# 亀岡市
# 地域公共交通計画

令和6（2024）年3月

亀岡市
KAMEOKA CITY

# 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 ..... 2
3　計画策定の条件 ..... 3
第2章　亀岡市における地域および公共交通の状況 ..... 4
1　地域や社会等の状況 ..... 4
2　公共交通の状況 ..... 11
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） ..... 24
第3章　上位計画・関連計画の整理 ..... 26
1　第５次亀岡市総合計画（令和３年４月） ..... 26
2　第２期亀岡市総合戦略（令和５年３月改定） ..... 30
3　亀岡市都市計画マスタープラン（令和４年３月改定） ..... 31
4　亀岡市立地適正化計画（平成31年３月） ..... 33
第4章　前計画の評価と課題整理 ..... 35
1　前計画の目標値と達成状況 ..... 35
2　前計画の取り組みおよび達成状況 ..... 37
3　亀岡市の地域公共交通を取り巻く環境・課題 ..... 41
第5章　基本理念および基本方針 ..... 43
1　本計画の基本理念 ..... 43
2　本計画の基本方針 ..... 43
第6章　本計画の目標 ..... 45
1　数値指標 ..... 45
2　目標設定の考え方 ..... 46
第7章　目標達成のための具体的な施策 ..... 49
1　基本方針に応じた施策の展開 ..... 49
2　各施策の具体的な内容 ..... 51
第8章　計画の推進体制および評価・検証方法 ..... 65
1　地域公共交通の位置付けと役割 ..... 65
2　地域公共交通（補助事業）の必要性および事業概要、実施主体 ..... 69
3　計画を推進するための体制と役割分担 ..... 71
4　計画の評価・検証方法 ..... 72


## 資料編


第1章　各種アンケート調査結果 ..... 資料編 1
第2章　前計画の評価 ..... 資料編 39
第3章　亀岡市が考える交通空白地 ..... 資料編 54
第4章　亀岡市地域公共交通会議 ..... 資料編 57

# 第１章　計画の概要

## 1　計画策定の背景と目的

「公共交通」は、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、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。

平成 25（2013）年 12 月に施行された「交通政策基本法」においては、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定めています。そして、これらの基本理念を実現するために実施することが必要な交通に関する基本的な施策として、以下のような内容とともに、交通に関する基本的な施策の策定と実施について、国及び地方公共団体の責務を定めています。

・まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
・国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
・交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
・少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
・以上の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術（ICT）の活用

この「交通政策基本法」の基本理念に基づき、平成 26（2014）年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行された後、令和 2（2020）年 11 月、令和 5（2023）年 10 月に改正され、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要であるとしています。その上で、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通計画の作成等について定めています。

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だけでなく、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を図り、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。

一方、平成 26（2014）年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和 2（2020）年 11 月、令和 5（2023）年 10 月に改正）が施行され、地方公共団体が中心となり公共交通事業者の合意の下に、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を支援する制度が強化されています。この法律により、平成 31（2019）年 3 月に策定した「亀岡市地域公共交通網形成計画」を見直し、亀岡市地域公共交通計画を策定します。

なお、本計画は「交通政策基本法」の基本理念をもとに一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法令とし、策定します。

**計画の位置付け**

【 上位計画 】

第 5 次亀岡市総合計画　（令和 3（2021）年 4 月）

【目指す都市像】『人と時代に選ばれるリーディングシティ亀岡』
【重点テーマ】
①子育てしたい、住み続けたいまちへ
②スポーツ、歴史・文化、観光の魅力で産業が輝くまちへ
③世界に誇れる環境先進都市へ
④だれもが安心して暮らせる防災・減災、セーフコミュニティ、多文化共生のまちへ
⑤次代をリードする新産業を創出するまちへ

【 関連計画 】
○第 2 期亀岡市総合戦略(令和 5（2023）年 3 月改定)
○亀岡市都市計画マスタープラン(令和 4（2022）年 3 月)
○亀岡市立地適正化計画（平成 31（2019）年 3 月）

【 国の関連法 】
○交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）
○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）
○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和 5 年法律第 18 号）

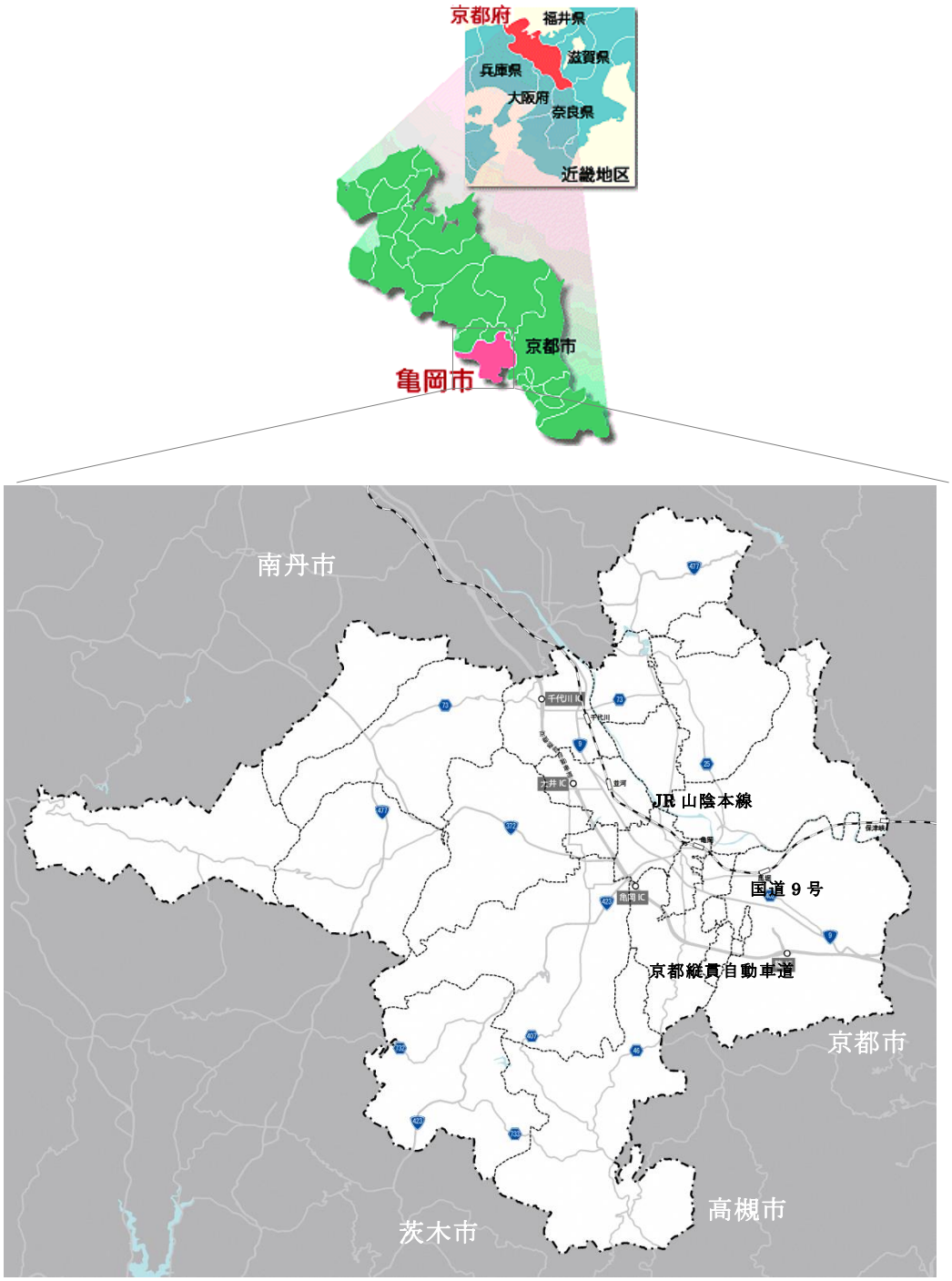
【 前計画 】
亀岡市
地域公共交通網
形成計画
（平成 31（2019）年 3 月）

亀岡市地域公共交通計画（本計画）

## 3 計画策定の条件

### 3-1 計画の区域

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の場合には、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。




出典：亀岡市

### 3-2 計画の期間

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。

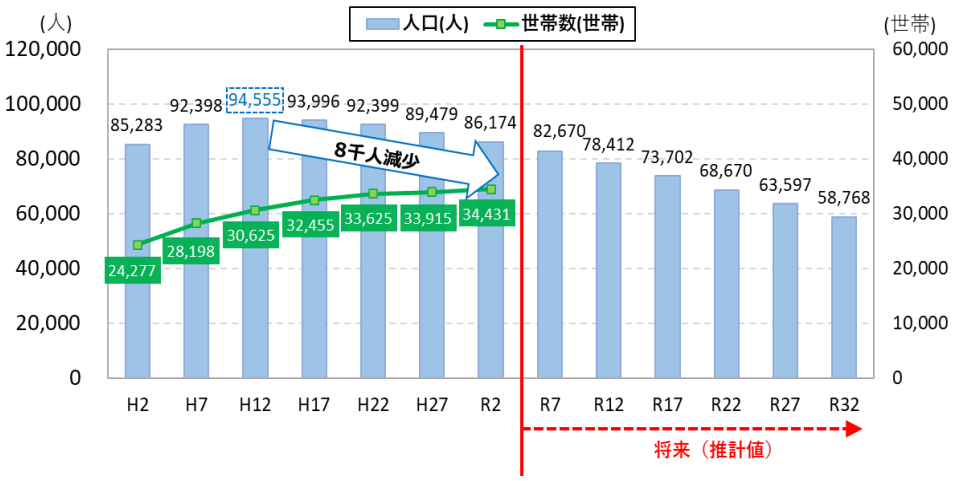
# 第2章　亀岡市における地域および公共交通の状況

## 1　地域や社会等の状況

### 1-1 人口動態

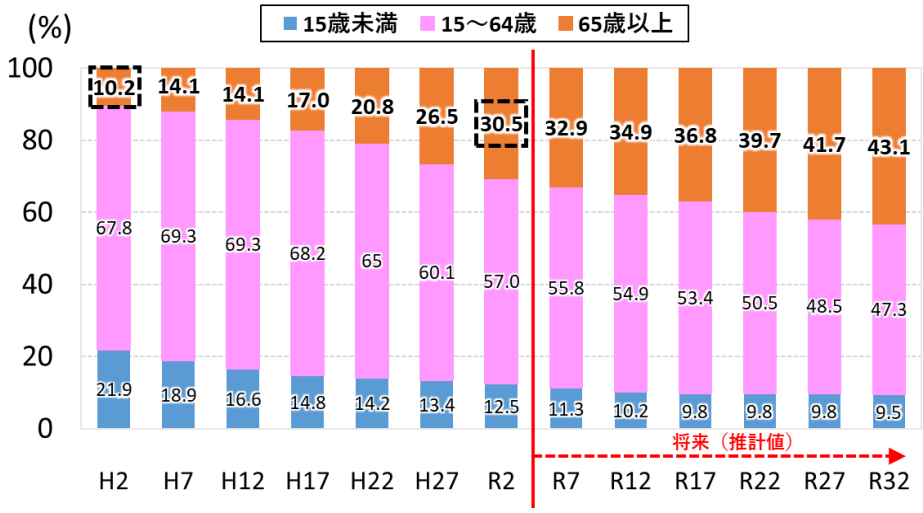
令和 2（2020）年の本市の人口は 8.6 万人で、ピーク時（平成 12（2000）年）から 8 千人減少しています。今後も人口は減少し、令和 32（2050）年の人口は 5.9 万人となる見込みです。年齢階層別人口割合の推移をみると、平成 2（1990）年には 65 歳以上人口の割合は 10%でしたが、令和 2（2020）年では 31%と 3 倍に上昇しています。今後も 65 歳以上人口の割合は上昇が続き、令和 32（2050）年には 43%に達する見込みです。

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）

年齢階層別人口割合の推移

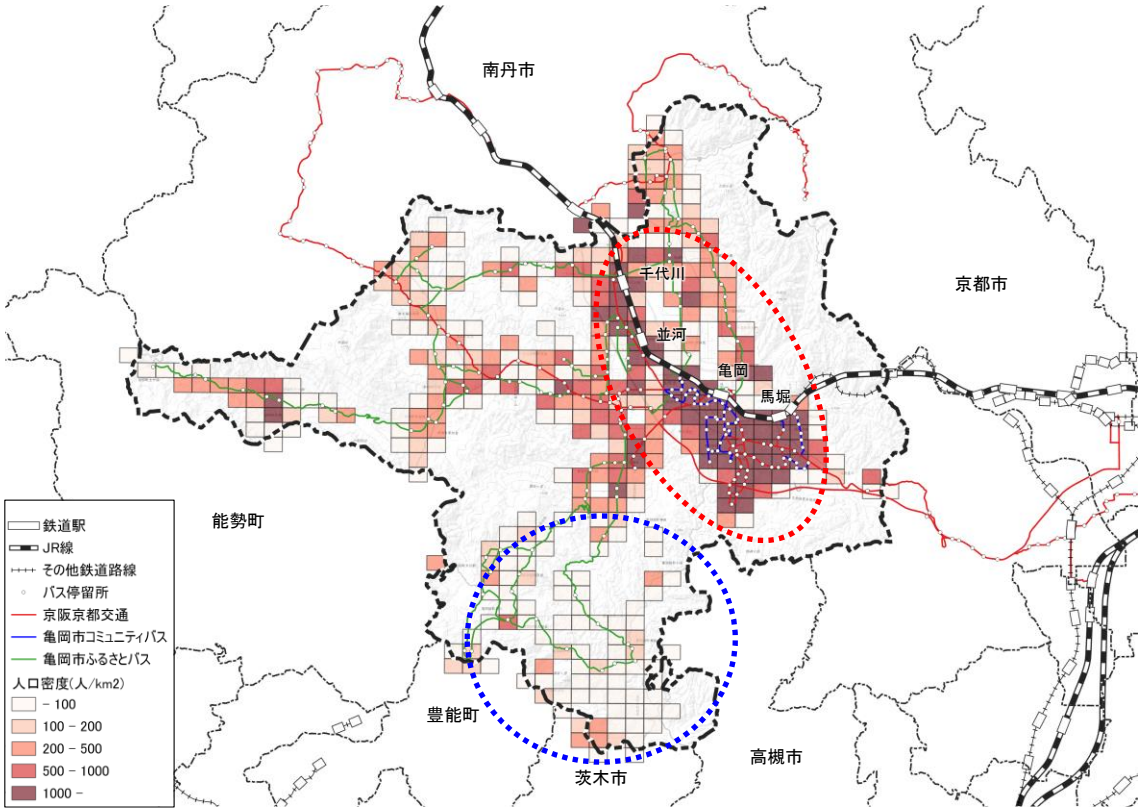



出典：国勢調査（平成 2（1990）年～令和 2（2020）年）
「日本の地域別将来推計人口」（令和 5（2023）年推計）

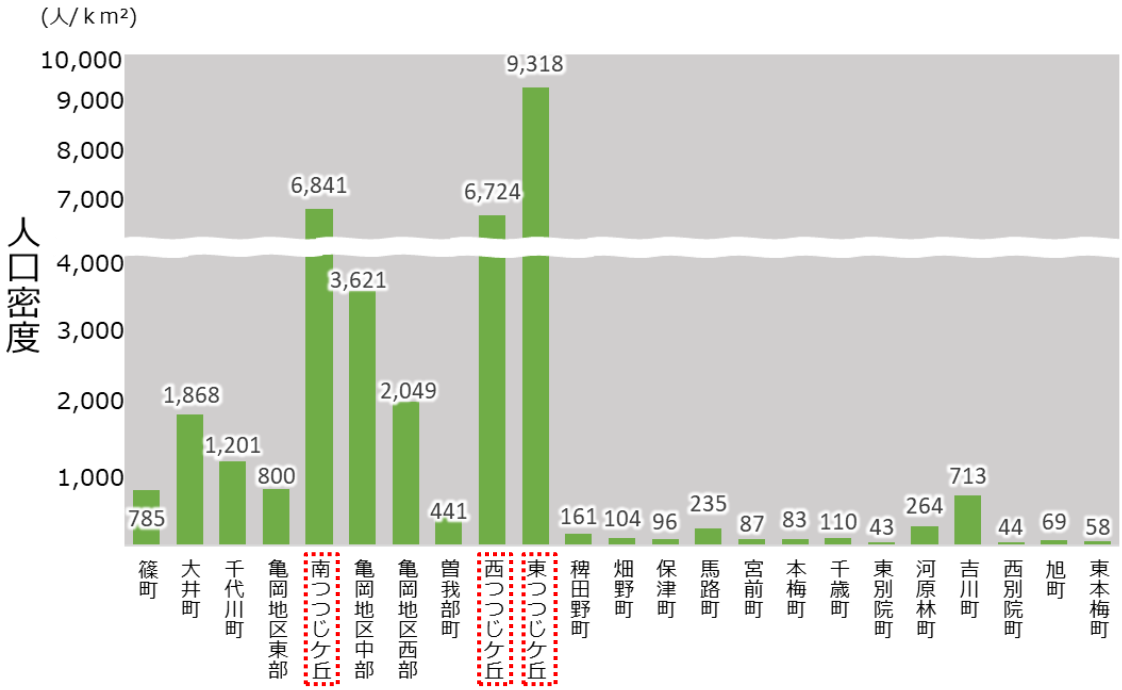
## 1-2 人口密度と高齢化率

JR 山陰本線（嵯峨野線）各駅の周辺や、つつじケ丘、京都先端科学大学亀岡キャンパスの周辺等には、人口が集積しています。一方市南部などの郊外部には、人口がまばらな地域が見られます。

人口密度



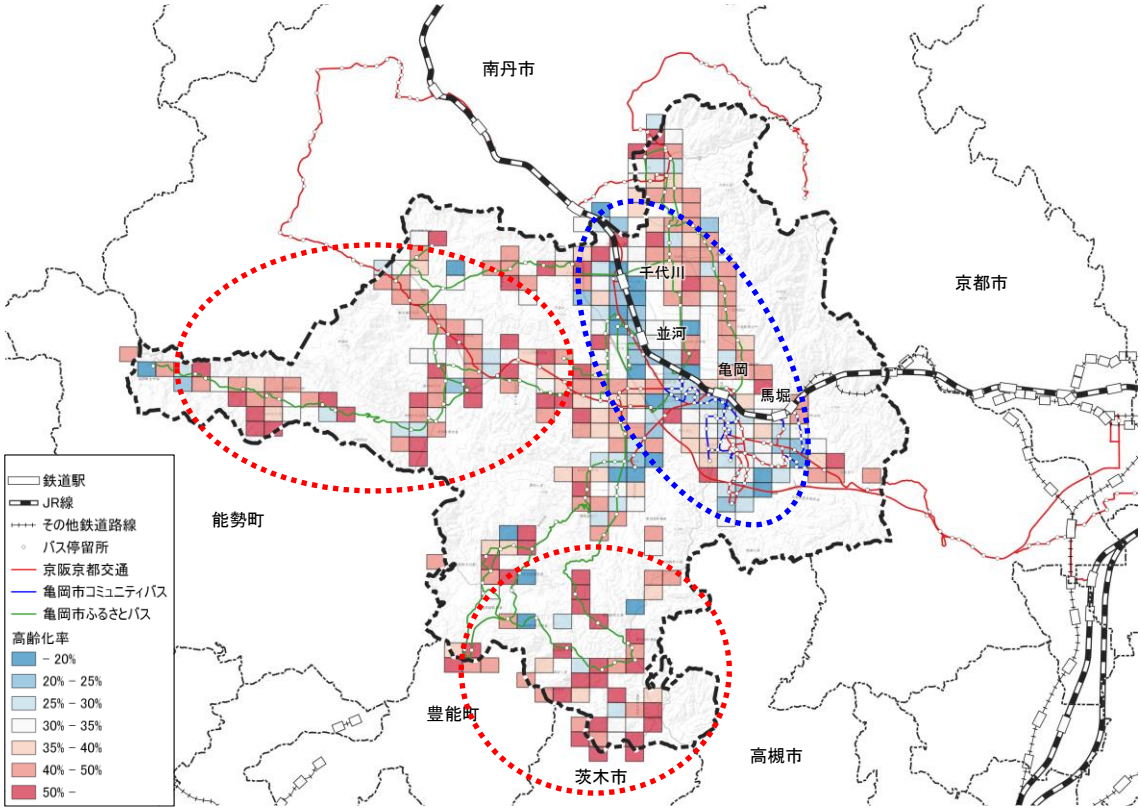

出典：国勢調査（令和 2（2020）年）



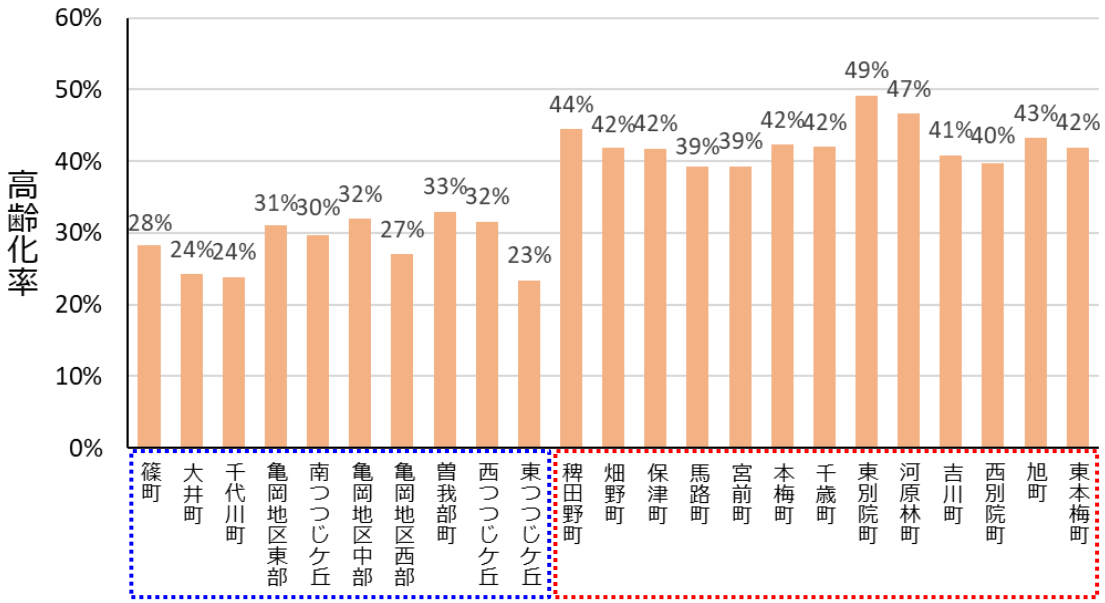

出典：国勢調査（令和 2（2020）年）

JR 山陰本線（嵯峨野線）各駅の周辺やつつじケ丘では、高齢化率が 30%以下と比較的低い地域が見られる一方、市の西部や南部では 40%を超える地域が多く見られます。

## 高齢化率




出典：国勢調査（令和 2（2020）年）



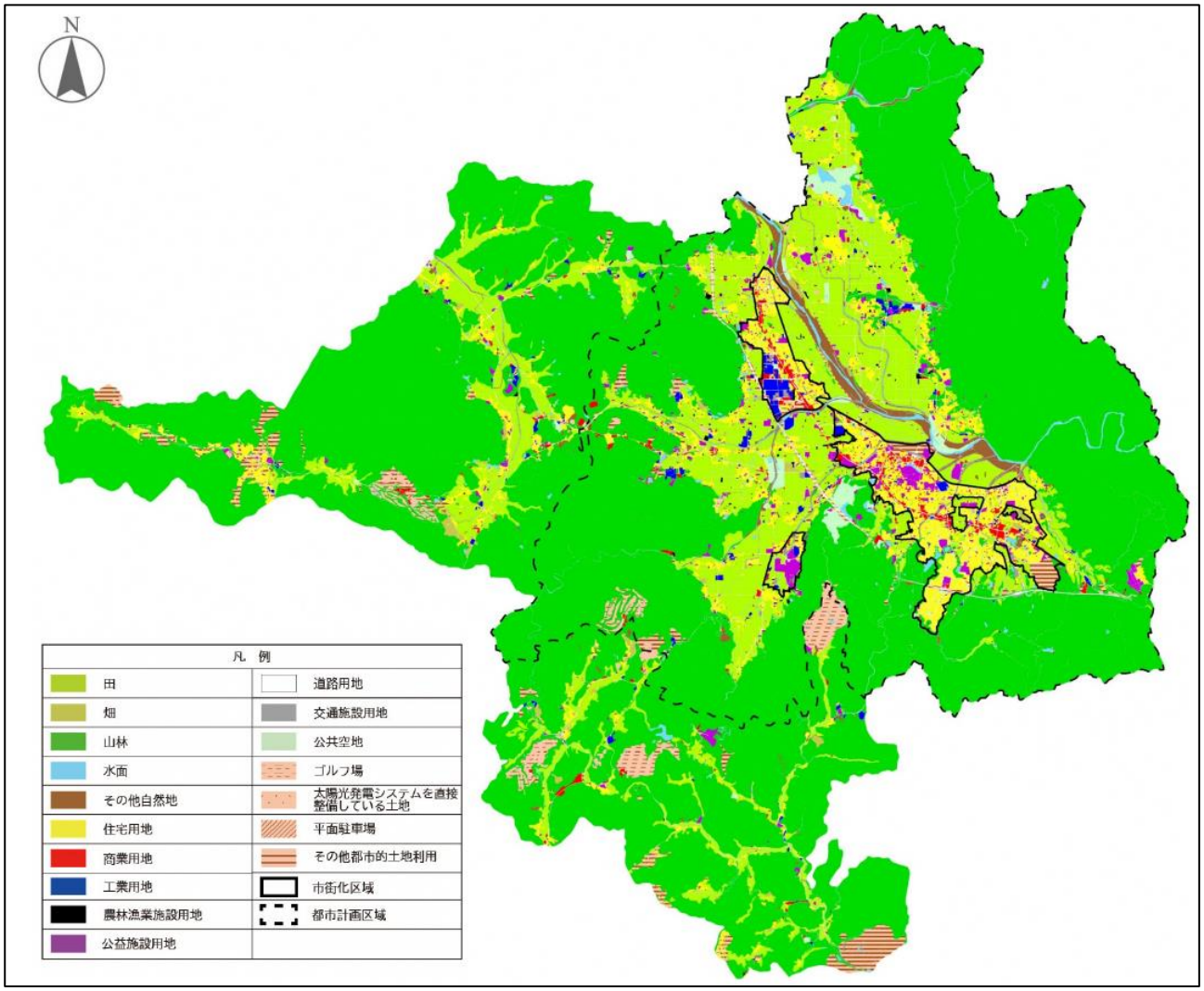

出典：国勢調査（令和 2（2020）年）

## 1-3 土地利用・施設立地

本市は約 7 割が山林であり、中心部を北から東へと桂川が流れ、その周辺の平野部では農地が広がるなど、豊かな自然環境を有しています。

市街地では、JR 山陰本線（嵯峨野線）沿線や南つつじケ丘などに住宅地が広がっています。また、国道 9 号沿道や JR 亀岡駅周辺を中心に商業地、大井 IC 周辺に工業地が広がっています。

**土地利用状況**




出典：令和元（2019）年度都市計画基礎調査

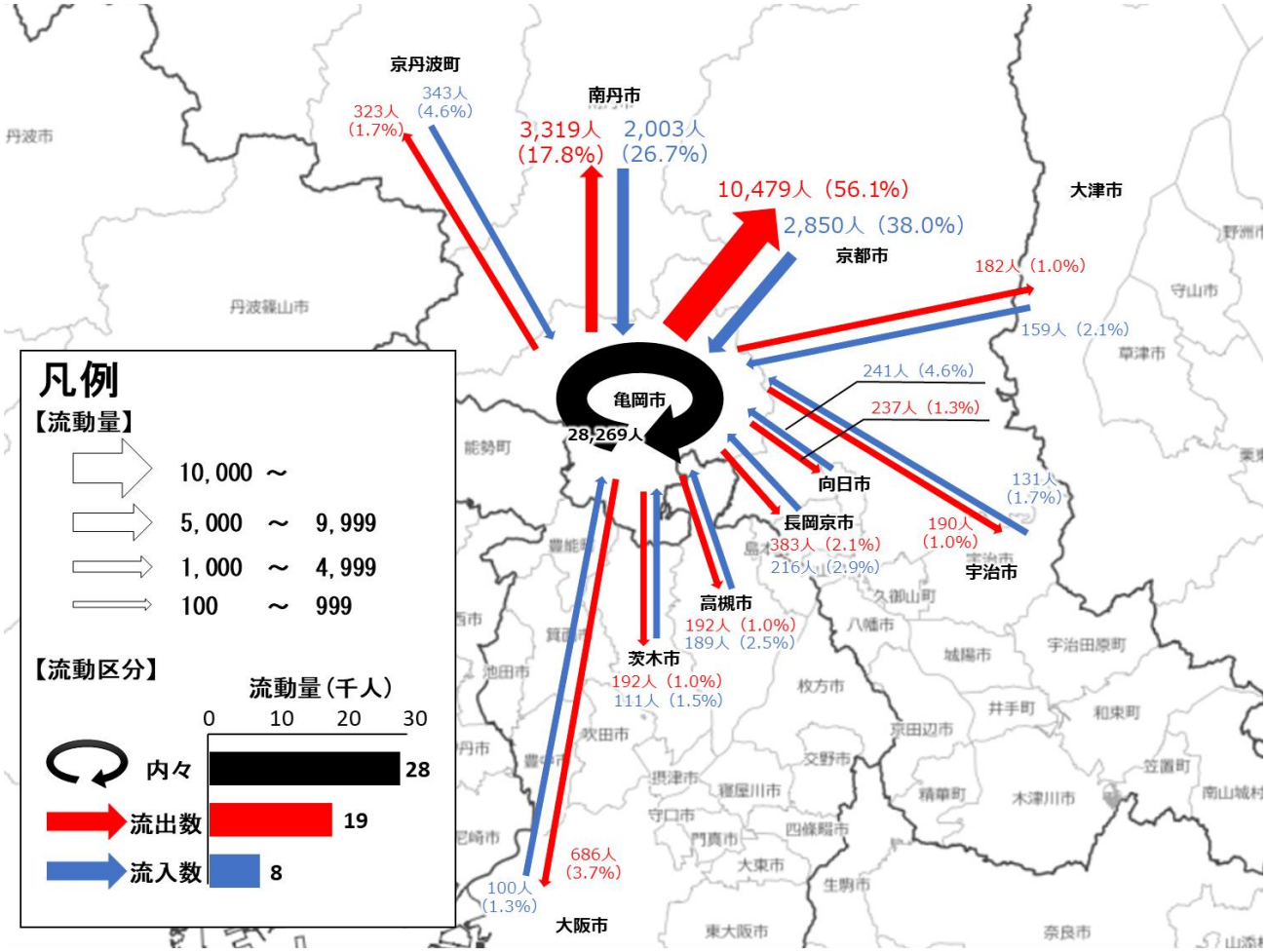
## 1-4 移動の状況

### 1）通勤･通学

市民のうち通勤・通学者は 4.7 万人で、うち 2.8 万人が市内での通勤・通学、残る 1.9 万人が市内から市外への通勤・通学です。また市外から市内への通勤・通学者は、7.5 千人です。

市外の通勤・通学先では、京都市が 1.0 万人と最も多くなっており、市外への流出の 56%を占めています。市外からの流入元も京都市が 2.9 千人と最も多く、市外からの流入の 38%を占めています。

**通勤通学流動**



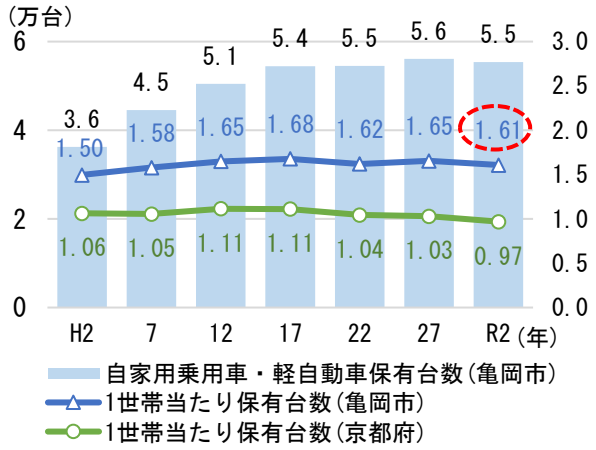

出典：国勢調査（令和 2（2020）年）

## 2） 自家用車保有台数

本市における自家用車保有台数（自家用乗用車と軽自動車）は、平成 2（1990）年から平成 17（2005）年にかけ大きく上昇し、現在は約 5.5 万台となっています。

1 世帯当たりの保有台数は 1.61 台で、京都府平均の 0.97 台を大きく上回っています。

**自家用車保有台数（自家用乗用車と軽自動車）**



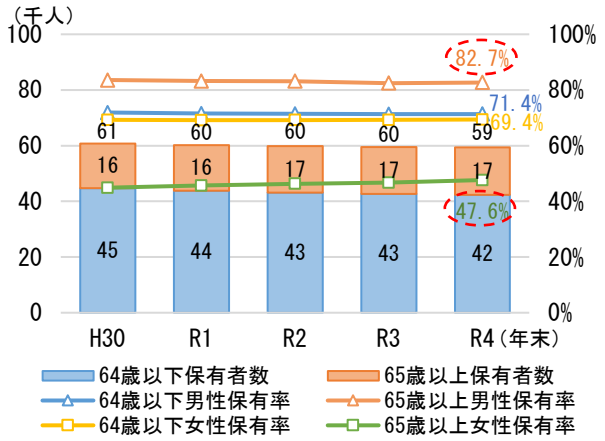

出典：京都府統計書、国勢調査

## 3）運転免許保有者数・免許証自主返納者数

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。保有率は、64 歳以下では男女ともに約 7 割であるのに対し、65 歳以上では男性は約 83%、女性は約 48%と男女間で差があります。

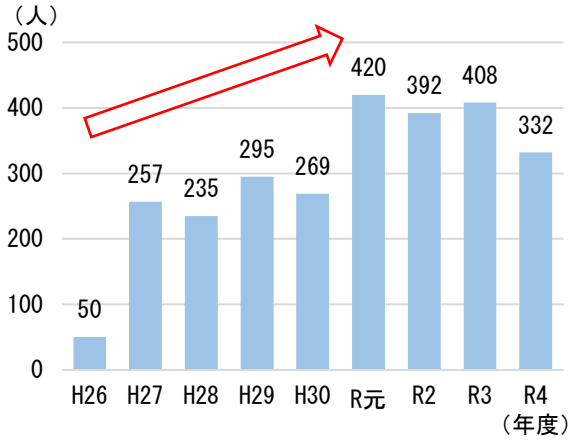
運転免許証の自主返納者数は増加傾向にあり、令和元（2019）年度以降、年間 300 人以上で推移しています。

**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**

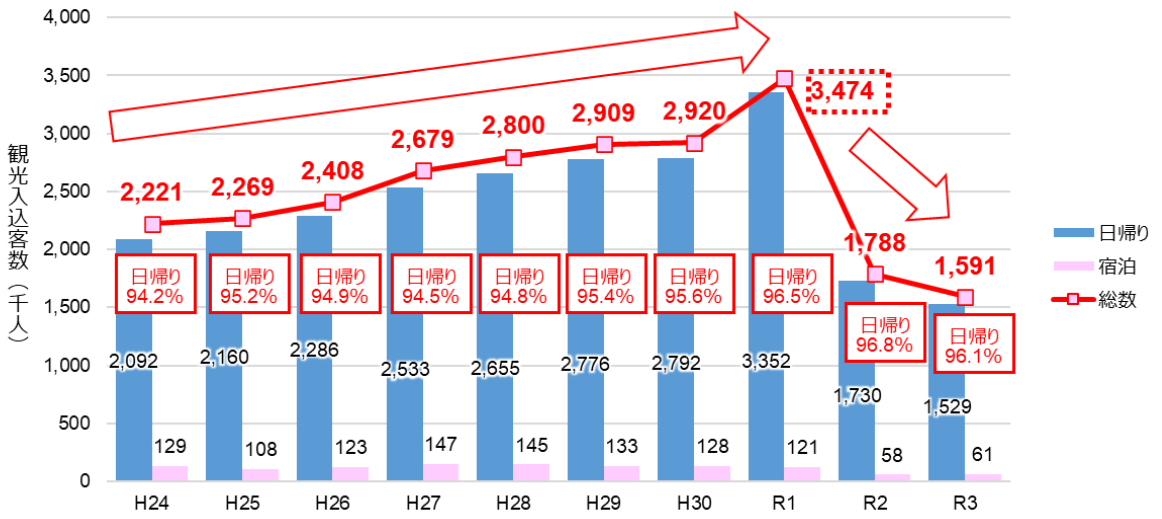



出典：亀岡警察署資料

## 4）観光

本市の日帰りの観光入込客数は、コロナ禍以前は増加が続いており、令和元（2019）年には約 340 万人に達していました。一方で宿泊の観光入込客数は、日帰りの観光入込客数に比べて増加が限定的で、平成 27（2015）年にピークを迎えて以降、令和 2（2020）年にかけ減少しています。一方、来訪する観光客のうち宿泊する観光客は少なく、毎年 90%以上の人は日帰りで来訪しています。

**観光入込客数の推移**




出典：亀岡市統計書

**観光資源**

出典：一般社団法人亀岡市観光協会

出典：亀岡市

## 2 公共交通の状況

### 2-1 公共交通の整備状況

市内には、JR 山陰本線（嵯峨野線）、京阪京都交通、亀岡市コミュニティバス、亀岡市ふるさとバス、タクシーが運行しています。

JR 山陰本線（嵯峨野線）は、市内に馬堀駅、亀岡駅、並河駅、千代川駅の 4 駅があります。

路線バスは、京阪京都交通（株）が運行する、亀岡駅や馬堀駅等を拠点に市内各地や亀岡市と京都市や南丹市等を結ぶ路線があります。

亀岡地区や篠地区では公共交通空白地を解消し公共交通の利便性を向上させるため「コミュニティバス」を、民間バス路線が廃止された区間ではその代替手段を確保するため「ふるさとバス」を、市が主体となり民間事業者（京阪京都交通）に委託し運行しています。

