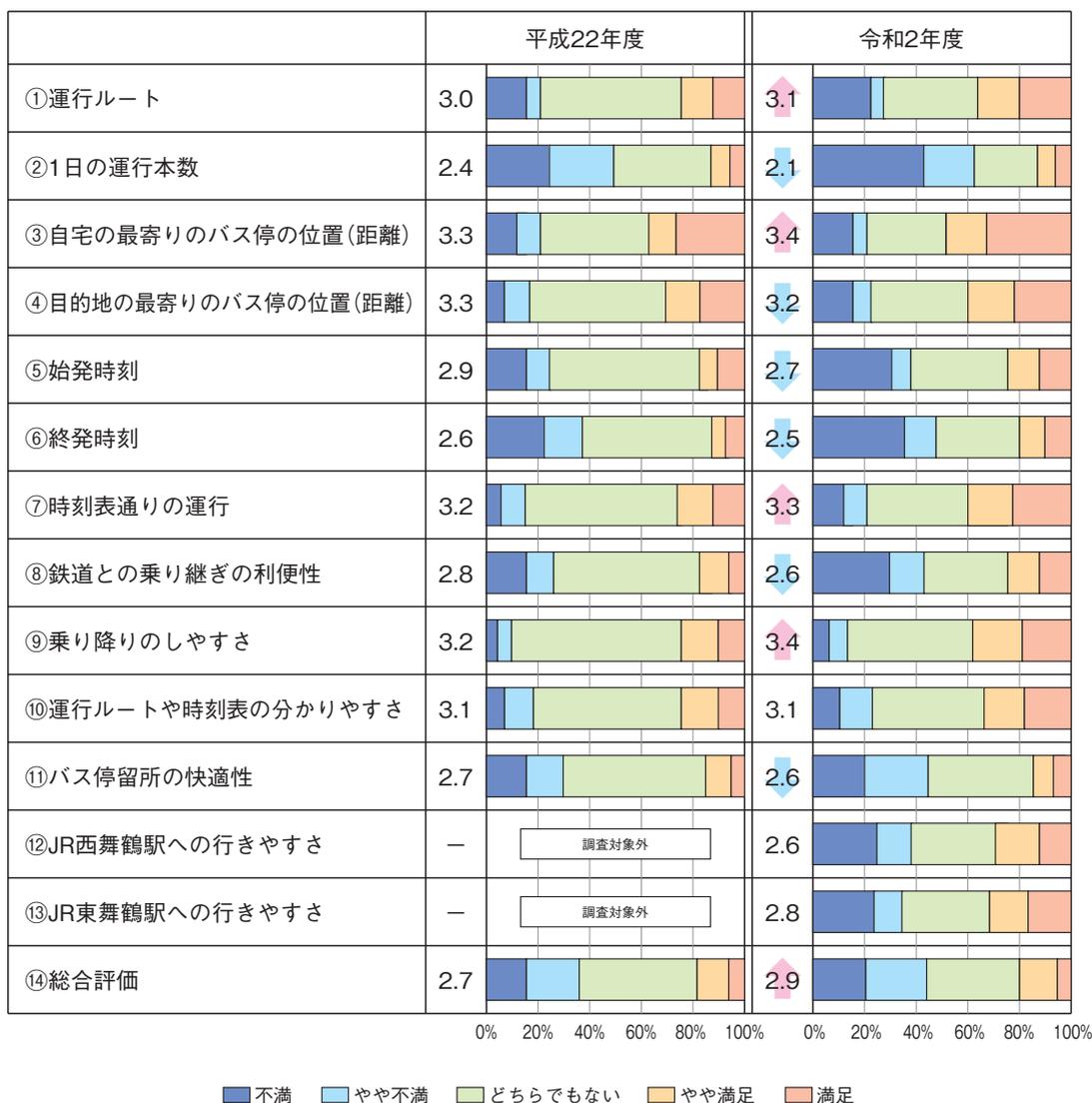
- ・JR西舞鶴駅、東舞鶴駅ともに評価に大きな違いはみられず、東西循環線と一部の路線を除いて不満を抱く人が多い傾向です。特に自主運行バスの岡田上、岡田中バスは評価が低い傾向です。

