

亀岡市

地域公共交通計画

概要版



令和6(2024)年3月

目次

第1章	計画の概要	1
1	計画策定の背景と目的	1
2	計画の位置付け	1
3	計画策定の条件	1
第2章	亀岡市における地域および公共交通の状況	2
1	地域や社会等の状況	2
2	公共交通の状況	3
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)	4
第3章	上位計画・関連計画の整理	5
1	第5次亀岡市総合計画(令和3年4月)	5
2	亀岡市立地適正化計画(平成31年3月)	5
第4章	前計画の評価と課題整理	6
1	前計画の目標値と達成状況	6
2	亀岡市の地域公共交通を取り巻く環境・課題	7
第5章	基本理念および基本方針	9
第6章	本計画の目標	10
1	数値指標	10
第7章	目標達成のための具体的な施策	11
1	基本方針に応じた施策の展開	11
2	各施策の具体的な内容	12
第8章	計画の推進体制および評価・検証方法	17
1	地域公共交通の位置付けと役割	17
2	計画を推進するための体制と役割分担	18
3	計画の評価・検証方法	19

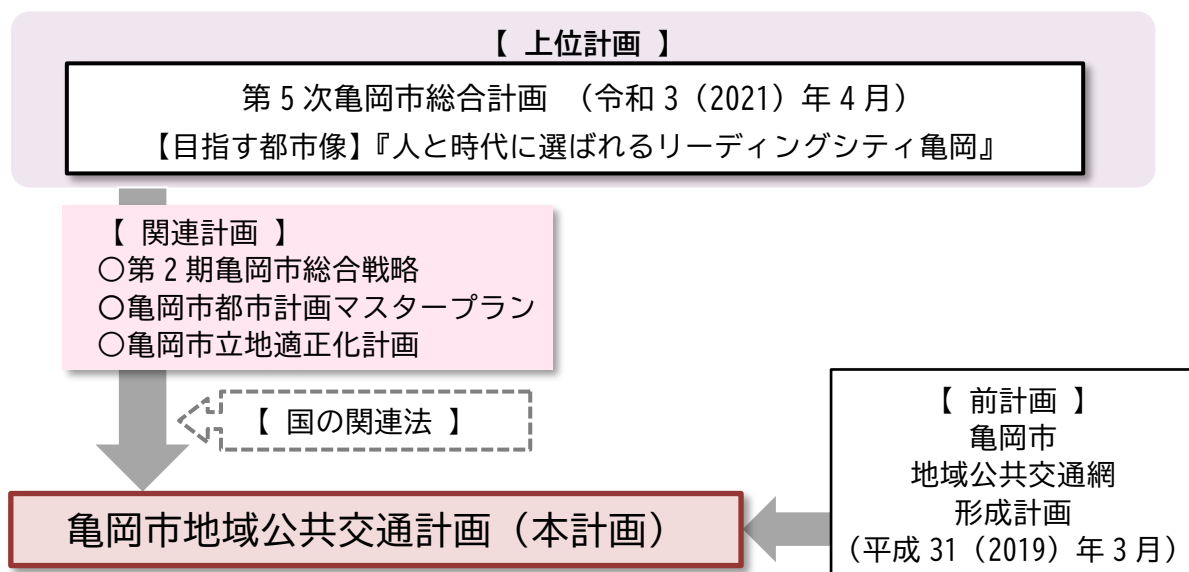
第1章 計画の概要

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。公共交通を取り巻く社会・経済・環境の変化を踏まえ、亀岡市では行政、交通事業者、市民が協働して、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方針となる、「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

