

地域公共交通計画策定スケジュール

年度		令和3年度												
項目		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
全体		★骨子										★パブコメ案		策定
内部	庁議		①						②			③		
	市長・副市長	※方向性の確認(随時)												
	バス等検討委員会		● ①					②			③	④		
	事務局	現計画の検証					骨子作成			計画案(パブコメ案)作成				最終案
外部	議会									①		②	●	
	地域公共交通会議	●	●	①				②		③	④		●	
	市民	市民アンケート調査分析								パブリックコメント				
	各種団体等	必要に応じて意見聴取							まち協意向調査		交通事業者ヒアリング			
委託	現状分析支援		★契約					★中間報告						

亀山市公共交通計画の策定にあたって

産業振興課 商工業・地域交通グループ

「地域公共交通計画」とは

- 「地域公共交通計画」は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）に基づく法定計画です。
- この計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

（国「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」より）

これまでの法改正における地域公共交通計画の位置づけ等

1 地域公共交通総合連携計画（平成 19 年～）

計画の対象	位置づけ	実効性確保
・バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能	・市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）	・可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

2 地域公共交通網形成計画（平成 26 年～）

計画の対象	位置づけ	実効性確保
・バス交通などの専ら公共交通ネットワークの確保・充実（主に路線再編や新規整備）を対象とする	・地方公共団体による作成が可能	・可能な限り具体的な 数値目標を明示 ・原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に 達成状況を評価

3 地域公共交通計画（令和 2 年～）

計画の対象	位置づけ	実効性確保
・ネットワークの確保・充実に加え、 ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え 、改善や充実に取り組む ・ 地域の輸送資源を総動員 する具体策を盛り込むことができる	・地方公共団体による作成を法的に 努力義務化 ・基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む	・ 定量的な目標の設定 や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ・定量的なデータに基づく P D C A の取組を強化

- 法改正に伴い、**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。

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・ジャンボタクシー、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 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 17 年 10 月	さわやか号運行エリアを拡大
平成 19 年 1 月	バス等検討委員会検討結果報告 （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」）
平成 19 年 11 月	亀山市地域公共交通会議の設置
平成 20 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 21 年 3 月	東部ルート（試験運行）、南部ルート運行開始
平成 21 年 10 月	廃止代替路線バス 亀山長沢線の廃止 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 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 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））

地域公共交通に関する亀山市の計画

■平成19年1月 バス等検討委員会検討結果報告

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再編に向けて）

- 第1期事業計画
 - 西部Aルート事業計画
 - 生活交通再編後の料金体系の考え方
- 第2期事業計画
 - 東部ルート試行運行について
 - 南部ルートの運行について

■平成25年4月 亀山市地域公共交通計画

目標像	通学・通院・買物など、市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安心して充実した暮らしを実現できるまち
基本方針	①亀山市が目指すべき交通体系の目標像（事業実施効果）の共有化 ②路線バスを含む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サービス水準の向上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を支援することができる利用促進策の展開

■平成29年10月 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】

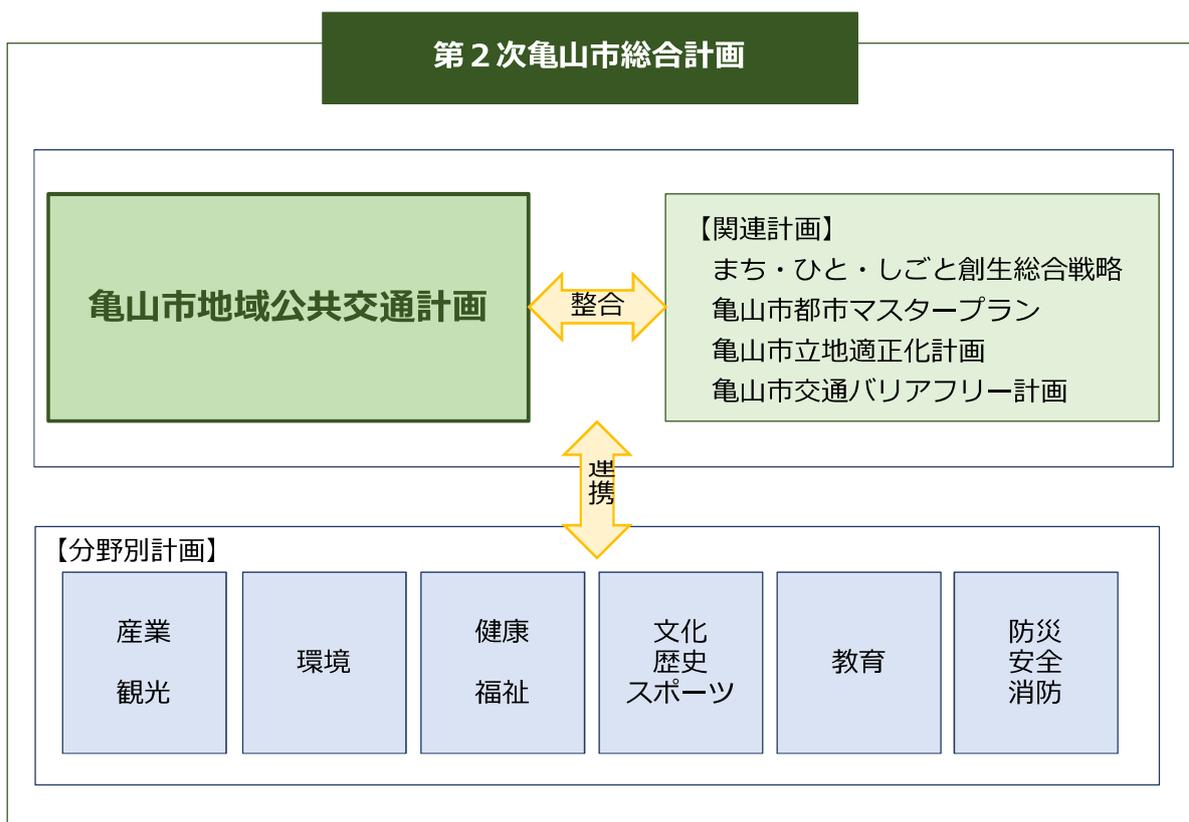
目標像	市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心して健やかに生活できるまち
基本方針	①亀山市が目指すべき交通体系の目標像の共有化 ②まちづくりと連携した市内全域で活用できる合理的な公共交通ネットワークの形成 ③地域の利用者ニーズを踏まえた効果的運行方式の導入と財政負担の軽減 ④サービス水準の確保と利用促進を誘導する戦略的行政支援策の展開 ⑤地域の主体的取り組みの支援と利用促進策の展開

本市の地域公共交通計画の位置付け

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」と位置づけられているため、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。



地域公共交通計画に記載する事項

地域公共交通計画に記載が必要な事項（法で定められている記載事項）については、以下のとおりです。

■記載事項

- ①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②計画の区域
- ③計画の目標
 - ※目標設定に当たり、次の定量的な目標を設定するよう努める。
 - ・地域旅客運送サービスについての利用者の数
 - ・収支
 - ・地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額
 - ・その他必要と認める事項
- ④③の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と求める事項

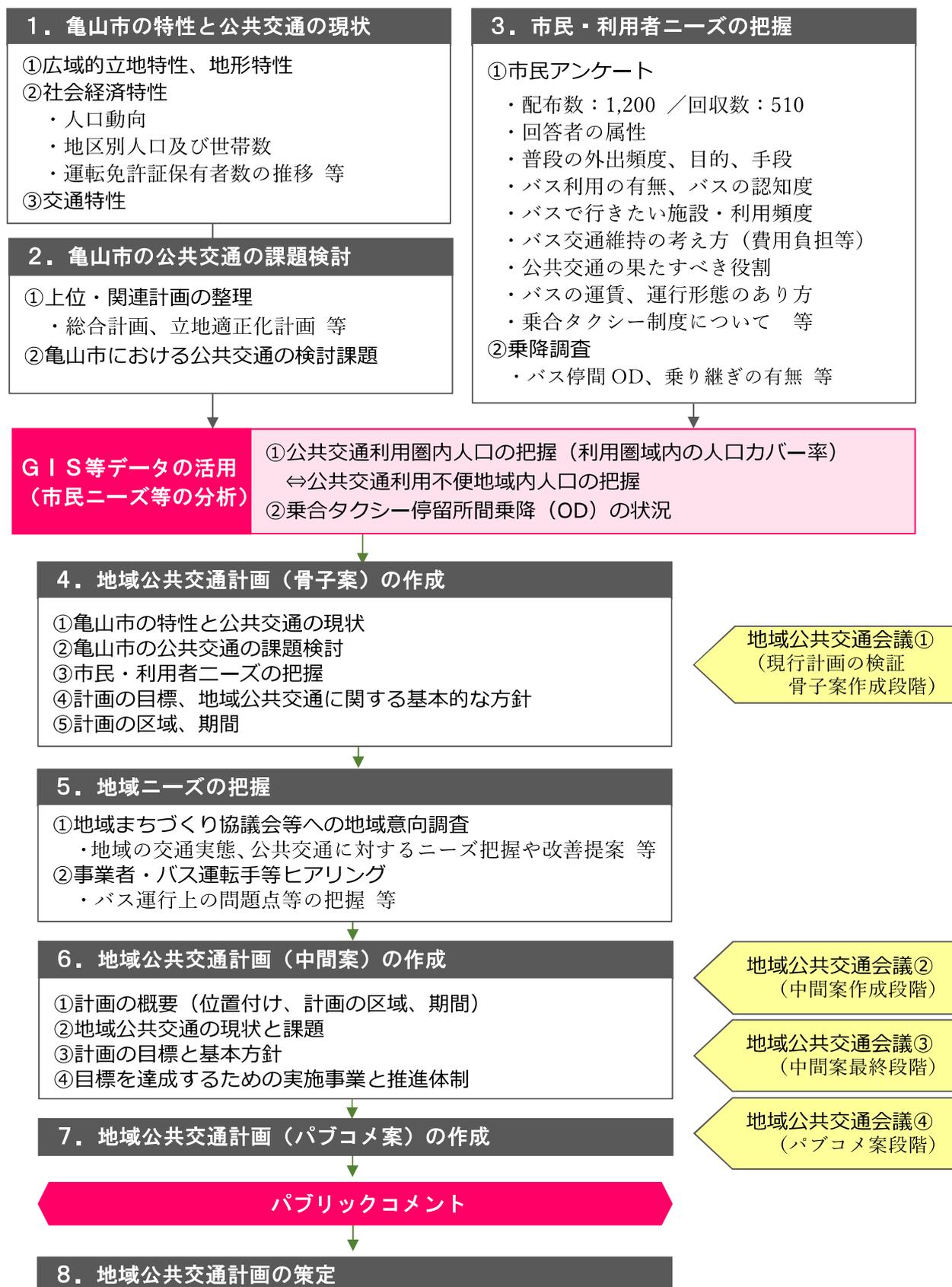
■記載に努める事項

- ①計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ②都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④①～③のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

【現行計画での事業・実施主体】

事業	具体的な取り組み	実施主体	事業実施年度																	
			H29		H30		H31		H32		H33									
			上	下	上	下	上	下	上	下	上	下								
幹線のバス運行・維持	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の公共交通軸と位置づけた「亀山国府線」、「亀山みずほ台線」、「亀山椋本線」、「亀山関工業団地線」及び地域生活バスの基準となる「さわやか号」の継続運行を維持します。 ・現状のサービス水準を維持し、観光客を含んだ移動利用者の拡大を図ります。 	亀山市 バス運行事業者 関係団体 隣接市（津市・鈴鹿市）																		
	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と利用促進啓発活動に取り組みます。 	業者 関係団体 隣接市（津市・鈴鹿市）																		

計画策定の進め方



亀山市公共交通計画の検証について

2017 - 2021

目 次

1. 評価指標に対する達成状況	1
2. 現状の整理	7
3. 市民アンケート結果	33
4. 乗降調査結果	111
5. バス路線単位の評価検証	163
6. 課題の整理	170

1. 評価指標に対する達成状況

(1) 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	下	上	下	上	下		
1.幹線的バス路線運行・維持	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
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	
	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	
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	
		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	
	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 運行車両更新時に応じて	
	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		
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。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ことにも、利用促進策として沿線住民に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。
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ことにも、利用促進策として沿線住民に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。
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ことにも、利用促進策として沿線住民に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。
岡南部地域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。	○	●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。
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ちに制度の一部見直しを実施し、利用者は増加傾向にある。	◎	●地域自主運行の導入に向けて岡南部地区まちづくり協議会と協議を行い、導入に向けて準備を進めることができた。	●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。
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、特定目的の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の停留所設置時に、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、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。
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に、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。	●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、利用者の声とも兼ねて市広報で紹介し、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訂を行い、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、愛着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。	●乗りの検索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。
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。	◎	●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。	●乗りの検索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。
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。
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している。亀山駅前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。
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更し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へ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の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製作し、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し、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。
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も、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し、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。	●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継続実施する必要がある。
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。	●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、同盟会で啓発グッズを製作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等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カードを導入した。	○	●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岡南部地区まちづくり協議会と協議を行い、導入に向けて準備を進めることができた。	●市内公共交通全体を一体的にPR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

(2) 評価指標に対する達成状況

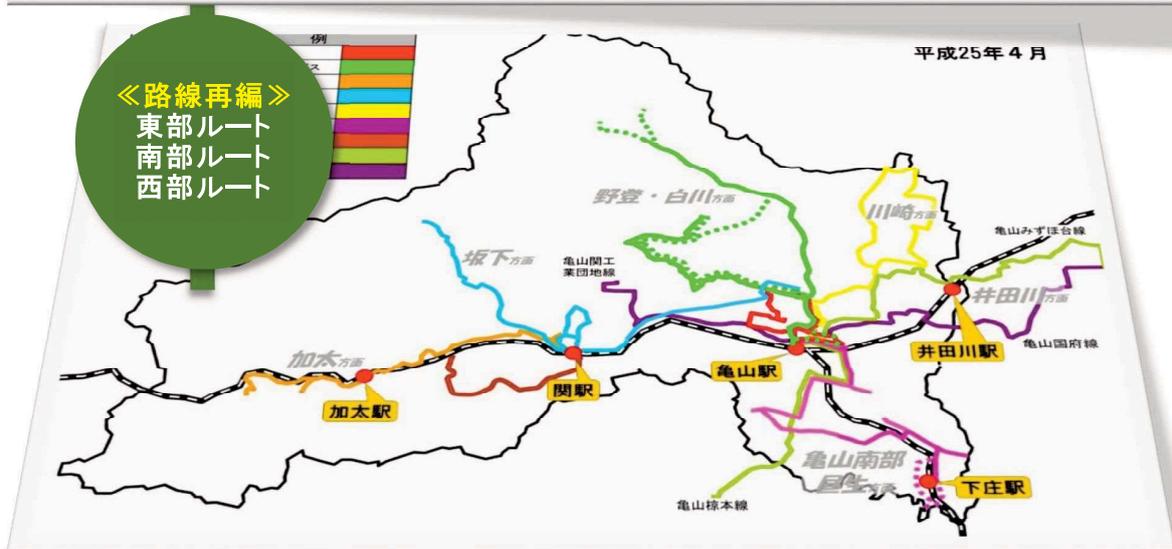
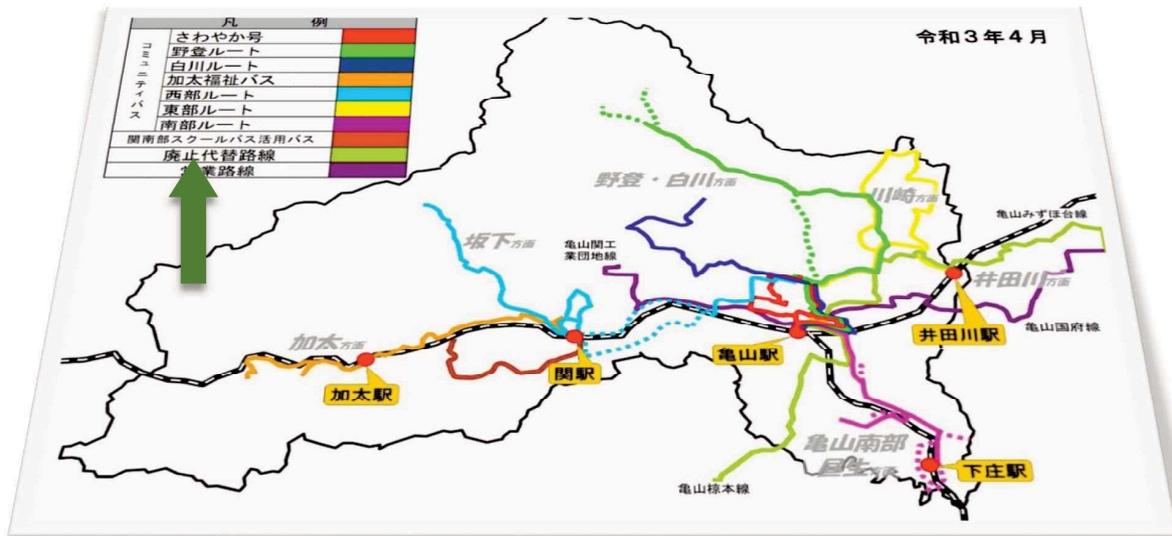
前計画の数値目標とその達成状況は、次のとおりです。

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	未達成 〔2.3人/便・日〕
南部ルート	3.6人/便・日	3.6人/便・日 以上	達成 〔3.7人/便・日〕
西部ルート	2.4人/便・日	2.4人/便・日 以上	達成 〔3.6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 〔2.0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） さわやか号運行エリアを拡大
平成 19 年 1 月	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
平成 19 年 11 月	亀山市地域公共交通会議の設置
平成 20 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 21 年 3 月	東部ルート（試験運行）、南部ルート運行開始
平成 21 年 10 月	廃止代替路線バス 亀山長沢線の廃止 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 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 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



2. 現状の整理

(1) 亀山市の現状

①人口及び世帯数の動向

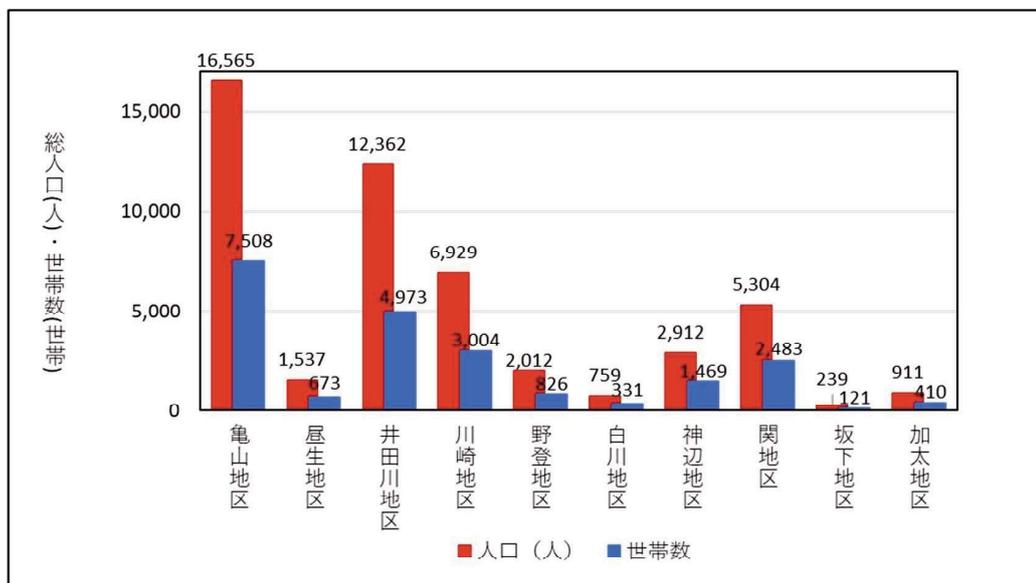
住民基本台帳ベースの本市の人口は、平成28年まで減少傾向にありますが、その後は49,500人台の人口で推移しています。また、世帯数は、過去10年間で約1,600世帯が増加しています。

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）



	亀山地区	昼生地区	井田川地区	川崎地区	野登地区	白川地区	神辺地区	関地区	坂下地区	加太地区	合計
人口 (人)	16,565	1,537	12,362	6,929	2,012	759	2,912	5,304	239	911	49,530
割合	33.4%	3.1%	25.0%	14.0%	4.1%	1.5%	5.9%	10.7%	0.5%	1.8%	100.0%

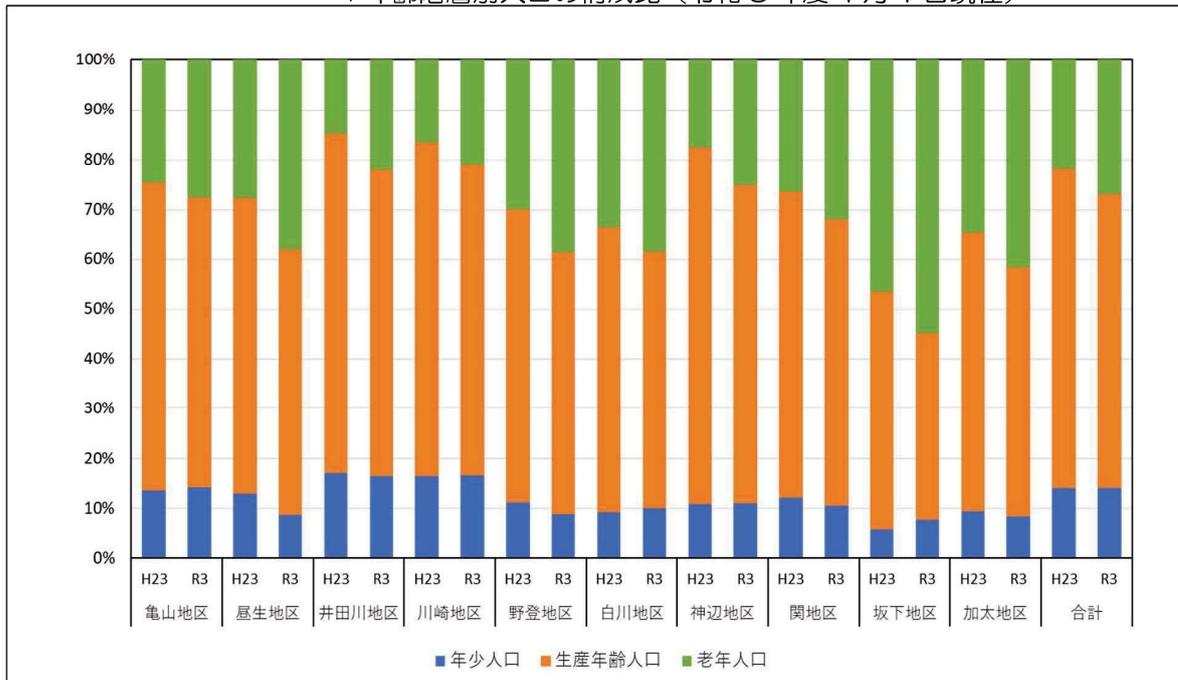
資料：住民基本台帳（外国人登録者を含む）

②年齢階層別人口の動向

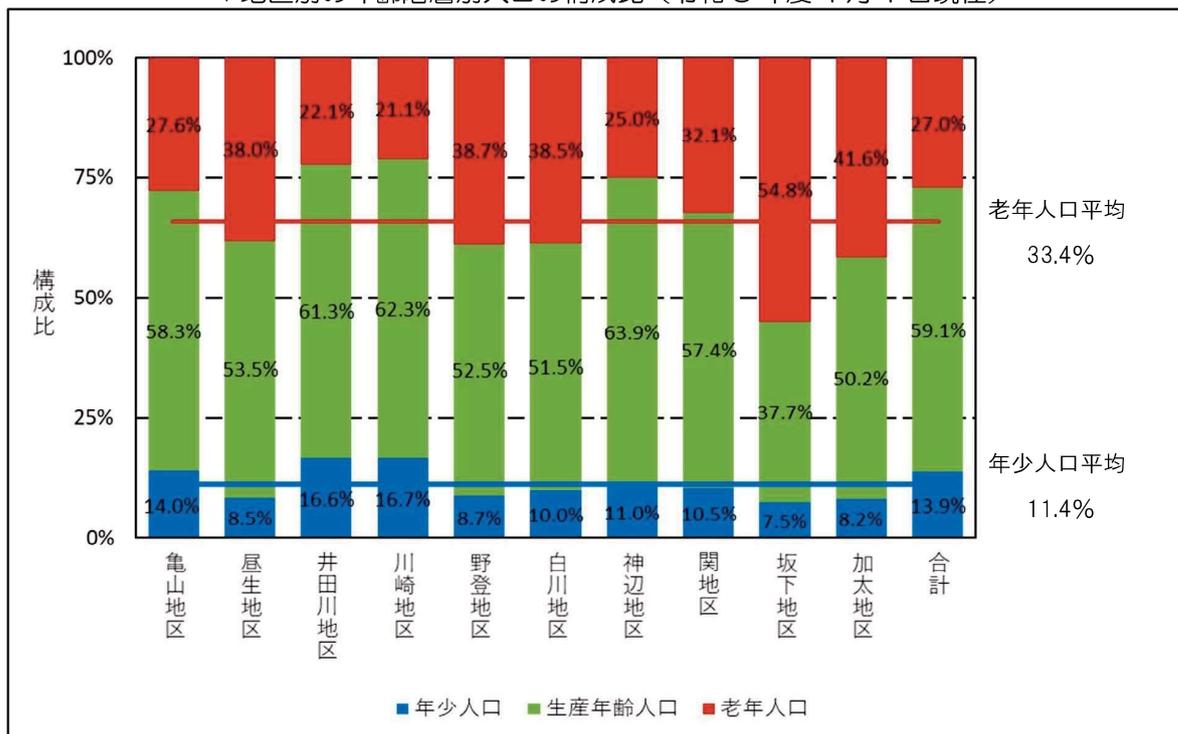
市内全体の年齢階層別人口の人口割合は、平成 23 年度と比べ、令和 3 年度は生産年齢人口が減少し、老年人口は増加、年少人口は横ばいの状況です。

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 年度 4 月 1 日現在）



▼地区別の年齢階層別人口の構成比（令和 3 年度 4 月 1 日現在）



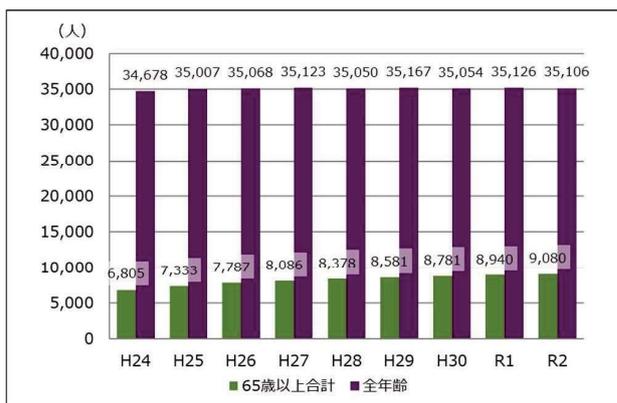
③免許証保有者数の推移（亀山警察より情報提供）

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。

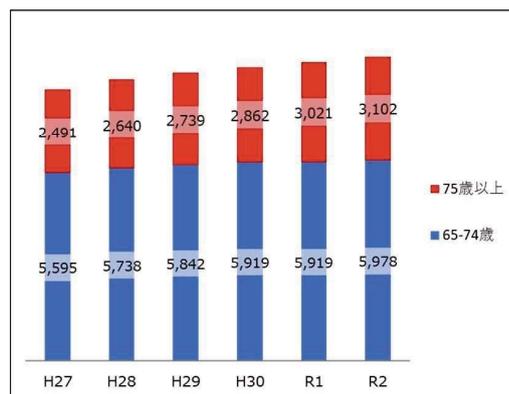
運転免許証返納者数は、平成 29 年度に大幅に増加し、その後、令和元年度を除き、ほぼ横ばい傾向にあります。65 歳以上の運転免許証返納者についても、平成 28 年度では 66 名でしたが、平成 29 年度では 162 名と急増し、令和元年度を除いて令和 2 年度までほぼ横ばい傾向にあります。

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

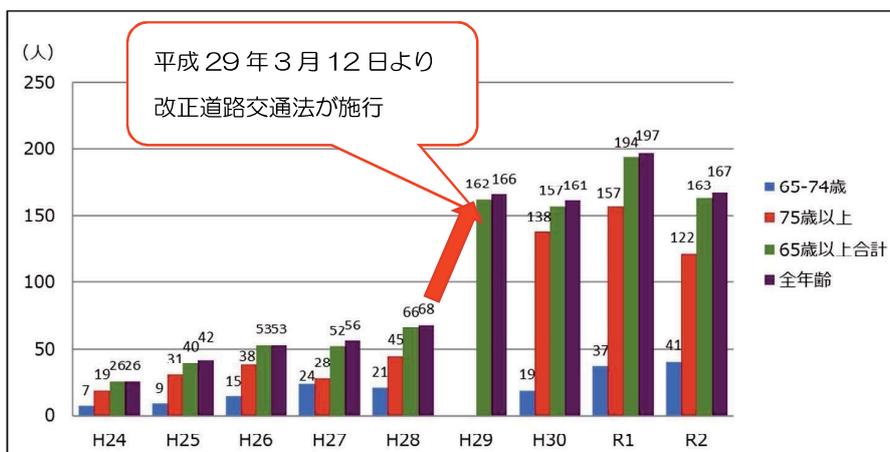


▼65 歳以上の詳細



詳細

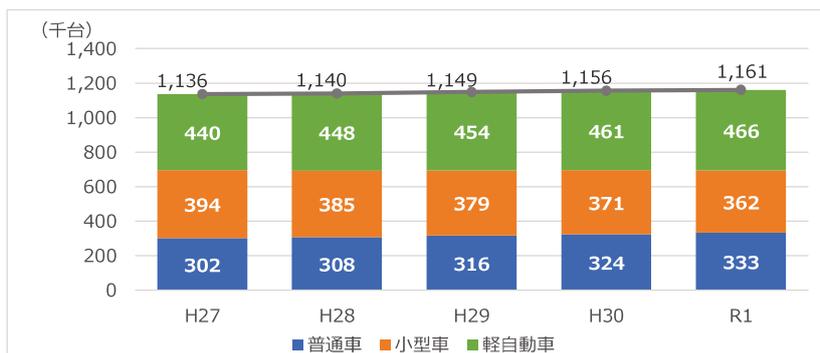
▼運転免許証返納者数



④自動車保有車両数の推移

自動車保有車両数は、平成 27 年から令和元年度まで 1,100 人台とほぼ横ばいに推移しています。

▼市内の自動車保有車両数の推移

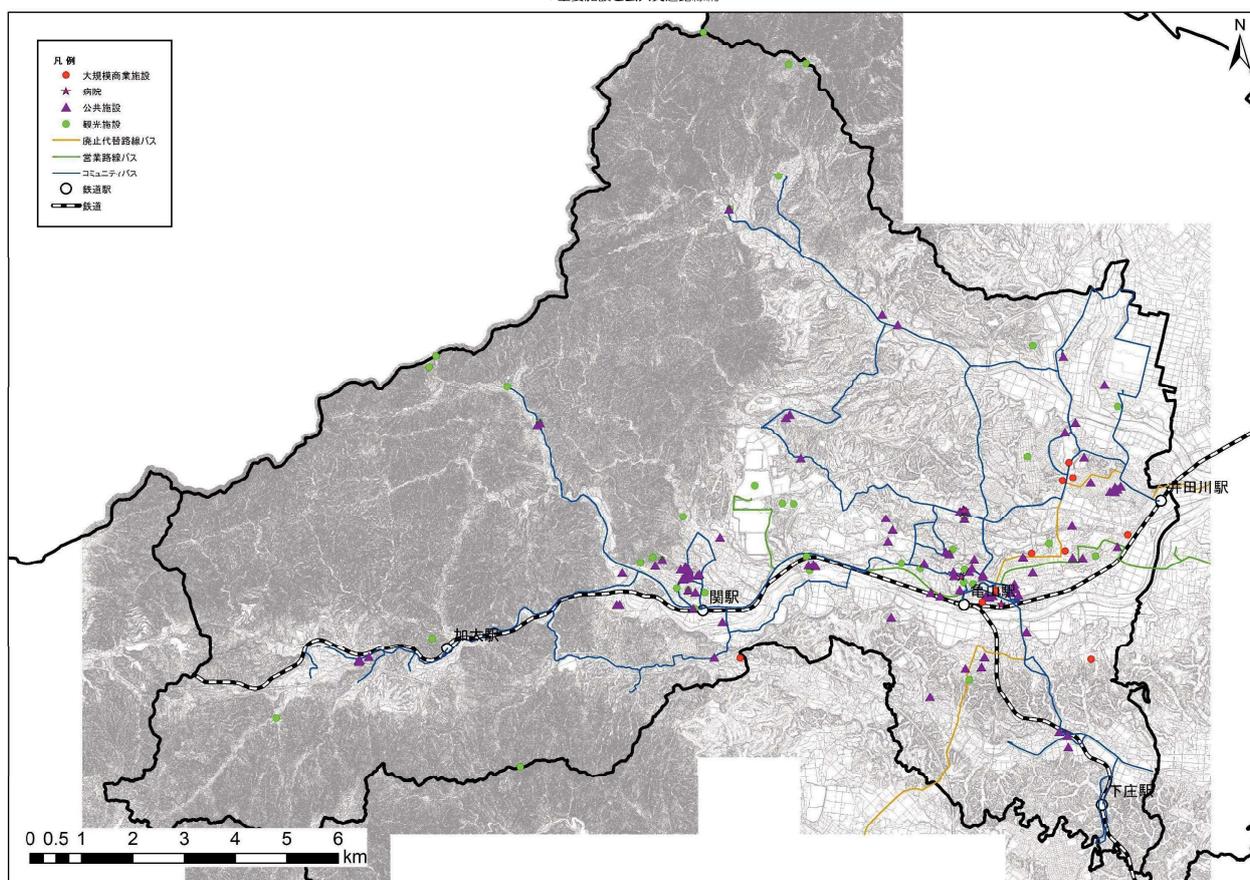


資料：三重県勢要覧

⑤主要施設の立地状況

本市の主要施設の多くは、鉄道駅の周辺に分布しています。また、鉄道駅からやや離れた場所に立地している施設はバスルート周辺に分布しています。

▼主要施設と公共交通路線網

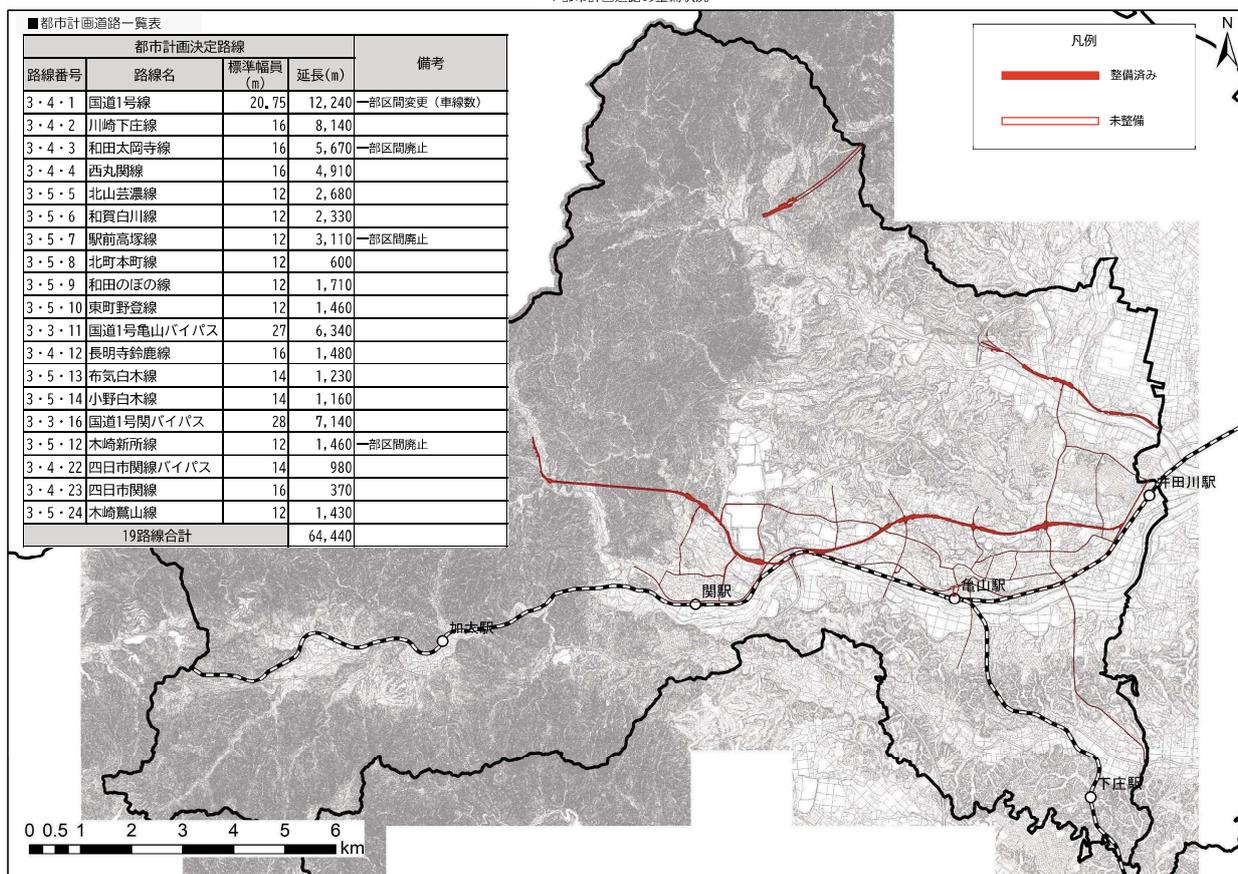


資料：全国大型小売店総覧、三重県保険医療機関一覧表

◎都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は、19路線計64.44kmが決定され整備が進められていますが、国道1号線では一部区間の車線数変更、和田太岡寺線、駅前高塚線、木崎新所線では一部区間廃止の見直し案が作成されています。

▼都市計画道路の整備状況

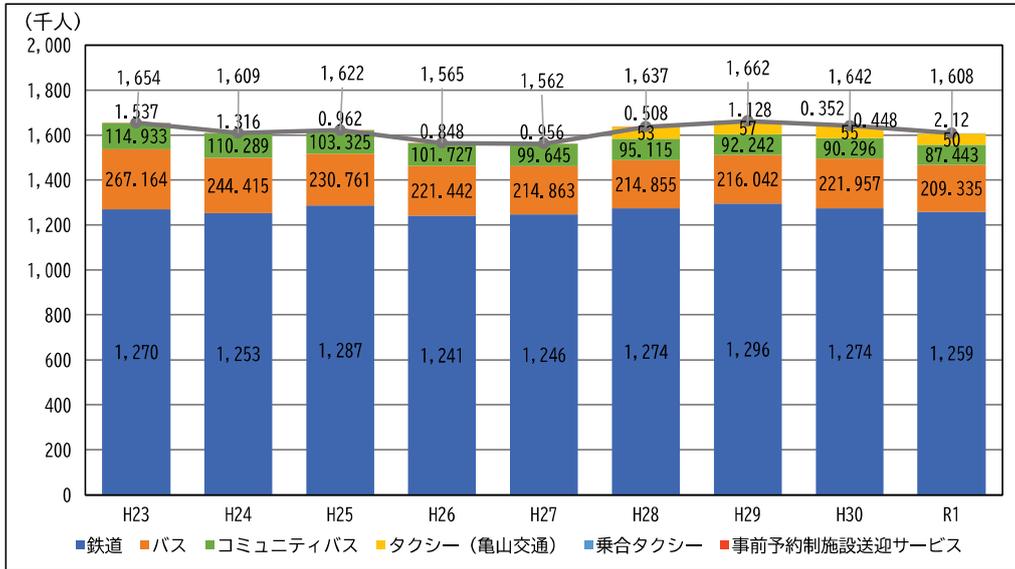


(2) 公共交通の現状

③公共交通利用者数等実績

市内の公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー（亀山交通）・乗合タクシー・事前予約制施設送迎サービス）の推移をみると、平成 27 年度までは減少傾向にありますが、その後、平成 30 年度まで約 31 万人台とほぼ横ばいで推移しています。

▼市内の公共交通総利用者数の推移



鉄道駅別旅客乗車人員の推移（1日平均）

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は、5 駅合計で 3,439 人です。

▼JR 各駅別旅客乗車人員の推移

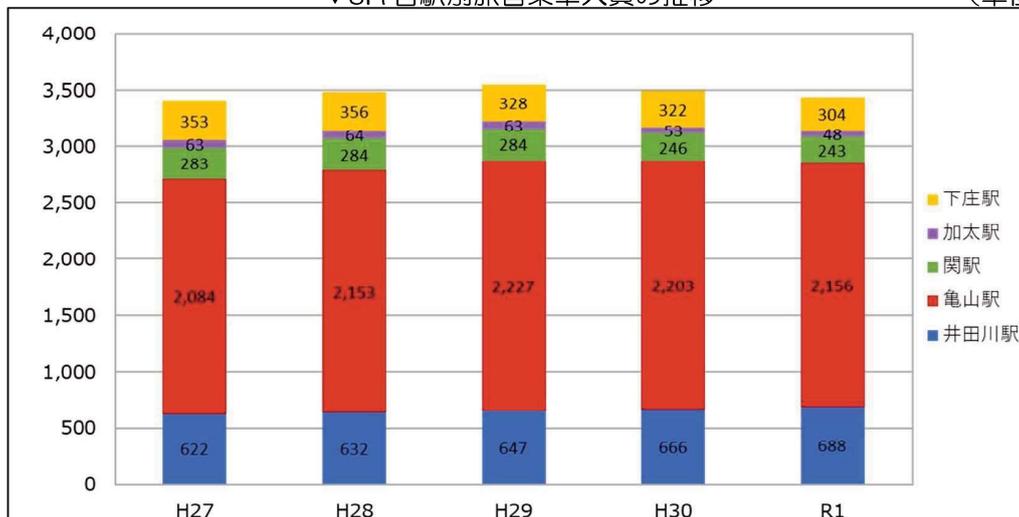
(単位：人)

	井田川駅	亀山駅	関駅	加太駅	下庄駅	計
H27	622	2,084	283	63	353	3,405
H28	632	2,153	284	64	356	3,489
H29	647	2,227	284	63	328	3,549
H30	666	2,203	246	53	322	3,490
R1	688	2,156	243	48	304	3,439

資料：各年刊三重県統計書

▼JR 各駅別旅客乗車人員の推移

(単位：人)



バスにおける利用者数等の推移

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。その後は減少傾向に転じ、令和 2 年度の利用者数は 231,999 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。

また、バス運行経費（コミュニティバス 6 路線・廃止代替路線バス 2 路線）の実質負担額は、令和 2 年度実績で 1 億 500 万円を超えています。

■市内バス路線別利用者数まとめ

(単位：人)

路線機能	路線名	H22	H27	R2	
幹線のバス	亀山国府線 (営業路線バス)	132,534	113,259	84,680	
	増減		△ 19,275	△ 28,579	
	亀山みずほ台線 (廃止代替路線バス)	28,787	32,501	28,344	
	増減		3,714	△ 4,157	
	亀山棕本線 (廃止代替路線バス)	35,074	32,598	19,010	
	増減		△ 2,476	△ 13,588	
	まちなか循環バス	さわやか号 (コミュニティバス)	40,640	37,318	25,219
	増減		△ 3,322	△ 12,099	
	特定目的バス	亀山関工業団地 (営業路線バス)	73,026	36,505	29,460
	増減		△ 36,521	△ 7,045	
地域生活バス	野登・白川地区自主運行バス (コミュニティバス)	26,439	24,354	14,600	
	増減		△ 2,085	△ 9,754	
	加太地区福祉バス (コミュニティバス)	17,060	11,970	5,823	
	増減		△ 5,090	△ 6,147	
	西部Aルート (コミュニティバス)	10,701	9,449	8,499	
	増減		△ 1,252	△ 950	
	東部ルート (コミュニティバス)	11,063	7,661	8,224	
	増減		△ 3,402	563	
	南部ルート (コミュニティバス)	10,467	8,893	8,140	
	増減		△ 1,574	△ 753	

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	5,823	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
	1便当り	5.3	4.9	4.1	3.7	3.8	5.3	4.4	4.7	4.6	4.7	2.0	
西部ルート (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	8,499	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	3.6	
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	8,224	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	2.3	
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	8,140	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	3.7	
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））

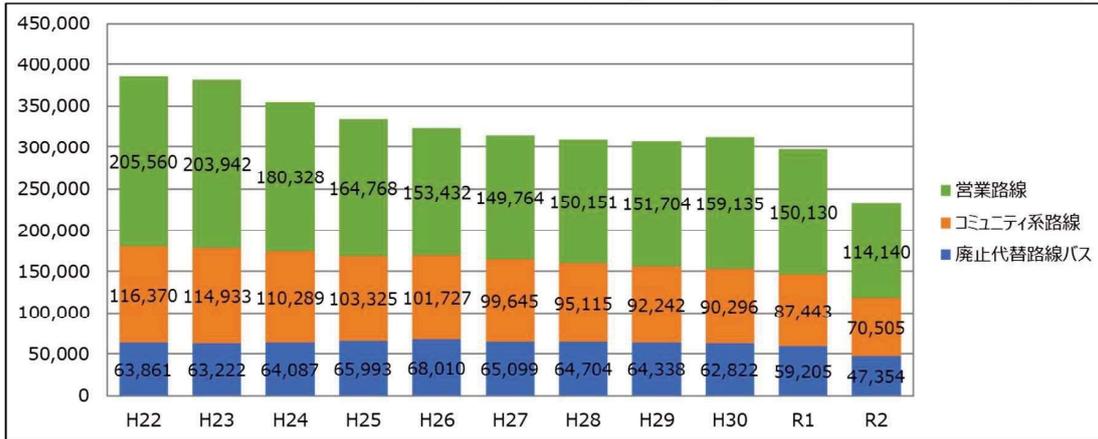
（単位：人）

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 総利用者数		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	

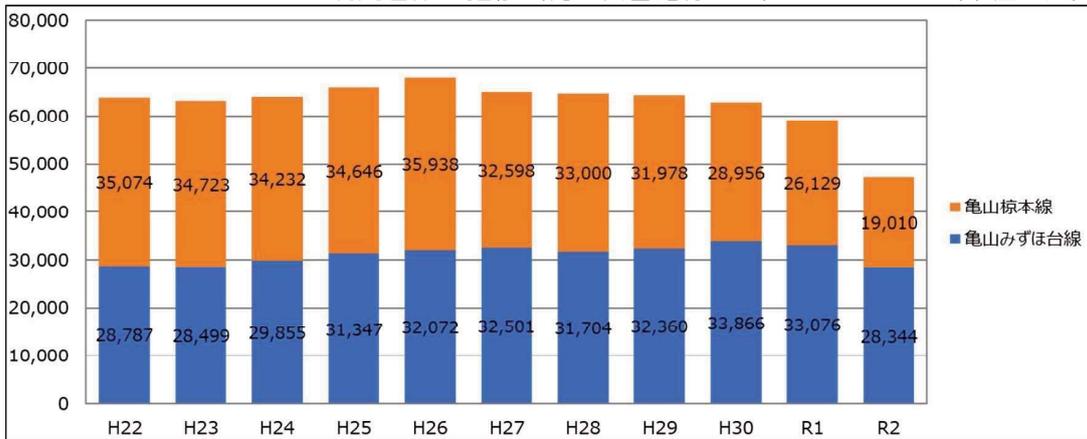
▼市内バス等の総利用者数の推移

(単位：人)



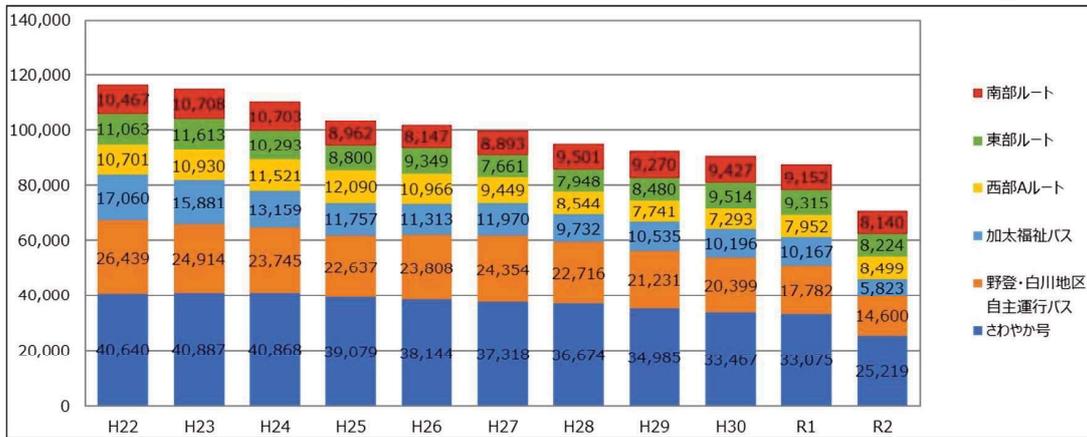
▼利用者数の推移（廃止代替路線バス）

(単位：人)



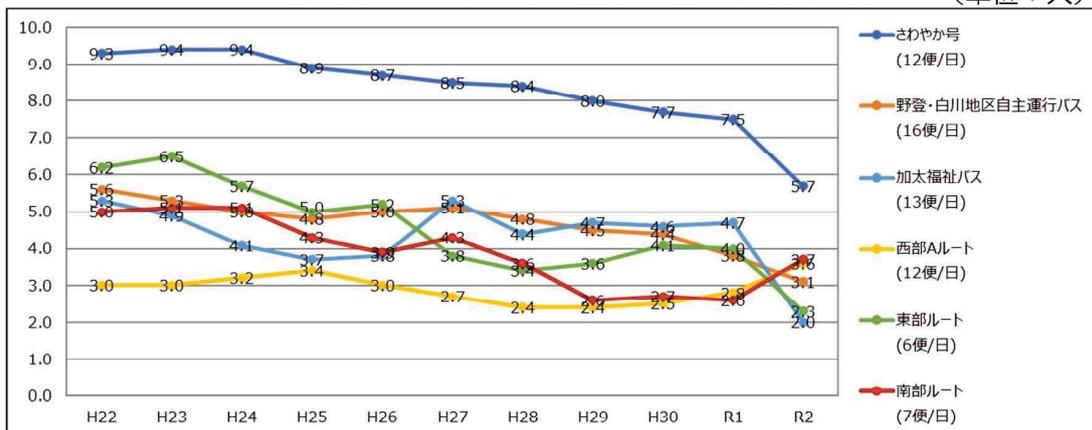
▼利用者数の推移（コミュニティ系路線）

(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)

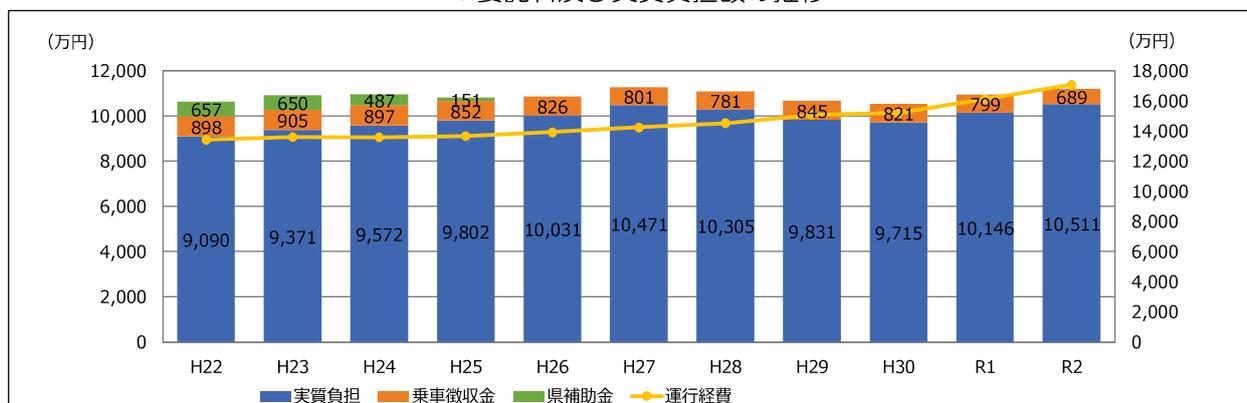
(単位：人)



■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）※廃止代替路線含む（単位：円）

年度	運行経費	補助金等	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

▼委託料及び実質負担額の推移



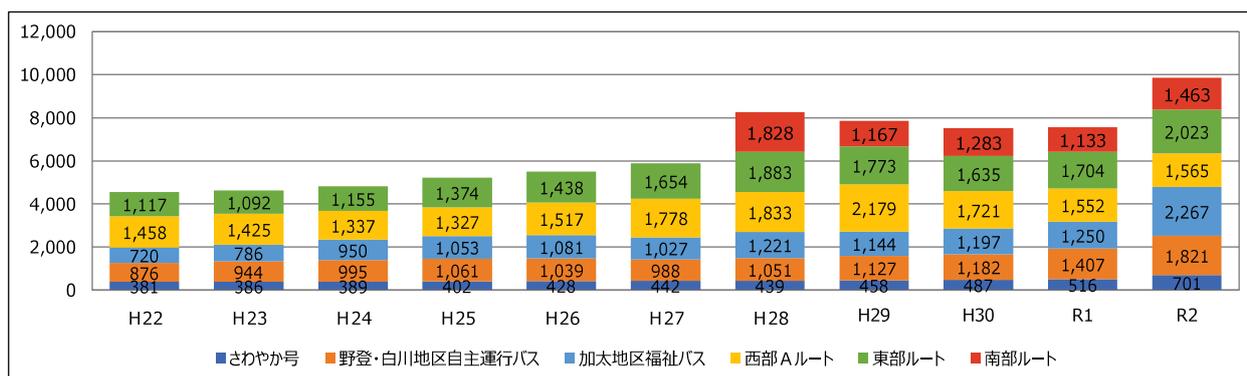
■利用者 1 人あたりの運行経費

(単位：円)

路線名	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
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
加太地区福祉 バス	720	786	950	1,053	1,081	1,027	1,221	1,144	1,197	1,250	2,267
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	1,565
東部ルート							1,883	1,773	1,635	1,704	2,023
南部ルート	1,117	1,092	1,155	1,374	1,438	1,654	1,828	1,167	1,283	1,133	1,463
6路線平均値	778	877	892	896	935	989	1,050	1,027	1,028	1,068	1,330

▼利用者 1 人あたりの運行経費

(単位：円)



事前予約制施設送迎サービスにおける利用者数等の推移

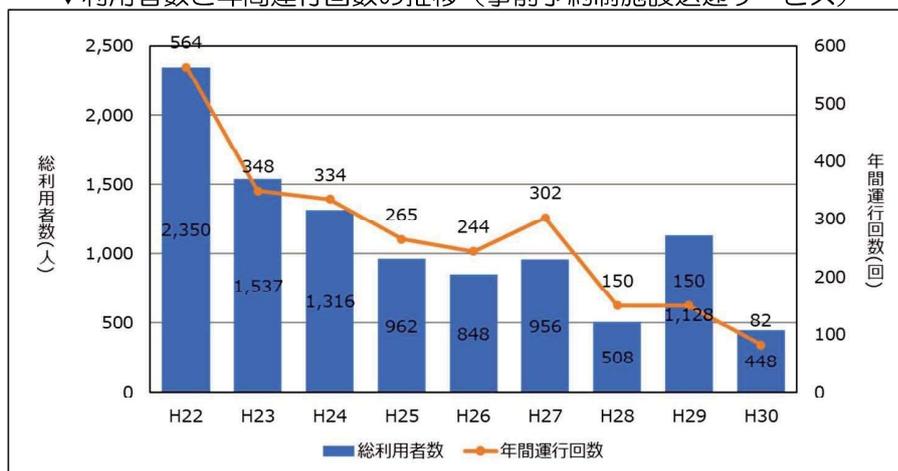
総利用者数は平成 26 年度までは年々減少傾向にあります。その後は、大幅に変化しています。年間運行回数については、平成 26 年度まで年々減少傾向にあり、平成 27 年度は増加しましたが、その後、減少傾向に転じています。

利用者 1 人あたりの運行経費は、平成 25 年度まで増加していますが、平成 26 年度に大幅に減少し、その後、平成 29 年度にさらに大幅に減少しています。実質負担額については、平成 25 年度まではほぼ横ばいに推移し、平成 26 年度に大幅に減少しています。平成 27 年度に増加していますが、その後、減少傾向に転じています。

■利用者数等の推移（事前予約制施設送迎サービス）

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運行日数（日）	294	298	293	296	296	297	75	75	46
年間運行回数（回）	564	348	334	265	244	302	150	150	82
総利用者数（人）	2,350	1,537	1,316	962	848	956	508	1,128	448
1日当り運行回数（回）	1.9	1.1	1.1	0.8	0.8	1.0	2.0	2.5	1.8
1日当り利用者数（人）	7.9	5.1	4.4	3.2	2.8	3.1	3.3	5.8	3.0
1回当り利用者数（人）	4.2	4.4	3.9	3.6	3.4	3.1	3.3	4.4	5.5

▼利用者数と年間運行回数の推移（事前予約制施設送迎サービス）

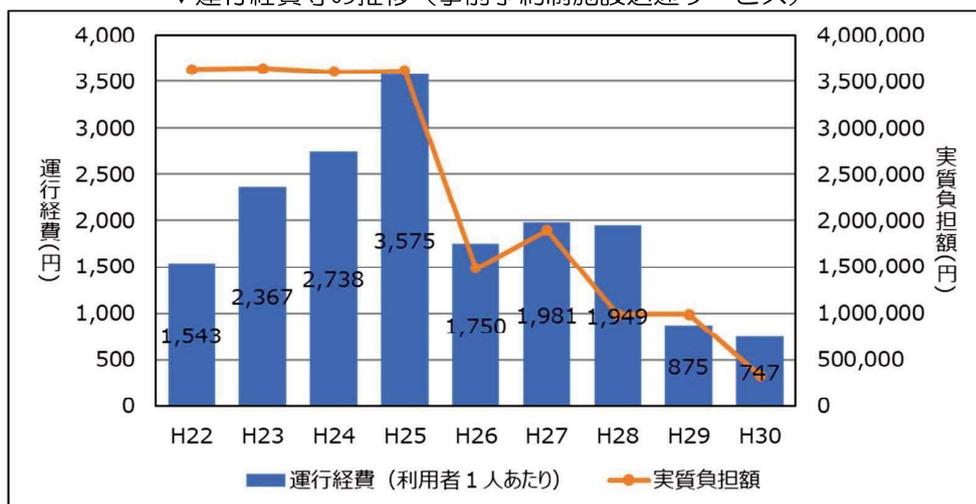


■運行経費等の推移（事前予約制施設送迎サービス）

（単位：円）

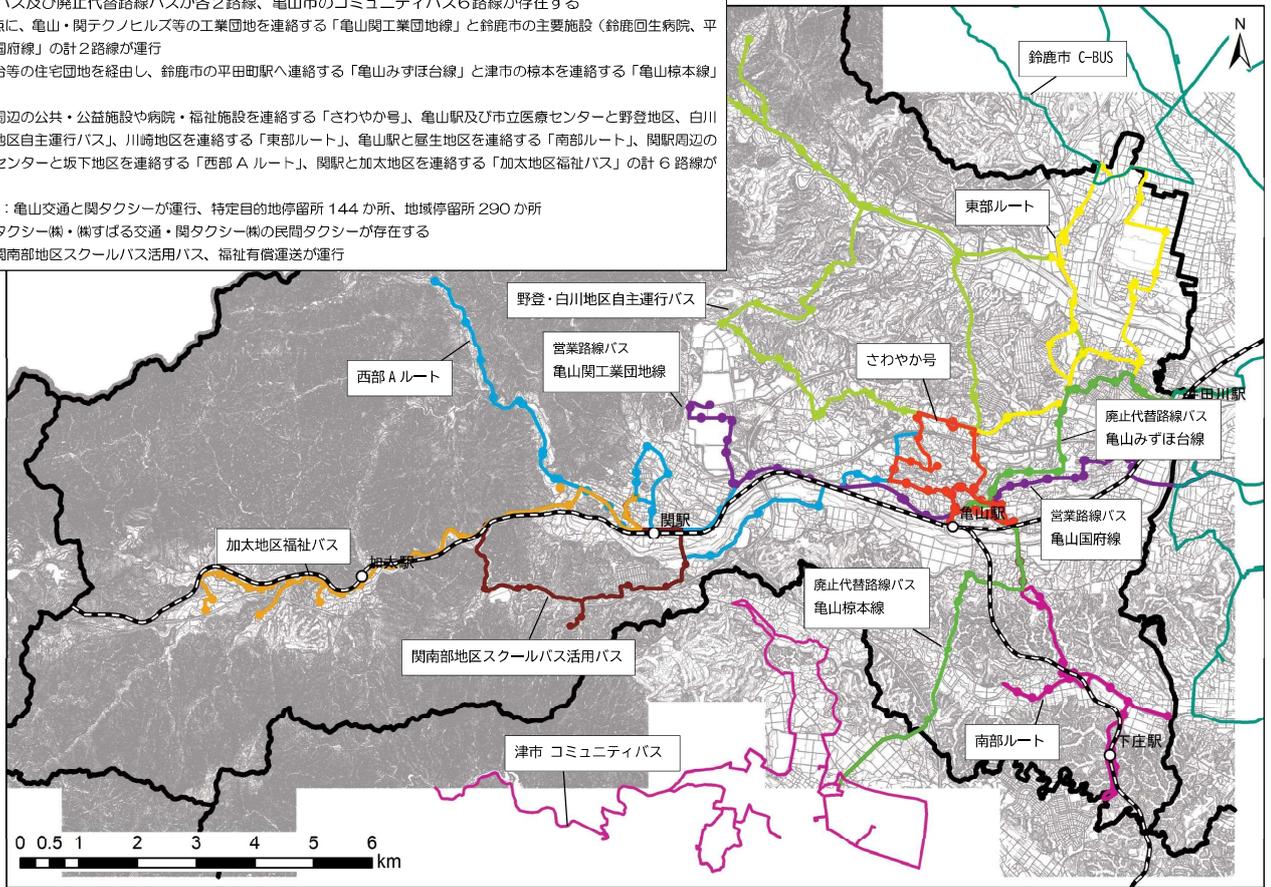
	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運行経費（利用者 1 人あたり）	1,543	2,367	2,738	3,575	1,750	1,981	1,949	875	747
実質負担額	3,626,730	3,638,820	3,602,550	3,614,640	1,484,844	1,893,915	990,094	987,229	334,603

▼運行経費等の推移（事前予約制施設送迎サービス）



市内の公共交通網

- 鉄道：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
- ・井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅、下庄駅の計 5 駅が存在する
- バス：三重交通の営業路線バス及び廃止代替路線バスが各 2 路線、亀山市のコミュニティバス 6 路線が存在する
- ・営業路線バスは、亀山駅を起点に、亀山・関テクノヒルズ等の工業団地を連絡する「亀山関工業団地線」と鈴鹿市の主要施設（鈴鹿回生病院、平田町駅等）を連絡する「亀山国府線」の計 2 路線が運行
- ・廃止代替路線バスは、みずほ台等の住宅団地を経由し、鈴鹿市の平田町駅へ連絡する「亀山みずほ台線」と津市の棕本を連絡する「亀山棕本線」の計 2 路線が運行
- ・コミュニティバスは、亀山駅周辺の公共・公益施設や病院・福祉施設を連絡する「さわやか号」、亀山駅及び市立医療センターと野登地区、白川地区を連絡する「野登・白川地区自主運行バス」、川崎地区を連絡する「東部ルート」、亀山駅と昼生地区を連絡する「南部ルート」、関駅周辺の公共・公益施設及び市立医療センターと坂下地区を連絡する「西部 A ルート」、関駅と加太地区を連絡する「加太地区福祉バス」の計 6 路線が運行
- 乗合タクシー（のりかめさん）：亀山交通と関タクシーが運行、特定目的地停留所 144 か所、地域停留所 290 か所
- タクシー：亀山交通㈱・小管タクシー㈱・樹すばる交通・関タクシー㈱の民間タクシーが存在する
- ※上記の路線以外に、市内には関南部地区スクールバス活用バス、福祉有償運送が運行



公共交通路線の徒歩圏人口カバー図（鉄道 1km・バス停 500m）

鉄道駅1km圏域内カバー人口（平成27年度国勢調査）

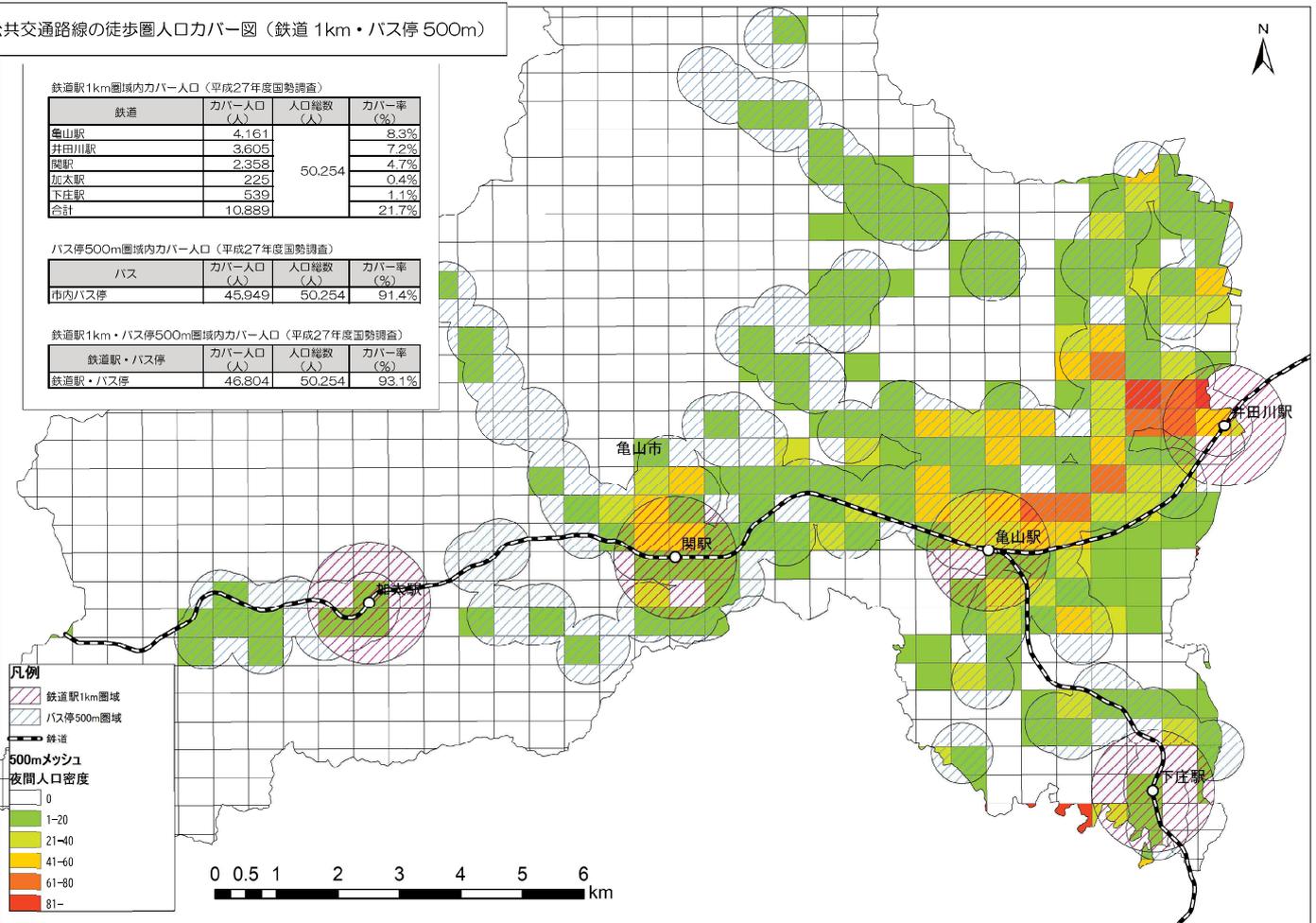
鉄道	カバー人口 (人)	人口総数 (人)	カバー率 (%)
龜山駅	4,161	50,254	8.3%
井田川駅	3,605		7.2%
関駅	2,358		4.7%
加太駅	225		0.4%
下庄駅	539		1.1%
合計	10,889		21.7%

バス停500m圏域内カバー人口（平成27年度国勢調査）

バス	カバー人口 (人)	人口総数 (人)	カバー率 (%)
市内バス停	45,949	50,254	91.4%

鉄道駅1km・バス停500m圏域内カバー人口（平成27年度国勢調査）

鉄道駅・バス停	カバー人口 (人)	人口総数 (人)	カバー率 (%)
鉄道駅・バス停	46,804	50,254	93.1%



凡例

- 鉄道駅1km圏域
- バス停500m圏域
- 鉄道

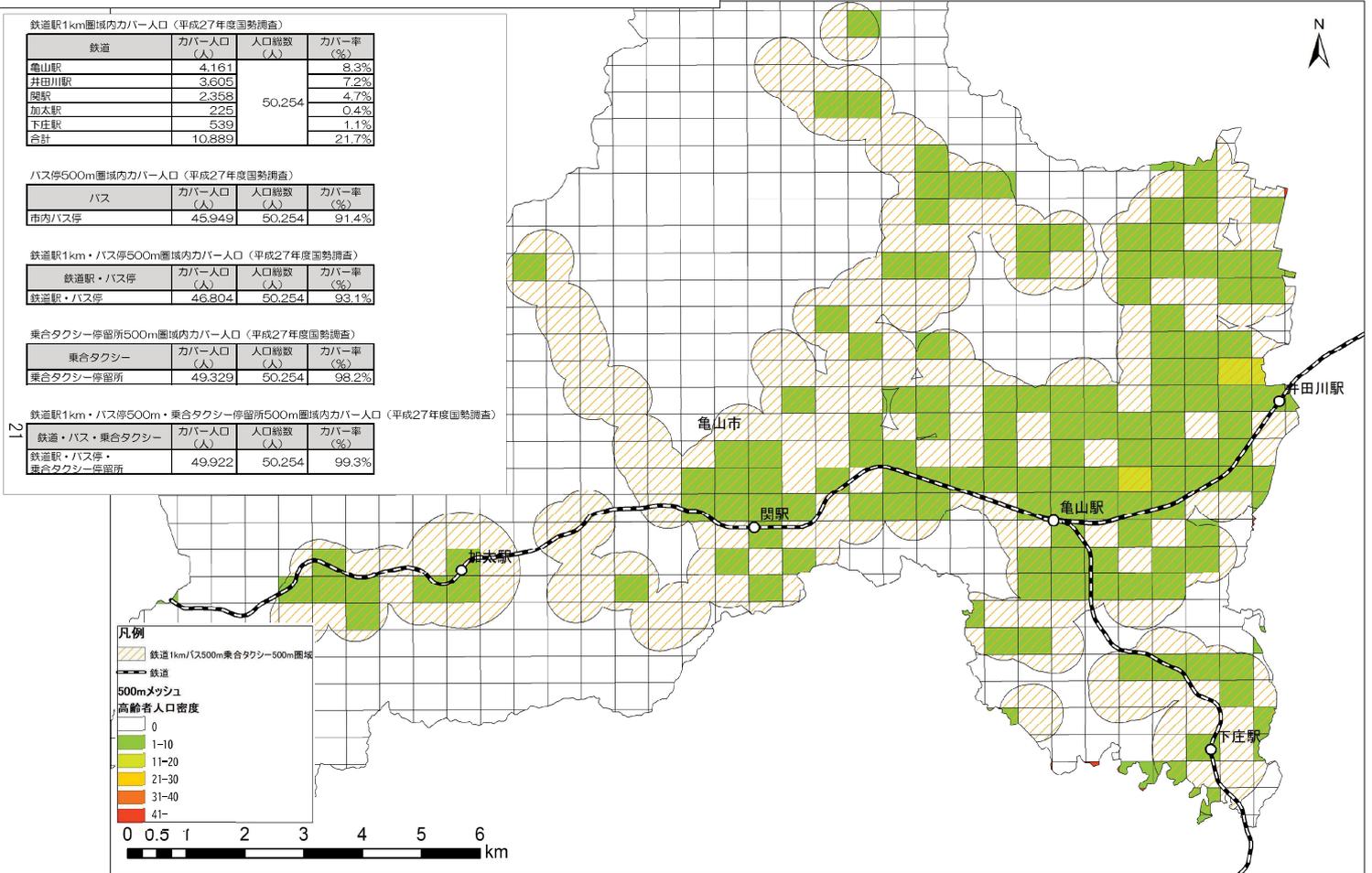
500mメッシュ

夜間人口密度

- 0
- 1-20
- 21-40
- 41-60
- 61-80
- 81-



公共交通路線の徒歩圏人口カバー図（鉄道 1km・バス停 500m・乗合タクシー停留所 500m）



⑤かめやまのりあいタクシー（のりかめさん）の利用実態

市民の身近な交通手段を確保するため、平成 30 年 10 月から、バスとタクシーの中間的なサービスである乗合タクシーの運行を開始しました。

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必要なく、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)

1) 年間利用者数

年間利用者数は増加傾向にあり、令和 2 年度で 3,741 人でした。令和元年度の年間利用者数 2,120 人と比較すると、1,621 人増加しています。1 日あたりの利用者数は令和 2 年度 12.7 人で令和元年度と比較すると 1 日あたり 5.4 人増加しています。

■乗合タクシー利用者数の推移 (単位：人)

	H30.10~R1.3	R1	R2
亀山交通	314	1,818	3,006
関タクシー	38	302	735
1日あたりの利用者数	2.9	7.3	12.7
総利用者数	352	2,120	3,741

▼乗合タクシー利用者数の推移



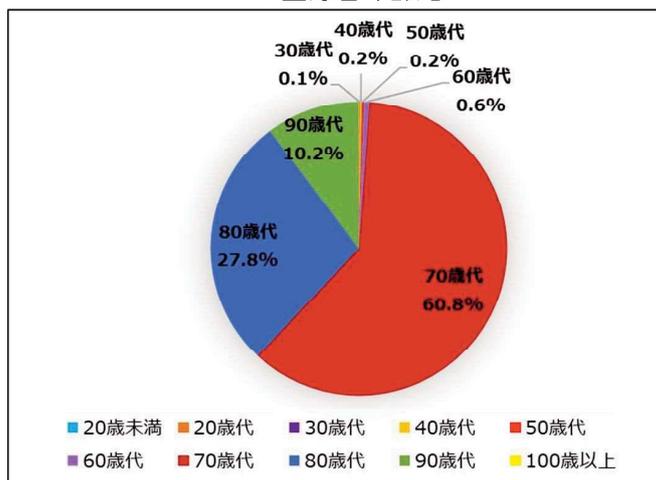
2) 利用登録者の属性

2021年現在の利用登録者数は2,865人です。

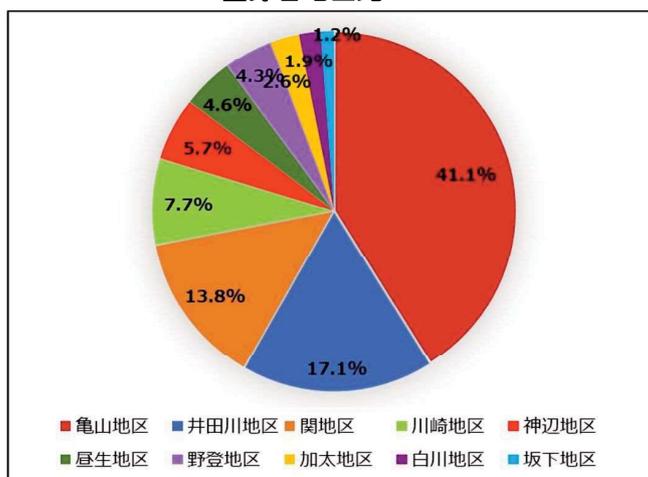
年齢比をみると、70歳代が最も多く60.8%、次いで80歳代27.8%、90歳代10.2%の順となっており、70歳以上で約98.8%を占めています。

地区比をみると亀山地区が最も多く41.1%、次いで井田川地区が17.1%、関地区が13.8%の順となっています。

▼登録者年齢比



▼登録者地区比



3) 利用状況

年間の利用状況

令和2年度の年間利用者数は3,741人で、その年間実利用者数は392人であり、実利用者1人あたりの運行回数は約9.5回/人となっています。1日平均利用者数は12.7人となっています。

年間実利用者別利用回数をみると、年間1～5回利用が54.8%と半数以上であり、次いで、6～10回利用27.3%、11～20回利用7.7%の順となっています。

■乗合タクシー利用状況

年度	H30年度	R1年度	R2年度
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

■年間実利用者別利用回数

(2020年4月～2021年3月)

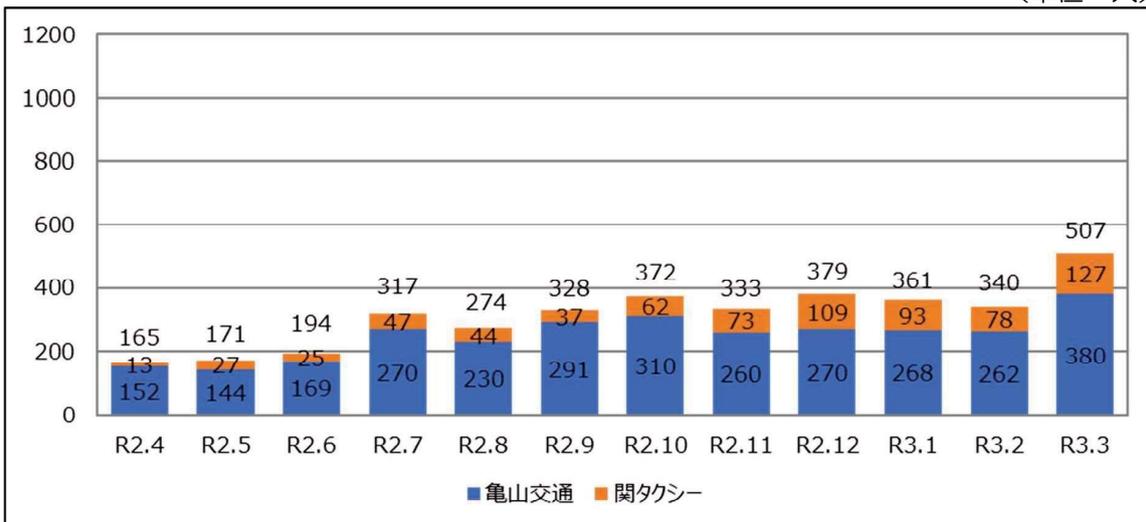
利用回数	人数	割合
1～5回	215	54.8%
6～10回	107	27.3%
11～20回	30	7.7%
21～30回	18	4.6%
31～40回	6	1.5%
41～60回	8	2.0%
61～80回	3	0.8%
81～100回	2	0.5%
101～200回	2	0.5%
201～300回	1	0.3%
301回以上	0	0.0%
合計	392	100.0%

月別の利用状況

令和2年度の月平均利用者数は約312人であり、2020年7月、9月から2021年3月までの利用者数は1か月あたり300人を超えています。特に2021年3月の利用者数は507人と最も多くなっています。

▼月別乗合タクシー利用者数の推移(2020年4月～2021年3月)

(単位：人)



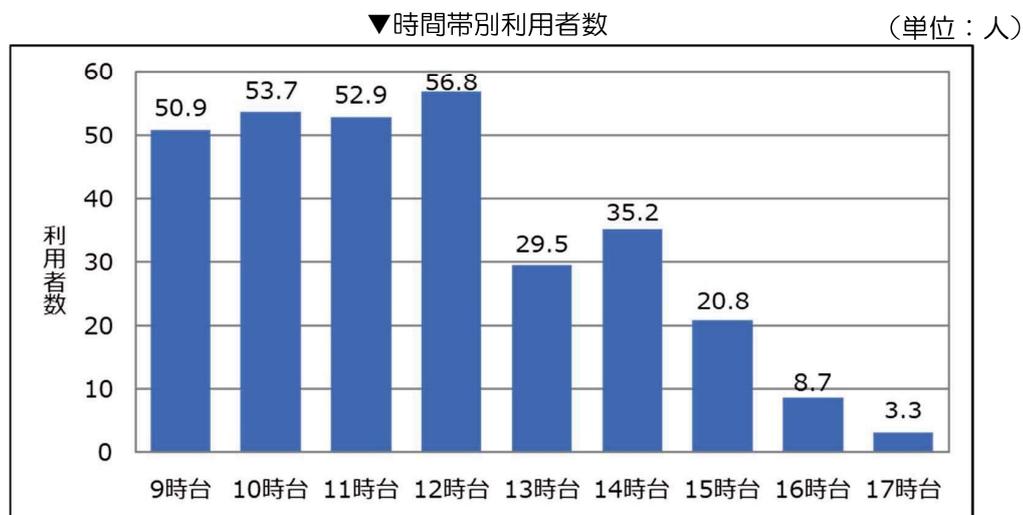
■月別乗合タクシー利用者数(2020年4月～2021年3月)

(単位：人)

事業者	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	平均
亀山交通	152	144	169	270	230	291	310	260	270	268	262	380	3006	250.5
関タクシー	13	27	25	47	44	37	62	73	109	93	78	127	735	61.3
計	165	171	194	317	274	328	372	333	379	361	340	507	3741	311.8

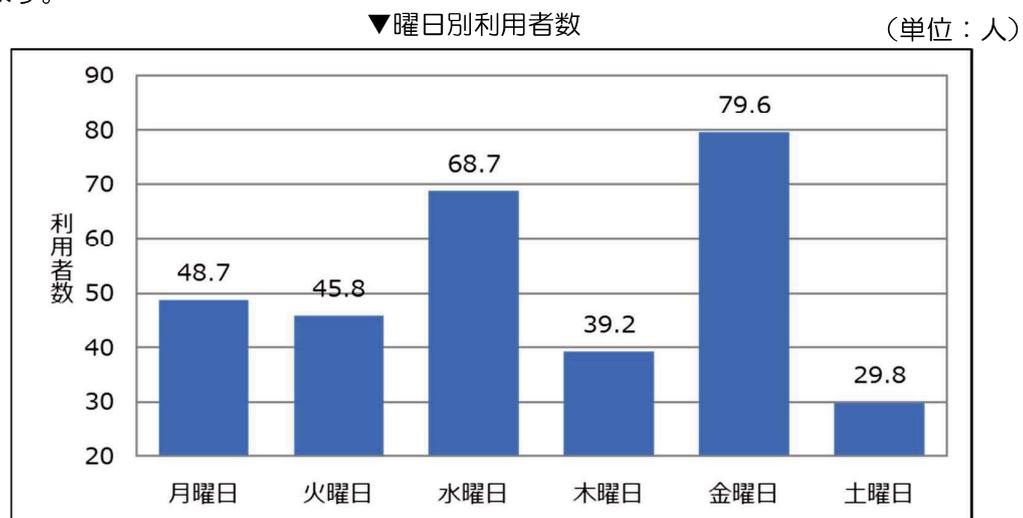
時間帯別の利用状況（月平均）

時間帯別利用者数をみると、9時台から12時台までの午前中の利用が多く、特に12時台が最も多くなっています。



曜日別の利用状況（月平均）

曜日別利用者数をみると、金曜日が最も多く、次いで、水、月、火、木、土の順に多くなっています。



停留所の利用状況

平成30年度に運行を開始して以降、停留所は増加しており、令和2年度の停留所数は434か所となっています。そのうち、利用があった停留所は282か所であり434か所に対して65.0%の利用割合となっています。

■停留所利用状況

	停留所数	利用停留所数	利用割合
H30年度(2018.10~2019.3)	424	94	22.2%
R1年度(2019.4~2020.3)	430	246	57.2%
R2年度(2020.4~2021.3)	434	282	65.0%

利用の多い停留所

令和2年度に利用された停留所の乗降人数を計上して順位づけを行うと、1位がエコタウン(7.9%)、2位が亀山市立医療センター(5.9%)、3位がさかえ整形外科(4.4%)、4位が鈴鹿農協井田川支店(3.3%)、5位が医療法人天神眼科医院(2.9%)となっています。

また、実利用者数(リピーターを計上しない)をみると、1位が亀山市立医療センター(17.0%)、2位がエコタウン(15.0%)、3位が医療法人天神眼科医院(9.1%)、4位がJR亀山駅前(7.2%)、5位が総合保健福祉センターあいあい(6.8%)となっています。

