

亀山市地域公共交通計画 変更箇所

No.	頁	変更箇所
1	表紙	「【改訂版】」及び「令和6年1月」を追記
2	目次	「資料編 地域公共交通確保維持改善事業費補助金について」を追記
3	54	亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線の公共交通維持確保改善の方針について、「国庫補助（幹線）※1 も活用しながら、」を追記
4	54	東部ルート of 公共交通維持確保改善の方針について、「国庫補助（フィーダー）※2 も活用しながら、」を追記
5	55	南部ルート、西部ルート of 公共交通維持確保改善の方針について、「国庫補助（フィーダー）※2 も活用しながら、」を追記
6	55	表下段に、※の説明を追記
7	56, 57	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の「対象路線」や「運行概要」、「必要性」を追加
8	56～71	上記に伴い、現計画の 56 ページから 71 ページまで 2 ページ繰り下げ
9	74	「資料編 地域公共交通確保維持改善事業費補助金について」を追加
10	72～	上記に伴い、現計画の 72 ページから 3 ページ繰り下げ



RAILWAY



BUS



TAXI

亀山市地域公共交通計画

【改訂版】

2022－2026

令和 6 年 1 月



亀山市

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
資料編	地域公共交通確保維持改善事業費補助金について	74
用語解説		75

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	■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。
幹線のバス	基幹バス	
	亀山国府線 (営業路線バス)	■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、 国庫補助(幹線)※1も活用しながら 、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)	■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 国庫補助(幹線)※1も活用しながら 、利用促進啓発活動に取り組み、利用者増を目指す。
	亀山棕本線 (廃止代替路線バス)	■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 国庫補助(幹線)※1も活用しながら 、利用促進啓発活動に取り組み、利用者増を目指す。
	特定のバス	■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。
地域生活バス	まちなか循環バス	
	さわやか号	■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。
	野登地区方面 (野登ルート)	■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)	■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)	■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 国庫補助(フィーダー)※2も活用しながら 、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)	■ 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国庫補助(フィーダー)※2も活用しながら、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)	■ 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、現在のサービス水準を維持できるよう国庫補助(フィーダー)※2も活用しながら、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)	■ 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)	■ 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		■ 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		■ 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。

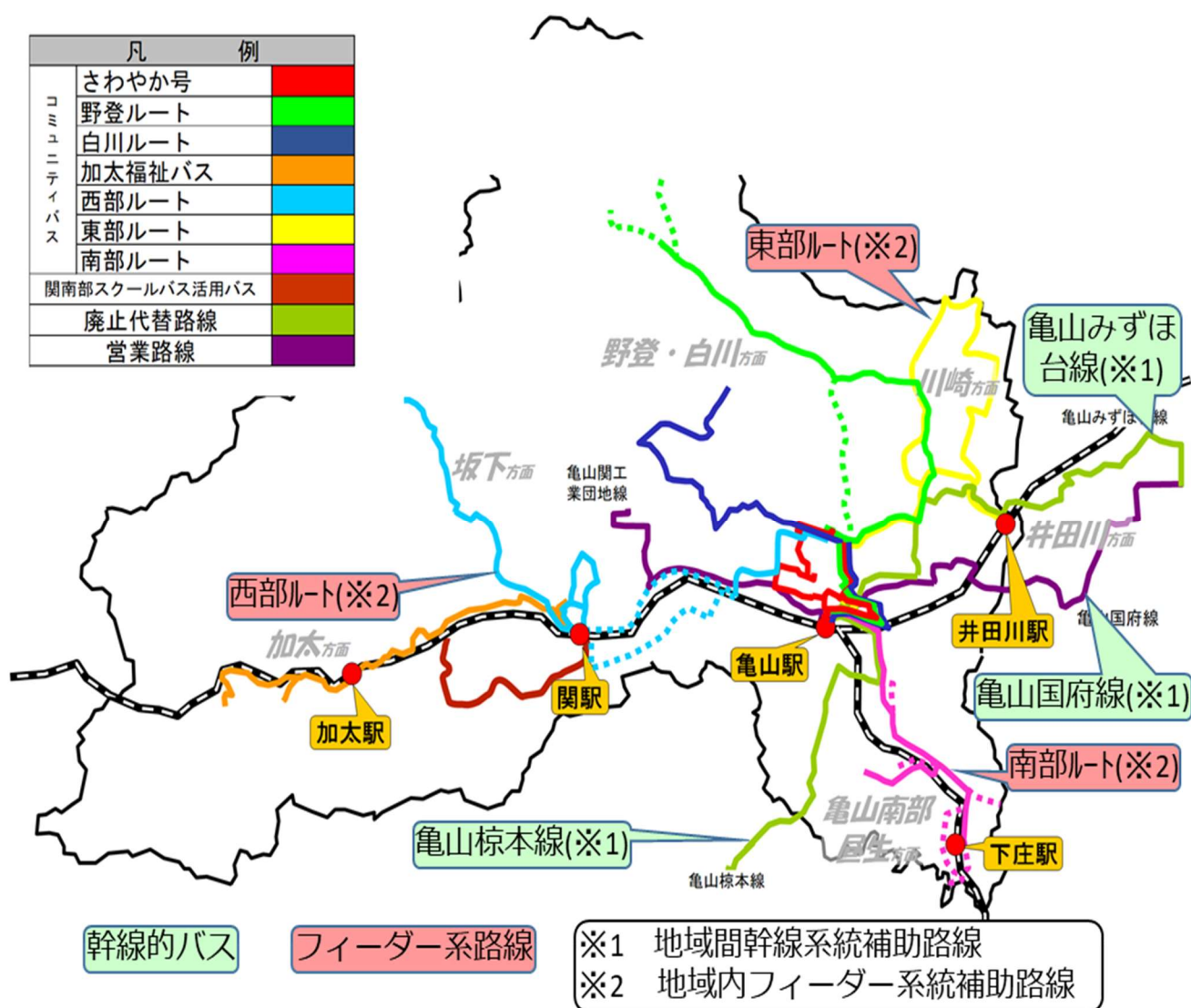
※1 国庫補助(幹線)とは、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助)のことであり、詳細については資料編を参照

