

総務文教常任委員会

平成 27 年 5 月 13 日

協 働 部

1 企画協働課所管

(1) 亀岡市地域公共交通計画の現状と今後の課題について P 1

別冊

C

C

亀岡市地域公共交通計画の現状と今後の課題について

< 京都府亀岡市の取組 >

市が実施主体となり、市内中心部の公共施設や商業施設への移動手段としてコミュニティバス、民間バス路線の廃止に伴い、通勤・通学や生活交通の維持確保として「ふるさとバス」という新たな交通システムを導入している。

加東市との比較

	人口(人)	高齢人口(人)	高齢化率	面積 (km ²)	人口密度 (人／km ²)
加東市	40,181	8,861	22.1%	157.5	255.1
京都府亀岡市	92,399	19,080	20.6%	224.8	411.0

※表中の人口は、平成 22 年国勢調査による。

亀岡市の人口は加東市の 2 倍以上であり、高齢化率は加東市よりも低い。しかしながら、平成 12 年をピークに人口が減少しており、さらに少子高齢化も進んでいる。

これらの状況を踏まえ、平成 14 年 12 月から「亀岡市コミュニティバス」を、さらに、民間バス路線の廃止に伴い、平成 17 年 4 月から「亀岡市ふるさとバス」を運行している。市が実施主体となり、運行は京阪京都交通に委託している。

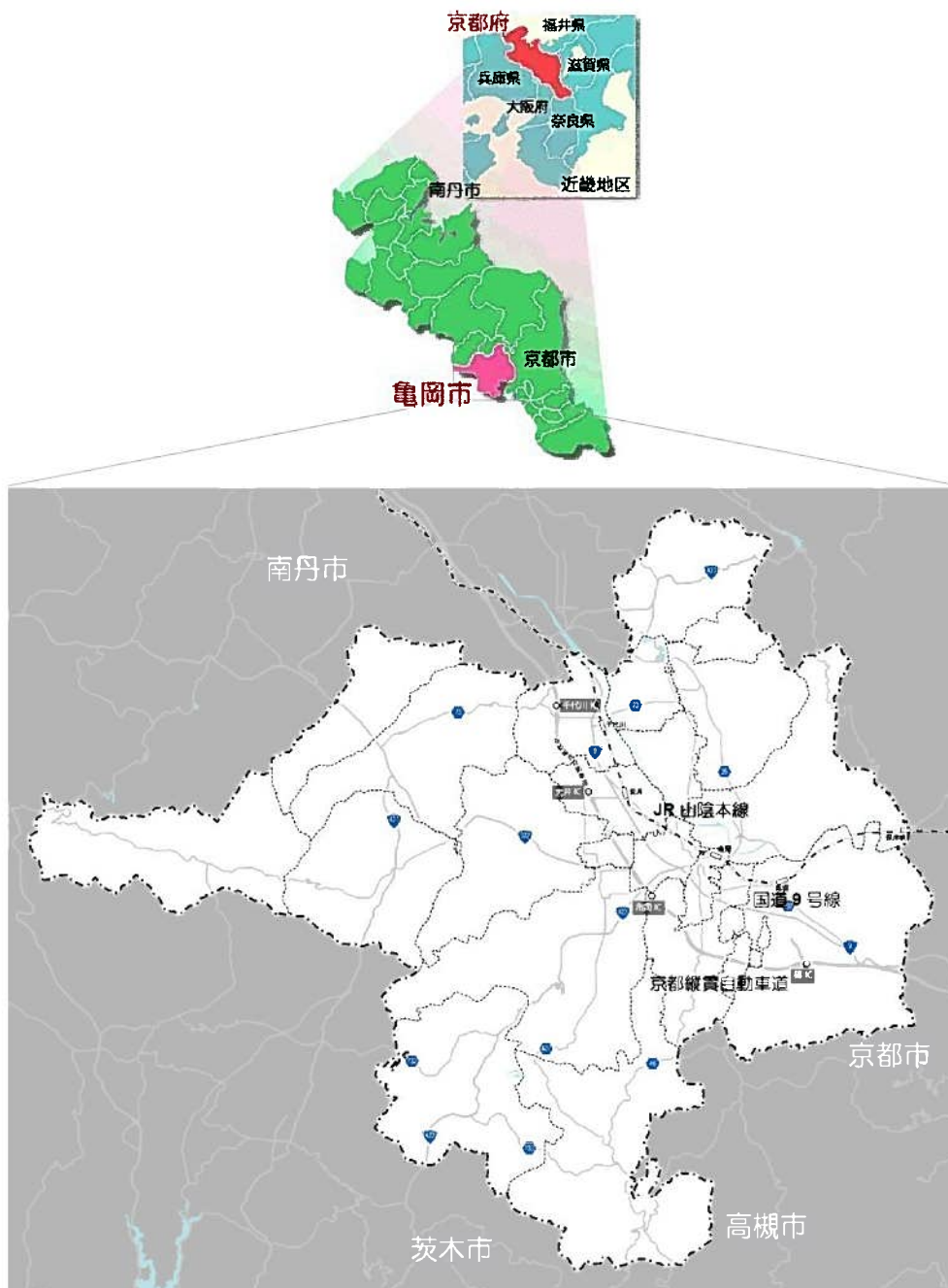
亀岡市の公共交通の概要

亀岡市地域公共交通計画から

亀岡市の概況

(1) 地域概況

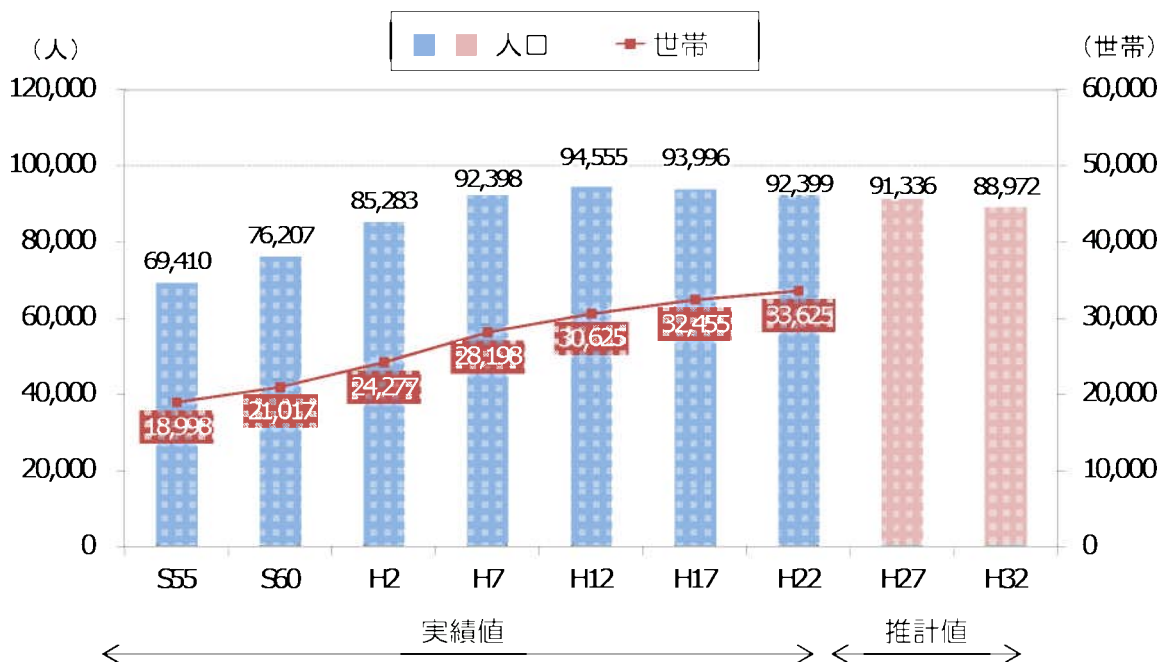
- 京都府のほぼ中央に位置し、東は京都市、南は大阪府高槻市・茨木市、北は南丹市に接している。
- 市域の約 7 割が山林で周囲を山々に囲まれた盆地状の地形にある。
- 国道 9 号線や京都縦貫自動車道、JR 山陰本線が集まる交通の要衝である。



(2) 亀岡市の人口及び世帯数

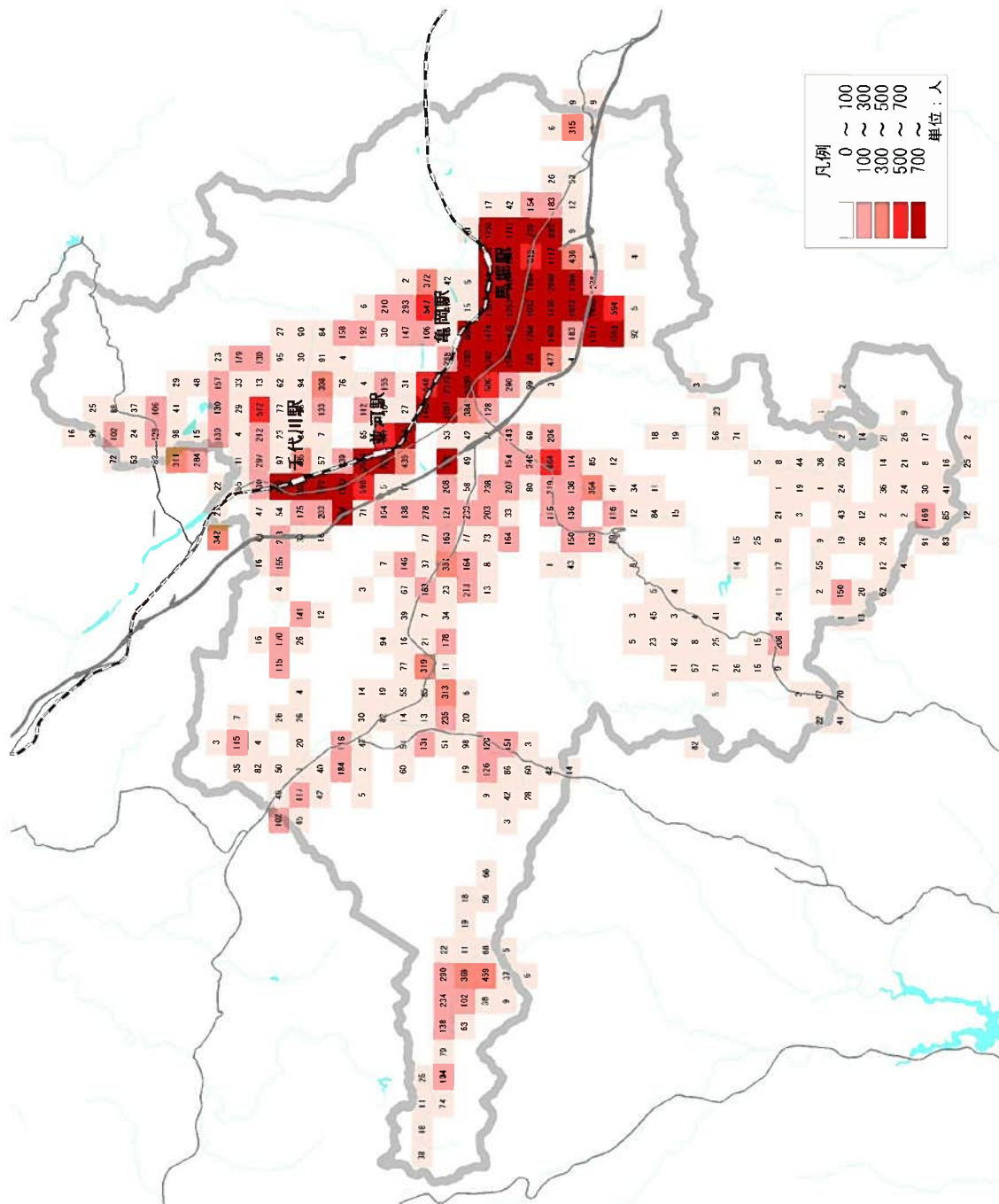
1) 人口及び世帯数の推移

- ・ 亀岡市の人口は92,399人（平成22年国勢調査）であり、平成12年をピークに緩やかに減少傾向にある。一方、世帯数は増加傾向にある。
- ・ 将来は、さらに人口が減少することが見込まれている。