本計画の区域は、亀岡市全域とします。なお、都市間の路線で運行見直しや改善が必要な場合には、京都市、南丹市及び大阪府能勢町・豊能町との協議や調整を行います。

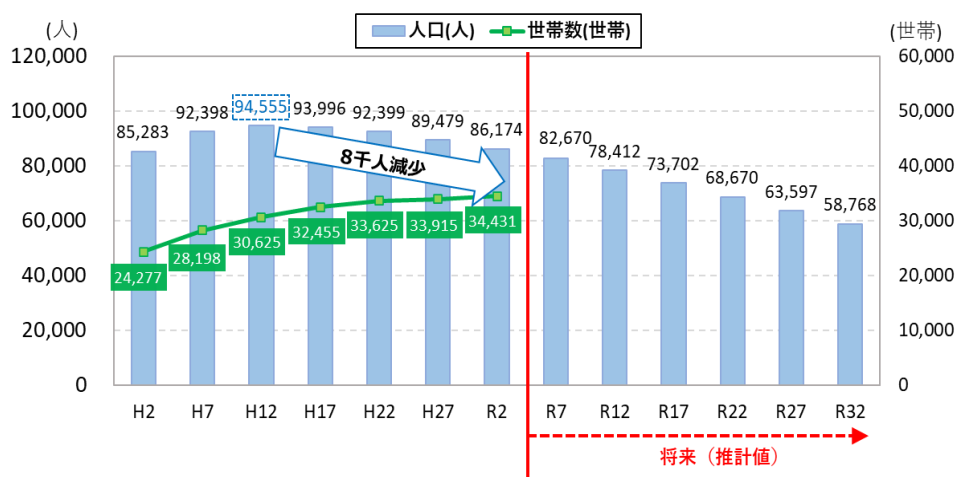
本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度の5カ年とします。ただし、施策や事業の進捗によっては、亀岡市地域公共交通会議（法定協議会）で協議の上、令和11（2029）年度以降も継続することにします。

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

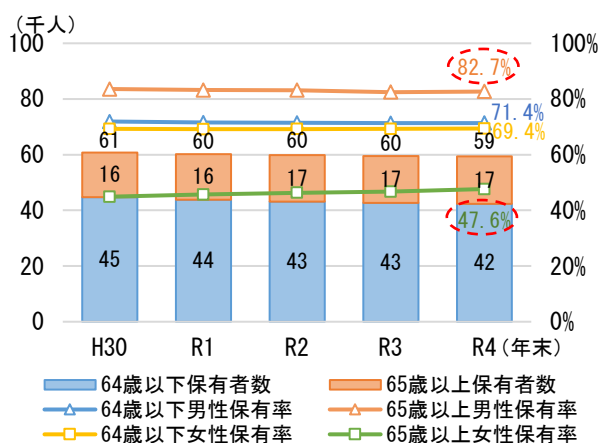
令和 2（2020）年の本市の人口は 8.6 万人で、ピーク時（平成 12（2000）年）から 8 千人減少しています。今後も人口は減少し、令和 32（2050）年の人口は 5.9 万人となる見込みです。年齢階層別人口割合の推移をみると、平成 2（1990）年には 65 歳以上人口の割合は 10%でしたが、令和 2（2020）年では 31%と 3 倍に上昇しています。今後も 65 歳以上人口の割合は上昇が続き、令和 32（2050）年には 43%に達する見込みです。



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）

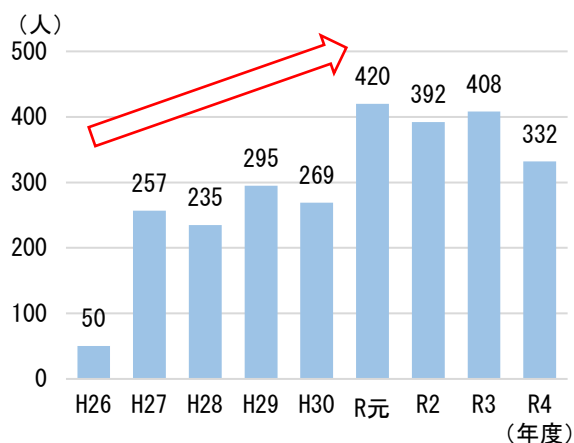
本市の運転免許保有者数は 5.9 万人で、人口に対する保有率は約 7 割です。運転免許証の自主返納者数は増加傾向にあり、令和元（2019）年度以降、年間 300 人以上で推移しています。

