

京都府舞鶴市 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



令和2年11月

**国土交通省
近畿運輸局
近畿運輸局京都運輸支局**

京都府舞鶴市の概要、公共交通に関する主な取組

市の概要

- 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。
- 田辺藩の城下町として栄えてきた「商業の町」である「西」、明治時代に海軍鎮守府開庁にあわせて計画的都市づくりが行われた「東」で性格が大きく異なる複眼都市である。
- 戦後は引揚港として、その後、海上自衛隊他、多数の国の出先機関が設置されるとともに、S26に舞鶴港が重要港湾に指定、国際航路も開設され、近畿北部の港湾流通の拠点として栄えてきた。
- H23に京都舞鶴港が日本海側拠点港に指定され、国内外からのクルーズ船寄港地として定着、H24には観光戦略拠点「赤れんがパーク」がオープン、H27には舞鶴引揚記念館の収蔵資料がユネスコ世界記憶遺産に登録、H28には旧軍港四市のストーリーが日本遺産に認定された。
- H26舞鶴若狭道全通、H27京都縦貫道全通により京都・大阪へのアクセスが大幅に改善している一方、人口は昭和60年の9.8万人をピークに減少が続き、H27は人口8.3万人、高齢化率は30%。
- 生活の質の向上につながる先端技術を導入した「便利な田舎暮らしができるまち」や「京都舞鶴港」を活かした「活力あるまちづくり」を目指したまちづくりの戦略（第7次舞鶴市総合計画）を立てている。

人口：約80千人
面積：342km²



舞鶴市位置図

公共交通等に関する計画及び取組み

◆基本方針・計画・体制

H23	舞鶴市交通基本計画（H23～R1）
H26	北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画を策定（京都府・兵庫県・沿線市町）
H30	舞鶴市立地適正化計画
H31	第7次舞鶴市総合計画（R1～8）
R1	内閣府「SDGs未来都市」「自治体SDGsモデル事業」（R1～3）に選定

◆取組み

H17	路線バスの撤退や定期航路の廃止に伴う市内路線バスの大幅再編
H30	高齢者外出支援事業（H26～）の制度を変更（タクシー利用下限2000円から1000円に）
R2	オムロン、日本交通と共生型MaaS“meemo”実証実験を実施（R2.7.1～R2.9.30）



路線バス（京都交通）



自主運行バス（多門院バス）



タクシー（舞鶴京都タクシー）



京都丹後鉄道

京都府舞鶴市における公共交通の現状と課題

公共交通を取り巻く現状

- 鉄道はJR 2路線（舞鶴線・小浜線）、京都丹後鉄道 1路線（宮舞線）があり、ビジネス・観光客の大阪・京都・天橋立との往来の他、高校生の通学・高齢者の通院などに利用。
- バスは京都交通が市全域で12路線運行しているが、全路線が赤字路線であり、2路線が国の地域間幹線系統であるほか、大半が舞鶴市が補助金（約7000万円/年）を交付して確保。
- 市街地と総合病院4箇所を結ぶ東西循環線は最も利用が多く、それ以外は市街地と山間部を結ぶ路線で、既にほぼ沿線小中学校の登下校に合わせた程度のサービス水準。
- 市内高校への通学には、「専用スクールバスがある・寮がある・バイク通学が認められている」などから路線バスはあまり利用されておらず、路線バスの再編による高校通学対応も検討されているが、乗務員不足のため実施できない状態。
- 旧京都交通が廃止した路線は、住民組織が運行する「自主運行バス」（自家用有償運送）として維持されており、沿線小中学生の登下校手段、高齢者の買物・通院手段として利用されているが、乗務員の高齢化、車両の老朽化及び道路運送法第78条の自家用有償旅客運送への移行が課題。
- 郊外線や自主運行バス沿線では公共交通による高校通学が困難であり、家族による送迎や引っ越しを余儀なくされる。
- 市内のタクシーは3事業者で約100両ほど保有しているが、運転者不足により70両程度の稼働にとどまっている。「自主運行バス」の将来的な代替としての乗合タクシー導入も困難。
- 75歳以上が丹鉄・バス・タクシーが割引利用できる「高齢者外出支援事業」は、H30のタクシーの利用条件緩和後、利用が急増し、市の財政負担が増加。また免許返納支援施策はなし。
- 市はマッチングアプリを活用した「住民同士の共助」での移手段の確保の意向があるが、高齢者へのスマホアプリ活用の普及、過疎地域でのボランティア運転者の安定した確保、自家用有償旅客運送移行による事業化などが課題。
- クルーズ船寄港時の外国人旅行者は、近隣の商業施設や、京都・天橋立への観光に出かける傾向が強いため、西舞鶴市街地のまちあるきへ誘導する仕組み、受入体制整備が必要。



