

# 総務委員会所管事務調査報告書

## 【はじめに】

我が国では、超高齢社会の中で、2050年には全国の居住地域の約半数で50%以上減少するとの予測がされるほど人口減少が進んでいる。また、世帯での自動車の保有率は75%を超えており、特に地方では自動車の依存度が高い。高齢者においては、自動車事故への関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展してきてはいるが、その後の移動手段に対する不安があるため、返納をためらう声も上がっている。

そうしたことから、公共交通の利用者は減少し、さらにコロナ禍での急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化しており、今後の安定的な公共交通サービスの提供が大きな課題となっている。

一方で、利用する側は核家族化が進み、共働きや一人暮らしの高齢者等が増加しており運転免許を保有しない高齢者の買い物や通院、児童・生徒の通学や習い事など、日常生活における「移動」の問題が深刻化している。

このような中、今後、公共交通の果たす役割はますます重要になり、市民の生活を支えることのできる生活交通の確保のため、適切で計画的な施策が求められる。

本市では、交通空白地帯を解消して、市民の身近な交通手段を確保するため、コミュニティバス路線の再編や乗合タクシーを運行するなどの取組を進めているが、コミュニティバスの乗降客の減少、市民からのコミュニティバスと鉄道の接続や乗合タクシーに対する要望など、様々な課題が浮き彫りになっている。

以上のことから、総務委員会では、市民が利用しやすい移動手段を確保することは住みやすい地域社会の実現につながり、まちづくりを推進する上で極めて重要であるため、「公共交通政策」をテーマに設定し、現行のコミュニティバス及び乗合タクシーの利便性の向上と、将来的な地域コミュニティバス運行の可能性について調査・研究を行った。

その結果を以下の通り報告する。

## 【現状把握】

当委員会では、本市のコミュニティバスや乗合タクシーの現状を把握するため、政策部政策推進課に資料を求め、聞き取りを行った。

### 1. 市内バス路線に関する現状

市内には、営業路線バス2路線、廃止代替路線バス2路線、コミュニティバス7路線の計11路線が運行している。

公共交通機関	路線等の機能	運行主体	路線名	便数
営業路線バス 廃止代替路線バス	基幹バス	民間	亀山国府線	平日 18 便
		市	亀山みずほ台線	平日 15 便
			亀山棕本線	平日 19 便
	特定目的バス	民間	亀山関工業団地線	平日 20 便
コミュニティバス	まちなか循環バス	市	さわやか号	平日 12 便
	地域生活バス		野登ルート	平日 13 便
			白川ルート	平日 5 便
			東部ルート	平日 8 便
			南部ルート	平日 12 便
			西部ルート	平日 10 便
			加太地区福祉バス	平日 9 便

(総務委員会資料より抜粋)

コミュニティバスの令和4年度の利用者数は、令和3年度に比べ回復傾向にあるが、依然としてコロナ禍前の平成30年度の利用者数までには回復していない。要因は路線によって異なるが、主に昼間帯の便の利用者数が減少していることに加え、朝・夕の便の通学利用が減少していることが考えられる。

## 各コミュニティバスの利用者数の推移

(単位：人)

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
さわやか号	33,467	33,075	25,219	22,879	23,897
野登・白川ルート	20,399	17,782	14,600	13,030	13,722
東部ルート	9,514	9,315	8,499	6,723	9,691
南部ルート	9,427	9,152	8,224	7,579	8,005
西部ルート	7,293	7,952	5,823	5,248	5,206
加太地区福祉バス	10,196	10,167	8,140	8,472	8,826
計	90,296	87,443	70,505	63,931	69,347

(総務委員会資料より抜粋)

コミュニティバスの運賃は、下記の表のとおりであり、交通系 I C システムが利用できるよう、全路線（ジャンボタクシーを除く）に I C 車載器を搭載している。

また、全路線共通の回数券（100 円×22 枚綴、販売額 2,000 円）を発行している。

### コミュニティバスの運賃

区 分	全ルート共通運賃
15 歳以上（※中学生を除く）	200 円／回
小学生・中学生・65 歳以上または 乗合タクシー登録者	100 円／回
小学生未満・障がい者及びその介助者	無料

