

特定目的地停留所の設置について（報告）

資料 1 - 1

申請場所 亀山市菅内町1219-3

名称案 伊鈴実業（有）内 バランス空間Ran（708）

停留所位置

● 申請箇所



申請箇所



標識設置予定箇所

特定目的地停留所の設置について（報告）

資料 1 - 2

申請場所 亀山市川崎町5296-2

名称案 かみゆい所 つくし（709）

停留所位置

● 申請箇所



申請箇所



標識設置予定箇所

乗合タクシー特定目的地停留所の名称変更について（報告）

旧名称：服部クリニック（№425）

新名称：こばやし内科・呼吸器内科クリニック（№425）

変更理由：こばやし内科・呼吸器内科クリニックからの変更申し出による

（令和 4 年 4 月 13 日 新規開院）

乗合タクシー利用状況(令和3年度実績)

年度	H30	R1	R2	R3
登録者数	1,803人	3,017人	2,865人	2,861人
停留所数	424か所	430か所	434か所	438か所
特定目的地停留所	144か所	143か所	144か所	217か所
地域停留所	280か所	287か所	290か所	221か所
延べ利用者数	352人	2,120人	3,741人	4,688人
亀山交通	314人	1,818人	3,006人	3,870人
関タクシー	38人	302人	735人	818人
平均利用者数	2.9人/日	7.3人/日	12.7人/日	15.8人/日
運行回数	300便	1,775便	3,493便	4,398便
	2.4便/日	6.1便/日	11.9便/日	14.9便/日
乗合率	1.2人/便	1.2人/便	1.1人/便	1.1人/便

月別延べ利用者数 単位:人

事業者	R3.4	R3.5	R3.6	R3.7	R3.8	R3.9	R3.10	R3.11	R3.12	R4.1	R4.2	R4.3	計	平均
亀山交通	377	288	382	313	294	264	289	291	312	241	348	471	3,870	322.5
関タクシー	86	66	133	111	73	79	83	81	74	32	0	0	818	68.2
計	463	354	515	424	367	343	372	372	386	273	348	471	4,688	390.7

年度	H30		R1		R2		R3	
事業者	計	平均	計	平均	計	平均	計	平均
亀山交通	314	52.3	1,818	151.5	3,006	250.5	3,870	322.5
関タクシー	38	6.3	302	25.2	735	61.3	818	68.2
計	352	58.6	2,120	176.7	3,741	311.8	4,688	390.7

時間帯別(月平均) 単位:人

時間帯	H30	R1	R2	R3
9時台	—	34.3	50.9	48.3
10時台	19.8	34.8	53.7	78.8
11時台	10.7	24.5	52.9	78.8
12時台	5.8	22.4	56.8	53.8
13時台	2.5	19.8	29.5	44.7
14時台	17.2	29.4	35.2	35.6
15時台	2.7	11.5	20.8	26.6
16時台	—	—	8.7	18.6
17時台	—	—	3.3	5.7

曜日別(月平均) 単位:人

曜日	H30	R1	R2	R3
月	5.7	16.6	48.7	60.3
火	18.3	34.3	45.8	74.8
水	13.2	46.4	68.7	70.9
木	6.2	25.1	39.2	55.3
金	15.3	43.2	79.6	89.1
土	—	11.1	29.8	40.3

金額別(月平均) 単位:人

区分	金額	H30	R1	R2	R3	備考
単独	500円	39.2	110.8	239.2	301.5	基本
	1,000円	5.2	12.4	22.7	28.9	遠隔地
	1,500円	0.2	1.6	9.4	12.7	超遠隔地
複数	400円	13.8	43.9	27.3	39.8	基本
	800円	0.0	6.8	11.1	7.2	遠隔地
	1,200円	0.3	1.2	2.2	0.7	超遠隔地

地区別利用状況

地区	まちづくり協議会	登録者数 (人)		延べ利用者数 (人)		75歳以上 人口(人)	登録率
亀山	野村地区まちづくり協議会	200	1,142	260	1,492	2,534	45.1%
	城東地区まちづくり協議会	55		47			
	城西地区まちづくり協議会	90		198			
	城北地区まちづくり協議会	136		38			
	御幸地区まちづくり協議会	43		13			
	本町地区まちづくり協議会	174		118			
	北東地区まちづくり協議会	80		91			
	東部地区まちづくり協議会	171		353			
	天神・和賀地区まちづくり協議会	137		165			
	南部地区まちづくり協議会	56		209			
昼生	昼生地区まちづくり協議会	133	133	326	326	287	46.3%
井田川	井田川北まちづくり協議会	216	507	310	881	1,194	42.5%
	井田川地区南まちづくり協議会	291		571			
川崎	川崎地区まちづくり協議会	222	222	495	495	697	31.9%
野登	野登地区まちづくり協議会	132	132	258	258	416	31.7%
白川	白川地区まちづくり協議会	53	53	55	55	151	35.1%
神辺	神辺地区ふれあいまちづくり協議会	164	164	388	388	348	47.1%
関	関宿まちづくり協議会	290	398	333	506	898	44.3%
	関北部地区まちづくり協議会	66		93			
	関南部地区まちづくり協議会	42		80			
坂下	坂下地区まちづくり協議会	34	34	182	182	72	47.2%
加太	加太地区まちづくり協議会	76	76	105	105	221	34.4%
合計			2,861		4,688	6,818	42.0%

※地区区分及び75歳以上人口は市民課資料(令和4年4月1日現在)

※登録率は登録者数÷75歳以上人口として算出。登録者には免許返納者等75歳未満を含む

亀山市地域公共交通計画 2022-2026（案）に対する意見とその対応について

1. 意見募集期間 令和4年4月13日（水）から5月13日（金）まで
 2. 意見の提出人数・件数 1人・2件
 3. ホームページアクセス数 89件

番号	頁	項目	意見の趣旨	市の考え方	修正点等
1	3 42	第1章1-5 対象とする交通手段 第5章5-2 基本方針1 子どもから高齢者 まで自由に移動で きる、利用しやす く、分かりやすい 地域公共交通の実 現	1. 高齢者は強く意識されているが、車イス利用者等の「障がい者」の言葉が一言もない。亀山市のコミュニティバスには、車イスで乗れないものが多いと思います。それを補う、民間タクシーには、車イスのまま乗れる「UDタクシー」がありません。今後、高齢者が多くなり、車イス利用者が増加する可能性もあります。 現在、車イス利用者は福祉サービスによる移動の支援を受けていると思います。しかしながら、それでは施設入所者には、移動は制限されます。車イス利用者が、普段、福祉サービスを受けていないと、家族に頼るしかなくなっています。 このような状況の中で「亀山市地域公共交通計画（案）」に「車イス利用者」の言葉が一言もないのは、「車イス利用者」は公共交通は使わないとの「無意識の偏見」があると思われ、仮に、別の計画に記載されていたとしても、致命的な欠如と言わざるをえません。	42ページの「5-2 地域公共交通に関する基本的な方針」における5つの基本方針のうち、基本方針1において、「住み続けられるまちづくりを目指すため、子どもや高齢者、障がい者など自ら自動車を運転することが難しい市民のニーズに配慮します。」と位置付け、運行車両更新時に応じて、バス・タクシー車両をノンステップバス等へと改善するよう取り組むこととしています。 また、3ページの「1-5 対象とする交通手段」において、令和2年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、公共交通を中心に地域の多様な輸送資源を総動員しながら、持続可能な運送サービスの提供を確保していくという考えから、福祉有償運送やスクールバス等も地域公共交通計画の対象となったことを踏まえ、本計画期間において、本市の輸送実態を把握し、今後の活用方策を検討することとしています。	修正なし
2	29	第3章3-3 （3）タクシー	2. タクシーの項目に「本市には、～株式会社すばる交通、～」と記載がありますが、現在、亀山の営業所は予約等は受けていないと思います。	ご指摘いただきました交通事業者の記載につきましては、市内に本社または営業所を有する交通事業者として記載しています。	修正なし

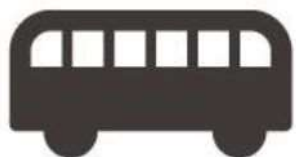
亀山市地域公共交通計画 2022-2026 (案) に対する意見以外の変更箇所

番号	頁	修正箇所	修正前		修正後	修正理由
1	18	第3章3-1 (2) 数値目標の達成状況の表	東部ルート： <u>未達成</u> [2.3人/便・日] 南部ルート： <u>達成</u> [3.7人/便・日] 西部ルート： <u>達成</u> [3.6人/便・日] 加太地区福祉バス： <u>未達成</u> [2.0人/便・日]	→	東部ルート： <u>達成</u> [3.6人/便・日] 南部ルート： <u>未達成</u> [2.3人/便・日] 西部ルート： <u>未達成</u> [2.0人/便・日] 加太地区福祉バス： <u>未達成</u> [3.7人/便・日]	誤表記の訂正
2	19	第3章3-1 (3) 亀山市の地域公共交通の 主な取組の表	東部ルートの路線再編 平成27年10月 専用回数券導入	→	平成27年10月 東部ルートの路線再編 専用回数券導入	誤表記の訂正
3	25	第3章3-3 コミュニティ系路線 (年度単位) の表 (備考)	加太小学校児童、保育園児利用含む ※ H27 年度から保育園児利用なし	→	加太小学校児童、保育園児利用含む <u>H26.4.1 より 13 便→ 12 便</u> ※ H27 年度から保育園児利用なし	表記の追加
4	25	第3章3-3 コミュニティ系路線 (年度単位) の表 (R 2)	加太福祉バス： <u>5,823 人、2.0 人/便・日</u> 西部Aルート： <u>8,499 人、3.6 人/便・日</u> 東部ルート： <u>8,224 人、2.3 人/便・日</u> 南部ルート： <u>8,140 人、3.7 人/便・日</u>	→	加太福祉バス： <u>8,140 人、3.7 人/便・日</u> 西部Aルート： <u>5,823 人、2.0 人/便・日</u> 東部ルート： <u>8,499 人、3.6 人/便・日</u> 南部ルート： <u>8,224 人、2.3 人/便・日</u>	誤表記の訂正
5	26	第3章3-3 ▼ 利用者数の推移 (コミュニティ系路線) のグラフ (R 2)	南部ルート： <u>8,140 人</u> 東部ルート： <u>8,224 人</u> 西部Aルート： <u>8,499 人</u> 加太福祉バス： <u>5,823 人</u>	→	南部ルート： <u>8,224 人</u> 東部ルート： <u>8,499 人</u> 西部Aルート： <u>5,823 人</u> 加太福祉バス： <u>8,140 人</u>	誤表記の訂正
6	27	第3章3-3 ▼ 1 便あたりの平均乗車人員数 (コミュニティ系路線) のグラフ (R 2)	加太福祉バス： <u>2.0 人/便・日</u> 西部Aルート： <u>3.6 人/便・日</u> 東部ルート： <u>2.3 人/便・日</u> 南部ルート： <u>3.7 人/便・日</u>	→	加太福祉バス： <u>3.7 人/便・日</u> 西部Aルート： <u>2.0 人/便・日</u> 東部ルート： <u>3.6 人/便・日</u> 南部ルート： <u>2.3 人/便・日</u>	誤表記の訂正

7	28	第3章3－3のグラフ	輸送人員 2019.4 : <u>7,185 人</u> 2019.5 : <u>7,195 人</u> 2019.6 : <u>7,841 人</u> 2019.7 : <u>7,704 人</u> 2019.8 : <u>6,484 人</u> 2019.9 : <u>7,448 人</u> 2019.10 : <u>7,972 人</u> 2019.11 : <u>7,921 人</u> 2019.12 : <u>7,759 人</u> 2020.1 : <u>7,195 人</u> 2020.2 : <u>6,856 人</u> 2020.3 : <u>5,022 人</u>	→	輸送人員 2019.4 : <u>7,261 人</u> 2019.5 : <u>7,270 人</u> 2019.6 : <u>7,917 人</u> 2019.7 : <u>7,770 人</u> 2019.8 : <u>6,536 人</u> 2019.9 : <u>7,523 人</u> 2019.10 : <u>8,068 人</u> 2019.11 : <u>8,021 人</u> 2019.12 : <u>7,825 人</u> 2020.1 : <u>7,247 人</u> 2020.2 : <u>6,915 人</u> 2020.3 : <u>5,090 人</u>	誤表記の訂正
8	33	第3章3－4 ▼利用者1人あたりの運行経費 の表及びグラフ (R 2)	加太福祉バス : <u>2,267 円/人</u> 西部Aルート : <u>1,565 円/人</u> 東部ルート : <u>2,023 円/人</u> 南部ルート : <u>1,463 円/人</u>	→	加太福祉バス : <u>1,622 円/人</u> 西部Aルート : <u>2,285 円/人</u> 東部ルート : <u>1,957 円/人</u> 南部ルート : <u>1,448 円/人</u>	誤表記の訂正
9	42 43	第5章5－2 基本方針1～5	各基本方針1～5に対応するSDG s のマークの記載なし	→	各基本方針1～5に対応するSDG s のマークを追加	表記の追加
10	46	第5章5－3 ①行政の役割の6行目	コミュニティバス <u>とのとの</u> 最適な組み合わせ	→	コミュニティバス <u>との</u> 最適な組み合わせ	誤表記の訂正



RAILWAY



BUS



TAXI

亀山市地域公共交通計画

2022 - 2026



亀山市

目 次

第 1 章	計画の概要	1
1- 1	計画策定の背景と目的	
1- 2	上位・関連計画との関係性	
1- 3	計画の区域	
1- 4	計画の期間	
1- 5	計画の対象となる交通手段	
第 2 章	亀山市の現状	13
2- 1	広域的立地特性、地形特性	
2- 2	社会経済特性	
第 3 章	亀山市の地域公共交通の現状	17
3- 1	地域公共交通への取組	
3- 2	地域公共交通の現状	
3- 3	地域公共交通の利用状況	
3- 4	地域公共交通維持のための財政負担状況	
3- 5	地域公共交通計画（現計画）の事業進捗状況評価	
3- 6	地域公共交通に対する市民及び地域の意見	
第 4 章	亀山市の地域公共交通の課題	39
第 5 章	地域公共交通に関する基本的な方針	42
5- 1	計画の目標	
5- 2	地域公共交通に関する基本的な方針	
5- 3	公共交通ごとの役割・位置づけ	
5- 4	公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方	
5- 5	公共交通維持確保改善の考え方	
5- 6	数値目標	
第 6 章	計画の目標を達成するための実施事業	58
第 7 章	計画の達成状況の評価	64
用語解説		72

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

亀山市では、平成29年度からの「第2次亀山市総合計画」において、亀山市のまちづくりの将来像として掲げる『歴史・ひと・自然が心地よい緑の健都 かめやま』に向けた取組を進めていくこととしており、本市が目指すべき姿の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を整理し、鉄道、バス等、本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指しています。

亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通網形成計画、平成29年10月策定）では、「市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心で健やかに生活できるまち」を目標に、これまでの「地域生活交通の再編方針（平成19年1月策定）」や「亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通連携計画、平成25年4月）」を継承しながら、持続可能な公共交通体系の構築に向けた取組を行ってきました。

具体的には、西部・南部・東部ルートや野登・白川ルートのコミュニティバス路線の再編や運賃体系の見直し、平成30年10月には、新たな交通手段として『かめやまのりあいタクシー「のりかめさん」』を導入し、市民の生活に必要な公共交通の充実を図ったところです。

今後も、本市では、増加する財政負担などの問題や超高齢社会、人口減少社会などこれまでの課題に加え、新型コロナウイルス感染症がもたらすニューノーマル、カーボンニュートラルへの取組、さらにはデジタル・トランスフォーメーション（DX）の急速な進展にも対応していく必要があります。

そこで、平成29年10月策定の亀山市地域公共交通計画が令和3年度末で期間満了となること、また令和2年11月改正の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）が施行されたことを受け、新たな「亀山市地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定するものです。

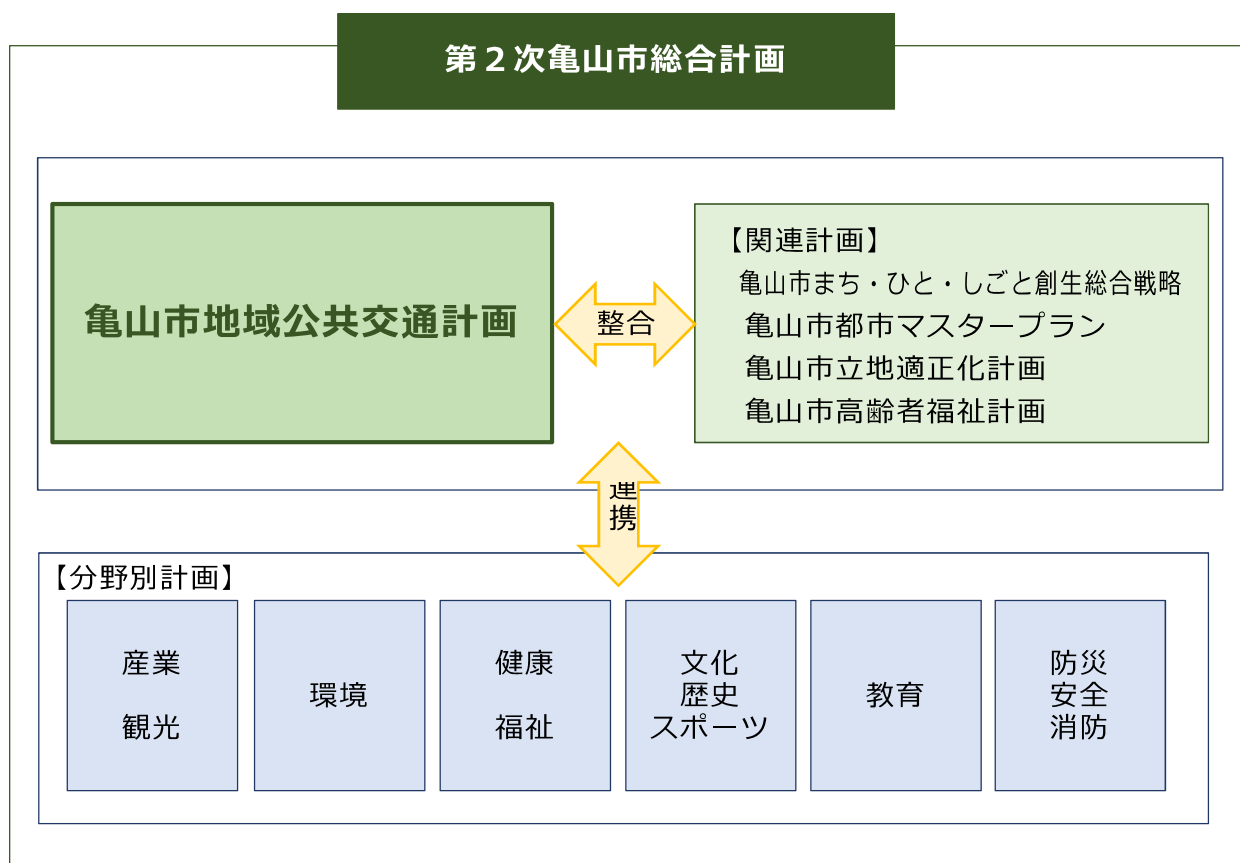
1- 2 上位・関連計画との関係性

本計画は、第2次亀山市総合計画を上位計画とし、亀山市まち・ひと・しごと創生基本戦略、亀山市都市マスタープラン、亀山市立地適正化計画等を関連計画とする「亀山市の総合的な公共交通政策の方向性等を定める基本計画」とします。

関連計画の中でも、立地適正化計画は「まちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するための基本方針」と位置付けられているため、立地適正化計画における「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方や「基幹的公共交通軸の将来イメージ」との整合を図ります。

また、地域公共交通計画における計画の目標の実現に向けて、観光や環境、福祉等の分野別計画との連携を図ります。

▼ 計画の位置付け



1- 3 計画の区域

本計画における計画の区域は、亀山市の全域とします。

また、広域連携の観点から、現在でも通勤・通学等で密接に関係している近隣市との連携を図ります。

1- 4 計画の期間

計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

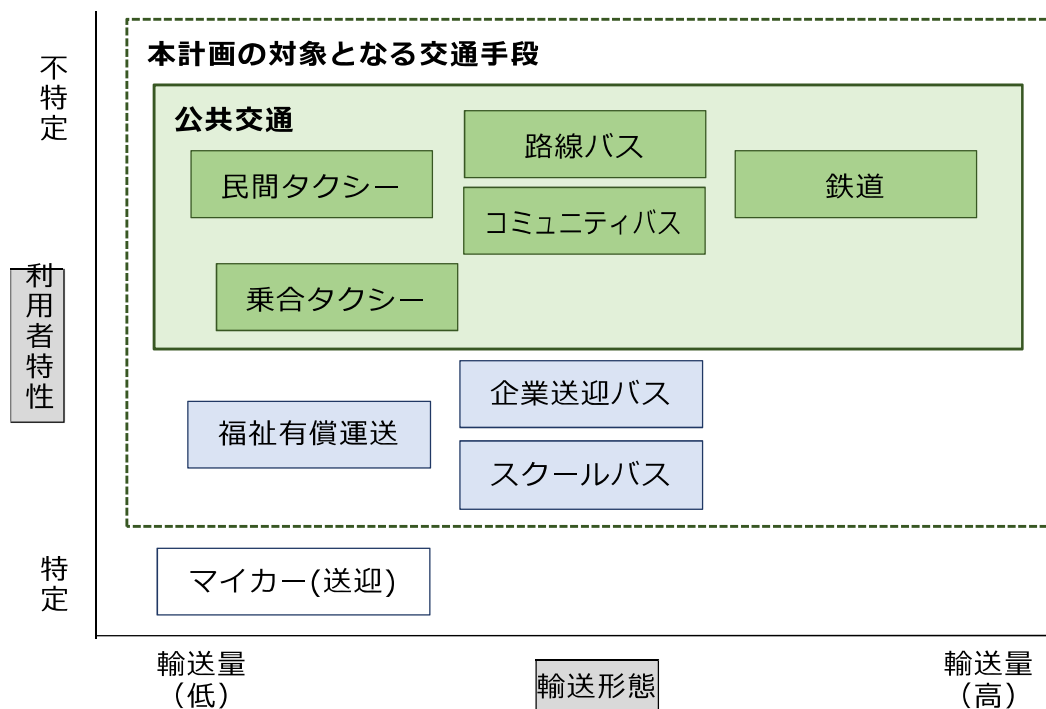
なお、計画期間中であっても、評価指標の状況や各施策の実施状況、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

年度	R元 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	第2次総合計画								
				公共交通計画					
	都市マスタープラン								
	立地適正化計画								
				まち・ひと・しごと創生総合戦略					
			高齢者福祉計画						

1- 5 対象とする交通手段

本計画で対象とする主な交通手段は、鉄道及び路線バス、コミュニティバス、民間タクシー、乗合タクシーとします。

なお、令和2年の活性化再生法の改正により、公共交通を中心に地域の多様な輸送資源を総動員しながら、持続可能な運送サービスの提供を確保していくという考えから、福祉有償運送やスクールバス等も地域公共交通計画の対象となったことを踏まえ、本計画期間において本市の輸送実態を把握し、今後の活用方策を検討します。



【参考】上位計画と関連計画

(1) 第2次亀山市総合計画（平成29年度～令和7年度）

① 将来都市像とまちづくりの基本方針

第2次亀山市総合計画では、将来都市像を「歴史・ひと・自然が心地よい 緑の健都 かめやま」と定め、まちづくりの基本方針を「市民力・地域力が輝くまちづくり」としています。

■ 将来都市像



■ まちづくりの基本方針



② 公共交通関連の計画

基本計画のうち、公共交通に関連する項目として「市民が、身近な公共交通網を利用して、安全で快適に生活を送っています。」を目指す姿としています。

■ 公共交通網の充実

目指す姿

市民が、身近な公共交通網を利用して、安全で快適に生活を送っています。

成果指標

指 標	現状値	目標値
市内JR駅の乗車人員（1日平均）	3,402人 （平成26年度）	3,400人 （平成33年度）
市コミュニティ系バス及び乗合タクシーの利用者数	99,645人 （平成27年度）	102,000人 （平成33年度）

施策の方向

① 地域公共交通を活用した交通ネットワークの強化

- ◆新たな地域公共交通計画を策定し、多面的な視野からコミュニティ系バスを含めた様々な交通手段により、都市拠点と居住地を結ぶ総合的な地域公共交通網を構築します。

② 公共交通機関の利便性向上と利用促進

- ◆来訪者や市民の広域的な移動の利便性を高めるため、県、沿線自治体及び関係団体と連携し、JRに対し、利便性の向上について働きかけを行います。
- ◆交通事業者や市内企業、関係団体との連携・協働による利用促進活動を展開し、利用者人数の増加に努め、公共交通機関の利便性向上につなげていきます。
- ◆利用者の利便性向上のため、鉄道、営業路線バス、コミュニティ系バス等のそれぞれの公共交通間の接続強化に努めます。

③ 身近な交通手段の確保

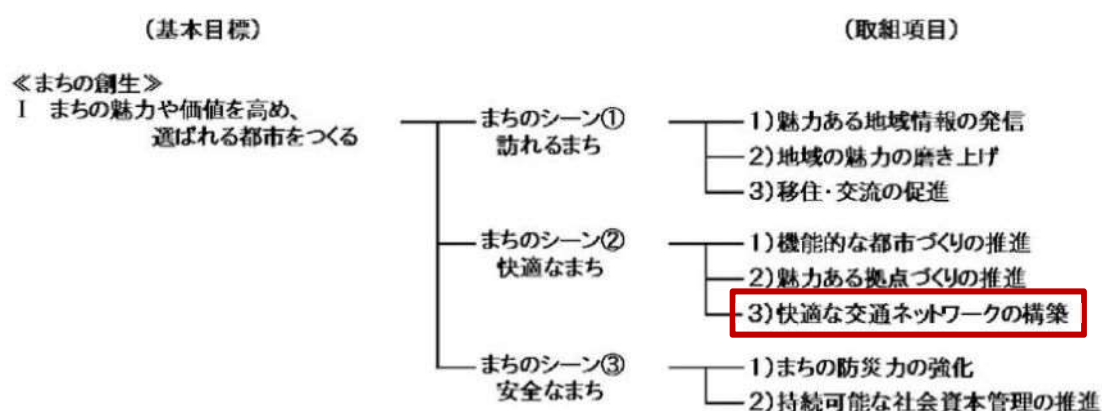
- ◆自立した移動手段を持たない市民の交通手段を確保するため、コミュニティ系バス等の効率的・効果的な運行を行います。
- ◆超高齢社会を見据え、地域の実情や状況の変化に合わせ、コミュニティ系バス路線等の再編に取り組みとともに、新たな交通手段などについて研究し、運行の実現を目指します。

(2) 亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年度から令和 3 年度）

① 基本的な視点

本戦略は、国の総合戦略に盛り込まれた「まち・ひと・しごと創生」政策 5 原則の趣旨を踏まえ、次の視点に基づき効果的に施策を推進します。

- 「地域性」を活かし、既存の取組にとらわれない自由な発想と新たな切り口で付加価値を生み出す取組の環境を整えるための施策を推進します。
- 「将来性」を鑑み、都市の成長・成熟に合わせて、取組がステップアップしていけるよう、ストーリー性を持った施策を推進します。
- より効果的な「成果」を生み出せるよう、ターゲットと期待する効果を明確にして施策を推進します。
- 人口の自然減対策と社会減対策の双方にバランス良く施策を推進することで、その相乗効果を発揮させます。



② 公共交通関連の基本目標と取組項目

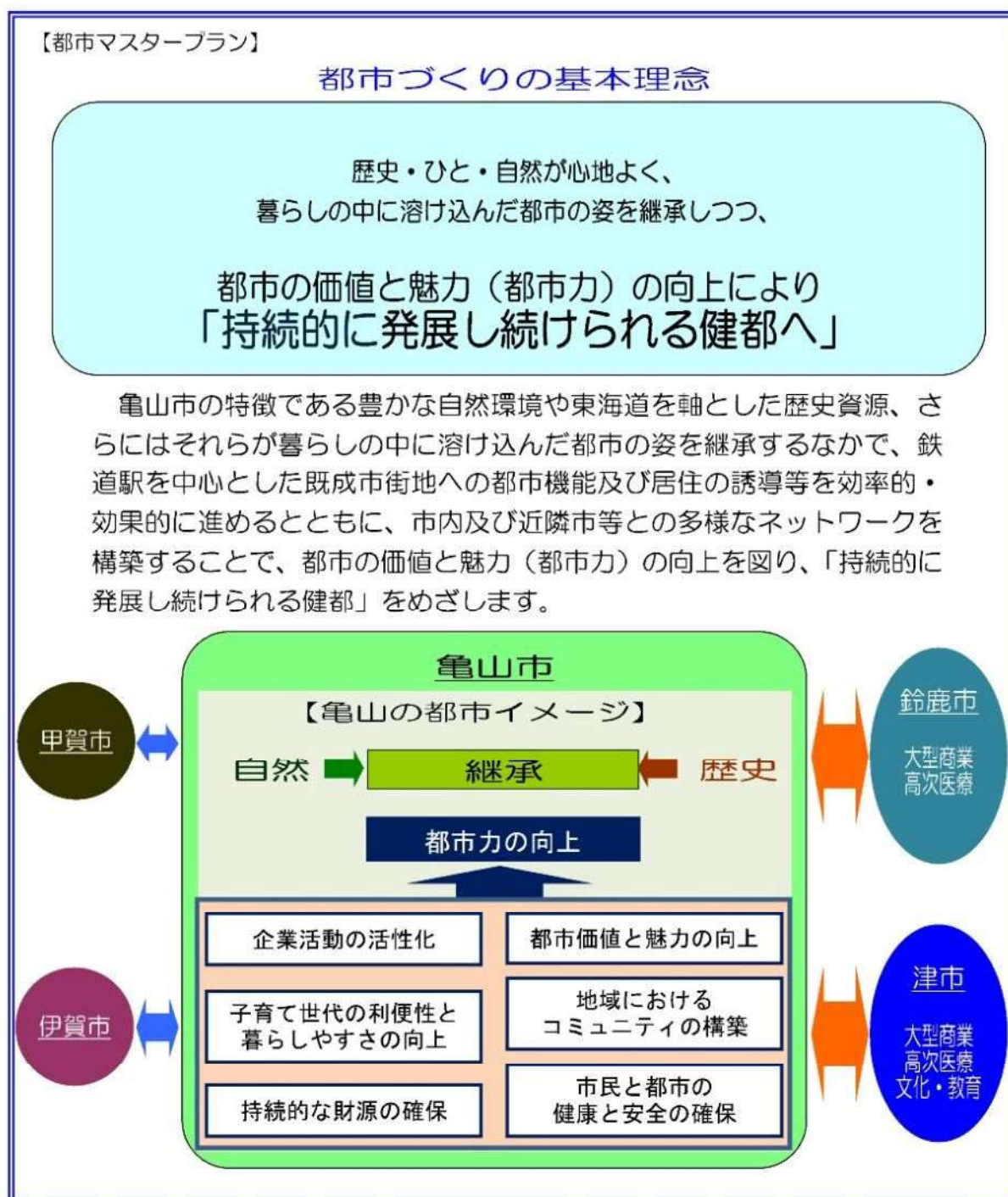
3) 快適な交通ネットワークの構築

- ◇ J R 在来線の利便性向上に向けた働きかけや、市内バス路線の見直し、公共交通の連携強化や利用促進等により、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。
- ◇ 市内外をつなぐ広域幹線道路について、地域の産業・経済活動や人の交流が活発化するよう、計画的な整備の実現に向け取り組むとともに、地域の一体性の醸成を図るなど、重点的かつ効果的な市内幹線道路の整備を進めます。
- ◇ リニア中央新幹線の名古屋以西の早期着工と市内への停車駅の誘致に向けて、市民、事業者などと一体となった取組を積極的に進めます。

(2) 亀山市都市マスタープラン（令和元年度～令和9年度）

① 都市づくりの理念

亀山市都市マスタープランでは、亀山市第2次総合計画を踏まえ、都市づくりの基本理念を「歴史・ひと・自然が心地よく、暮らしの中に溶け込んだ都市の姿を継承しつつ、都市の価値と魅力（都市力）の向上により『持続的に発展し続けられる健都へ』」と定めています。



② 将来都市像

亀山市の都市づくりの基本理念や土地利用及び都市施設の整備に関する基本方針を明らかにすることで、将来にわたり暮らしやすい都市を形成することを目的として策定されています。

亀山市都市マスタープランでは、将来都市構造を以下のように設定しています。

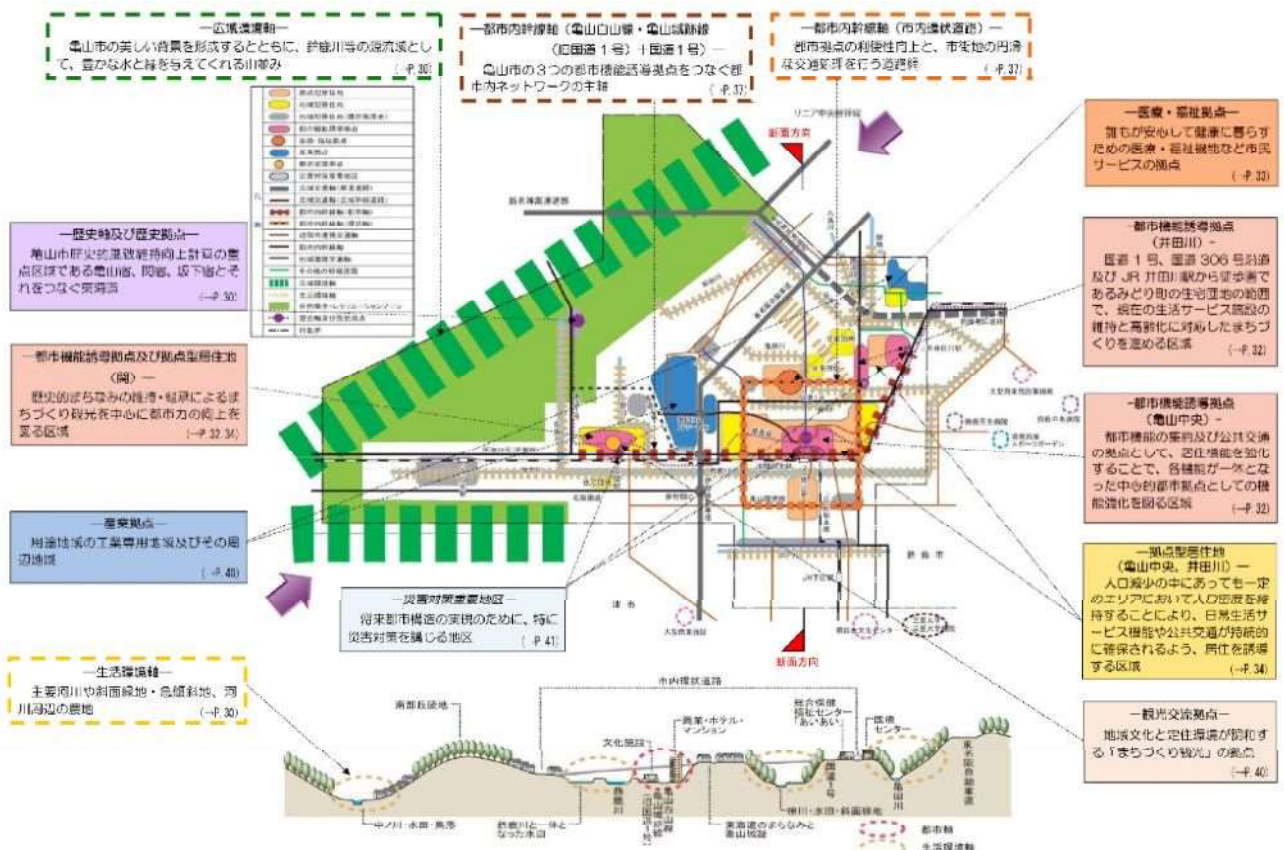
■ 都市づくりの理念

自然や歴史に包み込まれた都市を継承し、暮らしやすいまちへ

■ 都市づくりの目標

- | | |
|------|-----------------------|
| 目標 1 | 現在の地形特性を守り活かす都市形成 |
| 目標 2 | 歴史文化資産を活かした都市づくりの推進 |
| 目標 3 | 都市の拠点機能強化 |
| 目標 4 | まとまりのある居住地の形成 |
| 目標 5 | 都市機能拠点と居住地のつながりの強化 |
| 目標 6 | 近隣市とのつながりの確保による補完関係強化 |

▼ 将来都市構造及び断面構成図



③ 都市づくりの目標

都市づくりの目標を以下のように設定しています。

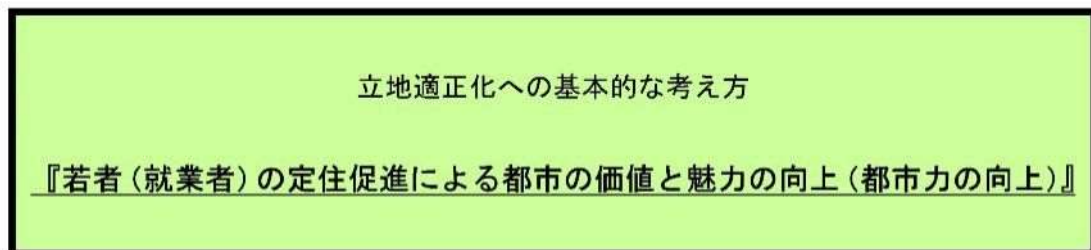


(3) 亀山市立地適正化計画（平成29年度から）

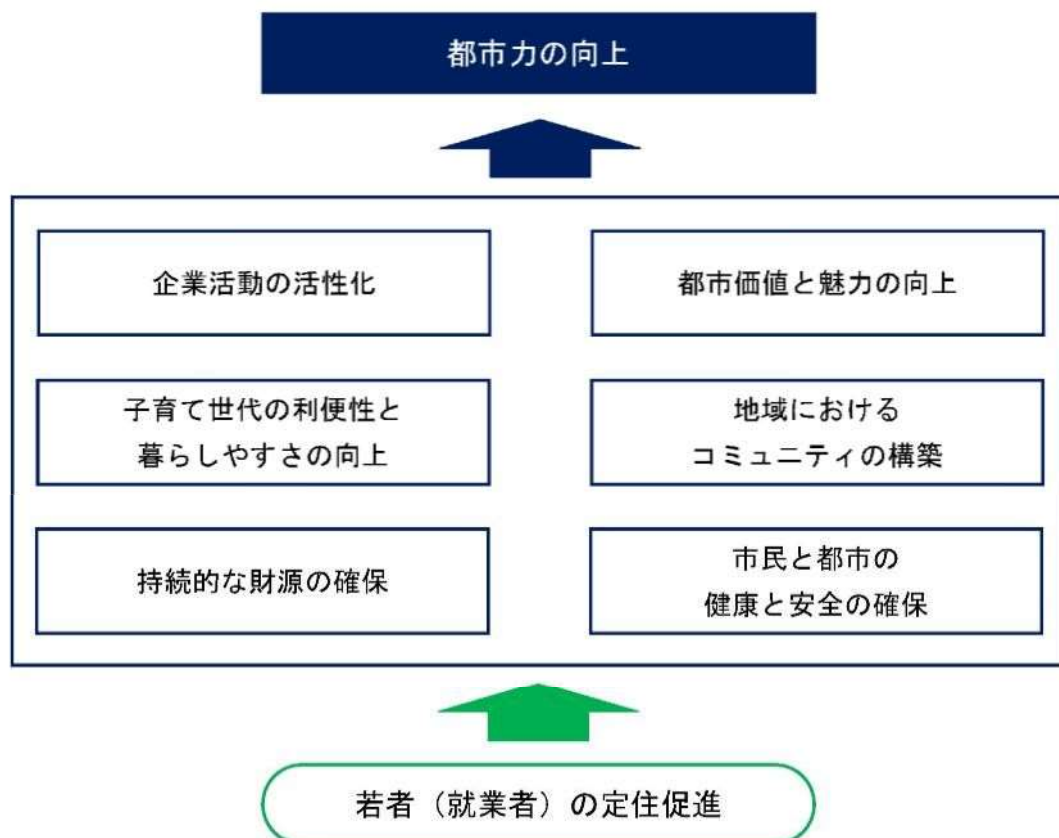
① 立地適正化への方向性

亀山市立地適正化計画では、立地適正化への基本的な考え方を『若者（就業者）の定住促進による都市の価値と魅力の向上（都市力の向上）』と設定しています。

▼ 亀山市立地適正化計画 立地適正化への方向性



□ 都市力向上のイメージ



② 基幹的公共交通軸の将来イメージ

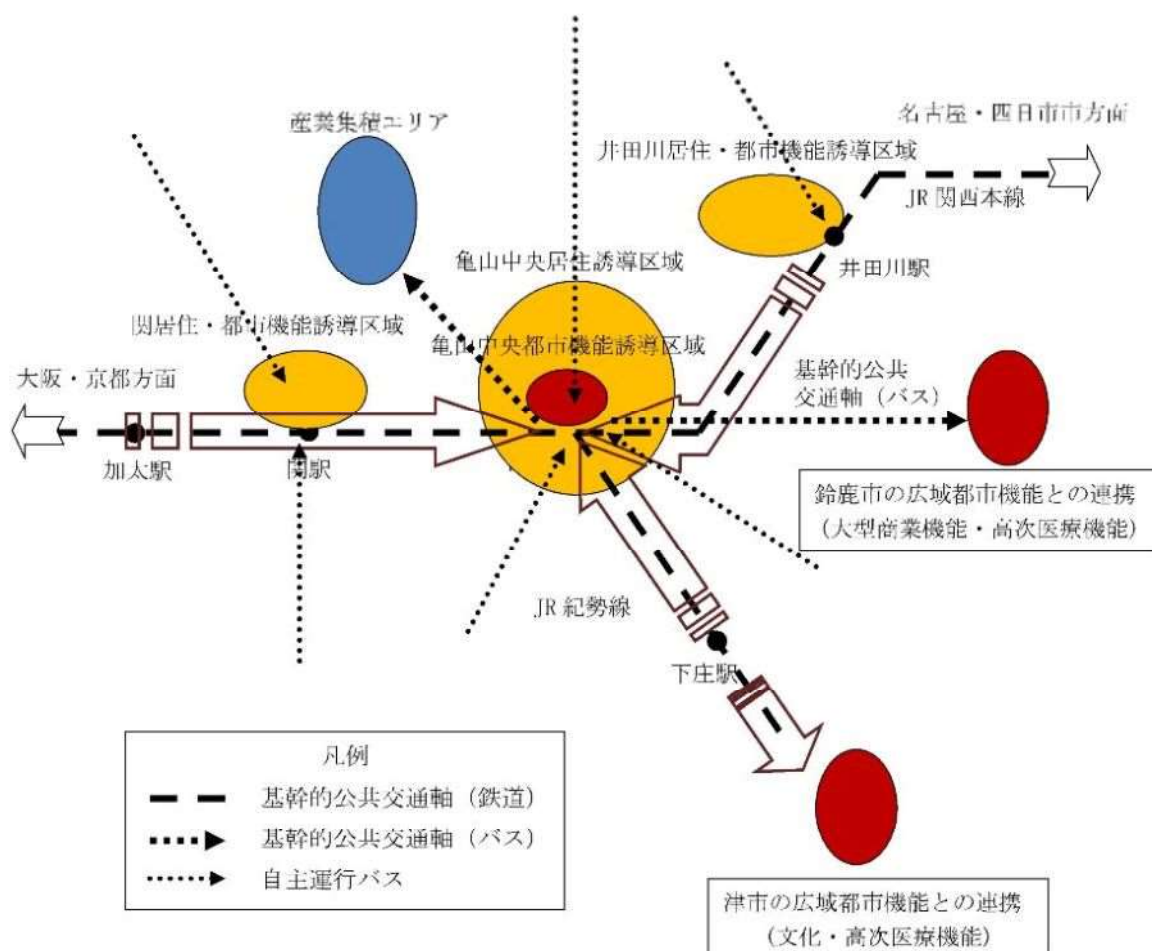
財政負担の軽減と自動車に過度に依存しない都市構造の実現をめざし、以下の図に示すように鉄道駅周辺に居住誘導区域を指定し、将来的には鉄道を基幹的公共交通軸と位置づけ公共交通移動の主軸とします。このため、駅のバリアフリー化やダイヤ編成の工夫等利用しやすい仕組みについて鉄道事業者等と検討します。