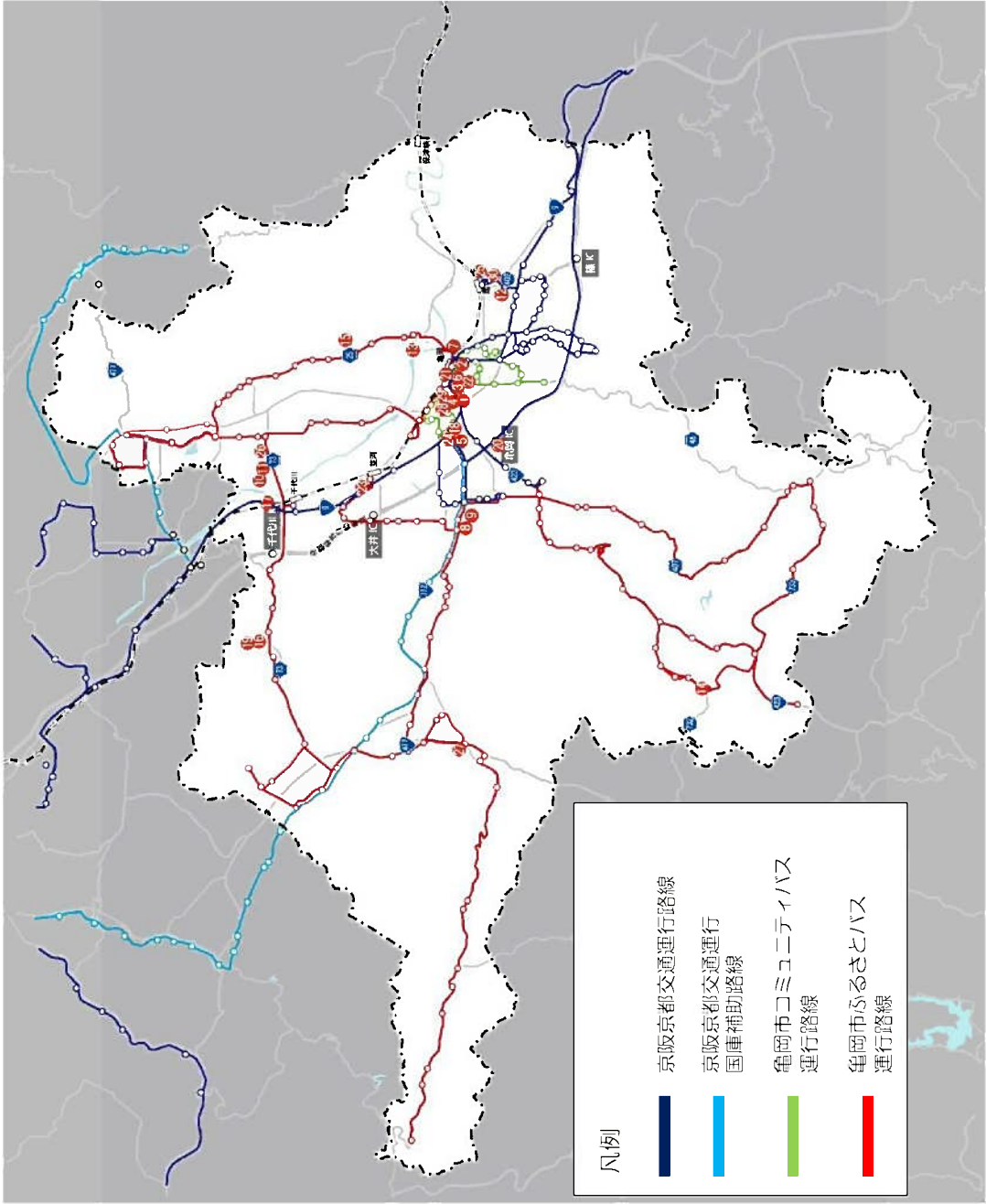
出典：国勢調査（昭和55・60年、平成2・7・12・22年）
日本の市区町村別将来推計人口平成27・32年度

人口の推移



公共施設

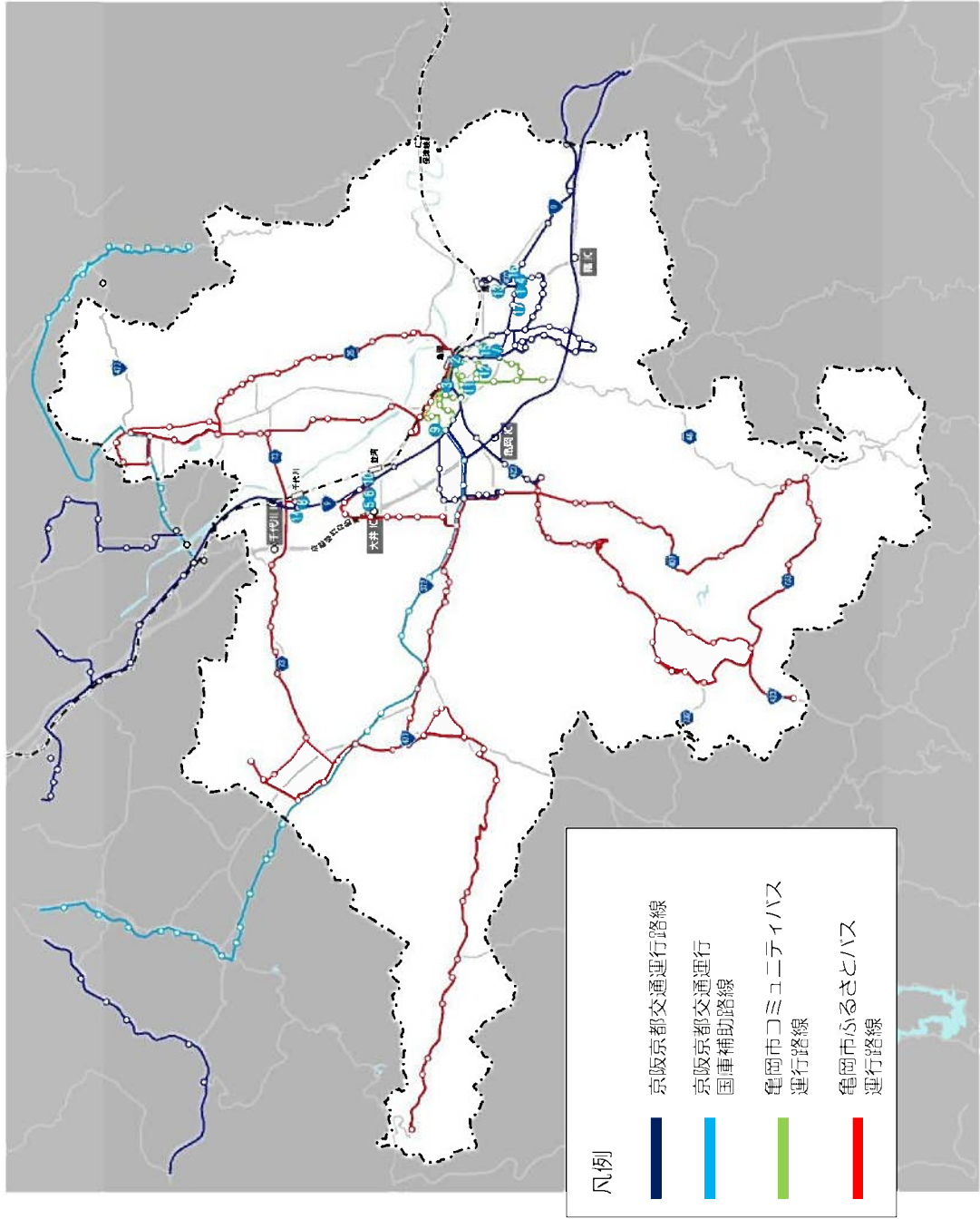
・公共施設は亀岡地区等の中心部に集まっている。病院は鉄道より南側の市街地に位置している。



公共施設名	
市役所	1 亀岡市役所
福祉施設	2 亀岡市上下水道部
	3 総合福祉センター
	4 厚生会館
	5 ふれあいプラザ
	6 亀岡会館
文化施設	7 文化資料館
	8 人権福祉センター
	9 天川児童館
	10 馬路文化センター
	11 馬路児童館
	12 東部文化センター
	13 東部児童館
	14 保津文化センター
	15 保津児童館
	16 犬甘野児童館
	17 保津ヶ丘文化センター
	18 保津ヶ丘児童館
	19 教育研究所
	20 学校給食センター
	21 ガレリアかめおか
病院施設	22 亀岡市交流会館
	23 地球環境子ども村役場
	24 若木の家
	25 亀岡市中央公民館
	26 亀岡市立図書館中央館
	27 亀岡市立図書館大井分館
	28 亀岡市立図書館ガレリア分館
	29 亀岡市立図書館馬堀分館
	30 亀岡市立図書館馬路分室
	31 亀岡市立図書館西部分室
	32 亀岡市保健センター
	33 休日急病診療所
	34 亀岡市立病院

大型商業施設分布

・大型商業施設は国道9号線沿いや鉄道駅周辺に多く立地している。



大型商業施設名	
1	アル・プラザ亀岡
2	イオン亀岡店
3	西友亀岡店
4	ホームセンターコーナン亀岡篠店
5	ホームセンターコーナン亀岡大井店
6	エディオン亀岡店
7	アミティ亀岡ショッピングセンター
8	スーパーマツモト千代川店
9	ジョーシン亀岡店
10	スーパーマツモト大井店
11	スーパーマツモト荒塚店
12	アヤマディオ亀岡店
13	スーパーマツモトうまほり店
14	ドラッグユタカ千代川店、セリア亀岡店
15	スーパーマツモト中央店
16	ファッションセンターしまむら亀岡店
17	業務スーパー篠店

通勤・通学者数一覧 (50人以上の市区町村を抜粋)

常住地による通勤・通学者(人) A表		市内常住の通勤・通学者に対する割合	従業・通学地による通勤・通学者(人) B表		市外の通勤・通学者に対する割合
亀岡市	26,247	51.8%	亀岡市	26,247	69.6%
京都市	12,830	25.3%	京都市	3,241	8.59%
南丹市	3,438	6.79%	南丹市	2,068	5.48%
大阪市	842	1.66%	京丹波町	427	1.13%
長岡京市	449	0.89%	長岡京市	260	0.69%
京丹波町	351	0.69%	向日市	220	0.58%
向日市	273	0.54%	高槻市	209	0.55%
高槻市	236	0.47%	大津市	199	0.53%
茨木市	220	0.43%	宇治市	162	0.43%
大津市	211	0.42%	茨木市	113	0.30%
宇治市	205	0.40%	能勢町	102	0.27%
能勢町	190	0.38%	豊能町	83	0.22%
草津市	147	0.29%	大阪市	78	0.21%
吹田市	146	0.29%	川西市	70	0.19%
久御山町	102	0.20%	城陽市	52	0.14%
福知山市	94	0.19%			
京田辺市	93	0.18%			
綾部市	91	0.18%			
大山崎町	69	0.14%			
枚方市	68	0.13%			
豊中市	65	0.13%			
神戸市	61	0.12%			
摂津市	60	0.12%			
川西市	59	0.12%			
尼崎市	57	0.11%			
池田市	56	0.11%			
箕面市	55	0.11%			
東大阪市	50	0.10%			

