

公共交通対策特別委員会

日時 平成30年5月24日（木） 午前10時 ～
場所 第3委員会室

1 開議

2 案件

(1) 平成29年度事業報告及び平成30年度事業計画について【まちづくり交通課】

3 その他

公共交通対策特別委員会

平成30年5月24日

まちづくり推進部・まちづくり交通課

目 次

1	平成29年度亀岡市ふるさとバス・コミュニティバス運行状況 (平成29年度取り組み状況、平成30年度新たな取り組み概要)	1
2	ふるさとバス系統別利用者数比較	3
3	ふるさとバス路線別収支状況	5
4	コミュニティバス乗車人数の推移等	7
【添付資料】	資料1 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		
	資料2 地域連携サポートプラン提案書		
	資料3 亀岡市地域公共交通会議条例の一部改正		
	亀岡市ふるさとバス時刻表・路線図		
	亀岡地区・篠地区コミュニティバス時刻表・路線図		
	ばすまっぷ		

平成29年度亀岡市ふるさとバス・コミュニティバス運行状況

1. ふるさとバス運行状況

(単位:人)

路線名	キロ数	便数	乗車人数		一日平均		一便平均	
			H28年度	H29年度	H28年度	H29年度	H28年度	H29年度
川東線(F11)	11.1km	平5.0/休5.0	32,384	32,436	88.7	88.9	8.9	8.9
川東線(F12)	22.4km	平3.0/休3.0	7,121	7,336	19.5	20.1	6.5	6.7
西別院線(F24)	23.7/30.5km	平3.0/休1.0	3,037	3,251	8.3	8.9	3.6	3.8
東別院線(F23)	11.7/15.1km	平2.0/休0.5	1,975	1,765	5.4	4.8	1.8	1.6
別院循環線(F21)	34.3/41.1km	平4.0/休3.0	7,362	6,992	20.2	19.2	5.5	5.2
別院循環線(F22)	34.3/41.1km	平4.0/休3.0	8,573	7,708	23.5	21.1	6.4	5.8
畑野線(F31)	14.3/16.7km	平2.5/休1.5	6,308	6,390	17.3	17.5	4.7	4.8
畑野線(F32)	19.0/21.4km	平3.5/休2.0	10,918	9,515	29.9	26.1	5.0	4.4
畑野線(F33)	17.9km	平0.0/休0.5	726	692	2.0	1.9	5.9	5.6
畑野線(F34)	20.2/22.6km	平2.0/休1.0	10,393	8,944	28.5	24.5	8.6	7.4
畑野千代川線(F41)	17.5km	平1.5/休1.0	6,389	6,798	17.5	18.6	6.6	7.0
畑野千代川線(F43)	22.2km	平3.5/休2.0	20,893	20,119	57.2	55.1	9.6	9.2
並河駅線(F51)	7.0km(～3/30)	平5.0/休3.0	8,936	8,607	24.5	23.6	2.8	2.7
	10.6km(3/31～)							
小計			125,015	120,553	342.5	330.3	6.1	5.9
川東スクール(F11)*	11.1km	平3.0	10,586	11,032	29.0	30.2	6.5	6.8
川東スクール(F12)*	22.4km	平3.0	4,249	3,573	11.6	9.8	5.8	4.8
合計			139,850	135,158	383.2	370.5	6.1	5.9

* 川東スクール1、2の乗車人数等は一般乗客のみで、児童数を含まないものです。

2. コミュニティバス運行状況

(単位:人)

路線名	キロ数	便数	乗車人数		一日平均		一便平均		
			H28年度	H29年度	H28年度	H29年度	H28年度	H29年度	
亀岡地区	西コース	6.2km(～3/30)	16便	66,166	63,447	181.3	173.8	11.3	10.9
		6.0km(3/31～)							
	東コース	6.4km(～3/30)	10便	34,950	32,910	95.8	90.2	9.6	9.0
		7.9km(3/31～)							
小計			101,116	96,357	277.0	264.0	10.7	10.2	
篠地区	朝夕時間帯	3.8km(～3/30)	8便	8,927	13,075	24.5	35.8	4.0	4.5
		8.4km(3/31～)							
	昼間時間帯	6.9km(～3/30)	10便(～3/30)	12,429	12,315	34.1	33.7	4.2	3.4
		8.8km(3/31～)	6便(3/31～)						
小計			21,356	25,390	58.5	69.6	4.1	3.9	
合計			122,472	121,747	—	—	—	—	

3. バス運行事業費決算(見込)

(単位:円)

路線名	経常費用	経常収益	欠損額	市負担額	
				H28年度	H29年度
ふるさとバス	90,136,000	16,533,000	73,603,000	41,022,000	39,598,000
コミュニティバス	45,185,040	14,241,860	30,943,180	31,946,855	30,943,180
亀岡地区	22,488,840	11,235,340	11,253,500	12,879,939	11,253,500
篠地区	22,696,200	3,006,520	19,689,680	19,066,916	19,689,680
合計	135,321,040	30,774,860	104,546,180	72,968,855	70,541,180

* ふるさとバス経費は府補助金(1/2)対象34,005千円(並河駅線、畑野線のガレリアかめおかまでの延伸部分は補助対象外)

* 川東スクール1、2線はスクールバスのため除くものとする。

* ふるさとバス経費は平成28年10月から平成29年9月の期間を対象とする。(国、府補助期間とする)

4. 平成29年度の取り組み内容

(1) 亀岡市

・ふるさとバス

- ① 運賃改定を実施(平成29年9月16日より100円区間を150円へ)
- ② 土休日に限り別院循環コース、東別院線、西別院循環線、畑野線をガレリアかめおかまで延伸。
(平成29年9月16日)
- ③ 並河駅コース(F51)を鹿谷地区まで延伸し、「太田西」、「鹿谷」、「鹿谷とこなげ口」停留所を新設。
(平成30年3月31日)

・コミュニティバス(亀岡地区)

- ① 運賃改定を実施(平成29年9月16日より100円から150円へ)
- ② エリアフリー定期券を販売。(平成29年9月16日)
- ③ 東コースを西つじヶ丘美山台まで路線を延伸し、「美山台」、「霧二公園前」停留所を新設。
(平成30年3月31日)
- ④ 利用者が少なく、近隣の「北町南」停留所までの距離が短いことなどから、「総合福祉センター前」停留所を廃止。
(平成30年3月31日)

・コミュニティバス(篠地区)

- ① 運賃改定を実施(平成29年9月16日より100円から150円へ)
- ② エリアフリー定期券を販売。(平成29年9月16日)
- ③ 亀岡駅まで路線を延伸し、「新西川橋」、「柏原公園前」、「三宅荘園前」、「イオン亀岡店北」、「亀岡駅前」停留所を新設。(平成30年3月31日)
- ④ 利用者が少ない「野田」、「マツモトうまほり店前」、「広道」、「安詳小学校前」、「旧出荷場前」、「新畑田」、「篠」停留所を廃止。(平成30年3月31日)

・亀岡市交通空白地等地域生活交通事業に係る補助

東別院町地域生活交通事業(東別院町自治会)が主体となり、公共交通の空白地域等において、買物や通院等の移動手段の支援を目的として実施。

10人乗りワゴンを用いてデマンド方式(予約制)で週3日(月・水・金)運行。

平成29年度利用者数 566人

運行便数 124便(1便平均4.6人)

市補助額 1,308,000円

(2) 京阪京都交通バス

① 桜シャトルの運行

桜の時期に合わせて出雲神社前まで臨時便(亀岡駅～出雲神社前)を京阪京都交通の負担で、開花に合わせて週末に、1日6往復、4日間運行。

桜まつりと連携し、七谷川公園の桜だけでなく、和らぎの道の桜も楽しんでもらえることで利用促進を図る。

平成30年度	3月31日(土)	4月1日(日)	4月7日(土)	4月8日(日)	合計
	182人	217人	128人	64人	591人
平成29年度	4月1日(土)	4月2日(日)	4月8日(土)	4月9日(日)	合計
	22人	189人	144人	250人	605人

- ② JR亀岡駅から大井工業団地行きの大井工業団地線を試験運行開始。(平成29年9月16日)
大井工業団地線の発着を亀岡駅から並河駅に変更、増便。(平成30年3月31日)

5. 平成30年度の取り組み

① 地域公共交通網形成計画策定

近年急速に進んでいる高齢化の対策や、多様化する住民ニーズを反映するため、今までの交通計画を見直す時期に来ており、そのために地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするためのマスタープランとしての役割を果たす地域公共交通網形成計画の策定。

② 交通環境学習普及事業の実施(地域性や学校立地条件により学校を選定)

