

令和 2 年度事業報告について

年月日 場所	事業内容
令和 2 年 5 月 21 日 書面による開催	<u>令和2年度 第1回亀山市地域公共交通会議（書面）</u> ○乗合タクシー制度の改正について
令和 2 年 6 月 26 日 亀山市役所	<u>令和2年度 第2回亀山市地域公共交通会議</u> ○令和元年度事業報告及び収支決算について ○令和2年度事業計画(案)及び収支予算(案)について ○令和元年度地域公共交通事業評価について ○地域公共交通確保維持事業(亀山市域内フィーダー系統確保維持計画)について ○乗合タクシー事業の現状報告について ○地域停留所の追加設置要望について
8 月 26 日 亀山市役所	<u>令和2年度 第3回亀山市地域公共交通会議</u> ○乗合タクシーの現状報告について ○乗合タクシーの AI 実証実験について ○バス運賃体系の見直しについて ○野登・白川地区自主運行バス路線の再編について ○地域停留所の追加設置要望について
10 月 22 日 亀山市役所	<u>令和2年度 第4回亀山市地域公共交通会議</u> ○乗合タクシーの現状報告について ○バス運賃体系の見直しについて ○野登・白川地区自主運行バス路線の再編について ○公共交通に関する市民アンケートの実施について ○乗合タクシー制度の見直しについて ○地域停留所の追加設置要望について
12 月 1 日 亀山市役所	<u>令和2年度 第5回亀山市地域公共交通会議</u> ○乗合タクシーの現状報告について ○乗合タクシー停留所の空白地域解消について ○バス運賃体系の見直しについて ○野登・白川地区自主運行バス路線の再編について ○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 書面による開催	<u>令和2年度 第6回亀山市地域公共交通会議(書面)</u> ○野登・白川地区自主運行バス路線の再編について ○乗合タクシー制度の利用促進について ○特定目的地停留所の設置について
3 月 15 日 書面による開催	<u>令和2年度 第7回亀山市地域公共交通会議(書面)</u> ○公立小中学校遠距離通学者におけるバス運賃の見直しについて

令和2年度収支決算について

歳入の部

(単位:円)

科目	予算額	決算額	比較増減	備考
負担金	499,000	499,000	0	亀山市負担金
補助金	0	0	0	
繰越金	124,675	124,675	0	前年度繰越金
諸収入	325	1	▲ 324	預金利息
合計	624,000	623,676	▲ 324	

歳出の部

(単位:円)

科目	予算額	決算額	比較増減	備考	
運営費	会議費	395,000	254,280	▲ 140,720	報償費、旅費
	事務費	30,000	16,616	▲ 13,384	郵送費、振込手数料等
事業費	189,000	170,500	▲ 18,500	利用促進費	
予備費	10,000	0	▲ 10,000		
合計	624,000	441,396	▲ 182,604		

歳入合計(623,676円)から歳出合計(441,396円)を差し引いた182,280円については、令和3年度に繰り越します。

亀山市地域公共交通会議財務規程第9条第1項の規定に基づき、令和2年度亀山市地域公共交通会議決算の承認を求める。

令和3年5月6日

会計監査報告

令和2年度亀山市地域公共交通会議の収支決算について監査した結果、正確かつ適正であることを認めます。

令和3年5月6日

監事

羽田 綾乃



監事

江藤 清治



令和2年度における亀山市地域公共交通の進捗状況

○亀山市地域公共交通計画に基づく「目標を達成するための事業」を進めた。

- ・幹線的バス路線(亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山椋本線、亀山関工業団地線、さわやか号)の継続運行・維持に努めた。
- ・地域生活バス路線等(野登・白川地区自主運行バス、東部ルート、南部ルート、西部ルート、加太地区福祉バス、関南部スクールバス)の運行・維持に努め、野登白川地区(野登・白川地区自主運行バス)の再編協議を実施するとともに、運賃体系の見直しを行い、運賃改定とともに交通系ICカードや定期券、全路線共通回数券を導入した。また、関南部地区(関南部スクールバス活用バス)、加太地区(加太地区福祉バス)情と報交換・協議を継続して実施した。

○乗合タクシーの定着を図るため、当日予約、運行時間の延長等を実施し、利便性を向上させるとともに、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した。

○当交通会議にて、利用促進グッズ(PR 用メモ帳)を作成するとともに、バス利用促進チラシ配布(亀山みずほ台線・亀山椋本線・東部ルート・南部ルート)による啓発を行うなど、バス情報の配信に取り組んだ。

		令和2年度											備考		
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月		3月	
亀山市地域公共交通会議			第1回 ● (書面決議)	第2回 ●		第3回 ●		第4回 ●		第5回 ●	第6回 ●		第7回 ● (書面決議)		
亀山市	乗合タクシー事業	無料体験乗車券発行(継続運行・利用促進啓発・関係団体との情報共有) ●制度見直し(当日運行、運行時間の延長等)													
	路線再編完了地域および野登白川地区・関南部地区・加太地区との継続協議(随時)	バス路線再編完了3地域との情報交換・協議 野登白川地区(野登白川地区自主運行バス)情報交換・協議 関南部地区(関南部スクールバス活用バス)、加太地区(加太地区福祉バス)情報交換・協議(随時)													
	運賃体系の見直し等	運賃体系の見直し及びバス運賃の見直し検討 交通系ICカード、定期券・回数券等の割引制度の検討													
	亀山市バス等検討委員会(庁内会議)			第1回 ●		第2回 ●		第3回 ●	第4回 ●						
	利用促進啓発活動(随時)	公共交通利用促進チラシ配布・PR物品作成配布・乗り方教室開催など(市コミュニティバス・廃止代替バス等)													

令和3年度事業計画（案）について

地域における住民生活に必要なバス等の確保やその他旅客利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議、並びに亀山市地域公共交通計画の事業実施に関する事項や実施に係る連絡調整に関する事項について、協議等を行います。

また、平成29年10月策定の亀山市地域公共交通計画の検証を行い、次期計画の策定に向けて協議等を行います。

さらに、市内公共交通を広くPRするため、利用促進啓発物品を作成します。

年月日	事業内容
令和3年 4月26日	令和3年度 第1回亀山市地域公共交通会議（書面） ○役員を選出
6月	令和3年度 第2回亀山市地域公共交通会議 ○令和2年度事業報告及び収支決算について ○令和3年度事業計画（案）及び収支予算（案）について ○令和2年度地域公共交通事業評価について ○地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について ○地域停留所の追加設置要望について など
8月	令和3年度 第3回亀山市地域公共交通会議 ○地域公共交通計画について など
11月	令和3年度 第4回亀山市地域公共交通会議 ○地域公共交通計画の策定について ○再編路線等の状況及び検証等について （亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価関係） ○地域自主運行バスの取組みについて など
令和4年 1月	令和3年度 第5回亀山市地域公共交通会議 ○「地域公共交通確保維持改善事業」第三者評価委員会（自己評価） ○地域公共交通計画の策定について など
令和3年 4月～随時	地域の現状の把握および利用促進啓発活動 ○路線再編地区等での地域まちづくり協議会との協議 ○公共交通利用促進の啓発活動の実施（PR啓発物品作成配布等） ○各地域の自主的取組み状況の確認・情報交換 ○新型コロナウイルス感染症の感染防止対策 など

令和3年度収支予算(案)について

歳入の部

(単位:円)

科目	本年度予算額	前年度予算額	比較増減	備考
負担金	499,000	499,000	0	亀山市負担金
補助金	0	0	0	
繰越金	182,280	124,675	57,605	前年度繰越金
諸収入	720	325	395	預金利息
合計	682,000	624,000	58,000	

歳出の部

(単位:円)

科目	本年度予算額	前年度予算額	比較増減	備考	
運営費	会議費	395,000	395,000	0	報償費、旅費
	事務費	30,000	30,000	0	郵送費、報償費振込手数料等
事業費	247,000	189,000	58,000	利用促進啓発物品費(PRグッズ作成)	
予備費	10,000	10,000	0		
合計	682,000	624,000	58,000		

※歳出科目間の流用を認める

亀山市地域公共交通会議財務規程第2条第2項の規定に基づき、令和3年度亀山市地域公共交通会議収支予算の承認を求める。

令和3年●月●●日

令和3年度 利用促進啓発グッズ（案）

亀山市地域公共交通会議

【物品名】 メッセージ入り不織布マスク（3枚入り）

【作成数】 1,500個 （想定税込み単価 132円×1,500個）

【令和3年度予算額】 247,000円

【不織布マスクイメージ】

【メッセージ案】

人と地域と未来をつなぐ公共交通！

公共交通がやさしい3つのこと

人にやさしい

目的地付近まで安全で快適に安心して移動することができます。

環境にやさしい

バスや鉄道に乗り合うことで、自家用車と比べて二酸化炭素排出量が少なくなり、地球温暖化の防止につながります。

体にやさしい

公共交通の移動は、自家用車と比べ歩く機会もあり、健康増進につながります。

亀山市地域公共交通会議

令和3年度における亀山市地域公共交通の推進（亀山市地域公共交通計画に基づく事業の推進）

○亀山市地域公共交通計画に基づく「目標を達成するための事業」を進める。

○引き続き運賃体系の見直しを進めるとともに、地域公共交通の利便性向上（バスIC化、バスロケーションシステム等）を検討する。

○乗合タクシーの定着を図るため、さらなる利便性向上（AIを活用した予約システム）に取り組むとともに、利用促進策として無料体験乗車券 3,000 円分を既登録者全員に配布する。

○当交通会議にて、利用促進グッズを作成し、市内公共交通の利用促進啓発、公共交通情報の配信に取り組む。

		令和3年度											備考	
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月		3月
亀山市地域公共交通会議		第1回	(書面決議)	第2回		第3回			第4回		第5回			
亀山市	乗合タクシー事業	無料体験乗車券発行（継続運行・利用促進啓発・関係団体との情報共有） ●検証												
	路線再編完了地域および野登白川地区・関南部地区・加太地区との継続協議（随時）	バス路線再編完了3地域との情報交換・協議 野登・白川地区（野登・白川地区自主運行バス）情報交換・協議 関南部地区（関南部スクールバス活用バス）協議、加太地区（加太地区福祉バス）情報交換・協議（随時）												
	運賃体系の見直し等	運賃体系の見直し及びバス運賃の見直し検討 乗降調査分析、定期券・回数券等の割引制度の検討												
	地域公共交通の利便性向上への取り組み	バスIC化、バスロケーションシステム、デジタルサイネージ検討 乗合タクシーAI活用予約システムの検討・実証実験実施・検証												
	地域公共交通計画	現計画の検証 アンケート調査実施 必要に応じて地域意向調査（まち協） 新計画の骨子検討												
	亀山市バス等検討委員会（庁内会議）		第1回	第2回		第3回		第4回						
	利用促進啓発活動（随時）	公共交通利用促進チラシ配布・PR物品作成配布・乗り方教室開催など（市コミュニティバス・廃止代替バス等）												

