

亀山市地域公共交通計画（最終案）に対する意見への回答

産業建設部産業振興課

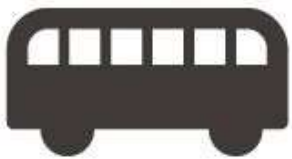
該当ページ	項 目	意 見	回 答
3	1-5 対象とする交通手段	<p>～交通手段は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、<u>民間タクシー</u>及び乗合タクシーとします。</p> <p>⇒3ページの下図と表記を統一するため、本文表記を修正する。</p>	<p>ご意見のとおり、「民間タクシー」に統一します。これに関連する箇所についても同様に修正します。</p>
48 49	④乗合タクシー ⑤民間タクシー	<p>タクシーを「公共交通」、「公共交通機関」と言い回しを微妙に変えているため、どちらかに用語を統一する。</p>	<p>「公共交通」に統一します。</p>
56	5-6 数値目標	<p>数値目標に「収支率」が加わったが、これを目標とするとその達成のためにサービスを切り下げ(運行経費を削減し)、利用の多いところだけを走らせることが是になることになる。これは、コミュニティバス事業の目的に反する方向である。とは言え、公的資金投入の効率化は求められ、また、青天井で公共交通に関する予算が拠出できるわけでも無い。一方で、ある値を目標にして施策を実施するべきものでも無い。そこで、「⑦コミュニティバス路線の収支率」と「⑧公共交通維持に係る年間実質負担額」は点検(確認)項目として、毎年度、その推移を点検し、必要に応じて対応(利用促進や路線の見直しなど)を取るということにしてはどうか。</p>	<p>収支率の向上や年間実質負担額の抑制のためには、ご意見のようなサービスの切り下げなどの懸念もある一方で、利用者数を増加させて収入を増やすことで、目標を達成するという側面もあります。利用者数の増加も目標に掲げて事業に取り組むということから、利用促進を第一とし、続いて非効率な運行を低減することによって達成を目指すという考えのもと、数値目標を原案どおりとします。なお、ご意見の内容については、次回見直し時に検討します。</p>

該当ページ	項目	意見	回答
		<p>「③乗合タクシーの利用者総数」8,000人を目標に掲げているが、この目標達成のためには、必要の無い人にまで利用してもらうことにつながらないかが懸念される。また、利用が増えれば増えるほど行政コストも増加するという構造的な問題も抱えている。そこで、どう調べるかは検討が必要であるが、「乗合タクシーの存在を知っている割合」を目標にしてはどうか。知っているにもかかわらず使っていないのであれば、その人にとって乗合タクシーは必要ないということであり、そのような方々にわざわざ利用してもらう必要は無い。なお、乗合タクシー利用者が8,000人以上になった場合の費用も見積もっておき、「⑧公共交通維持に係る年間実質負担額」が概ね1億円／年に収まるのかの確認もしておくべきである。</p>	<p>乗合タクシーについては、ご意見のとおり利用が増えるほど行政コストが増加するという構造的な問題を抱えています。一方で、利用者からの予約によって運行するデマンド型の交通システムであるため、定時定路線より効率的に運行ができるというメリットもあります。本計画案の基本方針3にも掲げているとおり、「乗合タクシー制度の充実を図るとともに、ニーズやサービス、コストを考慮して地域公共交通の最適化を図る」としており、この取組を進める上でも必要な数値となりますので、この数値目標を原案どおりとし、ご意見の内容については、次回見直し時に検討します。</p>
59	<p>施策①情報提供と公共交通PR活動</p>	<p>事業のうち情報提供の「バスマップ及び分かりやすいダイヤ表」について、現在、生活の中でバスのダイヤ表を見る機会は皆無に等しいと感じる。次のアクセス向上に紐づく内容であるが、乗り継ぎ向上を頂いた内容を市民に周知する取り組みは加速頂きたい。</p>	<p>バスを利用するためには、まず路線とダイヤを見ることから始まりますので、ご意見のとおりアクセスの向上にも繋がる取り組みですので、市民の方に分かりやすく発信していきます。</p>

該当ページ	項 目	意 見	回 答
61	施策③地域公共交通の最適化	事業のうちアクセス向上について、5年先までの実施スケジュールで計画されているが、官民一体で少なくとも年に1回は効果の検証を行って頂きたい。ストレスの無い乗り継ぎを実現する事で利用者増につなげる事が期待出来る。	第7章 計画の達成状況の評価 (4)にも記述しているとおり、事業の評価については、毎年度行っていきます。
70	【亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会関係図】	亀山市地域公共会議の箇所について、道路運送法に基づく会議に「活性化再生法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）」も併せて記載する。	追記します。



RAILWAY



BUS



TAXI

亀山市地域公共交通計画

2022 - 2026

【最終案】

第 5 回会議(書面開催)意見反映

目 次

第1章	計画の概要	1
1-1	計画策定の背景と目的	
1-2	上位・関連計画との関係性	
1-3	計画の区域	
1-4	計画の期間	
1-5	計画の対象となる交通手段	
第2章	亀山市の現状	13
2-1	広域的立地特性、地形特性	
2-2	社会経済特性	
第3章	亀山市の地域公共交通の現状	17
3-1	地域公共交通への取組	
3-2	地域公共交通の現状	
3-3	地域公共交通の利用状況	
3-4	地域公共交通維持のための財政負担状況	
3-5	地域公共交通計画（現計画）の事業進捗状況評価	
3-6	地域公共交通に対する市民及び地域の意見	
第4章	亀山市の地域公共交通の課題	39
第5章	地域公共交通に関する基本的な方針	42
5-1	計画の目標	
5-2	地域公共交通に関する基本的な方針	
5-3	公共交通ごとの役割・位置づけ	
5-4	公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方	
5-5	公共交通維持確保改善の考え方	
5-6	数値目標	
第6章	計画の目標を達成するための実施事業	58
第7章	計画の達成状況の評価	64
	用語解説	72

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

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ます。

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）」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ました。

具体的には、西部・南部・東部ルートや野登・白川ルートのコミュニティバス路線の再編や運賃体系の見直し、平成30年10月には、新たな交通手段として『かめやまのりあいタクシー「のりかめさん」』を導入し、市民の生活に必要な公共交通の充実に努めたところです。

今後も、本市では、増加する財政負担などの問題や超高齢社会、人口減少社会などこれまでの課題に加え、新型コロナウイルス感染症がもたらすニューノーマル、カーボンニュートラルへの取組、さらにはデジタル・トランスフォーメーション（DX）の急速な進展にも対応していく必要があります。

そこで、平成29年10月策定の亀山市地域公共交通計画が令和3年度末で期間満了となること、また令和2年11月改正の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）が施行されたことを受け、新たな「亀山市地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定するものです。

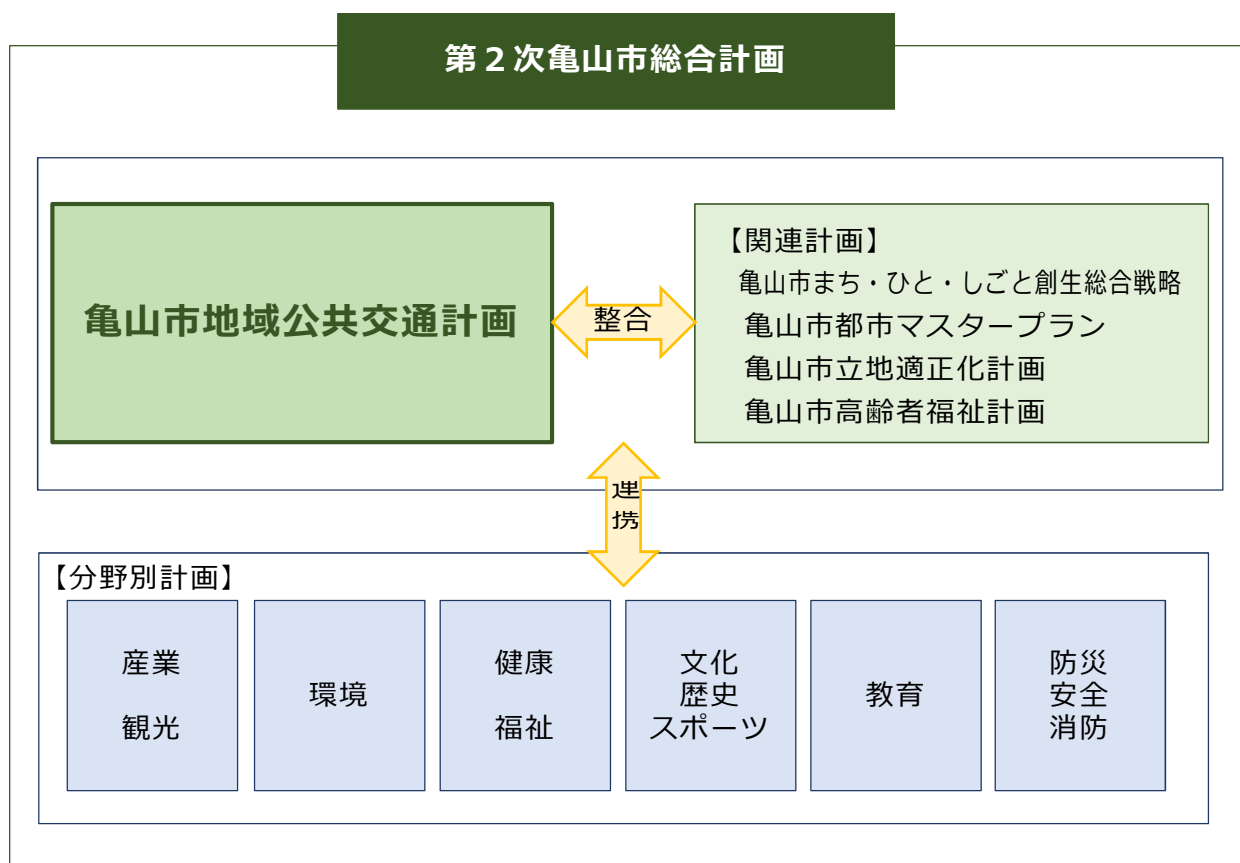
1 - 2 上位・関連計画との関係性

本計画は、第2次亀山市総合計画を上位計画とし、亀山市まち・ひと・しごと創生基本戦略、亀山市都市マスタープラン、亀山市立地適正化計画等を関連計画とする「亀山市の総合的な公共交通政策の方向性等を定める基本計画」とします。

関連計画の中でも、立地適正化計画は「まちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するための基本方針」と位置付けられているため、立地適正化計画における「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方や「基幹的公共交通軸の将来イメージ」との整合を図ります。

また、地域公共交通計画における計画の目標の実現に向けて、観光や環境、福祉等の分野別計画との連携を図ります。

▼計画の位置付け



1 - 3 計画の区域

本計画における計画の区域は、亀山市の全域とします。

また、広域連携の観点から、現在でも通勤・通学等で密接に関係している近隣市との連携を図ります。

1 - 4 計画の期間

計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

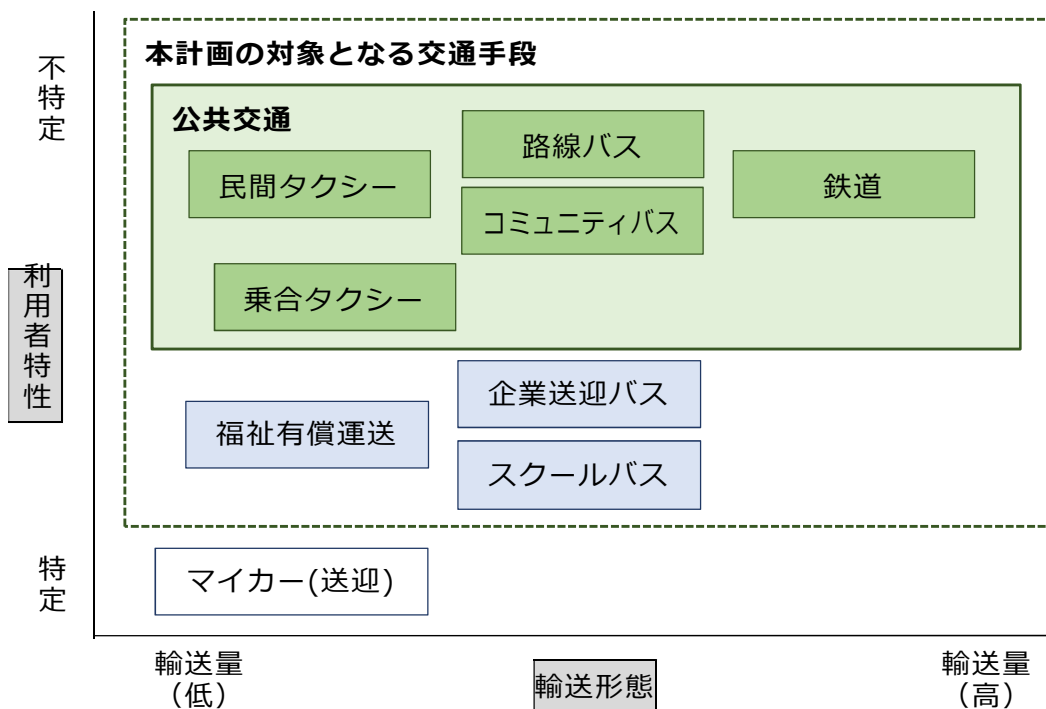
なお、計画期間中であっても、評価指標の状況や各施策の実施状況、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

年度	R元 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	第2次総合計画								
				公共交通計画					
	都市マスタープラン								
	立地適正化計画								
	まち・ひと・しごと創生総合戦略								
		高齢者福祉計画							

1 - 5 対象とする交通手段

本計画で対象とする主な交通手段は、鉄道及び路線バス、コミュニティバス、民間タクシー、乗合タクシーとします。

なお、令和2年の活性化再生法の改正により、公共交通を中心に地域の多様な輸送資源を総動員しながら、持続可能な運送サービスの提供を確保していくという考えから、福祉有償運送やスクールバス等も地域公共交通計画の対象となったことを踏まえ、本計画期間において本市の輸送実態を把握し、今後の活用方策を検討します。



【参考】上位計画と関連計画

(1) 第2次亀山市総合計画（平成29年度～令和7年度）

① 将来都市像とまちづくりの基本方針

第2次亀山市総合計画では、将来都市像を「歴史・ひと・自然が心地よい 緑の健都 かめやま」と定め、まちづくりの基本方針を「市民力・地域力が輝くまちづくり」としています。

■ 将来都市像



■ まちづくりの基本方針



② 公共交通関連の計画

基本計画のうち、公共交通に関連する項目として「市民が、身近な公共交通網を利用して、安全で快適に生活を送っています。」を目指す姿としています。

■ 公共交通網の充実

目指す姿

市民が、身近な公共交通網を利用して、安全で快適に生活を送っています。

成果指標

指 標	現状値	目標値
市内JR駅の乗車人員（1日平均）	3,402人 （平成26年度）	3,400人 （平成33年度）
市コミュニティ系バス及び乗合タクシーの利用者数	99,645人 （平成27年度）	102,000人 （平成33年度）

施策の方向

① 地域公共交通を活用した交通ネットワークの強化

◆ 新たな地域公共交通計画を策定し、多面的な視野からコミュニティ系バスを含めた様々な交通手段により、都市拠点と居住地を結ぶ総合的な地域公共交通網を構築します。

② 公共交通機関の利便性向上と利用促進

- ◆ 来訪者や市民の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います。
- ◆ 交通事業者や市内企業、関係団体との連携・協働による利用促進活動を展開し、利用者人数の増加に努め、公共交通機関の利便性向上につなげていきます。
- ◆ 利用者の利便性向上のため、鉄道、営業路線バス、コミュニティ系バス等のそれぞれの公共交通間の接続強化に努めます。

③ 身近な交通手段の確保

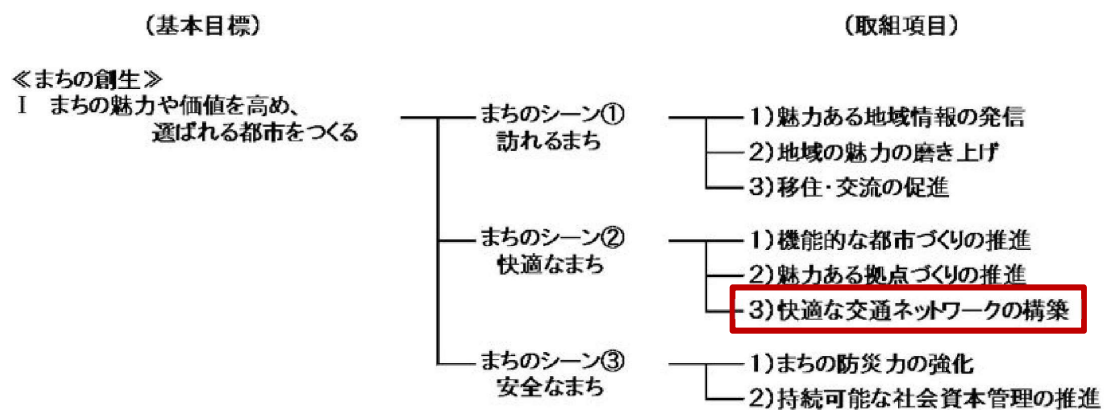
- ◆ 自立した移動手段を持たない市民の交通手段を確保するため、コミュニティ系バス等の効率的・効果的な運行を行います。
- ◆ 超高齢社会を見据え、地域の実情や状況の変化に合わせ、コミュニティ系バス路線等の再編に取り組みとともに、新たな交通手段などについて研究し、運行の実現を目指します。

(2) 亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年度から令和3年度）

①基本的な視点

本戦略は、国の総合戦略に盛り込まれた「まち・ひと・しごと創生」政策5原則の趣旨を踏まえ、次の視点に基づき効果的に施策を推進します。

- 「地域性」を活かし、既存の取組にとらわれない自由な発想と新たな切り口で付加価値を生み出す取組の環境を整えるための施策を推進します。
- 「将来性」を鑑み、都市の成長・成熟に合わせて、取組がステップアップしていきけるよう、ストーリー性を持った施策を推進します。
- より効果的な「成果」を生み出せるよう、ターゲットと期待する効果を明確にして施策を推進します。
- 人口の自然減対策と社会減対策の双方にバランス良く施策を推進することで、その相乗効果を発揮させます。



②公共交通関連の基本目標と取組項目

3) 快適な交通ネットワークの構築

- ◇JR在来線の利便性向上に向けた働きかけや、市内バス路線の見直し、公共交通の連携強化や利用促進等により、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。
- ◇市内外をつなぐ広域幹線道路について、地域の産業・経済活動や人の交流が活発化するよう、計画的な整備の実現に向け取り組むとともに、地域の一体性の醸成を図るなど、重点的かつ効果的な市内幹線道路の整備を進めます。
- ◇リニア中央新幹線の名古屋以西の早期着工と市内への停車駅の誘致に向けて、市民、事業者などと一体となった取組を積極的に進めます。

(2) 亀山市都市マスタープラン（令和元年度～令和9年度）

①都市づくりの理念

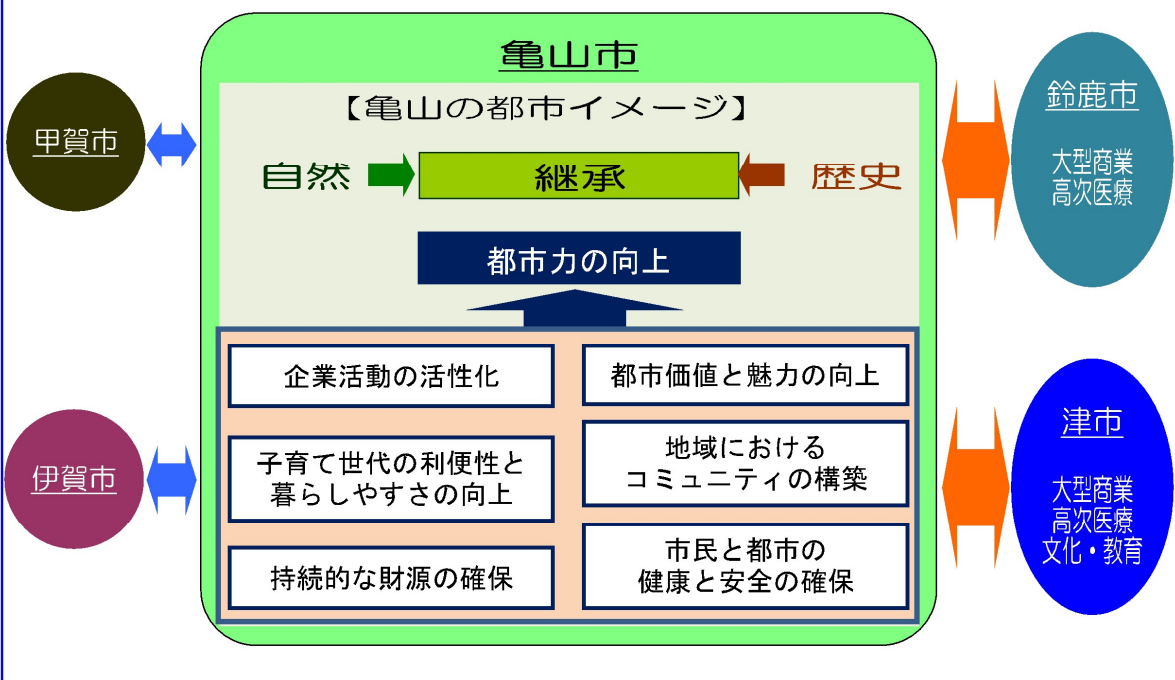
亀山市都市マスタープランでは、亀山市第2次総合計画を踏まえ、都市づくりの基本理念を「歴史・ひと・自然が心地よく、暮らしの中に溶け込んだ都市の姿を継承しつつ、都市の価値と魅力（都市力）の向上により『持続的に発展し続けられる健都へ』」と定めています。

【都市マスタープラン】

都市づくりの基本理念

歴史・ひと・自然が心地よく、
暮らしの中に溶け込んだ都市の姿を継承しつつ、
都市の価値と魅力（都市力）の向上により
「持続的に発展し続けられる健都へ」

亀山市の特徴である豊かな自然環境や東海道を軸とした歴史資源、さらにはそれらが暮らしの中に溶け込んだ都市の姿を継承するなかで、鉄道駅を中心とした既成市街地への都市機能及び居住の誘導等を効率的・効果的に進めるとともに、市内及び近隣市等との多様なネットワークを構築することで、都市の価値と魅力（都市力）の向上を図り、「持続的に発展し続けられる健都」をめざします。



