

3. 計画の基本理念および基本方針

(1) 公共交通の位置付けと役割

亀岡市の公共交通は、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サービスレベル、公共交通の交通結節点を整理しました。

表3-1 公共交通の位置付けとサービスレベル等

位置付け	交通手段		必要なサービスレベル	運行範囲
市内中心部交通	コミュニティバス	亀岡地区、篠地区		市内 (中心部)
市内交通	ふるさとバス	市内中心部以外の地区と市内拠点を結ぶ	地域間交通と接続し、日常生活に最低限必要なサービス水準を確保する。	市内
	京阪京都交通バス			市内
	タクシー	市内全域		市内
	その他	市内中心部以外の地区内		
都市間交通	鉄道	JR山陰本線	一定の頻度(等間隔運行)による高いサービス水準を確保する。	広域
	京阪京都交通バス	地域間を結ぶ		広域
交通結節点	中心拠点	JR亀岡駅	市内中心部交通、市内交通、都市間交通の全てが接続する拠点	—
	地域拠点	JR馬堀駅・並河駅・千代川駅		—
	地域(交流)拠点	京都学園大学		—
	生活サービス拠点	各地区の拠点	市内交通や都市間交通が接続する拠点	—

1) バスの役割

① ふるさとバス

周辺部（郊外）の各地区から亀岡駅周辺等の各拠点への移動手段として、各地区の日常生活を支える役割を担う。

② コミュニティバス

市中心部を運行する路線として、沿線地域の日常生活を支える役割を担う。

④ 京阪京都交通バス

市内バス路線の幹線系統として市民の日常生活を支える重要な役割を担う。

2) タクシーの役割

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。

3) 鉄道の役割

市内外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を担う。

(2) 本計画の基本理念

上位計画である第4次亀岡市総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画で目指す都市像を踏まえながら、地域公共交通網形成計画の基本理念を下記としました。

基本理念:〇〇〇

(3) 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、まちづくり等と連携した交通ネットワークの形成等を図ります。