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。

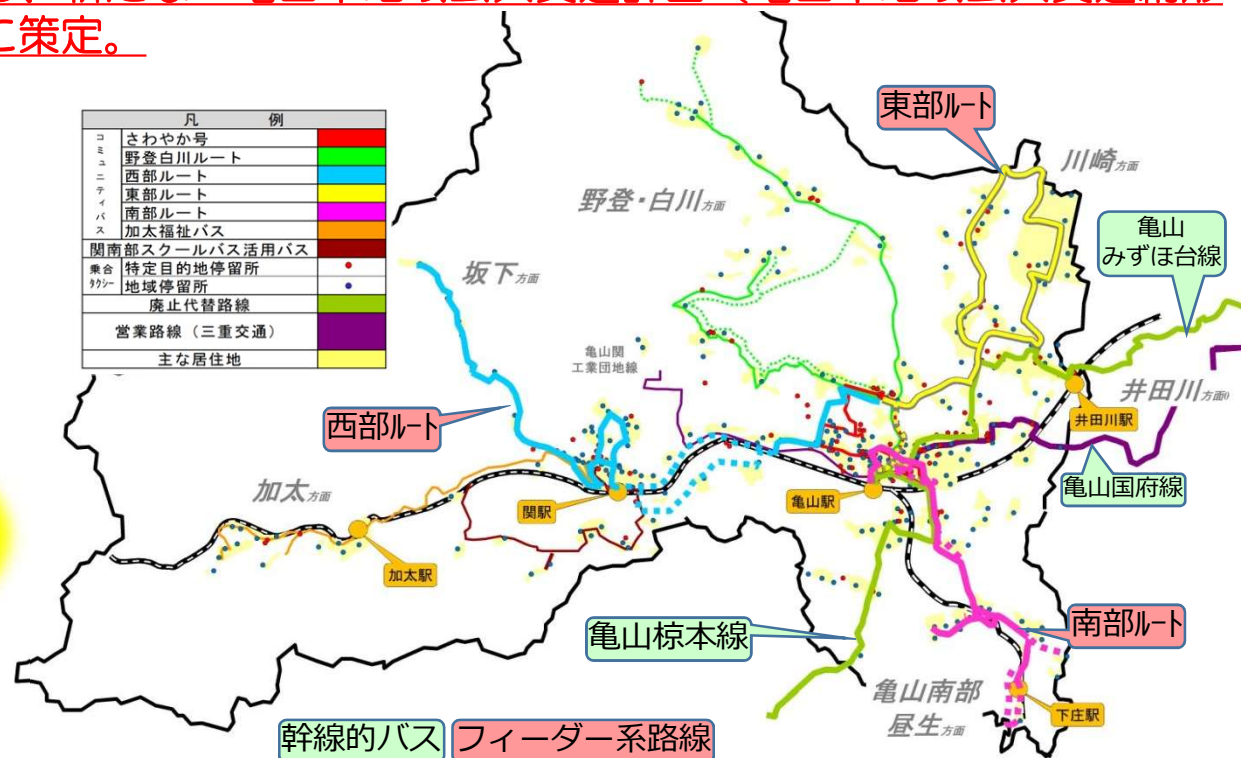
■計画策定の背景

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

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。

亀山市地域公共交通計画における目標を達成するための事業の検証

・「目標を達成するための事業」の達成状況等について

亀山市地域公共交通計画 (P.58) における「目標を達成するための事業及び実施主体」		事業実施年度								実施主体		
事業名	事業内容	事業実施年度										
		H29	H30	R1	R2	R3	上	下	上		下	
1.幹線のバス路線運行・維持	幹線的バス運行・維持	亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわやか号の継続運行及びサービス水準の維持	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市(津市・鈴鹿市)	
		隣接市(津市・鈴鹿市)及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施	■	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市(津市・鈴鹿市)
2.地域生活バス路線等運行・維持・再編	地域生活バス等運行・維持・再編	野登・白川地区自主運行バス(野登・白川地区方面)の路線再編(白川地区方面の路線分離等)協議	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・地域	
		東部ルート(井田川・川崎地区方面)の継続運行及びサービス水準の維持	■	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・地域
		南部ルート(南部・屋生地区方面)の継続運行及びサービス水準の維持	■	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・地域
		西部ルート(関・坂下地区方面)の路線再編実施(神辺地区方面経由)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・地域
		加太地区福祉バス(加太地区方面)の継続運行及びサービス水準の維持・地域自主運行バス導入等の協議	■	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・地域
		関南部地区方面のスクールバスの活用継続・地域自主運行バスの導入協議	■	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・地域
		乗合タクシーの運行開始(H29年度:制度設計等・H30年度:運行開始)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・タクシー事業者・地域
3.運賃体系の見直し等	運賃体系の見直し 運賃収入以外の収入確保に向けた取り組み	受益者負担の適正化に関する基準等に準じた運賃体系の見直し及びバス運賃の見直し	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者	
		車内広告、バス停ネーミングライツ、協賛金等の導入協議	■	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者・関係団体
4.公共交通利用促進	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、乗継案内表示の充実	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者	
		地域の観光資源を含む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	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者	
		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	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者	
		乗継拠点及び乗継案内等がインターネット検索できる仕組みの導入	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・三重県・バス運行事業者	
		回数券の充実、乗継割引制度や市内全路線共通回数券の導入協議	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者	
5.バス路線の評価及び地域との連携強化	地域との連携強化 住民主体の取り組み支援	亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待環境向上	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者	
		バス車両の改善(低公害型車両、ノンステップバス等)	■	■	■	■	■	■	■	■	バス運行事業者・亀山市 運行車両更新時に応じて	
		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(バス乗り方教室等のバスを活用したイベント開催等)	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・三重県・バス運行事業者・地域	
		市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動、商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進活動の実施	■	■	■	■	■	■	■	■	亀山市・バス運行事業者	
		地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施(利用モテルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等)	■	■	■	■	■	■	■	■	地域・亀山市・バス運行事業者	

検証

検証日：令和3年4月1日(事業期間：令和2年4月1日～令和3年3月31日)

検証			
事業達成状況	達成度	事業評価	課題
亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわやか号の継続運行及びサービス水準を維持している。	○	●幹線のバスは、津市、鈴鹿市にまたがる広域路線であり、現在も両市等と連携し、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、利用者増につながる取組みができた。	●幹線のバスは、当市の公共交通の骨格を形成する路線として、さわやか号は、市中心部を循環する路線として、継続・維持する必要がある。 ●幹線のバスの見直しは、市単独ではなく隣接市や交通事業者と連携し進めることが重要である。 ●地域と連携し、沿線住民へさらにPRし、利用者拡大につなげる必要がある。
「亀山みずほ台線」(R2.10実施)及び「亀山棕本線」(R2.12実施)について、地域間幹線の補助対象路線として維持できるよう、隣接市と連携し沿線住民へ利用促進策としてチラシを回覧した。	○	●地域生活バス路線を含めたバス路線再編の基礎資料として市民アンケート調査を実施した。	●引き続き、感染防止対策を行いながら、地域まちづくり協議会と協議を行い、それぞれ地域の特性に応じた路線再編を行うことができた。
路線再編に向けて地域まちづくり協議会と協議を行い、野登地区方面と白川地区方面にルートを分離した。特に野登地区方面は、中部中学校と国道306号沿いの商業施設へのアクセスも可能にした(R3.4.1再編)	◎	●野登・白川地区自主運行バスについて、地域まちづくり協議会と協議を行い、それぞれ地域の特性に応じた路線再編を行うことができた。	●引き続き、感染防止対策を行いながら、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活動や方策を実施し、現在のサービス水準の維持及び利用者確保する必要がある。
H27.10.1に東部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持している。バス路線維持について、R2.6とR2.10に川崎地域まちづくり協議会と協議を行うとともに、沿線住民へ利用促進策としてチラシを回覧した。	○	●これまで路線再編を行った沿線の地域まちづくり協議会と協議を利用して意見交換を行ったが、コロナ禍により、全バス路線で利用者数が大幅に減少した。	●乗合タクシーの更なる利便性向上を図るため、地域まちづくり協議会での意見交換や市民アンケートを参考に制度の見直しが求められている。
H28.10.1に南部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持しているが、利用が低調である。沿線地域住民主体でのバス活用を呼び掛けるとともに、利用促進策として沿線住民にチラシを回覧した。	○	●乗合タクシーの利便性をさらに高めるため、当日予約、運行時間の2時間延長など制度改正を行った結果、見直し前の令和2年6月の利用者と令和3年3月の利用者进行比较すると、約2.6倍の増加となった。	●乗合タクシーの利用者が少なく、登録があっても未利用者が多いこと、また、乗合タクシー制度が新しい形態の交通サービスであることから、広くPRを行うとともに、実際に利用し制度を理解してもらった体験的な乗車機会をつくり、乗合タクシー制度の定着と利用促進を図る必要がある。
H29.10.1に西部ルートを再編し、地域需要に応じたバス運行を維持しているが、新型コロナウイルス感染症の影響もあって利用者が減少している。利用促進策として沿線住民にチラシを回覧した。	○	●乗合タクシーの利便性をさらに高めるため、当日予約、運行時間の2時間延長など制度改正を行った結果、見直し前の令和2年6月の利用者と令和3年3月の利用者进行比较すると、約2.6倍の増加となった。	●前計画から継続となっている関南部地区まちづくり協議会が主体となって運行する地域自主運行バスの導入に向けて、関係機関と連携しながら、支援していく必要がある。
JR加太駅舎の改修に伴う地域まちづくり協議会との協議の中で、バス活用について呼び掛けた。また、乗合タクシーとの乗り継ぎ利用を促進するため、R2.5に加太地区まちづくり協議会へ資料提供を行った。	○	●乗合タクシーの利便性をさらに高めるため、当日予約、運行時間の2時間延長など制度改正を行った結果、見直し前の令和2年6月の利用者と令和3年3月の利用者进行比较すると、約2.6倍の増加となった。	●必要の少ない定時定路線の輸送経路をさらに拡張させる路線再編のみではなく、移動困難者等の実情に対応できる乗合タクシーを効果的に組み合わせた輸送手段の確立が求められている。
地域需要に応じたバス運行を維持している。また、R2.10～R3.2にかけて地域自主運行バスの導入に向けて関南部地域まちづくり協議会と3回の意見交換を行い、課題整理を行った。	○	●乗合タクシーの利便性をさらに高めるため、当日予約、運行時間の2時間延長など制度改正を行った結果、見直し前の令和2年6月の利用者と令和3年3月の利用者进行比较すると、約2.6倍の増加となった。	●再編後も利用が低調な路線に対し、利用促進等を行い利用者確保するため、PRを実施する必要がある。
市内22の地域まちづくり協議会等と連携して地域停留所を設置し、H30.10.1から乗合タクシーの運行を開始した。運行開始後も利用者等の意見をもとに制度の一部見直しを実施している。	◎	●地域自主運行の導入に向けて関南部地区まちづくり協議会と課題整理を行い、令和3年度の協議に向けて準備を進めることができた。	●再編後も利用が低調な路線に対し、利用促進等を行い利用者確保するため、PRを実施する必要がある。
計画の基本的な考え方に沿って、バス運賃体系の整理を行い、R3.4.1改正に向けて、コミュニティバス全路線の運賃を見直しした。また、改正と同時に交通系ICカード、定期券、全路線共通回数券を導入した。	◎	●利用増加と受益者負担の双方の観点から、運賃の引上げだけでなく、交通系ICカード、定期券、全路線共通回数券の導入などサービスを拡充した。	●運賃の見直しを実施したことから、今後は同時に導入した交通系ICカード、定期券、全路線共通回数券により、利用促進を図る必要がある。
乗合タクシーの特定目的地停留所の設置について、商業施設等からの負担金制度(30,000円/1事業所・2支店以上の設置は50,000円)を導入した。R2年度の実績は1件であった。	○	●乗合タクシー特定目的地停留所設置において、商業施設等から負担金を得た。バス路線等の運賃収入以外の収入確保も引き続き検討する。	●車内広告収入等の収入確保等により運行経費削減に向けた工夫は必要不可欠であるため、引き続き検討する。
市内の鉄道駅へバスダイヤ表の掲示を実施した。	○	●乗合タクシーの制度見直しに伴い、地域まちづくり協議会や民生委員等に説明するとともに、市広報やケーブルテレビ等で周知した。	●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、利用者増につなげる必要がある。
乗合タクシー利用ガイドを改訂し、登録者全員及び関係機関へ配架するとともに、市ホームページを更新した。また、作製した市内公共交通マップを公共施設やコミュニティセンター等に配布した。	○	●乗合タクシー利用ガイドの改定や路線再編した野登、白川ルートの時刻表を作成し、公共施設やコミュニティセンター等に配布し広く周知することで、利用者の利便性向上に努めた。	●広報やホームページ等において、利用者視点に立った情報を随時発信するとともに、主要公共施設窓口での市内公共交通マップや乗合タクシー利用ガイドを配布するなど、積極的な情報発信が重要である。
野登・白川地区自主運行バスの再編に伴い、「野登ルート」「白川ルート」に名称を改めた。乗合タクシーの愛称については愛称募集を公募にて決定し、愛着もてる名称としている。	○	●ジョルダン、ナビタイム、駅探等インターネットでの路線検索ができるほか、さらに令和2年度から、三重県生活交通確保対策協議会が市町と連携して「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP)を整備したことにより、Googleの路線検索にも対応できるようになった。	●乗り継ぎ案内をインターネット検索できるシステムへ常に最新の情報を提供する必要がある。
県と共同で、乗換案内等がインターネット検索できるシステムを構築し、運用中である。	◎	●バス再編時には鉄道や他のバス路線との乗り継ぎを考慮したダイヤ設定とし、共通回数券を導入している。	●引き続き、待合環境の向上に努める必要がある。 ●交通系ICカードを活用し、利用促進を図る必要がある。
全路線共通回数券を導入するとともに、交通系ICカードと定期券についても新たに導入した。	◎	●全バス路線で交通系ICカードの利用を可能としたことで、鉄道との乗り継ぎの利便性を向上させた。	●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することが課題となっている。
計画策定時から車両の入れ替え(更新)はないが、バス車両更新時に対応するよう交通事業者へ依頼した。	△	●令和2年度での車両更新はなく、環境負荷の軽減や利用者に配慮したバス車両の改善には、つながらなかった。	●車両改善等により財政負担の削減が求められている。 ●車両自体が高価であるため、更新時には国補助金を活用するなど事業者と連携して計画を行う必要がある。
地域まちづくり協議会と意見交換を行い、バス活用の呼び掛けを行った。ただし、コロナ禍により、各地区によるバスを利用した外出イベントやイベント等でのバス乗り方教室は開催することができなかった。	○	●地域まちづくり協議会を中心として沿線の地域で公共交通の利用促進策について意見交換を行ったことで、特に乗合タクシーの停留所設置について連携して実施できた。	●各地域まちづくり協議会単位で継続して公共交通利用促進に取り組みる環境を継続することが求められている。 ●地域需要を的確に把握する必要がある。
バス利用促進の啓発グッズを作成し、各種会議及び地域まちづくり協議会との意見交換の場などで配布した。	○	●バス利用促進グッズにより啓発に努めたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、住民が主体となったバス活用イベントや、行政、事業者、地域と連携したバス乗り方教室を実施することができなかった。	●行政、事業者、地域と連携したバス乗り方教室等の利用促進啓発活動を継続実施する必要がある。
地域まちづくり協議会と地域で活用しやすい乗合タクシー停留所を地域と連携して設置した。乗合タクシー運行後も地域状況等を踏まえ、地域停留所の増設も実施した。	○	●鉄道の利用性向上のため、各種同盟会等と広域的に連携して取り組んだ。	●鉄道の利用性向上の要望活動を継続して行う必要がある。 ●鉄道事業者との意見交換会を継続する必要がある。
各種同盟会及び関係市町等と連携した要望活動を実施した。また、鉄道事業者と定期的な意見交換会を実施した。	○	●交通系ICカード「ICOCA」のエリア拡大に合わせ、全バス路線でも交通系ICカードが利用可能となることで、鉄道の利用促進にもつなげた。	●地域の魅力を活かした利用促進啓発活動により日常的な利用者を増加させることが課題である。
R3.3に交通系ICカード「ICOCA」のエリア拡大により、亀山駅一加茂駅間での利用が可能になった。エリア拡大に合わせ、鉄道事業者と連携し、PRイベントにより利用促進の啓発活動を行った。	○	●地域まちづくり協議会との意見交換の中で、地域ニーズの把握を行った。野登・白川地区自主運行バスの路線再編においては、地域まちづくり協議会の意見を反映させた。	●市内公共交通全体を一体的にPRすること ●地域需要等を把握し、地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入に対する支援を継続して行う必要がある。
次期計画の策定に向けて、公共交通に関する市民アンケートを行い、市民ニーズ、地域ニーズの把握に努めた。また、野登・白川地区自主運行バスの路線再編に向け地域まちづくり協議会と協議を行った。	○	●地域自主運行バスの導入に向け、関南部地区まちづくり協議会との協議を行った。	●今後も継続して地域との情報共有及び協議を実施していく必要がある。
R2.10～R3.2にかけて地域自主運行バスの導入に向けて関南部地域まちづくり協議会と3回の意見交換を行い、課題整理を行った。また、三重運輸支局や交通事業者等とも連携するなど、支援体制も整えた。	○	●地域自主運行バスの導入に向け、関南部地区まちづくり協議会との協議を行った。	●バス路線の評価について、適正に評価検証する必要がある。

