

## 亀岡市地域公共交通網形成計画(案)パブリックコメント結果

1. 期間 2月15日～3月14日

2. 意見数 8件

3. 意見内容および回答案

|   | 意見  | 回答案(亀岡市の考え方)  |
|---|---|---|
| 1 | 「市民ノーマイカーデー(仮)」は、近隣の京都市の施策として浸透しつつあるが、この名称を亀岡市で使うことは市民の共感を得ずらいと考えられる。バスに対する不満が多い中、ノーマイカーを推進していくことが、環境意識向上に結び付きがたい。通勤時の負担軽減策も不透明である。   | 「市民ノーマイカーday(仮称)」を浸透させるためには、公共交通の利便性向上等の取組みをあわせて実施する必要があると考えています。また、事業を浸透させるためには一定の期間が必要であると考えていますので、中長期的な視点に立った取組みを進めていきます。  |
| 2 | 大人のためのバスの乗り方教室は、方向性として進むべきことであると思う。具体的な方法に関する協議や試行が望ましい。  | 大人のためのバスの乗り方教室は、各地域や自治会ごとの公共交通利用のモデルケースなどを示す中で開催し、公共交通の利用促進や公共交通に対する理解の向上を図っていきます。  |
| 3 | 市内小学校の交通環境学習の継続であるが、学校現場でどれくらい浸透しているのか不透明である。以前から継続されているとあるが、一部の小学校の一部の学年や実施年に限られていないだろうか。亀岡市内の教職員全員が認知している施策ではないことは、残念ながら事実である。推進するのであれば、教育委員会等と実践的な連携を行い、どの学年でどのような学習をするのか、全小学校で統一し継続して行うことがバスの利用促進や理解向上につながる。時刻表のついたリーフレットの作成なども一案と思う。 | 交通環境学習は、これまでから教育委員会やバス事業者等と連携する中で取り組んでいるところです。本事業を全小学校で統一して実施することは、学校カリキュラム等の課題があり困難かもしれませんが、公共交通の利用促進や公共交通に対する理解向上のため、より効果的な事業となるよう、お寄せいただいたご意見を参考にさせていただく中で、これまで以上に教育委員会等の関係機関との連携を強化して取り組んでいきます。 |

