
亀岡市地域公共交通網形成計画 概要版

2019年3月

亀岡市

目 次

1. 計画の概要.....	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の位置付け	1
1-3 計画の区域.....	1
1-4 計画の期間.....	1
2. 本市における現状および課題	2
2-1 現状および課題抽出.....	2
2-2 地域に関する課題	4
2-3 公共交通に関する課題.....	6
3. 計画の基本理念および基本方針	8
3-1 本計画の基本理念	8
3-2 本計画の基本方針	8
4. 計画の目標.....	9
4-1 目標設定の考え方	9
4-2 成果指標（目標値）	9
5. 都市像の実現に向けた施策および事業.....	10
5-1 施策および事業の体系および概要.....	10
5-2 施策および事業の具体的な取り組み内容	11
6. 計画の検証・評価の体制.....	16
6-1 実施主体と役割分担.....	16
6-2 計画の評価等.....	17

1. 計画の概要

1-1 計画策定の目的

公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、亀岡市では市民、交通事業者、市が協働して、まちの将来像である都市計画と一体となった公共交通の再編を目指し、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た持続可能な公共交通網の形成と、交通弱者に配慮した円滑に移動できる交通環境の構築を目的とし、「亀岡市地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、当市のまちづくりの最上位計画で各種計画や施策の基本となる、「第4次亀岡市総合計画～夢ビジョン～」に基づき、その他上位計画や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。

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。

第4次亀岡市総合計画～夢ビジョン～（2011年1月）

※後期基本計画（2016年4月）

【目指す都市像】『水・緑・文化が織りなす笑顔と共生のまち かめおか』

【まちづくりの基本理念】

「市民の参画と協働の推進」「安全・安心 めくもりの創出」「豊かな自然と先人の知恵の継承・活用」

亀岡市地域公共交通計画
(2014年3月)(前計画)

亀岡市地域公共交通網形成計画
(本計画)

計画の基本理念・基本方針
(総合交通体系の方向性)

計画の目標
(上位計画と整合を図った目標設定)

都市像の実現に向けた
施策および事業
(計画期間に実施する対策)

1-3 計画の区域

亀岡市公共交通網形成計画の区域は、亀岡市全域とします。なお、都市間の路線で運行見直しや改善が必要な場合には、京都市や南丹市との協議や調整を行います。

1-4 計画の期間

亀岡市公共交通網形成計画の期間は、2019年度から2023年度の5ヵ年とします。

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、2023年度以降も継続することになります。

図 上位計画・関連計画との位置付け

2. 本市における現状および課題

2-1 現状および課題抽出

(1) 本市における現状

<地域の現状>

- ・京都府のほぼ中央に位置し、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。
- ・JR山陰本線、京都縦貫自動車道、国道9号により、京阪神都市圏からの優れた交通の要衝。
- ・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。
- ・豊かな自然は観光地としての一面を持ち、国内外問わず観光客に人気。
- ・人口は、2000年に94,555人（国勢調査）とピークで、その後減少傾向となり、2015年国勢調査では89,479人（住民基本台帳の2018年4月時点：89,407人）
- ・高齢者人口は山間部及び農地部を中心に増加傾向。2015年国勢調査の高齢化率は約27%。

<地域公共交通の現状>

- ・市内の公共交通は、鉄道（JR山陰本線：4駅）、ふるさとバス5路線・コミュニティバス2路線、京阪京都交通バス8路線（季節運行、実証実験運行含む）により形成。
- ・「ふるさとバス」は一部の路線を除き、利用者数は微減傾向にあり、低額な運賃設定等による行政の財政的な負担は増大傾向。
- ・「亀岡市コミュニティバス」は、試験運行中である篠地区路線は朝夕時間帯で利用者数が増加。亀岡地区路線は利用者数が微減傾向にあり、行政の財政的な負担はなお大きい。
- ・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、各交通拠点で、ふるさとバスから路線バスに乗り換えが必要。
- ・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を延伸要望。
- ・一部の公共交通空白地（東別院地区）で地域主体型交通を運行。

<市民アンケート調査・自治会ヒアリングによる現状およびニーズ>

- 免許返納者はバスの利用割合が高いことから、現状においても一定バス交通が整備されているが、今後高齢化が進む中、運転免許返納者の増加が予想され、そのような社会情勢の変化に対応した公共交通体系の確保が必要。
- バスの利用頻度が低いことから、公共交通の利用促進が必要。
- 「ダイヤ」に関する不満が多いことから、利用目的（通勤・通学、買い物等）に対応したダイヤ編成など、利便性の向上が必要。
- 「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。
- 公共交通維持のための一定の負担（現状の費用負担）が容認されているが、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実現に向けた取り組みも必要。
- 地域性を考慮した対策が必要。
- 交通空白地支援事業の見直しなど、地域主体型交通が導入しやすい環境づくりも必要。

