



地域生活交通再編事業

「第2期事業計画に対するパブリックコメント」結果報告  
及び 第2期事業計画（東部ルート試行運行及び南部ルート運行計画）

亀山市の地域生活交通再編事業における第2期事業計画（**東部ルート試行運行及び南部ルートの運行**）についてパブリックコメントを実施しましたところ、皆さまから沢山のご意見をいただき、それらを踏まえ協議した結果、東部地域（主に川崎地区）及び南部地域（主に亀山南部、昼生地区）では、**別紙のとおりバスを運行することとなりました**。今後は、市が運行開始に向けて作業をすすめていきます。

なお、お寄せいただいたご意見と、それらに対する亀山市地域公共交通会議の考え方を公表するにあたり、意見提出者構成の集計結果や募集対象外意見の取扱い等で、通常のパブリックコメント手続きの考え方とは扱いが異なる内容も含まれますが、皆さまにより詳しく実施結果を知っていただくため、それらも含め公表します。

1. パブリックコメント実施方法等

対象者	市内在住・在勤の者及び当事業計画案に利害関係を有する者
実施期間	平成20年4月14日（月）～5月14日（水）
周知方法	市HPへの掲載、市広報への掲載 市役所、関支所及び総合保健福祉センターの各窓口での閲覧 市内各コミュニティーセンターでの閲覧 沿線各自治会での各戸回覧（川崎地区、昼生地区、亀山地区の一部） 亀山市老人クラブ連合会の申出により沿線各老人クラブで回覧
提出方法	必要事項を記入し、持参、郵送、又はFAXにて提出（様式自由）
提出者	提出者数： 88人（無記名等の必要事項未記入を含む） 意見数：170件（重複意見、募集対象外の意見を含む）

【問合せ先】

亀山市地域公共交通会議事務局（市産業建設部産業・観光振興室内）

〒519-0195 亀山市本丸町577番地

電話 84-5049 FAX 82-9669

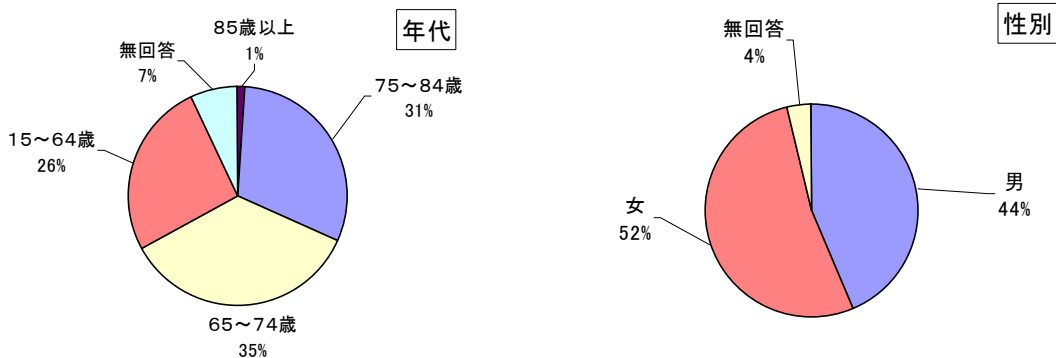
電子メール sangyou@city.kameyama.mie.jp

ホームページ <http://www.city.kameyama.mie.jp/guide/kotukaigi.html>

## 2. 提出者の構成

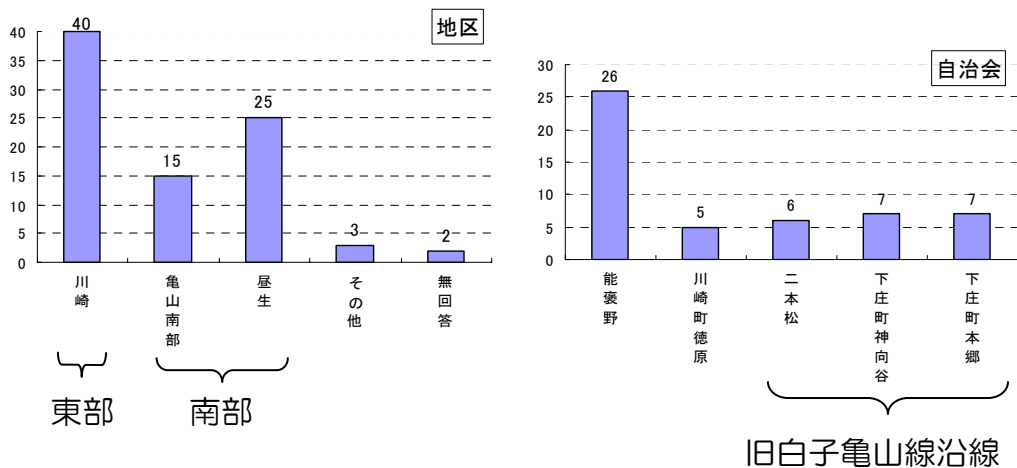
### ①. 年齢、性別

全体の約7割が高齢者で、うちほぼ半数が後期高齢者でした。性別は、女性が男性を若干上回っているものの概ね同数でした。



### ②. 居住地

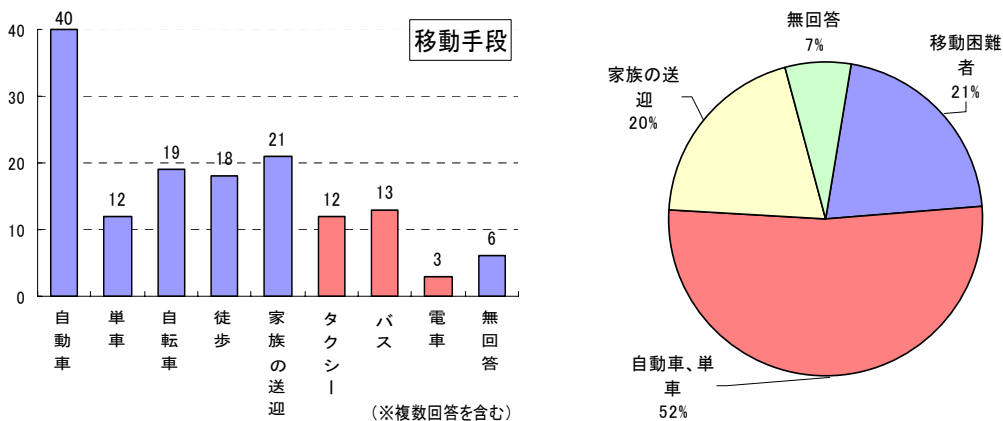
大半は東部ルート、南部ルート沿線からの提出で、ほぼ同数でした。また地区別にみると能褒野地区からの提出が特に多く、次いで下庄町神向谷地区、下庄町本郷地区でした。



### ③. 移動手段

半数以上が自立した移動手段を持つ者で、家族の送迎を含め、全体の約7割が自家用車等で日常的に移動をしている方からの提出でした。

一方、移動困難者と思われる方（自転車、徒歩、公共交通機関等での移動）は約2割でした。



### 3. お寄せいただいたご意見に対する考え方

#### (基本的な考え方について)

亀山市地域公共交通会議で協議し合意いたしました地域生活交通の再編方針に基づき、再編を進めていきます。再編の方針は次ページをご覧ください。

今回の再編では、**主に自家用車や二輪車での移動（同乗を含む）ができない移動困難者の、日常生活における最低限度の移動性を維持・確保していくことを目的としています。**

なお、本格運行後も、利用実態等を把握し、定期的な事業評価を通じた見直しを行っていくことで、より効率的で効果的な運行を目指します。

#### (意見、提案、要望への対応について)

お寄せいただいたご意見等には、出来る限り対応できるよう調整していきます。ただし、再編の方針から外れるもの、市内地域生活交通全体での利便性低下につながるもの、あまり利用が見込まれないもの、また、安全・円滑な運行上支障のあるものは、対応いたしかねます。

#### (これからの地域生活交通のあり方について)

今後も持続的に移動困難者の移動性を維持・確保していくには、地域が主体となって積極的にご利用いただくことが必要不可欠です。また、より効率的で効果的な運行を行うには、地域の皆さまが主体となり、運行を見守っていただくことが望ましいと考えています。地域の皆さまが「我がバス」という気持ちをお持ちいただき、ご利用いただくことを期待しています。

