

平成30年10月29時点

※ 計画の検討段階での資料のため取り扱いは注意してください。

亀岡市地域公共交通網形成計画 (素案)

平成31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.....	15
2-4 現行計画の評価	20
3. 計画の基本理念および基本方針	23
4. 計画の目標.....	25
5. 都市像の実現に向けた施策および事業.....	26
5-1 施策および事業の体系および概要.....	26
5-2 施策および事業の具体的な取り組み内容	27
6. 計画の評価検証の体制.....	28
6-1 各施策の進め方	28
6-2 計画の評価等	28

<参考資料>

○市民アンケート調査結果

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、亀岡市では平成 26 年 3 月に「亀岡市地域公共交通計画」（以下、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抜本的な見直しが必要となっています。

公共交通は、市民の皆様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も、果たすべき役割は大きく、市民の皆様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。

これらの公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、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。

追記・修正予定（国の動向等）

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、平成26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、平成26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～（平成23年1月） ※後期基本計画（平成28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・ぬくもりの創出」「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 （平成26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）

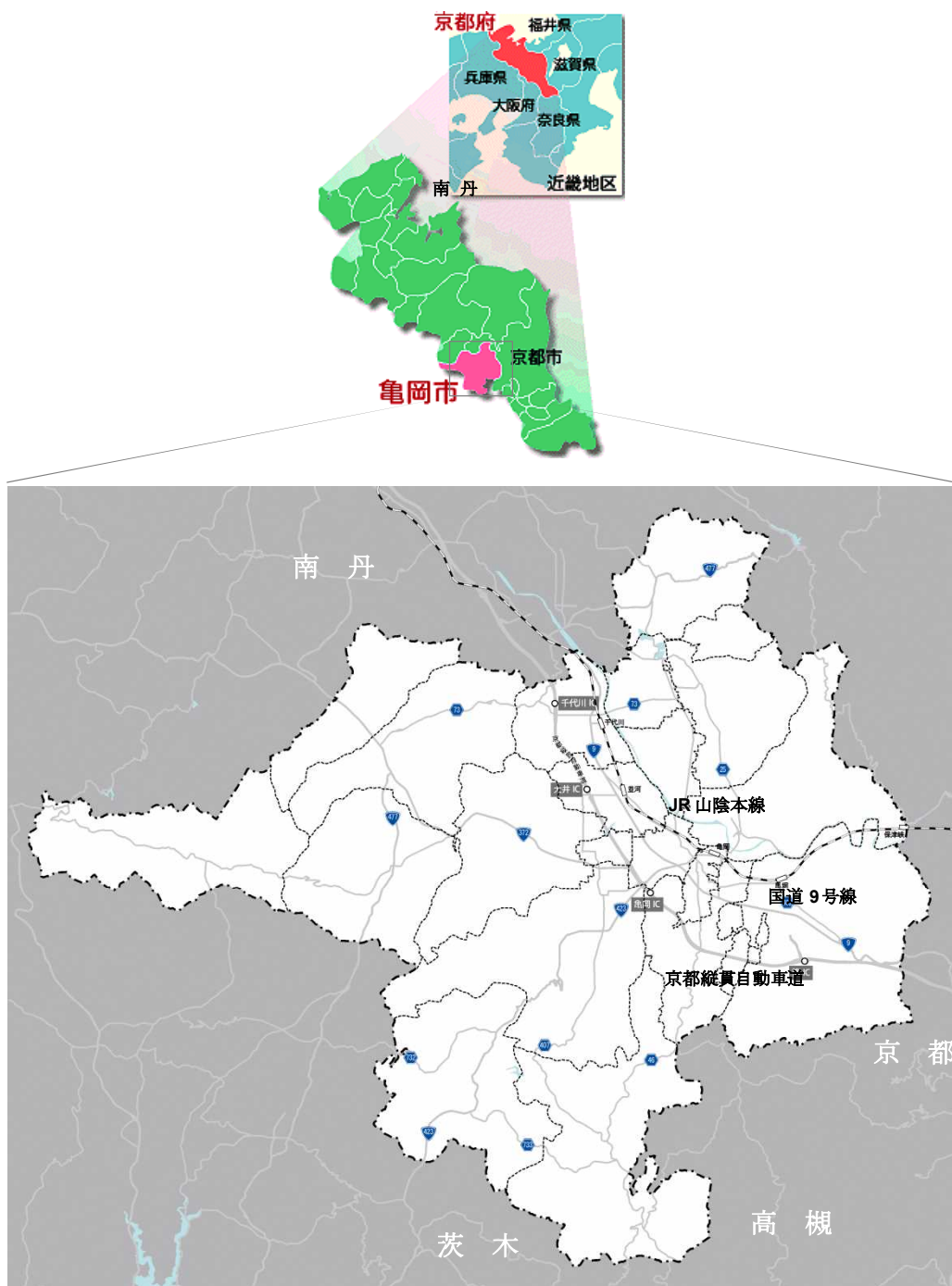
計画の目標
（上位計画と整合を図った目標設定）

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、平成 31 年度から平成 35 年度の 5 カ年（★要検討）とします。

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、平成12年に94,555人（国勢調査）とピークを迎えるが、その後減少傾向となり、平成27年国勢調査では89,479人（住民基本台帳の平成30年3月時点：89,625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、平成27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るが、低額な運賃設定等による行政の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るが、亀岡地区路線は利用者数が微減傾向にあり、行政の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」「京都学園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）においてデマンド運行が行われています。

(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。
- ・免許非保有者のうち高齢者は、自動車（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るが、今後高齢化が進む中、運転免許返納者の増加も予想され、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ある。

② バスの利用状況

- ・バス非利用者の割合は50%を超えており、特にふるさとバスとコミュニティバスは80%前後となっている。
- ・バスの利用率は、京阪京都交通バスについては一定の通勤・通学利用があり、利用率が高い。コミュニティバスは買い物、趣味での利用が多く、ふるさとバスでは、通院、仕事、地域活動での利用が多い。ともに、京阪京都交通バスと比べると利用率、利用頻度は低い。
- ・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。

☞ バス非利用者の割合が高いことから、公共交通に関する関心の喚起が必要である。

☞ 「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、趣味、通院、仕事、地域活動）に対応したダイヤ編成など、利便性の向上が必要である。

③ バスに対するニーズ

- ・バス利用者のニーズとしては「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。
- ・バス非利用者の多くは、公共交通を利用しない理由として、「自動車等の方が圧倒的に便利だから」と回答しているものの、「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のニーズが高い結果となった。

☞ 「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ある。

☞ バス非利用者への公共交通に関する関心の喚起が必要である。

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）が容認されているが、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ある。

