

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.1 第1章 計画の概要 1 計画策定の背景と目的</p> <p>公共交通が市民の日常生活にとってなくてはならない役割を果たしていることを再確認するため、本文1行目以下を、交通政策基本法が定める基本理念に準じ、次のとおり修正提案します。</p> <p>『「公共交通」は、<u>市民の日常生活及び社会生活の基盤であること、市民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であり、市民の豊かな生活や交流によるにぎわいの維持・創出、脱炭素社会の実現等のまちづくりを推進するための骨格として果たすべき役割は大きく、市民の移動ニーズや社会環境の変化に対応でき、かつ、まちづくりと整合をとり、輸送資源を総動員した持続可能な地域公共交通サービスの確保が求められています。</u>』</p>	<p>交通政策基本法第三条(交通の機能の確保及び向上)の文言に準じて、ご提案のとおり修正いたします。</p> <p>交通政策基本法 (交通の機能の確保及び向上) 第三条 交通に関する施策の推進は、<u>交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展、人口の減少その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化並びに地域経済の活性化、地域社会の維持及び発展その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。</u></p>
<p>本編 P.11、23 第2章 亀岡市における地域及び公共交通の状況 2 公共交通の状況 2-1 公共交通の整備状況 2-5 タクシー等の状況</p> <p>亀岡市には深夜に営業しているタクシー会社がありません。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国に法律を変えて、営業区間外をなくすようにする。 ・公的タクシーやデマンドタクシーで夜間のタクシー運営を亀岡市でスタートする。 ・民間のタクシー会社に補助をだして24時間運営してもらうようにする。 <p>免許返納者が安心して亀岡市で暮らせるように、夜間24時間営業の亀岡市のタクシーをお願いします。</p>	<p>当該ページは、「公共交通の状況」として、市内タクシーの運行状況をまとめた箇所であるため、資料編P31「亀岡市内の公共交通について」の意見と同様、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p> <p>行政が運行経費を負担して実施する夜間タクシーについては、運転士の人材確保や行政が負担することになる過大な人件費等の経費など、様々な課題があることから早期に事業を開始することは予定しておりませんが、国において進められているタクシー事業の規制緩和やライドシェア等の法整備の動向を注視するなかで、夜間の移動手段の確保のため実施可能な施策を検討してまいります。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.21 第2章 亀岡市における地域及び公共交通の状況 2 公共交通の状況 2-4 バスの利用状況・公的支援状況 2) 亀岡市コミュニティバス・亀岡市ふるさとバスの状況</p> <p>コミュニティバス・ふるさとバスは、亀岡市が運行主体であり、公費で運行するのは自明であるため、次の本文を削除し、関連する本文と図表を適宜修正するよう提案します。</p> <p>『コミュニティバスについては亀岡市、ふるさとバスについては京都府と亀岡市による公的支援を受けて運行しています。』</p>	<p>当該ページの「公共交通の状況」については、亀岡市内の各公共交通の状況を詳しく記載することとしているため、市外の方にもご理解いただける内容とする必要があると考えております。</p> <p>コミュニティバス・ふるさとバスの補助額については、本編 P.45第6章「本計画の目標」の「地域公共交通への亀岡市公的資金投入額」にも関連する内容であり、特にふるさとバスについては、京都府交通確保対策費補助金を活用しているため、今後も継続して支援を受けるためには、運行主体や公的支援について、明確に記載する必要があります。</p>
<p>本編 P.21 第2章 亀岡市における地域及び公共交通の状況 2 公共交通の状況 2-4 バスの利用状況・公的支援状況 2) 亀岡市コミュニティバス・亀岡市ふるさとバスの状況</p> <p>(バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・篠町見晴や馬堀からガレリア、市役所へ行くバスを出してほしい。 ・篠地区コミュニティバスの本数を増やしてほしい。 <p>(JR)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がい者を含む全ての利用者が利用できるよう無人駅をなくしてほしい。 ・全ての駅で定期が買えるようにしてほしい。 ・JR 列車の本数を戻してほしい。 ・馬堀駅に快速電車を止めてほしい。 <p>(京阪京都交通バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・園部まで国道9号を運行してほしい。 ・桂病院までバスを増便してほしい。 	<p>当該ページは、「亀岡市コミュニティバス・亀岡市ふるさとバスの状況」として、利用者数などをまとめた箇所であるため、資料編 P.31「亀岡市内の公共交通について」の意見と同様、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.21 第2章 亀岡市における地域及び公共交通の状況 2 公共交通の状況 2-4 バスの利用状況・公的支援状況 2) 亀岡市コミュニティバス・亀岡市ふるさとバスの状況</p> <p>亀岡地区コミュニティバスは、2020(令和2)年以降コロナ禍の影響があり、利用者数は大幅に落ち込みました。以降、令和3年、4年と微増傾向ですが、5類移行後はコロナ以前の水準に向かって回復してきているのではないかと考えられます。高齢者の免許返納者も毎年数百人程度増え続けていることから、今後需要がさらに高まっていくのではと予想されます。