

龜山市地域公共交通計画（案）

2022－2026

目 次

第1章	計画の概要	1
1-1	計画策定の背景と目的	
1-2	上位・関連計画との関係性	
1-3	計画の区域	
1-4	計画の期間	
1-5	計画の対象となる交通手段	
第2章	亀山市の現状	13
2-1	広域的立地特性、地形特性	
2-2	社会経済特性	
第3章	亀山市の地域公共交通の現状	18
3-1	地域公共交通への取組	
3-2	地域公共交通の現状	
3-3	地域公共交通の利用状況	
3-4	地域公共交通維持のための財政負担状況	
3-5	地域公共交通計画（現計画）の事業進捗状況評価	
3-6	地域公共交通に対する市民及び地域の意見	
第4章	亀山市の地域公共交通の課題	40
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	数値目標	
第6章	計画の目標を達成するための実施事業	49
6-1	公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方	
6-2	公共交通維持確保改善の考え方	
6-3	施策・実施主体・スケジュール	
第7章	計画の達成状況の評価	62

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

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

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

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

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

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

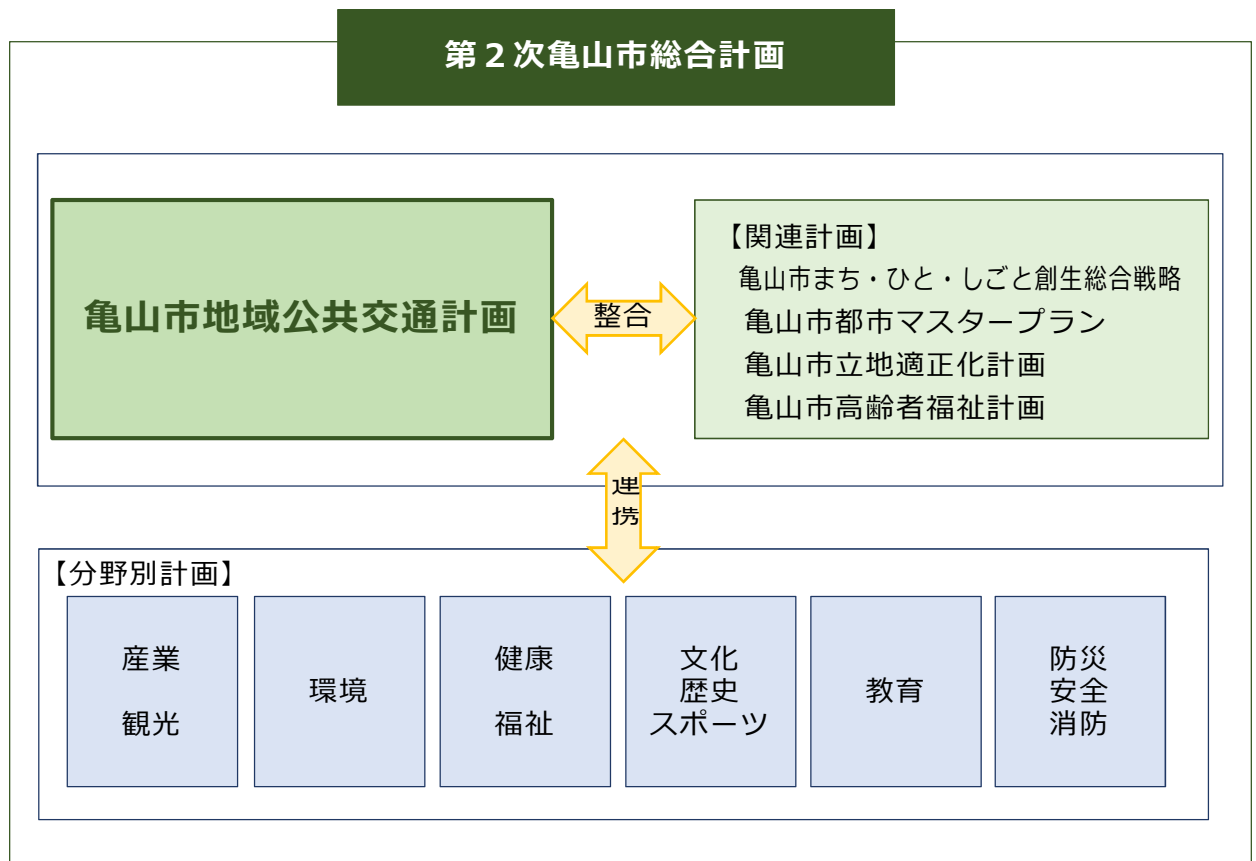
1 - 2 上位・関連計画との関係性

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

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

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

▼計画の位置付け



1 - 3 計画の区域

本計画における計画の区域は、亀山市の全域とします。

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

1 - 4 計画の期間

計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

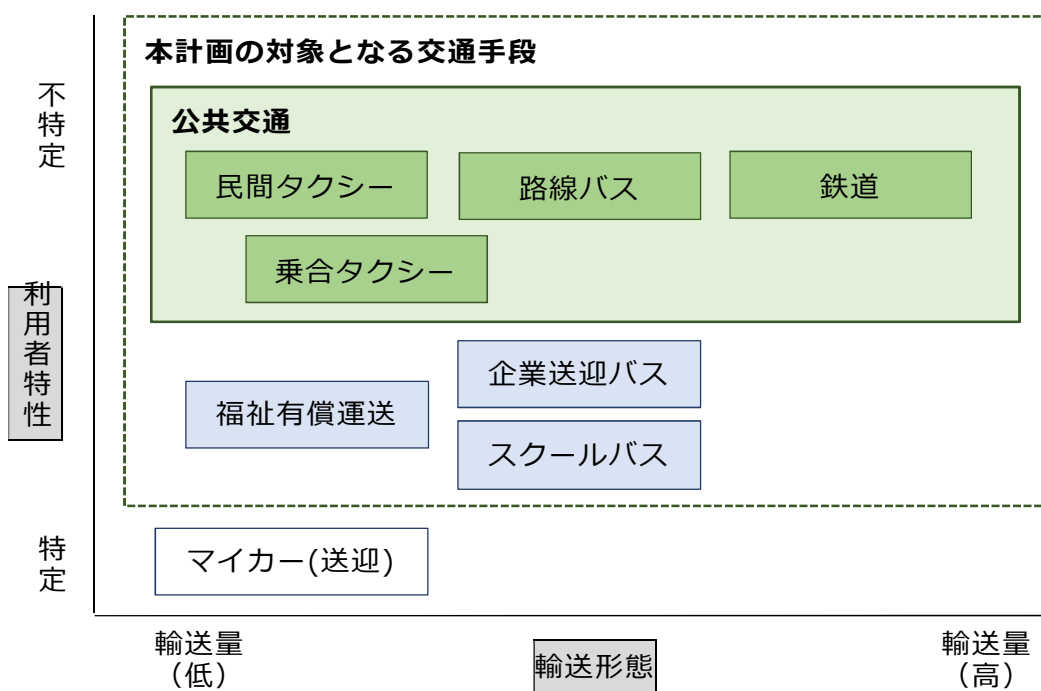
なお、計画期間中であっても、評価指標の状況や各施策の実施状況、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

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

1 - 5 対象とする交通手段

本計画で対象とする主な交通手段は、鉄道及び路線バス、一般タクシー、乗合タクシーとします。

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



【参考】上位計画と関連計画

(1) 第2次亀山市総合計画（平成29年度～令和7年度）

①将来都市像とまちづくりの基本方針

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

■将来都市像



■まちづくりの基本方針



②公共交通関連の計画

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

■公共交通網の充実

目指す姿

市民が、身近な公共交通網を利用して、安全で快適に生活を送っています。

成果指標

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

施策の方向

①地域公共交通を活用した交通ネットワークの強化

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

②公共交通機関の利便性向上と利用促進

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

③身近な交通手段の確保

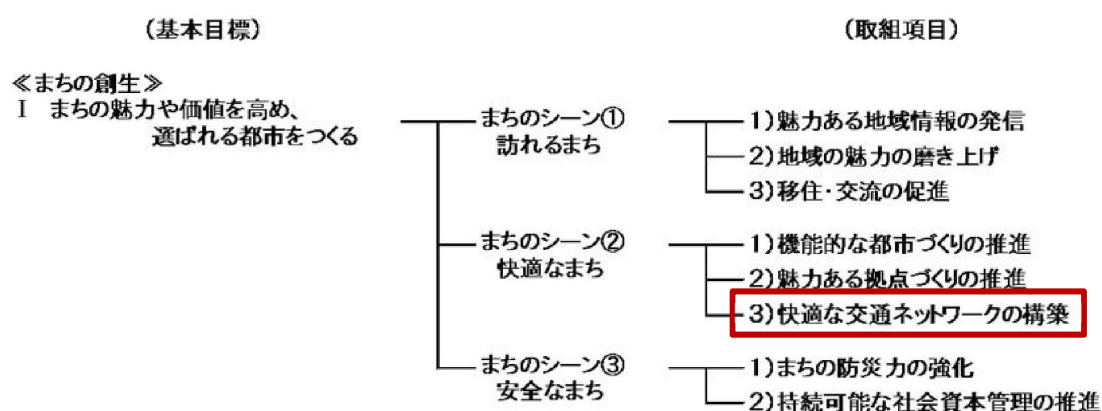
- ◆自立した移動手段を持たない市民の交通手段を確保するため、コミュニティ系バス等の効率的・効果的な運行を行います。
- ◆超高齢社会を見据え、地域の実情や状況の変化に合わせ、コミュニティ系バス路線等の再編に取り組みとともに、新たな交通手段などについて研究し、運行の実現を目指します。

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

①基本的な視点

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

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



②公共交通関連の基本目標と取組項目

3) 快適な交通ネットワークの構築

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

（２）亀山市都市マスタープラン（令和元年度～令和９年度）

①都市づくりの理念

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

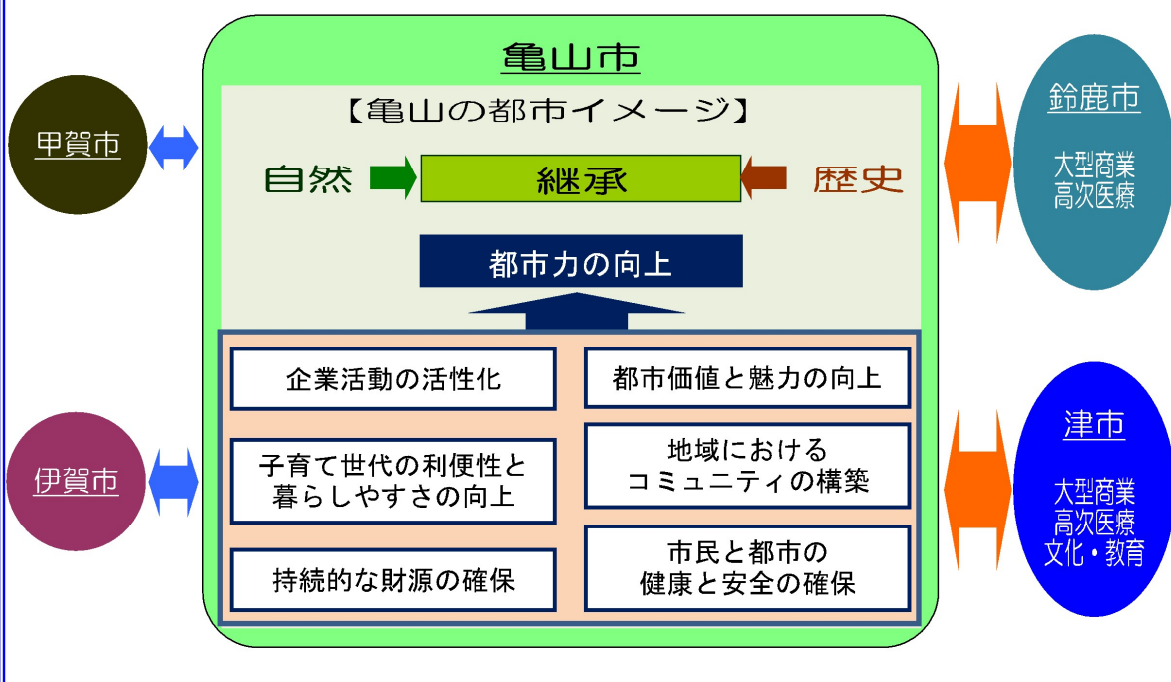
【都市マスタープラン】

都市づくりの基本理念

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」

亀山市の特徴である豊かな自然環境や東海道を軸とした歴史資源、さらにはそれらが暮らしの中に溶け込んだ都市の姿を継承するなかで、鉄道駅を中心とした既成市街地への都市機能及び居住の誘導等を効率的・効果的に進めるとともに、市内及び近隣市等との多様なネットワークを構築することで、都市の価値と魅力（都市力）の向上を図り、「持続的に発展し続けられる健都」をめざします。



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。

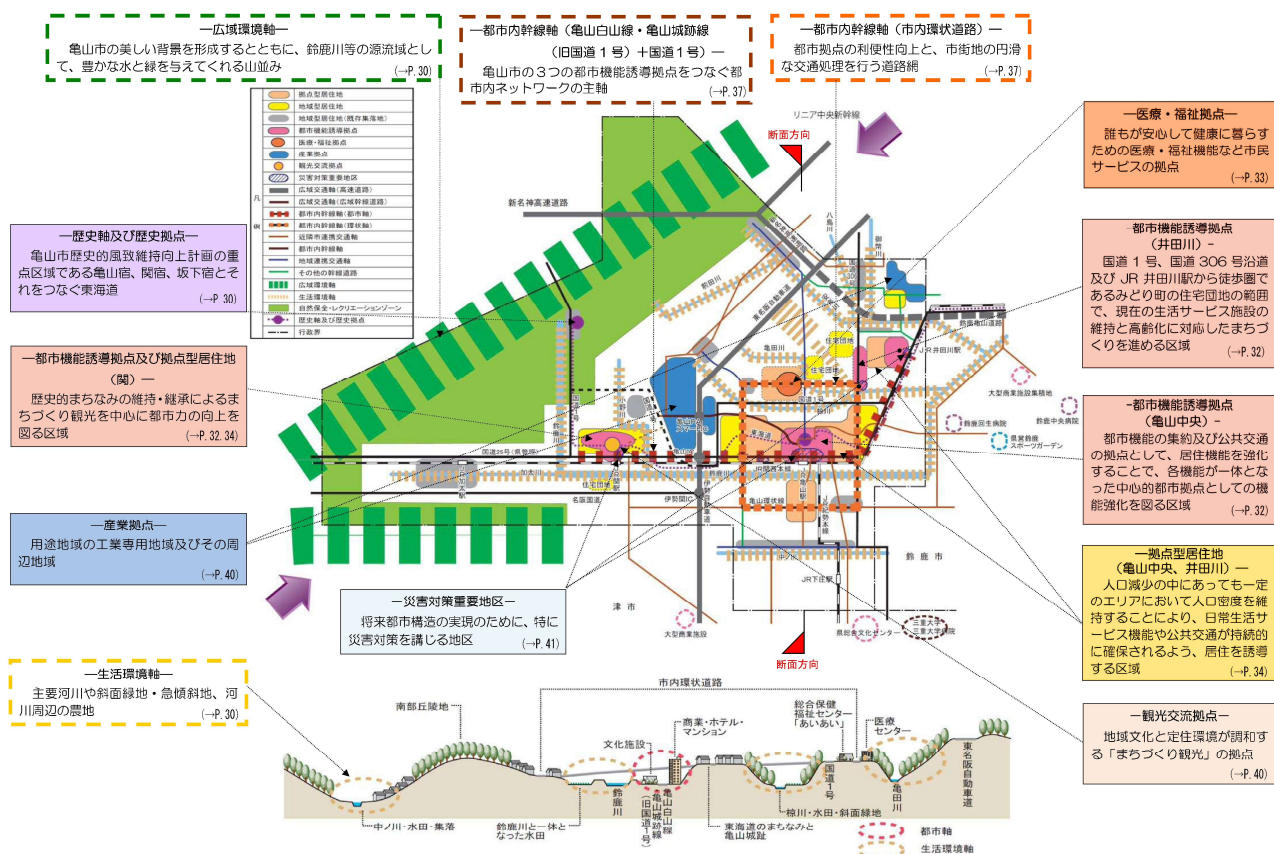
■都市づくりの理念

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

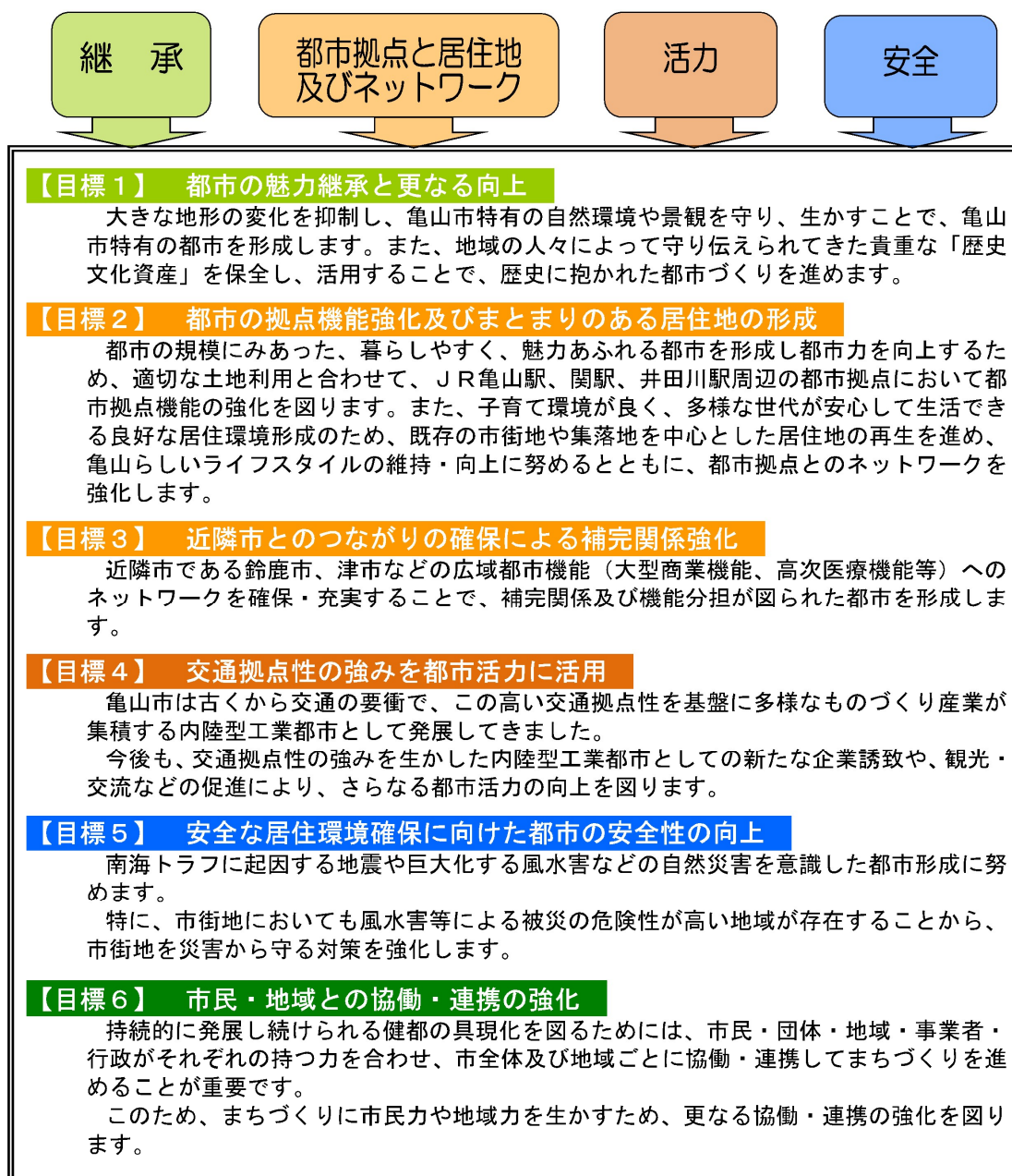
- | | |
|------|-----------------------|
| 目標 1 | 現在の地形特性を守り活かす都市形成 |
| 目標 2 | 歴史文化資産を活かした都市づくりの推進 |
| 目標 3 | 都市の拠点機能強化 |
| 目標 4 | まとまりのある居住地の形成 |
| 目標 5 | 都市機能拠点と居住地のつながりの強化 |
| 目標 6 | 近隣市とのつながりの確保による補完関係強化 |

▼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。

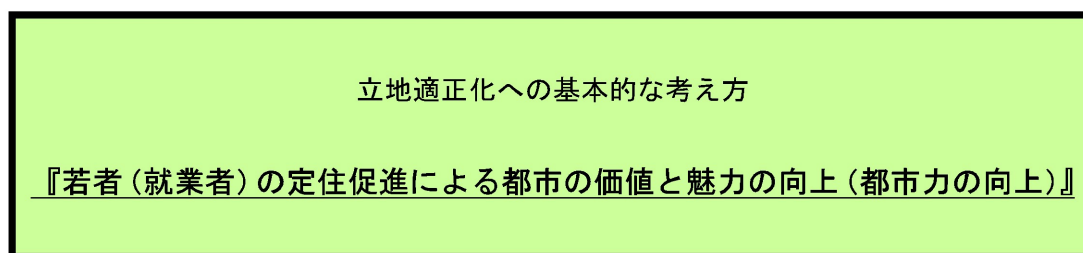


(3) 亀山市立地適正化計画計画（平成29年度から）

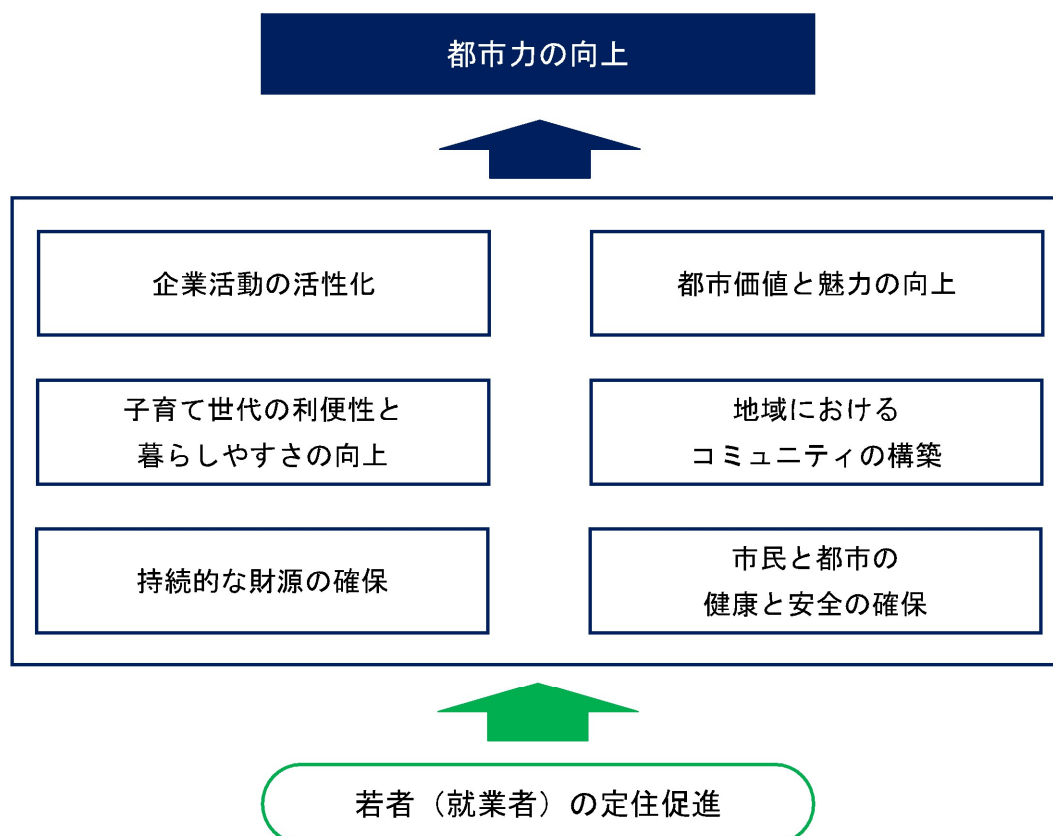
①立地適正化への方向性

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

▼ 亀山市立地適正化計画 立地適正化への方向性



□都市力向上のイメージ



②基幹的公共交通軸の将来イメージ

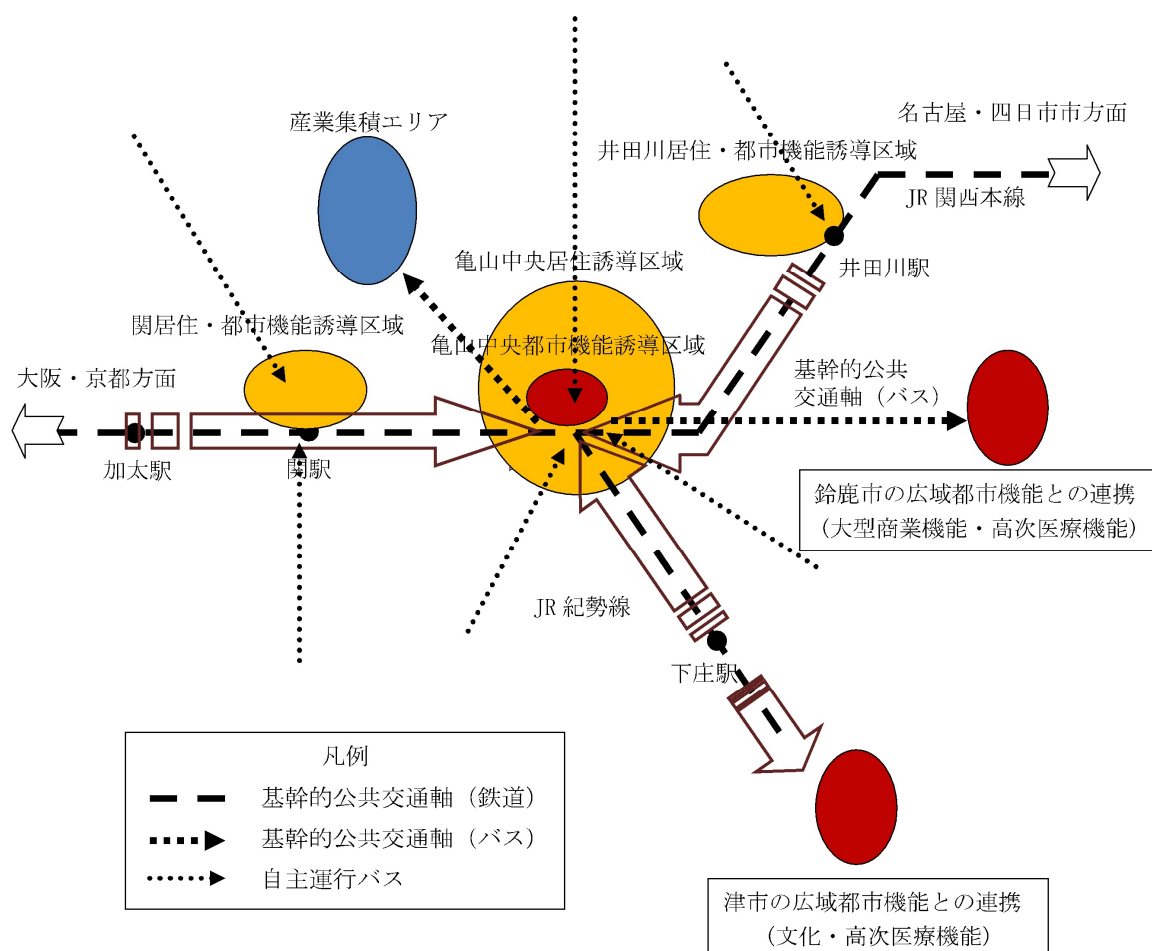
財政負担の軽減と自動車に過度に依存しない都市構造の実現をめざし、以下の図に示すように鉄道駅周辺に居住誘導区域を指定し、将来的には鉄道を基幹的公共交通軸と位置づけ公共交通移動の主軸とします。このため、駅のバリアフリー化やダイヤ編成の工夫等利用しやすい仕組みについて鉄道事業者等と検討します。

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

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

鉄道駅から離れた居住誘導区域外の集落と都市機能誘導区域とのネットワークについては、鉄道駅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

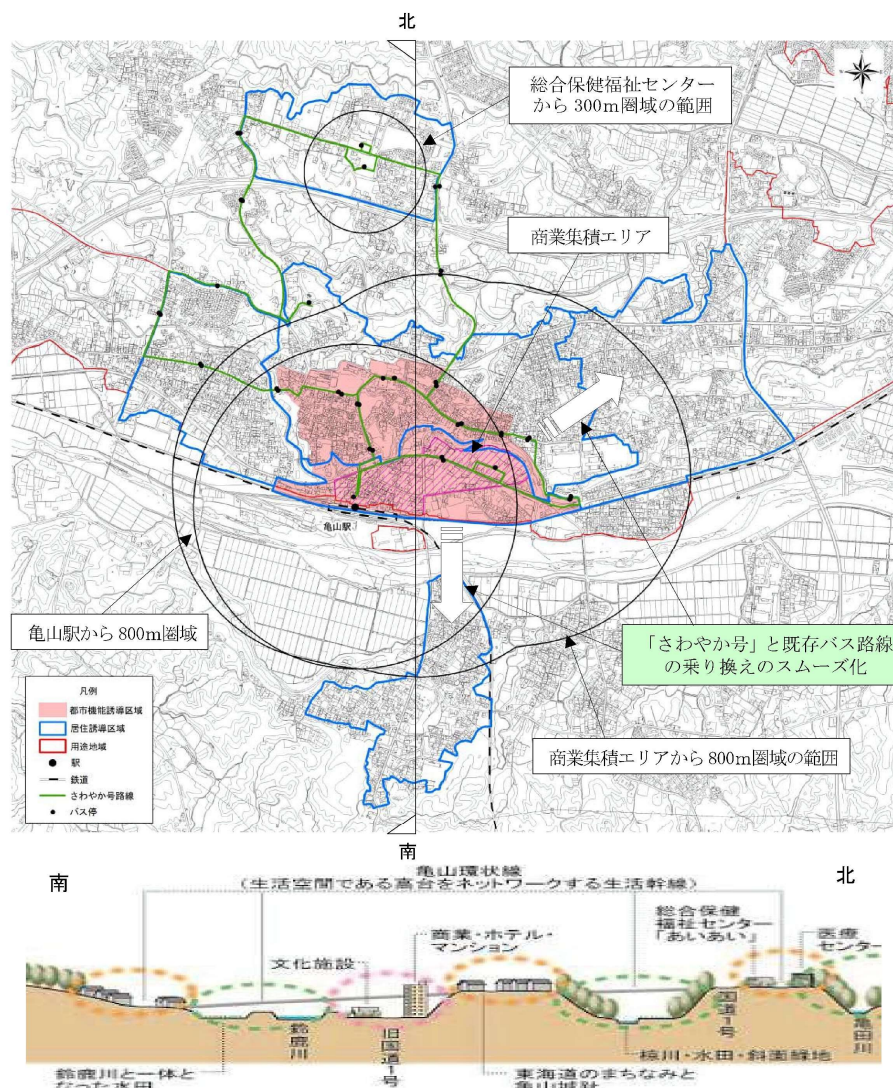
居住誘導区域内の公共交通ネットワークの検討は、亀山中央居住誘導区域以外は面積が小さく、徒歩及び自転車移動範囲であるため、亀山中央居住誘導区域についてのみ行います。