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。

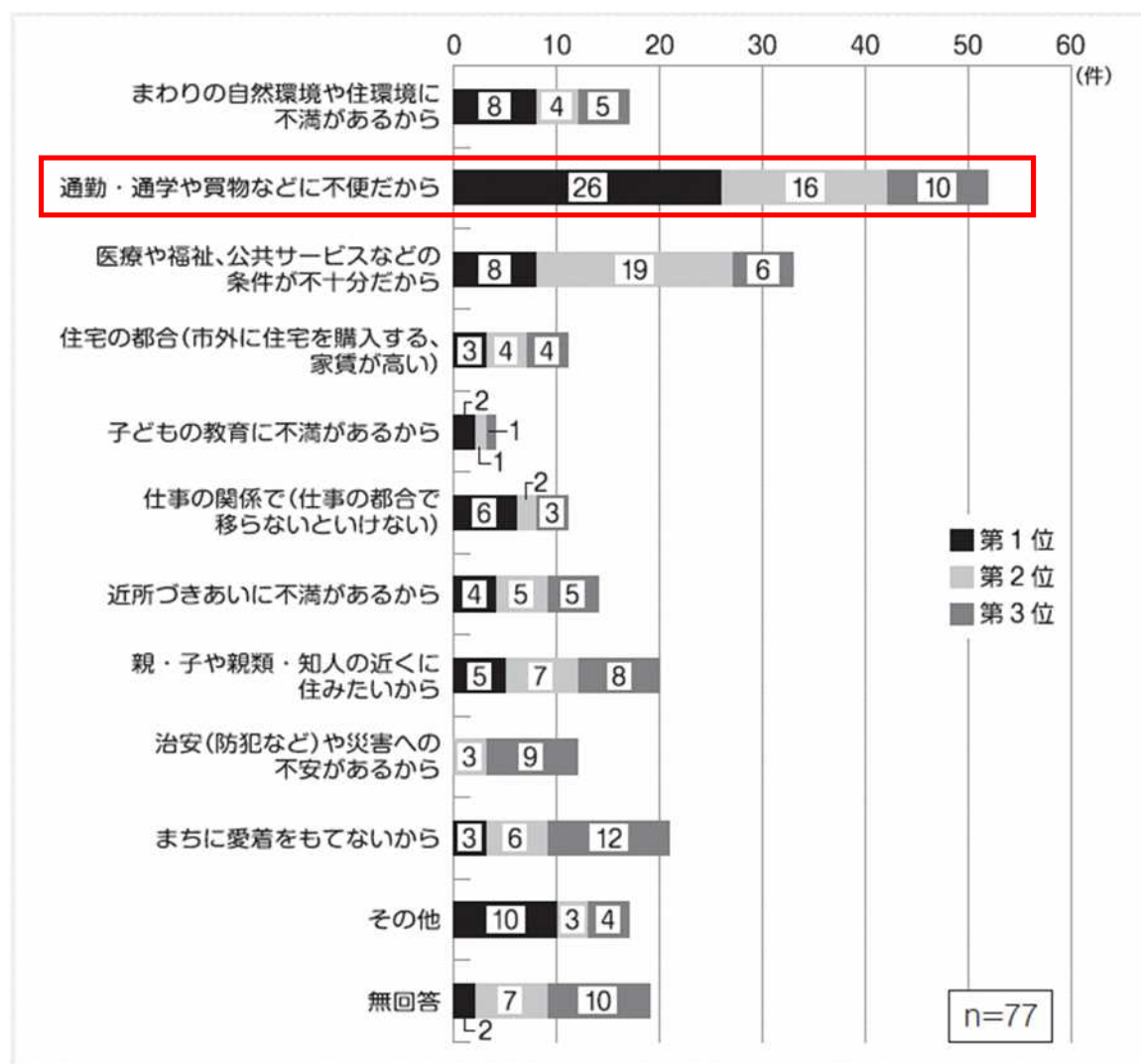
② 地域における公共交通の提案・要望

- ・ 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ある。あわせて、地域の交通は地域で支えるという気運・仕組みづくりも必要である。

