

京都府北部地域連携都市圏における広域的地域公共交通計画の策定について

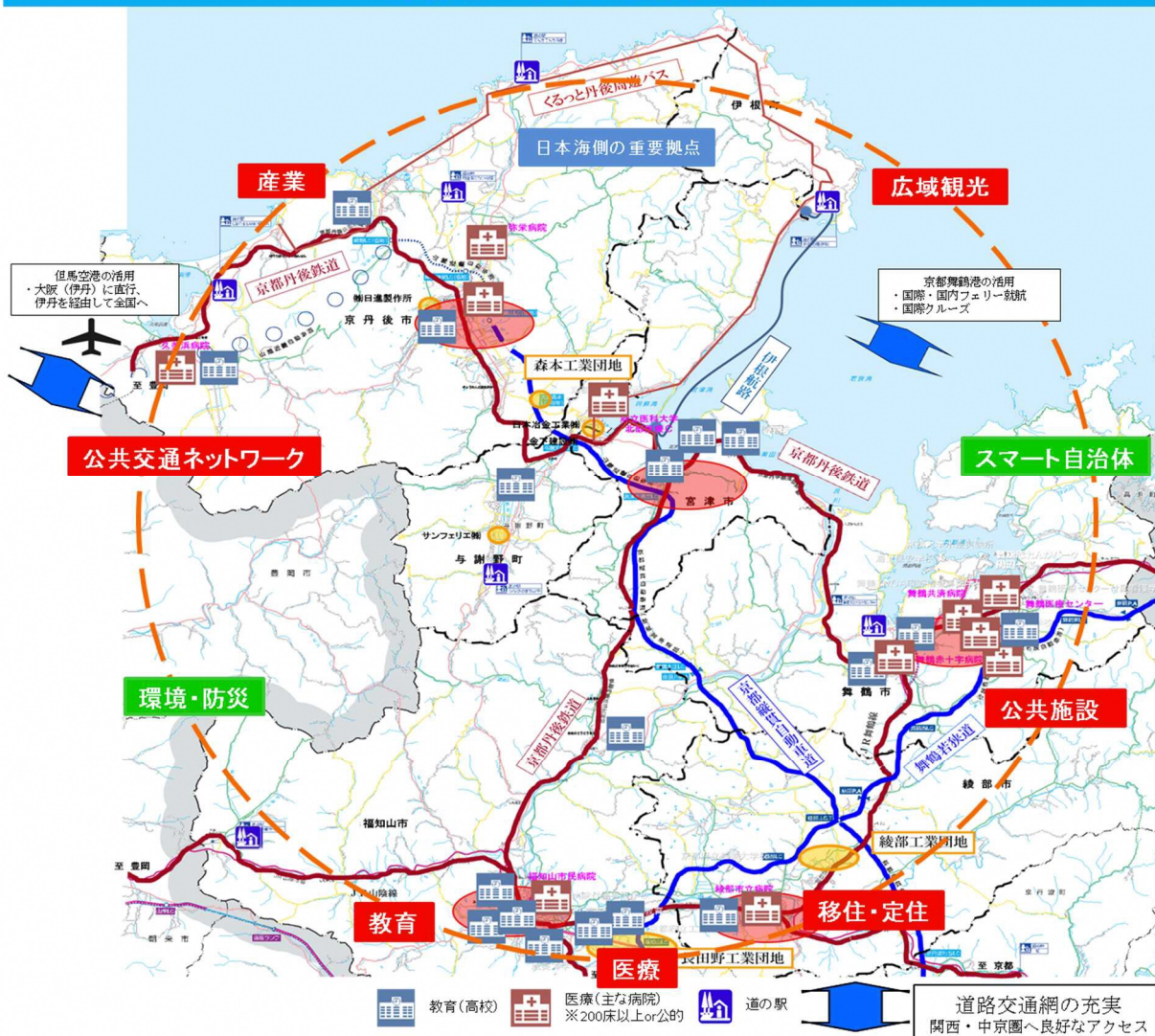
1. 京都府北部地域連携都市圏について

人口減少等が進み、それぞれの市町が単独で全ての機能を維持・確保していくことは困難である中、各地域の強み・個性を生かしながら「選択と集中」「連携と分担」をコンセプトにする「水平連携」のもと京都府北部5市2町（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）で一つの都市圏として経済・生活圏を形成し、圏域全体の活性化・持続可能性強化を図るもの。京都府北部5市2町では、京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会を組織し、分野ごとに、6つの部会で事業に取り組んでいる。

