

令和４年度第３回亀山市地域公共交通会議 修正箇所（追加）について

※修正箇所（追加）については、赤字となっています。

該当ページ	意 見	対 応
資料２ ２ページ	補助を受けている路線を明示してもらえるとわかりやすい。	・ 亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線に米印（※１）を入れ、米印（※１）に地域間幹線系統補助路線と追記し修正しました。 ・ 西部ルート、東部ルート、南部ルートにも米印（※２）を入れ、米印（※２）に地域内フィーダー系統補助路線と追記し修正しました。
資料２ ３ページ ４ページ	取組結果の実績数値を入れるとよい。	・ ３ページに乗合タクシー無料体験乗車券の利用率（R1～R3）及び乗合タクシーの出前講座での実績を追記しました。 ・ ４ページに地域生活バス全７路線共通回数券及び定期券の実績、地域生活バス６路線交通系ＩＣカードの利用率を追記しました。
資料２ ７ページ	３ページ、４ページに記載してある具体的取組を、７ページの今後の方針の中にも具体的に記載すべき。	・ 追記しました。

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価（全体）

亀山市地域公共交通会議 （亀山市）

平成19年 1月26日設置

平成29年10月16日 亀山市地域公共交通計画策定
（計画期間：平成29年4月～令和4年3月）

令和 3年 6月28日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和 4年 6月20日 亀山市地域公共交通計画策定
（計画期間：令和4年4月～令和9年3月）

令和 5年 1月〇〇日 令和4年度評価結果送付

■地域特性（令和4年12月1日現在）

高低差のある地形構造であり、津市、四日市市、鈴鹿市の経済圏、生活圏に内包。人口約5万人、高齢化率約27.2%。亀山駅・関駅の徒歩圏内（1km圏内）に公共施設が多く立地。

■公共交通の現状

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

■計画策定の背景

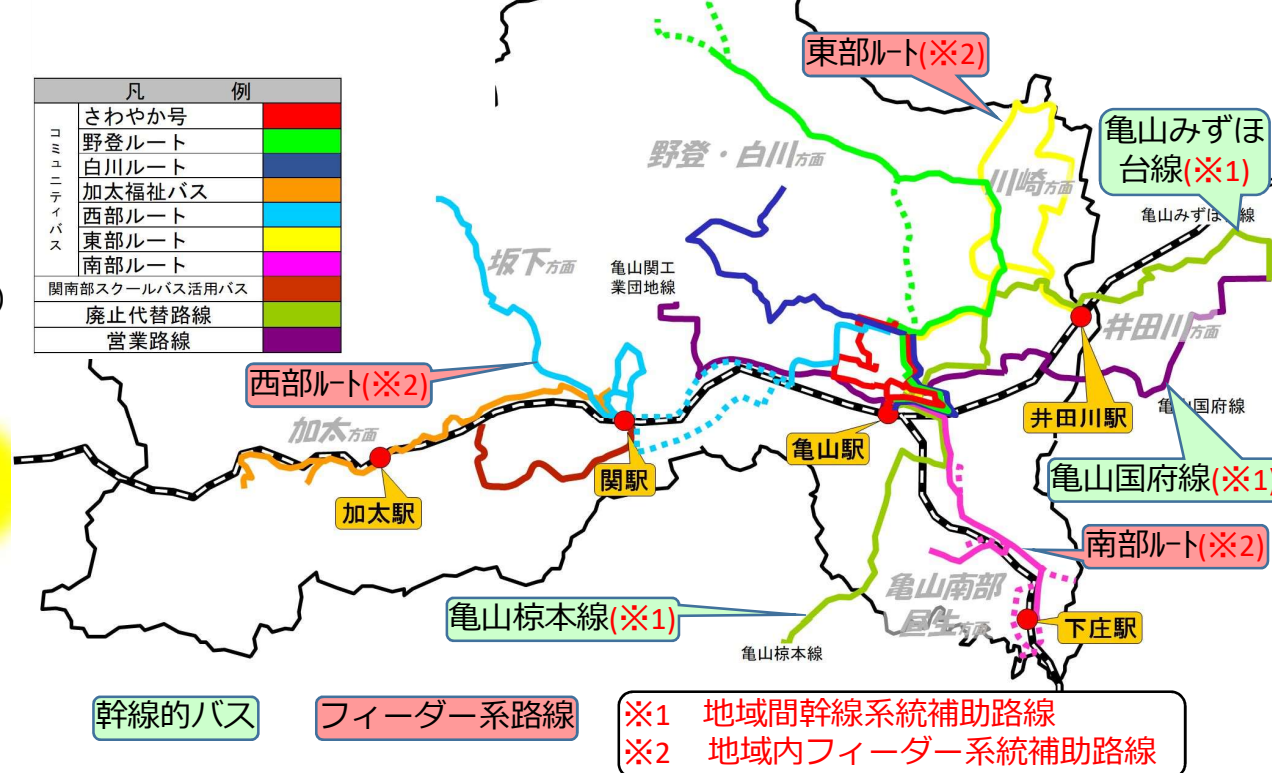
鉄道、バス等、本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、新たな「亀山市地域公共交通計画」を令和4年6月に策定。