	総合評価	運行状況について										車両・停留所環境について			中心地アクセス性		
		運行ルート	1日の運行本数	自宅の最寄りバス停の位置	目的地の最寄りバス停の位置	始発時刻	終発時刻	時刻表通りの運行	鉄道との乗り継ぎの利便性	別のバス路線との乗り継ぎの利便性	バス車両の乗り降りのしやすさ	運行ルートや時刻表の分かりやすさ	バス停留所の快適性	JR西舞鶴駅への行きやすさ	JR東舞鶴駅への行きやすさ		
路線バス	東西循環線(左回り)(N=214)	3.1	3.5	2.7	3.3	3.3	3.0	3.2	3.0	3.0	3.0	3.0	3.3	3.1	2.7	3.2	3.3
	東西循環線(右回り)(N=125)	3.2	3.5	2.7	3.4	3.4	2.8	3.2	3.4	3.0	3.0	3.4	3.5	3.4	2.9	3.4	3.4
	高浜線(N=25)	2.7	3.6	2.3	3.3	3.3	2.5	3.3	3.5	2.7	2.6	2.7	3.4	3.1	2.8	2.6	3.4
	市場循環線(N=21)	2.6	2.4	2.6	4.5	2.8	3.2	3.2	3.5	2.5	2.2	2.5	3.6	2.9	2.7	2.4	2.6
	田井・野原線(N=27)	2.9	3.5	2.1	4.2	3.9	2.6	3.0	4.1	2.5	2.5	2.5	4.0	3.9	2.9	2.0	2.9
	三浜線(N=12)	1.9	3.0	1.4	3.9	3.4	2.4	2.4	3.1	2.2	2.2	2.2	2.8	2.7	2.3	2.0	2.3
	朝来循環線(N=47)	2.5	3.3	1.9	3.3	3.5	2.1	2.4	3.2	2.7	2.6	2.6	3.4	3.0	2.5	2.5	2.9
	和田線(N=32)	2.0	2.8	1.1	3.3	2.7	1.8	1.7	2.9	1.7	1.8	1.8	2.8	3.2	2.1	2.5	2.6
	長浜循環線(N=4)	1.0	2.0	1.0	4.0	3.0	1.0	1.0		1.0			3.0			1.0	1.3
	真倉線(N=26)	2.0	2.2	1.6	2.3	2.2	2.0	2.1	3.4	2.8	2.6	2.6	3.6	1.9	1.4	2.9	2.9
	大江線(N=118)	2.0	2.6	1.5	3.0	3.0	2.0	2.2	3.2	2.4	2.2	2.2	3.1	2.8	2.2	2.2	2.0
	常・溝尻循環線(N=74)	1.8	1.9	1.5	3.3	3.0	1.4	1.5	2.6	2.0	1.6	2.0	3.1	3.2	2.3	2.3	2.5
	岡田上バス(N=22)	2.1	2.5	1.6	3.6	2.1	1.4	2.1	2.8	1.2	1.3	1.2	2.7	2.8	2.2	1.7	1.4
	岡田中バス(N=31)	1.6	2.8	2.1	3.5	2.0	2.9	3.0	3.4	1.0	1.1	1.0	3.4	3.8	3.0	1.5	1.3
青井校区バス(N=16)	3.2	4.1	3.9	3.3	3.7	3.6	3.6	4.8	2.8	2.9	2.8	4.1	3.2	2.8	3.3	2.7	
池内バス(N=49)	3.0	3.5	1.9	3.5	3.6	2.6	2.9	4.0	3.0	3.3	3.0	4.0	3.5	2.8	3.4	3.4	
多門院バス(N=8)	2.5	2.2	1.6	3.0	2.5	1.4	1.8	3.0	3.0	2.0	3.0	3.0	3.3	3.0	2.0	3.0	
杉山・登尾バス(N=4)	3.0	1.0	3.0	4.0	3.5								3.0	1.0	1.0	1.0	
西大浦バス(N=22)	3.2	4.3	2.5	4.1	4.2	3.9	3.1	4.2	3.3	3.8	3.8	4.1	3.8	2.5	3.0	3.8	

表 2-1 自宅の最寄りのバス路線に対する評価【バス路線別】

【過年度の調査結果との比較】

自宅の最寄りのバス路線に対する評価について、平成22年に実施した市民アンケート調査結果と比べると、評価が上がった項目は①運行ルート、③自宅の最寄りバス停の位置、⑦時刻表通りの運行、⑨乗り降りのしやすさ、⑭総合評価となっています。一方、評価の下がった項目は、②1日の運行本数、④目的地の最寄りのバス停の位置、⑤始発時刻、⑥終発時刻、⑧鉄道との乗り継ぎの利便性、⑪バス停留所の快適性となっています。



※集計対象の条件が完全には一致していない。

図 2-11 自宅の最寄りのバス路線に対する評価【バス路線全体】

■ バスの利用が増えるための改善点について

- ・「利用したい時間帯に運行するダイヤとする」が310件で 43% と最も多い。
- ・次いで「鉄道・バスの運賃割引制度の充実」が162件 で 23%。
- ・さらに、「バス停留所に屋根や椅子を設ける」が152件で 21% と続いている。

バス利用が増えるための改善点について	回答者数 (人)	回答割合 (%)	年代別回答割合 (%)							
			10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上
1 よく利用する商業施設や病院の玄関付近にバス停を設置する	117	16	9	15	3	13	17	22	22	20
2 よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する	82	11	5	9	10	6	9	11	21	17
3 利用したい時間帯に運行するダイヤとする	310	43	46	55	44	58	52	41	31	25
4 バス停留所に屋根や椅子を設ける	152	21	21	12	28	16	17	17	25	35
5 鉄道とバスの乗換を便利にする	134	19	23	33	18	19	21	17	12	16
6 バスとバスの乗り継ぎを便利にする	95	13	11	12	18	17	16	11	7	20
7 バリアフリーの充実	69	10	9	3	13	6	7	9	12	16
8 鉄道・バスの運賃割引制度の充実	162	23	22	24	23	21	25	31	19	13
9 駅やバス停留所での路線案内や時刻案内を分かりやすくする	87	12	16	6	15	9	5	8	16	19
10 公共交通の時刻表や路線図等を掲載した冊子等を各戸に配布する	68	9	6	12	13	6	4	9	14	17
11 主要商業施設・病院等へのバスでの行き方や時刻表の周知・広報	101	14	11	12	13	6	17	23	16	12
12 その他	161	22	14	12	18	22	28	25	26	24
合 計	719	100	116	33	39	108	102	106	140	75

