

共創による亀山市「交通空白」解消等 リ・デザイン事業について

～令和7年度実施結果と令和8年度事業スケジュール～

■事業概要

前回会議資料より再掲

【目的】

本市の地域公共交通を考える「共創の場」づくりを行い、バス利用が低調な地域(亀山南部地区・亀山西部地区)をモデルに、地域、交通事業者、行政など、多様な関係者が一体となり、多角的視点からの協議調整を図ることで相互理解を促すとともに、地域公共交通に関わる知識の習得による人材育成と地域性に応じた持続可能な地域公共交通体系を構築することを目的とする。

【事業内容】

- データの取得・集計・分析
 - ・人流等ビッグデータを活用した移動実態等の調査・分析
 - ・市民アンケートや地域まちづくり協議会等へのヒアリング
- 共創プラットフォーム等の開催
 - ・バス利用が低調な地域において、ワークショップを各地区2回開催
 - ・共創プラットフォームを2回開催(ワークショップで検討された内容について、協議・調整等を図る)
- オンデマンド交通(公共ライドシェア、AI配車を含む)等導入シミュレーションの実施
 - ・地域実情に沿った新たな交通体系の検討と構築を行い、バス利用が低調な地域における新たなモビリティサービスの導入シミュレーションの実施
- 実施計画(ロードマップ)案の作成
 - ・実証運行を経た本格運行へと繋げるための実施計画(ロードマップ)案の作成
- 地域や交通事業者との合意形成

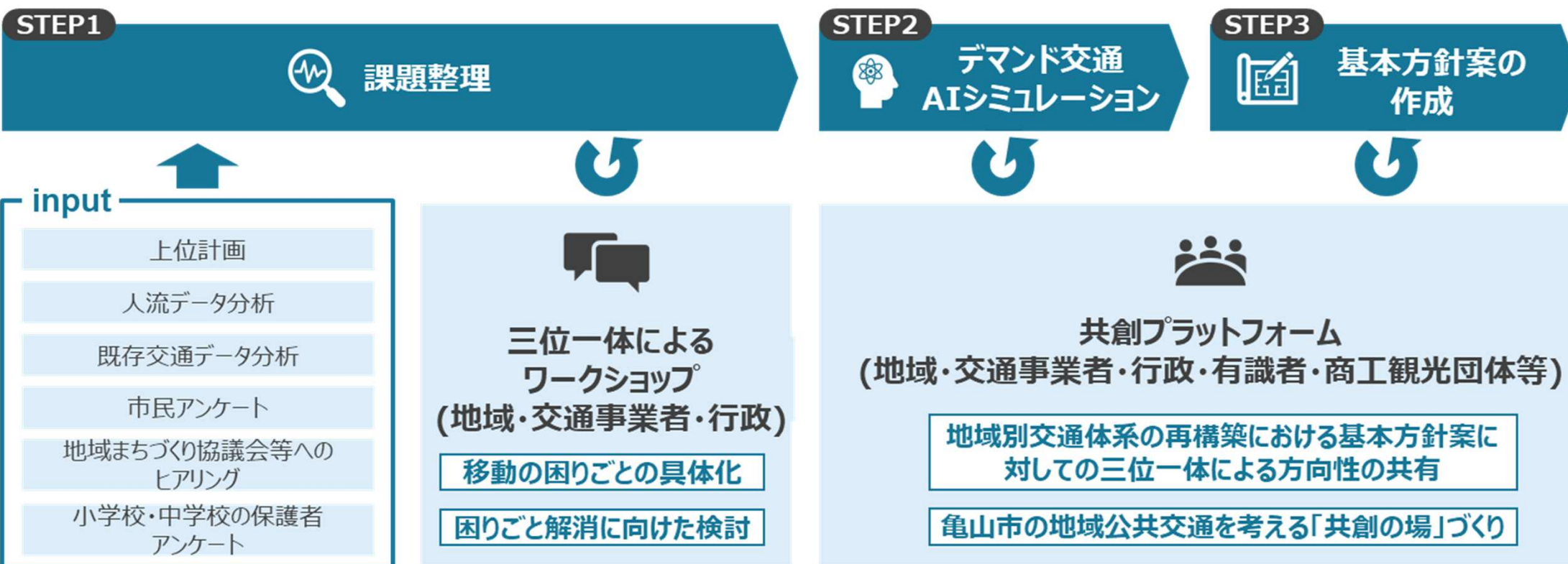
【委託事業者】

- ・MONET Technologies株式会社

【業務期間】

- ・令和8年2月20日(金)まで

■事業推進の取組結果

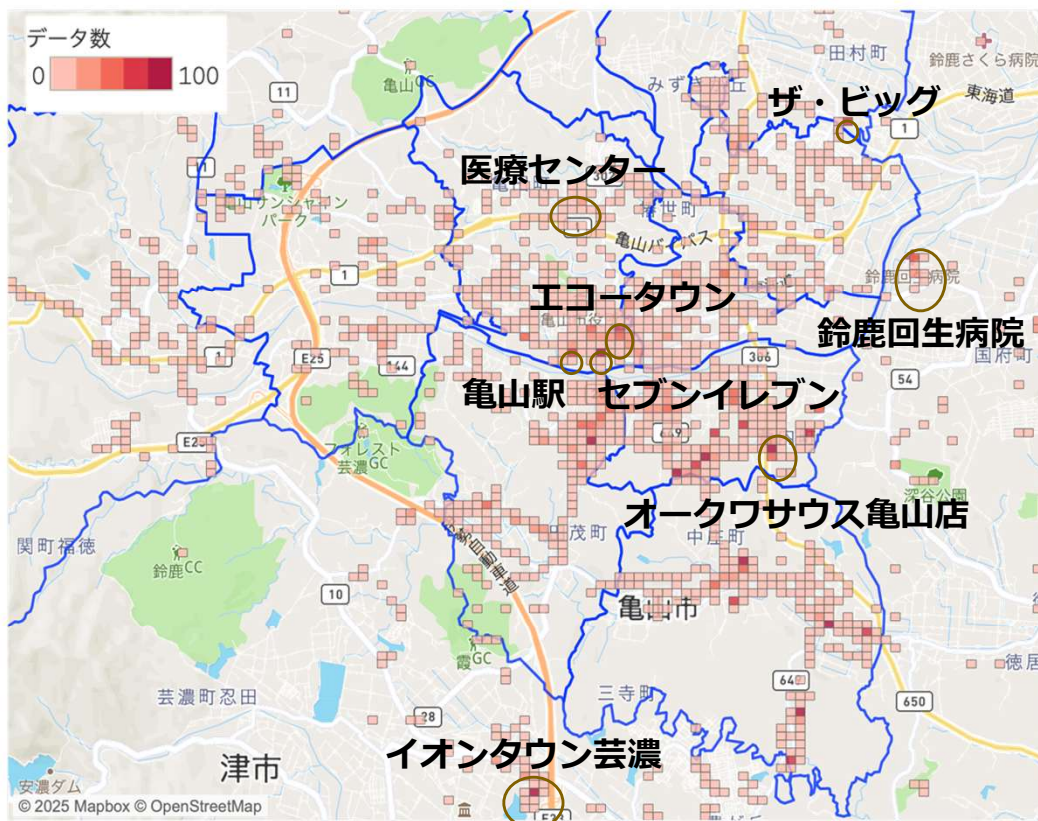


ワークショップ／共創プラットフォーム開催の様子

■人流データ分析(南部地区)

市内においては、オークワサウス亀山店やエコータウン、ザ・ビッグへの移動が多く、亀山駅や医療センターへの移動もみられる。市外においては、イオンタウン芸濃への移動が多く、鈴鹿回生病院や県道54号沿い、鈴鹿高校への移動もある。

拡大図（亀山市周辺）



拡大図（鈴鹿市周辺）



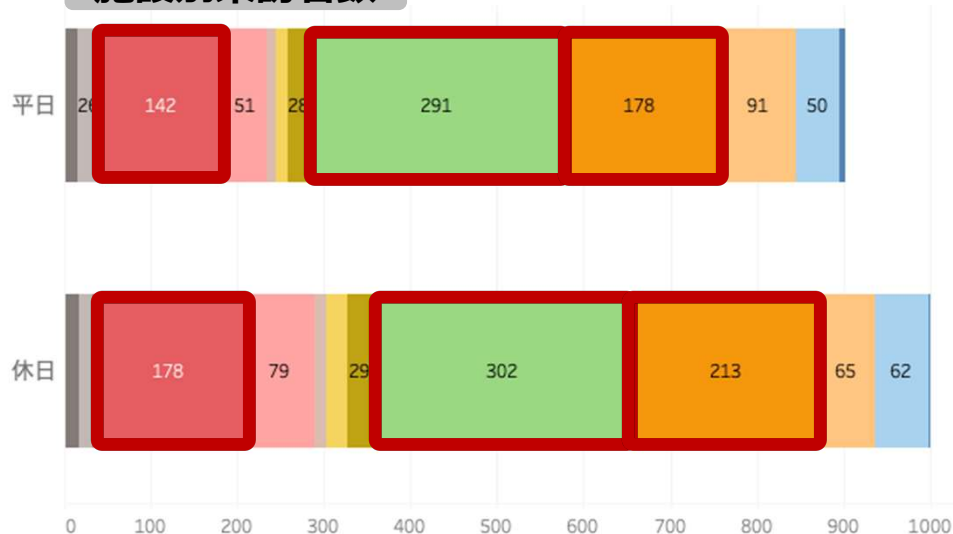
出典： 令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が亀山市の移動を可視化

●施設来訪傾向:商業施設(南部地区)

買い物ではエコータウンの利用が最も多く、特に南部地区からは、オークワサウス亀山店の利用が多い。

集計期間：2025年6月

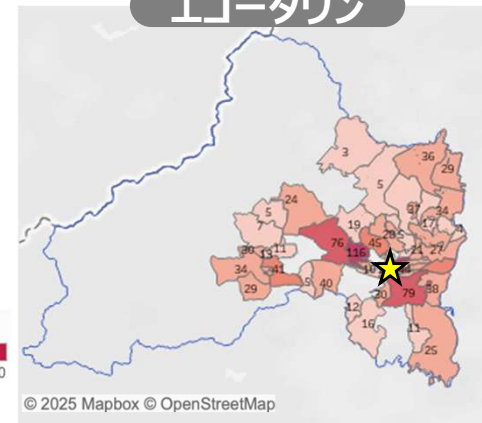
施設別来訪者数



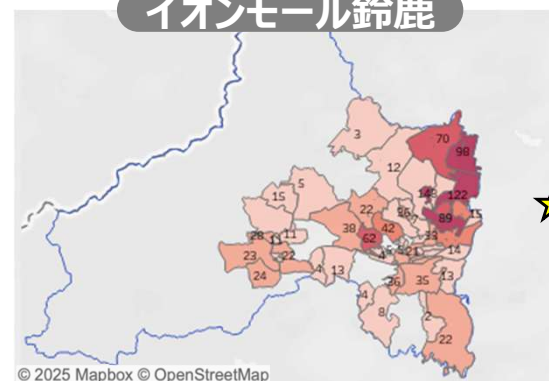
来訪者推定居住地 平日のみ



エコータウン



イオンモール鈴鹿



オークワサウス亀山店



来訪者の主な傾向

- 曜日：土日の来訪者が多い
- 年代：オークワサウス亀山店は来訪者の年代が高い傾向
- 滞在時間：15分～30分が最も多いが、イオンモール鈴鹿では1時間以上の滞在が5割以上いる
- 時間帯：平日は夕方17～18時に来訪者のピークがある

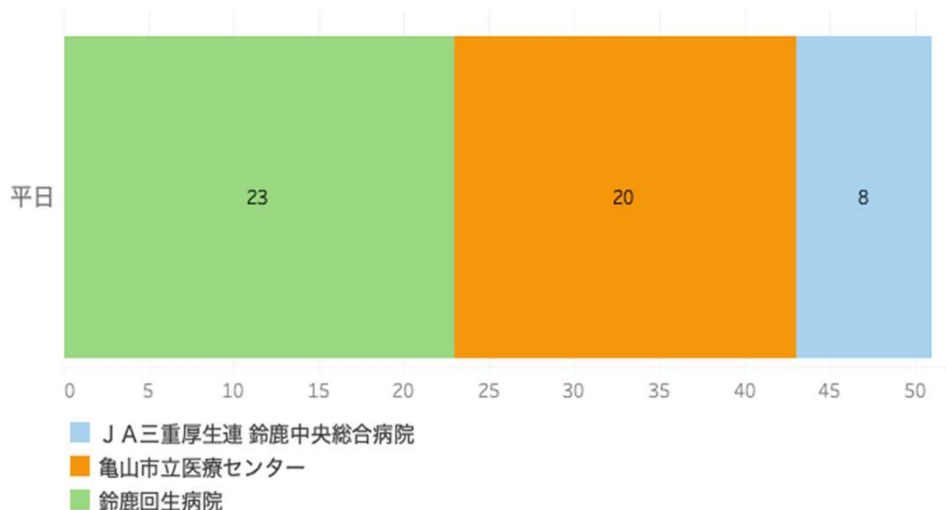
出典：令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

