

※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。

資料3

# 亀岡市地域公共交通計画

## 資料編

(案)

令和6（2024）年3月





## 目次

<b>第1章</b>	<b>各種アンケート調査結果</b>	<b>1</b>
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
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)	32
<b>第2章</b>	<b>前計画の評価</b>	<b>39</b>
1	前計画の取り組み内容	39
2	地域課題への取り組みに関する達成状況	41
3	公共交通課題への取り組みに関する達成状況	47
<b>第3章</b>	<b>亀岡市が考える交通空白地</b>	<b>54</b>
1	交通空白地の定義	54
2	亀岡市の交通空白地	56
<b>第4章</b>	<b>亀岡市地域公共交通会議</b>	<b>57</b>
1	亀岡市地域公共交通会議の委員・オブザーバー名簿	57
2	亀岡市地域公共交通計画の策定経過	58
3	亀岡市地域公共交通会議条例	59





# 第1章

# 各種アンケート調査結果

## 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）

### 1-1 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）を実施しました。

### 1-2 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	571	38.1%
	市内自治会 460	89	19.3%
WEB	市LINE・HPで案内	610	—
合計	1,960	1,270	64.8%

#### 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

### 1-3 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ますが、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、下記のような設定をしています。

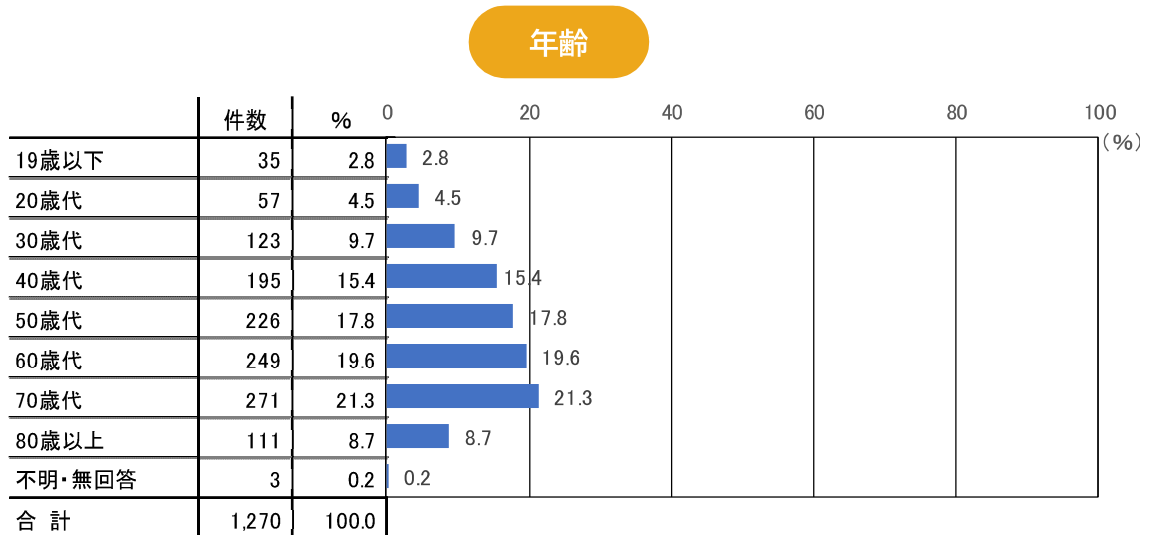
地区番号	地区名	町名（自治会）
1	亀岡地区	亀岡地区東部、亀岡地区中部、亀岡地区西部、西つつじヶ丘、南つつじヶ丘
2	篠地区	篠町、東つつじヶ丘
3	大井・千代川地区	大井町、千代川町
4	川東地区	旭町、馬路町、河原林町、千歳町、保津町
5	中部地区	蔦田野町、吉川町、曾我部町
6	西部地区	畑野町、本梅町、東本梅町、宮前町
7	南部地区	東別院町、西別院町
8	亀岡市外および地区不明	

## 1-4 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

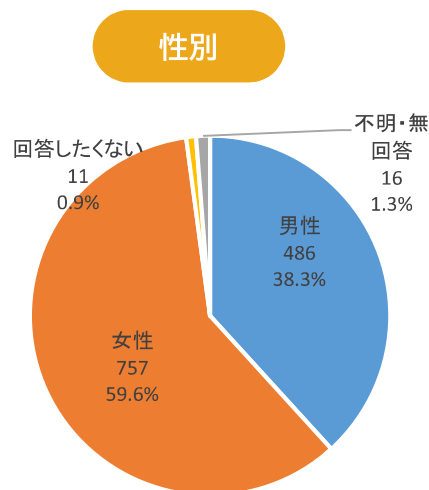
#### ① 年齢

○ 「70歳代」が271件で21.3%と最も多く、次いで「60歳代」が249件で19.6%、「50歳代」が226件で17.8%と続き、回答者の年齢の偏りは少ない。



#### ② 性別

○ 「女性」が757件で59.6%と、「男性」より多い。



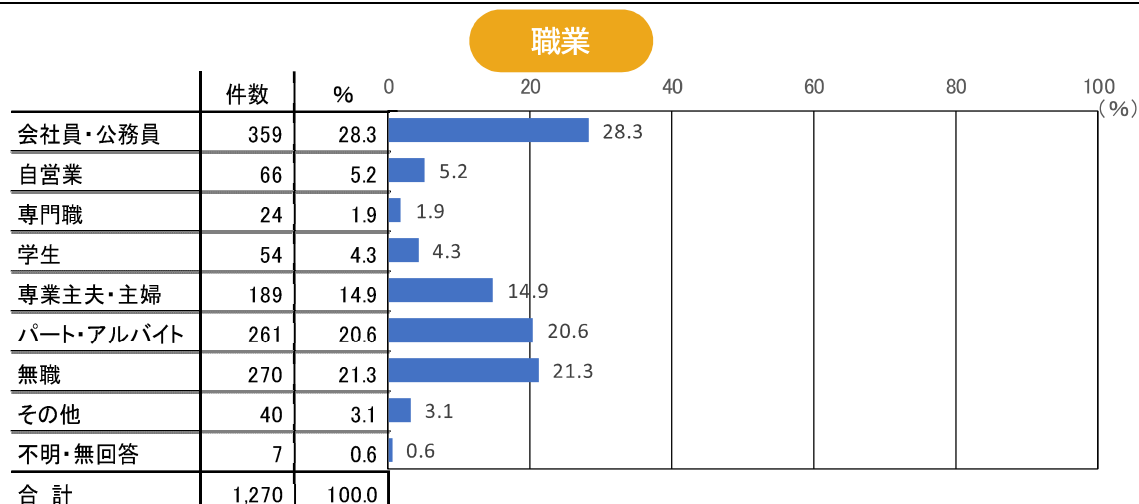
### ③地区

○「亀岡地区」が316件で24.9%と最も多く、次いで「篠地区」が228件で18.0%、「大井・千代川地区」が181件で14.3%と続いている。



### ④職業

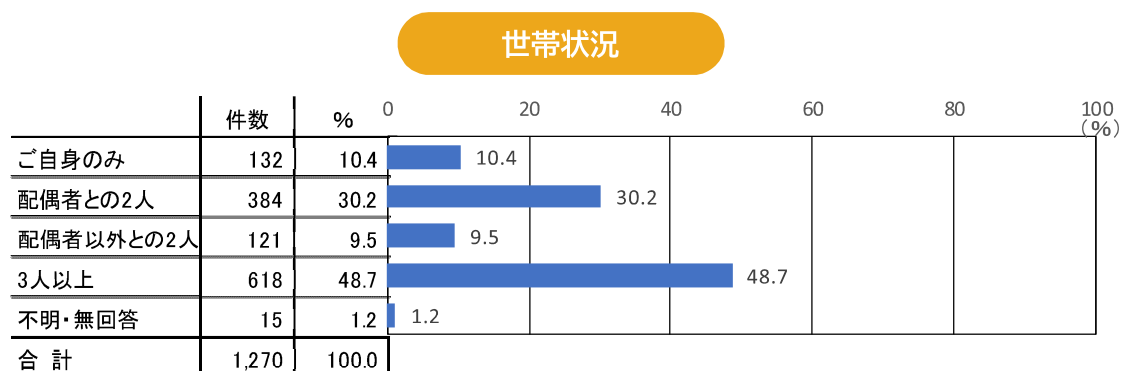
○「会社員・公務員」が359件で28.3%と最も多く、次いで「無職」が270件で21.3%、「パート・アルバイト」が261件で20.6%と続いている。



### ⑤世帯状況

○「3人以上」が618件で48.7%と最も多く、次いで「配偶者との2人」が384件で30.2%、さらに「ご自身のみ」が132件で10.4%と続いている。

○「配偶者以外との2人」は最も少なく121件で9.5%となっている。

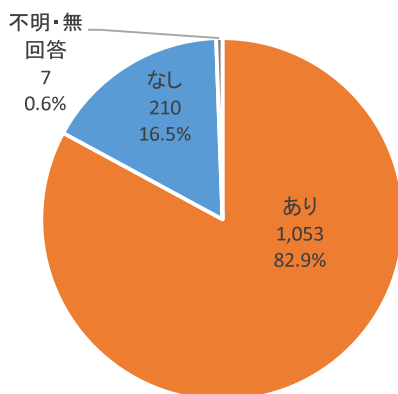


## ⑥くるまなどの利用状況

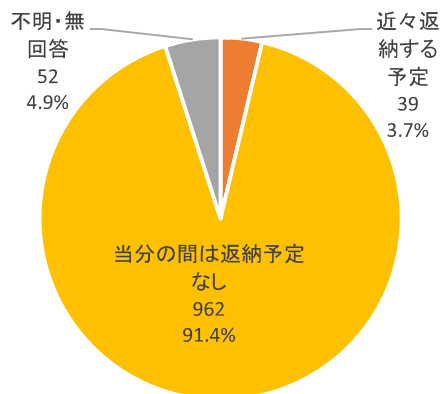
### a) くるまの運転免許

- 「あり」が1,053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962件で91.4%、「近々返納する予定」が39件で3.7%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。

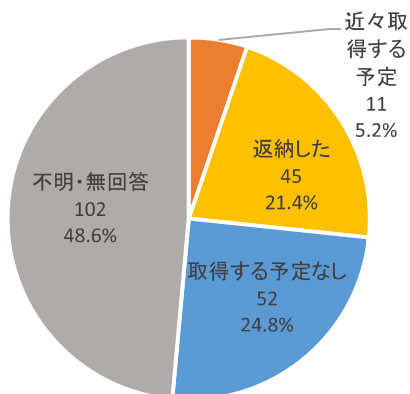
#### 運転免許有無



#### ありの場合／運転免許返納



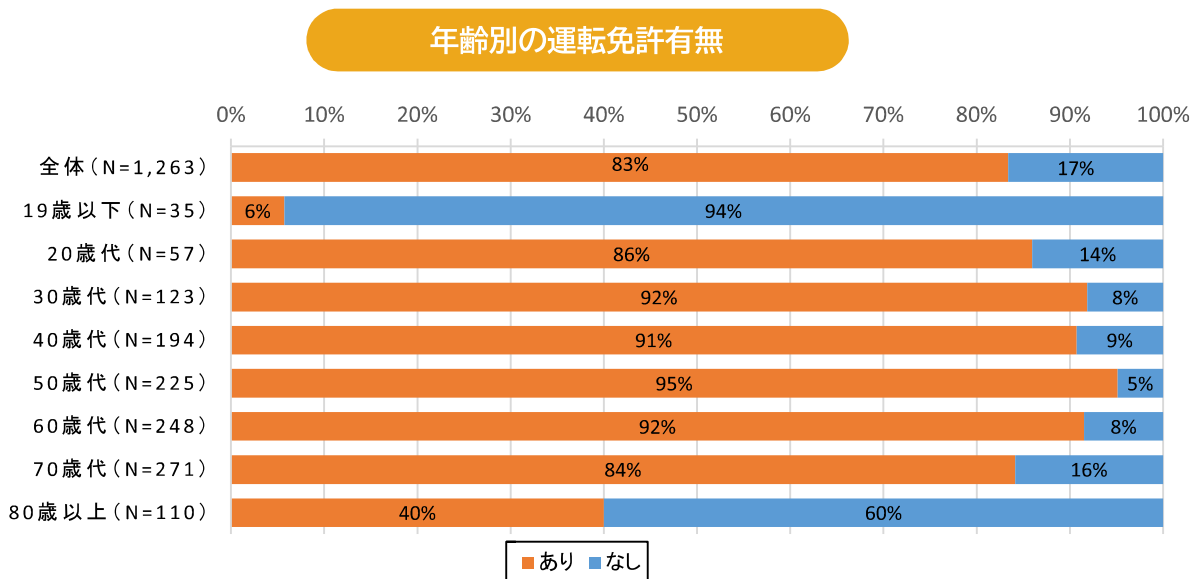
#### なしの場合／運転免許取得



b) 年齢別のくるまの運転免許

i) 運転免許有無

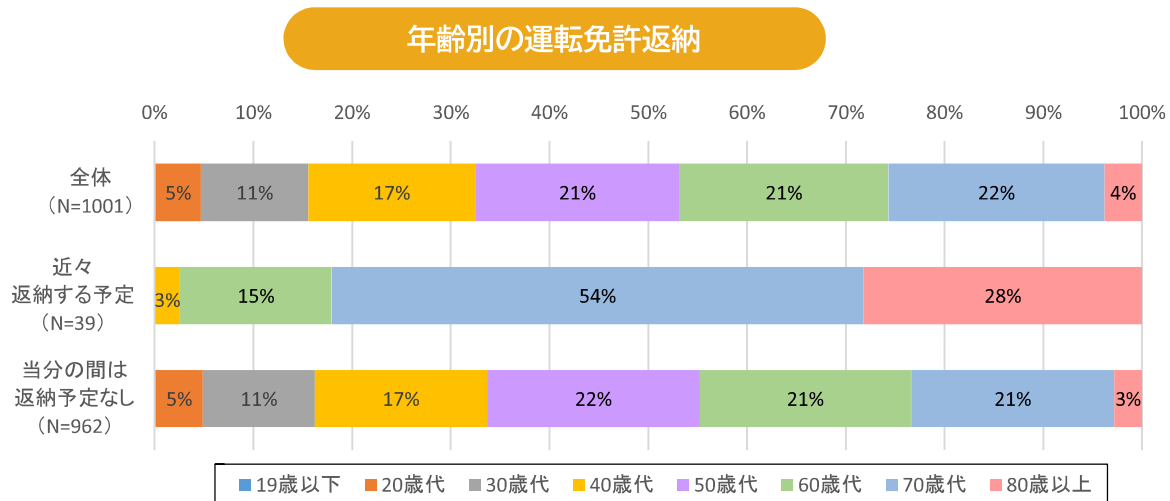
○19歳以下で運転免許「あり」は少なく、6%に留まる。また、80歳代以上では「なし」が60%を占める。



※「不明・無回答」は除く

ii) 運転免許「あり」の免許返納について

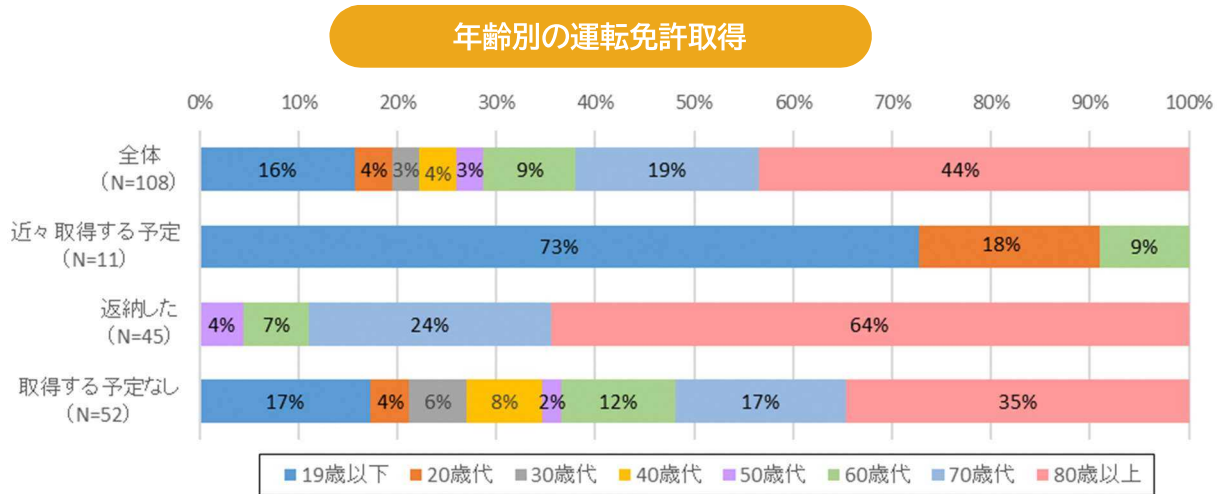
○「近々返納する予定」の年齢をみると、70歳代が54%と最も多い。また、60歳代でも15%と返納を予定している人もいる。