#### (その他)

- ・お寄せいただいたご意見には、今回の募集対象以外のご意見も含まれていました。これらに関しましては、回答はいたしません。内容を公表すると共に、市関連部局への情報提供をいたします。なお、地域生活交通の再編方針等に関するご意見につきましては、改めて亀山市地域公共交通会議としての考え方や方針をお知り頂くため、回答いたします。
- ・今回のパブリックコメント実施にあたっては、亀山市自治会連合会、亀山市老人クラブ連合会、亀山市地区コミュニティ連絡協議会にはPR等でご協力いただき、地域の皆さまから、非常に多くのご意見をいただきました。この結果は、ひとえに地域の皆さまの高い関心の表れであり、非常に頼もしく感じています。今回の路線が運行を開始しましたら、是非ご利用いただき、お気づきの点がありましたら、ご意見をお寄せください。

#### 【参考】亀山市地域公共交通会議

道路運送法の規定に基づき、市民の代表や交通事業者等で構成される亀山市地域公共交通会議が設置され、平成19年3月から、市内における需要に応じた市民生活に必要なバス等の旅客輸送について、市内バス路線の再編や具体的な事業計画等の協議を行っています。

詳しくは、亀山市地域公共交通会議ホームページ

(<http://www.city.kameyama.mie.jp/guide/kotukaigi.html>) をご覧ください。

## 【参考】地域生活交通の再編方針（抜粋）

### 《計画目的》

既存バス等の利用実績、地域の実情等を踏まえながら、新市の地域生活交通の再編を図り、効率的で効果的な公共輸送事業の仕組みづくりを通じて、移動困難者の日常生活における最低限度の移動性を維持・確保することを目的とします。

### 〔東部地域〕

- 井田川地区は、井田川駅にほど近く、鈴鹿市への広域幹線バス路線の沿線地域でもあることから、今後も民間公共交通の活用を図っていきます。特に、広域バス路線については、沿線に病院、大規模小売店舗等の立地があり、利便性も向上してきていますが、更に駅構内への乗入れ等もバス事業者に働きかけながら、必要に応じて路線維持を支援していきます。
- 川崎地区は、市内高校への域内通学を除けば、移動需要は少ないため、他地域と連携させながら、昼間帯を中心とした輸送形態を図っていきます。なお、当地区は、井田川駅の利用圏域でもありますが、現行の市民移動に配慮し、市中心部地域との交通アクセスを図っていきます。

### 〔南部地域〕

- 亀山駅の利用圏域にあっても、遠距離移動や高低差のある地形等から不便な地区が存在することから、必要な範囲内において市中心部地域への交通アクセスを確保していきます。
- 東西に広く集落が分布する昼生地区については、JR下庄駅が集落群から離れた丘陵部に位置するとともに、公共交通機関によるアクセス手段もないことから、下庄駅との結節を図っていきます。
- 当地域のバス利用は、現行の津市との広域機能を除けば、概ね高齢者や主婦層の通院・買物目的であり移動需要も少ないことから、他地域と連携させながら、昼間帯を中心とした輸送形態を図っていきます。なお、当地域は、県道亀山白山線沿線と県道亀山安濃線沿線に大別されますが、地域全体のバス等の需要量やJR紀勢本線との関係等から、双方間に一体性を持たせた交通形態として形成していきます。

### （再編条件）

概ね次の条件を満たす再編とします。

- (1) 移動困難者の交通利便性の確保を主たる目的とした輸送事業とする。
- (2) 鉄道、営業バス路線等の民間輸送事業を優先する。
- (3) 小学校区単位で見た場合、何らかの輸送手段が整っている。
- (4) 利用実績が低調な既存輸送事業はゼロベースで見直す。
- (5) 立地条件等地域の実情を考慮する。
- (6) 需要量に応じたサービス内容とする。
- (7) 主に市中心部地域を目的地とした輸送事業とする。
- (8) サービス水準に応じた利用者負担とする。
- (9) 関係機関等との協議が整う見込みがあるものとする。

## 《お寄せいただいたご意見の要旨》

ページ

【A】再編全体について .....	7
1 紀勢線の乗継にはもう少し時間が必要ではないか .....	7
2 フリー乗降としてはどうか .....	7
3 小型の車両できめ細やかなサービスを展開するべきではないか .....	8
4 市内であれば一律100円の料金とすべき .....	9
5 ある程度採算性を考慮した料金とすべき .....	10
6 回送は実車にした方がよいのではないかと .....	11
7 どのように運行内容を決めたのか .....	12
8 どの程度の道路であれば運行可能か .....	13
9 バスの運行に期待しています .....	14
10 高齢化でバスが必要 .....	15
11 市の交通関連の予算の中で何が出来るかを考えるべきではないかと .....	16
12 利便性の高い交通体系を目指すべきではないかと .....	17
13 運行時には徹底したPRをしてほしい .....	18
【B】東部ルートについて .....	19
1 東部ルートの運行方向を見直しては .....	19
2 能褒野を経由するルート .....	19
3 ルートの変更を .....	19
4 田村町東野付近のバス停 .....	20
5 能褒野地区内の一部経路変更を .....	20
6 鈴鹿市からの援助が続く路線の検討を .....	21
7 井田川駅の経由を .....	21
8 旧市内の経由を .....	22
9 市役所の経由を .....	22
10 図書館方面への経由を .....	23
11 ダイヤが分からない .....	23
12 環状部分も朝夕の便を運行して欲しい .....	24
13 環状部分の反対方向へも運行しては（利便性低下の防止） .....	25
14 環状部分の反対方向へも運行しては（地域内での移動） .....	26
15 全ての地区を平等に扱うべき .....	26
16 朝夕の増便を .....	27
17 運行回数を増やして欲しい。（帰りの便の時間が合わない、朝夕の増便を） .....	28
18 通学で利用できるダイヤを .....	28
19 306号線は旧道での運行を .....	29
20 フリー乗降としてはどうか .....	29

<b>【C】 南部ルートについて</b> .....	<b>30</b>
1 神向谷地区の経由を .....	30
2 環状の経路にして双方向で運行してはどうか .....	31
3 安知本バス停の場所を変更して欲しい .....	31
4 バスが無く困っています .....	32
5 どのような経緯で今回のルートが決定したのか .....	32
6 鈴鹿方面への広域移動の確保を .....	33
7 豊里ネオポリスへ延伸してはどうか .....	33
8 二本松団地の経由を .....	34
9 運行を期待しています .....	35
10 医療センターの経由を .....	36
11 エコーの経由を .....	36
12 今回の路線の意図は? .....	37
13 全便経由して欲しい(楠平尾、弘法寺) .....	37
14 さわやか号との乗継改善を(帰宅) .....	38
15 下庄駅との結節が図られていない .....	38
16 ある程度の便数を確保して欲しい、4便目を調整して欲しい .....	39
17 地域の農協等へも行けるダイヤを .....	39
18 雨等で学生等(高校生、小学生、保育園児)が利用できるようにしてはどうか .....	40
19 東部ルートと乗継いで医療センターへの直行を .....	41
20 バス停周辺の安全確保のため整備を .....	41
21 地元で待合施設を管理してきたが無駄だったのか .....	42
<b>【D】 試行運行について</b> .....	<b>44</b>
1 1年間の試行では結果は出ない、続けて運行して欲しい .....	44
2 評価基準設定の理由は? .....	46
3 評価基準を再考すべき .....	47
<b>【参考】 パブリックコメント対象外の意見</b> .....	<b>48</b>

※提出意見の概要欄中( )内は、各意見提出者の移動手段

(自立) : 自動車、単車

(家族) : 家族の送迎

(困難) : 自動車、単車、家族の送迎以外

## 【A】再編全体について

### 【提出意見】

意見番号	受付番号
A 1	6 4 (自立)
要旨	紀勢線の乗継にはもう少し時間が必要ではないか
概要	紀勢線との乗継所要時間は、切符購入や高齢者の歩行速度を考慮すれば15分必要だと思います。(自立)