(2) 本市における地域課題・公共交通課題

「地域」と「公共交通」の現状から、課題の整理、課題を解決するための方向性をとりまとめました。

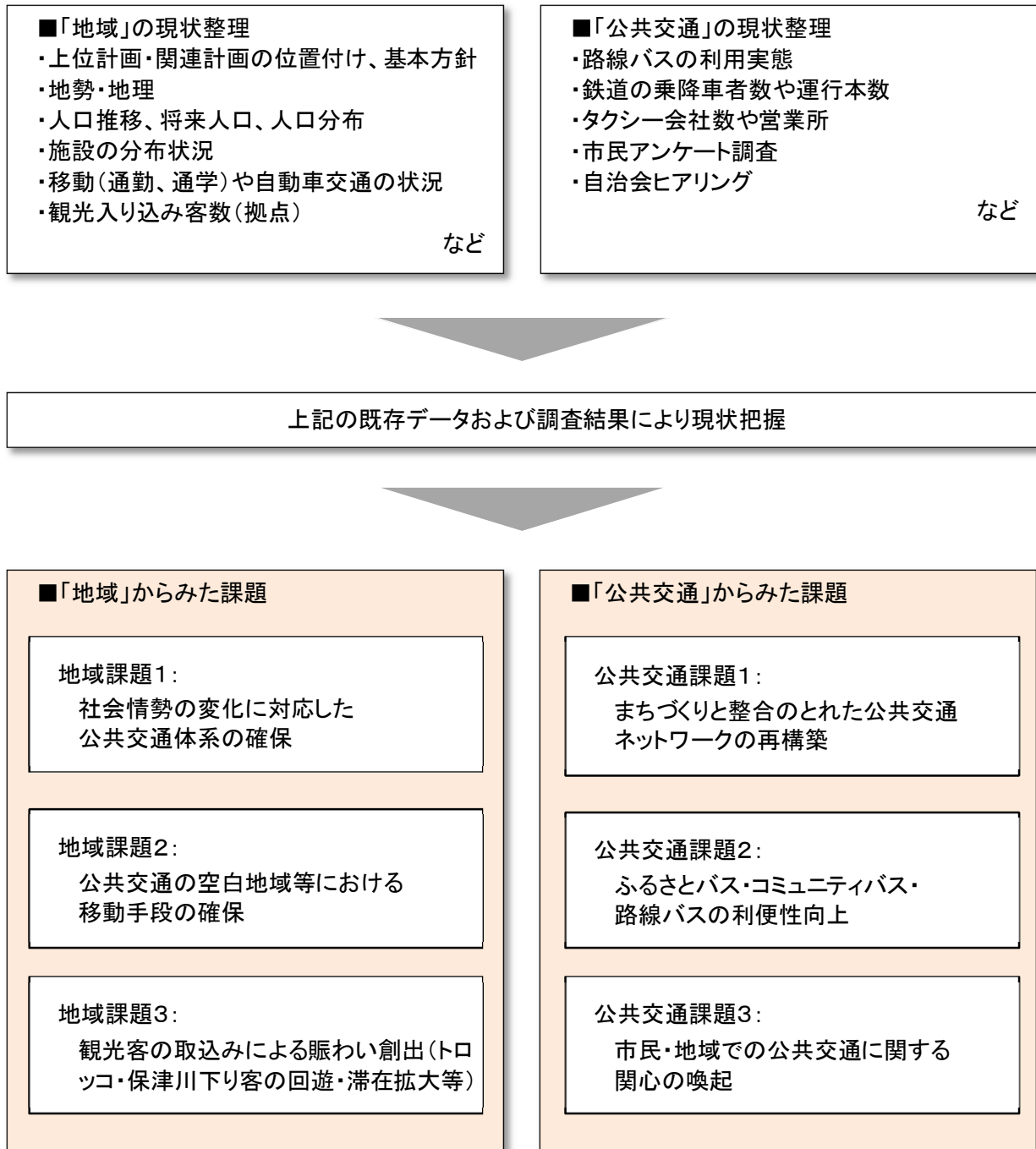


図2-1 本市における地域課題および公共交通課題

2-2 地域に関する課題

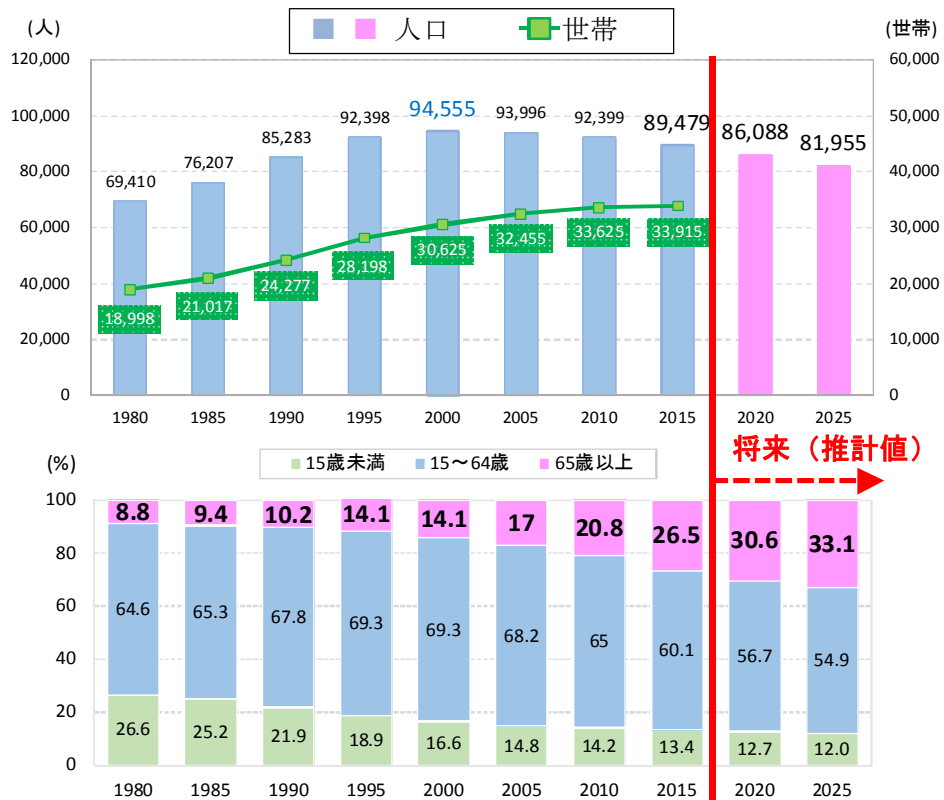
地域課題に対して、解決するための方向性と課題抽出の根拠となる地域の現状をとりまとめました。