■利用の多い停留所

順位	名称	乗降者数(人)			実利用者数(人)		利用頻度
		合計	月平均	割合	月平均	割合	平均回数
1	エコタウン	592	49.3	7.9%	7.2	15.0%	6.9
2	亀山市立医療センター(病院本館)	445	37.1	5.9%	8.1	17.0%	4.6
3	さかえ整形外科	330	27.5	4.4%	2.1	4.4%	13.2
4	鈴鹿農協井田川支店	247	20.6	3.3%	0.3	0.7%	61.8
5	医療法人天神眼科医院	219	18.3	2.9%	4.3	9.1%	4.2
6	総合保健福祉センターあいあい	179	14.9	2.4%	3.3	6.8%	4.6
7	豊田クリニック	157	13.1	2.1%	1.9	4.0%	6.8
8	鈴鹿農協亀山支店	150	12.5	2.0%	1.9	4.0%	6.5
9	楠平尾口	137	11.4	1.8%	0.2	0.3%	68.5
10	神辺簡易郵便局	132	11.0	1.8%	0.1	0.2%	132.0
11	下庄旧集会所前	129	10.8	1.7%	0.4	0.9%	25.8
12	管内公民館前	118	9.8	1.6%	0.3	0.7%	29.5
13	栃木屋前	117	9.8	1.6%	0.4	0.9%	23.4
14	とら整形外科クリニック	100	8.3	1.3%	1.8	3.7%	4.8
15	旧田中仏壇店前	97	8.1	1.3%	0.2	0.3%	48.5
16	JR亀山駅前	94	7.8	1.3%	3.4	7.2%	2.3
17	百五銀行亀山支店東御幸出張所	84	7.0	1.1%	0.5	1.0%	14.0
18	マックスバリュ亀山みずほ台店	82	6.8	1.1%	0.9	1.9%	7.5
19	東新田防災倉庫	81	6.8	1.1%	0.3	0.5%	27.0
20	かめやま心身クリニック	79	6.6	1.1%	1.3	2.6%	5.3
21	富士見町公民館前	78	6.5	1.0%	0.2	0.3%	39.0
22	ハッピー-胃腸クリニック	71	5.9	0.9%	1.4	3.0%	4.2
23	市役所	69	5.8	0.9%	2.4	5.1%	2.4
24	後藤眼科クリニック	67	5.6	0.9%	0.9	1.9%	6.1
25	富士ハイツ中	66	5.5	0.9%	0.1	0.2%	66.0
26	栄仙寺前	62	5.2	0.8%	0.3	0.5%	20.7
27	亀山回生病院	59	4.9	0.8%	0.7	1.4%	7.4
28	塚田歯科医院	55	4.6	0.7%	1.3	2.8%	3.4
28	野尻公民館前	55	4.6	0.7%	0.6	1.2%	7.9
30	かつき内科	52	4.3	0.7%	1.1	2.3%	4.0
	総計	7482	623.5	100.0%	47.7	100.0%	

乗合タクシー停留所間乗降（OD）の状況

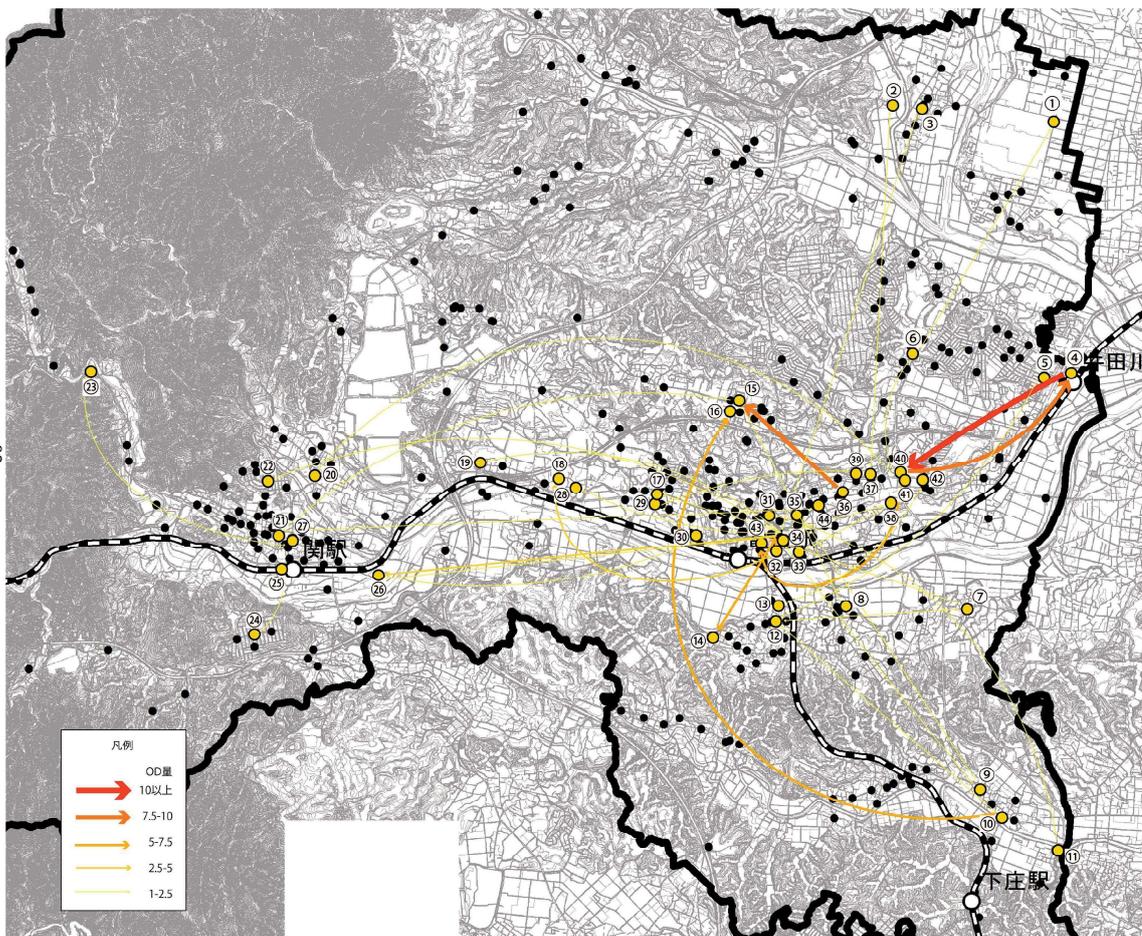
利用のあった停留所間 OD を希望線としてプロットしてみると、エコータウンなどが立地する中心市街地に乗降が集中しています。

停留所間で利用者の多い区間（2020 年度の年間平均利用者で月 1 人以上の利用を抽出するため OD 量 12 以上を対象とした）を抽出してみると、往復利用で最も多いのが**鈴鹿農協井田川支店⇄さかえ整形外科(223)**、次いで**エコータウン⇄楠平尾口(133)**となっています。

■乗合タクシー停留所間乗降利用者数（2020 年度年間平均 OD 量 12 以上）

	乗車地	目的地	OD量
1	鈴鹿農協井田川支店	さかえ整形外科	125
2	さかえ整形外科	鈴鹿農協井田川支店	98
3	栃木屋前	亀山市立医療センター(病院本館)	93
4	旧田中仏壇店前	鈴鹿農協亀山支店	87
5	下庄旧集会所前	総合保健福祉センター-あいあい	68
6	エコータウン	楠平尾口	67
7	楠平尾口	エコータウン	66
8	百五銀行亀山支店東御幸出張所	神辺簡易郵便局	44
9	エコータウン	東新田防災倉庫	33
10	神辺簡易郵便局	百五銀行亀山支店東御幸出張所	30
11	豊田クリニック	富士見町公民館前	27
12	富士見町公民館前	豊田クリニック	25
12	さかえ整形外科	マックスバリュ亀山みずほ台店	25
13	ふたば薬局駐車場前	亀山市立医療センター(病院本館)	22
13	エコータウン	野尻公民館前	22
14	管内公民館前	医療法人天神眼科医院	21
15	医療法人天神眼科医院	管内公民館前	20
15	エコータウン	栄仙寺前	20
15	川崎郵便局	エコータウン	20
16	エコータウン	上野公民会館前	19
17	南野町第3自治会集積所前	北町もり歯科	18
18	エコータウン	太岡寺東	17
19	下庄旧集会所前	医療法人天神眼科医院	16
19	JR関駅前	【バス停】関ヶ丘	16
19	エコータウン	富士ハイツ中	16
20	マックスバリュ亀山みずほ台店	のぼの 北部	15
21	医療法人天神眼科医院	下庄旧集会所前	14
21	見晴し公園の集積所前	医療法人天神眼科医院	14
21	栄仙寺前	エコータウン	14
22	下庄旧集会所前	かつき内科	13
22	柴崎公民館前	後藤眼科クリニック	13
22	後藤眼科クリニック	柴崎公民館前	13
22	富士ハイツ中	エコータウン	13
23	弘法寺集積所前	とら整形クリニック	12
23	中町四番町	宮村産婦人科	12
23	上野公民会館前	亀山回生病院	12
23	天神一丁目	かめやま心身クリニック	12
23	管内公民館前	エコータウン	12
23	亀山市立医療センター(病院本館)	中町四番町	12
23	さかえ整形外科	富士見町公民館前	12
23	東新田防災倉庫	エコータウン	12
23	エコータウン	川崎郵便局	12
23	エコータウン	旧精米所	12
23	百五銀行亀山支店関プラザ出張所	坂下集積所前	12
23	坂下集積所前	百五銀行亀山支店関プラザ出張所	12

▼乗合タクシー停留所間乗降図 (OD量 12 以上) (往路・復路別図)



No.	停留所名
①	のほの北部
②	柴崎公民館前
③	川崎郵便局
④	鈴鹿農協井田川支店
⑤	見晴らし公園の集積所前
⑥	マックスバリュ亀山みずほ台店
⑦	管内公民館前
⑧	ふたば薬局駐車場前
⑨	栄仙寺前
⑩	下庄旧集会所前
⑪	弘法寺集積所前
⑫	医療法人天神眼科医院
⑬	天神一丁目
⑭	桶平尾口
⑮	亀山市立医療センター
⑯	総合保健福祉センターあいあい
⑰	旧稲米所
⑱	神辺簡易郵便局
⑲	大岡寺東
⑳	富士見町公民館前
㉑	中町四番町
㉒	富士ハイツ中
㉓	坂下集積所前
㉔	関ヶ丘
㉕	JR関駅前
㉖	東新田防災倉庫
㉗	百五銀行亀山支店関プラザ出張所
㉘	野尻公民館前
㉙	南野町第3自治会集積所前
㉚	豊田クリニック
㉛	どら整形クリニック
㉜	百五銀行亀山支店東御幸出張所
㉝	亀山回生病院
㉞	エコータウン
㉟	かつき内科
㊱	栃木屋前
㊲	後藤眼科クリニック
㊳	上野公民会館前
㊴	北町もり歯科
㊵	さかえ整形外科
㊶	旧田中仏壇店前
㊷	かめやま心身クリニック
㊸	鈴鹿農協亀山支店
㊹	宮村産婦人科

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響

① 鉄道

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。



※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

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。



※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。

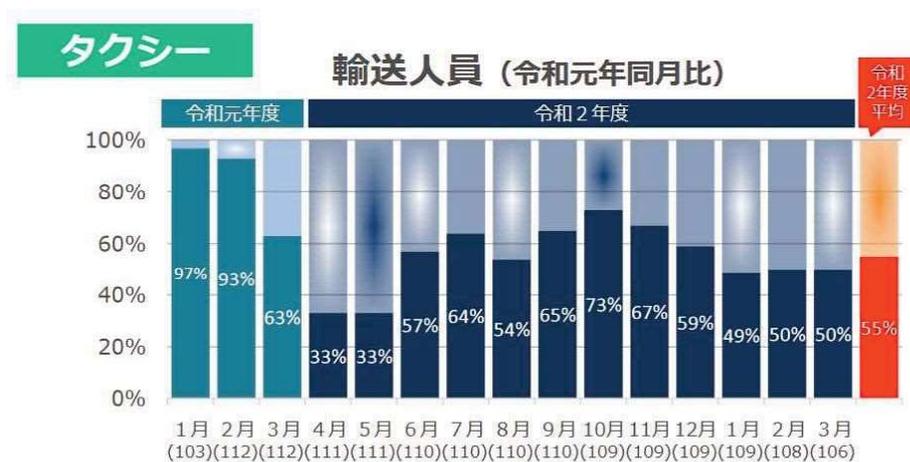
(資料：中部運輸局 令和3年5月13日定例記者懇談会)

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

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。



※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. 市民アンケート結果

亀山市地域公共交通に関する 市民アンケート調査結果

令和3年10月

亀 山 市

目 次

1. アンケートの実施概要	1
(1) 調査の目的	1
(2) 調査対象及び調査方法	1
(3) 配布数及び回収結果	1
(4) 数値の統計的な取り扱いについて	1
2. アンケートの詳細結果	2
(1) バス・乗合タクシーの認知度	2
(2) 普段の交通行動について	6
(3) 施設の利用状況について	8
(4) バスの利用状況について（普段バスを利用する人）	13
(5) バスの利用状況について（普段バスをあまり利用しない人）	21
(6) バスのあり方について	26
(7) 乗合タクシーについて	39
(8) 個人属性	42
3. アンケート調査票	57

1. アンケートの実施概要

(1) 調査の目的

地域の公共交通の見直し改善を進めていくにあたり、市民の日常生活における移動状況や手段等の交通実態を把握することを目的に市民アンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

項目	内容
調査対象	亀山市に居住する 15 歳以上の市民
配布数	1,200
抽出法	無作為抽出
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

(3) 配布数及び回収結果

配布数	1,200
回収数	510
回収率	42.5%

(4) 数値の統計的な取り扱いについて

- ▶ 比率はすべて百分率(%)で表し、小数点以下2位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が 100%を前後する場合があります。また、各設問の結果のコメントについては、便宜的に“約 70%”などと、小数点以下1位を四捨五入した整数値で表記する。
- ▶ 設問に対する回答者の母数は“n=〇”として掲載し、各比率は n を 100%として算出する。
- ▶ 表、グラフ等の見出し及び文章中の選択肢については、趣旨が変わらない程度に簡略化している場合があります。
- ▶ 各回答は不明を除き集計

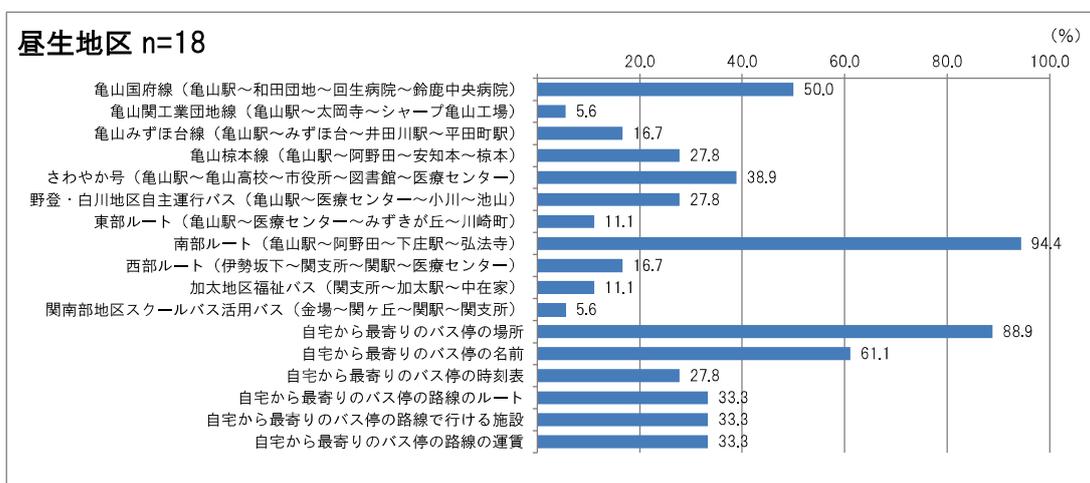
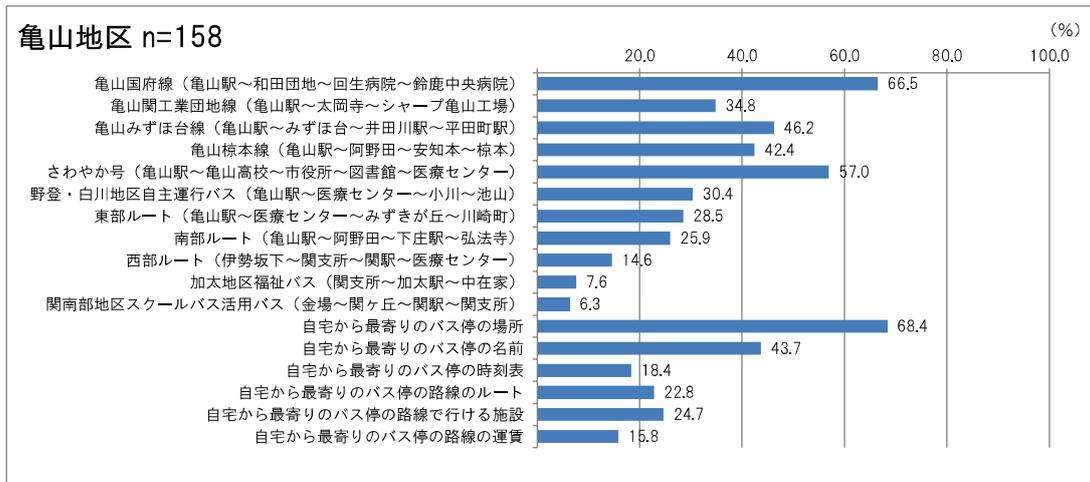
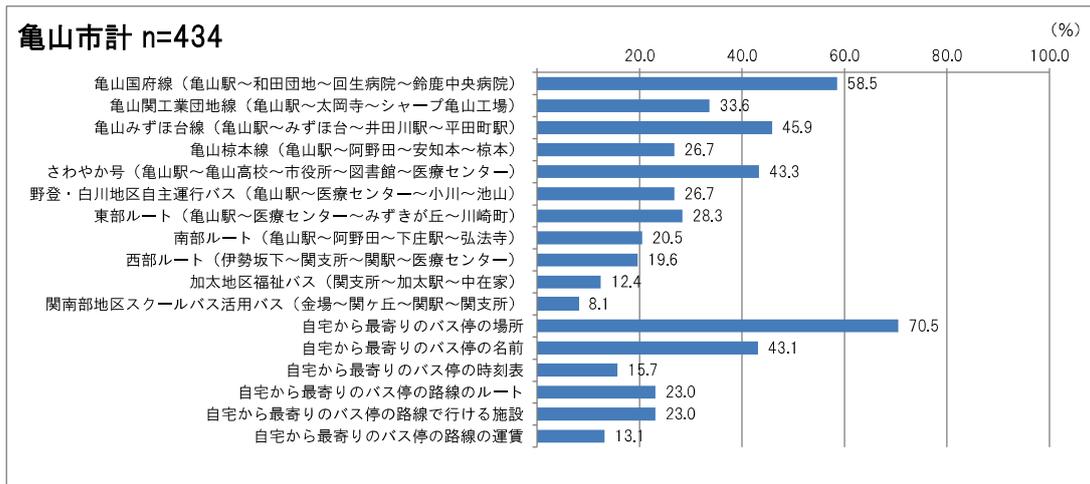
2. アンケートの詳細結果

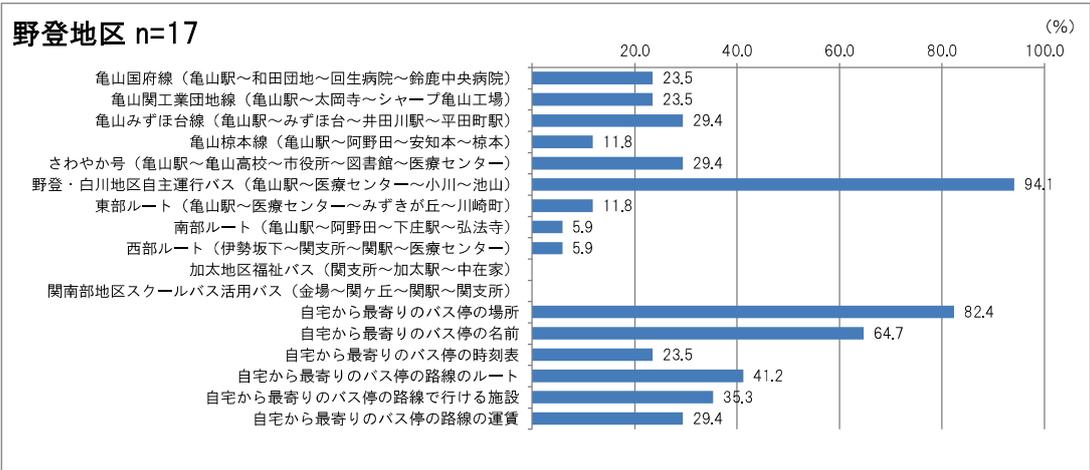
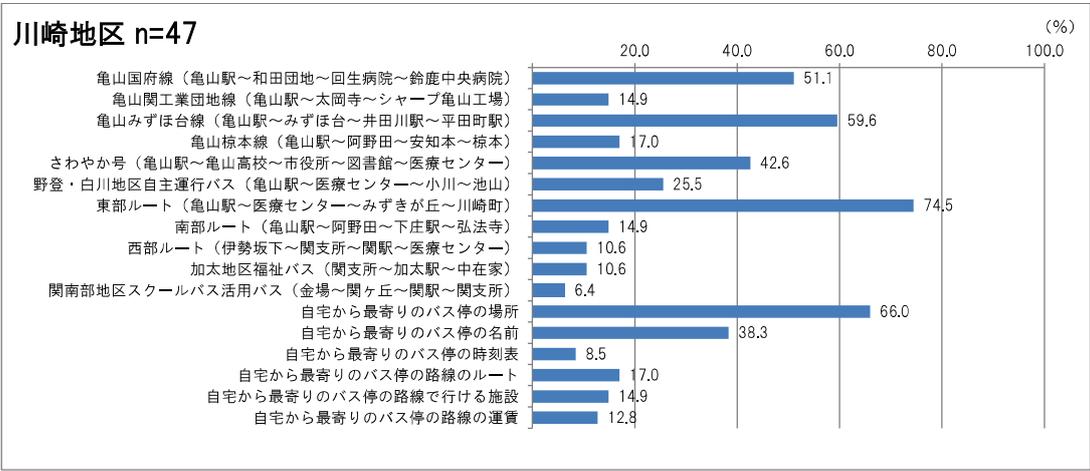
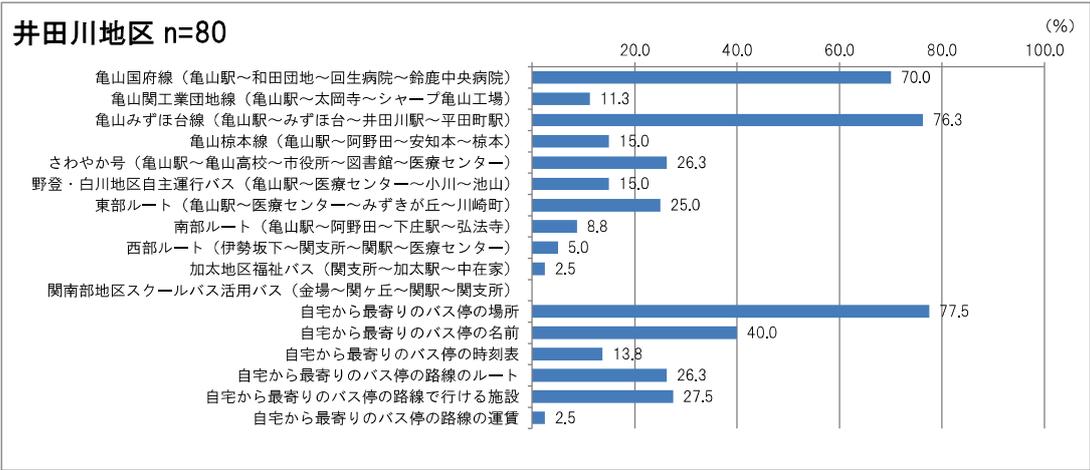
(1) バス・乗合タクシーの認知度

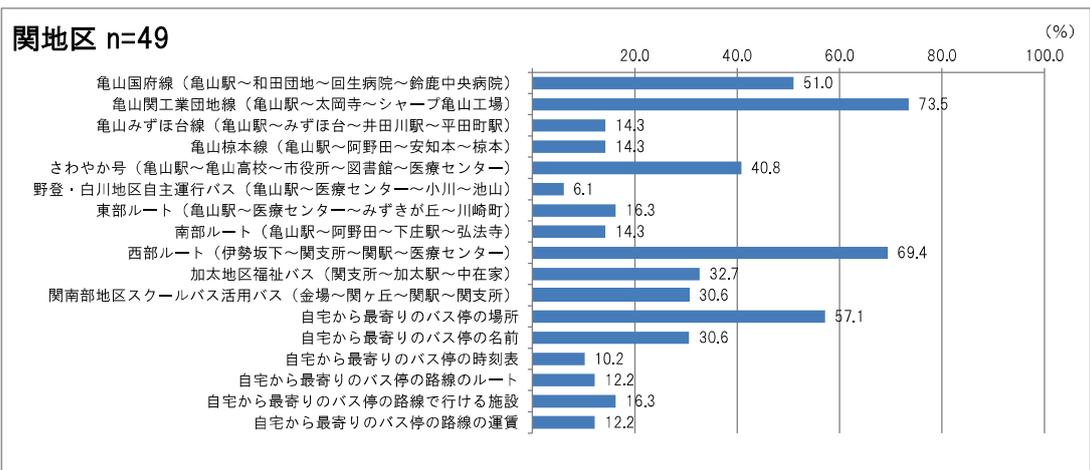
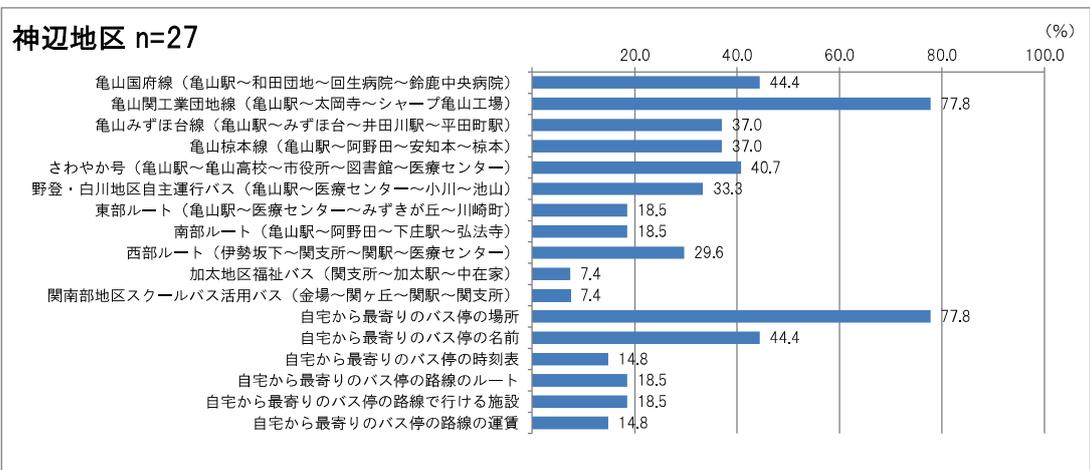
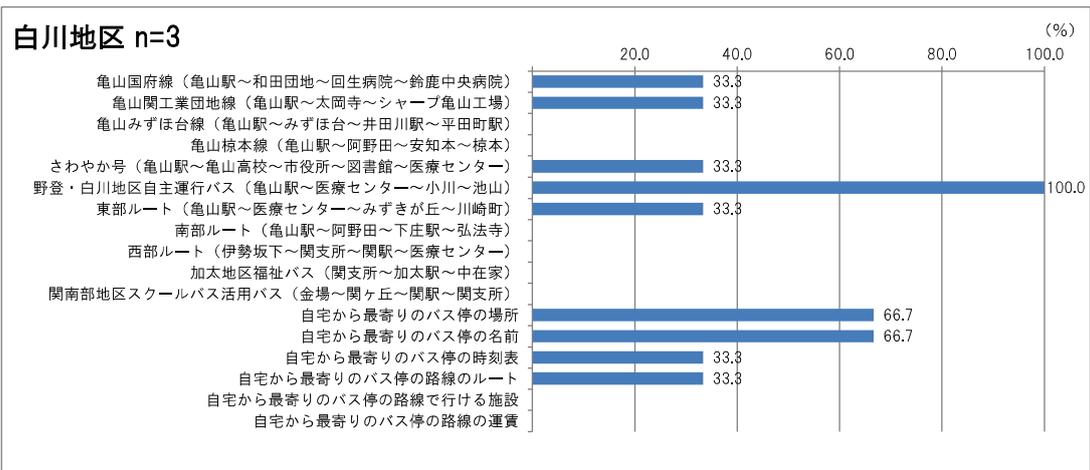
【問1】 亀山市内を走るバスについて知っていること (複数回答)

■全体では「自宅から最寄りのバス停の場所」が約71%で最も高く、次いで「亀山国府線（亀山駅～和田団地～回生病院～鈴鹿中央病院）」が約60%となっている。

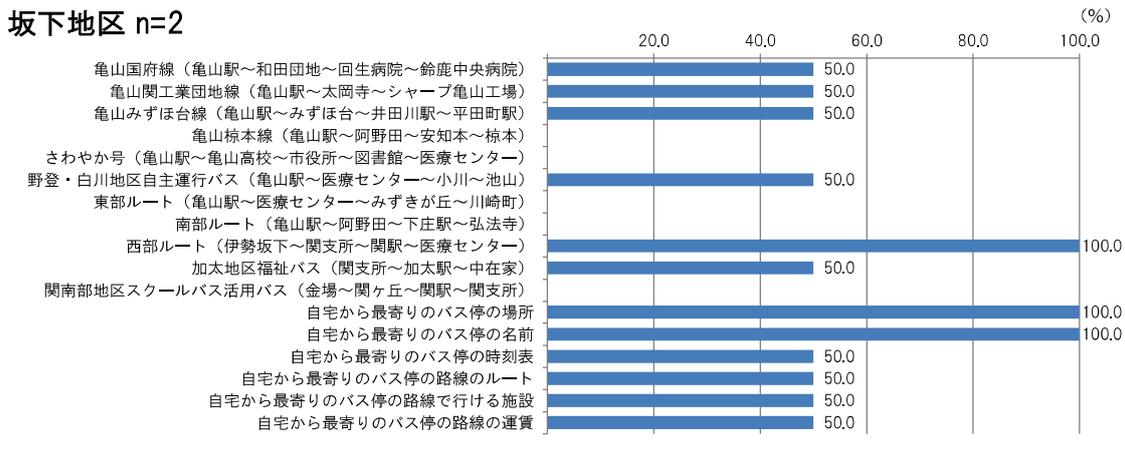
▼ 亀山市内を走るバスについて知っていること



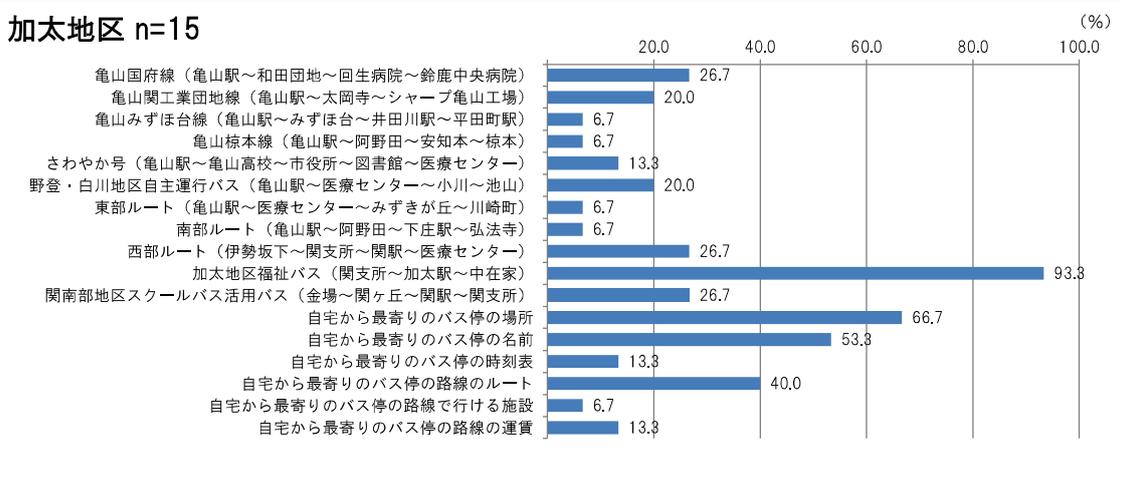




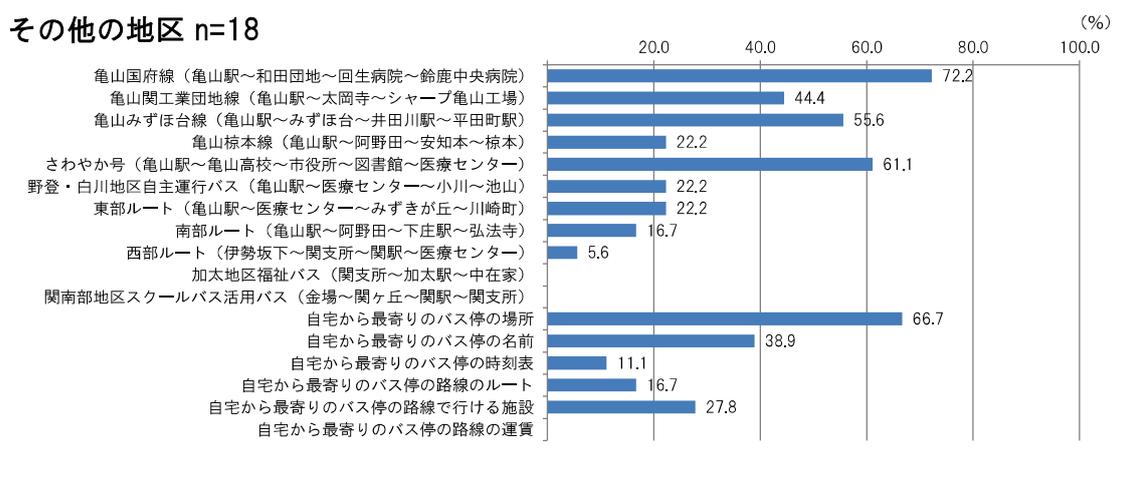
坂下地区 n=2



加太地区 n=15



その他の地区 n=18

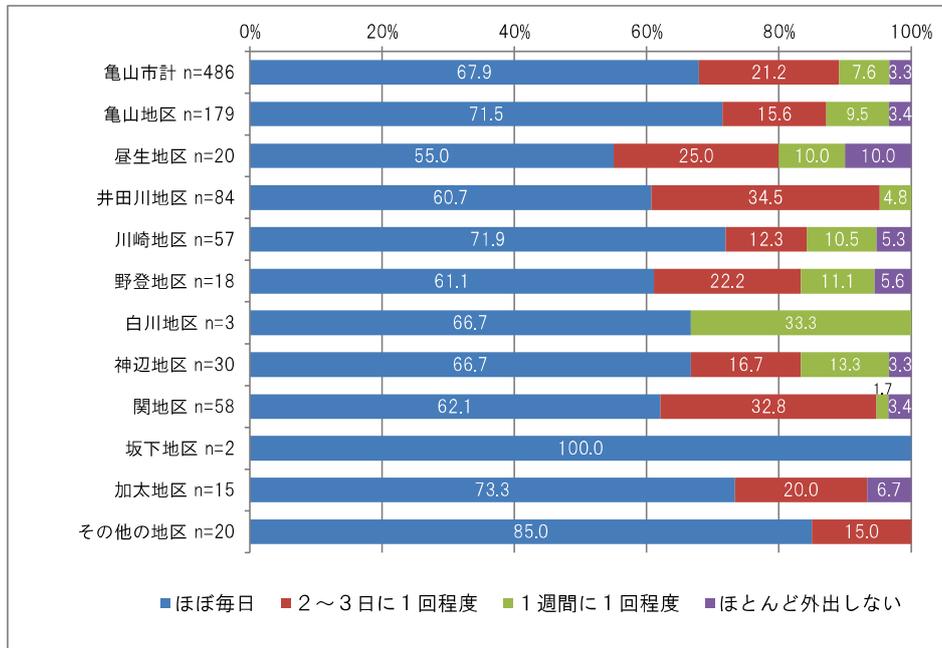


(2) 普段の交通行動について

【問 2-①】 外出頻度

■全体では、「ほぼ毎日」が約 68%と半数以上を占めており、次いで「2～3日に1回程度」が約 21%となっている。

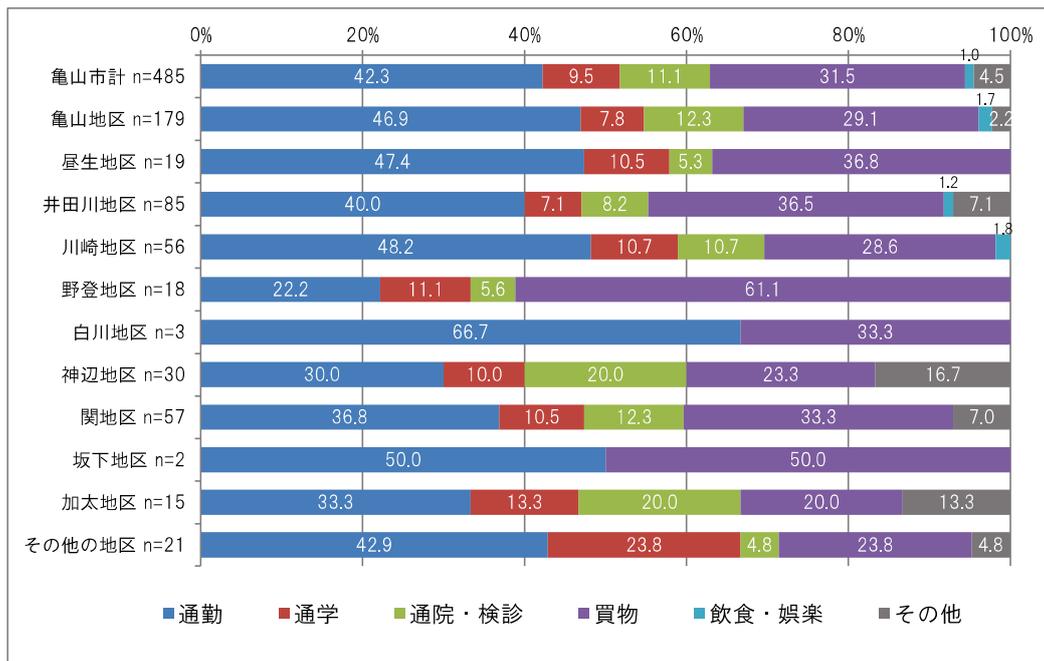
▼外出頻度



【問 2-②】 外出する主な目的

■全体では、「通勤」が約 42%と最も割合が高く、次いで「買物」が約 32%となっている。

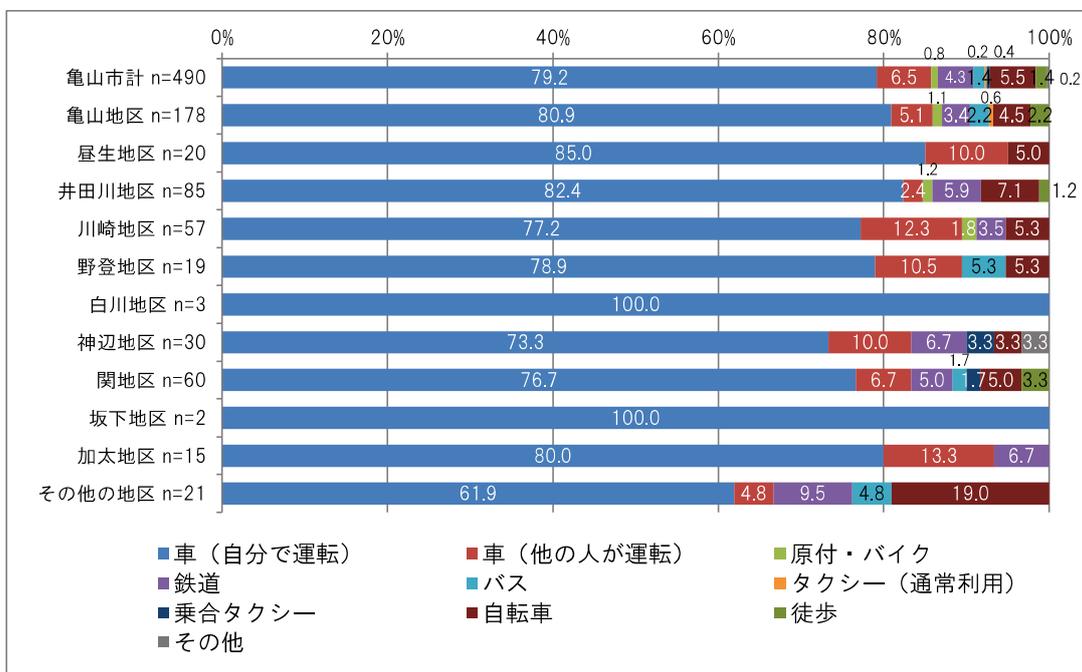
▼外出する主な目的



【問2-③】外出する際の主な移動手段

■全体では、「車（自分で運転）」が約79%と7割以上占めている。

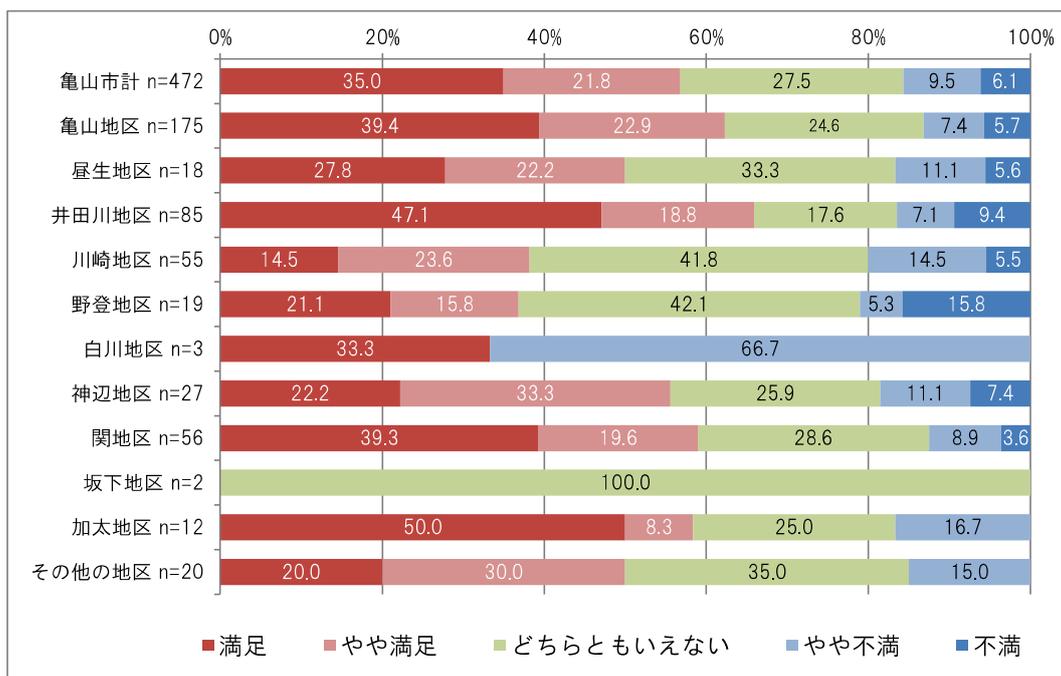
▼外出する際の主な移動手段



【問3】普段外出する際の移動環境に対する「満足度」

■全体では、「満足」「やや満足」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%となっている。

▼普段外出する際の移動環境に対する満足度

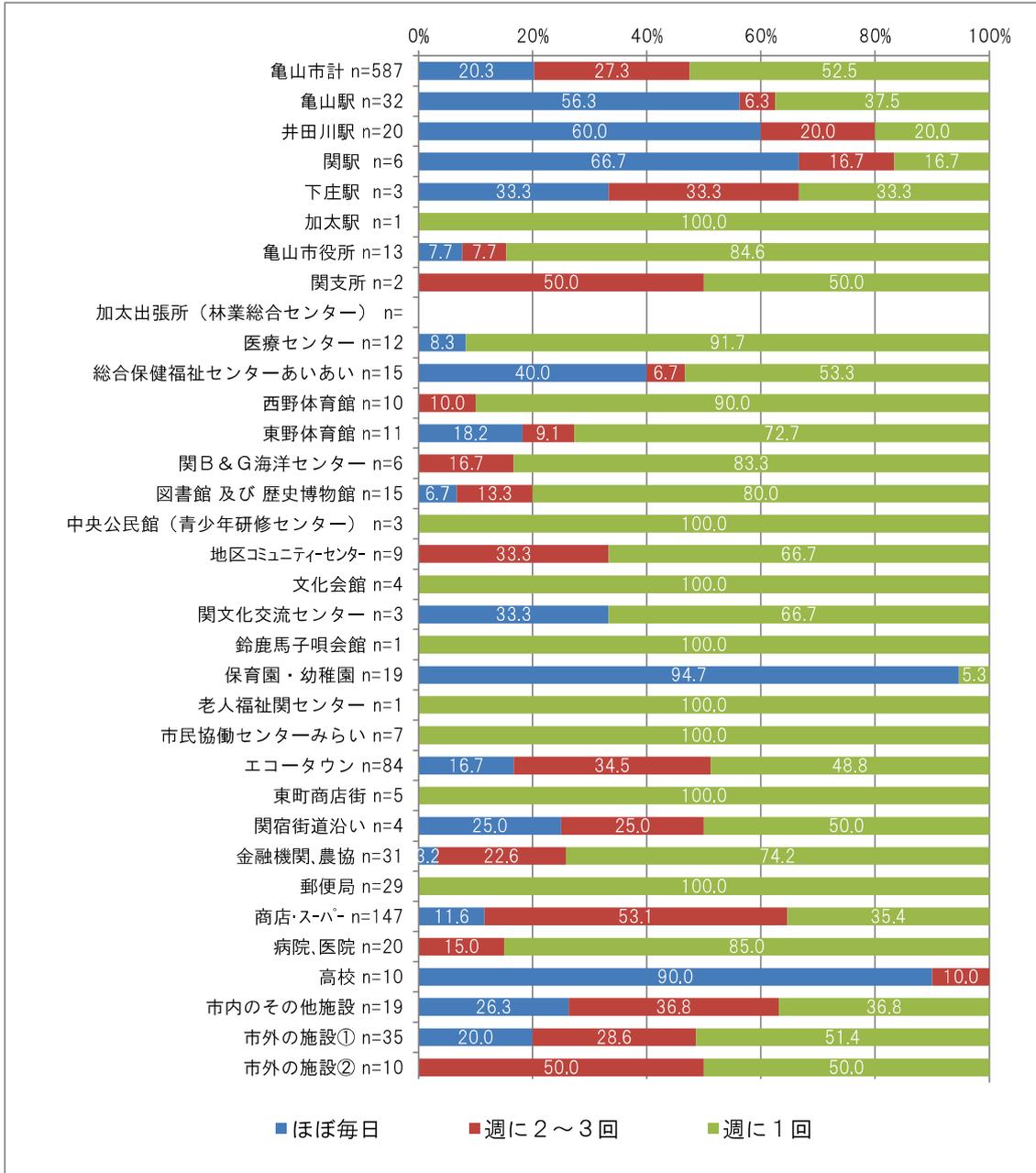


(3) 施設の利用状況について

【問 4-①】 利用頻度 平日

- 保育園・幼稚園、高校は回答の9割が「ほぼ毎日」となっている。
- 亀山駅、井田川駅、関駅は、いずれも回答の半数が「ほぼ毎日」となっている。

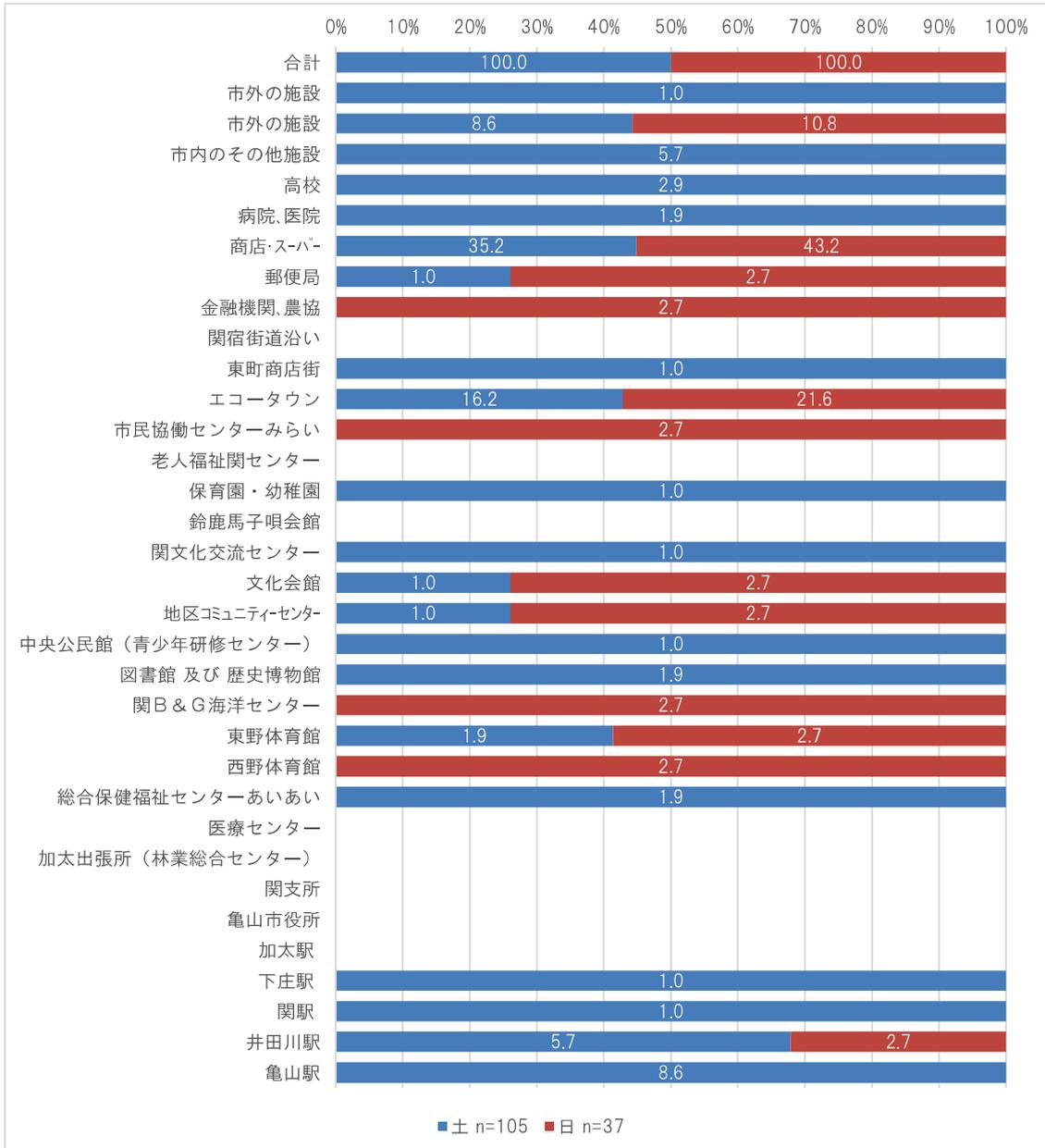
▼ 利用頻度 平日



【問 4-①】 利用頻度 土日

■ どの施設も「土曜日」の回答が多くなっている。
 □ 西野体育館、関B & G海洋センター、市民協働センターみらい、金融機関・農協の回答は、いずれも「日曜日」となっている。

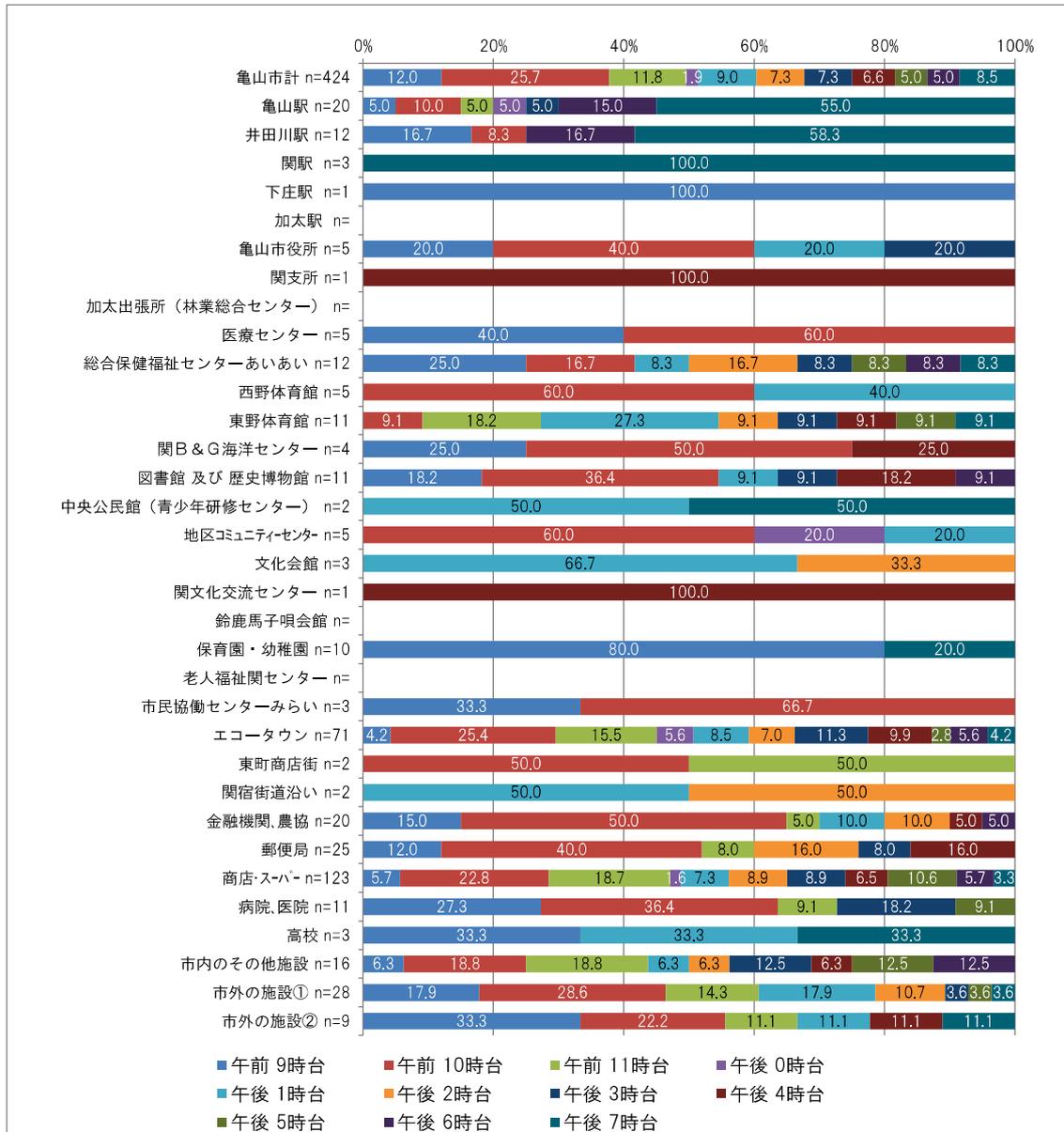
▼利用頻度 休日



【問 4-②】 おおよその利用時間帯 到着時間帯

■全体では、「午前 10 時台」が約 26%と最も割合が高い。

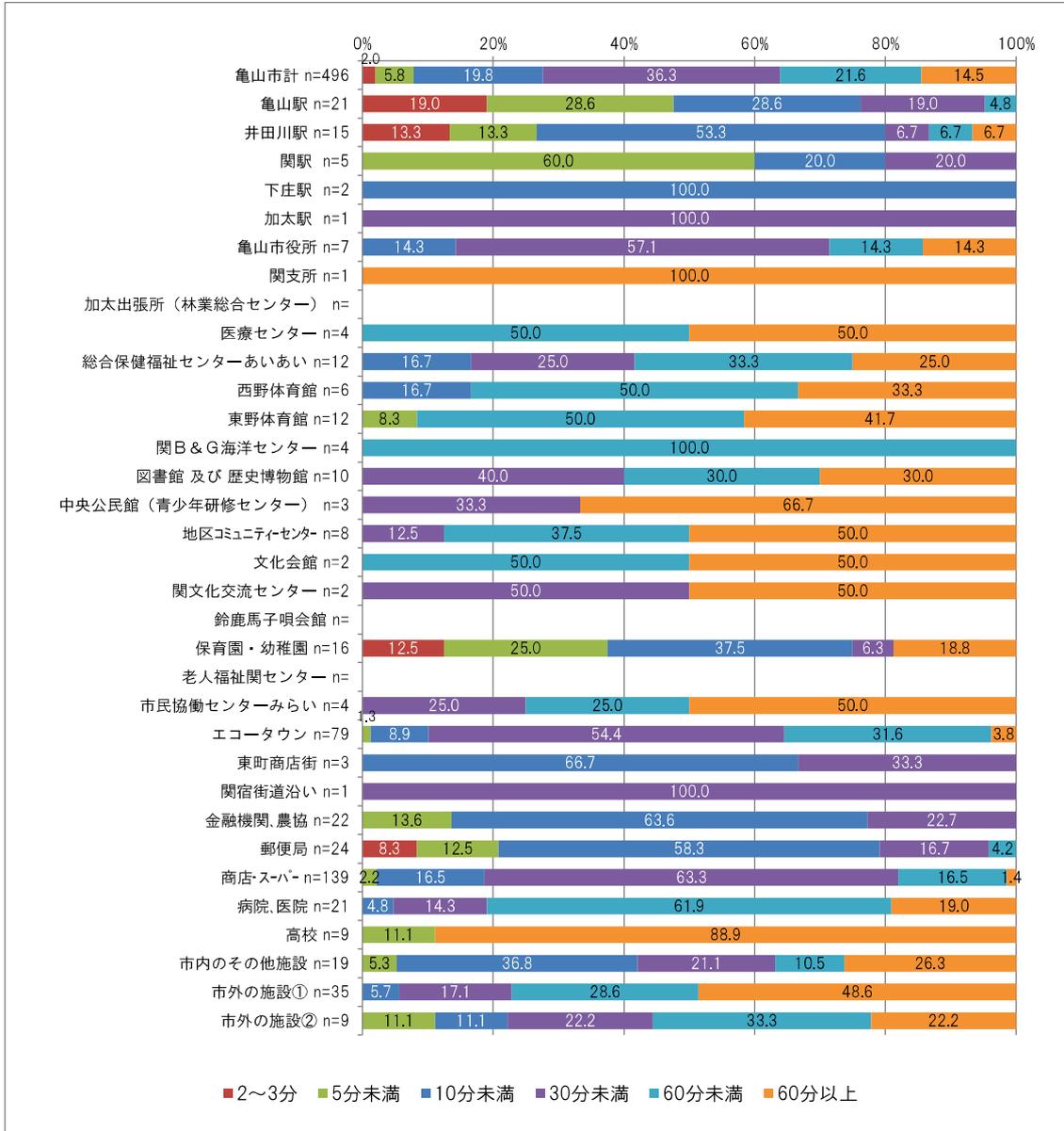
▼おおよその利用時間帯 到着時間帯



【問 4-②】 おおよその利用時間帯 滞在時間

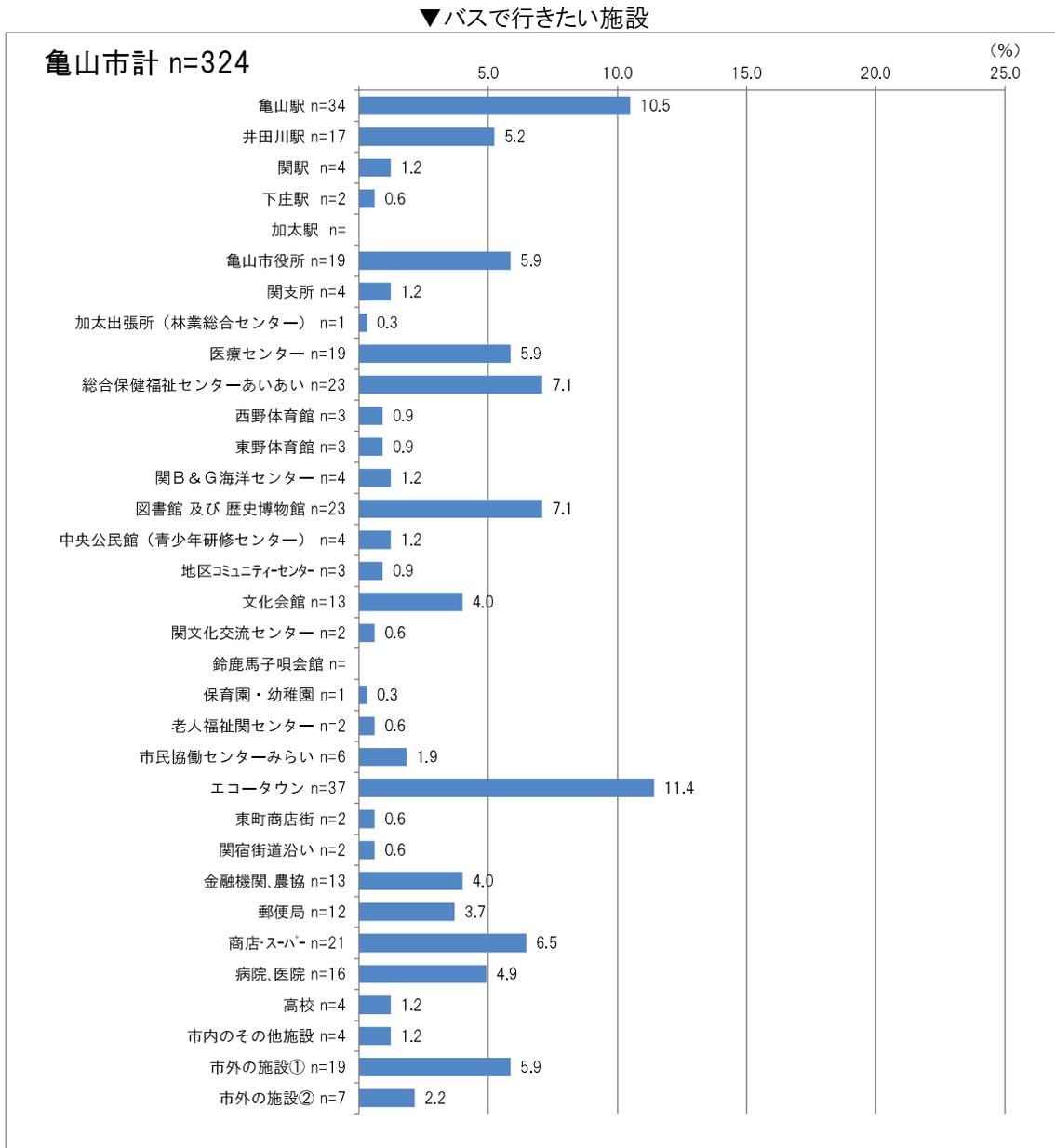
■全体では、「30分未満」が約36%と最も割合が高い。

▼おおよその利用時間帯 滞在時間



【問 4-③】 バスで行きたい施設

■ 「エコータウン」が最も回答が多く、次いで「亀山駅」の回答が多くなっている。



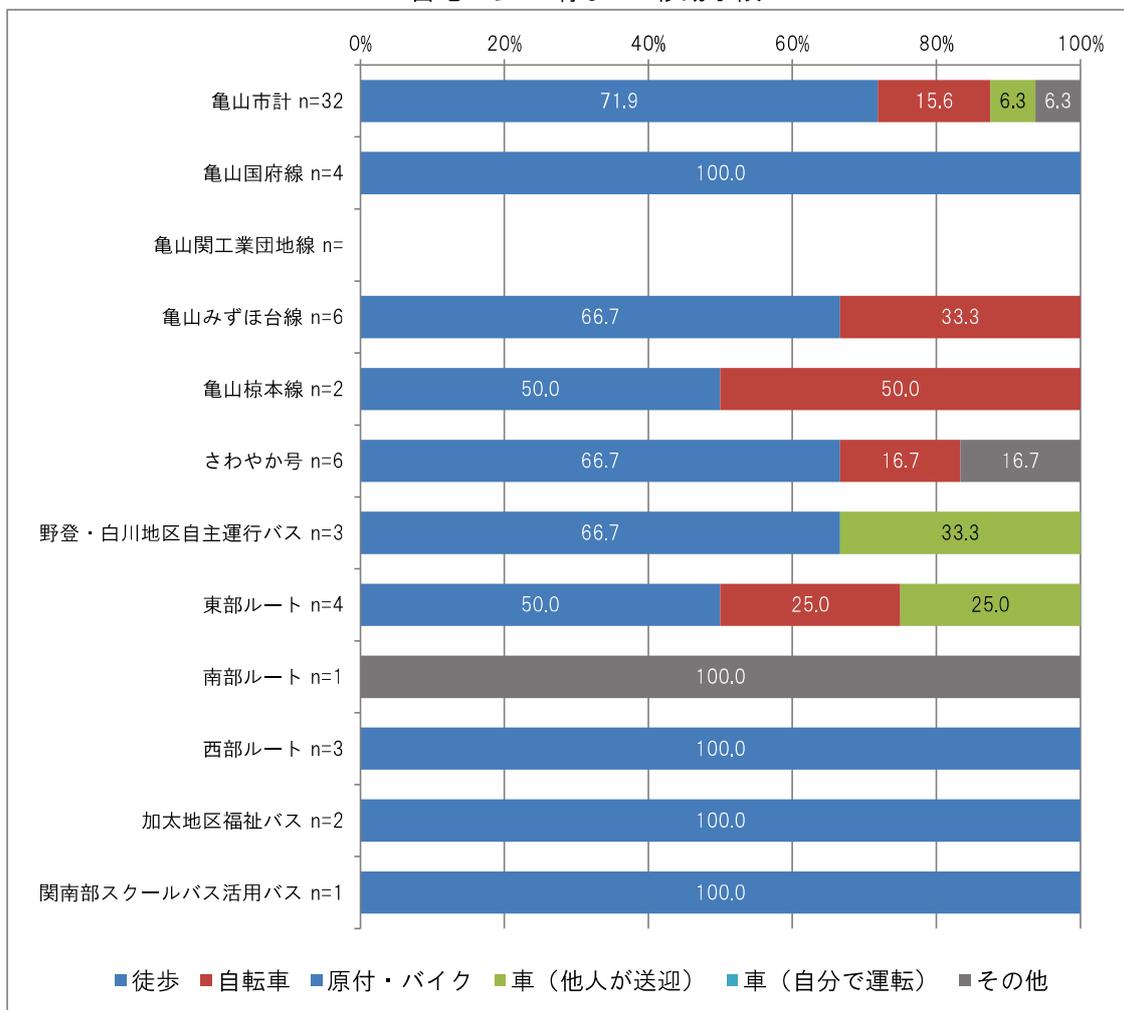
(4) バスの利用状況について（普段バスを利用する人）

普段あまりバスを利用しない人は、問7まで回答をスキップ

【問5-①】 自宅からバス停までの移動手段

■全体では、「徒歩」が約72%と7割以上を占めており、次いで「自転車」が約16%となっている。

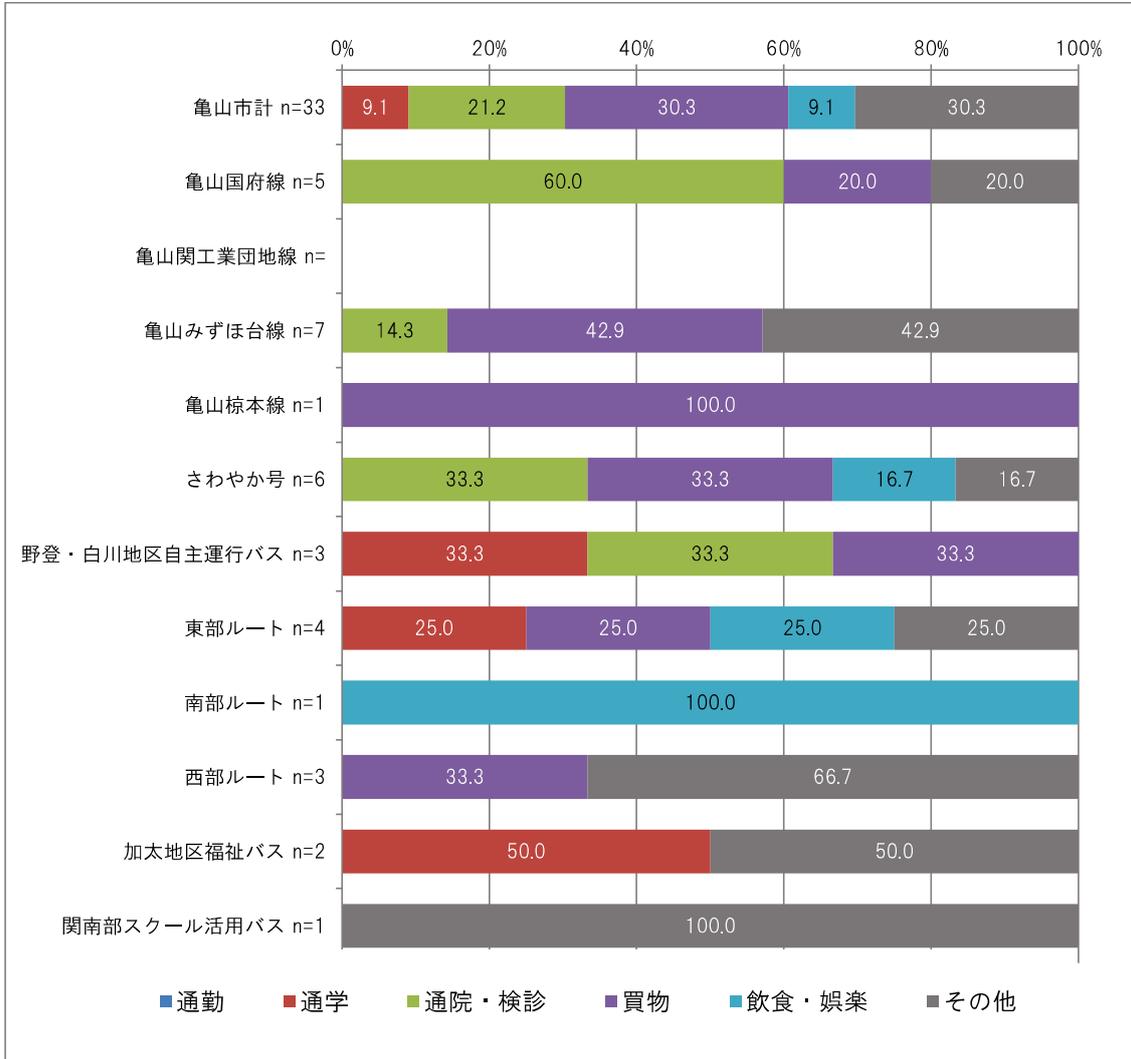
▼自宅からバス停までの移動手段



【問 5-②】 バスの主な利用目的

■全体では、「買物」が約 30%と最も割合が高く、次いで「通院・検診」が約 21%となっている。

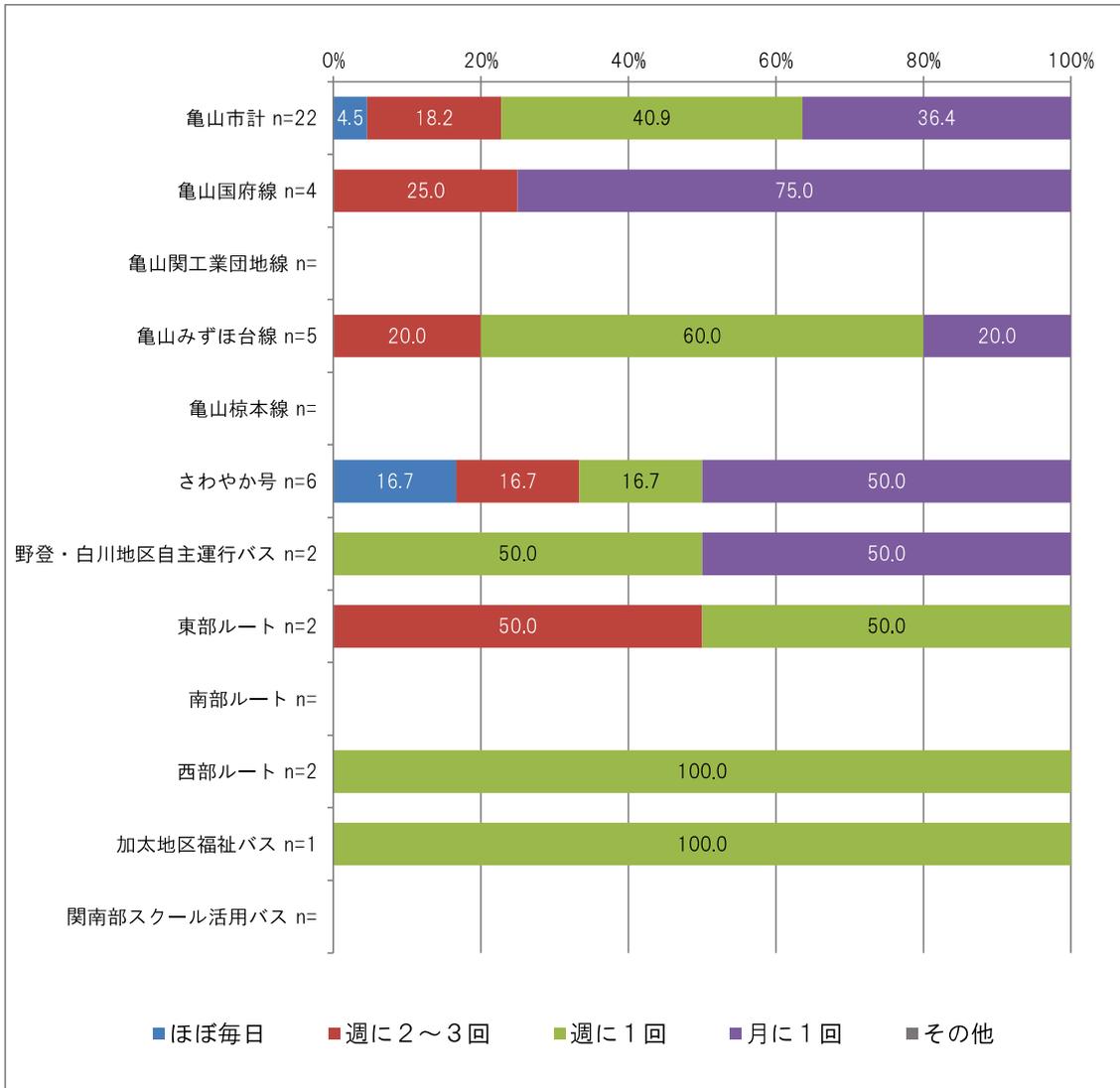
▼バスの主な利用目的



【問 5-③】 バスの利用頻度

■全体では、「週に1回」が約41%と最も割合が高く、次いで「月に1回」が約36%となっている。

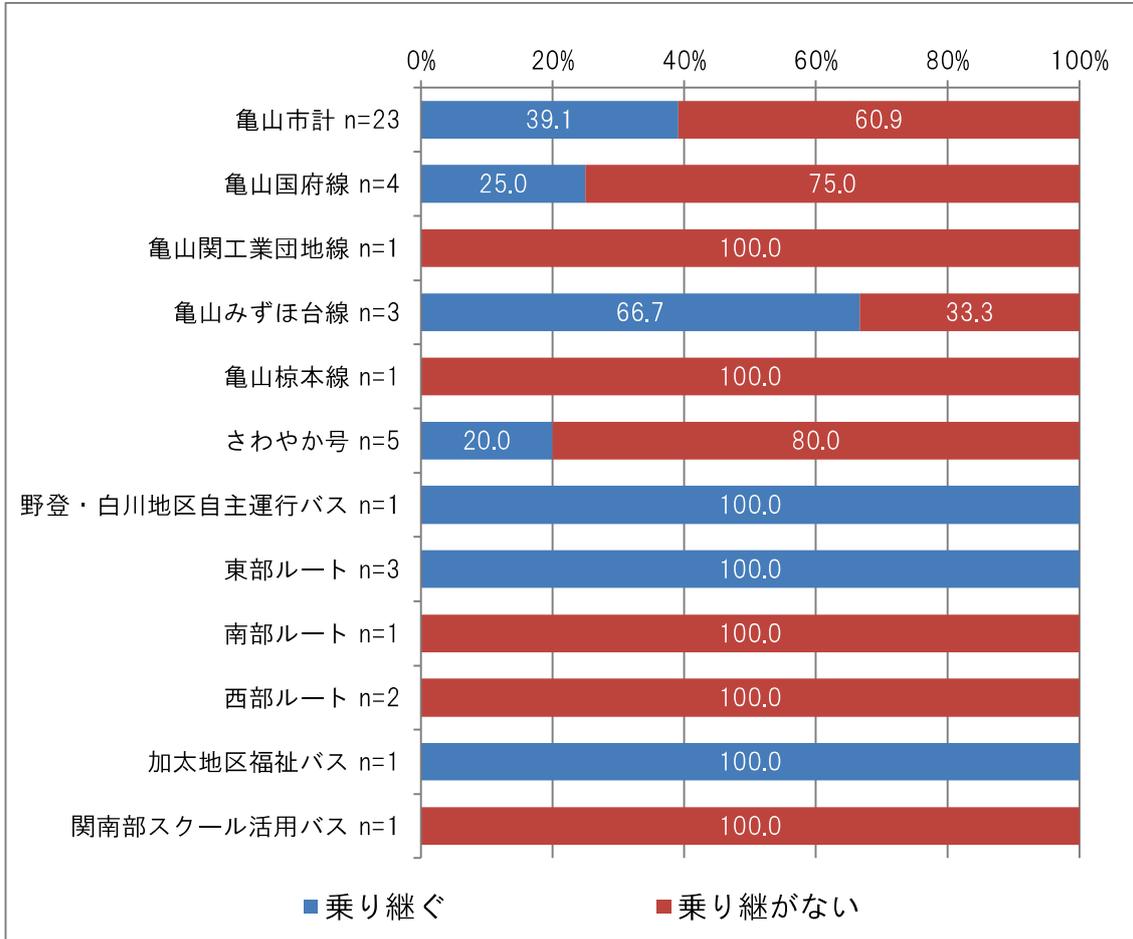
▼バスの利用頻度



【問 5-④】 乗り継ぎの有無

■全体では、「乗り継がない」が約 61%と半数を占めている。

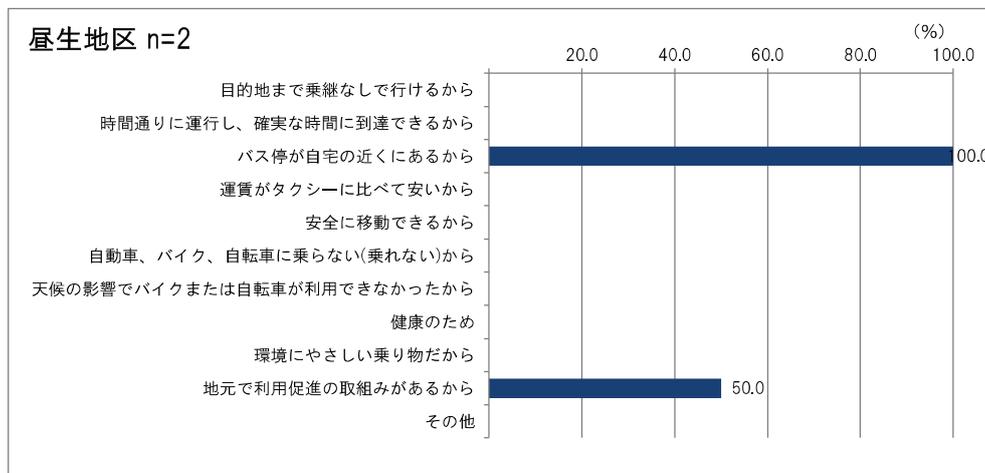
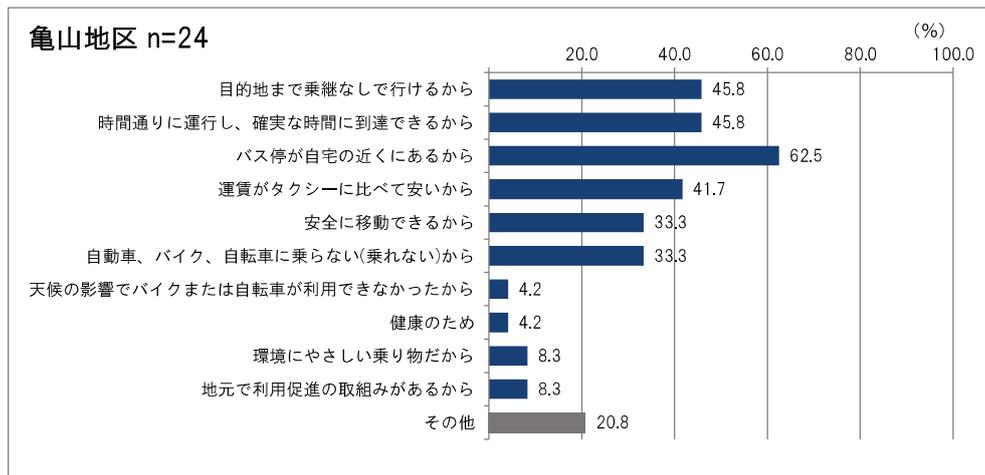
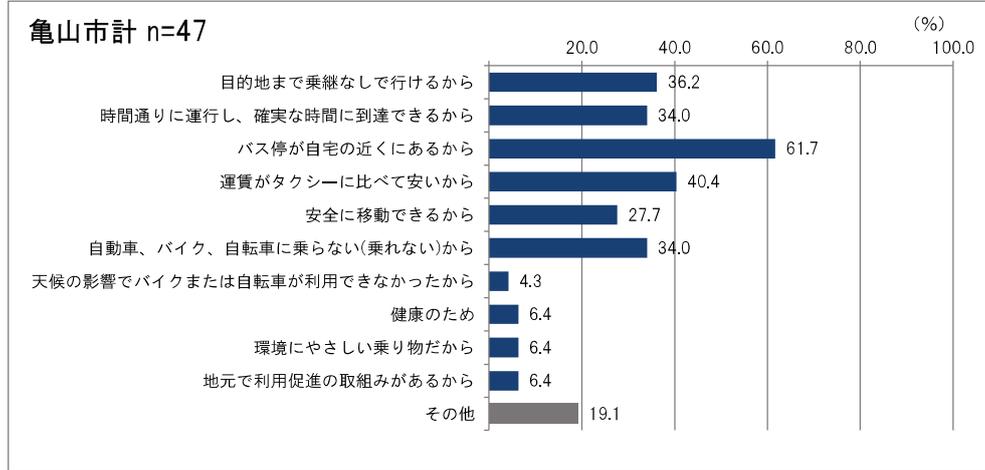
▼乗り継ぎの有無