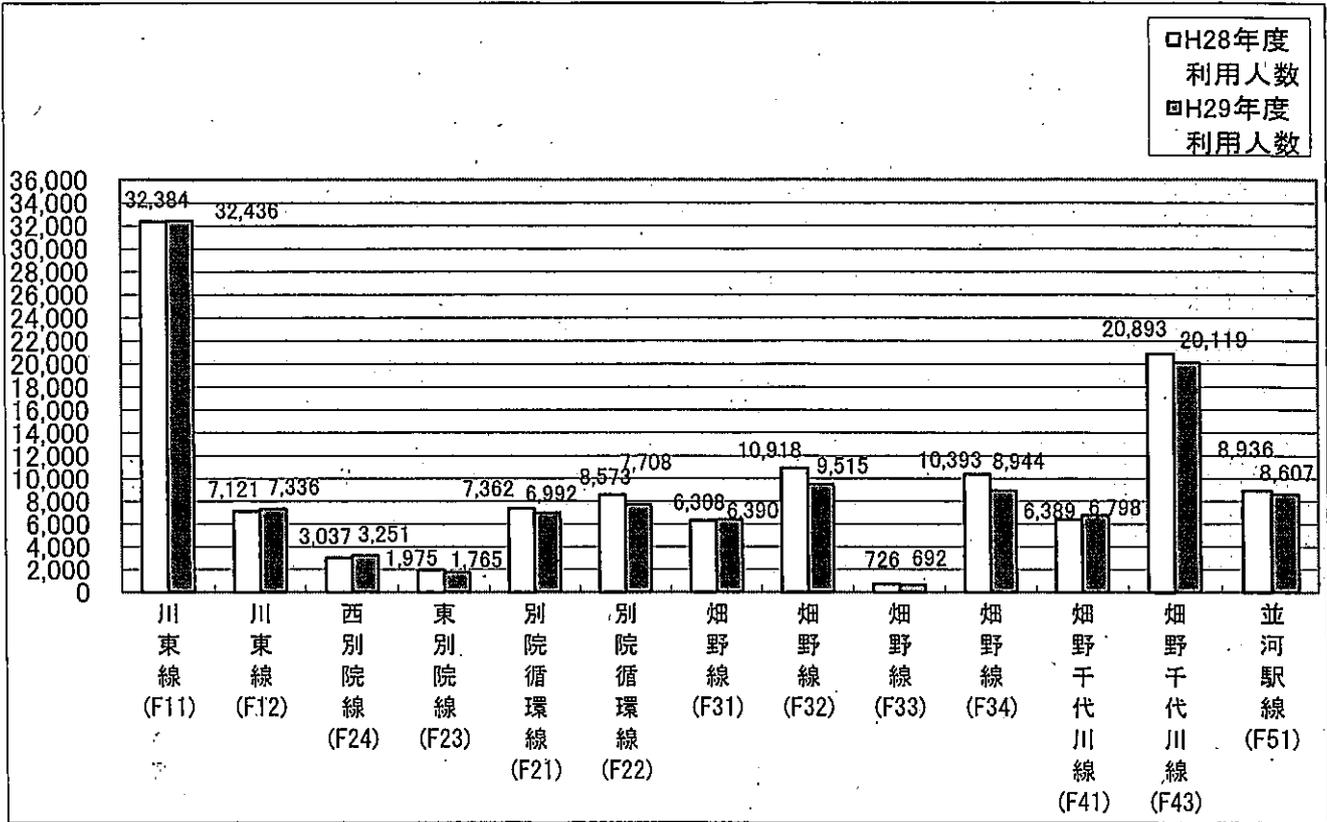
市内小学校において児童とバス利用促進について考え、意見交換を行う。

平成29年度においては、試験運行を実施している地域の安詳小学校においてコミュニティバスを題材にして意見交換を行った。

ふるさとバス系統別利用者数比較

1. 利用者数

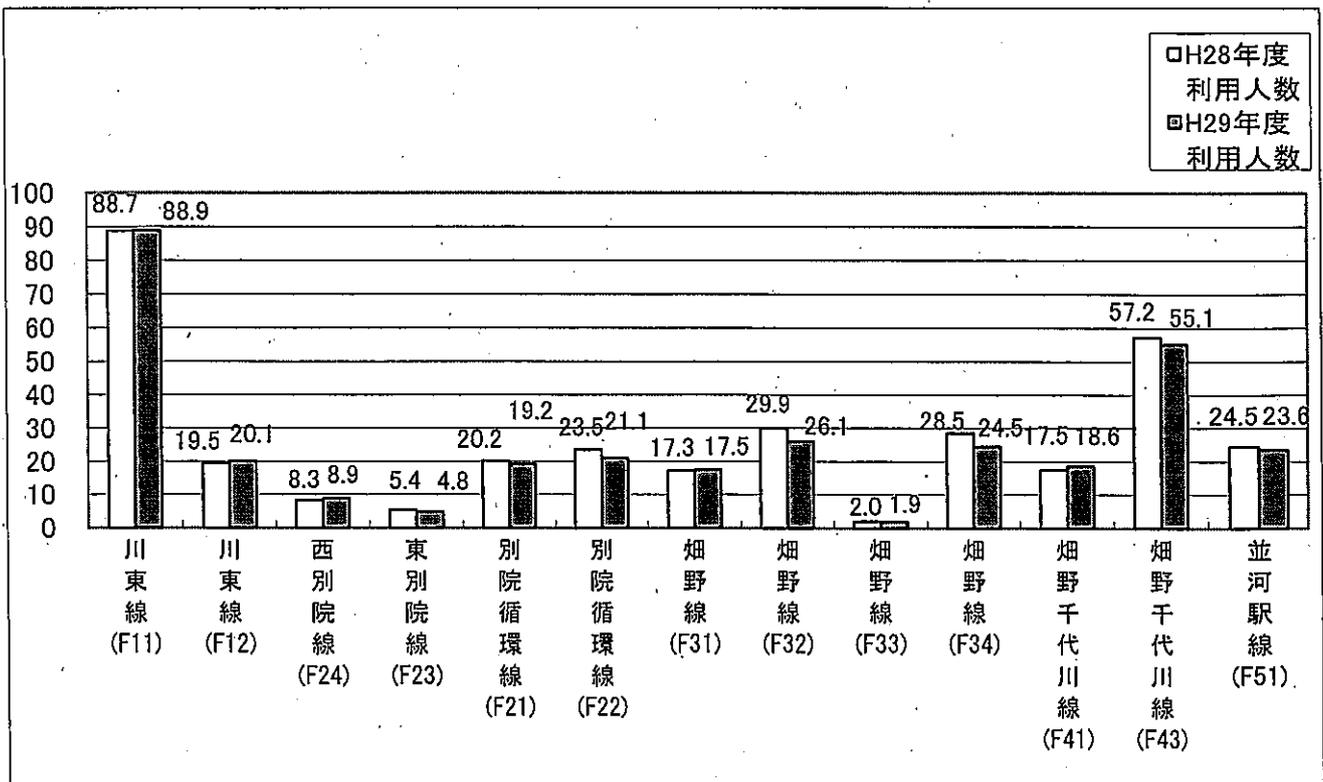
(単位：人)



※平成28年度…125,015人、平成29年度…120,553人

2. 一日平均利用者数

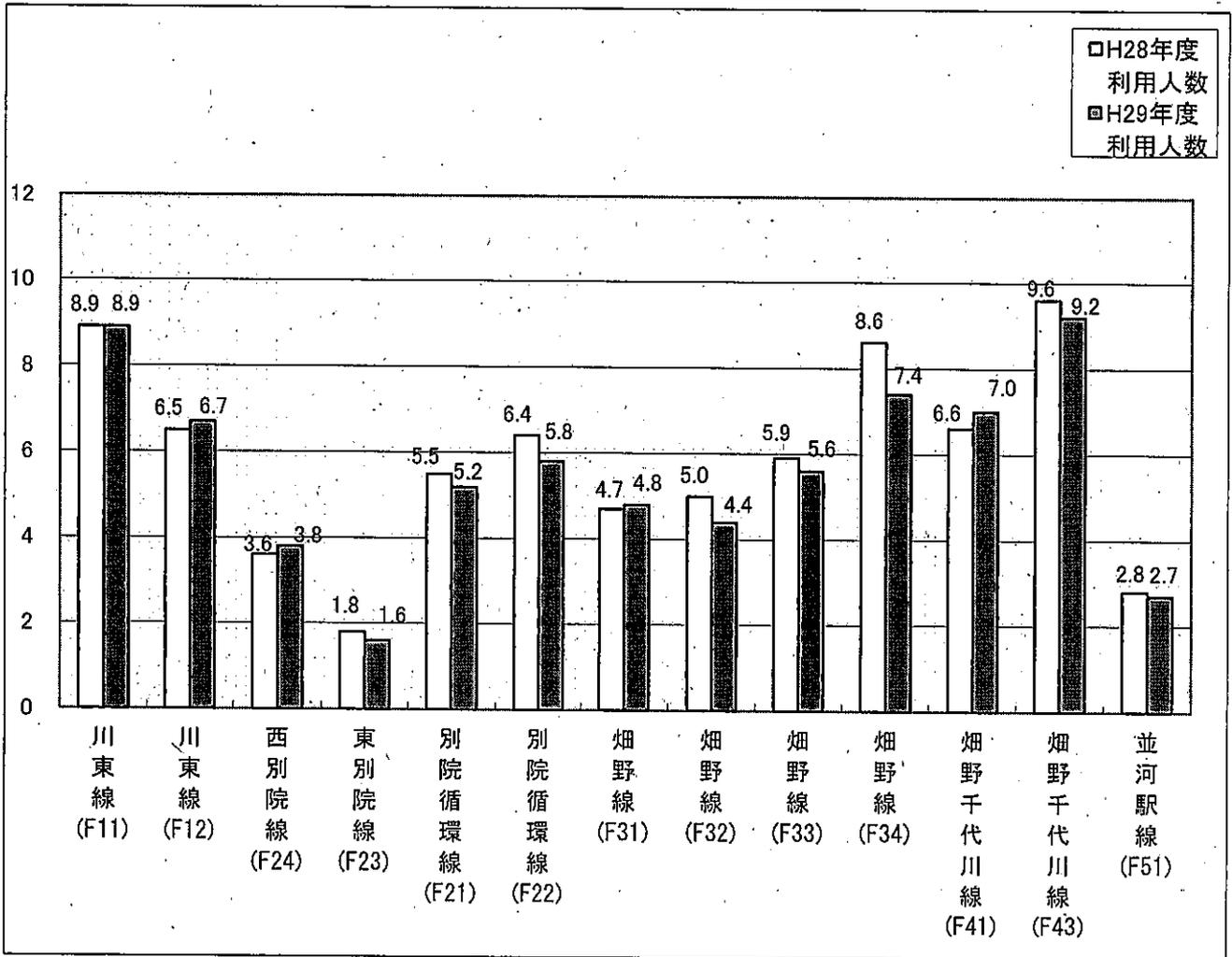
(単位：人)



※平成28年度…342.5人、平成29年度…330.3人

3. 一便平均利用者数

(単位：人)