広域的都市機能活用のための公共交通ネットワークとしては、津市とはＪＲ紀勢線としますが、鈴鹿市市街地とは鉄道のネットワークがないため、現在のバス路線を基幹的公共交通軸と位置づけ、将来も営業路線として継続できるよう利用促進策を検討します。

また、今後人口減少を迎えるためには職場の確保が重要であり、本市の交通の要衝としての特徴を活かし、更なる企業誘致が求められます。その候補地としては、亀山・関テクノヒルズ周辺が都市マスタープランでは産業集積エリアと位置づけされています。このエリアと本市の居住誘導区域の中心である亀山中央居住誘導区域を基幹的公共交通軸（バス）でネットワークを図ることで、居住誘導と企業誘致の連携に努めます。

鉄道駅から離れた居住誘導区域外の集落と都市機能誘導区域とのネットワークについては、鉄道駅の生活圏をベースに、自主運行バスによる連携を検討します。

▼ 基幹的公共交通軸の将来イメージ



③ 居住誘導区域内の公共交通ネットワークの将来イメージ

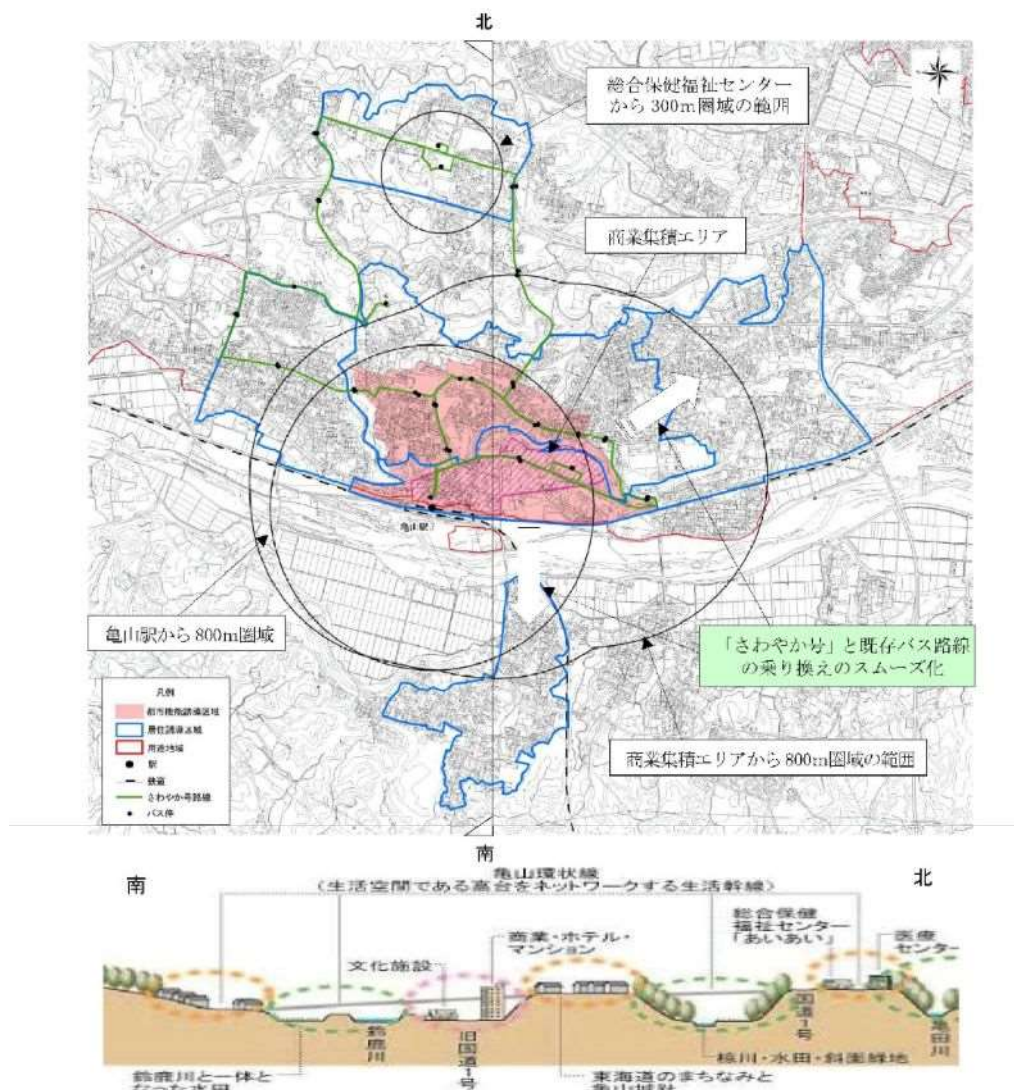
居住誘導区域内の公共交通ネットワークの検討は、亀山中央居住誘導区域以外は面積が小さく、徒歩及び自転車移動範囲であるため、亀山中央居住誘導区域についてのみ行います。

亀山中央居住誘導区域は南北約3.6km、東西約2.9kmですが、南北は以下の断面図に示すように3つの高台と2つの低地部で構成され市街地を連続させるのが難しい状態です。

また、医療・福祉の拠点である総合保健福祉センターや医療センターは、北端に離れて立地しています。このため、居住誘導区域内の移動利便性を確保するためには、循環型の公共交通ネットワークが不可欠です。現在も以下の図に示すように自主運行バス「さわやか号」が1日12本運行されています。中心部東及び中心部南地区へのルートはありませんが、中心部東地区は鈴鹿市への基幹的公共交通軸、中心部南地区は三重交通廃止代替路線「亀山棕本線」が確保されておりこの路線と「さわやか号」の乗り換えのスムーズ化を図ることで対応します。

また、都市機能誘導区域内は徒歩移動がスムーズに行えるよう、歩道の拡幅やバリア解消に努めます。

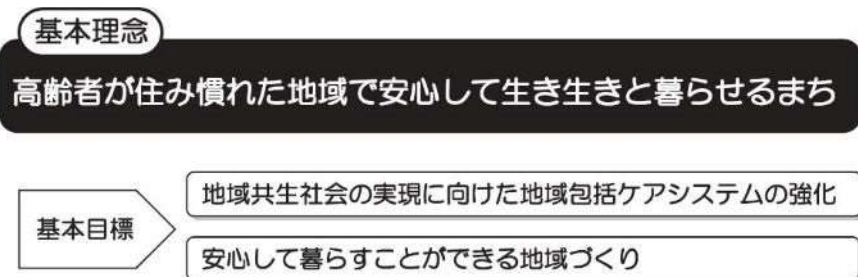
▼ 亀山中央居住誘導区域公共交通ネットワークの将来イメージ



(4) 亀山市高齢者福祉計画（令和3年度～令和5年度）

① 基本理念

亀山市高齢者福祉計画では、第2次亀山市総合計画や第2次亀山市地域福祉計画を踏まえて、基本理念を「高齢者が住み慣れた地域で安心して生き生きと暮らせるまち」としています。



本計画では、団塊の世代が75歳以上（後期高齢者）となる令和7年（2025）年、団塊ジュニア世代が65歳以上となる令和22（2040）年を見据えて、これまでの取り組みを発展させ、高齢者が住み慣れた地域で安心して自立と尊厳ある暮らしができるよう、基本理念、基本目標を掲げながら、高齢者を取り巻くあらゆる主体の連携と協力によって「地域包括ケアマネジャー」の深化・推進を目指します。

② 公共交通関連の計画

施策の展開において、公共交通に関連する項目として、「生活支援サービスの提供」の中で、以下の取り組みを掲げています。

3 生活支援サービスの提供

（現状と課題）

○高齢者の外出支援については、新たな公共交通として乗合タクシーを導入し、高齢者の外出を促してきましたが、今後も介護予防の観点から外出支援の重要性は一層増してきています。

（取り組み）

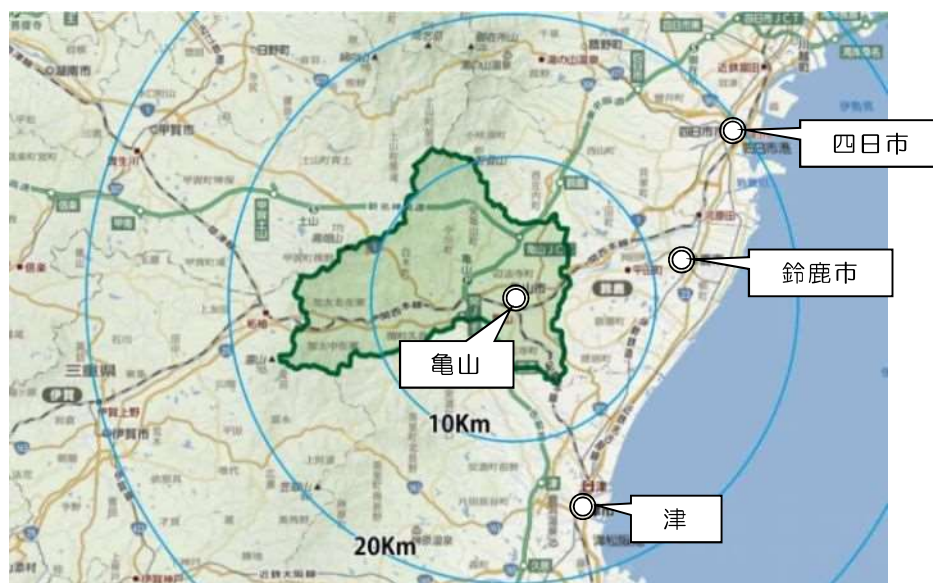
◎ 高齢者の外出支援については、乗合タクシー制度を含めた公共交通施策を基本とし、乗合タクシーに乗車することができない高齢者に対しては、タクシー料金助成事業を継続実施します。

第2章 亀山市の現状

2-1 広域的立地特性、地形特性

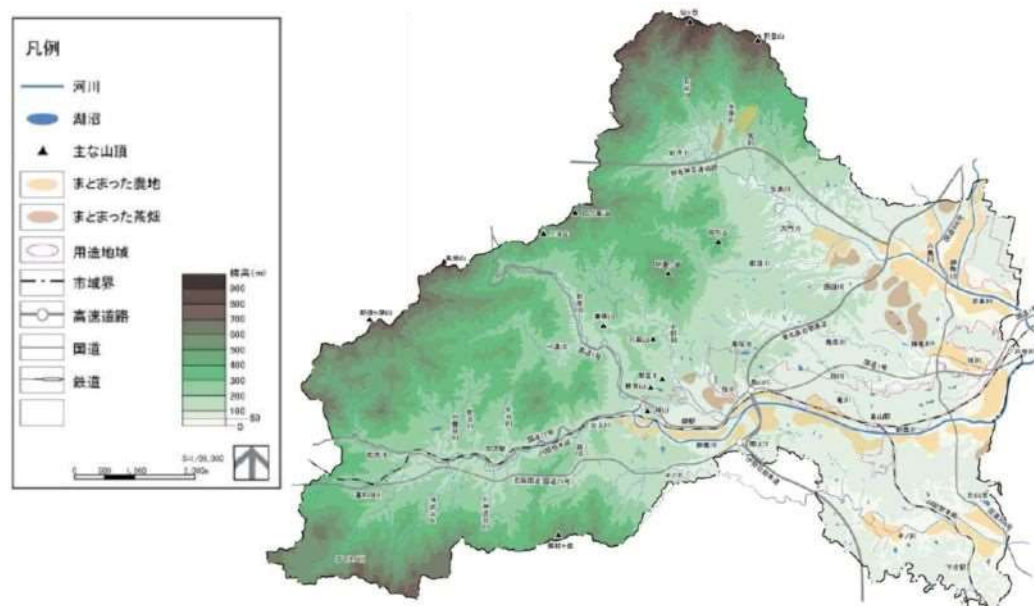
(1) 広域的立地特性

- 県内の主要都市である津市、四日市市、鈴鹿市の経済圏、生活圏に内包
 - ・ 津市、四日市市、鈴鹿市いずれの都市からも20km圏内に位置
 - ・ J R 関西本線及び紀勢本線を存し、J R 亀山駅から鉄道利用で名古屋まで約75分、津まで約20分、四日市まで約30分、鈴鹿まで約30分
 - ・ 東名阪自動車道、新名神高速道路、伊勢自動車道、名阪国道、国道1号の結節点



(2) 地形特性

- 鈴鹿山系から連なる丘陵地と市内を横断する河川によりつくられた、高低差のある地形構造
 - ・ 市北西部に鈴鹿山系から連なる丘陵地、市東部に平坦な伊勢平野



資料；亀山市交通バリアフリー構想

2- 2 社会経済特性

(1) 人口及び世帯数の動向

住民基本台帳ベースの本市の人口は、平成28年まで減少傾向にありますが、その後は49,500人台の人口で推移しています。また、世帯数は、過去10年間で約1,600世帯が増加しています。

地区別の人口をみると、亀山地区が最も多く16,565人、次いで、井田川地区12,362人、川崎地区6,929人の順になっています。

▼ 人口・世帯数の推移（出典：住民基本台帳各年4月1日より）



▼ 地区別人口（出典：住民基本台帳令和3年4月1日より）

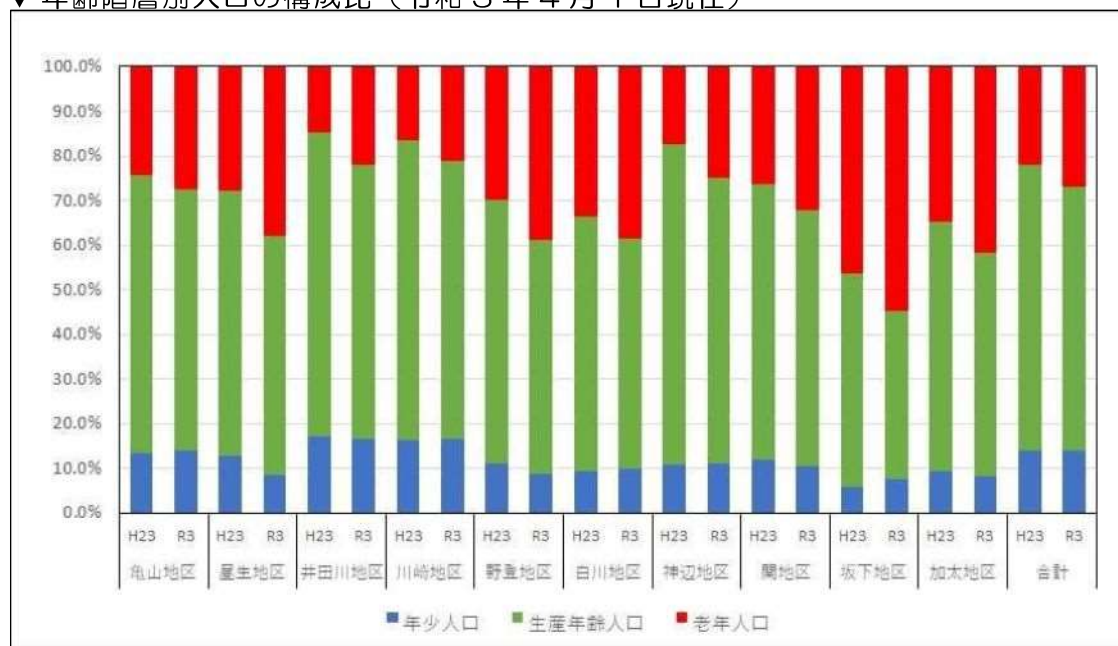


(2) 年齢階層別人口の動向

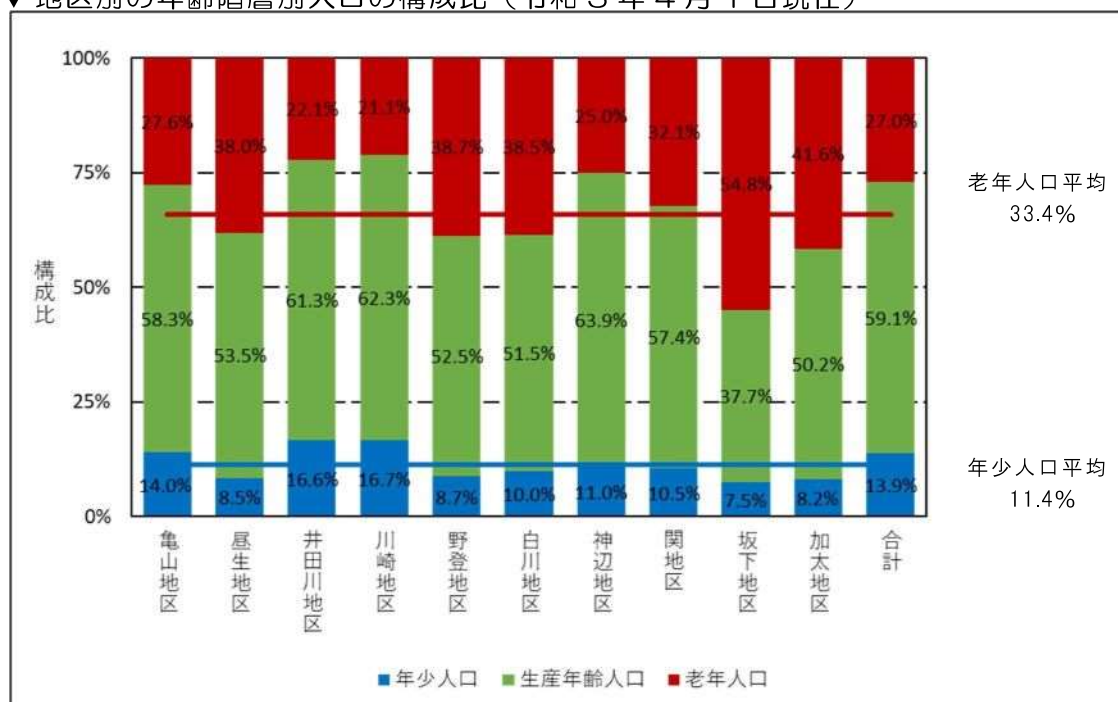
市内全体の年齢階層別人口の人口割合は、平成23年度と比べ、令和3年度は生産年齢人口が減少し、老年人口は増加、年少人口は横ばいの状況です。

地区別にみると、市北東部地域（井田川地区、川崎地区）の年齢階層別人口は市内全体の平均より年少及び生産年齢人口率が高く、老年人口率が低くなっています。昼生地区、野登地区、白川地区、坂下地区、加太地区の年齢階層別人口は市内全体の平均より年少及び生産年齢人口率が低く、老年人口率が高くなっています。特に、坂下地区では、老年人口率が54.8%と65歳以上の高齢者が過半数を占めています。

▼ 年齢階層別人口の構成比（令和3年4月1日現在）



▼ 地区別の年齢階層別人口の構成比（令和3年4月1日現在）



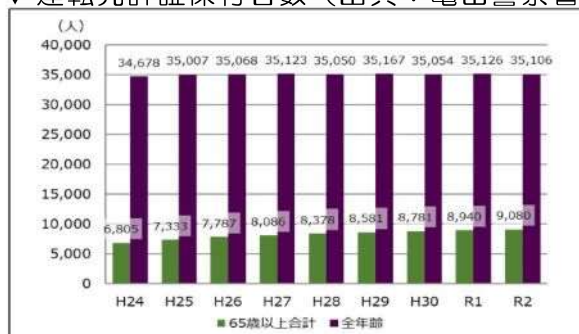
(3) 運転免許証保有者数の推移

亀山市内の運転免許証保有者数は、約35,000人程度で推移していますが、65歳以上の免許証保有者数は、年々増加傾向にあります。

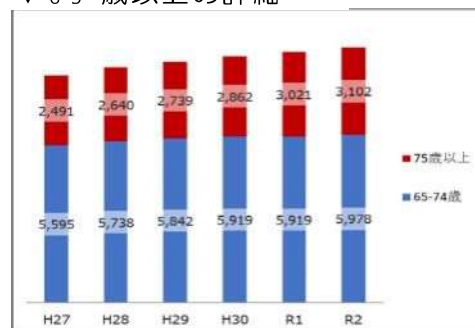
運転免許証返納者数は、平成29年度に大幅に増加し、その後、令和元年度を除き、ほぼ横ばい傾向にあります。65歳以上の運転免許証返納者についても、平成28年度では66名でしたが、平成29年度では162名と急増し、令和元年度を除いて令和2年度までほぼ横ばい傾向にあります。

平成29年3月12日から施行された改正道路交通法により、平成29年度に運転免許証返納者数が大幅に増加したと考えられます。改正道路交通法では、高齢運転者対策の推進が主な改正点のうちの1つとなっています。

▼ 運転免許証保有者数（出典：亀山警察署）

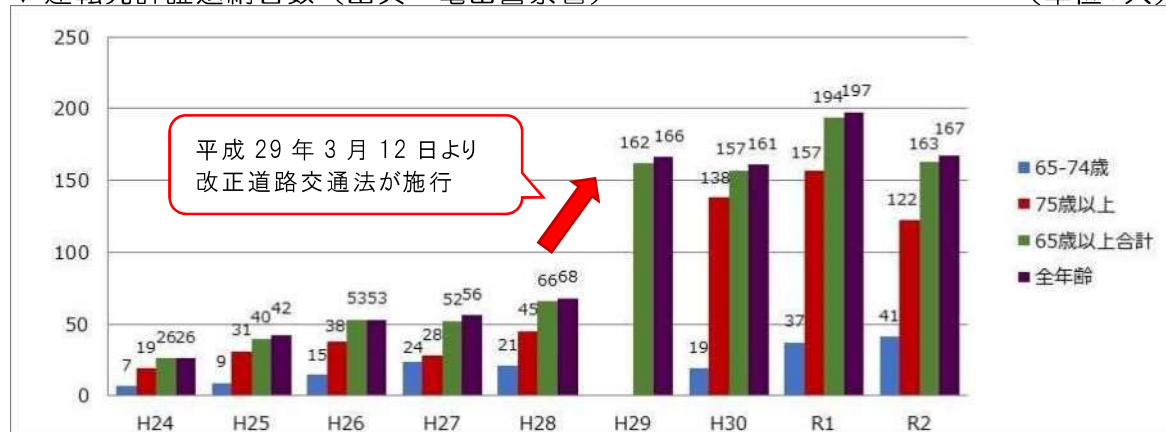


▼ 65歳以上の詳細



▼ 運転免許証返納者数（出典：亀山警察署）

（単位：人）



亀山市内 運転免許証保有者の推移

（単位：人）

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
65-74歳	-	-	-	5,595	5,738	5,842	5,919	5,919	5,978
75歳以上	-	-	-	2,491	2,640	2,739	2,862	3,021	3,102
65歳以上合計	6,805	7,333	7,787	8,086	8,378	8,581	8,781	8,940	9,080
全年齢	34,678	35,007	35,068	35,123	35,050	35,167	35,054	35,126	35,106

（各年12月末現在数）

亀山市内 運転免許証返納者数の推移

（単位：人）

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
65-74歳	7	9	15	24	21	-	19	37	41
75歳以上	19	31	38	28	45	-	138	157	122
65歳以上合計	26	40	53	52	66	162	157	194	163
全年齢	26	42	53	56	68	166	161	197	167

（各年12月末現在数）

第3章 亀山市の地域公共交通の現状

3-1 地域公共交通への取組

(1) 亀山市地域公共交通計画（平成29年10月策定）

活性化再生法第5条に基づき、平成29年10月から令和4年3月までを期間とした地域公共交通に関する計画（以下「前計画」）です。「市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心で健やかに生活できるまち」を目標に、亀山市のまちづくりの方針と連携し、持続可能な公共交通の実現を図ってきました。



目標： 市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心で健やかに生活できるまち

基本方針

- ① 亀山市が目指すべき交通体系の目標像の共有化
- ② まちづくりと連携した市内全域で活用できる合理的な公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域の利用者ニーズを踏まえた効果的運行方式の導入と財政負担の軽減
- ④ サービス水準の確保と利用促進を誘導する戦略的行政支援策の展開
- ⑤ 地域の主体的取り組みの支援と利用促進策の展開

施策

幹線的バス路線運行・維持

地域生活バス路線等運行・維持・再編

運賃体系の見直し等

公共交通利用促進

バス路線の評価及び地域との連携強化

事業

幹線的バス路線運行・維持

地域生活バス路線等運行・維持・再編

運賃体系の見直し

運賃収入以外の収入確保に向けた取り組み

情報提供

利用促進誘導

環境対策・バリアフリー化

地域づくりと一体となった取り組み

鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動

地域との連携強化

住民主体の取り組み支援

(2) 数値目標の達成状況

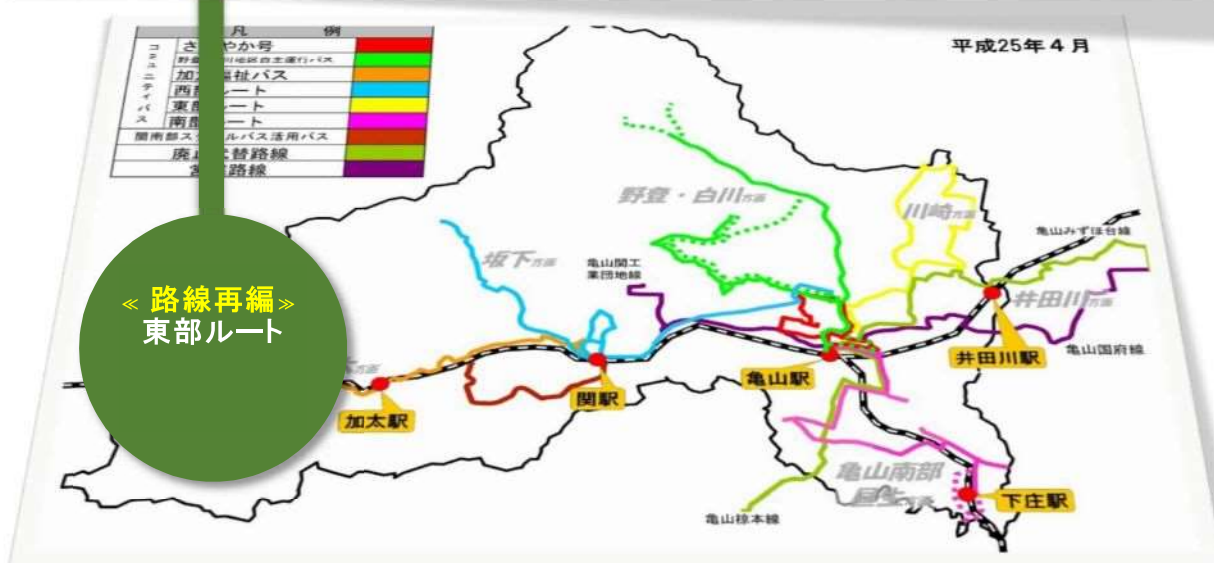
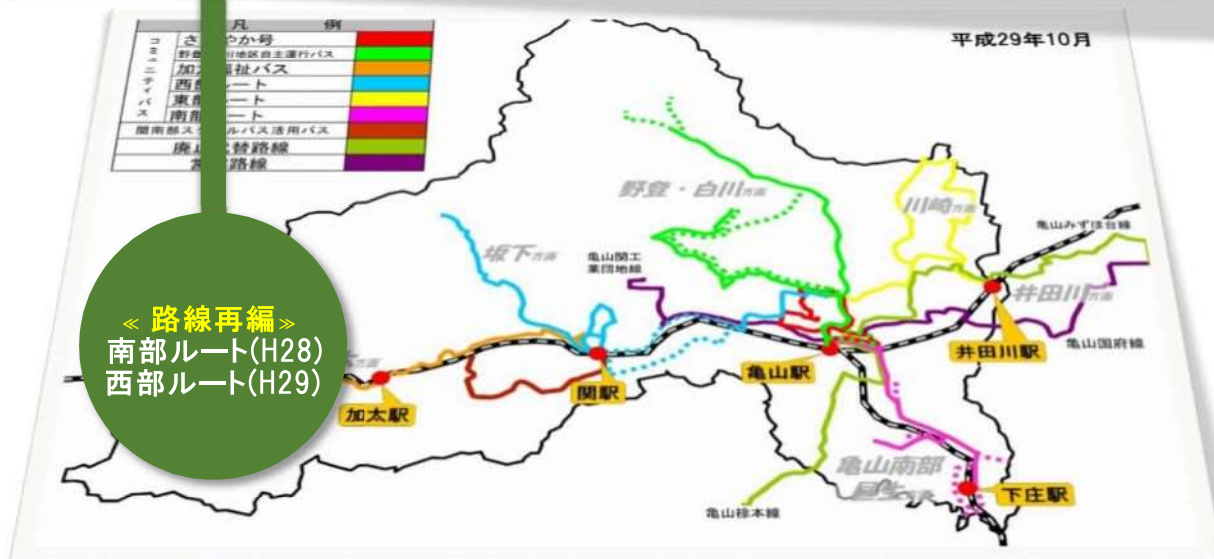
前計画で設定した数値目標とその達成状況は、次のとおりです。

評価指標	現状値 (H28年度)	目標値 (R2年度)	達成状況 (R2)
市内バス路線等の利用者総数 (乗合タクシー含む)	310,478人	317,000人以上	未達成 〔235,740人〕
コミュニティバス路線等の利用者総数 (乗合タクシー含む)	95,115人	102,000人以上	未達成 〔74,246人〕
コミュニティバス路線の1便あたりの平均乗車人員数(人/便・日)	—	—	—
さわやか号	8.4人/便・日	8.4人/便・日以上	未達成 〔5.7人/便・日〕
野登・白川地区自主運行バス	4.8人/便・日	4.8人/便・日以上	未達成 〔3.1人/便・日〕
東部ルート	3.4人/便・日	3.4人/便・日以上	達成 〔3.6人/便・日〕
南部ルート	3.6人/便・日	3.6人/便・日以上	未達成 〔2.3人/便・日〕
西部ルート	2.4人/便・日	2.4人/便・日以上	未達成 〔2.0人/便・日〕
加太地区福祉バス	4.4人/便・日	4.4人/便・日以上	未達成 〔3.7人/便・日〕
市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均)	3,405人 〔H27〕	3,400人以上	達成 〔3,439人〕 ※ 数値は令和元年度
移動環境に対する不満割合(%)	17% 〔H23〕	15%以下	未達成 〔16.3%〕

(3) 亀山市の地域公共交通の主な取組

■ 旧亀山市	
平成 10 年 5 月	亀山市バス等検討委員会を設置
平成 12 年 12 月	シャトルバス（さわやか号）の試行的運行開始
平成 13 年 4 月	さわやか号の本格運行開始
平成 14 年 8 月	実験バスの運行開始（平成 14 年 8 月～平成 16 年 3 月 20 か月）
平成 16 年 10 月	市内バス路線見直しのモデル的・試行的運行開始 （野登・白川地区自主運行バス・乗合タクシー、事前予約制施設送迎サービス）
■ 旧関町	
平成 15 年 4 月	加太地区福祉バス運行開始
平成 16 年 4 月	巡回バス運行開始
平成 16 年 7 月	加太地区福祉バス有償化
■ 亀山市（平成 17 年 1 月 新市施行）	
平成 17 年 8 月	事前予約制施設送迎サービスの運行エリアを全市に拡大
平成 17 年 9 月	廃止代替路線バス 白子亀山線運行終了 ※ 暫定措置として沿線地区の事前予約制施設送迎サービス利用条件を緩和
平成 17 年 10 月	野登・白川地区自主運行バス等を一部改正し運行（暫定運行）
平成 19 年 1 月	さわやか号運行エリアを拡大 新地域生活交通再編事業「効率的で効果的な新市の生活交通の再編に向けて」 バス等検討委員会検討結果報告 亀山市地域公共交通会議の設置
平成 19 年 11 月	廃止代替路線バス 亀山坂下線の廃止→西部ルート A 運行開始
平成 20 年 11 月	東部ルート（試験運行）、南部ルート運行開始
平成 21 年 3 月	廃止代替路線バス 亀山長沢線の廃止
平成 21 年 10 月	営業路線 亀山みずほ台線の営業路線バスとしての運行終了→廃止代替路線バスとして運行継続
平成 22 年 4 月	さわやか号ノンステップバスへ車両変更
平成 25 年 4 月	亀山市地域公共交通計画の策定
平成 27 年 10 月	東部ルートの路線再編 専用回数券導入
平成 28 年 10 月	南部ルートの路線再編 コミュニティバス 3 路線（さわやか号・東部ルート・南部ルート） 共通回数券の導入
平成 29 年 10 月	亀山市地域公共交通計画の改定 西部ルートの路線再編 共通回数券を 4 路線に拡大
平成 30 年 9 月	事前予約制施設送迎サービス運行終了
平成 30 年 10 月	乗合タクシー「のりかめさん」運行開始
平成 31 年 4 月	乗合タクシー制度改正（土曜日運行、前後 30 分運行拡大）
令和 2 年 7 月	乗合タクシー制度改正（当日予約、運行時間 2 時間延長、区域撤廃）
令和 3 年 4 月	野登・白川地区自主運行バスの路線再編（野登ルート、白川ルートに分離） コミュニティバスの運賃改定 交通系 IC カード、定期券、共通回数券を全路線に拡大 乗合タクシー制度改正（地域間移動（公民館の特定目的地停留所化））

▼ 路線バスの再編状況



3- 2 地域公共交通の現状

(1) 市内の公共交通網 (令和 3 年 1 0 月 1 日現在)

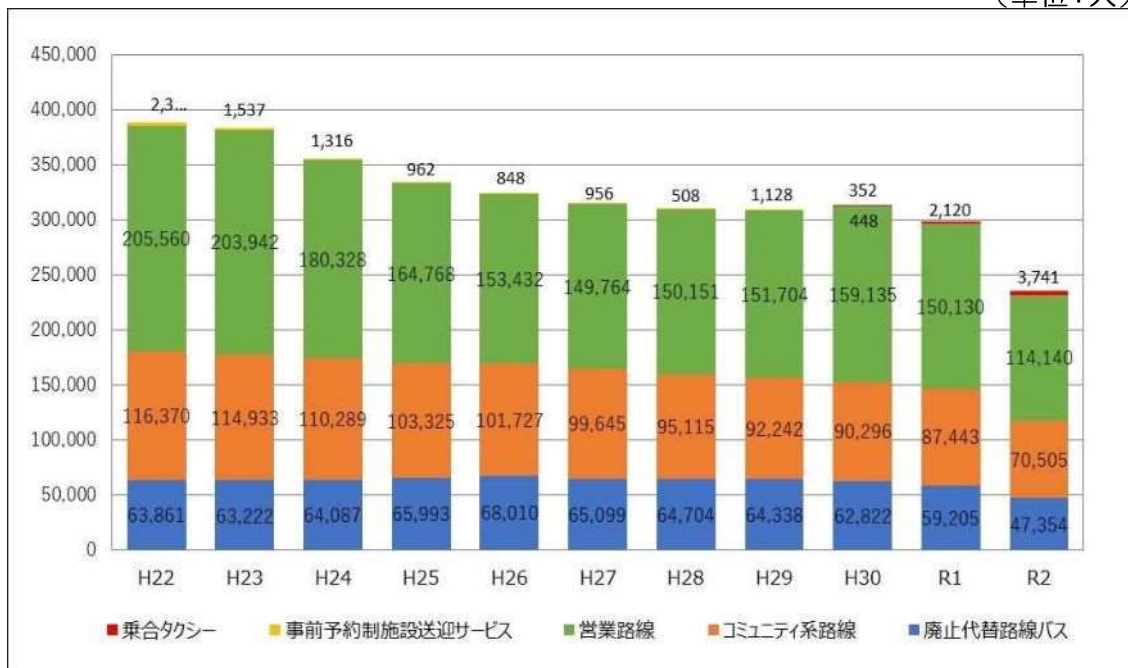
鉄道	JR関西本線 (井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅)		奈良・大阪方面⇄亀山⇄名古屋方面
	JR紀勢本線(下庄駅)		亀山⇄津・松阪方面
バス	営業路線	亀山国府線	亀山駅⇄鈴鹿回生病院、平田町駅 鈴鹿中央病院
		亀山関工業団地線	亀山駅⇄亀山・関テクノヒルズ
	廃止代替路線	亀山みずほ台線	亀山駅⇄みずほ台⇄平田町駅
		亀山棕本線	亀山駅⇄棕本
	コミュニティバス	さわやか号	亀山駅周辺の公共・公益施設や病院・福祉施設を連絡
		野登ルート	亀山駅⇄野登地区
		白川ルート	亀山駅⇄白川地区
		東部ルート	医療センター⇄川崎地区
		南部ルート	亀山駅⇄昼生地区
		西部ルート	医療センター⇄関地区・神辺地区
		加太地区福祉バス	関駅⇄加太地区
タクシー	乗合タクシー		市内全域
	民間タクシー	亀山交通(株) 関タクシー(株) 小菅タクシー(有) (株)すばる交通	市内全域
その他	関南部地区スクールバス活用バス 福祉有償運送 スクールバス(関地区)		

3- 3 地域公共交通の利用状況

市内のバス（営業路線・コミュニティ系路線・廃止代替路線バス）・乗合タクシー・事前予約制施設送迎サービスの利用者数の推移をみると、平成27年度までは減少傾向で、その後、平成30年度までは約31万人台とほぼ横ばいで推移していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しています。

▼ 市内の公共交通総利用者数の推移

（単位：人）



（1）鉄道

本市には、奈良、大阪・名古屋方面を結ぶＪＲ関西本線、亀山・津、松阪方面を結ぶＪＲ紀勢本線が通っており、井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅、下庄駅の計５駅が設置されています。

令和元年度の１日あたりの乗車人員数は、５駅合計で３，４３９人です。井田川駅で増加、下庄や関駅、加太駅で減少しているものの、全体としてはほぼ横ばいで推移しています。