出典：国勢調査（平成22年）

A表・・・常住地による通勤・通学者

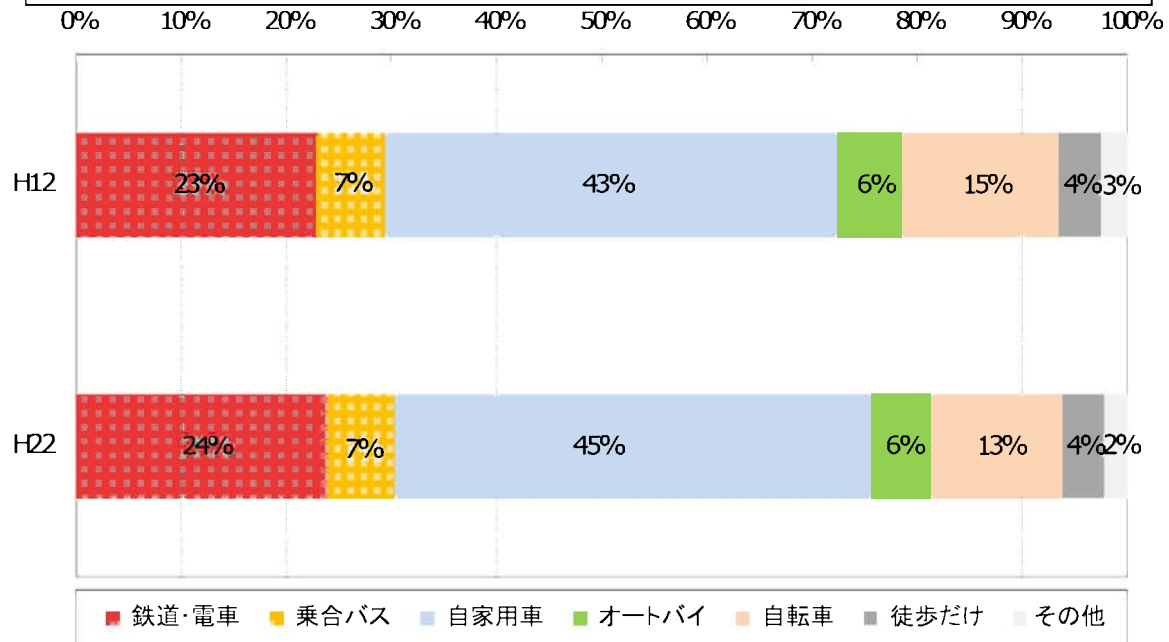
亀岡市内に住んでいる方がどこへ通勤・通学しているか。

B表・・・従業・通学地による通勤・通学者

亀岡市へ通勤・通学している方がどこに住んでいるか。

交通手段分担率

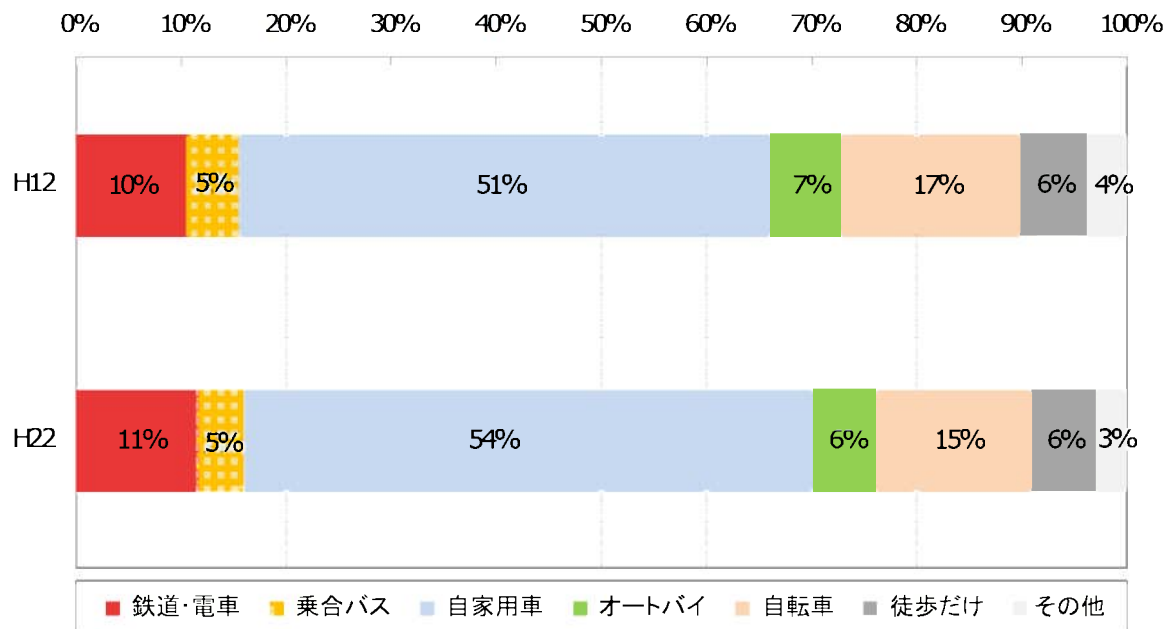
- ・平成12年に比べ自家用車を利用する割合は増加している。
- ・亀岡市に通勤・通学してくる人よりも、市内に常住している通勤・通学者の方が、鉄道やバス（公共交通）の利用が多く、自家用車の利用は少ない。



出典：国勢調査（平成12、22年）

常住地による利用交通手段分担率

（※亀岡市内に住んでいる方の通勤・通学における利用交通手段分担率）



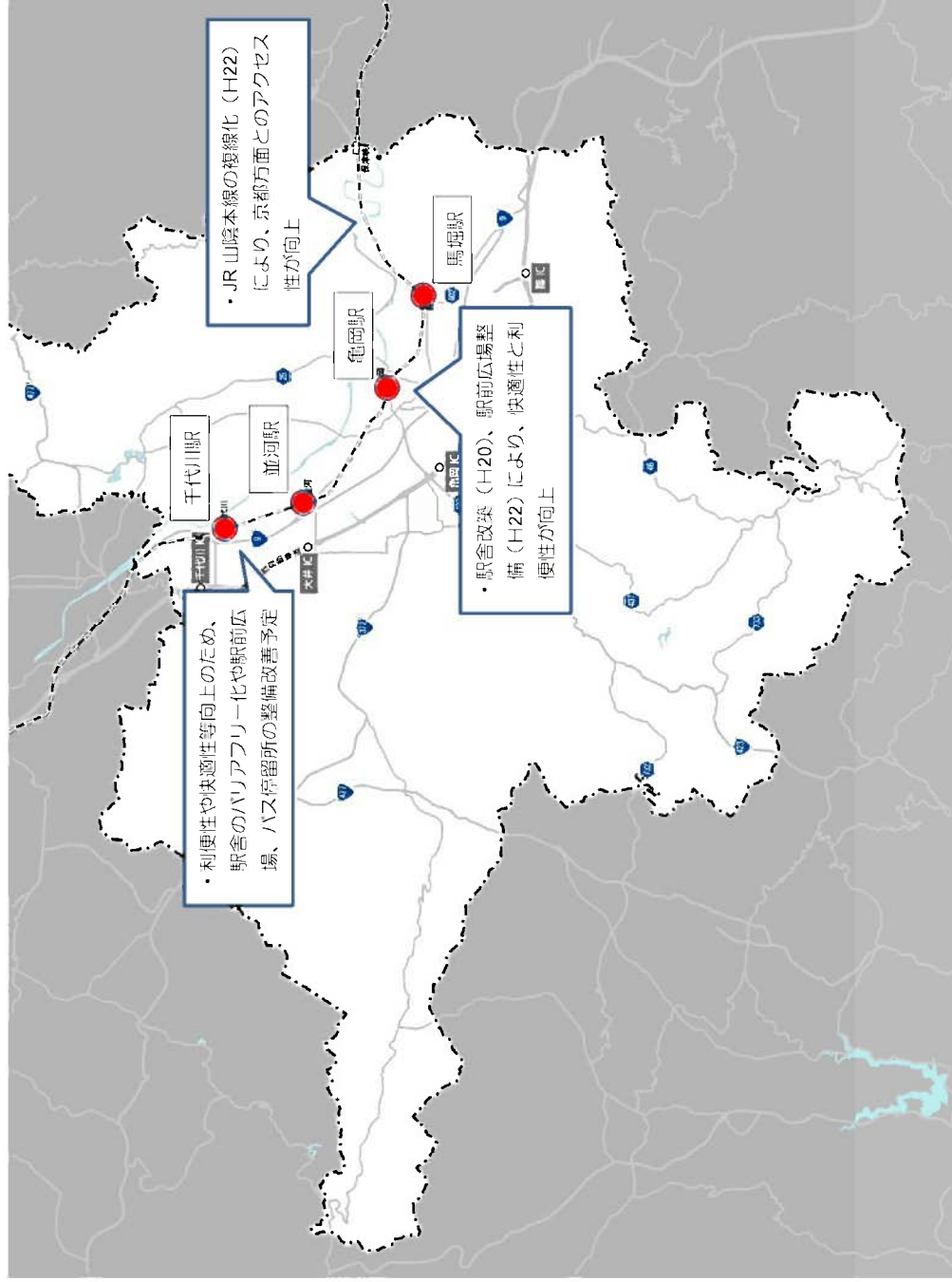
出典：国勢調査（平成12、22年）

従業地・通学地による利用交通手段分担率

（※亀岡市へ通勤・通学している方の利用交通手段分担率）

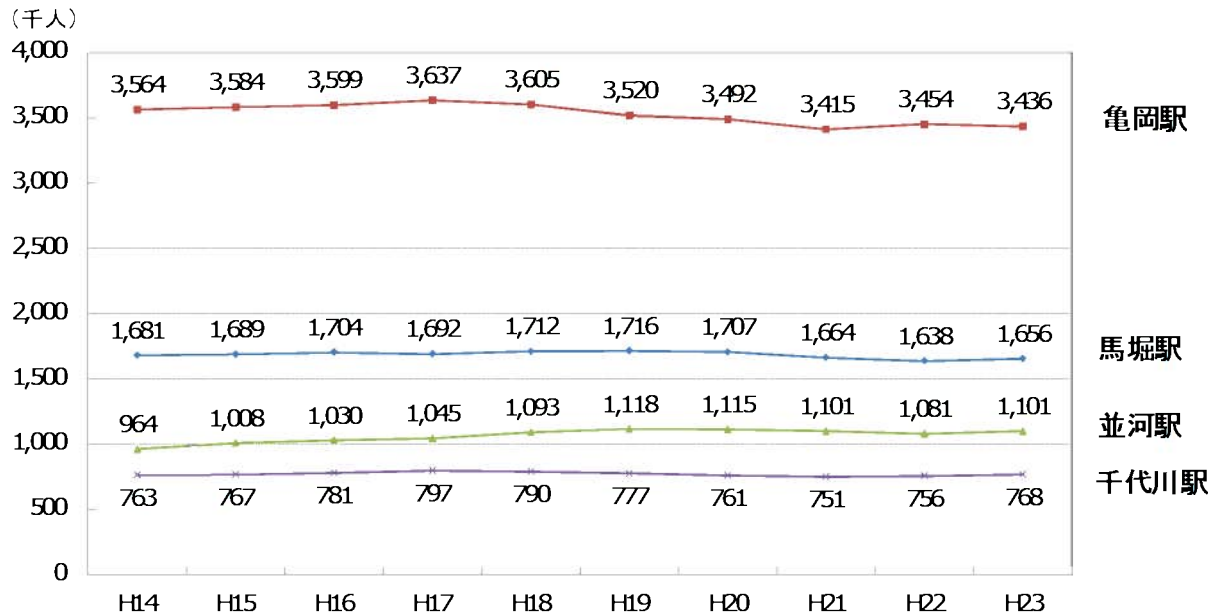
鉄道の概況

- ・市内にはJR山陰本線が走っており、平成22年度に複線化の整備が完了し、京都方面とのアクセス性が向上した。
- ・亀岡駅舎改築（平成20年度）や駅前広場整備（平成22年度）により、バス乗りの迎え時における利便性や快適性が向上され、今年度から千代川駅においても整備が予定されている。



駅別の乗車人員

- 駅別乗車人員で最も乗降客数が多い駅は亀岡駅である。
- 駅別乗車人員の推移はいずれも横ばいである。



出典：京都府統計書（平成 14～23 年度）

図3-28 駅別乗車人員

バスの概況

(1)バス路線・運行状況

- ・亀岡市では民間バス路線に加え、亀岡市が事業主体となる「ふるさとバス」と「コミュニティバス」が運行されている。
- ・民間バスのつつじヶ丘循環線や学園大学線等の運行頻度が高い。それに比べ、ふるさとバスとコミュニティバスの運行頻度は低くなっている。
- ・各バスの運賃はコミュニティバスでは一律 100 円、ふるさとバスは一律 100 円～200 円と一定であるのに対し、民間バスは対距離制となっている。