●施設来訪傾向：医療機関(南部地区)

通院では、市立医療センターと鈴鹿回生病院の利用が多い。

集計期間：2025年6月

施設別来訪者数

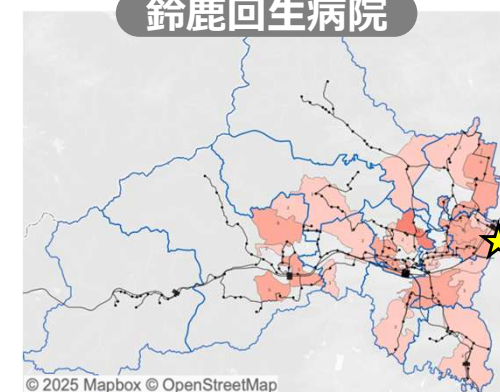


来訪者推定居住地 平日のみ

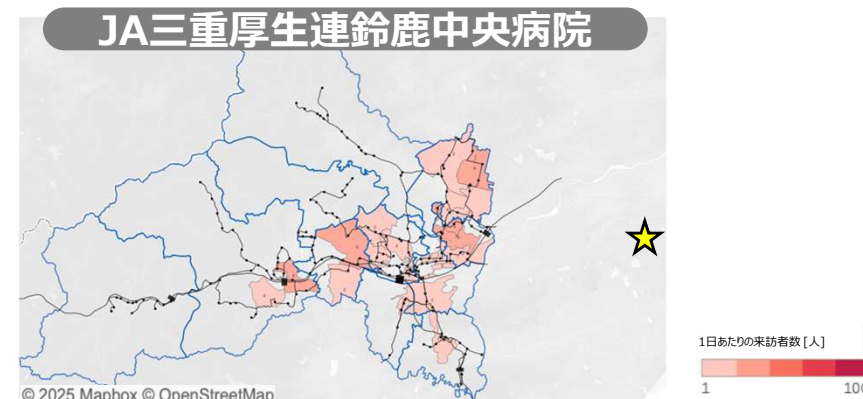
市立医療センター



鈴鹿回生病院



JA三重厚生連鈴鹿中央病院



来訪者の主な傾向

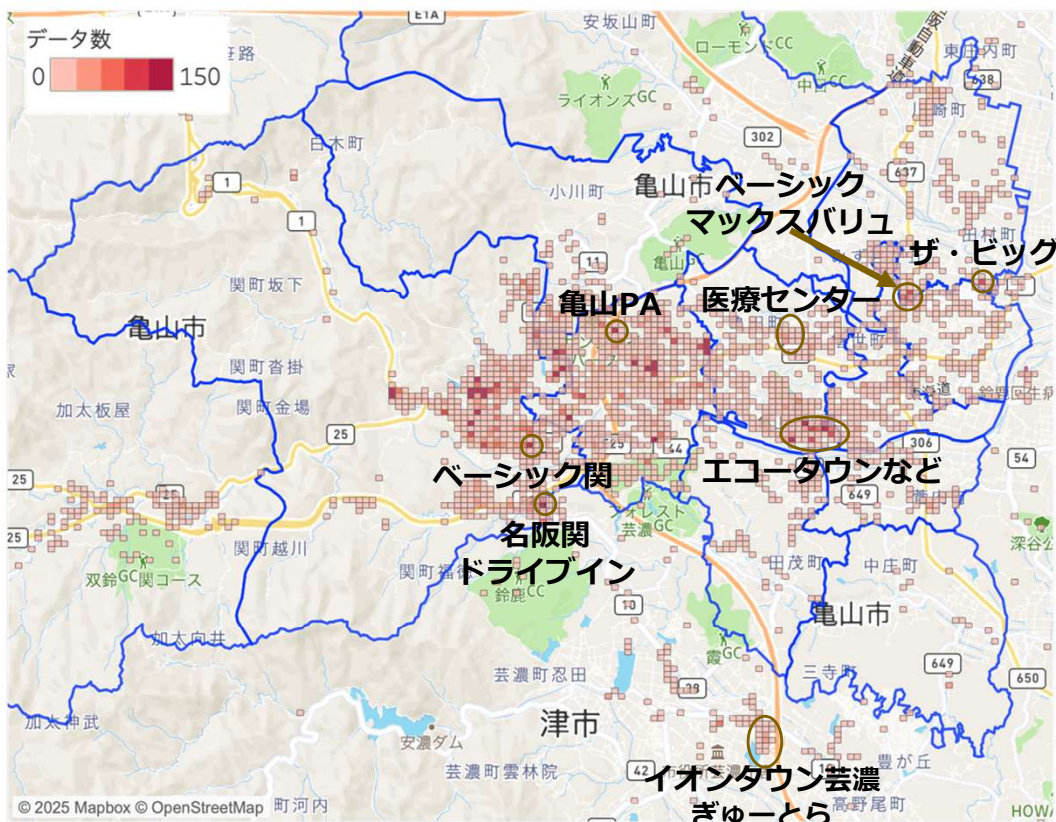
- **曜日**：平日中心、診療科目の有無によって多少差がある
- **年代**：鈴鹿回生病院と比較し、市立医療センターは年齢層が高い
- **滞在時間**：2時間以上の滞在が全体の3割程度
- **時間帯**：午前10時～11時にピークがある

出典：令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
 データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

■人流データ分析(西部地区)

市内においては、ベーシック関やエコータウンへの移動が多く、ドライブインや医療センターへの移動もみられる。
市外においては、イオンタウン芸濃や鈴鹿回生病院、イオンモール鈴鹿など県道54号沿いへの移動がある。

拡大図(亀山市周辺)



拡大図(鈴鹿市周辺)



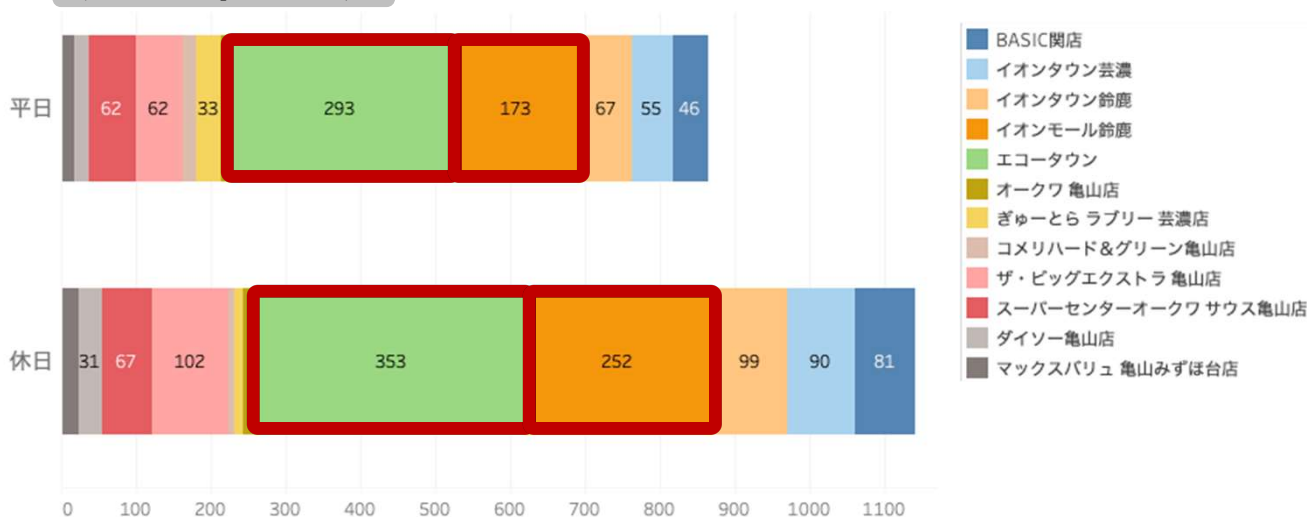
出典： 令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「ポイント型流動人口データ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2024年11月、2025年6月の2か月間の人流データから滞在判定時間10分以上とし、推定居住地が亀山市の移動を可視化

●施設来訪傾向：商業施設(西部地区)

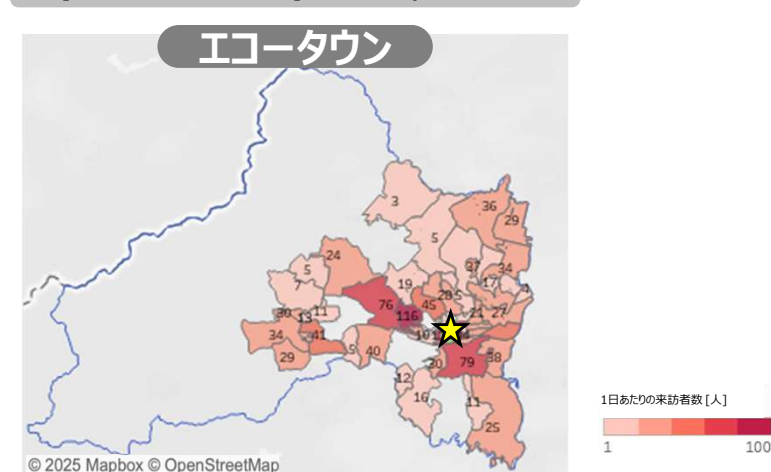
日常の買い物としては、エコタウンの利用が最も多いが、市外のイオンモール鈴鹿へも来訪している。

集計期間：2025年6月

施設別来訪者数

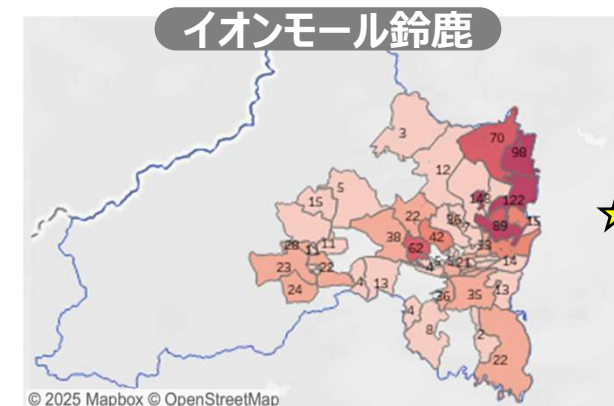


来訪者推定居住地 平日のみ



来訪者の主な傾向

- 曜日：土日の来訪者が多い
- 年代：エコタウンは40～60代が多く、イオンモール鈴鹿は概ねピラミッド型で年齢層が若い傾向
- 滞在時間：15分～30分が最も多いが、イオンモール鈴鹿では1時間以上の滞在が5割以上いる
- 時間帯：平日は夕方17～18時に来訪者のピークがある



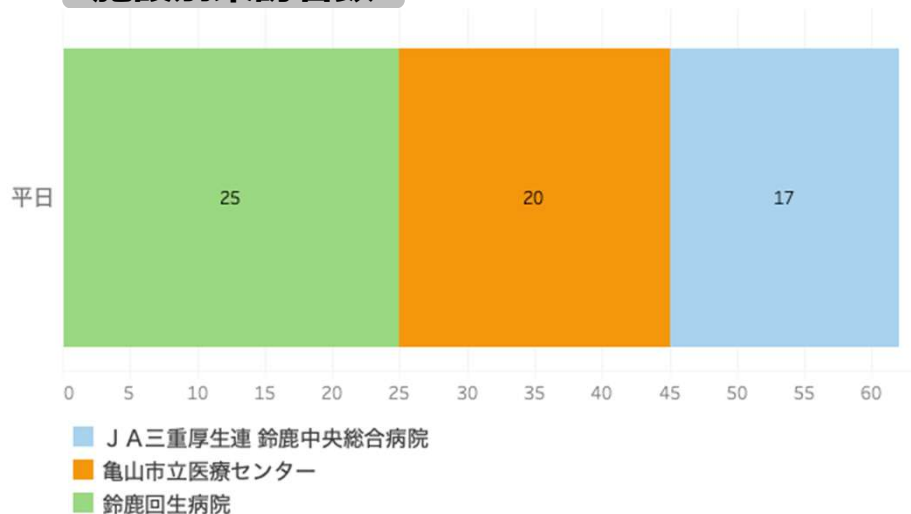
出典：令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

●施設来訪傾向：医療機関(西部地区)

