

令和5年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要(全体)

亀山市地域公共交通会議 (亀山市)

平成19年 1月26日設置

令和 4年 6月20日 亀山市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和4年4月～令和9年3月)

令和 5年 5月30日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和 6年 1月〇〇日 令和5年度評価結果送付

■地域特性（令和5年12月1日現在）

高低差のある地形構造であり、津市、四日市市、鈴鹿市の経済圏、生活圏に内包。人口約5万人、高齢化率約27.4%。亀山駅・関駅の徒歩圏内（1km圏内）に公共施設が多く立地。

■公共交通の現状

鉄道5駅（井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅、下庄駅）、バス11路線（営業路線2路線、廃止代替路線2路線、市コミュニティバス7路線）、その他に乗合タクシー（H30.10運行開始）、民間タクシー、関南部地区スクールバス活用バス等。

■計画策定の背景

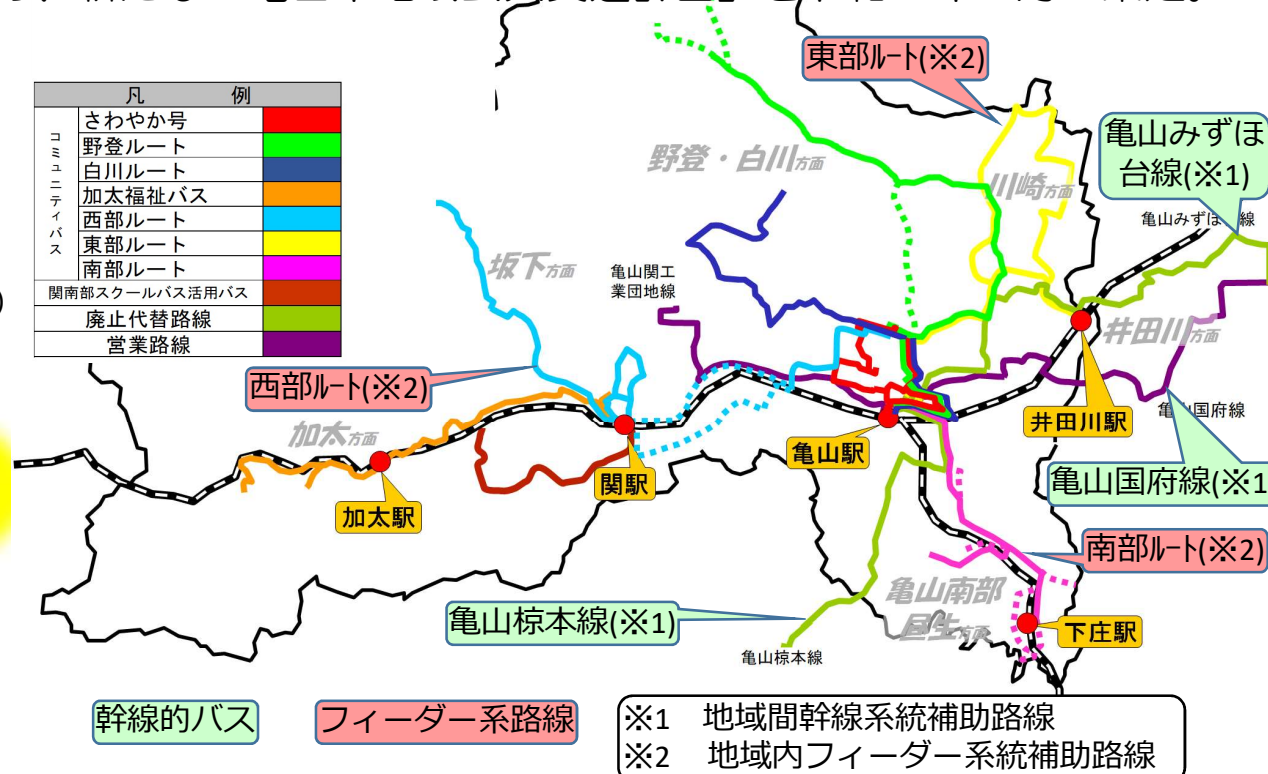
鉄道、バス等、本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、新たな「亀山市地域公共交通計画」を令和4年6月に策定。

■地域公共交通計画の概要

- 計画の区域 亀山市全域
- 計画の期間 令和4年度
～令和8年度
- 計画の目標
（地域公共交通体系の目標像）

身近な地域公共交通を利用して、誰もが自由に移動できるまち

凡	例
コミュニティバス	さわやか号
	野登ルート
	白川ルート
	加太福祉バス
	西部ルート
	東部ルート
	南部ルート
関南部スクールバス活用バス	
廃止代替路線	
営業路線	



2.【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

3

☆は国庫補助対象事業

取組名称・概要	実施結果	実施結果の考察
☆幹線的バス・地域生活バスの継続運行及びサービス水準の維持 (フィーダー補助)・(地域間幹線補助)	●前年度に比べ、利用者数は回復 市内バス路線等の利用者総数 (R4: 209,630人→R5: 224,273人) コミュニティバス路線の利用者総数 (R4: 66,248人→R5: 71,360人)	●新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が5類へ移行し移動需要が高まったことに加え、利用促進啓発活動として、隣接市(津市・鈴鹿市)と連携し、沿線住民へバスチラシの回覧やバス運行事業者と連携し、新図書館への誘導を目的に、SNSを活用した情報発信に加え、市広報の特集にて市内公共交通の情報発信を行ったこともあり、利用者数は回復したと考える。一方で、コロナ禍以前の水準までバス利用者数は回復していないため、引き続き利用促進活動を実施していく必要がある。
【名称】 公共交通のPR活動 【概要】 ・子ども向けのバス乗り方教室の開催 ・市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動	●市イベントにてバス乗り方教室を開催(実績:62人) ●また、当日さわやか号で来訪された方へ乗車記念品配布(実績:38人)	●バス運行事業者と連携したバス乗り方教室の開催やさわやか号を利用して市イベントに来訪された方へ乗車記念品を配布する等の利用促進啓発活動を実施し、市内公共交通のPR活動を行うことができた。
【名称】 公共交通のPR活動 【概要】 乗合タクシー制度の出前講座の開催	●出前講座を2回開催し、実績としては、新規登録者3名の増加 ●前年度に比べ、利用者数は増加 乗合タクシーの利用者総数 (R4: 4,436人→R5: 5,043人)	●乗合タクシー制度の出前講座の開催により、制度の定着や利用促進を図ることができた。一方で、制度について現在も窓口や電話等で問合せがあるため、引き続き出前講座を開催し、制度の周知を図る。
【名称】 鉄道の利用促進活動 【概要】 鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施(三重県まるみえフェスタ)	●鉄道事業者と連携し、JR大阪駅にて、三重県への観光誘客及び県産品の販売プロモーション、関西本線の利用促進を目的とした「三重県まるみえフェスタ」の開催 ●前年度(R2)に比べ、利用者数は回復 市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均) (R2: 2,613人→R3: 2,764人)	●鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動を実施することができた。一方で、コロナ禍以前の水準まで鉄道利用者数は回復していないため、引き続き利用促進活動を実施していく必要がある。



三重交通SNS



バス乗り方教室



三重県まるみえフェスタ



3-1. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

4

亀山市地域公共交通計画目標・評価指標	目標値 (R8年度)	達成状況（※☆の数値はバス会計年度実績）		考察
		(R4年度)	(R5年度)	
市内バス路線等の利用者総数	317,000人以上	未達成 〔☆209,630人〕	未達成 〔☆224,273人〕	●目標は未達成だが、隣接市(津市・鈴鹿市)と連携し、沿線住民へバスチラシの回覧等の利用促進活動を行ったこともあり、利用者数は回復した。
コミュニティバス路線の利用者総数	102,000人以上	未達成 〔☆66,248人〕	未達成 〔☆71,360人〕	●目標は未達成だが、地域との意見交換会やPRチラシの回覧等の利用促進活動を行ったこともあり、利用者数は回復した。
乗合タクシーの利用者総数	5,600人 〔R5〕	未達成 〔☆4,436人〕	未達成 〔☆5,043人〕	●目標は未達成だが、地域との意見交換会や出前講座の開催等の利用促進活動を行ったこともあり、利用者数は増加した。
コミュニティバス路線の1便あたりの 平均乗車人員数	—	—	—	—
さわか号	7.7人/便・日以上	未達成 〔☆5.3人/便・日〕	未達成 〔☆5.7人/便・日〕	●利用者数は回復傾向にあるが、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便での利用者数が回復していない。
野登・白川地区自主運行バス	4.4人/便・日以上	未達成 〔☆2.7人/便・日〕	未達成 〔☆3.0人/便・日〕	●利用者数は回復傾向にあるが、コロナ禍前の利用者数と比較すると、朝や昼間帯の便での利用者数が回復していない。
東部ルート	4.1人/便・日以上	未達成 〔☆3.3人/便・日〕	達成 〔☆4.4人/便・日〕	●朝の便において、通勤利用や高校生の通学利用の増加により、利用者数が増加した。
南部ルート	2.7人/便・日以上	未達成 〔☆2.2人/便・日〕	未達成 〔☆2.2人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物利用等）が回復していない。
西部ルート	2.5人/便・日以上	未達成 〔☆1.8人/便・日〕	未達成 〔☆1.8人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物・通院利用等）が回復していない。
加太地区福祉バス	4.6人/便・日以上	未達成 〔☆4.0人/便・日〕	未達成 〔☆3.8人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、朝・夕便の中学生の利用が減少していることや昼間帯の便での高齢者の利用が回復していないことが考えられる。
市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）	3,400人以上	未達成 〔2,613人〕 ※数値は令和2年度	未達成 〔2,764人〕 ※数値は令和3年度	●利用者数は回復傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより、コロナ禍以前の利用者数の水準まで回復していない。
移動環境に対する不満割合	15%以下	—	—	●令和7年度実施予定の市民アンケートで検証を行う。
コミュニティバス路線の収支率	10.0%以上	未達成 〔5.2%〕	未達成 〔5.6%〕 ※見込数値	●燃料費高騰により業務委託料は増加しているが、利用者数の回復により運賃収入が増加する見込みであり、収支率は若干改善される見込み。
公共交通維持に係る年間実質負担額	概ね1億円/年	未達成 〔1億2,704万円/年〕	未達成 〔1億3,198万円/年〕 ※見込数値	●燃料費高騰によるバス業務委託料の増加や乗合タクシーの利用者数増加による業務委託料増加により、年間実質負担額は増加する見込み。

