

# 公共交通対策特別委員会

日 時 令和5年10月27日（金）午前10時～  
場 所 全員協議会室

---

## 1 開議

## 2 案件

### (1) 行政報告（まちづくり推進部）

・ 亀岡市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査結果の概要について

### (2) 亀岡市地域公共交通計画策定に関することについて

（亀岡市における地域公共交通の課題・展望など）

参考人：亀岡市地域公共交通会議 土井 勉 会長

○ 質 疑

## 3 その他

### (1) 今後の委員会調査について

# 公共交通対策特別委員会

令和5年10月27日

まちづくり推進部 桂川・道路交通課

## <アンケート調査結果（速報）>

※計画の検討段階での資料のため、取り扱いには十分注意してください。

# 1. 亀岡市における地域および公共交通の状況

## 1.1 市民の利用実態およびニーズ（市民アンケート調査結果）

### (1)市民アンケートの調査目的

亀岡市民の移動の状況や公共交通の利用実態、ニーズ及び既存サービスに対する評価を把握するために、亀岡市民を対象としたアンケート調査（市民アンケート）を実施した。

### (2)市民アンケート調査の調査方法・回収状況

#### 1)調査対象

無作為抽出による満15歳以上の市民、その他市民

#### 2)調査実施時期

令和5年9月1日（金）～9月15日（金）

（WEB回答については、10月6日（金）まで実施）

#### 3)調査方法

配布方法：依頼文・アンケート調査票・返信用封筒を郵送により配布（各自治会へは持参）

※依頼文に二次元コードを記載

回収方法：返信用封筒を用いた郵送による回収、またはWEB（インターネット）にて回答

#### 4)配布数と回収率

配布方法	配布数	回収・回答数	回収・回答率
紙	無作為抽出 1,500	567	37.8%
	市内自治会 460	82	17.8%
WEB	市LINE・HPで案内	610	—
合計	1,960	1,259	64.2%

期限後の回答が10件程度加算される見込み

#### 5)質問項目

問1 個人属性	・年齢 ・性別 ・お住まい ・職業 ・世帯状況 ・くるまなどの利用状況 ・最寄りの鉄道駅・バス停
問2 日頃の目的別の行動・移動内容	・目的別の外出頻度、主な行き先、主な交通手段（通勤・通学、日常の買い物、通院、趣味・スポーツ）
問3 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等	・利用頻度および利用目的 ・現在の満足度（路線・系統、ダイヤ、運賃、車両）
問4 JR山陰本線の利用頻度等	・利用頻度 ・駅までの交通手段
問5 タクシーの利用状況等	・利用頻度 ・主な利用目的 ・ご利用区間
問6 今後の亀岡市内の公共交通のあり方	・公共交通（バス）の維持に対する考え方
問7 自由意見	・亀岡市内の公共交通についての意見

### (3)分析する地区区分の考え方

以降で整理するアンケート調査結果（市民アンケート）の中で、各地区の特徴を明確にするために、地区別にて分析を行っているが、各地区は「亀岡市都市計画マスタープラン」（令和 4 年 3 月）で設定されている地区区分を踏襲し、下記のような設定している。

地区番号	地区名	町名（自治会）
1	亀岡地区	亀岡地区東部、亀岡地区中部、亀岡地区西部、西つつじヶ丘、南つつじヶ丘
2	篠地区	篠町、東つつじヶ丘
3	大井・千代川地区	大井町、千代川町
4	川東地区	旭町、馬路町、河原林町、千歳町、保津町
5	中部地区	稗田野町、吉川町、曾我部町
6	西部地区	畑野町、本梅町、東本梅町、宮前町
7	南部地区	東別院町、西別院町
8	亀岡市外および地区不明	

#### (4)市民アンケート調査結果

##### 1)アンケート回答者の個人属性

###### ①年齢

○「70歳代」が270件で21.4%と最も多く、次いで「60歳代」が247件で19.6%、「50歳代」が225件で17.9%と続き、回答者の年齢の偏りは少ない。

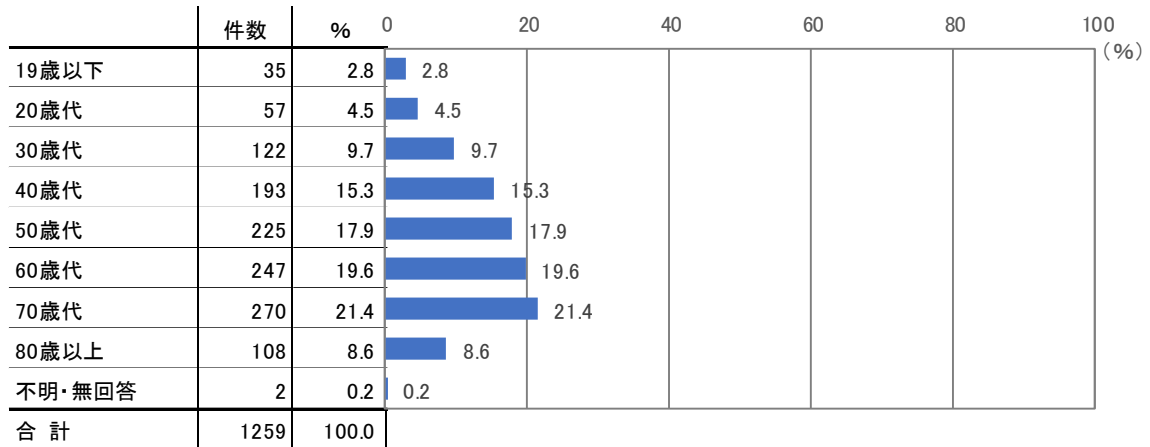


図1.1 回答者の年齢

###### ②性別

○「女性」が754件で59.9%と、「男性」より多い。

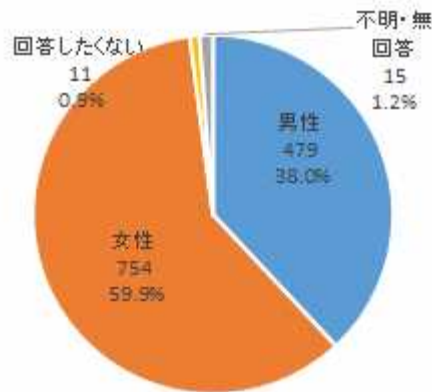


図1.2 回答者の性別

### ③地区

○「亀岡地区」が 308 件で 24.5%と最も多く、次いで「篠地区」が 225 件で 17.9%、「大井・千代川地区」が 179 件で 14.2%と続いている。

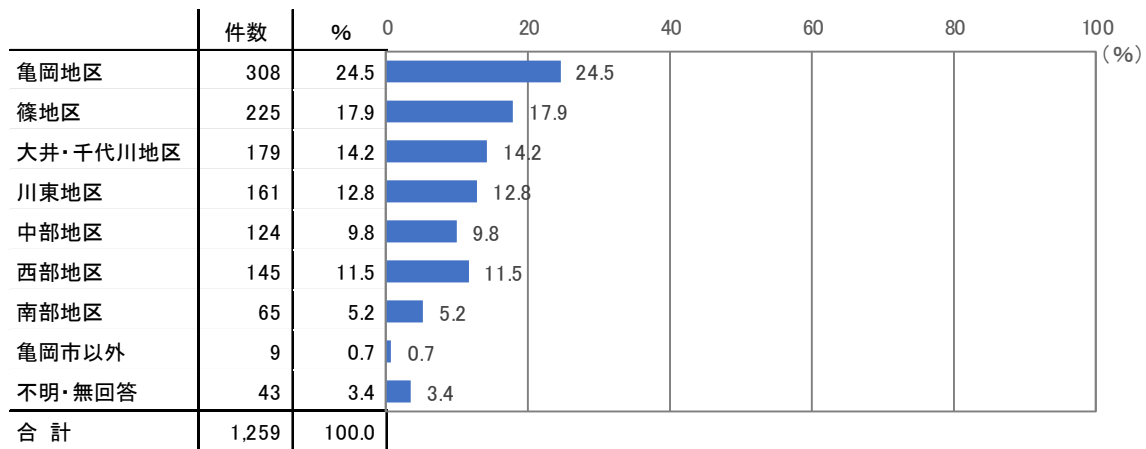


図 1.3 回答者の性別

### ④職業

○「会社員・公務員」が 357 件で 28.4%と最も多く、次いで「無職」が 267 件で 21.2%、「パート・アルバイト」が 260 件で 20.7%と続いている。

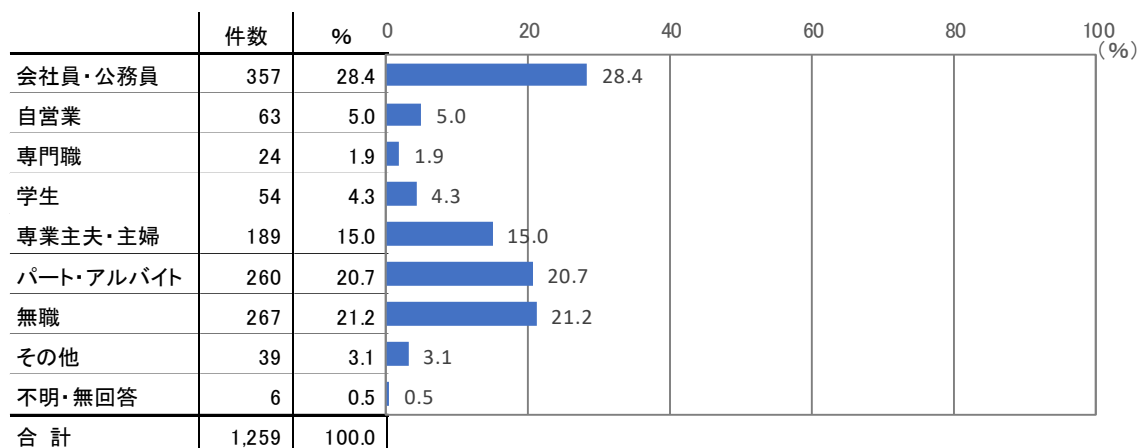


図 1.4 回答者の職業

### ⑤世帯状況

○「3人以上」が 614 件で 48.8%と最も多く、次いで「配偶者との2人」が 383 件で 30.4%、さらに「ご自身のみ」が 130 件で 10.3%と続いている。  
○「配偶者以外との2人」は最も少なく 119 件で 9.5%となっている。

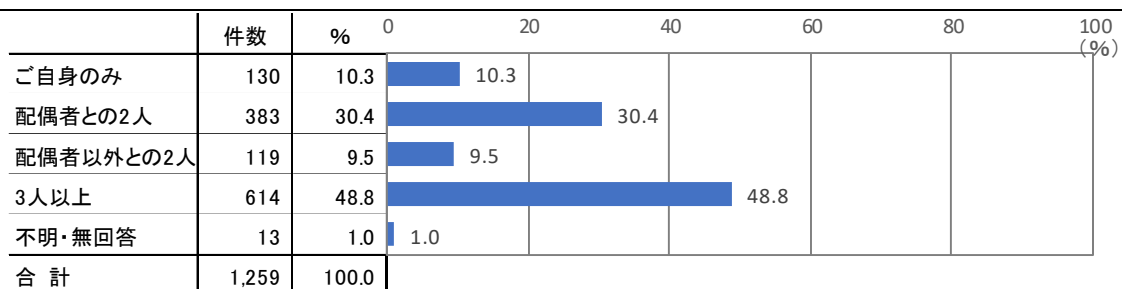


図 1.5 回答者の世帯状況

## ⑥くるまなどの利用状況

### a) くるまの運転免許

- 「あり」が1,044件で82.9%と多い。
- 「あり」と答えた人のうち、「当分の間は返納予定なし」が956件で91.6%、「近々返納する予定」が38件で3.6%となっている。
- 「なし」と答えた人のうち、「取得する予定なし」が52件で24.8%と最も多く、次いで「返納した」が45件で21.4%となっている。

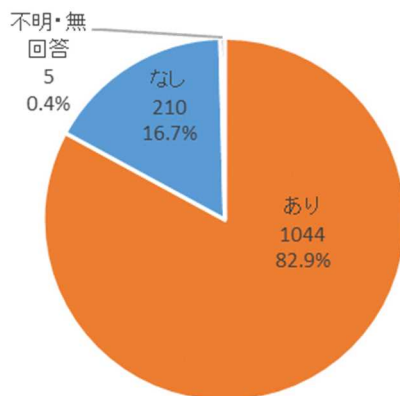
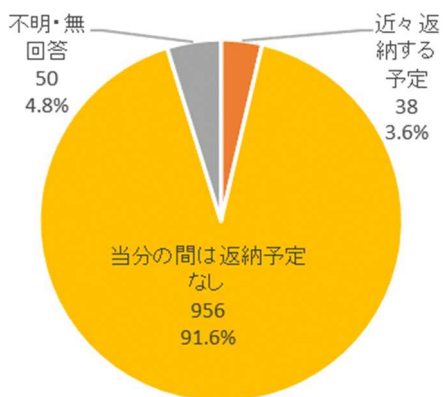
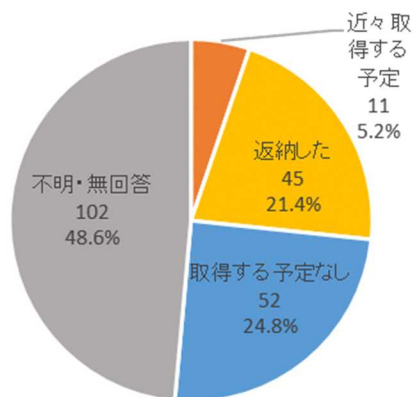


図1.6 回答者の運転免許有無

#### 【ありの場合／免許返納について】



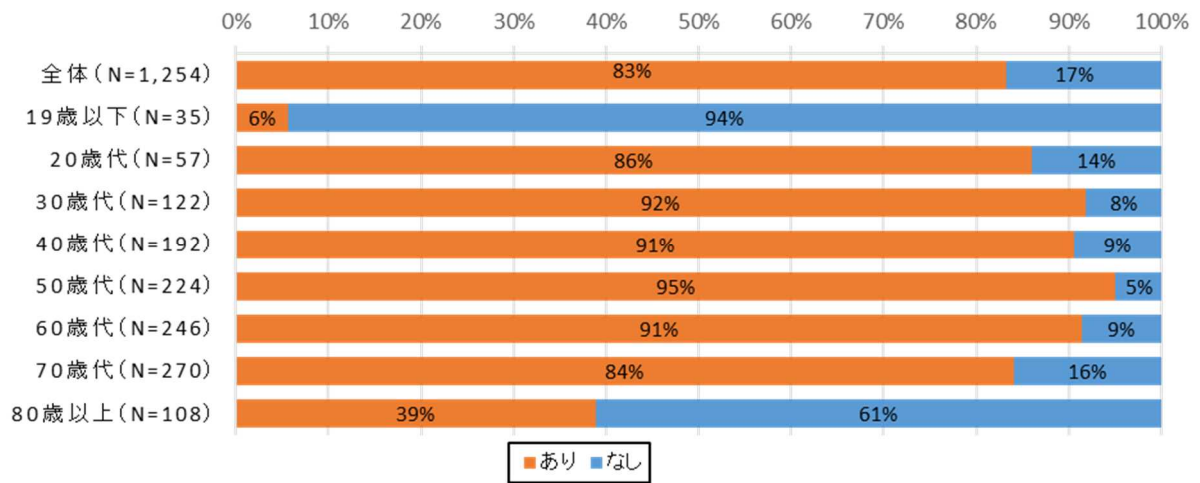
#### 【なしの場合／免許取得について】



b) 年齢別のくるまの運転免許

i) 運転免許有無

○19歳以下で運転免許「あり」は少なく、6%に留まる。また、80歳代以上では「なし」が61%を占める。

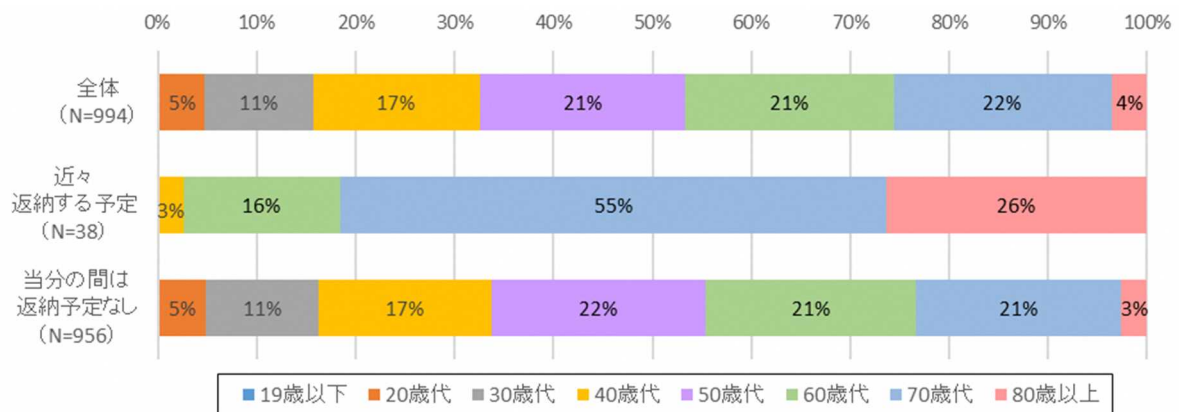


※「不明・無回答」は除く

図1.7 回答者の年齢別の運転免許有無

ii) 運転免許「あり」の免許返納について

○「近々返納する予定」の年齢をみると、70歳代が55%と最も多い。また、60歳代でも16%と返納を予定している人もいる。



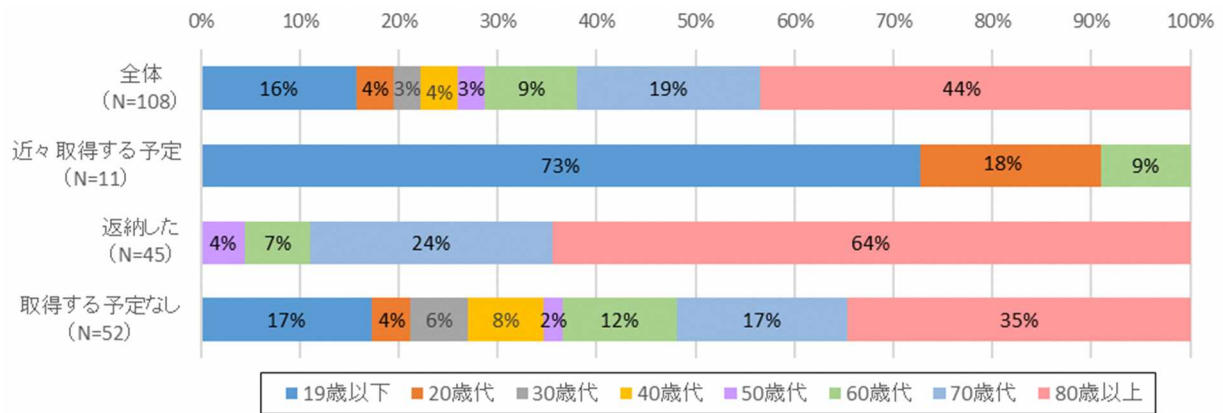
※「不明・無回答」は除く

図1.8 回答者の年齢別の免許返納



iii) 運転免許「なし」の免許取得について

○「近々取得する予定」は19歳以下や20歳代で91%を占める。  
 ○「返納した」は80歳以上64%と最も多く、70歳代も24%である。また、50歳代でも返納した人がいる。