注) 事業達成状況の[達成度]の表記・・・◎：(概ね)達成、「○」：実施段階、「△」：検討段階
達成度：25事業中、◎5事業、○19事業、△1事業

中運交企第156号
令和3年3月1日

亀山市地域公共交通会議
会長 西口 昌利 殿

中部運輸局長
(公印省略)

令和2年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について(通知)

日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、先般報告された標記事業にかかる一次評価について、これを基に二次評価を行ったため、別紙のとおり通知します。

なお、二次評価結果は協議会等において共有するとともに、次年度以降の計画等に反映いただくようお願いいたします。

【問合せ先】
中部運輸局交通政策部 交通支援室
TEL:052-952-8050

(別紙) 中部運輸局二次評価結果 令和3年3月1日付け中運交企第156号通知

自治体・協議会名	亀山市地域公共交通会議
評価対象事業	地域内フィーダー系統

二次評価結果

評価できる取組

- ・乗合タクシーについて、当日予約対応や運行時間延長など利用者ニーズに合わせた見直しを行っている。

期待する取組

- ・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。

令和 3 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 亀山市地域公共交通会議
住 所 亀山市本丸町 5 7 7 番地
代表者氏名 会長 西 口 昌 利 印

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

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棕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經由するものであり、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

(記載例)

(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年度については、確保・維持するという観点から、利用者数の現状維持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2年度（バス会計年度、令和元年10月～令和2年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数8,726人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数3.7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年度については、確保・維持するという観点から、利用者数の現状維持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2年度（バス会計年度、令和元年10月～令和2年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数8,370人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数2.4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年度については、確保・維持するという観点から、利用者数の現状維持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2年度（バス会計年度、令和元年10月～令和2年9月）と比較し100パーセント以上（総利用者数6,591人以上、平均乗車人員1便当たり利用者数2.3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。 	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・維持する運行システム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システムの概要

【地域間幹線システムのみ】

※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

【地域間幹線システムのみ】

※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

【地域間幹線システムのみ】

※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

【地域内フィーダーシステムのみ】

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
<ul style="list-style-type: none"> ・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。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

R04年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
三重県 亀山市	三重交通株式会社	(1) 東部ルート	のぼの森公園	原四ツ辻八島橋東	井田川駅	往11.6km 復11.6km	296	296		路線定期	①	停留所「井田川駅」にて、地域間幹線系統「亀山みずほ台線」と接続	③
	三重交通株式会社	(2) 南部ルート	下庄駅		亀山駅前	往10.8km 復10.8km	296	444		路線定期	①	停留所「亀山駅前」にて、地域間幹線系統「亀山みずほ台線」「亀山棕本線」「平田亀山(A)線」「平田亀山(B)線」と接続	③
	三重交通株式会社	(3) 南部ルート	弘法寺		亀山駅前	往15.4km 復15.7km	296	1,184		路線定期	①	停留所「亀山駅前」にて、地域間幹線系統「亀山みずほ台線」「亀山棕本線」「平田亀山(A)線」「平田亀山(B)線」と接続	③
	三重交通株式会社	(4) 西部ルート	伊勢坂下	会下・木下	総合保健福祉センター前	往18.6km 復18.6km	296	592		路線定期	②(1)	山村振興法第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村を通り、「関駅」でJR関西本線と接続	③

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 添付書類

申請番号1 東部ルート

1-1 時刻表 (運行日: 日・祝日・1/1~1/3を除く全日)

No	停留所	第1便	...	第8便
33	井田川駅	7:16		17:40
32	井田川駅西	7:14		17:42
31	みどり町	7:13		17:43
29	田村公民館	7:11		17:45
30	長明寺口	7:10		17:46
12	みずきが丘	7:07		17:49
13	北東分署前	7:06		17:50
14	安楽橋	7:05		17:51
15	八島橋東	7:03		17:53
18	川崎	7:02		17:54
20	徳原	7:01		17:55
21	原四ツ辻	6:58		17:58
22	のぼの北	6:55		18:01
23	のぼの東	6:53		18:03
24	能褒野変電所前	6:52		18:04
26	川崎駐在所前	6:51		18:05
27	のぼの森公園	6:50		18:06

1-2 路線図



1-3 幹線系統等の接続

第1便

東部ルート

のぼのの森公園 → 井田川駅

6:50 発

7:16 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 井田川)

関西本線 (名古屋方面) 7:23 発

関西本線 (亀山方面) 7:24 発

第8便

鉄道 (JR 井田川)

関西本線 (名古屋方面) 17:29 着

関西本線 (亀山方面) 17:30 着

バス

亀山みずほ台線 (亀山駅行き) 16:57 着

⇒⇒⇒

東部ルート

井田川駅 → のぼのの森公園

17:40 発

18:06 着

表1 添付書類

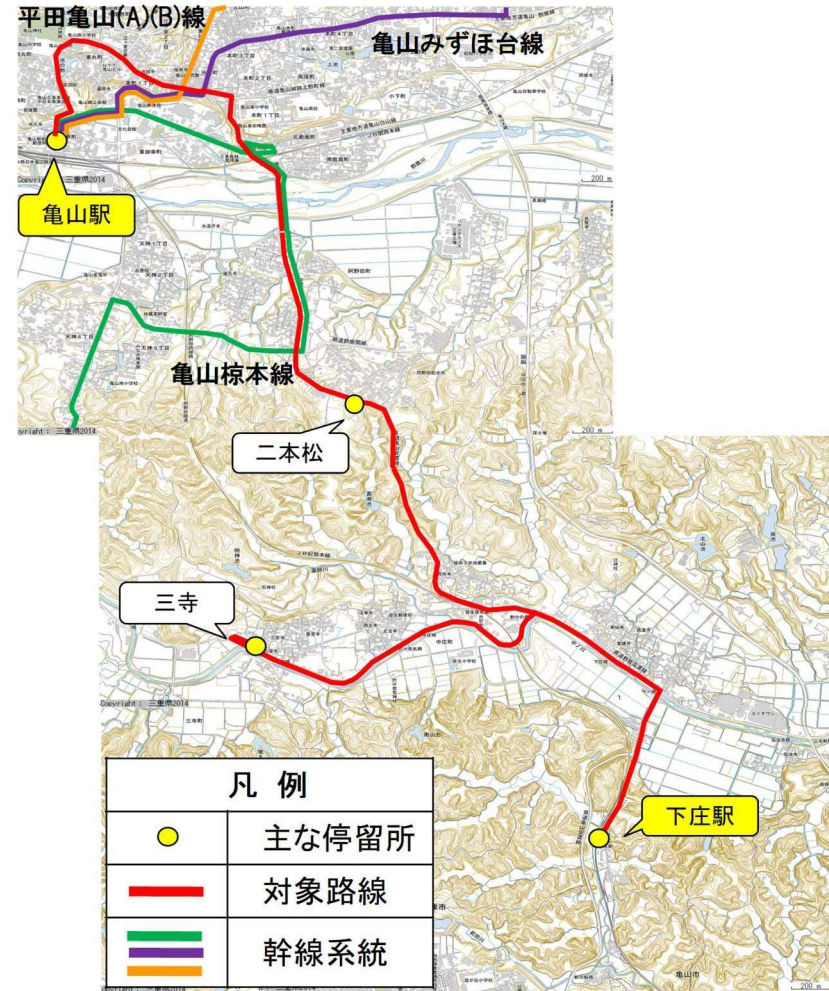
申請番号2 南部ルート

2-1 時刻表(運行日:日・祝日・1/1~1/3を除く全日)