3-2.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

5

フィーダー系統確保維持計画 目標・評価指標		目標値 (R1年度)	達成状況 (R4年度)	達成状況 (R5年度)	考察
総利用者数		—	—	—	—
	東部ルート	9,285人以上	未達成 〔7,872人〕	達成 〔10,345人〕	●朝の便において、通勤利用や高校生の通学利用の増加により、利用者数が増加した。
	南部ルート	9,453人以上	未達成 〔7,779人〕	未達成 〔7,671人〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物利用等）が回復していない。
	西部ルート	7,716人以上	未達成 〔5,303人〕	未達成 〔5,184人〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物・通院利用等）が回復していない。
1便あたりの 平均乗車人員数(人/便・日)		—	—	—	—
	東部ルート	4.0人/便・日 以上	未達成 〔3.3人/便・日〕	達成 〔4.4人/便・日〕	●朝の便において、通勤利用や高校生の通学利用の増加により、利用者数が増加した。
	南部ルート	2.7人/便・日 以上	未達成 〔2.2人/便・日〕	未達成 〔2.2人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物利用等）が回復していない。
	西部ルート	2.7人/便・日 以上	未達成 〔1.8人/便・日〕	未達成 〔1.8人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物・通院利用等）が回復していない。

4.【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

6

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
市内バス路線等の利用者総数について、現状では未達成が多いが、令和4年度に比べると回復傾向にある。	●市内バス路線等の利用者総数について、令和4年度に比べると回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準まで回復していないことから、今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベント等の利用促進活動を展開していくとともに、輸送量が低迷している地域間幹線系統について、引き続き隣接市（津市・鈴鹿市）やバス運行事業者と連携し、利用促進活動を実施する。また、利用者ニーズを把握するため、引き続きバス乗降調査を実施するとともに、買い物利用の利用促進を図るため、商業施設等とタイアップした企画を検討する。
市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）について、現状は未達成であるが、令和2年度に比べると回復傾向にある。	●乗合タクシーの定着と利用促進を図るため、継続的な出前講座の実施や各種団体等へ積極的に出向き制度の説明を行うとともに、新規登録者へ無料体験乗車券の配布や様々な媒体を活用した積極的な制度周知に努め、利用者の増加を目指す。 ●分かりやすい公共交通マップを作成し、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRし、相乗効果が図られるよう利用促進活動を行う。 ●来訪者や市民に鉄道による広域的な移動の利便性を高めるため、引き続き、県、沿線自治体及び関係団体と連携し、JRに対し、利便性の向上について働きかけを行うとともに、鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動を実施する。
コミュニティバスの利用者数回復による運賃収入の増加により、収支率は改善される見込みであるが、燃料費高騰によるバス業務委託料の増加や乗合タクシーの利用者数増加による業務委託料の増加により、年間実質負担額は増加する見込みである。	●鉄道遺産等沿線の地域資源の活用や情報発信、地域づくり活動など、地域活性化の取り組みと連動した公共交通の利用促進を図る。 ●新たな技術を活用した取組の調査・研究に加え、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮した運行内容や運行方法（ダイヤ改正等）の見直しの検討を行い、ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行を検討する。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	出前講座の実施や制度の説明を積極的に実施することにより乗合タクシーの定着を期待します。	出前講座を2回開催し、実績としては、新規登録者3名の増加となった。また、利用者数は、前年度に比べ、増加した。(R4:4,436人→R5:5,043人)	出前講座の開催により、制度の定着や利用促進を図ることができたが、制度について現在も窓口や電話等で問合せがあるため、引き続き出前講座を開催し、制度の周知を図り、利用者数増加を目指す。
	鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体をPRし、相乗効果が図られるような利用促進活動を期待します。	地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会の実施や、鉄道・バスを補完するために導入した乗合タクシー制度の出前講座を開催するなど、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう、利用促進活動を行った。また、今年度分かりやすい公共交通マップを作成し、市内公共交通全体を一体的にPRし、相乗効果が図られるよう利用促進活動を行う。	引き続き地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会や乗合タクシー制度の出前講座等を開催し、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRし、相乗効果が図られるよう利用促進活動を行い、市内公共交通の利用者数をコロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	必要に応じて意向調査を実施し、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮したダイヤの見直しも検討することを期待します。	地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会の実施やコミュニティバス乗降調査、乗合タクシー利用者アンケートを実施し、利用者ニーズの把握に努めた。	引き続き利用者ニーズの把握に努め、ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行を検討する。
	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、引き続き、利用促進や系統維持に向け、県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	隣接市（津市・鈴鹿市）と連携して、各路線沿線住民等へ利用促進啓発チラシの回覧や運行事業者と連携し、新図書館への誘導を目的に、SNSを活用した情報発信を実施した。	地域間幹線系統のうち、亀山みずほ台線の利用者数は、コロナ禍前の水準まで回復しているが、その他の路線はコロナ禍前の水準まで回復していないことから、今後も継続して県、隣接市（津市・鈴鹿市）、運行事業者と連携してPR等の利用促進活動に努め、利用者数をコロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。

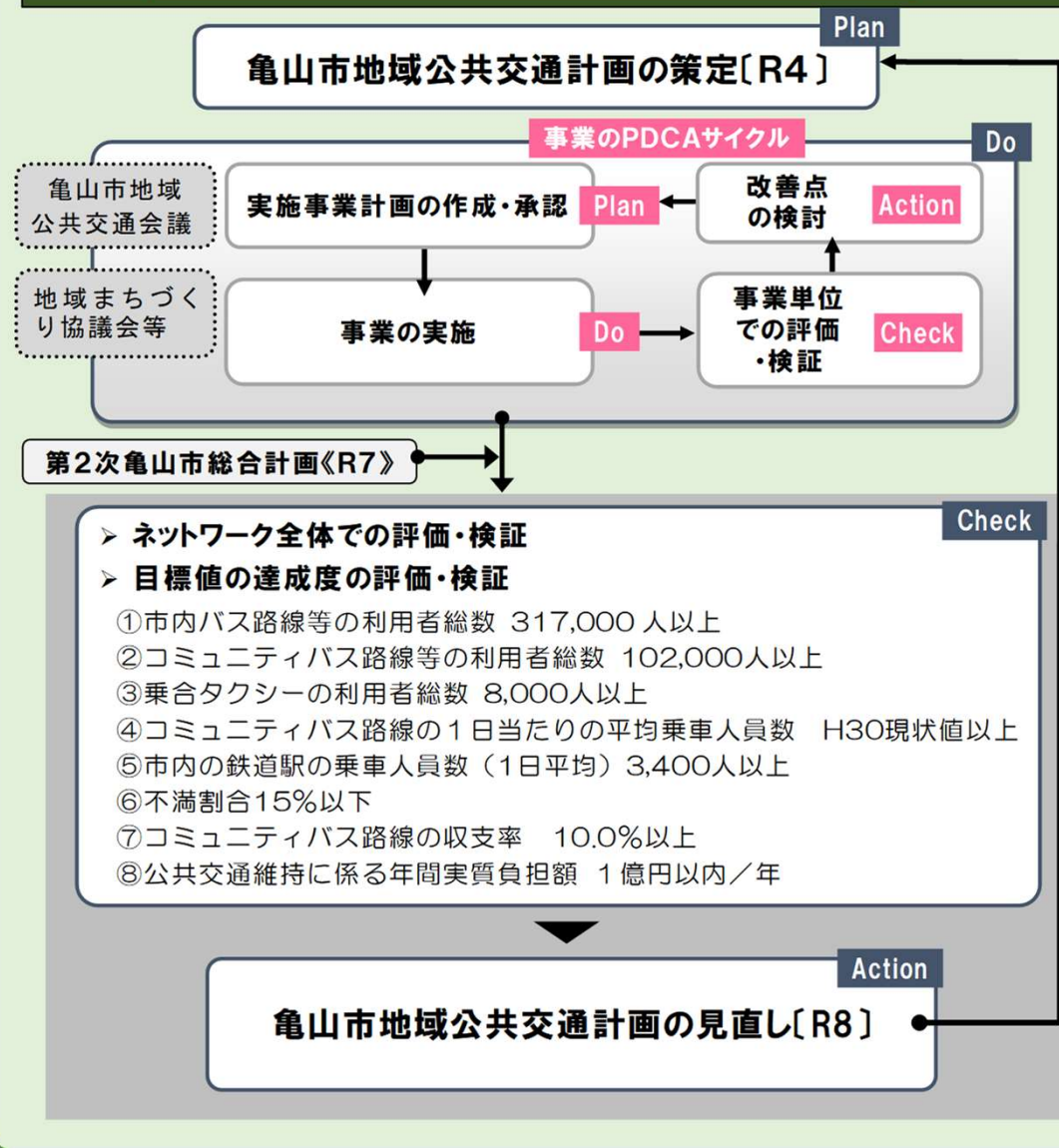
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	今年度策定予定の次期地域公共交通計画に位置づけた取組を着実に推進されることを期待します。	地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会の実施や、鉄道・バスを補完するために導入した乗合タクシー制度の出前講座を開催するなど、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう、利用促進活動を行った。	引き続き地域公共交通計画に位置づけた取組を推進し、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより減少傾向にある公共交通利用を、コロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。
	今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。	運転手のマスク着用や車内換気の徹底、運行車両に抗菌・抗ウイルス加工施行済や空間除菌・消毒中の表示等を引き続き実施し、利用者が安心して利用できるよう努めた。 また、利用促進啓発物品（令和3年度：マスク、令和4年度：カトラリーセット、令和5年度：バス型BOXティッシュ）を活用しながら、市内公共交通のPRを行った。	コロナ禍においても市内公共交通を安心して利用できるよう、引き続き運転手のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施し、安全対策の取組状況のPRをするとともに、利用促進啓発物品を活用しながら、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRしていく。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	隣接市（津市・鈴鹿市）と連携して、各路線沿線住民等へ利用促進啓発チラシの回覧や運行事業者と連携し、新図書館への誘導を目的に、SNSを活用した情報発信を実施した。	地域間幹線系統のうち、亀山みずほ台線の利用者数は、コロナ禍前の水準まで回復しているが、その他の路線はコロナ禍前の水準まで回復していないことから、今後も継続して県、隣接市（津市・鈴鹿市）、運行事業者と連携してPR等の利用促進活動に努め、利用者数をコロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。