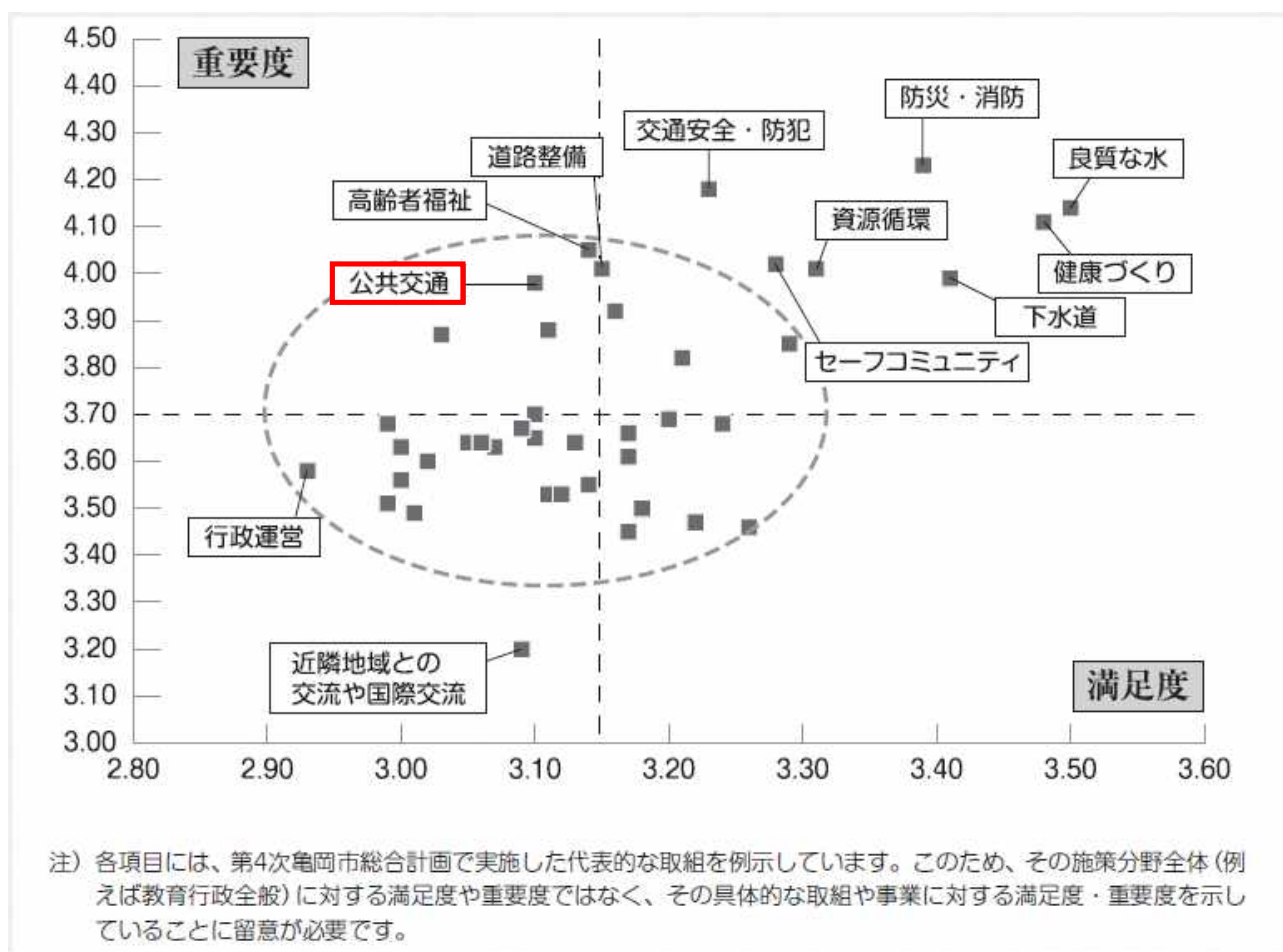
(4) 地域公共交通に関わる地元住民の声

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。



出典：亀岡市まちづくりアンケート

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。

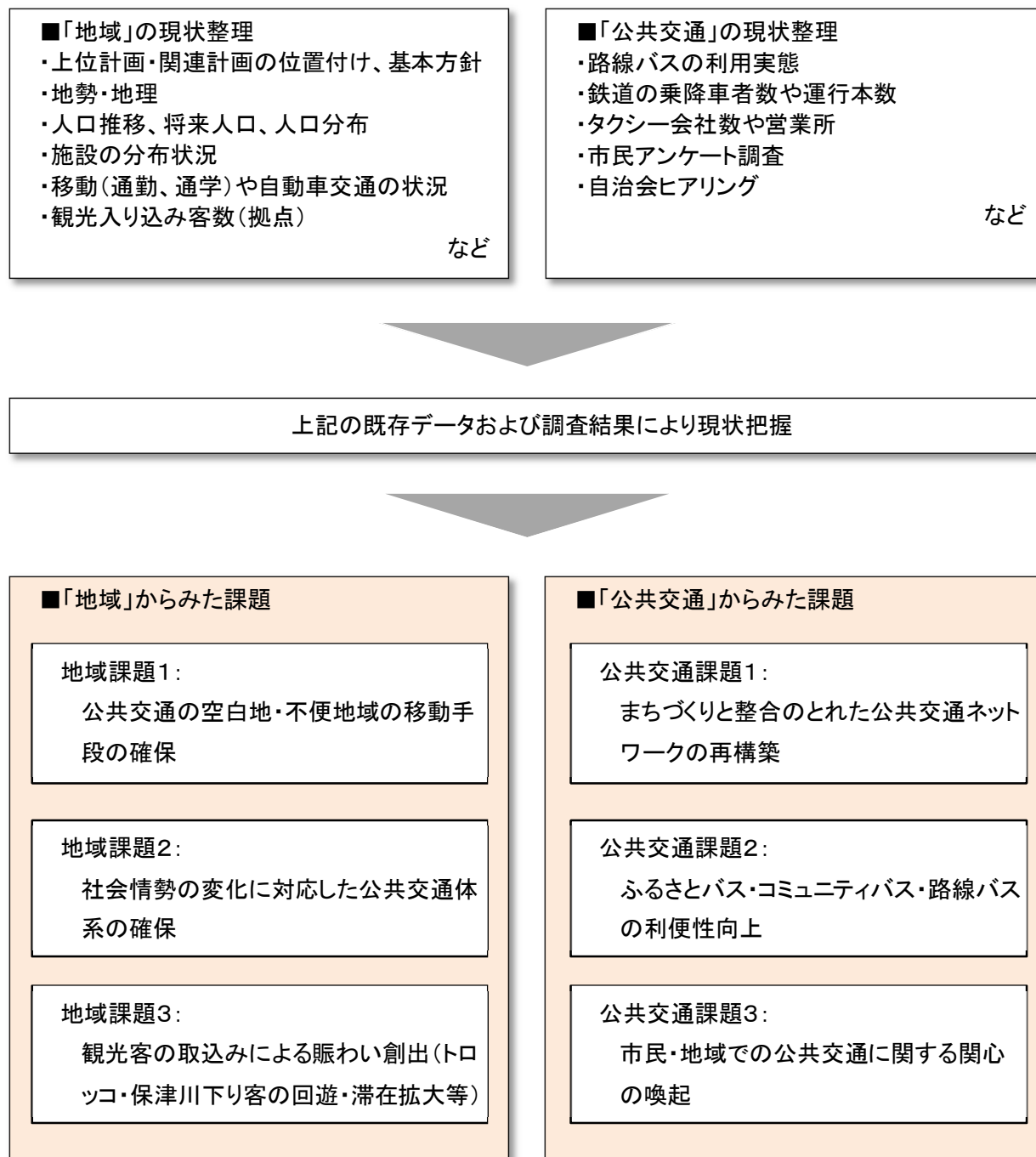


図2-3 本市における地域課題および公共交通課題

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 公共交通の空白地・不便地域の移動手段の確保

○面的な公共交通網の整備により交通空白地・不便地域の解消が必要

- ・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・不便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・不便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。

