



■成果指標

| 指標 | 単位                | 現状値 |         | 実績値 |         |         |         | 目標値     |
|----|-------------------|-----|---------|-----|---------|---------|---------|---------|
|    |                   |     |         | R4  | R5      | R6      | R7      |         |
| 1  | 市内バス路線の利用者総数      | 人   | 231,999 | R2  | 208,293 | 220,732 | 241,497 | 309,000 |
| 2  | 乗合タクシーの利用者数       | 人   | 3,741   | R2  | 4,514   | 5,418   | 5,534   | 7,200   |
| 3  | 市内の鉄道駅の乗車人員(1日平均) | 人   | 2,613   | R2  | 3,104   | 3,292   | -       | 3,400   |
| 4  |                   |     |         |     |         |         |         |         |
| 5  |                   |     |         |     |         |         |         |         |
| 6  |                   |     |         |     |         |         |         |         |
| 7  |                   |     |         |     |         |         |         |         |
| 8  |                   |     |         |     |         |         |         |         |

■市民アンケート調査

| 項目 |              | 現状値 [R2] | 1次 [R5] | 2次 [R6] | 市民アンケートの考察   |
|----|--------------|----------|---------|---------|--|
| 1  | 鉄道が便利である     | 重要度      | 1.22    | 1.38    | 鉄道・バス・乗合タクシーとも、重要度の高さ<br>に反し、満足度が全アンケート項目中、上位<br>の低さであり、この傾向が長期にわたり続い<br>ている。そのため、地域事情や真の利用ニーズ<br>の把握等を踏まえた輸送サービス内容の<br>見直しが必要であるが、その際には、地域住<br>民・交通事業者・行政の3者が、それぞれの<br>事情を情報共有することが求められる。 |
|    |              | 満足度      | ▲1.15   | ▲1.11   |  |
| 2  | バスが便利である     | 重要度      | 1.10    | 1.17    |  |
|    |              | 満足度      | ▲1.35   | ▲1.27   |  |
| 3  | 乗合タクシーが便利である | 重要度      | 0.65    | 0.84    |  |
|    |              | 満足度      | ▲1.15   | ▲1.00   |  |
| 4  |              | 重要度      |         |         |  |
|    |              | 満足度      |         |         |  |

■施策推進 [施策の方向]

| 施策の方向               | 施策推進に関する考察   |
|---------------------|--|
| ① 地域公共交通ネットワークの強化   | バス・乗合タクシーの継続運行により、地域公共交通ネットワークの維持確保に努めるとともに、効率的で効果的な交通体系の実現に向けた現状把握に努めることができた。 |
| ② 公共交通機関の利便性向上と利用促進 | バス・乗合タクシーの利用促進活動を継続して展開するとともに、輸送量が低迷するJR線の維持確保のため、利用促進会議を通じて、直通列車の運行を行った。      |
| ③                   |  |
| ④                   |  |
| ⑤                   |  |
| ⑥                   |  |
| ⑦                   |  |

総合評価

|   |                                |
|---|--------------------------------|
| <p>「亀山市地域公共交通計画」上のサービス水準を確保しつつ、廃止代替バス路線、コミュニティバス路線及び乗合タクシーの継続運行を行うとともに、関係地域との意見交換会等の開催や関係市と連携した利用啓発等の利用促進活動に努め、地域公共交通ネットワークの確保とその利用促進に努めた。また、今後の利用改善のための方策検討を進めた。しかしながら、市民アンケート調査結果等から、依然、バス等地域公共交通に対する市民満足度が低調であるとともに、市内バス路線の利用者総数は、コロナ禍から徐々に回復基調にはあるものの、路線毎では、地域公共交通計画上の「維持基準」を下回っている利用が低調な路線も存在するなど、利用者数は伸び悩んでいる。そのため、利用が低調な路線を中心に、輸送サービス内容の改善・見直しなど、地域公共交通の再構築を進めていく必要がある。また、乗合タクシーについても、年間延べ利用者数が制度導入以降最高となり、順調に増加傾向にはあるものの、実利用者数が登録者総数の1割強に留まり、地区により利用差も生じている実態から、移動手段が必要な方に対し、一層の制度普及に努めるとともに、低調な乗合率の改善にも対応していく必要がある。一方、鉄道については、三重県や沿線自治体と連携したJR要望を行うとともに、輸送量が低調なJR関西本線(亀山・加茂間)の活性化と利用促進につなげていくため、行政と交通事業者との連携組織である「関西本線活性化利用促進三重県会議」を通じて、かつての急行「かすが」・急行「平安」を彷彿させる、JR東海・JR西日本の両管轄を跨いで名古屋駅と伊賀上野駅間を乗り換えなしで結ぶ、他に例を見ない画期的な実証運行を実施し、観光視点からの鉄道利用の拡大を図った。こうした中、当該路線の輸送量は、コロナ禍後緩やかに改善してきているものの、千人未満の低い利用状況にあるため、引き続き輸送量の向上を図り、ローカル赤字路線からの脱却による路線の維持・確保を図っていく必要がある。</p> | <p><b>B</b></p> <p>まずまず進んだ</p> |
|---|--------------------------------|

今後の展開方針

より効率的かつ効果的な地域公共交通ネットワークの確立に向け、利用が低調な路線から地域住民・交通事業者・行政の三位一体となった取り組みにより輸送サービスの改善・見直しを実施していく。中でも、物価高騰や人件費上昇を背景としてバス等の運行経費が増加傾向にある中、県下でも世帯当たりの自家用車保有台数が多いなど自動車依存が強い地域性等も勘案した中で、現行の「亀山市地域公共交通計画」の終期も踏まえつつ、国の支援制度を活用しながら、計画的に持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取り組みを進めていく。一方、JR在来線については、輸送量の低調な関西本線(亀山加茂間)について、「関西本線活性化利用促進三重県会議」等による広域的な取り組みを一層推進し、短期的・長期的な視点からの効果的な取り組みの検討・展開を図ることで、当該路線の維持・確保につなげていく。