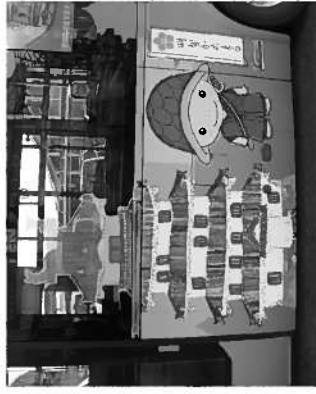
表3-1 バス路線・運行状況

分類	路線	系統番号		運行経路			1日の運行便数		運賃(円)		運行体制
				起点	経由地	終点	平日	休日	初乗り	区間	
民間バス	国道線	1		亀岡駅前	薬師湯前	桂駅東口	3本	なし	160	620	—
		1A		亀岡駅前	国道 つつじヶ丘	京都成章 高校前	5本	なし	160	440	
		2		亀岡駅前	桂駅東口	京都駅前	33往復と 片道3本	27往復と 片道2本	160	630	
		3		亀岡駅前	千代川駅前	園部駅西口	2往復	1往復半	160	460	
		5		亀岡駅前	ガレリア かめおか	千代川駅前	5往復半	3往復	160	270	
		6		亀岡駅前	国道 つつじヶ丘	亀岡車庫	5本	5本	160	220	
	つつじヶ丘 循環線	循環30		つつじヶ丘 小学校前	桜谷公園前	亀岡駅前	62本	35本	160	240	
		循環32		亀岡駅前	桜谷公園前	亀岡駅前	8本	13本	160	240	
		31		亀岡駅前	矢田口	美山台	11本	6本	160	180	
	馬堀線・ 穴太寺線	循環35		馬堀駅前	桜谷公園前	馬堀駅前	19本	9本	160	240	
		34		馬堀駅前	穴太寺前	馬堀駅前	7本	7本	160	340	
		36		馬堀駅前	西つつじヶ丘	亀岡駅前	4本	2本	160	240	
		59		亀岡駅前	穴太寺前	亀岡駅前	5本	5本	160	250	
		37		亀岡駅前	西つつじヶ丘	亀岡車庫	4本	2本	160	220	
		38		馬堀駅前	アルブラザ前	亀岡車庫	2本	なし	160	160	
	学園大学線	57		亀岡駅前	亀岡市役所前	学園大学	11.5本	なし	160	240	
		60		亀岡駅前	亀岡市役所前	学園大学	44往復半	40往復	160	240	
	八田線	40		亀岡駅前	八田	園部駅西口	11往復	6往復	160	1,150	
	神吉線・ 原神吉線	41		八木駅前	山階公民館前	神吉口	4往復半	4往復	160	520	
43			八木駅前	神吉口	原	3往復	3往復	160	610		
ふるさと バス	川東線	F11	川東線1	亀岡駅前	国分・馬路	千代川駅前	5往復	5往復	100～ 200円	5台	
			(川東スクール1)				3往復	1往復			
		F12	川東線2	亀岡駅前	河原林・旭	亀岡駅前	3往復	3往復			
	(川東スクール2)		3往復				なし				
	別院線	F21	別院循環線1	学園大学	(西→東)	学園大学	4本	3本			
		F22	別院循環線2	学園大学	(東→西)	学園大学	4本	3本			
		F23	東別院線	学園大学	春日部	万願寺	2往復	片道1本			
		F24	西別院循環線	学園大学	西別院	学園大学	3本	1本			
	畑野線	F31	畑野線1	土ヶ畑	茶屋	運動公園	2往復半	1往復半			
		F32	畑野線2				3往復	2往復			
		F33	畑野線3	土ヶ畑	平松台・茶屋	運動公園	片道1本	片道1本			
		F34	畑野線4				1往復半	1往復			
	畑野 千代川線 並河駅線	F41	畑野千代川線1	広野	神前	千代川駅前	1往復半	1往復			
F43		畑野千代川線2	広野	大内	千代川駅前	3往復半	2往復				
F51		並河駅線	学園大学	運動公園	並河駅前	5往復	3往復				
コミュ ニティ バス	西・東 コース	C201 C121 C211	西コース	亀岡駅前	西(右回り)	亀岡駅前	10便	10便	一律 100円	1台	
					西(左回り)		6便	6便			
		C121 C122 C211 C212	東コース	亀岡駅前	東回り	亀岡駅前	10便	10便			

出典：京阪京都交通(株)HP

亀岡市データ(平成24年度)

コミュニティバス ルートマップ



コミュニティバス時刻表
平成27年3月14日改正

■コミュニティバスの概要

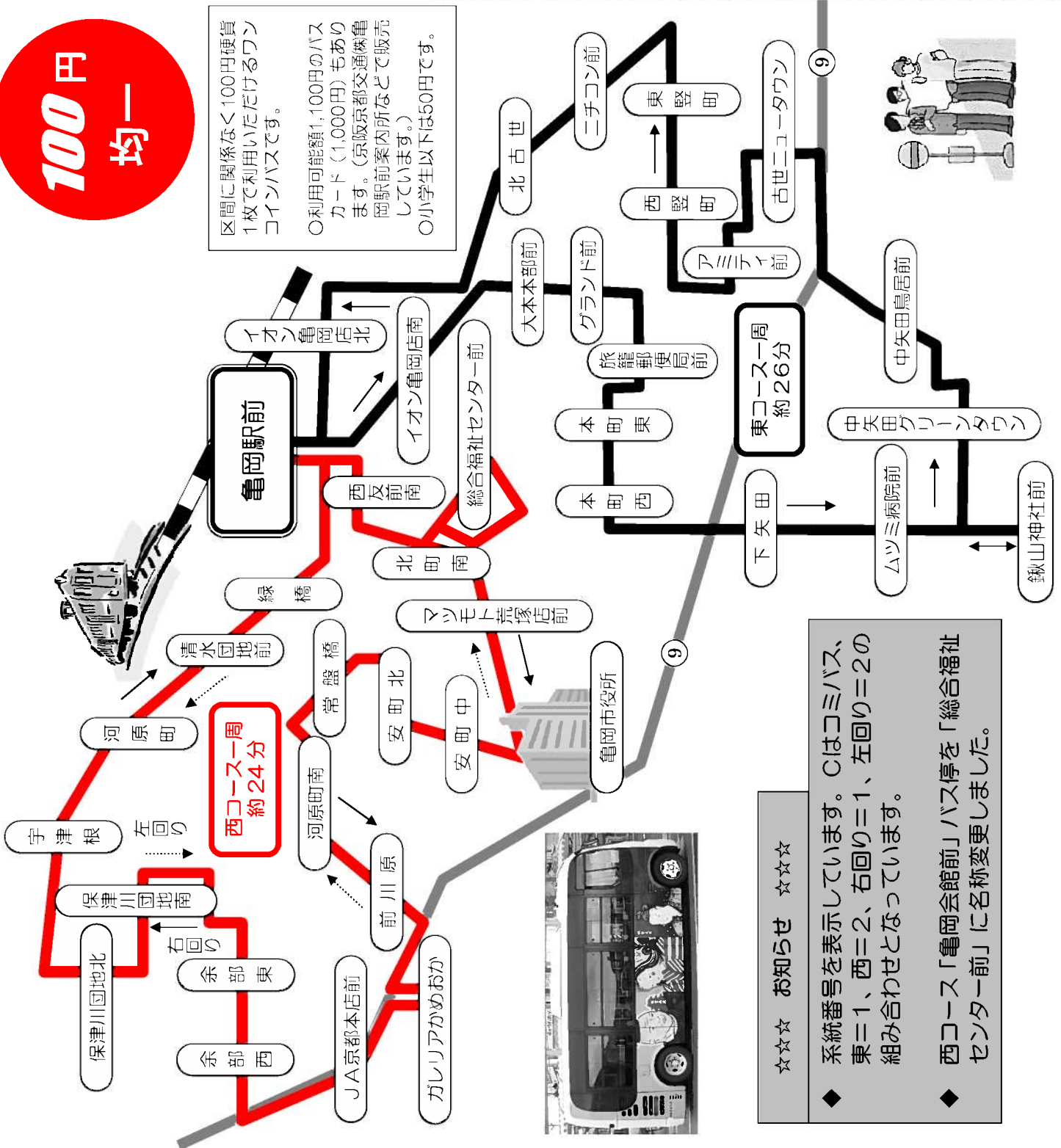
- ◇事業主体 亀岡市
- ◇運行者 京阪京都交通株式会社
- ◇運行台数 1台
- ◇乗客定員 座席14名
立席10名
計 24名

亀岡市役所
京都府亀岡市安田野々神8
0771-22-3131 [代表]

100円
均一

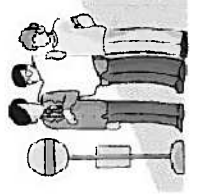
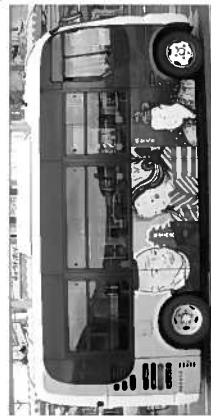
区間に関係なく100円硬貨1枚で利用いただけるワンコインバスです。

- 利用可能額1,100円のバスカード(1,000円)もあります。(京阪京都交通株式会社亀岡駅前案内所などで販売しています。)
- 小学生以下は50円です。



☆☆☆ お知らせ ☆☆☆

- ◆ 系統番号を表示しています。Cはコミバス、東=1、西=2、右回り=1、左回り=2の組み合わせとなっています。
- ◆ 西コース「亀岡会館前」バス停を「総合福祉センター前」に名称変更しました。



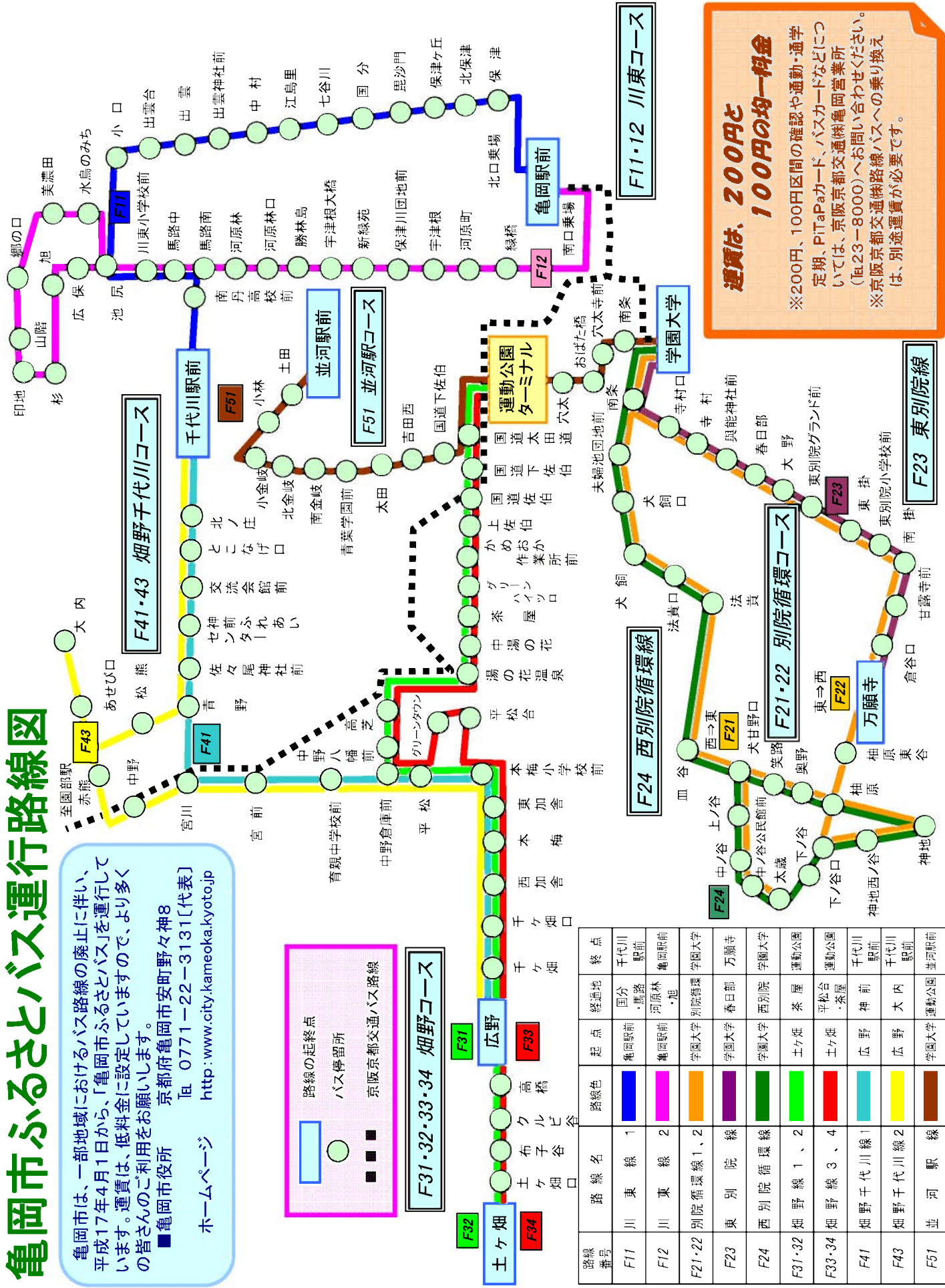
亀岡市ふるさとバス運行路線図

亀岡市は、一部地域におけるバス路線の廃止に伴い、平成17年4月1日から、「亀岡市ふるさとバス」を運行しています。運賃は、低料金に設定していますので、より多くの皆さんのご利用をお願いいたします。

