

公共交通対策特別委員会

日 時 令和6年3月11日（月）午後 時 分～
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（案）について

3 その他

公共交通対策特別委員会

令和6年3月11日

まちづくり推進部 桂川・道路交通課

第1章 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

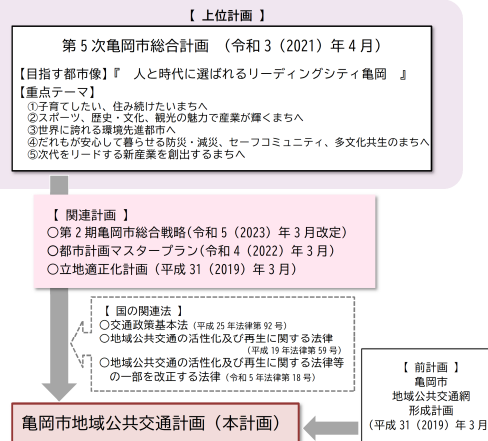
亀岡市では平成31(2019)年3月に「亀岡市地域公共交通網形成計画」(以降、前計画)を策定し、バス交通の維持及び利便性の向上、地域主体型交通(交通空白地等地域生活交通事業)導入への支援制度の充実、市民ノーマイカーDayや市内小学校対象の交通環境学習等を通じて市民の地域公共交通に対する気運醸成を行ってきました。

しかしながら、コロナ禍による利用者の減少、人口減少や少子高齢化の進展、運転士不足や行政負担の増大等、様々な要因により、公共交通の維持や確保が容易ではなくなっています。

これらの公共交通を取り巻く社会・経済・環境の変化を踏まえ、亀岡市では市民、交通事業者、行政が協働して、まちの将来像の実現を支援するための公共交通の維持・確保を目指し、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、交通弱者に配慮した持続可能な地域公共交通サービスの提供を目的とし、「亀岡市地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の位置付け

本計画は、本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5次亀岡市総合計画(令和3(2021)年4月)」に基づき、その他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。



3 計画策定の条件

計画の区域

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。

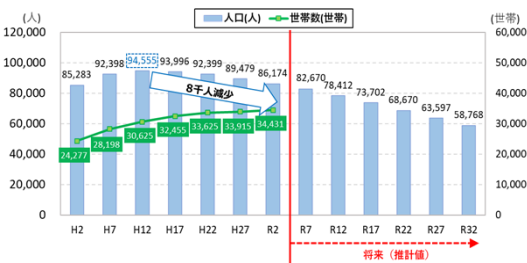
計画の期間

令和6(2024)年度から令和10(2028)年度の5カ年とします。
ただし、施策や事業の進捗によっては、亀岡市地域公共交通会議(法定協議会)で協議の上、令和11(2029)年度以降も継続することにします。

第2章 亀岡市における地域および公共交通の状況

1 地域や社会等の状況

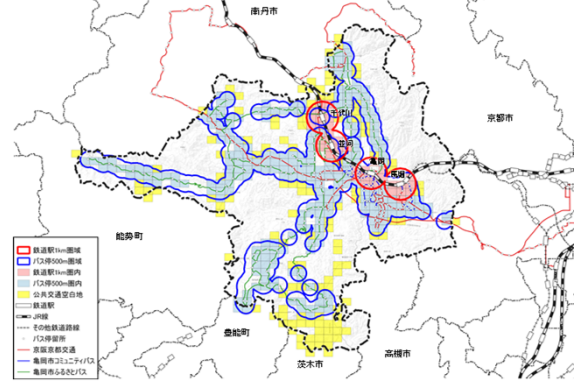
人口・世帯数の推移および将来予想



出典:国勢調査(平成2(1990)年~令和2(2020)年)
「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計)

2 公共交通の状況

本市の公共交通カバー圏域



3 市民・利用者の利用実態およびニーズ(アンケート調査結果)

3-1 市民の交通行動の特徴

○自動車保有している人は、公共交通の利用頻度が低く、家族・友人を送迎する機会も多い一方で、運転免許返納者など免許を保有していない人は、送迎や公共交通に頼らざるをえない状況が見受けられ、自動車保有の有無で公共交通の利用頻度が異なります。