</p> <p>収支率は30%余りに低下し、補助額も増加していると述べられていますが、2022(令和4)年からは収支率は40%に上がってきており、コロナ感染症が5類に移行されたことにより、人流が活発化し、今後さらに改善していくのではないかと考えられます。従って、市の財政が圧迫されているから、増便、路線拡充が難しいという結論に陥らないように今後の動向も見定めながら、評価していく必要があるのではないのでしょうか。</p> <p>また、ヨーロッパなどでは、交通権(移動の自由保障)という考え方で、公共が責任を持って移動の自由を保障する考え方がとられています。もちろん財源の問題もありますし、日本と実情が異なる面もありますから、どんな地域でもどんなに赤字になってもというわけにはいかないと思いますが、フランスでは収益率5~20%であっても運行は継続する路線があることや、自動運転バスの二点間運行実験さらには自転車のステーションを多くつくり移動の自由を保障する取り組み、カーシェア、デマンド交通など、居住地域と路線の停留所をつなぐ多様な交通手段確保の試みが行われています。</p> <p>本市においても交通権保障の観点からもう一度、地域公共交通の捉え方を整理して頂けたらと願います。</p>	<p>当該ページは、「亀岡市コミュニティバス・亀岡市ふるさとバスの状況」として、利用者数などをまとめた箇所であるため、資料編 P.31「亀岡市内の公共交通について」の意見と同様、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p> <p>コミュニティバスの利用状況については、ご指摘のとおり令和3年度以降は回復基調であることから、この間においては運賃を据え置き、コロナ前の水準まで回復するのか、動向を注視しているところです。</p> <p>今後、更に改善することも見込まれますが、高齢者をはじめとする交通弱者の方々にとって、「需要から利用」へ転換していただけるよう、利便性向上もあわせた施策が必要であると考えており、亀岡市地域公共交通会議において、本計画の検証・評価等を継続して実施してまいります。</p> <p>なお、交通権保障の観点については、国を巻き込んだ大きな議論が必要であると考えております。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.25 第2章 亀岡市における地域及び公共交通の状況 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) 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</p> <p>(亀岡地区コミュニティバス東コースについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・逆回りコースを設定してほしい。 ・西つつじヶ丘への延伸を止めて、君塚団地内への延伸をしてほしい。 ・午後7時位までの最終便の運行をしてほしい。 ・南丹広域振興局付近への運行をしてほしい。 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道9号の篠町アルプラザから千代川方面へのバスの運行をしてほしい。 ・千代川から市役所やギャラリーに行くためには、JRで亀岡駅からバスに乗り換えることになるため、バスの本数、時刻の改善や路線を見直してほしい。 ・もっと遅い時間帯の運行をしてほしい。 ・高齢者にとっては、公共交通空白地でないバス停まで500m未満であっても負担があるため、バス路線の延伸や停留所の確保をしてほしい。 ・生活困窮者にとっても利用しやすい運賃設定をしてほしい。 ・風が強い地域のバス停では、屋根を設置してほしい。 	<p>当該ページは、「市民アンケート調査結果」をまとめた箇所であるため、資料編 P.31「亀岡市内の公共交通について」の意見と同様、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>
<p>本編 P.26 第3章 上位計画・関連計画の整理 1 第5次亀岡市総合計画 具体的施策①鉄道と駅利用者の利便性向上交通環境の整備・駅舎機能の維持・向上</p> <p>「JR 千代川駅における東西自由通路の整備による利便性の向上とバリアフリー化を進めます。」とありますが、現在の千代川駅の状況は老朽化が進み、階段は大変危険な状態です。 東西自由通路の整備の早期実現とともに、駅の整備、改善を盛り込み、JRにも強く改善を求めるべきと考えます。</p>	<p>当該ページは、本計画の上位計画として第5次亀岡市総合計画の内容をまとめた箇所であるため、資料編 P31「亀岡市内の公共交通について」の意見と同様、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p> <p>JR 千代川駅東西自由通路の整備については、亀岡市で進めているものでありますので、早期に完成できるように取り組んでまいります。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.32 第3章 上位計画・関連計画の整理 3 亀岡市都市計画マスタープラン</p> <p>亀岡市の交通基軸である「JR 嵯峨野線」の4駅と、「京都縦貫道」の4つのインターが、ともにリンクしていることに着目し有効活用し、京都への観光客を亀岡にも引き込む手立てとして「パーク＆ライド方式」を意識した「大型商業施設の誘致」や「巨大・道の駅」などの設置はどうだろうか。</p> <p>有効利用・活用できる土地を思い切って提供し、民間活力や京都市などにもお手伝いをいただきながら、車利用の京都観光客の一大駐車施設が亀岡にはあることをアピールし、「空いている電車で、嵯峨・嵐山まで15分」を売りに、京都駅から嵯峨嵐山までの嵯峨野線の混雑緩和を軽減するとともに、例えば、千代川駅周辺に施設を作れば、亀岡以北のJRの便数改善にも結び付くことになるのではないだろうか。</p> <p>加えて、施設から、京都縦貫道、阪神高速京都線と経由して、鴨川西インターを降り、川端通を北進し三条京阪までのシャトルバスも走らせ、東山界限、四条・河原町方面への観光や買い物需要に応える便を設定することで、清水寺や祇園、岡崎公園方面への観光客への利便。市民もJR利用で京都市内へ行く場合、乗換が必要となるエリアへの利用ができ、JRまたは高速バスの選択肢も広がり、利用価値は高いのではないのでしょうか。