No	停留所	第2便	...	第11便	第12便
1	亀山駅前	8:06		18:11	18:15
2	御幸町	8:05		18:10	18:16
3	池の側	8:04		18:09	18:17
4	市役所前	8:04		18:09	18:17
5	ふれあい広場前	8:03		18:08	18:18
6	東町	8:02		18:07	18:19
7	亀山高校西	8:02		18:07	18:19
8	郵便局前				
9	エコタウン				
10	鹿島				
11	阿野田	8:00		18:05	18:21
12	阿野田口	7:59		18:04	18:22
13	二本松	7:57		18:02	18:24
14	二本松団地				
15	神向谷	7:54		17:59	18:27
16	神向谷南	7:54		17:59	18:27
17	農協屋生出張所前	7:52		17:57	18:29
18	中庄	7:51		17:56	18:30
19	三寺東	7:50		17:55	
20	三寺	7:48		17:53	18:33
19	三寺東				18:34
18	中庄	7:46		17:51	18:35
17	農協屋生出張所前	7:45		17:50	18:36
21	屋生地区コミュニティセンター				
22	平田	7:43		17:48	18:38
23	下庄	7:42		17:47	18:39
24	松阪	7:42		17:47	18:39
25	下庄駅	7:40		17:45	18:41

運行日:日・祝日・1/1~1/3を除く全日

2-2 路線図



2-3 幹線系統等の接続

第2便

南部ルート	
下庄駅	→ 亀山駅前
7:38 発	8:06 着

⇒⇒⇒ バス

亀山国府線 8:36 発

鉄道

紀勢本線 8:23 発

関西本線（名古屋方面） 8:40 発

第12便

バス

亀山棕本線 17:32 着

亀山国府線 17:48 着

鉄道

関西本線（加茂方面） 17:36 着

紀勢本線 17:41 着

関西本線（名古屋方面） 18:07 着

⇒⇒⇒

南部ルート	
亀山駅前	→ 下庄駅
18:15 発	18:41 着

第11便

鉄道

紀勢本線（下庄駅） 17:34 着

⇒⇒⇒

南部ルート	
下庄駅	→ 亀山駅前
17:45 発	18:11 着

⇒⇒⇒ バス

亀山棕本線 18:37 発

亀山みずほ台線 18:40 発

表1 添付書類

申請番号3 南部ルート

3-1 時刻表 (運行日: 日・祝日・1/1~1/3 を除く全日)

No	停留所	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便	第9便	第10便
1	亀山駅前	8:59	9:15	10:40	11:30	12:53	13:20	14:50	16:35
2	御幸町	8:58	9:16	10:39	11:31	12:52	13:21	14:49	16:36
3	池の側	8:57	9:17	10:38	11:32	12:51	13:22	14:48	16:37
4	市役所前	8:57	9:17	10:38	11:32	12:51	13:22	14:48	16:37
5	ふれあい広場前	8:56	9:18	10:37	11:33	12:50	13:23	14:47	16:38
6	東町								
7	亀山高校西								
8	郵便局前	8:55	9:19	10:36	11:34	12:49	13:24	14:46	16:39
9	エコータウン	8:54	9:20	10:35	11:35	12:48	13:25	14:45	16:40
10	鹿島	8:52	9:22	10:33	11:37	12:46	13:27	14:43	16:42
11	阿野田	8:50	9:24	10:31	11:39	12:44	13:29	14:41	16:44
12	阿野田口	8:49	9:25	10:30	11:40	12:43	13:30	14:40	16:45
13	二本松								
14	二本松団地	8:47	9:27	10:28	11:42	12:41	13:32	14:38	16:47
15	神向谷	8:44	9:30	10:25	11:45	12:38	13:35	14:35	16:50
16	神向谷南	8:44	9:30	10:25	11:45	12:38	13:35	14:35	16:50
17	農協昼生出張所前	8:42	9:32	10:23	11:47	12:36	13:37	14:33	16:52
18	中庄	8:41	9:33	10:22	11:48	12:35	13:38	14:32	16:53
19	三寺東	8:40		10:21		12:34		14:31	
20	三寺	8:38	9:36	10:19	11:51	12:32	13:41	14:29	16:56
19	三寺東		9:37		11:52		13:42		16:57
18	中庄	8:36	9:38	10:17	11:53	12:30	13:43	14:27	16:58
17	農協昼生出張所前	8:35	9:39	10:16	11:54	12:29	13:44	14:26	16:59
21	屋生地区コミュニティセンター			10:14	11:56		13:46	14:24	
22	平田	8:33	9:41	10:12	11:58	12:27	13:48	14:22	17:01
23	下庄	8:32	9:42	10:11	11:59	12:26	13:49	14:21	17:02
24	松阪	8:32	9:42	10:11	11:59	12:26	13:49	14:10	17:02
25	下庄駅								
26	下庄駅口	8:30	9:44	10:09	12:01	12:24	13:51	14:19	17:04
27	出屋	8:29	9:45	10:08	12:02	12:23	13:52	14:18	17:05
28	出屋公民館前	8:28	9:46	10:07	12:03	12:22	13:53	14:17	17:06
24	松阪	8:23	9:51	10:02	12:08	12:17	13:58	14:12	17:11
29	弘法寺	8:21	9:53	10:00	12:10	12:15	14:00	14:10	17:13

3-2 路線図



3-3 幹線系統等の接続

第3便

南部ルート	
弘法寺	→ 亀山駅前
8:21 発	8:59 着

⇒⇒⇒ バス

亀山みずほ台線	9:04 発
鉄道	
関西本線（加茂方面）	9:08 発
紀勢本線	9:23 発
関西本線（名古屋方面）	9:24 発

第4便

バス

亀山棕本線	8:20 着
亀山国府線	8:25 着
亀山みずほ台線	8:42 着

⇒⇒⇒

南部ルート	
亀山駅前	→ 弘法寺
9:15 発	9:53 着

第5便

南部ルート	
弘法寺	→ 亀山駅前
10:00 発	10:40 着

⇒⇒⇒ バス

亀山みずほ台線	10:50 発
亀山国府線	11:32 発
亀山棕本線	11:36 発
鉄道	
関西本線（加茂方面）	11:14 発
紀勢本線	11:16 発
関西本線（名古屋方面）	11:24 発

第6便

バス

亀山みずほ台線	10:34 着
亀山棕本線	10:41 着
亀山国府線	11:14 着

⇒⇒⇒

南部ルート	
亀山駅前	→ 弘法寺
11:30 発	12:10 着

第7便

南部ルート	
弘法寺	→ 亀山駅前
12:15	12:53 着

⇒⇒⇒

バス

亀山みずほ台線	13:00 発
亀山国府線	13:15 発
亀山棕本線	13:38 発

鉄道

関西本線（加茂方面）	13:14 発
紀勢本線	13:16 発
関西本線（名古屋方面）	13:24 発

第8便

バス

亀山国府線	12:43 着
-------	---------

鉄道

紀勢本線	12:53 着
関西本線（加茂方面）	13:05 着
関西本線（名古屋方面）	13:09 着

⇒⇒⇒

南部ルート	
亀山駅前	→ 弘法寺
13:20 発	14:00 着

第9便

南部ルート	
弘法寺	→ 亀山駅前
14:10 発	14:50 着

⇒⇒⇒

バス

亀山国府線	15:45 発
亀山棕本線	15:46 発

第10便

バス

亀山みずほ台線	16:29 着
---------	---------

鉄道

関西本線（加茂方面）	16:05 着
関西本線（名古屋方面）	16:08 着
紀勢本線	16:28 着

⇒⇒⇒

南部ルート	
亀山駅前	→ 弘法寺
16:35 発	17:13 着

表1 添付資料

申請番号(2) 南部ルート of 経路長

新規系統: 10.8km (既存系統と重複していない区間 1.2km)

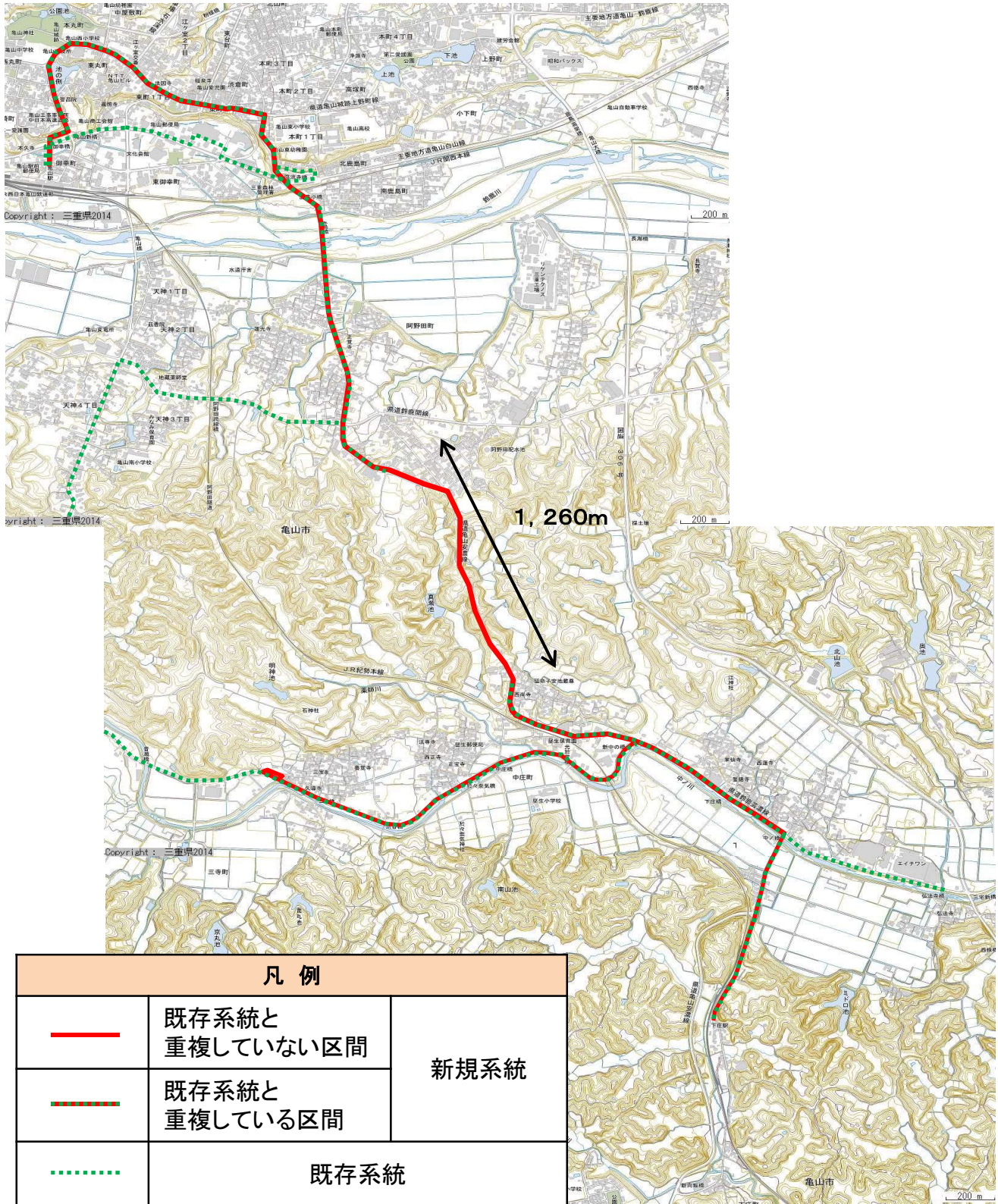
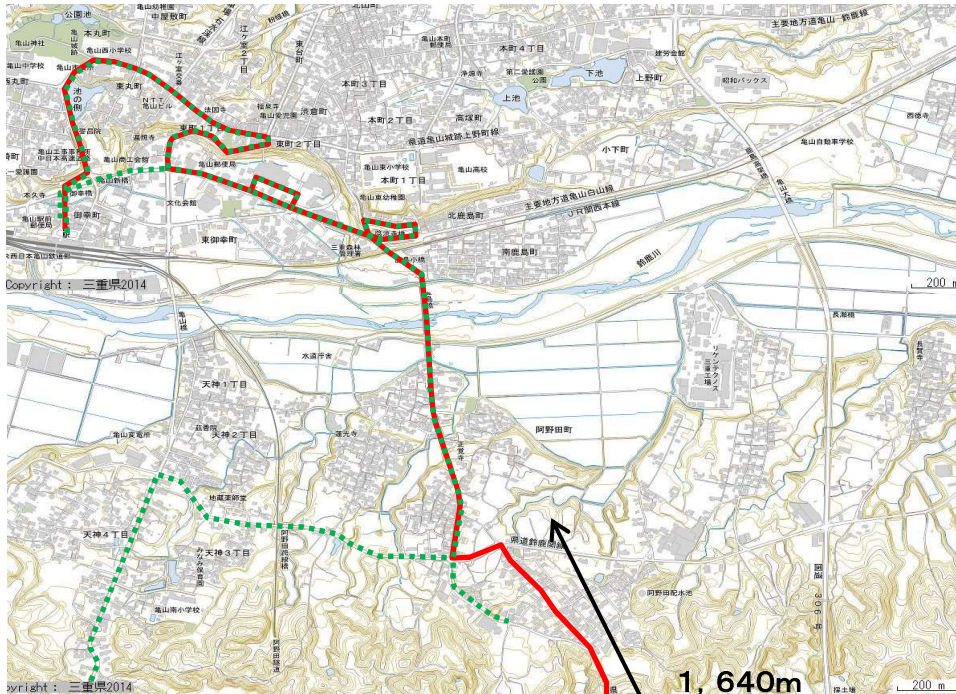