3-2 バス、JR山陰本線、タクシーの利用状況

○公共交通の利用頻度が低いことから、利用促進とあわせて自家用車から公共交通へ移動手段を転換させる「モーダルシフト」の促進や送迎を含む自家用車利用を減少させるため、特にJR駅までの公共交通の確保が求められます。

3-3 バスに対する意見およびバスサービスに対する意向

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

3-4 公共交通の今後のあるべき姿

○公共交通維持のための一定の負担(現状の費用負担)が容認されていますが、地域公共交通に対する交通事業者・行政・地域住民で協働・連携しつつ、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サービスの提供が必要です。

第8章 計画の推進体制および評価・検証方法

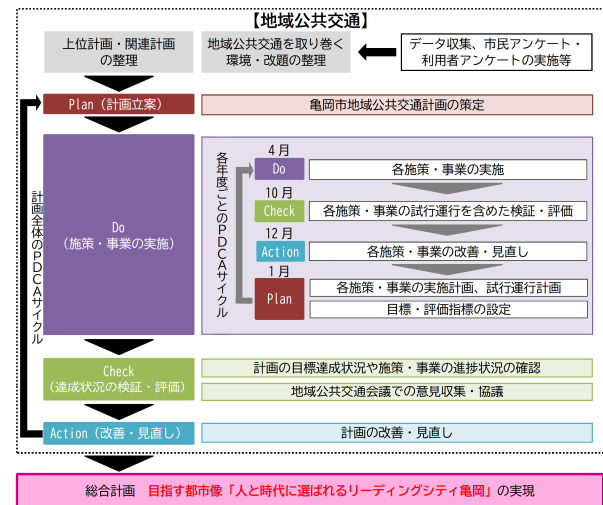
3 計画を推進するための体制と役割分担

それぞれの実施主体が担う役割を明確にし、それらの役割や各事業の進捗等を相互に確認しながら、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。



4 計画の評価・検証方法

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



第2章 亀岡市における地域および公共交通の状況

- 1 地域や社会等の状況
- 2 公共交通の状況
- 3 市民・利用者の利用実態およびニーズ (アンケート調査結果)

第3章 上位計画・関連計画の整理

第4章 前計画の評価と課題整理

【本市の地域公共交通を取り巻く環境】

人口減少・高齢化の進展

- ・人口は約8.6万人で、平成12(2000)年をピークに減少し、令和27(2045)年には約6万人まで減少する見込み
- ・市内周辺部では高齢化率が40%を超える地域が多い

住宅や商業施設の立地

- ・土地区画整理事業などによる転入者増加や住宅地域の変貌
- ・商業施設がJR駅周辺から国道9号沿いや郊外に進展

公共交通の状況

- ・駅などへの交通手段が「自動車(自分で運転・家族などが送迎)」が多く、公共交通への転換が進んでいない
- ・交通弱者などには外出手段の制約が多く、今後は運転免許証の自主返納の増加が見込まれる
- ・バス、タクシーの運転士不足と高齢化が深刻
- ・利用者の減少と人件費・物価高騰による行政負担が増加

他分野の状況(教育・観光・福祉)

- ・市内小・中学校の統廃合によるスクールバスの運行が見込まれる
- ・京都スタジアムや観光拠点による交流人口の増加
- ・高齢者の外出促進が課題

第5章 基本理念および基本方針

上位計画で目指す都市像、地域公共交通を取り巻く環境・課題を踏まえ、本計画の基本理念を定めます。行政、交通事業者、地域住民、本市への来訪者で構成される「ひと」と、地域公共交通やまちで構成される「もの」を相互に“支える”“支え合う”をキーワードに、基本方針を定めます。