運転免許保有者数



出典：亀岡警察署資料

運転免許証自主返納者数



出典：亀岡警察署資料

2 公共交通の状況

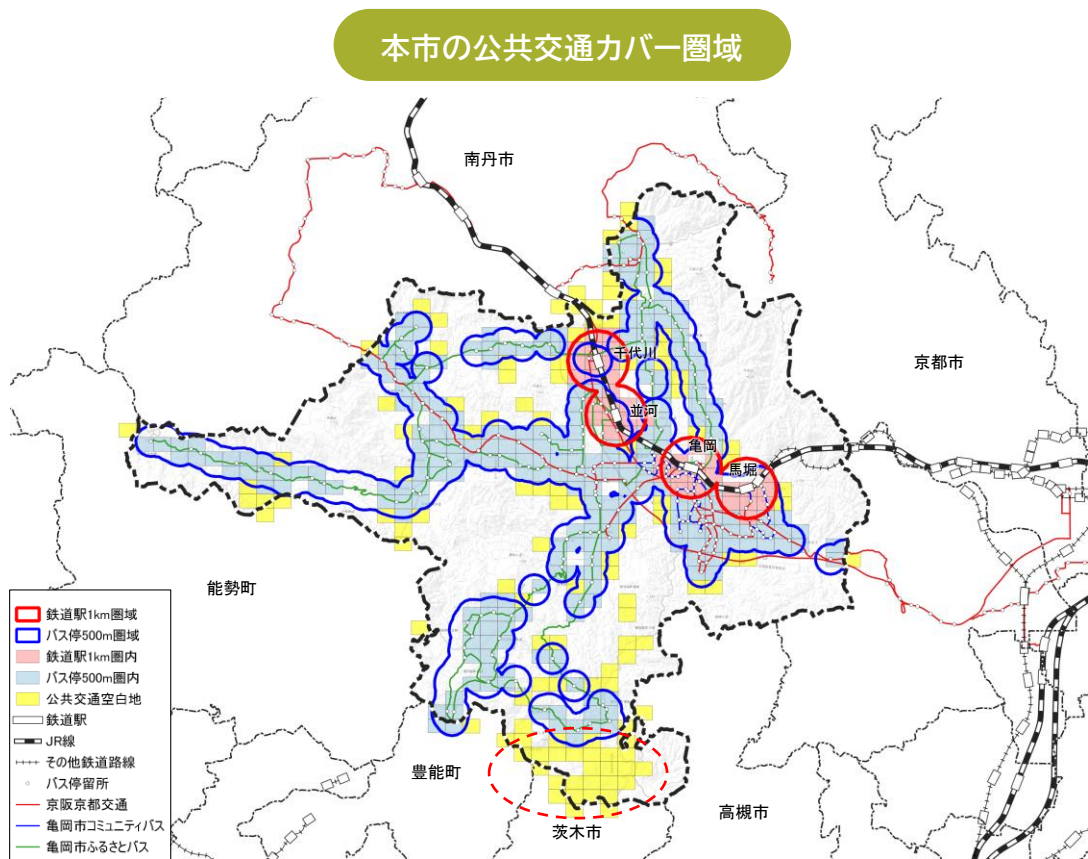
市内には、JR 山陰本線（嵯峨野線）、京阪京都交通、公共交通空白地の解消や民間バス路線廃止区間の代替手段確保のために市が主体となり民間事業者（京阪京都交通）に委託し運行する亀岡市コミュニティバスや亀岡市ふるさとバス、タクシー（2社）等が運行しています。

また自治会等の地域団体が主体となった公共交通を補完するデマンド型交通の運行が市内4地域で行われています。

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。

人口の35%が鉄道駅1km圏内、59%が（鉄道駅1km圏外の）バス停500m圏内に居住しており、あわせて人口の94%を公共交通圏域がカバーしています。

公共交通の利用者数は、コロナ禍の影響を受けた令和2（2020）年度にはいずれも前年度比で2割以上の大幅な減少となりました。令和3年度以降は回復傾向にありますが、一部の路線を除いて以前の水準には達していません。



出典：国勢調査（令和2（2020）年）、国土数値情報

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

○自動車を保有している人は、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行政・交通事業者・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3章