タクシーは、京都タクシー（株）と新京都タクシー（株）の 2 社が運行しています。

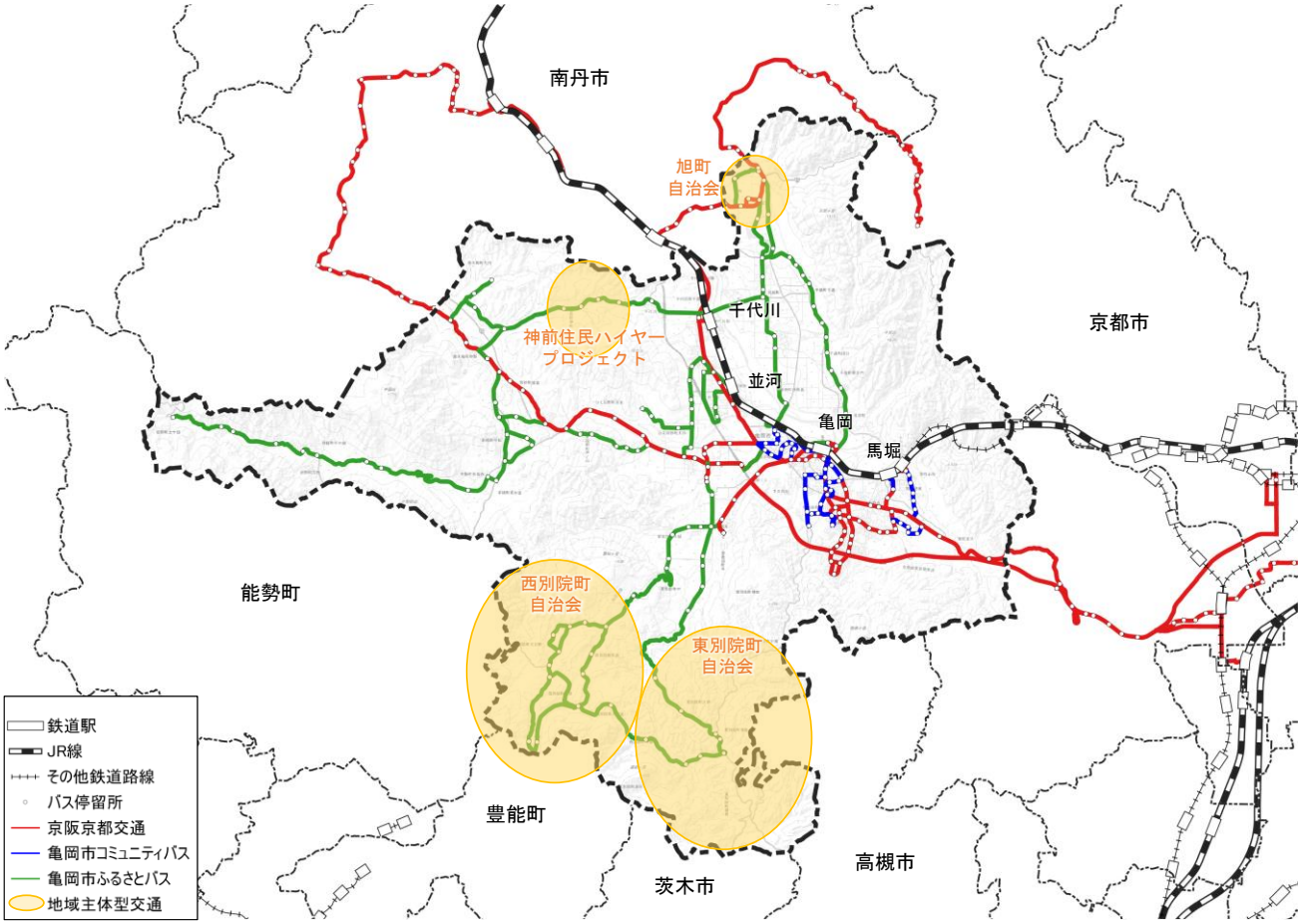
また福祉有償運送として、(NPO) かめおかアッシーが、要介護者や身体障害者など、単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者の輸送を担っています。

このほか公共交通を補完する市民協働の取組（地域主体型交通）として、東別院町、西別院町、旭町、宮前町神前地区の 4 地域では、自治会等の地域団体が主体となり、利用者や行先等の条件を設けてデマンド型交通の運行が行われています。

**公共交通の整備状況**

| 交通モード | 事業者(主体) | 路線 | 系統 |
|---|---|---|---|
| 鉄道 | JR西日本 | 山陰本線(嵯峨野線) | |
| 民間バス | 京阪京都交通 | 国道線<br>つつじヶ丘循環線<br>馬堀線<br>穴太寺線<br>トロッコ馬堀線<br>京都先端科学大学線<br>八田線<br>神吉線<br>原・神吉線 | 1・1A・2・3・5号系統<br>30・31・32号系統<br>34・35・36・37号系統<br>59号系統<br>直行39号系統<br>57・58・60・61・62号系統<br>40号系統<br>41・41B号系統<br>43・43B号系統 |
| コミュニティバス | 亀岡市 | コミュニティバス　亀岡地区<br>篠地区 | 東コース・西コース |
| | | ふるさとバス　川東コース<br>別院コース<br>畑野コース<br>畑野千代川コース<br>並河駅コース | F11・F12系統<br>F21・F22・F23・F24系統<br>F31・F32・F33・F34系統<br>F41・F43系統<br>F51・F52系統 |
| タクシー | 京都タクシー(株)<br>新京都タクシー(株) | | |
| 福祉有償運送 | (NPO)かめおかアッシー | 実施場所:亀岡市内発着 | |
| 地域主体型交通 | 東別院町自治会<br>西別院町自治会<br>旭町自治会<br>神前住民ハイヤープロジェクト | | |

## 公共交通ネットワーク


南丹市
旭町
自治会
千代川
神前住民ハイヤー
プロジェクト
並河
亀岡
馬堀
京都市
能勢町
西別院町
自治会
東別院町
自治会
豊能町
茨木市
高槻市
鉄道駅
JR線
その他鉄道路線
バス停留所
京阪京都交通
亀岡市コミュニティバス
亀岡市ふるさとバス
地域主体型交通

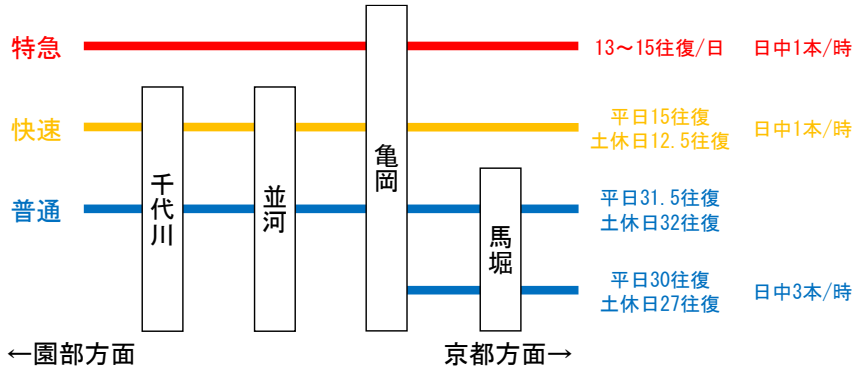
## 2-2　公共交通のサービス水準

### 1）鉄道

京都駅～亀岡駅間では、普通列車が 1 日 60 往復運行され、日中でも 1 時間当たり約 3 本と比較的高頻度で運行されています。これに加え、京都駅まで約 20 分と速達性の高い快速列車が日中 1 時間に 1 本程度運行されています。

一方、亀岡駅以北では、日中は 1 時間に 1 本の快速列車のみの運行となっています。

鉄道の運行本数

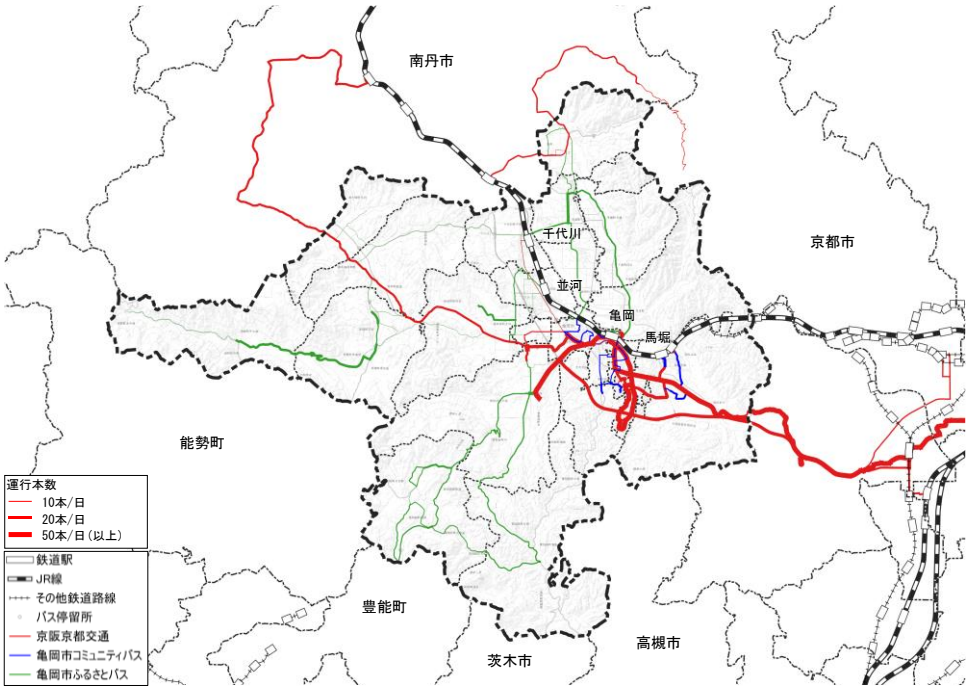



出典：JR 西日本ホームページ（令和 5（2023）年 3 月改正）

### 2）バス

亀岡駅とつつじケ丘方面や京都先端科学大学亀岡キャンパスを結ぶ路線は、日中も 1 時間に 2～3 本と高頻度で運行が行われている一方、亀岡市ふるさとバスをはじめとする郊外部の路線では、1 日に数本と運行本数が僅少な区間もあります。

バスの運行本数（平日）



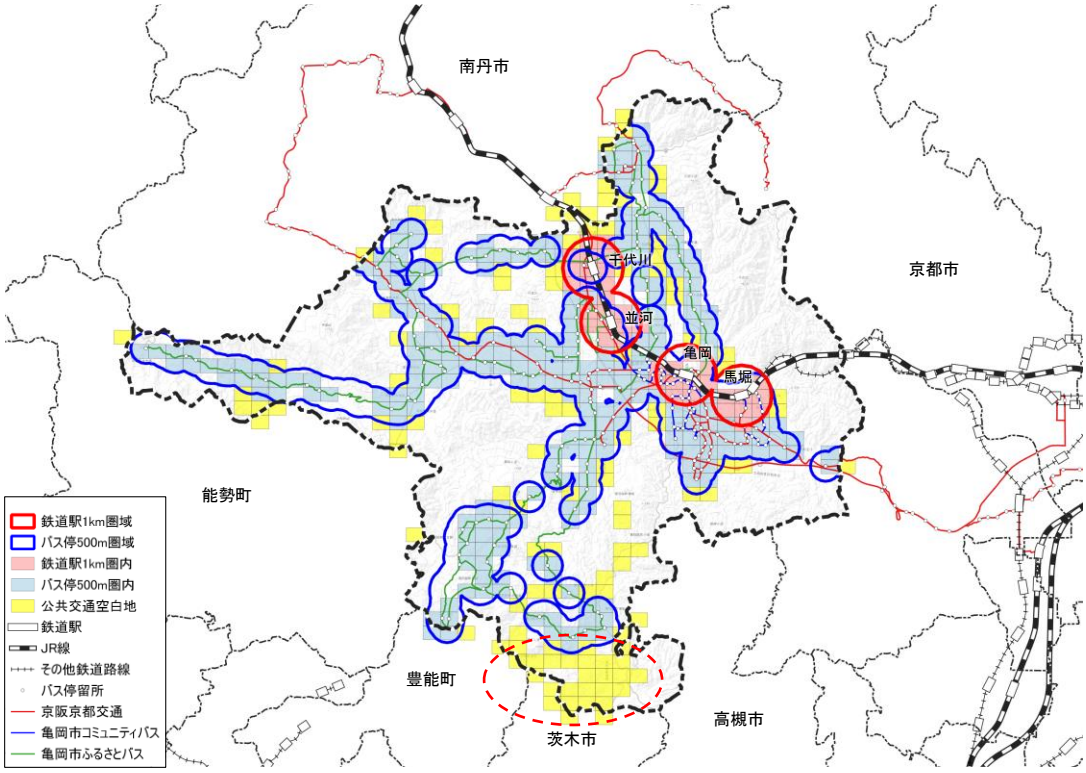

出典：京阪京都交通ホームページ（令和 5（2023）年 3 月改正）

### 3）公共交通圏域

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。

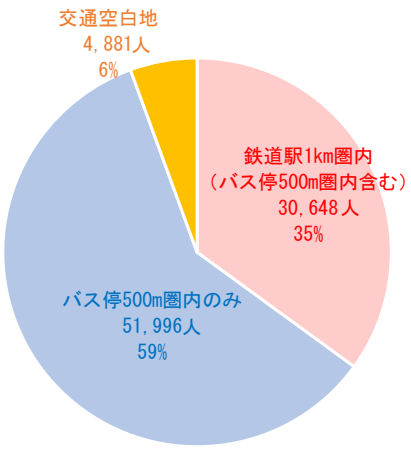
人口の 35%が鉄道駅 1km 圏内、59%が（鉄道駅 1km 圏外の）バス停 500m 圏内に居住しており、あわせて人口の 94%を公共交通圏域がカバーしています。

**本市の公共交通カバー圏域**




出典：国勢調査（令和 2（2020）年）、国土数値情報

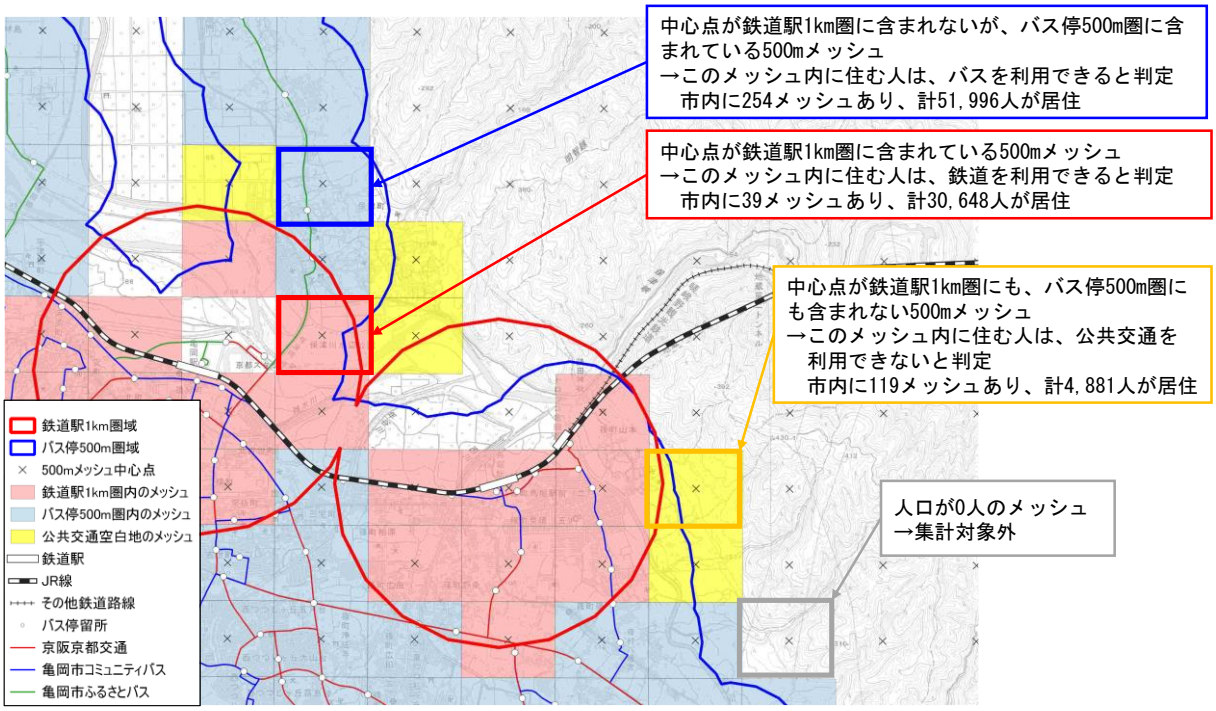
**公共交通圏域のカバー人口**




出典：国勢調査（令和 2（2020）年）

公共交通圏域カバー人口は、500m メッシュ（2 分の 1 地域メッシュ）を単位として、その中心点が鉄道駅 1km 圏やバス停 500m 圏に含まれれば、そのメッシュは圏域に含まれると判定し、そのメッシュ人口を集計して算出しています。

## 公共交通圏域カバー人口の考え方



### 4）制度

市民ノーマイカーDay

世界に誇れる環境先進都市の実現に向け、環境にやさしいバス利用の需要喚起ならびに市内交通渋滞の解消等のため、京都サンガ F.C.ホームゲーム開催日に、市内のバス（京阪京都交通、コミュニティバス、ふるさとバス）の運賃が無料になる「市民ノーマイカーDay」を実施しています。

市民ノーマイカーDay チラシ

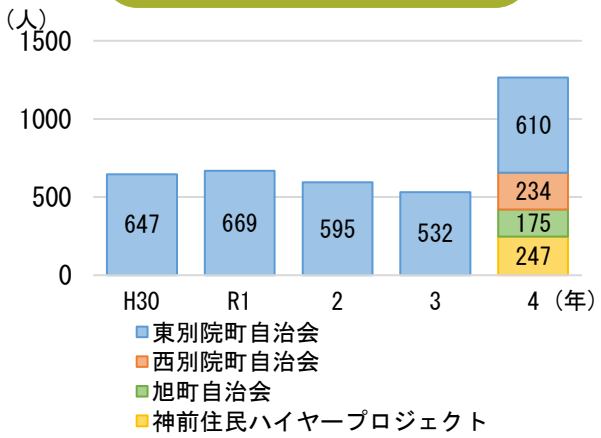
（表）

（裏）

### 地域主体型交通への補助

公共交通の空白地域等において、自治会等の地域住民が主体となって移動手段を確保する「地域主体型交通」が、東別院町、西別院町、旭町、宮前町神前で導入されています。平成 28（2016）年度から運行を開始した東別院町では、週 3 日運行し年間 600 人程度の利用があります。令和 4（2022）年度からは、西別院町、旭町、宮前町神前での運行に対して、市は財政的支援を開始するとともに、地域の選定や協議など導入の促進を実施しています。

地域主体型交通の利用者数

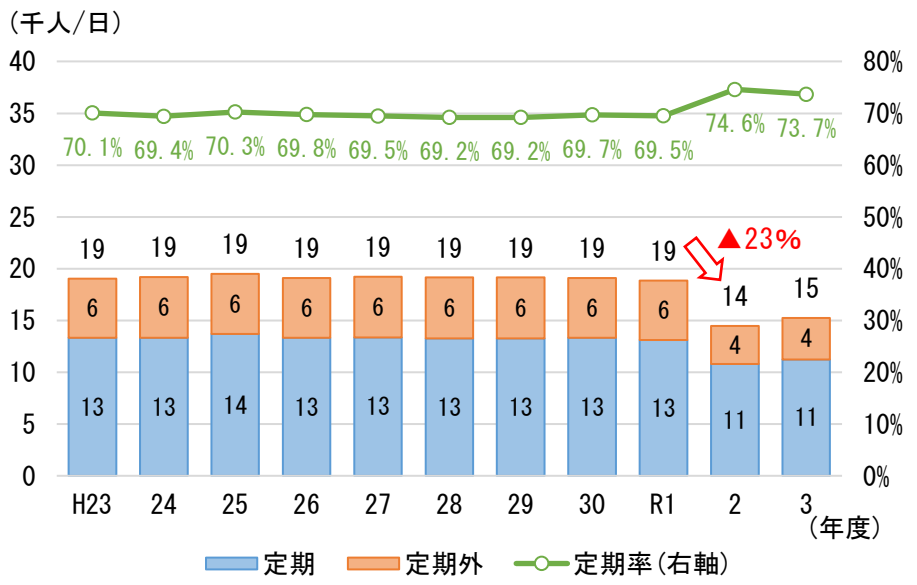


## 2-3　鉄道の利用状況

市内 4 駅の日利用者数は、令和元（2019）年度まで 1.9 万人程度で推移してきましたが、コロナ禍の影響を受けた令和 2（2020）年度には前年度比▲23%の約 1.4 万人へと大幅に減少しました。また利用全体に占める定期券利用の割合は、令和元（2019）年度までは 70%程度で推移してきましたが、コロナ禍以後増加しており、定期外の利用がより大きく減少しています。

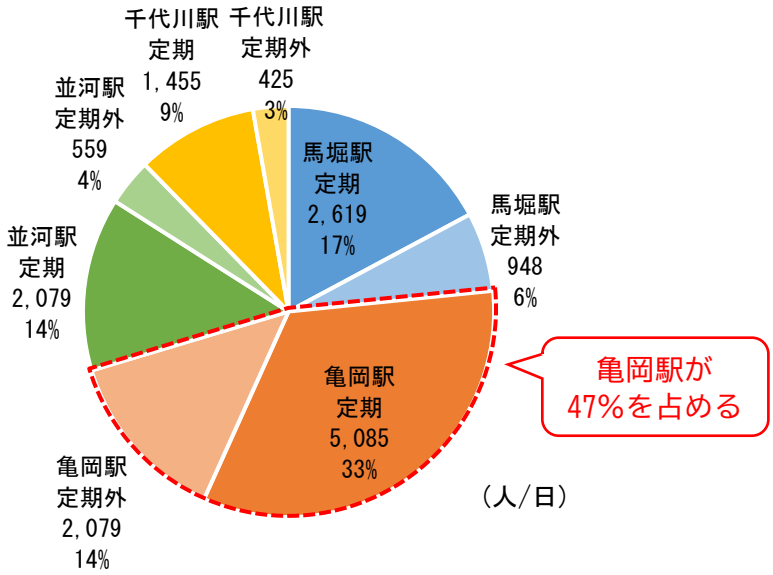
市内 4 駅の中では、亀岡駅が利用の 47%を占め、次に多い馬堀駅(23%)の 2 倍程度となっています。

**JR 山陰本線(嵯峨野線)の日利用者数(市内4駅計)**




出典：ＪＲ西日本近畿統括本部京都支社資料

**市内4駅の日利用者数**

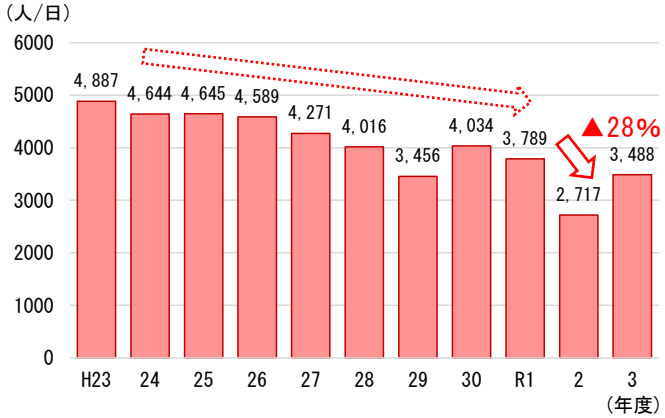



出典：ＪＲ西日本近畿統括本部京都支社資料（令和 3（2021）年度）

## 2-4　バスの利用状況・公的支援状況

市内の路線バス（京阪京都交通・コミュニティバス・ふるさとバス）の利用者数は、長期的には減少傾向にあります。特にコロナ禍の影響を受けた令和 2（2020）年度には前年度比▲28%と大幅に減少しました。

**市内の路線バス利用者数（1 日当たり）**

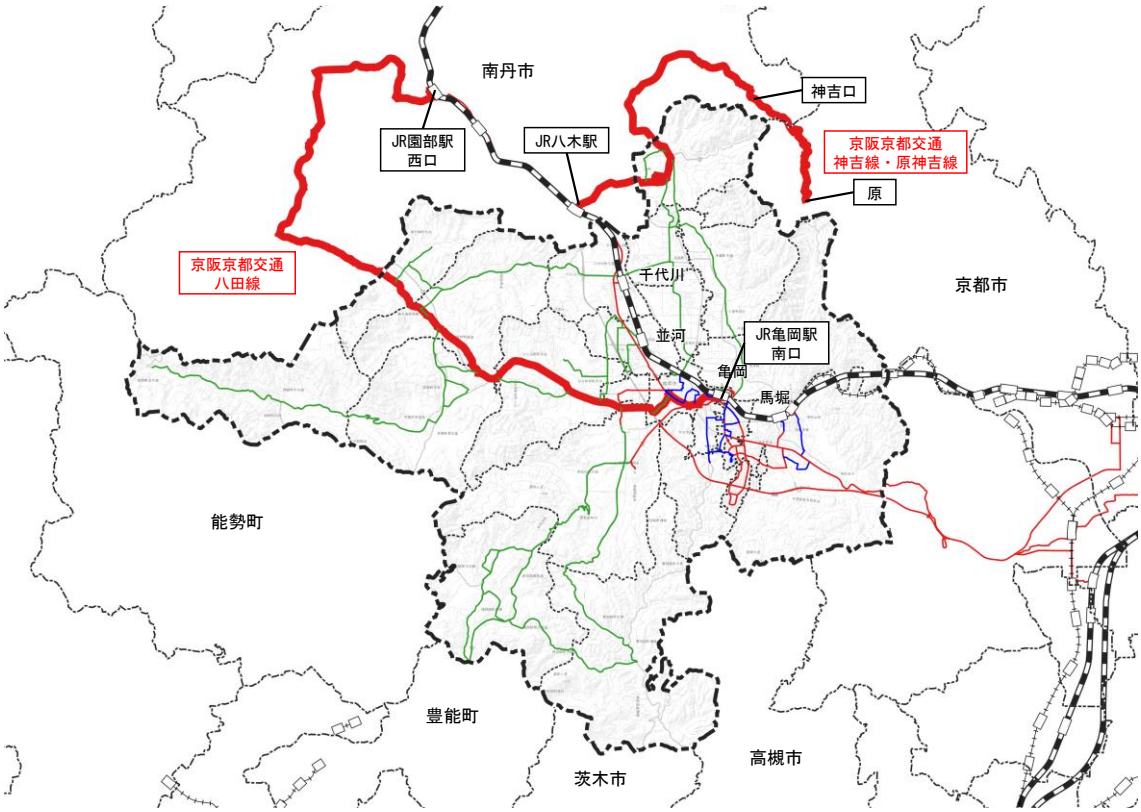



出典：京阪京都交通資料

### 1）公的支援対象の民間バス路線

京阪京都交通の八田線（40 号系統）、神吉線（41・41B 号系統）、原・神吉線（43・43B 号系統）は、地域間幹線系統として国・府・沿線市（亀岡市、南丹市、京都市）の支援を受け運行しています。

**地域間幹線系統**

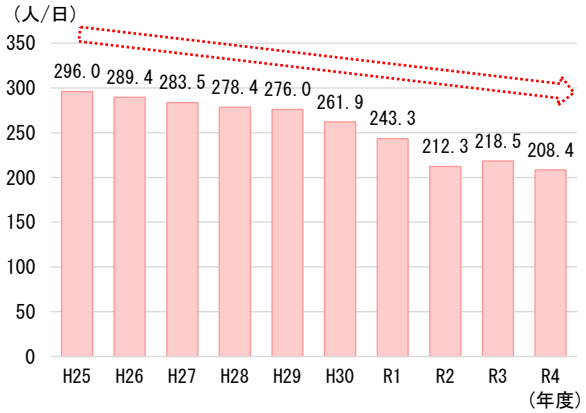


① 八田線

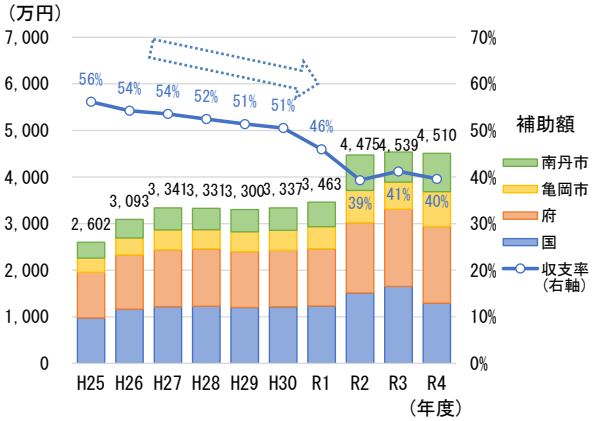
JR 亀岡駅南口から、ガレリアかめおか、ふるさとバスと接続する運動公園ターミナルや湯の花温泉を経て、南丹市の JR 園部駅西口を結ぶ、地域間幹線系統です。

利用者数は減少傾向にあり、直近の約 10 年間で 3 割弱減少しています。収支状況も悪化する傾向にあり、コロナ禍に入った令和 2（2020）年度以降、収支率は 40%程度で推移しています。

**八田線の利用者数**




**八田線の補助額・収支率**

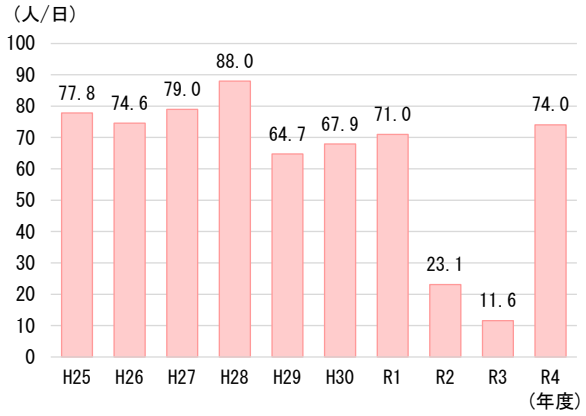



② 神吉線

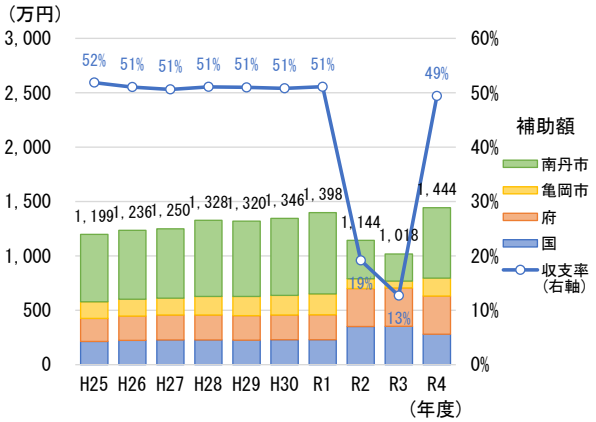
南丹市の JR 八木駅から、亀岡市旭町、南丹市の神吉地区を結ぶ、地域間幹線系統です。

コロナ禍の影響を大きく受けた令和 2（2020）年度～令和 3（2021）年度を除いて、利用者数は一日 70～80 人程度、収支率は 5 割程度で横ばいとなっています。

**神吉線の利用者数**




**神吉線の補助額・収支率**

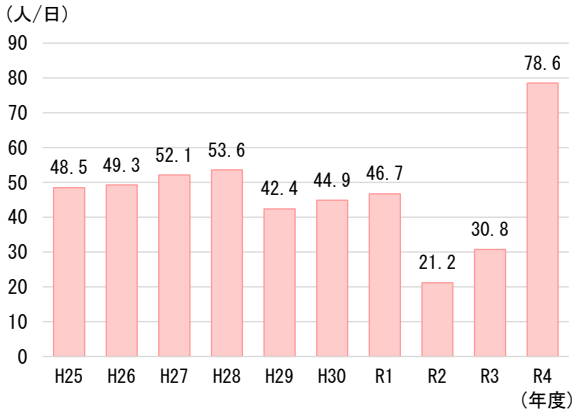


### ③ 原・神吉線

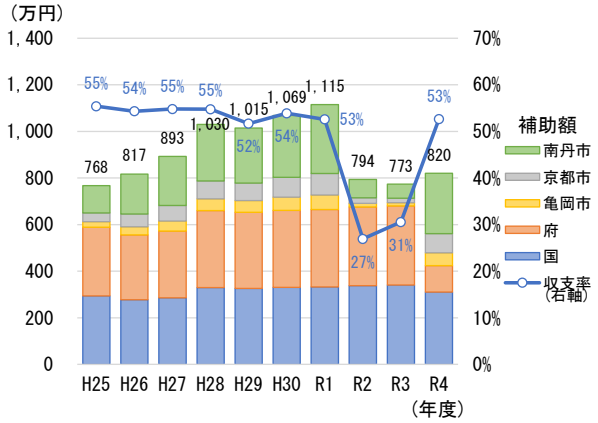
南丹市の JR 八木駅から、亀岡市旭町、南丹市の神吉地区を経由し、京都市右京区宕陰地区の原を結ぶ、地域間幹線系統です。

コロナ禍の影響を大きく受けた令和 2（2020）年度～令和 3（2021）年度を除いて、利用者数は一日 50 人程度、収支率は 5 割あまりで横ばいとなっています。

**原・神吉線の利用者数**




**原・神吉線の補助額・収支**



## 2）亀岡市コミュニティバス・亀岡市ふるさとバスの状況

亀岡地区や篠地区で運行する「コミュニティバス」、民間バス路線が廃止された区間で運行する「ふるさとバス」は、市が主体となり民間事業者（京阪京都交通）に委託し運行しています。

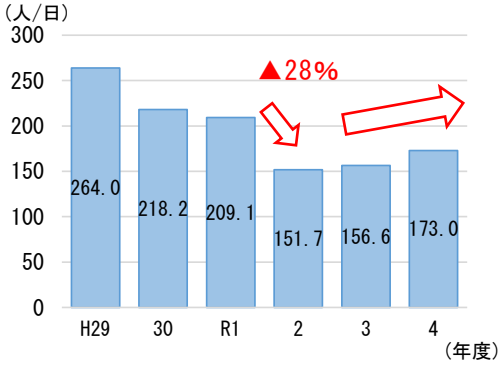
コミュニティバスについては亀岡市、ふるさとバスについては京都府と亀岡市による公的支援を受けて運行しています。

### ① 亀岡地区コミュニティバス

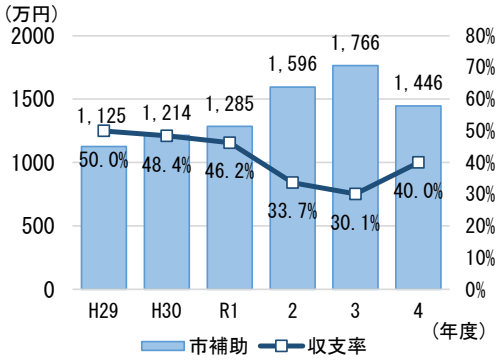
コロナ禍以前から利用者数は減少傾向にありました。令和 2（2020）年度には、前年度比▲28%と大幅に減少しましたが、以降は微増傾向にあります。

令和 2（2020）年度から令和 3（2021）年度にかけて、収支率は 30%余りに低下し、補助額も増加しています。

**亀岡地区コミュニティバスの利用者数**



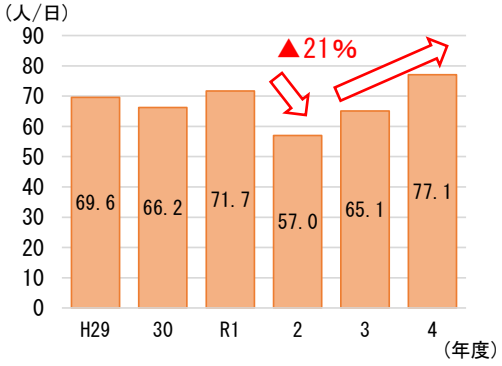

**亀岡地区コミュニティバスの補助額・収支率**



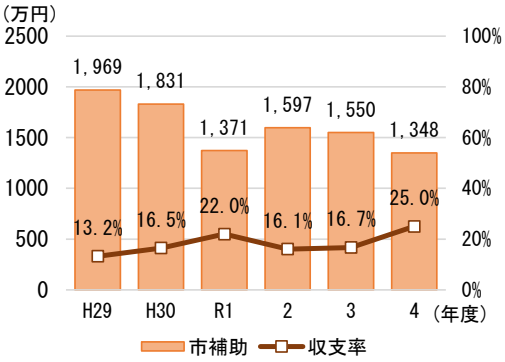

### ② 篠地区コミュニティバス

コロナ禍以前は、利用者数は横ばい傾向にありました。令和 2（2020）年度には、前年度比▲21%と減少したものの、以降は増加傾向にあり、令和 4（2022）年度はコロナ禍以前の令和元（2019）年度を上回っています。収支率は、20%前後と低い水準で推移しています。

**篠地区コミュニティバスの利用者数**




**篠地区コミュニティバスの補助額・収支率**

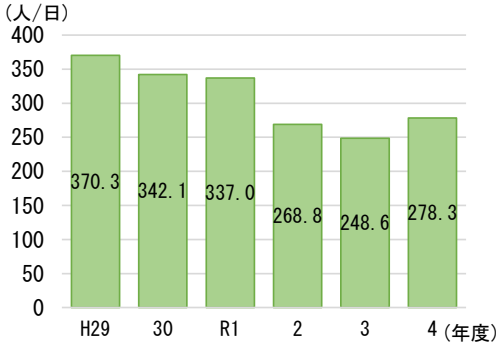


③ 亀岡市ふるさとバス

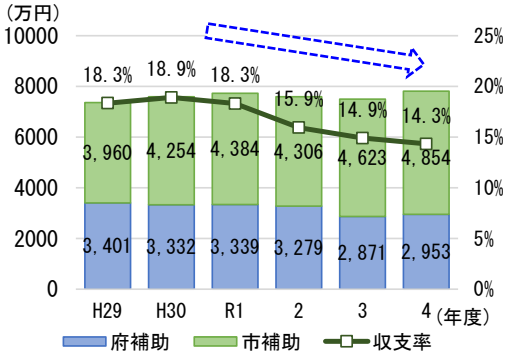
コロナ禍以前から利用者数は微減傾向にありました。令和 2（2020）年度には、前年度比▲20%と大きく減少しましたが、以降は横ばい傾向にあります。