京都府北部圏域の広域連携のあり方

我が国においては2040年を目途に人口減少が深刻化し、高齢者人口がピークを迎えるとされており、各自治体が単独で全ての機能を維持・確保していくことが困難になると予想される中において、5市2町がそれぞれの強みや個性を生かしながら連携と協力により役割分担と機能強化を図る「水平型の連携」を推進し、相互に補完しながら住民の生活に必要な機能を確保することが必要である。「水平型の連携」の推進により、「圏域全体における地域循環型の経済成長」「高次の都市機能の確保」「生活関連機能の向上」に協働・連携して取り組むことで、都会にはない豊かで文化的な生活環境を実現し、京都府北部で一つの都市圏を形成する。

〈京都府北部地域連携都市圏〉

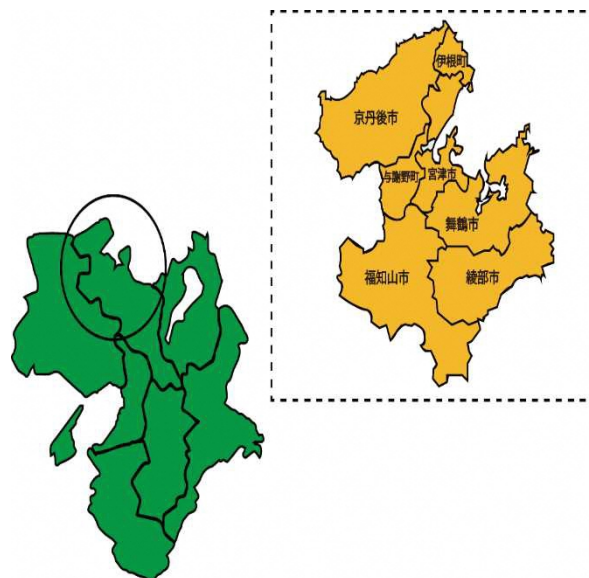


2. 圏域の概況について

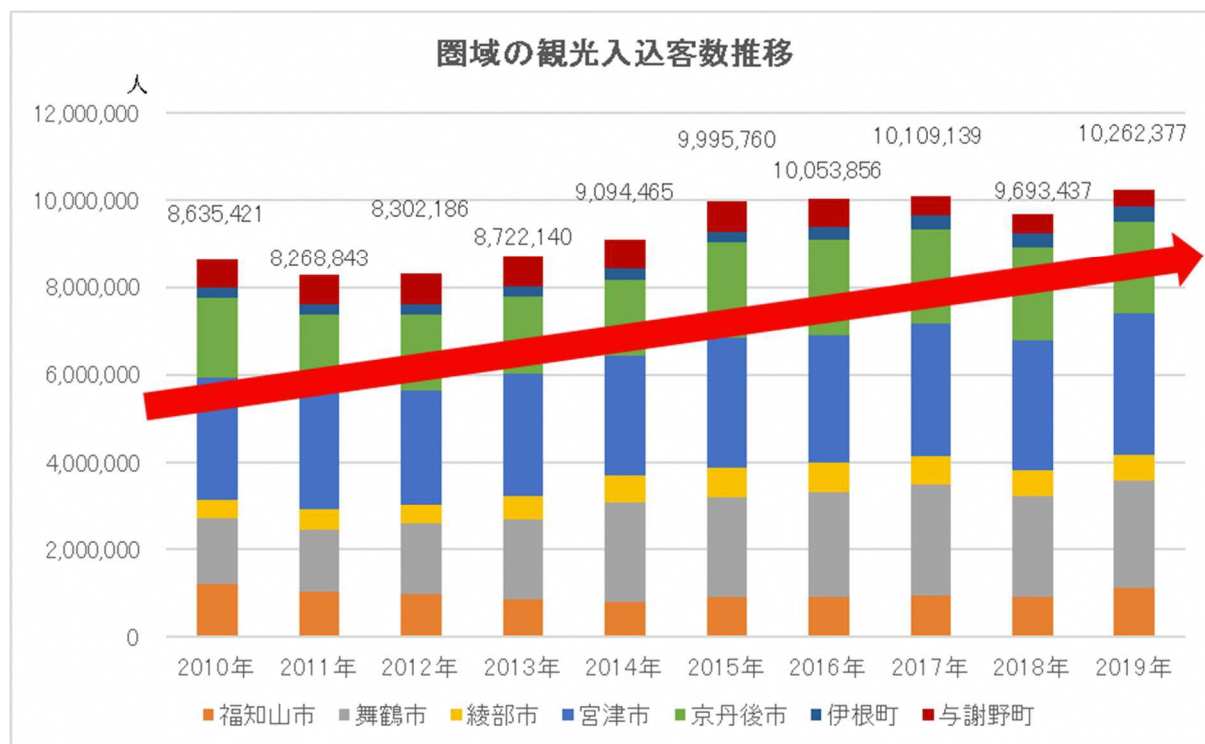
(1) 構成市町 人口、面積

市町名	人口（人）	面積（km ² ）
福 知 山 市	76,080	552.54
舞 鶴 市	78,911	342.13
綾 部 市	31,689	347.10
宮 津 市	16,735	172.74
京 丹 後 市	51,072	501.44
伊 根 町	1,881	61.95
与 謝 野 町	19,881	108.38
計	276,249	2,086.28

(※2020年10月1日現在 推計人口)