上位計画・関連計画の整理

1 第5次亀岡市総合計画(令和3年4月)

○計画の位置づけ：

本市を取り巻く社会や経済の大きな流れを展望し、ポストコロナ社会において市民や各種団体、NPO、事業者などあらゆる主体が共有できる本市の未来の姿を明らかにし、本市が目指す都市像を示すとともに、その実現のための基本指針としての役割を担うものです。

施策の方向性

市民の通勤・通学をはじめ移動を支える JR 山陰本線(嵯峨野線)の利便性向上や、「府立京都スタジアム」による交流人口増加への対応、鉄道と駅利用者の利便性向上を図ります。また、まちづくりと整合のとれた公共交通網を構築するとともに、「亀岡市地域公共交通網形成計画」に基づき、市民のニーズや社会環境の変化への対応を推進します。

2 亀岡市立地適正化計画(平成31年3月)

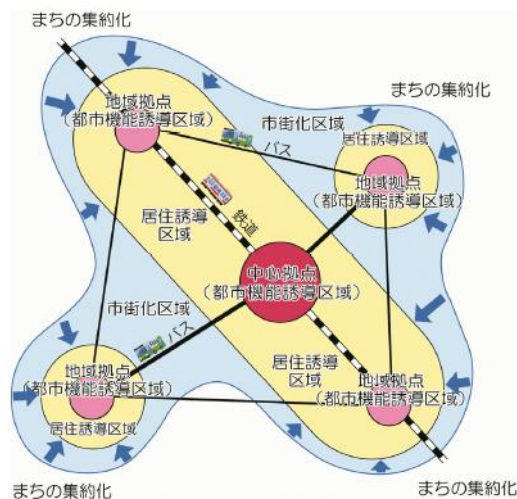
○計画の内容：

「市民が現在住んでいる地域の中で安全に日常生活が送れる」ことと、「都市機能の集約」が両立する、バランスのとれたまちづくりを目指すための一連の取組みを示したものです。

【交通体系における重点方針】

安全・安心の推進 ～電車・バス・歩き、つなげるまち～

本市においては、公共交通(JR・バス)はほぼ市内を網羅しているものの、自家用車依存率は依然高い状況にあります。特に高齢化の進行とともに、高齢者免許保有者数も増加している状況にあります。本市のセーフコミュニティの取り組みを推進していく中で、本計画では特に高齢者や子どもの安全・安心に着目し、高齢者や子どもが地域内で歩いて日常生活を送れるよう、各拠点において生活サービス機能の充実を図ります。あわせて、交通ネットワークの充実と公共交通の利用促進施策により、高齢者や子どもの安全・安心を確保しつつ、活発な活動を促します。



第4章 前計画の評価と課題整理

1 前計画の目標値と達成状況

令和元(2019)年度から令和5(2023)年度までの5ヵ年で計画された前計画では、3つの成果指標を設定しました。いずれも計画期間中のコロナ感染症拡大に伴う外出控え等がバス利用者の減少や収支率の減少に繋がり、目標値を達成できませんでしたが、直近の値では回復傾向であることから今後も引き続き検証・評価する必要があります。

成果指標1：バス利用者数の増加

(目標値に対する達成割合：83%)

現況値	目標値	実績
バス利用者数 (1日あたり) 4,000人 【2016年度実績】	バス利用者数 (1日あたり) 4,200人 【2021年度実績】	バス利用者数 (1日あたり) 3,488人 【2021年度実績】

成果指標2：バスの利用頻度の向上

(目標値に対する達成割合：83%)

現況値	目標値	実績
月に数回以上の 利用：25% 【2018年度市民アンケート調査結果】	月に数回以上の 利用：30% 【2023年度市民アンケート調査結果】	月に数回以上の 利用：25% 【2023年度市民アンケート調査結果】 【資料編 P.14、P.16 参照】

成果指標3：ふるさとバス・コミュニティバスの収支率の増加

(目標値に対する達成割合：68%)