基本理念

地域と“ともに支える”持続可能な公共交通

基本方針①

市民の移動を“支える”地域公共交通のネットワーク維持・確保とサービスの向上

基本方針②

地域の協働と連携で“支え合う”仕組みづくり

基本方針③

地域公共交通を“支える”人材育成と関心の喚起

基本方針④

来訪者を“支える”地域公共交通の促進

【本市の地域公共交通の課題】

課題1

社会情勢の変化に対応した地域公共交通ネットワークの維持・確保

- 市民の移動実態やニーズの変化に対応するだけでなくまちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの形成が必要
- 持続可能な運行の実現に向けて、利便性向上とあわせた運賃改定(値上げ)が必要
- ふるさとバスの運行は、路線を維持するための効率的な運行が必要

課題2

誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス

- タクシー助成制度の見直しなど利用者の状況に応じた取組みが必要
- 交通事業者と行政の連携だけでなく、地域の輸送資源の総動員が必要
- 行政と交通事業者と連携した担い手確保や利用促進の取組みが必要

課題3

地域公共交通に対する交通事業者・行政・地域住民の協働と連携

- 多面的なモビリティマネジメントを通じて「過度なマイカー依存」から「公共交通を意識的に活用する」ことを促す取組みが必要
- 地域住民が主体的に参画できる機会を創出し、「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する理解と意識の向上を図るための仕掛けづくりが必要
- 導入を促進している地域主体型交通について、実施団体とコミュニケーションを図り持続可能な事業となるよう、適宜支援制度の見直しが必要

課題4

来訪者(観光客)の取込みによる賑わい創出と移動手段の確保

- 移動需要に対応した輸送について、道路交通渋滞の緩和を図るため鉄道やバスによる来訪者の移動手段の確保が必要
- 観光拠点と連携したコンテンツの充実や二次交通の拡充を通じて市内での回遊・滞在を拡大し、観光客の増加を地域の活性化や公共交通の利用促進に繋げる取組みが必要

第7章 目標達成のための具体的な施策

本計画の目標を達成するために、基本方針を定め、各課題に対する施策を次のように掲げ、順次取り組んでいきます

- 1-1. ふるさとバスの改善およびスクールバスの一般混乗化、代替交通導入等による効率化
- 1-2. ふるさとバス、コミュニティバスの路線充実によるモーダルシフトと運賃改定
- 1-3. 京阪京都交通バス現行路線の維持・利便性向上
- 1-4. 地域間幹線(国庫補助路線)の利用促進・改善・見直し
- 1-5. 市内地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)の検討

- 2-1. 地域主体型交通の導入促進および支援制度の見直し
- 2-2. 路線バス各種割引の導入(高頻度利用者、低頻度・新規利用者)
- 2-3. アダプト・寄附制度等を活用した公共交通環境の向上
- 2-4. タクシー助成制度の継続・見直し(福祉施策等で検討)

- 3-1. 地域公共交通を支える人材確保への支援
- 3-2. 「市民ノーマイカーDay」の継続実施
- 3-3. 市内小学校対象の交通環境学習の継続実施
- 3-4. イベントや乗り方教室等の開催による魅力発信

- 4-1. 来訪者の増加に伴う輸送力の強化
- 4-2. バス・タクシーを活用した観光地周遊の促進および企画乗車券の販売
- 4-3. 多言語による地域公共交通に関する情報発信

第6章 本計画の目標

本市が抱える地域公共交通の課題に対する本計画の基本理念及び基本方針に基づき、本計画における目標を設定します。

<目標1>	<数値指標>	<現況値>	<目標値>	<目標2>	<数値指標>	<現況値>	<目標値>
地域公共交通利用者数の維持・確保	地域公共交通の利用者数(1日あたり)	36,859人/日 (令和4年度)	37,800人/日 微増を目指す (令和9年度)	公的資金が投入されているバス交通の事業効率の改善(※1)	地域公共交通への亀岡市公的資金投入額(利用者1人あたり)	265円/人 (令和4年度)	265円/人 現状水準を維持 (令和9年度)
	バスの利用頻度(アンケート調査)	25% (令和5年度)	25% (令和10年度)		地域公共交通の収支率	30% (令和4年度)	30% 現状水準を維持 (令和9年度)
	自動車(自分で運転・家族の送迎)の利用率(アンケート調査)	58% (令和5年度)	55% (令和10年度)				