表1 添付資料

申請番号(3) 南部ルート of 経路長

新規系統: 15.6km (既存系統と重複していない区間 4.1km)



※既存系統と重複していない区間
 $1.64 + 2.52 = 4.16$



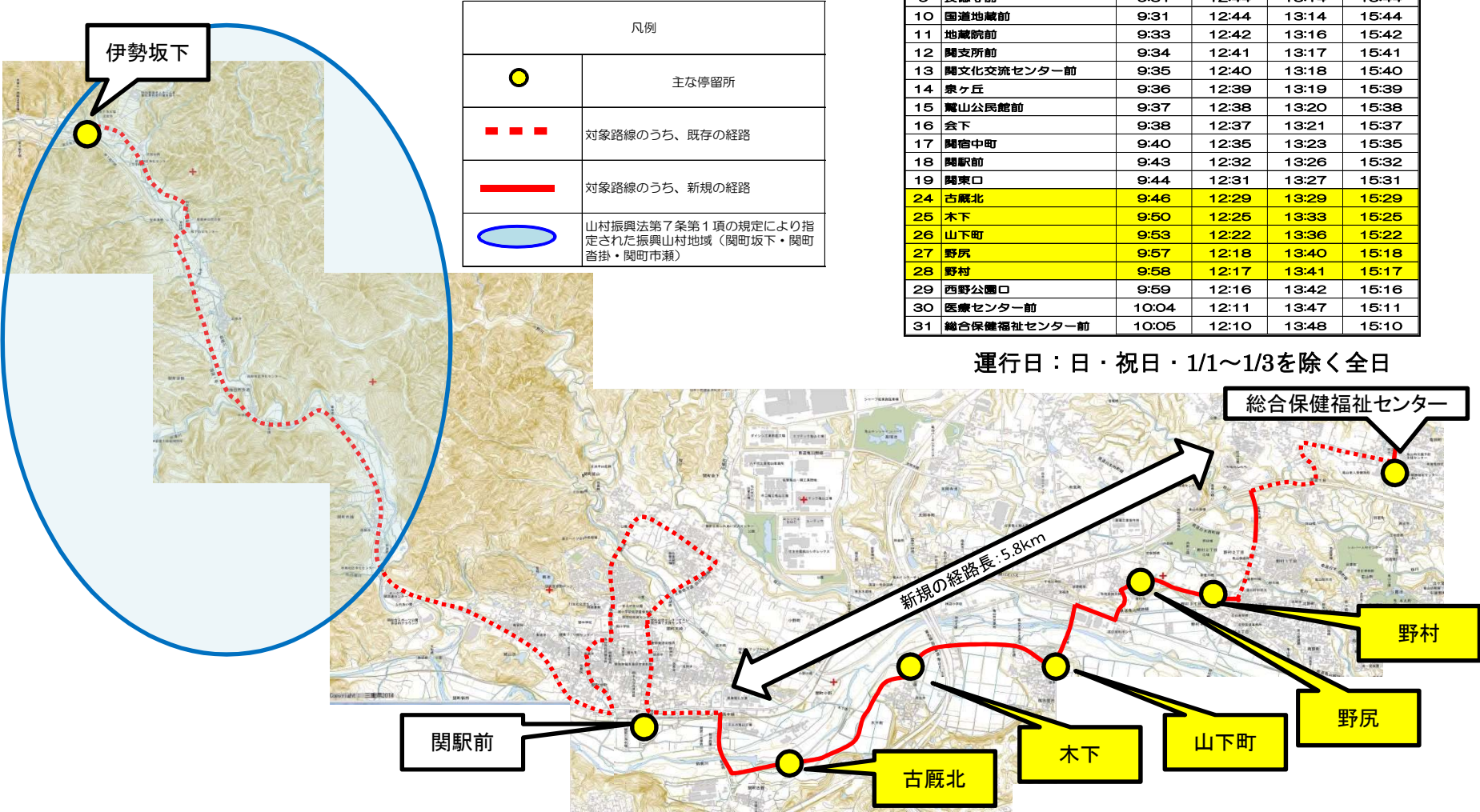
凡例		
	既存系統と重複していない区間	新規系統
	既存系統と重複している区間	
	既存系統	

表1 添付書類
申請番号4 西部ルート 4-1 時刻表

便 停留所名	第3便	第6便	第7便	第8便
系統	伊勢坂下発・総合 保健福祉センター 行送（木下・山下 経由）	総合保健福祉セン ター発・伊勢坂下 行送（木下・山下 経由）	伊勢坂下発・総合 保健福祉センター 行送（木下・山下 経由）	総合保健福祉セン ター発・伊勢坂下 行送（木下・山下 経由）
1 伊勢坂下	9:20	12:55	13:03	15:55
2 鈴鹿馬子倶楽部前	9:22	12:53	13:05	15:53
3 香掛	9:23	12:52	13:06	15:52
4 櫛の木	9:24	12:51	13:07	15:51
5 筆捨山	9:25	12:50	13:08	15:50
6 市瀬	9:27	12:48	13:10	15:48
7 關西口	9:29	12:46	13:12	15:46
8 西の湊分	9:30	12:45	13:13	15:45
9 長徳寺前	9:31	12:44	13:14	15:44
10 国道地藏前	9:31	12:44	13:14	15:44
11 地藏院前	9:33	12:42	13:16	15:42
12 關支所前	9:34	12:41	13:17	15:41
13 關文化交流センター前	9:35	12:40	13:18	15:40
14 泉ヶ丘	9:36	12:39	13:19	15:39
15 鷺山公民館前	9:37	12:38	13:20	15:38
16 会下	9:38	12:37	13:21	15:37
17 隣市中町	9:40	12:35	13:23	15:35
18 關駅前	9:43	12:32	13:26	15:32
19 關東口	9:44	12:31	13:27	15:31
24 古厩北	9:46	12:29	13:29	15:29
25 木下	9:50	12:25	13:33	15:25
26 山下町	9:53	12:22	13:36	15:22
27 野尻	9:57	12:18	13:40	15:18
28 野村	9:58	12:17	13:41	15:17
29 西野公園口	9:59	12:16	13:42	15:16
30 医療センター前	10:04	12:11	13:47	15:11
31 総合保健福祉センター前	10:05	12:10	13:48	15:10

運行日：日・祝日・1/1～1/3を除く全日

表1 添付書類
申請番号4 西部ルート 4-2 路線図



4-3 幹線系統等の接続

第3便

西部ルート
伊勢坂下 → 総合保健福祉センター
9:20 発 10:05 着

バス・・・JR関駅 9:43 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 関駅)

関西本線 (加茂方面) 10:21 発

関西本線 (亀山方面) 9:30 着

第6便

西部ルート
総合保健福祉センター → 伊勢坂下
12:10 発 12:55 着

バス・・・JR関駅 12:32 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 関駅)

関西本線 (加茂方面) 12:21 着

関西本線 (亀山方面) 12:59 発

第7便

西部ルート
伊勢坂下 → 総合保健福祉センター
13:03 発 13:48 着

バス・・・JR関駅 13:26 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 関駅)

関西本線 (加茂方面) 13:21 着

関西本線 (亀山方面) 12:59 着

関西本線 (亀山方面) 13:59 発

第8便

西部ルート
総合保健福祉センター → 伊勢坂下
15:10 発 15:55 着

バス・・・JR関駅 15:32 着

⇒⇒⇒ 鉄道 (JR 関駅)

関西本線 (加茂方面) 15:21 着

関西本線 (亀山方面) 15:59 発

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	亀山市
-------	-----

(単位:人)

人 口	
人口集中地区以外	42,381
交通不便地域等	4,140

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
4,140	白木町、小川町、安坂山町、 両尾町、辺法寺町、関町坂 下、関町沓掛、関町市瀬、関 町萩原、関町福德、加太市 場、加太向井、加太梶ヶ坂、 加太神武、加太板屋、加太中 在家、加太北在家	山村振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び
特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
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16日	平成30年度

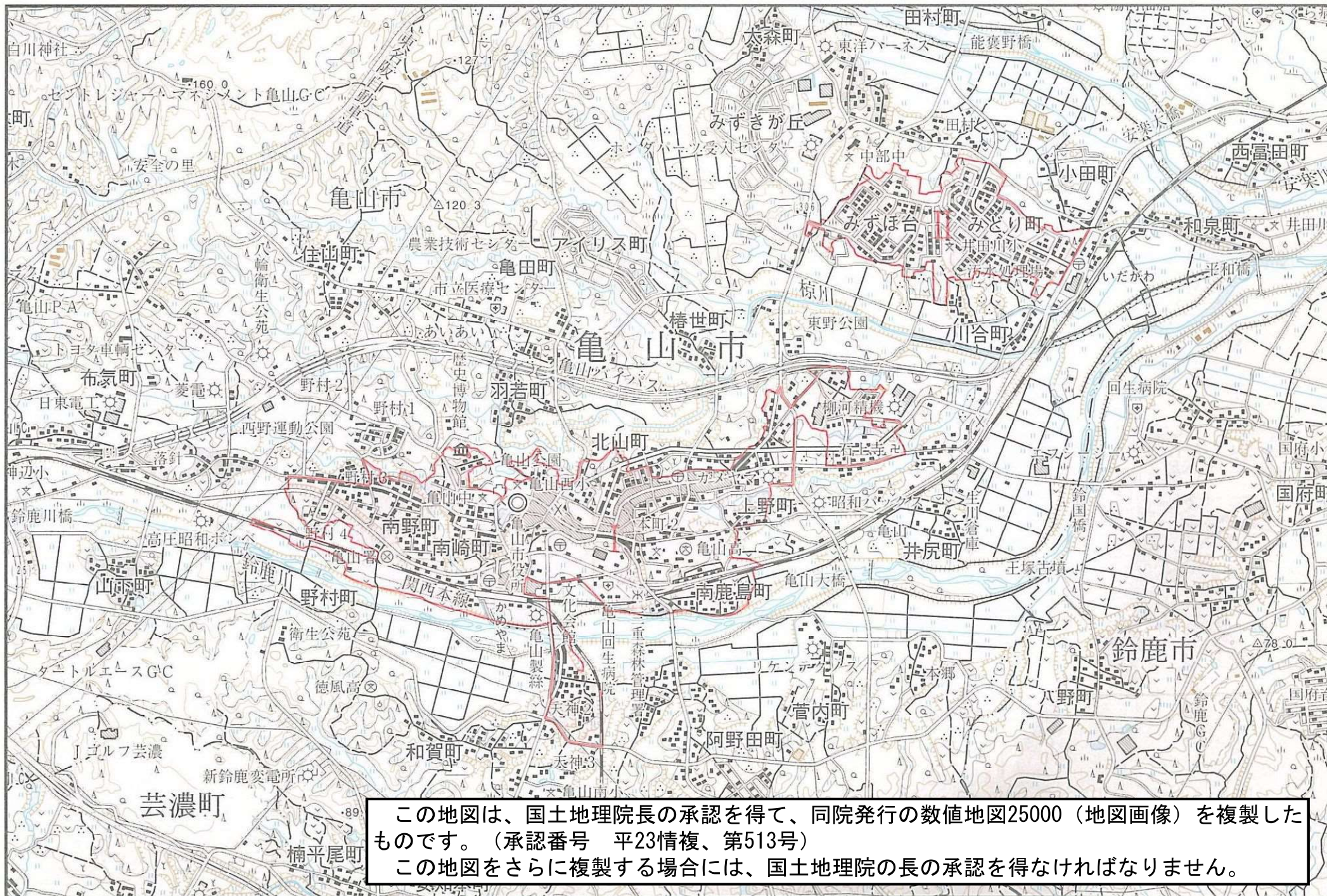
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