■亀岡市役所
ホームページ
Tel 0771-22-3131【代表】
http://www.city.kameoka.kyoto.jp



F31・32・33・34 畑野コース



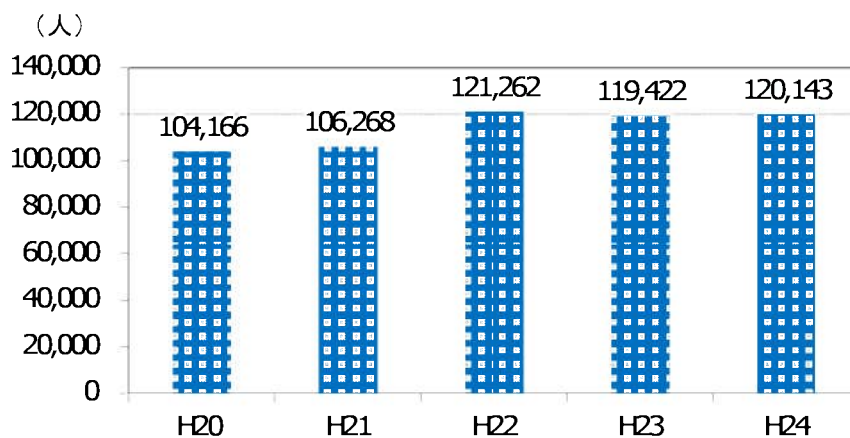
運賃は、200円と100円の均一料金

※200円、100円区間の確認や通勤・通学定期、PiTaPaカード、バスカードなどについては、京阪京都交通(株)亀岡営業所(TEL23-8000)へお問い合わせください。
※京阪京都交通(株)バスへの乗り換えは、別途運賃が必要です。

路線番号	路線名	路線色	起点	経過地	終点
F11	川東線	青	亀岡駅前	国分・馬路	千代川駅前
F12	川東線	黄	亀岡駅前	河原林・旭	亀岡駅前
F21・22	別院循環線 1、2	赤	学園大学	別院循環	学園大学
F23	東別院線	紫	学園大学	春日部	万願寺
F24	西別院循環線	緑	学園大学	西別院	学園大学
F31・32	畑野線 1、2	青	土ヶ畑	茶屋	運動公園
F33・34	畑野線 3、4	赤	土ヶ畑	平松台・茶屋	運動公園
F41	畑野千代川線 1	黄	広野	神前	千代川駅前
F43	畑野千代川線 2	黄	広野	大内	千代川駅前
F51	並河駅線	赤	学園大学	運動公園	並河駅前

バスの利用状況

・ふるさとバス、コミュニティバスの年間乗車人員は増加傾向にある。

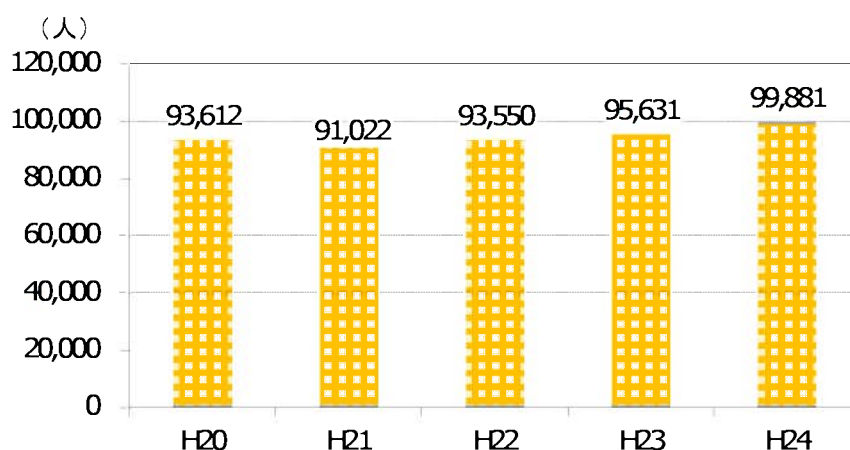


出典：亀岡市データ（平成 20～24 年度）

図3-30 ふるさとバスにおける年間乗車人員の推移

※平成 22 年 3 月 13 日ふるさとバス運行改正について

	改正前	改正後
運行台数	4 台	5 台
系統数	5 路線 12 系統 (川東スクール 2 系統含む)	5 路線 13 系統 (川東スクール 2 系統含む) 2 路線統合、1 路線新設
1 日あたりの 運行便数	平日 36.5 便	平日 43.5 便
	休日 20.5 便	休日 26.5 便
バス停設置数	93 カ所	120 カ所 新設 28 カ所、廃止 1 カ所

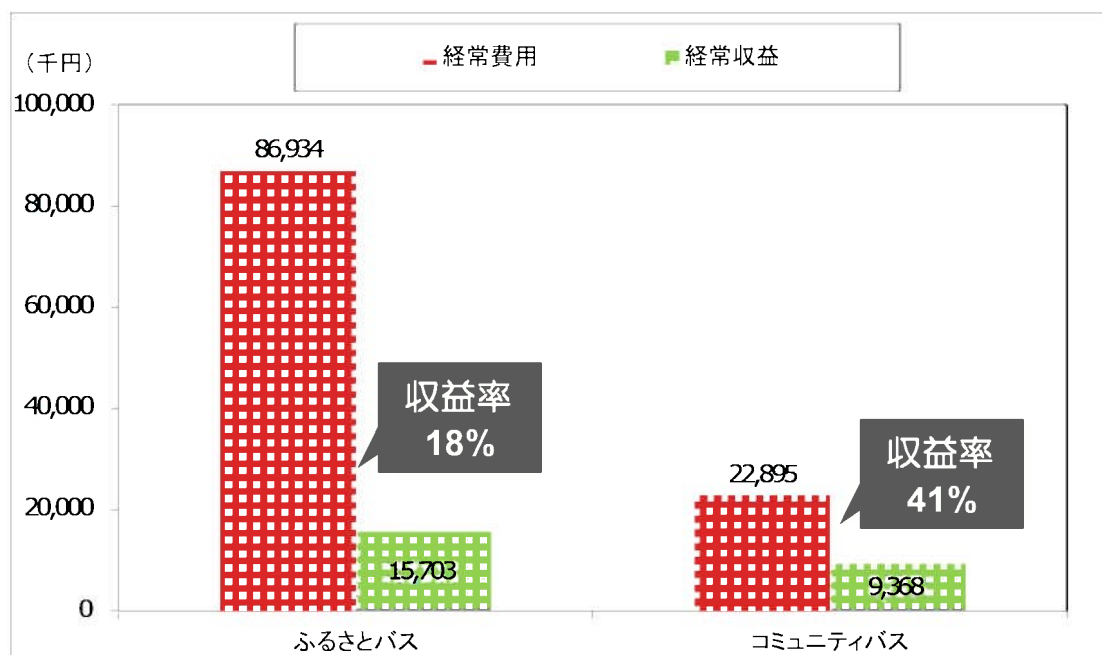


出典：亀岡市データ（平成 20～24 年度）

図3-31 コミュニティバスにおける年間乗車人員の推移

運行事業費

- ふるさとバスは 5 台 13 系統、コミュニティバスは 1 台 2 系統で運行しており、経常費用はふるさとバスが約 9 千万円、コミュニティバスが約 2 千万円である。
- 収益はふるさとバスが約 1.5 千万円、コミュニティバスが約 1 千万円で、収益率はコミュニティバスの方が高い。

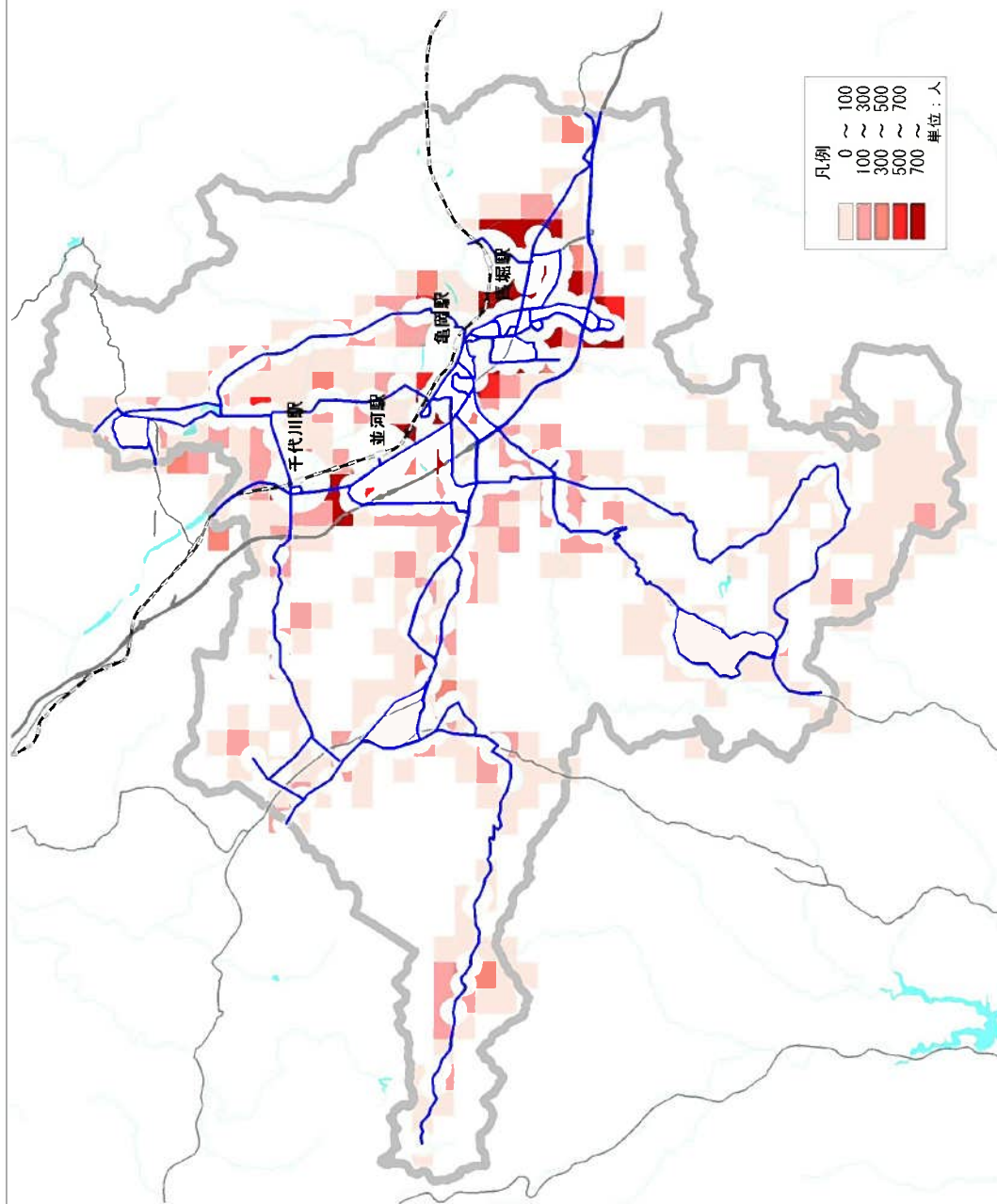


出典：亀岡市データ(平成 24 年度)