③都市づくりの目標

都市づくりの目標を以下のように設定しています。

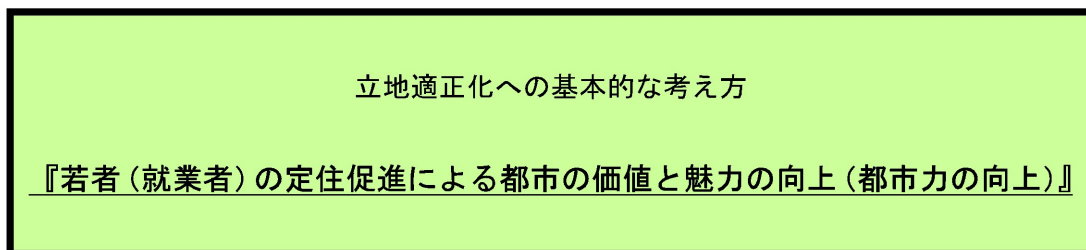


(3) 亀山市立地適正化計画（平成29年度から）

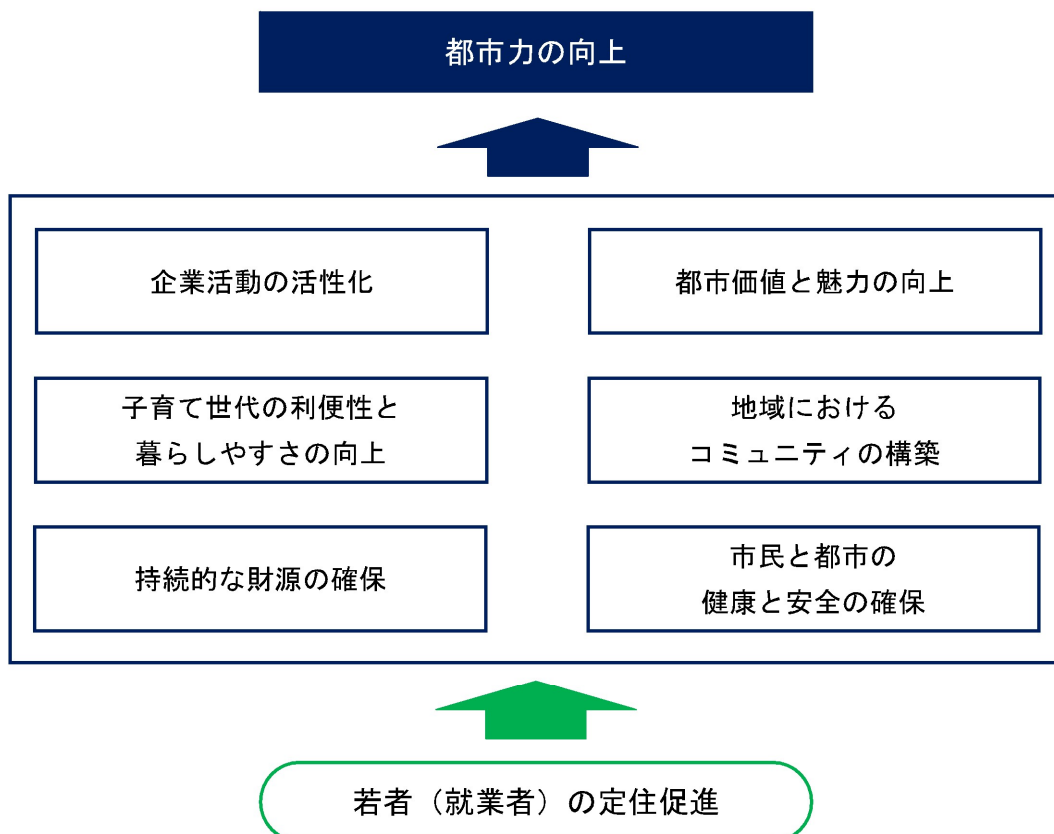
①立地適正化への方向性

亀山市立地適正化計画では、立地適正化への基本的な考え方を『若者（就業者）の定住促進による都市の価値と魅力の向上（都市力の向上）』と設定しています。

▼亀山市立地適正化計画 立地適正化への方向性



□都市力向上のイメージ



②基幹的公共交通軸の将来イメージ

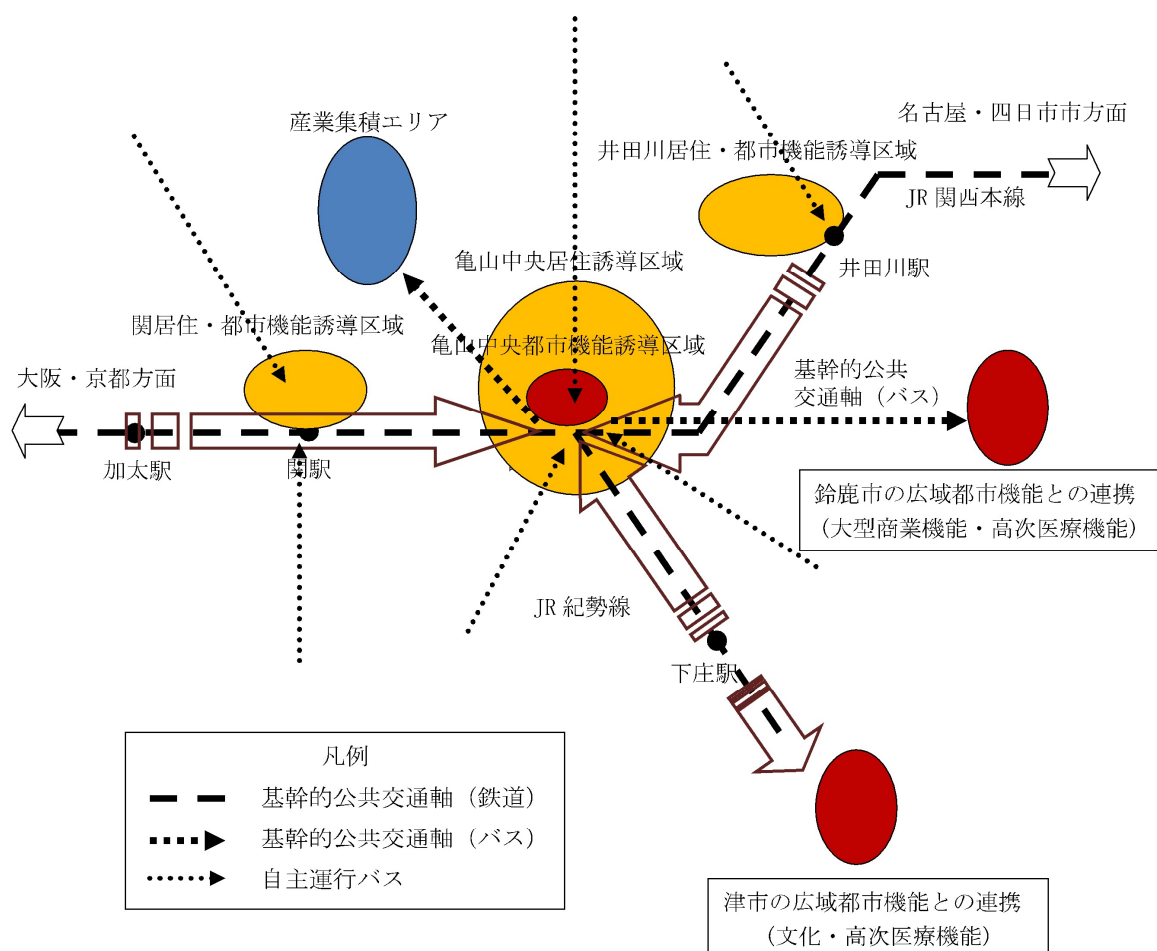
財政負担の軽減と自動車に過度に依存しない都市構造の実現をめざし、以下の図に示すように鉄道駅周辺に居住誘導区域を指定し、将来的には鉄道を基幹的公共交通軸と位置づけ公共交通移動の主軸とします。このため、駅のバリアフリー化やダイヤ編成の工夫等利用しやすい仕組みについて鉄道事業者等と検討します。

広域的都市機能活用のための公共交通ネットワークとしては、津市とはJR紀勢線としますが、鈴鹿市市街地とは鉄道のネットワークがないため、現在のバス路線を基幹的公共交通軸と位置づけ、将来も営業路線として継続できるよう利用促進策を検討します。

また、今後人口減少を迎えるためには職場の確保が重要であり、本市の交通の要衝としての特徴を活かし、更なる企業誘致が求められます。その候補地としては、亀山・関テクノヒルズ周辺が都市マスタープランでは産業集積エリアと位置づけられています。このエリアと本市の居住誘導区域の中心である亀山中央居住誘導区域を基幹的公共交通軸（バス）でネットワークを図ることで、居住誘導と企業誘致の連携に努めます。

鉄道駅から離れた居住誘導区域外の集落と都市機能誘導区域とのネットワークについては、鉄道駅的生活圏をベースに、自主運行バスによる連携を検討します。

▼基幹的公共交通軸の将来イメージ



③居住誘導区域内の公共交通ネットワークの将来イメージ

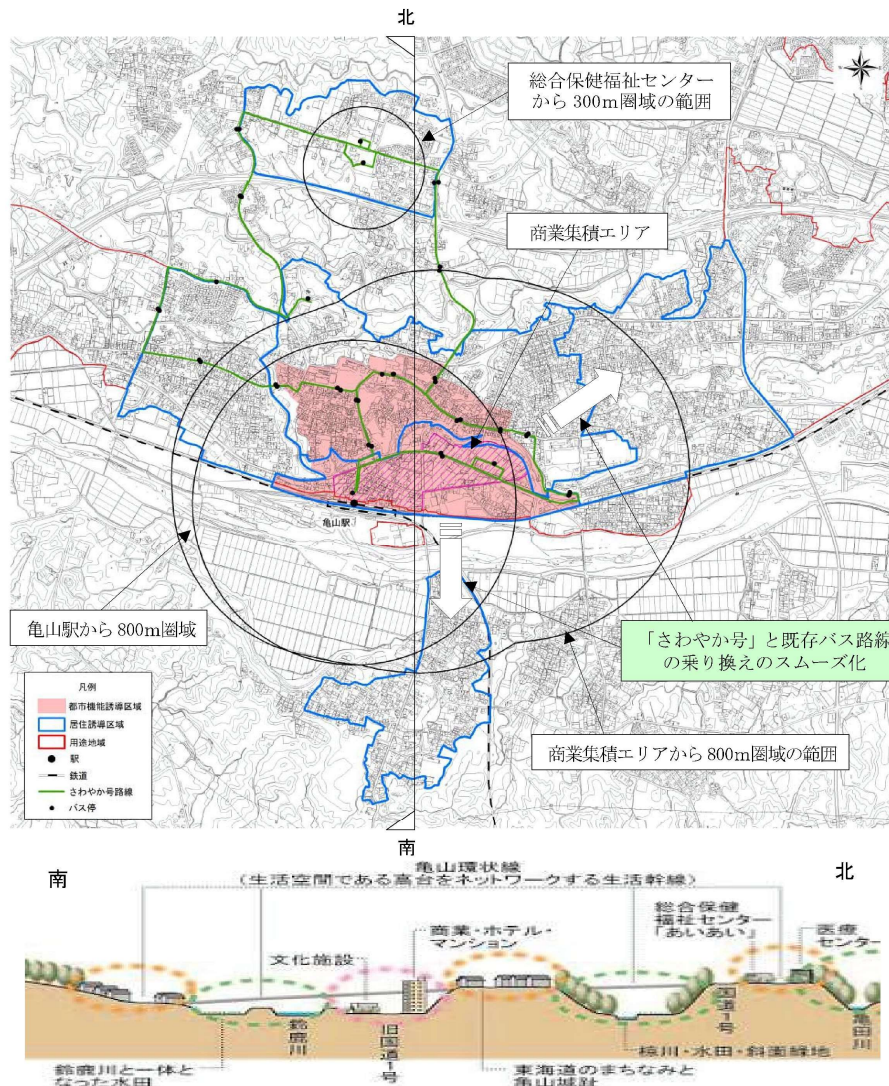
居住誘導区域内の公共交通ネットワークの検討は、亀山中央居住誘導区域以外は面積が小さく、徒歩及び自転車移動範囲であるため、亀山中央居住誘導区域についてのみ行います。

亀山中央居住誘導区域は南北約3.6km、東西約2.9kmですが、南北は以下の断面図に示すように3つの高台と2つの低地部で構成され市街地を連続させるのが難しい状態です。

また、医療・福祉の拠点である総合保健福祉センターや医療センターは、北端に離れて立地しています。このため、居住誘導区域内の移動利便性を確保するためには、循環型の公共交通ネットワークが不可欠です。現在も以下の図に示すように自主運行バス「さわやか号」が1日12本運行されています。中心部東及び中心部南地区へのルートはありませんが、中心部東地区は鈴鹿市への基幹的公共交通軸、中心部南地区は三重交通廃止代替路線「亀山椋本線」が確保されておりこの路線と「さわやか号」の乗り換えのスムーズ化を図ることで対応します。

また、都市機能誘導区域内は徒歩移動がスムーズに行えるよう、歩道の拡幅やバリア解消に努めます。

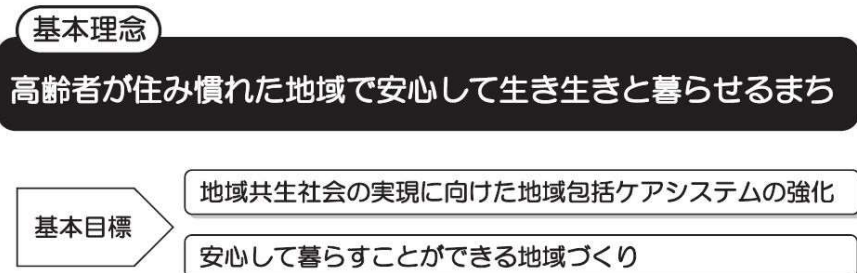
▼亀山中央居住誘導区域公共交通ネットワークの将来イメージ



(4) 亀山市高齢者福祉計画（令和3年度～令和5年度）

①基本理念

亀山市高齢者福祉計画では、第2次亀山市総合計画や第2次亀山市地域福祉計画を踏まえて、基本理念を「高齢者が住み慣れた地域で安心して生き生きと暮らせるまち」としています。



本計画では、団塊の世代が75歳以上（後期高齢者）となる令和7年（2025）年、団塊ジュニア世代が65歳以上となる令和22（2040）年を見据えて、これまでの取り組みを発展させ、高齢者が住み慣れた地域で安心して自立と尊厳ある暮らしができるよう、基本理念、基本目標を掲げながら、高齢者を取り巻くあらゆる主体の連携と協力によって「地域包括ケアマネジャー」の深化・推進を目指します。

②公共交通関連の計画

施策の展開において、公共交通に関連する項目として、「生活支援サービスの提供」の中で、以下の取り組みを掲げています。

3 生活支援サービスの提供

（現状と課題）

○高齢者の外出支援については、新たな公共交通として乗合タクシーを導入し、高齢者の外出を促してきましたが、今後も介護予防の観点から外出支援の重要性は一層増してきています。

（取り組み）

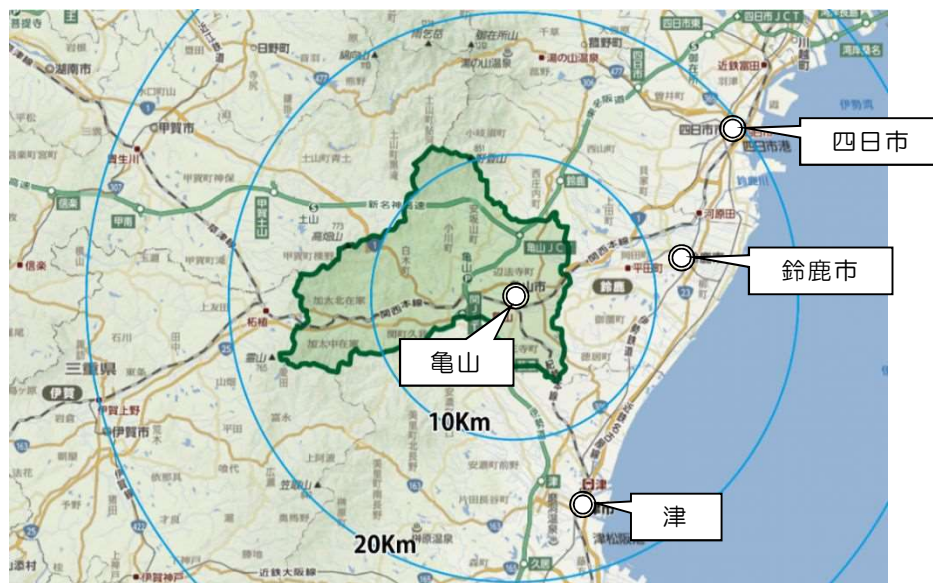
◎高齢者の外出支援については、乗合タクシー制度を含めた公共交通施策を基本とし、乗合タクシーに乗車することができない高齢者に対しては、タクシー料金助成事業を継続実施します。

第2章 亀山市の現状

2-1 広域的立地特性、地形特性

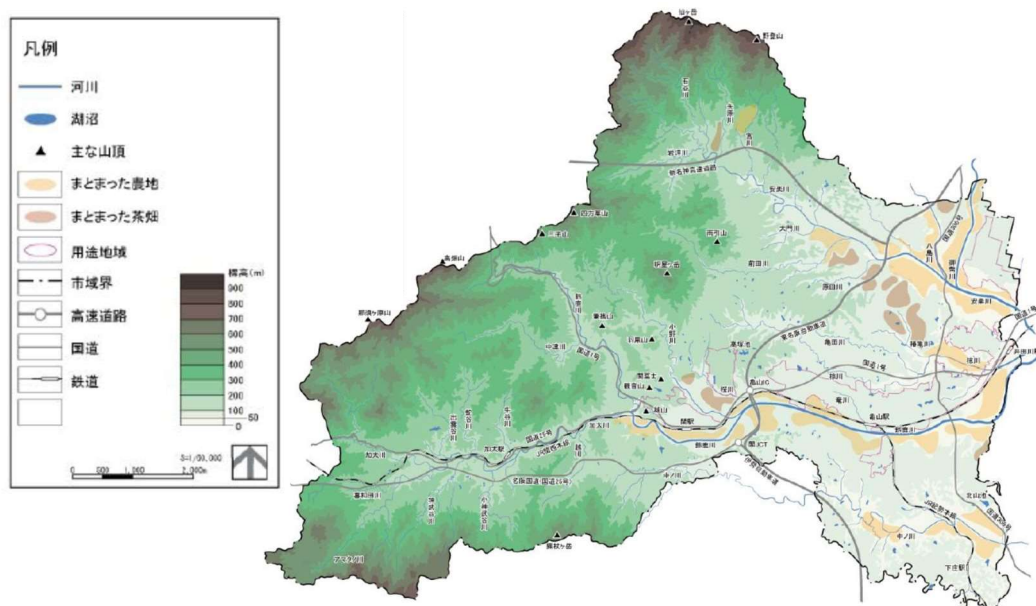
(1) 広域的立地特性

- 県内の主要都市である津市、四日市市、鈴鹿市の経済圏、生活圏に内包
 - ・ 津市、四日市市、鈴鹿市いずれの都市からも20km圏内に位置
 - ・ JR関西本線及び紀勢本線を存し、JR亀山駅から鉄道利用で名古屋まで約75分、津まで約20分、四日市まで約30分、鈴鹿まで約30分
 - ・ 東名阪自動車道、新名神高速道路、伊勢自動車道、名阪国道、国道1号の結節点



(2) 地形特性

- 鈴鹿山系から連なる丘陵地と市内を横断する河川によりつくられた、高低差のある地形構造
 - ・ 市北西部に鈴鹿山系から連なる丘陵地、市東部に平坦な伊勢平野



資料；亀山市交通バリアフリー構想

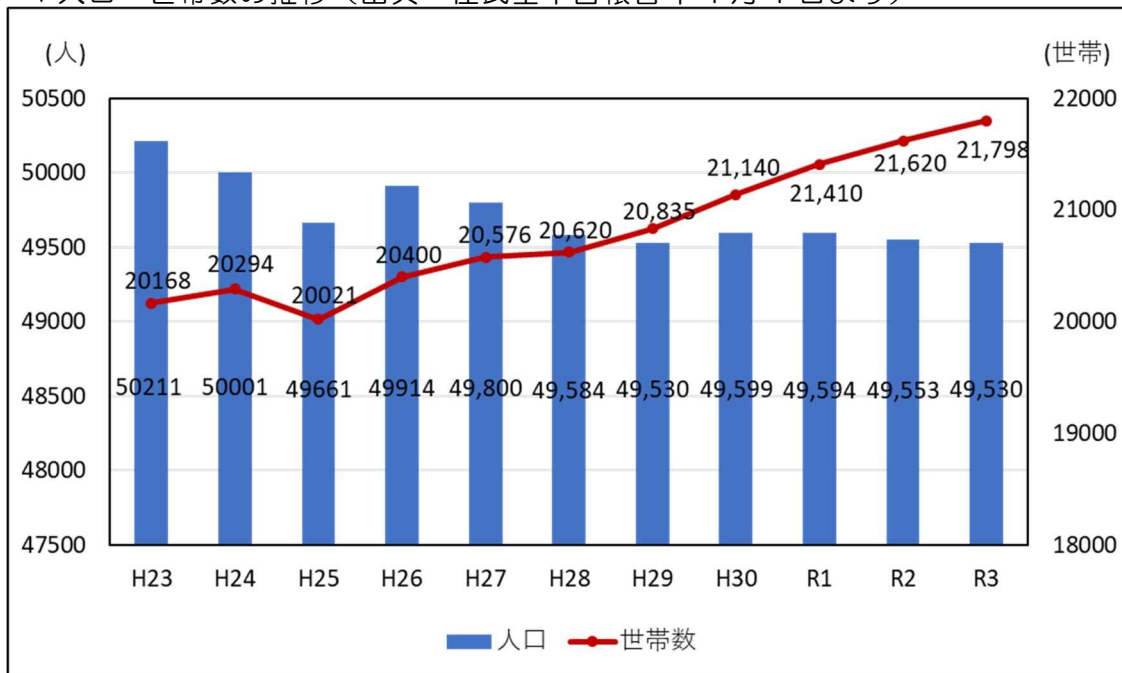
2-2 社会経済特性

(1) 人口及び世帯数の動向

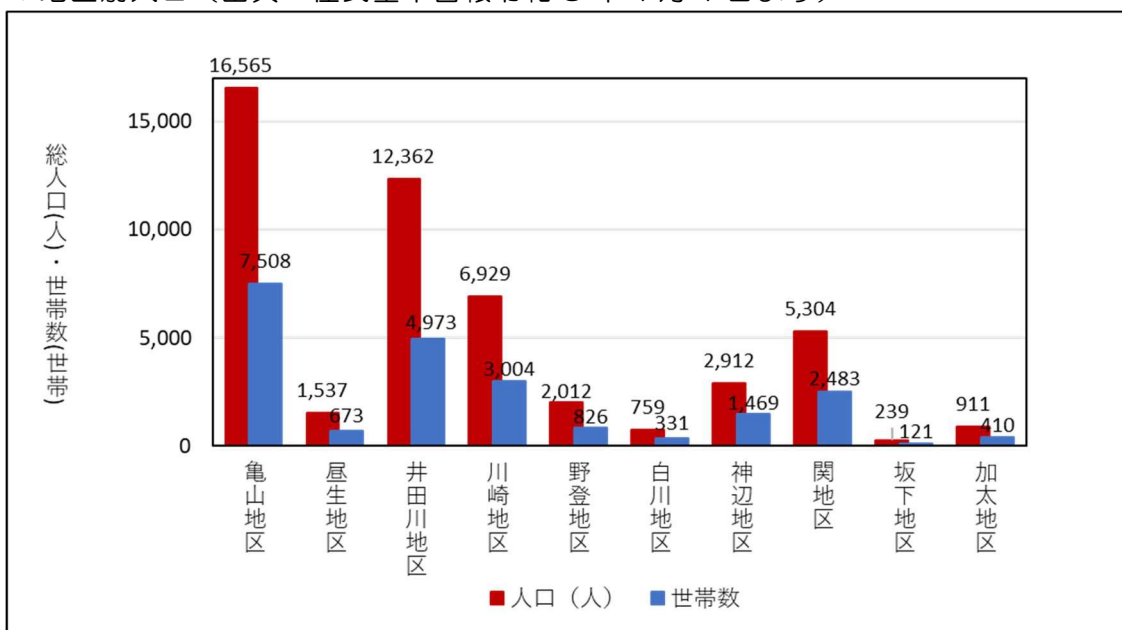
住民基本台帳ベースの本市の人口は、平成28年まで減少傾向にありますが、その後は49,500人台の人口で推移しています。また、世帯数は、過去10年間で約1,600世帯が増加しています。

地区別の人口をみると、亀山地区が最も多く16,565人、次いで、井田川地区12,362人、川崎地区6,929人の順になっています。

▼人口・世帯数の推移（出典：住民基本台帳各年4月1日より）



▼地区別人口（出典：住民基本台帳令和3年4月1日より）

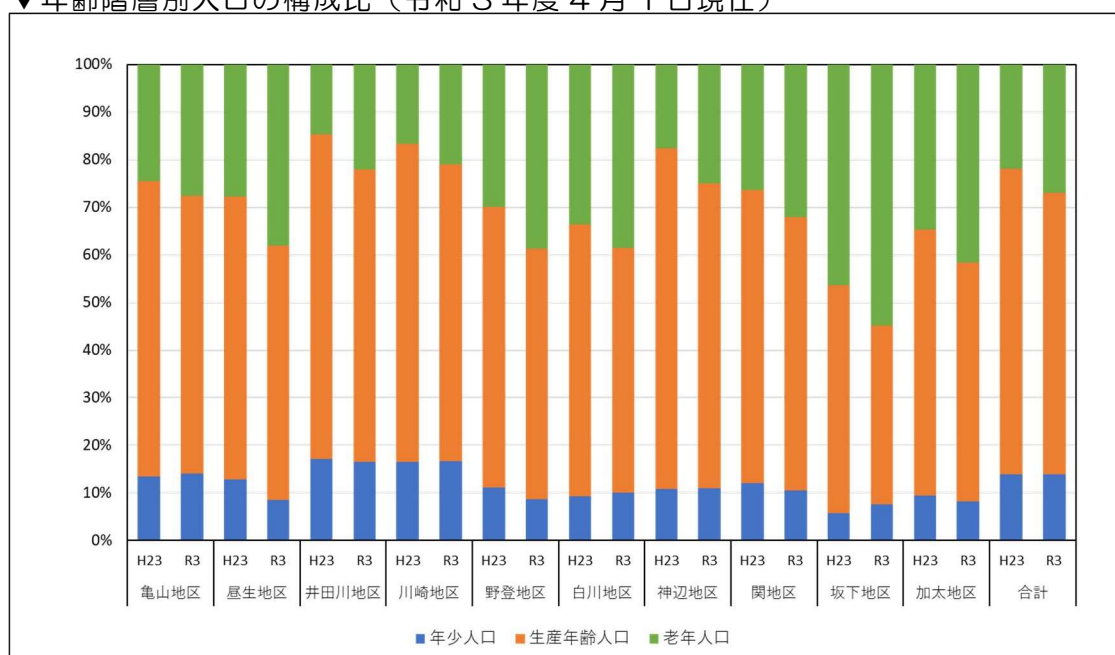


(2) 年齢階層別人口の動向

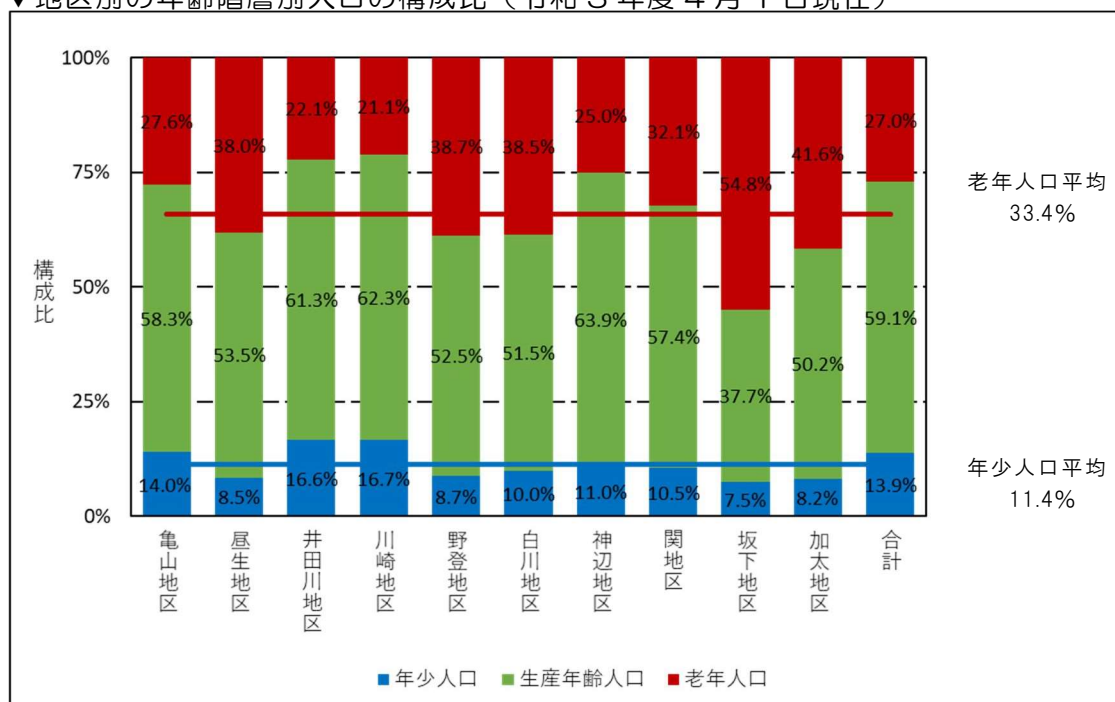
市内全体の年齢階層別人口の人口割合は、平成23年度と比べ、令和3年度は生産年齢人口が減少し、老年人口は増加、年少人口は横ばいの状況です。