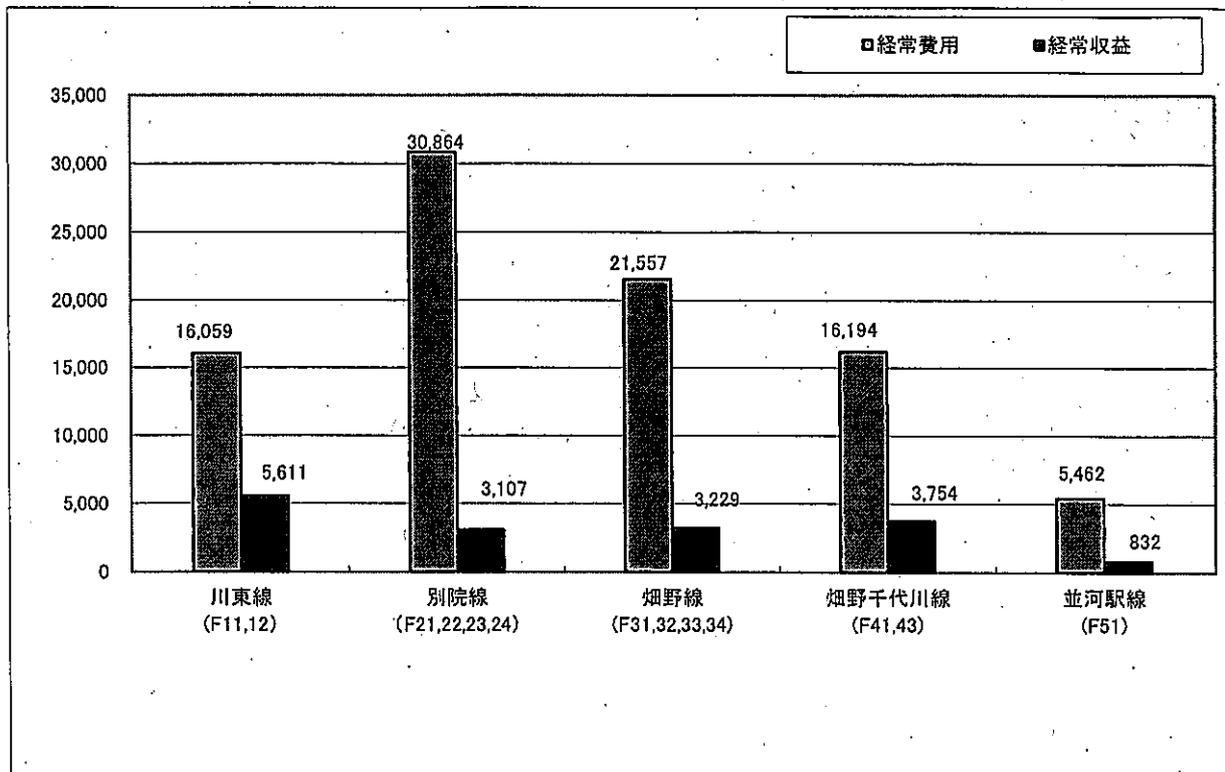


※平成28年度…6.1人、平成29年度…5.9人

ふるさとバス路線別収支状況

1. 経常費用と経常収益比較

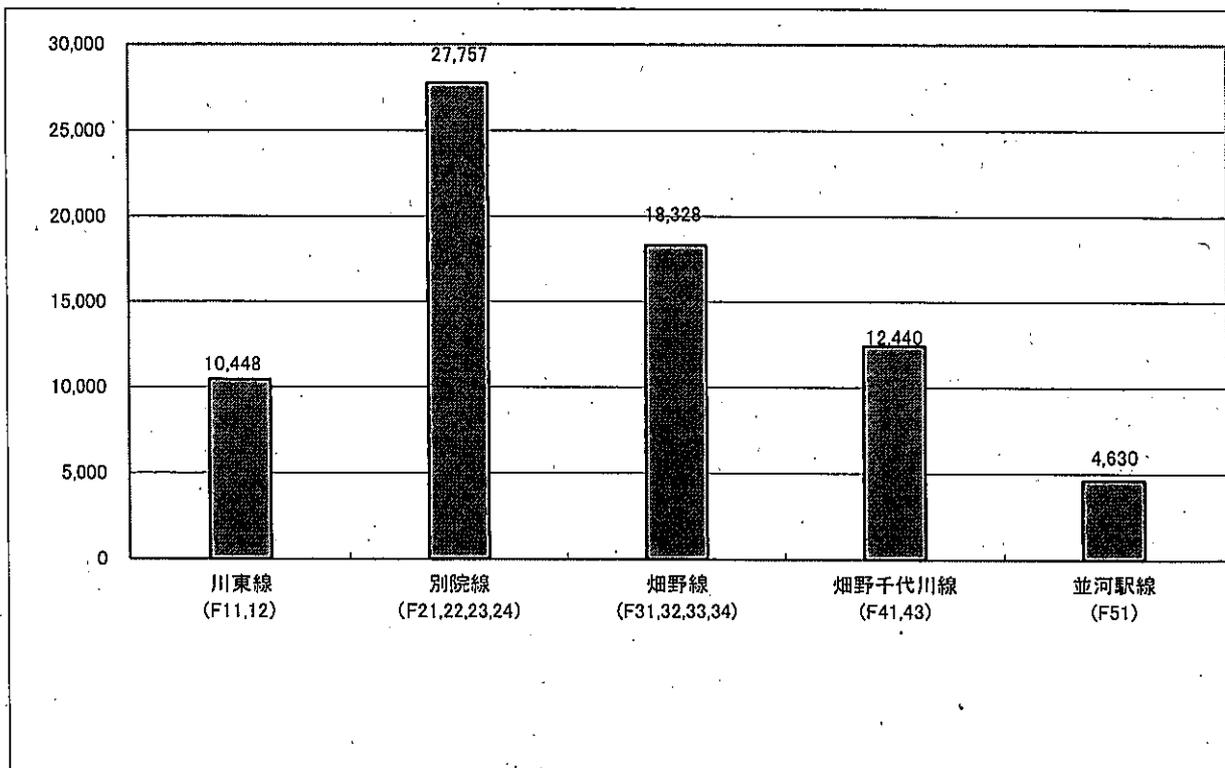
(単位：千円)



※平成29年度経常費用…90,136千円、経常収益…16,533千円

2. 行政負担額

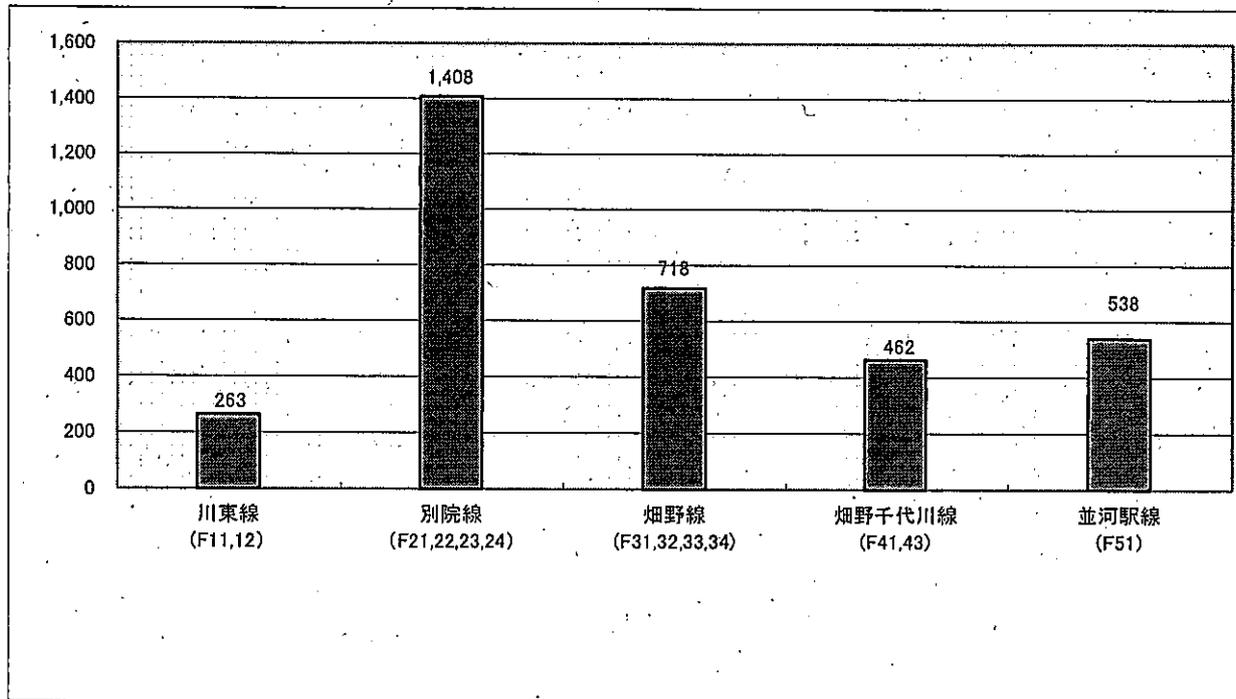
(単位：千円)



※平成29年度京阪京都交通㈱への補助金額…73,603千円

3. 利用者一人当たり行政負担額

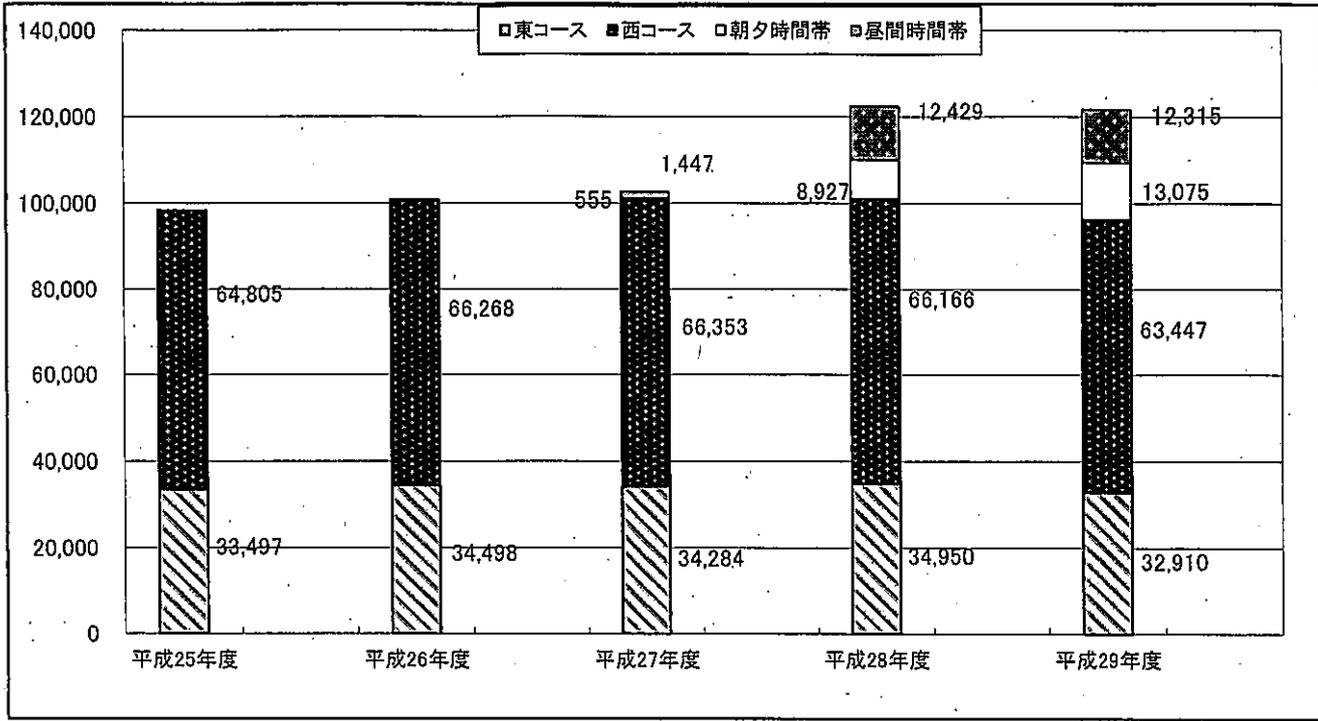
(単位：円)



コミュニティバス乗車人数の推移等

1. 乗車人数

(単位:人)



(単位:人)

		年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	
乗車 人員 (人)	亀岡 地区	西コース	64,805	66,268	66,353	66,166	63,447	
		東コース	33,497	34,498	34,284	34,950	32,910	
		小計	98,302	100,766	100,637	101,116	96,357	
		前年比	—	102.5%	99.9%	100.5%	95.3%	
	篠 地区	朝夕時間帯	—	—	555	8,927	13,075	
		昼間時間帯	—	—	1,447	12,429	12,315	
		小計	—	—	2,002	21,356	25,390	
		前年比	—	—	—	1066.7%	118.9%	
	合計			98,302	100,766	102,639	122,472	121,747