表 2-2 バス利用が増えるための改善点について

その他の主な意見は以下の通りです。

<運行頻度やバスダイヤについて>

- ・市街地の催し物の終了時刻とバスの終発が合わない。

<運賃について>

- ・車で通勤するよりも相対的にバスのコストが安くなるとよい。
- ・免許返納優遇措置の導入。

<自宅とバス停までの移動について>

- ・自宅からバス停までの移動距離の短縮。
- ・バス停付近に駐車スペースの整備。

(4) 市民の考える舞鶴市の公共交通のあり方

■ 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針について

- ・「企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする」が264件で35%と最も多い。
- ・次いで「マッチングアプリ※や地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する」が243件で32%。
- ・さらに、「市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける」が242件で32%と続いている。

持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針	回答者数 (人)	回答割合 (%)	年代別回答割合 (%)							
			10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上
1 バス路線は利用の多い路線のみに限定して増便する	179	24	36	31	28	25	17	20	21	17
2 マッチングアプリや地域ポイントの導入により住民同士の送迎を支援する	243	32	25	17	36	29	42	41	30	34
3 企業や病院等の送迎バスに、一般客も運賃を払って乗車できるようにする	264	35	22	37	33	29	39	42	40	38
4 他の生活関連予算をバス路線の赤字充填に充てる	81	11	8	17	5	8	12	7	15	14
5 バスの運賃を上げ、増収を図る	10	1	2	0	5	1	1	1	2	0
6 市民に対して環境にやさしい行動の一つとしてバス利用を呼び掛ける	242	32	37	29	21	28	25	34	34	40
7 その他	109	14	8	11	15	20	16	15	15	13
合計	752	100	118	35	39	109	103	111	151	86

表 2-3 持続可能な交通体系を構築するための取組の基本方針について

その他の主な意見は以下の通りです。

- ・バスの運行車両に関する意見
(主な要望) 運行車両の小型化、バリアフリー※に配慮した車両の導入
- ・バスの運行本数・ダイヤに関する意見
(主な要望) バスの運行本数の増便
- ・バスの路線・停留所位置に関する意見
- ・バスの運賃に関する意見
(主な要望) 運賃の無料化または均一料金の導入
- ・高齢者福祉視点からの意見
(主な要望) 高齢者運賃割引制度の拡充

■ 舞鶴市内の公共交通に求める役割について

- ・「子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段」が715件で82%と最も多い。
- ・次いで「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」が604件で69%。
- ・さらに「市民の買物や通院のための移動手段」が591件で68%、「いつでも利用できる安心感をもつ」が572件で65%と続いている。

舞鶴市内の公共交通に求める役割		回答者数 (人)	回答割合 (%)	年代別回答割合 (%)								
				10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上	
移送手段としての役割	1 市民の通勤や通学のための移動手段	545	62	80	54	55	69	65	71	52	48	
	2 市民の買物や通院のための移動手段	591	68	53	57	60	56	69	75	73	82	
	3 市民の趣味やサークル活動などの移動手段	199	23	17	16	24	14	30	25	28	30	
	4 市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段	337	39	31	30	36	26	35	48	42	50	
	5 市民が遠方へ出かける場合の移動手段	319	36	39	30	38	28	42	42	36	33	
	6 子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段	715	82	74	78	81	87	83	91	79	78	
	7 ケガ、飲酒、故障などで自動車を利用できないときの移動手段	397	45	40	57	64	47	50	52	42	34	
	8 将来、運転免許証を返納したときの移動手段	604	69	46	57	81	72	72	82	77	61	
	9 その他(移動手段としての役割)	17	2	2	5	0	2	1	2	3	1	
	10 いつでも利用できる安心感をもつ	572	65	60	57	74	65	74	72	58	69	
地域(舞鶴市)としての役割	11 自宅から通うことができるため、家賃や下宿などの費用がかからない	139	16	23	8	14	19	14	13	14	16	
	12 高校や大学などの進学先の選択肢を増やす	187	21	35	22	31	32	24	16	12	11	
	13 市民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す	326	37	28	16	40	28	37	50	42	40	
	14 舞鶴市外からの訪問者を受け入れ、観光地や商業施設のにぎわいを作り出す	291	33	31	35	40	32	37	40	29	30	
	15 舞鶴市の魅力・ステータスを高める	176	20	19	16	21	15	18	28	20	21	
	16 自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす	198	23	24	14	26	21	18	21	28	21	
	17 自動車利用を減らすことで、自然環境を守る	201	23	28	11	31	21	19	25	23	21	
	18 自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす	229	26	19	8	33	22	23	29	32	32	
	19 その他(地域(舞鶴市)における役割)	18	2	1	0	5	3	2	2	4	0	
合計(人)		875	100	124	37	42	117	113	126	201	115	

表 2-4 舞鶴市内の公共交通に求める役割

その他の主な意見は以下の通りです。

- ・高齢者が出歩きやすい地域にしてほしい。
- ・自由に外出できる安心感は学生が健康的に暮らせる町につながると思う。交通が不便な地域にはいつまでも若い世代は住みつかない。
- ・郊外の学生が時間を気にせず、自分たちで自由に市内に出掛けられる環境を整備すべき。

