
亀岡市地域公共交通網形成計画 (案)

2019 年 月

亀岡市

目 次

1. 計画の概要.....	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の区域.....	3
1-4 計画の期間.....	3
2. 本市における現状および課題	4
2-1 現状および課題抽出.....	4
2-2 地域に関する課題	10
2-3 公共交通に関する課題.....	16
2-4 現行計画の評価	23
3. 計画の基本理念および基本方針	28
3-1 公共交通の位置付けと役割	28
3-2 本計画の基本理念	30
3-3 本計画の基本方針	30
4. 計画の目標.....	32
4-1 目標設定の考え方	32
4-2 成果指標（目標値）	32
5. 都市像の実現に向けた施策および事業.....	34
5-1 施策および事業の体系および概要.....	34
5-2 施策および事業の具体的な取り組み内容	35
6. 計画の検証・評価の体制.....	48
6-1 実施主体と役割分担.....	48
6-2 計画の評価等	50

1. 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

近年の人口減少や少子高齢化、自動車依存の生活スタイルの普及など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している中、亀岡市では**2014年3月**に「亀岡市地域公共交通計画」を策定し、バス交通の維持及び利便性の向上、公共交通空白地域への対策等によるバス交通（ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バス）の運行見直しや改善を行ってきました。

ふるさとバスとコミュニティバスは、旧京都交通（株）の廃止路線の維持や市周辺地域の生活交通の確保、民間バスが運行していなかった地域の補助路線等、市民のための公共交通機関として重要な役割を果たしており、運行開始以来、着実な利用者の増加がみられます。しかしながら、市の財政状況も厳しさを増す中、低額な運賃設定等による行政の負担は増大し、公共交通網のあり方について見直しが必要となっています。

公共交通は、市民の豊かな生活や地域間交流、にぎわいの維持・創出、低炭素社会化等のまちづくりを推進するための骨格として果たすべき役割は大きく、市民のニーズや社会環境の変化に対応でき、かつ、まちづくりと整合のとれた公共交通網の構築が求められています。

また、**2013年12月**に施行された「交通政策基本法」においては、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定めています。そして、これらの基本理念を実現するために実施することが必要な交通に関する基本的な施策として、以下のような内容を定めるとともに、交通に関する基本的な施策の策定と実施について、国及び地方公共団体の責務を定めています。

- ・まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
- ・国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
- ・交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
- ・少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
- ・以上の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術（ICT）の活用

この「交通政策基本法」の基本理念に基づき、**2014年11月**には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要であるとしています。その上で、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通網形成計画の作成、地域公共交通再編実施計画の作成、道路運送法等の特例等について定めています。

これらの公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、亀岡市では市民、交通事業者、市が協働して、まちの将来像である都市計画と一体となった公共交通の再編を目指し、郊外部を含む市内全域において需要と運行のバランスがとれた持続可能な公共交通網の形成と、交通弱者に配慮した円滑に移動できる交通環境の構築を目的とし、「亀岡市地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、当市のまちづくりの最上位計画で各種計画や施策の基本となる、「第4次亀岡市総合計画～夢ビジョン～」に基づき、その他上位計画や関連計画と整合を図り、亀岡市が目指す都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

一方、2014年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体を中心となり公共交通事業者の合意の下に、持続可能な公共交通網を形成する取り組みを支援する制度が強化されています。この法律により、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワーク等の視点を踏まえ、2014年3月に策定した「亀岡市地域公共交通計画」を見直し、亀岡市地域公共交通網形成計画を策定します。

なお、本計画は「交通政策基本法」の基本理念をもとに一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法令とし、策定します。

第4次亀岡市総合計画～夢ビジョン～（2011年1月） ※後期基本計画（2016年4月）

【目指す都市像】『水・緑・文化が織りなす笑顔と共生のまち かめおか』

【まちづくりの基本理念】

「市民の参画と協働の推進」「安全・安心 めくもりの創出」「豊かな自然と先人の知恵の継承・活用」

亀岡市地域公共交通計画 （2014年3月）（前計画）

【国の関連法】

- 交通政策基本法（平成25年法律第92号）
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）

【関連計画】

- 都市計画マスタープラン
- 立地適正化計画（策定中）

亀岡市地域公共交通網形成計画 （本計画）

計画の基本理念・基本方針
（総合交通体系の方向性）

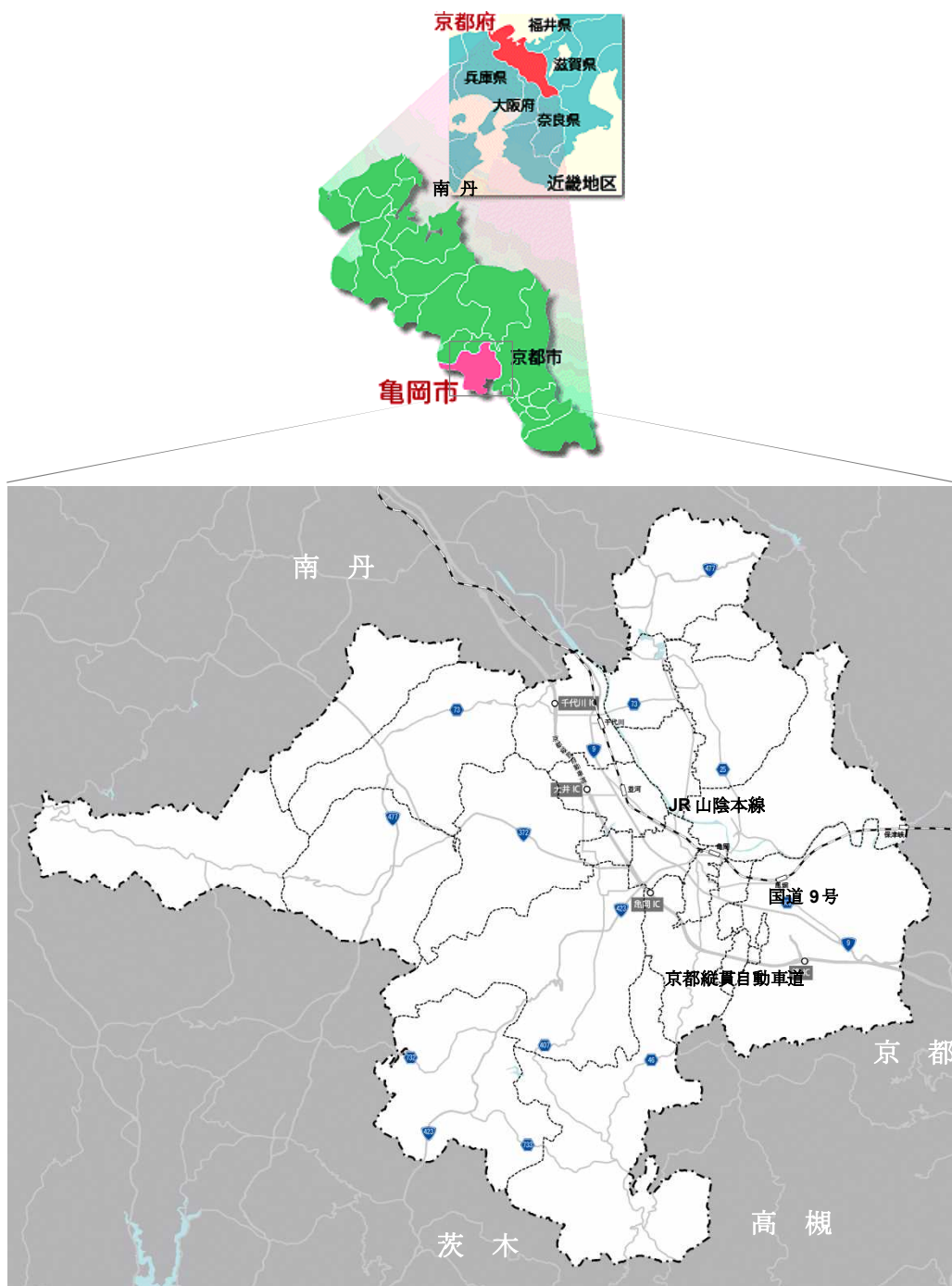
計画の目標
（上位計画と整合を図った目標設定）

都市像の実現に向けた
施策および事業
（計画期間に実施する対策）

図 上位計画・関連計画との位置付け

1-3 計画の区域

亀岡市公共交通網形成計画の区域は、亀岡市全域とします。なお、都市間の路線で運行見直しや改善が必要な場合には、京都市や南丹市との協議や調整を行います。



出典：亀岡市 HP

1-4 計画の期間

亀岡市公共交通網形成計画の期間は、2019 年度から 2023 年度の 5 ヶ年とします。

ただし、施策や事業の進捗によっては、亀岡市地域公共交通会議（法定協議会）で協議の上、2023 年度以降も継続することにします。

2. 本市における現状および課題

2-1 現状および課題抽出

本市における公共交通を取り巻く環境はめまぐるしく変化しており、市民の移動手段を維持・確保する上で、そうした課題への対応が重要となります。ここでは、「地域」と「公共交通」の視点から、市民アンケート調査結果や自治会ヒアリング等の内容をもとに、現状について把握し、課題の整理、課題を解決するための方向性をとりまとめます。

(1) 地域の現状

- ・京都府のほぼ中央に位置し、東は京都市、南は大阪府高槻市・茨木市、北は南丹市に接しています。
- ・市域の7割が山林で、周囲を山々に囲まれた盆地状の地形となっています。
- ・JR山陰本線によって京都市と結ばれ、市内を京都縦貫自動車道・国道9号が貫通しており、京阪神都市圏からの自動車アクセスについても優れた交通の要衝となっています。
- ・市街地はJR亀岡駅周辺及び国道9号線等幹線沿いに構成されています。
- ・豊かな自然は観光地としての一面を持ち、嵯峨からの観光トロッコ列車や、嵐山に向かって急流を下る保津川下りは、国内外問わず観光客に人気があります。
- ・人口は、2000年に94,555人（国勢調査）とピークを迎えますが、その後減少傾向となり、2015年国勢調査では89,479人（住民基本台帳の2018年4月時点：89,407人）となっています。
- ・高齢者人口は山間部及び農地部を中心に増加傾向にあり、2015年国勢調査の高齢化率は約27%となっています。

(2) 地域公共交通の現状

- ・市内の公共交通は、鉄道（JR山陰本線：4駅）、ふるさとバス5路線・コミュニティバス2路線（運行は京阪京都交通（株）に委託）、京阪京都交通バス8路線（季節運行、実証実験運行含む）により形成されています。
- ・「ふるさとバス」は一部の路線を除き、利用者数は微減傾向にあり、低額な運賃設定等による行政の財政的な負担は増大傾向にあります。
- ・「亀岡市コミュニティバス」は、試験運行中である篠地区路線は朝夕時間帯で利用者数が増加していますが、亀岡地区路線は利用者数が微減傾向にあり、行政の財政的な負担はなお大きいです。
- ・山間部および郊外部とJR亀岡市駅周辺を直接結ぶ路線はなく、「運動公園ターミナル」「京都先端科学大学京都亀岡キャンパス」の各交通拠点で、ふるさとバスから路線バスに乗り換える必要があります。
- ・高齢化の進む一部地域において、路線バスの既運行エリアであるものの、低額運賃であるコミュニティバスの延伸要望があります。
- ・一部の公共交通空白地（東別院地区）において地域主体型交通が行われています。

(3) 市民アンケート調査・自治会ヒアリング

市民アンケート調査結果や自治会ヒアリングをもとに、地域公共交通の現状および市民ニーズを整理しました。

1)市民アンケート調査結果概要

① 市民の交通行動等の特徴

- ・「通勤・通学」「買い物」等といった日常の行動において自動車の利用率が高い。世帯の自動車保有台数も多く、複数台所有する世帯も多い中、自動車依存度の高い地域といえる。
- ・年齢が上がるにつれ運転免許返納者の割合が高くなる傾向にあり、80歳代では14%にも上る。
- ・通勤・通学先は亀岡市内が多いものの、京都市への通勤・通学者の方が多い地区も存在する。また、通勤・通学においては自動車に次いでJR山陰本線の利用率が高い。
- ・免許を保有していない高齢者は、家族による送迎、タクシーの利用率が高い。また、免許返納者はバスの利用割合が高い。

○免許返納者はバスの利用割合が高いことから、現状においても一定バス交通が整備されていると考えられますが、今後高齢化が進む中、運転免許返納者の増加が予想され、そのような社会情勢の変化に対応した公共交通体系の確保が必要です。

② バスの利用状況

- ・バス利用者のうち「月に数回以上は利用している」と回答した人の割合が25%で、75%の人がそれ未満でありバスの利用頻度は低い。
- ・バスの利用目的としては、「買い物」「趣味」「通勤」の割合が高い。
- ・バス利用者の満足度としては、「路線・系統、運賃、車両」については、満足・普通とする人が60%を超えている。一方で「ダイヤ」については、不満とする人が60%を超えている。

○バスの利用頻度が低いことから、公共交通の利用促進が必要です。
○「ダイヤ」に関する不満が多いことから、利用目的（通勤・通学、買い物等）に対応したダイヤ編成など、利便性の向上が必要です。

③ バスを利用しない理由およびバスサービスに対する意向

- ・バス利用者は「ダイヤ」に対する不満が強く、本数が少なすぎて利用できないといった意見が目立つ。
- ・バスを利用しない理由としては、「自動車等の方が圧倒的に便利だから」の割合が最も高いが、「利用したい時間帯にバスがない」、「鉄道やバス同士の乗り継ぎが不便」、「自宅の近くに路線がない」といったバス側の理由を挙げる人もみられた。
- ・今後もバスを利用し続けるために重要だと思うサービス（優先して税金を投入すべき項目）として「運行本数、運行間隔」が最も多い。とりわけ、ふるさとバス利用者で意見が多い結果となった。

○「ダイヤ」に関する不満が多いこと、また今後もバスを利用し続けるために重要だと思うサービスとして「運行本数、運行間隔」が最も多いこと等から、利便性の向上等の対策が必要です。

④ 公共交通の今後のあるべき姿

- ・「現状の費用（税金）負担で運行を維持するべき」との意見が過半数以上を占めており、公共交通維持のための一定の負担を容認している。

○公共交通維持のための一定の負担（現状の費用負担）が容認されていますが、利便性向上等の取り組みとあわせて、持続可能な公共交通実現に向けた取り組みも必要です。

2)自治会ヒアリング意見概要

① 地域における公共交通に係る現状や課題

- ・停留所までが遠く、目的地が路線から遠い。
- ・地域間の公共交通の格差がある。
- ・便数、停留所数、路線数が少なく使いにくい。
- ・免許返納者や介護施設の増加によりバスのニーズが高まってきている。
- ・マイカー利用が多く、朝夕を除いて利用は少ない。
- ・交通空白地支援事業を活用するにも車両購入時の負担金や運行管理者、運転手の確保が困難である。

② 地域における公共交通の提案・要望

- ・路線延伸（変更）、新しい路線、停留所を希望。
- ・便数の増便をしてほしい。
- ・フリー乗降の導入。
- ・デマンドタクシーの導入。
- ・敬老乗車券年齢引下げ。
- ・試験運行のバスが定着するにはさらに時間と経費が必要。

○地域性を考慮した対策が必要です。

○交通空白地支援事業の見直しなど、地域主体型交通が導入しやすい環境づくりも必要です。

(4) 地域公共交通に関わる地元住民の声

第4次亀岡市総合計画～夢ビジョン～（後期基本計画）を策定する際に、「亀岡市まちづくりアンケート」にて市民への定住に関する意向調査を実施した結果、転出したいと回答した市民の理由として、「通勤・通学や買い物などに不便だから」が最も高くなっています。また、前期基本計画で示した取り組みの満足度および重要度に関する質問では、公共交通の評価は低い一方で、公共交通の重要度は高いことから、公共交通に対する期待の表れであり、公共交通ネットワークの充実や利便性の向上等を図る施策が急務であると言えます。

