

## 提出された意見と市の考え方

No.	関連項目	提出された意見の要点	市の考え方	計画案の修正の有無
1		・各中学校、亀山高校、徳風高校へバスで通えるようなルートとダイヤを設定してほしい。	本計画の29頁では、バス路線の機能分類と路線維持の考え方を位置づけ、サービス確保の考え方、サービス水準の設定など、基本的な事項を設定しています。この中で、通学需要に対するバス運行は、主に「基幹バス」、「地域生活バス」で確保していくこととしています。基幹バスは、広域の通学需要に対応し、地域生活バスについては、これまでのバス利用実態や地域特性等を踏まえた中で、できる限り域内の通学需要に対応していきたいと考えています。	無
2		・市役所の駐車場が狭く、駐車スペースがないので、議員もバス通勤できる時間帯の運行を提案する。	本計画の29頁では、バス路線の機能分類と路線維持の考え方を位置づけ、サービス確保の考え方、サービス水準の設定など、基本的な事項を設定しています。この中で、「基幹バス」においては、従来どおり通勤需要へのサービス水準を確保していきます。また、「地域生活バス」につきましても、通学に対応したサービス水準を確保していくこととしていますので、通勤の時間が同じ時間帯であれば、ご活用いただけるものと考えております。	無
3	運行手法	・朝出かけて、午前中のうちに帰ってこれるような考慮をしてほしい。	具体的な運行ダイヤの設定につきましては、本計画の29頁に「バス路線の機能分類と路線維持の考え方」として、サービス確保の考え方、サービス水準の設定など基本的な事項を設定していますので、これらに沿って、これまでのバス利用の実態や地域特性等も踏まえ、各路線毎に検討していくこととしています。	無
4		・オンデマンドを導入するのであれば、目的地に行けるようきめ細かくバス停を設置し、運行本数を増やしてほしい。現在と変わらない本数であれば予約をする手間が増えるだけである。	本計画においては、地域生活バスの運行方式の1つとしてデマンドバスの運行を位置付けており、そのサービス水準についても、本計画の29頁の「バス路線の機能分類と路線維持の考え方」において、サービス水準の設定として基本的な事項を設定しています。具体的にデマンド運行については、地域の需要やご意向等を踏まえつつ、具体化を図っていくこととしています。	無
5		・デマンドバスは良い方策だと思うが、経路、予約等の詳細は、住民の意見を踏まえて決める必要がある。	デマンドバスの具体的な運行方式については、地域住民のご意向等を踏まえながら、具体化を図っていくこととしています。	無

No.	関連項目	提出された意見の要点	市の考え方	計画案の修正の有無
6	運行手法	・加太地区及び関地区(坂下地区を含む)は駅をターミナルとしたバス路線を構築、亀山地区は亀山駅と井田川駅、下庄駅をトライアングルに結びバス路線を展開することで鉄道・バスの利用者を増やすことができるのではないかと思います。	鉄道駅とバス路線を結ぶことは、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上で重要と考えておりますので、加太駅及び関駅については、鉄道駅と結ぶようなバス路線に設定しております。また、亀山駅と井田川駅、亀山駅と下庄駅についても、JRとの接続を考慮し、バス等路線の設定をしております。なお、本計画12頁の表「バスで行きたい施設ベスト5」において整理しましたとおり、井田川駅周辺から下庄駅へ、あるいは下庄駅周辺から井田川駅周辺への移動需要は見られないため、バス路線の必要性は低いと考えております。	無
7		・財政的確保をするために多くの基金を見直して、亀山市のどこにでも30分以内でいける4台(北方面・南方面・東方面・西方面)のバスで循環バスにしてさわやか号を廃止する。	本計画の24～25頁「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 2. 公共交通維持・活性化の基本方針」にて、整理しておりますように、亀山市は広い行政区域内に集落が点在している地域もあり、それらすべてを4台の定時定路線運行だけで結ぶのは、冗長なルート設定になり、利便性や費用効率が低くなる恐れがあるため、住民の移動需要特性を的確に捉え、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効果的な運行システムの導入を図ることとしています。	無
8		・南部地区を走る回送バスを活用できないのか。	回送は、車庫での燃料補給や乗務員休息等の運行管理上必要に応じ行っていますが、必ずしも定時に行われるものではなく、また、回送は、利用実態等からほとんど利用が見込めない時間帯に行っており、需要が見込まれる方向へ出来る限り運行できるように最短での折り返しを行っています。	無
9		・市民のうち約5000名の移動困難者のみを救済すればよいとする考え方には疑問を持ちます。市民の税金を使用するのであれば、市民がいつでも、どこにでも低利用料金で移動する権利を保障する考え方を基本に公共交通を考えてほしい。	市内バス路線の利用者数は減少傾向にあり、一方で市のバス事業に係る年間の財政負担額は増加傾向にあるため、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することが必要となっています。 そのため、本計画29頁の「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」において、各路線の機能分類と路線維持の考え方を設定し、広域移動やまちなかの活性化を支援・誘導する「幹線的バス」では幅広い移動需要を対象とし、各地域から都市拠点(亀山駅周辺)及び鉄道駅、医療・福祉施設へアクセスする「地域生活バス」については、移動困難者の市民生活に必要な最小限度の移動需要を対象として整理しています。	無