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
○人口減少・高齢化等の社会情勢の変化を踏まえた公共交通網形成が必要 ○国・京都府の補助支援の変化を見据えた、戦略的な交通体系の形成が必要	
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
○面的な公共交通網の整備により交通空白地域の解消が必要 ○制約を考慮した公共交通網の効率化が必要	
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)
○観光拠点と連携して公共交通への観光客の取り込みが必要 ○観光コンテンツの充実および公共交通の回遊性の確保が必要	

地域の現状（課題の根拠）

＜人口の推移＞

- ・ 亀岡市の人口は 2015 年時点で 89,479 人となっていますが、2000 年をピークに減少傾向にあります。
- ・ 将来は、さらに人口が減少することが見込まれ、65 歳以上の割合も増加していくと予想されます。



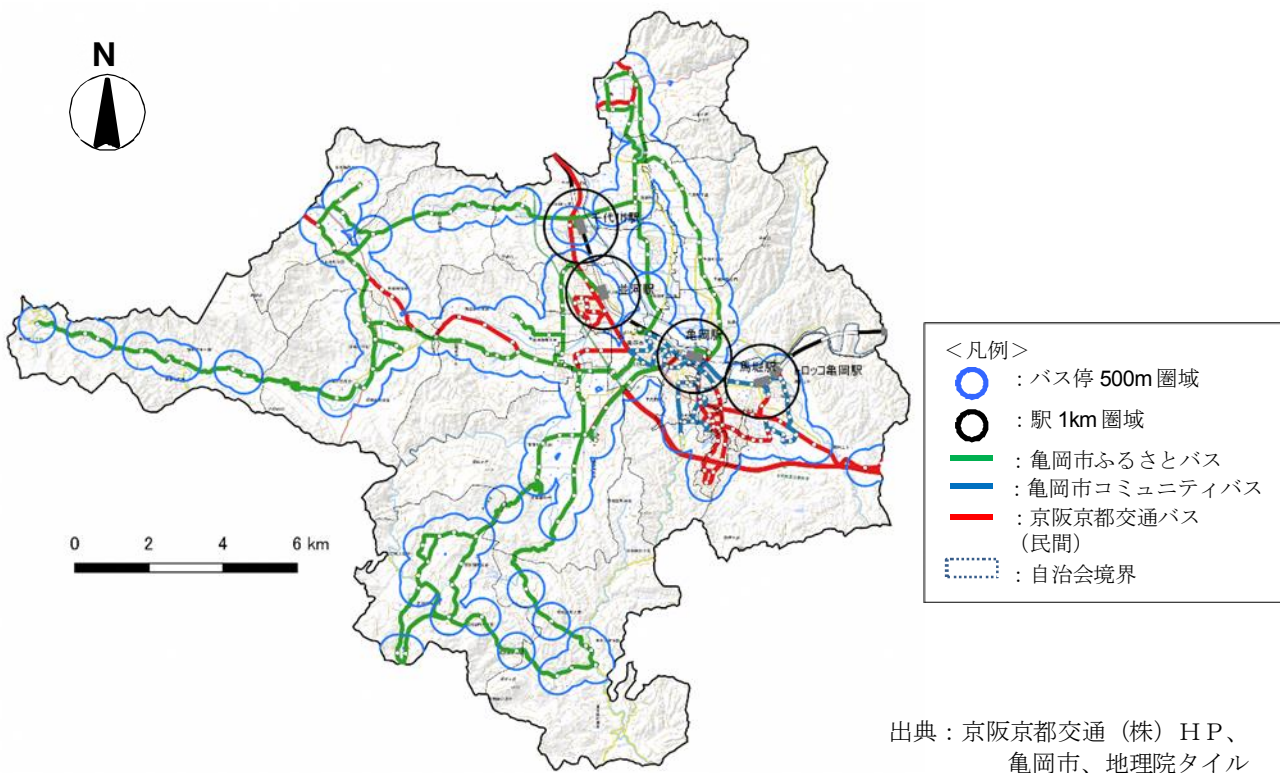
出典：国勢調査（1980～2015）

国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口（2018.3 推計）」（2020・2025）

図2-2 人口の推移

<交通空白地>

- ・ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都バスの運行により市域全体を一定程度カバーできていますが、郊外部では交通空白地が点在しています。