※前回：令和5年3月10日、前々回：令和4年3月10日

公共交通ネットワーク(亀山市地域公共交通計画)のPDCAサイクル

目標達成のための事業のPDCAサイクル(毎年度実施)



【令和5年度交通会議の実施状況】

第1回会議 令和5年5月24日(書面)

主な議題

- ・ 役員の選任について

第2回会議 令和5年5月30日

主な議題

- ・ 令和4年度及び令和5年度の会計報告等について
- ・ 地域公共交通確保維持事業（亀山市地域公共交通計画）について
- ・ 令和4年度亀山市地域公共交通計画の評価・検証について

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年1月16日

協議会名: 亀山市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名・運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C 評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C 評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
三重交通株式会社	東部ルート (のほの森⇨原四ツ辻・八島橋東⇨井田川駅)	地域公共交通計画にて、当該路線は、本市の公共交通の骨格を形成する幹線的バスを補完し、各地域から都市拠点(亀山駅周辺)及び鉄道駅、医療・福祉拠点へのアクセス路線として機能する地域の生活軸となる路線として位置づけ、現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努めた。 また、沿線の地域まちづくり協議会と公共交通についての意見交換会を実施し、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう利用促進活動を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施されている。	A 【目標値】 利用者数:9,285人以上 平均乗車人員数:4.0人/便・日以上 【実績値】 利用者数:10,345人 平均乗車人員数:4.4人/便・日 【考察】 朝の便において、通勤利用や高校生の通学利用の増加により、利用者が増加したと考えられる。	現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努め、今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベント等の利用促進活動を実施する。 また、朝の便の通勤・通学利用者を確保するため、JR関西本線及びJR紀勢本線との接続を考慮した時刻設定を継続する。
三重交通株式会社	南部ルート (下庄駅⇨亀山駅前) (弘法寺⇨亀山駅前)	地域公共交通計画にて、当該路線は、本市の公共交通の骨格を形成する幹線的バスを補完し、各地域から都市拠点(亀山駅周辺)及び鉄道駅、医療・福祉拠点へのアクセス路線として機能する地域の生活軸となる路線として位置づけ、現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努めた。 また、沿線の地域まちづくり協議会と公共交通についての意見交換会を実施し、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう利用促進活動を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施されている。	C 【目標値】 利用者数:9,453人以上 平均乗車人員数:2.7人/便・日以上 【実績値】 利用者数:7,671人 平均乗車人員数:2.2人/便・日 【考察】 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより、昼間帯の便の利用者数(高齢者の買い物利用等)が、コロナ禍以前の令和元年度水準まで回復していない。 また、利用者が回復していない要因として、路線再編から7年が経過しており、通勤・通学利用者のニーズに合わせたダイヤ設定がなされていないことも考えられる。	現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努め、今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベントを実施するとともに、買い物利用の利用促進を図るため、商業施設等とタイアップした企画を検討する。 また、利用者ニーズを把握するため、引き続きバス乗降調査を実施するとともに、通勤・通学利用者を確保するため、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮した運行内容や運行方法(ダイヤ改正等)の見直しも検討する。

三重交通株式会社	西部ルート (伊勢坂下⇄会下・木下⇄総合保健福祉センター前)	地域公共交通計画にて、当該路線は、本市の公共交通の骨格を形成する幹線的バスを補完し、各地域から都市拠点(亀山駅周辺)及び鉄道駅、医療・福祉拠点へのアクセス路線として機能する地域の生活軸となる路線として位置づけ、現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努めた。 また、沿線の地域まちづくり協議会と公共交通についての意見交換会を実施し、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう利用促進活動を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施されている。	【目標値】 利用者数:7,716人以上 平均乗車人員数:2.7人/便・日以上 【実績値】 利用者数:5,184人 平均乗車人員数:1.8人/便・日 【考察】 C 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより、昼間帯の便の利用者数(高齢者の買い物・通院利用等)が、コロナ禍以前の令和元年度水準まで回復していない。 また、利用者が回復していない要因として、路線再編から6年が経過しており、利用者ニーズに合わせたダイヤ設定がなされていないことも考えられる。	現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努め、今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベントを実施するとともに、買い物利用の利用促進を図るため、商業施設等とタイアップした企画を検討する。 また、利用者ニーズを把握するため、引き続きバス乗降調査を実施するとともに、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮した運行内容や運行方法(ダイヤ改正等)の見直しも検討する。
----------	-----------------------------------	--	-----------------------	---	--

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月16日

協議会名:	亀山市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通確保維持改善事業
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	目指す姿(亀山市地域公共交通計画より) 「身近な地域公共交通を利用して、誰もが自由に移動できるまち」 亀山市では、平成29年度からの「第2次亀山市総合計画」において、亀山市のまちづくりの将来像として掲げる「歴史・ひと・自然が心地よい緑の健都かめやま」に向けた取組を進めていくこととしており、本市が目指すべき姿の実現に向けて、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目指している。 亀山市地域公共交通計画(亀山市地域公共交通網形成計画、平成29年10月策定)では、「市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心で健やかに生活できるまち」を目標に、これまでの「地域生活交通の再編方針(平成19年1月策定)」や「亀山市地域公共交通計画(亀山市地域公共交通連携計画、平成25年4月策定)」を継承しながら、持続可能な公共交通体系の構築に向けた取組を行ってきた。 この計画は、令和4年3月に計画期間終了となったが、令和4年6月に新たに策定した亀山市地域公共交通計画において、前計画の目標を継承し、鉄道、バス及びタクシーなど本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークを形成し、子どもから高齢者まで全ての人が、身近な公共交通を利用して自由に移動できるまちを目指すこととしている。

令和5年度第3回亀山市地域公共交通会議 修正箇所について

該当ページ	意 見	旧	新
資料4-1 3 ページ	取組名称・概要の「☆幹線的バス・地域生活バスの継続運行及びサービス水準の維持」の実施結果の考察について、利用促進啓発活動をしたことにより、利用者数は回復したとあるが、コロナ禍以前の水準まで回復していないのではないか。	●新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が・・・利用者数は回復したと考える。一方で、コロナ禍前・・・	●新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が・・・利用者数は回復し つつある 。一方で、コロナ禍前・・・
資料4-1 5 ページ	5 ページでは目標値（R1 年度）、4 ページでは目標値（R8 年度）となっているが、問題ないか。	目標値（R1 年度）	目標値（R5 年度～R7 年度） 目標値すべてに「※」を追加 「※目標値はコロナ禍以前の令和元年度の数値とした」を追加。
資料4-1 6 ページ	今後の取組方針の最下段（●新たな技術を活用した・・・）の文言は逆ではないか。	●新たな技術を活用した取組の調査・研究に加え、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮した運行内容や運行方法（ダイヤ改正等）の見直しの検討を行い、ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行を検討する。	●鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮した運行内容や運行方法（ダイヤ改正等）の見直しの検討に 加え 、新たな技術を活用した取組の調査・研究 を行い 、ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行を検討する。
資料4-1 11 ページ	令和5年度交通会議の実施状況について、1 年半（R4.6～R6.1）表記の方がわかりやすい。（計画策定6 月～評価1 月）	—	令和4 年6 月から令和6 年1 月までの会議開催状況に内容を変更。