※「不明・無回答」は除く

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ある。

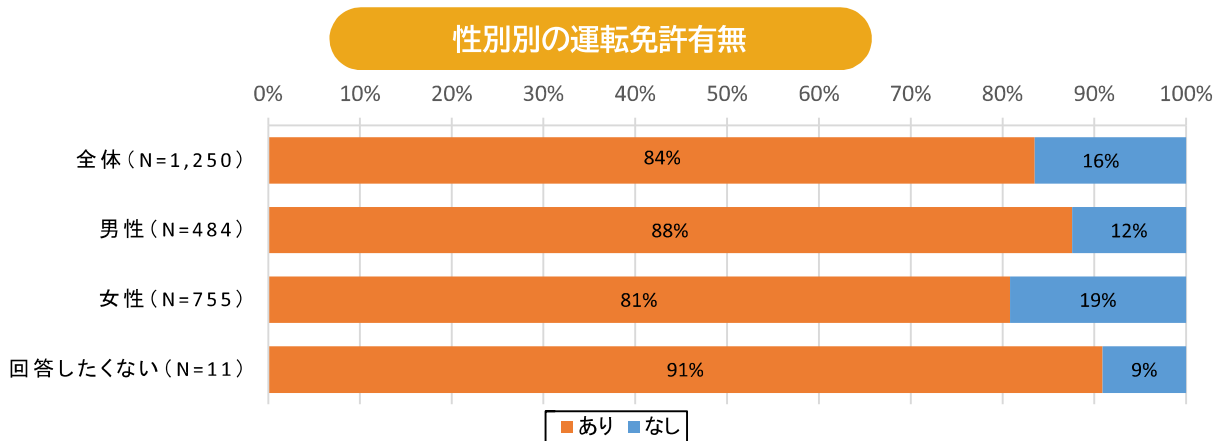


※「不明・無回答」は除く

c) 性別別のくるまの運転免許

i) 運転免許有無

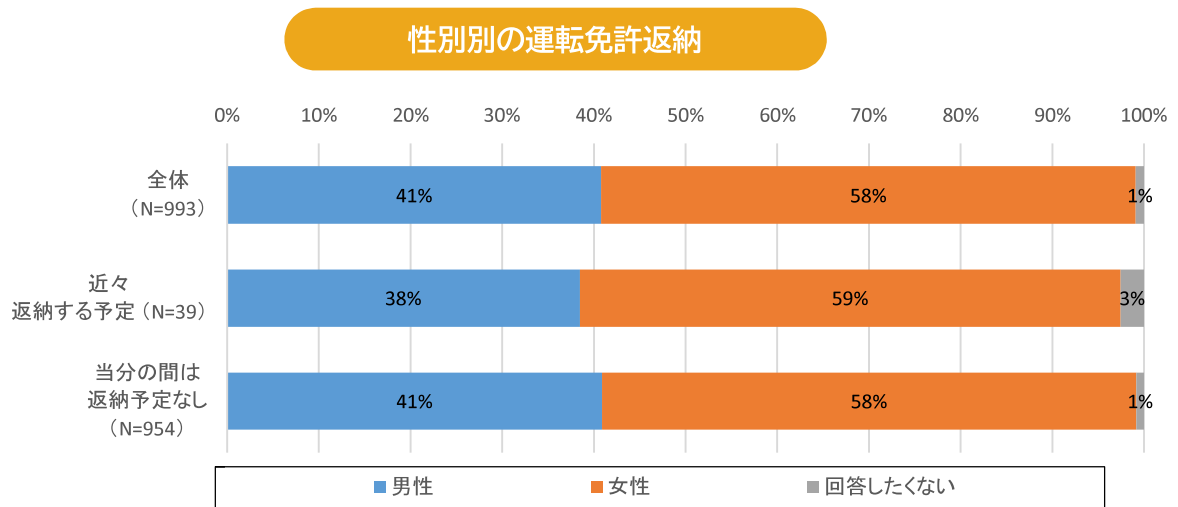
○性別別では、女性の方が運転免許「あり」は若干少ない。



※「不明・無回答」は除く

ii) 運転免許「あり」の免許返納について

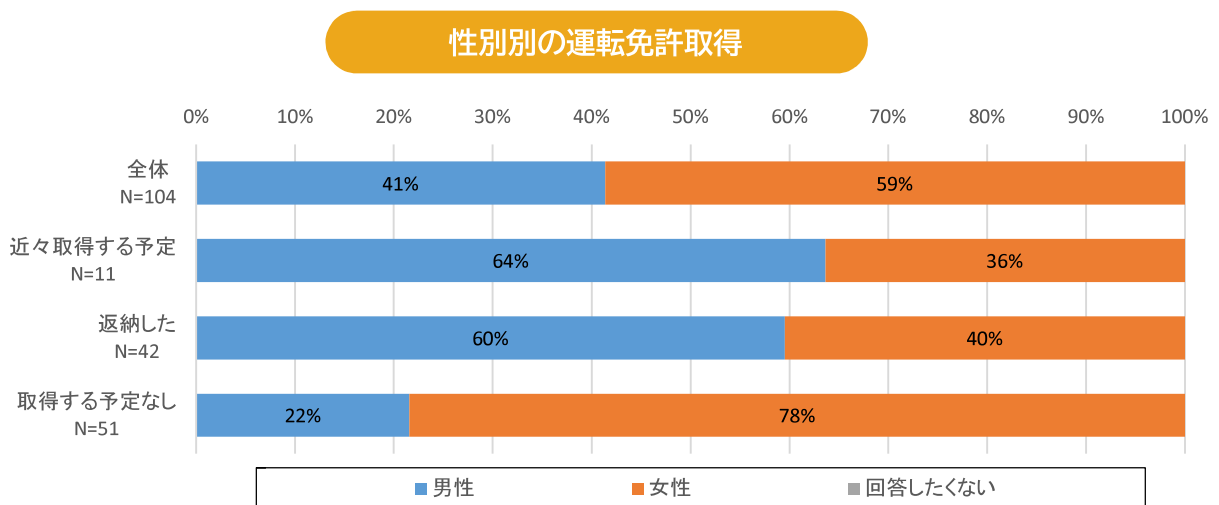
○「近々返納する予定」と「当分の間は返納予定なし」の男女比に大きな差はない。



※「不明・無回答」は除く

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。

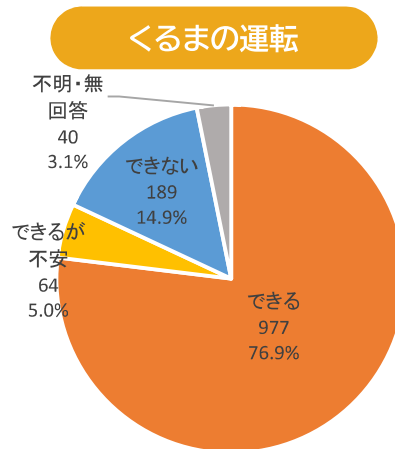


※「不明・無回答」は除く



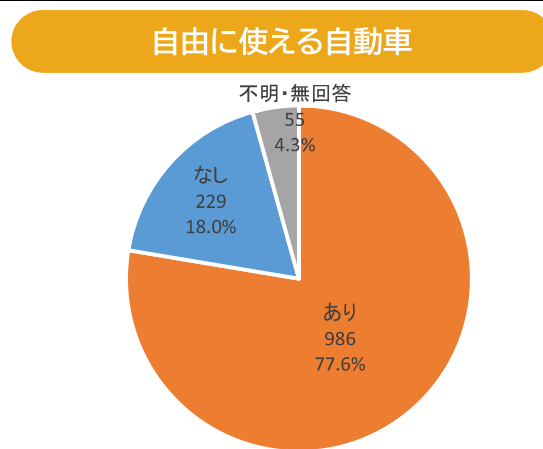
d) くるまの運転

○「できる」が977件で76.9%と最も多く、次いで「できない」が189件で14.9%、「できるが不安」が64件で5.0%と続いている。

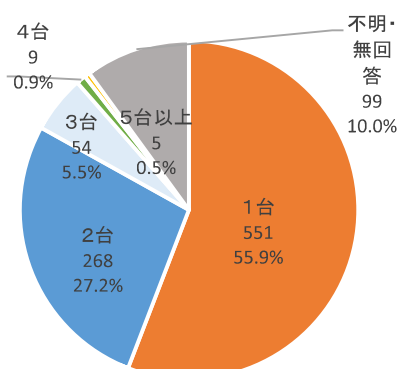


e) 自由に使える自動車

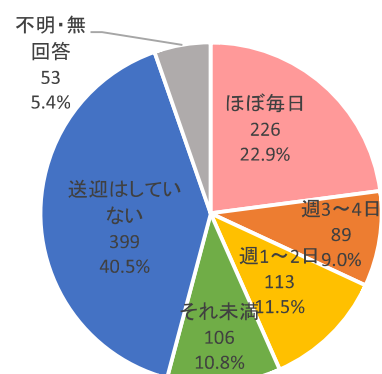
○「あり」が986件で77.6%と多い。  
 ○「あり」のうち、自由に使える車の台数については、「1台」が551件で55.9%と最も多く、次いで「2台」が268件で27.2%、さらに「3台」が54件で5.5%と続いている。  
 ○また、家族や友人の送迎について、「送迎はしていない」が399件で40.5%と最も多く、次いで「ほぼ毎日」が226件で22.9%、「週1~2日」が113件で11.5%と続いている。



ありの場合／台数



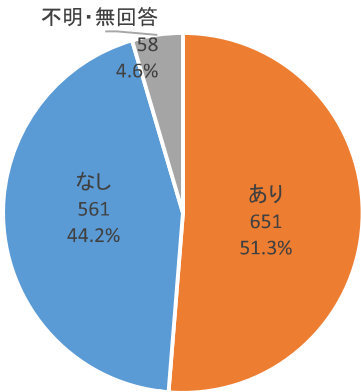
ありの場合／家族友人の送迎



f) 自由に使える自転車

○「あり」が651件で51.3%と、「なし」と比較して若干多い。

自由に使える自転車



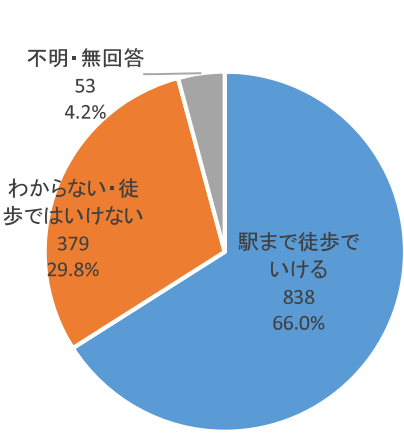
⑦最寄りの鉄道駅

○回答者の最寄り鉄道駅で「亀岡」が645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838件の66.0%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。

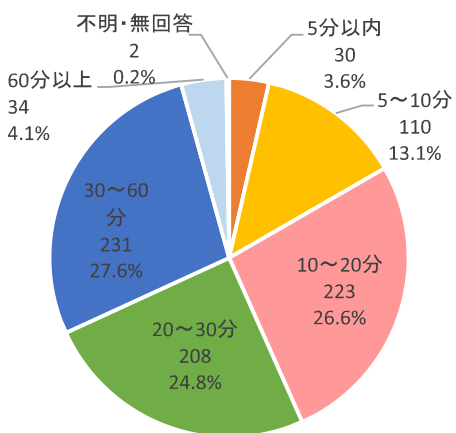
最寄りの鉄道駅

最寄りの鉄道駅名	件数	%
亀岡	645	52.3
馬堀	226	18.3
千代川	175	14.2
並河	173	14.0
八木	15	1.2
総計	1,234	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。

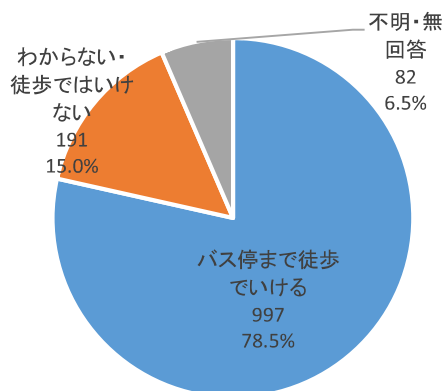
最寄りのバス停

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	1.5	市役所前	4	0.4
広野	15	1.4	鹿谷	4	0.4
南掛	15	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	万願寺	4	0.4
毘沙門	9	0.9	余部西	4	0.4
美山台	9	0.9	ガレリアかめおか	3	0.3
保津川団地前	9	0.9	ニチコン前	3	0.3
グリーンタウン	8	0.8	ふれあいセンター前	3	0.3
つつじヶ丘小学校前	8	0.8	旭	3	0.3
湯の花温泉	8	0.8	下佐伯	3	0.3
JR並河駅	7	0.7	下西山	3	0.3
ひばりが丘	7	0.7	下矢田	3	0.3
亀岡市立病院前	7	0.7	郷ノ口	3	0.3
宮川	7	0.7	見晴二丁目	3	0.3
見晴三丁目	7	0.7	江島里	3	0.3
西つつじヶ丘	7	0.7	三宅荘園前	3	0.3
青野	7	0.7	出雲	3	0.3
柚原	7	0.7	出雲大神宮前	3	0.3
頼政塚	7	0.7	小幡橋	3	0.3
亀岡市役所前	6	0.6	松熊	3	0.3
吉田東	6	0.6	上北裏	3	0.3
鍬山神社前	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
佐伯	5	0.5	大内	3	0.3
山階	5	0.5	中野	3	0.3
小金岐	5	0.5	柏原公園前	3	0.3
小林	5	0.5	夫婦池団地前	3	0.3
西加舎	5	0.5	保津ヶ丘	3	0.3
中野倉庫前	5	0.5	保津川団地南	3	0.3
猪倉	5	0.5	法貴	3	0.3
馬路中	5	0.5	北ノ庄	3	0.3
矢田口	5	0.5	夕日ヶ丘	3	0.3
			緑橋	3	0.3
			高橋	3	0.3

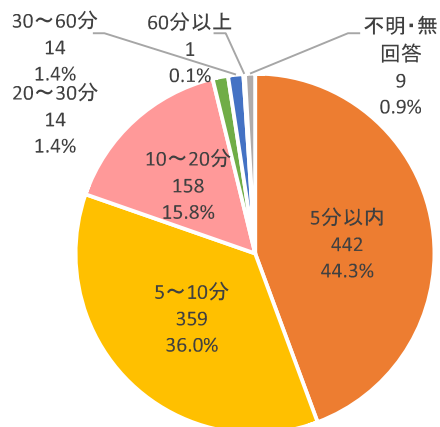
※亀岡市内の全停留所 241 か所の内、3 件以上の回答があった 122 か所のみを記載

○回答者の最寄りバス停までは、78.5%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、15.0%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80.3%を占める。

徒歩でいけるか



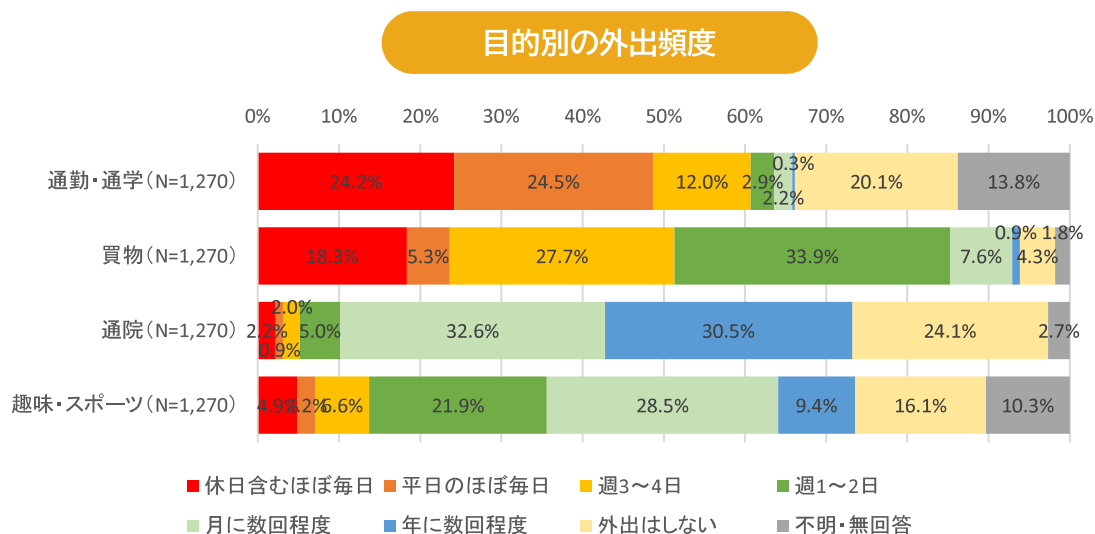
いける場合／徒歩時間



## 2) 自宅を出発地とした日頃の行動・移動

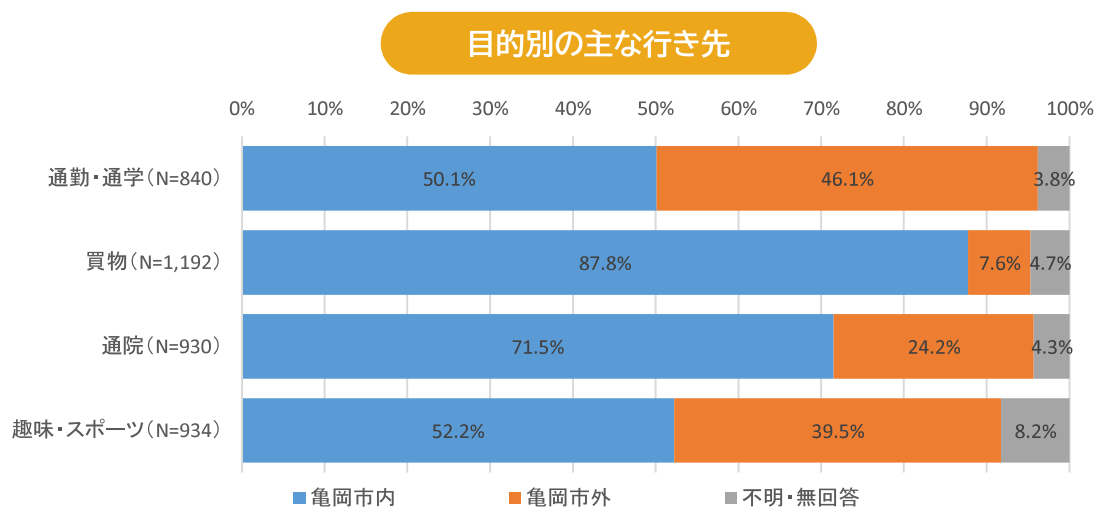
### ① 外出頻度

- 通勤・通学においては、「平日のほぼ毎日」が24.5%と最も多く、次いで「休日含むほぼ毎日」が24.2%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33.9%と最も多く、次いで「週3~4日」が27.7%、「休日含むほぼ毎日」が18.3%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30.5%、「通院はしない」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28.5%と最も多く、次いで「週1~2日」が21.9%、「外出はしない」が16.1%と続いている。



