

令和3年6月 日

(名称) 亀山市地域交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

亀山市においては、平成25年4月に策定した亀山市地域公共交通計画（地域公共交通総合連携計画）では、「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、鉄道、路線バス、コミュニティ系バス、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としてきた。

この計画は、平成29年3月に計画期間終了となったが、平成29年10月に新たに策定した亀山市地域公共交通網形成計画において、亀山市第2次総合計画に掲げる本市が目指すべき姿「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、公共交通が果たすべき役割を整理し、鉄道、バス等、当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、地域公共交通の活性化及び再生を図ることにより、「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・安心して健やかに生活できるまち」を目指すこととしている。

こ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の形成の実現に向けては、前計画を踏まえて各バス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、維持していくための主体を明確に位置付け、各バス路線の再編等を再編方針に基づき実施している。

また、下記のバス路線（東部ルート・南部ルート・西部ルート）は、鉄道駅及び幹線的バスへの支線としての役割を果たしている。

（東部ルートについて）

廃止代替バス路線であった亀山長沢線の運行終了に伴い、平成20年11月から川崎地区方面と亀山駅を結ぶ亀山市コミュニティ系バス路線（東部ルート）として、移動困難者の日常生活における最低限度の移動性の確保・維持することを目的に運行を行ってきた。

一方、平成24年3月に当該地域の最寄駅であるJR井田川駅の駅前整備が完了し、バスの乗入れが可能となったことから、当該地域からJR井田川駅へのバスでの移動需要が高まってきた。こうした状況を踏まえ、亀山市地域公共交通計画では、営業路線バス等の幹線的バスが運行されていない川崎地区方面において、新たにJR井田川駅へのアクセスを確保することを含むバス路線再編を位置づけ、移動困難者を中心とする地域住民の交通手段を確保・維持するため、平成27年10月に再編実施したものである。

（南部ルートについて）

廃止代替バス路線であった白子亀山線の運行終了に伴い、平成17年10月から事前予約制施設送迎サービスの弾力的な運行を行い、平成20年11月から昼生地区方面と亀山駅を結ぶ亀山市コミュニティ系バス路線（南部ルート）として、移動困難者の日常生活における最低限度の移動性の確保・維持することを目的に運行を行ってきた。

平成27年10月の東部ルート再編に伴い、1台の車両を使用した東部ルート・南部ルートの相互運行が解消されたことから、幹線的バスへの接続など柔軟なダイヤ編成が可能となった。こうした状況を踏まえ、亀山市地域公共交通計画では、効率的な運行を行うために廃止代替路線亀山椋本線との重複運行を解消し、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を見直すことを路線再編に位置付けた。

そこで、新たに御幸町、池の側、市役所前、ふれあい広場、東町、亀山高校西を停車

する経路見直しや増便等により、市街地から離れた地域からの移動困難者を中心とする地域住民の交通手段を確保・維持するだけでなく、地域ニーズに的確に対応するために次の3点について大幅なサービス改善を図り、平成28年10月に再編実施したものである。

○通院需要への対応

昼生地区では3人に1人が65歳を超えており、市内でも高齢化率が高く通院需要が高い地域である。今回、新たに停車するバス停を含めた経路は病院集積地を経由するものであり、更に亀山駅で接続する幹線系統に乗り継ぐことにより、隣接市の総合病院への通院も可能となり通院需要に的確に応えるものである。

○通学需要への対応

昼生地域は、中学校の遠距離通学地指定地区を含んでおり、また、起伏に富む地形の特徴から通学環境が厳しい地域である。今回、市街地から遠く離れた地域から、中学校、高校などへの通学利用が可能となる経路及びダイヤであるため、通学需要に的確に応えるものである。

○買物需要への対応

昼生地域は、地域住民の買物需要への対応が困難な地域である。今回、生活必需品や付近に飲食店が集積するエコータウンへの乗入れ回数を倍増させただけでなく、午前、午後の往復や正午を挟んだ往復も可能となるなど利便性を著しく向上させた。更に、幹線系統に乗り継ぐことにより、隣接市の大型ショッピングセンターへの移動も可能となるなど地域の買物需要に的確に応えるものである。

(西部ルートについて)