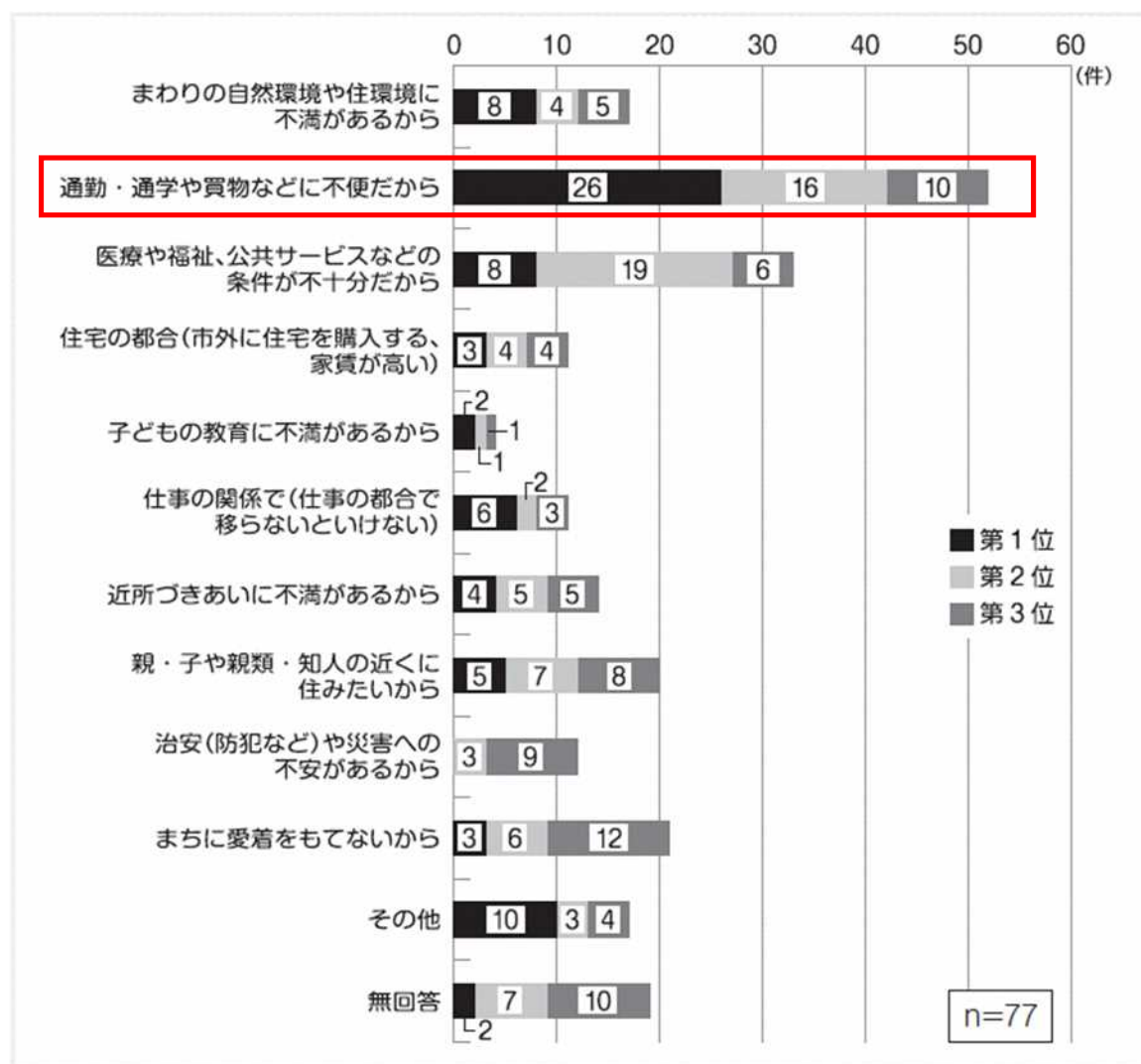
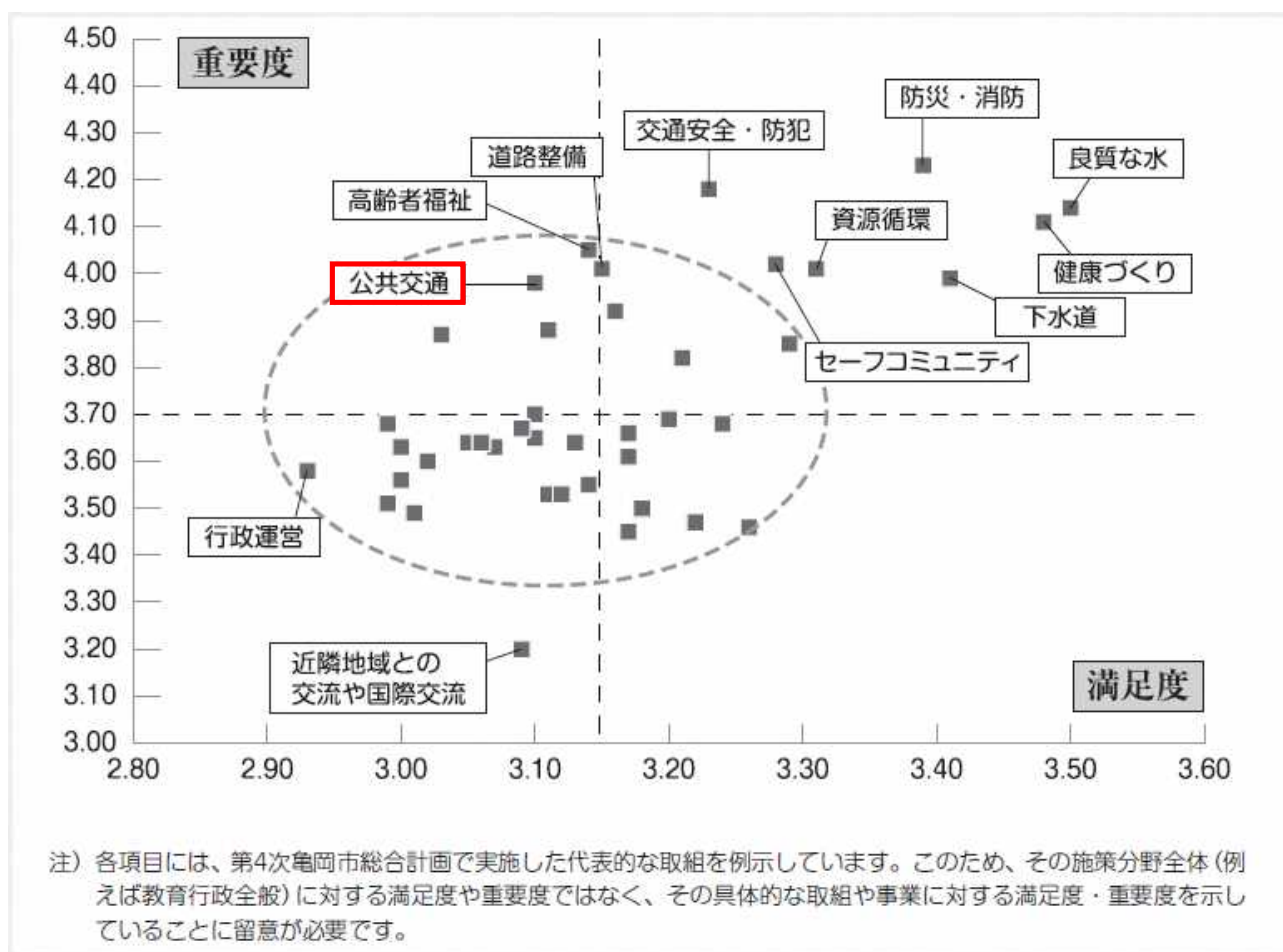


図2-1 転出したい理由(回答 第1位～第3位)



出典：亀岡市まちづくりアンケート

図2-2 住みごこちへの評価と今後の重要性(係数ポイントでみる各項目の散布図)

(5) 本市における地域課題・公共交通課題

「地域」と「公共交通」の現状から、課題の整理、課題を解決するための方向性をとりまとめました。各課題の詳細については、以降に整理してあります。

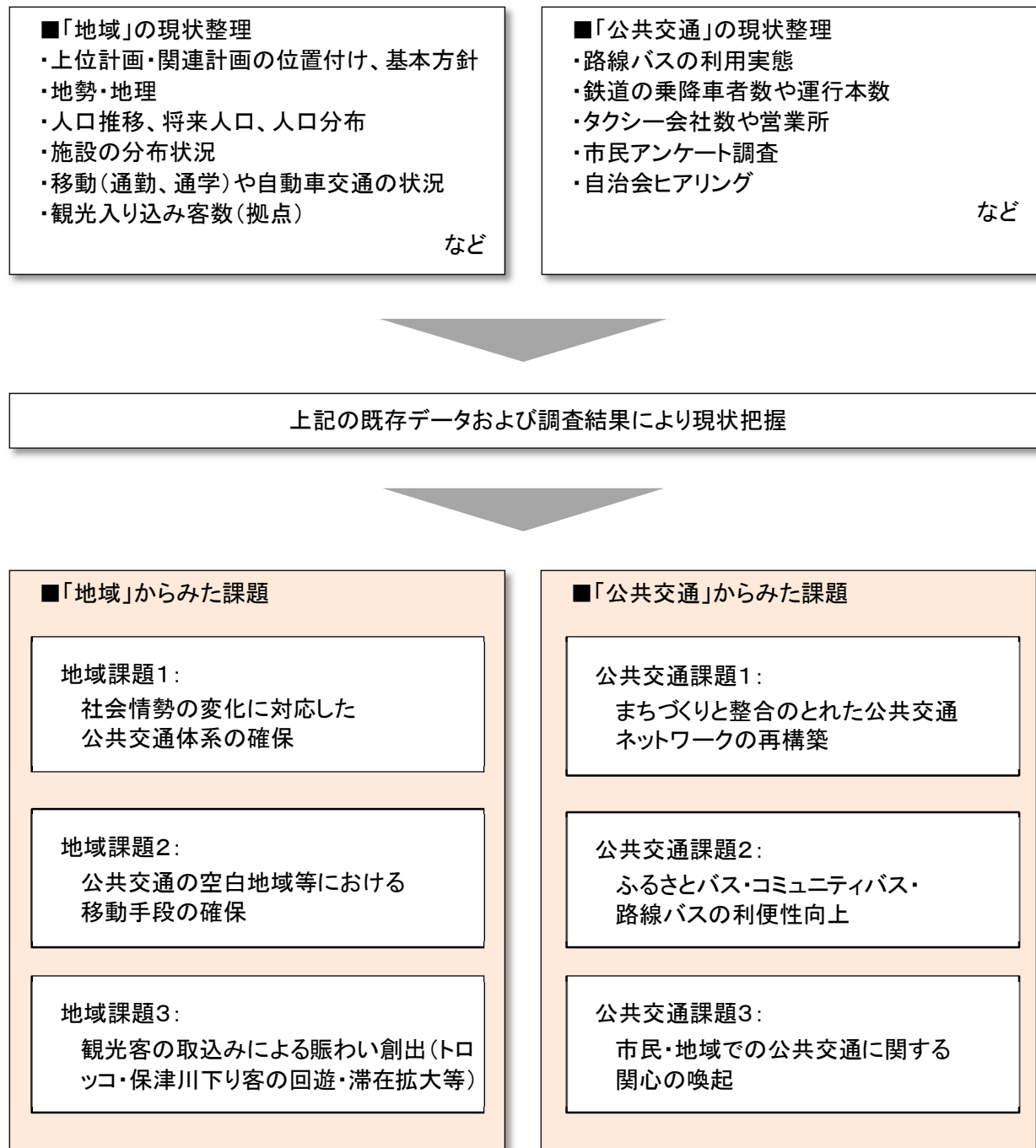


図2-3 本市における地域課題および公共交通課題

2-2 地域に関する課題

地域課題に対して、解決するための方向性と課題抽出の根拠となる地域の現状をとりまとめました。

地域課題1 社会情勢の変化に対応した公共交通体系の確保

○人口減少・高齢化等の社会情勢の変化を踏まえた公共交通網形成が必要

- ・ 亀岡市でも人口減少および高齢化が加速しており、市民の日常生活における移動実態やニーズの変化に対応するだけでなく、将来の人口分布や高齢者分布も考慮した公共交通網を形成する必要があります。

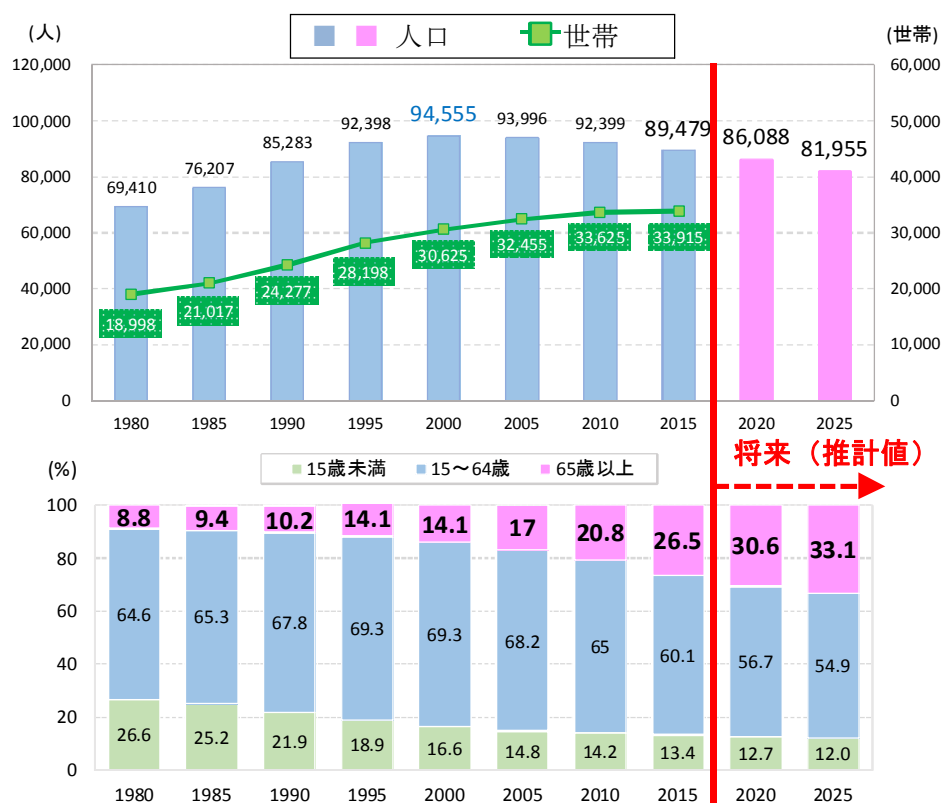
○国・京都府の補助支援の変化を見据えた、戦略的な交通体系の形成が必要

- ・ 現在、ふるさとバスや路線バスの一部で国や京都府から補助支援をいただき運行をしていますが、今後は補助支援の内容が変更される可能性があります。
- ・ また、人口減少や高齢化の進展により亀岡市の税収低下も予想されるため、地域公共交通の持続的な運営・運行ができるように戦略的な交通体系を形成する必要があります。

地域の現状（課題の根拠）

<人口の推移>

- ・ 亀岡市の人口は 2015 年時点で 89,479 人となっていますが、2000 年をピークに減少傾向にあります。
- ・ 将来は、さらに人口が減少することが見込まれ、65 歳以上の割合も増加していくと予想されます。