舞鶴市内バス・京都丹後鉄道
マップ&時刻表（舞鶴市HPより）

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◆◆
→タクシーは1,000円以上の乗車から利用できます→

★75歳以上の方対象
★市内の移動に利用できるお得な乗車券を販売します

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券を販売します
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、タクシー乗車券は別に購入可能）
丹鉄（京都丹後鉄道）
西舞鶴駅～丹後地蔵駅間を1乗車200円で乗車できる乗車券を販売します
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、タクシー乗車券は別に購入可能）
タクシー （舞鶴市タクシー、日交タクシー、ふく電タクシー、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、フタタ介護タクシー）
市内の移動で、1乗車の運賃が1,000円以上の乗車に利用できるタクシー乗車券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冊5枚つづり（1,000円×5枚＝5,000円分を、2,500円で販売します）
年度内5冊まで購入できます（バス、丹鉄乗車券は別に購入可能）
タクシー料金別（小型タクシーの積算料金）
・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
・大浦駅前（中田） → 東舞鶴駅 約1,000円

乗り合わせでの利用も可能です。ご乗車の加入とご一緒にどうぞ！

高齢者外出支援事業の概要

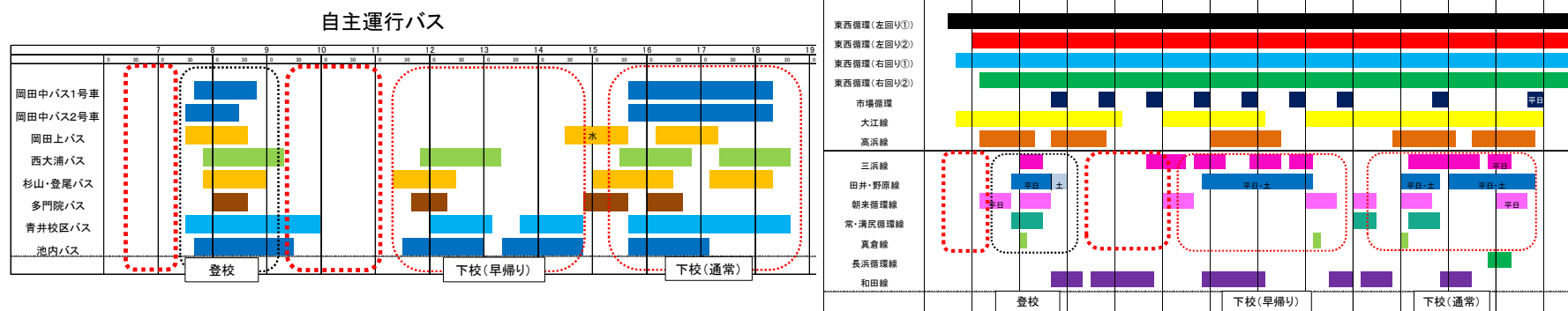
課題

- ① データに基づく、福祉・通学・観光等横断的に連携した持続可能な交通体系の構築
- ② 高校生の路線バス利用促進、通学利便性向上による保護者の負担軽減
- ③ クルーズ船寄港時の来訪者を市内まちあるきへ誘導する仕組み・受入体制づくり
- ④ バス・タクシー等市内公共交通の乗務員不足対策