</p> <p>観光客の車を亀岡市内へ引き込むことに否定的な意見もあるだろうが、市のプランでは人口減少の中で公共交通機関を確保。知恵を絞り市民の足を確保。費用対効果も必要となれば、荒療法ではあるが、コロナ禍以降、さらに今後も続くであろう「インバウンド需要」や「観光需要」で、京都市内だけ独り勝ちを許し、ところがオーバー・ツーリズムで諸問題が未解決なのであれば、亀岡が強引でも引き込み、観光客を巻き込んで、亀岡へ足を踏み入れてもらう。自然豊かな「森の京都」を満喫していただき、亀岡の魅力や利便性を「京都観光の入り客に体験・実感」させるチャンスでもあると思うので、発想の転換も必要なのではないのでしょうか。</p>	<p>当該ページは、本計画の上位計画として亀岡市都市計画マスタープランの内容をまとめた箇所であるため、資料編 P31「亀岡市内の公共交通について」の意見と同様、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.32 第3章 上位計画・関連計画の整理 3 亀岡市都市計画マスタープラン</p> <p>14行目の脱字を修正ください。</p> <p>『利便性の向上を図ります。』</p>	<p>ご指摘のとおり修正いたします。</p>
<p>本編 P.35 第4章 前計画の評価と課題整理</p> <p>ふるさとバスの時刻表について、別院線は、本数が少なくとも巡回することで、遠回りであっても逆コースを利用することで、おおむね1時間に1本程度が確保されている。また、川東線も亀岡駅と千代川駅との乗り継ぎを工夫すれば、同様に1時間に1本程度が確保されている。</p> <p>ところが、畑野線の場合、同じ時間帯に運動公園発着と、千代川駅発着がほぼ似た時間に走っており、選択肢が狭められ利用客が分散するほか、本数があっても乗車機会がどちらかとなり無駄である。JRも1時間に1本しか走らない現状で、限られた千代川駅からの乗り継ぎも影響している面もあるが、その場合は、例えば「本梅」を地域拠点とし、重複するバスを乗り継いでもらい、効率よく増便も含め運用してもらいたいと思う。</p>	<p>当該ページは、「前計画の評価と課題整理」などをまとめた箇所であります。</p> <p>ご提案のふるさとバスの効率的な運用については、本編 P.49からの「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」の施策の検討段階において、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.35 第4章 前計画の評価と課題整理</p> <p>公共交通の維持・確保・充実に対し「費用対効果」も必須ゆえ、役割分担(すみ分け)が欠かせないと考えます。交通弱者は自宅前から送迎され、目的地へ直接運ばれ、かつ安価であれば文句なしだが、となると「地域主体型交通」の充実が得策ではあるが、木目細かく担わずことでタクシーは不要となるほか、目的地と並行して走るふるさとバスなども不要となる。加えてプロでない者(とりわけ高齢者による高齢者運送となりがちなのも問題)による長距離を運送することによる交通事故等のトラブル・リスクが伴う。</p> <p>「乗換の不便」を指摘する意見もあるが、乗り換えが不便であっても便数があり、大多数の者にとって効率よく移動が可能となれば、ひと昔前のバス便数を考えれば十分であり、不便な地域に住んでいるゆえのデメリットであり、少々の「不便」は受け入れてもらうべき。甘えさせ過ぎてはキリがない。</p> <p>よって「地域主体型交通」は、利用客が好きな時間に乗れるではなく、地域のエリア拠点に発着するバス便に合わせた時間運行とし、エリアごとの拠点までの送迎に限ることとし、サービスと称してバスが走るルートは走らせないルールが必要。「地域主体型交通」の走行距離も短くできることで往復が容易となり、便数が増えると同時に利用客が増える。拠点に集まった利用者がふるさとバスなどに乗り換えることでバスの利用に繋がる。</p>	<p>当該ページは、「前計画の評価と課題整理」などをまとめた箇所であります。</p> <p>ご提案の地域主体型交通の改善については、運行エリアなどのルールを設けることで他の交通機関との相乗効果が図れることにつながりますので、本編 P.49からの「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」の施策の検討段階において、地域住民との役割分担をふまえ、実施主体との協議とあわせて、地域のエリア拠点の待合環境や路線バスの運行経路や時刻などの調整を実施してまいりたいと考えております。</p>
<p>本編 P.35 第4章 前計画の評価と課題整理</p> <p>フリー乗降について、自宅の最寄りの沿線から乗降でき、使い慣れた方からは好評であるが、使い慣れるまで道端でバスを止める勇気がない、不安だとの意見がある。当然のことながら、停車できない運転手側の都合もある。そこで、深夜帯に南つつじヶ丘でも導入されている「臨時停車場」を、フリー乗降区間に、高齢者の移動距離を加味し(なるべく短距離で路地交差点等も考慮して)、道路上に印を付し、利用客も運転手も安全が確保でき、誘導が安易で判り易い工夫をしてはどうか。</p>	<p>当該ページは、「前計画の評価と課題整理」などをまとめた箇所であります。</p> <p>ご提案の降車専用バス停については、フリー乗降区間のみならず、交通量などによりフリー乗降が設定できない運行経路についても有効でありますので、利便性向上の施策として一定数の降車が見込まれる地域で導入を検討してまいりたいと考えております。</p> <p>また、フリー乗降については、バスの乗り方教室を実施するなど、ご利用が不安な方に対して案内ができればと考えております。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.35 第4章 前計画の評価と課題整理</p> <p>コミュニティバスの乗り継ぎについて、京阪京都交通バスとの乗り継ぎができないか。 例えば、コミュニティバス東コースの運行経路上にある京阪京都交通バス「古世口バス停」で乗り継げるようにする。篠コースでは、終点である「アルプラザバス停」から京阪京都交通バス「篠バス停」まで走らせる、または、「下西山バス停」付近で、京都方面への京阪京都交通バスのバス停を新設し、乗り継げるようにする。 コミュニティバスは JR 限定の乗り継ぎ交通手段ではないはずだと思う。</p>	<p>当該ページは、「前計画の評価と課題整理」などをまとめた箇所であります。</p> <p>ご提案のバス同士の乗継ぎについては、移動需要を把握すること以外にも運行時刻の調整、乗継拠点としての停車空間の確保や遅延時の対応など、様々な課題もありますが、本編 P.49からの「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」の施策の検討段階において、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p> <p>なお、現在のコミュニティバス及び京阪京都交通バスの運行時刻については、JR 駅での乗車・降車利用が最も多いことから JR との乗継ぎを最優先に設定しているところです。</p>