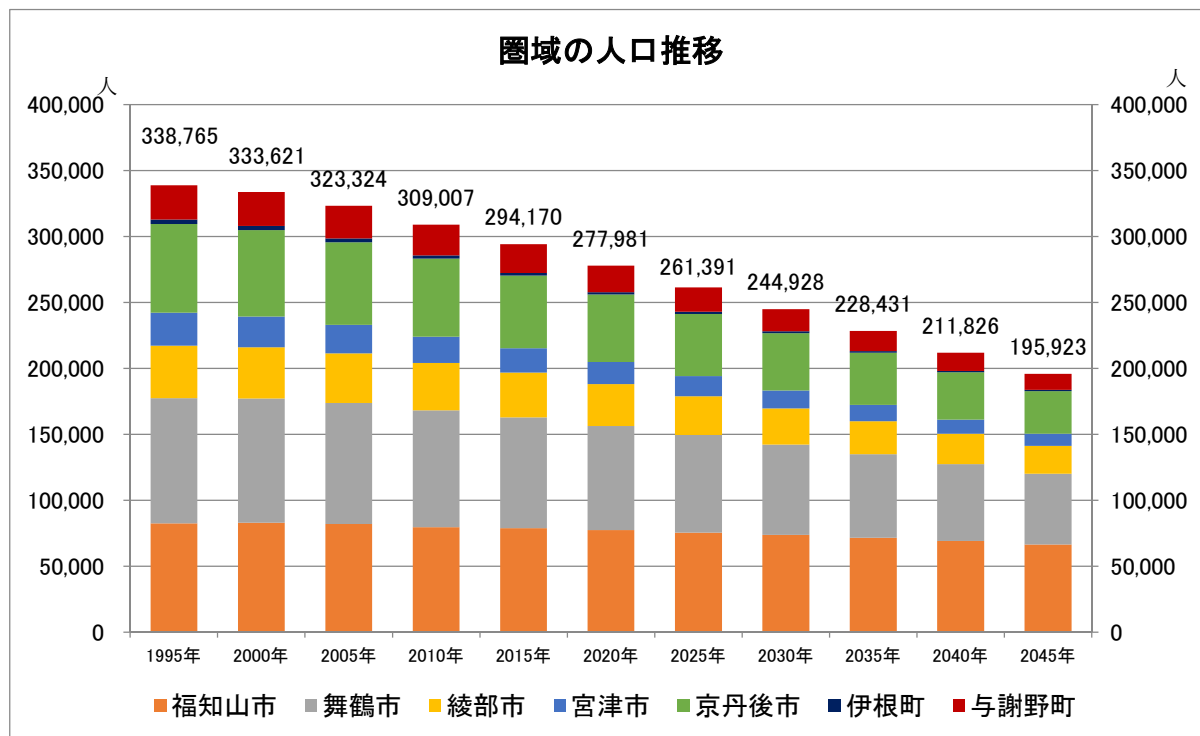


(2) 観光入込客数 ※2010年：8,635,421人 → 2019年10,262,377人 (+19%)