各コミュニティバス路線の評価は、地域公共交通会議において P D C A サイクルにより、路線存続の妥当性を判断する「維持基準」と、路線の見直しや利用促進に向けた判断基準となる「見直し基準」に基づき実施しており、各バス路線の維持改善に努めている。

### コミュニティバスの維持基準及び見直し（改善）基準

維持基準	路線維持の妥当性を判断 評価指標：1 便当たりの平均乗車人員 <u>評価基準：3.0 人／便・日</u> ※数値化基準による定量評価をはじめ、地域で生活交通を考える組織等による利用促進活動など、バス路線の維持・向上に向けた取組実態等（定性評価）も含め、総合的に判断
見直し(改善)基準	路線の見直しや利用促進に向けた判断基準 評価指標：平日 1 日当たりの停留所別乗降者数 <u>評価基準：5.0 人／日以上</u>

(総務委員会資料より抜粋)

## 2. 亀山市乗合タクシー「のりかめさん」に関する現状

役割・位置付け	公共交通不便地域や運転免許返納者への対応として、タクシー事業者の空き車両を活用し、鉄道やバスを補完するデマンド型公共交通			
運行事業者	亀山交通株式会社、小菅タクシー有限会社			
乗合タクシー 運行台数	亀山交通株式会社 4台（空き車両2台、予備車両2台）	車両保有台数：11台		
	小菅タクシー有限会社 2台（空き車両1台、予備車両1台）	車両保有台数：5台		
停留所数	439カ所（特定目的地218カ所 地域停留所221カ所）（令和4年度）			
運行方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ルートは定めず、予約に応じ予め定められた地域停留所と特定目的地停留所の間を結ぶデマンド型</li> <li>・「予約した時間」と「予約した目的地の方向」が同じ予約がある場合、乗り合いによる運行</li> </ul>			
委託料	8,811,540円（令和4年度実績）			
運賃収入	2,478,100円（令和4年度実績）			
利用できる方	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 満65歳以上満75歳未満で四輪運転免許がない人</li> <li>② 満75歳以上の人</li> <li>③ 運転免許を自主返納した人</li> <li>④ 心身の理由により四輪運転免許を取得できない人</li> <li>⑤ 心身の理由により車を運転できない人</li> </ul>			
利用料金	区 分	Aゾーン (基本)	Bゾーン (遠隔地)	Cゾーン (超遠隔地)
	単独乗車	500円	1,000円	1,500円
	複数乗車	400円	800円	1,200円

（総務委員会資料より抜粋）

運行日は、月曜日から土曜日までの午前9時30分～午後5時30分としており、日、祝日、年末年始（12月29日から1月3日）は運休としている。

運行経路は、地域停留所 ⇄ 特定目的地停留所、特定目的地停留所 ⇄ 特定目的地停留所の2経路としており、地域停留所 ⇄ 地域停留所は利用できない。

利用予約は、利用希望日の2週間前から当日の乗車時刻の1時間前までにタクシー会社へ直接電話する。受付時間は、当日利用以外の予約は月曜日から金曜日までの午前9時30分から午後4時30分まで、当日利用の予約は月曜日から土曜日までの午前9時30分から午後4時30分までとなっている。

利用状況については、通院、買い物を目的とした亀山市街地への流入が中心となっており、令和4年度は、総利用者4,514人で、一日当たりの利用者は15.4人となっている。リピート利用者は増加傾向にあるが、利用状況に地域差が生じている。また、往復利用のほか片道のみ利用も多く、利用目的や利用時間によって、他の交通機関と組み合わせた移動がなされている。