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「亀山棕本線」が確保されておりこの路線と「さわやか号」の乗り換えのスムーズ化を図ることで対応します。

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

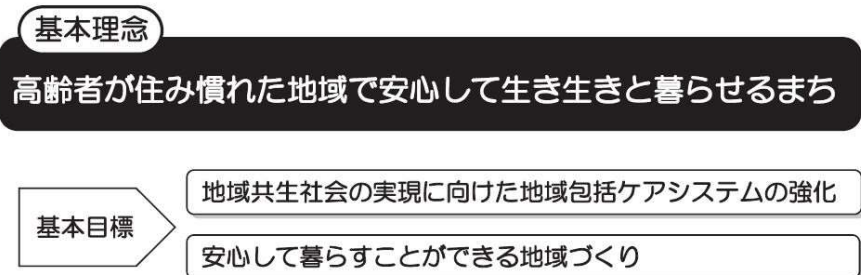
▼亀山中央居住誘導区域公共交通ネットワークの将来イメージ



(4) 亀山市高齢者福祉計画（令和3年度～令和5年度）

① 基本理念

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



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

② 公共交通関連の計画

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

3 生活支援サービスの提供

（現状と課題）

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

（取り組み）

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

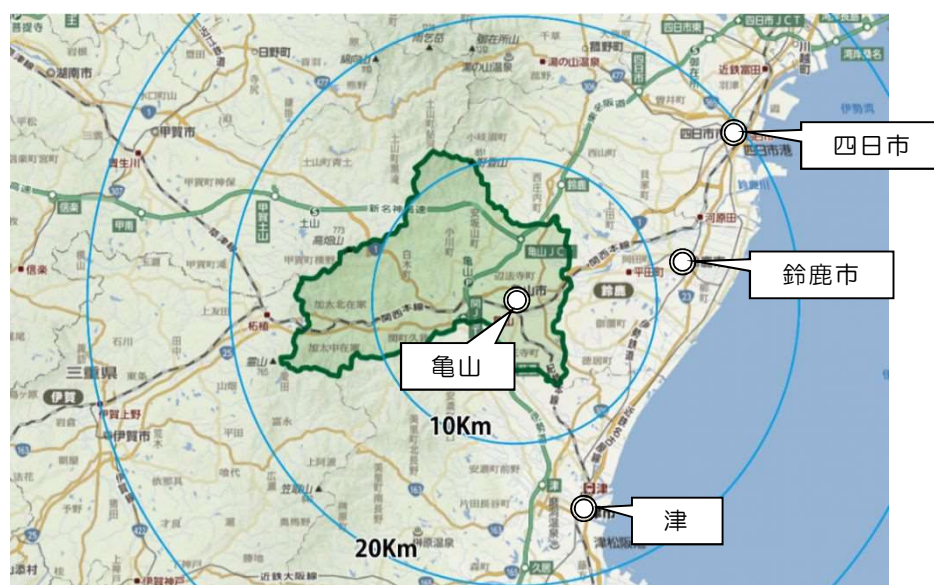
第2章 亀山市の現状

2-1 広域的立地特性、地形特性

(1) 広域的立地特性

■ 県内の主要都市である津市、四日市市、鈴鹿市の経済圏、生活圏に内包

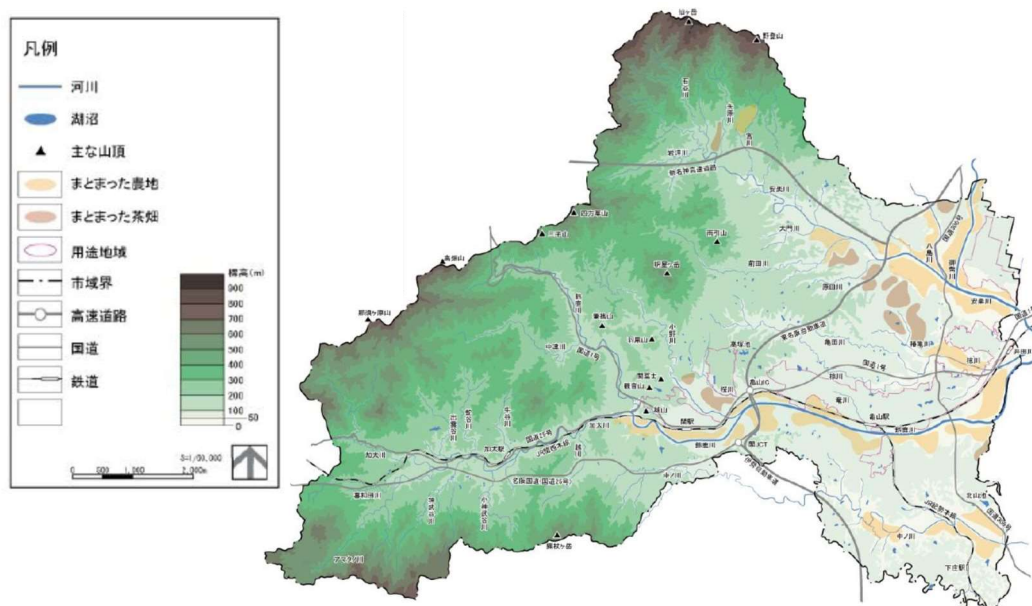
- ・ 津市、四日市市、鈴鹿市いずれの都市からも20km圏内に位置
- ・ J R 関西本線及び紀勢本線を存し、J R 亀山駅から鉄道利用で名古屋まで約75分、津まで約20分、四日市まで約30分、鈴鹿まで約30分
- ・ 東名阪自動車道、新名神高速道路、伊勢自動車道、名阪国道、国道1号の結節点



(2) 地形特性

■ 鈴鹿山系から連なる丘陵地と市内を横断する河川によりつくられた、高低差のある地形構造

- ・ 市北西部に鈴鹿山系から連なる丘陵地、市東部に平坦な伊勢平野



資料；亀山市交通バリアフリー構想

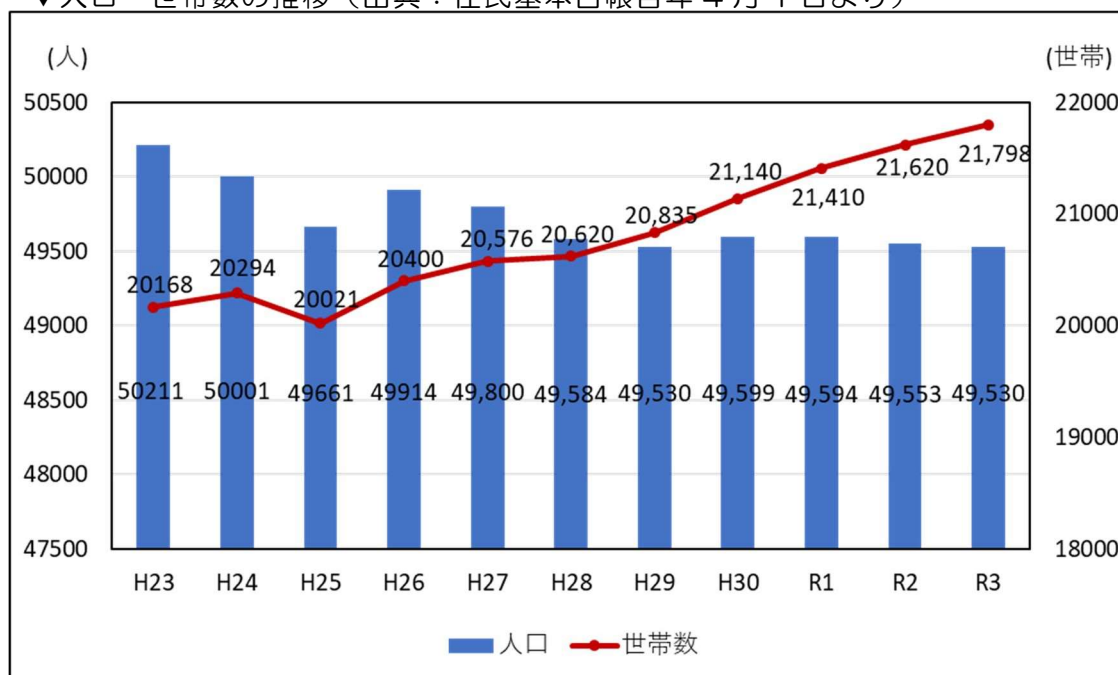
2-2 社会経済特性

(1) 人口及び世帯数の動向

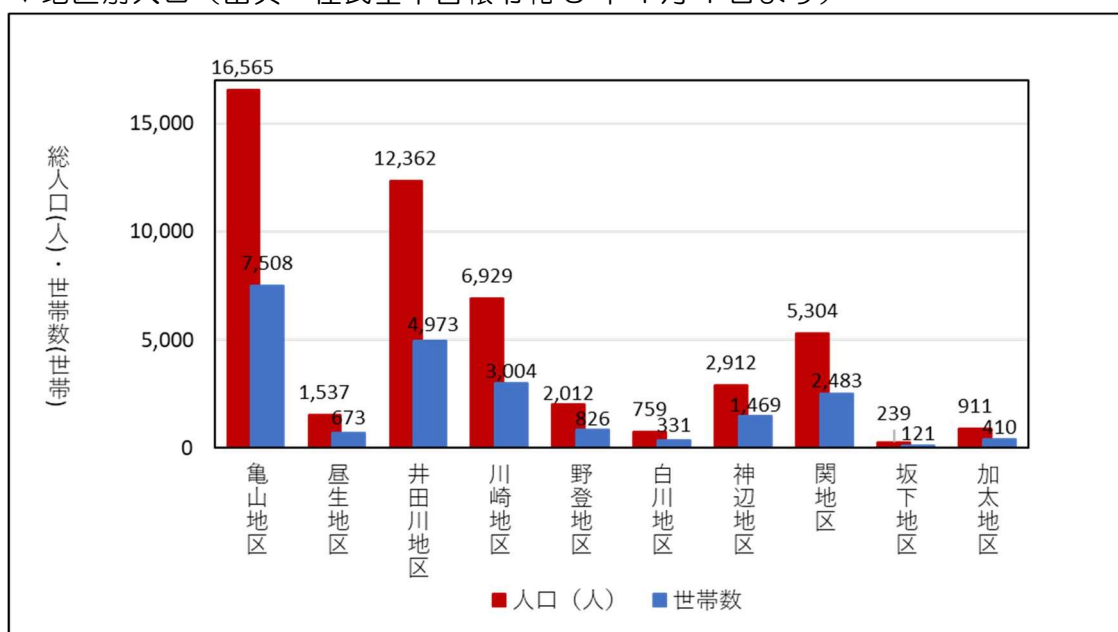
住民基本台帳ベースの本市の人口は、平成28年まで減少傾向にありますが、その後は49,500人台の人口で推移しています。また、世帯数は、過去10年間で約1,600世帯が増加しています。

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

▼人口・世帯数の推移（出典：住民基本台帳各年4月1日より）



▼地区別人口（出典：住民基本台帳令和3年4月1日より）

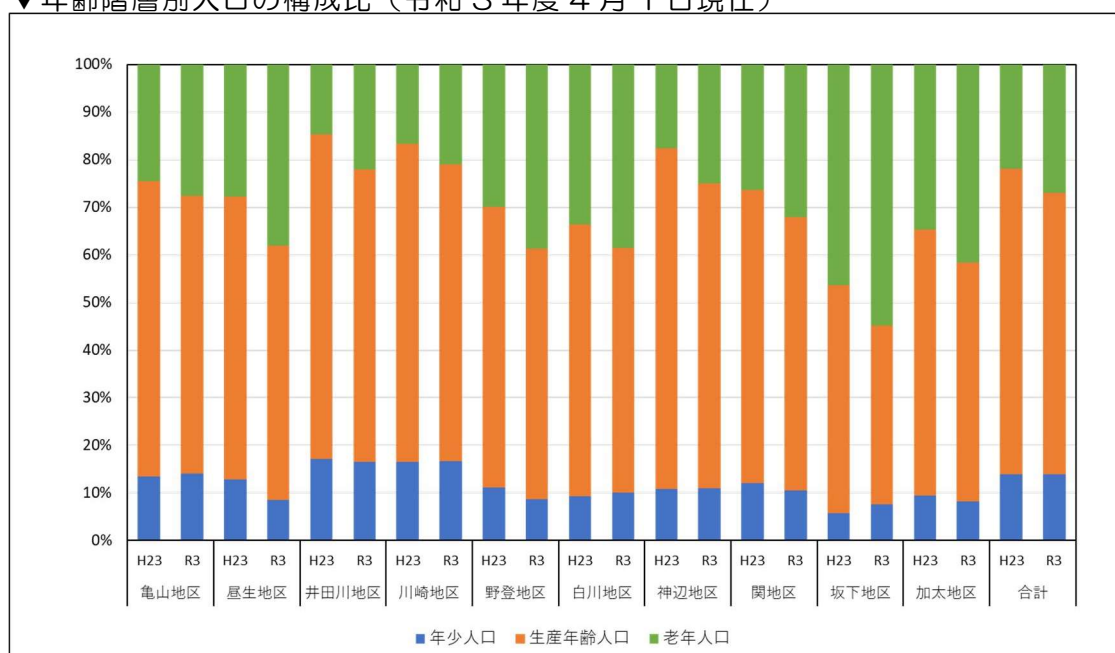


（２）年齢階層別人口の動向

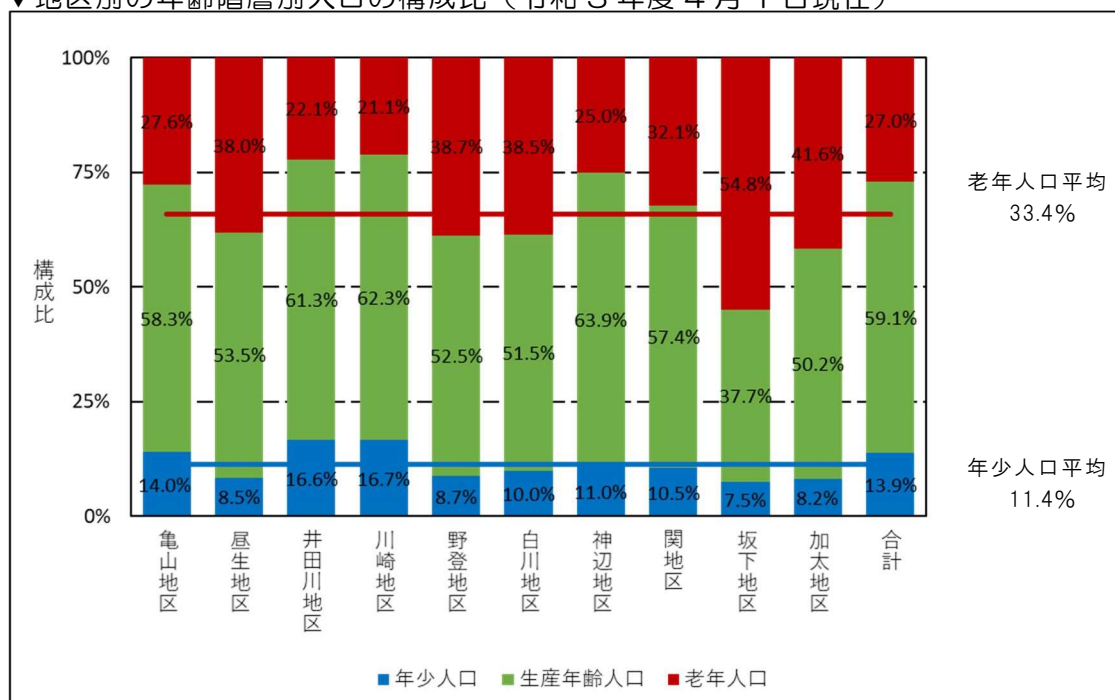
市内全体の年齢階層別人口の人口割合は、平成２３年度と比べ、令和３年度は生産年齢人口が減少し、老年人口は増加、年少人口は横ばいの状況です。

地区別にみると、市北東部地域（井田川地区、川崎地区）の年齢階層別人口は市内全体の平均より年少及び生産年齢人口率が高く、老年人口率が低くなっています。昼生地区、野登地区、白川地区、坂下地区、加太地区の年齢階層別人口は市内全体の平均より年少及び生産年齢人口率が低く、老年人口率が高くなっています。特に、坂下地区では、老年人口率が５４．８％と６５歳以上の高齢者が過半数を占めています。

▼年齢階層別人口の構成比（令和３年度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）



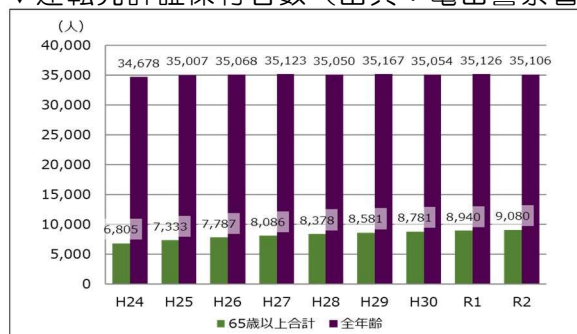
(3) 運転免許証保有者数の推移

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。

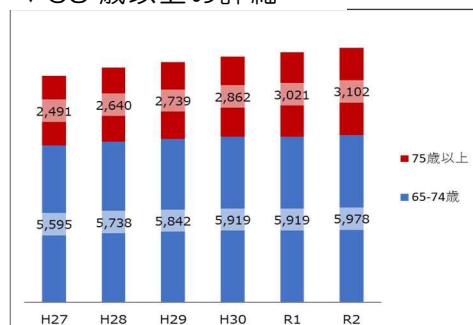
運転免許証返納者数は、平成29年度に大幅に増加し、その後、令和元年度を除き、ほぼ横ばい傾向にあります。65歳以上の運転免許証返納者についても、平成28年度では66名でしたが、平成29年度では162名と急増し、令和元年度を除いて令和2年度までほぼ横ばい傾向にあります。

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）

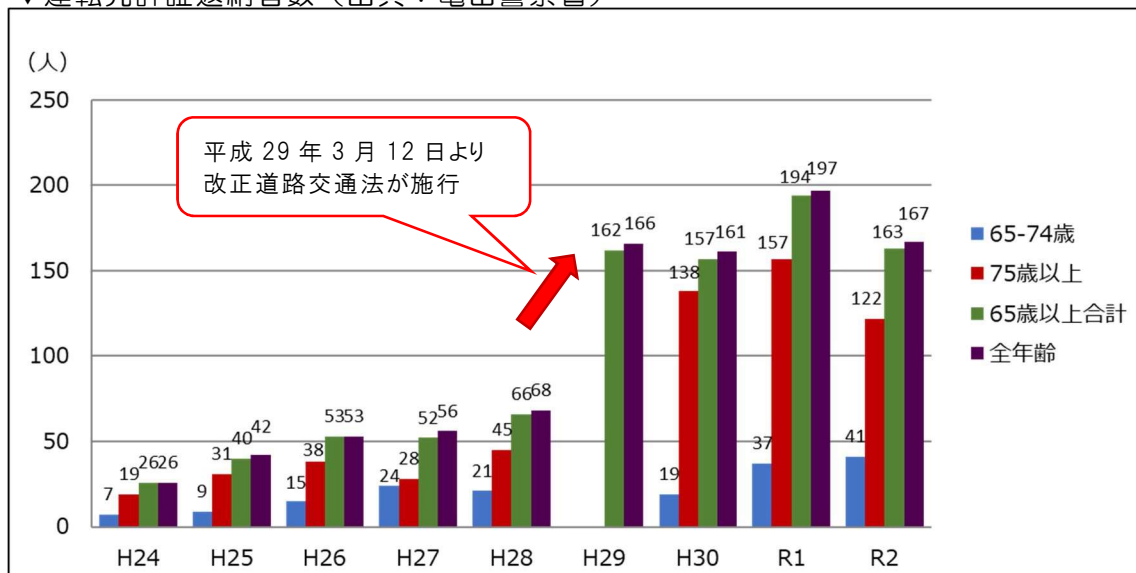


▼65歳以上の詳細



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

基本方針

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

施策

幹線的バス路線運行・維持

地域生活バス路線等運行・維持・再編

運賃体系の見直し等

公共交通利用促進

バス路線の評価及び地域との連携強化

事業

幹線的バス路線運行・維持

地域生活バス路線等運行・維持・再編

運賃体系の見直し

運賃収入以外の収入確保に向けた取り組み

情報提供

利用促進誘導

環境対策・バリアフリー化

地域づくりと一体となった取り組み

鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動

地域との連携強化

住民主体の取り組み支援

(2) 数値目標の達成状況

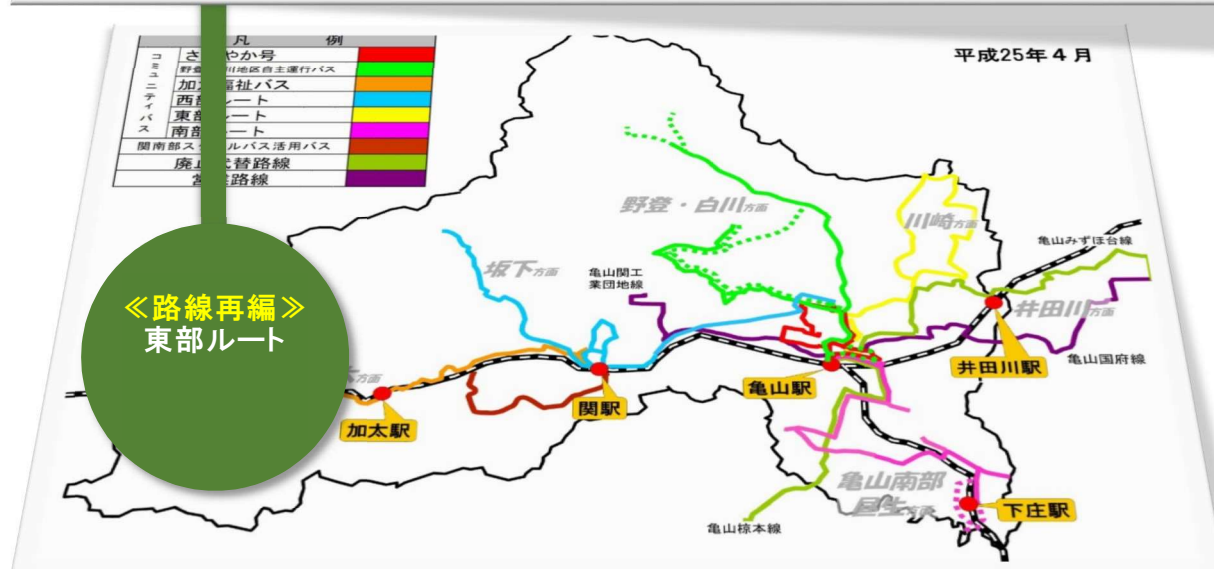
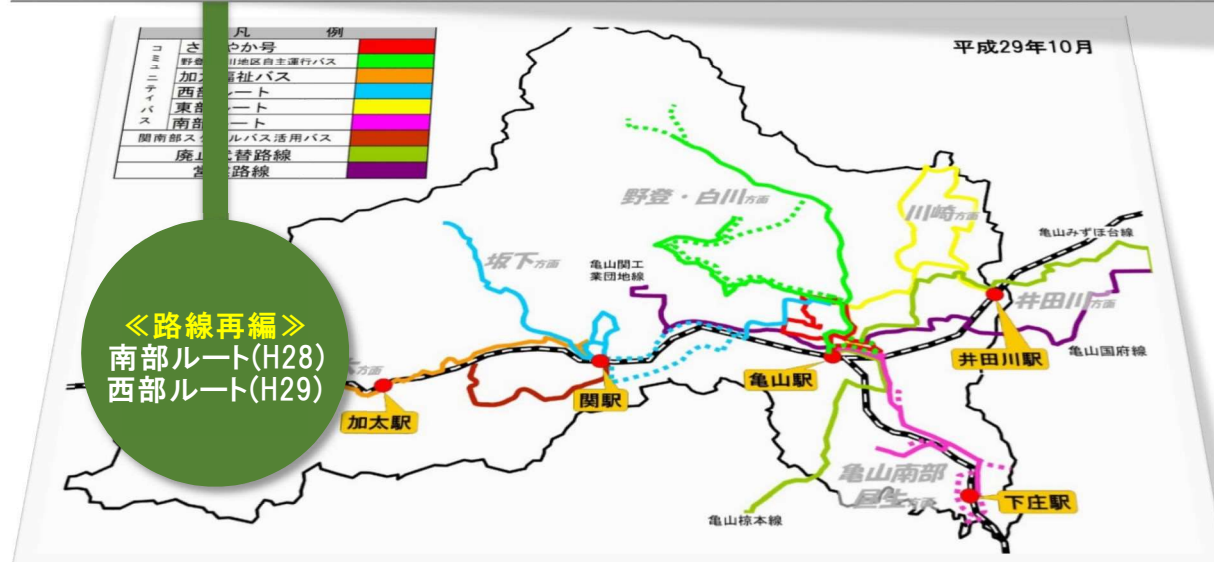
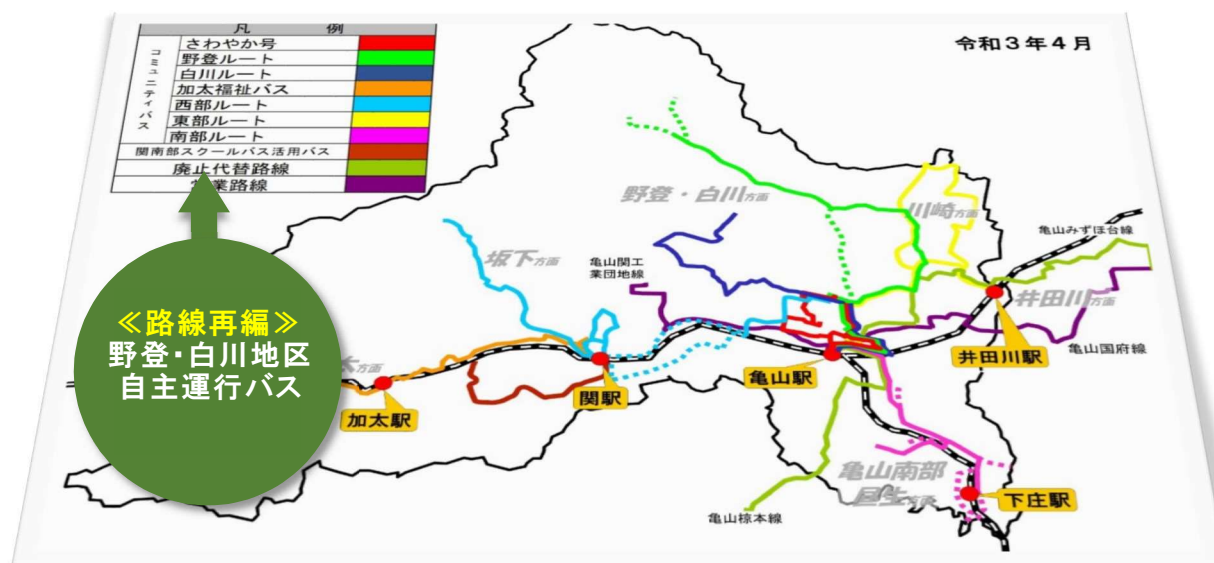
前計画で設定した数値目標とその達成状況は、次のとおりです。

評価指標	現状値 (H28年度)	目標値 (R2年度)	達成状況 (R2)
市内バス路線等の利用者総数 (乗合タクシー含む)	310,478人	317,000人以上	未達成 〔235,740人〕
コミュニティバス路線等の利用者総数 (乗合タクシー含む)	95,115人	102,000人以上	未達成 〔74,246人〕
コミュニティバス路線の1便あたりの平均乗車人員数(人/便・日)	—	—	—
さわか号	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 平成 12 年 12 月 平成 13 年 4 月 平成 14 年 8 月 平成 16 年 10 月	亀山市バス等検討委員会を設置 シャトルバス（さわやか号）の試行的運行開始 さわやか号の本格運行開始 実験バスの運行開始（平成 14 年 8 月～平成 16 年 3 月 20 か月） 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 平成 16 年 4 月 平成 16 年 7 月	加太地区福祉バス運行開始 巡回バス運行開始 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 平成 17 年 9 月 平成 17 年 10 月 平成 19 年 1 月 平成 19 年 11 月 平成 20 年 11 月 平成 21 年 3 月 平成 21 年 10 月 平成 22 年 4 月 平成 25 年 4 月 平成 27 年 10 月 平成 28 年 10 月 平成 29 年 10 月 平成 30 年 9 月 平成 30 年 10 月 平成 31 年 4 月 令和 2 年 7 月 令和 3 年 4 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 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） さわやか号運行エリアを拡大 新地域生活交通再編事業「効率的で効果的な新市の生活交通の再編に向けて」 バス等検討委員会検討結果報告 亀山市地域公共交通会議の設置 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 東部ルート（試験運行）、南部ルート運行開始 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 さわやか号ノンステップバスへ車両変更 亀山市地域公共交通計画の策定 東部ルートの路線再編 専用回数券導入 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 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 事前予約制施設送迎サービス運行終了 乗合タクシー「のりかめさん」運行開始 乗合タクシー制度改正（土曜日運行、前後 30 分運行拡大） 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） 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