③ 各種団体ヒアリング調査

3.1 ヒアリング調査の概要

(1) 方法、回収状況等

■ 調査の目的

地域公共交通計画策定に向けて、市内の子育て団体や老人クラブ等を対象としたヒアリングを実施し、公共交通の利用実態や課題等を調査・分析し、今後の公共交通サービスのあり方の検討における基礎資料とする。

■ 調査方法

・調査対象団体にヒアリングシートを郵送配布・郵送回収。

※個人の意見ではなく団体としての意見を集約いただくように留意。

■ 主な調査項目

○老人クラブ／子育てサークル

- ・鉄道・バスを、どのような状況・目的で利用されていますか
- ・鉄道・バスを利用して困ったことはありますか（自分自身や知人の体験など）
- ・路線や便数の制約がなければ、どのような状況・目的で、鉄道・バスを利用されたいですか
- ・舞鶴市の鉄道・バス・タクシーについて、ご自由に意見をお聞かせください

○病院

- ・通院されている方の交通手段の利用状況（自動車運転、自動車送迎、鉄道・バス、タクシー等）を教えてください
- ・鉄道・バスの利便性向上に連携できる事があれば教えてください（例：待合室にバスの接近情報を表示など）
- ・舞鶴市の鉄道・バス・タクシーについて、ご自由に意見をお聞かせください

○社会福祉協議会

- ・送迎サービスの運行実績（便数）と利用者数（概数）を教えてください
- ・送迎サービスの利用者・非利用者の声（不満・ニーズ等）をお聞かせください
- ・一般市民送迎の可能性についてお聞かせください。（例：週に一回、午後だけなら可など）
- ・舞鶴市の鉄道・バス・タクシーについて、ご自由に意見をお聞かせください

○教育

- ・スクールバスの運行ルート・便数と利用者数（概数）を教えてください
- ・スクールバスに対する評価・要望等をお聞かせください
- ・スクールバスに一般市民が混乗する可能性についてお聞かせください
- ・舞鶴市の鉄道・バス・タクシーについて、ご自由に意見をお聞かせください

■ 回収状況

全55団体に配布し、34団体から回答が得られた。

3.2 ヒアリング調査の結果

(1) 総括

舞鶴市内の高齢者の市内移動は自動車に依存していますが、一定の公共交通利用のニーズもあります。

子育て世代では、子連れでの乗車によりバス利用に不便を感じる点があるものの、一定の利用ニーズがある状況です。今後、車内環境の改善や利便性向上を図ることで利用促進につなげていくことが必要と考えられます。

福祉輸送サービスやスクールバスへの一般市民の混乗には、運用上の課題等の検討の必要性を挙げる声があり、実現性も含めて今後検討が必要と考えられます。

	老人クラブ	子育てサークル
公共交通の利用シーン	<ul style="list-style-type: none"> 市外への移動時に鉄道やバスを利用<移動目的> 友人や親族との交流や文化活動、通院等 	<ul style="list-style-type: none"> 家族が他の用途で自動車を使用している場合 遠方へ帰省する場合
公共交通の利用で不便を感じている点	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスの接続が悪く利用し辛い 運行頻度が少ないため、時間調整が難しい 	<ul style="list-style-type: none"> 子どもには長い待ち時間が過ぎせない 車内での周囲の目が気になる ベビーカーでの利用は不便 子どもを連れて現金での支払いが不便
公共交通に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> 待ち時間を過ごすためにバス停にベンチを設置して欲しい 利用時の補助を充実させて欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> バス待ち環境の改善 ベビーカー利用に配慮した車両環境の改善 電子マネーの導入
公共交通の将来ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 自分で運転できなくなった時に公共交通を利用したい 時間や路線の制約が改善されれば、レジャー・文化活動や買い物、通院で利用したい 	<ul style="list-style-type: none"> 子どもに公共交通を経験させたい 時間とルートが合えば子連れで行ける場所まで利用したい

(2) 老人クラブ

- ・市内の移動は、免許保有者または家族が送迎できる場合は基本的に自動車を利用している状況であり、公共交通の利用は少ないといえます。
- ・一方、市外への移動は、鉄道やバスを利用することが多く、移動の目的として友人や親族との交流や文化活動、通院を目的とする声が多く挙げられました。
- ・公共交通の利用で不便を感じている点として、「鉄道とバスの接続が悪く利用し辛い」「運行頻度が少ないため、時間調整が難しい」などの声がありました。具体的には高齢者に多い通院目的とした移動では、「1日がかりの移動になってしまう」や「通院後に買い物をする時間がない」などが挙げられました。
- ・公共交通に対する要望として、「待ち時間を過ごすためにバス停にベンチを設置して欲しい」や「利用時の補助を充実させて欲しい」などの声が挙げられました。
- ・現状では公共交通の利用頻度は少ない状況ですが、「自分で運転できなくなった時に公共交通を利用したい」や時間や路線の制約が改善されれば「レジャー・文化活動や買い物、通院で利用したい」など市内の日常的な移動においても公共交通へのニーズはあるものと考えられます。