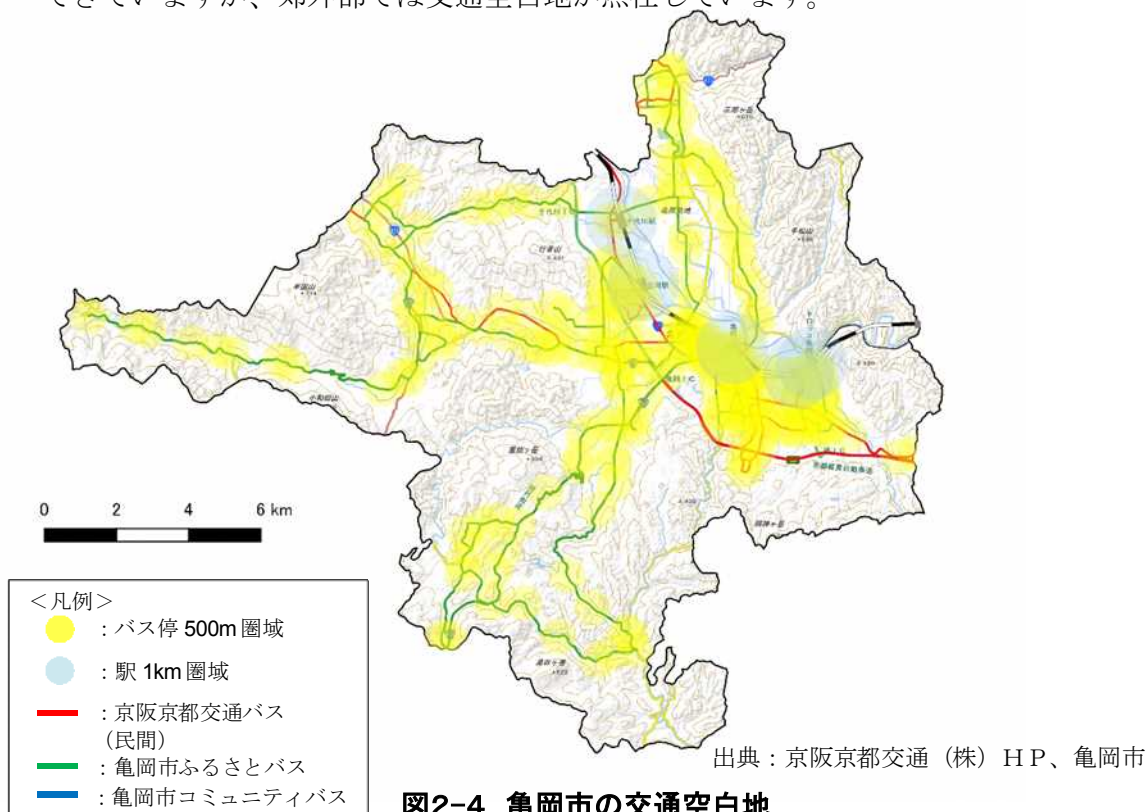
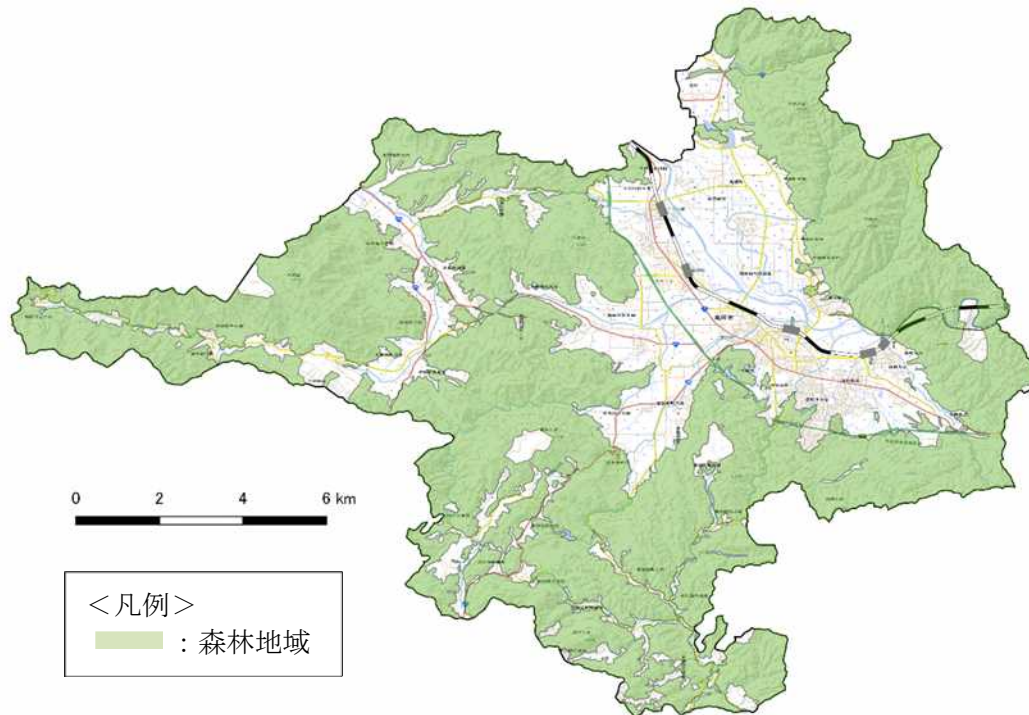


図2-4 亀岡市の交通空白地

< 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。

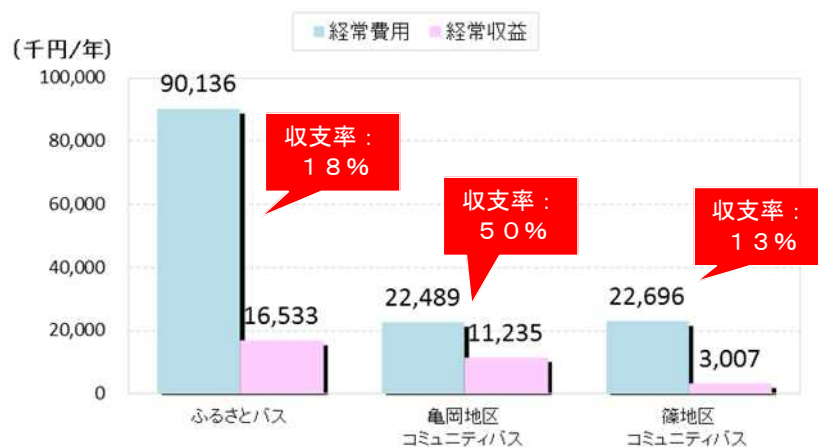


出典：国土数値情報 森林地域データ、地理院地図

図2-5 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。



※ふるさとバスは平成28年10月から平成29年9月の期間を対象

図2-6 ふるさとバス・コミュニティバスの収支率(平成29年度)

地域課題2 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。

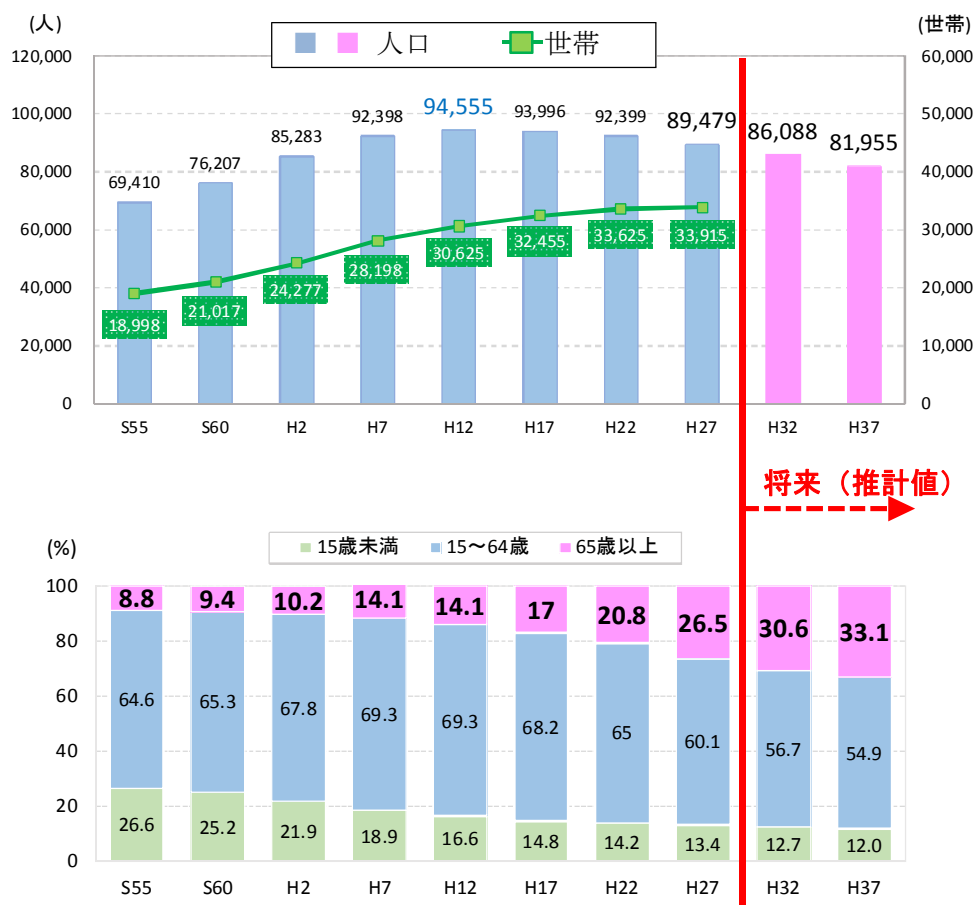
○国・京都府の補助支援の変化を見据えた、戦略的な交通体系の形成が必要

- ・ 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>

- ・ 亀岡市の人口は平成 27 年時点で 89,479 人となっていますが、平成 12 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。