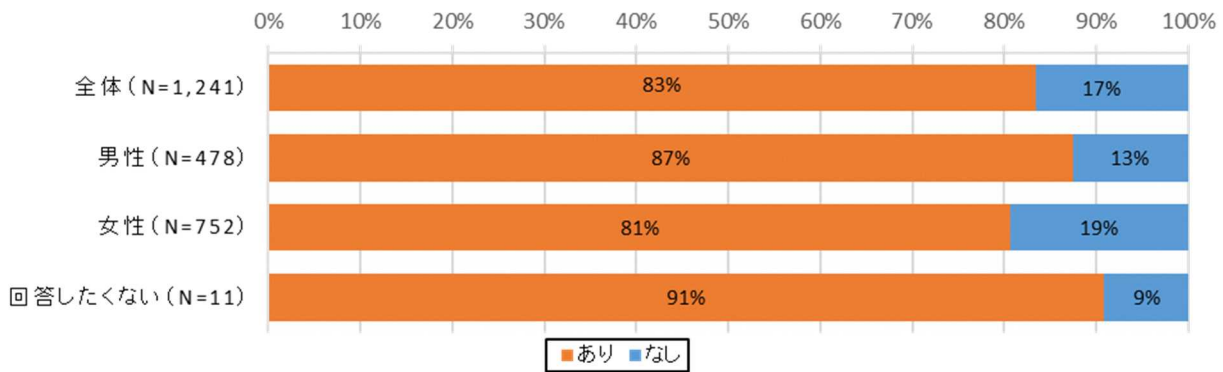
※「不明・無回答」は除く

図1.9 回答者の年齢別の免許取得

c) 性別別のくるまの運転免許

i) 運転免許有無

○性別別では、女性の方が運転免許「あり」は若干少ない。

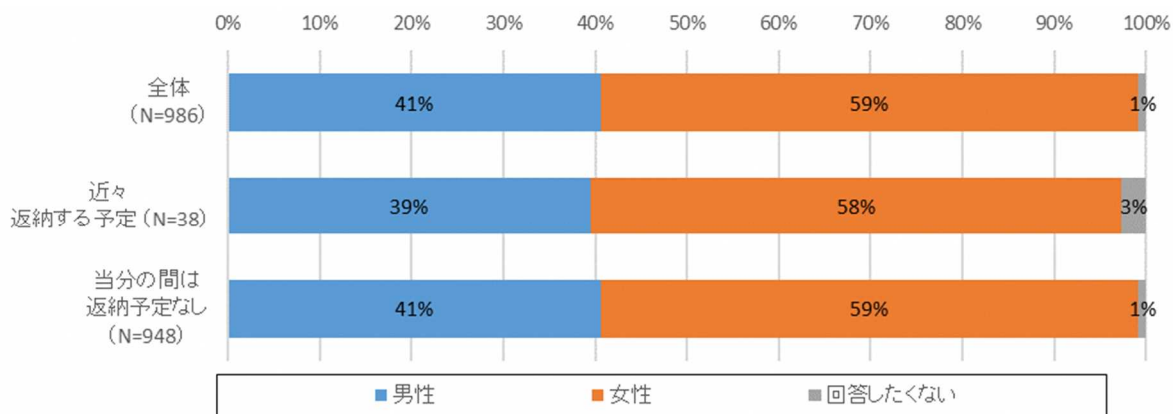


※「不明・無回答」は除く

図1.10 回答者の性別別の運転免許有無

ii) 運転免許「あり」の免許返納について

○「近々返納する予定」と「当分の間は返納予定なし」の男女比に大きな差はない。

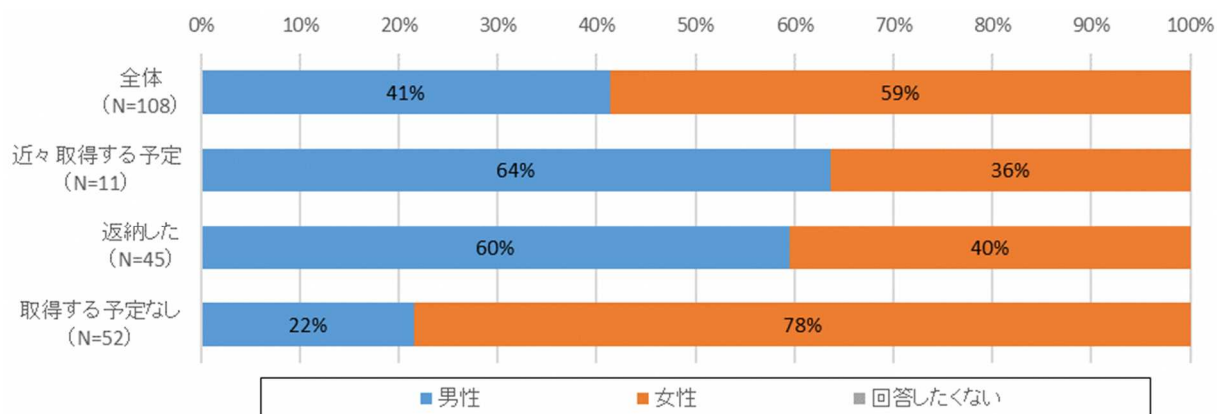


※「不明・無回答」は除く

図1.11 回答者の性別別の免許返納

iii) 運転免許「なし」の免許取得について

○「近々取得する予定」や「返納した」では男性の方が多い。



※「不明・無回答」は除く

図1.12 回答者の性別別の免許取得

d) くるまの運転

○「できる」が960件で76.3%と最も多く、次いで「できない」が189件で15.0%、「できるが不安」が64件で5.1%と続いている。

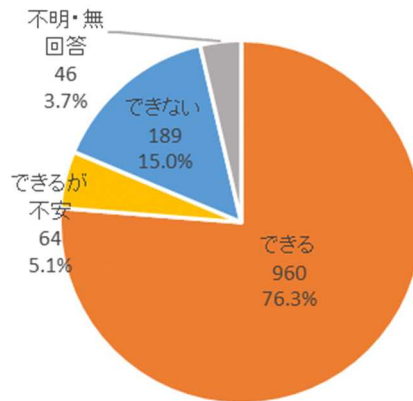


図1.13 回答者の運転

e) 自由に使える自動車

○「あり」が977件で77.6%と多い。  
 ○「あり」のうち、自由に使える車の台数については、「1台」が546件で55.9%と最も多く、次いで「2台」が267件で27.3%、さらに「3台」が53件で5.4%と続いている。  
 ○また、家族や友人の送迎について、「送迎はしていない」が396件で40.5%と最も多く、次いで「ほぼ毎日」が223件で22.8%、「週1~2日」が113件で11.6%と続いている。

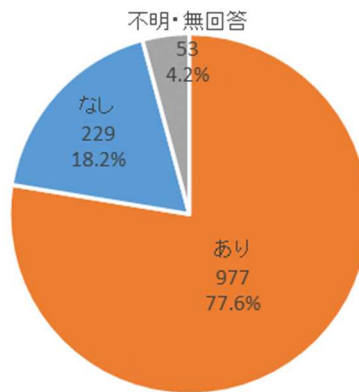
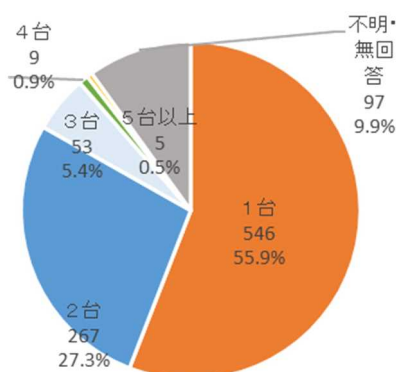
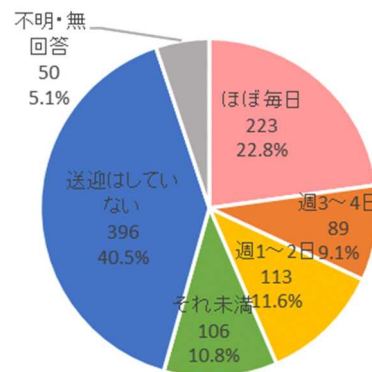


図1.14 回答者の自由に使える自動車

【ありの場合/台数】



【ありの場合/家族友人の送迎について】



f) 自由に使える自転車

○「あり」が643件で51.1%と、「なし」と比較して若干多い。

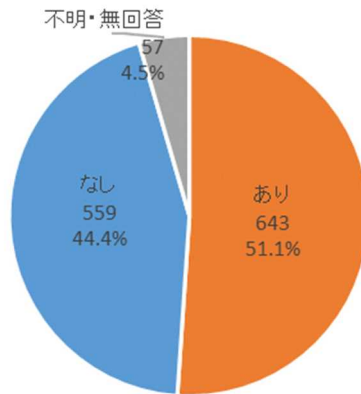


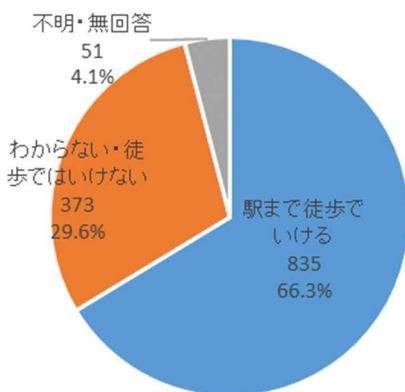
図1.15 回答者の自由に使える自転車

⑦最寄りの鉄道駅

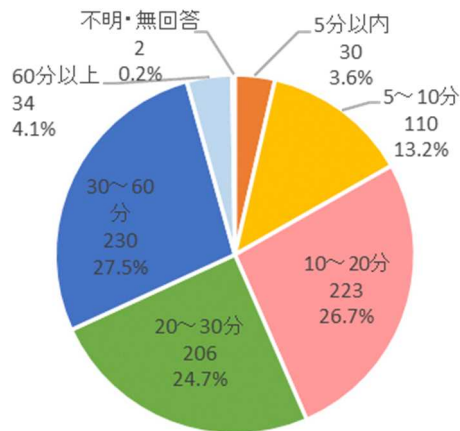
○回答者の最寄り鉄道駅で「亀岡」が640件で52.3%と最も多く、次いで「馬堀」、「千代川」、「並河」と続いている。  
 ○最寄り鉄道駅までは835件の66.3%が徒歩で行くことができると回答している。ただし、20分以上かかる人は半数を超える。

最寄りの鉄道駅名	件数	%
亀岡	640	52.3
馬堀	226	18.5
千代川	173	14.1
並河	170	13.9
八木	15	1.2
総計	1,224	100.0

【徒歩でいけるか】



【いける場合／徒歩時間】



⑧最寄りのバス停

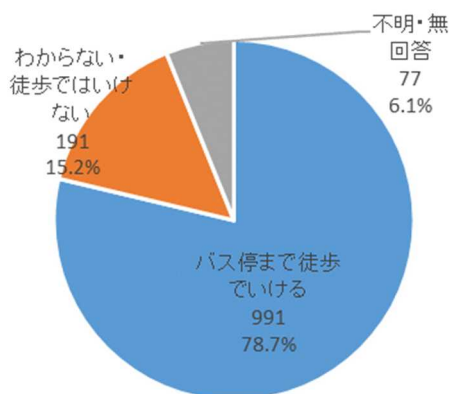
○回答者の最寄りバス停は市内にバス停が多いこともあり、分散しており、「国道つつじが丘」が最も多く 2.7%となっており、次いで「都台」が 2.3%、「JR 千代川駅」「土田」が 2.1%、「大葉台二丁目」「保津」が 1.9%と続いている。

最寄りのバス停	件数	%	最寄りのバス停	件数	%
国道つつじが丘	28	2.7	霧二公園前	4	0.4
都台	24	2.3	クルビ谷	4	0.4
JR千代川駅	22	2.1	印地	4	0.4
土田	22	2.1	宇津根	4	0.4
大葉台二丁目	20	1.9	雲仙台	4	0.4
保津	20	1.9	河原町	4	0.4
古世口	19	1.8	観音芝	4	0.4
篠	18	1.7	亀岡市役所	4	0.4
大葉台一丁目	18	1.7	亀岡市立病院	4	0.4
桜谷公園前	18	1.7	国道佐伯	4	0.4
亀岡病院前	17	1.6	国分	4	0.4
森公民館前	17	1.6	佐々尾神社前	4	0.4
桜台公園前	16	1.6	市役所前	4	0.4
南掛	15	1.5	鹿谷	4	0.4
広野	14	1.4	七谷川	4	0.4
高芝	13	1.3	神地西ノ谷	4	0.4
勝林島	13	1.3	杉	4	0.4
穴川	12	1.2	西口	4	0.4
JR亀岡駅	11	1.1	倉谷口	4	0.4
並河	11	1.1	大葉台二丁目西口	4	0.4
グランド前	10	1.0	中村	4	0.4
国道千代川	10	1.0	東掛	4	0.4
河原林	10	1.0	東土田	4	0.4
広田	10	1.0	南条局前	4	0.4
北保津	10	1.0	馬路	4	0.4
JR馬堀駅	9	0.9	平松	4	0.4
京都先端科学大学京都亀岡キャンパス	9	0.9	保津川団地北	4	0.4
赤熊	9	0.9	余部西	4	0.4
毘沙門	9	0.9	ガレリアかめおか	3	0.3
美山台	9	0.9	ニテコン前	3	0.3
保津川団地前	9	0.9	ふれあいセンター前	3	0.3
グリーンタウン	8	0.8	旭	3	0.3
つつじヶ丘小学校前	8	0.8	下佐伯	3	0.3
湯の花温泉	8	0.8	下西山	3	0.3
JR並河駅	7	0.7	下矢田	3	0.3
ひばりが丘	7	0.7	郷ノ口	3	0.3
亀岡市立病院前	7	0.7	見晴二丁目	3	0.3
宮川	7	0.7	江島里	3	0.3
見晴三丁目	7	0.7	三宅荘園前	3	0.3
西つつじヶ丘	7	0.7	出雲	3	0.3
青野	7	0.7	出雲大神宮前	3	0.3
柚原	7	0.7	小幡橋	3	0.3
頼政塚	7	0.7	松熊	3	0.3
亀岡市役所前	6	0.6	上北裏	3	0.3
鍛山神社前	6	0.6	新緑苑	3	0.3
穴太口	6	0.6	森	3	0.3
桜台西口	6	0.6	千ヶ畑口	3	0.3
東加舎	6	0.6	川東学園前	3	0.3
奥条	5	0.5	太歳	3	0.3
河原林口	5	0.5	大谷	3	0.3
吉田東	5	0.5	大内	3	0.3
佐伯	5	0.5	中野	3	0.3
山階	5	0.5	柏原公園前	3	0.3
小金岐	5	0.5	夫婦池団地前	3	0.3
小林	5	0.5	保津ヶ丘	3	0.3
西加舎	5	0.5	保津川団地南	3	0.3
中野倉庫前	5	0.5	北ノ庄	3	0.3
猪倉	5	0.5	万願寺	3	0.3
馬路中	5	0.5	夕日ヶ丘	3	0.3
矢田口	5	0.5	緑橋	3	0.3
			高橋	3	0.3

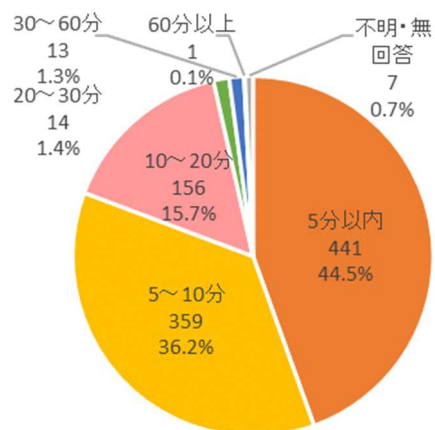
※亀岡市内の全停留所 241 か所の内、3 件以上の回答があった 121 か所のみを記載

○回答者の最寄りバス停までは、78.7%が徒歩でいくことができると回答しており、鉄道駅より徒歩でいくことができる割合が増えているが、15.2%は徒歩圏内でないことがわかる。  
 ○鉄道駅と違い、バス停まで徒歩10分以内でいける人が約8割を占める。

【徒歩でいけるか】



【いける場合／徒歩時間】



## 2) 自宅を出発地とした日頃の行動・移動

### ① 外出頻度

- 通勤・通学においては、「平日のほぼ毎日」が24.7%と最も多く、次いで「休日含むほぼ毎日」が24.1%と、他の目的と比較して外出頻度が高い。
- 日常の買い物においては、「週1~2日」が33.8%と最も多く、次いで「週3~4日」が27.7%、「休日含むほぼ毎日」が18.5%と続き、通勤の次に外出頻度が高い。
- 通院においては、「月に数回程度」が32.6%と最も多く、次いで「年に数回程度」が30.4%、「通勤・通学はしない」が24.1%と続いている。
- 趣味・スポーツにおいては、「月に数回程度」が28.3%と最も多く、次いで「週1~2日」が22.0%、「外出はしない」が16.1%と続いている。