210 亀山市 Kameyama-shi



亀山市地域公共交通会議委員

令和3年5月13日現在

役職	選出区分	氏名	性別	委員選出根拠
座長	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科教授	松本 幸正	男	会議規約第4条第1号 学識経験者
副会長	亀山市自治会連合会 副会長	浅野 重信	男	会議規約第4条第2号 市民又は地域公共交通の利用者の代表
	亀山市地域まちづくり協議会連絡会議 代表	西川 喜賀	男	
	亀山市婦人会連絡協議会 副会長	佐野 安子	女	
	亀山市老人クラブ連合会 生活安全部長	佐野 嘉和	男	
監事	亀山市民生委員児童委員協議会連合会 副会長	江藤 清治	男	
	亀山市PTA連合会 副会長	藤本 昌也	男	
	公益社団法人三重県バス協会 代表	内山 宜哉	男	会議規約第4条第3号 一般旅客自動車運送事業者 又はその組織する団体の代表者又はその指名する者
	一般社団法人三重県タクシー協会 代表	中島 嘉浩	男	
	三重交通労働組合中勢支部 支部長	村田 和久	男	会議規約第4条第4号 一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
	東海旅客鉄道株式会社 代表	豊田 智隆	男	会議規約第4条第5号 鉄道事業者又はその組織する団体の代表者又はその指名する者
	西日本旅客鉄道株式会社 代表	友田 明石	男	
	国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	鈴木 博行	男	会議規約第4条第6号 運輸支局長又はその指名する者
監事	三重県 地域連携部交通政策課長	羽田 綾乃	女	会議要綱第4条第7号 三重県（三重県公安委員会を含む。）及び亀山市の職員
	三重県 亀山警察署 交通課長	森本 英幸	男	
	三重県 鈴鹿建設事務所 副所長兼保全室長	高柳 伸浩	男	
会長	亀山市 副市長	西口 昌利	男	
17名		(敬称略)		

亀山市コミュニティバス 野登ルート第5便のダイヤ改正について

1. 改正案

停留所	5便	
	現行	改正案
亀山駅前	10:49	11:01
御幸町		
池の側		
市役所前		
郵便局前	10:47	10:59
エコータウン	10:45	10:57
鹿島	10:42	10:54
亀山高校西	10:41	10:53
東町	10:40	10:52
ふれあい広場前	10:39	10:51
東丸	10:38	10:50
羽若	10:37	10:49
亀田	10:35	10:47
医療センター前	10:34	10:46
総合保健福祉センター前	10:32	10:44
亀田	10:31	10:43
アイリス西	10:29	10:41
アイリス南	10:26	10:38
川合西	10:24	10:36
みずほ台口	10:23	10:35
長明寺口	10:22	10:34
北東分署前	10:21	10:33
安楽橋	10:20	10:32
八島橋東	10:18	10:30
川崎農協	10:17	10:29
辺法寺口		
辺法寺	10:14	10:26
平尾	10:12	10:24
両尾	10:11	10:23
西両尾	10:11	10:23
西平尾	10:10	10:22
東安楽	10:08	10:20
西安楽	10:07	10:19
池山北		10:17
坂本棚田		10:12
池山北		10:07
池山東	10:06	10:06
池山	10:05	10:05
池山西	10:05	10:05

(1) 改正内容：第5便の坂本棚田への乗り入れ

(2) 改正理由：地域要望による

令和3年4月1日の路線再編については、野登地区まちづくり協議会との協議や乗降調査等のデータを基に、乗合タクシーの活用も考慮しながら設定したところですが、特に坂本地区については、小中学校の授業開始時刻に合わせた朝の早い時間帯以外に亀山駅方面に向かう便がないため、通院や買物にも利用できるような次のとおりダイヤを改正することとします。

2. 改正時期

令和3年8月1日

【参考】 亀山市地域公共交通会議規約第10条および別表1 抜粋

(協議済み事項の軽微な修正・変更)

第10条 交通会議において協議が整った事項に関する軽微な修正・変更については、交通会議での協議を省略することができるものとする。

2 前項における軽微な修正・変更とは、別表1に掲げるものとする。

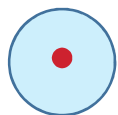
別表1 (第10条関係)

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・バス停名称の変更・バス停の新設又は廃止を伴わないルートの変更・ルートの変更を伴わないバス停の位置変更等・<u>運行本数の変更を伴わない運行時刻の修正</u> |
|--|

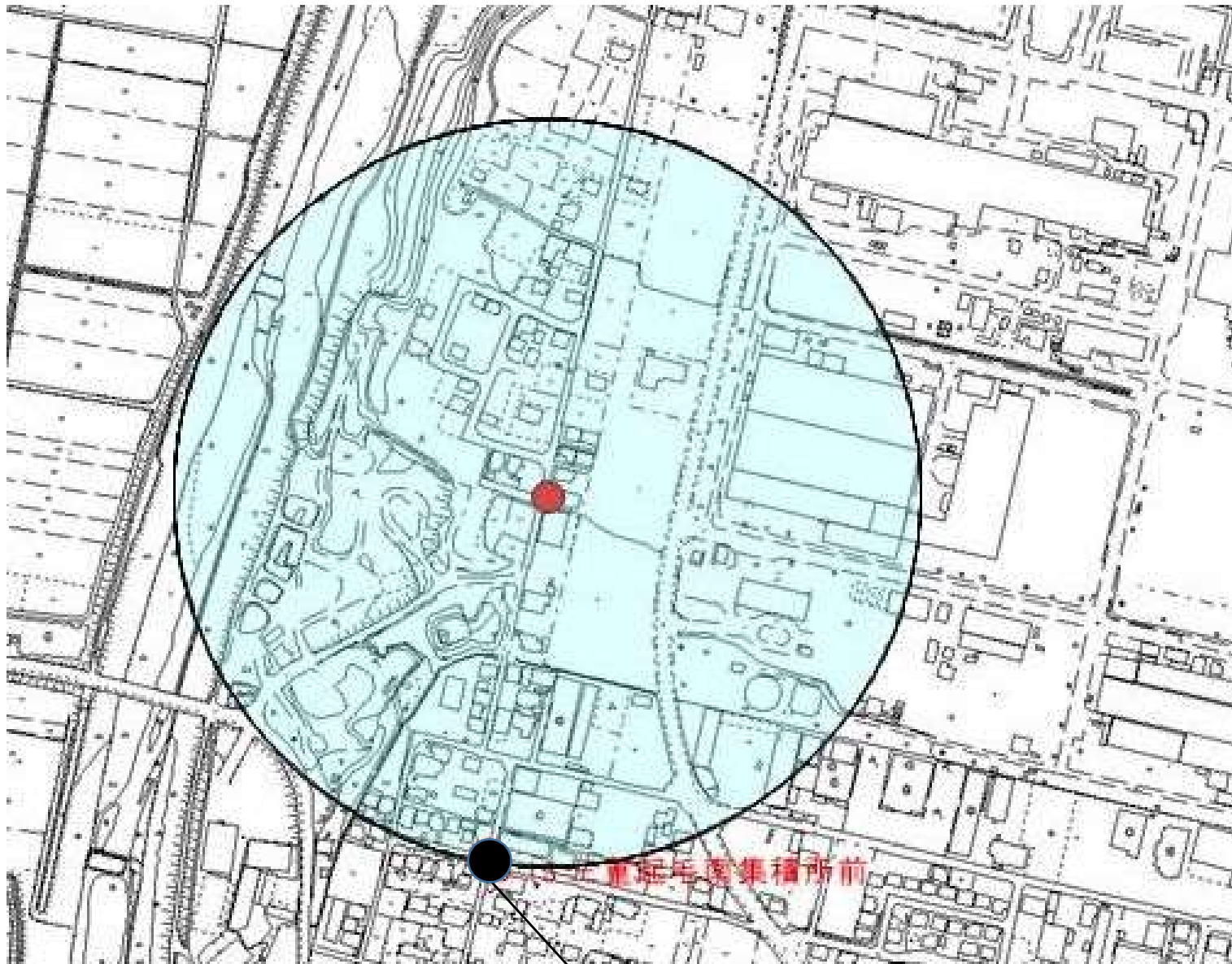
地域停留所設置要望（川崎地区まちづくり協議会）

資料6-1

停留所位置（外円は半径250m）



要望箇所 ● 既設



要望場所 能褒野町地内
名称案 のぼの西部（D28）

D 1 3 三重起毛南集積所前

【地域停留所設置基準】

3 設置の特例 ④高齢者の多い地域など設置後に一定の利用が見込まれる場合

【設置理由】

・既存の停留所から500m以上離れていないが、周辺の住民の利用がある。また、75歳以上の高齢者も増えているため、今後の利用が見込まれる。

※要望箇所は、車両の待機、利用者の乗降に支障がないことを確認済み。

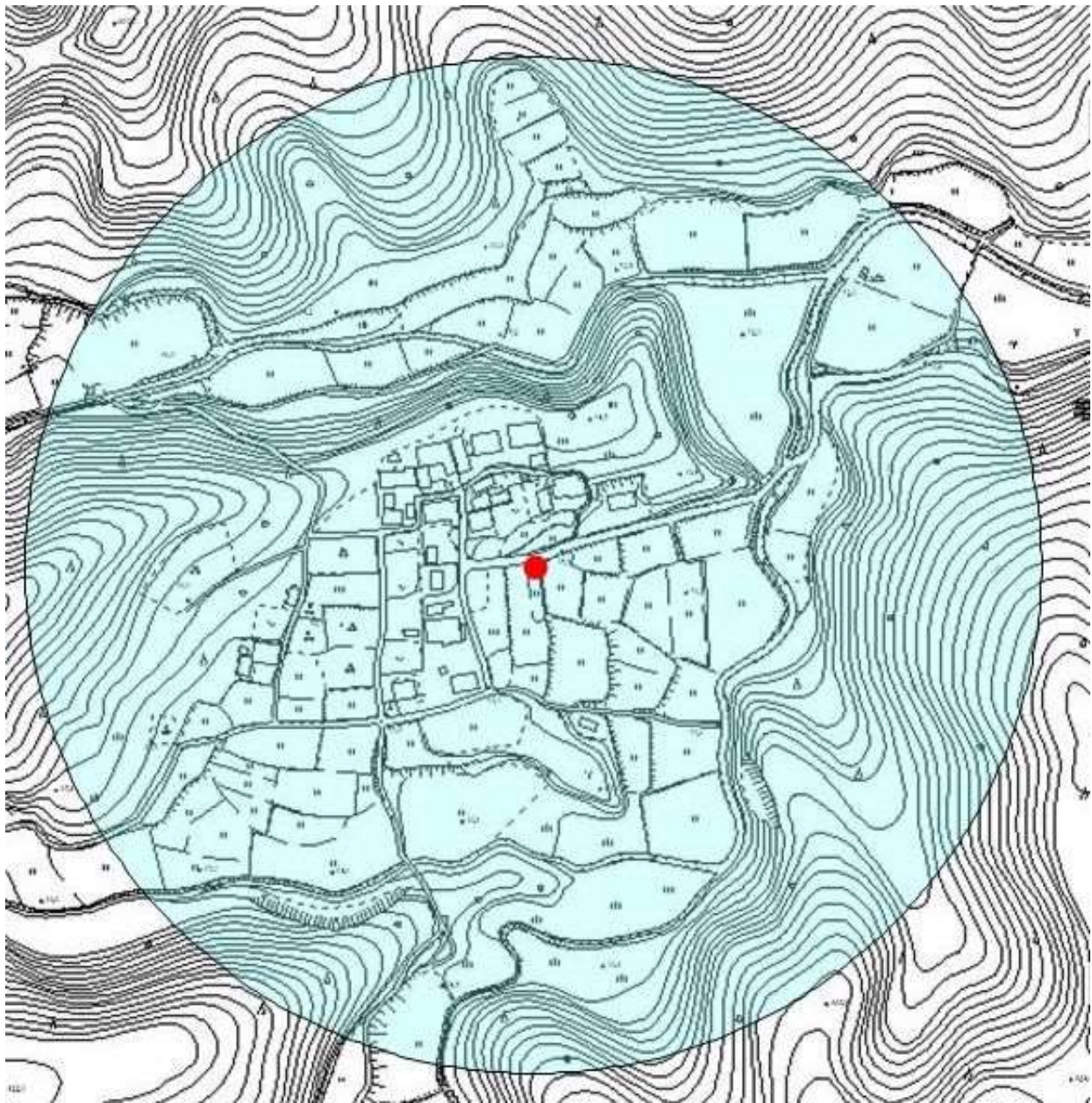
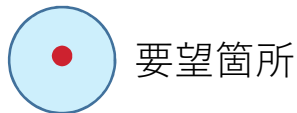
写真 1