※2 国庫補助(フィーダー)とは、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)のことであり、詳細については資料編を参照

地域公共交通確保維持改善事業費補助金について

(1) 補助対象路線について

本市においては、当該補助金のうち、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（亀山国府線・亀山みずほ台線・亀山棕本線）や地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（東部ルート・南部ルート・西部ルート）による支援を活用し、公共交通の維持・確保を図っています。



(2) 補助対象路線の運行概要について

路線	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
亀山国府線	亀山駅前	平田町駅	鈴鹿中央病院	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線
亀山みずほ台線	亀山駅前	みずほ台	平田町駅	4条乗合	路線定期	亀山市・鈴鹿市 (運行は交通事業者へ委託)	幹線
亀山棕本線	亀山駅前	安知本	棕本	4条乗合	路線定期	亀山市・津市 (運行は交通事業者へ委託)	幹線
東部ルート	のぼりの森公園	原四ツ辻・八島橋東	井田川駅	4条乗合	路線定期	亀山市 (運行は交通事業者へ委託)	フィーダー
南部ルート	下庄駅 弘法寺		亀山駅前 亀山駅前	4条乗合	路線定期	亀山市 (運行は交通事業者へ委託)	フィーダー
西部ルート	伊勢坂下	会下・木下	総合保健福祉センター前	4条乗合	路線定期	亀山市 (運行は交通事業者へ委託)	フィーダー