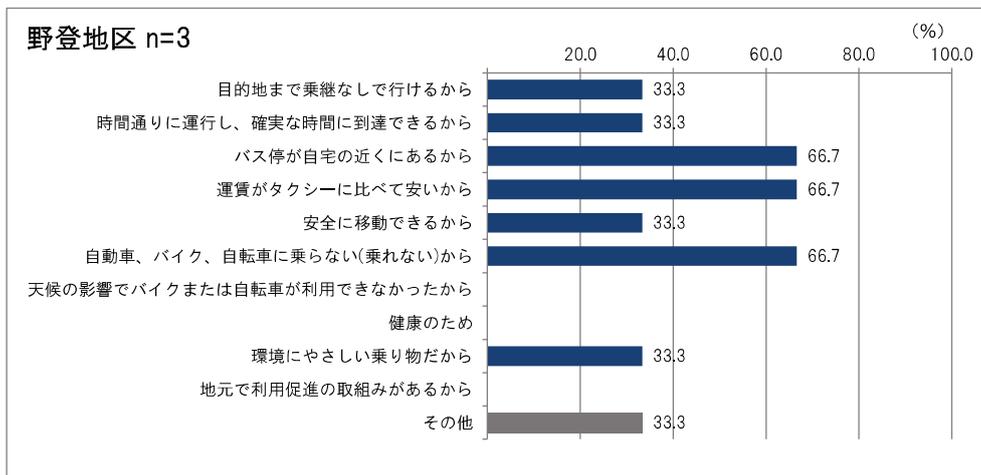
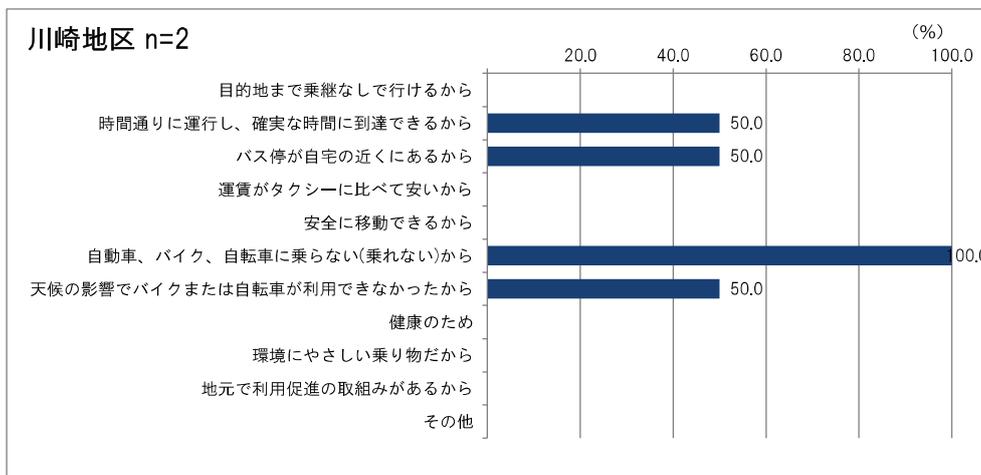
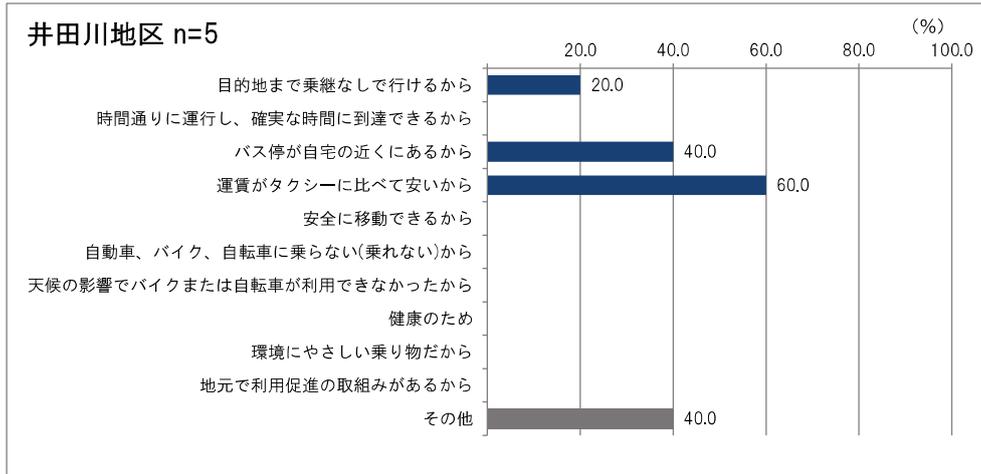


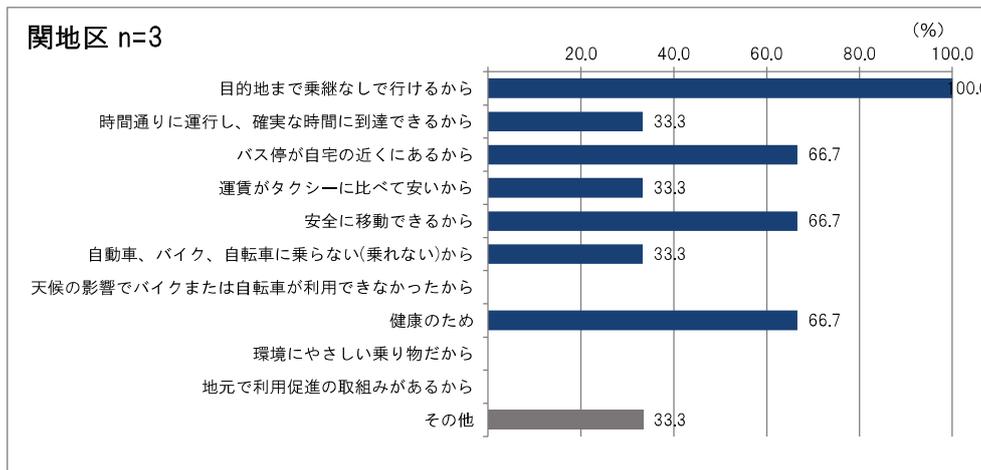
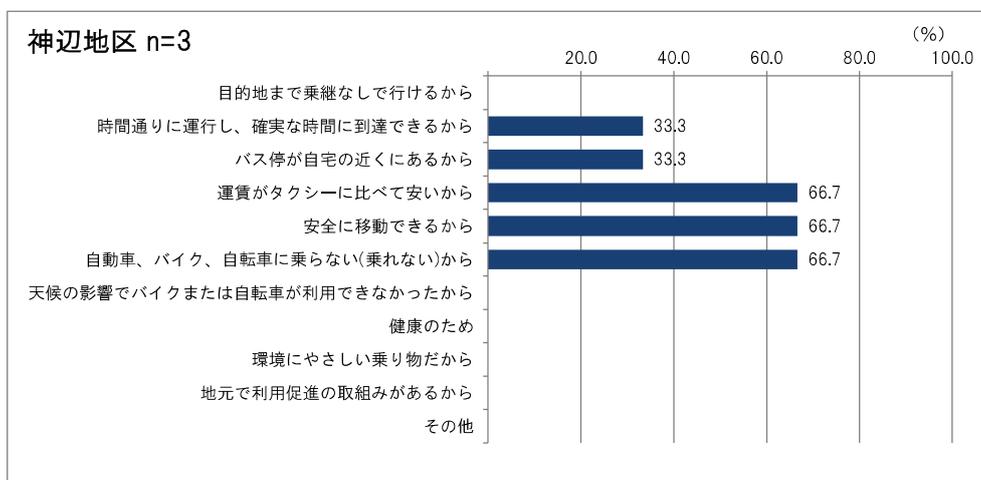
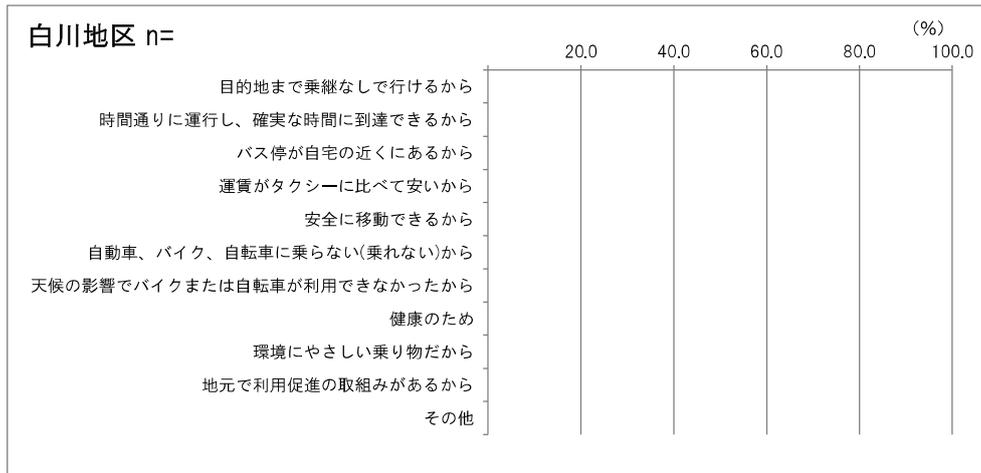
【問 6】バスを利用した理由（複数回答）

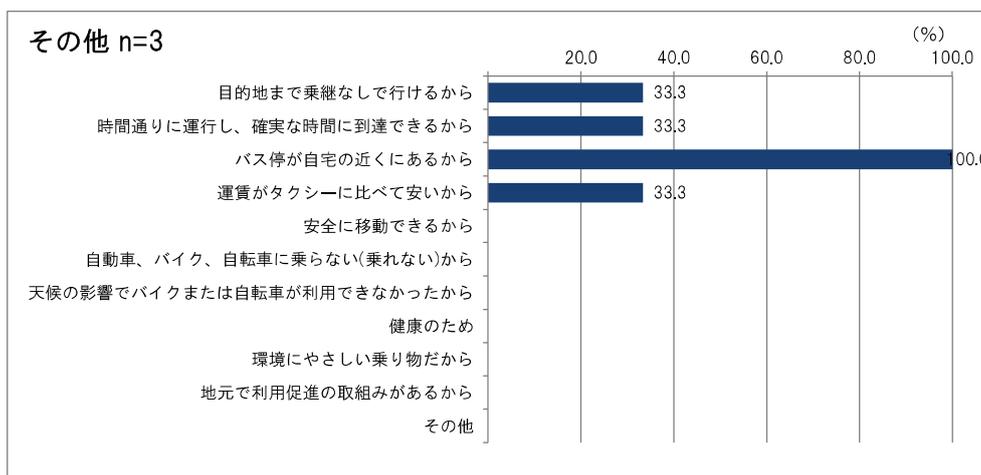
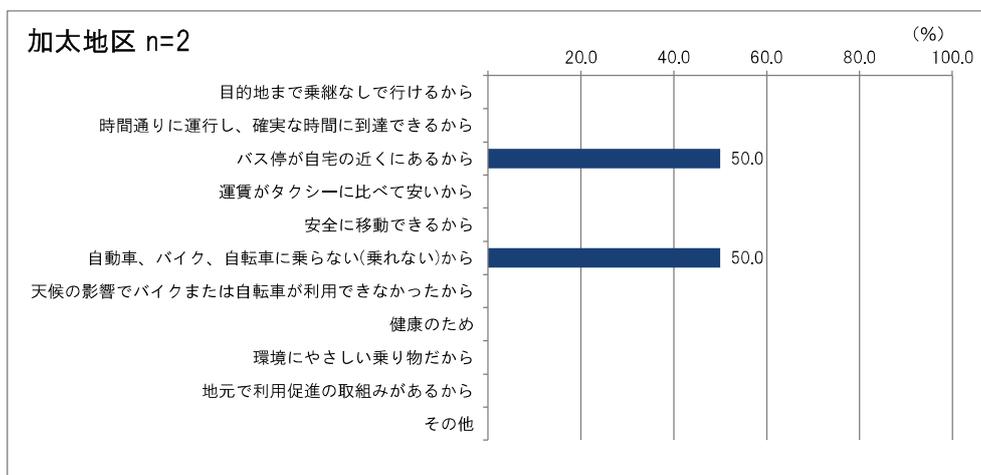
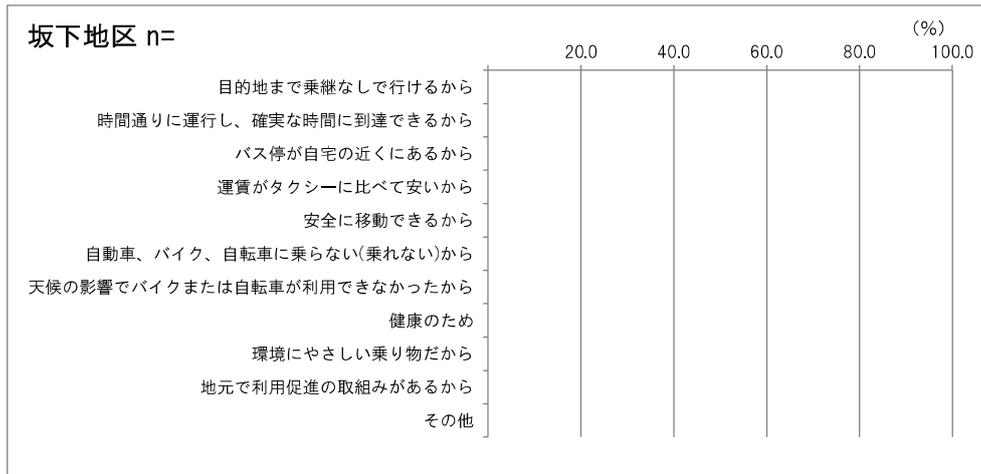
■全体では、「バス停が自宅の近くにあるから」が約 62%と最も回答が多く、次いで「運賃がタクシーに比べて安いから」が約 40%となっている。

▼バスを利用した理由









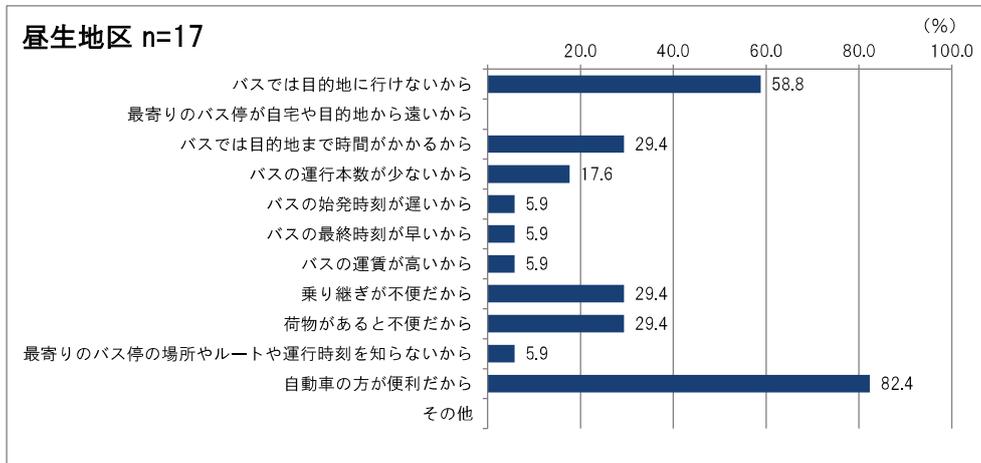
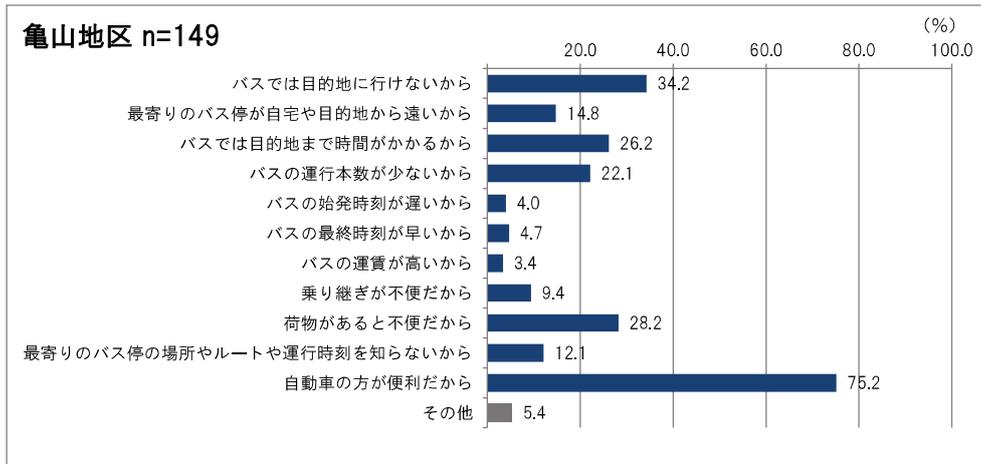
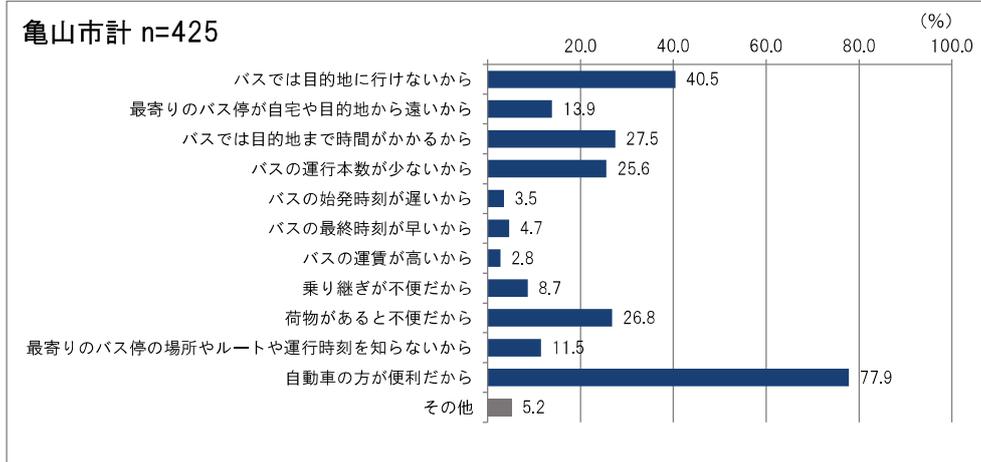
(5) バスの利用状況について（普段バスをあまり利用しない人）

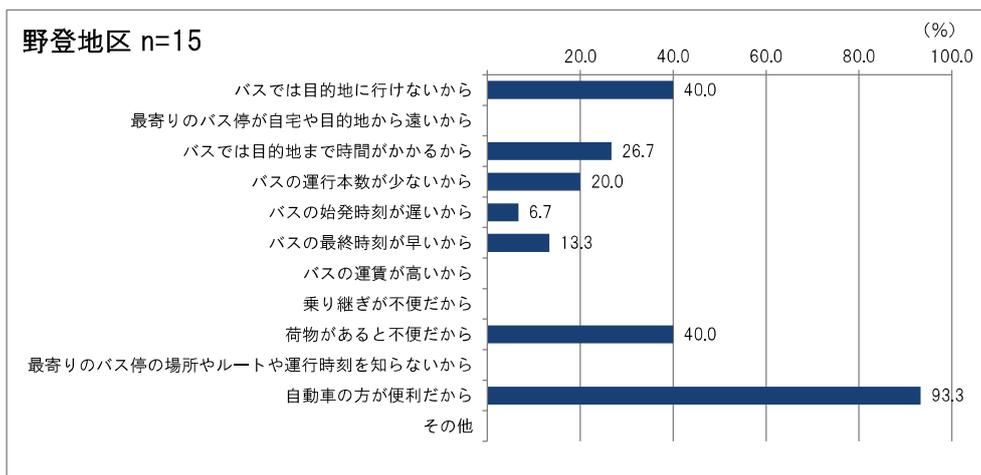
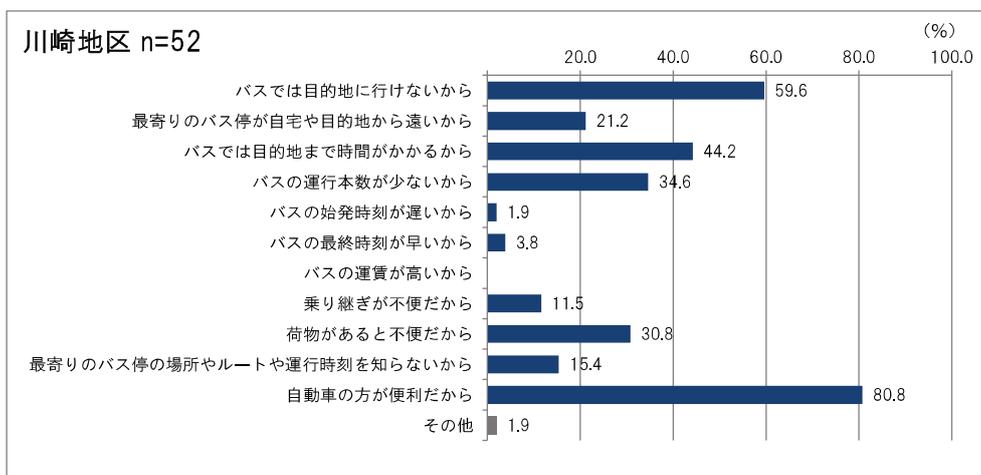
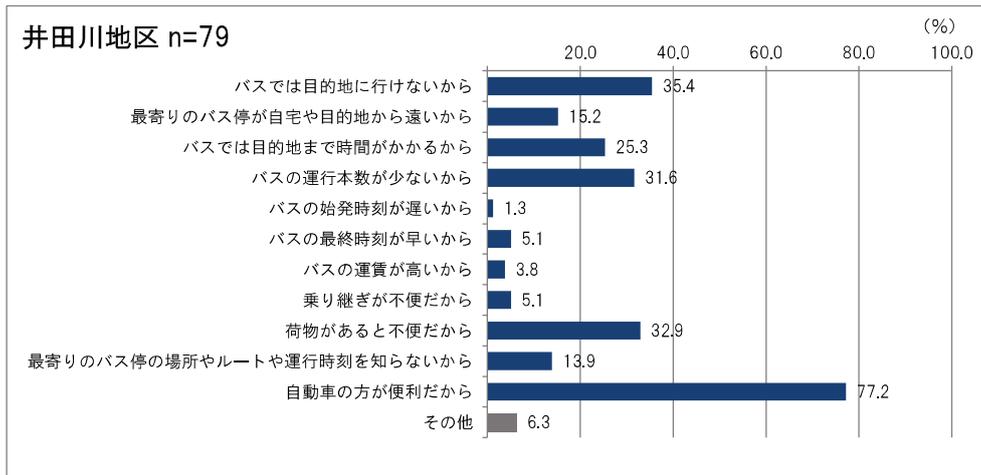
普段よくバスを利用する人は、問9まで回答をスキップ

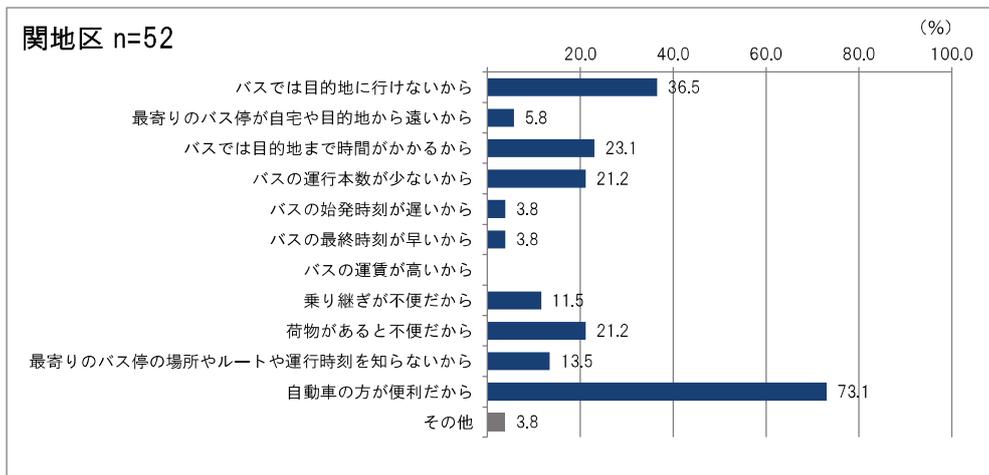
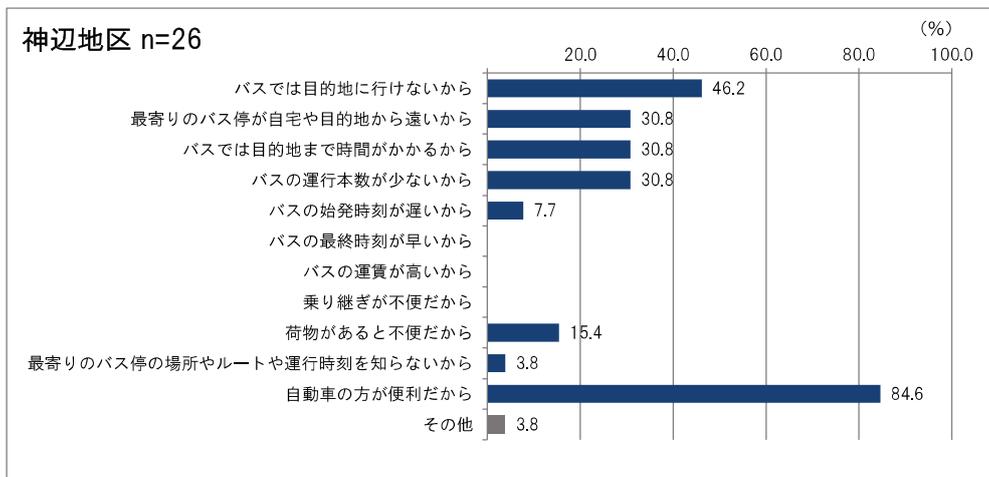
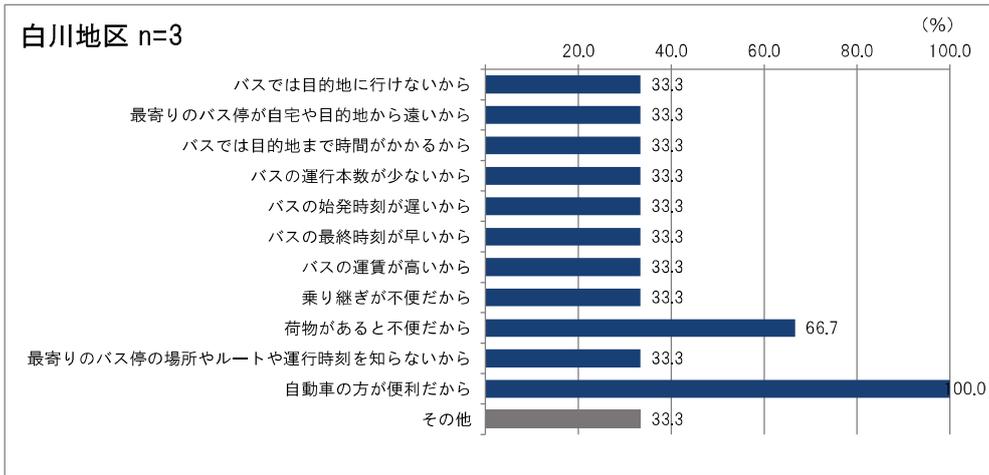
【問7】 普段あまりバスを利用しない理由（複数回答）

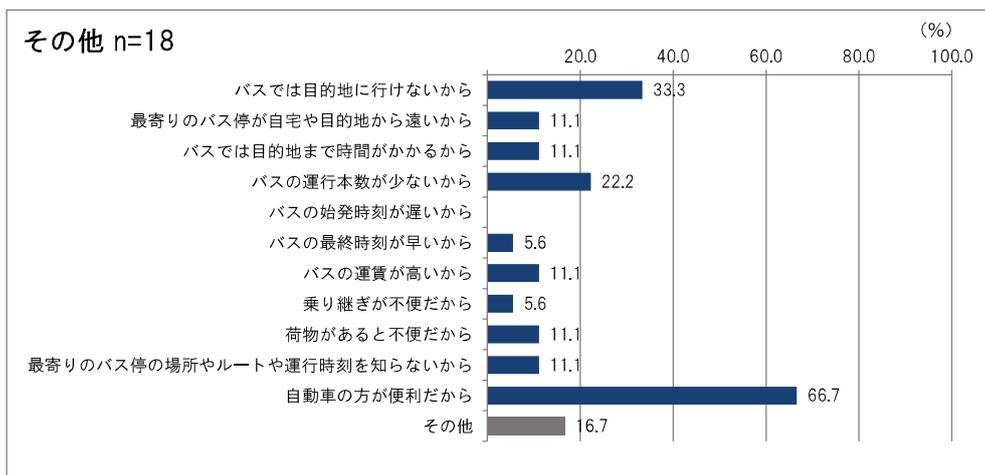
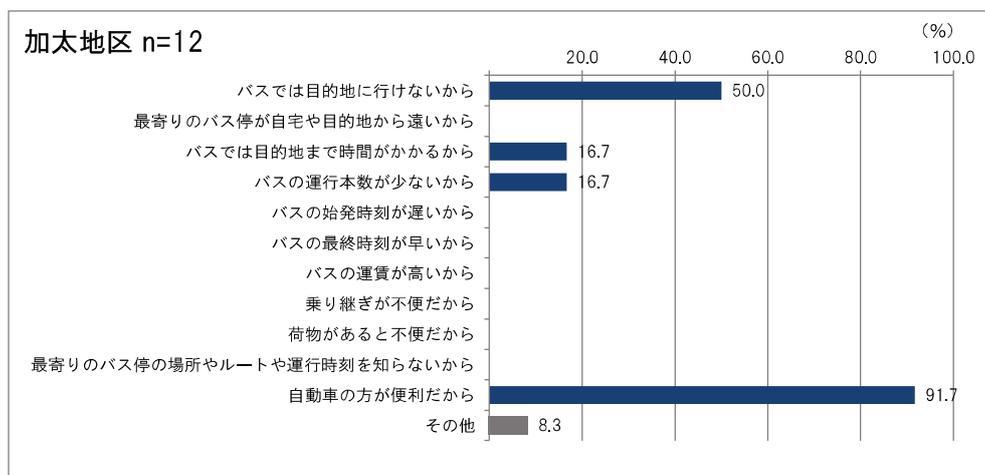
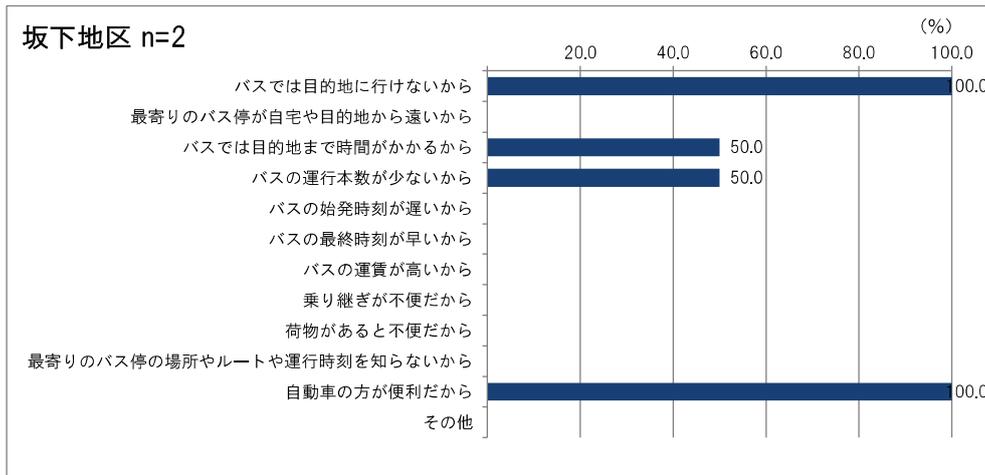
■全体では、「自動車のほうが便利だから」が約78%と最も回答が多く、次いで「バスでは目的地に行けないから」が約41%となっている。

▼ 普段あまりバスを利用しない理由





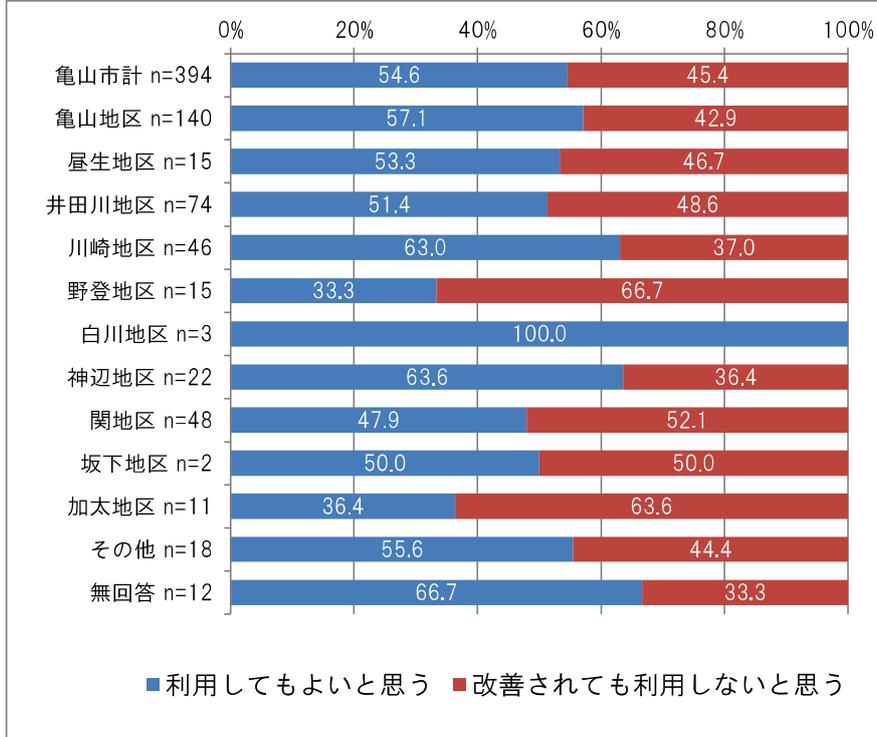




【問 8】 バスを利用しない理由が改善された場合、バスを利用してよいか

■全体では、「利用してもよいと思う」が約 55%と半数を占めている。

▼バスを利用しない理由が改善された場合、バスを利用してよいか



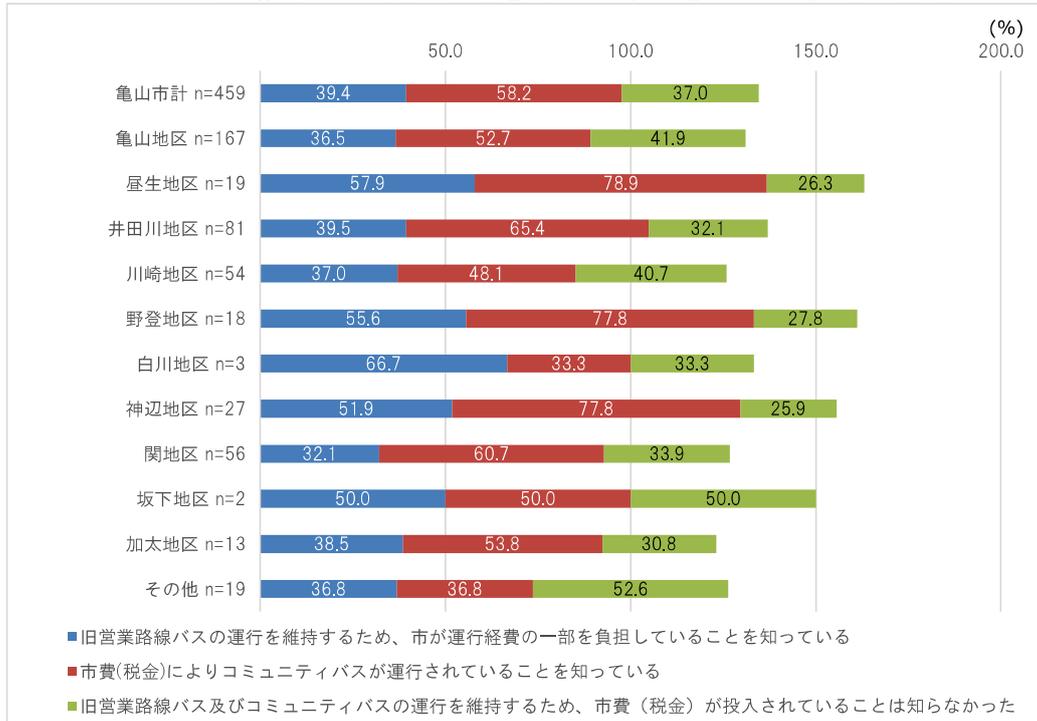
(6) バスのあり方について

【問9】 バスの運行維持のため、市の税金を用いていることを知っているか（複数回答）

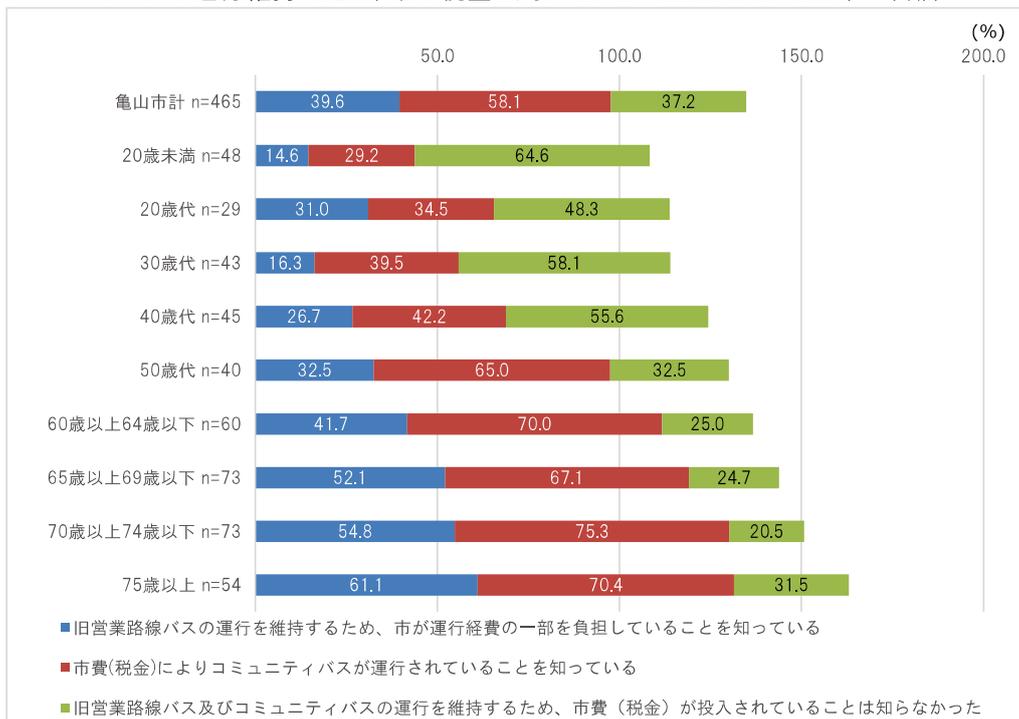
■全体では、「市費(税金)によりコミュニティバスが運行されていることを知っている」が約58%と最も回答が多く、次いで「旧営業路線バスの運行を維持するため、市が運行経費の一部を負担していることを知っている」が約39%となっている。

□年齢層があがるにつれ、「知っている」の割合が多くなっている。

▼バスの運行維持のため、市の税金を用いていることを知っているか(×地区)



▼バスの運行維持のため、市の税金を用いていることを知っているか(×年齢)

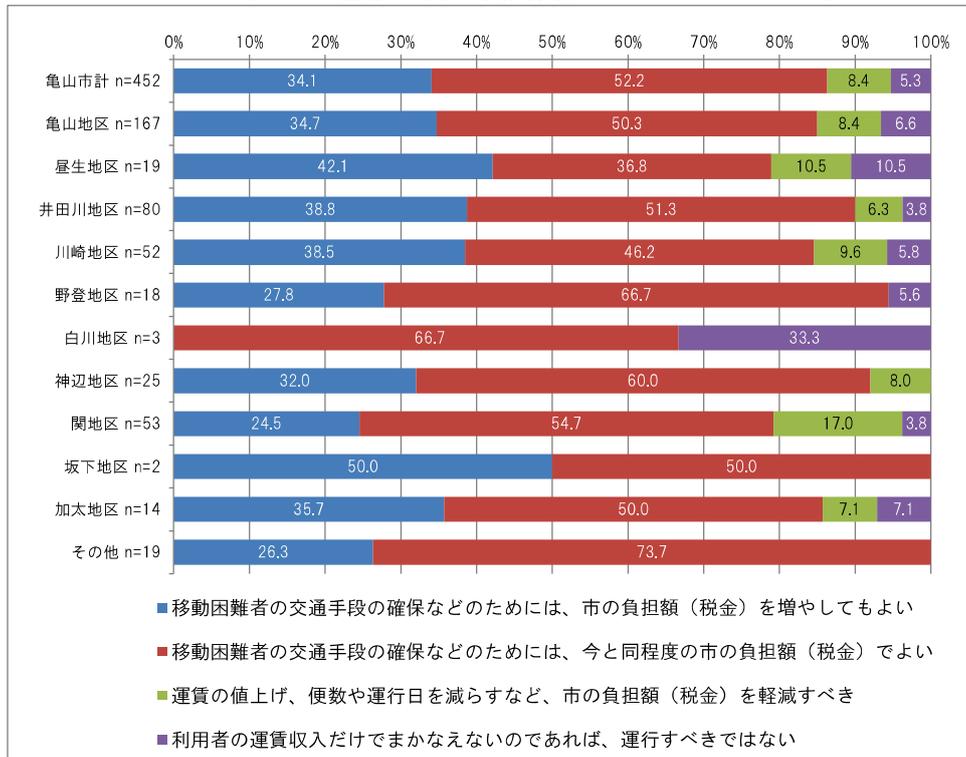


【問 10】コミュニティバスの運行に対する費用負担のあり方について

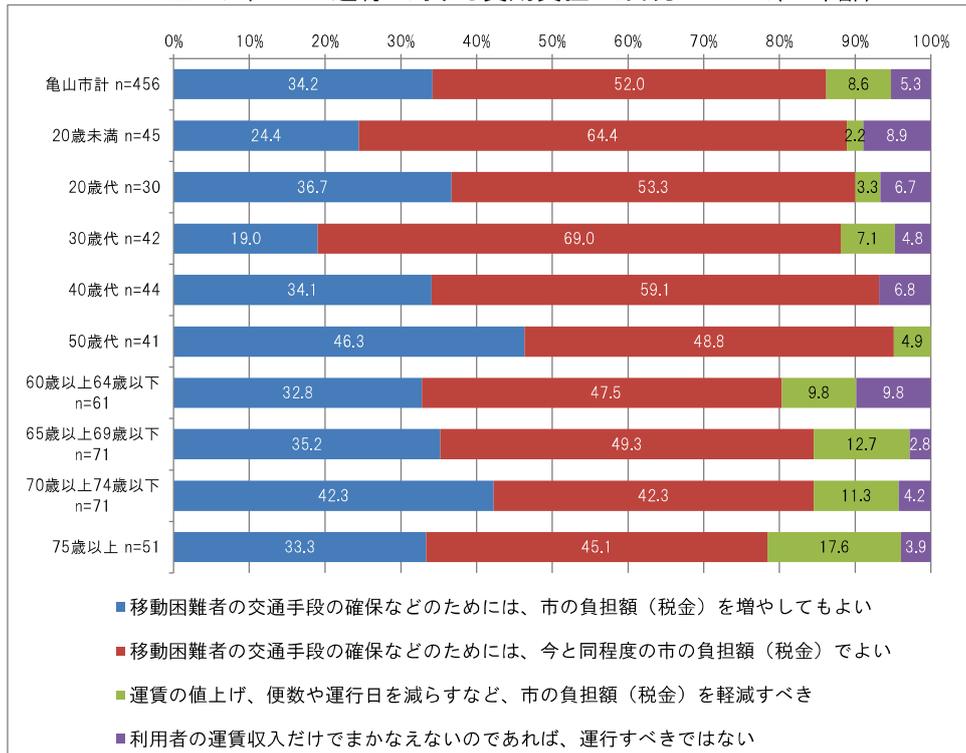
■全体では、「移動困難者の交通手段の確保などのためには、今と同程度の市の負担額（税金）でよい」が約 52%と最も割合が高く、次いで「移動困難者の交通手段の確保などのためには、市の負担額（税金）を増やしてもよい」が約 34%となっている。

□65 歳以上では、「運賃の値上げ、便数や運行日を減らすなど、市の負担額を軽減すべき」が 10%以上と他の年齢層より比較的高くなっている。

▼コミュニティバスの運行に対する費用負担のあり方について(×地区)



▼コミュニティバスの運行に対する費用負担のあり方について(×年齢)



【問 11】 適正だと思うバスの運賃の種類と金額

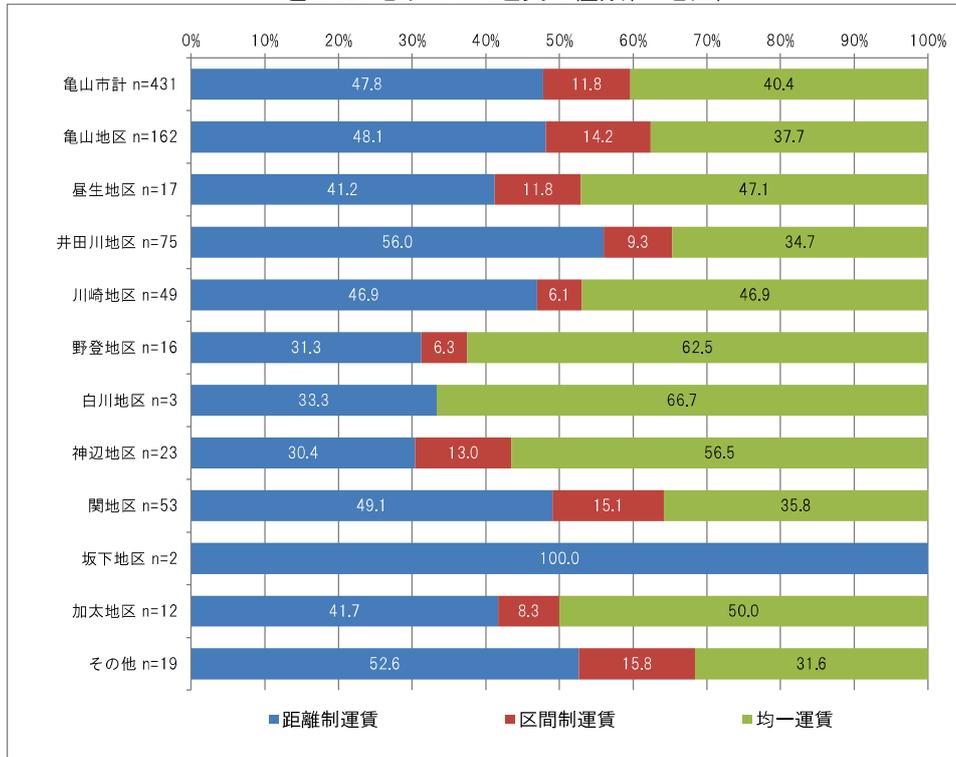
■全体では、「距離制運賃」が約 48%と最も割合が高く、次いで「均一運賃」が約 40%となっている。

□50 歳代、65 歳以上 69 歳以下、75 歳以上では「均一運賃」の割合が最も高くなっている。

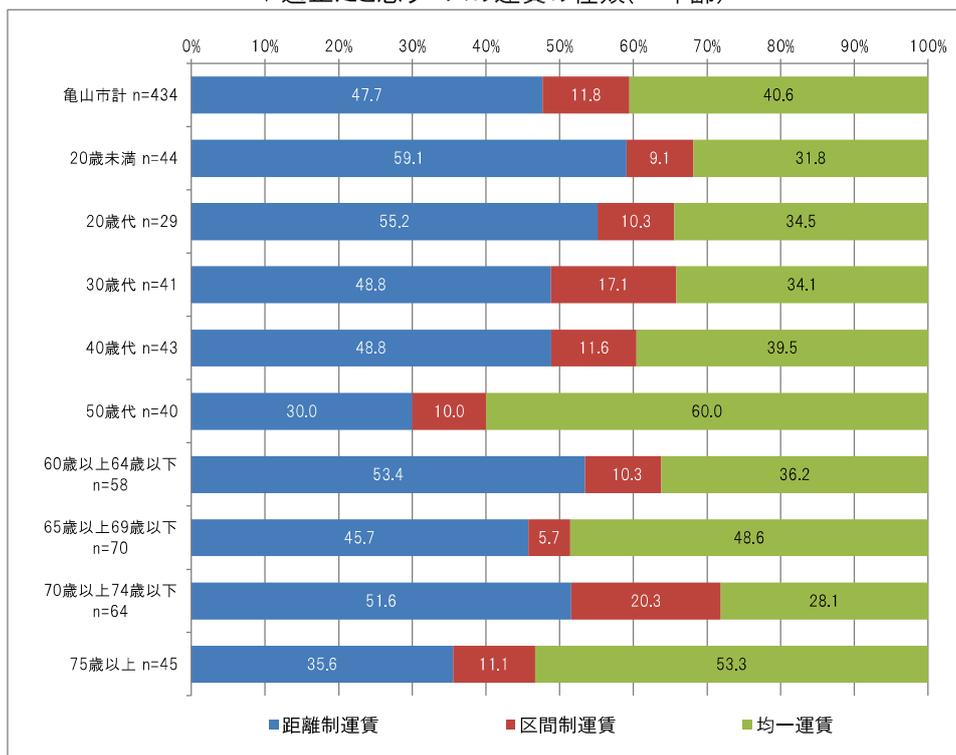
□区間制運賃は、「100 円」が約 49%と最も回答が多い。

□均一運賃は、「100 円」が約 49%と最も回答が多い。

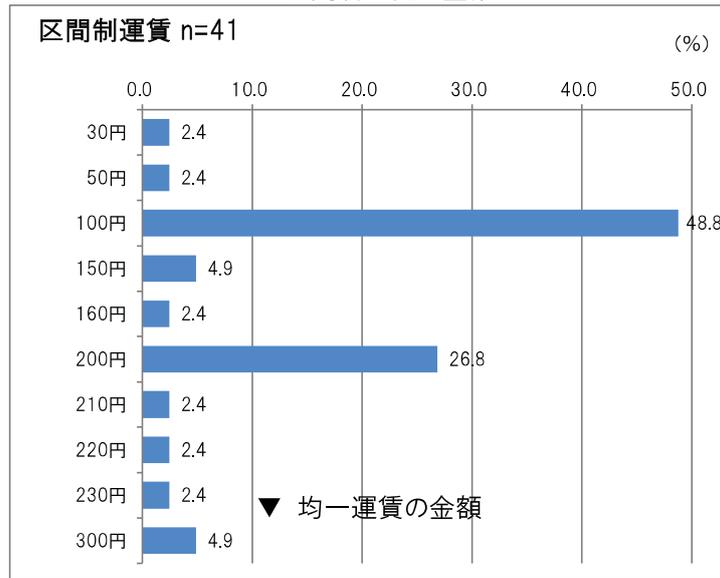
▼適正だと思うバスの運賃の種類(×地区)



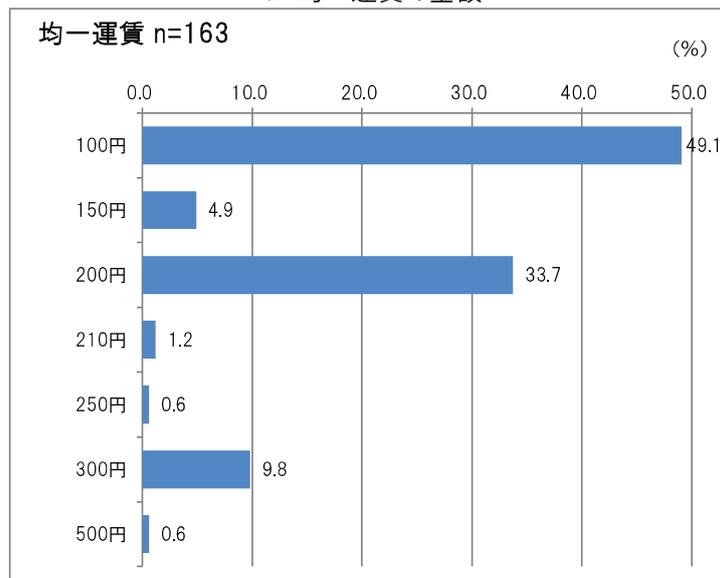
▼適正だと思うバスの運賃の種類(×年齢)



▼ 区間制運賃の金額



▼ 均一運賃の金額



※金額の記述があった回答のみ集計(範囲を回答している場合、最小の値を回答とした)

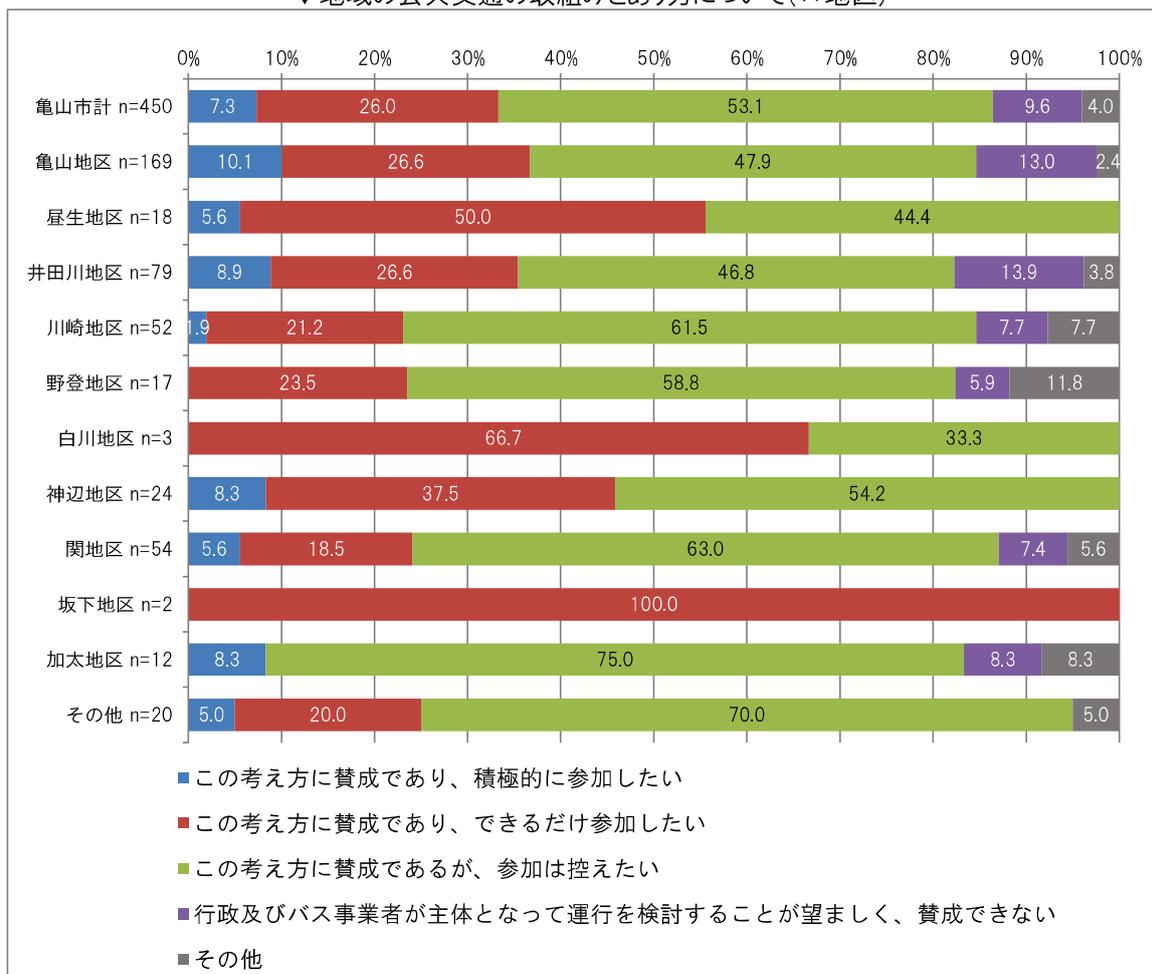
【問 12】地域の公共交通の取組みとあり方について

■全体では、「この考え方に賛成であるが、参加は控えたい」が約 53%と最も割合が高く、次いで「この考え方に賛成であり、できるだけ参加したい」が 26%となっている。

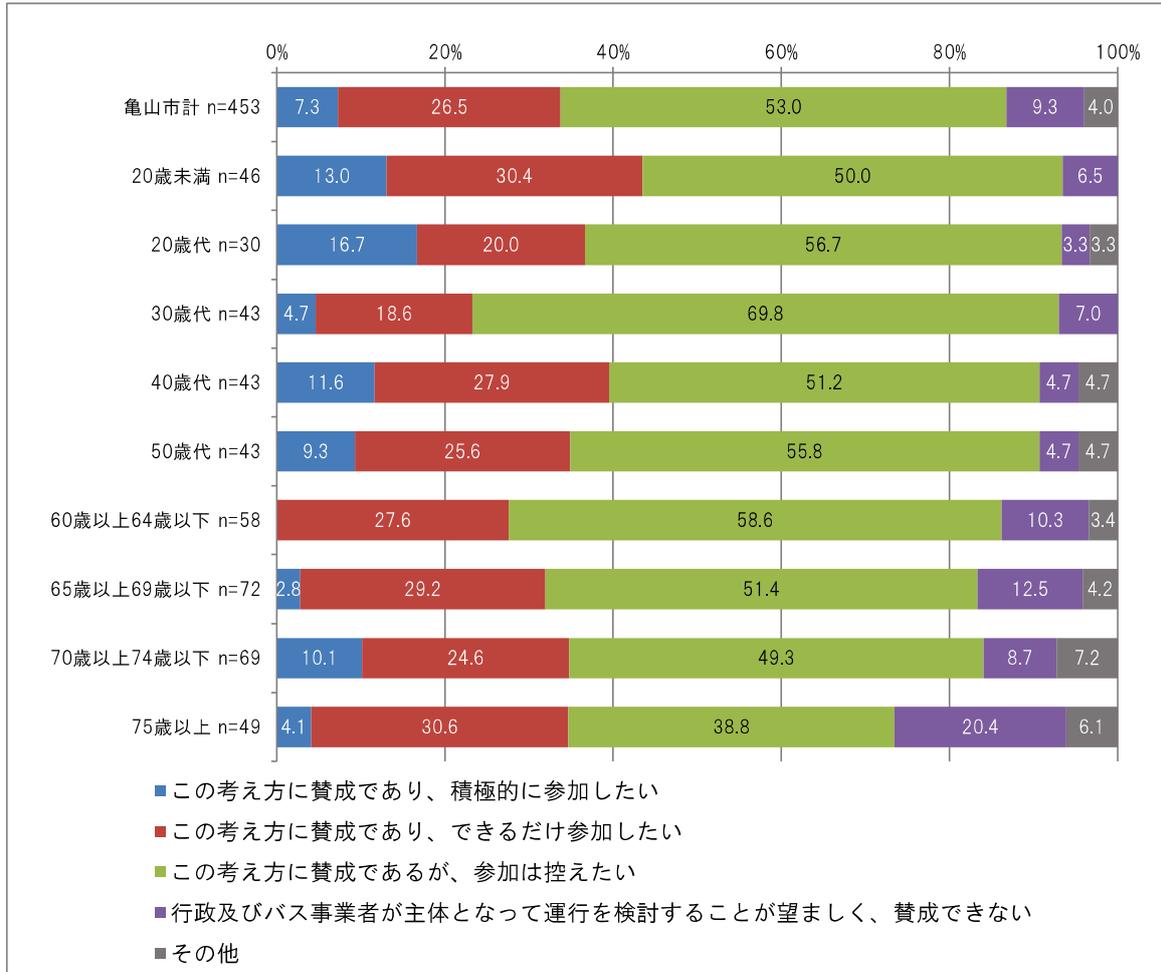
□20 歳代では「この考え方に賛成であり、積極的に参加したい」が約 16.7%と他の年齢層より比較的高くなっている。

□75 歳以上では、「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」が約 20.4%と他の年齢層より比較的高くなっている。

▼地域の公共交通の取組みとあり方について(×地区)



▼地域の公共交通の取組みとあり方について(×年齢)



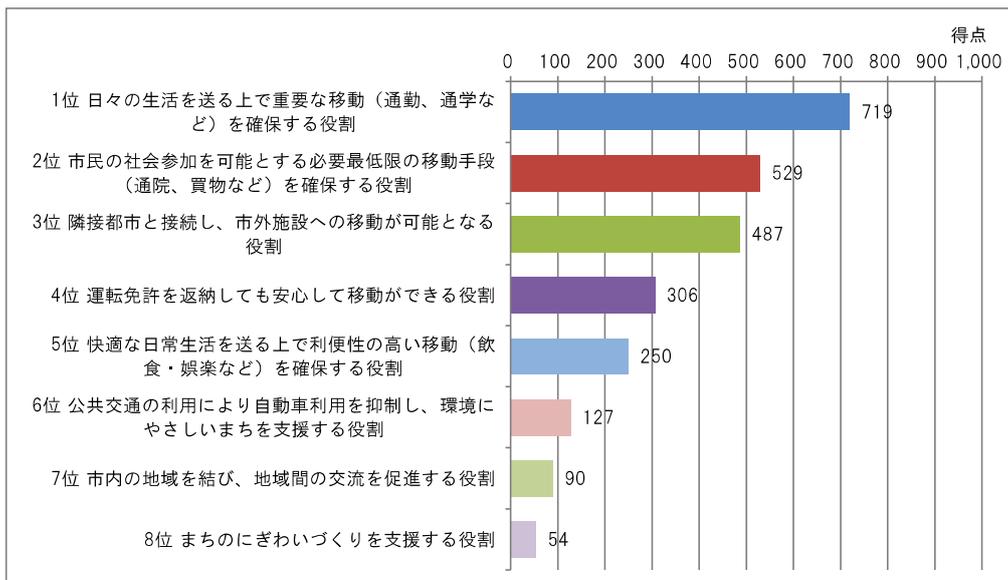
【問 13】 亀山市の公共交通の果たすべき役割

※得点：1位は3点、2位は2点、3位は1点とした加重和

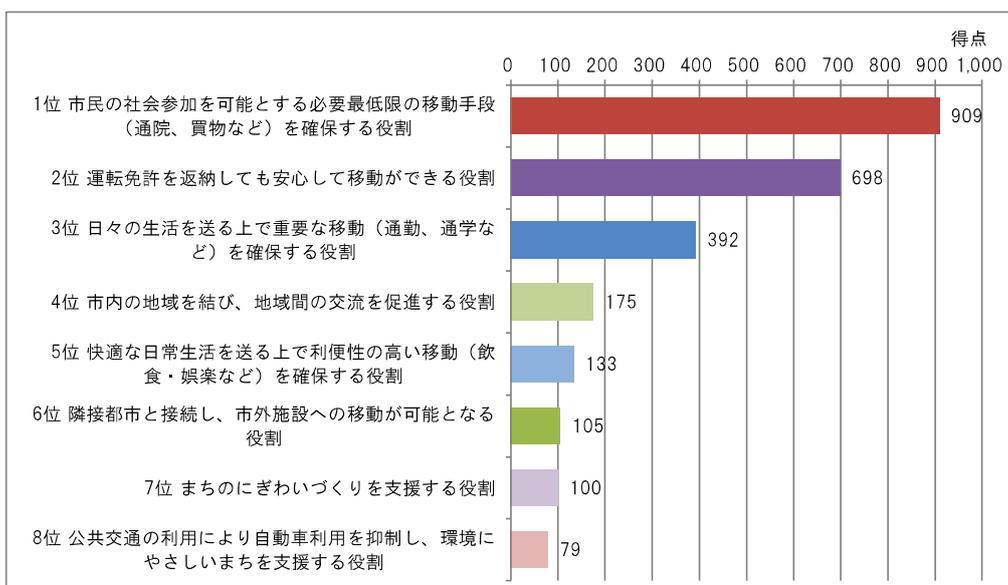
■三重交通が運行するバスの役割として、「日々の生活を送る上で重要な移動（通勤、通学など）を確保する役割」の得点が最も高くなっている。

■市が運行するバスの役割として、「市民の社会参加を可能とする必要最低限の移動手段（通院、買物など）を確保する役割」の得点が最も高くなっている。

▼三重交通が運行するバスの役割



▼市が運行するバスの役割



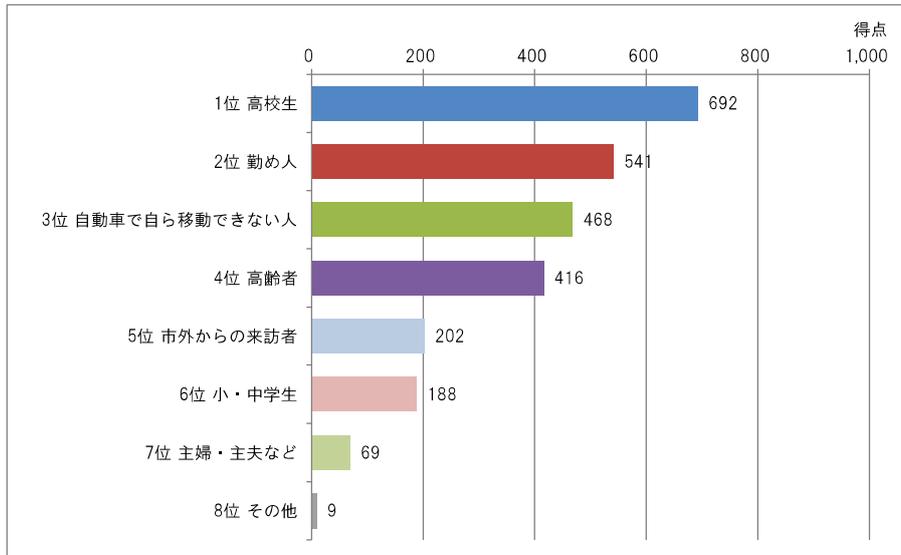
【問 14-①】 公共交通が「移動を確保すべき対象者」

※得点：1位は3点、2位は2点、3位は1点とした加重和

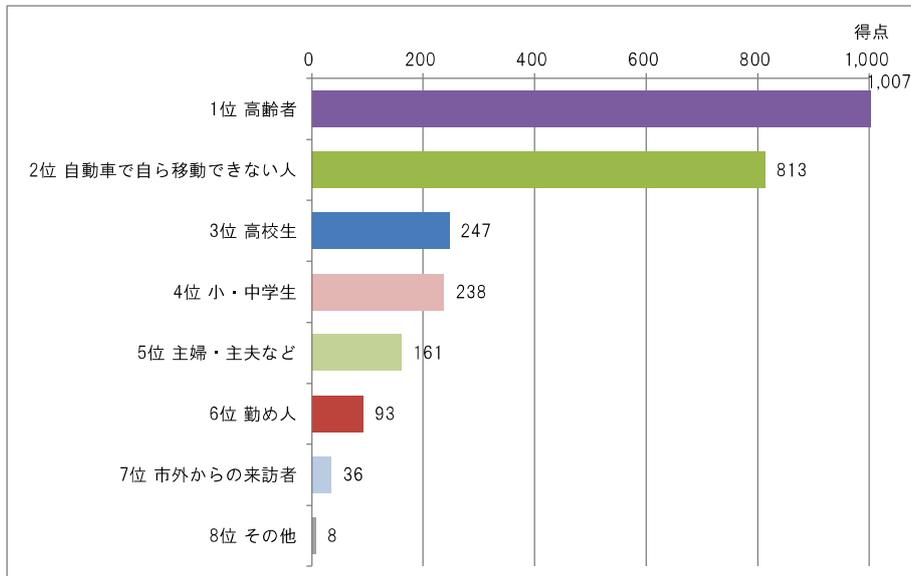
■三重交通が運行するバスの移動を確保すべき対象者として、「高校生」の得点が最も高くなっている。

■市が運行するバスの移動を確保すべき対象者として、「高齢者」の得点が最も高くなっている。

▼三重交通が運行するバスの移動を確保すべき対象者



▼市が運行するバスの移動を確保すべき対象者

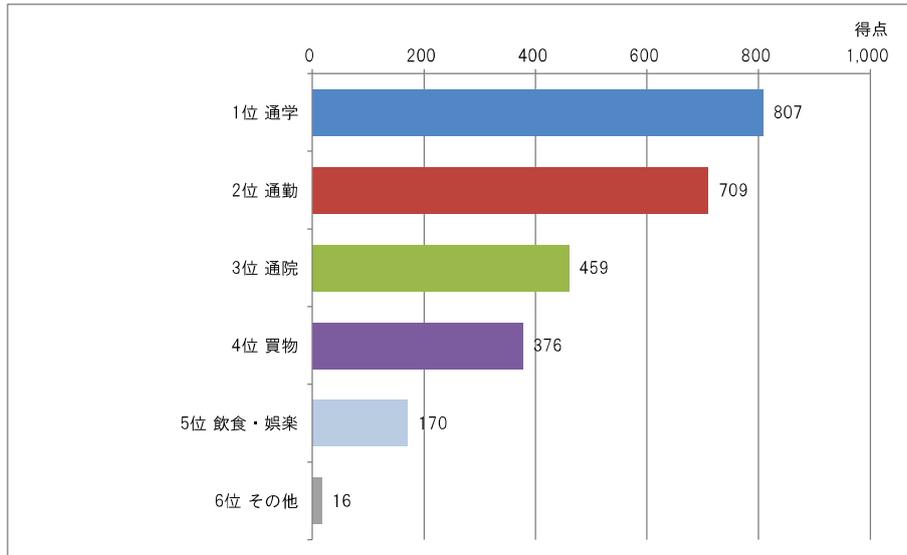


【問 14-②】 公共交通が「確保すべき移動（目的）」

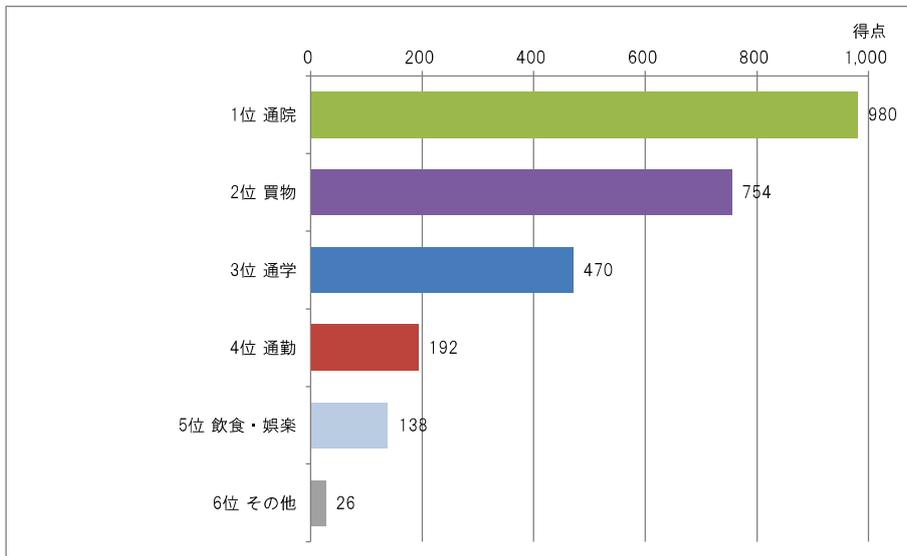
※得点：1位は3点、2位は2点、3位は1点とした加重和

- 三重交通が運行するバスの確保すべき移動（目的）として、「通学」の得点が最も高くなっている。
- 市が運行するバスの確保すべき移動（目的）として、「通院」の得点が最も高くなっている。

▼三重交通が運行するバスの確保すべき移動（目的）



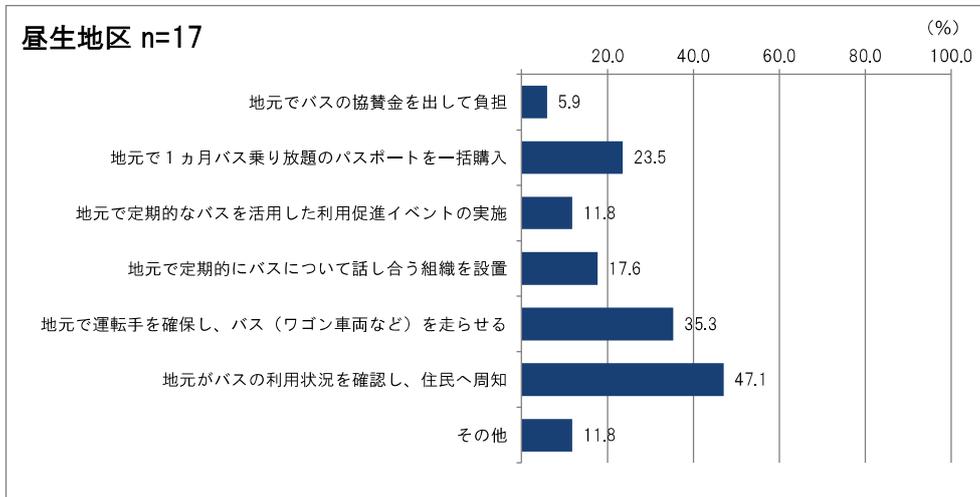
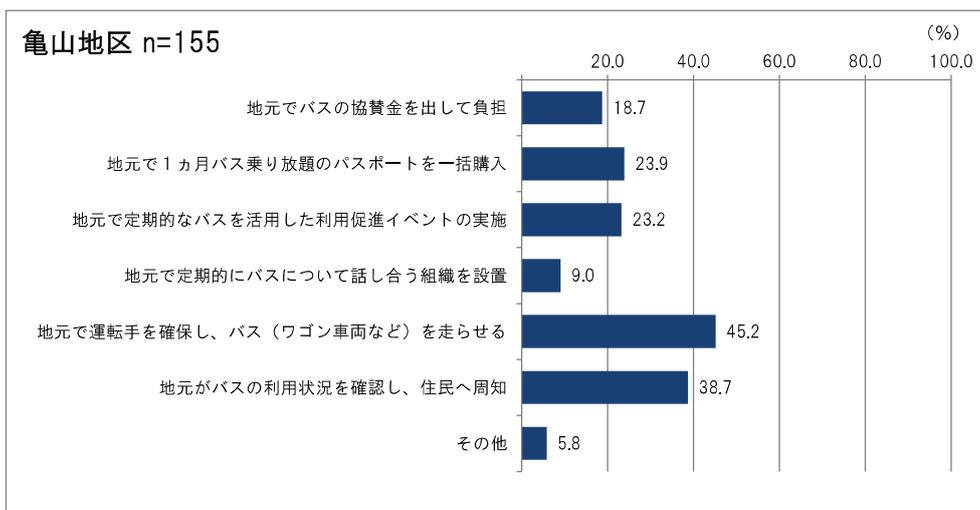
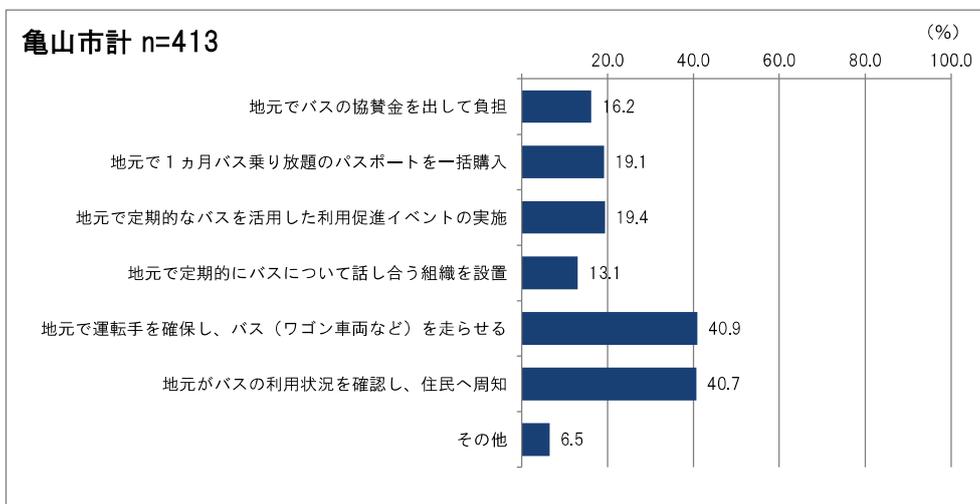
▼市が運行するバスの移動の確保すべき移動（目的）

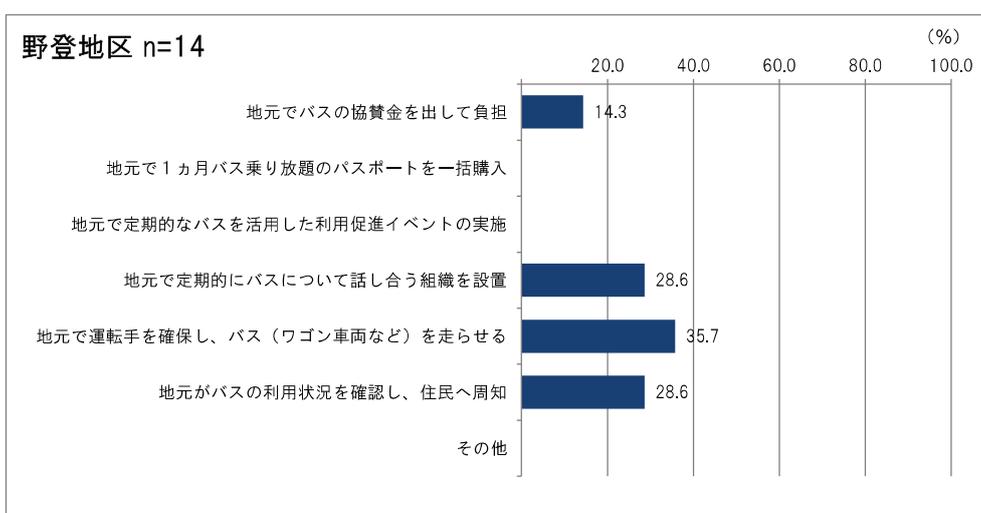
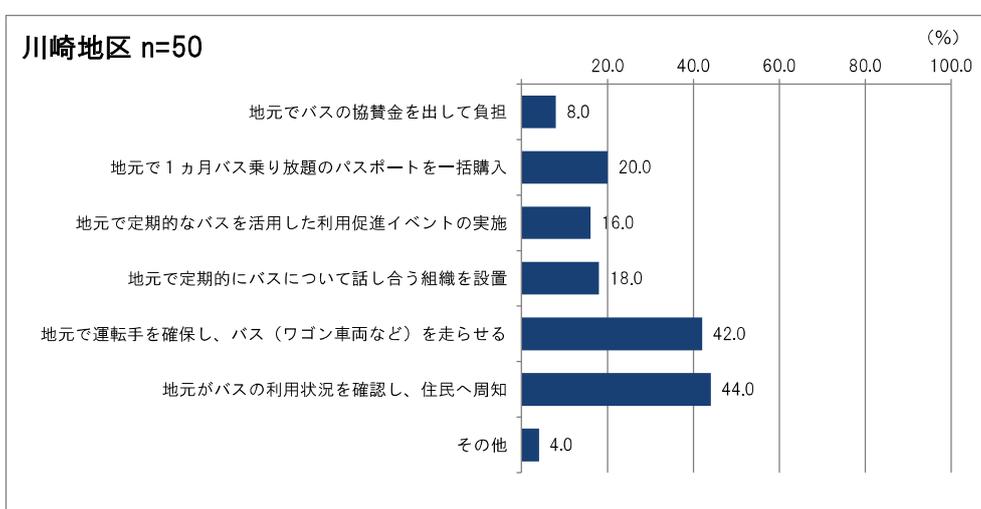
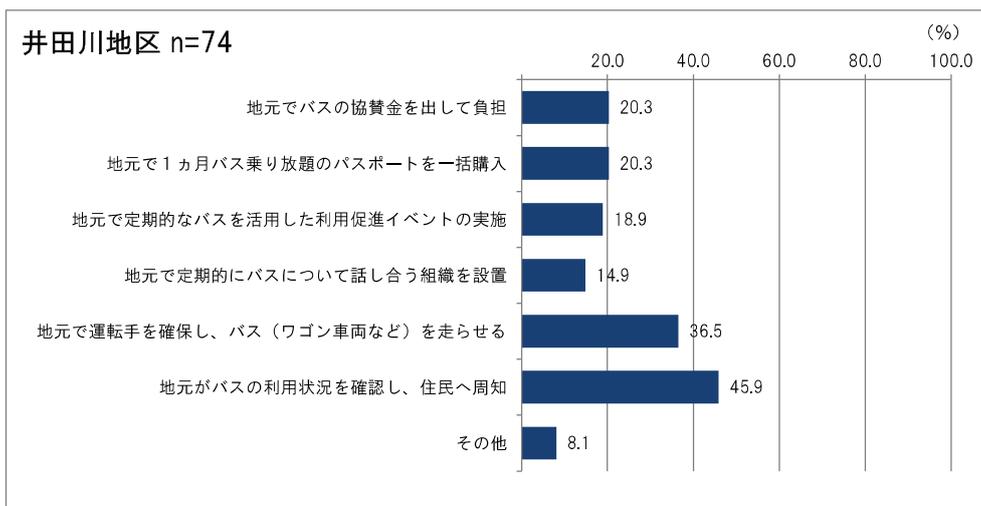


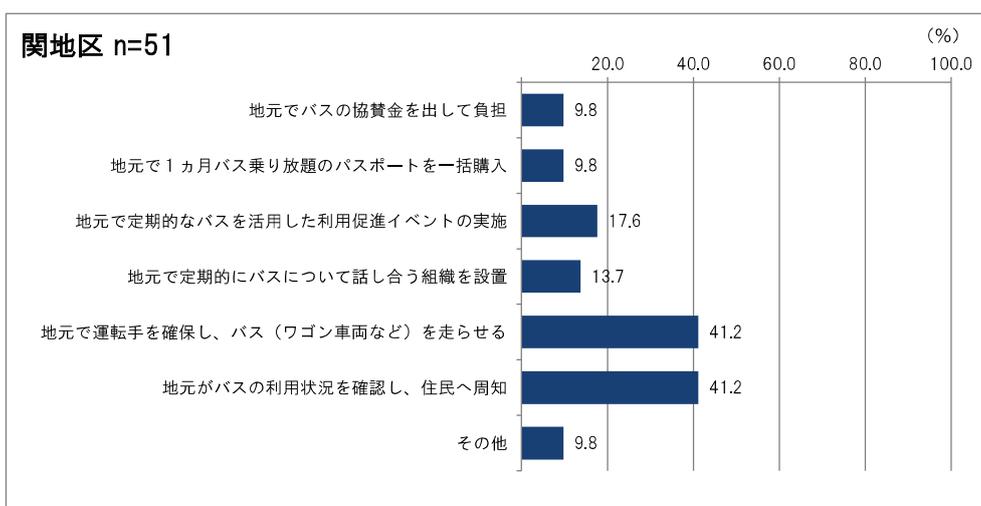
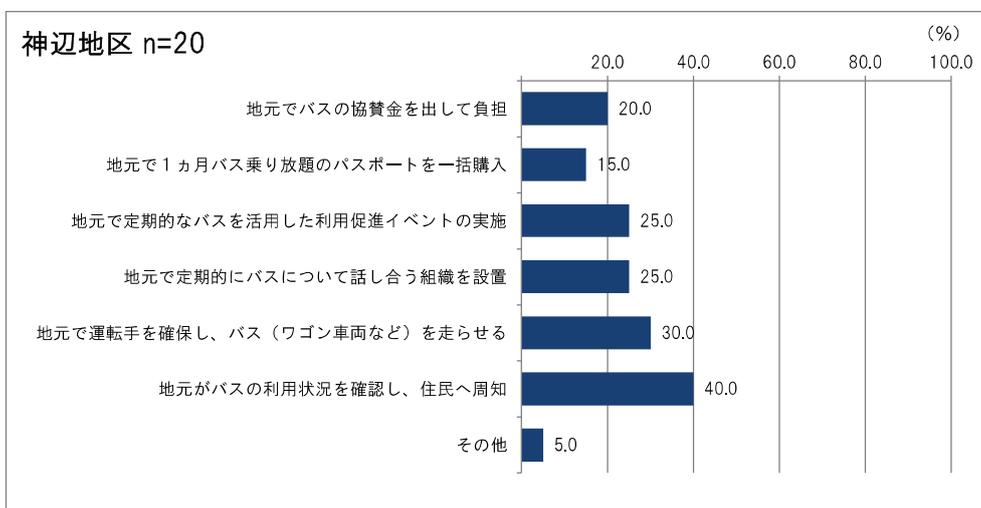
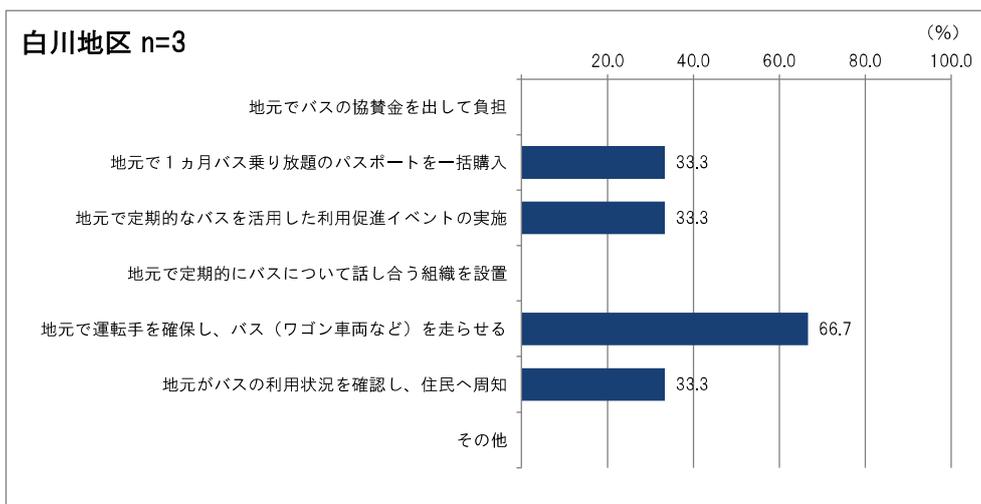
【問 15】公共交通の維持のために取り組んでもよいもの（複数回答）

