

第13章 公共交通ネットワーク

1. 公共交通ネットワークの役割

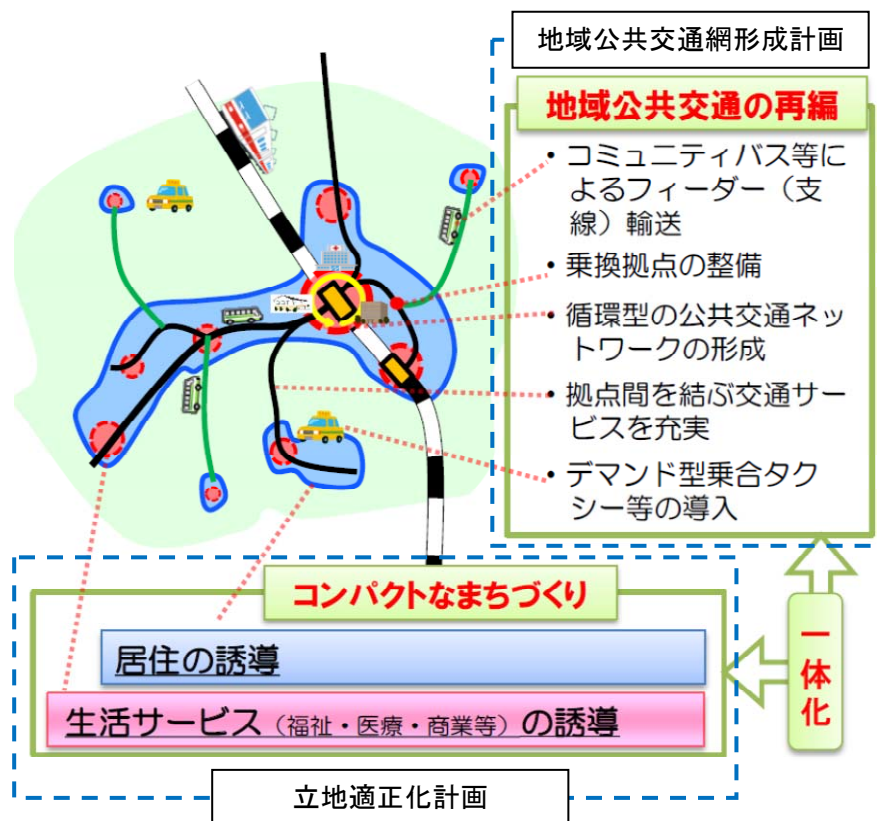
人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されます。その一方で、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、地域公共交通ネットワークを確保することが重要です。

このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が2014（平成26）年5月21日に公布され、同年11月20日に施行されました。

この法律の基本は、「地方公共団体が中心となり」、「まちづくりと連携し」、「面的な公共交通ネットワークを再構築する」というものです。

立地適正化計画との関係は下図のとおりで、地域公共交通の再編と一体化を図りコンパクトなまちづくりの実現を目指すものです。

本市では、2013（平成25）年4月に2018（平成30）年を目標年次にした「亀山市地域公共交通計画」が策定されていますが、法改正により今後は「地域公共交通網形成計画」を策定していくこととなり、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づけられます。