廃止代替バス路線であった亀山坂下線及びコミュニティ系バス路線であった関地区巡回バスの運行終了に伴い、平成19年12月から坂下地区方面と総合保健福祉センターを結ぶ亀山市コミュニティ系バス路線（西部Aルート）として、福祉・医療目的の需要を主体とした市中心部への直接的なアクセスの確保、また、坂下地区においては、関駅から離れた山間部の交通不便地域であり、高齢化率も高いことから、最寄駅（関駅）への交通アクセスを最低限度確保することを目的に運行を行ってきた。

一方、神辺地区については、再編前の当該路線が地区内の幹線道路を通過するのみで、バス停留所も存在せず、神辺地区内の大部分が公共交通不便地域であった。また、最近では、東海道五十三次の坂下宿や東海自然歩道を訪れる観光客の交通手段を確保する必要性について認識されはじめたが、当該路線は坂下地区住民の移動需要に対応したダイヤであったため、観光需要に対応していなかった。

こうした状況を踏まえ、亀山市地域公共交通計画では、神辺地区内の交通不便地域の解消だけでなく、坂下地区への観光需要にも対応することをバス路線再編に位置付け、効率的・効果的な運行を行うことにより、地域住民や観光客の交通手段を確保・維持するため、平成29年10月に再編実施したものである。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

(東部ルート)

令和2年度は令和元年度と比較し、総利用者数は6.0%減で平均乗車人員1便当たり利用者数も0.4人減となった。これは、平成27年10月のルート再編から5年が経過し、バス路線自体が地域に定着してきたものの、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による学校の一斉休校や外出自粛の影響が大きかったことから、今後も感染防止対策を十分実施するとともに、関係地域と連携して利用促進啓発を展開する。

このことから、1便当たりの利用者数という目標値だけでなく総利用者数の目標値を設定し、令和4年度～令和6年度については、**コロナ禍以前の利用者数以上を基本目標とし**、総利用者数及び平均乗車人員1便当たり利用者数共に令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数**9,285**人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数**4.0**人以上）を目標とする。

(南部ルート)

令和2年度は令和元年度と比較し、総利用者数は11.5%減で平均乗車人員1便当たり利用者数も0.3人減となった。これは、平成28年10月のルート再編から4年が経過し、地域に認識され、定着しつつあるものの、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による学校の一斉休校や外出自粛の影響が大きかったことから、今後も感染防止対策を十分実施するとともに、関係地域と連携して利用促進啓発を展開する。

このことから、1便当たりの利用者数という目標値だけでなく総利用者数の目標値を設定し、令和4年度～令和6年度については、**コロナ禍以前の利用者数以上を基本目標とし**、総利用者数及び平均乗車人員1便当たり利用者数共に令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数**9,453**人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数**2.7**人以上）を目標とする。

(西部ルート)

令和2年度は令和元年度と比較し、総利用者数は14.6%減で平均乗車人員1便当たり利用者数も0.4人減となった。これは、平成29年10月にルート再編を行ったものの、地域への定着に時間を要しているうえに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による学校の一斉休校や外出自粛の影響が大きかったことから、関係地域と連携して利用促進啓発を展開する。

このことから、1便当たりの利用者数という目標値だけでなく総利用者数の目標値を設定し、令和4年度～令和6年度については、**コロナ禍以前の利用者数以上を基本目標とし**、総利用者数及び平均乗車人員1便当たり利用者数共に令和元年度（バス会計年度、平成30年10月～令和1年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数**7,716**人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数**2.7**人以上）を目標とする。

(特記事項)

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。

(2) 事業の効果

営業路線バス等の幹線的バスが運行されていない地域において、他路線のバスや鉄道など公共交通へのアクセスや市中心部への交通手段を確保することにより、移動困難者を中心とする地域住民が通学、通院、買物等市民生活に必要なサービスを楽しむことができる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

	目的を達成するための事業	実施主体
東部ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・継続運行及びサービス水準の維持。 ・関係地域まちづくり協議会と定期的に協議を実施し、路線利用状況把握。 	亀山市 バス運行事業者 地域
南部ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・継続運行及びサービス水準の維持。 ・関係地域まちづくり協議会と定期的に協議を実施し、路線利用状況把握。 	亀山市 バス運行事業者 地域
西部ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・継続運行及びサービス水準の維持。 ・関係地域まちづくり協議会と定期的に協議を実施し、路線利用状況把握。 	亀山市 バス運行事業者 地域
利用促進 啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室等のイベントの開催及び地域が主体となったバス活用イベントの開催（新型コロナウイルス感染症の感染状況によっては、内容を変更する可能性がある）。 ・隣接市との広域的な連携に向けての協議を実施 ・新型コロナウイルス感染症の感染予防対策の徹底による安全性のPR活動。 ・コロナ禍以前に取り組みしていた各種イベントや行事と連携した利用促進事業。 ・地域住民との懇談会やワークショップを活用した利用促進事業。 ・「定期券」「回数券」「交通系ICカード」など、利便性向上に関する周知。 	亀山市 三重県（近隣市） 地域 バス運行事業者