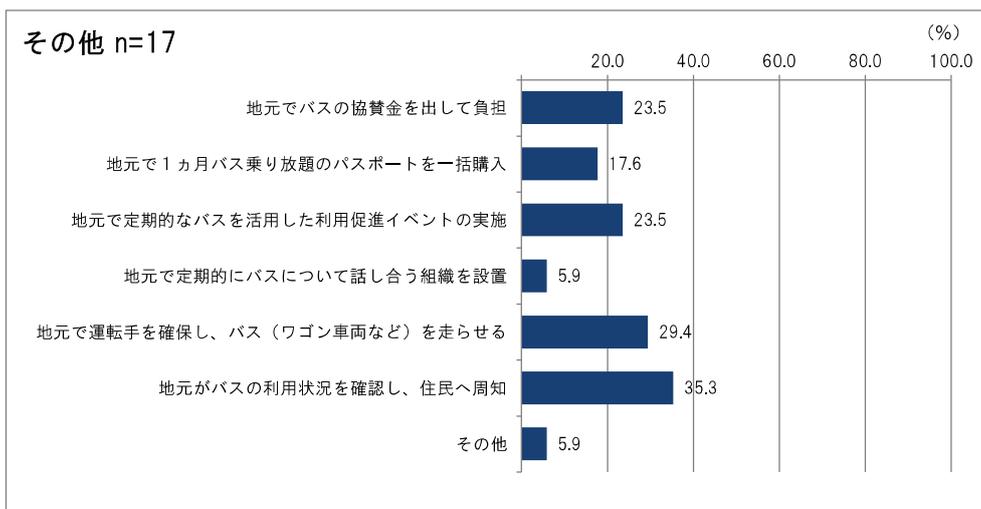
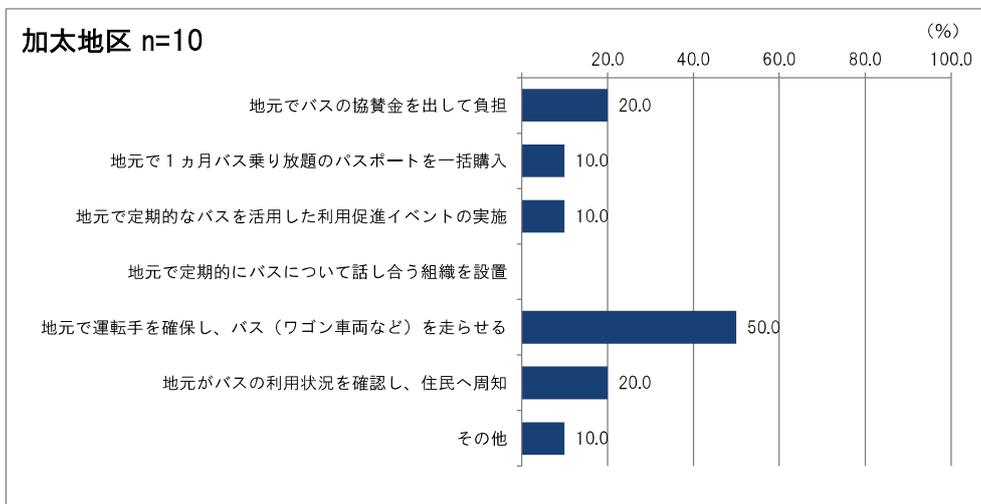
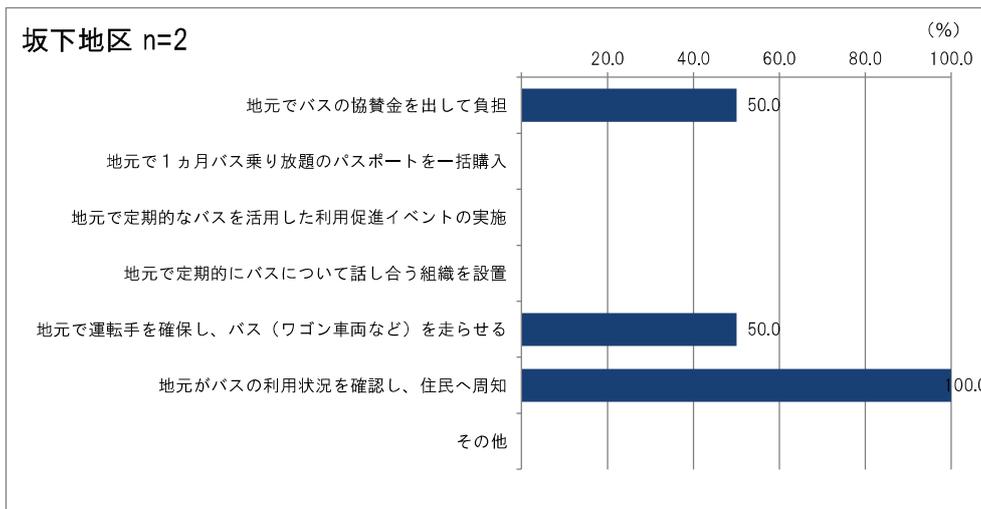
■全体では、「地元で運転手を確保し、バス（ワゴン車両など）を走らせる」が約 41%と最も割合が高く、次いで「地元がバスの利用状況を確認し、住民へ周知」が約 41%となっている。

▼コミュニティバスの運行に対する費用負担のあり方について







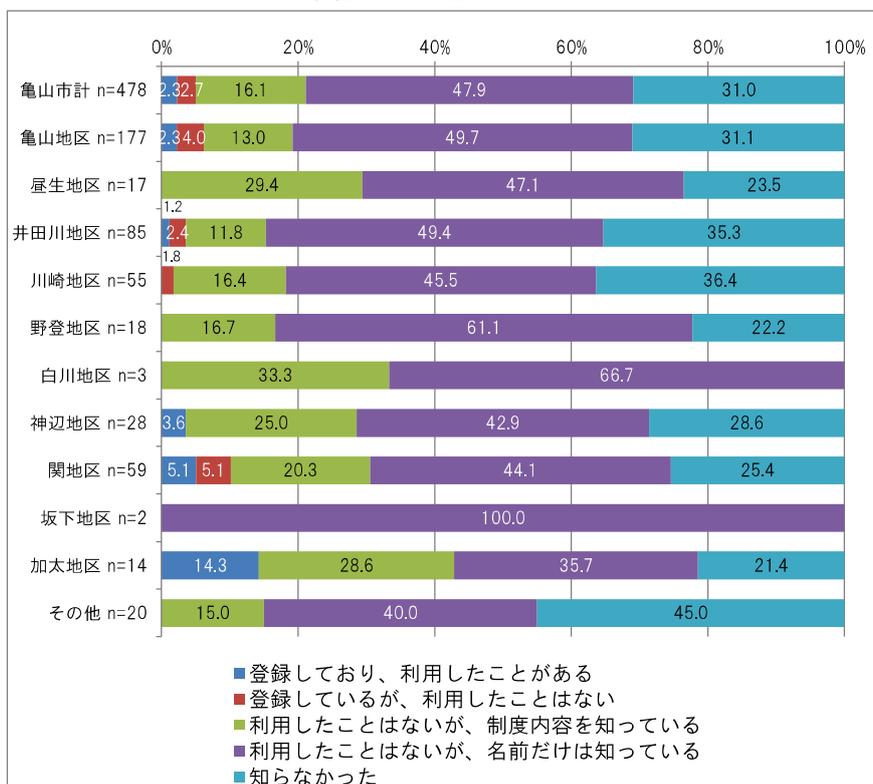


(7) 乗合タクシーについて

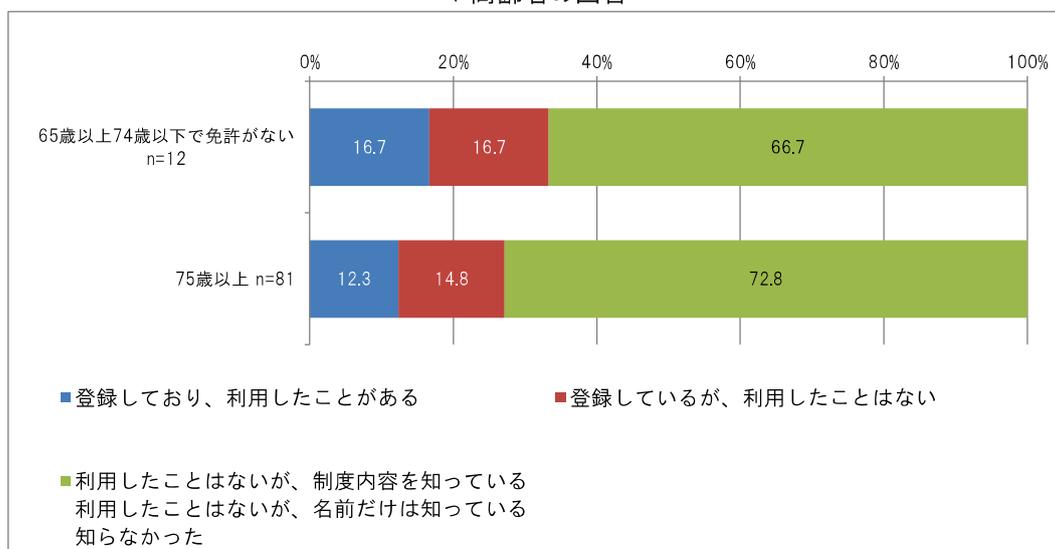
【問 16】 乗合タクシーを知っていたか

■全体では、「利用したことはないが、名前だけは知っている」が約 48%と最も割合が高く、次いで「知らなかった」が 31%となっている。

▼乗合タクシーを知っていたか



▼高齢者の回答

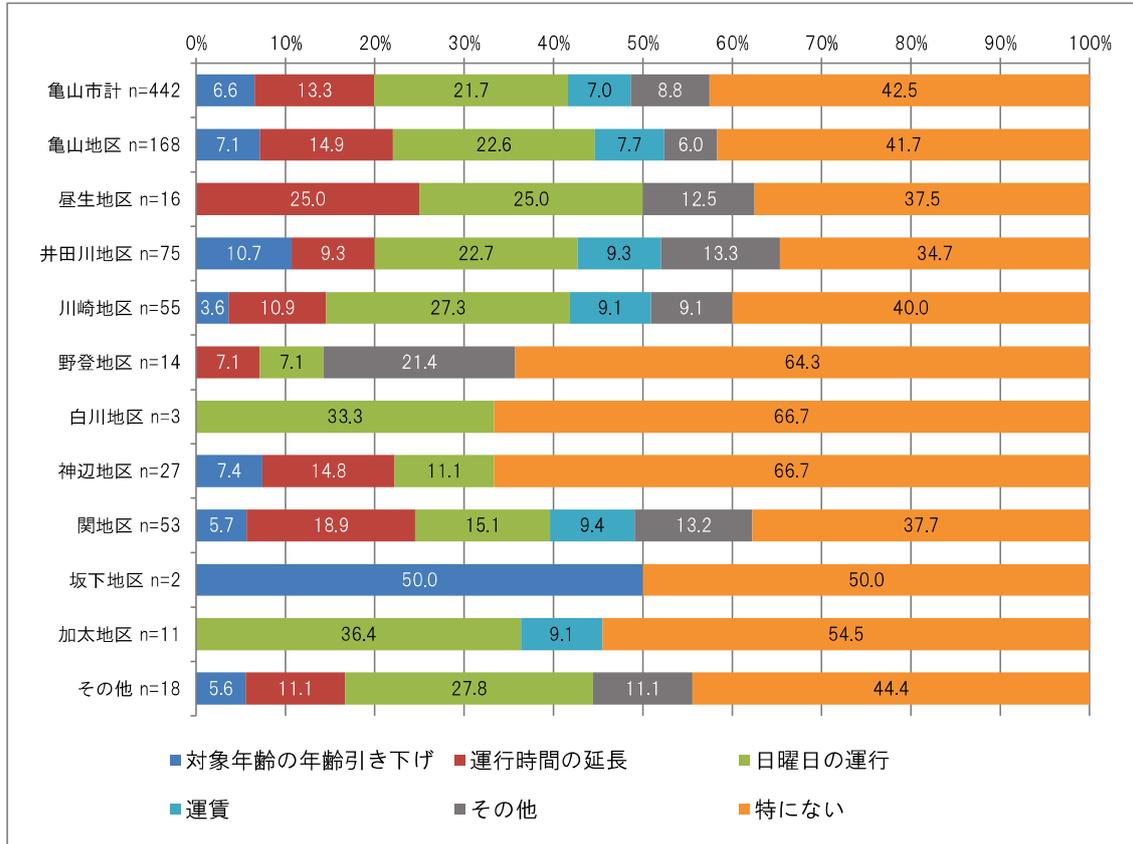


【問 17】 制度の変更した方がよいと思う点

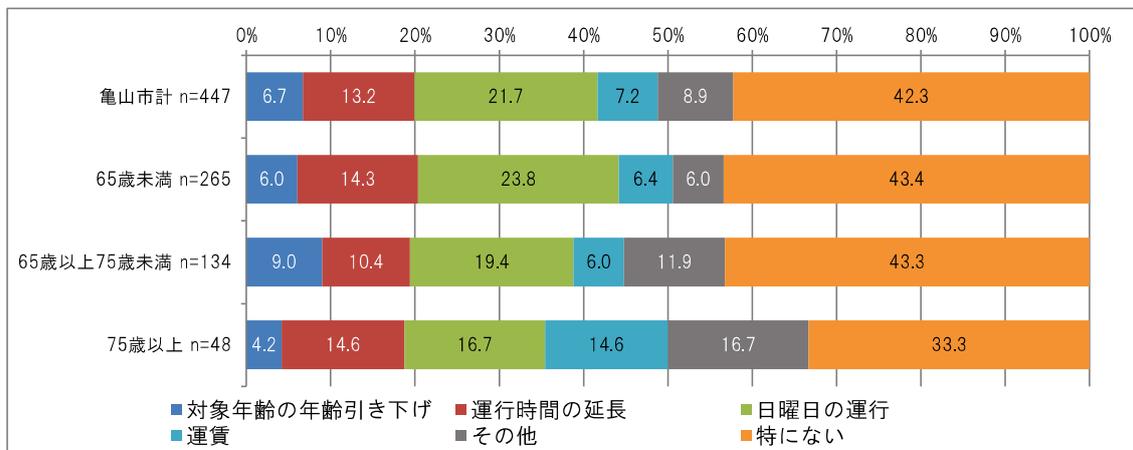
■全体では、「特にない」が約 43%と最も割合が高く、次いで「日曜日の運行」が約 22%となっている。

□75 歳以上では、「運賃」が約 14.6%と他の年齢層より比較的高くなっている。

▼制度の変更した方がよいと思う点(×地区)



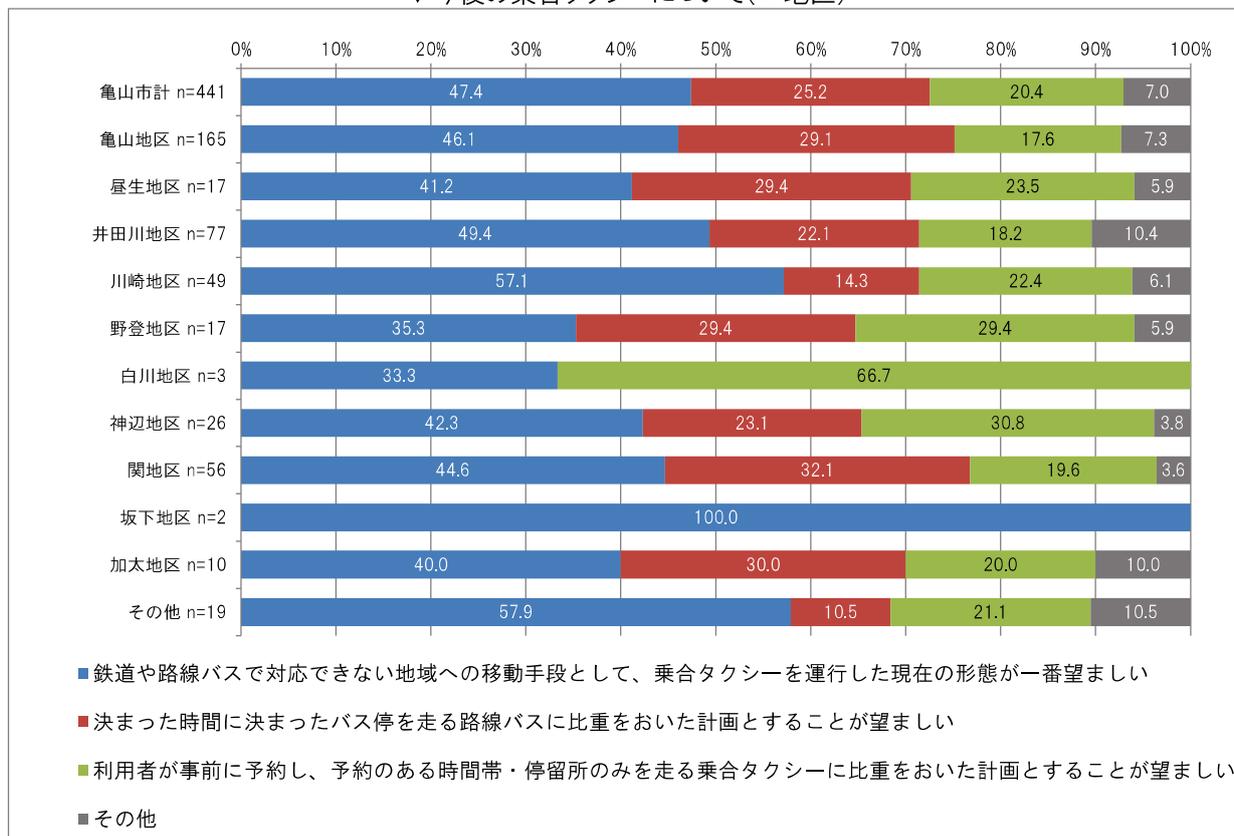
▼制度の変更した方がよいと思う点(×年齢)



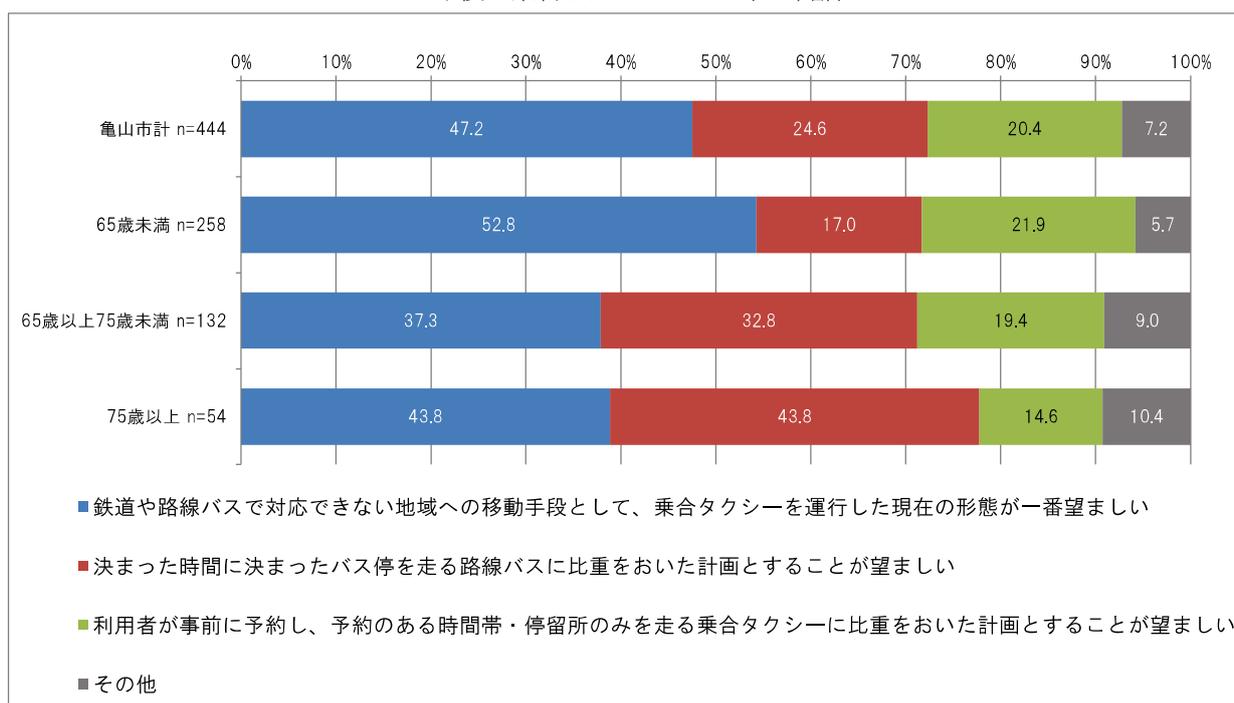
【問 18】 今後の乗合タクシーについて

■全体では、「鉄道や路線バスで対応できない地域への移動手段として、乗合タクシーを運行した現在の形態が一番望ましい」が約 47%と最も割合が高く、次いで「決まった時間に決まったバス停を走る路線バスに比重をおいた計画とすることが望ましい」が約 25%となっている。

▼今後の乗合タクシーについて(×地区)



▼今後の乗合タクシーについて(×年齢)

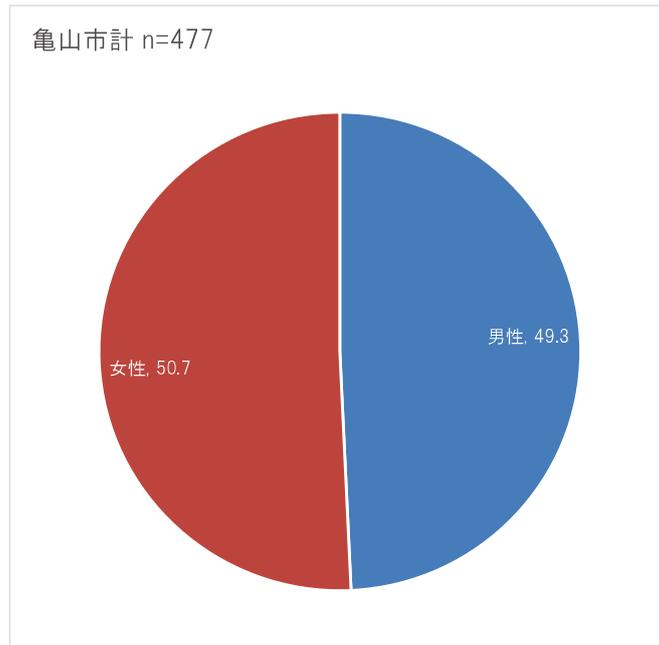


(8) 個人属性

【問 19-①】 性別

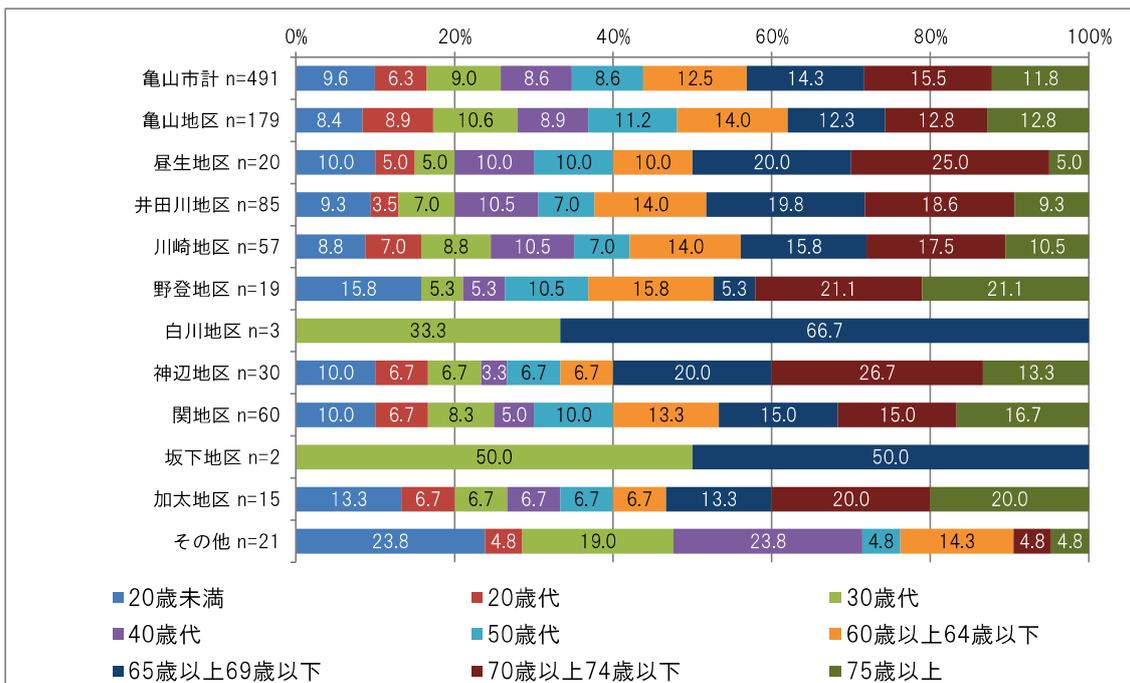
■ 「女性」が約51%、「男性」は約49%となっている。

▼性別



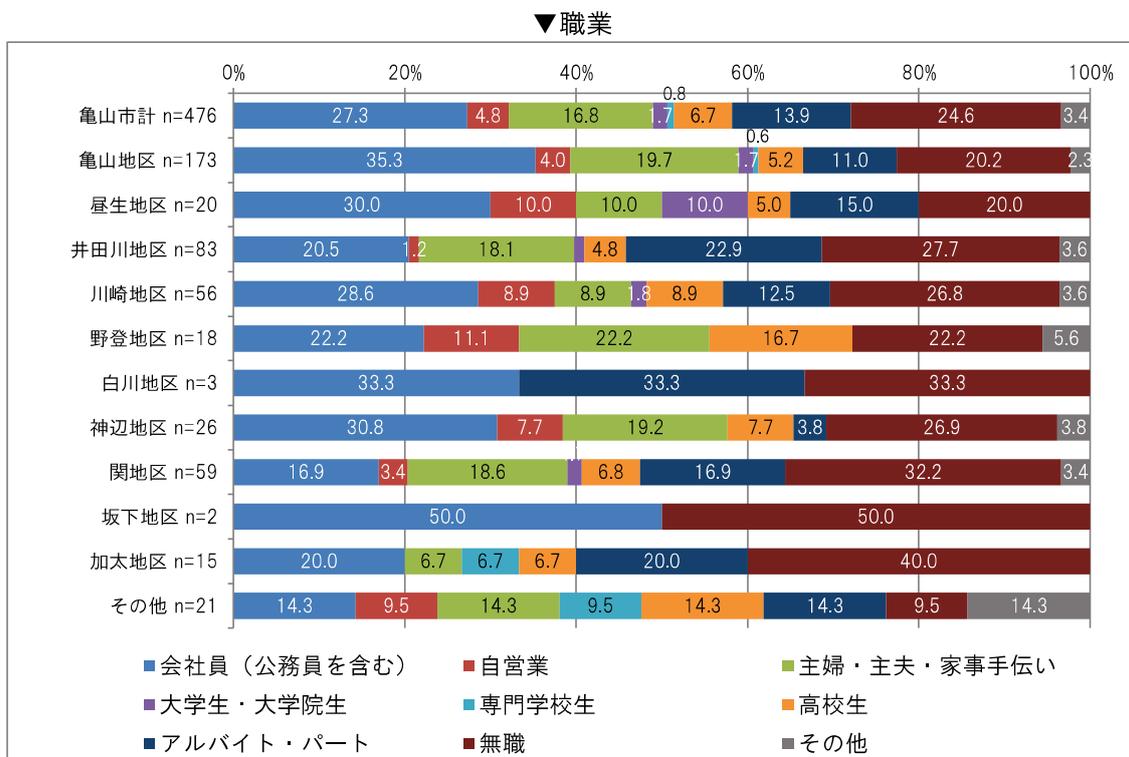
【問 19-②】 年齢

■ 各年齢層からの回答が得られている。



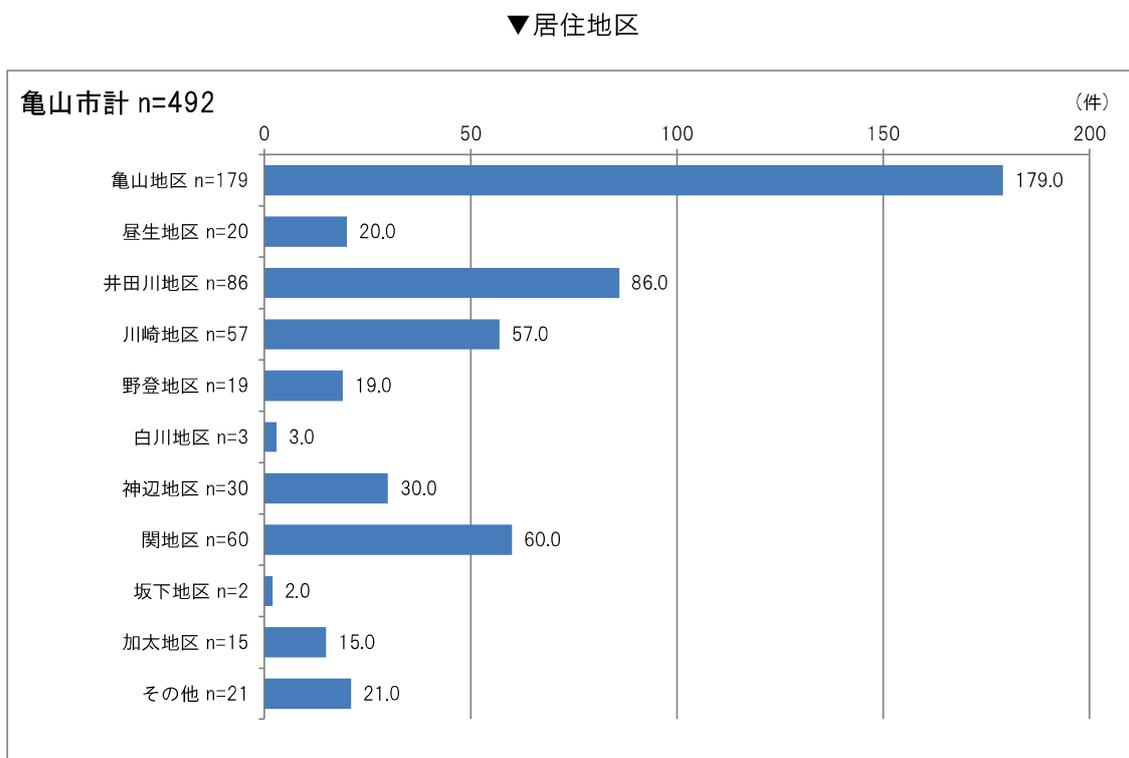
【問 19-③】 職業

■全体では、「会社員（公務員含む）」が約 27%、次いで「無職」が約 25%となっている。



【問 20】 居住地区

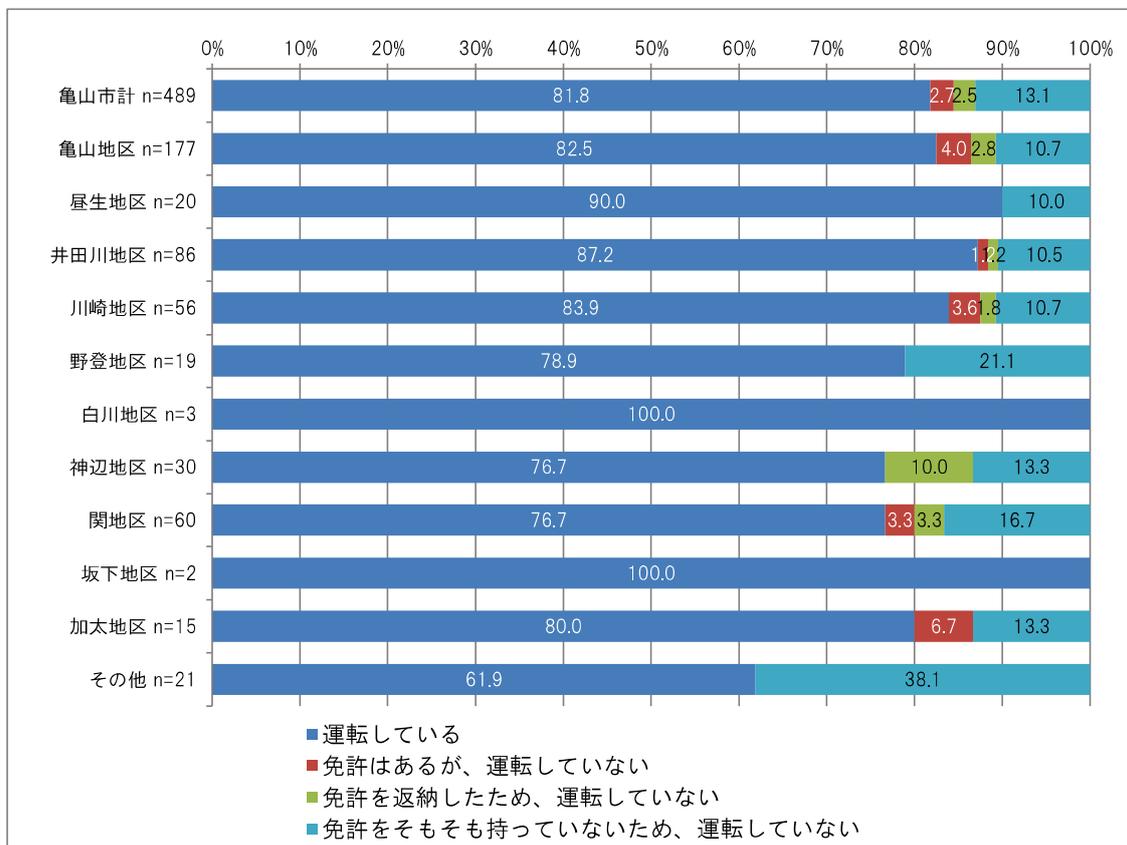
■「亀山地区」の回答者が多くなっている。



【問 21】 自動車を運転しているか

■全体では、「運転している」が約 81%と 8 割以上を占めており、次いで「免許をそもそも持っていないため、運転していない」が約 13%となっている。

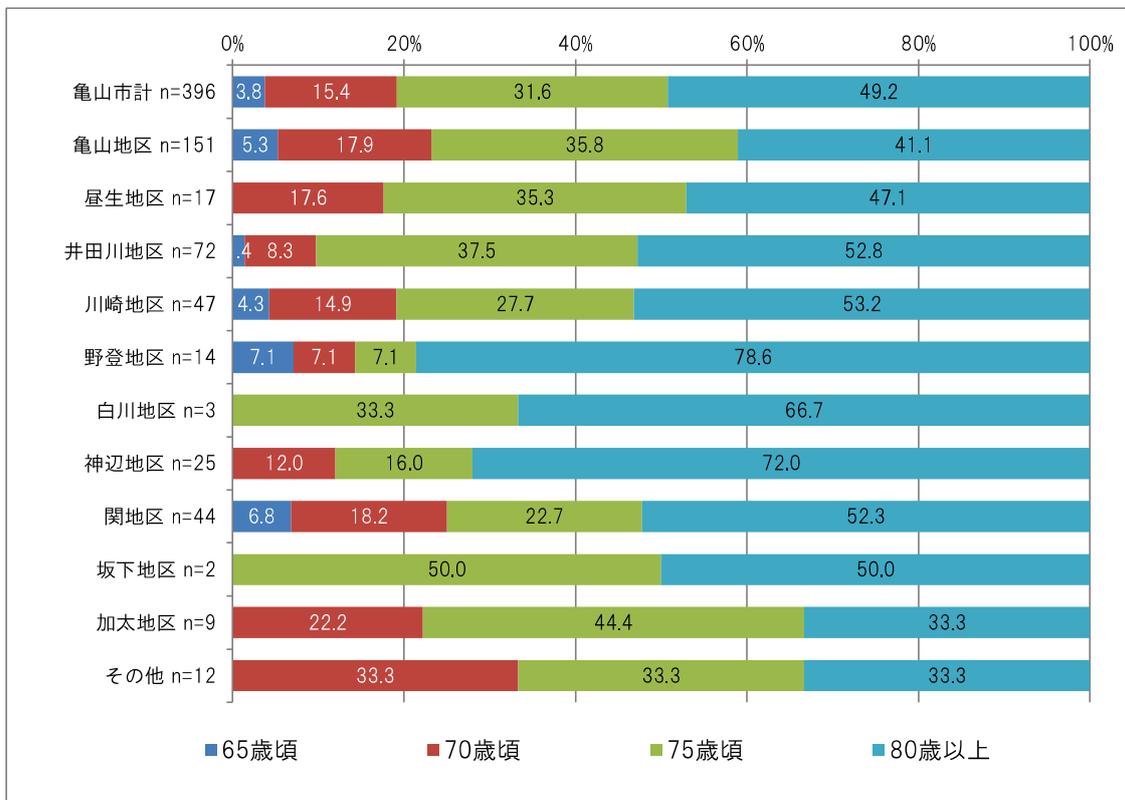
▼自動車を運転しているか



【問 22-①】 運転免許を返納した（しよう）と思う年齢

■全体では、「80歳以上」が約49%と最も割合が高く、次いで「75歳以上」が約32%となっている。

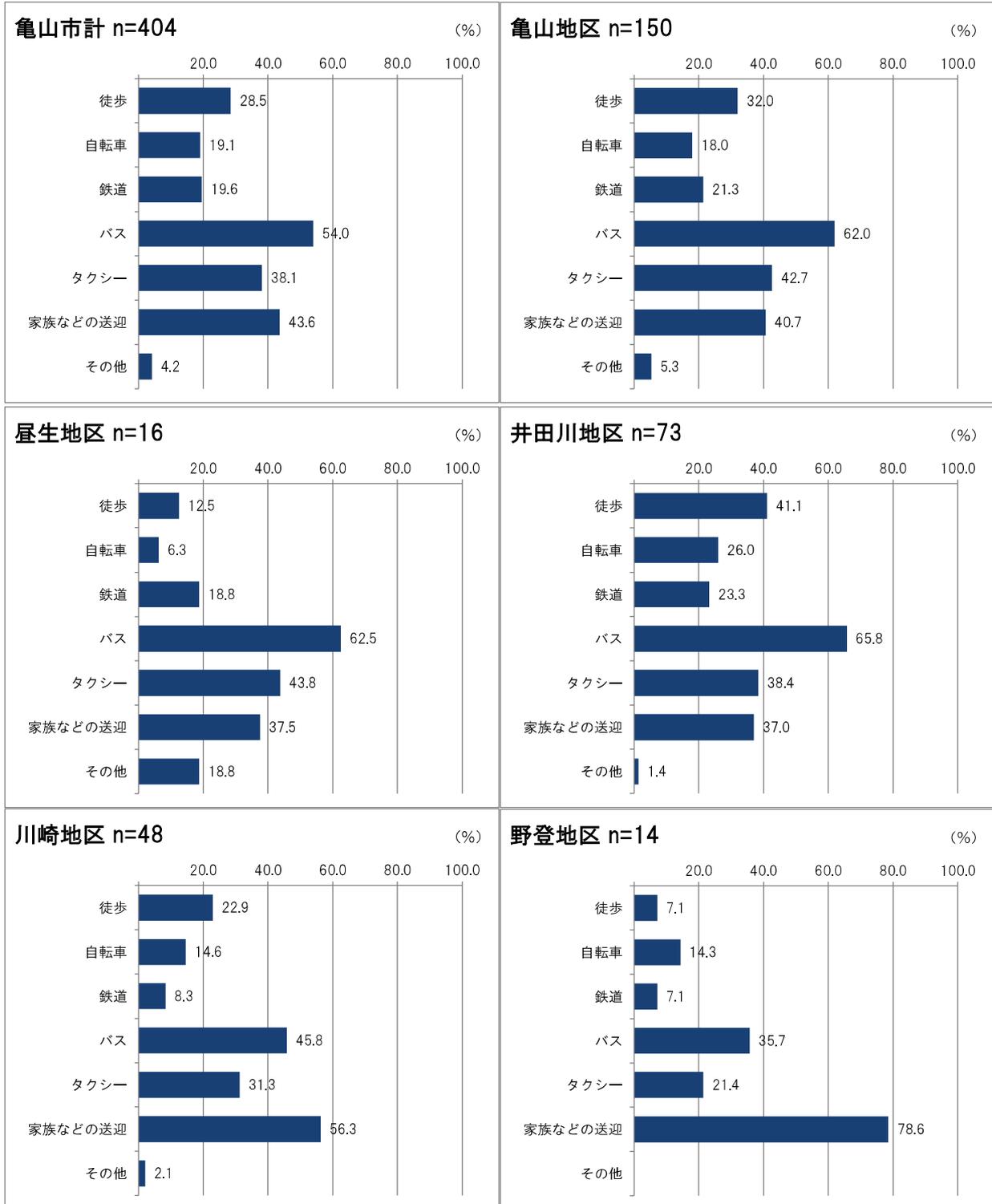
▼運転免許を返納した（しよう）と思う年齢



【問 22-②】 自動車免許を返納後に利用している（しようと思う）移動手段 （複数回答）

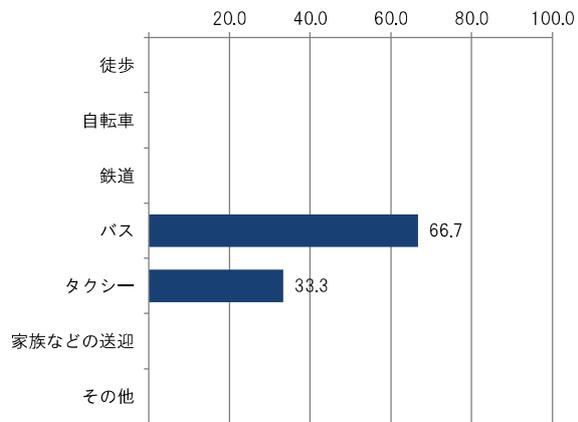
■全体では、「バス」が54%と最も割合が高く、次いで「家族などの送迎」が約44%となっている。

▼自動車免許を返納後に利用している(しようと思う)移動手段



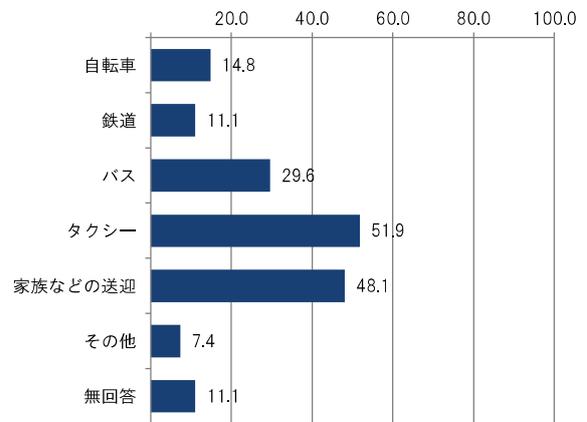
白川地区 n=3

(%)



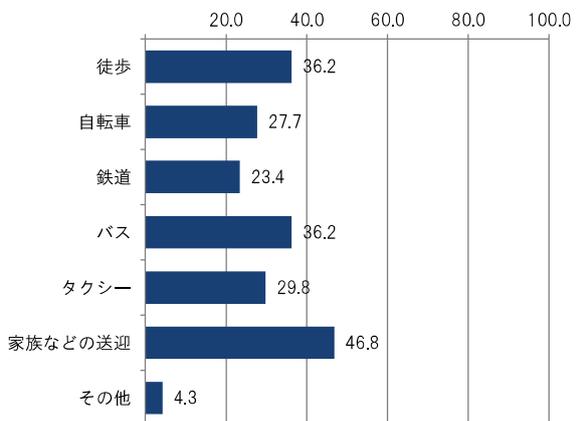
神辺地区 n=27

(%)



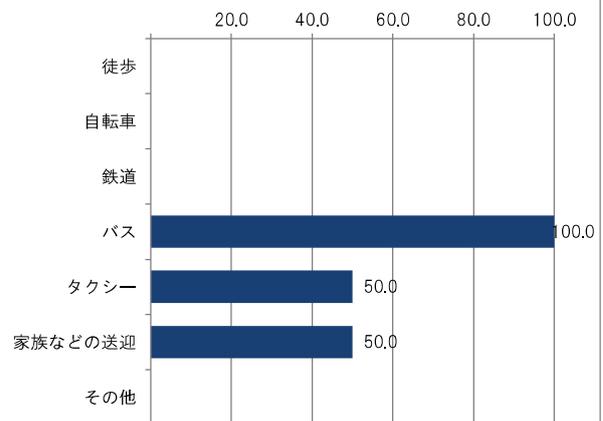
関地区 n=47

(%)



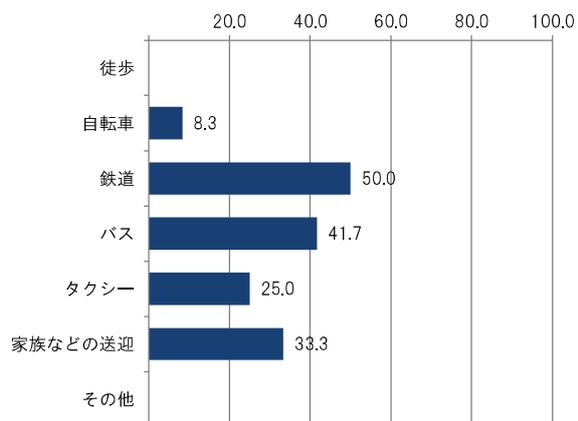
坂下地区 n=2

(%)



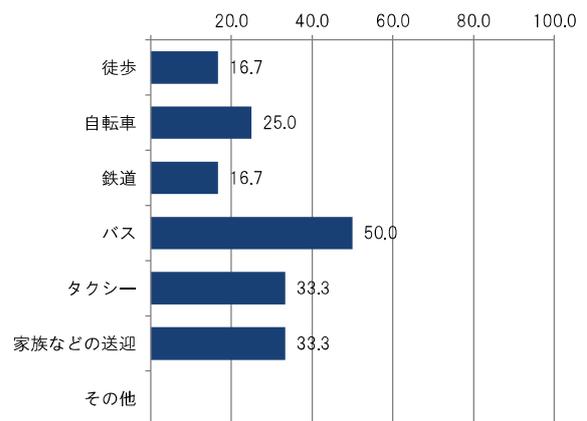
加太地区 n=12

(%)



その他 n=12

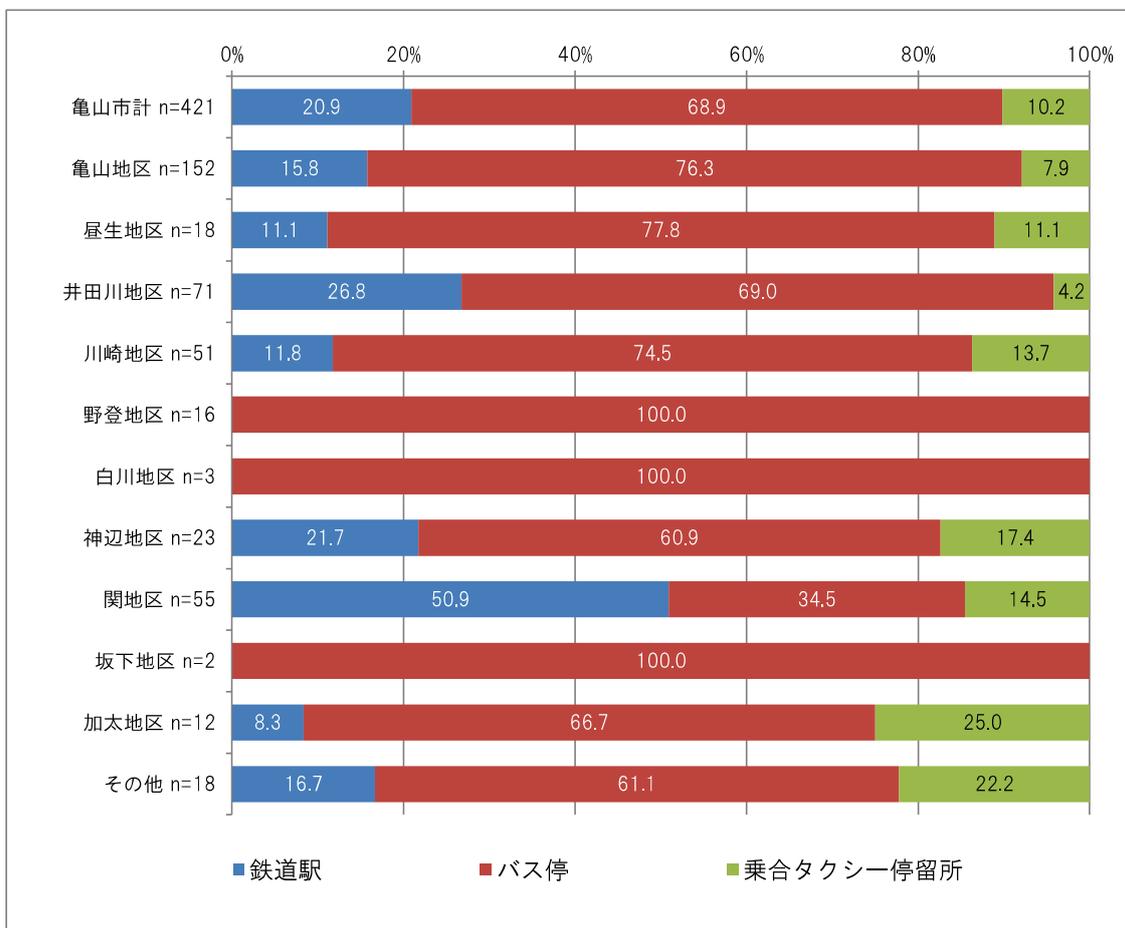
(%)



【問 23-①】 自宅から最寄りの公共交通機関

■全体では、「バス停」が約 69%と半数以上を占めており、次いで「鉄道駅」が約 21%となっている。

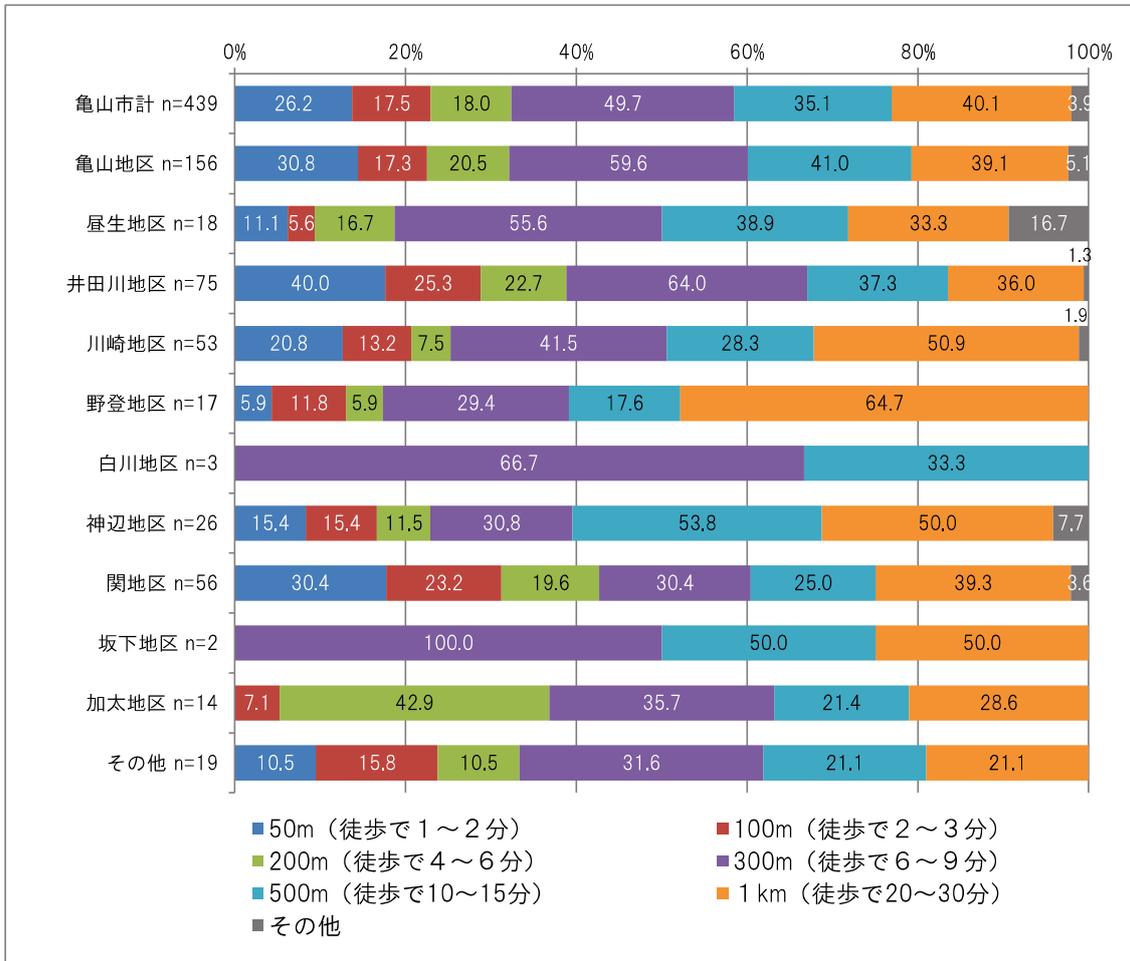
▼自宅から最寄りの公共交通機関



【問 23-②】 自宅から最寄りの公共交通機関までのおおよその距離（時間）

■全体では、「300m（徒歩で6～9分）」が約50%と最も割合が高く、次いで「1 km（徒歩で20～30分）」が約40%となっている。

▼ 自宅から最寄りの公共交通機関までのおおよその距離（時間）



【問 24】地域の公共交通に関する意見

No.	自由意見
1	南部ルートของバス本数を増やしてほしい
2	元来 鉄道・路線バスの公共交通機関が整備不十分の当市において公共交通を充実させるべく市がさらなる努力を望む
3	バスと鉄道の時間連係が無い。バスは昼間に走っていることが少ない。終バスの時間がはやいのでのみなどあっても一切使えない。(あつまるときも利用できない場合が多い)そもそもバスの本数が少ない。亀山駅をはさまいと(経由しない)鈴鹿方面にいけない。電車の本数も少ない。タクシーもおそい時間だとよべない。(前は 21 時でことわられた)
4	質問とは異なりますが毎年アンケート調査票がきますが”無作為”と書いてありますがそうじゃ無いですね 幅広くアンケートを実施していただきたい!
5	今はいいですが高齢になると自ら運転できなくなり和賀天神地区は、買い物・駅・通院等でタクシーの利用しかできなくて経済的負担が年金生活にのしかかってきます
6	以前 R1 に四日市行(近鉄)が運行していました。JR で四日市へ行っても近鉄四日市まで徒歩では時間かかるしバス等利用にて行く時あり R1 に四日市行きをもう一度運行してほしい。1 時間に 1 本でよいので。
7	・遠いバス停 ・利用しにくい駅 ・車でないと不便な町 ・駐車場の無い商店街 ・意味不明な亀山駅前開発(公共的により不便になるでしょう) ・カンバンだけの中身の無いリニア誘致 ここ 10 年、何も良くなっていない!!市は何をしているのか?
8	JR 本数を増やしてほしい
9	高齢者が多くバス停まで遠い 大森町太田地区へバスを回して欲しい
10	現在は自分で車を運転していますが今度の免許こうしんはやめようと思っています。バス停も近いのでせいぜい使って行こうと思っています。もうすこし回数が多いと良いのですが
11	移動困難者の詳細を 18 歳未満と高齢ドライバーを考えています。18 歳未満はスマートフォンなどを所有している前提でご提案いたします。18 歳未満(学生)は完全予約のタクシーを学割で利用できる。高齢ドライバーは運転に不安があり免許返納後スマートフォンなどを所有していない前提でご提案いたします。免許返納をできるのは周りに支援してくれる家族がいるからできると思います。そういった家族へ手当(お金)を出す。亀山市は子供手当だけでなく高齢者手当を支給する市になってほしいです。市からバスへの税金を市から移動困難者への税金の使い方に変更していただきたい。(贅沢を言いますとJRが雨などで運休した時(自然災害)近鉄に行けるバスがあればいい。)
12	質問が難しかったです。
13	現在は自動車に乗っているが、いずれバスとかタクシーを利用しなければ日常生活が不便であると思っているので公共交通はなんとしても残してほしいと思います 地区でバスを利用して皆んなで食事に行ったりしていますが、今はコロナなどで実現していません。これからも地区の皆様とできるだけ利用する事を相談して活用したいと思います
14	電車を時間通りに駅にとうちやくするようにしてほしい
15	低床路面電車(スイス・ジュネーヴのトラム、富山のセントラム)の導入を考えて頂きたい。ソーラーシステムで動力コスト低減、退職者人材の活用で設備・施設の維持を図る。バス・タクシーより安定・安心して乗車、移動できる。低額バスで料金収受を簡素化 バスは停留所近くで販売、無賃乗車は 3 倍増罰金(抜き打ち検札)でコスト減。夜間運航で飲酒運転ボクメツ。
16	学生の頃より、バスの運行本数が少ないと思っていました。そして、時刻表が見にくいので整とんした方がよい。
17	特に無し
18	◦高齢者にとって住みよいところ地区は現在亀山市内で栄町である。その理由は、買い物するスーパーや薬局、ホットモット(弁当屋)があり、病院も(内科、耳鼻科、歯科、精神科、眼科)そろっているから。生活するのに利便性がある。◦ふるや坂 ←(野尻公民館一旧一号线の(チャペルココナツ)の間) 車の行き来は近年多いのに、車が対向するのに道幅狭く危険! 亀山市役所何課が担当になるのか分からないが改善してほしい! 道の両側の住宅の土地を一部買いとる必要があるので市しかできない。市道である。◦名古屋市内の公共交通と亀山市とくらべると雲泥の差がある。亀山市は今の環境を利用していきかないのでは?
19	100 円で乗れるバスはかなり便利でお得なのに、あまり利用されていないのがもったいないです。3 歳の子どもがとても喜ぶので、時々利用させてもらっていますが、降りた後に、帰りの便がなかなかないとか、ちょうどいい時間があっても、家の近くでは止まらないとか利用しにくさはあります。また、この時間を調べるにも、ネットを見ても調べにくいと思うことがあります。
20	乗合タクシー知りませんでした。宣伝不足かも、予約をとるのもどうなのか? 利用した人の話は聞いたことなし 決められた日時に走る路線バスが良いと思う(週に 2 回ぐらい?)みどり町もスーパーが閉店、買い物が不便となる 病院も休診、市の定期マイクロバスを通してほしい。
21	車がないと生活できない地域のためバスの運行はどの世代にも必要だと思います。共働きが共な現在、子供が習い事をするにもバスが利用できたり、両親の高齢化にともなう移動手段としても今後必要性がましてくかと思っています。病院、買い物、電車(駅)へのアクセスは便利にしてほしいです。

22	最近十年くらい一般的に運転手のレベルが著しく下がっています。幼稚園バスを含めマイクロバスは特に。市が運行するバスのドライバーの管理をしっかり行って下さい。
23	太岡寺バス停下りで降りると1号線の反対側に行く(渡る)手段がない。(例えば横断歩道(橋))
24	乗合タクシー券は(ナンシ)夫婦でもらいましたが全然利用していません。私はいししたらいいと思います。よく利用する人は全然足りないとのこと 税金の無駄使いです 母子家庭の生活苦の人に税金を使って下さい
25	私は大学生の為に他県に住んでいます(住所は亀山ですが)このアンケートは辞退します。但し問19~回答しておきました。無作為の抽出方法に問題があるのでは。公平差をかけるのは理解しますがやはりある程度年齢を決めての抽出の方が良いのでは。
26	JRの本数の少なさに憤りを考じる 病院(個人も)やスーパー、行政代行、ATMなど全てを亀山駅前に集めバスで行けると利用も増え路線をへらせると思う
27	免許を返納した際、家族との送迎がむずかしい場合があります。その時利用したいのがバスでありタクシーです。まだまだ改善していかなければならない課題があります。その課題をよりクリアにすることによりますます利用者がふえると思います。町全体でクリアにしていくことが今後の課題だと思います。
28	高齢化や免許返上や障害者がこれから増えてくると思われ 移動手段はバスやタクシーと思われるが、市を十地区ぐらいに分けて自治会で利用人数を調べて十地区ぐらいに分けた自治会で車を購入して(市が負担)コミュニティ車を送迎に使う(運転はボランティアをつのる)将来自動運転が出来れば現実性がある。(これには二動免許が必要か?)この件は日本中でなやんでいる問題であると思われ。亀山市がモデルとなしてほしい。
29	このアンケートで免許返納後の事など少し考えました。まだ先の事です。バスの本数が少なすぎて利用するか分かりません。病院や公共施設は行けなくなると困りますね。乗合タクシーも時間を延長して料金がもう少し下がれば利用しやすくなると思います
30	買いものに付いてはスマホの普及と各店の宅配事業が多くなってきているので高れい者本人が、又は、その家族が面倒を見れるようになると思う。通院についても定期的な診療であればオンラインで行って行けるようになれば医療機関の交通負担も減りそう!!これらを民間にまかせるのではなく亀山がモデルとなるような仕組みを考えてくれると市政であればうれしいです
31	私は何10年と自動車を運転しています(現在82歳)それでアンケートの内容がよくわからなかったです。運転免許を返納したらどうするかはいつも考えております。歩くことがあまり出来なくなっていますのでバスは利用できないのです
32	免許返納後最寄りのバス停は3ヶ所あるが徒歩で行くには遠すぎる 家の近くで乗降できる事を望みます
33	本市へ転入してから、バス・電車等の公共交通機関を利用したことがなく、需要がどれほどあるのか分からない。ただ今回、多くの市税が使われていることを知って、利用の少ない便、コース、時間帯などの見直しを行ってほしいと強く感じました。「乗って残そう!」という言葉をよく聞きますが、人々が本当に必要としているのか、数をへらせば他に回せることができないのかも検討してほしい。高齢者や不便を感じている人への「タクシー」はとても良い取り組みだと思います。毎日必要な通勤、通学を優先し、買い物、通院など不定期、時間のもの…と強弱をつけつつ、行ってほしい。
34	バス路線がなく従ってバス停もない 井田川駅~亀山駅、亀山駅~城跡~高塚~上野~小下~亀山駅路線を設けてほしい バス利用が出来ないので免許(車の)返納が出来ない
35	バスは、免許のない人には必要なものだし、とてもべんりなので、便数をへらしたり、運行日を少なくするのは、これ以上、やめてほしいです。今でも、とても、不便を感じる時があります。
36	(図になっています)
37	免許証を返納しようと毎年考えている、だが現状はそれに代る移動手段がない。返納後どうするかが描けないので困っています
38	特にありません 頑張ってください。バスに乗った事はありません。
39	急を要する病院行きや予約診療の時など往復、通常タクシーを利用しております 足・腰が痛いのでタクシー券があるとすごく助かりますが…バスも利用しますが天気が悪い日は困ります
40	税金をムダに使う!
41	路線図(運行ルート)や時刻表がまとめてあるものが欲しい。
42	今はどうにか車に乗っています。この先、病院、買い物等、今の生活を続けることが出来なくなれば、多分、身体の調子も悪くなることだろうと心配しています。人の話では加太から鈴鹿の病院まで2万円ほどかかるけど足の弱った身体ではこの方法こそないのかな、と思っています。昔、亀山の病院の待合所で、タクシー券があるから、サガミやどこかへ行かなきゃもったいないという話を聞きました。加太だと2,000円で、あとは1万円以上するところに行っているのに、と考えさせられます。
43	バスは廃止し、マイクロバス又はワゴン車による運行に全て切り換える。通勤・通学時間帯のみ時刻表で運行する。日中又は土日祝日はスマホで予約した時間・停留所のみ走る乗合ワゴン車にする。(学生も利用できる)ルートはAIが考える。電話可。現在の花しょうぶ号もこれに含める。ワゴン車ならシルバー人材や、パート主婦など多くの地元運転手を集められる。車両も本人の物を借り、ガソリン代も走行距離で支払う。又は利用料金の歩合制にする。研修を行う。
44	各地域から学校への直通バスを出してほしい。(登下校の時間のみ)学校の時間にあわせた、駅へのバスがあるといい。(半日授業やテストの時など)お年よりだけでなく、子供達にも利用しやすいバスであるべき。(料金はたしょう高くなっても子供達の安全の為に利用する人も多いはず。)
45	バスだけで考えず、鉄道と歩調を合わせるべきだと思う。市内だけで小さくちんまりと暮らせという感じがする。亀山の人にはよく「ベルシティ」に行くのに「ベルシティ」(イオンモール鈴鹿)行きのバスが無いのはなぜだろう。不思議に思う。

46	・自転車道の整備・交通手段は、バスだけに限らずタクシーや自治会での運用など、幅広く方法について検討していく。・先進地の事例を集めて、亀山市に適した方法を検討していく。・市街地と周辺地域では、生活や交通の状況が違うので各地域の代表者や交通網の整備の専門家などが参加する検討委員会が必要なのではないか。
47	私は高校生なのですが、そして能褒野町に住んでいます。電車通学で井田川駅まで自転車を20分ほど利用しており、(名古屋方面へ通学してます)、少し遠いな、と思っています。(特に夜間は心配です、そのため帰りが遅いときは家族に車で迎えに来てもらっています)東部ルートの方がもっと本数が増えるといいなあとと思います。井田川駅にバスが到着する回数が増えれば嬉しいです。駅のポスターでみたのですが、朝7:23?夕17:30?でしたっけ?の回数ではちょっと利用しづらいです。これの前後の本数がほしいです。あと、学生なので、勉強のために図書館、高校の友人と市街に出て遊ぶとき、最寄りの近鉄(平田町駅)の接続が密になされると嬉しいです。
48	バス停には問題は無いのですが、便が少な過ぎる(半日に4便では)
49	鈴鹿ベルシティからアイリス町 バスが出れば助かります
50	運転移動は年をとるとできなくなるのでバスは重要です。と言いつつ今は車に乗れるので利用していません。都会のように乗りやすければいいですが…そんな訳にはいきませんね
51	バスの本数が少ない。
52	今の時間帯の運行で良いのではと思う。朝、昼、夕方と本数は少ないが通学の人の移動には必要と思う(私がバスを利用するようになるには体の動きもスムーズにいかず、バスの乗り下りにみんなに迷惑をかけると思う)△利用している人は少ないが公共交通を全部なくす事はいけないので車を小型に検討すればと思う
53	今現在公共交通をほとんど利用する事がないので実感として切実にはないのですが、近々お世話にならなくてはいけません。乗合タクシーについては今一つ理解出来ず複雑な様に思います。今後共ご尽力いただきます様お願いします
54	亀山に住んで失敗したと思う理由が公共交通です。バス停があったのでよいと思ってたのに、1時間に1本しかも、JRの電車が出ていったあとに着くとか、駅からの帰りも電車のついた時間にバスが出るなど、全く使えないのでタクシーや駅の駐車場にとめるように手配したり、はたまた駅まで歩いたりしています。転出して公共交通でくらせるところへ行かないといけないなど考えています。そしたら免許返納は70歳です
55	現在はまだ自家用車を運転可能な年齢だが今後、高齢や体(病気・ケガ)の自由がきかなくなった時にバスは必要な交通手段だと思うので感心を持って協力できる事があれば取り組みたいと思う
56	電車やバスの時間が1時間に1本しかないところが多いと個人的に思うので、もっと本数を増やしたほうが地域の人も乗りやすいかと思えます。
57	三重交通バスは小さいサイズ(さわやか号くらい)のもので全て良いと思う
58	運賃はともかく鉄道・バスの運行本数を増やしてほしい。バスから鉄道への乗り継ぎの時間がスムーズに行くように運行してほしいです。
59	利用者の少ない所はバスからタクシーに変えて、利用者が多い所にバスを回すなどして利用したい人が不便なく使えるようにうまくお金を回してほしいです。
60	高校への通学がバスであった時2時間に一本しかなく大変不便でした。これだけ不便なものにこれだけ税金が使われているのは納得いかない。住むのにも不便でほとんど学校のある名古屋にすることが多い
61	要は予算削減のために住民に負担を押しつけようと考えているのでしょう。乗合タクシーに誘導しようとしているのが見え見えです。さわやか号等のバスの充実、思いついた時あるいは急用ができた時タクシーを利用しやすいよう従前のタクシー券制度が必要です。高齢者は急病、急な買物の必要などが起こりやすいのです。事前予約が必要な乗合タクシーなど不便です。もっと住民サービスの向上をはかるべきです。このアンケートわかりにくい、答えにくい。もっと相手(答える側)が困らないよう考えて下さい。お役所的すぎる。それに年末年始のこんな時期にアンケートなど…。この時期は市民各々、いろいろ都合があるので。するなら遅くとも11月末位までにしなさい。市民の目線に立つようにしなさい。
62	祖父母が通院をしようとバスを利用する時もあります。時間が合わずに早いバスに乗って診察まで数時間待っていることがあります。1日のバスの本数を増やし、移動に困ることがないようにして頂きたいです。車がないと移動がしにくい地域である分、車を持っていない人(特に高齢者)が少しでも生活のしやすいようにして欲しいです!!!!よろしくお願ひします。
63	亀山市全町を巡回することは不可能と思うので乗合タクシーの有り方が重要となって来ると思います。有効な方向性、方針を導入してほしい
64	通学に電車を使います。JRは本数が少ないので日中にテストや短縮などで帰る時に、母がいないと迎えに来てもらうことができません。自転車を使っていますが、雨の時や冬場の寒い時にはバスの時間を待っていたら、歩いて帰った方が早いです。(歩いて40分ですが…)亀山は電車もバスも不便です。もう少しなんとかして下さい。
65	バスの運行回数を増やして欲しい、(が、利用者が少ないので、営業利益が無いのですね) 乗り合いタクシーをもっと利用しやすいようにして欲しい。 福祉タクシーの利用枠を広げて欲しい。(身体の不自由な人はタクシー乗場まで出向くのも辛い人も居ます)
66	特になし
67	車の乗れるうちは乗りたいがいつかは乗れなくなると思うのでほんとうに不安になると思う
68	バスの運行は朝夕の便を増やしてほしい(値上げしてでも)
69	バスの運行時間をもう少し増やして欲しい

70	バスの運用をすべてやめて、タクシーにする。通学は定期券タクシーにする。
71	アンケートの問数が多いのと内容がわかりにくい。こういったアンケートは無作為に送るのではなく、利用者に渡した方が正しい声として反映しやすいと思う。(バスを降りる時に渡すなど)アンケートを出すならせめてちゃんとした状態で出してほしい。(問 14 のミスあり)
72	利便性の向上を期待します
73	主人が時折出張に行く際に亀山駅に行きたいのですが、朝早く(AM5:30~6:00)に出なければならなかったり、夜遅く帰って来たり(PM11 時頃)と子供達を家においたまま車送迎をしなくてはならず大変なので朝、夜のバスが駅までであるとうれしい。また、子供が高校に入ると駅までのバスが本数があれば雨や雪の日は安心して通学ができそうなのでうれしいです
74	市内・外の移動に公共交通ルート時間が決められている為不便である。市内どこでも移動出来る低額タクシーが必要とする
75	樺世町住人です。北町のバス停が最寄り駅ですが行くまでかなり急な坂をのぼらないといけません。同居家族が居れば乗せて頂ける人が多いと思いますが、新しくできる区画は共働きや核家族が多いと予想されています。乗合タクシーも遠いですしこの町へのバス停を作ってほしいです。元々津市の中心部から引っ越してきましたが津市ではバス停がたくさん有り子供も楽しくバスに乗れていましたがこちらはバス停が遠くそれができていません。この前を通る自転車や学生が多いのでぜひおねがいします。
76	問1 3~8がよく分かりませんでした。
77	路線も便数も便利だと感じる事ができるものであれば、免許の返納など限定しなくてもみんな使うと思う。誰もが使いたいと思えるものでないと継続していくのは難しいのでは。もちろんそういった弱者を守るのも必要だと思いますが。
78	特になし
79	今自分は若いですが、いつ、不利な事故等にあい、タクシーやバス等を利用する時には、使用したいと思います。自分が高齢になった時に乗合タクシーや介護タクシーがバス等があると思えず、不安です。継続すると運賃等の費用が重なり家からではなくなるような気がします。
80	公共交通機関はあまり？全然利用しないが、使う人には必要だと思うが大都会とは違うので今の亀山よりもっと人口も少ない僻地の状況を参照して対策してほしい
81	登校・下校に合ったバスの時間帯がない。夕方バスに乗れないので駅まで迎えに行く。
82	バスは今では中型クラスが多くなっていますが、乗車している人はほぼいない。通勤通学時間は中型クラスのバスで良いが、それ以外はワンボックスタイプでも充分ではないか。今はコロナ禍で皮肉にも小さめの車はこわいが経費等考えるとこれでも可なのかも。鉄道でも亀山から勢和多気方面は本当に電車が運休(雪、大雨など)するので近鉄なみに運行して欲しい。
83	がんばって下さい。文字ばかりで読む気がなくなるので何かアンケートに答えたいと思わせる心をつかめる物に変更した方がいいと思います。あと、むずかしいと思います。だれにでもわかるように、簡単に(小学生にでも伝わるように)たくさん取り組みに関しても同じです。
84	将来的には早期に免許返納したいと思うが、現在の公共交通状況からみると生活や今の生き方と同じようにはできず不便だと思う。病院、スーパーなど必要な場所への運行だけでなく、娯楽など一人一人に合わせた運行が必要だと思う。都会とは違い車社会のため実現が困難だとは思いますが、老人の判断力の低下による事故が多く、こわいので安心して免許返納できる社会をめざしていきたいなと思いました。道路の中央線などが老朽化により見えづらいところが多いのでこれから運転していく身としてはそちらの保全もお願いしたいです。
85	時間帯のみなおし
86	鈴鹿～亀山の交通アクセスがバスしかなくそれも平田野駅まであり、便数も少なく不便。亀山市内の市民バスの増便を検討願いたい。亀山リニアの誘致もしいがこれのお金を近鉄の平田野延長で亀山までつなげる運動をしてほしい(これに金を使って下さい)リニア駅ができて名古屋からアクセスして利用者がいると思いますか。新幹線の三河安城駅と同じ扱いになる様に思います。要は利用者がいない。その辺を市長も含めて貴重な税金の使用用途を検討して下さい。また JR 関西線の複線化の動きをして下さい。亀山～名古屋間の時間短縮とアクセスの改善を是非要望します。
87	自宅近くのバス停から駅までを 5~10 分程度で到着できるようにしてほしいと願います。
88	亀山は坂道が多く高齢者が自転車で移動するには不便である。よってバスやタクシーが必要であるが現状の運行本数では自家用車を持ち自分で運転できる人達を取り込むことは出来まいと思う。限られた予算での補助は大変であるが本当に困っている人が多い地域に運行本数を増やす等をしてほしい。自分の両親が高齢となり運転免許返納を考える様になり地域の公共交通に関心を持つ様になった。
89	医療センターの午後からの便が少なく帰りがこまっています。
90	旧国道 1 号線を走るルート亀山駅～井田川駅間
91	特に有りません
92	通学バスは(火)(金)の運行ですが、(火)はアイアイが休みなので他の曜日なら有難いのですが…。
93	神辺地区の太岡寺に住んでますが現在のところ道路が狭い為バスの通行が不可でバス路線に出来ないとの事ですが、マイクロバス方式等を考えて頂き、ルート(バス)に入れてもらえないでしょうか？三重交通等の 1 号線には太岡寺バス停があります。

94	<p>・今後高齢化が進んでいきますが、亀山市のような田舎では、やむをえず高齢になっても、運転免許を返納せず死ぬまで運転していると思う。・駅前再開発に巨額の予算を使うことを再考してはどうか？市道改良予算を増やして、バス等がもっと走りやすくするほうがよい。</p>
95	<p>このアンケートを機に、最寄りのバス停を調べたのですが、徒歩で行く距離ではありませんでした。高齢者が暮らしやすいよう、現状を維持するか、よりよくすべきだと思います。また、私が子供の頃は、親が休みの日などの決まったわずかな時間しかベルシティに行けず、もどかしい思いをしたので、小・中学生が沿線にない施設に行きやすいようにしていただきたいです。市内での消費を考えると、何もないのでファミリー層に向けるべきかと思うのですが、家族連れなら自動車を持っていると思われそうです。</p>
96	<p>最初書きましたがJRの1両は少ないです。通勤帯の2両もだめです。朝はお客さんいっぱいですよ コロナの感染は？こわいですね 関駅で切符が買えないのですごく不便です なんとかなりませんか？</p>
97	<p>乗合タクシーの運行時間午前 9:30 では不便です</p>
98	<p>関南部地区で検討依頼している巡回バスの導入を早急にしてほしい</p>
99	<p>北町在住ですが、コミュニティバス停がありません。同じ町内でも結構な距離があったりと不便です。(バス停まで)祖父母同居なのでのりあいタクシーは良く聞きますが、高齢者他のみです。バスがあればもっと便利・・・子供たちも乗り物好きですし、一緒に乗って社会勉強にもなるのでは？と思います。が・・・希望です。まずは広い亀山市内を交通弱者が不便ないようにしていただけると有難いです。宜しくお願い致します。</p>
100	<p>高齢化社会を見据えた交通体形を短期、中期、長期に渡って、だれが見ても分かる方法で示して欲しい</p>
101	<p>私は免許返納後にバスを移動手段に考えています。しかし今の段階ではどれほどの人が利用されているのかわかりません。運行を維持するためには税金が必要ですがたくさんの方が利用されるようにしてほしい。今現在の路線ルート、バスの本数等くわしく知りたい</p>
102	<p>亀山市民として、今の現状では、車社会の時代で、生活して行く上で今日、自動車がなくては生活出来ない現状である。自分が行くところへ行ける。こんな便利な物はない。しかし、残念ながら鉄道から自動車切りかわる。一般車、大物者(大型トラック、観光バス、トレーラー)等、道路、渋滞である。または道路作り解消されるが、環境破壊(動物、里山確保なし)現状である。高齢者の事故多発免許証の自主返納身につまされます。◎行政としては、今後どの様に進めるのか？・運転免許を返納しても安心して、移動できる。役割重要。・公共交通の利用に、自動車利用を抑制し、環境にやさしい。☆まちを支援する役割 ◎モノレール造設(鉄道復活)・隣接(旧関町、鈴鹿市、津市)・人、多くの輸送する。・安全、安心暮らすことが出来る。・人口増加する。・若い人が住む。・町が発展する。</p>
103	<p>・関駅に着してからバスに乗りたくとも、バス停留場に書いてある時刻と電車の時刻と合っていない為、利用できなかった。結局重い荷物を持ち1km以上も歩く・・・。利用したい時間に、バスの時間がない。利用したくとも利用できない。</p>
104	<p>特記事項なし</p>
105	<p>定年をされた方などを雇用し、車の運転できない方に低運賃でタクシーを利用できれば、利用しやすいのでは</p>
106	<p>自動車免許を返納後の移動手段にとっても不安を感じています。近所に息子夫婦はいますが、共働きの為通院や用事などがあった場合などお願いする事も出来ません バス停まで、徒歩でも行けませんが、坂がありますので、高齢になると無理になってくると思いますので、乗合タクシーが自宅の近くに来ていただけると有りがたいです。ある程度の費用負担は、当然だと思います。</p>
107	<p>・バスの小型化による運行とする事で費用の減少と頻度のUP 出来るのでは。・日常観察できる大型バスは利用度からみておかし。運行させている理由が理解ができない。</p>
108	<p>◎高齢者であっても、公共交通がないから、いつまでたっても免許証を返納できない。 ◎各コミュニティー単位でタクシーに変わる、乗用車で、所有者に委託し、運行してはどうか(事故の保障等問題はあるかと思う?)市の負担は半分、利用者は市で決めた金額でよい ◎乗合タクシーは利用しにくく、高くても普通のタクシーをたのんでしまう ◎アンケート問題で問4の解答の仕方がむずかしい 例えば1ヶ月に1回とか(利用頻度)2回とか。 ◎このアンケートのとり方は車にのってない人(把握できないかも知れない)に求めてはどうかと思われそうです。</p>
109	<p>・当地域は、住宅地付近をバスが走っておらず、国道沿にバス停があり、利用者もほとんどいない。・高齢化している状況で、やむをえず自家用車を高齢者が利用せざるえない。今後、どんどん増えてくる傾向である。・事故防止(安全対策)、免許返納に結びつける。公共交通の確保が必要。</p>
110	<p>駅が近いので電車の便がいいと思います</p>
111	<p>亀山市の人口はそれほど多くなく、自家用車の利用率が高いですが、更なる高齢化、環境問題を考えると地道な活動は必要であり、市がサポート、税金投入も今後、力を入れるべきと思う。</p>
112	<p>・バスの利用の見直し必要(あまり乗車されていない) ・バス路線の見直しする必要有り ・鉄道駅への●●見直す</p>
113	<p>問3でも書きましたが、バスの台数が少ないのは乗客が少ないからだと思うけれど、バスに乗る人が増える方法もあるように思います。井田川駅でも座る場所ができ、きれいなになれば、電車、バス(駅前まで入る)の乗客が少し、多くなったような気がします。廃品を利用して、バス停にベンチを置く等、年々腰も弱くなり、あまり歩いたり、立ち続けるのも疲れるので、今は家族に乘せてもらう事も多いが、便利になれば、一人でもっと移動したいです。車に乗れなくなる高齢者も増えると思うし、若い学生さんをもっと、バスを利用しようと思えるように、会社員でも都会だと駐車するのが面倒なので、バス・電車で通勤する人も多い。周辺には若い人が多いし、高齢の方でも車での移動が多いのには驚きますが、バスの方が便利だと思えるような工夫が必要だと思います。</p>
114	<p>特にないです。</p>