### 乗合タクシーの地区別利用者数について

地 区	登録者数（人）			延べ利用者数（人）		
	令和3年	令和4年	令和5年	令和3年	令和4年	令和5年
亀 山	1,142	1,151	1,127	1,492	1,336	1,837
昼 生	133	134	128	326	392	456
井田川	507	505	491	881	680	589
川 崎	222	232	223	495	695	1,023
野 登	132	133	131	258	308	362
白 川	53	52	50	55	42	45
神 辺	164	166	163	388	440	502
関	398	396	378	506	456	420
坂 下	34	33	29	182	65	80
加 太	76	73	70	105	100	104
合 計	2,861	2,875	2,790	4,688	4,514	5,418

(総務委員会資料より抜粋)

### 【コミュニティバス、乗合タクシー、廃止代替バスを合わせた業務委託料と実質負担額の推移】

(単位：万円)

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
委託料合計	10,502	10,944	11,201	12,361	13,525
乗車徴収金	821	799	689	692	821
実質負担額	9,682	10,146	10,512	11,669	12,704

(総務委員会資料より作成)

### 3. 亀山市の公共交通の主な課題

#### (1) 世帯当たりの自家用乗用車の保有台数が多く、自動車依存度が高い

本市は、広い行政面積の中に山間部や坂道が多いなど地形的制約があり、集落も全域に点在していることから、世帯当たりの自家用乗用車保有台数は1.56台（令和3年度末）と県内自治体の中でも多く、自動車から公共交通へのシフトが進みづらい。

#### (2) 様々な公共交通機能を生かした利用者ニーズへの効率的な対応が図れていない

朝夕帯・昼間帯での移動者や移動目的の変化、地域事情など、利用者ニーズに合わせた輸送サービスの提供が求められるが、それらへの効率的な対応が図れていない。

#### (3) 市民との問題意識の共有と地域住民・交通事業者・行政が連携した取組が脆弱である

今後も生活交通の確保を図るためには、地方自治体における交通政策を取り巻く様々な課題を市民と共有した上で、一層、地域住民・交通事業者・行政が連携した取組を強化することが求められるが、その拡大が十分に図れていない。

#### (4) 公共交通事業者が少なく、物価高騰や人手不足の影響が深刻化しつつある

本市の公共交通事業者は、鉄道事業者が2社、バス運行事業者が1社、タクシー事業者が2社と少ないことに加え、交通事業者の労働環境改善や運転手の高齢化による人手不足が懸念される。

#### (5) 運行业務委託料が嵩み、財政負担額が増加傾向にある

物価高騰や人件費上昇の影響により、バス等の運行业務委託料がかさみ、収支率が伸び悩む中で、利用料金収入等を差し引いた市の実質負担額が増加傾向にある。

### 4. 国土交通省における地域公共交通の考え方

- ① まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
- ② 国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
- ③ 交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
- ④ 少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
- ⑤ 以上の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術(ICT)の活用

## 5. 近隣市への相互乗入れに関する意見交換について

### 《津市との意見交換》

- ・ 先ずは既存バスルート（亀山棕本線）の活用と利用促進が必要である。
- ・ どの程度の需要があるのか等の調査が必要である。
- ・ 津市側からの乗入れ検討を行う予定は無い。
- ・ 乗合タクシー停留所設置の可能性の協議には応じるが、既存交通事業者との協議は不可欠である。

### 《鈴鹿市との意見交換》

- ・ 市境を超えるバスの運行は、多くが廃止となってきた経緯があるため、慎重な検討が必要と考える。
- ・ バスの相互乗入れについては、関係自治体だけでは解決できる問題ではないため、広域的な観点から県主導により検討すべき課題であると考えます。
- ・ 乗合タクシー停留所設置の協議には応じるが、既存路線バスが運行している中で、慎重な検討が必要と考える。
- ・ 四日市市と隣接する団地等において、住民からの相互乗入れ需要はあるが、既存公共交通とのバランス確保等の観点から、検討は進んでいない。