現況値	目標値	実績
収支率：23% (ふるさとバス・ コミュニティバス合計) 【2017年度実績】	収支率：30% (ふるさとバス・ コミュニティバス合計) 【2022年度実績】	収支率：20.4% (ふるさとバス・ コミュニティバス合計) 【2022年度実績】

2 亀岡市の地域公共交通を取り巻く環境・課題

地域や社会等の状況、アンケート結果や前計画の達成状況などを踏まえ、本市の地域公共交通を取り巻く環境・課題を整理します。

【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
- ・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

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

【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

- 人口減少や高齢化が加速するなかで、市民の移動実態やニーズの変化に対応するだけでなく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
- 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た運賃の適正化が必要
- 利用者が減少傾向であるふるさとバスの運行については、経路の統一、スクールバスの一般混乗化や代替輸送の実施など、路線を維持するための効率的な運行が必要
- 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

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

- 高齢者などの交通弱者にとっては、ラストワンマイルの移動について充実を求める声があることから、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
- 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、行政と交通事業者の連携だけでなく、利用者や地域住民との協働で支え合う地域公共交通の構築やスクールバスなど、地域の輸送資源の総動員が必要
- 交通事業者の運転士不足や運行経費の増大に伴う公共交通サービスの供給不足の制約をふまえ、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行政・交通事業者・地域住民の協働と連携

- 交通環境学習や地域公共交通に関するイベント等、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
- 各地域の公共交通のあり方に対して、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路線バスとの役割分担を明確化するなど、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

- 京都スタジアムでのイベント開催時や観光需要が多い期間での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5章 基本理念および基本方針

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・課題を踏まえながら、本計画の基本理念を次のように定めます。

基本理念

地域と“ともに支える”持続可能な公共交通

基本理念を踏まえ、国の基本方針に基づき、「ひと」(行政、交通事業者、地域住民、本市への来訪者)と、「もの」(地域公共交通やまち)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

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、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。

基本方針

②

地域の協働と連携で“支え合う”仕組みづくり

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、利用者や地域住民の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。また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。そのため、行政・交通事業者・地域住民の役割を明確化し、3者が協働・連携して持続的に協議を行い、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。

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

環境的側面だけでなく健康・経済・社会的側面からも自動車に過度に依存したライフスタイルや行動パターンの変革を促すためのモビリティ・マネジメントや、次世代への人材育成を行い、地域公共交通への理解と気運の醸成を図ります。また、地域公共交通の運転士の高齢化や人手不足等、地域公共交通の取り巻く環境を認識し、交通事業者と協力して人材確保も行っていきます。

基本方針

④

来訪者の移動を“支える”地域公共交通サービスの提供

来訪者に対しても地域公共交通の利用者に取り込み、地域の賑わい創出や活性化を図り、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を図ります。

第6章 本計画の目標

1 数値指標

本計画の基本理念及び基本方針に基づき、データの取得可能性なども踏まえながら、本計画における目標および数値指標を次のように設定します。

<目標>	<数値指標>	<現況値※1>	<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) 鉄道：33,314 人/日 バス：3,545 人/日 41,447 人/日 参考値(令和元年度) 鉄道：37,658 人/日 バス：3,789 人/日	37,800 人/日 微増を目指す (令和9年度) 鉄道：34,000 人/日 バス：3,800 人/日
	バスの利用頻度 (アンケート調査)	25% (N=3,575) (令和5年度) 25% 参考値(平成30年度)	25% (令和10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% (N=5,431) (令和5年度)	55% (令和10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 (※2)	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) 【計算式】 亀岡市の単年度補助額 ÷バス交通単年度利用者数	265 円/人 (令和4年度) ふるさとバス：478 円/人 コミュニティバス：306 円/人 京阪京都交通バス：73 円/人 217 円/人 参考値(令和元年度) ふるさとバス：355 円/人 コミュニティバス：259 円/人 京阪京都交通バス：55 円/人	265 円/人 現状水準を維持 (令和9年度) 265 円/人は市全体からみた 公共交通への資金投入目標額 これを基準として 各地域公共交通で期待される 目標を精査します
	地域公共交通の 収支率 【計算式】 バス交通単年度経常収益 ÷バス交通単年度経常費用	30% (令和4年度) ふるさとバス：14% コミュニティバス：34% 京阪京都交通バス：43% 34% 参考値(令和元年度) ふるさとバス：18% コミュニティバス：36% 京阪京都交通バス：48%	30% 現状水準を維持 (令和9年度) 30%は市全体からみた 公共交通の収支率 これを基準として 各地域公共交通で期待される 目標を精査します