※1 公的資金が投入されているバス交通:ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスの八田線、神吉線、原・神吉線

2 各施策の具体的な内容

基本方針別の各施策について、対応する課題、施策内容、実施主体、スケジュール、実施内容・参考事例を次のように整理します。

1-1. ふるさとバスの改善およびスクールバスの一般混乗化、代替交通導入等による効率化							
対応する課題	課題 1 社会情勢の変化に対応した地域公共交通ネットワークの維持・確保 課題 2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 南部・西部地域からふるさとバスを利用して JR 亀岡駅や市役所などの中心市街地へは、交通結節点である京都先端科学大学や運動公園ターミナルでふるさとバス（別院・畑野コース）から京阪京都交通バスへ乗り継ぐ必要があることから、乗継割引導入と並行して、中心市街地への直接乗り入れを協議・検討します。 【直接乗り入れを実施する場合の検証・検討事項】 ○速達性の向上 ○運行距離の増加に伴う経費増・便数減少 ○重複路線である京阪京都交通との運賃比較 ふるさとバスの効率的な運行のため、複数経路の統一、ふるさとバス川東コースで実施しているスクールバスの一般混乗化の他コースへの摘要、代替交通としてデマンド交通などの他輸送手段の導入を検討します。 また、地域主体型交通の導入促進も図り、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す。 						
実施主体	亀岡市、バス事業者 地域住民、関係機関	スケジュール （年度）	R6	R7	R8	R9	R10
			実施に向けた協議・検討		実施可能な取組みから着手		
実施内容参考事例	<div style="text-align: center;">  <p>ふるさとバス（運動公園バスターミナルバス停）</p> </div>						

1-2. ふるさとバス、コミュニティバスの路線充実によるモーダルシフトと運賃改定							
対応する課題	課題1 社会情勢の変化に対応した地域公共交通ネットワークの維持・確保 課題2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 既存の路線を基本とし、土地区画整理事業による開発状況、時間帯別利用状況等を踏まえ、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。その際、JR 亀岡駅へのアクセス性を強化するため、京阪京都交通バスや JR とのスムーズな乗り継ぎができるように乗継ぎ拠点の環境整備やダイヤの見直しを行い、送迎を含む駅までの自動車利用を減少させるモーダルシフトを図ります。 今後の人口減少などによる利用者の減少と人件費・物価高騰による行政負担の増加が見込まれるため、持続可能な運行の実現に向け、利便性向上の施策とあわせた運賃改定(値上げ)に取り組みます。 						
実施主体	亀岡市、バス事業者	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			実施可能な取組みから着手				

1-3. 京阪京都交通バス現行路線の維持・利便性向上							
対応する課題	課題1 社会情勢の変化に対応した地域公共交通ネットワークの維持・確保 課題2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 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別院地域の移動手段になっており、京都先端科学大学の学生も多く利用することから、移動需要に応じた路線編成に取り組み、今後も現行路線を確保・維持しながら利便性の向上を図ります。 また、JR 亀岡駅周辺(中心拠点)からのアクセスを強化させることで、地域(交流)拠点(京都先端科学大学)の機能の充実を図ります。 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継続します。 						
実施主体	亀岡市、バス事業者	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			随時実施				
実施内容 参考事例	 <p>京阪京都交通バス (京都先端科学大学バス停)</p>						

1-4. 地域間幹線（国庫補助路線）の利用促進・改善・見直し

<p>対応する課題</p>	<p>課題1 社会情勢の変化に対応した地域公共交通ネットワークの維持・確保 課題2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス</p>						
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・京阪京都交通バスが運行する「八田線」「神吉線」「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ります。 ・利用者の減少により、国庫補助の対象外になり運行の継続が困難になった場合は、沿線市や利用者と代替輸送について協議します。 ・「八田線」は沿線観光資源等の需要に応じた臨時便の運行、「神吉線」及び「原・神吉線」は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す。 						
<p>実施主体</p>	<p>亀岡市、バス事業者</p>	<p>スケジュール (年度)</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
			<p>随時実施</p>				
<p>実施内容参考事例</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="454 768 863 1339"> <p>「八田線」の沿線で開催されるコスモス園への臨時バスの運行</p> </div> <div data-bbox="927 768 1335 1339"> <p>「原・神吉線」の利用促進チラシ</p> </div> </div>						