■地域公共交通計画の概要

- 計画の区域 亀山市全域
- 計画の期間 令和4年度
～令和8年度
- 計画の目標
（地域公共交通体系の目標像）

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

凡	例
コミュニティバス	さわやか号
	野登ルート
	白川ルート
	加太福祉バス
	西部ルート
	東部ルート
	南部ルート
関南部スクールバス活用バス	
廃止代替路線	
営業路線	



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

■ 幹線的バス運行・維持

- ・ 隣接市と連携した利用促進啓発活動
 - ⇒ 津市及び鈴鹿市と連携したバス利用啓発チラシの回覧
みずほ台線（鈴鹿市と連携）と棕本線（津市と連携）
を沿線住民を中心に P R（R3.11, R3.12）
- ・ 鉄道駅を結節点とした幹線的バスとの連携
 - ⇒ コミュニティ系路線の駅発着
 - ⇒ 市内 5 駅全てに乗合タクシー特定目的地停留所設置



津市・鈴鹿市と連携した
幹線的バス利用啓発チラシ

■ 地域生活バス等運行・維持・再編

- ・ 東部、南部、西部ルートの継続運行
- ・ 野登・白川地区自主運行バスの再編（R3.4～）
- ・ 運賃体系の見直し（R3.4～）
- ・ 地域との再編協議・利用促進啓発活動
- ・ 乗合タクシーの運行開始（H30.10～）
 - ⇒ ・ 地域との連携、集中的な P R 活動
 - ・ まちづくり協議会と連携した停留所設置
 - ・ 出前トークによる乗合タクシー登録説明会の実施
 - ⇒ ・ H31年4月から運行時間延長、運行曜日拡大
 - ・ R2年7月から当日予約、運行時間2時間延長等
 - ・ 利用促進策として、無料体験乗車券（3,000円分）を登録者全員に配布（R1～R3）
利用率：10.2%（R1）、12.9%（R2）、15.6%（R3）
 - ・ 利用促進策として、無料体験乗車券（4乗車分）を新規登録者に限り配布（R4）
 - ・ **出前講座の開催（R4.4.13, R4.5.9）⇒実績：新規登録者4名、特定目的地停留所1ヶ所新設**



野登・白川地区自主
運行バスの再編



乗合タクシー
無料体験乗車券を
登録者全員に配布

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



市内公共交通マップ

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

- **利用促進誘導**
 - ・ 地域生活バス全7路線共通回数券の作成（R3.4～）
回数券実績（R3）：276組（100円×22枚綴り・販売額2,000円）
 - ・ 通学・通勤定期券、65歳以上定期券（年5,000円）の導入（R3.4～）
通学・通勤定期券実績（R3）：24人、65歳以上定期券実績（R3）：58人

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



- **鉄道の利用促進活動**
 - ・ 鉄道駅とコミュニティバスの連携
 - ・ 地域生活バス6路線に交通系 I C カードの導入（R3.1～）
I C 利用率（R3）：14.7%

定期券の導入

- **地域との連携強化**
 - ・ 昼生まちづくり協議会事務局にて南部ルート回数券を取り扱い
 - ・ 地域まちづくり協議会との連携・協議
 - ・ 東部ルート … 川崎地区と意見交換(R3.10.7,R4.4.7)、PRチラシ回覧
 - ・ 南部ルート … 昼生地区への情報提供（R4.1.17）、PRチラシ回覧
 - ・ 西部ルート … PRチラシ回覧
 - ・ 野登・白川地区自主運行バス … 野登地区との再編協議（R2.9.15）
白川地区との再編協議（R2.8.20）
 - ・ 地域まちづくり協議会連絡会議へ制度改正の情報提供