115	羽若町の自宅近くにバス停(さわやか号)があります。通勤で亀山駅まで利用したいのですが、7:40頃に出発する津駅行の電車でまにあうバスが無いので、利用できません。通勤、通学で亀山駅まで利用したいと考える市民が一定程度存在すると思いますので、検討をお願いします。
116	・公共交通の利用ないので、特にないです。
117	地域事情に沿った公共交通の形としてワゴン車(乗客定員7名程度)の活用等見直す事も必要であろう。また、亀山駅を発着させているが各ルートでのターミナルを医療センターに持って行くことも考えられる。(東部ルートでは亀山駅～医療センターが100円、それ以降+100円となっており医療センターで乗り継ぐことにより商業施設へも行くことが出来、東部ルート金額確保しより便利になると思われる。)現のりかめ制度では前日予約の上停留所迄行かなければならない等不便であり、普及しづらいのではないだろうか。
118	◎三重交通のバスが一日数本出ているのですが、亀山駅まで行って電車に乗って名古屋方面に行こうと思っても時間帯が合わないで電車が出た後に着いても1時間近く待ってからでは困ります。帰りの場合も同じです。◎乗り合タクシーも普通のタクシーのように電話してすぐ来てくれると有りがたいのですが。
119	・今よりバスの利用を便利にしても、今の所使うことはないと思う人はかなり多いと思う。・今、利用している人の意見の方が重要かも。
120	コミュニティバス停は、有るが年齢なので徒歩ではかなりきつい。本数もないし、近い将来車を運転できなくなった時にバスは利用できないので、普通のタクシーか乗り合いタクシーしかないのも、もっと、乗り合いタクシーを充実させて欲しいです。
121	実家の両親も、つい最近、車に乗れなくなり、コミュニティバスを時々ですが利用するようになりました。私自身は車を運転し、自由にどこへでも行ける為、今一つ、公共交通に対する考えが、浅いのです。そこで、両親に、コミュニティバスを使うようになって、どうか?と感想を聞いてみました。以下箇条書きにしてみます。・一日の本数が少ないので、出かけると、かなりの時間、待たなければならない。・買い物などに利用した場合、行きは荷物が無いので良いが、帰りがバス停から家まで辛い。・料金は1回¥100と安いので助かる。・ある程度、フリー乗車、フリー降車と、融通を利かせてもらえると助かる。(松阪はそうだと言っていますが、本当かな?)・時刻表を見るなど、今までなじみがないので、利用しづらい。・・・などなどでした。両親が車に乗れなくなり、私が色々な所へ送迎するようになって思うことは、高齢者でも、意外に、ベルシティなど、買い物だけでなく、ある程度の娯楽の気分を味わえる施設に行きたいのだと、いう事です。「亀山みずほ台線」に乗れば行ける、という事を知らない(私自身も今まで知りませんでした)だけかもしれません。これから後期高齢者がどんどん増えていく中、移動手段の確保は、切実な問題であると思います。公共交通は、本当に有り難く、是非残さなければ、という思いはあります。市内の中学校の、通学の方法を、バスの利用も可にするなどして、利用者を増やす。のりあいタクシー利用の際の料金支払いえお、満点Kカードでできる、など、あと、亀山自動車学校にも寄れるようにする、など。最近、亀山でもTVなどで人気になっている、「びっくりや」「コビアン」「医療センター近くのカフェ」などなど停留所を増やし、市外の人にも興味を持ってもらえるようにする・・・(これは単に利用者を増やす目的ですが・・・)あとは、一番利用している回数が多い方々に意見を聞いて、利用者の気持ちに寄り添ったものにしていただけたらなあと思います。勝手な事ばかり書いてすみません。
122	現在のご時世、住民の意見を聞くことは、大事だと思われませんが、住民の意見ばかりが最適だとは思いません。住民のエゴが先走って、まとまるにもまとまらないことがおうおうにあります。住民が反対しても、市として、やらねばならないことも沢山あるはず。住民の意見におくせず、専門的な見地から、堂々と計画を作成してください。
123	・新たに設けるバス路線は、現存する路線で利用頻度の高い商業施設や公共施設を経由するようにし、乗り継ぎの待ち時間を30分程度にしてはどうか。待ち時間に用事を済ませて、他の施設に移動し易くなると思われる。・バスを利用して立ち寄った商業施設で購入した物品を宅配するための料金に、市が一部補助するようにしてはどうか。荷物がなくて他の施設に移動し易くなると思われる。・乗り継ぎのための停留所には、雨や雪を避けるための設備を設置すると良いと思われる。乗り継ぎに際しての不便が軽減されるため。・以上のことから、バスの運行頻度を30分毎にするのが良いと思われる。
124	高齢者の事故を増やさない為にも又高齢者を支える交通手段を確保してほしいです。
125	バス停が少ない。
126	本数が多ければ、経費が、かかり、少ないと、不便になる 利用者にとって一番便利な、方法を、お願いします。
127	今は自動車運転できるが自動車下りたら考える。
128	・自転車道がなく、恐怖を感じる時があり、整備を望みます。・手頃な電気自転車が便利と思いますが、高額であり補助制度を望みます。(電動機付き自転車含む)
129	始発と最終便が不満 便数も少ないイメージがあり、利用しにくい。通学時の送迎を少なくする。アピールも必要ではないでしょうか バスは高齢者や心身の不良者だけではないはず。
130	1.JR、他路線との接続性を良くしてほしい。 2.厚生地区は回走バスがあり、そのバスを利用出来る様にしてほしい。
131	JRと三重交通で津の病院へ通院していますが市のバスは利用出来ず困ります。公共交通機関もシルバーカードとか75歳以上は半額とかしてもらえたら助かります。市バスも医療センター行きの時間も全々時間が中途半端で利用できません。平等にしてほしい。
132	井尻町はお年寄りが多いのにバス停までが遠く、お年寄りは家にこもりがちになっているように思います。町内は道が狭く、バスが通るのも困難とおもいますが、バスが通るだけでももう少しお年寄りが外に出る機会が増えるような気がするの、田舎ほどそういった所を1考慮していただきたいです。
133	問3で書いたように、バス・電車の本数を増やしてほしい。東部ルートのバスが午後は15じいころからしかないで、13時、14時のどちらかにもう1本増やしてもらえたら嬉しいです。(特に土曜日)
134	コミュニティバスを利用し通学させていたが、部活、自習等で夕方はほとんど利用できず、送迎していた。市内の高校生も時間が中途半ばなため自転車通学や送迎も多い。通学時間に見あった運行時間の設定をお願いしたい。運賃が値上げされても実状に見あった運行時間にしてもらえればそちらのほうを選びたい。

135	75歳以上元気でタクシー券をくれ
136	亀山に来て行政側の公共交通に対する意識の低さに驚きました。公共交通は生活のQOLに必要なインフラです。その必要なインフラが関南部は全くありません。週2回の午前みのバスと高齢者対象の乗り合いタクシーで「交通空白地帯でない」と言ってしまう市の交通担当者の意識の低さに脅威さえ感じます。市の交通計画の書類に記載され、市長からの言質をとってもまだ自主運行バスの計画に協力しない理由を早急に明確にして下さい。伊賀上野では市の職員が協力して国会に陳情に行ってまで自主運行バスを実現した団体があります。そこの方が「たからくじの補助金でバスが買える」と教えてくれましたが、その補助金の申請を市が協力してくれないのは何故ですか？明確な理由を教えてください。また、そもそも西部ルートを変更する際に、古厩でなく関南部コミセンを停留所にするべきではなかったですか？今からでも変更検討下さい。
137	今現在自分で働いて収入があるのでバス代を少しあげるといいのかと思いましたが、実際自分がはたらけなくなった時、300円という金額がどのように収入にひびいてくるのかわからないので不安があります。
138	現在の状況では、自家用車が欠かせません。老後に、免許を返納したら、生活できないと思います。コミュニティバスは本数が限られているし、行きたい場所まで、どのように乗り継いで行くよいか、利用方法もよく分からないので、車が乗れない、お年寄りや子どもたちがもっと利用しやすいように改善してほしいと思います。利用時間や、本数、行き先など、たくさん改善が必要だと思う。バスの改善が難しくれば、タクシーの利用料金を年齢制限ありで値下げ又は、乗り放題チケットを作るなど、車に乗れない人が住みやすい町にしてほしい。
139	しっかりと説明を！税金を使うなら平等に！地域で差がありすぎ！少人数でも必要な方にしっかりと提供を！
140	<自家用有償運送>民間企業(三重交通)は市場原理に則した経営が原則となります。市には、行政と地域住民の責任所在がフジーな領域への介入が求められます。従って、移動手段を持たない市民へのサービス提供(生活交通)の主体は行政、或いはコミュニティビジネスの守備範囲となります。しかしながら、この領域は、今後更に全域に拡大をしていくことから、行政や地域単独ではカバーできないのも明らかです。そこで、期待されるのは行政と地域が協働で行う収益性に軸足を置いた「自家用有償運送」の仕組みです。但し、クリアすべき財政的課題や法的規制を考慮すると、NPO法人設立や特区申請も念頭に入れた取組が必要となります。そのため、今こそ、専門家・行政・地域住民が一体となって、知恵を出し合い、公的(運輸局等)出前レクチャーも十分活用しながら、実現化を図るべきと考えます。
141	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道で近鉄を増やしてほしい。 ・バスで鈴鹿回生病院を通行するバス路線を作ってほしい。 ・もっと個人の病院を通行するコミュニティバスを増やしてほしい。 ・バスの接続を良くしてほしい。 ・井田川駅の駐輪場に屋根をつけてほしい！！ ・週に一回、一往復でもいいからエコーと運行する買い物バスを作ってほしい。 ・念を押して書くが鈴鹿回生病院と結ぶバスを作ってほしい！！
142	<p>東部ルート</p> <p>運賃について、他のコミュニティバスは1乗車100円だけなのに、東部ルートだけ200円区間があるのか？</p> <p>2便目について、東野口発になっていますが、井田川駅発に変更できないか？</p> <p>2便目のダイヤについて、道路渋滞を考慮して、バス停間の所要時分を寝かせてありますが、土曜日は渋滞が無いので、土曜日ダイヤの設定はできないか？</p> <p>2便目に、亀山高校の生徒が数名、毎日乗車しますが、下校には利用しない。下校時間に合わせたダイヤを設定できないか？(亀山駅発15時45分発頃に、亀山高校西経由にて)</p> <p>*南部ルートも上記と同じです。(南部ルートは中学生も登校に数名乗車しますが、下校には乗車しません)</p> <p>2便目を、亀山高校西経由に変更できないか？</p> <p>3便目について、長明寺口発になっていますが、亀山駅発に変更できないか？</p> <p>4便、5便について、総合福祉センター止めになっていますが、乗り継ぎの、さわやか号がAラインの為、エコーに行けない。Bラインに乗り継ぎできるダイヤに変更するか、エコー前経由にして、亀山駅行きに変更できないか？</p> <p>*3便、4便、5便、6便、7便、エコー前経由に変更できないか？(南部ルートは、3便から10便まで、すべてエコー前経由である。)</p> <p>7便目について、井田川駅発17時40分ですが、JRが到着してから、10分後の発車では、時間の取りすぎです。加太福祉バスのように、JRが到着次第発車するダイヤに変更できないか？</p> <p>*西部ルートの関駅発18時、南部ルートの下庄駅発17時45分も同様である)</p>
143	維持は難しいとは思いますが、車(社会)から離れたあと、交通手段が限られ通院、買い物困難者にならないよう守って頂きたいです。
144	特になし。

公共交通に関する市民アンケート調査票

■バス・乗合タクシーの認知度についておたずねします。

問1 亀山市内を走るバスについて知っていることを教えてください。
(バスの詳細なルートについては、別紙のバス路線図をご参照ください。)

※あてはまるもの全てに○をつけてください。

1. 三重交通の営業路線バスが走っていること⇒以下の知っている路線全てに○をつけてください。

- イ. 亀山国府線 (亀山駅～和田団地～回生病院～鈴鹿中央病院)
ロ. 亀山関工業団地線 (亀山駅～太岡寺～シャープ亀山工場)

2. 市が運行するバスが走っていること⇒以下の知っている路線全てに○をつけてください。

- イ. 亀山みずほ台線 (亀山駅～みずほ台～井田川駅～平田町駅)
ロ. 亀山椋本線 (亀山駅～阿野田～安知本～椋本)
ハ. さわやか号 (亀山駅～亀山高校～市役所～図書館～医療センター)
ニ. 野登・白川地区自主運行バス (亀山駅～医療センター～小川～池山)
ホ. 東部ルート (亀山駅～医療センター～みずきが丘～川崎町)
ヘ. 南部ルート (亀山駅～阿野田～下庄駅～弘法寺)
ト. 西部ルート (伊勢坂下～関支所～関駅～医療センター)
チ. 加太地区福祉バス (関支所～加太駅～中在家)
リ. 関南部地区スクールバス活用バス (金場～関ヶ丘～関駅～関支所)

3. 自宅から最寄りのバス停の場所
4. 自宅から最寄りのバス停の名前
5. 自宅から最寄りのバス停の時刻表
6. 自宅から最寄りのバス停の路線のルート
7. 自宅から最寄りのバス停の路線で行ける施設
8. 自宅から最寄りのバス停の路線の運賃

■普段の交通行動についておたずねします。

問2 普段の外出頻度、外出する主な目的と移動手段について教えてください。

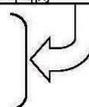
①外出頻度 ※1つに○	1. ほぼ毎日 4. ほとんど外出しない	2. 2～3日に1回程度	3. 1週間に1回程度
②外出する主な目的 ※1つに○	1. 通勤 4. 買物	2. 通学 5. 飲食・娯楽	3. 通院・検診
③外出する際の主な移動手段 ※1つに○	1. 車 (自分で運転) 4. 鉄道 7. 乗合タクシー 10. その他 ()	2. 車 (他の人が送迎) 5. バス 8. 自転車	3. 原付・バイク 6. タクシー (通常利用) 9. 徒歩

問3 普段外出する際の移動環境に対する「満足度」を5段階で評価してください。

※あてはまるもの1つに○をつけ、「4. やや不満」または「5. 不満」と回答された方は具体的な不満の内容を教えてください。

1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満

具体的な不満の内容



■施設の利用状況についておたずねします。

問4 あなたが週に1回以上利用する施設(目的地)の「①利用頻度」、「②おおよその利用時間帯」、「③バスで行きたい施設」(現在バスで行けない施設でも結構です)を教えてください。

※記入例を参考に、週に1回以上利用しているすべての施設についてご回答ください。
 ※金融機関、郵便局、スーパーなどについては、支店名や店舗名までご記入ください。

施設名称	① 利用頻度		② おおよその利用時間帯		③ バスで行きたい施設
	平日	土日	到着時間帯	滞在時間	
記入例	【選択肢】 ※1つに○ イ. ほぼ毎日 ロ. 週に2,3回 ハ. 週に1回	利用曜日に○	午前・午後○をつけ、時刻を記入	時間を記入	あてはまる施設すべてに○
郵便局(亀山郵便局)	イ・ロ・ハ○	土・日	午前・午後(10)時	(30)分	○
亀山駅 (乗り継ぎ利用も含む)	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
井田川駅 (乗り継ぎ利用も含む)	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
関駅 (乗り継ぎ利用も含む)	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
下庄駅 (乗り継ぎ利用も含む)	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
加太駅 (乗り継ぎ利用も含む)	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
亀山市役所	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
関支所	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
加太出張所(林業総合センター)	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
医療センター	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
総合保健福祉センターあいあい	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
西野体育館	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
東野体育館	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
関B&G海洋センター	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
図書館 及び 歴史博物館	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
中央公民館(青少年研修センター)	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
地区コミュニティセンター()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
文化会館	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
関文化交流センター	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
鈴鹿馬子倶楽部	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
保育園・幼稚園()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
老人福祉センター	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
市民協働センターみらい	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
エコタウン	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
東町商店街	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
関宿街道沿い	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
金融機関、農協()支店	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
郵便局()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
商店・スーパー()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
病院、医院()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
高校()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
市内のその他施設()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
市外の施設()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	
市外の施設()	イ・ロ・ハ	土・日	午前・午後()時	()分	

■普段バスをよく利用している方に、バスの利用状況についておたずねします。
(普段バスをあまり利用していない方は次頁問7へお進みください)

問5 あなたが月に1回以上利用しているバス路線の「①自宅からバス停までの移動手段」、「②主な利用目的」、「③利用頻度」、「④乗り継ぎの有無と乗り継ぐ交通機関」を教えてください。

※記入例を参考に、月に1回以上利用しているすべてのバス路線についてご回答ください。

バス路線	①自宅からバス停までの移動手段	②主な利用目的	③利用頻度	④乗り継ぎの有無と乗り継ぐ交通機関(鉄道、バス、タクシー等)
	【選択肢】 ※1つに○ イ. 徒歩 ロ. 自転車 ハ. 原付・バイク ニ. 車(他人が送迎) ホ. 車(自分で運転) ヘ. その他	【選択肢】 ※1つに○ イ. 通勤 ロ. 通学 ハ. 通院・検診 ニ. 買物 ホ. 飲食・娯楽 ヘ. その他	【選択肢】 ※1つに○ イ. ほぼ毎日 ロ. 週に2,3回 ハ. 週に1回 ニ. 月に1回 ホ. その他	「乗り継ぐ」に○をつけた方は、()内に乗り継ぐ交通機関をご記入ください。
記入例 東部ルート	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない (JR 関西本線)
亀山国府線	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
亀山関工業団地線	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
亀山みずほ台線	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
亀山棕本線	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
さわやか号	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
野登・白川地区 自主運行バス	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
東部ルート	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
南部ルート	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
西部ルート	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
加太地区福祉バス	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()
関南部地区 スクールバス活用バ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ	イ・ロ・ハ・ニ・ホ・ヘ・ト	イ・ロ・ハ・ニ・ホ	乗り継ぐ・乗り継がない ()

問6 あなたがバスを利用した理由を教えてください。

※あてはまるもの全てに○をつけてください。

1. 目的地まで乗継なしで行けるから
2. 時間通りに運行し、確実な時間に到達できるから
3. バス停が自宅の近くにあるから
4. 運賃がタクシーに比べて安いから
5. 安全に移動できるから
6. 自動車、バイク、自転車に乗らない(乗れない)から
7. 天候の影響でバイクまたは自転車が利用できなかったから
8. 健康のため
9. 環境にやさしい乗り物だから
10. 地元で利用促進の取組みがあるから
11. その他 ()

■ 普段バスをあまり利用していない方に、おたずねします。
(普段バスをよく利用している方は次頁問9へお進みください)

問7 あなたが普段あまりバスを利用しない理由を教えてください。

※あてはまるもの全てに○をつけ、必要事項をご記入ください。

1. バスでは目的地に行けないから
2. 最寄りのバス停が自宅や目的地から遠いから
3. バスでは目的地まで時間がかかるから
4. バスの運行本数が少ないから ⇒利用に最低限必要な運行本数(1日に約 _____ 本)
5. バスの始発時刻が遅いから ⇒利用に必要な始発バス時刻(午前 _____ 時 _____ 分)
6. バスの最終時刻が早いから ⇒利用に必要な最終バス時刻(午後 _____ 時 _____ 分)
7. バスの運賃が高いから ⇒運賃が高いと思うバス路線(_____)
8. 乗り継ぎが不便だから ⇒不便な乗り継ぎ(バス: _____ と乗継先: _____)
9. 荷物があると不便だから
10. 最寄りのバス停の場所やルートや運行時刻を知らないから
11. 自動車の方が便利だから
12. その他 (_____)

問8 問7のバスを利用しない理由が改善された場合、あなたはバスを利用してもよいと思いますか。

※あてはまるもの1つに○をつけ、必要事項をご記入ください。

1. 利用してもよいと思う
2. 改善されても利用しないと思う
⇒利用しない理由 (_____)

■ 全ての方に、バスのあり方についておたずねします。

問9 現在、亀山市では、旧営業路線バス(亀山みずほ台線、亀山棕本線)の運行を維持するため、隣接市とともに税金により運行経費の一部を負担しています。また、移動困難者(車を運転できない方々等)の交通手段の確保などを目的として、コミュニティバスの運行を維持するため、市の予算(税金)から費用を負担しています。このことをあなたはご存知でしたか。

参考: 令和元年度における亀山市のバスへの負担額(税金)は約1億1,000万円/年で、亀山市民1人当たりの負担額(税金)は約2,200円/年となります。



※あてはまるもの全てに○をつけてください。

1. 旧営業路線バスの運行を維持するため、市が運行経費の一部を負担していることを知っている
2. 市費(税金)によりコミュニティバスが運行されていることを知っている
3. 旧営業路線バス及びコミュニティバスの運行を維持するため、市費(税金)が投入されていることは知らなかった

問 10 旧営業路線バスの維持や移動困難者の交通手段の確保に向けたコミュニティバスの運行に対する費用負担のあり方について、あなたの考えを教えてください。

※あてはまるもの1つに○をつけてください。

1. 移動困難者の交通手段の確保などのためには、市の負担額(税金)を増やしてもよい
2. 移動困難者の交通手段の確保などのためには、今と同程度の市の負担額(税金)でよい
3. 運賃の値上げ、便数や運行日を減らすなど、市の負担額(税金)を軽減すべき
4. 利用者の運賃収入だけでまかなえないのであれば、運行すべきではない

問 11 バスの運賃の種類には、乗車した距離に応じて料金が決まる“距離制運賃”、ルート上に区間を定め、乗車した区間の数に応じて料金が決まる“区間制運賃”や、運賃が1乗車100円などの“均一運賃”があります。市が運行するコミュニティバス等の收支率(運行経費に対する運賃収入の割合)は約10%と、運賃による収入が少ないなかで、あなたが適切だと思う運賃の種類と金額を教えてください。

参考：三重交通の営業路線バス(亀山国府線など)や旧営業路線バス(亀山みずほ台線など)は“距離制運賃”、市が運行するコミュニティバス(さわやか号など)の多くは1乗車100円(中学生以上)の“均一運賃”で運行しており、東部ルートのみ“区間制運賃”で運行しています。

※あてはまるもの1つに○をつけ、必要事項をご記入ください。

1. 距離制運賃
2. 区間制運賃 ⇒適切だと思う料金 1区間 () 円
3. 均一運賃 ⇒適切だと思う料金 1乗車 () 円

問 12 地域の公共交通について、地元住民が中心となり、バスのルートやダイヤなどの設定に加え、バスの利用を促す取組み、さらにはバスの運営方法についても検討し、地元住民と行政がそれぞれの役割と責任を持って地域の公共交通を維持していくことが期待されています。このような地域の公共交通のあり方について、あなたの考えを教えてください。

※あてはまるもの1つに○をつけ、必要事項にご記入ください。

1. この考え方に賛成であり、積極的に参加したい
2. この考え方に賛成であり、できるだけ参加したい
3. この考え方に賛成であるが、参加は控えたい
4. 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
5. その他 ()

問 13 三重交通の営業路線バスは利用者の運賃により運行を維持し、利用者数に応じたバスサービスが提供されています。一方、亀山市が運行するバスは市の予算(税金)により運行を維持し、市中心部(周辺)地域の活性化や地域部における移動困難者の移動手段の確保を目的にバスサービスを提供しています。このような背景を踏まえ、亀山市の公共交通が果たすべき役割について、あなたの考えを教えてください。

※下記の選択肢からあてはまる番号3つを選び、あなたが重要だと思う順に番号をご記入ください。
 ※「A. 三重交通が運行するバス」と「B. 市が運行するバス」両方の設問にご回答ください。

A. 三重交通が運行するバスの役割 (1位: _____) → (2位: _____) → (3位: _____)
B. 市が運行するバスの役割 (1位: _____) → (2位: _____) → (3位: _____)

【 選 択 肢 】

- ①市民の社会参加を可能とする必要最低限の移動手段(通院、買物など)を確保する役割
- ②日々の生活を送る上で重要な移動(通勤、通学など)を確保する役割
- ③快適な日常生活を送る上で利便性の高い移動(飲食・娯楽など)を確保する役割
- ④市内の地域を結び、地域間の交流を促進する役割
- ⑤隣接都市と接続し、市外施設への移動が可能となる役割
- ⑥まちのにぎわいづくりを支援する役割
- ⑦運転免許を返納しても安心して移動ができる役割
- ⑧公共交通の利用により自動車利用を抑制し、環境にやさしいまちを支援する役割
- ⑨その他 (_____)

問 14 問 15 の回答を踏まえ、亀山市の公共交通が「移動を確保すべき対象者」及び「確保すべき移動(目的)」について、あなたの考えを教えてください。

※下記の選択肢からあてはまる番号3つを選び、あなたが重要だと思う順に番号をご記入ください。
 ※「A. 三重交通が運行するバス」と「B. 市が運行するバス」両方の設問にご回答ください。

移動を確保すべき対象者	確保すべき移動(目的)
A. 三重交通が運行するバス (1位: _____) → (2位: _____) → (3位: _____)	A. 三重交通が運行するバス (1位: _____) → (2位: _____) → (3位: _____)
B. 市が運行するバス (1位: _____) → (2位: _____) → (3位: _____)	B. 市が運行するバス (1位: _____) → (2位: _____) → (3位: _____)

【 選 択 肢 】

- ①小・中学生
- ②高校生
- ③勤め人
- ④主婦・主夫など
- ⑤高齢者
- ⑥自動車ですら移動できない人
- ⑦市外からの来訪者
- ⑧その他 (_____)

【 選 択 肢 】

- ①通勤
- ②通学
- ③買物
- ④通院
- ⑤飲食・娯楽
- ⑥その他 (_____)

問 15 今後、あなたが地域の公共交通を維持するために、地元で取組んでもよいと思うものは何ですか。

※あてはまるもの全てに○をつけ、必要事項をご記入ください。

1. 地元でバスの協賛金を出して負担
2. 地元で1ヵ月バス乗り放題のパスポートを一括購入
3. 地元で定期的なバスを活用した利用促進イベントの実施
4. 地元で定期的にバスについて話し合う組織を設置
5. 地元で運転手を確保し、バス（ワゴン車両など）を走らせる
6. 地元がバスの利用状況を確認し、住民へ周知
7. その他（ _____ ）

■全ての方に、乗合タクシーについておたずねします。

問 16 亀山市では、平成30年10月から新たな公共交通として、乗合タクシー（かめやまのりあいタクシー のりかめさん）の運行を開始しました。このことをあなたはご存知でしたか。

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必要なく、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	心身の理由により四輪運転免許を取得できない人	
5	心身の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）

※あてはまるもの全てに○をつけてください。

1. 登録しており、利用したことがある
2. 登録しているが、利用したことはない
3. 利用したことはないが、制度内容を知っている
4. 利用したことはないが、名前だけは知っている
5. 知らなかった

問 17 制度について、変更した方がよいと思う点を1つ挙げるとしたら何ですか。

※あてはまるもの1つに○をつけてください。

1. 対象年齢の年齢引き下げ（ _____ 歳以上）
2. 運行時間の延長（ _____ 時 _____ 分～ _____ 時 _____ 分）
3. 日曜日の運行
4. 運賃（一律 値下げ 値上げ）
5. その他（ _____ ）
6. 特になし

問 18 今後の乗合タクシーについて、鉄道や路線バスとの最適な組み合わせにより、効率的・効果的な運行を目指していますが、あなたの考えを教えてください。

※あてはまるもの1つに○をつけてください。

1. 鉄道や路線バスで対応できない地域への移動手段として、乗合タクシーを運行した現在の形態が一番望ましい
2. 決まった時間に決まったバス停を走る路線バスに比重をおいた計画とすることが望ましい
3. 利用者が事前に予約し、予約のある時間帯・停留所のみを走る乗合タクシーに比重をおいた計画とすることが望ましい
4. その他 (_____)

■ 全ての方に、あなたご自身のことについておたずねします。

問 19 あなたの性別・年齢・職業を教えてください。

※各設問について、あてはまるもの1つに○をつけてください。

①性別	1. 男性	2. 女性	
②年齢	1. 20歳未満	2. 20歳代	3. 30歳代
	4. 40歳代	5. 50歳代	6. 60歳以上 64歳以下
	7. 65歳以上 69歳以下	8. 70歳以上 74歳以下	9. 75歳以上
③職業	1. 会社員（公務員を含む）	2. 自営業	3. 主婦・主夫・家事手伝い
	4. 大学生・大学院生	5. 専門学校生	6. 高校生
	7. アルバイト・パート	8. 無職	9. その他 (_____)

問 20 あなたのお住まいの地区及び町・字名を教えてください。

※あてはまる地区1つに○をつけ、(_____) 内に町・字名をご記入ください。

※お住まいの地区名をご存じない方は「11. その他」に町・字名をご記入ください。

※記入例：① 亀山地区 (本丸町)

1. 亀山地区 (_____)
2. 昼生地区 (_____)
3. 井田川地区 (_____)
4. 川崎地区 (_____)
5. 野登地区 (_____)
6. 白川地区 (_____)
7. 神辺地区 (_____)
8. 関地区 (_____)
9. 坂下地区 (_____)
10. 加太地区 (_____)
11. その他 (_____)

問 21 あなたは普段自動車を運転していますか。

※あてはまるものすべてに○をつけてください。

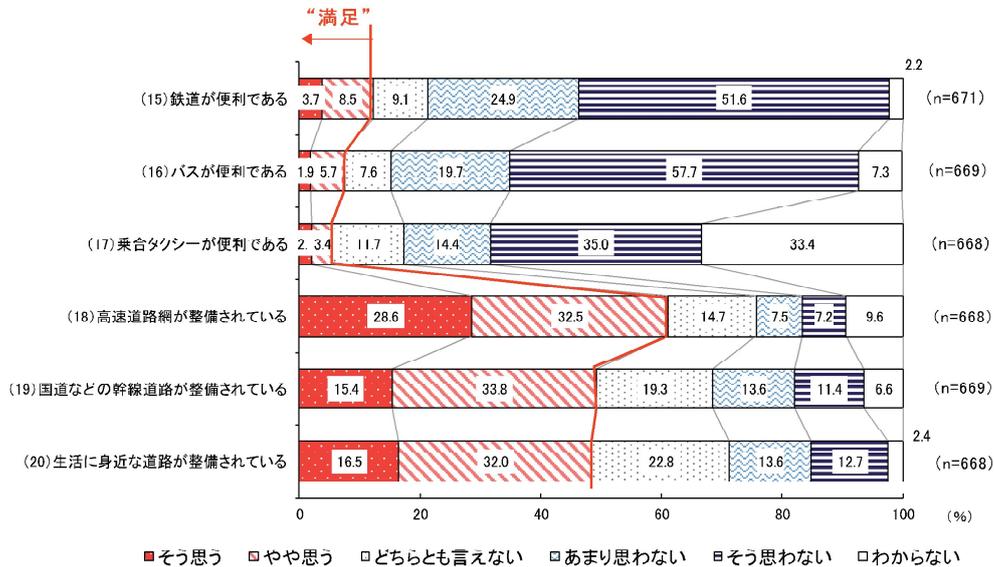
- | | | |
|--|---|------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 運転している 2. 免許はあるが、運転していない 3. 免許を返納したため、運転していない 4. 免許をそもそも持っていないため、運転していない | } | ⇒ 問 22 へお進みください |
| | | ⇒ 問 23 へお進みください |

■ 亀山市総合計画策定に係る市民アンケート調査の分析

<現状評価について>

【R3.1】

【交通網】



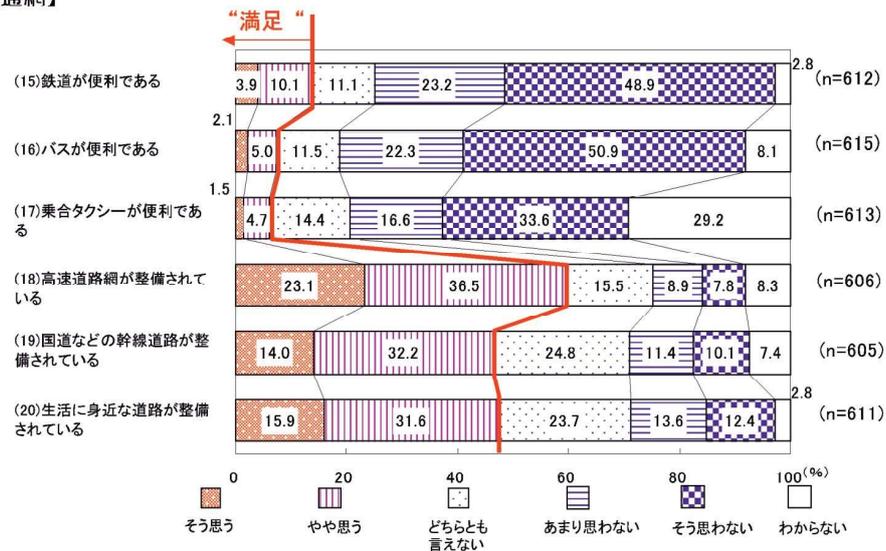
☆ 「高速道路網が整備されている」⇒ “満足” が6割強

☆ 「バスが便利である」⇒ “満足” が1割を下回る

☆ 「鉄道が便利である」⇒ “満足” が1割強

【R1.7】

【交通網】



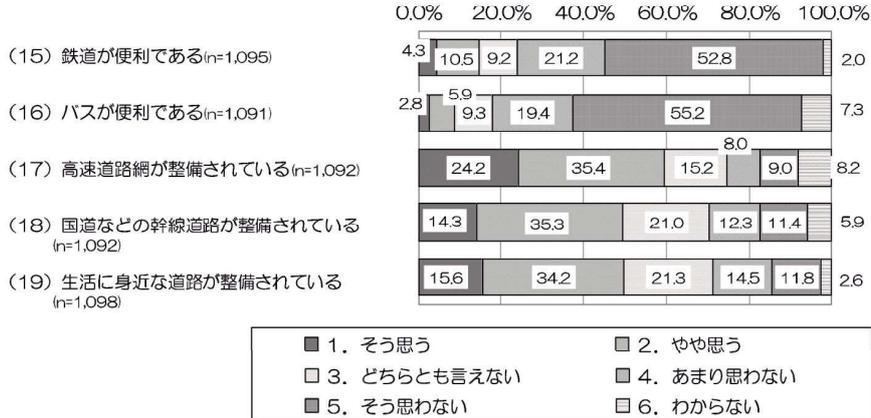
☆ 「高速道路網が整備されている」⇒ “満足” が6割弱

☆ 「バスが便利である」⇒ “満足” が1割を下回る

☆ 「鉄道が便利である」⇒ “満足” が1割強

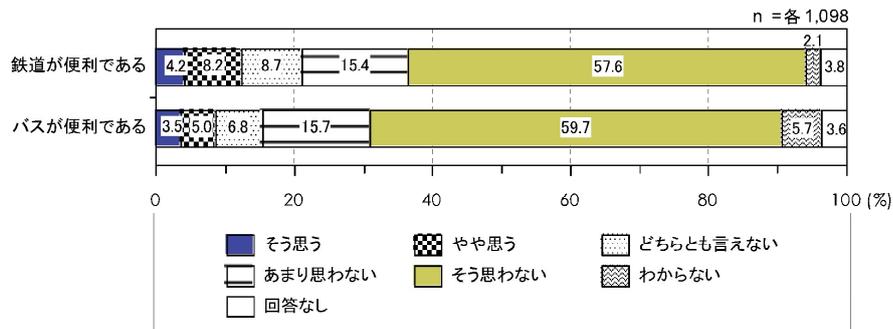
【H28.5】

【交通網】



【H23.3】

【地域交通】 図 30 「地域交通」に関する現状の回答割合



【R3.1】

■満足（「そう思う」、「ややそう思う」と答えた人の割合が「高速道路網が整備されている」は6割強、「国道などの幹線道路が整備されている」、「生活に身近な道路が整備されている」は5割弱と道路環境については、半数ほどの人が満足しているのに対し、「鉄道が便利である」、「バスが便利である」「乗合タクシーが便利である」については満足と答えた人の割合が1割前後と公共交通に対する満足度は低くなっている。

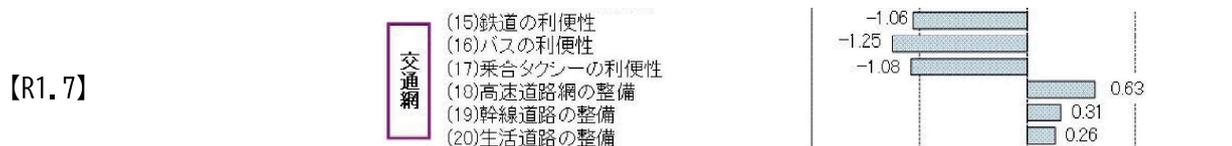
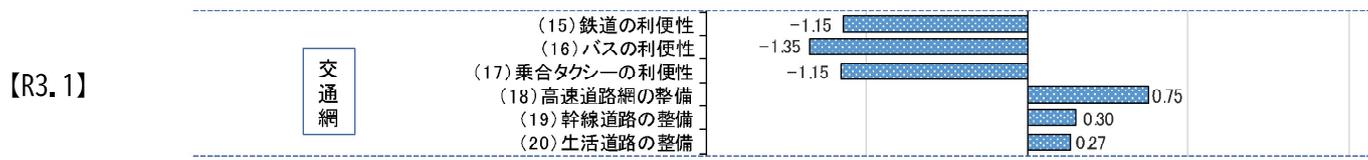
■「乗合タクシーが便利である」に対して「わからない」と答えた人の割合は約3割を占める。

【過去調査との比較】

■H23.3、H28.5、R1.7と比較すると調査されているすべての項目でほぼ横ばいの傾向となっている。

○評価点

▼市政等に対する現状評価（満足度）図



【H28.5】

(15) 鉄道が便利である	-1.10	
(16) バスが便利である		
(17) 高速道路網が整備されている	-1.28	0.63
(18) 国道などの幹線道路が整備されている		0.31
(19) 生活に身近な道路が整備されている		0.28

【R3.1】

■ 「高速道路網の整備」、「幹線道路の整備」、「生活道路の整備」の道路環境については、満足度の評価点がプラスであるのに対し、「鉄道の利便性」、「バスの利便性」、「乗合タクシーの利便性」の公共交通については、マイナスとなっている。

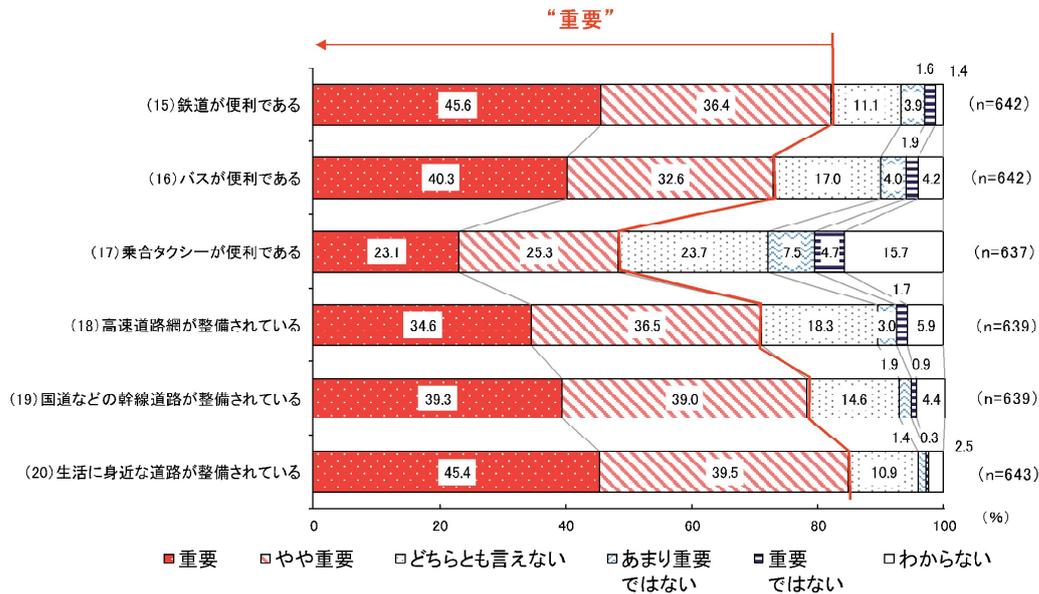
【過去調査との比較】

■ 調査されているすべての項目において、ほぼ横ばい傾向となっている。

<取組の重要度について>

【R3.1】

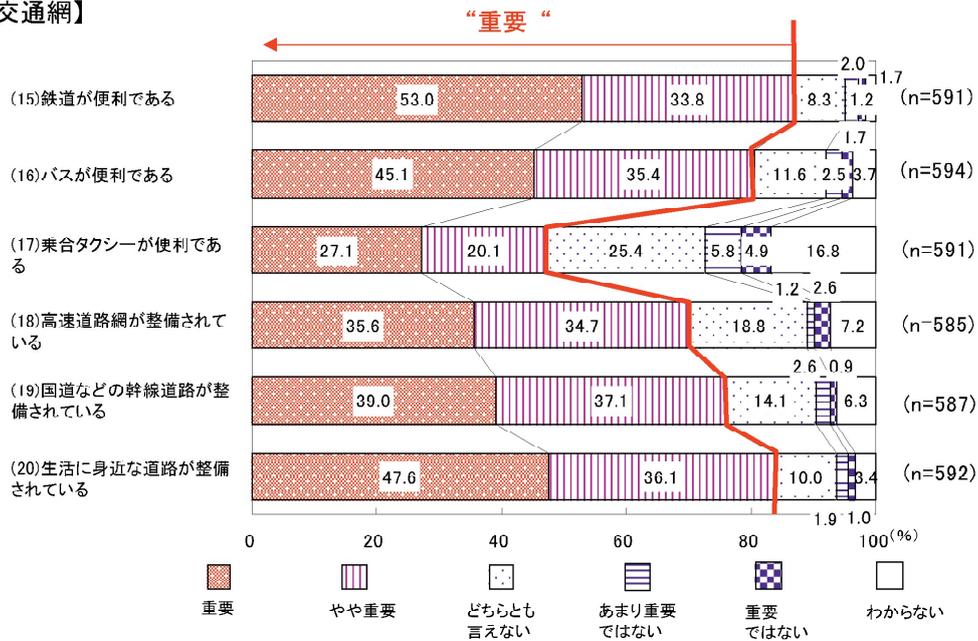
【交通網】



- ☆「生活に身近な道路が整備されている」⇒「重要」が8割強
- ☆「鉄道が便利である」⇒「重要」が8割強
- ☆「国道などの幹線道路が整備されている」⇒「重要」が8割弱

【R1.7】

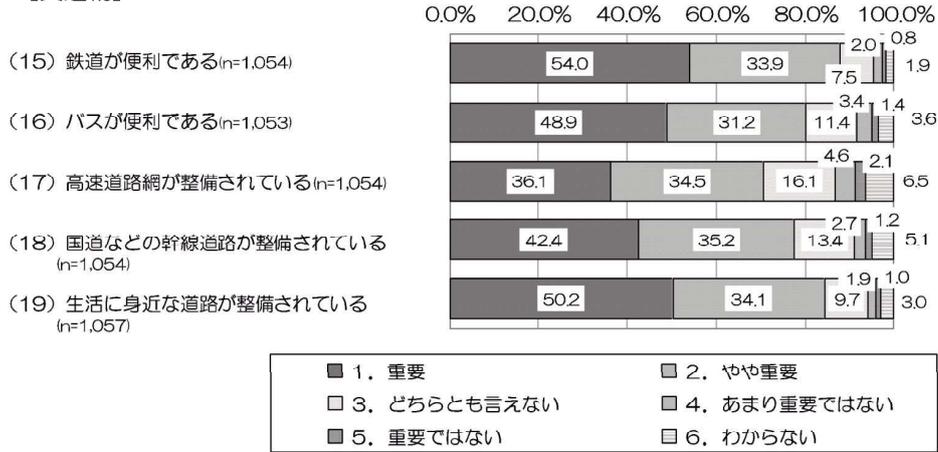
【交通網】



- ☆「鉄道が便利である」⇒「重要」が9割弱
- ☆「生活に身近な道路が整備されている」⇒「重要」が8割強
- ☆「バスが便利である」⇒「重要」が概ね8割

【H28.5】

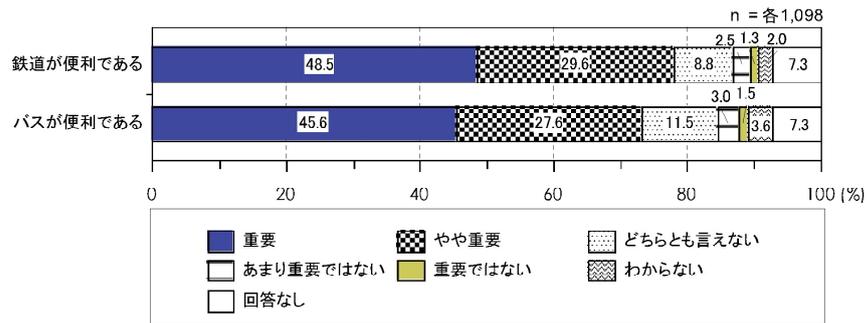
【交通網】



【H23.3】

【地域交通】

図 48 「地域交通」に関する重要度の回答割合



【R3.1】

- 「生活に身近な道路が整備されている」、「鉄道が便利である」、「国道などの幹線道路が整備されている」について、重要（「重要」＋「やや重要」）と答えた人の割合は8割前後となっている。
- 「バスが便利である」、「高速道路が整備されている」について、重要と答えた人の割合は7割強となっている。
- 「乗合タクシーが便利である」については、重要と答えた人の割合は5割弱であり、「どちらとも言えない」、「わからない」と答えた人の割合が約4割を占める。

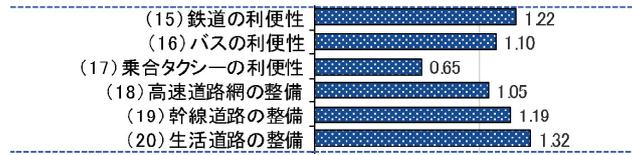
【過去調査との比較】

- H23.3、H28.5、R1.7 と比較すると調査されているすべての項目でほぼ横ばいの傾向となっている。
- 「鉄道が便利である」、「バスが便利である」について、重要と答えた人の割合は約7～9割で推移している。

○重要度

▼取組の重要度図

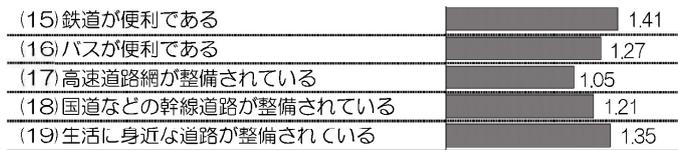
【R3.1】



【R1.7】



【H28.5】



【R3.1】

■「乗合タクシーの利便性」のみ、重要度が1を下回っている。

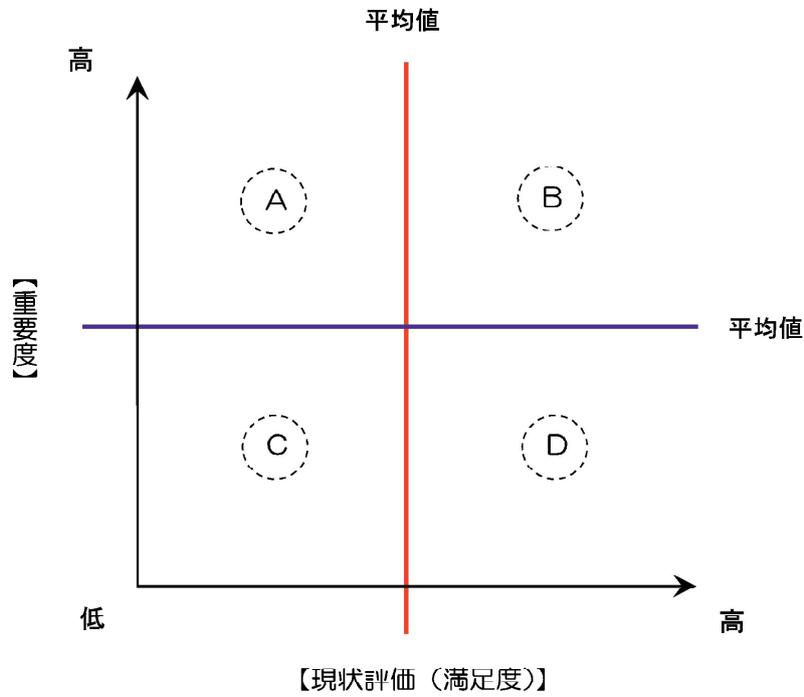
【過去調査との比較】

■調査されている項目において、ほぼ横ばい傾向となっているが、「鉄道の利便性」、「バスの利便性」については重要度が微減している。

【 現状評価（満足度）と重要度の分析 】

ここで、64 項目の現状評価（満足度）と重要度の関係を整理します。

分析にあたっては、下記のように現状評価（満足度）と重要度をそれぞれ横軸と縦軸にとり、それぞれの平均値を軸とし、4つの領域（A～D）に分割してとりまとめます。

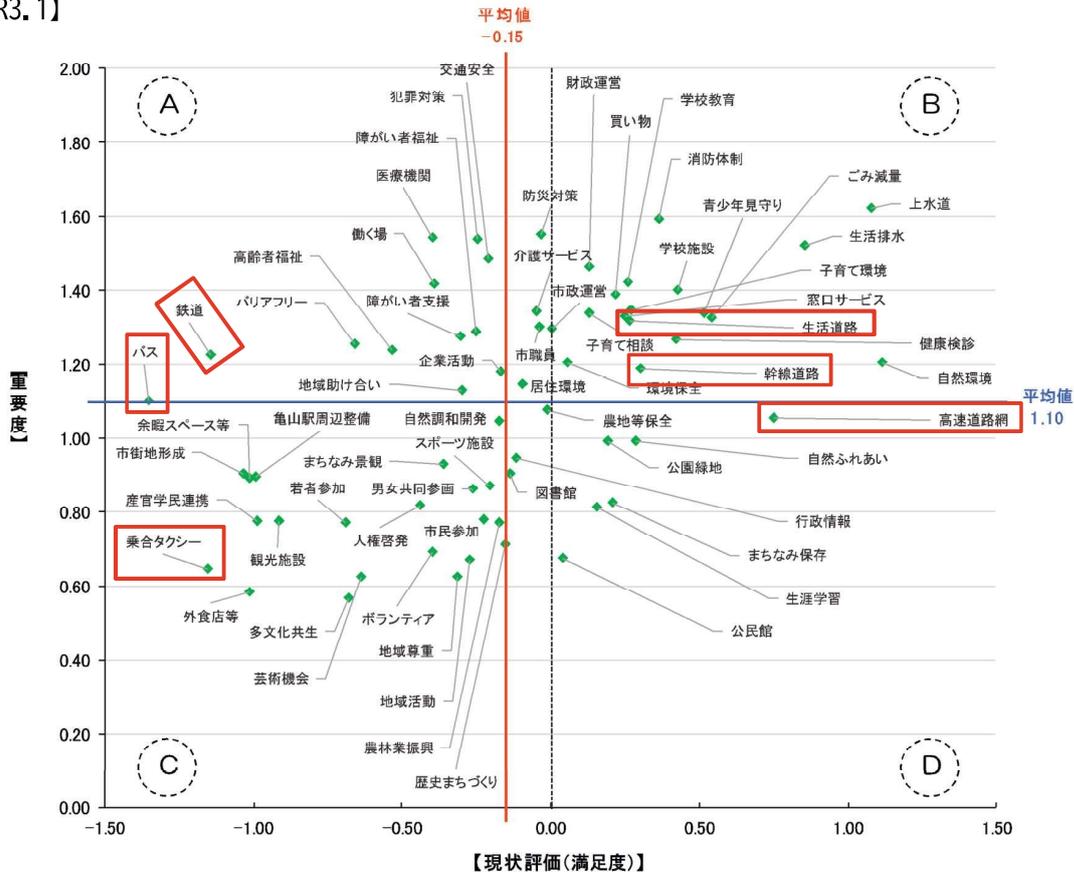


【4つの領域（A～D）】

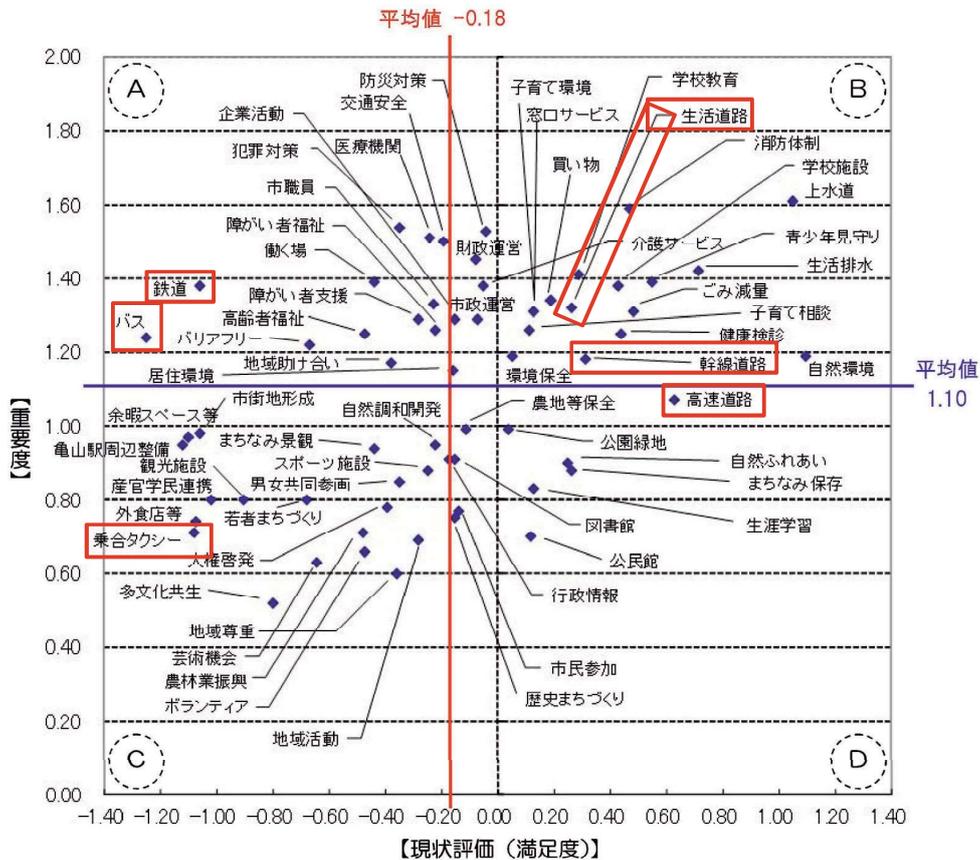
A	重要度が高く、満足度が低い。
B	重要度が高く、満足度も高い。
C	重要度が低く、満足度も低い。
D	重要度が低く、満足度が高い。

▼現状評価（満足度）と重要度の分布図

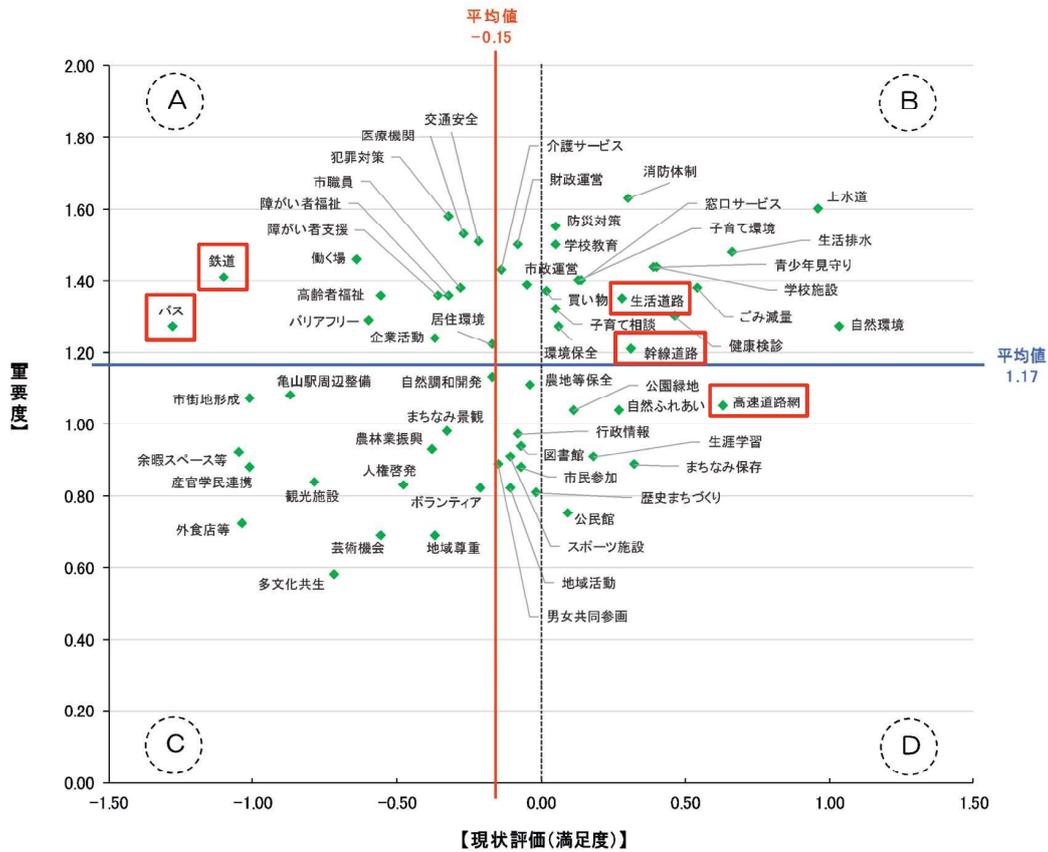
【R3.1】



【R1.7】



【H28.5】



【R3.1】

- 「鉄道の利便性」、「バスの利便性」については、A 領域（重要度が高いが、満足度が低い）となっている。
- 「生活道路の整備」、「幹線道路の整備」については、B 領域（重要度が高く、満足度も高い）となっている。
- 「乗合タクシーの利便性」については、C 領域（重要度が低く、満足度も低い）となっている。
- 「高速道路網の整備」については、D 領域（重要度が低いが、満足度高い）となっている。

【過去調査との比較】

- 調査されている各項目において、いずれも領域の変化はしておらず、ほぼ横ばい傾向となっている。

4. 乗降調査結果

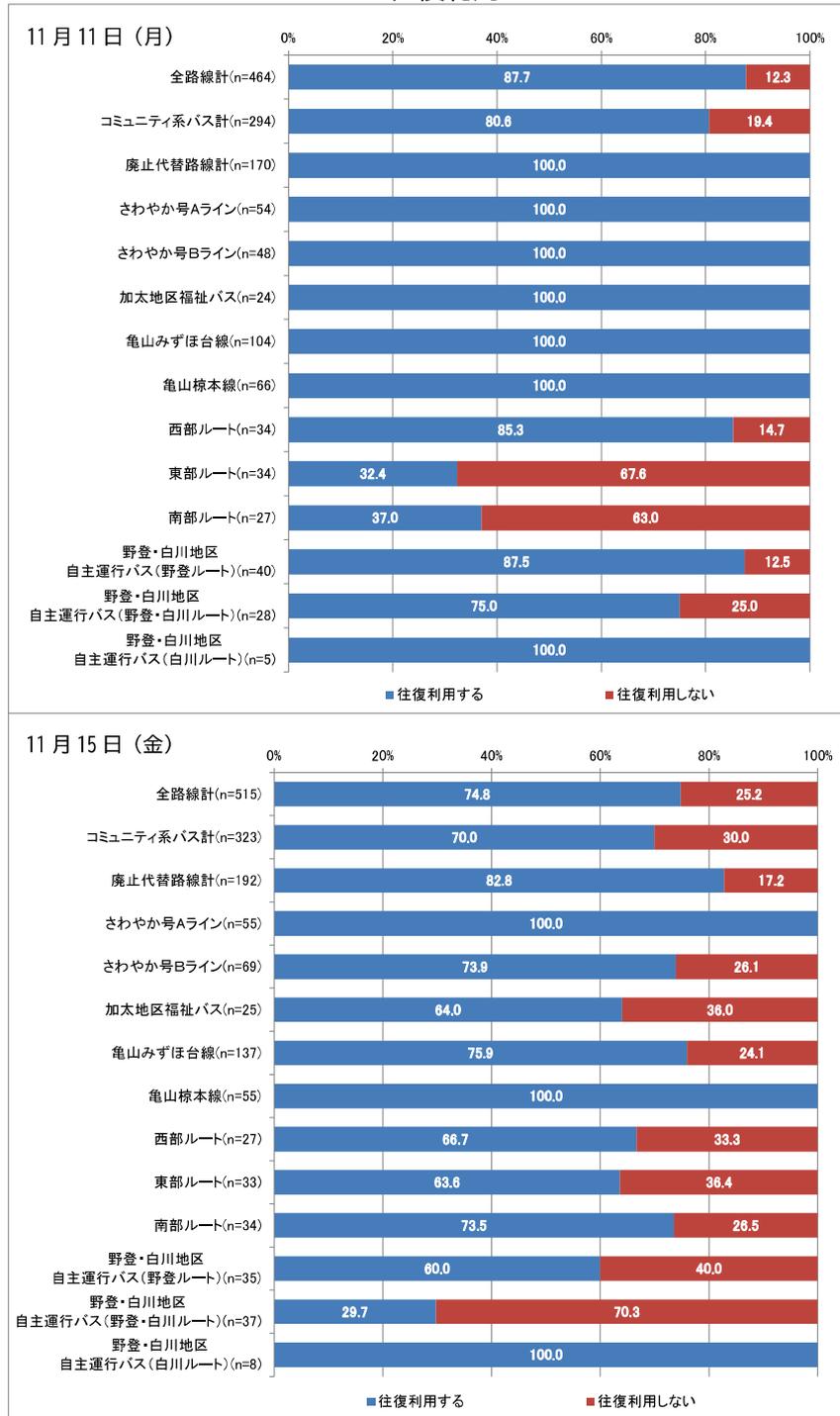
■コミュニティバス乗降調査（令和元年度実施）結果

（1）調査結果

①往復利用の有無

- 往復利用について、利用者全体では「往復利用する」の割合が11日（月）で約88%、15日（金）で約75%を占めている。
- 「往復利用しない」の割合が11日（月）では、西部ルートで約68%、南部ルートで約63%を占めている。15日（金）では、野登・白川地区自主運行バス（野登・白川ルート）で約70%を占めている。

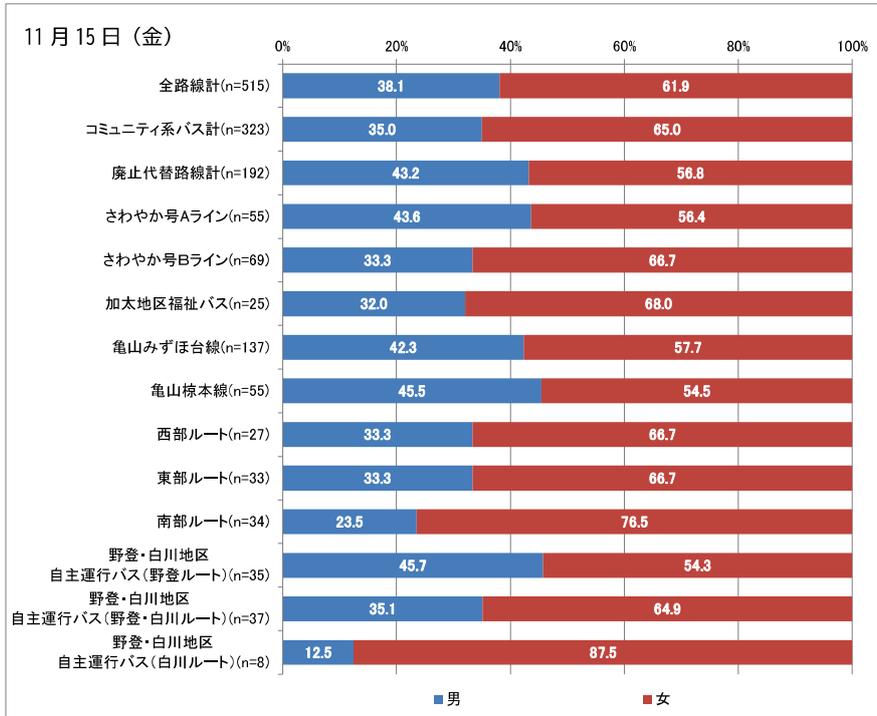
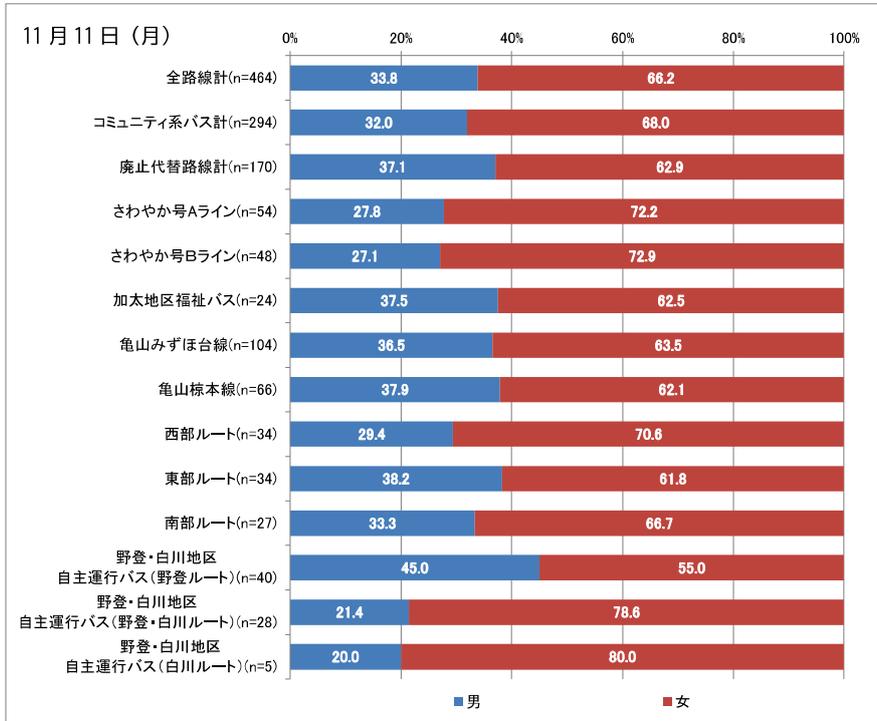
▼往復利用



②性別

■回答者の性別は、利用者全体では「女性」の割合が過半数を占めている。

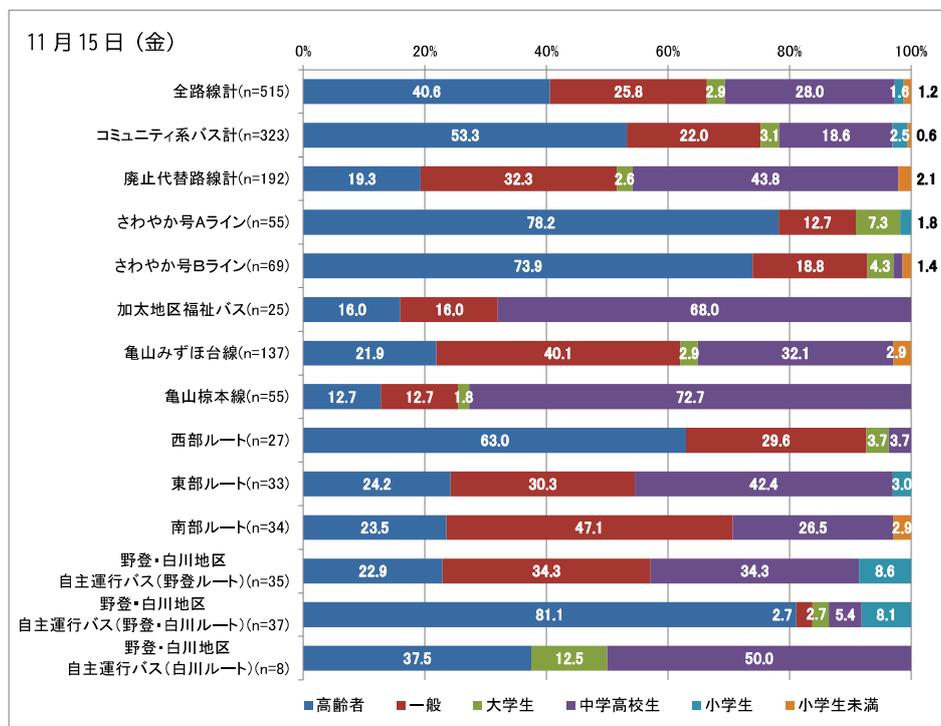
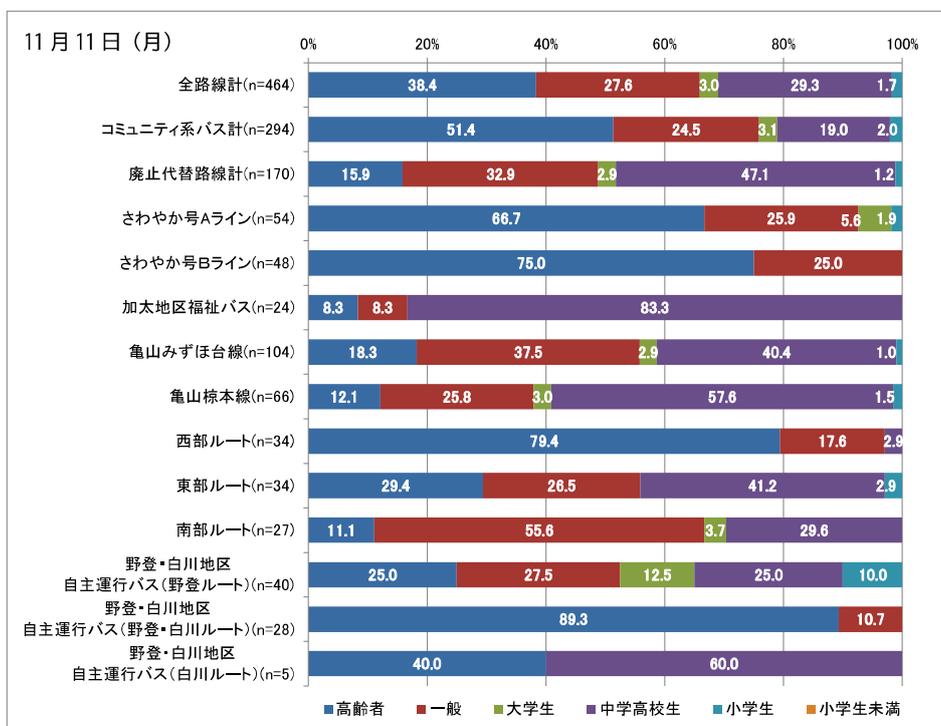
▼性別



③年齢

■回答者の年齢は、利用者全体では「高齢者」の割合が11日（月）で約38%、15日（金）で約41%と最も高く、次いで「中学高校生」の割合が11日（月）15日（金）ともに約28%となっている。

▼年齢

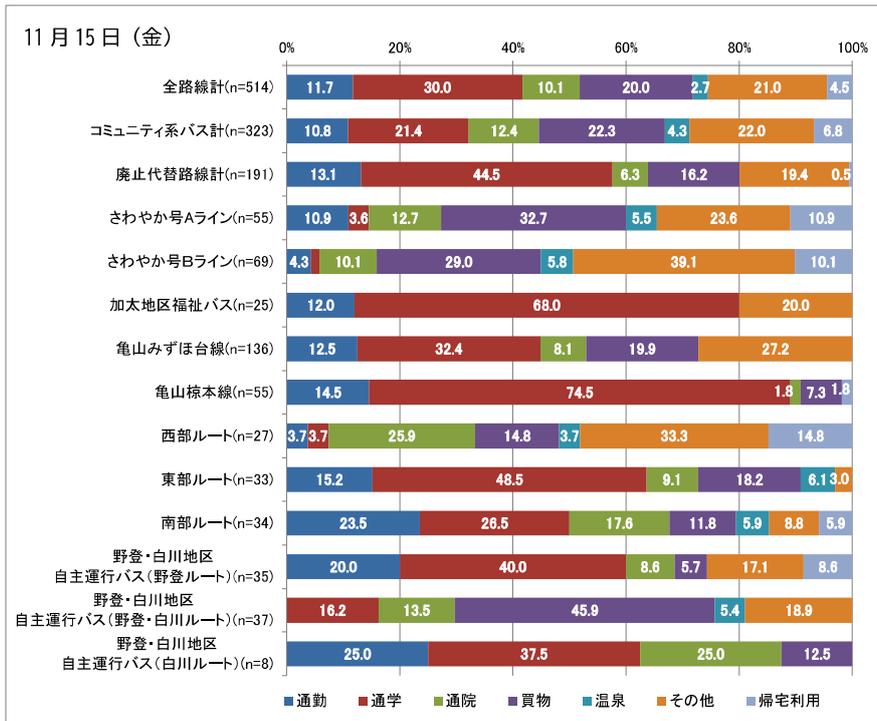
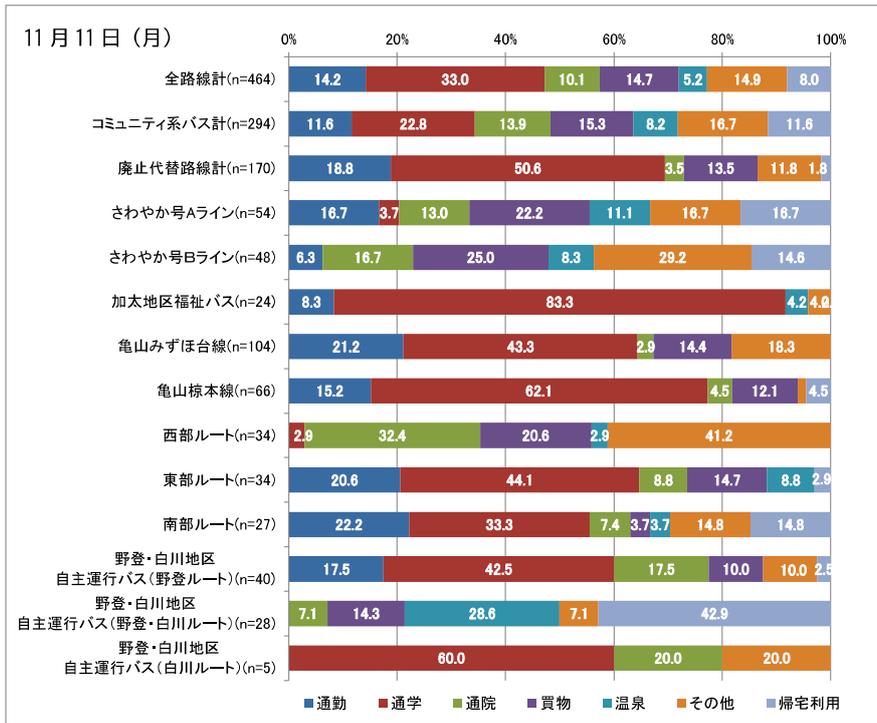


④目的

■バスの利用目的は、利用者全体では、「通学」の割合が11日（月）で33%、15日（金）で30%と最も高く、次いで、「買い物」の割合が11日（月）で約15%、15日（金）で20%となっている。

□11日、15日ともに西部ルートでは「通院」の割合が30%前後と最も高くなっている。

▼目的

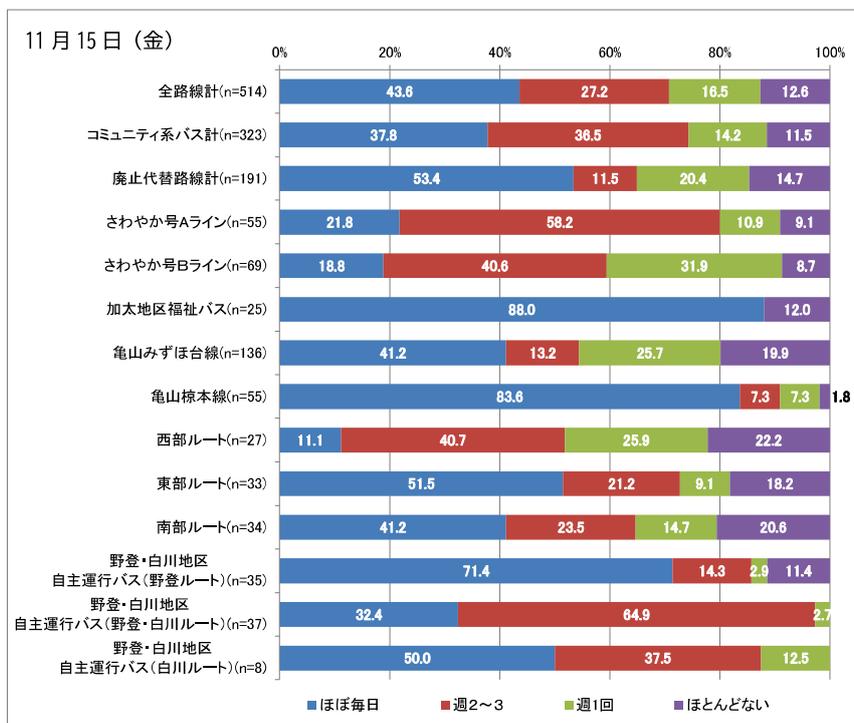
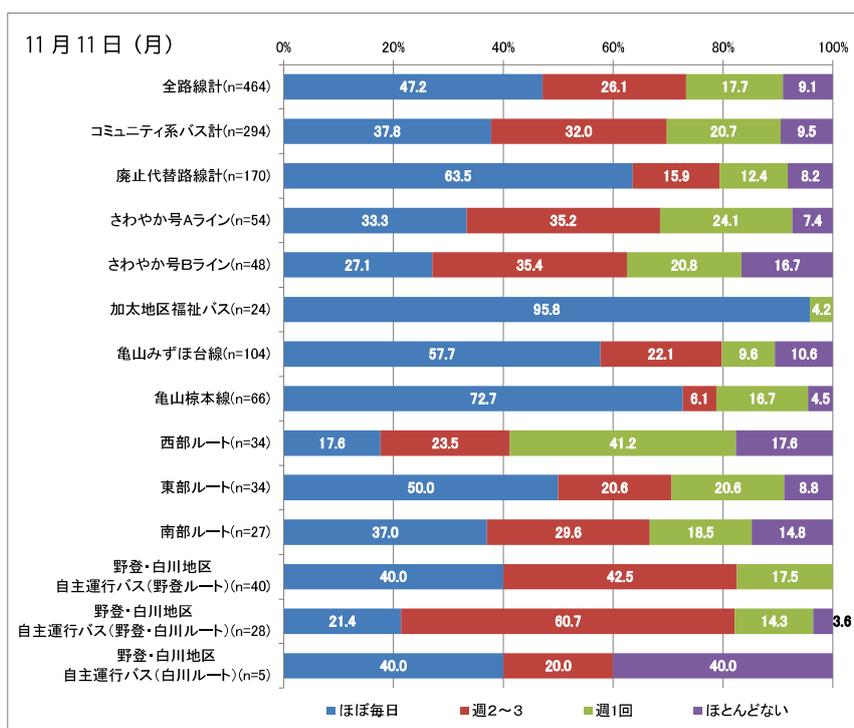


⑤頻度

■バスの利用頻度は、利用者全体では「ほぼ毎日」の割合が11日（月）で約47%、15日（金）で約44%と最も高く、次いで、「週2～3回」の割合が11日（月）で約26%、15日（金）で約27%となっている。

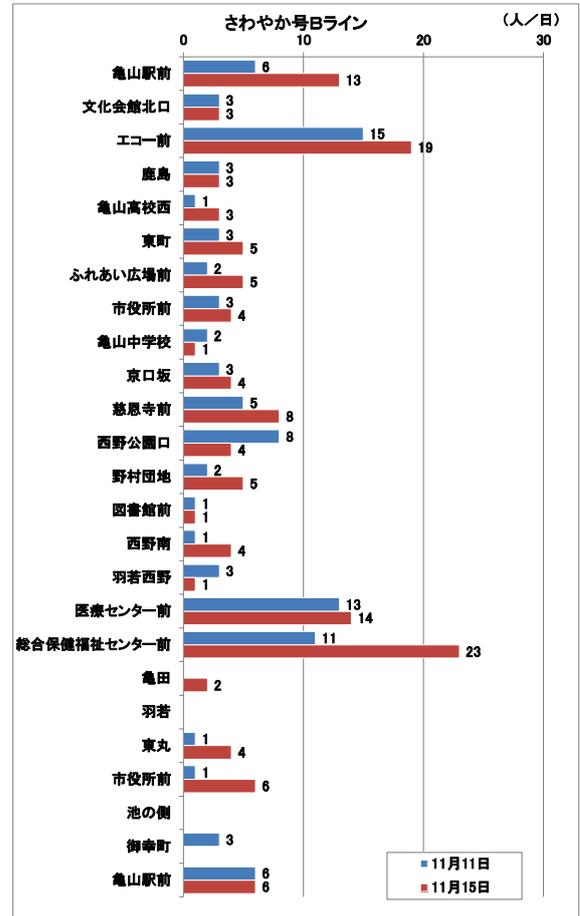
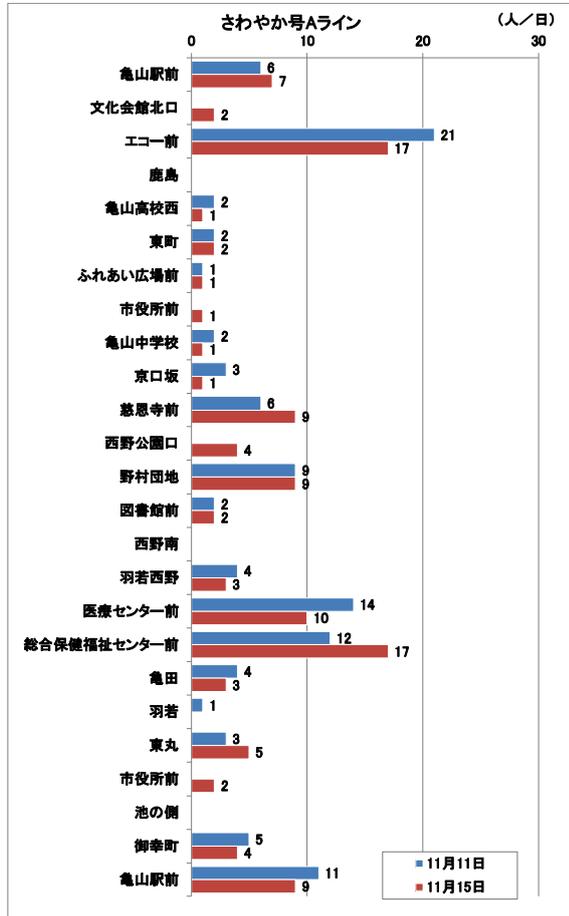
□11日（月）では、西部ルートについては、「週1回」の割合が約41%と最も高くなっている。

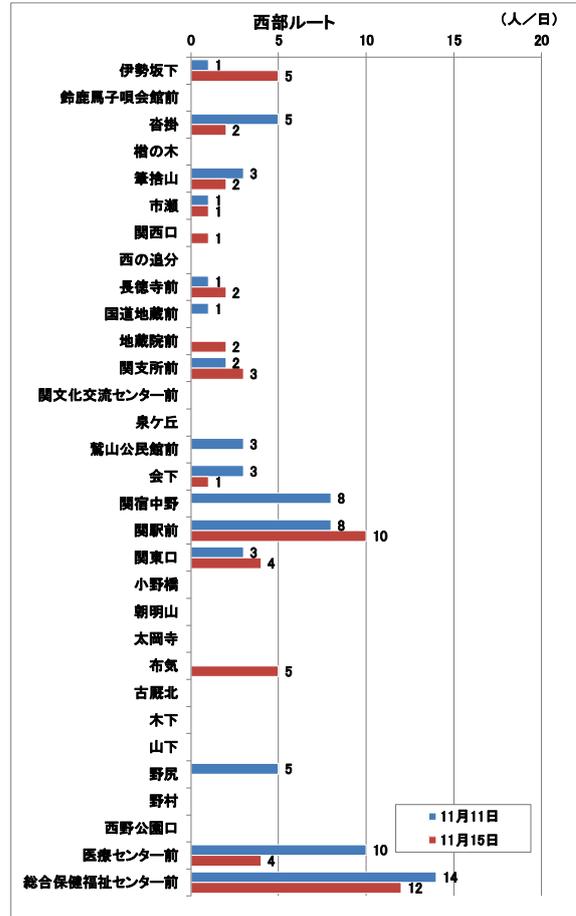
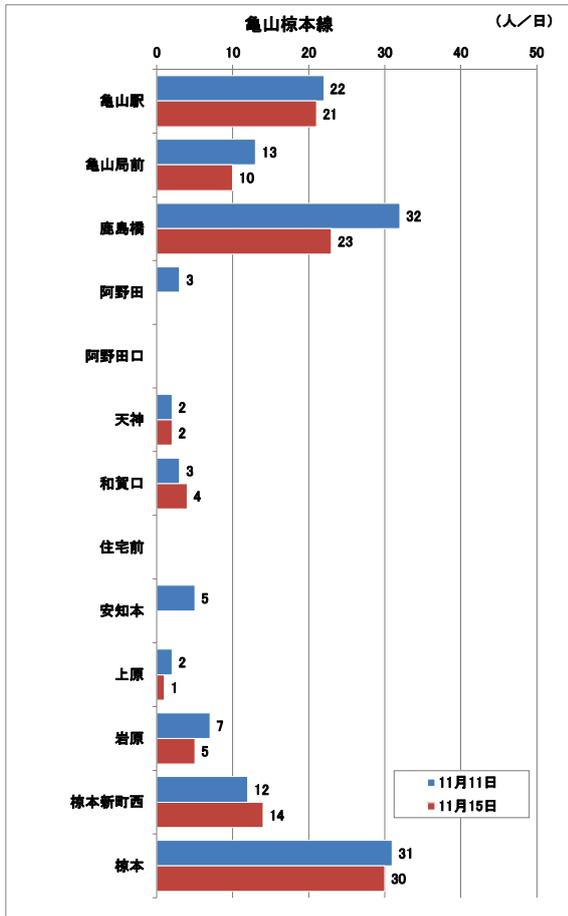
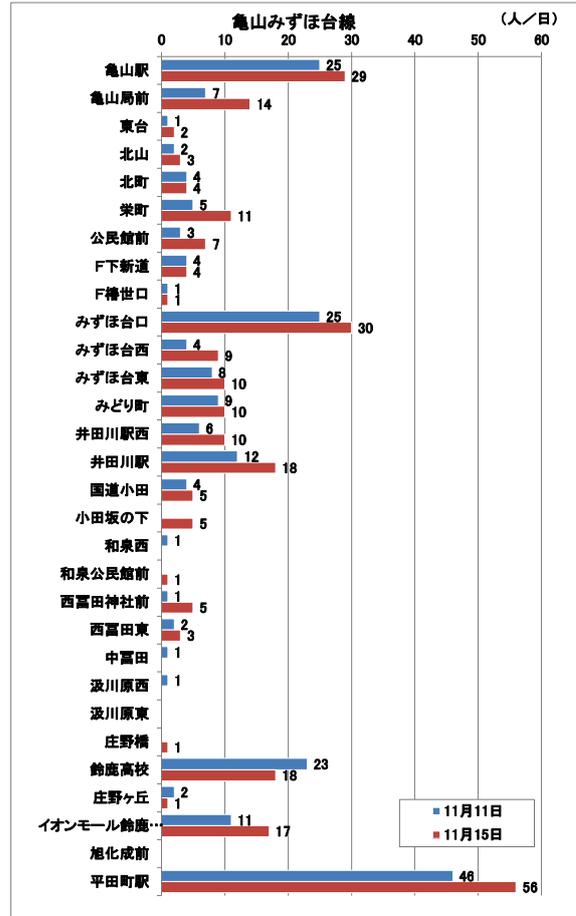
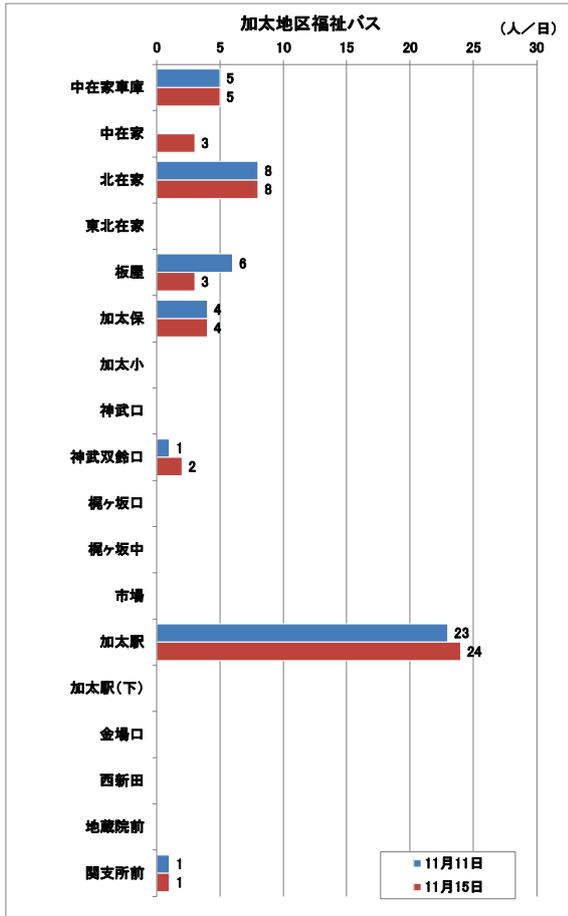
▼頻度