▼ 市内の鉄道駅の乗車人員数（１日平均）

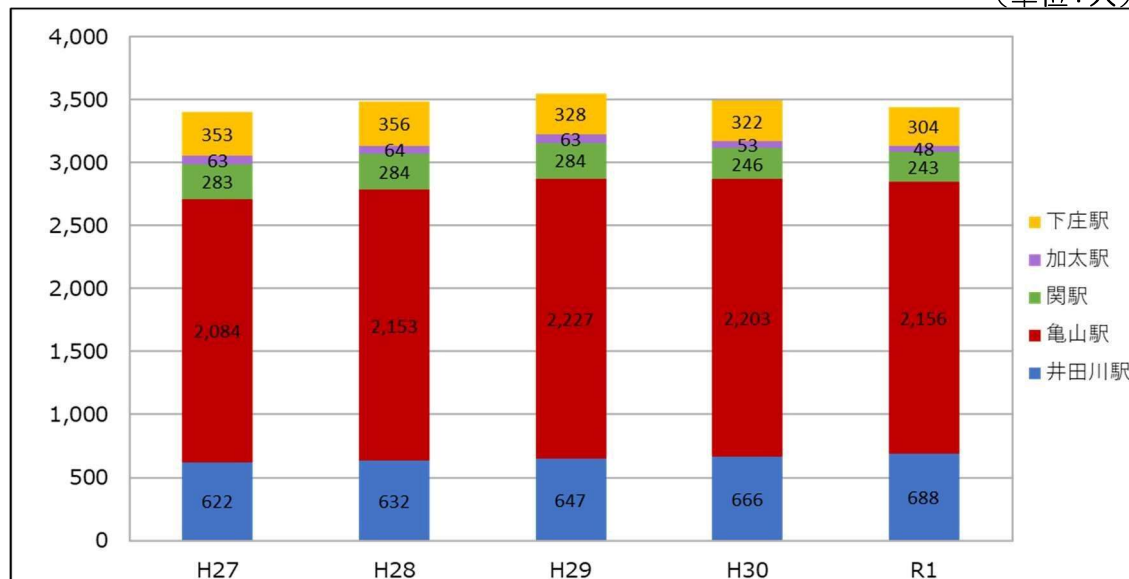
単位：人

駅名	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
亀山駅	2,164	2,068	2,084	2,153	2,227	2,203	2,156
井田川駅	642	624	622	632	647	666	688
下庄駅	335	344	353	356	328	322	304
関駅	313	299	283	284	284	246	243
加太駅	71	67	63	64	63	53	48
合計	3,525	3,402	3,405	3,489	3,549	3,490	3,439

（資料：三重県統計書）

▼ JR 各駅別旅客乗車人員の推移

(単位:人)



新型コロナウイルス感染症の影響

鉄道の輸送人員は、令和2年3月から新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しました。同年4月は令和元年同月比で50%を割り込み、令和2年度平均でも66%という結果になっています。

中部5県中小民鉄

輸送人員 (令和元年同月比)



※ JR、大手民鉄、地下鉄を除く中部管内5県の中小民鉄等各社(22社)。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。()内は、回答数。

(資料: 中部運輸局 令和3年5月13日定例記者懇談会)

(2) バス

市内バス(営業路線バス、廃止代替路線バス、コミュニティバス)の総利用者数は、平成22年度から平成28年度までは年々減少していましたが、その後、平成30年度までは約31万人とほぼ横ばいに推移しています。令和元年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響で減少傾向に転じ、令和2年度の利用者数は23

1,999人でした。平成22年度の利用者数385,791人と比較すると、153,792人減少しており、約39.9%マイナスとなっています。

廃止代替路線バスの利用者数は、平成26年度まで増加傾向にありましたが、その後、減少に転じ、令和2年度の利用者数は47,354人でした。平成22年度比では、16,507人減少（約25.8%マイナス）しています。

コミュニティバスの利用者数は、6路線合計で年々減少傾向にあり、令和2年度の利用者数は70,505人でした。平成22年度の利用者数と比較すると、45,865人減少（39.4%マイナス）しています。

営業路線バスの利用者数は、平成27年度まで減少傾向にありましたが、その後、平成30年度までは増加に転じています。令和元年度、令和2年度については大幅に減少しています。

令和2年度の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響により、どの路線も大きく減少しています。

廃止代替路線バス（バス会計年度（10月～9月））

（単位：人）

路線名（便数）		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	備考
亀山みずほ台線 （H24.3：16便/日 H24.4：15便/日）	総利用人数	28,787	28,499	29,855	31,347	32,072	32,501	31,704	32,360	33,866	33,076	28,344	全区間での利用者数 （鈴鹿市内での移動も含む）
	1便当り	4.9	4.8	5.2	5.7	5.8	5.9	5.7	5.9	6.2	6	5.2	
亀山棕本線 （平日：19便/日 日・祝：18便/日）	総利用人数	35,074	34,723	34,232	34,646	35,938	32,598	33,000	31,978	28,956	26,129	19,010	全区間での利用者数 （津市内での移動も含む）
	1便当り	5	5	4.9	5	5.2	4.7	4.8	4.6	4.2	3.8	2.8	
計	総利用人数	63,861	63,222	64,087	65,993	68,010	65,099	64,704	64,338	62,822	59,205	47,354	
	1便当り	4.9	4.9	5.1	5.3	5.5	5.2	5.2	5.2	5.2	4.9	4	

コミュニティ系路線（年度単位）

（単位：人）

路線名（便数）		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	備考
さわやか号 （12便/日）	総利用人数	40,640	40,887	40,868	39,079	38,144	37,318	36,674	34,985	33,467	33,075	25,219	
	1便当り	9.3	9.4	9.4	8.9	8.7	8.5	8.4	8.0	7.7	7.5	5.7	
野登・白川地区自 主運行バス （16便/日）	総利用人数	26,439	24,914	23,745	22,637	23,808	24,354	22,716	21,231	20,399	17,782	14,600	
	1便当り	5.6	5.3	5.0	4.8	5.0	5.1	4.8	4.5	4.4	3.8	3.1	
加太福祉バス （13便/日）	総利用人数	17,060	15,881	13,159	11,757	11,313	11,970	9,732	10,535	10,196	10,167	8,140	加太小学校児童、保育園児利用含む H26.4.1より13便→12便 ※H27年度から保育園児利用なし
	1便当り	5.3	4.9	4.1	3.7	3.8	5.3	4.4	4.7	4.6	4.7	3.7	
西部Aルート （12便/日）	総利用人数	10,701	10,930	11,521	12,090	10,966	9,449	8,544	7,741	7,293	7,952	5,823	H29.10.1再編により12便→10便
	1便当り	3.0	3.0	3.2	3.4	3.0	2.7	2.4	2.4	2.5	2.8	2.0	
東部ルート （6便/日）	総利用人数	11,063	11,613	10,293	8,800	9,349	7,661	7,948	8,480	9,514	9,315	8,499	H27.10.1再編により6便→8便
	1便当り	6.2	6.5	5.7	5.0	5.2	3.8	3.4	3.6	4.1	4.0	3.6	
南部ルート （7便/日）	総利用人数	10,467	10,708	10,703	8,962	8,147	8,893	9,501	9,270	9,427	9,152	8,224	H28.10.1再編により7便→12便
	1便当り	5.0	5.1	5.1	4.3	3.9	4.3	3.6	2.6	2.7	2.6	2.3	
計	総利用人数	116,370	114,933	110,289	103,325	101,727	99,645	95,115	92,242	90,296	87,443	70,505	
	1便当り	5.9	5.8	5.6	5.2	5.1	5.0	4.5	4.3	4.3	4.2	3.4	

営業路線バス（バス会計年度（10月～9月））

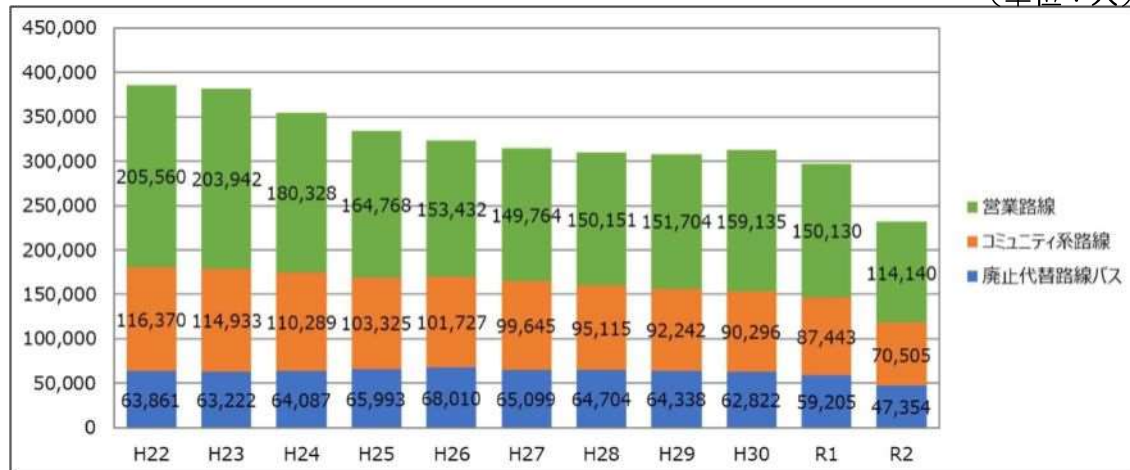
（単位：人）

路線名		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	備考
亀山国府線	総利用人数	132,534	132,391	114,707	112,271	113,272	113,259	111,908	110,437	108,789	105,756	84,680	
	1便当り	13.0	13.7	11.8	11.6	11.7	11.7	11.5	11.4	11.7	11.8	11.1	
亀山関工業団地線	総利用人数	73,026	71,551	65,621	52,497	40,160	36,505	38,243	41,267	50,346	44,374	29,460	
	1便当り	7.2	7.4	6.8	5.5	4.2	3.8	4.0	7.9	9.3	7.6	5.7	
計	総利用人数	205,560	203,942	180,328	164,768	153,432	149,764	150,151	151,704	159,135	150,130	114,140	
	1便当り	10.1	10.6	9.3	8.6	8.0	7.8	7.8	9.7	10.5	9.7	8.4	

市内バス等 総利用人数		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
	総利用人数	385,791	382,097	354,704	334,086	323,169	314,508	309,970	308,284	312,253	296,778	231,999	

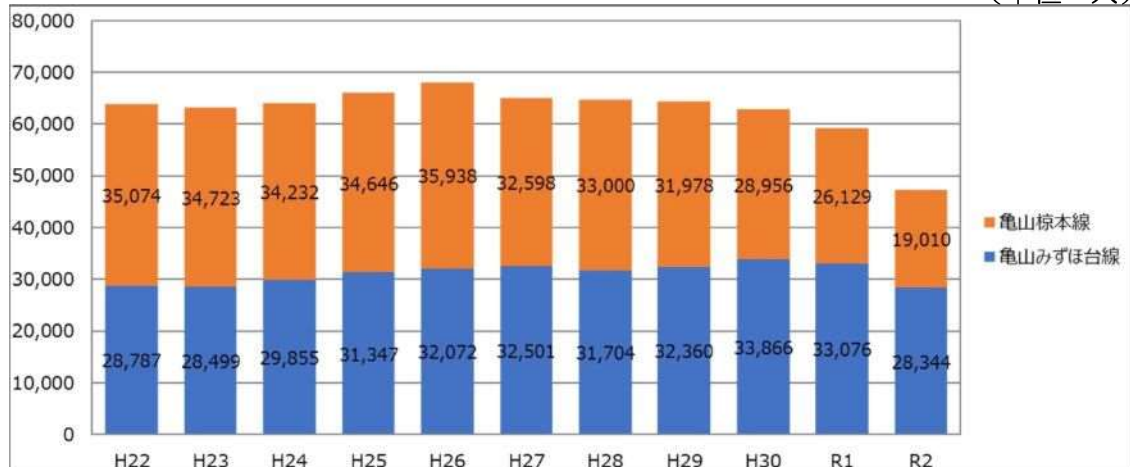
▼ 路線バスの総利用者数の推移

(単位：人)



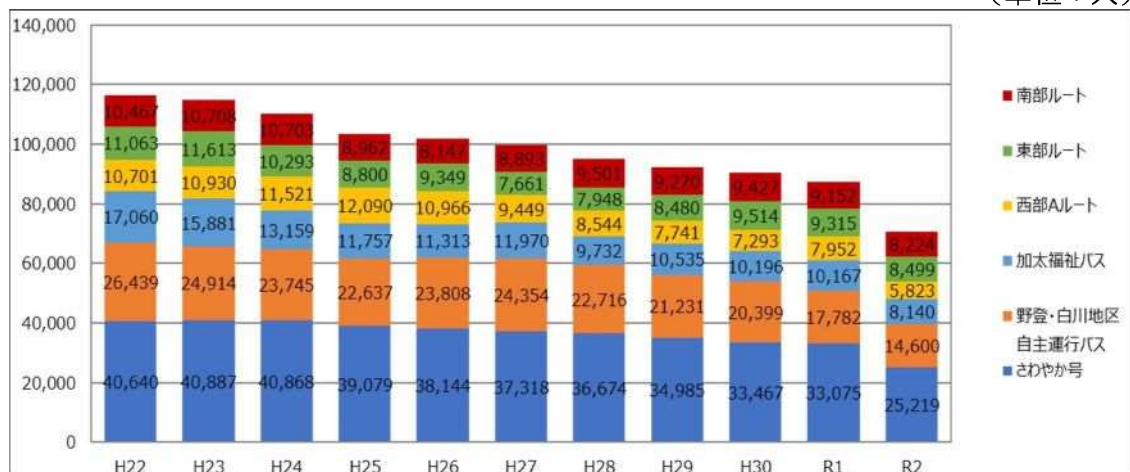
▼ 利用者数の推移（廃止代替路線バス）

(単位：人)



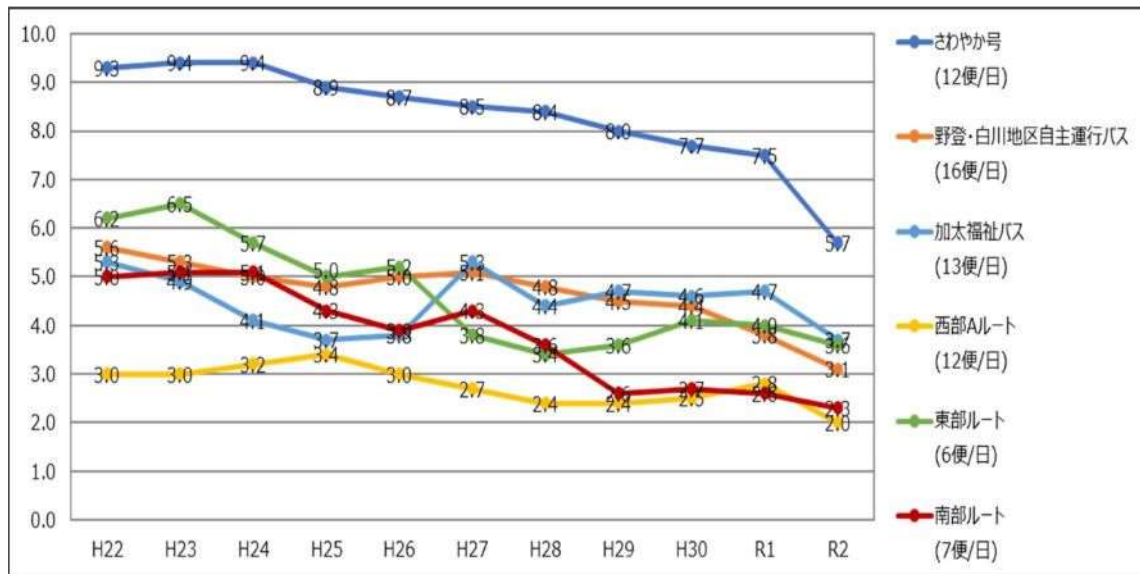
▼ 利用者数の推移（コミュニティ系路線）

(単位：人)



▼ 1 便あたりの平均乗車人員数（コミュニティ系路線）

（単位：人）



新型コロナウイルス感染症の影響

乗合バスの輸送人員は、令和2年3月から新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しました。第1回目の緊急事態宣言が解除となった同年6月以降は少し回復したものの、令和2年度平均では73%と低くなっています。

乗合バス

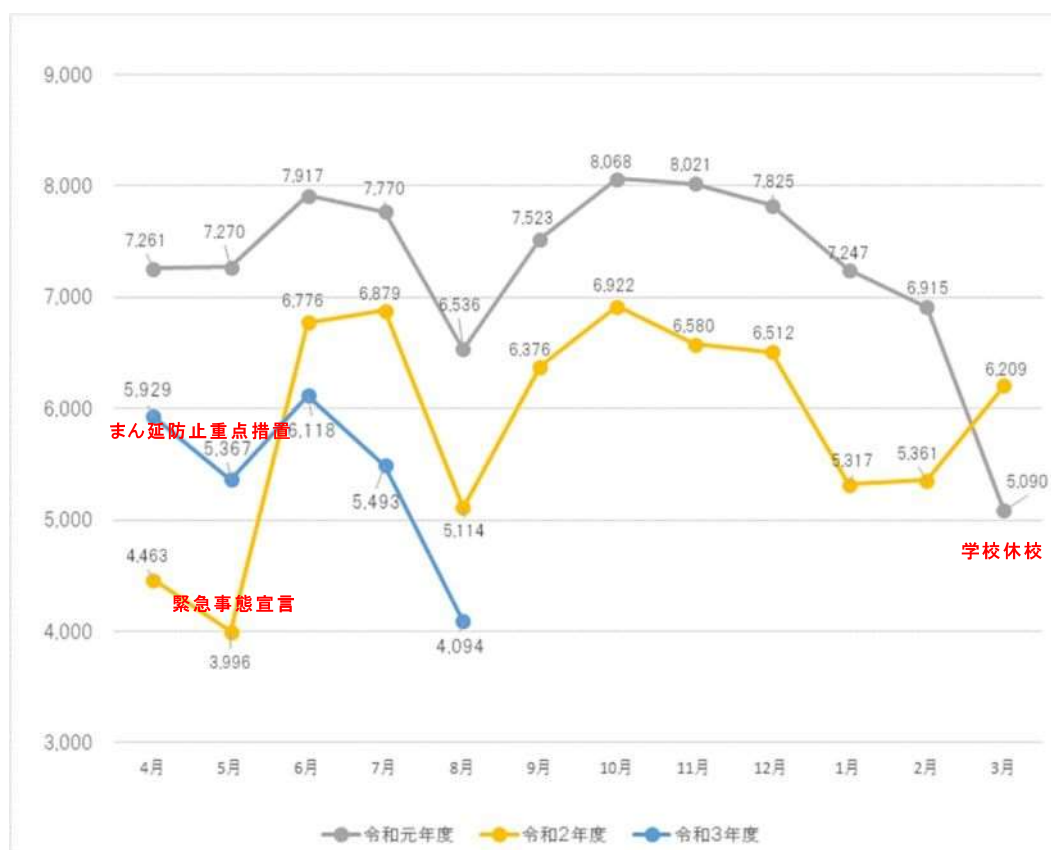
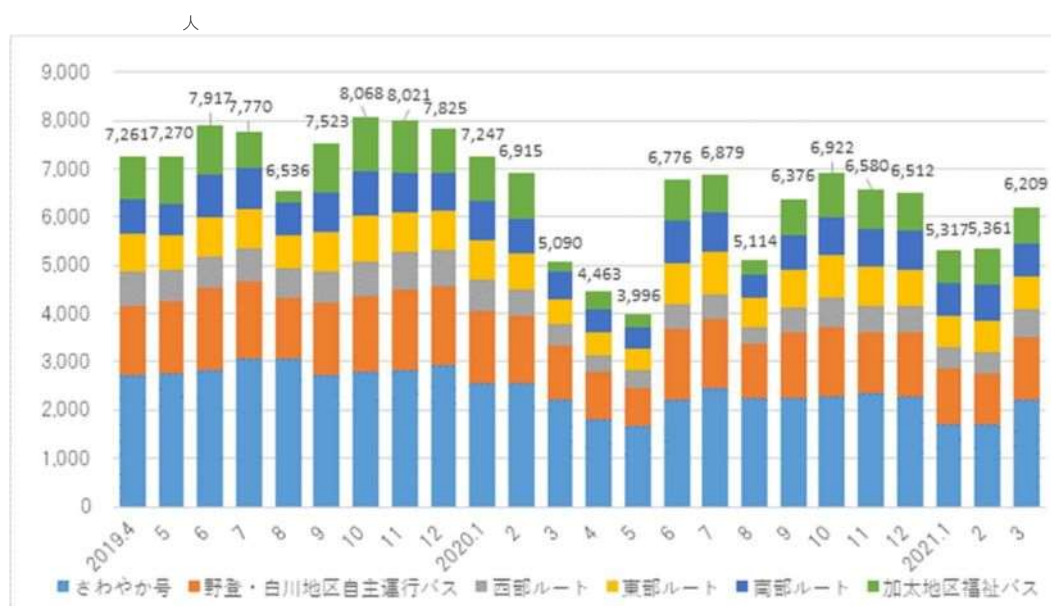
輸送人員（令和元年同月比）



※ 中部地域の主要乗合バス24社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

（資料：中部運輸局 令和3年5月13日定例記者懇談会）

市内を運行するコミュニティバスの輸送人員も、同様に大幅な減少となり、5月の輸送人員は前年の同月と比べて3,000人以上も減ってます。



(3) タクシー

本市には、亀山交通株式会社、小菅タクシー有限会社、株式会社すばる交通、関タクシー株式会社の4つの民間タクシーが存在します。

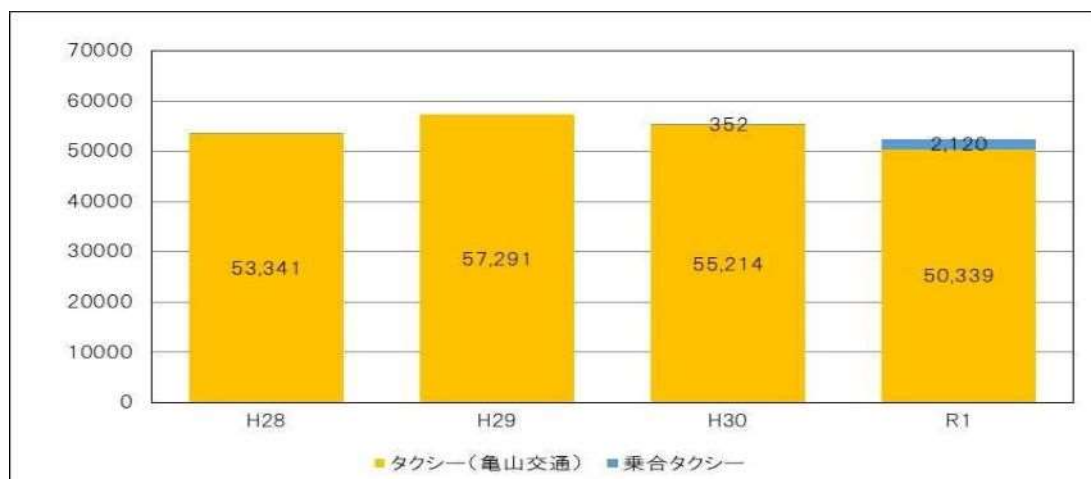
また、平成30年10月から乗合タクシー（のりかめさん）を運行しています。

民間タクシーの利用者数は、減少傾向にありますが、乗合タクシーの利用者は徐々に定着しつつあり、増加傾向にあります。

▼ タクシー利用者数の推移

(単位:人)

	H28	H29	H30	R1
タクシー(亀山交通)	53,341	57,291	55,214	50,339
乗合タクシー	—	—	352	2,120
合計	53,341	57,291	55,566	52,459



▼ かめやまのりあいタクシー（のりかめさん）制度

乗合タクシーは、乗降場所（地域停留所）と公共施設などの目的地（特定目的地停留所）を結ぶ公共交通です。利用する前日または当日の乗車時刻の1時間前までに予約して、登録した地域停留所または特定目的地停留所から乗車するものです。市は、タクシーのメーター運賃と利用者が支払う利用料金の差額を負担しています。

利用できる人 亀山市民で、運行車両への乗り降りに介助などが不要なく、次のいずれかに該当し、事前に利用者登録をされた人

利用要件		年齢制限
1	満65歳以上満75歳未満で四輪運転免許がない人	あり
2	満75歳以上の人	
3	運転免許を自主返納した人	なし
4	心身的な理由により四輪運転免許を取得できない人	
5	心身的な理由により車を運転できない人	



利用料金 1人1乗車につき、次の利用料金です。

区分	Aゾーン(基本)	Bゾーン(遠隔地)	Cゾーン(超遠隔地)
単独乗車	500円	1,000円	1,500円
複数乗車	400円	800円	1,200円

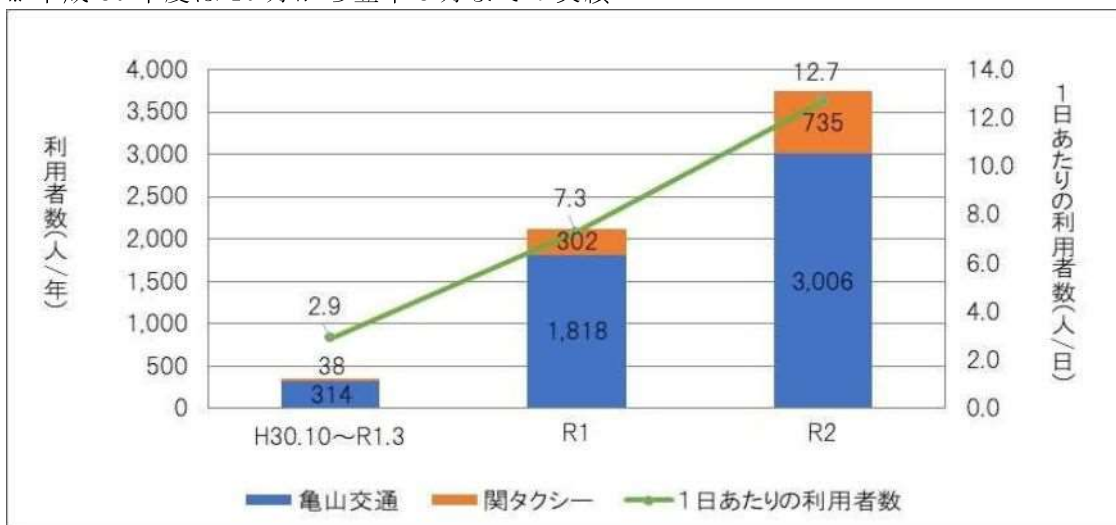
運行時間 午前9時30分～午後5時30分（日曜日、祝日、年末年始は運休）

▼ 乗合タクシー利用者数の推移

（単位：人）

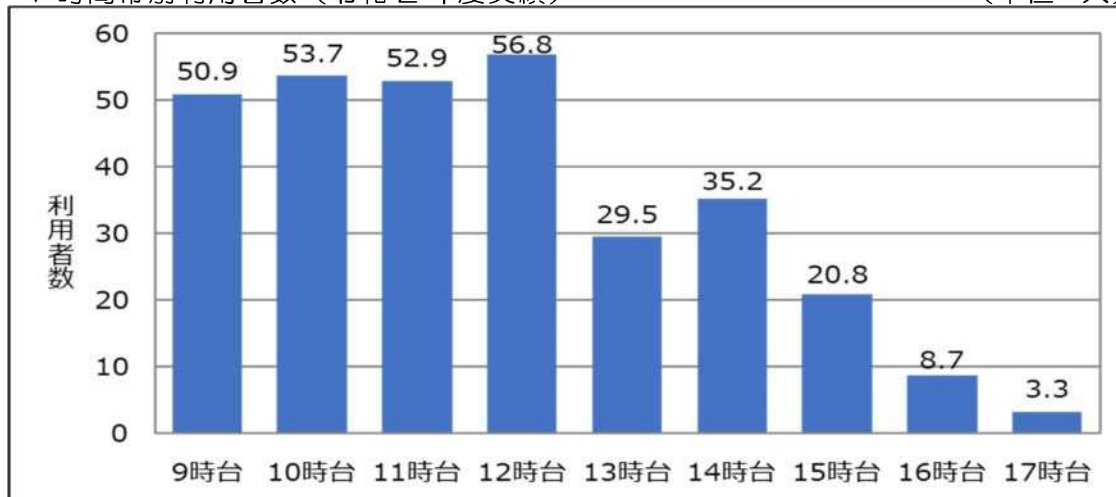
年度	H30	R1	R2
延べ利用者数（人）	352	2,120	3,741
亀山交通	314	1,818	3,006
関タクシー	38	302	735
実利用者数（人）	50	313	392
平均利用者数（人/日）	2.4	7.0	12.4

※ 平成30年度は10月から翌年3月までの実績



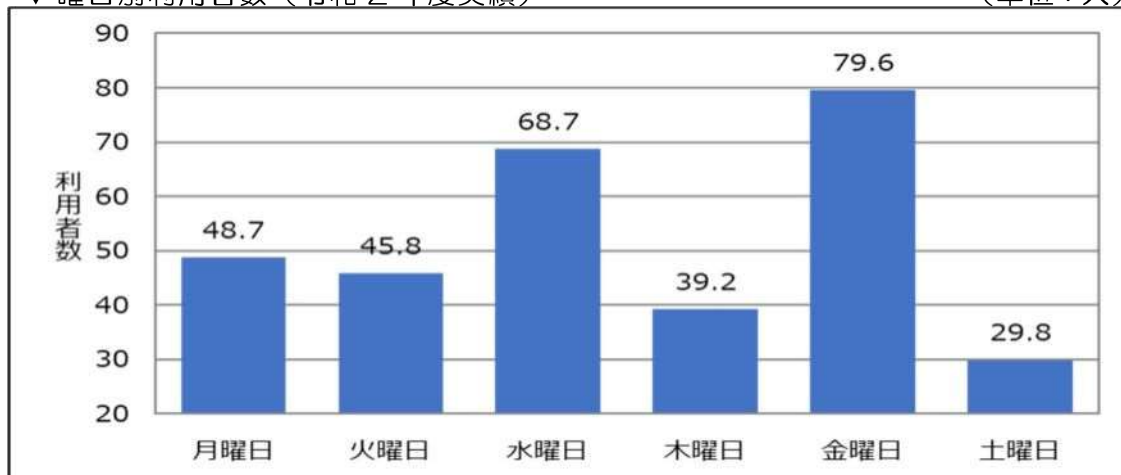
▼ 時間帯別利用者数（令和2年度実績）

（単位：人）



▼ 曜日別利用者数（令和 2 年度実績）

（単位：人）



新型コロナウイルス感染症の影響

タクシーの輸送人員は、令和 2 年 3 月から新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大幅に減少し、同年 4 月と 5 月は令和元年同月比で 33% となりました。鉄道や乗合バスよりも輸送人員は回復せず、令和 2 年度平均は 55% となっています。

タクシー

輸送人員（令和元年同月比）



※ 中部地域の主要タクシー事業者。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。()内は、回答数。

（資料：中部運輸局 令和 3 年 5 月 13 日定例記者懇談会）

3- 4 地域公共交通維持のための財政負担状況

地域公共交通を維持するため、廃止代替路線を含むバス及び乗合タクシーの運行経費は年々増加し続け、令和2年度では1億7千万円を超え、10年前と比較すると約27.2%の増となっています。それに伴い、国・県補助金が増加しているものの、委託料についても増加傾向にあります。

また、委託料から乗車徴収金などの歳入を差し引いた実質負担額については、令和2年度実績で約1億500万円とこれまでの最高額となっています。

▼ 委託料及び実質負担（委託料から歳入を差し引いた額）の推移（歳出）（単位：円）

年度	運行経費	国・県補助金	委託料	乗車徴収金	県補助金	実質負担	前年比較
H22	134,271,881	-	106,445,660	8,978,200	6,569,000	90,898,460	-
H23	135,961,256	-	109,266,710	9,054,500	6,498,000	93,714,210	2,815,750
H24	135,863,432	-	109,568,070	8,972,350	4,871,000	95,724,720	2,010,510
H25	136,573,360	3,731,500	108,054,600	8,521,300	1,513,000	98,020,300	2,295,580
H26	139,178,725	3,910,000	108,573,084	8,263,750	0	100,309,334	2,289,034
H27	142,393,712	2,967,000	112,720,815	8,009,850	0	104,710,965	4,401,631
H28	145,229,243	7,308,000	110,853,934	7,806,950	0	103,046,984	△ 1,663,981
H29	150,723,900	14,158,000	106,756,009	8,449,600	0	98,306,409	△ 4,740,575
H30	152,103,600	21,478,000	105,358,083	8,207,300	0	97,150,783	△ 1,155,626
R1	161,085,600	19,383,000	109,444,970	7,985,020	0	101,459,950	4,309,167
R2	170,745,141	31,758,000	112,007,070	6,892,993	0	105,114,077	3,654,127

※ 廃止代替路線含む。

▼ 委託料及び実質負担額の推移



▼ 利用者 1 人あたりの運行経費

(単位：円/人)

路線名	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
さわやか号	381	386	389	402	428	442	439	458	487	516	701
野登・白川地区 自主運行バス	876	944	995	1,061	1,039	988	1,051	1,127	1,182	1,407	1,821
加太福祉バス	720	786	950	1,053	1,081	1,027	1,221	1,144	1,197	1,250	1,622
西部Aルート	1,458	1,425	1,337	1,327	1,517	1,778	1,833	2,179	1,721	1,552	2,285
東部ルート 南部ルート	1,117	1,092	1,155	1,374	1,438	1,654	1,883	1,773	1,635	1,704	1,957
							1,828	1,167	1,283	1,133	1,448
平 均	778	877	892	896	935	989	1,050	1,027	1,028	1,068	1,330

(単位：円/人)



3- 5 地域公共交通計画（現計画）の事業進捗状況評価

事業名		事業内容	事業実施年度										実施主体	
			H29		H30		R1		R2		R3			
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
			事業実施											連携計画からの継続実施
1.幹線のバス路線運行・維持	幹線のバス運行・維持	亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわか号の継続運行及びサービス水準の維持											亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）	
		隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施												亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）
2.地域生活バス路線等運行・維持・再編	地域生活バス等運行・維持・再編	野登・白川地区自主運行バス（野登・白川地区方面）の路線再編（白川地区方面の路線分離等）協議											亀山市・バス運行事業者・地域	
		東部ルート（井田川・川崎地区方面）の継続運行及びサービス水準の維持												亀山市・バス運行事業者・地域
		南部ルート（南部・屋生地区方面）の継続運行及びサービス水準の維持												亀山市・バス運行事業者・地域
		西部ルート（関・坂下地区方面）の路線再編実施（神辺地区方面経由）												亀山市・バス運行事業者・地域
		加太地区福祉バス（加太地区方面）の継続運行及びサービス水準の維持・地域自主運行バス導入等の協議												亀山市・バス運行事業者・地域
		関南部地区方面のスクールバスの活用継続・地域自主運行バスの導入協議												亀山市・バス運行事業者・地域
		乗合タクシーの運行開始（H29年度：制度設計等・H30年度：運行開始）												亀山市・タクシー事業者・地域
		受益者負担の適正化に関する基準等に準じた運賃体系の見直し及びバス運賃の見直し												亀山市・バス運行事業者
3.運賃体系の見直し等	運賃収入以外の収入確保に向けた取り組み	車内広告、バス停ネーミングライツ、協賛金等の導入協議											亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者・関係団体	
	情報提供	乗継拠点における総合案内板の設置、バス停案内、乗継案内表示の充実											亀山市・バス運行事業者	
地域の観光資源を含むバスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成、亀山市ホームページの充実等													亀山市・バス運行事業者	
分かりやすいバス系統名の設定及びバス車両、バス停等への系統表示													亀山市・バス運行事業者	
乗継拠点及び乗継案内等がインターネット検索できる仕組みの導入													亀山市・三重県・バス運行事業者	
4.公共交通利用促進	利用促進誘導	回数券の充実、乗継割引制度や市内全路線共通回数券の導入協議											亀山市・バス運行事業者	
		亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上												亀山市・バス運行事業者
	環境対策・バリアフリー化	バス車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）											バス運行事業者・亀山市	
	地域づくりと一体となった取り組み	バスを活用し、地域コミュニティの形成に向けた取り組みの実施（バス乗り方教室等のバスを活用したイベント開催等）											亀山市・三重県・バス運行事業者・地域	
		市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動、商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進活動の実施												
		地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等）												地域・亀山市・バス運行事業者
鉄道の利便性向上の要望と利用促進活動	鉄道関係の各種同協会や関係機関、関係市町と連携した要望活動の実施												亀山市・関係団体・鉄道事業者	
	鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施												亀山市・関係団体・鉄道事業者・地域	
5.バス路線の評価及び地域との連携強化	地域との連携強化	地域まちづくり協議会との連携等による公共交通にかかわる地域ニーズの把握・地域生活バス再編にかかわる協議等の実施											地域・亀山市	
	住民主体の取り組み支援	地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築											地域・亀山市	