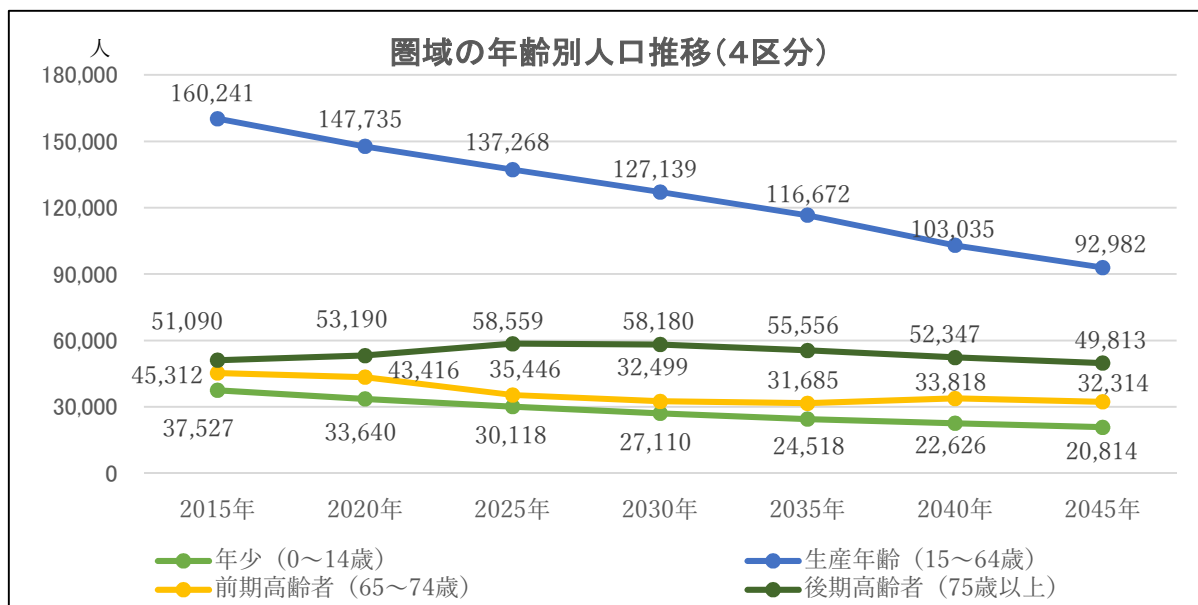


（３）圏域の人口推移

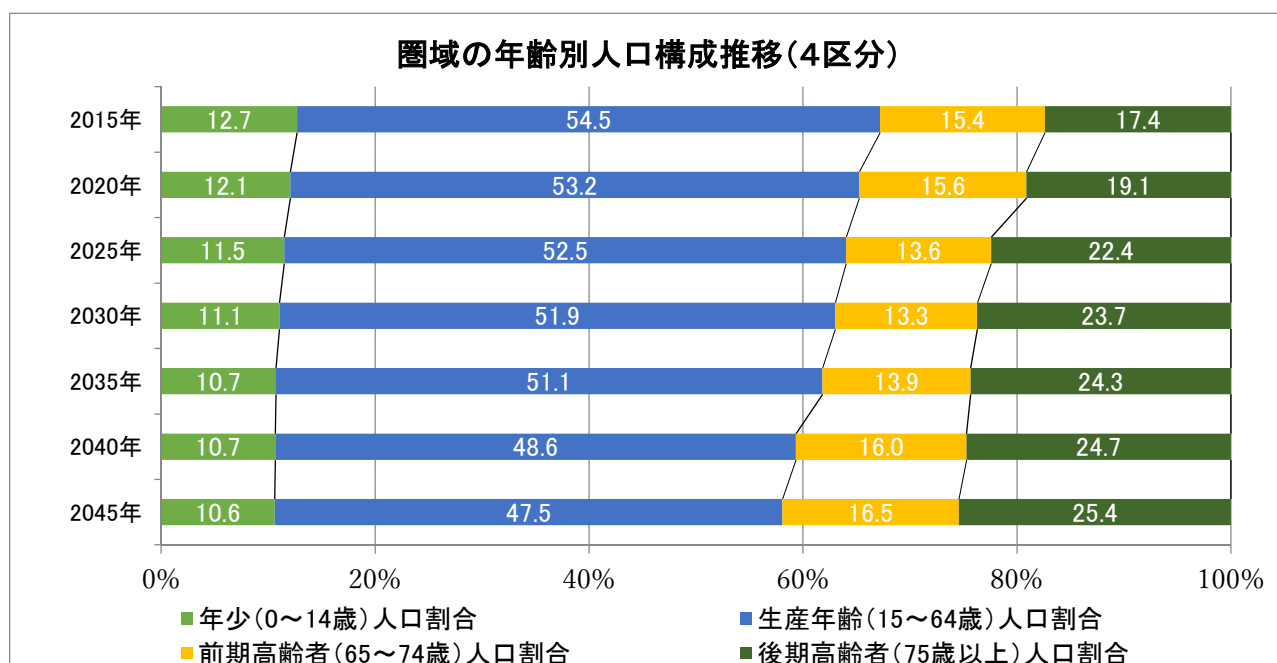
国立社会保障・人口問題研究所の資料では、2015 年における圏域総人口は 29.4 万人としており、2017 年 3 月に公表された資料においては、2040 年の圏域総人口は 21.1 万人まで減少する予測となっている。



圏域の年少（0～14 歳）人口及び生産年齢（15～64 歳）人口は減少を続けており、生産年齢人口においては、2040 年は 2020 年現在より 