利用促進啓発グッズ配布

3-1. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

5

亀山市地域公共交通計画目標・評価指標	現状値 (H30年度)	目標値 (R8年度)	達成状況 (R3年度)	考察
市内バス路線等の利用者総数 (乗合タクシー含む)	313,053人	317,000人以上	未達成 [204,768人]	●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などにより、利用者が大幅に減少した。 ●一方で、乗合タクシーについては、他人との接触を避けるため、同乗を回避する予約調整を図ったこともあり、利用者数は前年度に比べ増加した。
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)	90,296人	102,000人以上	未達成 [68,619人]	
コミュニティバス路線の1便あたりの 平均乗車人員数(人/便・日)	—	—	—	—
さわやか号	7.7人/便・日	7.7人/便・日以上	未達成 [5.2人/便・日]	●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などにより、利用率の高い高齢者の利用が、コロナ禍以前の平成30年度水準まで回復していない。
野登・白川地区自主運行バス	4.4人/便・日	4.4人/便・日以上	未達成 [2.6人/便・日]	●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などにより、利用率の高い高齢者の利用が、コロナ禍以前の平成30年度水準まで回復していない。
東部ルート	4.1人/便・日	4.1人/便・日以上	未達成 [2.9人/便・日]	●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などにより、利用率の高い通勤・通学利用者が、コロナ禍以前の平成30年度水準まで回復していない。
南部ルート	2.7人/便・日	2.7人/便・日以上	未達成 [2.1人/便・日]	●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などにより、利用率の高い通勤・通学利用者が、コロナ禍以前の平成30年度水準まで回復していない。
西部ルート	2.5人/便・日	2.5人/便・日以上	未達成 [1.8人/便・日]	●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などにより、利用率の高い高齢者の利用が、コロナ禍以前の平成30年度水準まで回復していない。
加太地区福祉バス	4.6人/便・日	4.6人/便・日以上	未達成 [3.8人/便・日]	●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などにより、利用率の高い通学利用者が、コロナ禍以前の平成30年度水準まで回復していない。
市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均)	3,490人	3,400人以上	未達成 [2,613人] ※数値は令和2年度	●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などにより、利用率の高い通勤・通学利用者が、コロナ禍以前の平成30年度水準まで回復していない。
移動環境に対する不満割合(%)	15.6% [R2]	15%以下	—	●令和7年度実施予定の市民アンケートで検証を行う。

3-2. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

6

フィーダー系統確保維持計画 目標・評価指標		目標値 (R1年度)	達成状況 (R4年度)	考察
総利用者数		—	—	—
	東部ルート	9,285人以上	未達成 〔7,872人〕	●利用率の高い通勤・通学利用者が、コロナ禍以前の令和元年度水準まで回復していない。
	南部ルート	9,453人以上	未達成 〔7,779人〕	
	西部ルート	7,716人以上	未達成 〔5,303人〕	●利用率の高い高齢者の利用が、コロナ禍以前の令和元年度水準まで回復していない。
1便あたりの 平均乗車人員数(人/便・日)		—	—	—
	東部ルート	4.0人/便・日 以上	未達成 〔3.3人/便・日〕	●利用率の高い通勤・通学利用者が、コロナ禍以前の令和元年度水準まで回復していない。
	南部ルート	2.7人/便・日 以上	未達成 〔2.2人/便・日〕	
	西部ルート	2.7人/便・日 以上	未達成 〔1.8人/便・日〕	●利用率の高い高齢者の利用が、コロナ禍以前の令和元年度水準まで回復していない。