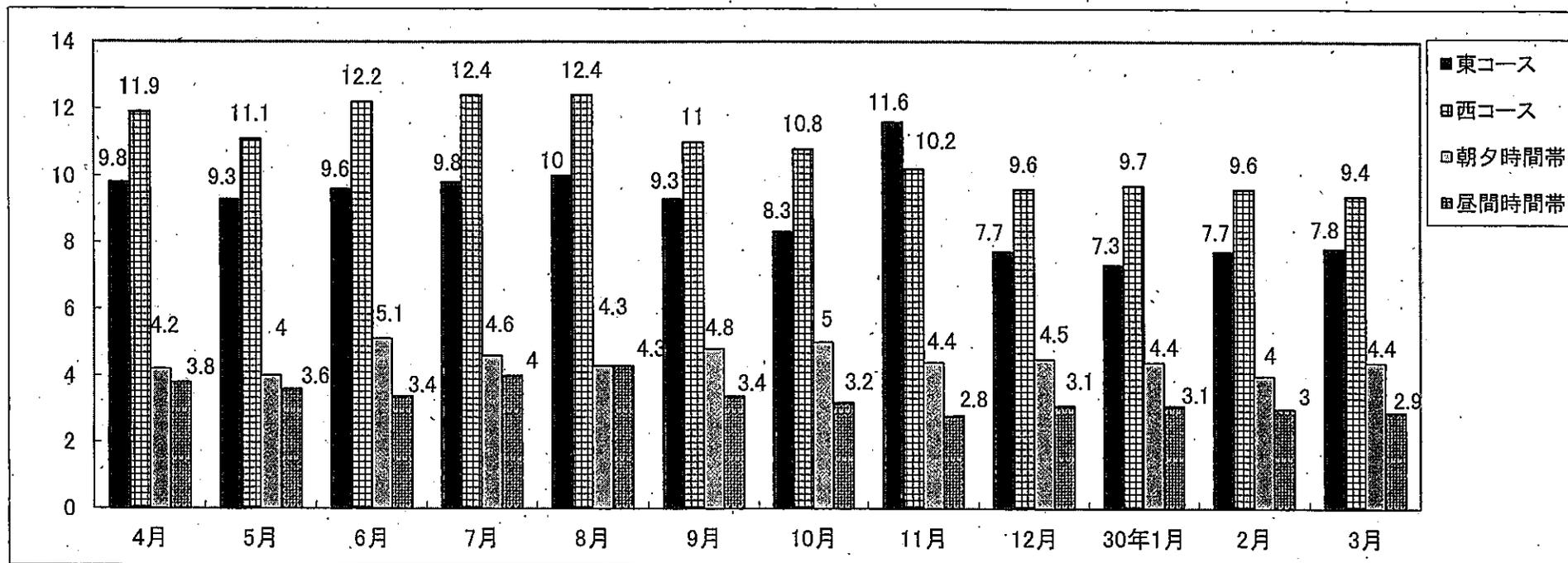
平成29年度乗車人数月別内訳

		月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
乗車 人員 (人)	亀岡 地区	西コース	5,729	5,493	5,871	6,143	6,158	5,279	5,335	4,916	4,767	4,827	4,281	4,648	63,447
		東コース	2,938	2,893	2,871	3,050	3,089	2,775	2,568	3,483	2,400	2,261	2,152	2,430	32,910
		計	8,667	8,386	8,742	9,193	9,247	8,054	7,903	8,399	7,167	7,088	6,433	7,078	96,357
		H28計	8,240	8,203	8,628	9,077	8,679	8,231	8,271	8,881	8,257	8,330	7,766	8,553	101,116
篠 地区	朝夕コース	998	987	1,214	1,152	1,072	1,142	1,240	1,060	1,114	1,095	901	1,100	13,075	
	昼間コース	1,132	1,109	1,034	1,228	1,329	1,011	1,006	833	959	948	834	892	12,315	
	計	2,130	2,096	2,248	2,380	2,401	2,153	2,246	1,893	2,073	2,043	1,735	1,992	25,390	
	H28計	1,687	1,684	1,650	1,722	1,839	1,780	1,744	1,736	1,847	2,078	1,636	1,953	21,356	
合計			10,797	10,482	10,990	11,573	11,648	10,207	10,149	10,292	9,240	9,131	8,168	9,070	121,747

2. コミュニティバス運行状況

年 度	区 分	変 更 期 日	運 行 内 容	日 走 行 距 離	備 考
15年度	第1次変更	平成15年7月1日	西コース16便、東コース10便	140.6km	増便、経路変更
	第2次変更	平成16年2月1日	西コース16便、東コース10便	160.2km	西コース左回りルート新設等
16年度	第3次変更	平成16年12月15日	西コース16便、東コース10便	160.2km	時刻改正
17年度	第4次変更	平成18年3月18日	西コース16便、東コース10便	159.0km	時刻改正、経路変更
18年度	第5次変更	平成19年3月18日	西コース16便、東コース10便	159.0km	時刻改正
19年度	第6次変更	平成20年3月15日	西コース16便、東コース10便	159.0km	時刻改正
20年度	第7次変更	平成21年3月15日	西コース16便、東コース10便	159.0km	時刻改正
21年度	第8次変更	平成22年3月13日	西コース16便、東コース10便	161.6km	嶽山神社まで延伸
22年度	第9次変更	平成23年3月12日	西コース16便、東コース10便	161.6km	時刻改正
23年度	第10次変更	平成24年3月17日	西コース16便、東コース10便	161.6km	統一路線番号設定
24年度	第11次変更	平成25年3月16日	西コース16便、東コース10便	161.6km	時刻改正
25年度	第12次変更	平成26年3月15日	西コース16便、東コース10便	161.6km	時刻改正
26年度	第13次変更	平成27年3月14日	西コース16便、東コース10便	161.6km	時刻改正
27年度	第14次変更	平成28年2月24日	篠地区コミュニティバス試験運行開始 朝夕時間帯6便、昼間時間帯8便	78.0km	昼間コース13:25発から 運行開始
	第15次変更	平成28年3月26日	西コース16便、東コース10便	161.6km	時刻改正
28年度	第16次変更	平成29年3月4日	亀岡地区:西コース16便、東コース10便 篠地区:朝夕時間帯8便、昼間時間帯10便	亀岡地区:161.6km 篠地区:99.4km	亀岡地区:時刻改正 篠地区:時刻改正・増便
29年度	第17次変更	平成29年9月16日	コミュニティバス運賃改定 エリアフリー定期券導入	亀岡地区:161.6km 篠地区:99.4km	運賃改定 定期券導入
	第18次変更	平成30年3月31日	亀岡地区:西コース16便、東コース10便 篠地区:朝夕時間帯8便、昼間時間帯6便	亀岡地区:175.0km 篠地区:120.0km	時刻改正、経路変更

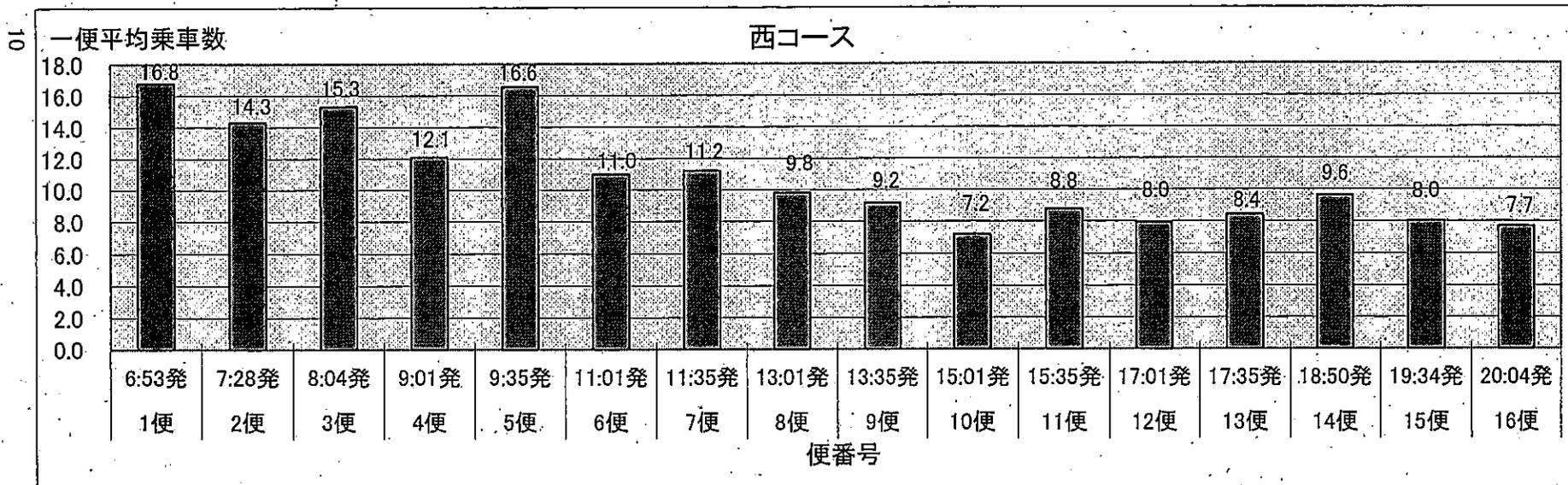
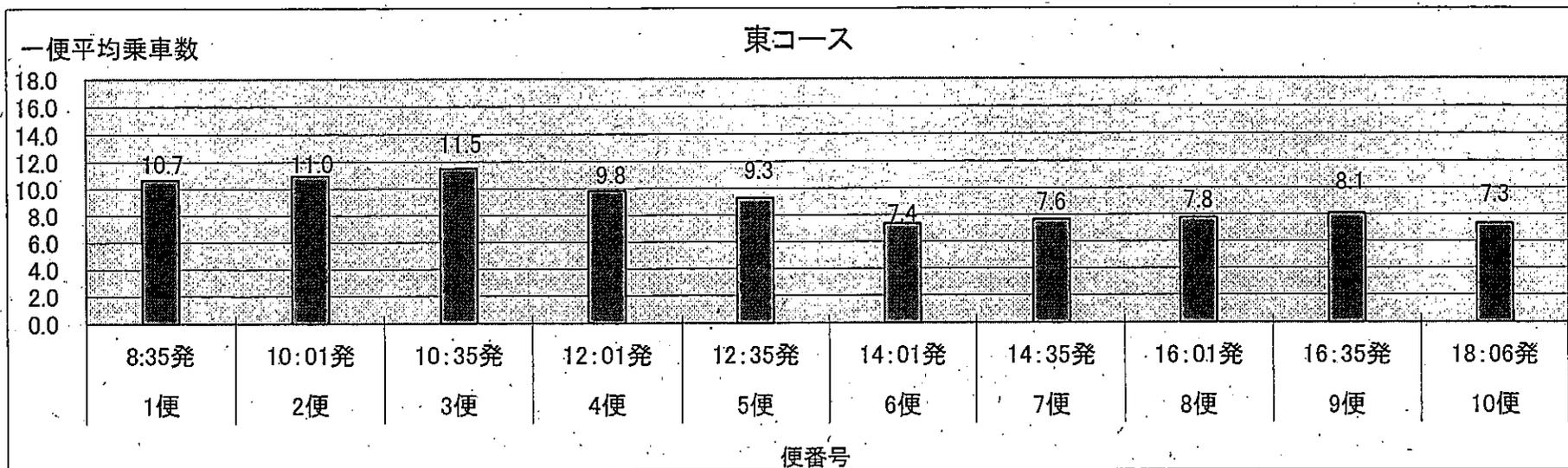
平成29年度コミュニティバス一便平均乗車数の推移等



(単位:人)