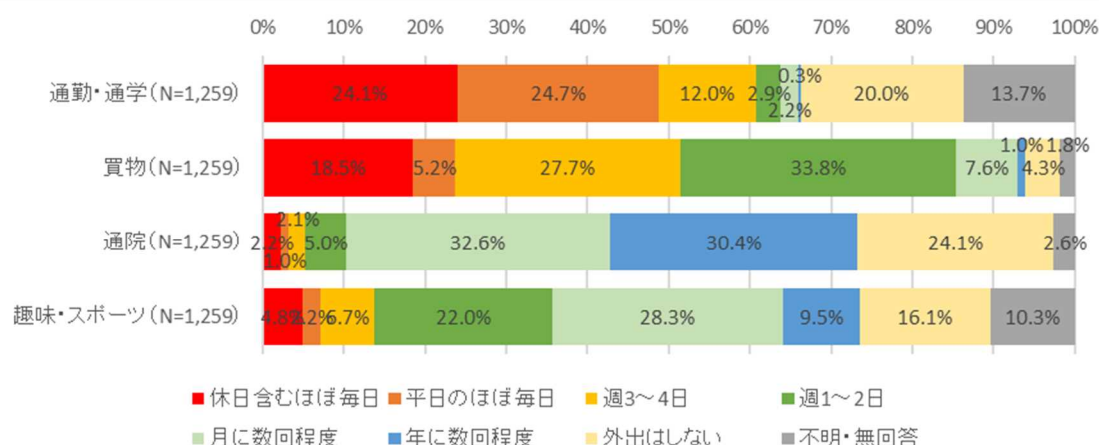
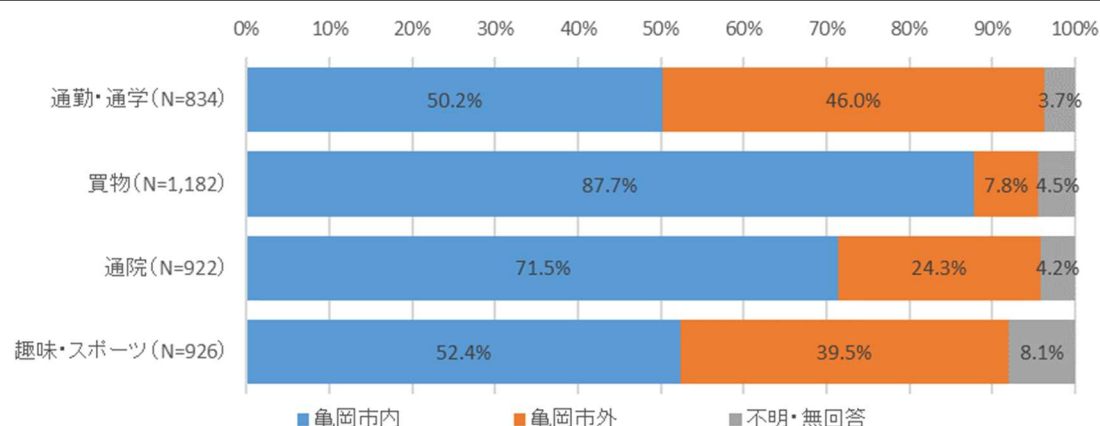


図1.16 目的別の外出頻度

### ② 主な行き先

- 全てにおいて「亀岡市内」の移動の方が多いが、通勤・通学と趣味・スポーツは「亀岡市外」の割合も高い。

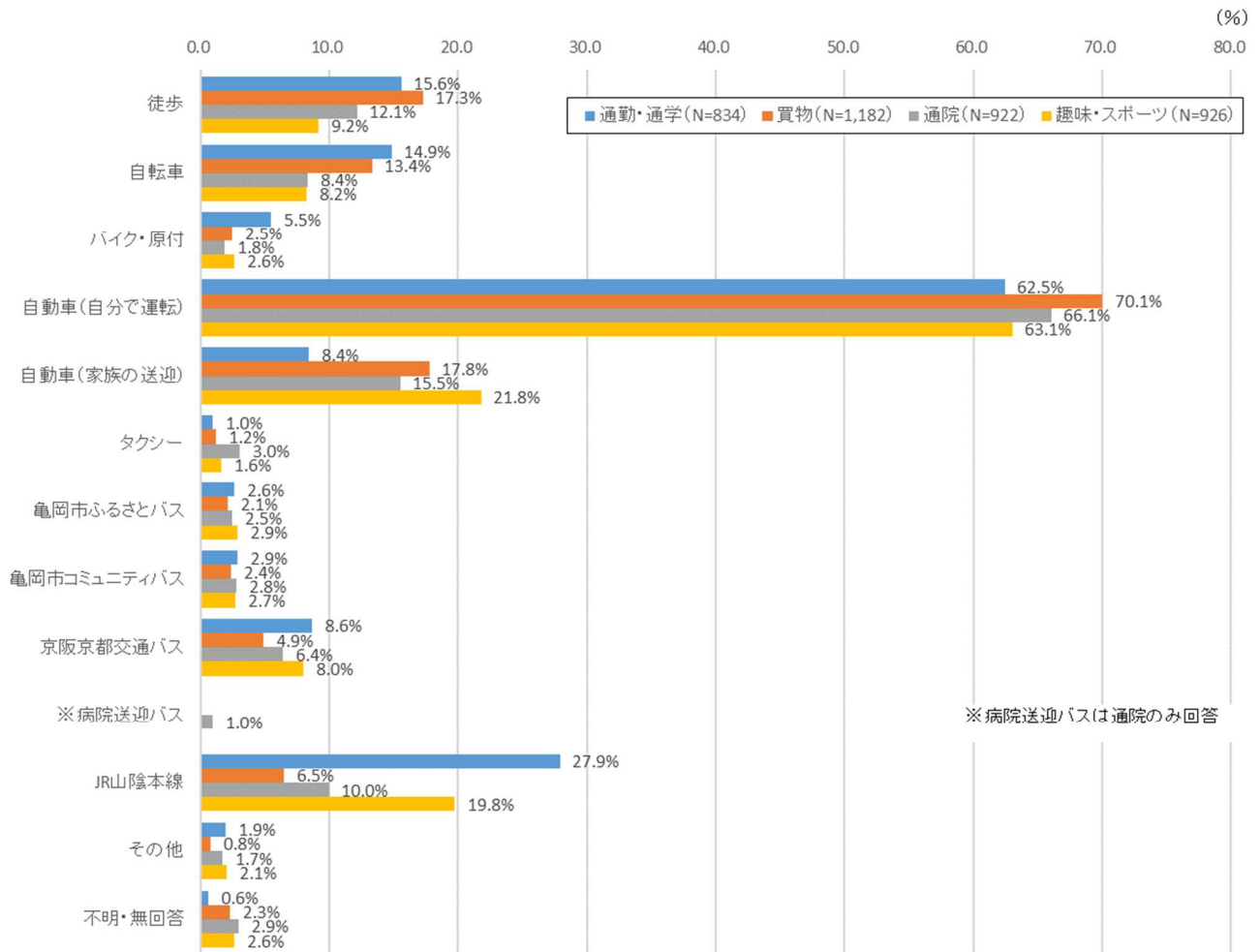


※外出頻度が「外出はしない」「不明・無回答」は除く

図1.17 目的別の主な行き先

### ③目的別の主な交通手段（複数回答）

- 全ての目的で「自動車（自分で運転）」が最も多い。
- 上記以外の交通手段では、「JR 山陰本線」では通勤・通学や趣味・スポーツの目的、「自動車（家族などが送迎）」では買い物や趣味・スポーツの目的の利用が若干多い。
- また、通勤・通学や買い物を目的とした場合、他の目的と比較して「徒歩」や「自転車」の利用も高い。



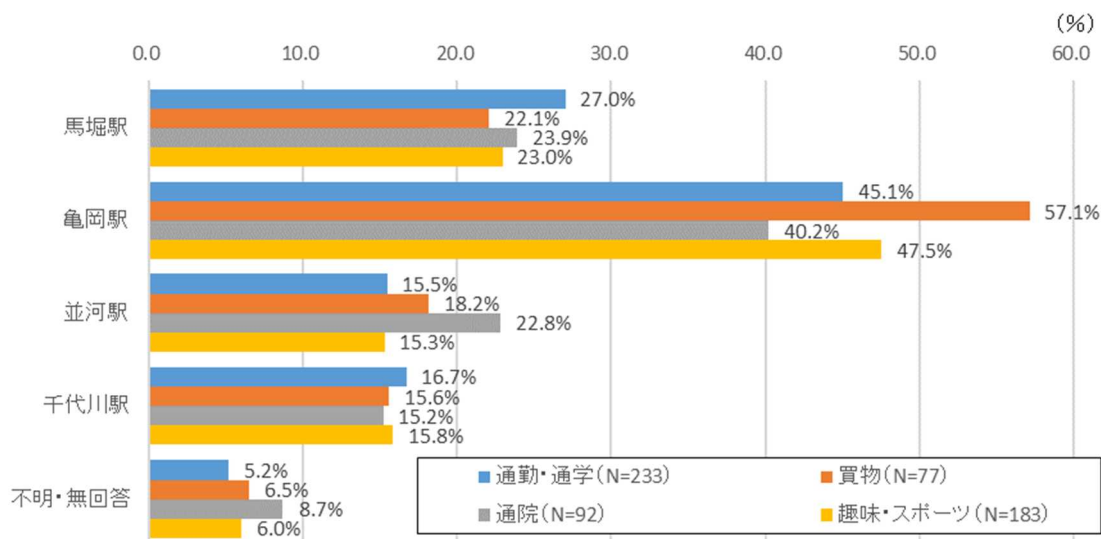
※外出頻度が「外出はしない」「不明・無回答」は除く

図1.18 目的別の主な交通手段



a) JR 山陰本線利用時の利用駅

○主な交通手段で JR 山陰本線と答えた方のうち、利用する駅については、「亀岡駅」が一番多く、次いで「馬堀駅」「並河駅」「千代川駅」と続いている。

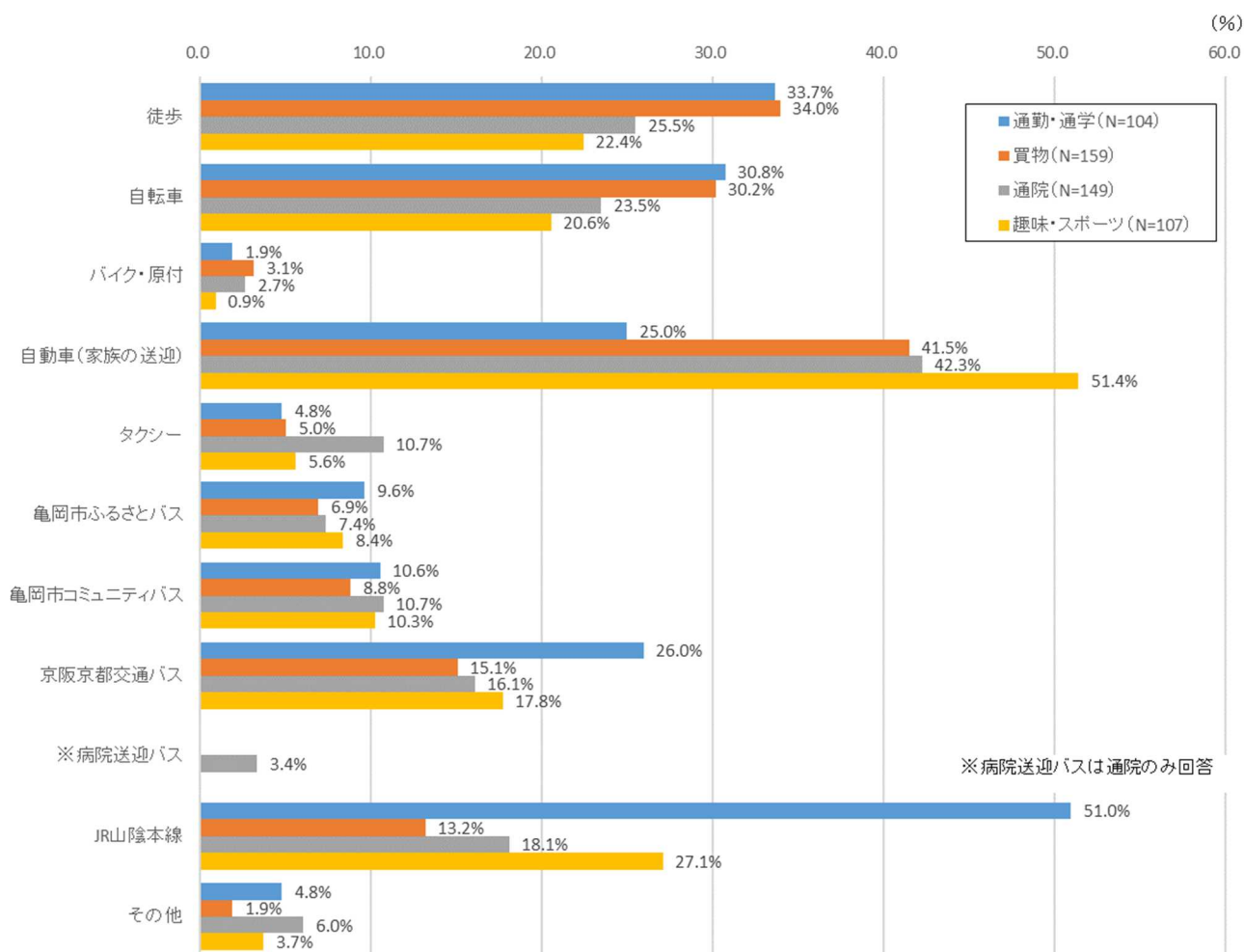


※目的別の主な交通手段が「JR 山陰本線」を対象に集計

図 1.19 JR 山陰本線の利用駅

#### ④免許非所有者の目的別の主な交通手段（複数回答）

- 免許非所有者の場合、通勤・通学以外の目的では「自動車（家族の送迎）」が最も多く、通勤・通学では「JR山陰本線」が最も多い。
- 上記以外の交通手段では、通勤・通学、日常の買い物の目的では「徒歩」や「自転車」の利用も多い。
- バス交通としては、全ての目的で「京阪京都交通バス」が比較的多いが、特に通勤・通学では26.0%の利用があるのに対し、「ふるさとバス」や「コミュニティバス」の利用は少ない。
- 「タクシー」については、通院を目的とした場合に10.7%の利用がある。



※くるまの運転免許「なし」を対象に集計  
 ※「不明・無回答」は除く

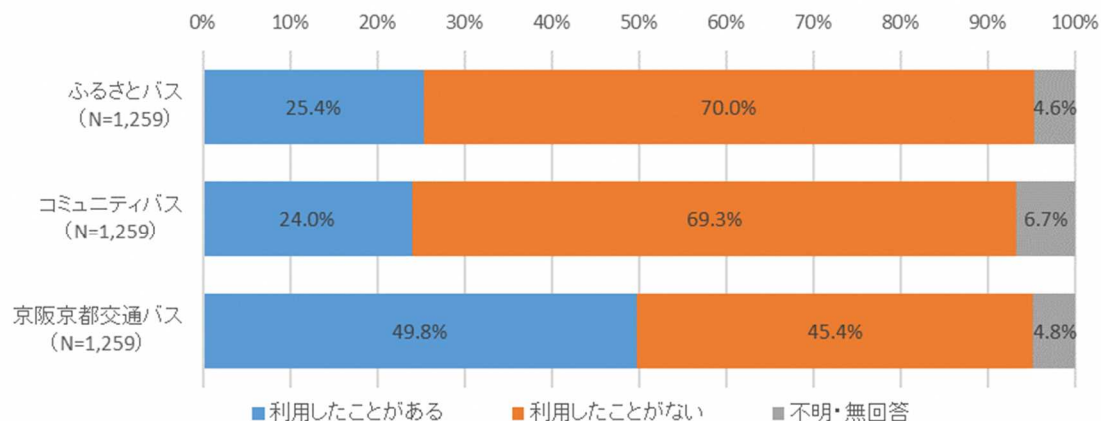
図1.20 目的別の主な交通手段

### 3) 亀岡市内のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの利用頻度等

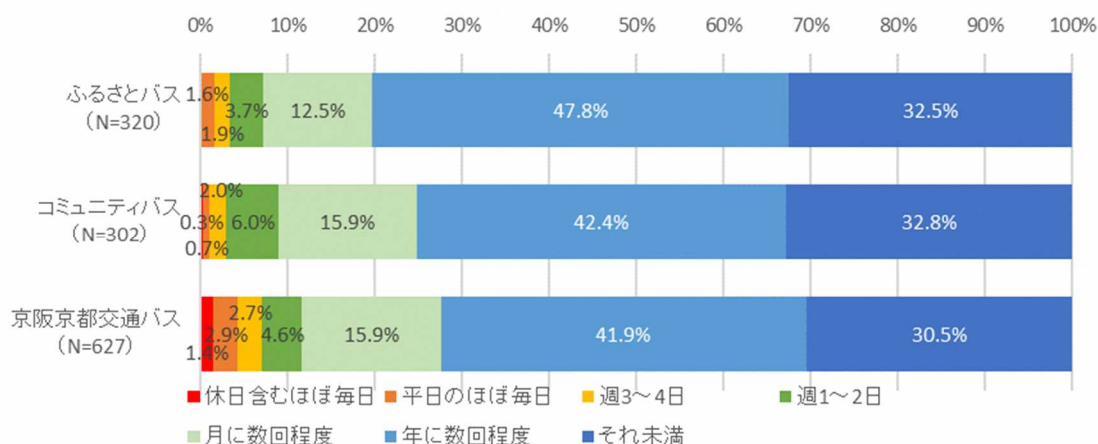
#### ① 利用頻度

○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を比較してみると、京阪京都交通バスが最も利用が多い。

○「利用したことがある」では、ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスともに「年に数回程度」「それ未満」が高いものの、それ以外を比較すると、京阪京都交通バスの利用頻度が若干高い。