30%減少すると予測されている一方で、老年（65 歳以上）人口は、前期高齢者（65～74 歳）人口及び後期高齢者（75 歳以上）人口の割合がそれぞれ増加し、2040 年には人口構成において 40%を超える予測となっている。

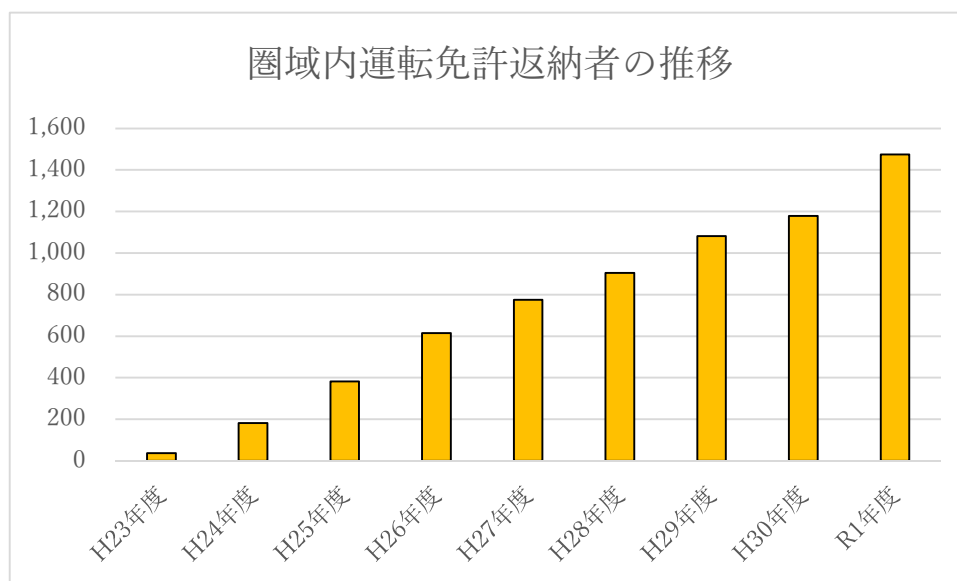


圏域の年齢別人口構成の推移をみると、少子高齢化が深刻化し、2040年には全体の40%が65歳以上となることが予測されている。また、生産年齢人口においても、2040年には50%を下回る予測がなされており、将来の担い手不足が懸念されている。