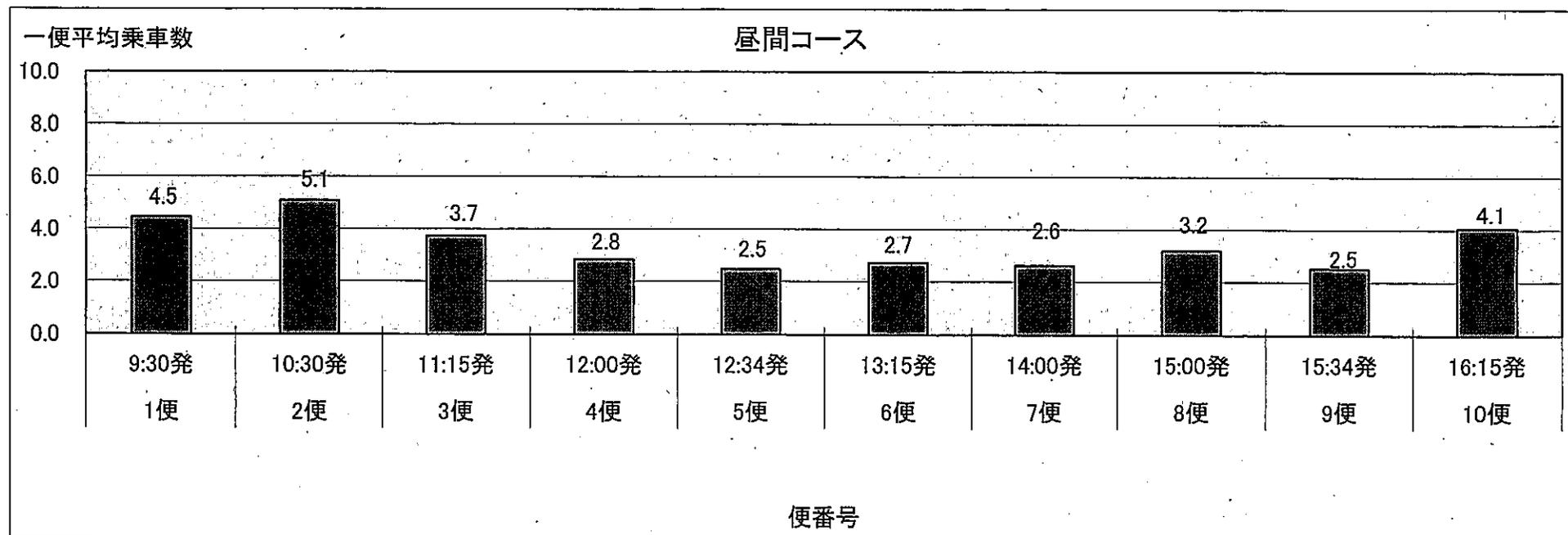
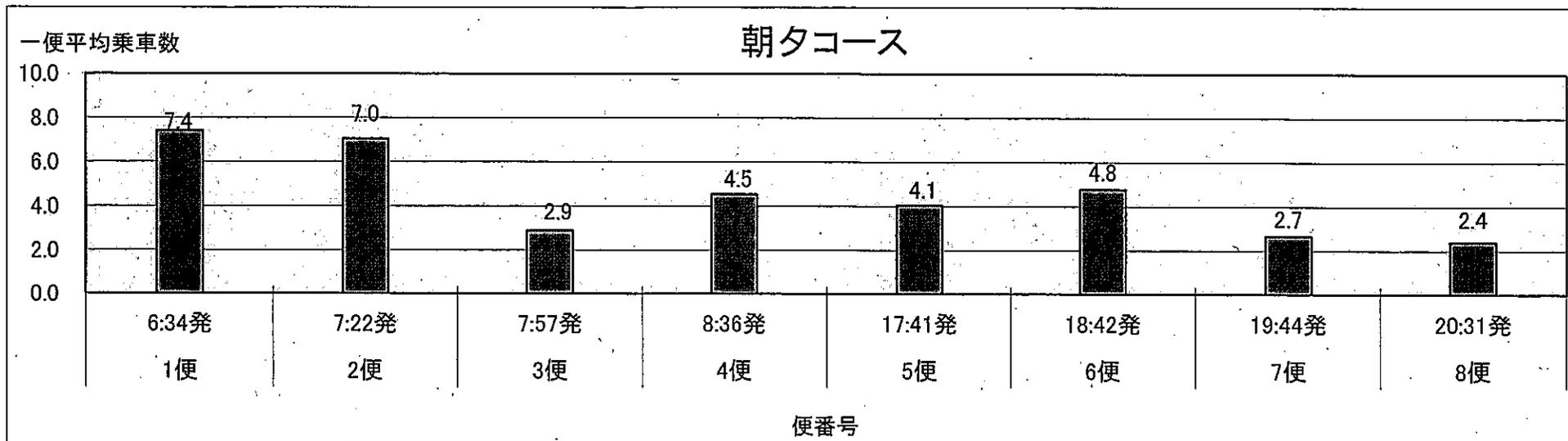
		月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	30年1月	2月	3月	計
便平均乗車人員(人)	亀岡地区	東コース	9.8	9.3	9.6	9.8	10	9.3	8.3	11.6	7.7	7.3	7.7	7.8	9.0
		西コース	11.9	11.1	12.2	12.4	12.4	11	10.8	10.2	9.6	9.7	9.6	9.4	10.9
		平均	11.1	10.4	11.2	11.4	11.5	10.3	9.8	10.8	8.9	8.8	8.8	8.8	10.2
		H28平均	10.6	10.2	11.1	11.3	10.8	10.6	10.3	11.4	10.2	10.3	10.7	10.6	10.7
	篠地区	朝夕時間帯	4.2	4	5.1	4.6	4.3	4.8	5	4.4	4.5	4.4	4	4.4	4.5
		昼間時間帯	3.8	3.6	3.4	4	4.3	3.4	3.2	2.8	3.1	3.1	3	2.9	3.4
		平均	3.9	3.8	4.2	4.3	4.3	4	4	3.5	3.7	3.7	3.4	3.6	3.9
		H28平均	4.0	3.9	3.9	4.0	4.2	4.0	4.0	4.1	4.3	4.8	4.2	3.6	4.1

亀岡地区コミュニティバス便別平均乗車人員(平成29年度)



※平成30年3月31日に時刻改正

篠地区コミュニティバス便別平均乗車人員(平成29年度)



※平成30年3月31日に時刻改正

○ 亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱（改正箇所）

平成28年4月1日

告示第59号

改正 平成30年4月1日告示第64号

（趣旨）

第1条 市長は、市民の日常生活に必要な交通手段の確保を図るため、地域生活交通事業を実施する団体に対し、予算の範囲内において、亀岡市補助金等交付規則（昭和41年亀岡市規則第5号）及びこの要綱の定めるところにより、補助金を交付する。

（定義）

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のある地域をいう。
- (5) 公共交通空白地等 公共交通空白地、公共交通不便地及び公共交通不便地に準ずる地域をいう。
- (6) シビルミニマムの運行 日常生活に最低限必要な交通サービスとして行う、地域の実情に応じ必要な日に実施される1日当たり1往復の運行をいう。
- (7) 1事業 1台以上の車両で運行する一のルート若しくは地域又は1台の車両で運行する複数のルートを対象とする地域生活交通事業をいう。

（平30告示64・一部改正）

（補助対象事業）

第3条 補助対象となる地域生活交通事業は、次に掲げる要件のいずれにも該当するものとする。

- (1) 自治会その他の地域住民で組織された団体であって、規約等が定められているものが運営主体となり運行する事業
 - (2) 地域の協力及び一定の受益者負担を求めることその他の運行を継続するための項目を定めた収支計画が策定されている事業
 - (3) 地域生活交通事業によって得ると見込まれる収益及び協力金その他の市長が認める収入（以下「収益等」という。）が次条に規定する補助対象経費（シビルミニマムの運行及び地域生活交通事業の試行実験に係る経費、車両を購入するために要する経費並びに事業導入に要する経費を除く。）の10分の3以上である事業
 - (4) 既存のバス路線との重複が少ない経路を運行する事業
 - (5) 市長が公益上必要と認める事業
- 2 次の各号のいずれかに該当する地域生活交通事業は、前項第3号に定める要件に該当しない場合においても、補助対象とする。
- (1) シビルミニマムの運行（車両を購入するために要する経費を含む。）
 - (2) 地域生活交通事業の試行実験（車両を購入するために要する経費及び事業導入に要する経費を含む。）

（平30告示64・一部改正）

(補助対象経費及び補助金の額)

第4条 補助対象経費及び補助金の額は、1事業に対して別表に定めるとおりとする。ただし、算出された額に1,000円未満の端数が生じた場合は、これを切り捨てる。

(交付申請)

第5条 第3条に規定する補助対象事業を運営する事業者（以下「補助対象事業者」という。）は、補助金の交付を受けるにあたり、亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付申請書（別記第1号様式）に次に掲げる書類を添付して、別に定める日までに市長に提出しなければならない。

- (1) 事業計画を記載した書類
- (2) 事業の収支予算を記載した書類
- (3) その他市長が必要と認める書類

(補助金の交付の決定)

第6条 市長は、前条の規定により補助金の交付の申請があったときは、その内容を審査し、補助金の交付を決定したときは、亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付決定通知書（別記第2号様式）により通知するものとする。

2 市長は、前項の規定により補助金の交付を決定するときは、次に掲げる条件を付するものとする。

- (1) 補助金の交付を受けた補助対象事業者は、第2条に定める地域生活交通事業の継続に努め、地域住民の日常生活に必要な交通手段としてその役割を担わなければならないこと。
- (2) 補助金の収支に関する帳簿を備え、領収書その他の関係書類を整理し、並びにこれらの帳簿及び書類を補助金の交付を受けた年度終了後5年間保管しなければならないこと。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、市長が必要と認める条件

(変更、中止又は廃止の承認の申請)

第7条 補助金の交付の決定を受けた補助対象事業者は、当該補助対象事業を変更し、中止し、又は廃止するときは、亀岡市交通空白地等地域生活交通事業変更・中止・廃止承認申請書（別記第3号様式）に次に掲げる書類を添付して、市長に提出し、その承認を受けなければならない。

- (1) 事業計画を記載した書類
- (2) 事業の収支予算を記載した書類
- (3) その他市長が必要と認める書類

(変更、中止又は廃止の承認の通知)

第8条 市長は、前条の規定により承認の申請があったときは、その内容を審査し、承認すべきと認めるときは、亀岡市交通空白地等地域生活交通事業変更・中止・廃止承認通知書（別記第4号様式）により当該補助対象事業者に通知するものとする。

(実績報告)

第9条 補助金の交付の決定を受けた補助対象事業者は、当該補助対象事業終了後速やかに、亀岡市交通空白地等地域生活交通事業実績報告書（別記第5号様式）に次に掲げる書類を添付して市長に提出しなければならない。

- (1) 地域生活交通事業収支決算書
- (2) 地域生活交通事業輸送実績報告書
- (3) その他市長が必要と認める書類

(補助金の額の確定)

第10条 市長は、前条の実績報告を受けたときは、その内容を審査し、適当であると認めるとき

は、交付すべき補助金の額を確定し、亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付確定通知書（別記第6号様式）により当該補助対象事業者に通知するものとする。

（交付）

第11条 補助金は、当該補助対象事業が完了した後に交付する。ただし、補助対象事業者から要請があり、市長が特に必要と認めるときは、当該補助対象事業が完了する前に補助金の全部又は一部を交付することができる。

2 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとするときは、請求書を市長に提出しなければならない。