地区別にみると、市北東部地域（井田川地区、川崎地区）の年齢階層別人口は市内全体の平均より年少及び生産年齢人口率が高く、老年人口率が低くなっています。昼生地区、野登地区、白川地区、坂下地区、加太地区の年齢階層別人口は市内全体の平均より年少及び生産年齢人口率が低く、老年人口率が高くなっています。特に、坂下地区では、老年人口率が54.8%と65歳以上の高齢者が過半数を占めています。

▼年齢階層別人口の構成比（令和3年度4月1日現在）



▼地区別の年齢階層別人口の構成比（令和3年度4月1日現在）



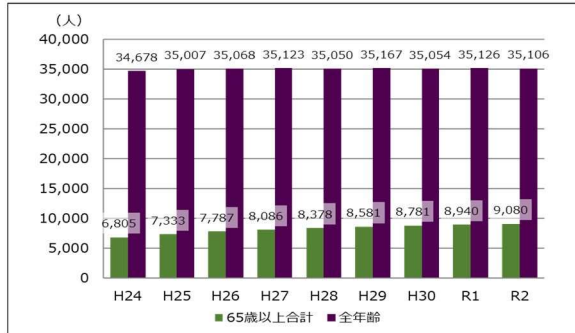
(3) 運転免許証保有者数の推移

亀山市内の運転免許証保有者数は、約35,000人程度で推移していますが、65歳以上の免許証保有者数は、年々増加傾向にあります。

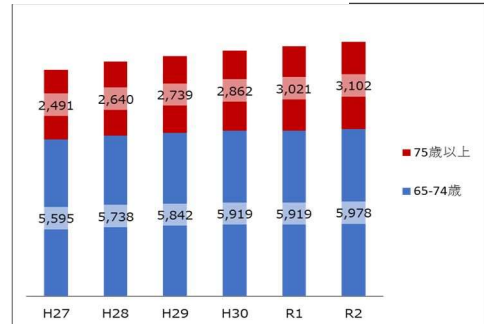
運転免許証返納者数は、平成29年度に大幅に増加し、その後、令和元年度を除き、ほぼ横ばい傾向にあります。65歳以上の運転免許証返納者についても、平成28年度では66名でしたが、平成29年度では162名と急増し、令和元年度を除いて令和2年度までほぼ横ばい傾向にあります。

平成29年3月12日から施行された改正道路交通法により、平成29年度に運転免許証返納者数が大幅に増加したと考えられます。改正道路交通法では、高齢運転者対策の推進が主な改正点のうちの1つとなっています。

▼運転免許証保有者数（出典：亀山警察署）



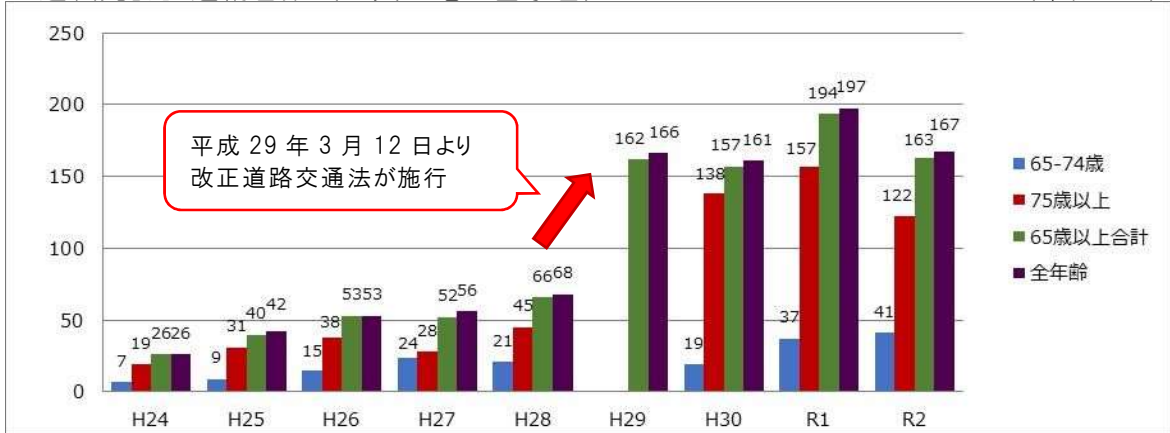
▼65歳以上の詳細



詳細

▼運転免許証返納者数（出典：亀山警察署）

（単位：人）



亀山市内 運転免許証保有者数の推移

（単位：人）

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
65-74歳	-	-	-	5,595	5,738	5,842	5,919	5,919	5,978
75歳以上	-	-	-	2,491	2,640	2,739	2,862	3,021	3,102
65歳以上合計	6,805	7,333	7,787	8,086	8,378	8,581	8,781	8,940	9,080
全年齢	34,678	35,007	35,068	35,123	35,050	35,167	35,054	35,126	35,106

（各年12月末現在数）

亀山市内 運転免許証返納者数の推移

（単位：人）

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
65-74歳	7	9	15	24	21	-	19	37	41
75歳以上	19	31	38	28	45	-	138	157	122
65歳以上合計	26	40	53	52	66	162	157	194	163
全年齢	26	42	53	56	68	166	161	197	167

（各年12月末現在数）

第3章 亀山市の地域公共交通の現状

3-1 地域公共交通への取組

(1) 亀山市地域公共交通計画（平成29年10月策定）

活性化再生法第5条に基づき、平成29年10月から令和4年3月までを期間とした地域公共交通に関する計画（以下「前計画」）です。「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、亀山市のまちづくりの方針と連携し、持続可能な公共交通の実現を図ってきました。



目標： 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

- 基本方針**
- ① 亀山市が目指すべき交通体系の目標像の共有化
 - ② まちづくりと連携した市内全域で活用できる合理的な公共交通ネットワークの形成
 - ③ 地域の利用者ニーズを踏まえた効果的運行方式の導入と財政負担の軽減
 - ④ サービス水準の確保と利用促進を誘導する戦略的行政支援策の展開
 - ⑤ 地域の主体的取り組みの支援と利用促進策の展開

施策	事業
幹線的バス路線運行・維持	幹線的バス路線運行・維持
地域生活バス路線等運行・維持・再編	地域生活バス路線等運行・維持・再編
運賃体系の見直し等	運賃体系の見直し
公共交通利用促進	運賃収入以外の収入確保に向けた取り組み
	情報提供
	利用促進誘導
	環境対策・バリアフリー化
バス路線の評価及び地域との連携強化	地域づくりと一体となった取り組み
	鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動
	地域との連携強化
	住民主体の取り組み支援

(2) 数値目標の達成状況

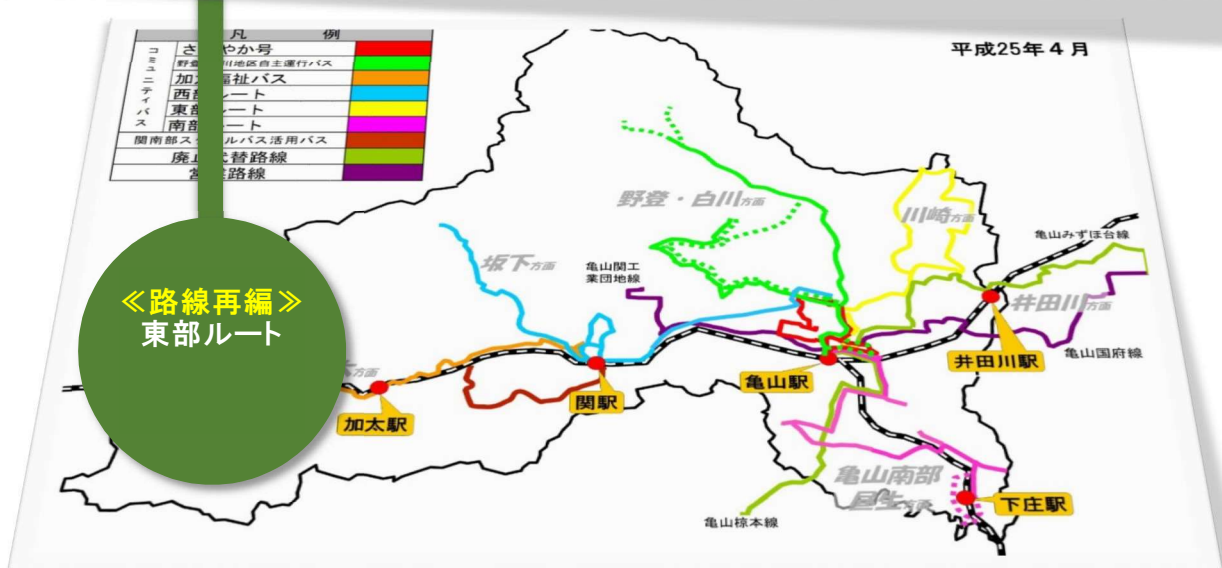
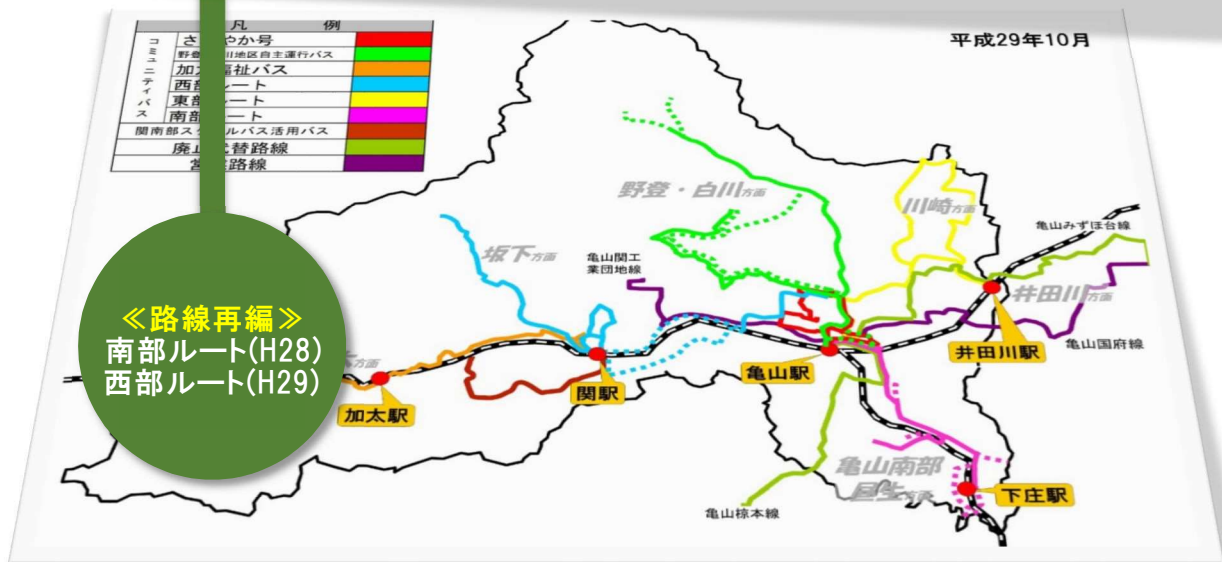
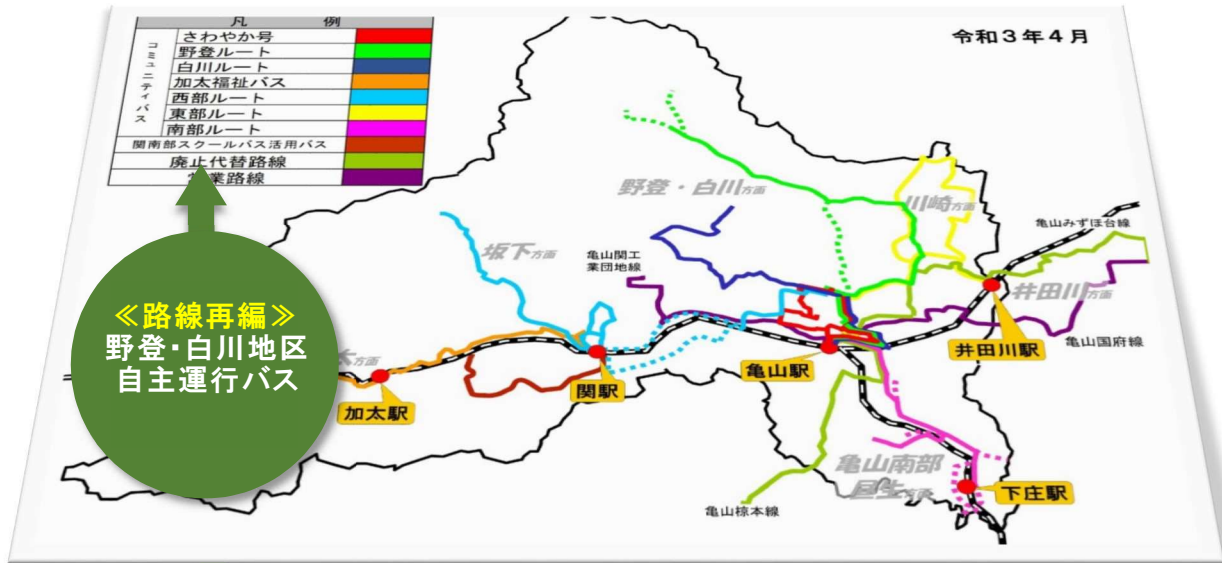
前計画で設定した数値目標とその達成状況は、次のとおりです。

評価指標	現状値 (H28年度)	目標値 (R2年度)	達成状況 (R2)
市内バス路線等の利用者総数 (乗合タクシー含む)	310,478人	317,000人以上	未達成 〔235,740人〕
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	102,000人以上	未達成 〔74,246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	8.4人/便・日	8.4人/便・日以上	未達成 〔5.7人/便・日〕
野登・白川地区自主運行バス	4.8人/便・日	4.8人/便・日以上	未達成 〔3.1人/便・日〕
東部ルート	3.4人/便・日	3.4人/便・日以上	未達成 〔2.3人/便・日〕
南部ルート	3.6人/便・日	3.6人/便・日以上	達成 〔3.7人/便・日〕
西部ルート	2.4人/便・日	2.4人/便・日以上	達成 〔3.6人/便・日〕
加太地区福祉バス	4.4人/便・日	4.4人/便・日以上	未達成 〔2.0人/便・日〕
市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均)	3,405人 〔H27〕	3,400人以上	達成 〔3,439人〕 ※数値は令和元年度
移動環境に対する不満割合(%)	17% 〔H23〕	15%以下	未達成 〔16.3%〕

(3) 亀山市の地域公共交通の主な取組

■旧亀山市	
平成 10 年 5 月	亀山市バス等検討委員会を設置
平成 12 年 12 月	シャトルバス（さわやか号）の試行的運行開始
平成 13 年 4 月	さわやか号の本格運行開始
平成 14 年 8 月	実験バスの運行開始（平成 14 年 8 月～平成 16 年 3 月 20 か月）
平成 16 年 10 月	市内バス路線見直しのモデル的・試行的運行開始 （野登・白川地区自主運行バス・乗合タクシー、事前予約制施設送迎サービス）
■旧関町	
平成 15 年 4 月	加太地区福祉バス運行開始
平成 16 年 4 月	巡回バス運行開始
平成 16 年 7 月	加太地区福祉バス有償化
■亀山市（平成 17 年 1 月 新市施行）	
平成 17 年 8 月	事前予約制施設送迎サービスの運行エリアを全市に拡大
平成 17 年 9 月	廃止代替路線バス 白子亀山線運行終了 ※暫定措置として沿線地区の事前予約制施設送迎サービス利用条件を緩和
平成 17 年 10 月	野登・白川地区自主運行バス等を一部改正し運行（暫定運行） さわやか号運行エリアを拡大
平成 19 年 1 月	新地域生活交通再編事業「効率的で効果的な新市の生活交通の再編に向けて」 バス等検討委員会検討結果報告
平成 19 年 11 月	亀山市地域公共交通会議の設置
平成 20 年 11 月	廃止代替路線バス 亀山坂下線の廃止→西部ルート A 運行開始
平成 21 年 3 月	東部ルート（試験運行）、南部ルート運行開始
平成 21 年 10 月	廃止代替路線バス 亀山長沢線の廃止 営業路線 亀山みずほ台線の営業路線バスとしての運行終了→廃止代替路線バスとして運行継続
平成 22 年 4 月	さわやか号ノンステップバスへ車両変更
平成 25 年 4 月	亀山市地域公共交通計画の策定 東部ルートの路線再編
平成 27 年 10 月	専用回数券導入
平成 28 年 10 月	南部ルートの路線再編 コミュニティバス 3 路線（さわやか号・東部ルート・南部ルート） 共通回数券の導入
平成 29 年 10 月	亀山市地域公共交通計画の改定 西部ルートの路線再編 共通回数券を 4 路線に拡大
平成 30 年 9 月	事前予約制施設送迎サービス運行終了
平成 30 年 10 月	乗合タクシー「のりかめさん」運行開始
平成 31 年 4 月	乗合タクシー制度改正（土曜日運行、前後 30 分運行拡大）
令和 2 年 7 月	乗合タクシー制度改正（当日予約、運行時間 2 時間延長、区域撤廃）
令和 3 年 4 月	野登・白川地区自主運行バスの路線再編（野登ルート、白川ルートに分離） コミュニティバスの運賃改定 交通系 IC カード、定期券、共通回数券を全路線に拡大 乗合タクシー制度改正（地域間移動（公民館の特定目的地停留所化））

▼路線バスの再編状況



3 - 2 地域公共交通の現状

(1) 市内の公共交通網（令和3年10月1日現在）

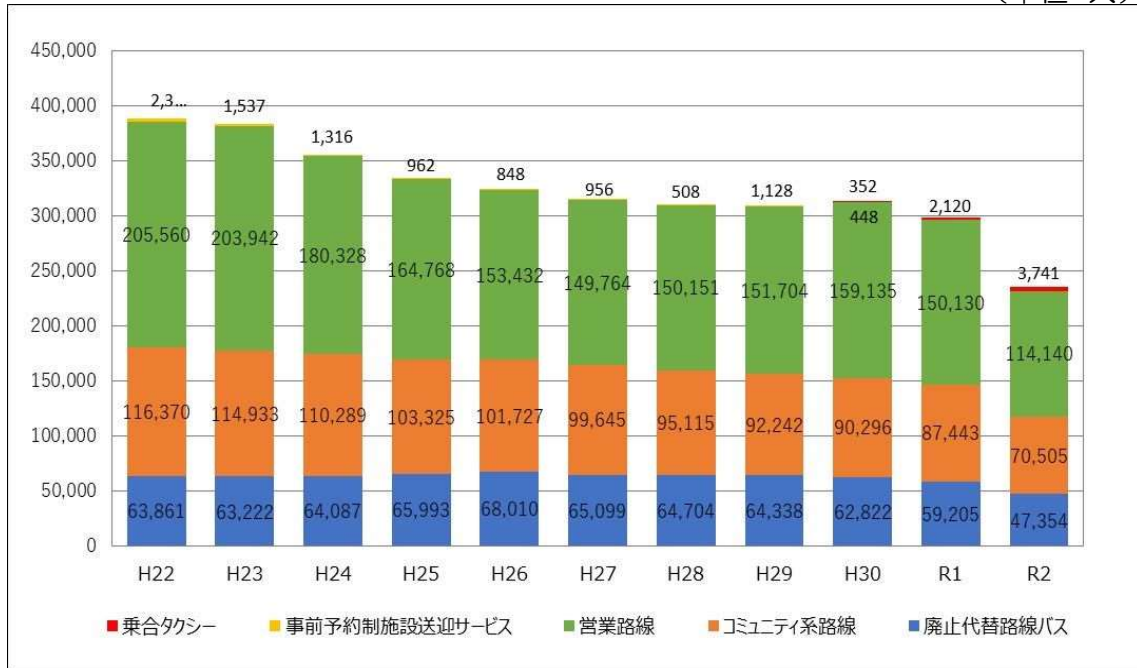
鉄道	JR関西本線 (井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅)		奈良・大阪方面⇄亀山⇄名古屋方面
	JR紀勢本線(下庄駅)		亀山⇄津・松阪方面
バス	営業路線	亀山国府線	亀山駅⇄鈴鹿回生病院、平田町駅 鈴鹿中央病院
		亀山関工業団地線	亀山駅⇄亀山・関テクノヒルズ
	廃止代替路線	亀山みずほ台線	亀山駅⇄みずほ台⇄平田町駅
		亀山棕本線	亀山駅⇄棕本
	コミュニティバス	さわやか号	亀山駅周辺の公共・公益施設や病院・福祉施設を連絡
		野登ルート	亀山駅⇄野登地区
		白川ルート	亀山駅⇄白川地区
		東部ルート	医療センター⇄川崎地区
		南部ルート	亀山駅⇄昼生地区
		西部ルート	医療センター⇄関地区・神辺地区
	加太地区福祉バス	関駅⇄加太地区	
タクシー	乗合タクシー		市内全域
	民間タクシー	亀山交通(株) 関タクシー(株) 小菅タクシー(有) (株)すばる交通	市内全域
その他	関南部地区スクールバス活用バス 福祉有償運送 スクールバス(関地区)		

3-3 地域公共交通の利用状況

市内のバス（営業路線・コミュニティ系路線・廃止代替路線バス）・乗合タクシー・事前予約制施設送迎サービスの利用者数の推移をみると、平成27年度までは減少傾向で、その後、平成30年度までは約31万人台とほぼ横ばいで推移していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しています。

▼市内の公共交通総利用者数の推移

(単位:人)



(1) 鉄道

本市には、奈良、大阪・名古屋方面を結ぶJR関西本線、亀山・津、松阪方面を結ぶJR紀勢本線が通っており、井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅、下庄駅の計5駅が設置されています。

令和元年度の1日あたりの乗車人員数は、5駅合計で3,439人です。井田川駅で増加、下庄や関駅、加太駅で減少しているものの、全体としてはほぼ横ばいで推移しています。

▼市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均)