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 表1及び補足資料を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

亀山市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

バス事業者からの利用者数報告を昨年同月比と対比させながらモニタリングを行い、その結果を基に地域まちづくり協議会と意見交換を行い、効果を測定する。

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 表5及び補足資料を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成27年6月4日（平成27年度第1回亀山市地域公共交通会議）
川崎地区方面の運行計画（案）について 協議
- ・平成27年6月26日（平成27年度第2回亀山市地域公共交通会議）
川崎地区方面の運行計画（案）について 協議・承認
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・平成28年6月1日（平成28年度第2回亀山市地域公共交通会議）
昼生地区方面の運行計画（案）について 協議
- ・平成28年6月28日（平成28年度第3回亀山市地域公共交通会議）
昼生地区方面の運行計画（案）について 協議・承認
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・平成28年11月16日（平成28年度第4回亀山市地域公共交通会議）
西部Aルートの再編（案）について 協議
乗合タクシーについて 協議
- ・平成29年2月22日（平成28年度第6回亀山市地域公共交通会議）
乗合タクシーについて 協議
- ・平成29年6月1日（平成29年度第2回亀山市地域公共交通会議）
西部Aルートの再編（案）について 協議・承認
乗合タクシーについて 協議
- ・平成29年6月26日（平成29年度第3回亀山市地域公共交通会議）
乗合タクシーについて 協議・承認
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・平成29年10月11日（平成29年度第5回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域公共交通計画の策定について 協議・承認
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について 協議・承認
乗合タクシーについて 協議・承認
- ・平成30年4月24日（平成30年度第1回亀山市地域公共交通会議）
平成29年度亀山市地域公共交通事業評価
- ・平成30年6月29日（平成30年度第2回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認（書面決議）
- ・平成31年1月7日（平成30年度第4回亀山市地域公共交通会議）
再編路線等の状況及び検証等について
- ・令和元年6月24日（令和元年度第3回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・令和2年1月7日（令和元年度第6回亀山市地域公共交通会議）
再編路線等の状況及び検証等について
- ・令和2年6月26日（令和2年度第2回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認
- ・令和2年8月26日（令和2年度第3回亀山市地域公共交通会議）
バス運賃体系の見直しについて 協議
野登・白川地区自主運行バス路線の再編について 協議
- ・令和2年10月22日（令和2年度第4回亀山市地域公共交通会議）
バス運賃体系の見直しについて 協議
野登・白川地区自主運行バス路線の再編について 協議
- ・令和2年12月1日（令和2年度第5回亀山市地域公共交通会議）
バス運賃体系の見直しについて 協議・承認
野登・白川地区自主運行バス路線の再編について 協議
再編路線等の状況及び検証等について
- ・令和3年1月19日（令和2年度第6回亀山市地域公共交通会議）
野登・白川地区自主運行バス路線の再編について 協議・承認
- ・令和3年●月●●日（令和3年度第●回亀山市地域公共交通会議）
亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画について 協議・承認

19. 利用者等の意見の反映状況

亀山市地域公共交通会議には、市民代表の委員が6人含まれているほか、当該運行に関係する地域まちづくり協議会において協議を行っている。

路線再編にあたっては、関係地区の地域まちづくり協議会の意見を踏まえ、十分な協議を行った上で、ルート及びダイヤの設定を行っている。再編後についても地域まちづくり協議会と報告・連絡の会議を実施し、再編後の利用状況の報告・課題・利用促進策等を協議し、連携、情報共有している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 三重県亀山市本丸町 577

(所 属) 亀山市産業建設部産業振興課商工業・地域交通グループ

(氏 名) 花岡 大輝

(電 話) 0595-84-5049

(e-mail) shokogyo@city.kameyama.mie.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該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との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。