

---

---

# 亀山市地域公共交通計画（案）

---

---

平成25年3月

亀 山 市



# 目 次

<b>I 計画策定の目的と流れ</b>	<b>1</b>
1. 計画策定の目的	1
2. 計画策定の流れ	2
<b>II 亀山市の地域公共交通の現状と課題</b>	<b>3</b>
1. 亀山市の地域公共交通の現状と課題の整理	3
2. 公共交通ネットワーク全体からみた課題	14
3. 路線別にみた課題	19
<b>III 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ 一体的な推進に関する基本的な方針</b>	<b>21</b>
1. 亀山市が目指す都市像	21
2. 公共交通維持・活性化の基本方針	24
<b>IV 地域公共交通計画の区域と計画期間</b>	<b>26</b>
<b>V 地域公共交通計画の目標</b>	<b>26</b>
1. 亀山市が目指す地域公共交通体系の将来像	26
2. 地域公共交通総合連携計画の目標	27
<b>VI 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項</b>	<b>28</b>
1. 公共交通の機能分類と運行水準の設定	28
2. バス路線の再編方針	30
3. 公共交通の利用料金	33
4. 公共交通の利用促進策	35
5. 評価及び推進体制	37
<b>用語解説</b>	<b>41</b>

# I 計画策定の目的と流れ

## 1. 計画策定の目的

亀山市では、民間バス路線の撤退などに伴う廃止代替路線の運行などで増加する財政負担などの問題や高齢化社会に対応するため、平成 19 年 1 月に移動困難者の日常生活における最低限度の移動性を効率的・効果的に確保することを目的とした「地域生活交通の再編方針」を策定して、重複して運行している路線の整理や、住民と行政が協働で試験運行の実績調査や利用促進策の検討を行うなど、バス路線の再編を行ってきました。しかしながら、市民の公共交通に関する満足度は依然として低く、また、現在、再編方針に基づく全路線の再編は完了していませんが、状況の変化により新たな課題が生じています。

例えば、営業路線の廃止等により、路線体系の再検討が必要な地域が生じており、また、市の財政状況が厳しくなる中、より効率的・効果的、そして持続可能な運行の仕組みを構築していくことが必要となっています。

具体的には、北東部地域において、再編方針策定当時、営業路線であった亀山みずほ台線が廃止となり廃止代替路線としての運行に切り替わっており、また、平成 24 年 4 月には、運行地域にある JR 井田川駅の駅前整備によりバス乗り入れが可能となるなどして、井田川駅への移動需要が大きいこの地域の路線再整理が必要となっています。また、南部地域においては、再編方針で廃止の方針である亀山棕本線は津市から亀山高校への通学利用が依然として多く、南部ルートと合わせた地域の路線のあり方についての再整理が必要となっています。

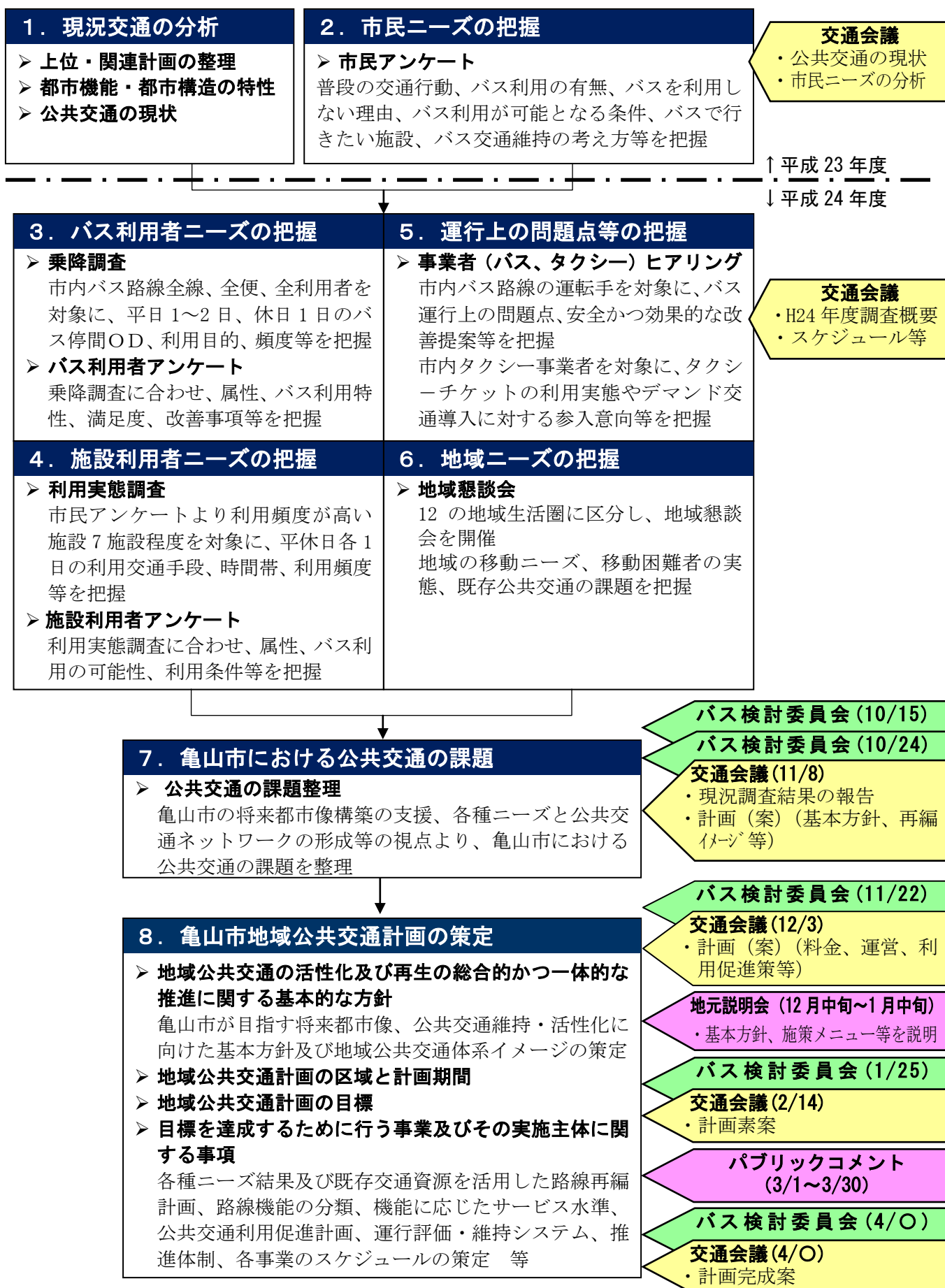
その他、市内には集落が点在する地域も多く、これら地域における定時定路線バスのみによる運行は非効率な状況となっており、今後、運転免許証返納者の増加も予想される中、他の交通資源との連携やデマンド交通を取り入れるなど、交通空白地域の移動困難者にも対応した、より効率的・効果的な運行の検討が必要となっています。福祉施策として 75 歳以上の高齢者に対するタクシー料金助成事業も実施されていますが、周辺地域の移動困難者の交通手段確保として十分には機能しているとは言えず、この事業とバス事業との整合を図ることも必要となっています。

さらに、持続可能な運行に向けて、地域がより運行に深く関わり、地域で公共交通を守り育ていく仕組みづくりや運行の P D C A 評価システム、料金システムの再整理も必要となっています。

その他、CO<sub>2</sub> 削減や超高齢化社会における地域活力の創造のためにも公共交通の利用促進が求められており、市内を運行している鉄道や民営路線バスと市が提供する地域公共交通サービスのそれぞれの目的、役割分担、対象、水準などについて再整理することも必要となっています。

以上のような課題に対応するため、市の交通資源の状況や市民ニーズ、地域の移動需要の調査などを踏まえ、現在の再編方針の必要な見直しを図るとともに、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための市の基本的な計画となる地域公共交通総合連携計画を策定し、当該計画に基づき、より効率的・効果的な生活交通ネットワークの確保維持改善を図ることを目的とします。

## 2. 計画策定の流れ



# II 亀山市の地域公共交通の現状と課題

## 1. 亀山市の地域公共交通の現状と課題の整理

### 亀山市の特性と公共交通の現状

#### 【人口特性 (P4~6)】

- 人口約 5.1 万人、高齢化率約 22%、共に増加傾向
- 白川、坂下、加太地区は高齢化率が 30%以上と高い
- 通勤・通学流動は、鈴鹿市、津市や四日市市との結びつきが強い

#### 【施設立地状況 (P7)】

- 亀山駅や関駅の徒歩圏内 (1km 圏内) に公共施設が多く立地
- 市立医療センターが亀山駅北部、鈴鹿回生病院が市境近辺に立地

#### 【公共交通施設の整備状況 (P7)】

- 営業路線バス及び廃止代替路線バス各 2 路線、亀山市自主運行バス 6 路線、事前予約制施設送迎サービス、関南部地区スクールバス活用バス、福祉有償運送、スクールバスが運行

#### 【公共交通サービスの現状 (P17)】

- 公共交通による人口カバー率は約 90%
- 公共交通不便地域内人口は約 5 千人 (総人口の約 10%)

#### 【公共交通の利用状況・収支状況 (P15, 16, 18)】

- バスの分担率は 1%未滿、一方、自動車は 74%
- 市内鉄道駅の総乗車人員は減少傾向
- 自主運行バスの利用者数は増加傾向、一方、営業路線バス及び廃止代替路線バスは減少傾向 (平成 19~22 年度)
- 収支率は、営業路線バス計で約 70%、廃止代替路線バス計で約 39%、自主運行バス計で約 10% (平成 22 年度)
- 自主運行バスの運行維持のための実市負担金は、平成 19~22 年度にかけて約 1.79 倍に増大
- 他市町と比較して、低い 1 便あたり利用者 (5.6 人/便)、高い利用者 1 人あたり運行経費 (778 円/人) (平成 22 年度)

### 市民ニーズ(市民アンケート、地域懇談会)

#### 【普段の交通行動 (P10)】

- 外出の際の移動環境に対する不満割合は約 17%

#### 【バス利用状況 (P11)】

- 月 1 回以上利用している回答者が約 11%存在
- バス非利用者の利用しない理由は「目的地に行けない・時間がかかる」「運行本数が少ない」が多い
- 利用しない理由が改善された場合、約 49%が今後利用する意向あり

#### 【バスの運行維持のあり方 (P13)】

- 移動困難者の交通手段の確保のためには、今程度の市負担 (税金) でよいとする人が約 40%

#### 【公共交通が果たすべき役割 (P18)】

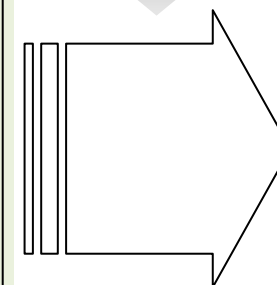
- 営業路線は通勤・通学の移動手段として、市が運行するバスは高齢者や自動車が運転できない人の買物・通院の移動手段として重要視

#### ▼住民懇談会における主な意見・要望・改善提案

関南部地区	運行日拡充、増便等の要望、バス停位置の見直し
亀山地区	バスと鉄道の乗り継ぎや待合環境の改善
関・坂下地区	ダイヤ・ルート設定、バス停位置等の見直し
野登地区	通学時間に合わせたダイヤ設定、冗長なルートの見直し
神辺地区	公共交通不便地区へのバス乗り入れ
東部地区	南部ルートとさわやか号の接続改善、南部ルートと
天神・和賀地区	椋本線の整理 (運賃の統一等)
白川地区	朝・昼のダイヤ設定の見直し
川崎・井田川地区	東部ルートの井田川駅乗り入れ、みずほ台線との接続改善
城北地区	さわやか号の車両改善、住山住宅への乗り入れ
加太地区	学校貸切便への混乗、バスと鉄道の接続改善
屋生地区	冗長なルート設定の見直し、バスと鉄道の接続改善

### 上位関連計画

- ▼ ▼ ▼
- 亀山市総合計画
- 亀山市都市マスタープラン
- 亀山市交通バリアフリー構想



### 公共交通ネットワーク全体からみた課題 (P14)

#### 公共交通の骨格を形成する路線バスの維持

- 現在営業路線である亀山関工業団地線や亀山国府線の利用者数は近年減少傾向にあり、亀山市の公共交通の骨格を形成する路線バスの維持が課題

#### 市民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークの検討

- 井田川駅への移動需要が大きい北東部地域の路線再整理
- 亀山椋本線、南部ルートを含めた地域の路線のあり方についての再整理
- 現在のバスルートやダイヤが必ずしも地域の生活ニーズに応じた効率的な運行となっていない

- さわやか号はバス相互の乗り継ぎ利用が少ない

#### 公共交通の利用が不便な方への対応

- 交通空白地域の移動困難者にも対応した、より効率的効果的な運行の検討が課題
- 75 歳以上の高齢者に対するタクシー料金助成事業とバス事業との整合

#### 公共交通の役割の再認識と維持に向けた取り組み方針の検討

- 少子高齢化によりバス利用の主役である 15 歳以下の人口減少や多くの高齢者を含む市民生活の中に自動車利用が深く浸透していることなどを背景に、バス利用者は減少する傾向
- 地域がより運行に深く関わり、地域で公共交通を守り育てていく仕組みづくりや運行の PDCA 評価システム・料金システムの再整理も必要
- 地域公共交通サービスのそれぞれの目的、役割分担、対象、水準などについての再整理

### 路線別にみた課題 (P19)

亀山関工業団地線	昼間帯の有効利用及び朝のシャープ発亀山駅方面、夕方の亀山駅発シャープ方面、土日祝日の利用者増が課題
亀山国府線	亀山みずほ台線との一体的見直しが検討課題
亀山みずほ台線	需要に応じたダイヤ見直しもしくはルート見直しが課題
亀山椋本線	需要に応じたダイヤルートの見直しが課題
さわやか号	公共交通ネットワーク全体におけるさわやか号のあり方についての再検討が課題
野登白川地区自主運行バス	需要に応じたルートの適正化及び分散した集落に応じた効率的運行の検討が課題
東部ルート	利用ニーズに応じた効率的なルート見直しが課題。公共交通利用不便地域への対応が課題。駅アクセス (亀山駅、井田川駅) のあり方を踏まえたルートの見直しが課題
南部ルート	公共交通不便地域を含む集落が分散立地していることから、地域特性を踏まえた交通サービスの見直しが課題
西部 A ルート	公共交通不便地域を含む集落が分散立地していることから、地域特性を踏まえた交通サービスの見直しが課題
加太地区福祉バス	地域住民の使い勝手の良いバスサービスの提供が課題
関南部地区スクールバス活用バス	有料化を視野に入れたサービス水準向上の必要性が検討課題
事前予約制施設送迎サービス	バス利用との整合を図ることが課題

### 施設利用ニーズ

#### (施設利用者アンケート)

#### 【バス利用実態】

- 医療センター、エコータウン、亀山駅はバスで一定程度の利用が存在
- 亀山市役所、関支所、あいあいのバス利用は少ない

#### 【バス利用ニーズ】

- 亀山駅及び井田川駅はバス利用ニーズが高い
- 亀山市役所、関支所、あいあいはバス利用ニーズが低い

### バス利用ニーズ(バス乗降調査、バス利用者アンケート)

#### ▼バスの利用実態・問題点等

亀山関工業団地線	利用者数は減少傾向。昼間帯、土日祝日の利用が少ない
亀山国府線	利用者数は減少傾向。地域幹線として機能。亀山みずほ台線と競合
亀山みずほ台線	亀山⇄鈴鹿間の通学利用が主体。亀山国府線と競合
亀山椋本線	津市からの通学利用が主体。通学時間帯以外の利用が少ない。南部ルートと競合
さわやか号	平成 20~22 年で利用者数が約 2 割減少。バス相互の乗り継ぎが少ない
野登白川地区自主運行バス	起終点間の所要時間が 1 時間以上。沿線に公共交通不便地域が存在
東部ルート	起終点間の所要時間が 1 時間以上。沿線に公共交通不便地域が存在
南部ルート	亀山椋本線と競合。沿線に公共交通不便地域が存在
西部 A ルート	小野橋~医療センター間でバス停がない。沿線に公共交通不便地域が存在
加太地区福祉バス	スクールバス貸切便の一般利用が不可
関南部地区スクールバス活用バス	高齢者の利用が主体。1 便あたり 17 人と利用が多いが、サービス水準は低い
事前予約制施設送迎サービス	利用者数は減少傾向。バスサービス圏域内居住者の利用が多い



前頁に整理した亀山市の地域公共交通の現状に関連するデータの一部を以下に示します。

### 1) 亀山市の特性と公共交通の現状

#### (1) 人口推移

- 市全体の人口は約 5.1 万人（平成 22 年）、伸び率は低下しているものの増加傾向が継続
  - 高齢化率は約 22%（平成 22 年）、伸び率は増加傾向にあり、高齢者のみの世帯数も増加傾向
    - ・平成 28 年には約 4 人に 1 人（約 24.2%）が高齢者（65 歳以上）
    - ・高齢者世帯数は平成 12 年度 (2,326 世帯) から平成 17 年度 (2,804 世帯) にかけて約 1.2 倍に増加
- 【参考】三重県の平均高齢化率は約 24.3%、北勢地域は約 21.1% (平成 22 年)

図 人口・世帯数の推移

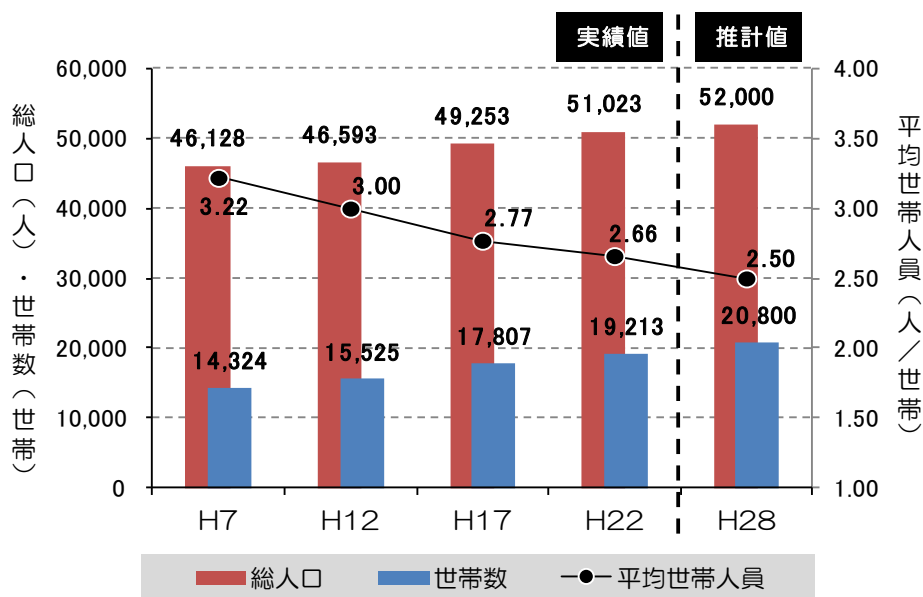
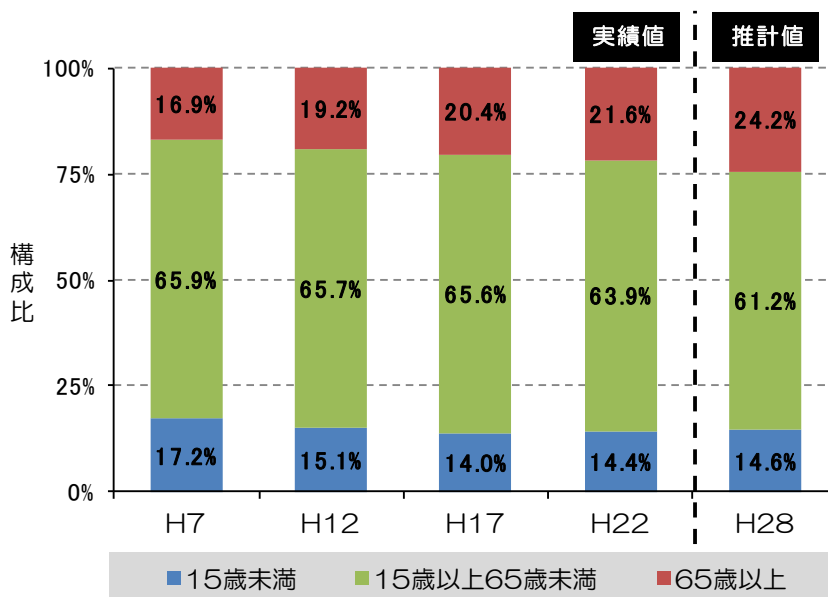


図 年齢階層別人口の構成比の推移



資料：各年国勢調査、平成 22 年は国勢調査人口等基本集計結果  
 ※平成 7 年、平成 12 年の数値は旧亀山市と旧関町の合算値  
 ※平成 28 年度の数値は、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口