写真 2



停留所位置（外円は半径250m）



要望場所 両尾町地内
名称案 河内（E22）

【地域停留所設置基準】

乗合タクシー車両が容易に通行でき、利用者が安全に乗降できる場所に設置するものとする。ただし、停留所間隔は、原則500m以上とする。

【設置理由】

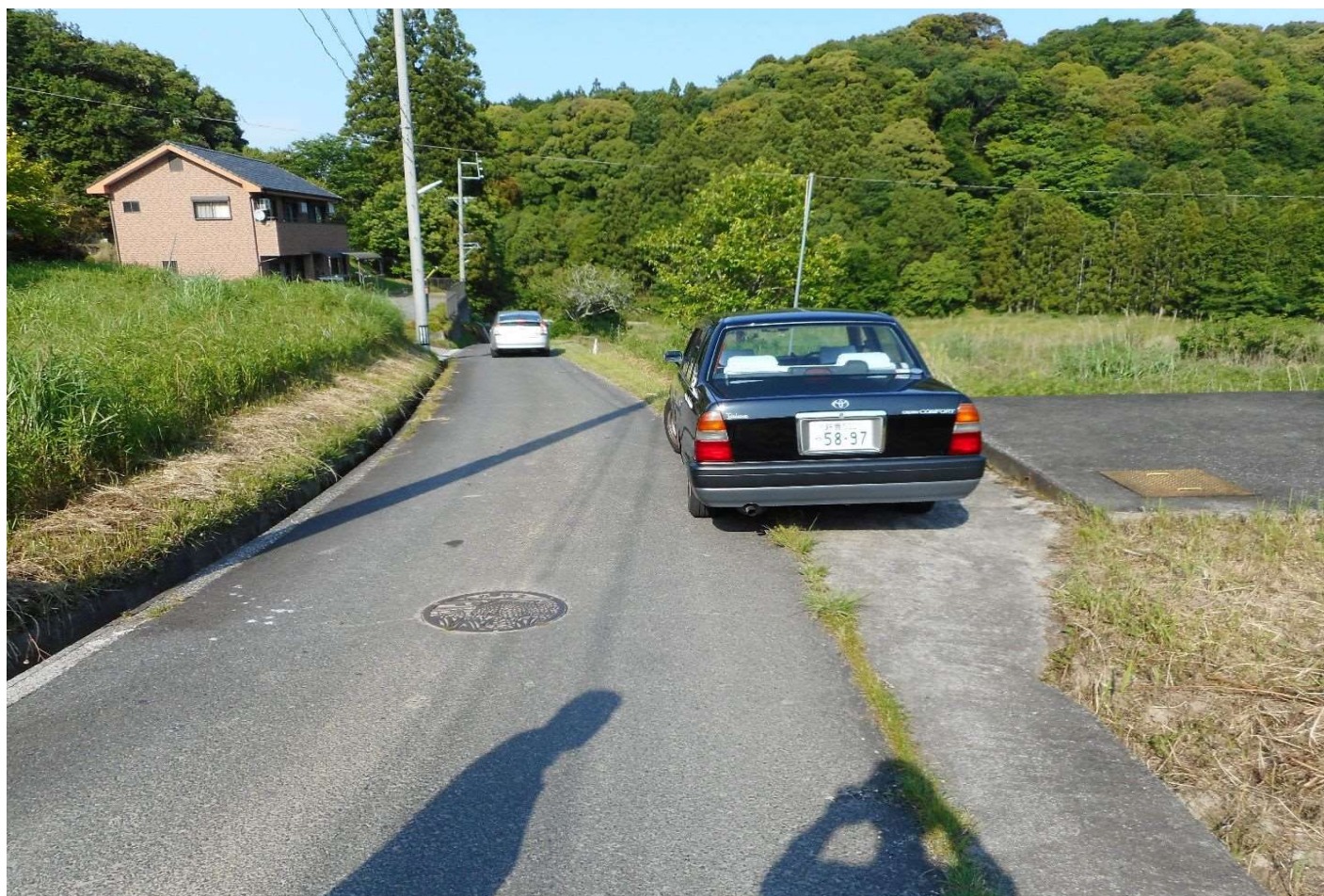
周辺地域に利用者がいるが、最寄りの停留所（E5原尾自治センター前）まで約700mの距離があるため、集落内に設置する。また、75歳以上の高齢者も増えているため、今後の利用が見込まれる。

※要望箇所は、車両の待機、利用者の乗降に支障がないことを確認済み。

写真 1



写真 2



乗合タクシー利用状況（令和2年度実績）

年度	H30	R1	R2
登録者数	1,803人	3,017人	2,865人
停留所数	424か所	430か所	434か所
特定目的地停留所	144か所	143か所	144か所
地域停留所	280か所	287か所	290か所
延べ利用者数	352人	2,120人	3,741人
亀山交通	314人	1,818人	3,006人
関タクシー	38人	302人	735人
平均利用者数	2.9人/日	7.3人/日	12.7人/日
運行回数	300便	1,775便	3,493便
	2.4便/日	6.1便/日	11.9便/日
乗合率	1.2人/日	1.2人/日	1.1人/日

月別延べ利用者数 単位:人

事業者	R2.4	R2.5	R2.6	R2.7	R2.8	R2.9	R2.10	R2.11	R2.12	R3.1	R3.2	R3.3	計	平均
亀山交通	152	144	169	270	230	291	310	260	270	268	262	380	3,006	250.5
関タクシー	13	27	25	47	44	37	62	73	109	93	78	127	735	61.3
計	165	171	194	317	274	328	372	333	379	361	340	507	3,741	311.8

年度	H30		R1		R2	
事業者	計	平均	計	平均	計	平均
亀山交通	314	52.3	1,818	151.5	3,006	250.5
関タクシー	38	6.3	302	25.2	735	61.3
計	352	58.6	2,120	176.7	3,741	311.8

時間帯別(月平均) 単位:人

時間帯	H30	R1	R2
9時台	-	34.3	50.9
10時台	19.8	34.8	53.7
11時台	10.7	24.5	52.9
12時台	5.8	22.4	56.8
13時台	2.5	19.8	29.5
14時台	17.2	29.4	35.2
15時台	2.7	11.5	20.8
16時台	-	-	8.7
17時台	-	-	3.3

曜日別(月平均) 単位:人

曜日	H30	R1	R2
月	5.7	16.6	48.7
火	18.3	34.3	45.8
水	13.2	46.4	68.7
木	6.2	25.1	39.2
金	15.3	43.2	79.6
土	-	11.1	29.8

金額別(月平均) 単位:人

区分	金額	H30	R1	R2	備考
単独	500円	39.2	110.8	239.2	基本
	1,000円	5.2	12.4	22.7	遠隔地
	1,500円	0.2	1.6	9.4	超遠隔地
複数	400円	13.8	43.9	27.3	基本
	800円	0.0	6.8	11.1	遠隔地
	1,200円	0.3	1.2	2.2	超遠隔地

地区別利用状況

地区	まちづくり協議会	登録者数 (人)		延べ利用者数 (人)		75歳以上 人口(人)	登録率
亀山	野村地区まちづくり協議会	206	1,162	159	1,282	2,485	46.8%
	城東地区まちづくり協議会	56		57			
	城西地区まちづくり協議会	94		87			
	城北地区まちづくり協議会	137		35			
	御幸地区まちづくり協議会	43		6			
	本町地区まちづくり協議会	174		319			
	北東地区まちづくり協議会	83		64			
	東部地区まちづくり協議会	176		266			
	天神・和賀地区まちづくり協議会	139		106			
	南部地区まちづくり協議会	54		183			
昼生	昼生地区まちづくり協議会	131	131	342	342	278	47.1%
井田川	井田川北まちづくり協議会	214	504	145	575	1,148	43.9%
	井田川地区南まちづくり協議会	290		430			
川崎	川崎地区まちづくり協議会	221	221	332	332	667	33.1%
野登	野登地区まちづくり協議会	125	125	110	110	415	30.1%
白川	白川地区まちづくり協議会	54	54	80	80	151	35.8%
神辺	神辺地区ふれあいまちづくり協議会	164	164	354	354	329	49.8%
関	関宿まちづくり協議会	285	395	335	487	909	43.5%
	関北部地区まちづくり協議会	67		85			
	関南部地区まちづくり協議会	43		67			
坂下	坂下地区まちづくり協議会	34	34	99	99	75	45.3%
加太	加太地区まちづくり協議会	75	75	80	80	223	33.6%
合計			2,865		3,741	6,680	42.9%

※地区区分及び75歳以上人口は市民課資料(令和3年4月1日現在)

※登録率は登録者数÷75歳以上人口として算出。登録者には免許返納者等75歳未満を含む。

A I 配車システムを活用した実証実験事業の検証結果について

本事業は、三重県の補助金（高齢者等の移動手段の確保に向けた地域モデル事業）を活用したA I 配車システムの導入による実証実験で、その結果は次のとおりであった。

1. 実証実験の目的

A I 配車システムを活用した予約受付及び配車を行うことにより、利用者の利便性の向上と効率的なタクシー車両の運行を図る。

また、スマートフォンからの予約や車両に搭載するタブレットへの予約のダイレクト送信など、タクシー事業者の予約受付及び運行管理の事務処理の省力化を図るとともに、事業主体である行政においても、利用状況等の集計作業の事務処理の軽減を図ることを目的に実施する。

2. 期待される効果

現在、登録者が運行当日の乗車時刻の1時間前までにタクシー事業者で電話で予約し、各タクシー事業者のオペレーターが配車を行い、運転手がこれまでの経験から最適なルートを組み立てているが、A I 配車システムを活用することで、瞬時に配車と最適ルートを計算し、各車両に指示を出すことができる。

これにより、利用者にとっては、これまでの電話予約に加えてパソコン、スマートフォンからの予約が可能となり、予約された情報については、本システムにより最も近い車両のタブレットに自動的に配信されるので、配車までの待ち時間が短縮される。また、乗合を考慮した最適なルートが自動的に組まれることで、単独乗車でなく複数乗車の利用料金で乗車できる機会も増えてくるものと考えられる。