<p>本編 P.37 第4章 前計画の評価と課題整理 2 前計画の取り組み及び達成状況</p> <p>事業名「地域間幹線(国庫補助路線)の利用促進・改善・見直し」の実施内容の4行目、『青子小学校』を『青野小学校』に修正ください。</p>	<p>ご指摘のとおり修正いたします。</p>
<p>本編 P.40 第4章 前計画の評価と課題整理 2 前計画の取り組み及び達成状況 事業名「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」</p> <p>実施内容の脱字を修正ください。 『検討するなかで』</p>	<p>ご指摘のとおり修正いたします。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.41、42 第4章 前計画の評価と課題整理 3 亀岡市の地域公共交通を取り巻く環境・課題</p> <p>本編 P.41「本市の地域公共交通を取り巻く環境」の「住宅や商業施設の立地」のとおり、「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」する本市のにぎわいを活性化するため、本編 P.42「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」に、次の課題を追加することを提案します。</p> <p>『<u>土地区画整理事業による住居地域拡張や国道9号沿線の商業施設の増加に対応する公共交通ネットワークの再整備が必要</u>』</p> <p>また、コロナ禍の影響を受けて実施された JR 亀岡駅・園部駅間の減便を復活することが重要課題であり、「課題1」に、次のように課題を追加することを提案します。</p> <p>『<u>コロナ禍の影響を受けて実施された JR 亀岡駅・園部駅間の減便を早期に復活することが必要</u>』</p>	<p>「本市の地域公共交通を取り巻く環境」を踏まえ、課題1の文中を次のとおり修正いたします。</p> <p>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」 ⇒『市民の移動実態やニーズの変化に対応するだけでなく<u>土地区画整理事業による住居地域拡張や国道9号沿線の商業施設の増加など、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</u>』</p> <p>JR 亀岡駅・園部駅間の列車の減便については、コロナ前の利用状況に回復していないことが早期の復便につながらない課題であることから、本編 P.41 の「本市の地域公共交通を取り巻く環境(公共交通の状況)」に『<u>コロナ禍の影響を受けた鉄道利用者の減少による JR 亀岡駅以北の列車の減便</u>』、本編 P.42「本市の地域公共交通の課題(課題1)」に、『<u>JR 亀岡駅以北の列車の復便につながる利用者の回復が必要</u>』を追記します。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.42 第4章 前計画の評価と課題整理 3 亀岡市の地域公共交通を取り巻く環境・課題 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</p> <p>「路線バスでは運行費用の増加、ふるさとバスとコミュニティバスの運行については、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て、利便性向上とあわせて運賃改定(値上げ)が必要」</p> <p>値上げはさらなる利用控えになる可能性が高いので、利用者負担はせめて現状維持でお願いしたい。全体的にクルマからできるだけ公共交通にシフトしようとの意向で計画されている点は素晴らしい。クルマ社会を変えていくためには市民の意識を変えることも必要だが、公共交通に馴染む人を増やし、クルマがなくても安価で移動できるよう、道路を拡張するより、公共交通に税投入をしていただきたい。</p>	<p>ふるさとバスとコミュニティバスの運賃改定(値上げ)については、利用者の負担が増えることになるため、本意ではありませんが、利用者の減少や運行経路の増加によって、将来にわたって持続可能な運行が困難であると見込まれる場合において、利用者のご理解を得られるよう様々な要望に対応した利便性向上とあわせて、検討する予定としておりますので、施策の趣旨をご理解いただけるよう、「運賃改定(値上げ)」を『<u>運賃の適正化</u>』に、更に本編 P.49からの「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」を『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<u>運賃の適正化</u>』に修正します。</p> <p>また、民間路線バスについては、運賃の適正化を実施することによって、運転士の待遇改善や事業の継続などが図れるよう、事業者に対して求めてまいります。</p> <p>道路と公共交通に関する行政施策については、それぞれの目的は異なるものの、どちらも市民福祉の向上に資する施策であるため、必要な予算を確保してまいりたいと考えております。</p>