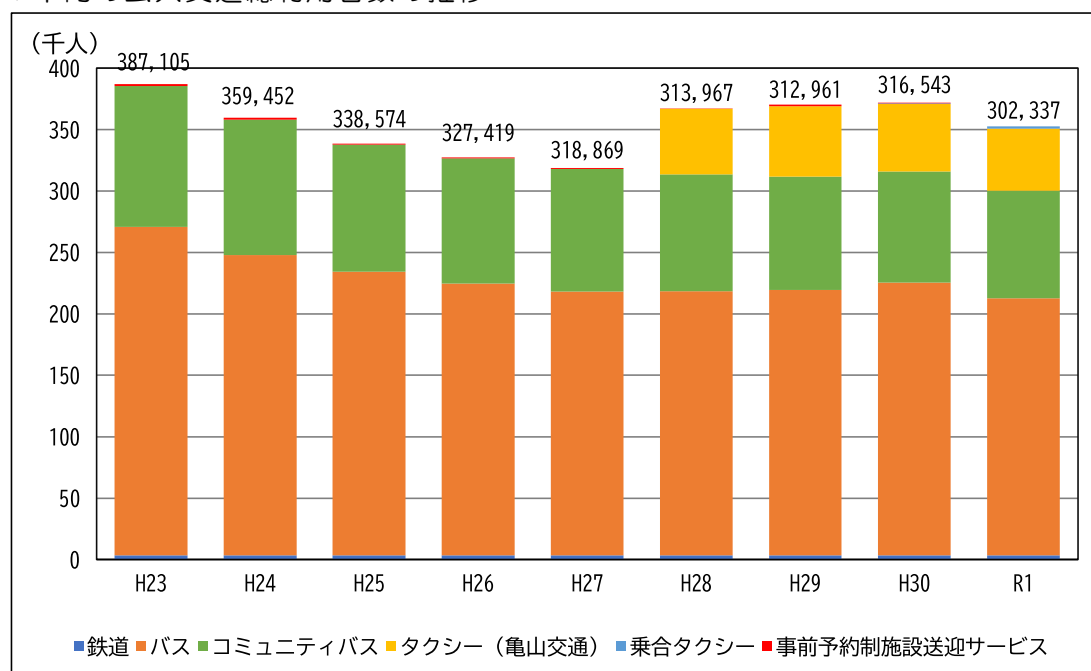
(1) 市内の公共交通網（令和3年10月1日現在）

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

3-3 地域公共交通の利用状況

市内の公共交通（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）

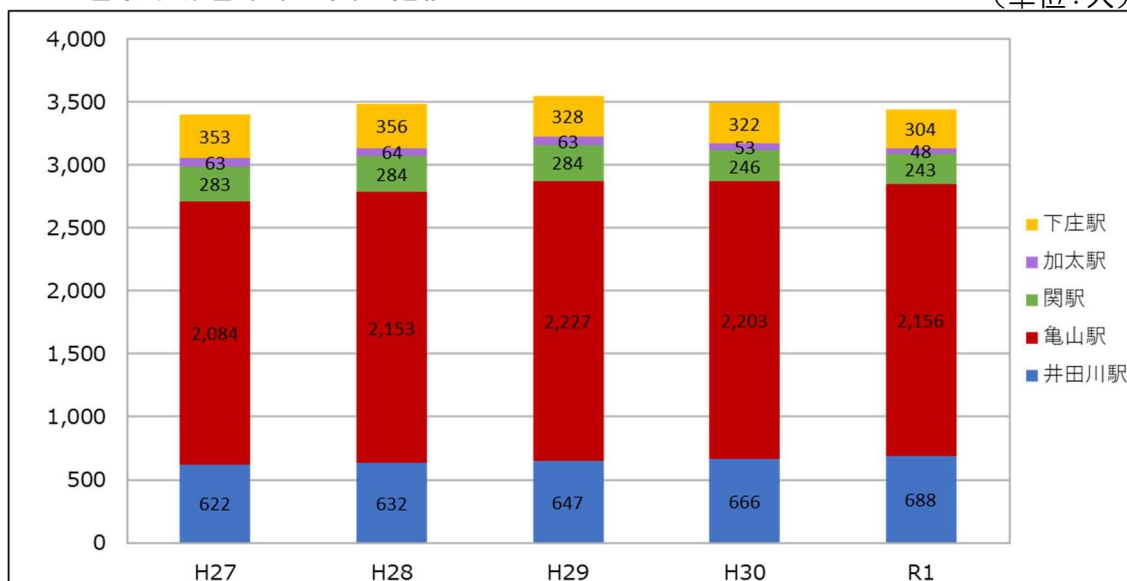
単位：人

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。令和元年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響で減少傾向に転じ、令和2年度の利用者数は23

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

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

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

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

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

廃止代替路線バス（バス会計年度（10月～9月））

（単位：人）

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

コミュニティ系路線（年度単位）

（単位：人）

路線名（便数）		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	備考
さわやか号 （12便/日）	総利用人数	40,640	40,887	40,868	39,079	38,144	37,318	36,674	34,985	33,467	33,075	25,219	
	1便当り	9.3	9.4	9.4	8.9	8.7	8.5	8.4	8.0	7.7	7.5	5.7	
野登・白川地区自主運行バス （16便/日）	総利用人数	26,439	24,914	23,745	22,637	23,808	24,354	22,716	21,231	20,399	17,782	14,600	
	1便当り	5.6	5.3	5.0	4.8	5.0	5.1	4.8	4.5	4.4	3.8	3.1	
加太福祉バス （13便/日）	総利用人数	17,060	15,881	13,159	11,757	11,313	11,970	9,732	10,535	10,196	10,167	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））

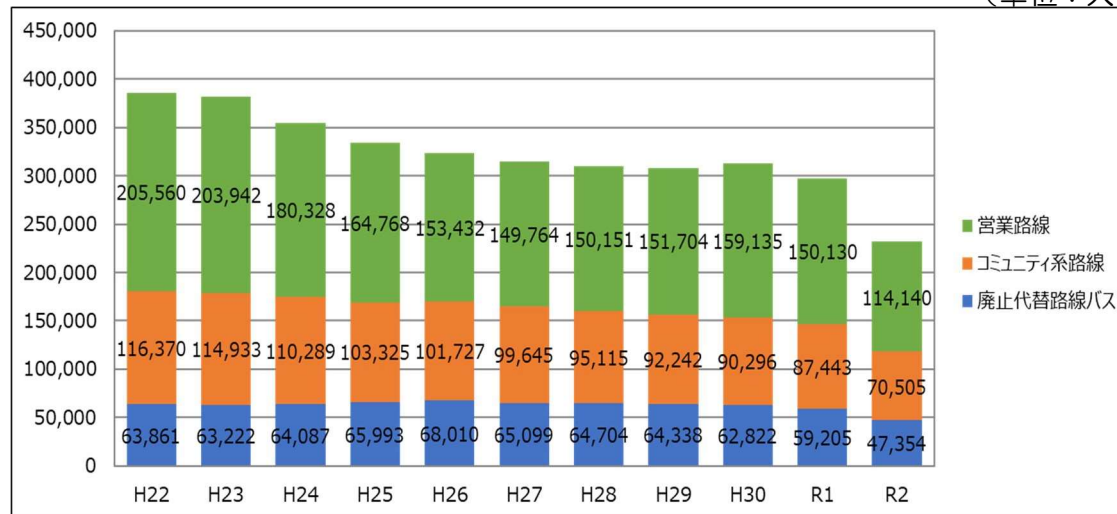
（単位：人）

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	
	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	

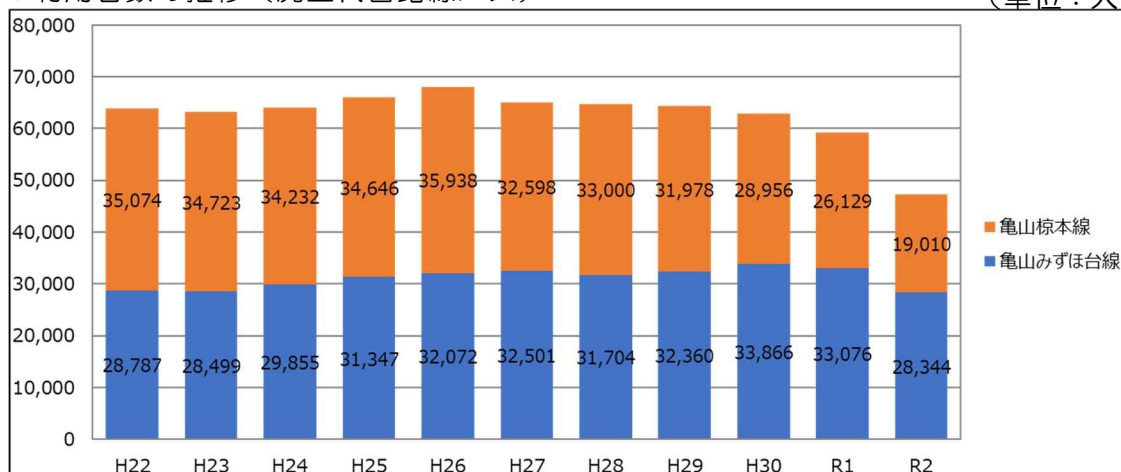
▼市内バス等の総利用者数の推移

(単位：人)



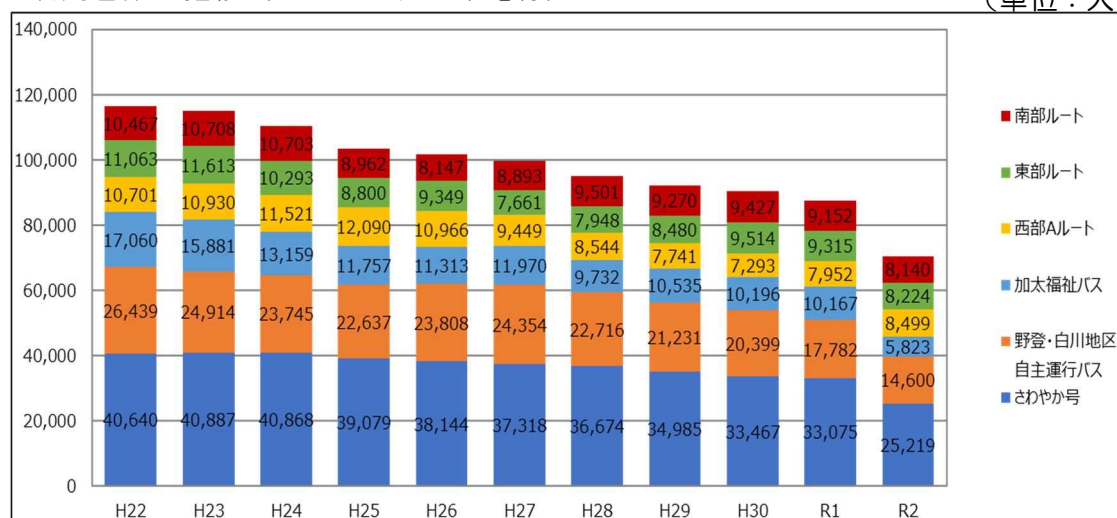
▼利用者数の推移（廃止代替路線バス）

(単位：人)



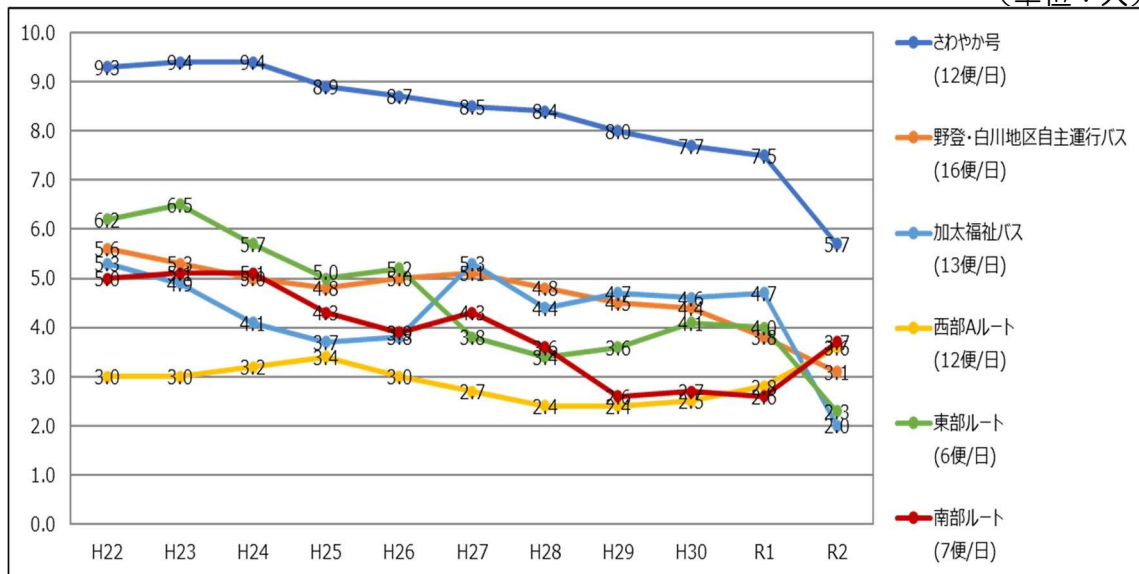
▼利用者数の推移（コミュニティ系路線）

(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

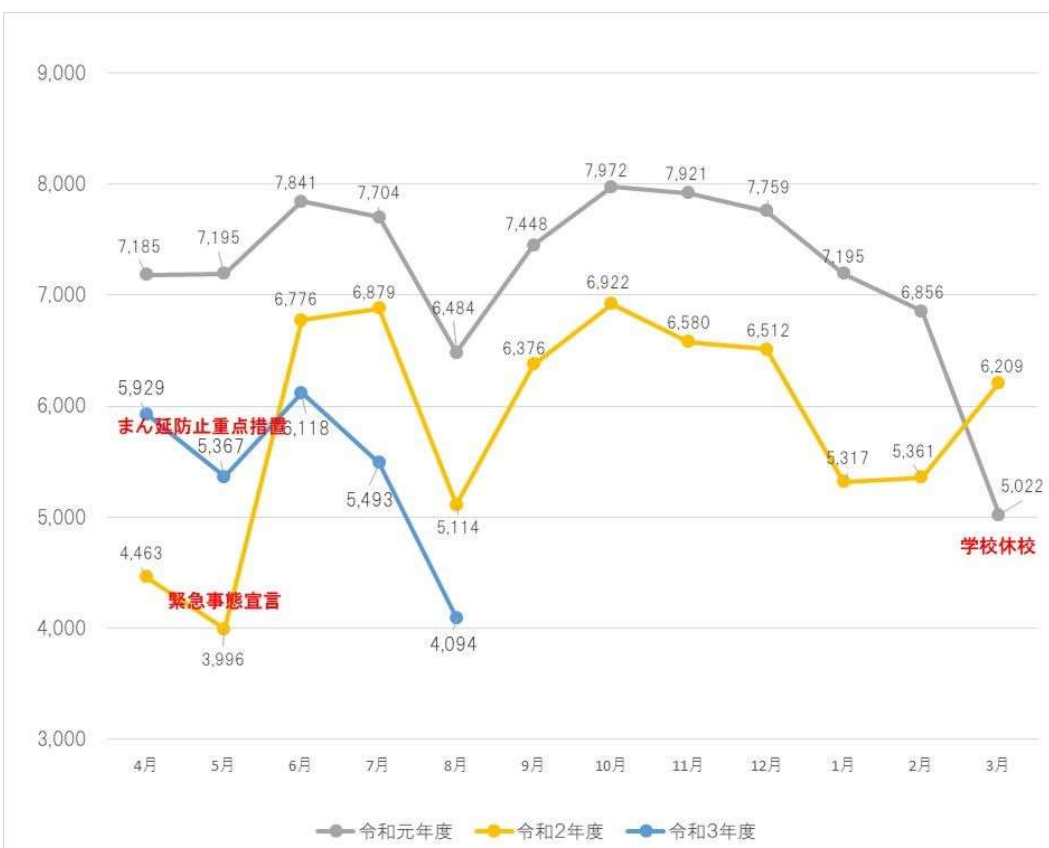
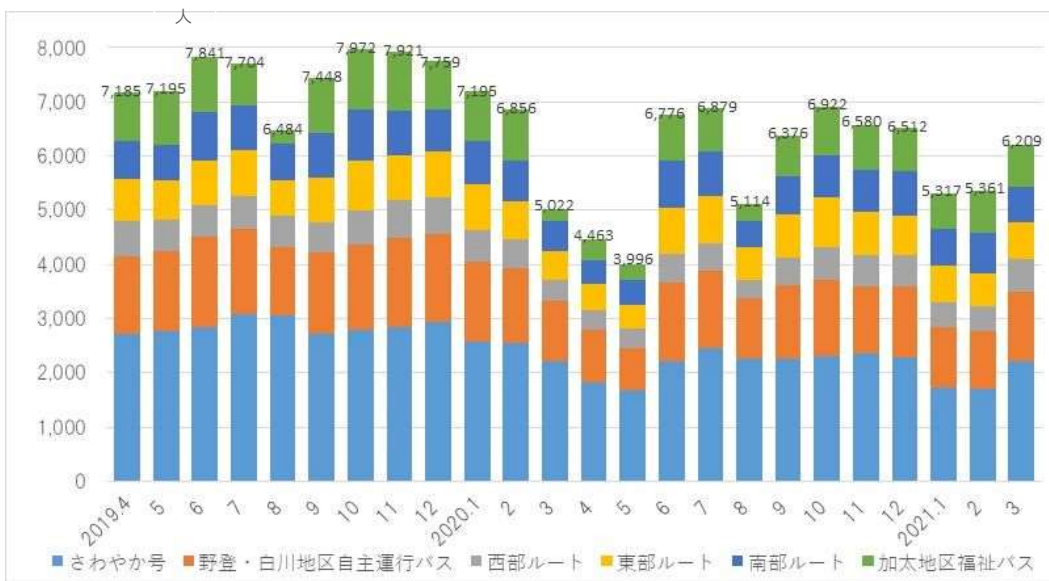
輸送人員（令和元年同月比）



※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。

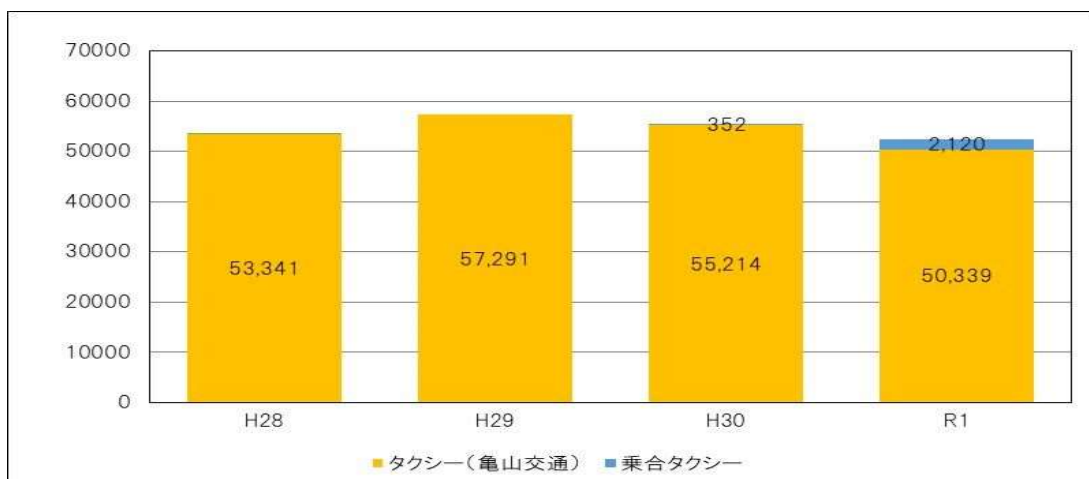
また、平成30年10月から乗合タクシー（のりかめさん）を運行しています。

一般タクシーの利用者数は、減少傾向にありますが、乗合タクシーの利用者は徐々に定着しつつあり、増加傾向にあります。

▼タクシー利用者数の推移

(単位:人)

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



▼かめやまのりあいタクシー（のりかめさん）制度

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

利用できる人 亀山市民で、運行車両への乗り降りに介助などが必要なく、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。

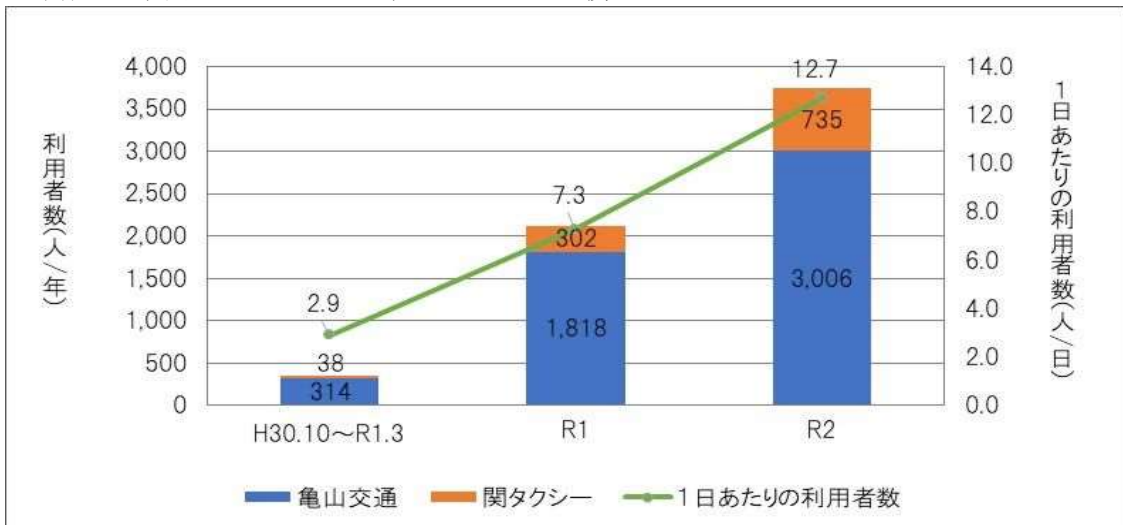
区分	Aゾーン(基本)	Bゾーン(遠隔地)	Cゾーン(超遠隔地)
単独乗車	500円	1,000円	1,500円
複数乗車	400円	800円	1,200円

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）

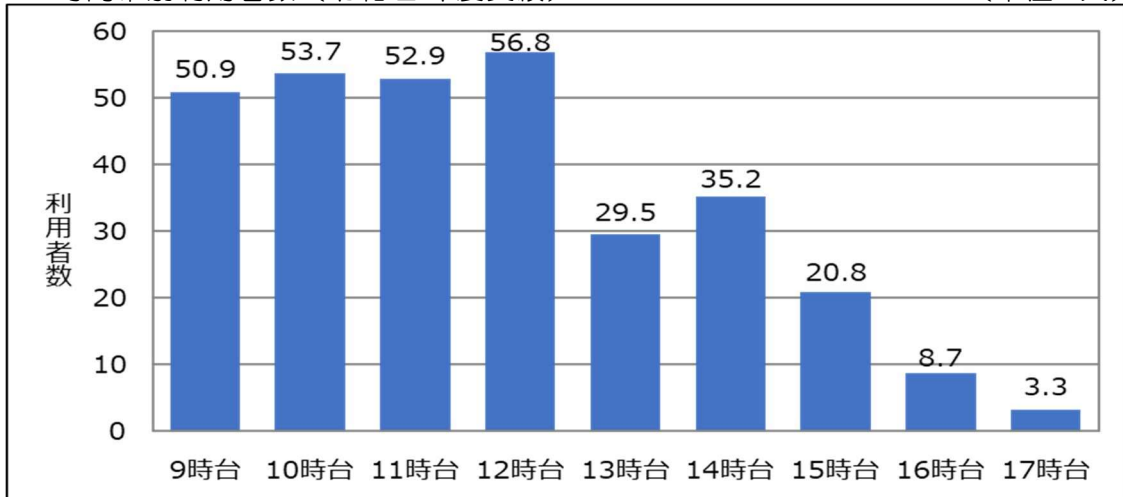
▼乗合タクシー利用者数の推移 (単位：人)

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

※平成30年度は10月から翌年3月までの実績

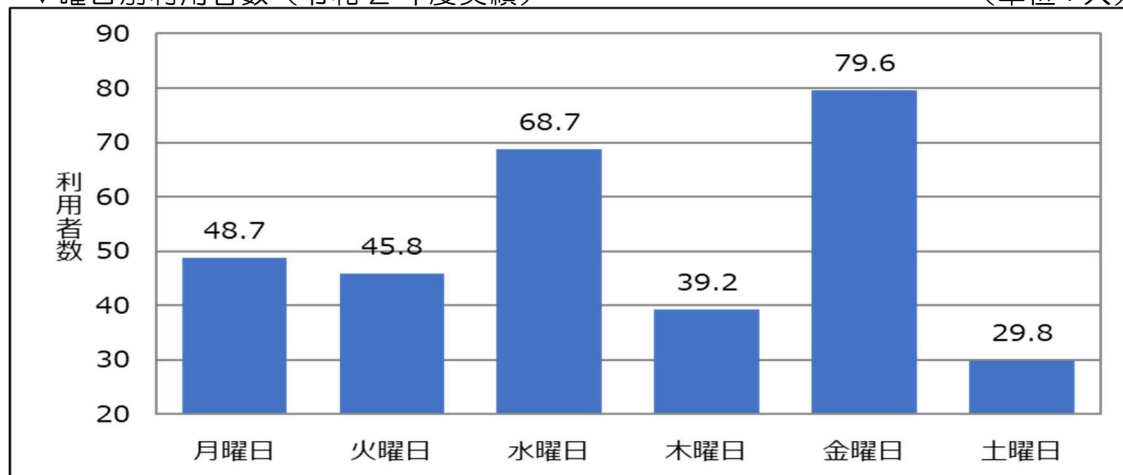


▼時間帯別利用者数（令和2年度実績） (単位：人)



▼曜日別利用者数（令和２年度実績）

（単位：人）



新型コロナウイルス感染症の影響

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

タクシー

輸送人員（令和元年同月比）



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

（資料：中部運輸局 令和３年５月１３日定例記者懇談会）

3 - 4 地域公共交通維持のための財政負担状況

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

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

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

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

※廃止代替路線含む。

▼委託料及び実質負担額の推移

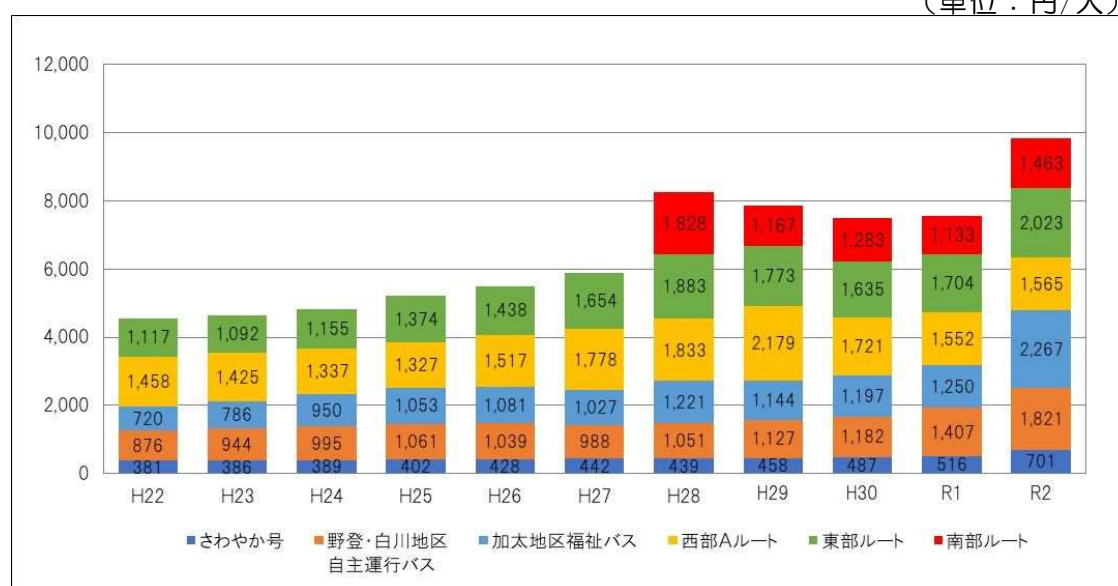


▼利用者 1 人あたりの運行経費

(単位：円/人)

路線名	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
さわやか号	381	386	389	402	428	442	439	458	487	516	701
野登・白川地区 自主運行バス	876	944	995	1,061	1,039	988	1,051	1,127	1,182	1,407	1,821
加太福祉バス	720	786	950	1,053	1,081	1,027	1,221	1,144	1,197	1,250	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 - 5 地域公共交通計画（現計画）の事業進捗状況評価