### 【意見に対する考え方】

要旨	・1台運行のため限界もあるが、可能な限り調整を図ります。																																	
詳細	<p>鉄道やさわか号とのダイヤ接続については、物理的な限界もありますが、出来る限り配慮しています。</p> <p>今回提示のダイヤは、参考として作成した想定ダイヤですので、実際の運行までには事業者による実車試走等も行ったうえ、ダイヤの調整を図ります。その際にも、出来る限り乗継時間に配慮した調整を行います。</p>																																	
参考	<p>想定ダイヤの亀山駅での紀勢線との乗継接続時間</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">東部ルート⇒紀勢線</th> <th colspan="3">紀勢線⇒東部ルート</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10分</td> <td>7分</td> <td>5分</td> <td>10分</td> <td>8分</td> </tr> <tr> <td>(1便目)</td> <td>(4便目)</td> <td>(2便目)</td> <td>(5便目)</td> <td>(6便目)</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">南部ルート⇒紀勢線</th> <th colspan="3">紀勢線⇒南部ルート</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25分</td> <td>21分</td> <td>23分</td> <td>11分</td> <td>7分</td> <td>14分</td> </tr> <tr> <td>(1便目)</td> <td>(3便目)</td> <td>(5便目)</td> <td>(4便目)</td> <td>(6便目)</td> <td>(7便目)</td> </tr> </tbody> </table>	東部ルート⇒紀勢線		紀勢線⇒東部ルート			10分	7分	5分	10分	8分	(1便目)	(4便目)	(2便目)	(5便目)	(6便目)	南部ルート⇒紀勢線			紀勢線⇒南部ルート			25分	21分	23分	11分	7分	14分	(1便目)	(3便目)	(5便目)	(4便目)	(6便目)	(7便目)
東部ルート⇒紀勢線		紀勢線⇒東部ルート																																
10分	7分	5分	10分	8分																														
(1便目)	(4便目)	(2便目)	(5便目)	(6便目)																														
南部ルート⇒紀勢線			紀勢線⇒南部ルート																															
25分	21分	23分	11分	7分	14分																													
(1便目)	(3便目)	(5便目)	(4便目)	(6便目)	(7便目)																													

### 【提出意見】

意見番号	受付番号
A 2	6 3 (自立)
要旨	フリー乗降としてはどうか
概要	バス停は一応設置（椅子を設置）するが、バスに手を振ればどこでも乗車できるようにする。(自立)

### 【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フリー乗降は安全運行上好ましくありません。</li> <li>・経路上の停留所設置は出来る限り地域の要望に応じていきたいと考えています。</li> </ul>
詳細	<p>フリー乗降を実施すれば利用者の利便性は高くなりますが、不特定箇所での停車を行うため、自動車が普及した現在では追突事故発生の恐れや、不意の停車による高齢者等の車内転倒の恐れもあり、運行の安全確保上好ましくないため実施しかねることをご理解ください。</p> <p>停留所の設置位置については、安全上等の制約もありますが、できる限り地域の要望にお応えしたいと考えています。</p> <p>なお、バス停の待合設備につきましては、一部の主要公共施設等を除き、ほとんどが地元有志により設置されたものです。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
A 3	33 (自立)、59 (家族)
要旨	小型の車両できめ細やかなサービスを展開するべきではないか
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日中のきめ細かい運行サービスを図らないと利用は見込めない。1台で東部地区と共通運用は非効率であり、結果的に乗りたいたときに来ないバスになってしまう。毎日多くの利用が見込めないことからワゴン車2台用意し、運転手は地域の2種免許保有者を雇用する。(自立)</li> <li>・ 足の不自由な高齢者の利便性を図る必要が有る。12人乗りワゴン車で運行し、集落内を運行すべき。時間はかかるが乗客は満足する。また、乗客の徒歩時間を考慮して多くの停留所を設ける。(自立)</li> <li>・ 7～8人乗りのワゴン車で運行してはどうか？(家族)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東部・南部の両地域は、過去の利用動向から2地域を1台で運行することで効率化を図っています。</li> <li>・ 可能な限り小型の車両で細やかな対応を考えていますが、今回は追車が発生する恐れがありマイクロバスで運行します。</li> <li>・ 原則としては目的地へ短時間で到達できるよう最短での運行経路を考えていきます。</li> </ul>
詳細	<p>東部・南部の両地域とも、市内の移動需要は少なかったため、2地域を連携して運行することで効率化を図りつつ、当該地域の移動困難者層の移動性を維持・確保していきたいと考えています。</p> <p>また、運行車両は運行の効率化やきめ細やかな対応を図るため、過去の利用実績等から判断し、出来る限り小型の車両を使用したいと考えています。</p> <p>しかしながら、今回は東部ルートで試行運行を行うため、経由地が増加したことで定員を超過する可能性があり、定員に余裕の有るマイクロバスで運行し、利用状況を見極めたいと考えています。</p> <p>なお、運行経費に占める人件費の割合は非常に高く、運行台数を増やすことは、運行経費の増加に直結します。また、集落内の経由について、バスは所要時間がかかるほど利便性は低くなります。特に、利用が見込まれない経由を行えば利用者への心理的負担も大きく、利便性を大きく損なうものと考えています。</p> <p>そのため、利用が見込まれる場合には、路線全体の利便性を損なわない範囲で、時間的制約の比較的少ない昼間帯を中心としてきめ細やかな運行を行いますが、原則としては目的地へ短時間で到達できるよう最短での運行経路を考えていきます。</p>
参考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集落等の経由について 第2回会議議事概要</li> <li>・ 事業計画の変更 事業(計画)変更の流れと考え方(第6回会議)</li> <li>・ 既存路線の分析 市検討結果報告書 P.5 (第1回会議資料)</li> </ul>



【提出意見】

意見番号	受付番号
A 4	27（自立）、34（無回答）、63（自立）
要旨	市内であれば一律100円の料金とすべき
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東部・南部で同一のバスを使用するなら、東部と南部を乗継できるようにし、100円均一での運行を希望します。（自立）</li> <li>・ 南部は乗継の場合200円になる。低料金で利用者が公平に支払う運賃形態も基本と考えるが、一元化できない理由はなにか。また、一律100円にすると何が問題になるのか。（無回答）</li> <li>・ 市内であれば何回乗り換えても100円とすべき。（自立）</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<p>利用しやすくわかりやすいことと、相応の受益者負担の必要性から、特定の拠点施設までを100円/回とし、超える場合は100円を加算することとして整理しました。</p>
詳細	<p>バスの利用を促進するため、利用者にわかりやすく利用しやすい料金体系が望ましいと考えています。</p> <p>一方で、バスにかかる市の財政負担は増加傾向にありますし、利用者に「我がバス」との意識を持っていただきコスト意識を共有していただいた上で運行を効率化していくためにも、サービス水準に応じた受益者負担は必要と考えています。</p> <p>そのため、今回の再編では、従来の運行距離に応じた料金体系から、市内の各地域から市中心部地域の基幹交通であるさわやか号運行区域へのアクセスを100円/回とし、交通結節点となる特定の拠点施設を超える場合には、さわやか号に乗継いだ場合と同様に100円を加算することとして整理をしました。</p> <p>なお、市内の路線再編完了後には、利用動向を見たうえで、利用促進を図る乗継運賃等の割引制度についても検討していきたいと考えます。</p>
参考	<p>料金体系の考え方 第1期事業パブリックコメント結果 割引運賃 第3回会議議事概要</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
A 5	3 (自立)
要旨	ある程度採算性を考慮した料金とすべき
概要	100円は安いので200円にすべき。当初から採算の取れない運賃にすべきではなく、三交の運賃に近い200円にすべき。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サービス水準に応じた料金負担として整理しています。</li> <li>・ 拠点施設を超える利用は100円加算として統一しました。</li> </ul>
詳細	<p>採算の取れる料金体系を考えた場合、現在の利用状況では利用者に多大な負担を求めることとなり、料金収入だけで採算を確保することは現状では極めて困難です。しかしながら、持続的な運行を考える上でも一定の収支を確保することは必要ですし、コスト意識を共有していただくためにも相応の受益者負担は必要と考えます。</p> <p>そのため、料金体系は、利用しやすくわかりやすいよう、地域部から市中心部への移動を100円/回とした上で、交通結節点となる拠点施設を超える市中心部地域への移動は100円の加算として整理しました。</p> <p>なお、このような市の財政負担を前提としたバスの運行は、運行そのものが市の財政状況に左右されかねません。将来に向けて、安定して地域の生活交通を維持・確保していくためにも、利用者だけでなく、地域の皆さまが「我がバス」として守り育てる気持ちを持っていただき、積極的にご利用いただくことを期待しています。</p>
参考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市財政負担状況 市検討結果報告書 P. 8 (第1回会議資料)</li> <li>・ 料金体系の考え方 市検討結果報告書 P. 11、第3回会議議事概要、第1期事業パブリックコメント結果</li> </ul>

【提出意見】

意見番号		受付番号	
A 6		32(困難者)、33(自立)、73(自立)、28(無回答)、71(自立)	
要旨	回送は実車にした方がよいのではないか		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回送バスも多く見受けられるので、良いバス停もあるのでせめて平田プレスから亀山駅の運行をお願いします。(困難者)</li> <li>・今回の計画でも多くの回送扱いがあり、三交の回送バスが下庄を走っているが、これらを実車扱いできないのか？ その方が利便性が上がる。(自立)</li> <li>・三交の回送バスを度々見かけますが、あれこそ無駄ではないですか。何とか利用できないのですか。(自立)</li> <li>・回送がかなりの回数県道を運行しているが、そのうち何台かでも乗車できないのか。燃料の無駄遣いだ。(無回答)</li> <li>・回送が3～4便走行しているが車両に臨時的に乗車することは出来ないか？(自立)</li> </ul>		