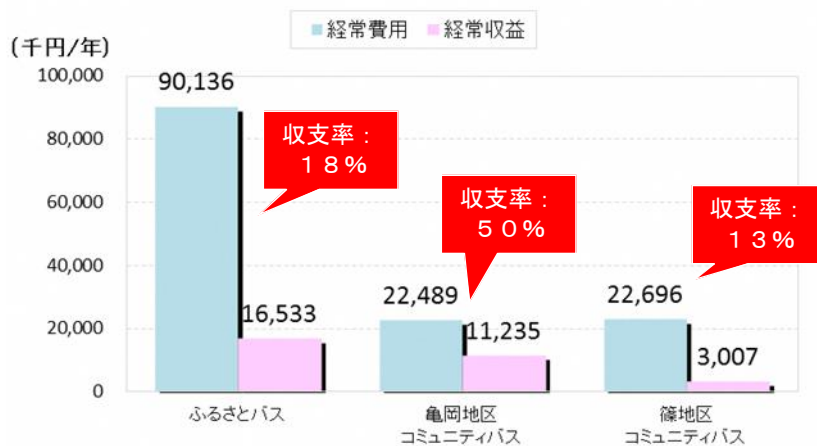


出典：京阪京都交通（株）HP、
亀岡市、地理院タイル

図2-3 亀岡市の交通空白地

<ふるさとバス・コミュニティバスの収支率>

- ・亀岡市内を運行しているふるさとバスの収支率は18%と低いです。
- ・コミュニティバスでは亀岡地区が収支率50%と高いですが、試行運行中の篠地区は収支率13%と3路線の中で最も低く、今後は収支率を上げ、財政の負担を軽減する必要があります。



※ふるさとバスは2016年10月から2017年9月の期間を対象

図2-4 ふるさとバス・コミュニティバスの収支率(2017年度)

2-3 公共交通に関する課題

公共交通課題に対して、解決するための方向性と課題抽出の根拠となる地域の現状をとりまとめました。

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
○まちづくりの各種拠点と地域を結ぶ総合的な公共交通ネットワークの整備が必要	
○都市計画マスタープランや立地適正化計画と整合のとれた公共交通ネットワークの整備が必要	
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
○複数の輸送手段による乗り継ぎ抵抗の軽減が必要	
○利便性向上を図るための待合環境の整備や情報提供の充実が必要	
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
○行政・事業者だけでなく、地域住民による公共交通への参画が必要	
○公共交通に関する意識向上のための学校教育や企業協力依頼の推進が必要	

公共交通の現状（課題の根拠）

<公共交通のネットワークと拠点整備>

- ・現在でも京阪京都交通バス、ふるさとバス、コミュニティバスにより、広域的な公共交通ネットワークを形成しています。
- ・一方で、亀岡駅北口では様々な整備事業が進み、機能強化が図られます。