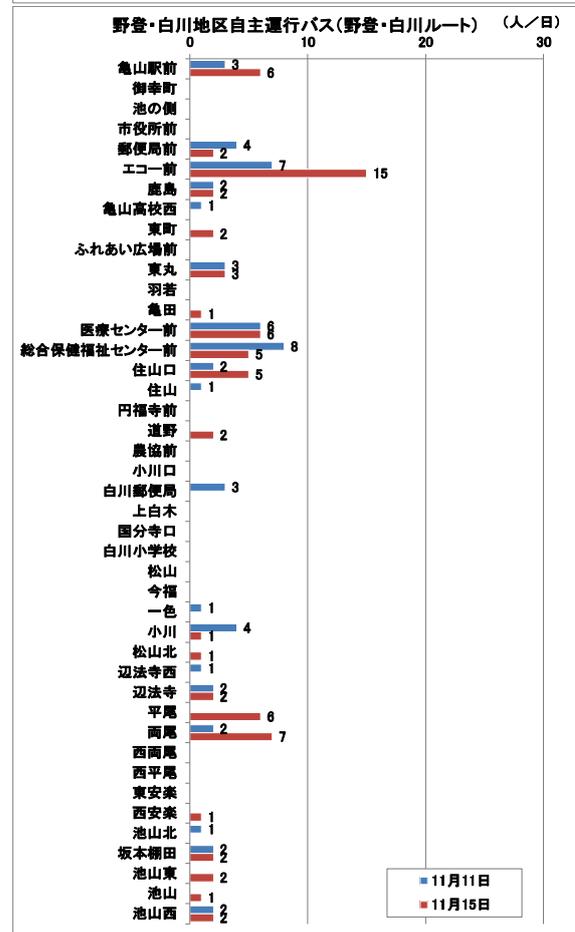
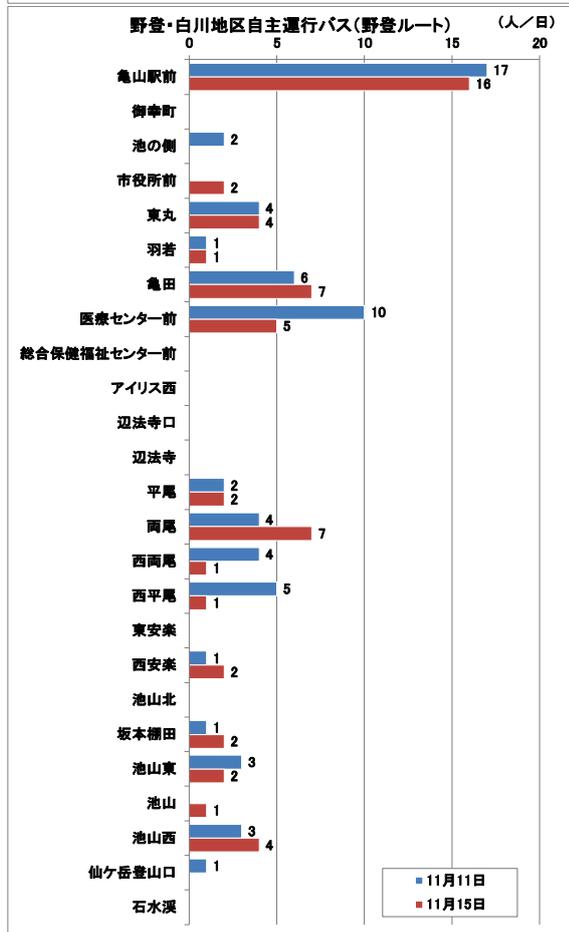
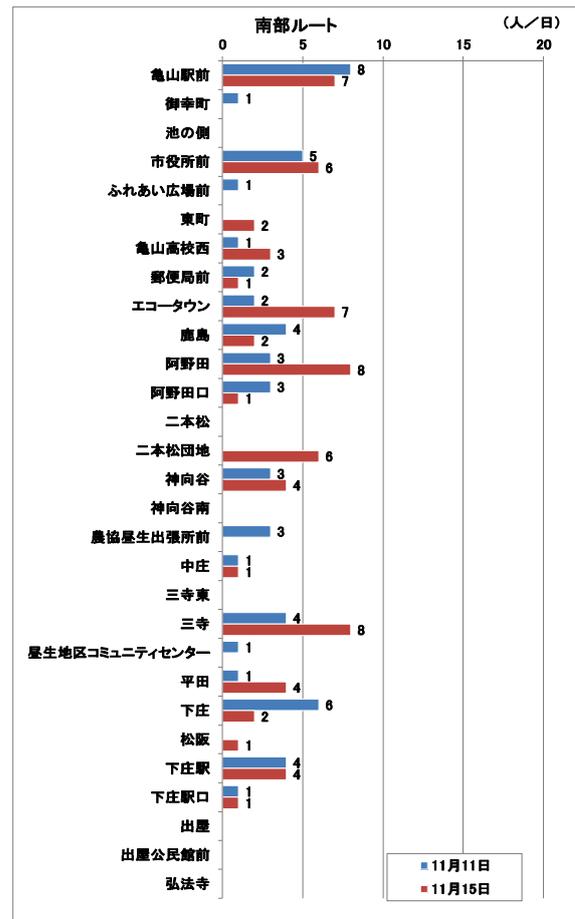
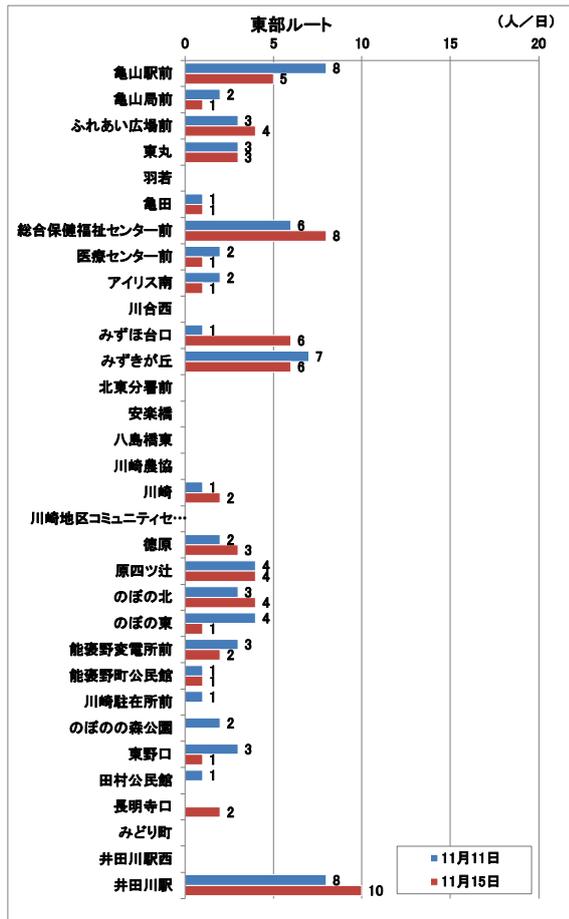


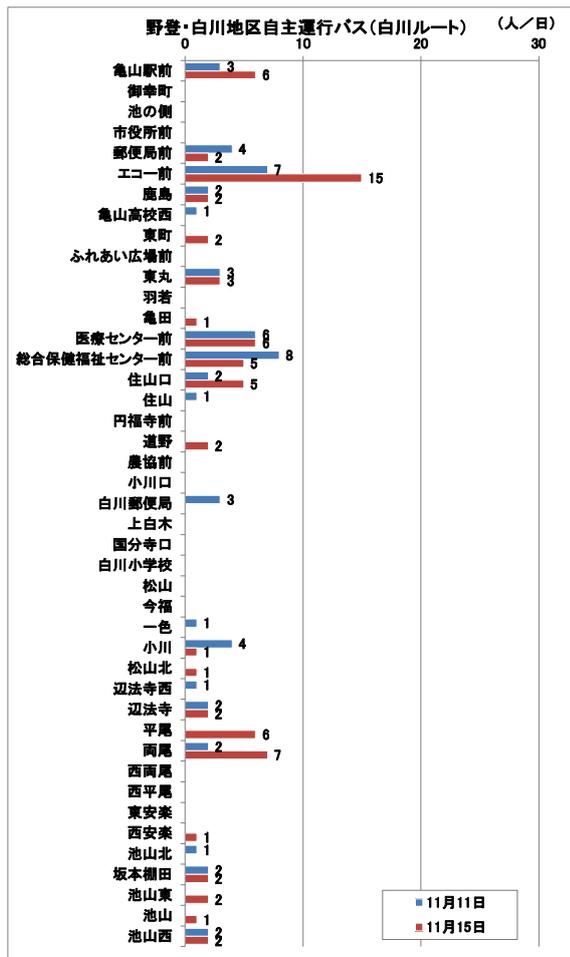
・バス停別利用者数

■バス停の利用者数は、乗り継ぎの拠点となる駅や総合保健福祉センター前や医療センター前の医療福祉施設やエコタウン前の商業施設のバス停で多い傾向にある。





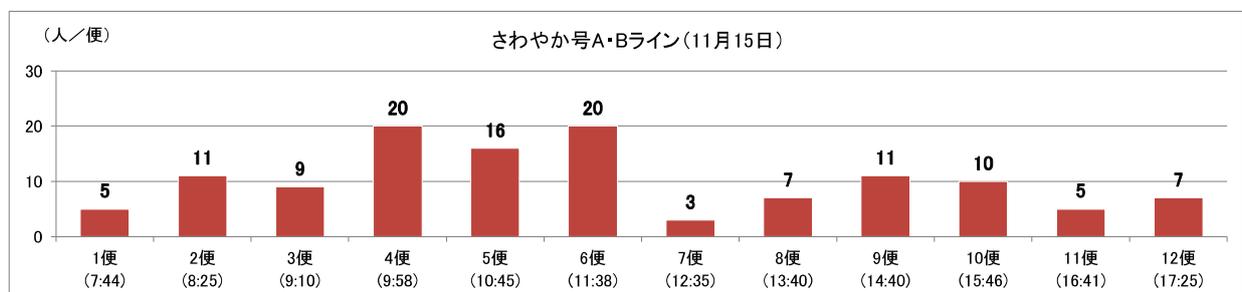
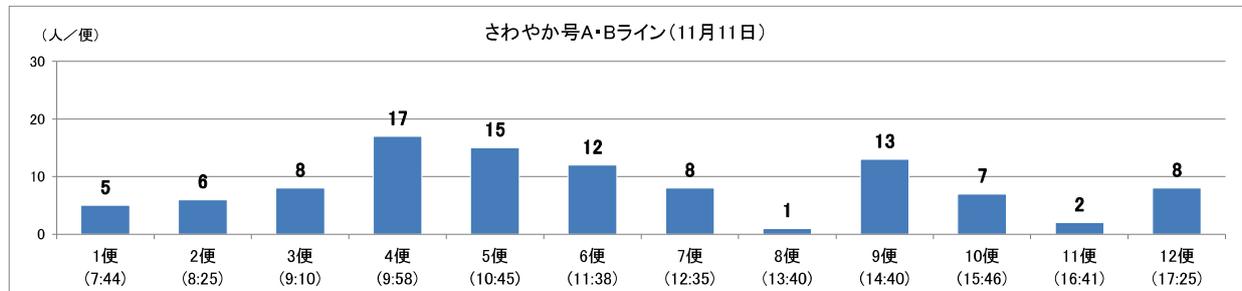




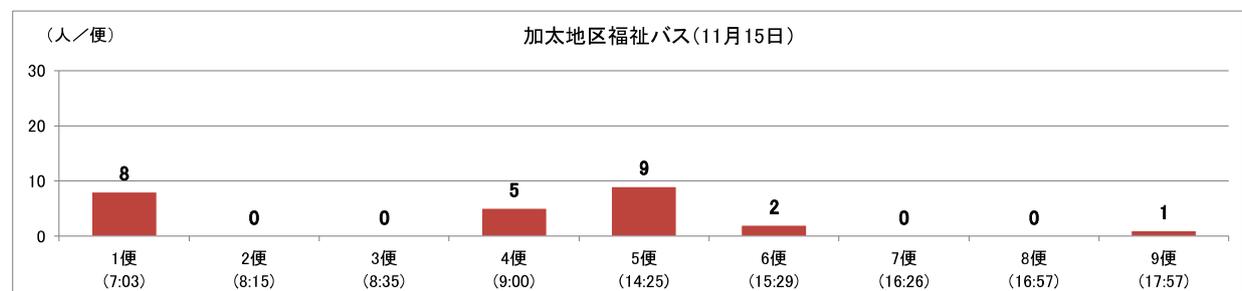
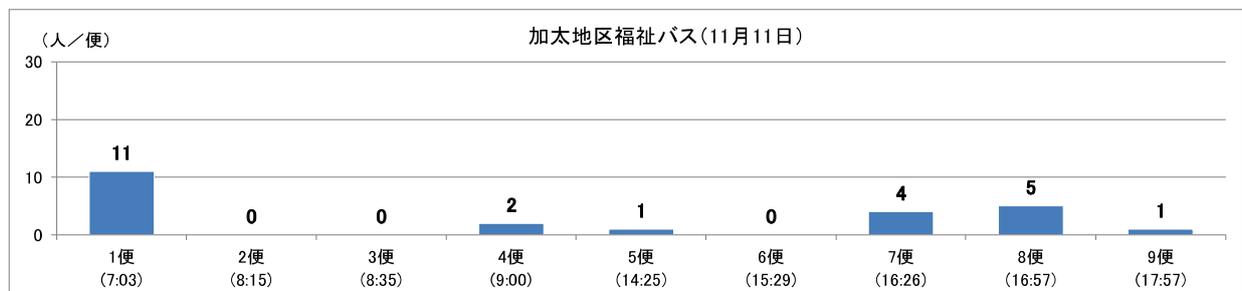
・便別利用者数

■朝の通勤・通学時間帯に利用者が多い路線や、午前9時台や午後3時前後に利用者が多い路線など、路線によって傾向が異なる。
 □さわやか号については、他の路線より比較的午後5時台に利用者が多い。

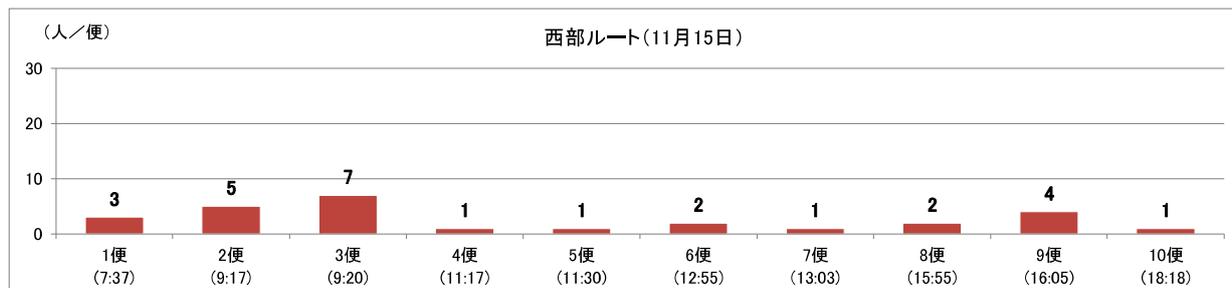
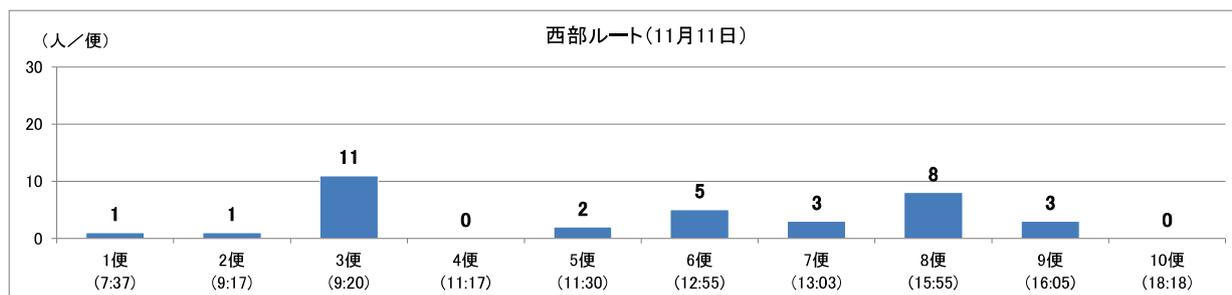
●さわやか号



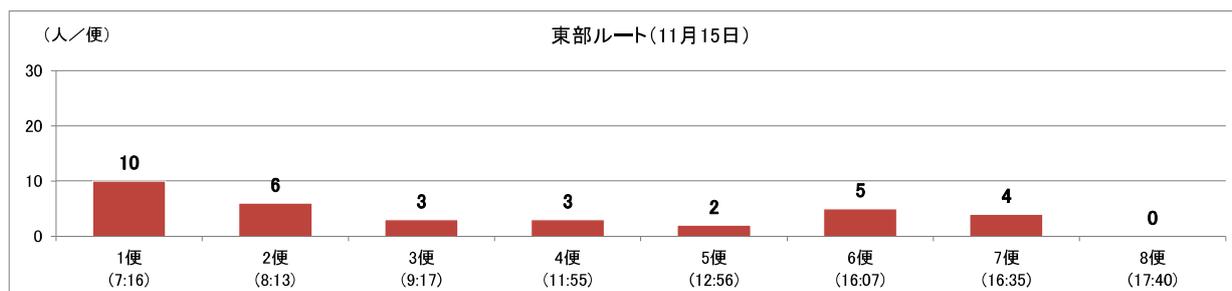
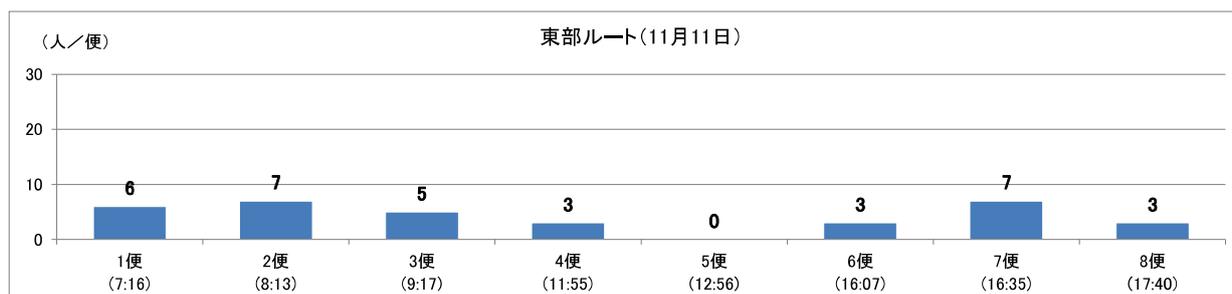
●加太地区福祉バス



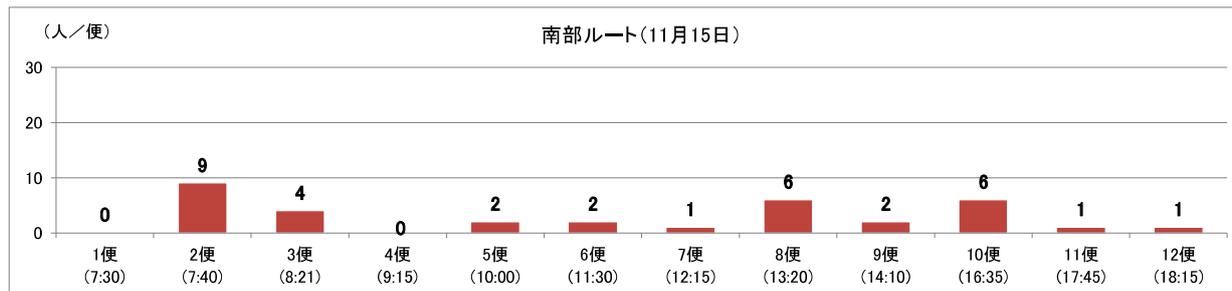
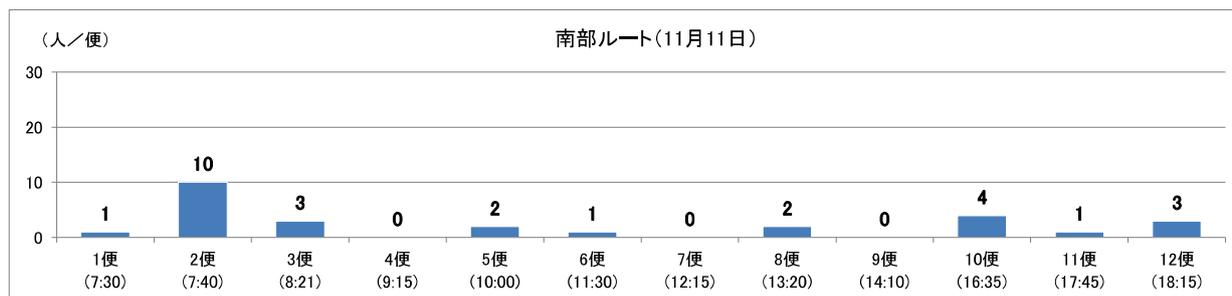
●西部ルート



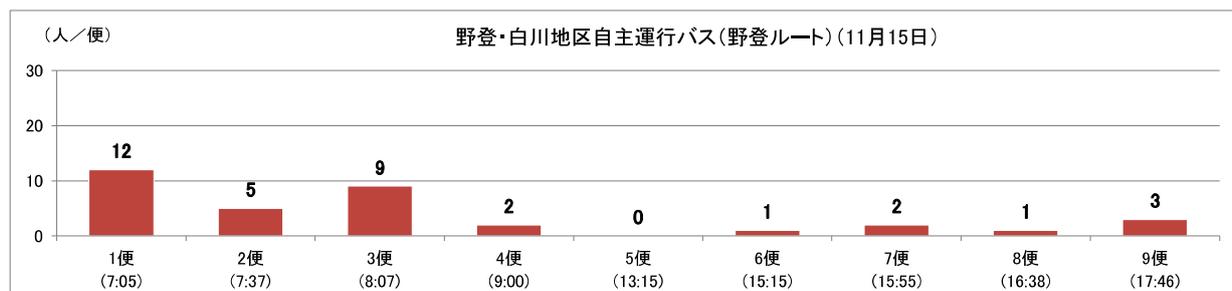
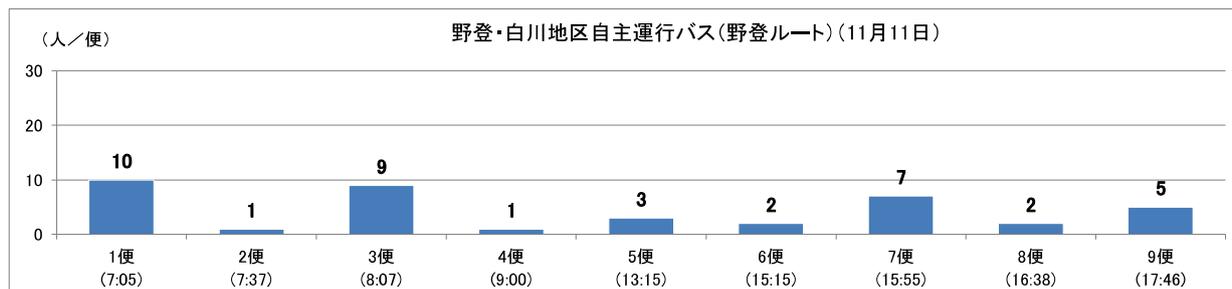
●東部ルート



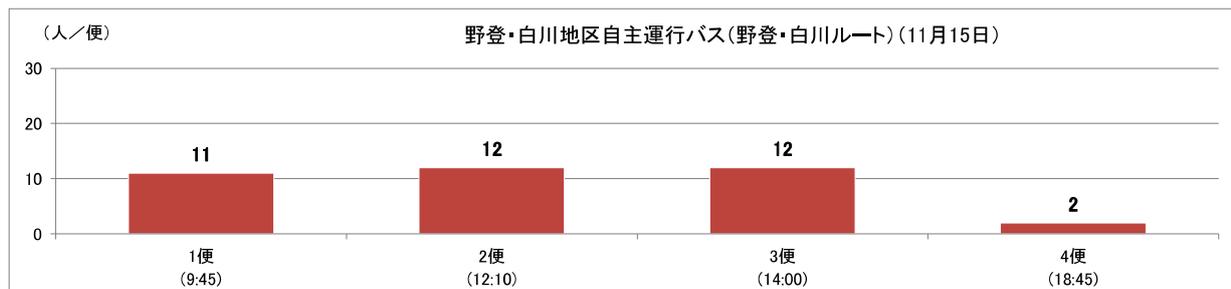
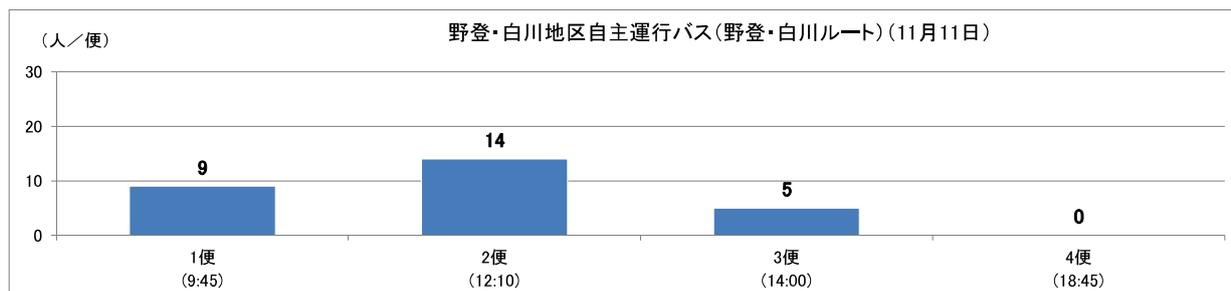
●南部ルート



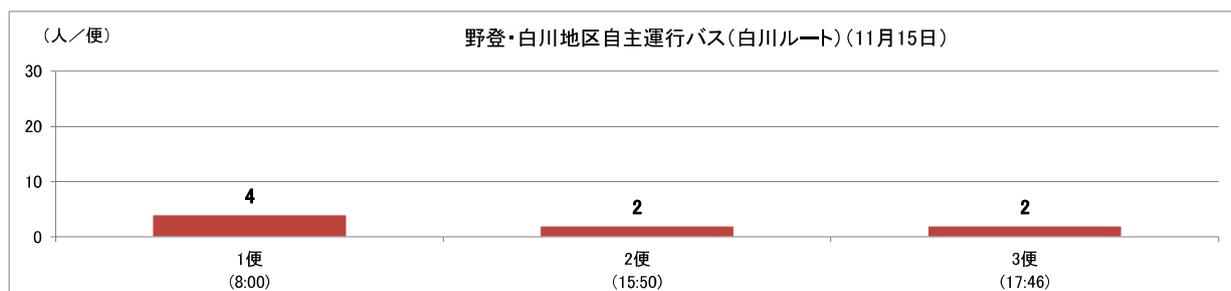
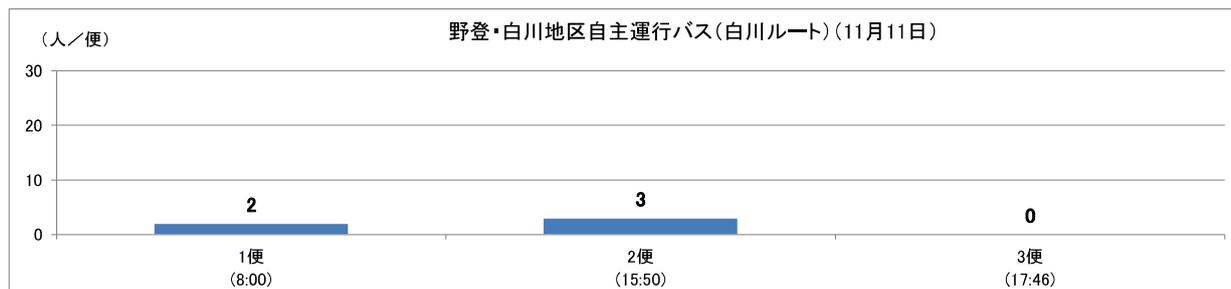
●野登・白川地区自主運行バス(野登ルート)



●野登・白川地区自主運行バス（野登・白川ルート）



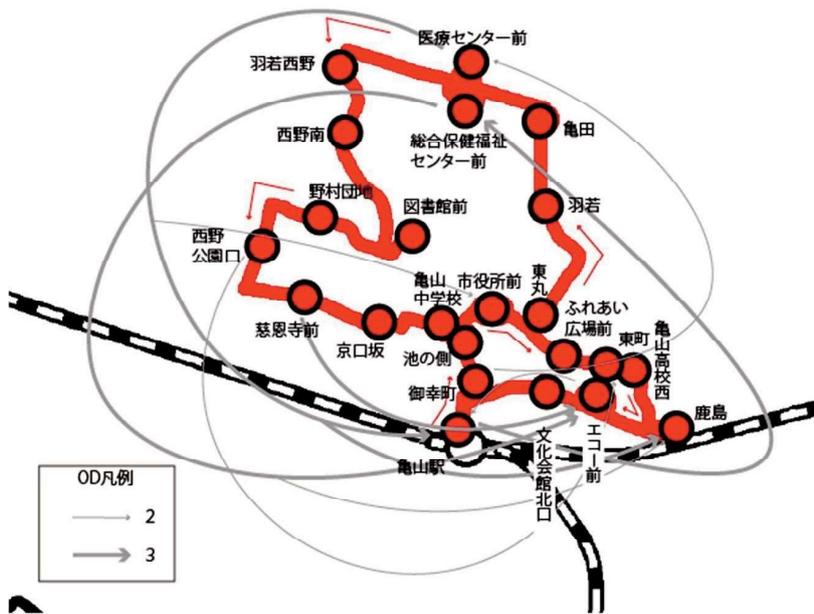
●野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）



▼さわやか号Bライン 11月11日(月) OD表

降車バス停	乗車バス停																			合計							
	亀山駅前	御幸町	池の側	市役所前	東丸	羽若	亀田	総合保健福祉センター前	医療センター前	羽若西野	西野南	図書館前	野村団地	西野公園口	慈恩寺前	京口坂	亀山中学校	市役所前	ふれあい広場前		東町	亀山高校西	鹿島	エコー前	文化会館北口	亀山駅前	
亀山駅前	■							3								1											6
御幸町	■	■						2						1													3
池の側			■																								
市役所前				■																							
東丸					■				1																		1
羽若						■																					
亀田							■																				
総合保健福祉センター前								■		1				1									2	3			8
医療センター前									■			1						2		1			3	3			10
羽若西野										■		1											1		1		2
西野南											■								1								1
図書館前												■															
野村団地													■														
西野公園口														■											1		1
慈恩寺前															■									1	1		6
京口坂																■											5
亀山中学校																	■							1	1		2
市役所前																		■									1
ふれあい広場前																			■								
東町																				■							
亀山高校西																					■						
鹿島																						■					
エコー前																							■		2		2
文化会館北口																								■			
亀山駅前																									■		
合計				1				3	3	1		1	1	1	2		1	1	3	2	3	1	3	13	3	6	48

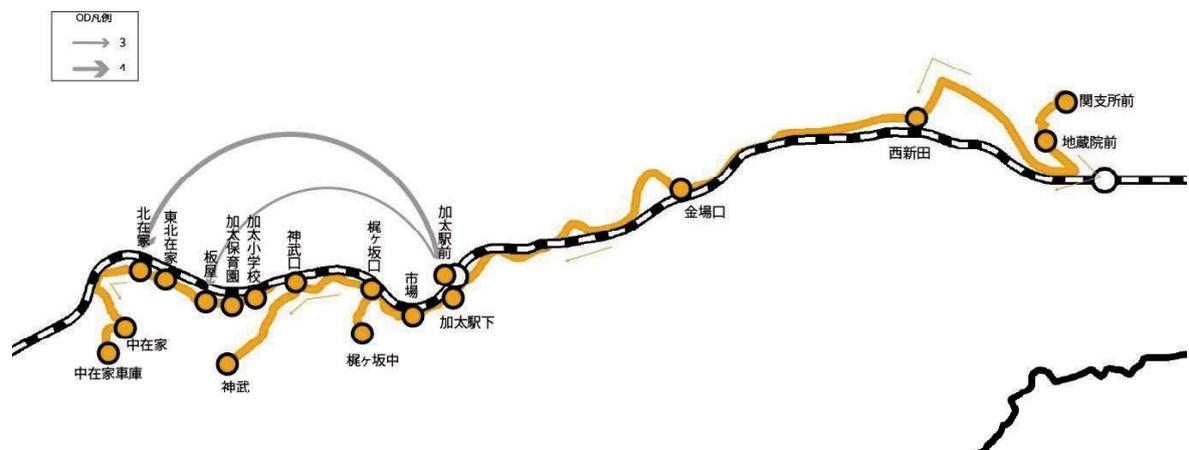
▼さわやか号Bライン 11月11日(月) OD図



▼加太地区福祉バス（中在家車庫行き） 11月11日（月） OD表

降車バス停	関支所前	地藏院前	西新田	金場口	加太駅（下）	加太駅	市場	梶ヶ坂中	梶ヶ坂口	神武双鈴口	神武口	加太小	加太保	板屋	東北在家	北在家	中在家	中在家車庫	合計
関支所前	■													1					1
地藏院前		■																	
西新田			■																
金場口				■															
加太駅（下）					■														
加太駅						■							1	3		4		2	10
市場							■												
梶ヶ坂中								■											
梶ヶ坂口									■										
神武双鈴口										■									
神武口											■								
加太小												■							
加太保													■						
板屋														■					
東北在家															■				
北在家																■			
中在家																	■		
中在家車庫																		■	
合計													1	4		4		2	11

▼加太地区福祉バス（中在家車庫行き） 11月11日（月） OD図



▼亀山みずほ台線（平田町駅行き） 11月11日（月） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	亀山駅	亀山局前	東台	北山	北町	栄町	公民館前	F下新道	F榎世口	みずほ台西	みずほ台東	みどり町	井田川駅西	井田川駅	国道小田	小田坂の下	和泉西	和泉公民館前	西富田神社前	西富田東	中富田	汲川原西	汲川原東	庄野橋	鈴鹿高校	庄野ヶ丘	イオンモール鈴鹿けやき通り	旭化成前	平田町駅	合計
亀山駅							1			1	1	3			1							1	1			1	1		18	
亀山局前							1	1		1			1		1														4	
東台										1																			2	
北山											1																		1	
北町								1																					1	
栄町									1																				1	
公民館前																													1	
F下新道																													1	
F榎世口																													1	
みずほ台西																1									2	2			6	
みずほ台東																													1	
みどり町																													1	
井田川駅西																													1	
井田川駅																													3	
国道小田																													1	
小田坂の下																													1	
和泉西																													1	
和泉公民館前																													1	
西富田神社前																													1	
西富田東																													1	
中富田																													1	
汲川原西																													1	
汲川原東																													1	
庄野橋																													1	
鈴鹿高校																													2	
庄野ヶ丘																													5	
イオンモール鈴鹿けやき通り																													2	
旭化成前																													8	
平田町駅																													24	
合計							1	1	2	1	3	1	3	1	1	3									5	1	8	24	57	

※亀山市を跨ぐ利用割合は約 61.4%

▼亀山みずほ台線（平田町駅行き） 11月11日（月） OD図（※市内の移動のみ表示）



▼亀山みずほ台線（亀山駅行き） 11月11日（月） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	平田町駅	旭化成前	イオンモール鈴鹿けやき通り	庄野ヶ丘	鈴鹿高校	庄野橋	波川原東	波川原西	中富田	西富田東	西富田神社前	和泉公民館前	和泉西	小田坂の下	国道小田	井田川駅	井田川駅西	みどり町	みずほ台東	みずほ台西	みずほ台口	F榎世口	F下新道	公民館前	栄町	北町	北山	東台	亀山局前	亀山駅	合計	
平田町駅																																
旭化成前					6											4		2	1		4									2	3	22
イオンモール鈴鹿けやき通り															1						1	1									3	
庄野ヶ丘																						1									1	
鈴鹿高校																			1		3					1					5	
庄野橋																																
波川原東																																
波川原西																																
中富田																																1
西富田東																																1
西富田神社前																																1
和泉公民館前																																1
和泉西																																1
小田坂の下																																1
国道小田																																1
井田川駅																																4
井田川駅西																																1
みどり町																																1
みずほ台東																																1
みずほ台西																																1
みずほ台口																																4
F榎世口																																1
F下新道																																1
公民館前																																2
栄町																																2
北町																																
北山																																
東台																																
亀山局前																																3
亀山駅																																7
合計					6										1	4		5	1	1	12		2	1	3		1	3	7	47		

※亀山市を跨ぐ利用割合は約 57.4%

▼亀山みずほ台線（亀山駅行き） 11月11日（月） OD図（※市内の移動のみ表示）

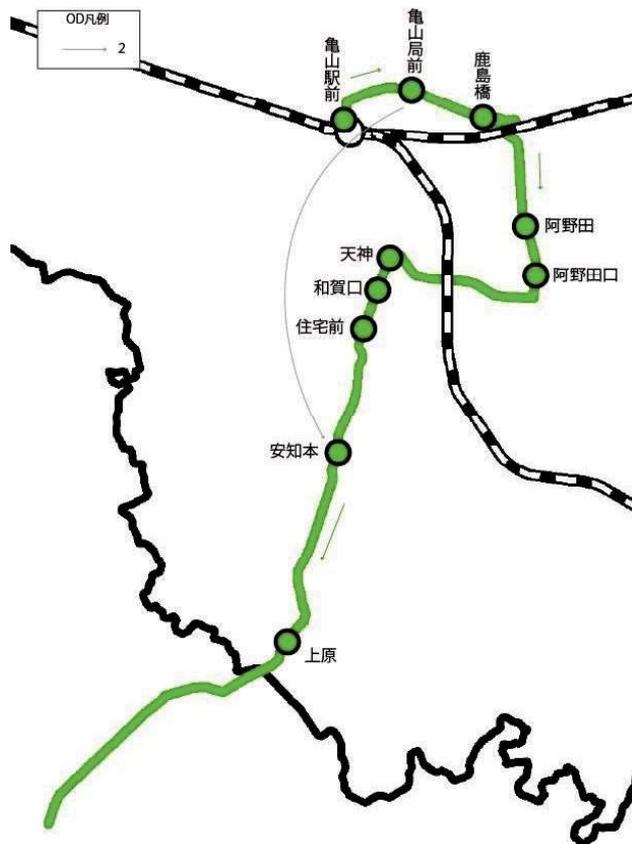


▼亀山椋本線（椋本行き） 11月11日（月） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	亀山駅	亀山局前	鹿島橋	阿野田	阿野田口	天神	和賀口	住宅前	安知本	上原	岩原	椋本新町西	椋本	合計
亀山駅							1		1		2	4	4	12
亀山局前						1	1		2			1	1	6
鹿島橋				1							2	3	8	14
阿野田												1		1
阿野田口														
天神														
和賀口														
住宅前														
安知本														
上原														
岩原														
椋本新町西														
椋本														
合計				1		1	2		3		4	9	13	33

※亀山市を跨ぐ利用割合は約 78.8%

▼亀山椋本線（椋本行き） 11月11日（月） OD図（※市内の移動のみ表示）

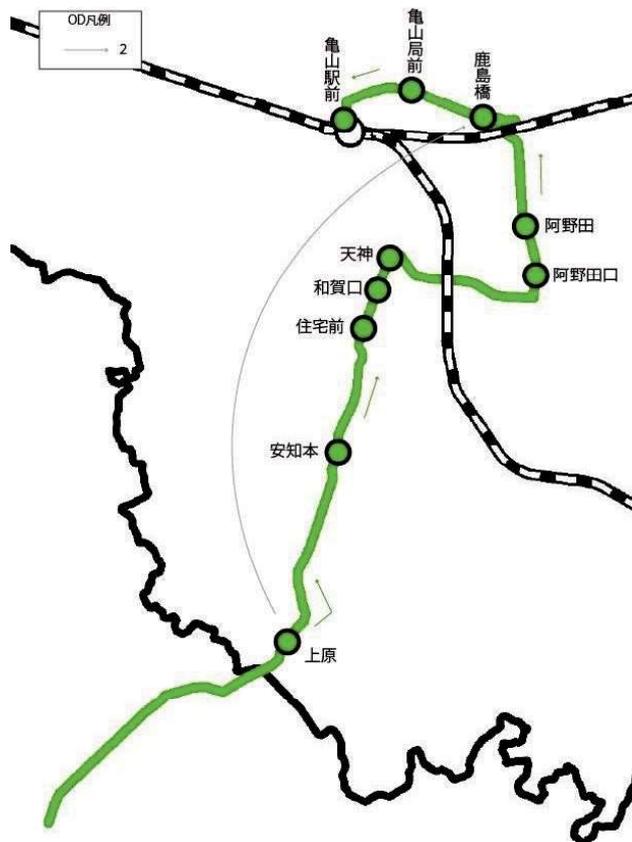


▼亀山棕本線（亀山駅行き） 11月11日（月） OD表

降車バス停	乗車バス停	棕本	棕本新町西	岩原	上原	安知本	住宅前	和賀口	天神	阿野田口	阿野田	鹿島橋	亀山局前	亀山駅	合計
棕本												12	2	4	18
棕本新町西												1		2	3
岩原												2	1		3
上原												2			2
安知本													1	1	2
住宅前															
和賀口													1		1
天神														1	1
阿野田口															
阿野田													1		1
鹿島橋														1	1
亀山局前													1	1	1
亀山駅														1	1
合計												17	6	10	33

※亀山市を跨ぐ利用割合は約 72.7%

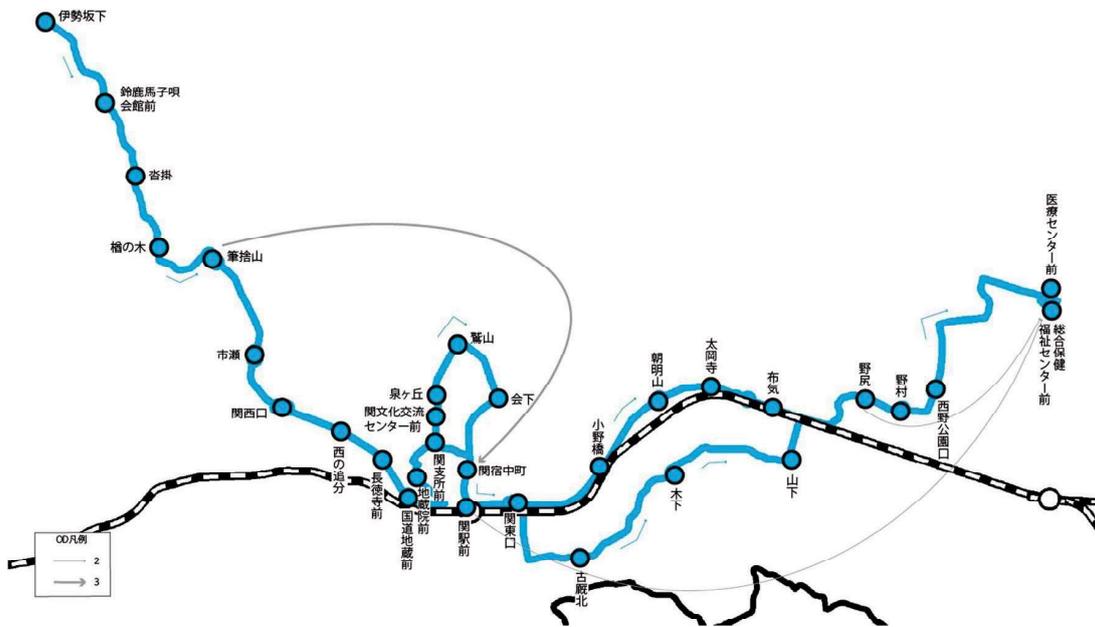
▼亀山棕本線（亀山駅行き） 11月11日（月） OD図（※市内の移動のみ表示）



▼西部ルート（上り） 11月11日（月） OD表

降車バス停	伊勢坂下	鈴鹿馬子唄会館前	沓掛	楢の木	筆捨山	市瀬	関西口	西の追分	長徳寺前	国道地藏前	地藏院前	関支所前	関文化交流センター前	泉ヶ丘	鷺山公民館前	会下	関宿中野	関駅前	関東口	小野橋	朝明山	太岡寺	布気	古厩北	木下	山下	野尻	野村	西野公園口	医療センター前	総合保健福祉センター前	合計			
伊勢坂下																																	1		
鈴鹿馬子唄会館前																																	2		
沓掛																																	3		
楢の木																																	1		
筆捨山																																	3		
市瀬																																	1		
関西口																																			
西の追分																																			
長徳寺前																																			
国道地藏前																																		1	
地藏院前																																			
関支所前																																			
関文化交流センター前																																			
泉ヶ丘																																			
鷺山公民館前																																		1	
会下																																		2	
関宿中野																																		2	
関駅前																																		2	
関東口																																		3	
小野橋																																		1	
朝明山																																			
太岡寺																																			
布気																																			
古厩北																																			
木下																																			
山下																																			
野尻																																			
野村																																			
西野公園口																																			
医療センター前																																			
総合保健福祉センター前																																			
合計																																		20	

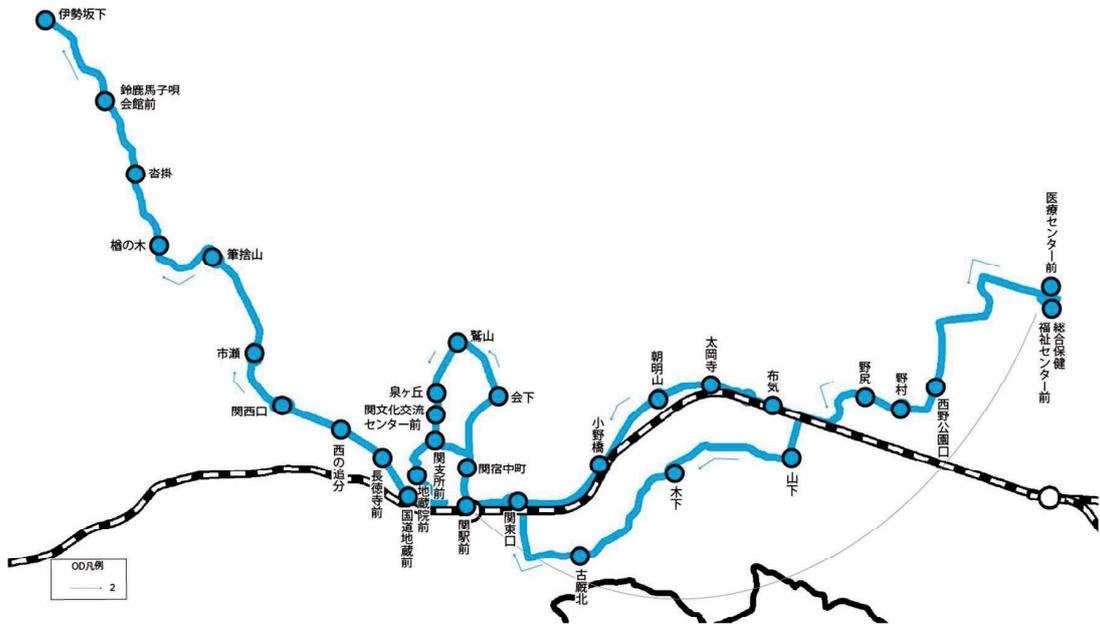
▼西部ルート（上り） 11月11日（月） OD図



▼西部ルート（下り） 11月11日（月） OD表

降車バス停	乗車バス停	総合保健福祉センター前	医療センター前	西野公園口	野村	野尻	山下	木下	古殿北	布気	太岡寺	朝明山	小野橋	関東口	関駅前	関宿中野	会下	鷺山公民館前	泉ヶ丘	関文化交流センター前	関支所前	地藏院前	国道地藏前	長徳寺前	西の追分	関西口	市瀬	筆捨山	楢の木	沓掛	鈴鹿馬子唄会館前	伊勢坂下	合計			
総合保健福祉センター前						1																											7			
医療センター前						1																											3			
西野公園口																																				
野村																																				
野尻																																				
山下																																				
木下																																				
古殿北																																				
布気																																				
太岡寺																																				
朝明山																																				
小野橋																																				
関東口																																				
関駅前																																				
関宿中野																																				
会下																																				
鷺山公民館前																																				
泉ヶ丘																																				
関文化交流センター前																																				
関支所前																																				
地藏院前																																				
国道地藏前																																				
長徳寺前																																				
西の追分																																				
関西口																																				
市瀬																																				
筆捨山																																				
楢の木																																				
沓掛																																				
鈴鹿馬子唄会館前																																				
伊勢坂下																																				
合計						2									3	2	1	2							1							3		14		

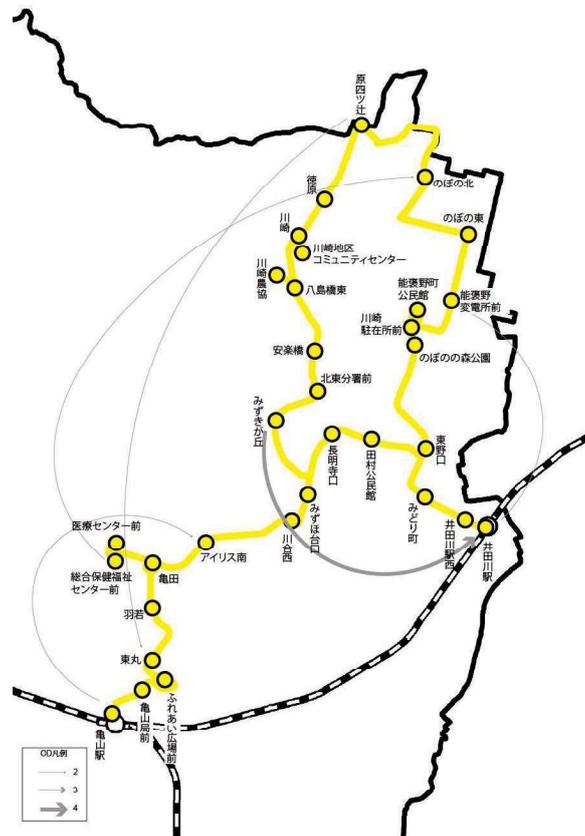
▼西部ルート（下り） 11月11日（月） OD図



▼東部ルート 11月11日(月) OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	亀山駅前	亀山局前	ふれあい広場前	東丸	羽若	亀田	総合保健福祉センター前	医療センター前	アイリス南	川合西	みずほ台口	みずきが丘	北東分署前	安楽橋	八島橋東	川崎農協	川崎	川崎地区コミュニティセンター	徳原	原四ツ辻	のほの北	のほの東	能楽野変電所前	能楽野町公民館	川崎駐在所前	のほの森公園	東野口	田村公民館	長明寺口	みどり町	井田川駅西	井田川駅	合計	
亀山駅前						1		2			1											1											5	
亀山局前																																		
ふれあい広場前																																		
東丸							1																											2
羽若																																		
亀田																																		
総合保健福祉センター前																																		
医療センター前																																		
アイリス南																																		
川合西																																		
みずほ台口																																		
みずきが丘																																		
北東分署前																																		
安楽橋																																		
八島橋東																																		
川崎農協																																		
川崎																																		
川崎地区コミュニティセンター																																		
徳原																																		
原四ツ辻																																		
のほの北																																		
のほの東																																		
能楽野変電所前																																		
能楽野町公民館																																		
川崎駐在所前																																		
のほの森公園																																		
東野口																																		
田村公民館																																		
長明寺口																																		
みどり町																																		
井田川駅西																																		
井田川駅																																		
合計	3	2	3	1		1	3	1	2		1	1							2	1	2	1	2		1	1					6	34		

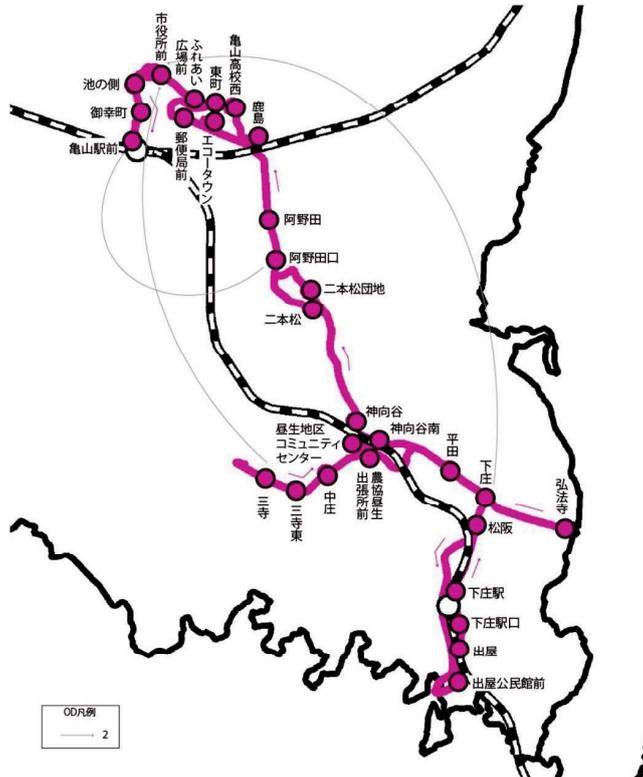
▼東部ルート 11月11日(月) OD図



▼南部ルート（上り） 11月11日（月） OD表

降車バス停	弘法寺	出屋公民館前	出屋	下庄駅口	下庄駅	松阪	下庄	平田	屋生地区コミュニティセンター	三寺	三寺東	中庄	農協屋生出張所前	神向谷南	神向谷	二本松団地	二本松	阿野田口	阿野田	鹿島	エコータウン	郵便局前	亀山高校西	東町	ふれあい広場前	市役所前	池の側	御幸町	亀山駅前	合計	
弘法寺	■																														
出屋公民館前		■																													
出屋			■																												
下庄駅口				■																											
下庄駅					■																										2
松阪						■																									
下庄							■																								5
平田								■																							
屋生地区コミュニティセンター									■																						
三寺										■																					3
三寺東											■																				
中庄												■																			1
農協屋生出張所前													■																		
神向谷南														■																	
神向谷															■																1
二本松団地																■															
二本松																	■														
阿野田口																		■													3
阿野田																			■												1
鹿島																				■											
エコータウン																					■										
郵便局前																						■									
亀山高校西																							■								
東町																								■							
ふれあい広場前																									■						
市役所前																										■					
池の側																											■				
御幸町																												■			
亀山駅前																													■		
合計																															16

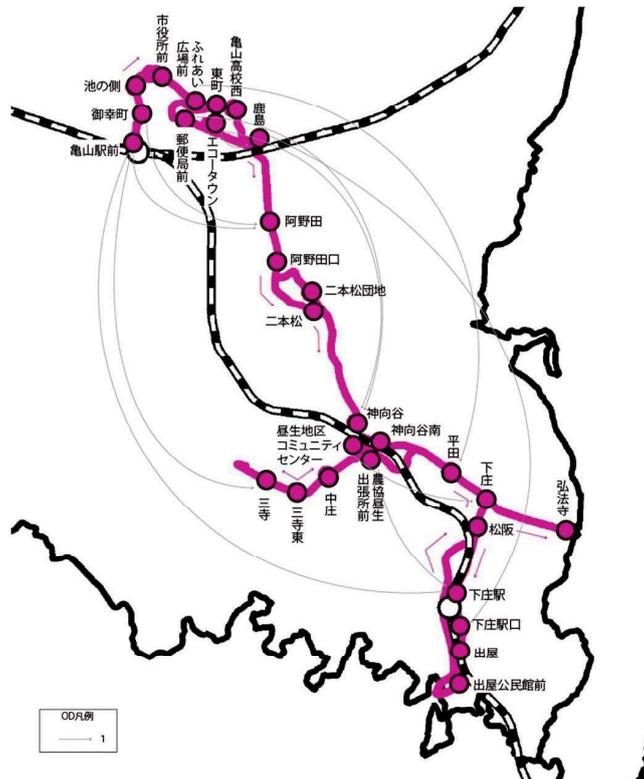
▼南部ルート（上り） 11月11日（月） OD図



▼南部ルート（下り） 11月11日（月） OD表

降車バス停	乗車バス停																													
	亀山駅前	御幸町	池の側	市役所前	ふれあい広場前	東町	亀山高校西	郵便局前	エコタウン	鹿島	阿野田	阿野田口	二本松	二本松団地	神向谷	神向谷南	農協厚生出張所前	中庄	三寺東	三寺	厚生地区コミュニティセンター	平田	下庄	松阪	下庄駅	下庄駅口	出屋	出屋公民館前	弘法寺	合計
亀山駅前	■										■										■									3
御幸町	■	■									■																			1
池の側		■	■																											
市役所前			■	■																										
ふれあい広場前				■	■																		■							1
東町					■	■																								
亀山高校西						■	■																							
郵便局前							■	■																						1
エコタウン								■	■																					2
鹿島									■	■																				1
阿野田										■	■																			
阿野田口											■	■																		
二本松												■	■																	
二本松団地													■	■																
神向谷														■	■															
神向谷南															■	■														
農協厚生出張所前																■	■													1
中庄																	■	■												
三寺東																		■	■											
三寺																			■	■										
厚生地区コミュニティセンター																					■	■								1
平田																						■	■							
下庄																							■	■						
松阪																								■	■					
下庄駅																									■	■				
下庄駅口																										■	■			
出屋																											■	■		
出屋公民館前																												■	■	
弘法寺																													■	
合計										1	2				2					1			1	1		2	1			11

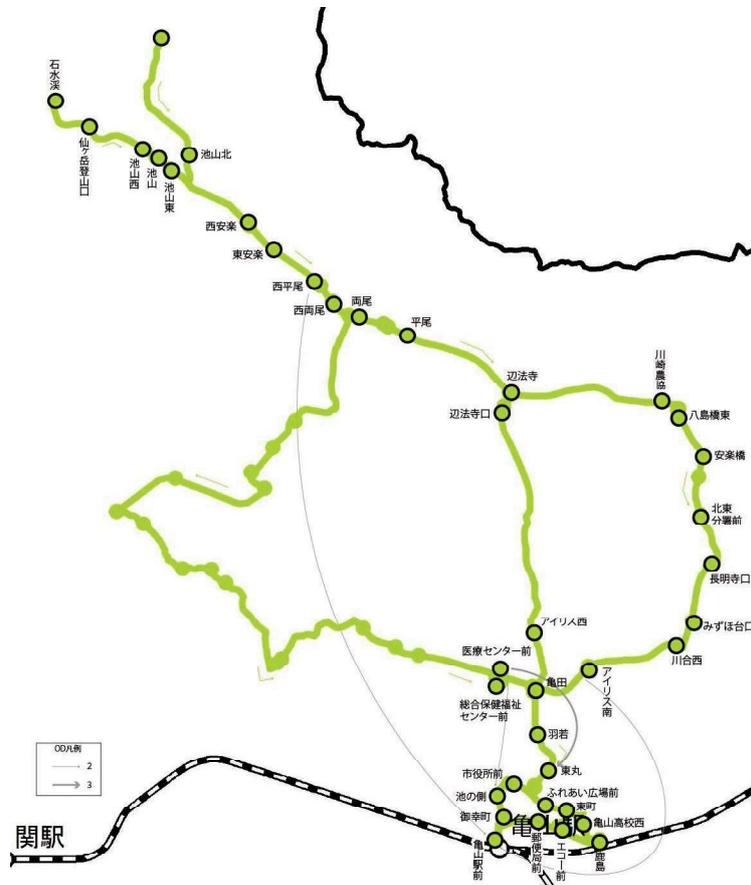
▼南部ルート（下り） 11月11日（月） OD図



▼野登・白川地区自主運行バス（野登ルート）亀山駅方面 11月11日（月） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	池山西	池山	池山東	坂本棚田	池山北	西安楽	東安楽	西平尾	西両尾	両尾	平尾	辺法寺	辺法寺口	アイリス西	総合保健福祉センター前	医療センター前	亀田	羽若	東丸	市役所前	池の側	御幸町	亀山駅前	合計
池山西	■								■							■								2
池山	■	■							■															1
池山東		■	■						■															1
坂本棚田			■	■												■								1
池山北				■	■																		■	1
西安楽					■	■																	■	1
東安楽						■	■																	1
西平尾								■	■					■									■	2
西両尾									■	■													■	2
両尾										■						■								1
平尾											■								■					1
辺法寺												■											■	2
辺法寺口													■										■	2
アイリス西														■					■				■	3
アイリス西														■	■				■				■	2
総合保健福祉センター前															■									1
医療センター前																■				■	■			5
亀田																	■						■	1
羽若																		■					■	1
東丸																			■					
市役所前																				■				
池の側																					■			
御幸町																						■		
亀山駅前																							■	
合計									2					1		5	2		5		2		9	26

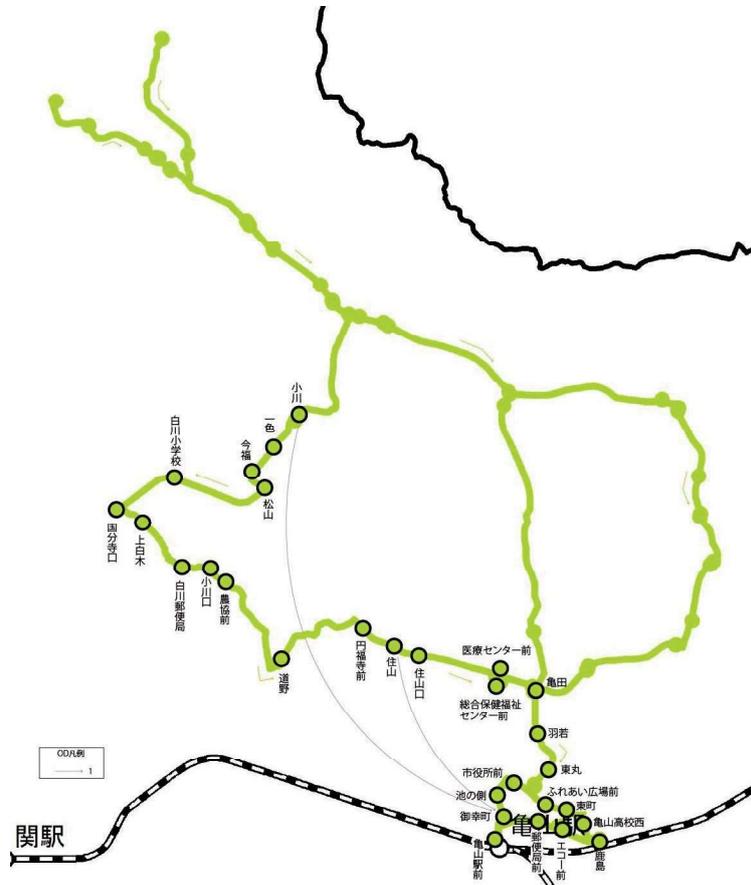
▼野登・白川地区自主運行バス（野登ルート）亀山駅方面 11月11日（月） OD図



▼野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）亀山駅方面 11月11日（月） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	小川	一色	今福	松山	白川小学校	国分寺口	上白木	白川郵便局	小川口	農協前	道野	円福寺前	住山	住山口	総合保健福祉センター前	医療センター前	亀田	羽若	東丸	市役所前	池の側	御幸町	亀山駅前	合計	
小川	■																						1	1	
一色		■																							
今福			■																						
松山				■																					
白川小学校					■																				
国分寺口						■																			
上白木							■																		
白川郵便局								■																	
小川口									■																
農協前										■															
道野											■														
円福寺前												■													
住山													■												
住山口														■									1	1	
総合保健福祉センター前															■										
医療センター前																■									
亀田																	■								
羽若																		■							
東丸																			■						
市役所前																				■					
池の側																					■				
御幸町																						■			
亀山駅前																							■	2	
合計																							2	2	

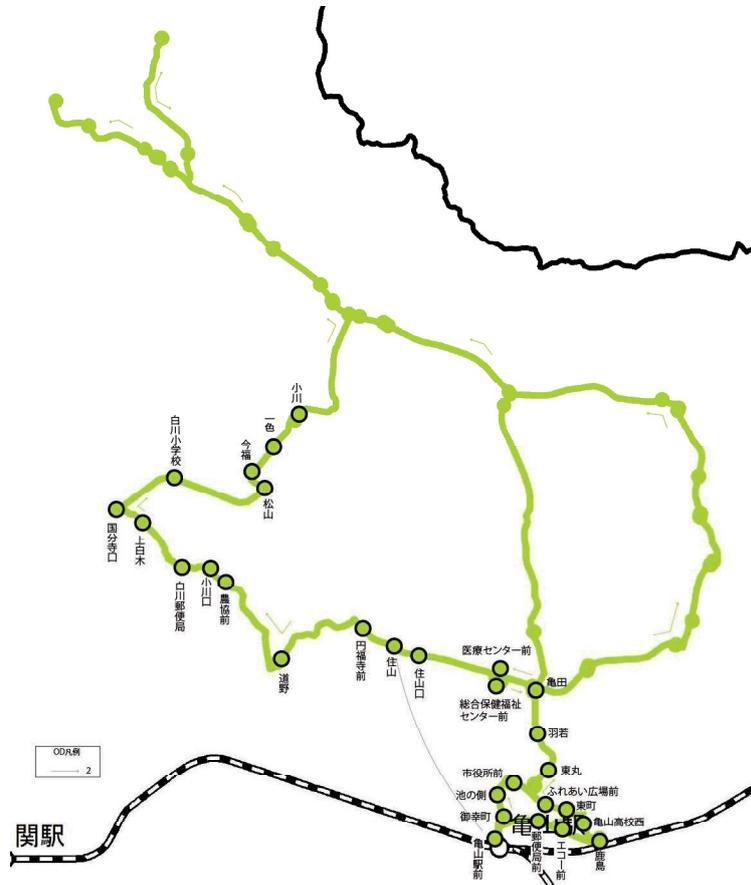
▼野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）亀山駅方面 11月11日（月） OD図



▼野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）小川方面 11月11日（月） OD表

降車バス停 乗車バス停	降車バス停																合計								
	亀山駅前	御幸町	池の側	市役所前	東丸	羽若	亀田	医療センター前	総合保健福祉センター前	住山口	住山	円福寺前	道野	農協前	小川口	白川郵便局		上白木	国分寺口	白川小学校	松山	今福	一色	小川	
亀山駅前										2														1	3
御幸町																									
池の側																									
市役所前																									
東丸																									
羽若																									
亀田																									
医療センター前																									
総合保健福祉センター前																									
住山口																									
住山																									
円福寺前																									
道野																									
農協前																									
小川口																									
白川郵便局																									
上白木																									
国分寺口																									
白川小学校																									
松山																									
今福																									
一色																									
小川																									
合計										2														1	3

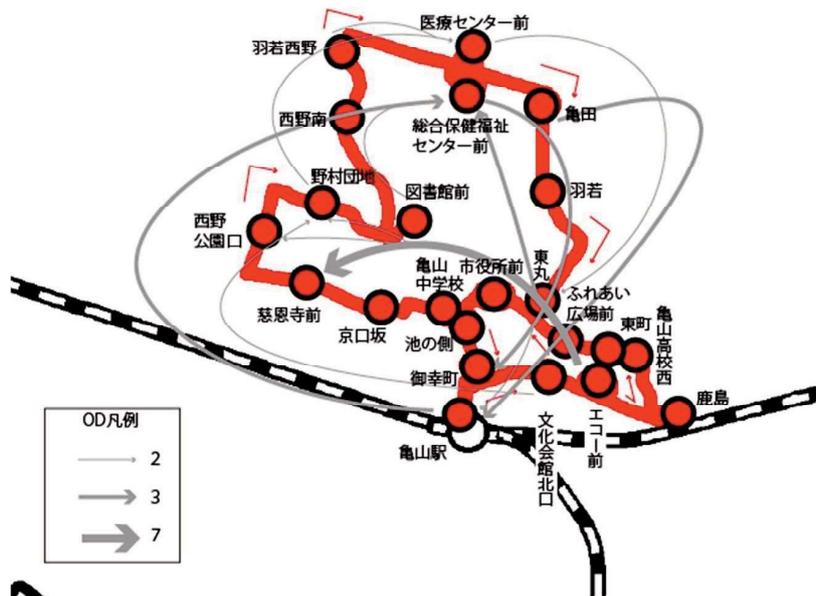
▼野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）小川方面 11月11日（月） OD図



▼さわやか号Aライン 11月15日(金) OD表

降車バス停	乗車バス停	亀山駅前	文化会館北口	エコー前	鹿島	亀山高校西	東町	ふれあい広場前	市役所前	亀山中学校	京口坂	慈恩寺前	西野公園口	野村団地	図書館前	西野南	羽若西野	医療センター前	総合保健福祉センター前	亀田	羽若	東丸	市役所前	池の側	御幸町	亀山駅前	合計
亀山駅前	亀山駅前	1							1			1						1	3								7
文化会館北口	文化会館北口		1											2													2
エコー前	エコー前			1						1	1	7	2	2					3							1	17
鹿島	鹿島				1																						1
亀山高校西	亀山高校西					1												1									1
東町	東町						1											1	1								2
ふれあい広場前	ふれあい広場前							1																			1
市役所前	市役所前								1																		
亀山中学校	亀山中学校									1																	
京口坂	京口坂										1																
慈恩寺前	慈恩寺前											1															
西野公園口	西野公園口												1					1							1		2
野村団地	野村団地													2								1			1		4
図書館前	図書館前														2												2
西野南	西野南															2											3
羽若西野	羽若西野																2	1									3
医療センター前	医療センター前																					2					2
総合保健福祉センター前	総合保健福祉センター前																					1	1		3	2	7
亀田	亀田																										3
羽若	羽若																										
東丸	東丸																										1
市役所前	市役所前																										1
池の側	池の側																										
御幸町	御幸町																										
亀山駅前	亀山駅前																										
合計	合計								1	1	1	9	2	5				8	10			4	1		4	9	55

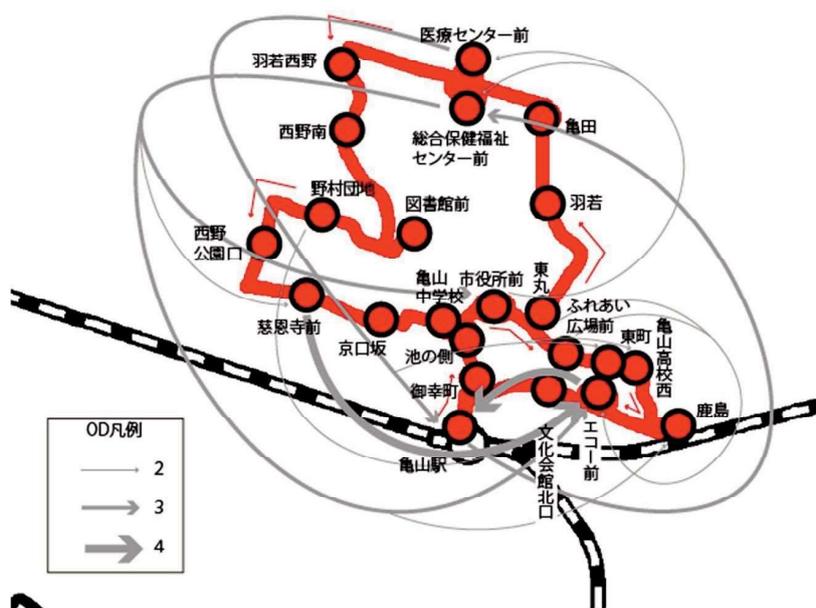
▼さわやか号Aライン 11月15日(金) OD図



▼さわやか号Bライン 11月15日(金) OD表

降車バス停	乗車バス停																合計											
	亀山駅前	御幸町	池の側	市役所前	東丸	羽若	亀田	総合保健福祉センター前	医療センター前	羽若西野	西野南	図書館前	野村団地	西野公園口	慈恩寺前	京口坂		亀山中学校	市役所前	ふれあい広場前	東町	亀山高校西	鹿島	エコー前	文化会館北口	亀山駅前		
亀山駅前	■						■	■						■		■											6	
御幸町		■																										
池の側			■																									
市役所前				■				■	■		■				■													6
東丸					■																				■			4
羽若						■																						2
亀田							■																			■		2
総合保健福祉センター前								■			■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	17
医療センター前									■		■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	10
羽若西野										■										■								1
西野南											■																	1
図書館前												■																3
野村団地													■															2
西野公園口														■											■	■		2
慈恩寺前															■										■	■	■	5
京口坂																■												2
亀山中学校																	■											
市役所前																		■										
ふれあい広場前																			■						■	■	■	3
東町																				■							■	1
亀山高校西																					■					■	■	1
鹿島																										■	■	1
エコー前																										■	■	4
文化会館北口																										■	■	
亀山駅前																										■	■	
合計								6	4		3	1	2	2	3	2	1	4	2	4	2	4	2	2	15	3	13	69

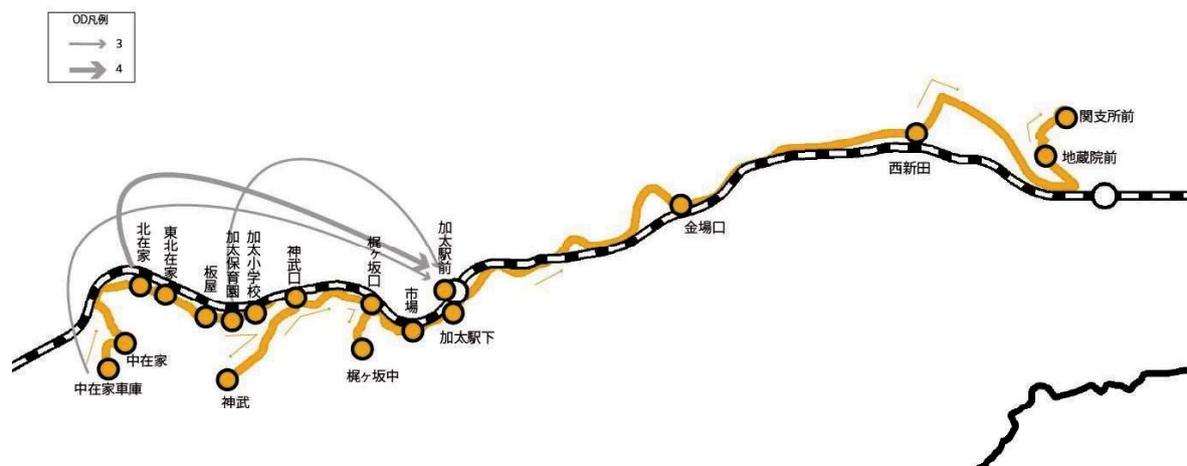
▼さわやか号Bライン 11月15日(金) OD図



▼加太福祉バス（関支所前行き） 11月15日（金） OD表

降車バス停	乗車バス停														合計					
	中在家車庫	中在家	北在家	東北在家	板屋	加太保	加太小	神武口	神武双鈴口	梶ヶ坂口	梶ヶ坂中	市場	加太駅	加太駅（下）		金場口	西新田	地藏院前	関支所前	
中在家車庫	■													■						3
中在家		■																		
北在家			■																	
東北在家				■																
板屋					■															
加太保						■														
加太小							■													
神武口								■												
神武双鈴口									■											
梶ヶ坂口										■										
梶ヶ坂中											■									
市場												■								
加太駅													■							
加太駅（下）														■						
金場口															■					
西新田																■				
地藏院前																	■			
関支所前																		■		
合計														13						13

▼加太福祉バス（関支所前行き） 11月15日（金） OD図



▼加太福祉バス（中在家車庫行き） 11月15日（金） OD表

降車バス停	関支所前	地藏院前	西新田	金場口	加太駅（下）	加太駅	市場	梶ヶ坂中	梶ヶ坂口	神武双鈴口	神武口	加太小	加太保	板屋	東北在家	北在家	中在家	中在家車庫	合計
乗車バス停																			
関支所前	■														1				1
地藏院前		■																	
西新田			■																
金場口				■															
加太駅（下）					■														
加太駅						■							1	1		4	3	2	11
市場							■												
梶ヶ坂中								■											
梶ヶ坂口									■										
神武双鈴口										■									
神武口											■								
加太小												■							
加太保													■						
板屋														■					
東北在家															■				
北在家																■			
中在家																	■		
中在家車庫																		■	
合計													1	2		4	3	2	12

▼加太福祉バス（中在家車庫行き） 11月15日（金） OD図

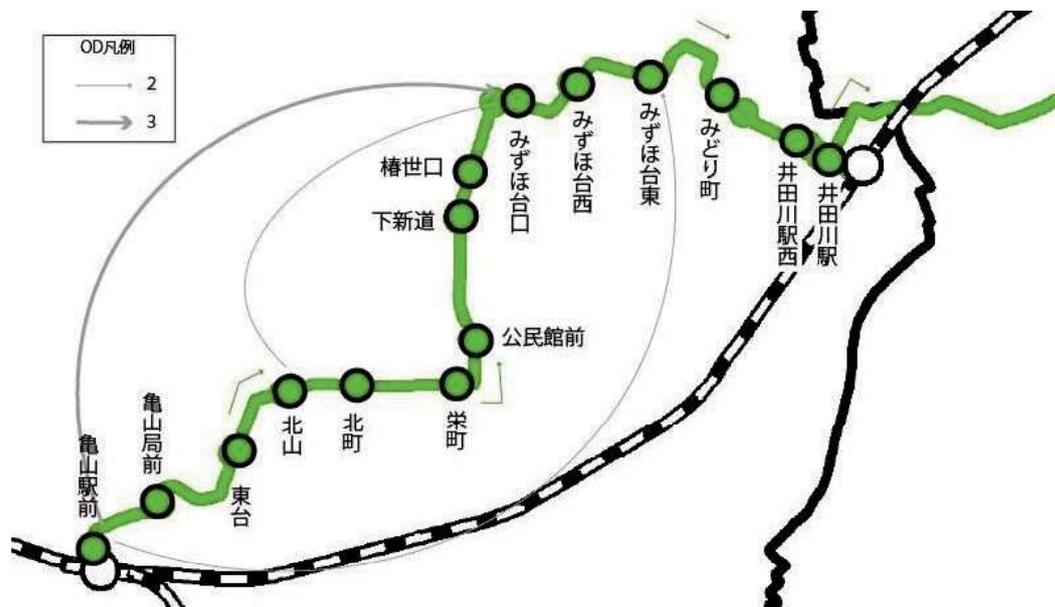


▼亀山みずほ台線（平田町駅行き） 11月15日（金） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	亀山駅	亀山局前	東台	北山	北町	栄町	公民館前	F下新道	F榎世口	みずほ台西	みずほ台東	みどり町	井田川駅西	井田川駅	国道小田	小田坂の下	和泉西	和泉公民館前	西富田神社前	西富田東	中富田	汲川原西	汲川原東	庄野橋	鈴鹿高校	庄野ヶ丘	イオンモール鈴鹿けやき通り	旭化成前	平田町駅	合計			
亀山駅							1			3	1	2		1	1											1	1	5	16				
亀山局前							1				1			1	1						1								1	5			
東台							1																							1	1		
北山										2																				2	2		
北町										1				1																2	2		
栄町																															2	2	
公民館前											1			1	1															3	3		
F下新道																														1	1		
F榎世口																														1	1		
みずほ台西														1																1	3	5	
みずほ台東																														1	2	3	
みどり町																										1	3			4	4		
井田川駅西																										2				2	2		
井田川駅																														2	2		
国道小田																														4	7		
小田坂の下																														3	3		
和泉西																															1	1	
和泉公民館前																															1	1	
西富田神社前																															1	1	
西富田東																															1	1	
中富田																																1	1
汲川原西																																	
汲川原東																																	
庄野橋																																	
鈴鹿高校																																	
庄野ヶ丘																															3	3	
イオンモール鈴鹿けやき通り																																	
旭化成前																																	
平田町駅																																	
合計							2	1		6	3	3		3	3		3				1					3	1	10	24	63			

※亀山市を跨ぐ利用割合は約 52.4%

▼亀山みずほ台線（平田町駅行き） 11月15日（金） OD図（※市内の移動のみ表示）



▼亀山みずほ台線（亀山駅行き） 11月15日（金） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	平田町駅	旭化成前	イオンモール鈴鹿けやき通り	庄野ヶ丘	鈴鹿高校	庄野橋	汲川原東	汲川原西	中富田	西富田東	西富田神社前	和泉公民館前	和泉西	小田坂の下	国道小田	井田川駅	井田川駅西	みどり町	みずほ台東	みずほ台西	みずほ台口	F榎世口	F下新道	公民館前	栄町	北町	北山	東台	亀山局前	亀山駅	合計	
平田町駅			1							1	2				2	3	2	1	1		5		1		1				2	2	32	
旭化成前																																
イオンモール鈴鹿けやき通り																1	1	1	1	1										1	6	
庄野ヶ丘																																
鈴鹿高校																					1										4	
庄野橋																						1									1	
汲川原東																																
汲川原西																																
中富田																																
西富田東																																
西富田神社前																								1						1	2	
和泉公民館前																																
和泉西																																
小田坂の下																1															2	
国道小田																																
井田川駅																																
井田川駅西																																
みどり町																																
みずほ台東																																
みずほ台西																																
みずほ台口																																
F榎世口																																
F下新道																																
公民館前																																
栄町																																
北町																																
北山																																
東台																																
亀山局前																																
亀山駅																																
合計			1		8					1	2				2	5	4	5	3	1	8		2	2	4	2	1	1	9	13	74	