検証			
事業達成状況	達成度	事業評価	課題
亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工団地線、さわやか号の継続運行及びサービス水準を維持している。	○	●幹線のバスは、津市、鈴鹿市にまたがる広域路線であり、両市等と連携を行い、各路線沿線住民等へ利用促進啓発チラシの配布等を実施し、利用者増に向けて取組みを行っている。	●幹線のバスは、当市の公共交通の骨格を形成する路線として、さわやか号は、市中心部を循環する路線として、継続・維持する必要がある。
「亀山みずほ台線」及び「亀山棕本線」について、地域間幹線の補助対象路線として維持できるよう、隣接市と連携し沿線住民へ利用促進策として毎年度チラシを回覧し、啓発活動に努めた。	○	●地域生活バス路線を含めたバス路線再編の基礎資料として市民アンケート調査を実施した。	●幹線のバスの見直しは、市単独ではなく隣接市や交通事業者と連携し進めるとともに、地域とも連携しながら沿線住民へさなるPRを行い、利用者拡大につなげる必要がある。
R3.4.1に野登地区方面と白川地区方面のルートを分離する路線再編を行った。特に野登地区方面は、中部中学校と国道306号沿いの商業施設へのアクセスも可能にした。	◎	●野登・白川地区自主運行バスについて、地域まちづくり協議会と協議を行い、それぞれ地域の特性に応じた路線再編を行うことができた。	●引き続き、感染防止対策を行いながら、地域まちづくり協議会等と共に沿線住民への利用促進PR活動や方策を実施し、現在のサービス水準の維持及び利用者確保をする必要がある。
H27.10.1に東部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持している。バス路線維持については、毎年度2回、川崎地区まちづくり協議会と協議を行うとともに、沿線住民へ利用促進策としてチラシを回覧している。	○	●これまで路線再編を行った沿線の地域まちづくり協議会と利用促進に向けて意見交換を行い、利用促進を図ってきた。しかし、コロナ禍の影響により、全バス路線で利用者数は大幅に減少した。	●乗合タクシーの更なる利便性向上を図るため、地域まちづくり協議会での意見交換や市民アンケートを参考に制度の見直しが求められている。
H28.10.1に南部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持している。沿線地域住民主体でのバス活用を呼び掛けるとともに、利用促進策として沿線住民にチラシを回覧している。	○	●乗合タクシーの利便性をさらに高めるため、当日予約、運行時間の2時間延長など制度改正を行った結果、見直し前の令和2年6月の利用者と令和3年3月の利用者进行比较すると、約2.6倍の増加となった。	●乗合タクシーの利用者が少なく、登録があっても未利用者が多いこと、また、乗合タクシー制度が新しい形態の交通サービスであることから、広くPRを行うとともに、実際に利用し制度を理解してもらう体験的な乗車機会をつくり、乗合タクシー制度の定着と利用促進を図る必要がある。
H29.10.1に西部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持している。沿線の地域まちづくり協議会と連携しながら地域住民主体にバス活用を呼び掛けるとともに、利用促進策として沿線住民にチラシを回覧している。	◎	●乗合タクシーの利用の促進と新型コロナウイルス感染症対策における生活支援と地域経済支援の観点から、登録者に対して3,000円分の無料体験乗車の配布を行った。また、効率的な運行による利便性の向上を図るため、A1配車システムによる実証実験を行った。	●前計画から継続となっている関南部地区まちづくり協議会が主体となって運行する地域自主運行バスの導入に向けて、関係機関と連携しながら、支援していく必要がある。
加太地区まちづくり協議会と連携しながら、地域需要に応じたバス運行を維持している。また、地域自主運行バスの導入に向けて同協議会と意見交換を行うなど、導入に向けての課題整理を行っている。	○	●地域自主運行の導入に向けて関南部地区まちづくり協議会と課題整理を行い、導入に向けて準備を進めることができている。	●需要の少ない特定定路線の輸送経路をさらに拡張させる路線再編のみではなく、移動困難者等の実情に対応できる乗合タクシーを効率的に組み合わせた輸送手段の確立が求められている。
H30.10.1から新たな移動手段として乗合タクシーの運行を開始した。運行開始後も利用者等の意見をもとに制度の一部見直しを実施し、利用者は増加傾向にある。	◎		●公共交通においてもMaasをはじめDXによるモビリティ革命が確実に進んでいくことから、利便性の向上とともに新たな技術やサービスも利用した総合的な地域公共交通ネットワークの構築が必要である。
計画の基本的な考え方に沿って、バス運賃体系の整理を行った。R3.4.1にコミュニティバス全路線の運賃を改正すると同時に、交通系ICカード、定期券の導入、共通回数券の全路線への拡大を行った。	◎	●利用増加と受益者負担の双方の観点から、運賃の引上げだけでなく、交通系ICカード、定期券の導入、共通回数券の全路線への拡大などサービスの拡充も行った。	●運賃の見直しを実施したことから、今後は同時に導入した交通系ICカードや定期券、全路線に拡大した共通回数券の使用状況などを確認しながら、新たな利用ニーズを把握していく必要がある。
乗合タクシーを導入を機に、特定目的地停留所設置に係る商業施設等からの負担金制度（30,000円/1事業所・2支店以上の設置は50,000円）を導入した。	○	●新たにバス路線等の運賃収入以外の収入確保として、乗合タクシー特定目的地停留所設置時に、商業施設等からの負担金を得ることとした。	●運行経費が年々増加することから、収支率の改善には運賃収入だけでなく、市内広告収入等の運賃外収入の確保も必要不可欠であるため、引き続き検討する。
市内の鉄道駅バスダイヤ表の掲示を行い、鉄道からバスへの乗り継ぎの利便性を向上させた。	○	●乗合タクシーの制度見直し毎に、地域まちづくり協議会や民生委員等と説明するとともに、市広報やケーブルテレビ等で周知した。	●乗合タクシーの定着を図るために、地域での説明会等の開催を引き続き実施するとともに、利用者の声などもきめて市広報で紹介し、登録未利用者の利用につなげるなど、効果的な利用促進啓発等を実施する。
バス路線や乗合タクシー停留所、時刻表などを載せた公共交通マップを制作した。また、乗合タクシー利用ガイドを改訂し、登録者全員及び関係機関へ配架するとともに、市ホームページでも周知を図った。	○	●公共交通マップの制作や乗合タクシー利用ガイドの改定を行い、公共施設やコミュニティセンター等に配布し広く周知することで、利用啓発と利用者の利便性向上に努めた。	●広報やホームページ等において、利用者視点に立った情報を随時発信するとともに、主要公共施設窓口で市内公共交通マップや乗合タクシー利用ガイドを配布するなど、積極的な情報発信が重要である。
野登・白川地区自主運行バスの再編に伴い、「野登ルート」「白川ルート」に名称を改めた。乗合タクシーの愛称については愛称やロゴマークを公募にて決定し、愛称の持てる名称とした。	○	●ジョルダン、ナビタイム、駅探等インターネットでの路線検索ができるほか、さらに令和2年度から、三重県生活交通確保対策協議会が市町と連携して「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP)を整備したことにより、Googleの路線検索にも対応できるようになった。	●乗り継ぎ案内をインターネット検索できるシステムへ常に最新の情報を提供する必要があります。
県と共同で乗換案内等がインターネット検索できるシステムを構築し、ジョルダン、ナビタイム、駅探等による検索が可能となった。	◎		
共通回数券を全路線に拡大するとともに、交通系ICカードと定期券についても新たに導入した。	◎	●全バス路線で交通系ICカードの利用を可能にしたことで、鉄道との乗り継ぎの利便性を向上させた。	●交通系ICカードを活用し、利用促進を図る必要がある。
待合環境の改善には至っていないが、待ち時間を極力短くするため、バス再編時には鉄道や他のバス路線との乗り継ぎを考慮したダイヤ設定としている。亀山駅前再開発を行うため、位置も含めて関係事業者と協議を進めている。	○	●亀山駅前の待合環境について、再開発計画の中で、事業者と改善に向けて協議を行った。	●鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRし、各公共交通機関の機能・役割を意識した利用を啓発することが課題となっている。
計画期間中の車両の入れ替え（更新）はなかったが、バス車両更新時に、低公害型車両やノンステップバスへ変えてもらうよう交通事業者へ依頼している。	△	●計画期間内での車両更新はなかったため、環境負荷の軽減や利用者に配慮したバス車両の改善には至らなかった。	●亀山駅前の待合環境を整備するとともに、引き続き他の待合環境の向上にも努める必要がある。
地域まちづくり協議会と意見交換を行い、バス活用の呼び掛けを行うことにより、各地区によるバスを利用した外出イベントが実現した。また、津市や鈴鹿市、交通事業者等と連携を図り、イベントでのバス乗り方教室を開催し、利用促進に努めた。	○	●地域まちづくり協議会を中心として沿線の地域で公共交通の利用促進策について意見交換を行い、各地区によるバスを利用した外出イベントが実現したことで、利用者増につなげることができた。	●地域まちづくり協議会単位で、継続して公共交通利用促進に取り組み環境を継続することが求められている。
バス利用促進の啓発グッズを毎年度作製し、イベント会場や各種会議、地域まちづくり協議会との意見交換の場など、様々な場所で配布し、啓発に努めた。	○	●バス利用促進グッズにより啓発に努めるとともに、行政、事業者、地域と連携したバス乗り方教室を実施により、特に子どもたちに体験してもらうことで、公共交通を身近に感じてもらうことができた。	●定期的アンケート調査を実施するなど、地域需要を的確に把握する必要がある。
バス路線の再編に当たって、沿線の地域まちづくり協議会とルートやダイヤ等の意見交換を行った。乗合タクシーの導入に当たっては、停留所を地域住民が利用しやすいよう、同協議会と連携して設置するなど、当事者意識の醸成を図った。	○	●バス利用促進グッズにより啓発に努めるとともに、行政、事業者、地域と連携したバス乗り方教室を実施により、特に子どもたちに体験してもらうことで、公共交通を身近に感じてもらうことができた。	●高齢者の外出支援だけでなく、小さい頃からバスに慣れ親しんでもらうよう、子どもに対してバス乗車体験などを、引き続き実施していくことが重要である。
毎年度、各種同盟会及び関係市町等と連携した要望活動を実施している。また、鉄道事業者と定期的な意見交換会も実施した。	○	●鉄道の利便性向上のため、各種同盟会等と広域的に連携して取り組んだ。交通系ICカード「TOICA」に続き「ICOCA」のエリアが拡大されるなど、利用者の利便性が高まった。	●鉄道の利便性向上の要望活動を継続して行う必要がある。
毎年度、同盟会で啓発グッズを作製し配布するとともに、交通系ICカード「ICOCA」のエリア拡大のPRイベントで鉄道事業者と連携して利用促進の啓発活動を行うなど、PRに努めた。また、利便性を高めるため、全バス路線へ交通系ICを導入した。	○	●「ICOCA」のエリア拡大に合わせ、全バス路線でも交通系ICカードが利用可能とすることで、鉄道の利用促進にもつなげた。	●鉄道事業者との意見交換会を継続する必要がある。
公共交通に関する市民アンケートを行い、市民ニーズ、地域ニーズの把握に努めた。また、野登・白川地区自主運行バスの路線再編に向け地域まちづくり協議会と協議を行った。	○	●地域まちづくり協議会との意見交換の中で、地域ニーズの把握を行った。また、バスの路線再編においては、地域まちづくり協議会の意見を反映させた。	●地域の魅力を活かした利用促進啓発活動により日常的な利用者を増加させることが課題である。
地域自主運行バスの導入に向けて同協議会と意見交換を行うなど、導入に向けての課題整理を行っている。また、三重運輸支局や交通事業者等とも連携するなど、支援体制も整えた。	○	●地域自主運行の導入に向けて関南部地区まちづくり協議会と課題整理を行い、導入に向けて準備を進めることができている。	●市内公共交通全体を一体的にPRする必要がある。
			●地域需要等を把握し、地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入に対する支援を継続して行う必要がある。
			●今後も継続して地域との情報共有及び協議を行っていく必要がある。
			●バス路線について、適正に評価、検証する必要がある。

注) 事業達成状況の「達成度」の表記・・・「◎」：(概ね)達成、「○」：実施段階、「△」：検討段階

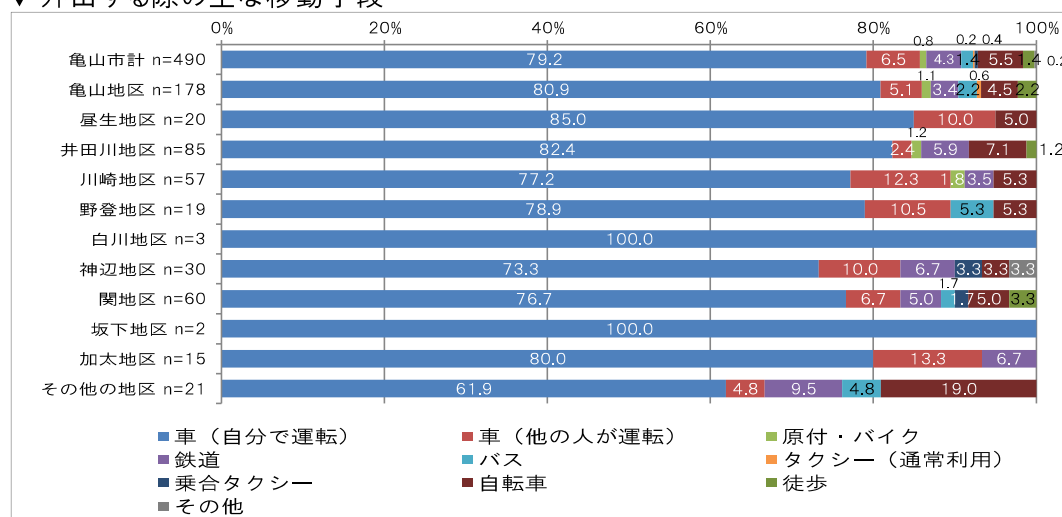
3- 6 地域公共交通に対する市民及び地域の意見

① 市民アンケート調査結果概要

項目	内容
調査対象	市内に居住する 15 歳以上の市民（無作為抽出）
配布数	1, 200
回収数	510（42.5%）
調査方法	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	令和2年12月24日（木）～令和3年1月15日（金）
調査地域	市内全域

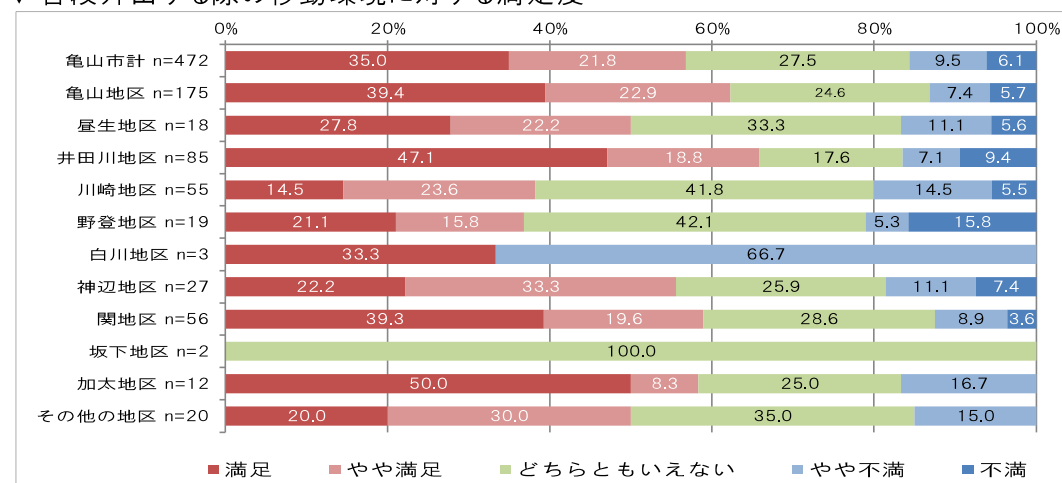
令和2年度に実施した市民アンケート調査において、「外出する際の主な移動手段」の項目では、全体で「車（自分で運転）」と回答した人の割合が約79%と7割以上占めています。

▼ 外出する際の主な移動手段



また、「普段外出する際の移動環境に対する満足度」の項目では、全体で「満足」「やや満足」と回答した人の合計の割合が約57%となっており、「やや不満」「不満」の合計の割合が約16%となっています。

▼ 普段外出する際の移動環境に対する満足度

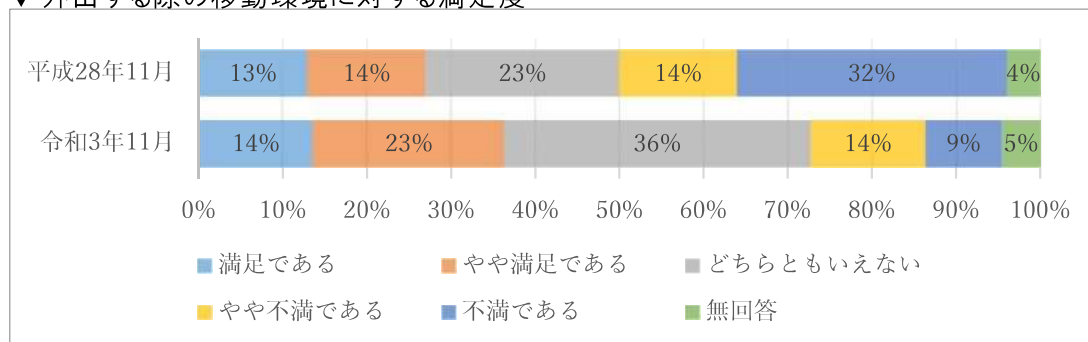


② 地域意向調査結果概要

項目	内容
調査対象	市内 22 地区のまちづくり協議会
配布数	22
回収数	22 (100%)
調査方法	配布・回収ともに郵送等
調査時期	令和3年10月19日(火)～11月22日(月)
調査地域	市内全域

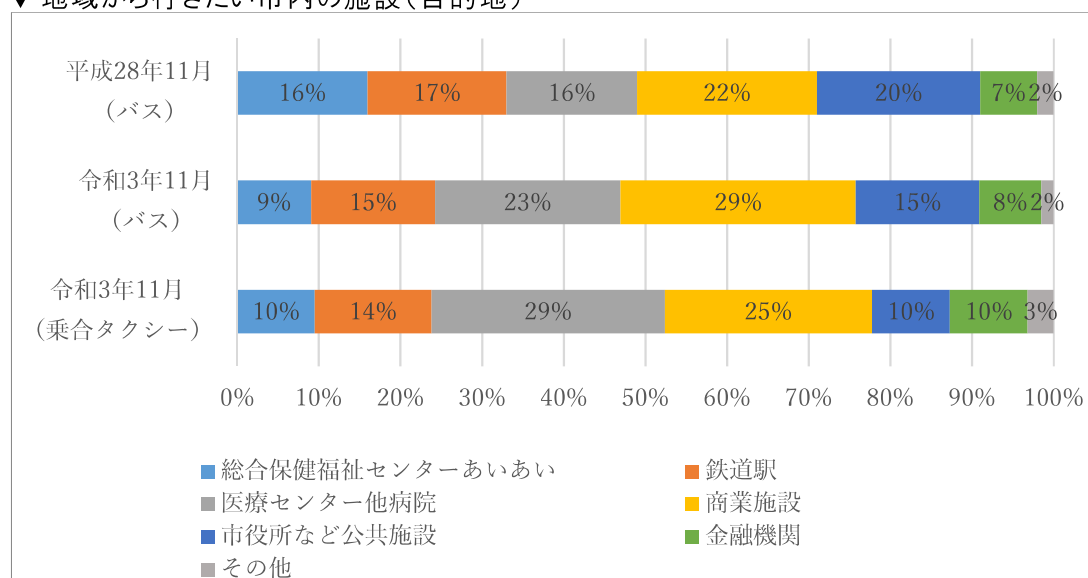
令和3年度に実施した地域意向調査結果において、「外出する際の移動環境に対する満足度」では、全体で「満足」「やや満足」と回答した割合の合計が約37%（8地区）となっており、平成28年度調査と比較して増加しています。また、「やや不満」「不満」の合計の割合が約23%（5地区）となっています。

▼ 外出する際の移動環境に対する満足度



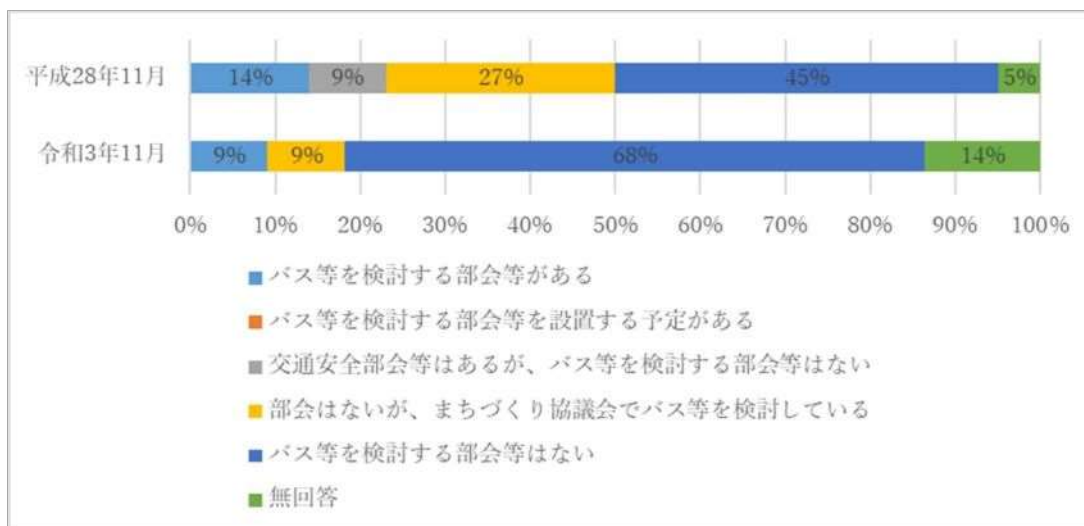
「地域から行きたい市内の施設(目的地)」の項目では、平成28年度調査と比べ、バス、乗合タクシーともに「医療センター他病院」「商業施設」が多くなっています。

▼ 地域から行きたい市内の施設(目的地)



「地域まちづくり協議会内にバス等を検討する部会等の有無」の項目では、「検討する部会等がある」「まちづくり協議会でバス等を検討している」地区の割合が約 18 %（4 地区）で、「バス等を検討する部会等がない」地区が 68 %（14 地区）となっており、平成 28 年度調査と比較して地域で検討する環境が減少しています。

▼ 地域まちづくり協議会内にバス等を検討する部会等の有無



「地域の公共交通への関わり方」の項目では、「積極的に参加したい」「できるだけ参加したい」と回答した地区の割合が約 23 %（5 地区）で、平成 28 年度調査の 54 %（12 地区）と比較して減少しています。反対に「行政及びバス事業者が主体となって運行を検討することが望ましく、賛成できない」と回答した地区の割合が約 18 %（4 地区）で、平成 28 年度調査の 5 %（1 地区）と比較して増加しています。

▼ 地域の公共交通への関わり方



第4章 亀山市の地域公共交通の課題

前計画の検証結果及び各種調査結果等による市民ニーズから、本市における公共交通の課題を以下のとおり整理しました。

なお、前計画検証結果及び各種調査結果の詳細は、資料編に掲載しています。

(1) 前計画検証結果からの課題

① 公共交通利用者の減少への対応

令和3年4月の野登・白川地区自主運行バスの再編により、計画した全ての路線において路線再編を完了しましたが、利用者数は年々減少傾向にあり、さらに令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅な減少となりました。

今後においては、新型コロナウイルス感染症の影響から、ニューノーマルによる利用者ニーズの変化も見極めながら、対応を検討していく必要があります。

② 公共交通の骨格を形成する路線バスの維持

前計画の「公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方」を継承し、引き続き、公共交通の骨格を形成するバス路線の維持に努め、市内公共交通が相互に連携した総合交通体系の構築が必要です。

③ 市民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークの形成

亀山駅前の整備により、亀山駅が公共交通の結節点として、ますます大きな役割を果たすようになります。亀山駅を起点に中心部を運行する「さわやか号」と各地域を結ぶコミュニティバス、新たに導入した乗合タクシーなど様々な交通手段により、総合的な公共交通ネットワークを形成していく必要があります。



④ 公共交通の最適化による利用者の利便性向上

これまでに東部、南部、西部ルート及び野登・白川地区自主運行バスの路線を再編するとともに、新たな移動手段として乗合タクシーを導入してきました。

一方で、超高齢社会やそれに伴う運転免許証返納者の増加、人口減少、財政負担の増加など、依然として課題が残っています。

今後、持続可能な公共交通の実現と更なる利便性の向上を図るため、乗合タクシー制度の充実を図るとともにニーズやサービス、コストを考慮した、鉄道やバスとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行が求められます。

⑤ サービス水準の確保

減少した利用者数を新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前の水準に戻すため、前計画の「公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方」を継承し、設定したサービス水準を確保する必要があります。

また、各交通機関との乗り継ぎを考慮した地域生活バスのダイヤ設定、交通系 IC カードによるサービスの充実、バリアフリー型の車両の導入、乗継案内の充実など、利用者の利便性を向上させることで利用促進につなげる必要があります。

⑥ 地域との連携の強化

地域公共交通の利用率を向上させるためには、地域の移動需要と地域公共交通の現状との間のギャップを埋めることが重要です。また、子どもの移動需要にも配慮し、子どものころから公共交通に慣れ親しんでもらうことも重要です。必要とされている場所・対象者・時間帯に必要なサービスが行き届いているか、地域と連携して検討・展開していく必要があります。

また、地域まちづくり協議会と連携し、バス運行に対する地域住民の当事者意識の向上を図り、自発的な活動を行える環境づくりに取り組む必要があります。

⑦ コスト削減

持続可能な公共交通体系が維持できるよう、可能な限り運行経費等の削減に努めるとともに、車内広告や乗合タクシー特定目的地停留所設置負担金など、運賃外収入も確保していく必要があります。

⑧ 評価基準（3人／便・日）を下回るコミュニティバス運行エリアへの対策

亀山市地域公共交通会議及びバス等検討委員会において、評価基準等に基づいて適正に評価を行い、評価基準を下回るコミュニティバス運行エリアへ必要な対策を講じるとともに、路線の見直しを検討する必要があります（PDCAの実施）。

（２）新たな課題

① 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化への対応

各交通事業者において、新型コロナウイルス感染防止対策として、換気や消毒、飛沫防止などを実施してきましたが、感染拡大に伴う外出自粛だけでなく、これを機に国が推進する在宅勤務やテレワークなど働き方改革が一層進んだことも影響し、利用者は減少しています。今後において、ニューノーマルによる輸送需要の変化にも対応し、安心して移動できる環境を整える必要があります。



定期的な車内の消毒・清掃を実施

② 隣接自治体との広域連携の強化

市内を運行するコミュニティバス日常生活圏域内での移動が可能となるよう、隣接自治体と本市を結ぶ広域路線から亀山市内に乗り入れているコミュニティバ

ス（広域 連携バス）及び路線バス（複数市を跨る幹線）の充実を図り、公共交通による隣接自治体との広域ネットワークを形成、強化します。

③ 選ばれるまちの実現

「選ばれるまち」となるためには、子どもから大人まで安心・安全に暮らせる「住みやすいまち」でなければなりません。その一つに公共交通の充実が欠かせないため、都市マスタープランや立地適正化計画など、本市の目指す都市像と連動した公共交通網の形成が必要となります。

④ 新たな技術の活用

近年、A I や I o T 等の先端的技術や、M a a S のような新しいモビリティサービスに注目が集まっており、こうした新たな技術・サービスは地域における交通課題の解決に有効である可能性もあります。新型コロナウイルス感染症の影響だけでなく、今後も人口減少や高齢化の進展等により、公共交通に対する市民ニーズの変化も予想されることから、身近な交通手段を効率的・効果的に運行するためにも、新たな技術の活用を検討していくことも重要です。

⑤ 住み続けられる持続可能なまちの実現

国際社会共通の目標として国連が掲げる「持続可能な開発目標（S D G s）」には、目標 3 や目標 9、目標 1 1、目標 1 3 など、交通分野にも関連した内容が盛り込まれています。本計画の目的や目標の達成に向けた取組が S D G s 達成に貢献できるよう、本計画を推進する必要があります。

また、国が表明する 2 0 5 0 年までに国内の温室効果ガスを実質ゼロにする「脱炭素社会」につながる取組についても、推進していく必要があります。



	目標 3 すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
	目標 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
	目標 1 1 住み続けられるまちづくりを 包括的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
	目標 1 3 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。

⑥ 活性化再生法の改正

令和 2 年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地方公共団体による地域交通計画の作成が法的に努力義務化されました。また、地域公共交通計画の計画制度と補助制度が連動化されたことから、今後さらにダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉えた改善や充実に向けた取組と同時に、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込んでいくことが求められます。

第5章 地域公共交通に関する基本的な方針

5-1 計画の目標

第2次総合計画に掲げる本市が目指す将来像「歴史・ひと・自然が心地よい緑の健康 かもやま」の実現に向けて、前計画では『市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心で健やかに生活できるまち』の目標に達成に向けて、5つの基本方針を掲げて取り組んできました。

本計画では、前計画の目標を継承し、鉄道、バス及びタクシーなど本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークを形成し、子どもから高齢者まで全ての人が、身近な公共交通を利用して自由に移動できるまちを目指します。

また、この「地域公共交通体系の目標像」は、「本計画の目標」に位置付けます。本計画の目標達成に向けて、地域住民・交通事業者・行政がそれぞれの立場を尊重しつつ、三位一体の取組を実施し、市民生活に必要な公共交通を皆で育んでいくこととします。

身近な地域公共交通を利用して、誰もが自由に移動できるまち

5-2 地域公共交通に関する基本的な方針

前計画の検証結果及び各種調査結果による市民ニーズを基に、前計画から引き継ぐ方針と新たに検討する事項を整理し、本市が目指す将来像や公共交通の役割を踏まえ、以下の5点を本計画の基本方針とし、公共交通の活性化及び再生を図ります。

基本方針1

子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現



- 住民、行政そして交通事業者が三位一体で、本市が目指すべき交通体系の目標像や公共交通の事業理念の共有化を図り、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現を目指します。
- 住み続けられるまちづくりを目指すため、子どもや高齢者、障がい者など自ら自動車を運転することが難しい市民のニーズに配慮します。

基本方針2

鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結ぶ、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成



- 身近な地域公共交通を利用して、中心的都市拠点と居住地をスムーズな移動ができるよう、JR亀山駅を結節点とした交通ネットワークの強化を図ります。
- JR亀山駅とJR井田川駅・JR関駅、またJR井田川駅・JR関駅と居住地域や商業施設を結ぶ、コンパクトシティのまちづくりと連動するよう、鉄道やバス、タクシー等の多様な交通サービスが相互に連携した総合的な公共交通ネッ

トワークを形成します。

基本方針 3

地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供



- 超高齢社会や人口減少社会にも対応するため、人口動向や市民の移動需要特性を的確に捉えながら、乗合タクシー制度の充実を図るとともに、ニーズやサービス、コストを考慮した、鉄道やバスとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行を行います。
- 地域公共交通の最適化に当たっては、路線やダイヤの見直しだけでなく、車両の小型化や地域自主運行バスの導入など輸送手段全体を考慮し、目標とする財政負担の範囲内で利便性を確保することとします。
- 地域の利用者ニーズの把握や効率的で効果的な公共サービスの提供に繋げるため、目標数値（総利用者数・乗車率・バス停乗降者数・市民アンケート結果など）を明確にし、亀山市地域公共交通会議・バス等検討委員会にて、評価基準等に基づき、適切な評価・検証（PDCAの実施）を行います。

基本方針 4

デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築



- 地域公共交通の最適化を図り、効率的で効果的な交通サービスを提供するため、AI（人工知能）やIoTなどの新たな技術の活用も視野に入れながら、利用環境を整えます。
- 働き方改革や新型コロナウイルス感染症の影響により、移動に関する市民の意識が変化した中、ウィズコロナ、ポストコロナにも対応した交通サービスを提供します。

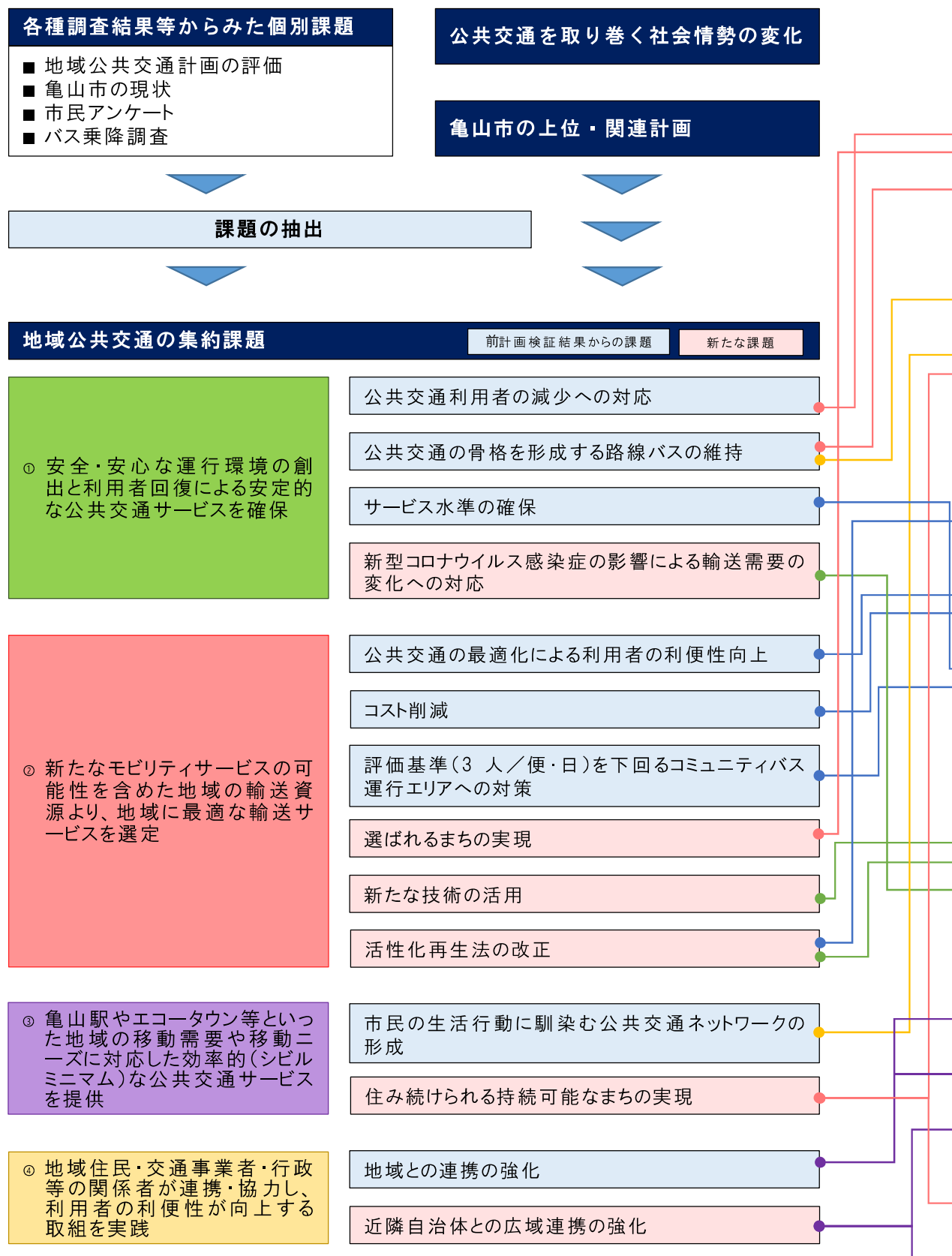
基本方針 5

持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開



- 持続可能な地域公共交通の実現に向けては、地域のニーズに応じた交通システムを地域が支えていく必要があるため、必要に応じ特定地域の協議会等の組織化を図り、市と地域が協働で運行・運営方式の検討及び利用促進策等を検討・展開できる体制や仕組みを構築します。
- 各地域まちづくり協議会等と連携し、バス等の交通資源を利用したイベントの開催等の利用促進策を展開します。
- 交通系ICカード「TOICA」に続き「ICOCA」のエリアが拡大された鉄道と、全路線で交通系ICカードが利用可能となったコミュニティバスのスムーズな乗り継ぎを活かし、更なる利用促進を図ります。
- 脱炭素社会の実現を目指して、公共交通へのシフトによる自家用車の二酸化炭素排出量の抑制や事業者への低公害型車両の導入を促進します。
- 日常生活圏域内での移動の実現に向け、コミュニティバスの接続や相互乗り入れなど、近隣自治体との連携強化を図ります。

前計画の課題分析と基本方針



目標 身近な地域公共交通を利用して、誰もが自由に移動できるまち

基本方針① 子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現

- 住民、行政そして交通事業者が三位一体で、本市が目指すべき交通体系の目標像や公共交通の事業理念の共有化を図り、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現を目指します。
- 住み続けられるまちづくりを目指すため、子どもや高齢者、障がい者など自ら自動車を運転することが難しい市民のニーズに配慮します。

基本方針② 鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結び、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成

- 身近な地域公共交通を利用して、中心的都市拠点と居住地をスムーズな移動ができるよう、ＪＲ亀山駅を結節点とした交通ネットワークの強化を図ります。
- ＪＲ亀山駅とＪＲ井田川駅・ＪＲ関駅、またＪＲ井田川駅・ＪＲ関駅と居住地域や商業施設を結び、コンパクトシティのまちづくりと連動するよう、鉄道やバス、タクシー等の多様な交通サービスが相互に連携した総合的な公共交通ネットワークを形成します。

基本方針③ 地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供

- 超高齢社会や人口減少社会にも対応するため、人口動向や市民の移動需要特性を的確に捉えながら、乗合タクシー制度の充実を図るとともに、ニーズやサービス、コストを考慮した、鉄道やバスとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行を行います。
- 地域公共交通の最適化に当たっては、路線やダイヤの見直しだけでなく、車両の小型化や地域自主運行バスの導入など輸送手段全体を考慮し、目標とする財政負担の範囲内で利便性を確保することとします。
- 地域の利用者ニーズの把握や効率的で効果的な公共サービスの提供に繋げるため、目標数値（総利用者数・乗車率・バス停乗降者数・市民アンケート結果など）を明確にし、亀山市地域公共交通会議・バス等検討委員会にて、評価基準等に基づき、適切な評価・検証（ＰＤＣＡの実施）を行います。

基本方針④ デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築

- 地域公共交通の最適化を図り、効率的で効果的な交通サービスを提供するため、ＡＩ（人工知能）やＩｏＴなどの新たな技術の活用も視野に入れながら、利用環境を整えます。
- 働き方改革や新型コロナウイルス感染症の影響により、移動に関する市民の意識が変化した中、ウィズコロナ、ポストコロナにも対応した交通サービスを提供します。

基本方針⑤ 持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開

- 持続可能な地域公共交通の実現に向けては、地域のニーズに応じた交通システムを地域が支えていく必要があるため、必要に応じ特定地域の協議会等の組織化を図り、市と地域が協働で運行・運営方式の検討及び利用促進策等を検討・展開できる体制や仕組みを構築します。
- 各地域まちづくり協議会等と連携し、バス等の交通資源を利用したイベントの開催等の利用促進策を展開します。
- 交通系ＩＣカード「ＴＯＩＣＡ」に続き「ＩＣＯＣＡ」のエリアが拡大された鉄道と、全路線で交通系ＩＣカードが利用可能となったコミュニティバスのスムーズな乗り継ぎを活かし、更なる利用促進を図ります。
- 脱炭素社会の実現を目指して、公共交通へのシフトによる自家用車の二酸化炭素排出量の抑制や事業者への低公害型車両の導入を促進します。
- 日常生活圏域内での移動の実現に向け、コミュニティバスの接続や相互乗り入れなど、近隣自治体との連携強化を図ります。

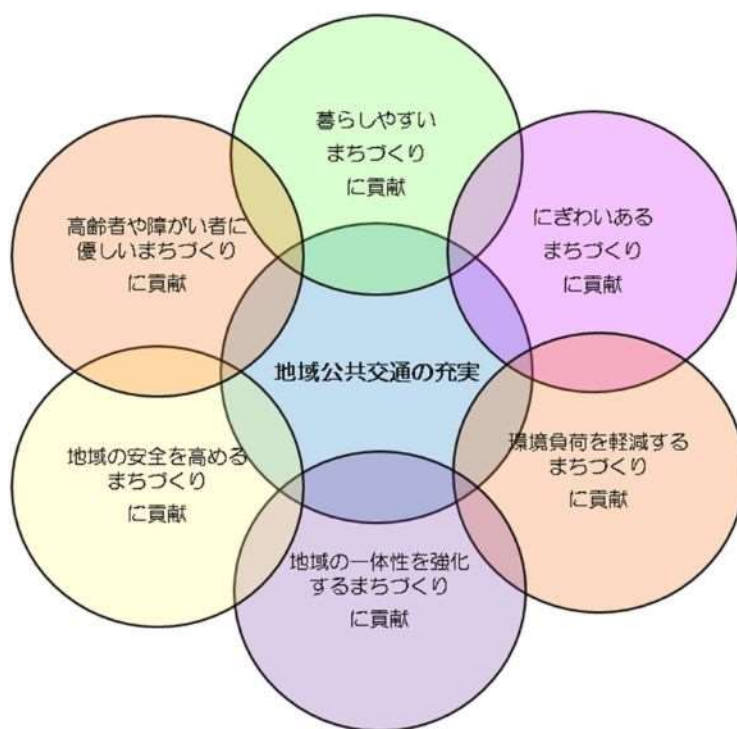
5- 3 公共交通ごとの役割・位置づけ

公共交通の役割は、全ての住民に対して、利用しやすい移動手段を提供することですが、本計画においては、主に自家用車に乗車（同乗を含む）して移動ができない移動困難者が、日常生活における最小限度の自立した移動を可能にする地域公共交通網を効率的・効果的に形成し、目標の実現を目指します。

また、第2次総合計画及び立地適正化計画等に示される本市の目指す将来像の実現に向け、各公共交通と相互に連携し、地域公共交通網を形成します。

さらに、地域公共交通網の形成により、地域公共交通を充実させることで、下図に示すように「暮らしやすいまちづくり」、「にぎわいあるまちづくり」、「高齢者や障がい者に優しいまちづくり」、「環境負荷を軽減するまちづくり」、「地域の安全を高めるまちづくり」、「地域の一体性を強化するまちづくり」などに貢献します。

【地域公共交通の充実のイメージ図】



① 行政の役割

- 次頁に示す本計画における基本方針に則り、亀山市の将来像を見据えつつ、広域的・総合的な視点から公共交通の維持・発展に向けた調整を行うこととします。特に、市交通体系の基軸となる鉄道、基幹バス及びさわやか号については、維持・活性化を図るため、利用促進に向けた取組を市民・地域等関係団体、交通事業者と一体となって実施するものとします。また、乗合タクシー制度の充実を図りつつ、市内を運行するコミュニティバスとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行を行います。
- 亀山市地域公共交通会議やその他関係団体等との協働を通じた取組を施策とし

て具現化できるよう努力します。

- 計画の実行にあたっては、本計画で規定するPDCAサイクル（P.59以降）を踏まえ、適切な運用を行います。
- 国の法制度等の動向を踏まえ、生活に必要な交通体系の構築に向けて市民・地域等関係団体・亀山市・交通事業者が担うそれぞれの役割、施策等を定めます。また、地域の主体的な取組を促進するため、条例等、関係制度の整備を行い、支援体制を構築します。
- 新型コロナウイルス感染症の影響によって進んだ公共交通離れを回復するため、市民・地域等関係団体、交通事業者と一体となり、感染対策を継続的に行いながら利用促進に向けて取り組みます。

② 交通事業者の役割

- 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、行政や地域住民との交流を促進し、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維持、発展に参画していきます。
- 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な輸送サービスを提供するための交通施設の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。また、感染症対策を継続して取り組むことで、安心して利用できる環境を整えます。

③ 市民・地域等関係団体の役割

- 市民・地域等関係団体は、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、自家用車のみに依存することがないように、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。
- 鉄道やバスなど公共交通を地域の財産として捉え、地域固有の歴史、文化、自然と調和した交通体系の構築とその維持・発展に向け、地域が一体となった取組を推進することが必要です。
- 地域の実情を踏まえつつ、地域等が自ら運営主体となるような取組を検討していくことも必要と考えられます。
- 公共交通は、利用者があってはじめて成り立つことを理解し、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。
- 地域等関係団体においては、良好な社会環境の維持・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とともに、公共交通の維持・活性化に向けた取組への協力が必要です。

5- 4 公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方

次章で掲げる本計画の目標を達成するための事業を実施するにあたっては、各公共交通に求める機能やそれに応じたサービス水準を設定する必要があることから、各公共交通の機能分類とサービス水準を設定します。

サービス水準の設定にあたっては、機能分類に応じ、確保すべき運行本数、運行間隔、運行時間帯を設定しています。

① 鉄道

亀山市内の鉄道は、広域的な公共交通の軸として東西をＪＲ関西本線、南部をＪＲ紀勢本線が機能しています。亀山市の広域交通体系の骨格はこれら鉄道により形成されていることから、これら鉄道を公共交通軸として位置づけます。

② 幹線的バス

営業路線バス、廃止代替バスは、市外とのアクセスに重要な役割を果たしていることから、これら他市との間を連絡するバス路線も公共交通軸（幹線的バス）として位置づけます。

さわやか号は、公共交通軸と一体となって医療機関、公共施設などの拠点施設へのアクセス機能を有する循環型バスとして機能しているため、幹線的バスとして位置づけます。

③ 地域生活バス

さわやか号を除くコミュニティバス６路線及び関南部スクールバス活用バスは、各地域の生活圏内の移動を支え、公共施設や鉄道駅や幹線的バスへのアクセス手段として機能する地域生活バスとして位置づけます。