※1 現況値の参考値は、コロナの影響を受ける以前の値(平成30年度または令和元年度)

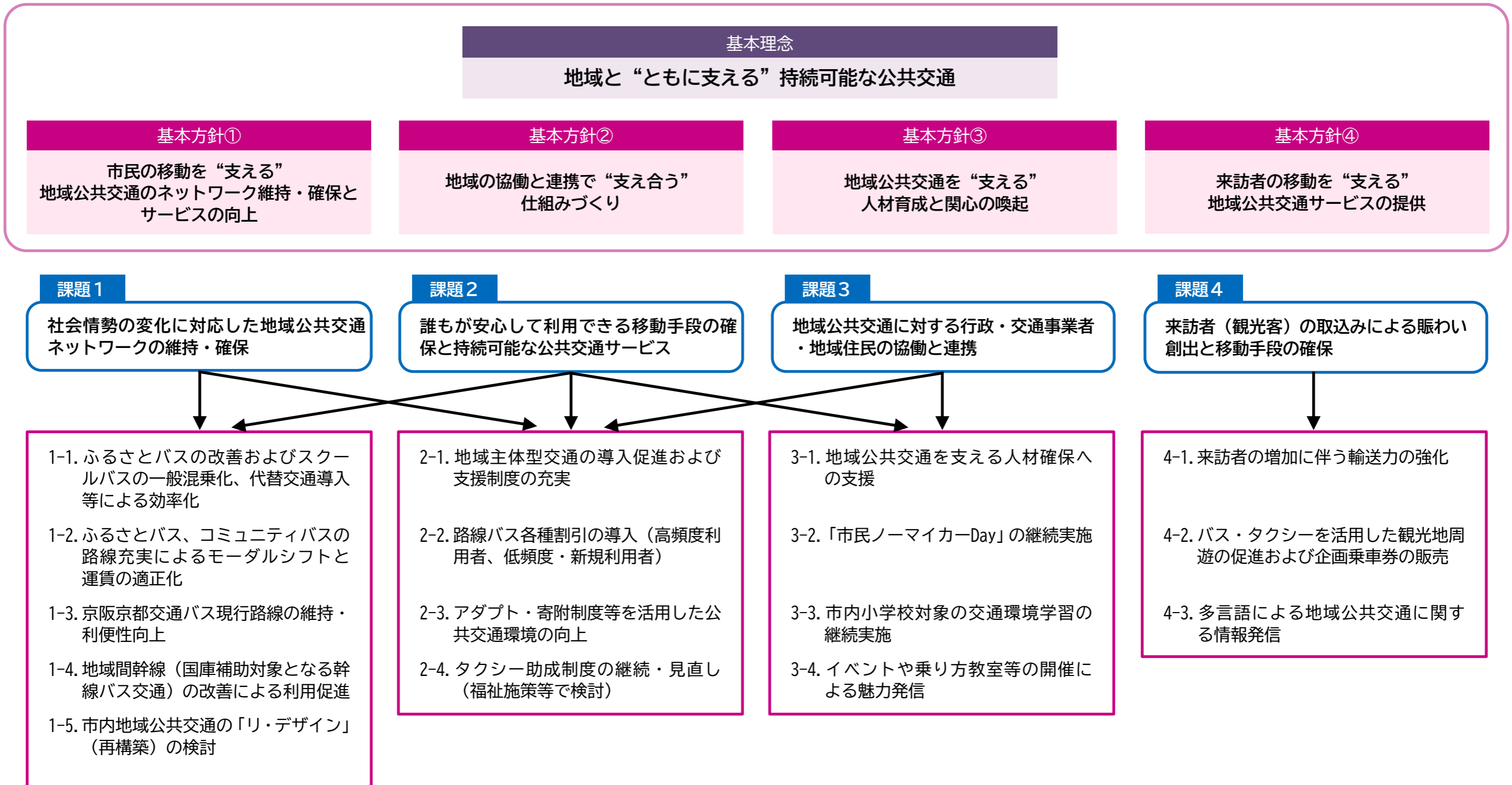
※2 公的資金が投入されているバス交通：

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

第7章 目標達成のための具体的な施策

1 基本方針に応じた施策の展開

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。



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							
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。 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。 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	

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の適正化							
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 各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の適正化に取り組みます。 						
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							
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				

1-4. 地域間幹線（国庫補助対象となる幹線バス交通）の改善による利用促進

<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、沿線市や利用者とは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>				

1-5. 市内地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）の検討

<p>施策内容</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。 ・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>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>				

2-1. 地域主体型交通の導入促進および支援制度の充実

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)を充実する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				

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)

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.51) 						
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

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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				

2-4. タクシー助成制度の継続・見直し(福祉施策等で検討)

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				

3-1. 地域公共交通を支える人材確保への支援

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				

3-2. 「市民ノーマイカーDay」の継続実施

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				

3-3. 市内小学校対象の交通環境学習の継続実施

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				

3-4. イベントや乗り方教室等の開催による魅力発信

施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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	実施可能な取組みから着手			

4-1. 来訪者の増加に伴う輸送力の強化							
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。 ・令和 7(2025)年開催の「大阪・関西万博」や令和 8(2026)年開催の「全国都市緑化フェア in 京都丹波」等の大型イベント開催期間において、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				

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							
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			

4-3. 多言語による地域公共交通に関する情報発信							
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、行政や交通事業者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				

第8章 計画の推進体制および評価・検証方法

1 地域公共交通の位置付けと役割

本市の公共交通は、路線バス(ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バス)、タクシー、鉄道(JR 山陰本線)が存在し、一定の役割分担で棲み分けがされています。本計画では、これらの公共交通を「市内中心部交通」「市内交通」「都市間交通」に分け、各々の位置付けや担うべき役割等を整理しています。