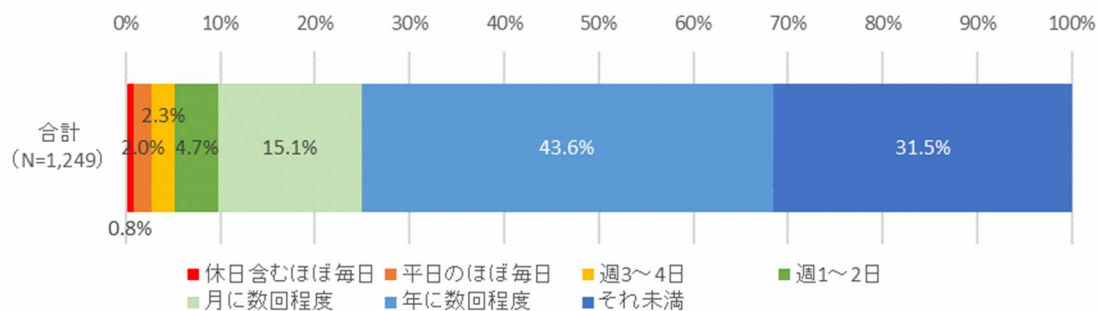


#### 【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

#### 【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】

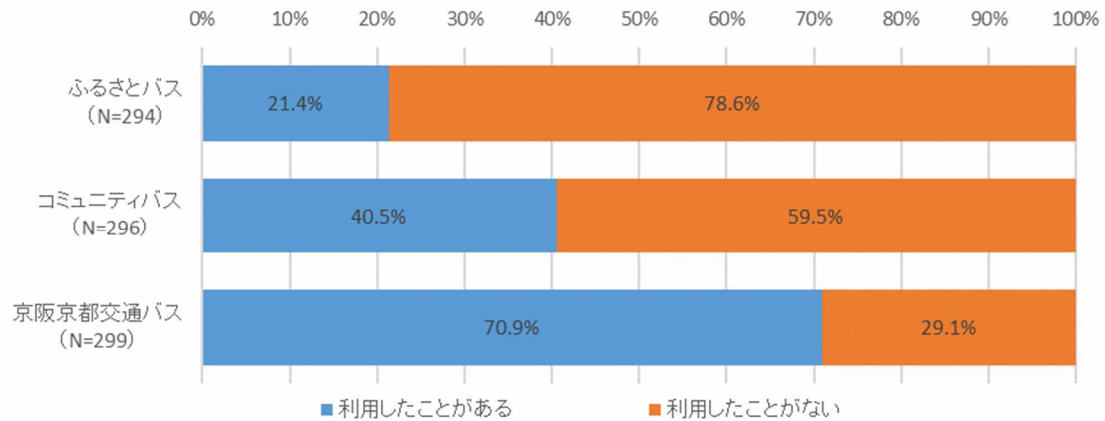


※「不明・無回答」は除く

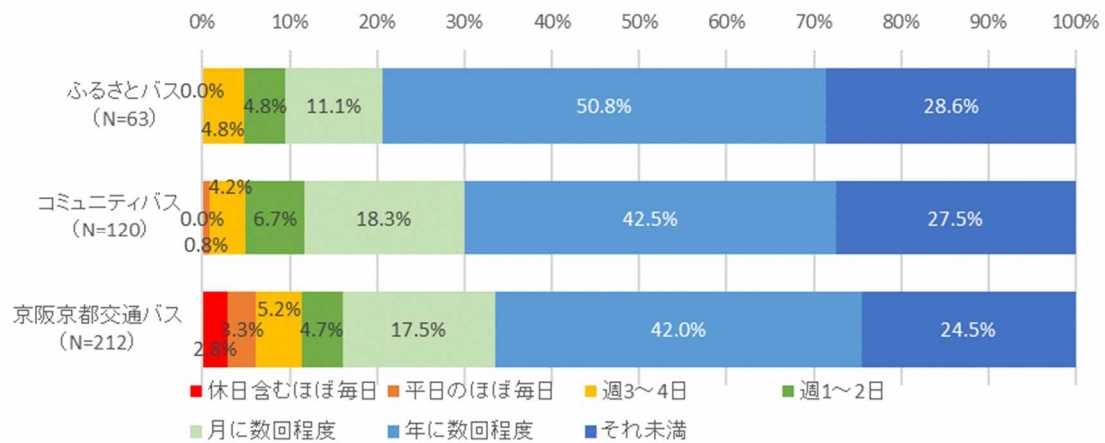
図1.21 ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

a) 亀岡地区（亀岡地区、西つつじヶ丘、南つつじヶ丘）

○京阪京都交通バスは「利用したことがある」が70.9%と多く、コミュニティバスも比較的利用が多い。  
 ○「利用したことがある」の利用頻度では、ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスともに「年に数回程度」「それ未満」が多いが、京阪京都交通バスの利用頻度が若干高いため、京阪京都交通バスを多く利用する地区と言える。

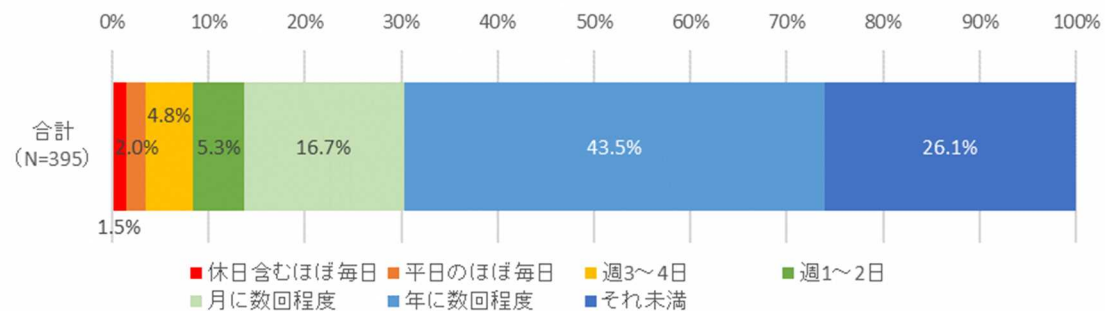


【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】

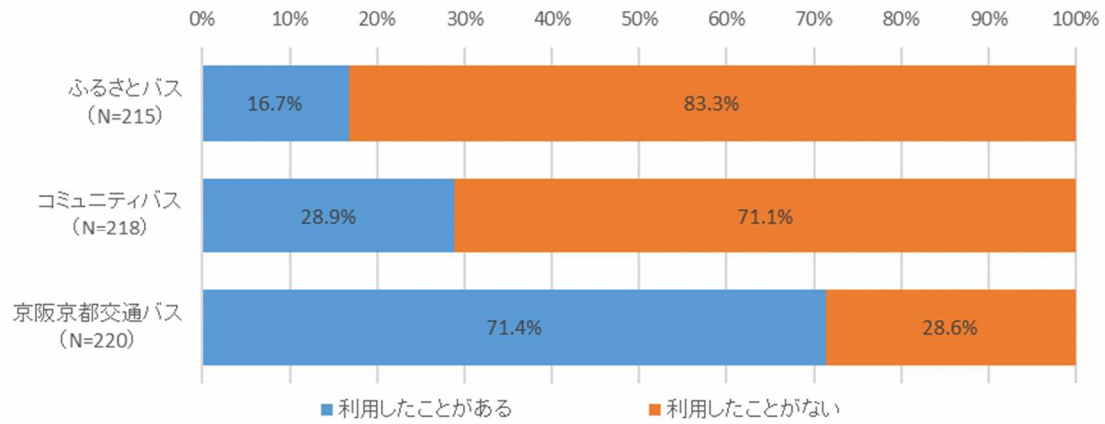


※「不明・無回答」は除く

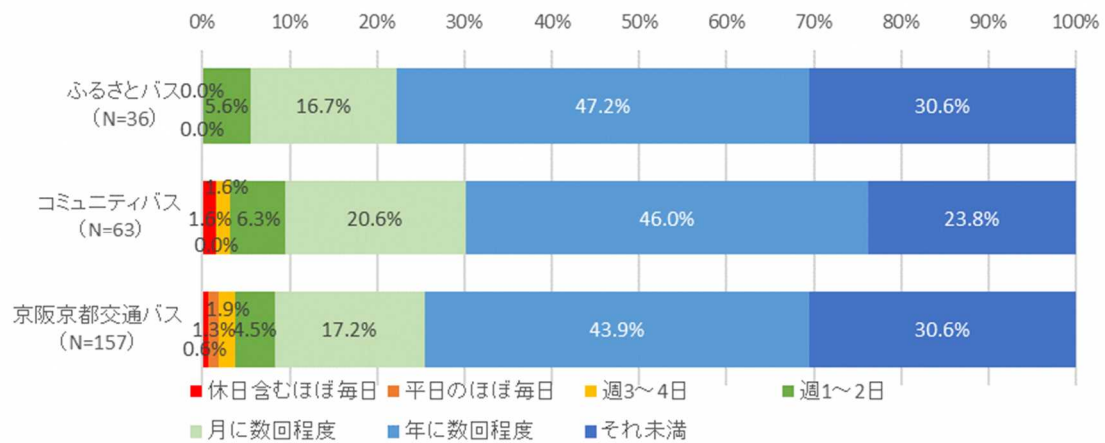
図1.22 亀岡地区のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

b) 篠地区（篠町、東つつじヶ丘）

○京阪京都交通バスは「利用したことがある」が71.4%と圧倒的に多く、ふるさとバスとコミュニティバスも比較的利用は多い。  
 ○「利用したことがある」の利用頻度では、ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスともに「年に数回程度」「それ未満」が高いが、コミュニティバスの利用頻度が若干高いため、コミュニティバスを多く利用する地区と言える。

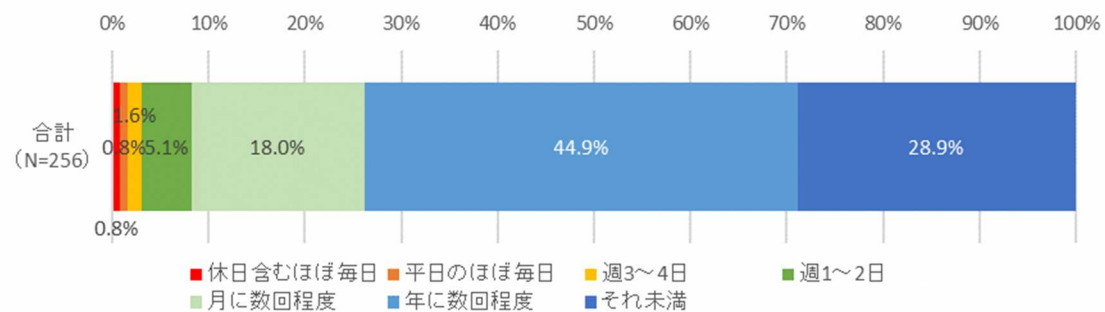


【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】

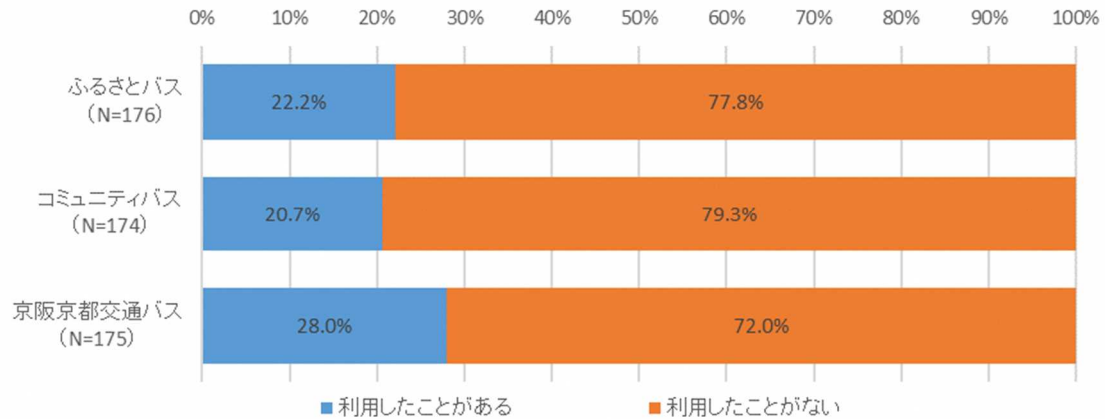


※「不明・無回答」は除く

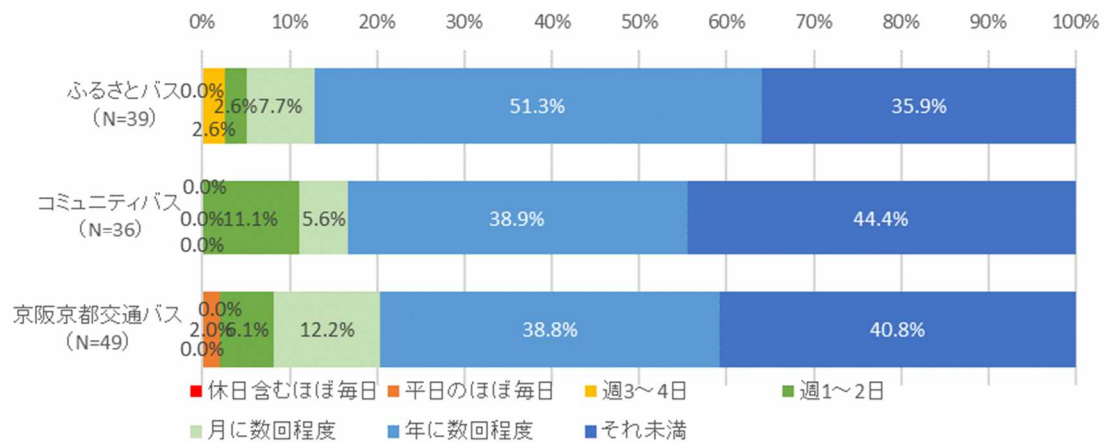
図1.23 篠地区のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

c) 大井・千代川地区（大井町、千代川町）

- 「利用したことがある」の割合は、京阪京都交通バスが若干高いが、ふるさとバスやコミュニティバスとの差は小さい。
- 「利用したことがある」の利用頻度では、ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスともに「年に数回程度」「それ未満」が高いが、それ以外ではコミュニティバスでは「週1～2日」、京阪京都交通バスでは「月に数回程度」の割合が高いため、コミュニティバスを多く利用する地区と言える。

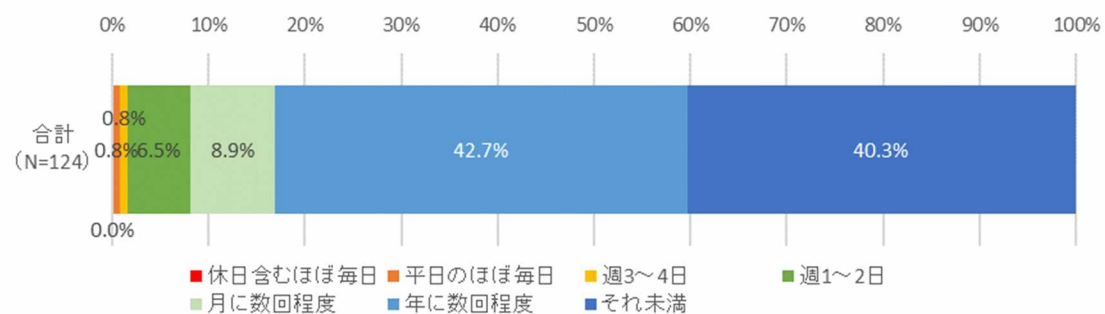


【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】



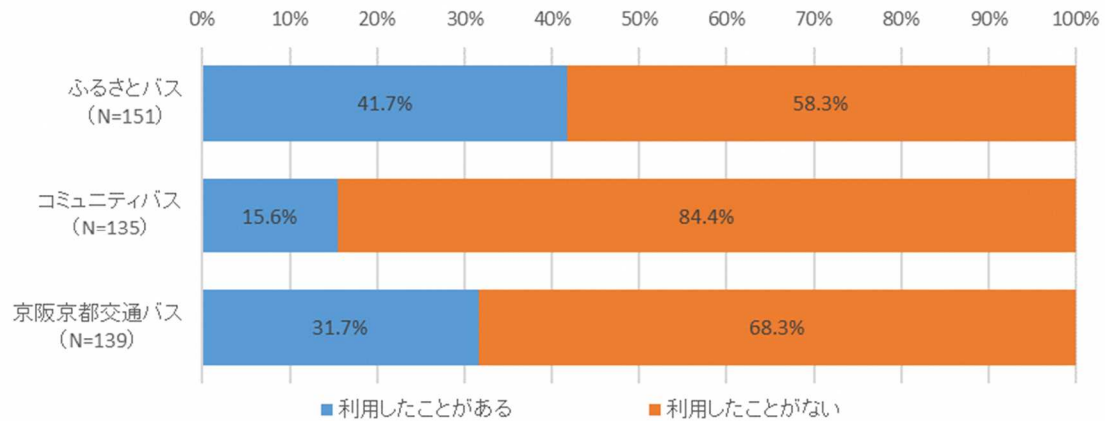
※「不明・無回答」は除く

図1.24 大井・千代川地区の  
ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

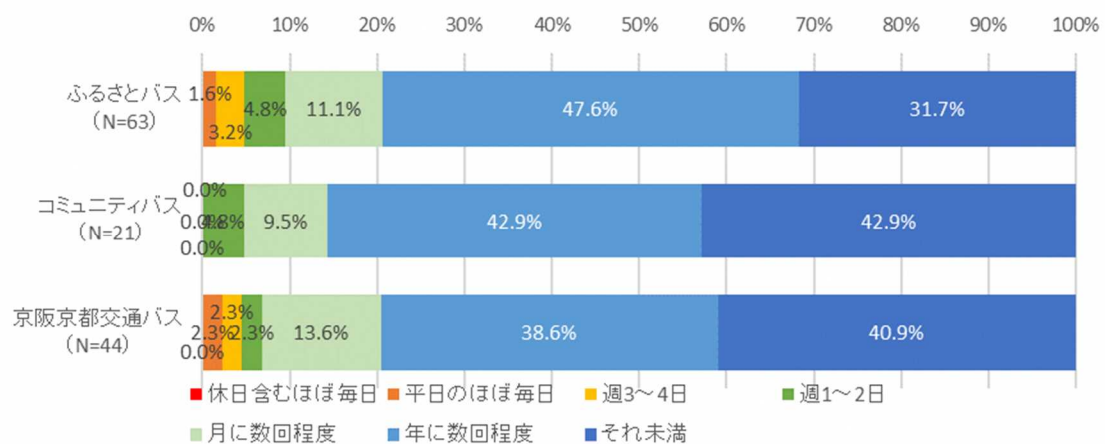
d) 川東地区（旭町、馬路町、河原林町、千歳町、保津町）

○「利用したことがある」の割合は、ふるさとバスが41.7%と最も高く、次いで京阪京都交通バス、コミュニティバスの順となっている。

○「利用したことがある」の利用頻度では、ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスともに「年に数回程度」「それ未満」は高いが、それ以外で週1回以上の割合を比較するとふるさとバスの割合が高いため、ふるさとバスを多く利用する地区と言える。