収支率は 20%未満と低い水準で、近年はさらに低下傾向にあります。

ふるさとバスの利用者数




ふるさとバスの補助額・収支率

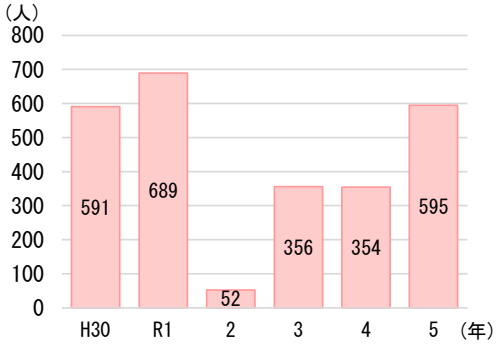



④ イベント等にあわせた臨時バス

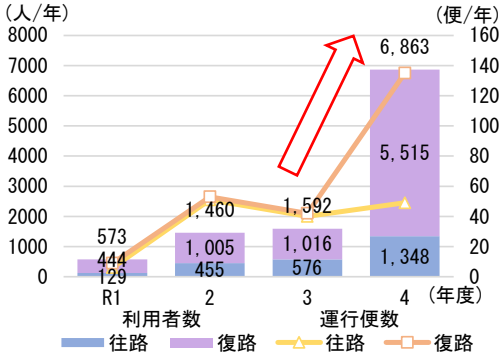
桜の時期に合わせ、JR 亀岡駅～なごみの里・あさひ間で 1 日 6 往復・4 日間運行する「桜シャトル」は、令和 5（2023）年は 6 百人程度の利用があり、コロナ禍以前に近い水準まで回復しています。

令和 2（2020）年 2 月 9 日以降、サンガスタジアム by KYOCERA での試合開催日に運行している JR 桂川駅や阪急桂駅～サンガスタジアム直行バスの利用は、令和 4（2022）年度に大幅に増加し、往復合わせて年間 7 千人弱となっています。

桜シャトルバスの利用者数




サンガスタジアム by KYOCERA
直行バス利用者数

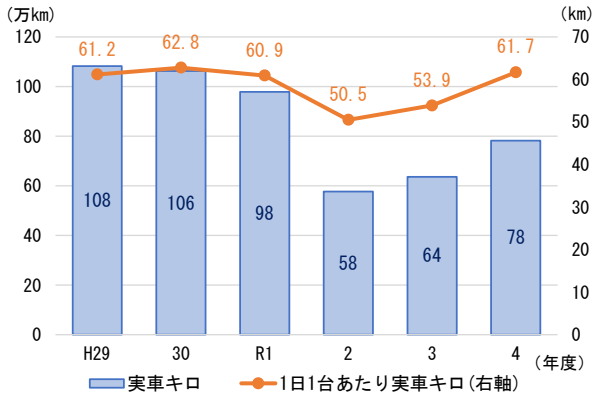


## 2-5　タクシー等の状況

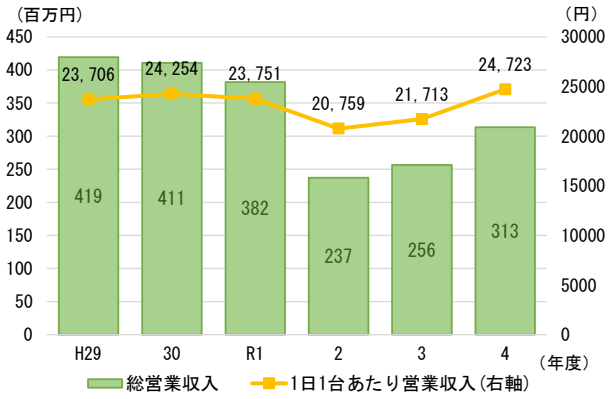
本市のほか、南丹市、京丹波町、京都市旧京北町を含む営業区域（中部交通圏）では、令和4年度末現在5者・65台の法人タクシーが営業しています。

同区域におけるタクシー利用（実車キロ）や営業収入は、コロナ禍の影響を大きく受けた令和2（2020）年度には、前年度比それぞれ▲40%、▲38%と、鉄道やバス以上に大きく減少しました。令和3（2021）年度以降はともに回復傾向にあり、特に1日1台あたりの実車キロや営業収入は、コロナ禍以前の水準に回復しています。

**中部交通圏の法人タクシー 実車キロ**




**中部交通圏の法人タクシー 営業収入**




出典：京都府タクシー協会資料

## 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

○市民アンケート調査の分析結果

・「通勤・通学」「買い物」等といった日常の行動において自動車の利用率が高い。世帯の自動車保有台数も多く、複数台所有する世帯も多く、自動車依存度の高い地域といえる。

・運転免許返納者は年齢が高いほど割合が高く、運転免許返納者全体のうち、80 歳以上が 64%、70 歳代が 24%と全体の 9 割に上る。

・通勤・通学先は亀岡市内が多いものの、亀岡市外への通勤・通学者の方が 46%に及ぶ。また、通勤・通学においては自動車に次いで JR 山陰本線の利用率が高い。

・免許を保有していない人は、家族の送迎による移動が多く、通勤・通学時には京阪京都交通バスや JR 山陰本線の利用率が高い。

> ○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。
> ［資料編 P.14、P.16 参照］

### 3-2　バス、JR 山陰本線、タクシーの利用状況

○市民アンケート調査の分析結果

・市民のバス利用は、月に数回程度以上が 25%であり、バスの利用頻度は低い。

・JR 山陰本線の利用は、月に数回程度以下が 50%を超え、駅までの交通手段では自動車（自分で運転、家族などが送迎）が 59%に及ぶ。

・タクシーは「利用したことがない」が 64%に及ぶものの、80 歳以上の利用が多く、飲酒や通院での利用が比較的多い。

○バス利用者アンケート調査の分析結果

・バス利用者の利用頻度は、月に数回程度以上が 80%に及ぶ。

> ○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。
> ［資料編 P.17、P.26～28、P.33 参照］

### 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

○市民アンケート調査の分析結果

・バスのダイヤに対する不満や、本数が少なすぎて利用できないといった意見が目立つ。

・満足度として、「運賃、車両」は、満足・普通とする人が 70%を超えている。一方で「ダイヤ」は、不満とする人が 70%を超えている。

○バス利用者アンケート調査の分析結果

・満足度として、「路線・系統、運賃、車両」は、いずれも満足・普通とする人が 60%程度である。一方で「ダイヤ」は、不満とする人が 70%を超えている。

・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」が最も多く、「安価な運賃」を挙げる人も多い。

・一方で、重視しなくても良いサービスとして「バス停での屋根やベンチの設置」「タクシー車両による運行」を挙げる人が多い。

| |
|---|
| ○「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。　［資料編 P.25、P.30、P.35～36 参照］ |

### 3-4　公共交通の今後のあるべき姿

○市民アンケート調査の分析結果

・今後の公共交通のあり方として、「現状と同じ程度の市の費用負担で運行を維持するべき」が 62.8%と最も多く、自由記述においても「地域のインフラとして確保してほしい」「多少値上げしてもサービスを維持してほしい」など、現状より公共交通の拡充を求める意見が多い。

○バス利用者アンケート調査の分析結果

・現在バスを利用している人で路線バスが廃止された場合、「ほとんど外出できなくなる」が 58%に及ぶ。

| |
|---|
| ○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。<br>［資料編 P.29、P.37 参照］ |

# 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）

○計画の期間：

令和 3（2021）年度～令和 12（2030）年度

○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。

○計画の内容：

【公共交通】

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。

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

・鉄道利便性の向上

JR 馬堀駅への快速の停車や輸送本数の増加、「府立京都スタジアム」でのスポーツイベント開催時における臨時便の増発など、鉄道サービスの向上と京阪神方面への鉄道の充実に向け、関係自治体と連携し取り組みます。

・駅舎機能の維持・向上

本市への来訪者を迎える玄関口でもある亀岡駅自由通路について、デジタルサイネージによる情報発信や多言語表示によるサイン類への更新など機能の充実と適正な維持管理に努めるとともに、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。

・駅前広場の交通結節点機能の維持

駅前広場の良好な環境を維持するため、放置自転車の撤去保管や放置者への指導などによる対策を行うとともに、送迎用スペースにおける違反車両などへの指導啓発活動を進めます。また、亀岡駅前広場では、駅北地区の新たなまちづくりによる交通体系の見直しや駅南地区におけるロータリーの改善など利便性の向上に取り組みます。

②地域に根ざした持続可能な公共交通の実現

・まちづくりと一体となった総合的な公共交通ネットワークの形成

コンパクトなまちづくりを目指し、都市機能を誘導する都市核と地域コミュニティ核を結び、地域活性化への貢献や観光振興による交流人口の拡大を促進できる総合的な公共交通ネットワークの形成を推進します。

・地域の協働と連携で支え合う公共交通体系の構築

人口減少や高齢化が進む中、公共交通空白地域を解消し、地域公共交通を確保・維持していくため、「地域の交通は地域で支える」という機運を醸成し、地域主体型交通の導入を促進するなど、地域住民、交通事業者、行政が協働し、需要と運行のバランスのとれた持続可能で交通弱者に配慮した公共交通体系の構築に努めます。

・モーダルシフト推進による公共交通の利用促進

環境負荷の軽減や健康、経済的側面からもモーダルシフト(環境負荷の低い輸送・移動手段への切り替え)を推進し、各地で実証実験も行われている MaaS(Mobility as a Service)や自動運転などの新技術も検討する中で公共交通の利用促進に努めます。

○まちづくりに対する市民アンケート：

【亀岡市まちづくりアンケート】

・アンケート概要

| | |
|---|---|
| **調査対象** | 18 歳以上の市民居住者のうち住民基本台帳より 3,000 件を無作為抽出 |
| **調査機関・方法** | 令和元年7月 11 日(木)～7月 31 日(水) 郵送による配布・回収 |
| **回収結果** | 有効回収数 976 件(有効回収率 32.5%) |

・アンケート結果

**● まちの住みごこちやまちづくりについての満足度・重要度〈単数回答〉**

◎ 全 42 項目について『満足(「満足」と「やや満足」の合計)』についてみると、満足度が高いのは【防災・消防の強化】(44.3%)、【良質な水の安定供給】(43.1%)、【健康づくりや医療の充実】(42.9%)。

◎ 満足度が低いのは【商業の振興】(10.7%)、【行政運営】(12.7%)、【林業の振興】(13.4%)。

◎ 全 42 項目について『重要(「高い」と「やや高い」の合計)』についてみると、最も重要度が高いのは【防災・消防の強化】(70.3%)、次いで【交通安全・防犯の強化】(68.6%)、【公共交通(鉄道、バス等)の利便性】(66.5%)。

◎ 重要度が低いのは、【近隣地域との交流や国際交流の推進】(25.6%)、【商業の振興】(34.0%)、【生涯学習の推進】(34.6%)。

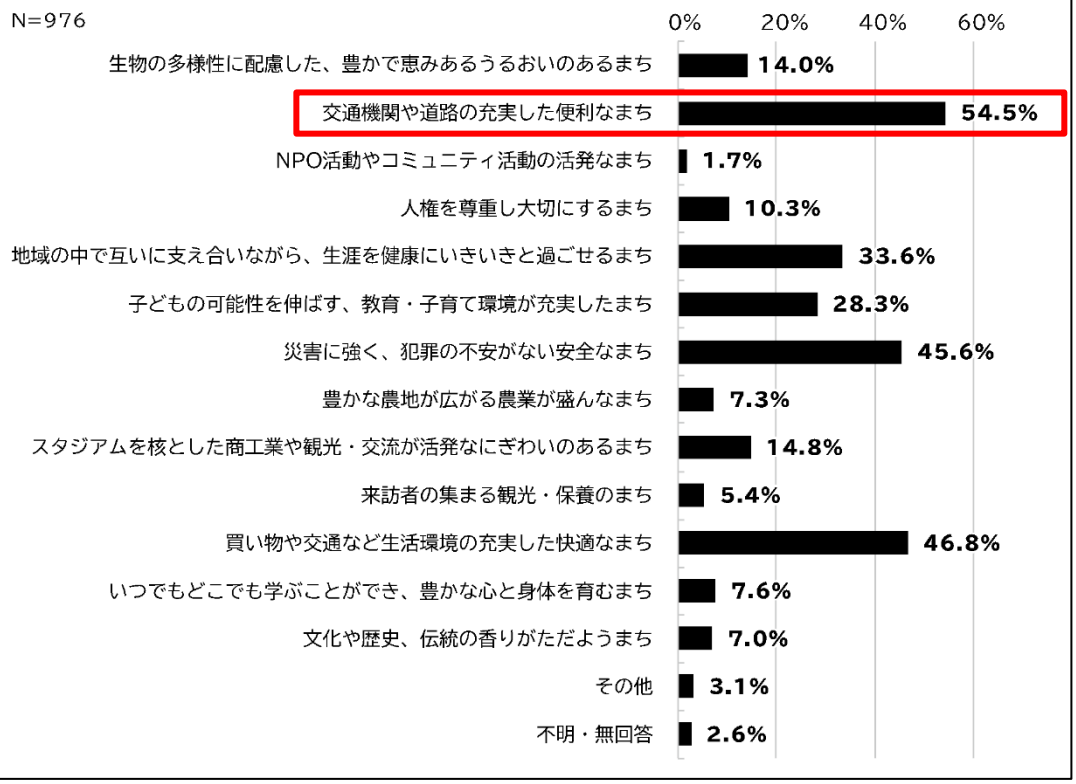
第 5 次亀岡市総合計画　資料編 p155

・アンケート結果

● 2030年の亀岡市は、どのようなまちであってほしいとお考えですか〈複数回答〉

◎「交通機関や道路の充実した便利なまち」54.5%、次いで「買い物や交通など生活環境の充実した快適なまち」46.8%、「災害に強く、犯罪の不安がない安全なまち」45.6%

◎ 年代別にみると、【30歳未満】では「買い物や交通など生活環境の充実した快適なまち」が最も高く、【30歳以上50歳未満】では「子どもの可能性を伸ばす、教育・子育て環境が充実したまち」が他の年代より20ポイント以上高い




第5次亀岡市総合計画　資料編 p166

【亀岡市まちづくり高校生アンケート】

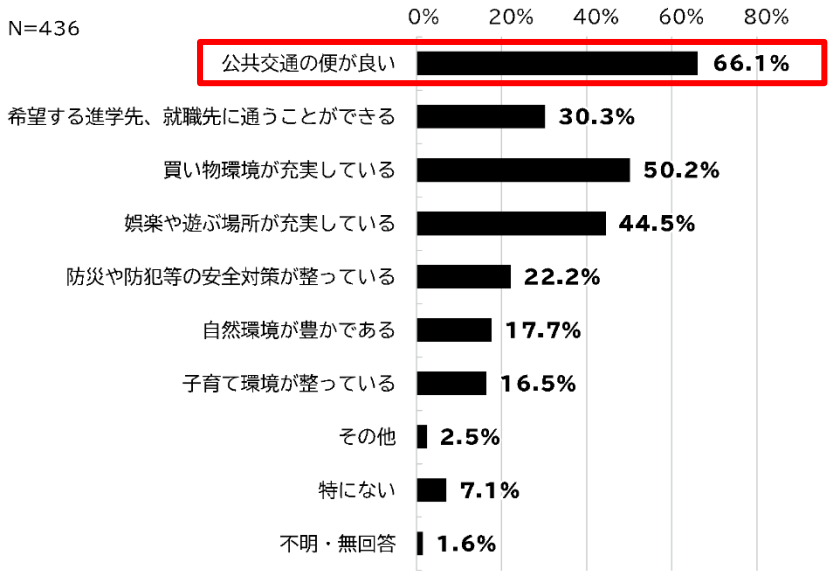
・アンケート概要

| | |
|---|---|
| **調査対象** | 亀岡高等学校及び南丹高等学校に通学している 3 年生の生徒 |
| **調査機関・方法** | 令和元年7月 5 日(金)～7月 19 日(金)各校で直接配布･回収 |
| **回収結果** | 有効回収数 436 件(有効回収率 95.2%) |

・アンケート結果

● **高校を卒業してからも亀岡市に住み続けるために**
**（お住まいが亀岡市外の方は、亀岡市に移り住むために）必要な条件〈複数回答〉**

◎ 高校を卒業してからも亀岡市に住み続けるために必要な条件は、「公共交通の便が良い」66.1%、次いで「買い物環境が充実している」50.2%、「娯楽や遊ぶ場所が充実している」44.5%




第 5 次亀岡市総合計画　資料編 p177

## 2 第２期亀岡市総合戦略（令和５年３月改定）

〇計画期間：

令和5（2021）年度～令和7（2025）年度

〇計画の位置付け：

まち・ひと・しごと創生の実現に向けて、効果的な施策を企画立案するための重要な基礎の計画として位置づけられています。

〇計画の内容：

【公共交通に関連する施策】

### 基本目標１　子育てしたい、住み続けたいまちへ

■基本的方向

生活の基盤・環境を整えて定住・転入の魅力を高める

都市的な街と、豊かな自然、歴史や文化のまちなみが調和した環境・景観の形成を進め、都市と自然が共生した本市の特徴を活かしてまちの魅力を高めます。また、若年層の定住や市外からの転入の魅力を高めるため、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通による基礎的ネットワークを構築するとともに、安定したライフラインの提供、空き家の活用によりゆとりのある子育てしやすい住環境の確保などに取り組みます。

■具体的施策

交通環境の整備

・まちづくりと一体となった総合的な公共交通ネットワークの形成
・地域の協働と連携で支え合う公共交通体系の構築
・モーダルシフト推進による公共交通の利用促進

## 3 亀岡市都市計画マスタープラン(令和４年３月改定)

○計画期間：

令和4(2022)年度～令和 12(2030)年度

○計画の位置付け：

本計画は、本市のまちづくりを実現するための部門別計画に対する基本的な指針としての役割を担い、都市計画の方針を明確にしています。

○計画の内容：

【交通体系の整備方針】

①総合交通体系

■基本方針

人にやさしい誰もが住み続けたいと思えるまちづくりに向け、総合的な交通体系の構築を図ります。

■整備の方針

○総合交通システムの構築

・公共交通への利用転換や自動車交通量の削減を図るため、公共交通体系や道路体系と連携したモビリティマネジメント(MM)のさらなる推進を図ります。

・環境負荷の軽減などに資するモーダルシフトの推進に加えて、各地で実証実験も行われている MaaS( Mobility as a Service )や自動運転などの新技術の導入を検討するなど、公共交通の利用促進に努めます。

②公共交通体系

■基本方針

人にやさしい誰もが住み続けたいと思えるまちづくりに向け、公共交通ネットワークの連携強化やアクセス性の向上を図ります。

■整備の方針

○公共交通ネットワークの充実

・都市核と地域コミュニティ核とを結び、地域活性化への貢献や観光振興によって交流人口の拡大を促進できる総合的な公共交通ネットワークの形成を推進します。

・JR山陰本線とバス交通の相互間の連携強化などにより、公共交通ネットワークの充実を図ります。

・鉄道駅周辺では、ターミナル機能の充実を図るとともに、公共交通機関の乗継強化などにより、交通結節点としての機能強化を図ります。

・地域主体型交通の導入を促進するなど、地域住民との連携・協働などによる需要と運行のバランスが取れた持続可能かつ交通弱者にも配慮した交通体系の構築を図ります。

○鉄道の利便性向上

・公共交通の主軸であるJR山陰本線について、JR馬堀駅への快速の停車や輸送本数の増加、府立京都スタジアムでのイベント開催時における臨時便の増発など、事業者に利便性の向上を要請します。

・JR各駅をまちづくりの拠点と位置づけ、ターミナル機能の充実を図ります。特に、JR千代川駅については、東西自由通路の整備による利便性の向上と駅舎のバリアフリー化を推進します。
・JR亀岡駅については、交通体系の見直しや駅南地区におけるロータリーの改善などの利便性向上を図ります。
・本市と京阪神地域を結ぶ鉄路の充実に向け、関係機関への要請に努めます。

〇バスの充実

・亀岡市地域公共交通会議などを通じて、地域住民の生活に必要なバスなどの旅客運送の確保、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検討を進めます。
・通勤・通学や通院、買い物などの移動手段として運行するふるさとバスについて、民営バスとの乗継拠点の充実や、移動手段としてのそれぞれの役割分担を図りながら、地域需要に応じたバス路線網の再編や運行本数の見直しなどを検討し、利便性の向上を図ります。
・通勤・通学や通院、買い物などの移動手段として市内中心部を運行するコミュニティバスについて、利用状況を考慮しながら必要に応じて見直しを行うなど、利便性向上を図ります。
・新たな道路が整備された際には、必要に応じて運行路線の見直しを検討します。
・事業者の協力のもとで、ノンステップバスやリフト付きバスなど、バス車両のバリアフリー化を促進します。
・亀岡駅経由の高速バスについては、便数・乗車場所などのさらなる充実を事業者に要請します。

## 4 亀岡市立地適正化計画（平成 31 年 3 月）

○計画期間：

令和元（2019）年度～令和 22（2040）年度

○計画の位置付け：

この計画は「亀岡市都市計画マスタープラン」の具体的な方策の一部として位置づけられ、都市計画マスタープランの基本理念や将来構造に準拠して作成されます。

○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。

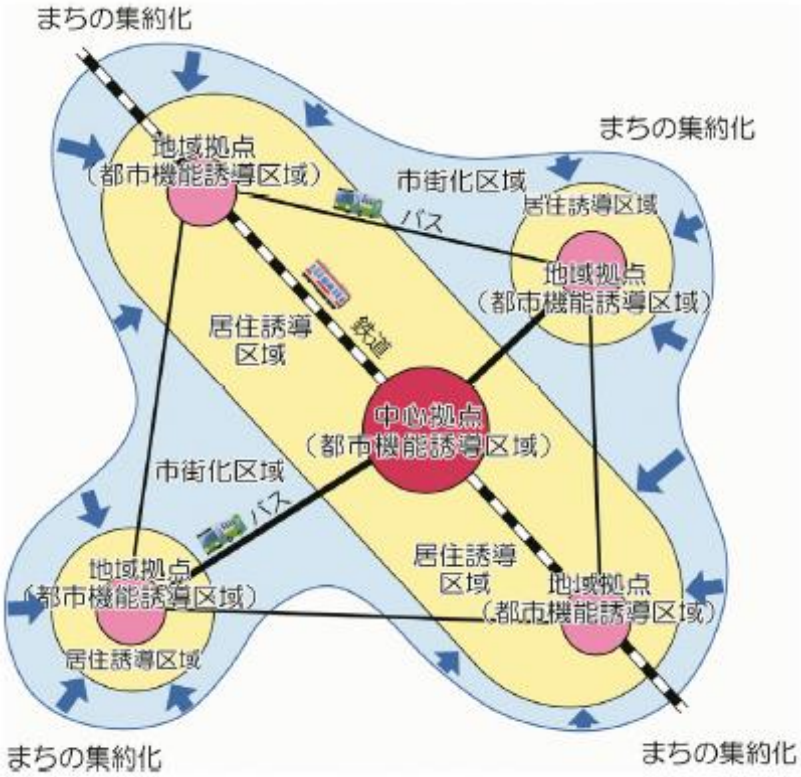
【交通体系における重点方針】

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。

【目指すべき都市の骨格構造】

・都市機能と居住地の充実を目指し、都市計画マスタープランに基づく骨格構造を重視。
・交通利便性の高いエリアを拠点に設定し、都市機能の集積と充実を推進、効率的なまちづくりを目指す。
・拠点ごとに役割を明確にし、必要な機能を確保。公共交通ネットワークを強化し、拠点同士の連携を図る。


まちの集約化
まちの集約化
地域拠点
（都市機能誘導区域）
市街化区域
居住誘導区域
バス
地域拠点
（都市機能誘導区域）
居住誘導
区域
鉄道
中心拠点
（都市機能誘導区域）
市街化区域
バス
居住誘導
区域
地域拠点
（都市機能誘導区域）
地域拠点
（都市機能誘導区域）
居住誘導区域
まちの集約化
まちの集約化

# 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。

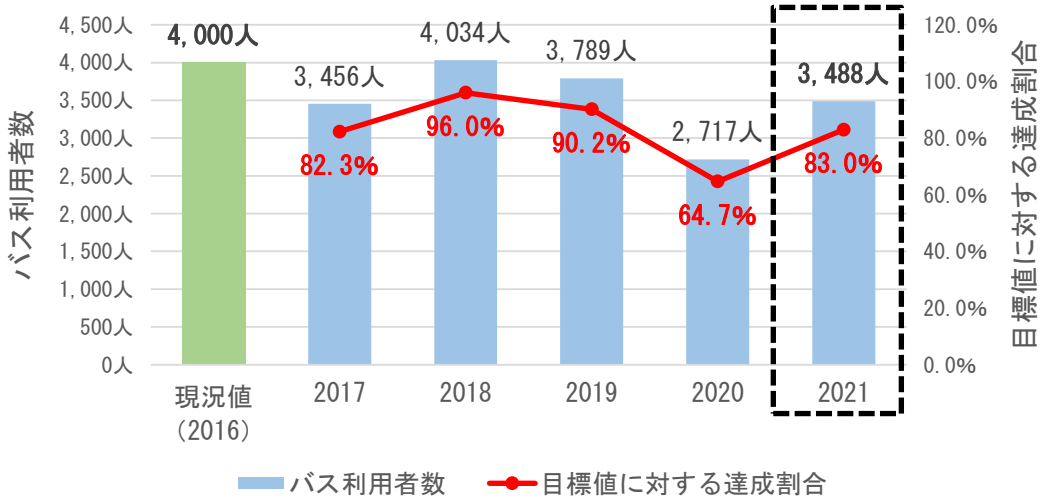
**成果指標１：バス利用者数の増加**

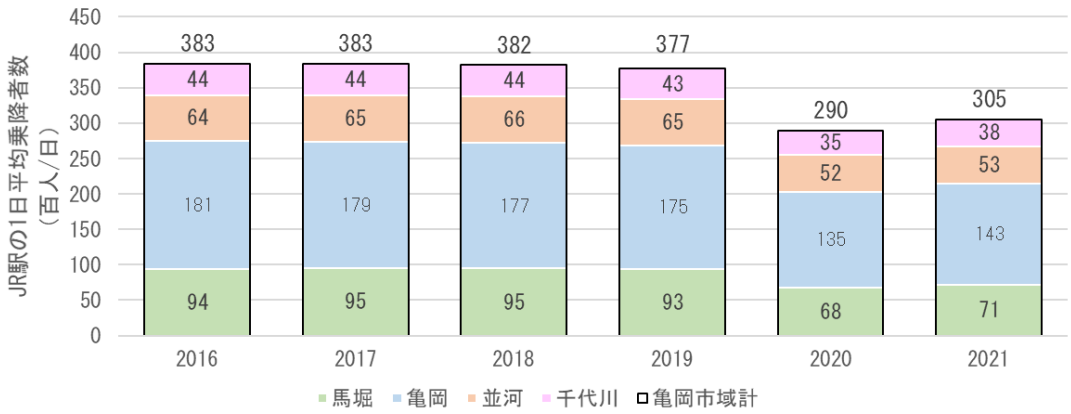
（目標値に対する達成割合：８３％）

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

【算出方法】１日あたりのバス利用者数から算出
（ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス合計）【出典】亀岡市統計書

**【参考】JR 各駅における１日平均乗降者数の状況**



## 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％<br>【2018 年度市民アンケート調査結果】 | 月に数回以上の利用：３０％<br>【2023 年度市民アンケート調査結果】 | 月に数回以上の利用：２５％<br>【2023 年度市民アンケート調査結果】<br>［資料編 P. 14、P. 16 参照］ |

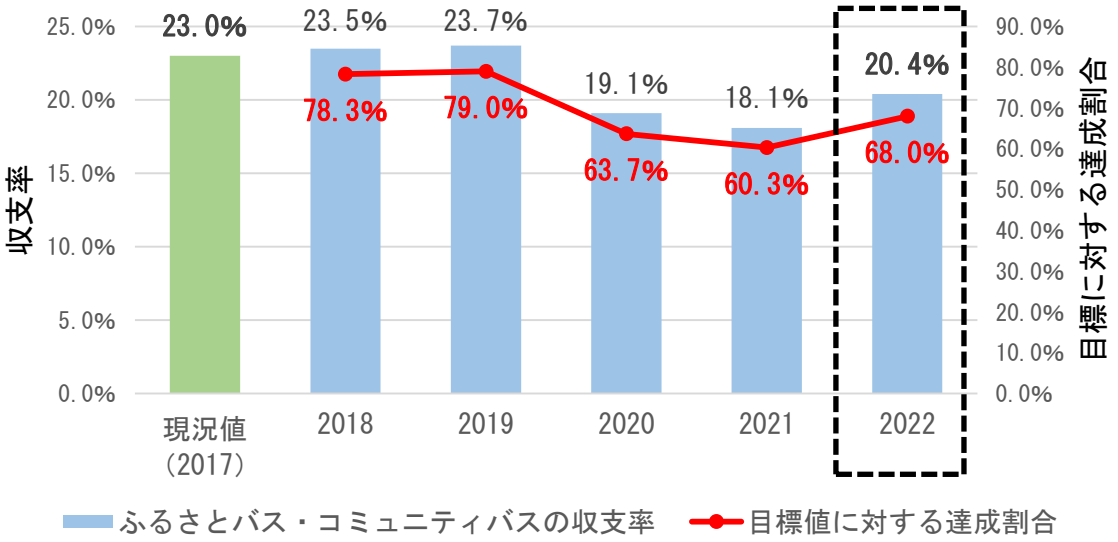
【算出方法】市民アンケート調査におけるバスの利用状況調査結果をもとに算出。
【出典】市民アンケート調査による回答

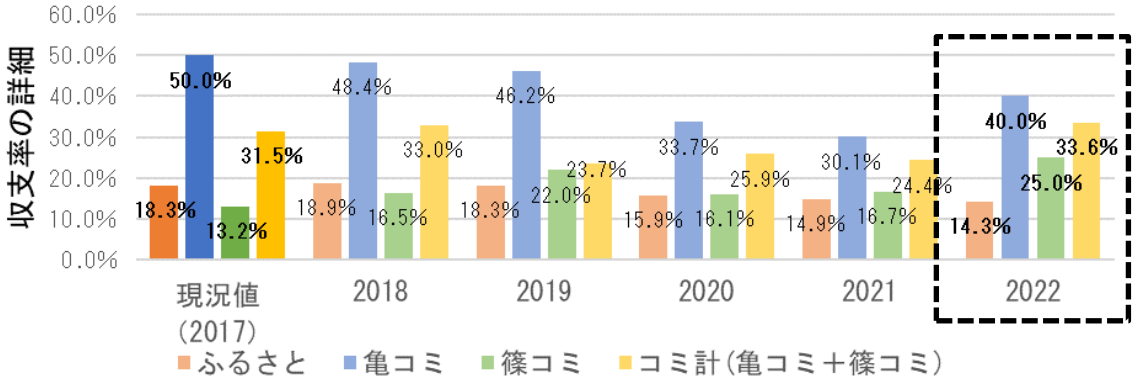
## 成果指標３：ふるさとバス・コミュニティバスの収支率の増加

（目標値に対する達成割合：６８％）

| 現況値 | 目標値 | 実績 |
|---|---|---|
| 収支率：２３％<br>（ふるさとバス・コミュニティバス合計）<br>【2017 年度実績】 | 収支率：３０％<br>（ふるさとバス・コミュニティバス合計）<br>【2022 年度実績】 | 収支率：２０．４％<br>（ふるさとバス・コミュニティバス合計）<br>【2022 年度実績】 |

【算出方法】ふるさとバス･コミュニティバスの経常費用、経常収益から算出。
【出典】亀岡市実績



## 2 前計画の取り組みおよび達成状況

前計画の各取り組みに対する達成状況を整理しました。[詳細は、資料編 P.39～53 第2章「前計画の評価」を参照]

【達成状況】◎･･･達成 ○･･･概ね達成 △･･･一部達成 ×･･･未達成

### 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」

| 事業名 | 実施主体 | 実施内容 | 達成状況 |
|---|---|---|---|
| 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 | バス事業者<br>亀岡市 | 継続的に利用状況や住民ニーズ等の把握を行い、亀岡地区コミュニティバスは午前中に西(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。 | ○ |
| 地域間幹線(国庫補助路線)の利用促進・改善・見直し | バス事業者<br>亀岡市 | 「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。<br>「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。<br>「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実施しました。<br>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。 | ◎ |
| まち(都市)の成熟度に応じた路線の充実 | 交通事業者<br>亀岡市 | 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。<br>適宜路線の充実を検討しました。 | △ |
| 地域主体型交通の導入促進 | 地域住民<br>亀岡市 | 地元自治会など複数団体との協議を実施し、導入を促進しました。 | ◎ |
| ふるさとバスのフリー乗降導入 | バス事業者<br>亀岡市 | 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導入しました。 | ◎ |
| コミュニティバス、ふるさとバスの運賃改定 | バス事業者<br>亀岡市 | 新型コロナウイルス感染症や物価高の影響を考慮し、運賃改定を見送りました。 | × |
| 路線バス各種割引の導入<br>(高頻度利用者への負担軽減策) | バス事業者<br>亀岡市 | 「市内バス共通フリー回数券」を発売しました。<br>「光秀公のまち亀岡一日乗車券」の販売を開始しました。 | ○ |

## 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」

| 事業名 | 実施主体 | 実施内容 | 達成状況 |
|---|---|---|---|
| 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 | 交通事業者<br>亀岡市 | 路線維持を継続するなかで、地域主体型交通の導入を促進し、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。 | ○ |
| 地域主体型交通の導入促進【再掲】 | 地域住民<br>亀岡市 | 地元自治会など複数団体との協議を実施し、導入を促進しました。 | ◎ |
| スクールバスの一般混乗化 | バス事業者<br>亀岡市 | 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） | × |
| 地域主体型交通導入促進のための支援制度創設 | 亀岡市 | 交通空白地等地域生活交通事業補助金要綱を一部改正し、支援制度の充実を図りました。 | ◎ |
| 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 | 亀岡市 | 支援制度を継続するなかで補助金要綱の一部改正を実施しました。 | ◎ |
| タクシー助成制度の創設 | 亀岡市 | 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。<br>タクシー初乗り運賃 500 円割引を実施しました。 | ○ |

## 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）」

| 事業名 | 実施主体 | 実施内容 | 達成状況 |
|---|---|---|---|
| 観光地を巡るバス・タクシーの周遊コースの創設 | 交通事業者<br>亀岡市 | 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。<br>市内観光地をバスやタクシーで周遊出来る周遊パス事業を実施しました。 | △ |
| 多言語による情報発信 | 交通事業者<br>亀岡市 | 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。 | ○ |
| 企画乗車券の販売 | 交通事業者<br>商業施設等<br>亀岡市 | 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。 | ○ |

## 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」

| 事業名 | 実施主体 | 実施内容 | 達成状況 |
|---|---|---|---|
| 新たな交流人口等の増加に伴う輸送力強化 | 交通事業者<br>関係機関<br>亀岡市 | 京都スタジアムの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ました。 | ◎ |
| 既存路線の再編を含む亀岡駅へのアクセス強化 | バス事業者<br>亀岡市 | 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。<br>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。 | △ |
| 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 | バス事業者<br>亀岡市 | 現行のアクセスを維持し運行を継続しました。 | △ |
| ふるさとバス並河駅コース現行路線の維持・利便性向上 | バス事業者<br>亀岡市 | 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。 | △ |
| 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 | バス事業者<br>亀岡市 | 一部の区間でフリー乗降の導入を実施しました。<br>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。 | ◎ |
| まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実【再掲】 | 交通事業者<br>亀岡市 | 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。<br>適宜路線の充実を検討しました。 | △ |
| 京阪京都交通バス現行路線の維持・利便性向上 | バス事業者<br>亀岡市 | 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。 | ◎ |

## 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」

| 事業名 | 実施主体 | 実施内容 | 達成状況 |
|---|---|---|---|
| 乗継割引導入 | バス事業者<br>亀岡市 | JR 亀岡駅への乗り入れとあわせて利用者の要望を把握するなかで検討しました。 | × |
| ふるさとバス(別院・畑野コース)の亀岡駅乗り入れ | バス事業者<br>亀岡市 | 乗継割引等の導入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。 | × |
| バスナビ(京阪京都交通)と連動した接近情報の提供 | バス事業者<br>亀岡市 | 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た。 | ◎ |
| 各種施設への乗り入れおよびバス待ち環境の向上 | バス事業者<br>関係機関<br>亀岡市 | 運動公園ターミナルにて上屋つき駐輪場を整備しました。<br>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しました。<br>市内停留所20箇所にセンサーライトを設置しました。 | ○ |
| 亀岡駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成 | バス事業者<br>亀岡市 | JRとの乗り継ぎを最優先にダイヤ編成を検討するなかで実施出来ませんでした。 | × |
| 亀岡地区コミュニティバスのわかりやすいダイヤ編成 | バス事業者<br>亀岡市 | 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、実施出来ませんでした。 | × |
| 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 | バス事業者<br>亀岡市 | JRとの乗り継ぎを最優先にダイヤ編成を検討するなかで実施出来ませんでした。 | × |