### 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。

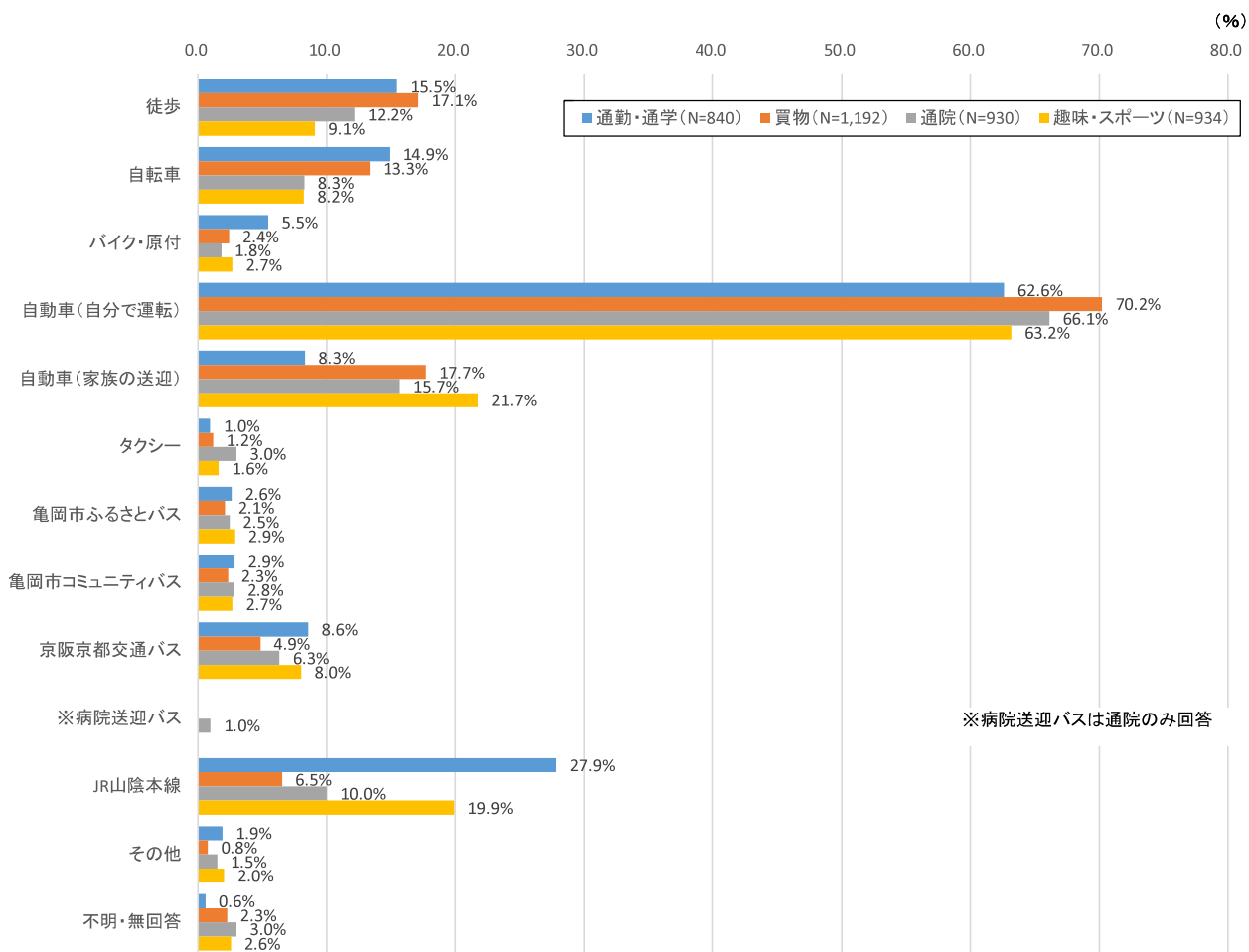


※外出頻度が「外出はしない」「不明・無回答」は除く

### 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。

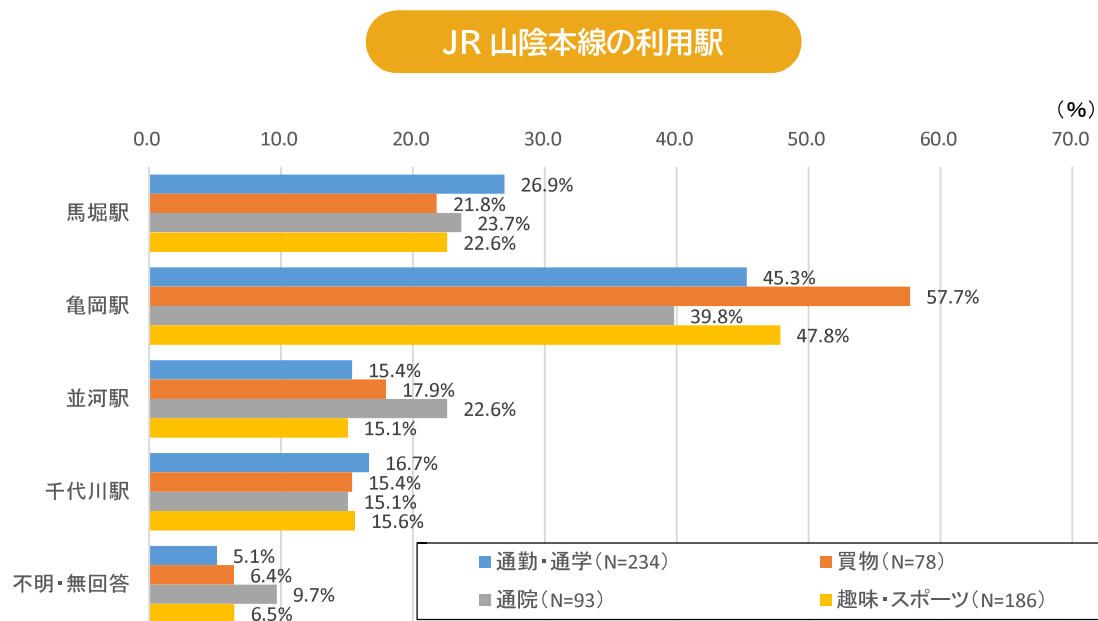
#### 目的別の主な交通手段



※外出頻度が「外出はしない」「不明・無回答」は除く

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。

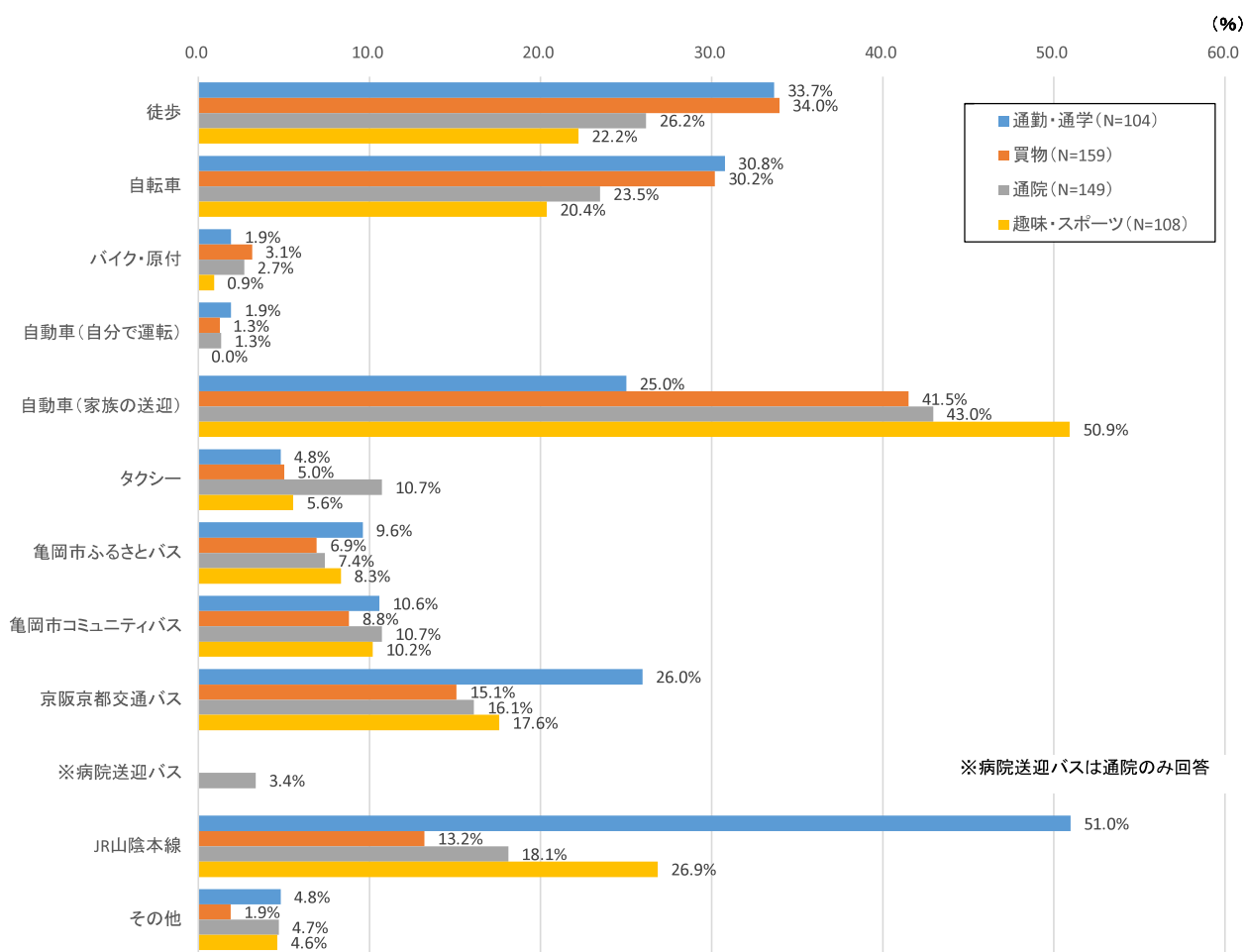


※目的別の主な交通手段が「JR 山陰本線」を対象に集計

#### 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。

目的別の主な交通手段



※くるまの運転免許「なし」を対象に集計  
 ※「不明・無回答」は除く

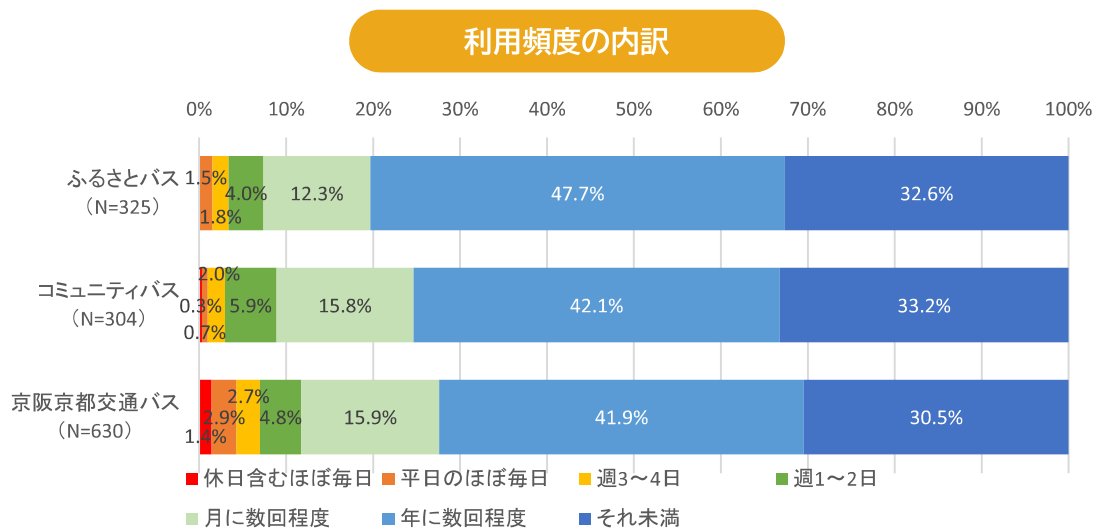
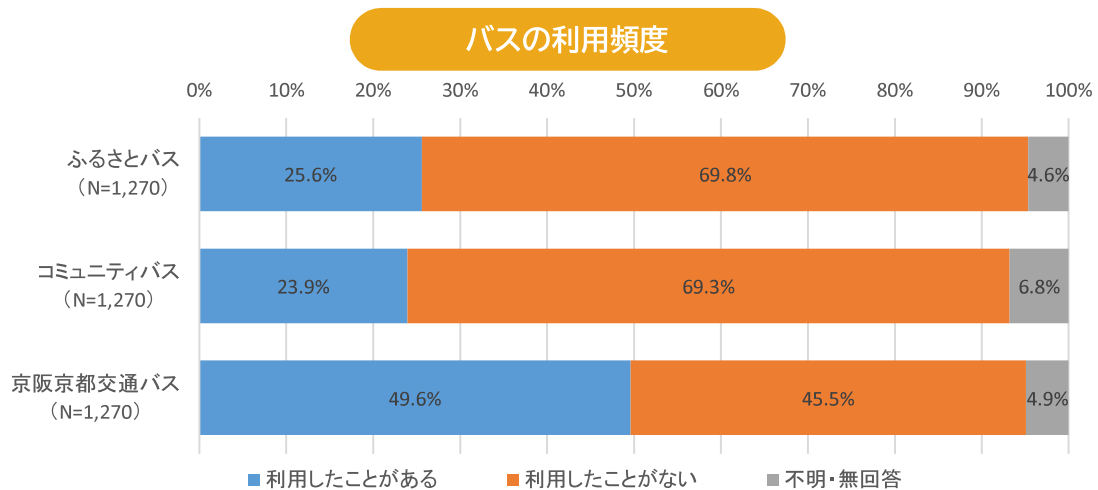


### 3) 亀岡市内のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの利用頻度等

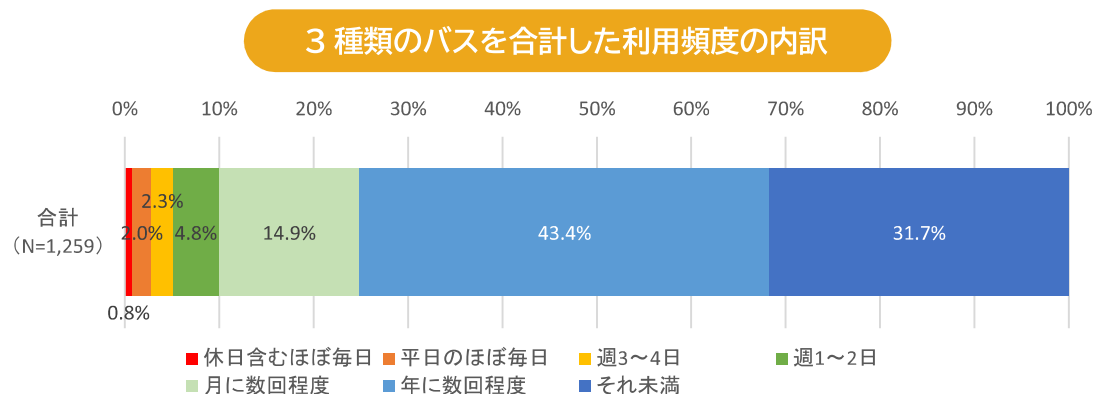
#### ① 利用頻度

○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。



※「不明・無回答」は除く

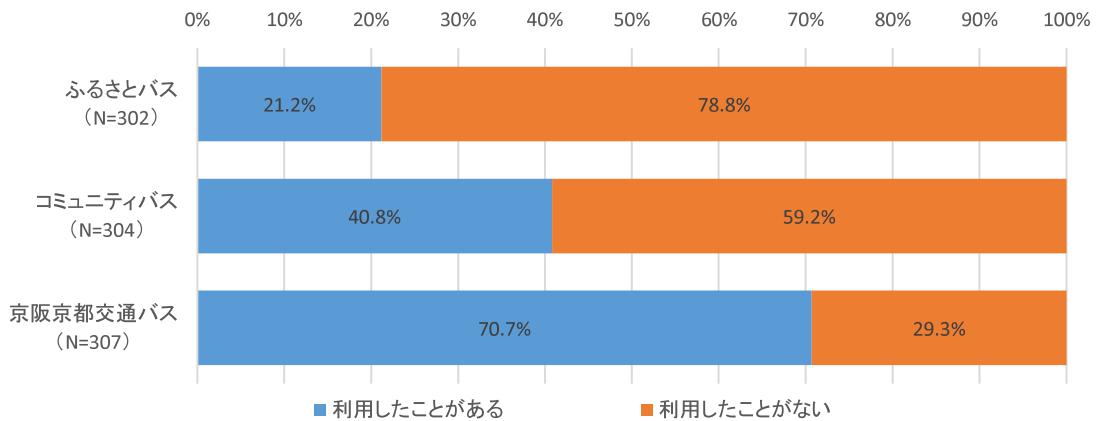


※「不明・無回答」は除く

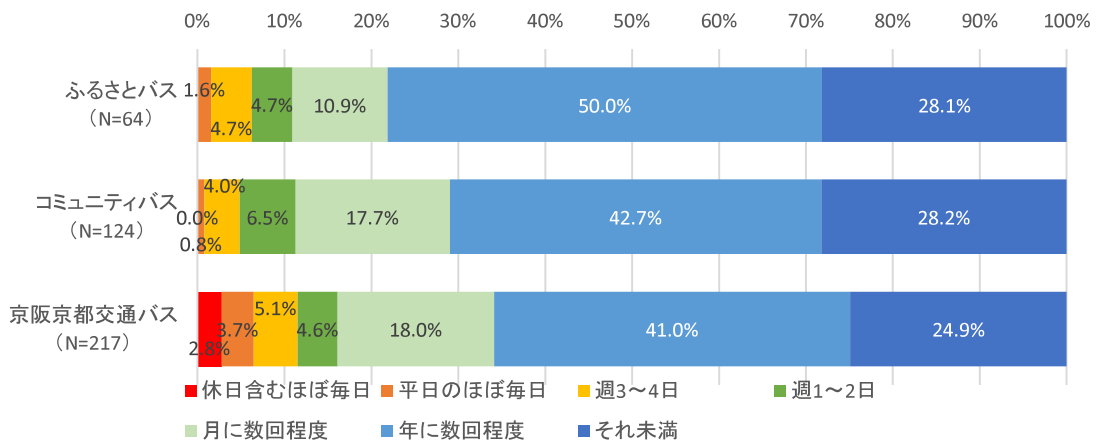
a) 亀岡地区（亀岡地区、西つつじヶ丘、南つつじヶ丘）

○京阪京都交通バスは「利用したことがある」が70.7%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。

亀岡地区のバスの利用頻度

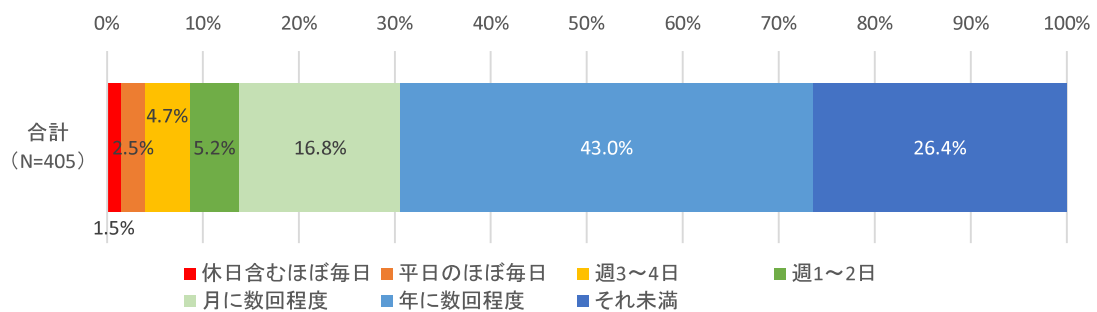


利用頻度の内訳



※「不明・無回答」は除く

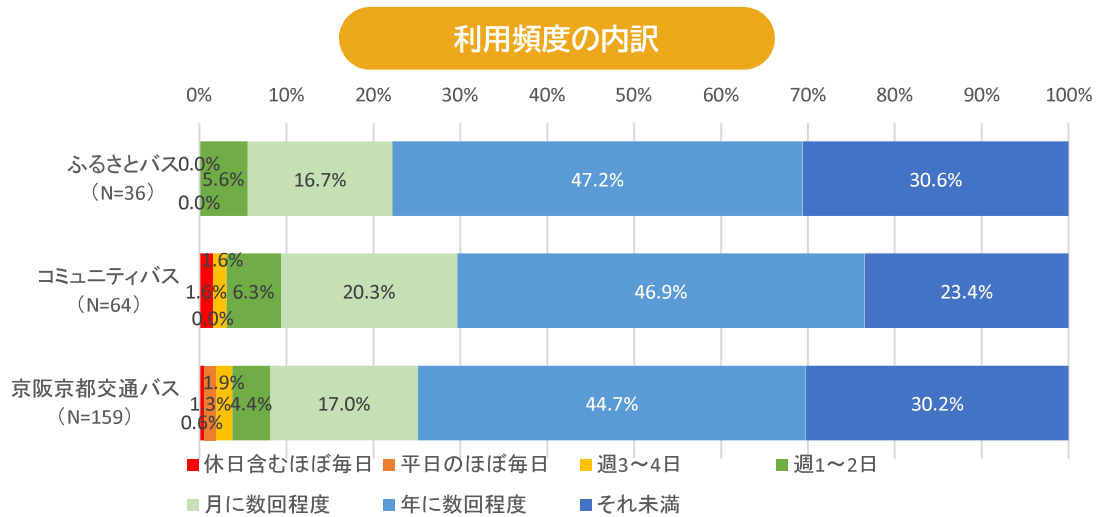
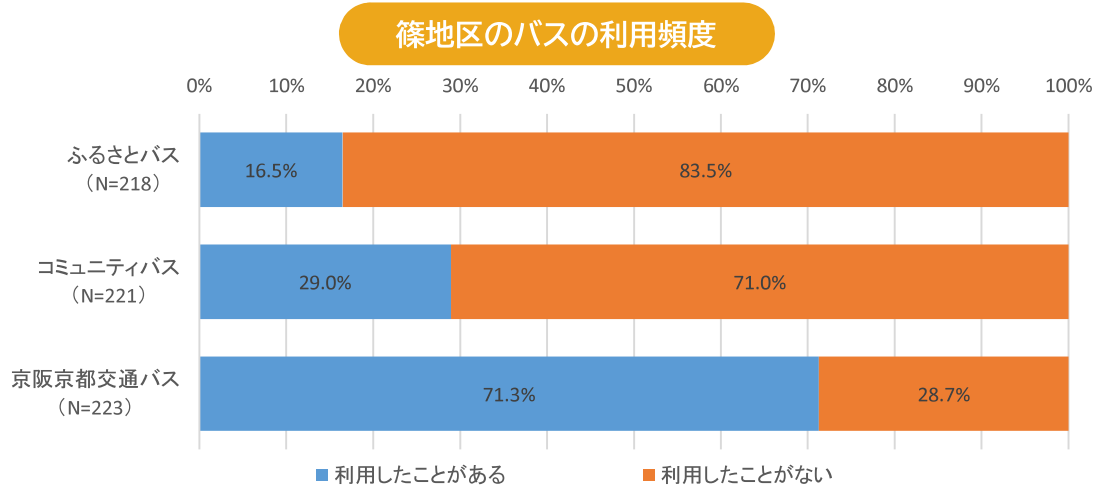
3種類のバスを合計した利用頻度の内訳