|   | 意見   | 回答案(亀岡市の考え方)   |
|---|--|--|
| 4 | <p>「わが街トーク」でも発言させていただきましたが、(車に乗れない)高齢者の移動は狭い範囲がゆえ「フリー乗降区間」がベストであるが、安全上の問題もあり、南つつじが丘でも取り入れられている「臨時バス停」のようなポイントを細かく設置することで妥協策とならないだろうか？ 地域主体型交通については、社協の会議でも「高齢者の送迎の是非」が議論されていますが、万が一の不安払しょく、燃料費程度の補助、あくまでも地域内送迎に限る。などのルール化ができないでしょうか？ 提案されている地域拠点にのみ待合施設を設置し、そこまでの送迎であれば支援負担も軽減されるし公共交通機関利用も促される。亀岡駅や商業施設までの送迎はサービス過剰であり、事故リスクも高いので必要性を感じない。加えて、地域内高齢者福祉活動の送迎の不安も解消される。</p>     | <p>地域主体型交通の導入については、既存のバス路線やタクシーへの影響を考慮する中で、地域の特性に応じた運行ができるような仕組みづくりが必要であると考えています。</p> <p>高齢者等の交通弱者対策については、お寄せいただいたご意見を参考にさせていただき、地域主体型交通やふるさとバスのフリー乗降などの事業や施策を組み合わせ対応していきます。</p> |
| 5 | <p>市運営バスおよび民間バス会社の持ち出しを最小限とするべく、市運営バス150円区間なら350円。200円区間なら400円の乗り継ぎ割引券(頻繁に利用を促す意味でも回数券方式で10枚綴りなど)を全年齢対象に発行してはどうか？ ガレリアかめおか延伸や、さらに亀岡駅延伸の話もあるが、便利に越したことはないけれど、車両・運転手の負担も大きく、過剰なサービスでありやめるべき。土日パスや高齢者バスもあるのだから、乗り継ぎ割引も加えてうまくバランスのいい、落としどころではないでしょうか？ 可能であれば、商業施設の割引と連動した(またはポイントでバス代が割引になるなど)乗れば乗るほど得になる、年間パスができないものでしょうか？ もちろん商業施設も利用に応じて負担を求め、バス維持経費にも活用できそうなものだが…。</p>         | <p>お寄せいただいたご意見を参考にさせていただき、乗り継ぎに関する負担軽減策や利用促進に繋がる事業や施策と並行して、持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みを進めていきます。</p>   |
| 6 | <p>亀岡の観光の掘り起こしは、なかなか厳しい現状があるが、京都観光の宿泊拠点、車での観光アクセスポイントとして活用できないでしょうか？ 京都縦貫道が完成し、亀岡インターから(阪急)西山天王山駅まで15分、京阪なら中書島。近鉄と京都市地下鉄との乗り継ぎは竹田駅。と、高速道路ネットワークを活用したJRと対置した利用が見込めるのではないのでしょうか？ 運動公園ターミナル周辺に専用駐車場の設置で、ここから乗り継ぎ利用。もちろん地元住民も京都市内や大阪市内へのアクセスとして利用可能。湯の花温泉への宿泊客も移動5分で至便。活用大。直接車で乗り入れる観光客も、パーク&amp;バスライドで「お帰りは亀岡でお食事割引、続きにご宿泊も割引」など企画券も発売することで、京都への観光客を市内へ呼び込むことができるのではないのでしょうか？</p> | <p>お寄せいただいたご意見を参考にさせていただき、来訪する観光客を公共交通利用者に取り込む事業や施策を推進し、地域の賑わい創出や活性化を図っていきます。</p>  |

|   | 意見   | 回答案(亀岡市の考え方)  |
|---|--|---|
| 7 | <p>道路・交通事情もあろうが、停留所間の距離や需要の見込める箇所への停留所がない。千代川町内のJR千代川～土田間。マツモト千代川店前や、高野林や小林にも必要。コミュニティバスの矢田口バス停。バス・バス乗り継ぎができない。国道線、アルプラザへのバス停がない。もっと利用者目線と需要掘り起こしを意識した設置が大事。</p>   | <p>バス路線やダイヤについては、お寄せいただいたご意見を参考にさせていただき、要望等に基づきバスを運行させても利用されないという状況とならないよう、住民ニーズを的確に捉える中で、移動需要に応じた路線の充実や利用促進を図っていきます。</p> |
| 8 | <p>利用している畑野線で気になっていることが、朝の畑野行始発、夜の畑野発終発が連絡していないこと。とりわけ夜の便は、平日に知人等が訪問しバスで帰る時、ひとつ前の18時台が最終となる。20時前後のバスは運動公園ターミナルで連絡がないが、ちょうどその時間に回送バスが2台、畑野と篠山から運動公園前を通り過ぎる。ひどい話です。需要度の低いバスを2本も走らせ赤字を減らせだとは言いつけない。また、千代川から来るバスとほぼ同じ時間で走って畑野を結ぶバスがある。本梅～畑野間、さほど混んでいないのに2台のバスを並走させる意味が理解できない。土ヶ畑への乗り継ぎというなら、地域拠点を活用し、本梅小学校前で乗り継ぎさせて重複系統をスリムにし、その空いたバスを往復させることで1本でも本数が増えれば利用需要も多くなるのでは？ また地域拠点のバス停には、屋根付き待合所と自転車を置くスペースも。車は無理でも自転車やバイクならという高齢者や学生、主婦層の利便性にも貢献できるので是非。</p> |   |