(3) 子育てサークル

- ・公共交通の利用は、家族が他の用途で自動車を使用している場合や遠方へ帰省する場合のように自動車が使用できない状況に利用しているとの声が多くあり、日常的な利用はほとんどないといえます。
- ・公共交通の利用で不便を感じている点として、「子どもには長い待ち時間が過ぎせない」「車内での周囲の目が気になる」「ベビーカーでの利用は不便」「子どもを連れて現金での支払いが不便」の声が挙げられました。
- ・公共交通に対する要望として、「バス待ち環境の改善」「ベビーカー利用に配慮した車両環境の改善」「電子マネーの導入」などの声が挙げられました。
- ・現状では公共交通の利用頻度は少ない状況ですが、「子どもに公共交通を経験させたい」や「時間とルートが合えば子連れで行ける場所まで利用したい」などの声もあり公共交通へのニーズはあるものと考えられます。

(4) 病院

- ・ 外来患者の約 8 割が自動車による来院であり、バスまたは電車を利用しての来院は 1 割にも満たない状況です。
- ・ 公共交通に対する要望として、「バスの待ち時間が長いのもう少し運行頻度を多くして欲しい」などの声が挙げられました。また、タクシーにおいても配車依頼から乗車できるまで時間を要することが多い状況のようです。

(5) 社会福祉協議会

- ・ 福祉送迎サービスの利用者の声として、「運転手がボランティアの登録制であり、親しみやすく、安心して利用できる」などの声がメリットとして挙げられました。一方、運転手がボランティアであることから、「予約の受付」や「急な日時の変更等に対応できない」「土曜日、日曜日、祝日に利用できない」がデメリットとして挙げられました。
- ・ 福祉送迎サービスの非利用者の声として、「利用要件の緩和」を望む声がありました。
- ・ 一般市民の混乗については、運転手と利用者のつながりの深さを踏まえると運用上の課題（事故等のリスク）が懸念されることから、一般市民送迎が成り立つ可能性は低いと考えられます。
- ・ 公共交通に対する不満として、鉄道やバスに対しては「便数が少ない」や「鉄道駅やバス停と自宅や目的地までの距離が遠い」、また、タクシーに対して「料金が高い」「利用したい時に利用できない」などの声が挙げられました。

(6) 教育

- ・ 公共交通の需要として、「朝夕は時間が合えば一定の通学需要がある」や「子どもへの社会勉強として公共交通を利用したい」などの声があり、公共交通へのニーズはあるものと考えられます。
- ・ 一方で、「今後、地域交通の再編が進む場合、児童・生徒の通学の足の確保がより重要になる」との声も挙げられました。
- ・ スクールバスにおける一般市民との混乗については、「料金や運行路線、事故時等における責任の所在等の問題など、運用上、解決しなければいけない課題が多い」との声が挙げられました。

4 本計画に関連する計画と位置づけ

■ 第7次舞鶴市総合計画（平成31年3月策定）

○計画の期間：平成31年4月～令和7年3月

○計画の位置付け：

総合計画は、市政を推進していくための最も上位に位置付けられる計画であり、本市の総合的、計画的なまちづくりの指針

○計画の内容

【目指すべき将来のまちの姿】

- ① 便利な田舎暮らしができるまち
- ② 市民（事業所）が元気なまち
- ③ 住み続けたいと思えるまち、人が集う魅力あるまち
- ④ 新たな技術を導入した未来型のスマートなまち
- ⑤ 多様な連携のもと、持てる資源を効果的に活用するまち

【まちづくりの方針】

- ・都市像：『ひと・まちが輝く 未来創造・港湾都市 MAIZURU』
- ・基本理念：次代を担う若者や子どもたちに夢と希望を お年寄りには感謝を
～誰もが心豊かに暮らせるまちを目指して～

【3つのまちづくり戦略と公共交通に関連する施策】

- (1) 心豊かに暮らせるまちづくり
第5節 豊かな自然環境を守り育むまち
第1項 低炭素化[※]の推進
1. 地球温暖化緩和策の取組
④ エコ通勤・ノーマイカーデーの推進

- (2) 安心のまちづくり
第1節 舞鶴版コンパクトシティ[※]の推進
第2項 住み続けたいまちを支える生活基盤づくり
1. 使いやすい公共交通ネットワークの確保及び利用促進
① 鉄道、路線バス及び自主運行バスの運行の支援
② 公共交通の利便性向上と交通アクセスの充実
③ 市民、交通事業者及び行政の連携による公共交通の利用促進
④ 持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークのあり方の検討

- (3) 活力あるまちづくり
第5節 豊かな自然環境を守り育むまち
第2項 魅力をひきだす観光まちづくりの推進
3. おもてなしの心による満足度の高い観光の実現
② 訪日外国人観光客（インバウンド）を含めた来訪者の利便性向上

■ 第2期舞鶴市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定）

○計画期間：令和2年4月～令和7年3月

○計画の位置付け：

2045年を目標年次とする舞鶴市人口ビジョンのもと、舞鶴市の実情に応じた地方創生の基本目標を示し、これを実現するため、今後5年間に集中的に取り組むべき施策展開の方向性を示すもの

○計画の内容

【基本目標① 将来に夢と希望の持てる活力あるまちをつくる】

- (1)海・港を生かした魅力あふれるまち
 - (2)地域産業が元気で、いきいきと働けるまち
 - (3)次世代に向けた社会基盤整備
- ⇒①さらなる交流促進に向けた交通基盤整備