## 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」

| 事業名 | 実施主体 | 実施内容 | 達成状況 |
|---|---|---|---|
| 「市民ノーマイカーday(仮称)」の創設 | 市民<br>交通事業者<br>関係機関<br>亀岡市 | 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、バス交通の需要喚起や市内交通渋滞緩和等を図りました。 | ◎ |
| 「大人のためのバスの乗り方教室(仮称)」の開催 | 市民<br>バス事業者<br>亀岡市 | 「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。<br>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。 | △ |
| 市内小学校対象の交通環境学習の継続 | バス事業者<br>関係機関<br>亀岡市 | 継続的に実施しました。 | ◎ |
| 「サイクル＆バスライド」の推進 | バス事業者<br>関係機関<br>亀岡市 | 運動公園ターミナルにおいて駐輪場を整備しました。<br>亀岡市観光協会により、市内駅にて観光レンタサイクル事業を開始しました。 | ◎ |

## 3 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

## 1　本計画の基本理念

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 |
|---|---|

## 2　本計画の基本方針

本計画の基本理念を踏まえ、国の基本方針に基づき、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、次のような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

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、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

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、行政と交通事業者の連携にとどまらず、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。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、「地域の交通は地域で“支える”」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。

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

亀岡市民の通勤・通学、買い物等の日常行動での自家用車の利用率が高く、世帯の自動車保有台数も多いことから自動車依存度の高い地域といえます。また、地域公共交通の利用者は少なく、特にバスを利用したことがない方も多いため、地域公共交通に対して現状の認識不足や維持・確保に対する現状が伝えられていない状況です。このことは、この度実施した市民アンケート調査でも同様の結果となっており、今後も地域公共交通を確保・維持していくためには、環境負荷等の軽減を図る観点からも、自家用車から地域公共交通へ移動手段を転換させるモビリティ・マネジメント(※1)を推進する必要があります。

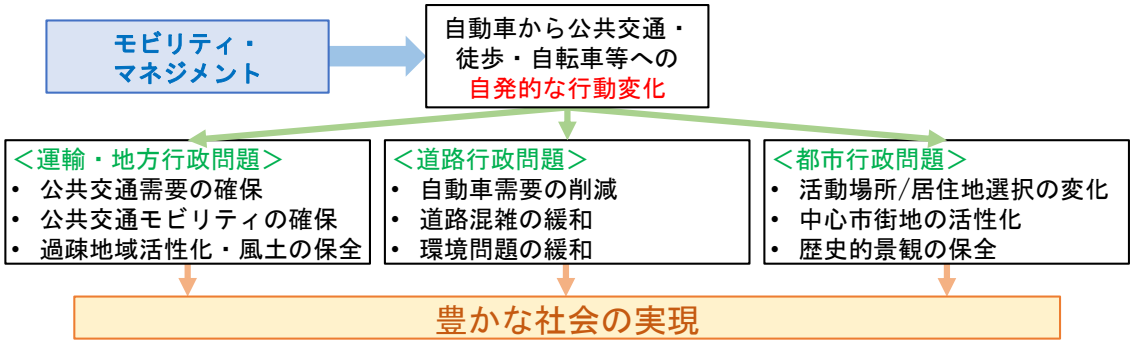
そのため、環境的側面だけでなく健康・経済・社会的側面からも自動車に過度に依存したライフスタイルや行動パターンの変革を促すためのモビリティ・マネジメントや、次世代への人材育成を行い、地域公共交通への理解と気運の醸成を図ります。また、地域公共交通の運転士の高齢化や人手不足等、地域公共交通の取り巻く環境を認識し、交通事業者と協力して人材確保も行っていきます。

## 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

市内には嵯峨野トロッコ列車、保津川下り、湯の花温泉等の有力な観光資源を擁しているだけでなく、歴史ある伝統文化、府立京都スタジアムでのスポーツやイベント、豊かな自然を活かしたアクティビティなどが存在するため、市外からの来訪者(観光客)の増加が見込まれます。また、第5次亀岡市総合計画でも観光資源の魅力向上、観光資源のネットワーク化、体験・滞在型観光、「亀岡まるごとスタジアム構想」の策定等の推進を進めています。

そのため、地域住民だけでなく、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。

※1　モビリティ・マネジメント(Mobility Management，略称 MM)とは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。



# 第６章　本計画の目標

## 1　数値指標

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、データの取得可能性なども踏まえ、本計画における目標を設定します。

目標は、地域公共交通サービスの提供を確保し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを実現するために、公共交通が適切に運営されているかを判断する上で設定する必要性が高いものとします。そのため、本計画の達成状況を評価するための目標および数値指標は、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き　実践編」（第4版、令和5年10月）にも記載がある標準指標をもとに、次のように設定します。目標設定の考え方は、2 に整理しています。

| ＜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<br>（1 日あたり） | **36,859 人/日**<br>**（令和 4 年度）**<br>鉄道：33,314 人/日<br>バス：　3,545 人/日<br>41,447 人/日<br>参考値（令和元年度）<br>鉄道：37,658 人/日<br>バス：　3,789 人/日 | **37,800 人/日**<br>**微増を目指す**<br>**（令和 9 年度）**<br>**鉄道：34,000 人/日**<br>**バス：　3,800 人/日** |
| | バスの利用頻度<br>（アンケート調査） | **25%（N=3,575）**<br>**（令和 5 年度）**<br>25%<br>参考値（平成 30 年度） | **25%**<br>**（令和 10 年度）** |
| | 自動車（自分で運転・家族の送迎）の利用率<br>（アンケート調査） | **58%（N=5,431）**<br>**（令和 5 年度）** | **55%**<br>**（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<br>（※2） | 地域公共交通への亀岡市公的資金投入額<br>（利用者 1 人あたり）<br><br>【計算式】<br>亀岡市の単年度補助額<br>÷バス交通単年度利用者数 | **265 円/人**<br>**（令和 4 年度）**<br>ふるさとバス　　：478 円/人<br>コミュニティバス：306 円/人<br>京阪京都交通バス：　73 円/人<br>217 円/人<br>参考値（令和元年度）<br>ふるさとバス　　：355 円/人<br>コミュニティバス：259 円/人<br>京阪京都交通バス：　55 円/人 | **265 円/人**<br>**現状水準を維持**<br>**（令和 9 年度）**<br>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<br><br>【計算式】<br>バス交通単年度経常収益<br>÷バス交通単年度経常費用 | **30%**<br>**（令和 4 年度）**<br>ふるさとバス　　：14%<br>コミュニティバス：34%<br>京阪京都交通バス：43%<br>34%<br>参考値（令和元年度）<br>ふるさとバス　　：18%<br>コミュニティバス：36%<br>京阪京都交通バス：48% | **30%**<br>**現状水準を維持**<br>**（令和 9 年度）**<br>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

## 2 目標設定の考え方

### 2-1　地域公共交通の利用者数

本計画では、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して地域公共交通の利用促進を図り、持続可能な地域公共交通の維持・確保を目指しています。利用促進策を実施することで、鉄道やバスの利用者が増加することが考えられることから、鉄道駅（馬堀駅、亀岡駅、並河駅、千代川駅）やバス（ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バス）の利用者数を数値指標として設定しました。

目標値の設定については、第５次亀岡市総合計画において、**「ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通の乗車人数を１日あたり 3,789 人（令和元年度）→ 3,800 人（令和７年度）にする」**という目標値が設定されており、この目標値に基づき、バス交通に鉄道駅を加えた利用者数を微増させることを目標値として設定しました。

【算出方法】
１日あたりのJR西日本の鉄道駅利用者数（馬堀駅、亀岡駅、並河駅、千代川駅）、バス利用者数から算出（JR 西日本の鉄道４駅・ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの合計）
【出典】亀岡市統計書

### 2-2　バスの利用頻度、自動車（自分で運転・家族の送迎）の利用率

市民アンケート調査において、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を質問しています。バス利用者（3 路線の合計）のうち「月に数回以上は利用している」と回答した人の割合は25％で、75％の人がそれ未満と利用頻度が低いことから、バスの利用頻度を高めることを数値指標として設定しました。また、同アンケート調査にて、目的別（通勤・通学、買物、通院、趣味・スポーツ）の交通手段（不明・無回答除く）を質問しており、「自動車（自分で運転）」「自動車（家族の送迎）」と回答した人の割合は58％と高いため、自動車利用者を減少させ、バス利用への転換を図ることを目指し数値指標として設定しました。

目標値の設定については、**「地域公共交通の利用者数」**と同様の考え方に基づき、現状以上に改善させることを目標値として設定しました。

なお、本計画の最終年度の令和10（2028）年度に同様の市民アンケート調査を実施し、目標の達成状況を確認することとします。

【算出方法】
市民アンケート調査におけるバスの利用状況調査結果、目的別交通手段をもとに算出
【出典】市民アンケート調査による回答

## 2-3　地域公共交通への亀岡市公的資金投入額、地域公共交通の収支率

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、公共交通を維持・充実させるためには、多くの人に利用していただき運賃収入を増加させることが必要です。中でも、公的資金が投入されている路線の運賃収入を増加させることで、財政的負担の軽減に繋がります。そこで、本市が運行主体である、ふるさとバス・コミュニティバスだけでなく、地域間幹線系統として国・府と協調して補助をしている京阪京都交通バスの八田線、神吉線、原・神吉線を対象として、公的資金の投入状況が分かる投入額、および収支率を数値指標として設定しました。

一方で、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口」（令和 5 年推計）では、亀岡市の**将来人口は 84,772 人（令和 4 年度）→ 80,967 人（令和 9 年度）と 4%の減少**が見込まれております。そのため、将来人口の4％減少を踏まえると、公的資金投入額の増加や収支率の減少が想定されるものの、地域公共交通ネットワークの維持・確保、およびサービス向上による利用促進策を実施して利用者数を現状水準で維持させることから、地域公共交通の亀岡市公的資金投入額や収支率も現状水準を維持させることを目標値として設定しました。ただし、**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。**

【算出方法】

公的資金が投入されている、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・神吉線の経常費用・経常収益から収支率（経常収益/経常費用）を算出

【出典】亀岡市実績、京阪京都交通バスの実績

# 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。各施策の具体的な内容は２に整理しています。

**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 | 基本方針② | 基本方針③ | 基本方針④ |
|---|---|---|---|
| 市民の移動を“支える”<br>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 | 地域の協働と連携で“支え合う”<br>仕組みづくり | 地域公共交通を“支える”<br>人材育成と関心の喚起 | 来訪者の移動を“支える”<br>地域公共交通サービスの提供 |

**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

- 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の適正化
- 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（国庫補助対象となる幹線バス交通）の改善による利用促進
- 1-5. 市内地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）の検討

**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

- 2-1. 地域主体型交通の導入促進および支援制度の充実
- 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）

**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

- 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

**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

- 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

## 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<br>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 | ・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。<br>【直接乗り入れを実施する場合の検証・検討事項】<br>〇速達性の向上<br>〇運行距離の増加に伴う経費増・便数減少<br>〇重複路線である京阪京都交通との運賃比較<br>・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。<br>・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<br>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<br>参考事例 | <br>ふるさとバス（運動公園バスターミナルバス停） | | | | | | | |

## 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

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>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 | ・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。<br>・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

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>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 | ・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。<br>・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。<br>・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<br>参考事例 | <br>京阪京都交通バス（京都先端科学大学バス停） | | | | | | |

## 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

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>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 | ・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。<br>・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。<br>・「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。 | | | | | | |
| 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<br>参考事例 | <br>「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 | | <br>「原・神吉線」の利用促進チラシ | | | | |

## 1-5. 市内地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）の検討

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>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 | ・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。<br>・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。<br>・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。 | | | | | | |
| 実施主体 | 亀岡市、交通事業者<br>地域住民、関係機関 | スケジュール（年度） | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | | | 実施に向けた研究 | | | | |
| 実施内容<br>参考事例 | <br>AI オンデマンド交通（国土交通省）<br> <br>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充実

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>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 | | | | | | |
| 施策内容 | ・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。<br>・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。<br>・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（亀岡市交通空白地等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<br>関係機関 | スケジュール<br>（年度） | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | | | 随時実施 | | | | |
| 実施内容<br>参考事例 | <br>旭町自治会が取組む地域主体型交通（旭サポートカー） | | | | | | |

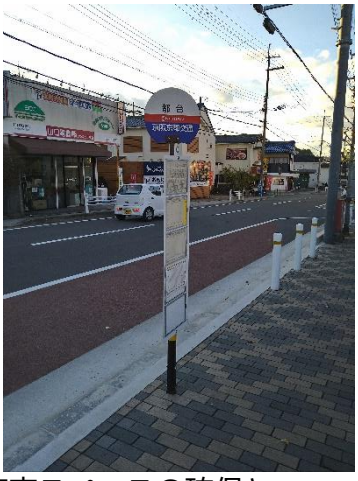
## 2-2. 路線バス各種割引の導入（高頻度利用者、低頻度・新規利用者）

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | ・「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。<br>・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。<br>・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<br>（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<br>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 | | | | | | |
| 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。<br>･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<br>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 | | | | |

**実施内容 参考事例**



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）

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）

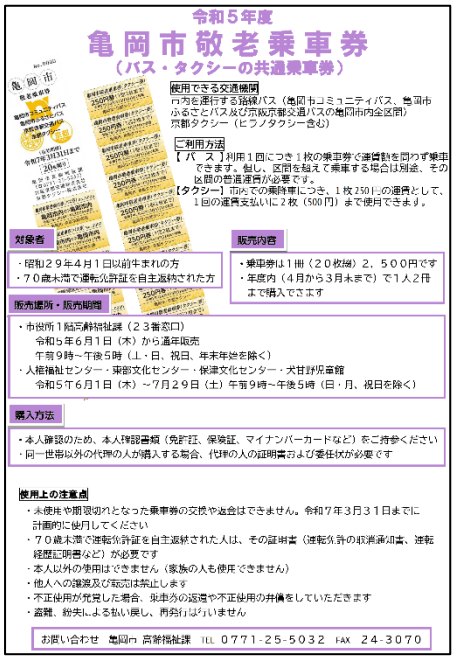
【公共交通サポーター制度（栃木県真岡市）】
　真岡市では地域公共交通の安定的な運行や市民の公共交通への意識を醸成するため、個人・法人に協賛金を募り、回数券の進呈やバス車内に広告の掲載を行うなど地域で公共交通を支える取り組みが実施されています。

## 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 | ・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。<br>・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）

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（ヒラノタクシー含む）

ご利用方法
【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、その区間の普通運賃が必要です。
【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。

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月末まで）で１人２冊まで購入できます

販売場所・販売期間
・市役所１階高齢福祉課（２３番窓口）
令和５年６月１日（木）から通年販売
午前９時～午後５時（土・日、祝日、年末年始を除く）
・人権福祉センター・東部文化センター・保津文化センター・犬甘野児童館
令和５年６月１日（木）～７月２９日（土）午前９時～午後５時（日・月、祝日を除く）

購入方法
・本人確認のため、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、代理の人の証明書および委任状が必要です

使用上の注意点
・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（運転免許の取消通知書、運転経歴証明書など）が必要です
・本人以外の使用はできません（家族の人も使用できません）
・他人への譲渡及び販売は禁止します
・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していただきます
・盗難、紛失による払い戻し、再発行はありません

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

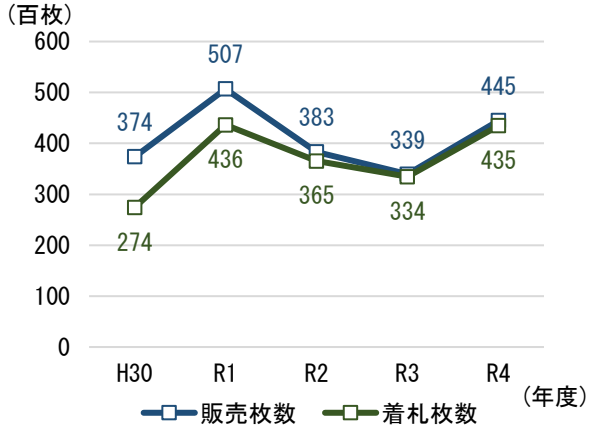
＜バス＞

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<br>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 |
| 施策内容 | ・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。<br>・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<br>関係機関 | スケジュール<br>（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行政･交通事業者･地域住民の協働と連携 | | | | | | |
| 施策内容 | ･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。<br>･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<br>関係機関 | スケジュール<br>（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<br>参考事例 | | | | | | | |

市民ノーマイカーDay

転入世帯を対象にしたバス無料乗車券の配布（明石市）

【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。

## 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行政・交通事業者・地域住民の協働と連携 | | | | | | |
| 施策内容 | ・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。<br>・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。<br>・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<br>関係機関 | スケジュール<br>（年度） | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | | | 継続実施 | | | | |

実施内容
参考事例

市内小学校に実施している交通環境学習

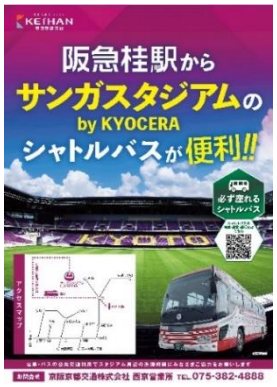
交通環境学習で活用している「バスの乗り方リーフレット」

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付き、考え、学ぶきっかけづくりを行っています。

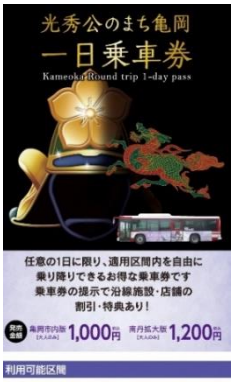
## 3-4. イベントや乗り方教室等の開催による魅力発信

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>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 | | | | | | | |
| 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<br>地域住民、関係機関 | スケジュール<br>（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<br>参考事例 | <br>バックヤードツアー<br>（京都京阪バス） | | | | | | | |
| | <br>お客様感謝Ｄａｙ<br>（阪急バスグループ） | | | | | | | |
| | <br>バス！のってスタンプラリー<br>（ひらかた環境ネットワーク会議、<br>枚方市、京阪バス株式会社） | | | | | | | |
| | 【バス！のってスタンプラリー】<br>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 | ・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。<br>・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 | | | | |
| 実施内容<br>参考事例 |  <br><br>京都スタジアムへの直行バス | 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。 | | | | | |

## 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 | ・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。<br>・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<br>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<br>参考事例 |  <br><br>光秀公のまち亀岡一日乗車券<br> <br><br>亀岡周遊パス | | | | | | |

## 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 | ・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。<br>・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<br>関係機関 | スケジュール<br>（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**

JR 奈良駅の多言語デジタルサイネージ（奈良県）

訪日外国人向け多言語飲食店マップ（栃木県小山市）

【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。

# 第８章　計画の推進体制および評価・検証方法

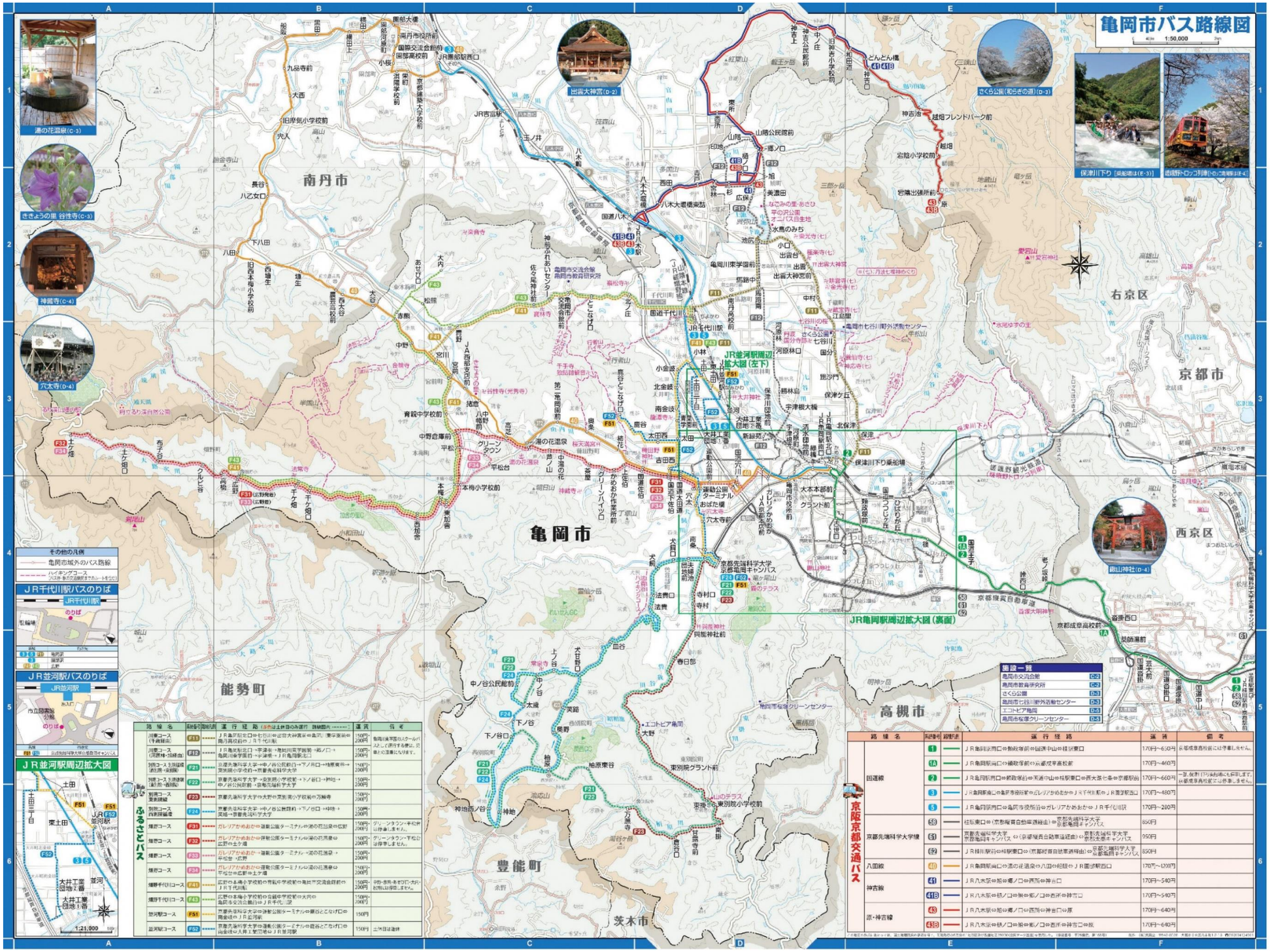
## 1　地域公共交通の位置付けと役割

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】**<br>・東コース→西右回り C121　・東コース→西右回り C122<br>・西右回りコース C201　・西左回りコース C202<br>・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<br>・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<br>・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<br>・移動需要を把握し、路線全体の効率化 | 市内<br>（中心部） |
| | **コミュニティバス【篠地区】**<br>・篠地区（朝・夕方） C300　・篠地区 C310 | | | |
| 市内交通 | **ふるさとバス**<br>・川東コース（千歳経由） F11　・川東コース（河原林、旭経由） F12<br>・別院コース 別院循環（西別院→東別院） F21<br>・別院コース 別院循環（東別院→西別院） F22<br>・別院コース 東別院線 F23　・別院コース西別院線 F24<br>・畑野コース F31 F32 F33 F34<br>・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<br>・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<br>・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<br>・**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<br>（周辺部） |
| | **京阪京都交通バス**<br>・つつじヶ丘循環線 30 31 32・馬堀線・穴太寺線 35 34 36 59 37<br>・トロッコ馬堀線（季節運行） 39　・京都先端科学大学線 57 60 | ・市内バス路線の幹線系統として、市民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活を支える重要な役割<br>・市内交通だけでなく、地域間を結ぶ都市間交通にも接続し、広域的な移動が可能な移動手段を担う | ・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<br>・移動需要に応じた路線編成に取り組み、現行路線を確保・維持しながら利便性を向上 | |
| | **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<br>・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<br>・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<br>・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<br>・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<br>・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**<br>・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**<br>・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<br>・**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 | |

## ばすまっぷ（亀岡市全体）




| 路線名 | | 系統番号 | 路線図 | 運行経路（●●は土休日のみ運行 路線図内 ------） | 運賃 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ふるさとバス | 川東コース（千歳経由） | F11 | ●●●● | JR亀岡駅北口⇔七谷川⇔出雲大神宮東⇔亀岡川東学園前⇔南丹高校前⇔JR千代川駅 | 150円・200円 | 亀岡川東学園のスクールバスとして運行する便は、乗車その運賃になります。 |
| | 川東コース（河原林・国道経由） | F12 | ●●●● | JR亀岡駅北口⇔宇津根⇔熊越川東学園前⇔郡ノ口⇔亀岡川東学園前⇔宇津根⇔JR亀岡駅北口 | 150円・200円 | |
| | 別所コース 別所経由（都市原・保津橋） | F21 | ●●●● | 京都先端科学大学⇔中ノ谷公民館口⇔下ノ谷口⇔柚原東⇔東別院小学校前⇔京都先端科学大学 | 150円・200円 | |
| | 別所コース 別所経由（都市原・西別院） | F22 | ●●●● | 京都先端科学大学⇔東別院小学校前⇔下ノ谷口⇔中ノ谷公民館前⇔亀岡市福祉学大学 | 150円・200円 | |
| | 別所コース 東別所経由 | F23 | ●●●● | 京都先端科学大学⇔大野⇔東別院小学校前⇔万願寺 | 150円・200円 | |
| | 別所コース 西別所経由 | F24 | ●●●● | 京都先端科学大学⇔中ノ谷公民館前⇔下ノ谷口⇔神地⇔笑路⇔京都先端科学大学 | 150円・200円 | |
| | 畑野コース | F31 | ●●●● | ガレリアかめおか⇔運動公園ターミナル⇔湯の花温泉⇔広野 | 150円・200円 | グリーンタウン・平松台⇔平松台⇔ガレリアかめおか |
| | 畑野コース | F32 | ●●●● | ガレリアかめおか⇔運動公園ターミナル⇔湯の花温泉⇔広野⇔土ケ畑 | 150円・200円 | グリーンタウン・平松台⇔平松台⇔ガレリアかめおか |
| | 畑野コース | F33 | ●●●● | ガレリアかめおか⇔運動公園ターミナル⇔湯の花温泉⇔平松台⇔広野 | 150円・200円 | |
| | 畑野コース | F34 | ●●●● | ガレリアかめおか⇔運動公園ターミナル⇔湯の花温泉⇔平松台⇔広野⇔土ケ畑 | 150円・200円 | |
| | 畑野千代川コース | F41 | ●●●● | 広野⇔本梅小学校前⇔青梅中学校前⇔亀岡市交流会館前⇔JR千代川駅 | 150円・200円 | 平野・奥条・おせり口・大内・松原は運行しません。 |
| | 畑野千代川コース | F42 | ●●●● | 広野⇔本梅小学校前⇔青梅中学校前⇔大内⇔亀岡市交流会館前⇔JR千代川駅 | 150円・200円 | |
| | 並河駅コース | F51 | ●●●● | 京都先端科学大学⇔運動公園ターミナル⇔穴太寺⇔東掛⇔JR並河駅 | 150円 | |
| | 並河駅コース | F52 | ●●●● | 京都先端科学大学⇔運動公園ターミナル⇔穴太寺⇔東掛⇔大井工業団地⇔大井工業団地⇔JR並河駅 | 150円 | 土休日は運休 |

| 路線名 | | 系統番号 | 路線図 | 運行経路 | 運賃 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 京阪京都交通バス | 国道線 | 1 | ●●●● | JR亀岡駅西口⇔動物園前⇔国道中山⇔桂駅東口 | 170円～630円 | ※祇園祭時には停車しません。 |
| | | 1A | ●●●● | JR亀岡駅南口⇔植物園前⇔京都成章高校前 | 170円～460円 | |
| | | 2 | ●●●● | JR亀岡駅西口⇔動物園前⇔国道中山⇔桂駅東口⇔西大路七条⇔京都駅前 | 170円～660円 | 一部、便数（行き）減船時にも停車します。※祇園祭時には停車しません。 |
| | | 3 | ●●●● | JR亀岡駅南口⇔亀岡市役所前⇔ガレリアかめおか⇔JR千代川駅⇔JR並河駅西口 | 170円～480円 | |
| | | 5 | ●●●● | JR亀岡駅西口⇔亀岡市役所前⇔ガレリアかめおか⇔JR千代川駅 | 170円～280円 | |
| | 京都先端科学大学線 | 60 | ●●●● | 桂駅東口⇔（京都産業自動車運経由）⇔京都先端科学大学 京都亀岡キャンパス | 850円 | |
| | | 61 | ●●●● | 京都先端科学大学 京都亀岡キャンパス ⇔（京都産業自動車運経由）⇔京都先端科学大学 京都太秦キャンパス | 950円 | |
| | | 62 | ●●●● | JR桂川駅前⇔桂駅東口⇔（京都産業自動車運経由）⇔京都先端科学大学 京都亀岡キャンパス | 850円 | |
| | 八田線 | 40 | ●●●● | JR亀岡駅南口⇔湯の花温泉⇔八田⇔桂駅⇔JR園部駅西口 | 170円～1200円 | |
| | 神吉線 | 41 | ●●●● | JR八木駅⇔船ノ口⇔郡ノ口⇔西所⇔神吉口 | 170円～540円 | |
| | | 41B | ●●●● | JR八木駅⇔穴ノ口⇔船ノ口⇔郡ノ口⇔西所⇔神吉口 | 170円～540円 | |
| | 原・神吉線 | 43 | ●●●● | JR八木駅⇔船ノ口⇔郡ノ口⇔西所⇔神吉口⇔原 | 170円～640円 | |
| | | 43B | ●●●● | JR八木駅⇔穴ノ口⇔船ノ口⇔郡ノ口⇔西所⇔神吉口⇔船 | 170円～640円 | |

## ばすまっぷ（JR亀岡駅周辺拡大）

### ふるさとバス

| 路線名 | 系統番号 | 路線凡例 | 運行経路（赤色は土休日のみ運行　路線図内 -------） | 運賃 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|
| 川東コース(千歳羅田) | F11 | ------ | ＪＲ亀岡駅北口⇔七谷川⇔出雲大神宮前⇔亀岡川東学園前⇔南丹高校前⇔ＪＲ千代川駅 | 150円・200円 | 亀岡川東学園のスクールバスとして運行する便は、児童との混乗になります。 |
| 川東コース(河原林・旭台由) | F12 | ------ | ＪＲ亀岡駅北口→宇津根→亀岡川東学園前→郷ノ口→亀岡川東学園前→宇津根→ＪＲ亀岡駅北口 | 150円・200円 | |
| 別院コース 別院循環(西別院→東別院) | F21 | ------ | 京都先端科学大学→中ノ谷公民館前→下ノ谷口→柚原東谷→東別院小学校前→京都先端科学大学 | 150円・200円 | |
| 別院コース 別院循環(東別院→西別院) | F22 | ------ | 京都先端科学大学→東別院小学校前→下ノ谷口→神地→中ノ谷公民館前→京都先端科学大学 | 150円・200円 | |
| 別院コース 東別院線 | F23 | ------ | 京都先端科学大学⇔大野⇔東別院小学校前⇔万願寺 | 150円・200円 | |
| 別院コース 西別院循環 | F24 | ------ | 京都先端科学大学→中ノ谷公民館前→下ノ谷口→神地→笑縁→京都先端科学大学 | 150円・200円 | |
| 畑野コース | F31 | ------ | ガレリアかめおか⇔運動公園ターミナル⇔湯の花温泉⇔広野 | 150円・200円 | グ.ノーンタウン・三松台に停車しません。 |
| 畑野コース | F32 | ------ | ガレリアかめおか⇔運動公園ターミナル⇔湯の花温泉⇔土午畑 | 150円・200円 | グ.ノーンタウン・三松台に停車しません。 |
| 畑野コース | F33 | ------ | ガレリアかめおか→運動公園ターミナル→湯の花温泉→平松台→広野 | 150円・200円 | |
| 畑野コース | F34 | ------ | ガレリアかめおか⇔運動公園ターミナル⇔湯の花温泉⇔平松台⇔広野⇔土午畑 | 150円・200円 | |
| 並河駅コース | F51 | ------ | 京都先端科学大学⇔運動公園ターミナル⇔鹿谷とこなげ口⇔南金岐⇔ＪＲ並河駅 | 150円 | |
| 並河駅コース | F52 | ------ | 京都先端科学大学⇔運動公園ターミナル⇔鹿谷とこなげ口⇔南金岐⇔大井工業団地⇔ＪＲ並河駅 | 150円 | 土休日は運休 |

### コミュニティバス

| 路線名 | 系統番号 | 路線凡例 | 運行経路 | 運賃 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|
| 亀岡地区東コース→西ち回りコース | C121 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口→稚児郷便局前→飯山神社前→アミティ前→ＪＲ亀岡駅南口→亀岡市役所→ガレリアかめおか→宇津根→ＪＲ亀岡駅南口 | 150円 | |
| 亀岡地区東コース→西左回りコース | C122 | ------ | ＪＲ亀岡駅北口→稚児郷便局前→飯山神社前→アミティ前→ＪＲ亀岡駅北口→宇津根→ガレリアかめおか→亀岡市役所→ＪＲ亀岡駅北口 | 150円 | |
| 亀岡地区西右回りコース | C201 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口→亀岡市役所→ガレリアかめおか→宇津根→ＪＲ亀岡駅南口 | 150円 | |
| 亀岡地区西左回りコース | C202 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口→宇津根→ガレリアかめおか→亀岡市役所→ＪＲ亀岡駅南口 | 150円 | |
| 亀岡地区右回りコース→東コース | C211 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口→亀岡市役所→ガレリアかめおか→宇津根→ＪＲ亀岡駅南口→稚児郷便局前→飯山神社前→アミティ前→ＪＲ亀岡駅南口 | 150円 | |
| 篠地区（朝・夕方） | C300 | ------ | 牧田⇔夕日ケ丘⇔篠村八幡宮前⇔ＪＲ馬堀駅 | 150円 | 土休日は運休 |
| 篠地区 | C310 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔ＪＲ馬堀駅⇔亀岡市立病院⇔ＪＲ馬堀駅⇔夕日ケ丘⇔アルプラザ前 | 150円 | |

### 京阪京都交通バス

| 路線名 | 系統番号 | 路線凡例 | 運行経路 | 運賃 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|
| 国道線 | 1 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔吉世口⇔頼政塚前⇔国道中山⇔桂駅東口 | 170円～650円 | 京都成章高校前には停車しません。 |
| | 1A | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔吉世口⇔頼政塚前⇔京都成章高校前 | 170円～460円 | |
| | 2 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔吉世口⇔頼政塚前⇔国道中山⇔桂駅東口⇔西大路七条⇔京都駅前 | 170円～660円 | 一部、保津川下り乗船場にも停車します。京都成章高校前には停車しません。 |
| | 3 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔亀岡市役所前⇔ガレリアかめおか⇔ＪＲ千代川駅⇔ＪＲ医部駅西口 | 170円～480円 | |
| | 5 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔亀岡市役所前⇔ガレリアかめおか⇔ＪＲ千代川駅 | 170円～280円 | |
| つつじケ丘循環線 | 30 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口→頼政塚前→つつじケ丘小学校前→桧谷公園前→ＪＲ亀岡駅南口 | 170円～250円 | 一部、早の丘(32)系統にも停車します。 |
| | 32 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口→頼政塚前→雲仙台→美山台→つつじケ丘小学校前→桧谷公園前→ＪＲ亀岡駅南口 | 170円～250円 | |
| | 31 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔吉世口⇔美山台⇔飯山神社前 | 170円～240円 | |
| 馬堀線・穴太寺線 | 35 | ------ | ＪＲ馬堀駅→亀岡市立病院前→アルプラザ前→つつじケ丘小学校前→桧谷公園前→ＪＲ馬堀駅 | 170円～250円 | 一部、星の丘(32)系統にも停車します。 |
| | 36 | ------ | ＪＲ馬堀駅→亀岡市立病院前⇔アルプラザ前⇔桧谷公園前⇔つつじケ丘小学校前⇔吉世口⇔ＪＲ亀岡駅南口 | 170円～250円 | |
| | 34 | ------ | ＪＲ馬堀駅→亀岡市立病院前→アルプラザ前→桧谷公園前→つつじケ丘小学校前→吉世口→ＪＲ亀岡駅南口→亀岡市役所前→ガレリアかめおか→運動公園ターミナル→穴太寺前→市民プール前→ガレリアかめおか→亀岡市役所前→ＪＲ亀岡駅南口→吉世口→つつじケ丘小学校前→桧谷公園前→アルプラザ前→亀岡市立病院前→ＪＲ馬堀駅 | 170円～360円 | |
| | 59 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口→亀岡市役所前→ガレリアかめおか→運動公園ターミナル→穴太寺前→市民プール前→ガレリアかめおか→亀岡市役所前→ＪＲ亀岡駅南口 | 170円～260円 | |
| | 37 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔吉世口⇔西つつじケ丘⇔広田⇔亀岡車庫 | 170円～230円 | |
| トロッコ馬堀線（季節運行） | 39 | ------ | トロッコ亀岡駅→保津川下り乗船場 | 310円 | 最終時間は天候・運行状況により保津川下り乗船の場合、運休となります。 |
| 京都先端科学大学線 | 57 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔亀岡市役所前⇔京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | 170円～250円 | |
| | 60 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔亀岡市役所前⇔穴太口⇔京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | 170円～250円 | |
| | 58 | ------ | 桂駅東口⇔（京都縦貫自動車道経由）⇔京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | 850円 | |
| | 61 | ------ | 京都先端科学大学京都亀岡キャンパス⇔（京都縦貫自動車道経由）⇔京都先端科学大学京都太秦キャンパス | 950円 | |
| | 62 | ------ | ＪＲ桂川駅前⇔桂駅東口⇔（京都縦貫自動車道経由）⇔京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | 850円 | |
| 八田線 | 40 | ------ | ＪＲ亀岡駅南口⇔湯の花温泉⇔八田⇔舟阪⇔ＪＲ医部駅西口 | 170円～1,200円 | |

## 2 地域公共交通（補助事業）の必要性および事業概要、実施主体

### 1-1 地域公共交通（補助事業）の必要性

本市の地域公共交通のうち、ふるさとバスは京都府交通確保対策費補助金（府補助路線）を活用し、京阪京都交通バスの八田線、神吉線、原・神吉線は地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）と京都府交通確保対策費補助金（府補助路線）を活用しています。