(3) 補助対象路線の必要性について

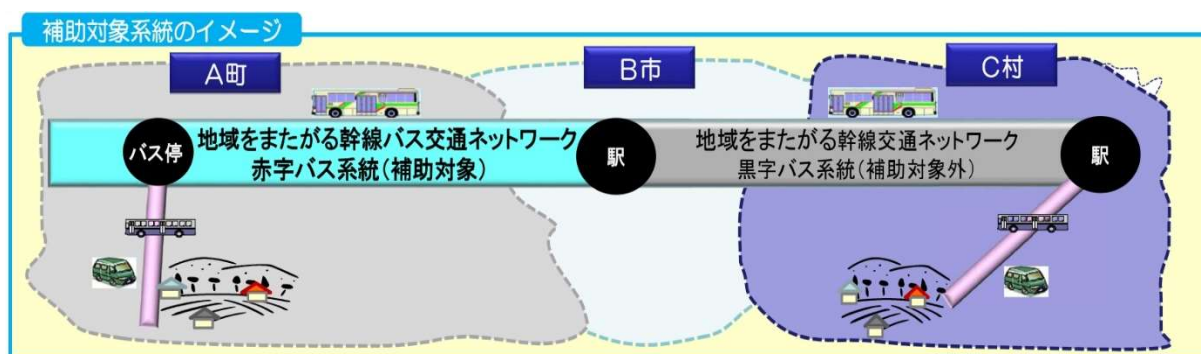
路線	必要性
亀山国府線	■ 亀山国府線は、JR亀山駅から鈴鹿回生病院及び近鉄平田町駅を経由して、鈴鹿中央総合病院までを結ぶ広域路線であり、通学や通院、買物等の利用に不可欠であるが、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用し、運行を確保・維持する必要がある。
亀山みずほ台線	■ 亀山みずほ台線は、JR亀山駅から郊外の住宅団地を経由して、近鉄平田町駅までを結ぶ広域路線であり、通勤や通学、買物等の利用に不可欠であるが、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用し、運行を確保・維持する必要がある。
亀山棕本線	■ 亀山棕本線は、JR亀山駅と旧芸濃町とを結ぶ広域路線であり、通勤や通学、買物等の利用に不可欠であるが、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用し、運行を確保・維持する必要がある。
東部ルート	■ 東部ルートは、井田川駅や幹線的バスである亀山みずほ台線への支線としての役割を果たしており、移動困難者の日常生活に必要な最小限度のサービス水準を確保・維持する必要があるが、亀山市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、運行を確保・維持する必要がある。
南部ルート	■ 南部ルートは、亀山駅や下庄駅、幹線的バスである亀山国府線や亀山みずほ台線、亀山棕本線への支線としての役割を果たしており、移動困難者の日常生活に必要な最小限度のサービス水準を確保・維持する必要があるが、亀山市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、運行を確保・維持する必要がある。
西部ルート	■ 西部ルートは、福祉・医療目的の需要を主体とした市中心部への直接的な移動や山間地域から関駅を結ぶ支線としての役割を果たしており、移動困難者の日常生活に必要な最小限度のサービス水準を確保・維持する必要があるが、亀山市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、運行を確保・維持する必要がある。

1 地域公共交通確保維持改善事業費補助金について

地域公共交通確保維持改善事業費補助金とは、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的に、国土交通省が交通事業者等へ交付する補助金のことです。

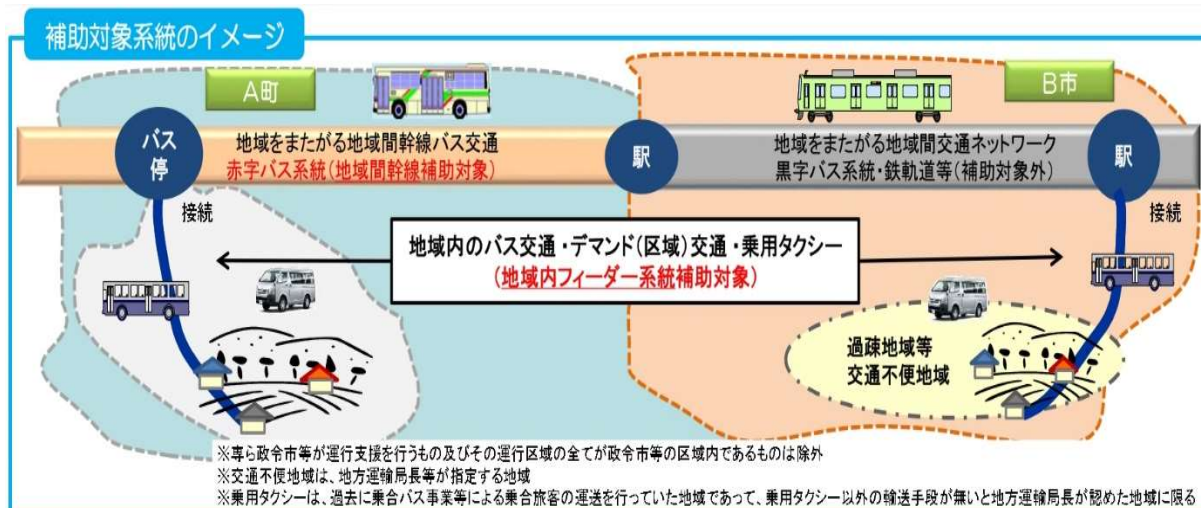
(1) 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）について

地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）とは、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について国が支援を行っています。



(2) 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）について

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）とは、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について国が支援を行っています。



地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化(計画制度と補助制度の連動化)**を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、**補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等**について、原則、**補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議がなされる必要があります**。特に、**幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要**となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項**以外**については、**計画の「別紙」として提出**することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

※なお、本制度の**経過措置期間は令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)**までであり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、**補助対象外**となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体の実務に少しでもお役に立てると幸いです。



補助制度の概要については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。

URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