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

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

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

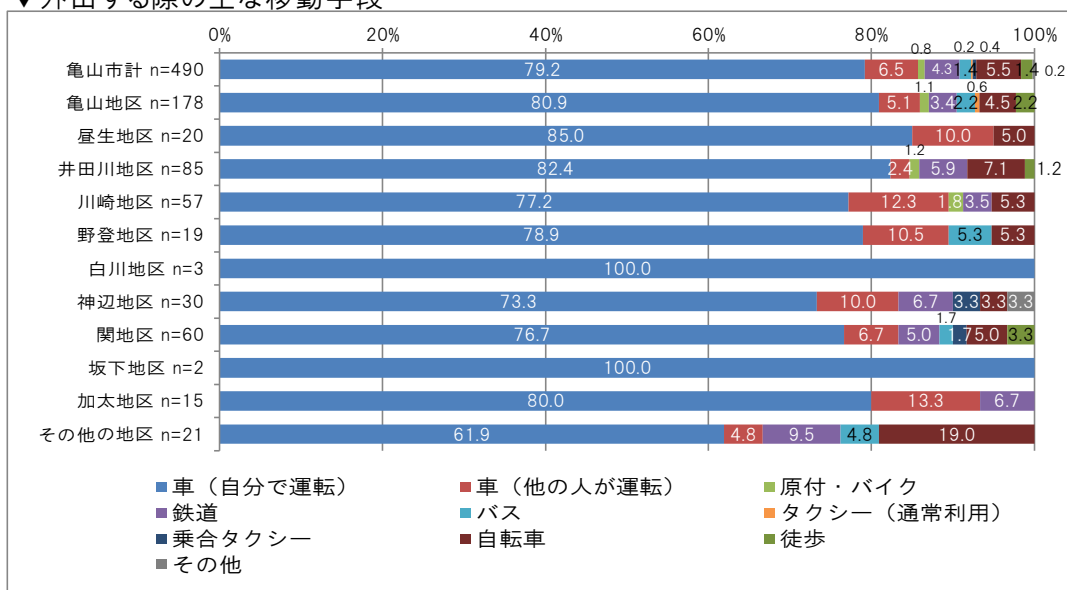
3 - 6 地域公共交通に対する市民及び地域の意見

①市民アンケート調査結果

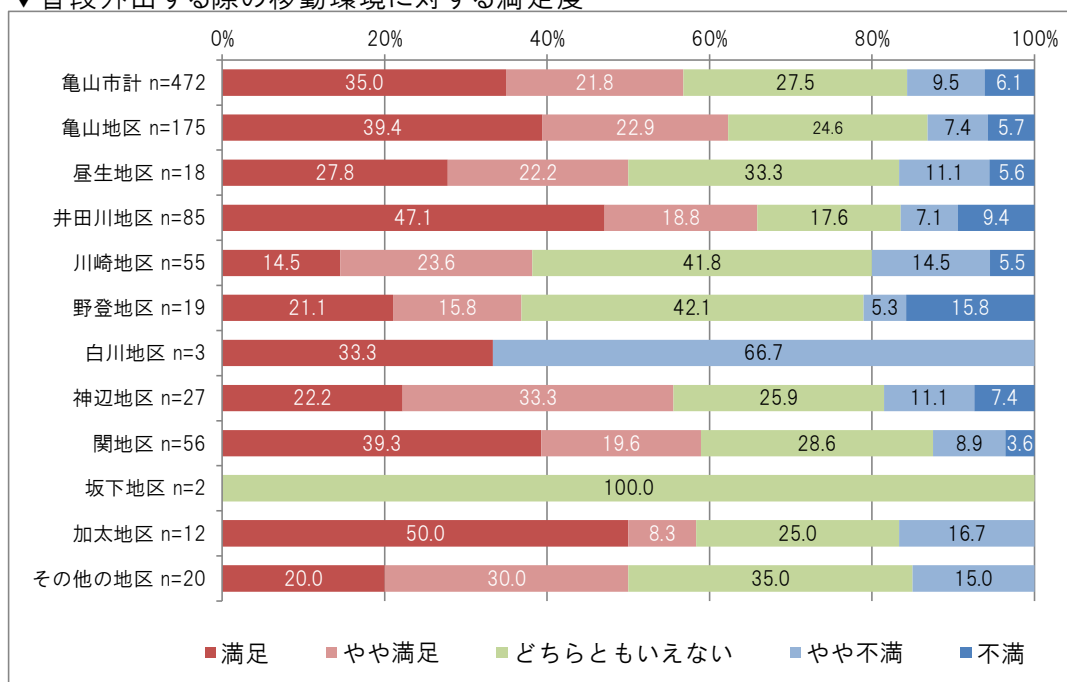
令和2年度に市民1,200人を対象に実施した市民アンケート調査結果（回答数510）において、「外出する際の主な移動手段」の項目では、全体で「車（自分で運転）」と回答した人の割合が約79%と7割以上占めています。

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



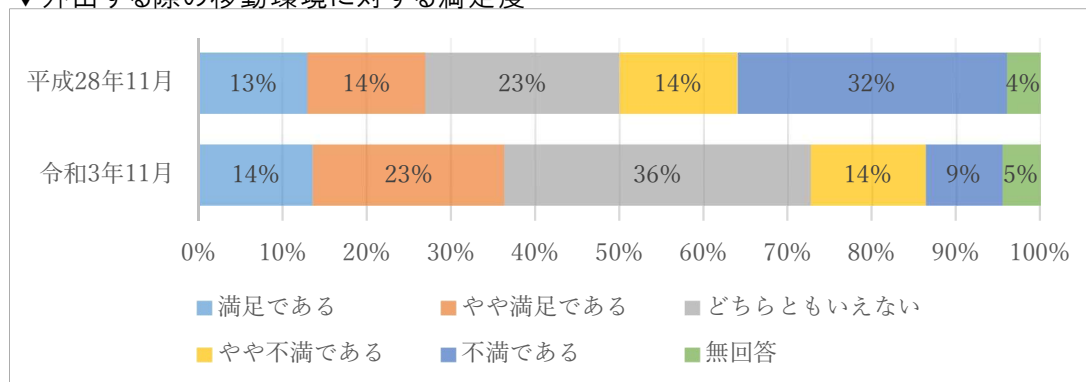
▼普段外出する際の移動環境に対する満足度



②地域意向調査結果概要

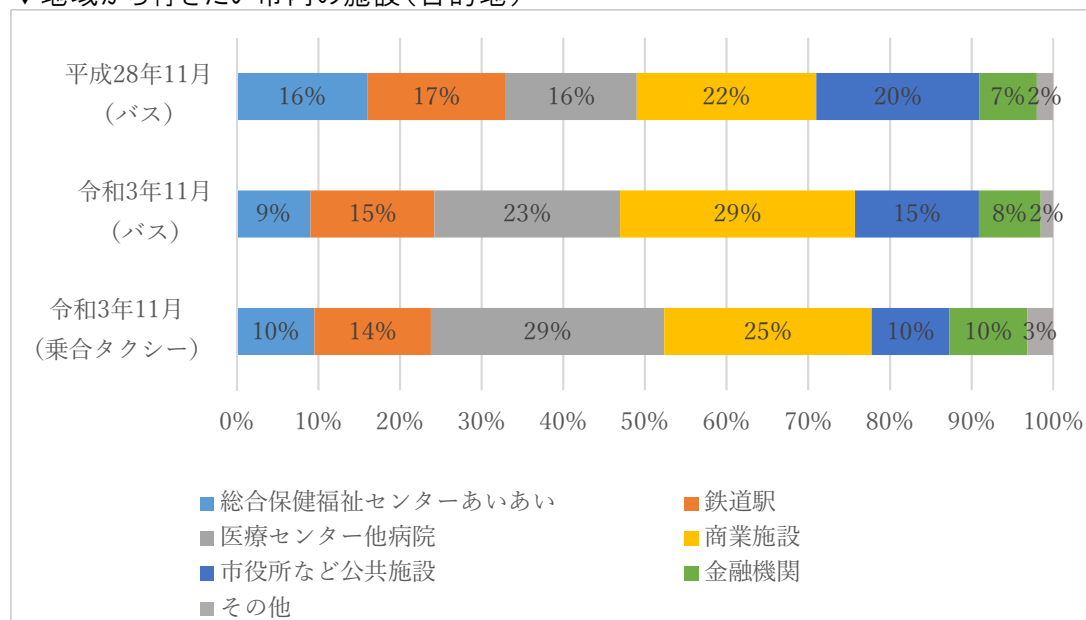
令和３年度に地域まちづくり協議会２２地区を対象に実施した地域意向調査結果（回答数２２）において、「外出する際の移動環境に対する満足度」では、全体で「満足」「やや満足」と回答した割合の合計が約３７％となっており、平成２８年度調査と比較して増加しています。また、「やや不満」「不満」の合計の割合が約２３％となっています。

▼外出する際の移動環境に対する満足度



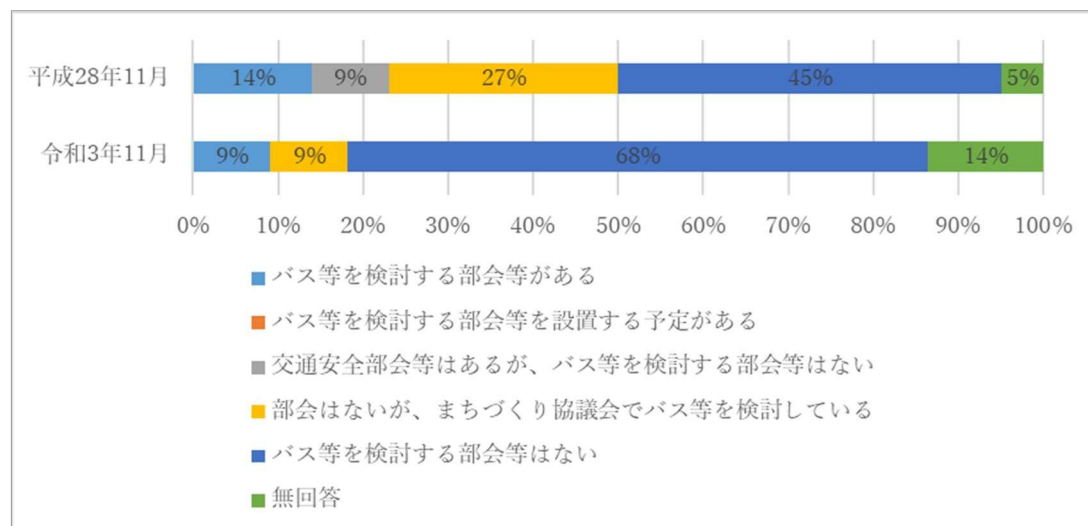
「地域から行きたい市内の施設（目的地）」の項目では、バス、乗合タクシーともに「医療センター他病院」「商業施設」が多く、平成２８年度調査の「市役所など公共施設」から行き先が変化しています。

▼地域から行きたい市内の施設（目的地）



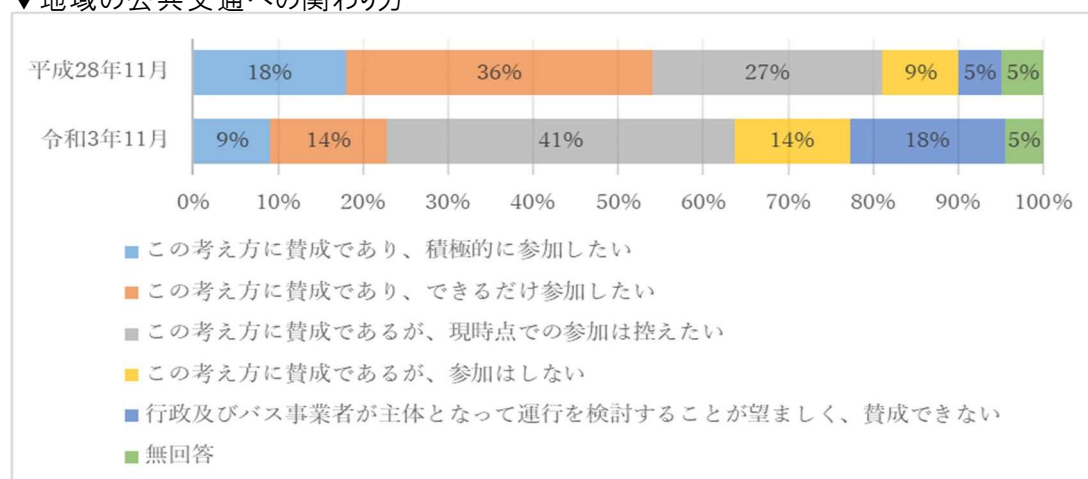
「地域まちづくり協議会内にバス等を検討する部会等の有無」の項目では、「検討する部会等がある」「まちづくり協議会でバス等を検討している」地区の割合が約18%（4地区）で、「バス等を検討する部会等がない」地区が68%（14地区）となっており、平成28年度調査と比較して地域で検討する環境が減少しています。

▼地域まちづくり協議会内にバス等を検討する部会等の有無



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

▼地域の公共交通への関わり方



第4章 亀山市の地域公共交通の課題

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

なお、前計画検証結果及び各種調査結果の詳細は、資料編に掲載しています。

(1) 前計画検証結果からの課題

①公共交通利用者の減少への対応

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

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

②公共交通の骨格を形成する路線バスの維持

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

③市民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークの形成

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



④公共交通の最適化による利用者の利便性向上

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

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

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

⑤サービス水準の確保

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

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

⑥地域との連携の強化

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

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

⑦コスト削減

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

⑧評価基準（3人／便・日）を下回るコミュニティバス運行エリアへの対策

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

（２）新たな課題

①新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化への対応

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



定期的な車内の
消毒・清掃を実施

②隣接自治体との広域連携の強化

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

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

③選ばれるまちの実現

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

④新たな技術の活用

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

⑤住み続けられる持続可能なまちの実現

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

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

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

	目標 3 すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
	目標 1 1 住み続けられるまちづくりを 包括的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
	目標 1 3 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。

⑥活性化再生法の改正

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

第5章 地域公共交通に関する基本的な方針

5-1 計画の目標

第2次総合計画に掲げる本市が目指す将来像「歴史・ひと・自然が心地よい緑の健都 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」に位置付けます。本計画の目標達成に向けて、地域住民・交通事業者・行政がそれぞれの立場を尊重しつつ、三位一体の取組を実施し、市民生活に必要な公共交通を皆で育んでいくこととします。

身近な地域公共交通を利用して、誰もが自由に移動できるまち

5-2 地域公共交通に関する基本的な方針

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

基本方針1

子どもから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（PDCAの実施）を行います。

基本方針 4

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

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

基本方針 5

持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開

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

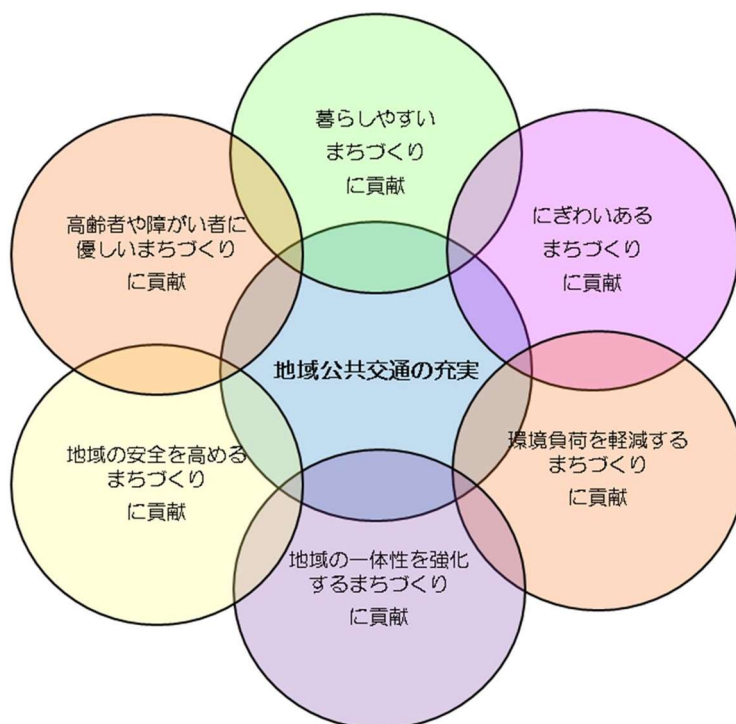
5 - 3 公共交通ごとの役割・位置づけ

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

また、第2次総合計画及び立地適正化計画等に示される本市の目指す将来像の実現に向け、各公共交通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組を市民・地域等関係団体、交通事業者と一体となって実施するものとします。また、乗合タクシー制度の充実を図りつつ、市内を運行するコミュニティバスとのとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行を行います。

■亀山市地域公共交通会議やその他関係団体等との協働を通じた取組を施策とし

て具現化できるよう努力します。

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

②交通事業者の役割

- 国の制度改正や規制緩和に伴い、NPOを含む他業種の事業者の事業参画の機会が拡大されるなど、交通事業を取り巻く環境が大きく変化しつつあることを踏まえ、行政や地域住民との交流を促進し、事業者としてのノウハウを活用した交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域交通の維持、発展に参画していきます。
- 誰もが安全で円滑かつ快適に移動することができるような輸送サービスを提供するための交通施設の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。また、感染症対策を継続して取り組むことで、安心して利用できる環境を整えます。

③市民・地域等関係団体の役割

- 市民・地域等関係団体は、自らの交通行動が社会環境や自然環境に及ぼす影響を理解し、自家用車のみに依存することがないように、一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択することが必要です。
- 鉄道やバスなど公共交通を地域の財産として捉え、地域固有の歴史、文化、自然と調和した交通体系の構築とその維持・発展に向け、地域が一体となった取組を推進することが必要です。
- 地域の実情を踏まえつつ、地域等が自ら運営主体となるような取組を検討していくことも必要と考えられます。

公共交通は、利用者があってはじめて成り立つことを理解し、自らが積極的に公共交通を利用するよう心がけることが必要です。

地域等関係団体においては、良好な社会環境の維持・保全という視点から、通勤時等における公共交通利用を促進するとともに、公共交通の維持・活性化に向けた取組への協力が必要です。

5 - 4 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。

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

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

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実質負担額

■数値目標

評価指標	現状値 (H30年度)	目標値 (R8年度)	データ収集方法
①市内バス路線等の利用者総数	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) 現状値以上	亀山市及びバス運行事業者データ
⑤市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均)	3,490人	3,400人以上	三重県統計書データ
⑥移動環境に対する不満割合	15.6% [R2]	15%以下	市民アンケート (R7年度実施)
⑦公共交通維持に係る年間実質負担額	1億511万円/年 [R2]	1億円以内/年	亀山市

第6章 計画の目標を達成するための実施事業

本計画における基本理念と基本方針、計画の目標を達成するために、次の施策及び実施事業を検討、実施します。

各施策及び実施事業は、コンパクトシティのまちづくりや観光振興施策等との連携を図りながら設定します。また、前計画の検証を踏まえて継続して実施している事業は、本計画においても継続して実施していくべき重要な事項であり、必要に応じて事業内容等を一部見直し、引き継ぎます。

各施策及び実施事業の推進にあたっては、各公共交通の機能分類とサービス水準を設定し、各公共交通の確保・維持・改善の方針を定めて取り組みます。

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

6-1 公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方

本計画の目標を達成するための事業を実施するにあたっては、各公共交通に求める機能やそれに応じたサービス水準を設定する必要があることから、前計画における「公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方」を基に、前計画の検証結果を踏まえて一部見直しました。

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

①鉄道

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

②基幹的バス

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

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

③地域生活バス

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

④乗合タクシー

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

⑤民間タクシー

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

公共交通の機能分類とサービス水準の設定

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

サービス水準の設定	路線維持 の考え方	該当する現行路線等 (R3.10.1 現在)
■鉄道事業者が主体となって運行を実施するものであるが、通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応できるよう、現状維持以上を確保する。	鉄道事業者が運行	JR関西本線(亀山駅・井田川駅・関駅・加太駅) JR紀勢本線(下庄駅)
運行本数・運行間隔 <朝・夕のピーク時> ■通勤、通学需要に対応するため、亀山駅～平田町駅間は、現状の便数を確保する。 ■亀山駅～棕本間は、通学需要に対応するため、平日朝6時～8時台に各1本、夕方16～19時台に各1本以上を確保する。 <昼間、夜間> ■買物、通院需要、帰宅需要に対応するため、昼間、夜間時間帯は2時間に1本以上を確保する。 運行時間帯 ■鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻とする。	バス事業者が運行、または市が運行	亀山国府線 (平日18本/日)※亀山駅前発着分 亀山みずほ台線 (平日15本/日) 亀山棕本線 (平日19本/日)
■特定の地区及び施設へのアクセス需要への対応を基本にサービス水準を設定するものとするが、地域の生活交通の確保を同時に図る場合、昼間時間帯は、買物・通院需要に対応するため、2時間に1本程度を確保する。	バス事業者が運行	亀山関工業団地線 (平日20本/日)
運行本数・運行間隔 ■鉄道、基幹バス、地域生活バスからの乗り継ぎ需要に対応するため、1時間に1本以上を確保する。 運行時間帯 ■買物・通院需要、公共施設利用需要に対応するため、商業施設、医療センター、市役所等の開設時間を踏まえた運行時刻とする。	市が政策的に運行	さわやか号 (平日12本/日)
運行本数・運行間隔 ■需要に応じた必要最小限度のサービス提供を図る。 ■朝・夕時間帯は、鉄道駅への需要に対応し、可能な限り乗り継げるダイヤとする。 ■昼間帯は、買物・通院需要に対応し、2時間に1本程度を目安とする。 運行時間帯 ■地域の実情に応じた適切な運行時刻(原則として7時～19時台)とする。	地域の取組を経て市が運行または地域の運行に対し、市が支援	野登ルート(平日13本/日) 白川ルート(平日5本/日) 東部ルート(平日8本/日) 南部ルート(平日12本/日) 西部ルート(平日10本/日) 加太地区福祉バス (平日9本/日) 関南部地区スクールバス活用バス(平日2本/日、火・金のみ運行)
運行時間帯 ■一般タクシーの営業に支障を来さない時間帯とする。 乗降場所等 ■地域の実情に応じ、停留所設置基準により設置する。	市が政策的に運行	
■タクシー事業者が主体となって運行を実施するものであるが、公共交通機関の中で、非常に利便性が高いため、幅広い移動需要に対応できるよう、現状維持以上を確保する。	タクシー事業者が運行	

6 - 2 公共交通維持確保改善の考え方

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

①鉄道

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

②基幹的バス

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

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

③地域生活バス

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

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

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

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

④乗合タクシー

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

⑤民間タクシー

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

公共交通維持確保改善の方針

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

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

6-3 施策・実施主体・スケジュール

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

施策 ①情報提供と公共交通PR活動

基本方針1「子どもから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」に向け、次の事業に取り組みます。

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

施策

②路線バスの運行・維持・再編

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

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

施策

③地域公共交通の最適化

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

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度									
			R4		R5		R6		R7		R8	
			上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期
乗合タクシーの運行・充実	乗合タクシーの運行及びサービス水準の向上	亀山市 タクシー事業者 地域										
地域公共交通の最適化	ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行の協議	亀山市 タクシー事業者 地域										
ニーズの把握	公共交通にかかる地域ニーズの把握・乗降調査等の実施	地域 亀山市										
運賃収入以外の収入確保に向けた取組	車内広告、バス停ネーミングライツ、協賛金等の導入協議	亀山市 バス運行事業者 乗合タクシー運行事業者 関係団体										

施策

④新たな利用環境整備

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

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度									
			R4		R5		R6		R7		R8	
			上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	下 期
新たな技術を活用した交通サービスの調査研究	AI・IoT等新たな技術を活用した効率的・効果的な交通サービスの調査研究	亀山市 バス運行事業者 乗合タクシー運行事業者										
感染症の防止対策	公共交通機関における感染防止対策の実施	亀山市 鉄道事業者 バス運行事業者 タクシー事業者										
アクセスの向上	鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮したダイヤの設定（見直し）	亀山市 鉄道事業者 バス運行事業者 タクシー事業者										
利用環境の整備	亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上	亀山市 バス運行事業者										

施策

⑤公共交通利用促進

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

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

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

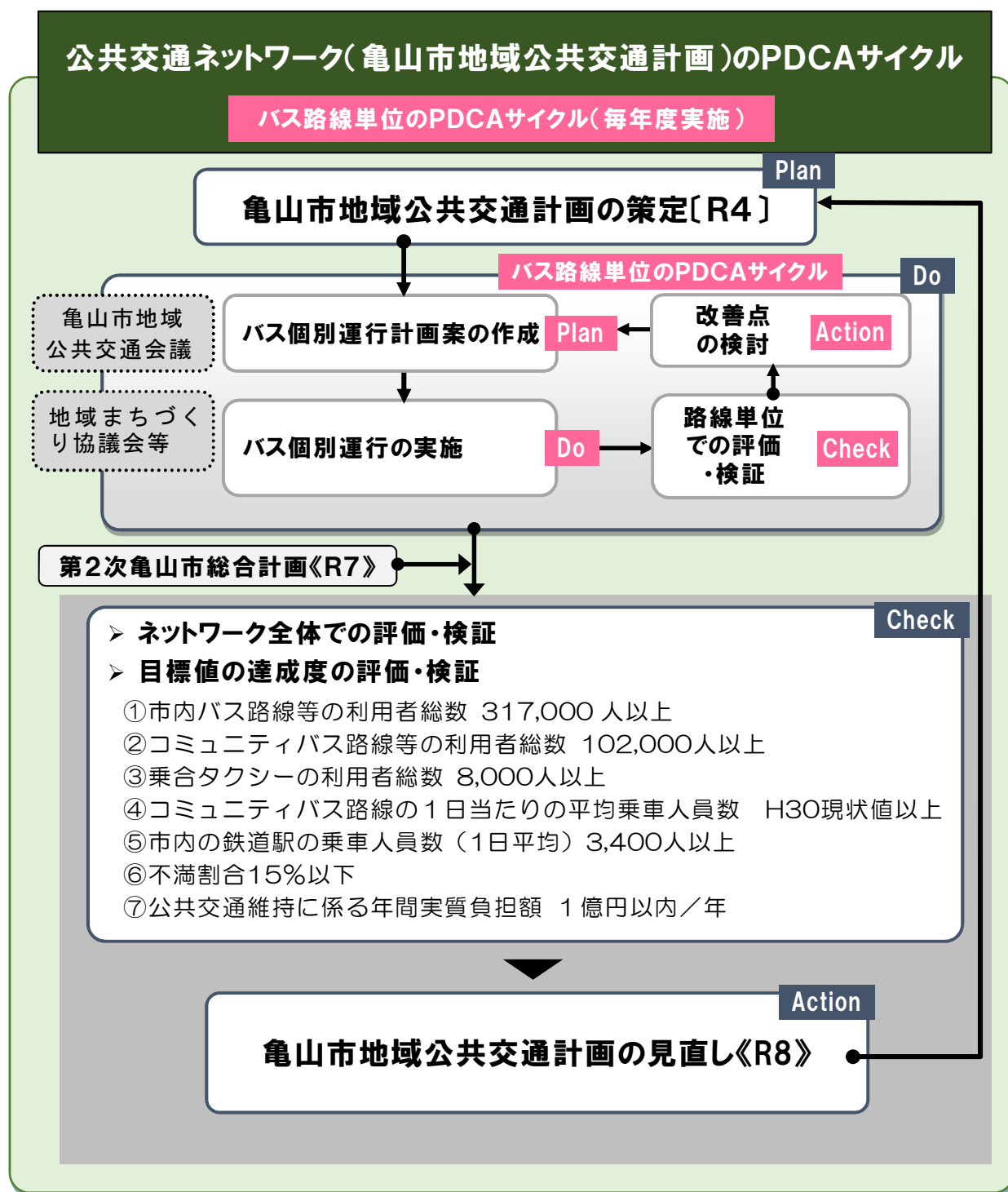
※平成27年度第2回交通会議にて設定

(3) ネットワーク全体での評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

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

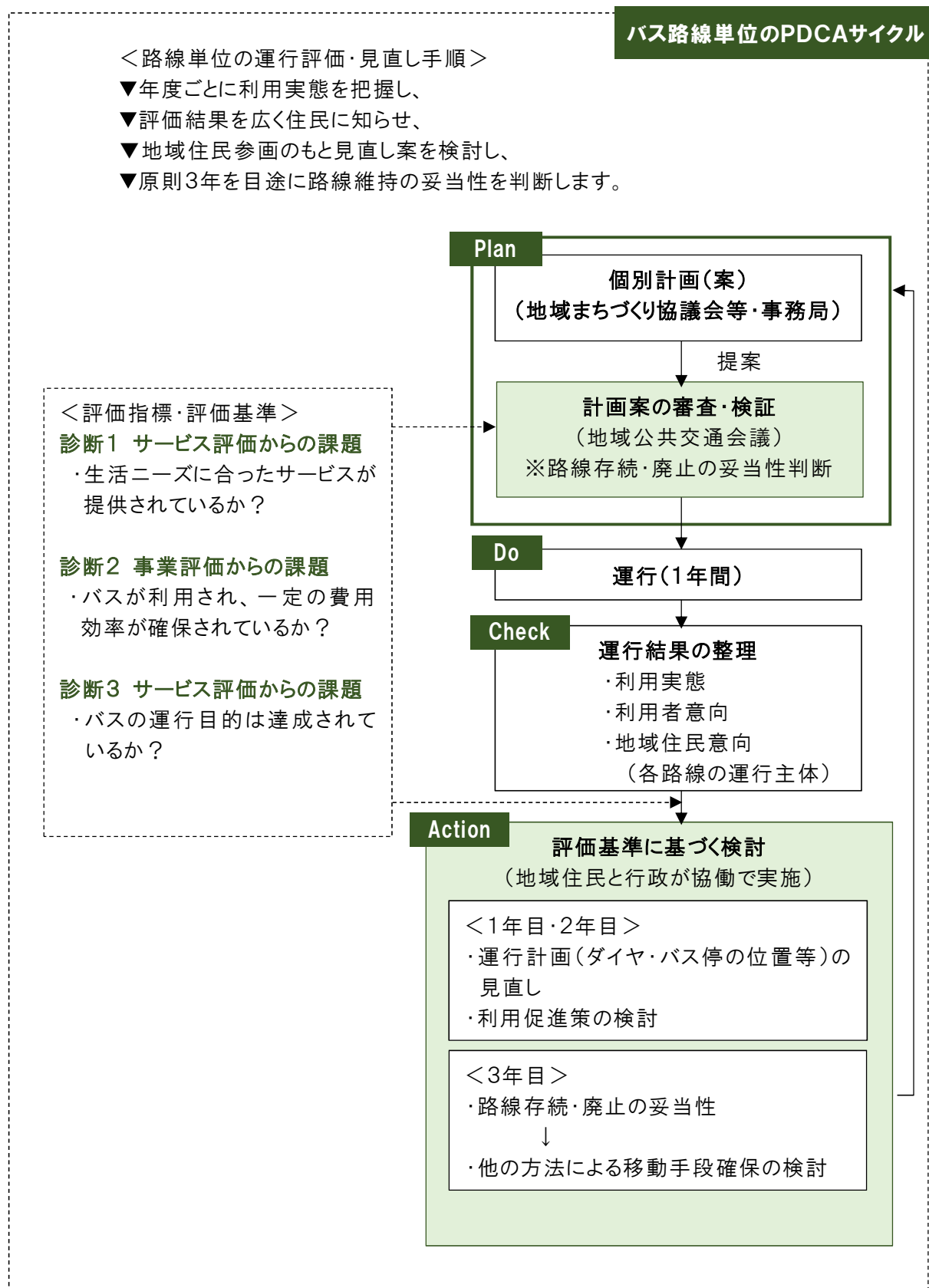
(4) 目標を達成するための事業評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