(4) 運転免許返納者数の推移

平成23年度以降、運転免許返納者数は増加の一途を辿り、令和元年度においては、1,400件以上にも登る。また、今後においても少子高齢化等を踏まえ、増加することが予想される。



このように、圏域の観光入込客数の増加、また、高齢者人口割合及び免許返納者数も増加しており、移動手段の確保の必要性が、今後、さらに増していくことが予想され、京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会（観光・交通部会）では、圏域の交通における現状と課題を整理し、様々な利用者ニーズに対応した、将来にわたり持続可能な公共交通について、検討を進めている。

参考：圏域の将来像（交通分野）（2040 年を見据えた各部会における目指すべき将来像）

【多様な移動ニーズに対応する持続可能で便利な交通圏域】

公共交通の担い手不足を解消し、地域と交通結節点や生活拠点を結ぶ交通手段を確保するとともに、地域外を結ぶ基幹交通と地域内を結ぶ域内交通を、自動運転やシェアリング、MaaS等の活用により、様々な利用者のニーズに対応する、持続可能で継ぎ目のない交通サービスを確立した圏域を目指す。

3. 圏域の交通における主な現状と課題

- 高齢者等の運転免許返納も増える中、移動手段の確保が重要となっているが、人口減少の本格化等に伴い、利用者の減少や公共交通の担い手（後継者含）不足が深刻化しており、公共交通の維持（殊にバス路線）が困難となっている。
- また、人口減少に伴い、基礎自治体の税収の減少が見込まれている中、バス路線維持にかかる財政負担額の増加が懸念されている。
- 生活交通の維持はもとより、観光による地域振興を図る上でも、インバウンドを含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要がある。
- また、安定的な輸送を確保するため、施設及び設備等の着実な更新や、防災・減災対策並びに代替輸送等、近年の甚大化する災害（平成 30 年 7 月豪雨等）への備えが必要。
- 加えて、人口減少社会においても持続可能な公共交通の維持のため、AI・ICT技術等の導入や自動運転等の新たな移動手段を組み込んだ「地方における Society5.0」に向けた公共交通の在り方の検討や、その地域の実情に応じた高齢化等に伴うドア to ドア需要等の多様な移動ニーズへの対応が求められている。
- さらに、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、with コロナ・ポストコロナ社会に対応した公共交通の実現が不可欠である。

4. 京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会について

近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなっている中、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっている。

また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決に留まらず、まちづく

り、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で効果をもたらされ、地域社会全体の価値を高めることにも繋がる。

これらの背景から、地域の移動ニーズの実態を踏まえ、京都府北部5市2町と交通事業者や関係団体等とともに、将来にわたり、本圏域が持続可能な交通圏域を確立できるよう協議を行うため、京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会を立ち上げるものである。

