

令和7年度 施策評価シート

施策の大綱	1. 快適さを支える生活基盤の向上	評価担当者
基本施策	(5) 地域公共交通の充実	政策部長 藤尾 春樹
目指す姿	市民が、身近な公共交通を利用して、安全で快適に生活を送っています。	
関連する分野別計画	亀山市地域公共交通計画	

SDGs

基本施策に関連するSDGsのゴール	9産業と技術革新の基盤をつくろう  11住み続けられるまちづくりを  17パートナーシップで目標を達成しよう 
SDGs推進の考察	全ての人々に安全かつ安価で容易に利用できる持続可能な輸送システムへのアクセスの提供については、コミュニティ系バスの継続運行を行い、小中学生、高齢者、障がい者に配慮したサービス水準を維持することができた。また、官民パートナーシップの構築については、関係市と連携したPRチラシの回覧や意見交換会等による利用促進活動や関西本線活性化利用促進三重県会議での取り組みを通じて、住民・交通事業者とのパートナーシップでの取り組みにつなげた。引き続き、持続可能な輸送システムの維持・確保には、住民・行政・交通事業者が連携した取り組みが重要である。

■関連する主な事業

(単位:千円)

[illegible]

太字：主要事業

■成果指標

指標			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	227,613	309,000
2	乗合タクシーの利用者数	人	3,741	R2	4,514	5,418	5,534	5,602	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	3,434	-	3,400
4									
5									

■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 (令和6年度施策評価内容を参考記載)
1	鉄道が便利である	重要度	1.22	1.38	1.39	鉄道・バス・乗合タクシーとも、重要度の高さに反し、満足度が全アンケート項目中、上位の低さであり、この傾向が長期にわたり続いている。そのため、地域事情や真の利用ニーズの把握等を踏まえた輸送サービス内容の見直しが必要であるが、その際には、地域住民・交通事業者・行政の3者が、それぞれの事情を情報共有することが求められる。
		満足度	▲ 1.15	△ 1.11	▲ 1.10	
2	バスが便利である	重要度	1.10	1.17	1.25	
		満足度	▲ 1.35	△ 1.27	▲ 1.26	
3	乗合タクシーが便利である	重要度	0.65	0.84	0.80	
		満足度	△ 1.15	△ 1.00	▲ 1.05	
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、三位一体となった共創による交通体系の再構築に向けた取り組みを実施した。
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、JR線の維持確保のため、県や沿線自治体等と連携を図り地域資源の活用等による利用促進活動を実施した。
③	
④	
⑤	
⑥	
⑦	

総合評価

「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、国の補助金を活用し、バス利用が低調な地域において、地域住民、交通事業者、行政の三位一体により「共創の場」づくりを行い、新たな輸送サービスを含めた公共交通ネットワークの再構築に向けた検討を進めた。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、路線ごとでは、地域公共交通計画上の「維持基準」を下回る利用が低調な路線も存在するなど、コロナ禍以前の利用者数までの回復には至っていないことから、次期地域公共交通の策定に向けた、地域公共交通ネットワークの再構築に取り組む必要がある。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、実利用者が登録者総数の1割に留まり、乗合率も1.1人/台と低調なことから、一層の制度普及に努めるとともに、効果的な運行に向けた乗合率の向上も図る必要がある。一方、鉄道については、三重県や沿線自治体と連携し、JRへ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、関西方面からの誘客促進に向けた観光列車「はなあかり」の実証運行を実施し、域外からの鉄道利用の促進と沿線地域の魅力発信を行った。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、いまだ千人/日未満と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。

B

まずまず進んだ

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、利用が低調な地区における地域住民・交通事業者・行政の三位一体となった取り組みを引き続き進め、輸送サービスの改善・見直しを進める。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、令和8年度で終期を迎える「亀山市地域公共交通計画」について、次期計画の策定を図ることで、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を進めていく。また、若年層の公共交通に対する定期利用や行動変容を促進するため、学生の利用促進策を実施するとともに、その効果を検証することで、地域公共交通の活性化等につなげる。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、輸送密度の向上と当該路線の維持・確保につなげていく。