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車庫への回送は不定期要素があり、運送法上の許可も必要となるため乗車することは出来ません。</li> <li>・折り返しの回送は、利用が見込まれる場合には実車を検討いたします。</li> </ul>
詳細	<p>回送は、車庫での燃料補給や乗務員休息等の運行管理上必要に応じ行っていますが、必ずしも定時に行われるものではなく、また、旅客の運送は道路運送法上の許可も必要となることから、これらの回送へは乗車いただけません。</p> <p>折り返し等の回送は実車とすることも可能ですが、利用実態等からほとんど利用は見込めない時間帯に行っており、需要の見込まれる方向へできる限り運行するよう最短で折り返しをしています。そのため、具体的な利用の意向があり利用が見込まれる場合には、実車運行を検討いたします。</p>
参考	第1期事業パブリックコメント結果

【提出意見】

意見番号	受付番号
A 7	28 (無回答)
要旨	どのように運行内容を決めたのか
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停は乗客数の有無で決まったのか。乗客の少ないバス停は最初から外していたのか。(無回答)</li> <li>・今のダイヤだと乗車できない。地元の要望と少し違うようだが、どのように決まったのか。(無回答)</li> <li>・白亀線廃止時に再編内容が決まったら自治会へ説明するとの事だったが、いきなり回覧が回ってきたのは納得できない。どういう方法で決まったのか?(無回答)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過去の利用実態に合わせ素案を作成し、検討してきました。</li> <li>・運行後も事業評価を行い、定期的に見直しを図っていきます。</li> </ul>
詳細	<p>過去の乗降調査結果や利用実績を分析し、地域から寄せられた要望等も踏まえ、地域の実情等に応じ移動困難者の最低限度の移動性を維持・確保していくため、バス路線の再編について協議を重ねてまいりました。</p> <p>また、地域部は区域面積も広く、物理的な限界もあり、多様な移動需要の全てをバスで対応することは非常に困難で、全市くまなくバスを走らせることは現実的ではありません。</p> <p>なお、今回提示した運行計画は交通会議としての原案であり、お寄せいただいたご意見等を踏まえ、運行内容を調整した上で東部ルート試行運行及び南部ルートの運行計画として確定していきます。</p> <p>また、運行開始後も定期的に事業評価を実施し、利用実態等を踏まえ継続して運行の見直しを図っていきます。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
A 8	3 4 (無回答)
要旨	どの程度の道路であれば運行可能か
概要	コースとバス停の位置の変更は、道幅が何メートル有ればバスが通行可能か？ (無回答)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業計画変更は計画変更の考え方に基づき協議します。</li> <li>・ 運行可能かは車両サイズや道路状況で異なりますが、地元の協力でも大きく異なります。</li> </ul>
詳細	<p>経路等の事業計画を変更する場合には、当然安全・円滑に運行可能であるかということも必要ですが、具体的な需要が見込まれることも重要な条件となります。特に経路の変更は運行への影響が非常に大きく、場合によっては路線全体の利便性を損なうことにもなりかねません。</p> <p>そのため、計画の変更については、具体的な需要の見込みや運行への影響等協議の対象とする条件を満たす内容であるかを判断した上で、地域公共交通会議で検討を行うこととなります。</p> <p>なお、道幅等につきましては、単に通行可能かということではなく、安全・円滑な運行を行うためには、路上駐車防止や飛び出しの防止等地域の皆さまの協力が必要不可欠です。</p>
参考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マイクロバス車体サイズ (参考：さわやか号) 全幅 2,080mm×全長 6,990mm×全高 2,820mm (いずれも突起部を含まない)</li> <li>・ 事業計画の変更 事業 (計画) 変更の流れと考え方 (第 6 回会議)</li> </ul>

【提出意見】

意見番号	受付番号
A 9	4 6 (自立)、4 8 (自立)、5 0 (自立)、7 4 (自立)
要旨	バスの運行に期待しています
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢のため自動車に乗れなくなったら利用するのでよろしくお願い致します。(自立)</li> <li>・自転車で遠くへいけなくなり能褒野地区も高齢者が多く、バス送迎してくれるのは嬉しいです。お願い致します。(自立)</li> <li>・現在自動車を運転しているが、後2・3年で免許を返上しようと思う。今後、高齢化がすすみ、私と同様自動車を手放す人や病院通いをする人が増えてくると思う。運行開始に感謝するとともに、是非この計画を推進していただきたい。(自立)</li> <li>・ガソリンが高くなるときは公共の乗り物を大いに利用したい。期待していますので、是非実現してください。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	地域の皆さまが「我がバス」という気持ちをお持ちいただき、バスを守り育てていただくことが必要不可欠です。
詳細	<p>今後、高齢化の進展や環境問題への対応等、バスを始めとする公共交通の重要性はますます高まるものと考えています。しかしながら、一方では自家用車等を中心とした自立した移動形態が定着しており、バスの運行は効率性を失いつつあります。</p> <p>「いずれバスが必要となる」「高齢化で必要になってくる」という状況は、どこも変わりありません。また、市のバスに対する財政負担も増加傾向にあり、全ての移動需要にバスで対応することは現実的に困難です。そのため、実際にご利用いただけるところ、より需要の高いところを優先し、出来る限り効率的な運行をしなければなりません。</p> <p>移動困難者の最低限度の移動性を維持・確保していくには、地域の皆さまが「我がバス」という気持ちをお持ちいただき、バスを守り育てていただくことが必要不可欠です。</p>
参考	市検討結果報告書第1章（第1回会議資料）

【提出意見】

意見番号	受付番号
A10	77（自立）、43（自立）
要旨	高齢化でバスが必要
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車に乗るときは良いが、歳をとるに従ってバスが欲しい。（自立）</li> <li>・老齢になっても車がなかったらどこへもいけない。バスが通ればバスを利用して安全を期したい。市の中心部は良いが、農村部こそバスが必要で、バスが通るのを熱望します。（自立）</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	地域の皆さまが「我がバス」という気持ちをお持ちいただき、バスを守り育てていただくことが必要不可欠です。
詳細	<p>今後、高齢化の進展や環境問題への対応等、バスを始めとする公共交通の重要性はますます高まるものと考えています。しかしながら、一方では自家用車等を中心とした自立した移動形態が定着しており、バスの運行は効率性を失いつつあります。</p> <p>「いずれバスが必要となる」「高齢化で必要になってくる」という状況は、どこも変わりありません。また、市のバスに対する財政負担も増加傾向にあり、全ての移動需要にバスで対応することは現実的に困難です。そのため、実際にご利用いただけるところ、より需要の高いところを優先し、出来る限り効率的な運行をしなければなりません。</p> <p>移動困難者の最低限度の移動性を維持・確保していくには、地域の皆さまが「我がバス」という気持ちをお持ちいただき、バスを守り育てていただくことが必要不可欠です。</p>
参考	市検討結果報告書第1章（第1回会議資料）

【提出意見】

意見番号	受付番号
A 1 1	1 (自立)、3 4 (無回答)、5 8 (自立)
要旨	市の交通関連の予算の中で何が出来るかを考えるべきではないか
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策にどれだけ予算を使えるのか。低所得者でも最低の負担で、市内全域の移動が確保されて、初めて「光かがやく亀山」となるのではないか。(自立)</li> <li>・市の交通関連の総予算の中でどうするか考えるべき。今の予算でさわやか号は何台購入でき、その費用は？(無回答)</li> <li>・なぜ1台のバスで運行するのか？環境問題として捉え、市民がいつでもどこでも利用できる交通体系を考えるべきだと思います。市の交通政策の予算はどの程度で、その中でどのような交通政策ができるのか？(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止代替路線の増加等で財政負担は増加傾向にあります。</li> <li>・移動困難者の移動性を維持・確保していくため、可能な限り効率的で効果的な運行とならざるを得ません。</li> </ul>
詳細	<p>現在、市のバス事業に係る年間の財政負担額は増加傾向にあり、平成 19 年度の市実質負担額は約 6 9 百万円となっており、平成 10 年度と比べ 3 倍を超えるまでに増加しています。そのため、移動困難者の最低限度の移動性を維持・確保していくため、需要量や地域実情に沿ったより効果的で効率的な生活交通の形成が急務となっています。</p> <p>東部地域及び南部地域については、既存路線等の市内の移動需要が少なかったことから、2 地域を連携し 1 台で運行することで効率化したいと考えています。</p> <p>なお、さわやか号の運行経費は年間約 1, 7 0 0 万円掛かりますが、仮に地域部において同等のサービス水準を確保しようとした場合には、輸送距離の違いから 1 台での運行は困難のため、大幅に運行経費が増加します。また、需要量の差や運行目的の違いから同程度の料金収入は望めず、現在のさわやか号と比べ、実質の市負担額は大幅に高くなります。</p>
参考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市実質負担額 【運行委託料等－(国県補助金＋運賃収入)】</li> <li>平成 1 0 年度 約 2 1 百万円</li> <li>平成 1 9 年度 約 6 9 百万円</li> <li>・市検討結果報告書 P. 8 (第 1 回会議資料)</li> </ul>