【基本目標② このまちに魅かれ、移り住みたくなるまちをつくる】

- (1)このまちに魅かれ移り住みたくなるまち
- (2)住み続けたいと思うまち
- (3)舞鶴ゆかりの人材や若者から応援されるまち

【基本目標③ 結婚・出産・子育ての希望がかなう、子育てにやさしいまちをつくる】

- (1)子育て環境日本一を目指すまち

【基本目標④ 生涯を通じて心豊かに暮らせるまちをつくり、次世代に継承する】

- (1)舞鶴版コンパクトシティ[※]の推進
- ⇒②住み続けたいまちを支える生活基盤づくり
(市内公共交通利用者 196.1万人⇒203万人)
- (2)防災・減災対策の強化
 - (3)地域医療の確保
 - (4)みんなでつくる健康なまち
 - (5)安心して暮らせる支えあいのまち
 - (6)生涯を通じて健幸で文化的なまち
 - (7)豊かな自然環境を守り育むまち

■ 舞鶴市都市計画マスタープラン（平成30年4月策定）

○目標年次：平成30年度～令和10年度

○計画の位置付け：

「舞鶴版コンパクトシティ+ネットワーク※」を、これからのまちづくりの羅針盤として位置け

○計画の内容

【舞鶴市の目指すまちづくり】

子どもからお年寄りまで安心して暮らせるまち・舞鶴

①あらゆる世代が元気なまちへ

②どこに住んでも豊かなまちへ

【交通分野におけるまちづくりの方針】



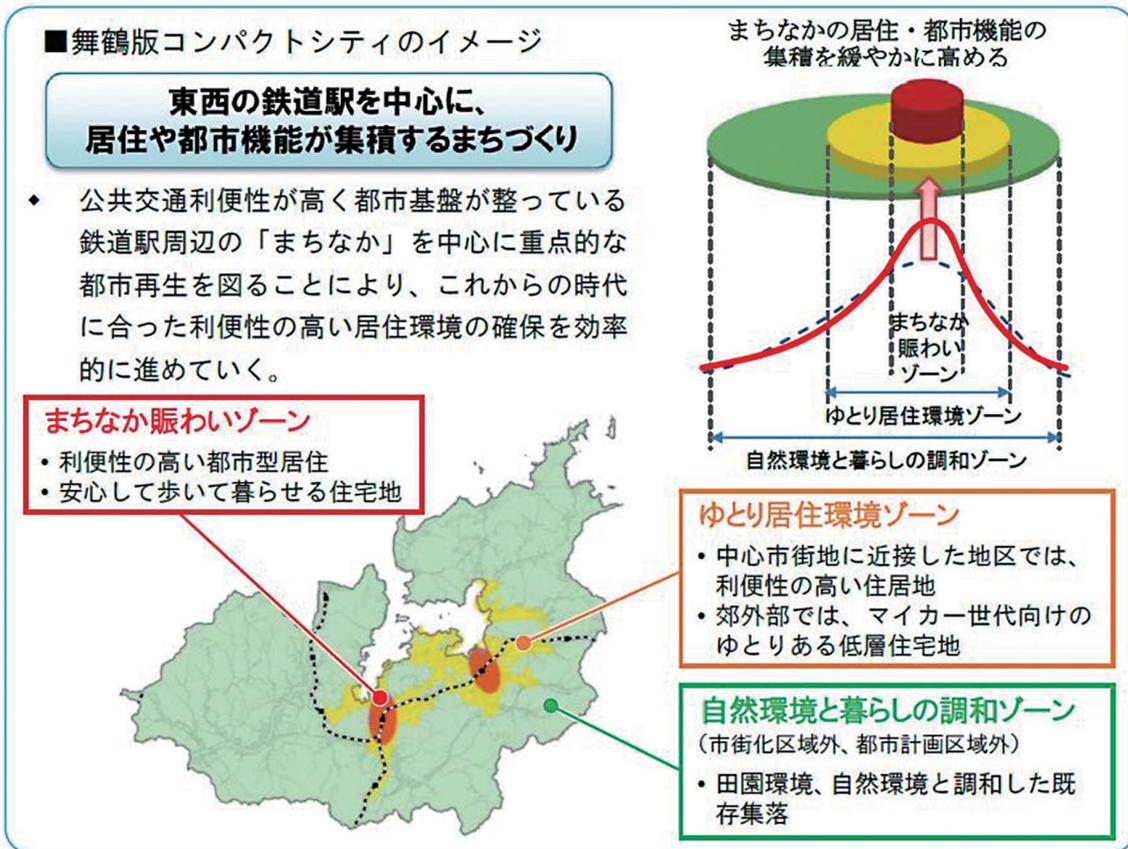
■ 舞鶴市立地適正化計画（平成30年4月策定）

○計画の位置付け：

駅を中心とした「まちなか」における重点的な都市再生の方針や施策を示すことを目的に、都市機能や居住の誘導区域、誘導施策等について定めたもの

○計画の内容

舞鶴版コンパクトシティ※の形成を図り、利便性の高い効率的な暮らしやすいまちを目指すための一連の取組みを示したもの



■ 関連する広域計画：北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画
(平成26年12月策定)