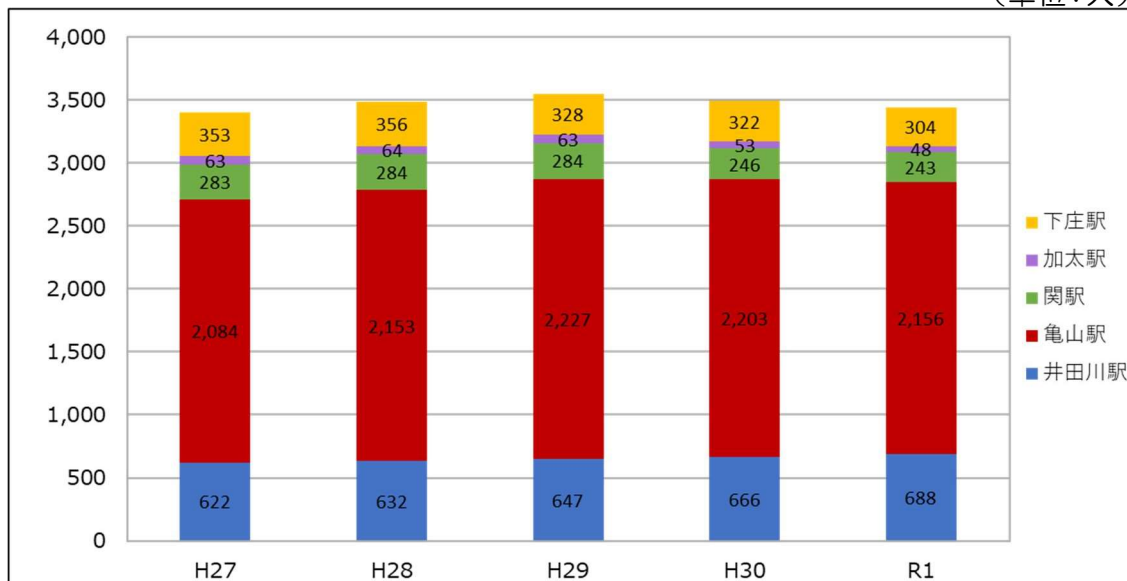
単位:人

駅名	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
亀山駅	2,164	2,068	2,084	2,153	2,227	2,203	2,156
井田川駅	642	624	622	632	647	666	688
下庄駅	335	344	353	356	328	322	304
関駅	313	299	283	284	284	246	243
加太駅	71	67	63	64	63	53	48
合計	3,525	3,402	3,405	3,489	3,549	3,490	3,439

(資料:三重県統計書)

▼JR 各駅別旅客乗車人員の推移

(単位:人)



新型コロナウイルス感染症の影響

鉄道の輸送人員は、令和2年3月から新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しました。同年4月は令和元年同月比で50%を割り込み、令和2年度平均でも66%という結果になっています。

中部5県中小民鉄

輸送人員 (令和元年同月比)



※JR、大手民鉄、地下鉄を除く中部管内5県の中小民鉄等各社(22社)。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。()内は、回答数。

(資料: 中部運輸局 令和3年5月13日定例記者懇談会)

(2) バス

市内バス(営業路線バス、廃止代替路線バス、コミュニティバス)の総利用者数は、平成22年度から平成28年度までは年々減少していましたが、その後、平成30年度までは約31万人とほぼ横ばいに推移しています。令和元年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響で減少傾向に転じ、令和2年度の利用者数は23

1,999人でした。平成22年度の利用者数385,791人と比較すると、153,792人減少しており、約39.9%マイナスとなっています。

廃止代替路線バスの利用者数は、平成26年度まで増加傾向にありましたが、その後、減少に転じ、令和2年度の利用者数は47,354人でした。平成22年度比では、16,507人減少（約25.8%マイナス）しています。

コミュニティバスの利用者数は、6路線合計で年々減少傾向にあり、令和2年度の利用者数は70,505人でした。平成22年度の利用者数と比較すると、45,865人減少（39.4%マイナス）しています。

営業路線バスの利用者数は、平成27年度まで減少傾向にありましたが、その後、平成30年度までは増加に転じています。令和元年度、令和2年度については大幅に減少しています。

令和2年度の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響により、どの路線も大きく減少しています。

廃止代替路線バス（バス会計年度（10月～9月））

（単位：人）

路線名（便数）		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	備考
亀山みずほ台線 （H24.3：16便/日 H24.4：15便/日）	総利用人数	28,787	28,499	29,855	31,347	32,072	32,501	31,704	32,360	33,866	33,076	28,344	全区間での利用者数 （鈴鹿市内での移動も含む）
	1便当り	4.9	4.8	5.2	5.7	5.8	5.9	5.7	5.9	6.2	6	5.2	
亀山橋本線 （平日：19便/日 日・祝：18便/日）	総利用人数	35,074	34,723	34,232	34,646	35,938	32,598	33,000	31,978	28,956	26,129	19,010	全区間での利用者数 （津市内での移動も含む）
	1便当り	5	5	4.9	5	5.2	4.7	4.8	4.6	4.2	3.8	2.8	
計	総利用人数	63,861	63,222	64,087	65,993	68,010	65,099	64,704	64,338	62,822	59,205	47,354	
	1便当り	4.9	4.9	5.1	5.3	5.5	5.2	5.2	5.2	5.2	4.9	4	

コミュニティ系路線（年度単位）

（単位：人）

路線名（便数）		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	備考
さわやか号 （12便/日）	総利用人数	40,640	40,887	40,868	39,079	38,144	37,318	36,674	34,985	33,467	33,075	25,219	
	1便当り	9.3	9.4	9.4	8.9	8.7	8.5	8.4	8.0	7.7	7.5	5.7	
野登・白川地区自主運行バス （16便/日）	総利用人数	26,439	24,914	23,745	22,637	23,808	24,354	22,716	21,231	20,399	17,782	14,600	
	1便当り	5.6	5.3	5.0	4.8	5.0	5.1	4.8	4.5	4.4	3.8	3.1	
加太福祉バス （13便/日）	総利用人数	17,060	15,881	13,159	11,757	11,313	11,970	9,732	10,535	10,196	10,167	5,823	加太小学校児童、保育園児利用含む ※H27年度から保育園児利用なし
	1便当り	5.3	4.9	4.1	3.7	3.8	5.3	4.4	4.7	4.6	4.7	2.0	
西部Aルート （12便/日）	総利用人数	10,701	10,930	11,521	12,090	10,966	9,449	8,544	7,741	7,293	7,952	8,499	H29.10.1再編により12便→10便
	1便当り	3.0	3.0	3.2	3.4	3.0	2.7	2.4	2.4	2.5	2.8	3.6	
東部ルート （6便/日）	総利用人数	11,063	11,613	10,293	8,800	9,349	7,661	7,948	8,480	9,514	9,315	8,224	H27.10.1再編により6便→8便
	1便当り	6.2	6.5	5.7	5.0	5.2	3.8	3.4	3.6	4.1	4.0	2.3	
南部ルート （7便/日）	総利用人数	10,467	10,708	10,703	8,962	8,147	8,893	9,501	9,270	9,427	9,152	8,140	H28.10.1再編により7便→12便
	1便当り	5.0	5.1	5.1	4.3	3.9	4.3	3.6	2.6	2.7	2.6	3.7	
計	総利用人数	116,370	114,933	110,289	103,325	101,727	99,645	95,115	92,242	90,296	87,443	70,505	
	1便当り	5.9	5.8	5.6	5.2	5.1	5.0	4.5	4.3	4.3	4.2	3.4	

営業路線バス（バス会計年度（10月～9月））

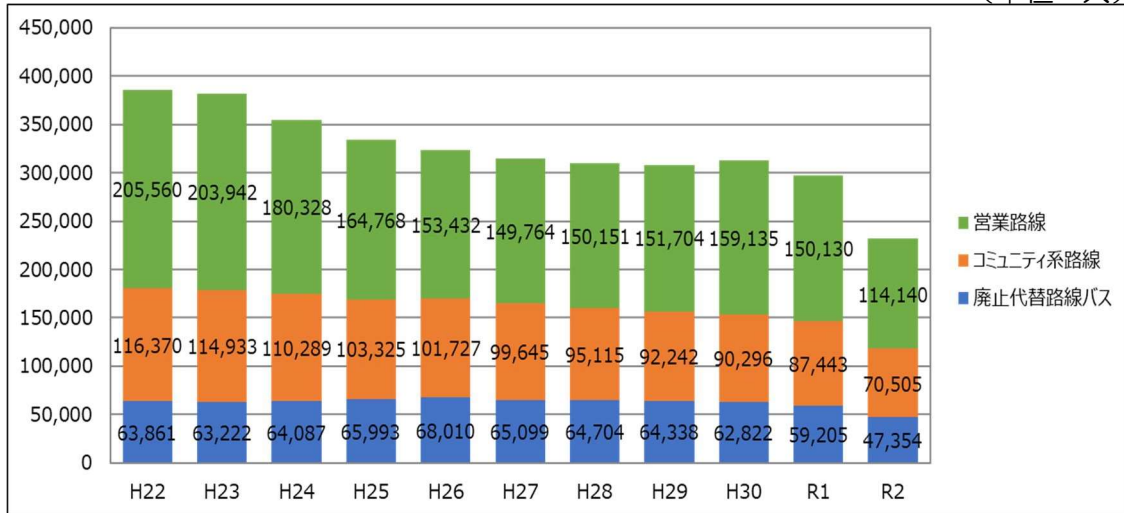
（単位：人）

路線名		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	備考
亀山国府線	総利用人数	132,534	132,391	114,707	112,271	113,272	113,259	111,908	110,437	108,789	105,756	84,680	
	1便当り	13.0	13.7	11.8	11.6	11.7	11.7	11.5	11.4	11.7	11.8	11.1	
亀山関工業団地線	総利用人数	73,026	71,551	65,621	52,497	40,160	36,505	38,243	41,267	50,346	44,374	29,460	
	1便当り	7.2	7.4	6.8	5.5	4.2	3.8	4.0	7.9	9.3	7.6	5.7	
計	総利用人数	205,560	203,942	180,328	164,768	153,432	149,764	150,151	151,704	159,135	150,130	114,140	
	1便当り	10.1	10.6	9.3	8.6	8.0	7.8	7.8	9.7	10.5	9.7	8.4	

市内バス等 総利用者数		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
総利用人数		385,791	382,097	354,704	334,086	323,169	314,508	309,970	308,284	312,253	296,778	231,999	

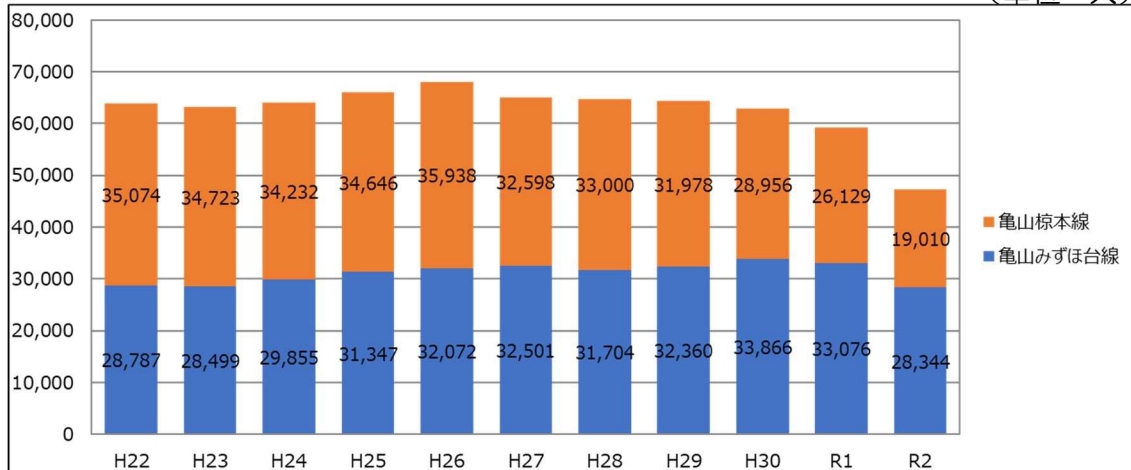
▼路線バスの総利用者数の推移

(単位：人)



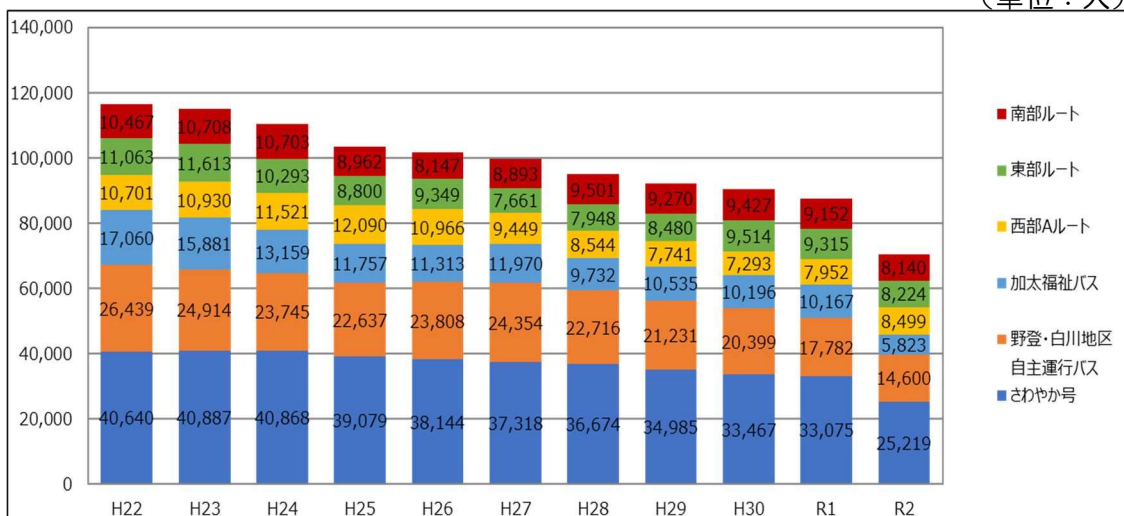
▼利用者数の推移（廃止代替路線バス）

(単位：人)



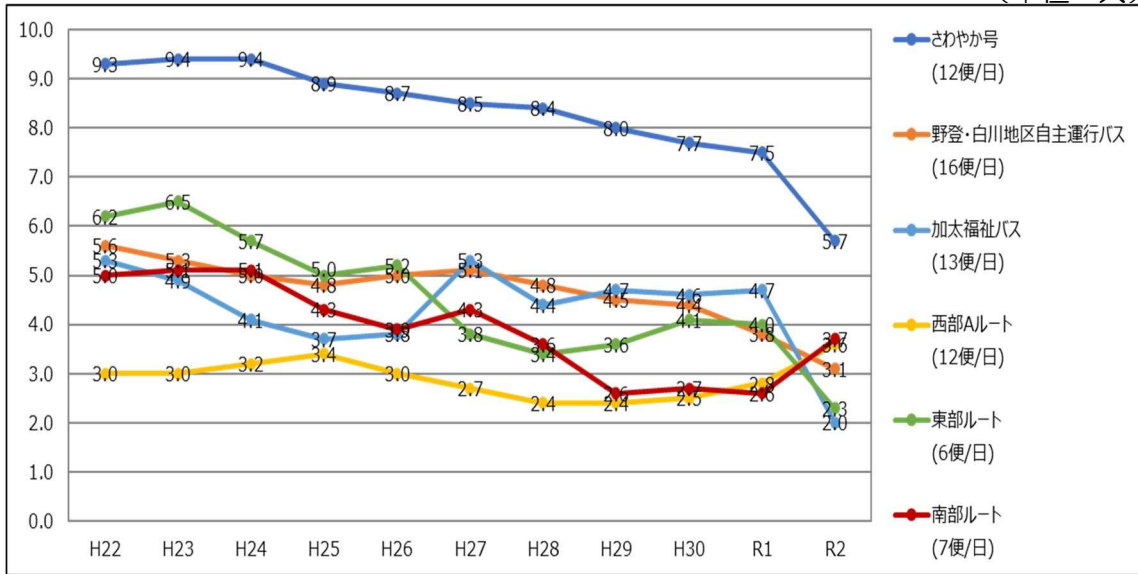
▼利用者数の推移（コミュニティ系路線）

(単位：人)



▼1 便あたりの平均乗車人員数（コミュニティ系路線）

（単位：人）



新型コロナウイルス感染症の影響

乗合バスの輸送人員は、令和2年3月から新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しました。第1回目の緊急事態宣言が解除となった同年6月以降は少し回復したものの、令和2年度平均では73%と低くなっています。

乗合バス

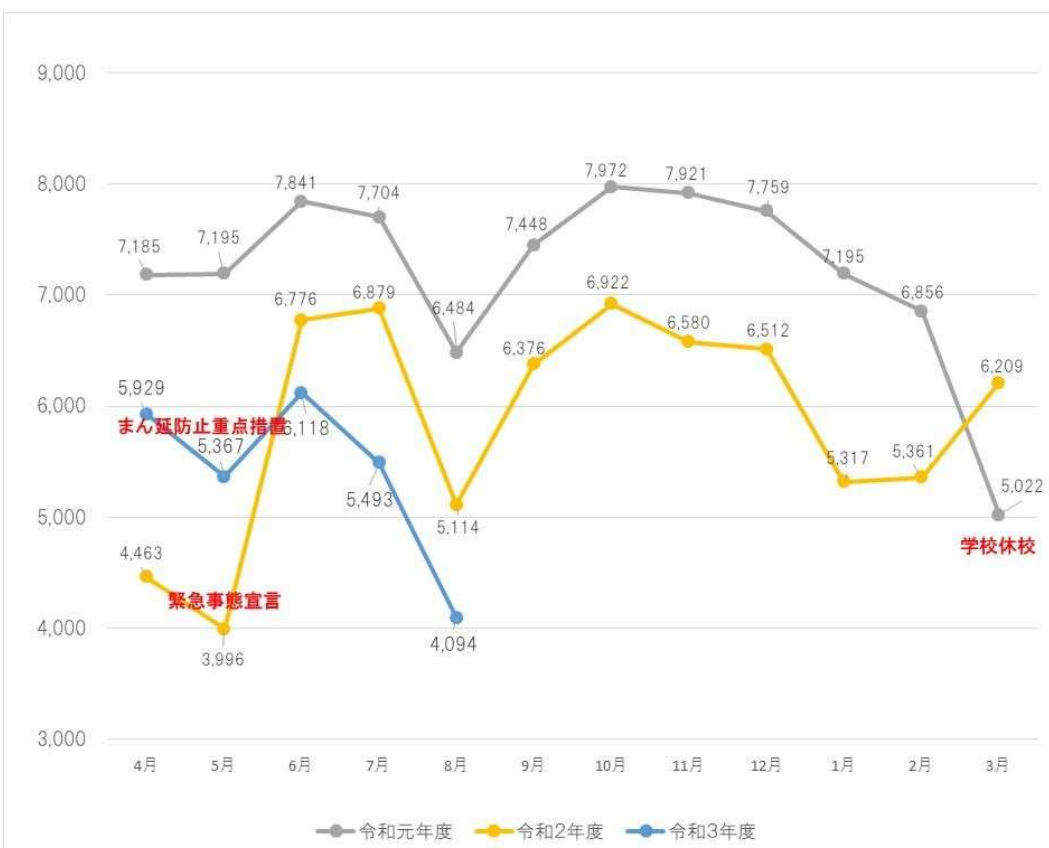
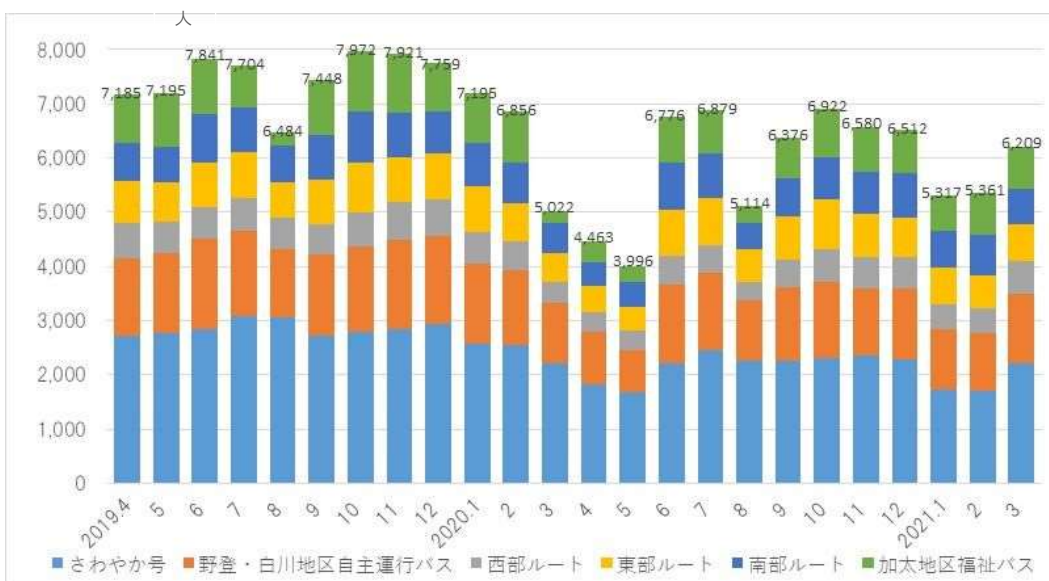
輸送人員（令和元年同月比）



※中部地域の主要乗合バス24社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

（資料：中部運輸局 令和3年5月13日定例記者懇談会）

市内を運行するコミュニティバスの輸送人員も、同様に大幅な減少となり、5月の輸送人員は前年の同月と比べて3,000人以上も減ってます。



(3) タクシー

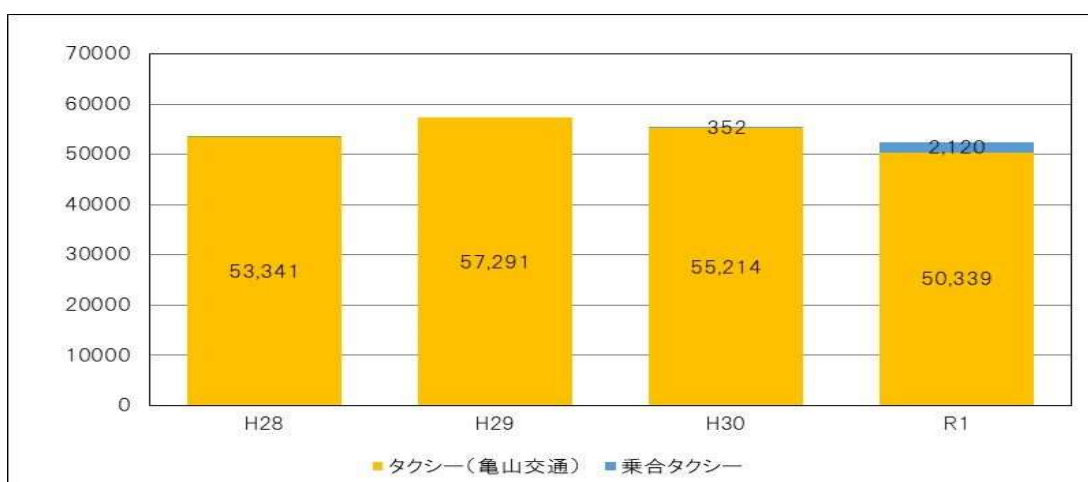
本市には、亀山交通株式会社、小菅タクシー有限会社、株式会社すばる交通、関タクシー株式会社の4つの民間タクシーが存在します。

また、平成30年10月から乗合タクシー（のりかめさん）を運行しています。

民間タクシーの利用者数は、減少傾向にありますが、乗合タクシーの利用者は徐々に定着しつつあり、増加傾向にあります。

▼タクシー利用者数の推移 (単位：人)

	H28	H29	H30	R1
タクシー(亀山交通)	53,341	57,291	55,214	50,339
乗合タクシー	—	—	352	2,120
合計	53,341	57,291	55,566	52,459



▼かめやまのりあいタクシー（のりかめさん）制度

乗合タクシーは、乗降場所（地域停留所）と公共施設などの目的地（特定目的地停留所）を結ぶ公共交通です。利用する前日または当日の乗車時刻の1時間前までに予約して、登録した地域停留所または特定目的地停留所から乗車するものです。市は、タクシーのメーター運賃と利用者が支払う利用料金の差額を負担しています。

利用できる人 亀山市民で、運行車両への乗り降りに介助などが必要なく、次のいずれかに該当し、事前に利用者登録をされた人

	利用要件	年齢制限
1	満65歳以上満75歳未満で四輪運転免許がない人	あり
2	満75歳以上の人	
3	運転免許を自主返納した人	なし
4	心身的な理由により四輪運転免許を取得できない人	
5	心身的な理由により車を運転できない人	



利用料金 1人1乗車につき、次の利用料金です。

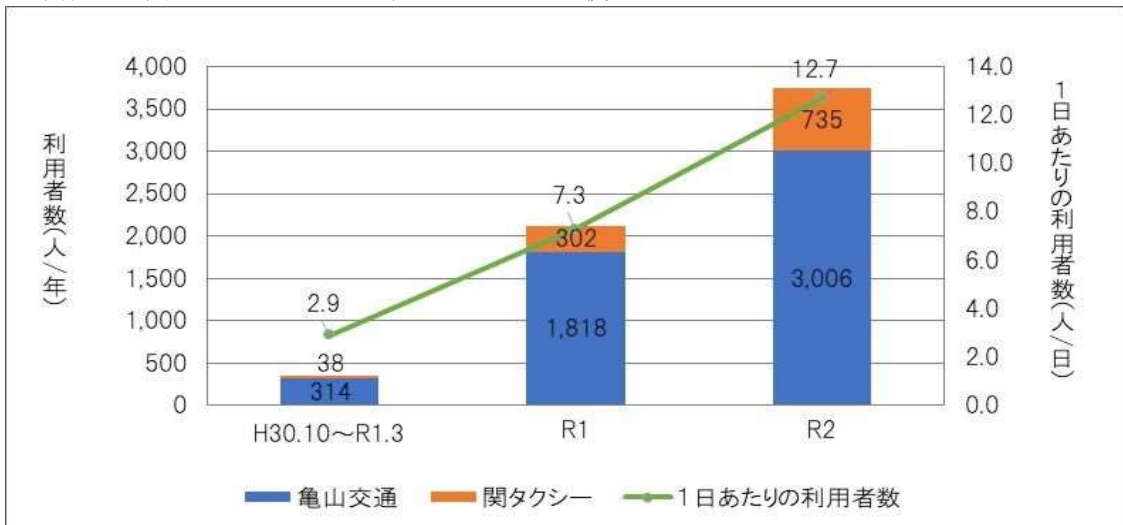
区分	Aゾーン(基本)	Bゾーン(遠隔地)	Cゾーン(超遠隔地)
単独乗車	500円	1,000円	1,500円
複数乗車	400円	800円	1,200円