【提出意見】

意見番号	受付番号
A 1 2	1 6 (自立)、3 4 (無回答)、5 8 (自立)、6 3 (自立)
要旨	利便性の高い交通体系を目指すべきではないか
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化で車に乗れなくなる不安を抱えている。車に乗れなくなったらとてもこんなところに住んでいられない。免許を返してもいい程便利になることを望む。(自立)</li> <li>・約5000名の交通移動困難者のみを救済すればよいという考え方は、間違いではないのでしょうか。さわやか号の一元化はなぜできないのか。(無回答)</li> <li>・提案されたダイヤでは利便性が確保されているとは思えない。一部の交通移動困難者のみの救済でなく、市民がいつでも、どこへでも、自由に移動できる足として、ダイヤの基本をなぜ作成できないのか。利便性を確保するためには何台のバスが必要なのか議論しないのか？(無回答)</li> <li>・中高生の通学が大変な地域もあり、特に昼生地域や野登地域等は大変な思いをして通学していると思います。自由な移動と交流は文明の基礎で、現代社会における人間の基本的な生活条件の1つと考えます。自然豊かなこの亀山を守り育てていくためにも公共交通の要としてバスの議論をしてください。(自立)</li> <li>・各地区から1台ずつ運行し、朝6時台から1時間間隔で、各町くまなく巡り走らせては？(自立)</li> <li>・エネルギー問題等公共交通の拡充が求められており、行政は抜本的に考える時期がきていると思います。各地区から中心部に向けて走らせ、JR、さわやか号や鈴鹿市のバスとの接続を考えたダイヤを組むことで、容易に移動が出来るようになり、商店街の活性化にも繋がると思う。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	多様な移動需要の全てに对应していくことは困難のため、移動困難者の最低限度の移動性を維持・確保していくためにも、運行の目的を絞り効率的な運行をしなければなりません。
詳細	<p>今後、高齢化の進展や環境問題への対応等、バスを始めとする公共交通の重要性はますます高まるものと考えています。しかしながら、一方では自家用車等を中心とした自立した移動形態が定着しており、バスの運行は効率性を失いつつあります。</p> <p>また、市のバスに対する財政負担も増加傾向にあり、多様な移動需要の全てに对应していくことは困難です。そのため、現状では、移動困難者の最低限度の移動性を維持・確保していくためにも、運行の目的を絞り、出来る限り効率的な運行をしなければなりません。</p> <p>移動困難者の最低限度の移動性を維持・確保していくには、地域の皆さまが「我がバス」という気持ちをお持ちいただき、バスを守り育てていただくことが必要不可欠です。</p>
参考	市検討結果報告書第1章(第1回会議資料)

**【提出意見】**

意見番号	受付番号
A 1 3	5 0 (自立)
要旨	運行時には徹底したPRをしてほしい
概要	繰り返し徹底して、特に高齢者に対しPRをして欲しい。（理由：高齢者は文書をきちんと読むことが出来ない。広報・集会等多くの手段を通じて、利便性や内容を繰り返し知らせ納得させる必要が有る。高齢者にとって、家族に負担を掛けず安全に移動でき、この事業がいかに関与があるかを分からせる。）（自立）

**【意見に対する考え方】**

要旨	わかりやすいダイヤ表の作成など最大限PRに努めますが、利用者の皆さまの活発な口コミを期待しています。
詳細	<p>わかりやすいダイヤ表を作成し、市広報やケーブルテレビを通じ、積極的に周知を図ります。</p> <p>しかしながら、実際の使い心地や利便性といった点を、このような媒体で伝えていくことは非常に困難ですし、地域の利用者どうしの口コミには到底かないません。</p> <p>運行を開始しましたら、まず一度ご利用いただき、是非、ご近所の方にも使い心地などを教えてあげてください。</p>

## 【B】 東部ルートについて

### 【提出意見】

意見番号	受付番号
B 1	6 4 (自立)
要旨	東部ルートの運行方向を見直しては
概要	東部ルート環状部分が左回りの案だが、長明寺右折は困難なので、逆周りした方が良いのではないかと思います。(自立)

### 【意見に対する考え方】

要旨	時差信号のため、運行上支障はありません。
詳細	当該箇所は若干見通しが悪いものの、時差式信号が設置されており運行に支障ありません。 運行時には十分対向車に注意し、安全に配慮した運行を行います。

### 【提出意見】

意見番号	受付番号
B 2	6 2 (自立)
要旨	能褒野を経由するルートを
概要	敬老会のようにみずほ台－能褒野－徳原を巡る経路だと普段も便利かと思えます。(自立)

### 【意見に対する考え方】

要旨	能褒野町方面を経由する試行運行を行います。
詳細	今回、東部ルートについては、能褒野、田村、名越の各地区老人会を始めとする地域の皆さまの積極的な取り組みもあり、改めて利用動向を確かめるため、1年間の試行運行として能褒野町方面の経由を行います。 なお、試行運行期間終了後の東部ルートの運行計画については、試行運行の結果を踏まえ、改めて利用動向に合わせた運行を白紙の状態から検討します。

### 【提出意見】

意見番号	受付番号
B 3	3 9 (自立)
要旨	ルートの変更を
概要	バスルートの変更。(自立)

### 【意見に対する考え方】

要旨	運行後も継続して見直しを図っていきます。
詳細	再編後の運行ルートについては、1年毎に事業評価を実施し、適宜見直しを図っていきます。 是非一度ご利用いただき、ご意見等を亀山市地域公共交通会へお寄せください。事業評価の際に参考とさせていただきます。

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 4	7 8 (家族)
要旨	田村町東野付近のバス停
概要	前に通っていたので乗ろう思って行ったが、バス停が無かった。(田村ミニストップ近く)(家族)

【意見に対する考え方】

要旨	実験バスで極めて利用少なく、今回は経由していません。
詳細	<p>田村東バス停は、市内交通空白地域における身近な交通手段の必要性等を検討するため、平成14年8月から20ヶ月間運行した実験バス能褒野ルートのため設置しました。なお、実験バスの調査では、田村東バス停での利用者は0人でした。</p> <p>今回、田村東バス停は設置いたしません、田村町公民館前バス停がごございますので、ご利用ください。なお、試行運行期間終了後の東部ルートの実行計画については、試行運行の結果を踏まえ、改めて利用動向に合わせた運行を白紙の状態から検討します。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 5	3 6 (自立)、3 8 (自立)、4 2 (自立)、4 5 (自立)
要旨	能褒野地区内の一部経路変更を
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内の停留所は人家の多いところを通過してください。(古河電工北 100mくらいのところ、19と20の間)(自立)</li> <li>・バスのコースをかえてほしい。(古河電工北 100mくらいのところ、19と20の間にバス停を設置)(自立)</li> <li>・バスルートを変更して欲しい。(19と20の間を北に延伸し、バス停を設置)(自立)</li> <li>・古河電工東の変電所の北 100mくらいのところ。近い将来運転できなくなるので公共交通に頼らざるを得ないのでよろしくお願いします。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	運行の安全確保上、経路変更は困難です。
詳細	<p>ご提案の経路は、一部見通しの悪い交差点があり安全確保上問題があります。また、集落内は道路幅が狭く車両の対向が困難なこともあり、運行上支障があります。そのため、将来的に地域の協力により交差点の改良や待避場所の確保等で運行上の問題点が解決すれば検討も可能ですが、現時点では運行いたしかねることをご理解ください。</p> <p>のぼの北バス停、または、のぼの東バス停をご利用ください。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 6	1 9 (困難)
要旨	鈴鹿市からの援助が続く路線の検討を
概要	長沢から亀高へ通えなくなる。鈴鹿市からの援助が続くような経路を考えることも必要だ。(困難)