基本方針①:〇〇〇

基本方針②:〇〇〇

基本方針③:〇〇〇

4. 計画の目標

公共交通が果たすべき役割やデータの取得可能性等を踏まえ、本計画における目標（施策や事業を評価する指標）を以下のように設定しました。

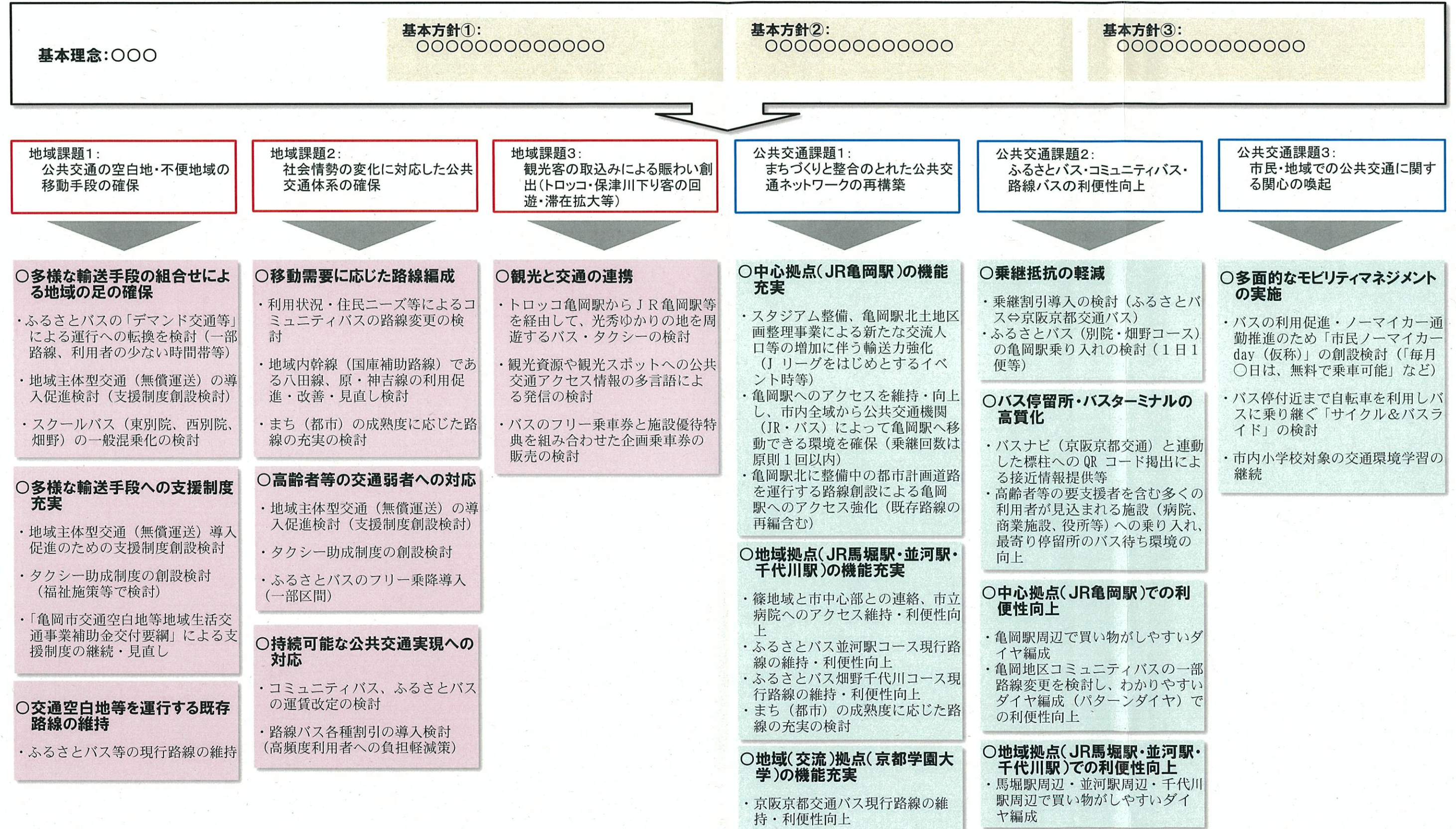
検討必要

5. 都市像の実現に向けた施策および事業

検討必要（実施の有無に関わらず、現時点で考えられる施策及び事業をリスト化している。）

5-1 施策および事業の体系および概要

本計画で設定した基本方針および目標の達成に向けて実施する各施策および各事業を体系づけ、下記のとおり整理しました。



5-2 施策および事業の具体的な取り組み内容

各施策および各事業について、具体的に取り組む内容を下記のとおり整理しました。

(1) 地域課題1への取り組み

1) 公共交通の空白地・不便地域の移動手段の確保

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「デマンド交通等」による運行への転換を検討	
・	○○○○○○○○○○○○○○○○
・	○○○○○○○○○○○○○○○○
○地域主体型交通（無償運送）の導入促進の検討	
・	○○○○○○○○○○○○○○○○
・	○○○○○○○○○○○○○○○○
○スクールバス（東別院、西別院、畑野）の一般混乗化の検討	
・	○○○○○○○○○○○○○○○○
・	○○○○○○○○○○○○○○○○

スケジュール		年度				
事業名	実施主体	H31	H32	H33	H34	H35
ふるさとバスの「デマンド交通等」による運行への転換を検討						
地域主体型交通（無償運送）の導入促進検討						
スクールバス（東別院、西別院、畑野）の一般混乗化の検討						

6. 計画の評価検証の体制

6-1 各施策の進め方

各施策とも関係者との調整や試験的な運行を行いながら、試行結果の評価・必要性検証を行い、本格的な取り組み実施の判断を行います。なお、バス路線の運行実施可否や見直しの目安となる基本的な基準を設定し、新設路線の整備や路線改編の取り組みでは試験運行評価時にこれを参照して検討を行います。

6-2 計画の評価等

本計画の進行・管理・評価等は、亀岡市地域公共交通会議が行います。

本計画の検討にあたっては、現状の調査結果等を踏まえて計画を検討・設定しましたが、現段階での確信や必要性があるとは言い切れないものもあることから、前項のように試行・検証や内容の調整が必要となります。また、交通を取り巻く環境は時間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、必要があれば計画を見直していく必要があります。そのため、本事業の実施に当たっては、PDCA サイクルにより、定期的に取り組みおよび計画目標の評価（Check）および、方向性や内容の見直し（Action）を行い、再度計画を策定（Plan）したうえで進めて（Do）いくものとします。



図6-1 PDCAサイクル

市民、行政、交通事業者の役割を文章で明記

※ 実施の有無に関わらず、現時点で考えられる施策及び事業をリスト化している。

＜地域課題 1 「公共交通の空白地・不便地域の移動手段の確保」に対する施策＞

○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「デマンド交通等」による運行への転換を検討（一部路線、利用者の少ない時間帯等）
デマンド交通等 … デマンドバス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送、ボランティア（無償）輸送
- ・地域主体型交通（無償運送）の導入促進検討（支援制度創設検討）
- ・スクールバス（東別院、西別院、畑野）の一般混乗化の検討