交通空白地域

(a)人口分布に対する公共交通非サービス圏

・千代川駅西側や並河駅、馬堀駅、つつじヶ丘周辺地区等の市街地部において、人口の多い空白地区が存在している。



出典：国勢調査（平成 22 年）

概況等のまとめ

項目	内容
人口等の状況	●人口が減少 ・人口は92,399人（平成22年国勢調査）であり、平成12年をピークに人口が減少し、今後も減少していくことが予測されている。 ・市街地で人口密度が高く、増加傾向だが、郊外部・山間部では人口減少がみられる。 ●少子化、高齢化が進展 ・少子化、生産年齢層の減少、高齢者の増加が進んでおり、今後も進展することが予測されている。 ・特に郊外部・山間部で高齢化率が高い。 ●市街地や幹線沿いに施設が立地 ・公共施設は中心部、大型商業施設は国道9号線沿い、駅前に多く立地している。
移動の状況	●亀岡市内および、亀岡⇒京都市の通勤・通学流動が多い ・亀岡市に在住の方の半数以上が亀岡市内に通勤・通学している。市外への通勤・通学は、京都市が最も多い。 ・亀岡市内に通勤・通学している方の多くは亀岡市内に在住している。
バス等の状況	●ふるさとバス、コミュニティバスは運行頻度が低い ・民間バスと亀岡市を事業主体とするふるさとバス、コミュニティバスが運行している。 ・民間バスは、つつじヶ丘循環線、学園大学線でサービスレベルが高い。 ・ふるさとバス、コミュニティバスの路線ごとの運行便数は比較的少ない。 ●ふるさとバス、コミュニティバスの利用客は増加傾向にあるが、収益率は低い ・ふるさとバスの畑野千代川線、川東線やコミュニティバスの利用は比較的多い。 ・収益率はふるさとバス、コミュニティバスともに低い。 ●郊外部・山間部に加え、市街地周辺に人口密度の高い公共交通空白地域が存在 ・郊外部や山間部に加え、市街地周辺部に人口や高齢者数が多い公共交通空白地域が存在している。 ●自動車利用の増加、バス利用の低迷 ・通勤・通学者における利用交通手段は自家用車の割合が大きく、増加傾向にある。亀岡市から流出する通勤・通学者で公共交通を利用している割合は比較的大きいが、鉄道に比べてバスを利用している割合は小さい。

市民意識調査

(1)調査の実施

効率的・効果的なネットワークを構築するには、市全体の移動状態や利用状況を把握し、検討を行う必要があるため、以下の3つの調査を実施した。

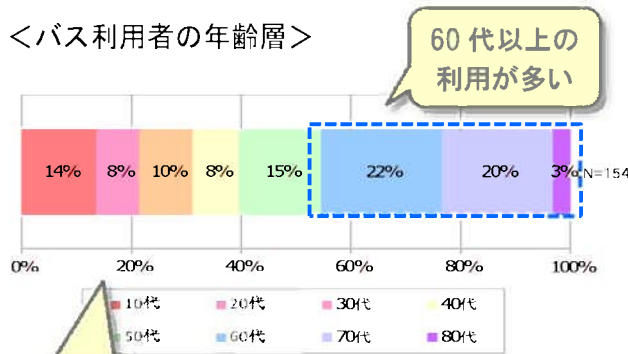
		実施結果
市民アンケート調査	実施時期	平成 25 年 9 月 10 日～9 月 25 日
	対象	市内全 23 地区の居住者（人口と高齢化の状況を考慮して無作為に抽出）
	配布数	3,000 票
	回収数	1,134 票（回収率 38%）
	主な調査項目	・日常的な活動（通勤・通学、買い物等）の移動状態 ・移動不安等の状況 ・需要が見込まれる行動
利用者ヒアリング調査	実施時期	平成 25 年 9 月 17 日（火）・19 日（木）
	対象	・ふるさとバス利用者 ・コミュニティバス利用者
	回収数	157 票
	主な調査項目	・バスの利用状態 ・利用する理由 ・問題点、改善点
自治会等ヒアリング調査	対象	・市内 23 地区の自治会 ・亀岡市身体障害者福祉協会 ・亀岡市障害児者を守る協議会 ・亀岡市老人クラブ連合会
	主な調査項目	・地域のバス交通に対する課題 ・今後の取り組みに対するニーズ

(2) 調査結果

1) バスの利用状況

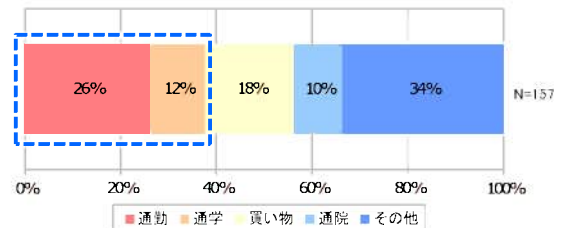
- 60 歳代以上の高齢者の利用が多く、4 割以上を占める。10~50 代までの年代でも一定の利用があり、通勤目的の利用が最も多くなっている。
- 亀岡地区の住民の回答が比較的多い。
- 利用理由は「バス以外に手段がない」が最も多く、仕方がなく利用している人が多いと考えられる。

＜バス利用者の年齢層＞

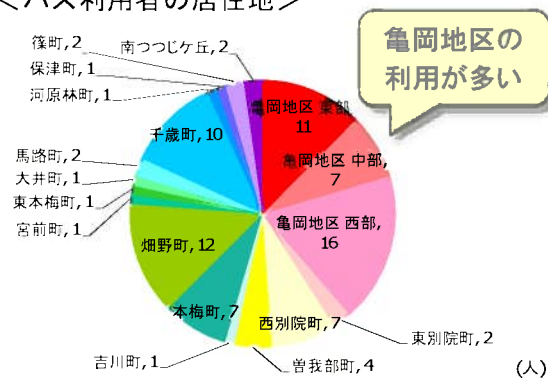


10~50 代でも一定の利用者が存在

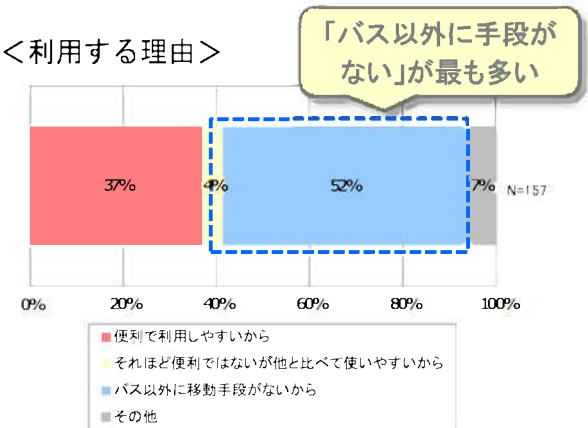
＜バスの利用目的＞



＜バス利用者の居住地＞



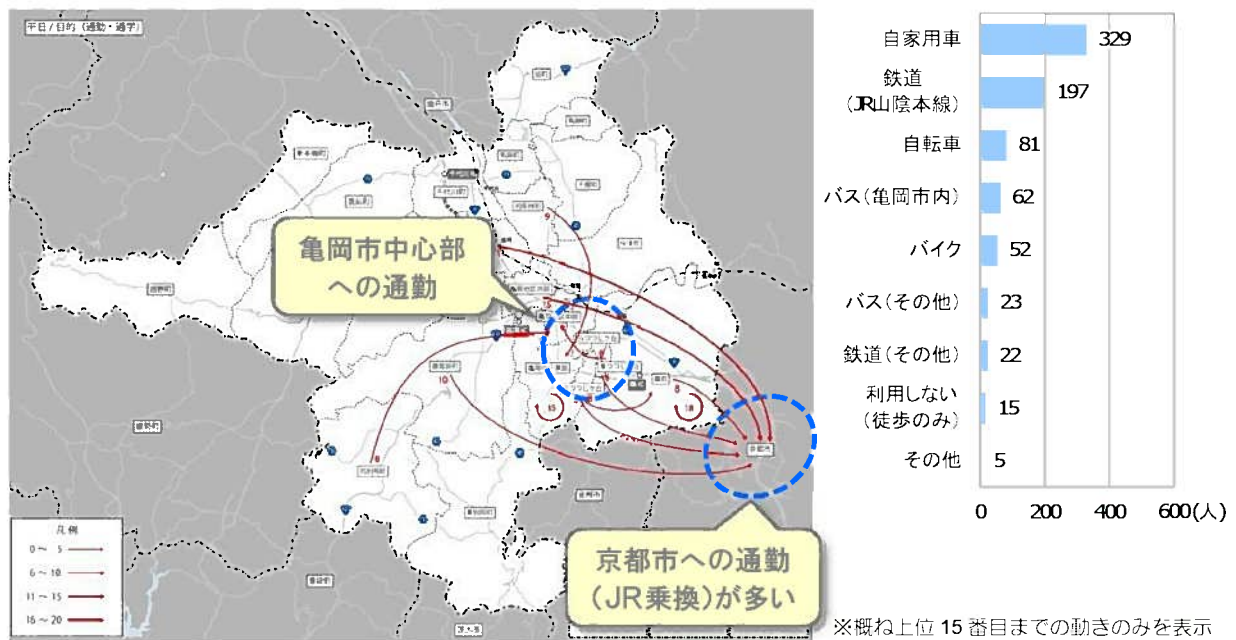
＜利用する理由＞



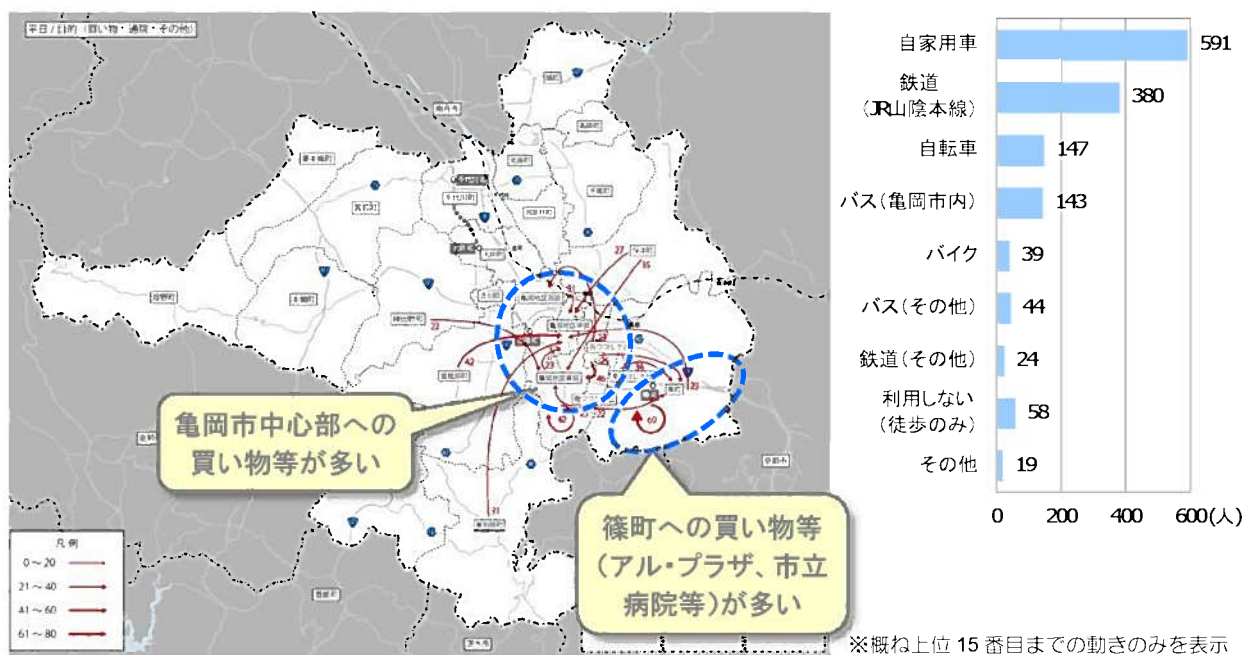
2) 市民の移動状況

(a) 市民の行動パターン

- ・通勤・通学では京都市や亀岡市中心部への行動が多い。
- ・平日日中（その他目的）では、亀岡市中心部や篠町等への移動が多く、駅周辺の商業施設（イオン、西友等）や市立病院、アル・プラザ等を目的地とするものが多い。
- ・交通手段は全体的に車の利用が多く、バスの利用割合は少ない。