地域公共交通の位置付けと確保・維持策等

位置付け	路線・系統	役割	確保・維持策	運行範囲		
市内中心部交通	コミュニティバス【亀岡地区】 ・東コース→西右回り C121 ・東コース→西右回り C122 ・西右回りコース C201 ・西左回りコース C202 ・西右回りコース→東コース C211	・沿線地域(亀岡地区、篠地区)の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活を支える役割 ・交通結節点で都市間交通に接続し、広域的な移動が可能な移動手段を担う	・都市間交通との接続を改善しつつ、日常生活に必要なサービス水準を確保・維持 ・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・ダイヤの見直し ・移動需要を把握し、路線全体の効率化	市内(中心部)		
	コミュニティバス【篠地区】 ・篠地区(朝・夕方) C300 ・篠地区 C310					
市内交通	ふるさとバス ・川東コース(千歳経由) F11 ・川東コース(河原林、旭経由) F12 ・別院コース 別院循環(西別院→東別院) F21 ・別院コース 別院循環(東別院→西別院) F22 ・別院コース 東別院線 F23 ・別院コース西別院線 F24 ・畑野コース F31 F32 F33 F34 ・畑野千代川コース F41 F43 ・並河駅コース F51 F52	・周辺部(郊外)の各地区と亀岡駅周辺等の各市内拠点を結び、各地区の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活を支える市内交通の役割 ・交通結節点で都市間交通に接続し、広域的な移動が可能な移動手段を担う	・各地区の住民が日常生活の移動に困らないようなサービス水準を確保・維持 ・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促進 ・ 京都府交通確保対策費補助金(府補助路線) を活用し、持続可能な運行を目指す	市内(周辺部)		
	京阪京都交通バス ・つつじヶ丘循環線 30 31 32 ・馬堀線・穴太寺線 35 34 36 59 37 ・トロッコ馬堀線(季節運行) 39 ・京都先端科学大学線 57 60					
	タクシー				・路線バスでカバーできない地域(市内全域)を対象として、ドア・ツー・ドアの運行により、高齢者等の交通弱者をはじめとする利用者のニーズに対応した運行を担う	・乗降する地点や地域に制限はなく自由度は高いため、利用者のニーズに対応したサービス水準を確保・維持
	地域主体型交通				・特定の地域(市内全域)を対象として、高齢者等の交通弱者をはじめとする利用者のニーズに対応した運行を担い、他の公共交通を補完する	・運行を担う団体と連携し、特定の地域での安定的な運行を確保・維持 ・運行を担う団体への支援制度を継続
都市間交通	鉄道(JR 山陰本線)	・市内と隣接市町や京阪都市圏を結ぶ幹線鉄道として、通勤・通学をはじめとする移動手段を支える重要な役割 ・亀岡市の玄関口として、交流人口拡大の重要な役割	・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 ・JR 千代川駅東西自由通路整備による駅利用者の利便性向上や「亀岡駅周辺地区まちなみ・まちづくり構想」に基づく駅周辺環境の整備を図る ・運行事業者との連携を強化しつつ、一定の頻度(等間隔運行)を保てるようなサービス水準を確保・維持 ・市内中心部交通や市内交通と連携した利用促進や接続性向上	広域		