### 【各コミュニティバスの乗降調査】

当委員会では、5月30日から7月11日にかけて、市内コミュニティバス7路線の乗降調査をグループに分かれて実施した。

#### (1) さわやか号      調査日 令和6年7月8日（月）

##### 《利用者からの意見》

- ・ 増便してほしい（理由：帰りの待ち時間が長い、帰りの便がない 等）
- ・ もう少し細かく停まってほしい
- ・ 行先が増えるといい
- ・ バスの乗り降りが高い
- ・ バス内のイス及び段差が乗りにくく、降りにくい
- ・ バス停に雨よけ、日よけがほしい
- ・ 正月も運行してほしい
- ・ JRとの接続をよくしてほしい

**(2) 東部ルート 調査日 令和6年7月8・11日(月・木)**

**ア) 井田川駅方面 ⇔ 川崎地区方面**

**《利用者からの意見》**

- ・ 帰りを増便してほしい
- ・ 井田川駅でJRとの接続がギリギリすぎる(渋滞でJRに乗り遅れる)
- ・ バス停が車道に近すぎて危ない

**イ) 亀山駅・あいあい方面 ⇔ 川崎地区方面**

**《利用者からの意見》**

- ・ 毎日400円はつらい
- ・ 帰りの便がないので増便してほしい
- ・ バス停が危険
- ・ 料金が安い、無料に
- ・ 駅に余裕をもって到着するようにしてほしい(乗り継ぎがギリギリ)
- ・ 日曜、祝日も走ってほしい

**(3) 南部ルート 調査日 令和6年5月30日(木)**

**《利用者からの意見》**

- ・ 帰りのバスがない(帰り乗れたら定期券を買う)
- ・ 図書館で時間調整ができるようになった
- ・ 時間を変えてほしい
- ・ バス停を増やしてほしい
- ・ バス停に雨よけ、日よけがほしい
- ・ 朝夕のバスを増便してほしい
- ・ JRとの接続をよくしてほしい

**《乗務員からの意見》**

- ・ 南部ルートは他の車に煽られる
- ・ 管内信号右折と下庄信号右折が渋滞する
- ・ 弘法寺の発着で待機場所がない(鈴鹿市の路肩で待機)
- ・ 1便三寺発(7:30)から5便亀山駅着(10:41)まで休憩がない
- ・ 一人で7:30から18:41まで運行している



**(4) 西部ルート 調査日 令和6年7月9日(火)**

**《利用者からの意見》**

- ・増便してほしい(帰りの便、昼の便、2時間おきに等)
- ・ステップが高い
- ・関駅での接続が悪い
- ・亀山駅直通がほしい
- ・山下、木下は乗客がない

**《乗務員からの意見》**

- ・エコー止にしてほしい(エコーへ行くのに乗り換えが必要)

**(5) 野登ルート 調査日 令和6年7月5日(金)**

**《利用者からの意見》**

- ・増便してほしい(帰りのバスがない、もともとあった時間が無くなった、回送時も乗せてほしい等)
- ・時間を変えてほしい(ギリギリ)
- ・バス停にベンチがほしい
- ・学割がほしい

**《乗務員からの意見》**

- ・市役所方面から駅前ロータリーに進入するところを一旦停止にしないと危ない

**(6) 白川ルート 調査日 令和6年7月1日(月)**

**《利用者からの意見》**

- ・増便してほしい(帰りのバス、昼間のバス、定期券が買えない等)
- ・良い時間がない

**(7) 加太地区福祉バス 調査日 令和6年7月9日(火)**

**《利用者からの意見》**

- ・増便してほしい
- ・帰りの亀山駅での乗り継ぎ(JR)が悪い
- ・雪の日の送迎が困る
- ・エコーや医療センターに行くのに、乗り換えで料金が増える。乗り換えは無料にしてほしい

