

亀山市地域公共交通計画に関する実績等報告書(令和6年度)

(政策部 政策推進課)

■計画の基本情報

| | | | | |
|-------|--|----------------|--|-------------|
| 計画期間 | R 4 ~ R 8 年度 | | | |
| 位置付け | 第2次亀山市総合計画を上位計画とし、亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略、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」 | | | |
| 目的・概要 | 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図る。 | | | |
| 計画の骨格 | | 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 | |

■ 成果指標

| 成果指標名 | | 単位 | 現状値 | 実績値 (R6) | 目標値 |
|-------|--------|----|-----|-------------|-----|
| | | | | | |
| 1 | 別紙のとおり | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 5 | | | | | |

■ 計画の実績等

| | |
|---------------------|---|
| 取組実績 | <p>・バス路線は、継続運行を行うことで、市民生活に必要な最小限度のサービス水準の維持・確保に努めることができた。また、本市と隣接市を結ぶ廃止代替路線やコミュニティバス3路線(東部・南部・西部ルート)沿線住民へと利用促進チラシ回覧を行うほか、バスの乗り方教室開催、市内イベントとの連携、地域との意見交換等による利用促進活動を展開した。</p> <p>・乗合タクシーは、更なる制度定着に向けた出前講座の開催、窓口等におけるきめ細やかな説明、新規登録者への無料体験券乗車券配布を継続した。</p> <p>・鉄道については、三重県をはじめとする関係機関等と連携したウォーキング事業開催や要望活動等を継続して展開するとともに、名古屋・伊賀上野間を乗り換えなしで結ぶ直通列車の運行を行うなど、利用促進活動を展開した。</p> |
| 成果 | <p>・市内コミュニティバスは、地域との意見交換会やバス乗り方教室等の利用促進活動を行った結果、総利用者数は前年度比4,395人の増加となり、地域の身近な公共交通を維持確保することができたものの、コロナ禍前の利用者数までには回復には至っていない。</p> <p>・乗合タクシーは、出前講座の開催やきめ細やかな説明等により、延利用者数は前年度比116人の増加となり、過去最高の延利用者数となったが、実利用者数や乗合率が低調である。</p> <p>・鉄道は、ウォーキング事業や直通運行等の利用促進活動を実施した結果、令和5年度の市内鉄道5駅の乗車人員数(1日平均)は、3,292人と回復傾向にあるが、依然としてコロナ禍前までの回復には至っていない。</p> |
| 総合計画 推進への 寄与度 | <p>1. 快適さを支える生活基盤の向上 (5)公共交通網の充実</p> <p>既存のバス等による効率的で効果的な運行継続の実施や乗合タクシーの利便性向上など、市内の地域公共交通網を充実させることで、市民が身近な公共交通を利用して安全で快適な生活を送ることに寄与している。</p> |

| | |
|--------|---|
| 反省点・課題 | <p>コロナ禍を経て、バス路線(一部を路線を除く)については、コロナ禍前までの利用者数にまで回復していないことから、真に移動が必要な自立した移動手段を持たない移動困難者のニーズ把握に努め、地域・交通事業者・行政が三位一体となった地域公共交通の在り方を検討する必要がある。</p> |
|--------|---|

| | |
|--------|---|
| 今後の方向性 | <p>バス利用が低調な路線において、自立した移動手段を持たない移動困難者のニーズ把握に努めつつ、地域・交通事業者・行政が三位一体となった地域公共交通の在り方の検討を進め、地域事情に即した交通体系の構築を進める。また、鉄道や乗合タクシーについては、継続した利用促進活動を展開する。</p> |
|--------|---|

■成果指標

| 成果指標名 | | 単位 | 現状値 (H30) | 実績値 (R6) | 目標値 (R8) |
|-------|------------------------------|-----------|----------------|---------------|---------------|
| 1 | 市内バス路線等の利用者総数 | 人 | 313,053 | 247,031 | 317,000 以上 |
| 2 | コミュニティバス路線の利用者総数 | 人 | 90,296 | 77,257 | 102,000 以上 |
| 3 | 乗合タクシーの利用者総数 | 人 | 3741 (R2) | 5,534 | 5,600 (R5) |
| 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 | 人/ 便・日 | - | - | - |
| | (さわやか号) | 人/ 便・日 | 7.7 | 6.5 | 7.7以上 |
| | (野登・白川地区自主運行バス) | 人/ 便・日 | 4.4 | 3.7 | 4.4以上 |
| | (東部ルート) | 人/ 便・日 | 4.1 | 4.2 | 4.1以上 |
| | (南部ルート) | 人/ 便・日 | 2.7 | 1.9 | 2.7以上 |
| | (西部ルート) | 人/ 便・日 | 2.5 | 2.1 | 2.5以上 |
| | (加太地区福祉バス) | 人/ 便・日 | 4.6 | 3.7 | 4.6以上 |
| 5 | 市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均) | 人 | 3,490 | 3,292 (R5) | 3,400以上 |
| 6 | 移動環境に対する不満割合 | % | 15.6 (R2) | - | 15以下 |
| 7 | コミュニティバス路線の収支率 | % | 8.6 | 5.6 | 10.0以上 |
| 8 | 公共交通維持に係る年間実質負担額 | 円/年 | 1億511万 (R2) | 1億3,692 万 | 概ね1億 |