（交付決定の取消し等）

第12条 市長は、補助金の交付を受けた者が、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、補助金の交付の決定の全部若しくは一部を取り消し、又は既に交付した補助金の全部若しくは一部の返還を命じることができる。

(1) この要綱の規定に違反したとき。

(2) 補助金の交付の決定条件に違反したとき。

(3) 補助金交付申請書、変更承認申請書及び実績報告書等に虚偽の記載をしたとき。

（雑則）

第13条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この要綱は、告示の日から実施する。

附 則（平成30年告示第64号）

この要綱は、告示の日から実施する。

別表（第4条関係）

補助対象経費	補助額
地域生活交通事業を行うために要する経費（車両を購入するために要する経費及び事業導入に要する経費を除く。）であって市長が必要と認めるもの	補助対象経費から収益等を控除して得た額とし、その上限額は260万円とする。
地域生活交通事業を行うための車両を購入するために要する経費及び事業導入に要する経費であって市長が必要と認めるもの	補助対象経費の2分の1とし、その上限額は200万円とする。

京都府亀岡市 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



平成30年3月

国土交通省
近畿運輸局
近畿運輸局京都運輸支局

京都府亀岡市の概要、公共交通に関する主な取組

市の概要

- 京都府の中西部に位置し、東は京都市、南は大阪府と隣接している。JR山陰本線によって京都市と結ばれ、市内を京都縦貫自動車道・国道9号が貫通しており、京阪神都市圏からの自動車アクセスについてもすぐれている。
- 市街地はJR亀岡駅周辺及び国道9号線等幹線沿いに構成されている。市域の7割が山林で、周囲を山々に囲まれた盆地状の地形となっている。豊かな自然は観光地としての一面を持ち、嵯峨からの観光トロッコ列車や、嵐山に向かって急流を下る保津川下りは、国内外問わず観光客に人気がある。
- 人口は、平成12年に94,555人とピークを迎えるが、その後減少傾向となり、平成28年度末には90,315人となっている。高齢者人口は山間部及び農地部を中心に増加傾向にあり、高齢化率は約26%となっている。



亀岡市
人口：90千人
面積：224.8km²

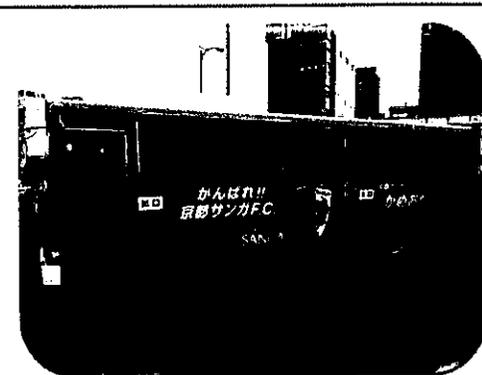
公共交通に関する計画及び取組み

◆基本方針・計画・体制

H19	亀岡市地域公共交通会議	設置
H25	亀岡市地域公共交通協議会	設置
H26	亀岡市地域公共交通計画	策定（5年）
H30	亀岡市地域公共交通網形成計画	策定予定

◆取組み

H14	「亀岡地区コミュニティバス」試験運行	
H17	「ふるさとバス」運行 ※京都交通路線バスの廃止代替	
H28	「篠地区コミュニティバス」試験運行	
	東別院地区におけるデマンド交通試験運行	
H29	「亀岡市コミュニティバス」「ふるさとバス」運賃改定	
	75歳以上もしくは免許返納者を対象とする敬老乗車券を設定	



←かめおかバスまっぴ

公共交通の現状

○市内の公共交通は、鉄道(JR山陰本線:4駅、嵯峨野観光線:1駅)、京阪京都交通(株)バス8路線(季節運行、実証実験運行含む)、コミュニティバス2路線・ふるさとバス5路線(運行は京阪京都交通(株)に委託)により形成。

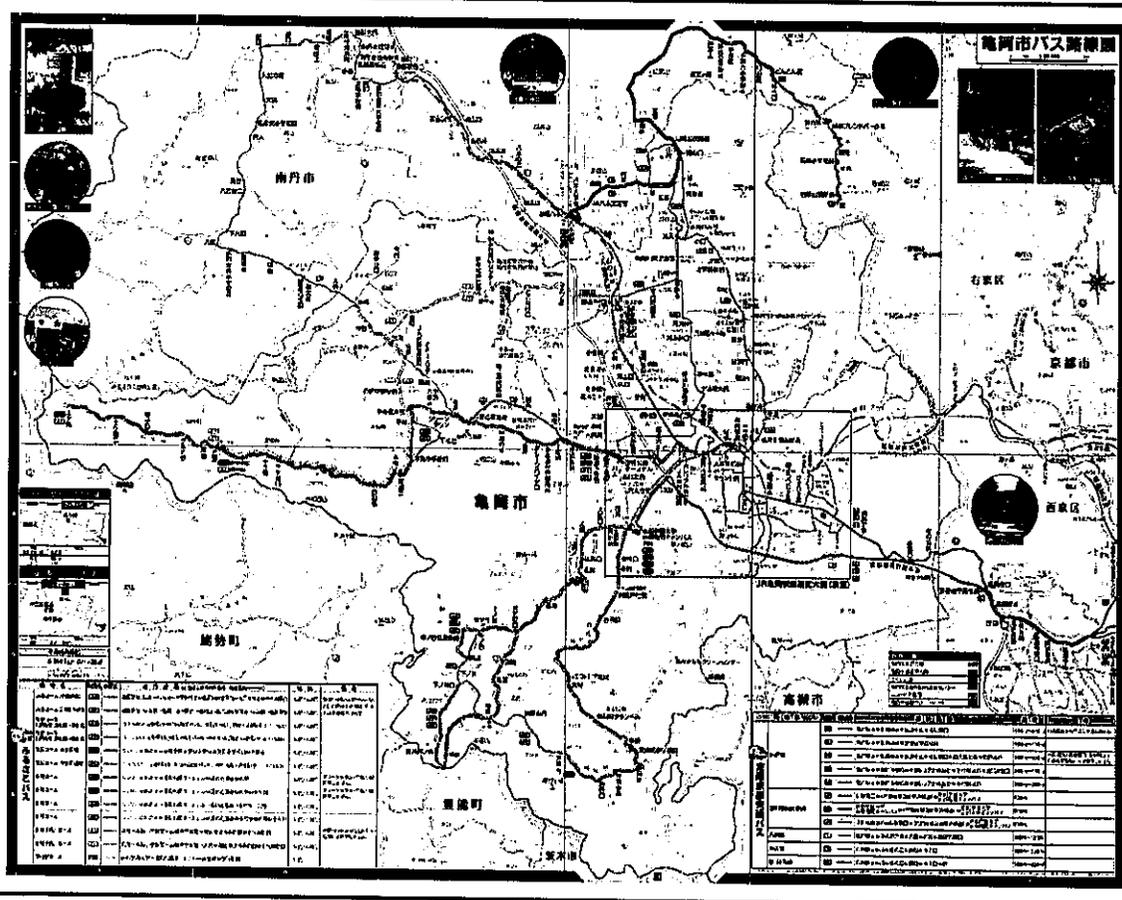
○「ふるさとバス」は一部の路線を除き、利用者数は微増傾向にあるが、低額な運賃設定等による行政の負担はなお大きい。

○「亀岡市コミュニティバス」について、亀岡地区2路線は利用者数が微増傾向にあるが、試験運行中である篠地区路線は利用者数が伸び悩み、行政の負担が大きい。

○山間部および郊外部とJR亀岡市駅周辺を直接結ぶ路線はなく、「運動公園ターミナル」「京都学園大学京都亀岡キャンパス」の各交通拠点で、ふるさとバスから路線バスに乗り換える必要がある。

○高齢化の進む一部地域において、路線バスの既運行エリアであるものの、低額運賃であるコミュニティバスの延伸要望がある。

○一部の公共交通空白地(東別院地区)においてデマンド運行が行われている。



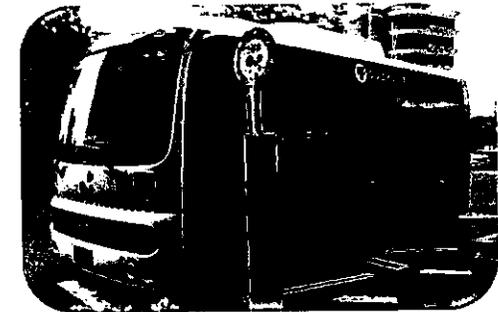
課題

- ① まちづくりと統合的な公共交通ネットワークの再構築
- ② 路線バス・ふるさとバス・コミュニティバスの利便性向上
- ③ 交通空白地・不便地域の移動手段の確保
- ④ 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)
- ⑤ 市民・地域での公共交通に関する関心の喚起

課題解決に関する提案（京都府亀岡市）

課題① まちづくりと統合的な公共交通ネットワークの再構築

○ 亀岡市においては、民間路線バスに加え、運行を開始してから10年以上が経過した亀岡地区コミュニティバス、ふるさとバスや、近年運行が開始された篠地区コミュニティバス、東別院地区でのデマンド交通等、輸送手段が多様化している。



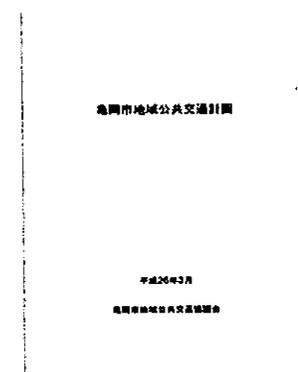
亀岡地区コミュニティバス

○ また、本年1月に着工した京都スタジアム(仮称)整備や、駅前広場整備を含む亀岡駅北側の再開発事業(平成32年頃概成予定)等により、亀岡駅をはじめとする市中心部のまちづくりが大きな転換を迎えつつあるほか、嵯峨野トロッコ列車や保津川下りを目的とした亀岡市域への訪日外国人観光客も増加する等、市内の公共交通をめぐる環境が変化している。



亀岡市HPより

○ 平成26年策定した「亀岡市地域公共交通計画」は平成30年度が計画最終年度となっており、この機会を捉え、市の公共交通ネットワークを面的に見直すことが必要である。



亀岡市
地域公共交通計画

課題①に対する提案

◎ 地域公共交通網形成計画の策定

- 地域公共交通網形成計画を策定し、まちづくりの計画と一体的に地域公共交通網の再構築を図ることが望ましい。
- 計画の策定に際しては、以下の点に留意しつつ検討することが有効である。
 - ・ 現行の「亀岡市地域公共交通計画」の実施状況の検証を行うこと
 - ・ 民間路線バス、ふるさとバス、コミュニティバス、地域主体型交通等、各交通機関が果たすべき役割・期待されるサービス水準を明確化し、適切な役割分担を図ること
 - ・ 交通担当以外の各部門（産業、観光、都市、土木、福祉、教育等）に幅広く参画を求め、施策の相乗効果を高めるとともに、市全体の行政リソースを効率的に活用すること