一方、タクシー事業者にとっては、利用者の乗り合わせの事務処理、配車指示が効率的になる。また、スマートフォンからの予約受付が増えれば、電話対応とシステムへの予約入力作業が軽減される。

さらに、行政にとっては、効率的な運行を行うことで経費の削減が期待できる。

3. 実証実験の概要

- ①実施日時 令和3年1月12日（火）～2月27日（土）
- ②運行方式 道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運行事業（区域運行）
- ③運行エリア 市内全域
- ④運行事業者 乗合タクシー運行事業者2社（亀山交通（株）、関タクシー（株））
- ⑤対象者 車両への乗降介助が不要で、利用者登録をした人（登録要件あり）。
- ⑥運賃 ゾーン制（複数で乗車した場合は割引）
- ⑦運行日 月曜日～土曜日
- ⑧運行時間 9:30～17:30

4. 実証実験の委託先と導入システム

- ①開発者 (株)未来シェア
- ②導入システム

乗合タクシーのAI実証実験には、(株)未来シェアが開発したSAVS (Smart Access Vehicle Service)という技術を使用した。

SAVSとは、タクシー(デマンド交通)と路線バス(乗合交通)の長所を掛け合わせた、AIによるリアルタイムな便乗配車計算を行うサービスで、クラウド上のAIプラットフォームを使って、人々の移動要求とすべての車両の運行状況から最も効率的な配車をAIが瞬時(1秒以内)に判断し、自動的にドライバーへ送迎指示を出す。乗客同士が乗り合うことを許容したリアルタイムな配車決定により、乗客送迎中においても新たな乗客の配車要求に応えることができる。SAVSにより、空車率を減らし限られた車両数で最大限の輸送効率を引き出すことができるようになる。



5. これまでの課題

乗合タクシーを導入した平成30年10月当時は、市内を亀山地区、関地区の2地区に分け、地区ごとに亀山交通(株)、関タクシー(株)に運行を委託していた。予約受付は、前日までとして、各事業者から予約状況をファックス又はメールで市に報告し、乗合が成立するかどうかについて相互にチェックしていた。

しかし、予約の事前確認により乗合率を高める観点から、予約受付を前日までとしていたが、利用者からは当日予約のニーズが高かった。また、地区ごとに運行事業者が違うため、いずれかに空車があっても対応できなかった。さらには、乗合成立を手作業で確認し、配車ルートを経験から探索しており、作業が非効率であった。

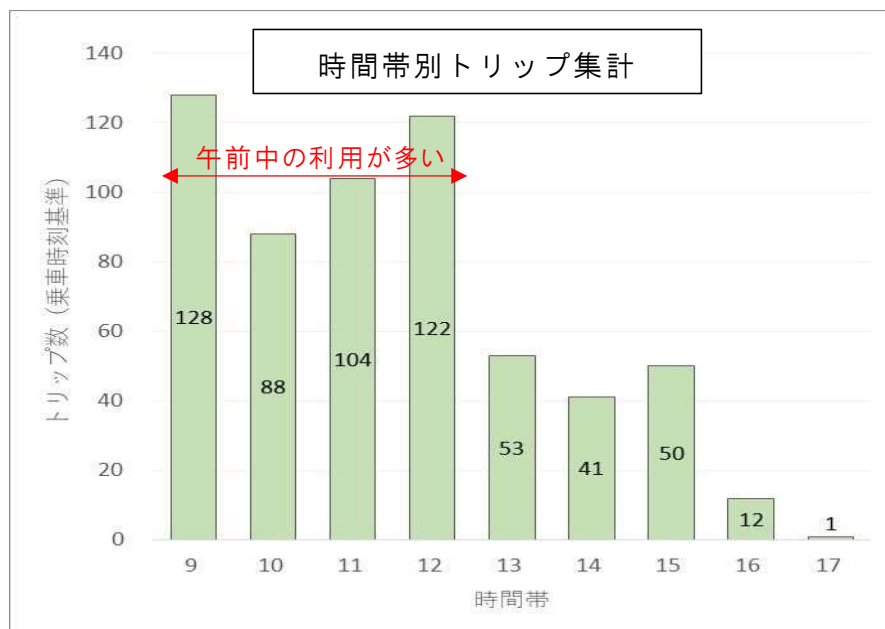
6. 運行等実績

(1) 実証実験期間中の運行実績

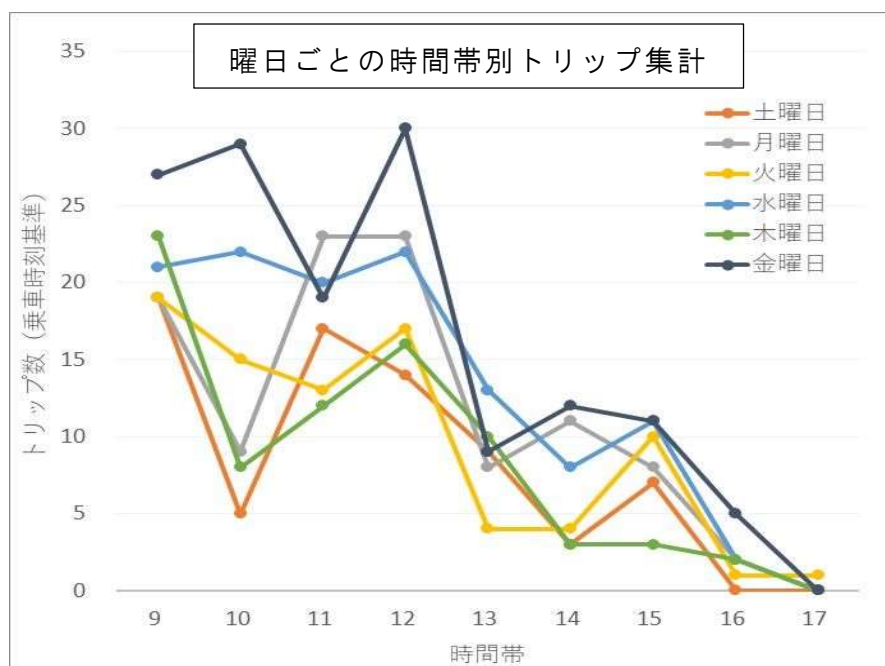
実施月	亀山交通(株)	関タクシー(株)	合計
1月	215	70	285
2月	262	78	340
合計	477	148	625

(2) スマートフォン予約サイト利用実績

乗合タクシー登録者数	実利用人数	予約サイト登録者数	利用者数
2,849人	150人	4人	0人



- 乗合タクシーの利用は午前中が多く、午後は少ない。午前中では特に9時台と12時台の利用が多く、午前中に病院や買物等の用事を済ませる傾向にある。
- 運行時間を延長した16時台と17時台の利用は少ない。



- 金曜日の利用が最も多く、次いで月曜日と水曜日が多い。
- 火曜日、木曜日、土曜日は比較的少なく、特に木曜日の午後の利用が少ない。

7. 実証実験にかかった経費

事業費	補助対象経費	補助金額	一般財源
3,129,560 円	2,729,000 円	1,364,000 円	1,765,560 円

【事業費内訳】 A I 配車システム実証実験業務委託料 1,903,000 円
乗合タクシー運行委託料 1,226,560 円

8. 実証実験の評価

A I 配車システムを導入するにあたり、亀山地区と関地区の2つの区分を撤廃し、一本化することで、利用者が近くから配車できる事業者を選択することが可能となった。また、予約も当日受付（乗車時刻の1時間前まで）を可能としたことで制度改正前の令和2年6月の利用者194人から、令和3年3月の利用者504人へと約2.6倍増えるなど、利用者の利便性が格段に向上した。

その上で、A I 配車システムを導入したことにより、エリアを問わず当日の予約に対しても最も近い車両のタブレットに自動的に配車情報が配信されるとともに、最短の配車ルート検索が瞬時に示されるなど、効率的な運行が可能となった。

しかしながら、スマートフォンからの予約実績がなかったことから、全ての予約をオペレーターが電話で受け、A I 配車システムへ入力を行う作業が必要であったことから、運行事業者にとっては、期待されたほど作業の省力化は図られなかった。また、電話の受付は、それぞれの運行事業者で行うことから、受け付けた事業者の車両へのみ配車情報が送信されるため、それぞれ最も近い車両を配車できた（部分最適）ものの、全体最適には至らなかった。

【利用者及び関係者の評価】

今回の実証期間中には、スマートフォンからの予約実績はなく、利用者からも「高齢者が多い中でスマートフォンによる予約は時期尚早ではないか」との意見があった。一方で、配車システムの導入を機に地区ごとの運行事業者の区分を撤廃したことについては「いつも使っているタクシー会社に乗れるようになった」と歓迎する意見が聞かれた。

また、運行事業者からは、A I 配車システムへの入力の手間はあったものの、これまで予約配車の度に利用登録者を紙の名簿から手作業で探していたのが、システムでできるようになり作業効率が上がった」という評価を得た。同時に、「オペレーターが無線を使って口頭で運転手に目的地などを伝えていることと比べると、A I 配車システムによる自動案内は有効である」との評価も得ている。一方で、乗合タクシーの実証実験用のシステムと一般タクシーの既存システムの提供会社が異なっていたため、予約状況が共有されないという問題があった。今後に向けては、「システムの一元化または二つのシステムのリンクが必要である」という意見があった。また、「インターネットによる予約が進むのは、5年から10年後となるのではないか」という意見もあった。

9. 今後のAI配車システムの活用について

今回、実証実験を開始するに当たっては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大という想定外の事態が起こり、当初の実証実験期間であった令和2年9月、10月を、状況を見ながら延期することとなった。また、延期した令和3年1月、2月についても、再び感染が拡大しており、「乗合を考慮した最適なルートを自動的に組む」ことが本実証実験の最大の目的であったが、結局のところ「乗合」を避けた形での実験を行わざるを得ない状況となった。

このことから、本来「AI（人工知能）を駆使し、乗合を考慮した最適なルートを瞬時に組むことによって効率化を図る」という実証実験が、「スマートフォンによる予約」に注目されることになり、主に75歳以上を対象とした乗合タクシーにおいては、システムの導入は時期尚早という評価を得る結果となった。

確かに、現状の利用者数であればシステムがなくても対応は可能であるが、乗合タクシーの当日予約を可能としたことや今後の利用者数の増加を見据え、AI配車システムを含めた新たな技術による運行の効率化は必要不可欠となってくる。

近い将来、DX（Digital Transformation）により、生活や働き方など様々な場面において変革がもたらされることが予測され、公共交通においても例外でないと考える。

例えば、電車やバスを利用する際にこれまでのルート検索だけでなく、予約から運賃等の決済までを一度に行えるよう、マイカー以外のすべての交通手段による移動を一つのサービスとして捉えて継ぎ目なくつなぐMaaSというサービスがあり、その実用化に向けた実証実験が進められている。こういったサービスを実施することで、単に利用者の利便性の向上や路線運営の効率化が図られるだけでなく、全ての人にとっても安全で簡単に利用できる輸送システムが確立されることで、SDGsの目標の一つでもある「持続可能な都市」にも繋がっていくと考えられる。

今回の実証実験の結果から、現行の乗合タクシー制度において直ちにAI配車システムを導入するのではなく、対象年齢の引き下げを含めた乗合タクシー制度の見直しもセットで検討していく必要があり、次期の地域公共交通計画の策定を行う中で、最適な方法を模索していくものとする。

地域公共交通計画策定スケジュール

年 度		令和3年度													
項 目		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
全体									★中間案					★ハブコメ案	策定
内部	庁議		①					②				③			
	市長・副市長	※方向性の確認(随時) ----->													
	バス等検討委員会		● ①			②		③				④			
	事務局	現計画の検証		骨子作成		中間案作成		計画案(ハブコメ案)作成				最終案			
外部	議会							①			②		●		
	地域公共交通会議	●	●	①		②		③			④		●		
	市民											パブリックコメント			
	各種団体等					まち協・民生委員等		交通事業者ヒアリング		必要に応じて意見聴取					
委託	現状分析支援		★契約								★中間報告				