【課題1】データに基づく、福祉・通学・観光等と横断的に連携した持続可能な交通体系の構築

- ⇒ 舞鶴市は、高齢化の進行等で公共交通への関心が高まっている現状にあるが、既存の公共交通（バス・タクシー）が提供できるサービスにおいて、①乗務員不足による輸送供給力の限界、②山間部・郊外部からの少数で多様な移動需要にマッチした内容ではない、③バスは通学に、タクシーは中心部に利用が集中しているといった点が挙げられる。
- ⇒ 福祉・通学・観光といった多様なニーズがあり、モード総動員で役割分担を明確にした公共交通体系の再構築が必要。
- ⇒ 市内公共交通の利用状況（乗降区間・時間帯等）や利用目的、運行実績等の情報把握について、さらなる改善と活用の余地がある。
- ⇒ 公共交通再構築に伴う路線バス再編を視野に入れると、現在小中学校のスクールバスとしての役割が大きい自主運行バスの活用が期待される。

自主運行バス・路線バスの運行ダイヤ



➔

- ・高校生の登校需要がある時間帯(早朝)の運行なし(要運転者)
- ・高齢者の移動需要が最もある時間帯(9時～11時)の運行なし(要運転者)

課題①に対する提案

〔提案〕

① 関連する他分野と連携し、全てのモードを総動員した「地域公共交通計画」の策定

- ⇒ 国では、令和2年6月に地域公共活性化再生法等が改正され、その中で「地域公共交通網形成計画」は、「モード総動員」「客観的な数値目標」「支援制度との連動化」等を柱とした「地域公共交通計画」へ移行されることとされた。計画策定後は、毎年度の評価等によりPDCAを強化することが必要。
- ⇒ 舞鶴市では、地域公共交通網形成計画が未策定であるため、福祉・教育・観光の部局にも協力を得て、鉄道・バス以外の移動手段（タクシー、学校等の通学バス、介護タクシー、福祉有償運送、観光路線バスなど）についても調査し、「地域公共交通計画」を策定することが望ましい。
- ⇒ 乗降データ、アンケート結果、収支率、運営できる体制（人員）等を元に、路線バスで運行する輸送、自主運行バスが引き続き担うもの、“meemo”のような小規模な需要への対応手段に移行するものを一定の基準で整理し、明確に役割分担することが望ましい。

地域公共交通計画 → 地方公共団体による計画作成を努力義務化

まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成



- ・鉄道、バス、タクシーのほかに、自家用有償旅客運送、病院や商業施設の送迎サービス等の輸送資源を総動員
- ・定量的な目標設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAの強化

② データを把握して交通政策を決定する

- ⇒ 既にGoogle Mapsや乗換検索サイトで検索可能となっているが、スマホ向け位置情報提供や、QRコード等での簡易なキャッシュレス決済導入等を行い、利用状況（乗降区間・時間帯等）や利用目的等のデータを把握して交通政策に反映させることが望ましい。