今後もこれらの補助金を最大限に活用しつつ、持続的な運行の確保・維持を行うため、これらの路線の役割や位置付けを踏まえ、亀岡市における補助事業の必要性を以下に整理しています。

**地域公共交通（補助事業）の必要性**

| 路線・系統 | 必要性 |
|---|---|
| **ふるさとバス**<br>・川東コース（千歳経由） F11 ・川東コース（河原林、旭経由） F12<br>・別院コース 別院循環（西別院→東別院） F21<br>・別院コース 別院循環（東別院→西別院） F22<br>・別院コース 東別院線 F23 ・別院コース西別院線 F24<br>・畑野コース F31 F32 F33 F34 ・畑野千代川コース F41 F43<br>・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<br>・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<br>・一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、国および府の補助事業を活用し運行を確保・維持する必要がある。 |
| **京阪京都交通バス**<br>・八田線 40 ・神吉線 41 41B ・原・神吉線 43 43B | ・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<br>・一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や交通事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しいことから、国および府の補助事業を活用し運行を確保・維持する必要がある。 |

### 1-2 地域公共交通（補助事業以外も含む）の事業概要、実施主体

今後も補助金を活用し維持確保していく補助事業も含め、コミュニティバス、ふるさとバス、京阪京都交通バスについて、事業概要や運行を実施している実施主体等を以下に整理しています。

**地域公共交通（補助事業以外も含む）の事業概要および実施主体等（1）**

| 公共交通の種類 | 路線・系統 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 事業態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| コミュニティバス | 【亀岡地区】 ・東コース→西右回り C121 | JR 亀岡駅南口 | 鍬山神社前・市役所・宇津根 | JR 亀岡駅南口 | 4 条乗合 | 路線定期運行 | 亀岡市<br>（運行は交通事業者に委託） | なし |
| | 【亀岡地区】 ・東コース→西右回り C122 | JR 亀岡駅南口 | 鍬山神社前・宇津根・市役所 | JR 亀岡駅南口 | | | | |
| | 【亀岡地区】 ・西右回りコース C201 | JR 亀岡駅南口 | 市役所・宇津根 | JR 亀岡駅南口 | | | | |
| | 【亀岡地区】 ・西左回りコース C202 | JR 亀岡駅南口 | 宇津根・市役所 | JR 亀岡駅南口 | | | | |
| | 【亀岡地区】 ・西右回りコース→東コース C211 | JR 亀岡駅南口 | 市役所・宇津根・鍬山神社前 | JR 亀岡駅南口 | | | | |
| | 【篠地区】 ・篠地区（朝・夕方） C300 | 牧田 | 夕日ヶ丘 | JR 馬堀駅 | | | | |
| | 【篠地区】 ・篠地区 C310 | JR 亀岡駅南口 | 夕日ヶ丘 | アルプラザ前 | | | | |
| ふるさとバス | ・川東コース（千歳経由） F11 | JR 亀岡駅北口 | 国分 | JR 千代川駅 | 4 条乗合 | 路線定期運行 | 亀岡市<br>（運行は交通事業者に委託） | 府補助 |
| | ・川東コース（河原林、旭経由） F12 | JR 亀岡駅北口 | 郷ノ口 | JR 亀岡駅北口 | | | | |
| | ・別院コース 別院循環<br>（西別院→東別院） F21 | 京都先端科学大学 | 太歳 | 京都先端科学大学 | | | | |
| | ・別院コース 別院循環<br>（東別院→西別院） F22 | 京都先端科学大学 | 大野 | 万願寺 | | | | |

## 地域公共交通（補助事業以外も含む）の事業概要および実施主体等（2）

| 公共交通の種類 | 路線・系統 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 事業態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ふるさとバス | ・別院コース 東別院線 F23 | 京都先端科学大学 | 大歳・神地 | 京都先端科学大学 | 4 条乗合 | 路線定期運行 | 亀岡市<br>（運行は交通事業者に委託） | 府補助 |
| | ・別院コース西別院線 F24 | 京都先端科学大学 | 神地・大歳 | 京都先端科学大学 | | | | |
| | ・畑野コース F31 | 運動公園ターミナル | 茶屋 | 広野 | | | | |
| | ・畑野コース F32 | 運動公園ターミナル | 茶屋・広野 | 土ケ畑 | | | | |
| | ・畑野コース F33 | 運動公園ターミナル | 平松台 | 広野 | | | | |
| | ・畑野コース F34 | 運動公園ターミナル | 平松台・広野 | 土ケ畑 | | | | |
| | ・畑野千代川コース F41 | 広野 | 神前 | JR 千代川駅 | | | | |
| | ・畑野千代川コース F43 | 広野 | 大内 | JR 千代川駅 | | | | |
| | ・並河駅コース F51 | 京都先端科学大学 | 鹿谷とこなげ口 | JR 並河駅 | | | | |
| | ・並河駅コース F52 | 京都先端科学大学 | 鹿谷とこなげ口<br>・大井工業団地 | JR 並河駅 | | | | |
| 京阪京都交通バス | ・国道線 1 | JR 亀岡駅南口 | 頼政塚前 | 桂駅東口 | 4 条乗合 | 路線定期運行 | 京阪京都交通株式会社 | なし |
| | ・国道線 1A | JR 亀岡駅南口 | 頼政塚前 | 京都成章高校前 | | | | |
| | ・国道線 2 | JR 亀岡駅南口 | 頼政塚前 | 京都駅前 | | | | |
| | ・国道線 3 | JR 亀岡駅南口 | 市役所前 | JR 園部駅西口 | | | | |
| | ・国道線 5 | JR 亀岡駅南口 | 市役所前 | JR 千代川駅 | | | | |
| | ・つつじヶ丘循環線 30 | JR 亀岡駅南口 | つつじヶ丘小学校前 | JR 亀岡駅南口 | | | | |
| | ・つつじヶ丘循環線 31 | JR 亀岡駅南口 | 美山台 | 鍬山神社前 | | | | |
| | ・つつじヶ丘循環線 32 | JR 亀岡駅南口 | つつじヶ丘小学校前 | JR 亀岡駅南口 | | | | |
| | ・馬堀線・穴太寺線 34 | JR 馬堀駅 | つつじヶ丘小学校前<br>・JR 亀岡駅南口 | JR 馬堀駅 | | | | |
| | ・馬堀線・穴太寺線 35 | JR 馬堀駅 | つつじヶ丘小学校前 | JR 亀岡駅南口 | | | | |
| | ・馬堀線・穴太寺線 36 | JR 馬堀駅 | つつじヶ丘小学校前 | JR 馬堀駅 | | | | |
| | ・馬堀線・穴太寺線 37 | JR 亀岡駅南口 | 西つつじヶ丘 | 亀岡車庫 | | | | |
| | ・トロッコ馬堀線（季節運行） 39 | トロッコ亀岡駅 | － | 保津川下り乗船場 | | | | |
| | ・八田線 40 | JR 亀岡駅南口 | 八田 | JR 園部駅西口 | | | | 国幹線補助<br>府補助 |
| | ・神吉線 41 | JR 八木駅 | 郷ノ口 | 神吉口 | | | | |
| | ・神吉線 41B | JR 八木駅 | 郷ノ口 | 神吉口 | | | | |
| | ・原・神吉線 43 | JR 八木駅 | 郷ノ口・神吉口 | 原 | | | | |
| | ・原・神吉線 43B | JR 八木駅 | 郷ノ口・神吉口 | 原 | | | | |
| | ・京都先端科学大学線 57 | JR 亀岡駅南口 | 市役所前 | 京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | | | | なし |
| | ・京都先端科学大学線 58 | 桂駅東口 | （京都縦貫自動車経由） | 京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | | | | |
| | ・馬堀線・穴太寺線 59 | JR 亀岡駅南口 | 穴太寺前 | JR 亀岡駅南口 | | | | |
| | ・京都先端科学大学線 60 | JR 亀岡駅南口 | 市役所前・穴太口 | 京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | | | | |
| | ・京都先端科学大学線 61 | 京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | （京都縦貫自動車経由） | 京都先端科学大学京都太秦キャンパス | | | | |
| | ・京都先端科学大学線 62 | JR 桂川駅前 | （京都縦貫自動車経由） | 京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | | | | |

## 3 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。

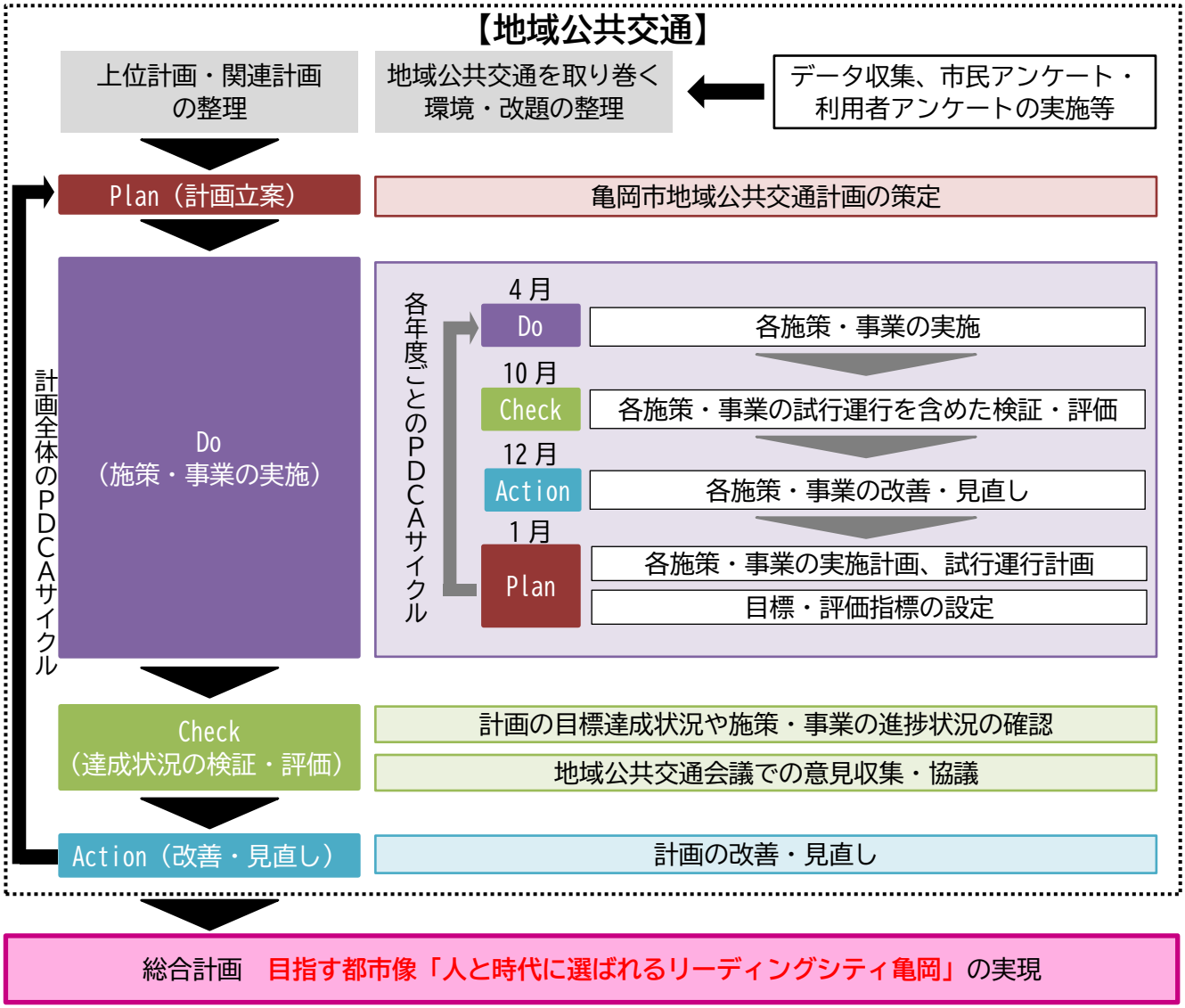
## 4 計画の評価・検証方法

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。

本計画は、現状の調査結果等を踏まえて作成しましたが、現段階で的確性や必要性があるとは言い切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。



# 資料編

# 目　次

第１章　各種アンケート調査結果 ..... 1
1　市民の利用実態およびニーズ（市民アンケート調査結果）..... 1
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
第2章　前計画の評価 ..... 39
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
第3章　亀岡市が考える交通空白地 ..... 54
1　交通空白地の定義 ..... 54
2　亀岡市の交通空白地 ..... 56
第4章　亀岡市地域公共交通会議 ..... 57
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<br>市内自治会　　460 | 571<br>89 | 38.1%<br>19.3% |
| WEB | 市 LINE・HP で案内 | 610 | － |
| 合計 | 1,960 | 1,270 | － |

**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<br>・くるまなどの利用状況<br>・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<br>（通勤・通学、日常の買い物、通院、趣味・ｽﾎﾟｰﾂ） |
| 問３ふるさとバス、コミュニティバス<br>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<br>・現在の満足度(路線・系統、ダイヤ、運賃、車両) |
| 問４JR 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 | 薙田野町、吉川町、曽我部町 |
| 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

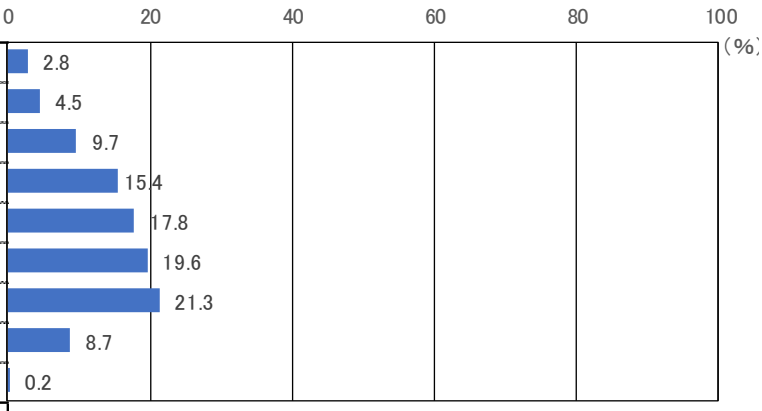
### １)アンケート回答者の個人属性

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。

年齢

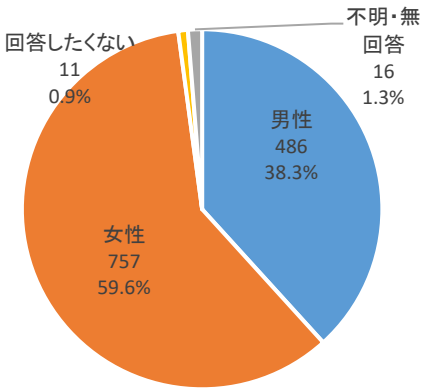
| | 件数 | % |
|---|---|---|
| 19歳以下 | 35 | 2.8 |
| 20歳代 | 57 | 4.5 |
| 30歳代 | 123 | 9.7 |
| 40歳代 | 195 | 15.4 |
| 50歳代 | 226 | 17.8 |
| 60歳代 | 249 | 19.6 |
| 70歳代 | 271 | 21.3 |
| 80歳以上 | 111 | 8.7 |
| 不明・無回答 | 3 | 0.2 |
| 合 計 | 1,270 | 100.0 |




②性別

○「女性」が 757 件で 59.6%と、「男性」より多い。

性別

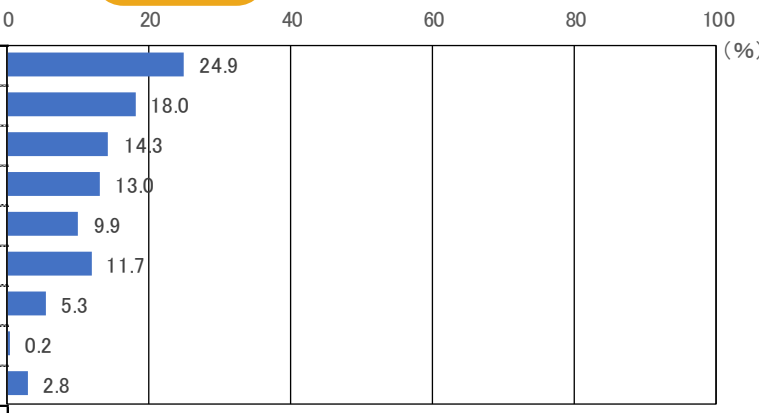


③地区

○「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。

地区

| | 件数 | % |
|---|---|---|
| 亀岡地区 | 316 | 24.9 |
| 篠地区 | 228 | 18.0 |
| 大井・千代川地区 | 181 | 14.3 |
| 川東地区 | 165 | 13.0 |
| 中部地区 | 126 | 9.9 |
| 西部地区 | 149 | 11.7 |
| 南部地区 | 67 | 5.3 |
| 亀岡市以外 | 3 | 0.2 |
| 不明・無回答 | 35 | 2.8 |
| 合 計 | 1,270 | 100.0 |

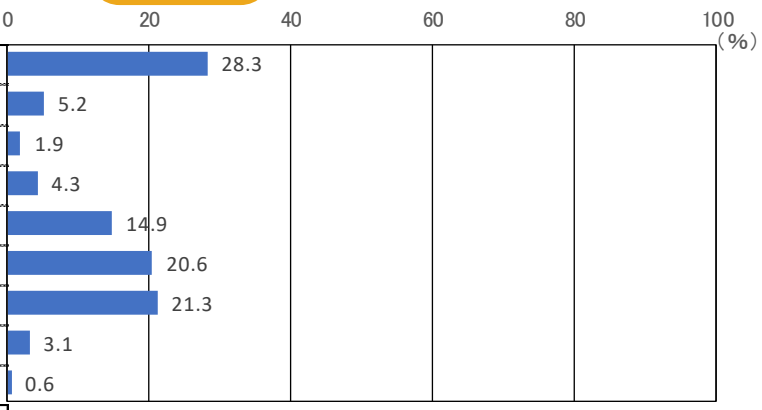



④職業

○「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。

職業

| | 件数 | % |
|---|---|---|
| 会社員・公務員 | 359 | 28.3 |
| 自営業 | 66 | 5.2 |
| 専門職 | 24 | 1.9 |
| 学生 | 54 | 4.3 |
| 専業主夫・主婦 | 189 | 14.9 |
| パート・アルバイト | 261 | 20.6 |
| 無職 | 270 | 21.3 |
| その他 | 40 | 3.1 |
| 不明・無回答 | 7 | 0.6 |
| 合 計 | 1,270 | 100.0 |



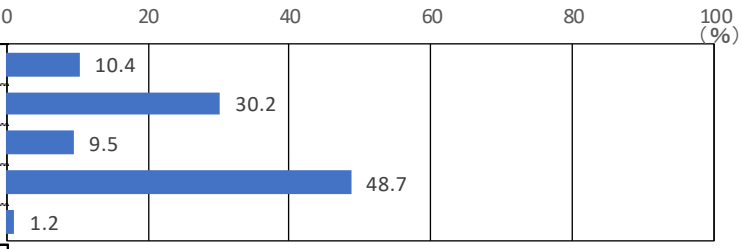

⑤世帯状況

○「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。

世帯状況

| | 件数 | % |
|---|---|---|
| ご自身のみ | 132 | 10.4 |
| 配偶者との2人 | 384 | 30.2 |
| 配偶者以外との2人 | 121 | 9.5 |
| 3人以上 | 618 | 48.7 |
| 不明・無回答 | 15 | 1.2 |
| 合 計 | 1,270 | 100.0 |

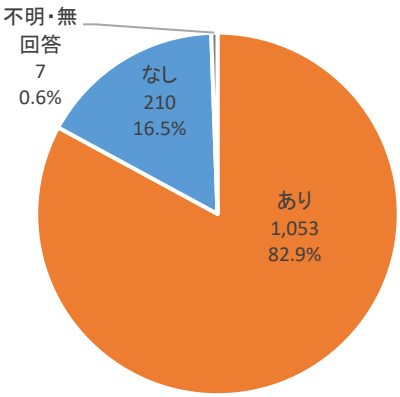


⑥くるまなどの利用状況

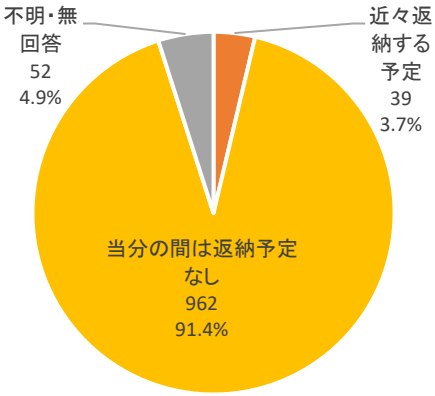
a）くるまの運転免許

○「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。

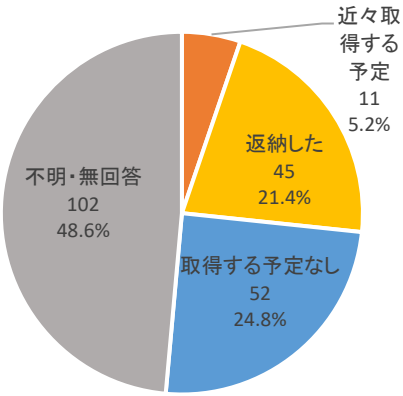
運転免許有無




ありの場合／運転免許返納



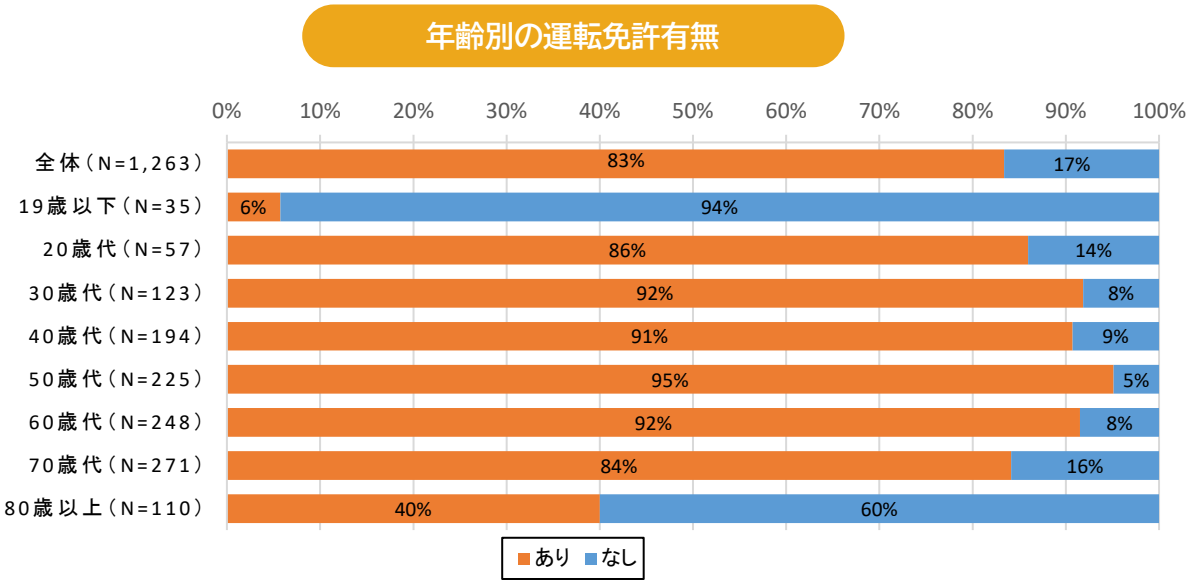

なしの場合／運転免許取得



b）年齢別のくるまの運転免許

i）運転免許有無

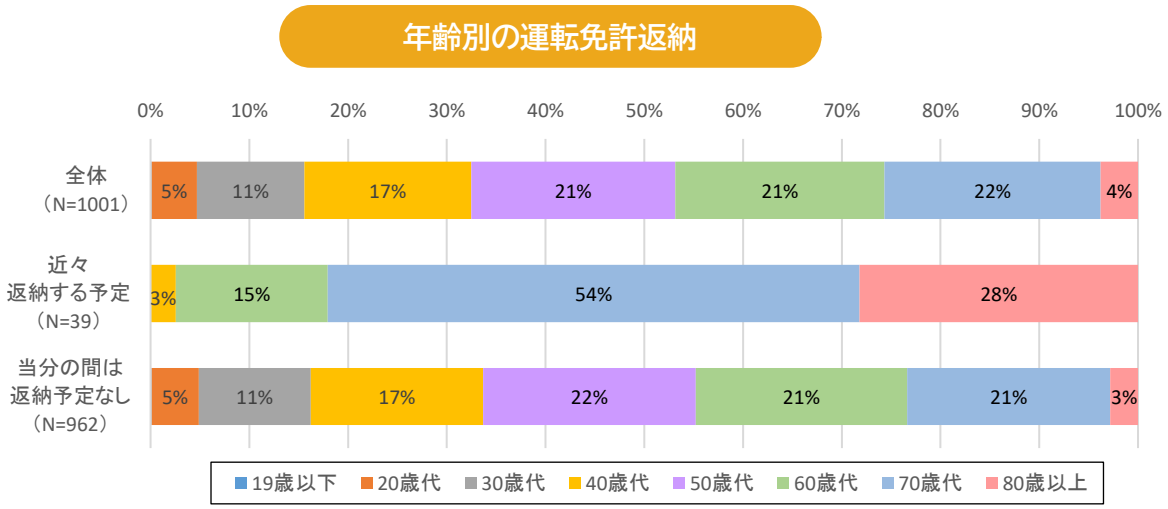
○19 歳以下で運転免許「あり」は少なく、6%に留まる。また、80 歳代以上では「なし」が 60%を占める。




※「不明・無回答」は除く

ii）運転免許「あり」の免許返納について

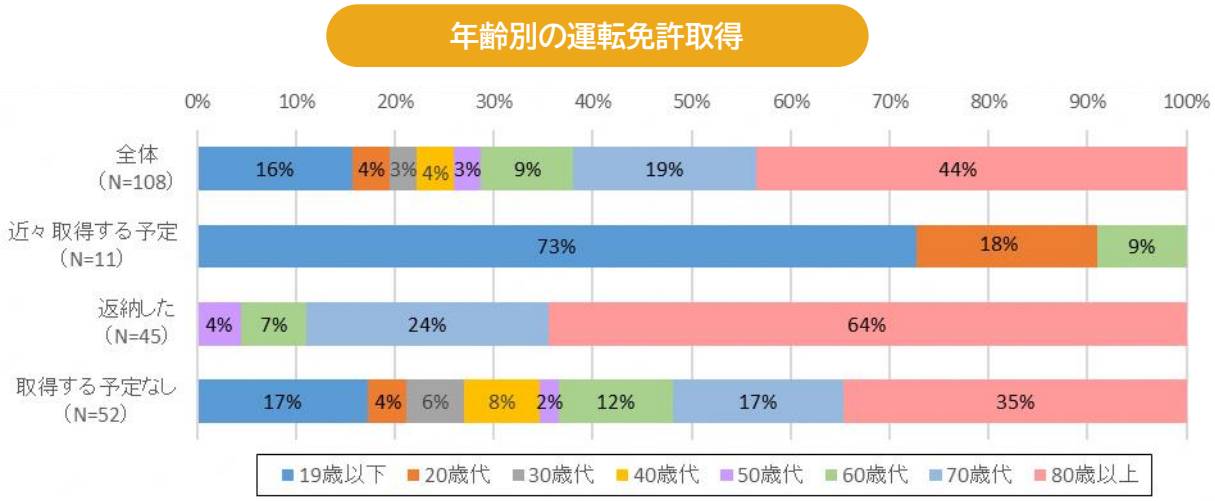
○「近々返納する予定」の年齢をみると、70 歳代が 54%と最も多い。また、60 歳代でも 15%と返納を予定している人もいる。




※「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いる。

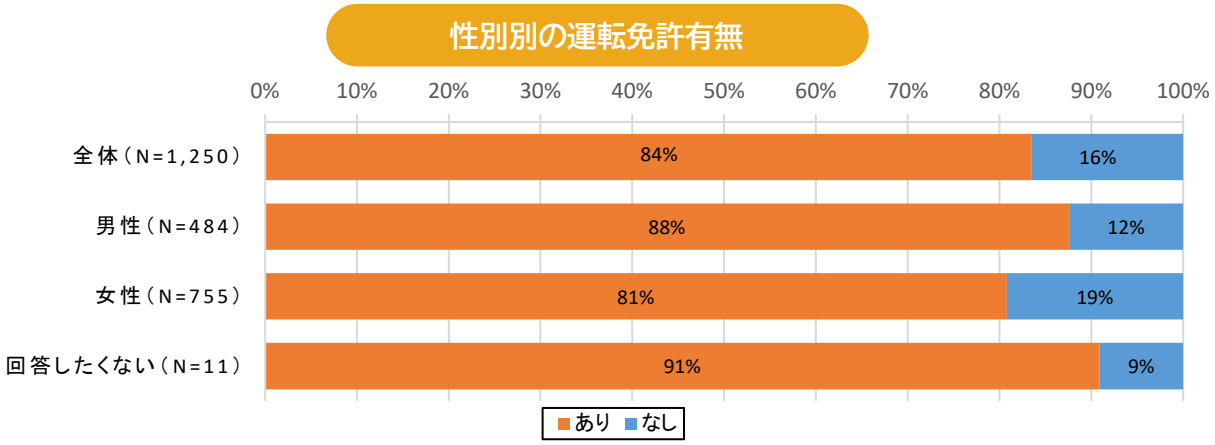



※「不明・無回答」は除く

c）性別別のくるまの運転免許

i）運転免許有無

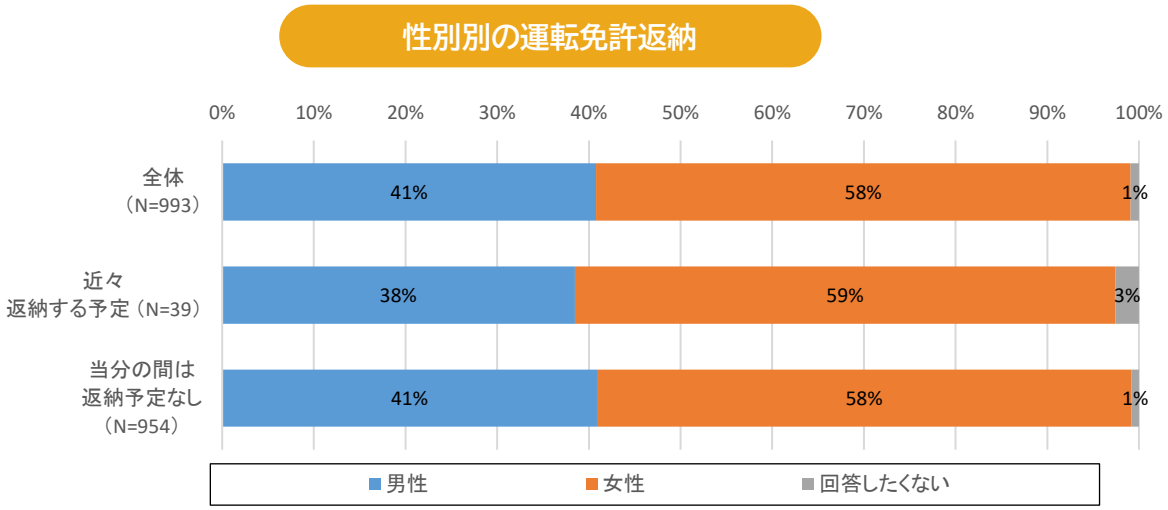
○性別別では、女性の方が運転免許「あり」は若干少ない。




※「不明・無回答」は除く

ii）運転免許「あり」の免許返納について

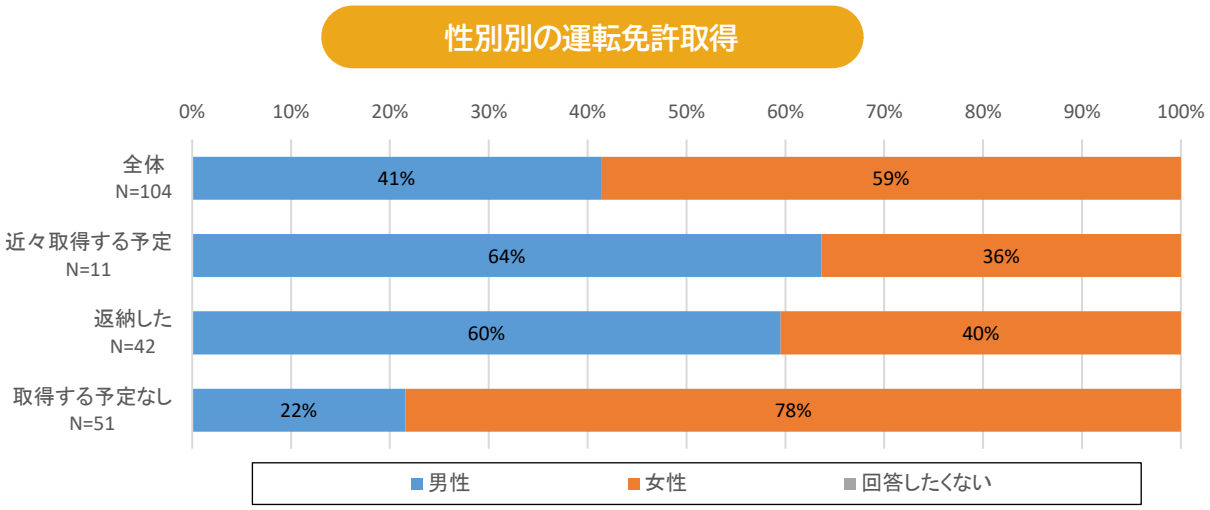
○「近々返納する予定」と「当分の間は返納予定なし」の男女比に大きな差はない。




※「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。

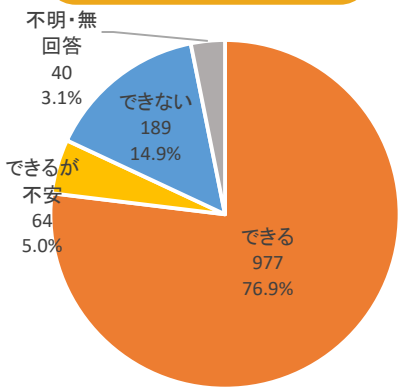



※「不明・無回答」は除く

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。

くるまの運転



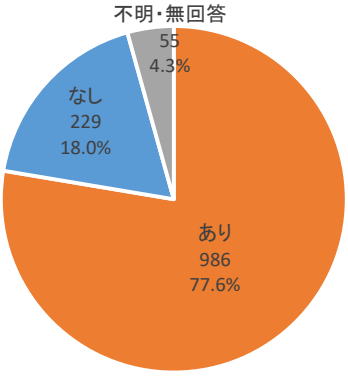

e）自由に使える自動車

○「あり」が 986 件で 77.6%と多い。

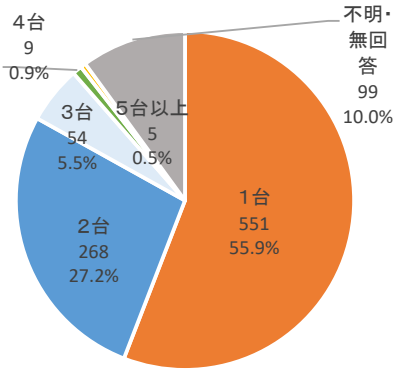
○「あり」のうち、自由に使える車の台数については、「１台」が 551 件で 55.9%と最も多く、次いで「２台」が 268 件で 27.2%、さらに「３台」が 54 件で 5.5%と続いている。

○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。

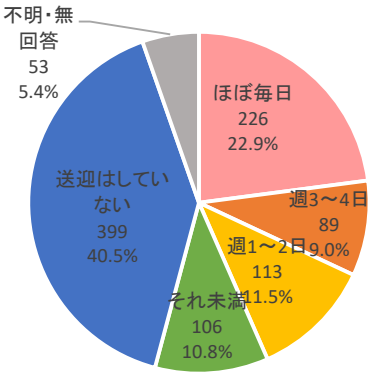
自由に使える自動車




ありの場合／台数



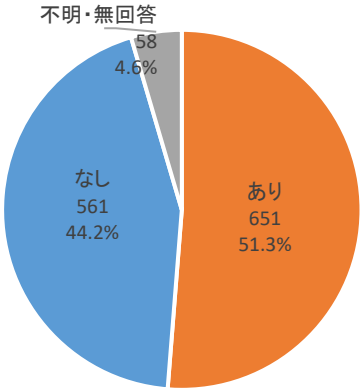

ありの場合／家族友人の送迎



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

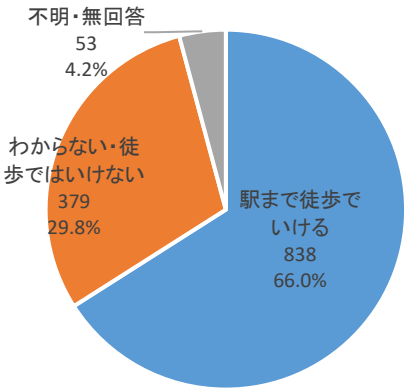
○回答者の最寄り鉄道駅で「亀岡」が 645 件で 52.3%と最も多く、次いで「馬堀」、「千代川」、「並河」と続いている。