○多様な輸送手段への支援制度充実

- ・地域主体型交通（無償運送）導入促進のための支援制度創設検討
- ・タクシー助成制度の創設検討（福祉施策等で検討）
- ・「亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱」による支援制度の継続・見直し

○交通空白地等を運行する既存路線の維持

- ・ふるさとバス等の現行路線の維持

＜地域課題 2 「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＞

○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の検討
- ・地域内幹線（国庫補助路線）である八田線、原・神吉線の利用促進・改善・見直し検討
- ・まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実の検討
※大井町南部地区、千代川町高野林・小林地区は、現在土地区画整理事業による開発が進められている。
※人口割合からすると現行路線が少ない地域への対応（東つつじヶ丘など）

○高齢者等の交通弱者への対応

- ・地域主体型交通（無償運送）の導入促進検討（支援制度創設検討）
- ・タクシー助成制度の創設検討
- ・ふるさとバスのフリー乗降導入（一部区間）

○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の検討
- ・路線バス各種割引の導入検討（高頻度利用者への負担軽減策）
※コミュニティバス、ふるさとバスの共通回数券の導入検討（紙媒体の回数券による使いやすさ）
※コミュニティバス、ふるさとバス共通エリアフリー定期券の導入検討（全線乗り放題）
※市内バス共通 1 日乗車券の導入検討（市内のバスが全線乗り放題）

＜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＞

○観光と交通の連携

- ・トロッコ亀岡駅から J R 亀岡駅等を経由して、光秀ゆかりの地を周遊するバス・タクシーの検討
- ・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の検討
- ・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販売の検討

＜公共交通課題 1 「まちづくりと統合的な公共交通ネットワークの再構築」に対する施策＞

○中心拠点（J R 亀岡駅）の機能充実

- ・スタジアム整備、亀岡駅北土地区画整理事業による新たな交流人口等の増加に伴う輸送力強化（J リーグをはじめとするイベント時等）
- ・亀岡駅へのアクセスを維持・向上し、市内全域から公共交通機関（JR・バス）によって亀岡駅へ移動できる環境を確保（乗継回数は原則 1 回以内）
- ・亀岡駅北に整備中の都市計画道路を運行する路線創設による亀岡駅へのアクセス強化（既存路線の再編含む）

○地域拠点（J R 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の検討

○地域（交流）拠点（京都学園大学）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 ※亀岡駅周辺（中心拠点）からのアクセス維持・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」に対する施策＞

○乗継抵抗の軽減

- ・乗継割引導入の検討（ふるさとバス⇄京阪京都交通バス）
- ・ふるさとバス（別院・畑野コース）の亀岡駅乗り入れの検討（1 日 1 便等）

○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）と連動した標柱への QR コード掲出による接近情報提供等
- ・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（病院、商業施設、役所等）への乗り入れ、最寄り停留所のバス待ち環境の向上 ※施設は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

○中心拠点（J R 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 ※全便ではなく特定の便。1 時間程度買い物をして帰ることができる等。
- ・亀岡地区コミュニティバスの一部路線変更を検討し、わかりやすいダイヤ編成（パターンダイヤ）での利便性向上
※（1 周 2 5 分＋待機 5 分）× 2 コース（東西）＝1 時間 等

○地域拠点（J R 馬堀駅・並河駅・千代川駅）での利便性向上

- ・馬堀駅周辺・並河駅周辺・千代川駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成 ※全便ではなく特定の便。1 時間程度買い物をして帰ることができる等。

＜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＞

○多面的なモビリティマネジメントの実施

- ・バスの利用促進・ノーマイカー通勤推進のため「市民ノーマイカー day（仮称）」の創設検討（「毎月〇日は、無料で乗車可能」など）
- ・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」の検討
- ・市内小学校対象の交通環境学習の継続

計画内での公共交通空白地域の定義

亀岡市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）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、下記の定義とする。

○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るが、地方においては網形成計画の定義には収まる。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、網形成計画の定義と整合が図られている。