運行時間 午前9時30分～午後5時30分（日曜日、祝日、年末年始は運休）

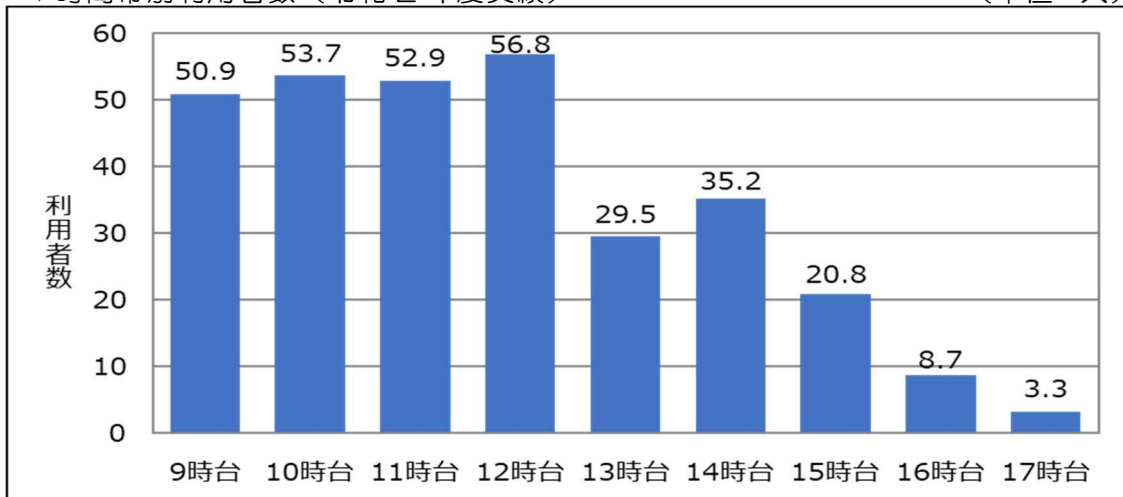
▼乗合タクシー利用者数の推移 (単位：人)

年度	H30	R1	R2
延べ利用者数(人)	352	2,120	3,741
亀山交通	314	1,818	3,006
関タクシー	38	302	735
実利用者数(人)	50	313	392
平均利用者数(人/日)	2.4	7.0	12.4

※平成30年度は10月から翌年3月までの実績

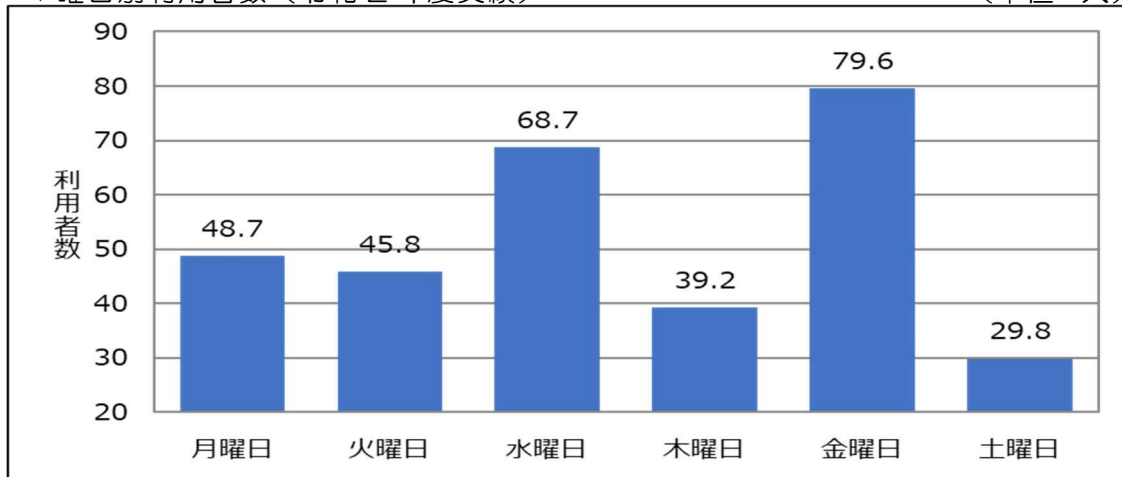


▼時間帯別利用者数 (令和2年度実績) (単位：人)



▼曜日別利用者数（令和2年度実績）

（単位：人）



新型コロナウイルス感染症の影響

タクシーの輸送人員は、令和2年3月から新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大幅に減少し、同年4月と5月は令和元年同月比で33%となりました。鉄道や乗合バスよりも輸送人員は回復せず、令和2年度平均は55%となっています。

タクシー

輸送人員（令和元年同月比）



※中部地域の主要タクシー事業者。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。()内は、回答数。

（資料：中部運輸局 令和3年5月13日定例記者懇談会）

3 - 4 地域公共交通維持のための財政負担状況

地域公共交通を維持するため、廃止代替路線を含むバス及び乗合タクシーの運行経費は年々増加し続け、令和2年度では1億7千万円を超え、10年前と比較すると約27.2%の増となっています。それに伴い、国・県補助金が増加しているものの、委託料についても増加傾向にあります。

また、委託料から乗車徴収金などの歳入を差し引いた実質負担額については、令和2年度実績で約1億500万円とこれまでの最高額となっています。

▼委託料及び実質負担（委託料から歳入を差し引いた額）の推移（歳出）（単位：円）

年度	運行経費	国・県補助金	委託料	乗車徴収金	県補助金	実質負担	前年比較
H22	134,271,881	-	106,445,660	8,978,200	6,569,000	90,898,460	-
H23	135,961,256	-	109,266,710	9,054,500	6,498,000	93,714,210	2,815,750
H24	135,863,432	-	109,568,070	8,972,350	4,871,000	95,724,720	2,010,510
H25	136,573,360	3,731,500	108,054,600	8,521,300	1,513,000	98,020,300	2,295,580
H26	139,178,725	3,910,000	108,573,084	8,263,750	0	100,309,334	2,289,034
H27	142,393,712	2,967,000	112,720,815	8,009,850	0	104,710,965	4,401,631
H28	145,229,243	7,308,000	110,853,934	7,806,950	0	103,046,984	△ 1,663,981
H29	150,723,900	14,158,000	106,756,009	8,449,600	0	98,306,409	△ 4,740,575
H30	152,103,600	21,478,000	105,358,083	8,207,300	0	97,150,783	△ 1,155,626
R1	161,085,600	19,383,000	109,444,970	7,985,020	0	101,459,950	4,309,167
R2	170,745,141	31,758,000	112,007,070	6,892,993	0	105,114,077	3,654,127

※廃止代替路線含む。

▼委託料及び実質負担額の推移

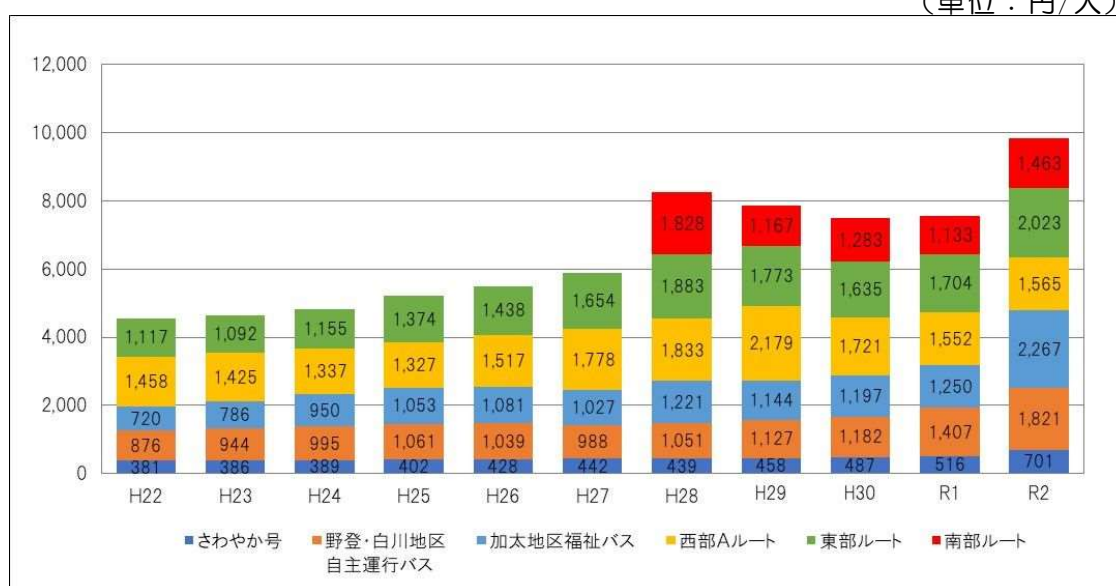


▼利用者 1 人あたりの運行経費

(単位：円/人)

路線名	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
さわやか号	381	386	389	402	428	442	439	458	487	516	701
野登・白川地区 自主運行バス	876	944	995	1,061	1,039	988	1,051	1,127	1,182	1,407	1,821
加太福祉バス	720	786	950	1,053	1,081	1,027	1,221	1,144	1,197	1,250	2,267
西部Aルート	1,458	1,425	1,337	1,327	1,517	1,778	1,833	2,179	1,721	1,552	1,565
東部ルート 南部ルート	1,117	1,092	1,155	1,374	1,438	1,654	1,883	1,773	1,635	1,704	2,023
							1,828	1,167	1,283	1,133	1,463
平均	778	877	892	896	935	989	1,050	1,027	1,028	1,068	1,330

(単位：円/人)



3 - 5 地域公共交通計画（現計画）の事業進捗状況評価

事業名	事業内容	事業実施状況										実施主体	
		H29		H30		R1		R2		R3			
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
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、亀山線本線、亀山関工業団地線、さわ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	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	
	運賃収入以外の収入確保に向けた取り組み	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	
	利用促進誘導	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	
		亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上										亀山市・バス運行事業者	
	環境対策・バリアフリー化	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	
	地域づくりと一体となった取り組み	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											
地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、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		
鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動	鉄道関係の各種同協会や関係機関、関係市町と連携した要望活動の実施										亀山市・関係団体・鉄道事業者		
	鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施										亀山市・関係団体・鉄道事業者・地域		
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	地域まちづくり協議会との連携等による公共交通にかかると地域二つの把握・地域生活バス再編にかかると協議等の実施										地域・亀山市	
	住民主体の取り組み支援	地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築										地域・亀山市	

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、両市等と連携を行い、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、利用者増に向けて取組みを行っている。	●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。
「亀山みずほ台線」及び「亀山棕本線」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毎年度チラシを回覧し、啓発活動に努めた。	○	●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。	●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とともに、地域とも連携しながら沿線住民へさらなるPRを行い、利用者拡大につなげる必要がある。
R3.4.1に野登地区方面と白川地区方面のルートを分離する路線再編を行った。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。	◎	●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活動や方策を実行し、現在のサービス水準の維持及び利用者を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は、毎年度2回、川崎地区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ている。	○	●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利用促進に向けて意見交換を行い、利用促進を図ってきた。しかし、コロナ禍の影響により、全バス路線で利用者数は大幅に減少した。	●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。沿線地域住民主体でのバス活用を呼び掛けることともに、利用促進策として沿線住民にチラシを回覧している。	○	●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、見直し前と令和2年6月の利用者7人と令和3年3月の利用者数を比較すると、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て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。沿線の地域まちづくり協議会と連携しながら地域住民主体にバス活用を呼び掛けることとともに、利用促進策として沿線住民にチラシを回覧している。	◎	●乗合タクシーの利用促進と新型コロナウイルス感染症対策における生活支援と地域経済支援の観点から、登録者に対して3,000円分の無料体験乗車券の配布を行った。また、効率的な運行による利便性の向上を図るため、A1配車システムによる実証実験を行った。	●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。
加太地区まちづくり協議会と連携しながら、地域需要に応じたバス運行を維持することともに、乗合タクシーとの乗り継ぎ利用を促進するため、同協議会から地域住民へ呼び掛けもしている。	○	●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、導入に向けて準備を進めることができている。	●公共交通においてもMaasをはじめDXによるモビリティ革命が確実に進んでいくことから、利便性の向上とともに新たな技術やサービスも利用した総合的な地域公共交通ネットワークの構築が必要である。
H30.10.1から新たな移動手段として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、利用者は増加傾向にある。	◎	●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、定期券の導入、共通回数券の全路線への拡大などサービスの拡充も行った。	●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カードや定期券、全路線に拡大した共通回数券の使用状況などを確認しながら、新たな利用ニーズを把握していく必要がある。
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った。R3.4.1にコミュニティバス全路線の運賃を改正すると同時に、交通系ICカード、定期券の導入、共通回数券の全路線への拡大を行った。	◎	●新たにバス路線等の運賃収入以外の収入確保として、乗合タクシー特定目的地停留所設置時に、商業施設等からの負担金を得ることとした。	●運行経費が年々増加することから、収支率の改善には運賃収入だけでなく、車内広告収入等の運賃外収入の確保も必要不可欠であるため、引き続き検討する。
市内の鉄道駅バスダイヤ表の掲示を行い、鉄道からバスへの乗り継ぎの利便性を向上させた。	○	●乗合タクシーの制度見直し毎に、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する。
バス路線や乗合タクシー停留所、時刻表などを載せた公共交通マップを改定した。また、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、市ホームページでも周知を図った。	○	●公共交通マップの改定や乗合タクシー利用ガイドの改定を行い、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、利用啓発と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やロゴマークを公募して決定し、愛称の持てる名称とした。	○	●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。
共通回数券を全路線に拡大するとともに、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にしたことで、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。
待合環境の改善には至っていないが、待ち時間を極力短くするため、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ている。亀山駅前再開発を行うため、位置も含めて関係事業者と協議を進めている。	○	●亀山駅前の待合環境について、再開発計画の中で、事業者と改善に向けて協議を行った。	●亀山駅前の待合環境を整備するとともに、引き続き他の待合環境の向上にも努める必要がある。
計画期間中の車両の入れ替え(更新)はなかつたが、バス車両更新時に、低公害型車両やノンステップバスへ変更してもらうよう交通事業者へ依頼している。	△	●計画期間内での車両更新はなかつたため、環境負荷の軽減や利用者へ配慮したバス車両の改善には至らなかった。	●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、バス活用の呼びかけを行うことにより、各地区によるバスを利用した外出イベントが実現した。また、津市や鈴鹿市、交通事業者等と連携を図り、イベントでのバス乗り方教室を開催し、利用促進に努めた。	○	●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い、各地区によるバスを利用した外出イベントが実現したことで、利用者増につなげることができた。	●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環境を継続することが求められている。
バス利用促進の啓発グッズを毎年度制作し、イベント会場や各種会議、地域まちづくり協議会との意見交換の場など、様々な場所で配布し、啓発に努めた。	○	●バス利用促進グッズにより啓発に努めるとともに、行政、事業者、地域と連携したバス乗り方教室を実施により、特に子どもたちに体験してもらったことで、公共交通を身近に感じてもらうことができた。	●定期的アンケート調査を実施するなど、地域需要を的確に把握する必要がある。
バス路線の再編に当たって、沿線の地域まちづくり協議会とルートやダイヤ等の意見交換を行った。乗合タクシーの導入に当たっても、停留所を地域住民が利用しやすいよう、同協議会と連携して設置するなど、当事者意識の醸成を図った。	○	●バス利用促進グッズにより啓発に努めるとともに、行政、事業者、地域と連携したバス乗り方教室を実施により、特に子どもたちに体験してもらったことで、公共交通を身近に感じてもらうことができた。	●高齢者の外出支援だけでなく、小さい頃からバスに慣れ親しんでもらうよう、子どもに対してバス乗車体験などを、引き続き実施していくことが重要である。
毎年度、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ている。また、鉄道事業者と定期的な意見交換会も実施した。	○	●鉄道の利便性向上のため、各種同盟会等と広域的に連携して取り組んだ。交通系ICカード「TOICA」に続き「ICOCA」のエリアが拡大されるなど、利用者の利便性が高まった。	●鉄道の利便性向上の要望活動を継続して行う必要がある。
毎年度、同盟会で啓発グッズを製作し配布するとともに、交通系ICカード「ICOCA」のエリア拡大のPRイベントで鉄道事業者と連携して利用促進の啓発活動を行うなど、PRに努めた。また、利便性を高めるため、全バス路線へ交通系ICを導入した。	○	●「ICOCA」のエリア拡大に合わせて、全バス路線でも交通系ICカードが利用可能とすることで、鉄道の利用促進にもつなげた。	●鉄道事業者との意見交換会を継続する必要がある。
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。また、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。	●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。
地域自主運行バスの導入に向けて同協議会と意見交換を行うなど、導入に向けての課題整理を行っている。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、導入に向けて準備を進めることができている。	●市内公共交通全体を一体的にPRする必要がある。
	○	●バス路線について、適正に評価、検証する必要がある。	●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。
	○	●今後も継続して地域との情報共有及び協議を行う必要がある。	●バス路線について、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)達成、「○」：実施段階、「△」：検討段階

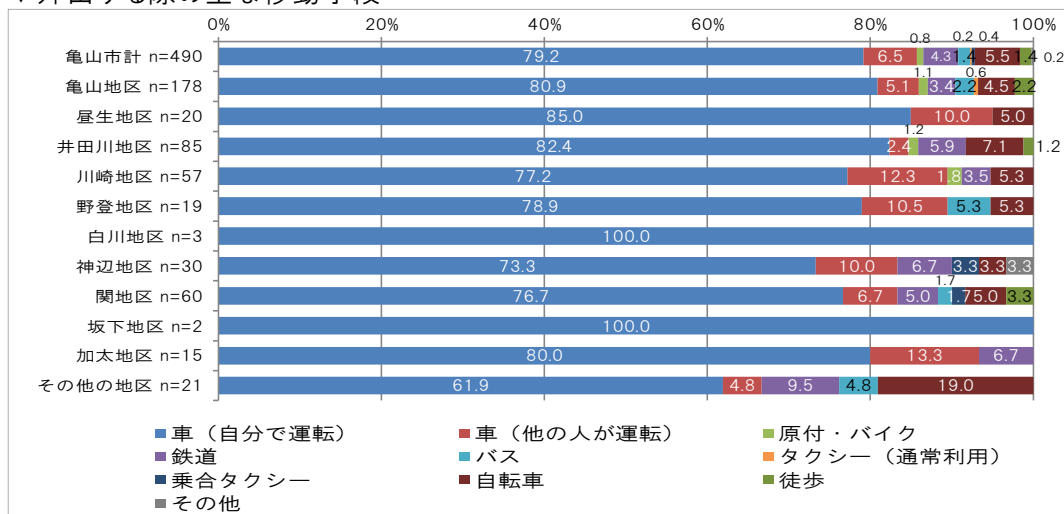
3 - 6 地域公共交通に対する市民及び地域の意見

①市民アンケート調査結果概要

項目	内容
調査対象	市内に居住する15歳以上の市民（無作為抽出）
配布数	1,200
回収数	510（42.5%）
調査方法	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	令和2年12月24日（木）～令和3年1月15日（金）
調査地域	市内全域

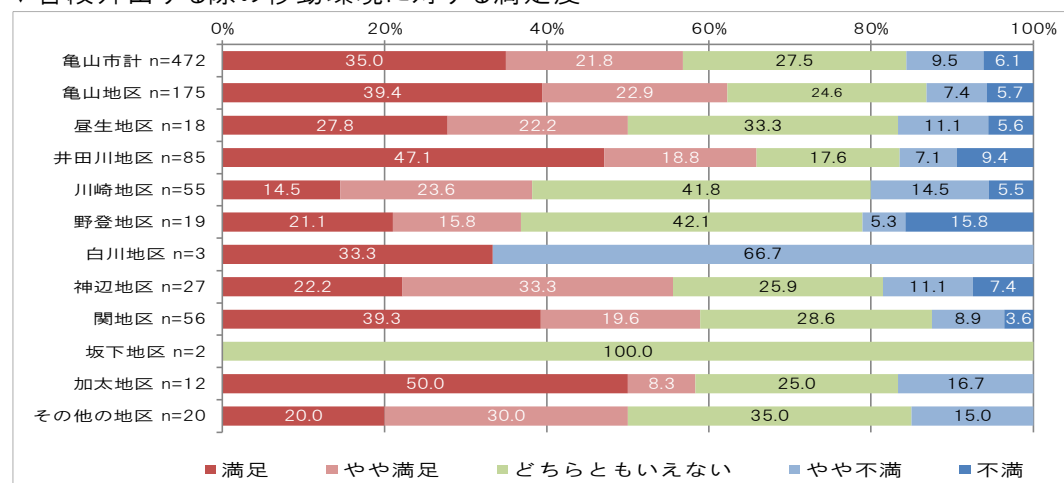
令和2年度に実施した市民アンケート調査において、「外出する際の主な移動手段」の項目では、全体で「車（自分で運転）」と回答した人の割合が約79%と7割以上占めています。

▼外出する際の主な移動手段



また、「普段外出する際の移動環境に対する満足度」の項目では、全体で「満足」「やや満足」と回答した人の合計の割合が約57%となっており、「やや不満」「不満」の合計の割合が約16%となっています。

▼普段外出する際の移動環境に対する満足度

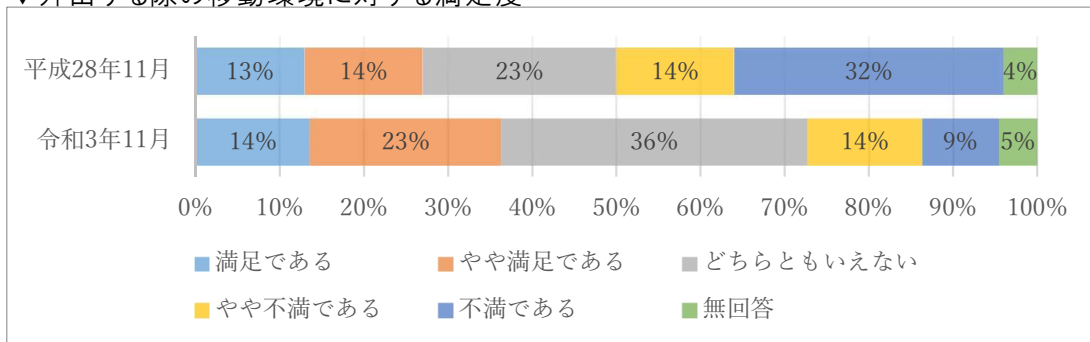


②地域意向調査結果概要

項目	内容
調査対象	市内22地区のまちづくり協議会
配布数	22
回収数	22 (100%)
調査方法	配布・回収ともに郵送等
調査時期	令和3年10月19日(火)～11月22日(月)
調査地域	市内全域

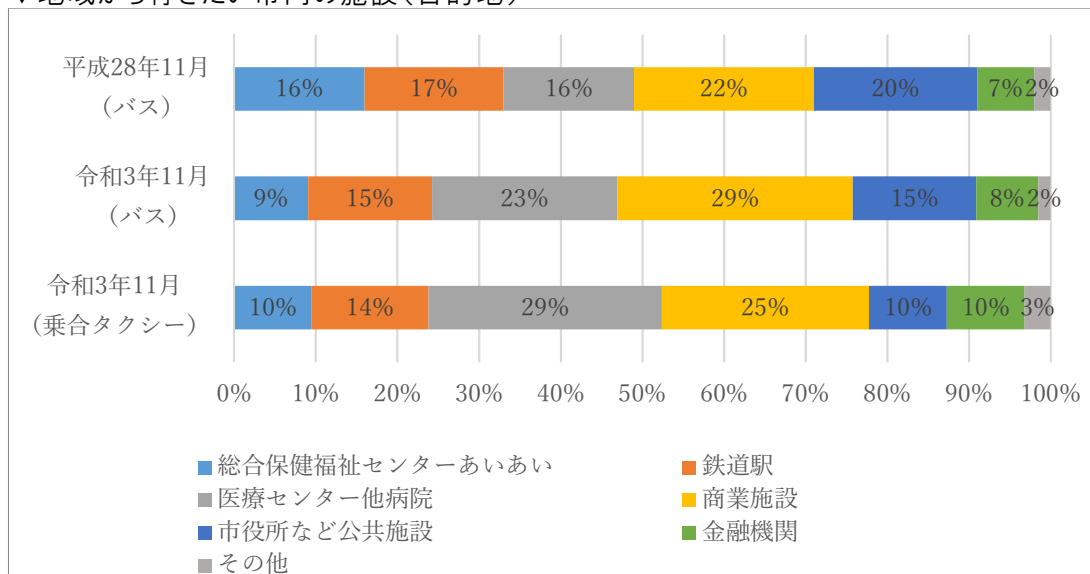
令和3年度に実施した地域意向調査結果において、「外出する際の移動環境に対する満足度」では、全体で「満足」「やや満足」と回答した割合の合計が約37%（8地区）となっており、平成28年度調査と比較して増加しています。また、「やや不満」「不満」の合計の割合が約23%（5地区）となっています。