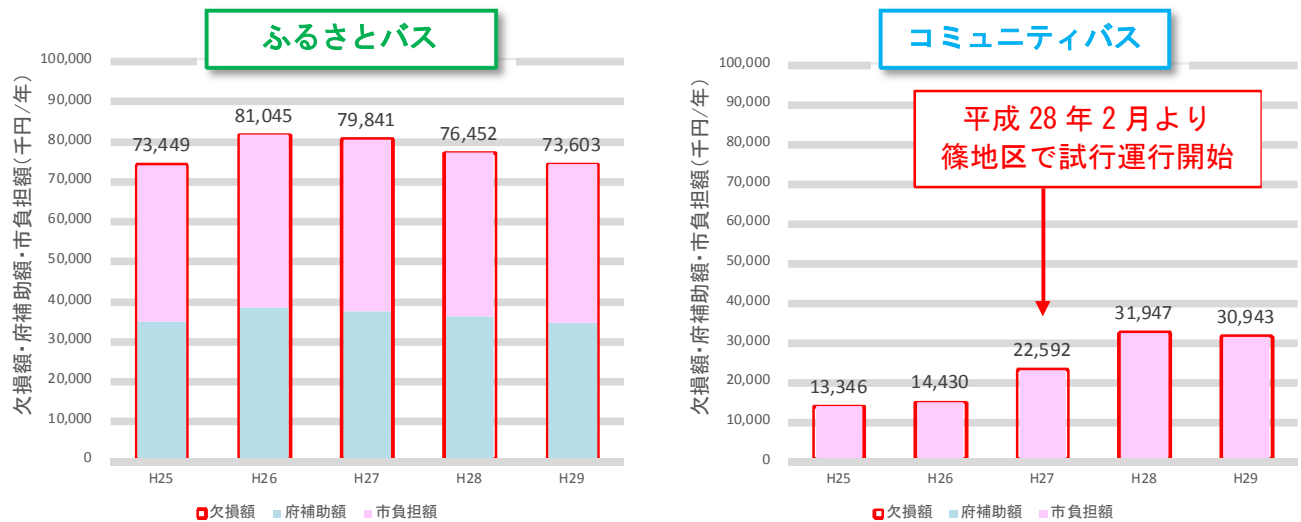


出典：国勢調査（昭和 55・60 年度、平成 2・7・12・22・27 年度）
日本の市区町村別将来推計人口平成 32・37 年度）

図2-7 人口の推移

＜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にありますが、依然として約 7 千万/年の欠損が発生しており、京都府から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、並河駅線および川東線のスクールバスとして利用する便は府補助の対象外

※コミュニティバスは府補助の対象外

図2-8 ふるさとバス・コミュニティバスの欠損額

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、平成 24 年と比べ平成 28 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。

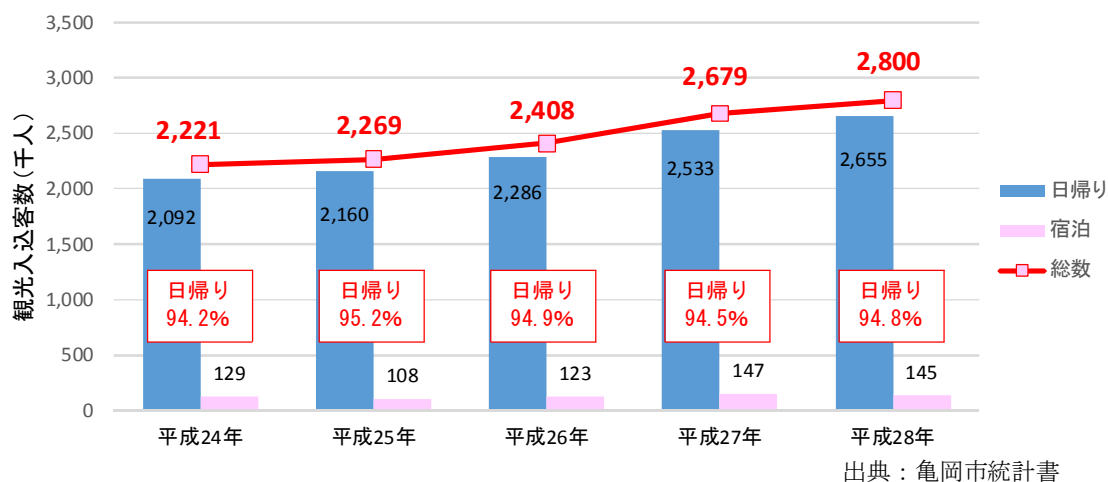


図2-9 観光入込客数の推移

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、ふるさとバスや、近年運行が開始された篠地区コミュニティバス、東別院地区でのデマンド交通等、輸送手段が多様化しています。
- ・また、平成 30 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（平成 32 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。

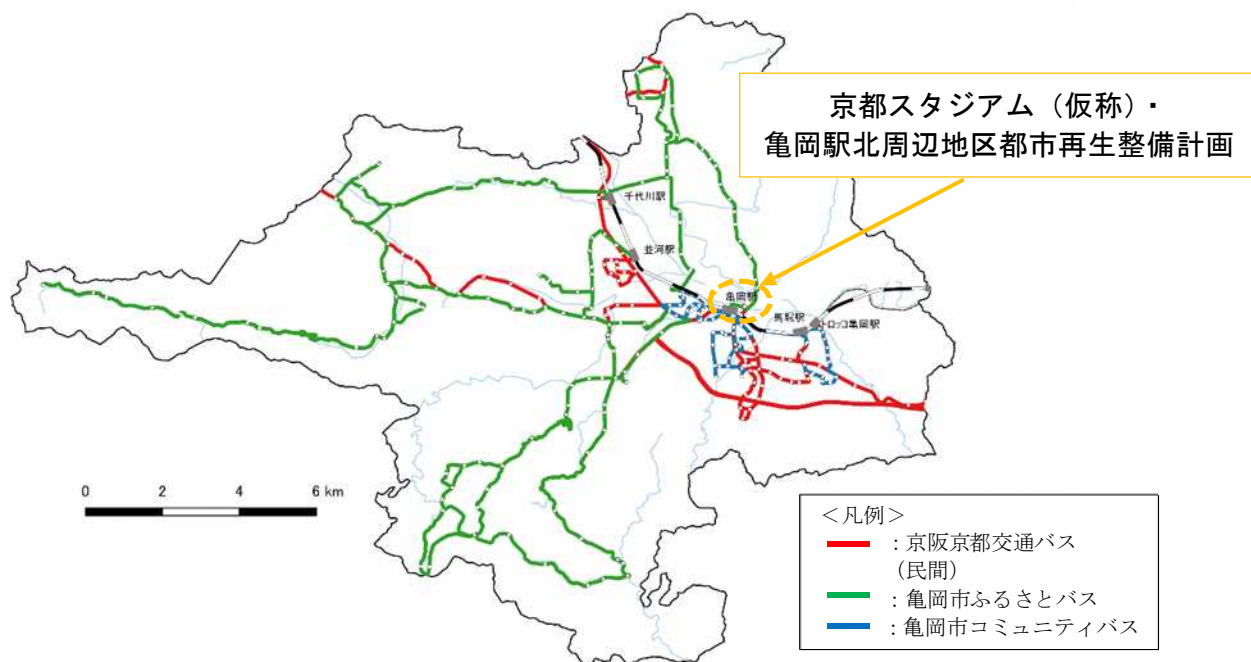
○都市計画マスタープランや立地適正化計画との整合を図った公共交通ネットワークの整備が必要

