

舞鶴市 地域公共交通計画 骨子

1. 本市の公共交通を取り巻く状況

①交通網、交通サービス

- 舞鶴若狭道や京都縦貫道により大阪・京都と高速道路で直結され、高速バスが運行。JR線は京都駅から直通の特急が運行。長距離フェリーも運行。京都府北部地域の広域交通拠点としての役割を担う。
- 市内はJR線や京都丹後鉄道を中心に、駅からの末端交通を路線バスや自主運行バスの路線により公共交通網を形成。東西循環線以外の路線バスは運行本数が少なく、バス停まで遠い地域があるなど利便性に問題を抱える。
- 自動車保有台数は増加傾向にあったが、ここ数年は横ばいに転じている。また、近年運転免許証の返納者が増加。
- 日本初、地方都市の共生の仕組みによる共生型MaaS「meemo（ミーモ）」の実証実験を令和2年度に実施。

②交通利用特性（一部市民アンケート調査結果より）

- 通勤・通学時の利用交通手段は自動車が大半。公共交通の利用は低調。
- 買い物、通院等の目的でも日常的に自動車を利用。運転できない高齢者等は家族等による送迎を受ける。
- 公共交通利用者は免許をもたない学生、高齢者が主。ただし、免許保有者でも飲酒や遠出のときなどは公共交通を利用。

③公共交通事業者の状況

- 交通事業者は乗務員不足や利用者減少により収支が悪化。厳しい経営環境に直面。交通事業者の経営状況の悪化とともに、市の財政負担は年々増加。

④公共交通の利用者数

- JRや路線バスの利用者数は平成以降大幅な減少も、ここ数年は高速バスが好調で回復基調（昨年度まで）。自主運行バスは人口減少により微減。

2. 舞鶴市の公共交通を取り巻く課題

①急進する人口減少・高齢化

計画策定にあたり、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への対応が必要。

②自動車中心の生活習慣

将来にわたり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に、自動車と公共交通の役割分担を考えていくことが必要。

③交通サービスの地域格差

利用状況やそれぞれの地域特性に応じた運行方法のあり方を、限られた経営資源の中で検討することが必要。

④増え続ける市の財政負担

交通事業者の経営環境の悪化等に伴い、財政支援額は増加傾向。今後は、それぞれの交通手段が持つ強みや特性を活かし、市民ニーズに合った最適なサービスを提供していくことが必要。

3. 舞鶴市民の公共交通に対する考え（市民アンケートより）

□今後のバス路線の対策方針：

「市民に対する利用の呼び掛け」「利用の多い路線に限定した運行」「住民同士の送迎支援」「企業等の送迎バスの混乗」に対する支持率が高い。

□公共交通に求められる役割：

「免許を持たない人の移動手段」「免許返納後の移動手段」「市民の買い物・通院等のための移動手段」「いつでも利用できる安心感」に対する支持が高い。現在利用していない人もいざというときに必要との認識。

4. 舞鶴市上位計画・関連計画、広域計画

- 第7次舞鶴市総合計画
- 第2期舞鶴市まちひとしごと創生総合戦略
- 舞鶴市都市計画マスタープラン・舞鶴市立地適正化計画
- 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画

5. 公共交通計画の基本理念と基本方針

○基本理念

公共交通を将来にわたり維持し活用する



公共交通のあり方：

【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し、多様な連携のもと、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。

○目指すべき将来のまち（第7次舞鶴市総合計画より）

- 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

○基本方針と基本方針に応じた施策の展開

I. サービス水準の底上げを図る

市民ニーズを的確に捉え、公共交通を少しでも多く利用してもらうよう、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

限られた経営資源を有効活用すべく、バス運行等の最適化、経費削減、自助や共助の仕組みを活用した移動手段の組み合わせ等を検討し、より良い交通体系の実現を目指す。

- ④経営改善を目的とした各種取組みの実施
- 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

公共交通は必要な移動手段との認識と利用できていないギャップを埋めるために、市民一人ひとりが問題意識を持ち、交通がどうあるべきかを考えるための機会づくりを進める。

- 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

積極的に新しい技術（AI、IoT、ロボット、自動走行車など）の導入や市民のアイデアの活用など、チャレンジングな交通施策を進める。

- 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

公共交通を使って訪れてみたい、また来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及び市内外の観光地間の回遊性向上を図る。

- 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