4.【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

7

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
市内バス路線等の利用者総数やコミュニティバス路線の1便あたりの平均乗車人員数は、現状では未達成であるが、令和4年4月以降は回復傾向にある。	●コロナ禍において全ての路線バスで利用者が大幅に減少しているため、引き続き感染防止対策を徹底するとともに、今後も積極的に地域に出向き、意見交換会を実施し、地域と連携・協働によるバス活用イベント等の利用促進活動を展開していく。また、隣接市（津市・鈴鹿市）と連携したバス利用啓発チラシを作成し、沿線住民を中心にPRを行い、利用者数をコロナ禍前の水準にまで回復を図る。
市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）は、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などにより減少傾向にある。	●乗合タクシーの定着を図るため、地域実情や利用実態を分析するとともに、継続的な出前講座の実施や各種団体等へ積極的に出向き制度の説明を行っていく。また、新規登録者に限り無料体験乗車券の配布をするともに、様々な媒体を活用した積極的な制度周知に努め、利用者の増加を目指す。 ●公共交通マップ等を活用しながら、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRし、相乗効果が図られるよう利用促進活動を行う。
移動環境に対する不満割合は、コロナ禍ということもあるが、市内の公共交通の利用者が減少しており、改善は図れていないものとする。	●新たな技術を活用した取組の調査・研究に加え、必要に応じて、意向調査も実施しながら、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見直しの検討を行う。 ●来訪者や市民に鉄道による広域的な移動の利便性を高めるため、県、沿線自治体及び関係団体と連携し、JRに対し、利便性の向上について働きかけを行う。 ●鉄道遺産等沿線の地域資源の活用や情報発信、地域づくり活動など、地域活性化の取り組みと連動した公共交通の利用促進を図る。

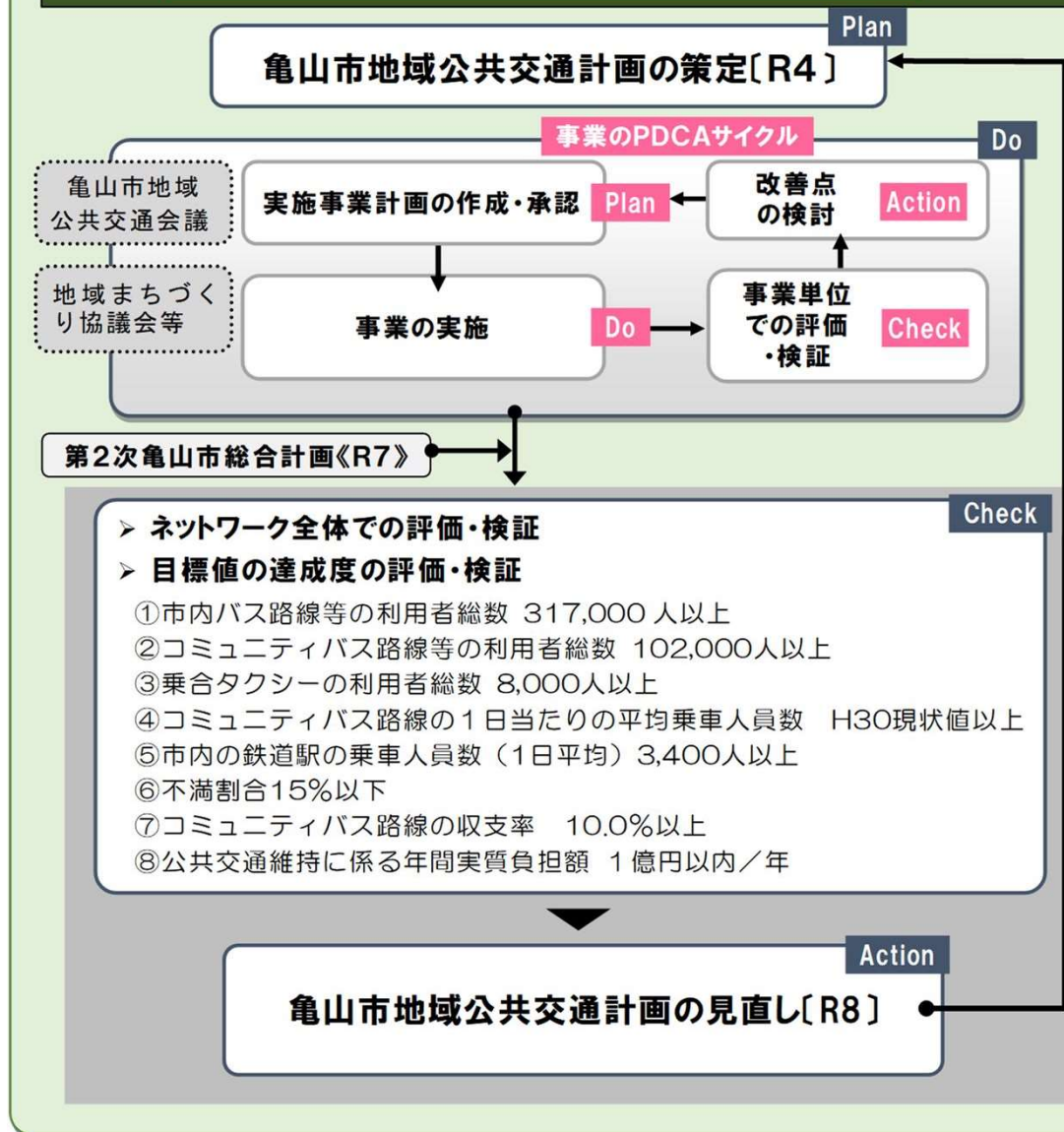