【参考】「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」

（H30. 4、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）

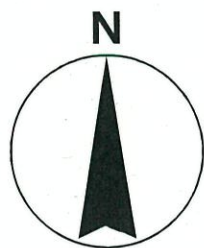
<空白地域の捉え方>

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のある地域をいう。



0 2 4 6 km



<凡例>

- : 駅
- : バス停
- : 自治会境界
- : 亀岡市ふるさとバス
- : 亀岡市コミュニティバス
- : 京阪京都交通バス (民間)

<凡例: H27 国勢調査 人口>

- : 20 人/ha 未満
- : 20~40 人/ha 未満
- : 40~60 人/ha 未満
- : 60~80 人/ha 未満
- : 80~100 人/ha 未満
- : 100~140 人/ha 未満
- : 140~200 人/ha 未満
- : 200 人/ha 以上

※0 人/ha は表示していない



H27国勢調査	人口 (人)	割合 (%)
バス停500m圏+駅1km圏	84,764	97.0%
公共交通空白地	2,661	3.0%
亀岡市総人口(100mメッシュ)	87,425	100.0%
【参考】 亀岡市総人口(年齢不詳含む)	89,479	—

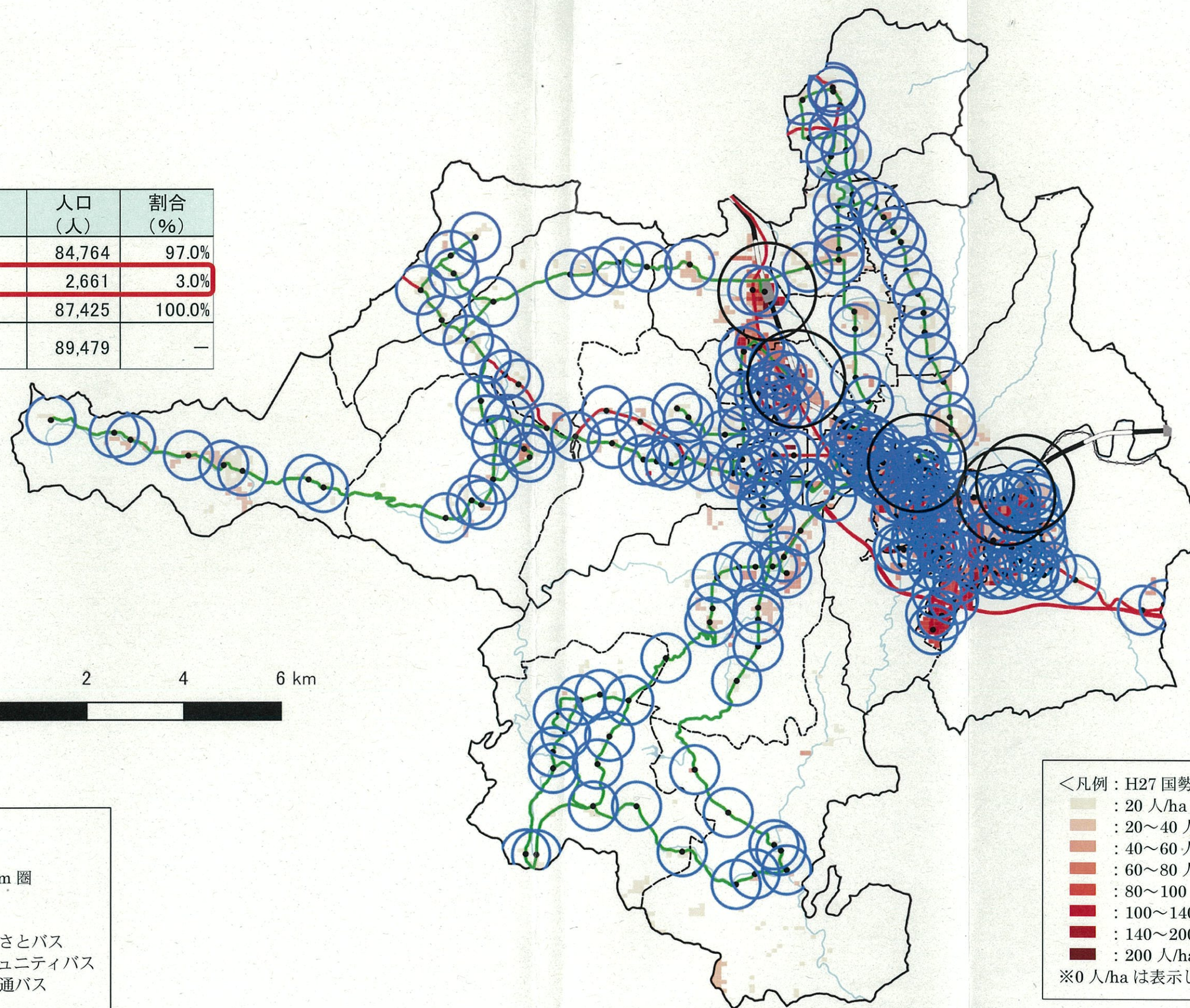
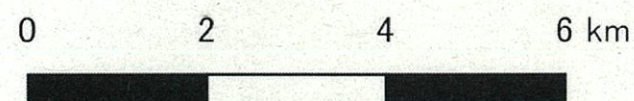