<p>本編 P.43 第5章 基本理念および基本方針 1 本計画の基本理念</p> <p>計画案に定める基本理念について、その根拠が全くと言えるほど説明されていません。「上位計画である第5次亀岡市総合計画、都市計画マスタープランや立地適正化計画で目指す都市像、地域公共交通を取り巻く環境・課題を踏まえる」ことで、なぜ提案の基本理念が導かれるのか説明がありません。</p> <p>さらに、交通政策基本法は第9条に定める「地方公共団体の責務」を前提に第10条に「国民等の役割」を定めており、地方公共団体、交通事業者や住民が、各々の役割に応じて協働を推進することが重要であることに異論はありませんが、提案の基本理念「地域と“ともに支える”持続可能な公共交通」は、地域の役割と責任をことさらに強調するものであり、次のとおり修正することを提案します。</p> <p>『基本理念 ともに“支える”持続可能な公共交通』</p>	<p>基本理念の「地域と“ともに支える”持続可能な公共交通」については、本市の地域公共交通の課題である「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」や「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」を重要なものと捉え、前計画の基本理念である「地域に根差した持続可能な公共交通」を見直すことで決めました。</p> <p>また、地域住民に役割や責任を強制するものではありませんが、地域公共交通の維持・確保には住民の皆さんの積極的なご利用と主体的な取り組みが必要であると考えており、これまで以上に協働を推進する必要があると考えた表現としております。</p> <p>なお、交通政策基本法の条文順や内容をふまえ、計画全体として『行政』、『交通事業者』、『地域住民』の順に記載するよう修正いたします。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.43 第5章 基本理念および基本方針 2 本計画の基本方針 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 「将来のまちづくりで定めた中心拠点・地域拠点等を軸としたコンパクトなまちづくりや、地域活性化への貢献、観光振興等による交流人口の拡大を促進でき、かつ市民の移動を“支える”ために、既存の地域公共交通ネットワークの維持・確保を図るとともに、地域公共交通サービスの向上を図ります。」</p> <p>大変難しいとは思いますが、「コンパクトなまちづくり」が、郊外の切り捨てにならないよう、充分留意していただきたい。</p>	<p>「将来のまちづくりで定めた中心拠点・地域拠点等を軸としたコンパクトなまちづくり」については、本計画の関連計画の亀岡市都市計画マスタープランや亀岡市立地適正化計画に基づくものであり、公共交通もその計画と整合した取り組みが必要であると考えております。</p> <p>市内の山間地域である郊外部についても、地域公共交通のサービス水準は異なりますが、移動需要に対応した地域公共交通ネットワークの維持・確保を図ってまいります。</p>
<p>本編 P.43 第5章 基本理念および基本方針 2 本計画の基本方針</p> <p>基本方針①の説明文を読みやすくするとともに、本市が定める上位計画について誤解を生じさせないため、次のとおり修正することを提案します。</p> <p>『本市は、都市計画マスタープランや立地適正化計画に基づき、居住や都市の生活を支える機能の誘導を図り、既に都市機能が集約し人口が集中している市街化区域内の中心拠点(JR 亀岡駅周辺)や地域拠点(JR 千代川駅・並河駅・馬堀駅周辺、京都先端科学大学周辺)だけでなく、人口減少・少子高齢化の進展が著しい各地域の生活サービス拠点を結び、安心して生活できる交通環境の整備が必要です。そのため、将来のまちづくりで定めた中心拠点・地域拠点等を軸としたコンパクトなまちづくりや、地域活性化への貢献、観光振興等による交流人口の拡大を促進でき、かつ市民の移動を“支える”ために、既存の地域公共交通ネットワークの維持・確保を図るとともに、地域公共交通サービスの向上を図ります。また、JR 亀岡駅・園部駅間の減便を早期に復活するよう鉄道事業者に求めます。』</p>	<p>『本市は、……。そのため、将来のまちづくりで定めた中心拠点・地域拠点等を軸としたコンパクトなまちづくりや、地域活性化への貢献、観光振興等による交流人口の拡大を促進でき、かつ市民の移動を“支える”ために、既存の地域公共交通ネットワークの維持・確保を図るとともに、地域公共交通サービスの向上を図ります。』について、ご指摘のとおり修正いたします。</p> <p>JR 亀岡駅以北の減便については、コロナ禍の影響を受けた鉄道利用者の減少が主な要因であり、本市では、本編 P.65 で鉄道輸送に対する確保・維持策として、「JR 千代川駅東西自由通路整備などによる利便性向上や市内交通と連携した利用促進や接続性向上を図る」こととしております。</p> <p>また、要望活動についても、亀岡市、南丹市、京丹波町の2市1町で構成する京都丹波基幹交通整備協議会において、JR 西日本に対して早期に復便していただけるよう、継続して取り組んでおりますので、本編 P.65 で鉄道輸送に対する確保・維持策として、『JR 亀岡駅以北の減便について、京都丹波基幹交通整備協議会において、運行事業者に早期に復便していただけるよう、継続して要望活動に取り組む』を追記します。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.43 第5章 基本理念および基本方針 2 本計画の基本方針 基本方針②地域の協働と連携で”支え合う”仕組みづくり</p> <p>「地域の交通は地域で支える」という気運の醸成については、その通りだと思います。住民の意見は、路線やダイヤの増強等の要望型になりがちですが、限られた市の財源の中、そのままの反映は厳しいでしょう。より腹を割った話し合いや、協力の姿勢が求められると思います。提案として、「この路線のダイヤ1本にいくらかかる」等の現況を地域ごとに示し、1日何人乗れば採算が採れる(若しくは市補助が半分で済む)のような目標を提示しては。要点を特化した各戸配布のチラシやポスター・公共施設への掲出や地域ごとの勉強会開催など、まずは問題意識共有の輪を広げる取組を。</p>	<p>地域と行政、交通事業者との協働と連携については、これまで以上に積極的なコミュニケーションと互いの共通認識のうえで進めていく必要があると考えております。