（他部局との連携施策の例）

- 福祉：福祉部局が把握している地域の高齢者等の移動ニーズの交通施策への反映（運行形態、サービスレベル等）、福祉部局が行う要支援者向け移動サービスとの協力
- 観光：企画乗車券の開発、観光客と地域住民との混乗によるバス乗車率向上
- 産業：商業施設への働きかけ（バス停・バスロケーションシステムの設置、公共交通利用者に対する割引サービス）
- 都市：土木：道路・市街地の整備状況に応じたバス路線の検討、渋滞箇所改良の協議
- 教育：公共交通に関する学習・啓発活動推進、公共交通を利用した通学の呼びかけ

- 計画の策定にあたっては、本提案書を検討材料とし、ご活用頂きたい。

※ なお、計画の策定にあたっては、国の支援制度（地域公共交通調査事業（計画策定事業））を活用することも可能である。



第4次亀岡市総合計画

平成30年度事業費 27,490百万円

地域公共交通確保維持改善事業

● 地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）

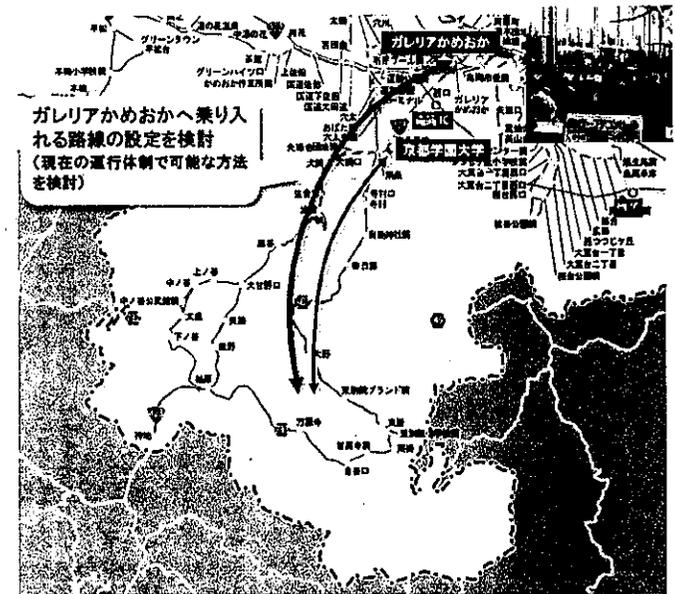
<p>＜実施の内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者・障害者の移動ニーズの把握と、地域公共交通事業者との連携によるサービス向上 ○ 地域公共交通の活性化 ○ 地域公共交通の活性化 ○ 地域公共交通の活性化 	<p>＜実施の内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域公共交通確保維持改善事業の推進 ○ 地域公共交通確保維持改善事業の推進 ○ 地域公共交通確保維持改善事業の推進
<p>＜実施の内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域公共交通確保維持改善事業の推進 ○ 地域公共交通確保維持改善事業の推進 	<p>＜実施の内容＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域公共交通確保維持改善事業の推進 ○ 地域公共交通確保維持改善事業の推進

地域公共交通確保維持改善事業

課題② 路線バス・ふるさとバス・コミュニティバスの利便性向上

- 亀岡市ふるさとバスは、市郊外部を中心に運行しており、亀岡駅を含む市中心部を運行する京阪京都交通の路線バスとは、乗継拠点（京都学園大学、運動公園ターミナル）での乗継ぎが可能となっている。ダイヤも工夫され接続は良好であるが、乗継ぎが発生することについては、高齢者の身体的な負担や、運賃がふるさとバスと路線バスとの併算となることによる負担の軽減を求める声があり、更なる工夫が課題である。

※平成29年9月より、土休日に限り市中心部に近い「ガレリアかめおか（生涯学習施設・道の駅）」までふるさとバスが延伸運行



亀岡市地域公共交通計画より

- 市内のバス交通ネットワークは、市域のカバー状況や運行本数等については一定の水準が確保されているが、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、車両、バス停・バスターミナル等様々な面で、高齢者や子供連れ利用者、買い物・旅行等で大きな荷物を携行している利用者等にも安心して利用してもらえるよう、利用環境の高質化を図ることが必要である。



国土交通省HP 第36回総合的交通基盤整備連絡会議 資料より

課題②に対する提案

◎ 乗継抵抗の軽減

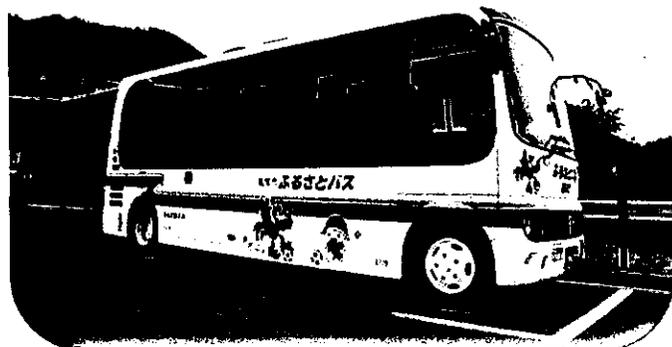
運賃

・乗継ぎによる運賃の割高感を軽減するため、ふるさとバスと路線バスとの乗継ぎに乗継割引を導入することが考えられる。

運行形態

・乗継抵抗の軽減にあたっては、運行形態・区間等の工夫についても検討の余地があるが、具体的方策を検討するに当たっては、以下のような点に十分に留意することが必要である。

- 一般路線バスは大型車両、ふるさとバスは中型車両と、車両の運用が異なっていること
- 現在でもふるさとバスは郊外部を5台のバスで5コース(川東、別院、畑野、畑野千代川、並河)を遊休時間なく運行しているなど、バスの車両運用が逼迫していること
- バス業界全体で人手不足が深刻化していることもあり、乗務員の繰合せにも配慮が必要であること



亀岡市ふるさとバス



京都学園大学バスターミナル

課題②に対する提案

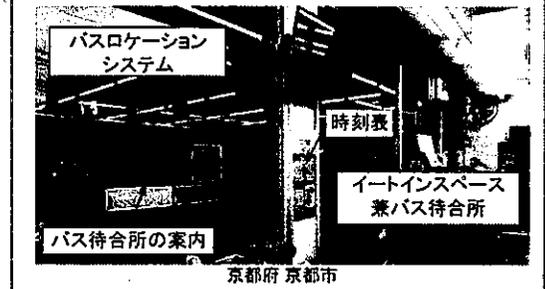
◎ バス停留所・バスターミナルの高質化

- 病院、商業施設、役所等、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の最寄り停留所については、施設の所有者・管理者との協議のうえ、可能な限り施設敷地内に設置し、降車後の移動負担の軽減、バス待ち環境の向上を図ることは有効である。
- 鉄道との接続点であり、来訪者、地域住民ともに多くの利用が見込まれる亀岡駅前バスターミナル（再開発予定の駅北口側も含む）、ふるさとバスと路線バスとの乗継ぎ拠点である運動公園ターミナルや京都学園大学、多数の系統が乗り入れるガレリア亀岡等においては、以下のような施策により利用者利便の向上を図ることが考えられる。

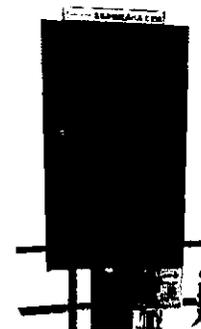


バス乗り入れ事例（亀岡市役所）

【コンビニ等の協力による店内活用】



モーダルコネクートの強化 バスを中心とした道路施策より



JR亀岡駅
自由通路設置
バスロケシステム



【参考】せせらぎバスセンター乗降場デッキ(木造)
出典:埼玉県ときがわ町HP

情報提供の充実

- ・ 現在路線バス(京阪京都交通)において導入されているバスナビゲーションシステムと連動した案内サインエージの整備や、標柱へのQRコード掲出による接近情報の提供等

乗降環境の改善

- ・ 縁石や乗降デッキの工夫・改良によりバスの正着性を高め、乗降の負担を軽減すること等

課題③ 交通空白地・不便地域の移動手段の確保

- 市内は、既存のバスネットワークにより公共交通による移動が可能な環境が一定程度整えられているが、亀岡駅等市の中心部から離れた郊外部に交通空白地・不便地域が点在しているほか、比較的中心部に近い地域においても、ラストワンマイルの移動について公共交通の充実を求める声がある。

※ 亀岡市では平成28年6月より「地域交通支援事業」を開始し、交通不便地域において地元住民が主体的に行う生活交通事業(無償運送)に対し市が支援を実施。

- 交通空白地・不便地域へのサービス拡大に際しては、行政の財政的制約、車両・乗務員等事業者のサービス供給力の制約、道路整備状況や幅員、高低差等の物理的制約のほか、ルートの複雑化により路線の長大化・複雑化、速達性の低下等、かえって利用者利便の低下を招くことがある点を考慮しなければならぬ。

(4) 公共交通空白地域
 ・東山駅等の郊外部・山麓部に空白地域が存在している。
 ・千代川駅西側や龍馬駅、丹波駅、つつし丘周辺地区等の市街地において、人口の多い空白地域が存在している。

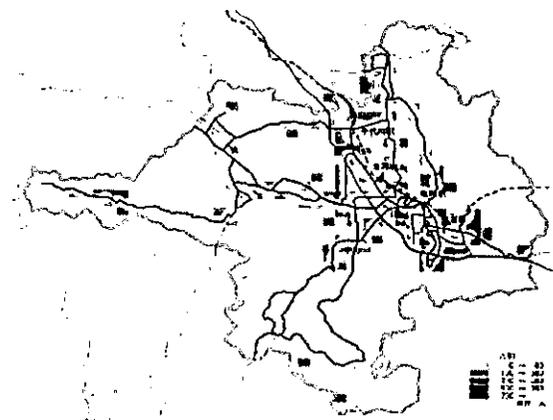
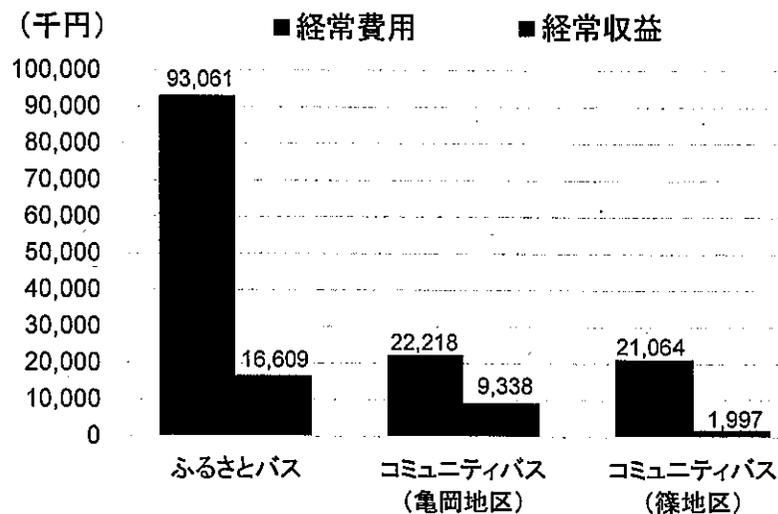


図3-5 人口分布における公共交通サービス圏の状況
 出典：国土交通省(平成22年度)

亀岡市地域公共交通計画より



亀岡市データ(平成28年度)より

課題③に対する提案

◎多様な輸送手段の組合せによる地域の足の確保

既存バスの活用

- ・ 郊外部を中心に運行するふるさとバスは、現在決められた停留所でのみ乗降を行っているが、一部区間でフリー乗降を導入し、移動ニーズに細やかに対応することが考えられる。

