

資料 3-1

中部様式1

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

亀山市地域公共交通会議

平成19年1月26日設置

フィーダー系統 令和2年7月30日 確保維持計画策定

■地域特性 (平成29年12月現在)

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25.9%。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8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6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。

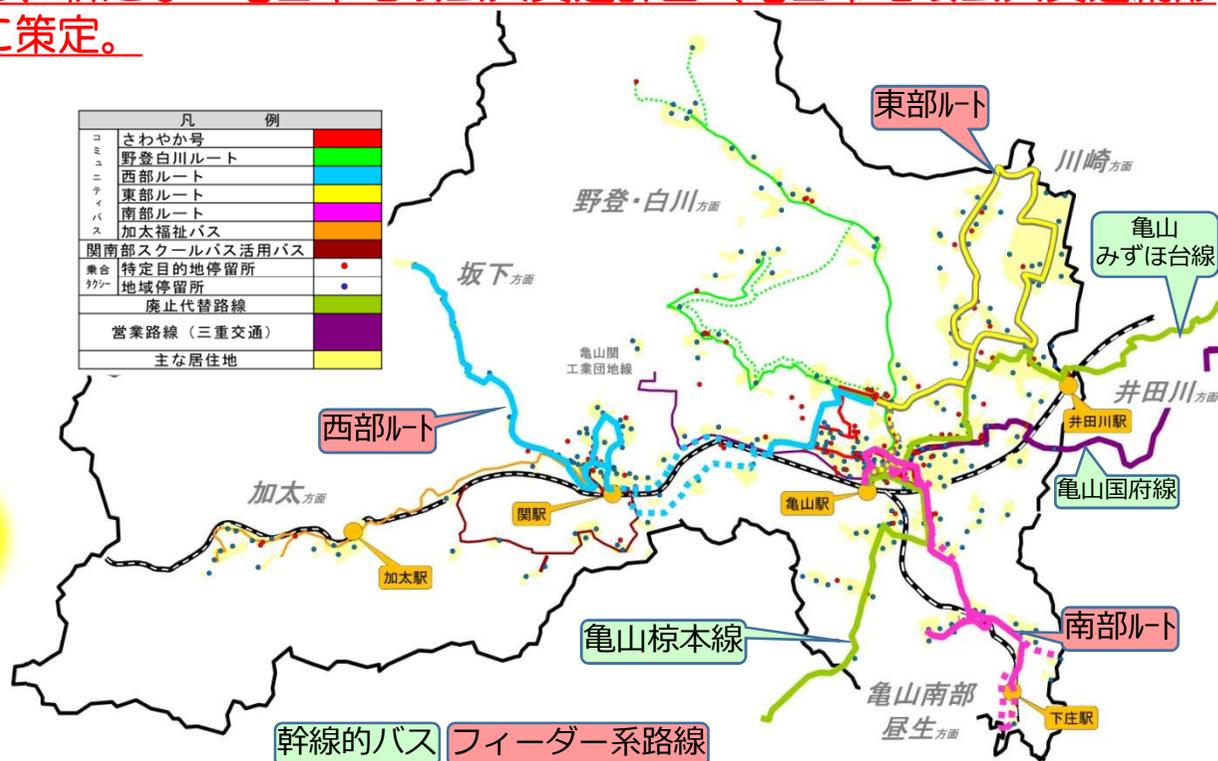
■計画策定の背景

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(亀山市地域公共交通網形成計画)」を平成29年10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 平成29年度
～令和3年度
- 計画の目標
(地域公共交通体系の目標像)

市民生活に必要な公共交通が
効率的・効果的に確保され、
安全・安心で健やかに
生活できるまち



- ・ 亀山市地域公共交通計画（網形成計画）
- ・ 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配布
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PR
- ・ 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PR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**



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（網形成計画）
- ・ 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PR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6路線共通回数券の作成（R3.4～）**
 - ・ **通学・通勤定期券、65歳以上定期券（年5,000円）の導入（R3.4～）**

- **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



定期券の導入

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

- **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（R2.6.4、10.1）、PRチラシ回覧
 - ・ 南部ルート … 昼生地区への情報提供（R3.3.8）、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

亀山市地域公共交通計画（亀山市地域公共交通網形成計画）

【目標年次】令和3年度（実質数値は令和2年度）

【策定】平成29年10月

【目標数値】※一部抜粋

- 市内バス路線等の利用者総数（乗合タクシー含む）
310,478人〔H28〕⇒317,000人以上
- 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〔H28〕⇒102,000人以上
- 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）〔H28〕⇒現状以上



- ・利用者総数目標数値は市内バス路線等全体での向けた利用者増
- ・コミュニティバス路線の1便あたり平均乗車人員の目標は現状以上

フィーダー系統確保維持計画（フィーダー系路線：東部ルート、南部ルート、西部ルート）

【策定】令和2年度第2回亀山市地域公共交通会議（R2.6.26）

【事業の目標】基本目標 利用者数の現状維持以上

目 標 総利用者数及び平均乗車人員1便あたり利用者数共に
令和元年度と比較し100パーセント以上※新型コロナウイルス感染症の感染状況によっては、
目標値を下回る可能性がある。