## (2) 地区別人口

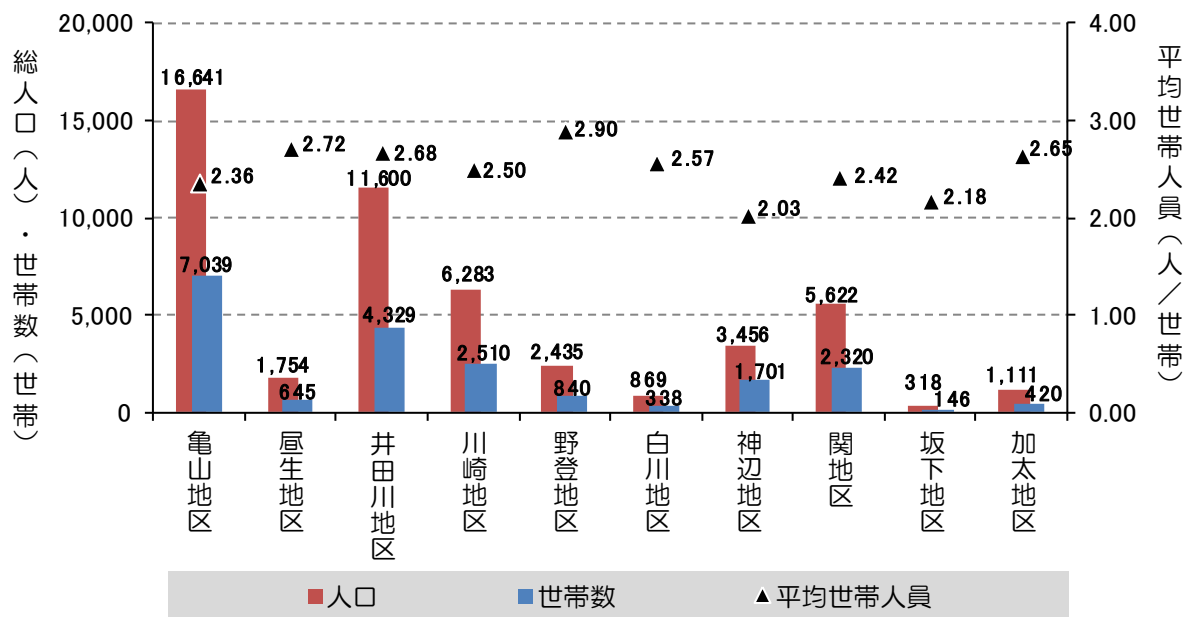
### ■市東部に市全体の約7割の人口が集中

- ・市東部に位置する亀山地区に約33%、井田川地区に約23%、川崎地区に約12%と3地区合計で市全体の約68%を占める

### ■地域差のある高齢化率。市北部、西部の丘陵地に位置する地区の高齢化率が相対的に高い

- ・坂下地区は高齢化率40%以上、白川地区及び加太地区は高齢化率30%以上と高い
- ・井田川地区、川崎地区、神辺地区は高齢化率20%以下と低い

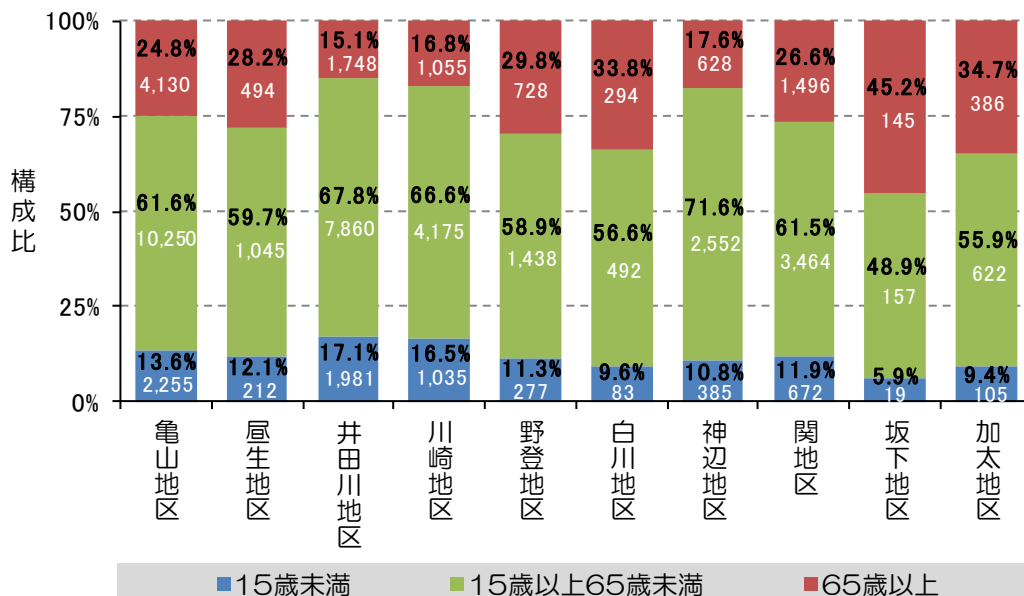
図 地区別の人口（平成23年3月現在）



	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	計
地区別人口(人)	16,641	1,754	11,600	6,283	2,435	869	3,456	5,622	318	1,111	50,089
人口割合	33.2%	3.5%	23.2%	12.5%	4.9%	1.7%	6.9%	11.2%	0.6%	2.2%	100.0%

資料：住民基本台帳（外国人登録者数含む）

図 地区別の年齢階層別人口の構成比（平成23年2月現在）

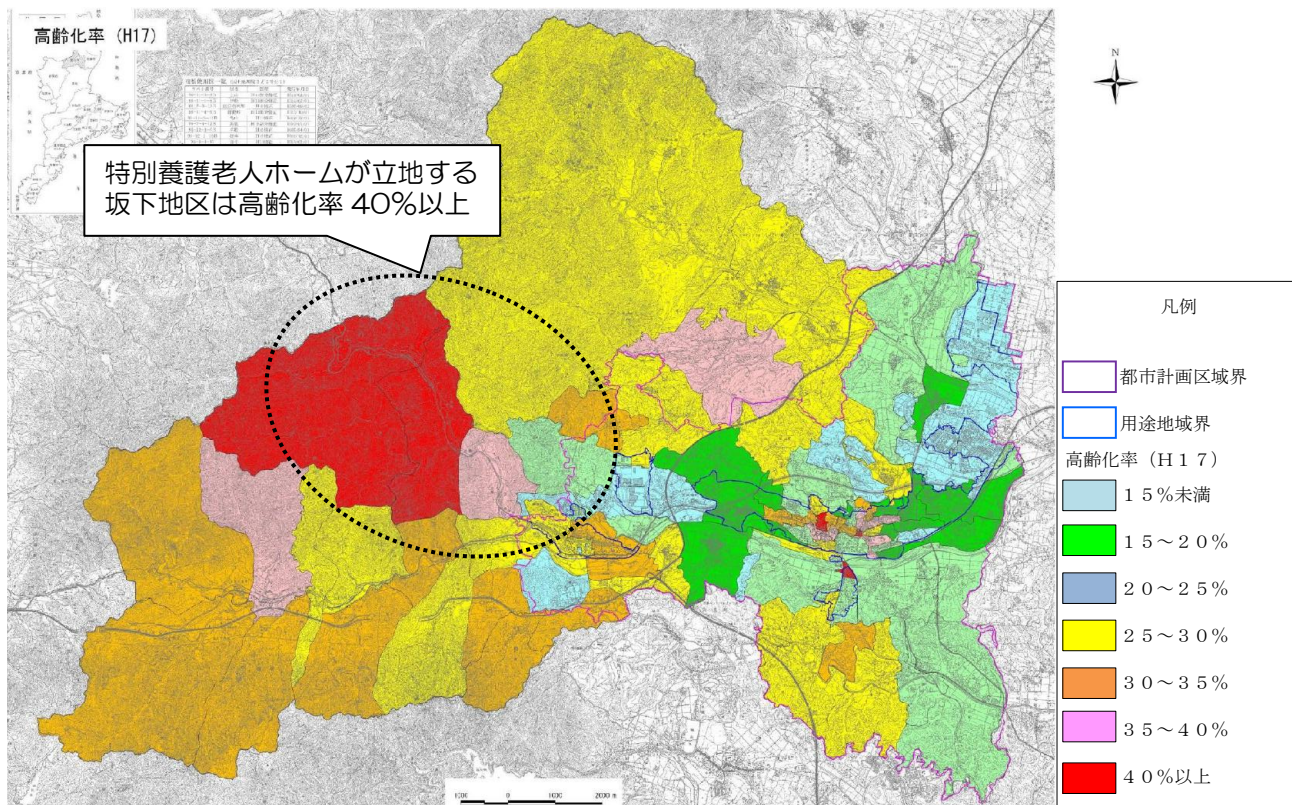


※構成比の下の白字は実数（単位：人）

資料：住民基本台帳（外国人登録者数含む）



図 市内の高齢化率分布（平成 17 年）



資料；亀山市都市マスタープラン（平成 22 年 3 月）

図 亀山市内の運転免許保有者数の推移

亀山市内の運転免許保有者数は増加傾向にあり、65 歳以上の保有者も同様に増加傾向にある。一方、運転返納者数は年間約 20 名程度で推移している。

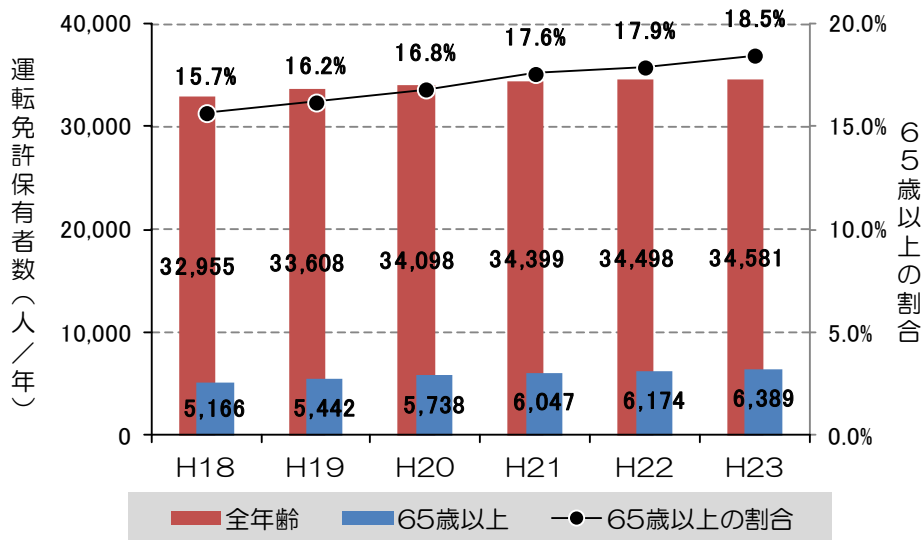


表 亀山市内の運転免許返納者数の推移

	(人/年)			
	H20	H21	H22	H23
免許返納者数	12	25	19	17

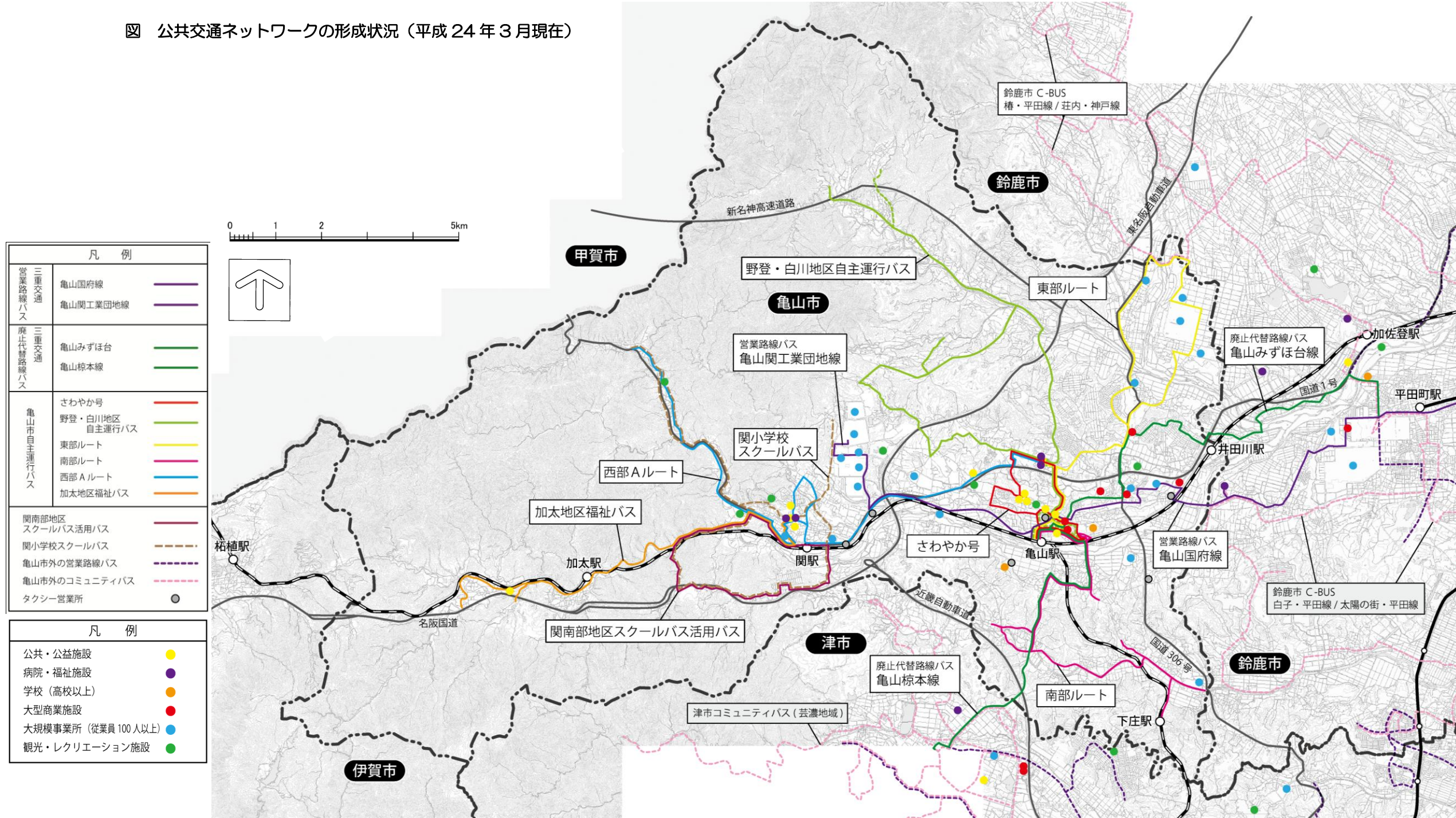
資料：亀山警察署



(3) 公共交通施設の整備状況

- 京都・名古屋方面を結ぶ JR 関西本線、亀山・和歌山方面を結ぶ 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
- 市内には、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、亀山市自主運行バスが 6 路線
  - ・営業路線バスは亀山駅を起点に、亀山・関テクノヒルズ工業団地等を連絡する“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
  - ・亀山市自主運行バスは、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
- 上記の路線以外に、市内には事前予約制施設送迎サービス、関南部地区スクールバス活用バス、福祉有償運送、関地区においてスクールバスが運行
- 隣接市では鈴鹿市 C-BUS や津市コミュニティバスが運行されているが、亀山市自主運行バスとは直接接続していない

図 公共交通ネットワークの形成状況（平成 24 年 3 月現在）





#### (4) 亀山市におけるバス運行に対する主な取組経過

以下に亀山市におけるこれまでのバス運行に対する主な取り組み経緯を整理します。

■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 ヶ月）
平成 16 年 10 月	市内バス路線見直しのモデル的・試験的運行開始 （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
■新亀山市（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（再編方針策定）
平成 19 年 11 月	廃止代替路線バス 亀山坂下線の廃止→西部Aルート運行開始
平成 20 年 11 月	東部ルート（試験運行）、南部ルート運行開始
平成 21 年 3 月	廃止代替路線バス 亀山長沢線の廃止
平成 21 年 10 月	営業路線バス 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

## 2) 市民ニーズ（市民アンケート）

### 【調査概要】

亀山市自主運行バスや市内を運行する民営路線バスを含め、バス利用に関する問題点や課題を抽出し、より良い公共交通サービスの提供を図るため、市民の交通行動や公共交通の利用に関する意向などを把握することを目的として、アンケート調査を実施しました。

### 【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	5,000 通
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	平成 24 年 3 月 1 日～3 月 10 日
調査地域	市内全域

### 【配布数 及び 回収結果】

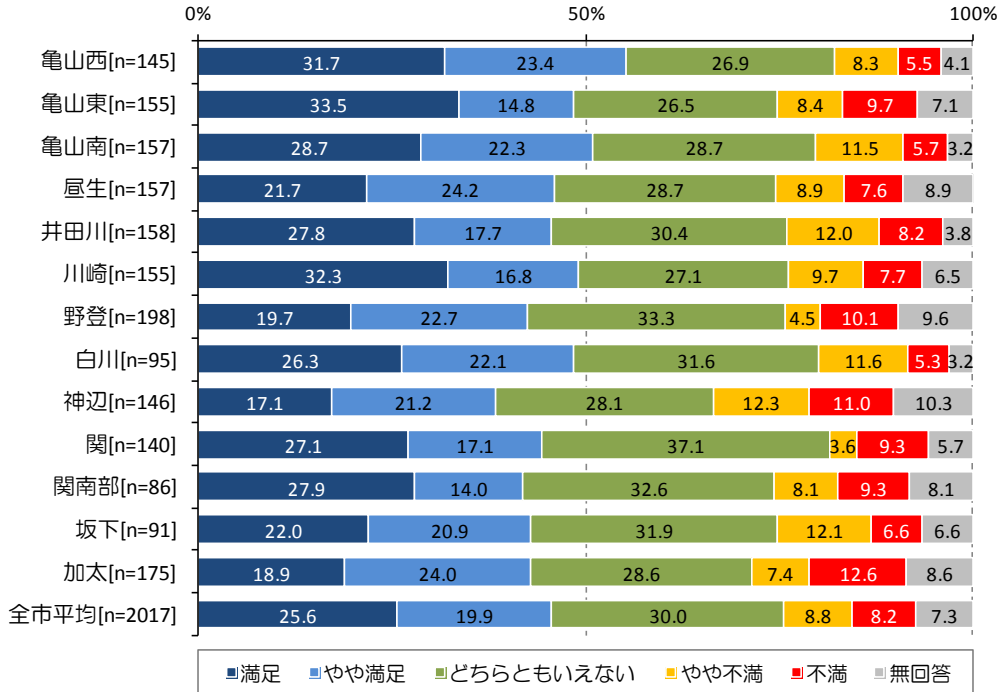
	配布数	回収数	回収率
全市	5,000	2,017	40.3%
亀山西	453	145	32.0%
亀山東	453	155	34.2%
亀山南	423	157	37.1%
昼生	409	157	38.4%
井田川	456	158	34.6%
川崎	449	155	34.5%
野登	425	198	46.6%
白川	252	95	37.7%
神辺	430	146	34.0%
関	444	140	31.5%
関南部	253	86	34.0%
坂下	172	91	52.9%
加太	382	175	45.8%

※地区区分は小学校区単位とするが、坂下は関小学校区の関町坂下、沓掛、市瀬の 3 地域、関南部は関小学校区の関ヶ丘、関町古厩、萩原、福德、久我、越川、金場の 7 地域とする