## 《乗務員からの意見》

- ・西部ルートはエコーまで運行すべき（エコーに行くには、2回乗り換えが必要）

## 【交通事業者からの書面による聞き取り】

バス事業者及びタクシー事業者に対し、意見交換会に替えて、書面による質問事項を作成し回答を求めた。

### （1）バス事業者

#### 《利用者の利便性向上のために考えられる取り組み》

- ・IC定期券の導入
- ・観光客向け一日乗車券の販売（亀山城や東海道の散策の回遊性向上）

#### 《今後の課題》

- ・利用者の減少や運転士不足を踏まえたダイヤ編成
- ・車両の更新（特に老朽化している加太福祉バス）

### （2）タクシー事業者

#### 《利用者の声》

- ・土日も運行してほしい
- ・運行時間を繰り上げてほしい
- ・予約方法が分かりにくい

#### 《事業者の意見等》

- ・市民に制度の周知を徹底してほしい（予約、停留所等）
- ・亀山駅前ロータリーの乗合タクシー停車場について、他の送迎車両が駐車して利用できないことがある
- ・関町地内の利用について、車両も限られており要望に応えられないケースが多い

#### 《今後の課題》

- ・現在の乗務員数、車両台数では、利用者の利便性を向上させることは困難であり、社員募集を強化し、乗務員数、車両台数を増やすことが先決
- ・乗合タクシーでありながら、乗合で利用する機会が少なく、乗合率を上げる努力が必要。

## 【行政視察】

調査・研究テーマに沿った先進地である岐阜県岐阜市と三重県名張市の取組内容について、令和6年7月17日及び18日に視察を行った。

### 《岐阜県岐阜市》

岐阜市では、19地区でのコミュニティバス及び1地区でのデマンド型乗合タクシーの運行について市の担当者から説明を受けたのち、コミュニティバスの一つである「みどりっこバス」に乗車し、地域の運営協議会の会長から話を聞いた。

岐阜市は、以前は路面電車及び市バスを運行していたが、ともに大きな赤字を抱えていたため、議論の結果、路面電車は廃線、市バスは民間に譲渡し、公共交通を路線バスとコミュニティバスの両輪で支えていく方針を立て現在に至っている。

コミュニティバスの特徴は、運行主体は市であるが、それぞれ地域住民が主体となった運営協議会が設置され、地域住民、市、交通事業者の三者が一緒になってルートやダイヤ等を決定している。また、利用促進を図るため全地区共通1日乗車券を販売したり、乗り継ぎプランやおすすめプランをホームページやチラシで案内している。

また、コミュニティバスを廃止したエリアや、道が狭くてバスが入れないエリアの公共交通を確保するため、コミュニティバスサポート便として予約制の乗合タクシーを導入し、コミュニティバスのバス停までのサポートをしている仕組みがある。

実際に乗車した「みどりっこバス」では、バスにボランティアのヘルパーが乗り込み、乗り降りの補助や手荷物の持ち運びの手伝いなどをしながら乗客の声を聴き取っている。

さらに、地区の面積が広く、集落が点在している一地区では、運行の効率化と利便性の向上を図るため、予約型のデマンド型乗り合いタクシーが導入されていた。

### 《三重県名張市》

名張市では、市街地循環型コミュニティバス（ナッキー号）及び地域コミュニティバスの運行について市の担当者から説明を受けたのち、コミュニティバスの一つである「ほっとバス錦」に乗車し、地域の運営協議会の会長から話を聞いた。

名張市の地域コミュニティ交通は、近鉄大阪線や三重交通の路線バス、市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」の既存の公共交通を活かしながら、交通空白地や交通不便地域から最寄りのバス停や鉄道駅への接続を基本としている。

コミュニティバスの特徴として、地域による運営を行うことで、実情に応じた運行経路とダイヤ設定が可能となっている。地域公共交通に対する行政支援には、市からの補

助金300万円により地域住民等で組織する地域の運行協議会が事業主体となる場合、市が車両を購入し、市からの委託により地域の運行協議会が運行を行っている場合、地域支え合い事業の外出支援サービスの場合の3パターンがある。