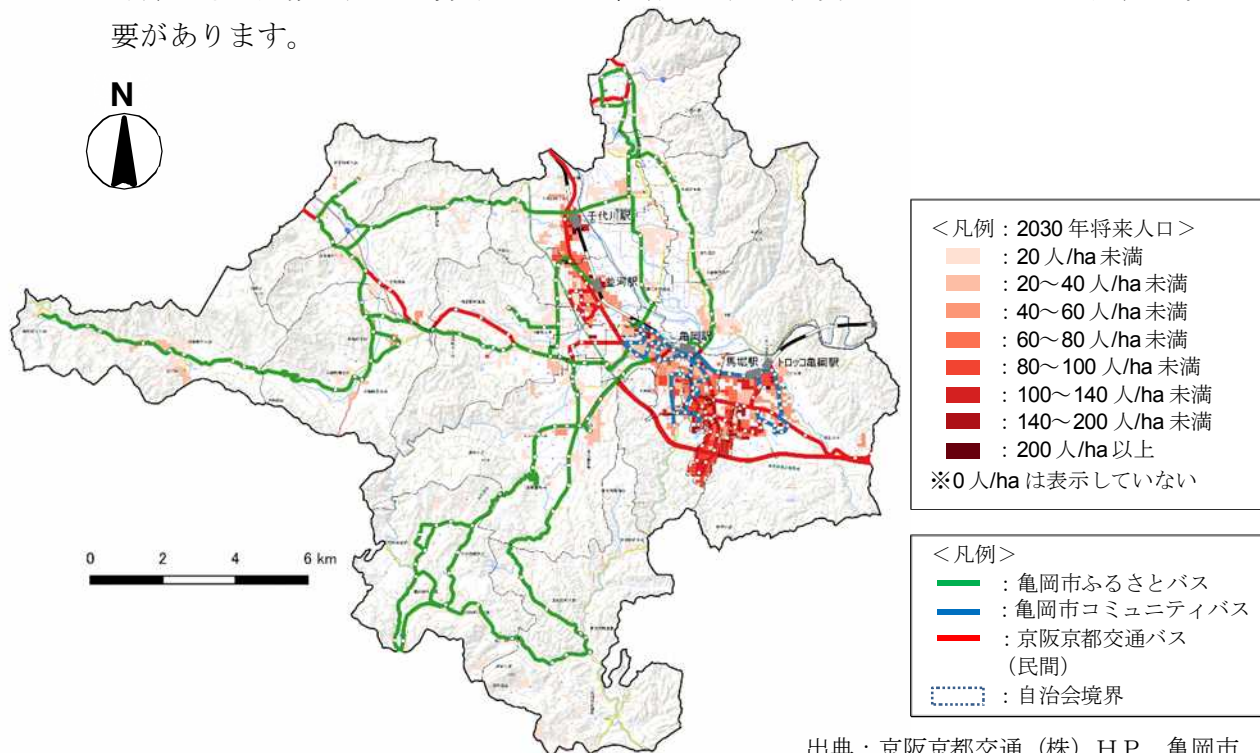
出典：国勢調査（1980～2015）

国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口（2018.3 推計）」（2020・2025）

図2-4 人口の推移

＜2030 年将来人口分布＞

- ・ 亀岡市の 2030 年将来人口は、JR 沿線およびつつじヶ丘周辺に集中しています。一方で郊外部にも一定数の人口は分布しており、各々の人口密度に適したサービス水準を考える必要があります。

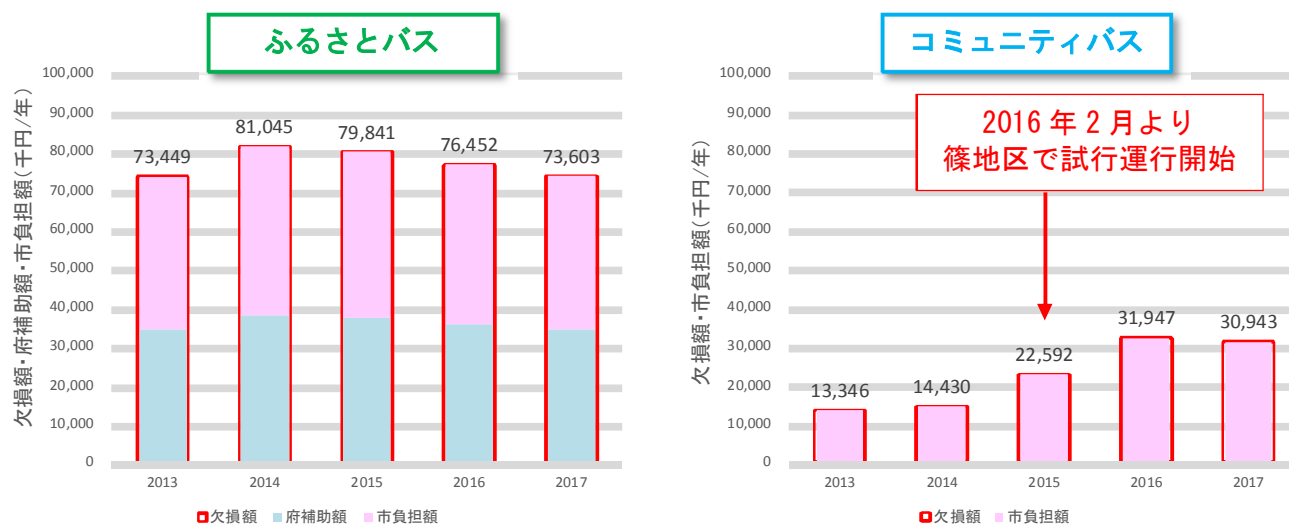


出典：京阪京都交通（株）HP、亀岡市、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口（2018.3 推計）」、地理院タイル

図2-5 将来人口の分布

＜ふるさとバス・コミュニティバスの府補助額の推移＞

- ・ ふるさとバスは欠損額の 1/2 を京都府から支援補助を受けています。
- ・ ふるさとバスの欠損額は微減傾向ですが、依然として約 7 千万円/年の欠損が発生しています。また、支援補助を受けていないコミュニティバスの欠損額は微増傾向にあります。



※ふるさとバスのうち、並河駅線は府補助の対象外

※コミュニティバスは府補助の対象外

図2-6 ふるさとバス・コミュニティバスの欠損額

地域課題2 公共交通の空白地域等における移動手段の確保

○面的な公共交通網の整備により交通空白地域の解消が必要

- ・既存の公共交通ネットワークにより一定程度の移動が可能な環境が整えられているが、市域の7割が山林で周囲を山々に囲まれた盆地状の地形ということもあり、亀岡駅等市の中心部から離れた郊外部に交通空白地域が点在しています。
- ・また、比較的中心部に近い地域においても、ラストワンマイルの移動について公共交通の充実を求める声があります。

○制約を考慮した公共交通網の効率化が必要

- ・公共交通の空白地域へのサービス拡大に際しては、行政の財政的制約、車両・乗務員等事業者のサービス供給力の制約、道路整備状況や幅員、高低差等の物理的制約があることを考慮する必要があります。
- ・ルートの複雑化により路線の長大化・複雑化、速達性の低下は、かえって利用者利便の低下を招くことがあるため、考えられる制約の下で効率的な路線設計が必要となります。

地域の現状（課題の根拠）

＜交通空白地＞

- ・ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都バスの運行により市域全体を一定程度カバーできていますが、郊外部では交通空白地が点在しています。

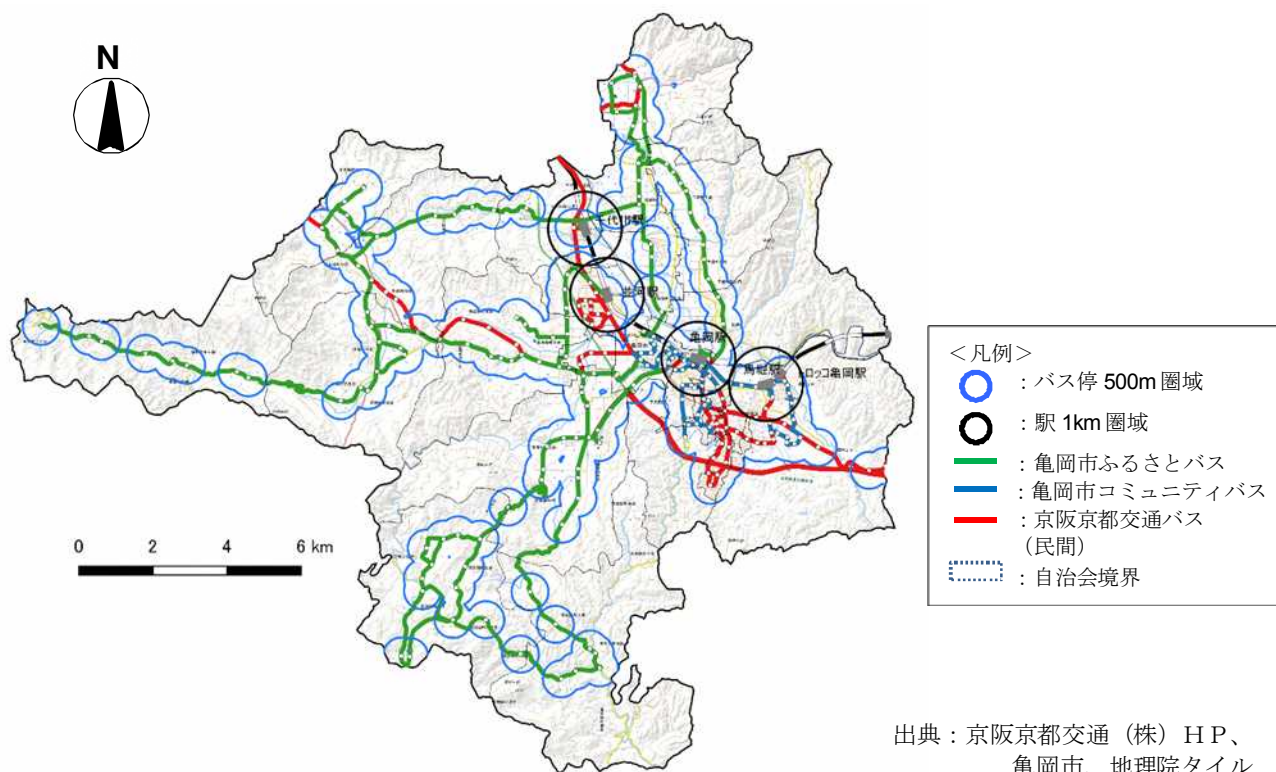
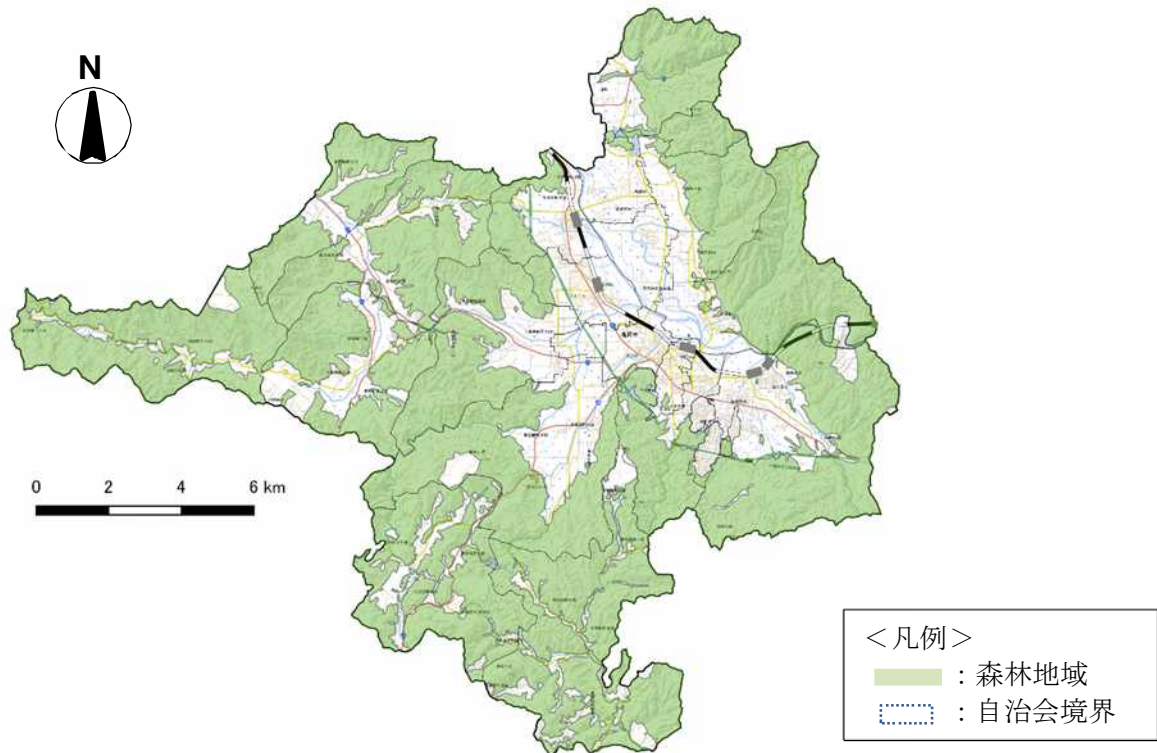


図2-7 亀岡市の交通空白地

< 地形的制約 >

- ・ 亀岡市は森林地域が多く、山々に囲まれた盆地状の地形のため、地形的制約があります。

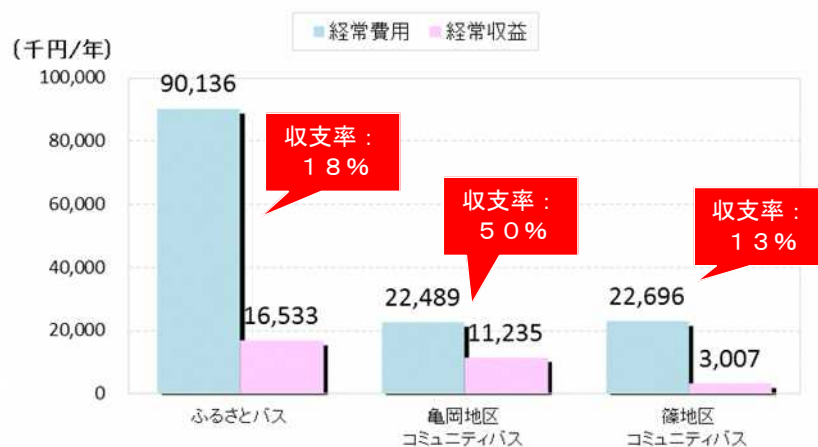


出典：国土数値情報 森林地域データ、地理院タイル

図2-8 亀岡市の森林地域

< ふるさとバス・コミュニティバスの収支率 >

- ・ 亀岡市内を運行しているふるさとバスの収支率は18%と低いです。
- ・ コミュニティバスでは亀岡地区が収支率50%と高いですが、試行運行中の篠地区は収支率13%と3路線の中で最も低く、今後は収支率を上げ、財政の負担を軽減する必要があります。



※ふるさとバスは2016年10月から2017年9月の期間を対象

図2-9 ふるさとバス・コミュニティバスの収支率(2017年度)

地域課題3 観光客の取込みによる賑わい創出(トロッコ・保津川下り客の回遊・滞在拡大等)

○観光拠点と連携して公共交通への観光客の取り込みが必要

- ・ 亀岡市は世界的な観光地である京都市と隣接しており、嵯峨野トロッコ列車、保津川下り等の有力な観光資源を擁しているため、年間 300 万人近くの観光客が来訪し、中でも嵐山・京都方面からの外国人観光客が急増しています。
- ・ 他方、その多くが市内に長時間滞在することなく通過し、嵐山・京都方面に戻っている状況にあります。

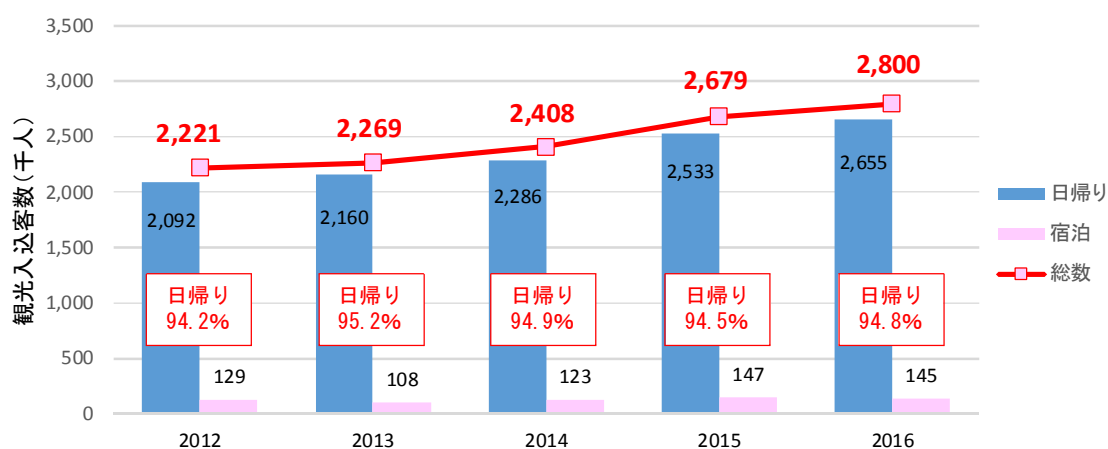
○観光コンテンツの充実および公共交通の回遊性の確保が必要

- ・ インバウンドをはじめとする観光客の増加を地域の活性化につなげるためには、観光コンテンツの充実と移動環境の整備を通じて市内での回遊・滞在を拡大する必要があります。