図2 亀岡市内の公共交通空白地

公共交通対策特別委員会委員長報告（素案）

H 3 0 . 1 2 . 1 4

公共交通対策特別委員会が、今期４年間にわたり取り組んでまいりました調査経過を報告します。

本委員会は、前期に引き続き、平成２７年３月定例会において、市民の移動権を確保する公共交通対策の推進を図ることを目的に設置されました。

本市の公共交通は、市街地と集落地をあわせもつ亀岡市域の住環境により、従来から市民の日常生活と密接に結びつき、人口減少や少子・高齢化が進展する中において、快適な暮らしや地域の活性化を支える重要な社会基盤となってきました。

本特別委員会においては、これを踏まえ、市が事業主体となる「ふるさとバス」「コミュニティバス」の運行状況・利用状況を中心に、市内を運行する民間バス・ＪＲ・タクシー事業者の状況、また、自動車利用が増加している市域の交通事情等も考慮し、利用者が求めるニーズに合った効率的・効果的な公共交通のあり方を主眼に調査を行ってきました。

その活動としては、主に、各年度において執行部からの事業実績・事業計画の説明に基づき、詳細に調査を実施してきました。

市としてはこの間、平成２６年に策定された「亀岡市地域公共交通計画」に基づき、各種公共交通施策を進められており、その主なものは、

- ・ ふるさとバスの南部・西部・中部地域からのガレリアかめおかへの乗換の円滑化
 - ・ バスの運賃見直し
 - ・ 篠町及び西つつじヶ丘におけるコミュニティバス運行
 - ・ 東別院町地域交通支援事業
- 等でありました。

これらの施策を実施されてきたことも踏まえ、本特別委員会の活動において質疑・検討の中心となった主な内容は、

ふるさとバス、コミュニティバス等に関して

- ・将来的な観点も含め、適正な収支は担保されているのか
- ・既存路線は効率的であるのか
- ・変化する市民ニーズを的確に把握し、柔軟な運行に努めているのか
- ・点在する市内の公共交通空白地域対策の進捗はどうか

等 でありました。

また、東別院町地域交通支援事業に関しては、

- ・利用者負担の公平性は適正なものであるのか
- ・当該地域の公共交通環境は考慮されているのか
- ・市内他地域での運行の可能性はどうか

等 をはじめ、さまざまな議論があったところです。

そして、本特別委員会では、これらの調査・検討経過や市の取り組みを鑑み、亀岡市の地域事情に応じた公共交通を推進し、市民一人ひとりが健康で安心して暮らせるまちづくりを実現するために、これまでの活動を総括し提言を取りまとめました。

[提言事項（案）]

- 1 ふるさとバス、コミュニティバス利用者の増加を促し、
さらなる適正な運営に努め、市の財政負担を軽減すること
- 2 高齢者をはじめとした、市民の交通環境に対する不安を解消し、
安全で安心して暮らせる定住環境を整備すること
- 3 市域を快適、柔軟に移動できる公共交通手段を考慮し、
さらなるにぎわいを創出すること

これらの提言については、本特別委員会の意見として、次年度からスタートする「地域公共交通網形成計画」に反映されるよう、配慮されたいと考えるものであります。

最後に、公共交通は市民の生活を守り、地域の活力を維持していくための重要な機能の1つであり、よりきめ細かな交通ネットワーク網の構築に対するニーズは、今後、ますます増大してくものと考えられます。

市におかれては、引き続き長期的視野に立ちながら、市民にとって安全で暮らしやすい地域づくりの^{いしずえ}礎となる公共交通に関して、さらに一歩先を踏まえた施策を推進し、市民に寄り添った具体的な公共交通施策を着実に実施されることを求め、

以上、簡単ではありますが、本特別委員会の4年間の報告とします。