▼外出する際の移動環境に対する満足度



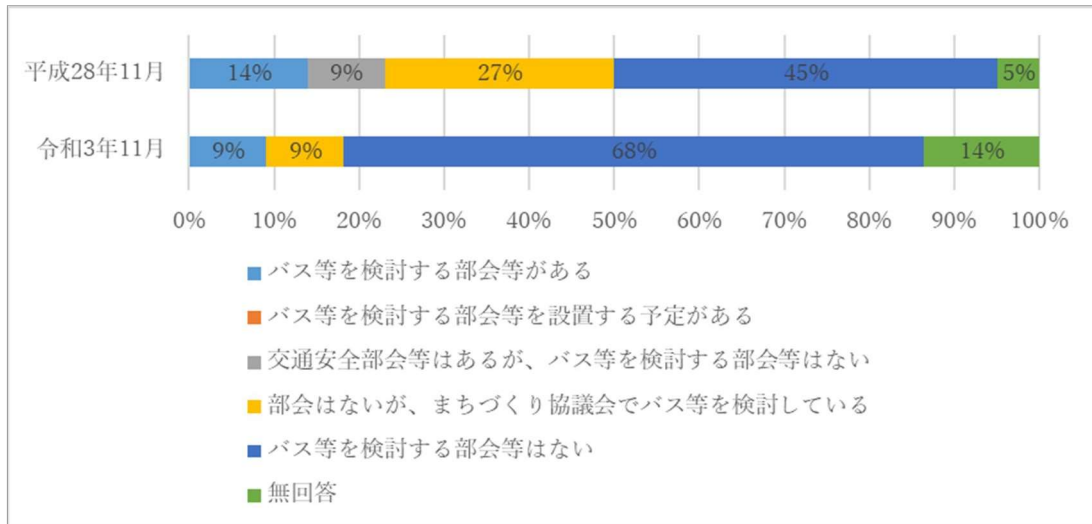
「地域から行きたい市内の施設(目的地)」の項目では、平成28年度調査と比べ、バス、乗合タクシーともに「医療センター他病院」「商業施設」が多くなっています。

▼地域から行きたい市内の施設(目的地)



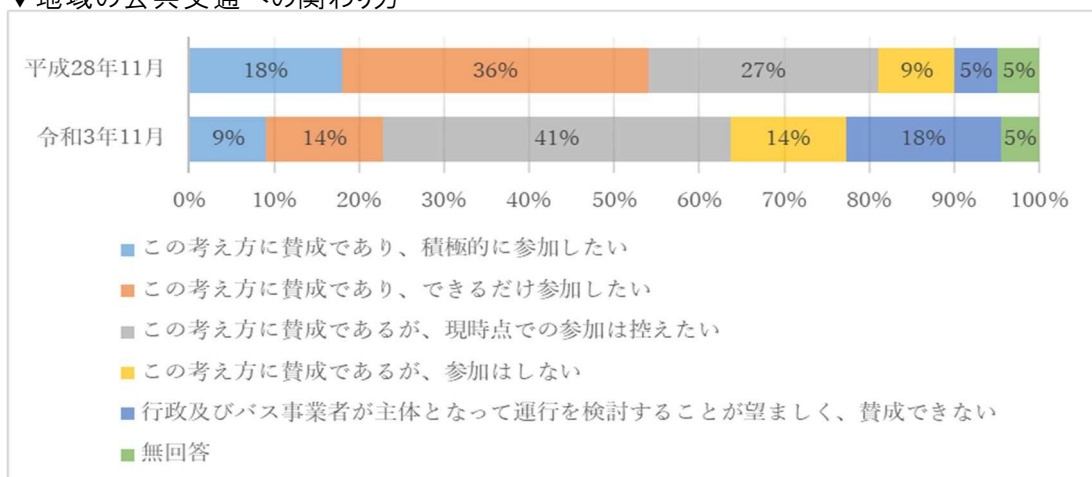
「地域まちづくり協議会内にバス等を検討する部会等の有無」の項目では、「検討する部会等がある」「まちづくり協議会でバス等を検討している」地区の割合が約18%（4地区）で、「バス等を検討する部会等がない」地区が68%（14地区）となっており、平成28年度調査と比較して地域で検討する環境が減少しています。

▼地域まちづくり協議会内にバス等を検討する部会等の有無



「地域の公共交通への関わり方」の項目では、「積極的に参加したい」「できるだけ参加したい」と回答した地区の割合が約23%（5地区）で、平成28年度調査の54%（12地区）と比較して減少しています。反対に「行政及びバス事業者が主体となって運行を検討することが望ましく、賛成できない」と回答した地区の割合が約18%（4地区）で、平成28年度調査の5%（1地区）と比較して増加しています。

▼地域の公共交通への関わり方



第4章 亀山市の地域公共交通の課題

前計画の検証結果及び各種調査結果等による市民ニーズから、本市における公共交通の課題を以下のとおり整理しました。

なお、前計画検証結果及び各種調査結果の詳細は、資料編に掲載しています。

(1) 前計画検証結果からの課題

①公共交通利用者の減少への対応

令和3年4月の野登・白川地区自主運行バスの再編により、計画した全ての路線において路線再編を完了しましたが、利用者数は年々減少傾向にあり、さらに令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅な減少となりました。

今後においては、新型コロナウイルス感染症の影響から、ニューノーマルによる利用者ニーズの変化も見極めながら、対応を検討していく必要があります。

②公共交通の骨格を形成する路線バスの維持

前計画の「公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方」を継承し、引き続き、公共交通の骨格を形成するバス路線の維持に努め、市内公共交通が相互に連携した総合交通体系の構築が必要です。

③市民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークの形成

亀山駅前の整備により、亀山駅が公共交通の結節点として、ますます大きな役割を果たすようになります。亀山駅を起点に中心部を運行する「さわやか号」と各地域を結ぶコミュニティバス、新たに導入した乗合タクシーなど様々な交通手段により、総合的な公共交通ネットワークを形成していく必要があります。



④公共交通の最適化による利用者の利便性向上

これまでに東部、南部、西部ルート及び野登・白川地区自主運行バスの路線を再編するとともに、新たな移動手段として乗合タクシーを導入してきました。

一方で、超高齢社会やそれに伴う運転免許証返納者の増加、人口減少、財政負担の増加など、依然として課題が残っています。

今後、持続可能な公共交通の実現と更なる利便性の向上を図るため、乗合タクシー制度の充実を図るとともにニーズやサービス、コストを考慮した、鉄道やバスとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行が求められます。

⑤サービス水準の確保

減少した利用者数を新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前の水準に戻すため、前計画の「公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方」を継承し、設定したサービス水準を確保する必要があります。

また、各交通機関との乗り継ぎを考慮した地域生活バスのダイヤ設定、交通系 IC カードによるサービスの充実、バリアフリー型の車両の導入、乗継案内の充実など、利用者の利便性を向上させることで利用促進につなげる必要があります。

⑥地域との連携の強化

地域公共交通の利用率を向上させるためには、地域の移動需要と地域公共交通の現状との間のギャップを埋めることが重要です。また、子どもの移動需要にも配慮し、子どもたちから公共交通に慣れ親しんでもらうことも重要です。必要とされている場所・対象者・時間帯に必要なサービスが行き届いているか、地域と連携して検討・展開していく必要があります。

また、地域まちづくり協議会と連携し、バス運行に対する地域住民の当事者意識の向上を図り、自発的な活動を行える環境づくりに取り組む必要があります。

⑦コスト削減

持続可能な公共交通体系が維持できるよう、可能な限り運行経費等の削減に努めるとともに、車内広告や乗合タクシー特定目的地停留所設置負担金など、運賃外収入も確保していく必要があります。

⑧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への対策

亀山市地域公共交通会議及びバス等検討委員会において、評価基準等に基づいて適正に評価を行い、評価基準を下回るコミュニティバス運行エリアへ必要な対策を講じるとともに、路線の見直しを検討する必要があります（P D C Aの実施）。

（2）新たな課題

①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への対応

各交通事業者において、新型コロナウイルス感染防止対策として、換気や消毒、飛沫防止などを実施してきましたが、感染拡大に伴う外出自粛だけでなく、これを機に国が推進する在宅勤務やテレワークなど働き方改革が一層進んだことも影響し、利用者は減少しています。今後において、ニューノーマルによる輸送需要の変化にも対応し、安心して移動できる環境を整える必要があります。



定期的な車内の消毒・清掃を実施

②隣接自治体との広域連携の強化

市内を運行するコミュニティバス日常生活圏域内での移動が可能となるよう、隣接自治体と本市を結ぶ広域路線から亀山市内に乗り入れているコミュニティバ

ス（広域 連携バス）及び路線バス（複数市を跨る幹線）の充実を図り、公共交通による隣接自治体との広域ネットワークを形成、強化します。

③選ばれるまちの実現

「選ばれるまち」となるためには、子どもから大人まで安心・安全に暮らせる「住みやすいまち」でなければなりません。その一つに公共交通の充実が欠かせないため、都市マスタープランや立地適正化計画など、本市の目指す都市像と連動した公共交通網の形成が必要となります。

④新たな技術の活用





近年、AIやIoT等の先端技術や、MaaSのような新しいモビリティサービスに注目が集まっており、こうした新たな技術・サービスは地域における交通課題の解決に有効である可能性もあります。新型コロナウイルス感染症の影響だけでなく、今後も人口減少や高齢化の進展等により、公共交通に対する市民ニーズの変化も予想されることから、身近な交通手段を効率的・効果的に運行するためにも、新たな技術の活用を検討していくことも重要です。

⑤住み続けられる持続可能なまちの実現

国際社会共通の目標として国連が掲げる「持続可能な開発目標（SDGs）」には、目標3や目標9、目標11、目標13など、交通分野にも関連した内容が盛り込まれています。本計画の目的や目標の達成に向けた取組がSDGs達成に貢献できるよう、本計画を推進する必要があります。

また、国が表明する2050年までに国内の温室効果ガスを実質ゼロにする「脱炭素社会」につながる取組についても、推進していく必要があります。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

	目標3 すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
	目標9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
	目標11 住み続けられるまちづくりを 包括的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
	目標13 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。

⑥活性化再生法の改正

令和2年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地方公共団体による地域交通計画の作成が法的に努力義務化されました。また、地域公共交通計画の計画制度と補助制度が連動化されたことから、今後さらにダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉えた改善や充実に向けた取組と同時に、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込んでいくことが求められます。

第5章 地域公共交通に関する基本的な方針

5-1 計画の目標

第2次総合計画に掲げる本市が目指す将来像「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、前計画では『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』の目標に達成に向けて、5つの基本方針を掲げて取り組んできました。

本計画では、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します。

また、この「地域公共交通体系の目標像」は、「本計画の目標」に位置付けます。本計画の目標達成に向けて、地域住民・交通事業者・行政がそれぞれの立場を尊重しつつ、三位一体の取組を実施し、市民生活に必要な公共交通を皆で育てていくこととします。

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

5-2 地域公共交通に関する基本的な方針

前計画の検証結果及び各種調査結果による市民ニーズを基に、前計画から引き継ぐ方針と新たに検討する事項を整理し、本市が目指す将来像や公共交通の役割を踏まえ、以下の5点を本計画の基本方針とし、公共交通の活性化及び再生を図ります。

基本方針1

子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現

- 住民、行政そして交通事業者が三位一体で、本市が目指すべき交通体系の目標像や公共交通の事業理念の共有化を図り、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現を目指します。
- 住み続けられるまちづくりを目指すため、子どもや高齢者、障がい者など自ら自動車を運転することが難しい市民のニーズに配慮します。

基本方針2

鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結ぶ、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成

- 身近な地域公共交通を利用して、中心的都市拠点と居住地をスムーズな移動ができるよう、JR亀山駅を結節点とした交通ネットワークの強化を図ります。
- JR亀山駅とJR井田川駅・JR関駅、またJR井田川駅・JR関駅と居住地域や商業施設を結ぶ、コンパクトシティのまちづくりと連動するよう、鉄道やバス、タクシー等の多様な交通サービスが相互に連携した総合的な公共交通ネッ

トワークを形成します。

基本方針 3

地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供

- 超高齢社会や人口減少社会にも対応するため、人口動向や市民の移動需要特性を的確に捉えながら、乗合タクシー制度の充実を図るとともに、ニーズやサービス、コストを考慮した、鉄道やバスとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行を行います。
- 地域公共交通の最適化に当たっては、路線やダイヤの見直しだけでなく、車両の小型化や地域自主運行バスの導入など輸送手段全体を考慮し、目標とする財政負担の範囲内で利便性を確保することとします。
- 地域の利用者ニーズの把握や効率的で効果的な公共サービスの提供に繋げるため、目標数値（総利用者数・乗車率・バス停乗降者数・市民アンケート結果など）を明確にし、亀山市地域公共交通会議・バス等検討委員会にて、評価基準等に基づき、適切な評価・検証（P D C Aの実施）を行います。

基本方針 4

デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築

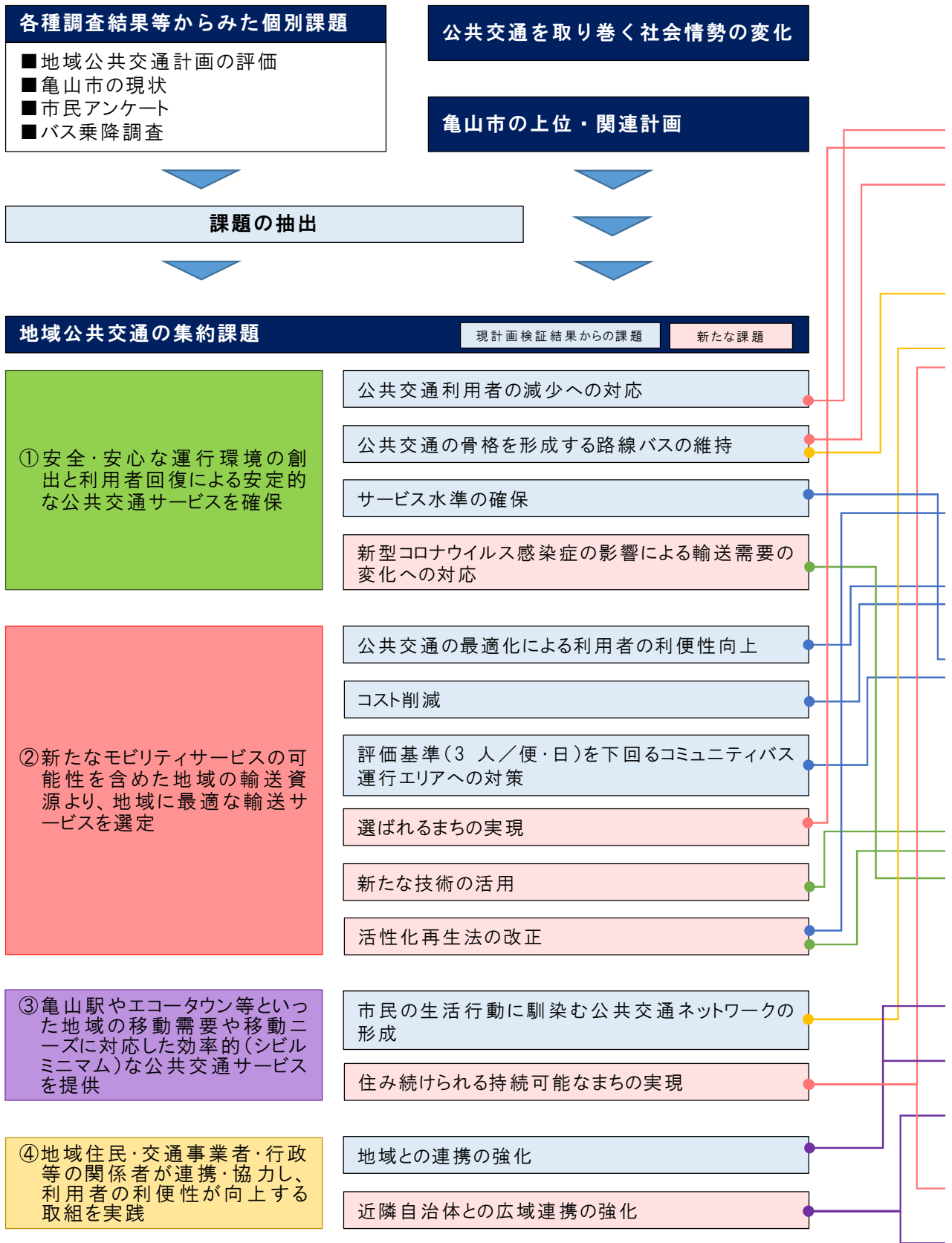
- 地域公共交通の最適化を図り、効率的で効果的な交通サービスを提供するため、A I（人工知能）やI o Tなどの新たな技術の活用も視野に入れながら、利用環境を整えます。
- 働き方改革や新型コロナウイルス感染症の影響により、移動に関する市民の意識が変化した中、ウィズコロナ、ポストコロナにも対応した交通サービスを提供します。

基本方針 5

持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開

- 持続可能な地域公共交通の実現に向けては、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必要があるため、必要に応じ特定地域の協議会等の組織化を図り、市と地域が協働で運行・運営方式の検討及び利用促進策等を検討・展開できる体制や仕組みを構築します。
- 各地域まちづくり協議会等と連携し、バス等の交通資源を利用したイベントの開催等の利用促進策を展開します。
- 交通系I Cカード「TOICA」に続き「ICOCA」のエリアが拡大された鉄道と、全路線で交通系I Cカードが利用可能となったコミュニティバスのスムーズな乗り継ぎを活かし、更なる利用促進を図ります。
- 脱炭素社会の実現を目指して、公共交通へのシフトによる自家用車の二酸化炭素排出量の抑制や事業者への低公害型車両の導入を促進します。
- 日常生活圏域内での移動の実現に向け、コミュニティバスの接続や相互乗り入れなど、近隣自治体との連携強化を図ります。

前計画の課題分析と基本方針



目標 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

基本方針① 子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現

- ➔ ■住民、行政そして交通事業者が三位一体で、本市が目指すべき交通体系の目標像や公共交通の事業理念の共有化を図り、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現を目指します。
- ➔ ■住み続けられるまちづくりを目指すため、子どもや高齢者、障がい者など自ら自動車を運転することが難しい市民のニーズに配慮します。

基本方針② 鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結び、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成

- ➔ ■身近な地域公共交通を利用して、中心的都市拠点と居住地をスムーズな移動ができるよう、JR亀山駅を結節点とした交通ネットワークの強化を図ります。
- ➔ ■JR亀山駅とJR井田川駅・JR関駅、またJR井田川駅・JR関駅と居住地域や商業施設を結び、コンパクトシティのまちづくりと連動するよう、鉄道やバス、タクシー等の多様な交通サービスが相互に連携した総合的な公共交通ネットワークを形成します。

基本方針③ 地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供

- ➔ ■超高齢社会や人口減少社会にも対応するため、人口動向や市民の移動需要特性を的確に捉えながら、乗合タクシー制度の充実を図るとともに、ニーズやサービス、コストを考慮した、鉄道やバスとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行を行います。
- ➔ ■地域公共交通の最適化に当たっては、路線やダイヤの見直しだけでなく、車両の小型化や地域自主運行バスの導入など輸送手段全体を考慮し、目標とする財政負担の範囲内で利便性を確保することとします。
- ➔ ■地域の利用者ニーズの把握や効率的で効果的な公共サービスの提供に繋げるため、目標数値（総利用者数・乗車率・バス乗降者数・市民アンケート結果など）を明確にし、亀山市地域公共交通会議・バス等検討委員会にて、評価基準等に基づき、適切な評価・検証（PDCAの実施）を行います。

基本方針④ デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築

- ➔ ■地域公共交通の最適化を図り、効率的で効果的な交通サービスを提供するため、AI（人工知能）やIoTなどの新たな技術の活用も視野に入れながら、利用環境を整えます。
- ➔ ■働き方改革や新型コロナウイルス感染症の影響により、移動に関する市民の意識が変化した中、ウィズコロナ、ポストコロナにも対応した交通サービスを提供します。

基本方針⑤ 持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開

- ➔ ■持続可能な地域公共交通の実現に向けては、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必要があるため、必要に応じ特定地域の協議会等の組織化を図り、市と地域が協働で運行・運営方式の検討及び利用促進策等を検討・展開できる体制や仕組みを構築します。
- ➔ ■各地域まちづくり協議会等と連携し、バス等の交通資源を利用したイベントの開催等の利用促進策を展開します。
- ➔ ■交通系ICカード「TOICA」に続き「ICOCA」のエリアが拡大された鉄道と、全路線で交通系ICカードが利用可能となったコミュニティバスのスムーズな乗り継ぎを活かし、更なる利用促進を図ります。
- ➔ ■脱炭素社会の実現を目指して、公共交通へのシフトによる自家用車の二酸化炭素排出量の抑制や事業者への低公害型車両の導入を促進します。
- ➔ ■日常生活圏域内での移動の実現に向け、コミュニティバスの接続や相互乗り入れなど、近隣自治体との連携強化を図ります。

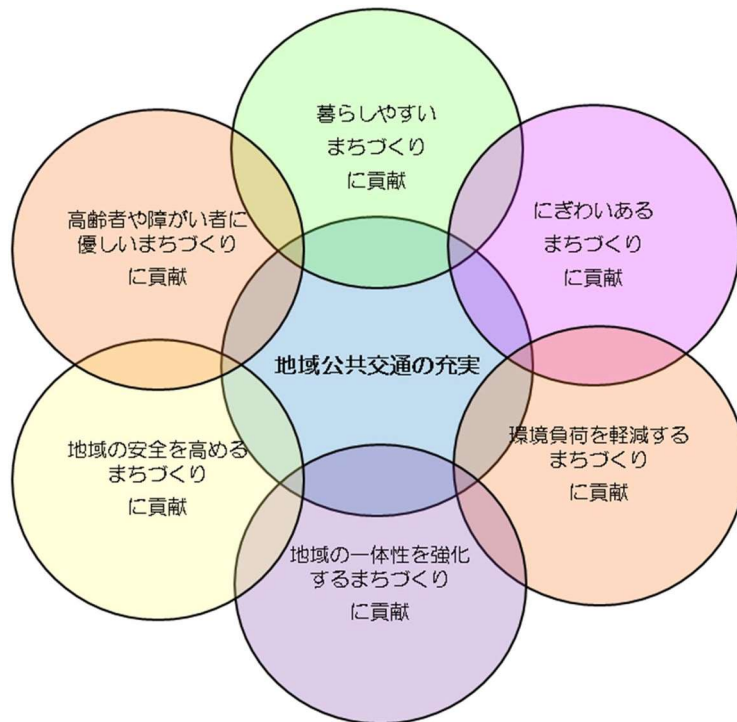
5-3 公共交通ごとの役割・位置づけ

公共交通の役割は、全ての住民に対して、利用しやすい移動手段を提供することですが、本計画においては、主に自家用車に乗車（同乗を含む）して移動ができない移動困難者が、日常生活における最小限度の自立した移動を可能にする地域公共交通網を効率的・効果的に形成し、目標の実現を目指します。

また、第2次総合計画及び立地適正化計画等に示される本市の目指す将来像の実現に向け、各公共交通と相互に連携し、地域公共交通網を形成します。

さらに、地域公共交通網の形成により、地域公共交通を充実させることで、下図に示すように「暮らしやすいまちづくり」、「にぎわいあるまちづくり」、「高齢者や障がい者に優しいまちづくり」、「環境負荷を軽減するまちづくり」、「地域の安全を高めるまちづくり」、「地域の一体性を強化するまちづくり」などに貢献します。

【地域公共交通の充実のイメージ図】



①行政の役割

- 次頁に示す本計画における基本方針に則り、亀山市の将来像を見据えつつ、広域的・総合的な視点から公共交通の維持・発展に向けた調整を行うこととします。特に、市交通体系の基軸となる鉄道、基幹バス及びさわやか号については、維持・活性化を図るため、利用促進に向けた取組を市民・地域等関係団体、交通事業者と一体となって実施するものとします。また、乗合タクシー制度の充実を図りつつ、市内を運行するコミュニティバスとの最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行を行います。
- 亀山市地域公共交通会議やその他関係団体等との協働を通じた取組を施策とし