■ 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の関係

出典：国土交通省都市局都市計画課 資料

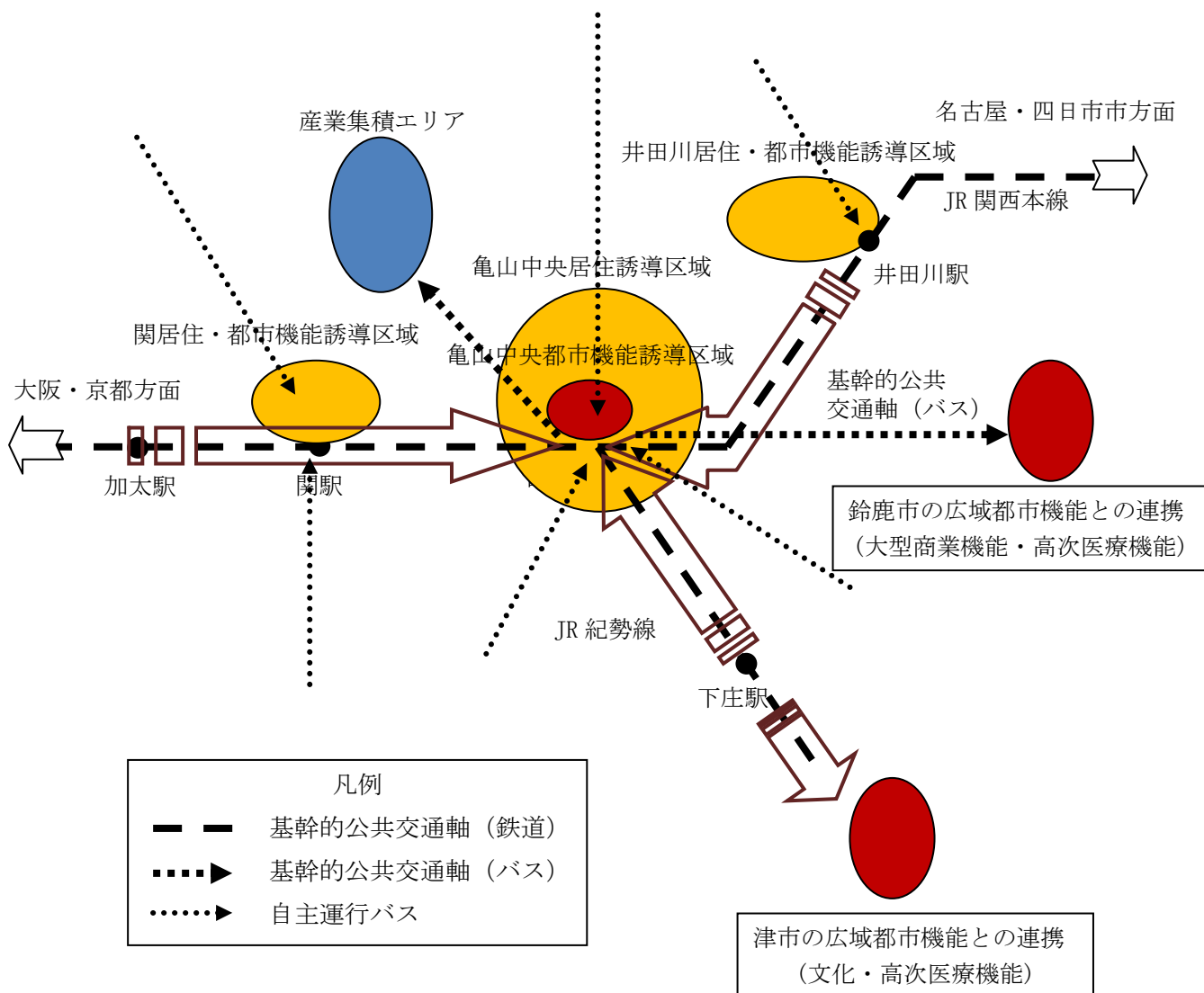
2. 基幹的公共交通軸の将来イメージ

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付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、今後人口減少を抑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付けされています。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、鉄道駅の生活圏をベースに、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