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	今年度策定予定の次期地域公共交通計画に位置づけた取組を着実に推進されることを期待します。	地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会の実施や、鉄道・バスを補完するために導入した乗合タクシー制度の出前講座を開催するなど、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう、利用促進活動を行った。	引き続き地域公共交通計画に位置づけた取組を推進し、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより減少傾向にある公共交通利用を、コロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。
	今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。	運転手のマスク着用や車内換気の徹底、運行車両に抗菌・抗ウイルス加工施行済や空間除菌・消毒中の表示等を引き続き実施し、利用者が安心して利用できるよう努めた。 また、利用促進啓発物品（令和3年度：マスク、令和4年度：カトラリーセット）を活用しながら、市内公共交通のPRを行った。	コロナ禍においても市内公共交通を安心して利用できるよう、引き続き運転手のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施し、安全対策の取組状況のPRをするとともに、利用促進啓発物品を活用しながら、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRしていく。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	隣接市（津市・鈴鹿市）と連携して、各路線沿線住民等へ利用促進啓発チラシの回覧等を実施した。	今後も継続して県、隣接市（津市・鈴鹿市）、事業者と連携してPR等の利用促進活動に努め、利用者数をコロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。
前々回	コロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを期待します。	新型コロナウイルス対策を含めたPRを行うため、隣接市（津市・鈴鹿市）と連携して、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た。	新型コロナウイルスに対する安全対策を徹底し、安心して利用できる市内公共交通として、利用促進啓発物品を活用しながら、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRしていく。