- ・平成 24 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、平成 30 年度の策定を目標に「亀岡市立地適正化計画」（仮称）も検討中であり、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ます。

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。

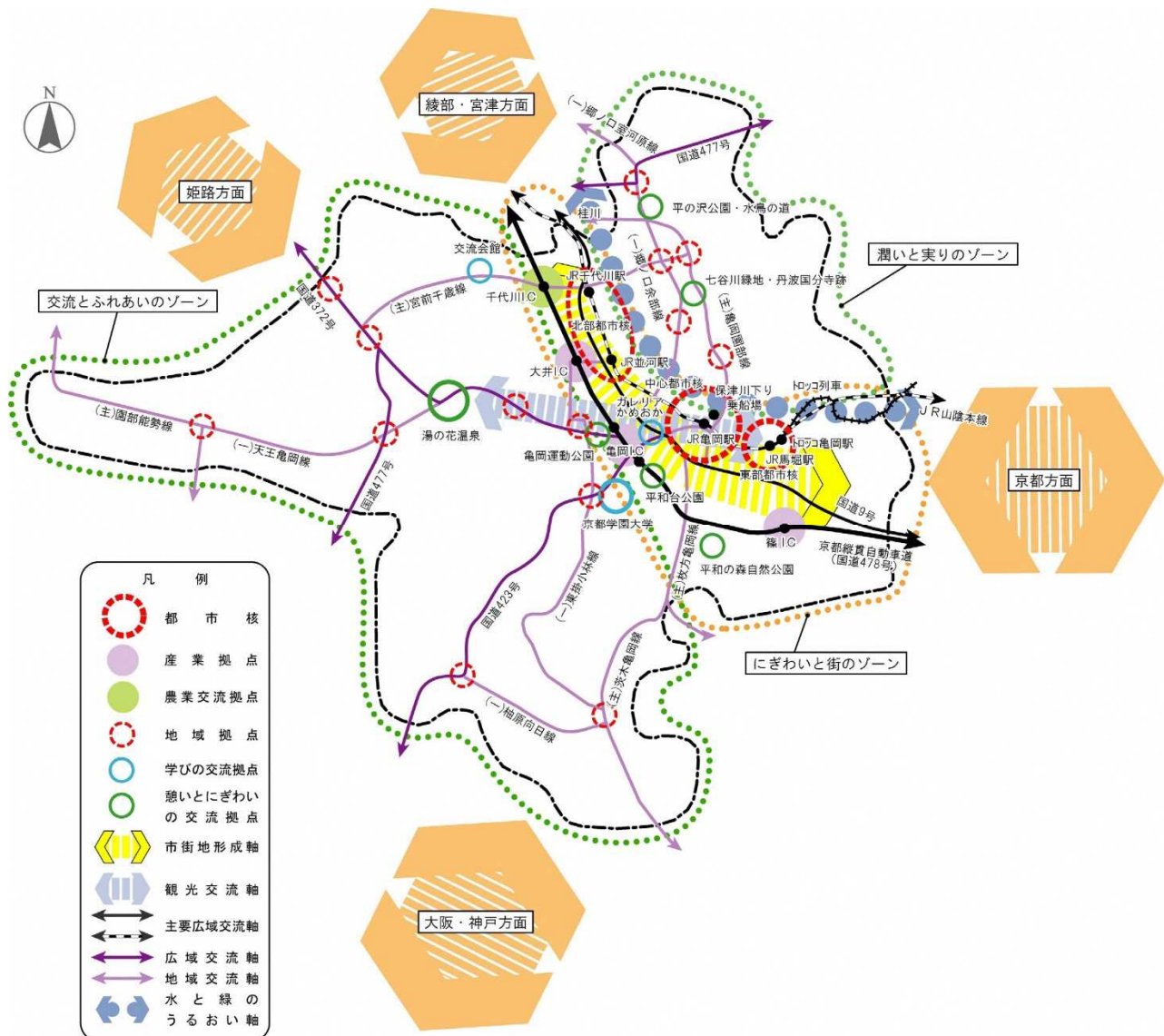


出典：京阪京都交通（株）HP、亀岡市

図2-10 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。

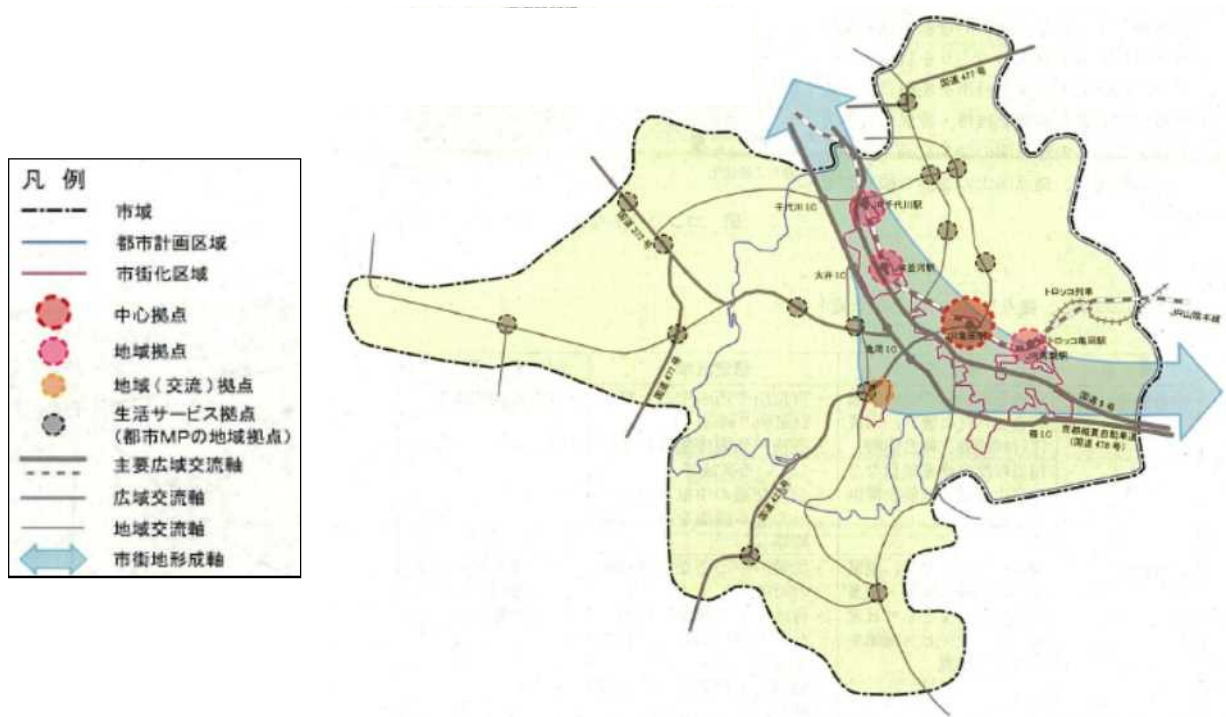


出典：亀岡市都市計画マスタープラン

図2-11 将来の都市構造図

＜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」、京都学園大学を「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し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2-12 将来の都市構造図