目標を達成するための事業については、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）

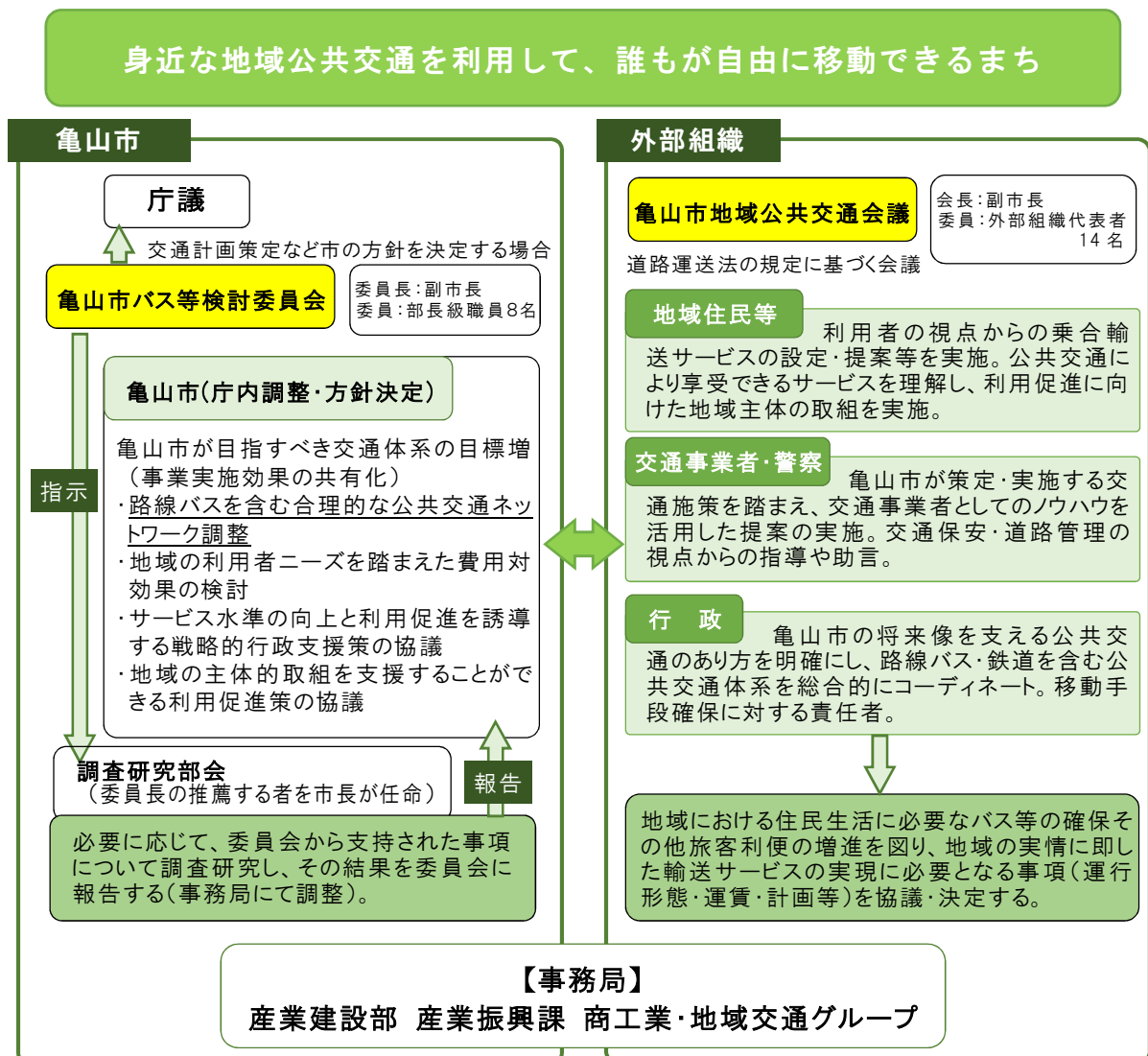


路線単位の運行評価・見直し手順

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

（順不同）

■亀山市バス等検討委員会 委員名簿（R3.10.1現在）

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

②協議経過

■亀山市地域公共交通会議 協議経過

回	開催日	協議内容等
令和3年度第1回	令和3年4月26日 (書面開催)	○役員の選出について
令和3年度第2回	令和3年6月28日 (書面開催)	○令和2年度事業報告及び収支決算について ○令和3年度事業計画(案)及び収支予算(案)について ○乗合タクシー事業の令和2年度実績について ○乗合タクシーA I 実証実験の検証について ○地域公共交通計画策定スケジュールについて ○令和2年度地域公共交通事業評価について ○地域公共交通確保維持事業(亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画)について ○野登ルートのダイヤ改正について ○乗合タクシー地域停留所の追加設置要望について
令和3年度第3回	令和3年11月29日	○地域公共交通計画策定について ①亀山市公共交通計画の策定にあたって ②亀山市公共交通計画の検証について ③亀山市地域公共交通計画(骨子案)について ○再編路線等の状況及び検証等について ○新規参入事業者について ○乗合タクシー停留所の追加設置要望について
令和3年度第4回	令和4年1月31日	○地域公共交通計画策定について ○乗合タクシーの利用促進策について
令和3年度第5回	令和4年2月14日	

■亀山市バス等検討委員会 協議経過

回	開催日	協議内容等
令和3年度第1回	令和3年6月2日 (書面開催)	○乗合タクシー事業の令和2年度実績について ○乗合タクシーA I 実証実験の検証について ○地域公共交通計画策定スケジュールについて ○令和2年度地域公共交通事業評価について ○地域公共交通確保維持事業(亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画)について ○野登ルートのダイヤ改正について ○乗合タクシー地域停留所の追加設置要望について
令和3年度第2回	令和3年10月27日	○地域公共交通計画策定について ①亀山市公共交通計画の策定にあたって ②亀山市公共交通計画の検証について ③亀山市地域公共交通計画(骨子案)について ○新規参入事業者について ○乗合タクシー停留所の追加設置要望について
令和3年度第3回	令和4年1月17日	○地域公共交通計画策定について ○乗合タクシー制度の見直しについて
令和3年度第4回		

公共交通（バス・乗合タクシー）に関する 地域意向調査結果

令和 4 年 1 月

亀 山 市

目 次

1. 地域意向調査の実施概要	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
地域意向調査の詳細結果（集計結果）	2
公共交通全般に関する自由意見（公共交通に関する意見・意向）（抜粋）（地域分類別）	20

1. 地域意向調査の実施概要

(1) 調査の目的

公共交通（バス・乗合タクシー）に関する地域の意向などについて、地域住民の日常の交通行動や、地域拠点等を調査し、各地域の課題を整理分析し、今後、新たに策定する亀山市地域公共交通計画の基礎資料とするため。

※市内 22 地区のまちづくり協議会へ配布

※市コミュニティ系バス路線 6 路線・乗合タクシーについて調査したもの

(2) 調査対象及び調査方法

項 目	内 容
調査対象	市内 22 地区のまちづくり協議会
配布数	22 通
抽出法	市内 22 地区のまちづくり協議会
調査方法	配布・回収は郵送等
調査時期	令和 3 年 10 月 19 日（火）～11 月 22 日（月）
調査地域	市内全域（市コミュニティ系バス路線 6 路線・乗合タクシーについて調査）

(3) 配布数及び回収結果

配布数	22
回収数	22
回収率	100%

(4) 数値の統計的な取り扱いについて

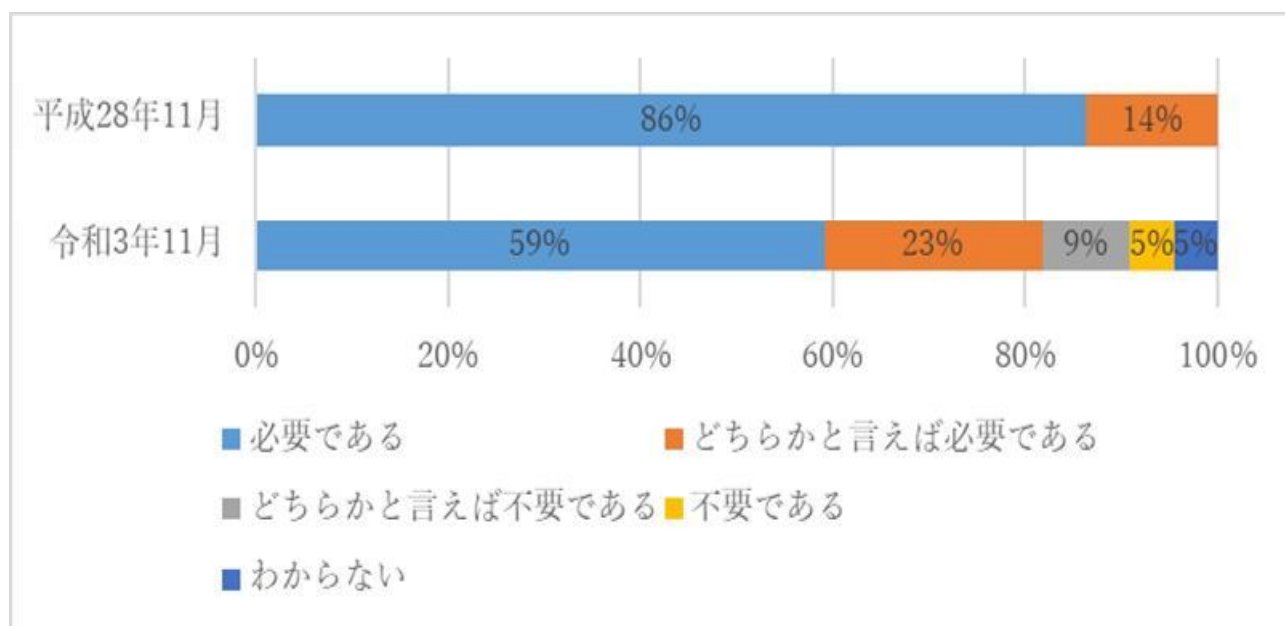
- 市内地域を、市中心部（城北地区、野村地区、北東地区、御幸地区、城西地区、東部地区、本町地区、城東地区）・西部（関南部地区、神辺地区、加太地区、関宿地区、関北部地区、坂下地区）・東部（川崎地区、井田川北地区、井田川南地区）・南部（昼生地区、南部地区、天神・和賀地区）・北部（野登地区、白川地区）の 5 つの地域に分類して集計した。
- 比率はすべて百分率(%)で表し、小数点以下 2 位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が 100%を前後する場合があります。また、各設問の結果のコメントについては、便宜的に“約 70%”などと、小数点以下 1 位を四捨五入した整数値で表記する。
- 各回答は無回答を含めて集計した。

地域意向調査の詳細結果（集計結果）

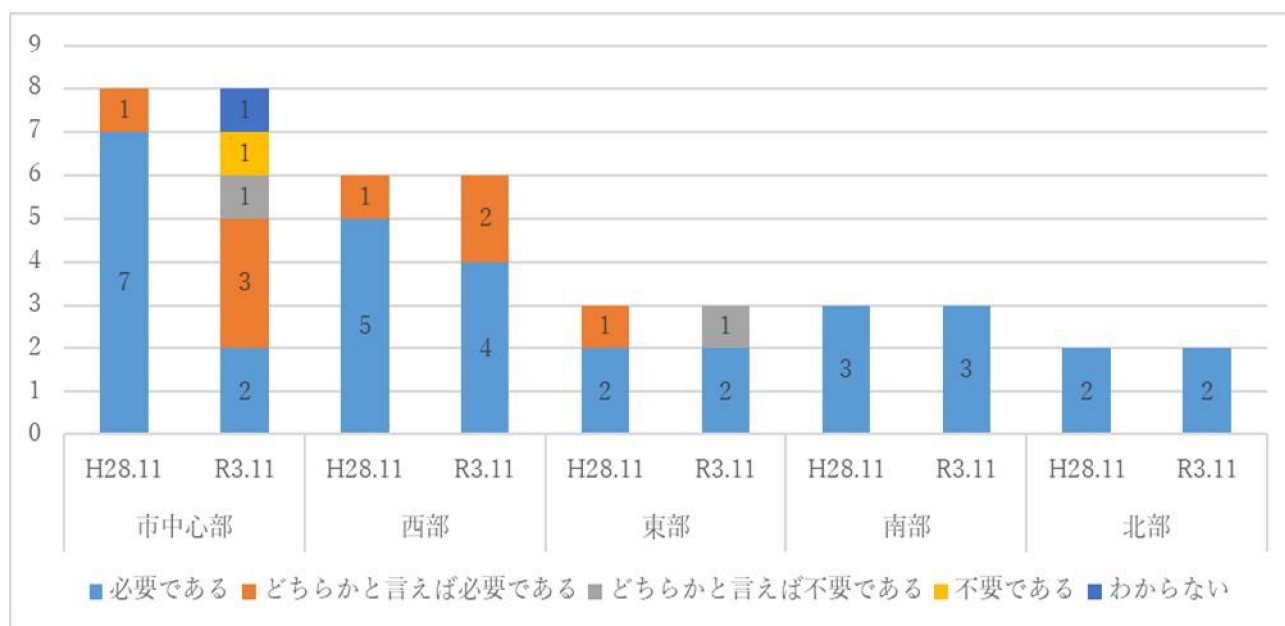
問 1 貴地域にとって「バス」は必要ですか？

- 平成 28 年 11 月に比べ、「バスは必要である」の割合が減少しているが、「バスは必要・どちらかと言えば必要」の回答が約 82%と高く、市内全域でのバスの必要性は高い。
- 理由としては、超高齢社会が進展する中で、運転のできない学生・生徒や高齢者等の移動困難者の日常生活における移動手段の確保が必要との意見が多くあった。
- 南部・北部地区は、平成 28 年 11 月と同様に、「バスは必要である」が 100%となっている。

図表（全体）



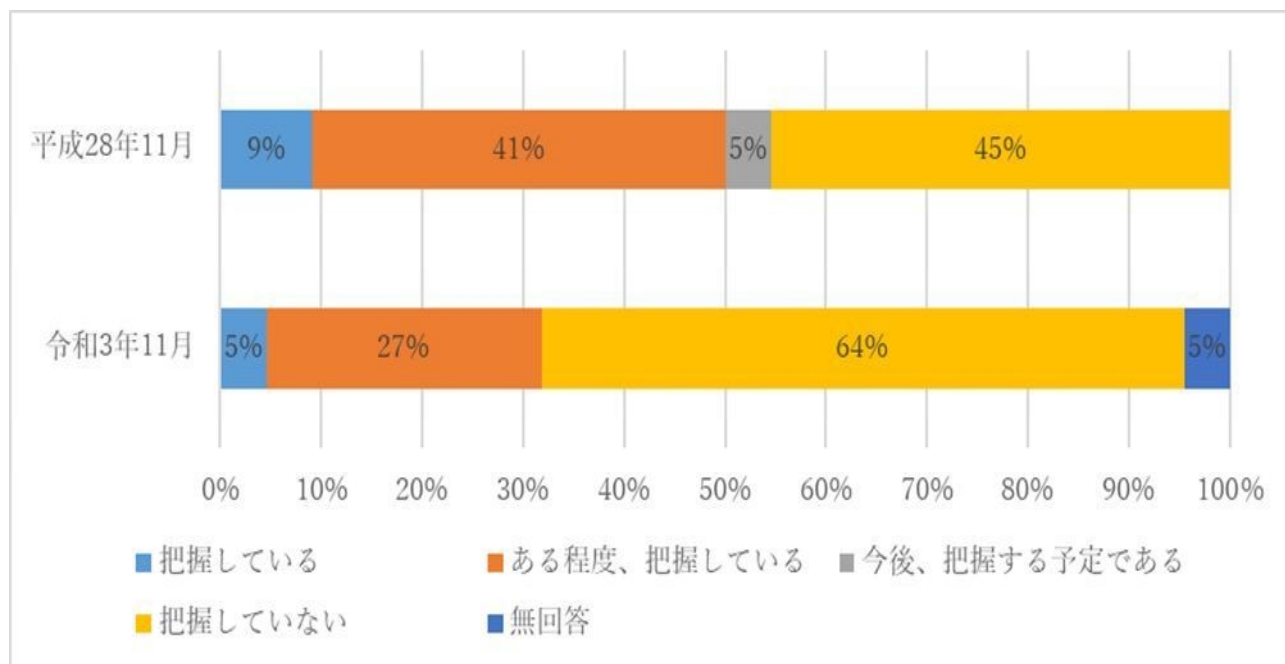
（地区分類別）



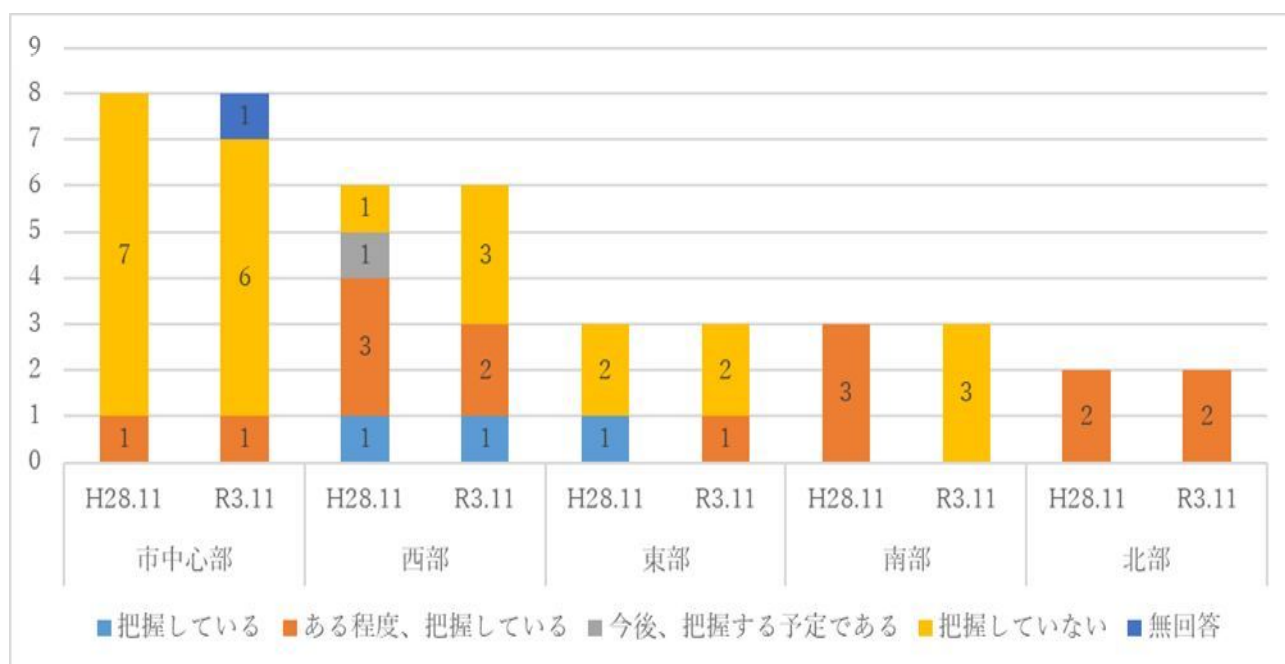
問 2 貴地域での「バスを利用されている方」を把握されていますか？

- 22 地区のうち 14 地区は、把握していない状況であり、平成 28 年 11 月に比べ 4 地区増加した。
- 北部地区は、平成 28 年 11 月と同様に、バス利用者がある程度、把握している状況である。

図表（全体）



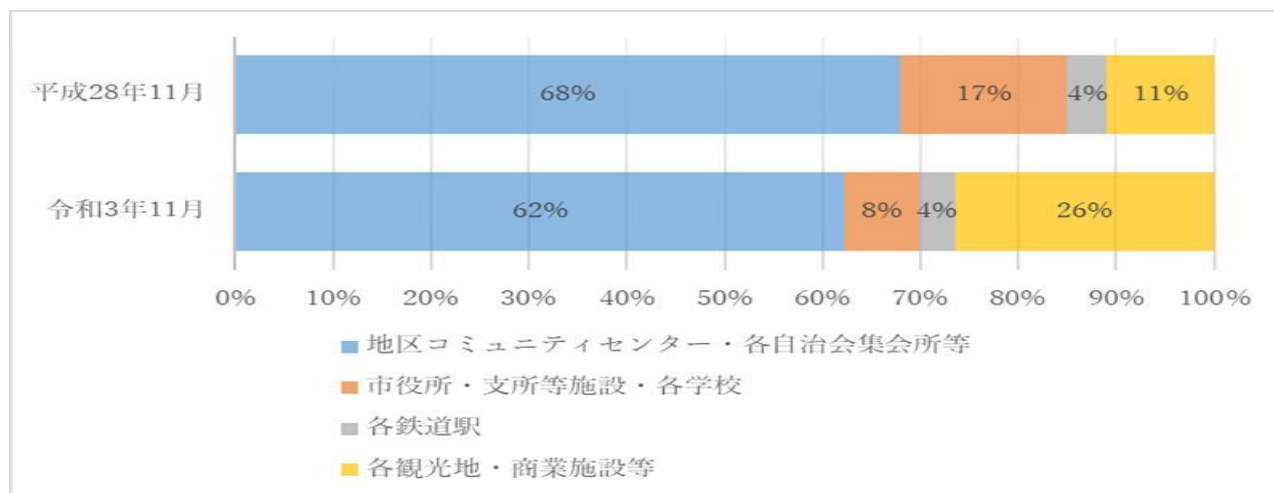
(地区分類別)



問 3 貴地域の活動の拠点となっている施設や地域の方々が集まる場所を教えてください。（複数回答のため、回答施設の合計は 52 箇所（平成 28 年 11 月：76 箇所））

- 平成 28 年 11 月と同様に、地区コミュニティセンター・各自治会集会所等が、活動拠点施設として多くの回答があった。
- 平成 28 年 11 月に比べ、市役所・支所等施設・各学校の割合が減少しているのに対し、各観光地・商業施設等の割合が増加した。

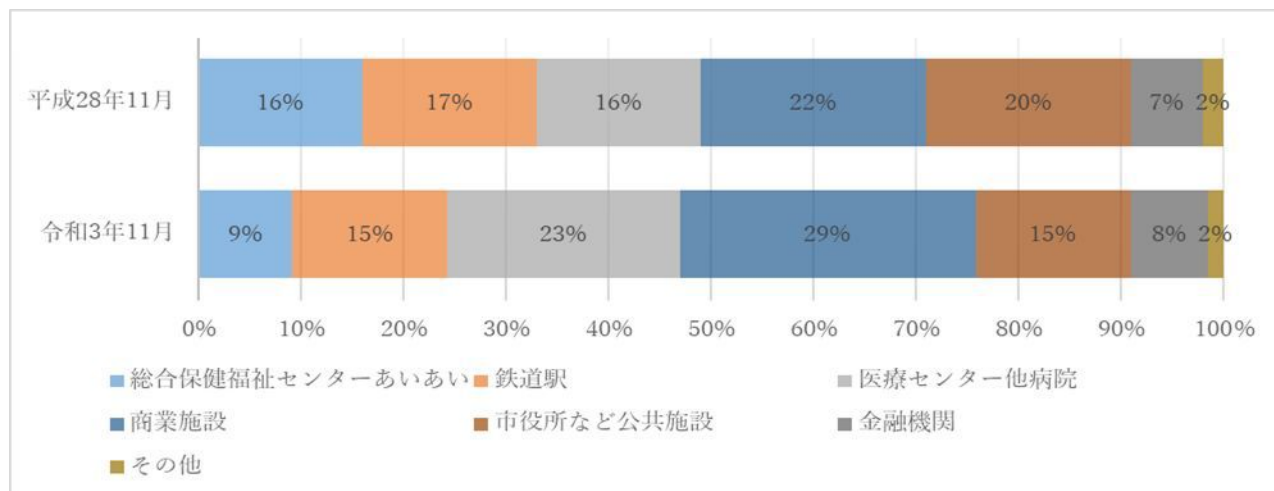
図表（全体）（複数回答）



問 4 貴地域からバスで行きたい亀山市内の施設(目的地)と到着時間を教えてください。（複数回答のため、回答施設の合計は 22 箇所（平成 28 年 11 月：105 箇所））

- バスで行きたい施設（目的地）は、「医療センター他病院」「商業施設」の割合が、平成 28 年 11 月と比べて増加している。
- 到着時間は、平成 28 年 11 月と同様に、「午前中」との回答が多かった。

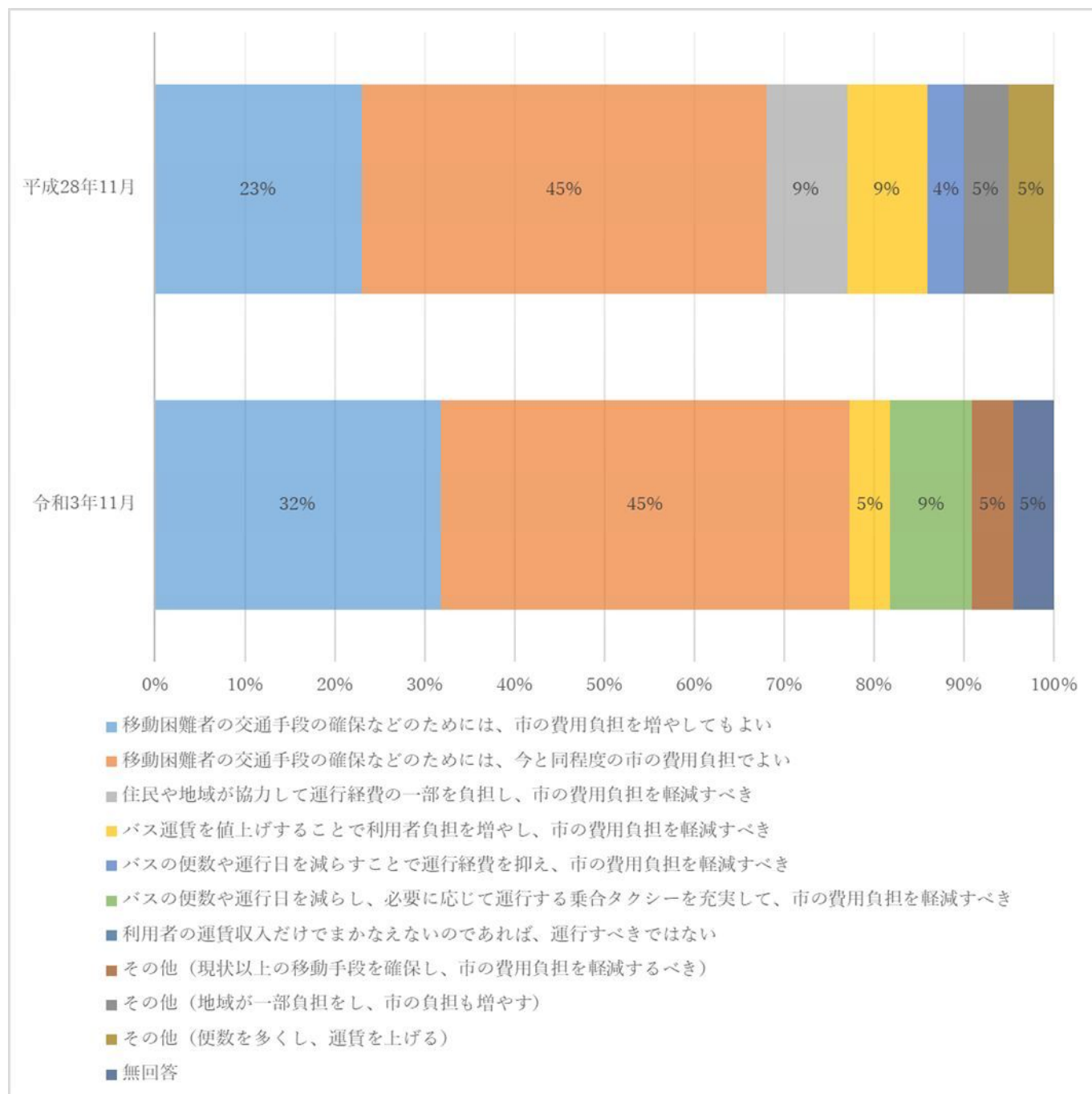
図表（全体）（複数回答）



問 5 旧営業路線バスの維持及び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等の運行に対する費用負担のあり方について、貴地域としての考えを教えてください。

■費用負担のあり方についての考えは、平成 28 年 11 月と比べると「移動困難者の交通手段の確保などのためには、市の費用負担を増やしてもよい」と回答する割合が増加した。