通院では、市立医療センターと鈴鹿回生病院の利用が多い。

集計期間：2025年6月

施設別来訪者数

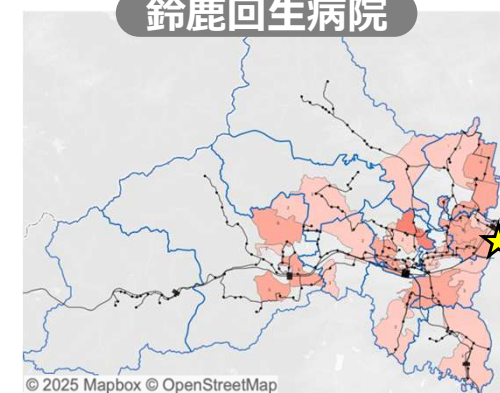


来訪者推定居住地 平日のみ

市立医療センター



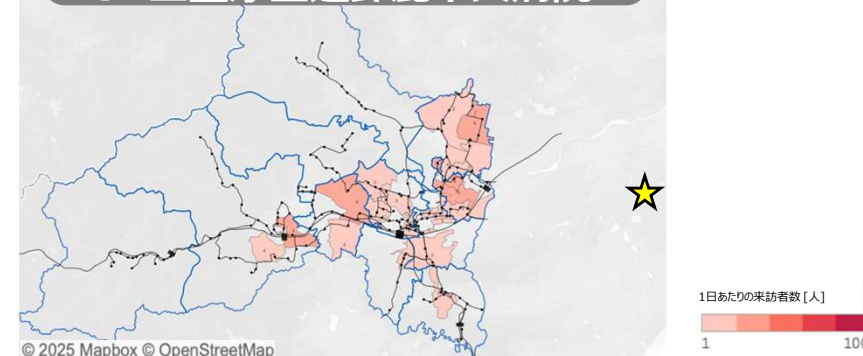
鈴鹿回生病院



来訪者の主な傾向

- **曜日**：平日中心、診療科目の有無によって多少差がある
- **年代**：鈴鹿回生病院と比較し、市立医療センターは年齢層が高い
- **滞在時間**：2時間以上の滞在が全体の3割程度
- **時間帯**：午前10時～11時にピークがある

JA三重厚生連鈴鹿中央病院



出典：令和2年国勢調査 町丁・字等境界データ、およびAgoop社「マチレポ」サービスのデータを用いて、MONET Technologies作成
データ対象期間は2025年6月の1ヶ月間、各施設建屋内に10分以上5時間未満滞在した対象数を人口換算したもの

■市民アンケート結果(概要)

公共交通の見直しに関する市民アンケート
回答のご協力をお願いいたします。



公共交通の見直しに関する市民アンケート

平素は、市政運営にご理解・ご協力をいただき、誠にありがとうございます。
亀山市では、少子高齢化や人口減少、生活様式の多様化などにより、地域の移動を取り巻く環境が大きく変化中、持続可能な地域公共交通の確立を目指し、公共交通の見直しに向けた取り組みを進めています。
そこで、より効率的で効果的な地域公共交通の在り方を検討する基礎資料として、市民の皆様が日頃から本市の地域公共交通に対して感じられていることなどをお聞かせし、今後の計画や施策等につなげてまいりたいと考えています。
つきましては、ご多忙中誠に恐縮に存じますが、調査の趣旨をご理解いただき、本アンケートへのご協力をよろしくお願い申し上げます。
なお、この調査票は、15歳以上の市民の方の中から無作為に1,200人を抽出し送付しています。

令和7年(2025年)11月

亀山市長 櫻井 義之

*回答の方法

次のいずれか1つの方法でご回答ください。

- 1 同封の調査票に回答を直接記入する。
返信用の封筒により調査票を回答する。
- 2 右の二次元コード、または下のアドレスから回答フォームにアクセスし、スマホ、タブレット、パソコンにより回答する。



<https://questant.jp/q/KH5VKLS3>

*回答にあたってのお願い

- 1 この調査は、封筒のあて名のご本人がお答えください。
- 2 お答えは、アンケート用紙にある選択肢の口(レ点)を記入してください。「その他」にあてはまる場合は、「その他」の欄にある括弧内にその内容を具体的に記入してください。
- 3 お答えは、「1つだけ」「複数選択可」など回答の数が表示されていますので、示された数の範囲内で選んでください。
- 4 アンケート用紙にてご回答いただく場合は、同封の返信用封筒(切手不要)入れ、令和7年12月1日(月)までに郵便ポストに投函してください。
- 5 ご回答いただいた調査結果は、統計的に処理しますので、皆様の個人に関する情報が外部に漏れることはありません。率直なご意見をお聞かせください。

【このアンケートに関するお問い合わせ先】

亀山市 政策部 政策推進課 交通政策グループ 電話 0595-84-5066

目的

公共交通の見直しにあたり、市民の日常生活における移動実態や利用意向等を把握する

対象者

亀山市民(15歳以上)から無作為に抽出した1,200人に対して配布

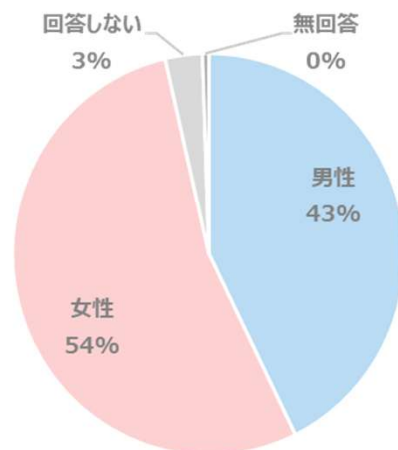
回収数

WEB:255人 アンケート用紙:330人 **合計585人(回答率48%)**

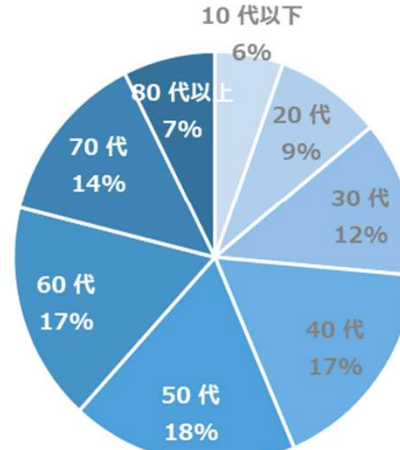
集計期間

2025年11月18日～2025年12月10日

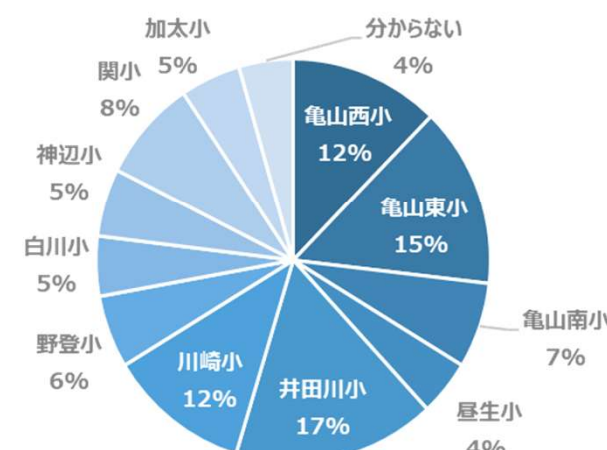
回答者の概要



性別



年齢



居住小学校区

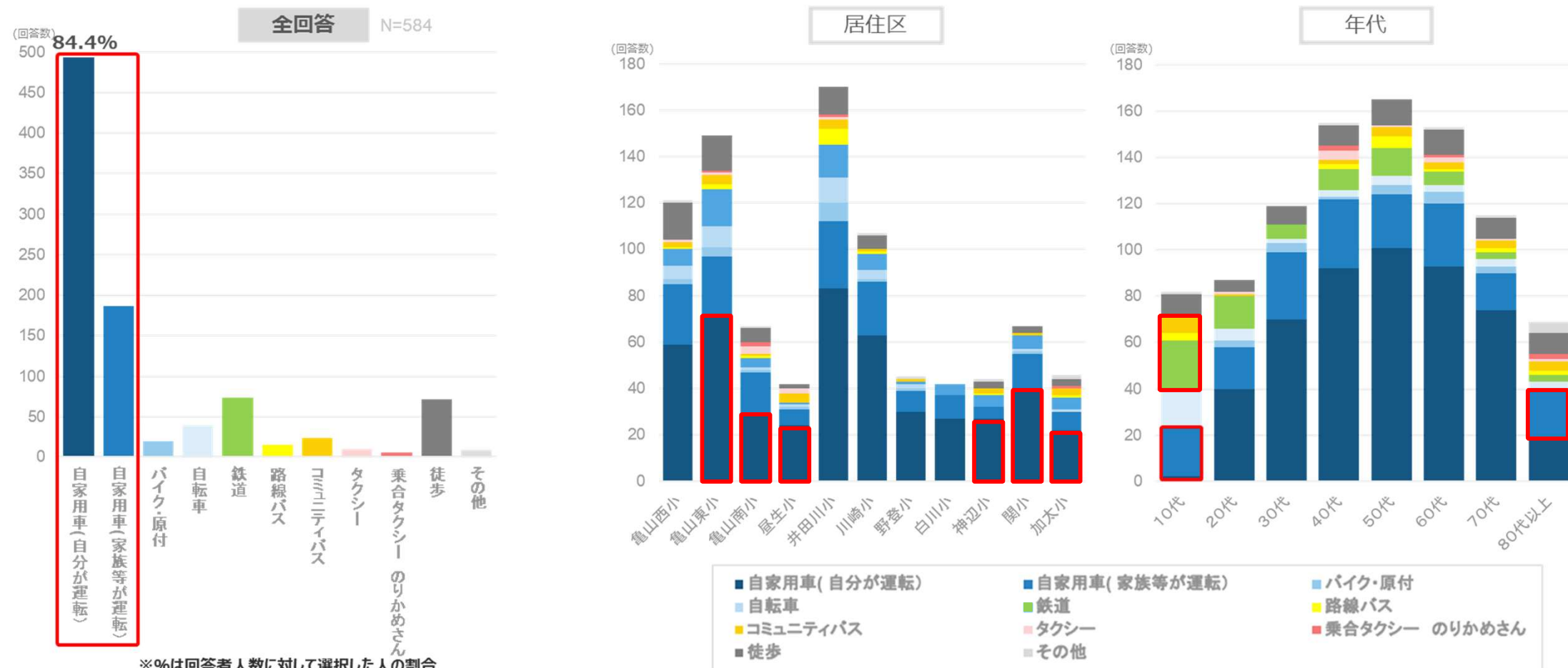
●住民の移動実態

全体の約8割以上の回答者が、普段の移動手段として「自家用車」を利用しており、南部地区・西部地区においてもいずれも7割を超えている。

また、10代及び80代においては、「送迎による自家用車移動」の割合が高い傾向が見られる。

一方で、公共交通については、主に10代を中心に利用されていることがわかる。

設問3：普段の移動手段（複数選択可）

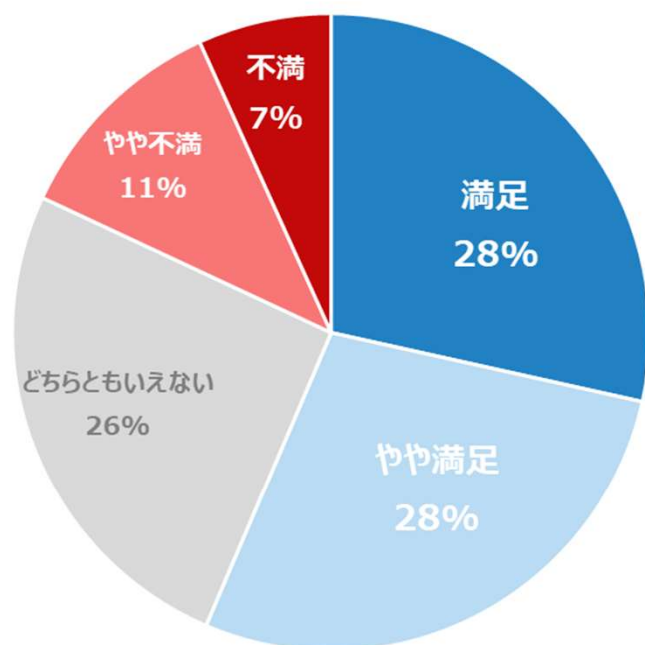


●移動に関する満足度

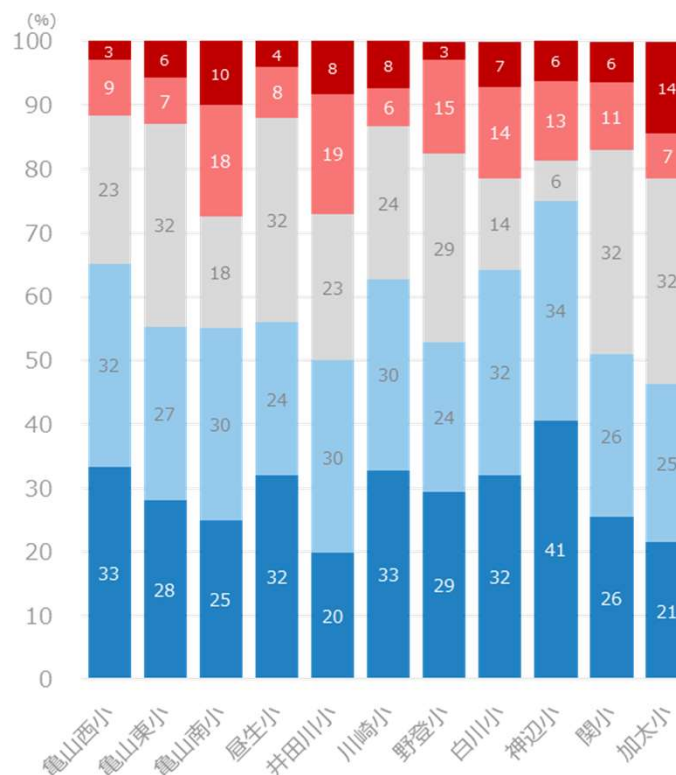
令和2年度実施の市民アンケートと比較すると「不満・やや不満」の割合が+3%増加。
年代別に見ると、自動車の運転ができない10代で不満が多い傾向。