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

- ・ 亀岡市ふるさとバスは、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（京都学園大学、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。
- ・ 一方で、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るが、幅広い利用者層にバス交通を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）

分析結果の挿入

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。
- ・ 行政・事業者のみならず、利用者や地域住民が、公共交通の機能、サービス水準とコスト・負担との関係等を理解した上で、公共交通のあり方に係る議論に主体的に参画する必要があります。

○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。
- ・ これらを更に充実させることにより、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。

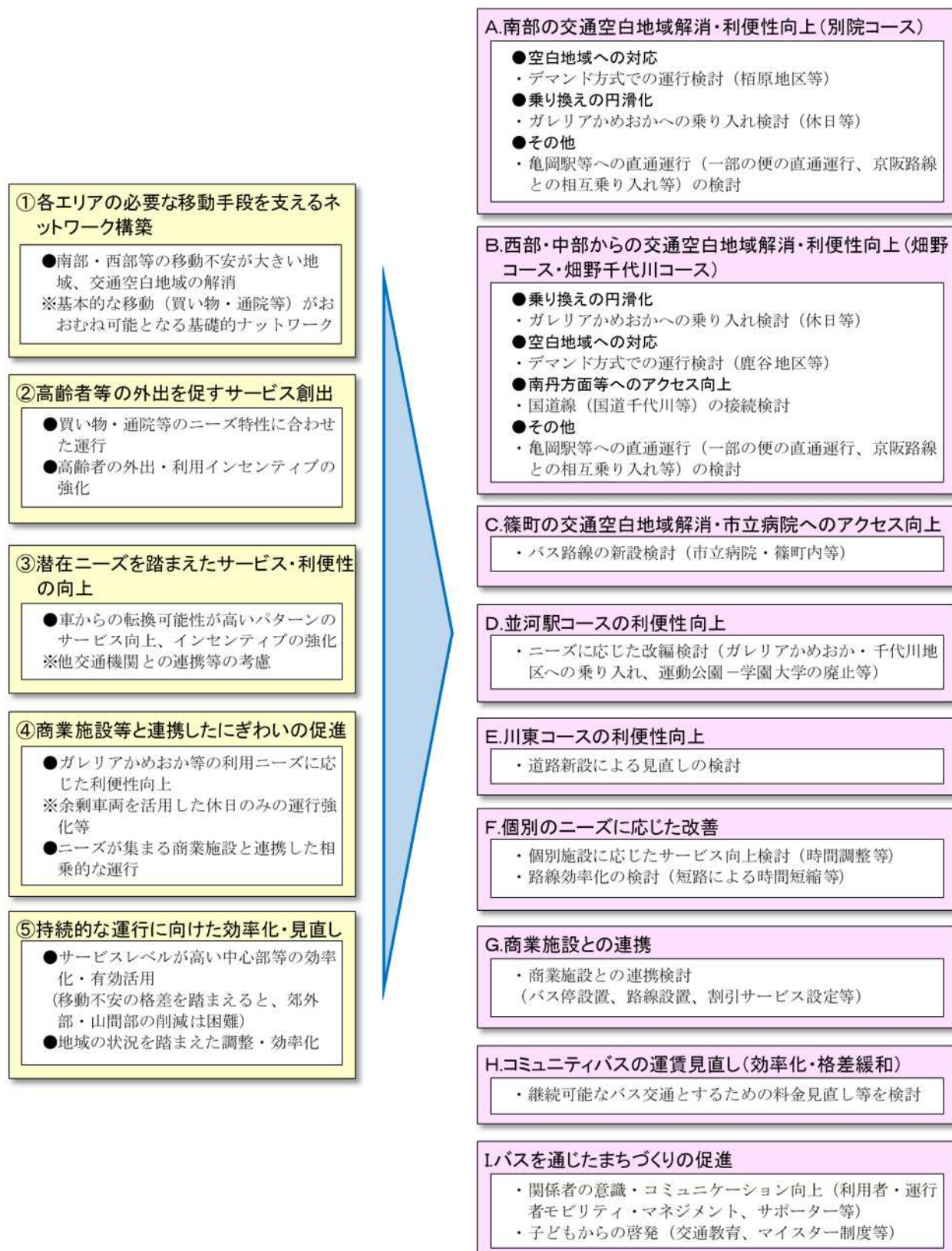
公共交通の現状（課題の根拠）

分析結果の挿入

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

平成 26 年度から平成 30 年度までの 5 ヶ年で計画された「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」に記載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
 - ・地域の自主交通（東別院町地域生活交通事業）と連携したデマンド方式での運行補助【実施済】
- ② 乗り換えの円滑化
 - ・ふるさとバス別院コースの土休日のガレリアかめおかへの延伸【実施済】
- ③ その他
 - ・亀岡駅までの一部時間帯の直接運行等の検討（未達成）

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
 - ・ふるさとバス畑野コースの土休日のガレリアかめおかへの延伸【実施済】
- ② 交通空白地域への対応
 - ・蒔田野町鹿谷区へのふるさとバス並河コースの乗り入れ【実施済】
- ③ 南丹方面等へのアクセス向上
 - ・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（未達成）
- ④ その他
 - ・亀岡駅までの一部時間帯の直接運行等の検討（未達成）

3) 篠町の交通空白地域解消・市立病院へのアクセス向上

- ・篠地区コミュニティバス試験運行【実施済】

4) 並河駅コースの利便性向上

- ・（一部未達成）

5) 川東コースの利便性向上

- ・バス運行路線の道路整備による環境改善（道路整備継続中）【実施済】

6) 個別のニーズに応じた改善

- ・ふるさとバス別院コースの犬甘野神地線の運行（西別院町）【実施済】
- ・花ノ木医療福祉センターへの運行（未達成）

7) 商業施設との連携

- ・（未達成）

8)コミュニティバスの運賃見直し（効率化・格差緩和）

- ・コミュニティバスとふるさとバスの運賃改定実施【実施済】
- ・コミュニティバスエリアフリー定期券販売（今頻度利用者の負担軽減）【実施済】

9)バスを通じたまちづくりの促進

- ・地域の自主交通（東別院町地域生活交通事業）と連携したデマンド方式での運行補助【実施済】
- ・市内小学校対象の交通環境学習の実施【実施済】

3. 計画の基本理念および基本方針

(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	地域間交通と接続し、日常生活に最低限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	JR山陰本線	一定の頻度(等間隔運行)による高い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	JR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	JR馬堀駅・並河駅・千代川駅		—
	地域(交流)拠点	京都学園大学		—
	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拠点への移動手段として、各地区の日常生活を支える役割を担う。