※亀山市を跨ぐ利用割合は約 44.6%

▼亀山みずほ台線（亀山駅行き） 11月15日（金） OD図（※市内の移動のみ表示）

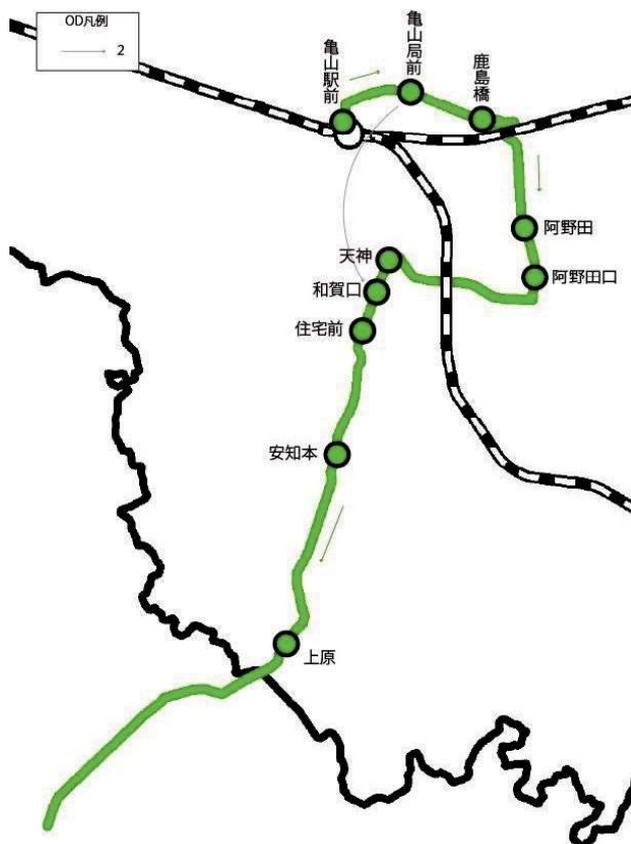


▼亀山椋本線（椋本行き） 11月15日（金）OD表

降車バス停	乗車バス停	亀山駅	亀山局前	鹿島橋	阿野田	阿野田口	天神	和賀口	住宅前	安知本	上原	岩原	椋本新町西	椋本	合計
亀山駅							1						3	4	8
亀山局前								2					1	1	4
鹿島橋												1	2	6	9
阿野田															
阿野田口															
天神															
和賀口															
住宅前															
安知本															
上原															
岩原															
椋本新町西															
椋本															
合計							1	2				1	6	11	21

※亀山市を跨ぐ利用割合は約85.7%

▼亀山椋本線（椋本行き） 11月15日（金）OD図（※市内の移動のみ表示）

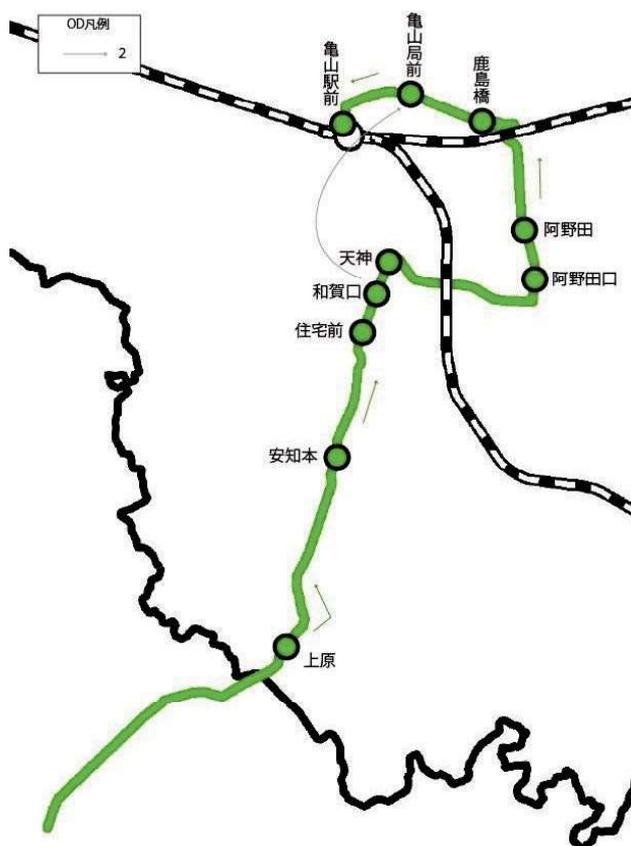


▼亀山棕本線（亀山駅行き） 11月15日（金） OD表

降車バス停	乗車バス停	棕本	棕本新町西	岩原	上原	安知本	住宅前	和賀口	天神	阿野田口	阿野田	鹿島橋	亀山局前	亀山駅	合計		
棕本		■												11	2	6	19
棕本新町西			■	1										1	2	4	8
岩原				■										1		2	3
上原					■									1			1
安知本						■											
住宅前							■										
和賀口								■							2		2
天神									■							1	1
阿野田口										■							
阿野田											■						
鹿島橋												■					
亀山局前													■				
亀山駅														■			
合計				1								14	6	13		34	

※亀山市を跨ぐ利用割合は約 85.3%

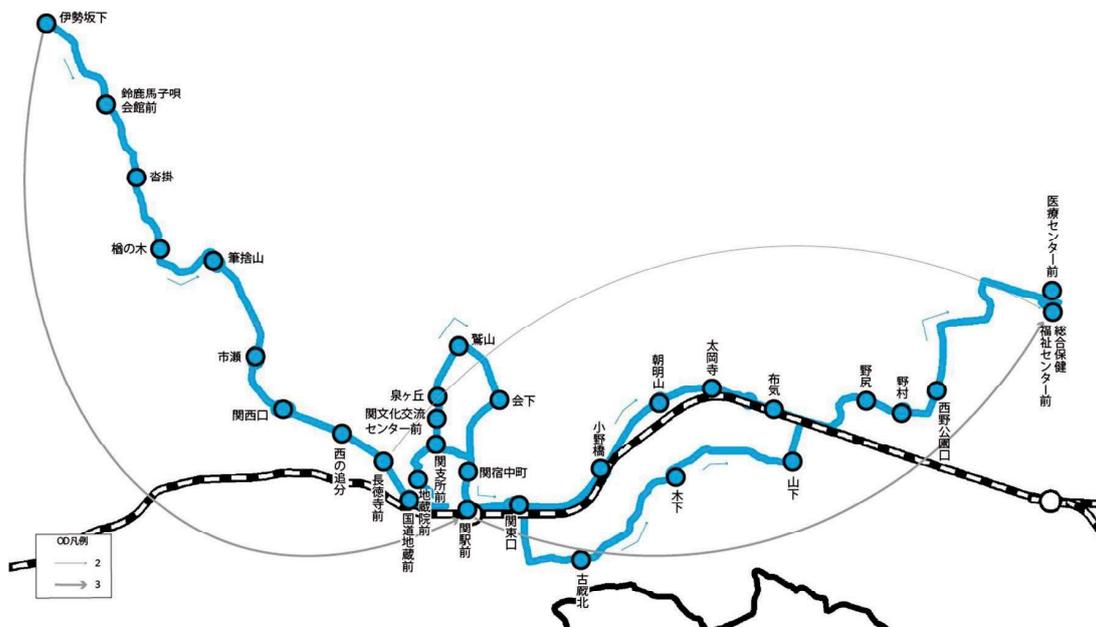
▼亀山棕本線（亀山駅行き） 11月15日（金） OD図（※市内の移動のみ表示）



▼西部ルート（上り） 11月15日（金） OD表

降車バス停	伊勢坂下	鈴鹿馬子唄会館前	沓掛	楢の木	筆捨山	市瀬	関西口	西の追分	長徳寺前	国道地蔵前	地蔵院前	関支所前	関文化交流センター前	泉ヶ丘	鷺山公民館前	会下	関宿中野	関駅前	関東口	小野橋	朝明山	太岡寺	布気	古厩北	木下	山下	野尻	野村	西野公園口	医療センター前	総合保健福祉センター前	合計
伊勢坂下																																3
鈴鹿馬子唄会館前												1																				1
沓掛																																1
楢の木																																1
筆捨山																																1
市瀬																																1
関西口																																1
西の追分																																2
長徳寺前																																2
国道地蔵前																																1
地蔵院前																																1
関支所前																																1
関文化交流センター前																																1
泉ヶ丘																																1
鷺山公民館前																																1
会下																																1
関宿中野																																1
関駅前																																3
関東口																																1
小野橋																																1
朝明山																																1
太岡寺																																1
布気																																1
古厩北																																1
木下																																1
山下																																1
野尻																																1
野村																																1
西野公園口																																1
医療センター前																																1
総合保健福祉センター前																																1
合計												1					4													2	9	16

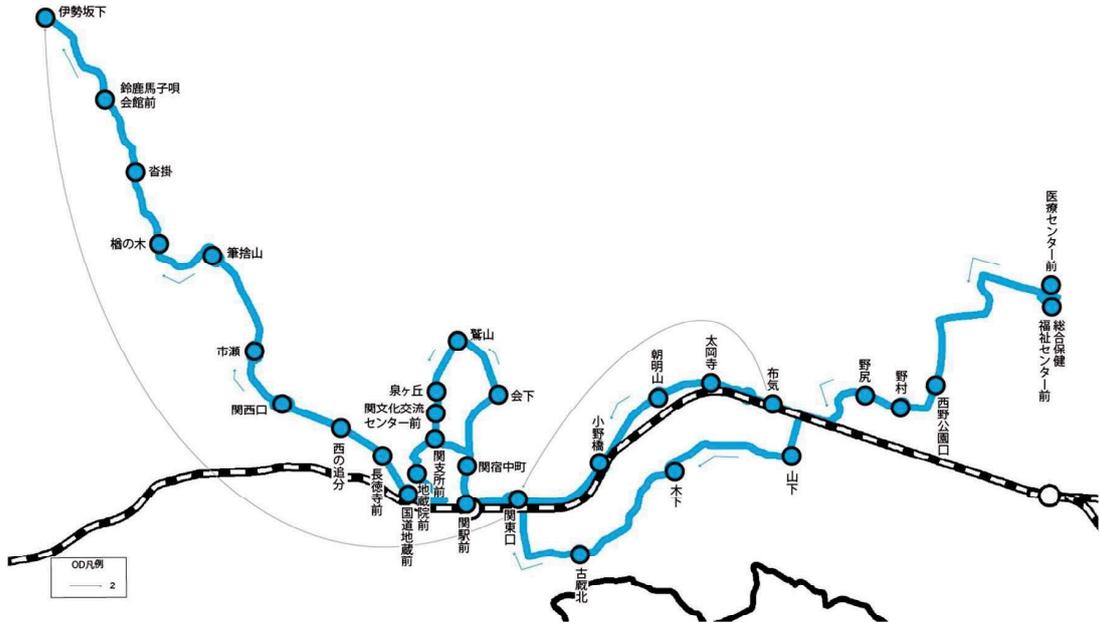
▼西部ルート（上り） 11月15日（金） OD図



▼西部ルート（下り） 11月15日（金） OD表

降車バス停	乗車バス停	総合保健福祉センター前	医療センター前	西野公園口	野村	野尻	山下	木下	古厩北	布気	太岡寺	朝明山	小野橋	関東口	関駅前	関宿中野	会下	鷺山公民館前	泉ヶ丘	関文化交流センター前	関支所前	地藏院前	国道地藏前	長徳寺前	西の追分	関西口	市瀬	筆捨山	檜の木	沓掛	鈴鹿馬子唄会館前	伊勢坂下	合計				
総合保健福祉センター前																					1	1										3					
医療センター前									1												1											2					
西野公園口																																					
野村																																					
野尻																																					
山下																																					
木下																																					
古厩北																																					
布気																																					
太岡寺																																					
朝明山																																					
小野橋																																					
関東口																																					
関駅前																																					
関宿中野																																					
会下																																					
鷺山公民館前																																					
泉ヶ丘																																					
関文化交流センター前																																					
関支所前																																					
地藏院前																																					
国道地藏前																																					
長徳寺前																																					
西の追分																																					
関西口																																					
市瀬																																					
筆捨山																																					
檜の木																																					
沓掛																																					
鈴鹿馬子唄会館前																																					
伊勢坂下																																					
合計										1				2							2	1				1		1		1		2		11			

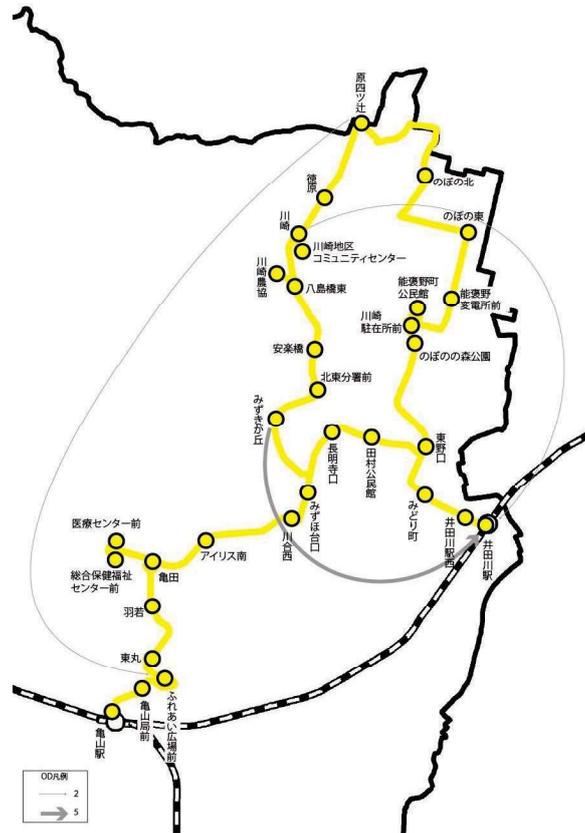
▼西部ルート（下り） 11月15日（金） OD図



▼東部ルート 11月15日(金) OD表

降車バス停	乗車バス停	亀山駅前	亀山局前	ふれあい広場前	東丸	羽若	亀田	総合保健福祉センター前	医療センター前	アイリス南	川合西	みずほ台口	みずきが丘	北東分署前	安楽橋	八島橋東	川崎農協	川崎	川崎地区コミュニティセンター	徳原	原四ツ辻	のほの北	のほの東	能楽野変電所前	能楽野町公民館	川崎駐在所前	のほの森公園	東野口	田村公民館	長明寺口	みどり町	井田川駅西	井田川駅	合計			
亀山駅前																																		3			
亀山局前																																			1		
ふれあい広場前																																					
東丸																																				2	
羽若																																					
亀田																																					
総合保健福祉センター前																																				3	
医療センター前																																					1
アイリス南																																					
川合西																																					
みずほ台口																																					3
みずきが丘																																					6
北東分署前																																					
安楽橋																																					
八島橋東																																					
川崎農協																																					
川崎																																					
川崎地区コミュニティセンター																																					2
徳原																																					2
原四ツ辻																																					4
のほの北																																					2
のほの東																																					
能楽野変電所前																																					2
能楽野町公民館																																					1
川崎駐在所前																																					
のほの森公園																																					
東野口																																					1
田村公民館																																					
長明寺口																																					
みどり町																																					
井田川駅西																																					
井田川駅																																					
合計		2	4	1	1	5	1	3	1	3	1	3	1	6	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	33	

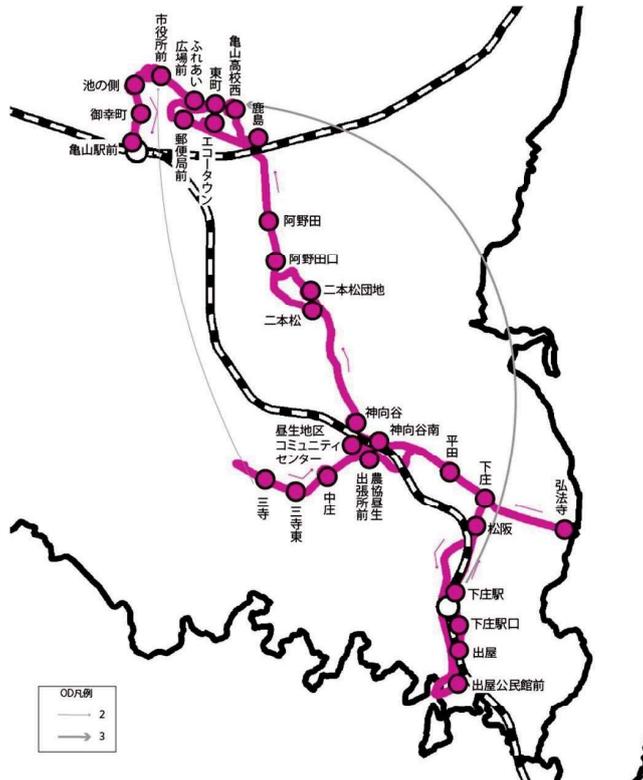
▼東部ルート 11月15日(金) OD図



▼南部ルート（上り） 11月15日（金） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	弘法寺	出屋公民館前	出屋	下庄駅口	下庄駅	松阪	下庄	平田	屋生地区コミュニティセンター	三寺	三寺東	中庄	農協屋生出張所前	神向谷南	神向谷	二本松団地	二本松	阿野田口	阿野田	鹿島	エコータウン	郵便局前	龜山高校西	東町	ふれあい広場前	市役所前	池の側	御幸町	龜山駅前	合計
弘法寺	■																													
出屋公民館前		■																												
出屋			■																											
下庄駅口				■																										
下庄駅					■																									
松阪						■																								
下庄							■																							
平田								■																						
屋生地区コミュニティセンター									■																					
三寺										■																				
三寺東											■																			
中庄												■																		
農協屋生出張所前													■																	
神向谷南														■																
神向谷															■															
二本松団地																■														
二本松																	■													
阿野田口																		■												
阿野田																			■											
鹿島																				■										
エコータウン																					■									
郵便局前																						■								
龜山高校西																							■							
東町																								■						
ふれあい広場前																									■					
市役所前																										■				
池の側																										■				
御幸町																											■			
龜山駅前																												■		
合計																														

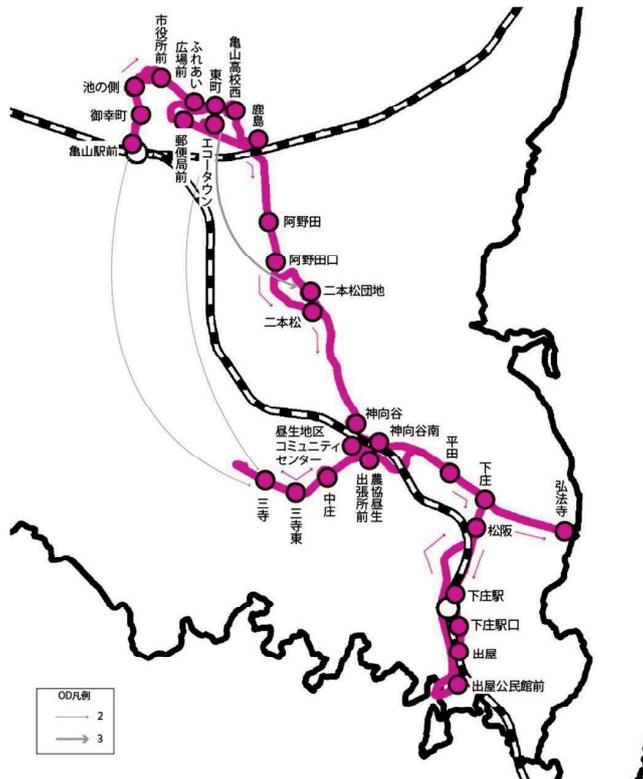
▼南部ルート（上り） 11月15日（金） OD図



▼南部ルート（下り） 11月15日（金） OD表

降車バス停	龜山駅前	御幸町	池の側	市役所前	ふれあい広場前	東町	龜山高校西	郵便局前	エコータウン	鹿島	阿野田	阿野田口	二本松	二本松団地	神向谷	神向谷南	農協昼生出張所前	中庄	三寺東	三寺	屋生地区コミュニティセンター	平田	下庄	松阪	下庄駅	下庄駅口	出屋	出屋公民館前	弘法寺	合計		
乗車バス停																																
龜山駅前	■										■										■										4	
御幸町		■																														
池の側			■																													
市役所前				■																		■										
ふれあい広場前					■																		■									
東町						■																										
龜山高校西							■																									
郵便局前								■																								
エコータウン									■													■										
鹿島										■																						
阿野田											■																					
阿野田口												■																				
二本松													■																			
二本松団地														■																		
神向谷															■																	
神向谷南																■																
農協昼生出張所前																	■															
中庄																		■														
三寺東																			■													
三寺																				■												
屋生地区コミュニティセンター																					■											
平田																							■									
下庄																								■								
松阪																									■							
下庄駅																										■						
下庄駅口																											■					
出屋																												■				
出屋公民館前																													■			
弘法寺																														■		
合計									2		2		3	2						5		2		1	1					16		

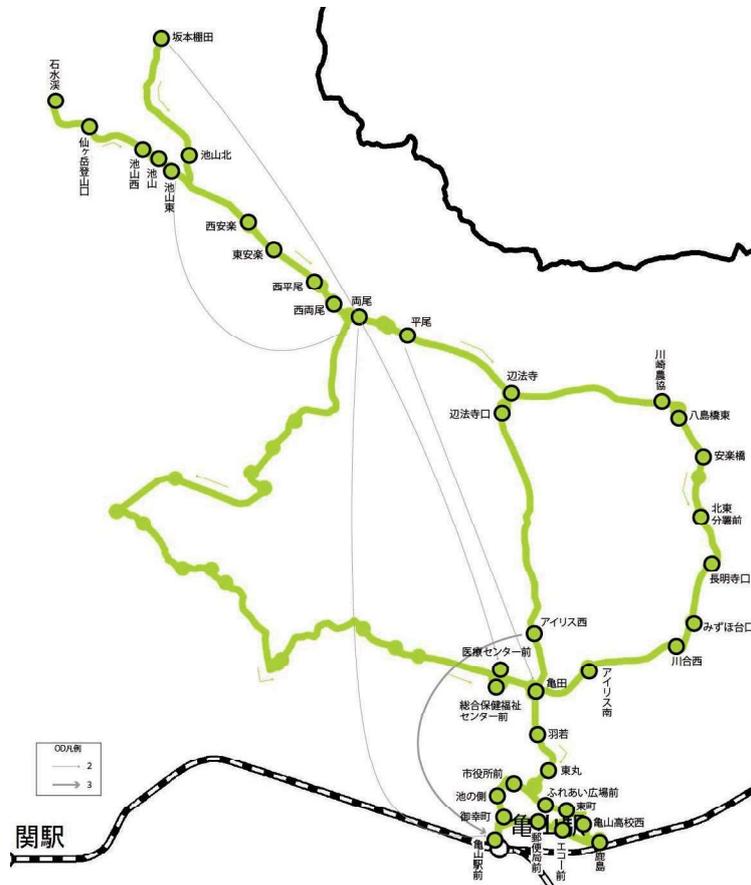
▼南部ルート（下り） 11月15日（金） OD図



▼野登・白川地区自主運行バス（野登ルート）亀山駅方面 11月15日（金） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	池山西	池山	池山東	坂本棚田	池山北	西安楽	東安楽	西平尾	西両尾	両尾	平尾	辺法寺	辺法寺口	アイリス西	総合保健福祉センター前	医療センター前	亀田	羽若	東丸	市役所前	池の側	御幸町	亀山駅前	合計
池山西	■									1							1							2
池山		■								2														2
池山東			■																					2
坂本棚田				■													2							2
池山北					■																			
西安楽						■										1								1
東安楽							■																	
西平尾								■																1
西両尾									■															1
両尾										■													2	3
平尾											■						2				1			2
辺法寺												■											1	1
辺法寺口													■										1	1
アイリス西														■					1				3	4
総合保健福祉センター前															■									
医療センター前																■							1	1
亀田																	■			1			1	2
羽若																		■					1	1
東丸																			■					
市役所前																				■				
池の側																					■			
御幸町																						■		
亀山駅前																							■	
合計										3						3	3		3	1			10	23

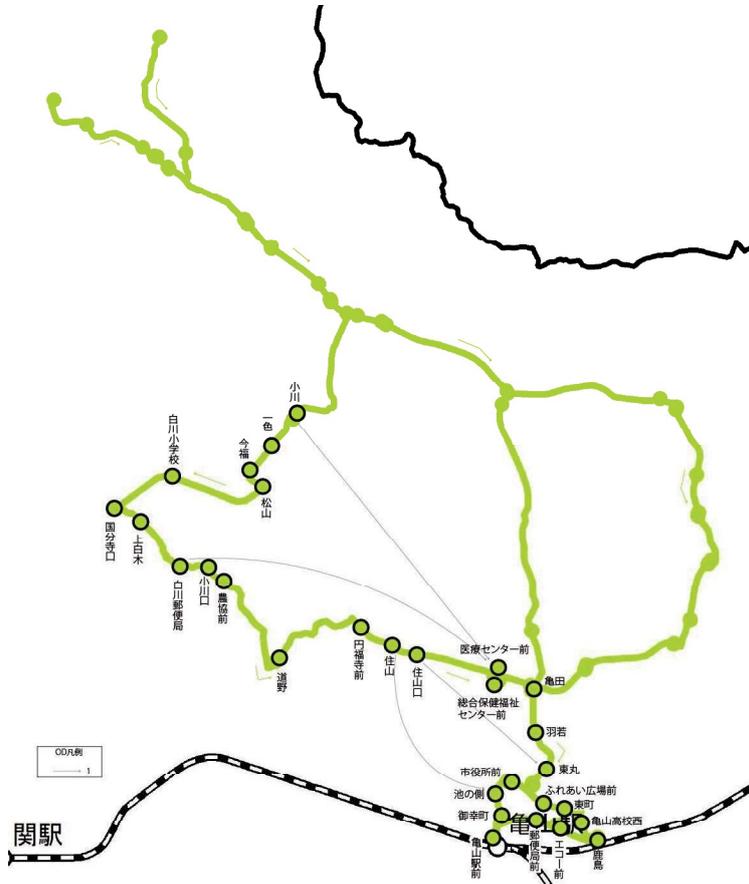
▼野登・白川地区自主運行バス（野登ルート）亀山駅方面 11月15日（金） OD図



▼野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）亀山駅方面 11月15日（金） OD表

降車バス停 \ 乗車バス停	小川	一色	今福	松山	白川小学校	国分寺口	上白木	白川郵便局	小川口	農協前	道野	円福寺前	住山	住山口	総合保健福祉センター前	医療センター前	亀田	羽若	東丸	市役所前	池の側	御幸町	亀山駅前	合計
小川	■															■								1
一色		■																						
今福			■																					
松山				■																				
白川小学校					■																			
国分寺口						■																		
上白木							■																	
白川郵便局								■								■								1
小川口									■															
農協前										■														
道野											■													
円福寺前												■												
住山													■											
住山口														■								■		1
総合保健福祉センター前															■									1
医療センター前																■								
亀田																	■							
羽若																		■						
東丸																			■					
市役所前																				■				
池の側																					■			
御幸町																						■		
亀山駅前																							■	
合計															2			1			1			4

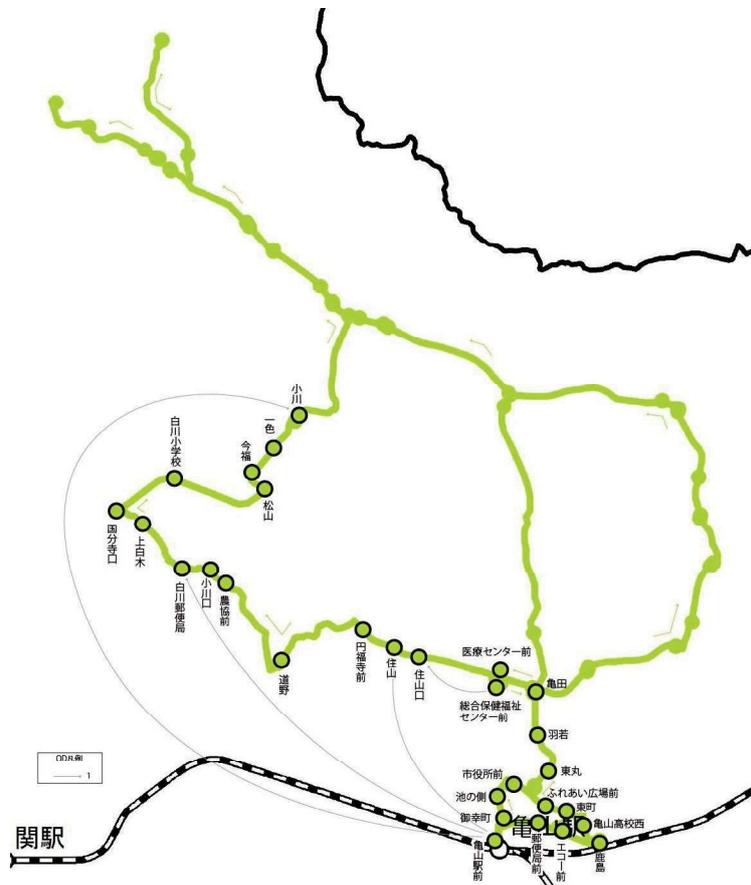
▼野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）亀山駅方面 11月15日（金） OD図



▼野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）小川方面 11月15日（金） OD表

降車バス停 乗車バス停	降車バス停														合計											
	亀山駅前	御幸町	池の側	市役所前	東丸	羽若	亀田	医療センター前	総合保健福祉センター前	住山口	住山	円福寺前	道野	農協前		小川口	白川郵便局	上白木	国分寺口	白川小学校	松山	今福	一色	小川		
亀山駅前	■																								1	3
御幸町		■																								
池の側			■																							
市役所前				■																						
東丸					■																					
羽若						■																				
亀田							■																			
医療センター前								■																		
総合保健福祉センター前									■																	1
住山口										■																
住山											■															
円福寺前												■														
道野													■													
農協前														■												
小川口															■											
白川郵便局																■										
上白木																	■									
国分寺口																		■								
白川小学校																			■							
松山																				■						
今福																					■					
一色																						■				
小川																							■			
合計									1	1						1								1	4	

▼野登・白川地区自主運行バス（白川ルート）小川方面 11月15日（金） OD図



5. バス路線単位の評価検証

さわやか号

□サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？		乗降調査より便別乗降者数は、3.5～18.5人（平日）と各便とも一定の利用者が存在し、需要に応じたダイヤ設定となっている。
需要に応じた車両選択となっているか？		全便とも一定の利用者が存在し、積み残しも発生していないことから、適切な車両選択となっている。
移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？		起終点間の所要時間は、33～36分と1時間以内となっている。（市中心部の循環型経路）
他路線と競合していないか？		まちなかにおいて、主要施設（亀山駅、市役所、総合福祉センター、医療センター等）を効率よく結ぶ循環路線のため、一部区間は他路線との重複箇所が存在する。
ネットワーク機能（定時性）の確保 鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		JR 関西本線（名古屋方面）へは、第3便及び第4便を除き、概ね乗り継ぎ時間が30分以内となっている。JR 関西本線（加茂方面）へは、半数の便が30分以内に乗り継ぎができるようになっている。
定時性は確保できているか？		特に大きな遅延は発生しておらず、定時性は確保されている。

□事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数 バス利用者は増加しているか？		利用者数は減少傾向にある。 R2実績：25,219人（R1実績：33,075人）
バスは日常的に住民に利用されているか？		乗降調査より1便当たり利用者数は、9.4人と他のバス路線に比べ高い。（R2実績：5.7人/便）
バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？		収支率は約8.5%と他路線に比べ高い。 （R2実績平均値：5.6%）
費用効率が極端に悪化していないか？		R2実績より1人当たり運行経費は、701円と市コミュニティバス平均（1,408円）を下回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？		R2実績より1便当たり利用者数は、5.7人と基準以上である。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？		乗降調査より23停留所のうち13停留所が基準以上であるが、循環型路線のため、見直しの必要性はない。

□政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度 バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		バス利用者数は、減少傾向にあるが、市内最多利用者数の路線である。駅・医療・福祉拠点、商業施設等のバス停利用者も多く、各主要施設等を結ぶ循環路線として機能している。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		乗降調査より高齢者の割合は約73%と高く、移動困難者の移動手段として機能していると考えられる。

野登・白川地区自主運行バス（R3.4.1再編）※R2年実績数値のため、再編前の状況で検証

□サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

	検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	<p><野登ルート> 乗降調査より便別乗降者数は、1.5～11人（平日）と利用者の少ない便があり、一部の便については、需要に応じたダイヤ設定が必要である。</p> <p><野登・白川ルート> 乗降調査より第4便以外の便別乗降者数は、8.5～13人（平日）と各便とも一定の利用者が存在し、需要に応じたダイヤ設定となっている。</p> <p><白川ルート> 乗降調査より便別乗降者数は、1～3人（平日）と各便とも利用者が少ない。</p>
需要に応じた車両選択となっているか？	需要の少ない白川ルートは、ジャンボタクシーとなっており、需要に応じた車両が選択されている。
移動ニーズとルート設定の妥当性	
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？	野登・白川ルートは、小川への立ち寄り等迂回が多く、起終点間の所要時間が概ね1時間と長い。
他路線と競合していないか？	総合保健福祉センター以南でさわやか号、東部ルートと競合関係にある。
ネットワーク機能（定時性）の確保	
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？	JR 関西本線（名古屋方面）へは、16便のうち10便は乗り継ぎ時間が30分以内となっている。 JR 関西本線（加茂方面）へは、16便のうち4便のみ乗り継ぎ時間が30分以内となっている。
定時性は確保できているか？	特に大きな遅延は発生しておらず、定時性は確保されている。

□事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

	検証結果
バス利用者数	
バス利用者は増加しているか？	利用者数は減少傾向にある。 R2実績：14,600人（R1実績：17,782人）
バスは日常的に住民に利用されているか？	乗降調査より3ルートの1便当たり利用者数は、4.8人と他のバス路線に比べ高い。（R2実績：3.1人/便）
バス事業の運営状況	
一定の収支率は確保されているか？	収支率は約4.9%と他路線に比べ低い。 （R2実績平均値：5.6%）
費用効率が極端に悪化していないか？	R2実績より1人当たり運行経費は、1,821円と市コミュニティバス平均（1,408円）を上回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？	R2実績より1便当たり利用者数は、3.1人と基準以上である。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？	野登ルート：25停留所のうち4停留所が基準以上。 野登・白川ルート：45停留所のうち3停留所が基準以上。 白川ルート：23停留所のうち3停留所が基準以上。 3ルート集計：45停留所のうち6停留所が基準以上。

□政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

	検証結果
運行目的に達成度	
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？	野登ルートは、亀山駅での乗降が非常に多い。野登・白川ルート及び白川ルートは、商業施設での乗降が多い。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？	野登ルートは、高齢者、一般、中学高校生と多様な年齢層が利用している。野登・白川ルートは、高齢者の利用が多く、白川ルートは、高齢者、中学高校生の利用が多い。

加太地区福祉バス

□サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

	検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	乗降調査より便別乗降者数は、0～9.5人（平日）と利用者の少ない便があり、一部の便については、需要に応じたダイヤ設定が必要である。
需要に応じた車両選択となっているか？	利用者の少ない便が存在するものの、一部の便には一定の利用者がおり、積み残しも発生していないことから、適切な車両選択となっている。
移動ニーズとルート設定の妥当性 迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？	起終点間の所要時間は、10～31分と1時間以内となっている。
他路線と競合していないか？	加太地区の各地域から加太駅や関支所へ効率よく結んでおり、他路線との競合は発生していない。
ネットワーク機能（定時性）の確保 鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？	第1便のJR 関西本線（亀山方面・加茂方面）との接続は5分程度となっており、中高生の通学用として活用されている。 第4便で関支所から総合保険福祉センター行き西部ルート第3便へ約9分で乗り継ぎが可能となっている。ただし、西部ルートからの帰りでは乗り継ぎ時間が1時間以上となっている。 関支所でのバス乗り継ぎのため、施設内で待機できることから、乗り継ぎの際の大きな抵抗はない。
定時性は確保できているか？	特に大きな遅延は発生しておらず、定時性は確保されている。

□事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

	検証結果
バス利用者数 バス利用者は増加しているか？	利用者数は減少傾向にある。 R2実績：8,140人（R1実績：10,167人）
バスは日常的に住民に利用されているか？	乗降調査より1便当たり利用者数は、2.7人と他のバス路線に比べ高い。（R2実績：2.0人/便）
バス事業の運営状況 一定の収支率は確保されているか？	収支率は約2.8%と他路線に比べ低い。 （R2実績平均値：5.6%）
費用効率が極端に悪化していないか？	R2実績より1人当たり運行経費は、1,622円と市コミュニティバス平均（1,408円）を上回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？	R2実績より1便当たり利用者数は、3.7人と基準以上である。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？	乗降調査より18停留所のうち3停留所のみ基準以上となっている。

□政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

	検証結果
運行目的に達成度 バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？	バス利用者数は、減少傾向にあるが、加太駅・関支所を効率よく結んでおり、加太駅での乗降者も多くみられるため、地域からのアクセス手段として有効に機能している。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？	乗降調査より中学高校生の割合は約75.7%と高く、移動困難者の移動手段として機能していると考えられる。 ただし、スクールバス機能も併せ持つことから、学校貸切便は一般の人が利用できない。

西部ルート（H29.10.1再編）

□サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス 需要に応じたダイヤ設定となっているか？	需要に応じたダイヤ設定となっているか？	乗降調査より便別乗降者数は、0.5～9人（平日）と利用者の少ない便があり、一部の便については、需要に応じたダイヤ設定が必要である。
	需要に応じた車両選択となっているか？	利用者の少ない便が存在するものの、一部の便には一定の利用者があり、積み残しも発生していないことから、適切な車両選択となっている。
移動ニーズとルート設定の妥当性	迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？	起終点間の所要時間は、22～41分と1時間以内となっている。
	他路線と競合していないか？	市西部地域及び主要施設（関支所、関駅、医療センター）を効率よく結んでおり、他路線との競合はない。
ネットワーク機能（定時性）の確保	鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？	JR 関西本線（亀山方面）へは、10便のうち6便は乗り継ぎ時間が30分以内となっている。 JR 関西本線（加茂方面）へは、10便のうち4便は乗り継ぎ時間が30分以内となっている。 さわやか号への乗り継ぎは、1～16分であり利便性は確保されている。
	定時性は確保できているか？	特に大きな遅延は発生しておらず、定時性は確保されている。

□事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数	バス利用者は増加しているか？	利用者数は減少傾向にある。 R2実績：5,823人（R1実績：7,952人）
	バスは日常的に住民に利用されているか？	乗降調査より1便当たり利用者数は、2.95人と他のバス路線に比べ低い。（R2実績：2.0人/便）
バス事業の運営状況	一定の収支率は確保されているか？	収支率は約8.8%と他路線に比べ高い。 （R2実績平均値：5.6%）
	費用効率が極端に悪化していないか？	R2実績より1人当たり運行経費は、2,285円と市コミュニティバス平均（1,408円）を上回っている。
	路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？	R2実績より1便当たり利用者数は、2.0人と基準以下である。
	見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？	乗降調査より31停留所のうち3停留所のみ基準以上となっている。

□政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度	バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？	バス利用者数は、減少傾向にあるが、関駅・医療センター・総合保健福祉センターでの乗降者が多く、地域からのアクセス手段として有効である。
	バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？	乗降調査より高齢者の割合は約71.2%と高く、移動困難者の移動手段として機能していると考えられる。

東部ルート（H27.10.1再編）

□サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		乗降調査より便別乗降者数は、1～8人（平日）と利用者の少ない便があり、一部の便については、需要に応じたダイヤ設定が必要である。
需要に応じた車両選択となっているか？		利用者の少ない便が存在するものの、一部の便には一定の利用者があり、積み残しも発生していないことから、適切な車両選択となっている。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？		朝夕帯は、川崎方面と井田川駅を結ぶルートとし、昼間帯は、市東部地域を広く循環するルートとなっている。起終点間の所要時間が1時間以上となる便も存在するが、経路設定は、地域の意向を取り入れたものである。
他路線と競合していないか？		総合保健福祉センター以南でさわやか号、野登ルートと競合関係にある。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		地域意向を反映し、朝夕帯の便にてJR関西本線井田川駅への乗り入れをしている。
定時性は確保できているか？		特に大きな遅延は発生しておらず、定時性は確保されている。

□事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は減少傾向にある。 R2実績：8,499人（R1実績：9,315人） 毎年6月及び10月に川崎地区まちづくり協議会と利用促進の協議を実施している。
バスは日常的に住民に利用されているか？		乗降調査より1便当たり利用者数は、4.2人と他のバス路線に比べ高い。（R2実績：3.6人/便）
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		収支率は約4.2%と他路線に比べ低い。 （R2実績平均値：5.6%）
費用効率が極端に悪化していないか？		R2実績より1人当たり運行経費は、1,957円と市コミュニティバス平均（1,408円）を上回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？		R2実績より1便当たり利用者数は、3.6人と基準以上である。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？		乗降調査より32停留所のうち4停留所のみ基準以上となっている。

□政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		バス利用者数は、減少傾向にあるが、井田川駅・亀山駅・総合保健福祉センターでの乗降者が多く、地域からのアクセス手段として有効である。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		乗降調査より学生及び高齢者の割合は約68.6%と高く、移動困難者の移動手段として機能していると考えられる。

南部ルート（H28.10.1再編）

□サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		乗降調査より便別乗降者数は、0～9.5人（平日）と利用者の少ない便があり、一部の便については、需要に応じたダイヤ設定が必要である。
需要に応じた車両選択となっているか？		利用者の少ない便が存在するものの、一部の便には一定の利用者がおり、積み残しも発生していないことから、適切な車両選択となっている。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？		起終点間の所要時間は、8～41分と1時間以内となっている。
他路線と競合していないか？		一部区間において亀山棕本線と競合関係にある。亀山駅付近では、さわやか号と一部競合関係にある。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		12便のうち9便は、鉄道との乗り継ぎ時間が30分以内となっている。 さわやか号への乗り継ぎは、4～19分であり利便性は確保されている。
定時性は確保できているか？		特に大きな遅延は発生しておらず、定時性は確保されている。

□事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は減少傾向にある。 R2実績：8,224人（R1実績：9,152人）
バスは日常的に住民に利用されているか？		乗降調査より1便当たり利用者数は、2.6人と他のバス路線に比べ低い。（R2実績：2.3人/便）
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		収支率は約4.2%と他路線に比べ低い。 （R2実績平均値：5.6%）
費用効率が極端に悪化していないか？		R2実績より1人当たり運行経費は、1,448円と市コミュニティバス平均（1,408円）を上回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？		R2実績より1便当たり利用者数は、2.3人と基準以下である。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？		乗降調査より29停留所のうち4停留所のみ基準以上となっている。

□政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		バス利用者数は、減少傾向にあるが、亀山駅・商業施設での乗降者が多く、地域生活に密着したアクセス手段として有効である。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		乗降調査より一般の割合は約51.4%と高く、高齢者の利用は少ない。

6. 課題の整理

(1) 各種調査結果等からみた個別課題

調査項目	個別課題等
(1) 地域公共交通計画の評価	1 評価指標「市内バス路線等の利用者総数（乗合タクシー含む）」は、目標を未達成となっていることから、など公共交通を安心して利用できる取組みを実施した上で、利用促進策や公共交通の利便性を向上させる
	2 評価指標「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）」は、目標を未達成となっていること 防対策など公共交通を安心して利用できる取組みを実施した上で、利用促進策や公共交通の利便性を向上さ
	3 評価指標「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）」は、さわやか号、野登・白 地区福祉バスで目標を未達成となっていることから、地域の移動ニーズに対応したバスネットワークの形
	4 評価指標「市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）」は、目標を達成しており、引き続き、新型コロナウイ 心して利用できる取組みを実施した上で、利用促進策や公共交通の利便性を向上させるサービスの提供を
	5 評価指標「移動環境に対する不満割合（%）」は、現状値を下回るものの目標は未達成となっていることか が利用しやすい移動環境を整備する必要がある。
(2) 亀山市の現状	6 本市の人口は平成22年をピークに減少へ転じ、今後も減少傾向は継続することが予測されていることか けては、市内居住者とともに市外からの来訪者に向けて、公共交通を利用しやすい環境整備や公共交通の 高齢化が更に進展することに伴い、運転免許証返納者数も増加する見込みであることから、買物・通院等 サービスを充実する必要がある。
	7 本市は5つの鉄道駅を有し、市内には営業路線バス、廃止代替路線バス、コミュニティバス、乗合タクシ サービスされることから、これら多様な公共交通相互の連携を高めることで利用増進を図る必要がある。
	8 関南部地区スクールバス活用バスは、スクールバスの空き時間を活用し、週2日2便（1往復）運行され 部門との連携・協力により、効果的かつ効率的な移動手段の確保を継続する必要がある。
	9 エコータウン及び亀山駅は市内移動の拠点となっていることから、これら主要施設では乗継拠点としての の利便性を向上させる必要がある。
	10 鉄道利用者数は横ばい傾向にあるが、路線バス及びコミュニティバス利用者数は微減傾向にあることから、 項を把握・分析し、利用が増進する施策を展開する必要がある。
	11 鉄道及びバスによる人口カバー率は本市全体で93.1%を有するものの、西部や北西部等に交通空白地域が また、市域東部では人口集積が高い一方で、坂下地区や野登地区などの市域北部・西部では人口集積が低 これらのことから、地域の移動需要を把握した上で、地域に適した移動手段のあり方を検討する必要があ
(3) 市民アンケート	12 普段、外出する主な目的は、「通勤」「通学」が50%以上存在する中で、外出する際の移動手段は「車」が 移動需要に対応した運行サービスを確保するとともに、自動車からの転換を促す施策を展開する必要があ
	13 バスで行きたい施設は、「エコータウン」、「亀山駅」、「総合保健福祉センターあいあい」、「図書館及び歴史 施設や福祉施設等と連携した公共交通の利用が増進する施策を展開する必要がある。
	14 バスの主な利用目的は「買物」が30.3%、「通院・検診」が21.2%の順となっていることから、市内の主 買物・通院等の自由目的による移動需要に対応した運行サービスを確保する必要がある。
	15 普段、あまりバスを利用しない理由については、「自動車の方が便利だから」の回答が最も多い一方、「バ 存在することから、市民の移動需要を把握した上で、新たなモビリティサービスも含めて、運行サービス
	16 コミュニティバスの運行に対する費用負担のあり方について、「移動困難者の交通手段の確保などのために よい」の割合が最も高く、現状の運行サービスの確保を継続して行う必要がある。
	17 路線バスの果たすべき役割は、「日々の生活を送る上で重要な移動（通勤、通学など）を確保する役割」、 あることから、路線バスは朝夕の通勤・通学需要に対する運行サービスを確保する必要がある。
	18 コミュニティバスの果たすべき役割は、「市民の社会参加を可能とする必要最低限の移動手段（通院、買物 者」、目的は「通院」であることから、コミュニティバスは買物・通院等の自由目的による移動需要に対応し
	19 公共交通の維持のために取り組んでもよいものについて、「地元で運転手を確保し、バス（ワゴン車両など） を確認し、住民へ周知」がともに高い割合であったことから、地域が主体となった公共交通の運行に向け 性を周知・PRをする必要がある。
	20 乗合タクシーについては、「利用したことはないが、名前だけは知っている」が47.9%、「知らなかった」 知・PRするとともに利用を促す取組みを展開する必要がある。
	21 乗合タクシーの制度の変更した方がよいと思う点では「日曜日の運行」、「運行時間の延長」の割合が高い 必要がある。
22 今後の乗合タクシーについては、「鉄道や路線バスで対応できない地域への移動手段として、乗合タクシー が47.4%と最も高く、多様な公共交通相互の連携を高めることで、地域に適した移動手段を検討、確保す	
23 運転免許返納後に利用している（しようと思う）移動手段では「バス」の回答が最も多いことから、潜在 見込んで買物・通院等の屋間帯の移動需要に対応した公共交通サービスを充実する必要がある	
(4) バス乗降調 査	24 コミュニティ系バス利用者の年齢は「高齢者」が最も多く、利用目的は廃止代替路線に比べると「通院」 ら、コミュニティ系路線では、高齢者の買物・通院等の自由目的による移動需要に対応した運行サービス
	25 廃止代替路線利用者の年齢は「中学高校生」が最も多く、利用目的は「通学」が47.6%を占めること から、運行サービスを確保する必要がある。
	26 バス停別の利用者数は、乗継拠点となる鉄道駅や総合保健福祉センター前、医療センター前の医療福祉施 停が多い傾向にあることから、商業施設や福祉施設等と連携した公共交通の利用が増進する施策を展開す 点としての機能・空間を確保することで、公共交通の利便性を向上させる必要がある。

	地域公共交通の集約課題			
	①	②	③	④
新型コロナウイルス感染症の予防対策サービスの提供を図る必要がある。	●	●	●	●
とから、新型コロナウイルス感染症の予せるサービスの提供を図る必要がある。	●	●	●	●
川地区自主運行バス、東部ルート、加太成やサービスの充実を図る必要がある。	●	●	●	●
ルス感染症の予防対策など公共交通を安行う必要がある。	●	●	●	●
ら、公共交通の利便性を向上させ、誰も	●			
ら、公共交通サービスの確保・維持に利用を促す必要がある。	●	●	●	
の昼間帯の移動需要に対応した公共交通				
一、一般タクシー及び周辺市町のバスが		●		●
ているように、今後とも教育部門や福祉				●
機能・空間を確保することで、公共交通	●		●	
バスのサービス項目別の満足度や改善事	●			
残存する。				
くさらに高齢化率が高くなっている。	●	●	●	
主体であることから、通勤・通学目的の	●		●	
博物館」が挙げられることから、商業施			●	●
要集客施設を連絡する路線等の高齢者の	●		●	
スでは目的地に行けないから」が40.5%を検討する必要がある。		●	●	
は、今と同程度の市の負担額（税金）で	●			
対象者は「高校生」、目的は「通学」で	●		●	
など）を確保する役割、対象者は「高齢た運行サービスを確保する必要がある。	●		●	
を走らせる」、「地元がバスの利用状況た検討への支援や公共交通の維持の必要				●
が31%の順となっていることから、周	●			●
ことから、運行サービスの拡大を検討す	●			
を運行した現在の形態が一番望ましい」る必要がある。		●	●	●
的な需要はあり、さらに今後の高齢化を	●	●	●	
「買物」の割合が高くなっていることかを確保する必要がある。	●		●	
通勤・通学目的の移動需要に対応した	●		●	
設、エコタウン前等の商業施設のバスるとともに、これら主要施設では乗継拠	●		●	●

公共交通を取り巻く社会情勢の変化

- ・新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数、収入の減少や、公共交通の運行を担う運転手不足問題が深刻化しており、事業継続が懸念される
- ・活性化再生法の改正により、地域公共交通計画策定が努力義務化され、自家用有償旅客運送、福祉有償運送及びスクールバス等地域の輸送資源の総動員や、既存サービスの改善徹底が促進される
- ・全国的に免許返納者が増加しており、免許返納後の移動手段の確保が求められている中、公共交通の活用が期待される
- ・公共交通分野においても、AI や IoT 等の先進技術を活用した自動運転や MaaS の実現が期待される
- ・タクシー事業に係る制度改正により、事前確定運賃や一括定額運賃など柔軟な運賃制度が導入された

亀山市の上位関連計画

- ・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ることを目指している
- ・JR 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っている

<地域公共交通の集約課題>

- ① 安全・安心な運行環境の創出と利用者回復による安定的な公共交通サービスを確保
- ② 新たなモビリティサービスの可能性を含めた地域の輸送資源より、地域に最適な輸送サービスを選定
- ③ 亀山駅やエコタウン等といった地域の移動需要や移動ニーズに対応した効率的（シビルミニマム）な公共交通サービスを提供
- ④ 地域住民・交通事業者・行政等の関係者が連携・協力し、利用者の利便性が向上する取り組みを実践

4-2 前計画検証結果からの課題

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。

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への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、AIやIoT等の先端的技術や、MaaS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（SDGs）」には、目標11の「住み続けられるまちづくりを」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SDGs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2050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」につながる取り組みについても、推進していく必要があります。

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り組みと同時に、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。

亀山市地域公共交通計画の目標と基本方針

現計画（平成 29 年度～令和 3 年度）

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・安心で快適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

■住民、行政そして交通事業者が三位一体で亀山市の公共交通ネットワークを形成・維持していくために、亀山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ます。

基本方針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

■個々の公共交通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、各公共交通を維持していくための主体を明確に位置づけることにより、コンパクトシティのまちづくりと連携し、コミュニティバスのみでなく、鉄道、営業路線バス、廃止代替路線バス、乗合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効果的運行方式の導入と財政負担の軽減

■住民の移動需要特性を的確にとらえる中で、定時定路線型のバス運行に限らず、福祉施策とも連携し、市民生活を支援する乗合タクシー運行システムの導入を図ります。
■コミュニティバス路線の再編にあたっては、現状程度の財政負担の範囲内で利便性を確保することとし、効率的・効果的な運用をします。
■各バス路線の機能・利用環境及びサービス水準に応じた利用者負担（バス運賃）の見直しを実施します。

基本方針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

■共通回数券の充実や環境や利用者に配慮したバス車両の改善など利用促進を誘導する施策を展開します。
■バス路線の評価・検証については、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、適正に評価し、必要に応じて見直し（改善）をします。（PDCAの実施）
■バス路線維持のための欠損補助的な公的資金投入という視点から脱却し、民間交通事業者と経営指標の共通化を図ります。

基本方針⑤ 地域の主体的取り組みの支援と利用促進策の展開

■地域生活バスについては、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仕組みを構築する必要があるため、必要に応じて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。

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 子どもから大人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するとともに、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。

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、アフター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、必要に応じて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。

亀山市地域公共交通計画

2022 - 2026

【骨子案】

令和 3 年 10 月

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』に向けた取り組み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り組みを行ってきました。

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り組み、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。

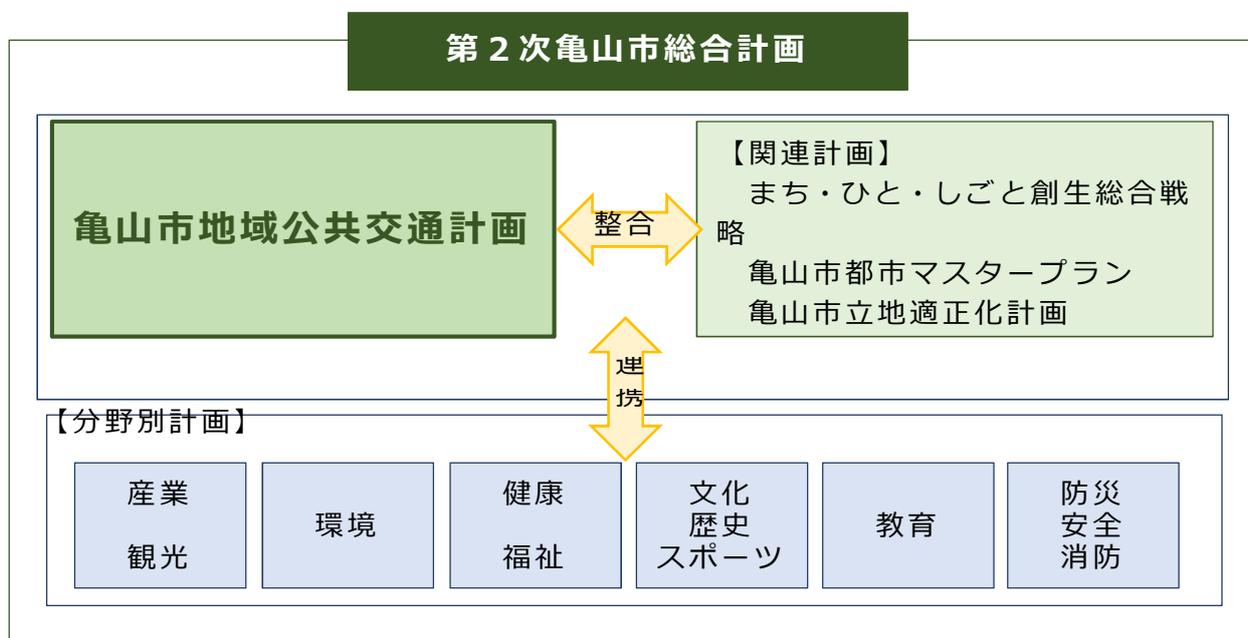
そこで、平成29年10月策定の公共交通計画が令和3年度末で期間満了となること、また令和2年11月改正の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）が施行されたことを受け、新たな「亀山市地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定するものです。

2. 計画の位置づけ

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」と位置づけられているため、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。



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。

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、計画期間中に協議会において評価指標の状況や各施策の実施状況を協議し、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。

5. 地域公共交通に関する基本的な方針

(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都 かめやま」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」に位置づけられます。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、三位一体の取り組みを実施し、市民生活に必要な公共交通を皆で育てていくこととします。

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

(2) 地域公共交通に関する基本的な方針

前計画の検証結果およ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 子どもから大人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

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

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

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

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

龜山市地域公共交通計画

2022 - 2026

【素案】

目 次

第1章	計画策定の背景と目的	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	
第2章	亀山市の現状	12
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【作成中】	
第4章	亀山市の地域公共交通の課題	38
4-1	各種調査結果等からみた個別課題	
4-2	前計画検証結果からの課題	
第5章	地域公共交通に関する基本的な方針	43
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	計画の区域	
5-5	計画の期間	
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【作成中】	49
第7章	計画の達成状況の評価	50

第1章 計画策定の背景と目的

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』に向けた取り組み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り組みを行ってきました。

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り組み、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。

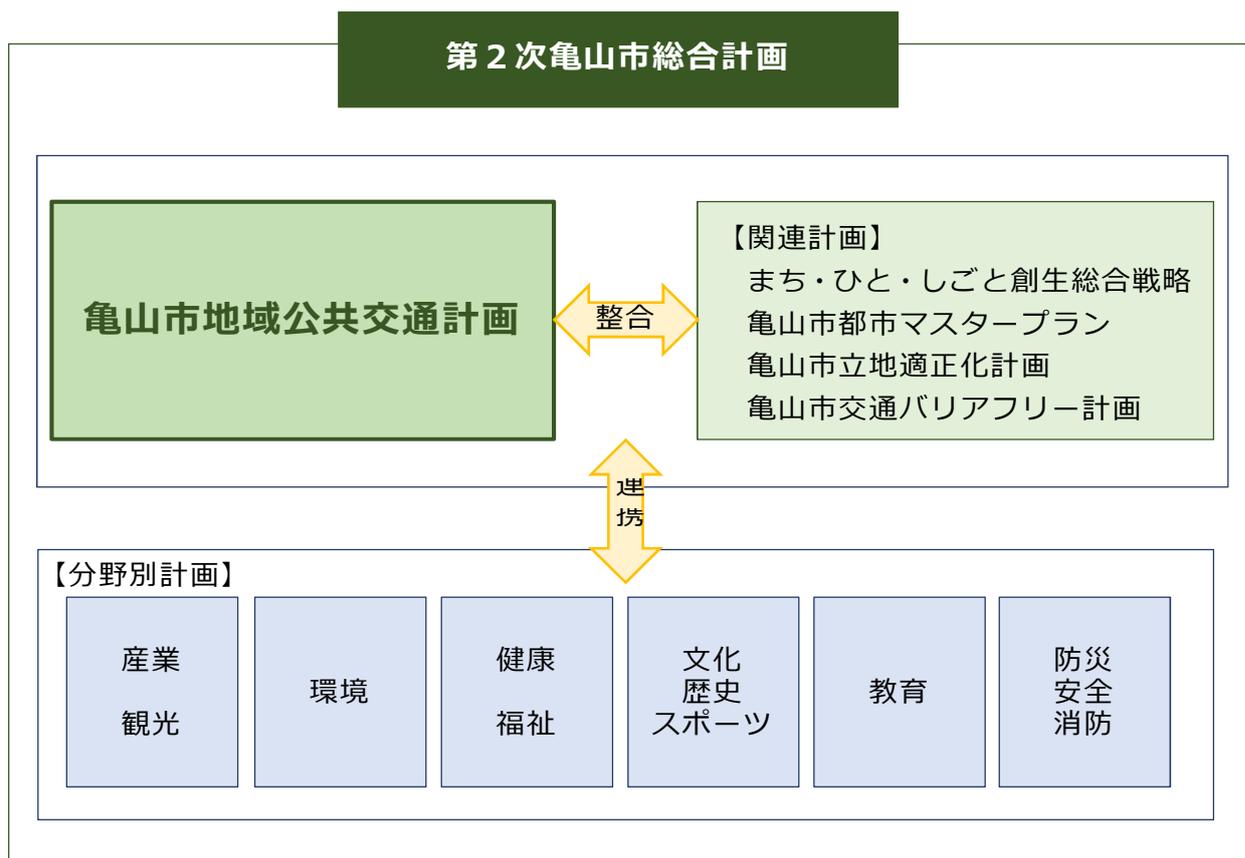
1-2 上位・関連計画との関係性

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」と位置づけられているため、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) 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

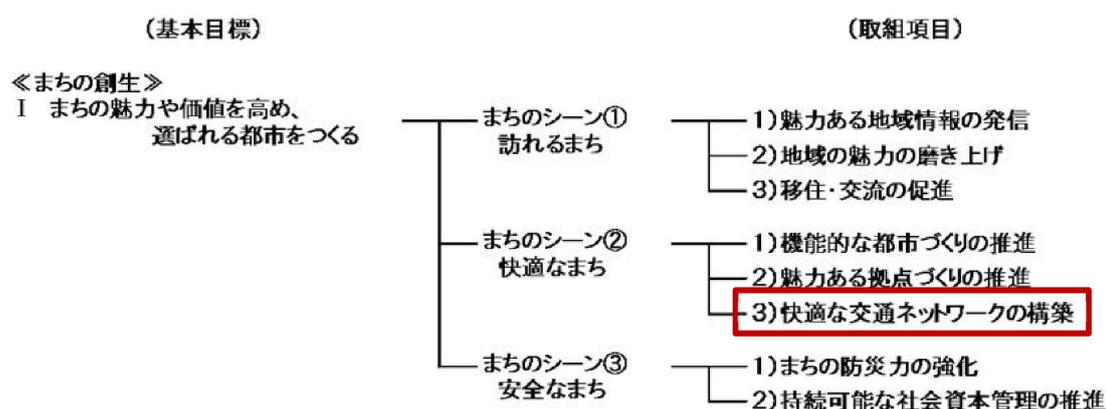
- ◆ 自立した移動手段を持たない市民の交通手段を確保するため、コミュニティ系バス等の効率的・効果的な運行を行います。
- ◆ 超高齢社会を見据え、地域の実情や状況の変化に合わせ、コミュニティ系バス路線等の再編に取り組みとともに、新たな交通手段などについて研究し、運行の実現を目指します。

(2) 亀山市まち・ひと・しごと創成総合戦略（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きけるよう、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

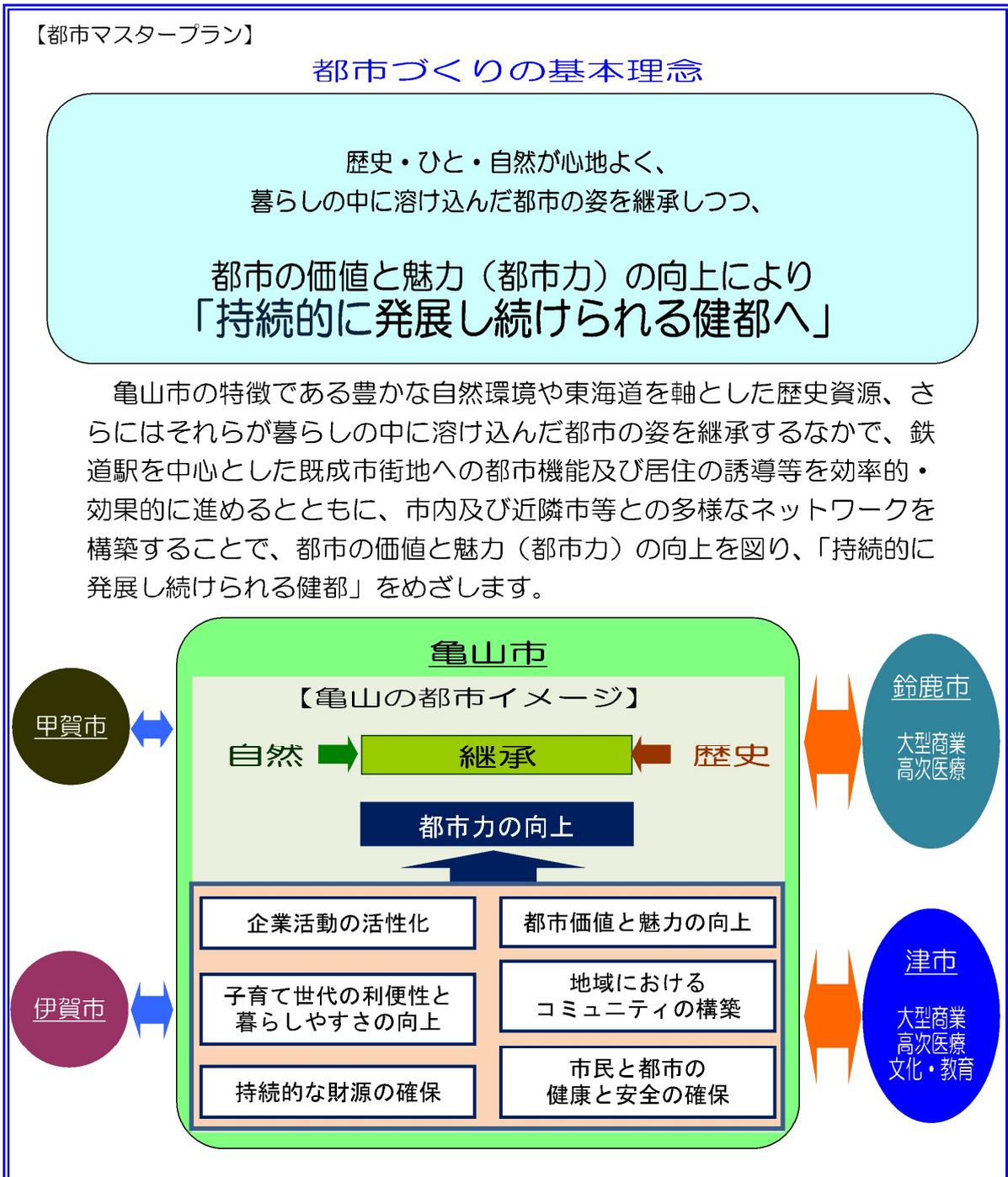
3) 快適な交通ネットワークの構築

- ◇JR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 (2019 年度～2027 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。

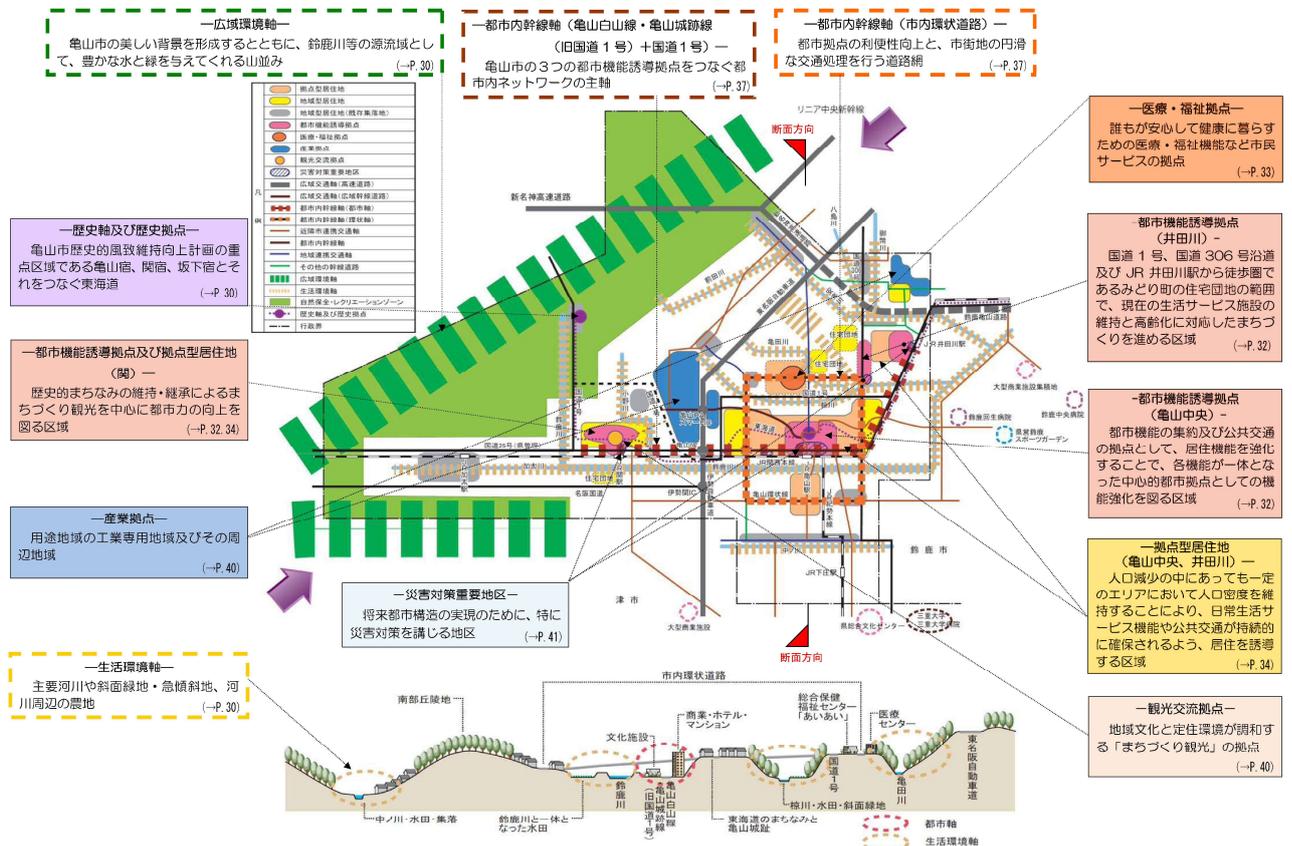
■都市づくりの理念

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。

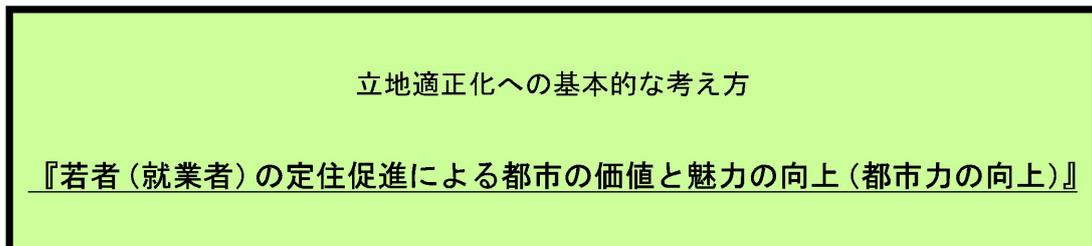


(3) 亀山市立地適正化計画計画 (2017 年度から)

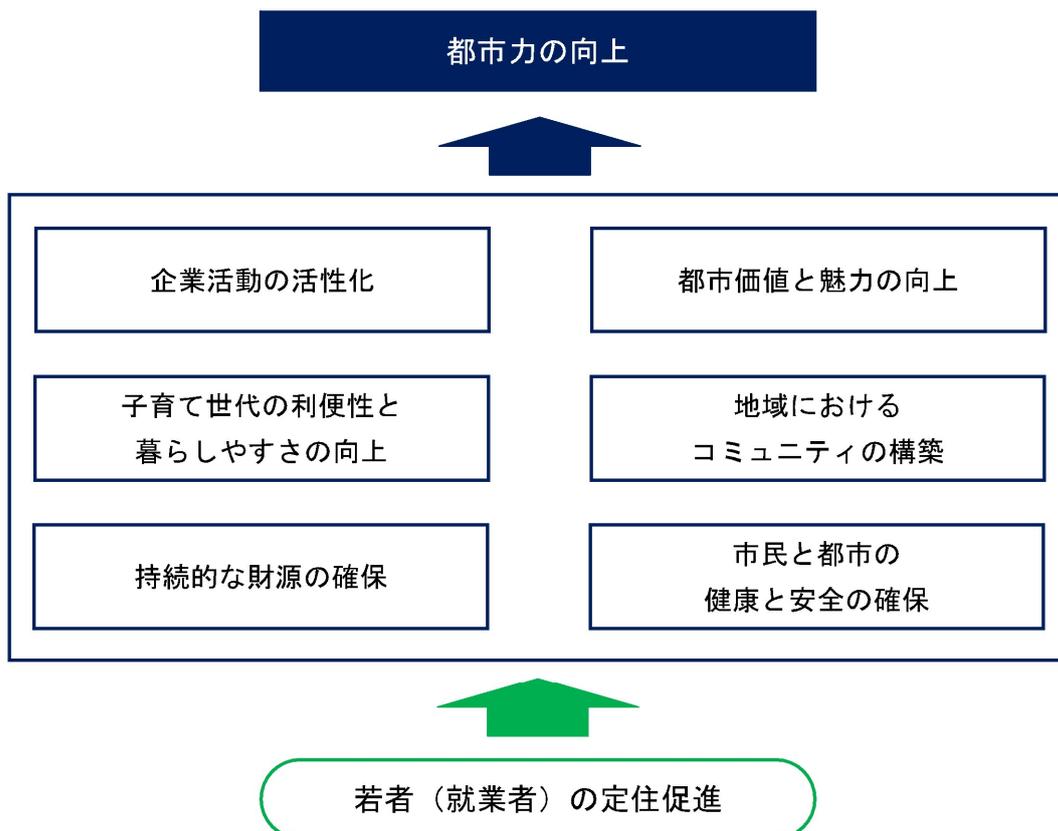
①立地適正化への方向性

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

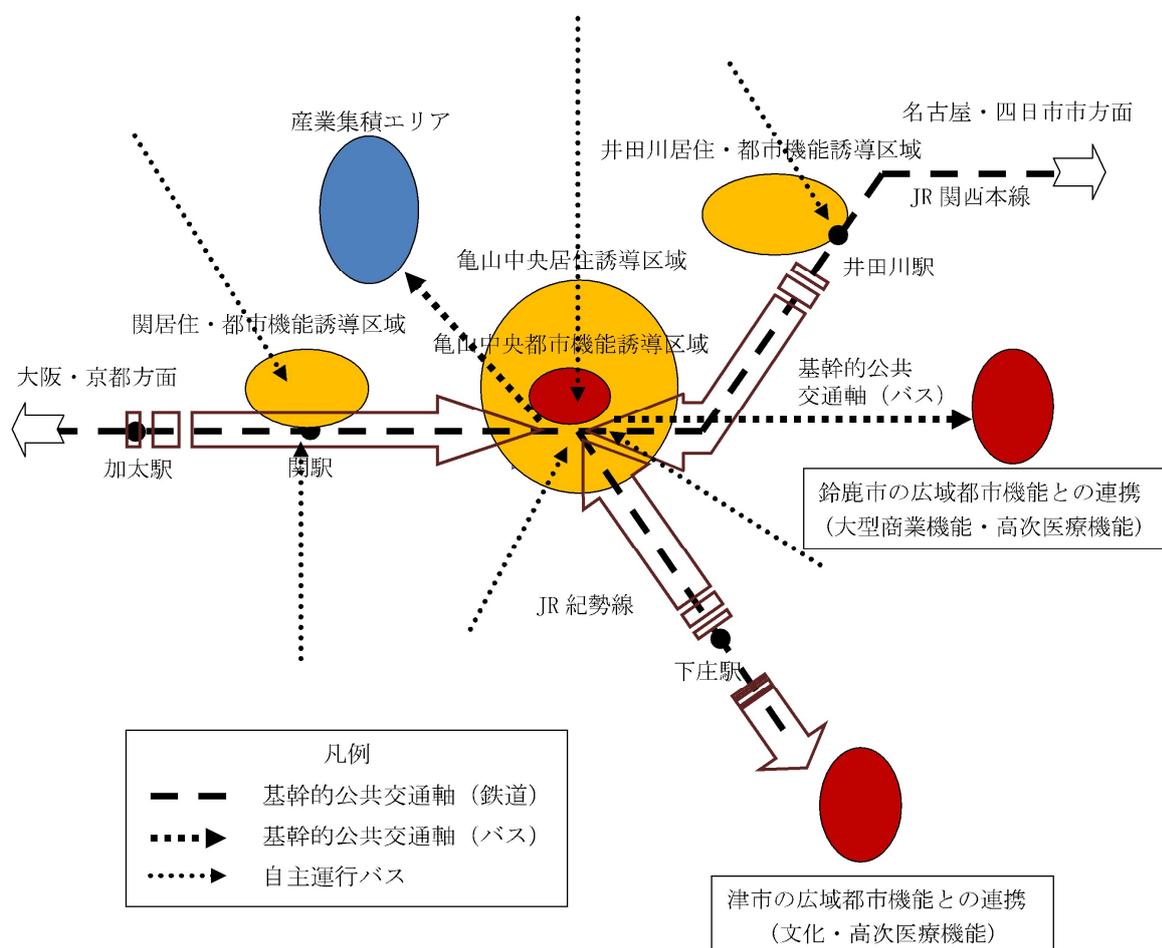
財政負担の軽減と自動車に過度に依存しない都市構造の実現をめざし、以下の図に示すように鉄道駅周辺に居住誘導区域を指定し、将来的には鉄道を基幹的公共交通軸と位置づけ公共交通移動の主軸とします。このため、駅のバリアフリー化やダイヤ編成の工夫等利用しやすい仕組みについて鉄道事業者等と検討します。

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られています。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、鉄道駅的生活圏をベースに、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

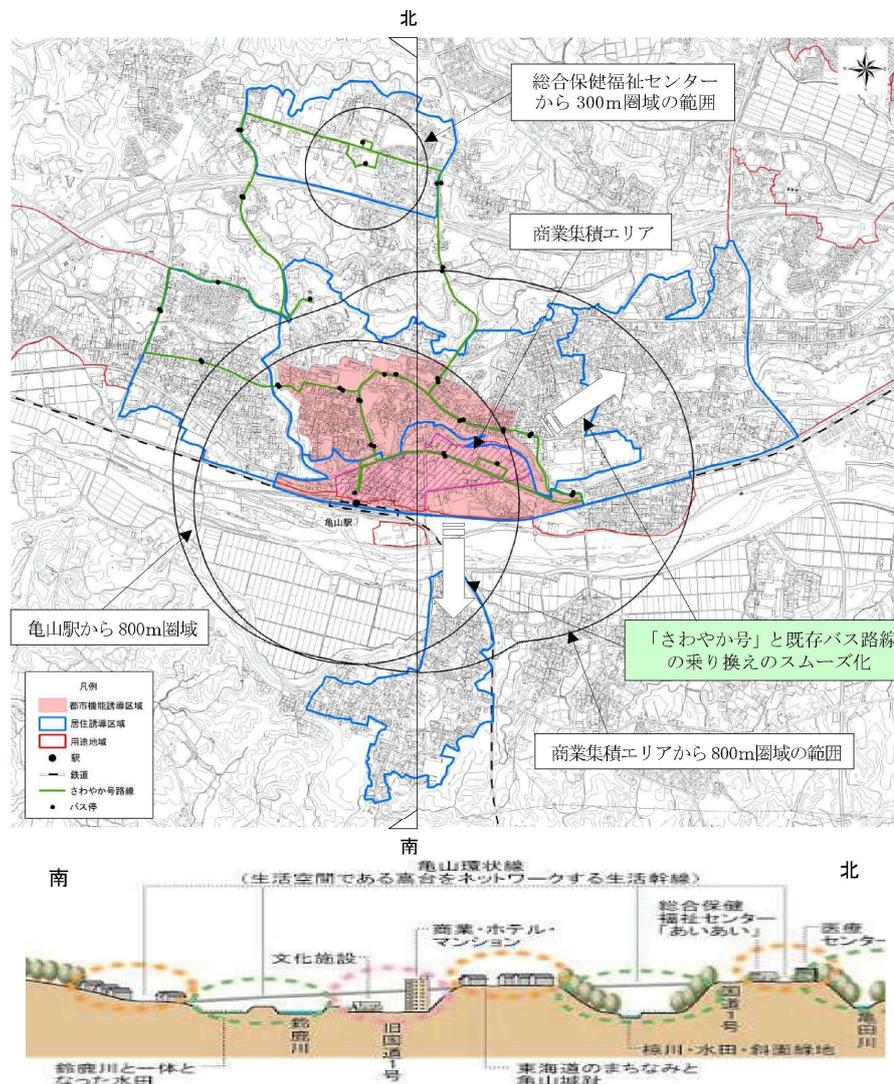
居住誘導区域内の公共交通ネットワークの検討は、亀山中央居住誘導区域以外は面積が小さく、徒歩及び自転車移動範囲であるため、亀山中央居住誘導区域についてのみ行います。

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「亀山椋本線」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。

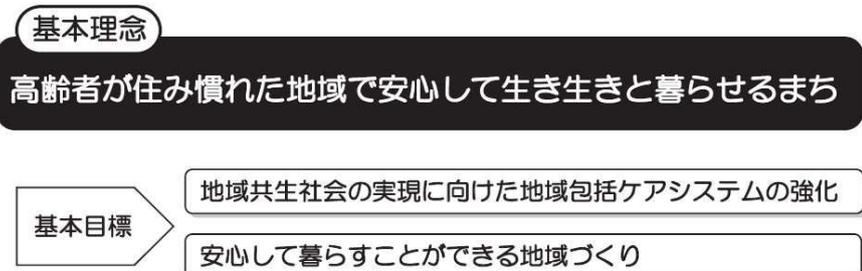
▼亀山中央居住誘導区域公共交通ネットワークの将来イメージ



(4) 亀山市高齢者保健福祉計画（令和3年度～令和5年度）

①基本理念

亀山市高齢者保健福祉計画では、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）

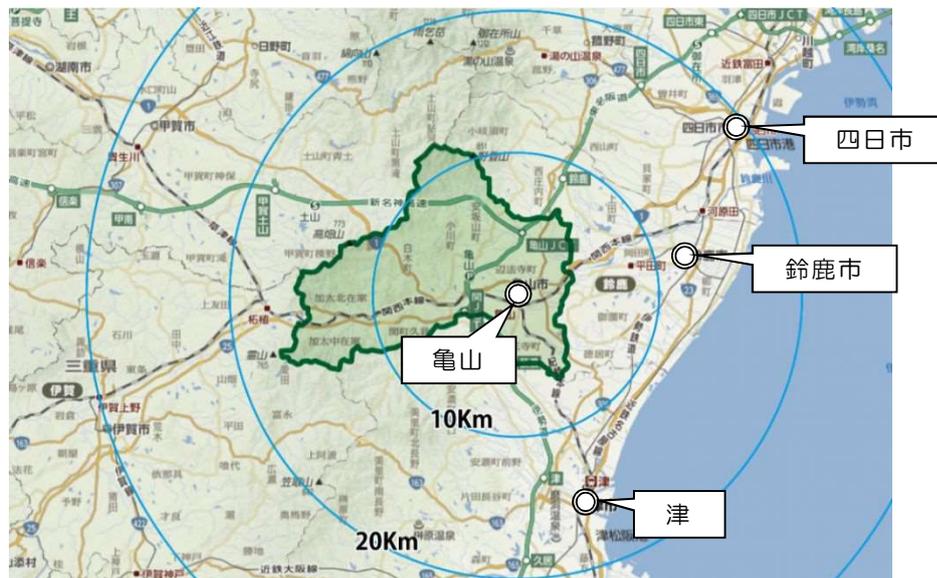
◎高齢者の外出支援については、乗合タクシー制度を含めた公共交通施策を基本とし、乗合タクシーに乗車することができない高齢者に対しては、タクシー料金助成事業を継続実施します。