【意見に対する考え方】

要旨	・ 亀山長沢線は両市が共同で運行していますが広域での利用も減少傾向にあるため域内運行化いたします。
詳細	<p>廃止代替バス亀山長沢線は鈴鹿市と共同で運行しており、運行経費は両市内の運行分を距離に応じて按分し、負担しています。</p> <p>なお、長沢地区から亀山高校へは、鈴鹿市コミュニティバスの運行や、自転車での通学のため、亀山長沢線を常時利用した通学は非常に少なくなっています。また、JR関西本線を利用した代替経路が存在することから、広域機能の廃止による利用者への影響は小さいものと考えています。</p>
参考	亀山長沢線の運行経費負担割合 亀山市 0.72:鈴鹿市 0.28

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 7	4 0 (自立)、4 1 (困難)
要旨	井田川駅の経由を
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在のルートでは利用しがたい。この運行の主旨（特に移動困難者）はわかるが、近くに井田川駅があるのに何故亀山駅を使う経路なのか？(自立)</li> <li>・ 朝は9時頃、昼は12時過ぎ、夕方は3～4時頃の運行とし、その間に朝夕一回井田川駅を経由する便を考えていただきたいと思います。(困難)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	・ 現行の移動に配慮して亀山駅方面行きとしています。
詳細	<p>ご指摘のとおり、東部地域は井田川駅の利用圏域でもありますが、買物等での利用や総合保健福祉センター・医療センター方面への移動需要があり、現行の長沢線を利用した通勤・通学等、現行の市民移動にも配慮して運行したいと考えています。また、鉄道駅へのアクセスは交通結節点となる亀山駅での接続が可能なことから、市中心部地域への交通アクセスを重視しました。</p> <p>なお、朝夕に関しましても、川崎地区から亀山駅方面への通勤・通学利用も見られることから、市中心部方面へ向けた運行としています。</p>
参考	市検討結果報告書 P.5 (第1回会議資料)

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 8	2 1 (困難)
要旨	旧市内の経由を
概要	旧市内に止るコースをお願いします。(行：9時、13時頃、帰り：午後) バスは現在のとおりでお願いします。(困難)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 需要のある総合保健福祉センター、医療センター方面への移動に対応できるよう経路を設定しました。</li> <li>・ 本町方面は営業路線が運行しており競合することとなります。</li> </ul>
詳細	<p>今回の再編では、東部地域から医療・福祉拠点への利用を重視した運行経路としました。</p> <p>また、亀山長沢線が運行している本町方面は、営業路線の亀山国府線及び亀山みずほ台線が運行しており、これらの営業路線を活用していくためにも、路線が競合しない経路とする必要がありますので、今回の経路としました。</p>
参考	第3回会議、第4回会議議事概要

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 9	5 9 (家族)
要旨	市役所の経由を
概要	経路に市役所が入っていない事に不自由を感じます。(家族)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ より需要の高い買物利用を優先した経路としました。</li> <li>・ 最寄の東丸バス停をご利用ください。</li> </ul>
詳細	より多くの需要の見込まれる商店街やショッピングセンターへの買物利用を重視し、今回の運行経路としています。市役所へは、最寄の東丸バス停をご利用ください。
参考	東丸バス停⇒市役所 約300m(徒歩約4分)



【提出意見】

意見番号	受付番号
B 1 2	52(自立)、53(困難)、55(自立)、59(家族)、76(家族)
要旨	環状部分も朝夕の便を運行して欲しい
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コースによって朝夕と昼が別になっているが、この地区のコースも同じように回数を多くしていただければと思う。(能褒野地区)(自立)</li> <li>・自転車でどこまでもいきましたが、最近とても疲れながら目的地に着くのがやっとなです。路線バスで朝夕と同様に走らせてください。(困難)</li> <li>・交通再編に是非、朝昼に2便、能褒野方面に走らせて欲しい。以前実験バスが通ったが、その当時は利用無く消滅。交通再編に是非当地に運行を強く希望します。(自立)</li> <li>・夏季には能褒野地区にも5、6時にも来て欲しい。(家族)</li> <li>・朝夕も田村町公民館に来ていただけたらと思う。(家族)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕の運行は利用特性にあわせ直行便的に運行します。</li> <li>・1年間の利用実績を見極め、改めて路線のあり方について考えていきます。</li> </ul>
詳細	<p>朝夕の時間帯は、主に通勤・通学を想定した運行を行っております。この時間帯については、鉄道との接続や始業時間を考慮した移動となることから、利用者の時間的制約が非常に強くなります。そのため、目的地へ直行できるように、出来る限り最短経路での運行を行う必要がありますので、現行の亀山長沢線の通学利用者等の利用にも配慮し、このような運行としました。</p> <p>また、これらの時間帯は、学生を中心とした比較的若い世代の利用が見込まれます。そのため、小学校区の中であれば、これらの利用者層は概ねバス停へアクセス可能であり、移動性は確保できるものと考えています。</p> <p>なお、1年間の試行運行で利用動向を把握し、東部地域での需要を見極めた上で、改めて白紙の状態から地域の実情に即した運行を検討したいと思っております。</p>
参考	朝夕乗入れの比較検討 第5回会議議事概要



【提出意見】

意見番号	受付番号
B 1 3	4 4 (困難)
要旨	環状部分の反対方向へも運行しては（利便性低下の防止）
概要	一方向のみしか設定されていないことで不便を感じ乗る人が半減してしまうと思う。4便に増やし、2便ずつ反対方向の運行を入れては？ 今の案は利用者を考えているとは思えません。老人の足を考えてくださるなら事情をよく考察願います。（困難）

【意見に対する考え方】

要旨	往復で考えた場合、どちらか一方は最短距離での移動となるため、利便性低下の影響は小さいものと考えています。
詳細	<p>昼間帯の運行については、利用の中心となる高齢者層や主婦層の既存路線等の利用実態から、目的地周辺への到着時間と帰宅時間に着目しダイヤの設定を行っています。また、当該地域での需要を考えた場合、増便の必要性は低いものと考えています。</p> <p>なお、運行方向については、環状で一方向への運行を行うため、往路または復路で一部目的地と反対方向への移動が発生し、心理的な負担となることが考えられます。しかし、往復で考えた場合、どちらか一方は最短距離での移動となるため、沿線全体での利便性は公平になると考えています。また、沿線の一部地域の高齢者を対象としたアンケート調査でも、今回の運行計画での利用意向は高く、利便性低下による利用者数への影響は少ないものと考えております。</p> <p>なお、今回の能褒野地区等を経由する昼間帯の環状運行は、過去の利用実績等から確たる利用の見込みが得られませんでした。地域の熱心な取り組みや強い意向もありましたので、1年間の試行運行を行い、東部地域の需要を見極めた上で、東部地域の実情に即したより効率的で効果的な運行を目指し、改めて白紙の状態から検討したいと思っております。</p>
参考	第7回会議議事概要

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 1 4	6 0 (自立)
要旨	環状部分の反対方向へも運行しては（地域内での移動）
概要	能褒野方面へ往復が無いのが残念に思いました。買物とか能褒野神社へいけない。一回でもあると良いと思いました。（川崎町一色在住）（自立）

【意見に対する考え方】

要旨	・ 市中心部方面への移動を優先した運行としました。
詳細	<p>今回の再編では、市中心部地域を主たる目的地として考えています。また、既存バス路線等の利用実績から当該地域の移動需要は少なく、効率化のため2地域を1台で運行するので、運行上の限界もあり反対方向への運行を組み込むことは困難です。</p> <p>能褒野神社へはご利用いただけませんが、沿線には商店街やスーパー等の商業施設もございますので、運行開始しましたらご利用ください。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 1 5	1 (自立)、5 (自立)
要旨	全ての地区を平等に扱うべき
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢化で自家用車を手放さなければならないようになるので公共交通は行政の義務である。能褒野へも全便乗入れを行うべき。（自立）</li> <li>・ 市の事業であれば対象地域は平等にすべき。能褒野経由が1日3便で徳原より3便少ないのは納得いかない。徳原と能褒野交互に運行すべき（自立）</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	・ 当該地区の需要に関しては過去の利用実績から確たる見込みが無いので、1年間の試行運行結果に基づき改めて検討します。
詳細	<p>能褒野地区の経由については、実験バスの運行結果から利用が見込まれませんでした。しかしながら地域の熱心な取り組みや強い意向がありましたので、改めて需要を見極めるため1年間の試行運行を行うこととし、東部ルートは試行運行の結果を踏まえ、改めて白紙の状態から検討したいと思えます。</p> <p>なお、区域面積の広い地域部での多様な交通需要を全てバスで対応することには物理的な限界もあり、現実的ではありません。仮に全ての集落を巡るバスを運行すれば、目的地まで非常に時間のかかる路線となり、誰でも使える反面、誰にとっても使い勝手の悪いバスとなってしまいます。</p> <p>そのため、闇雲に多くの集落を巡るのではなく、利用状況等を踏まえ、効率的で効果的な運行を心がけるべきと考えています。</p>
参考	第4回、第5回会議議事概要