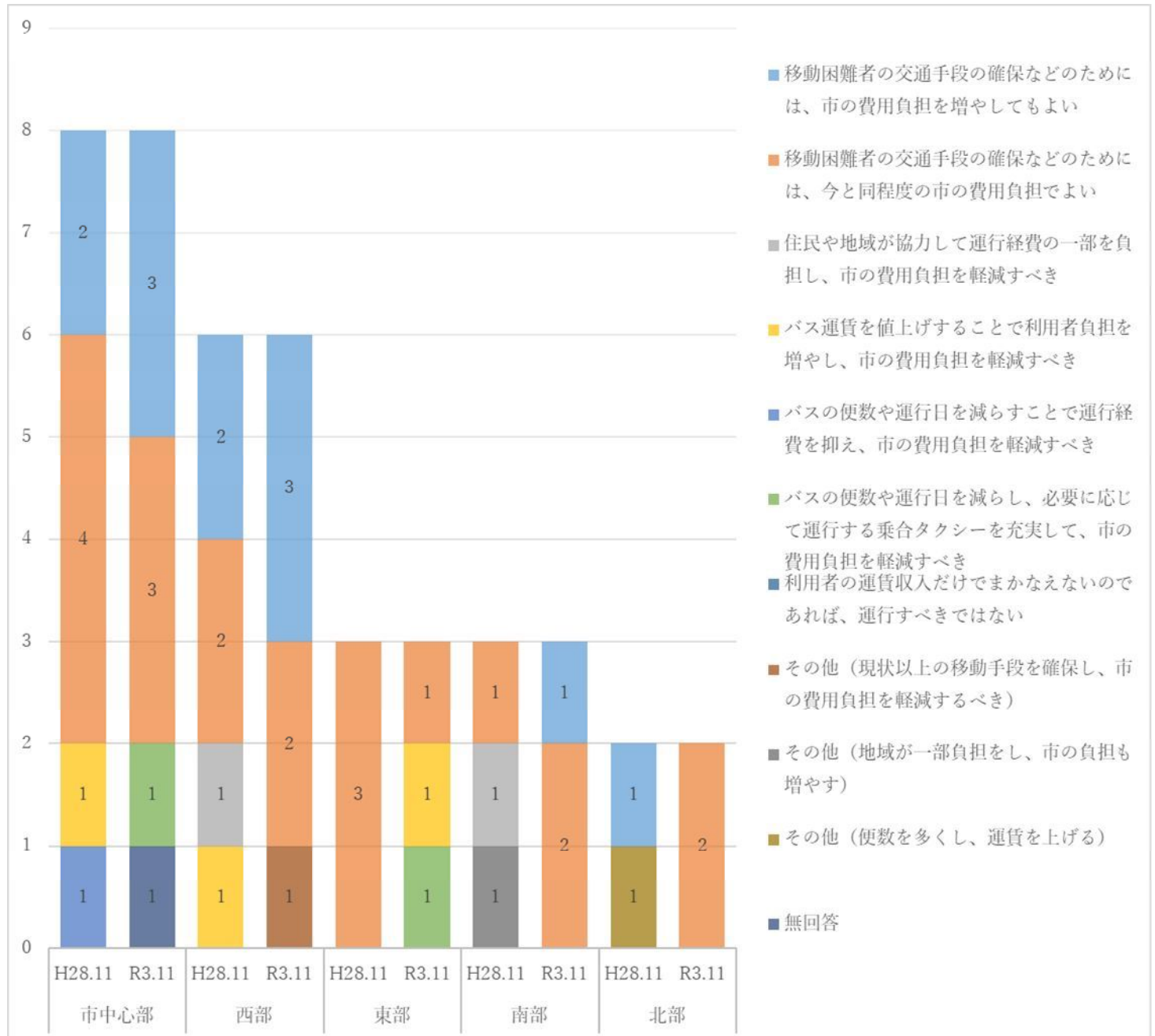
■その他で、「現状以上の移動手段を確保し、市の費用負担を軽減すべき」という意見もあった。



図表（全体）

■全体では「移動困難者の交通手段の化付保などのためには、市の費用負担を増やしてもよい」と回答する割合が増加しているが、全ての地区において「移動困難者の交通手段の確保などのためには、今と同程度の市の費用負担でよい」の回答もあった。

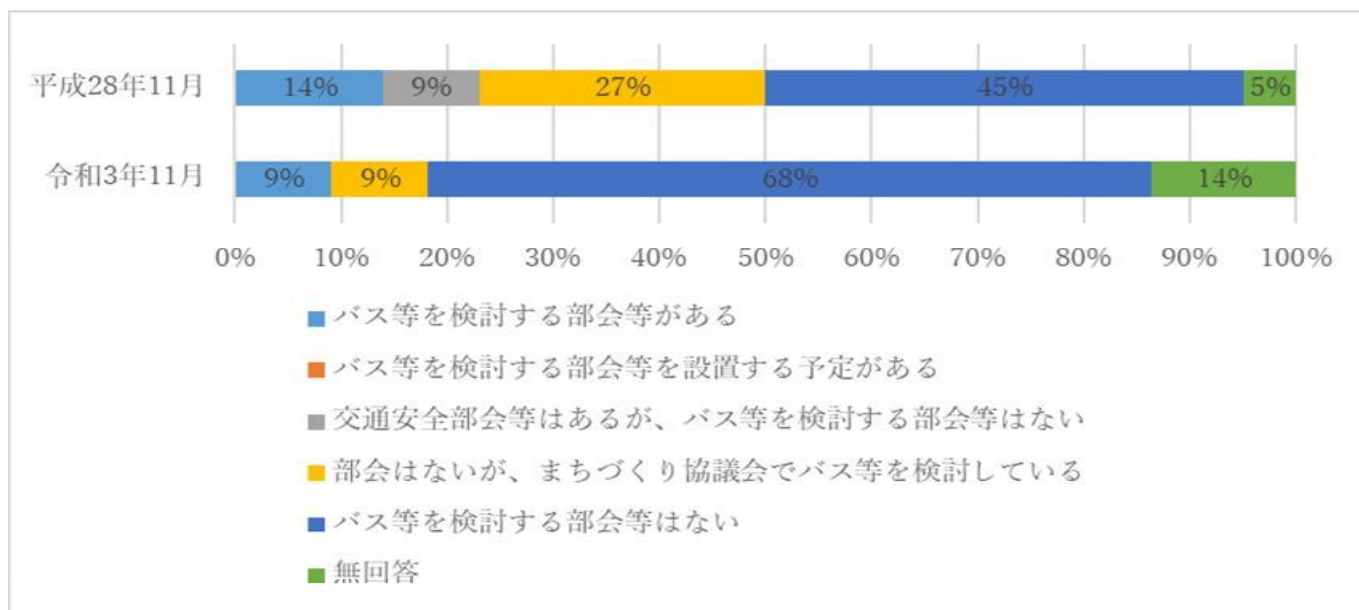
(地区分類別)



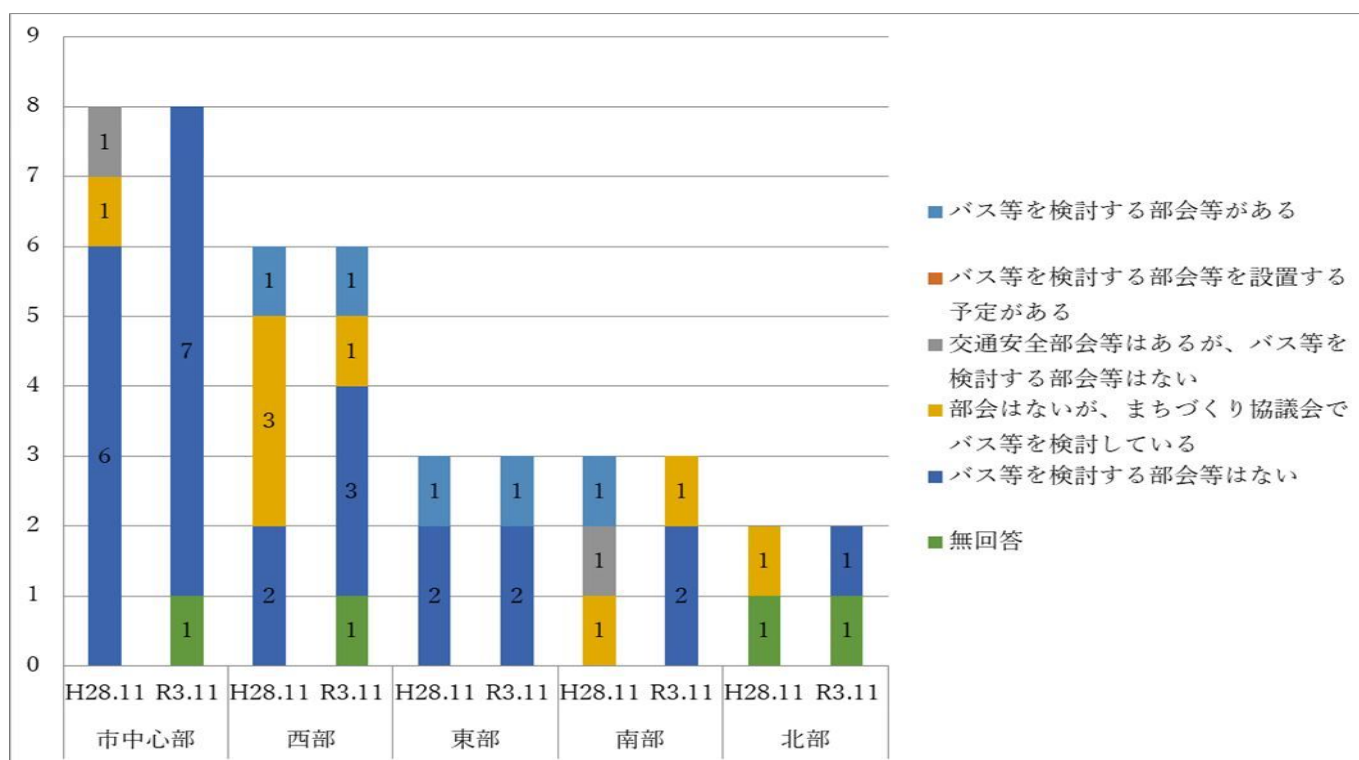
問 6 貴地域まちづくり協議会内に、バス等を検討する部会等（交通安全部会等）はありますか？

- 22 地区のうち 14 地区は、バス等を検討する部会等はなく、平成 28 年 11 月に比べ 4 地区増加した。
- 22 地区のうち 4 地区は、バス等を検討する環境が整っているといえる。

図表（全体）



（地区別分類）



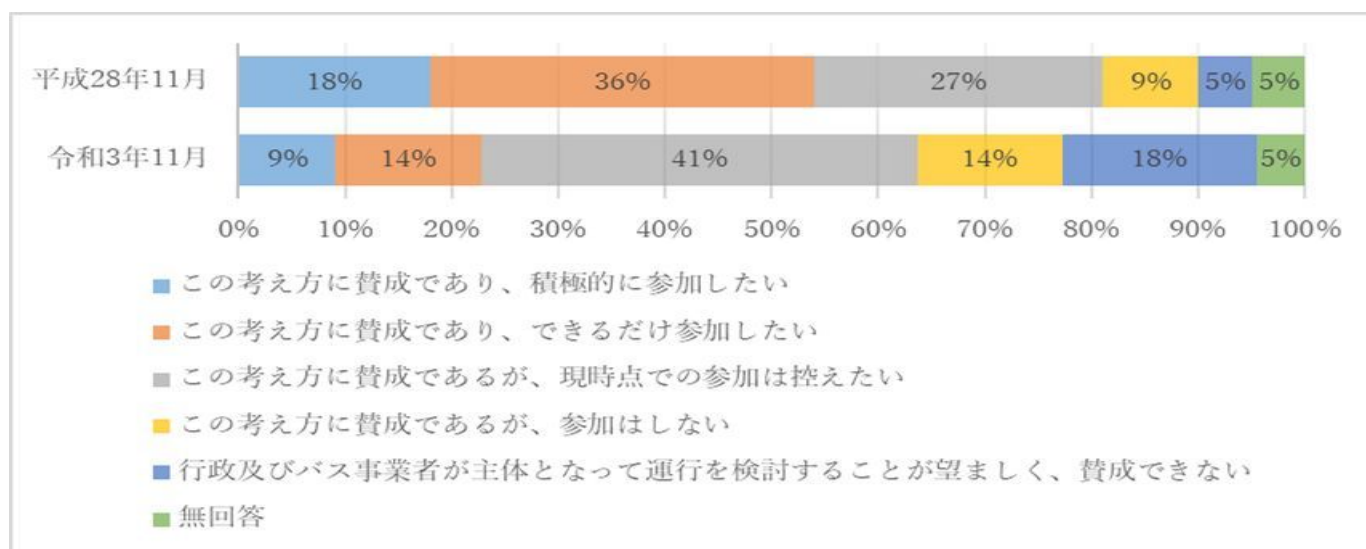
問 7 地域の公共交通バスについては、地域住民が中心となり、バスのルートやダイヤなどの設定、バス利用を促す取組み、さらにはバスの運営方法についても検討し、地域住民と行政が、それぞれの役割と責任を持って地域の公共交通を維持していくことが期待されています。このような地域の公共交通への関わり方について、貴地域の考えを教えてください。

■公共交通への関わり方について、平成 28 年 11 月に比べ、参加が可能と回答した地区が減少した。

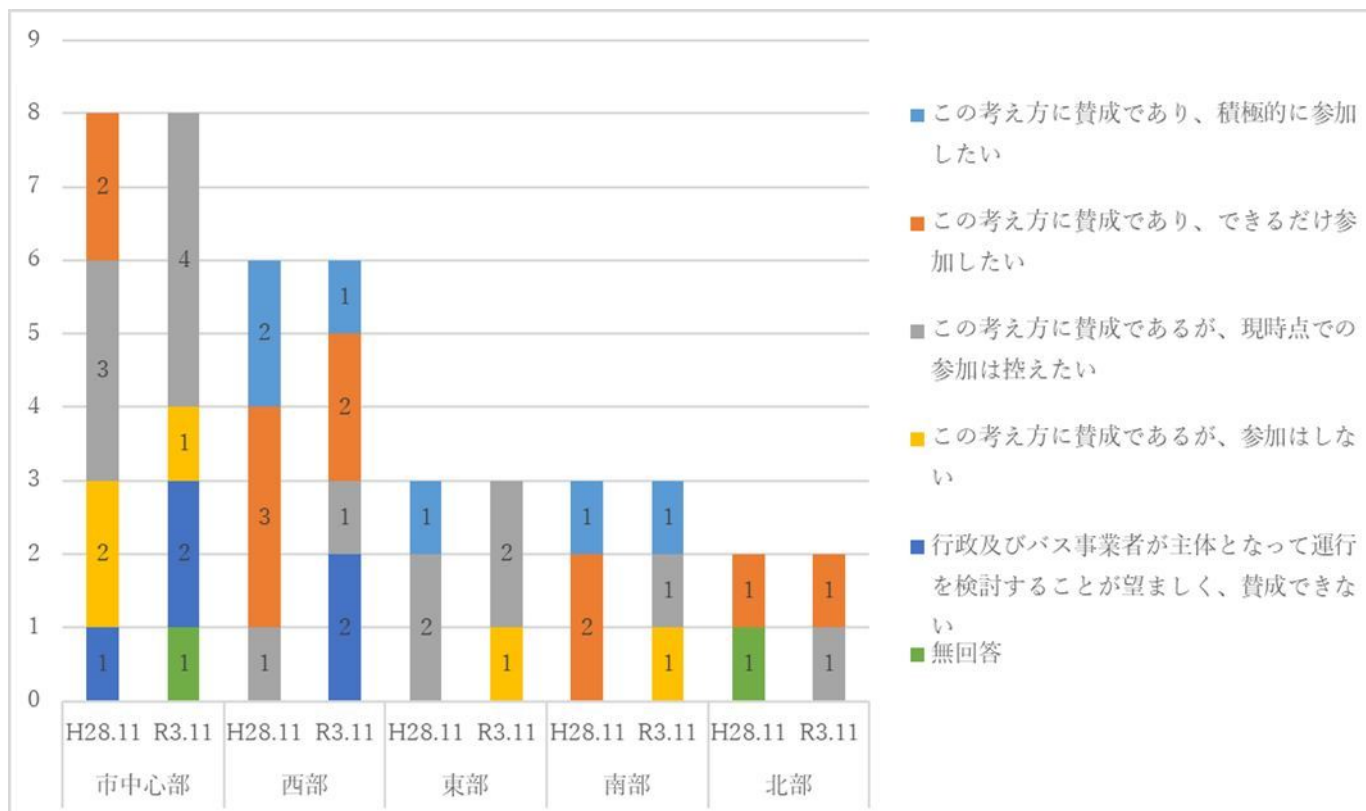
平成 28 年 11 月：12 地区（積極的に参加したい：4 地区・できるだけ参加したい 8 地区）

令和 3 年 11 月：5 地区（積極的に参加したい：2 地区・できるだけ参加したい 3 地区）

図表（全体）



（地区分類別）

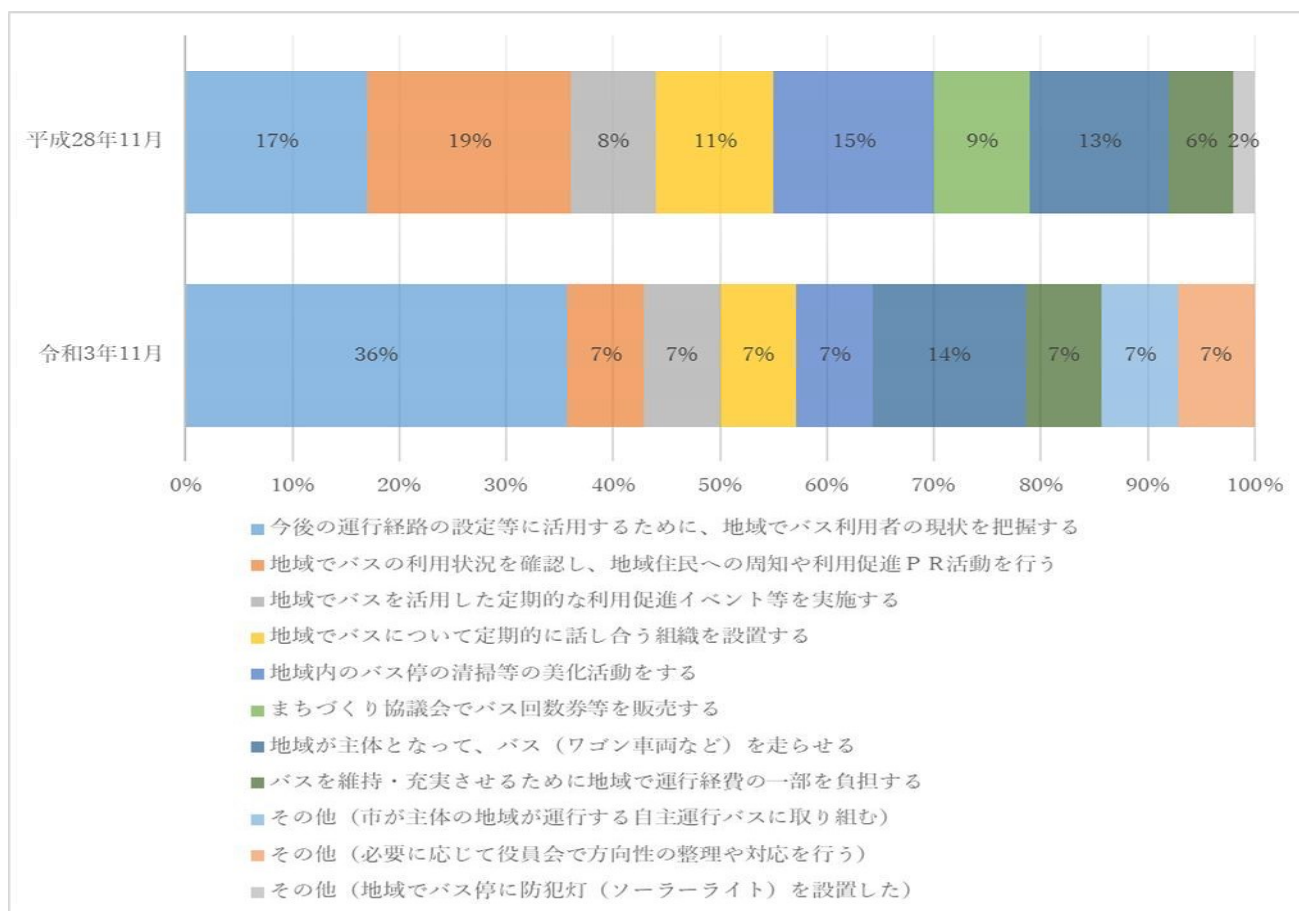


問 8 地域の公共交通バスを維持・確保するために貴地域で取組んでもよいと思うものは何ですか。※問7で「参加が可能とされた5地区」のみ回答（すでに取り組んでいるものを含む）

■参加が可能とされた5地区全てが、「今後の運行経路の設定等に活用するために、地域でバス利用者の現状を把握する」に参加可能と回答された。

地域の公共交通(バス)を維持・確保するために取組んでもよいと思うもの (すでに取り組んでいるものを含む)	回答数 H28.11	回答数 R3.11
1. 今後の運行経路の設定等に活用するために、地域でバス利用者の現状を把握する	8	5
2. 地域でバスの利用状況を確認し、地域住民への周知や利用促進PR活動を行う	9	1
3. 地域でバスを活用した定期的な利用促進イベント等を実施する	4	1
4. 地域でバスについて定期的に話し合う組織を設置する	5	1
5. 地域内のバス停の清掃等の美化活動をする	7	1
6. まちづくり協議会でバス回数券等を販売する	4	0
7. 地域が主体となって、バス（ワゴン車両など）を走らせる	6	2
8. バスを維持・充実させるために地域で運行経費の一部を負担する	3	1
9. (1) その他（市が主体の地域が運行する自主運行バスに取り組む）	0	1
9. (2) その他（必要に応じて役員会で方向性の整理や対応を行う）	0	1
9. (3) その他（地域でバス停に防犯灯（ソーラーライト）を設置した）	1	0

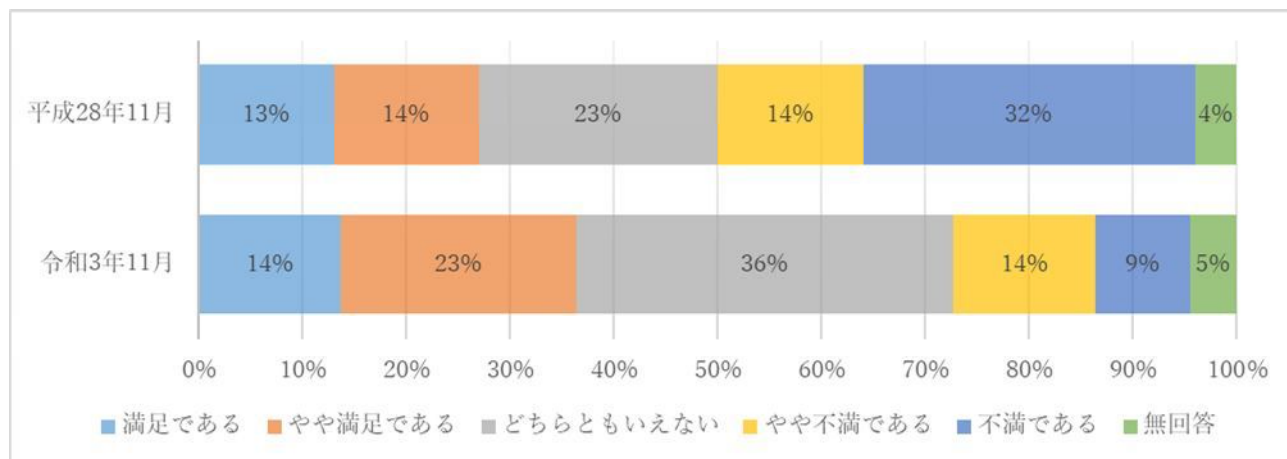
図表（全体）



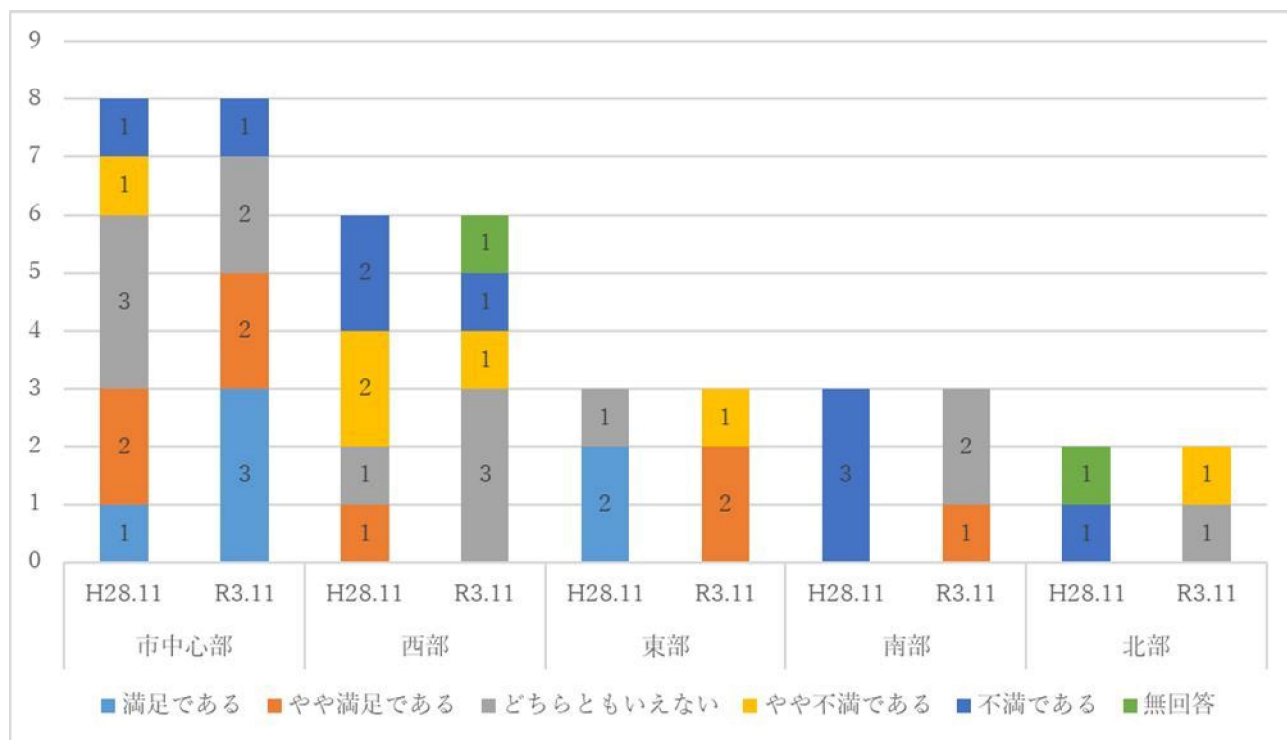
問 9 普段、外出する際の移動環境に対する「満足度」を5段階で評価してください。

- 平成 28 年 11 月に比べ、「満足・やや満足である」の割合が増加し、「不満である」の割合が減少した。
- 西部・北部地区からは、「満足・やや満足である」の回答はなかった。

図表（全体）



（地区分類別）



・ 具体的な不満の内容について【問 9】（抜粋）（地域分類別）

平成 28 年 11 月

市中心部	JRの便数が不満。
	駅には遠く、一部地区はバスの運行経路にない。 乗客数、投資費用、維持経費も考慮して、バスの小型化（ワゴンタイプ）も考えて下さい。
	JRとの（連絡）時間がもう少し合えば、なおよろしいのですが。
東部	あいあいでの会議はバス利用を前提に時間設定してほしい。（亀老連・未病倶楽部・タブレット講習など）
	満足であるが更に前向きに井田川駅付近に自家用車の駐車場（公・民）があれば利便性が増す。
西部	JR関駅から亀山駅への便数が少ない。地域バスの乗り継ぎの利便性が悪い。地区内生活道路の道幅が狭い。国道1号線へ出る道路の渋滞及び大雨時JRアンダーパスが通れない。
	バス路線のない地域がある。バスの本数が少ない。バス停が遠い。
	午前中2回加太駅から関・亀山市内へ、午後2回亀山・関から加太へ定期的に配車してほしい。
	まち協の行事やサロンに参加するも適当な時間に回送バスは走っているが、乗車できない。
南部	多くはバスに依存することになるが、今のところ、そのバスの満足度は低い。
	ダイヤ・便数が少ない。JRダイヤとの接続が悪い。駅周辺の駐車場が少ない。
	コミュニティバスの運行が無い。運賃が高い。バス停がない。バス停まで遠い。
北部	便数を多くし、利用者増につなげてほしい。（特に早朝・夕方の時間）
	中学校・高校生が通学に使用できるルートの確保。
	センターでの各教室の開始・終了時間に利用できるよう利便性の確保。
	地域の声として、白川ルートを分離して中部中経由を希望する住民が多い。

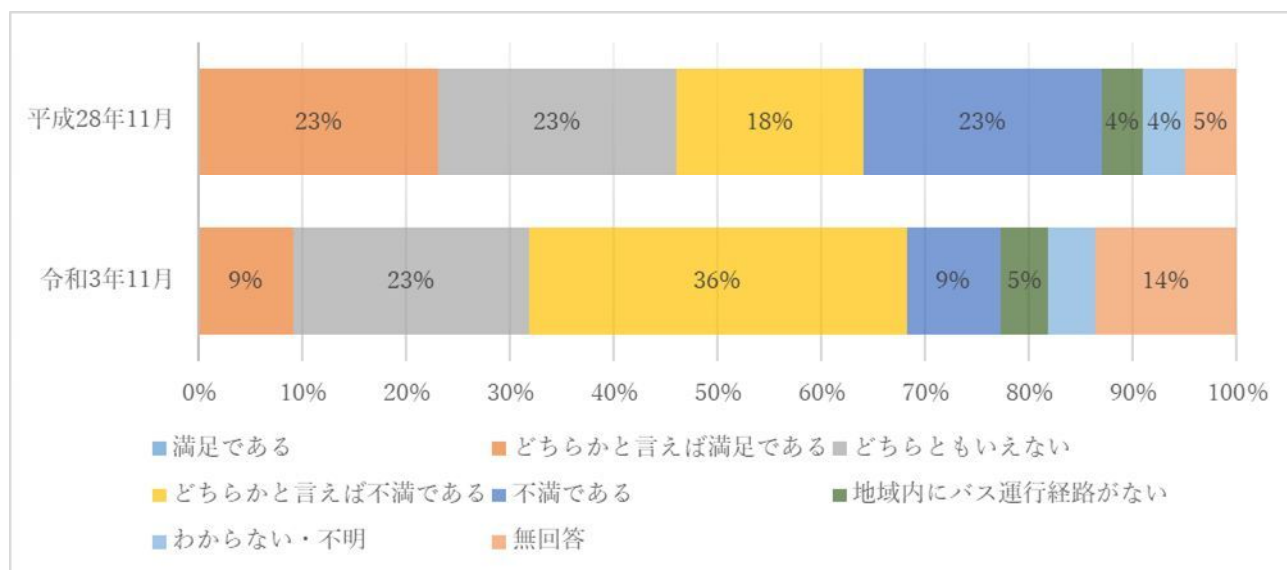
令和 3 年 11 月

市中心部	管内町は、JR 駅（亀山駅、井田川駅）に遠いうえに、バス等の運行もないため、高齢者等が外出するには、自家用車の利用に限定されており、家族等の送迎がないと外出できない状況である。また、地区周辺は坂道が多いうえに、自転車や電動カーの走行道路が確保されておらず（鈴鹿関線）非常に危険なため、自転車等の利用も困難である。
西部	車に乗れない人のために考えてほしい。
	バスの時間と JR の時間を考えてほしい。
	毎日運行するバスがない。朝、夕に JR、公共施設に移動できるバスがない。 JR 亀山駅での名古屋・津への乗継時間が長い。道路環境が悪い。
北部	地域住民は、車なしでの生活は考えられない。