令和5年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

亀山市地域公共交通会議 (亀山市)

平成19年 1月26日設置

令和 4年 6月20日 亀山市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和4年4月～令和9年3月)

令和 5年 5月30日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和 6年 1月〇〇日 令和5年度評価結果送付

■地域特性（令和5年12月1日現在）

高低差のある地形構造であり、津市、四日市市、鈴鹿市の経済圏、生活圏に内包。人口約5万人、高齢化率約27.4%。亀山駅・関駅の徒歩圏内（1km圏内）に公共施設が多く立地。

■公共交通の現状

鉄道5駅（井田川駅、亀山駅、関駅、加太駅、下庄駅）、バス11路線（営業路線2路線、廃止代替路線2路線、市コミュニティバス7路線）、その他に乗合タクシー（H30.10運行開始）、民間タクシー、関南部地区スクールバス活用バス等。

■計画策定の背景

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ため、新たな「亀山市地域公共交通計画」を令和4年6月に策定。

■地域公共交通計画の概要

- 計画の区域 亀山市全域
- 計画の期間 令和4年度
～令和8年度
- 計画の目標
（地域公共交通体系の目標像）

身近な地域公共交通を利用して、誰もが自由に移動できるまち

凡	例
コミュニティバス	さわやか号
	野登ルート
	白川ルート
	加太福祉バス
	西部ルート
	東部ルート
	南部ルート
関南部スクールバス活用バス	
廃止代替路線	
営業路線	



2.【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

3

☆は国庫補助対象事業

取組名称・概要	実施結果	実施結果の考察
☆幹線的バス・地域生活バスの継続運行及びサービス水準の維持 (フィーダー補助)・(地域間幹線補助)	●前年度に比べ、利用者数は回復 市内バス路線等の利用者総数 (R4: 209,630人→R5: 224,273人) コミュニティバス路線の利用者総数 (R4: 66,248人→R5: 71,360人)	●新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が5類へ移行し移動需要が高まったことに加え、利用促進啓発活動として、隣接市(津市・鈴鹿市)と連携し、沿線住民へバスチラシの回覧やバス運行事業者と連携し、新図書館への誘導を目的に、SNSを活用した情報発信に加え、市広報の特集にて市内公共交通の情報発信を行ったこともあり、利用者数は回復しつつある。一方で、コロナ禍以前の水準までバス利用者数は回復していないため、引き続き利用促進活動を実施していく必要がある。
【名称】 公共交通のPR活動 【概要】 ・子ども向けのバス乗り方教室の開催 ・市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動	●市イベントにてバス乗り方教室を開催(実績:62人) ●また、当日さわやか号で来訪された方へ乗車記念品配布(実績:38人)	●バス運行事業者と連携したバス乗り方教室の開催やさわやか号を利用して市イベントに来訪された方へ乗車記念品を配布する等の利用促進啓発活動を実施し、市内公共交通のPR活動を行うことができた。
【名称】 公共交通のPR活動 【概要】 乗合タクシー制度の出前講座の開催	●出前講座を2回開催し、実績としては、新規登録者3名の増加 ●前年度に比べ、利用者数は増加 乗合タクシーの利用者総数 (R4: 4,436人→R5: 5,043人)	●乗合タクシー制度の出前講座の開催により、制度の定着や利用促進を図ることができた。一方で、制度について現在も窓口や電話等で問合せがあるため、引き続き出前講座を開催し、制度の周知を図る。
【名称】 鉄道の利用促進活動 【概要】 鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施(三重県まるみえフェスタ)	●鉄道事業者と連携し、JR大阪駅にて、三重県への観光誘客及び県産品の販売プロモーション、関西本線の利用促進を目的とした「三重県まるみえフェスタ」の開催 ●前年度(R2)に比べ、利用者数は回復 市内の鉄道駅の乗車人員数(1日平均) (R2: 2,613人→R3: 2,764人)	●鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動を実施することができた。一方で、コロナ禍以前の水準まで鉄道利用者数は回復していないため、引き続き利用促進活動を実施していく必要がある。



三重交通SNS



バス乗り方教室



三重県まるみえフェスタ



3-1. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

4

亀山市地域公共交通計画目標・評価指標	目標値 (R8年度)	達成状況（※☆の数値はバス会計年度実績）		考察
		(R4年度)	(R5年度)	
市内バス路線等の利用者総数	317,000人以上	未達成 〔☆209,630人〕	未達成 〔☆224,273人〕	●目標は未達成だが、隣接市(津市・鈴鹿市)と連携し、沿線住民へバスチラシの回覧等の利用促進活動を行ったこともあり、利用者数は回復した。
コミュニティバス路線の利用者総数	102,000人以上	未達成 〔☆66,248人〕	未達成 〔☆71,360人〕	●目標は未達成だが、地域との意見交換会やPRチラシの回覧等の利用促進活動を行ったこともあり、利用者数は回復した。
乗合タクシーの利用者総数	5,600人 〔R5〕	未達成 〔☆4,436人〕	未達成 〔☆5,043人〕	●目標は未達成だが、地域との意見交換会や出前講座の開催等の利用促進活動を行ったこともあり、利用者数は増加した。
コミュニティバス路線の1便あたりの 平均乗車人員数	—	—	—	—
さわか号	7.7人/便・日以上	未達成 〔☆5.3人/便・日〕	未達成 〔☆5.7人/便・日〕	●利用者数は回復傾向にあるが、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便での利用者数が回復していない。
野登・白川地区自主運行バス	4.4人/便・日以上	未達成 〔☆2.7人/便・日〕	未達成 〔☆3.0人/便・日〕	●利用者数は回復傾向にあるが、コロナ禍前の利用者数と比較すると、朝や昼間帯の便での利用者数が回復していない。
東部ルート	4.1人/便・日以上	未達成 〔☆3.3人/便・日〕	達成 〔☆4.4人/便・日〕	●朝の便において、通勤利用や高校生の通学利用の増加により、利用者数が増加した。
南部ルート	2.7人/便・日以上	未達成 〔☆2.2人/便・日〕	未達成 〔☆2.2人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物利用等）が回復していない。
西部ルート	2.5人/便・日以上	未達成 〔☆1.8人/便・日〕	未達成 〔☆1.8人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物・通院利用等）が回復していない。
加太地区福祉バス	4.6人/便・日以上	未達成 〔☆4.0人/便・日〕	未達成 〔☆3.8人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、朝・夕便の中学生の利用が減少していることや昼間帯の便での高齢者の利用が回復していないことが考えられる。
市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）	3,400人以上	未達成 〔2,613人〕 ※数値は令和2年度	未達成 〔2,764人〕 ※数値は令和3年度	●利用者数は回復傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより、コロナ禍以前の利用者数の水準まで回復していない。
移動環境に対する不満割合	15%以下	—	—	●令和7年度実施予定の市民アンケートで検証を行う。
コミュニティバス路線の収支率	10.0%以上	未達成 〔5.2%〕	未達成 〔5.6%〕 ※見込数値	●燃料費高騰により業務委託料は増加しているが、利用者数の回復により運賃収入が増加する見込みであり、収支率は若干改善される見込み。
公共交通維持に係る年間実質負担額	概ね1億円/年	未達成 〔1億2,704万円/年〕	未達成 〔1億3,198万円/年〕 ※見込数値	●燃料費高騰によるバス業務委託料の増加や乗合タクシーの利用者数増加による業務委託料増加により、年間実質負担額は増加する見込み。

3-2. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

5

フィーダー系統確保維持計画 目標・評価指標		目標値 (R5年度～R7年度)	達成状況 (R4年度)	達成状況 (R5年度)	考察
総利用者数		—	—	—	—
	東部ルート	※9,285人以上	未達成 〔7,872人〕	達成 〔10,345人〕	●朝の便において、通勤利用や高校生の通学利用の増加により、利用者数が増加した。
	南部ルート	※9,453人以上	未達成 〔7,779人〕	未達成 〔7,671人〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物利用等）が回復していない。
	西部ルート	※7,716人以上	未達成 〔5,303人〕	未達成 〔5,184人〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物・通院利用等）が回復していない。
1便あたりの 平均乗車人員数(人/便・日)		—	—	—	—
	東部ルート	※4.0人/便・日以上	未達成 〔3.3人/便・日〕	達成 〔4.4人/便・日〕	●朝の便において、通勤利用や高校生の通学利用の増加により、利用者数が増加した。
	南部ルート	※2.7人/便・日以上	未達成 〔2.2人/便・日〕	未達成 〔2.2人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物利用等）が回復していない。
	西部ルート	※2.7人/便・日以上	未達成 〔1.8人/便・日〕	未達成 〔1.8人/便・日〕	●利用者数は減少傾向にあり、コロナ禍前の利用者数と比較すると、昼間帯の便の利用者数（高齢者の買い物・通院利用等）が回復していない。