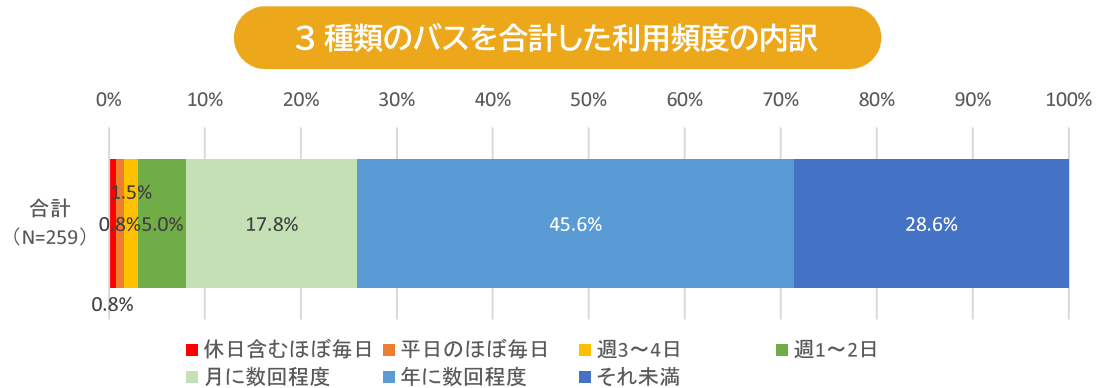
※「不明・無回答」は除く

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71.3%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。



※「不明・無回答」は除く

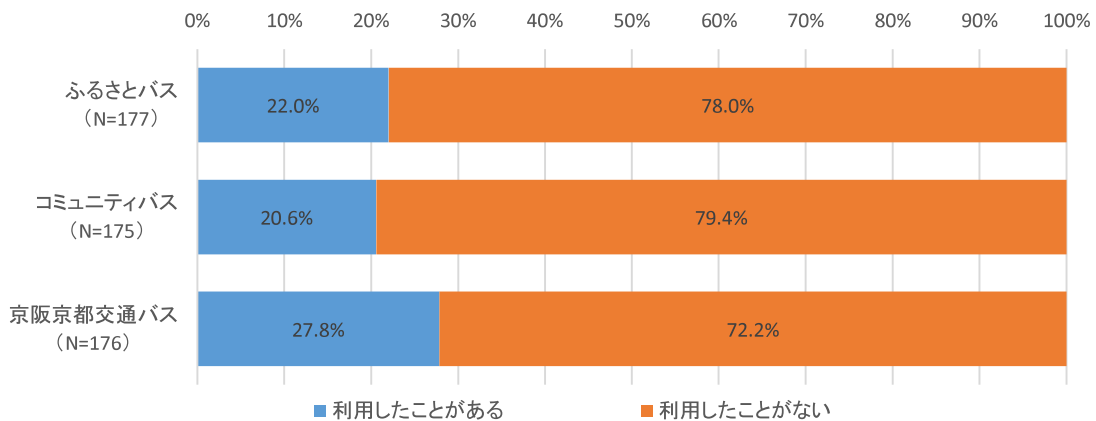


※「不明・無回答」は除く

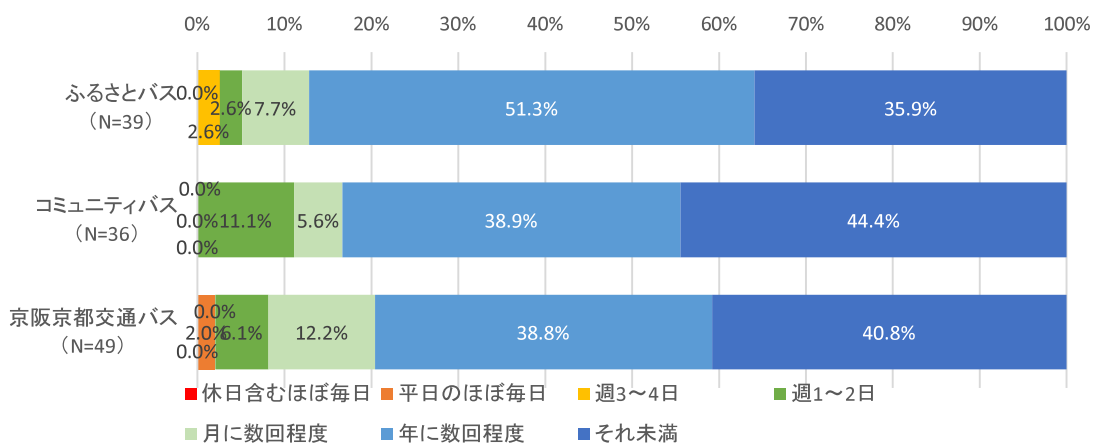
c) 大井・千代川地区（大井町、千代川町）

- 「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。

大井・千代川地区バスの利用頻度

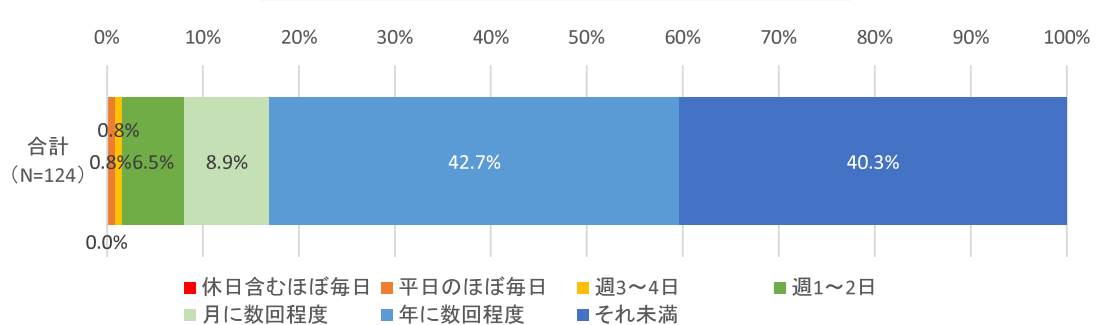


利用頻度の内訳



※「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

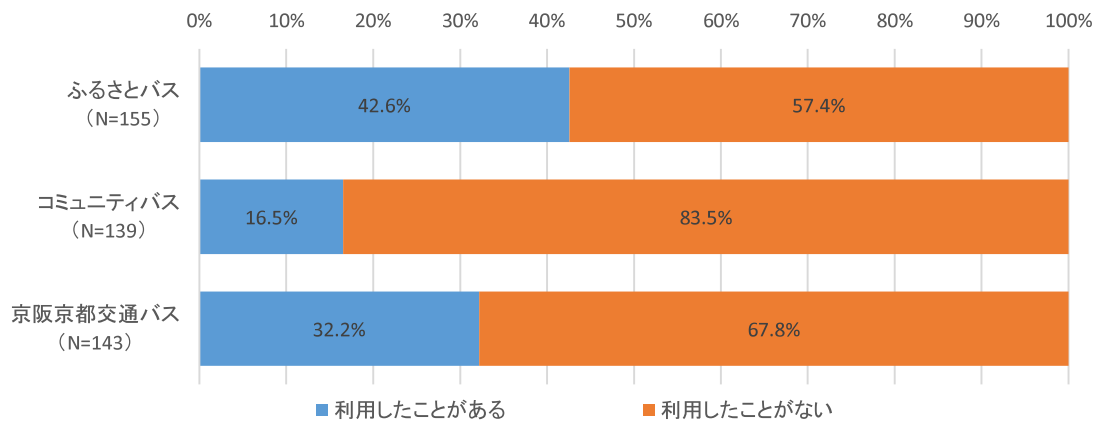


※「不明・無回答」は除く

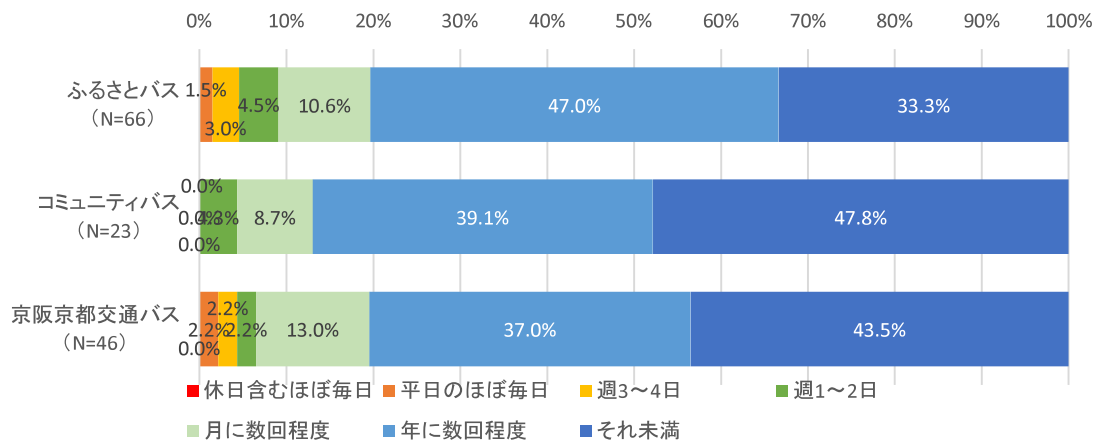
d) 川東地区（旭町、馬路町、河原林町、千歳町、保津町）

- 「利用したことがある」の割合は、ふるさとバスが42.6%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。

川東地区のバスの利用頻度

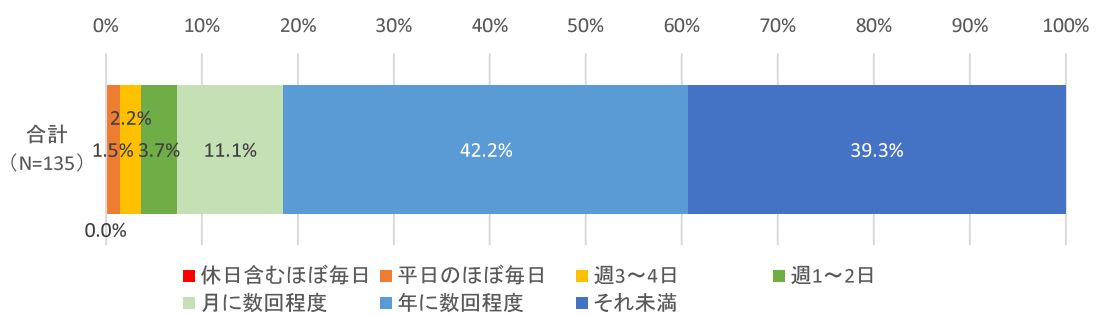


利用頻度の内訳



※「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

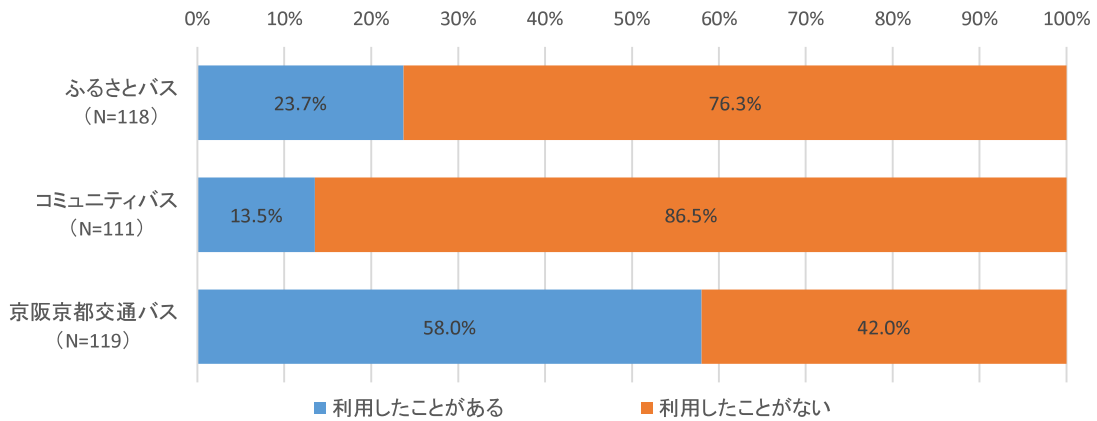


※「不明・無回答」は除く

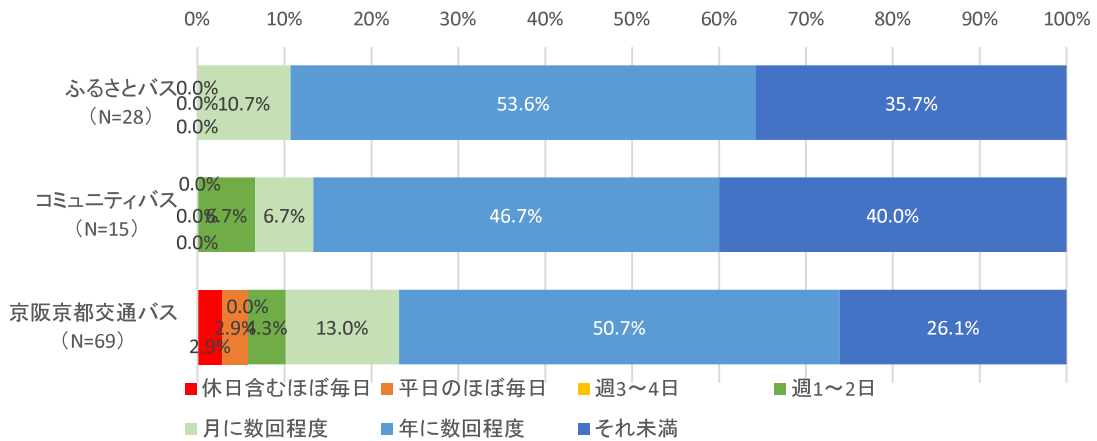
e) 中部地区（稗田野町、吉川町、曾我部町）

- 「利用したことがある」の割合は、京阪京都交通バスが58.0%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。

中部地区のバスの利用頻度

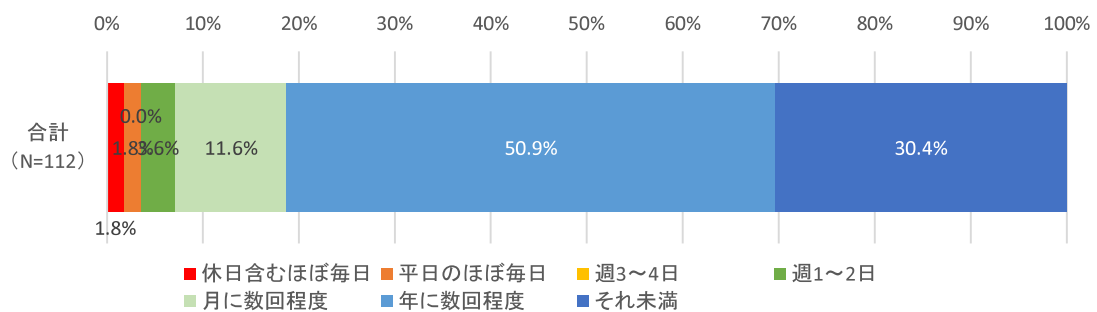


利用頻度の内訳



※「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

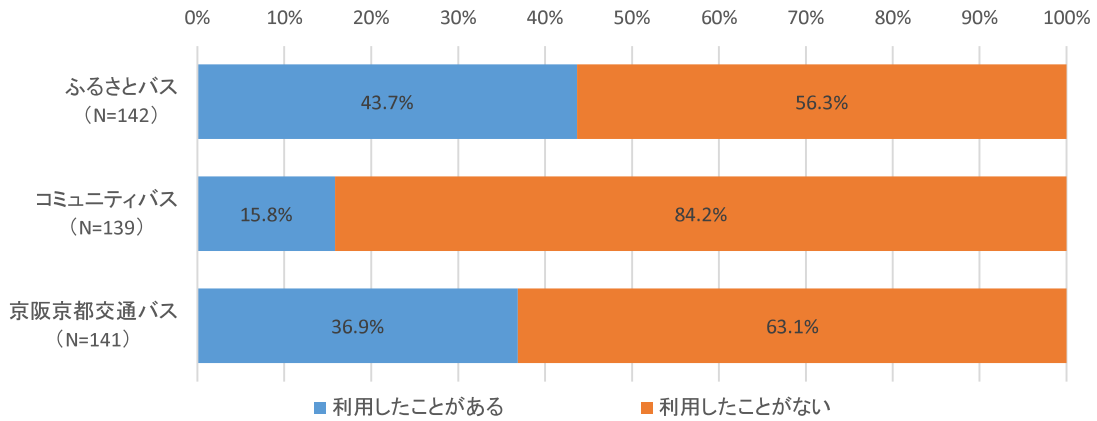


※「不明・無回答」は除く

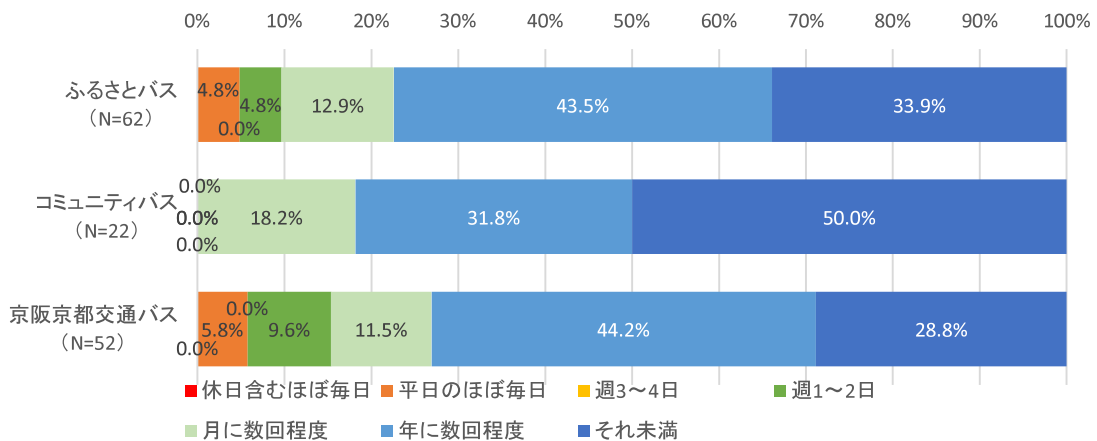
f) 西部地区（畑野町、本梅町、東本梅町、宮前町）

- 「利用したことがある」の割合は、ふるさとバスが 43.7%と高く、京阪京都交通バスも 36.9%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。