(1) 普段外出する際の移動環境に対する満足度 及び 具体的な不満の内容

■移動環境について「満足+やや満足」が約46%、「不満+やや不満」が約17%  
 ■井田川、神辺、加太では「不満+やや不満」が20~23%と高い

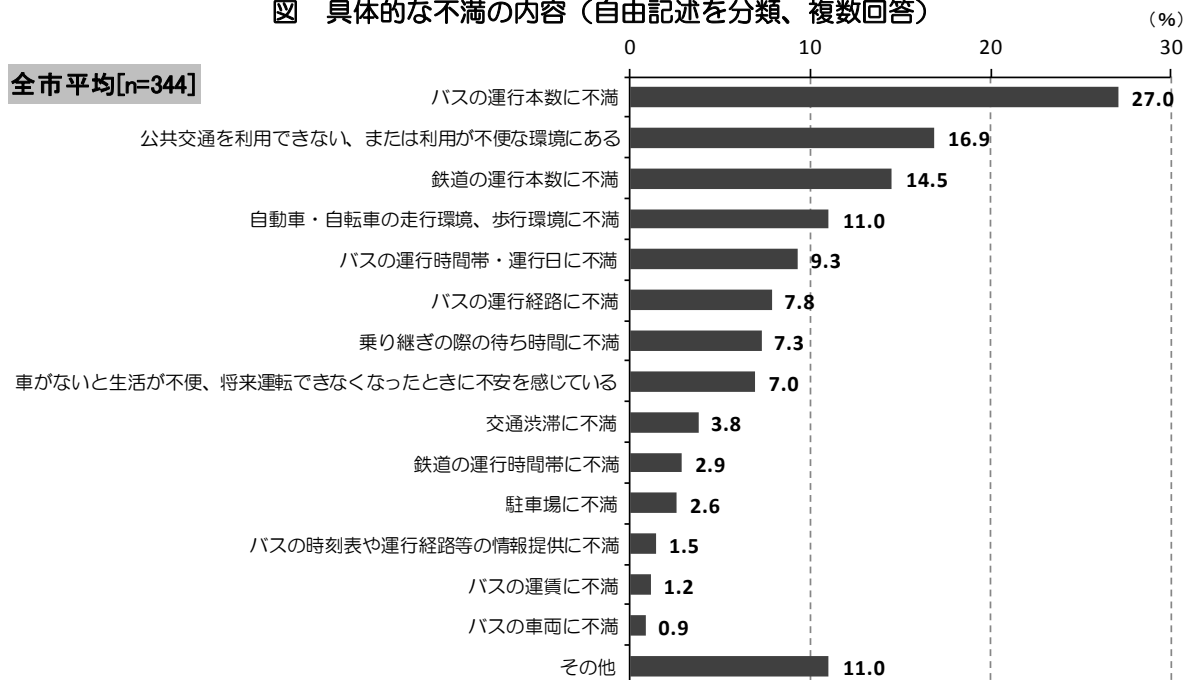
図 移動環境に対する満足度



(2) 具体的な不満の内容について

■普段外出する際の移動環境に対して「不満」を感じている回答者のうち、「バスの運行本数について」不満を感じている人が約27%と最も多い  
 ■その他の不満内容は「公共交通を利用できない、または利用が不便な環境にある」が約17%、「鉄道の運行本数に不満」が約15%、「自動車・自転車の走行環境、歩行環境に不満」が約11%の順となっている

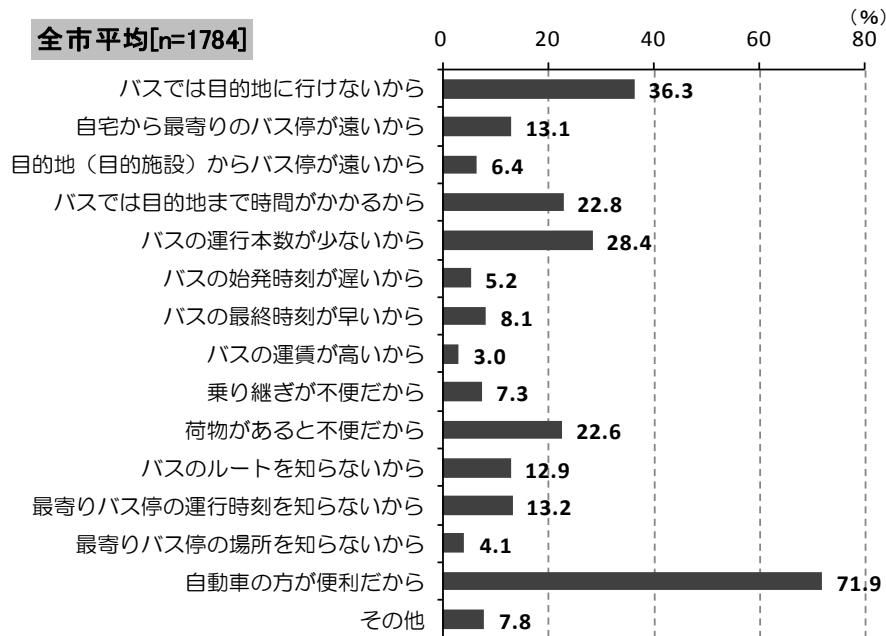
図 具体的な不満の内容（自由記述を分類、複数回答）



### (3) バスの利用状況 及び バスを利用しない理由について

- バスをあまり利用していない人が約 88% (バスを月 1 回以上利用している人が約 11%)
- 利用しない理由として「バスでは目的地に行けないから」が約 36%、「バスの運行本数が少ないから」が約 28%、「バスでは目的地まで時間がかかる」及び「荷物があると不便だから」が各約 23%となっている

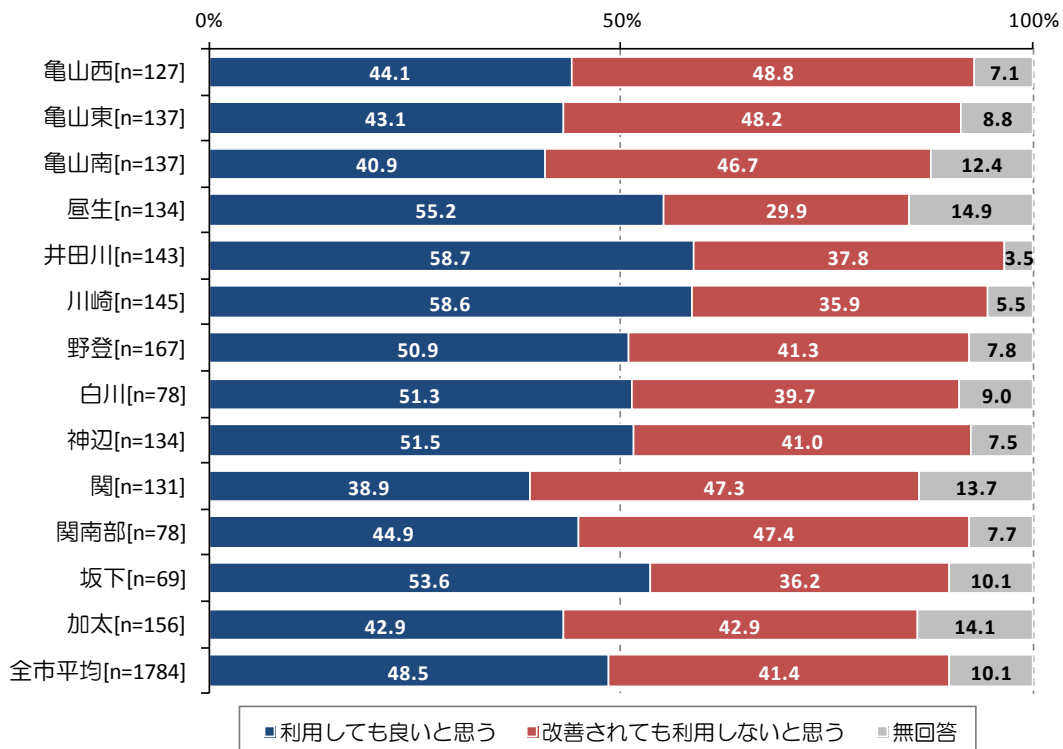
図 バスを利用しない理由 (複数回答)



### ⑩ 利用しない理由が改善された場合のバス利用意向について

- 利用しない理由が改善された場合の利用意向は「利用しても良いと思う」が約 49%、「改善されても利用しないと思う」が約 41%となっている

図表 改善された場合のバス利用意向について



(4) 利用している施設とバスで行きたい施設

- 週に1回以上利用している施設は、全13地区中、川崎を除く12地区で「エコータウン」が第1位となっている。
- バスで行きたい施設は、6地区で「亀山駅」、2地区で「井田川駅」、1地区で「関駅」と9地区で鉄道駅が挙げられている

表 週に1回以上利用している施設ベスト5

	1位		2位		3位		4位		5位		同率		同率	
亀山西 [n=112]	エコータウン	58.0%	亀山駅	20.5%	図書館及び 歴史博物館	12.5%	総合保健福祉 センターあいあい	11.6%	亀山市役所	10.7%	—		—	
亀山東 [n=116]	エコータウン	49.1%	亀山駅	19.0%	オークワ亀山店	16.4%	マックスバリュ ー亀山店	11.2%	イオンモール鈴鹿	8.6%	—		—	
亀山南 [n=115]	エコータウン	68.7%	亀山駅	18.3%	図書館及び 歴史博物館	9.6%	総合保健福祉 センターあいあい	7.0%	亀山郵便局	7.0%	マックスバリュ ー芸濃店	7.0%	—	
昼生 [n=102]	エコータウン	53.9%	亀山駅	13.7%	下庄駅	12.7%	総合保健福祉 センターあいあい	9.8%	イオンモール鈴鹿	7.8%	—		—	
井田川 [n=102]	エコータウン	24.5%	マックスバリュ ー亀山みずほ台店	21.6%	イオンモール鈴鹿	18.6%	井田川駅	15.7%	総合保健福祉 センターあいあい	9.8%	—		—	
川崎 [n=93]	井田川駅	19.4%	エコータウン	17.2%	マックスバリュ ー亀山みずほ台店	17.2%	イオンモール鈴鹿	15.1%	亀山駅	10.8%	総合保健福祉 センターあいあい	10.8%	—	
野登 [n=123]	エコータウン	43.9%	亀山駅	22.0%	マックスバリュ ー亀山みずほ台店	11.4%	亀山市役所	8.1%	野登郵便局	7.3%	総合保健福祉 センターあいあい	7.3%	—	
白川 [n=65]	エコータウン	61.5%	亀山駅	13.8%	JA鈴鹿亀山支店 白川出張所	10.8%	総合保健福祉 センターあいあい	10.8%	マックスバリュ ー亀山店	6.2%	—		—	
神辺 [n=92]	エコータウン	55.4%	亀山駅	19.6%	総合保健福祉 センターあいあい	12.0%	JA鈴鹿亀山 神辺支店	6.5%	亀山市役所	5.4%	図書館及び 歴史博物館	5.4%	医療センター	5.4%
関 [n=94]	エコータウン	43.6%	関駅	20.2%	フーズアイランド 関店	17.0%	亀山駅	14.9%	関宿街道沿い	11.7%	—		—	
関南部 [n=54]	エコータウン	44.4%	フーズアイランド 関店	25.9%	関B&G 海洋センター	11.1%	亀山駅	9.3%	イオンモール鈴鹿	7.4%	図書館及び 歴史博物館	7.4%	—	
坂下 [n=66]	エコータウン	40.9%	関駅	19.7%	フーズアイランド 関店	19.7%	亀山駅	15.2%	鈴鹿馬子倶楽部	15.2%	医療センター	12.1%	—	
加太 [n=97]	エコータウン	41.2%	加太駅	19.6%	亀山駅	13.4%	フーズアイランド 関店	10.3%	イオンモール鈴鹿	10.3%	—		—	

表 バスで行きたい施設ベスト5

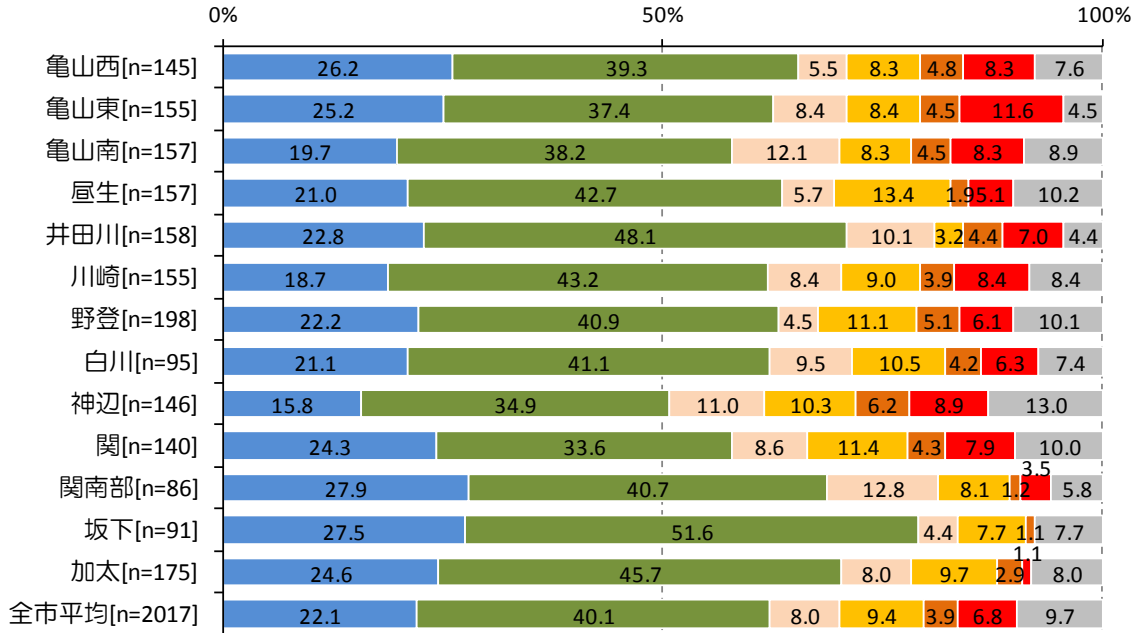
	1位		2位		3位		4位		5位		同率	
亀山西 [n=37]	エコータウン	48.6%	亀山駅	45.9%	総合保健福祉 センターあいあい	24.3%	図書館及び 歴史博物館	21.6%	亀山市役所	18.9%	—	
亀山東 [n=35]	亀山駅	57.1%	エコータウン	37.1%	亀山市役所	20.0%	医療センター	17.1%	総合保健福祉 センターあいあい	17.1%	図書館及び 歴史博物館	17.1%
亀山南 [n=47]	亀山駅	51.1%	エコータウン	36.2%	亀山市役所	21.3%	総合保健福祉 センターあいあい	21.3%	医療センター	19.1%	—	
昼生 [n=42]	エコータウン	57.1%	亀山駅	40.5%	亀山市役所	38.1%	総合保健福祉 センターあいあい	35.7%	下庄駅	33.3%	—	
井田川 [n=51]	井田川駅	45.1%	亀山駅	41.2%	亀山市役所	31.4%	医療センター	27.5%	図書館及び 歴史博物館	27.5%	エコータウン	27.5%
川崎 [n=45]	井田川駅	62.2%	エコータウン	31.1%	亀山駅	28.9%	図書館及び 歴史博物館	24.4%	医療センター	22.2%	—	
野登 [n=54]	亀山駅	61.1%	エコータウン	37.0%	井田川駅	27.8%	医療センター	25.9%	総合保健福祉 センターあいあい	16.7%	図書館及び 歴史博物館	16.7%
白川 [n=21]	亀山駅	61.9%	エコータウン	61.9%	医療センター	47.6%	亀山市役所	38.1%	文化会館	28.6%	—	
神辺 [n=31]	亀山駅	58.1%	エコータウン	48.4%	医療センター	25.8%	亀山市役所	22.6%	総合保健福祉 センターあいあい	16.1%	図書館及び 歴史博物館	16.1%
関 [n=23]	亀山駅	47.8%	エコータウン	34.8%	関駅	30.4%	医療センター	30.4%	文化会館	17.4%	—	
関南部 [n=23]	エコータウン	39.1%	関駅	30.4%	亀山駅	26.1%	関支所	17.4%	医療センター	17.4%	総合保健福祉 センターあいあい	17.4%
坂下 [n=25]	関駅	64.0%	亀山駅	56.0%	関支所	52.0%	医療センター	52.0%	エコータウン	48.0%	—	
加太 [n=29]	エコータウン	55.2%	亀山駅	48.3%	加太駅	48.3%	医療センター	34.5%	総合保健福祉 センターあいあい	34.5%	—	



(5) 亀山市のバス運行維持に対する市の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は、「今と同程度の市の負担額でよい」とする人が約40%と最も多く、次いで「市の負担額を増やしてもよい」とする人が約22%、「市の負担額を軽減すべき」とする人が約21%となっている
- 地区により若干のバラつきは見られるが、井田川、関南部、坂下、加太では「今と同程度の市の負担額でよい」や「市の負担額を増やしてもよい」とする割合が高い

図 廃止代替路線、自主運行バスへの市の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は、市の負担額（税金）を増やしてもよい
- 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
- 住民や地域が協力して運行経費の一部を負担し、市の負担額（税金）を軽減すべき
- 運賃を値上げすることで収入を増やし、市の負担額（税金）を軽減すべき
- 便数や運行日を減らすことで運行経費を抑え、市の負担額（税金）を軽減すべき
- 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
- 無回答

## 2. 公共交通ネットワーク全体からみた課題

各種現況調査を基に整理した亀山市の地域公共交通の現状を踏まえ、以下に亀山市における地域公共交通の課題を示します。

### 1. 公共交通の骨格を形成する路線バスの維持

- 平成19年1月に移動困難者の日常生活における最低限度の移動性を効率的・効果的に確保することを目的とした「地域生活交通の再編方針」を策定し、重複して運行している路線の整理など、バス路線の再編を行ってきました。しかし、当時営業路線であった亀山みずほ台線が廃止となり廃止代替路線としての運行に切り替わっており、また、**現在営業路線である亀山関工業団地線や亀山国府線の利用者数も近年は減少傾向にあり、亀山市の公共交通の骨格を形成する路線バスの維持が課題**となっています。

(P15「図 市内バス路線全体の利用者数推移」及びP16「図 営業路線バス・廃止路線バス・亀山市自主運行バス・その他交通サービスの利用者数推移」参照)

### 2. 市民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークの検討

- 平成24年4月には、運行地域にあるJR井田川駅の駅前整備によりバス乗り入れが可能となるなど、**井田川駅への移動需要が大きい北東部地域の路線再整理**が必要となっています。また、南部地域においては、再編方針で廃止の方針である亀山棕本線は津市から亀山高校への通学利用が多く、亀山高校への通学支援や津市との広域連携を図ることが求められていることから、**亀山棕本線、南部ルートを合わせた地域の路線のあり方についての再整理**が必要となっています。
- 市内には集落が点在する地域も多く、このような地域では、施設の開始時間に合わせ時間調整し、複数の方が協力してバスとタクシーを乗り継いで目的地に行くなどしており、**現在のバスルートやダイヤが必ずしも地域の生活ニーズに応じた効率的な運行となっていない**面もあります。また、「地域生活交通の再編方針（H19.1）」では、さわやか号（拠点間循環バス）と亀山駅を中心とする各放射路線は、乗り継ぎを前提とした公共交通ネットワークシステムの構築を目指してきましたが、利用実態からは**さわやか号はバス相互の乗り継ぎ利用が少ない**ことがわかりました。

したがって、市民の生活行動に馴染み、バス利用を促進する公共交通ネットワークのあり方について、今一度検討する必要があります。

(P17「図 さわやか号の乗り継ぎ実態」参照)

### 3. 公共交通の利用が不便な方への対応

- 市内には、鉄道駅やバス停から遠く、公共交通の利用が不便な地域が存在します。また、高齢化が進展し、運転免許証返納者の増加も予想される中、他の交通資源との連携やデマンド交通を取り入れるなど、**交通空白地域の移動困難者にも対応した、より効率的効果的な運行の検討が課題**となっています。

(P17「図 公共交通サービスの現状（公共交通利用不便地域の分布）」参照)

- 一方、福祉施策として75歳以上の高齢者に対するタクシー料金助成事業も実施されていますが、周辺地域の移動困難者の交通手段確保として十分には機能しているとは言えないことから、**75歳以上の高齢者に対するタクシー料金助成事業とバス事業との整合**を図ることが必要となっています。

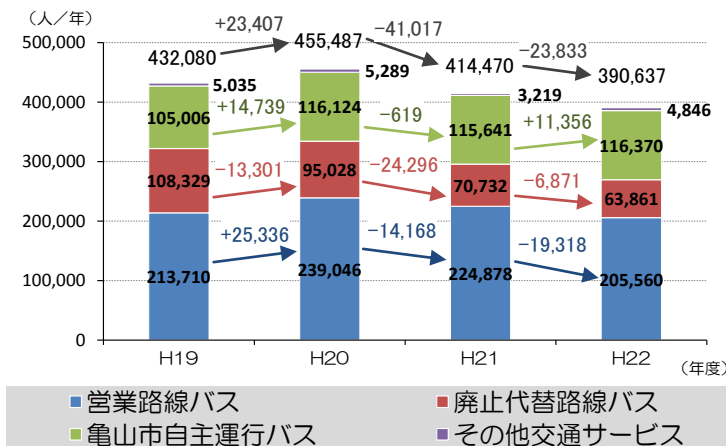
### 4. 公共交通の役割の再認識と維持に向けた取り組み方針の検討

- 亀山市では、シャトル型バスさわやか号(H13)や実験バス(H14)の運行、野登白川地区自主運行バスの運行、事前予約制施設送迎サービス(H16)の導入など、多様な形態のバス交通により、市民の移動手段の確保が行われて来ました。そして、増大する財政負担への対応等を図るべく、バス交通の“維持基準”を含む「地域生活交通の再編方針(H19.1)」を策定し、重複路線の整理を進めてきました。しかし、**少子高齢化によりバス利用の主役である15歳以下の人口減少や多くの高齢者を含む市民生活の中に自動車利用が深く浸透していることなどを背景に、バス利用者は減少する傾向**にあります。