地域の現状（課題の根拠）

＜観光入込客数の推移＞

- ・ 亀岡市へ来訪する観光客は年々増加傾向にあり、2012 年と比べ 2016 年は約 1.26 倍まで増加しています。
- ・ 一方、来訪する観光客のうち、宿泊する観光客は少なく、毎年 94%～95%の人は日帰りで来訪しています。



出典：亀岡市統計書

図2-10 観光入込客数の推移

＜亀岡市内の観光資源および企画乗車券＞

- ・亀岡市では「湯の花温泉」「嵯峨野トロッコ列車」「保津川下り」が三大観光と呼ばれるほど有名ですが、豊かな自然や特産品、体験観光等と色々な観光資源があります。
- ・春は桜や菜の花、夏には桔梗、秋にはコスモスや紅葉、冬は雪景色、と四季を存分に感じられる豊かな自然、丹波米「きぬひかり」や地酒、山菜や亀岡牛などの特産品、保津川ラフティングやパラグライダー体験など、実際に見て触れて楽しめる観光スポットも数多くあることから、移動環境の整備を通じて市内での回遊・滞在を拡大する必要があります。
- ・また、観光客をターゲットとして、城下町を中心とした特定のバス路線で乗り降り自由の企画乗車券（亀岡城下町 1DAY クルーズバス）を 2018 年 10 月から販売を開始していますが、明智光秀を主人公とした 2020 年大河ドラマの放送を契機に、光秀ゆかりの地を周遊するコースなど新たなモデルコースの創設や観光施設も含めた協賛店舗の増加など、来訪する観光客を公共交通利用者に取込み、地域の賑わい創出や活性化を行うことが必要です。



出典：亀岡市

図2-11 亀岡市の観光資源



出典：京阪京都交通 HP

図2-12 企画乗車券のパフレット

2-3 公共交通に関する課題

公共交通課題に対して、解決するための方向性と課題抽出の根拠となる地域の現状をとりまとめました。

公共交通課題1 まちづくりと整合のとれた公共交通ネットワークの再構築

○まちづくりの各種拠点と地域を結ぶ総合的な公共交通ネットワークの整備が必要

- ・民間路線バスに加え、運行を開始してから10年以上が経過した亀岡地区コミュニティバスやふるさとバス、近年運行が開始された篠地区コミュニティバス、東別院地区での地域主体型交通等、輸送手段が多様化しています。
- ・また、2018年1月に着工した京都スタジアム（仮称）整備や、駅前広場整備を含む亀岡駅北側の再開発事業（2020年頃概成予定）等により、亀岡駅をはじめとする市中心部のまちづくりが大きな転換を迎えるため、各種拠点の機能充実と拠点間を結び各種輸送手段を組み合わせた公共交通ネットワークの整備が必要です。

○都市計画マスタープランや立地適正化計画と整合のとれた公共交通ネットワークの整備が必要

- ・2012年度に策定した「亀岡市都市計画マスタープラン」だけでなく、2018年度の策定を目標に「亀岡市立地適正化計画」（仮称）も検討中です。
- ・居住や都市の生活を支える機能の誘導を図り、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めていくため、上記の計画と整合のとれた公共交通ネットワークの整備が必要です。

公共交通の現状（課題の根拠）

＜公共交通のネットワークと拠点整備＞

- ・現在でも京阪京都交通バス、ふるさとバス、コミュニティバスにより、広域的な公共交通ネットワークを形成しています。
- ・一方で、亀岡駅北口では様々な整備事業が進み、機能強化が図られます。

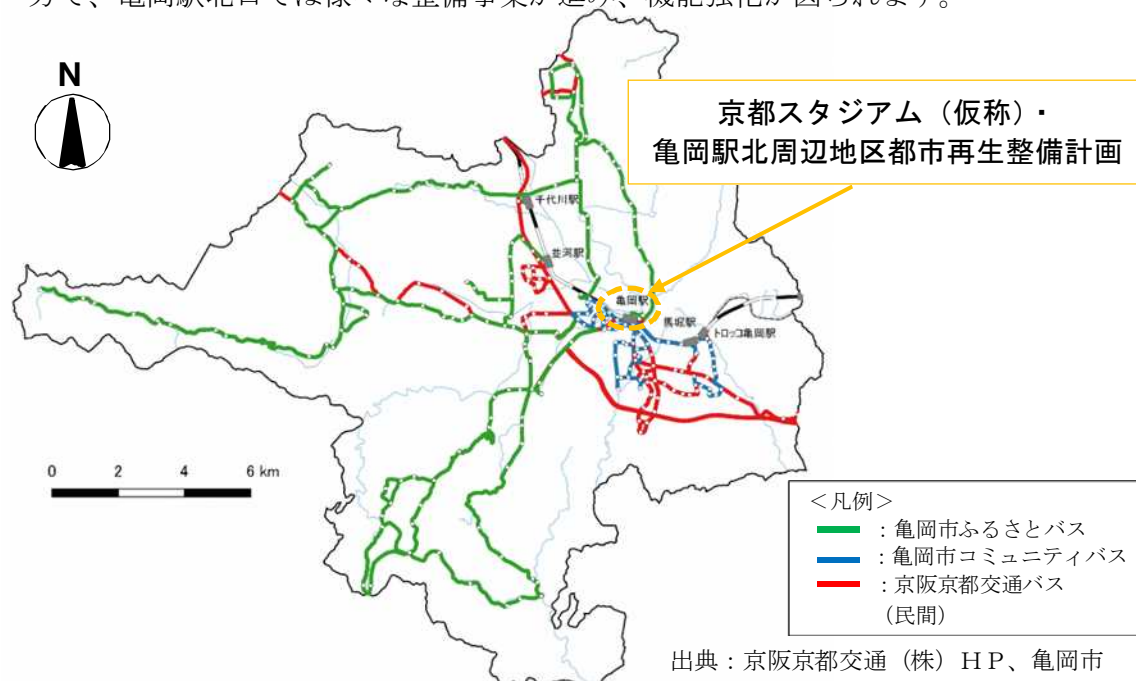
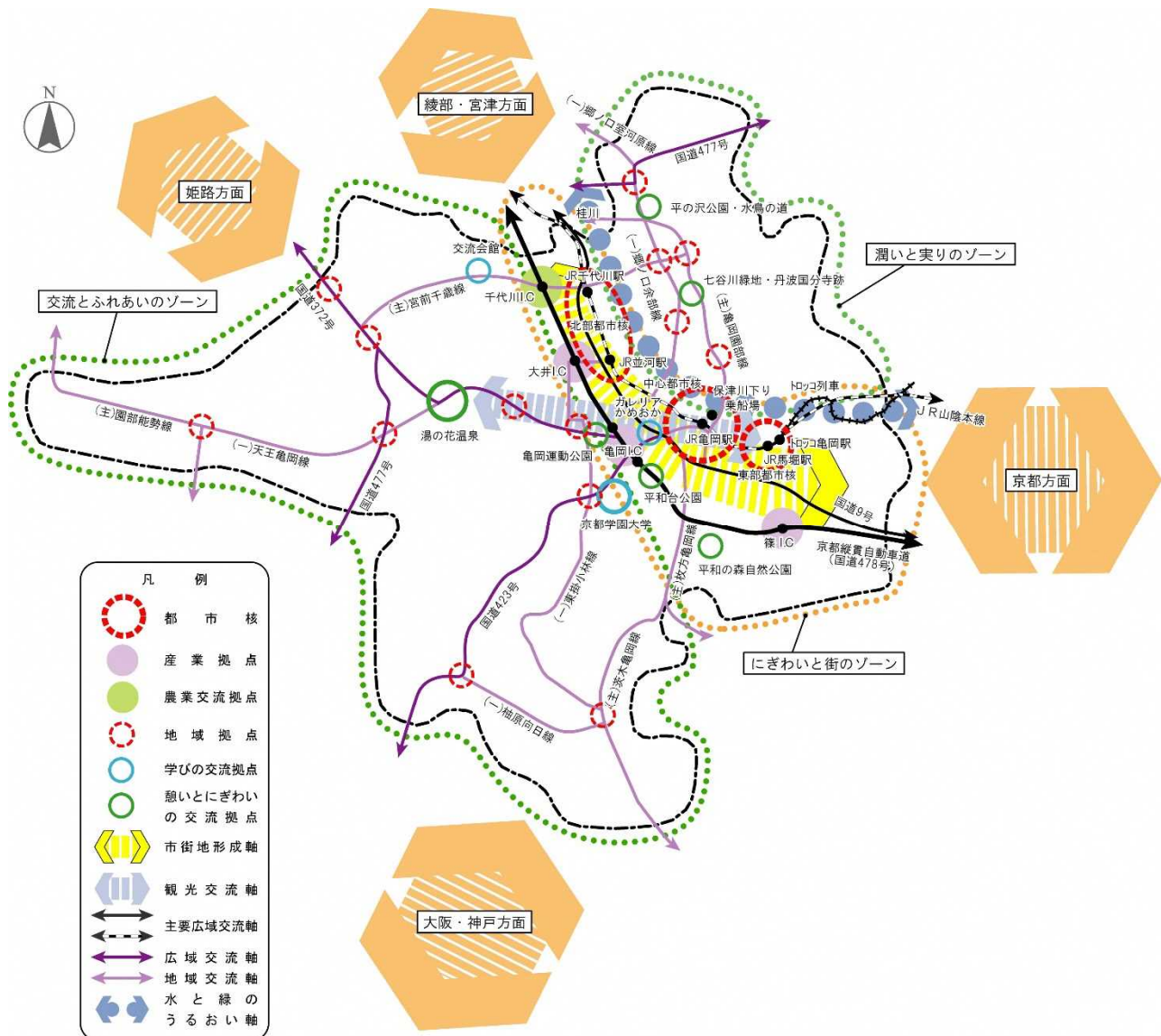


図2-13 公共交通ネットワーク

＜都市計画マスタープラン＞

- ・都市計画マスタープランでは、JR 駅周辺の都市核を中心として「地域拠点」「学びの交流拠点」「憩いとにぎわいの交流拠点」等を結ぶように、観光交流軸、広域交流軸、地域交流軸を設定した都市構造を考えています。
- ・そのため、これらの拠点間を結ぶ交流軸に沿った公共交通ネットワークを整備していく必要があります。

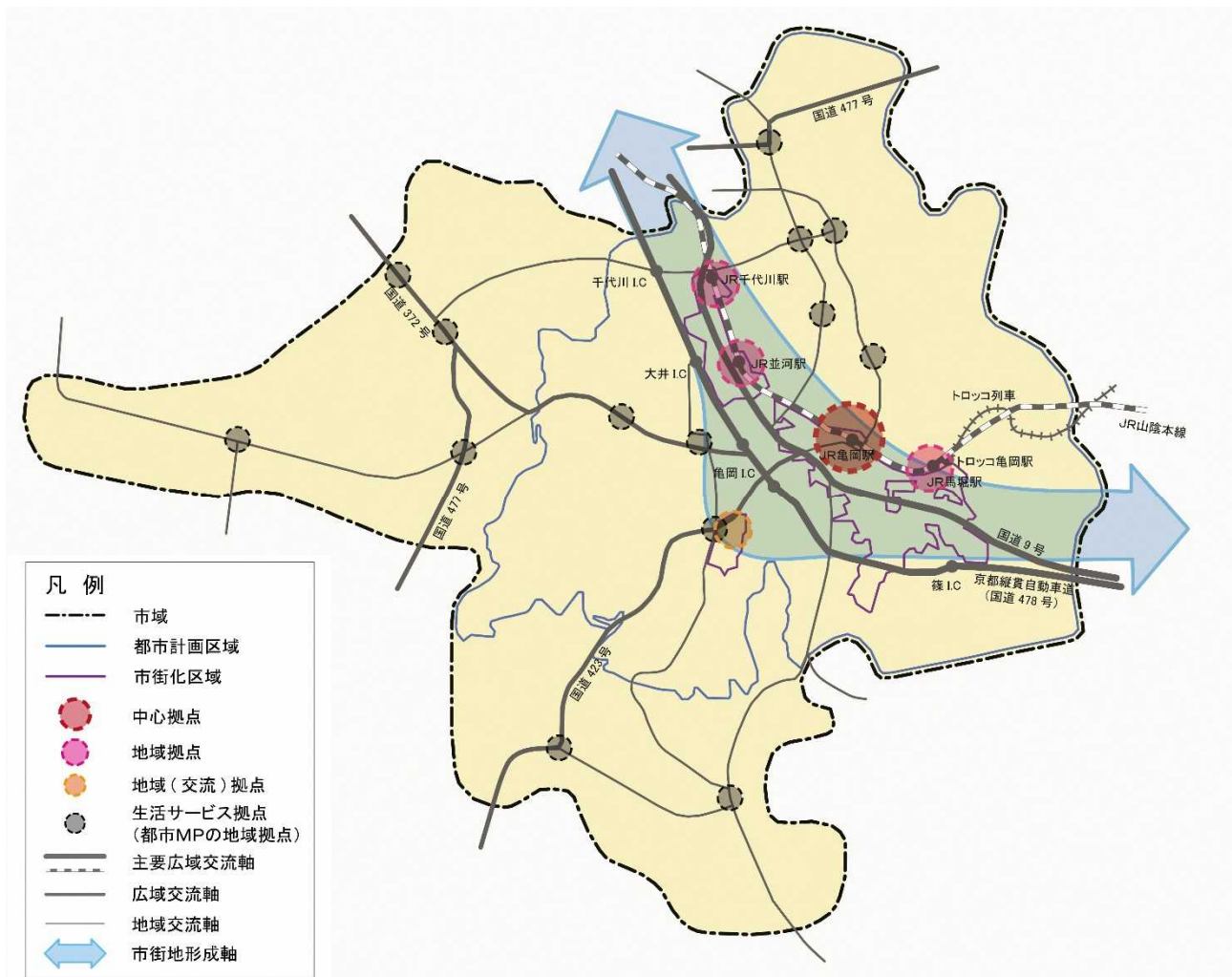


出典：亀岡市都市計画マスタープラン

図2-14 都市計画マスタープランによる将来都市構造図

＜立地適正化計画＞

- ・立地適正化計画では、JR 亀岡駅を「中心拠点」とし、その他のＪＲ駅を「地域拠点」、京都先端科学大学を「地域（交流）拠点」としており、都市計画マスタープランの“地域拠点”を「生活サービス拠点」と位置付けています。
- ・これらの拠点を結ぶように、主要広域交流軸、広域交流軸、地域交流軸を設定した都市構造を考えています。
- ・そのため、これらの拠点間を結ぶ交流軸と整合のとれた公共交通ネットワークを整備していく必要があります。



出典：亀岡市立地適正化計画

図2-15 立地適正化計画による将来都市構造図

公共交通課題2 ふるさとバス・コミュニティバス・路線バスの利便性向上

○複数の輸送手段による乗り継ぎ抵抗の軽減が必要

- ・ふるさとバスは、市郊外部を中心に運行しており、亀岡駅を含む市中心部を運行する京阪京都交通の路線バスとは、乗り継ぎ拠点（京都先端科学大学、運動公園ターミナル）での乗り継ぎが可能となっています。
- ・一方、乗り継ぎが発生することで、高齢者の身体的な負担や、運賃がふるさとバスと路線バスとの併算となることによる負担の軽減を求める声があるため、更なる工夫が必要です。