西部地区のバスの利用頻度

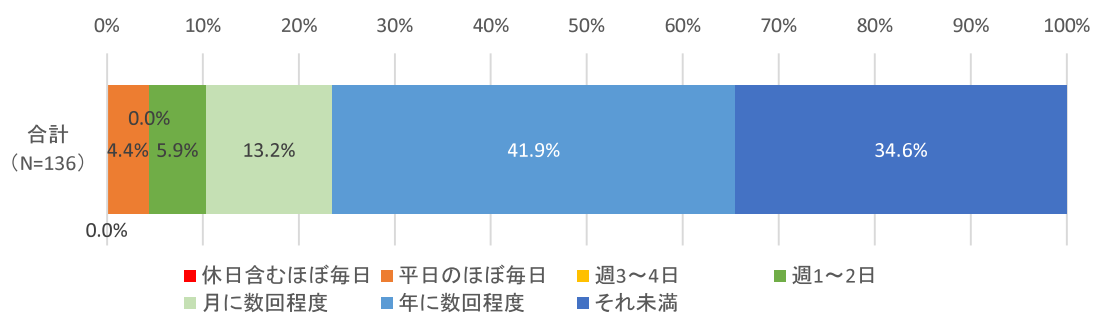


利用頻度の内訳



※「不明・無回答」は除く

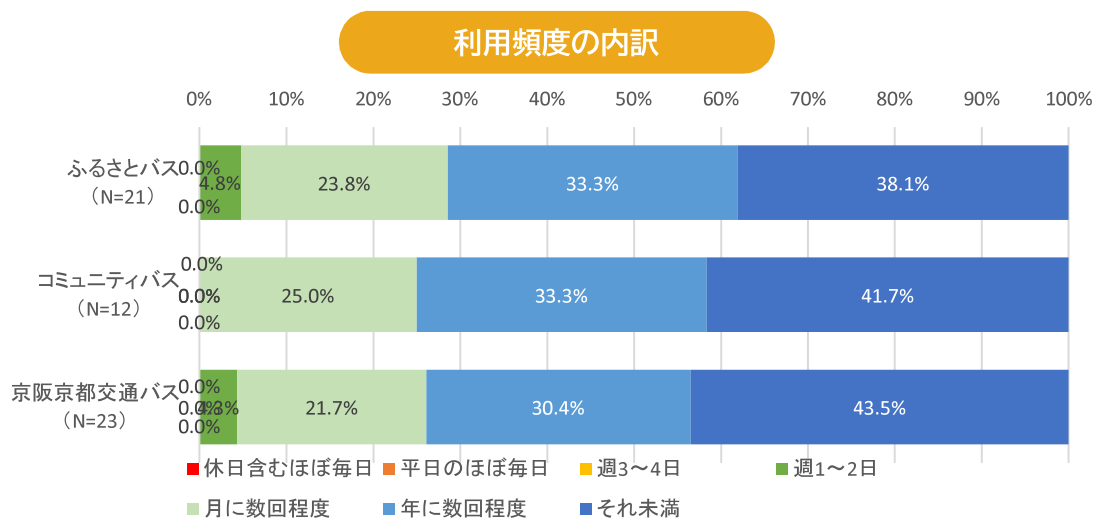
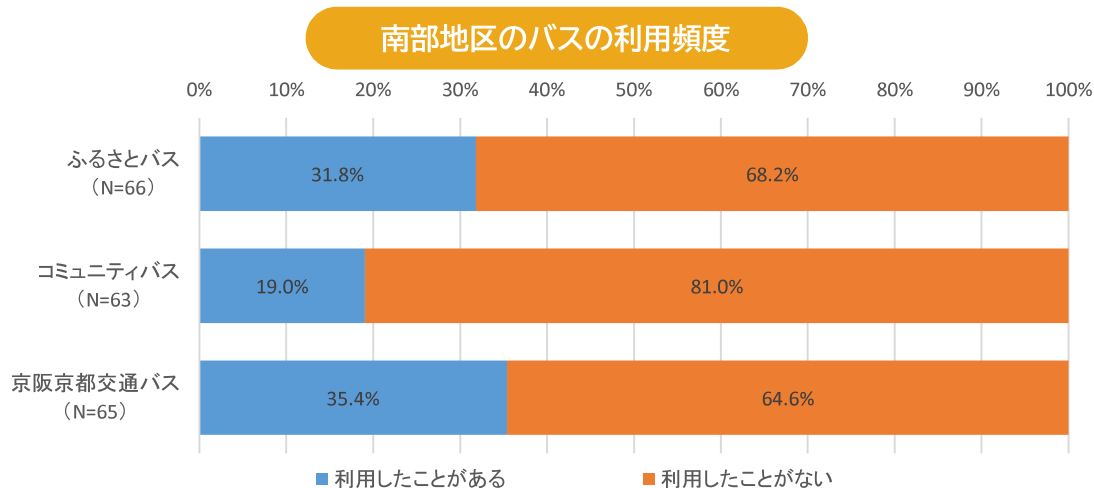
3種類のバスを合計した利用頻度の内訳



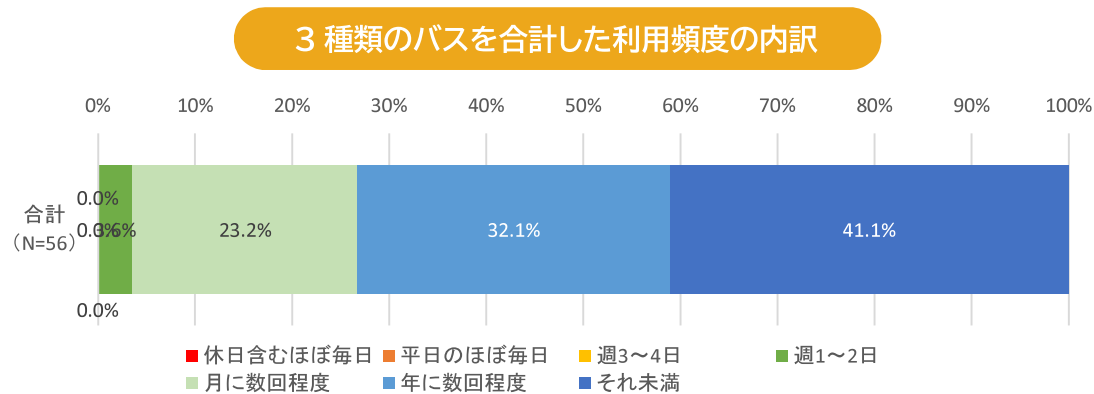
※「不明・無回答」は除く

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31.8%、35.4%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日以上割合も低いことから、亀岡市内でもバスこうつう量の利用が低い地区と言える。



※「不明・無回答」は除く



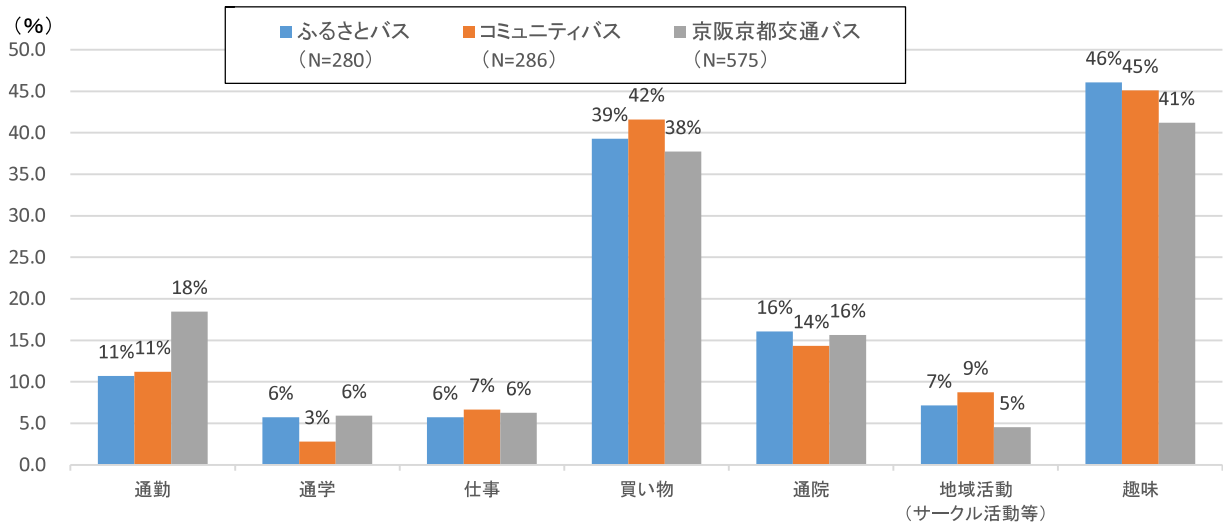
※「不明・無回答」は除く



## 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。

### バスの利用目的



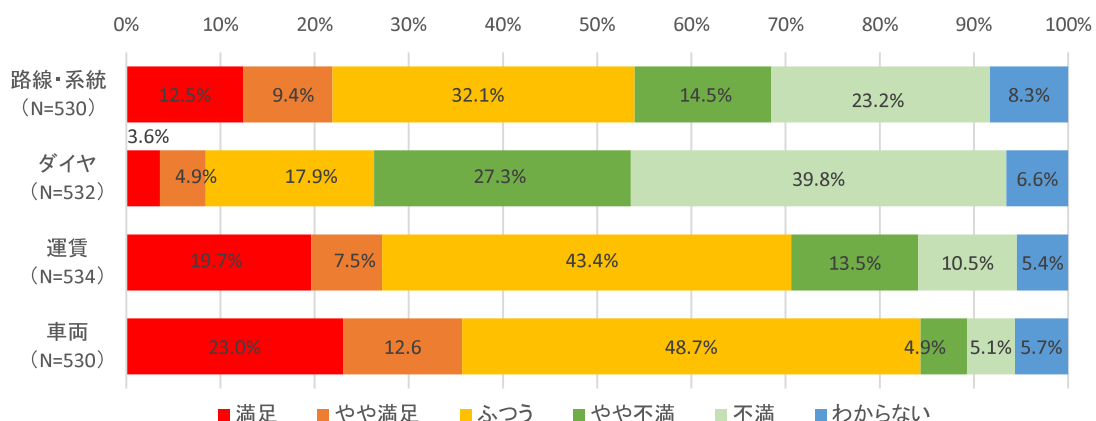
※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く  
 ※「不明・無回答」は除く

## 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。

### バスの満足度

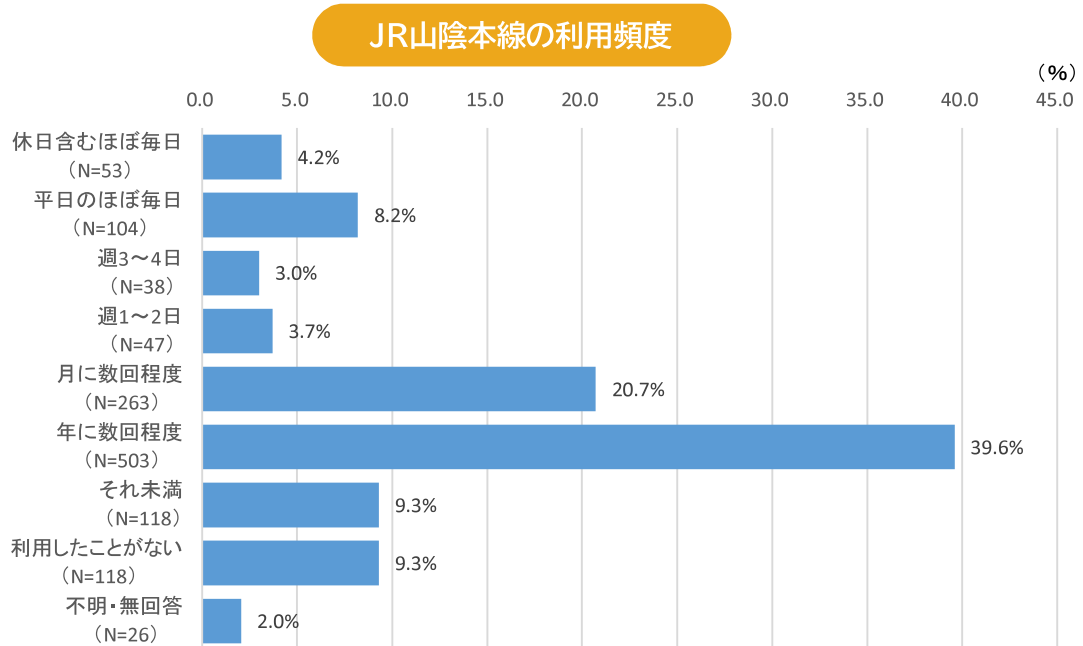


※ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスのいずれかで、「年に数回程度」以上を対象に集計  
 ※「不明・無回答」は除く

#### 4) JR山陰本線の利用頻度等

##### ①利用頻度

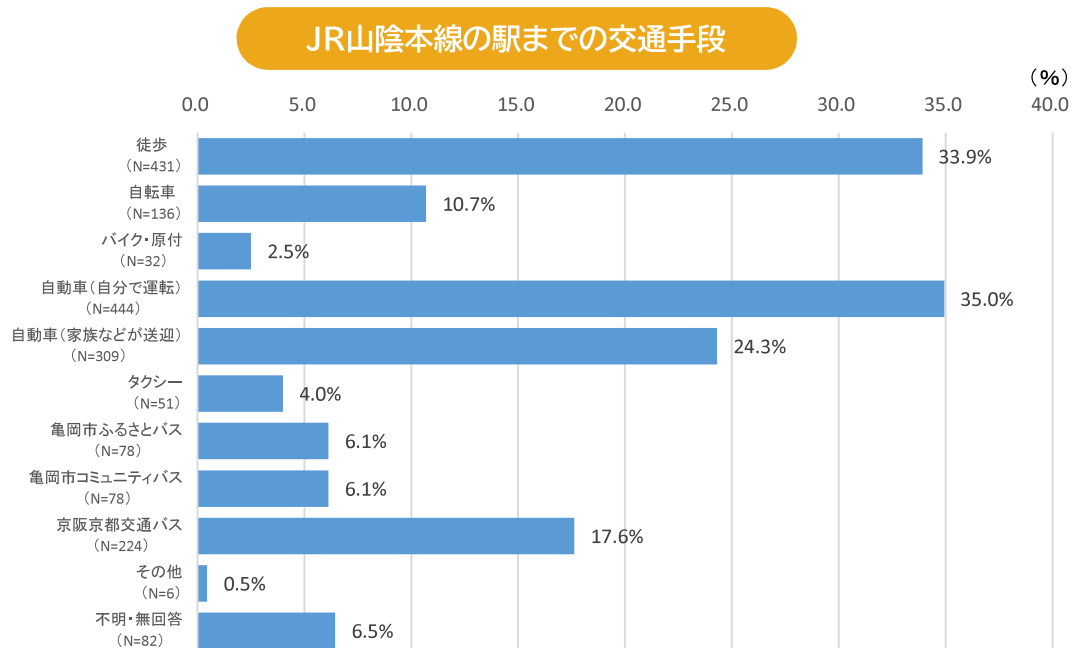
○「年に数回程度」が39.6%と最も多く、次いで「月に数回程度」が20.7%、「それ未満」「利用したことがない」が9.3%と続いている。



##### 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33.9~35.0%と多い。また、「自動車（家族などが送迎）」も24.3%と比較的多い。

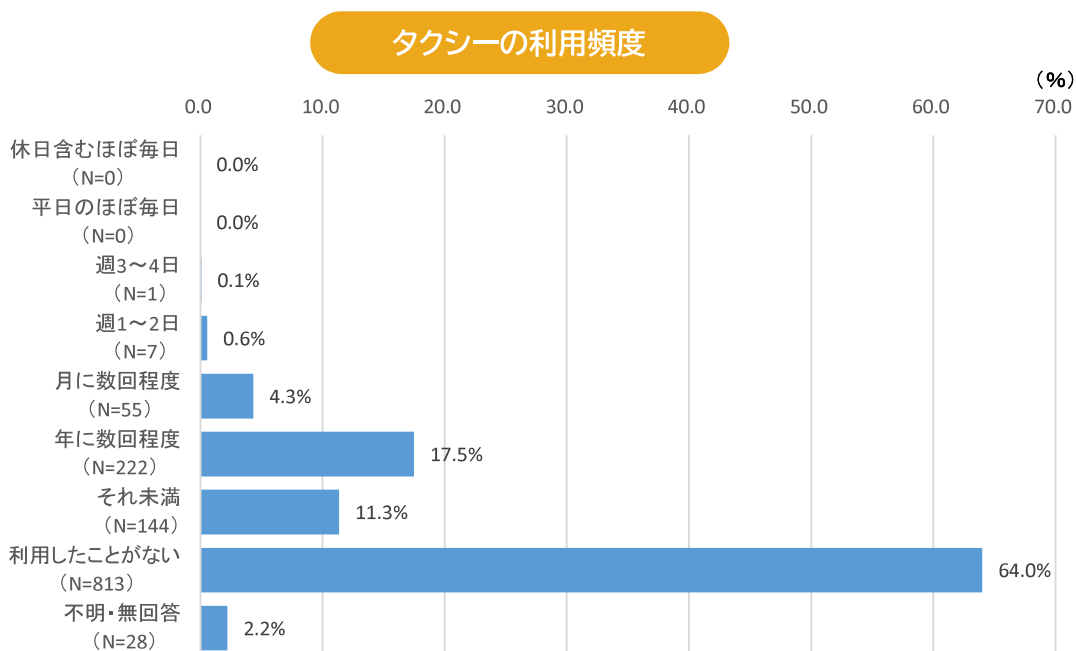
○一方で、バス利用は少なく、京阪京都交通バスは17.6%と一定数の利用があるものの、ふるさとバスとコミュニティバスの利用は6%程度である。



## 5) タクシーの利用状況等

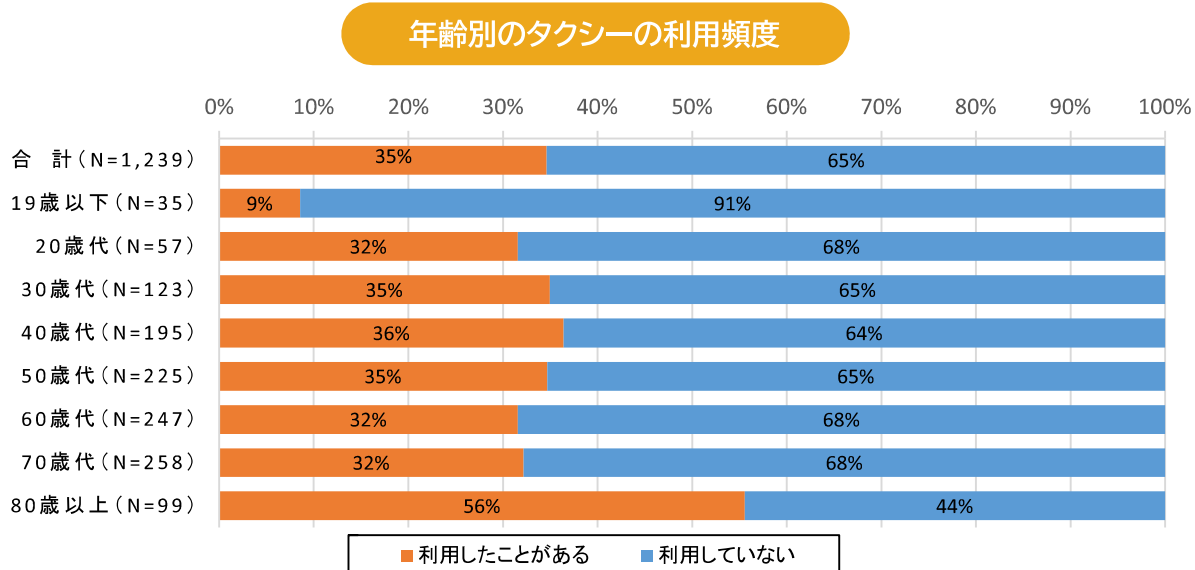
### ① 利用頻度

○「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17.5%、「それ未満」が11.3%と続いている。



### 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

### ③主な目的

- タクシーを利用する目的は、飲食が最も多く 32.9%である。  
 ○上記以外では、通院・介護に関わる内容が 21.9%、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。

#### タクシー利用の主な目的

利用目的	件数	%
飲酒のため、食事をしたため	141	32.9
通院、介護など	94	21.9
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	20	4.7
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	3.7

### 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、43.5%である。  
 ○上記以外をみると、出発地では「亀岡駅」が 26.5%と高く、目的地では「医療施設」「亀岡駅」が 15%前後と高い。

#### タクシー利用の出発地

地点	件数	%
自宅	189	43.5
亀岡駅	115	26.5
駅	34	7.8
亀岡市内	20	4.6
馬堀駅	18	4.1
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

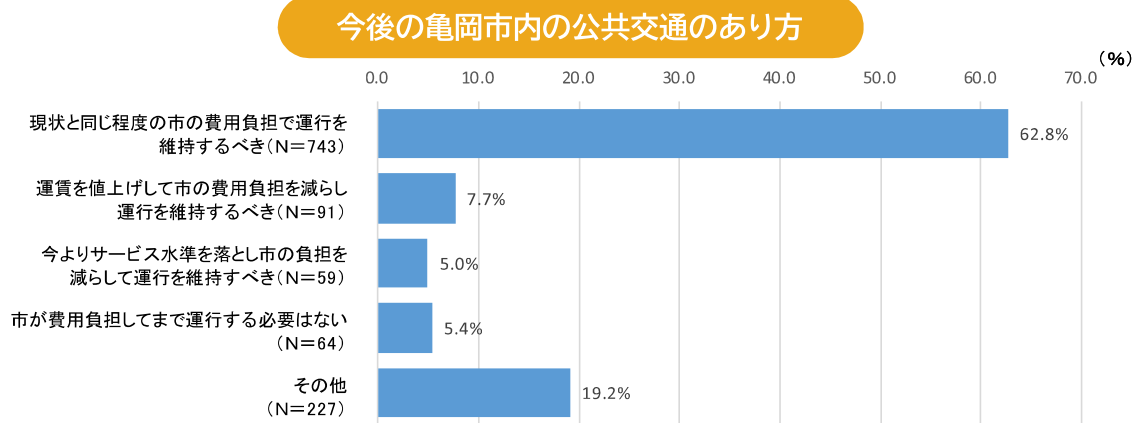
#### タクシー利用の目的地

地点	件数	%
自宅	193	44.6
病院等医療施設	68	15.7
亀岡駅	64	14.8
駅	19	4.4
目的地	8	1.8
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
様々	2	0.5