</p> <p>そのひとつとして、地域の皆さんにとって分かりやすい提示や広報などを含め、問題意識の共有につながる必要があると考えておりますので、ご提案の取り組みについては、施策の検討段階において、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.43 第5章 基本理念および基本方針 2 本計画の基本方針 基本方針②地域の協働と連携で”支え合う”仕組みづくり</p> <p>基本方針②「<u>地域の協働と連携で“支え合う”仕組みづくり</u>」を、『<u>交通弱者を“支え合う”協働の促進</u>』に修正提案します。</p> <p>その説明文を次のとおり修正提案します。 『今後の人口減少や高齢化の進展による行政の財政的制約が懸念される中、将来にわたって地域公共交通を確保・維持していくためには、交通事業者と行政の連携にとどまらず<u>難しく</u>、利用者や地域住民との協働が必要ですので公共交通に関する意識の向上や公共交通への理解が必要です。さらに、各地域がそれぞれの実情を踏まえ、主体となって公共交通のあり方を議論し、<u>交通弱者を“支え合う”協働の取り組みを促進</u>します。「<u>地域の交通は地域で“支える”</u>」という気運を醸成し、地域自らが運営主体となり地域の生活を支えるような取り組みを検討していくことも必要です。</p> <p>そのため、交通事業者・行政・地域住民の役割を明確化し、その役割と取り組む方向性の認識を共有した上で、協働・連携を行うことにより育まれる公共交通体系の仕組みを構築します。また、地域との協働で利用環境の整備や利用促進を図ります。』</p>	<p>地域住民に役割や責任を強制するものではありませんので、ご提案のとおり、『交通事業者と行政の連携にとどまらず<u>難しく</u>、』に修正いたします。</p> <p>公共交通は利用者があってはじめて持続可能なものとなりますので、公共交通に関する意識の向上や理解については、協働を推進するために必要不可欠なものであります。</p> <p>前計画から地域主体型交通など、地域自らが運営主体となった取り組みが進められてきているところであり、更に本編 P.54 の「1-5.市内地域公共交通の『リ・デザイン』(再構築)の検討」の施策では、福祉や医療など地域の多様な輸送資源との連携なども協議、検討し、地域との協働で公共交通体系の仕組みを構築してまいりたいと考えております。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.43 第5章 基本理念および基本方針 2 本計画の基本方針 基本方針②地域の協働と連携で“支え合う”仕組みづくり</p> <p>「そのため、交通事業者・行政・地域住民の役割を明確化し、その役割と取り組む方向性の認識を共有した上で、協働・連携を行うことにより育まれる公共交通体系の仕組みを構築します。また、地域との協働で利用環境の整備や利用促進を図ります。」とありますが、交通事業者・行政・地域住民の役割を決めてしまうと、それぞれが互いの役割をチェックしあったり、人任せにしたりするような印象があるが、3者が協働で公共交通体系を持続的に話し合うことを求めていくような文言になるとよい。</p> <p>また、最後の一文にある「地域との協働で利用環境の整備や利用促進を図ります。」についても、具体性が欠け、仕組みづくりをどのように行うのかが抽象的である。</p>	<p>ご指摘のとおり、交通事業者・行政・地域住民の3者が協働して持続的に協議していく必要があると認識しているところですので、ご提案内容をふまえ、『そのため、行政・交通事業者・地域住民の役割を明確化し、3者がその役割と取り組む方向性の認識を共有した上で、協働・連携して持続的に協議を行い、を行うことにより育まれる公共交通体系の仕組みを構築します。また、地域との協働で利用環境の整備や利用促進を図ります。』に修正いたします。</p> <p>なお、本編 P.72に記載のとおり、各施策や個別事業の段階に応じて行政・交通事業者・地域住民・関係機関との適切なコミュニケーションを図りながら、検証・評価を実施し、具体的な取組みや仕組みづくりについても、地域とともにアイデアを出し合いながら更に踏み込んで議論してまいります。</p>
<p>本編 P.44 第5章 基本理念および基本方針 2 本計画の基本方針 基本方針③地域交通を“支える”人材育成と関心の喚起</p> <p>モビリティ・マネジメントの記述がありますが、一般には馴染の浅い言葉かと思えますので、注書きでの解説等を入れては如何でしょうか。提案として例えば、本編 P.44ページの空白欄に、MM についての補足解説や、他都市の取組事例の紹介、写真などを挿入すれば、より分かりやすいと思えます。</p>	<p>モビリティ・マネジメントについては、ご提案のとおり補足説明を追記いたします。</p> <p>なお、他都市の取組事例の紹介や写真については、本編 P.60で整理、掲載しておりますので、ご確認ください。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.44 第5章 基本理念および基本方針 2 本計画の基本方針 基本方針③地域交通を“支える”人材育成と関心の喚起</p> <p>基本方針③「<u>地域公共交通を“支える”人材育成と関心の喚起</u>」を、『<u>地域公共交通を“支える”モビリティマネジメントの推進</u>』に修正提案します。</p>	<p>「人材育成」については、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」の解決に必要なものと考えております。</p> <p>また、「モビリティ・マネジメント」については、市民ノーマイカーDay や交通環境学習の継続実施により施策として展開してまいります。それら施策の上位である方針として「関心の喚起」という表現にしております。</p>
<p>本編 P.44 第5章 基本理念および基本方針 2 本計画の基本方針 基本方針④「<u>来訪者を“支える”地域公共交通の促進</u>」</p> <p>基本方針④「<u>来訪者を“支える”地域公共交通の促進</u>」を、『<u>来訪者を“支える”地域公共交通の利用促進</u>』に修正提案します。</p>	<p>ご提案の内容と実施予定の施策内容をふまえ、基本方針④を『<u>来訪者の移動を“支える”地域公共交通サービスの提供</u>』に修正いたします。</p> <p>また、あわせて本編 P.44の文章を『<u>特に、イベント開催日や観光シーズン等の平常時より移動需要が多い期間には、限定的な輸送力の強化も含めて地域公共交通サービスの提供の利用促進を図ります。</u>』に修正いたします。</p>