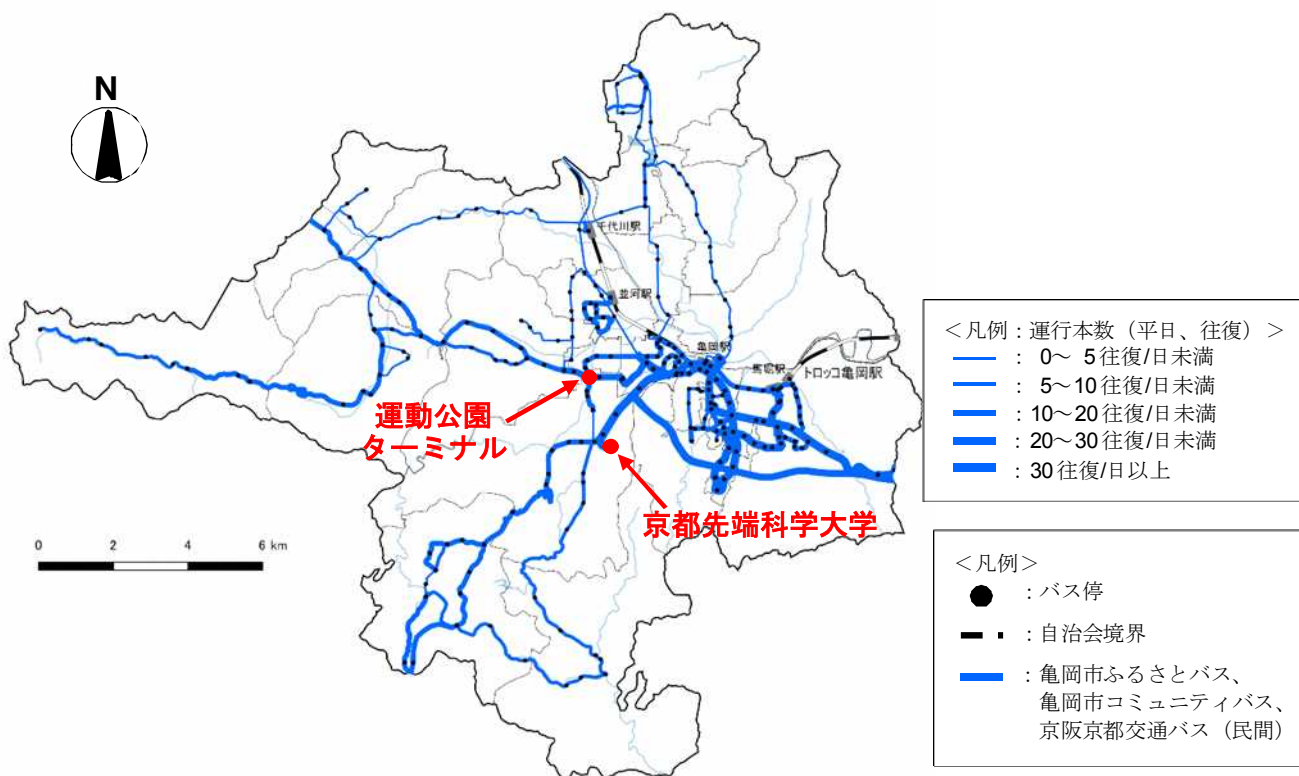
○利便性向上を図るための待合環境の整備や情報提供の充実が必要

- ・市内のバス交通ネットワークは、市域のカバー状況や運行本数等については一定の水準が確保されていますが、幅広い利用者層に継続的に利用してもらう必要があります。
- ・そのため、車両、バス停・バスターミナル等様々な面で、高齢者や子ども連れ利用者、買い物・旅行等で大きな荷物を携行している利用者等にも安心して利用してもらえるよう、利用環境の高質化が必要です。

公共交通の現状（課題の根拠）

＜ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスの運行本数と乗り継ぎ拠点＞

- ・JR 亀岡駅や馬堀駅、つつじヶ丘の周辺等の中心部では、30 往復/日以上 の路線バスが運行しており、サービス水準が高くなっています。
- ・また、乗り継ぎ拠点である京都先端科学大学や運動公園ターミナルと JR 駅（亀岡駅）を結ぶ区間の運行本数も多くなっています。



出典：京阪京都交通（株）HP、亀岡市

図2-16 バスの運行本数および乗り継ぎ拠点位置

＜バス停・バスターミナルの待合環境および情報提供＞

- ・乗り継ぎ拠点である京都先端科学大学や運動公園ターミナルでは、バス到着までに利用できるベンチや雨天時に風雨を防ぐ上屋が整備されています。一方で、待合環境が十分に整備されていない箇所も多く存在します。
- ・JR 亀岡駅では、改札前（自由通路）に路線バスを案内するデジタルサイネージが設定され、鉄道利用者へ路線バスの情報提供を行っています。



＜京都先端科学大学のバス停＞



＜運動公園ターミナルのバス停＞



＜亀岡市役所のバス停＞



＜JR 亀岡駅のデジタルサイネージ＞

出典：亀岡市

写真2-17 バス待合環境および情報提供

公共交通課題3 市民・地域での公共交通に関する関心の喚起

○行政・事業者だけでなく、地域住民による公共交通への参画が必要

- ・ 亀岡市では、かねてから事業者と連携し市内の公共交通の確保維持に積極的に取り組んでいますが、これを将来にわたって持続可能なものとする必要があります。しかしながら、行政・事業者の努力だけでは限界であり、市民・地域の協力が必要です。
- ・ 各地域の公共交通のあり方に係る議論に地域住民が主体的に参画できる機会を創出し、利用者や地域住民が公共交通に関する意識を向上させるための仕掛けづくりが必要です。

○公共交通に関する意識向上のための学校教育や企業協力依頼の推進が必要

- ・ 亀岡市では、継続的に小学校での交通環境学習を行う等、モビリティマネジメントにも意欲的に取り組んでいます。
- ・ 学校教育だけでなく、地域住民への教育や企業への協力を含めモビリティマネジメントの内容を充実させ、自動車利用から公共交通利用へ転換を図る必要があります。

公共交通の現状（課題の根拠）

＜地域住民の参画＞

- ・ 亀岡市では、毎年、各自治会との地域こん談会を開催し、市の上層部と各自治会の地域住民が地域の課題や要望事項などについて懇談し、課題解決に向けた共通認識を持つ場として利用され、公共交通に関する内容も含まれています。
- ・ 地域こん談会以外にも、利用者や地域住民が公共交通のあり方に係る議論に主体的に参画できる機会を創出し、公共交通の機能やサービス水準とコスト・負担との関係等を理解してもらう中で、公共交通に関する意識を向上させるための仕掛けづくりが必要です。



出典：亀岡市

写真2-18 地域こん談会の状況

＜小学校での交通環境学習＞

- ・ 亀岡市では、市内の小学生を対象に地元のバス事業者や事業所等に協力いただき、2011年度から『交通環境学習』を実施しています。
- ・ 自分たちの住んでいる地域や環境、地球温暖化の問題などについて気づき、考え、地域の公共交通やまちづくりについて学ぶきっかけづくりをしています。

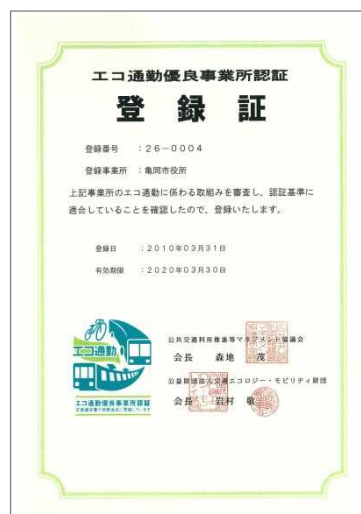


出典：亀岡市

写真2-19 小学校での交通環境学習の状況

＜亀岡市役所におけるエコ通勤の取り組み＞

- ・ 亀岡市役所では、自発的な交通意識の変革を促し、通勤時における自動車利用を削減するために、毎月第2・第4水曜日をできる限り車の使用を控える日とし、その日を「エコ通勤デー」と定め、職員で取り組んでいます。
- ・ 亀岡市役所は、エコ通勤を積極的に推進する事業所である「エコ通勤優良事業所」として認証・登録されています。（認証機関：公共交通利用推進等マネジメント協議会）
- ・ 引き続き亀岡市役所におけるエコ通勤を推進するとともに、市民や企業に対しても車社会から公共交通等への利用転換を促す働きかけを推進します。



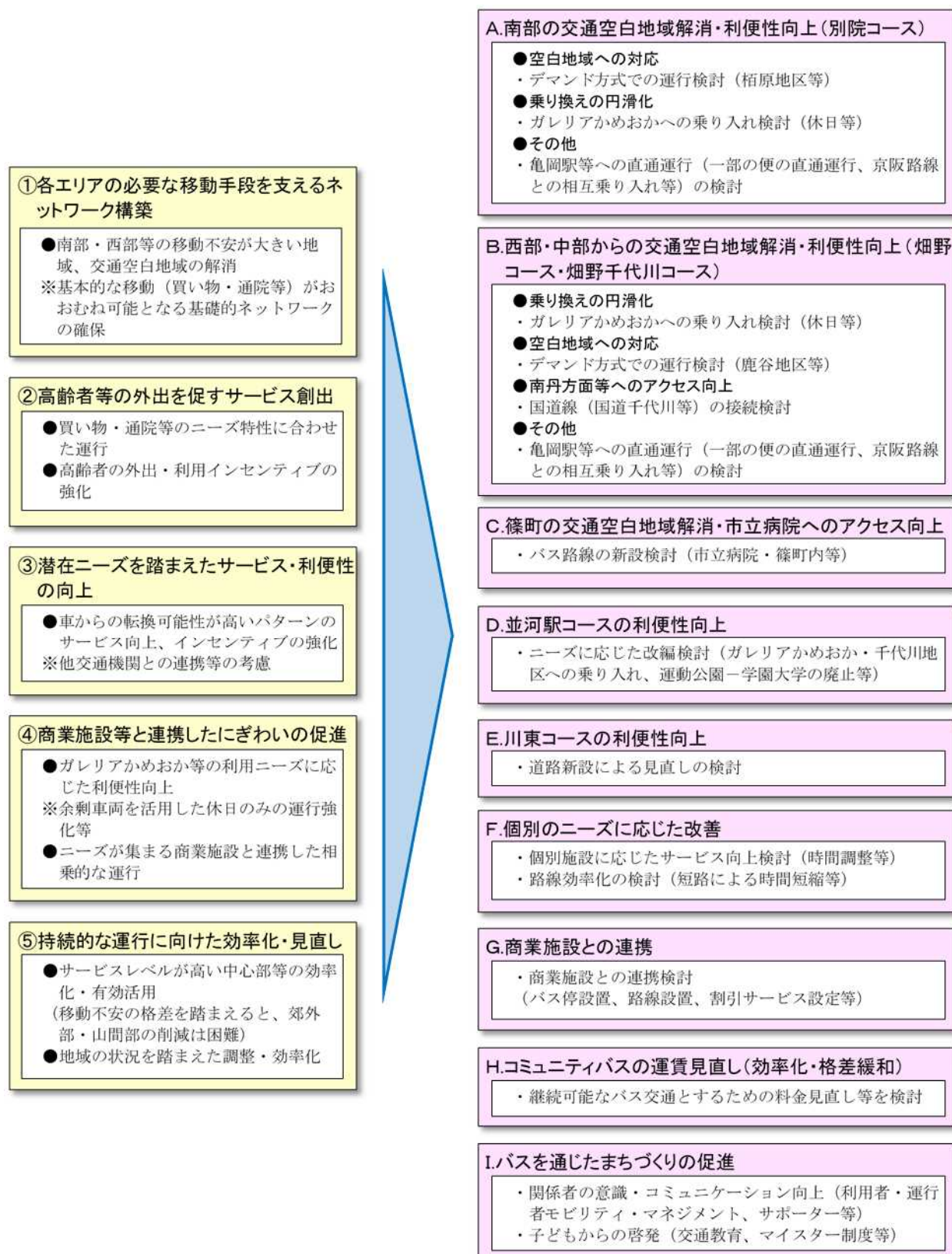
出典：亀岡市

写真2-20 エコ通勤優良事業所認証登録証

2-4 現行計画の評価

(1) 亀岡市地域公共交通計画の取り組み内容

2014年度から2018年度までの5ヵ年で計画された「亀岡市地域公共交通計画」では、下記①～⑤に示す取り組み方針を定め、A～Iの取り組みを行ってきました。



(2) 亀岡市地域公共交通計画の取り組みの状況

「亀岡市地域公共交通計画」の取り組みについて、現時点までの達成状況を整理しました。

1)南部の交通空白地域解消・利便性向上（別院コース）

「①交通空白地域への対応」と「②乗り換えの円滑化」の取り組みは **100%**達成できています。ただし、「③その他」は現在も検討中のため、達成状況は **10%**に留まります。

① 交通空白地域への対応

- ・地域主体型交通（東別院町地域生活交通事業）が開始され、市は財政的な支援を行いました。

② 乗り換えの円滑化

- ・ふるさとバス別院コースでは、土休日に限りガレリアかめおかへの延伸を行いました。

③ その他

- ・亀岡駅までの一部時間帯の直接運行等の検討について、交通事業者と協議しました。

南部の交通空白地域解消・利便性向上(別院コース)の達成状況

取り組み	達成状況
①交通空白地域への対応	100% 
②乗り換えの円滑化	100% 
③その他	10% 

2)西部・中部からの交通空白地域解消・利便性向上（畑野コース・畑野千代川コース）

「①乗り換えの円滑化」と「②交通空白地域への対応」の取り組みは **100%**達成できています。ただし、「③南丹方面等へのアクセス向上」と「④その他」は現在も検討中のため、達成状況は **10%**に留まります。

① 乗り換えの円滑化

- ・ふるさとバス畑野コースでは、土休日に限りガレリアかめおかへの延伸を行いました。

② 交通空白地域への対応

- ・蒔田野町鹿谷区へふるさとバス並河駅コースを乗り入れるように運行系統を見直しました。

③ 南丹方面等へのアクセス向上

- ・ふるさとバス畑野千代川コースから南丹方面へ乗り入れる国道線（京阪京都交通バス）へ乗り換えやすい路線運行を交通事業者と協議し検討しました。

④ その他

- ・亀岡駅までの一部時間帯の直接運行等の検討について、交通事業者と協議しました。

西部・中部からの交通空白地域解消・利便性向上(畑野コース・畑野千代川コース)の達成状況

取り組み	達成状況
①交通空白地域への対応	100% 
②乗り換えの円滑化	100% 
③南丹方面等へのアクセス向上	10% 
④その他	10% 

3)篠町の交通空白地域解消・市立病院へのアクセス向上

取り組みは 100%達成できています。

- ・篠地区にコミュニティバスを導入し、試験運行を開始しました。

篠町の交通空白地域解消・市立病院へのアクセス向上の達成状況

取り組み	達成状況
篠町の交通空白地域解消 市立病院へのアクセス向上	100% 

4)並河駅コースの利便性向上

樟田野町鹿谷区への乗り入れを行いました。路線再編については現在も検討中のため、達成状況は 30%に留まります。

- ・樟田野町鹿谷区へふるさとバス並河駅コースを乗り入れるように運行系統を見直しました。
- ・千代川地区内やギャラリーかめおか等、ニーズの高い箇所を運行する路線への再編を検討するために、交通事業者と協議しました。
- ・運動公園～学園大学等の利用状況を確認し、路線再編を検討するために交通事業者と協議しました。

並河駅コースの利便性向上の達成状況

取り組み	達成状況
並河駅コースの利便性向上	30% 

5)川東コースの利便性向上

現在も道路整備を継続していますが、完成に至っていないため、達成状況は 90%です。

- ・バス運行路線の道路を整備することにより、環境改善を行いました。

川東コースの利便性向上の達成状況

取り組み	達成状況
川東コースの利便性向上	90%

6)個別のニーズに応じた改善

個別のニーズとして下記の項目が挙げられ、そのうち 1 項目は現在も検討中のため、達成状況は 70%です。

- ・西つつじヶ丘地域の要望に基づき、美山台地区（高低差のある地域）へ亀岡地区コミュニティバスを乗り入れるように運行系統を見直しました。
- ・ふるさとバス別院コースの経路を変更し、市道犬甘野神地線を運行するように見直しました。
- ・花ノ木医療福祉センターへの運行を行うために、交通事業者と協議しました。

個別のニーズに応じた改善の達成状況

取り組み	達成状況
個別のニーズに応じた改善	70%

7)商業施設との連携

実際に実施した項目もありますが、現在も検討中のため、達成状況は 30%に留まります。

- ・観光客の路線バス利用を促進するため、交通事業者が主体となり、「亀岡城下町 1DAY クルーズバス」を企画し販売を始めました。
- ・商業施設へのバス停の設置を検討するために交通事業者と協議しました。
- ・商業施設への路線設置を検討するために交通事業者と協議しました。