④ 乗合タクシー

乗合タクシーについては、鉄道やバス等で対応しきれない公共交通不便地域への対策や運転免許証返納者への対策を補完する公共交通として位置づけます。



⑤ 民間タクシー

民間タクシーは、他の公共交通が運行していない時間帯の地域住民の生活の移動、観光旅客や来訪者の移動等に即時対応可能な移動手段として本計画における公共交通として位置づけます。

公共交通の機能分類とサービス水準の設定

公共交通機関		路線等の機能	サービス確保の考え方
鉄道		■ 他の交通手段との連携による公共交通のネットワークを形成する上での骨格であり、広域的な移動需要に対して重要な役割を果たす本市の広域的な公共交通軸。	■ 鉄道交通事業者が主体となって運行を実施するものであるが、広域間の移動需要に対応できるよう鉄道事業者と連携し、利便性を確保維持する。
廃止代替路線バス 営業路線バス	幹線的バス	基幹バス ■ 都市拠点(亀山駅周辺)を中心とする放射軸であり、隣接市へのアクセス交通需要にも対応する本市の公共交通軸。	■ 通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施するものとするが、設定したサービス水準の確保に向け、亀山市は必要に応じ、運行支援を実施する。 ■ 市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持する。 ■ 廃止代替バスについては、利用促進策を実施するとともに、利用実態や採算性を踏まえ、サービス水準の妥当性や機能そのもののあり方を隣接市と協議する。
		特定目的バス ■ 特定の地区(工業団地等)へのアクセス需要に対応する路線であり、本市の公共交通軸。	■ 通勤などの移動目的に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施する。 ■ 市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持する。
コミュニティ系バス	(亀山市自主運行バス コミュニティバス)	まちなか循環バス ■ 市役所、医療・福祉拠点、駅、商業施設等を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線。 ■ 地域生活バスと乗り継ぎ拠点において接続しネットワークを形成するための基準となるバス路線。	■ 通院、買物、公共施設利用を目的とした市中心部施設へのアクセス手段として、亀山市が主体となって運行を実施する。 ■ 中心市街地において、拠点相互を連絡するとともに、鉄道、基幹バスや地域生活バスとの乗り継ぎに配慮したサービス水準を維持する。 ■ 市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持する。
	地域生活バス	■ 幹線的バスを補完し、各地域から都市拠点(亀山駅周辺)及び鉄道駅、医療・福祉拠点へのアクセス路線として機能する地域の生活軸となる路線。	■ 地域の取組を経て市が運行、または地域の運行に対し市が支援を実施する。 ■ 幹線的バスが運行しない地域において、移動困難者の通学、通院、買物等市民生活に必要な最小限度のサービス水準を確保・維持する。
	乗合タクシー	■ 鉄道やバスを補完する公共交通として、個別のニーズに対応し、各地域から特定目的地(公共施設、鉄道駅、医療・福祉施設等)への新たな移動手段。	■ バス路線だけでは対応できない市内の公共交通不便地域の解消及び今後増加が見込まれる運転免許証返納者への対策として、市が主体となって運行を実施する。
民間タクシー		■ 他の公共交通の運行していない地域や時間帯の地域住民の移動、観光旅客や来訪者の移動等に即時対応可能な移動手段。	■ タクシー事業者が主体となって運行を実施するもの。

サービス水準の設定	路線維持の考え方	該当する現行路線等 (R3.10.1 現在)
■ 鉄道事業者が主体となって運行を実施するものであるが、通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応できるよう、現状維持以上を確保する。	鉄道事業者が運行	JR関西本線(亀山駅・井田川駅・関駅・加太駅) JR紀勢本線(下庄駅)
運行本数・運行間隔 <朝・夕のピーク時> ■ 通勤、通学需要に対応するため、亀山駅～平田町駅間は、現状の便数を確保する。 ■ 亀山駅～棕本間は、通学需要に対応するため、平日朝6時～8時台に各1本、夕方16～19時台に各1本以上を確保する。 <昼間、夜間> ■ 買物、通院需要、帰宅需要に対応するため、昼間、夜間時間帯は2時間に1本以上を確保する。 運行時間帯 ■ 鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻とする。	バス事業者が運行、または市が運行	亀山国府線 (平日18本/日)※ 亀山駅前発着分 亀山みずほ台線 (平日15本/日) 亀山棕本線 (平日19本/日)
■ 特定の地区及び施設へのアクセス需要への対応を基本にサービス水準を設定するものとするが、地域の生活交通の確保を同時に図る場合、昼間時間帯は、買物・通院需要に対応するため、2時間に1本程度を確保する。	バス事業者が運行	亀山関工業団地線 (平日20本/日)
運行本数・運行間隔 ■ 鉄道、基幹バス、地域生活バスからの乗り継ぎ需要に対応するため、1時間に1本以上を確保する。 運行時間帯 ■ 買物・通院需要、公共施設利用需要に対応するため、商業施設、医療センター、市役所等の開設時間を踏まえた運行時刻とする。	市が政策的に運行	さわやか号 (平日12本/日)
運行本数・運行間隔 ■ 需要に応じた必要最小限度のサービス提供を図る。 ■ 朝・夕時間帯は、鉄道駅への需要に対応し、可能な限り乗り継げるダイヤとする。 ■ 昼間帯は、買物・通院需要に対応し、2時間に1本程度を目安とする。 運行時間帯 ■ 地域の実情に応じた適切な運行時刻(原則として7時～19時台)とする。	地域の取組を経て市が運行または地域の運行に対し、市が支援	野登ルート(平日13本/日) 白川ルート(平日5本/日) 東部ルート(平日8本/日) 南部ルート(平日12本/日) 西部ルート(平日10本/日) 加太地区福祉バス (平日9本/日) 関南部地区スクールバス活用バス(平日2本/日、火・金のみ運行)
運行時間帯 ■ 民間タクシーの営業に支障を来さない時間帯とする。 乗降場所等 ■ 地域の実情に応じ、停留所設置基準により設置する。	市が政策的に運行	
■ タクシー事業者が主体となって運行を実施するものであるが、公共交通の中で、非常に利便性が高いため、幅広い移動需要に対応できるよう、現状維持以上を確保する。	タクシー事業者が運行	

5- 5 公共交通維持確保改善の考え方

本計画の目標を達成するための事業を実施するにあたり、「公共交通の機能分類とサービス水準の設定」を踏まえ、公共交通維持確保改善の考え方を以下にします。

なお、本計画で位置づける地域公共交通は、乗合輸送を前提とした公共交通であるため、福祉制度にもとづく認定者の輸送など対象者を限定とした施策及び個別輸送については、本計画と連携を図りつつ、それぞれの所管部署において別途推進するものとします。

① 鉄道

鉄道は、他の交通手段との連携による公共交通のネットワークを形成する上での骨格であり、広域的な移動需要に対して重要な役割を果たす本市の広域的な公共交通軸です。輸送量、輸送速度等からも広域の移動に必要不可欠であるため、現状の鉄道網の維持確保に努めます。

② 幹線的バス

基幹バスは、都市拠点（亀山駅周辺）を中心とする放射軸であり、隣接市へのアクセス交通需要にも対処する本市の公共交通軸であり、特定目的バスは、特定の地区（工業団地等）へのアクセス需要に対応する路線となっており、いずれも本市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持します。

また、まちなか循環バス（さわやか号）は、市役所、医療・福祉拠点、駅、商業施設等を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線であり、地域生活バスと乗り継ぎ拠点において接続し、ネットワークを形成するための基準となるバス路線であるため、現状の運行形態を維持します。

③ 地域生活バス

地域生活バスは、幹線的バスを補完し、各地域から都市拠点（亀山駅周辺）及び鉄道駅、医療・福祉拠点へのアクセス路線として機能する地域の生活軸となる路線として、基本的に現状の路線を維持することとし、市民の生活行動や利用実態を踏まえ、必要に応じて、現状程度の財政負担の範囲内で効率的に路線を再編し、現状のサービス水準の維持に努めます。

幹線的バスが運行しない地域において、移動困難者の通学、通院、買物等市民生活に必要な最小限度のサービス水準を確保・維持します。

新たに乗合タクシーを導入したことで、地域生活バス路線と重複しているため、乗合タクシー制度の充実を図るとともに、鉄道やバスとのニーズやサービス、コストを考慮した、最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行となるよう見直しを図っていきます。

また、地域住民のニーズに合った効率的な移動手段の確保策として、地域が主体となって運営する地域運行バスなどの新たな運行方法によるバス等の導入を推進します。

④ 乗合タクシー

鉄道・バスを補完するデマンド型の公共交通として、市民の移動需要の実情に効率よく対応できるよう、制度の充実を図ります。

⑤ 民間タクシー

民間タクシーは、他の公共交通が運行していない時間帯の地域住民の生活の移動、観光旅客や来訪者の移動等にも即時対応可能な移動手段として、非常に利便性が高いため、現状以上の利便性の確保に努めます。

公共交通維持確保改善の方針

公共交通機関名称等		公共交通維持確保改善の方針
鉄道	JR関西本線 JR紀勢本線	■ 鉄道は、輸送量・輸送速度からも本市の公共交通移動の軸であるといえる。通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応し、より広域の移動を確保維持していくため、鉄道事業者へ現状以上の利便性の向上を働きかける。また、鉄道事業者と連携し、利用促進啓発活動に取り組む。
幹線的バス	基幹バス	■ 亀山国府線は、買物・通院目的の移動を主とする地域間路線として機能しており、亀山市と鈴鹿市の主要施設（亀山駅・鈴鹿回生病院・平田町駅、鈴鹿中央病院等）を結ぶ営業路線バスであるため、当面現状維持とするが、継続して鈴鹿市及びバス事業者との協議を進めつつ、利便性の向上及び利用促進啓発活動に取り組む。 ■ 亀山みずほ台線は、通学目的の移動を主とする地域間路線として機能しており、営業路線バスと変わらないサービス水準を確保しているため、当面現状維持とするが、鉄道利用による代替交通手段の活用を睨みつつ、継続して鈴鹿市及びバス事業者と連携して利用促進啓発活動に取り組む、利用者増を目指す。 ■ 亀山棕本線は、亀山高校等への通学利用や、買物・通院等の広域利用に対応し、津市（棕本）と亀山市を効率よく結んでおり、営業路線バスと変わらないサービス水準を確保しているため、当面現状維持とするが、継続して津市及びバス事業者と連携して利用促進啓発活動に取り組む、利用者増を目指す。
	特定目的バス	■ 亀山関工業団地線は、亀山駅から特定の地区（工業団地等）を結ぶ営業路線バスであるため、当面現状維持とする。 ■ 継続してバス事業者と協議し、さらなる利便性向上に取り組む。
	まちなか循環バス	■ さわやか号は、まちなかにおいて主要施設（市役所、医療・福祉拠点、駅、商業施設等）を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線として現状維持するものとする。 ■ 市内循環における幹線的バスとして、非常に有効であり、地域生活バスとの接続の基準となる路線である。
	地域生活バス	■ 地域ニーズを踏まえ、中部中学校、医療センター、あいあい、商業施設を経由するルートとして、令和3年4月に再編しているため、当面現状維持とする。 ■ 毎年度、評価を実施すると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	地域生活バス	■ 地域ニーズや利用状況を踏まえ、医療センター、あいあい、商業施設を経由するルートとして、令和3年4月に再編しているため、当面現状維持とする。 ■ 毎年度、評価を実施すると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
地域生活バス	野登地区方面（野登ルート）	■ 地域ニーズを踏まえ、中部中学校、医療センター、あいあい、商業施設を経由するルートとして、令和3年4月に再編しているため、当面現状維持とする。 ■ 毎年度、評価を実施すると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	白川地区方面（白川ルート）	■ 地域ニーズや利用状況を踏まえ、医療センター、あいあい、商業施設を経由するルートとして、令和3年4月に再編しているため、当面現状維持とする。 ■ 毎年度、評価を実施すると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	井田川・川崎地区方面（東部ルート）	■ 亀山駅を含む市内中心部への移動は、井田川駅からのJR関西本線の利用、または医療センター及びあいあいでの乗り継ぎを想定する。 ■ 東部ルート沿線住民への利用促進PR活動に重点を置き、関係地域まちづくり協議会と共に、現在のサービス水準を維持できるようバス利用者の確保に努める。 ■ 毎年度、評価を実施する中で、維持基準・見直し基準に満たない便及びバス停等は見直し対象とすると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。

公共交通機関名称等		公共交通維持確保改善の方針
地域生活バス	東部・昼生地区方面 (南部ルート)	■ 南部ルート沿線住民への利用促進PR活動に重点を置き、関係地域まちづくり協議会と共に、現在のサービス水準を維持できるようバス利用者の確保に努める。 ■ 毎年度、評価を実施する中で、維持基準・見直し基準に満たない便及びバス停等は見直し対象とすると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	関・坂下地区方面 (西部ルート)	■ 亀山駅を含む市内中心部への移動は、関駅からのJR関西本線の利用、または医療センター及びあいあいでの乗り継ぎを想定する。 ■ 西部ルート沿線住民への利用促進PR活動に重点を置き、関係地域まちづくり協議会と共に、サービス水準を維持できるようバス利用者の確保に努める。 ■ 毎年度、評価を実施する中で、維持基準・見直し基準に満たない便及びバス停等は見直し対象とすると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	加太地区方面 (加太地区福祉バス)	■ 関係地域まちづくり協議会等と協議を行い、学校貸切便の活用による利便性向上を図るため、一般住民の混乗を行う。 ■ 亀山駅を含む市内中心部への移動は、加太駅からのJR関西本線利用を想定する。 ■ 毎年度、評価を実施する中で、維持基準・見直し基準に満たない便及びバス停等は見直し対象とすると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	関南部地区方面 (関南部地区スクールバス活用バス・地域自主運行バス)	■ 関係地域まちづくり協議会等と協議を行い、地域ニーズ等を把握し、地域が主体となった独自のバス運行の導入を進める。 ■ 基本的には、現行のスクールバス活用バスの運行経路をベースとするとともに、バス停等の増設など運行サービスの充実を図る。 ■ 市内中心部への需要は、関支所での乗り継ぎ利用を想定し、亀山駅へは、関駅からのJR関西本線利用を想定する。
乗合タクシー		■ 鉄道やバスを補完する身近な地域公共交通として、制度の充実を図る。 ■ 鉄道やバスとのニーズやサービス、コストを考慮した、最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行となるよう見直しを図る。
民間タクシー		■ 民間タクシーは、地域住民の生活の移動、観光旅客や来訪者の移動等に即時対応可能な移動手段として、非常に利便性が高いため、タクシー事業者へ現状以上の利便性の確保を働きかける。

5- 6 数値目標

先に検討した課題の解決及び基本方針から導きだした計画の目標に対応する数値目標を次のとおり設定します。

本計画の数値目標にかかる基準数値の設定にあたっては、令和元年度末からの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、平成30年度実績数値を使用して設定します。

設定する数値目標は、次の5つの項目とし、①から⑤（⑥を除く）については、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の水準にまで回復させることを目指して、前計画の目標値を引き継ぐものとします。⑥の乗合タクシーの利用者総数については、令和3年度見込みを4,000人とし、令和4年度から毎年800人ずつ、5年間で4,000人の増加を目指します。

また、⑥の移動環境に対する不満割合については、前計画において数値目標とした「不満割合15%以下」を引き継ぎ、不満割合解消に努めるものとし、令和7年度に「市民アンケート調査」を実施し、達成状況を計るものとします。

さらに、⑦コミュニティバス路線の収支率については、委託料に対する乗車徴収金の割合、⑧公共交通維持に係る年間実質負担額については、廃止代替路線及びコミュニティバス、乗合タクシーの委託料から乗車徴収金などの歳入を差し引いた実質負担額の合計値とします。

なお、令和8年度に行う本計画の検証及び見直しにおいて用いる各種指標の数値目標値は、令和7年度のものを用います（鉄道駅の乗車人員数は三重県統計書データを使用し、数値は前々年度のものとします）。

① 市内バス路線等の利用者総数

市内バス路線等の利用者総数は、営業路線バスや廃止代替路線バスを含む既存の市内全バス路線と乗合タクシーの利用者数の合計

② コミュニティバス路線の利用者総数

③ 乗合タクシーの利用者総数

④ コミュニティバス路線の1便あたりの平均乗車人員数

⑤ 市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）

⑥ 移動環境に対する不満割合

⑦ コミュニティバス路線の収支率

⑧ 公共交通維持に係る年間実質負担額

■ 数値目標

評価指標	現状値 (H30年度)	目標値 (R8年度)	データ収集方法
① 市内バス路線等の利用者総数	313,053人	317,000人以上	亀山市及びバス運行事業者データ
② コミュニティバス路線の利用者総数	90,296人	102,000人以上	亀山市及びバス運行事業者データ
③ 乗合タクシーの利用者総数	3,741人 [R2]	8,000人	亀山市
④ コミュニティバス路線の1便あたりの平均乗車人員数	各路線別の1便あたりの平均乗車人員数 (人/便・日)	各路線別の1便あたりの平均乗車人員数 (人/便・日) 現状値以上	亀山市及びバス運行事業者データ
⑤ 市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均)	3,490人	3,400人以上	三重県統計書データ
⑥ 移動環境に対する不満割合	15.6% [R2]	15%以下	市民アンケート (R7年度実施)
⑦ コミュニティバス路線の収支率	8.6%	10.0%以上	亀山市及びバス運行事業者データ
⑧ 公共交通維持に係る年間実質負担額	1億511万円/年 [R2]	概ね1億円/年	亀山市

第6章 計画の目標を達成するための実施事業

本計画の5つの基本方針に則り、コンパクトシティのまちづくりや観光振興施策等との連携を図りつつ、本計画の目標の達成に向けた施策及び実施事業、事業の具体的な取組内容、実施主体、スケジュールを次のとおり定めます。

基本方針と施策・実施事業

基本方針	施策	実施事業
1. 子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現	① 情報提供と公共交通PR活動	情報提供
		各種イベント等と連携した公共交通のPR活動
2. 鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結ぶ、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成	② 路線バスの運行・維持・再編	幹線的バス運行・維持
		地域生活バス等運行・維持・再編
3. 地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供	③ 地域公共交通の最適化	乗合タクシーの運行・充実
		地域公共交通の最適化
		アクセスの向上
		ニーズの把握
		運賃収入以外の収入確保に向けた取組
4. デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築	④ 新たな利用環境整備	新たな技術を活用した交通サービスの調査研究
		感染症の防止対策
		利用環境の整備
5. 持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開	⑤ 公共交通利用促進	鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動
		住民主体の取り組み支援
		地域づくりと一体となった取組
		利用促進誘導
		環境対策・バリアフリー化
		近隣自治体との広域連携の強化

施策

① 情報提供と公共交通PR活動

基本方針1「子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現」に向け、次の事業に取り組みます。

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度									
			R4		R5		R6		R7		R8	
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
情報提供	乗継拠点における総合案内板の設置、バス車両、バス停等への系統表示及び乗継案内表示の充実	亀山市 バス運行事業者										
	地域の観光資源を含むバスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成、亀山市ホームページ及びインターネット検索の充実等	亀山市 三重県 バス運行事業者										
各種イベント等と連携した公共交通のPR活動	子どもや高齢者向けのバス乗り方教室の開催	亀山市 三重県 バス運行事業者 地域										
	市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動、商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進活動の実施	亀山市 関係団体 バス運行事業者										
	乗合タクシー制度の出前講座の開催	亀山市 地域										

施策

② 路線バスの運行・維持・再編

基本方針2「鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結ぶ、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成」に向け、次の事業に取り組みます。

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度									
			R4		R5		R6		R7		R8	
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
幹線的バス運行・維持	亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわやか号の継続運行及びサービス水準の維持	亀山市 バス運行事業者 関係団体 隣接市（津市・鈴鹿市）										
	隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施	亀山市 バス運行事業者 関係団体 隣接市（津市・鈴鹿市）										
地域生活バス等運行・維持・再編	地域生活バス（コミュニティバス）の継続運行及びサービス水準の維持	亀山市・バス運行事業者・地域										

施策

③ 地域公共交通の最適化

基本方針3「地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供」に向け、次の事業に取り組みます。

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度									
			R4		R5		R6		R7		R8	
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
乗合タクシーの運行・充実	乗合タクシーの運行及びサービス水準の向上	亀山市 タクシー事業者 地域										
地域公共交通の最適化	ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行の協議	亀山市 タクシー事業者 地域										
アクセスの向上	鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮したダイヤの設定（見直し）	亀山市 鉄道事業者 バス運行事業者 タクシー事業者										
ニーズの把握	公共交通にかかる地域ニーズの把握・乗降調査等の実施	地域 亀山市										
運賃収入以外の収入確保に向けた取組	車内広告、バス停ネーミングライツ、協賛金等の導入協議	亀山市 バス運行事業者 乗合タクシー運行事業者 関係団体										

施策

④ 新たな利用環境整備

基本方針4「デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築」に向け、次の事業に取り組みます。

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度									
			R4		R5		R6		R7		R8	
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
新たな技術を活用した交通サービスの調査研究	A I ・ I o T等新たな技術を活用した効率的・効果的な交通サービスの調査研究	亀山市 バス運行事業者 乗合タクシー運行事業者										
感染症の防止対策	公共交通機関における感染防止対策の実施	亀山市 鉄道事業者 バス運行事業者 タクシー事業者										
利用環境の整備	亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上	亀山市 バス運行事業者										

施策

⑤ 公共交通利用促進

基本方針5「持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開」に向け、次の事業に取り組みます。

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度									
			R4		R5		R6		R7		R8	
			上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期
鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動	鉄道関係の各種同盟会や関係機関、関係市町と連携した要望活動の実施	亀山市 関係団体 鉄道事業者										
	鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施	亀山市 関係団体 鉄道事業者 地域										
住民主体の取り組み支援	地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築（関南部地区方面のスクールバスの活用継続）	地域 亀山市										
地域づくりと一体となった取組	子ども会や老人クラブなど地域の団体による路線バスを活用したイベント等の開催	亀山市 三重県 バス運行事業者 地域										
	地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等）	地域 亀山市 バス運行事業者										
利用促進誘導	地域ボランティアによる乗合タクシーの乗車支援	亀山市 乗合タクシー運行事業者 地域										
	交通系ICカードを活用した利用促進策の実施	亀山市 バス運行事業者										
環境対策・バリアフリー化	バス・タクシー車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）	バス運行事業者 亀山市	運行車両更新時に応じて									
近隣自治体との広域連携の強化	隣接自治体のコミュニティバスとの乗り継ぎ改善と相互乗り入れの協議	亀山市 バス運行事業者 隣接市（津市・鈴鹿市）										

目標を達成するための事業の整理

【前計画】

計画】			事業実施年度										事業実施		連携計画からの継続実施	
施策	事業	事業内容	事業実施年度						実施主体				新計画 への継続			
			H29 上期	H29 下期	H30 上期	H30 下期	R1 上期	R1 下期	R2 上期	R2 下期	R3 上期	R3 下期				
1.幹線のバス路線運行・維持	幹線のバス運行・維持	亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわか号の継続運行及びサービス水準の維持											亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）	継続		
		隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施											亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）	継続		
2.地域生活バス路線等 運行・維持・再編	地域生活バス等運行・維持・再編	野登・白川地区自主運行バス（野登・白川地区方面）の路線再編（白川地区方面の路線分離等）協議											亀山市・バス運行事業者・地域	完了		
		東部ルート（井田川・川崎地区方面）の継続運行及びサービス水準の維持											亀山市・バス運行事業者・地域	継続		
		南部ルート（南部・屋生地区方面）の継続運行及びサービス水準の維持											亀山市・バス運行事業者・地域	継続		
		西部ルート（関・坂下地区方面）の路線再編実施（神辺地区方面経由）											亀山市・バス運行事業者・地域	完了		
		加太地区福祉バス（加太地区方面）の継続運行及びサービス水準の維持・地域自主運行バス導入等の協議											亀山市・バス運行事業者・地域	継続		
		関南部地区方面のスクールバスの活用継続・地域自主運行バスの導入協議											亀山市・バス運行事業者・地域	継続		
		乗合タクシーの運行開始（H29年度：制度設計等・H30年度：運行開始）											亀山市・タクシー事業者・地域	完了		
3.運賃体系の見直し等	運賃体系の見直し	受益者負担の適正化に関する基準等に準じた運賃体系の見直し及びバス運賃の見直し											亀山市・バス運行事業者	完了		
	運賃収入以外の収入確保に向けた取り組み	車内広告、バス停ネーミングライツ、協賛金等の導入協議											亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者・関係団体	継続		
4.公共交通利用促進	情報提供	乗継拠点における総合案内板の設置、バス停案内、乗継案内表示の充実											亀山市・バス運行事業者	継続		
		地域の観光資源を含むバスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成、亀山市ホームページの充実等											亀山市・バス運行事業者	継続		
		分かりやすいバス系統名の設定及びバス車両、バス停等への系統表示											亀山市・バス運行事業者	継続		
		乗継拠点及び乗継案内等がインターネット検索できる仕組みの導入											亀山市・三重県・バス運行事業者	完了		
	利用促進誘導	回数券の充実、乗継割引制度や市内全路線共通回数券の導入協議											亀山市・バス運行事業者	完了		
		亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上											亀山市・バス運行事業者	継続		
	環境対策・バリアフリー化	バス車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）											バス運行事業者・亀山市	継続		
	地域づくりと一体となった取り組み	バスを活用し、地域コミュニティの形成に向けた取り組みの実施（バス乗り方教室等のバスを活用したイベント開催等）											亀山市・三重県・バス運行事業者・地域	継続		
		市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動、商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進活動の実施											亀山市・関係団体・バス運行事業者	継続		
		地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等）											地域・亀山市・バス運行事業者	継続		
鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動		鉄道関係の各種同協会や関係機関、関係市町と連携した要望活動の実施										亀山市・関係団体・鉄道事業者	継続			
		鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施										亀山市・関係団体・鉄道事業者・地域	継続			
5.バス路線の評価及び 地域との連携強化	地域との連携強化	地域まちづくり協議会との連携等による公共交通にかかわる地域ニーズの把握・地域生活バス再編にかかわる協議等の実施											地域・亀山市	継続		
	住民主体の取り組み支援	地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築											地域・亀山市	継続		

【本計画】

検討 実施

基本方針	施策	実施事業	継続 新規	事業内容	事業実施年度										実施主体			
					R4		R5		R6		R7		R8					
					上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期				
1. 子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現	④情報提供と公共交通PR活動	情報提供	継続	乗継拠点における総合案内板の設置、バス車両、バス停等への系統表示及び乗継案内表示の充実											亀山市・バス運行事業者			
			継続	地域の観光資源を含むバスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成、亀山市ホームページ及びインターネット検索の充実等											亀山市・三重県・バス運行事業者			
		各種イベント等と連携した公共交通のPR活動	継続	子どもや高齢者向けのバス乗り方教室の開催											亀山市・三重県・バス運行事業者・地域			
			継続	市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動、商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進活動の実施											亀山市・関係団体・バス運行事業者			
			新規 (実施済)	乗合タクシー制度の出前講座の開催												亀山市・地域		
2. 鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結び、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成	⑤路線バスの運行・維持・再編	幹線のバス運行・維持	継続	亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわか号の継続運行及びサービス水準の維持											亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）			
			継続	隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施												亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）		
		地域生活バス等運行・維持・再編	継続	地域生活バス（コミュニティバス）の継続運行及びサービス水準の維持												亀山市・バス運行事業者・地域		
3. 地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供	⑥地域公共交通の最適化	乗合タクシーの運行・充実	新規 (実施済)	乗合タクシーの運行及びサービス水準の向上												亀山市・タクシー事業者・地域		
		地域公共交通の最適化	新規	ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行の協議												亀山市・タクシー事業者・地域		
		アクセスの向上	新規 (実施済)	鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮したダイヤの設定（見直し）												亀山市・鉄道事業者・バス運行事業者・タクシー事業者		
		ニーズの把握	継続	公共交通にかかる地域ニーズの把握・乗降調査等の実施												地域・亀山市		
		運賃収入以外の収入確保に向けた取組	継続	車内広告、バス停ネーミングライツ、協賛金等の導入協議													亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者・関係団体	
4. デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築	⑦新たな利用環境整備	新たな技術を活用した交通サービスの調査研究	新規	A I ・ I o T 等新たな技術を活用した効率的・効果的な交通サービスの調査研究												亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者		
		感染症の防止対策	新規 (実施済)	公共交通機関における感染防止対策の実施													亀山市・鉄道事業者・バス運行事業者・タクシー事業者	
		利用環境の整備	継続	亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上													亀山市・バス運行事業者	
5. 持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開	⑧公共交通利用促進	鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動	継続	鉄道関係の各種同協会や関係機関、関係市町と連携した要望活動の実施												亀山市・関係団体・鉄道事業者		
			継続	鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施													亀山市・関係団体・鉄道事業者・地域	
		住民主体の取り組み支援	継続	地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築（関南部地区方面のスクールバスの活用継続）													地域・亀山市	
		地域づくりと一体となった取組	継続	子ども会や老人クラブなど地域の団体による路線バスを活用したイベント等の開催														亀山市・三重県・バス運行事業者・地域
			継続	地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等）														地域・亀山市・バス運行事業者
		利用促進誘導	新規	地域ボランティアによる乗合タクシーの乗車支援														亀山市・乗合タクシー運行事業者・地域
			新規	交通系 I C カードを活用した利用促進策の実施														亀山市・バス運行事業者
		環境対策・バリアフリー化	継続	バス・タクシー車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）														バス運行事業者・亀山市
		近隣自治体との広域連携の強化	新規	隣接自治体のコミュニティバスとの乗り継ぎ改善と相互乗り入れの協議														亀山市・バス運行事業者・隣接市（津市・鈴鹿市）

第7章 計画の達成状況の評価

地域公共交通のニーズは、地域住民の生活環境や社会的経済的な事情等とともに変化します。既に一定の地域公共交通が確保されている地域であっても、利用状況やニーズの把握等について定期的な点検・評価を実施し、新たな課題の抽出とその改善をしていくことが求められます。このため、PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクルにより、計画的に取り組むことによって、事業を効果的・効率的に進める必要があります。

計画案の作成は、市民・交通事業者・有識者・行政等から構成されている「亀山市地域公共交通会議」及び「亀山市バス等検討委員会」が行い、計画の策定は亀山市が行います。

計画の推進については、地域住民、交通事業者、行政それぞれが適切な役割分担を果たしながら行うこととし、地域住民の公共交通の運営への参画を高め、協働の場となるように発展させていきます。

計画を推進し、よりよい地域公共交通を実現するためには、事業の実施状況及び目標の達成状況を把握し、計画の進捗状況の評価し、その結果に基づき改善を行い、改善に基づき施策を見直す、「PDCAサイクル」を適切に運用することで、事業を効果的・効率的に進めていきます。

特に、本計画で設定する数値目標については、評価において設定目標の適切性、数値の客観性と妥当性を検証し、場合によっては設定自体を見直すことにより、形骸化しないようにします。

（１）亀山市地域公共交通計画の評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

令和8年度においては、亀山市地域公共交通計画全体の見直しを実施します。

本計画全体の評価・検証、改善策の検討は、亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会で実施します。

本計画全体の評価・検証は、「バス路線単位での評価」、「ネットワーク全体での評価」、「目標を達成するための事業の評価」の3つの視点に基づき、総合的に評価・検証します。

目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により、新たな交通計画へと繋がります。

（２）バス路線単位の評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

路線単位の評価は、原則1年間の運行を経て評価基準に基づき毎年実施します。

幹線的バス（基幹バス及び循環バス）は、本市の公共交通軸としての機能を有することから、地域公共交通会議において、住民、交通事業者及び行政の協働のもと、運行結果に基づく評価を実施し、運行維持を検討します。

地域生活バスは、地域に密着した生活交通路線であることから、地域まちづくり協議会等において、住民と行政が協働で運行結果に基づく評価を実施し、見直し案や利用促進策を検討するとともに、PDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）

により、亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会において、運行維持の妥当性を審査・検証します。この際、定時定路線による運行が適切ではないと考えられる場合、その他の方法も検討します。

なお、コミュニティバス路線の評価は、路線維持の考え方に基づく運行主体が中心となり、路線存続の妥当性を判断する「維持基準」と路線の見直しや利用促進に向けた判断基準となる「見直し基準」に基づき実施します。

【コミュニティバス路線単位の評価指標と評価基準】

維持基準	路線維持の妥当性を判断 評価指標：1 便当たりの平均乗車人員 <u>評価基準：3.0 人／便・日</u> ※ 数値化基準による定量評価をはじめ、地域で生活交通を考える組織等による利用促進活動などバス路線の維持・向上に向けた取組実態等(定性評価)も含め、総合的に判断します。
見直し(改善)基準	路線の見直しや利用促進に向けた判断基準 評価指標：平日1 日当たりの停留所別乗降者数 <u>評価基準：5.0 人／日以上</u>

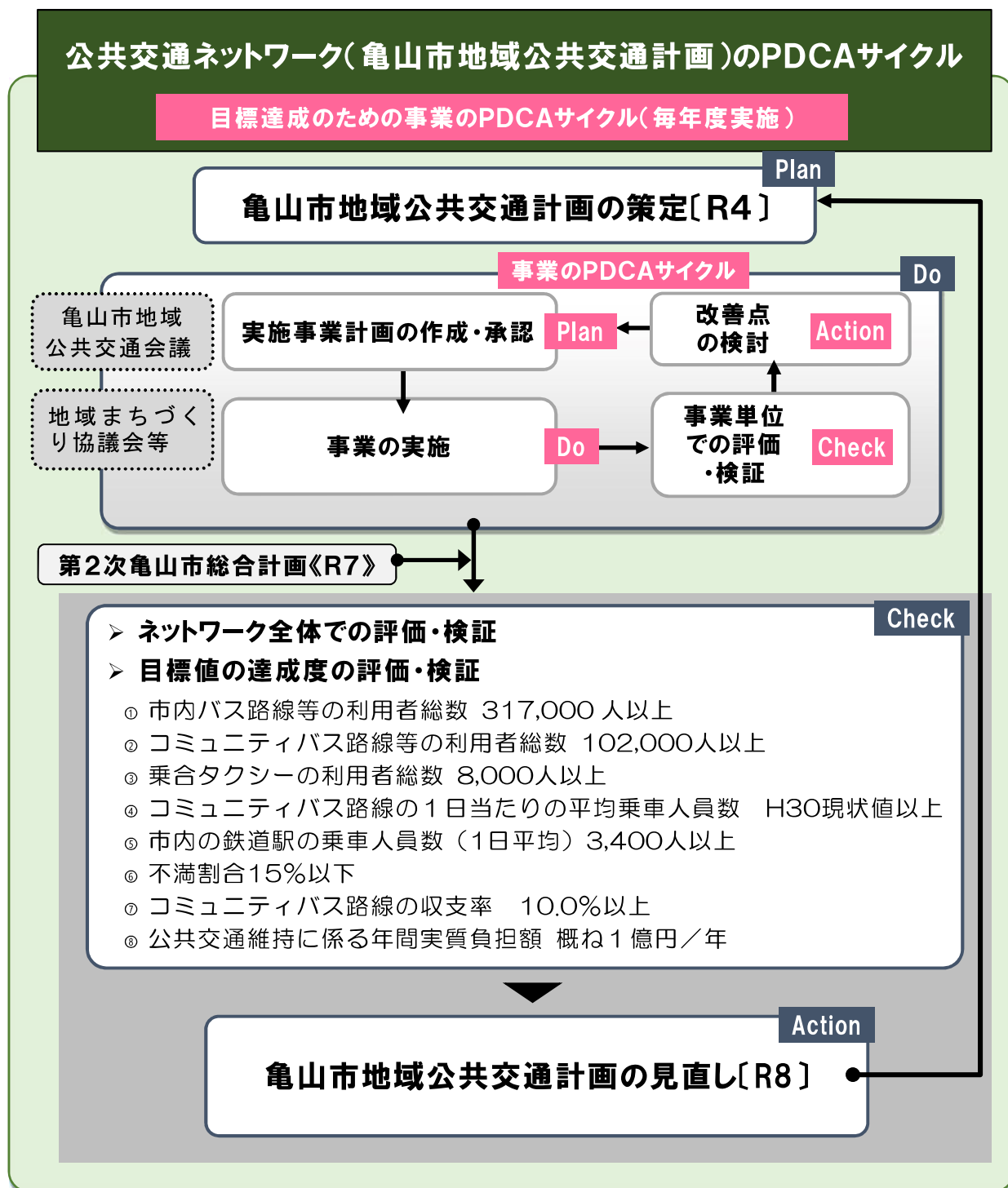
※ 平成27年度第2回交通会議にて設定

(3) ネットワーク全体での評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

ネットワーク全体での評価は、個別のバス路線が市内公共交通のネットワークとして機能しているかをバス路線単位の評価検証、市内JR駅の乗車人員数、地域での取組等を踏まえて、計画最終年度に総合的に評価・検証を行うこととします。

(4) 目標を達成するための事業評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

目標を達成するための事業については、亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会において、毎年度、年度当初に本計画の実施事業のスケジュールを基に計画を作成し、承認を得た上で実施します。年度終了後、各事業単位にPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により、事業達成状況や事業の妥当性を評価・検証します。

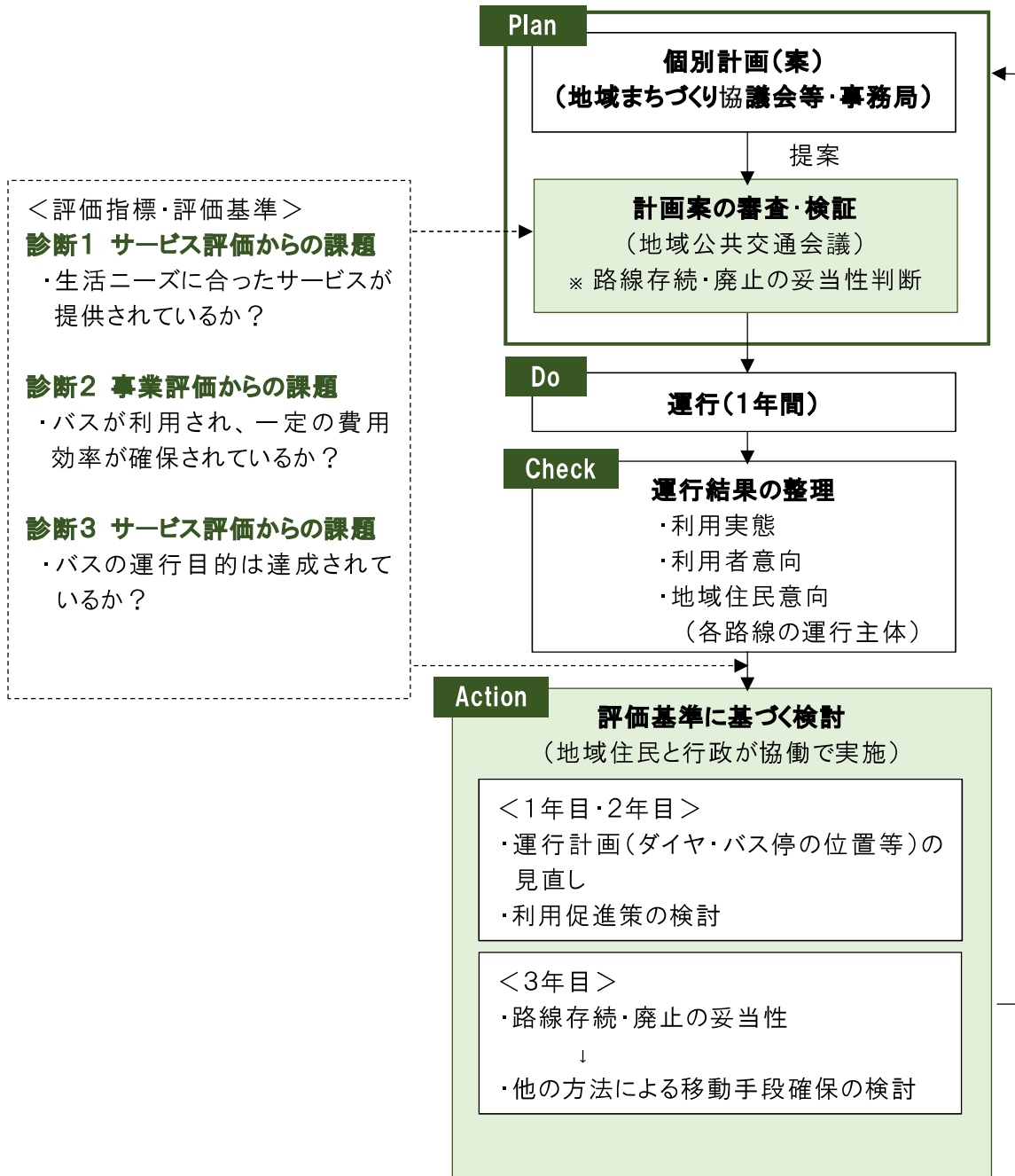


【バス路線単位のPDCAサイクル】

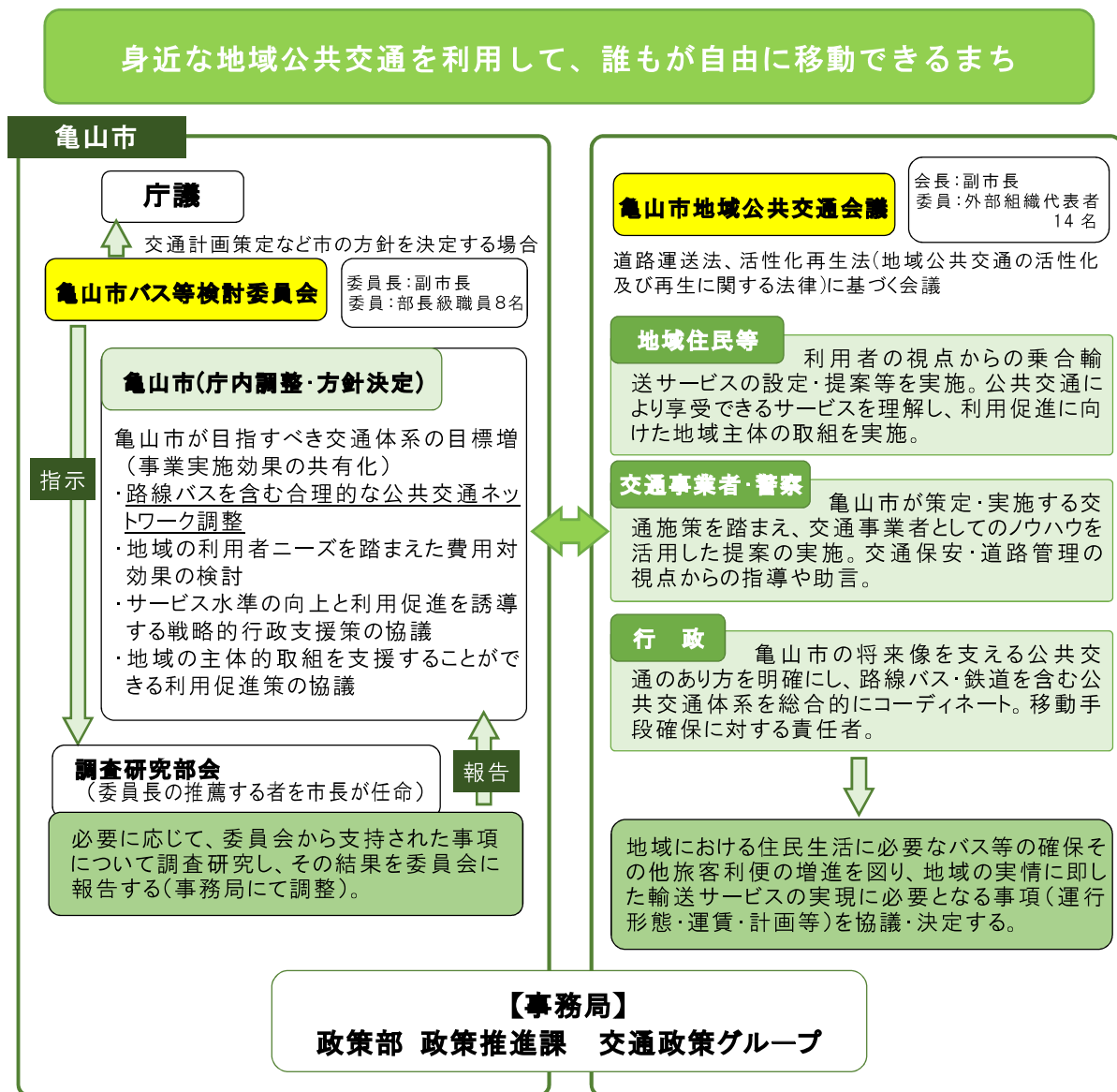
バス路線単位のPDCAサイクル

＜路線単位の運行評価・見直し手順＞

- ▼年度ごとに利用実態を把握し、
- ▼評価結果を広く住民に知らせ、
- ▼地域住民参画のもと見直し案を検討し、
- ▼原則3年を目途に路線維持の妥当性を判断します。



【亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会関係図】



(5) 亀山市地域公共交通計画の検討体制及び協議経過

① 検討体制

■ 亀山市地域公共交通会議（法定協議会） 委員名簿 （R3.10.1 現在）

役 職	氏 名	所 属（所属先役職）
会 長	西口 昌利	亀山市副市長
副会長	浅野 重信	亀山市自治会連合副会長
座 長	松本 幸正	名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授
委 員	西川 喜賀	亀山地域まちづくり協議会連絡会議代表
〃	佐野 安子	亀山市婦人会連絡協議会副会長
〃	佐野 嘉和	亀山市老人クラブ連合会生活安全部長
〃	江藤 清治	亀山市民生委員児童委員協議会連合副会長
〃	藤本 昌也	亀山市 P T A 連合副会長
〃	川端 邦裕	公益社団法人三重県バス協会代表
〃	中島 嘉浩	一般社団法人三重県タクシー協会代表
〃	高橋 克典	三重交通労働組合中勢支部支部長
〃	渡邊 良成	東海旅客鉄道株式会社 代表
〃	児嶋 一裕	西日本旅客鉄道株式会社 代表
〃	鈴木 博行	国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官
〃	森本 英幸	亀山警察署交通課長
〃	羽田 綾乃	三重県地域連携部交通政策課長
〃	高柳 伸浩	三重県鈴鹿建設事務所副所長兼保全室長

（順不同）

■ 亀山市バス等検討委員会 委員名簿（R3.10.1 現在）

区 分	氏 名	所 属（所属先役職）
委員長	西口 昌利	副市長
委 員	山本 伸治	総合政策部長
〃	青木 正彦	生活文化部長
〃	小林 恵太	健康福祉部長
〃	大澤 哲也	産業建設部長
〃	亀山 隆	教育部長
〃	辻村 俊孝	生活文化部 関支所長

②協議経過

■亀山市地域公共交通会議 協議経過

回	開催日	協議内容等
令和3年度第1回	令和3年4月26日 (書面開催)	○役員の選出について
令和3年度第2回	令和3年6月28日 (書面開催)	○令和2年度事業報告及び収支決算について ○令和3年度事業計画(案)及び収支予算(案)について ○乗合タクシー事業の令和2年度実績について ○乗合タクシーA I 実証実験の検証について ○地域公共交通計画策定スケジュールについて ○令和2年度地域公共交通事業評価について ○地域公共交通確保維持事業(亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画)について ○野登ルートのダイヤ改正について ○乗合タクシー地域停留所の追加設置要望について
令和3年度第3回	令和3年11月29日	○地域公共交通計画策定について ⑥地域公共交通計画の策定にあたって ⑥地域公共交通計画の検証について ⑥地域公共交通計画(骨子案)について ○再編路線等の状況及び検証等について ○新規参入事業者について ○乗合タクシー停留所の追加設置要望について
令和3年度第4回	令和4年2月9日 (書面開催)	○地域公共交通計画策定について ⑥地域公共交通計画(案)について ⑥公共交通(バス・乗合タクシー)に関する地域意向調査結果について ⑥課題分析と新計画の基本方針について ⑥目標を達成するための事業の整理について ○乗合タクシーの利用促進策について
令和3年度第5回	令和4年3月7日 (書面開催)	○地域公共交通計画(最終案)について ○乗合タクシーの利用促進策について

■ 亀山市バス等検討委員会 協議経過

回	開催日	協議内容等
令和3年度第1回	令和3年6月2日 (書面開催)	○乗合タクシー事業の令和2年度実績について ○乗合タクシーA I 実証実験の検証について ○地域公共交通計画策定スケジュールについて ○令和2年度地域公共交通事業評価について ○地域公共交通確保維持事業(亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画)について ○野登ルートのダイヤ改正について ○乗合タクシー地域停留所の追加設置要望について
令和3年度第2回	令和3年10月27日	○地域公共交通計画策定について ①地域公共交通計画の策定にあたって ②地域公共交通計画の検証について ③地域公共交通計画(骨子案)について ○新規参入事業者について ○乗合タクシー停留所の追加設置要望について
令和3年度第3回	令和4年1月17日	○地域公共交通計画策定について ①地域公共交通計画(案)について ②公共交通(バス・乗合タクシー)に関する地域意向調査結果について ③課題分析と新計画の基本方針について ④目標を達成するための事業の整理について ○乗合タクシー制度の見直しについて
令和3年度第4回	令和4年2月15日 (書面開催)	○地域公共交通計画(最終案)について ○乗合タクシーの利用促進策について

用語解説

用語	解説
I o T	Internet of Things の略で、「モノのインターネット」と呼ばれる。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。
移動困難者	主に自家用車に乗車（同乗を含む）して、移動ができない者を指す。
移動需要特性	地域の利用者ニーズ、地域の観光資源等への観光需要と実際のバス利用状況等から導き出した移動需要の特性。
A I （人工知能）	Artificial Intelligence（人工知能）の略。人工的な方法による学習、推論、判断等の知的な機能の実現や、人工的な方法により実現した当該機能の活用に関する技術のこと。
ウィズコロナ	新型コロナウイルス感染症の撲滅が困難であることを前提とした新たな戦略や生活様式のこと。
営業路線バス	バス事業者が運営・運行している路線バス（民間バス路線ともいう）。
S D G s	2030年までに持続可能で多様性と包摂性のある社会を目指す国際目標。17のゴールと169のターゲットから構成される。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出について、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いてゼロを達成すること。
幹線的バス	本市の交通ネットワークの骨格を担うバスとして、営業路線バス（亀山国府線・亀山関工業団地線）、廃止代替路線バス（亀山みずほ台線・亀山棕本線）、さわやか号の計5路線をいう。
コスト	費用。バス運行費用のことをいう。
コミュニティバス	本市の自主運行バスをいう。路線としては、さわやか号、野登ルート、白川ルート、東部ルート、南部ルート、西部Aルート、加太地区福祉バスの計7路線をいう。
コミュニティ系バス	本市のコミュニティバス、乗合タクシー、地域自主運行バス、関南部スクールバス活用バスをいう。
コンパクトシティ	都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策のことである。
基幹バス	本市の幹線的バスのうち、隣接市へのアクセスにも対応するバス路線であり、営業路線バス（亀山国府線）、廃止代替路線バス（亀山みずほ台線・亀山棕本線）の計3路線をいう。
公共交通不便地域	本市においては、鉄道駅から半径1kmおよびバス停から半径500mの範囲外の地域をいう。

用語	解説
交通系 I C カード	全国の交通事業者間で相互利用できる非接触型通信が可能な I C チップを組み込んだカード型乗車券で運賃精算が行える。
交通結節点	異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設又は場所のこと。
自主運行バス	明確な定義付けがなされていないが、一般的に「地方公共団体等がまちづくり等住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まちづくり』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと※」とされている。 ※ 平成 18 年 10 月の道路運送法改正内容を検討した『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』における定義
収支率	収支の実態を表す指標で、以下の式により算出する。100%以上であれば収益が確保されていることとなる。 【収支率＝経常収益÷経常費用×100（%）】
地域運行バス	地域住民が地域の実情に応じ、自らが運行主体となり運行するバス。
地域生活バス	本市のコミュニティバス 7 路線のうち、さわやか号を除く 6 路線および、現在の関南部スクールバス活用バスや地域自主運行バスを地域生活バスとして区分している。
地域公共交通会議	自治体・交通事業者・住民・関係者等が、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の形態及び運賃・料金、事業計画等について協議・合意形成する場として、道路運送法に定められているもの。
地域生活交通	運行目的や車両の大きさにかかわらず、バス、ジャンボタクシー等、市が運行又は運行業務委託するすべての輸送事業を指す。 ※ 移動困難者の日常生活における最低限度の移動性を効率的・効果的に確保することを目的とした地域生活交通の再編方針『効率的で効果的な新市の生活交通の再編に向けて』（平成 19 年 1 月）における定義
超高齢社会	高齢化率（65 歳以上の人口が総人口に占める割合）が 21%を超える社会のこと。なお、7%以上を高齢化社会、14%以上を高齢社会という。
デジタル・トランスインフォメーション（DX）	2004 年にスウェーデンのウメオ大学のエリック・ストルターマン教授が提唱した「進化したデジタル技術を活用・浸透させることで、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させていく」という概念。
デマンド型交通	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。
ニューノーマル	社会に大きな影響をもたらす変化が起こり、これまでの日常とは違う、新しい生活習慣、新たな常態・常識などで過ごすこと。

用語	解説
ネーミングライツ	バス停名に、スポンサーとなる商店名や企業名を愛称として付ける権利（命名権）のこと。スポンサーから掲載料を受け取ることで、その収入をバスの運行経費に充てることが可能となる。
乗合タクシー	指定の場所（ミーティングポイント）から目的地（特定施設）まで、お客様の希望時間帯、乗車場所などの要望（デマンド）に、民間タクシーより安価な料金で応えるタクシー車両による公共交通サービス。
廃止代替路線バス	バス路線が廃止された後を受けて、自治体（市町村）が直営または事業者に依頼して運行している路線バス。
バリアフリー	障がい者や高齢者が、社会生活を営む上での物理的障がい、精神的障がいを取り除くための施策、もしくは取り除かれた状態。
P D C A サイクル	Plan（計画）、Do（実行）、Check（検証）、Action（改善）の頭文字を取った「計画・実行・検証・改善」を継続的に繰り返す仕組みのこと。
ポストコロナ	新型コロナウイルス感染症の感染拡大により行動様式や価値観の変化が生じて、それが社会に定着する期間のこと。
M a a S（マース）	Mobility as a Service の略。ICT（情報通信技術）を活用して、マイカー以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえ、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレス※に提供する新たな移動の概念のこと。 ※「継ぎ目のない」という意味で、利用者が、複数のサービスを違和感なく利用できる環境のこと。
モビリティ	移動性・機動性のこと。

亀山市地域公共交通計画

三重県亀山市政策部政策推進課

〒519-0195 三重県亀山市本丸町 577 番地

TEL : 0595-84-5066

FAX : 0595-82-9955

URL : <https://www.city.kameyama.mie.jp/>

J R加太駅舎改修事業の概要

J R加太駅舎について、鉄道利用者の利便性向上をはじめ、歴史観光資源や地域のにぎわい交流・情報発信の新たな拠点として整備を行いました。その概要は、次のとおりです。

1. 工事概要について

(1) 工 期 令和3年7月5日（月）から令和4年3月10日（木）まで

(2) 施工業者 工事 有限会社丸昌組
監理 株式会社田端隆建築設計

(3) 改修内容

◎ 構造改修

昭和11年に建築された旧耐震構造の木造建築物のため、耐震補強を行いました。補強の主な内容は、鉄筋コンクリート基礎による補強と耐力壁の設置で、これらにより耐震性の向上を図りました。

◎ 外部改修

屋根の一部が建築当時のセメント瓦や増築時の波型スレートの部分を、耐久性と意匠性の向上を兼ねた陶器瓦にしました。また、駅の顔である駅前広場側の外壁は、鋼板張をレトロな雰囲気演出する左官塗材（上半分）と下見板張り（下半分）に仕上げています。

窓については、アルミサッシ・アルミ格子から木製建具に改修し直すことで、外壁と共に建築当時の面影を再現し、周囲の歴史景観を感じることのできる町並みと調和するような外観としました。

◎ 内部改修

■ 加太サロン（旧事務室）

通学や通勤等の駅の利用者だけでなく、地域の方、地域を訪れた登山者等も気軽に集えるような憩いの場「加太サロン」として、地域のにぎわい交流、情報発信の新たな拠点として機能するよう、展示スペースやおもてなしに必要な設備などを整備しました。

改修内容としては、既設の家具など利用可能なものは塗装等を行って再利用しつつ、新たに入口の建具、カウンター、キッチン及び収納を設置しました。また、待合室と加太サロンの間のカウンターの窓も親しみのあるしつらえにするとともに、地域の方が展示できるコーナーを整備し、地域の子どもたちと共同制作した飾り窓も設置しています。

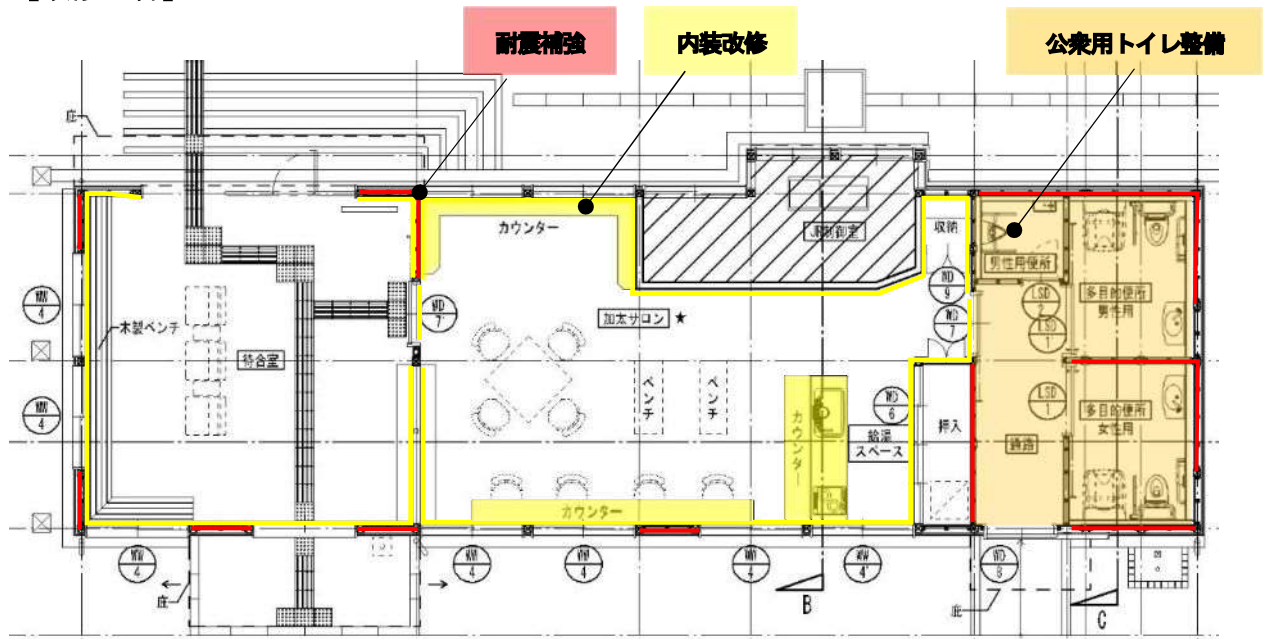
■ 待合室

待合室は、J R利用者だけの待合室としてだけでなく、コミュニティバスの待合室、地域のイベント等での集会場等として多目的に利用できるよう、加太サロンとも統一感のある仕上げとしました。

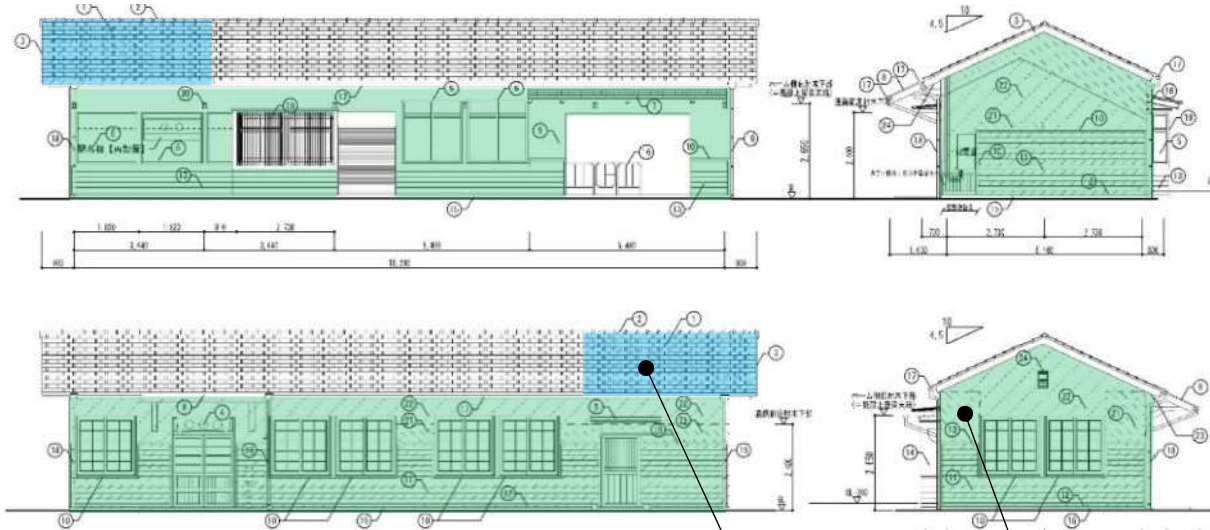
■ 公衆用トイレ

利用者の人数、属性を考慮し、男女別の多目的トイレと男子用小便器ブースを設置しました。多目的トイレは、車椅子利用者だけでなく高齢者や小さな子どもを連れた利用者も快適に利用できるユニバーサルデザインとしています。

【改修内容】



平面図



立面図

屋根改修

外壁・建具改修

【写真】



外観（改修前）



外観（改修後）



JR 加太駅舎

明治29年9月、加太柘植間の開通により営業を開始した加太駅。現在のJR加太駅舎は、昭和11年から続く名駅舎として、木造駅舎100選にも選ばれています。昭和40年代のSLブームの際には、関西本線随一の難所「加太越え」に挑む蒸気機関車の雄姿を撮影するため、多くの鉄道ファンが降り立った駅舎としても知られています。



昭和40年代の駅舎

施設案内

統一感のある待合スペース



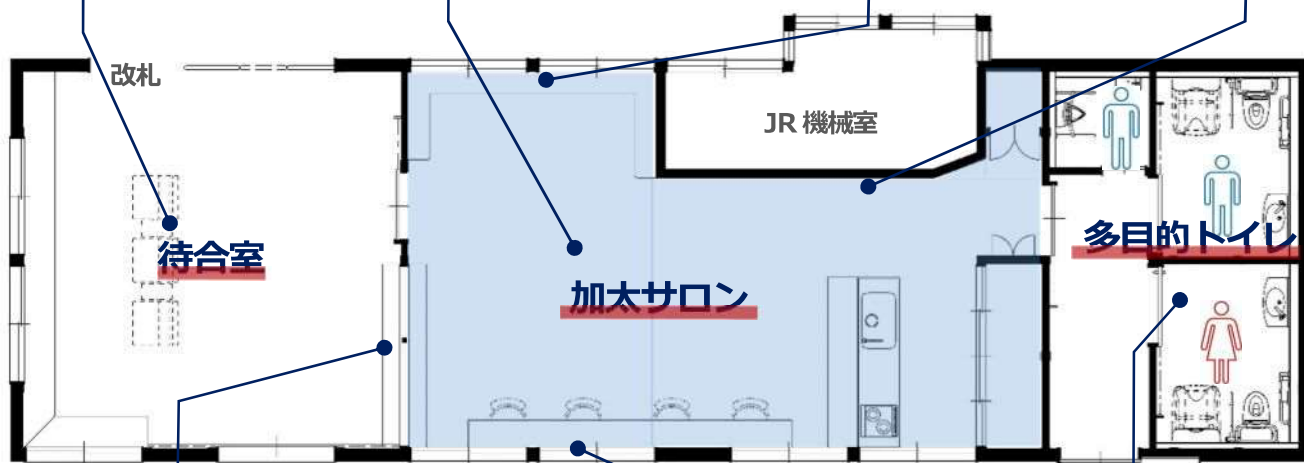
気軽に集える憩いの場



ステンドグラスとアートパネル



展示スペース



開業当時の切符売り場をそのまま活用



錫杖ヶ岳が一望できる大きな格子窓



ユニバーサルデザインに配慮



2. 地域との協議経過

令和元年	8月23日	加太地区まちづくり協議会との協議①
	10月20日	加太駅舎活用委員会との協議②
	11月 3日	加太駅舎活用委員会との協議③
	11月28日	加太駅舎活用委員会との協議④
令和2年	1月17日	先進地視察【笠置駅（笠置町）、京終駅（奈良市）、柳本駅（天理市）、畝傍駅（橿原市）】
	7月28日	加太駅舎活用委員会との協議⑤
	10月 8日	加太駅舎活用委員会との協議⑥
	10月29日	加太駅舎活用委員会との協議⑦
令和3年	2月12日	加太駅舎活用委員会役員への実施設計の内容報告
	6月23日	加太駅舎活用委員会との協議⑧
	7月21日	加太駅舎活用委員会との協議⑨
	9月24日	加太駅舎活用委員会との協議⑩
	10月27日	加太駅舎活用委員会との協議⑪
令和4年	2月10日	加太駅舎活用委員会役員との運用管理等の打合せ
	2月22日	加太駅舎活用委員会との協議⑫

3. 地域交流拠点「加太サロン」について

- (1) 開所時間 10時から12時まで、13時から16時まで
- (2) 休所日 月曜日、祝日及び年末年始（12/29～1/3）
- (3) 運営主体 加太地区まちづくり協議会

News Release



2022年4月11日
西日本旅客鉄道株式会社

ローカル線に関する課題認識と情報開示について

ローカル線のご利用状況については、取り巻く環境の変化とともに大きく減少しております。地域の皆様と各線区の実態や課題を共有することで、より具体的な議論をさせていただくために、以下のとおり線区の経営状況に関する情報開示を行うこととしましたのでお知らせします。

1. ローカル線に関する課題認識

会社発足から35年間、地域の皆様にご協力いただきながら、輸送改善や観光誘発といったご利用促進策を進めてまいりました。一方、この間に沿線人口の減少・少子高齢化、道路整備や、道路を中心としたまちづくりの進展など、ローカル線を取り巻く環境は大きく変化しております。

そうした中で、鉄道は自動車に比べてきめ細かな移動ニーズにお応えできないこともあり、線区によっては地域のお役に立てておらず、厳しいご利用状況となっています。特に今回お示ししている線区については、大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていないと考えております。これらの線区はCO₂排出の面でも、現状のご利用実態では必ずしも鉄道の優位性を発揮できていない状況にあります。

今後もさらなる人口減少など、環境変化が見込まれる中で、持続可能な地域社会の実現に向け、線区の特性の違いや移動ニーズをふまえ、地域のまちづくりに合わせた、今よりもご利用しやすい最適な地域交通体系を地域の皆様と共に創りあげていく必要があると考えています。

2. 線区別の経営状況に関する情報開示（別紙1～4）

輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区について、一定の前提をおいた算出のもと線区別の収支率などを開示いたします。

収支率：その区間にかかる費用に対する収入の割合

※3か年平均。収入は線区運輸収入、費用は線区で発生する費用を計上（管理費等は除外）

3. 地域の皆様との対話に向けて

地域の皆様と課題を共有させていただき、「地域公共交通計画」の策定などの機会に積極的に参画し、地域のまちづくりや線区の特性・移動ニーズをふまえて、鉄道の上下分離等を含めた地域旅客運送サービスの確保に関する議論や検討を幅広く行いたいと考えています。

なお、当社では様々な移動手段に関するソリューション開発にも取り組んでおり、イノベーションの力も活かしながら持続可能な地域交通体系の実現に貢献してまいります。

また、地域交通の分野に留まらず、地域課題の解決にも地域の皆様と共に取り組み、地域共生企業を目指すJR西日本グループとして、引き続き持続可能な地域社会の実現に向け、地域の活性化に貢献してまいりたいと考えています。

今回のご案内の取り組みは、SDGsの17のゴールのうち、特に9番、11番、13番、17番に貢献するものと考えています。



JR西日本グループは持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



【別紙1】 在来線 線区別ご利用状況（2019年度実績）

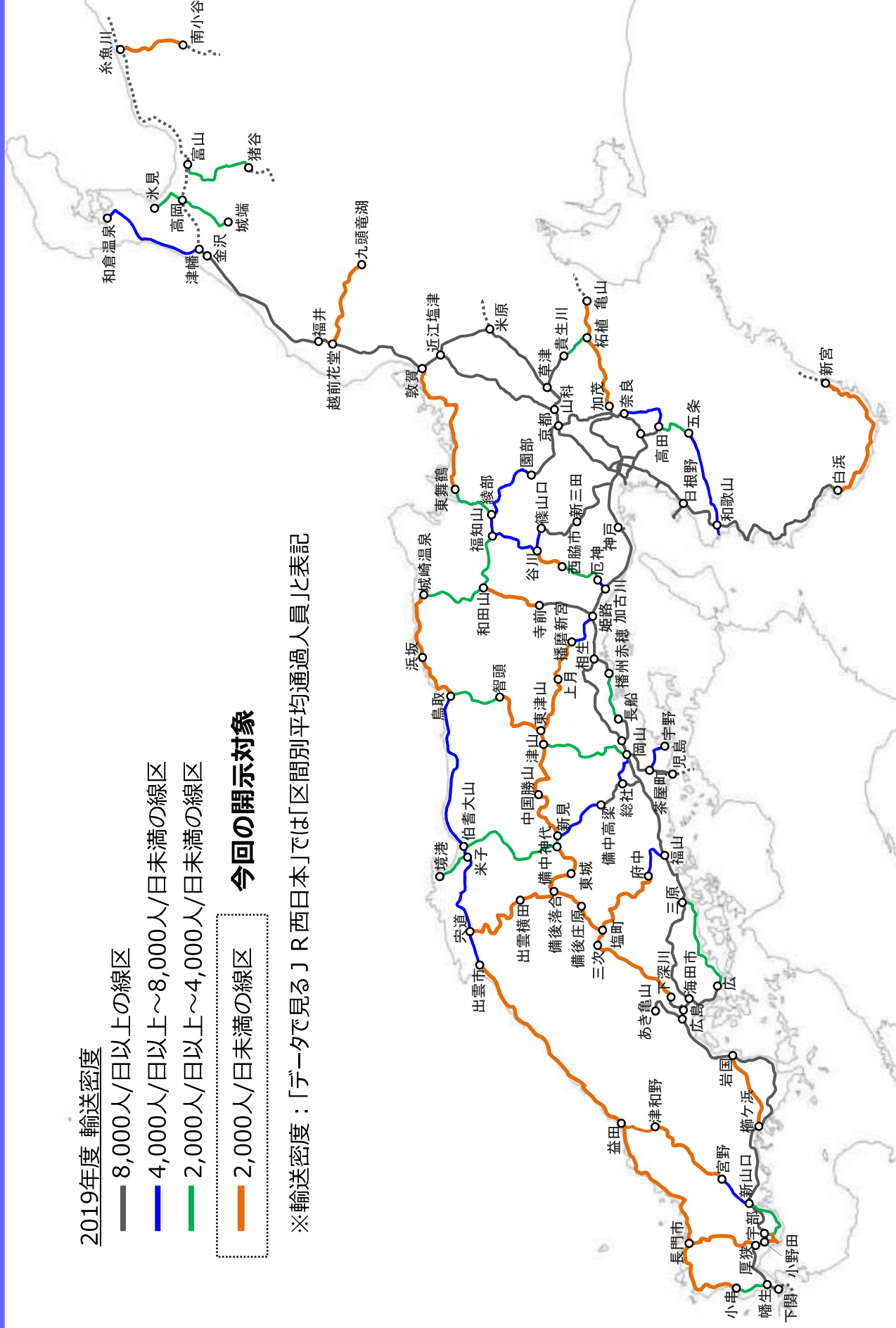
2019年度 輸送密度

- 8,000人/日以上以上の線区
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満の線区
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区

今回の開示対象

- 2,000人/日未満の線区

※輸送密度：「データで見るJR西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



【別紙２】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2017-2019平均）

路線	区間 ※	営業キロ	2017-2019係数		2017-2019収支(億円)			平均通過人員（人/日）		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100 * (B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A) - (B)	1987	2019	2019/1987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	14.8%	678	3.1	21.3	▲ 18.1	2,712	991	37%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	7.3%	1,366	0.7	9.1	▲ 8.4	772	399	52%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	3.7%	2,693	0.2	5.9	▲ 5.7	987	102	10%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	11.8%	850	1.6	13.4	▲ 11.8	4,966	693	14%
	浜坂～鳥取	32.4	11.8%	849	1.1	9.7	▲ 8.5	4,878	921	19%
	出雲市～益田	129.9	22.4%	446	10.0	44.5	▲ 34.5	2,779	1,177	42%
	益田～長門市	85.1	7.6%	1,314	0.9	12.4	▲ 11.5	1,663	271	16%
	長門市～小串・仙崎	52.8	8.3%	1,208	0.9	10.3	▲ 9.5	2,424	351	14%
関西線	亀山～加茂	61.0	14.6%	685	2.5	17.1	▲ 14.6	4,294	1,090	25%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	19.0%	525	6.7	35.4	▲ 28.6	4,123	1,085	26%
加古川線	西脇市～谷川	17.3	6.4%	1,567	0.2	2.9	▲ 2.7	1,131	321	28%
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	13.3%	751	0.9	7.0	▲ 6.0	2,389	932	39%
	上月～津山	35.4	11.3%	887	0.5	4.6	▲ 4.0	1,527	413	27%
	津山～中国勝山	37.5	16.4%	610	0.8	5.0	▲ 4.1	1,364	820	60%
	中国勝山～新見	34.3	7.4%	1,349	0.3	3.8	▲ 3.5	702	306	44%
播但線	和田山～寺前	36.1	29.4%	340	3.0	10.4	▲ 7.3	3,388	1,222	36%
芸備線	備中神代～東城	18.8	2.4%	4,129	0.1	2.1	▲ 2.0	504	81	16%
	東城～備後落合	25.8	0.4%	25,416	0.01	2.6	▲ 2.6	476	11	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	2.4%	4,127	0.1	2.7	▲ 2.6	725	62	9%
	備後庄原～三次	21.8	11.5%	871	0.3	2.9	▲ 2.5	1,257	381	30%
	三次～下深川	54.6	14.9%	671	2.3	15.5	▲ 13.2	3,500	888	25%
福塩線	府中～塩町	54.4	3.9%	2,581	0.3	6.7	▲ 6.5	898	162	18%
因美線	東津山～智頭	38.9	5.1%	1,963	0.2	4.1	▲ 3.9	1,551	179	12%
木次線	宍道～出雲横田	52.3	7.6%	1,323	0.6	7.7	▲ 7.2	879	277	32%
	出雲横田～備後落合	29.6	1.5%	6,596	0.04	2.8	▲ 2.7	279	37	13%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	25.4%	394	1.8	7.2	▲ 5.4	3,342	1,246	37%
山口線	宮野～津和野	47.4	17.7%	566	1.8	10.2	▲ 8.4	2,237	678	30%
	津和野～益田	31.0	14.7%	681	0.9	6.4	▲ 5.5	1,859	535	29%
小野田線	小野田～居能 など	13.9	9.3%	1,071	0.2	2.2	▲ 2.0	1,479	444	30%
美祢線	厚狭～長門市	46.0	15.9%	630	0.8	5.2	▲ 4.4	1,741	478	27%

※「データで見るJR西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注) 1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。

3. 収支率はその区間でかかる費用に対する収入の割合、線区営業係数はその区間で100円の収入を得るためにかかる費用を表しています。

4. 管理費（本社・支社にかかる費用）は除いています。

5. 四捨五入の関係で、「収支率」「線区営業係数」「線区営業損益」は「線区運輸収入」「線区営業費用」による計算結果と一致しない場合があります。

【別紙3】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2018-2020平均）

	区間 ※	営業収	2018-2020係数		2018-2020収支（億円）			平均通過人員（人/日）		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A) - (B)	1987	2020	2020/1987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	14.0%	713	2.8	19.7	▲ 16.9	2,712	782	29%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	6.8%	1,471	0.6	8.6	▲ 8.1	772	260	34%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	2.9%	3,431	0.2	6.3	▲ 6.1	987	50	5%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	9.8%	1,025	1.3	13.0	▲ 11.7	4,966	506	10%
	浜坂～鳥取	32.4	10.9%	920	1.0	9.1	▲ 8.1	4,878	798	16%
	出雲市～益田	129.9	18.5%	542	8.0	43.6	▲ 35.5	2,779	725	26%
	益田～長門市	85.1	6.1%	1,651	0.8	13.0	▲ 12.2	1,663	238	14%
	長門市～小串・仙崎	52.8	7.0%	1,435	0.7	10.3	▲ 9.6	2,424	290	12%
関西線	亀山～加茂	61.0	11.9%	843	2.1	17.8	▲ 15.7	4,294	722	17%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	15.5%	647	5.4	34.7	▲ 29.3	4,123	608	15%
加古川線	西脇市～谷川	17.3	5.7%	1,745	0.2	2.8	▲ 2.6	1,131	215	19%
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	11.9%	839	0.8	7.0	▲ 6.2	2,389	750	31%
	上月～津山	35.4	9.8%	1,024	0.5	4.7	▲ 4.3	1,527	346	23%
	津山～中国勝山	37.5	14.4%	694	0.7	4.9	▲ 4.2	1,364	663	49%
	中国勝山～新見	34.3	5.7%	1,750	0.2	3.7	▲ 3.5	702	132	19%
播但線	和田山～寺前	36.1	27.0%	370	2.5	9.2	▲ 6.7	3,388	714	21%
芸備線	備中神代～東城	18.8	2.5%	3,994	0.05	1.9	▲ 1.8	504	80	16%
	東城～備後落合	25.8	0.4%	26,906	0.01	2.2	▲ 2.2	476	9	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	1.9%	5,260	0.1	2.8	▲ 2.8	725	63	9%
	備後庄原～三次	21.8	9.5%	1,052	0.3	3.0	▲ 2.8	1,257	348	28%
	三次～下深川	54.6	11.7%	854	1.7	14.7	▲ 13.0	3,500	929	27%
福塩線	府中～塩町	54.4	3.2%	3,101	0.2	6.9	▲ 6.7	898	150	17%
因美線	東津山～智頭	38.9	4.6%	2,194	0.2	4.1	▲ 3.9	1,551	132	9%
木次線	宍道～出雲横田	52.3	6.7%	1,482	0.5	7.4	▲ 6.9	879	198	23%
	出雲横田～備後落合	29.6	1.2%	8,119	0.03	2.6	▲ 2.6	279	18	6%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	22.5%	445	1.6	7.3	▲ 5.6	3,342	1,090	33%
山口線	宮野～津和野	47.4	13.0%	768	1.4	10.7	▲ 9.3	2,237	353	16%
	津和野～益田	31.0	11.0%	909	0.7	6.7	▲ 6.0	1,859	310	17%
小野田線	小野田～居能 など	13.9	8.9%	1,126	0.2	2.1	▲ 1.9	1,479	344	23%
美祢線	厚狭～長門市	46.0	12.7%	788	0.7	5.4	▲ 4.7	1,741	366	21%

※「データで見るJR西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注) 1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。

3. 収支率はその区間でかかる費用に対する収入の割合、線区営業係数はその区間で100円の収入を得るためにかかる費用を表しています。

4. 管理費（本社・支社にかかる費用）は除いています。

5. 四捨五入の関係で、「収支率」「線区営業係数」「線区営業損益」は「線区運輸収入」「線区営業費用」による計算結果と一致しない場合があります。

【別紙４】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（ご利用状況の推移）

路線	区間 ※	営業キロ	平均通過人員（人/日）							
			1987	1997	2007	2017	2018	2019	2020	2019/1987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	2,712	1,846	1,278	1,035	1,023	991	782	37%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	772	782	447	373	378	399	260	52%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	987	346	164	104	102	102	50	10%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	4,966	2,517	1,137	801	768	693	506	14%
	浜坂～鳥取	32.4	4,878	2,874	1,384	965	967	921	798	19%
	出雲市～益田	129.9	2,779	2,087	1,685	1,292	1,257	1,177	725	42%
	益田～長門市	85.1	1,663	1,052	468	296	266	271	238	16%
	長門市～小串・仙崎	52.8	2,424	1,349	679	362	358	351	290	14%
関西線	亀山～加茂	61.0	4,294	2,360	1,670	1,162	1,101	1,090	722	25%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	4,123	3,435	1,927	1,222	1,173	1,085	608	26%
加古川線	西脇市～谷川	17.3	1,131	595	338	319	323	321	215	28%
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	2,389	1,513	782	938	910	932	750	39%
	上月～津山	35.4	1,527	966	536	439	391	413	346	27%
	津山～中国勝山	37.5	1,364	931	692	906	813	820	663	60%
	中国勝山～新見	34.3	702	451	270	343	310	306	132	44%
播但線	和田山～寺前	36.1	3,388	2,176	1,611	1,345	1,269	1,222	714	36%
芸備線	備中神代～東城	18.8	504	246	110	86	73	81	80	16%
	東城～備後落合	25.8	476	100	21	13	9	11	9	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	725	475	145	82	57	62	63	9%
	備後庄原～三次	21.8	1,257	711	364	410	348	381	348	30%
	三次～下深川	54.6	3,500	2,782	2,293	1,645	941	888	929	25%
福塩線	府中～塩町	54.4	898	425	259	200	162	162	150	18%
因美線	東津山～智頭	38.9	1,551	915	248	179	162	179	132	12%
木次線	宍道～出雲横田	52.3	879	661	401	297	294	277	198	32%
	出雲横田～備後落合	29.6	279	141	49	39	32	37	18	13%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	3,342	2,232	1,518	1,296	1,171	1,246	1,090	37%
山口線	宮野～津和野	47.4	2,237	1,317	1,070	770	716	678	353	30%
	津和野～益田	31.0	1,859	1,052	788	612	585	535	310	29%
小野田線	小野田～居能 など	13.9	1,479	1,014	524	460	457	444	344	30%
美祢線	厚狹～長門市	46.0	1,741	938	669	636	541	478	366	27%

※「データで見る」R西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注) 1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。

亀山市地域公共交通会議規約(案)

(目的)