設問4：移動環境に対する「満足度」（単一選択）

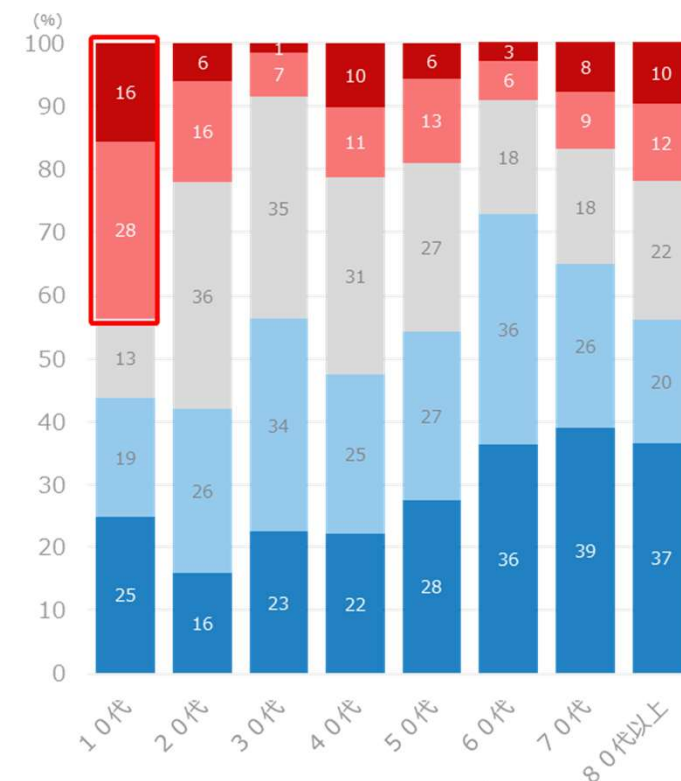
全回答 N=576



居住区



年代

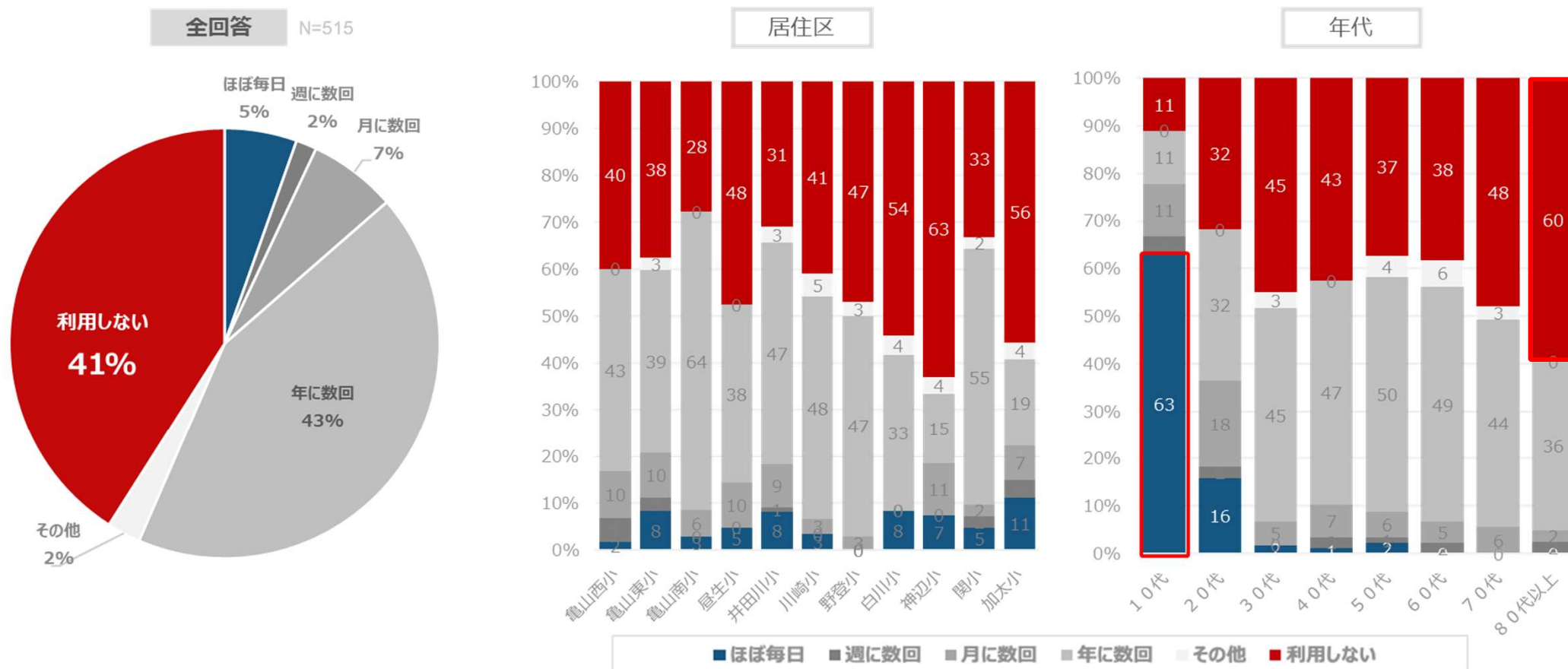


■ 満足 ■ やや満足 ■ どちらともいえない ■ やや不満 ■ 不満

●鉄道利用について

鉄道の利用頻度は「利用しない」が4割となっており、特に80代以上でその割合が高い。
一方で10代は「ほぼ毎日利用」が60%以上を占め、通学や娯楽のために鉄道を利用している可能性がある。