<p>本編 P.47 第6章 本計画の目標 2 目標設定の考え方</p> <p>2-3 の本文終わりが強調表示なのはなぜですか。特段の意味がないなら表示を修正ください。</p> <p>『<u>収支率は、運行経費の増減や運賃改定による収益等の外的要因が大きく影響するため、目標達成状況を評価する際（令和10（2028）年度）には、外的要因の影響も含めて十分検証した上で評価します。</u>』</p>	<p>収支率については、計算式（バス交通の単年度経常収益÷経常費用）により求めることとなりますが、記載のとおり運行経費（人件費や燃料費など）の増減や運賃の適正化による収益等の外的要因が大きく影響するため、単純に数値が改善または悪化したのみの評価ではなく、その要因を十分検証する必要があるため、強調表示しております。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.51</p> <p>第7章 目標達成のための具体的な施策</p> <p>2 各施策の具体的な内容</p> <p>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</p> <p>・大井町並河区は、9号線を本数は少ないが京阪京都交通バスが運行しているが、並河駅から旧道を通り市役所やガレリアへ行ける小型のバスがあれば助かります。</p> <p>・小金岐区は、高齢者が歩いて並河駅へ行くのにも町内へ通院するにもとても大変です。小回りのきく町内交通手段を作ってほしい。</p> <p>・並河駅まで出られたら、そこからふるさとバスで市役所やガレリアへ行けるようなネットワークを充実してほしいです。</p>	<p>施策の検討段階において、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>
<p>本編 P.52</p> <p>第7章 目標達成のための具体的な施策</p> <p>2 各施策の具体的な内容</p> <p>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</p> <p>限られた市の財源の中、ダイヤ本数や路線設定について地域要望に対しては、需要の掘り起こしに向けた1歩踏み込んだ議論が必要と思われるので、試験運行の実施に際しての「トリガー方式」の導入検討も施策内容に入れて、具体的な路線設定に際しては、地域の声を踏まえた路線案を提案し、目標設定のうえで協力体制を求めてはどうでしょうか。</p> <p>路線案の提案としてアルプラー市立病院一馬堀駅一(旧道または新道)一亀岡駅一市役所一保津川団地一ガレリアーカインズ周辺一工業団地一並河駅(一千代川駅)の往復ポイントとしては、篠地区や亀岡中心部、大井・千代川方面の地域の声の反映(つつじが丘は既存バスで対応)。JRと並行し非効率に見える路線ですが、要所要所で乗り替わりがあり、最大乗車密度が低い(小型バス対応可)割には旅客数が期待できる。JRの本数減となった亀岡以西や区画整理事業が進む地域への対応として、潜在需要を掘り起こす。できるだけ国道9号を通らず、小回りの利く小型バスで、住宅地を縫う路線として地域と共に路線を育てる</p>	<p>ご指摘のとおり、路線バスの様々な地域要望に対する試験運行を実施する際については、これまでもトリガー方式(目標値)を定めて実施しているところですが、より利用者との共通認識やご協力が得られるよう改善を図ってまいります。</p> <p>また、具体的な路線については、地域要望をふまえた移動需要の把握が不可欠であり、市内全体の交通ネットワークを考慮する必要もありますので、施策の検討段階において、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.52 第7章 目標達成のための具体的な施策 2 各施策の具体的な内容 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</p> <p>「施策内容」の3行目「JR 亀岡駅」を『JR 各駅』に修正提案します。</p> <p>現行のコミュニティバスは、亀岡駅と馬堀駅を起終点に運行されていますが、並河駅と千代川駅の日利用者数の合計 4,518 人は馬堀駅の同 3,567 人を上回っており(本編 P.17)、さらに大井町及び千代川町で土地区画整理事業が施工され、ここ数年で住宅区域が新たに拡張されました。そこで、「施策内容」に、次の施策を追加することを提案します。 『<u>大井町及び千代川町で土地区画整理事業が施工され住宅区域が新たに拡張されたことなどに伴い、並河駅及び千代川駅を起終点とするコミュニティバス路線を新設する。</u>』</p> <p>また、「商業施設が JR 駅周辺から国道9号沿いや郊外に進展」(本編 P.41)している状況があり、「施策内容」に、次の施策を追加することを提案します。 『<u>市街化区域内の国道9号沿線の地域拠点を相互に結ぶ路線バスを国道9号に新設することを検討、実施する。</u>』</p>	<p>JR 千代川駅、並河駅、馬堀駅についても、ふるさとバス、コミュニティバスの運行接続がされているため、ご指摘のとおり「JR 亀岡駅」を『JR 各駅』に修正いたします。</p> <p>新設を含む路線の充実を行う際には移動需要の把握が不可欠でありますので、施策の検討段階において、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>