※目標値はコロナ禍前の令和元年度の数値とした

4.【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

6

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
市内バス路線等の利用者総数について、現状では未達成が多いが、令和4年度に比べると回復傾向にある。	●市内バス路線等の利用者総数について、令和4年度に比べると回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準まで回復していないことから、今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベント等の利用促進活動を展開していくとともに、輸送量が低迷している地域間幹線系統について、引き続き隣接市（津市・鈴鹿市）やバス運行事業者と連携し、利用促進活動を実施する。また、利用者ニーズを把握するため、引き続きバス乗降調査を実施するとともに、買い物利用の利用促進を図るため、商業施設等とタイアップした企画を検討する。
市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）について、現状は未達成であるが、令和2年度に比べると回復傾向にある。	●乗合タクシーの定着と利用促進を図るため、継続的な出前講座の実施や各種団体等へ積極的に出向き制度の説明を行うとともに、新規登録者へ無料体験乗車券の配布や様々な媒体を活用した積極的な制度周知に努め、利用者の増加を目指す。 ●分かりやすい公共交通マップを作成し、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRし、相乗効果が図られるよう利用促進活動を行う。 ●来訪者や市民に鉄道による広域的な移動の利便性を高めるため、引き続き、県、沿線自治体及び関係団体と連携し、JRに対し、利便性の向上について働きかけを行うとともに、鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動を実施する。
コミュニティバスの利用者数回復による運賃収入の増加により、収支率は改善される見込みであるが、燃料費高騰によるバス業務委託料の増加や乗合タクシーの利用者数増加による業務委託料の増加により、年間実質負担額は増加する見込みである。	●鉄道遺産等沿線の地域資源の活用や情報発信、地域づくり活動など、地域活性化の取り組みと連動した公共交通の利用促進を図る。 ●鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮した運行内容や運行方法（ダイヤ改正等）の見直しの検討に加え、新たな技術を活用した取組の調査・研究を行い、ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行を検討する。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	出前講座の実施や制度の説明を積極的に実施することにより乗合タクシーの定着を期待します。	出前講座を2回開催し、実績としては、新規登録者3名の増加となった。また、利用者数は、前年度に比べ、増加した。(R4:4,436人→R5:5,043人)	出前講座の開催により、制度の定着や利用促進を図ることができたが、制度について現在も窓口や電話等で問合せがあるため、引き続き出前講座を開催し、制度の周知を図り、利用者数増加を目指す。
	鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体をPRし、相乗効果が図られるような利用促進活動を期待します。	地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会の実施や、鉄道・バスを補完するために導入した乗合タクシー制度の出前講座を開催するなど、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう、利用促進活動を行った。また、今年度分かりやすい公共交通マップを作成し、市内公共交通全体を一体的にPRし、相乗効果が図られるよう利用促進活動を行う。	引き続き地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会や乗合タクシー制度の出前講座等を開催し、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRし、相乗効果が図られるよう利用促進活動を行い、市内公共交通の利用者数をコロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	必要に応じて意向調査を実施し、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮したダイヤの見直しも検討することを期待します。	地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会の実施やコミュニティバス乗降調査、乗合タクシー利用者アンケートを実施し、利用者ニーズの把握に努めた。	引き続き利用者ニーズの把握に努め、ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行を検討する。
	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、引き続き、利用促進や系統維持に向け、県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	隣接市（津市・鈴鹿市）と連携して、各路線沿線住民等へ利用促進啓発チラシの回覧や運行事業者と連携し、新図書館への誘導を目的に、SNSを活用した情報発信を実施した。	地域間幹線系統のうち、亀山みずほ台線の利用者数は、コロナ禍前の水準まで回復しているが、その他の路線はコロナ禍前の水準まで回復していないことから、今後も継続して県、隣接市（津市・鈴鹿市）、運行事業者と連携してPR等の利用促進活動に努め、利用者数をコロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。

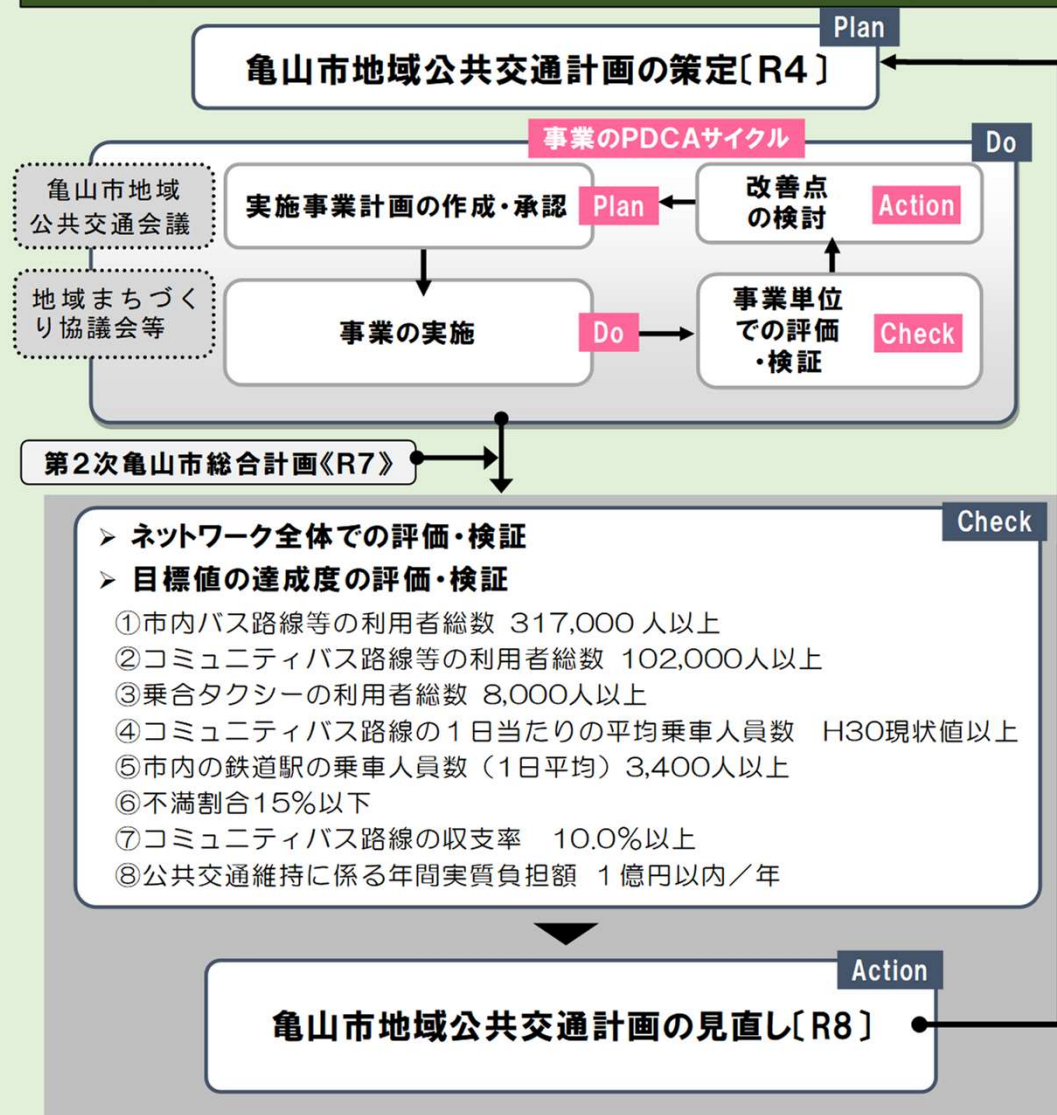
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	今年度策定予定の次期地域公共交通計画に位置づけた取組を着実に推進されることを期待します。	地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会の実施や、鉄道・バスを補完するために導入した乗合タクシー制度の出前講座を開催するなど、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう、利用促進活動を行った。	引き続き地域公共交通計画に位置づけた取組を推進し、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより減少傾向にある公共交通利用を、コロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。
	今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。	運転手のマスク着用や車内換気の徹底、運行車両に抗菌・抗ウイルス加工施行済や空間除菌・消毒中の表示等を引き続き実施し、利用者が安心して利用できるよう努めた。 また、利用促進啓発物品（令和3年度：マスク、令和4年度：カトラリーセット、令和5年度：バス型BOXティッシュ）を活用しながら、市内公共交通のPRを行った。	コロナ禍においても市内公共交通を安心して利用できるよう、引き続き運転手のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施し、安全対策の取組状況のPRをするとともに、利用促進啓発物品を活用しながら、鉄道、バス、乗合タクシー等の市内公共交通全体を一体的にPRしていく。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	隣接市（津市・鈴鹿市）と連携して、各路線沿線住民等へ利用促進啓発チラシの回覧や運行事業者と連携し、新図書館への誘導を目的に、SNSを活用した情報発信を実施した。	地域間幹線系統のうち、亀山みずほ台線の利用者数は、コロナ禍前の水準まで回復しているが、その他の路線はコロナ禍前の水準まで回復していないことから、今後も継続して県、隣接市（津市・鈴鹿市）、運行事業者と連携してPR等の利用促進活動に努め、利用者数をコロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。