② コミュニティバス

市中心部を運行する路線として、沿線地域の日常生活を支える役割を担う。

④ 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日常生活を支える重要な役割を担う。

2) タクシーの役割

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う。

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う。

(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下記としました。

基本理念: ○○○

(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: ○○○

基本方針②: ○○○

基本方針③: ○○○

4. 計画の目標

公共交通が果たすべき役割やデータの取得可能性等を踏まえ、本計画における目標（施策や事業を評価する指標）を以下のように設定しました。

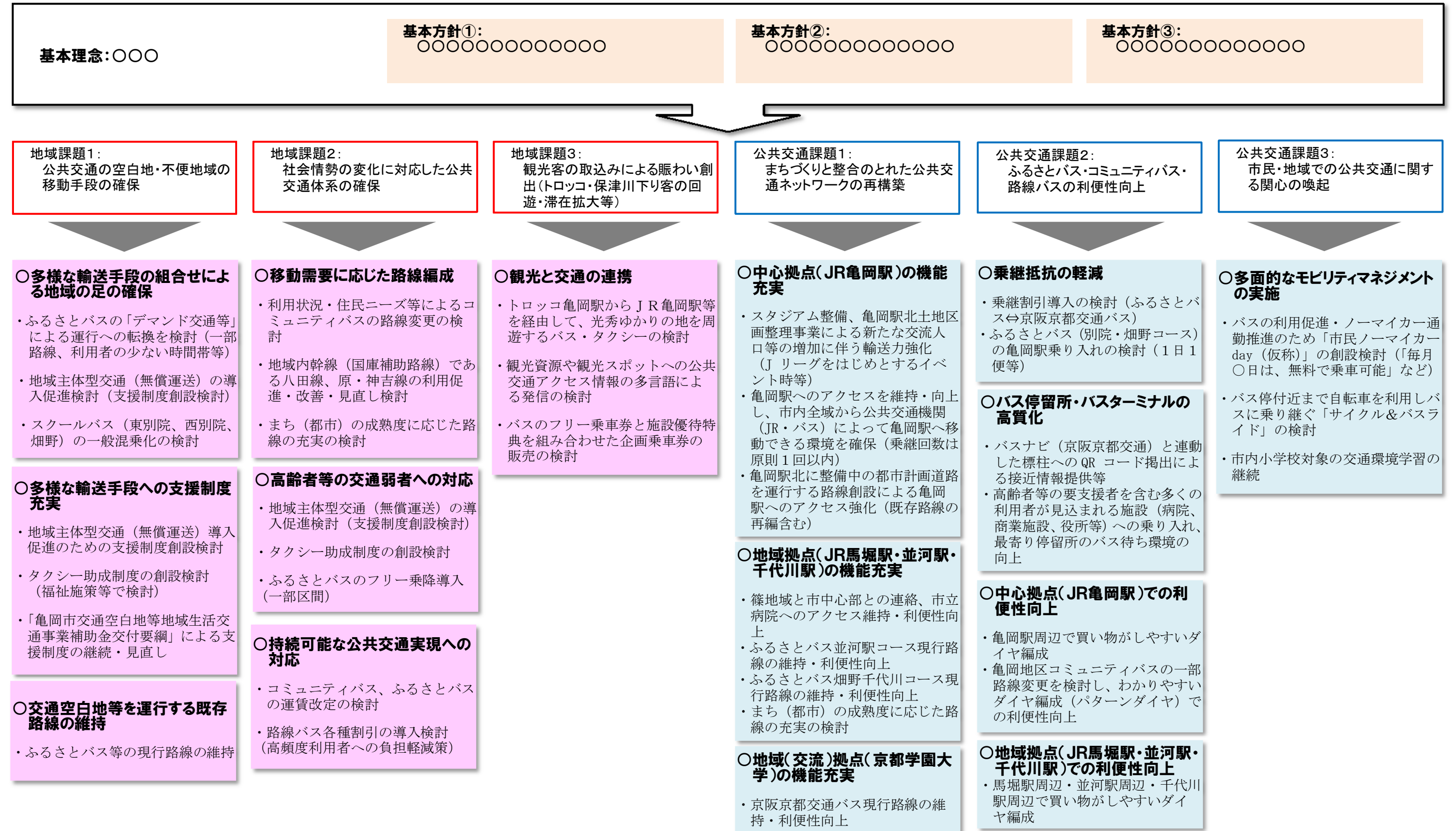
検討必要

5. 都市像の実現に向けた施策および事業

検討必要（実施の有無に関わらず、現時点で考えられる施策及び事業をリスト化している。）

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1への取り組み

1) 公共交通の空白地・不便地域の移動手段の確保

① 多様な輸送手段の組合せによる地域の足の確保
<u>○ふるさとバスの「デマンド交通等」による運行への転換を検討</u> ・ ○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○
<u>○地域主体型交通（無償運送）の導入促進の検討</u> ・ ○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○
<u>○スクールバス（東別院、西別院、畑野）の一般混乗化の検討</u> ・ ○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	H31	H32	H33	H34	H35
ふるさとバスの「デマンド交通等」による運行への転換を検討						
地域主体型交通（無償運送）の導入促進検討						
スクールバス（東別院、西別院、畑野）の一般混乗化の検討						

6. 計画の評価検証の体制

6-1 各施策の進め方

各施策とも関係者との調整や試験的な運行を行いながら、試行結果の評価・必要性検証を行い、本格的な取り組み実施の判断を行います。なお、バス路線の運行実施可否や見直しの目安となる基本的な基準を設定し、新設路線の整備や路線改編の取り組みでは試験運行評価時にこれを参照して検討を行います。

6-2 計画の評価等

本計画の進行・管理・評価等は、亀岡市地域公共交通会議が行います。

本計画の検討にあたっては、現状の調査結果等を踏まえて計画を検討・設定しましたが、現段階での確信や必要性があるとは言い切れないものもあることから、前項のように試行・検証や内容の調整が必要となります。また、交通を取り巻く環境は時間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、必要があれば計画を見直していく必要があります。そのため、本事業の実施に当たっては、PDCAサイクルにより、定期的に取り組みおよび計画目標の評価（Check）および、方向性や内容の見直し（Action）を行い、再度計画を策定（Plan）したうえで進めて（Do）いくものとします。

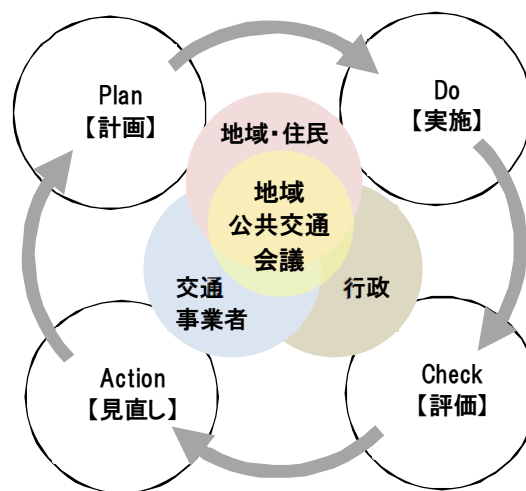


図6-1 PDCAサイクル

市民、行政、交通事業者の役割を文章で明記