1-5. 市内地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）の検討

<p>対応する課題</p>	<p>課題 1 社会情勢の変化に対応した地域公共交通ネットワークの維持・確保 課題 2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス</p>						
<p>施策内容</p>	<p>・近年、公共交通に関する運行管理 AI 等の新技術や自動運転、MaaS 等の新たなサービスの効果的な導入による交通 DX の取り組み、脱炭素化に向けた車両の電動化や再生可能エネルギーの地産地消等の交通 GX の取り組みにより、地域公共交通サービスの質の向上が注目されています。 ・福祉や医療など地域の多様な輸送資源との連携を含めて、新技術や交通 DX、交通 GX の全国事例(成功・失敗)を収集しつつ、市内での導入可能性を協議・検討します。</p>						
<p>実施主体</p>	<p>亀岡市、交通事業者 地域住民、関係機関</p>	<p>スケジュール (年度)</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
			<p>実施に向けた研究</p>				

実施内容
参考事例




AI オンデマンド交通 (国土交通省)



日本版 MaaS の推進 (国土交通省)

2-1. 地域主体型交通の導入促進および支援制度の見直し

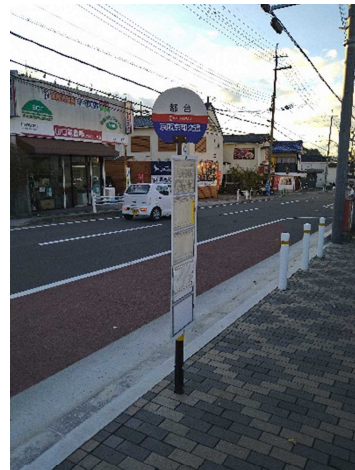
対応する課題	課題 2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス 課題 3 地域公共交通に対する交通事業者・行政・地域住民の協働と連携						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・集落内道路が狭小であること等により、路線バスの運行が困難な公共交通空白地域等において、地域主体型交通の導入を促進し、地域住民の足の確保を図ります。 ・導入可能な地域を選定し、導入する輸送手段、運行を担う団体の有無、財源の確保等を図り、運輸局等の関係機関と協議する中で導入を促進します。 ・地域主体型交通の導入促進は、運行を担う団体の高齢化や安全面などの課題があるため、運行を担う団体とコミュニケーションを図りながら支援制度(亀岡市交通空白地域生活交通事業補助金交付要綱)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。 						
実施主体	亀岡市、地域住民 関係機関	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			随時実施				
実施内容 参考事例	 <p>旭町自治会が取組む地域主体型交通（旭サポートカー）</p>						

2-2. 路線バス各種割引の導入（高頻度利用者、低頻度・新規利用者）

対応する課題	課題 2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「市内バス共通フリー回数券」の販売を行い、高頻度利用者への負担軽減策として好評ではありましたが、新規利用者の増加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を検討していきます。 ・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を行い、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。 ・また、ふるさとバス(別院・畑野コース)では JR 亀岡駅への乗り入れの要望もあるため、望ましい方法を検討していきます。(P.49) 						
実施主体	亀岡市、バス事業者	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			実施に向けた協議・検討		実施可能な取組みから着手		

2-3. アダプト・寄附制度等を活用した公共交通環境の向上

対応する課題	課題 2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス 課題 3 地域公共交通に対する交通事業者・行政・地域住民の協働と連携						
施策内容	・アダプト・寄附制度等(企業からの広告募集やバス停ベンチの寄附など)を創設し、商業施設や医療機関、その他の事業者などが協賛しやすい仕組みを構築します。 ・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埋設等を実施し、バス待ち環境の向上を図ります。						
実施主体	亀岡市、交通事業者 地域住民、関係機関	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			実施可能な取組みから着手				