No.	関連項目	提出された意見の要点	市の考え方	計画案の修正の有無
10	運行手法	・日曜・祝日も運行してほしい。	既存のバス路線の運行日は、基幹バスが全日、まちなか循環バスが年始(1/1～1/3)を除く全日、特定目的バス及び地域生活バスが年始、日曜・祝日を除く全日となっています(加太地区福祉バスは土曜日も運休、関南部地区スクールバス活用バスは毎週火曜及び金曜のみ運行)。 本計画では、具体的な運行日の設定までは位置付けておりませんが、路線毎の具体的な運行計画作成の際に、移動需要に応じた運行日を設定していきます。	無
11		・交通不便地にとっては、子供の安全通学のためにもスクールバスの位置づけが必要である。	本計画は、公共交通に係る計画であることから、スクールバスに特化した位置づけは行っておりませんが、本計画29頁において、「バス路線の機能分類と路線維持の考え方」として、サービス確保の考え方など基本的な事項を設定しており、この中で、通学需要に対するバス運行は、主に「基幹バス」、「地域生活バス」で確保していくこととしていますので、これらのバスをご活用いただければと考えます。	無
12	再編の方向性	・関、加太、坂下地域へは、現状維持の計画で、市民が納得するのか疑問を感じるため、再考してほしい。	本計画30頁の「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 2. バス路線の再編方針」において掲げるとおり、関・坂下地域については、朝・夕は既存の通学利用者に配慮し従来どおりの伊勢坂下～関駅間の運行となっておりますが、昼間帯については従来の経由地だけでなく、神辺地区の需要に応じて対応する地域独自の運行方式の導入も位置付けております。 また、加太地域については、地域懇談会で意見があげられた学校貸切便への一般住民の混乗も位置付けております。	無

No.	関連項目	提出された意見の要点	市の考え方	計画案の修正の有無
13		<p>・頻繁に乗る人、たまに乗る人それぞれに、現在のバス料金を高いと思うか安いと思うか。あるいは乗っていない人も含め便利に使えるなら、いくらまで出せるか、このルートならどういう料金体系なら良いか、などを聞いてほしい。費用負担の考え方をアンケート調査にて、税金とからめて聞くのはどうなのか？「税金を上げなくては便利な公共交通はできない」と押し付けられているようで不愉快な気がした。</p>	<p>本計画P33,34「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 3. 公共交通の運賃」にて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ておりますが、地域生活バスの運賃については、各路線の再編に合わせ、そのサービス水準に応じた額を地域公共交通会議で協議していきます。</p>	無
14	料金	<p>・甲賀市が導入している、初乗り250円何故亀山市で出来ないのか疑問を感じるので、初乗り200円を提案する。</p>	<p>本計画の33～34頁「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 3. 公共交通の運賃」において、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ておりますが、地域生活バスの料金については、各路線のサービス水準に応じた料金を地域公共交通会議で協議していきます。</p>	無
15		<p>・さわやか号の100円均一で、運行本数も多いので、これを200円と提案する。税込不足を市民にも協力をお願いする。</p>	<p>本計画の33～34頁「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 3. 公共交通の運賃」において、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ています。各路線ごとの料金については、基本的に路線再編(サービス内容の見直し)と合わせて、路線のサービス水準に応じた額を地域公共交通会議で協議していくこととしています。</p>	無
16	具体化に向けた進め方	<p>・行政コストを減らしていくことも重要なことであり、住民がバス停を管理する程度の住民参加ではなく、行政がこれ以上できないことが明らかになれば、(住民が本当にバスを欲しているなら)足りない分を住民が補完することを考えなくてはならない。具体的な方策は種々考えられるが、そのためにも住民が入って議論する場が必要である。(公共交通会議がそのような場になることを希望する。)</p>	<p>本計画では、地域住民の取組みによる行政コストを削減する具体的な施策は掲げられておりませんが、「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 2. 公共交通維持・活性化の基本方針」にて掲げておりますとおり、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ために、必要に応じ地域住民が主体となった生活交通を考える組織の必要性も本計画に掲げています。</p>	無