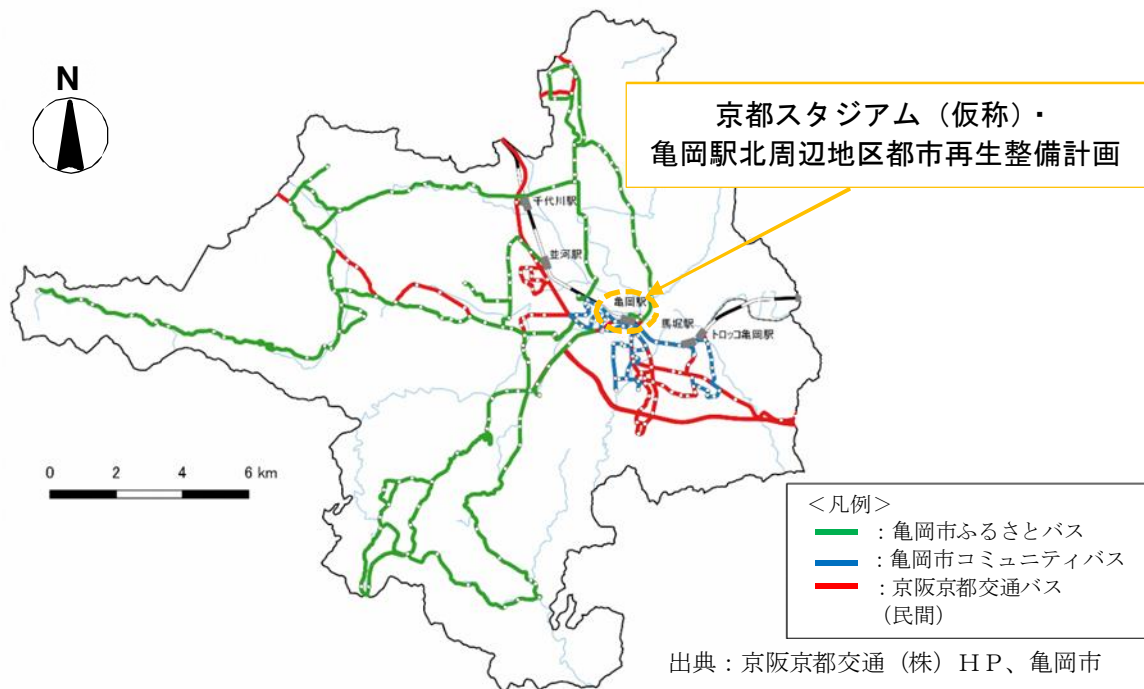


図2-5 公共交通ネットワーク

<ふるさとバス、コミュニティバス、京阪京都交通バスの運行本数と乗り継ぎ拠点>

- ・ JR 亀岡駅や馬堀駅、つつじヶ丘の周辺等の中心部では、30 往復/日以上 of 路線バスが運行しており、サービス水準が高くなっています。
- ・ また、乗り継ぎ拠点である京都先端科学大学や運動公園ターミナルと JR 駅（亀岡駅）を結ぶ区間の運行本数も多くなっています。

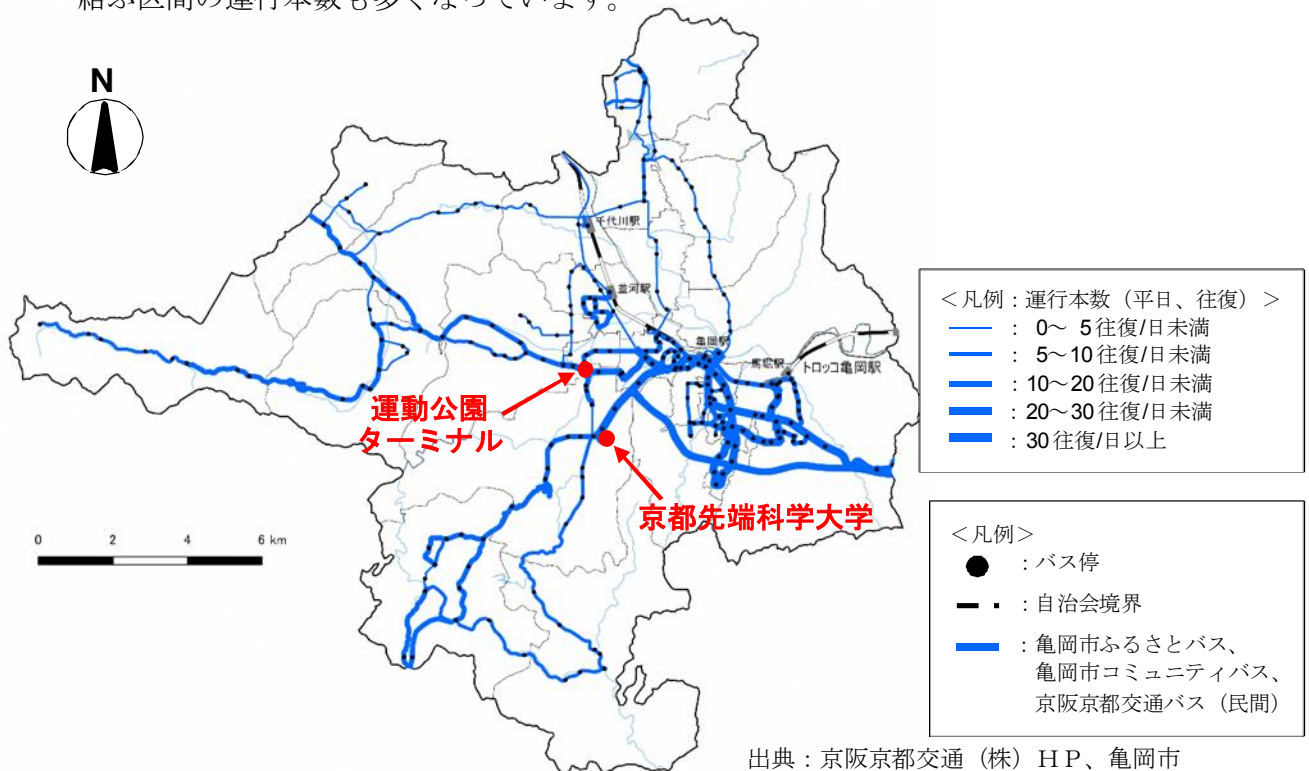


図2-6 バスの運行本数および乗り継ぎ拠点位置

<小学校での交通環境学習>

- ・ 亀岡市では、市内の小学生を対象に地元のバス事業者や事業所等に協力いただき、2011 年度から『交通環境学習』を実施しています。
- ・ 自分たちの住んでいる地域や環境、地球温暖化の問題などについて気づき、考え、地域の公共交通やまちづくりについて学ぶきっかけづくりをしています。



出典：亀岡市

写真2-7 小学校での交通環境学習の状況

3. 計画の基本理念および基本方針

3-1 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次のように決めました。

基本理念：地域に根ざした持続可能な公共交通

3-2 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、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：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

将来のまちづくりで定めた中心拠点・地域拠点等を軸としたコンパクトなまちづくりや、地域活性化への貢献、観光振興等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図ります。