て具現化できるよう努力します。

- 計画の実行にあたっては、本計画で規定するP D C Aサイクル（P.59以降）を踏まえ、適切な運用を行います。
- 国の法制度等の動向を踏まえ、生活に必要な交通体系の構築に向けて市民・地域等関係団体・亀山市・交通事業者が担うそれぞれの役割、施策等を定めます。また、地域の主体的な取組を促進するため、条例等、関係制度の整備を行い、支援体制を構築します。
- 新型コロナウイルス感染症の影響によって進んだ公共交通離れを回復するため、市民・地域等関係団体、交通事業者と一体となり、感染対策を継続的に行いながら利用促進に向けて取り組みます。

②交通事業者の役割

- 国の制度改正や規制緩和に伴い、N P Oを含む他業種の事業者の事業参画の機会が拡大されるなど、交通事業を取り巻く環境が大きく変化しつつあることを踏まえ、行政や地域住民との交流を促進し、事業者としてのノウハウを活用した交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域交通の維持、発展に参画していきます。
- 誰もが安全で円滑かつ快適に移動することができるような輸送サービスを提供するための交通施設の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。また、感染症対策を継続して取り組むことで、安心して利用できる環境を整えます。

③市民・地域等関係団体の役割

- 市民・地域等関係団体は、自らの交通行動が社会環境や自然環境に及ぼす影響を理解し、自家用車だけに依存することがないように、一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択することが必要です。
- 鉄道やバスなど公共交通を地域の財産として捉え、地域固有の歴史、文化、自然と調和した交通体系の構築とその維持・発展に向け、地域が一体となった取組を推進することが必要です。
- 地域の実情を踏まえつつ、地域等が自ら運営主体となるような取組を検討していくことも必要と考えられます。
- 公共交通は、利用者があってはじめて成り立つことを理解し、自らが積極的に公共交通を利用するよう心がけることが必要です。
- 地域等関係団体においては、良好な社会環境の維持・保全という視点から、通勤時等における公共交通利用を促進するとともに、公共交通の維持・活性化に向けた取組への協力が必要です。

5 - 4 公共交通の機能分類とサービス水準の設定の考え方

次章で掲げる本計画の目標を達成するための事業を実施するにあたっては、各公共交通に求める機能やそれに応じたサービス水準を設定する必要があることから、各公共交通の機能分類とサービス水準を設定します。

サービス水準の設定にあたっては、機能分類に応じ、確保すべき運行本数、運行間隔、運行時間帯を設定しています。

① 鉄道

亀山市内の鉄道は、広域的な公共交通の軸として東西をJR関西本線、南部をJR紀勢本線が機能しています。亀山市の広域交通体系の骨格はこれら鉄道により形成されていることから、これら鉄道を公共交通軸として位置づけます。

② 幹線的バス

営業路線バス、廃止代替バスは、市外とのアクセスに重要な役割を果たしていることから、これら他市との間を連絡するバス路線も公共交通軸（幹線的バス）として位置づけます。

さわやか号は、公共交通軸と一体となって医療機関、公共施設などの拠点施設へのアクセス機能を有する循環型バスとして機能しているため、幹線的バスとして位置づけます。

③ 地域生活バス

さわやか号を除くコミュニティバス6路線及び関南部スクールバス活用バスは、各地域の生活圏内の移動を支え、公共施設や鉄道駅や幹線的バスへのアクセス手段として機能する地域生活バスとして位置づけます。

④ 乗合タクシー

乗合タクシーについては、鉄道やバス等で対応しきれない公共交通不便地域への対策や運転免許証返納者への対策を補完する公共交通として位置づけます。



⑤民間タクシー

民間タクシーは、他の公共交通が運行していない時間帯の地域住民の生活の移動、観光旅客や来訪者の移動等に即時対応可能な移動手段として本計画における公共交通として位置づけます。

公共交通の機能分類とサービス水準の設定

公共交通機関		路線等の機能	サービス確保の考え方
鉄道		<ul style="list-style-type: none"> ■他の交通手段との連携による公共交通のネットワークを形成する上での骨格であり、広域的な移動需要に対して重要な役割を果たす本市の広域的な公共交通軸。 	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道交通事業者が主体となって運行を実施するものであるが、広域間の移動需要に対応できるよう鉄道事業者と連携し、利便性を確保維持する。
廃止代替路線バス 営業路線バス	幹線的バス	<ul style="list-style-type: none"> ■都市拠点(亀山駅周辺)を中心とする放射軸であり、隣接市へのアクセス交通需要にも対応する本市の公共交通軸。 	<ul style="list-style-type: none"> ■通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施するものとするが、設定したサービス水準の確保に向け、亀山市は必要に応じ、運行支援を実施する。 ■市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持する。 ■廃止代替バスについては、利用促進策を実施するとともに、利用実態や採算性を踏まえ、サービス水準の妥当性や機能そのもののあり方を隣接市と協議する。
		<ul style="list-style-type: none"> ■特定の地区(工業団地等)へのアクセス需要に対応する路線であり、本市の公共交通軸。 	<ul style="list-style-type: none"> ■通勤などの移動目的に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施する。 ■市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持する。
	<ul style="list-style-type: none"> ■市役所、医療・福祉拠点、駅、商業施設等を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線。 ■地域生活バスと乗り継ぎ拠点において接続しネットワークを形成するための基準となるバス路線。 	<ul style="list-style-type: none"> ■通院、買物、公共施設利用を目的とした市中心部施設へのアクセス手段として、亀山市が主体となって運行を実施する。 ■中心市街地において、拠点相互を連絡するとともに、鉄道、基幹バスや地域生活バスとの乗り継ぎに配慮したサービス水準を維持する。 ■市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持する。 	
コミュニティ系バス （亀山市自主運行バス）	地域生活バス	<ul style="list-style-type: none"> ■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。 	<ul style="list-style-type: none"> ■地域の取組を経て市が運行、または地域の運行に対し市が支援を実施する。 ■幹線的バスが運行しない地域において、移動困難者の通学、通院、買物等市民生活に必要な最小限度のサービス水準を確保・維持する。
	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道やバスを補完する公共交通として、個別のニーズに対応し、各地域から特定目的地(公共施設、鉄道駅、医療・福祉施設等)への新たな移動手段。 	<ul style="list-style-type: none"> ■バス路線だけでは対応ができない市内の公共交通不便地域の解消及び今後増加が見込まれる運転免許証返納者への対策として、市が主体となって運行を実施する。
民間タクシー		<ul style="list-style-type: none"> ■他の公共交通の運行していない地域や時間帯の地域住民の移動、観光旅客や来訪者の移動等に即時対応可能な移動手段。 	<ul style="list-style-type: none"> ■タクシー事業者が主体となって運行を実施するもの。

サービス水準の設定	路線維持の考え方	該当する現行路線等 (R3.10.1 現在)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道事業者が主体となって運行を実施するものであるが、通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応できるよう、現状維持以上を確保する。 	鉄道事業者が運行	JR関西本線(亀山駅・井田川駅・関駅・加太駅) JR紀勢本線(下庄駅)
<p>運行本数・運行間隔</p> <p><朝・夕のピーク時></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 通勤、通学需要に対応するため、亀山駅～平田町駅間は、現状の便数を確保する。 ■ 亀山駅～椋本間は、通学需要に対応するため、平日朝6時～8時台に各1本、夕方16～19時台に各1本以上を確保する。 <p><昼間、夜間></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 買物、通院需要、帰宅需要に対応するため、昼間、夜間時間帯は2時間に1本以上を確保する。 <p>運行時間帯</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻とする。 	バス事業者が運行、または市が運行	亀山国府線 (平日18本/日)※亀山駅前発着分 亀山みずほ台線 (平日15本/日) 亀山椋本線 (平日19本/日)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 特定の地区及び施設へのアクセス需要への対応を基本にサービス水準を設定するものとするが、地域の生活交通の確保を同時に図る場合、昼間時間帯は、買物・通院需要に対応するため、2時間に1本程度を確保する。 	バス事業者が運行	亀山関工業団地線 (平日20本/日)
<p>運行本数・運行間隔</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道、基幹バス、地域生活バスからの乗り継ぎ需要に対応するため、1時間に1本以上を確保する。 <p>運行時間帯</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 買物・通院需要、公共施設利用需要に対応するため、商業施設、医療センター、市役所等の開設時間を踏まえた運行時刻とする。 	市が政策的に運行	さわやか号 (平日12本/日)
<p>運行本数・運行間隔</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 需要に応じた必要最小限度のサービス提供を図る。 ■ 朝・夕時間帯は、鉄道駅への需要に対応し、可能な限り乗り継げるダイヤとする。 ■ 昼間帯は、買物・通院需要に対応し、2時間に1本程度を目安とする。 <p>運行時間帯</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域の実情に応じた適切な運行時刻(原則として7時～19時台)とする。 	地域の取組を経て市が運行または地域の運行に対し、市が支援	野登ルート(平日13本/日) 白川ルート(平日5本/日) 東部ルート(平日8本/日) 南部ルート(平日12本/日) 西部ルート(平日10本/日) 加太地区福祉バス (平日9本/日) 関南部地区スクールバス活用バス(平日2本/日、火・金のみ運行)
<p>運行時間帯</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 民間タクシーの営業に支障を来さない時間帯とする。 <p>乗降場所等</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域の実情に応じ、停留所設置基準により設置する。 	市が政策的に運行	
<ul style="list-style-type: none"> ■ タクシー事業者が主体となって運行を実施するものであるが、公共交通の中で、非常に利便性が高いため、幅広い移動需要に対応できるよう、現状維持以上を確保する。 	タクシー事業者が運行	

5-5 公共交通維持確保改善の考え方

本計画の目標を達成するための事業を実施するにあたり、「公共交通の機能分類とサービス水準の設定」を踏まえ、公共交通維持確保改善の考え方を以下にします。

なお、本計画で位置づける地域公共交通は、乗合輸送を前提とした公共交通であるため、福祉制度にもとづく認定者の輸送など対象者を限定とした施策及び個別輸送については、本計画と連携を図りつつ、それぞれの所管部署において別途推進するものとします。

①鉄道

鉄道は、他の交通手段との連携による公共交通のネットワークを形成する上での骨格であり、広域的な移動需要に対して重要な役割を果たす本市の広域的な公共交通軸です。輸送量、輸送速度等からも広域の移動に必要な不可欠であるため、現状の鉄道網の維持確保に努めます。

②幹線的バス

基幹バスは、都市拠点（亀山駅周辺）を中心とする放射軸であり、隣接市へのアクセス交通需要にも対処する本市の公共交通軸であり、特定目的バスは、特定の地区（工業団地等）へのアクセス需要に対応する路線となっており、いずれも本市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持します。

また、まちなか循環バス（さわやか号）は、市役所、医療・福祉拠点、駅、商業施設等を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線であり、地域生活バスと乗り継ぎ拠点において接続し、ネットワークを形成するための基準となるバス路線であるため、現状の運行形態を維持します。

③地域生活バス

地域生活バスは、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、基本的に現状の路線を維持することとし、市民の生活行動や利用実態を踏まえ、必要に応じて、現状程度の財政負担の範囲内で効率的に路線を再編し、現状のサービス水準の維持に努めます。

幹線的バスが運行しない地域において、移動困難者の通学、通院、買物等市民生活に必要な最小限度のサービス水準を確保・維持します。

新たに乗合タクシーを導入したことで、地域生活バス路線と重複しているため、乗合タクシー制度の充実を図るとともに、鉄道やバスとのニーズやサービス、コストを考慮した、最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行となるよう見直しを図っていきます。

また、地域住民のニーズに合った効率的な移動手段の確保策として、地域が主体となって運営する地域運行バスなどの新たな運行方法によるバス等の導入を推進します。

④乗合タクシー

鉄道・バスを補完するデマンド型の公共交通として、市民の移動需要の実情に効率よく対応できるよう、制度の充実を図ります。

⑤民間タクシー

民間タクシーは、他の公共交通が運行していない時間帯の地域住民の生活の移動、観光旅客や来訪者の移動等にも即時対応可能な移動手段として、非常に利便性が高いため、現状以上の利便性の確保に努めます。

公共交通維持確保改善の方針

公共交通機関名称等		公共交通維持確保改善の方針
鉄道	JR関西本線 JR紀勢本線	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道は、輸送量・輸送速度からも本市の公共交通移動の主軸であるといえる。通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応し、より広域の移動を確保維持していくため、鉄道事業者へ現状以上の利便性の向上を働きかける。また、鉄道事業者と連携し、利用促進啓発活動に取り組む。
幹線的バス	亀山国府線 (営業路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> ■亀山国府線は、買物・通院目的の移動を主とする地域間路線として機能しており、亀山市と鈴鹿市の主要施設(亀山駅・鈴鹿回生病院・平田町駅、鈴鹿中央病院等)を結ぶ営業路線バスであるため、当面現状維持とするが、継続して鈴鹿市及びバス事業者との協議を進めつつ、利便性の向上及び利用促進啓発活動に取り組む。
	亀山みずほ台線 (廃止代替路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> ■亀山みずほ台線は、通学目的の移動を主とする地域間路線として機能しており、営業路線バスと変わらないサービス水準を確保しているため、当面現状維持とするが、鉄道利用による代替交通手段の活用を睨みつつ、継続して鈴鹿市及びバス事業者と連携して利用促進啓発活動に取り組む、利用者増を目指す。
	亀山棕本線 (廃止代替路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> ■亀山棕本線は、亀山高校等への通学利用や、買物・通院等の広域利用に対応し、津市(棕本)と亀山市を効率よく結んでおり、営業路線バスと変わらないサービス水準を確保しているため、当面現状維持とするが、継続して津市及びバス事業者と連携して利用促進啓発活動に取り組む、利用者増を目指す。
	特定目的バス	<ul style="list-style-type: none"> ■亀山関工業団地線は、亀山駅から特定の地区(工業団地等)を結ぶ営業路線バスであるため、当面現状維持とする。 ■継続してバス事業者と協議し、さらなる利便性向上に取り組む。
	まちなか循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ■さわやか号は、まちなかにおいて主要施設(市役所、医療・福祉拠点、駅、商業施設等)を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線として現状維持するものとする。 ■市内循環における幹線的バスとして、非常に有効であり、地域生活バスとの接続の基準となる路線である。
地域生活バス	野登地区方面 (野登ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ■地域ニーズを踏まえ、中部中学校、医療センター、あいあい、商業施設を経由するルートとして、令和3年4月に再編しているため、当面現状維持とする。 ■毎年度、評価を実施すると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	白川地区方面 (白川ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ■地域ニーズや利用状況を踏まえ、医療センター、あいあい、商業施設を経由するルートとして、令和3年4月に再編しているため、当面現状維持とする。 ■毎年度、評価を実施すると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	井田川・川崎地区方面 (東部ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ■亀山駅を含む市内中心部への移動は、井田川駅からのJR関西本線の利用、または医療センター及びあいあいでの乗り継ぎを想定する。 ■東部ルート沿線住民への利用促進PR活動に重点を置き、関係地域まちづくり協議会と共に、現在のサービス水準を維持できるようなバス利用者の確保に努める。 ■毎年度、評価を実施する中で、維持基準・見直し基準に満たない便及びバス停等は見直し対象とすると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。

公共交通機関名称等		公共交通維持確保改善の方針
地域生活へ	東部・昼生地区方面 (南部ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 南部ルート沿線住民への利用促進PR活動に重点を置き、関係地域まちづくり協議会と共に、現在のサービス水準を維持できるようバス利用者の確保に努める。 ■ 毎年度、評価を実施する中で、維持基準・見直し基準に満たない便及びバス停等は見直し対象とすると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	関・坂下地区方面 (西部ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 亀山駅を含む市内中心部への移動は、関駅からのJR関西本線の利用、または医療センター及びあいあいでの乗り継ぎを想定する。 ■ 西部ルート沿線住民への利用促進PR活動に重点を置き、関係地域まちづくり協議会と共に、サービス水準を維持できるようバス利用者の確保に努める。 ■ 毎年度、評価を実施する中で、維持基準・見直し基準に満たない便及びバス停等は見直し対象とすると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	加太地区方面 (加太地区福祉バス)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関係地域まちづくり協議会等と協議を行い、学校貸切便の活用による利便性向上を図るため、一般住民の混乗を行う。 ■ 亀山駅を含む市内中心部への移動は、加太駅からのJR関西本線利用を想定する。 ■ 毎年度、評価を実施する中で、維持基準・見直し基準に満たない便及びバス停等は見直し対象とすると同時に、計画期間内において地域の移動需要に応じたバス、乗合タクシー等の最適な組み合わせによる効率的・効果的な運行を検討する。
	関南部地区方面 (関南部地区スクールバス活用バス・地域自主運行バス)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関係地域まちづくり協議会等と協議を行い、地域ニーズ等を把握し、地域が主体となった独自のバス運行の導入を進める。 ■ 基本的には、現行のスクールバス活用バスの運行経路をベースとするとともに、バス停等の増設など運行サービスの充実を図る。 ■ 市内中心部への需要は、関支所での乗り継ぎ利用を想定し、亀山駅へは、関駅からのJR関西本線利用を想定する。
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道やバスを補完する身近な地域公共交通として、制度の充実を図る。 ■ 鉄道やバスとのニーズやサービス、コストを考慮した、最適な組み合わせによる効率的で効果的な運行となるよう見直しを図る。 	
民間タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 民間タクシーは、地域住民の生活の移動、観光旅客や来訪者の移動等に即時対応可能な移動手段として、非常に利便性が高いため、タクシー事業者へ現状以上の利便性の確保を働きかける。 	

5 - 6 数値目標

先に検討した課題の解決及び基本方針から導きだした計画の目標に対応する数値目標を次のとおり設定します。

本計画の数値目標にかかる基準数値の設定にあたっては、令和元年度末からの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、平成30年度実績数値を使用して設定します。

設定する数値目標は、次の5つの項目とし、①から⑤（③を除く）については、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の水準にまで回復させることを目指して、前計画の目標値を引き継ぐものとします。③の乗合タクシーの利用者総数については、令和3年度見込みを4,000人とし、令和4年度から毎年800人ずつ、5年間で4,000人の増加を目指します。

また、⑥の移動環境に対する不満割合については、前計画において数値目標とした「不満割合15%以下」を引き継ぎ、不満割合解消に努めるものとし、令和7年度に「市民アンケート調査」を実施し、達成状況を計るものとします。

さらに、⑦コミュニティバス路線の収支率については、委託料に対する乗車徴収金の割合、⑧公共交通維持に係る年間実質負担額については、廃止代替路線及びコミュニティバス、乗合タクシーの委託料から乗車徴収金などの歳入を差し引いた実質負担額の合計値とします。

なお、令和8年度に行う本計画の検証及び見直しにおいて用いる各種指標の数値目標値は、令和7年度のものを用います（鉄道駅の乗車人員数は三重県統計書データを使用し、数値は前々年度のものとしします）。

①市内バス路線等の利用者総数

市内バス路線等の利用者総数は、営業路線バスや廃止代替路線バスを含む既存の市内全バス路線と乗合タクシーの利用者数の合計

②コミュニティバス路線の利用者総数

③乗合タクシーの利用者総数

④コミュニティバス路線の1便あたりの平均乗車人員数

⑤市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）

⑥移動環境に対する不満割合

⑦コミュニティバス路線の収支率

⑧公共交通維持に係る年間実質負担額

■数値目標

評価指標	現状値 (H30年度)	目標値 (R8年度)	データ収集方法
①市内バス路線等の利用者総数	313,053人	317,000人以上	亀山市及びバス運行事業者データ
②コミュニティバス路線の利用者総数	90,296人	102,000人以上	亀山市及びバス運行事業者データ
③乗合タクシーの利用者総数	3,741人 [R2]	8,000人	亀山市
④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)	各路線別の1便あたりの平均乗車人員数 (人/便・日) 現状値以上	亀山市及びバス運行事業者データ
⑤市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均)	3,490人	3,400人以上	三重県統計書データ
⑥移動環境に対する不満割合	15.6% [R2]	15%以下	市民アンケート (R7年度実施)
⑦コミュニティバス路線の収支率	8.6%	10.0%以上	亀山市及びバス運行事業者データ
⑧公共交通維持に係る年間実質負担額	1億511万円/年 [R2]	概ね1億円/年	亀山市

第6章 計画の目標を達成するための実施事業

本計画の5つの基本方針に則り、コンパクトシティのまちづくりや観光振興施策等との連携を図りつつ、本計画の目標の達成に向けた施策及び実施事業、事業の具体的な取組内容、実施主体、スケジュールを次のとおり定めます。

基本方針と施策・実施事業

基本方針	施策	実施事業
1. 子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現	①情報提供と公共交通PR活動	情報提供
		各種イベント等と連携した公共交通のPR活動
2. 鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結ぶ、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成	②路線バスの運行・維持・再編	幹線的バス運行・維持
		地域生活バス等運行・維持・再編
3. 地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供	③地域公共交通の最適化	乗合タクシーの運行・充実
		地域公共交通の最適化
		アクセスの向上
		ニーズの把握
		運賃収入以外の収入確保に向けた取組
4. デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築	④新たな利用環境整備	新たな技術を活用した交通サービスの調査研究
		感染症の防止対策
		利用環境の整備
5. 持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開	⑤公共交通利用促進	鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動
		住民主体の取り組み支援
		地域づくりと一体となった取組
		利用促進誘導
		環境対策・バリアフリー化
		近隣自治体との広域連携の強化

施策 ①情報提供と公共交通PR活動

基本方針1「子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすく、分かりやすい地域公共交通の実現」に向け、次の事業に取り組みます。

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度											
			R4		R5		R6		R7		R8			
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
情報提供	乗継拠点における総合案内板の設置、バス車両、バス停等への系統表示及び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及びインターネット検索の充実等	亀山市 三重県 バス運行事業者												
各種イベント等と連携した公共交通のPR活動	子どもや高齢者向けのバス乗り方教室の開催	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 関係団体 バス運行事業者												
	乗合タクシー制度の出前講座の開催	亀山市 地域												

施策 ②路線バスの運行・維持・再編

基本方針2「鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結ぶ、まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの形成」に向け、次の事業に取り組みます。

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度											
			R4		R5		R6		R7		R8			
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
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)												
地域生活バス等運行・維持・再編	地域生活バス(コミュニティバス)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												

施策

③地域公共交通の最適化

基本方針3「地域の利用者ニーズを踏まえた、地域公共交通の最適化による効率的で効果的な交通サービスの提供」に向け、次の事業に取り組みます。

□ 検討 ■ 実施

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度												
			R4		R5		R6		R7		R8				
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期			
乗合タクシーの運行・充実	乗合タクシーの運行及びサービス水準の向上	亀山市 タクシー事業者 地域	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
地域公共交通の最適化	ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行の協議	亀山市 タクシー事業者 地域	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
アクセスの向上	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設定（見直し）	亀山市 鉄道事業者 バス運行事業者 タクシー事業者	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ニーズの把握	公共交通にかかる地域ニーズの把握・乗降調査等の実施	地域 亀山市	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
運賃収入以外の収入確保に向けた取組	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	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

施策

④新たな利用環境整備

基本方針4「デジタル化やニューノーマルにも対応できる、新たな利用環境の整備と利便性の高い公共交通の構築」に向け、次の事業に取り組みます。

□ 検討 ■ 実施

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度												
			R4		R5		R6		R7		R8				
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期			
新たな技術を活用した交通サービスの調査研究	AI・IoT等新たな技術を活用した効率的・効果的な交通サービスの調査研究	亀山市 バス運行事業者 乗合タクシー運行事業者	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
感染症の防止対策	公共交通機関における感染防止対策の実施	亀山市 鉄道事業者 バス運行事業者 タクシー事業者	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
利用環境の整備	亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上	亀山市 バス運行事業者	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

施策

⑤公共交通利用促進

基本方針5「持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開」に向け、次の事業に取り組みます。

□ 検討 ■ 実施

事業	事業内容	実施主体	事業実施年度											
			R4		R5		R6		R7		R8			
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
鉄道の利便性向上の要請と利用促進活動	鉄道関係の各種同盟会や関係機関、関係市町と連携した要望活動の実施	亀山市 関係団体 鉄道事業者	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施	亀山市 関係団体 鉄道事業者 地域	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
住民主体の取り組み支援	地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築（関南部地区方面のスクールバスの活用継続）	地域 亀山市	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
地域づくりと一体となった取組	子ども会や老人クラブなど地域の団体による路線バスを活用したイベント等の開催	亀山市 三重県 バス運行事業者 地域	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、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	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
利用促進誘導	地域ボランティアによる乗合タクシーの乗車支援	亀山市 乗合タクシー運行事業者 地域	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	交通系ICカードを活用した利用促進策の実施	亀山市 バス運行事業者	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
環境対策・バリアフリー化	バス・タクシー車両の改善（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											
近隣自治体との広域連携の強化	隣接自治体のコミュニティバスとの乗り継ぎ改善と相互乗り入れの協議	亀山市 バス運行事業者 隣接市（津市・鈴鹿市）	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

第7章 計画の達成状況の評価

地域公共交通のニーズは、地域住民の生活環境や社会的経済的な事情等とともに変化します。既に一定の地域公共交通が確保されている地域であっても、利用状況やニーズの把握等について定期的な点検・評価を実施し、新たな課題の抽出とその改善をしていくことが求められます。このため、P D C A（計画・実行・評価・改善）サイクルにより、計画的に取り組むことによって、事業を効果的・効率的に進める必要があります。