【提出意見】

意見番号		受付番号	
B 1 6		1 9（困難）、3 5（無回答）	
要旨	朝夕の増便を		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長沢線は朝夕まとめて運行していたのでなんとか名古屋にいった。新しいのは朝少なく帰りも遅いのが無い。乗る人は少なく運行ももったいないと思われるでしょうが、「あいあい」等はほとんど利用しないのでこのバスだけがありがたかった。（困難）</li> <li>・朝夕に少し多い方がいいと思います。（無回答）</li> </ul>		

【意見に対する考え方】

要旨	朝夕は利用が低調のため、比較的利用が見込まれる学生の通学時間に合わせた運行としています。
詳細	<p>亀山長沢線の早朝や夜の便は利用が低調で、あまり利用が見込めませんでした。また、今回は2地域を連携して1台で運行するため物理的な限界もあり、全ての移動需要には応えかねます。</p> <p>なお、朝夕帯には少数ではありますが亀山高校への通学利用が見られますので、当該時間帯は比較的利用が見込まれる亀山高校生の通学時間に合わせた運行としています。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 1 7	39(自立)、47(自立)、60(自立)、62(自立)、81(自立)
要旨	運行回数を増やして欲しい。(帰りの便の時間が合わない、朝夕の増便を)
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤの増便。(自立)</li> <li>・バス運行回数をもっと多く。(自立)</li> <li>・行きはいいが帰りが不便に思います。5便目は亀山駅を30分早く出るか、5便目の前に1便追加した方が良いと思います。買物とか教室へ行ききました時、ちょっと遅いなど思いました。(自立)</li> <li>・現在の長沢線ダイヤだと亀山学校(あいあいでの亀山老健の講座)に出れない。(午前の便は早すぎ、午後だと遅れてしまう)(自立)</li> <li>・帰りの時間が遅いので、もう少し早い時間にあればよいと思います。午前中に医者に行って帰り16時40分まで待たないといけないので。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕については需要が少ないため、学生の通学時間に合わせた運行としています。</li> <li>・物理的にも限界があり、全ての移動需要を満たすことは困難です。</li> </ul>
詳細	<p>亀山長沢線の早朝や夜の便は利用が低調で、あまり利用が見込めませんでした。少数ではありますが亀山高校への通学利用が見られますので、当該時間帯は比較的利用が見込まれる亀山高校生の通学時間に合わせた運行としています。昼間帯につきましては、日常的な買物等目的で利用頂く際には、概ね適切な滞在時間を確保できているものと考えています。</p> <p>なお、今回は移動需要が少ないため、2地域を連携して1台で運行することから物理的な限界もあり、すべての需要にお応えできないことをご理解ください。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
B 1 8	1 9 (困難)
要旨	通学で利用できるダイヤを
概要	・雨で乗っていた亀高生が、乗れなくなる。(困難)

【意見に対する考え方】

要旨	・亀高生が通学で利用可能なダイヤとなっています。
詳細	<p>亀山高校への通学利用については、第1便をご利用いただければふれあい広場前バス停に8時過ぎの到着となり、亀山高校の始業時間に十分間に合います。また、帰宅に関しても、現行の亀山長沢線の帰宅利用のピークとなる便とほぼ同様の時間帯に運行することから、再編後の路線でもご利用いただけるものと考えています。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
B19	80（家族）、81（自立）、83（家族）
要旨	306号線は旧道での運行を
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徳原のバス停は306号線沿いで乗降が危険なので、旧道を通り農事集会所前で乗降出来たらよいと思います。（家族）</li> <li>・徳原のバス停は危ないので旧道を通って欲しい。（自立）</li> <li>・徳原バス停か徳原集会所を。家族が都合が悪いと何処へもいけない。（家族）</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	旧道は幅が狭く運行が困難です。
詳細	旧道は大変道幅が狭く円滑な運行は困難で、特に今回はマイクロバスで運行を行いますので、ご提案の経路で運行することが出来ません。

【提出意見】

意見番号	受付番号
B20	1（自立）、37（家族）、50（自立）
要旨	フリー乗降としてはどうか
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フリー乗降にすべき（自立）</li> <li>・エコー、あいあい、川崎農協を利用する予定です。自動車があまり通行しない能褒野地区内では臨機応変に乗降できる移動停留の検討はどうでしょうか。（家族）</li> <li>・能褒野地区はフリー乗降にして欲しい。（理由：区域が広く家が点在しておりバス停まで距離があり高齢者にとって利用しにくい。広域幹線バスとタクシーの中間的な乗り物として柔軟に考えて欲しい。地区内は道幅が広く見通しも良いので危険は少ない。）（自立）</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フリー乗降は安全運行上好ましくありません。</li> <li>・経路上の停留所設置は出来る限り地域の要望に応じていきたいと考えています。</li> </ul>
詳細	<p>フリー乗降を実施すれば利用者の利便性は高くなりますが、不特定箇所で停車を行うため、自動車が普及した現在では追突事故発生の恐れや、不意の停車による高齢者等の車内転倒の恐れもあり、運行の安全確保上好ましくないので実施しかねることをご理解ください。</p> <p>停留所の設置位置については、安全上等の制約もありますが、できる限り地域の要望にお応えしたいと考えています。</p>

## 【C】南部ルートについて

### 【提出意見】

意見番号	受付番号
C 1	3(自立)、65(困難)、66(困難)、67(家族)、69(困難)、70(家族)、71(自立)、72(自立)、85(自立)
要旨	神向谷地区の経由を
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日1往復は神向谷経由で。そのときはジャンボタクシーで十分。ルートと車両を柔軟に考えるべきだ。(自立)</li> <li>・ 1日数本は旧306号線を通して欲しい。(旧神向谷バス停利用) 往路の変更を検討してください。(困難)</li> <li>・ 往路は旧306号線を通し、旧神向谷バス停に止めて欲しい。(困難)</li> <li>・ バス運行経路に神向谷地区が入っていないが、検討してください。(家族)</li> <li>・ 以前の通り神向谷バス停まで通って、さわやか号を運行させてほしい欲しい。(困難)</li> <li>・ 三寺→中庄→下庄へ行くならば、途中で神向谷へ寄って下庄へ行っても良いのではないですか?(家族)</li> <li>・ 旧306号線を通らないのはなぜか。バス停の復活利用するのも経費もかからないではないか。(自立)</li> <li>・ 今回バス路線から外れており、なぜ地元関係者に何の説明も無く決定したのか知りたい。また、なぜ実験バスで運行のなかった楠平尾を通すのか経緯を知りたい。(自立)</li> <li>・ 亀山市南部地区は開発が遅れており、特に昼生地区は見捨てられている気がする。地域公平さからみて神向谷を通らないのは納得いかない。マイクロバスなら十分に通行できます。運行時分もさほど変わりません。バス停16と17の間に「神向谷」バス停をお願いします。(自立)</li> <li>・ 廃止になった路線及び神向谷バス停の復活を。病院で老人の会話を聞くと子どもや孫の仕事の関係で送り迎えを無理に頼めず情けないとの事。自分がその立場に立ったらと思うと心配だ。せめて朝夕2回ずつ運行は出来ないか。(自立)</li> </ul>