○目標年次：令和6年度

○計画の位置付け：

駅等を拠点とするコンパクトなまちづくりや魅力的な観光まちづくりを進めるとともに、拠点同士や、拠点と目的地を有機的に結ぶなど、公共交通網を充実させることで、持続可能で住みやすい地域社会を実現することを目指す計画

○計画の内容

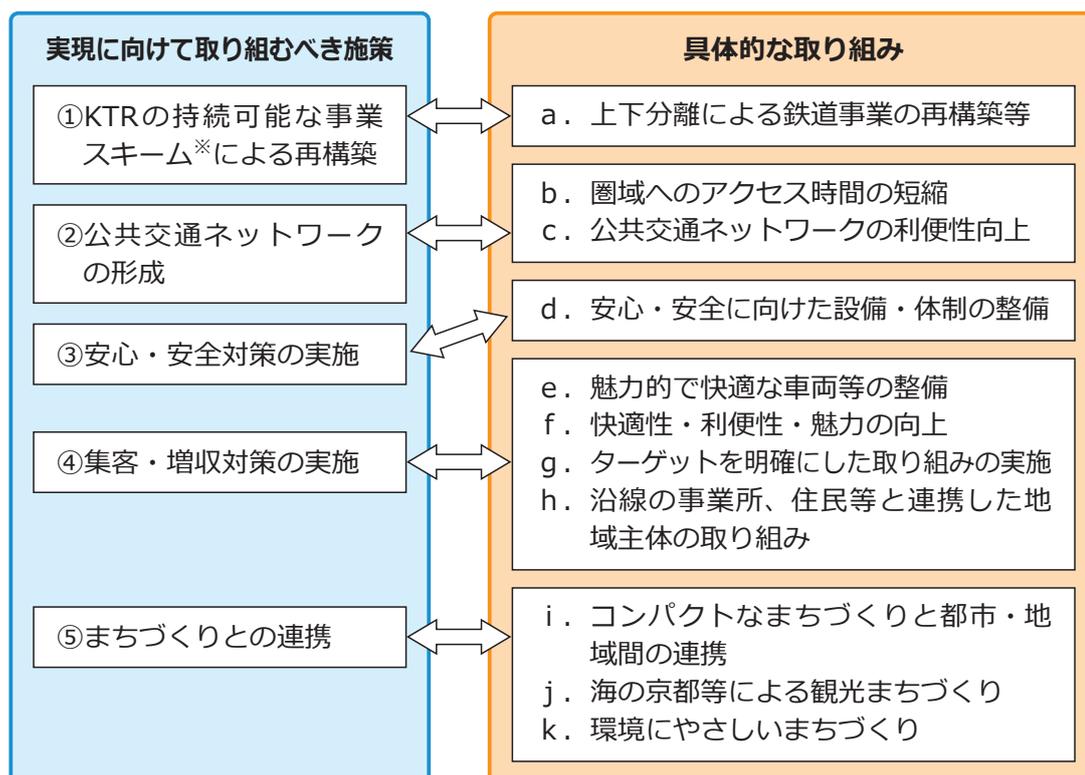
【目指すべき沿線地域の姿】

- ・自分たちのまちとして誇りが持て、住み続けたいと思う地域
- ・自動車が利用できなくても、公共交通だけで暮らしていける地域
- ・魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域
- ・元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人に移り住みたいと思う地域

【目指すべき「公共交通」の姿】

- ・地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通
- ・便利で魅力的で、乗りたくなる、みんなに愛される公共交通
- ・まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通
- ・国内外からの来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通
- ・交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通

【具体的な取り組み】



5 用語集

用語	解説	記載ページ
AI	人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム、あるいは人間が知的と感じる情報処理・技術のこと。 【出典：情報通信白書令和元年版（総務省）】 URL: https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/r01/html/nd113210.html	5,12,14
ICOCA	パスケースに入れたままタッチするだけで自動改札が通れる、JR西日本の便利なICカードのこと。鉄道での利用だけでなく、ICOCA加盟店ではICOCA電子マネーとして買い物の際に支払いとして利用できる。 【出典：JRおでかけネットICOCA（JR西日本）】 URL: https://www.jr-odekake.net/icoca/about/	19,26
ICT	(Information & Communication Technologyの略) 情報通信技術のこと。 【出典：ICT用語集（総務省）】 URL： https://www.soumu.go.jp/soutsu/tokai/tool/yougo/yougo.html	24
IoT	(Internet of Thingsの略) 自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすること。 【出典：情報通信白書平成27年版（総務省）】 URL: https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h27/html/nc254110.html	5,12,14
MaaS	(Mobility as a Serviceの略) いろいろな種類の交通サービスを需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合すること。	15,24,54
SDGs	(Sustainable Development Goalsの略) 2016年～2030年までの15年間で世界が達成すべき目標を表したもの。17の目標と169のターゲットで構成されている。	5
SNS	(Social Networking Serviceの略) 登録された利用者同士が交流できるWebサイトの会員制サービスのこと。 【出典：国民のための情報セキュリティサイト（総務省）】 URL: https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/joho_tsusin/security/basic/service/07.html	22,25
Society5.0	全ての人とモノがつながり、様々な知識や情報が共有され、今までにない新たな価値を生み出す社会のこと。 【出典：内閣府HP（内閣府）】 URL: https://www8.cao.go.jp/cstp/society5_0/	5,12
コンパクトシティ	中心市街地に商業施設・公共施設を集約するとともに、郊外地域と中心市街地を公共交通で結ぶこと。 【出典：国土交通省HP（国土交通省HP）】 URL: https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h25/hakusho/h26/html/n1213000.html	12,75,76,78