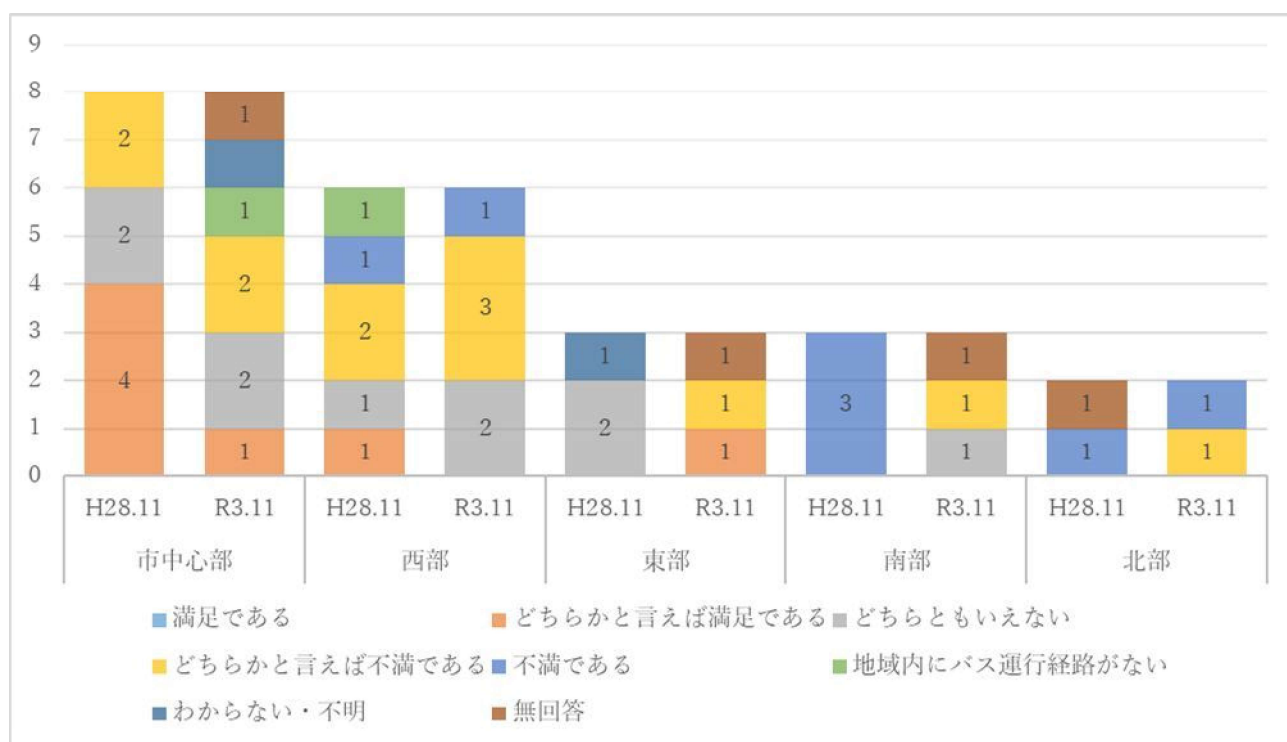
問 10 バスに対する貴地域での「バスの満足度」を5段階で評価してください。

- 平成28年11月と同様に、「満足度である」は、0地区（0%）であった。
- 平成28年11月に比べ、「どちらかと言えば満足である」の割合が減少し、「どちらかと言えば不満である」の割合が増加した。
- 西部・南部・北部地区の満足度は、低い回答であった。

図表（全体）



（地区分類別）



・ 具体的な不満の内容について【問 10】（抜粋）（地域分類別）

平成 28 年 11 月

市中心部	平田駅―亀山駅の便が少ない。
	一部地区に運行経路がない。
東部	地域によりバス停が遠く利用しづらい。
西部	当地区の福祉バスは週 2 日 1 日 2 便で中学生等の学生、生活利便性が非常に悪い。地区課題に対し検討の結果、「自主運行バス」の導入を決定、導入実現に向け構想を提言し、ご指導賜る予定です。
	医療センターに行くのは良いが、市役所、亀山駅へは乗換必要なため不便。回送バスを時間により実車としてほしい。
	せっかく回送バスが走っているのだから乗車可能としてもらえれば、まち協行事により多くの方々の参加が可能である。
南部	経路・ダイヤが住民本意になっていない。
	南部ルートの再編により、地域内のバス停が一部廃止となった。
	コミュニティバスの運行が無い。運賃が高い。本数が無い。目的まで時間がかかる。

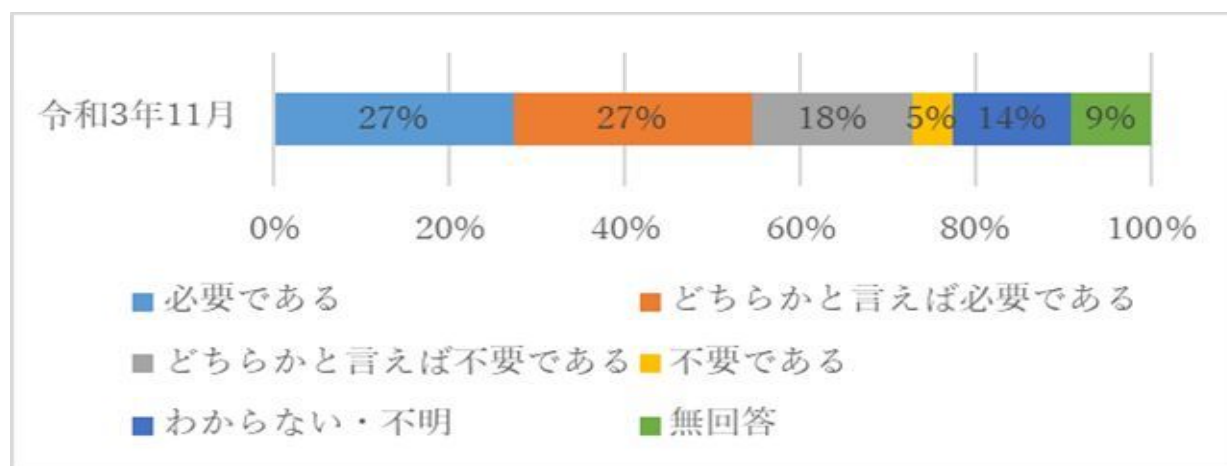
令和 3 年 11 月

市中心部	運行時間を延ばすと良い。(8:00～19:00 頃)
	地域内でも バス停への距離など格差があり、総意ではないが、バス停の見直し等の声がある。
西部	まちづくり協議会で企画提案の亀山市が主体となった「関南部地区自主運行バス」の導入を図ってください。
	バスの便数が少ない。加太～関の直通バスがない。
	バス停や便数が少なく、利用しづらい。
	いざ、バスを利用するとなると、本数や発着時間には不満がでてる。
南部	営業路線バスは利用しないが、電車との連絡が悪い。本数が少ない。
北部	バスの運行回数が少ない。運行回数を増やして欲しい。
	本数が少なく、コミュニティで開催されている講座等に参加できない。帰宅バスの時間が限られている。

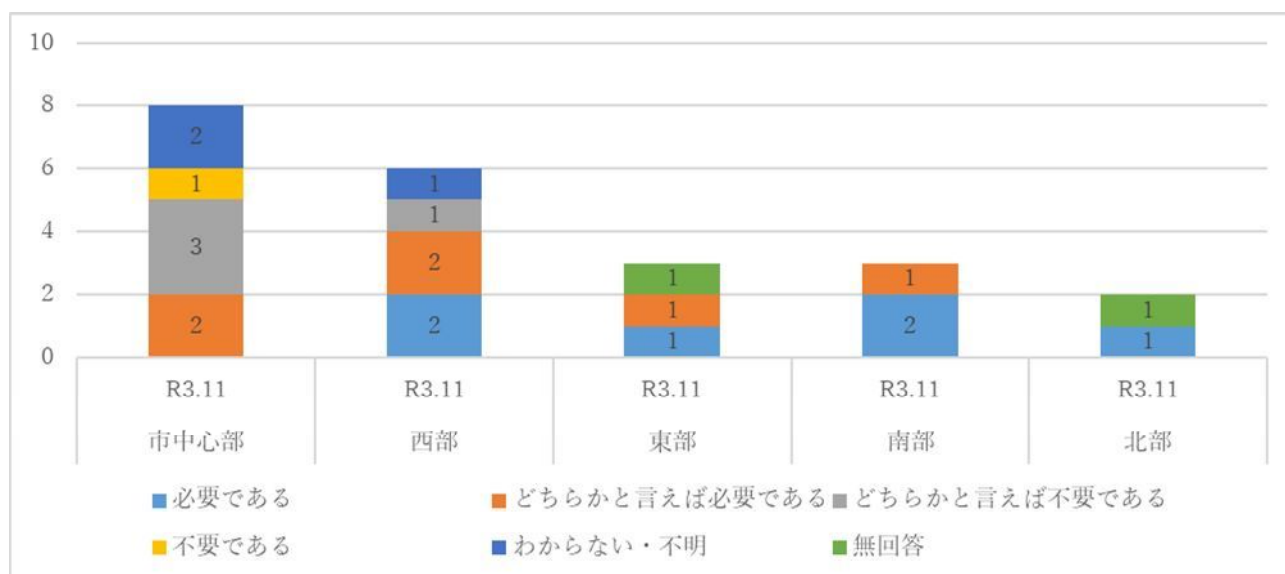
問 1 1 貴地域にとって「乗合タクシー」は必要ですか？

- 全地域において、「乗合タクシーは、必要・どちらかと言えば必要」との回答であり、市内全域での乗合タクシーの必要性は、54%である。
- 理由としては、バスとは違い乗車場所が近く、行きたい時間を指定できることや、行きたい場所・行きたい場所周辺への移動ができるとの回答があった。
また、運転免許証の自主返納をする人のためにも必要との回答もあった。
- 「どちらかと言えば不要である・不要である」との回答の理由としては、登録の手続きや予約の手続きが面倒との回答があった。
また、高齢者のみの移動手段であり、全住民が利用できるようにしてほしいとの回答もあった。

図表（全体）



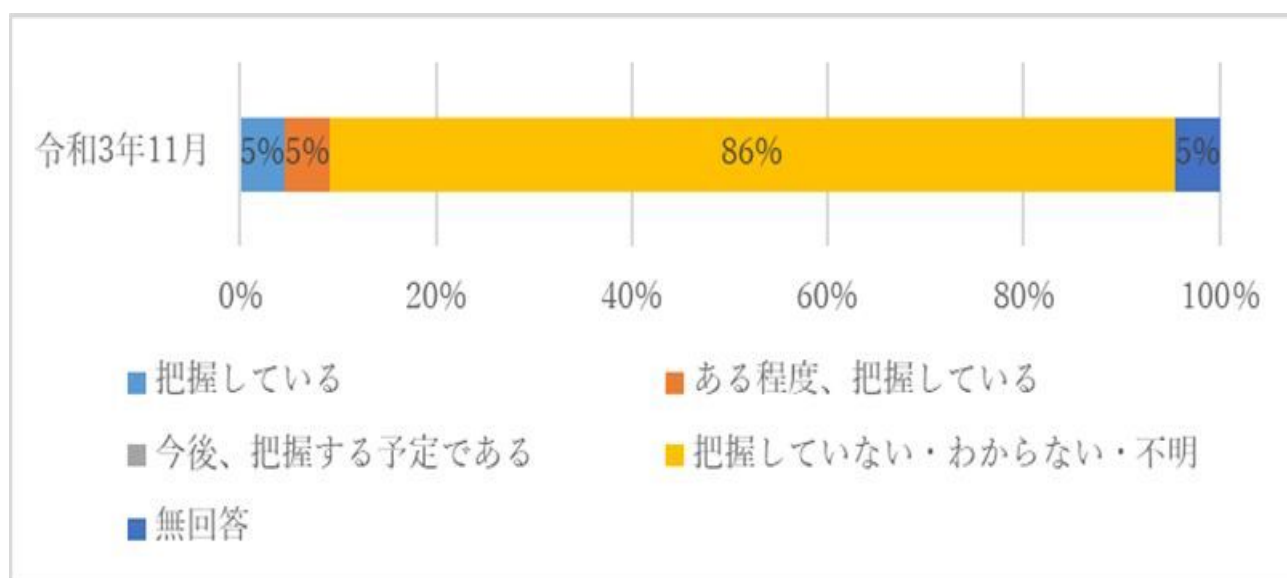
（地区分類別）



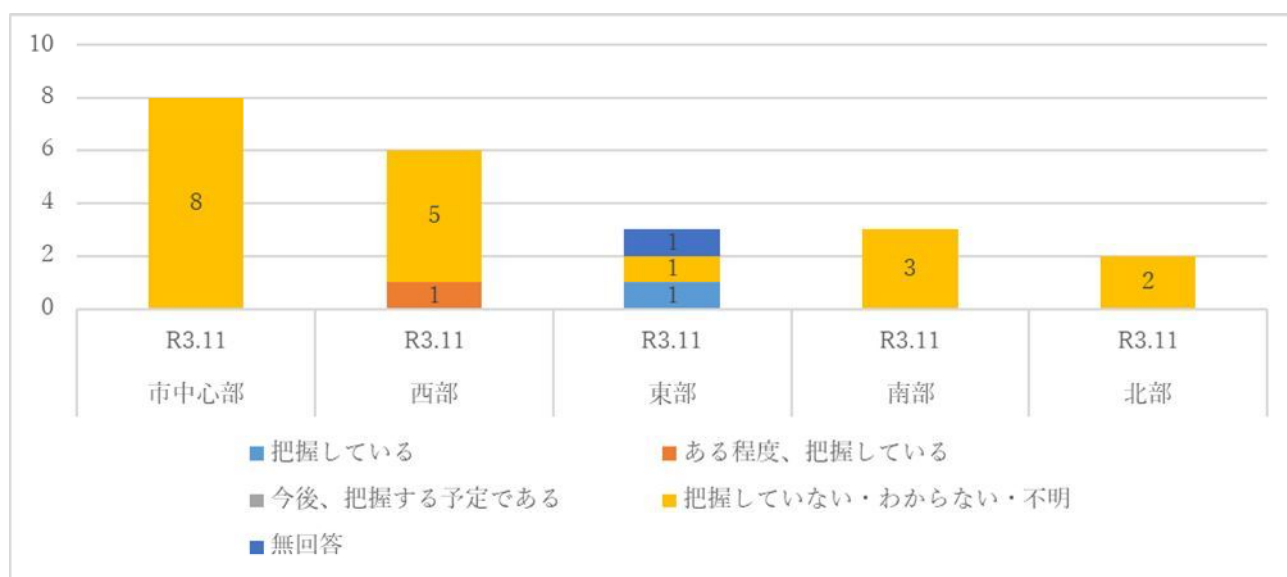
問 12 貴地域での「乗合タクシーを登録されている方」を把握されていますか？

■22 地区のうち 2 地区のみ「ある程度、把握している」が、18 地区は「把握していない」状況である。

図表（全体）



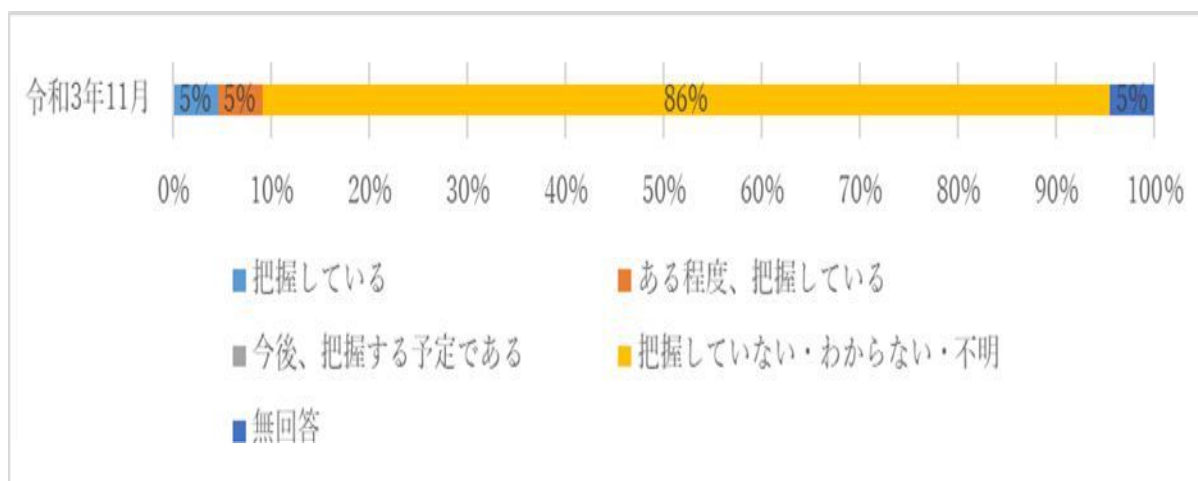
（地区分類別）



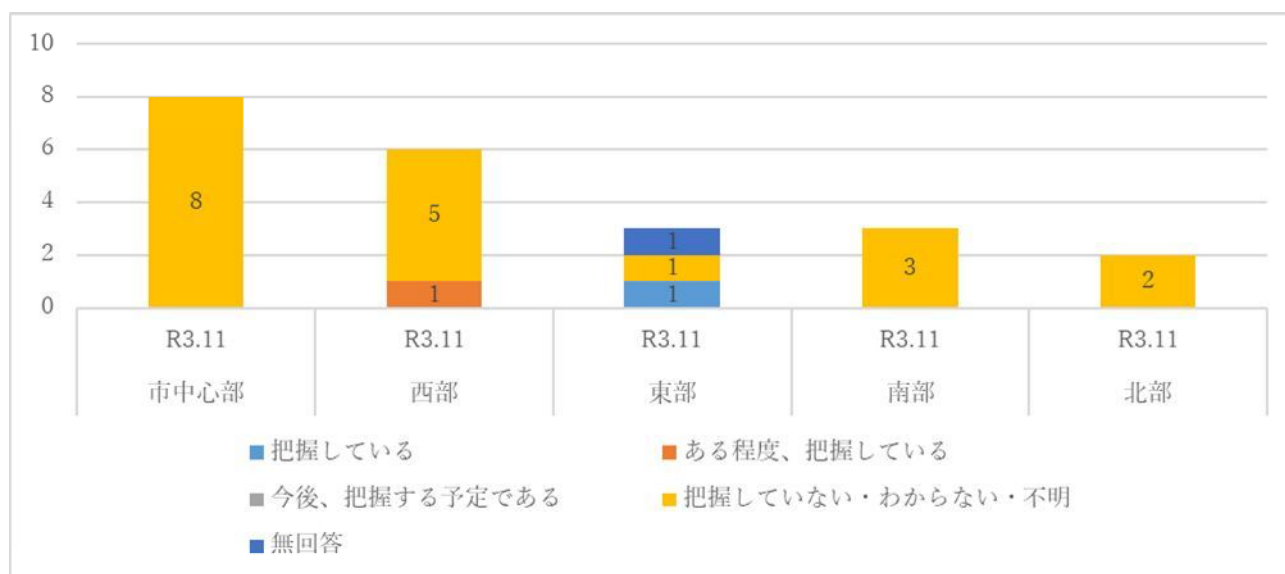
問 13 貴地域での「乗合タクシーを利用されている方」を把握されていますか？

■22 地区のうち 2 地区のみ「ある程度、把握している」が、18 地区は「把握していない」状況である。

図表（全体）



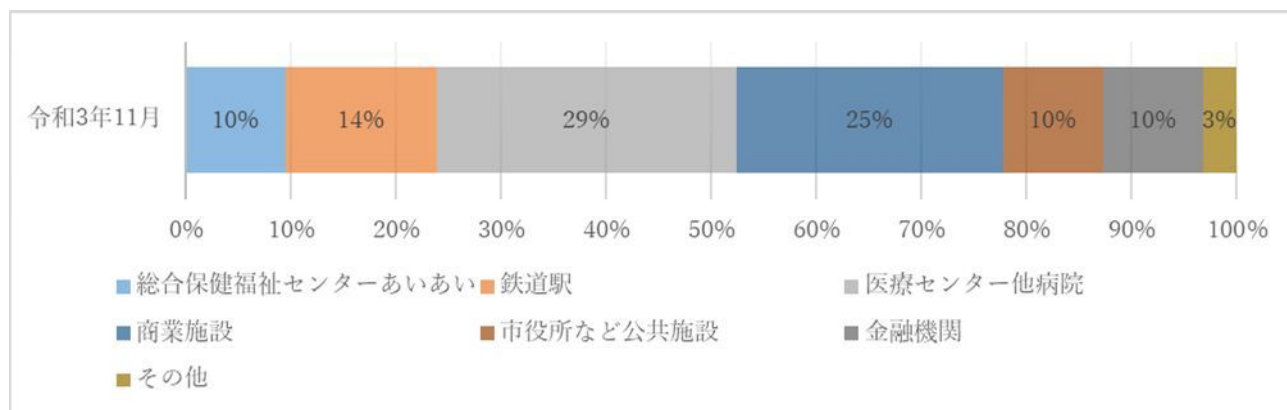
（地区分類別）



問 14 貴地域から乗合タクシーで行きたい亀山市内の施設（目的地）と到着時間を教えてください。（複数回答のため、回答施設の合計は23箇所）

- 乗合タクシーで行きたい施設は、医療センターなどの医療機関 29%、エコーなどの商業施設 25%、鉄道駅 14%の順となっている。
- 到着時間は、乗合タクシーで行きたい施設（目的地）のほとんどが、午前中に集中している。

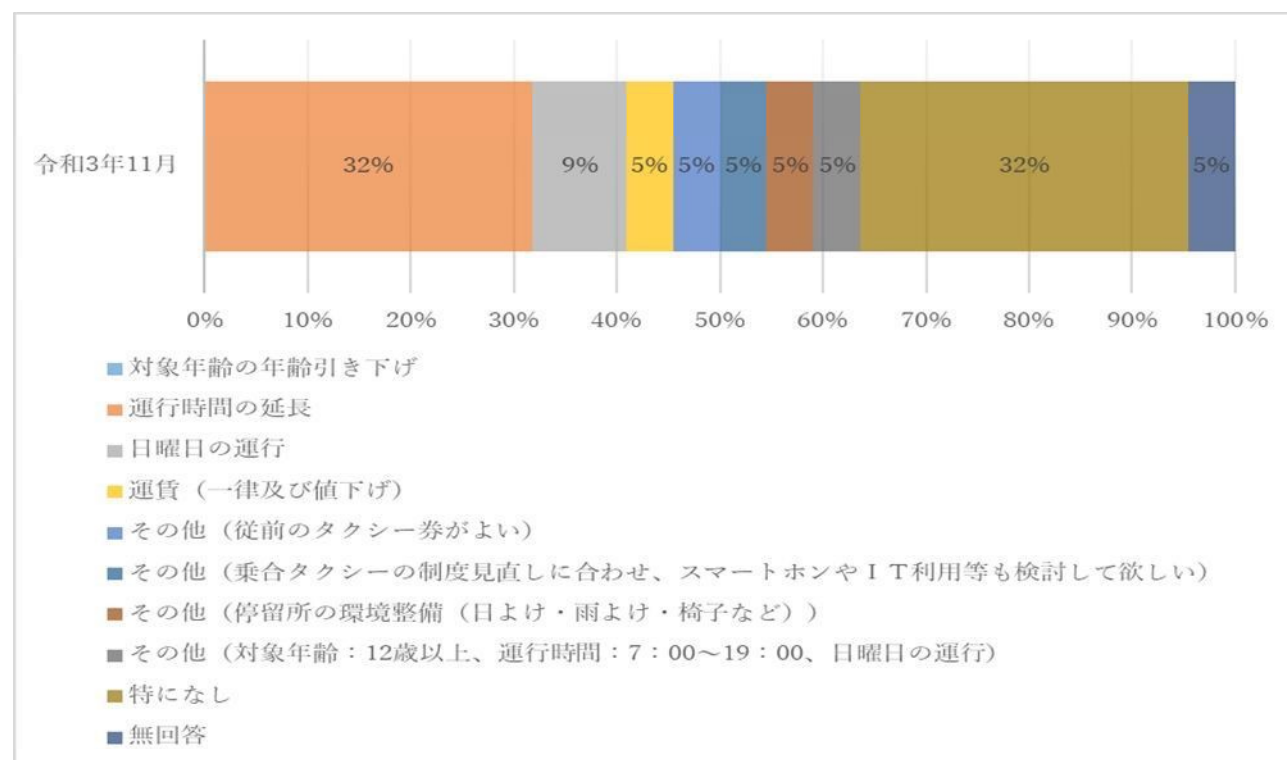
図表（全体）（複数回答）



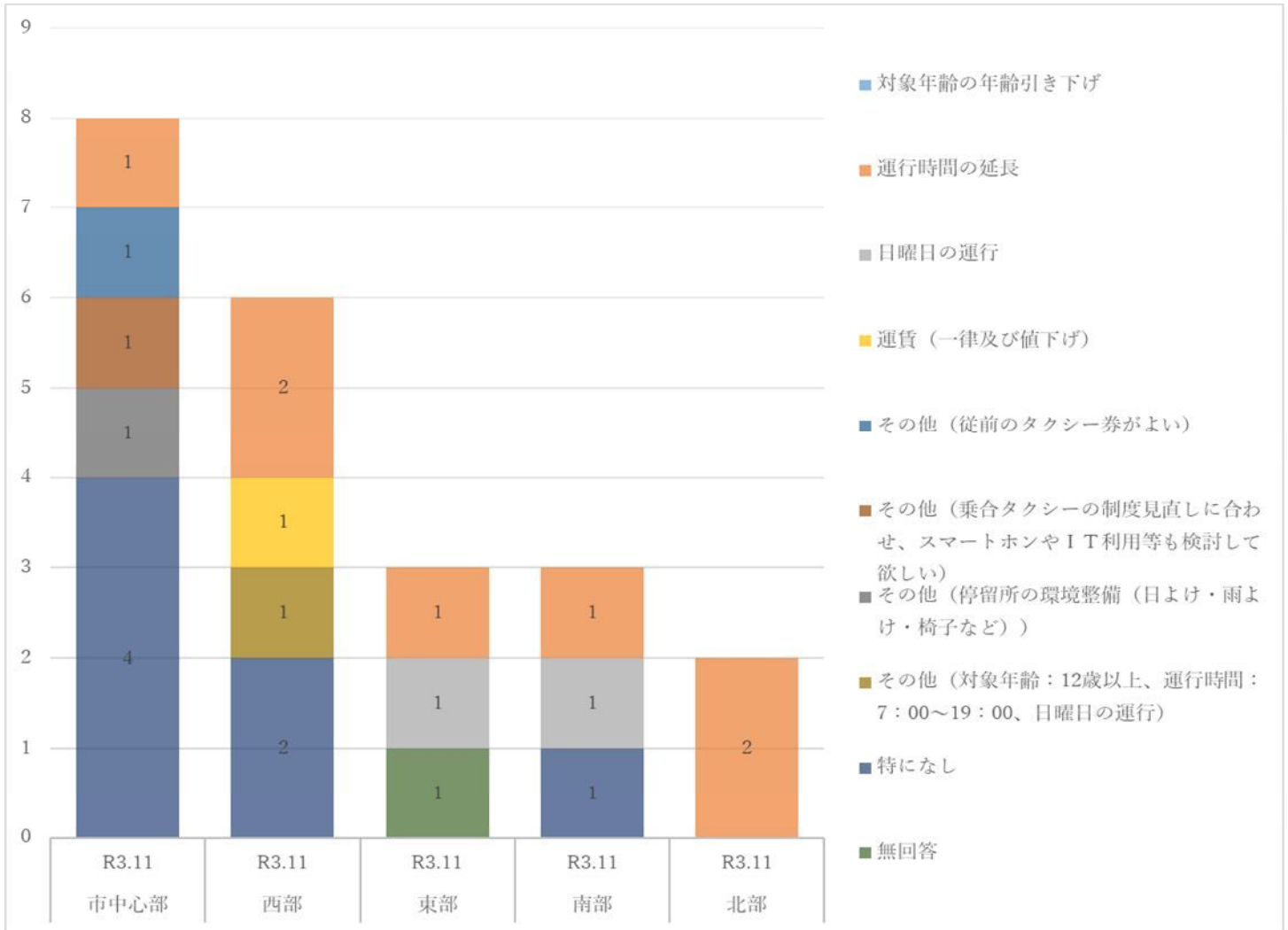
問 15 制度について、変更した方がよいと思う点を1つ挙げるとしたら何ですか？

- 変更した方がよいと思う点に、運行時間の延長が32%と高い回答であった。
- 特になしの回答も、32%と高い回答であった。

図表（全体）



(地区分類別)