- このような状況下において、公共交通の維持に向けては、**地域がより運行に深く関わり、地域で公共交通を守り育てていく仕組みづくりや運行のPDCA評価システム・料金システムの再整理も必要**となっています。その他、CO<sub>2</sub>削減や超高齢社会における地域活力の創造のためにも公共交通の利用促進が求められており、市内を運行している鉄道や民営路線バスと市が提供する**地域公共交通サービスのそれぞれの目的、役割分担、対象、水準などについて再整理する必要**があります。

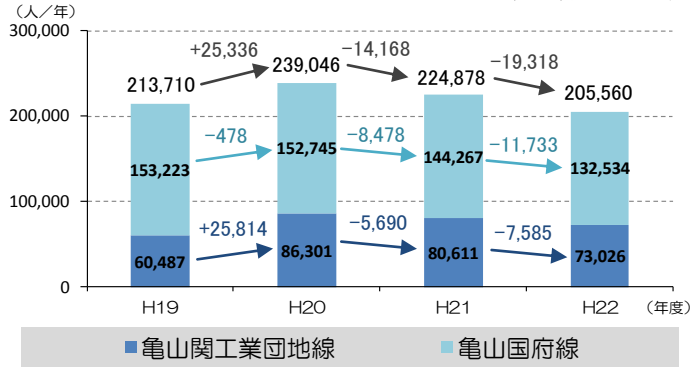
(P18「図 自主運行バス利用者1人あたり運行経費の推移」及び「図 三重交通・市が運行するあバスが果たすべき役割」参照)

図 市内バス路線全体の利用者数推移



	年間利用者数(人/年)				H22 / H19
	H19	H20	H21	H22	
その他交通サービス	5,035	5,289	3,219	4,846	0.92
亀山市自主運行バス	105,006	116,124	115,641	116,370	1.11
廃止代替路線バス	108,329	95,028	70,732	63,861	0.59
営業路線バス	213,710	239,046	224,878	205,560	0.96
計	432,080	455,487	414,470	390,637	0.90

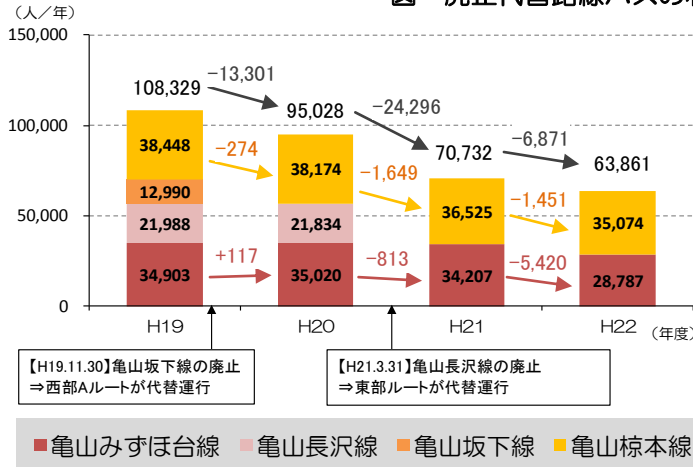
図 営業路線バスの利用者数推移



	年間利用者数(人/年)				H22/H19
	H19	H20	H21	H22	
亀山国府線	153,223	152,745	144,267	132,534	0.86
亀山工業団地線	60,487	86,301	80,611	73,026	1.21
計	213,710	239,046	224,878	205,560	0.96

資料：三重交通  
※各年度 10月～翌年9月の実績

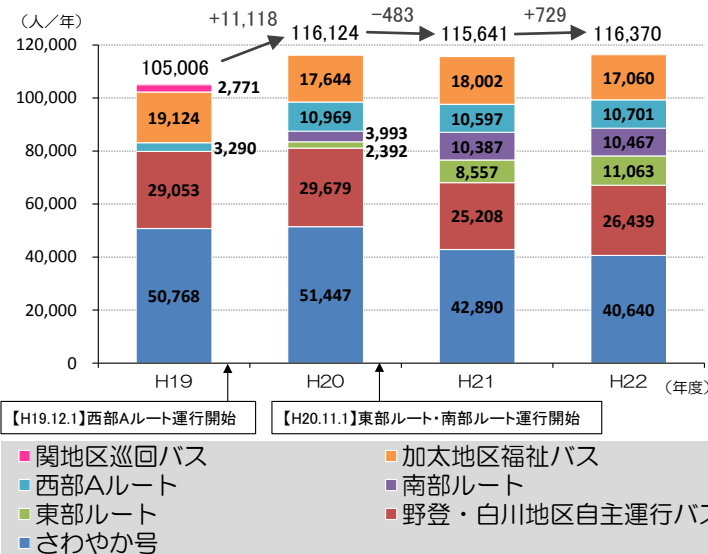
図 廃止代替路線バスの利用者数推移



	年間利用者数(人/年)				H22/H19
	H19	H20	H21	H22	
亀山椋本線	38,448	38,174	36,525	35,074	0.91
亀山坂下線	12,990				
亀山長沢線	21,988	21,834			
亀山みずほ台線	34,903	35,020	34,207	28,787	0.82
計	108,329	95,028	70,732	63,861	0.59

資料：三重交通  
※各年度 10月～翌年9月の実績

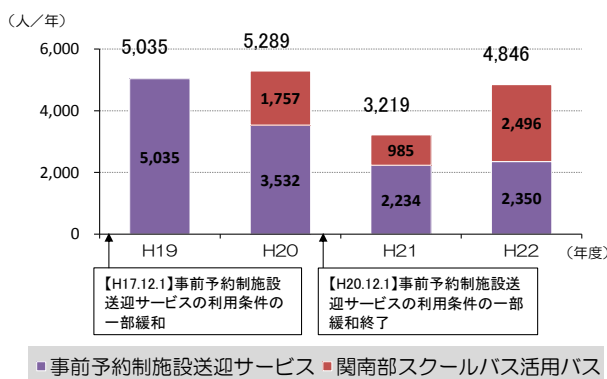
図 亀山市自主運行バスの利用者数推移



	年間利用者数(人/年)				H22/H20
	H19	H20	H21	H22	
関地区巡回バス	2,771				
加太地区福祉バス	19,124	17,644	18,002	17,060	0.97
西部Aルート	3,290	10,969	10,597	10,701	0.98
南部ルート		3,993	10,387	10,467	2.62
東部ルート		2,392	8,557	11,063	4.63
野登・白川地区自主運行バス	29,053	29,679	25,208	26,439	0.89
さわやか号	50,768	51,447	42,890	40,640	0.79
計	105,006	116,124	115,641	116,370	1.00

※各年度 4月～翌年3月の実績  
※西部Aルートの平成19年度データは4ヶ月計  
※南部ルート、東部ルートの平成20年度データは5ヶ月計

図 その他交通サービスの利用者数推移

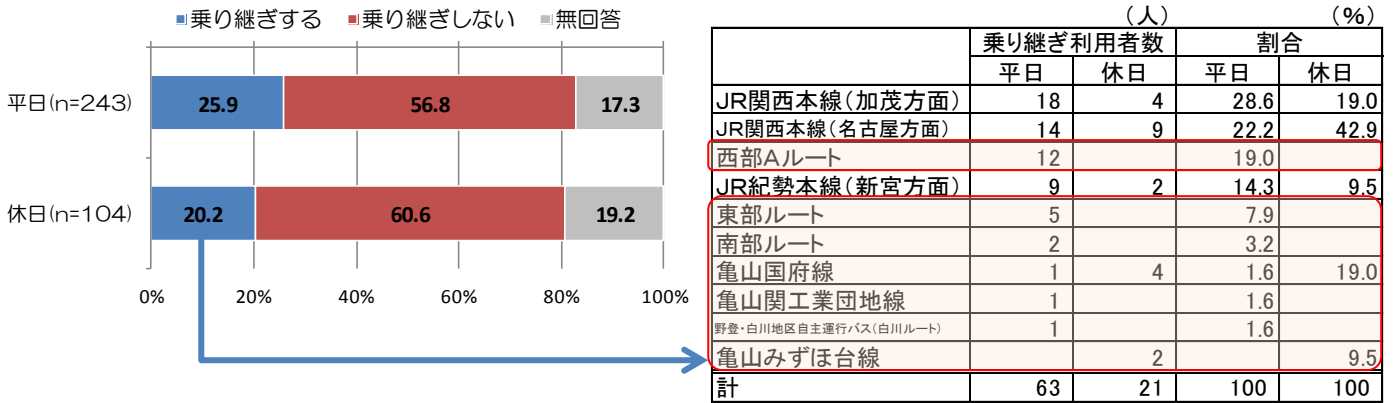


	年間利用者数(人/年)				H22/H20
	H19	H20	H21	H22	
事前予約制施設送迎サービス	5,035	3,532	2,234	2,350	0.67
関南部スクールバス活用バス		1,757	985	2,496	1.42
計	5,035	5,289	3,219	4,846	0.92

※関南部スクールバス活用バスの平成21年度データは8ヶ月計



図 さわやか号の乗り継ぎ実態



資料：バス利用者ヒアリング調査（平成 24 年）

図 公共交通サービスの現状（公共交通利用不便地域の分布）

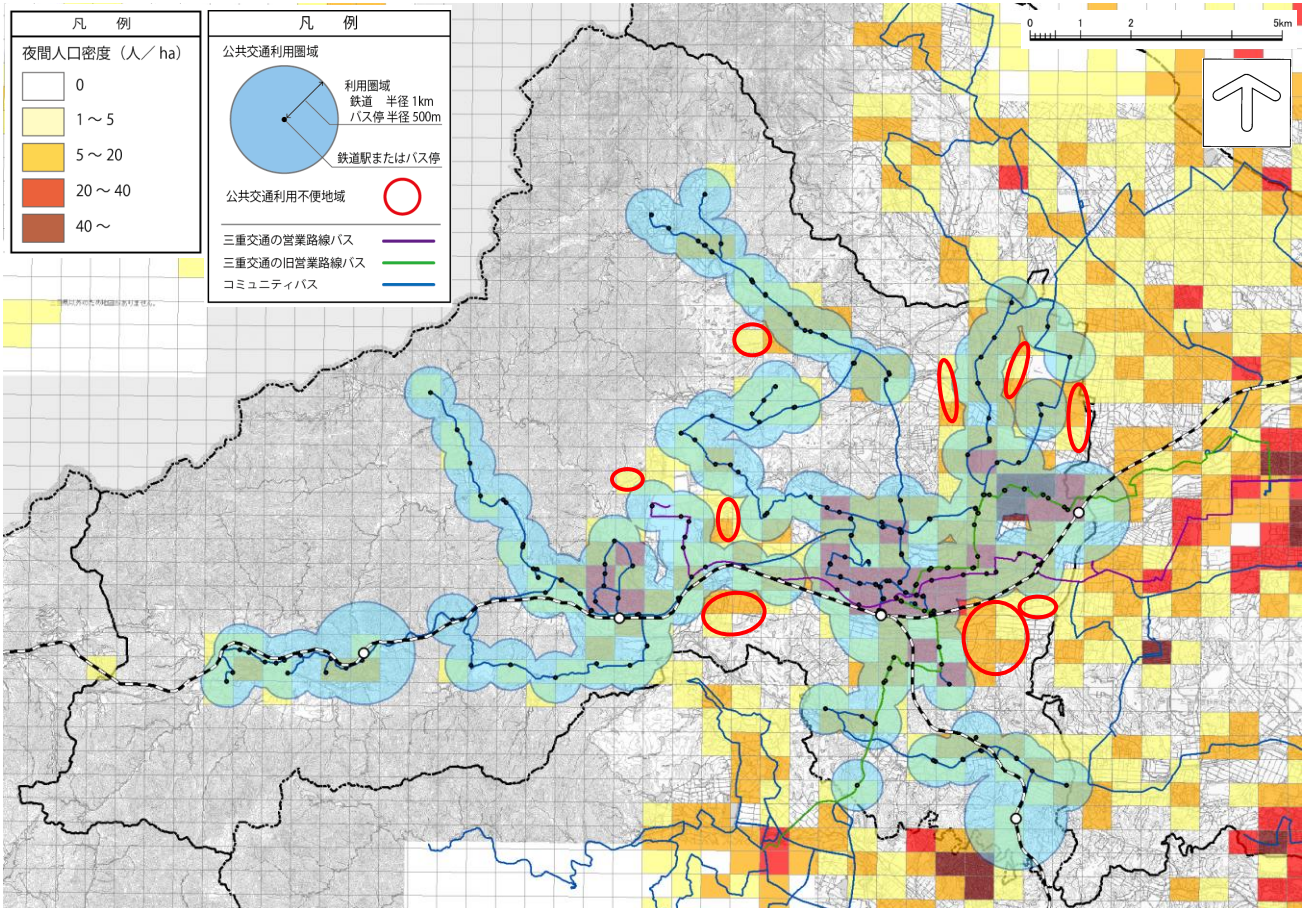
■公共交通による人口カバー率

	夜間人口(人)	65歳以上人口(人)
亀山市総人口	49,120	10,037
公共交通利用圏域内人口	44,226	9,280
公共交通による人口カバー率	90.0%	92.5%

公共交通利用不便地域内の人口  
 $49,120 - 44,226 = 4,984$  (人)  
 ⇒全人口の約10.0%を占める

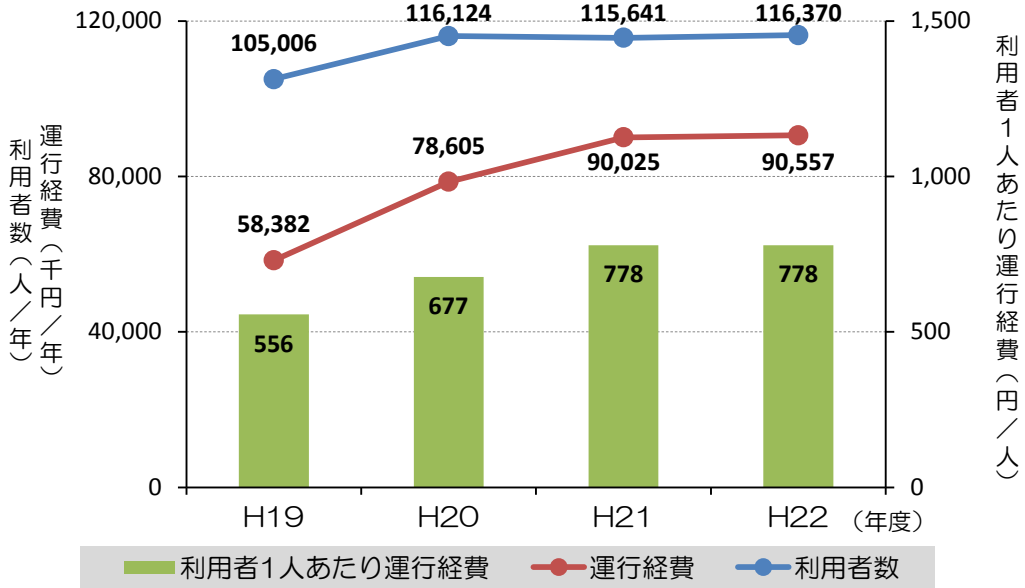
資料：国勢調査（平成 17 年）

■人口密度と公共交通利用圏域の関係（亀山市内の鉄道駅、バス停のみ）



資料：国勢調査（平成 17 年）

図 自主運行バス利用者1人あたり運行経費の推移



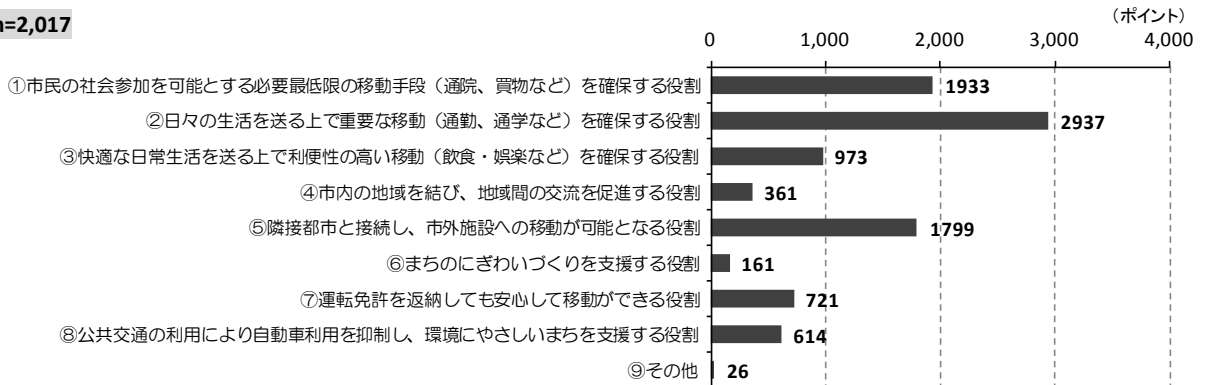
※各年度4月～翌年3月の実績

※西部Aルートの平成19年度データは4ヶ月計(平成19年12月～平成20年3月)

※南部ルート、東部ルートの平成20年度データは5ヶ月計(平成20年11月～平成21年3月)

図 三重交通が運行するバスが果たすべき役割

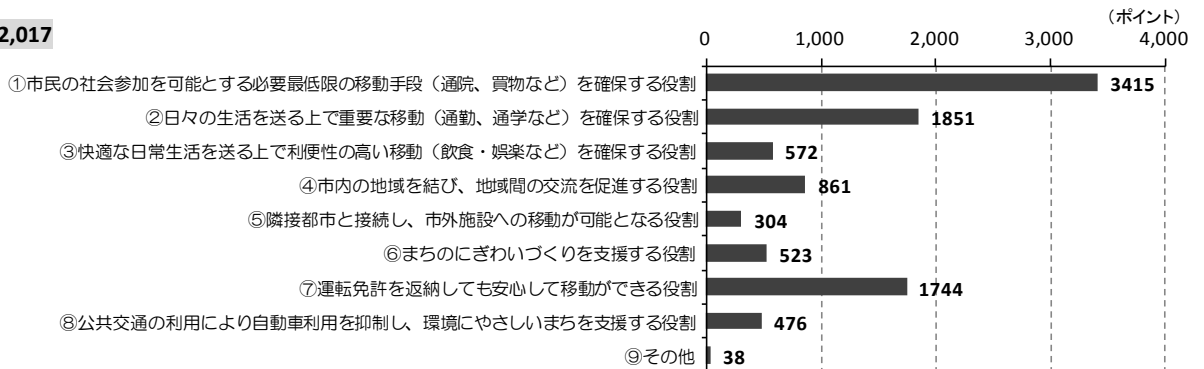
n=2,017



資料：公共交通に関する市民アンケート(平成23年)

図 市が運行するバスが果たすべき役割

n=2,017



資料：公共交通に関する市民アンケート(平成23年)

### 3. 路線別にみた課題

P 3 の現状と課題の整理を踏まえ、以下に亀山市の各バス路線における課題を示します。

<p>亀山関工業団地線 (三重交通 営業路線バス)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 19 年から 20 年にかけて増加した利用者数は、平成 21 年以降減少傾向にあり、収支率が 100%を下回っている。企業への通勤需要に特化しているため、便によって利用者に大きな隔たりがあり、<b>昼間帯の有効利用及び朝のシャープ発亀山駅方面、夕方の亀山駅発シャープ方面、土日祝日の利用者増が課題</b>である。</li> </ul>
<p>亀山国府線 (三重交通 営業路線バス)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 亀山駅、回生病院、平田町駅の利用が多く、地域間幹線として機能しているものの、利用者数は減少傾向にあり、収支率は 59% (H21) に留まっている。また、一部区間において亀山みずほ台線と競合関係にあることから、<b>亀山みずほ台線との一体的見直しが検討課題</b>である。</li> </ul>
<p>亀山みずほ台線 (廃止代替 路線バス)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学生、一般 (65 歳未満)、高齢者が概ね 3 分の 1 ずつ存在し、多様な年齢層に利用されるとともに、複数市町村を跨ぐ人の割合は 41%と地域間の幹線として機能している。</li> <li>● しかし、利用者は減少しており、平日昼間帯 (5 便～8 便) と夜間 (11 便以降) は利用者が 1～9 人/便と少なく、特に、休日は朝 (2, 3, 5 便) 及び夜間 (11 便以降) は 3 人/便以下であること、また、一部区間において亀山国府線と競合関係にあることから<b>需要に応じたダイヤ見直しもしくはルート見直しが課題</b>である。</li> <li>● この際、鈴鹿高校への通学需要を J R 関西本線 (井田川駅⇄加佐登駅) 経由とするかどうかにより、その見直し方針が異なることとなる。</li> </ul>
<p>亀山棕本線 (廃止代替 路線バス)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 亀山高校等への通学利用が多く、平日の棕本発は 1 便、3 便以外の便や休日は便当り利用者が 5 人以下と少なく、利用者は減少傾向にあること、また、一部区間において南部ルートと競合関係にあることから、<b>需要に応じたダイヤ、ルートの見直しが課題</b>である。</li> </ul>
<p>さわやか号</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学生及び高齢者の割合は平日 69%と、まちなかにおける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が、最近 2 年間で利用者が 2 割程度減少している。</li> <li>● また、中心市街地において拠点間を連絡する循環バスとして、放射路線と一体となって機能することが期待される路線であるが、乗り継ぎ利用者は平日 26%、休日 20%であり、そのうち 65%は鉄道、35%はバスとバス相互の乗り継ぎ利用が少ないことから、<b>公共交通ネットワーク全体におけるさわやか号のあり方についての再検討が課題</b>である。</li> </ul>
<p>野登白川地区自主 運行バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 野登ルートは、特定の便 (平日の 1, 3 便及び休日の 4 便) を除くと、便別乗降者数は概ね 5 人以下である。また、白川ルートについても、平日 1 便を除くと、利用者数が 2 人未満と少ない状況にある。</li> <li>● また、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 時間と長く、利用されていないバス停も存在する。<b>需要に応じたルートの適正化及び分散した集落に応じた効率的運行の検討が課題</b>である。</li> </ul>