商業施設との連携の達成状況

取り組み	達成状況
商業施設との連携	30%

8)コミュニティバスの運賃見直し（効率化・格差緩和）

取り組みは 100%達成できています。

- ・コミュニティバス・ふるさとバスと、京阪京都交通バスの運賃格差の緩和を図るとともに、運賃収入を確保し、持続可能なバス交通を実現するため、コミュニティバスとふるさとバスの運賃を改定しました。（100 円均一区間を 150 円均一区間に値上げしました。）
- ・高頻度利用者の負担の軽減を図るため、コミュニティバス全ての路線で利用できるエリアフリー定期券の販売を始めました。

コミュニティバスの運賃見直し（効率化・格差緩和）の達成状況

取り組み	達成状況
コミュニティバスの運賃見直し（効率化・格差緩和）	 100%

9)バスを通じたまちづくりの促進

実際に実施した項目もありますが、現在も検討中のため、達成状況は 70%です。

- ・地域主体型交通（東別院町地域生活交通事業）が開始され、市は財政的な支援を行いました。
- ・市内小学校の小学生を対象とした交通環境学習を実施しました。
- ・利用者、市民とのコミュニケーションを図り地域でバスを支えていく取り組みについて検討しました。

バスを通じたまちづくりの促進の達成状況

取り組み	達成状況
バスを通じたまちづくりの促進	 70%

3. 計画の基本理念および基本方針

3-1 公共交通の位置付けと役割

亀岡市の公共交通は、路線バス（ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バス）、タクシー、鉄道（JR 山陰本線）が存在し、一定の役割分担で棲み分けがされています。本計画では、これらの公共交通を「市内中心部交通」「市内交通」「都市間交通」に分け、各々の位置付けや担うべきサービスレベル、公共交通の交通結節点を整理しました。

表3-1 公共交通の位置付けとサービスレベル等

位置付け	交通手段		必要なサービスレベル	運行範囲
市内中心部交通	コミュニティバス	亀岡地区、篠地区	都市間交通と接続し、日常生活に必要なサービス水準を確保する。	市内（中心部）
市内交通	ふるさとバス	市内中心部以外の地区と市内拠点を結ぶ		市内
	京阪京都交通バス			市内
	タクシー	市内全域		市内
	その他	市内中心部以外の地区内		
都市間交通	鉄道	J R 山陰本線	一定の頻度（等間隔運行）によるサービス水準を確保する。	広域
	京阪京都交通バス	地域間を結ぶ		広域
交通結節点	中心拠点	J R 亀岡駅	市内中心部交通、市内交通、都市間交通の全てが接続する拠点	—
	地域拠点	J R 馬堀駅・並河駅・千代川駅		—
	地域（交流）拠点	京都先端科学大学		—
		生活サービス拠点	各地区の拠点	市内交通や都市間交通が接続する拠点

(1)バスの役割

1)ふるさとバス

周辺部（郊外）の各地区から亀岡駅周辺等の各市内拠点への移動手段として、各地区の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活を支える市内交通の役割を担います。また、交通結節点で京都交通バスや鉄道に乗り継ぐことで都市間の移動が可能となり、その移動手段の一部を担います。そのため、各地区の住民が日常生活の移動に困らないようなサービスを提供する必要があります。

2)コミュニティバス

市内中心部を運行する路線として、沿線地域（亀岡地区、篠地区）の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活を支える役割を担います。特に、亀岡地区や篠地区は市内でも人口が集中している地域であり、多くの住民の日常生活を支えています。また、交通結節点で鉄道に乗り継ぐことで都市間の移動が可能となり、その移動手段の一部を担います。そのため、各地区の住民が日常生活の移動に困らないようなサービスを提供する必要があります。

3)京阪京都交通バス

市内バス路線の幹線系統として、市民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活を支える重要な役割を担います。市内交通だけでなく、地域間を結ぶ都市間交通も担っているため、一定の頻度（等間隔運行）を保てるようなサービスを提供する必要があります。

(2)タクシーの役割

路線バスでカバーできない地域を主な対象として、ドア・ツー・ドアの運行により、高齢者等の交通弱者をはじめとする利用者のニーズに対応した運行を担います。乗降する地点や地域に制限はなく自由度は高いため、利用者のニーズに対応したサービスを提供する必要があります。

(3)鉄道の役割

市内外を結ぶ幹線鉄道として、通勤・通学をはじめとする移動手段を支える重要な役割を担います。また、亀岡市の玄関口として、交流人口拡大の重要な役割も担います。路線バスやタクシーと交通結節点で乗り継ぐため、他の移動手段との連携を強化しつつ、一定の頻度（等間隔運行）を保てるようなサービスを提供する必要があります。

3-2 本計画の基本理念

上位計画である第4次亀岡市総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画で目指す都市像を踏まえながら、地域公共交通網形成計画の基本理念を次のように定めました。

基本理念:地域に根ざした持続可能な公共交通

3-3 本計画の基本方針

本計画の基本理念を踏まえ、国の基本方針に基づき、まちづくり等と連携した交通ネットワークの形成等を図ります。

基本方針①:まちづくりと一体となった総合的な公共交通ネットワークの形成

亀岡市は、京都スタジアム（仮称）整備や駅前広場整備を含む亀岡駅北側の再開発事業等により、JR 亀岡駅周辺をはじめとする市中心部のまちづくりが大きな転換を迎えつつあり、市内の公共交通をめぐる環境が変化しています。また、都市計画マスタープランや立地適正化計画に基づき、居住や都市の生活を支える機能の誘導を図り、既に都市機能が集約し人口が集中している市街化区域内の中心拠点（JR 亀岡駅周辺）や地域拠点（JR 千代川駅・並河駅・馬堀駅周辺、京都先端科学大学周辺）だけでなく、人口減少・少子高齢化の進展が著しい各地域の生活サービス拠点を結び、安心して生活できる交通環境の整備が必要です。

そのため、将来のまちづくりで定めた中心拠点・地域拠点等を軸としたコンパクトなまちづくりや、地域活性化への貢献、観光振興等による交流人口の拡大を促進できる総合的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本方針②:地域の協働と連携で支えあう公共交通体系の構築

今後の人口減少や高齢化の進展による行政の財政的制約が懸念される中、将来にわたって地域公共交通を確保・維持していくためには、交通事業者と行政の連携だけでは難しく、利用者や地域住民の公共交通に関する意識の向上や公共交通への理解が必要です。さらに、各地域がそれぞれの実情を踏まえ、主体となって公共交通のあり方を議論し、「地域の交通は地域で支える」という気運を醸成し、地域自らが運営主体となり地域の生活を支えるような取り組みを検討していくことも必要です。

そのため、地域住民・交通事業者・行政の役割を明確化し、その役割と取り組む方向性の認識を共有した上で、協力・連携を行うことにより育まれる公共交通体系を構築します。また、地域との協働で利用環境の整備や利用促進を図ります。

基本方針③: モーダルシフト推進による公共交通の利用促進

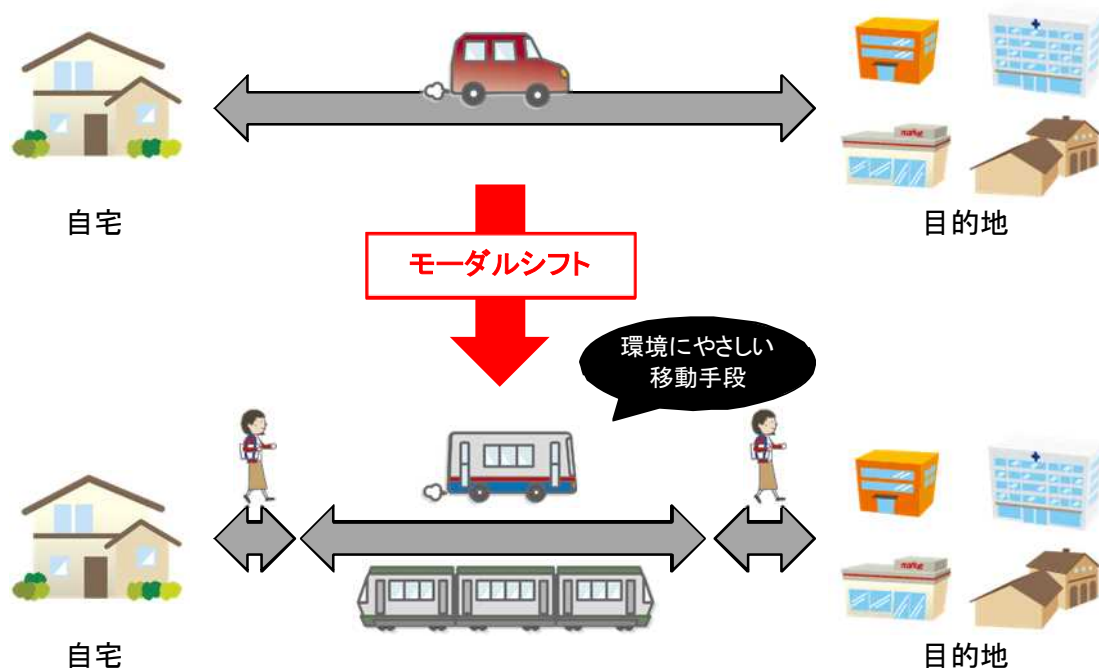
亀岡市は、市民の通勤・通学、買い物等の日常行動での自家用車の利用率が高く、さらに世帯の自動車保有台数も多いことなどから自動車依存度の高い地域といえます。このことは、この度実施した市民アンケート調査でも同様の結果となっています。確かに自動車は便利で快適な乗り物ですが、国道 9 号では慢性的な交通渋滞が発生しており、本市の課題の一つとなっています。また、交通渋滞が発生すると、バスの定時性が崩れ、そのことにより利用者が減少するという悪循環も懸念されるところです。このような課題や環境負荷等の軽減を図る観点からも、自家用車から公共交通へ移動手段を転換させる「モーダルシフト」を推進する必要があります。

そのため、環境的側面だけでなく健康・経済・社会的側面からも自動車に過度に依存したライフスタイルや行動パターンの変革を促し、モーダルシフトを推進することで公共交通の利用促進を図ります。

【モーダルシフトとは】

モーダルシフトとは、「より環境負荷の低い輸送・移動手段に切り替えること」を指します。

市民の日常生活で言えば、通勤・通学や通院、買い物等において自動車で移動していた場合に自動車の利用を止め、路線バスや鉄道等の公共交通で移動するように移動手段を変更することをいいます。一般的に知られているのは、貨物の輸送に関して、「トラック（貨物車）から海運または鉄道に輸送手段を切り替えること」を指す言葉で、1997 年の第 3 回気候変動枠組条約締約国会議（京都会議）での京都議定書の発行以降、日本の二酸化炭素排出削減の取り組みの一つとしてよく知られるようになりました。



4. 計画の目標

4-1 目標設定の考え方

本計画の基本理念及び基本方針に基づき、データの取得可能性なども踏まえ、本計画における目標を設定します。目標は、本計画の最終年度に達成状況の確認ができるよう、下記①～③の条件を満たすような「成果指標」として設定しました。

- ①本計画の達成状況を的確に把握する
- ②定量的に把握でき検証・評価が適宜実施できる
- ③地域住民にもわかりやすい指標である

4-2 成果指標（目標値）

成果指標1：バス利用者数の増加

現況値		目標値
バス利用者数(1日あたり) 4,000人 【2016年度実績】	→	バス利用者数(1日あたり) 4,200人 【2021年度実績】

【算出方法】

1日あたりのバス利用者数から算出
(ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス合計)

【出典】亀岡市統計書

本計画では、自動車に過度に依存したライフスタイルや行動パターンの変革を促し、モーダルシフトを推進することで公共交通の利用促進を図り、持続可能な公共交通の構築を目指しています。モーダルシフトの推進と比例して、バスの利用者が増加することが考えられることから、バス（ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス）の利用者数の増加を成果指標として設定しました。

目標値の設定については、第4次亀岡市総合計画～夢ビジョン～後期基本計画において、「ふるさとバス・コミュニティバスの乗車人数を246,377人(2014年度)→260,000人(2020年度)にする」という目標値が設定されており、増加率に換算すると約5%であることから、この目標値に基づいてバス利用者数を5%増加させることを目標値として設定しました。

また、モーダルシフト推進によって、バスとJRの一体利用を促進させることとし、その成果を図るため、次のとおり「参考指標」を設定することとします。

【参考指標】

- ・JRの利用者数の増加（馬堀駅、亀岡駅、並河駅、千代川駅の合計）
- ・バスとJRとの乗り継ぎ時間の短縮、乗り継ぎ案内の充実

成果指標2:バスの利用頻度の向上

現況値	目標値
月に数回以上の利用:25% 【2018年度市民アンケート調査結果】	月に数回以上の利用:30% 【2023年度市民アンケート調査結果】

【算出方法】

市民アンケート調査におけるバスの利用状況調査結果をもとに算出。

【出典】市民アンケート調査による回答

市民アンケート調査において、ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの利用頻度を質問しています。バス利用者のうち「月に数回以上は利用している」と回答した人の割合が25%で、75%の人がそれ未満という結果で利用頻度が低いことから、バスの利用頻度を高めることを成果指標として設定しました。

目標値の設定については、成果指標1と同様の考え方にに基づき、「月に数回以上は利用している」人の割合を5ポイント増加させることを目標値として設定しました。

なお、本計画の最終年度の2023年度に同様の市民アンケート調査を実施し、目標の達成状況を確認することとします。

成果指標3:ふるさとバス・コミュニティバスの収支率の増加

現況値	目標値
収支率:23% (ふるさとバス・コミュニティバス合計) 【2017年度実績】	収支率:30% (ふるさとバス・コミュニティバス合計) 【2022年度実績】

【算出方法】

ふるさとバス・コミュニティバスの経常費用、経常収益から算出。

【出典】亀岡市実績

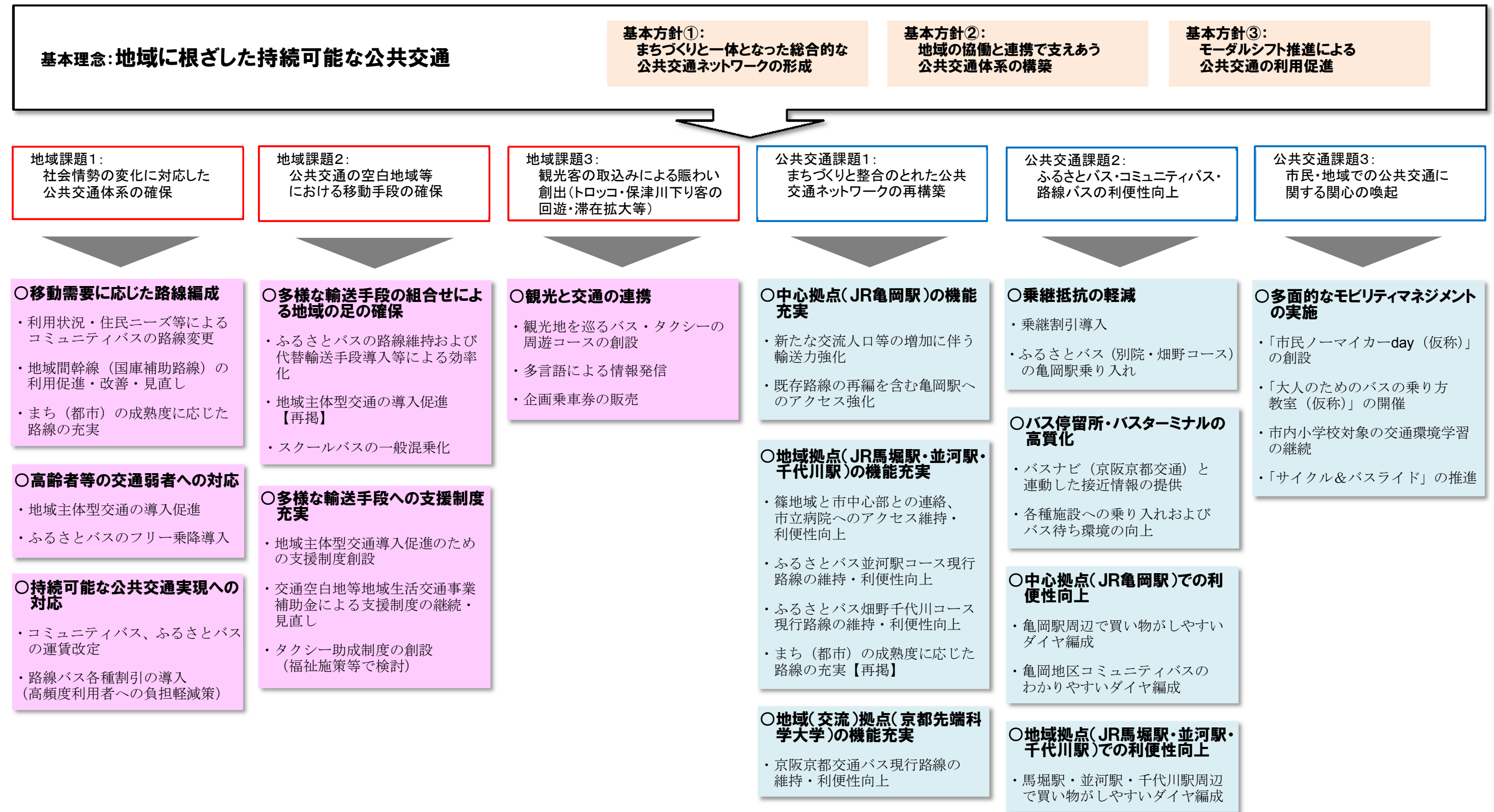
今後の人口減少や高齢化の進展による行政の財政的制約が懸念される中、公共交通を維持・充実させるためには、多くの人に利用していただき運賃収入を増加させることが必要です。そこで、亀岡市が運行主体であるふるさとバス・コミュニティバスの収支率を増加させることを成果指標として設定しました。