用語	解説	記載ページ
コンパクトシティ +ネットワーク	地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。 【出典：国土交通省HP(国土交通省)】 URL: https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_ccpn_000016.html	77
スキーム	計画。企画。体系。枠組み。	20,79
低炭素化	脱炭素化社会。経済発展を妨げることなく地球温暖化を防ぐため、エネルギーを化石燃料から再生可能エネルギー（風力、太陽光、地熱など利用し続けても枯渇することなく、環境への負荷も少ないエネルギー資源）に転換し、温室効果ガスを極力排出しない経済社会像。	75
ドアツードア	自宅から目的地までなど、玄関先から玄関先までのこと。	16
バリアフリー	「バリア(障壁)」を「フリー(のぞく)」、つまり障壁となるものを取り除くことで生活しやすくしようという考え方のこと。	69
マッチングアプリ	希望や条件が互いに合致する人どうしを結びつけるサービスを提供するモバイルアプリの総称。	24,69
モビリティ・マネジメント	一人ひとりの移動や、まちや地域の交通のあり方を、工夫を重ねながらより良いものに改善していく取組のこと。	15,16,21
ラストマイル	最終目的地までの「ワンマイル」程度の範囲内の移動のこと。	16,24

付属資料

舞鶴市地域公共交通計画の策定経過

令和2年 7月27日	第1回舞鶴市公共交通ネットワーク会議を開催
8月	市民アンケート調査及び団体ヒアリング調査を実施
11月18日	第2回舞鶴市公共交通ネットワーク会議を開催
令和3年 1月	第3回舞鶴市公共交通ネットワーク会議を開催（書面会議）
2月16日	舞鶴市地域公共交通計画を策定
4月～	舞鶴市地域公共交通計画がスタート

舞鶴市公共交通ネットワーク会議

◇委員名簿

(敬称略)

区分	団体名	役職	氏名
産業	京都府中小企業団体中央会	北部事務所長	山口 靖弘
	(一社) 京都府北部地域連携都市圏 振興社舞鶴地域本部	本部長	植本 浩明
	舞鶴商工会議所	会頭	小西 剛
	(公社) 舞鶴青年会議所	理事長	大滝 雄介
	日本板硝子(株)舞鶴事業所	事業所長	小岐須智浩
	ジャパンマリンユナイテッド(株) 舞鶴事業所	管理部長	近藤 修
教育	舞鶴工業高等専門学校	校長	内海 康雄
	京都職業能力開発短期大学校	校長	前田 晃穂
	舞鶴Y M C A国際福祉専門学校	校長	加藤 俊明
金融	京都銀行東舞鶴支店	支店長	佐藤 正典
	京都北都信用金庫東舞鶴中央支店	支店長	仲久保政司
交通	京都交通(株)	路線営業課長	福井 尚朋
	西日本旅客鉄道(株)福知山支社	綾部駅長	沼田 伸二
	WILLER TRAINS(株)	代表取締役社長	寒竹 聖一
	新日本海フェリー(株)舞鶴支店	支店長	近江 喜彦
	舞鶴京都タクシー(株)	運行管理課長	松尾 敏一
	日本交通(株)東舞鶴営業所	課長補佐	福田 秀樹
	(有)慶和	代表取締役	浅井勇太郎
	岡田上バス運行協議会	会長	栞垣 正則
	池内バス運行協議会	会長	櫻井 成親
	岡田中バス運行協議会	会長	竹ノ内繁雄
	西大浦協議会	会長	眞下 隆史
	青井校区協議会	会長	安原 八紘
	杉山・登尾協議会	会長	森脇 直樹
	多門院協議会	会長	山崎 弘己
(社福) 舞鶴市社会福祉協議会	事務局長	田中 順一	
住民	NPO法人まいづるネットワークの会	副理事長	竹内 恵
	舞鶴自治連・区長連協議会	会長	福本 清
	舞鶴市老人クラブ連合会	会長	和佐谷 寛
	国際ソロプチミスト舞鶴	理事	河田 礼子
行政	舞鶴市	市長	多々見良三
	京都府中丹広域振興局	企画・連携推進課長	鎌田 誠
	京都府中丹東土木事務所	施設保全室長	中井 巧治
	京都府港湾局	港湾企画課長	安田 肇
	近畿地方整備局福知山河川国道事務所	事務所長	矢野 則弘
	京都府警察舞鶴警察署	交通課長	金岡 明
コーディネーター	交通ジャーナリスト		鈴木 文彦
オブザーバー	近畿運輸局京都運輸支局	首席運輸企画専門官	曾川 高円

[令和3年2月現在]

舞鶴市地域公共交通計画

発行 令和3年3月

舞鶴市公共交通ネットワーク会議
(事務局:舞鶴市政策推進部企画政策課)

〒625-8555 京都府舞鶴市字北吸1044番地
TEL 0773-66-1042 FAX 0773-62-5099
E-mail:plan@city.maizuru.lg.jp