全国で相互利用可能な交通系ICカード
2021年春 西舞鶴駅・東舞鶴駅でICOCAサービス開始（予定）

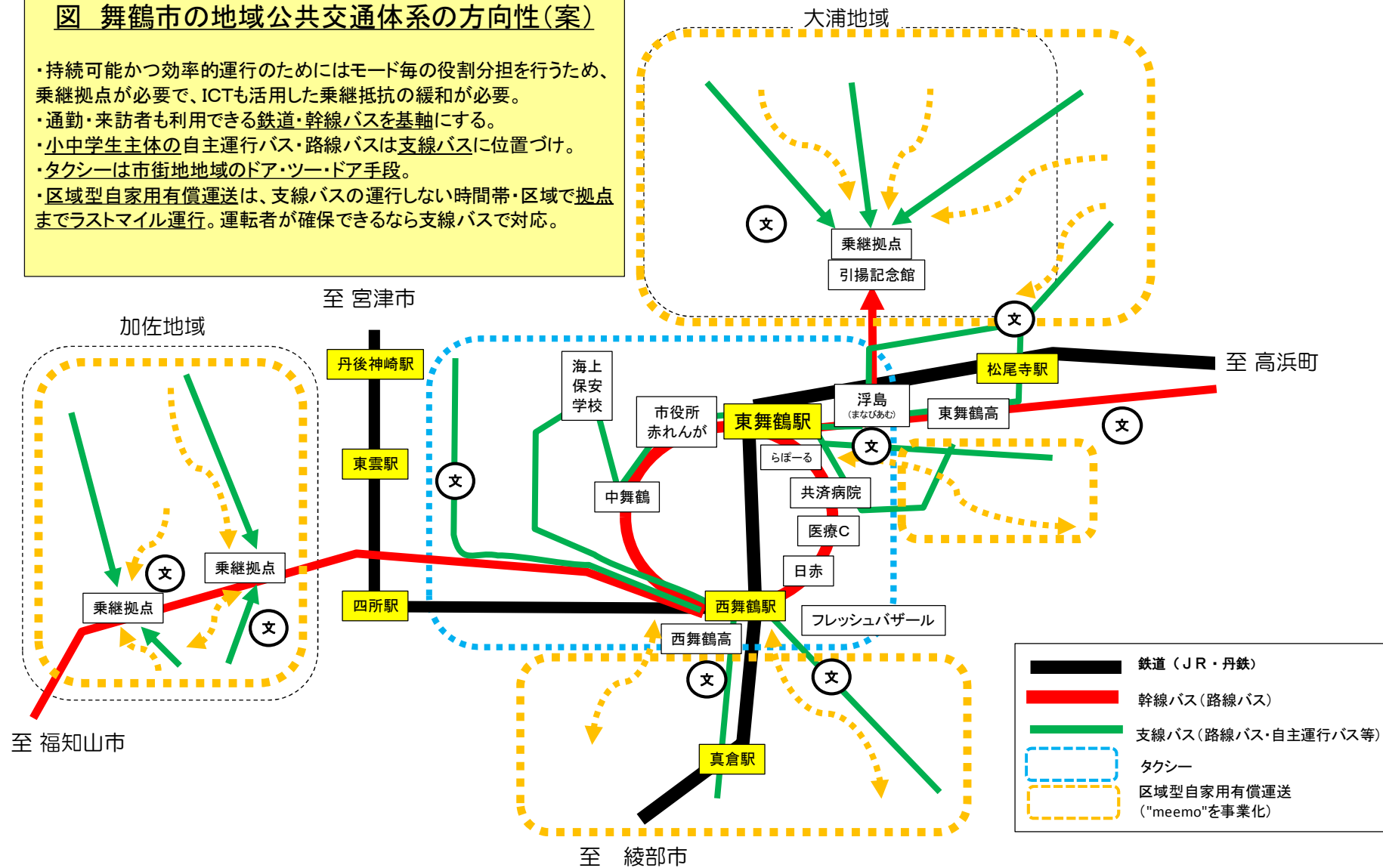


(WILLER (株) のQRコード決済システム)

課題①に対する提案

図 舞鶴市の地域公共交通体系の方向性(案)

- ・持続可能かつ効率的運行のためにはモード毎の役割分担を行うため、乗継拠点が必要で、ICTも活用した乗継抵抗の緩和が必要。
- ・通勤・来訪者も利用できる鉄道・幹線バスを基軸にする。
- ・小中学生主体の自主運行バス・路線バスは支線バスに位置づけ。
- ・タクシーは市街地地域のドア・ツー・ドア手段。
- ・区域型自家用有償運送は、支線バスの運行しない時間帯・区域で拠点までラストマイル運行。運転者が確保できるなら支線バスで対応。