第2章 亀山市の現状

2-1 広域的立地特性、地形特性

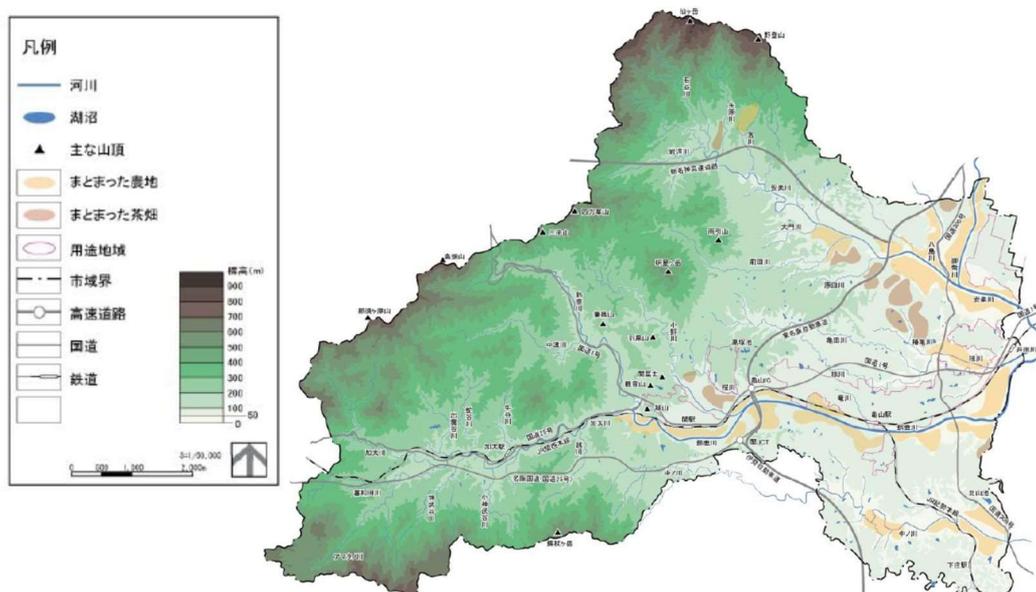
(1) 広域的立地特性

- 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

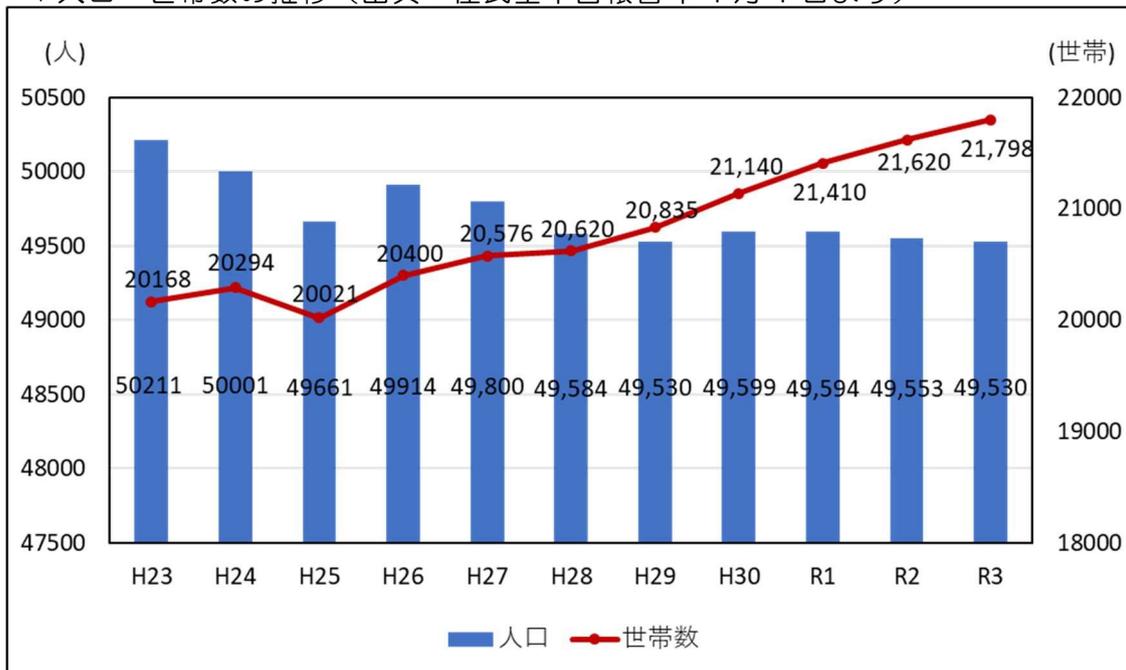
2-2 社会経済特性

(1) 人口及び世帯数の動向

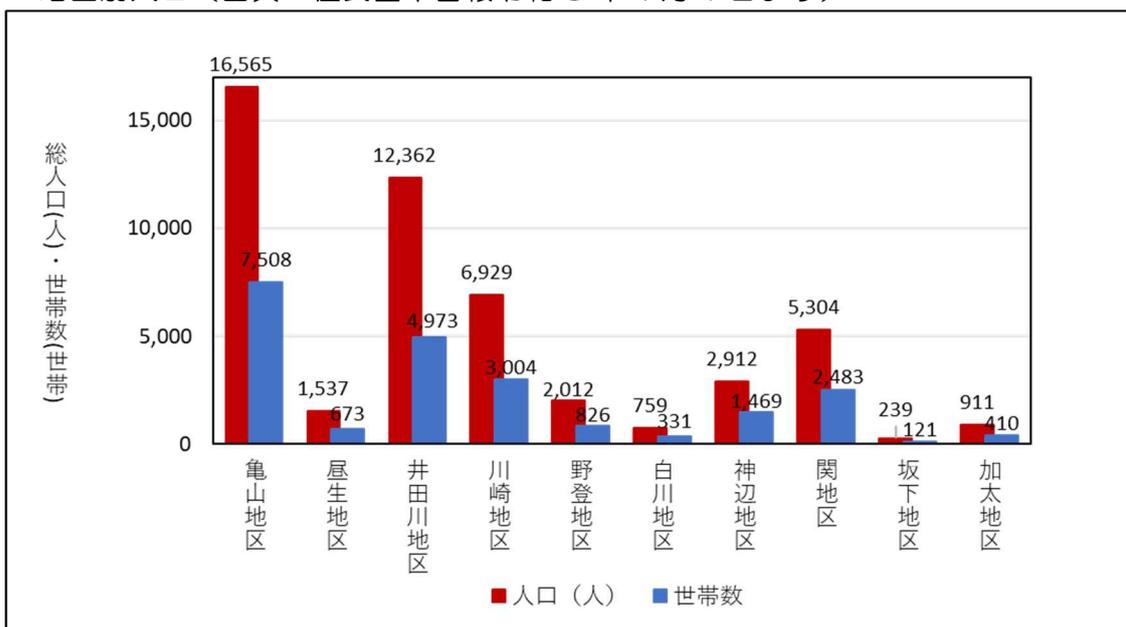
住民基本台帳ベースの本市の人口は、平成28年まで減少傾向にありますが、その後は49,500人台の人口で推移しています。また、世帯数は、過去10年間で約1,600世帯が増加しています。

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）

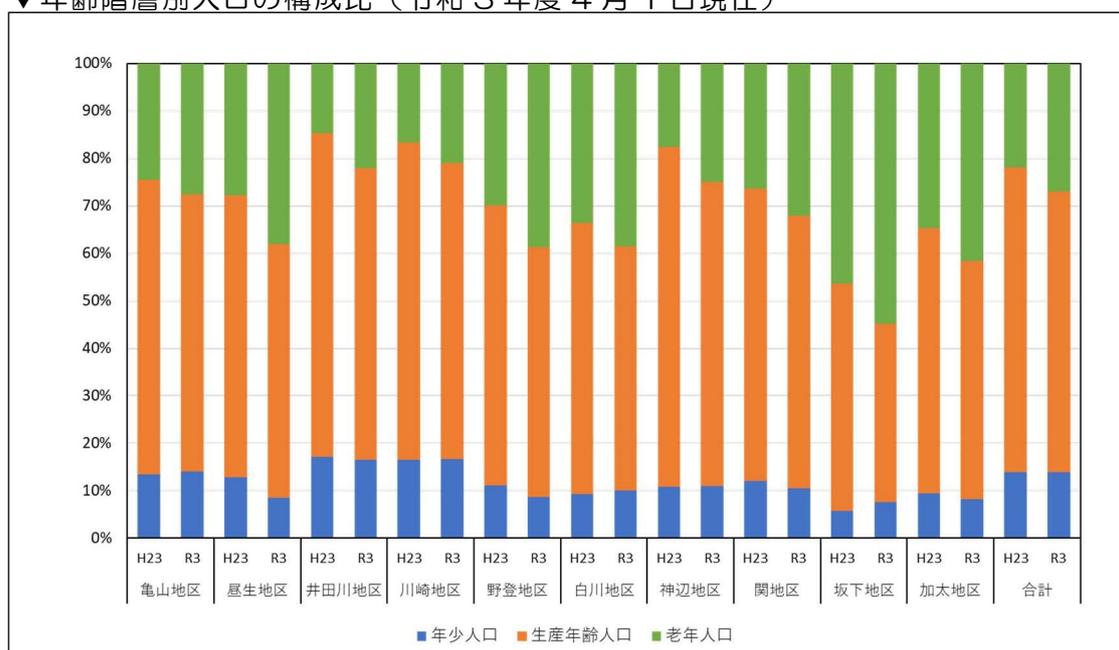


(2) 年齢階層別人口の動向

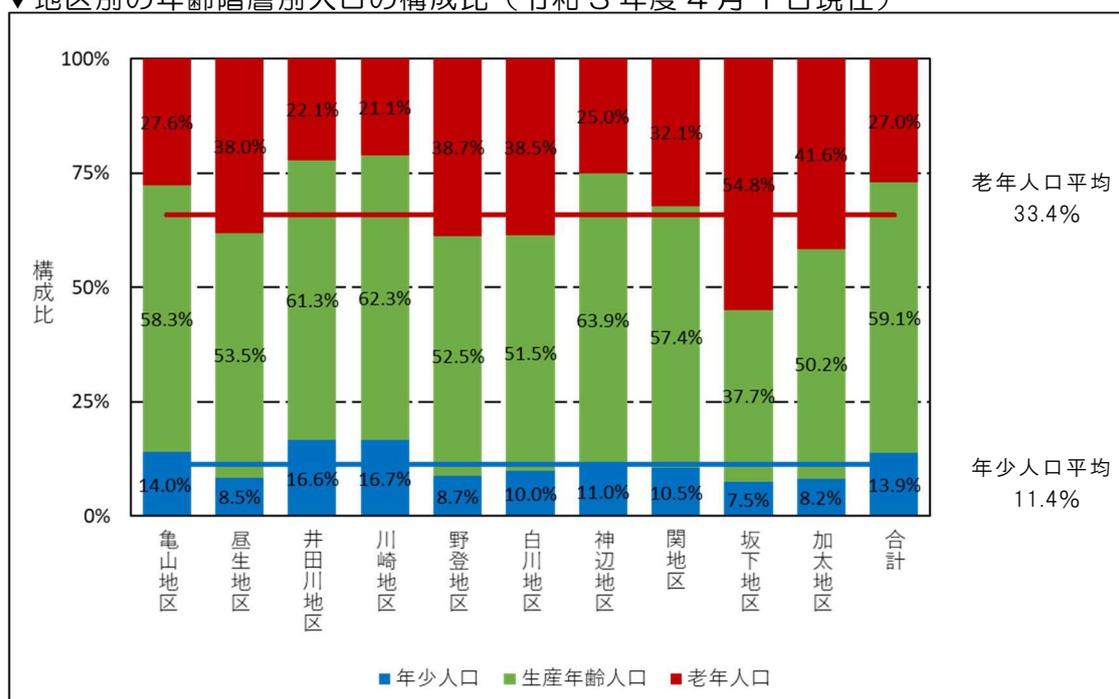
市内全体の年齢階層別人口の人口割合は、平成23年度と比べ、令和3年度は生産年齢人口が減少し、老年人口は増加、年少人口は横ばいの状況です。

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年度4月1日現在）



▼地区別の年齢階層別人口の構成比（令和3年度4月1日現在）



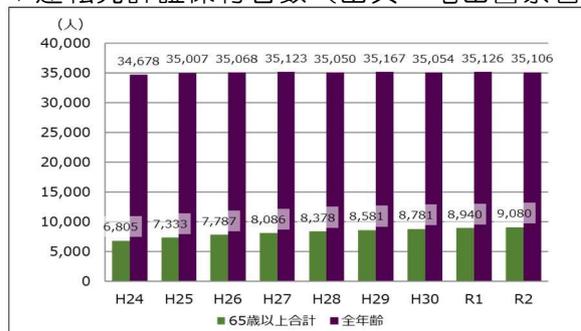
(3) 運転免許証保有者数の推移

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。

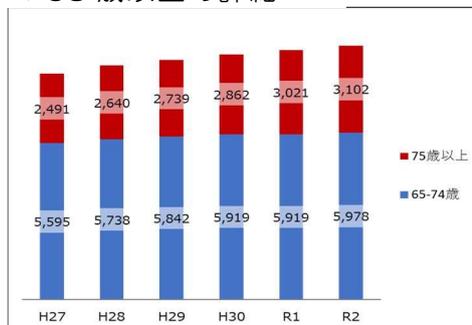
運転免許証返納者数は、平成29年度に大幅に増加し、その後、令和元年度を除き、ほぼ横ばい傾向にあります。65歳以上の運転免許証返納者についても、平成28年度では66名でしたが、平成29年度では162名と急増し、令和元年度を除いて令和2年度までほぼ横ばい傾向にあります。

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）

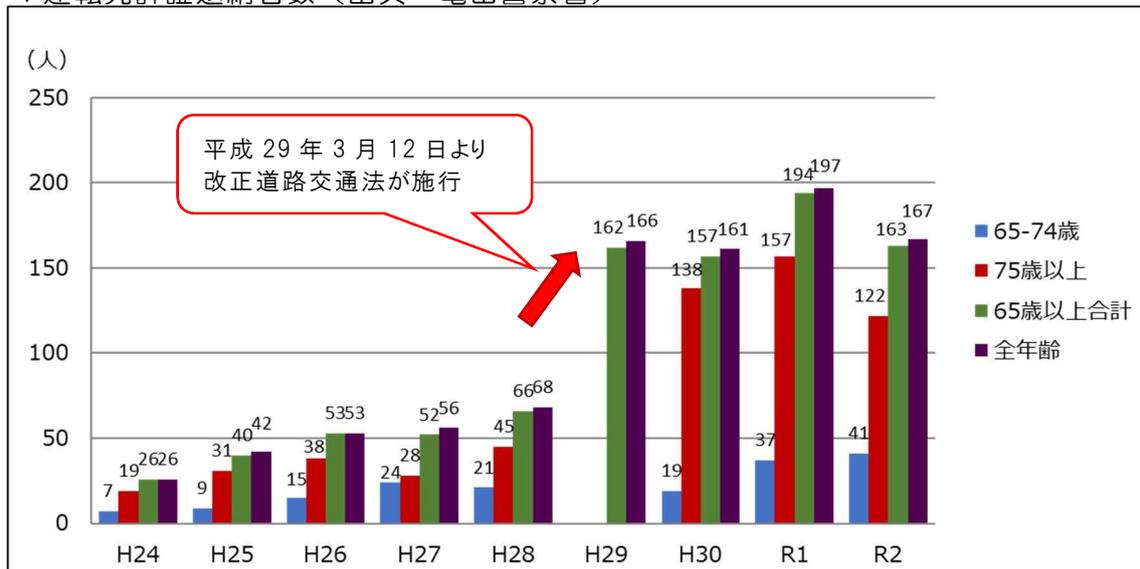


▼65歳以上の詳細



詳細

▼運転免許証返納者数（出典：亀山警察署）



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

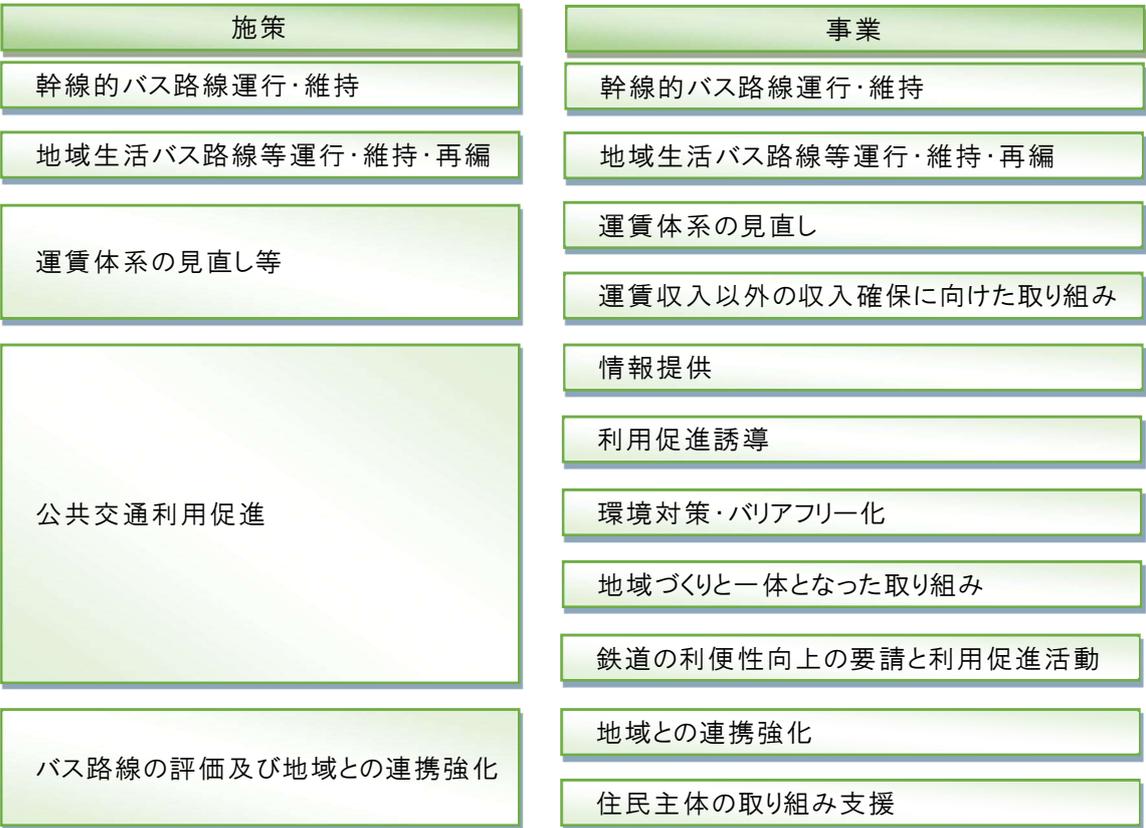
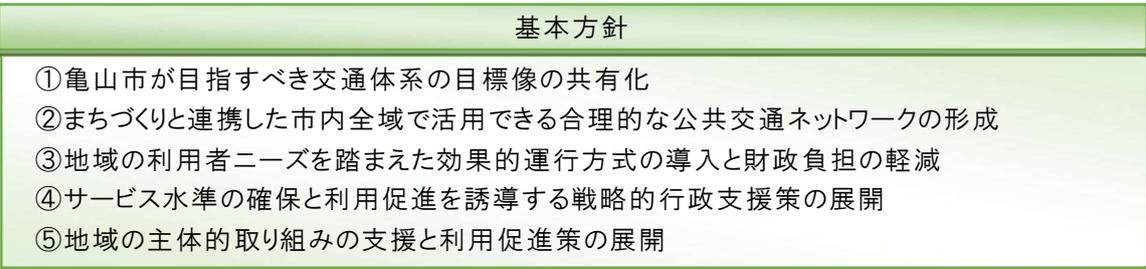
3-1 地域公共交通への取組

(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



(2) 数値目標の達成状況

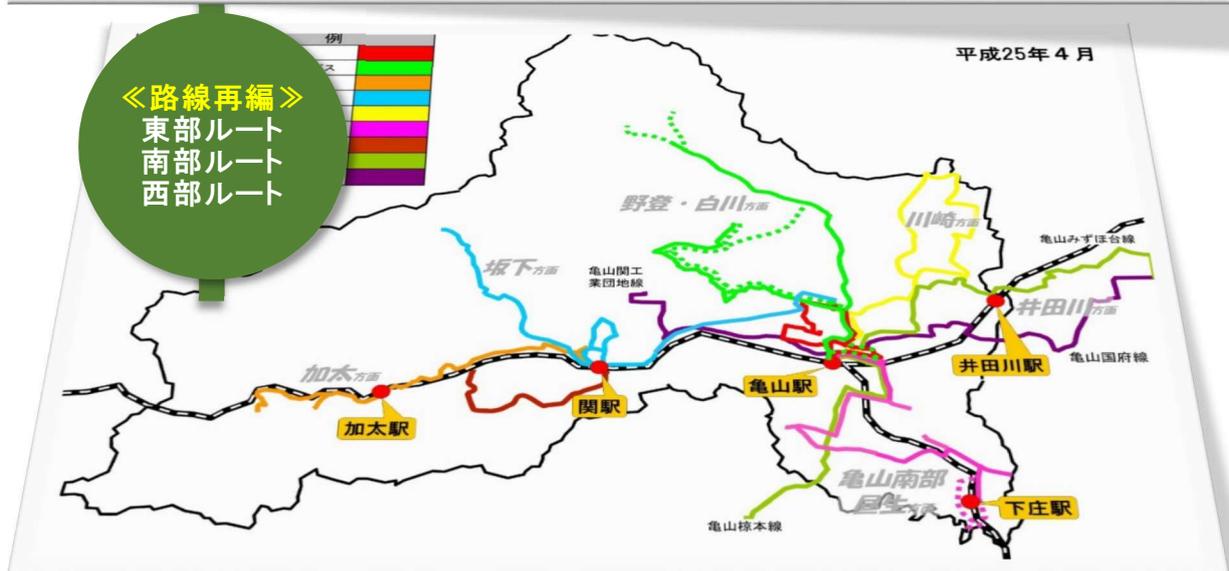
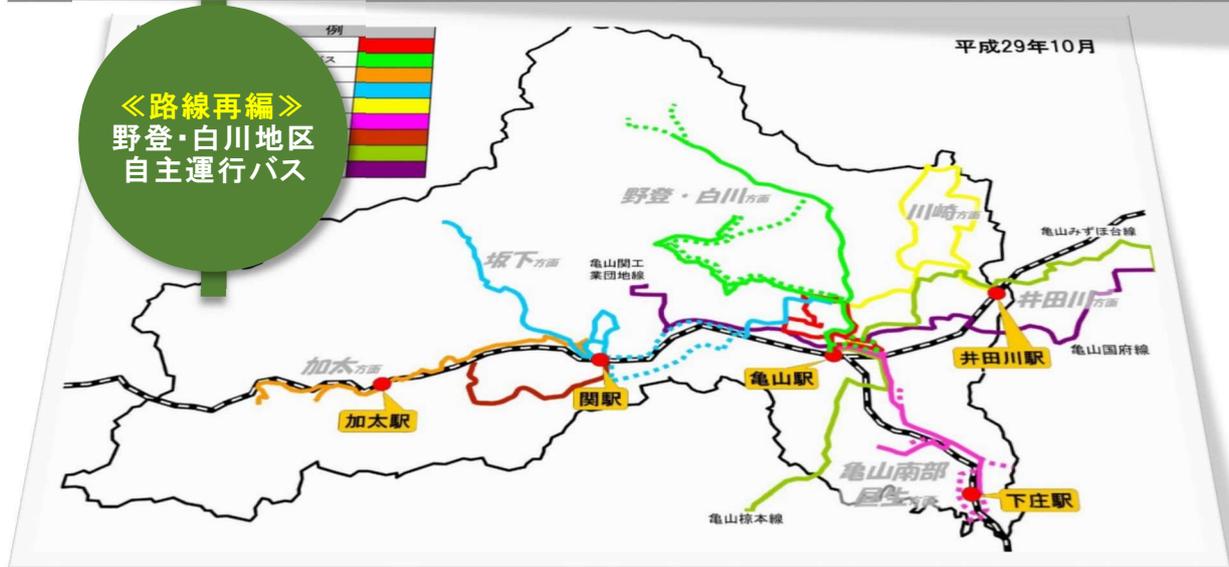
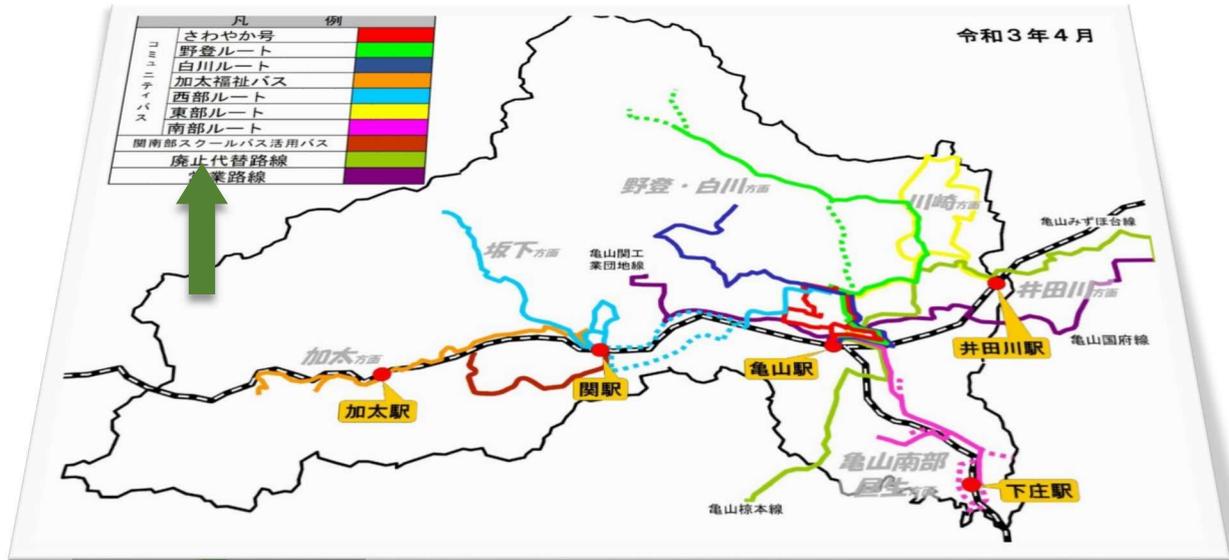
前計画の数値目標とその達成状況は、次のとおりです。

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	未達成 〔2.3人/便・日〕
南部ルート	3.6人/便・日	3.6人/便・日以上	達成 〔3.7人/便・日〕
西部ルート	2.4人/便・日	2.4人/便・日以上	達成 〔3.6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 〔2.0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） さわやか号運行エリアを拡大
平成 19 年 1 月	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
平成 19 年 11 月	亀山市地域公共交通会議の設置
平成 20 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 21 年 3 月	東部ルート（試験運行）、南部ルート運行開始
平成 21 年 10 月	廃止代替路線バス 亀山長沢線の廃止 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 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 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

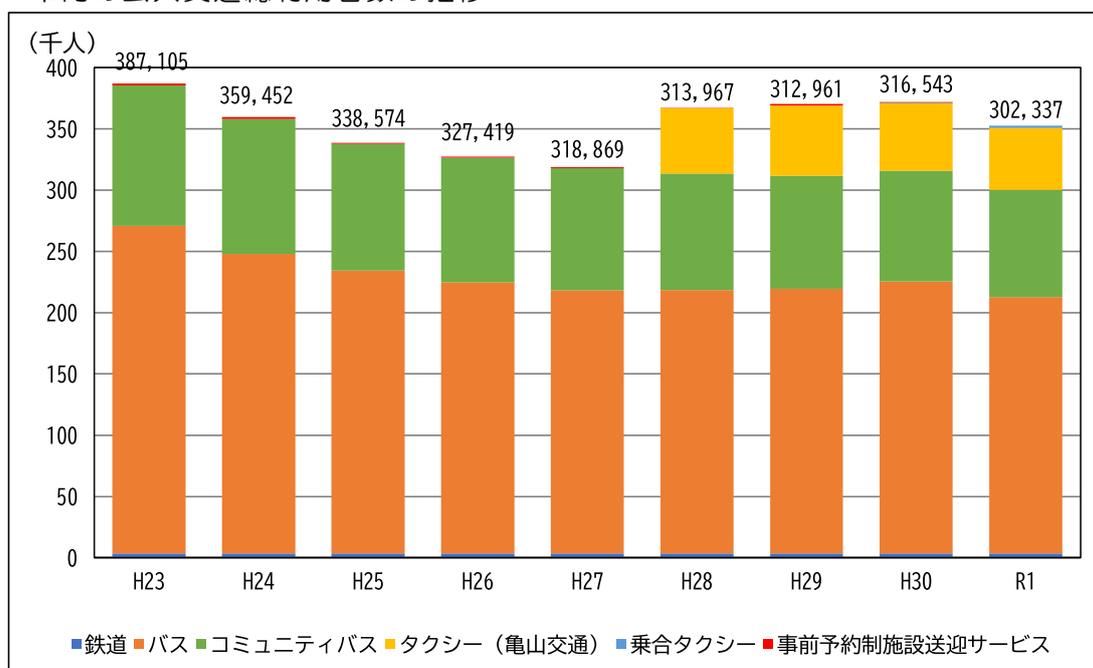
(1) 市内の公共交通網（令和3年10月1日現在）

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
		亀山関工業団地	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

市内の公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー（亀山交通）・乗合タクシー・事前予約制施設送迎サービス）の推移をみると、平成27年度までは減少傾向にありますが、その後、平成30年度まで約31万人台とほぼ横ばいで推移しています。

▼市内の公共交通総利用者数の推移



(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）

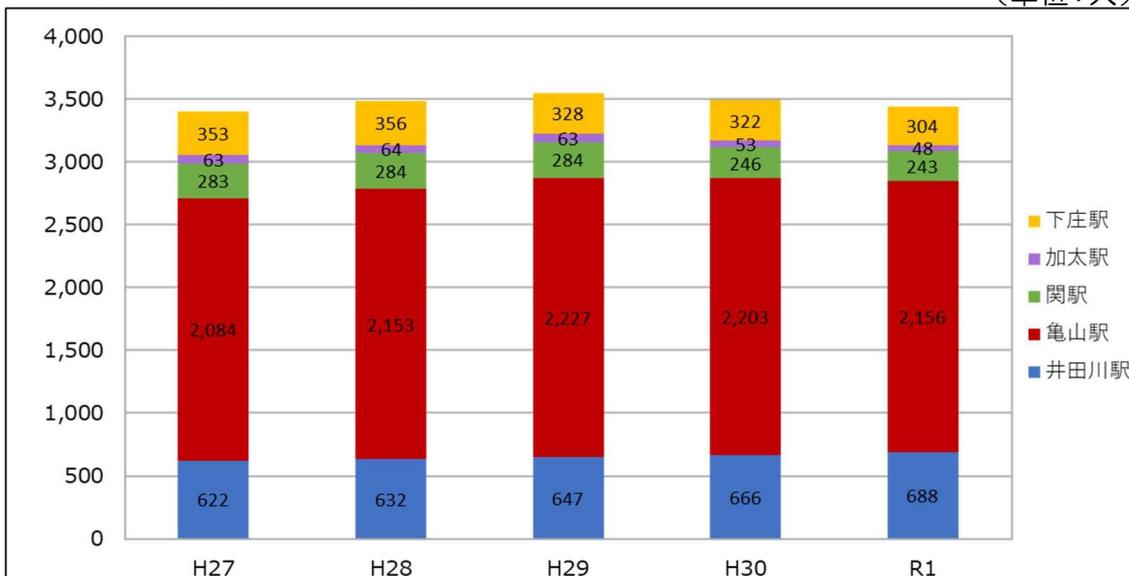
単位：人

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。その後は減少傾向に転じ、令和2年度の利用者数は231,999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。

また、バス運行経費（コミュニティバス6路線・廃止代替路線バス2路線）の実質負担額は、令和2年度実績で1億500万円を超えています。

▼市内バス路線別利用者数まとめ

(単位:人)

路線機能	路線名	H22	H27	R2	
幹線的バス	亀山国府線 (営業路線バス)	132,534	113,259	84,680	
	増減		△ 19,275	△ 28,579	
	亀山みずほ台線 (廃止代替路線バス)	28,787	32,501	28,344	
	増減		3,714	△ 4,157	
	亀山椋本線 (廃止代替路線バス)	35,074	32,598	19,010	
	増減		△ 2,476	△ 13,588	
	まちなか循環バス	さわやか号 (コミュニティバス)	40,640	37,318	25,219
	増減		△ 3,322	△ 12,099	
	特定目的バス	亀山関工業団地 (営業路線バス)	73,026	36,505	29,460
	増減		△ 36,521	△ 7,045	
地域生活バス	野登・白川地区自主運行バス (コミュニティバス)	26,439	24,354	14,600	
	増減		△ 2,085	△ 9,754	
	加太地区福祉バス (コミュニティバス)	17,060	11,970	5,823	
	増減		△ 5,090	△ 6,147	
	西部Aルート (コミュニティバス)	10,701	9,449	8,499	
	増減		△ 1,252	△ 950	
	東部ルート (コミュニティバス)	11,063	7,661	8,224	
	増減		△ 3,402	563	
	南部ルート (コミュニティバス)	10,467	8,893	8,140	
	増減		△ 1,574	△ 753	

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	
亀山橋本線 （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	5,823	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
	1便当り	5.3	4.9	4.1	3.7	3.8	5.3	4.4	4.7	4.6	4.7	2.0	
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	8,499	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	3.6	
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	8,224	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	2.3	
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	8,140	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	3.7	
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））

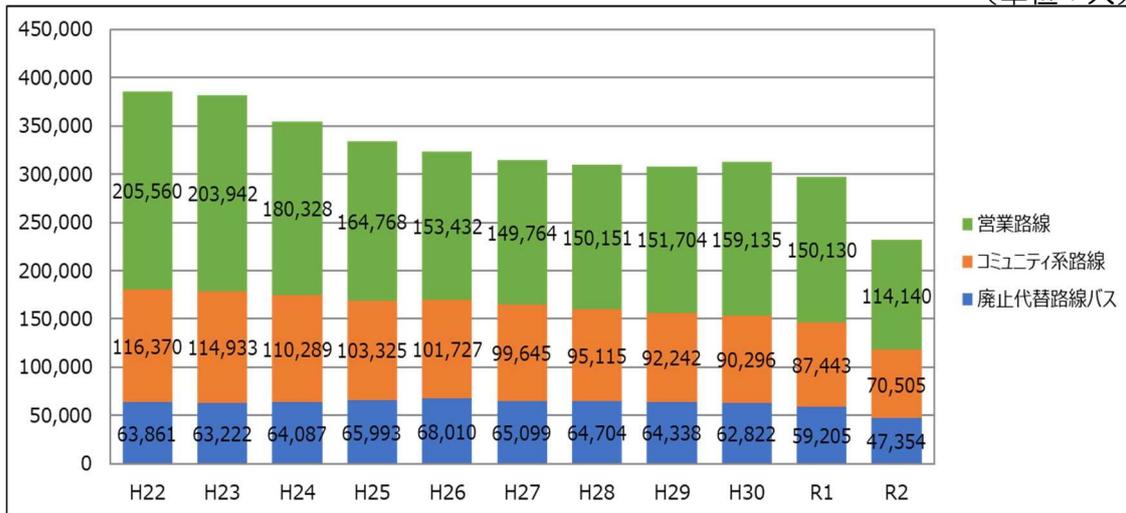
（単位：人）

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 総利用者数		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	備考
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	

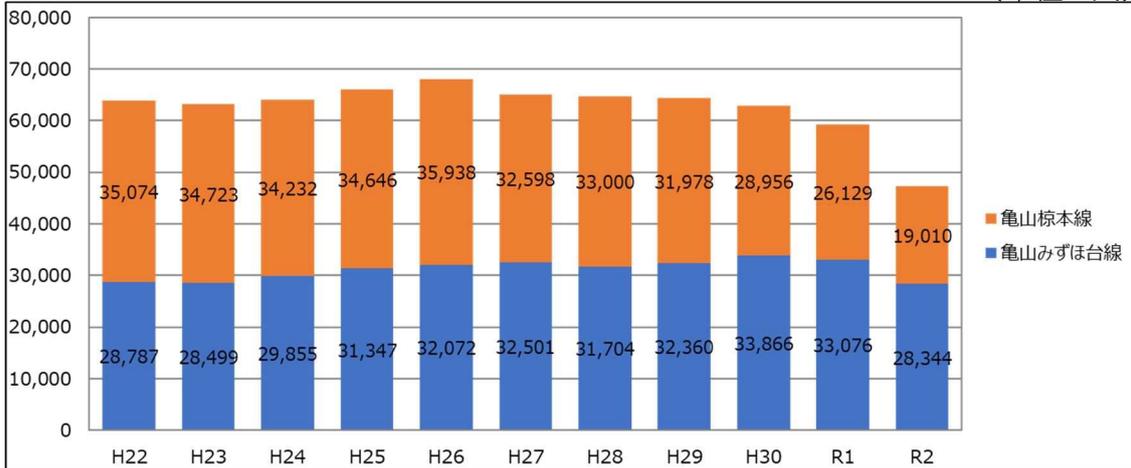
▼市内バス等の総利用者数の推移

(単位：人)



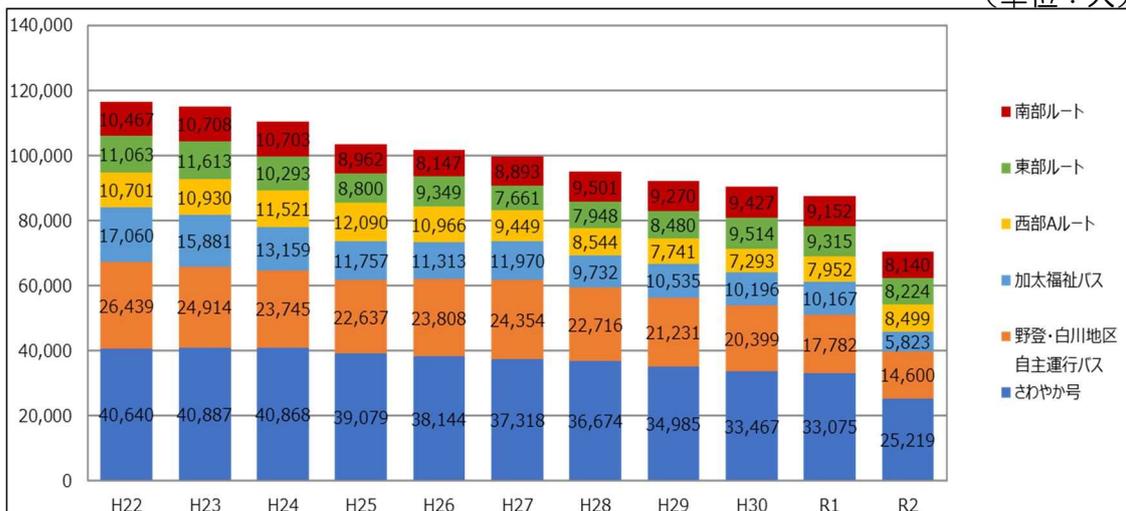
▼利用者数の推移（廃止代替路線バス）

(単位：人)



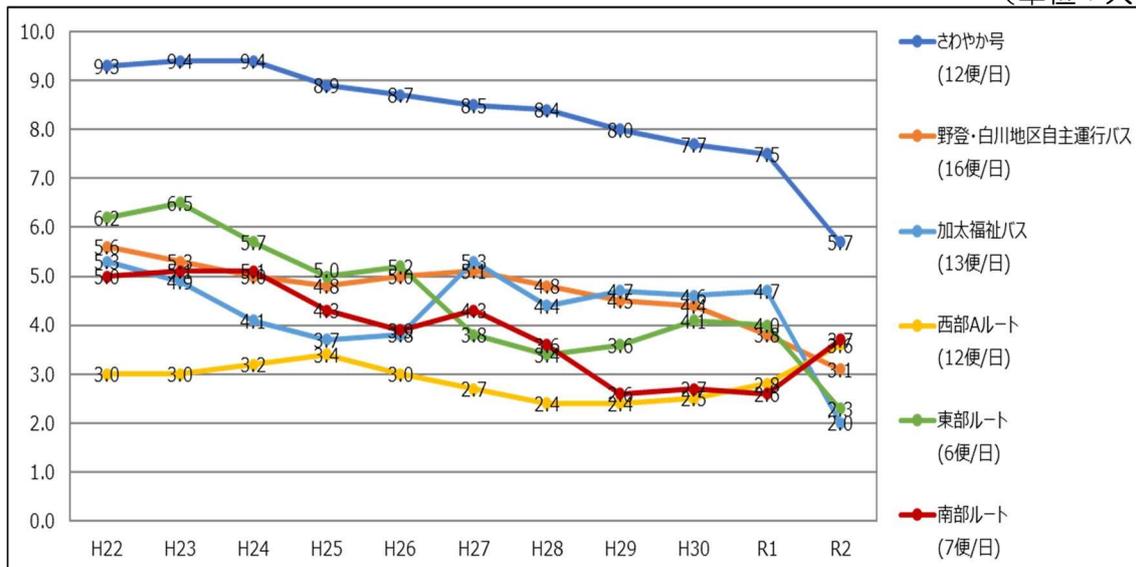
▼利用者数の推移（コミュニティ系路線）

(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

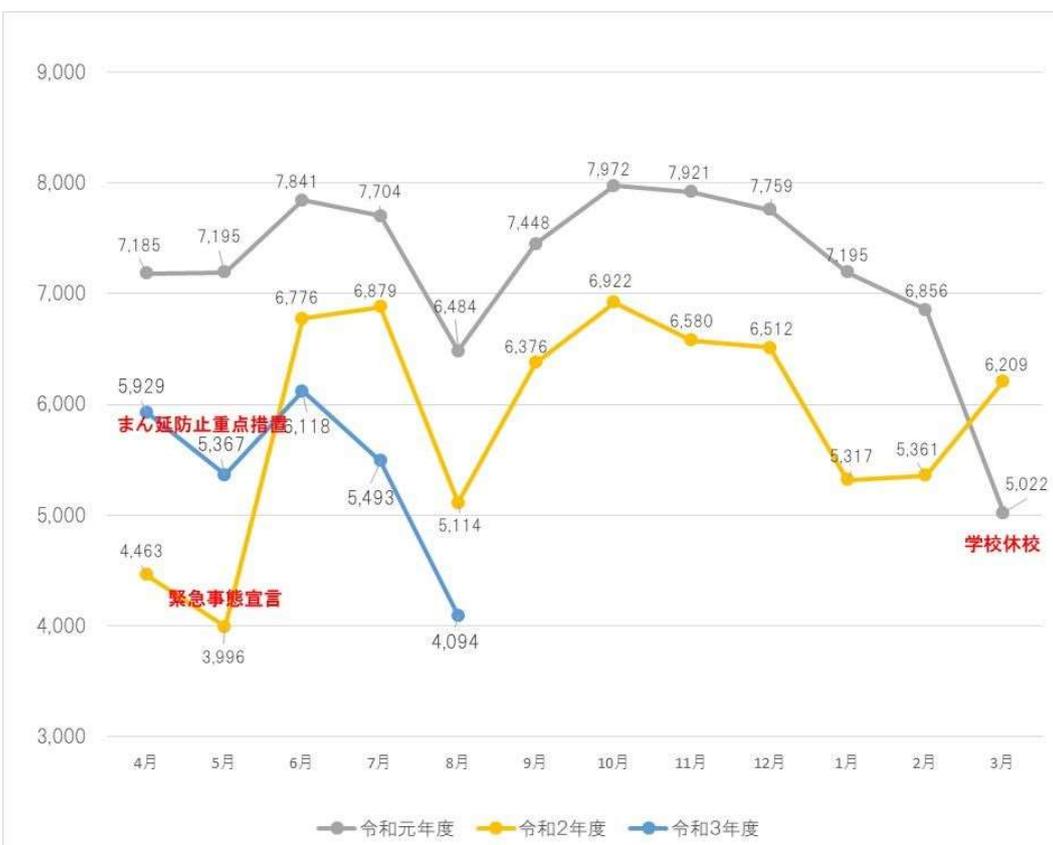
輸送人員（令和元年同月比）



※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

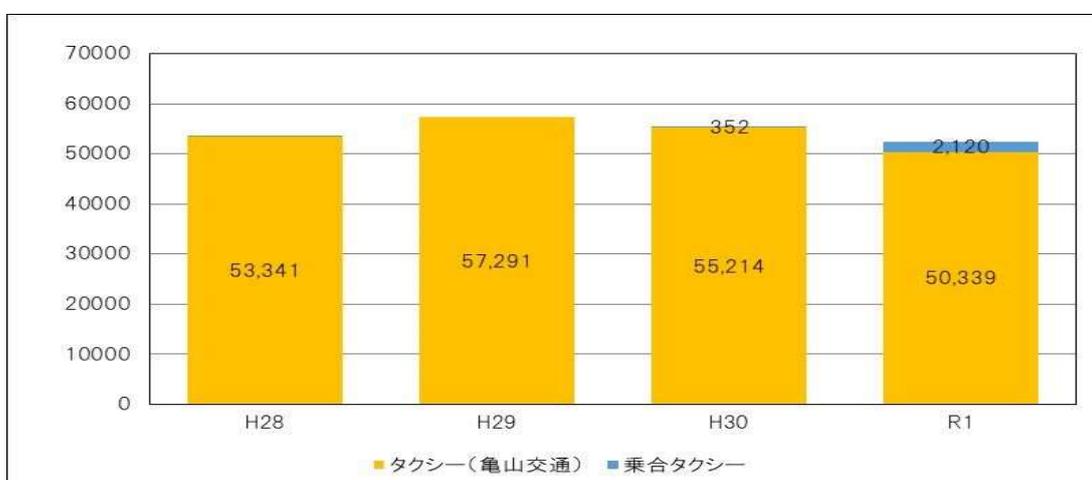
本市には、亀山交通株式会社、小菅タクシー株式会社、株式会社すばる交通、関タクシー株式会社の4つの民間タクシーが存在します。

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。

一般タクシーの利用者数は、減少傾向にあります。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	



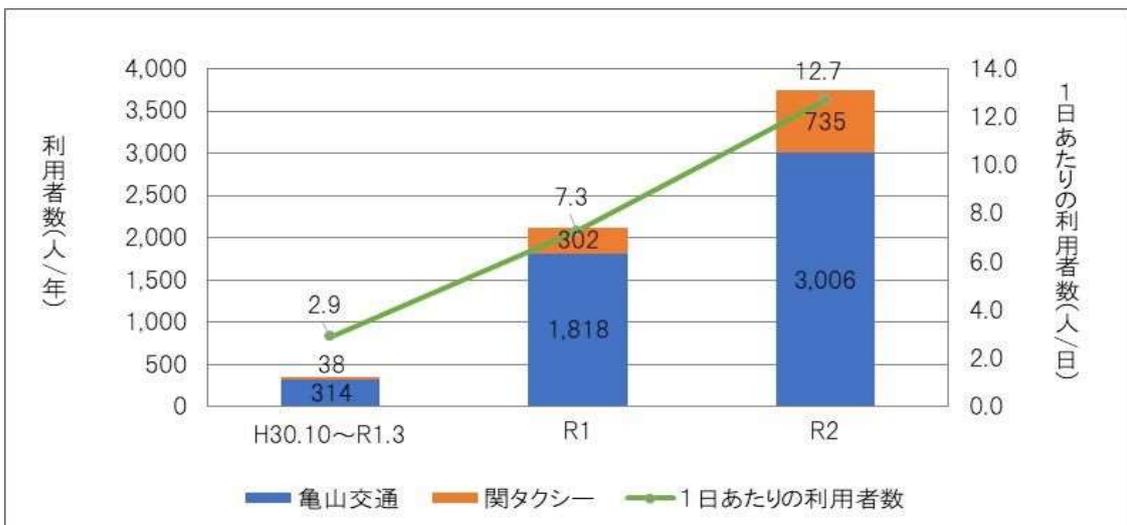
利用料金 1人1乗車につき、次の利用料金です。

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

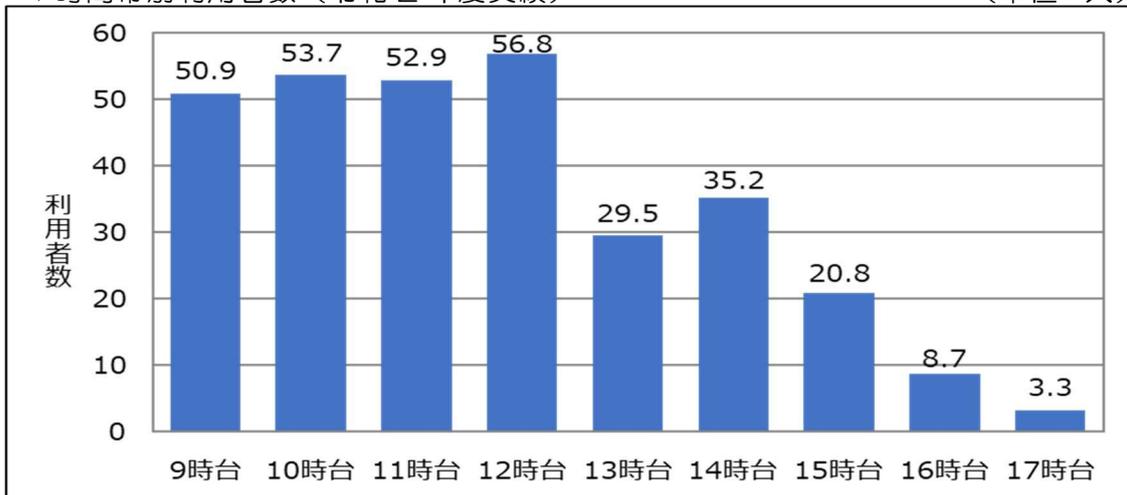
運行時間 午前9時30分～午後5時30分（日曜日、祝日、年末年始は運休）

▼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

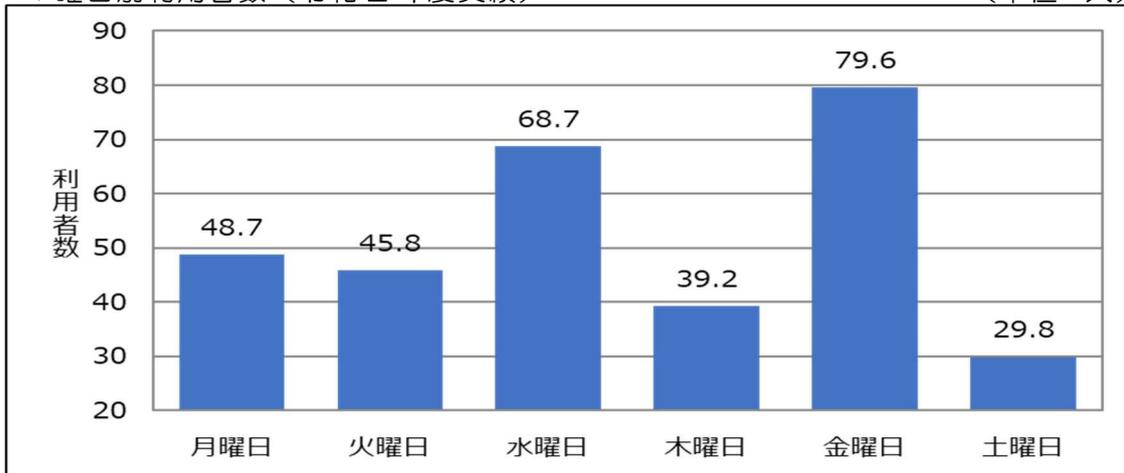


▼時間帯別利用者数 (令和2年度実績) (単位：人)



▼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。

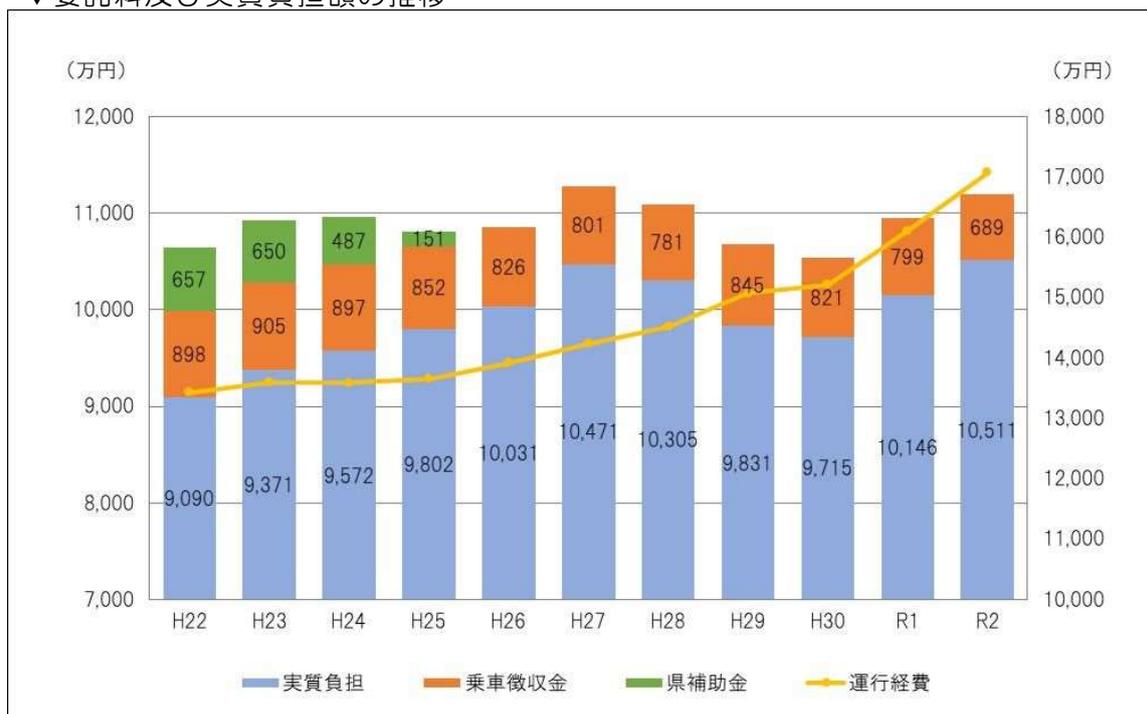
また、委託料から乗車徴収金などの歳入を差し引いた実質負担額については、令和2年度実績で約1億円500万円とこれまでの最高額となっています。

▼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

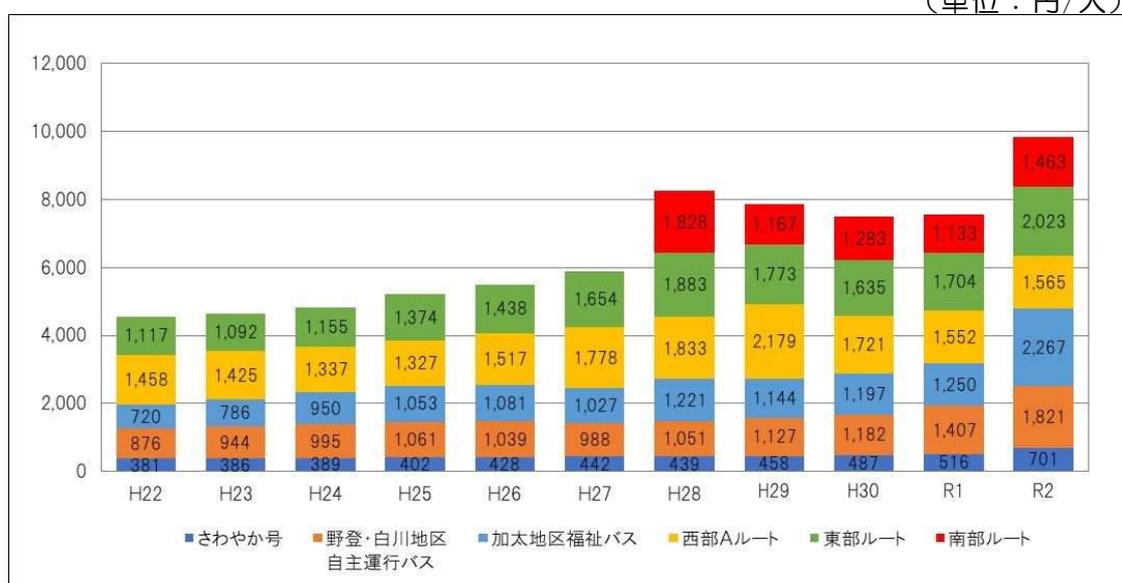


▼利用者 1 人あたりの運行経費

(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	2,267
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	1,565
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	2,023
							1,828	1,167	1,283	1,133	1,463
平均	778	877	892	896	935	989	1,050	1,027	1,028	1,068	1,330

(単位：円/人)



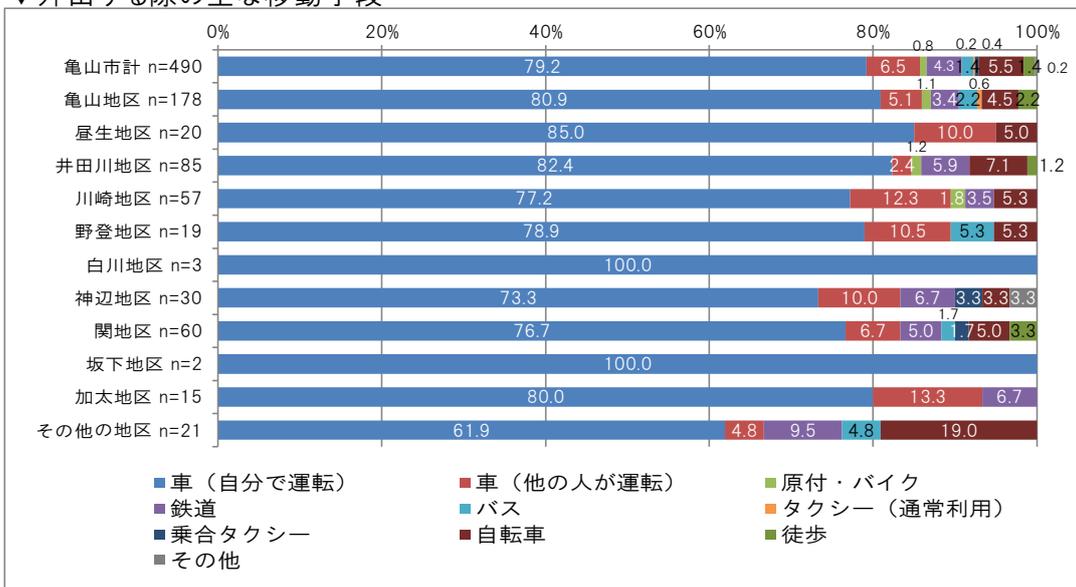
3 - 6 地域公共交通に対する市民及び地域の意見

①市民アンケート調査結果

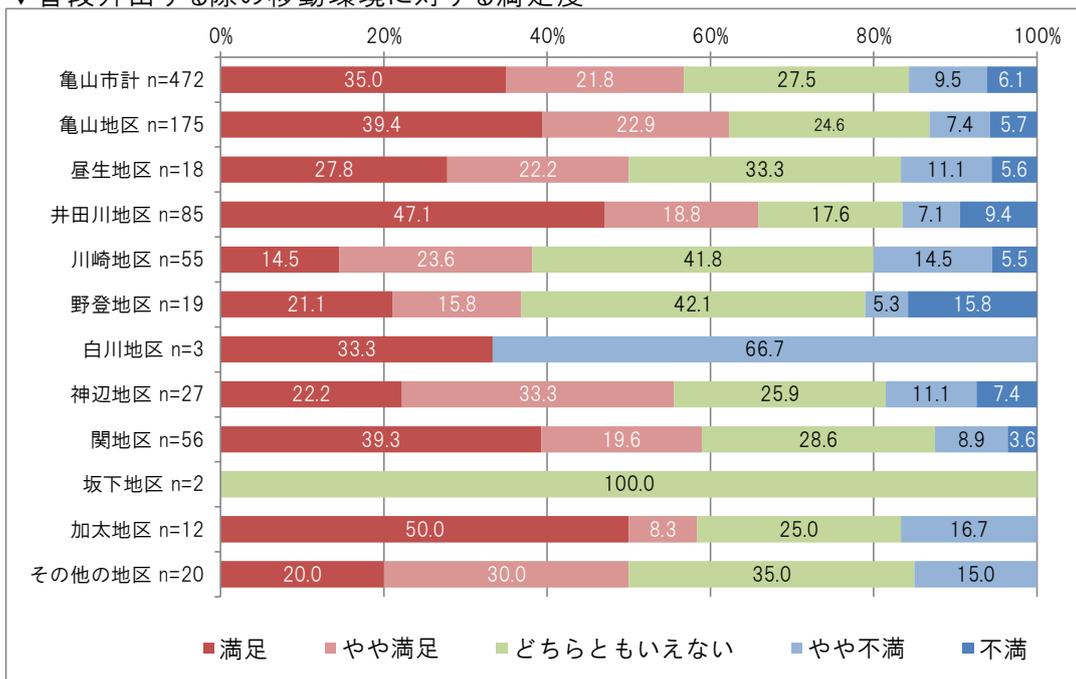
令和2年度に市民1,200人を対象に実施した市民アンケート調査結果（回答数510人）において、「外出する際の主な移動手段」の項目では、全体で「車（自分で運転）」と回答した人の割合が約79%と7割以上占めています。

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。

▼外出する際の主な移動手段



▼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

作成中

第4章 亀山市の地域公共交通の課題

4-1 各種調査結果等からみた個別課題

調査項目	個別課題等
(1) 地域公共交通計画の評価	1 評価指標「市内バス路線等の利用者総数（乗合タクシー含む）」は、目標を未達成となっていることから、など公共交通を安心して利用できる取組みを実施した上で、利用促進策や公共交通の利便性を向上させる
	2 評価指標「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）」は、目標を未達成となっていること防対策など公共交通を安心して利用できる取組みを実施した上で、利用促進策や公共交通の利便性を向上させる
	3 評価指標「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）」は、さわやか号、野登・白地区福祉バスで目標を未達成となっていることから、地域の移動ニーズに対応したバスネットワークの形
	4 評価指標「市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）」は、目標を達成しており、引き続き、新型コロナウイルスで利用できる取組みを実施した上で、利用促進策や公共交通の利便性を向上させるサービスの提供を
	5 評価指標「移動環境に対する不満割合（%）」は、現状値を下回るものの目標は未達成となっていることが利用しやすい移動環境を整備する必要がある。
(2) 亀山市の現状	6 本市の人口は平成22年をピークに減少へ転じ、今後も減少傾向は継続することが予測されていることか けては、市内居住者とともに市外からの来訪者に向けて、公共交通を利用しやすい環境整備や公共交通の 高齢化が更に進展することに伴い、運転免許証返納者数も増加する見込みであることから、買物・通院等 サービスを充実する必要がある。
	7 本市は5つの鉄道駅を有し、市内には営業路線バス、廃止代替路線バス、コミュニティバス、乗合タクシ サービスされることから、これら多様な公共交通相互の連携を高めることで利用増進を図る必要がある。
	8 関南部地区スクールバス活用バスは、スクールバスの空き時間を活用し、週2日2便（1往復）運行され 部門との連携・協力により、効果的かつ効率的な移動手段の確保を継続する必要がある。
	9 エコータウン及び亀山駅は市内移動の拠点となっていることから、これら主要施設では乗継拠点としての 利便性を向上させる必要がある。
	10 鉄道利用者数は横ばい傾向にあるが、路線バス及びコミュニティバス利用者数は微減傾向にあることから、 項を把握・分析し、利用が増進する施策を展開する必要がある。
	11 鉄道及びバスによる人口カバー率は本市全体で93.1%を有するものの、西部や北西部等に交通空白地域が また、市域東部では人口集積が高い一方で、坂下地区や野登地区などの市域北部・西部では人口集積が低 これらのことから、地域の移動需要を把握した上で、地域に適した移動手段のあり方を検討する必要があ
(3) 市民アンケート	12 普段、外出する主な目的は、「通勤」「通学」が50%以上存在する中で、外出する際の移動手段は「車」が 移動需要に対応した運行サービスを確保するとともに、自動車からの転換を促す施策を展開する必要があ
	13 バスで行きたい施設は、「エコータウン」、「亀山駅」、「総合保健福祉センターあいあい」、「図書館及び歴史 設や福祉施設等と連携した公共交通の利用が増進する施策を展開する必要がある。
	14 バスの主な利用目的は「買物」が30.3%、「通院・検診」が21.2%の順となっていることから、市内の主 買物・通院等の自由目的による移動需要に対応した運行サービスを確保する必要がある。
	15 普段、あまりバスを利用しない理由については、「自動車の方が便利だから」の回答が最も多い一方、「バ 存在することから、市民の移動需要を把握した上で、新たなモビリティサービスも含めて、運行サービス
	16 コミュニティバスの運行に対する費用負担のあり方について、「移動困難者の交通手段の確保などのために よい」の割合が最も高く、現状の運行サービスの確保を継続して行う必要がある。
	17 路線バスの果たすべき役割は、「日々の生活を送る上で重要な移動（通勤、通学など）を確保する役割」、 あることから、路線バスは朝夕の通勤・通学需要に対する運行サービスを確保する必要がある。
	18 コミュニティバスの果たすべき役割は、「市民の社会参加を可能とする必要最低限の移動手段（通院、買物 者」、目的は「通院」であることから、コミュニティバスは買物・通院等の自由目的による移動需要に対応し
	19 公共交通の維持のために取り組んでもよいものについて、「地元で運転手を確保し、バス（ワゴン車両など） を確認し、住民へ周知」がともに高い割合であったことから、地域が主体となった公共交通の運行に向け 性を周知・PRをする必要がある。
	20 乗合タクシーについては、「利用したことはないが、名前だけは知っている」が47.9%、「知らなかった」 知・PRするとともに利用を促す取組みを展開する必要がある。
	21 乗合タクシーの制度の変更した方がよいと思う点では「日曜日の運行」、「運行時間の延長」の割合が高い る必要がある。
22 今後の乗合タクシーについては、「鉄道や路線バスで対応できない地域への移動手段として、乗合タクシー が47.4%と最も高く、多様な公共交通相互の連携を高めることで、地域に適した移動手段を検討、確保す	
23 運転免許返納後に利用している（しようと思う）移動手段では「バス」の回答が最も多いことから、潜在 見込んで買物・通院等の昼間帯の移動需要に対応した公共交通サービスを充実する必要がある	
(4) バス乗降調 査	24 コミュニティバス利用者の年齢は「高齢者」が最も多く、利用目的は廃止代替路線に比べると「通院」 ら、コミュニティ系路線では、高齢者の買物・通院等の自由目的による移動需要に対応した運行サービス
	25 廃止代替路線利用者の年齢は「中学高校生」が最も多く、利用目的は「通学」が47.6%を占めることから、 運行サービスを確保する必要がある。
	26 バス停別の利用者数は、乗継拠点となる鉄道駅や総合保健福祉センター前、医療センター前の医療福祉施 停が多い傾向にあることから、商業施設や福祉施設等と連携した公共交通の利用が増進する施策を展開す 点としての機能・空間を確保することで、公共交通の利便性を向上させる必要がある。

	地域公共交通の集約課題			
	①	②	③	④
新型コロナウイルス感染症の予防対策サービスの提供を図る必要がある。	●	●	●	●
とから、新型コロナウイルス感染症の予せるサービスの提供を図る必要がある。	●	●	●	●
川地区自主運行バス、東部ルート、加太成やサービスの充実を図る必要がある。	●	●	●	
ルス感染症の予防対策など公共交通を安行う必要がある。	●	●	●	●
ら、公共交通の利便性を向上させ、誰も	●			
ら、公共交通サービスの確保・維持に利用を促す必要がある。	●	●	●	
の昼間帯の移動需要に対応した公共交通				
一、一般タクシー及び周辺市町のバスが		●		●
ているように、今後とも教育部門や福祉				●
機能・空間を確保することで、公共交通	●		●	
バスのサービス項目別の満足度や改善事	●			
残存する。	●	●	●	
くさらに高齢化率が高くなっている。	●	●	●	
主体であることから、通勤・通学目的の	●		●	
博物館」が挙げられることから、商業施			●	●
要集客施設を連絡する路線等の高齢者の	●		●	
スでは目的地に行けないから」が40.5%を検討する必要がある。		●	●	
は、今と同程度の市の負担額（税金）で	●			
対象者は「高校生」、目的は「通学」で	●		●	
などを確保する役割、対象者は「高齢た運行サービスを確保する必要がある。	●		●	
を走らせる」、「地元がバスの利用状況た検討への支援や公共交通の維持の必要				●
が31%の順となっていることから、周	●			●
ことから、運行サービスの拡大を検討す	●			
を運行した現在の形態が一番望ましい」る必要がある。		●	●	●
的な需要はあり、さらに今後の高齢化を	●	●	●	
「買物」の割合が高くなっていることかを確保する必要がある。	●		●	
通勤・通学目的の移動需要に対応した	●		●	
設、エコタウン前等の商業施設のバスるとともに、これら主要施設では乗継拠	●		●	●

公共交通を取り巻く社会情勢の変化

- ・新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数、収入の減少や、公共交通の運行を担う運転手不足問題が深刻化しており、事業継続が懸念される
- ・活性化再生法の改正により、地域公共交通計画策定が努力義務化され、自家所有償旅客運送、福祉有償運送及びスクールバス等地域の輸送資源の総動員や、既存サービスの改善徹底が促進される
- ・全国的に免許返納者が増加しており、免許返納後の移動手段の確保が求められている中、公共交通の活用が期待される
- ・公共交通分野においても、AIやIoT等の先進技術を活用した自動運転やMaaSの実現が期待される
- ・タクシー事業に係る制度改正により、事前確定運賃や一括定額運賃など柔軟な運賃制度が導入された

亀山市の上位関連計画

- ・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ることを目指している
- ・JR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っている

<地域公共交通の集約課題>

① 安全・安心な運行環境の創出と利用者回復による安定的な公共交通サービスを確保

② 新たなモビリティサービスの可能性を含めた地域の輸送資源より、地域に最適な輸送サービスを選定

③ 亀山駅やエコタウン等といった地域の移動需要や移動ニーズに対応した効率的（シビルミニマム）な公共交通サービスを提供

④ 地域住民・交通事業者・行政等の関係者が連携・協力し、利用者の利便性が向上する取組みを実践

4-2 前計画検証結果からの課題

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。

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（P D C A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、AIやIoT等の先端的技術や、MaaS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（SDGs）」には、目標11の「住み続けられるまちづくりを」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SDGs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2050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」につながる取り組みについても、推進していく必要があります。

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り組みと同時に、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都 かめやま」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」に位置づけます。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、三位一体の取り組みを実施し、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

前計画の検証結果およ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

子どもから大人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するとともに、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。

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（P D C A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、A I（人工知能）やI o T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、アフター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I C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I C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。

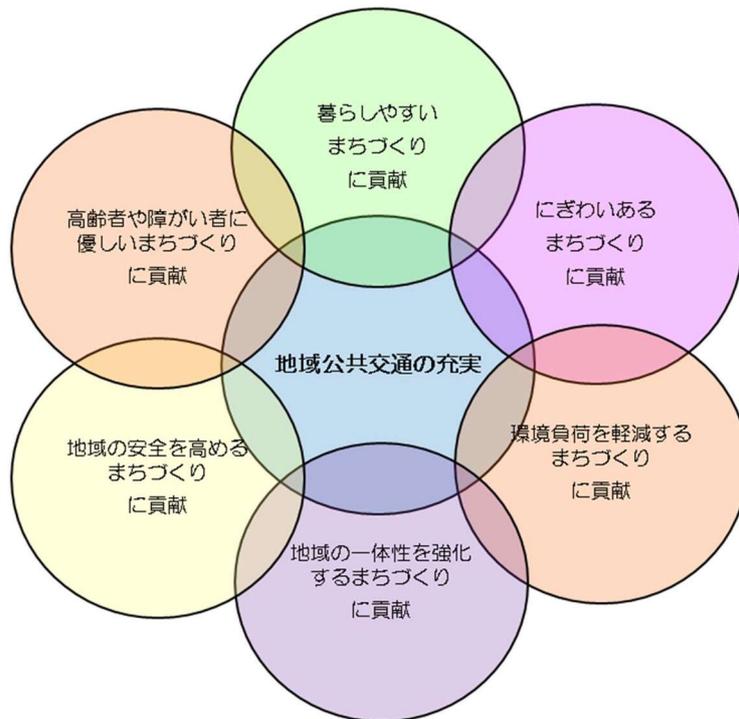
5-3 公共交通ごとの役割・位置づけ

公共交通の役割は、すべての住民に対して、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、各公共交通機関と相互に連携し、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り組みを市民・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り組みを施策

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、地域の主体的な取り組みを促進するため、条例等、関係制度の整備を行い、支援体制を構築します。
- 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、自家用車だけ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り組み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り組み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・活性化に向けた取り組みへの協力が必要です。

5 - 4 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。

5 - 5 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、計画期間中に協議会において評価指標の状況や各施策の実施状況を協議し、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。

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（③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、「平成30年度の実績数値以上」を目標と設定します。③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。

なお、令和7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6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します）。

さらに、⑦公共交通維持に係る年間負担額については、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の合計値とします。

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公共交通維持に係る年間負担額

■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	310,478人	317,000人以上 (乗合タクシー含む)	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	95,115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) [H30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)	3,439人	3,400人以上 [H31]	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 (R6年度実施)
⑦公共交通維持に係る年間負担額	1億1,200万円/年	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

作成中

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、P D C A（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、計画の進捗状況を評価し、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、「P D C A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（P D C A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P D C A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（P D C A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、P D C A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	<p>路線維持の妥当性を判断</p> <p>評価指標：1便当たりの平均乗車人員</p> <p><u>評価基準：3.0人／便・日</u></p> <p>※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。</p>
見直し(改善)基準	<p>路線の見直しや利用促進に向けた判断基準</p> <p>評価指標：平日1日当たりの底流書別乗降者数</p> <p><u>評価基準：5.0人／日以上</u></p>

※平成27年度第2回交通会議にて設定

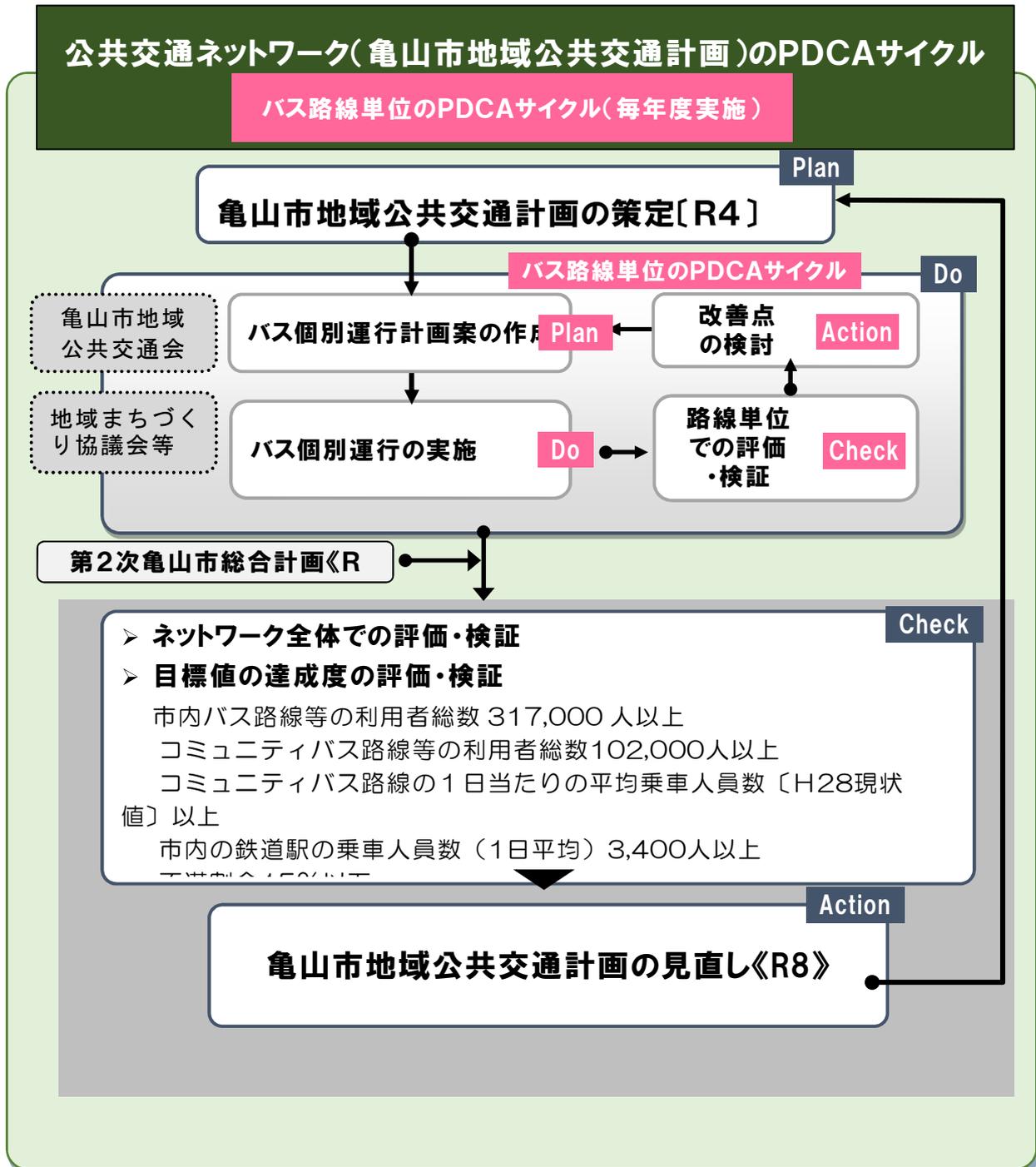
(3) ネットワーク全体での評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

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、地域での取組み等を踏まえて、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）

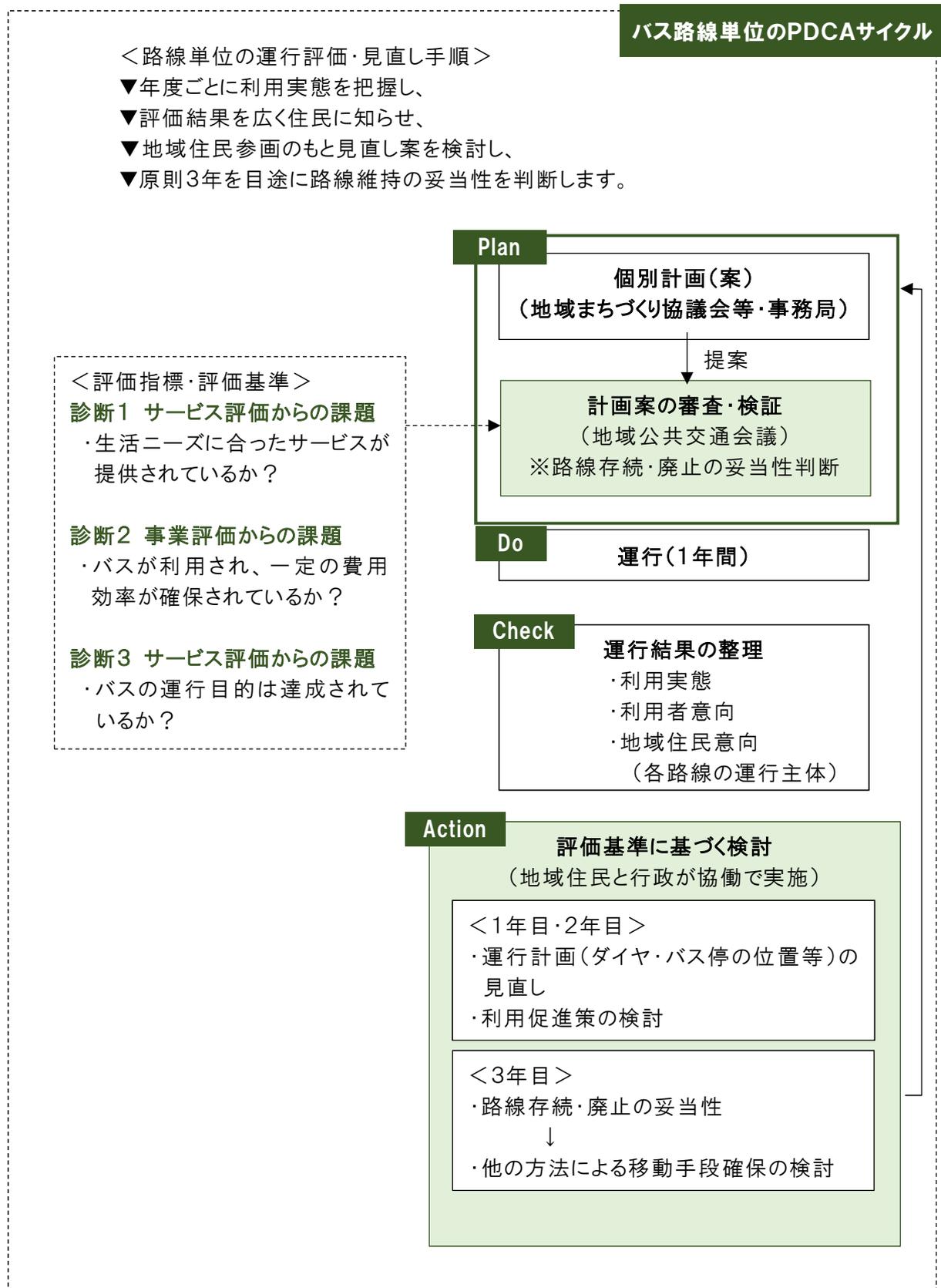
目標を達成するための事業については、各事業単位に毎年度、PDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により、亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会において、事業達成状況や事業の妥当性を評価・検証します。（評価指標は、前述のとおり）

【公共交通ネットワーク（亀山市地域公共交通計画）及びバス路線単位のPDCAサイクル】

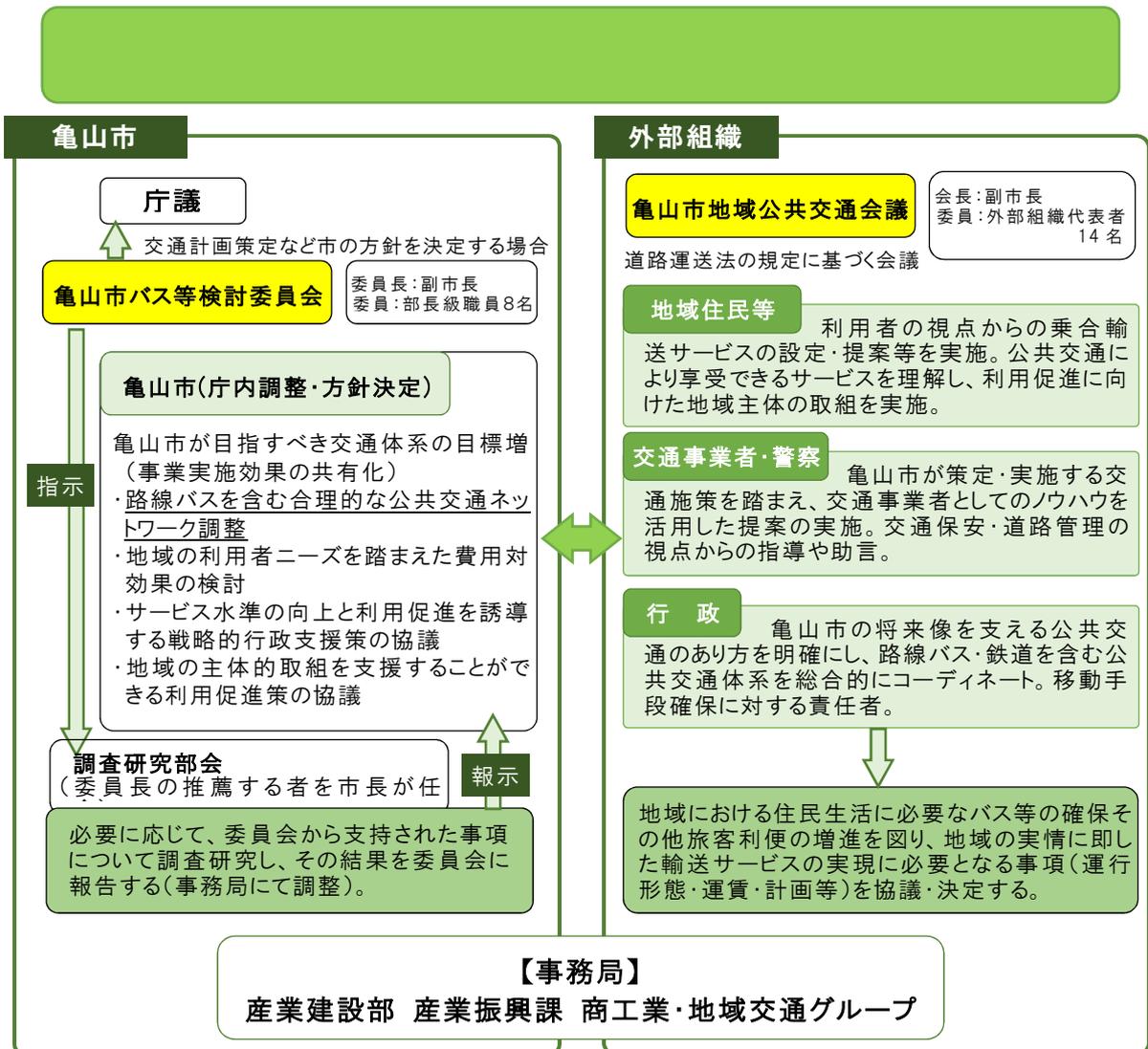


路線単位の運行評価・見直し手順

【バス路線単位のPDCAサイクル詳細】



【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	名城大学理工学部建設システム工学科教授
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
〃	村田 和久	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	役 職	氏 名
委員長	副市長	西口 昌利
委 員	総合政策部長	山本 伸治
〃	市民文化部長	青木 正彦
〃	健康福祉部長	小林 恵太
〃	産業建設部長	大澤 哲也
〃	教育委員会 教育部長	亀山 隆
〃	市民文化部 関支所長	辻村 俊孝