※前回：令和4年3月10日、前々回：令和3年3月1日

公共交通ネットワーク(亀山市地域公共交通計画)のPDCAサイクル

目標達成のための事業のPDCAサイクル(毎年度実施)



【公共交通会議の実施状況】

第1回会議 令和4年6月28日

主な議題

- ・ 令和3年度地域公共交通事業評価について
- ・ 令和5年度地域公共交通確保維持事業(亀山市地域公共交通計画)について

第2回会議 令和4年12月27日(書面)

主な議題

- ・ 廃止代替路線バスの運賃改定について

第3回会議 令和5年1月11日

主な議題

- ・ 令和4年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について
- ・ 乗合タクシーの利用促進策について

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月11日

協議会名: 亀山市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
【補助対象となる事業者 名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備 内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業に おいて、車両減価償却費等及び公有民営方式車 両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている 場合、離島航路に係る確保維持事業において離 島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。) を受けている場合は、その旨記載】	【事業評価の評価対象期間 において、前回の事業評価 結果をどのように生活交通 確保維持改善計画に反映さ せた上で事業を実施したか を記載】	A・B・C 評価 【計画に基づく事業が適切に実 施されたかを記載。計画どおり実 施されなかった場合には、理由 等記載】	A・B・C 評価 【計画に位置付けられた定量的な目 標・効果が達成されたかを、目標ごと に記載。目標・効果が達成できなかった 場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記 載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地 域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果 を生活交通確保維持改善計画にどのように反映 させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載 すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその 旨記載
三重交通株式会社	東部ルート (のぼの森⇨原四ツ辻・八島橋東⇨ 井田川駅)	地域公共交通計画にて、 当該路線は、本市の公共交 通の骨格を形成する幹線の 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 位置づけ、現状の路線機能 等の確保及びサービス水準 の維持に努めた。 また、沿線の地域まちづく り協議会と公共交通につい ての意見交換会を実施し、 利用促進活動を行うととも に、新型コロナウイルス対策 を含めたPRを行うため、隣 接市(津市・鈴鹿市)と連携 して、各路線沿線住民等へ利 用促進啓発チラシの回覧等 を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施さ れている。	B 【目標値】 利用者数:9,285人以上 平均乗車人員数:4.0人/便・日以上 【実績値】 利用者数:7,872人 平均乗車人員数:3.3人/便・日 【考察】 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などにより、利用 率の高い通勤・通学利用者が、コロナ 禍以前の令和元年度水準まで回復し ていない。 また、利用者が回復していない要因 として、路線再編から7年が経過して おり、利用者ニーズに合わせたダイヤ 設定がなされていないことも考えられ る。	現状の路線機能等の確保及びサービ ス水準の維持に努め、引き続き感染予 防対策を徹底するとともに、今後も地域 と連携・協働による利用促進活動を展 開する。 また、必要に応じて、意向調査も実施 しながら、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 ヤの見直しも検討しつつ、コロナ禍前の 利用者数以上まで回復を図る。
三重交通株式会社	南部ルート (下庄駅⇨亀山駅前) (弘法寺⇨亀山駅前)	地域公共交通計画にて、 当該路線は、本市の公共交 通の骨格を形成する幹線の 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 位置づけ、現状の路線機能 等の確保及びサービス水準 の維持に努めた。 また、沿線の地域まちづく り協議会と公共交通につい ての意見交換会を実施し、 利用促進活動を行うととも に、新型コロナウイルス対策 を含めたPRを行うため、隣 接市(津市・鈴鹿市)と連携 して、各路線沿線住民等へ利 用促進啓発チラシの回覧等 を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施さ れている。	B 【目標値】 利用者数:9,453人以上 平均乗車人員数:2.7人/便・日以上 【実績値】 利用者数:7,779人 平均乗車人員数:2.2人/便・日 【考察】 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などにより、利用 率の高い通勤・通学利用者が、コロナ 禍以前の令和元年度水準まで回復し ていない。 また、利用者が回復していない要因 として、路線再編から6年が経過して おり、利用者ニーズに合わせたダイヤ 設定がなされていないことも考えられ る。	現状の路線機能等の確保及びサービ ス水準の維持に努め、引き続き感染予 防対策を徹底するとともに、今後も地域 と連携・協働による利用促進活動を展 開する。 また、必要に応じて、意向調査も実施 しながら、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 ヤの見直しも検討しつつ、コロナ禍前の 利用者数以上まで回復を図る。

三重交通株式会社	西部ルート (伊勢坂下⇄会下・木下⇄総合保健福祉センター前)	地域公共交通計画にて、当該路線は、本市の公共交通の骨格を形成する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位置づけ、現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努めた。 また、運転手のマスク着用や車内換気の徹底、運行車両に抗菌・抗ウイルス加工施行済の表示等を引き続き実施し、利用者が安心して利用できるよう努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施されている。	【目標値】 利用者数:7,716人以上 平均乗車人員数:2.7人/便・日以上 【実績値】 利用者数:5,303人 平均乗車人員数:1.8人/便・日 【考察】 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などにより、利用率の高い高齢者の利用が、コロナ禍以前の令和元年度水準まで回復していない。 また、利用者が回復していない要因として、路線再編から5年が経過しており、利用者ニーズに合わせたダイヤ設定がなされていないことも考えられる。	現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努め、引き続き感染予防対策を徹底するとともに、今後も地域と連携・協働による利用促進活動を展開する。 また、必要に応じて、意向調査も実施しながら、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見直しも検討しつつ、コロナ禍前の利用者数以上まで回復を図る。
----------	-----------------------------------	--	-----------------------	--	--

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月11日

協議会名:	亀山市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通確保維持改善事業
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	目指す姿(亀山市地域公共交通計画より) 「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」 亀山市では、平成29年度からの「第2次亀山市総合計画」において、亀山市のまちづくりの将来像として掲げる「歴史・ひと・自然が心地よい緑の健都かめやま」に向けた取組を進めていくこととしており、本市が目指すべき姿の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を整理し、鉄道、バス等、本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指している。 亀山市地域公共交通計画(亀山市地域公共交通網形成計画、平成29年10月策定)では、「市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心で健やかに生活できるまち」を目標に、これまでの「地域生活交通の再編方針(平成19年1月策定)」や「亀山市地域公共交通計画(亀山市地域公共交通連携計画、平成25年4月策定)」を継承しながら、持続可能な公共交通体系の構築に向けた取組を行ってきた。 この計画は、令和4年3月に計画期間終了となったが、令和4年6月に新たに策定した亀山市地域公共交通計画において、前計画の目標を継承し、鉄道、バス及びタクシーなど本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークを形成し、子どもから高齢者まで全ての人が、身近な公共交通を利用して自由に移動できるまちを目指すこととしている。