	鉄道 (JR・丹鉄)
	幹線バス (路線バス)
	支線バス (路線バス・自主運行バス等)
	タクシー
	区域型自家用有償運送 ("meemo"を事業化)

課題①に対する提案

③ 鉄道を広域移動手段だけでなく、市内の基幹移動手段と位置づける

⇒ 舞鶴市では、JR舞鶴線・小浜線・京都丹後鉄道宮舞線があり、高校生の広域通学、来訪者のアクセス手段としての位置づけに重きが置かれているが、バス・タクシー等の乗務員不足、所要時間や運賃面での優位性を考えると、今以上に市内移動手段として最大限活用することが望ましい。



東西循環線



大江線



丹鉄



舞鶴線・小浜線

④ 路線バスの東西循環線・大江線・高浜線を鉄道に並ぶ公共交通の軸とする

⇒ 東西循環線は、市内では最も利用が多く（年間約30万人）、鉄道より本数も多く（右回り・左回りで計54便）、東舞鶴・西舞鶴の両市街地、主要総合病院、市役所等を結ぶ**中心部の基幹的移動手段**として役割を果たしており、今後も路線バスとして維持確保し、市内公共交通の中心に据えることが望ましい。

⇒ 特に高浜線・大江線は、高浜町・福知山市（旧大江町）と広域に渡る路線であり、地域間幹線系統として運行費と車両購入費について国から補助を受けているが、利用者の減少が続くと補助要件を満たさなくなり維持困難になるリスクがある。したがって、確保維持していくためにも生産性向上を図ることが必要。

舞鶴市内の鉄道と並行する路線バスの比較

区間	鉄道				路線バス			
	運賃 (円)	所要時間 (分)	運行回数 (平日・往復)	運行回数 (土日祝・往復)	運賃 (円)	所要時間 (分)	運行回数 (平日・往復)	運行回数 (土日祝・往復)
東舞鶴～西舞鶴	210	6～9	20	20	300	22～30	54	36
西舞鶴～真倉	190	5	13.5	13.5	150	10	1.5	0
東舞鶴～松尾寺	210	6～7	13	13	250	14～15	5.0	4.0
西舞鶴～四所	200	6～7	19	19	300	10～13	5.5	3.0

※運行回数には特急列車・観光列車を除く。

国および府県の地域間幹線系統(令和2年度計画)

路線名	平均運行回数	平均乗車密度(人/キロ)	輸送量	備考
	①	②	①×②	
高浜線	4.6	3.3	15.1	京都府・福井県
大江線	4.3	3.5	15.0	京都府

※地域間幹線系統の要件の一つ:輸送量15～150人/日

課題①に対する提案

⑤ フィーダー輸送としての自主運行バスの位置づけを明確にする

⇒ 自主運行バスは道路運送法第78条に基づく自家用有償旅客運送に移行することが望ましい。
これにより、次のような効果が見込まれる。

- ・ 地域内フィーダー系統補助金等国の支援制度の活用可能性を確保できる。
- ・ 宅配便・郵便物等の荷物を運ぶ「貨客混載」の実施が制度上可能となる。
- ・ 交通事業者が自家用有償旅客運送の運行管理を行う等、一定以上関与する場合、市町村の負担軽減や、プロの事業者のノウハウを活用したより高いレベルでの安全性確保が期待できる。