第1条 亀山市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)は、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づく地域公共交通会議として、地域における住民生活に必要なバス等の確保その他旅客利便の増進を図り、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、亀山市の総合的な公共交通に関する計画(以下「公共交通計画」という。)の作成に関する協議、公共交通計画の実施及び実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 交通会議は、事務所を亀山市本丸町577番地(亀山市役所内)に置く。

(所掌事務)

第3条 交通会議は、第1条の目的を達成するために、次に掲げる事項を所掌する。

- (1)地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃及び料金等に関する事項
- (2)市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3)公共交通計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (4)公共交通計画の実施に関する事項
- (5)公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (6)その他交通会議の目的を達成するために必要な事項

(構成員)

第4条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1)学識経験者
- (2)市民又は地域公共交通の利用者の代表
- (3)一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体の代表者又はその指名する者
- (4)一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (5)鉄道事業者又はその組織する団体の代表者又はその指名する者
- (6)運輸支局長又はその指名する者
- (7)三重県(三重県公安委員会を含む。)及び亀山市の職員
- (8)その他協議会が必要と認める者

(役員)

第5条 交通会議に、次の役員を置く。

- (1)会長 1人
- (2)副会長 1人
- (3)座長 1人
- (4)監事 2人

- 2 会長は、副市長とする。
- 3 副会長、座長及び監事は、委員の中から互選する。

（職務）

第6条 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 座長は、会議の議長となる。
- 4 監事は、交通会議の監査事務を行う。

（任期）

第7条 委員の任期は、委員に就任した日からその日の属する年度の翌年度の末日までとする。ただし、補欠の委員及び補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員は、再任されることができる。

（会議）

第8条 会議は、会長が招集する。

- 2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の議事は、原則として全会一致をもって決するものとする。ただし、意見が分かれた場合において、議長がやむを得ないと認める場合は、出席委員の3分の2以上の賛成で決するものとする。
- 5 交通会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、会議への出席を依頼し、又は助言等を求めることができる。

（協議結果の尊重義務）

第9条 会議で協議が整った事項については、交通会議の委員は、その協議結果を尊重しなければならない。

（協議済み事項の軽微な修正・変更）

第10条 交通会議において協議が整った事項に関する軽微な修正・変更については、交通会議での協議を省略することができるものとする。

- 2 前項における軽微な修正・変更とは、別表1に掲げるものとする。

（分科会）

第11条 会長は、第3条各号に掲げる事業について専門的な調査又は検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（経費）

第12条 交通会議の経費は、負担金、補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。

（財務に関する事項）

第13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。

（交通会議が解散した場合の措置）

第14条 交通会議が解散した場合は、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であつた者がこれを決算する。

（事務局）

第15条 交通会議の事務を処理するため、事務局を置く。

2 事務局は、亀山市政策部政策推進課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（委任）

第16条 この規約に定めるもののほか必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

1 この規約は、平成24年1月12日から施行する。

2 この規約は、平成25年4月1日から施行する。

3 この規約は、平成28年6月1日から施行する。

4 この規約は、平成29年9月15日から施行する。

5 この規約は、平成30年4月1日から施行する。

6 この規約は、令和4年4月1日から施行する。

別表1（第10条関係）

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・バス停名称の変更・バス停の新設又は廃止を伴わないルートの変更・ルートの変更を伴わないバス停の位置変更等・運行本数の変更を伴わない運行時刻の修正 |
|---|

令和 3 年度事業報告について

年月日 場所	事業内容
令和 3 年 4 月 26 日 書面による開催	<u>令和3年度 第1回亀山市地域公共交通会議（書面）</u> ○「役員の選任」について
6 月 28 日 書面による開催	<u>令和3年度 第2回亀山市地域公共交通会議（書面）</u> ○ 令和2年度及び令和3年度の会計報告等について ○ 令和2年度地域公共交通事業評価について ○ 地域公共交通確保維持事業（亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画）について ○ 野登ルートダイヤ改正について ○ 乗合タクシー地域停留所の追加設置要望について
11 月 29 日 亀山市役所	<u>令和3年度 第3回亀山市地域公共交通会議</u> ○ 地域公共交通計画策定について ○ 再編路線等の状況及び検証等について 地域公共交通確保維持改善事業評価（亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価） ○ 新規参入事業者について ○ 乗合タクシー停留所の追加設置要望について
令和 4 年 2 月 16 日 書面による開催	<u>令和3年度 第4回亀山市地域公共交通会議（書面）</u> ○ 地域公共交通計画策定について ○ 乗合タクシーの利用促進策について
3 月 7 日 書面による開催	<u>令和3年度 第5回亀山市地域公共交通会議（書面）</u> ○ 地域公共交通計画（最終案）について ○ 乗合タクシーの利用促進策について

令和3年度収支決算について

歳入の部 (単位:円)

科目	予算額	決算額	比較増減	備考
負担金	499,000	499,000	0	亀山市負担金
補助金	0	0	0	
繰越金	182,280	182,280	0	前年度繰越金
諸収入	720	4	▲ 716	預金利息
合計	682,000	681,284	▲ 716	

歳出の部 (単位:円)

科目		予算額	決算額	比較増減	備考
運営費	会議費	395,000	203,820	▲ 191,180	報償費、旅費
	事務費	30,000	20,536	▲ 9,464	郵送費、振込手数料等
事業費		247,000	245,630	▲ 1,370	利用促進費
予備費		10,000	0	▲ 10,000	
合計		682,000	469,986	▲ 212,014	

歳入合計(681,284円)から歳出合計(469,986円)を差し引いた211,298円については、令和4年度に繰り越します。

亀山市地域公共交通会議財務規程第9条第1項の規定に基づき、令和3年度亀山市地域公共交通会議決算の承認を求める。

令和4年6月●●日

会 計 監 査 報 告

令和3年度亀山市地域公共交通会議の収支決算について監査した結果、正確かつ適正であることを認めます。

令和4年 5 月 18 日

監 事

羽田 綾乃



監 事

江藤 清治



- 亀山市地域公共交通計画に基づく「目標を達成するための事業」を進めた。
 - ・幹線的バス路線（亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわやか号）の継続運行・維持に努めた。
 - ・地域生活バス路線等（野登ルート、白川ルート、東部ルート、南部ルート、西部ルート、加太地区福祉バス、関南部スクールバス）の運行・維持に努め、また、関南部地区（地域自主運行バス）と情報交換・協議を継続して実施した。
- 乗合タクシーの定着と利用促進を図るため、無料体験乗車券 3,000 円分を登録者全員に配布した。また、利用者の利便性向上と利用促進を図るため、制度の見直し等について、タクシー事業者と情報交換・協議を継続して実施した。
- 地域公共交通計画の見直しに向けた取り組みについて、基礎資料作成のため、コミュニティバス乗降調査結果や市民アンケート調査結果の分析、まちづくり協議会への地域意向調査等を実施し、現計画の検証を行い、最終案を作成した。
- 当交通会議にて、利用促進グッズ（メッセージ入り不織布マスク）を作成するとともに、バス利用促進チラシ配布（亀山みずほ台線・亀山棕本線・東部ルート・南部ルート・西部ルート）による啓発を行うなど、バス情報の配信に取り組んだ。

		令和3年度											備考	
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月		3月
亀山市地域公共交通会議		第1回 ● (書面決議)		第2回 ● (書面決議)					第3回 ●			第4回 ● (書面決議)	第5回 ● (書面決議)	
亀山市	関南部地区(地域自主運行バス)との継続協議(随時)	関南部地区(地域自主運行バス)と情報交換・協議(随時)												
	乗合タクシー事業	無料体験乗車券発行(継続運行・利用促進啓発・関係団体との情報共有)、制度の見直し検討												
	現計画の検証及び新計画策定に向けて	現計画の検証 骨子案作成 地域意向調査 最終案作成												
	亀山市バス等検討委員会(庁内会議)		第1回 ●					第2回 ●			第3回 ●	第4回 ●		
	利用促進啓発活動(随時)	公共交通利用促進チラシ配布・PR物品作成配布(市コミュニティバス・廃止代替バス等)												

令和 4 年度事業計画（案）について

地域における住民生活に必要なバス等の確保やその他旅客利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議、並びに亀山市地域公共交通計画の事業実施に関する事項や実施に係る連絡調整に関する事項について、協議等を行います。

また、市内公共交通を広く PR するため、利用促進啓発物品を作成します。

年月日	事業内容
令和 4 年 6 月	<u>令和 4 年度 第 1 回亀山市地域公共交通会議</u> ○ 規約の一部改正について ○ 令和 3 年度事業報告及び収支決算について ○ 令和 4 年度事業計画（案）及び収支予算（案）について ○ 令和 3 年度地域公共交通事業評価について ○ 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について など
11 月	<u>令和 4 年度 第 2 回亀山市地域公共交通会議</u> ○ 再編路線等の状況及び検証等について （亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価関係） ○ 令和 5 年度事業計画（案）及び収支予算（案）について など
令和 4 年 4 月～随時	<u>地域の現状の把握および利用促進啓発活動</u> ○ 路線再編地区等での地域まちづくり協議会との協議 ○ 公共交通利用促進の啓発活動の実施（PR 啓発物品作成配布等） ○ 各地域の自主的取組み状況の確認・情報交換 ○ 新型コロナウイルス感染症の感染防止対策 など

※ 地域の実情に即した輸送サービスの実現にかかる事項の協議が必要となった場合は、亀山市地域公共交通会議を随時開催します。

令和4年度収支予算(案)について

歳入の部

(単位:円)

科目	本年度予算額	前年度予算額	比較増減	備考
負担金	499,000	499,000	0	亀山市負担金
補助金	0	0	0	
繰越金	211,298	182,280	29,018	前年度繰越金
諸収入	702	720	▲ 18	預金利息
合計	711,000	682,000	29,000	

歳出の部

(単位:円)

科目		本年度予算額	前年度予算額	比較増減	備考
運営費	会議費	360,000	395,000	▲ 35,000	報償費、旅費
	事務費	43,000	30,000	13,000	郵送費、報償費振込手数料等
事業費		298,000	247,000	51,000	利用促進啓発物品費(PRグッズ作成)
予備費		10,000	10,000	0	
合計		711,000	682,000	29,000	

※ 歳出科目間の流用を認める

亀山市地域公共交通会議財務規程第2条第2項の規定に基づき、令和4年度亀山市地域公共交通会議収支予算の承認を求める。

令和4年6月●●日

令和4年度 利用促進啓発グッズ（案）

亀山市地域公共交通会議

【物品名】 メッセージ入りカトラリーセット

【作成数】 850 個 （想定税込み単価 307 円×850 個）

【令和4年度予算額】 298,000 円

【カトラリーセットイメージ】



【メッセージ案】

人と地域と未来をつなぐ公共交通!

私たち、亀山市地域公共交通会議は、亀山市の実情に応じた地域公共交通について協議する、市民、地域公共交通の利用者、交通事業者、自治体、関係行政機関からなる組織です。

公共交通の **3** つのやさしい

- 人にやさしい
- 環境にやさしい
- 体にやさしい

亀山市地域公共交通会議 亀山市地域公共交通会議事務局 TEL:0595-84-5066

○ 子どもや高齢者向けのバスの乗り方教室の開催及び子ども会や老人クラブなど地域の団体による路線バスを活用したイベント等を開催する。また、商業振興等の関係団体と連携しつつ、市のイベント時をはじめ、令和5年1月に開館予定のJR亀山駅前図書館利用者に向けてバス利用促進啓発活動を実施する。

		令和4年度											備考
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	
亀山市地域公共交通会議				第1回 ●					第2回 ●				
亀山市	関南部地区（地域自主運行バス）との継続協議（随時）	関南部地区（地域自主運行バス）と情報交換・協議（随時）											
	乗合タクシー事業	新規登録者に無料体験乗車券発行（継続運行・利用促進啓発・関係団体との情報共有）、制度の見直し検討											
	鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動（随時）	鉄道事業者と連携し、利用促進啓発活動											要望活動 ●
	亀山市バス等検討委員会（庁内会議）			第1回 ●					第2回 ●				
	利用促進啓発活動（随時）	公共交通利用促進チラシ配布・PR物品作成配布（市コミュニティバス・廃止代替バス等）											

資料 9-1

中部様式

令和 3 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

亀山市地域公共交通会議

平成 1 9 年 1 月 2 6 日設置

フィーダー系統 令和 3 年 6 月 2 8 日 確保維持計画策定等

■地域特性 (令和4年3月1日現在)

高低差のある地形構造であり、津市、四日市市、鈴鹿市の経済圏、生活圏に内包。人口約5万人、高齢化率約27.1%。亀山駅・関駅の徒歩圏内(1km圏内)に公共施設が多く立地。

■公共交通の現状

鉄道5駅(井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅、下庄駅)、バス11路線(営業路線2路線、廃止代替路線2路線、市コミュニティバス7路線)、その他に乗合タクシー(H30.10運行開始)、民間タクシー、関南部地区スクールバス活用バス等。

■計画策定の背景

鉄道、バス等、本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、新たな「亀山市地域公共交通計画(亀山市地域公共交通網形成計画)」を平成29年10月に策定。

■地域公共交通計画の概要

- 計画の区域 亀山市全域
- 計画の期間 平成29年度
～令和3年度
- 計画の目標
(地域公共交通体系の目標像)

市民生活に必要な公共交通が
効率的・効果的に確保され、
安全・安心で健やかに
生活できるまち



- ・ 亀山市地域公共交通計画（網形成計画）
- ・ フィーダー系統確保維持計画（東部ルート、南部ルート、西部ルート）の目標を達成するための施策・事業（抜粋）

■ 幹線的バス運行・維持

- ・ 隣接市と連携した利用促進啓発活動
 - ⇒ **津市及び鈴鹿市と連携**したバス利用啓発チラシの配布
みずほ台線（鈴鹿市と連携）と棕本線（津市と連携）
を沿線住民を中心に P R
- ・ 鉄道駅を結節点とした幹線的バスとの連携
 - ⇒ コミュニティ系路線の駅発着
 - ⇒ 市内 5 駅全てに乗合タクシー特定目的地停留所設置



津市・鈴鹿市と連携した
幹線的バス利用啓発チラシ

■ 地域生活バス等運行・維持・再編

- ・ 東部、南部、西部ルートの継続運行
- ・ **野登・白川地区自主運行バスの再編 (R3.4~)**
- ・ **運賃体系の見直し (R3.4~)**
- ・ 地域との再編協議・利用促進啓発活動
- ・ 乗合タクシーの運行開始 (H30.10~)
 - ⇒ ・ 地域との連携、集中的な P R 活動
 - ・ まちづくり協議会と連携した停留所設置
 - ・ 出前トークによる乗合タクシー登録説明会の実施
 - ⇒ ・ H31年4月から運行時間延長、運行曜日拡大
 - ・ R 2 年 7 月から当日予約、運行時間 2 時間延長等
 - ・ **利用促進策として、無料体験乗車券 (3,000円分) を登録者全員に配布**



野登・白川地区自主
運行バスの再編



乗合タクシー
無料体験乗車券を
登録者全員に配布

- ・ 亀山市地域公共交通計画（網形成計画）
- ・ フィーダー系統確保維持計画（東部ルート、南部ルート、西部ルート）の目標を達成するための施策・事業（抜粋）

- **情報提供**
 - ・ 市内公共交通全体を一体的に P R する
 - ・ 公共交通マップの配布



市内公共交通マップ

- **利用促進誘導**
 - ・ **地域生活バス全6路線共通回数券の作成（R3.4～）**
 - ・ **通学・通勤定期券、65歳以上定期券（年5,000円）の導入（R3.4～）**

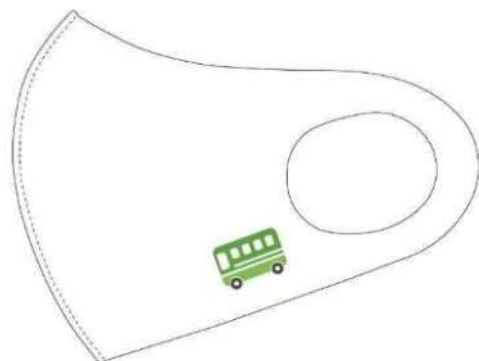
- **地域づくりと一体となった取組み**
 - ・ 地域主体のバス活用イベント
 - ※新型コロナウイルス感染症の影響により見送り



定期券の導入

- **鉄道の利用促進活動**
 - ・ 鉄道駅とコミュニティバスの連携
 - ・ 地域生活バス全6路線に交通系 I C カードの導入（R3.1～）

- **地域との連携強化**
 - ・ 昼生まちづくり協議会事務局にて南部ルート回数券を取り扱い
 - ・ 地域まちづくり協議会との連携・協議
 - ・ 東部ルート … 川崎地区と意見交換(R3.6.3、R3.10.7)、PRチラシ回覧
 - ・ 南部ルート … 昼生地区への情報提供（R3.3.8）、PRチラシ回覧
 - ・ 西部ルート … PRチラシ回覧
 - ・ 野登・白川地区自主運行バス … 野登地区との再編協議（R2.9.15）
白川地区との再編協議（R2.8.20）
 - ・ 地域まちづくり協議会連絡会議へ制度改正の情報提供



利用促進啓発グッズ配布

亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通網形成計画）

【目標年次】令和3年度（実質数値は令和2年度）

【策定】平成29年10月

【目標数値】※一部抜粋

- 市内バス路線等の利用者総数（乗合タクシー含む）
310,478人〔H28〕⇒317,000人以上
- コミュニティバス路線等の利用者総数（乗合タクシー含む）
95,115人〔H28〕⇒102,000人以上
- コミュニティバス路線の1便あたりの平均乗車人員数
各路線別の1便あたりの平均乗車人員数（人/便・日）〔H28〕⇒現状以上



- ・利用者総数目標数値は市内バス路線等全体での向けた利用者増
- ・コミュニティバス路線の1便あたり平均乗車人員の目標は現状以上

フィーダー系統確保維持計画（フィーダー系路線：東部ルート、南部ルート、西部ルート）

【策定】令和3年度第2回亀山市地域公共交通会議（R3.6.28）

【事業の目標】基本目標 **利用者数の現状維持以上**

目 標 総利用者数及び平均乗車人員1便当たり利用者数共に
令和元年度と比較し100パーセント以上

※新型コロナウイルス感染症の感染状況によっては、
目標値を下回る可能性がある。

3-2.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

6

総利用者数

路線名	R1	R3	増減	達成
さわやか号	33,075	22,879	▲ 10,196	×
野登・白川地区自主運行バス	17,782	13,030	▲ 4,752	×
西部ルート	7,952	5,248	▲ 2,704	×
東部ルート	9,315	6,723	▲ 2,592	×
南部ルート	9,152	7,579	▲ 1,573	×
加太地区福祉バス	10,167	8,472	▲ 1,695	×
乗合タクシー	2,120	4,688	2,568	○
亀山みずほ台線	33,076	26,018	▲ 7,058	×
亀山棕本線	26,129	16,071	▲ 10,058	×
亀山関工業団地線	44,374	28,500	▲ 15,874	×
亀山国府線	105,756	65,560	▲ 40,196	×
全路線計	298,898	204,768	▲ 94,130	×
コミュニティ系路線のみ計	89,563	68,619	▲ 20,944	×
フィーダー系路線のみ計 (東、南、西ルート)	26,419	19,550	▲ 6,869	×

1便当たり利用者数

路線名	R1	R3	増減	達成
さわやか号	7.5	5.2	▲ 2.3	×
野登・白川地区自主運行バス	3.8	2.6	▲ 1.2	×
西部ルート	2.8	1.8	▲ 1.0	×
東部ルート	4.0	2.9	▲ 1.1	×
南部ルート	2.6	2.1	▲ 0.5	×
加太地区福祉バス	4.7	3.8	▲ 0.9	×
乗合タクシー	1.2	1.1	▲ 0.1	－
亀山みずほ台線	6.0	4.8	▲ 1.2	×
亀山棕本線	3.8	2.3	▲ 1.5	×
亀山関工業団地線	－	－	－	－
亀山国府線	－	－	－	－

※利用者数等は、廃止代替路線・営業路線のみバス会計年度（10月～9月）による集計

※廃止代替路線・営業路線は、運行事業者からの情報提供による集計

※自己評価：令和3年度第3回地域公共交通会議（R3.11.29開催）

⇒引き続き**地域と連携して意見交換や利用促進等を行い**、利用者を確保していく

路線別分析

さわやか号	- 乗車人数が令和元年比約31%減少。 - 特に三重県まん延防止等重点措置であった令和4年1月～2月の乗車人数は、令和元年同期間に比べ約37%減少。
野登・白川地区 自主運行バス	- 乗車人数が令和元年比約27%減少。 - 特に三重県まん延防止等重点措置や三重県緊急事態措置であった令和3年8月～9月の乗車人数は、令和元年同期間に比べ約38%減少。
西部ルート	- 乗車人数が令和元年比約34%減少。 - 特に三重県まん延防止等重点措置や三重県緊急事態措置であった令和3年8月～9月の乗車人数は、令和元年同期間に比べ約44%減少。
東部ルート	- 乗車人数が令和元年比約28%減少。 - 特に三重県まん延防止等重点措置であった令和4年1月～2月の乗車人数は、令和元年同期間に比べ約41%減少
南部ルート	- 乗車人数が令和元年比約17%減少。 - 特に三重県まん延防止等重点措置であった令和4年1月～2月の乗車人数は、令和元年同期間に比べ約35%減少
加太地区福祉 バス	- 乗車人数が令和元年比約17%減少。 - 特に三重県まん延防止等重点措置や三重県緊急事態措置であった令和3年8月～9月の乗車人数は、令和元年同期間に比べ約49%減少。

【減少要因】 全路線においてコロナによる外出自粛や公共交通機関の利用を控えるようになったことが大きな要因と考える。

課題

●幹線的バスは、当市の公共交通の骨格を形成する路線として継続・維持し、**コミュニティバスは、幹線的バスを補完する地域の生活軸となる路線として継続・維持**すること。

●**地域と連携し、沿線住民へさらにPRし、コミュニティバス路線の利用者拡大**につなげること。

●**乗合タクシーの定着に向け、継続してPRに取り組む必要がある**こと。

●評価基準（3人/便・日）を下回るコミュニティバス運行エリアの対策を講じること。

●地域が主体となって運行する**関南部地区自主運行バスの支援を行う**こと。

●**新たな技術を活用した公共交通ネットワークの構築に向けた検討**を行うこと。

●**引続き新型コロナウイルス感染症防止対策を行い、コミュニティバス及び乗合タクシーの安心・安全な運行を確保する必要がある**こと。

対応方針

●**コミュニティバス各路線の沿線住民等へ利用促進啓発チラシの配布等を実施**するなど、**今後も地域と連携・継続して利用促進活動に努め、利用者を確保し**、津市、鈴鹿市にまたがる広域路線である幹線的バスの利用促進にもつなげる。

●コロナ禍において全ての路線バスで利用者が大幅に減少しているため、引き続き感染防止対策を徹底するとともに、**地域まちづくり協議会等と共に沿線住民への利用促進PR活動や方策を実行し**、現在のサービス水準の維持及び利用者を確保する。

●**乗合タクシーの定着を図るため、地域での説明会等の開催を引続き実施**するとともに、利用者の声なども含めて市広報で紹介し、**登録未利用者の利用につなげるなど、効果的な利用促進啓発等を実施し**、利用者の増加を目指す。

●鉄道、バス、乗合タクシー等の**市内公共交通全体を一体的にPRし、各公共交通機関の機能・役割を意識した利用を啓発し**利用促進に活用する。

●**関南部地区まちづくり協議会と運行に向けての課題を整理しながら、実現に向けた協議を行う**。

●**新たな技術を活用した取組の調査・研究や、ニーズとサービス、コストを考慮した鉄道・バス・乗合タクシーの最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行に向けた検討**を行う。

亀山市地域公共交通計画における目標を達成するための事業の検証

亀山市地域公共交通計画（P.58）における「目標を達成するための事業及び実施主体」

■ 事業実施
■ 連携計画からの継続実施

事業名	事業内容	事業実施年度					実施主体
		H29	H30	R1	R2	R3	
		上	下	上	下	上	
1.幹線的バス路線 運行・維持	幹線的バス運行・維持						亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）
	隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施						亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）
2.地域生活バス路線 等運行・維持・再編	地域生活バス等運行・維持・再編						亀山市・バス運行事業者・地域
	野登・白川地区自主運行バス（野登・白川地区方面）の路線再編（白川地区方面の路線分離等）協議						亀山市・バス運行事業者・地域
	東部ルート（井田川・川崎地区方面）の継続運行及びサービス水準の維持						亀山市・バス運行事業者・地域
	南部ルート（南部・屋生地区方面）の継続運行及びサービス水準の維持						亀山市・バス運行事業者・地域
	西部ルート（関・坂下地区方面）の路線再編実施（神辺地区方面経由）						亀山市・バス運行事業者・地域
	加太地区福祉バス（加太地区方面）の継続運行およびサービス水準の維持・地域自主運行バス導入等の協議						亀山市・バス運行事業者・地域
	関南部地区方面のスクールバスの活用継続・地域自主運行バスの導入協議						亀山市・バス運行事業者・地域
3.運賃体系の見直し 等	運賃体系の見直し						亀山市・タクシー事業者・地域
	運賃収入以外の収入確保に向けた取り組み						亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者・関係団体

検証

検証日：令和4年4月1日（事業期間：令和3年4月1日～令和4年3月31日）

検証			
事業達成状況	達成度	事業評価	課題
亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわやか号の継続運行及びサービス水準を維持している。	○	●幹線的バスは、津市、鈴鹿市にまたがる広域路線であり、現在も市等と連携し、各路線沿線住民等へ利用促進啓発チラシの配布等を実施し、利用者の増加につながる取組みができた。	●幹線的バスは、当市の公共交通の骨格を形成する路線として、さわやか号は、市中心部を循環する路線として、継続・維持する必要がある。
「亀山みずほ台線」（R3.11実施）及び「亀山棕本線」（R3.12実施）について、地域間幹線の補助対象路線として維持できるよう、隣接市と連携し沿線住民へ利用促進策としてチラシを回覧した。	○		●幹線的バスの見直しは、市単独ではなく隣接市や交通事業者と連携し進めるとともに、地域とも連携しながら沿線住民へさらなるPRを行い、利用者拡大につなげる必要がある。
R3.4.1に野登地区方面と白川地区方面のルートを分離する路線再編を行った。特に野登地区方面は、中部中学校と国道306号沿いの商業施設へのアクセスも可能にした。	◎	●野登・白川地区自主運行バスについて、地域まちづくり協議会と協議を行い、それぞれ地域の特性に応じた路線再編を行うことができた。	●引き続き、感染防止対策を行いながら、地域まちづくり協議会等と共に沿線住民への利用促進PR活動や方策を実施し、現在のサービス水準の維持及び利用者を確保する必要がある。
H27.10.1に東部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持している。バス路線維持について、R3.6とR3.10に川崎地区まちづくり協議会と協議を行うとともに、沿線住民へ利用促進策としてチラシを回覧した。	○	●これまで路線再編を行った沿線の地域まちづくり協議会と利用促進に向けて意見交換を行い、利用促進を図ってきた。しかし、コロナ禍の影響により、全バス路線で利用者数が大幅に減少した。	●前計画から継続となっている関南部地区まちづくり協議会が主体となって運行する地域自主運行バスの導入に向けて、関係機関と連携しながら、支援していく必要がある。
H28.10.1に南部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持している。利用促進策として沿線住民にチラシを回覧した。	○	●地域自主運行の導入に向けて関南部地区まちづくり協議会と課題整理を行い、令和4年度の協議に向けて準備を進めることができた。	●需要の少ない定時定路線の輸送経路をさらに拡張させる路線再編のみではなく、移動困難者等の実情に対応できる乗合タクシーを効率的に組み合わせた輸送手段の確立が求められている。
H29.10.1に西部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持している。利用促進策として沿線住民にチラシを回覧した。	○	●乗合タクシーの利用の促進と新型コロナウイルス感染症対策における生活支援、地域経済支援の観点から、引き続き登録者に対して3,000円分の無料体験乗車券の配布を行った。結果的に、令和3年度の利用者は、令和2年度の利用者数の約950人（約25%）の増加となった。	●乗合タクシーの更なる利便性向上を図るため、地域まちづくり協議会との意見交換や市民アンケートを参考に制度の充実が求められる。
JR加太駅舎の改修工事に伴う地域まちづくり協議会との協議の中で、バス活用について呼び掛けた。	○		●乗合タクシーの利用者は年々増加しているが、実利用者が少なく、登録があっても未利用者が多い。また、乗合タクシー制度が新しい形態の交通サービスであることから、広くPRを行うとともに、実際に利用し制度を理解してもらう体験的な乗車機会をつくることや出前講座などを積極的に展開し、乗合タクシー制度の定着と利用促進を図る必要がある。
地域需要に応じたバス運行を維持している。また、R3.9に地域自主運行バスの導入に向けて関南部地区まちづくり協議会と意見交換を行い、課題整理を行った。	○		
市内22の地域まちづくり協議会等と連携して地域停留所を設置し、H30.10.1から乗合タクシーの運行を開始した。運行開始後も利用者等の意見をもとに制度の一部見直しを実施している。	◎		
計画の基本的な考え方に沿って、バス運賃体系の整理を行った。R3.4.1にコミュニティバス全路線の運賃を改正すると同時に、交通系ICカード、定期券、全路線共通回数券を導入した。	◎	●利用増加と受益者負担の双方の観点から、運賃の引上げだけでなく、交通系ICカード、定期券、全路線共通回数券の導入などサービスを拡充した。	●運賃の見直しを実施したことから、今後は同時に導入した交通系ICカードや定期券、全路線共通回数券の使用状況などを確認しながら、新たな利用ニーズを把握していく必要がある。
乗合タクシーの特定目的地停留所の設置について、商業施設等からの負担金制度（30,000円/1事業所・2支店以上の設置は50,000円）を導入した。R3年度の実績は1件であった。	○	●乗合タクシー特定目的地停留所設置において、商業施設等から負担金を得た。バス路線等の運賃収入以外の収入確保も引き続き検討する。	●運行経費が年々増加することから、収支率の改善には運賃収入だけでなく、車内広告収入等の運賃外収入の確保も必要不可欠であるため、引き続き検討する。

4.公共交通利用促進	情報提供	乗継拠点における総合案内板の設置、バス停案内、乗継案内表示の充実					亀山市・バス運行事業者	検証	市内の鉄道駅へバスダイヤ表の掲示を行い、鉄道からバスへの乗り継ぎの利便性を向上させた。	○	●乗合タクシー利用ガイドを改訂するとともに、市ホームページを充実させた。	●乗合タクシーの定着を図るため、地域での説明会等の開催を引き続き実施するとともに、利用者の声などもきめて市広報で紹介し、登録未利用者の利用につなげるなど、効果的な利用促進啓発等を実施する。
		地域の観光資源を含むバスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成、亀山市ホームページの充実等					亀山市・バス運行事業者		乗合タクシー利用ガイドを改訂し、登録者全員及び関係機関へ配架するとともに、市ホームページを更新した。	○	●乗合タクシーの制度の見直しや停留所の追加・変更等があった際は、地域まちづくり協議会や民生委員等に説明するとともに、市広報やケーブルテレビ等で周知した。	●広報やホームページ等において、利用者視点に立った情報を随時発信するとともに、主要公共施設窓口でのバス路線時刻表や乗合タクシー利用ガイドを配布するなど、積極的な情報発信が重要である。
		分かりやすいバス系統名の設定及びバス車両、バス停等への系統表示					亀山市・バス運行事業者		野登・白川地区自主運行バスの再編に伴い、「野登ルート」「白川ルート」に名称を改めた。乗合タクシーの愛称については、愛称やロゴマークを公募にて決定し、愛称をもて名称としている。	○	●ジョルダン、ナビタイム、駅探等インターネットでの路線検索ができるほか、「標準的なバス情報フォーマット」(GTFJ-JP)を整備したことにより、Googleの路線検索にも対応でき、利便性は大きく向上した。	●乗り継ぎ案内をインターネット検索できるシステムへ常に最新の情報を提供する必要がある。
		乗継拠点及び乗継案内等がインターネット検索できる仕組みの導入					亀山市・三重県・バス運行事業者		三重県と共同で、乗換案内等がインターネット検索できるシステムを構築し、運用中である。	◎		
	利用促進誘導	回数券の充実、乗継割引制度や市内全路線共通回数券の導入協議					亀山市・バス運行事業者		全路線共通回数券を導入するとともに、交通系ICカードと定期券についても新たに導入した。	◎	●全バス路線で交通系ICカードの利用を可能としたことで、鉄道との乗り継ぎの利便性を向上させた。	●交通系ICカードを活用し、利用促進を図る必要がある。
		亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上					亀山市・バス運行事業者		待合環境の改善には至っていないが、待ち時間を極力短くするため、バス再編時には鉄道や他のバス路線との乗り継ぎを考慮したダイヤ設定としている。亀山駅前には再開発を行うため、位置も含めて関係事業者と協議を進めている。	○	●亀山駅前の待合環境について、再開発計画の中で、事業者と改善に向けて協議を行った。	●鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRし、各公共交通機関の機能・役割を意識した利用を啓発することが課題となっている。 ●亀山駅前の待合環境を整備するとともに、引き続き他の待合環境の向上にも努める必要がある。
	環境対策・バリアフリー化	バス車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）	運行車両更新時に応じて				バス運行事業者・亀山市		計画策定時から車両の入れ替え（更新）はないが、バス車両更新時に対応するよう交通事業者へ依頼した。	△	●令和3年度での車両更新はなく、環境負荷の軽減や利用者に対応したバス車両の改善には、つながらなかった。	●車両自体が高価であるため、更新時には国補助金を活用するなど事業者と連携して計画を行う必要がある。
	地域づくりと一体となった取り組み	バスを活用し、地域コミュニティの形成に向けた取り組みの実施（バス乗り方教室等のバスを活用したイベント開催等）					亀山市・三重県・バス運行事業者・地域		地域まちづくり協議会と意見交換を行い、バス活用の呼び掛けを行った。しかし、コロナ禍により、各地区によるバスを利用した外出イベントやイベント等でのバス乗り方教室は開催することができなかった。	○	●地域まちづくり協議会を中心として沿線の地域で公共交通の利用促進策について意見交換を行ったことで、特に乗合タクシーの停留所設置について連携して実施できた。	●地域まちづくり協議会単位で、継続して公共交通利用促進に取り組める環境を継続することが求められている。 ●定期的にアンケート調査を実施するなど、地域需要を的確に把握する必要がある。
		市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動、商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進活動の実施					亀山市・関係団体・バス運行事業者		バス利用促進の啓発グッズを作製し、各種会議及び地域まちづくり協議会との意見交換の場などで配布した。	○	●バス利用促進グッズにより啓発に努めたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、住民が主体となったバス活用イベントや、行政、事業者、地域と連携したバス乗り方教室を実施することができなかった。	●行政、事業者、地域と連携したバス乗り方教室等の利用促進啓発活動を実施する必要がある。
		地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等）					地域・亀山市・バス運行事業者		地域まちづくり協議会と地域で活用しやすい乗合タクシー停留所を地域と連携して設置した。乗合タクシー運行後も地域状況等を踏まえ、地域停留所の増設も実施した。	○		●高齢者の外出支援だけでなく、小さい頃からバスに慣れ親しんでもらえるよう、子どもに対してバス乗車体験などを、引き続き実施していくことが重要である。
5.バス路線の評価及び地域との連携強化	鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動	鉄道関係の各種同盟会や関係機関、関係市町と連携した要望活動の実施					亀山市・関係団体・鉄道事業者	検証	各種同盟会及び関係市町等と連携した要望活動を実施した。また、鉄道事業者と定期的な意見交換会を実施した。	○	●鉄道の利便性向上のため、各種同盟会等と広域的に連携して取り組んだ。	●鉄道の利便性向上の要望活動を継続して行う必要がある。
		鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施					亀山市・関係団体・鉄道事業者・地域		同盟会で鉄道利用促進の啓発グッズを作製し、各種会議及び地域まちづくり協議会との意見交換の場などで配布した。また、R3.11に鉄道を利用した広域的なウォーキングイベントを開催（伊賀市・甲賀市・亀山市広域連携推進会議）。	○	●鉄道遺産等の地域の魅力を活かしたイベントを開催した結果、参加者の鉄道遺産等への理解を深めるとともに、鉄道の利用促進にも寄与した。	●鉄道事業者との意見交換会を継続する必要がある。 ●地域の魅力を活かした利用促進啓発活動により日常的な利用者を増加させることが課題である。
	地域との連携強化	地域まちづくり協議会との連携等による公共交通にかかる地域ニーズの把握・地域生活バス再編にかかる協議等の実施					地域・亀山市		地域公共交通計画の見直しに向けて、基礎資料作成のため、まちづくり協議会への地域意向調査等を実施し、公共交通（バス・乗合タクシー）に関する地域の意向などについて、地域住民の日常の交通行動や、地域拠点等を調査し、各地域の課題を整理・分析を行った。	○	●地域まちづくり協議会との意見交換や地域意向調査を実施し、地域ニーズの把握を行った。	●バス路線について、適正に評価・検証する必要がある。
		地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築					地域・亀山市		R3.9に地域自主運行バスの導入に向けて関南部地区まちづくり協議会と意見交換を行い、課題整理を行った。	○	●地域自主運行バスの導入に向けて、関南部地区まちづくり協議会と課題整理を行い、導入に向けて準備を進めることができている。	●今後も継続して地域との情報共有及び協議を行っていく必要がある。

注）事業達成状況の[達成度]の表記・・・「◎」：(概ね)達成、「○」：実施段階、「△」：検討段階

達成度：25事業中、◎5事業、○19事業、△1事業

中運交企第174号
令和4年3月10日

亀山市地域公共交通会議
会長 西口 昌利 殿

中部運輸局長
(公印省略)

令和3年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について(通知)

日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。
さて、先般報告された標記事業にかかる一次評価について、これを基に二次評価を行ったため、別紙のとおり通知します。
なお、二次評価結果は協議会等において共有するとともに、次年度以降の計画等に反映いただくようお願いいたします。

【問合せ先】
中部運輸局交通政策部 交通支援室
TEL:052-952-8006

(別紙) 中部運輸局二次評価結果 令和4年3月10日付け中運交企第174号通知

自治体・協議会名	亀山市地域公共交通会議
評価対象事業	地域内フィーダー系統

二次評価結果

評価できる取組

- ・一部路線について、地域との協議の上、利用実態に合わせた再編を行うことにより効率的な運行を図っている。
- ・地域生活バスに交通系ICカードを導入することにより利便性の向上を図っている。

期待する取組

- ・今年度策定予定の次期地域公共交通計画に位置づけた取組を着実に推進されることを期待します。
- ・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。
- ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。

令和 4 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 亀山市地域公共交通会議
住 所 亀山市本丸町 5 7 7 番地
代 表 者 氏 名 会長 山 本 伸 治

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和4年6月●●日

(名称) 亀山市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

亀山市では、平成29年度からの「第2次亀山市総合計画」において、亀山市のまちづくりの将来像として掲げる「歴史・ひと・自然が心地よい緑の健都 かめやま」に向けた取組を進めていくこととしており、本市が目指すべき姿の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を整理し、鉄道、バス等、本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指している。

亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通網形成計画、平成29年10月策定）では、「市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心で健やかに生活できるまち」を目標に、これまでの「地域生活交通の再編方針（平成19年1月策定）」や「亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通連携計画、平成25年4月策定）」を継承しながら、持続可能な公共交通体系の構築に向けた取組を行ってきた。

この計画は、令和4年3月に計画期間終了となったが、令和4年6月に新たに策定した亀山市地域公共交通計画において、前計画の目標を継承し、鉄道、バス及びタクシーなど本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークを形成し、子どもから高齢者まで全ての人が、身近な公共交通を利用して自由に移動できるまちを目指すこととしている。

この地域公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークの形成の実現に向けては、前計画を踏まえて各バス路線の役割と確保すべきサービス水準を明確にするとともに、維持していくための主体を明確に位置付け実施している。

また、下記のバス路線（東部ルート・南部ルート・西部ルート）は、鉄道駅及び幹線的バスへの支線としての役割を果たしている。

（東部ルートについて）

廃止代替バス路線であった亀山長沢線の運行終了に伴い、平成20年11月から川崎地区方面と亀山駅を結ぶ亀山市コミュニティ系バス路線（東部ルート）として、移動困難者の日常生活における最低限度の移動性の確保・維持することを目的に運行を行ってきた。

一方、平成24年3月に当該地域の最寄駅であるJR井田川駅の駅前整備が完了し、バスの乗入れが可能となったことから、当該地域からJR井田川駅へのバスでの移動需要が高まってきた。こうした状況を踏まえ、前亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通網形成計画、平成29年10月策定）では、営業路線バス等の幹線的バスが運行されていない川崎地区方面において、新たにJR井田川駅へのアクセスを確保することを含むバス路線再編を位置づけ、移動困難者を中心とする地域住民の交通手段を確保・維持するため、平成27年10月に再編実施したものである。

（南部ルートについて）

廃止代替バス路線であった白子亀山線の運行終了に伴い、平成17年10月から事前予約制施設送迎サービスの弾力的な運行を行い、平成20年11月から屋生地区方面と亀山駅を結ぶ亀山市コミュニティ系バス路線（南部ルート）として、移動困難者の日常生活における最低限度の移動性の確保・維持することを目的に運行を行ってきた。