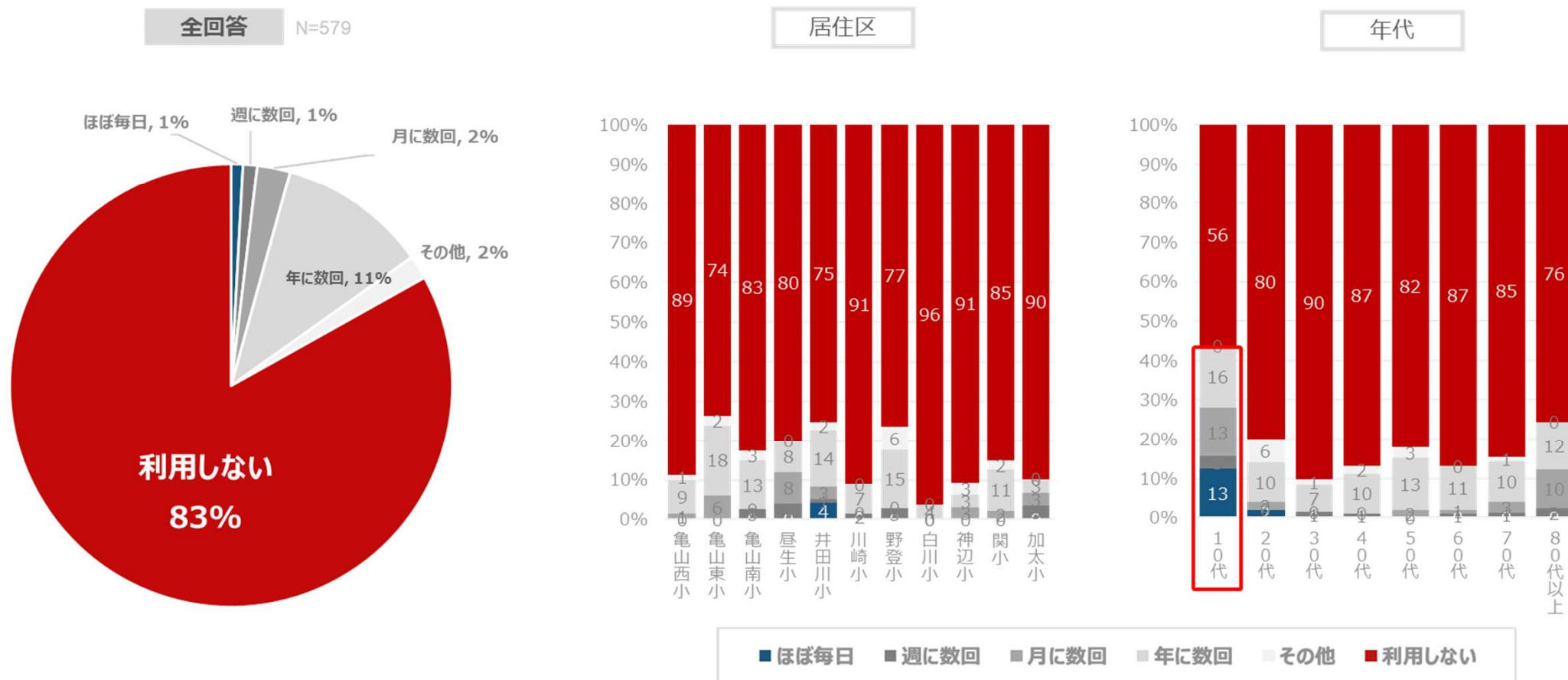
設問5：鉄道の利用頻度（単一選択）



●路線バス・コミュニティバス利用について

路線バス・コミュニティバスの利用頻度は「利用しない」が8割以上であるが、10代の利用割合は高い傾向にある。

設問10：路線バス・コミュニティバスの利用頻度（単一選択）

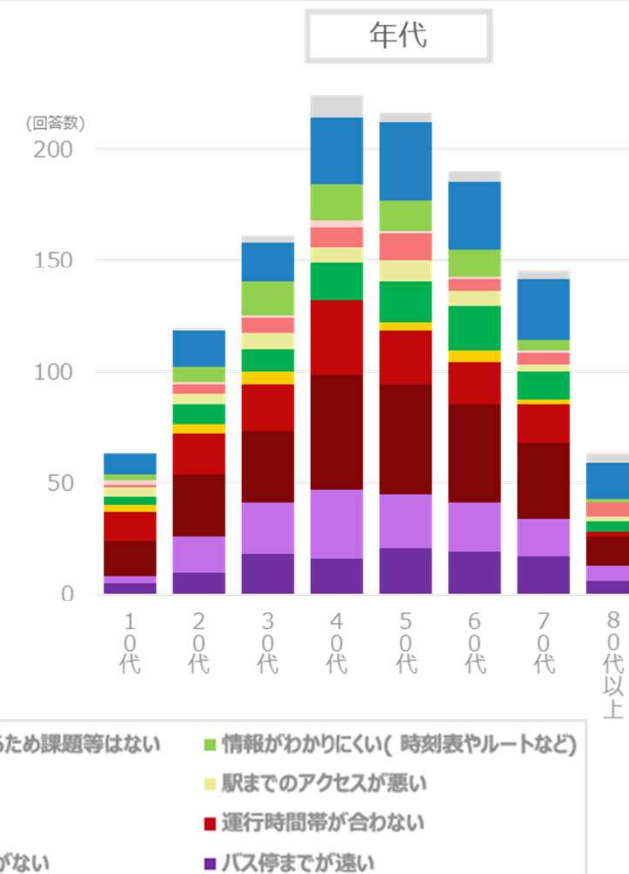
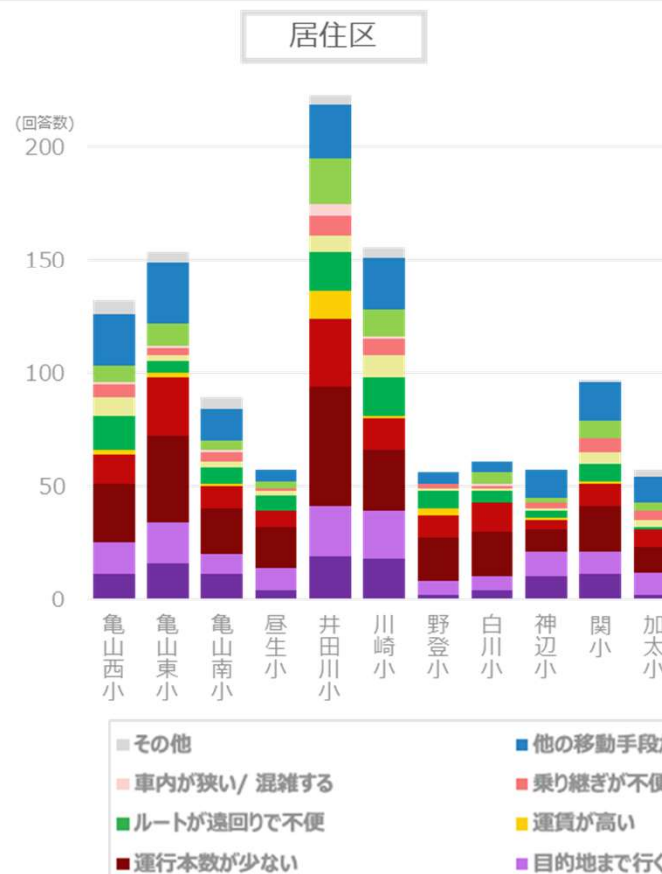
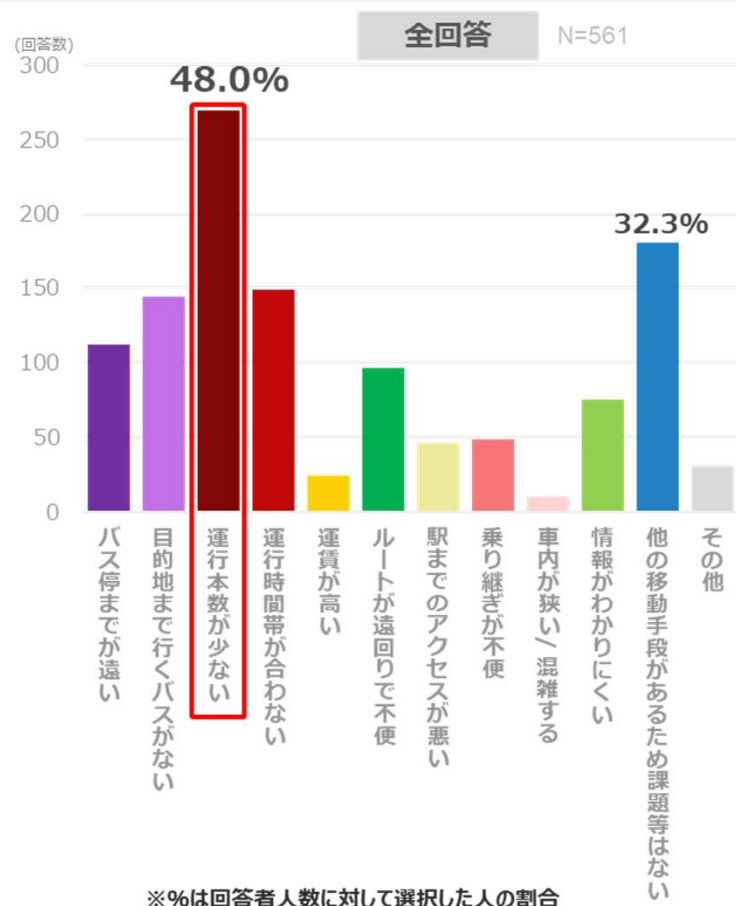


●路線バス・コミュニティバス利用について

「運行本数が少ない」ことが不便だと感じている人が最も多い。

一方で、「他の移動手段＝自家用車移動」があるため、課題がないと感じている人も全世代一定数存在する。

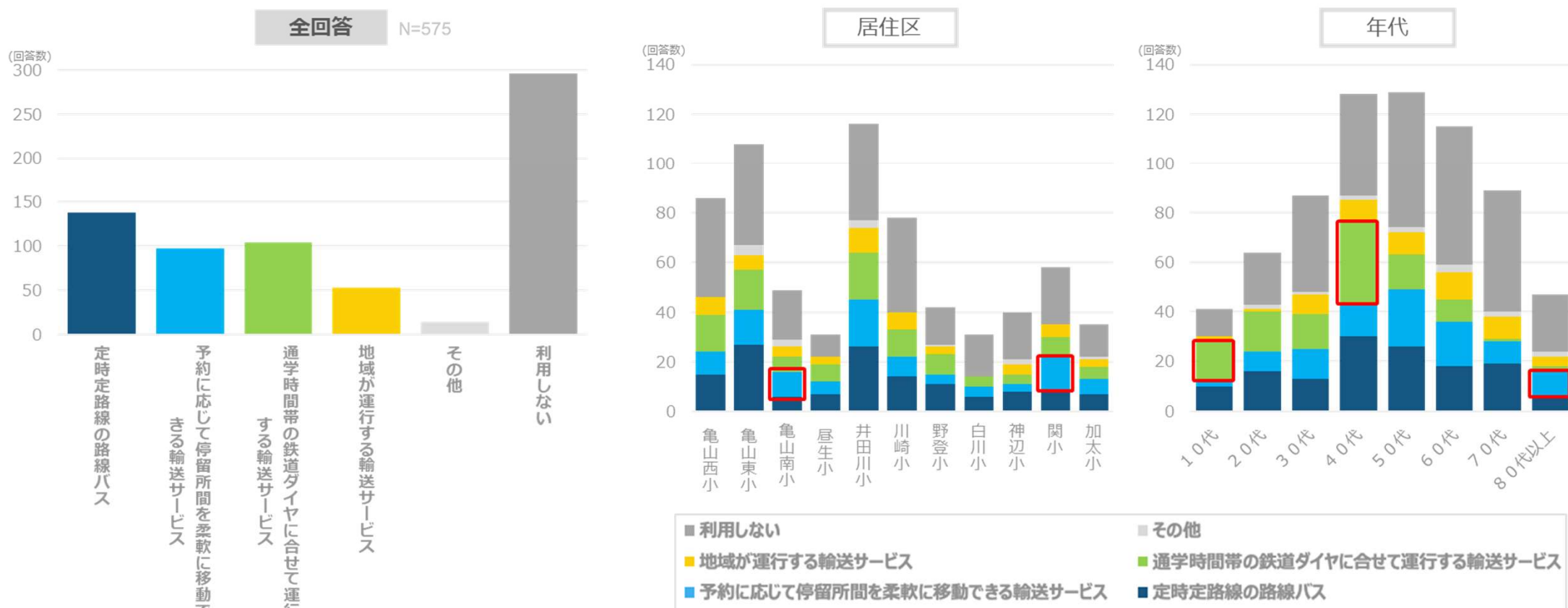
設問12：現状の路線バス・コミュニティバスに関して不便と感じていること（複数選択可）



●公共交通に対するニーズ

「利用しない」を除くと「定時定路線バス」が最も多いが、亀山南小・関小エリアでは「デマンド交通」の割合が高い傾向。
10代、40代は「通学時間帯の鉄道ダイヤに合わせた運行する輸送サービス」、80代以上は「デマンド交通」の割合が高い傾向。

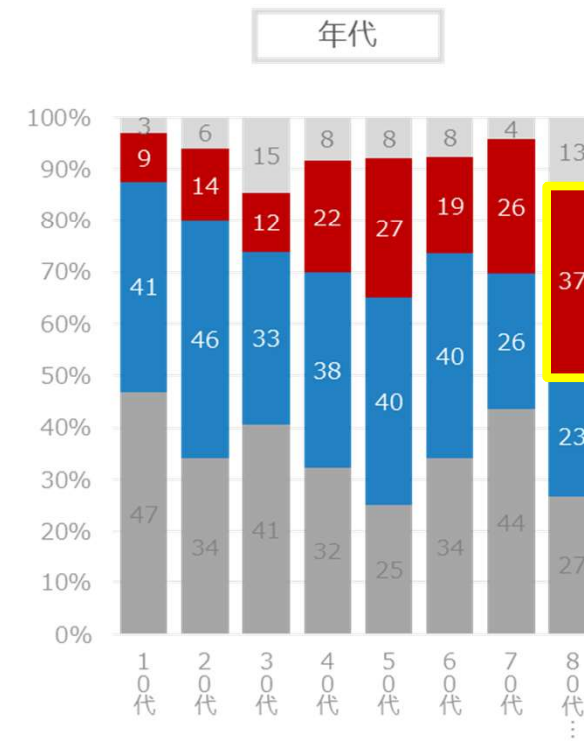
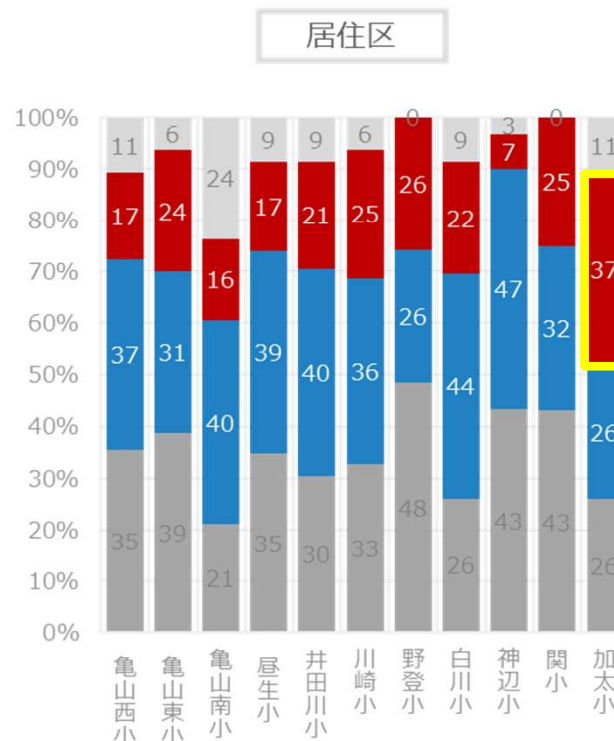
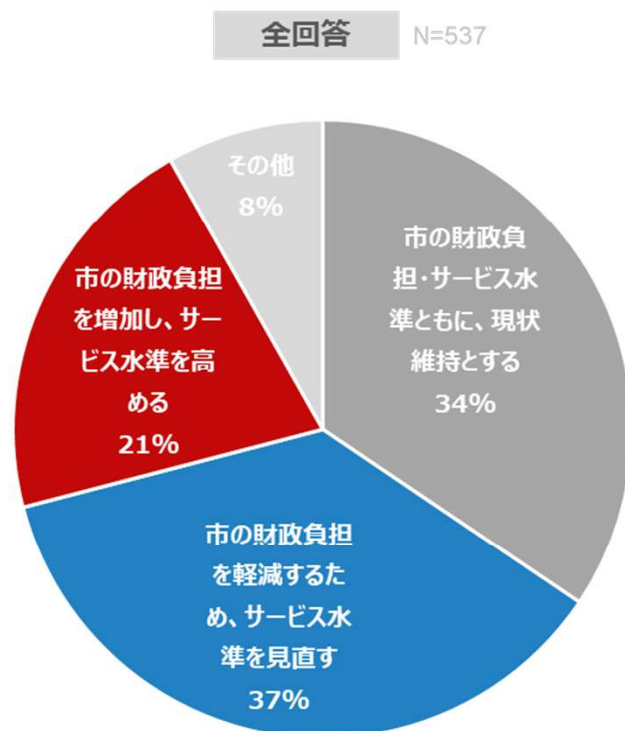
設問13： 日常の移動について、どのような輸送サービスがあれば利用するか（2つまで選択可）



●公共交通に対するニーズ

財政負担とサービス水準のバランスについては、「財政負担を軽減するためサービス水準を見直す」が最も多くなる。
一方で、加太小エリアや80代以上では「財政負担を増加してサービス水準を高める」という意見が多い傾向。

設問19：市の財政負担とサービスのバランスについてどう考えるか（単一選択）



■ その他
■ 市の財政負担を軽減するため、サービス水準を見直す
■ 市の財政負担を増加し、サービス水準を高める
■ 市の財政負担・サービス水準ともに、現状維持とする

●自由回答【全体抜粋】

自由記述からも、全ての世代で「通学が不便」「子供の送迎が大変」「免許返納後が不安」と切実な課題が挙げられている。さらに若い世代からは、そうした交通の不便から「移住したい」という声もあがっている。

設問28：公共交通に関するご意見 自由記述（一部抜粋）

学生：10代

通学時の移動手段

- ・ 駅へ行く際のバスの本数を増やしてほしい
- ・ 来年高校受験だが、通学がしにくい。将来はもっと交通が便利なところに住みたい。

現役世代：20～70代

子供の送迎負担、老後の不安

- ・ 子供の通学のためにコミュニティバスは欠かせない存在。もっとバスを身近に感じられる取り組み（利用促進）をしてみてもどうか。
- ・ 通学のために駅まで送迎するのが非常に負担になっている。
- ・ 子育てに必ず送迎が必要になり、働き方にも影響している。
- ・ 駅のターミナルに送迎車の渋滞ができていてもかかわらず、バスの利用者はほぼいない。鉄道とバスの時間帯を合わせて欲しい。
- ・ 車で移動するしかない地域に住んでいるので、老後の移動手段が心配。
- ・ 高齢者が安心して免許返納でき、家族も返納を勧められる環境になってほしい。