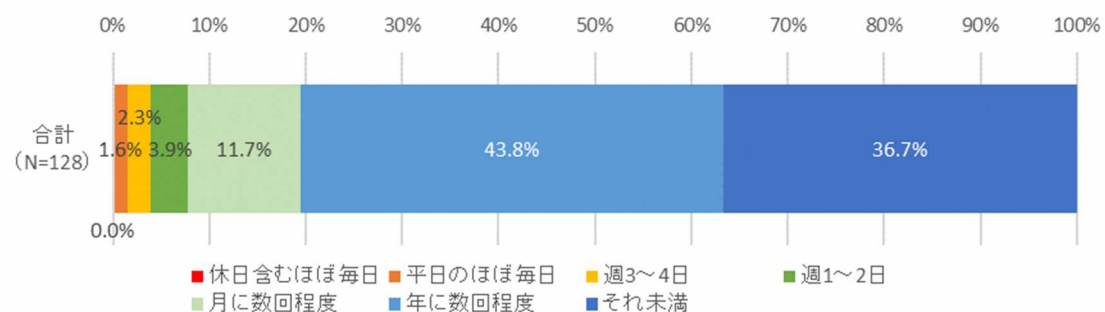


【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】

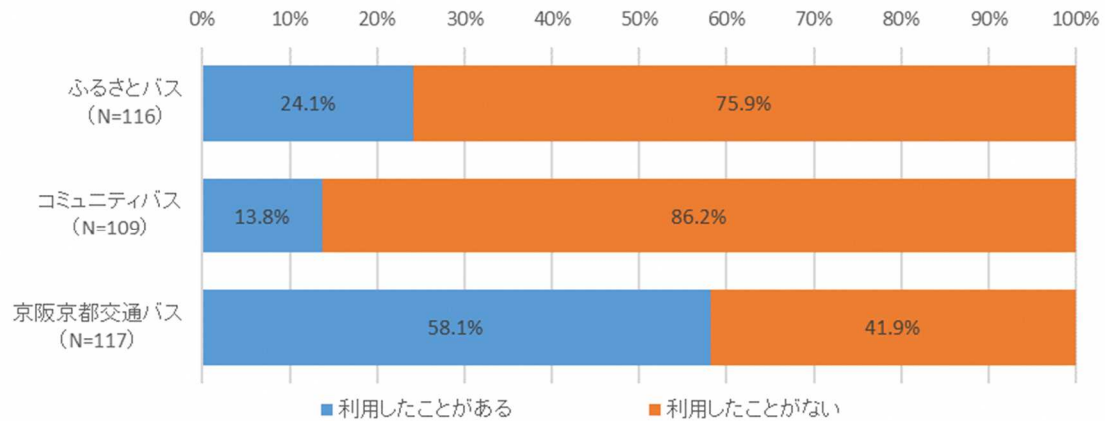


※「不明・無回答」は除く

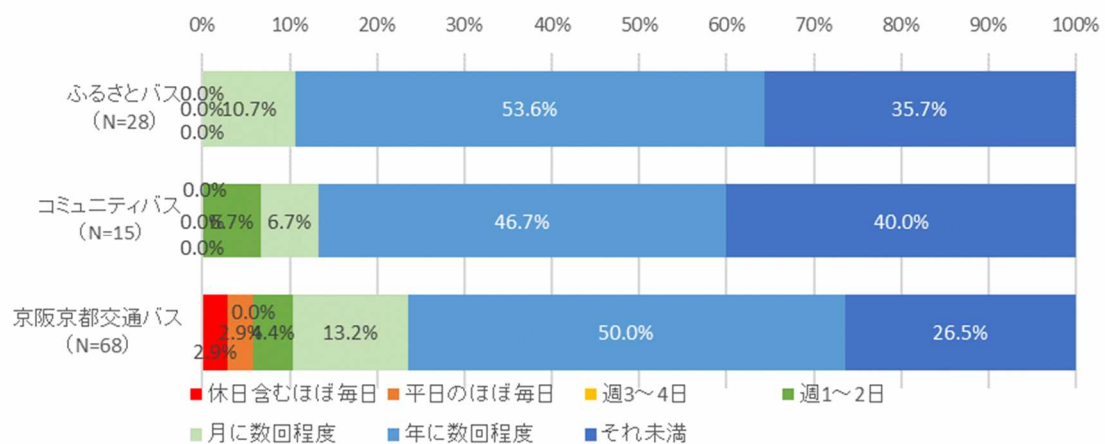
図1.25 川東地区のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

e) 中部地区（稗田野町、吉川町、曾我部町）

- 「利用したことがある」の割合は、京阪京都交通バスが 58.1%と圧倒的に高く、次いでふるさとバス、コミュニティバスの順となっている。
- 「利用したことがある」の利用頻度では、ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスともに「年に数回程度」「それ未満」は高いが、それ以外で京阪京都交通バスでは「休日含む毎日」の利用もあり、京阪京都交通バスを多く利用する地区と言える。

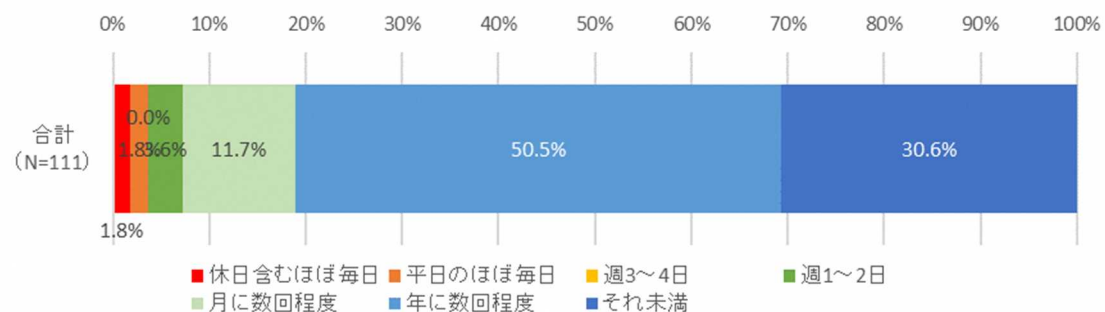


【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】



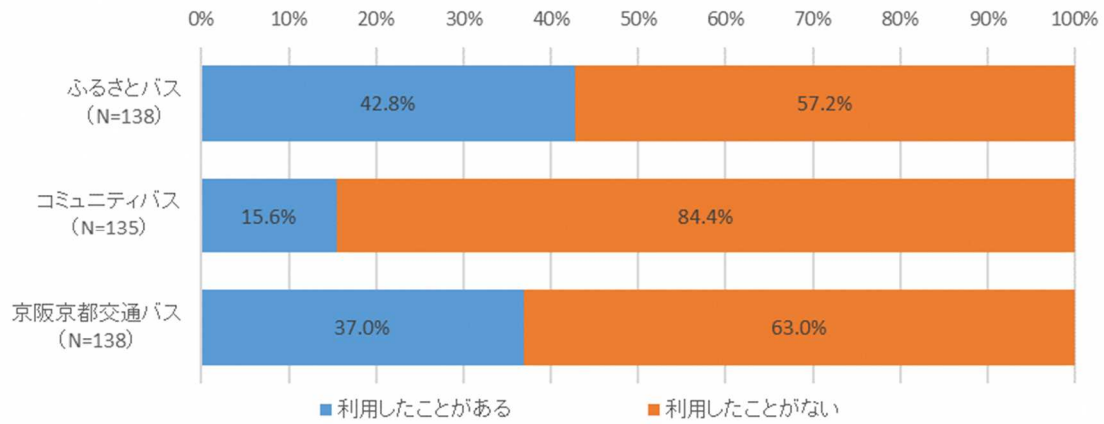
※「不明・無回答」は除く

図1.26 中部地区のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

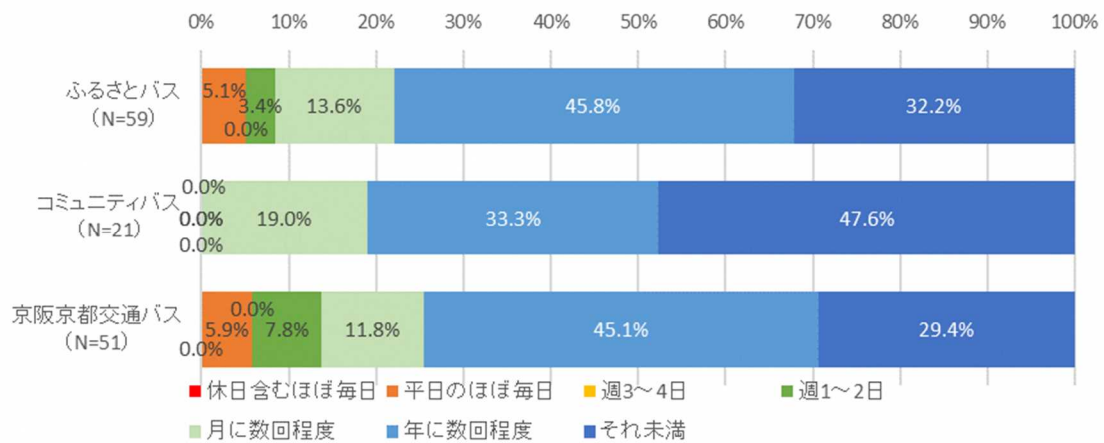


f) 西部地区（畑野町、本梅町、東本梅町、宮前町）

- 「利用したことがある」の割合は、ふるさとバスが 42.8%と高く、京阪京都交通バスも 37.0%と比較的高い。
- 「利用したことがある」の利用頻度では、ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスともに「年に数回程度」「それ未満」は高いが、それ以外で京阪京都交通バスの週 1 日以上の割合が高いことから、京阪京都交通バスを多く利用する地区と言える。

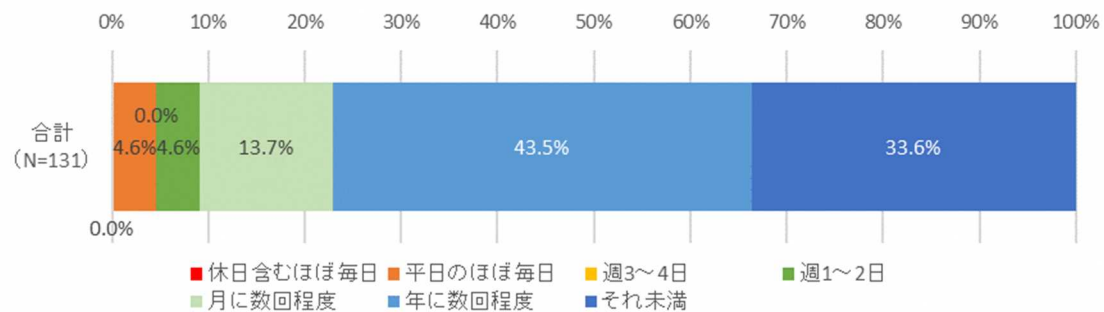


【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】

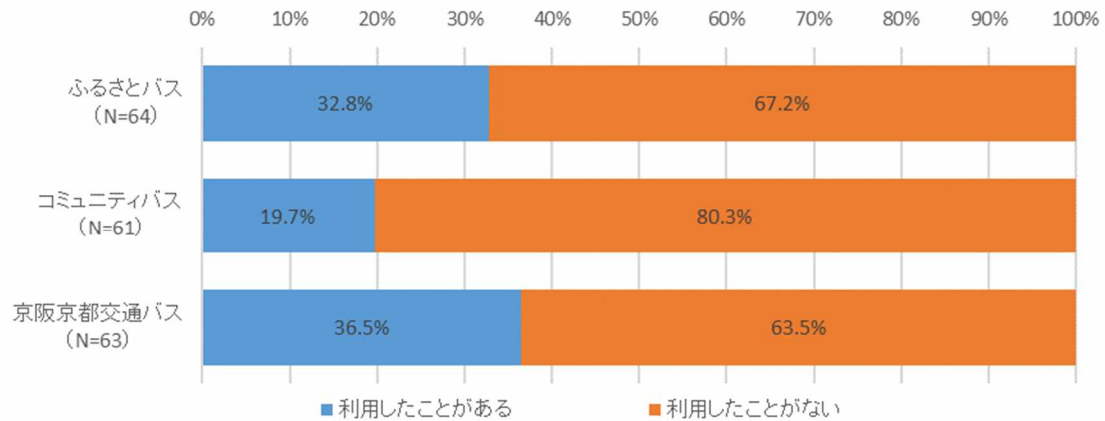


※「不明・無回答」は除く

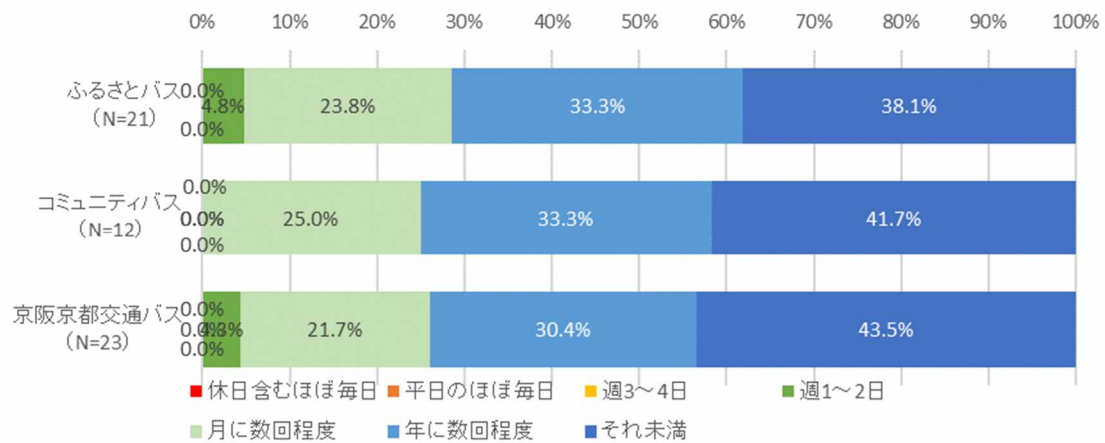
図 1.27 西部地区のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

g) 南部地区（東別院町、西別院町）

- 「利用したことがある」の割合は、ふるさとバスと京阪京都交通バスで 32.8%、36.5%と同程度の利用がある。
- 「利用したことがある」の利用頻度では、ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスともに「年に数回程度」「それ未満」は高く、週 1 日以上の利用割合も低いことから、亀岡市内でもバスこうつ量の利用が低い地区と言える。

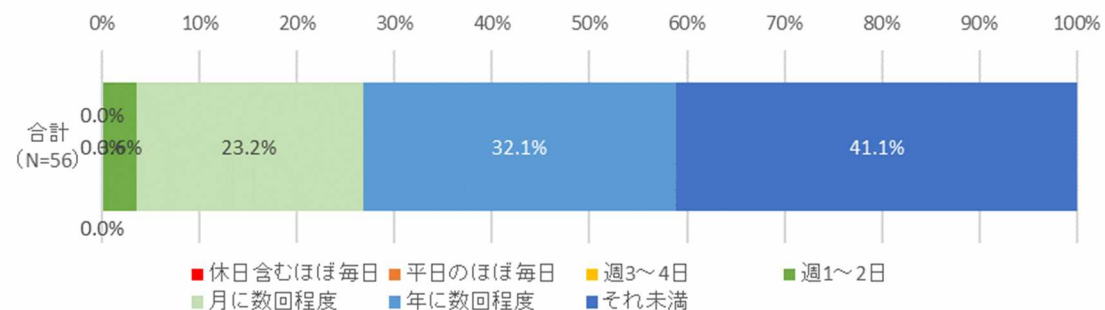


【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】

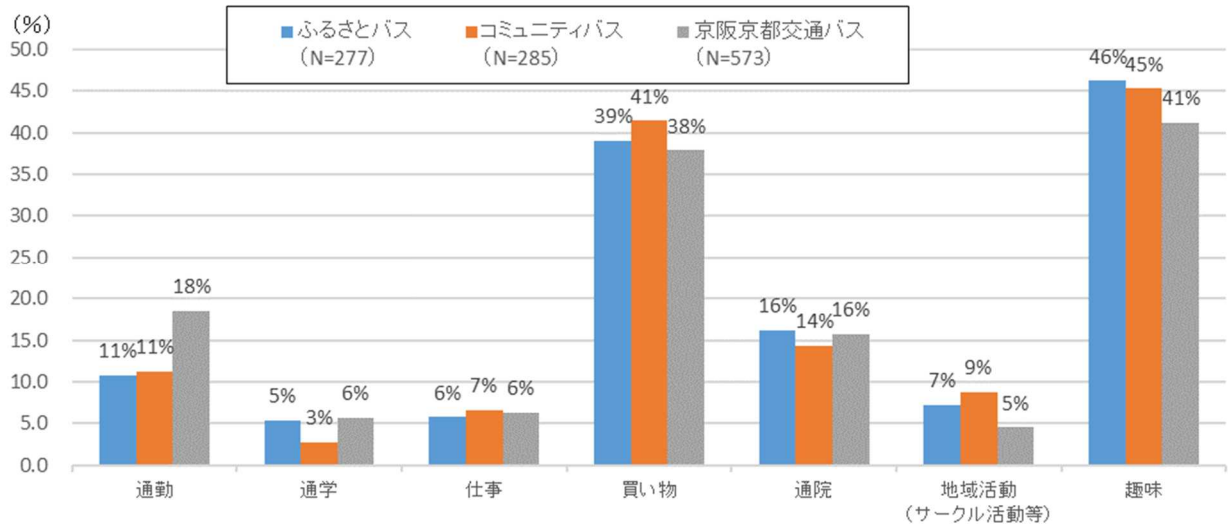


※「不明・無回答」は除く

図 1.28 南部地区のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

②利用目的（最大2つまで回答）

○全てのバスで「買い物」や「趣味」による利用が圧倒的に多い。

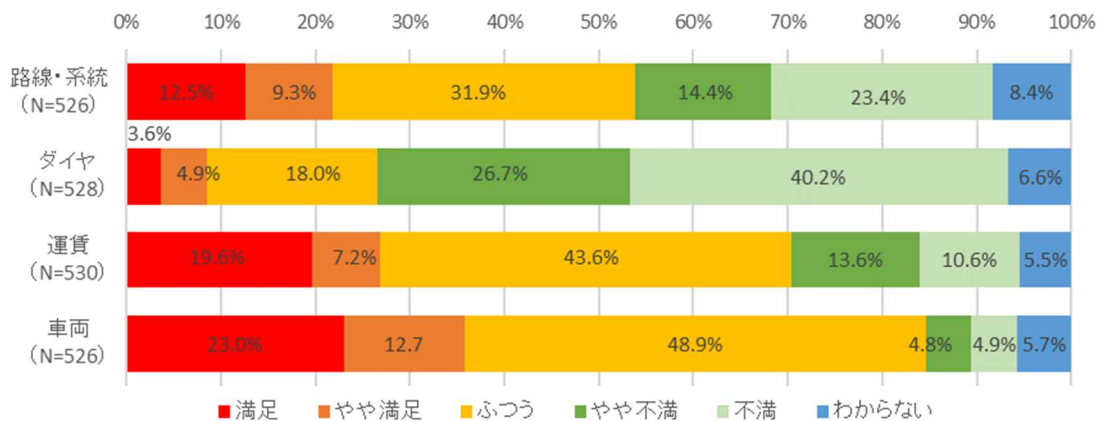


※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く  
 ※「不明・無回答」は除く

図1.29 ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用目的

③ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの満足度

○ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスの満足度について、項目別に比較してみると、路線・系統やダイヤは、「やや不満」や「不満」の割合が高く、運賃や車両は「満足」や「やや満足」の割合が高い。  
 ○特に、ダイヤの満足度が低いため、利用しやすいダイヤに見直す必要がある。



※ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスのいずれかで、「年に数回程度」以上を対象に集計  
 ※「不明・無回答」は除く