※2件以上の回答のみ

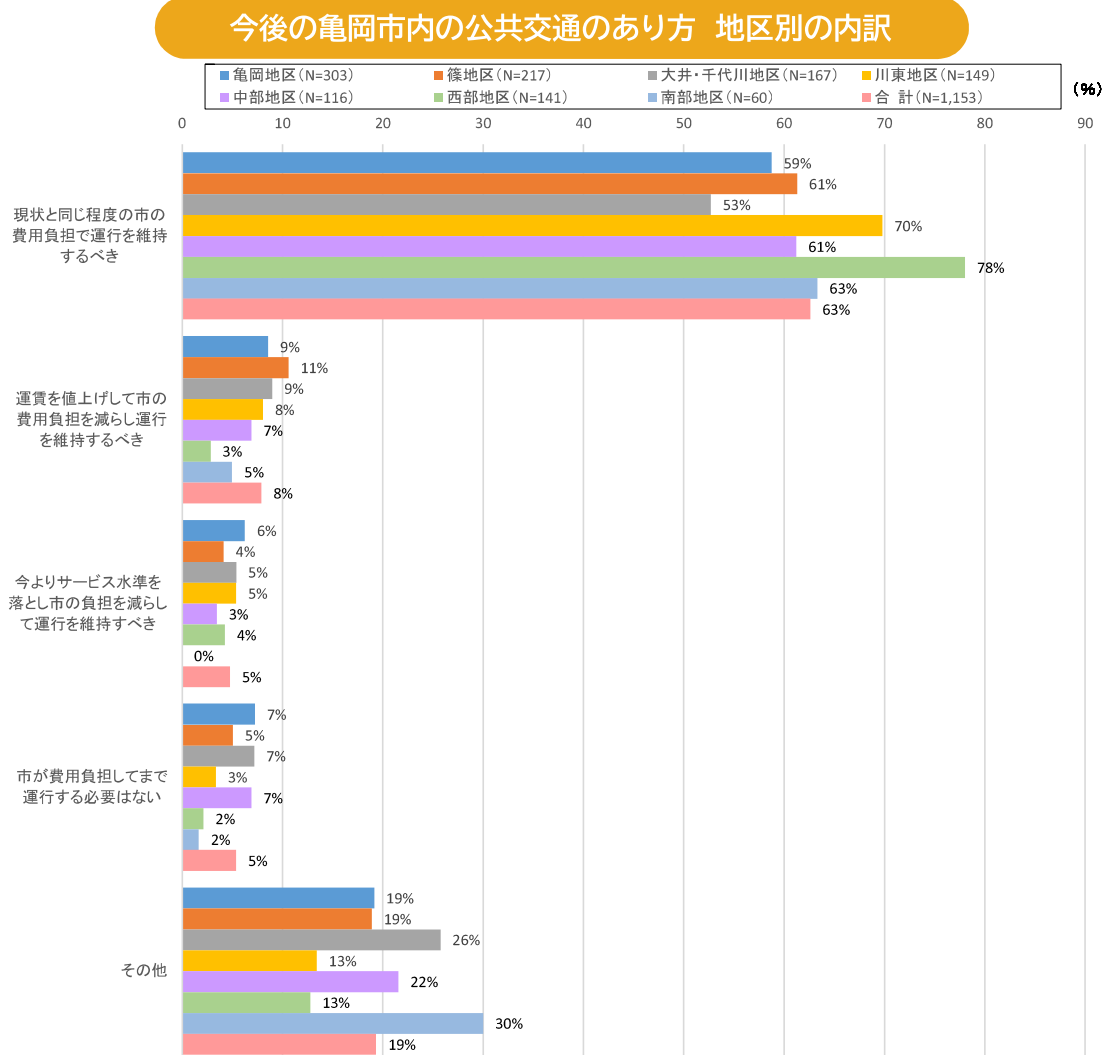
## 6) 今後の亀岡市内の公共交通のあり方

- 「現状と同じ程度の市の費用負担で運行を維持すべき」が62.8%と最も多く、次いで「その他」が19.2%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べき」が7.7%と、若干高い。



※「不明・無回答」は除く

### ① 地区別の内訳



※「不明・無回答」は除く

## ②「その他」の意見

1,270 件の有効回答のうち、「その他」の意見は 218 件（17.1%）の回答を得ていますが、代表的な意見を整理しました。

### 今後の亀岡市内の公共交通のあり方「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えて、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もは？
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、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

1,270 件の有効回答のうち、「亀岡市内の公共交通について」の意見は 417 件 (32.8%) の回答を得ていますが、代表的な意見を整理しました。

### 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。だからどうにかしてほしい。
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思う。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図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	難しいのかもしれないが、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（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う。
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と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いる。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。

## 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)

### 2-1 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）を実施しました。

### 2-2 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	130	13.0%
WEB	依頼文・チラシで案内	10	—
合計	1,000	140	14.0%

#### 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



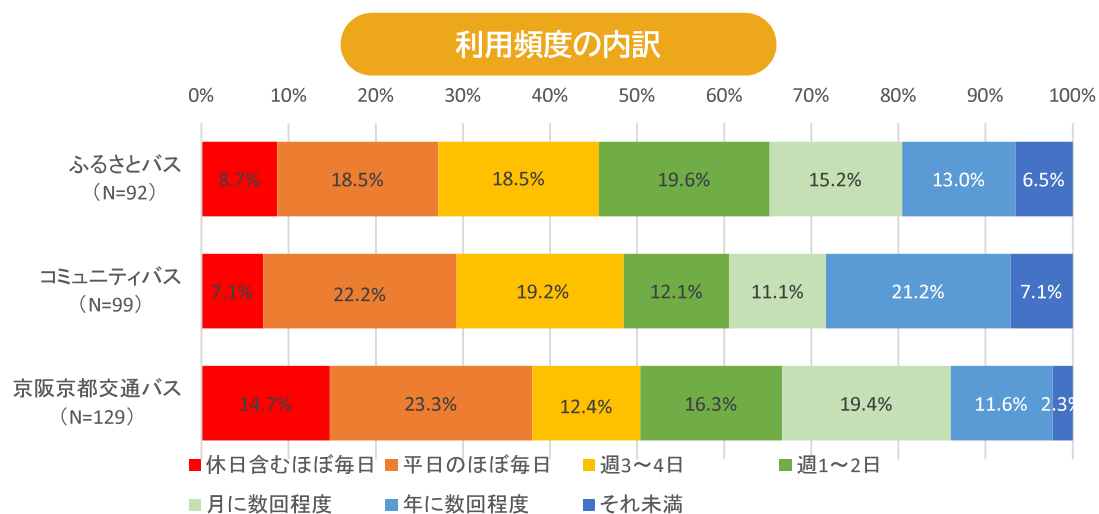
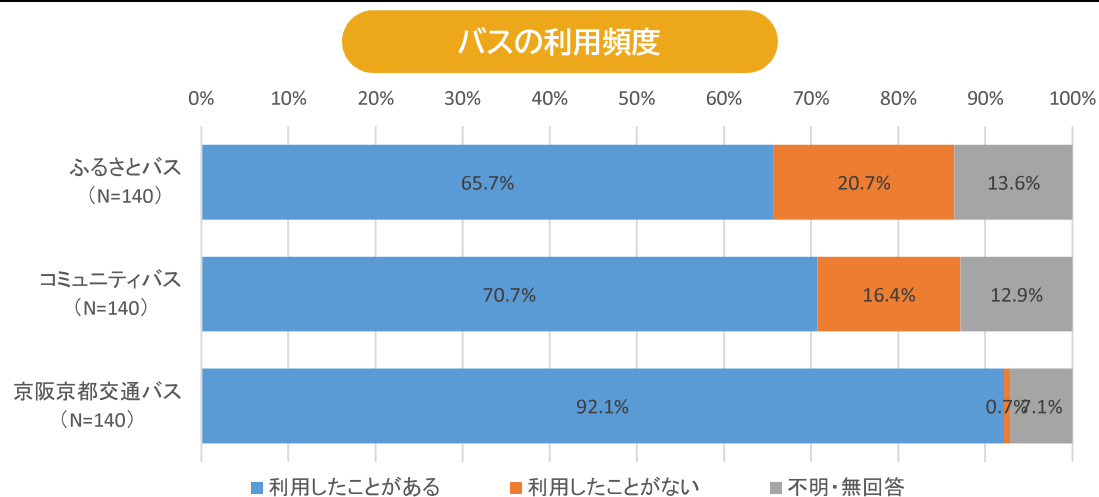
## 2-3 利用者アンケート調査結果

### 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

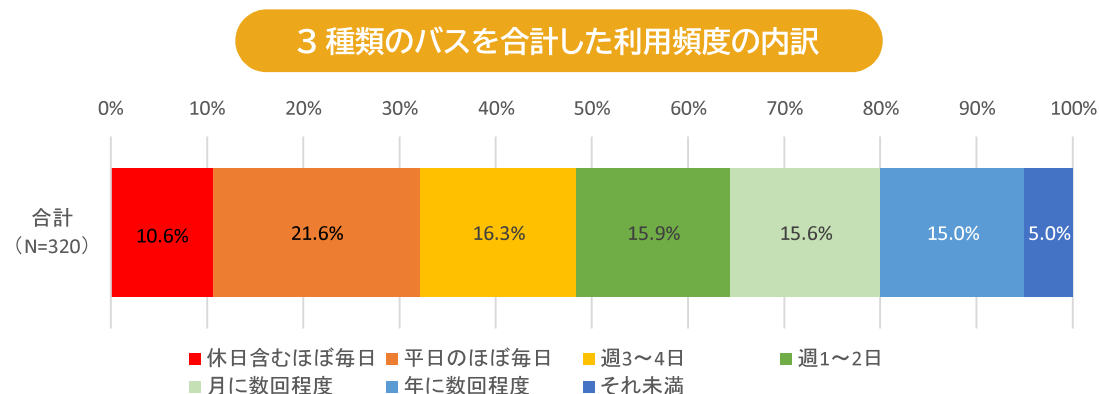
#### ① 利用頻度

○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14.7%と比較的高い。



※「不明・無回答」は除く

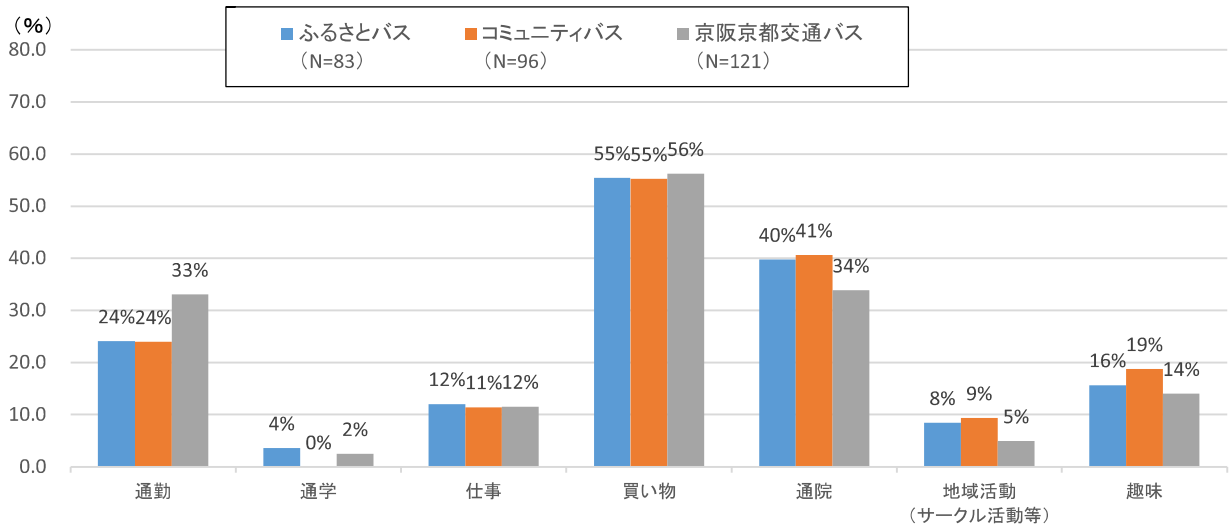


※「不明・無回答」は除く

## 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。

### バスの利用目的

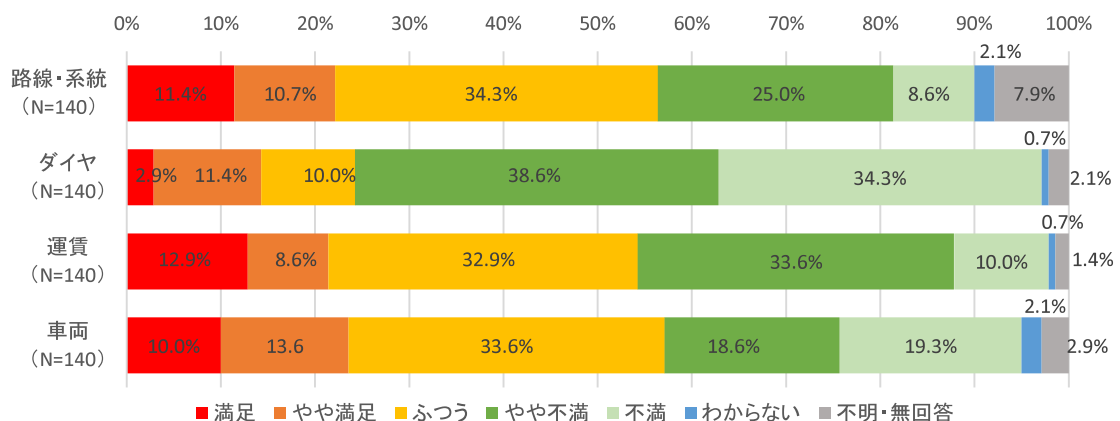


- ※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く  
 ※「不明・無回答」は除く

## 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。

### バスの満足度

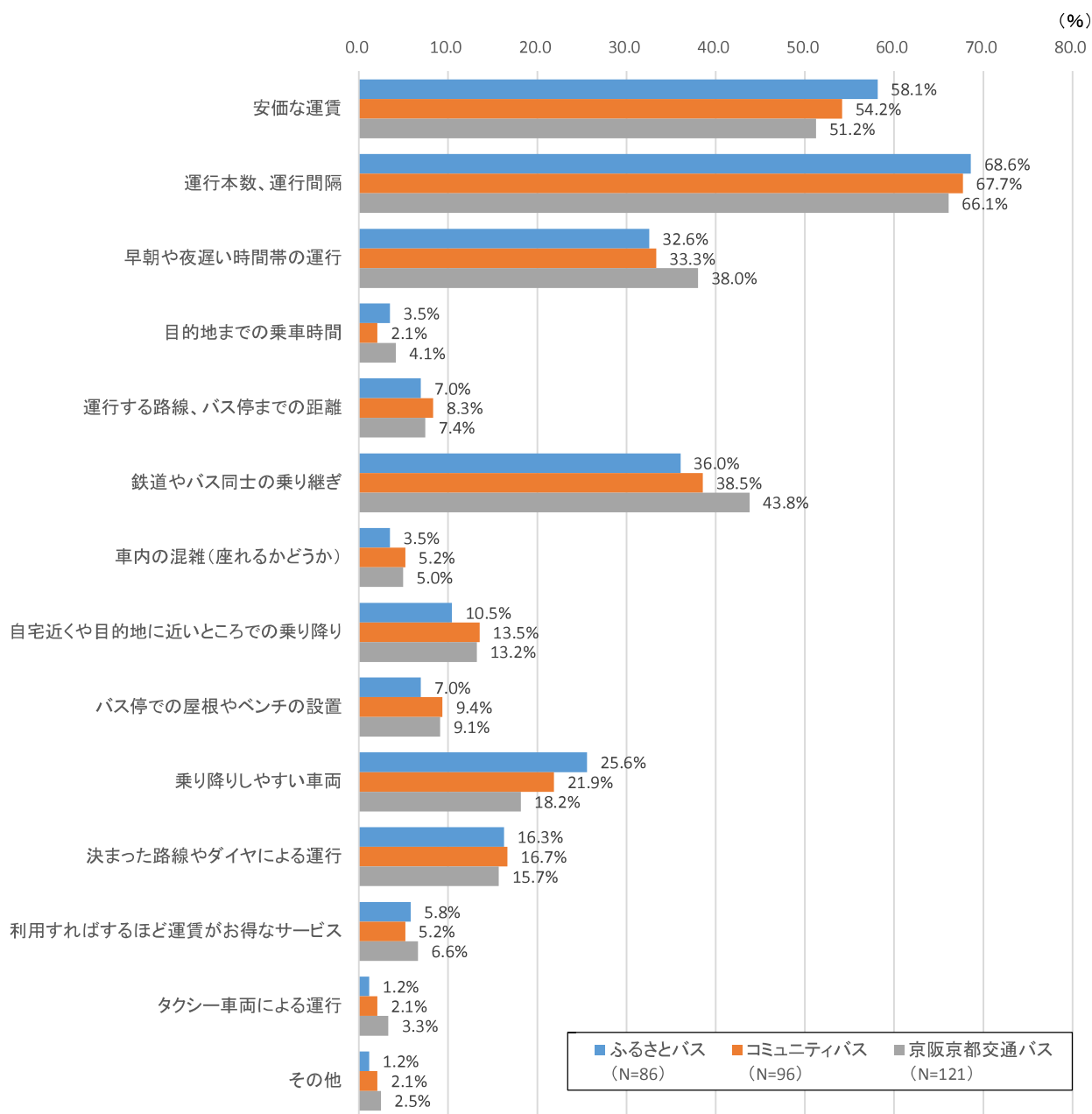


## 2)バスを今後も利用するための重要だと思うサービス（最大3つまで回答）

○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、66.1%~68.6%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。