※前回：令和5年3月10日、前々回：令和4年3月10日

公共交通ネットワーク(亀山市地域公共交通計画)のPDCAサイクル

目標達成のための事業のPDCAサイクル(毎年度実施)



◆令和4年6月から令和6年1月までの
亀山市地域公共交通会議の実施状況

令和4年6月28日

主な議題

・地域公共交通確保維持事業について

令和4年12月27日(書面)

主な議題

・廃止代替路線バスの運賃改定について

令和5年1月11日

主な議題

・令和4年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について

令和5年5月24日(書面)

主な議題

・役員の選任について

令和5年5月30日

主な議題

・地域公共交通確保維持事業について

令和6年1月16日

主な議題

・令和5年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価及び地域公共交通計画の評価結果について

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年1月16日

協議会名: 亀山市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
【補助対象となる事業者 名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名・運行(航)区間、整備 内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業に おいて、車両減価償却費等及び公有民営方式車 両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている 場合、離島航路に係る確保維持事業において離 島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。) を受けている場合は、その旨記載】	【事業評価の評価対象期間 において、前回の事業評価 結果をどのように生活交通 確保維持改善計画に反映さ せた上で事業を実施したか を記載】	A・B・C 評価 【計画に基づく事業が適切に実 施されたかを記載。計画どおり実 施されなかった場合には、理由 等記載】	A・B・C 評価 【計画に位置付けられた定量的な目 標・効果が達成されたかを、目標ごと に記載。目標・効果が達成できなかつ た場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記 載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地 域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果 を生活交通確保維持改善計画にどのように反映 させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載 すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその 旨記載
三重交通株式会社	東部ルート (のほの森⇨原四ツ辻・八島橋東⇨ 井田川駅)	地域公共交通計画にて、 当該路線は、本市の公共交 通の骨格を形成する幹線的 バスを補完し、各地域から都 市拠点(亀山駅周辺)及び鉄 道駅、医療・福祉拠点へのア クセス路線として機能する地 域の生活軸となる路線として 位置づけ、現状の路線機能 等の確保及びサービス水準 の維持に努めた。 また、沿線の地域まちづく り協議会と公共交通につい ての意見交換会を実施し、 市内公共交通全体の相乗効 果が図られるよう利用促進 活動を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施さ れている。	A 【目標値】 利用者数:9,285人以上 平均乗車人員数:4.0人/便・日以上 【実績値】 利用者数:10,345人 平均乗車人員数:4.4人/便・日 【考察】 朝の便において、通勤利用や高校 生の通学利用の増加により、利用者 が増加したと考えられる。	現状の路線機能等の確保及びサービ ス水準の維持に努め、今後も積極的に 地域に向き意見交換会の実施や地 域と連携・協働によるバス活用イベン ト等の利用促進活動を実施する。 また、朝の便の通勤・通学利用者を 確保するため、JR関西本線及びJR紀 勢本線との接続を考慮した時刻設定を 継続する。
三重交通株式会社	南部ルート (下庄駅⇨亀山駅前) (弘法寺⇨亀山駅前)	地域公共交通計画にて、 当該路線は、本市の公共交 通の骨格を形成する幹線的 バスを補完し、各地域から都 市拠点(亀山駅周辺)及び鉄 道駅、医療・福祉拠点へのア クセス路線として機能する地 域の生活軸となる路線として 位置づけ、現状の路線機能 等の確保及びサービス水準 の維持に努めた。 また、沿線の地域まちづく り協議会と公共交通につい ての意見交換会を実施し、 市内公共交通全体の相乗効 果が図られるよう利用促進 活動を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施さ れている。	C 【目標値】 利用者数:9,453人以上 平均乗車人員数:2.7人/便・日以上 【実績値】 利用者数:7,671人 平均乗車人員数:2.2人/便・日 【考察】 新型コロナウイルス感染症の影響に よる輸送需要の変化などにより、昼間 帯の便の利用者数(高齢者の買い物 利用等)が、コロナ禍以前の令和元 年度水準まで回復していない。 また、利用者が回復していない要因 として、路線再編から7年が経過して おり、通勤・通学利用者のニーズに合 わせたダイヤ設定がなされていないこ とも考えられる。	現状の路線機能等の確保及びサービ ス水準の維持に努め、今後も積極的に 地域に向き意見交換会の実施や地 域と連携・協働によるバス活用イベン トを実施するとともに、買い物利用の利 用促進を図るため、商業施設等とタイ アップした企画を検討する。 また、利用者ニーズを把握するため、 引き続きバス乗降調査を実施すると ともに、通勤・通学利用者を確保するた め、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施 設へのアクセスを考慮した運行内容や 運行方法(ダイヤ改正等)の見直しも検 討する。

三重交通株式会社	西部ルート (伊勢坂下⇄会下・木下⇄総合保健福祉センター前)	地域公共交通計画にて、当該路線は、本市の公共交通の骨格を形成する幹線的バスを補完し、各地域から都市拠点(亀山駅周辺)及び鉄道駅、医療・福祉拠点へのアクセス路線として機能する地域の生活軸となる路線として位置づけ、現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努めた。 また、沿線の地域まちづくり協議会と公共交通についての意見交換会を実施し、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう利用促進活動を行った。	A	計画どおり事業は適切に実施されている。	【目標値】 利用者数:7,716人以上 平均乗車人員数:2.7人/便・日以上 【実績値】 利用者数:5,184人 平均乗車人員数:1.8人/便・日 【考察】 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより、昼間帯の便の利用者数(高齢者の買い物・通院利用等)が、コロナ禍以前の令和元年度水準まで回復していない。 また、利用者が回復していない要因として、路線再編から6年が経過しており、利用者ニーズに合わせたダイヤ設定がなされていないことも考えられる。	現状の路線機能等の確保及びサービス水準の維持に努め、今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベントを実施するとともに、買い物利用の利用促進を図るため、商業施設等とタイアップした企画を検討する。 また、利用者ニーズを把握するため、引き続きバス乗降調査を実施するとともに、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮した運行内容や運行方法(ダイヤ改正等)の見直しも検討する。
----------	-----------------------------------	--	---	---------------------	---	--

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月16日

協議会名:	亀山市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通確保維持改善事業
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	目指す姿(亀山市地域公共交通計画より) 「身近な地域公共交通を利用して、誰もが自由に移動できるまち」 亀山市では、平成29年度からの「第2次亀山市総合計画」において、亀山市のまちづくりの将来像として掲げる「歴史・ひと・自然が心地よい緑の健都かめやま」に向けた取組を進めていくこととしており、本市が目指すべき姿の実現に向けて、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目指している。 亀山市地域公共交通計画(亀山市地域公共交通網形成計画、平成29年10月策定)では、「市民生活に必要な公共交通が効率的・効果的に確保され、安全・安心で健やかに生活できるまち」を目標に、これまでの「地域生活交通の再編方針(平成19年1月策定)」や「亀山市地域公共交通計画(亀山市地域公共交通連携計画、平成25年4月策定)」を継承しながら、持続可能な公共交通体系の構築に向けた取組を行ってきた。 この計画は、令和4年3月に計画期間終了となったが、令和4年6月に新たに策定した亀山市地域公共交通計画において、前計画の目標を継承し、鉄道、バス及びタクシーなど本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークを形成し、子どもから高齢者まで全ての人が、身近な公共交通を利用して自由に移動できるまちを目指すこととしている。

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

亀山市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（令和4年10月～令和5年9月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
市内バス路線等の利用者総数	隣接市（津市・鈴鹿市）と連携し、沿線住民へバスチラシの回覧やバス運行事業者と連携し、新図書館への誘導を目的に、SNSを活用した情報発信に加え、市広報の特集にて市内公共交通の情報発信を行った。	亀山市及びバス運行事業者データ	利用者は昨年度に比べ回復したが、コロナ禍前の水準まで回復していない。 (R4：209,630人⇒R5:224,273人)	今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベント等の利用促進活動を展開していくとともに、引き続き隣接市（津市・鈴鹿市）やバス運行事業者と連携し、利用促進活動を実施する。また、利用者ニーズを把握するため、引き続きバス乗降調査を実施するとともに、買い物利用の利用促進を図るため、商業施設等とタイアップした企画を検討する。	
コミュニティバス路線の利用者総数	地域との意見交換会や沿線住民へバスチラシの回覧等の利用促進を行った。また、亀山駅周辺整備により、亀山駅前のバス待合環境は整備されたことや、「野登ルート」、「東部ルート」、「南部ルート」において、乗降に便利なオートステップ機能や車イスのまま乗降できる仕様の新型車両の導入を行った。	亀山市及びバス運行事業者データ	利用者は昨年度に比べ回復したが、コロナ禍前の水準まで回復していない。 (R4：66,248人⇒R5:71,360人)		
乗合タクシーの利用者総数	乗合タクシー制度の定着や利用促進を図るため、出前講座を開催した。（計2回）	亀山市データ	利用者は昨年度に比べ増加した。(R4:4,436人⇒R5:5,043人)	乗合タクシーの定着と利用促進を図るため、継続的な出前講座の実施や各種団体等へ積極的に出向き制度の説明を行うとともに、新規登録者へ無料体験乗車券の配布や様々な媒体を活用した積極的な制度周知に努め、利用者の増加を目指す。	
コミュニティバス路線の1便あたりの平均乗車人員数		亀山市及びバス運行事業者データ	-	-	
	さわやか号		昼間帯の便での利用者数が回復していない。	今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベント等の利用促進活動を展開していくとともに、利用者ニーズを把握するため、引き続きバス乗降調査を実施する。また、買い物利用の利用促進を図るため、商業施設等とタイアップした企画を検討する。	
	野登・白川地区自主運行バス		朝や昼間帯の便での利用者数が回復していない。		
	東部ルート		朝の便において、通勤利用や高校生の通学利用が増加した。		
	南部ルート		昼間帯の便での利用者数が回復していない。		
	西部ルート		朝・夕便の中学生の利用減少や昼間帯の便での高齢者の利用が回復していない。		
	加太地区福祉バス				