平成27年10月の東部ルート再編に伴い、1台の車両を使用した東部ルート・南部ルートの相互運行が解消されたことから、幹線的バスへの接続など柔軟なダイヤ編成が可能となった。こうした状況を踏まえ、前亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通網形成計画、平成29年10月策定）では、効率的な運行を行うために廃止代替路線亀山

棕本線との重複運行を解消し、公共交通不便地域を含む集落が分散立地していることから、地域特性を踏まえた交通サービスを見直すことを路線再編に位置付けた。

そこで、新たに御幸町、池の側、市役所前、ふれあい広場前、東町、亀山高校西を停車する経路見直しや増便等により、市街地から離れた地域からの移動困難者を中心とする地域住民の交通手段を確保・維持するだけでなく、地域ニーズに的確に対応するために次の3点について大幅なサービス改善を図り、平成28年10月に再編実施したものである。

○通院需要への対応

昼生地区では3人に1人が65歳を超えており、市内でも高齢化率が高く通院需要が高い地域である。新たに停車するバス停を含めた経路は病院集積地を経由するものであり、更に亀山駅で接続する幹線系統に乗り継ぐことにより、隣接市の総合病院への通院も可能となり通院需要に的確に応えるものである。

○通学需要への対応

昼生地域は、中学校の遠距離通学地指定地区を含んでおり、また、起伏に富む地形の特徴から通学環境が厳しい地域である。市街地から遠く離れた地域から、中学校、高校などへの通学利用が可能となる経路及びダイヤであるため、通学需要に的確に応えるものである。

○買物需要への対応

昼生地域は、地域住民の買物需要への対応が困難な地域である。生活必需品や付近に飲食店が集積するエコータウンへの乗入れ回数を倍増させただけでなく、午前、午後の往復や正午を挟んだ往復も可能となるなど利便性を著しく向上させた。更に、幹線系統に乗り継ぐことにより、隣接市の大型ショッピングセンターへの移動も可能となるなど地域の買物需要に的確に応えるものである。

(西部ルートについて)

廃止代替バス路線であった亀山坂下線及びコミュニティ系バス路線であった関地区巡回バスの運行終了に伴い、平成19年12月から坂下地区方面と総合保健福祉センターを結ぶ亀山市コミュニティ系バス路線（西部Aルート）として、福祉・医療目的の需要を主体とした市中心部への直接的なアクセスの確保、また、坂下地区においては、関駅から離れた山間部の交通不便地域であり、高齢化率も高いことから、最寄駅（関駅）への交通アクセスを最低限度確保することを目的に運行を行ってきた。

一方、神辺地区については、再編前の当該路線が地区内の幹線道路を通過するのみで、バス停留所も存在せず、神辺地区内の大部分が公共交通不便地域であった。また、東海道五十三次の坂下宿や東海自然歩道を訪れる観光客の交通手段を確保する必要があったが、当該路線は坂下地区住民の移動需要に対応したダイヤであったため、観光需要に対応していなかった。

こうした状況を踏まえ、前亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通網形成計画、平成29年10月策定）では、神辺地区内の交通不便地域の解消だけでなく、坂下地区への観光需要にも対応することをバス路線再編に位置付け、効率的・効果的な運行を行うことにより、地域住民や観光客の交通手段を確保・維持するため、平成29年10月に再編実施したものである。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

(東部ルート)

令和3年度（バス会計年度、令和2年10月～令和3年9月）はコロナ禍以前の令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し、総利用者数は15.9%減で平均乗車人員1便当たり利用者数も0.7人減となった。これは、平成27年10月のルート再編から6年が経過し、バス路線自体が地域に定着してきたものの、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者数が減少した。そのため、今後も感染防止対策を十分実施するとともに、関係地域と連携して利用促進啓発を展開する。

このことから、1便当たりの利用者数という目標値だけでなく総利用者数の目標値を設定し、令和5年度～令和7年度については、コロナ禍以前の利用者数以上を基本目標とし、総利用者数及び平均乗車人員1便当たり利用者数共に令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数9,285人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数4.0人以上）を目標とする。

(南部ルート)

令和3年度（バス会計年度、令和2年10月～令和3年9月）はコロナ禍以前の令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し、総利用者数は13.1%減で平均乗車人員1便当たり利用者数も0.4人減となった。これは、平成28年10月のルート再編から5年が経過し、地域に認識され、定着しつつあるものの、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者数が減少した。そのため、今後も感染防止対策を十分実施するとともに、関係地域と連携して利用促進啓発を展開する。

このことから、1便当たりの利用者数という目標値だけでなく総利用者数の目標値を設定し、令和5年度～令和7年度については、コロナ禍以前の利用者数以上を基本目標とし、総利用者数及び平均乗車人員1便当たり利用者数共に令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数9,453人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数2.7人以上）を目標とする。

(西部ルート)

令和3年度（バス会計年度、令和2年10月～令和3年9月）はコロナ禍以前の令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し、総利用者数は24.9%減で平均乗車人員1便当たり利用者数も0.7人減となった。これは、平成29年10月のルート再編から4年が経過し、地域に認識され、定着しつつあるものの、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者数が減少した。そのため、今後も感染防止対策を十分実施するとともに、関係地域と連携して利用促進啓発を展開する。

このことから、1便当たりの利用者数という目標値だけでなく総利用者数の目標値を設定し、令和5年度～令和7年度については、コロナ禍以前の利用者数以上を基本目標とし、総利用者数及び平均乗車人員1便当たり利用者数共に令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数7,716人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数2.7人以上）を目標とする。

(特記事項)

新型コロナウイルス感染症の感染状況によっては、目標値を下回る可能性がある。

(2) 事業の効果

営業路線バス等の幹線的バスが運行されていない地域において、他路線のバスや鉄道など公共交通へのアクセスや市中心部への交通手段を確保することにより、移動困難者を中心とする地域住民が通学、通院、買物等市民生活に必要なサービスを享受することができる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

	目的を達成するための事業	実施主体
東部ルート	- 継続運行及びサービス水準の維持。 - 関係地域まちづくり協議会と定期的に協議を実施し、路線利用状況把握。	亀山市 バス運行事業者 地域
南部ルート	- 継続運行及びサービス水準の維持。 - 関係地域まちづくり協議会と定期的に協議を実施し、路線利用状況把握。	亀山市 バス運行事業者 地域
西部ルート	- 継続運行及びサービス水準の維持。 - 関係地域まちづくり協議会と定期的に協議を実施し、路線利用状況把握。	亀山市 バス運行事業者 地域
利用促進 啓発活動	- 新型コロナウイルス感染症の感染予防対策の徹底による安全性のPR活動。 - 子どもや高齢者向けのバスの乗り方教室の開催及び子ども会や老人クラブなど地域の団体による路線バスを活用したイベント等の開催（新型コロナウイルス感染症の感染状況によっては、内容を変更する可能性がある）。 - 市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動や商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進啓発活動の実施。 - 隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施。 - 交通系ICカードを活用した利用促進策の実施。	亀山市 三重県 隣接市 （津市・鈴鹿市） バス運行事業者 地域 関係団体

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表1を添付。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

亀山市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

バス事業者からの利用者数報告を昨年同月比や**コロナ禍以前の同月比**と対比させながらモニタリングを行い、その結果を基に地域まちづくり協議会と意見交換を行い、効果を測定する。

7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成27年6月4日（平成27年度第1回亀山市地域公共交通会議）
川崎地区方面の運行計画（案）について 協議
- ・平成27年6月26日（平成27年度第2回亀山市地域公共交通会議）
川崎地区方面の運行計画（案）について 協議・承認
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・平成28年6月1日（平成28年度第2回亀山市地域公共交通会議）
昼生地区方面の運行計画（案）について 協議
- ・平成28年6月28日（平成28年度第3回亀山市地域公共交通会議）
昼生地区方面の運行計画（案）について 協議・承認
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・平成28年11月16日（平成28年度第4回亀山市地域公共交通会議）
西部Aルートの再編（案）について 協議
乗合タクシーについて 協議
- ・平成29年2月22日（平成28年度第6回亀山市地域公共交通会議）
乗合タクシーについて 協議
- ・平成29年6月1日（平成29年度第2回亀山市地域公共交通会議）
西部Aルートの再編（案）について 協議・承認
乗合タクシーについて 協議
- ・平成29年6月26日（平成29年度第3回亀山市地域公共交通会議）
乗合タクシーについて 協議・承認
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・平成29年10月11日（平成29年度第5回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域公共交通計画の策定について 協議・承認
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について 協議・承認
乗合タクシーについて 協議・承認
- ・平成30年4月24日（平成30年度第1回亀山市地域公共交通会議）
平成29年度亀山市地域公共交通事業評価
- ・平成30年6月29日（平成30年度第2回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認（書面決議）
- ・平成31年1月7日（平成30年度第4回亀山市地域公共交通会議）
再編路線等の状況及び検証等について
- ・令和元年6月24日（令和元年度第3回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・令和2年1月7日（令和元年度第6回亀山市地域公共交通会議）
再編路線等の状況及び検証等について
- ・令和2年6月26日（令和2年度第2回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・令和2年8月26日（令和2年度第3回亀山市地域公共交通会議）
バス運賃体系の見直しについて 協議
野登・白川地区自主運行バス路線の再編について 協議
- ・令和2年10月22日（令和2年度第4回亀山市地域公共交通会議）
バス運賃体系の見直しについて 協議
野登・白川地区自主運行バス路線の再編について 協議
- ・令和2年12月1日（令和2年度第5回亀山市地域公共交通会議）
バス運賃体系の見直しについて 協議・承認
野登・白川地区自主運行バス路線の再編について 協議
再編路線等の状況及び検証等について
- ・令和3年1月19日（令和2年度第6回亀山市地域公共交通会議）
野登・白川地区自主運行バス路線の再編について 協議・承認
- ・令和3年6月28日（令和3年度第2回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認

- ・ 令和 3 年 1 月 2 9 日（令和 3 年度第 3 回亀山市地域公共交通会議）
地域公共交通計画策定について 協議
- ・ 令和 4 年 2 月 9 日（令和 3 年度第 4 回亀山市地域公共交通会議）
地域公共交通計画策定について 協議
- ・ 令和 4 年 3 月 7 日（令和 3 年度第 5 回亀山市地域公共交通会議）
地域公共交通計画（最終案）について 協議

19. 利用者等の意見の反映状況

亀山市地域公共交通会議には、市民代表の委員が 6 人含まれているほか、当該運行に関係する地域まちづくり協議会において協議を行っている。

路線再編にあたっては、関係地区の地域まちづくり協議会の意見を踏まえ、十分な協議を行った上で、ルート及びダイヤの設定を行っている。再編後についても地域まちづくり協議会と報告・連絡の会議を実施し、再編後の利用状況の報告・課題・利用促進策等を協議し、連携、情報共有している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）三重県亀山市本丸町 577

（所 属）亀山市政策部政策推進課交通政策グループ

（氏 名）花岡 大輝

（電 話）0595-84-5066

（e-mail）kotsu@city.kameyama.mie.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

R05年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ハで該 当する要件 (別表7のみ)
亀山市	三重交通株式会社	(1) 東部ルート	のぼの森公園	原四ツ辻 八島橋東	井田川 駅	往11.6km 復11.6km	296	296		路線定期	①	停留所「井田川駅」にて、地域間幹線系統「亀山みずほ台線」と接続	③
	三重交通株式会社	(2) 南部ルート	下庄駅		亀山駅前	往10.8km 復10.8km	296	444		路線定期	①	停留所「亀山駅前」にて、地域間幹線系統「亀山みずほ台線」「亀山橋本線」「平田亀山(A)線」「平田亀山(B)線」と接続	③
	三重交通株式会社	(3) 南部ルート	弘法寺		亀山駅前	往15.4km 復15.7km	296	1,184		路線定期	①	停留所「亀山駅前」にて、地域間幹線系統「亀山みずほ台線」「亀山橋本線」「平田亀山(A)線」「平田亀山(B)線」と接続	③
	三重交通株式会社	(4) 西部ルート	伊勢坂下	会下・木下	総合保健福祉センター前	往18.6km 復18.6km	296	592		路線定期	②(1)	山村振興法第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村を通り、「関駅」でJR関西本線と接続	③
		(5)				往 km 復 km	日	回					

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

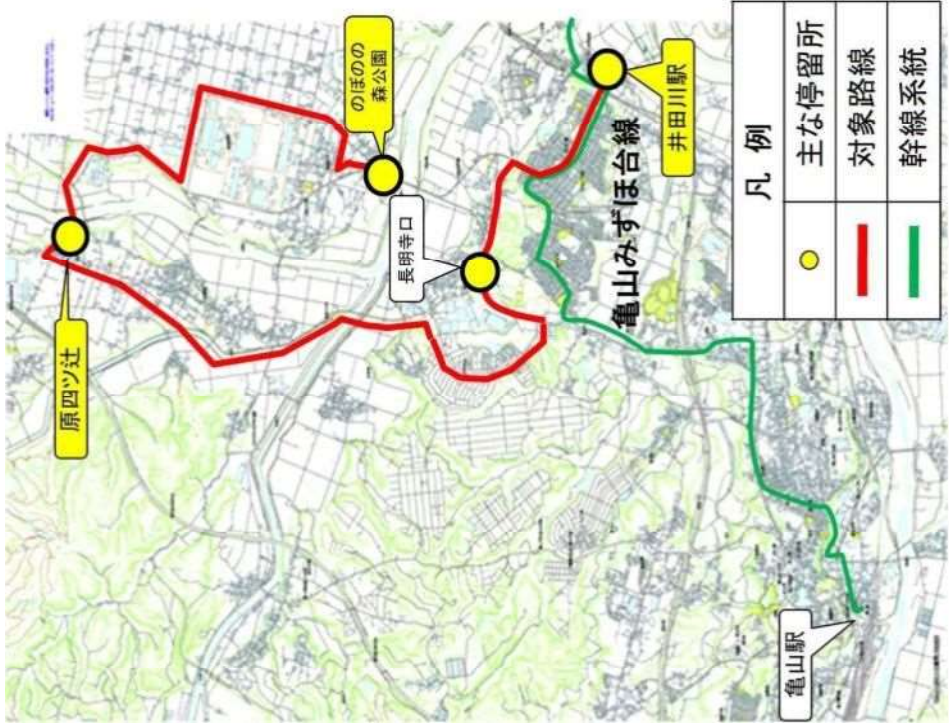
表 1 添付書類

申請番号 1 東部ルート

1-1 時刻表 (運行日：日・祝日・1/1～1/3を除く全日)

No	停留所	第1便	...	第8便
32	井田川駅	7:16		17:40
31	井田川駅西	7:14		17:42
30	みどり町	7:13		17:43
28	田村公民館	7:11		17:45
29	長明寺口	7:10		17:46
12	みずさが丘	7:07		17:49
13	北東分署前	7:06		17:50
14	安楽橋	7:05		17:51
15	八島橋東	7:03		17:53
17	川崎	7:02		17:54
19	徳原	7:01		17:55
20	原四ツ辻	6:58		17:58
21	のぼの北	6:55		18:01
22	のぼの東	6:53		18:03
23	能褒野変電所前	6:52		18:04
25	川崎駐在所前	6:51		18:05
26	のぼのの森公園	6:50		18:06

1-2 路線図



1-3 幹線系統等の接続

第1便

東部ルート
のぼの森公園 → 井田川駅
6:50 発 7:16 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 井田川)

関西本線 (名古屋方面)	7:23 発
関西本線 (亀山方面)	7:23 発

第8便

鉄道 (JR 井田川)

関西本線 (名古屋方面)	17:29 着
関西本線 (亀山方面)	17:28 着

バス

亀山みずほ台線 (亀山駅行き)	16:58 着
-----------------	---------

⇒⇒⇒
東部ルート
井田川駅 → のぼの森公園
17:40 発 18:06 着

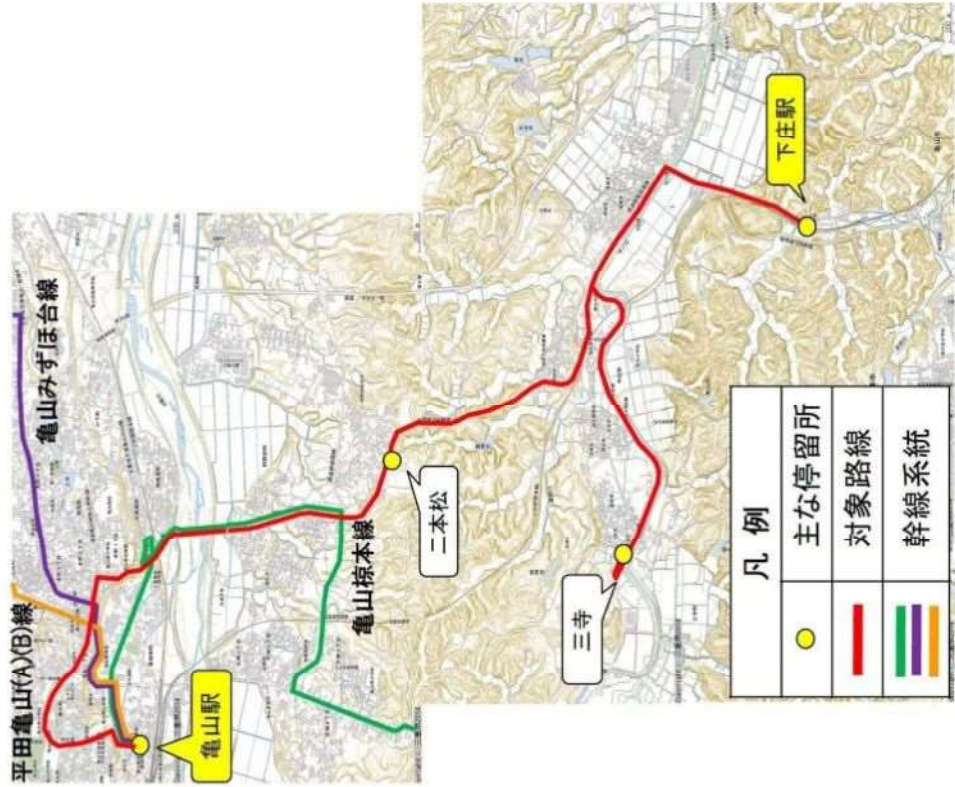
表 1 添付書類

申請番号 2 南部ルート

2-1 時刻表（運行日：日・祝日・1/1～1/3を除く全日）

No	停留所	第2便	...	第11便	第12便
1	亀山駅前	8:06		18:11	18:15
2	御幸町	8:05		18:10	18:16
3	池の側	8:04		18:09	18:17
4	市役所前	8:04		18:09	18:17
5	ふれあい広場前	8:03		18:08	18:18
6	東町	8:02		18:07	18:19
7	亀山高校西	8:01		18:06	18:20
8	郵便局前	〃		〃	〃
9	エコータウン	〃		〃	〃
10	鹿島	〃		〃	〃
11	阿野田	7:58		18:03	18:23
12	阿野田口	7:57		18:02	18:24
13	二本松	7:55		18:00	18:26
14	二本松団地	〃		〃	〃
15	神向谷	7:53		17:58	18:28
16	神向谷南	7:53		17:58	18:28
17	農協屋生出張所前	7:51		17:56	18:30
18	中庄	7:50		17:55	18:31
19	三寺東	7:49		17:54	〃
20	三寺	7:48		17:53	18:33
19	三寺東	〃		〃	18:34
18	中庄	7:46		17:51	18:35
17	農協屋生出張所前	7:45		17:50	18:36
21	屋生地区コミュニティセンター	〃		〃	〃
22	平田	7:43		17:48	18:38
23	下庄	7:42		17:47	18:39
24	松坂	7:42		17:47	18:39
25	下庄駅	7:40		17:45	18:41

2-2 路線図



2-3 幹線系統等の接続

第2便

南部ルート	
下庄駅	→ 亀山駅前
7:40 発	8:06 着

⇒⇒⇒

バス

亀山国府線

8:36 発

鉄道

紀勢本線

8:23 発

関西本線（名古屋方面）

8:26 発

第1便

鉄道

紀勢本線（下庄駅） 17:33 着

⇒⇒⇒

南部ルート	
下庄駅	→ 亀山駅前
17:45 発	18:11 着

⇒⇒⇒

バス

亀山棕本線

18:37 発

亀山みずほ台線

18:40 発

第1便

バス

亀山棕本線 17:32 着

亀山国府線 17:48 着

鉄道

関西本線（加茂方面） 17:36 着

紀勢本線 17:41 着

関西本線（名古屋方面） 18:07 着

⇒⇒⇒

南部ルート	
亀山駅前	→ 下庄駅
18:15 発	18:41 着

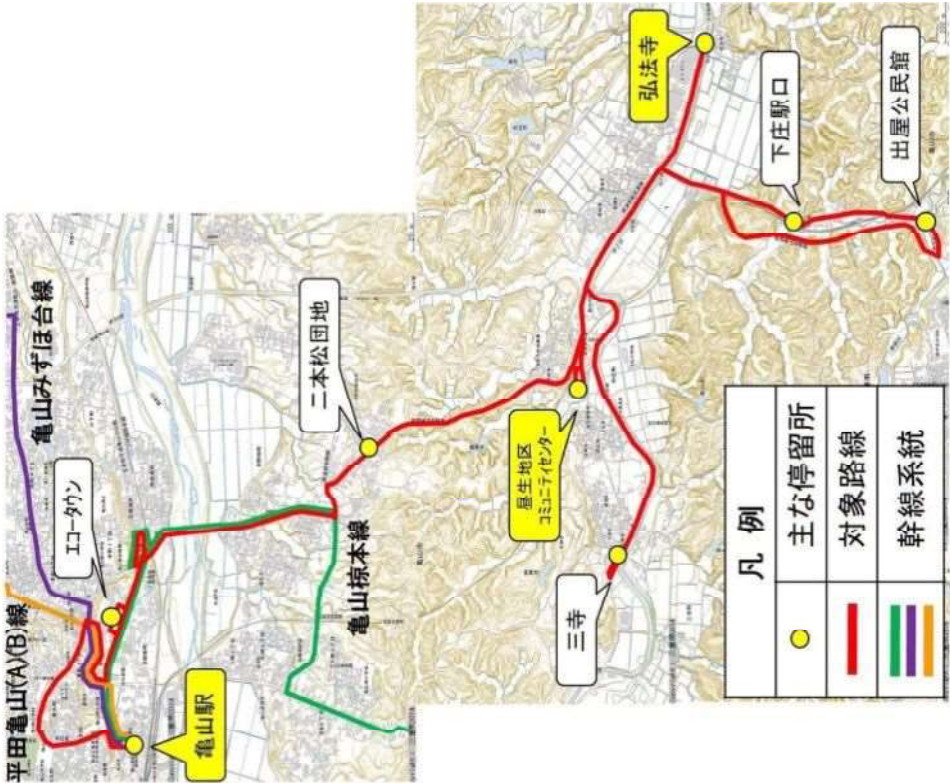
表 1 添付書類

申請番号 3 南部ルート

3-1 時刻表 (運行日：日・祝日・1/1～1/3 を除く全日)

No	停留所	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便	第9便	第10便
1	亀山駅前	8:59	9:15	10:41	11:30	12:53	13:20	14:51	16:35
2	御幸町	8:58	9:16	10:40	11:31	12:52	13:21	14:50	16:36
3	池の側	8:57	9:17	10:39	11:32	12:51	13:22	14:49	16:37
4	市役所前	8:57	9:17	10:39	11:32	12:51	13:22	14:49	16:37
5	ふれあい広場前	8:56	9:18	10:38	11:33	12:50	13:23	14:48	16:38
6	東町	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
7	亀山高校西	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
8	郵便局前	8:54	9:20	10:36	11:35	12:48	13:25	14:46	16:40
9	エコータウン	8:52	9:22	10:34	11:37	12:46	13:27	14:44	16:42
10	鹿島	8:50	9:24	10:32	11:39	12:44	13:29	14:42	16:44
11	阿野田	8:48	9:26	10:30	11:41	12:42	13:31	14:40	16:46
12	阿野田口	8:47	9:27	10:29	11:42	12:41	13:32	14:39	16:47
13	二本松	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
14	二本松団地	8:45	9:29	10:27	11:44	12:39	13:34	14:37	16:49
15	神向谷	8:42	9:32	10:24	11:47	12:36	13:37	14:34	16:52
16	神向谷南	8:42	9:32	10:24	11:47	12:36	13:37	14:34	16:52
17	農協厚生出張所前	8:40	9:34	10:22	11:49	12:34	13:39	14:32	16:54
18	中庄	8:39	9:35	10:21	11:50	12:33	13:40	14:31	16:55
19	三寺東	8:38	〃	10:20	〃	12:32	〃	14:30	〃
20	三寺	8:37	9:37	10:19	11:52	12:31	13:42	14:29	16:57
19	三寺東	〃	9:38	〃	11:53	〃	13:43	〃	16:58
18	中庄	8:35	9:39	10:17	11:54	12:29	13:44	14:27	16:59
17	農協厚生出張所前	8:34	9:40	10:16	11:55	12:28	13:45	14:26	17:00
21	厚生地区コミュニティセンター	〃	〃	10:13	11:58	〃	13:48	14:23	〃
22	平田	8:32	9:42	10:11	12:00	12:26	13:50	14:21	17:02
23	下庄	8:31	9:43	10:10	12:01	12:25	13:51	14:20	17:03
24	松坂	8:31	9:43	10:10	12:01	12:25	13:51	14:20	17:03
25	下庄駅	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
26	下庄駅口	8:29	9:45	10:08	12:03	12:23	13:53	14:18	17:05
27	出屋	8:28	9:46	10:07	12:04	12:22	13:54	14:17	17:06
28	出屋公民館前	8:27	9:47	10:06	12:05	12:21	13:55	14:16	17:07
24	松坂	8:23	9:51	10:02	12:09	12:17	13:59	14:12	17:11
29	弘法寺	8:21	9:53	10:00	12:11	12:15	14:01	14:10	17:13

3-2 路線図



3-3 幹線系統等の接続

第3便

南部ルート		
弘法寺	→	亀山駅前
8:21 発		8:59 着

⇒⇒⇒

バス

亀山みずほ台線	9:04 発
鉄道	
関西本線（加茂方面）	9:09 発
紀勢本線	9:23 発
関西本線（名古屋方面）	9:24 発

第4便

バス

亀山棕本線	8:20 着
亀山国府線	8:25 着
亀山みずほ台線	8:42 着

⇒⇒⇒

南部ルート		
亀山駅前	→	弘法寺
9:15 発		9:53 着

第5便

南部ルート		
弘法寺	→	亀山駅前
10:00 発		10:41 着

⇒⇒⇒

バス

亀山みずほ台線	10:50 発
亀山国府線	11:32 発
亀山棕本線	11:36 発
鉄道	
関西本線（加茂方面）	11:14 発
紀勢本線	11:16 発
関西本線（名古屋方面）	11:24 発

第6便

バス

亀山みずほ台線	10:34 着
亀山棕本線	10:41 着
亀山国府線	11:14 着

⇒⇒⇒

南部ルート		
亀山駅前	→	弘法寺
11:30 発		12:11 着

第7便

南部ルート		
弘法寺	→	亀山駅前
12:15		12:53 着

⇒⇒⇒

バス

亀山みずほ台線	13:00 発
亀山国府線	13:15 発
亀山棕本線	13:38 発
鉄道	
関西本線（加茂方面）	13:14 発
紀勢本線	13:16 発
関西本線（名古屋方面）	13:24 発

第8便

バス

亀山国府線	12:43 着
鉄道	
紀勢本線	12:53 着
関西本線（加茂方面）	13:05 着
関西本線（名古屋方面）	13:09 着

⇒⇒⇒

南部ルート		
亀山駅前	→	弘法寺
13:20 発		14:01 着

第9便

南部ルート		
弘法寺	→	亀山駅前
14:10 発		14:51 着

⇒⇒⇒

バス

亀山国府線	15:45 発
亀山棕本線	15:46 発

第10便

バス

亀山みずほ台線	16:29 着
鉄道	
関西本線（加茂方面）	16:05 着
関西本線（名古屋方面）	16:08 着
紀勢本線	16:28 着

⇒⇒⇒

南部ルート		
亀山駅前	→	弘法寺
16:35 発		17:13 着

表1 添付資料

申請番号(2) 南部ルートを経路長

新規系統:10.8km(既存系統と重複していない区間 1.2km)



表1 添付資料

申請番号(3) 南部ルート of 経路長

新規系統: 15. 6km(既存系統と重複していない区間 4. 1km)



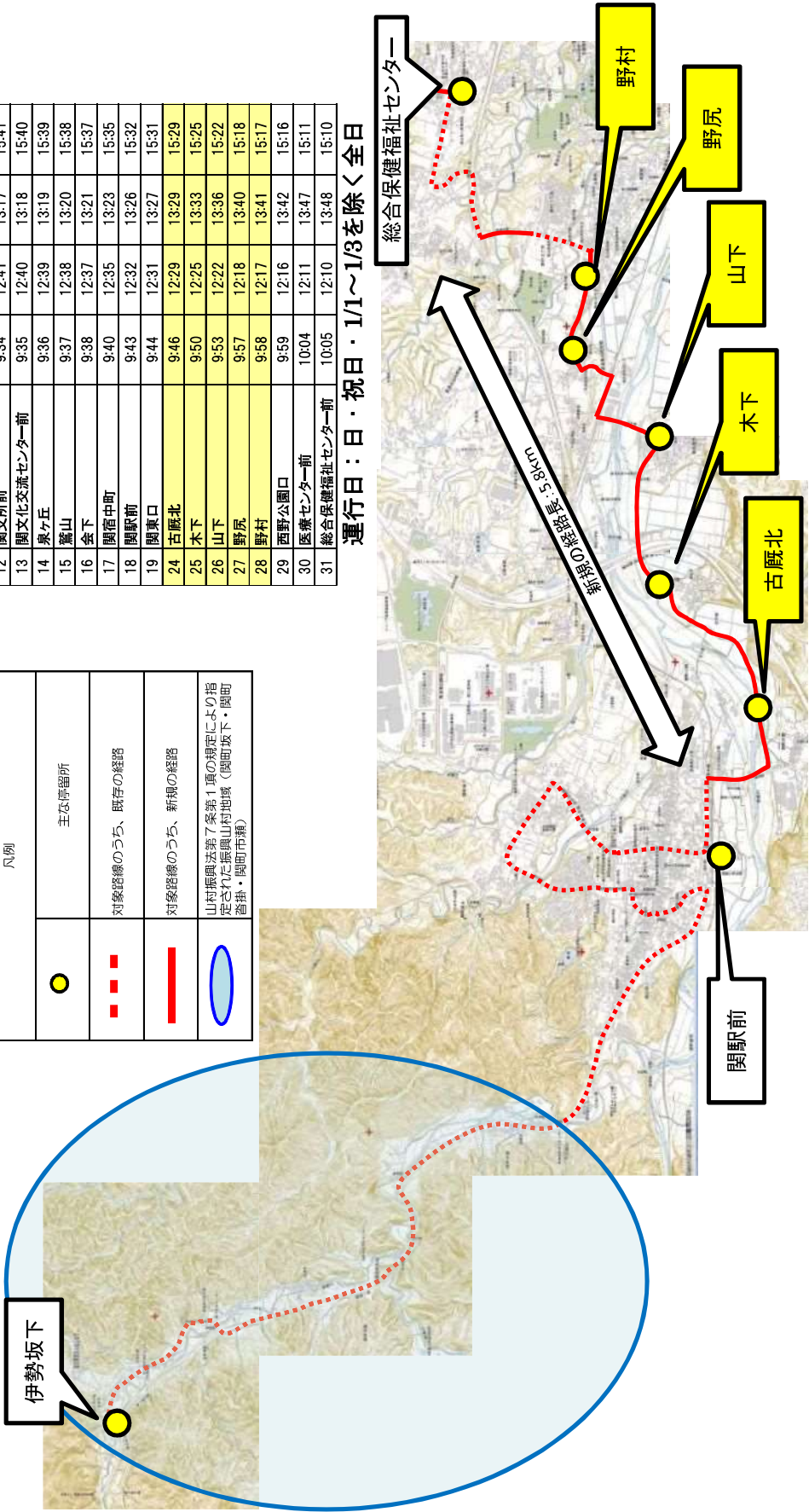
表 1 添付書類
申請番号 4 西部ルート 4-1 時刻表

No	停留所	第3便	第6便	第7便	第8便
1	伊勢坂下	9:20	12:55	13:03	15:55
2	鈴鹿馬子唄会館前	9:22	12:53	13:05	15:53
3	菰掛	9:23	12:52	13:06	15:52
4	楢の木	9:24	12:51	13:07	15:51
5	拳捨山	9:25	12:50	13:08	15:50
6	市瀬	9:27	12:48	13:10	15:48
7	関西口	9:29	12:46	13:12	15:46
8	西の追分	9:30	12:45	13:13	15:45
9	長徳寺前	9:31	12:44	13:14	15:44
10	国道地藏前	9:31	12:44	13:14	15:44
11	地蔵院前	9:33	12:42	13:16	15:42
12	関支所前	9:34	12:41	13:17	15:41
13	関文化交流センター前	9:35	12:40	13:18	15:40
14	泉ヶ丘	9:36	12:39	13:19	15:39
15	鷺山	9:37	12:38	13:20	15:38
16	会下	9:38	12:37	13:21	15:37
17	関宿中町	9:40	12:35	13:23	15:35
18	関駅前	9:43	12:32	13:26	15:32
19	関東口	9:44	12:31	13:27	15:31
24	古厩北	9:46	12:29	13:29	15:29
25	木下	9:50	12:25	13:33	15:25
26	山下	9:53	12:22	13:36	15:22
27	野尻	9:57	12:18	13:40	15:18
28	野村	9:58	12:17	13:41	15:17
29	西野公園口	9:59	12:16	13:42	15:16
30	医療センター前	10:04	12:11	13:47	15:11
31	総合保健福祉センター前	10:05	12:10	13:48	15:10

運行日：日・祝日・1/1～1/3を除く全日

凡例	
	主な停留所
	対象路線のうち、既存の経路
	対象路線のうち、新規の経路
	山村振興法第7条第1項の規定により指定された振興山村地域（関町坂下・関町菰掛・関町市瀬）

表 1 添付書類
申請番号 4 西部ルート 4-2 路線図



4-3 幹線系統等の接続

第3便

西部ルート
伊勢坂下 → 総合保健福祉センター
9:20 発 10:05 着

バス・・・JR関駅 9:43 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 関駅)

関西本線 (加茂方面)	10:21 発
関西本線 (亀山方面)	9:15 着

第7便

西部ルート
伊勢坂下 → 総合保健福祉センター
13:03 発 13:48 着

バス・・・JR関駅 13:26 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 関駅)

関西本線 (加茂方面)	13:20 着
関西本線 (亀山方面)	12:59 着
関西本線 (亀山方面)	13:59 発

第6便

西部ルート
総合保健福祉センター → 伊勢坂下
12:10 発 12:55 着

バス・・・JR関駅 12:32 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 関駅)

関西本線 (亀山方面)	12:20 着
関西本線 (亀山方面)	12:59 発

第8便

西部ルート
総合保健福祉センター → 伊勢坂下
15:10 発 15:55 着

バス・・・JR関駅 15:32 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 関駅)

関西本線 (加茂方面)	14:59 着
関西本線 (亀山方面)	15:59 発
関西本線 (加茂方面)	16:18 発

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	亀山市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	43,579
交通不便地域等	3,920

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
3,920	白木町、小川町、安坂山町、 両尾町、辺法寺町、関町坂 下、関町沓掛、関町市瀬、関 町萩原、関町福德、加太市 場、加太向井、加太梶ヶ坂、 加太神武、加太板屋、加太中 在家、加太北在家	山村振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び
特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
亀山市地域公共交通計画	令和4年6月20日	

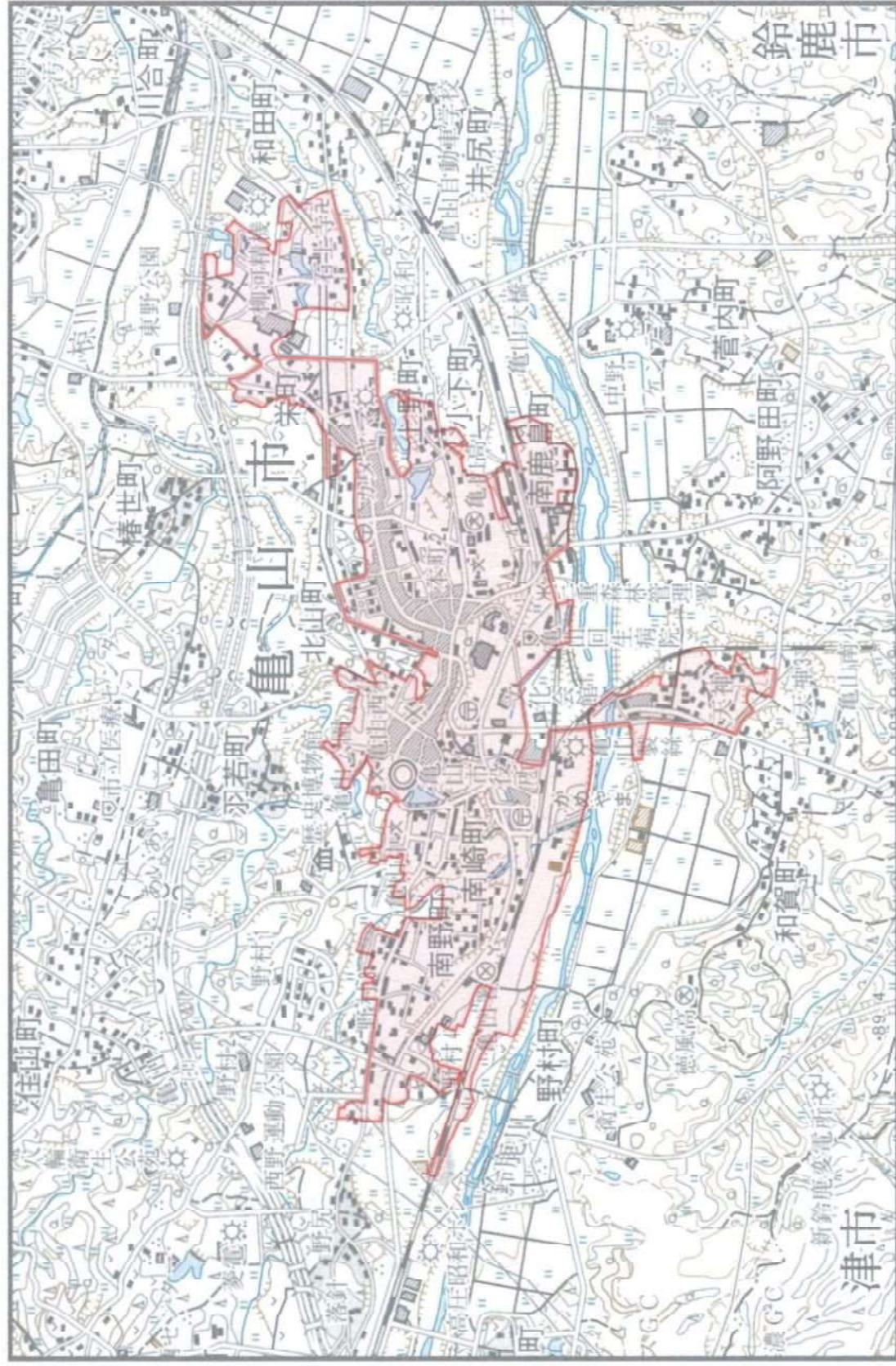
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ①（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ①（2）（実施要領の2.（1）①））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ①（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

210 亀山市 Kameyama-shi



亀山市地域公共交通会議委員

令和４年５月２６日現在

役職	選出区分	氏名	性別	委員選出根拠
座長	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科教授	松本 幸正	男	会議規約第４条第１号 学識経験者
副会長	亀山市自治会連合会 顧問	浅野 重信	男	会議規約第４条第２号 市民又は地域公共交通の利用者の代表
	亀山市地域まちづくり協議会連絡会議 代表	松村 弘光	男	
	亀山市婦人会連絡協議会 副会長	佐野 安子	女	
	亀山市老人クラブ連合会 生活安全部長	佐野 嘉和	男	
監事	亀山市民生委員児童委員協議会連合会 副会長	江藤 清治	男	
	亀山市ＰＴＡ連合会 副会長	藤本 高尚	男	
	公益社団法人三重県バス協会 代表	川端 邦裕	男	会議規約第４条第３号 一般旅客自動車運送事業者 又はその組織する団体の代表者又はその指名する者
	一般社団法人三重県タクシー協会 代表	中島 嘉浩	男	
	三重交通労働組合中勢支部 支部長	高橋 克典	男	会議規約第４条第４号 一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
	東海旅客鉄道株式会社 代表	渡邊 良成	男	会議規約第４条第５号 鉄道事業者又はその組織する団体の代表者又はその指名する者
	西日本旅客鉄道株式会社 代表	児嶋 一裕	男	
	国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	前葉 光司	男	会議規約第４条第６号 運輸支局長又はその指名する者
監事	三重県 地域連携部交通政策課長	羽田 綾乃	女	会議要綱第４条第７号 三重県（三重県公安委員会を含む。）及び亀山市の職員
	三重県 亀山警察署 交通課長	森本 英幸	男	
	三重県 鈴鹿建設事務所 副所長兼保全室長	大下 賢一	男	
会長	亀山市 副市長	山本 伸治	男	
１７名		（敬称略）		