### バスを今後も利用するために重要と思うサービス



※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

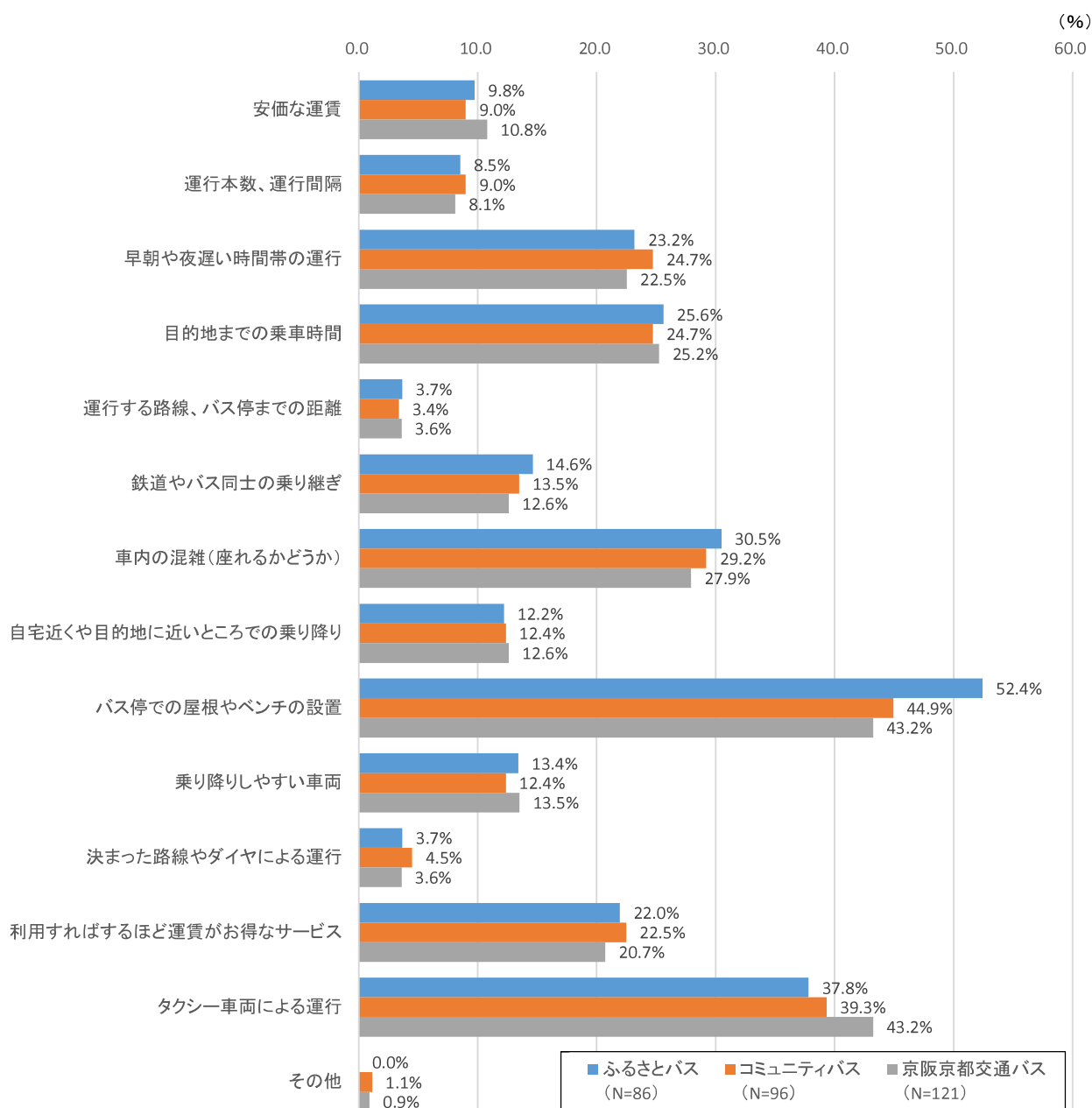
※「不明・無回答」は除く

### 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52.4%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。

#### 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

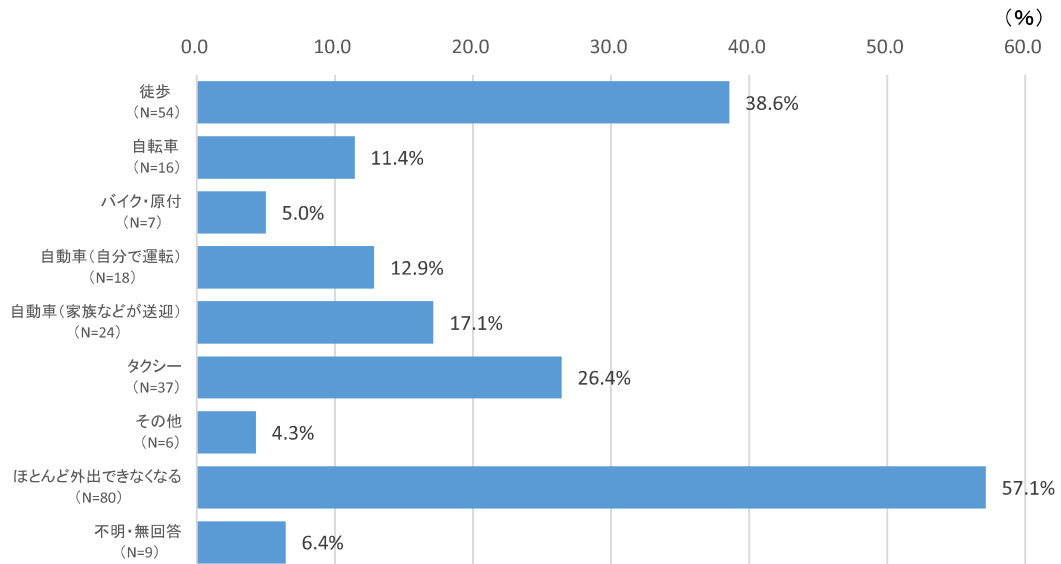


※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く  
 ※「不明・無回答」は除く

#### 4)路線バスが廃止された場合の代替交通手段（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57.1%と最も多く、次いで「徒歩」が38.6%、「タクシー」が26.4%と続いている。

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

140 件の有効回答のうち、「亀岡市内の公共交通について」の意見は 77 件（55.0%）の回答を得ていますが、代表的な意見を整理しました。

### 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う、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。催しものがあるのもいつも行けない。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します。どうかこれからもよろしくお願いします。
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く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します。
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。

## 第2章

# 前計画の評価

### 1 前計画の取り組み内容

前計画では、地域課題1～3、公共交通課題1～3に対して、下記に示す取り組みを行ってきました。これらの取り組みの達成状況を評価しました。

#### 地域課題への取り組み

**【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

##### ○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
- ・地域間幹線(国庫補助路線)の利用促進・改善・見直し
- ・まち(都市)の成熟度に応じた路線の充実

##### ○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
- ・ふるさとバスのフリー乗降導入

##### ○持続可能な公共交通実現への対応

- ・コミュニティバス、ふるさとバスの運賃改定
- ・路線バス各種割引の導入(高頻度利用者への負担軽減策)

**【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

##### ○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
- ・地域主体型交通の導入促進【再掲】
- ・スクールバスの一般混乗化

##### ○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
- ・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
- ・タクシー助成制度の創設(福祉施策等で検討)

**【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
- ・多言語による情報発信
- ・企画乗車券の販売

## 公共交通課題への取り組み

**【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

○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
- ・既存路線の再編を含む亀岡駅へのアクセス強化

○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
- ・ふるさとバス並河駅コース現行路線の維持・利便性向上
- ・ふるさとバス畑野千代川コース現行路線の維持・利便性向上
- ・まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実【再掲】

○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

**【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

○乗継抵抗の軽減

- ・乗継割引導入
- ・ふるさとバス（別院・畑野コース）の亀岡駅乗り入れ

○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
- ・各種施設への乗り入れおよびバス待ち環境の向上

○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
- ・亀岡地区コミュニティバスのわかりやすいダイヤ編成

○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

**【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

○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
- ・「大人のためのバスの乗り方教室（仮称）」の開催
- ・市内小学校対象の交通環境学習の継続
- ・「サイクル&バスライド」の推進



## 2 地域課題への取り組みに関する達成状況

### 2-1 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」に対する施策と実施内容

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	
現行計画の 施策内容	・亀岡地区と篠地区のコミュニティバスについて、利用状況や住民ニーズ等を把握しながら、継続的に移動需要に応じた路線に見直していきます。
実施内容	・毎年、継続的に利用状況や住民ニーズ等の把握を行うとともに、亀岡地区のコミュニティバスは午前中の西(右回り)コース1便を西(左回り)コースへ変更を行うなど、必要に応じて路線を見直しました。(2020.3.14～)
課題 今後の方向性	・亀岡地区と篠地区のコミュニティバスについては、各地区を車両1台で運行していることから路線の見直しを実施する際には現在の運行経費を維持する場合は現路線の一部を縮小せざるを得ず、反対に現路線を維持する場合は、増車による運行経費の増加や運行便数の減少が伴うことから十分に移動需要を把握して実施する必要があります。
○地域間幹線(国庫補助路線)の利用促進・改善・見直し	
現行計画の 施策内容	・京阪京都交通バスが運行する「八田線」「原・神吉線」(地域間幹線として国庫補助対象路線)について、より一層赤字額を抑制し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。
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「八田線」の沿線観光資源等(亀岡運動公園プールやコスモス園)の需要に応じて臨時便を運行しました。</li> <li>・「八田線」の沿線小学校向け交通環境学習を青野小学校1・2年生に対して実施し、沿線地域の利用促進を図りました。(2019.12.4)</li> <li>・「原・神吉線」、「神吉線」の沿線企業の通勤需要にあわせた路線変更やダイヤ改正を随時実施しました。(路線変更 2021.4.1～)</li> <li>・バス事業者と連携し、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正を随時実施しました。</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後もバス事業者や沿線市町と協議するなかで、利便性の向上および利用促進を図っていきます。</li> <li>・利用者の減少により地域間幹線が国庫補助路線から除外され、民間路線バスとして運行の継続が困難になった場合は、沿線市町や利用者などと協議を行い、代替運行について検討していきます。</li> </ul>
○まち(都市)の成熟度に応じた路線の充実	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、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。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとバス並河駅コースにおいて、沿線の通勤需要にあわせて朝夕1便ずつ、大井工業団地への延伸を実施しました。</li> <li>・まちの成熟に合わせて移動需要の把握を実施するなかで適宜路線の充実を検討しました。</li> </ul>
課題 今後の方向性	・土地区画整理事業などのまちの成熟に応じた路線の充実を実施する際には、移動需要を十分に把握し、既存路線の利用者への影響がないかなど、総合的に判断するなかで検討していきます。

① 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																	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス車両の規模による集落への進入の困難、車両の台数制限、バス運転手の確保の困難等の理由により、細街路へバス停留所を設定することが難しい場合、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。</li> <li>・導入可能な地域を選定し、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。</li> </ul>																
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治会など複数団体との協議を実施し、支援制度の案内や運輸局との協議を行うなかで導入を促進することで地域住民の交通手段の確保を図りました。[2021年度～]</li> </ul>																
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体型交通の導入促進については、運行を担う団体の高齢化や安全面などの課題があるため、団体とコミュニケーションを図りながら支援制度を見直すなど持続可能な事業となるよう協議を行っていきます。</li> <li>・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なく、利用者や地域住民との協働で支えあう公共交通体系の構築が必要です。「地域の交通は地域が支える」という気運を醸成し、地域主体型交通に限らず公共交通全般に関して理解と意識の向上を図っていきます。</li> </ul>																
○ふるさとバスのフリー乗降導入																	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>																
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとバス別院コース、畑野コース及び畑野千代川コースの一部の区間でフリー乗降の導入し、高齢者等の交通弱者に対応した利便性の向上を図りました。[2020.3.14～]</li> <li>・フリー乗降利用者数実績(乗降調査による1週間あたりの推定値)</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>&lt; 2020年度 &gt;</th> <th>&lt; 2021年度 &gt;</th> <th>&lt; 2022年度 &gt;</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>別院コース</td> <td>12.3人</td> <td>20.6人</td> <td>21.0人</td> </tr> <tr> <td>畑野コース</td> <td>2.3人</td> <td>4.0人</td> <td>3.7人</td> </tr> <tr> <td>畑野千代川コース</td> <td>3.6人</td> <td>6.9人</td> <td>7.7人</td> </tr> </tbody> </table>		< 2020年度 >	< 2021年度 >	< 2022年度 >	別院コース	12.3人	20.6人	21.0人	畑野コース	2.3人	4.0人	3.7人	畑野千代川コース	3.6人	6.9人	7.7人
	< 2020年度 >	< 2021年度 >	< 2022年度 >														
別院コース	12.3人	20.6人	21.0人														
畑野コース	2.3人	4.0人	3.7人														
畑野千代川コース	3.6人	6.9人	7.7人														
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとバスのフリー乗降導入可能地域には概ね実施できたことから今後の導入については、運行路線の道路改良工事や交通量など勘案する中で検討していきます。</li> </ul>																

## ② 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

現行計画の 施策内容	・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るため、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。
実施内容	・2017年9月16日に運賃改定を実施したところであり、更なる運賃改定は利用者負担が伴うものであるため、新型コロナウイルス感染症や物価高の影響を考慮し見送りました。
課題 今後の方向性	・ふるさとバス、コミュニティバスの運賃改定については、利用者負担が伴うものであるため、利用者と行政負担のバランスを考慮し利用者の理解が得られるよう路線の充実や乗り継ぎ負担の軽減など、利便性向上の施策を合わせて検討していきます。

### ○路線バス各種割引の導入（高頻度利用者への負担軽減策）

現行計画の 施策内容	・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。
実施内容	・「市内バス共通フリー回数券」を発売し、利用者の運賃負担軽減を図りました。 [2021・2022年度] ・任意の1日に限り、適用区間内を自由に乗り降りできるお得な乗車券「光秀公のまち亀岡一日乗車券」の販売を開始しました。[2020.1.11～]
課題 今後の方向性	・路線バス各種割引の導入については、高頻度利用者への負担軽減策としては好評ではありましたが、新規の利用者への利用促進にはつながりにくいことから利用促進につながる手法での実施も検討していく必要があります。

## 2-2 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」に対する施策と実施内容

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	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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ため、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を考えます。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線維持を継続するなかで、地域主体型交通(ボランティア輸送)の導入を促進し、ふるさとバスの運行を補完する輸送手段の確保に取り組みました。[2021年度～]</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとバスの代替運行の導入等については、現在の行政負担額(利用者一人当たり行政負担額など)を十分に考慮するなかで、現在の利用者や関係者にメリット・デメリットなどの説明を十分に実施するなど、段階をふんで他の輸送手段を検討していきます。</li> <li>・ふるさとバスの運行コースについては、地域によって複数経路があることから利用者にはわかりやすく効率的な運行ができるよう経路の統一や見直しを図っていきます。</li> </ul>
○地域主体型交通の導入促進【再掲】	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス車両の規模による集落への進入の困難、車両の台数制限、バス運転手の確保の困難等の理由により、細街路へバス停留所を設定することが難しい場合、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。</li> <li>・導入可能な地域を選定し、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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治会など複数団体との協議を実施し、支援制度の案内や運輸局との協議を行うなかで導入を促進することで地域住民の交通手段の確保を図りました。[2021年度～]</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体型交通の導入促進については、運行を担う団体の高齢化や安全面などの課題があるため、団体とコミュニケーションを図りながら支援制度を見直すなど持続可能な事業となるよう協議を行っていきます。</li> <li>・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なく、利用者や地域住民との協働で支えあう公共交通体系の構築が必要です。「地域の交通は地域が支える」という気運を醸成し、地域主体型交通に限らず公共交通全般に関して理解と意識の向上を図っていきます。</li> </ul>
○スクールバスの一般混乗化	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内小・中学校の統廃合が進んでいることから、教育部局と連携しスクールバスの一般混乗化に向けて継続して検討していきます。(ふるさとバス川東コースでは既に実施済)</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとバス川東コースについては、スクールバスの一般混乗を継続して実施していきます。</li> <li>・新たなスクールバスの一般混乗化については、児童・生徒の通学利用を最優先に考え、一般混乗化による必要経費を最小限に抑えるなかで既存バス路線や時間帯、道路運送法上の運行形態や通学安全面や小・中学生の通学に支障がない範囲で検討していきます。</li> </ul>



## 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

現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」に基づく支援制度は、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、交通空白地等に限定しています。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内全域に地域主体型交通の導入を促進するため、「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」の一部改正(補助対象となる地域の見直し)を行い、支援制度の充実を図りました。[2021.4.1～]</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体型交通の利用者は、各実施団体により対象者の年齢など一定の制限を設けられていますが、行先や運行時間帯などの運行状況は様々なことから既存のバス路線など、公共交通の利用に弊害が起きないよう団体との協議を実施するなかで適宜支援制度の見直しを検討していきます。</li> </ul>

### ○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

現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体型交通の導入促進とあわせて、「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」に基づく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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」による支援制度を継続するなかで、要綱の一部改正(補助対象となる地域の見直し)を実施することで地域主体型交通の促進を図りました。[2021.4.1～]</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、地域主体型交通の実施団体の増加によっては、補助金額の増加が見込まれることから実施団体の自己資金確保と自立を促すため適宜支援制度の見直しを行うことが必要です。</li> </ul>

### ○タクシー助成制度の創設（福祉施策等で検討）

現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉部門で導入済の敬老乗車券のタクシー利用を可能としました。[2019.6.3～]</li> <li>・タクシー初乗り運賃500円割引を実施しました。[2021・2022年度 地方創生臨時交付金を活用した期間限定]</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー助成制度については、適用する利用者の条件、利用条件等について、利用状況や社会情勢を勘案して適宜見直しを図っていきます。</li> </ul>

## 2-3 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)」 に対する施策と実施内容

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	
現行計画の 施策内容	・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JR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。
実施内容	・2020年大河ドラマ「麒麟がくる」の放送にあわせて、ラッピングバス・タクシーを施し、大河ドラマ館や光秀ゆかりの地を周遊出来る「桔梗シャトルバス」の運行を実施しました。[2020.1.11～3.15、7.1～2021.1.22] ・観光再生事業として、市内観光地をバスやタクシーで周遊出来る周遊バス事業を実施しました。[2021年度 観光庁の補助金を活用した期間限定]
課題 今後の方向性	・バス・タクシーの周遊コースの創設について、市内観光地への移動需要や採算性を考慮するなかで引き続き検討していきます。
○多言語による情報発信	
現行計画の 施策内容	・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。
実施内容	・英語表記や音声案内に対応したバス車内案内表示装置を新たに設置し、停留所等の情報案内を実施しました。[2019.9～]
課題 今後の方向性	・交通事業者や行政単独での整備は難しいため、既存施設の更新時とあわせて検討していきます。
○企画乗車券の販売	
現行計画の 施策内容	・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。 ・企画乗車券(亀岡城下町 1DAY クルーズバス)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。
実施内容	・大河ドラマ館や光秀ゆかりの地を周遊出来る「桔梗シャトルバス」の運行を実施しました。[2020.1.11～3.15、7.1～2021.1.22] ・湯の花温泉の日帰り入浴料などが割引になる「光秀公のまち亀岡一日乗車券」の販売を開始しました。[2020.1.11～]
課題 今後の方向性	・観光客を対象とした公共交通の利用促進を図るため、効果的な実施方法を研究していきます。

### 3 公共交通課題への取り組みに関する達成状況

#### 3-1 公共交通課題1「まちづくりと総合的な公共交通ネットワークの再構築」に対する施策と実施内容

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	
現行計画の 施策内容	・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、京都スタジアム(仮称)の整備や亀岡駅北土地地区画整理事業による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。
実施内容	・京都スタジアムでのJリーグをはじめとするイベント開催日において、バス事業者で市外鉄道駅やトロッコ亀岡駅から京都スタジアムへの直行バスの運行を開始され、鉄道事業者では臨時列車の運行を実施されるなど、輸送力強化を行うことで交流人口の増加や市内交通渋滞緩和を図りました。
課題 今後の方向性	・京都スタジアムでのイベント開催日や観光需要といった平常時の公共交通では補えない移動需要に対応した輸送について、引き続き運行事業者に実施いただけるよう要望していきます。
○既存路線の再編を含む亀岡駅へのアクセス強化	
現行計画の 施策内容	・JR 亀岡駅の北口を公共交通の交通結節点として、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。
実施内容	・JR 亀岡駅北口へつながる都市計画道路の開通にあわせて、ふるさとバス川東コースの JR 亀岡駅北口への乗り入れを開始しました。[2021.3.13~] ・JR ダイヤ改正にあわせてバスのダイヤ改正を随時実施しました。
課題 今後の方向性	・JR 馬堀駅から国道9号への都市計画道路の整備にあわせて、運行の速達性を上げるため沿線路線バス経路の見直しを検討していきます。 ・既存路線の再編については、コミュニティバス・ふるさとバスと民間路線バスとの競合に十分配慮して実施していく必要があります。