(記載に当たっての留意事項)

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

亀山市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（令和4年10月～令和5年9月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）	県、沿線自治体及び関係団体と連携し、ＪＲに対し、利便性の向上について要望活動を実施した。また、関西本線（亀山～加茂間）の利用者が年々減少していることを受け、令和4年6月に三重県、亀山市、伊賀市、JR西日本で「関西本線活性化利用促進三重県会議」を発足し、利用促進活動を実施した。	三重県統計書データ	利用者は回復傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより、コロナ禍前の水準まで回復していない。 (R2：2,613人⇒R3:2,764人)	来訪者や市民に鉄道による広域的な移動の利便性を高めるため、県、沿線自治体及び関係団体と連携し、ＪＲに対し、利便性の向上について働きかけを行うとともに、鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動を実施する。	
移動環境に対する不満割合	乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会、バス乗降調査を行い、地域ニーズの把握や現状把握に努めた。	市民アンケート（R7年度実施）	令和7年度実施予定の市民アンケートで検証を行う。	引き続き乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会、バス乗降調査等を実施し、地域ニーズの把握や現状把握に努める。	
コミュニティバス路線の収支率	バス利用者増に向け、地域との意見交換会や沿線住民へバスチラシの回覧等の利用促進を行った。	亀山市及びバス運行事業者データ	燃料費高騰により業務委託料は増加しているが、利用者数の回復により運賃収入が増加する見込みであり、収支率は若干改善される見込み。 (R4:5.2%⇒R5:5.6%(見込))	バス利用者増に向け、今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベント等の利用促進活動を展開していくとともに、引き続き利用者ニーズを把握するため、バス乗降調査を実施する。	
公共交通維持に係る年間実質負担額	乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会を行い、市内公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー等）の最適な組み合わせ（上手な活用方法）について説明を行った。	亀山市データ	燃料費高騰や乗合タクシーの利用者数増加による業務委託料の増加により、年間実質負担額は増加する見込み。 (R4：1億2,704万円/年⇒R5：1億3,198万円/年(見込))	新たな技術を活用した取組の調査・研究に加え、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮した運行内容や運行方法（ダイヤ改正等）の見直しの検討を行い、ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行を検討する。	

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（〇年〇月～〇年〇月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

亀山市地域公共交通計画における目標を達成するための事業の検証

亀山市地域公共交通計画（P63）における「目標を達成するための事業及び実施主体」

検証日：令和5年9月30日（事業期間：令和4年10月1日～令和5年9月30日）

参考資料

基本方針	施策	事業	継続 新規	事業内容	事業実施年度					実施主体
					R4	R5	R6	R7	R8	
					上 期	下 期	上 期	下 期	上 期	
1. 子どもから高齢者まで自由に移動できる、利用しやすい、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	継続	乗継拠点における総合案内板の設置、バス車両、バス停等への系統表示及び乗継案内表示の充実						亀山市・バス運行事業者
			継続	地域の観光資源を含むバスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成、亀山市ホームページ及びインターネット検索の充実等						亀山市・三重県・バス運行事業者
		各種イベント等と連携した公共交通のPR活動	継続	子どもや高齢者向けのバス乗り方教室の開催						亀山市・三重県・バス運行事業者・地域
			継続	市のイベント時におけるバス利用促進啓発活動、商業振興等の関係団体と連携したバス利用促進活動の実施						亀山市・関係団体・バス運行事業者
			新規 (実施済)	乗合タクシー制度の出前講座の開催						亀山市・地域
2. 鉄道駅を中心に都市拠点と居住地を結び、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	継続	亀山国府線、亀山みずほ台線、亀山棕本線、亀山関工業団地線、さわやか号の継続運行及びサービス水準の維持						亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）
			継続	隣接市（津市・鈴鹿市）及びバス運行事業者と連携して、利用促進啓発活動の実施						亀山市・バス運行事業者・関係団体・隣接市（津市・鈴鹿市）
		地域生活バス等運行・維持・再編	継続	地域生活バス（コミュニティバス）の継続運行及びサービス水準の維持						亀山市・バス運行事業者・地域
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	新規 (実施済)	乗合タクシーの運行及びサービス水準の向上						亀山市・タクシー事業者・地域
		地域公共交通の最適化	新規	ニーズやサービス、コストを考慮した市内地域公共交通の最適な組み合わせによる運行の協議						亀山市・タクシー事業者・地域
		アクセスの向上	新規 (実施済)	鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮したダイヤの設定（見直し）						亀山市・鉄道事業者・バス運行事業者・タクシー事業者
		ニーズの把握	継続	公共交通にかかる地域ニーズの把握・乗降調査等の実施						地域・亀山市
		運賃収入以外の収入確保に向けた取組	継続	車内広告、バス停ネーミングライツ、協賛金等の導入協議						亀山市・バス運行事業者・乗合タクシー運行事業者・関係団体

検証

検証			
事業達成状況	達成度	事業評価	課題
亀山駅前にデジタルサイネージが設置され、市内公共交通情報を検索できるようになった。	○	●亀山駅前のデジタルサイネージでは、市内公共交通情報の他、観光情報や公共施設情報等検索することができ、利用者の利便性は向上したと考えられる。	●亀山駅前のデジタルサイネージでは、バス路線図や時刻表を確認できるが、インターネットの路線検索でできるような検索方法はできない。
引き続きGoogleマップやジョルダン、ナビタイム、駅探等インターネットでの路線検索を可能にした。	○	●引き続きGoogleマップやジョルダン、ナビタイム、駅探等インターネットでの路線検索を可能にしたことにより、利用者の利便性は向上したと考えられる。	●コミュニティバス各路線のダイヤ表はあるが、鉄道、バス、乗合タクシー等が一体となった公共交通マップがないため、分かりやすい公共交通マップを作成する必要がある。
鈴鹿市が実施した子育て世代向けのバス乗り方教室の視察を行った。	△	●効果的なバス乗り方教室実施に向け、鈴鹿市が実施した子育て世代向けのバス乗り方教室の視察を行った。	●ターゲット層を絞り込み、効果的なバスの乗り方教室を開催する必要がある。
亀山市地域公共交通会議で作成した利用促進グッズを各種イベント時に配布し、バス利用促進啓発活動を行った。	○	●バス利用促進啓発活動を行ったこともあり、令和5年度（バス会計年度）のバス利用者は昨年度より回復した。	●バス利用者は回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準まで回復していないことから、継続的な利用促進啓発活動を行っていく必要がある。
乗合タクシー制度の出前講座を2回開催した。	◎	●乗合タクシー制度の出前講座の実績は、新規登録者3名の増加であった。	●乗合タクシー制度の定着や利用促進を図るため、継続的な出前講座を開催する必要がある。
幹線的バスの継続運行及びサービス水準を維持した。	◎	●幹線的バスの継続運行及びサービス水準を維持することができた。	●幹線的バスは、当市の公共交通の骨格を形成する路線バスとして、現状の運行形態を維持する必要がある。
利用促進啓発活動として、隣接市（津市・鈴鹿市）と連携し、沿線住民へ「亀山棕本線」及び「亀山みずほ台線」のチラシを回覧した。また、バス運行事業者と連携し、新図書館への誘導を目的に、SNSを活用した情報発信を行った。	◎	●隣接市（津市・鈴鹿市）やバス運行事業者と連携し、チラシだけでなく、SNSを活用した利用促進啓発活動を実施することができた。	●バス利用者は回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準まで回復していないことから、隣接市（津市・鈴鹿市）やバス運行事業者と連携した継続的な利用促進啓発活動を行っていく必要がある。
地域生活バス（コミュニティバス）の継続運行及びサービス水準を維持した。また、利用促進啓発活動として、沿線住民へチラシを回覧した。	◎	●地域生活バス（コミュニティバス）の継続運行及びサービス水準を維持することができた。	●幹線的バスが運行しない地域において、移動困難者の通学、通院、買物等市民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。
乗合タクシーの継続運行を行った。また、サービス水準の向上に向け、タクシー事業者と情報交換を行った。	○	●乗合タクシーの継続運行やサービス水準の向上に向け、タクシー事業者と情報交換を行うことができた。	●バス路線だけでは対応ができない市内の公共交通不便地域の解消及び今後増加が見込まれる運転免許証返納者への対応として、運行を継続していく必要がある。また、サービス水準向上のため、タクシー事業者と情報交換・協議を継続して実施する必要がある。
乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会を行い、市内公共交通（鉄道・バス・乗合タクシー等）の最適な組み合わせ（上手な活用方法）について説明を行った。	○	●乗合タクシーの出前講座や地域との意見交換会を計7回実施したこともあり、市内バス路線等の利用者総数は昨年度に比べ回復した。（R4:209,630人⇒R5:224,273人）	●市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう、引き続きタクシー事業者や地域等と情報交換・協議を実施する必要がある。
乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会を行い、地域ニーズの把握や現状把握に努めた。	○	●乗合タクシーの出前講座や地域との意見交換会を計7回実施したこともあり、市内バス路線等の利用者総数は昨年度に比べ回復した。（204,768人⇒212,807人）	●地域ニーズの把握や現状把握に努め、鉄道やバス等の乗り継ぎや主要施設へのアクセスを考慮したダイヤの設定（見直し）を検討する必要がある。
地域まちづくり協議会との意見交換会やバス乗降調査を行い、地域ニーズの把握に努めた。	○	●地域まちづくり協議会との意見交換会（計5回）やバス乗降調査を行い、地域ニーズの把握に努めることができた。	●ニーズを把握するため、引き続き地域まちづくり協議会との意見交換会やバス乗降調査を実施する必要がある。
乗合タクシーの特定目的地停留所の設置について、商業施設等からの負担金制度（30,000円／1事業所・2支店以上の設置は50,000円）で、実績は0件（0円）であった。	△	●バス路線等の運賃収入以外の収入を確保することはできなかったが、ホームページ等で乗合タクシーの特定目的地停留所の募集について周知を行った。	●燃料費の高騰や乗合タクシーの利用者数増加により運行経費が年々増加していることから、運賃収入だけでなく、車内広告収入等の運賃外収入の確保も必要不可欠であるため、引き続き検討していく必要がある。