行動パターンと利用交通手段（平日／通勤・通学目的）

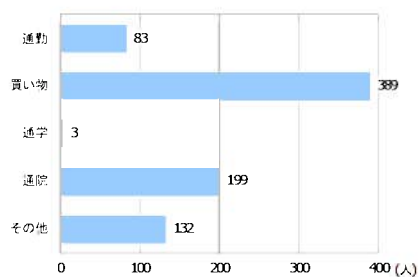


行動パターンと利用交通手段（平日／その他目的）

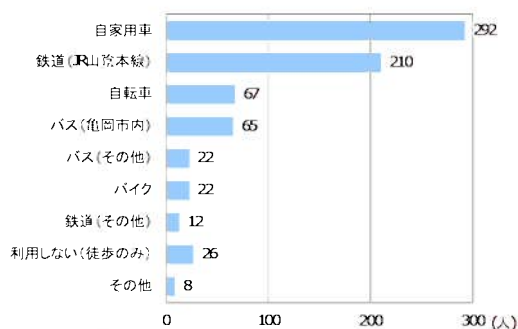
(b) 高齢者等の移動状況

- ・高齢者の行動では、買い物・通院での移動が多い。自家用車や鉄道の利用が多く、バスの利用はそれほど多くない。
- ・市中心部の商業施設や市立病院、公共施設に行動が集まる一方、スーパーや病院では中心部外でも周辺からの利用が集まっている。市立病院への運行や駅南側への行きやすい運行を求める意見が挙がっている。
- ・障害者等の移動に関しては、花ノ木医療福祉センターへの運行や、亀岡作業所の時間にあった運行を求める意見が挙がっている。

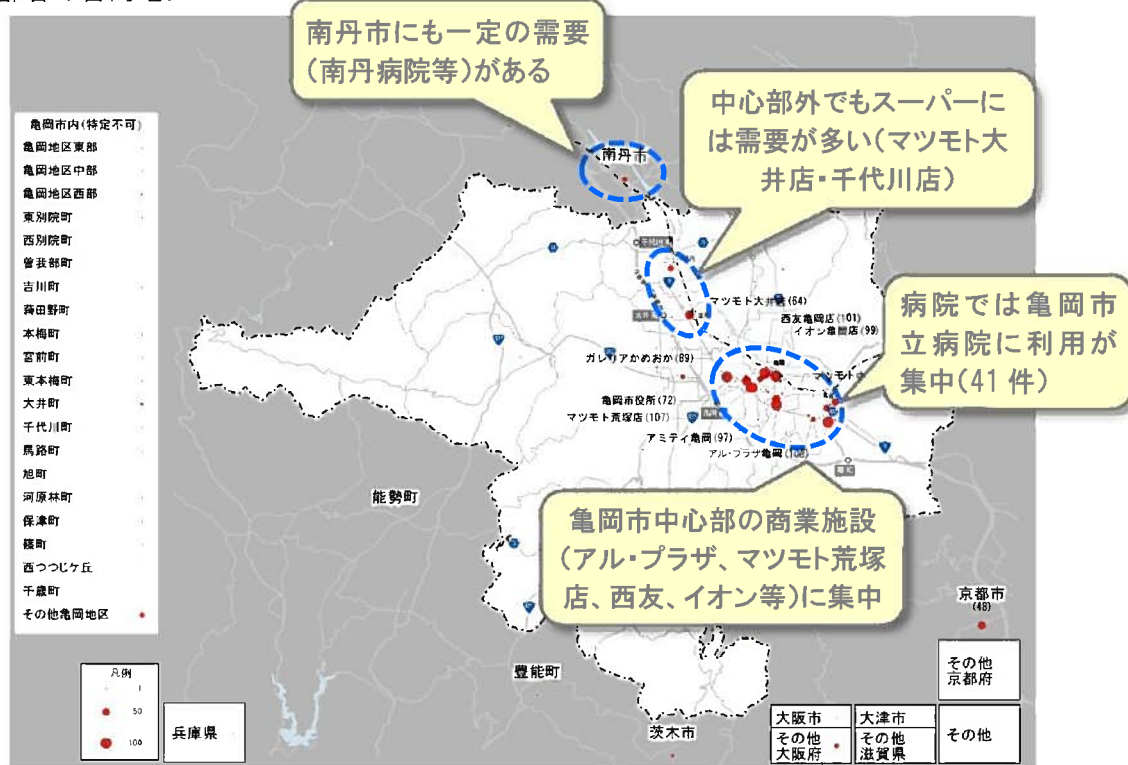
<高齢者の行動目的>



<高齢者の交通手段>



<高齢者の目的地>



高齢者の移動状況

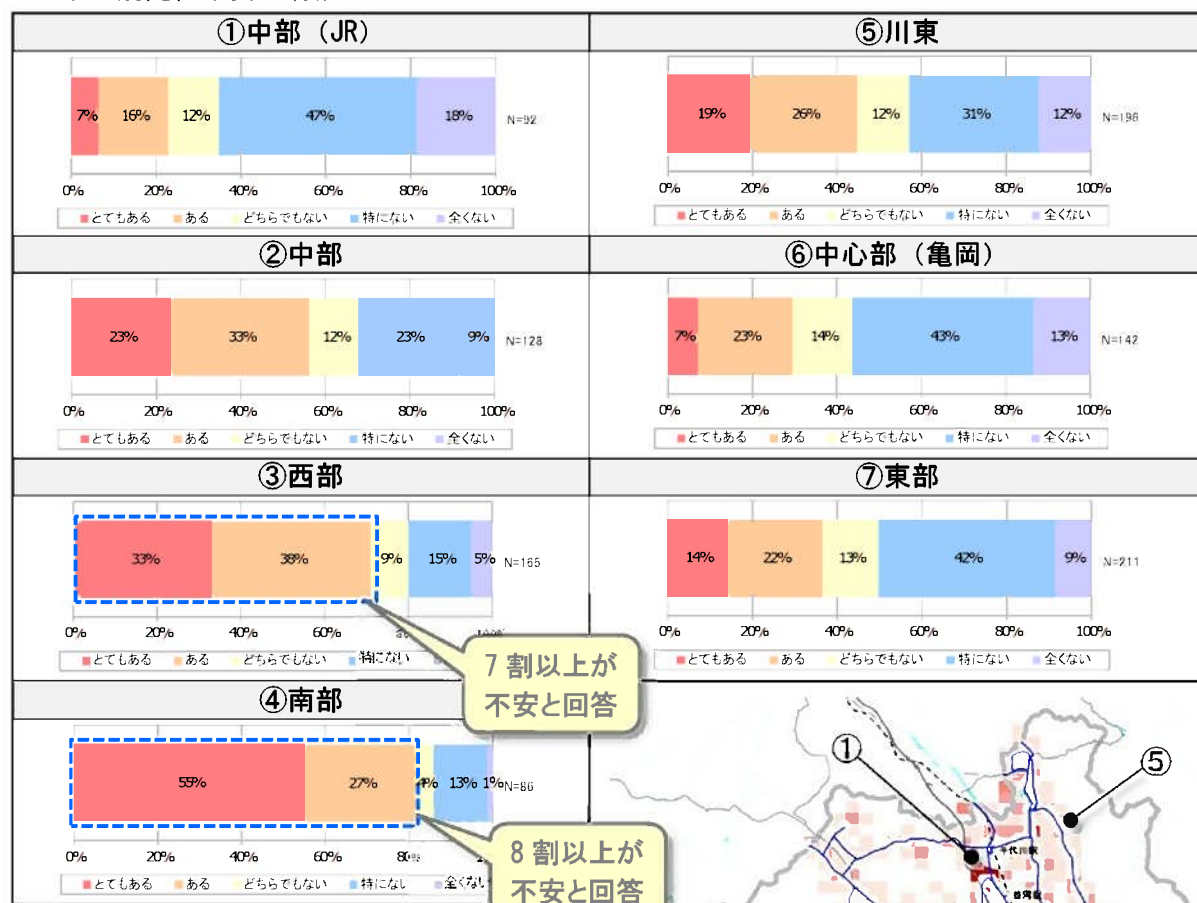
<高齢者等の移動ニーズに関する意見>

- ・市立病院行きのバスの直行便があれば助かる。(70歳代/女性/亀岡地区 中部)
- ・花ノ木の近くに丹波支援学校があり、平成26年3月児童発達支援施設も完成する予定である。毎日通っている人もいる。(千代川町)
- ・畑野千代川線は利用者多い。マツモト千代川店、南丹病院の利用多い。(畑野町)
- ・見立区では週1回、マツモト荒塚店へ送迎を行っている。個人のワンボックスカーで1回に5~6人利用がある。(東別院町)
- ・亀岡作業所の開所、閉所の時間とあわない。(亀岡市障害児者を守る協議会)

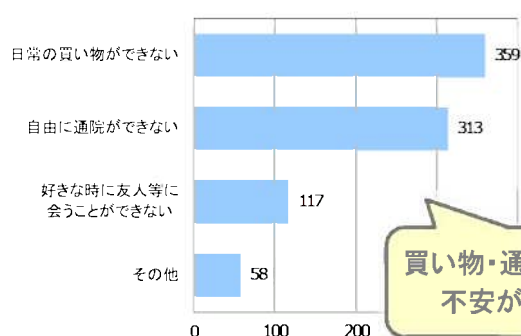
(c) 定住不安の状況

- ・サービスレベルが低く空白地域のある南部・西部等の郊外部・山間部ほど不安が大きい。
- ・買い物や通院に対する不安が多い。

<エリア別定住不安の有無>



<不安の対象>



買い物・通院に対する不安がほとんど

定住不安の状況

<移動に関わる定住不安に関する意見>

- ・高齢者が多くバスがないと生活できない方が数多く住んでいます。必要性から車が手ばなせない方もいらっしゃると思います。住み続けたいと思っている人も多くいるので、バスの現状維持をお願いします。(20 歳代/女性/宮前町)
- ・老後バス停が遠いと買い物にも病院にも行けません。定期的に自宅近くまでバスが来てくれた方がありがたいです。山間部の方にももっと目を向けて下さい。(30 歳代/女性/東別院町)

バス交通の課題と方向性

課題の整理

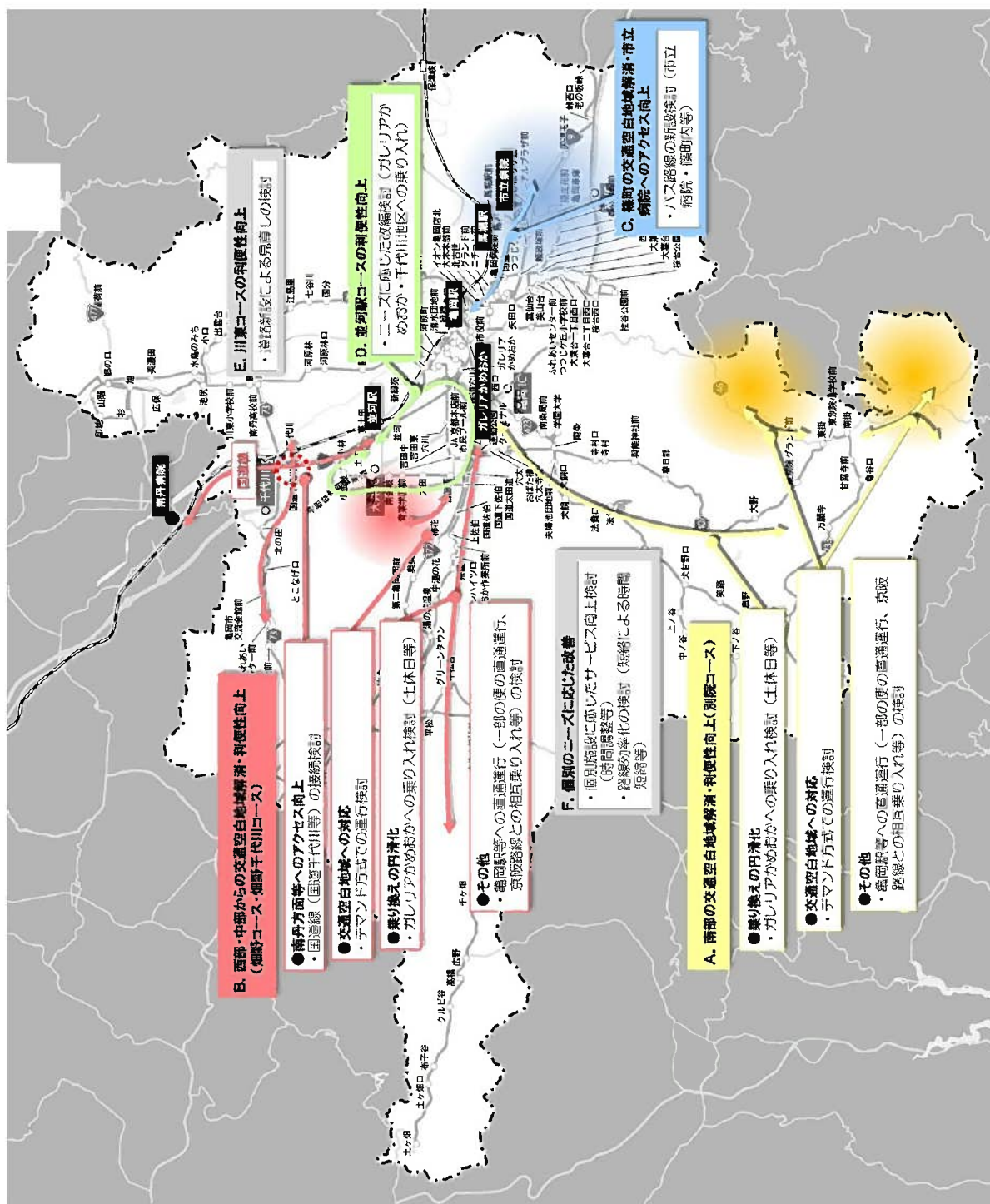
前項の市民意識の調査結果では、中心部のバス路線（主にコミュニティバス）は比較的多く利用されており満足度も高い。