両市に共通して言えるのは、岐阜市や名張市のような地域公共交通がそのまま亀山市に当てはまるものではないが、両市とも市のコミュニティバスに対する財政負担が少ないのが特徴的であった。いずれも地域住民、行政、事業者の役割分担が明確で、地域住民主体の地域公共交通の仕組みが出来上がっており、地域の運営協議会に一定の裁量が任されているため、地域住民のニーズあった運行が可能となっている。

また、特に印象に残ったのが、「クロスセクター効果」の考え方で、公共交通問題では、よく費用対効果が議論されるが、単に移動手段としての効果だけではなく、それがもたらす波及効果まで含めて地域公共交通を考えることの必要性を感じた。

この2日間の視察を通じて、現在の日本社会が抱える人口減少や少子高齢化の進行、自治体の財政難などが大きな要因となり、公共交通の維持がどこの自治体でも難しくなっているが、そのような中でも地域が主体となって考え、市や事業者と協議を重ね、いかに住民が利用しやすい公共交通として維持・発展させていくかを考えていくことが重要であるということ強く感じた。

## ※クロスセクター効果

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果である。

例えば、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる分野別代替費用は、医療部門では病院送迎のバスの運行や通院のためのタクシー券の配布、健康が損なわれたことによる医療費の増など、また、商業部門では買物バスの運行やタクシー券の配布などが見込まれ、それらに対し、現在市が負担しているコミュニティバスの運行委託料や補助金等とのコスト同士を比較するものである。

## 【検討結果のまとめ】

総務委員会として、調査・研究テーマに掲げた「公共交通政策」について協議し、特に「コミュニティバス及び乗合タクシーの利便性の向上」について検討した結果の課題・問題点は、次のとおりである。

- 1 利用者の「移動目的」や「地域事情」に合わせたコミュニティバス運行が求められている中、増便やダイヤ・ルートの変更、JRとの接続見直し等、様々な要望に対応できていない。
- 2 学生や高齢者にとっては、往復での運賃負担は大きい。また、帰りのコミュニティバスがないため、家族の送迎になることが多く、定期券が購入できない人もいる。  
さらに、各地域から中心市街地への移動には乗り継ぎが必要となるが、その都度運賃が加算されるなど、利用実態に合った料金設定になっていない。
- 3 コミュニティバス車両は一部老朽化しているものがあるほか、バスの乗降時のステップや車内での段差などバリアフリー対応が十分とは言えず、利用しやすい車両になっていない。  
また、バス停については、交通量の多い道路に面しているところが多いため、危険であるほか、悪天候の際に身を寄せるところがないなど、利用しやすい環境とは言えない。
- 4 現行の乗合タクシー制度は、登録者及び利用者は増加傾向にあるが、乗合率が著しく低く、「乗合」とはいえない。  
また、運行台数が少なく、年齢制限や停留所の問題など利用者の様々な要望に対応できていない。
- 5 公共交通の課題を議論する際、費用対効果だけで増便・廃止の対象とされている。

よって、総務委員会として市民が利用しやすい移動手段を確保し、住みやすい地域社会を実現するため、コミュニティバス及び乗合タクシーの利便性の向上について、下記のとおり市長に提言する。

## 記

- 1 コミュニティバスのルートやダイヤ等を利便性の高いものとするため、地域住民と交通事業者、行政の三者が連携して運行協議会等を設置するなど、住民が利用しやすい公共交通として維持・発展させていく仕組みを構築すること。
- 2 日常生活における移動の負担軽減を図るため、公共交通がもたらす波及効果（クロスセクター効果）も踏まえ、全てのコミュニティバス路線について市内在住者の運賃を無料とすること。

- 3 車内に段差がある車両や老朽化した車両をバリアフリー対応に更新するとともに、バス停については、安全で利用しやすい環境となるように十分配慮すること。
  
- 4 乗合タクシーについては、利便性の向上を図るため、「公共交通」、「乗合」の観点から、改めて制度の再構築に向けて検討すること。