図1.30 ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの満足度

#### 4) J R山陰本線の利用頻度等

##### ①利用頻度

○「年に数回程度」が 39.6%と最も多く、次いで「月に数回程度」が 20.8%、「それ未満」が 9.4%と続いている。

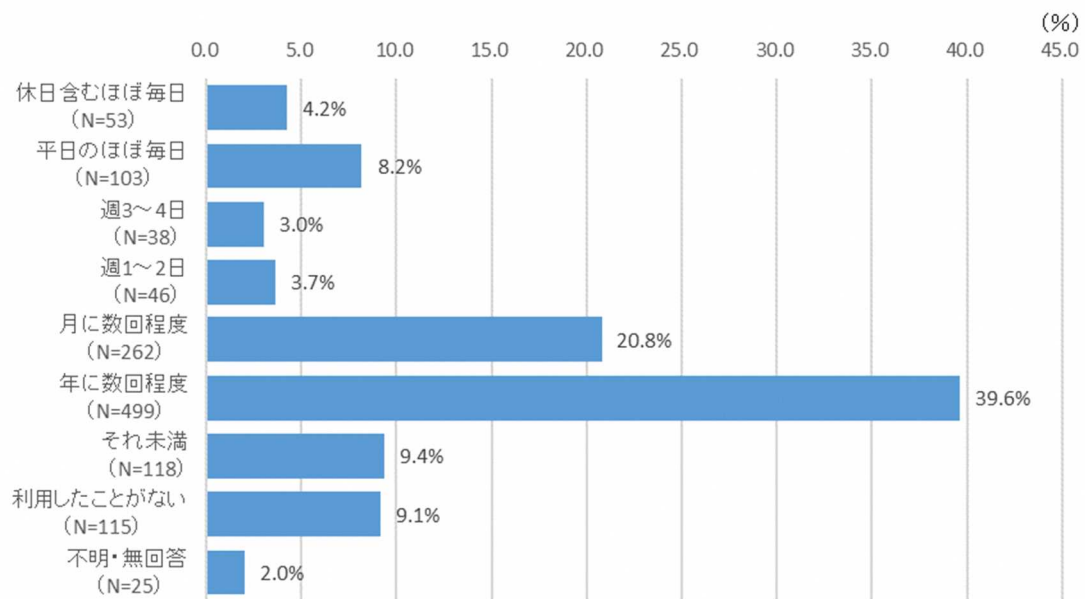


図1.31 JR山陰本線の利用頻度

##### ②駅までの交通手段（複数回答）

○「自動車（自分で運転）」や「徒歩」が 34.2~34.7%と多い。また、「自動車（家族などが送迎）」も 24.3%と比較的多い。  
 ○一方で、バス利用は少なく、京阪京都交通バスは 17.6%と一定数の利用があるものの、ふるさとバスとコミュニティバスの利用は 6%程度である。

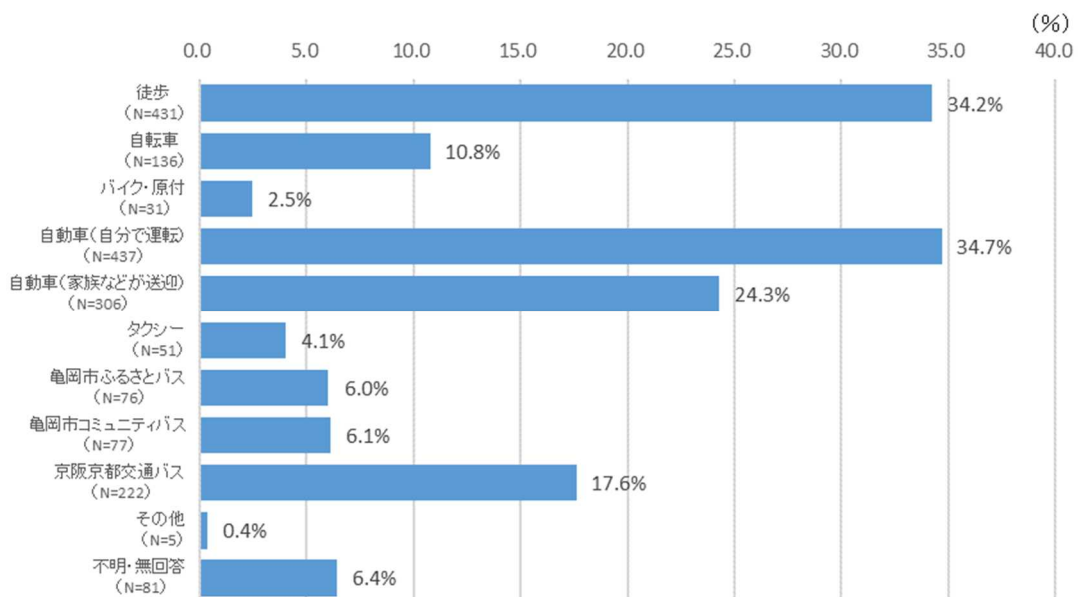


図1.32 JR山陰本線の駅までの交通手段

## 5) タクシーの利用状況等

### ① 利用頻度

○「利用したことがない」が 64.0%と最も多く、次いで「年に数回程度」が 17.6%、「それ未満」が 11.4%と続いている。

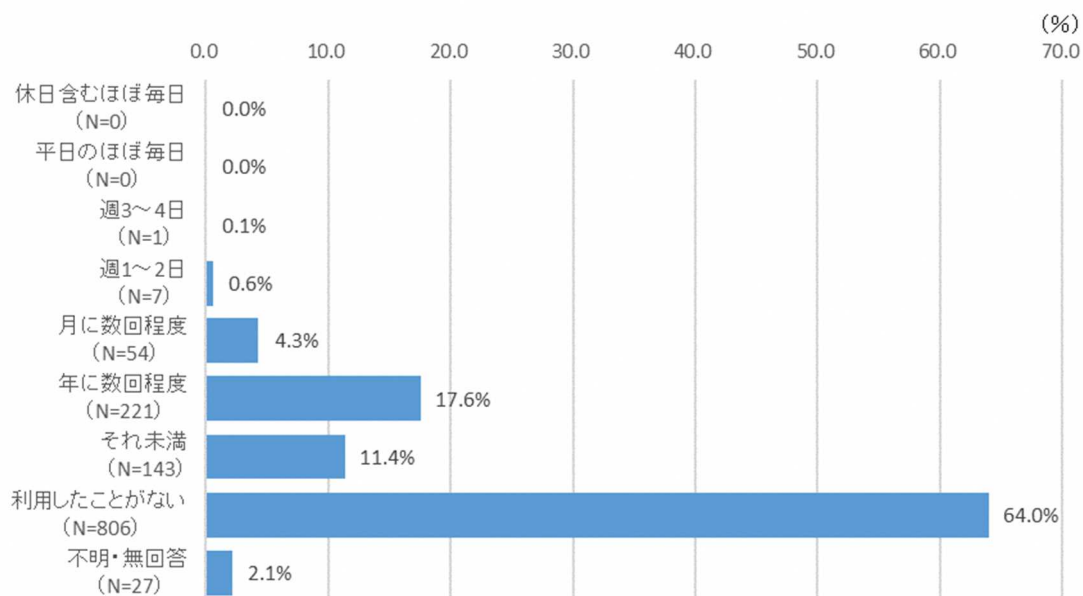
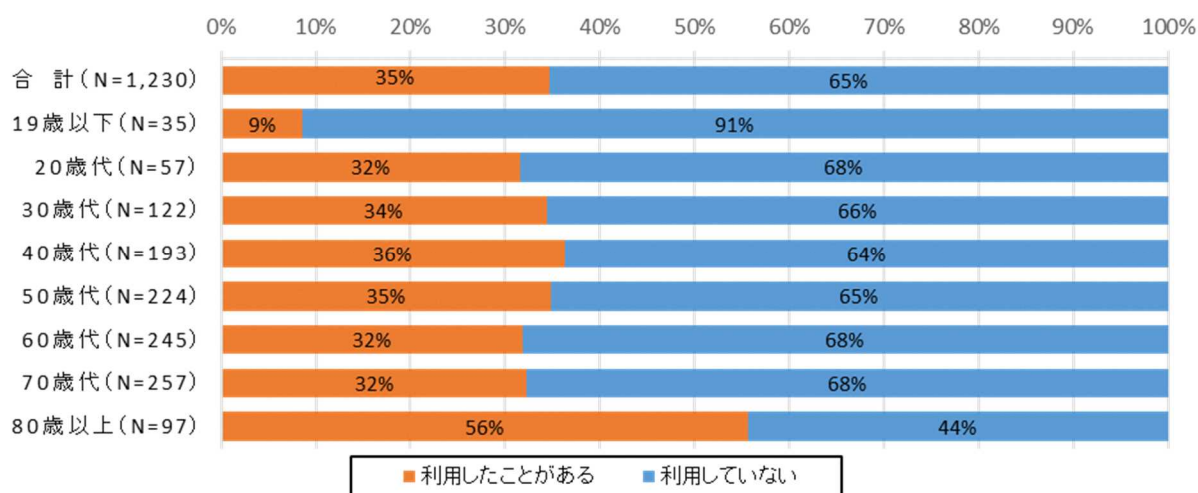


図1.33 タクシーの利用頻度

### ② 年齢別の利用有無

○タクシーの利用について、全体では 65%が「利用していない」となっている。  
○年齢別で利用有無をみると、19 歳以下の「利用したことがある」9%と少なく、一方で 80 歳以上では 56%と利用は多い。



※「不明・無回答」は除く

図1.34 年齢別のタクシーの利用頻度

### ③主な目的

- タクシーを利用する目的は、飲食が最も多く 32.6%である。  
 ○上記以外では、通院・介護に関わる内容が 22.1%、バス、電車、車等の普段利用する交通手段が利用できない時が 10.3%と続いている。

利用目的	件数	%
飲酒のため、食事をしたため	139	32.6
通院、介護など	94	22.1
バス、電車、車が利用できない時	44	10.3
駅までの移動（通勤など）	29	6.8
旅行などで外泊する時	26	6.1
駅からの移動（帰宅など）	23	5.4
買い物	19	4.5
イベントやおでかけ	17	4.0
歩行困難な時（危険、体調が悪い、歩けない、荷物多いなど）	14	3.3
天候によって	5	1.2
その他	16	3.8
合計	426	100.0

### ④利用区間

- タクシーを利用する場合、出発地・目的地ともに「自宅」が最も多く、44%程度となっている。  
 ○上記以外をみると、出発地では「亀岡駅」が 26.7%と高く、目的地では「医療施設」「亀岡駅」が 15%前後と高い。

#### 【出発地】

地点	件数	%
自宅	188	43.6
亀岡駅	115	26.7
駅	34	7.9
亀岡市内	18	4.2
馬堀駅	18	4.2
飲食店	5	1.2
病院	5	1.2
京都市内	4	0.9
千代川駅	3	0.7
並河駅	3	0.7
京都駅	2	0.5
穴川団地	2	0.5
最寄駅	2	0.5
店	2	0.5
二条	2	0.5
様々	2	0.5

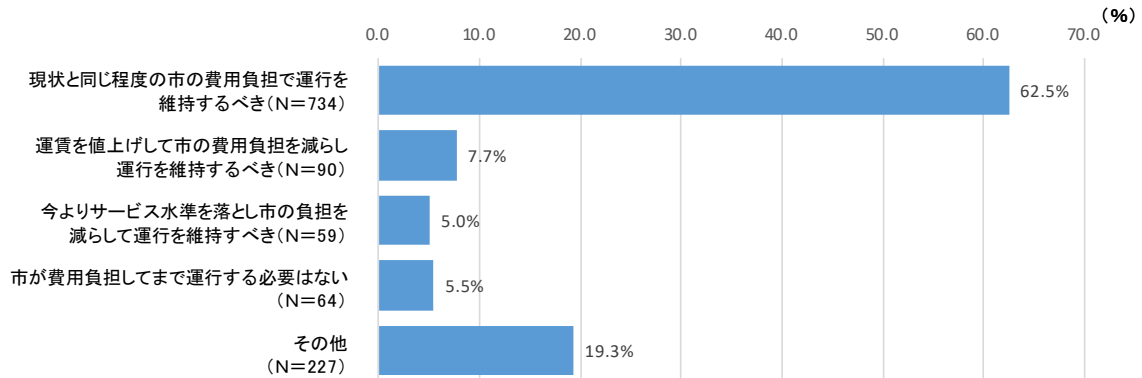
#### 【目的地】

地点	件数	%
自宅	191	44.4
病院等医療施設	68	15.8
亀岡駅	63	14.7
駅	19	4.4
目的地	8	1.9
京都	6	1.4
馬堀駅	5	1.2
亀岡市内	4	0.9
京都市内	4	0.9
並河駅	4	0.9
飲食店	3	0.7
店	3	0.7
お店	2	0.5
京都駅	2	0.5
最寄り駅	2	0.5
二条	2	0.5
馬堀	2	0.5

※2件以上の回答のみ

## 6) 今後の亀岡市内の公共交通のあり方

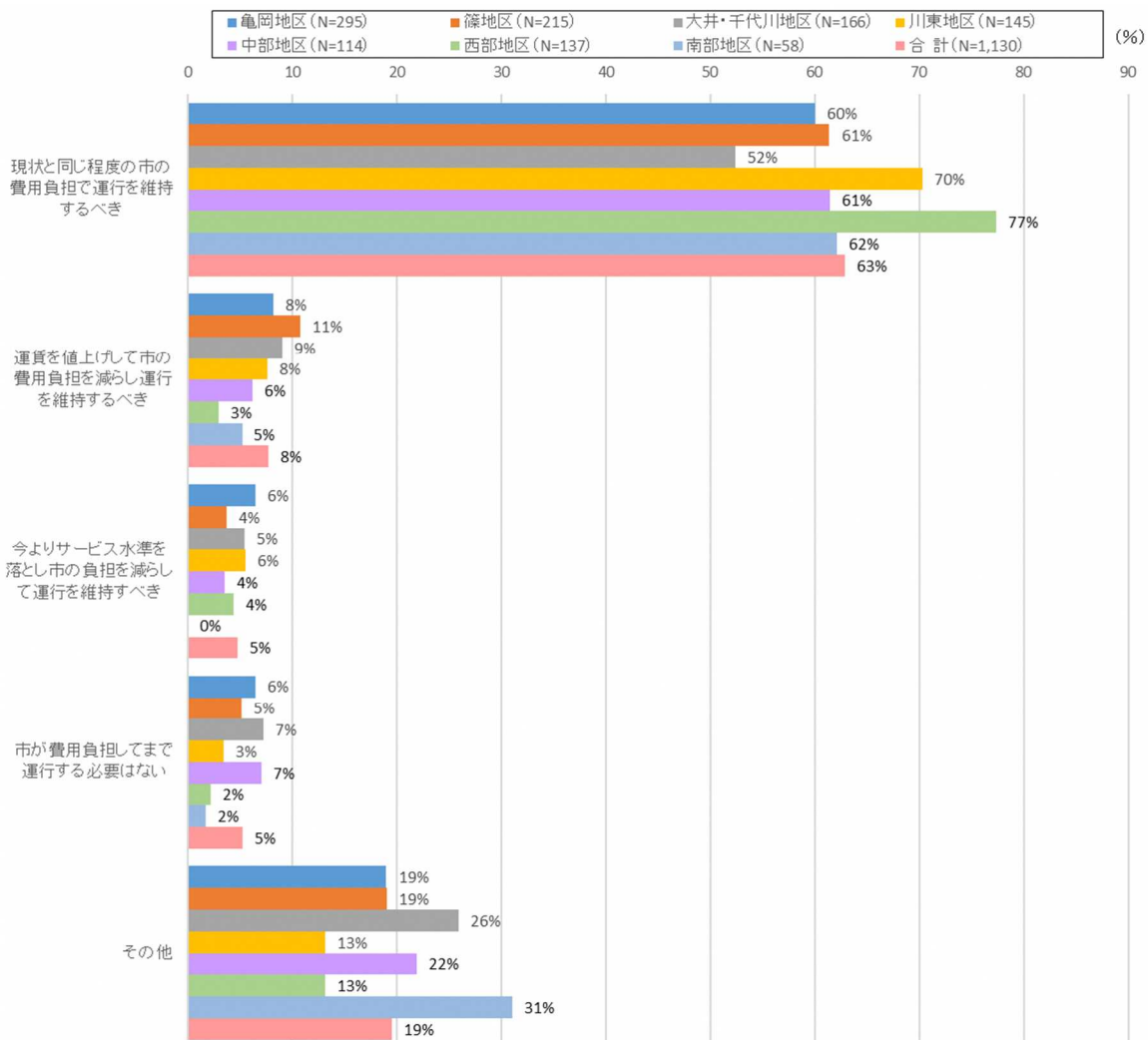
- 「現状と同じ程度の市の費用負担で運行を維持するべき」が 62.5%と最も多く、次いで「その他」が 19.3%と続いている。
- 上記以外では、「運賃を値上げして市の費用負担を減らし運行を維持するべき」が 7.7%と、若干高い。



※「不明・無回答」は除く

図 1.35 今後の亀岡市内の公共交通のあり方

### ①地区別の内訳



※「不明・無回答」は除く

②「その他」の意見

年齢	性別	問6/今後の公共交通のあり方
19歳以下	女性	使わないのでわからない
19歳以下	男性	バスはなくてもよい。
20歳代	男性	阪急を亀岡まで繋いで欲しい
20歳代	女性	1ヶ月など試験的にでも良いから21時台のバスを増やして夜の仕事帰りのバス需要をかんがえてみてほしい
20歳代	女性	バスの本数を増やしてほしい。最終バスの時間をもっと延長してほしい
30歳代	男性	電車の本数が増えれば良い
40歳代	男性	今の利用実績等を鑑みたくうえで、サービス水準を落とす部分（路線や時間帯・地域など）とあげる部分を決めていく必要があると考えます。
40歳代	男性	市民にとって本当に利便性があるのかどうか検証すべき
40歳代	女性	市の費用負担を増やし、運行を拡充すべきである。
40歳代	男性	市が負担してでも、亀岡市郊外の交通の利便性を進めないと過疎化が、進む一方である
40歳代	女性	運用方法の見直し、観光客が利用しやすく、利用客を増やす工夫をして観光客を取り込むことで地元住民も使いやすくするべき。道の駅を行き来できるバスとかあったら観光客も足を伸ばしやすいのでは？
40歳代	男性	交通税を導入して、公共交通を充実させるべきである。
50歳代	男性	市の他の予算を削ってサービスを向上させるべきである。車の運転が出来ない高齢者が増えると予測されるため。
50歳代	女性	コミュニティバスもせめて1時間に2本くらいあれば利用度が増えると思われる。
50歳代	女性	高齢化のことを考えると、運転免許証返納が多くなるので、70歳以上には低額パスの発行をしてほしい。市の負担額もふやしてほしい。子どもだけでなく老人福祉の充実も必要なのではないかと思う
50歳代	女性	今後利用したいので、回数券等は安くして欲しい。
50歳代	女性	もっと路線などアピールしてまず乗客を増やす努力をしてみては？
50歳代	女性	亀岡市だけでなく、民間企業にも協力してもらえないでしょうか。これから高齢化も進みます。免許返納も義務化し、公共機関が担っていかないといけない時代になって来てるんだと思います。何かいい策はないのか、考えていかないといけないと思います！
60歳代	女性	運賃をあげてもいいので路線を増やして欲しい
60歳代	男性	乗り換えがあり、直通で旧市内へ行ける様にしてほしい。
70歳代	女性	ノーマイカーデーのバス代無料はなぜ？車乗る人は乗り、バス利用者は喜ぶ。
70歳代	女性	運賃を上げても、本数をふやしてほしい。利用したくても、出来ない
70歳代	男性	市役所や市民病院はダイレクトで行けるようにして欲しい
70歳代	女性	今の所自転車に乗れるのでわからない
70歳代	男性	今は車を運転しているので考えたことがない。
70歳代	男性	自治会で、市から補助金をもらい、運行する。
70歳代	男性	助け合いによる送迎サービスを充実すべきである。