亀山市地域公共交通計画における目標を達成するための事業の検証

亀山市地域公共交通計画（P63）における「目標を達成するための事業及び実施主体」

検証日：令和5年9月30日（事業期間：令和4年10月1日～令和5年9月30日）

参考資料

検討 実施

基本方針	施策	事業	継続 新規	事業内容	事業実施年度								実施主体		
					R4		R5		R6		R7			R8	
					上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		上期	下期
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	新規	A I ・ I ｏ T等新たな技術を活用した効率的・効果的な交通サービスの調査研究									亀山市・バス 運行事業者・ 乗合タクシー 運行事業者		
		感染症の防止対策	新規 (実施済)	公共交通機関における感染防止対策の実施									亀山市・鉄道 事業者・バス 運行事業者・ タクシー事業 者		
		利用環境の整備	継続	亀山駅、あいあい、その他乗継拠点における待合環境向上									亀山市・バス 運行事業者		
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	継続	鉄道関係の各種同盟会や関係機関、関係市町と連携した要望活動の実施									亀山市・関係 団体・鉄道事 業者		
			継続	鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動の実施									亀山市・関係 団体・鉄道事 業者・地域		
		住民主体の取 組み支援	継続	地域が主体となった「地域自主運行バス」の導入の推進と支援体制等の構築（関南部地区方面のスクールバスの活用継続）										地域・亀山市	
			地域づくりと 一体となった 取組	継続	子ども会や老人クラブなど地域の団体による路線バスを活用したイベント等の開催										亀山市・三重 県・バス運行 事業者・地域
		継続		地域住民による当事者意識の醸成と各種活動の実施（利用モデルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等）										地域・亀山 市・バス運行 事業者	
		利用促進誘導	新規	地域ボランティアによる乗合タクシーの乗車支援										亀山市・乗合 タクシー運行 事業者・地域	
			新規	交通系 I C カードを活用した利用促進策の実施										亀山市・バス 運行事業者	
		環境対策・バ リアフリー化	継続	バス・タクシー車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）										バス運行事業 者・亀山市	
			近隣自治体との 広域連携の 強化	新規	隣接自治体のコミュニティバスとの乗り継ぎ改善と相互乗り入れの協議										亀山市・バス 運行事業者・ 隣接市（津 市・鈴鹿市）

検証

検証			
事業達成状況	達成度	事業評価	課題
先進地の視察を行った。	○	●A I ・ I ｏ T等新たな技術を活用した効率的・効果的な交通サービスの調査研究を行った。	●引き続き先進地の視察や勉強会に参加し、A I ・ I ｏ T等新たな技術を活用した効率的・効果的な交通サービスの調査研究を行う必要がある。
運転手のマスク着用や車内換気の徹底、運行車両に抗菌・抗ウイルス加工施行済や空間除菌・消毒中の表示等を引き続き実施し、利用者が安心して利用できるよう努めた。	◎	●安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策を実施できた。	●新型コロナウイルス感染症の位置づけについて、「2類相当」から「5類」に移行したが、利用者が安心して利用できるよう、引き続き感染防止対策の実施をしていく必要がある。
亀山駅周辺整備により、亀山駅前のバス待合環境は整備された。	○	●亀山駅周辺整備により、亀山駅前のバス待合環境は整備され、利用者の利便性は向上したと考えられる。	●引き続き他の待合環境の向上にも努める必要がある。
鉄道関係の各種同盟会や関係機関、関係市町と連携した要望活動を実施した。	◎	●鉄道関係の各種同盟会や関係機関、関係市町村と連携し、鉄道の利便性向上に向けた要望活動を実施することができた。	●鉄道の利便性向上のため、各種同盟会や関係機関、関係市町村と連携し、要望活動を継続して行う必要がある。
関西本線（亀山～加茂間）の利用者が年々減少していることを受け、令和4年6月に三重県、亀山市、伊賀市、JR西日本で「関西本線活性化利用促進三重県会議」を発足し、利用促進活動を実施した。	◎	●鉄道事業者と連携し、ＪＲ大阪駅にて、三重県への観光誘客および県産品の販売プロモーション、関西本線の利用促進を目的とした「三重県まるみえフェスタ」を開催した。	●コロナ禍以前の水準まで鉄道利用者は回復していないため、引き続き鉄道事業者と連携し、観光誘客を含む鉄道利用者増へ向けた利用促進啓発活動を実施する必要がある。
「地域自主運行バス」の導入に向け、関南部地区まちづくり協議会と情報交換を行うことができ、令和5年度の総会で「地域自主運行バス」の計画を断念することとなり、ちょこボラでの対応を検討しているとのことであった。	○	●「地域自主運行バス」の導入に向け、関南部地区まちづくり協議会と情報交換を行うことができた。	●地域需要等を把握し、地域が主体となった「地域自主運行バス」等の導入に向け、情報交換・協議を継続して実施する必要がある。
老人クラブ連合会や川崎地区自治会連合会で、バス試乗会を実施していただいた。	○	●地域の団体等と連携・協働による利用促進活動を実施できた。	●引き続き地域の団体等と連携・協働による路線バスを活用したイベント等を開催していく必要がある。
市内公共交通について、地域まちづくり協議会の広報誌やホームページ等に掲載していただいた。	○	●地域が主体となった利用促進活動を実施できた。	●引き続き地域が主体となった利用促進活動を実施していただけるよう、情報交換・協議を継続して実施する必要がある。
乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会を行い、乗合タクシーの利用促進策について情報交換を行った。	△	●乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会を行い、乗合タクシーの利用促進策について情報交換することができた。	●地域ボランティアによる乗合タクシーの乗車支援実施に向けて、乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会等を継続して実施する必要がある。
交通系ＩＣカードを活用した利用促進策について検討を行った。また、広報かめやまの特集「公共交通利用のススメ」のページにて、交通系ＩＣカードが利用できることについて周知を行った。	△	●交通系ＩＣカードを活用した先進地の利用促進策の調査研究や広報かめやまを活用し、バス運賃の支払方法の一つとして、交通系ＩＣカードが利用できることについて周知を行うことができた。	●ターゲット層を絞り込み、効果的な利用促進策を実施する必要がある。
コミュニティバス「野登ルート」、「東部ルート」、「南部ルート」において、乗降に便利なオートステップ機能や車イスのまま乗降できる仕様の新型車両を導入した。	○	●新型車両は、乗降に便利なオートステップ機能や車イスのまま乗降できる仕様となっており、利用者の利便性は向上したと考えられる。	●今後も車両更新時には、低公害型車両やノンステップバス、スライドドアタイプのタクシー車両等を導入していただくよう、交通事業者へ依頼していく必要がある。
乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会、バス乗降調査を行い、地域ニーズの把握や現状把握に努めた。また、隣接市（津市・鈴鹿市）との意見交換と情報共有を図った。	△	●乗合タクシーの出前講座や地域まちづくり協議会との意見交換会（計7回）、バス乗降調査を行い、地域ニーズの把握や現状把握に努めた。また、隣接市（津市・鈴鹿市）との意見交換と情報共有を図ることができた。	●隣接自治体のコミュニティバスとの乗り継ぎ改善と相互乗り入れについては、現在運行している鉄道やバスとの整合、市外を運行する交通事業者や関係機関との協議など、様々な問題があるため、引き続き調査研究を行っていく必要がある。

注）事業達成状況の[達成度]の表記・・・「◎」：(概ね)達成、「○」：実施段階、「△」：検討段階

達成度：25事業中、◎7事業、○13事業、△5事業