<p>本編 P.53 第7章 目標達成のための具体的な施策 2 各施策の具体的な内容 1-4.地域間幹線(国庫補助路線)の利用促進・改善・見直し</p> <p>施策名を「1-4.地域間幹線(国庫補助路線)交通の利用促進・改善・見直し」に修正して、次の施策を追加することを提案します。 『<u>コロナ禍の影響を受けて令和5年3月に実施された JR 亀岡駅から園部駅区間の減便を復活する取り組みを推進する。</u>』</p>	<p>当該ページに記載の「地域間幹線」については、国の地域公共交通確保事業として国・府・沿線市町が運行補助を実施する「地域をまたがる幹線バス交通」を指す内容で記載しておりますので、分かりやすく「(国庫補助路線)」を『(国庫補助対象となる幹線バス交通)』に修正いたします。</p> <p>なお、JR 亀岡駅以北の減便については、令和4年3月に実施されたものですが、本編 P.10ページに記載のとおり、亀岡市、南丹市、京丹波町の2市1町で構成する京都丹波基幹交通整備協議会において、JR 西日本に対して早期に復便していただけるよう、継続して取り組んでいくこととしております。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.54 第7章 目標達成のための具体的な施策 2 各施策の具体的な内容 1-5. 市内地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>VUCA 時代において、5年先まで研究と検討を続けるこの計画では、柔軟さに欠けている。 リ・デザインするのであれば、できるところから MaaS を実施していくなど、試行と修正を適宜行うような計画にすべきである。 IC カードで電車・バスを複数回乗車するものには、ポイントを付与したり割引サービスがあったりするなどして、利用者目線に立ったインセンティブがなければ、地域公共交通は再構築できないであろう。</p>	<p>本編 P.72に記載のとおり、技術進歩による新たな地域公共交通サービスの導入や他分野との連携については、全国事例を参考に本市の特性に合わせて検討していくことが必要であり、計画のスケジュールにとらわれず、柔軟に見直してまいります。</p> <p>また、Maas などの新たなサービスについては、公共交通のオープンデータ化などの基盤作りが導入を進める前提条件となりますので、交通事業者と連携を深め、既に実施されている IC カード利用による割引サービスといった利用促進や利便性向上に資する施策についても、時代の進歩に取り残されることがないように積極的に展開してまいります。</p>
<p>本編 P.55 第7章 目標達成のための具体的な施策 2 各施策の具体的な内容 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</p> <p>市周辺部の過疎地対策として、タクシー会社の運行管理の下でのライドシェアの導入検討を盛り込んではどうでしょうか。 タクシー運転手も不足する中、高齢者の足を守り、かつ事業者の営業も守る観点から。</p>	<p>ライドシェアについては、国の法改正を注視しながら持続可能な公共交通の確保に向けたひとつの手法として、タクシー事業者の御意見も伺いながら慎重に研究していく課題であると考えておりますので、「1-5. 市内地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)の検討」の施策内容に次の一文を加えることとします。</p> <p>『一般ドライバーが自家用車を使用して有償で乗客を運ぶ「ライドシェア」については、国の法整備の動向を注視しながら本市の地域特性を勘案して課題や導入可能性を研究・検討します。』</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>本編 P.57 第7章 目標達成のための具体的な施策 2 各施策の具体的な内容 2-4.タクシー助成制度の継続・見直し(福祉施策等で検討)</p> <p>この施策について、敬老乗車券の利用条件を次のとおり改善することを提案します。 『<u>医療機関に通院する交通手段を確保するため、医療機関の通院証明などを基に、年齢に関わらず通院に必要な回数に応じて敬老乗車券を購入できるよう改善する。</u>』</p>	<p>敬老乗車券の継続・見直しについて、施策検討に対する貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>
<p>本編 P.59 第7章 目標達成のための具体的な施策 2 各施策の具体的な内容 3-2.「市民ノーマイカーDay」の継続実施</p> <p>この施策について、次のとおり提案します。 『<u>市民ノーマイカーDayに、バス利用を体験、促進する市内観光バスツアーを企画、実施する。また、サンガスタジアム来場者を対象にして賑わい創出のため、試合前後に市内観光バスツアーを実施する。</u>』</p>	<p>令和4年度に森の京都 DMO がご提案内容のようなサンガスタジアム来場者をターゲットとした市内周遊バスツアーを企画実施しましたが、集客ができず、事業の継続を断念した経過があります。 サッカー観戦者については、一定の時間的制約がかかることもあり、地域公共交通を用いての市内周遊は現実的に困難であると考えます。</p>

意見の要旨	亀岡市の考え方
<p>資料編 P.48 第2章 前計画の評価 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「まちづくりと統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 ②地域拠点(JR 馬堀駅・並河駅・千代川駅)の機能充実 ○ふるさとバス並河駅コース現行路線の維持・利便性向上 「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。」</p> <p>ふるさとバス並河駅コースの利用状況は、どの程度なのか知りたい。 大井工業団地に通勤される方々で、JR 並河駅から徒歩で職場に向かっておられる方が多いと思う。 気兼ねしながら友人や知り合いに乗せてもらうことが多く、外出を控えることもあるので、高齢者の移動手段としてふるさとバスの路線を見直し、通勤や買い物、また文化活動にも参加できるようにしてほしい。</p>	<p>ふるさとバス並河駅コースの令和4年度の利用状況は、9,342人でした。その内、大井工業団地へ平日の朝・夕1便ずつ運行している便では、3,675人で1日あたり15.4人、工業団地内では3.6人のご利用状況です。</p> <p>工業団地の各事業所で就業時刻なども異なることも考えられるため、限られた運行便数のなかでより多くの方にご利用いただけるよう、事業所との意見交換の実施や通勤利用者に対してアンケート調査を行うなど改善を図ってまいります。</p> <p>当該ページは、「前計画の評価」として、取り組みに関する達成状況をまとめた箇所であるため、資料編 P.31「亀岡市内の公共交通について」の意見と同様、貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>

その他、計画記載内容以外でいただきました御意見・御要望についても、今後の地域公共交通施策の参考とさせていただきます。