一方、全体の移動ニーズが市中心部や京都市方面へ集まる中で、郊外部や山間部についても、現状の中心部と周辺部を繋ぐ路線設定の方向性には問題はないと考えられる。また、郊外部・山間部の路線（主にふるさとバス）は住民の路線に対する満足度が低く利用者が少ないため、効率化することが考えられるが、定住不安や中心部とのサービスレベルの差への不満も大きく、現状から大きく削減することも望ましくないと考えられる。加えて、自治会等へのヒアリングにおいても、大きな変更要望等の意見はみられない。

これらを踏まえると、バスネットワーク全体に対して、抜本的な変更を加える必要はないと考えられるが、定住に対する不安や、高齢者の移動制約を緩和していくとともに、ニーズが集中する買い物交通等の利便性をできるだけ高め、にぎわいを創出するとともに、自動車依存の緩和につなげていくことが課題であると考えられる。

取組み内容（イメージ）

バス交通の問題を踏まえ、考えられた取り組みのイメージを以下に示す。



商業施設との連携例

(1) 施策内容

- ・ 中心部の商業施設へ利用ニーズが集中している。(一部地域では自主送迎も行われている)
- ・ 商業施設の集客にもつながる、施設へのバス停の設置や連携したサービス設定、施設への送迎バス運行等による、バスの利便性の向上・活性化を検討する。

【イメージ図】

バスナビ設置場所(イトインスペース内)



商業施設へのバス停設置や施設と連携したサービス設定を検討

方面	番号	行先	経由	所要時刻	現在地
1725 現在の状況	24	大学病院	市役所	17:20	通過済
	20	吉井営業所	市役所	17:17	通過済
	23	JR久留米駅	市役所	17:27	6停前
	20	吉井営業所	市役所	17:27	9停前
	20	JR久留米駅	市役所	17:30	8停前
	20	浮羽営業所	市役所	17:40	13停前
	24	大学病院	市役所	17:40	15停前

出典：西日本鉄道(株)HP

コンビニ併設型バス停例(久留米市)



出典：西日本鉄道(株)HP

商店との連携サービス例(福岡市)

イオンモール八千代緑が丘 無料送迎バスのご案内

♪らくらくショッピング!

米本・村上園地方面 花見川園地方面のみなさま、どうぞご利用ください!!

米本・村上園地方面 時刻予定表	1便	2便	3便	4便	5便	6便	最終便
0 イオンモール八千代緑が丘	10:35	12:00	14:45	16:15	18:10	20:20	
1 イオンモール	09:30	10:52	12:17	15:02	16:32	18:27	
2 かんきん	09:31	10:53	12:18	15:03	16:33	18:28	
3 かんきん3-14号線	09:32	10:54	12:19	15:04	16:34	18:29	
4 かんきん3-14号線	09:33	10:55	12:20	15:05	16:35	18:30	
5 かんきん3-14号線	09:34	10:56	12:21	15:06	16:36	18:31	
6 かんきん3-14号線	09:35	10:57	12:22	15:07	16:37	18:32	
7 かんきん3-14号線	09:36	10:58	12:23	15:08	16:38	18:33	
8 かんきん3-14号線	09:38	11:00	12:25	15:10	16:40	18:35	
9 かんきん3-14号線	09:39	11:01	12:26	15:11	16:41	18:36	
10 かんきん3-14号線	09:50	11:12	12:37	15:22	16:52	18:47	
11 かんきん3-14号線	09:51	11:13	12:38	15:23	16:53	18:48	
12 かんきん3-14号線	09:52	11:14	12:39	15:24	16:54	18:49	
13 かんきん3-14号線	09:53	11:15	12:40	15:25	16:55	18:50	
14 かんきん3-14号線	09:54	11:16	12:41	15:26	16:56	18:51	
15 かんきん3-14号線	09:55	11:17	12:42	15:27	16:57	18:52	
16 かんきん3-14号線	10:01	11:23	12:48	15:33	17:03	18:58	
17 かんきん3-14号線	10:10	11:32	12:57	15:42	17:12	19:07	
0 イオンモール八千代緑が丘	10:20	11:42	13:07	15:52	17:22	19:17	

>>>ご案内
 ●各乗降場所では、一旦停車いたします。
 ●道路状況により遅れる場合がございます。ご了承ください。
 ●このバスは決められた箇所以外で乗降できません。裏面の地図をご覧くださいませ。
 お問い合わせは
東洋バス 新山営業所 八千代市 村上650-1
TEL.047(485) 1771
 イオンモール八千代緑が丘 八千代緑が丘27番1番3

商業施設と連携し送迎も目的とした路線運行の可能性を検討

花見川園地・大和田・高津園地				
番号	花見川園地・大和田方面	1便	2便	3便
0	イオンモール八千代緑が丘	10:45	15:15	18:30
18	花見川園地バス停	10:55	15:25	18:40
19	花見川園地バス停	10:56	15:26	18:41
20	花見川園地バス停	10:57	15:27	18:42
21	花見川園地バス停	10:59	15:29	18:44
22	花見川園地バス停	11:00	15:30	18:45
23	花見川園地バス停	11:01	15:31	18:46
24	花見川園地バス停	11:04	15:34	18:49
25	花見川園地バス停	11:06	15:36	18:51
26	花見川園地バス停	11:07	15:37	18:52
27	花見川園地バス停	11:10	15:40	18:55
28	花見川園地バス停	11:11	15:41	18:56
29	花見川園地バス停	11:12	15:42	18:57
0	イオンモール八千代緑が丘	10:32	13:02	17:47

出典：イオン八千代緑が丘HP

コミュニティバスの運賃の見直し

(1) 施策内容

- ・ 中心部を走るコミュニティバスと、郊外部・山間部を走るふるさとバスや京阪京都交通路線との運賃の差があり、不満も挙がっている。
- ・ 中心部と郊外部・山間部との料金バランスを調整するためのコミュニティバスの料金見直しや高頻度利用者の負担を軽減する運賃制度の変更を検討する。

料金バランスを調整するコミュニティバスの料金見直しや運賃制度を検討



亀岡市 コミュニティバス

●低床ノンステップ
●車いす用のステップや
固定員を装備

100円 均一

東コース
西コース

●定期券なし
●料金区分は、下記の京阪京都交通バスを参照

定員 座席14人+立席10人
計24人



亀岡市 ふるさとバス

●車いす用リフトを装備
●短子状物質(PM)の排出量が少ない
ディーゼル車
(国土交通省認定)

100円 200円 均一

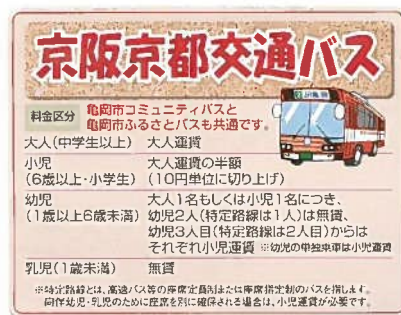
川東コース
川東小学校のスクールバスとして運行する便は児童と通学(休校日は運休)となります。

別院コース
畑野コース
畑野千代川コース
並河駅コース

●定期券あり
●料金区分は、下記の京阪京都交通バスを参照

定員 座席18人+立席18人
計34人

※乗降や乗り換えは、別途運賃が必要で4円。
ハイキングなど急ぎの場合は、事前に京阪京都交通に連絡してください。



京阪京都交通バス

料金区分 亀岡市コミュニティバスと
亀岡市ふるさとバスも共通です。

大人(中学生以上)	大人運賃
小児(6歳以上・小学生)	大人運賃の半額 (10円単位に切り上げ)
幼児(1歳以上6歳未満)	大人1名もしくは小児1名につき、 幼児2人(特定路線は1人)は無償、 幼児3人目(特定路線は2人目)からは それぞれ小児運賃 ※幼児の単独乗車は小児運賃
乳児(1歳未満)	無賃

※特定路線とは、高速バス等の座席指定制または座席指定制のバスを指します。
同乗幼児・乳児のために座席を別に確保される場合は、小児運賃が必要です。

現状の亀岡市内バスの運賃設定

バスを通じたまちづくりの促進

(1) 施策内容

- ・ 持続的な運営、改善を行っていくには、ハード面の路線再編や効率化だけでなく、利用者とも連携・協力した支援活動が必要となる。
- ・ 利用者・市民、事業者、行政等の関係者の意識・コミュニケーションを高め、連携を深めていくための啓発活動やサポート制度を検討するとともに、子どもを中心とした啓発のための交通教育の展開を図る。

利用者・市民とのコミュニケーションを図り、地域でバスを支えていく取り組みを検討

京都府と連携して実施している交通教育を継続的に実施するとともに、市域に展開



出典：神戸電鉄HP
サポーター制度例
(神戸電鉄粟生線)



交通学習実施状況
(川東小学校)



出典：醍醐コミュニティバスHP
住民主体でのバス運行例
(伏見区醍醐地区)

目標値と展開イメージ

計画期間

計画期間は、平成 26 年度から平成 30 年度までの 5 力年とする。

目標値

公共交通が果たすべき役割と現状を踏まえて、整理した課題と取り組みの方針に応じて、考えられる指標（目指す状況）を以下に示す。

課題	方針	指標(目指す状況)
①誰もが安心して移動・生活できる基本的サービスの確保	①各エリアの必要な移動を支えるネットワーク構築	・バス利用者数の増加（平日日中等） ・定住不安の解消、安心感の向上 ・高齢者等の転出減少
②高齢者の活動基盤として充実	②高齢者等の外出を促すサービス創出	・バス利用者数の増加（平日日中等） ・高齢者の活動機会、範囲の拡大
③クルマに負けないバスの利便性・魅力の確保	③潜在ニーズを踏まえたサービス・利便性の向上	・バス利用者数の増加（朝夕等）
④にぎわいをつくる新たなサービスの提供	④商業施設等と連携したにぎわいの促進	・バス利用者数の増加（平日日中・土休日等） ・商業施設の利用、売上増加
—	⑤持続的な運行に向けた効率化・見直し	・収支率の上昇

これらのうち、データの取得可能性等を踏まえて以下を基本的な目標値とする。なお、その他項目についてもデータの入手可能性や必要に応じて適宜参照しながら評価を行う。

基本的な目標値

○市民の定住不安の減少	
【現況（平成 25 年度）】	【目標（平成 30 年度）】
最大約 80%（東別院町）	→ 最大約 50%
最少約 20%（千代川町）	※最大値と最小値の差を約半分に減少させる
○バスの利用者数(平日朝夕/平日日中/土休日)	
【現況（平成 24 年度）】	【目標（平成 30 年度）】
約 320 人/日 （コミュニティバス：130 人/日） （ふるさとバス：180 人/日）	→ 約 500 人/日 ※本計画において施策として挙げた新設（1 路線およびデマンド方式路線）、その他利便性向上により、200 人/日程度の増加を見込む。
○収益率の上昇	
【現況（平成 25 年度）】	【目標（平成 30 年度）】
約 23% （コミュニティバス：41%） （ふるさとバス：18%）	→ 約 30% ※本計画において施策として挙げた、利用促進および運賃見直し等により、約 10%の向上を見込む。

取組の進め方

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う。

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う。

本計画の進行・管理等は亀岡市地域公共交通会議が行う。

なお、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る。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かなければならない。そのため、本事業の実施にあたっては、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）いくものとする。