⑥ 交通不便地域・ラストワンマイル対策として共生型MaaS“meemo”を公共交通体系に位置付ける

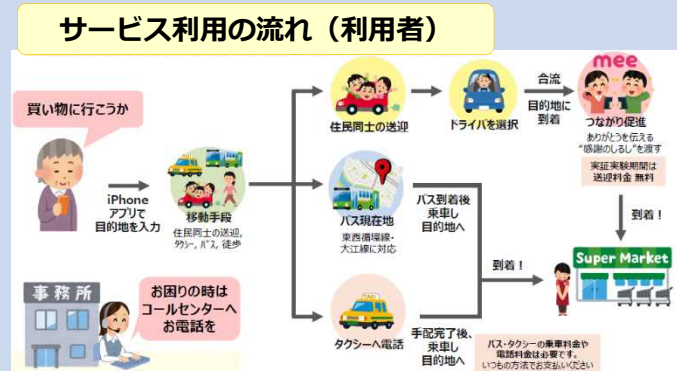
⇒ 共生型MaaS“meemo”実証実験（R2年7月～9月実施）で明らかになった効果・課題を検証し、改善につなげたいうで、本事業を本格導入・継続し、既存の公共交通でカバーしきれない輸送需要に対応する手段の一つとして市内公共交通体系に位置づけることが有効であると考えられる。

（バスとの乗継・タクシー事業者の協力等を前提とし、自家用有償旅客運送の登録を受けることが望ましい）



舞鶴市共生型MaaS “meemo” 実証実験 (高野地区、加佐地域で実施)

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ため、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)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、交通空白地域における住民同士の送迎・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。



利用者は住民同士の送迎（無料）のほか、既存のバス・タクシーによる移動の選択が可能。



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)の三者が協働。



日本交通(株)によるドライバー講習

課題②に対する提案

【課題2 高校生の路線バス利用促進、通学利便性向上による保護者の負担軽減】

〔提案〕

① 公共交通再構築への学校や教育委員会の参画

- ⇒ 特に地域間幹線系統にあつては、沿線高校生の定期的な利用で輸送実績が向上すれば補助要件が維持できるため、市の公共交通体系確保に非常に有効である。
- ⇒ 既にバスの本数には限界があることから、学校始終業時間の調整について、学校および教育委員会と協議することも必要と考えられる。
- ⇒ “お試し”的にバス通学してもらうためのチケットとして、市が購入している回数券を有効活用できれば最も望ましい。
- ⇒ 学生、保護者向けにモビリティマネジメント（MM）を実施し、日頃からの公共交通利用を促進する。

★学生向けモビリティ・マネジメントの好事例：群馬県、筑波大学「合格祈願 エコ通学のススメ」

群馬県の高中生向けの公共交通利用促進の一環として、高校のオープンスクールで「お守り」デザインのリーフレットが配布された。リーフレットには保護者向けのメッセージや通学プランの記入欄が設けられ、同取組は地方における通学での公共交通利用を親しみやすいデザインで促進した好事例として第14回日本モビリティ・マネジメント会議でデザイン賞を受賞した。



お守りデザイン
の表紙



本文



裏表紙には
通学プランを
記入できる

課題②に対する提案

② ICTの普及、新たな公共交通サービス導入への高校生の参加

- ⇒ 都市部・地方部に偏りなく高校生のスマホ所有率は高く、SNSやアプリの利用への習熟も早い。前もって情報提供して、路線バスの位置情報検索や、QRコード決済導入や顔認証決済導入等の新たなサービスを高校生に「お試し」してもらおうことが考えられる。日頃バスに乗らない高校生が地元の公共交通に関心を持つきっかけになり、広く普及することが期待される。
- ⇒ “meemo”等で前提となる高齢者へのスマホ・タブレット利用説明について、「公共交通サポーター」として地元の高校生等の参加・協力を得ることで世代間交流促進にも繋がると考えられる。

目標 ◆高齢者が利用しやすい公共交通環境の整備

高齢者対象のスマホ教室の実施～福祉と連携～
 バスロケアプリや乗換検索の方法等の普及活動を実施し、高齢者でも抵抗なく公共交通情報を入力できるように努めた。
 ●市内在住の60歳以上 24人（抽選）
 ●令和元年8月22日、29日

【前回の2次評価より】
 バスロケーションシステム等のICT活用については抵抗感を示す利用者も見受けられる所だが、高齢者等へも地道な活動を行い、抵抗感の払拭等に努められたい。