計画案の作成は、市民・交通事業者・有識者・行政等から構成されている「亀山市地域公共交通会議」及び「亀山市バス等検討委員会」が行い、計画の策定は亀山市が行います。

計画の推進については、地域住民、交通事業者、行政それぞれが適切な役割分担を果たしながら行うこととし、地域住民の公共交通の運営への参画を高め、協働の場となるように発展させていきます。

計画を推進し、よりよい地域公共交通を実現するためには、事業の実施状況及び目標の達成状況を把握し、計画の進捗状況を評価し、その結果に基づき改善を行い、改善に基づき施策を見直す、「P D C Aサイクル」を適切に運用することで、事業を効果的・効率的に進めていきます。

特に、本計画で設定する数値目標については、評価において設定目標の適切性、数値の客観性と妥当性を検証し、場合によっては設定自体を見直すことにより、形骸化しないようにします。

（1）亀山市地域公共交通計画の評価の基本的考え方（P D C Aサイクル）

令和8年度においては、亀山市地域公共交通計画全体の見直しを実施します。

本計画全体の評価・検証、改善策の検討は、亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会で実施します。

本計画全体の評価・検証は、「バス路線単位での評価」、「ネットワーク全体での評価」、「目標を達成するための事業の評価」の3つの視点に基づき、総合的に評価・検証します。

目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するP D C Aサイクル（計画→実行→評価→改善）により、新たな交通計画へと繋がります。

（2）バス路線単位の評価の基本的考え方（P D C Aサイクル）

路線単位の評価は、原則1年間の運行を経て評価基準に基づき毎年実施します。

幹線的バス（基幹バス及び循環バス）は、本市の公共交通軸としての機能を有することから、地域公共交通会議において、住民、交通事業者及び行政の協働のもと、運行結果に基づく評価を実施し、運行維持を検討します。

地域生活バスは、地域に密着した生活交通路線であることから、地域まちづくり協議会等において、住民と行政が協働で運行結果に基づく評価を実施し、見直し案や利用促進策を検討するとともに、P D C Aサイクル（計画→実行→評価→改善）

により、亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会において、運行維持の妥当性を審査・検証します。この際、定時定路線による運行が適切ではないと考えられる場合、その他の方法も検討します。

なお、コミュニティバス路線の評価は、路線維持の考え方に基づく運行主体が中心となり、路線存続の妥当性を判断する「維持基準」と路線の見直しや利用促進に向けた判断基準となる「見直し基準」に基づき実施します。

【コミュニティバス路線単位の評価指標と評価基準】

維持基準	<p>路線維持の妥当性を判断</p> <p>評価指標：1便当たりの平均乗車人員</p> <p><u>評価基準：3.0人／便・日</u></p> <p>※数値化基準による定量評価をはじめ、地域で生活交通を考える組織等による利用促進活動などバス路線の維持・向上に向けた取組実態等(定性評価)も含め、総合的に判断します。</p>
見直し(改善)基準	<p>路線の見直しや利用促進に向けた判断基準</p> <p>評価指標：平日1日当たりの停留所別乗降者数</p> <p><u>評価基準：5.0人／日以上</u></p>

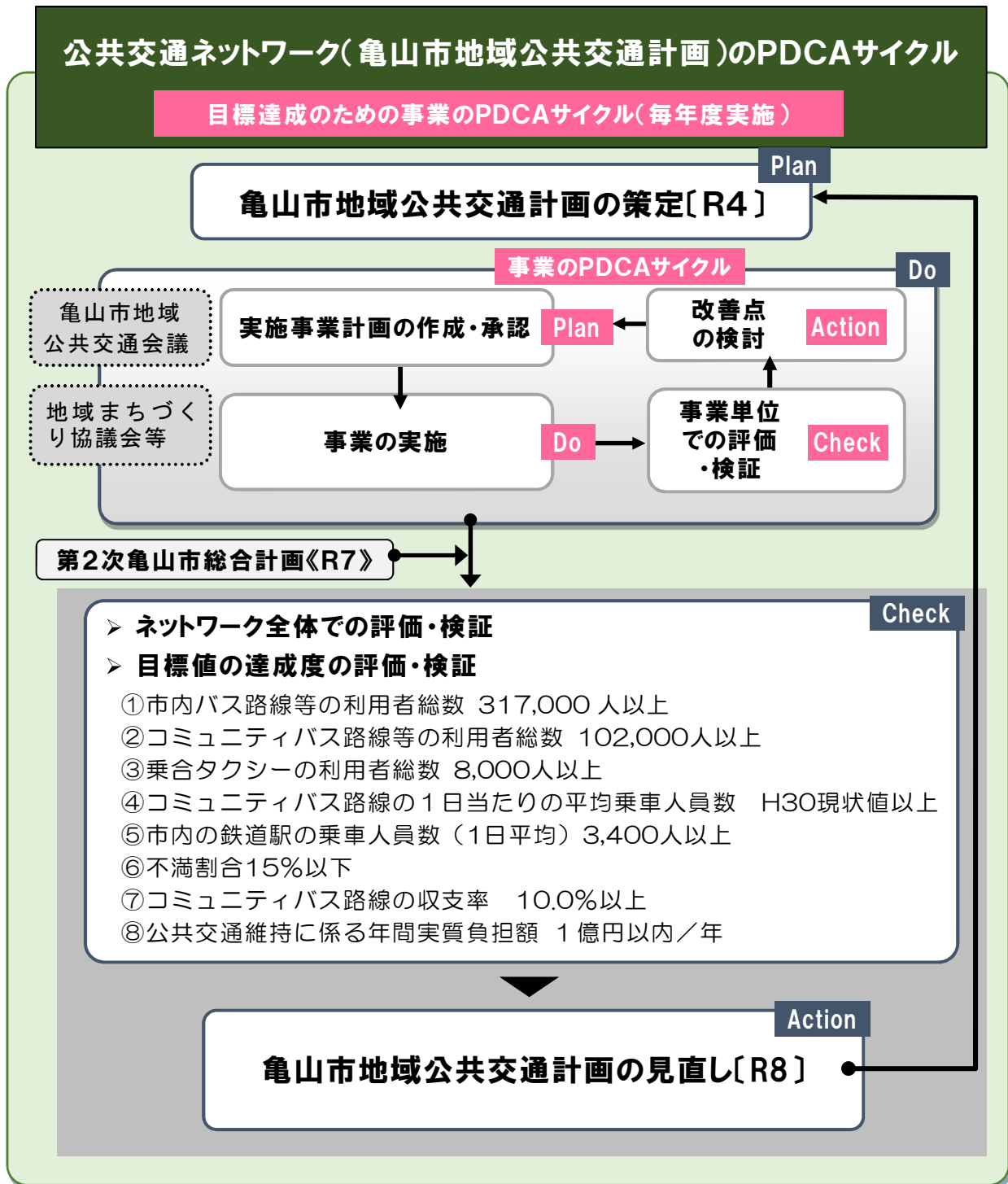
※平成27年度第2回交通会議にて設定

(3) ネットワーク全体での評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

ネットワーク全体での評価は、個別のバス路線が市内公共交通のネットワークとして機能しているかをバス路線単位の評価検証、市内JR駅の乗車人員数、地域での取組等を踏まえて、計画最終年度に総合的に評価・検証を行うこととします。

(4) 目標を達成するための事業評価の基本的考え方（PDCAサイクル）

目標を達成するための事業については、亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会において、毎年度、年度当初に本計画の実施事業のスケジュールを基に計画を作成し、承認を得た上で実施します。年度終了後、各事業単位にPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により、事業達成状況や事業の妥当性を評価・検証します。

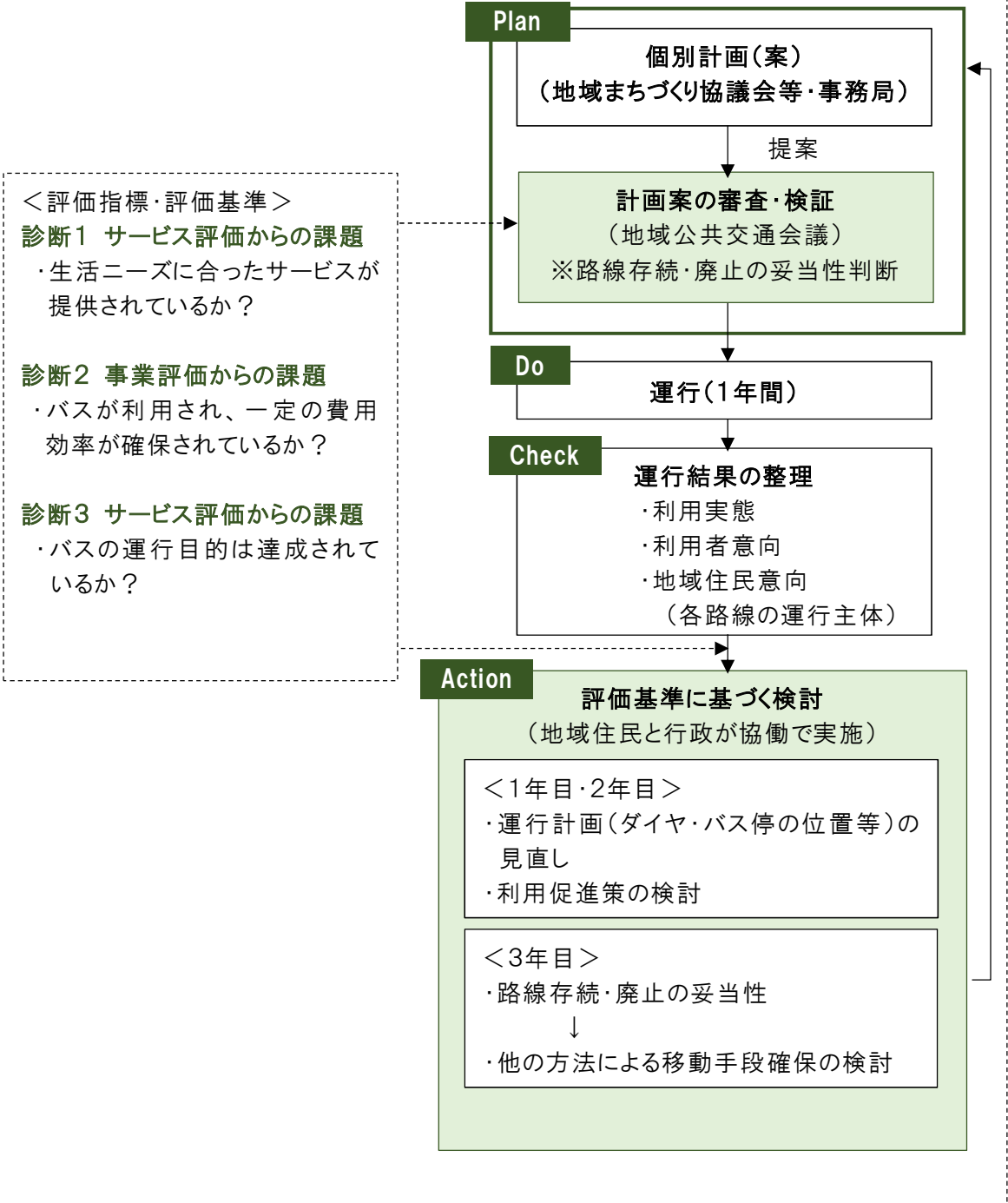


【バス路線単位のPDCAサイクル】

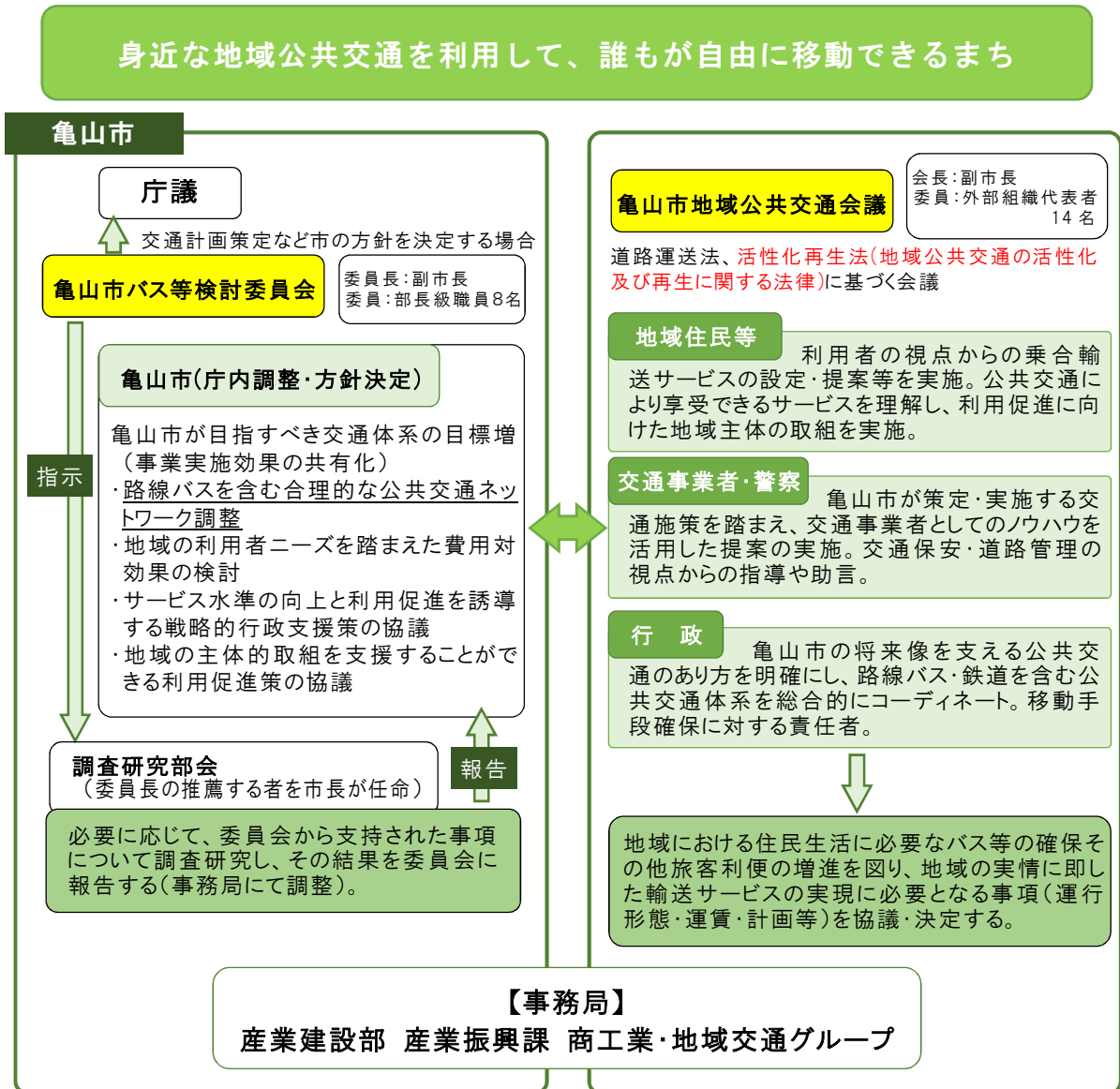
バス路線単位のPDCAサイクル

＜路線単位の運行評価・見直し手順＞

- ▼年度ごとに利用実態を把握し、
- ▼評価結果を広く住民に知らせ、
- ▼地域住民参画のもと見直し案を検討し、
- ▼原則3年を目途に路線維持の妥当性を判断します。



【亀山市地域公共交通会議及び亀山市バス等検討委員会関係図】



(5) 亀山市地域公共交通計画の検討体制及び協議経過

①検討体制

■亀山市地域公共交通会議（法定協議会） 委員名簿 （R3.10.1現在）

役 職	氏 名	所 属（所属先役職）
会 長	西口 昌利	亀山市副市長
副会長	浅野 重信	亀山市自治会連合副会長
座 長	松本 幸正	名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授
委 員	西川 喜賀	亀山地域まちづくり協議会連絡会議代表
〃	佐野 安子	亀山市婦人会連絡協議会副会長
〃	佐野 嘉和	亀山市老人クラブ連合会生活安全部長
〃	江藤 清治	亀山市民生委員児童委員協議会連合副会長
〃	藤本 昌也	亀山市P T A連合副会長
〃	川端 邦裕	公益社団法人三重県バス協会代表
〃	中島 嘉浩	一般社団法人三重県タクシー協会代表
〃	高橋 克典	三重交通労働組合中勢支部支部長
〃	渡邊 良成	東海旅客鉄道株式会社 代表
〃	児嶋 一裕	西日本旅客鉄道株式会社 代表
〃	鈴木 博行	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
〃	森本 英幸	亀山警察署交通課長
〃	羽田 綾乃	三重県地域連携部交通政策課長
〃	高柳 伸浩	三重県鈴鹿建設事務所副所長兼保全室長

(順不同)

■亀山市バス等検討委員会 委員名簿 (R3.10.1現在)

区 分	氏 名	所 属（所属先役職）
委員長	西口 昌利	副市長
委 員	山本 伸治	総合政策部長
〃	青木 正彦	生活文化部長
〃	小林 恵太	健康福祉部長
〃	大澤 哲也	産業建設部長
〃	亀山 隆	教育部長
〃	辻村 俊孝	生活文化部 関支所長

②協議経過

■亀山市地域公共交通会議 協議経過

回	開催日	協議内容等
令和3年度第1回	令和3年4月26日 (書面開催)	○役員の選出について
令和3年度第2回	令和3年6月28日 (書面開催)	○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 ○乗合タクシー事業の令和2年度実績について ○乗合タクシーA I 実証実験の検証について ○地域公共交通計画策定スケジュールについて ○令和2年度地域公共交通事業評価について ○地域公共交通確保維持事業(亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画)について ○野登ルートのダイヤ改正について ○乗合タクシー地域停留所の追加設置要望について
令和3年度第3回	令和3年11月29日	○地域公共交通計画策定について ①地域公共交通計画の策定にあたって ②地域公共交通計画の検証について ③地域公共交通計画(骨子案)について ○再編路線等の状況及び検証等について ○新規参入事業者について ○乗合タクシー停留所の追加設置要望について
令和3年度第4回	令和4年2月9日 (書面開催)	○地域公共交通計画策定について ①地域公共交通計画(案)について ②公共交通(バス・乗合タクシー)に関する地域意向調査結果について ③課題分析と新計画の基本方針について ④目標を達成するための事業の整理について ○乗合タクシーの利用促進策について
令和3年度第5回	令和4年2月 日 (書面開催)	○地域公共交通計画(最終案)について ○乗合タクシーの利用促進策について

■ 亀山市バス等検討委員会 協議経過

回	開催日	協議内容等
令和3年度第1回	令和3年6月2日 (書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合タクシー事業の令和2年度実績について ○乗合タクシーA I 実証実験の検証について ○地域公共交通計画策定スケジュールについて ○令和2年度地域公共交通事業評価について ○地域公共交通確保維持事業(亀山市地域内フィーダー系統確保維持計画)について ○野登ルートのダイヤ改正について ○乗合タクシー地域停留所の追加設置要望について
令和3年度第2回	令和3年10月27日	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通計画策定について ①地域公共交通計画の策定にあたって ②地域公共交通計画の検証について ③地域公共交通計画(骨子案)について ○新規参入事業者について ○乗合タクシー停留所の追加設置要望について
令和3年度第3回	令和4年1月17日	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通計画策定について ①地域公共交通計画(案)について ②公共交通(バス・乗合タクシー)に関する地域意向調査結果について ③課題分析と新計画の基本方針について ④目標を達成するための事業の整理について ○乗合タクシー制度の見直しについて
令和3年度第4回	令和4年2月15日 (書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通計画(最終案)について ○乗合タクシーの利用促進策について

用語解説

用語	解説
I o T	Internet of Things の略で、「モノのインターネット」と呼ばれる。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。
移動困難者	主に自家用車に乗車（同乗を含む）して、移動ができない者を指す。
移動需要特性	地域の利用者ニーズ、地域の観光資源等への観光需要と実際のバス利用状況等から導き出した移動需要の特性。
A I （人工知能）	Artificial Intelligence（人工知能）の略。人工的な方法による学習、推論、判断等の知的な機能の実現や、人工的な方法により実現した当該機能の活用に関する技術のこと。
ウィズコロナ	新型コロナウイルス感染症の撲滅が困難であることを前提とした新たな戦略や生活様式のこと。
営業路線バス	バス事業者が運営・運行している路線バス（民間バス路線ともいう）。
S D G s	2030年までに持続可能で多様性と包摂性のある社会を目指す国際目標。17のゴールと169のターゲットから構成される。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出について、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いてゼロを達成すること。
幹線的バス	本市の交通ネットワークの骨格を担うバスとして、営業路線バス（亀山国府線・亀山関工業団地線）、廃止代替路線バス（亀山みずほ台線・亀山棕本線）、さわやか号の計5路線をいう。
コスト	費用。バス運行費用のことをいう。
コミュニティバス	本市の自主運行バスをいう。路線としては、さわやか号、野登ルート、白川ルート、東部ルート、南部ルート、西部Aルート、加太地区福祉バスの計7路線をいう。
コミュニティ系バス	本市のコミュニティバス、乗合タクシー、地域自主運行バス、関南部スクールバス活用バスをいう。
コンパクトシティ	都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策のことである。
基幹バス	本市の幹線的バスのうち、隣接市へのアクセスにも対応するバス路線であり、営業路線バス（亀山国府線）、廃止代替路線バス（亀山みずほ台線・亀山棕本線）の計3路線をいう。
公共交通不便地域	本市においては、鉄道駅から半径1kmおよびバス停から半径500mの範囲外の地域をいう。

用語	解説
交通系 I C カード	全国の交通事業者間で相互利用できる非接触型通信が可能な I C チップを組み込んだカード型乗車券で運賃精算が行える。
交通結節点	異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設又は場所のこと。
自主運行バス	明確な定義付けがなされていないが、一般的に「地方公共団体等がまちづくり等住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まちづくり』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと※」とされている。 ※平成18年10月の道路運送法改正内容を検討した『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』における定義
収支率	収支の実態を表す指標で、以下の式により算出する。100%以上であれば収益が確保されていることとなる。 【収支率＝経常収益÷経常費用×100(%)】
地域運行バス	地域住民が地域の実情に応じ、自らが運行主体となり運行するバス。
地域生活バス	本市のコミュニティバス7路線のうち、さわやか号を除く6路線および、現在の関南部スクールバス活用バスや地域自主運行バスを地域生活バスとして区分している。
地域公共交通会議	自治体・交通事業者・住民・関係者等が、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の形態及び運賃・料金、事業計画等について協議・合意形成する場として、道路運送法に定められているもの。
地域生活交通	運行目的や車両の大きさにかかわらず、バス、ジャンボタクシー等、市が運行又は運行業務委託するすべての輸送事業を指す。 ※移動困難者の日常生活における最低限度の移動性を効率的・効果的に確保することを目的とした地域生活交通の再編方針『効率的で効果的な新市の生活交通の再編に向けて』（平成19年1月）における定義
超高齢社会	高齢化率（65歳以上の人口が総人口に占める割合）が21%を超える社会のこと。なお、7%以上を高齢化社会、14%以上を高齢社会という。
デジタル・トランスインフォメーション（DX）	2004年にスウェーデンのウメオ大学のエリック・ストルターマン教授が提唱した「進化したデジタル技術を活用・浸透させることで、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させていく」という概念。
デマンド型交通	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。
ニューノーマル	社会に大きな影響をもたらす変化が起こり、これまでの日常とは違う、新しい生活習慣、新たな常態・常識などで過ごすこと。

用語	解説
ネーミングライツ	バス停名に、スポンサーとなる商店名や企業名を愛称として付ける権利（命名権）のこと。スポンサーから掲載料を受け取ることで、その収入をバスの運行経費に充てることが可能となる。
乗合タクシー	指定の場所（ミーティングポイント）から目的地（特定施設）まで、お客様の希望時間帯、乗車場所などの要望（デマンド）に、民間タクシーより安価な料金で応えるタクシー車両による公共交通サービス。
廃止代替路線バス	バス路線が廃止された後を受けて、自治体（市町村）が直営または事業者に依頼して運行している路線バス。
バリアフリー	障がい者や高齢者が、社会生活を営む上での物理的障がい、精神的障がいを取り除くための施策、もしくは取り除かれた状態。
PDCAサイクル	Plan（計画）、Do（実行）、Check（検証）、Action（改善）の頭文字を取った「計画・実行・検証・改善」を継続的に繰り返す仕組みのこと。
ポストコロナ	新型コロナウイルス感染症の感染拡大により行動様式や価値観の変化が生じて、それが社会に定着する期間のこと。
MaaS（マース）	Mobility as a Service の略。ICT（情報通信技術）を活用して、マイカー以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえ、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレス※に提供する新たな移動の概念のこと。 ※「継ぎ目のない」という意味で、利用者が、複数のサービスを違和感なく利用できる環境のこと。
モビリティ	移動性・機動性のこと。

亀山市地域公共交通計画

三重県亀山市産業建設部産業振興課
〒519-0195 三重県亀山市本丸町 577 番地
TEL : 0595-84-5049
FAX : 0595-82-9669
URL : <https://www.city.kameyama.mie.jp/>