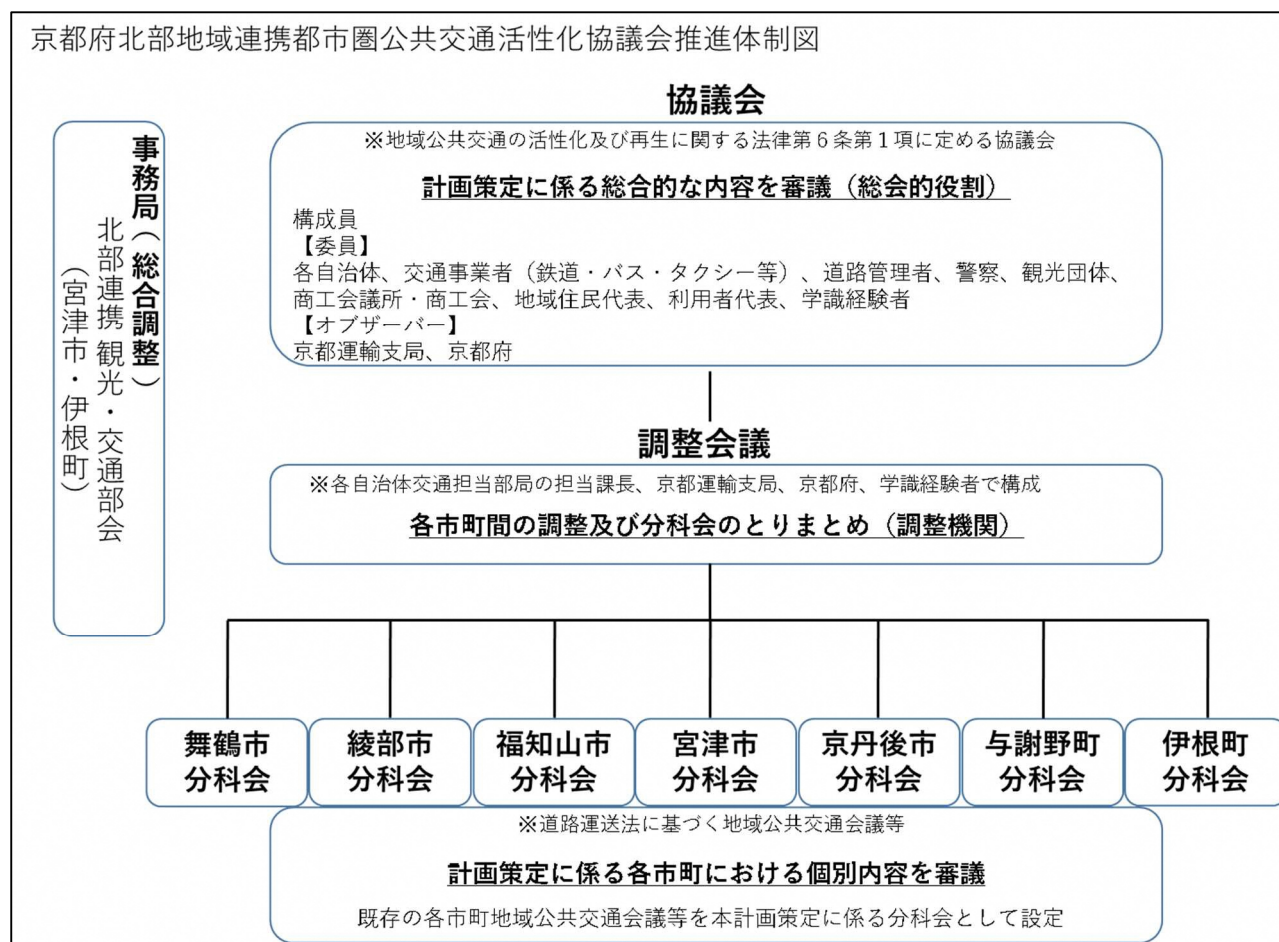
本協議会において中長期的なビジョンを持って、スケールメリットを生かした、広域的な施策展開を行うべく、圏域内の交通に関するニーズ調査等を共同実施するとともに、本圏域における5ヵ年の「地域公共交通計画」を策定する。

【地域公共交通計画策定に関わる体制等】

○連携市町 福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町

○参画団体 別紙名簿のとおり

○策定体制及び推進体制 下図のとおり



【今後の主なスケジュール】（詳細は別紙スケジュール表のとおり）

- ・令和3年4月 第1回法定協議会（協議会設置、規約・R3 予算案等審議）
- ・令和3年7月 アンケート調査実施
- ・令和3年11月 第2回法定協議会（計画中間案審議）
- ・令和4年3月 第3回法定協議会（計画策定）

地域公共交通計画(圏域版)策定スケジュール