高齢者：80代以上

免許返納後の生活維持

- ・ 本当に必要な人に限定したタクシーの補助拡大をしてほしい。
- ・ 免許を返納した高齢者には移動手段がなく、1日中外出もできずに家にいると心も体も病んでくる。
- ・ 近くに家族や子供がいないため、通院時のタクシー代が高額で困っている。通院に使える公共交通を充実させてほしい。

■小中学生の保護者向けアンケート結果(概要)

お子様の将来的なバス利用の可能性に関する
アンケート調査結果

令和7年12月
亀山市

目的 将来的な通学時におけるバス利用の可能性を把握し、今後の公共交通施策の検討に活用

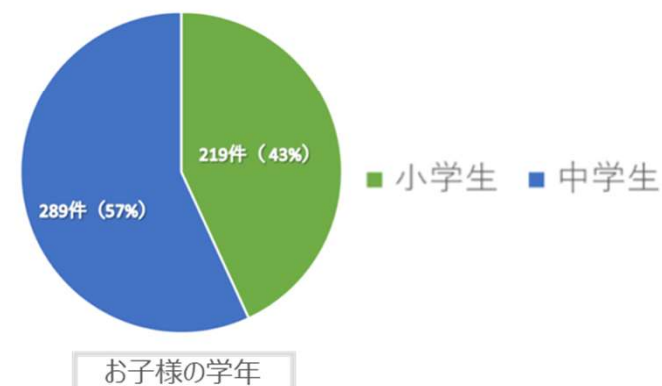
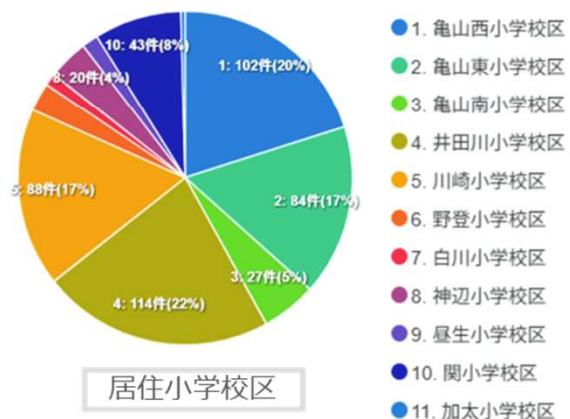
対象者 亀山市立小学校・中学校の保護者