No.	関連項目	提出された意見の要点	市の考え方	計画案の修正の有無
17	具体化に向けた進め方	・各地域特性に対応した協議において、デマンド型交通・学生も乗車できるバス・運行ルート問題・バス停などのアンケート結果を活かした検討を願う。	本計画32頁の「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 2. バス路線の再編方針」に掲げておりますとおり、地域生活バスの具体的計画(ルート、ダイヤなど)については、地域住民の意向やこれまでのバス利用実態、地域特性を踏まえて検討していくこととしています。 その際、定時定路線型のバス運行に加え、必要に応じ、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、財政負担を考慮しつつ、地域住民の生活パターンに応じた運行方式を検討していきます。	無
18		・地域のニーズに対応した運行にしなければ、乗客減は留まらないと思われるので、住民ニーズを踏まえたあるべき運行形態を探る必要がある。時間はかかっても住民の意見をじっくりと聞く必要がある。	本計画32頁の「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 2. バス路線の再編方針」に掲げておりますとおり、地域生活バスの具体的計画(ルート、ダイヤなど)については、地域住民の意向やこれまでのバス利用実態、地域特性を踏まえて検討していくこととしています。 その際、必要に応じ地域住民が主体となった生活交通を考える組織の必要性も本計画に掲げています。	無
19	他の交通サービスとの連携	・亀山市には関西本線、紀勢本線に日本の幹線鉄道が縦断しており、この鉄道とバス路線の融合を図るべき。市民は税金をこれ以上つぎ込むのではなく、現状レベルで利便性を高める計画を望んでいるはずです。	本計画24頁の「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 2. 公共交通維持・活性化の基本方針」に掲げておりますとおり、鉄道駅とバス路線を結ぶことは、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上で重要と考えておりますので、極力、鉄道駅へ接続するようなルートを設定し、また乗換えが可能となるようなダイヤの調整を行っていくこととしています。	無
20		・JR各駅でのJRダイヤとの接続、特に津市方面、四日市市方面、伊賀市方面の通学に対応したルートとダイヤを設定してほしい。	鉄道駅とバス路線を結ぶことは、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上で重要と考えております。 そのため、本計画の29頁において、サービス確保の考え方、サービス水準の設定を位置付けており、こうした基本的な事項を踏まえて、極力、JR駅へ接続するようなルートを設定し、また乗換えが可能となるようダイヤの調整を行っていくこととしています。	無

No.	関連項目	提出された意見の要点	市の考え方	計画案の修正の有無
21	他の交通サービスとの連携	・鈴鹿のCバスとの接続ポイント設置の検討。	本計画における「地域生活バス」については、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といった域内移動を優先し、路線形態を考えています。 こうした中で、鈴鹿市のCバスとのアクセスにつきましては、乗り換えによる移動需要や利便性のあるダイヤ設定が困難なことから、具体的な位置づけは行っておりません。	無
22		・亀山自動車学校や各種福祉施設・体育施設の定時運行している送迎バスと連携できないのか。	公共交通として路線を維持確保していくためには、定時制、緊急時の対応など、常に一定水準以上のサービス維持が絶対的な条件になりますので、こうした運行業務は、基本的に交通事業者がふさわしいと考えています。また、有償で乗合運送を行うには、道路運送法の許可を受ける必要があり、一定の条件を満たす必要もあります。	無
23	経費	・亀山市では色々な形態のさわやか号・各地へのルートバス・福祉関係のマイクロバス・タクシー券などその用途に応じた足の確保に工夫されていることは承知しているが、これらの予算額の合計はいくらになるのか。	市が提供している主な交通サービス事業としては、地域生活交通再編事業(廃止代替バス路線、コミュニティ系バス路線の運行)、福祉移送サービス事業(65歳以上の寝たきりの人や身体障害を持つ方の通院や公共施設での諸手続きのための移送)、タクシー料金助成事業(高齢者や障がい者(児)がタクシーを利用する場合に、その料金の一部を助成)、スクールバス(関小学校・関幼稚園)があり、これらの平成25年度予算額の合計は、約152百万円となっています。	無
24		・バス1台あたりにかかるランニングコスト、車両購入費はいくらになるのか。	市が事業主体となるバスの運行につきましては、バス事業者に運行委託を行っており、その費用は、運行距離や運行時間、バス車両によって路線ごとに異なります。 一般的にコミュニティバスの場合、おおよそ1路線当り15,000千円程度の運行費用(人件費、車両費、燃料費など)が発生すると考えています。	無
25		・基金を見直して財政を確保することは出来ないのか。	効率的・効果的な運行の確保を目的としているため、財政負担を考慮した計画推進を図ることとしていきます。	無