東部ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学生及び高齢者の割合は平日 73%と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が、昼間帯は、地域を広く循環するルートとなっており、起終点間の所要時間が 1 時間以上と長く、利用者の少ないバス停が存在する。また、1 人当たり運行経費は 1,117 円（南部ルートとの合算値）と自主運行バスの平均値（778 円）を大きく上回っており、<b>利用ニーズに応じた効率的なルート見直しが課題</b>である。</li> <li>● また、能褒野町などの<b>公共交通利用不便地域への対応が課題</b>である。</li> <li>● この際、東部ルートは亀山駅や亀山局前周辺バス停を目的とする利用者が多い中、JR 関西本線井田川駅への乗り入れを望む意見が多いため、<b>駅アクセス（亀山駅、井田川駅）のあり方を踏まえたルートの見直しが課題</b>となる。</li> </ul>
南部ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 楠平尾町、神向谷、弘法寺等への立ち寄りがあり、利用者がいない場合も迂回をするルート設定となっていることなどを背景に、1 人当たり運行経費は 1,117 円（東部ルートとの合算値）と自主運行バスの平均値（778 円）を大きく上回っている。</li> <li>● また、一部区間において亀山本線と競合関係にあること、さらに<b>公共交通不便地域を含む集落が分散立地していることから、地域特性を踏まえた交通サービスの見直しが課題</b>である。</li> </ul>
西部 A ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一人当たり運行経費は 1,458 円と自主運行バスの平均値（778 円）を大きく上回っている。</li> <li>● 小野橋～医療センター間はバス停が設置されておらず、乗降ができない状況にある。</li> <li>● <b>地域特性を踏まえた交通サービスの見直しと、山下町などの公共交通利用不便地域への対応が課題</b>である。</li> </ul>
加太地区福祉バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学生及び高齢者の割合が 74%と、移動困難者の移動手段として機能している。</li> <li>● また、スクールバスとして活用していることから、学校貸切便は一般の人が利用できないが、利用者にわかりにくいといった声があることから、貸切便への利用者の同乗の可能性を検討するなど、<b>地域住民の使い勝手の良いバスサービスの提供が課題</b>である。</li> </ul>
関南部地区スクールバス活用バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 便別利用者数は、1 便が 18 人、2 便は 16 人と多く、また利用者に占める高齢者の割合が 97%となっており、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が、火曜、金曜限定の 1 日 2 便のみであることから、便数増加を望む声がある。また、集落からバス停まで遠いといった不満があることから、<b>有料化を視野に入れたサービス水準向上の必要性が検討課題</b>である。</li> </ul>
事前予約制施設送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事前予約制施設送迎バスの利用者数は減少傾向（H19 年度：5,035 人⇒H23 年度：1,537 人【H23/H19：0.31】）にあり、近年は利用が少ない状況にある。</li> <li>● 利用されている地域をみると、バスサービス圏域内居住者の利用が多い状況にあり、<b>バス利用との整合を図ることが課題</b>である。</li> </ul>

# III 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ 一体的な推進に関する基本的な方針

## 1. 亀山市が目指す都市像

### 1) 亀山市総合計画 ～亀山市が目指す都市像～

「第1次亀山市総合計画」では、以下の将来都市像、まちづくりの基本的な考え方及び将来都市像の実現に向けた4つの戦略プロジェクトを掲げています。また、公共交通に関連する計画として、基本施策“公共交通機関の整備”の方向性と目標値が設定されています。

■計画期間：平成19年～平成28年  
 〔前期基本計画 平成19年～平成23年（平成18年3月）  
 後期基本計画 平成25年～平成28年（平成24年3月）〕

#### ■将来都市像

豊かな自然・悠久の歴史 光ときめく亀山

#### ■まちづくりの基本的な考え方

市民力で地域力を高めるまちづくり

#### ■将来都市像の実現に向けた4つの戦略プロジェクト（後期基本計画）

<p>戦略の視点 まちの防災力を強める ⇒戦略プロジェクト1 まち守りプロジェクト</p>	<p>戦略の視点 まちの魅力や価値を高める ⇒戦略プロジェクト2 まち磨きプロジェクト</p>
<p>戦略の視点 市民の健康寿命を延ばす ⇒戦略プロジェクト3 みんな健康プロジェクト</p>	<p>戦略の視点 子どもたちの笑顔を広げる ⇒戦略プロジェクト4 子ども輝きプロジェクト</p>

#### 【施策の方向】

##### ①地域公共交通の連携強化

◆低炭素社会や超高齢社会などに対応し、効率的・効果的に公共交通を利用できる環境づくりを進めるため、鉄道、バス、タクシー等の交通インフラを活かし、利用者の視点に立った地域公共交通の連携強化を図ります。

##### 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に対して、関西本線・紀勢本線の複線電化や列車の増発、乗り継ぎ時間の短縮等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、公共交通機関の利便性向上につなげていきます。
- ◆公共交通機関の利用を促進するため、JR駅周辺において、駐車場や駐輪場の確保などの環境整備に向けた取り組みを進めます。

##### ③身近な交通手段の確保

◆今後さらに増加が見込まれる自立した移動手段を持たない高齢者や運転免許証返納者などの交通手段を確保できるよう、地域の実情や状況の変化に合わせて地域生活交通の見直しを行い、自主運行バス、デマンド交通などによる効率的・効果的な運行を行います。

## 2) 亀山市都市マスタープラン ～都市づくりの理念～

「亀山市都市マスタープラン（平成22年3月）」では、上位計画である「第1次亀山市総合計画」を踏まえ、以下の都市づくりの理念及び目標が定められています。また、公共交通に関連する計画として、公共交通ネットワークの基本的な考え方が示されています。

■目標年次：平成30年

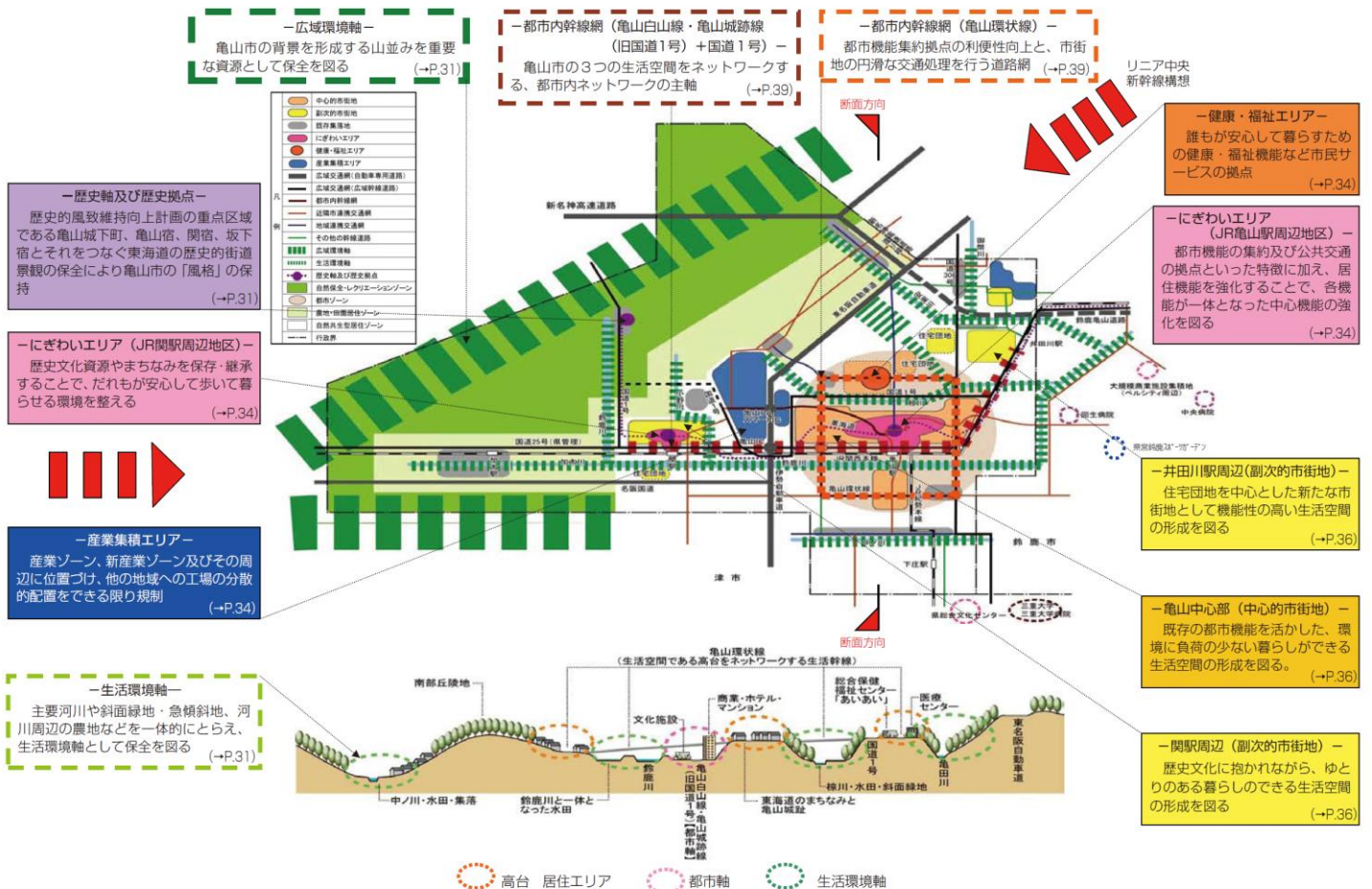
■都市づくりの理念

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

図 都市構造図



### 3) 亀山市交通バリアフリー構想

「亀山交通バリアフリー構想（平成 21 年 3 月）」は、高齢者、障がい者等が生活上利用する施設を含む一定の地区において、重点的かつ一体的な移動等円滑化を推進するための基本構想であり、公共交通も含めた総合的な視点でのバリアフリー化の推進を基本方針として掲げています。

- 目標年次：平成 22 年（短期）それ以降については、事業の進捗状況の中で具体化を検討
- 基本理念

## 市民と地域が育む 安全・安心の 人にやさしい亀山

#### ■基本方針

- 1 市民参加によるバリアフリー
- 2 河岸段丘を前提としたバリアフリー化  
平坦な面では通常徒歩による移動を前提としながらも、**高低差の大きな箇所では、地域公共交通である市内循環バスと連携し、より安心・安全で快適な移動手段の確立に配慮する**など、本市特有の河岸段丘を前提としたバリアフリーをめざします。
- 3 総合的な視点でのバリアフリー化  
**道路や施設、公共交通、交通安全などを一体的にとらえ、より円滑な連続性の確保に配慮する**とともに、本市のもつ豊かな自然や悠久の歴史に培われてきたまちと調和し、景観にも配慮した快適なバリアフリー環境を確保するなど、総合的な視点でのバリアフリーをめざします。

図 重点整備地区の区域及び生活関連施設・生活関連経路





## 2. 公共交通維持・活性化の基本方針

亀山市が目指す都市像や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、以下の5点を亀山市地域公共交通計画の基本的な方針とし、公共交通の活性化及び再生を図ります。

### 亀山市における公共交通維持・活性化の基本方針

「鉄道、路線バス、自主運行バス、スクールバス、タクシーが相互に連携した、生活行動に応じた合理的な地域公共交通ネットワーク」の形成・維持に向けて…

**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

**基本方針 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

**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

**基本方針 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

**基本方針 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

### 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・維持していくにあたり、バス交通の事業理念の共有化を図るとともに、取り組みに対するモチベーションを維持していくため、亀山市が目指すべき交通体系の目標像を定めます。

### 基本方針 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

- 市内には、鉄道をはじめ、営業路線バス、廃止代替バス、自主運行バス、スクールバス等多様なバス交通が存在しています。
- 「地域生活交通の再編方針（H19.1）」においては、自主運行バスを中心とする生活交通のネットワークの形成に主眼がおかれていましたが、バス交通の軸を形成する亀山みずほ台線の廃止により、公共交通ネットワークの維持が危ぶまれる事態となりました。
- したがって、各路線の役割と確保すべきサービス水準を明確にするとともに、各路線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、路線バスを含む各バス路線及びスクールバス、タクシー等多様な交通サービスが相互に連携した合理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

- 便別バス利用者数をみると、1便当りの利用者が極端に少ない路線が存在しています。また、バス停間の結びつきをみると、時間帯によっては特定のバス停間の利用に限定されているものもあります。また、点在する集落をサービスする冗長なルート設定により、利便性や費用効率が低くなっている路線も存在します。

- したがって、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、市民の生活行動に馴染むきめ細かいサービス提供が可能となる運行システムの導入を図ります。

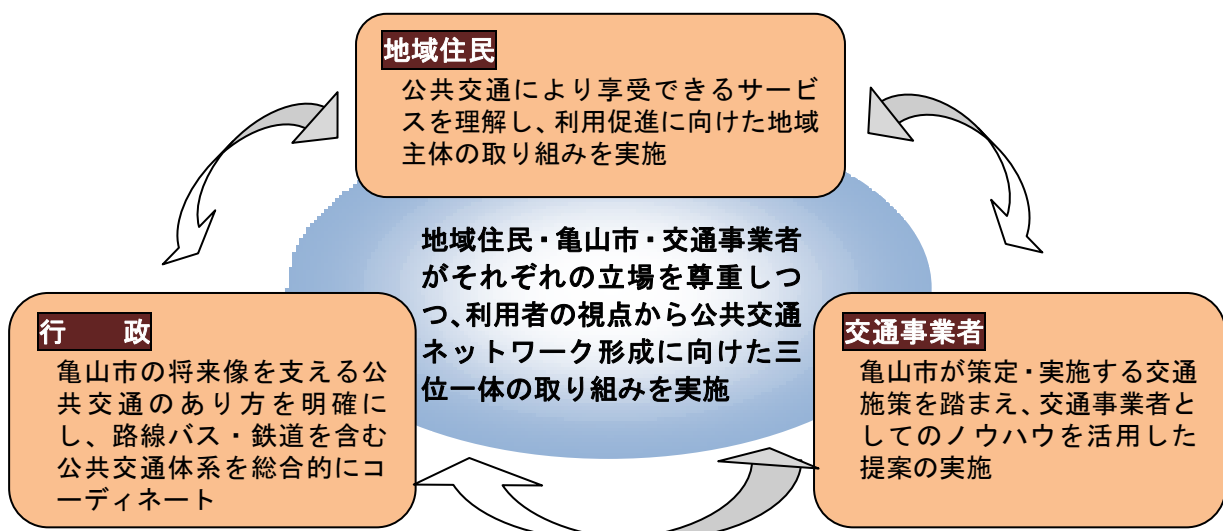
#### 基本方針 4 サービス水準の向上と利用促進を誘導する戦略的行政支援策の展開

- 市内のバス路線の骨格を形成する路線バス（営業路線及び補助路線）の利用者数は減少傾向にあり、自主運行バスの利用者数も伸び悩みの傾向にあります。
- 一方、路線バスの退出・自主運行バスの機能強化という流れの中で、バス路線を維持するための市の運行経費の負担額は年々増加傾向にあり、このまま利用者の減少が続くと、バス交通の維持が困難となる懸念があります。そのため運行評価システムを導入し、行政と運行事業者そして住民による継続的な評価・検証、改善を行うとともに（PDCA の実施）、利用者の意見を反映させるための取組みを実施します。
- また、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、民間交通事業者の経営インセンティブやサービス向上を引き出すことができるよう経営指標の共通化を図りつつ、支援の仕組みを構築します。

#### 基本方針 5 地域の主体的取組みを支援することができる利用促進策の展開

- 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、必要に応じ特定地域の協議会等の組織化を図ります。
- 各路線の個別運行計画は、各路線の機能（事業理念）を踏まえ、地域住民が主体となった「地域で生活交通を考える組織」を通じ、地域の需要や地域住民の生活パターンに応じて設定します。
- 地域独自の交通システムの評価についても、「地域で生活交通を考える組織」を通じ、乗合交通手段によるサービスの妥当性を評価・検証します。

図 バス交通の維持・活性化に向けた連携と役割分担



## IV 地域公共交通計画の区域と計画期間

本計画の計画区域は、亀山市全域を基本としますが、隣接市のコミュニティバスとの連携強化を目指すため、市境付近の隣接市のバス停周辺を含んだ区域を対象とします。

上位・関連計画である第1次総合計画（平成19年～28年）及び都市マスタープラン（平成22年～30年）の計画期間との整合を図り、本計画の計画期間は、平成25年度～平成28年度の4カ年とします。

## V 地域公共交通計画の目標

### 1. 亀山市が目指す地域公共交通体系の将来像

亀山市の地域公共交通体系は、鉄道、路線バス、自主運行バス、タクシーが相互に補完し合い、地域住民の生活行動に応じた利用しやすく、合理的かつ効率的な公共交通ネットワークを形成し、地域公共交通の活性化及び再生を図ることにより、「**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**」を目指します。

そのためには、地域住民・亀山市・交通事業者がそれぞれの立場を尊重しつつ、利用者の視点から公共交通ネットワーク形成に向けた三位一体の取り組みを実施するなかで、市民生活に必要な公共交通を皆では育てていく必要があります。

図 亀山市が目指す地域公共交通体系の将来像

#### 目指す将来像

**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**

#### 基本理念

**市民生活に必要な公共交通を皆で育む**



## 2. 地域公共交通総合連携計画の目標

### 目指す将来像

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

### 基本理念

市民生活に必要な公共交通を皆で育む

### 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 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

### 基本目標

- ▶ 誰もがまちなかに行きやすく、安全かつ快適にまちなかを巡ることができるまち
- ▶ 利用者増による持続可能な公共交通体系が確立されたまち
- ▶ 住民・行政・交通事業者が一体となって取り組むことにより、利便性の高い公共交通サービスが提供されるまち
- ▶ マイバス意識が高く、地域に馴染むバス交通を地域が支えるまち

- 市内の各地域の停留所からにぎわいエリア（JR 亀山駅周辺地区）まで1時間以内に行くことができます
- にぎわいエリアや地域拠点（副次的市街地：井田川駅周辺、関駅周辺）までは直通もしくは1回乗り換えで行くことができます
- 健康福祉エリア（医療センター周辺）までは直通もしくは1回乗り換えで行くことができます
- 各地域で生活交通に関する話し合いが定期的開催され、高いマイバス意識が維持されています

- ▶ 移動環境に対する市民の不満割合[不満+やや不満]15%以下（現況17%、H23年度）を目指します。
- ▶ 市内バス路線全体の利用者数40万人以上（現況39万人、H22年度）を目指します。
  - ・ 自主運行バス；+10%以上
  - ・ 営業路線、廃止代替路線；現状以上

# VI 目標を達成するために行う事業 及びその実施主体に関する事項

## 1. 公共交通の機能分類と運行水準の設定

亀山市における地域公共交通体系の具現化に向けては、公共交通の役割分担を明確にする必要があることから、バス路線の性格分類を次頁のように設定します。

運行水準の設定にあたっては、路線機能分類に応じ、確保すべき運行本数、運行間隔、運行時間帯を設定するものとしますが、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、それぞれの計画に従い、各計画所管部署において別途推進するものとします。