基本方針②：地域の協働と連携で支えあう公共交通体系の構築

地域住民・交通事業者・行政の役割を明確化し、その役割と取り組む方向性の認識を共有した上で、協力・連携を行うことにより育まれる公共交通体系を構築します。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：モーダルシフト推進による公共交通の利用促進

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し、モーダルシフトを推進することで公共交通の利用促進を図ります。

- ※ モーダルシフトとは、「より環境負荷の低い輸送・移動手段に切り替えること」を指します。市民の日常生活で言えば、通勤・通学や通院、買い物等において自動車で移動していた場合に自動車の利用を止め、路線バスや鉄道等の公共交通で移動するように移動手段を変更することをいいます。

4. 計画の目標

4-1 目標設定の考え方

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、本計画の最終年度に達成状況の確認ができるよう、下記①～③の条件を満たすような「成果指標」として設定しました。

- ①本計画の達成状況を的確に把握する
- ②定量的に把握でき検証・評価が適宜実施できる
- ③地域住民にもわかりやすい指標である

4-2 成果指標（目標値）

成果指標1：バス利用者数の増加

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

【参考指標】

- ・ JRの利用者数の増加（馬堀駅、亀岡駅、並河駅、千代川駅の合計）
- ・ バスとJRとの乗り継ぎ時間の短縮、乗り継ぎ案内の充実

成果指標2：バスの利用頻度の向上

現況値	目標値
月に数回以上の利用: 25% 【2018年度市民アンケート調査結果】	月に数回以上の利用: 30% 【2023年度市民アンケート調査結果】

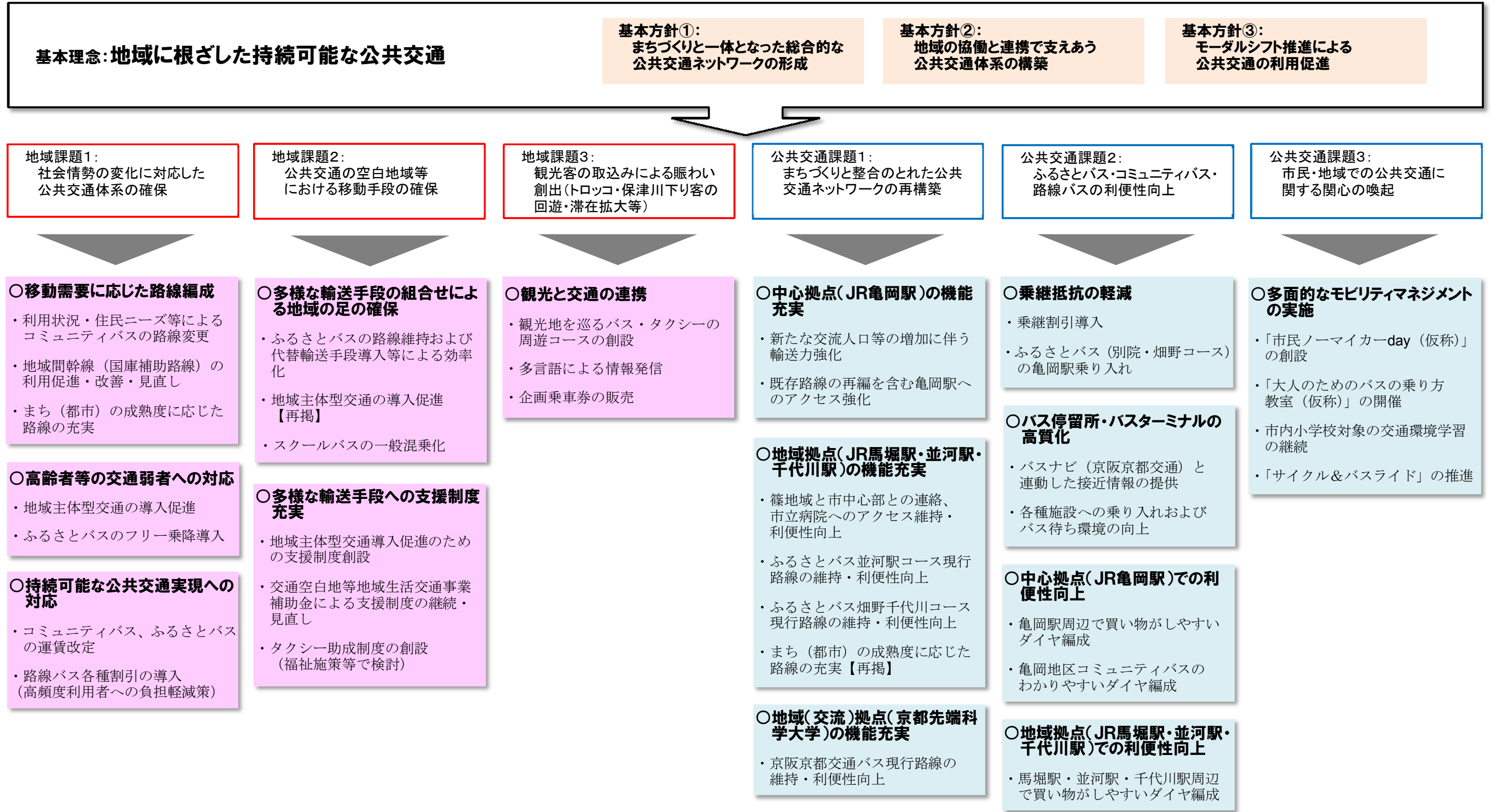
成果指標3：ふるさとバス・コミュニティバスの収支率の増加

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

5. 都市像の実現に向けた施策および事業

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) 地域課題への取り組み

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

① 移動需要に応じた路線編成						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
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 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				
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 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
まち（都市）の成熟度に応じた路線の充実	交通事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