	京阪京都交通バス ・国道線 1 1A 2 3 5 ・京都先端科学大学線 58 61 62	・市内と隣接市町を結び、地域間幹線系統として、市民の広域的な通勤・通学や通院、買い物などの日常生活を支える重要な役割	・運行事業者と連携・協力し、一定の頻度(等間隔運行)を保てるようなサービス水準を確保・維持			
	京阪京都交通バス ・八田線 40 ・神吉線 41 41B ・原・神吉線 43 43B		・運行事業者と連携・協力し、一定の頻度(等間隔運行)を保てるようなサービス水準を確保・維持 ・ 地域公共交通確保維持事業(幹線補助) と 京都府交通確保対策費補助金(府補助路線) を活用し、持続可能な運行を目指す			

2 計画を推進するための体制と役割分担

本計画を進めるにあたり、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て、「国」「京都府」「隣接市町（京都市、南丹市等）」から支援や協力を得て、「行政」「交通事業者」「地域住民」「関係機関※」が協働・連携し、一体となって取り組む必要があります。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。

※「関係機関」は、地域の企業、病院、商業施設、商店街、観光施設等を指します。



【行政の役割】 持続可能な公共交通を確保・維持するため、利用促進に向けた施策・事業を具現化できるよう努力します。国の法制度等の動向を踏まえ、支援体制を構築します。

【交通事業者の役割】 安全で快適に移動することができるよう効率的な運行に努めます。行政・地域住民・関係機関との交流を促進し、積極的に地域交通の確保・維持・改善に参画していきます。

【地域住民の役割】 自らの交通行動が社会環境や自然環境に及ぼす影響を理解します。鉄道やバスなど公共交通を地域の財産としてとらえ、自らが積極的に公共交通を利用するよう心がけます。

【関係機関の役割】 通勤時等における公共交通利用を促進します。交通サービスの提供等の取り組みへ協力し、行政や交通事業者と連携します。

3 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。

本計画は、現状の調査結果等を踏まえて作成しましたが、現段階での確信や必要性があるとは言いきれないものもあることから、試行や検証、内容の調整が必要となります。また、人工知能（AI）を活用した自動運転システム等の技術的な進歩も含め、交通を取り巻く環境は時間の経過とともに変化することが予想されるため、継続的にモニタリングを行いながら、新技術への対応も検討する中で、現状に合わせた計画へと見直していく必要があります。

そのため、本計画は施策および個別事業の推進や必要に応じた定期的な計画見直しのため、PDCAサイクル（「計画立案⇒施策・事業の実施⇒達成状況の検証・評価⇒改善・見直し」）の循環を継続的に改善していく方法）による進捗管理を行います。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、計画の実現に向けて検証・評価を実施します。

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。