図 現在のバス路線図（H24.11 現在）

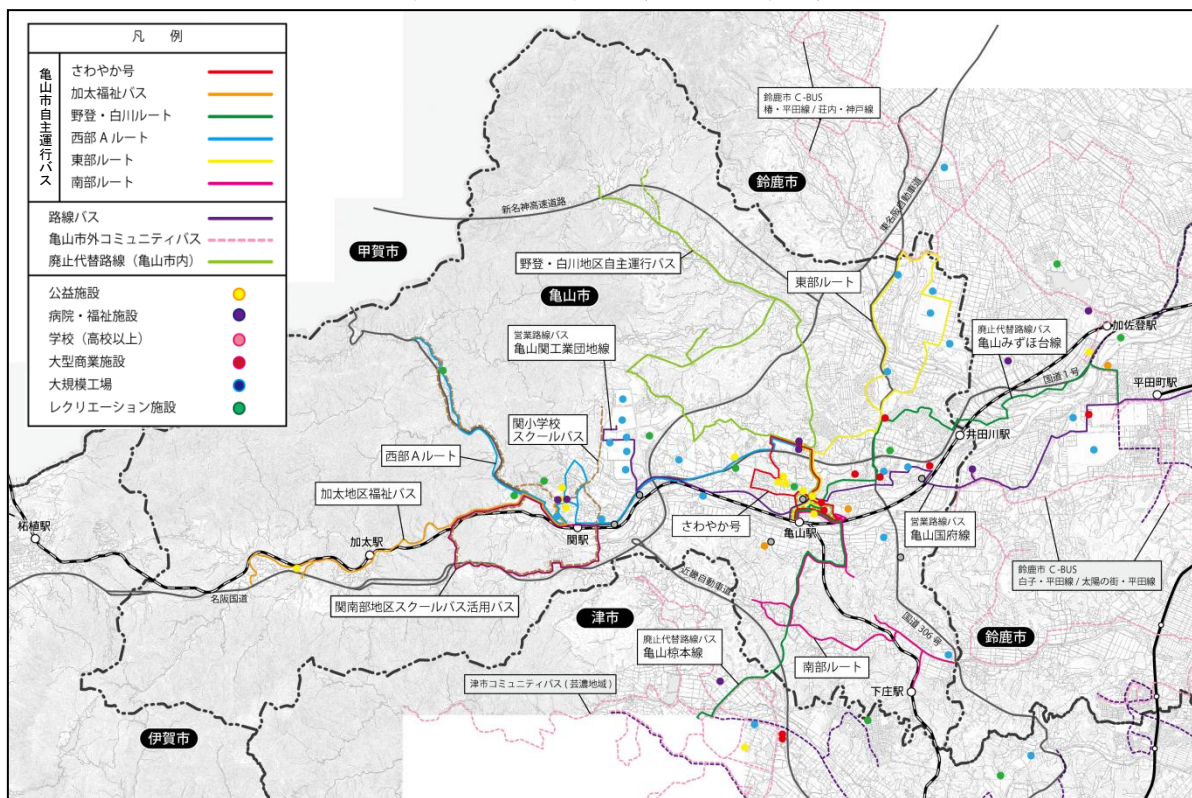


表 バス路線の機能分類と路線維持の考え方

		路線の機能	サービス確保の考え方	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
幹線的バス	基幹バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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再検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運行本数・運行間隔                      &lt;朝・夕のピーク時&gt;                     <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤・通学需要に対応するとともに、利用喚起を図るため亀山駅～平田町駅間は、平日ピーク時運行間隔15分以内を確保する。</li> <li>● 亀山駅～椋本間は、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。</li> </ul>                     &lt;昼間、夜間&gt;                     <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul> </li> <li>■ 運行時間帯                     <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤・通学、帰宅需要に対応するため、鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻とする。</li> </ul> </li> </ul>	交通事業者が運行、または市が運行	亀山国府線 （平日27本/日、ピーク時4本/時） 亀山みずほ台線 （平日16本/日） 亀山椋本線 （平日19本/日）
	まちなか循環バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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・誘導する路線。</li> <li>● 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運行本数・運行間隔                     <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、必要に応じ増便し、1時間に1本以上を確保する。</li> </ul> </li> <li>■ 運行時間帯                     <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul> </li> </ul>	市が政策的に運行	さわやか号 （平日12本/日）
	特定目的バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	交通事業者が運行	亀山関工業団地線 （平日29本/日）
地域生活バス		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運行本数・運行間隔                     <ul style="list-style-type: none"> <li>● 朝・夕の通学時間帯は、需要に応じた必要最小限度のサービス提供を図る。</li> <li>● 昼間時間帯は、買物・通院需要に対応するため、2時間に1本程度を目安とするが、曜日限定運行を含め地域住民の生活パターンを踏まえた独自のサービス水準の確保を目指す。</li> </ul> </li> <li>■ 運行時間帯                     <ul style="list-style-type: none"> <li>● 朝夕の通学時間帯は、地域の実情に応じた適切な運行時刻（原則朝：7時台～、夕：～18時台）とする。</li> <li>● 昼間帯は、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。</li> </ul> </li> </ul>	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	野登白川地区自主運行バス （平日3～13本/日） 東部ルート （平日6本/日） 南部ルート （平日7本/日） 西部Aルート （平日12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）

※移動困難者 主に自家用車に乗車（同乗を含む）して、移動ができない者を指す。



## 2. バス路線の再編方針

バス交通の課題に対応する路線別の再編方針を以下に整理します。

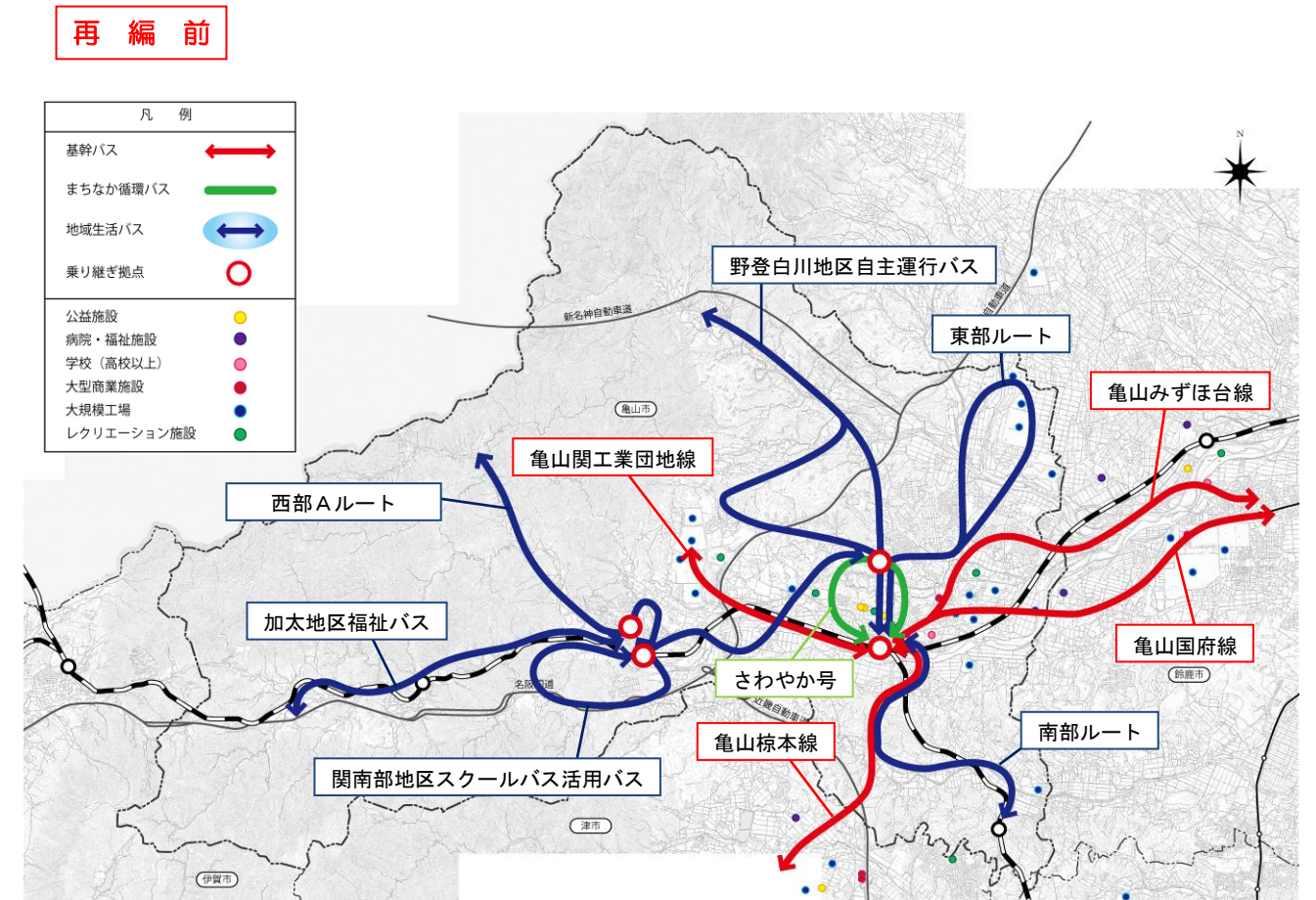
表 バス路線再編方針

幹線バス	基幹バス		地域生活バス
	亀山国府線 (営業路線バス)	● 亀山みずほ台線との競合関係の解消が検討課題であるものの、亀山国府線は亀山市民や鈴鹿市民の買物・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、当面現状維持とするが、鈴鹿市との協議を進めつつ、将来的な亀山みずほ台線との統合による利便性向上を図る。	
	亀山みずほ台線 (廃止代替路線バス)	● 亀山みずほ台線は鈴鹿市民や亀山市民の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、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、鈴鹿市との協議の中で亀山国府線との競合関係の解消及び鈴鹿回生病院へのアクセスも考慮した見直しを行う。	
	亀山棕本線 (廃止代替路線バス)	● 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、沿線地域の地域生活バスを確保するルートとする。	
まちなか循環バス	さわやか号	● まちなかにおいて市役所、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維持するものとする。	
特定目的バス	亀山関工業団地線 (営業路線バス)	● 現状維持とする。	
地域生活バス	野登地区方面	● 現野登・白川ルート of 所要時間の短縮と、需要に応じたルート設定とするため、野登方面ルートと白川方面ルートのみとする。 ● 朝・夕は亀山駅へ直通運行し、昼間帯は医療センターまたはあいあいを起終点とした運行とする。	
	白川地区方面	● 現野登・白川ルート of 所要時間の短縮と、需要に応じたルート設定とするため、野登方面ルートと白川方面ルートのみとする。 ● 朝・夕は亀山駅へ直通運行し、昼間帯は医療センターまたはあいあいを起終点とした運行とする。 ● 現白川ルートについては、デマンド運行方式など地域独自の運行方式の導入を進める。	
	井田川・川崎地区方面	● 朝・夕は、井田川駅への乗り入れ要望に対応するため、井田川駅及び亀山駅へ接続するルートとする。 ● 昼間帯の亀山駅や亀山局前周辺バス停を目的とする需要は医療センター及びあいあいでの乗り継ぎ利用を想定する。	
	東部・昼生地区方面	● 亀山棕本線との競合関係を解消し、分散立地する集落への需要に対応するため、デマンド運行方式など地域独自の運行方式の導入を進める。	
	関・坂下地区方面	● 朝・夕は、通学に対応するため、伊勢坂下～関駅間の定時定路線運行とし、亀山駅へはJR 関西本線利用とする。 ● 昼間帯は、医療センターへのアクセス需要に対応する路線として、神辺地区を経由し、医療センターへ直結するルートとし、デマンド運行方式など地域独自の運行方式の導入をも進める。坂下地区においては、地域が主体となった独自のバス運行方式の導入も進める。	
	加太地区方面	● 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。 ● 地域の移動ニーズに対応するため、地域が主体となった独自のバス運行方式の導入を進める。	
	関南部地区方面	● 現行のスクールバス活用形態を踏襲するとともに、停車位置の増設など運行サービスの充実を図る。 ● さらに利便性向上に向けて、地域が主体となった独自のバス運行の導入を進める。	

### <バス路線再編のポイント>

- 目指す将来像「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」を実現するため、関連する路線の見直しを組み合わせ、段階的な見直しを行います。
- 移動ニーズを踏まえ、朝・夕と昼間帯のネットワークを分けて設定します。
  - 通勤・通学需要が発生する朝・夕は亀山駅や井田川駅、関駅へ直行するルートとします。
  - 通院・買物需要が発生する昼間帯は、北部方面からは医療センター、南部方面からは亀山駅、加太方面からは関駅へアクセスするルートとし、商業拠点等まちなかの各施設へはさわやか号によりサービスします。
- 亀山棕本線と南部ルート、亀山みずほ台線と亀山国府線等については、路線の競合関係を解消し相互補完関係を構築します。
- 公共交通利用不便地区の解消と地域ニーズに応じた合理的サービスの提供に向け、デマンド運行方式など地域独自の運行方式を導入します。

図 バス路線再編方針イメージ（現行図）



※事前予約制施設送迎バスについては、その利用実態より、バス交通により対応が可能と判断し、廃止する。再編後も残る交通空白地域については、タクシーあるいは地域の力を活用し、最寄りのバス停までの移動手段を確保する仕組みづくりを進める。  
 ※デマンド交通等きめ細かい運行方式の導入地域においては、市福祉施策として実施されているタクシー料金助成事業の今後のあり方について検討を進め、バス事業との整合を図る。

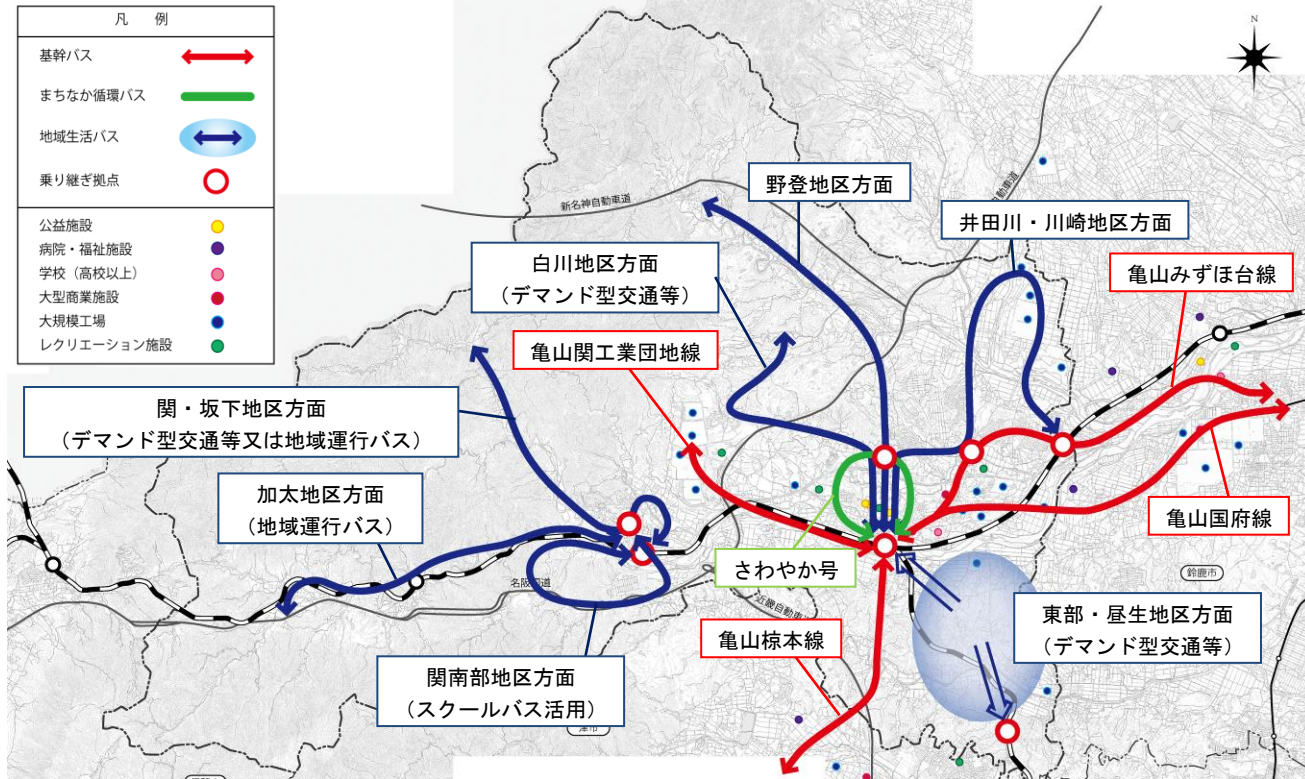


図 バス路線再編方針イメージ (STEP1)

**STEP1 基幹バス (亀山国府線、亀山みずほ台線) を現状維持とした見直し《H25~H27》**

- 白川地区、野登地区方面の路線分離、亀山棕本線と一体となった東部・昼生地区方面でのデマンド型交通の導入、井田川・川崎地区方面の井田川駅乗り入れ、関・坂下地区方面のデマンド型交通の導入、加太地区での地域運行バスへの転換、関南部地区方面の新たな運行方式の検討など、**自主運行バスを中心とした見直しを進めます。**

【朝・夕時間帯 (～8 時台、16 時台～)】



【昼間帯 (9～15 時台)】

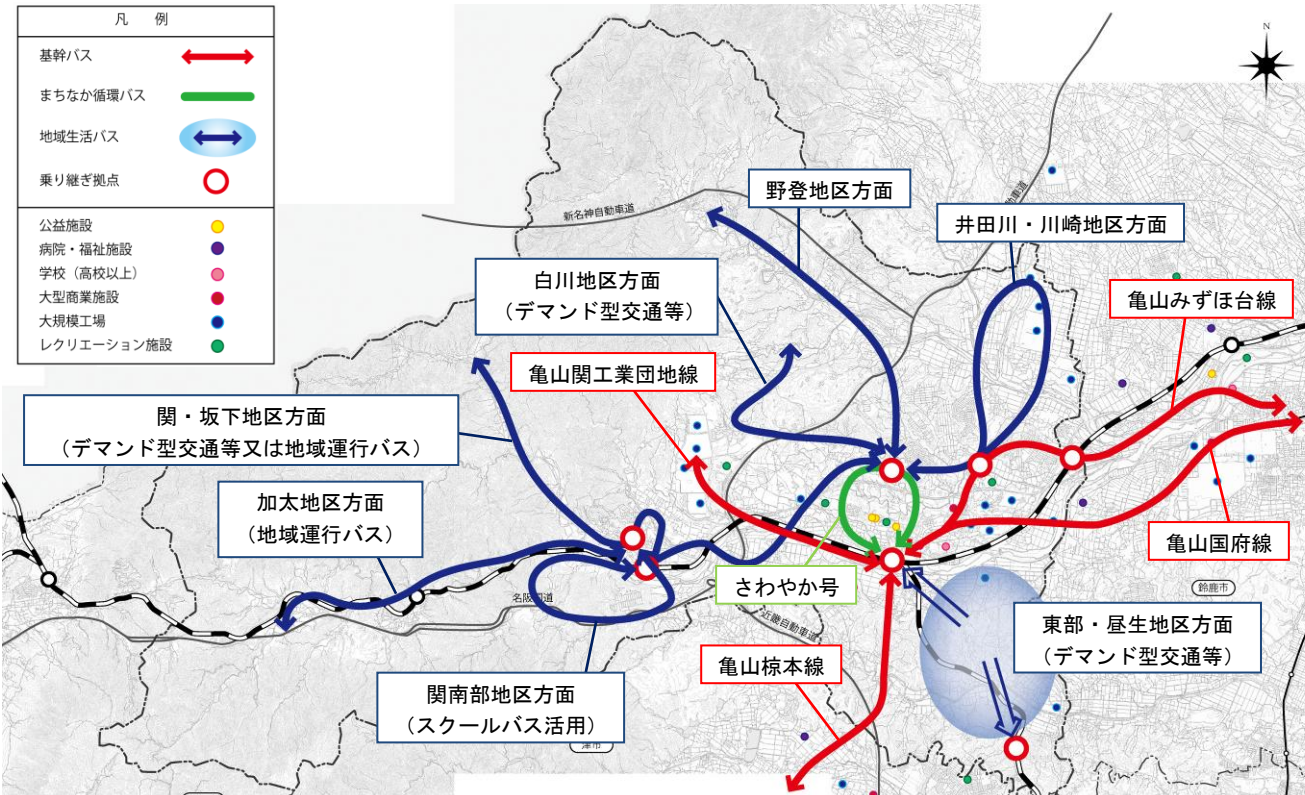
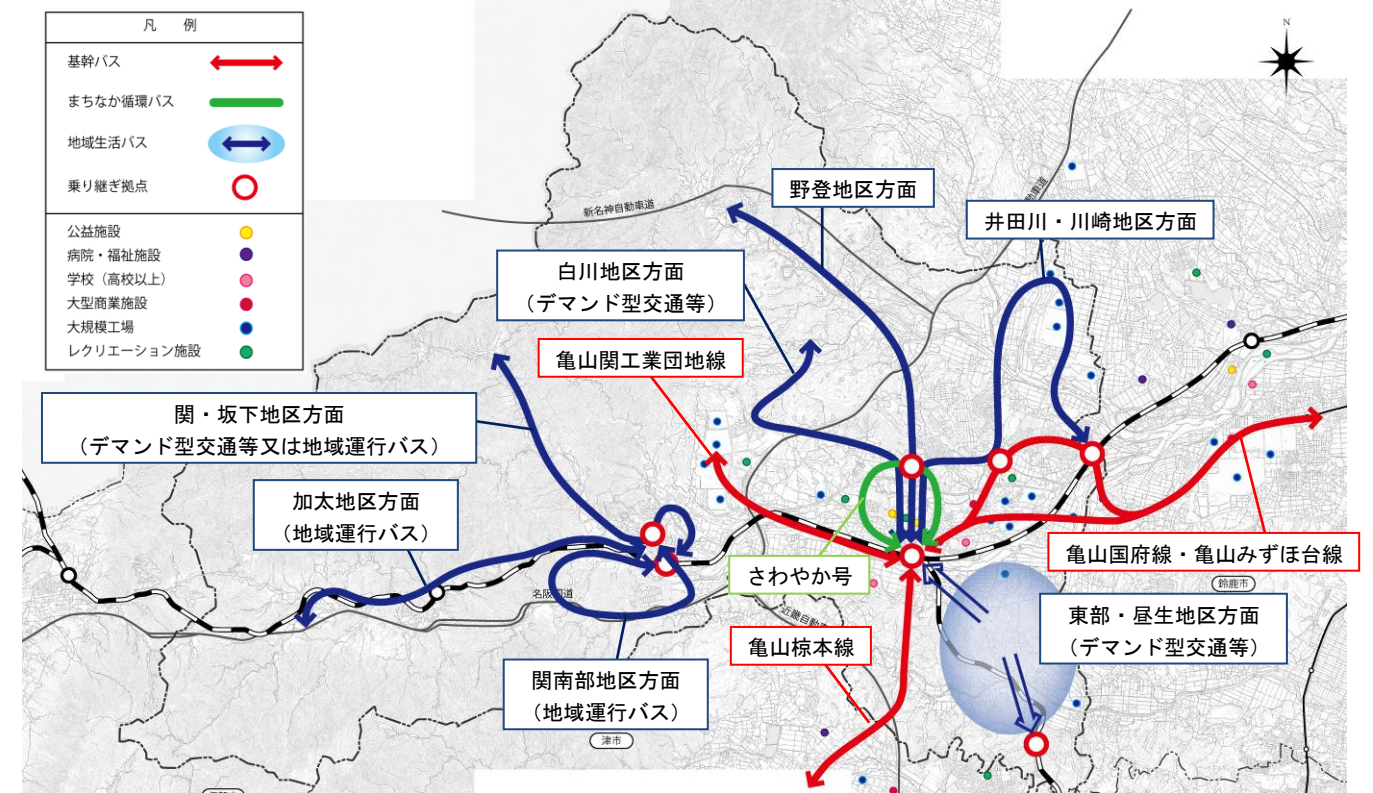