目標値の設定については、現行の計画である亀岡市地域公共交通計画において、「ふるさとバス・コミュニティバスの収支率を30%にする」という目標値が設定されていますが、2017年度における収支率は23%であり目標値に到達していないことから、本計画においても引き続き収支率を30%にすることを目標値として設定しました。

5. 都市像の実現に向けた施策および事業

5-1 施策および事業の体系および概要

本計画で設定した基本方針および目標の達成に向けて実施する各施策および各事業を体系づけ、下記のとおり整理しました。



5-2 施策および事業の具体的な取り組み内容

各施策および各事業について、具体的に取り組む内容を下記のとおり整理しました。

(1) 地域課題への取り組み

1) 地域課題 1 「社会情勢の変化に対応した公共交通体系の確保」に対する施策

① 移動需要に応じた路線編成

○利用状況・住民ニーズ等によるコミュニティバスの路線変更

- ・コミュニティバスは亀岡地区と篠地区で運行しており、両地区は市内でも特に人口が集中している地域であり、バス利用の潜在需要を多く含んでいます。
- ・以前より利用状況や住民ニーズ等を把握しながら、バス停留所の位置を含め路線を改善し見直しを行ってきましたが、今後も利便性の向上および利用促進を図るため、継続的に移動需要に応じた路線に見直していきます。

○地域間幹線（国庫補助路線）の利用促進・改善・見直し

- ・京阪京都交通バスが運行する「八田線」「原・神吉線」は、地域間幹線の位置付けであり、欠損額に対して補填する国庫補助の対象路線です。
- ・国庫補助の要件には、補助率（欠損額に対する補助額の割合）や運行回数、輸送量（利用者数）があり、今後は補助支援の内容が変更される可能性もあるため、より一層赤字額を抑制する必要があります。
- ・そのため、利便性の向上および利用促進を図るためにも運行するバス事業者と協議しつつ、移動需要に応じた路線となるよう改善し見直していきます。

○まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実

- ・亀岡市内では大井町南部地区、千代川町高野林・小林地区で現在、土地区画整理事業による開発が進められており、移動需要が発生する可能性が高いです。
- ・そのため、既存の路線を基本とし、これらの移動需要に応じて路線の充実や利用の促進を図ります。
- ・また、東つつじヶ丘など人口割合からすると路線が少ない箇所も存在するため、まちの成熟に合わせて適宜路線の充実を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
利用状況・住民ニーズ等によるコミュニティバスの路線変更	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				
地域間幹線（国庫補助路線）の利用促進・改善・見直し	バス事業者 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実	交通事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

② 高齢者等の交通弱者への対応

○地域主体型交通の導入促進

- ・ふるさとバス等は、公共交通としてより多くの人に公平・公正に利用していただけるよう、集落の入口となる幹線道路等を運行させています。
- ・一方で、バス車両の規模による集落への進入が困難である、車両の台数制限がある、バス運転手の確保が困難である等の理由により、細街路へバス停留所を設定することは難しいため、地域主体型交通の導入を促進し、地域住民の足の確保を図ります。
- ・地域主体型交通は、自治会等の地域が主体となって、NPO 法人等との連携や交通事業者のノウハウ等も活用しながら、地域住民の移動を確保することを想定しているため、導入可能な地域を選定するとともに、導入する輸送手段、運行を担う団体の有無、財源の確保等を図り、運輸局等の関係機関と協議する中で導入を促進します。

○ふるさとバスのフリー乗降導入

- ・ふるさとバスは周辺部（郊外）の各地区の生活交通を担っていますが、バス停留所は公共交通としてより多くの人に公平・公正に利用していただけるよう、幹線道路等に設定してあります。
- ・高齢者等の交通弱者の中には、このバス停留所までの移動も困難な場合があるため、バス停留所以外でも乗降できるよう一部の区間でフリー乗降を導入し、移動ニーズに細やかに対応した利便性の向上を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
地域主体型交通の導入促進	地域住民 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
ふるさとバスのフリー乗降導入	バス事業者 亀岡市	協議・調整	随時実施			

③ 持続可能な公共交通実現への対応

○ふるさとバス、コミュニティバスの運賃改定

- ・ふるさとバスやコミュニティバスは2017年度実績で利用者数はそれぞれ約13.5万人/年、約12.2万人/年と一定の利用があるものの、収支率は約18%、約32%と低いです。
- ・今後の人口減少や高齢化の進展による税収低下などの行政の財政的制約、車両・乗務員等事業者のサービス供給力の制約を踏まえると、利用促進の施策・事業だけでは現行路線の確保・維持が困難な場合も考えられます。
- ・そこで、持続可能な公共交通の実現に向け、利用促進に関わる施策・事業と並行して、利用者に一定の運賃負担を行っていただくため、運賃改定（値上げ）に取り組みます。

○路線バス各種割引の導入（高頻度利用者への負担軽減策）

- ・持続可能な公共交通の実現に向けて利用者の増加を図り、運賃収入を増やす必要がありますが、一方で路線バスの高頻度利用者への負担を軽減するため、公共交通へのインセンティブ（お得感）を与え、公共交通の使いやすさを向上させることも重要です。
- ・高頻度利用者の負担軽減策として、ふるさとバス・コミュニティバスの共通回数券や共通エリアフリー定期券、市内バス共通1日乗車券など、路線バス各種割引の導入を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
コミュニティバス、ふるさとバスの運賃改定	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				
路線バス各種割引の導入 （高頻度利用者への負担軽減策）	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

2)地域課題2「公共交通の空白地域等における移動手段の確保」に対する施策

① 多様な輸送手段の組合せによる地域の足の確保

○ふるさとバスの路線維持および代替輸送手段導入等による効率化

- ・ふるさとバス等は亀岡市全域を広範囲で運行しており、交通空白地域を概ねカバーしていますが、現在も交通空白地域は数%存在します。
- ・ふるさとバスは交通空白地等の生活交通を支える重要な移動手段であるため、利用者の減少や財政負担の増加等の負の要素に関わらず路線を維持する必要がありますが、持続可能な公共交通とするためには運行の効率化も必要です。
- ・運行の効率化の手段としては、ふるさとバスの一部路線や利用者の少ない時間帯等の運行において他の輸送手段での代替運行の導入等が考えられます。
- ・他の輸送手段での代替運行による効率化で、需要が多い路線での交通サービスを充実することが可能となり、市全体としての交通サービスの向上にも繋がります。
- ・他の輸送手段として、予約型バスや乗合タクシー、自家用有償旅客運送、ボランティア輸送等に取り組みます。

○地域主体型交通の導入促進【再掲】

- ・ふるさとバス等は、公共交通としてより多くの人に公平・公正に利用していただけるよう、集落の入口となる幹線道路等を運行させています。
- ・一方で、バス車両の規模による集落への進入が困難である、車両の台数制限がある、バス運転手の確保が困難である等の理由により、細街路へバス停留所を設定することは難しいため、地域主体型交通の導入を促進し、地域住民の足の確保を図ります。
- ・地域主体型交通は、自治会等の地域が主体となって、NPO 法人等との連携や交通事業者のノウハウ等も活用しながら、地域住民の移動を確保することを想定しているため、導入可能な地域を選定するとともに、導入する輸送手段、運行を担う団体の有無、財源の確保等を図り、運輸局等の関係機関と協議する中で導入を促進します。

○スクールバスの一般混乗化

- ・現在、南部・西部地域の小学校3校（東別院小、西別院小、畑野小）と中学校2校（別院中、育親中）のスクールバスは、利用者を小学生と中学生に限定して運行しています。
- ・登下校の時間帯は、地域住民の通勤・通学（高校生以上）と重なるため、スクールバスの一般混乗化に向けた取り組みを進め、交通サービスの向上を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
ふるさとバスの路線維持および代替輸送手段導入等による効率化	交通事業者 亀岡市	協議・調整			試験運行・検証 実施	
地域主体型交通の導入促進【再掲】	地域住民 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
スクールバスの一般混乗化	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

② 多様な輸送手段への支援制度充実

○地域主体型交通導入促進のための支援制度創設

- ・現在の地域主体型交通への行政の支援制度は、「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」に基づき、地域生活交通事業を実施する団体に対し運行経費や車両購入にかかる経費を補助していますが、対象となる地域を交通空白地等に限定しています。
- ・市内全域に地域主体型交通の導入を促進するために新たに支援制度を創設し、導入促進に向けて支援制度の充実を図ります。

○交通空白地等地域生活交通事業補助金による支援制度の継続・見直し

- ・交通空白地等における市民の日常生活に必要な交通手段の確保を図るため、地域生活交通事業を実施する団体に対し運行経費や車両購入の一部に金銭的補助を行う「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」を2016年4月から施行しています。
- ・地域主体型交通の導入促進とあわせて、この支援制度を継続するとともに、地域が主体となって生活交通を維持・促進できるよう、支援制度の見直しを図ります。

○タクシー助成制度の創設（福祉施策等で検討）

- ・地域で一定程度の利用者が確保できる場合には地域主体型交通の導入は有効ですが、利用者が点在し、利用頻度も多くない場合には他の輸送手段を確保する必要があります。
- ・生活交通としてタクシーしか利用できない地域住民を想定し、タクシー助成制度の創設に取り組みます。助成制度は、適用する利用者の条件、利用条件等を含め、福祉関連の関係部署と連携を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
地域主体型交通導入促進のための支援制度創設	亀岡市	協議・調整		実施		
交通空白地等地域生活交通事業補助金による支援制度の継続・見直し	亀岡市	継続実施				
		見直し				
タクシー助成制度の創設	亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

3)地域課題3「観光客の取込みによる賑わい創出

(トロッコ・保津川下り客の回遊・滞在拡大等)」に対する施策

①観光と交通の連携

○観光地を巡るバス・タクシーの周遊コースの創設

- ・市内には嵯峨野トロッコ列車、保津川下り等の有力な観光資源を擁しているため、来訪する観光客を公共交通利用者に取込み、地域の賑わい創出や活性化を行うことが必要です。
- ・現在は観光地周遊に特化したバス路線はありませんが、明智光秀を主人公とした 2020 年大河ドラマの放送を契機に、休日や観光客が多い時期にトロッコ亀岡駅から J R 亀岡駅等を経由して、光秀ゆかりの地等を周遊できるよう、バスまたはタクシー事業者と協議し、観光客を対象とした周遊コースの創設に取り組みます。

○多言語による情報発信

- ・亀岡市は外国人観光客が急増している京都市に隣接しているため、この立地環境を活用し外国人観光客を亀岡市に呼び込み、滞在してもらうことは、地域の賑わい創出や活性化に繋がります。更に、訪れた外国人観光客に対し、公共交通に関する情報提供を行うことで、公共交通の利用促進にも繋がります。
- ・現在はチラシや案内看板の一部で多言語を併記しているに留まるため、亀岡市の玄関口である各種鉄道駅において、観光資源や観光スポットへの公共交通アクセス情報を多言語で対応した上で、案内看板や電光掲示板、チラシ等で多言語での情報発信ができるよう、交通事業者や観光協会等と連携して取り組みます。

○企画乗車券の販売

- ・他の施策・事業と合わせて、観光客を対象とした公共交通の利用促進を図るため、バスのフリー乗車券と観光施設の優待特典を組み合わせた企画乗車券の販売に取り組みます。
- ・既に京阪京都交通バスで、城下町を中心とした特定のバス路線で乗り降り自由の企画乗車券（亀岡城下町 1DAY クルーズバス）が販売されていますが、この販売を促進するとともに、光秀ゆかりの地を周遊するコースなど新たなモデルコースの創設や観光施設も含めた協賛店舗の増加など、来訪する観光客を公共交通利用への取込みを図ります。
- ・観光客に対し公共交通へのインセンティブ（お得感）を与え、公共交通の使いやすさ向上を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
観光地を巡るバス・タクシーの周遊コースの創設	交通事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				
多言語による情報発信	交通事業者 亀岡市	協議・調整		随時実施		
企画乗車券の販売	交通事業者 商業施設等 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

(2) 公共交通課題への取り組み

1) 公共交通課題 1 「まちづくりと統合的な公共交通ネットワークの再構築」に対する施策

① 中心拠点(JR亀岡駅)の機能充実						
○新たな交流人口等の増加に伴う輸送力強化						
・ JR 亀岡駅北口では京都スタジアム（仮称）の整備や、駅前広場整備を含む亀岡駅北土地区画整理事業により、新たな交流人口等の増加が期待できます。 ・ JR 亀岡駅は立地適正化計画の中心拠点にも位置付けられていることから、これらの新たな人口等の増加や、J リーグをはじめとするイベント時等に応じて、鉄道および路線バスの輸送力強化を図ります。						
○既存路線の再編を含む亀岡駅へのアクセス強化						
・ JR 亀岡駅の北口では駅前広場整備と合わせて都市計画道路（駅北余部線）も整備しており、今後は北口も公共交通の交通結節点になることが想定されます。 ・ 既存路線の再編を含め、この都市計画道路を運行する路線を創設し、JR 亀岡駅へのアクセス性を強化します。 ・ 市内全域から公共交通機関（JR・バス）により JR 亀岡駅へスムーズに移動できるよう、公共交通間の乗り継ぎを改善・見直し、アクセスの強化を図ります。						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
新たな交流人口等の増加に伴う輸送力強化	交通事業者 関係機関 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
既存路線の再編を含む亀岡駅へのアクセス強化	バス事業者 亀岡市	協議・調整		随時実施		

② 地域拠点(JR馬堀駅・並河駅・千代川駅)の機能充実

○篠地域と市中心部との連絡、市立病院へのアクセス維持・利便性向上

- ・JR馬堀駅周辺で運行している篠地区コミュニティバスは、住民ニーズに対応するため、2018年3月改正より市中心部との連絡を開始し利便性が向上しています。
- ・また、市立病院へも乗り入れを行っていますが、移動需要に応じた路線編成に取り組み、利便性の向上を図ります。

○ふるさとバス並河駅コース現行路線の維持・利便性向上

- ・ふるさとバス並河駅コースは JR 並河駅と京都先端科学大学を結ぶバス路線であり、沿線地域の生活交通を担っています。
- ・移動需要に応じた路線編成に取り組み、今後も現行路線を確保・維持しながら利便性の向上を図ります。

○ふるさとバス畑野千代川コース現行路線の維持・利便性向上

- ・ふるさとバス畑野千代川コースは JR 千代川駅と畑野町を結ぶバス路線であり、沿線地域の生活交通を担っています。
- ・移動需要に応じた路線編成に取り組み、今後も現行路線を確保・維持しながら利便性の向上を図ります。

○まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実【再掲】

- ・亀岡市内では大井町南部地区、千代川町高野林・小林地区で現在、土地区画整理事業による開発が進められており、移動需要が発生する可能性が高いです。
- ・そのため、既存の路線を基本とし、これらの移動需要に応じて路線の充実や利用の促進を図ります。
- ・また、東つつじヶ丘など人口割合からすると路線が少ない箇所も存在するため、まちの成熟に合わせて適宜路線の充実を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
篠地域と市中心部との連絡、市立病院へのアクセス維持・利便性向上	バス事業者 亀岡市	路線の維持				
		利便性向上の協議				
ふるさとバス並河駅コース現行路線の維持・利便性向上	バス事業者 亀岡市	路線の維持				
		利便性向上の協議				
ふるさとバス畑野千代川コース現行路線の維持・利便性向上	バス事業者 亀岡市	路線の維持				
		利便性向上の協議				
まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実【再掲】	交通事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

③ 地域(交流)拠点(京都先端科学大学)の機能充実

○京阪京都交通バス現行路線の維持・利便性向上

- ・京阪京都交通バス現行路線は市内交通および都市間交通を担い、JR 亀岡駅（中心拠点）や JR 馬堀駅（中心拠点）を中心とした路線編成となっており、京都先端科学大学でふるさとバスとの乗り継ぎが可能となっています。
- ・京都先端科学大学を経由する京阪京都交通バスは、ふるさとバスの別院コースとの接続により南部地域の生活の足になっており、京都先端科学大学の学生も多く利用することから、移動需要に応じた路線編成に取り組み、今後も現行路線を確保・維持しながら利便性の向上を図ります。
- ・また、JR 亀岡駅周辺（中心拠点）からのアクセスを強化させることで、地域（交流）拠点（京都先端科学大学）の機能の充実を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
京阪京都交通バス現行路線の維持・利便性向上	バス事業者 亀岡市	路線の維持				
		機能充実の協議				

2)公共交通課題2「ふるさとバス・コミュニティバス・路線バスの利便性向上」に対する施策

① 乗継抵抗の軽減

○乗継割引導入

- ・京都先端科学大学（地域（交流）拠点）、運動公園ターミナル（生活サービス拠点）にて、ふるさとバスと京阪京都交通バスが乗り継ぎ可能であり、接続するダイヤも工夫しています。
- ・一方で、運賃はふるさとバスと京阪京都交通バスで併算となり、利用者に負担感があることから、バス事業者と協議しながら2路線間の乗継割引の導入等によって運賃の負担軽減を図ります。

○ふるさとバス（別院・畑野コース）の亀岡駅乗り入れ

- ・南部・西部地域からJR亀岡駅周辺に行く場合、京都先端科学大学（地域（交流）拠点）、運動公園ターミナル（生活サービス拠点）で、ふるさとバス（別院・畑野コース）から京阪京都交通バスへ乗り継ぐ必要があります。
- ・乗継割引導入にあわせ、一部の便だけでもJR亀岡駅へ乗り入れられるよう取り組みを進め、ふるさとバスの改善を図ります。特に、車両規模（ふるさとバス：中型車両、京阪京都交通バス：大型車両）やバス運転手の遊休時間等を考慮した車両運用、近年のバス業界全体の人手不足に留意しながら取り組みます。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
乗継割引導入	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				
ふるさとバス（別院・畑野コース）の亀岡駅乗り入れ	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

② バス停留所・バスターミナルの高質化

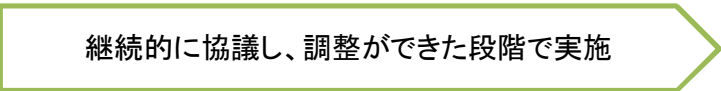
○バスナビ（京阪京都交通）と連動した接近情報の提供

- ・京阪京都交通バスを含む京阪グループ全体で時刻表・のりばの検索、バスルートの検索、バスの接近情報の提供等を **BUS NAVI（バスナビ）** にて案内しています。
- ・利用者への情報提供を充実させるため、バス停留所の標柱への **QR コード***掲出等により、**BUS NAVI（バスナビ）** と連動した接近情報の提供を図ります。

※QR コードは、（株）デンソーウェーブの登録商標です。

○各種施設への乗り入れおよびバス待ち環境の向上

- ・幅広い利用者層にバス交通を継続的に利用してもらうため、高齢者等の要支援者を含む多くの利用者が見込まれる施設（病院、商業施設、役所等）へ可能な限り施設敷地内にバス停留所を設定できるよう、降車後の移動負担の軽減を図ります。
- ・また、鉄道との接続拠点やバス同士の乗り継ぎ拠点の停留所では、上屋やベンチの設置、縁石や乗降デッキの工夫・改良等のバス待ち環境の向上を図ります。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
バスナビ（京阪京都交通）と連動した接近情報の提供	バス事業者 亀岡市					
各種施設への乗り入れおよびバス待ち環境の向上	バス事業者 関係機関 亀岡市					

③ 中心拠点(JR亀岡駅)での利便性向上

○亀岡駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成

- ・ JR 亀岡駅周辺には多くの商業施設が存在しており、朝夕は通勤・通学での利用に対し、昼間の時間帯は買い物客がバスを利用しています。
- ・ そこで、買い物客に対して利便性の向上を図るため、1時間程度買い物をして帰ることができる等、JR 亀岡駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成に取り組みます。その際、全便で難しい場合には特定の便だけでも実施できるよう取り組みを進めます。

○亀岡地区コミュニティバスのわかりやすいダイヤ編成

- ・ 亀岡地区で運行しているコミュニティバスは東西の2コースに分かれ、かつ系統も複数あることで複雑化しており、利用者にとってバスのダイヤが少しわかりづらくなっています。
- ・ そこで、利用者への利便性向上のため、一部の路線を変更することなどによって、わかりやすいダイヤ編成（パターンダイヤ）に取り組みます。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
亀岡駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成	バス事業者 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
亀岡地区コミュニティバスのわかりやすいダイヤ編成	バス事業者 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				

④ 地域拠点(JR馬堀駅・並河駅・千代川駅)での利便性向上

○馬堀駅・並河駅・千代川駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成

- ・ JR 亀岡駅以外でも JR 馬堀駅周辺・並河駅周辺・千代川駅周辺には多くの商業施設が存在しており、朝夕は通勤・通学での利用に対し、昼間の時間帯は買い物客がバスを利用しています。
- ・ そこで、買い物客に対して利便性の向上を図るため、JR 亀岡駅周辺と同様、1時間程度買い物をして帰ることができる等、駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成に取り組みます。その際、全便で難しい場合には特定の便だけでも実施できるよう取り組みを進めます。

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
馬堀駅・並河駅・千代川駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成	バス事業者 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				

3)公共交通課題3「市民・地域での公共交通に関する関心の喚起」に対する施策

① 多面的なモビリティマネジメントの実施						
○「市民ノーマイカーday（仮称）」の創設						
・地域住民の公共交通に関する意識を高め、路線バスの利用促進やノーマイカー通勤推進のため「市民ノーマイカーday（仮称）」の創設を図ります。 ・ノーマイカー通勤へのきっかけづくりを行うため、「毎月〇日は、無料で乗車可能」など、ノーマイカー通勤時の公共交通の運賃負担軽減策に取り組みます。						
○「大人のためのバスの乗り方教室（仮称）」の開催						
・亀岡市の移動におけるバス利用割合が低いことから、路線バスの利用経験が乏しく、乗り方自体を知らない地域住民が多いことも想定されます。 ・そこで、地域住民を対象として、バスの乗り方教室を企画・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ります。						
○市内小学校教育対象の交通環境学習の継続						
・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、以前より継続的に取り組んでいる小学校での交通環境学習を今後も継続します。 ・バス事業者と協力してバス車両の展示、実際のバスの乗り方、路線バスの現状等、対象となる小学生の学年にあった学習内容を企画し、より効果的な授業ができるよう工夫します。						
○「サイクル&バスライド」の推進						
・バス停留所まで徒歩では困難ですが、自転車でも移動が可能な利用者也存在します。 ・そこで、路線バスの利便性向上のため、バス停留所付近まで自転車を利用しバスに乗り継ぐ「サイクル&バスライド」を推進します。 ・既存公共施設の駐輪場活用や、市内の企業・商業施設等の駐輪スペース提供の協力を呼びかける等、地域住民の足の確保を図ります。						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
「市民ノーマイカーday（仮称）」の創設	市民 交通事業者 関係機関 亀岡市					
「大人のためのバスの乗り方教室（仮称）」の開催	市民 バス事業者 亀岡市					
市内小学校教育対象の交通環境学習の継続	バス事業者 関係機関 亀岡市					
「サイクル&バスライド」の推進	バス事業者 関係機関 亀岡市					

6. 計画の検証・評価の体制

6-1 実施主体と役割分担

本計画を進めるにあたり、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの実現に向けて、「地域住民」「行政」「交通事業者」「関係機関※」が協働・連携し、一体となって取り組む必要があります。それぞれの実施主体が担う役割を明確にし、それらの役割や各事業の進捗等を相互に確認しながら、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

※「関係機関」は、地域の企業、病院、商業施設、商店街、観光施設等を指します。



図6-1 亀岡市の公共交通における連携体制

表6-1 実施主体と役割分担

実施主体	基本的な役割
地域住民	・ 地域住民は、自らの交通行動が社会環境や自然環境に及ぼす影響を理解し、自家用車のみに依存することがないよう、一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択することが必要です。 ・ 公共交通は、利用者があってはじめて成り立つこと、およびサービス水準とコスト・負担との関係等を理解した上で、自らが積極的に公共交通を利用するよう心がけることが必要です。 ・ 鉄道やバスなど公共交通を地域の財産としてとらえ、地域固有の歴史、文化、自然と調和した公共交通体系の構築とその確保・維持に向け、地域が主体となった取り組みを推進することも必要です。 ・ 地域の実情を踏まえつつ、自家用有償運送制度等を活用し、地域等が自ら運営主体となるような取り組みを検討していくことも考えられます。
行政	・ 本計画における基本理念を尊重し、亀岡市の将来像を見据え広域的・総合的な視点で本計画の全体管理、亀岡市地域公共交通会議の運営、公共交通の確保・維持・改善に向けた調整を行います。 ・ 亀岡市地域公共交通会議やその他住民組織等との協働を通じ、協議内容を施策・事業として具現化できるよう努力します。 ・ 公共交通体系の基軸となる鉄道、ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの路線バスについて、確保・維持を図るため、利用促進に向けた情報提供やPR等の取り組みを地域住民・交通事業者・関係機関と一体となって実施するものとします。 ・ 国の法制度等の動向を踏まえ、地域の主体的な取り組みを促進するため、条例等、関係制度の整備を行い、支援体制を構築します。
交通事業者	・ 国の制度改正や規制緩和に伴い、NPOを含む他業種の事業者の事業参画の機会が拡大されるなど交通事業を取り巻く環境が大きく変化しつつあることを踏まえ、行政・地域住民・関係機関との交流を促進し、交通事業者としてのノウハウを活用した交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域交通の確保・維持・改善に参画していくことが必要です。 ・ 誰もが安全で円滑かつ快適に移動することができるよう、公共交通利用者に対し交通サービスを提供することが必要です。
関係機関	・ 関係機関は、良好な社会環境や自然環境の維持・保全という視点から、通勤時等における公共交通利用を促進する必要があります。 ・ 公共交通の確保・維持に向けて、交通サービスの提供等の取り組みへ協力し、行政や交通事業者と連携することが必要です。

6-2 計画の評価等

本計画の管理・実施・検証・評価等は、亀岡市地域公共交通会議で行います。

本計画は、現状の調査結果等を踏まえて作成しましたが、現段階での確信や必要性があるとは言いきれないものもあることから、試行や検証、内容の調整が必要となります。また、人工知能（AI）を活用した自動運転システム等の技術的な進歩も含め、交通を取り巻く環境は時間の経過とともに変化することが予想されるため、継続的にモニタリングを行いながら、新技術への対応も検討する中で、現状に合わせた計画へと見直していく必要があります。

そのため、本計画は施策および個別事業の推進や必要に応じた定期的な計画見直しのため、PDCA サイクル（「計画立案⇒事業の実施⇒達成状況の検証・評価⇒改善・見直し」の循環を継続的に改善していく方法）による進捗管理を行います。各施策や個別事業の段階に応じて地域住民・行政・交通事業者・関係機関との適切なコミュニケーションを図りながら、計画の実現に向けて検証・評価を実施します。

計画全体を通じた PDCA サイクルに合わせて、毎年継続的に行う施策・事業のモニタリングや見直しを行う小さな PDCA サイクルを両輪で運用することで、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの実現に向けた柔軟な見直しを行う体制を担保し、地域特性に対応した公共交通サービスの提供を目指します。

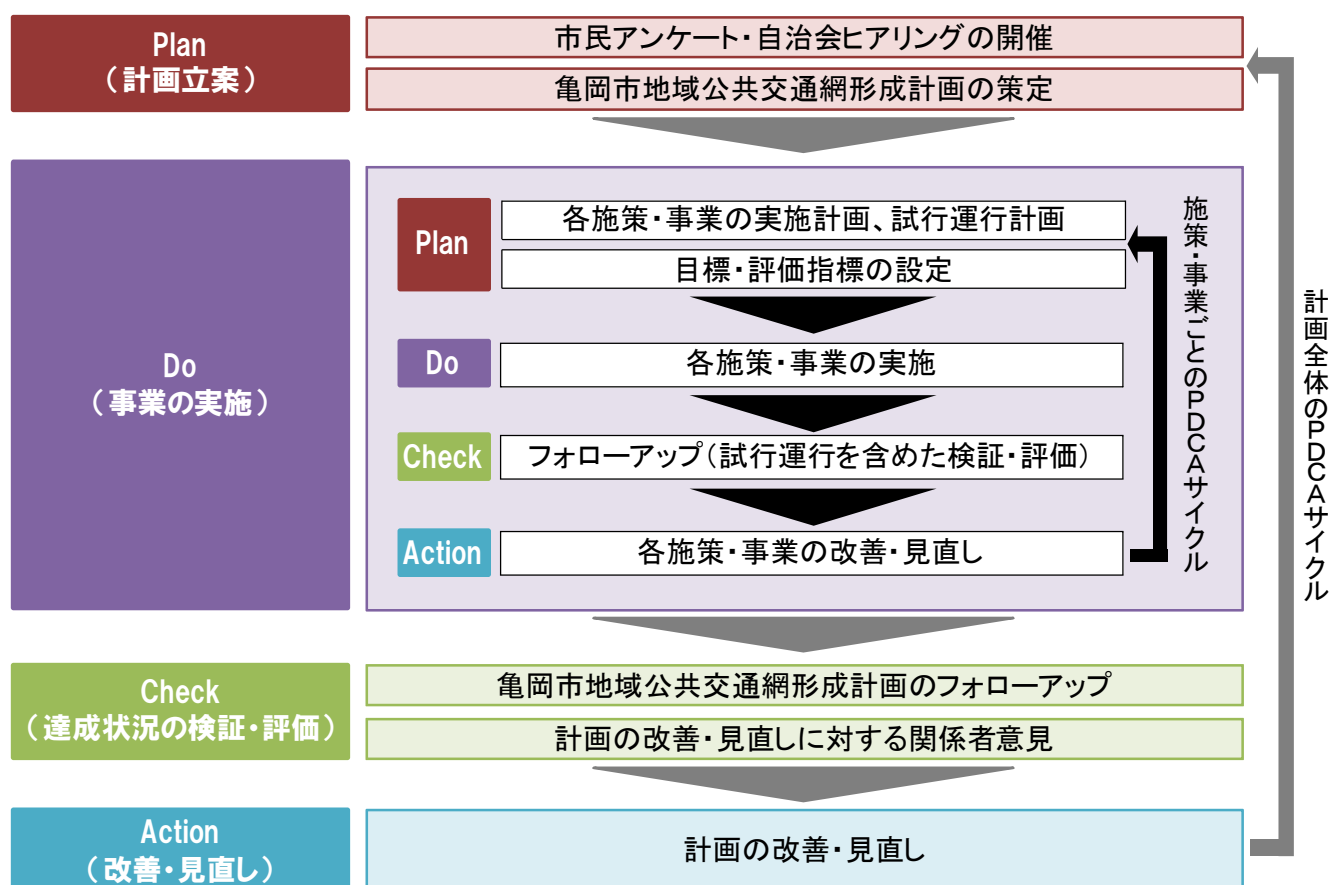


図6-2 計画全体および施策・事業のPDCAサイクルのイメージ