公共交通利用促進の一環としての
 スマホ教室の開催(河内長野市)

●地元FMで高校生との対談。(要望を聞く)



＜当時の要望＞

- ・車内でテレビが見たい。
- ・ゲームがしたい。
- ・ドライヤーを装備して欲しい。
- ・充電コンセントの設置。
etc

地元高校生との対話
 による利用促進施策の実施(全但バス株)

①路線バスに「充電コンセント」を導入(平成24年1月23日～)



②路線バス・高速バスに「Wi-Fi」サービスを提供(平成24年9月1日～)



【課題3 クルーズ船寄港時の来訪者を市内まちあるきへ誘導する仕組み・受入体制づくり】

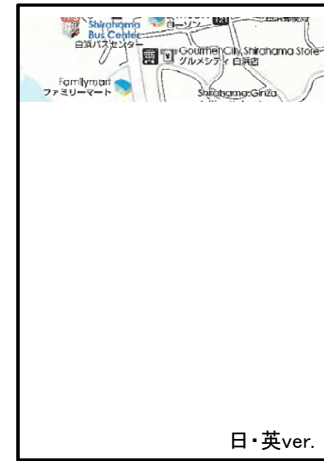
- ⇒ 地元経済界でのクルーズ船経済効果への期待は高いが、総合スーパーやファストファッション店、近くの道の駅等、訪日外国人が「入りやすい・買いやすい」特定のスポットに集中する傾向があり、飲食店や小売店などへの幅広い効果が十分ではない。
- ⇒ クルーズ船寄港地と最寄りの西舞鶴駅との間の回遊性向上を図ることで、公共交通にとってののびしろを得ることが出来るが、その受入体制は十分ではない。

【提案】官民が連携した回遊性向上と、公共交通のインバウンド対応

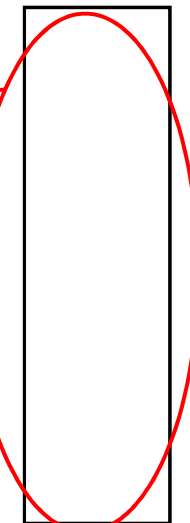
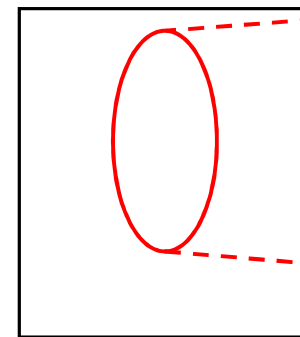
- ⇒ 多様化するクルーズ乗船客の寄港地観光へのニーズに対応するため、従来のモデルコースにとらわれることなく、街なかの点在する観光資源を繋ぐ仕掛けづくりを行い、きめ細かな観光プランを作り上げるとともに、ランドオペレーターはもとより、SNS等を通じ、個人向けにも広く発信することで回遊性向上につながるものと考えられる。
- ⇒ 市がイニシアチブを取って観光協会、交通事業者等と連携し、観光地・公共交通機関の多言語化対応、Wi-Fi整備、キャッシュレス決済対応、公共交通マップの多言語化等の受入環境整備をより推進することが必要。その際、国の補助金（訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金、観光振興事業費補助金）を活用することも有効。

支援活用事例：白浜外国人観光客交通対策推進協議会

平成30年度訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金（交通サービス調査事業）活用。和歌山県と明光バス㈱が主体となり、多言語でルートマップやフリー乗車券を提供し、バスを利用した白浜観光を促進。バス乗り場の多言語情報も改善し、ストレスフリーな観光二次交通利用環境を整備した。



町内の観光情報及びモデルルートを掲載したパンフレットを4カ国語（日英ver.と中韓ver.の2部）で発行。



白浜駅前等のバス停のサイン、案内版、バス停（役70箇所）について多言語情報を併記して整備。