図 バス路線再編方針イメージ (STEP2)

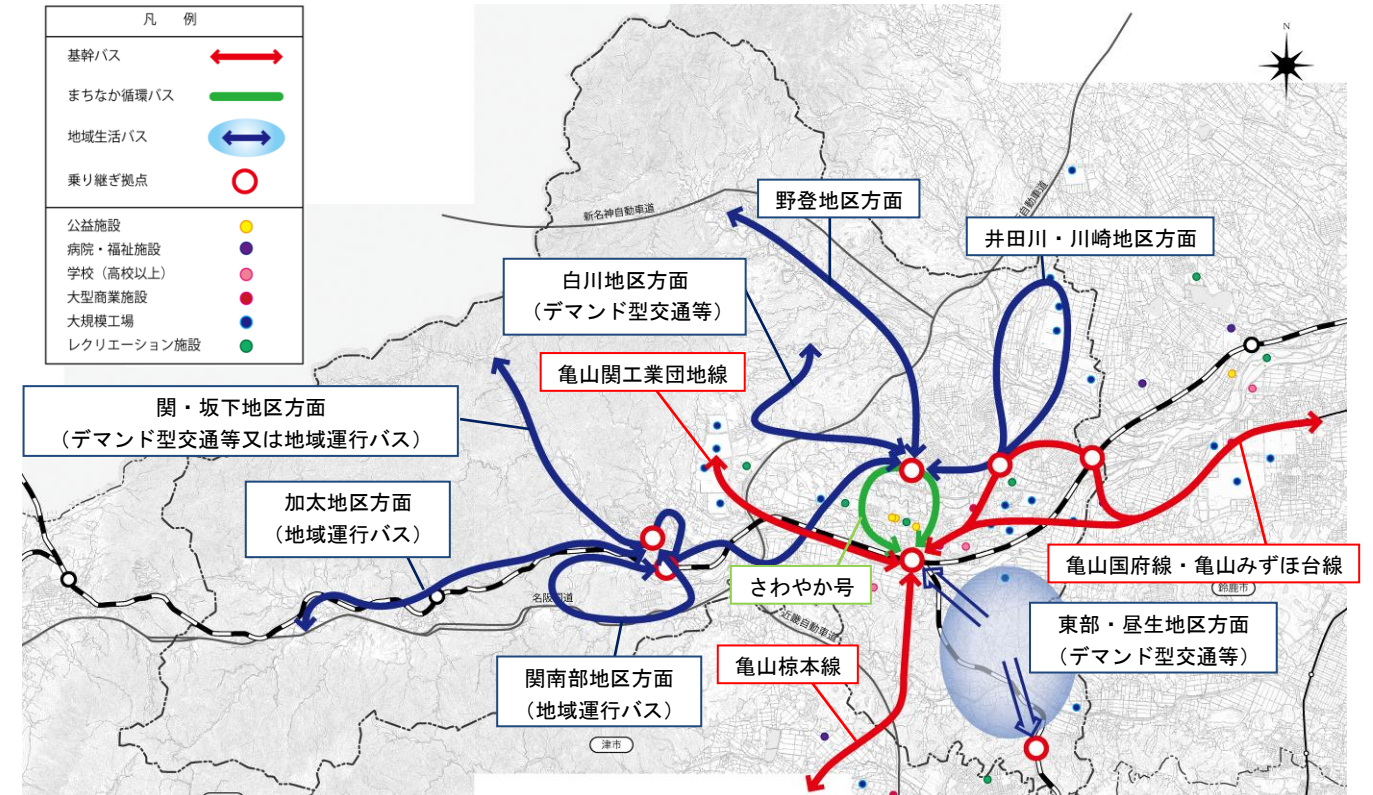
**STEP2 基幹バス (亀山国府線、亀山みずほ台線) を統合した見直し《H28》**

- 関南部地区方面での地域運行バスの導入など自主運行バスを中心とした見直しを継続するとともに、**亀山国府線と亀山みずほ台線の一体的見直しを進めます。**

【朝・夕時間帯 (～8 時台、16 時台～)】



【昼間帯 (9～15 時台)】



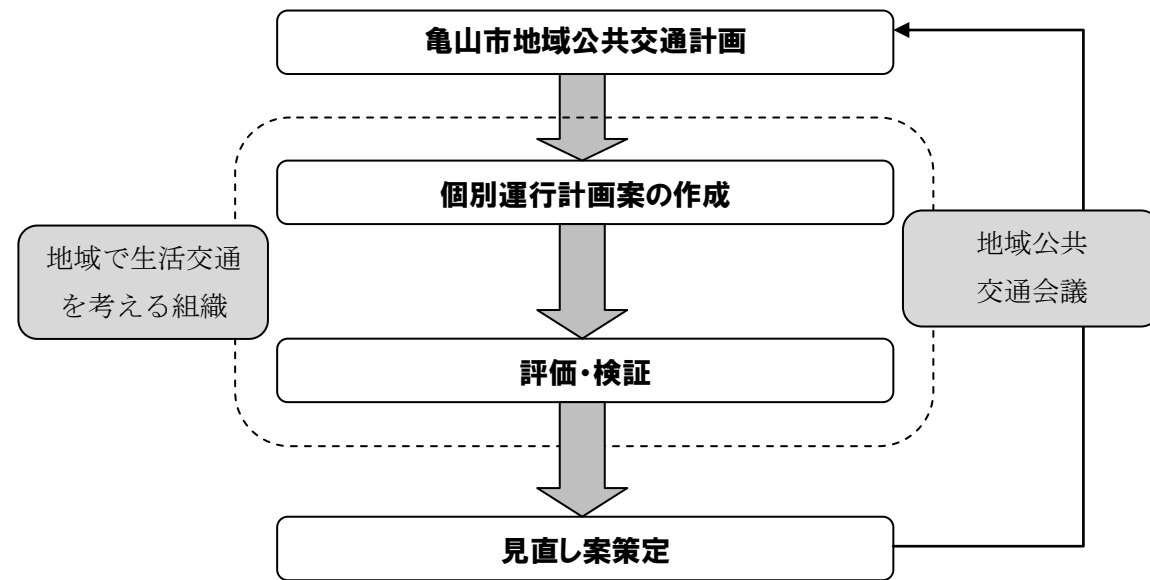


## ■地域生活バスの具体的計画案の検討

地域生活バスは、地域に密着した生活交通であることから、バス路線の再編にあたっては、本計画を踏まえつつ、地域住民が主体となった「地域で生活交通を考える組織」を通じ、その具体的計画案（ルート・ダイヤ）について検討していくものとします。その際、定時定路線型のバス運行に加え、必要に応じ、地域による乗合タクシー等自主運行の可能性やデマンド型交通による対応など、事業費等一定の制約条件を前提に、地域住民の生活パターンに応じた運行のあり方を検討するものとします。

また、地域生活バスに関するバス路線の再編にあたっては、亀山市は必要に応じて技術的、財政的な支援を検討するとともに、地域住民と協働で運行結果に基づく評価を実施し、運行維持の妥当性や運行計画の見直しの必要性、及び利用促進策等を検討します。

図 地域生活バスの具体的計画案検討手順



### <地域で生活交通を考える組織のイメージ>

- 構成員； 主に地域住民  
 役割； ・地域にふさわしい個別運行計画（ルート、ダイヤ、バス停等）を策定  
 ・地域生活バスの評価を行政と協働で実施するとともに、必要に応じ見直し案を検討  
 ・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（バスを活用したイベント開催等）  
 ・地域住民による各種活動の実施（バスの乗り方サポート、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、清掃、緑化等）

### ■地域住民による取り組み事例（愛知県岡崎市 ささゆりバス）

岡崎市北東部の下山地区は、いわゆる公共交通空白地域であったが、岡崎市交通政策会議は、地域提案のもと、乗合タクシー「ささゆりバス」の運行を実施している。住民は生活交通手段としてだけでなく、地域づくりにも活用を図っている。



#### <具体的な取り組み内容>

- 公共交通空白地域の解消、病院への移手段の確保等のため、乗合タクシーの運行を実施
- 地域住民がバス検討組織を立ち上げ、行政がその取り組みをサポート
- 地元住民は、バス委員会を開催し、運行継続に向けた活動を実施

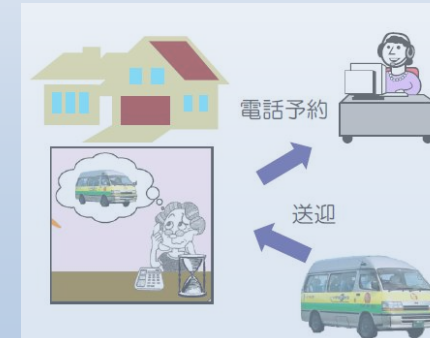
## コラム：デマンド型交通ってなァに？

### デマンド型交通の概要

デマンド型交通は、決められたルートを決められた時刻に運行する一般の路線バスと異なり、電話などの予約に応じて予約のあった停留所へ立ち寄り、利用者に乗せて目的地へ向かう乗合型の公共交通です。

デマンド型交通は、ルート、ダイヤ、目的地（施設）の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。したがって、デマンド型交通の導入にあたっては、**事業費等一定の制約条件下において地域の皆さんが主体となって、地域の実情に即した運行形態を検討していく必要があります。**

### ▼デマンド型交通のイメージ



（資料：国土交通省ホームページ）

### ▼様々な種類があるデマンド型交通

#### ①運行方式からみた分類

	運行経路の特徴（イメージ）	【●自宅 ○バス停 ●待合せ場所】
定路線型		
迂回型		
自由経路着地固定型		
自由経路ドアトゥドア型		

#### ②運行ダイヤからみた分類

	運行時刻設定の特徴
固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停における概ね発時刻もしくは着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
ダイヤ非固定型	運行時間内であれば、ニーズに応じ、随時運行

#### ③路線機能からみた分類

	路線機能の特徴
直行型	目的地まで1台の車両で直行運行
フィーダー型	路線バスやコミュニティバスなど定時定路線型のバスに乗り継ぐための支線の運行

### 定時定路線型交通とデマンド型交通の特徴

	定時定路線型交通	デマンド型交通
特性	決められたルートを決められた時刻に運行し、ルート上に設置されたバス停で乗降	予約方式による運行で、ルートの自由度、ダイヤの自由度、目的地（施設）の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在
長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要を束ねることができるような<b>一定の人口集積がある地域においては、効率的（一人当たりの運行経費が少なく）な輸送が可能</b></li> <li>● <b>予約をする必要が無い</b>ため、決められた時間に決められた場所（バス停）で乗降できる安心感がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ルートやダイヤに自由度があり、<b>予約があったときのみ必要な区間を運行</b>することから、利用者がいないのにバスが走るといような<b>無駄な運行が回避でき、効率的な運行が可能</b></li> <li>● その結果、目的地までの所要時間が短縮され、利用者の利便性向上に資するとともに、運行時間が短くなることから、燃料費等の面ではコスト削減につながる</li> <li>● バス停（ミーティングポイント）をきめ細かく設定することにより、バス停（ミーティングポイント）まで<b>歩く距離が短くなり、高齢者などにとっては利便性が向上</b></li> </ul>
短所	<ul style="list-style-type: none"> <li>● まとまった発生集中源が存在せず、需要を束ねることができない市街地や<b>集落が分散立地する地域においては、効率的な輸送が困難</b></li> <li>● 市街地や集落が分散立地する地域において、地域をくまなくサービスするためには、一筆書きで複雑な迂回ルートを設定する必要があるため、目的地までの<b>所要時間が長い冗長的なルート</b>となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 予約をする必要があることから、特に高齢者にとっては<b>煩わしさ等予約に対する抵抗感が発生</b></li> <li>● セダンやワンボックスなどの車両を用いることが多く、小さな車両での相乗りには抵抗を感じる場合があるほか、<b>利用が集中する場合は積み残しが発生</b>する可能性がある</li> <li>● バス停（ミーティングポイント）を設置する場合、<b>予約の多少により、バス停（ミーティングポイント）到着時刻が異なる</b>ことから、定時運行に比べ時間的に余裕をもって出かける必要がある</li> <li>● 契約方式にもよるが、一定の需要が存在する地域でデマンド型交通を導入した場合、利用者増に伴い走行距離が増加することから、<b>利用が多い地域ではかえって経費が増大</b></li> </ul>

### 3. 公共交通の運賃

亀山市のバスは、営業路線である亀山国府線、亀山関工業団地線、廃止代替路線である亀山みずほ台線、亀山棕本線は、対キロ制運賃となっています。一方、さわやか号は100円均一、東部ルートは初乗り運賃100円で、市中心部エリア（亀山駅及び医療センター・あいあい）を超える場合は200円、その他の自主運行バスは100円均一、関南部スクールバス活用バスは無料と、多様なバスの運賃体系が存在しています。

路線バスを含む合理的な公共交通ネットワークを形成するために各バス路線の運賃体系を各路線の機能に合わせて再整理します。

行政界を跨ぐ地域間の幹線として機能する基幹バスについては、通勤・通学需要にも対応する路線であり、基本的に路線バス運賃の対キロ制運賃とします。

まちなか循環バスについては、中心市街地でのモビリティの向上を図るため、均一運賃とします。

地域生活バスのうち、定時定路線型バスについては各地域から生活拠点となる最寄りの交通結節点（亀山駅、関駅、井田川駅、医療センター）へのアクセス利便性を考慮し、最寄り生活圏（ゾーン）内は均一運賃としますが、最寄り生活圏（ゾーン）を跨ぐ場合、一定料金が加算されるゾーン制運賃とします。また、デマンド型交通については、路線バス運賃との整合性を踏まえるなかで適切な料金を設定（均一運賃）します。

なお、広告収入等運賃以外による収入増に関する取り組みについても検討します。

図 ソーン制運賃のゾーンイメージ

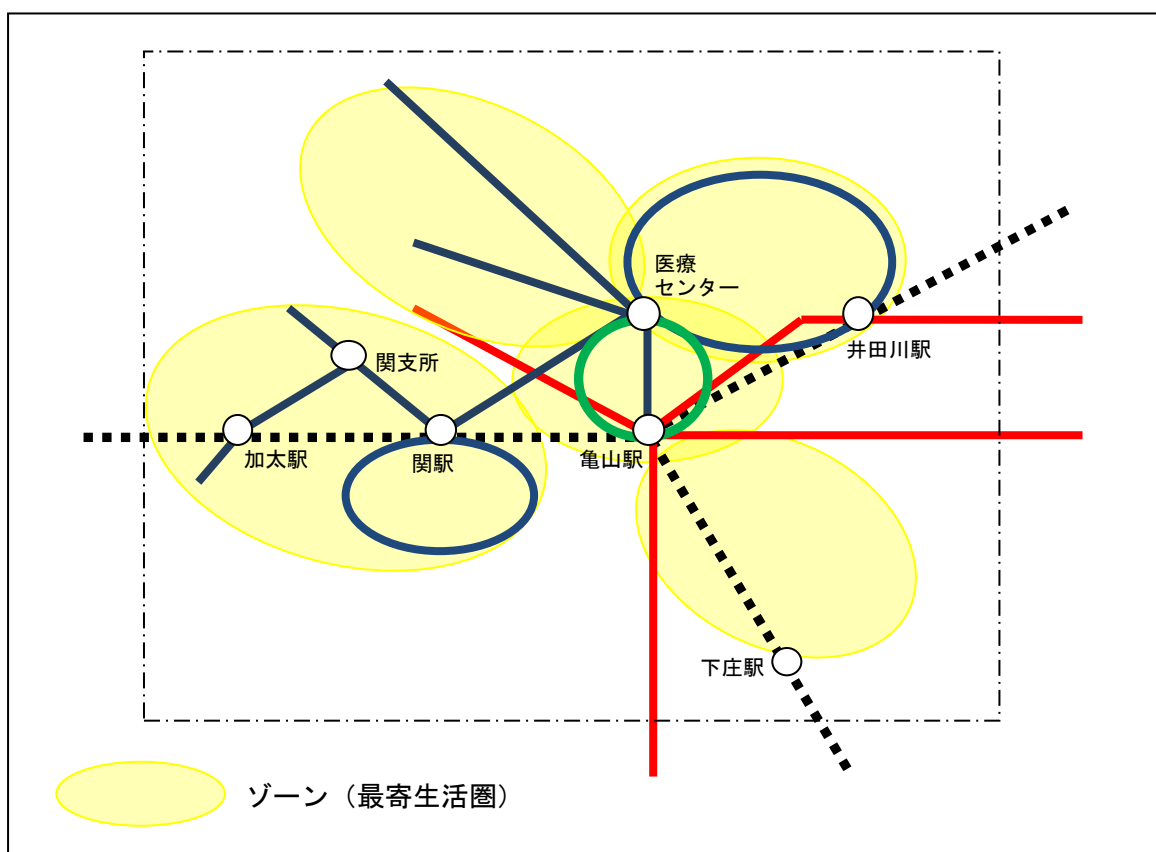




表 公共交通の機能分類と運賃体系

		路線の機能	運賃体系	参考：該当する現行路線の運賃
幹線のバス	基幹バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 亀山駅～平田町駅間は、平日ピーク時運行間隔15分以内</li> <li>● 亀山駅～棕本間は、平日朝6時～8時台、夕方16～18時台に各1本以上</li> <li>● 昼間、夜間時間帯は2時間に1本以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対キロ制運賃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 亀山国府線（対キロ制運賃） [亀山駅⇄本町三丁目 (@160) 和田 (@260)]</li> <li>● 亀山みずほ台線（対キロ制運賃） [亀山駅⇄栄町 (@180) みずほ台口 (@260) 井田川駅西 (@290)]</li> <li>● 亀山棕本線（対キロ制運賃） [亀山駅⇄安知本 (@210) 上原 (@280)]</li> </ul>
	まちなか循環バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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・誘導する路線。</li> <li>● 地域生活バスと乗り継ぎ拠点にて接続しネットワークを形成。</li> <li>● 1時間に1本以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 均一運賃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● さわやか号（均一運賃 (@100))</li> </ul>
	特定目的バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 需要に応じたサービス水準</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対キロ制運賃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 亀山関工業団地線（対キロ制運賃） [亀山駅⇄シャープ亀山工場 (@300)]</li> </ul>
地域生活バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線を補完し、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。</li> <li>● 朝・夕の通勤・通学時間帯は、需要に応じて必要最小限のサービス</li> <li>● 昼間時間帯は通院・買物需要に応じた必要最小限のサービス水準</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>ゾーン制運賃</u> <u>ゾーン内均一運賃</u></li> <li>ゾーンを跨ぐ場合 均一運賃+α円/乗車</li> <li>※関南部地区スクールバス活用バスは無料</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 野登白川地区自主運行バス（均一運賃 (@100))</li> <li>● 東部ルート（ゾーン制運賃） [医療センターまで均一運賃 (@100)、医療センター以遠 (@200)]</li> <li>● 南部ルート（均一運賃 (@100))</li> <li>● 西部Aルート（均一運賃 (@100))</li> <li>● 加太地区福祉バス（均一運賃 (@100))</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 関南部地区スクールバス活用バス（無料） (平日2本/日、火・金のみ)</li> </ul>	