3-2.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

総利用者数

路線名	R1	R2	増減	達成
さわやか号	33,075	25,219	▲ 7,856	×
野登・白川地区自主運行バス	17,782	14,600	▲ 3,182	×
西部ルート	7,952	5,823	▲ 2,129	×
東部ルート	9,315	8,499	▲ 816	×
南部ルート	9,152	8,224	▲ 928	×
加太地区福祉バス	10,167	8,140	▲ 2,027	×
乗合タクシー	2,120	3,741	1,621	○
亀山みずほ台線	33,076	28,344	▲ 4,732	×
亀山棕本線	26,129	19,010	▲ 7,119	×
亀山関工業団地線	44,374	29,460	▲ 14,914	×
亀山国府線(平田亀山(A))	105,756	84,680	▲ 21,076	×
亀山国府線(平田亀山(B))				
全路線計	298,898	235,740	▲ 63,158	×
コミュニティ系路線のみ計	89,563	74,246	▲ 15,317	×
フィーダー系路線のみ計 (東、南、西ルート)	26,419	22,546	▲ 3,873	×

1便当たり利用者数

路線名	R1	R2	増減	達成
さわやか号	7.5	5.7	▲ 1.8	×
野登・白川地区自主運行バス	3.8	3.1	▲ 0.7	×
西部ルート	2.8	2.0	▲ 0.8	×
東部ルート	4.0	3.6	▲ 0.4	×
南部ルート	2.6	2.3	▲ 0.3	×
加太地区福祉バス	4.7	3.7	▲ 1.0	×
乗合タクシー	1.2	1.1	▲ 0.1	×
亀山みずほ台線	6.0	5.2	▲ 0.8	×
亀山棕本線	3.8	2.8	▲ 1.0	×
亀山関工業団地線	-	-	-	-
亀山国府線(平田亀山(A))	-	-	-	-
亀山国府線(平田亀山(B))	-	-	-	-

※利用者数等は、営業・廃止代替路線のみバス会計年度(10月～9月)による集計
 ※廃止代替路線・営業路線は、運行事業者からの情報提供による集計

⇒引き続き**地域と連携して意見交換や利用促進等を行い**、利用者を確保していく

路線別分析

さわやか号	<ul style="list-style-type: none">乗車人数が前年比約24%減少。特に令和2年4月～5月と令和3年1月～2月の緊急事態宣言時の期間の乗車人数が前年同期間に比べ約35%減少。 <p>【要因】 コロナによる、外出自粛が大きな減少要因だと考えられる。</p>
野登・白川地区 自主運行バス	<ul style="list-style-type: none">乗車人数が前年比約18%減少。特に令和2年4月～5月と令和3年1月～2月の緊急事態宣言時の期間の乗車人数が前年同期間に比べ約29%減少。 <p>【要因】 小中学校の休校が大きな減少要因だと考えられる。</p>
西部ルート	<ul style="list-style-type: none">乗車人数が前年比約27%減少。特に令和2年4月～5月と令和3年1月～2月の緊急事態宣言時の期間の乗車人数が前年同期間に比べ約38%減少。 <p>【要因】 コロナによる、外出自粛が大きな減少要因だと考えられる。</p>
東部ルート	<ul style="list-style-type: none">乗車人数が前年比約9%減少。 <p>【要因】 コロナによる、外出自粛が大きな減少要因だと考えられる。</p>
南部ルート	<ul style="list-style-type: none">乗車人数前年比約10%減少。 <p>【要因】 コロナによる、外出自粛が大きな減少要因だと考えられる。</p>
加太地区福祉 バス	<ul style="list-style-type: none">乗車人数前年比約20%減少。特に令和2年4月～5月と令和3年1月～2月の緊急事態宣言時の期間の乗車人数が前年同期間に比べ約44%減少。 <p>【要因】 小中学校の休校が大きな減少要因だと考えられる。</p>

課題

- 幹線的バスは、当市の公共交通の骨格を形成する路線として継続・維持し、**コミュニティバスは、幹線的バスを補完する地域の生活軸となる路線として継続・維持**すること。
- 地域と連携し、沿線住民へさらにPRし、コミュニティバス路線の利用者拡大**につなげること。
- 乗合タクシーの定着に向け、継続してPRに取り組む必要がある**こと。
- 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の対策を講じること。
- 地域が主体となって運行する**関南部地区自主運行バスの支援を行う**こと。
- 新たな技術を活用した公共交通ネットワークの構築に向けて検討**を行うこと。
- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大の可能性を見据えて、コミュニティバス及び乗合タクシーの安全な運行を確保する必要がある**こと。

対応方針

- コミュニティバス各路線の沿線住民等へ利用促進啓発チラシの配布等を実施**するなど、**今後も地域と連携・継続して利用促進活動に努め、利用者を確保し**、津市、鈴鹿市にまたがる広域路線である幹線的バスの利用促進にもつなげる。
- 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、**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活動や方策を実行し**、現在のサービス水準の維持及び利用者を確保する。
- 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、利用者の声なども含めて市広報で紹介し、**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し**、利用者増を目指す。
- 鉄道、バス、乗合タクシー等の**市内公共交通全体を一体的にPRし、各公共交通機関の機能・役割を意識した利用を啓発し**利用促進に活用する。
- 関南部地区まちづくり協議会と運行に向けての課題を整理しながら、早期実現に向けて協議を行う**。
- 次期の地域公共交通計画を策定する中で、**新たな技術を活用した取組の調査・研究**や、ニーズとサービス、コストを考慮した**鉄道・バス・乗合タクシーの最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行に向けて検討**を行う。