## 7) 亀岡市内の公共交通についての意見

年齢	性別	問7/自由記述
19歳以下	女性	若者に運賃や運行状況（時刻表やルート）を手軽に分かる様にすればいいと思う。JRの時刻表をネット（ケイタイ）で調べられる様に亀岡市内のバスもそうすれば便利。
19歳以下	女性	日中のJR山陰線の本数が少ない。亀岡上りのため、自宅まで帰って来れない。亀岡駅で1時間待ちはきつい。
19歳以下	男性	普段JRを利用しているが、サンガの試合がある時に電車に乗ることが出来ない時がある。だからどうかしてほしい。
30歳代	女性	京都市内から大雪や大雨で帰宅できない、出勤できない、という状況になり、保育所に預けている子どもを迎えに行けず、とても困った。この弱点を何かしら対策しないと、子育て世代には亀岡暮らしが厳しいと思う。亀岡から京都市北区あたりにつながるような道がほしい。
30歳代	女性	JR嵯峨野線の亀岡駅以北の便数が少ない。特にコロナ禍の影響として段階的な減便を凶っているのであれば、一般の日常生活や観光客が概ねコロナ前と同水準となる現在では電車の運行についてもコロナ前の水準に回復させるべきである、夫は通勤にJRを利用しているが、出勤（午前、午後のみを含む）の時間が限定されるため、増便によって家事分担、子どもへの対応を家族で円滑に考えることが出来る。
30歳代	女性	バスの目的について選択と集中を行うほうがよい、多少値上げしてもサービスを維持してほしい
30歳代	男性	難しいかもしれないが、JR嵯峨野山陰線が止まったら京都市などからの帰宅手段がありませんので私鉄の誘致を検討して欲しいです。また、本数又は車両数を増やしてほしいです。コミュニティバスは交通手段がない山間部のみで運営を検討下さい。日々亀岡の発展は感じています。まずはその（交通を含め）発展を期待しています。
40歳代	女性	今はまだ自分で車を運転できるが、今後年をとり、自分で運転ができなくなった時、公共交通機関はなくてはならないものになると思います。運行は継続してもらいたいと思います。
40歳代	男性	今の利用実績等を鑑みたくうえで、サービス水準を落とす部分（路線や時間帯・地域など）とあげる部分を決めていく必要があると考えます。
50歳代	女性	高齢化のことを考えると、運転免許証返納が多くなるので、70歳以上には低額バスの発行をしてほしい。市の負担額もふやしてほしい。子どもだけでなく老人福祉の充実も必要なのではないかと思います
50歳代	回答したくない	私自身は車の運転ができるため、あまり利用していませんが子どもたちの通学では大変助かっておりました。車の運転をしない（できない）利用者のために今後とも安心安全な公共交通の確保を心から願います。
50歳代	女性	広大な地域であり、各々ニーズや利用目的や人数も違うので対応は厳しいかと思います。とはいえ、助け合い（乗り合い）も有難いことですが、事故等の不安が付きまといまいます。自分で運転が出来なくなれば、何も出来ないのが現状です。
60歳代	女性	今は自分で運転出来るし、自転車も乗れるので良いのですが、高齢になり免許返納などすると、タクシー代は高いのでバスは必要になると思います。続けて運営してほしいと思います。
60歳代	男性	公共交通の地域社会における重要性を考えると、一定度の公費負担は必要なものと考えます。
60歳代	男性	自治会（東別院町）送迎サービスで、自宅より買い物、病院まで送迎してもらえるが帰りはタクシーになる。
70歳代	女性	バス停以外で止めてもらえるのでありがたいです。運転が出来なくなったら利用したいです。これからも取り組んでください。
70歳代	男性	今後益々高齢者が増え、運転出来ない交通弱者が増加するのは明らかで、特にへき地においては公共交通が必須です。出来るだけ低料金でのバスの運行が必要。当地では現在「支援バス」による無料送迎サービスが実施されており、今後共市による補助金拡充で制度継続が必要です。
70歳代	男性	問6で現状維持にチェックしたが、このままでは利用者を利用しない人との意見の違いが大きくなる一方だと思われる。公共機関として市民サービス維持を大切にしていきながら、市負担を減らすことも必要なこと。税負担の平等が大事。必要な人に必要なサービスを的確に出来るよう運行の仕方の根本的改革を考えることがある。これまでのやり方を改善する。
70歳代	男性	西別院からJR亀岡駅へ行くには、乗換が必要で不便である。
80歳以上	女性	私は満足しています。タクシーは割引券を利用しています。ありがとう。
80歳以上	女性	「助け合いによる送迎サービス」が安く、簡単に医療出来るようになればうれしい。
80歳以上	男性	費用よりも今後長く利用出来る事が重要です。中止にならない様に。
不明・無回答	不明・無回答	今は自分で運転が出来るが将来的に利用すると思うので現状維持してほしい。本数や時間の間隔などもう少しあれば良い。

## 1.2 路線バスの利用実態およびニーズ（バス利用者アンケート調査結果）

### (1) 利用者アンケートの調査目的

路線バス利用者の移動の状況や公共交通の利用実態、ニーズ及び既存サービスに対する評価を把握するために、バス利用者を対象としたアンケート調査（利用者アンケート）を実施した。

### (2) 利用者アンケート調査の調査方法・回収状況

#### 1) 調査対象

亀岡市内の路線バス利用者

#### 2) 調査実施時期

令和5年9月1日（金）～10月6日（金）

#### 3) 調査方法

配布方法：依頼文・アンケート調査票・返信用封筒に入れ市内路線バス（京阪京都交通バス、亀岡市ふるさとバス、コミュニティバス）、京阪京都交通亀岡営業所及び亀岡駅前案内所に配架

※依頼文に二次元コードを記載（市民ノーマイカーDay チラシにも記載）

回収方法：返信用封筒を用いた郵送による回収、またはWEB（インターネット）にて回答

#### 4) 配布枚数と回収率

配布方法	配布数	回収・回答数	回収・回答率
紙	1,000	102	10.2%
WEB	依頼文・チラシで案内	10	—
合計	1,000	112	11.2%

#### 5) 質問項目

<b>1</b> 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等	・ 利用頻度および利用目的
<b>2</b> ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスの満足度	・ 現在の満足度 （路線・系統、ダイヤ、運賃、車両）
<b>3</b> バスを今後も利用するためのサービス	・ バスのサービスとして重要な項目 ・ バスのサービスとして重視しない項目
<b>4</b> 路線バス廃止の場合の交通手段	・ 路線バスが廃止された場合の代替交通手段
<b>5</b> 自由意見	・ 亀岡市内の公共交通についての意見

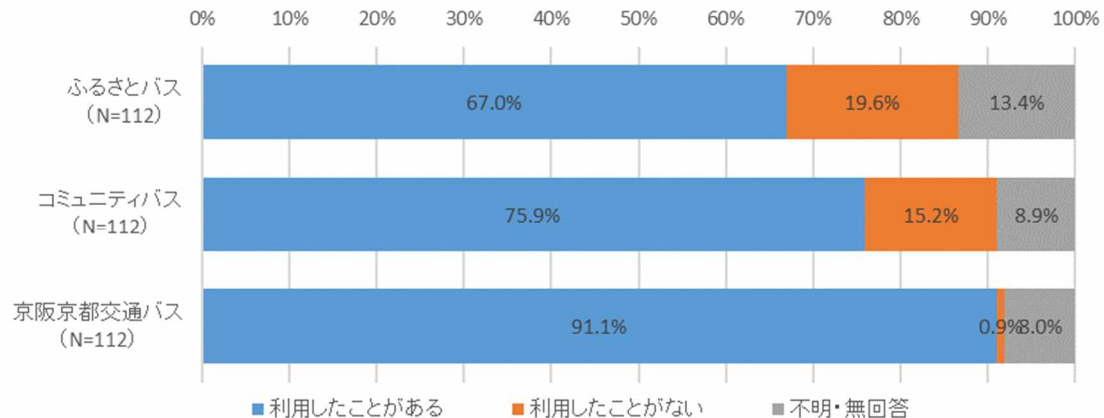
### (3)利用者アンケート調査結果

#### 1)亀岡市内のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの利用頻度等

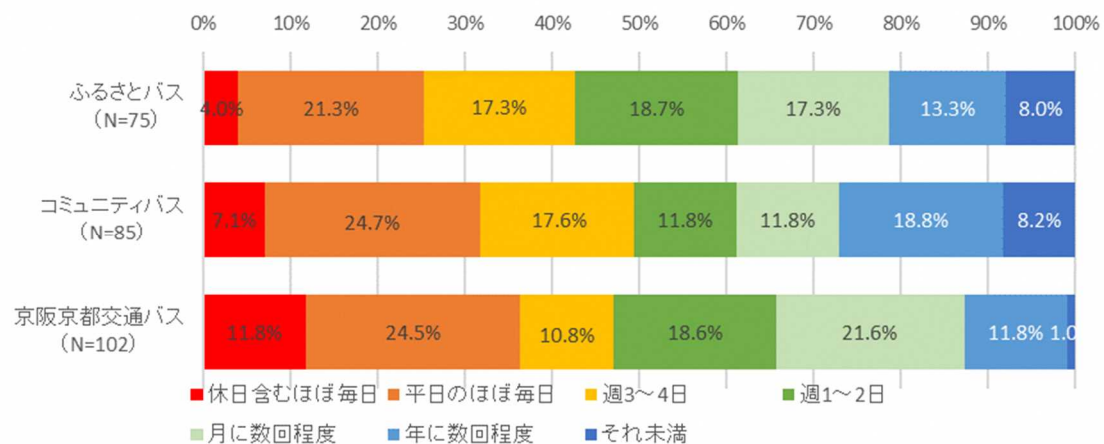
##### ①利用頻度

○3種類のバスの利用頻度を比較してみると、京阪京都交通バスが最も利用が多く、次いでコミュニティバス、ふるさとバスの順である。

○利用者の多くは「平日のほぼ毎日」の利用で週1日以上割合は3種類のバスで大きな差はないが、京阪京都交通バスでは「休日を含むほぼ毎日」は11.8%と比較的高い。

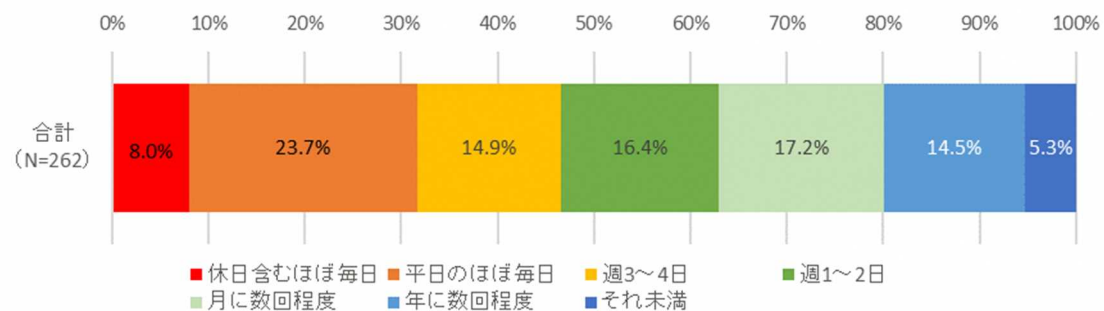


##### 【利用頻度の内訳】



※「不明・無回答」は除く

##### 【3種類のバスを合計した利用頻度の内訳】

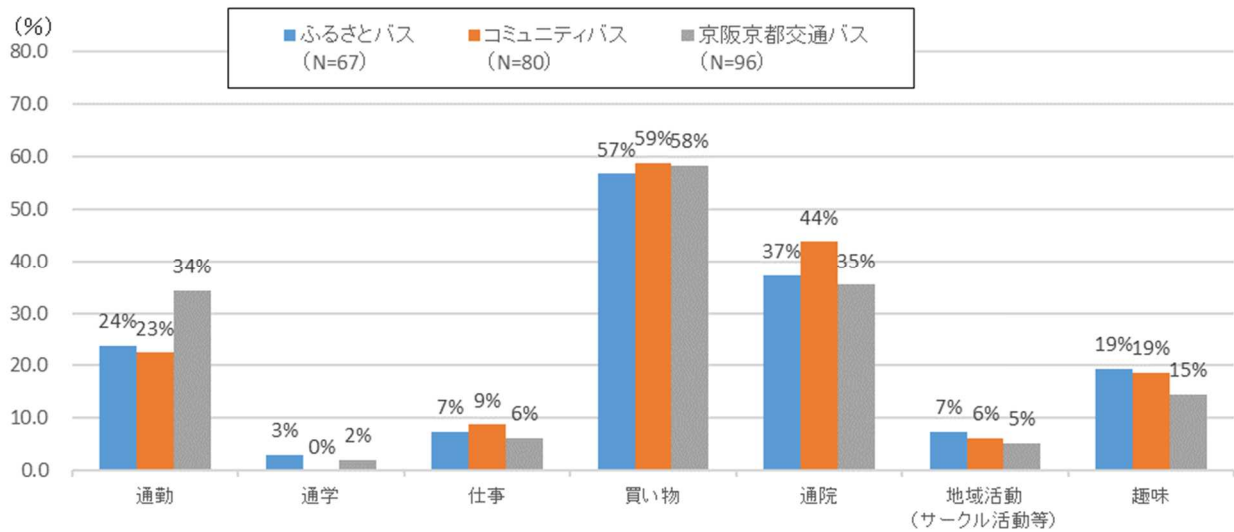


※「不明・無回答」は除く

図1.36 ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用頻度

②利用目的（最大2つまで回答）

○3種類のバスの利用目的を比較してみると、すべてにおいて、「買い物」が多い。  
 ○上記以外では、「通院」や「通勤」「趣味」での利用が多い。



※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く  
 ※「不明・無回答」は除く

図1.37 ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス別の利用目的

③ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの満足度

○3種類のバスの満足度について、路線・系統、ダイヤ、運賃、車両の項目を並べて比較してみると、路線・系統、運賃、車両に関しては「ふつう」が多く、ダイヤでは「やや不満」が最も多い。  
 ○各項目で「満足」と「やや満足」の合計割合、「やや不満」と「不満」の合計割合を比較すると、全項目で「やや不満」と「不満」を合計した割合が高い。

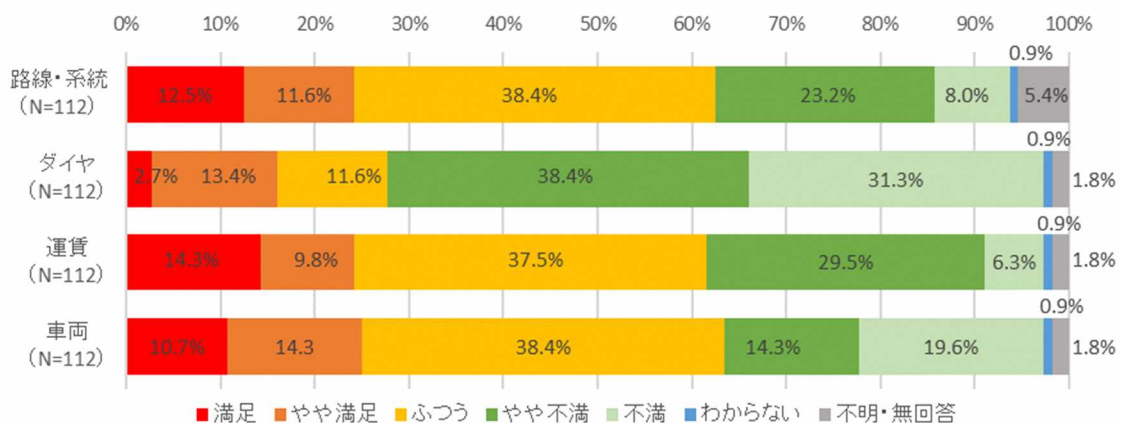
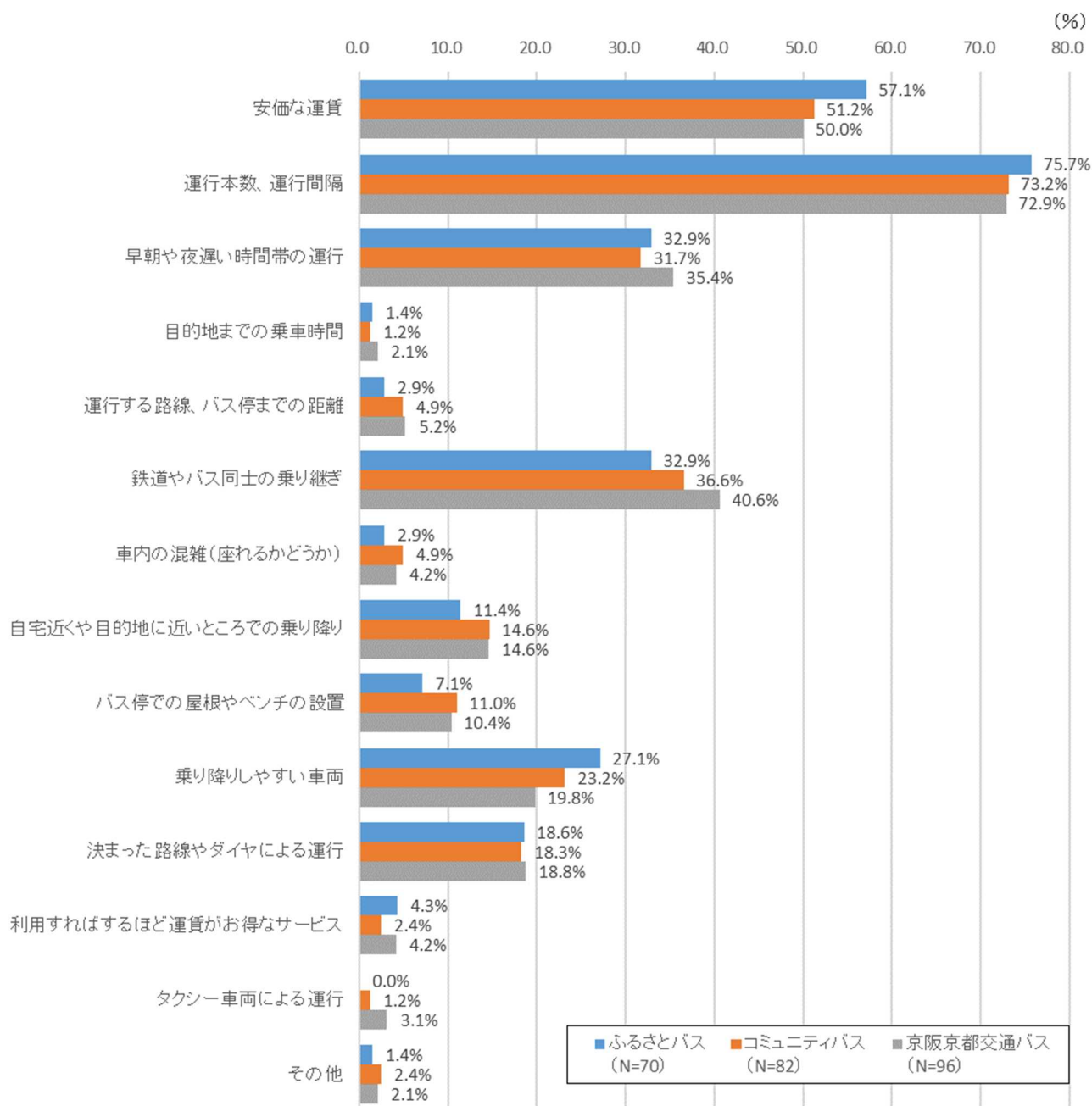