調査方法 教育委員会「つながる連絡システム」を活用したLoGoフォームからのアンケート調査

回収数 508人

集計期間 2025年11月10日～2025年12月6日

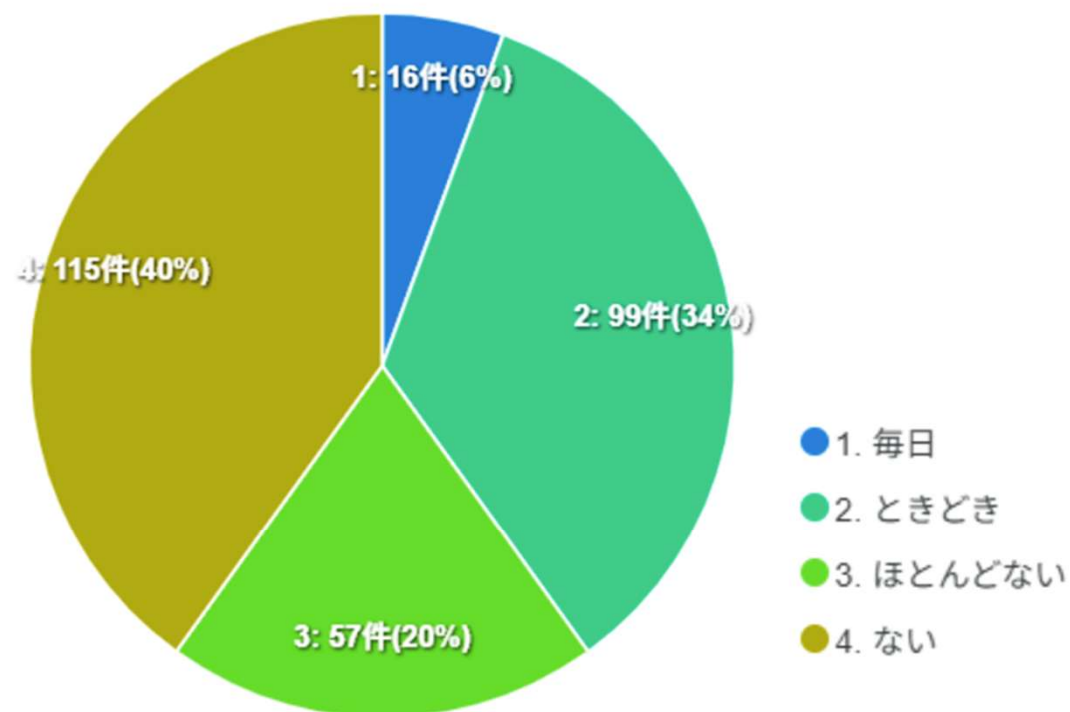
回答者の概要



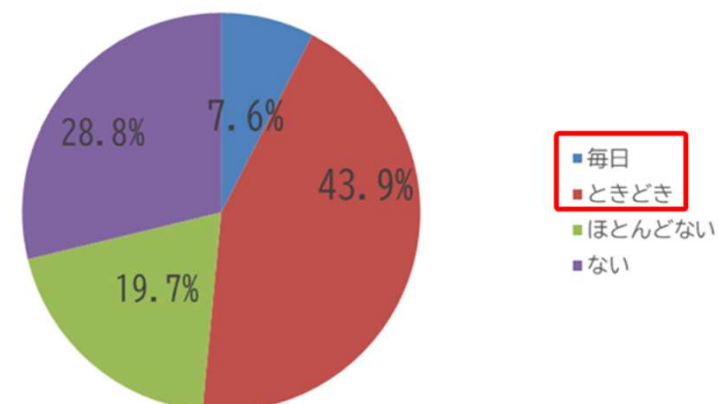
●中学生の移動実態

全エリアと比較し、南部・西部では「ときどき」「毎日」送迎の割合が過半数を超え多い傾向。

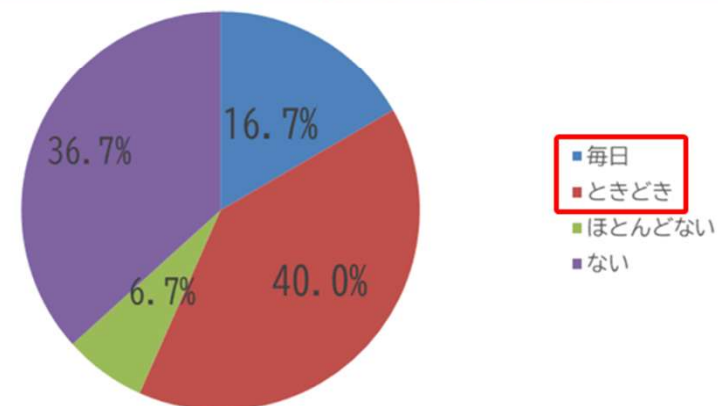
設問9：中学校への通学送迎を行っていますか？（単一選択）



南部エリア（東小、南小、昼生小）



西部エリア（神辺小、関小、加太小）

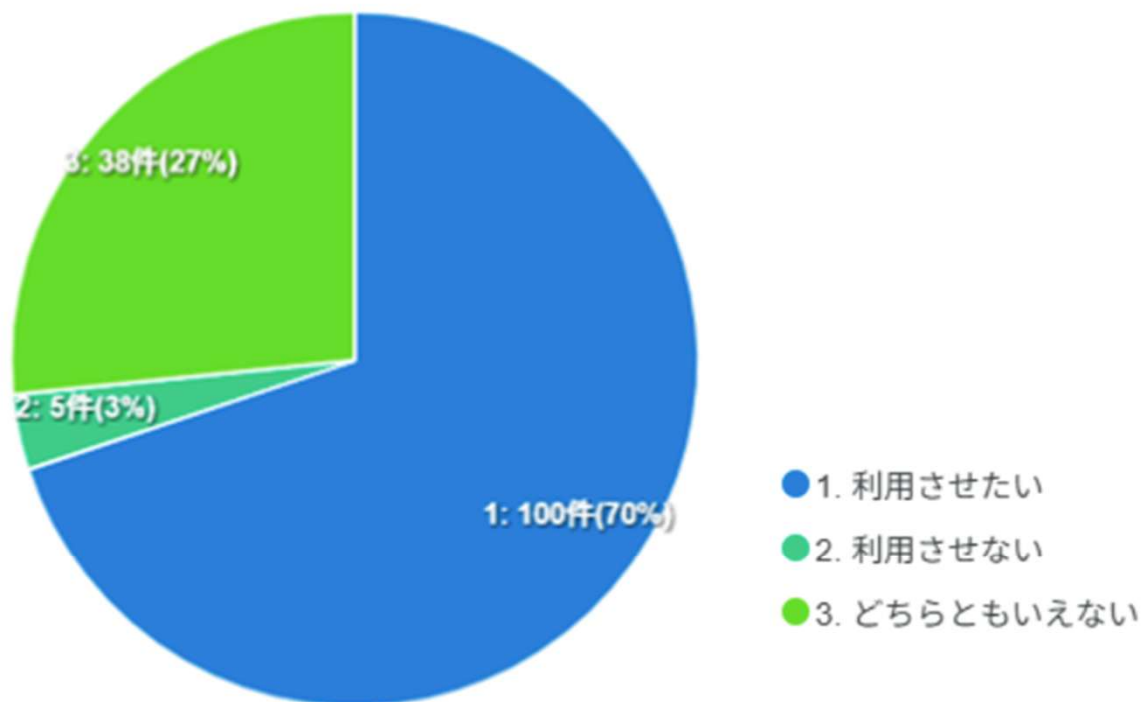


●中学生の移動実態

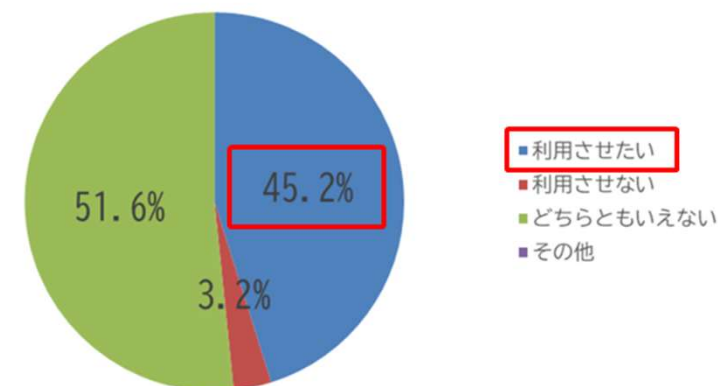
全エリアの結果としては「利用させたい」が最も多い。

一方、南部エリアでは通学に利用できるバスを「利用させたい」と思う割合が少ない傾向。

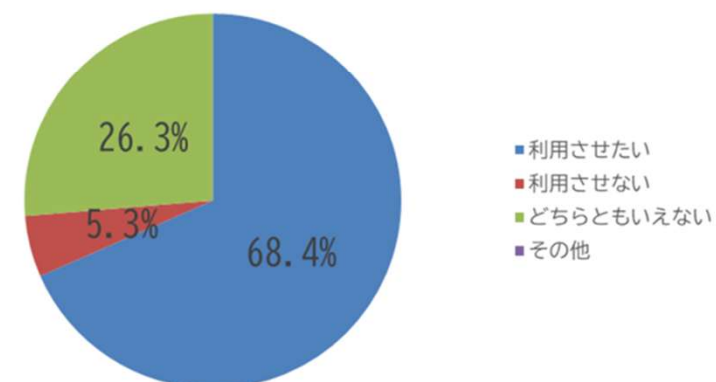
設問6：通学に利用できるバスがあれば利用させたいか（単一選択）



南部エリア（東小、南小、昼生小）



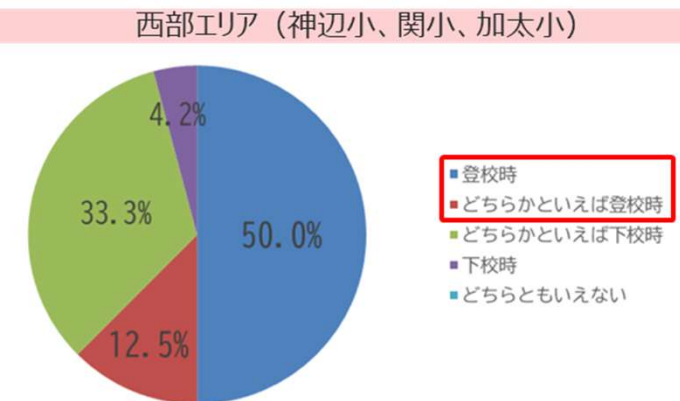
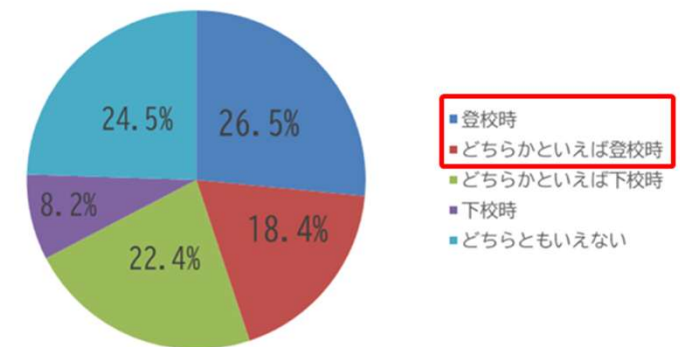
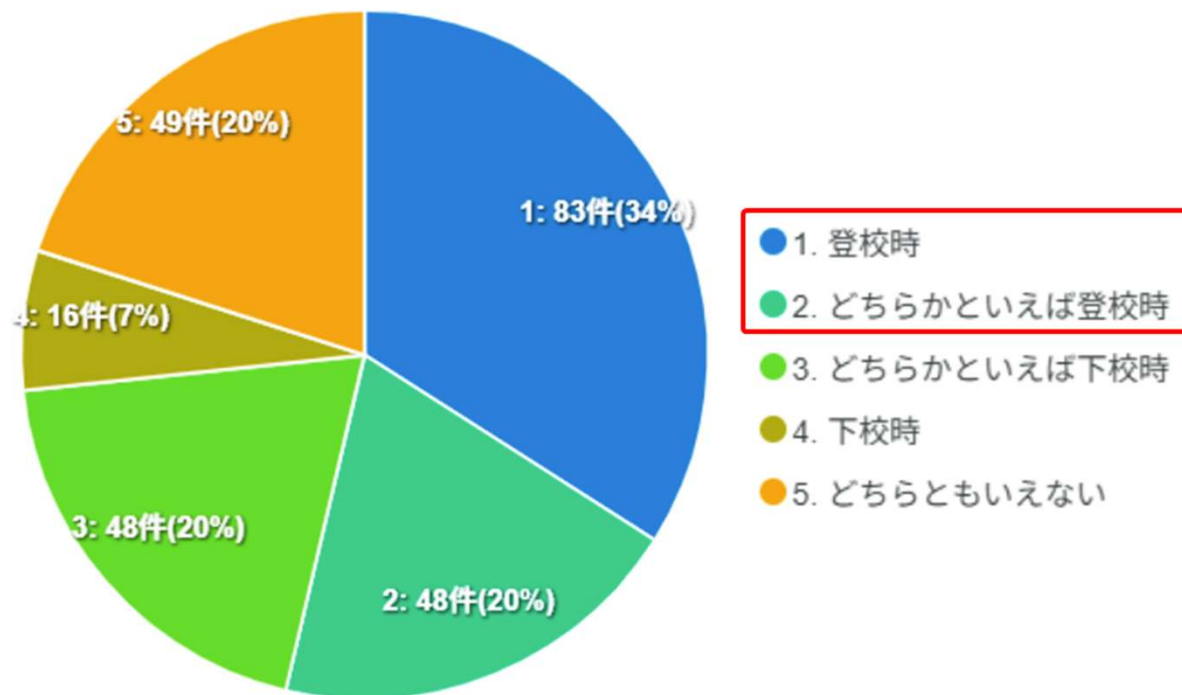
西部エリア（神辺小、関小、加太小）



●中学生の移動実態

「登校時」が最も多く、「どちらかといえば登校時」を含めると過半数で、駅から離れている、仕事で送れないなどの理由がある。一方で、「下校時」を選んだ方からは、安全性の面や鉄道の本数が少ないなどの理由も挙げられている。

設問7：通学に利用させたいと考えているバスは、登校時と下校時のどちらがより必要であると考えますか。（単一選択）

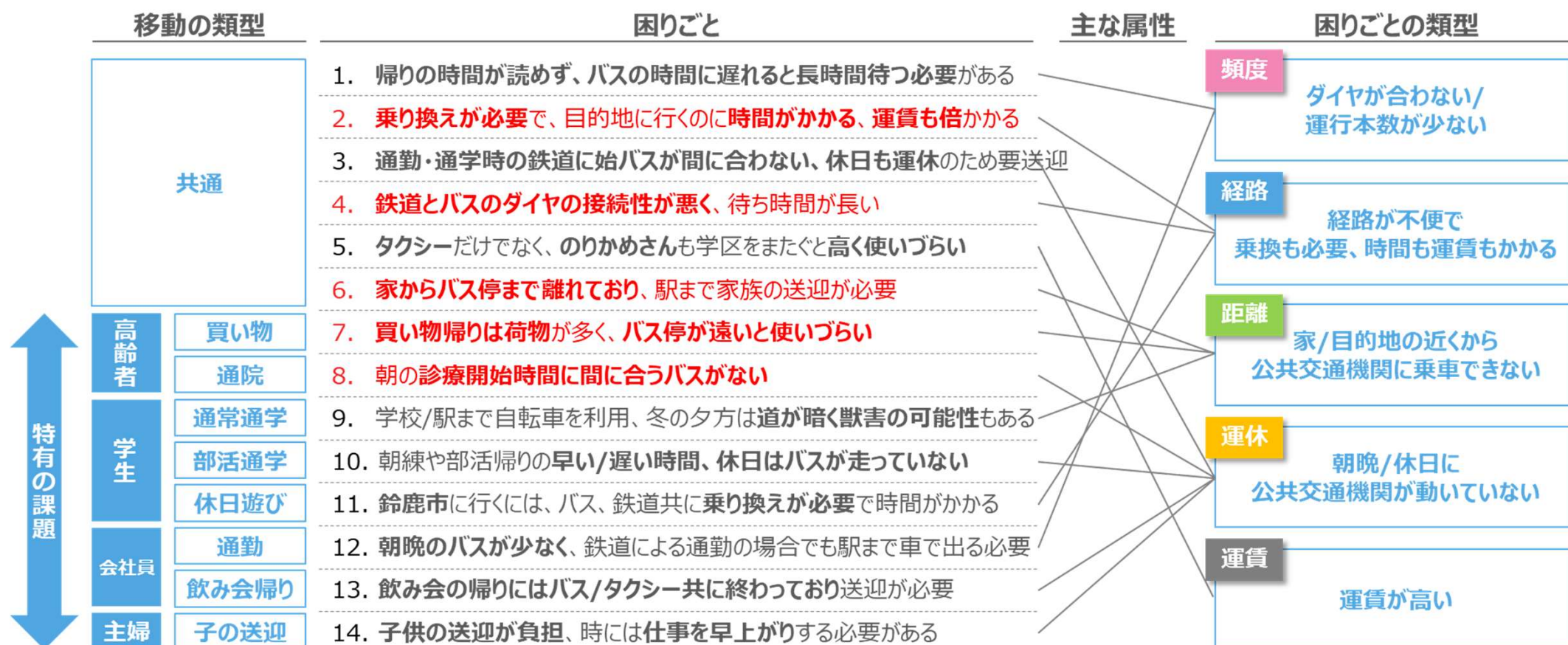


■ワークショップ結果(住民視点の主要な困りごと(移動の類型別))

各地域の困りごとは似通っており、かつその困りごとは移動する属性や目的特有によらない共通的な課題が多い。
また、こうした困りごとの原因は、主に5つ程度の単純な原因に帰結する。