市道改良工事に伴いバスの停車スペースの確保と置石埋設を実施(都台バス停)

実施内容
参考事例



公共交通サポーター制度(真岡市)



ベンチの寄附制度(大津市)

【公共交通サポーター制度(栃木県真岡市)】

真岡市では地域公共交通の安定的な運行や市民の公共交通への意識を醸成するため、個人・法人に協賛金を募り、回数券の進呈やバス車内に広告の掲載を行うなど地域で公共交通を支える取り組みが実施されています。

2-4. タクシー助成制度の継続・見直し（福祉施策等で検討）

対応する課題	課題 2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 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、前計画時に、福祉部門で導入済の敬老乗車券のタクシー利用が可能となる助成制度を創設したため、今後も継続していきます。 また、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つつ、福祉関連の関係部署と連携を図り、適宜見直しを図っていきます。 						
実施主体	亀岡市、交通事業者	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			継続実施、協議検討				

実施内容 参考事例

令和5年度 亀岡市敬老乗車券 (バス・タクシーの共通乗車券)

対象者

- 昭和29年4月1日以前生まれの方
- 70歳未満で運転免許証を自主返納された方

販売内容

- 乗車券は1冊(20枚綴)2,500円です
- 年度内(4月から3月未まで)で1人2冊まで購入できます

使用できる交通機関

- 市内を運行する路線バス(亀岡市コミュニティバス、亀岡市ふるさとバス及び京阪京都交通バスの亀岡市内全区間)、京都タクシー(ヒノタクシー含む)

利用方法

【バス】利用1回につき1枚の乗車券と運賃額を問わず乗車できます。但し、区間を越えて乗車する場合は別途、その区間の運賃支払いが必要です。

【タクシー】市内での乗降車につき、1枚250円の運賃として、1回の運賃支払いに2枚(500円)まで使用できます。

購入方法

- 本人申請のため、本人確認書類(免許証、保険証、マイナンバーカードなど)をご持参ください
- 同一世帯以外の代理の人が購入する場合は、代理の人の証明書および委任状が必要です

使用上の注意

- 未使用や期限切れとなった乗車券の交換や返金はできません。令和7年3月31日までに計画的に使用してください
- 70歳未満で運転免許証を自主返納された人は、その証明書(運転免許の取消許可書、運転経歴証明書など)が必要です
- 本人以外への使用はできません(家族の人も使用できません)
- 他人への譲渡及び転売は禁止します
- 不正使用が発覚した場合、乗車券の返還や不正使用の弁償を求めています
- 盗難、紛失による払い戻し、再発行は行いません

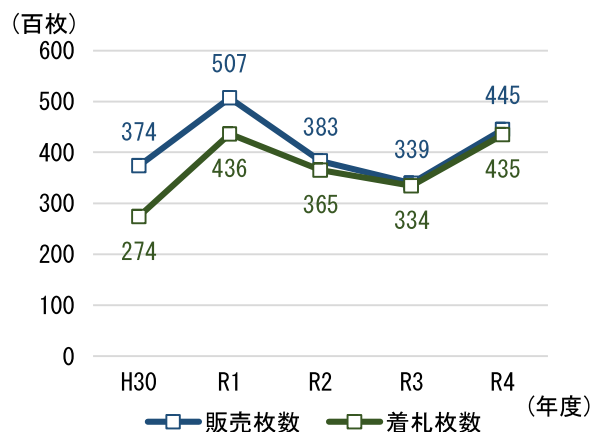
お問い合わせ 亀岡市 高齢福祉課 TEL 0771-25-5032 FAX 24-3070

亀岡市敬老乗車券

【現在の制度】

- 対象者
 - 70歳以上の市民
 - 70歳未満で運転免許証を自主返納した市民
- 販売内容
 - 1冊(20枚綴)2,500円
 - 年度内で1人2冊まで購入可能
- 使用できる交通機関
 - 亀岡市コミュニティバス、ふるさとバス及び京阪京都交通バスの市内全区間
 - 京都タクシー、ヒラノタクシー
- 利用方法
 - ＜バス＞
利用1回につき、1枚の乗車券で運賃額を問わず乗車可能
 - ＜タクシー＞
市内での乗降車につき、1枚250円の運賃として1回の運賃支払いに2枚まで使用可能