○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。

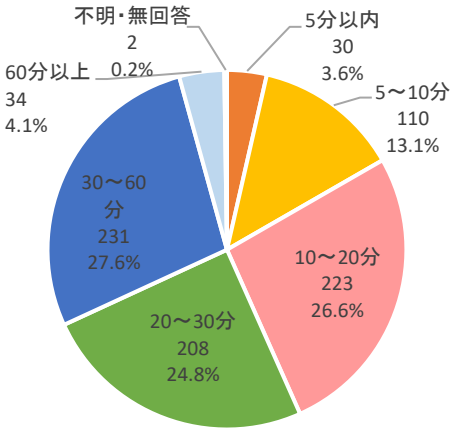
最寄りの鉄道駅

| 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

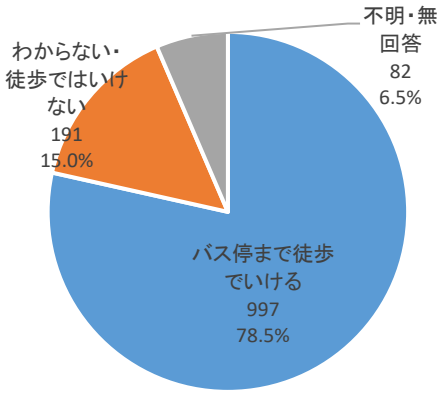
| 最寄のバス停 | 件数 | % |
|---|---|---|
| 国道つつじが丘 | 28 | 2.7 |
| 都台 | 24 | 2.3 |
| JR千代川駅 | 22 | 2.1 |
| 土田 | 22 | 2.1 |
| 大葉台二丁目 | 20 | 1.9 |
| 保津 | 20 | 1.9 |
| 古世口 | 19 | 1.8 |
| 篠 | 18 | 1.7 |
| 大葉台一丁目 | 18 | 1.7 |
| 桧谷公園前 | 18 | 1.7 |
| 亀岡病院前 | 17 | 1.6 |
| 森公民館前 | 17 | 1.6 |
| 桜台公園前 | 16 | 1.5 |
| 広野 | 15 | 1.4 |
| 南掛 | 15 | 1.4 |
| 高芝 | 13 | 1.3 |
| 勝林島 | 13 | 1.3 |
| 穴川 | 12 | 1.2 |
| JR亀岡駅 | 11 | 1.1 |
| 並河 | 11 | 1.1 |
| グランド前 | 10 | 1.0 |
| 国道千代川 | 10 | 1.0 |
| 河原林 | 10 | 1.0 |
| 広田 | 10 | 1.0 |
| 北保津 | 10 | 1.0 |
| JR馬堀駅 | 9 | 0.9 |
| 京都先端科学大学京都亀岡キャンパス | 9 | 0.9 |
| 赤熊 | 9 | 0.9 |
| 毘沙門 | 9 | 0.9 |
| 美山台 | 9 | 0.9 |
| 保津川団地前 | 9 | 0.9 |
| グリーンタウン | 8 | 0.8 |
| つつじヶ丘小学校前 | 8 | 0.8 |
| 湯の花温泉 | 8 | 0.8 |
| JR並河駅 | 7 | 0.7 |
| ひばりが丘 | 7 | 0.7 |
| 亀岡市立病院前 | 7 | 0.7 |
| 宮川 | 7 | 0.7 |
| 見晴三丁目 | 7 | 0.7 |
| 西つつじヶ丘 | 7 | 0.7 |
| 青野 | 7 | 0.7 |
| 柚原 | 7 | 0.7 |
| 頼政塚 | 7 | 0.7 |
| 亀岡市役所前 | 6 | 0.6 |
| 吉田東 | 6 | 0.6 |
| 鍬山神社前 | 6 | 0.6 |
| 穴太口 | 6 | 0.6 |
| 桜台西口 | 6 | 0.6 |
| 東加舎 | 6 | 0.6 |
| 奥条 | 5 | 0.5 |
| 河原林口 | 5 | 0.5 |
| 佐伯 | 5 | 0.5 |
| 山階 | 5 | 0.5 |
| 小金岐 | 5 | 0.5 |
| 小林 | 5 | 0.5 |
| 西加舎 | 5 | 0.5 |
| 中野倉庫前 | 5 | 0.5 |
| 猪倉 | 5 | 0.5 |
| 馬路中 | 5 | 0.5 |
| 矢田口 | 5 | 0.5 |

| 最寄のバス停 | 件数 | % |
|---|---|---|
| 霧二公園前 | 4 | 0.4 |
| クルビ谷 | 4 | 0.4 |
| 印地 | 4 | 0.4 |
| 宇津根 | 4 | 0.4 |
| 雲仙台 | 4 | 0.4 |
| 河原町 | 4 | 0.4 |
| 観音芝 | 4 | 0.4 |
| 亀岡市役所 | 4 | 0.4 |
| 亀岡市立病院 | 4 | 0.4 |
| 国道佐伯 | 4 | 0.4 |
| 国分 | 4 | 0.4 |
| 佐々尾神社前 | 4 | 0.4 |
| 市役所前 | 4 | 0.4 |
| 鹿谷 | 4 | 0.4 |
| 七谷川 | 4 | 0.4 |
| 神地西ノ谷 | 4 | 0.4 |
| 杉 | 4 | 0.4 |
| 西口 | 4 | 0.4 |
| 倉谷口 | 4 | 0.4 |
| 大葉台二丁目西口 | 4 | 0.4 |
| 中村 | 4 | 0.4 |
| 東掛 | 4 | 0.4 |
| 東土田 | 4 | 0.4 |
| 南条局前 | 4 | 0.4 |
| 馬路 | 4 | 0.4 |
| 平松 | 4 | 0.4 |
| 保津川団地北 | 4 | 0.4 |
| 万願寺 | 4 | 0.4 |
| 余部西 | 4 | 0.4 |
| ガレリアかめおか | 3 | 0.3 |
| ニチコン前 | 3 | 0.3 |
| ふれあいセンター前 | 3 | 0.3 |
| 旭 | 3 | 0.3 |
| 下佐伯 | 3 | 0.3 |
| 下西山 | 3 | 0.3 |
| 下矢田 | 3 | 0.3 |
| 郷ノ口 | 3 | 0.3 |
| 見晴二丁目 | 3 | 0.3 |
| 江島里 | 3 | 0.3 |
| 三宅荘園前 | 3 | 0.3 |
| 出雲 | 3 | 0.3 |
| 出雲大神宮前 | 3 | 0.3 |
| 小幡橋 | 3 | 0.3 |
| 松熊 | 3 | 0.3 |
| 上北裏 | 3 | 0.3 |
| 新緑苑 | 3 | 0.3 |
| 森 | 3 | 0.3 |
| 千ヶ畑口 | 3 | 0.3 |
| 川東学園前 | 3 | 0.3 |
| 太歳 | 3 | 0.3 |
| 大谷 | 3 | 0.3 |
| 大内 | 3 | 0.3 |
| 中野 | 3 | 0.3 |
| 柏原公園前 | 3 | 0.3 |
| 夫婦池団地前 | 3 | 0.3 |
| 保津ヶ丘 | 3 | 0.3 |
| 保津川団地南 | 3 | 0.3 |
| 法貴 | 3 | 0.3 |
| 北ノ庄 | 3 | 0.3 |
| 夕日ヶ丘 | 3 | 0.3 |
| 緑橋 | 3 | 0.3 |
| 高橋 | 3 | 0.3 |

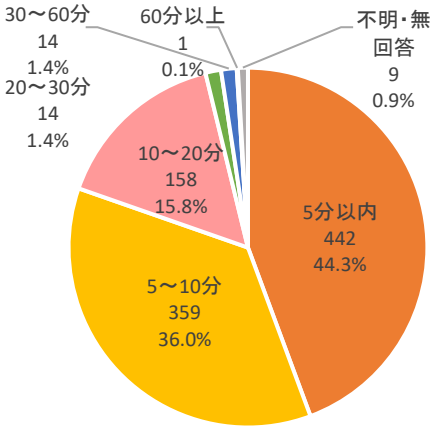
※亀岡市内の全停留所 241 か所の内、3 件以上の回答があった 122 か所のみを記載

○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**



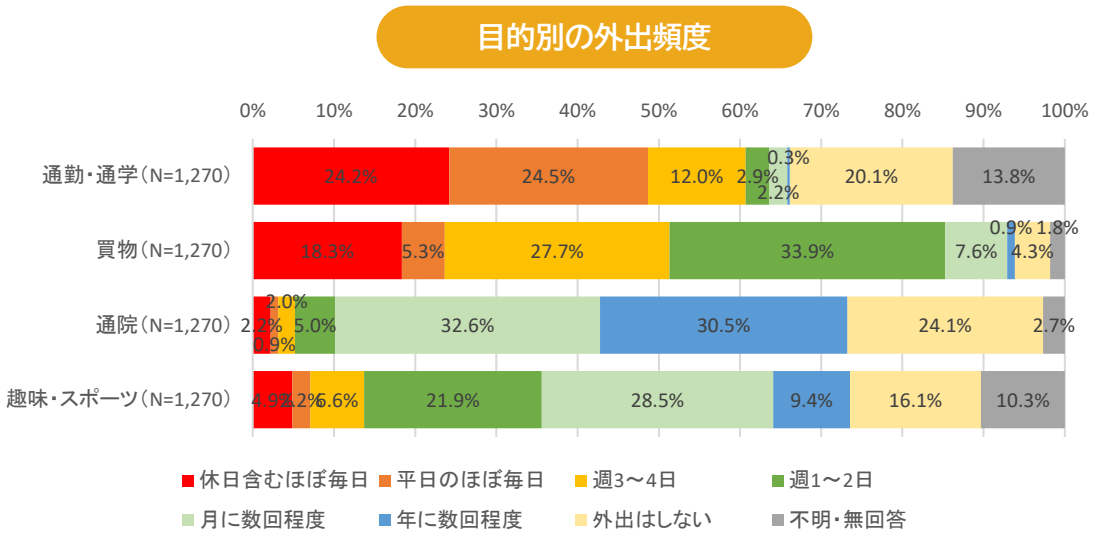

**いける場合／徒歩時間**



## ２）自宅を出発地とした日頃の行動・移動

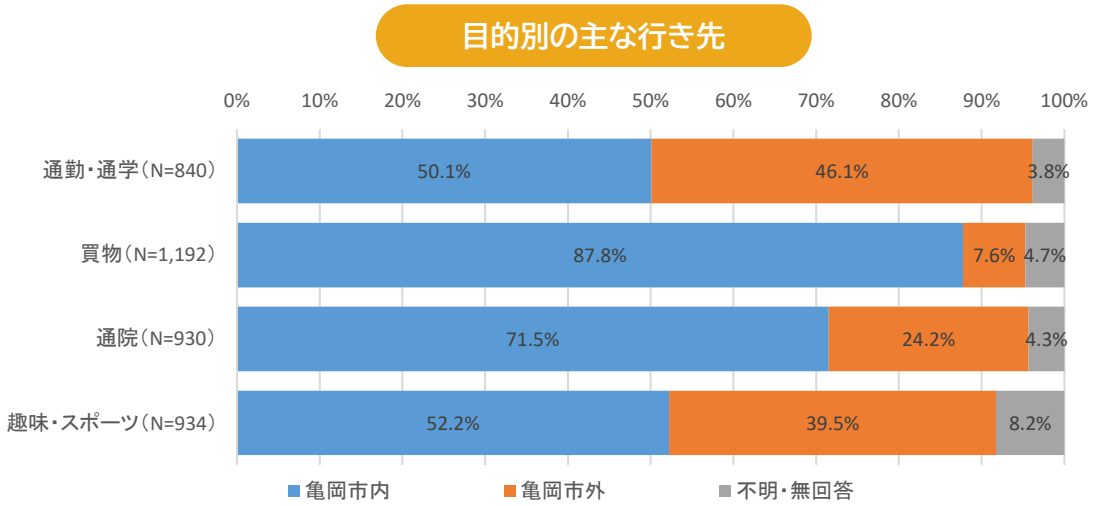
①外出頻度

○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

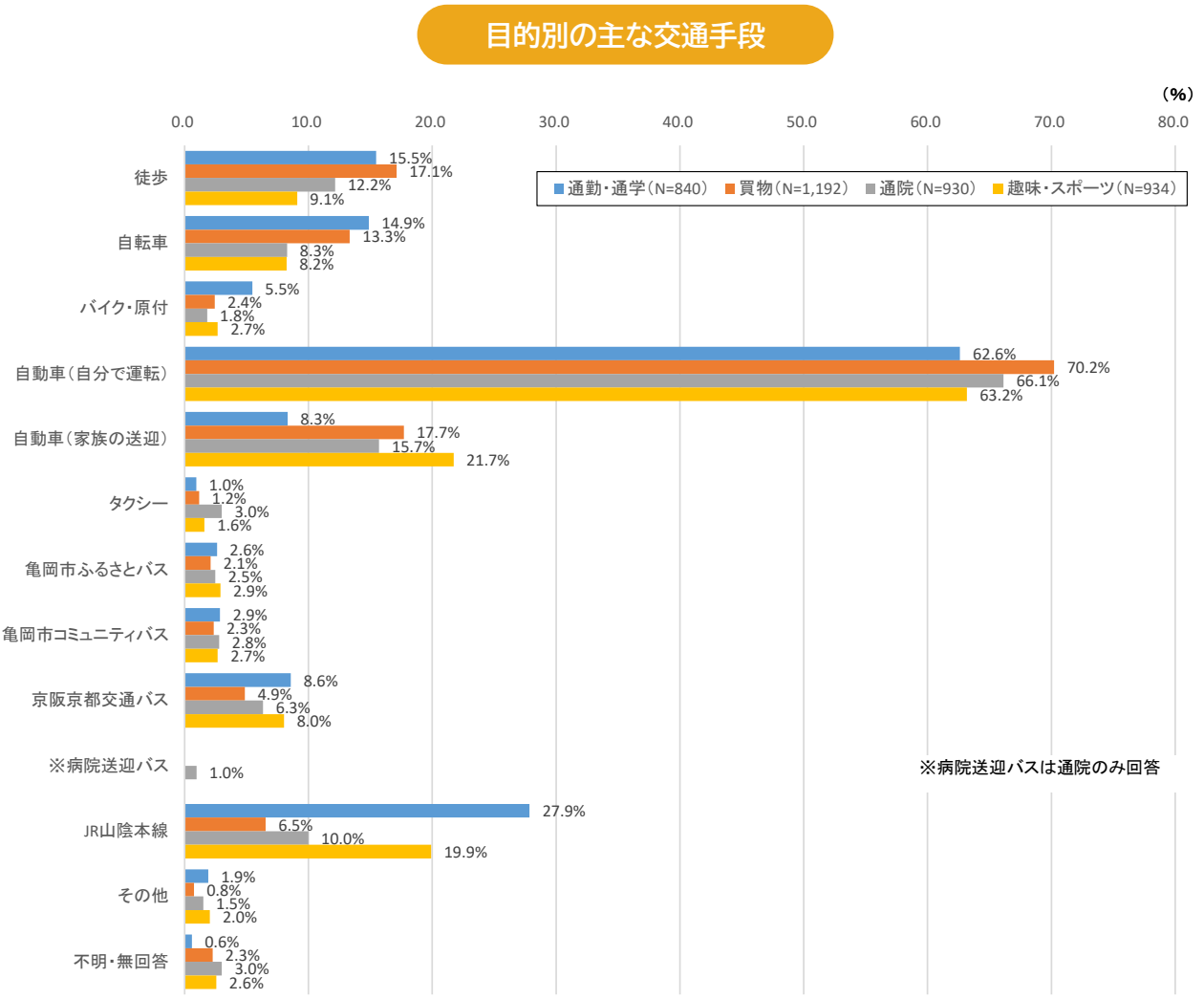
○全てにおいて「亀岡市内」の移動の方が多いが、通勤・通学と趣味・スポーツは「亀岡市外」の割合も高い。




※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）

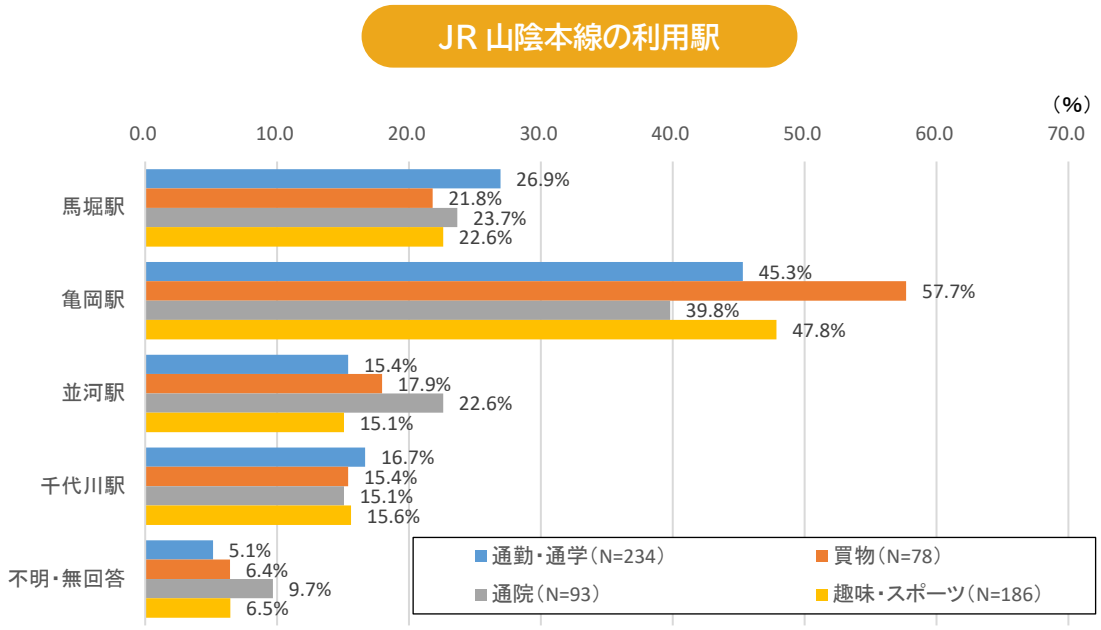
○全ての目的で「自動車（自分で運転）」が最も多い。
○上記以外の交通手段では、「JR 山陰本線」では通勤・通学や趣味・スポーツの目的、「自動車（家族などが送迎）」では買い物や趣味・スポーツの目的の利用が若干多い。
○また、通勤・通学や買い物を目的とした場合、他の目的と比較して「徒歩」や「自転車」の利用も高い。




※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。

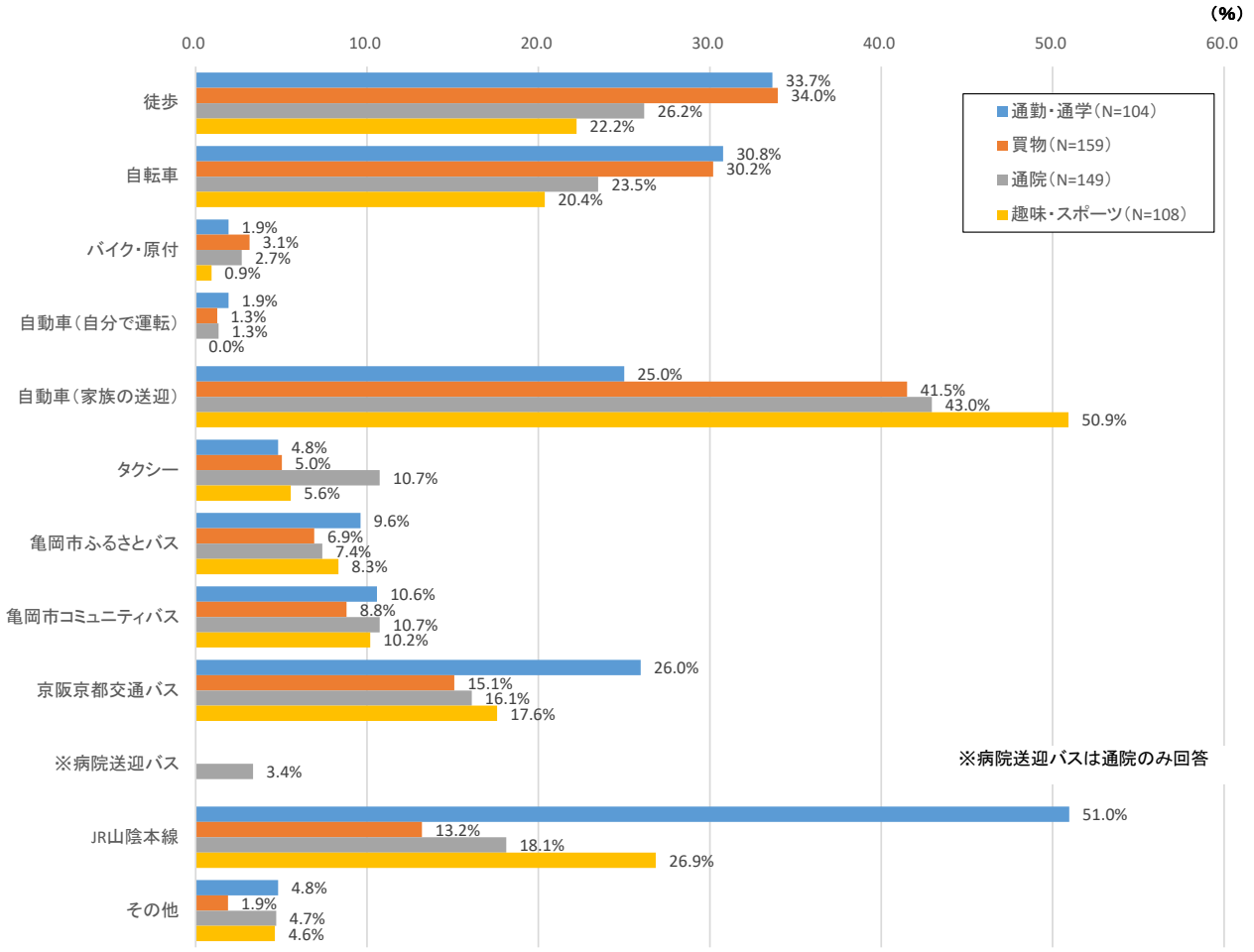



※目的別の主な交通手段が「JR 山陰本線」を対象に集計

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



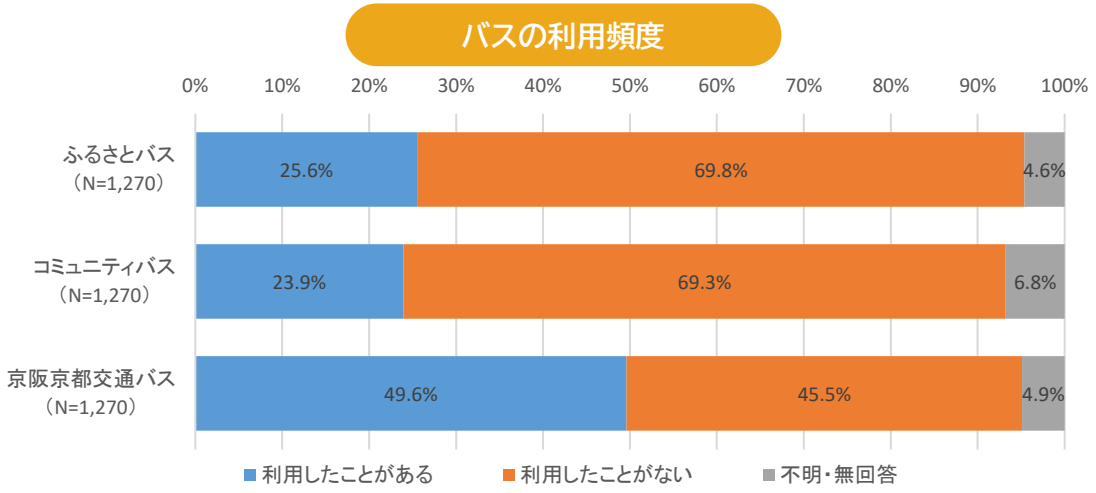

※くるまの運転免許「なし」を対象に集計
※「不明・無回答」は除く

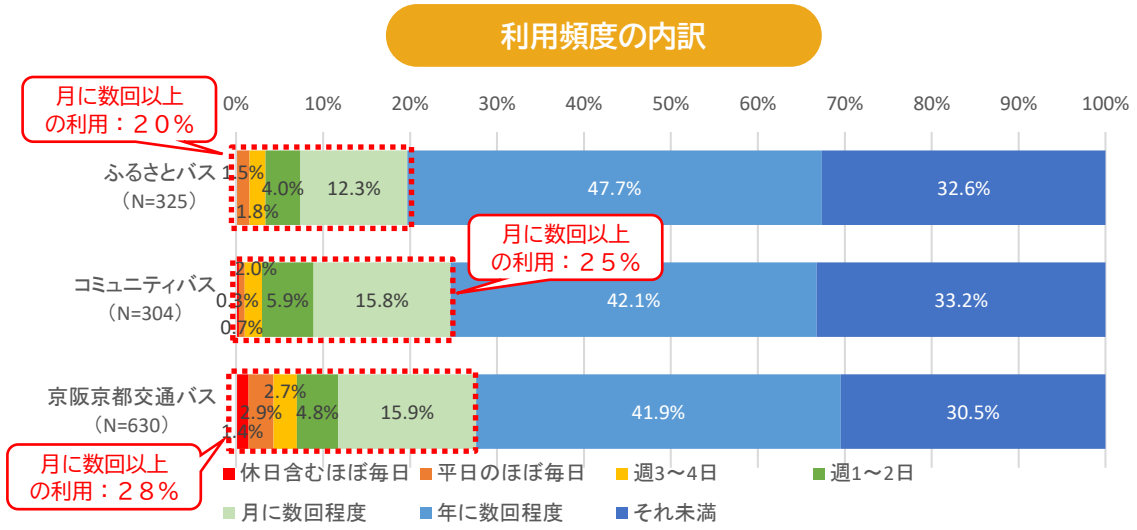
## ３)亀岡市内のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの利用頻度等

①利用頻度

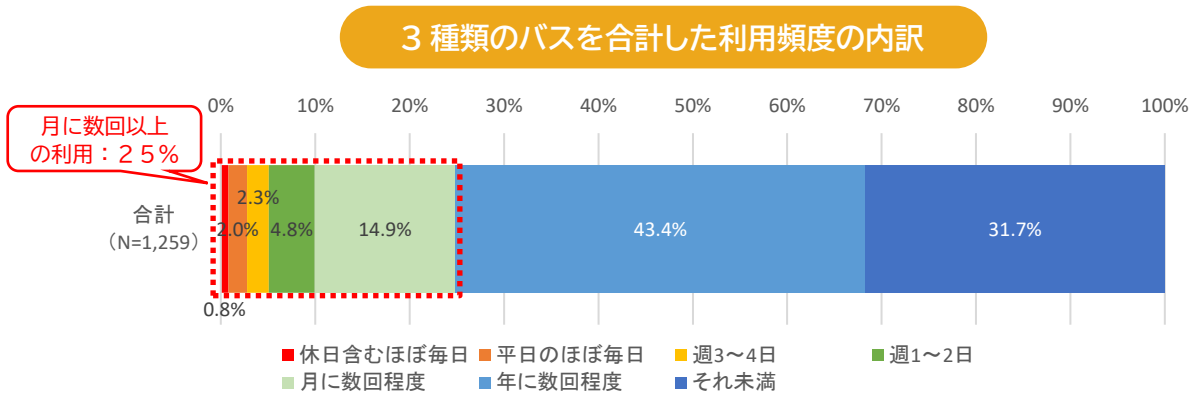
○ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスの利用を比較してみると、京阪京都交通バスが最も利用が多い。

○「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。



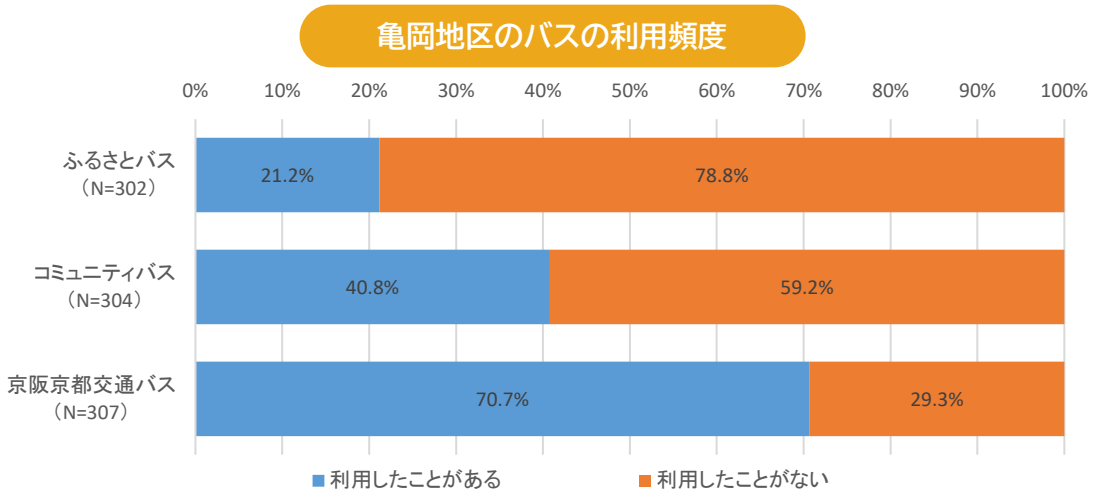

※「不明・無回答」は除く

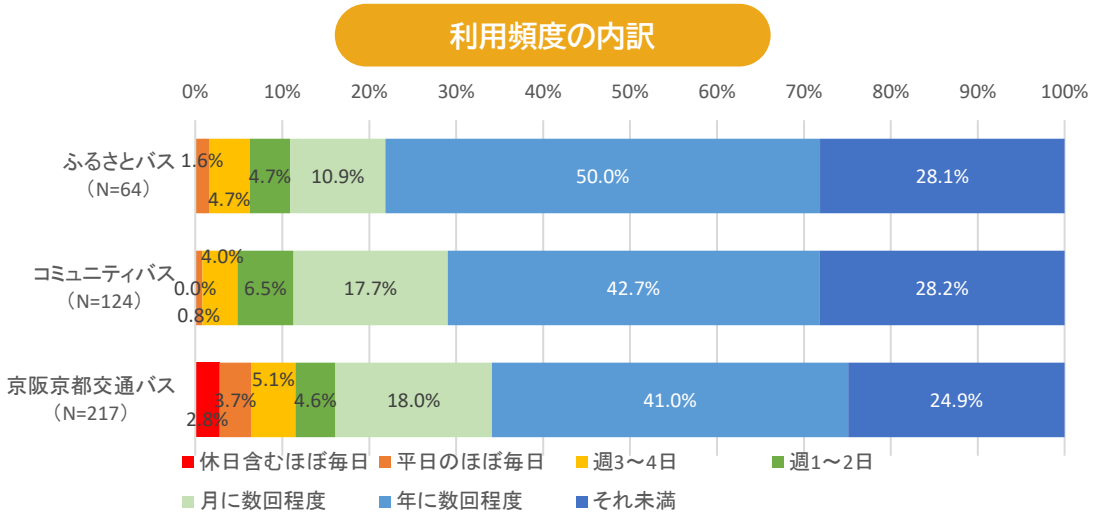



※「不明・無回答」は除く

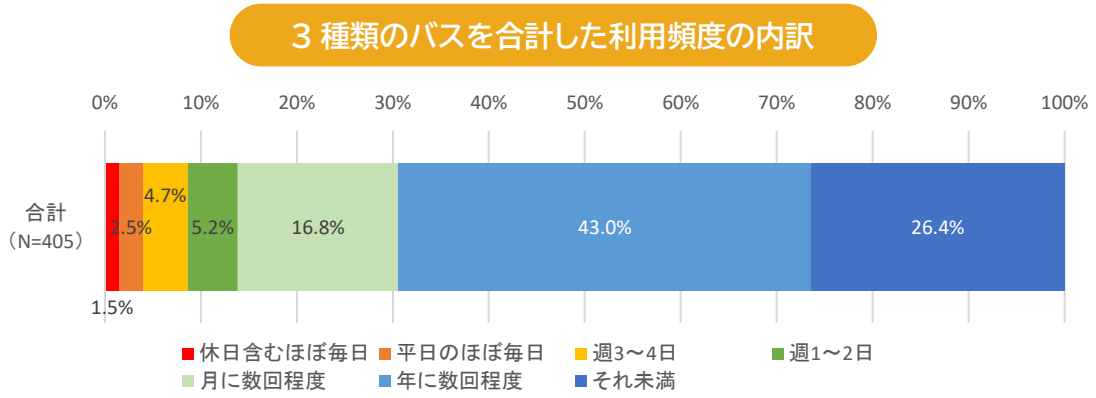
a）亀岡地区（亀岡地区、西つつじヶ丘、南つつじヶ丘）

○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。



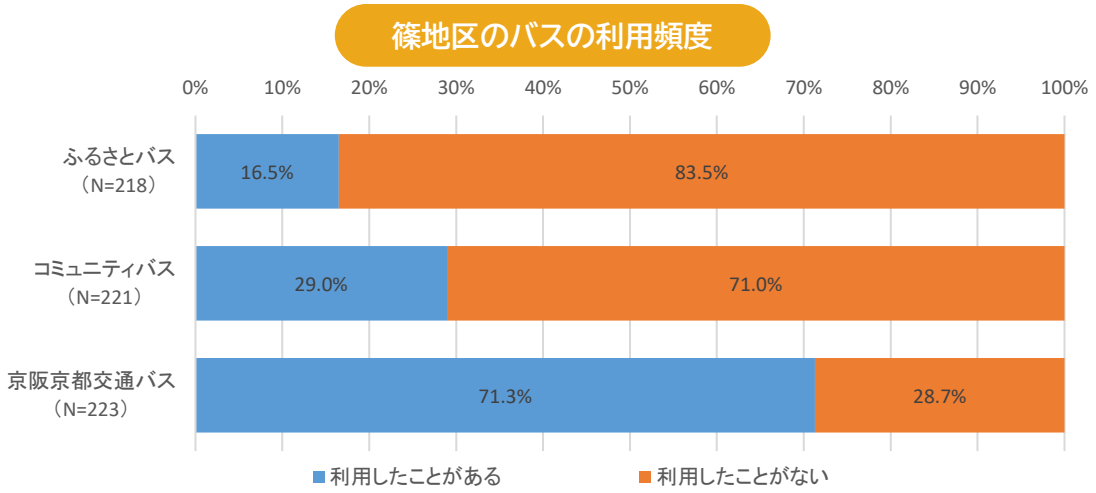

※「不明・無回答」は除く

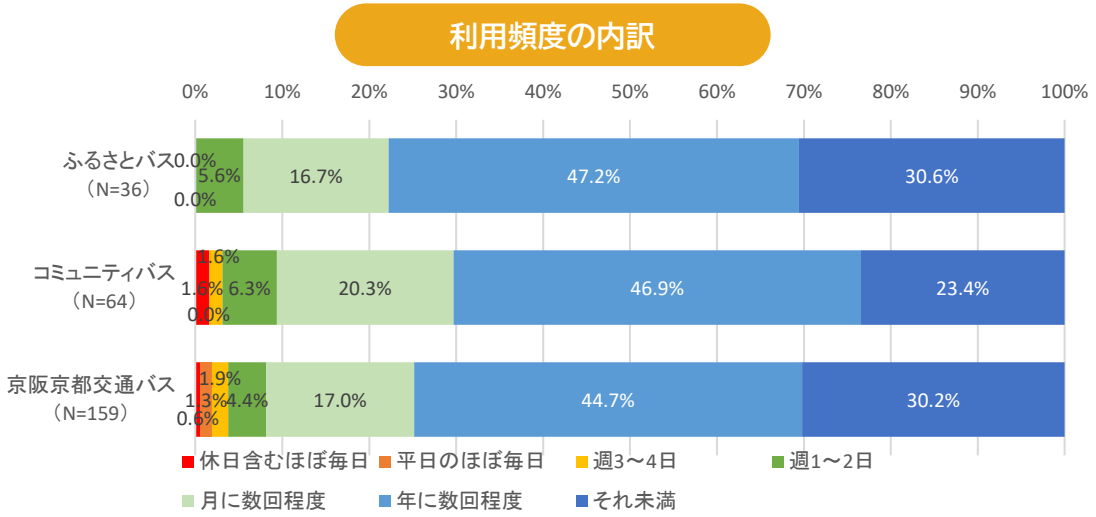



※「不明・無回答」は除く

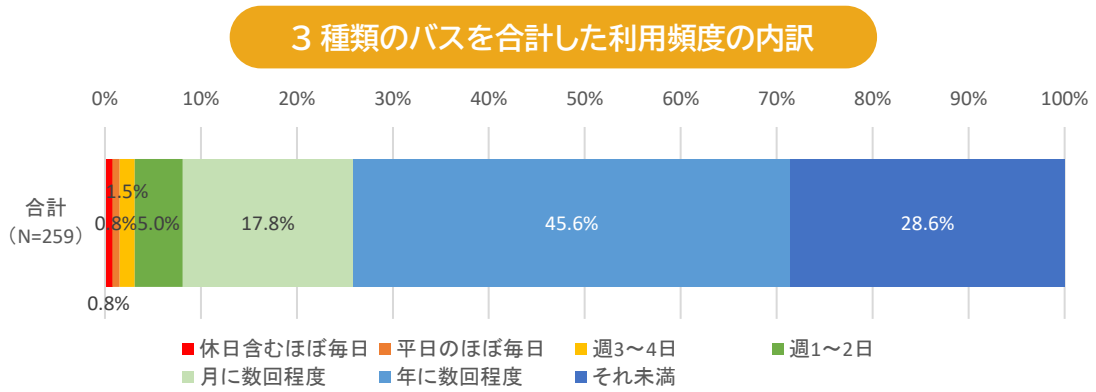
b）篠地区（篠町、東つつじヶ丘）

○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

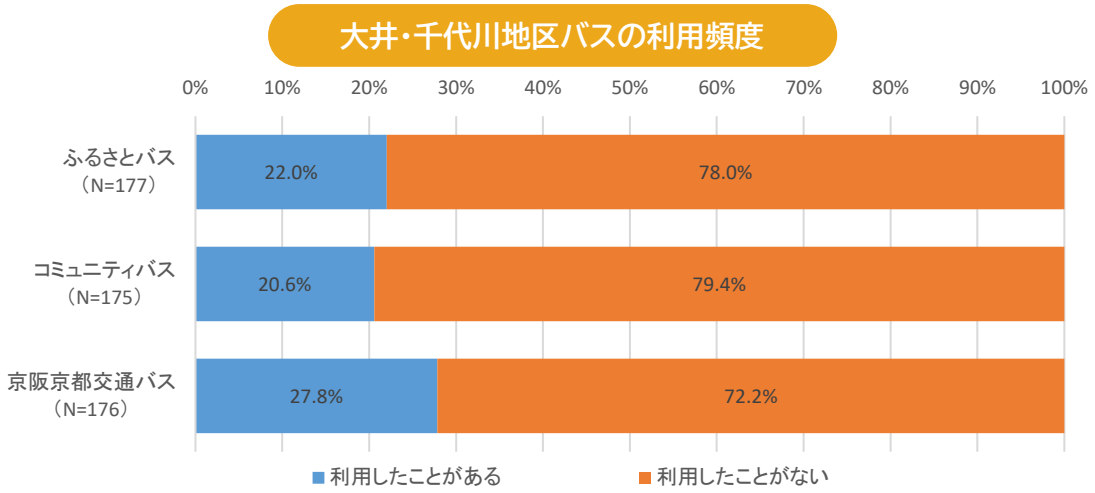


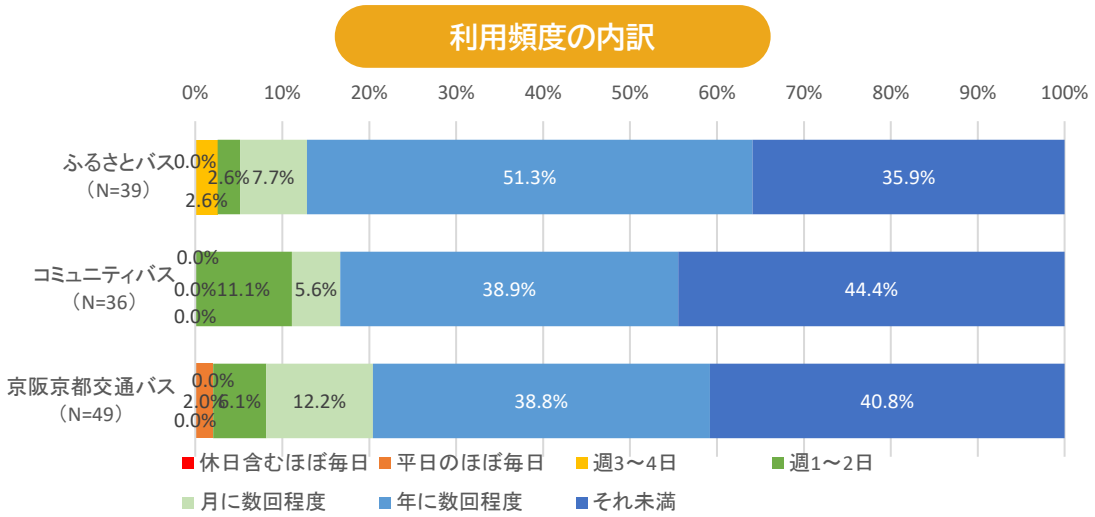

※「不明・無回答」は除く

c）大井・千代川地区（大井町、千代川町）

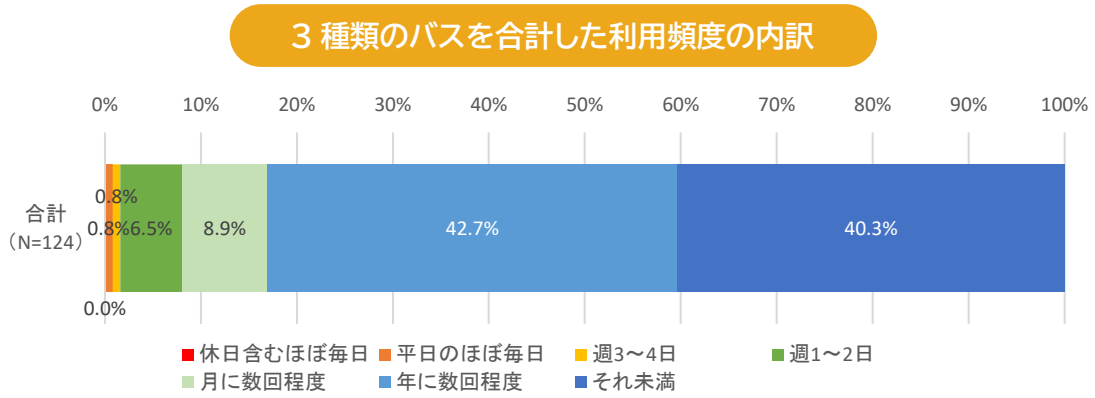
○「利用したことがある」の割合は、京阪京都交通バスが若干高いが、ふるさとバスやコミュニティバスとの差は小さい。