図1.38 ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの満足度

## 2)バスを今後も利用するための重要だと思うサービス（最大3つまで回答）

○バスを今後も利用していくために重要だと思うサービスで最も多いのは、「運行本数、運行間隔」であり、72.9%~75.7%と高い割合である。  
○それ以外では「安価な運賃」「鉄道やバス同士の乗り継ぎ」「早朝や夜遅い時間帯の運行」が多い。



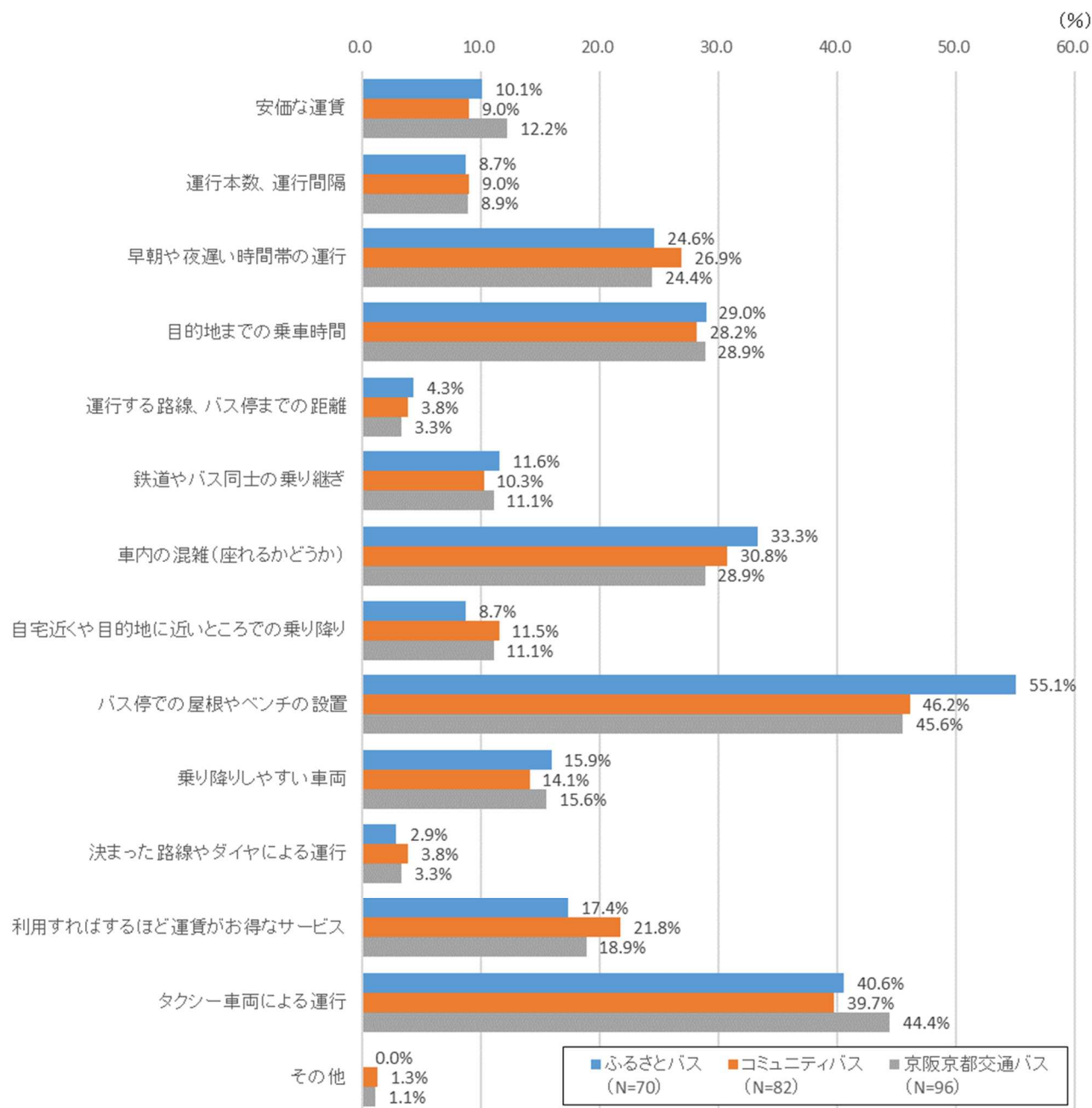
※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く  
※「不明・無回答」は除く

図1.39 バスを今後も利用するために重要と思うサービス

### 3) バスを今後も利用するための重視しなくてもよいサービス (最大3つまで回答)

○バスを今後も利用していくために重視しなくてもよいサービスは、「バス停での屋根やベンチの設置」が最も高く、特にふるさとバスでは55.1%と高い。

○次いで、3種類のバスとも共通して「タクシー車両による運行」であり、「早朝や夜遅い時間帯の運行」「目的地までの乗車時間」「車内の混雑 (座れるかどうか)」も比較的高い割合となっている。



※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く  
 ※「不明・無回答」は除く

図1.40 バスを今後も利用するために重視しなくてもよいサービス

#### 4)路線バスが廃止された場合の交通手段（複数回答）

○路線バスが廃止された場合の代替交通手段としては「ほとんど外出できなくなる」が58.0%と最も多く、次いで「徒歩」が38.4%、「タクシー」が30.4%と続いている。

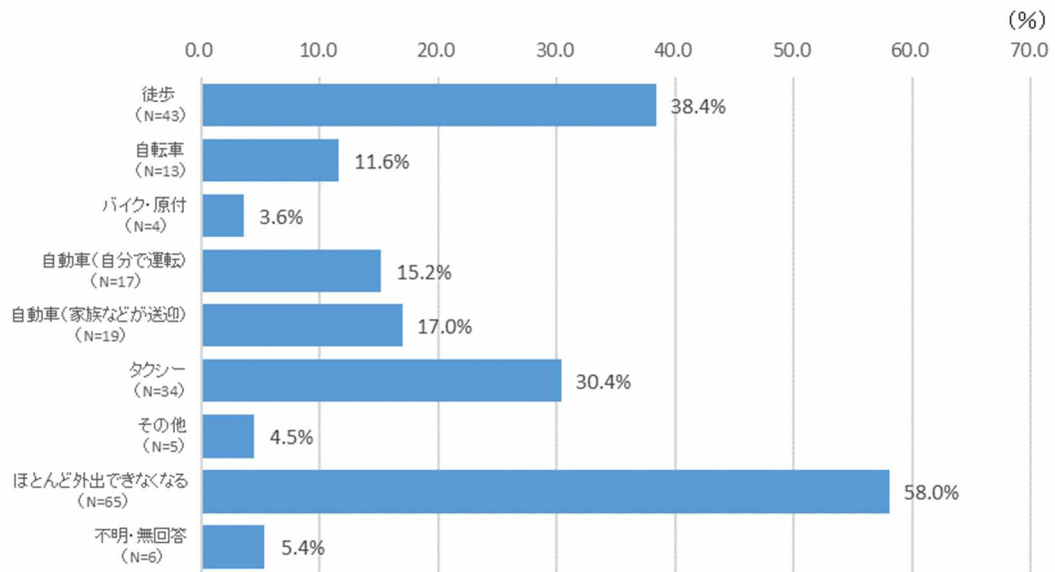


図1.41 路線バスが廃止された場合の代替交通手段

## 5) 亀岡市内の公共交通についての意見

亀岡市内の公共交通についての自由記述
ノーマイカーデーを増やしてほしい。
川東線を利用しています。休校日のバスの時間を平日利用にしてほしい。バス乗車券を安価な発行にしてほしい。
亀岡市民が色々な所へ行きやすくして欲しい。私は交通手段がバスと電車なのでバスの本数が増えて、行きにくい場所が行きやすくなったら、バスの利用回数が増えると思います。
コミュニティバスをいつも利用していますが、本数、運行間隔をもう少し増やしてほしい（大変不便）。安価な運賃を望みます。
高齢でバスがないと困ります。タクシーは高い。
路線、ダイヤによる運行が駅からガレリア行きの本数が少ない。マーケットに買い物に行きたいと思っても乗るバスがない。駅から目的の店までのバス停が遠いと思える。
夜（特に休日）ダイヤが少ないにも関わらず、タクシー運行が少なすぎる。夜間は予約も断られて困ります。交通の便をもっとよくしてほしいです。
本数、間隔を増やしてほしい。
一時間に1、2本ない時もあり、全て不満です。もっと利用しやすい様にすれば利用者も増えると思います。
150円バスを毎日利用しています。亀岡の西から亀岡の東へ行き来するのですが、亀岡駅止まりとなってしまい、直通が数少なく戻ってくるまで30分待ちぼうけしなければなりません。直通を増やしてください。
馬堀駅から市役所、ガレリアまで行くのが欲しい。催しものがあってもいつも行けない。JRに乗ってバスに乗り換えるのが大変です。
自家用車がないことを前提に、公共交通のあり方を考えてほしい。公共交通が不便だから自家用車を複数台持つ世帯が多い。花火大会でバスを全面運休するのは困る。自家用車を規制してバスを増発するべき。
現状の維持が一番大事なことです。100%自分の意にそぐわないことは当たり前です。辛抱も大切です。現状に感謝。
畑野に住んでいます。バスの本数を減らされるととても困ります。
少子高齢化が進み、バスの利用者も減少していく中、公共のバスは経営が大変だと思います。しかしながら、高齢になるほどバスの利用が進むと思います。矛盾する現実の社会問題に直面して本当に大変だと思いますが、高齢者の自動車運転はリスクを伴い非常に危ないと思います。「免許を返上してバスに切り替える取り組み」に力を入れていただきたいです。厳しい中、大変かとお察ししますが、出来る限りのバスの継続を心より希望致すところです。どうかこれからもよろしく願います。
亀岡旧町内はコミュニティバスが充実しているが、亀岡駅周辺にもバスでいけない。千代川は不便になった。千代川周辺からたとえばガレリアにもいくのは大変です。本数が少なすぎる。
私も高齢者なので、もう少し先に運転免許を返納しなければなりません。そうすると出かけるのに徒歩かバスかタクシーを利用します。特にバスは利用する機会が多いので、是非これ以上路線、便数を減らさないでほしい。
別院地域は自家用車がない限りバスしか交通手段がありません。バスの本数が無ければどこかに外出することもできないほど不便です。バスの本数増加についての検討是非よろしく願いいたします。
嵯峨野線の事故による運転見合わせの時の京都市内までの代替の交通手段を市の方でもご検討いただけると大変ありがたいです。
亀岡市は今後さらに高齢化すると予想され、広大な地域で公共交通の維持は財政面でも大変だと思います。しかし公共交通があるから生活が維持できているのも事実です。多方面からのご検討をよろしく願います。
京都交通が倒産してふるさとバスになったとき、運賃も下がり使いやすくなった。京阪の路線バスも補助して京丹後市のように市内は200円上限にするとかして乗りやすくして、将来のためにバスが維持できる思いきった施策をしてほしいし、運転士さんの給料もちゃんと上げてやってほしい。金剛バスのように廃業にならないよう、地元インフラとして自治体がバックアップしてほしい。
バスはとにかく廃止しないで残して下さい





1時間に1本も  
こーへんやん

車あるし  
今はいらんわ

ないと  
買い物にも  
行けへん…

滋賀県民のみなさんへ

どうする?

# 公共交通

バスで  
行こうよ

会議に参加して、  
あなたのアイデアを  
共有してください!



## 滋賀の公共交通 未来アイデア会議

2023年10月28日(土)開催

13:00~15:00予定(入場30分前~)

会場:イオンシネマ草津(イオンモール草津3F)

対面開催(定員300名様) + オンライン配信(予定)

当日は大型スクリーンに動画などを投影し、お手持ちのスマートフォンなどからアイデアを共有していただく予定です。

### 悩んでいます!

これまでの県民との対話では、公共交通が“必要”は約95%でも、乗っていないのが現実で、コストは増えていく一方…  
本当に必要な?どうやって維持する?  
どこまで目指す?どんな“まち”に住みたい?…  
我々は悩んでいます!  
滋賀県が抱えるテーマは、いまや日本全国の共通のテーマです。  
その滋賀県の選択を全国の人が見守っています。  
この難題を解決するためには、皆さんのアイデアが必要です!  
滋賀県のより良い未来を創るため、  
あなたの生で本音の話をスクリーンにぶつけに来てください!

公共交通未来アイデア実行委員会一同

対面でご参加の方にもれなく

イオンシネマギフトを  
プレゼント

全国のイオンシネマで  
ご利用いただけるギフト券です。

- 映画1作品の鑑賞
- ポップコーン(S)
- ドリンク(S)

※オンライン参加の方はプレゼント対象外です



ご参加には  
事前申込が  
必要です



お申込はこちらから

Web



X(旧Twitter)



【参加できない方】  
QRコードのアンケートより  
アイデアを  
共有してください。



# PROGRAM

## ファシリテーター

株式会社スコップ  
山名 清隆 氏  
(実行委員会メンバー2名)



ユーモアでクリエイティブに活動している山名氏と交通戦略課の職員がパネリストとともに「どうする？公共交通」について考えます！

[山名清隆氏のご紹介] ※株式会社スコップHPより  
ソーシャルコンテンツプロデューサー  
1960年静岡県菊川市生まれ。EXPO85日本政府館ディレクター、米国フードトレンド情報誌U.S.FOOD JOURNAL編集長、テレビ朝日「東京ソフトウォーズ」番組キャスターなどを経て、広報企画プロデューサー会社(株)スコップを企業。公共広報・ソーシャルコンテンツ領域で独自のプロジェクト推進。愛妻の日を提唱する夫婦環境保全運動「日本愛妻家協会」やホメテ首都高の事故を減らす「東京スマートドライバー計画」などユニークなソーシャルムーブメントを進めている。

## パネリスト① (20分)

京都市立大学教授  
川勝 健志 氏



公共交通が発達した海外の都市からみる日本との違い

日本の地方都市の公共交通は本数が少ない等不便な乗り物のイメージがありますが、果たして海外では…

自動車と共存しながら公共交通に積極的に投資を行い、市民満足度約80%を達成しているアメリカのポートランドを例に、公共交通の可能性を探ります。ポートランドの実際の動画(予定)も交えて、公共交通が発達した都市の魅力について紹介していただきます。

[川勝健志氏のご紹介] ※京都市立大学HPより  
専攻分野: 財政学・地方財政論・環境経済学  
持続可能な地域発展と地方環境税を中心とする税財政システムのグリーン化に関する理論的・実証的研究、交通まちづくりと持続可能な都市交通経営に関する研究、北米のカーボンプライシング設計論に関する研究

## パネリスト② (15分)

一般社団法人 グローカル  
交流推進機構 理事長  
土井 勉 氏



公共交通の価値や役割を一緒に考えよう

自動車は便利で快適に移動ができるので、みんな使っていると思いますが、公共交通が自動車よりも優れているところも少なくありません。例えば、乗るために運転免許はいりません。移動する人たちを束ねて運ぶので、道路の渋滞を減らすことができます。それに駐車場もいりません。ですでお財布にも優しいかも知れません。さらに、多様な移動目的の人たちをまとめて運ぶことで“クロスセクター効果”という社会的な価値があることも明らかになってきました。

こうした公共交通の価値や役割について紹介していただきます。

[土井勉氏のご紹介] ※一般社団法人グローカル交流推進機構HPより  
京都大学博士(工学)、技術士(建設部門)、土木学会特別上級技術者(調査計画分野)、大阪大学元特任教授、京都大学大学院元特任教授、神戸国際大学元教授、阪急電鉄、京都市役所で勤務。

## パネリスト③ (10分)

実行委員会メンバー  
(3人)

対話で話した意見、県職員が悩みをぶっちゃけます！  
アイデア募集してます！

- テーマ①:自動車社会の中で本当に公共交通が要るのか?
- テーマ②:乗っていない中でどうやって維持すればよいのか?
- テーマ③:どんな公共交通になったら使ってもらえるのか?

※テーマは変更になる可能性があります

## パネリスト④ (15分)

滋賀県知事  
三日月 大造



なぜ今滋賀県で「公共交通」を考えるのか

- 滋賀県の公共交通の現状
- より良き自治への挑戦 ～県民の皆さんとの対話を通じて～

## ディスカッション (45分)

パネリスト  
+参加者

WEBシステムを活用した対話

会場・オンライン参加者からの疑問・質問・アイデア等をWEBシステムから投稿してもらい、パネリストとの対話や、参加者相互の意見交換を行います。