○現在の利用状況



3-1. 地域公共交通を支える人材確保への支援

対応する課題	課題 2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス 課題 3 地域公共交通に対する交通事業者・行政・地域住民の協働と連携						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・持続的に地域公共交通を確保するうえで、地域公共交通の人材を確保することは重要ですが、運転士の高齢化や人手不足等、地域公共交通を取り巻く環境は厳しく、交通事業者が運転士を継続的に募集しているものの、人材の確保が難しくなっています。 ・交通事業者の人材確保を支援し、地域住民に対して地域公共交通への理解を高めるためにも、市の広報誌やホームページ、SNS 等の各種媒体を活用して、積極的に交通事業者の魅力や情報発信を実施します。 						
実施主体	亀岡市、交通事業者 関係機関	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			実施可能な取組みから着手				

実施内容
参考事例



広報誌への情報発信
(千葉県印西市)



広報誌への運転士募集記事
(福岡県嘉麻市)

【広報誌への運転士募集記事（福岡県嘉麻市）】

嘉麻市では、市内を運行するバス事業者（西鉄バス筑豊）と地域公共交通の確保を目的に、互いに連携・協力する基本協定を平成 30（2018）年 5 月に締結し、広報誌を活用したバス乗務員の募集や大型第二種免許取得に係る費用に対する助成等を実施しています。

【バス運転士の人材確保へ協定（三重県桑名市）】

桑名市では、大型運転免許を持つ消防士が 60 歳で定年退職する際に、本人が希望すれば三重交通のバス運転士として転籍を可能とする協定が 2023 年 10 月に締結されました。

3-2. 「市民ノーマイカーDay」の継続実施

対応する課題	課題3 地域公共交通に対する交通事業者・行政・地域住民の協働と連携						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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るため、市内路線バスの運賃を無料にする「市民ノーマイカーDay」を今後も継続していきます。 ・また、バス路線沿線の医療施設への無料乗車券の配布や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多面的なモビリティ・マネジメントを検討していきます。 						
実施主体	亀岡市、バス事業者 関係機関	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			継続実施、実施可能な取組みから着手				
実施内容 参考事例	<div data-bbox="689 723 1104 1310" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">市民ノーマイカーDay</p> <div data-bbox="571 1384 1222 1850" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">転入世帯を対象にしたバス無料乗車券の配布（明石市）</p> <p>【転入世帯を対象にしたバス無料乗車券の配布（明石市）】 明石市では、転入世帯に対して転入者窓口において市内バス交通の情報やお試し無料乗車券を配布し、効果的なモビリティ・マネジメントが実施されています。</p>						

3-3. 市内小学校対象の交通環境学習の継続実施

対応する課題	課題 3 地域公共交通に対する交通事業者・行政・地域住民の協働と連携						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントの一環として、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や公共交通に対する理解向上を図ります。 ・バス事業者と協力してバス車両の展示、実際のバスの乗り方、路線バスの現状等、対象となる小学生の学年にあった学習内容を企画し、より効果的な授業ができるよう工夫します。 ・交通環境学習は小学校に直接依頼し、課外事業として実施していることから、継続的に実施するために教育機関に対して広く事業の周知を図っていきます。 						
実施主体	亀岡市、交通事業者 関係機関	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			継続実施				
実施内容 参考事例	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">市内小学校に実施している交通環境学習</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div> <p style="text-align: center;">交通環境学習で活用している「バスの乗り方リーフレット」</p> <p style="margin-top: 20px;">市内の小学生を対象に地元の事業所にご協力をいただき、平成 23 年度から交通環境学習を実施しています。公共交通を通じて、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き、考え、学ぶきっかけづくりを行っています。</p>						