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	
現行計画の 施策内容	・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、市立病院へも乗り入れを行っています。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。
実施内容	・現行のアクセスを維持し運行を継続しました。
課題 今後の方向性	・JR 馬堀駅から市立病院へのアクセスについては、篠地区コミュニティバスと京阪京都交通バスともに乗り入れを実施していることから、それぞれの運行時間帯の適正化を行い、曜日や時間帯よっての移動需要を把握するなかで路線全体の効率化を図っていく必要があります。
○ふるさとバス並河駅コース現行路線の維持・利便性向上	
現行計画の 施策内容	・ふるさとバス並河駅コースについて、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。
実施内容	・沿線の通勤需要にあわせて朝夕1便ずつ、大井工業団地への延伸を実施しました。[2019.10.1~]
課題 今後の方向性	・大井工業団地への延伸便については、夕方の JR 亀岡駅向きの利用が少ないため、通勤利用者に対するアンケート調査を実施するなど、移動需要に応じた運行時間帯の見直しを図っていきます。 ・大井工業団地内に複数の商業施設が立地したことから、移動需要を把握したなかで運行路線の見直しを検討していきます。
○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	
現行計画の 施策内容	・ふるさとバス畑野千代川コースについて、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。
実施内容	・一部の区間でフリー乗降を導入し、高齢者等の交通弱者に対応した利便性の向上を図りました。[2020.3.14~] ・JR ダイヤ改正にあわせてバスのダイヤ改正を随時実施しました。
課題 今後の方向性	・ふるさとバスの運行コースについては、地域によって複数経路があることから利用者にはわかりやすく効率的な運行ができるよう経路の統一や見直しを図っていきます。
○まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実【再掲】	
現行計画の 施策内容	・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、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。 ・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。
実施内容	・ふるさとバス並河駅コースにおいて、沿線の通勤需要にあわせて朝夕1便ずつ、大井工業団地への延伸を実施しました。[2019.10.1~] ・まちの成熟に合わせて移動需要の把握を実施するなかで適宜路線の充実を検討しました。
課題 今後の方向性	・土地区画整理事業などのまちの成熟に応じた路線の充実を実施する際には、移動需要を十分に把握し、既存路線の利用者への影響がないかなど、総合的に判断するなかで検討していきます。



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	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 亀岡駅から京都先端科学大学を運行する京阪京都交通バスでは、大学生の移動需要に対応した運行を確保しながら、JR 亀岡駅との乗り継ぎやふるさとバスの別院コースとの接続を考慮したダイヤ改正を随時実施し、ふるさとバスとの接続便に関する停留所時刻表や車内音声による案内を行うなど、利用者の利便性の向上を図りました。</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

### 3-2 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」に対する施策と実施内容

① 乗継抵抗の軽減	
○乗継割引導入	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)で乗り継ぐ場合、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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗継割引の導入については、行政負担の増加を考慮し、JR 亀岡駅への乗り入れとあわせて利用者の要望等を把握するなかで実施可能性を検討しました。</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点(JR 駅、京都先端科学大学や運動公園ターミナル)における運賃の負担軽減策である乗継割引導入については、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定や運行経路の充実を図るなどの前提整備が必要です。</li> <li>・一方で、ふるさとバス(別院・畑野コース)では現状の乗り継ぎを前提とした利用ではなく JR 亀岡駅への乗り入れの要望もあるため、乗継抵抗の軽減施策として望ましい方法を検討していきます。</li> </ul>
○ふるさとバス（別院・畑野コース）の亀岡駅乗り入れ	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとバス(別院・畑野コース)の JR 亀岡駅への乗り入れについては、ふるさとバスの便数の減少、運行経費の増加や運賃負担のあり方など、様々な課題があることからバス事業者と協議しながら、乗継割引の導入等とあわせて利用者の要望等を把握するなかで実施可能性を検討しました。</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとバス(別院・畑野コース)の JR 亀岡駅への乗り入れについては、実施における様々な課題について利用者に理解いただけるよう丁寧に説明するなかで検討を進めていきます。</li> </ul>

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	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BUS NAVI(バスナビ)案内で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。</li> <li>※QR コードは、(株)デンソーウェーブの登録商標です。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BUS NAVI(バスナビ)について、市内全てのバス停留所の標柱へのQRコードの掲出を実施し、市 SNS(LINE,Facebook)や広報物(ばすまっぷや時刻表など)において、積極的に活用を促す案内を実施しました。</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 亀岡駅では、BUS NAVI(バスナビ)案内をデジタルサイネージで表示していますが、交通結節点などにも接近情報を提供して利便性向上を図っていく必要があります。</li> </ul>
○各種施設への乗り入れおよびバス待ち環境の向上	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス同士の乗り継ぎ拠点である運動公園ターミナル停留所において、上屋付き駐輪場の整備を実施し、環境の向上を図りました。[2022 年度]</li> <li>・道路改良事業等にあわせて、バスの停車スペースの改善や標柱の置石を埋設することで停留所周辺環境の安全確保を随時図りました。</li> <li>・市内停留所20箇所にセンサーライトを設置し、夜間のバス待ち環境の整備を図りました。[2022 年度]</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋やベンチの設置については、バス事業者や行政だけでは多額の費用がかかることが課題となっています。</li> <li>・停留所周辺環境の安全確保として、引き続き道路改良事業等にあわせて、バスの停車スペースの改善や標柱の置石を埋設することを実施していきます。</li> </ul>

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	
現行計画の 施策内容	・JR 亀岡駅周辺での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。
実施内容	・バス事業者と検討しました。
課題 今後の方向性	・JR 亀岡駅周辺では、商業施設が撤退するなど買い物施設が駅周辺から郊外へ広がり、利用者の移動需要も変化していっていることが予測できることから、今後は駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成ではなく、JR との乗り継ぎがしやすいダイヤ編成を最優先に検討していきます。
○亀岡地区コミュニティバスのわかりやすいダイヤ編成	
現行計画の 施策内容	・亀岡地区で運行しているコミュニティバスについて、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。
実施内容	・バス事業者と検討しました。
課題 今後の方向性	・現状の亀岡地区コミュニティバスについては、平成30年3月から西つつじヶ丘への延伸を試験的に開始したため、パターンダイヤを実施することが出来なくなりました。 ・JR との乗り継ぎを最優先にダイヤ編成に取り組んでいることからパターンダイヤの設定については、現在の運行経路の縮小や車両数の確保が伴わない状況では実施することが困難です。

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	
現行計画の 施策内容	・JR 馬堀駅周辺・並河駅周辺・千代川駅周辺で、昼間の時間帯の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。
実施内容	・バス事業者と検討しました。
課題 今後の方向性	・買い物施設が駅周辺から郊外へ広がり、利用者の移動需要も変化していっていることが予測できることから、今後は駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成ではなく、JR との乗り継ぎがしやすいダイヤ編成を最優先に検討していきます。

### 3-3 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」に対する施策と実施内容

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	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内路線バスの運賃を無料にする「市民ノーマイカーDay」を実施し、環境にやさしいバス交通の需要喚起や京都スタジアムでのイベント開催日の市内交通渋滞緩和等を図りました。[2021・2022・2023 年度]</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「市民ノーマイカーDay」の実施については、国・京都府の補助金を活用して実施出来たことから今後については、一定の財源確保が課題となっています。</li> <li>・多面的なモビリティマネジメントとしては、将来の新たな利用者となる転入者や子育て世代に対して、乗車機会を提供していく事業を展開していく必要があります。</li> </ul>
○「大人のためのバスの乗り方教室（仮称）」の開催	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「バスの乗り方リーフレット」を作成し、市内小学校対象の交通環境学習にて活用しました。[2022 年度]</li> <li>・バスの乗り方教室の実施に向けて、バス事業者と検討しました。</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方教室に限らず、公共交通全般に対して幅広い世代に関心をもってもらえるよう交通事業者と連携したイベント開催なども検討していきます。</li> </ul>
○市内小学校対象の交通環境学習の継続	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内小学校への交通環境学習を継続的に実施することで、自分たちの住んでいる地域や環境問題、まちづくりについて気づくためのきっかけづくりを行い、公共交通の利便促進を図りました。</li> <li>2023 年度 大井小学校6年生</li> <li>2022 年度 大井小学校6年生</li> <li>2021 年度 詳徳小学校6年生</li> <li>2019 年度 青野小学校1・2年生</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内小学校対象の交通環境学習については、課外事業であるため小学校に直接依頼を行うことで実施出来ていることから継続的に実施するためには、教育機関に対して広く事業の周知を図っていくことが必要です。</li> </ul>

○「サイクル&バスライド」の推進	
現行計画の 施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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&amp;バスライド」を推進します。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとバスと京阪京都交通バスの乗り継ぎ拠点である運動公園ターミナルにおいて駐輪場を整備し、良好な駐輪スペースの確保を実施しました。[2022年度]</li> <li>・亀岡市観光協会により、市内 JR 駅にて観光レンタサイクル事業を開始しました。[2020.10.1~]</li> </ul>
課題 今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の企業・商業施設等の駐輪スペース提供については、協力施設等との協議・調整が課題となっています。</li> <li>・シェアサイクルや電動キックボード等のラストワンマイルに対応した多様なモビリティが各地で普及してきていることから、実施可能な事業者と研究・検討していくことが必要です。</li> </ul>



## 第3章

# 亀岡市が考える交通空白地

### 1 交通空白地の定義

本計画における「交通空白地」は、従来の“交通空白地”と“交通不便地”を合わせ、下記の定義とします。

**交通空白地** バス停から500mおよび鉄道駅から1km以上離れた地域

国土交通省では「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」での補助事業の基準として交通不便地域を定義し、「地域公共交通づくりハンドブック」では空白地域の捉え方を示していますが、地方においては本計画の定義には収まりません。また、「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」においても、公共交通空白地と公共交通不便地域を定義しており、本計画の定義と整合が図られています。

【参考】「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」

(R5.9、国土交通省総合政策局公共交通政策部交通支援課)での定義(抜粋)

<交通不便地域の捉え方>

**半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域**

【参考】「地域公共交通づくりハンドブック」

(H21.3、国土交通省自動車交通局旅客課)での定義(抜粋)

<空白地域の捉え方>

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している**都市では、駅からは半径500m以上、バス停から半径300m以上が空白地域**として捉えられていることが多いようですが、**地方では、駅から半径1000m以上、バス停から半径500m以上を空白地域**と捉える場合も見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

【参考】「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」での定義（抜粋）

第2条 この要綱において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

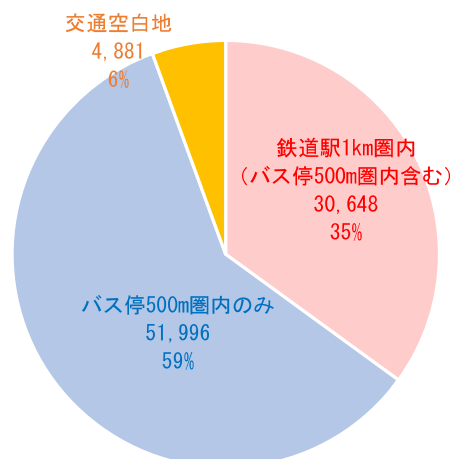
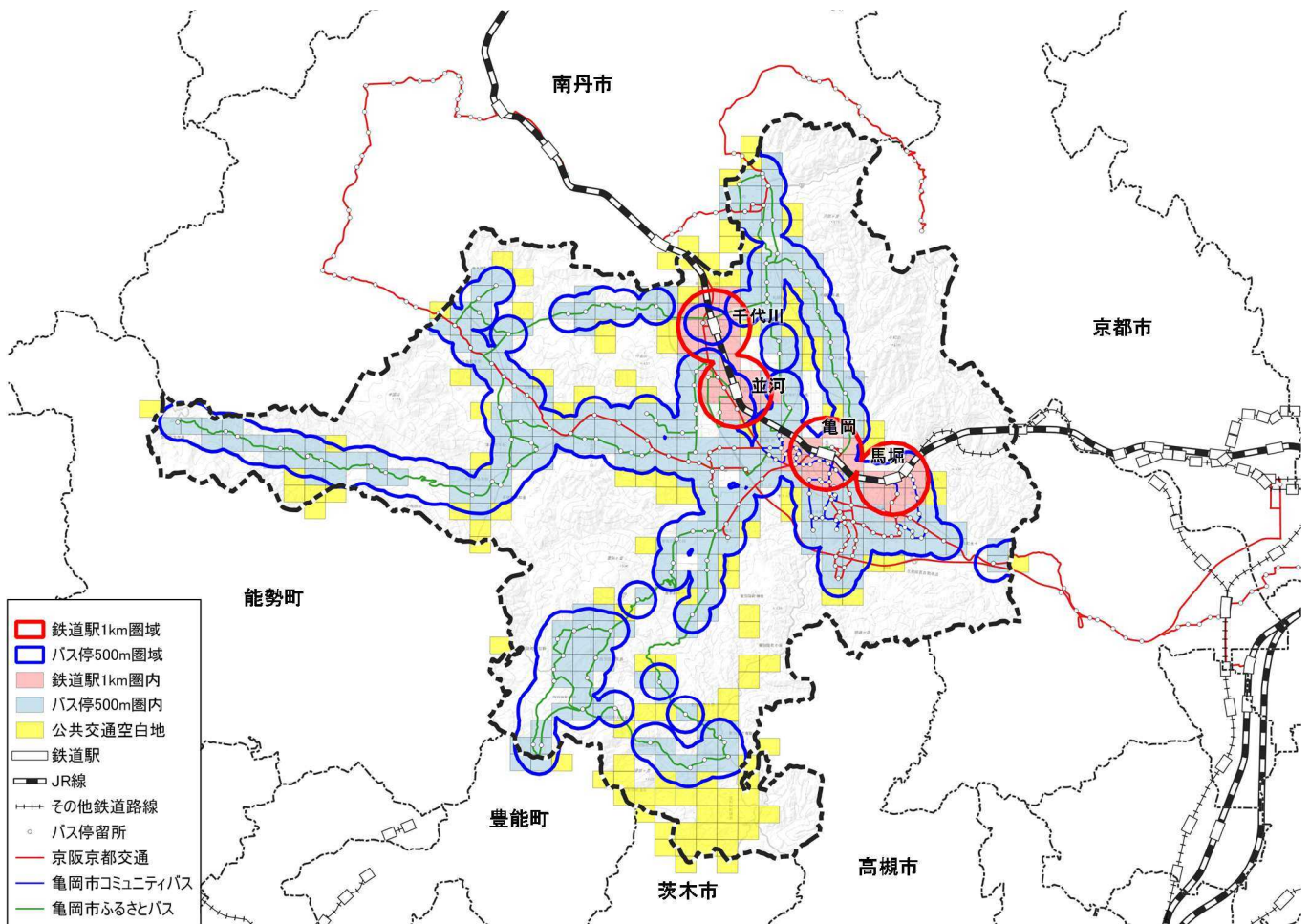
- (1) 地域生活交通事業 亀岡市の公共交通空白地等において生活交通手段の確保等を目的に、地域住民の交通の確保及び福祉の向上を図る事業をいう。
- (2) 公共交通空白地 バス停・鉄道駅からおおむね1キロメートル以上離れた地域をいう。
- (3) 公共交通不便地 バス停からおおむね500メートル、鉄道駅からおおむね1キロメートル以上離れた地域をいう。
- (4) 公共交通不便地に準ずる地域 バス停・鉄道駅とおおむね40メートル以上の高低差がある地域又はバスが営業時間内におおむね3時間以上運行しない時間がある地域をいう。

## 2 亀岡市の交通空白地

住宅地など一定人口が集中しているエリアの多くを公共交通圏域（鉄道駅 1km 圏またはバス停 500m 圏）がカバーしているものの、市南部を中心に郊外部には、人口がありながら公共交通圏域外となっている「公共交通空白地」が点在しています。

令和2年国勢調査の人口（500m メッシュ人口）でみた場合、本市全体の約6%が「交通空白地」に該当します。

### 本市の交通空白地



出典：国勢調査（令和2（2020）年）500m メッシュ人口、国土数値情報



## 第4章

# 亀岡市地域公共交通会議

### 1 亀岡市地域公共交通会議の委員・オブザーバー名簿

(敬称略・順不同)

番号	条例で規定する選任区分	選出団体等	氏名	備考
1	一般旅客自動車運送事業者	京阪京都交通株式会社 取締役管理部長	栗山 準一	
2	一般旅客自動車運送事業者	(一社) 京都府タクシー協会 地域公共交通推進委員会 北部分科会員	中藪 裕介	
3	地域住民の代表	亀岡市自治会連合会 幹事 東別院町自治会長	堀下 孝次	
4	地域住民の代表	亀岡市自治会連合会 幹事 宮前町自治会長	西田 新司	監査委員
5	地域住民の代表	亀岡市自治会連合会 幹事 大井町自治会長	大釜 茂和	
6	地域住民の代表	亀岡市自治会連合会 幹事 河原林町自治会長	上田 政行	副会長
7	地域住民の代表	亀岡市自治会連合会 幹事 南つつじヶ丘自治会長	山下 雅一	
8	利用者の代表	亀岡市老人クラブ連合会 副会長	乙坂 優次	
9	利用者の代表	亀岡市身体障害者福祉協会 副会長	橋爪 博幸	
10	利用者の代表	女性人材登録	市岡 悦子	
11	利用者(市内事業所)の代表	亀岡商工会議所 理事	高屋 吉昌	監査委員
12	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	京阪京バス労働組合 執行委員長	俣野 健二	
13	近畿運輸局京都運輸支局	国土交通省近畿運輸局 京都運輸支局 首席運輸企画調整専門官	稲留 健一郎	
14	京都府南丹土木事務所	京都府南丹土木事務所 施設保全課長	中西 正樹	
15	亀岡警察署	京都府亀岡警察署 交通課長	廣川 剛	
16	市長が指名する職員	亀岡市まちづくり推進部長	信部 健二	
17	学識経験を有する者	(一社) グローカル交流推進機構 理事長	土井 勉	会長
18	オブザーバー	西日本旅客鉄道株式会社 亀岡駅長	内藤 久士	
19	オブザーバー	京都府南丹広域振興局 企画・連携推進課長	平 康夫	
20	オブザーバー	亀岡市健康福祉部長	亀井 鶴子	
21	オブザーバー	亀岡市産業観光部長	松本 英樹	

## 2 亀岡市地域公共交通計画の策定経過

年月日	会議の開催状況等
令和5年5月29日	令和5年度 第1回亀岡市地域公共交通会議
令和5年8月1日	令和5年度 第2回亀岡市地域公共交通会議
令和5年9月～	市民アンケート調査、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アンケート調査の実施
令和5年12月22日	令和5年度 第3回亀岡市地域公共交通会議
令和6年2月1日～29日	亀岡市地域公共交通計画に関するパブリックコメント
令和6年3月●日	令和5年度 第4回亀岡市地域公共交通会議
令和6年3月●日	亀岡市地域公共交通計画の策定
令和6年4月～	亀岡市地域公共交通計画の事業開始

### 3 亀岡市地域公共交通会議条例

平成 29 年 6 月 27 日

条例第 22 号

改正 平成 30 年 6 月 23 日条例第 35 号

令和 5 年 7 月 1 日条例第 18 号

(設置)

第 1 条 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、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）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に必要な事項を協議するため、亀岡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（平 30 条例 35・令 5 条例 18・一部改正）

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 地域の実情に即した適切な乗合旅客運送の形態及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 交通計画の作成及び実施に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（平 30 条例 35・令 5 条例 18・一部改正）

(組織)

第 3 条 交通会議は、委員 20 人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者又は組織を代表する者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 一般旅客自動車運送事業者
- (2) 地域住民の代表
- (3) 利用者の代表
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (5) 近畿運輸局京都運輸支局
- (6) 京都府南丹土木事務所
- (7) 亀岡警察署
- (8) 市長が指名する職員
- (9) 学識経験を有する者その他の交通会議の運営上必要と認められる者

3 委員の任期は、2 年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第 4 条 交通会議に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員のうちから市長が指名する委員をもって充てる。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 交通会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、交通会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。
- 5 会長が必要と認めるときは、交通会議は書面によって開催し、書面によって表決することができるものとする。この場合において、会長は、決定事項を書面により速やかに委員へ報告するものとする。

(平30条例35・一部改正)

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第7条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

- 2 事務局をまちづくり推進部に置く。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(令5条例18・全改)

(監査)

第8条 交通会議に監査委員を置く。

- 2 監査委員は、委員のうちから会長が指名する。
- 3 監査委員は、交通会議の出納を監査し、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(令5条例18・追加)

(財務に関する事項)

第9条 交通会議の予算編成、現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(令5条例18・追加)

(委任)

第10条 この条例に定めるもののほか、交通会議の運営等に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(令5条例18・旧第8条繰下・一部改正)

附則

この条例は、公布の日から施行する。

附則(平成30年条例第35号)

この条例は、公布の日から施行する。

附則(令和5年条例第18号)

(施行期日等)

この条例は、公布の日から施行し、令和5年4月1日から適用する。