○「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。



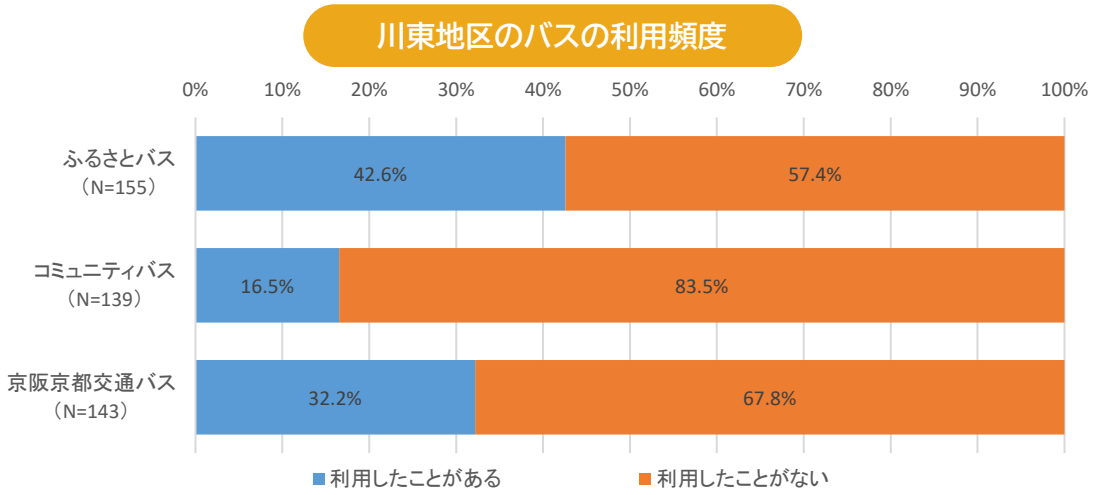

※「不明・無回答」は除く

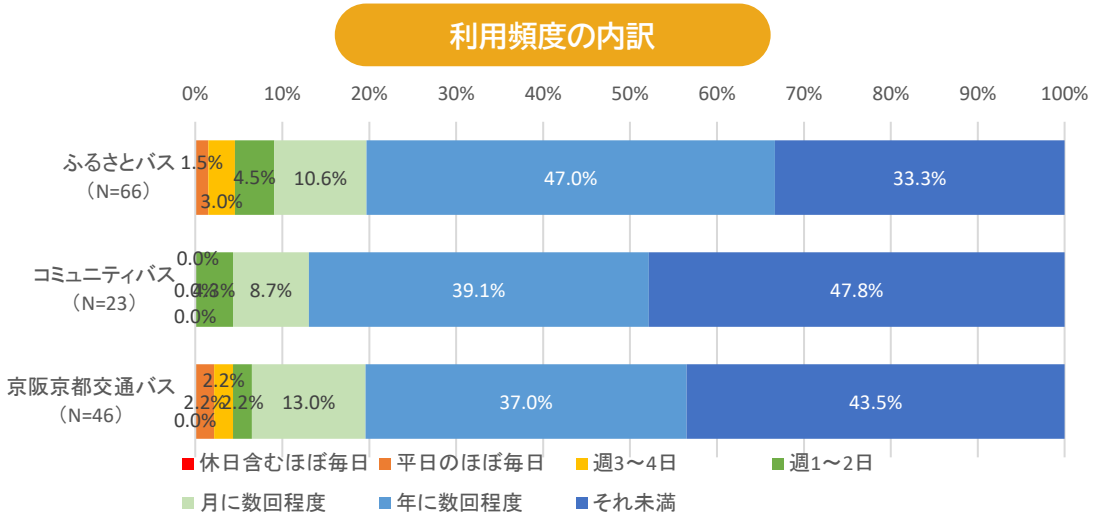



※「不明・無回答」は除く

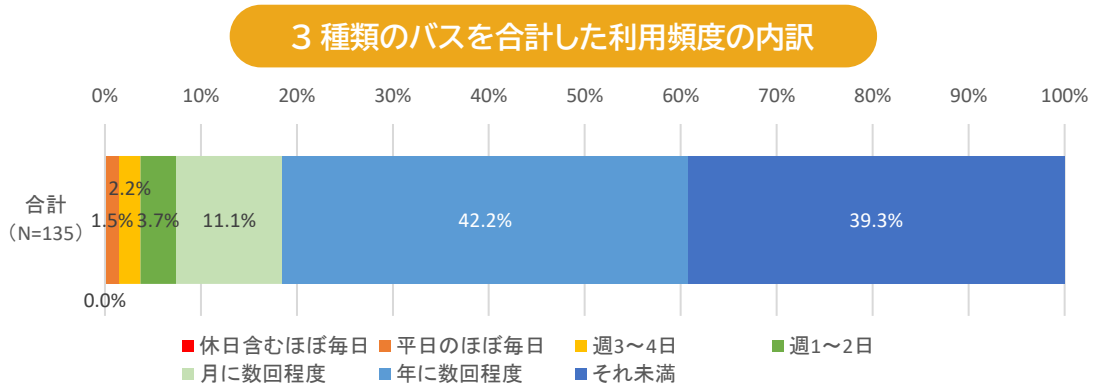
d）川東地区（旭町、馬路町、河原林町、千歳町、保津町）

○「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。



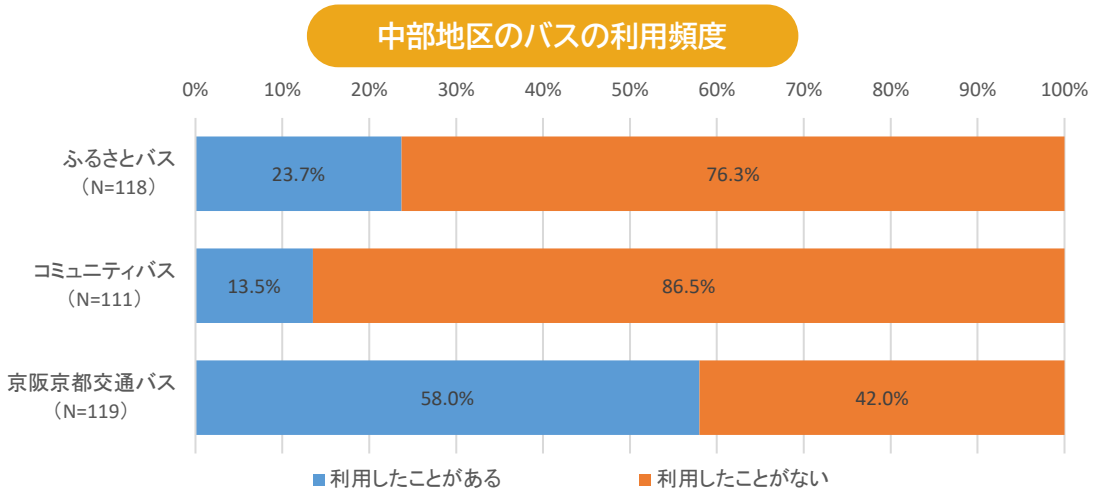

※「不明・無回答」は除く

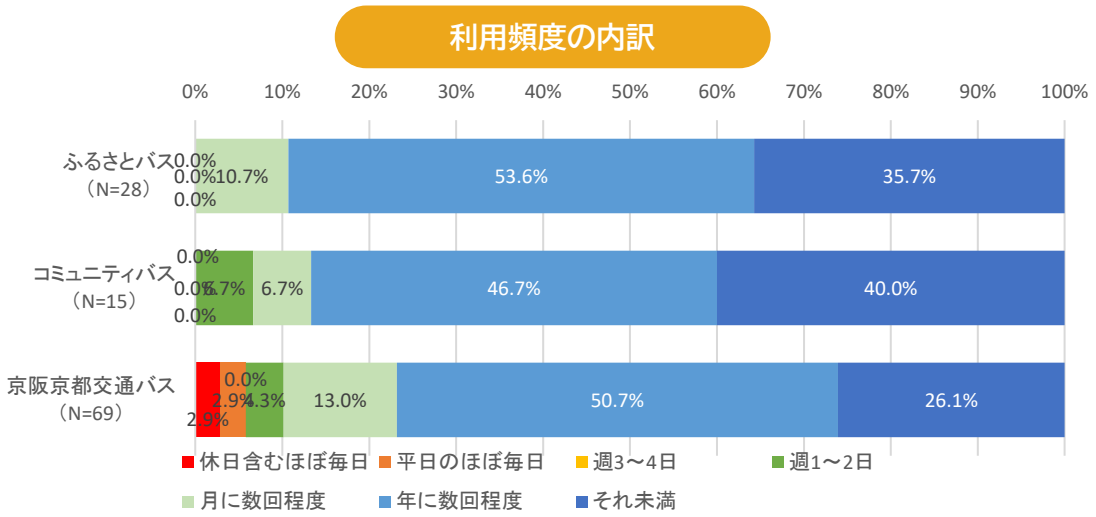



※「不明・無回答」は除く

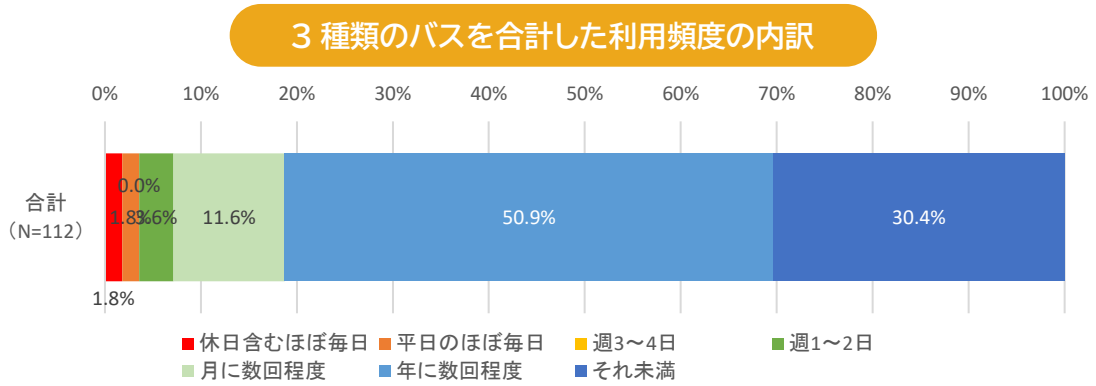
e）中部地区（蓮田野町、吉川町、曽我部町）

○「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。



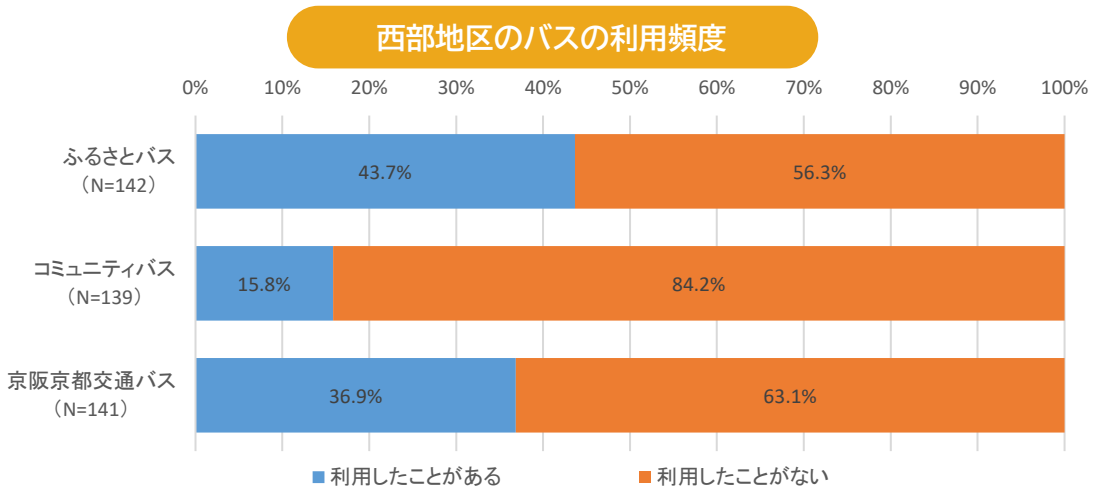

※「不明・無回答」は除く

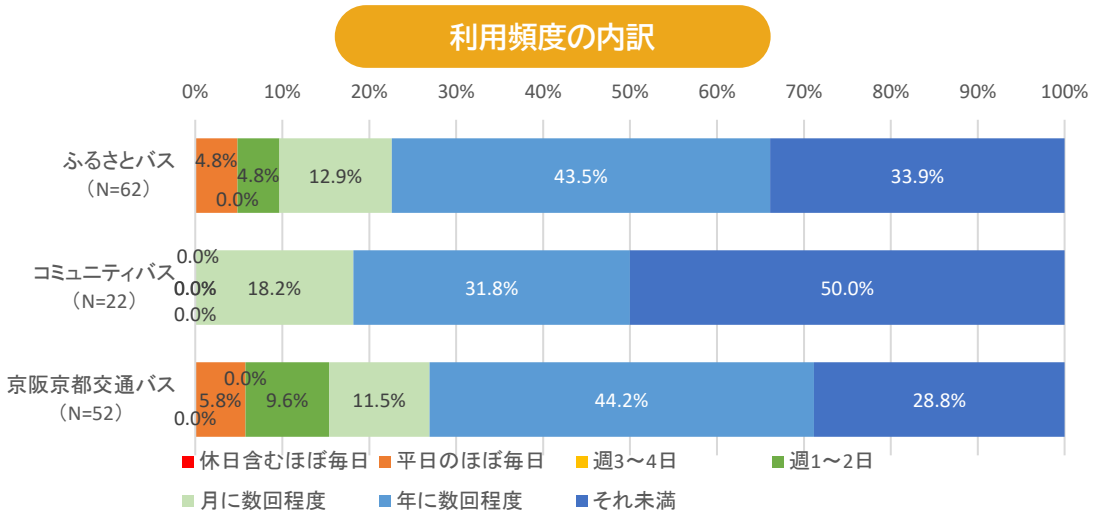



※「不明・無回答」は除く

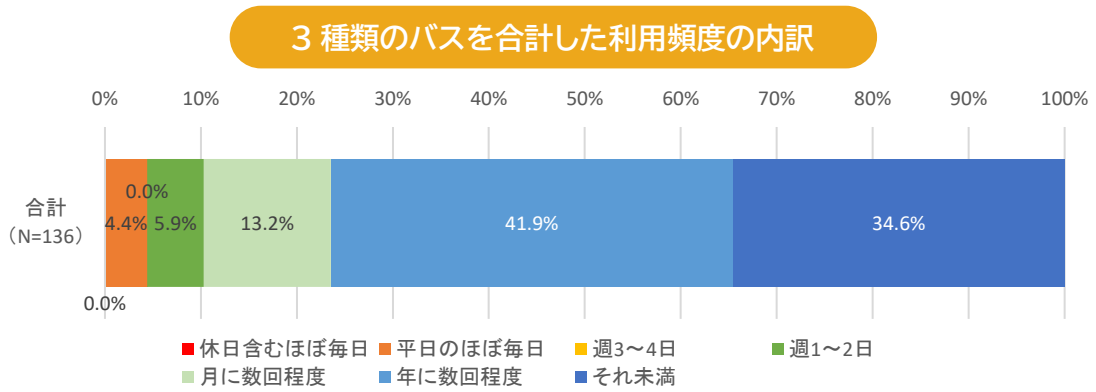
f）西部地区（畑野町、本梅町、東本梅町、宮前町）

○「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。



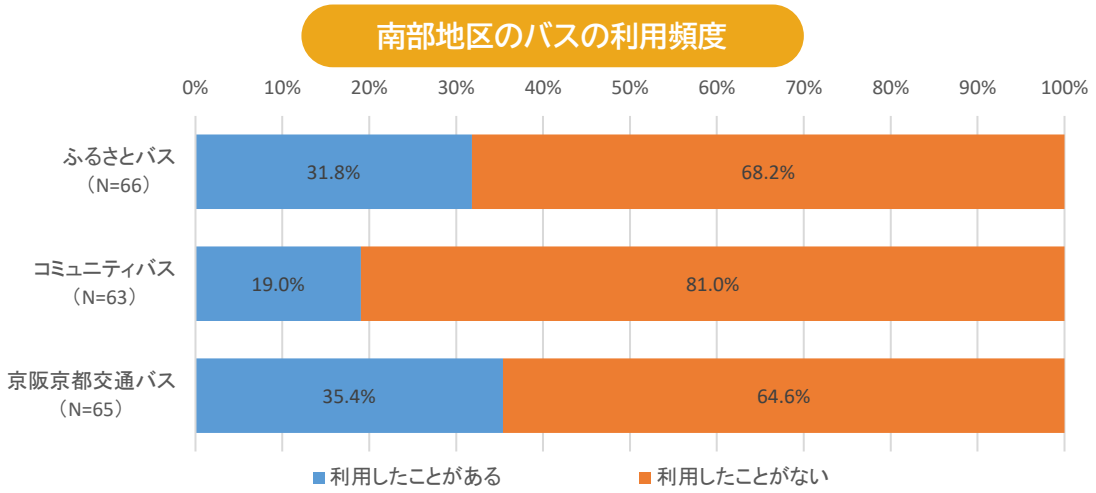

※「不明・無回答」は除く

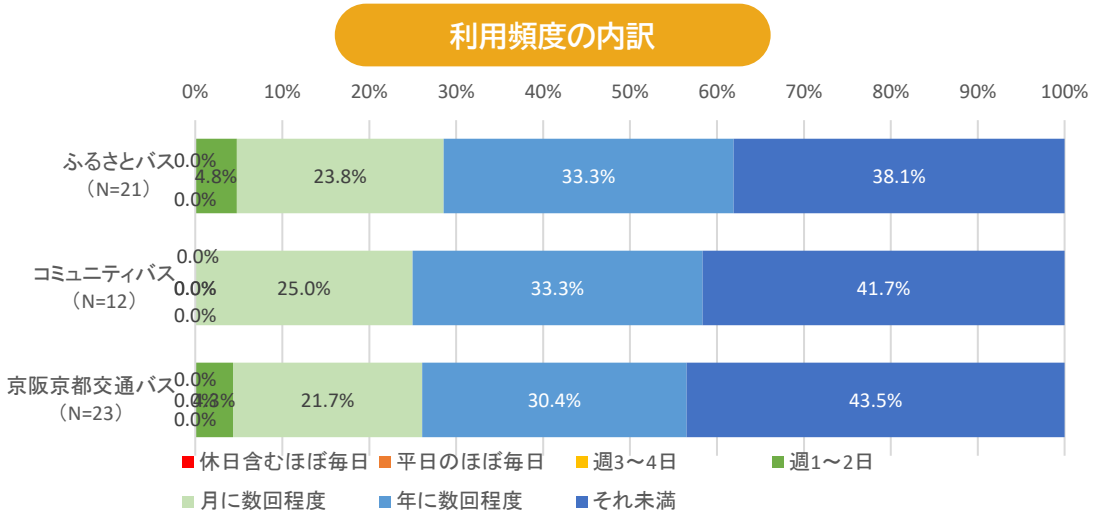



※「不明・無回答」は除く

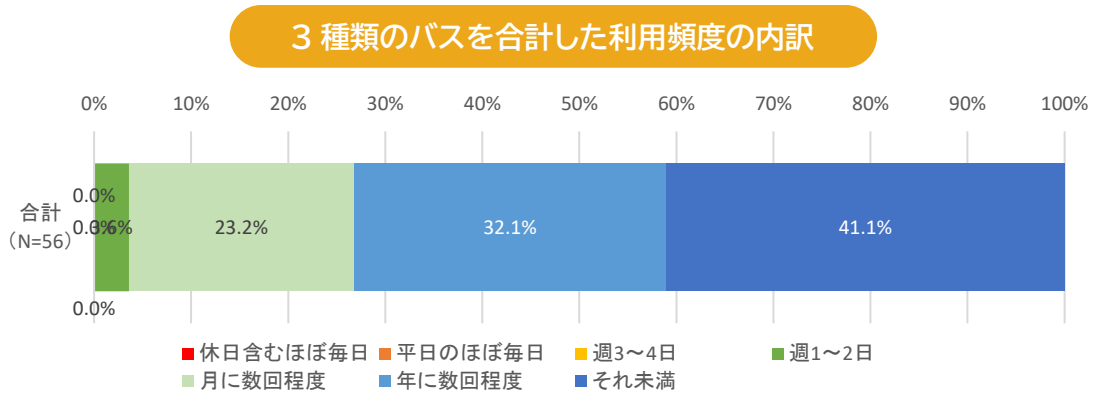
g）南部地区（東別院町、西別院町）

○「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 日以上の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。



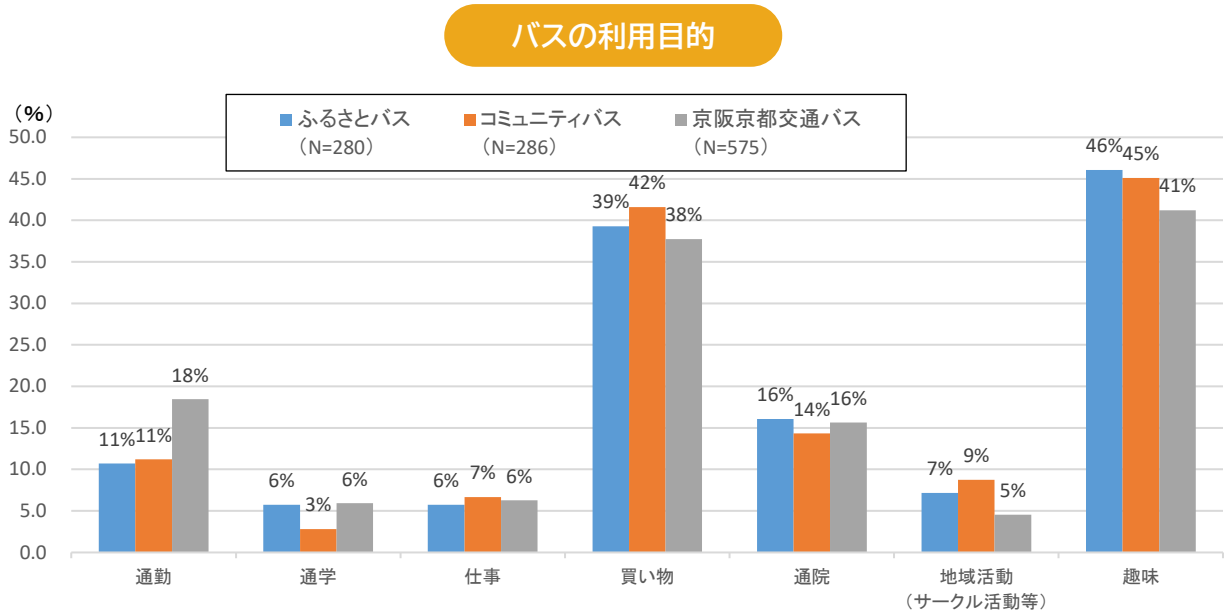

※「不明・無回答」は除く




※「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。

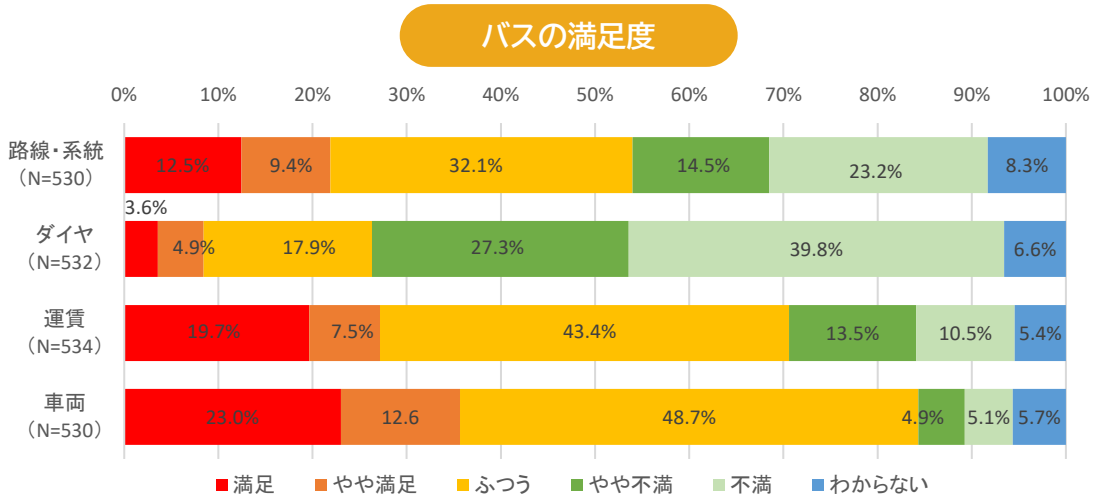



※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く
※「不明・無回答」は除く

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。

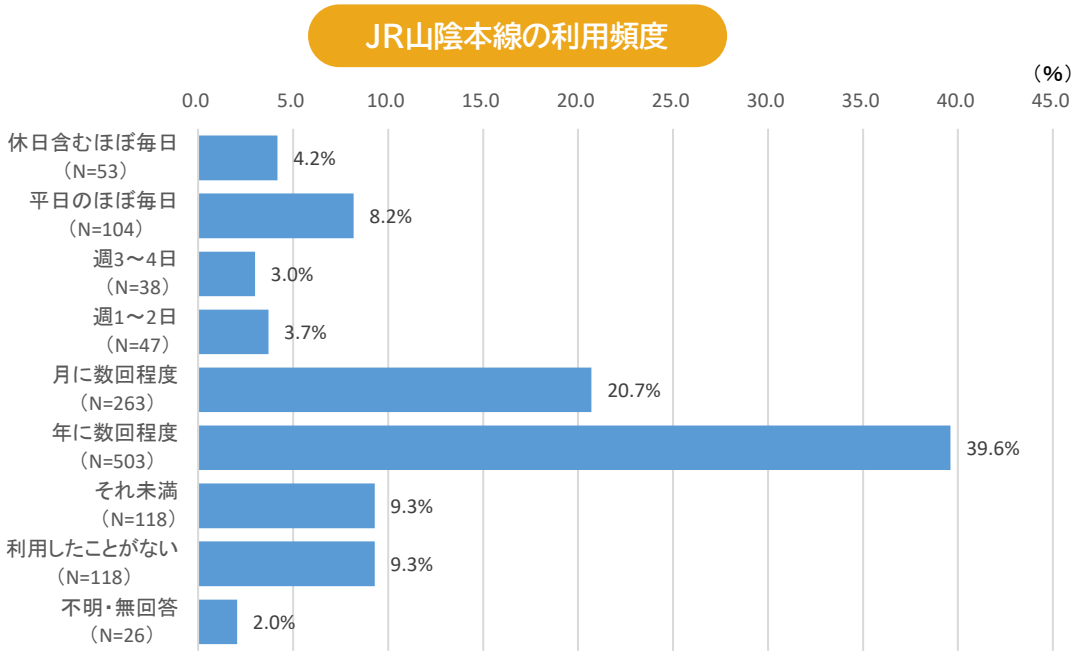



※ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスのいずれかで、「年に数回程度」以上を対象に集計
※「不明・無回答」は除く

## ４）ＪＲ山陰本線の利用頻度等

①利用頻度

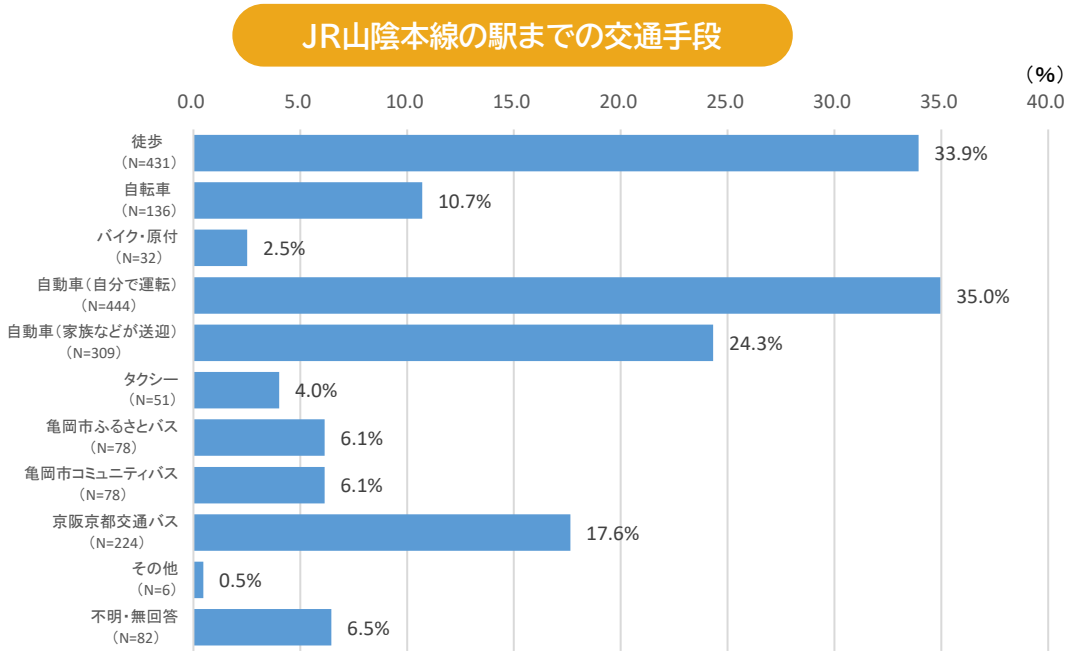
○「年に数回程度」が 39.6%と最も多く、次いで「月に数回程度」が 20.7%、「それ未満」「利用したことがない」が 9.3%と続いている。




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。

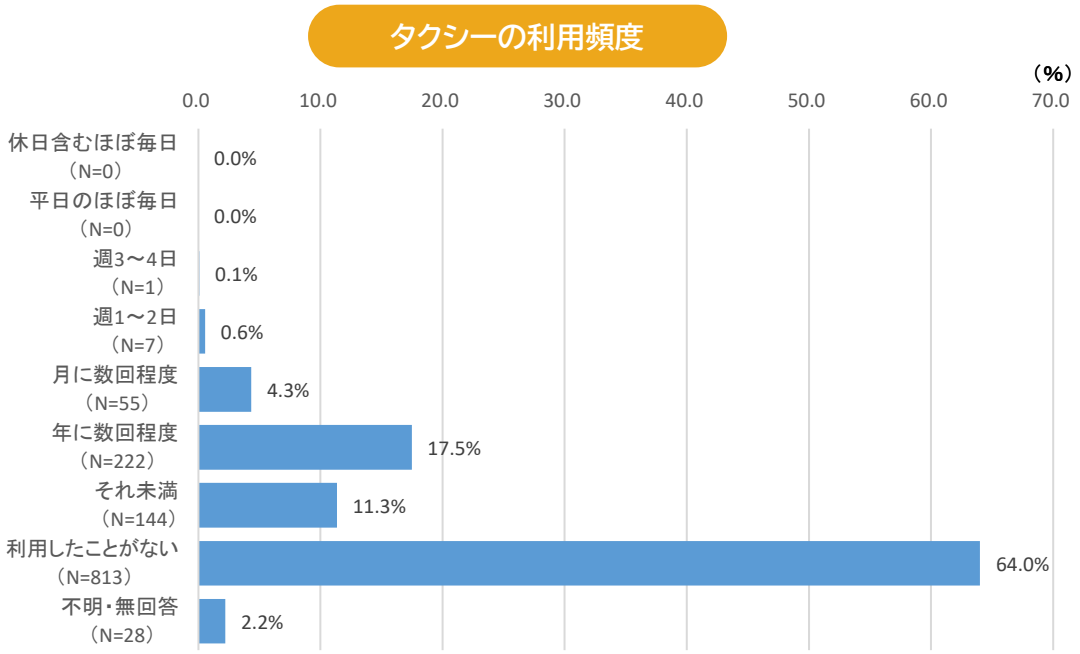
○一方で、バス利用は少なく、京阪京都交通バスは 17.6%と一定数の利用があるものの、ふるさとバスとコミュニティバスの利用は 6%程度である。



## ５)タクシーの利用状況等

### ①利用頻度

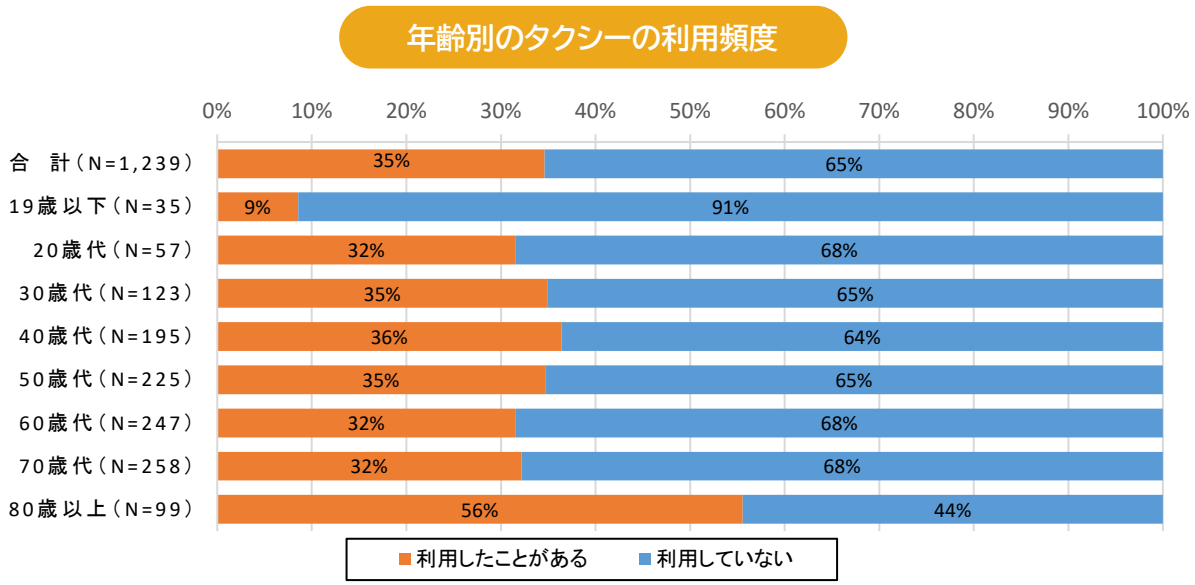
○「利用したことがない」が 64.0%と最も多く、次いで「年に数回程度」が 17.5%、「それ未満」が 11.3%と続いている。