3-4. イベントや乗り方教室等の開催による魅力発信

対応する課題	課題 2 誰もが安心して利用できる移動手段の確保と持続可能な公共交通サービス 課題 3 地域公共交通に対する交通事業者・行政・地域住民の協働と連携						
施策内容	・将来の利用者である子どもを対象にバスの魅力や乗り方を紹介するなど、公共交通を利用促進とバス運転士の担い手を育むため、様々なイベントを開催し、バス交通の魅力を発信します。						
実施主体	亀岡市、交通事業者 地域住民、関係機関	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			実施に向けた協議・検討				

実施内容
参考事例



バックヤードツアー
(京都京阪バス)



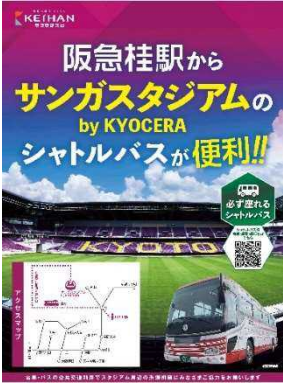
お客様感謝Day
(阪急バスグループ)



バス!のってスタンプラリー
(ひらかた環境ネットワーク会議、
枚方市、京阪バス株式会社)

【バス!のってスタンプラリー】
枚方市では、NPO法人、市、交通事業者等が連携し、路線バスで枚方市内の名所を巡るスタンプラリーイベントを実施し、公共交通を利用するきっかけづくりを行っています。

4-1. 来訪者の増加に伴う輸送力の強化

対応する課題	課題 4 来訪者(観光客)の取込みによる賑わい創出と移動手段の確保						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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や観光需要が多い期間において、バス事業者による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、鉄道事業者による臨時列車の運行など、引き続き運行事業者に輸送力の強化を実施いただけるよう要望していきます。 ・また、適宜、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す。 						
実施主体	亀岡市、交通事業者	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			継続実施				
実施内容 参考事例	 <p>京都スタジアムへの直行バス</p>		<p>阪急桂駅・JR 桂川駅と京都スタジアムを結ぶ京阪京都交通のシャトルバスは、京都スタジアムイベント観戦者の利便性を図り、市内交通渋滞緩和が図られています。</p>				

4-2. バス・タクシーを利用した観光地周遊の促進および企画乗車券の販売

対応する課題	課題 4 来訪者(観光客)の取込みによる賑わい創出と移動手段の確保						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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新たな周遊コースの創設・運行に取り組みます。 ・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」の販売を促進するとともに、観光施設も含めた協賛店舗の増加や効果的な実施方法も検討するなど、来訪する観光客に対して地域公共交通の利用促進を図ります。 						
実施主体	亀岡市、交通事業者 関係機関	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			実施に向けた協議・検討		実施可能な取組みから着手		
実施内容 参考事例	 <p>光秀公のまち亀岡一日乗車券</p>		 <p>亀岡周遊パス</p>				

4-3. 多言語による地域公共交通に関する情報発信

対応する課題	課題 4 来訪者(観光客)の取込みによる賑わい創出と移動手段の確保						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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たため、継続的に停留所等の情報案内を実施していきます。 ・本市の玄関口である各種鉄道駅や観光資源、観光スポットでも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。その際、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。 						
実施主体	亀岡市、交通事業者 関係機関	スケジュール (年度)	R6	R7	R8	R9	R10
			実施可能な取組みから着手				
実施内容 参考事例	<div style="text-align: center;">  <p>JR 奈良駅の多言語デジタルサイネージ (奈良県)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>訪日外国人向け多言語飲食店マップ (栃木県小山市)</p> </div> <p>【訪日外国人向け多言語飲食店マップ (栃木県小山市)】 小山市コミュニティバス (おーバス) を利用して訪問ができる「いちごの里」「道の駅思川」「おやまゆうえんハーヴェストウォーク」の施設情報を記載し、飲食情報が多く集まった小山駅周辺は片面で独立させ、他エリアはバスに乗って食べに行けるグルメ情報としてコンテンツをまとめています。また、各施設の簡易説明や市のイベント情報を写真付で掲載することで、訪日外国人に対して初見でもイメージしてもらいやすいマップを作成しています。</p>						