② 高齢者等の交通弱者への対応						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
地域主体型交通の導入促進	地域住民 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
ふるさとバスのフリー乗降導入	バス事業者 亀岡市	協議・調整	随時実施			

③ 持続可能な公共交通実現への対応						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
コミュニティバス、ふるさとバスの運賃改定	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				
路線バス各種割引の導入 （高頻度利用者への負担軽減策）	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

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

① 多様な輸送手段の組合せによる地域の足の確保						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
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 亀岡市	協議・調整			試験運行・検証実施	
地域主体型交通の導入促進【再掲】	地域住民 亀岡市	協議・調整 随時実施				
スクールバスの一般混乗化	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

② 多様な輸送手段への支援制度充実						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
地域主体型交通導入促進のための支援制度創設	亀岡市	協議・調整		実施		
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	継続実施 見直し				
タクシー助成制度の創設	亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

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

① 観光と交通の連携						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
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 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				
多言語による情報発信	交通事業者 亀岡市	協議・調整		随時実施		
企画乗車券の販売	交通事業者 商業施設等 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

(2) 公共交通課題への取り組み

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

① 中心拠点(JR亀岡駅)の機能充実						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
新たな交流人口等の増加に伴う輸送力強化	交通事業者 関係機関 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
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 亀岡市	協議・調整	随時実施			

② 地域拠点(JR馬堀駅・並河駅・千代川駅)の機能充実						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
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 亀岡市	路線の維持				
		利便性向上の協議				
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 亀岡市	路線の維持				
		利便性向上の協議				
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 亀岡市	路線の維持				
		利便性向上の協議				
まち(都市)の成熟度に応じた路線の充実【再掲】	交通事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

③ 地域(交流)拠点(京都先端科学大学)の機能充実						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
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 亀岡市	路線の維持				
		機能充実の協議				

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

① 乗継抵抗の軽減						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
乗継割引導入	バス事業者 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				
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 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

② バス停留所・バスターミナルの高質化						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
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 亀岡市	協議・調整		随時実施		
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 関係機関 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

③ 中心拠点(JR亀岡駅)での利便性向上						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
亀岡駅周辺で買い物がしやすいダイヤ編成	バス事業者 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				
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 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				

④ 地域拠点(JR馬堀駅・並河駅・千代川駅)での利便性向上						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
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 亀岡市	協議・調整				
		随時実施				

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

① 多面的なモビリティマネジメントの実施						
スケジュール		年度				
事業名	実施主体	2019	2020	2021	2022	2023
「市民ノーマイカーday（仮称）」の創設	市民 交通事業者 関係機関 亀岡市	協議・調整		実施		
「大人のためのバスの乗り方教室（仮称）」の開催	市民 バス事業者 亀岡市	協議・調整				
		随時開催				
市内小学校対象の交通環境学習の継続	バス事業者 関係機関 亀岡市	協議・調整				
		継続開催				
「サイクル&バスライド」の推進	バス事業者 関係機関 亀岡市	継続的に協議し、調整ができた段階で実施				

6. 計画の検証・評価の体制

6-1 実施主体と役割分担

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、「地域住民」「行政」「交通事業者」「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。

表6-1 実施主体と役割分担

実施主体	基本的な役割
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民は、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、自家用車のみには依存することがないよう、一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択することが必要です。 ・ 公共交通は、利用者があってはじめて成り立つこと、およびサービス水準とコスト・負担との関係等を理解した上で、自らが積極的に公共交通を利用するよう心がけることが必要です。 ・ 鉄道やバスなど公共交通を地域の財産としてとらえ、地域固有の歴史、文化、自然と調和した公共交通体系の構築とその確保・維持に向け、地域が主体となった取り組みを推進することも必要です。 ・ 地域の実情を踏まえつつ、自家用有償運送制度等を活用し、地域等が自ら運営主体となるような取り組みを検討していくことも考えられます。
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画における基本理念を尊重し、亀岡市の将来像を見据え広域的・総合的な視点で本計画の全体管理、亀岡市地域公共交通会議の運営、公共交通の確保・維持・改善に向けた調整を行います。 ・ 亀岡市地域公共交通会議やその他住民組織等との協働を通じ、協議内容を施策・事業として具現化できるよう努力します。 ・ 公共交通体系の基軸となる鉄道、ふるさとバス・コミュニティバス・京阪京都交通バスの路線バスについて、確保・維持を図るため、利用促進に向けた情報提供やPR等の取り組みを地域住民・交通事業者・関係機関と一体となって実施するものとします。 ・ 国の法制度等の動向を踏まえ、地域の主体的な取り組みを促進するため、条例等、関係制度の整備を行い、支援体制を構築します。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国の制度改正や規制緩和に伴い、NPOを含む他業種の事業者の事業参画の機会が拡大されるなど交通事業を取り巻く環境が大きく変化しつつあることを踏まえ、行政・地域住民・関係機関との交流を促進し、交通事業者としてのノウハウを活用した交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域交通の確保・維持・改善に参画していくことが必要です。 ・ 誰もが安全で円滑かつ快適に移動することができるよう、公共交通利用者に対し交通サービスを提供することが必要です。
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関は、良好な社会環境や自然環境の維持・保全という視点から、通勤時等における公共交通利用を促進する必要があります。 ・ 公共交通の確保・維持に向けて、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することが必要です。