### 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 |

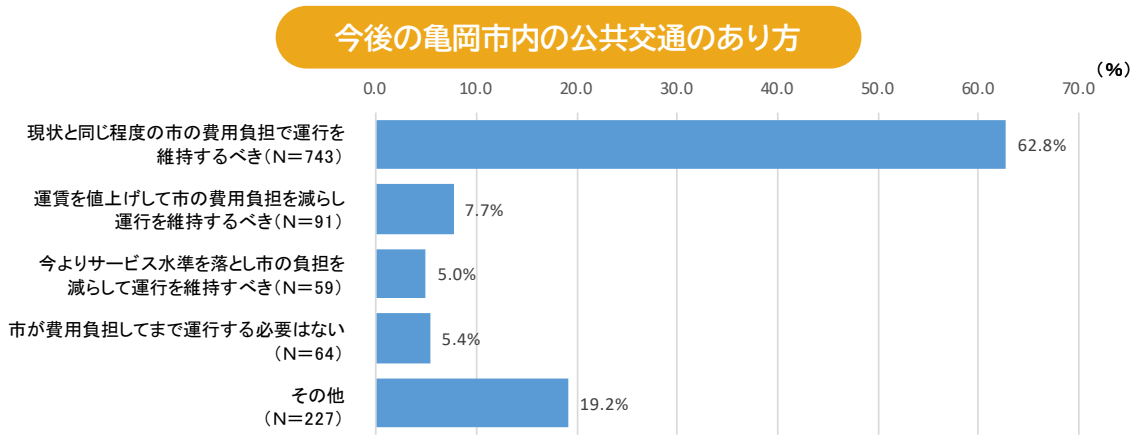
**タクシー利用の目的地**

| 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

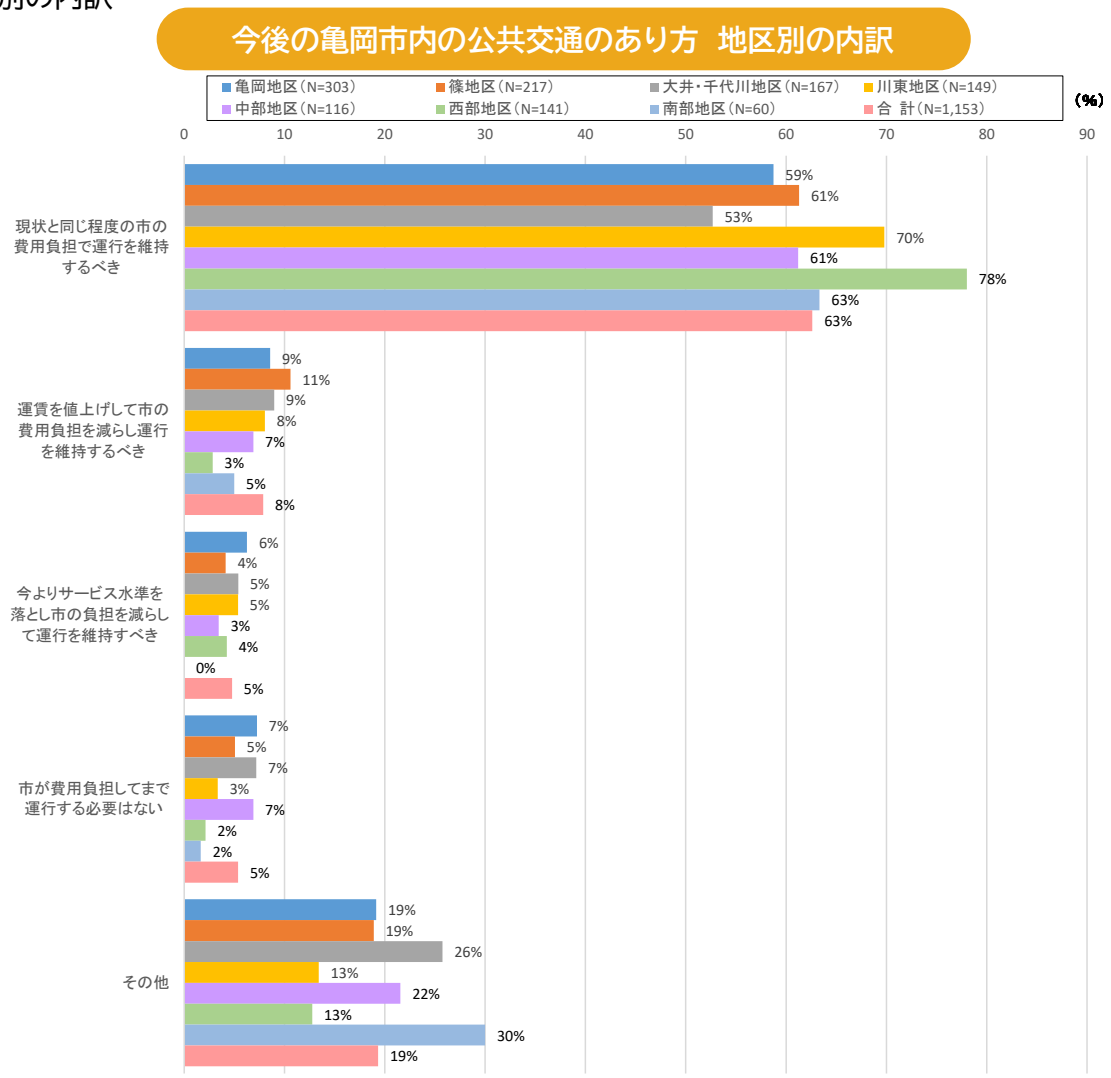
## 6）今後の亀岡市内の公共交通のあり方

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

## 7）亀岡市内の公共交通についての意見

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、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。まずますの（交通を含め）発展を期待しています。 |
| 40歳代 | 女性 | 今はまだ自分で車を運転できるが、今後年をとり、自分で運転ができなくなった時、公共交通機関はなくてはならないものになると思います。運行は継続してもらいたいと思います。 |
| 40歳代 | 男性 | 今の利用実績等を鑑みたうえで、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歳以上には低額パスの発行をしてほしい。市の負担額もふやしてほしい。子どもだけでなく老人福祉の充実も必要なのではないかと思う。 |
| 50歳代 | 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ていきながら、市負担を減らすことも必要なこと。税負担の平等が大事。必要な人に必要なサービスを的確に出来るよう運行の仕方の根本的改革を考えることがいる。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 | 今は自分で運転が出来るが将来的に利用すると思うので現状維持してほしい。本数や時間の間隔などもう少しあれば良い。 |

## 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 | － |

**5）質問項目**

| | |
|---|---|
| 1 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 |
| 2 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<br>（路線・系統、ダイヤ、運賃、車両） |
| 3 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<br>・バスのサービスとして重視しない項目 |
| 4 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 |
| 5 自由意見 | ・亀岡市内の公共交通についての意見 |

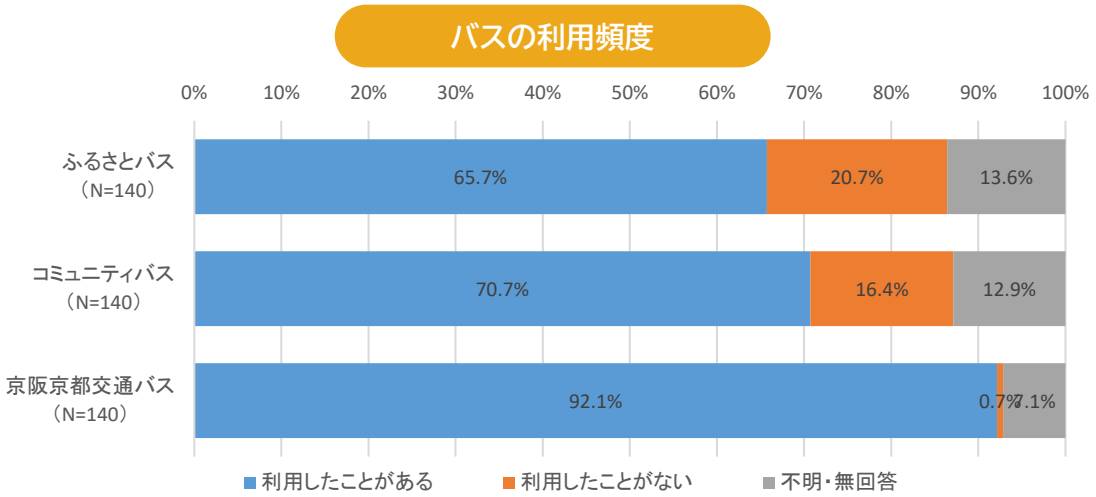
## ２－３ 利用者アンケート調査結果

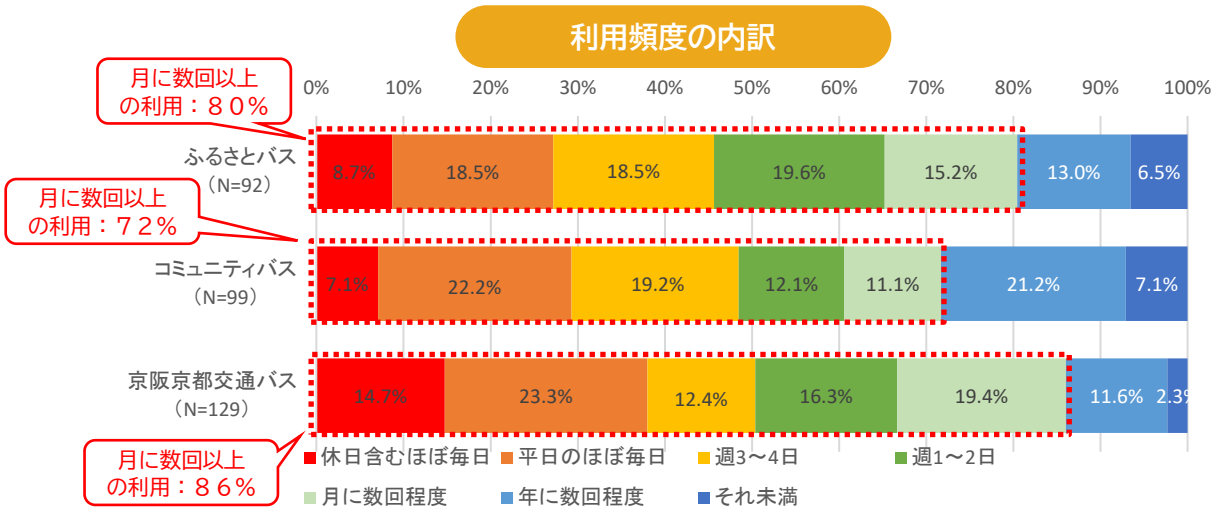
### １)亀岡市内のふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの利用頻度等

①利用頻度

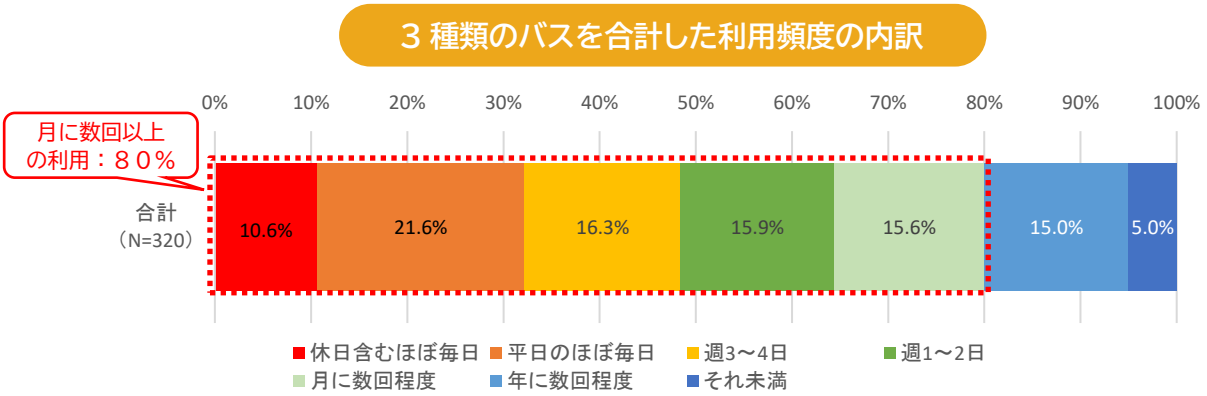
○3 種類のバスの利用頻度を比較してみると、京阪京都交通バスが最も利用が多く、次いでコミュニティバス、ふるさとバスの順である。

○利用者の多くは「平日のほぼ毎日」の利用で週 1 日以上の割合は 3 種類のバスで大きな差はないが、京阪京都交通バスでは「休日を含むほぼ毎日」は 14.7%と比較的高い。




※「不明・無回答」は除く

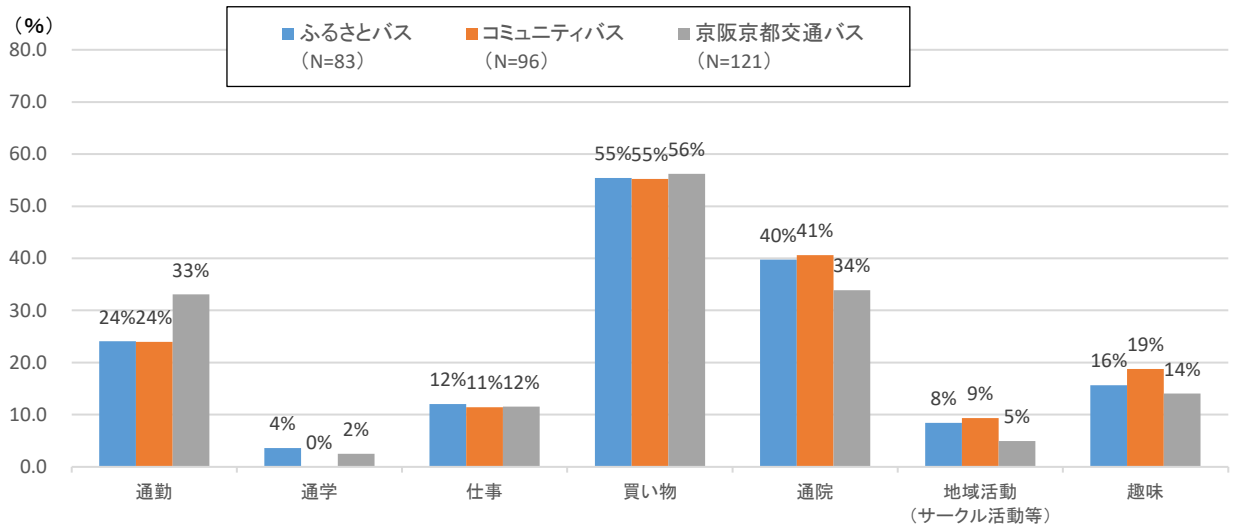



※「不明・無回答」は除く

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**

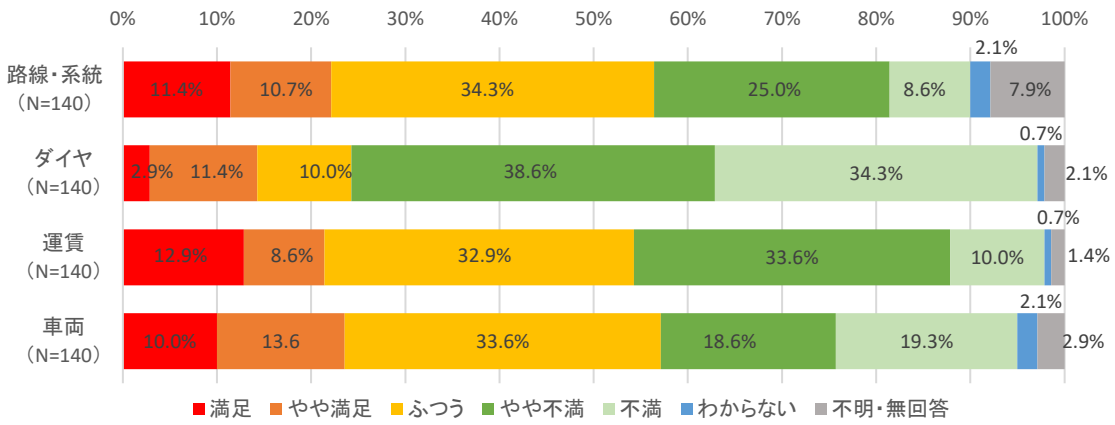



※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く
※「不明・無回答」は除く

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。

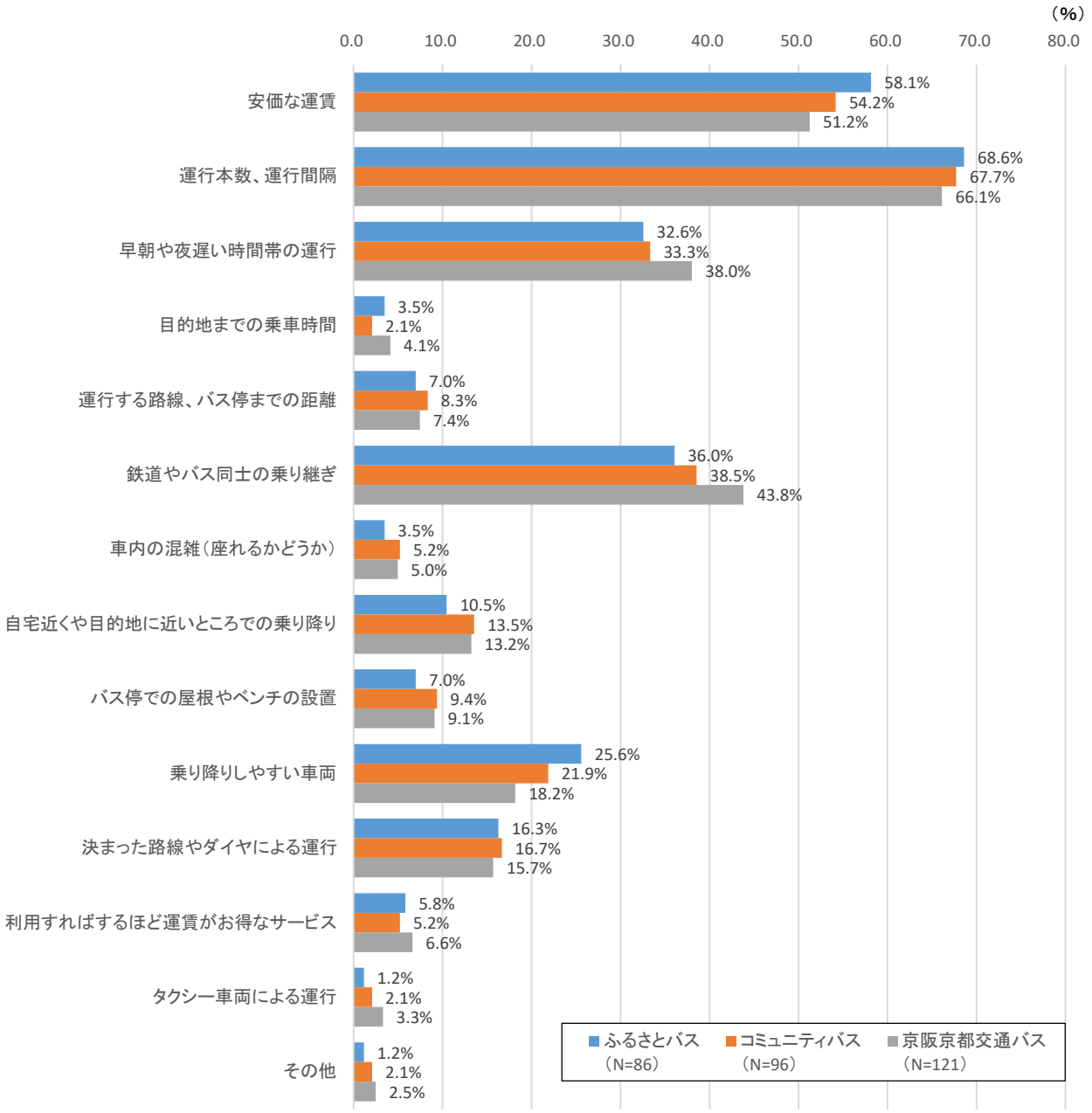
**バスの満足度**



## 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**



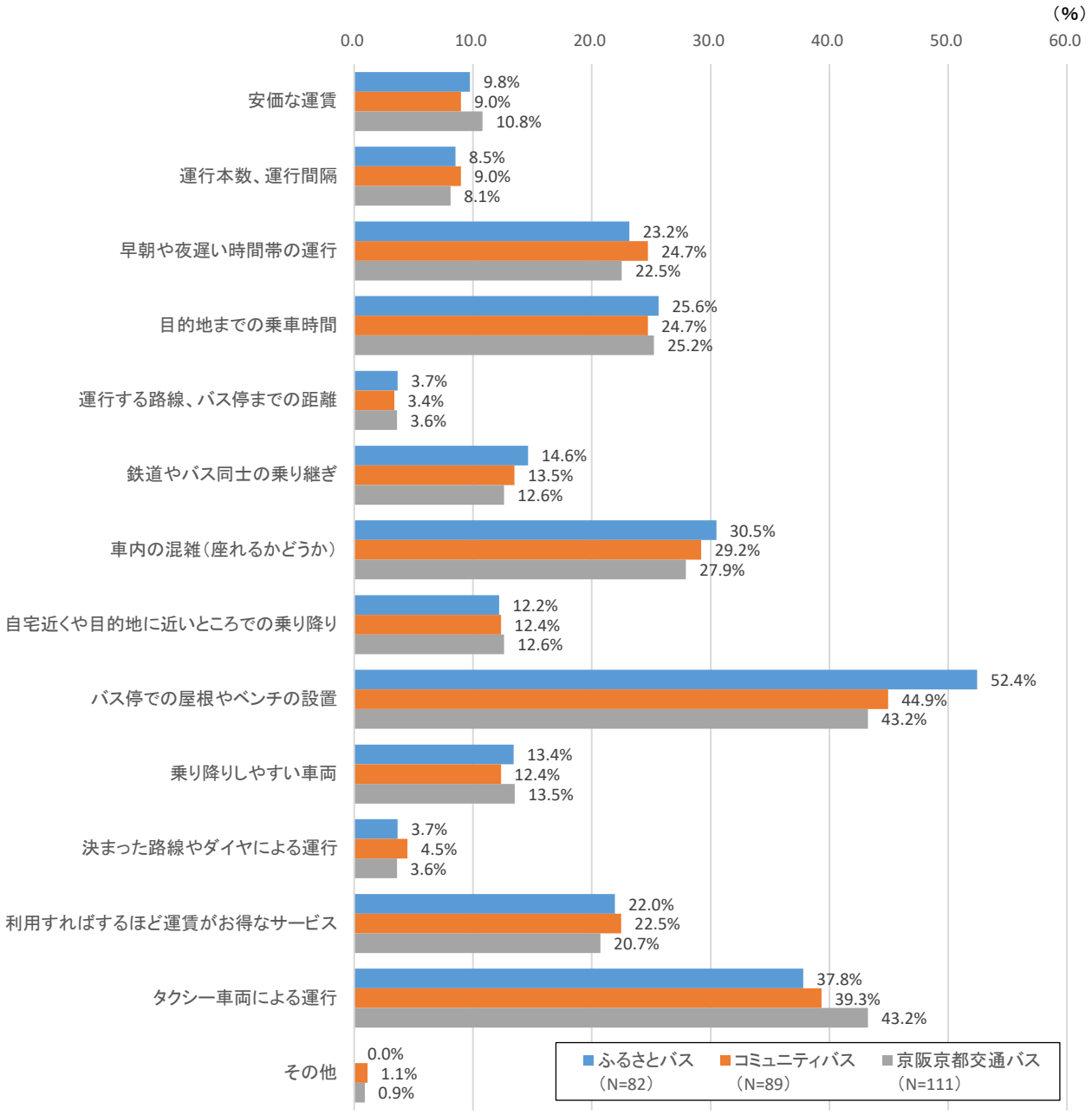

※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く
※「不明・無回答」は除く

### 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**



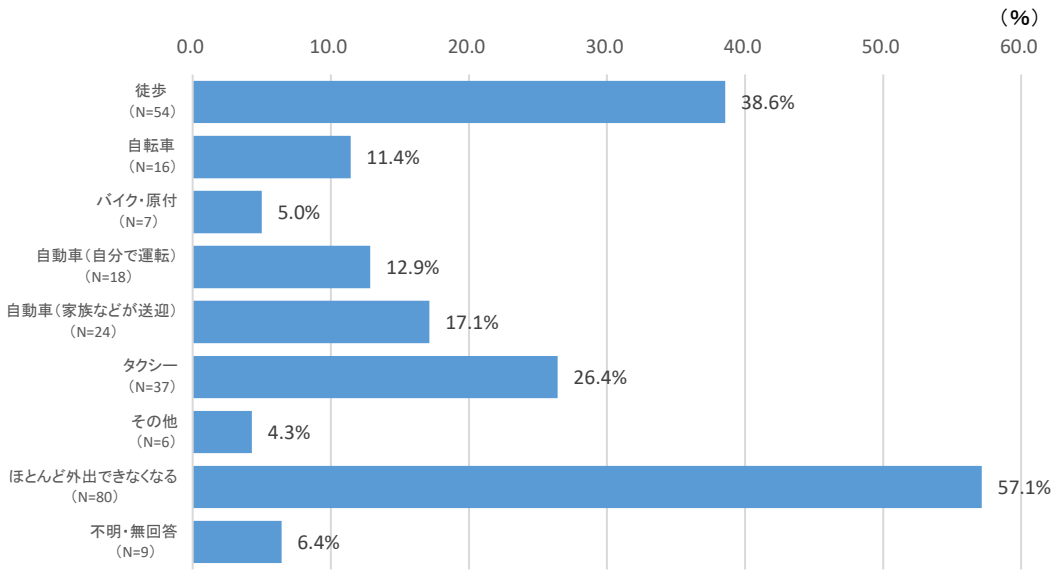

※各バスの利用頻度が「利用したことがない」「不明・無回答」を除く

※「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いても乗るバスがない。駅から目的の店までのバス停が遠いと思える。 |
| 夜（特に休日）ダイヤが少ないにも関わらず、タクシー運行が少なすぎる。夜間は予約も断られて困ります。交通の便をもっとよくしてほしいです。 |
| 本数、間隔を増やしてほしい。 |
| 一時間に1，2本ない時もあり、全て不満です。もっと利用しやすい様にすれば利用者も増えると思います。 |
| 150円バスを毎日利用しています。亀岡の西から亀岡の東へ行き来するのですが、亀岡駅止まりとなってしまい、直通が数少なく戻ってくるまで30分待ちぼうけしなければなりません。直通を増やしてください。 |
| 馬堀駅から市役所、ガレリアまで行くのが欲しい。催しものがあってもいつも行けない。JRに乗ってバスに乗り換えるのが大変です。 |
| 自家用車がないことを前提に、公共交通のあり方を考えてほしい。公共交通が不便だから自家用車を複数台持つ世帯が多い。花火大会でバスを全面運休するのは困る。自家用車を規制してバスを増発するべき。 |
| 現状の維持が一番大事なことです。100%自分の意にそぐわないことは当たり前です。辛抱も大切です。現状に感謝。 |
| 畑野に住んでいます。バスの本数を減らされるととても困ります。 |
| 少子高齢化が進み、バスの利用者も減少していく中、公共のバスは経営が大変だと思います。しかしながら、高齢になるほどバスの利用が進むと思います。矛盾する現実の社会問題に直面して本当に大変だと思いますが、高齢者の自動車運転はリスクを伴い非常に危ないと思います。「免許を返上してバスに切り替える取り組み」に力を入れていただきたいです。厳しい中、大変かとお察ししますが、出来る限りのバスの継続を心より希望致すところです。どうかこれからもよろしくお願いします。 |
| 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お願いいたします。 |
| 嵯峨野線の事故による運転見合わせの時の京都市内までの代替の交通手段を市の方でもご検討いただけると大変ありがたいです。 |
| 亀岡市は今後さらに高齢化すると予想され、広大な地域で公共交通の維持は財政面でも大変だと思います。しかし公共交通があるから生活が維持できているのも事実です。多方面からのご検討をよろしくお願いします。 |
| 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<br>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 | ・「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。<br>・「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)<br>・「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～)<br>・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。 |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。<br>・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。 |
| ○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 | ・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。<br>・東つつじケ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。<br>・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<br>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。 |

## ② 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 | ・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。<br>・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。 |
| 実施内容 | **・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～]** |
| 課題<br>今後の方向性 | **・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。**<br>**・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。** |
| **○ふるさとバスのフリー乗降導入** | |
| 現行計画の施策内容 | ・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。 |
| 実施内容 | **・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～]**<br>**・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）**<br>＜ 2020 年度 ＞ ＜ 2021 年度 ＞ ＜ 2022 年度 ＞<br>別 院 コ ー ス　12.3 人　20.6 人　21.0 人<br>畑 野 コ ー ス　2.3 人　4.0 人　3.7 人<br>畑野千代川コース　3.6 人　6.9 人　7.7 人 |
| 課題<br>今後の方向性 | **・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。** |

| ② 持続可能な公共交通実現への対応 | |
|---|---|
| **〇ふるさとバス、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<br>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。 |
| **〇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］<br>・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<br>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 | ・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。<br>・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。 |
| 実施内容 | ・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～] |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。<br>・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。 |
| **○地域主体型交通の導入促進【再掲】** | |
| 現行計画の施策内容 | ・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。<br>・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。 |
| 実施内容 | ・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～] |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。<br>・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。 |
| **○スクールバスの一般混乗化** | |
| 現行計画の施策内容 | ・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。<br>・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。 |
| 実施内容 | ・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） |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。<br>・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。 |

| 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 | ・「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。<br>・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。 |
| 実施内容 | ・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～] |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。 |
| **○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 | ・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。 |
| 実施内容 | ・「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～] |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。 |
| **○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 | ・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。 |
| 実施内容 | ・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。<br>[2019.6.3～]<br>・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] |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。 |

## 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 | |
|---|---|
| **〇観光地を巡るバス・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]<br>・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パ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<br>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。 |
| **〇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<br>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。 |
| **〇企画乗車券の販売** | |
| 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。<br>・企画乗車券（亀岡城下町 1DAY クルーズパス）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]<br>・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<br>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「まちづくりと整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<br>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。<br>・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～]<br>・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<br>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。<br>・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が、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<br>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、曜日や時間帯に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<br>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。<br>・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～]<br>・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<br>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。<br>・東つつじケ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～]<br>・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<br>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 | ・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。<br>・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。 |
| 実施内容 | ・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。 |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。 |

### 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 | ・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。 |
| 実施内容 | ・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。 |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。<br>・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。 |
| **○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 | ・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。 |
| 実施内容 | ・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。 |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。 |

| 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 | ・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。<br>※QR コードは、(株)デンソーウェーブの登録商標です。 |
| 実施内容 | ・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。 |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。 |
| **○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 | ・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。<br>・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。 |
| 実施内容 | ・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]<br>・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。<br>・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] |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。<br>・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。 |

| 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<br>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<br>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月から西つつじケ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。<br>・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。<br>・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<br>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 | ・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。<br>・ノーマイカー通勤へのきっかけづくりを行うため、「毎月○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 |
| 実施内容 | ・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] |
| 課題<br>今後の方向性 | ・「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。<br>・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。 |
| **○「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 | ・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。 |
| 実施内容 | ・「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]<br>・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。 |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。 |
| **○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 | ・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。<br>・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。 |
| 実施内容 | ・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。<br>2023 年度 大井小学校6年生<br>2022 年度 大井小学校6年生<br>2021 年度 詳徳小学校6年生<br>2019 年度 青野小学校1・2年生 |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。 |

| ○「サイクル＆バスライド」の推進 | |
|---|---|
| 現行計画の施策内容 | ・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＆バスライド」を推進します。<br>・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。 |
| 実施内容 | ・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]<br>・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～] |
| 課題<br>今後の方向性 | ・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。<br>・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。 |

# 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す。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。

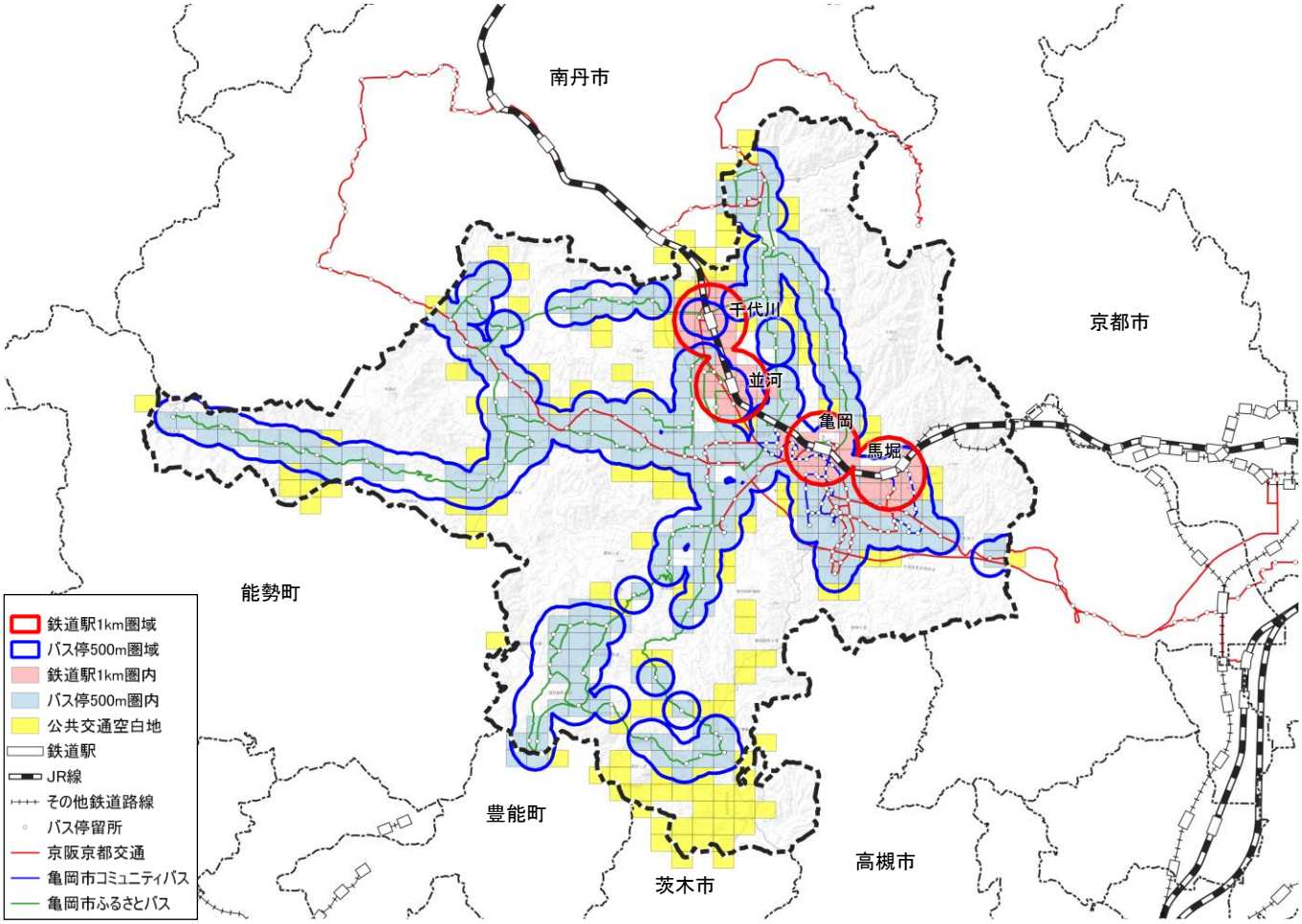
(4)　公共交通不便地に準ずる地域　バス停・鉄道駅とおおむね 40 メートル以上の高低差がある地域又はバスが営業時間内におおむね 3 時間以上運行しない時間がある地域をいう。

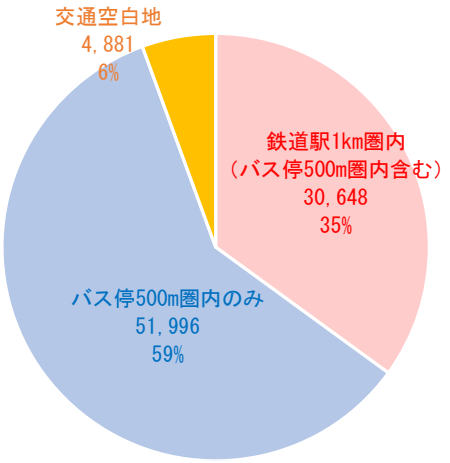
## 2 亀岡市の交通空白地

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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>南つつじケ丘自治会長 | 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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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 18 日 | 令和 5 年度　第 5 回亀岡市地域公共交通会議 |
| 令和 6 年 3 月 29 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 |

令和 6 年 2 月 7 日　令和 5 年度第 4 回亀岡市地域公共交通会議（書面開催）
（議事）ふるさとバス畑野・千代川コースの運行経路の一部変更について

## 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となる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となる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。

**亀岡市地域公共交通計画**

発行　令和６（2024）年３月

亀岡市地域公共交通会議
（事務局：亀岡市まちづくり推進部桂川・道路交通課）

〒621-8501　京都府亀岡市安町野々神８番地
TEL：0771-22-3131（代表）　FAX：0771-24-5501（代表）
E-mail：katsuragawa@city.kameoka.lg.jp

亀岡市
KAMEOKA CITY