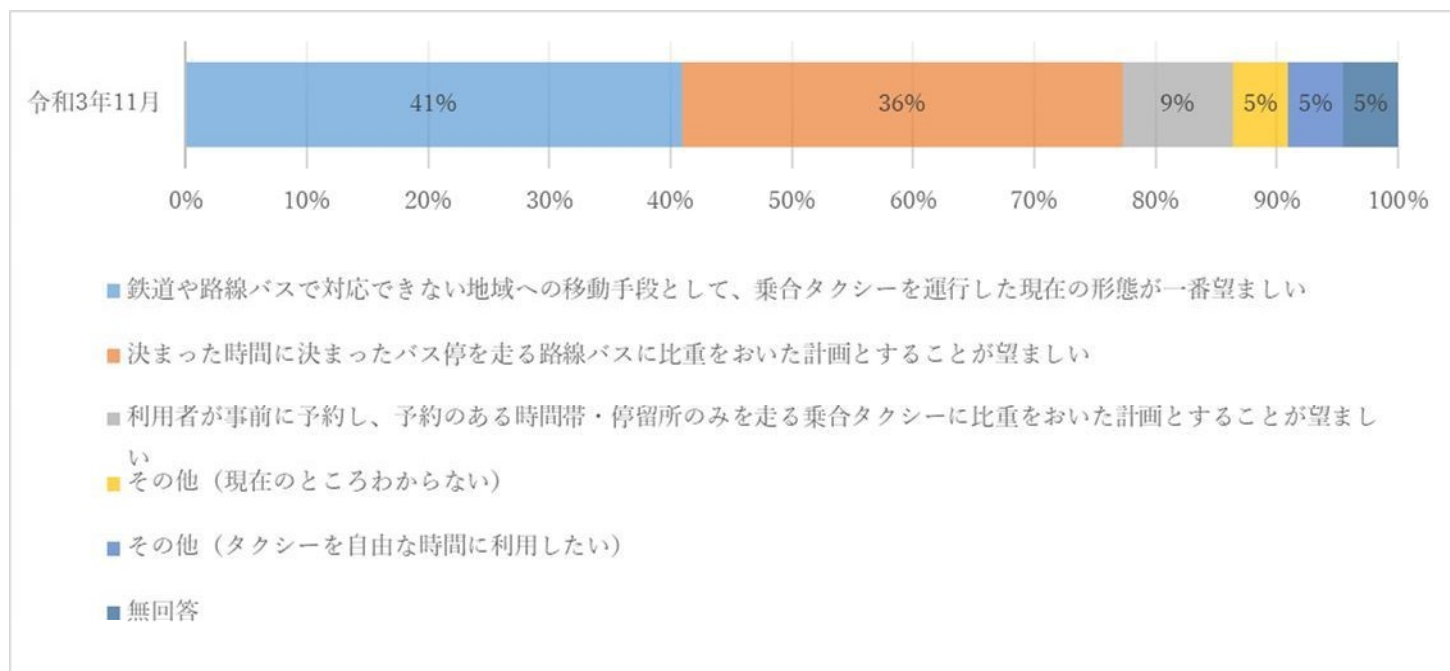
回答が多かった、運行時間の延長の具体的な時間について

市中心部	6:00～20:00
東部	8:30～18:00
西部	7:00～
	8:00～19:00
南部	8:30～18:00
北部	7:30～19:00
	8:00～18:00

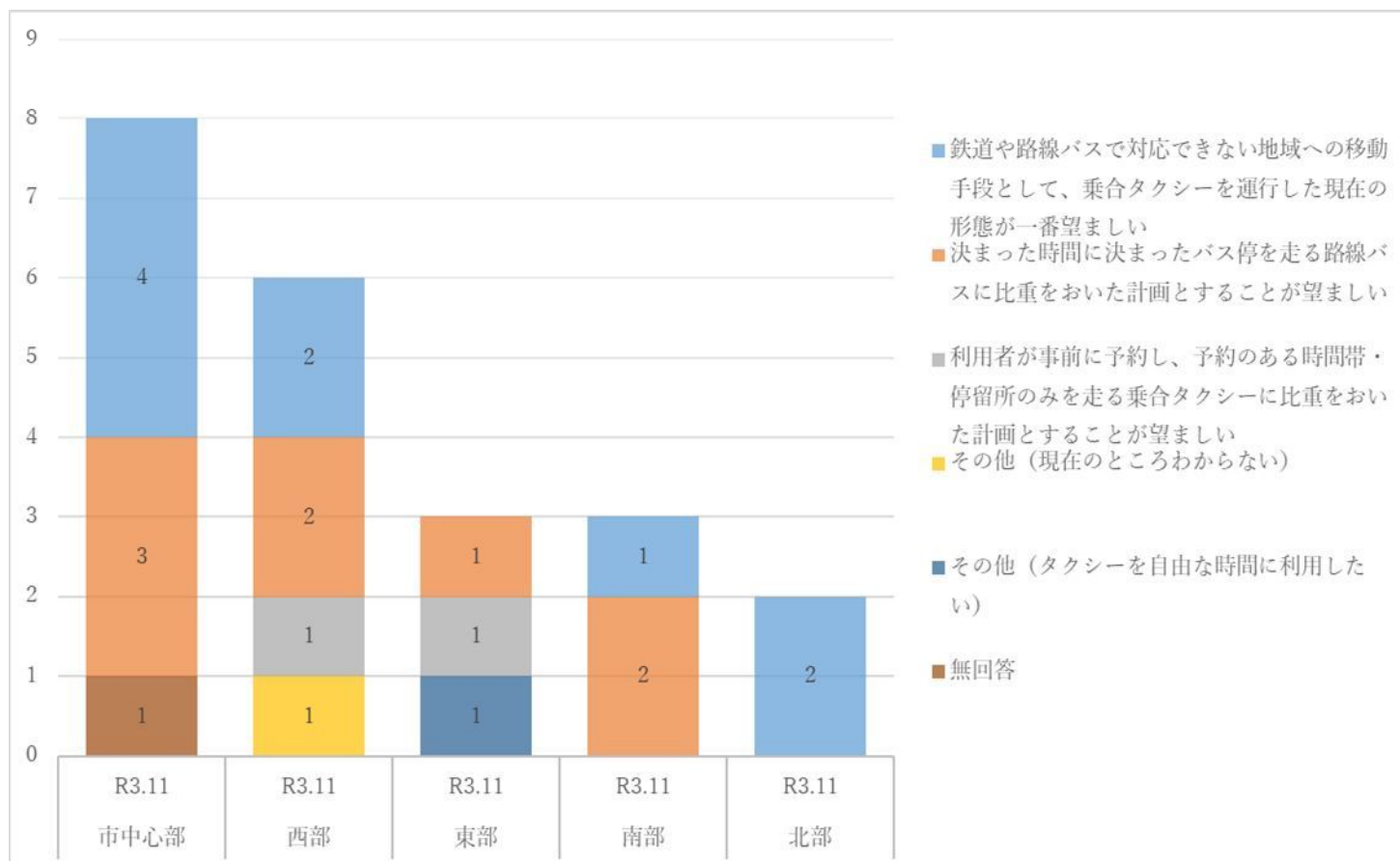
問 16 今後の乗合タクシーについて、鉄道や路線バスとの最適な組み合わせにより、効率的・効果的な運行を目指していますが、貴地域の考えを教えてください。

■「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41%、「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36%と回答が多かった。

図表（全体）



（地区分類別）



公共交通全般に関する自由意見（公共交通に関する意見・意向）（抜粋）（地域分類別）

平成 28 年 11 月

市中心部	滋賀県米原市を訪問した。地区まち協による「付き添い移送サービス」が実施されていた。先進地で企業家精神旺盛な滋賀県や富山県など他県の事例を研究してほしい。
	JRは名古屋までかなり短時間で行けるようになったが、三交バスの路線が少なくなり、東西南北どの方向にも本数並びに行先が少なくなり、自家用車でしか行けなくなった。
	鉄道移動を課題に取り組んでほしい。バス停の待合環境を改善し、利用者に優しい環境にすべき。子供が乗りたくなるようなデザインやペイントにしては、便数を増やしてほしい。
	各地区にバスを走らせて下さい。乗客数、投資費用、維持経費も考慮して、バスの小型化(ワゴンタイプ)も考えて下さい。
	JRの運行回数がまだまだ少ない。昼間の運行回数が少なく不便。JRのスピード化、名古屋まで時間がかかる。
	地域住民でボランティアできる人が送迎できるような制度を作るべき。民間警察的な登録制の準公務員またはボランティア人を作る。
東部	JR関西本線の複線化。三重交通路線バスが廃止にならないよう行政のバックアップを望む。
	陸運政策とも絡むが、共助の想いがこの面でも発揮できるような政策が実現できればと考える。自家用車→地域用車により現状の市負担を縮減すべき。極論だが、現状のバス運行には「ムダ」を強く感じている。交通弱者を担う別の方法を考えるべき。
	高齢者のタクシー券をなくして各地区にバスが走ったら良い。栄町はバスの便に恵まれているが、乗車される方が少ない。ワゴン車の借用など手軽に活用できる方策を望む。鉄道に関して亀山―名古屋間は充実しているがその他は乗り継ぎに時間がかかる。バス運行のために道路拡幅を望む。利用者のないバスは不要である。
西部	JR関駅からの上り、下りの便数が少なく、亀山駅また柘植駅での乗り継ぎが不便である。利便性を向上させるためにも、利用者増加PR、施策をお願いします。交通施策の更なる充実、住民サービスの公平性を切望します。 費用対効果も重要であるが、過疎地、中山間地では住民数が少なく、メリットが小さくなる。市民が公平なサービスを得られる対策をお願いしたい。現状の市民バスはコスト高であり、自主運行バス等小型化、ボランティアによるバスを各地域に導入推進することにより、交通対策費用を削減でき各地域の利便性、生活満足度を向上できると思います。
	バスルートは地域の利便性の良いルートを望む。運行本数が少なければ利用が少ないので、小型でも良いので運行本数を多くしてほしい。
	現在はまずまず満足しているが、5年・10年先では今のバス状況では満足できないと思う。加太地区まちづくり協議会が主となって地域運行等を考えたい。
	車などの移動手段を持たない高齢者や子供にとって不可欠であり、いずれ多くが高齢者になり、車の運転ができなくなることを考えれば、地域の足として確保しておく必要がある。また、バス事業にとらわれず、高齢者の外出支援という福祉施策や高齢者の運転による自動車事故防止策の観点から一考すべきである。商店街・病院などから運行支援を求める。 高齢化社会が進む中、今後ますます支援が必要になる。効率化や経費削減ばかり追い求める姿勢から公共交通の本来のあり方を今一度考えなおす必要がある。鉄道やバスの支援に積極的なヨーロッパ諸国の動きを注目してほしい。もし、15時台の坂下発の実車化に伴い減便する必要があるなら、7時台の関駅から坂下行きを回送に変更してください。
南部	公共交通会議はしゃんしゃん会議であり、これできまってしまうことは？もっと住民が物をいえる場にすべき。今回の昼生の決め方は地域住民が中心となったとはいえない。
	JR関西線の複線化(四日市-亀山間)。紀勢線ダイヤ便を増す。三重交通バスの亀山-棕本線の便数増、JRとの接続改善。市役所の公共交通の所管は、都市計画の中でとらえてほしい。
	統一運賃にしてほしい。バス停を増やしてほしい。本数を増やしてほしい。地域バス(デマンド等)を検討してほしい。小型車で地域内を回る事をしてほしい。
北部	白川ルートの廃止が決まっていたと聞いていますが市の対応は？ 関にはスクールバスが通っているのに中部中への通学に自転車しかないというのは不公平感がある。
	高齢化がますます増加する。現状を維持してほしい。

令和3年11月

市中心部	乗合タクシーの料金見直し。 500円→300円、1000円→700円、1500円→1200円 体の不自由な人への対策として、歩くのが大変な人は直接家へお迎えできる対応を考えた方が良いと思う。 乗合タクシーを日曜日も運行できるようにした方が良い。 さわやか号について、運行間隔が開く時間帯があるので、もう一台増やして運行してほしい。また、運行時間帯を拡大し、7時台・19時台の列車に乘れるようにしてほしい。 関西本線の混み合う時間帯の列車は、車内密度が高いため、3～4両にしてほしい。 加茂方面の列車を、全部ロングシートに変えてほしい。
	亀山市から鈴鹿市中心部までいくバスが少ない。土日は、バス運休が多い。 近鉄を通してほしい。
	今までの利用状況、実績等が、分からない。
	乗合バスの時間帯が悪い。 ・朝8:00～19:00頃迄走らせる様にしないと ・電車の発車の時間に合わせるなど
	乗合タクシーの今の制度では、通院はよいが、買い物に利用しにくい。荷物を持って停留所から家までは、バスと同じ。 地域としてすべて把握するのは難しい。アンケートの方法も見直してみてもどうか。
	タクシーの方が希望する日時に対応しやすいので、よかったという話は聞きます。タクシー券の希望者は半額程度で販売してはどうでしょうか。例えば、1万円分のチケットを5千円で販売するとか、販売の期間は随時とするとか。
西部	コミュニティバスの利用が少ない路線を廃止し、その分の経費を乗合タクシーに配分して、乗合タクシーをもっと充実させるなど、検討いただければと思います。 高齢者にとって駅までも遠い。バスの停留所を増やしてほしい。行先も増やしてほしい。 アンケートの調査の時期や期間が不適切。 バスや乗合タクシーの利用状況等の資料を提示してほしい。 先進市の成功事例を示し、市の役割・まち協の役割を教えてほしい。
	公共交通機関の貧しい地区においては、今後益々交通難民が増えてくると思われ、交通手段を見直す時期に来ている。
	JRとバスの運行時間の調整。バス・タクシーともに、市民の移動手段として利用しやすい条件整備を考えてほしい。JRの乗車人数(利用人数)が減るのも問題である。
	営業路線バス、コミュニティバスを小型化し費用負担を軽減し、削減した費用で移動対策を充実できるのではないかと。 路線バスと乗合タクシーの両方が利用できる地域と乗合タクシーのみの地域等があり不平等である。全市民が同等の移動手段を確保できる施策としてください。
南部	バスや乗合タクシーに関する情報の提供が少ない。基本的な情報(費用や利用者、乗客の動き)を知らせて欲しい。公共交通として維持していくには、地域や乗客等に十分な情報を提供し、協力を得る努力が必要。その様な努力があって、公共交通をもっと利用する。自分で外出の手段として組立てる努力や責任を果たしてことも可能となる。
	(バス運行)中学校 登校時刻 7時15分・8時15分到着も運行。下校時 14時・15時台の便を望む。(昨年のアンケート調査による) ルートの見直し。鈴鹿市とのアクセス。最終電車到着後の移動手段が少ない。昼間の時間帯は、ワゴン車での運行。バスも乗合タクシーも行きたい施設としてオークワサウスが多数あげられた。休日の運行も要望が強い。バス路線は収支ではなく、住民の足を守ることであるから、「バス」は必要か不要かの問いかけは論外であるし、多少市の負担(費用)が増えてもやむをえないと考える。(乗合タクシー)対象年齢を65歳以上、運行時間の延長も考えられたい。
北部	このアンケートは大変重要な中身ですが、もっと幅広く市民の皆様にご質問が必要ではないでしょうか？
	地域住民だけでは、利用者数も少ない為、コミュニティバスを利用した観光を目的とした利用者を増やす。 乗合タクシーの便利さをもっとアピールした方がよい。 路線バス(野登ルート)アイリス内の公園を周回する必要はない。

公共交通(バス・乗合タクシー)に関する地域意向調査

■バスの必要性についておたずねします。

問 1 貴地域にとって「バス」は必要ですか？

※あてはまるもの1つに○をつけ、それぞれ具体的な理由も教えてください。

1. 必要である
2. どちらかと言えば必要である
3. どちらかと言えば不要である
4. 不要である
5. わからない・不明

下記へ理由をご記入ください。

その理由を教えてください。

理由

■バスの利用者数についておたずねします。

問 2 貴地域での「バスを利用されている方」を把握されていますか？

※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. 把握している ⇒人数 (名)
2. ある程度、把握している ⇒人数 (名)
3. 今後、把握する予定である ⇒時期 (年 月頃)
4. 把握していない・わからない・不明

■施設等の利用についておたずねします。

- 問 3 貴地域の活動の拠点となっている施設や地域の方々が集まる場所を教えてください。
※記入例を参考に把握できる範囲で結構ですのでご回答ください。(5箇所程度でお願いします)

	拠点となっている施設等
記入例	関文化交流センター

- 問 4 貴地域からバスで行きたい亀山市内の施設（目的地）と到着時間を教えてください。
※記入例を参考に把握できる範囲で結構ですのでご回答ください。(5箇所程度でお願いします)
※すでにバスで行っている施設や現在バスが運行していない施設でも結構です。
※駅、金融機関、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。
※到着時間につきましても、把握できる範囲でお答えください。

	行きたい施設名	到着時刻
記入例	亀山市総合福祉センター「あいあい」	午前10時ごろ

■バスの運行経費・運賃のあり方についておたずねします。

参考

バス運賃の種類は、三重交通の営業路線バス（亀山国府線等）や旧営業路線バス（亀山みずほ台線等）は、乗車した距離に応じて料金が決まる“距離制運賃”、市が運行するコミュニティバス（さわやか号等）は、1乗車 200 円（15 歳以上※中学生を除く）の“均一運賃”で運行しています。

現在、コミュニティバス等の運行を維持する経費については、市全体で約 1 億円/年、亀山市民 1 人あたりでは約 2,000 円/年となっています。

問 5 旧営業路線バスの維持及び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等の運行に対する費用負担のあり方について、貴地域として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、市の費用負担を増やしてもよい
2. 移動困難者の交通手段の確保などのためには、今と同程度の市の費用負担でよい
3. 住民や地域が協力して運行経費の一部を負担し、市の費用負担を軽減すべき
4. バス運賃を値上げすることで利用者負担を増やし、市の費用負担を軽減すべき
5. バスの便数や運行日を減らすことで運行経費を抑え、市の費用負担を軽減すべき
6. バスの便数や運行日を減らし、必要に応じて運行する乗合タクシーを充実して、
市の費用負担を軽減すべき
7. 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
8. その他（_____）

■地域としての公共交通(バス)への関わり方についておたずねします。

問 6 貴地域内に、バス等を検討する部会等（交通安全部会等）はありますか？

※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. バス等を検討する部会等がある ⇒名称 ()
2. バス等を検討する部会等を設置する予定である ⇒時期 (年 月頃)
3. 交通安全部会等はあるが、バス等を検討する部会等はない
4. 部会はないが、まちづくり協議会でバス等を検討している
5. バス等を検討する部会等はない

問 7 地域の公共交通バスについては、地域住民が中心となり、バスのルートやダイヤなどの設定、バス利用を促す取組み、さらにはバスの運営方法についても検討し、地域住民と行政が、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への関わり方について、貴地域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. 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、現時点での参加は控えたい
4. この考え方に賛成であるが、参加はしない
5. 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
- 問8へお進みください

※ 1. 2とご回答された方は問8以降へお進みください

※3. 4. 5とご回答された方は問9以降へお進みください

問 8 ※問 7 で 1 または 2 に○をつけられた方のみにお聞きします。

地域の公共交通バスを維持・確保するために貴地域で取組んでもよいと思うものは何ですか。(すでに取り組んでいるものでも結構です)

※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. 今後の運行経路の設定等に活用するために、地域でバス利用者の現状を把握する
2. 地域でバスの利用状況を確認し、地域住民への周知や利用促進PR活動を行う
3. 地域でバスを活用した定期的な利用促進イベント等を実施する
4. 地域でバスについて定期的に話し合う組織を設置する
5. 地域内のバス停の清掃等の美化活動をする
6. まちづくり協議会でバス回数券等を販売する
7. 地域が主体となって、バス（ワゴン車両など）を走らせる
8. バスを維持・充実させるために地域で運行経費の一部を負担する
9. その他（_____）

■地域からの移動環境についておたずねします。

問 9 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。

※車（バス・自家用車等）や鉄道等での移動環境について、地域全体からみて、どう感じておられるか教えてください。

※あてはまるもの1つに○をつけてください。また、4、5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. 満足である
2. やや満足である
3. どちらともいえない
4. やや不満である
5. 不満である

4. 5と回答された方は、

下記に具体的な不満の内容を教えてください。

具体的な不満の内容

■バスの満足度についておたずねします。

問 10 バスに対する貴地域での「バスの満足度」を5段階で評価してください。

※あてはまるもの1つに○をつけてください。また、4. 5と回答された方は、改善するためにはどうすれば良いと考えるかを教えてください。

1. 満足である
2. どちらかと言えば満足である
3. どちらともいえない
4. どちらかと言えば不満である
5. 不満である
6. 地域内にバス運行経路がない
7. わからない・不明

4. 5と回答された方は、
下記に具体的な改善方法等を教えてください。

具体的な改善方法等

■乗合タクシーの必要性についておたずねします。

参考

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）

問 11 貴地域にとって「乗合タクシー」は必要ですか？

※あてはまるもの1つに○をつけ、それぞれ具体的な理由も教えてください。

1. 必要である
2. どちらかと言えば必要である
3. どちらかと言えば不要である
4. 不要である
5. わからない・不明

下記へ理由をご記入ください。

その理由を教えてください。

理由

■乗合タクシーの登録者数についておたずねします。

問 12 貴地域での「乗合タクシーを登録されている方」を把握されていますか？

※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. 把握している ⇒人数（ 名）
2. ある程度、把握している ⇒人数（ 名）
3. 今後、把握する予定である ⇒時期（ 年 月頃）
4. 把握していない・わからない・不明

■乗合タクシーの利用者数についておたずねします。

問 13 貴地域での「乗合タクシーを利用されている方」を把握されていますか？

※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. 把握している ⇒人数（ 名）
2. ある程度、把握している ⇒人数（ 名）
3. 今後、把握する予定である ⇒時期（ 年 月頃）
4. 把握していない・わからない・不明

■施設等の利用についておたずねします。

問 14 貴地域から乗合タクシーで行きたい亀山市内の施設（目的地）と到着時間を教えてください。

※記入例を参考に把握できる範囲で結構ですので回答ください。（5箇所程度でお願いします）

※すでに停留所となっている施設や停留所がない施設でも結構です。

※駅、金融機関、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。

※到着時間につきましても、把握できる範囲でお答えください。

記入例	行きたい施設名	到着時刻
	亀山市総合福祉センター「あいあい」	午前10時ごろ

■乗合タクシーの制度についておたずねします。

問 15 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. 特にない

■今後の乗合タクシーについておたずねします。

問 16 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、貴地域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(_____)

その他、公共交通全般（民営路線バス・鉄道等を含む）に関するご意見、ご意向がありましたら、ご自由にお書きください。

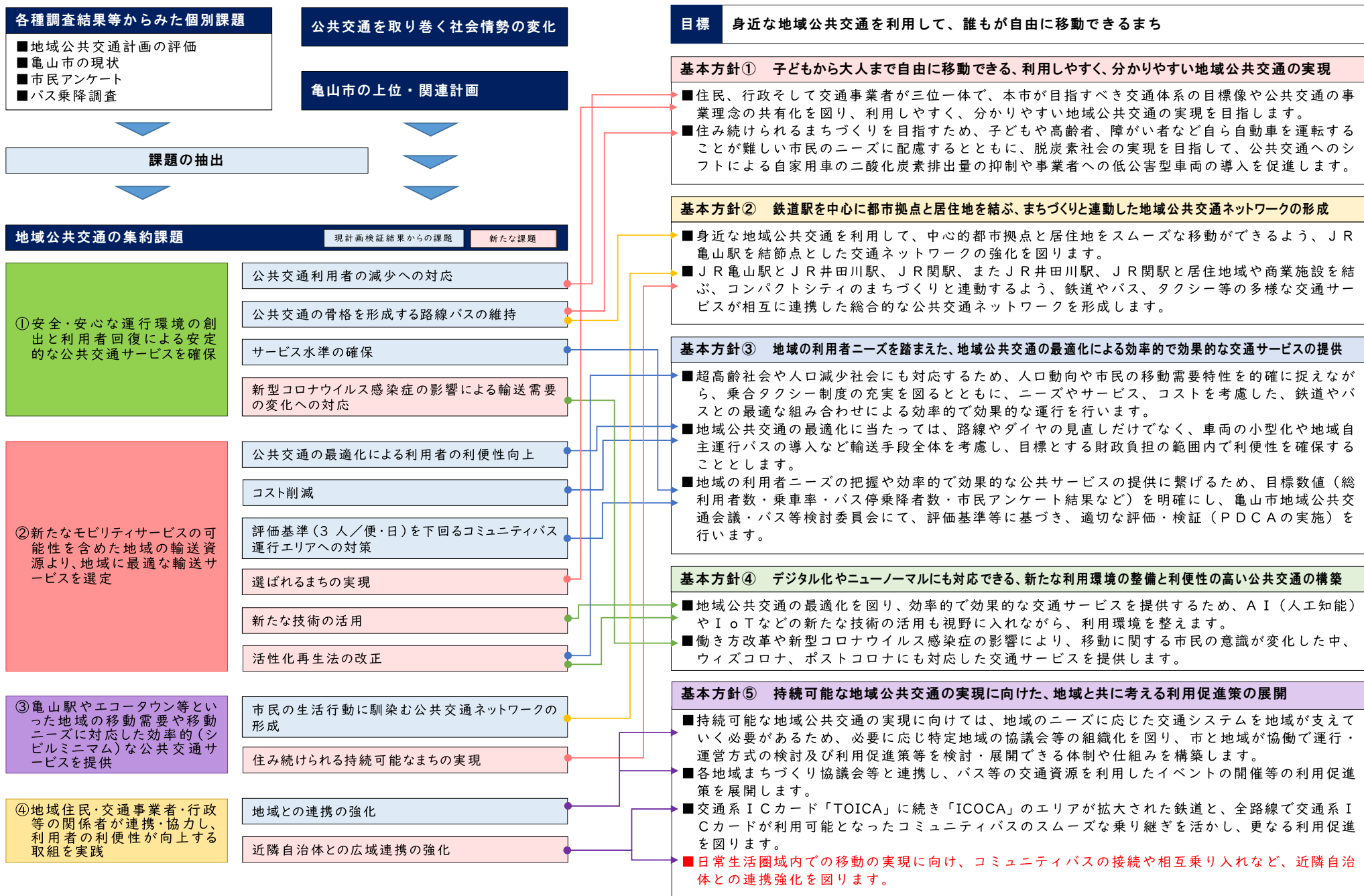
貴まちづくり協議会名・連絡先（電話番号）をご記入ください。

貴まちづくり協議会名	(_____) まちづくり協議会
ご連絡先	電話番号

調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

この調査票は、11月22日(月)までに、同封の返信用封筒にて、ご返送いただきますようお願いいたします。

亀山市地域公共交通計画の課題分析と新計画の基本方針



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

基本方針	施策	事業	継続 新規	事業内容	事業実施年度										実施主体
					R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	
					計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	
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	①情報提供と公共交通PR活動	情報提供	継続	乗継拠点における総合案内板の設置、バス車両、バス停等への系統表示及び乗継案内表示の充実											亀山市・バス運行事業者
			継続	地域の観光資源を含むバスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成、亀山市ホームページ及びインターネット検索の充実等											亀山市・三重県・バス運行事業者
		各種イベント等と連携した公共交通のPR活動	継続	子どもや高齢者向けのバス乗り方教室の開催											亀山市・三重県・バス運行事業者・地域
			継続	市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動、商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進活動の実施											亀山市・関係団体・バス運行事業者
			新規 (実施済)	乗合タクシー制度の出前講座の開催											亀山市・地域
2. 鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結び、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成	②路線バスの運行・維持・再編	環境対策・バリアフリー化	継続	バス・タクシー車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）											バス運行事業者・亀山市
		幹線のバス運行・維持	継続	亀山国府線、亀山すずほ台線、亀山棕本線、亀山関工農団地線、さわか号の継続運行及びサービス水準の維持											亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）
			継続	隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施											亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）
		地域生活バス等運行・維持・再編	継続	地域生活バス（コミュニティバス）の継続運行及びサービス水準の維持											亀山市・バス運行事業者・地域
		乗合タクシーの運行・充実	新規 (実施済)	乗合タクシーの運行及びサービス水準の向上											亀山市・タクシー事業者・地域
3. 地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供	③地域公共交通の最適化	地域公共交通の最適化	新規	ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行の協議											亀山市・タクシー事業者・地域
		ニーズの把握	継続	公共交通にかかる地域ニーズの把握・乗降調査等の実施											地域・亀山市
		運賃収入以外の収入確保に向けた取組	継続	車内広告、バス停ネーミングライツ、協賛金等の導入協議											亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者・関係団体
		新たな技術を活用した交通サービスの調査研究	新規	A I・IoT等新たな技術を活用した効率的・効果的な交通サービスの調査研究											亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者
		感染症の防止対策	新規 (実施済)	公共交通機関における感染防止対策の実施											亀山市・鉄道事業者・バス運行事業者・タクシー事業者
4. デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築	④新たな利用環境整備	アクセスの向上	新規 (実施済)	鉄道やバスの乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮したダイヤの設定（見直し）											亀山市・鉄道事業者・バス運行事業者・タクシー事業者
		利用環境の整備	継続	亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上											亀山市・バス運行事業者
		鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動	継続	鉄道関係の各種同盟会や関係機関、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
		住民主体の取り組み支援	継続	鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施											亀山市・関係団体・鉄道事業者・地域
		地域づくりと一体となった取組	継続	地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築（関南部地区方面のスクールバスの活用継続）											地域・亀山市
5. 持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に育める利用促進策の展開	⑤公共交通利用促進	地域づくりと一体となった取組	継続	子ども会や老人クラブなど地域の団体による路線バスを活用したイベント等の開催											亀山市・三重県・バス運行事業者・地域
		地域づくりと一体となった取組	継続	地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等）											地域・亀山市・バス運行事業者
		利用促進誘導	新規	地域ボランティアによる乗合タクシーの乗車支援											亀山市・乗合タクシー運行事業者・地域
		利用促進誘導	新規	交通系ＩＣカードを活用した利用促進策の実施											亀山市・バス運行事業者
		近隣自治体との広域連携の強化	新規	隣接自治体のコミュニティバスとの乗り継ぎ改善と相互乗り入れの協議											亀山市・バス運行事業者・隣接市（津市・鈴鹿市）