## 4. 公共交通の利用促進策

亀山市が目指すまちづくりの姿の具現化に向け、公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備する必要があります。そのためには、地域と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとします。

表 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

施策等の分類	具体的な取り組み	実施主体
(1)利用者目線による分かりやすい情報の提供	① 公共交通利用に係る情報提供（乗継拠点における総合案内板の設置、バス停案内表示の充実、バスマップ及び分かりやすいダイヤ表示の作成、亀山市ホームページの充実等）	行政・交通事業者
	② 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	行政・交通事業者
	③ 乗り継ぎ拠点における乗り継ぎ抵抗を軽減する表示	行政・交通事業者
(2)利用促進を誘導する施策	①回数券の充実、乗り継ぎ割引制度や市内全路線の利用が可能な1日乗車券導入検討	行政・交通事業者
	② 乗り継ぎ抵抗の軽減等を目的とした利用促進施策の検討（乗り継ぎ拠点における待合環境の改善等）	行政・交通事業者
	③ 環境や利用者に配慮したバス車両の改善（低公害車両、ノンステップバス等）	交通事業者・行政
(3)地域づくりと一体となったバスへの愛着（マイバス意識）を高める方策	① 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（バスを活用したイベント開催等）	地域住民
	② 亀山市の各種イベント時におけるバス利用促進のキャンペーン、商業振興や環境保護を目的とする関係団体と連携したバス利用促進等	行政・関係団体
	③ 地域住民による各種活動の実施（バスの乗り方サポート、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、清掃、緑化等）	地域住民

## 図 公共交通利用促進施策の事例

### 商店と連携したバス利用促進事例

#### 【茨城県土浦市 「キララちゃん」】

協賛店舗で1回1,000円以上の買い物をした場合、当日乗車券と引き換えに地域通貨100円分を贈呈する取り組みを実施している。

資料：土浦市

#### ▼地域通貨「キララ」



### バスを活用したイベントの事例①：小学生を対象としたバスの乗り方教室

#### 【佐賀県佐賀市 佐賀市営バス】

安全なバスの待ち方、行き先表示の見方についての説明や、バスへ実際に整理券をとって乗りこみ、車内でのマナー、優先席・車いす固定スペースの仕組み、運賃表の見方、降りるときに気をつけることなど、基本的なバスの乗り方を学習する。

#### ▼バスの乗り方教室の様子



資料：佐賀市交通局

### バスを活用したイベントの事例②：市のイベントと連携した利用促進策

#### 【愛知県岡崎市】

岡崎市秋の市民まつりに合わせて公共交通利用促進キャンペーン「公共交通に親しむ日」を開催している。

まつりの期間中(2日間)は市内路線バス・まちバスの小学生運賃が無料となり、バスに乗ってクイズをといて記念品がもらえるラリーゲームの開催、バスの乗り方教室や運転席記念撮影など、公共交通に親しみでもらうプログラムを企画している。

#### ▼イベントのチラシ

資料：岡崎市

## 5. 評価及び推進体制

### 1) 公共交通ネットワーク（亀山市地域公共交通計画）の評価の基本的考え方（PDCA サイクル）

- ①公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は、亀山市地域公共交通会議の場で実施します。
- ②公共交通ネットワークの評価は、「路線単位での評価」、「ネットワーク全体での評価」の2つの視点に基づき、総合的に評価を行うとともに目標値の達成度を評価・検証します。
- ③目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施します。

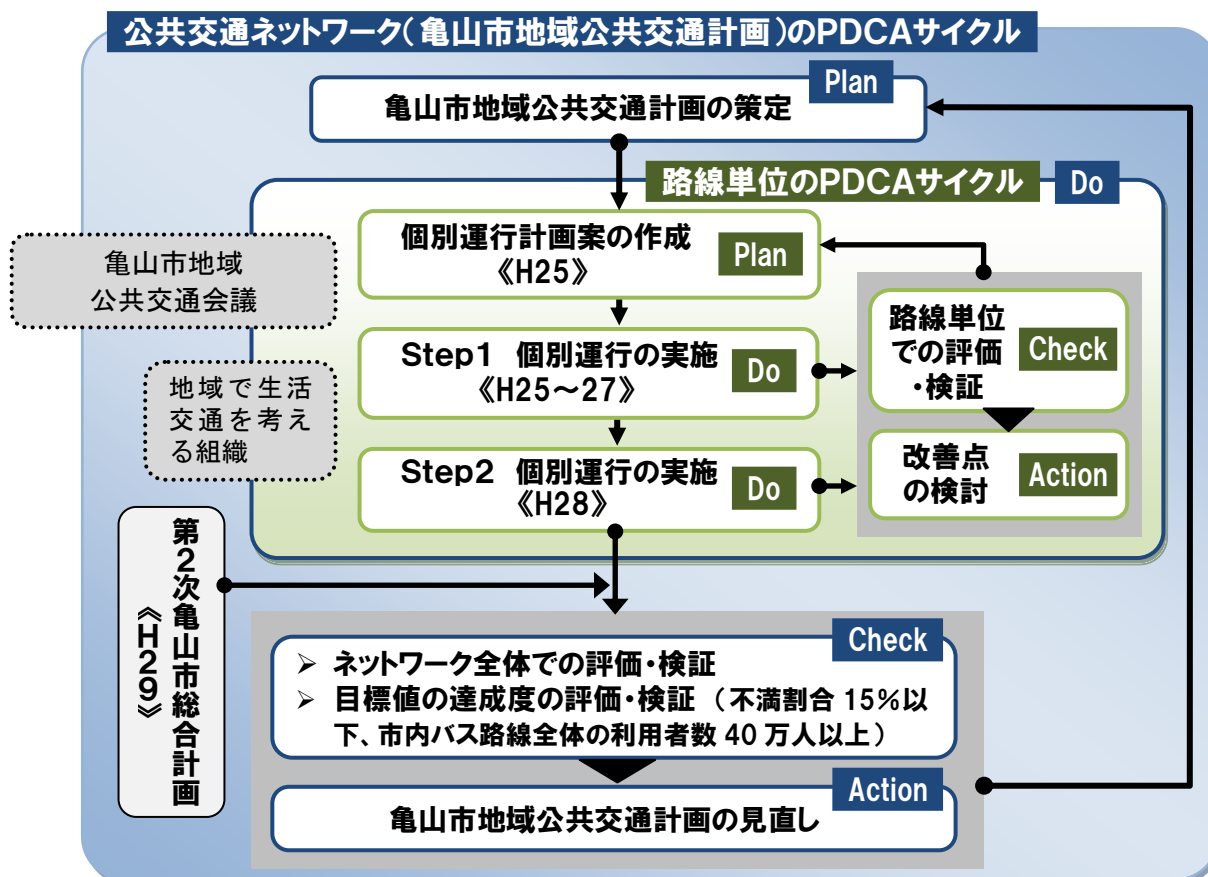
#### 2-1) 路線単位の評価の基本的考え方（PDCA サイクル）

- ・路線単位の評価は、原則1年間の運行を経て評価基準に基づき毎年実施します。
- ・幹線的バス（基幹バス及び循環バス）は、亀山市の公共交通ネットワークの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、地域で生活交通を考える組織において、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、地域公共交通会議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。

#### 2-2) ネットワーク全体での評価の基本的考え方（PDCA サイクル）

平成29年度においては、亀山市総合計画の見直しを受け、亀山市地域公共交通計画の見直しを実施します。その際のネットワーク全体での評価は、個別のバス路線がネットワークとして機能しているかを総合的に評価・検証を行うとともに、目標値（「①不満割合15%以下」及び「市内バス路線全体の利用者数40万人以上」）の達成度について評価・検証します。

図 公共交通ネットワーク（亀山市地域公共交通計画）及び路線単位のPDCAサイクル



### 3) 路線単位の評価指標及び評価基準

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」に基づき実施する。

表 路線単位の評価指標と評価基準（例）

	評価の視点	評価指標	評価基準			基準を満たさない場合の対応方針	
			幹線的バス	地域生活バス			
				定時定路線型	デマンド型		
診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？							
維持基準	利用者と輸送力（需要）のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要に応じたルート・ダイヤ設定となっているか？</li> <li>● 需要に応じた車両選択となっているか？</li> </ul>	バス停別乗降者数	○人/日以上	○人/日以上	—	利用の少ないバス停の必要性を検討
	証み取地をり域検組の	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域による取り組みは実施されているか？</li> </ul>	1便当たり平均乗車人員	○人/便以上	○人/便以上	○人/便以上	路線存続の妥当性及び路線の機能変更の必要性を検討
	ネットワークの妥当性を検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要に応じたネットワークとなっているか</li> <li>● 他路線と競合関係にないか？</li> <li>● 乗り継ぎ抵抗の軽減は図られているか？</li> </ul>	バス停間OD	利用者の需要ベクトルに応じたルートとなっているかを検証	半径○m以上	半径○m以上	バスルートの見直しを検討
見直し基準			乗車時間	主要乗り継ぎ拠点（亀山駅、井田川駅、関駅、医療センター）の乗り継ぎ時間○分以内	運行間隔○分以上		ダイヤの見直しを検討
			年間利用者数	地域生活バス：+10%以上（H28）に向けて営業路線廃止代替バス } 現状維持		—	利用促進策を検討
			利用者一人あたり運行経費	○円/人以下	○円/人以下	—	利用促進策を検討
診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？							
見直し基準	経費のバランスと運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス利用者数は増加しているか？</li> <li>● 費用効率が極端に悪化していないか？</li> </ul>	年間利用者数	地域生活バス：+10%以上（H28）に向けて営業路線廃止代替バス } 現状維持		—	利用促進策を検討
	住民によるバス評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各路線が期待される役割を果たしているか？</li> <li>● 住民による定期的な評価が実施されているか？</li> </ul>	利用者満足度	バスサービスに関する利用者の不満割合○%以下		—	不満内容に応じた見直しを検討
			地域で生活交通を考える組織の会議開催回数	—	○回/年以上		地域住民のモチベーション維持方策を検討
診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？							
見直し基準	住民によるバス評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各路線が期待される役割を果たしているか？</li> <li>● 住民による定期的な評価が実施されているか？</li> </ul>	利用者満足度	バスサービスに関する利用者の不満割合○%以下		—	不満内容に応じた見直しを検討
			地域で生活交通を考える組織の会議開催回数	—	○回/年以上		地域住民のモチベーション維持方策を検討

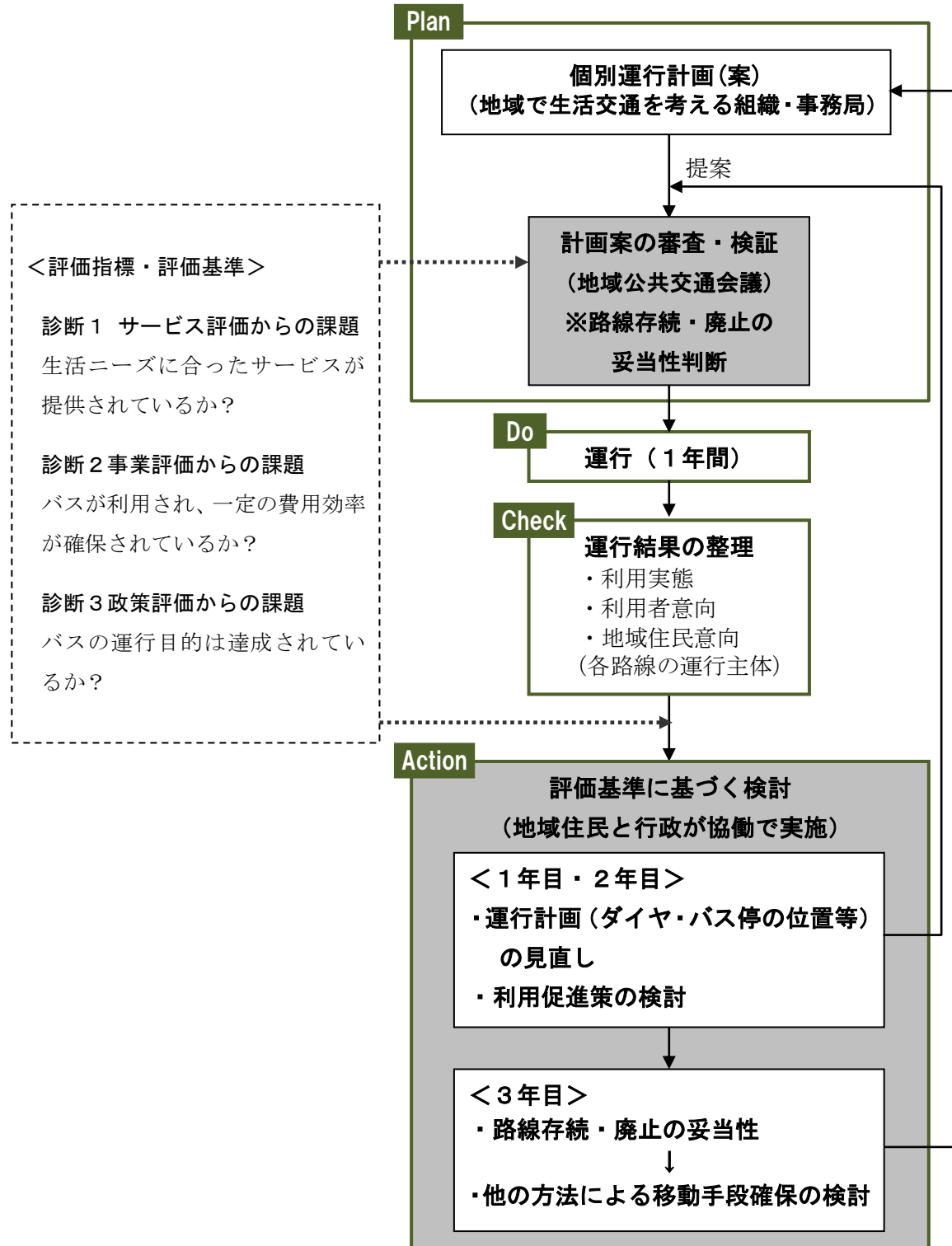


## 路線単位のPDCAサイクル

<路線単位の運行評価・見直し手順（案）>

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

図 地域生活バスの運行評価・見直しに関する取り組みの流れ（案）



4) 目標を達成するための事業及び実施主体

目標を達成するために実施する事業は、バス路線の再編方針に関する施策及び公共交通促進施策のメニューとし、以下に整理します。

□事業実施準備・事業見直し ■事業実施

事業名	内容	実施予定年度								実施主体	
		H25		H26		H27		H28			
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
1. 幹線的バス路線計画	幹線的バス再編	亀山国府線、亀山みずほ台線 (一体的見直し等)			■						行政・交通事業者
		亀山棕本線 (ルート見直し等)	□		■						行政・交通事業者
		さわやか号 (サービス水準の向上等)	□		■						行政・交通事業者
2. 地域生活バス路線計画	地域生活バス再編	野登・白川地区方面 (路線分離、デマンド型交通の導入(白川地区方面)等)	□		■						行政・交通事業者・地域
		井田川・川崎地区方面 (井田川駅への乗り入れ等)	□		■						行政・交通事業者・地域
		東部・昼生地区方面 (デマンド型交通の導入等)	□		■						行政・交通事業者・地域
		関・坂下地区方面 (デマンド型交通又は地域運行バスの導入等)	□				■				行政・交通事業者・地域
		加太地区方面 (地域運行バスの導入等)	□				■				行政・交通事業者・地域
		関南部地区方面 (スクールバスの活用、地域運行バスの導入等)	□				■				行政・地域
3. 運賃体系の見直し等	運賃体系の見直し	運賃体系の見直し	□		■						行政
	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等の実施	□		■						行政・交通事業者
4. 公共交通利用促進計画	情報提供	乗り継ぎ拠点における総合案内板の設置、バス停案内表示の充実	□		■						行政・交通事業者
		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			■						行政・交通事業者
		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	□		■						行政・交通事業者
		乗り継ぎ拠点における乗り継ぎ抵抗を軽減する表示	□		■						行政・交通事業者
	利用促進誘導施策	回数券の充実、乗り継ぎ割引制度や市内全路線の利用が可能な1日乗車券の導入検討	□		■						行政・交通事業者
		亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上			□				■		行政・交通事業者
	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)			□				■		交通事業者・行政
	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(バスを活用したイベント開催等)			■						地域
市のイベント時におけるバス利用促進のキャンペーン、商業振興や地球温暖化防止を目的とする関係団体と連携したバス利用促進等		□		■						行政・関係団体	
地域住民による各種活動の実施(バスの乗り方サポート、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	
5. 評価及び推進体制	住民主体の取り組み	(仮)地域で生活交通を考える組織の立ち上げ・組織化			■					地域	

## 用語解説

### あ行

---

#### 移動困難者

主に自家用車に乗車（同乗を含む）して、移動ができない者を指す。

#### インセンティブ

報酬など、人や組織の意欲や目標達成を誘引するもの。

### さ行

---

#### 自主運行バス

明確な定義付けがなされていないが、一般的に「地方公共団体等がまちづくり等住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まちづくり』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと※」とされている。

※平成 18 年 10 月の道路運送法改正内容を検討した『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』における定義

#### 収支率

収支の実態を表す指標で、以下の式により算出する。100%以上であれば収益が確保されていることとなる。【収支率＝経常収益÷経常費用×100（%）】

### た行

---

#### 地域運行バス

地域住民が地域の実情に応じ、自らが運行主体となり運行するバス。

#### 地域公共交通会議

自治体・交通事業者・住民・関係者等が、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の形態及び運賃・料金、事業計画等について協議・合意形成する場として、改正道路運送法（平成 18 年 10 月施行）に定められているもの。

#### 地域生活交通

運行目的や車両の大きさにかかわらず、バス、ジャンボタクシー等、市が運行又は運行業務委託するすべての輸送事業を指す※。

※移動困難者の日常生活における最低限度の移動性を効率的・効果的に確保することを目的とした地域生活交通の再編方針『効率的で効果的な新市の生活交通の再編に向けて』（平成 19 年 1 月）における定義

## 超高齢社会

高齢化率（65歳以上の人口が総人口に占める割合）が21%を超える社会のこと。なお、7%以上を高齡化社会、14%以上を高齡社会という。

## デマンド型交通システム

バスの新しい運行形態の1つで、決まったダイヤ・ルートによる運行ではなく、電話予約等による利用者の呼び（Demand）に応じてバスがその場所へ立ち寄って利用者に乗せて目的へ向かう乗合型の公共交通。

## な行

---

### ネーミングライツ

バス停名に、スポンサーとなる商店名や企業名を愛称として付ける権利（命名権）のこと。スポンサーから掲載料を受け取ることで、その収入をバスの運行経費に充てることが可能となる。

## は行

---

### 廃止代替バス

バス路線が廃止された後を受けて、自治体（市町村）が直営または事業者へ依頼して運行している路線バス。

### パブリックコメント

条例や計画の策定に際してその案を公表し、市民などの関係者から提出された意見・情報を考慮して意思決定を行う手続きのこと。

### バリアフリー

障がい者や高齢者が、社会生活を営む上での物理的障がい、精神的障がいを取り除くための施策、もしくは取り除かれた状態。

### PDCAサイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（検証）、Action（改善）の頭文字を取った「計画・実行・検証・改善」を継続的に繰り返す仕組みのこと。