タクシーの活用

- ・ タクシーは、機動性、少人数輸送の効率性に優れていることから、交通空白地域・不便地域を中心に、高齢者等要支援者のタクシー利用を助成することが考えられる。

【概要】

移動困難者向けにタクシー運賃の一部を支援する制度を実施。2人以上の相乗り利用の場合、1人1乗車につき最大500円を支援。単独利用の場合、2千円以下の場合は運賃の半額、2千円を超える場合は千円を支援

【対象者】

前橋市に住民登録しており、次のいずれかの条件に該当する方

- ・ 75歳以上
- ・ 65歳以上で運転免許なし
- ・ 身体障害者、妊産婦等
- ・ 運転免許自主返納者



高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間取りまとめ 参考資料より

【概要】

バス停からの距離に応じて500円～1,500円のタクシー料金の一部を助成(年間50回まで、町内の移動に限る)

【対象者】

満70歳以上又は満65歳以上の身体障害者等で、乗合バスとコミュバスの停留所(フリー乗降できる区間はその路線)から300m以上家が離れている方

バス停からの距離

【概要】

タクシー利用に使える助成券を交付。(申請月から1ヶ月当たり2枚を交付)
①福祉タクシー1乗車につき500円分の助成券(要支援2以上)
②福祉リフト付きタクシー1乗車につき1,400円分の助成券(要介護4、5の方が対象)

【対象者】

在宅生活している65歳以上の方で介護保険制度における要支援2以上の認定を受けている方

要介護度

- ・ 一定規模の需要がある地域においては、乗合タクシーの導入も検討に値する。運行方式別の活用事例について国土交通省で紹介しているので参照されたい。
(国土交通省HP)乗合タクシーの活用について
<http://www.mlit.go.jp/common/001176322.pdf>

住民主体型交通について

- ・ 既存の交通事業者によるサービス対応が困難である場合には、地域住民・自治会等が積極的に関与する地域主体型交通の導入を市が支援する等、住民提案型の取組みを活用した地域の足の確保も有効である。



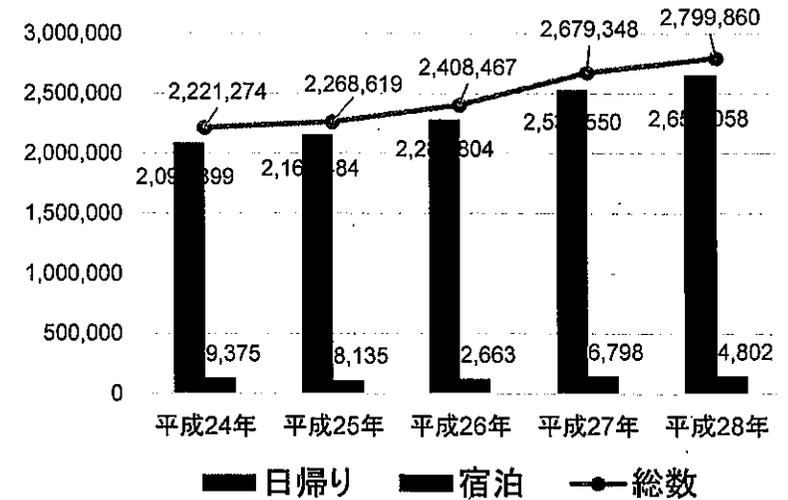
地域主体型交通の例【兵庫県豊岡市】
地域コミュニティ主体によるデマンド型運行「チクタク」
豊岡市HPより

課題④ 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）

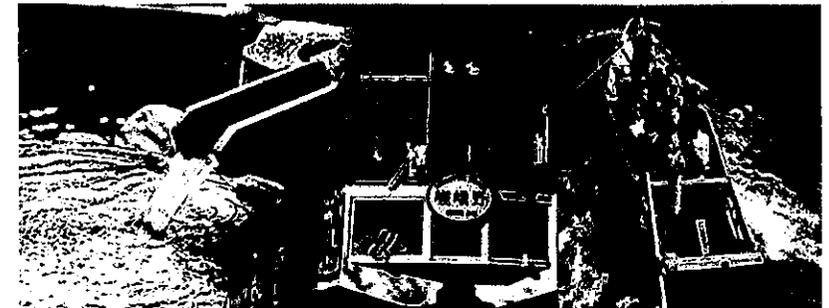
○ 亀岡市は、世界的な観光地である京都市と隣接しており、嵯峨野トロッコ列車、保津川下り等の有力な観光資源を擁しているため、年間300万人近くの観光客が来訪し、中でも嵐山・京都方面からの外国人観光客が急増している。他方、その多くが市内に長時間滞在することなく通過し、嵐山・京都方面に戻っている状況にある。

○ インバウンドをはじめとする観光客の増加を地域の活性化につなげるためには、観光コンテンツの充実と移動環境の整備を通じて市内での回遊・滞在を拡大することが必要である。

亀岡市観光入込客数の推移



亀岡市統計より



亀岡市HPより

課題④に対する提案

◎ 地域の特色を活かした観光地域づくり

- 亀岡市内には、城下町地区の酒蔵・町家や寺社、田園風景、湯の花温泉等、大都市部にはない日本的な魅力を備えたエリアが点在しており、地域資源を活かした戦略的な観光地域づくりにより観光客の回遊・滞在を促進することが考えられる。
- 観光地域づくりについては、近畿運輸局・観光庁において、近畿圏及び全国の観光地域づくりの事例を紹介しているほか、観光庁をはじめとする各省庁で、多種多様な支援メニューを設けており、これらを活用することも可能である。

・観光地域づくりの事例

近畿の事例：(近畿運輸局HP)近畿観光地域づくり事例集 2017
<http://www.ttb.mlit.go.jp/kinki/koutsu/kankou/24jinzaikusei.html>

全国の事例：(観光庁HP)観光地域づくり事例集 2015
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kankochi/ikiiki.html>

・支援メニュー(観光庁HP)観光地域づくりに対する支援メニュー集 (平成30年度政府予算案版)
http://www.mlit.go.jp/kankocho/page04_000072.html

- 特に、古民家等の歴史的資源を活用した観光まちづくりについては、内閣官房が「歴史的資源を活用した観光まちづくり連携推進室」を設置し、意欲ある地域の取組を官民一体で支援する体制をスタートさせており、地域の相談を受け付けているので、これを活用することも可能である。

(内閣官房HP) 歴史的資源を活用した観光まちづくり連携推進室 <http://kominkasupport.jp>



古民家サポートHPより

◎ 観光と交通の連携

- 公共交通による観光旅客の回遊性の向上及び滞在促進を図るため、以下のような取組みが有効である。

・ 観光資源や観光スポットへの公共交通アクセス情報の多言語による発信

(パンフレット・ポータルサイト)

・ バスのフリー乗車券と施設優待特典を組み合わせた企画乗車券の造成・販売

・ 休日や観光多客期にトロッコ亀岡駅・馬堀駅方面から観光スポットを巡回するバスコースの設定 等



京都かめおか「菜の花畑」

観光と交通の連携が望ましい事例

課題⑤ 利用者・地域住民の公共交通に関する意識の向上

○ 亀岡市は、かねてから事業者と連携しつつ市内の公共交通の確保維持に積極的に取り組んでいるが、これを将来にわたって持続可能なものとするためには、行政・事業者のみならず、利用者や地域住民が、公共交通の機能、サービス水準とコスト・負担との関係等を理解した上で、公共交通のあり方に係る議論に主体的に参画することが重要である。



亀岡市HP「平成29年度地域こん談会」より

○ 亀岡市は、継続的に小学校での交通環境学習を行う等モビリティマネジメントにも意欲的に取り組んでいることから、これを更に充実させることによる、利用者や地域住民が公共交通に関する意識を向上させるための仕掛けづくりが必要となる。



亀岡市HP「亀岡市立安詳小学校にて交通環境学習の実施」より

課題⑤に対する提案

◎ 多面的なモビリティマネジメントの実施

- 公共交通の利用促進、理解の向上のため、以下のようなモビリティマネジメントの取組みを行うことが考えられる。
 - ・ 大井工業団地等、市内の企業・団体の事業所における、通勤時の公共交通機関利用を促すエコ通勤の推進
 (参照) 平成29年交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰 愛媛県の取組
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/hyoushou/newpage12..html>
 → ノーマイカー通勤、自転車通勤等の促進に取り組み、協賛店が参加者に特典を提供する等して公共交通機関利用の機運を盛り上げ
 - ※ 京阪京都交通では、平成29年9月より、鉄道駅～大井工業団地を結ぶ通勤客向けの路線を新設(約1年間の実証実験)。市も利用促進に積極的に協力することが望ましい。
 - ・ バス停付近まで自転車を利用しバスに乗り継ぐサイクル&バスライドの推進。既存の公共施設の駐輪場のほか、市内の企業・商業施設等にも駐輪スペース提供の協力を呼びかけることも有効
 - ・ 市とバス事業者の協働による求人イベント、学生向けの職場見学・職業体験・バス乗り方教室等、バス交通の担い手確保のための取組み



京阪京都交通HPより

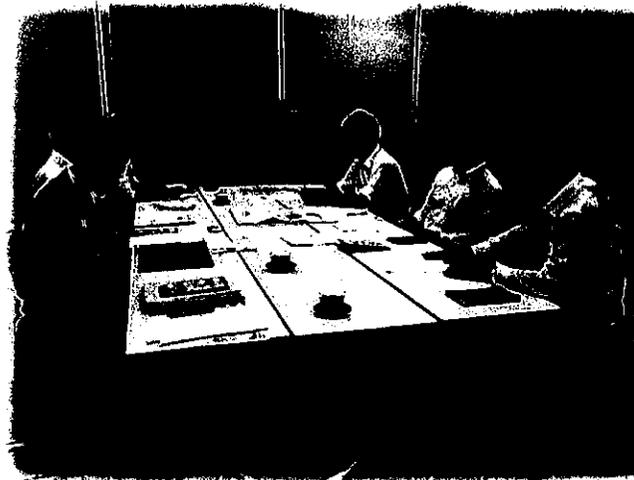


安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより



亀岡市HP「亀岡市立川東小学校にて交通環境学習の実施」より

1. 平成29年 9月27日 市内バス路線及び交通不便地域の現地確認並びに亀岡市との意見交換
 2. 平成29年10月13日 地域連携サポートプランの協定を締結
 3. 平成29年11月16日 市内バス事業者、亀岡市関係者と意見交換を行い現状の課題等を確認
 4. 平成30年 2月15日 地域連携サポートプラン課題研究会を実施
- 平成30年1月30日に開催の地域交通会議で、交通空白地、不便地域の一部解消に向けたコミュニティバス、ふるさとバスの路線変更を決定(3月31日から実施予定)



○ 亀岡市地域公共交通会議条例（改正案）

平成29年6月27日

条例第22号

（設置）

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

（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) 網形成計画の作成及び実施に関する事項
公共交通計画の策定並びに事業の実施及び変更の協議に関する事項
- (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

（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。

(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。

(庶務)

第7条 交通会議の庶務は、まちづくり推進部において行う。

(その他)

第8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、市長が別に定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。