6-2 計画の評価等

本計画の管理・実施・検証・評価等は、亀岡市地域公共交通会議で行います。

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

そのため、本計画は施策および個別事業の推進や必要に応じた定期的な計画見直しのため、PDCA サイクル（「計画立案⇒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地域住民・行政・交通事業者・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。

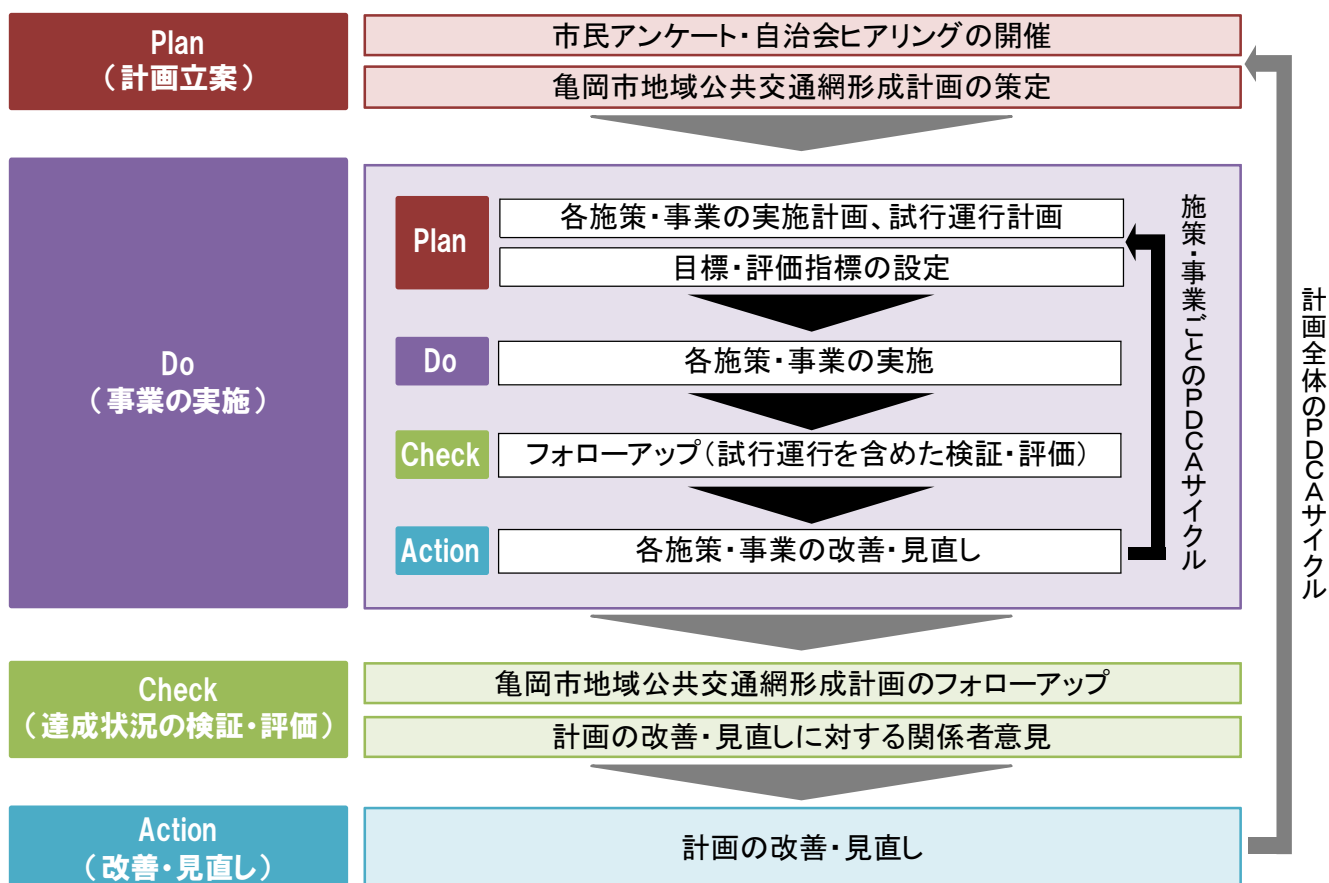


図6-1 計画全体および施策・事業のPDCAサイクルのイメージ

亀岡市地域公共交通網形成計画 概要版

発行 2019年3月

亀岡市まちづくり推進部まちづくり交通課

〒621-8501 京都府亀岡市安町野々神8番地

電話：0771-22-3131（大代表）