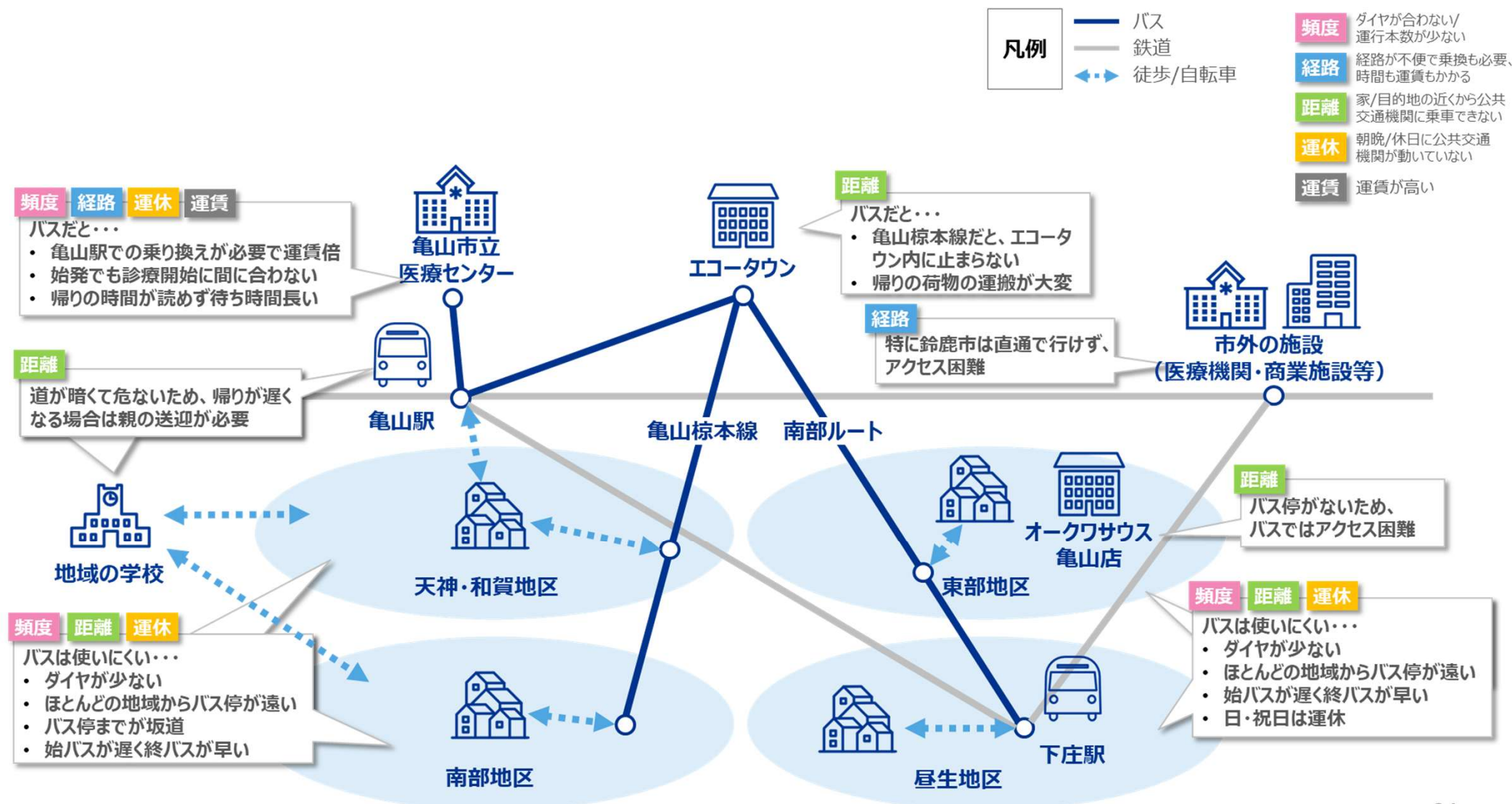
凡例

赤字：WS内で特に言及が多かった困りごと



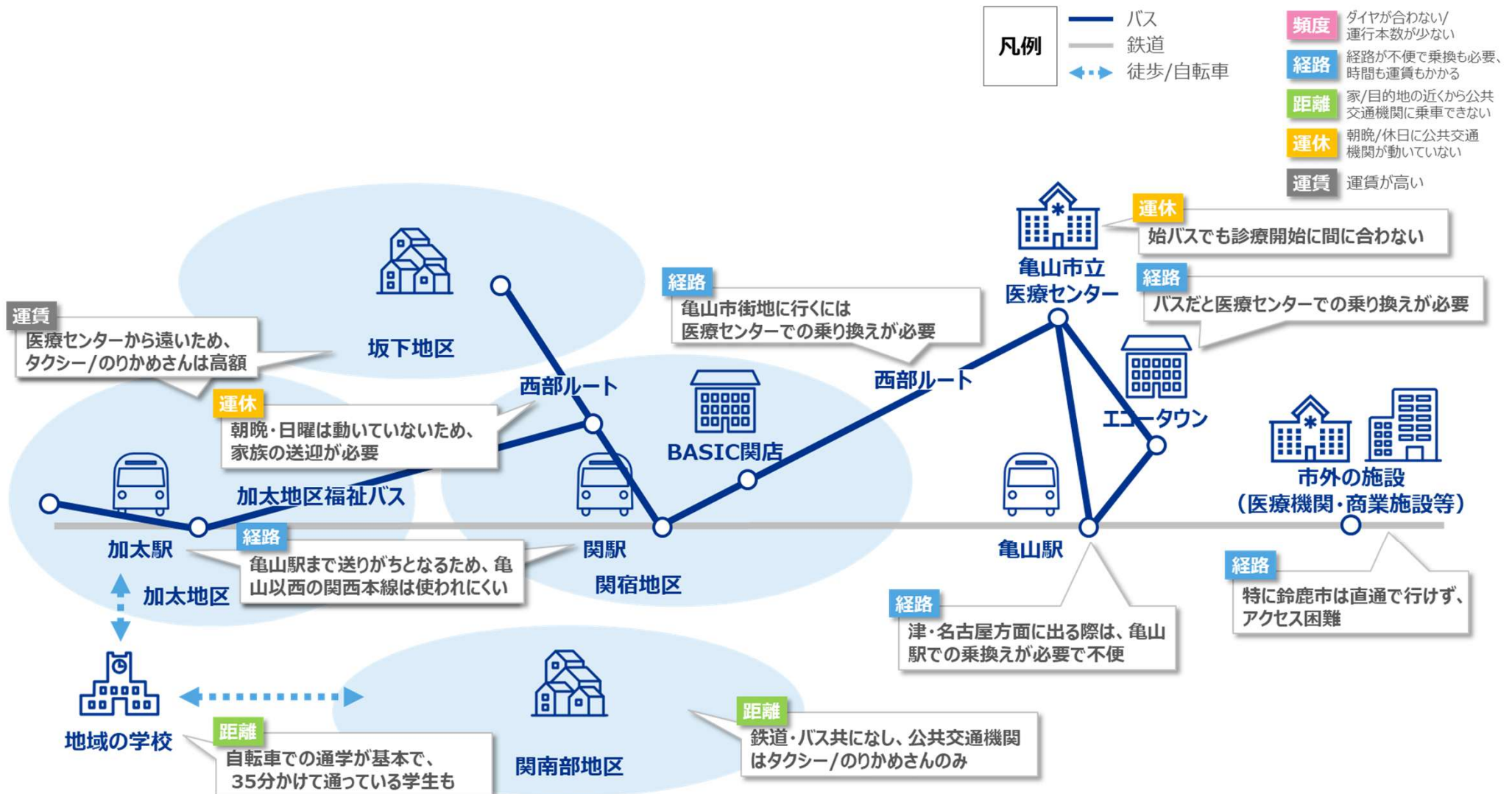
●住民視点の主要な困りごと(南部)

南部の特徴として、幹線道路に沿ってバスが運行していることから、頂いた困りごとの9割以上がバスの利用を念頭に置いたものとなっており、特にバス停との距離の遠さやダイヤの少なさなどが目立つ。



●住民視点の主要な困りごと(西部)

バスが通ってはいるものの、多くの地域の方がバス停から離れており家族の送迎が不可欠である。
また、亀山駅での乗換えが必要という不便さにより、自家用車の利用が大半の地域となっている。



■共創プラットフォームにおける基本方針案

再構築の基本方針(案)は、「①移動需要が集中する場所・時間帯は定時定路線バス」、「②移動需要が分散する場所・時間帯はデマンド交通」、「③これらで対応しきれない移動需要はライドシェアにより補完」を検討。



地域・交通事業者・行政 三位一体の共創P Fにおける 公共交通再構築の基本方針案の詳細

- ① 移動需要が集中する場所・時間帯は定時定路線バスを運行
運行場所・時間帯の例：
 - ・ 日中に市街中心部を運行するさわやか号等へ接続
 - ・ 通学時間帯に住宅地と駅を接続
- ② 移動需要が分散する場所・時間帯はデマンド交通を運行
運行場所・時間帯の例：
 - ・ 日中に地域と市内中心部の主要施設間を接続一方で、鉄道利用促進に向けた方策の検討が必要
- ③ これらで対応しきれない移動需要はライドシェアにより補完
補完する移動需要の例：
 - ・ デマンド交通の予約不成立が発生しやすい遠隔地や広域移動
 - ・ デマンド交通を運行する交通事業者が対応困難な朝晩の需要が集中する時間帯

全体最適による、包括的な
サービス水準の維持・確保

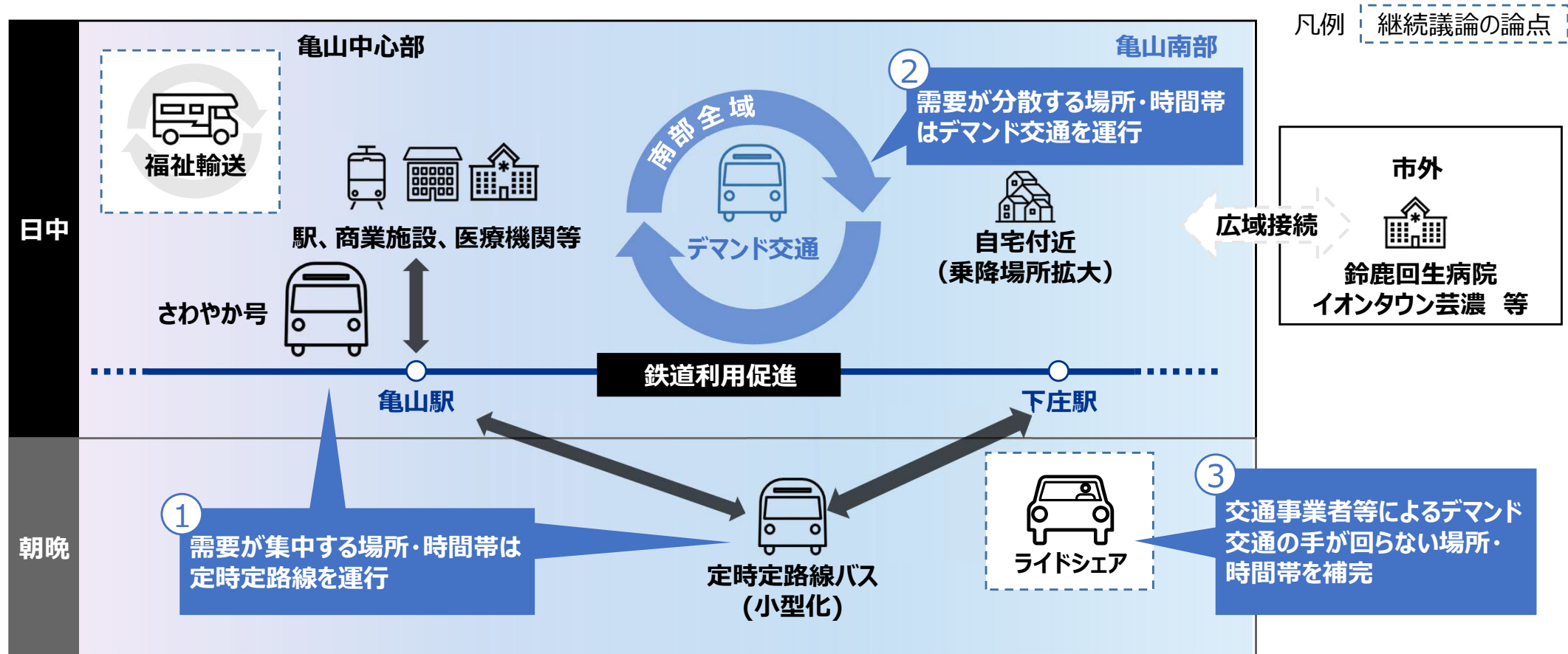
各手法の役割分担を最適化する
ことで、便数等の単一指標に依
存せず、多角的な視点から交通
空白解消を含めた地域全体の移
動の質を担保する

※上記案を基本とし、具体化に向けた議論を推進しつつ、以下の観点についても継続的に議論し対応の方向性を定めていく

- ・ 広域接続：鈴鹿回生病院や芸濃駒田医院など、市外目的地への接続による住民の生活圏をカバーする交通網の構築
- ・ 福祉輸送とのすみわけ：介助が必要な方は福祉輸送の領域とする等、公共交通の見直しにより取りこぼす人が出ないような配慮
- ・ 最適車両の選択：移動需要やルート of 地理的特性、運行費などを踏まえ、最適な車両／台数での効率的な運行の実現

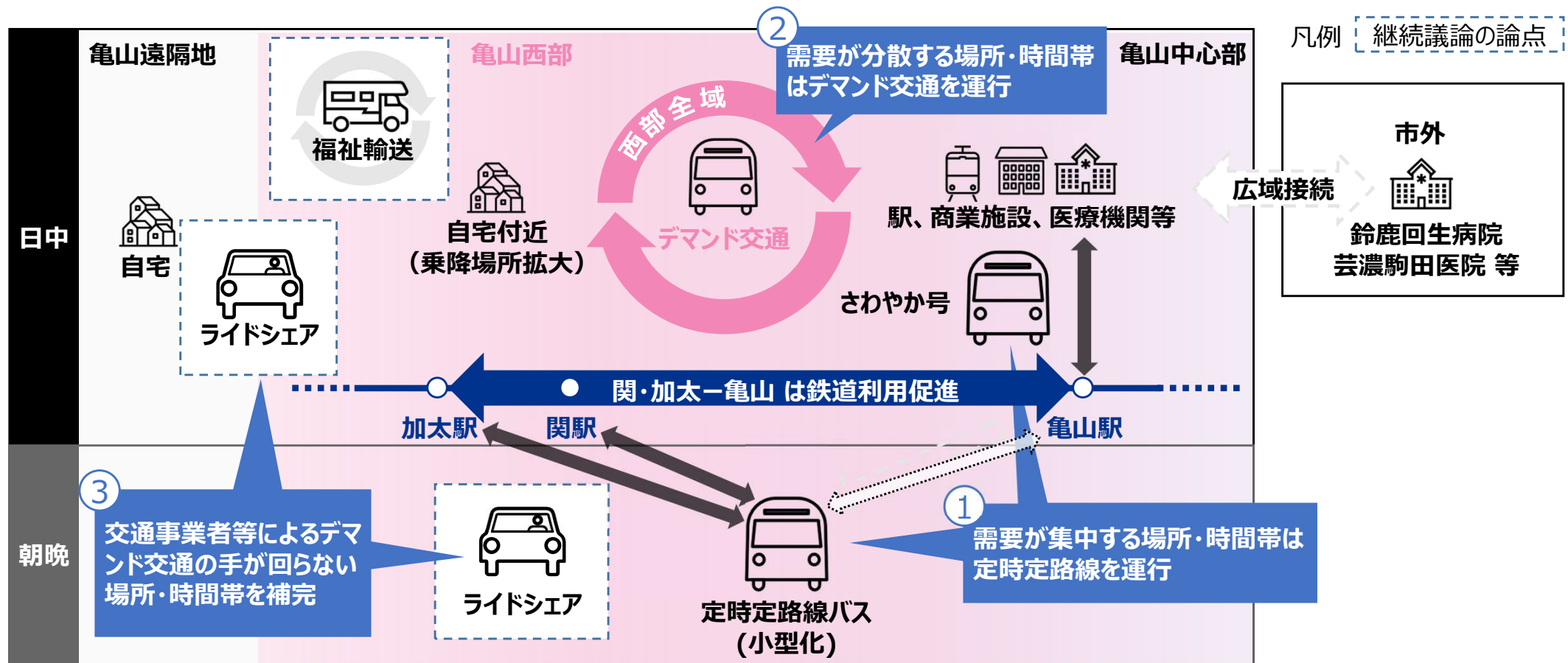
●基本方針案(南部地区)

再構築の基本方針(案)は、「①移動需要が集中する場所・時間帯は定時定路線バス」、「②移動需要が分散する場所・時間帯はデマンド交通」、「③これらで対応しきれない移動需要はライドシェアにより補完」を検討。



●基本方針案(西部地区)

再構築の基本方針(案)は、「①移動需要が集中する場所・時間帯は定時定路線バス」、「②移動需要が分散する場所・時間帯はデマンド交通」、「③これらで対応しきれない移動需要はライドシェアにより補完」を検討。



■今後のスケジュール(案)

今後のスケジュールについては、今年度において共創による継続的な協議を通じて関係者間の合意形成を図るとともに、地域公共交通計画の策定を行う。

次年度においては、引き続き共創による協議を実施しながら、新たな交通体系の実証運行を実施し、その結果を踏まえた段階的な改善・本格導入の検討を進めていく。

令和8年度



**合意形成（共創による継続協議）
地域公共交通計画策定
新たな交通体系の実証準備**

- 共創による継続的な協議（南部地区及び西部地区）
- 地域公共交通計画の策定（令和9年3月10日まで）
- 各種関係機関との協議調整及び実証運行準備

令和9年度



**共創による継続協議
新たな交通体系の実証準備・運行
新たな交通体系の本格運行準備**

- 共創による継続的な協議（南部地区及び西部地区）
- 各種関係機関との協議調整及び実証準備・運行
- 実証運行結果分析、本格運行準備

主な
取組み