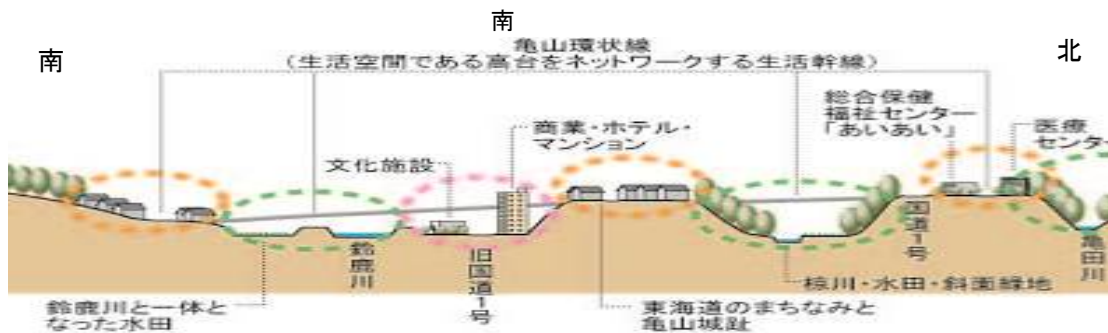
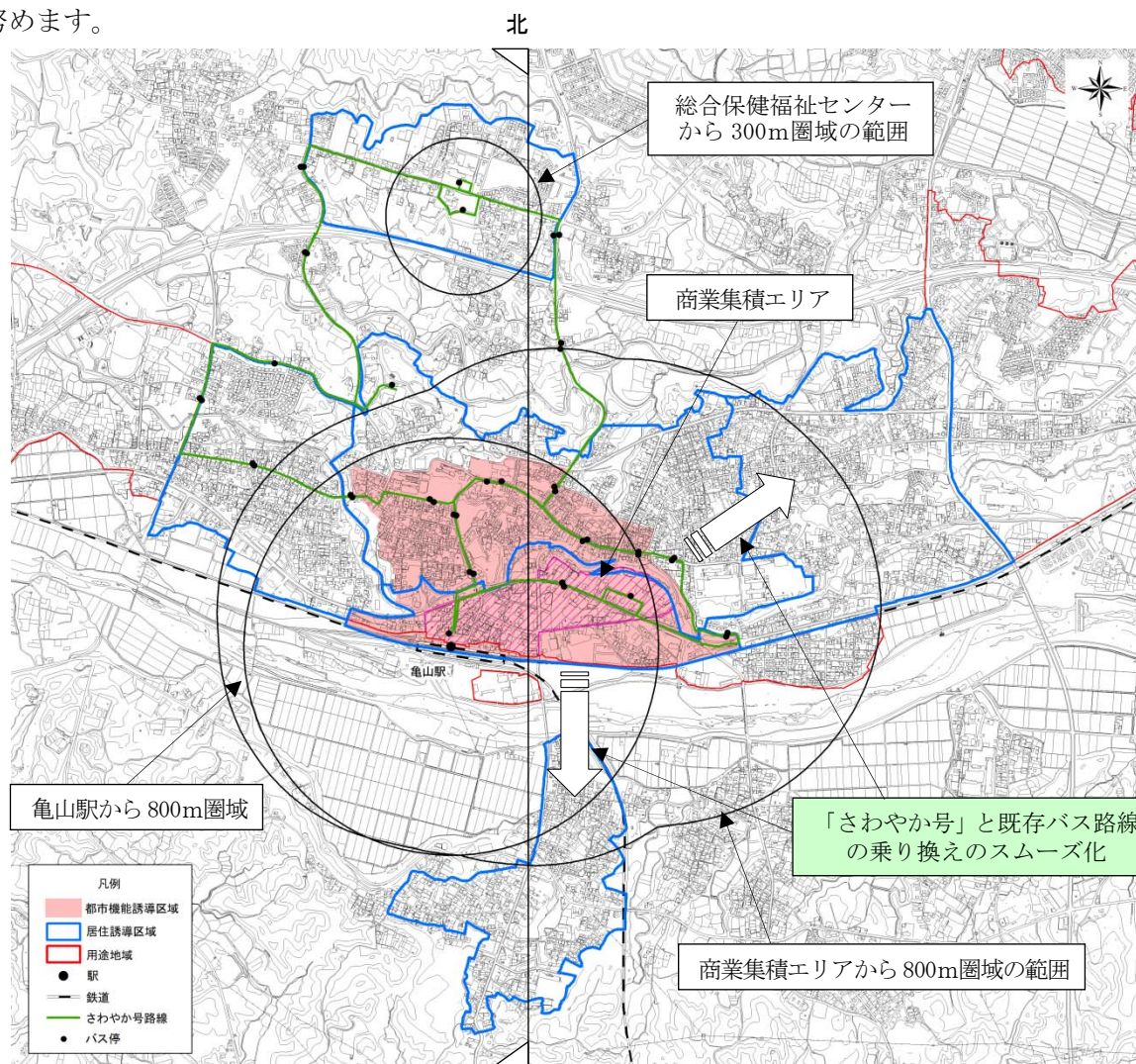
3. 居住誘導区域内の公共交通ネットワークの将来イメージ

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「亀山棕本線」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