### 【意見に対する考え方】

要旨	地域の主体的な取組みで運行が可能となり、事業計画変更の基準を満たす利用も見込まれることから経由を行います。
詳細	<p>神向谷地区の経由に関しては、車両転回場所がなく運行できる見込みがないため経由については検討できませんでしたが、今回の意見募集後に自治会が主体となって転回場所の確保をし、改めて需要の見込みについても各会員の意向を把握したとのことでした。</p> <p>このことについて検討した結果、事業計画変更の基準を満たすものと認め、神向谷地区の経由について協議したところ、事業計画を変更し一部の便で当該地区の経由を行うこととしました。</p>
参考	<p>延べ乗降者数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 白子亀山線実績：10人/日（上古屋バス停の乗降者数、市乗降調査結果、域内利用者のみ）</li> <li>・ 自治会意向調査結果：「利用したい」21戸（自治会総数54戸）</li> </ul>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 2	1 1 (自立)、1 2 (自立)
要旨	環状の経路にして双方向で運行してはどうか
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状経路で、逆方向の運行もしてはどうか (自立)</li> <li>・今回の案は亀山駅まで時間がかかりすぎるので、環状経路で交互に運行してはどうか。その際、運行回数は10回程度の偶数回数を希望する。このことは市や市の商業の活性化という点でも有意義と考えます。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	既存路線等の利用実績に応じた運行を考えています。
詳細	<p>南部地域の既存バス路線等の利用実績から、域内の移動需要は少なかったため、他地域と連携し運行の効率化を図ると共に、昼間帯の運行を中心とした輸送形態を図っていくこととし、今回の運行計画を原案として意見を募集しました。</p> <p>なお、環状での双方向運行など、現在の計画から大幅な増便や経路変更を行うほどの利用を見込むことは、現状では難しいと考えております。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 3	1 1 (自立)
要旨	安知本バス停の場所を変更して欲しい
概要	高齡の母には安知本バス停は危険である。田茂集落入口まで経路変更してバス停を設置して欲しい。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	バス停の位置は多くの方がスムーズに利用いただけるよう検討しており、移設にはデメリットもあります。
詳細	<p>既存路線沿線のバス停に関しては、新しい路線になっても周辺の方がスムーズにご利用いただけるよう、できるだけ従来からの設置位置を踏襲していきたいと考えています。</p> <p>なお、今回ご提案いただいたバス停の移設を行った場合には、次のようなデメリットが考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経路を変更することで、昼間帯経由便での安知本集落内の運行が増えるため、若干の時分増加が発生します。</li> <li>・田茂、安知本の両集落の中間点にあったバス停を移設することになるため、安知本集落からは若干離れます。</li> </ul>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 4	1 5 (自立)
要旨	バスが無く困っています
概要	下庄駅から亀山へ汽車で行かねばならず困っています。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	南部ルート運行の際はご活用下さい。
詳細	南部ルート運行の際には、現在ご利用のJR紀勢線のほか南部ルートも移動手段の選択肢に含めて、移動目的や時間に合わせご活用ください。

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 5	7 1 (自立)
要旨	どのような経緯で今回のルートが決定したのか
概要	今回、バス路線から外れており、なぜ地元関係者になんの説明も無く決定したのか知りたい。また、なぜ実験バスで運行のなかった楠平尾を通すのか、経緯を知りたい。(神向谷地区) (自立)

【意見に対する考え方】

要旨	・過去の利用実績等から素案を作成し検討しました。
詳細	<p>今回、運行計画を策定するにあたっては、既存路線の利用状況等から市内各地域の実情に応じたバス路線再編の方針を定め、それらの方針に基づき、既存路線等の利用実態も踏まえ具体的な運行計画を検討しました。</p> <p>その中で、南部地域については、県道亀山安濃線沿線と県道亀山白山線沿線を一体的に運行することとし、朝夕帯は幹線を直行便的にまた昼間帯については、利用が見込まれかつ円滑な運行が行える範囲できめ細やかな運行を行えるよう検討した結果を、関係地域のすべての皆さまにご報告し意見をいただいたところです。</p> <p>なお、神向谷地区の経路に関しては、車両転回場所がなく運行できる見込みがないため経路については検討できませんでしたが、今回の意見募集後に自治会が主体となって転回場所の確保をし、改めて需要の見込みについても各会員の意向を把握したとのことでした。</p> <p>このことについて検討した結果、事業計画変更の基準を満たすものと認め、神向谷地区の経路について協議したところ、事業計画を変更し一部の便で当該地区の経路を行うこととしました。</p> <p>なお、楠平尾バス停は、実験バスのバス停の中で、亀山駅前などの目的地付近のバス停をのぞき、最も多く利用されたバス停でした。</p>
参考	楠平尾バス停の利用者数 4.4人/日 (市内実験バス調査)



【提出意見】

意見番号	受付番号
C 6	2 6 (自立)、7 3 (自立)、3 3 (自立)
要旨	鈴鹿方面への広域移動の確保を
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今まで通り、亀山駅～白子駅・鈴鹿方面を通って欲しい。今でもお年寄りが沢山利用するし、いつ私たちがバスを利用するかわからない。(自立)</li> <li>・南回りでの鈴鹿中央病院行きは考えられないでしょうか？(自立)</li> <li>・終点の弘法寺を三宅橋まで延伸し、C-BUSと接続するダイヤとすれば、両地域の住民にとって利便性が向上する。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・白亀線で広域移動は非常に少なかったので域内路線として整理しました。</li> <li>・便数も限られており待合設備も無いことから、C-BUSとの接続は困難です。</li> </ul>
詳細	<p>以前に運行をしていました白子亀山線での広域利用は主に鈴鹿市民の利用であり、亀山市民の広域での利用は非常に少数でしたので、域内路線として整理しました。</p> <p>なお、隣接する鈴鹿市三宅町付近をC-BUSが運行をしておりますが、このC-BUSとの接続に関しては、便数が限られているためダイヤの整合が合わず実質的には乗継できません。また、近接する経路付近には乗継のための待機設備もありません。そのため、三宅橋から延伸してのC-BUSとの接続を行うことは困難です。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 7	3 3 (自立)
要旨	豊里ネオポリスへ延伸してはどうか
概要	朝夕の下庄駅利用はほぼ豊里ネオポリスの住民であることを考慮して、終点をネオポリス内に変更する。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	駅の利用促進も非常に重要とは認識しているが、域内での運行開始を優先したい。
詳細	市内鉄道駅の利用促進を図り駅周辺の活性化を図ることの重要性は十分認識していますが、今回の再編では、まず域内でのバスの運行開始を優先したいと考えています。そのため、下庄駅への津市方面からのバス乗入れ等については将来的な課題とし、今後検討していきたいと考えています。

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 8	28(無回答)、30(自立)、31(困難)、32(困難)、79(自立)
要旨	二本松団地の経由を
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・何故二本松団地を経由しないのか？ 高齢化が進み今後バス利用も多くなるので、1日1回でも二本松経由出来るようお願いします。出来なければ三交バスに乗るので、料金を同じにして欲しい。(無回答)</li> <li>・亀寿苑前当りにバス停があればと思う。二本松にはバス待合所あるがバスが通らないので不便です。徒歩だと買物も大変、主人もじき車に乗れなくなるのではと心配しています。不審者の話もあり不安です。(自立)</li> <li>・高齢化も進んでいくので、今は少数でもバスを望む高齢者は増えていくので、1日のうち何便か二本松団地を経由していただけることを希望します。(困難)</li> <li>・阿野田口のバス停までは徒歩15分かかるので、雨の日、風の強い日はとても困ります。阿野田口まで歩くのなら、現行のままの方が早朝から夜遅くまで運行されるので便利です。(困難)</li> <li>・二本松団地も核家族化、高齢化が進みます。どうか以前のように二本松団地を通る経路の復活をお願いします。高齢者や病弱の人ほど、近くにバス停があるとどんなにありがたいことか。阿野田口へ徒歩で行くのも大変な人もいます。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	地域の主体的な取組みで運行が可能となり、事業計画変更の基準を満たす利用も見込まれることから経由を行います。
詳細	<p>二本松団地の経由は転回場所が無く経路的に運行が困難でしたが、自治会が主体となって転回場所を確保する取組みがあり、団地に隣接する特別養護老人ホーム亀寿苑の駐車場への乗入れについて、自治会が主体的に申し入れを行い承諾していただいたことで、運行が可能となりました。</p> <p>なお、利用の見込みにつきましては、二本松自治会が自主的に聞き取りをした住民の利用意向や過去の白子亀山線の乗降実績、亀寿苑への利用意向の聞き取り結果から、事業計画変更の基準を満たすものと認められましたので、協議した結果、亀寿苑をバス停として一部の便で経由を行うことといたしました。</p>
参考	<p>延べ乗降者数見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・白子亀山線実績：4人/日 (市乗降調査結果の二本松団地バス停の乗降者数で域内利用者のみ限定)</li> <li>・自治会意向調査結果からの推計：2～3人/日</li> <li>・亀寿苑聞き取り結果からの推計：5～7人/日      計7～11人/日の乗降</li> </ul>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 9	14 (家族)、18 (自立)、73 (自立)、75 (家族)
要旨	運行を期待しています
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買物等にJRを利用していたが、食料品を買うと重く大変だった。南部ルート<sup>1</sup>の運行を楽しみにしています。(家族)</li> <li>・ここに選ばれたルートは皆が心から願っていた路線だと思う。この路線が1人でも多く利用し、長く発展して南部の活性化に繋がっていけばこれほど喜ばしいことは無い。もっと早くにこの計画が発案されていたらきっと利用者も増えていたような気がしている。(自立)</li> <li>・昔は下庄から亀山駅へのバスが走っており便利でした。近所の家では、雨の日には中高校生の子どもを自転車を車に載せて送っており、不便なところで格差がありすぎる。バスが走っていたら人に頼らず一人で移動できるので、利用者が効率よく利用出来るように便宜を計っていただきたい。(自立)</li> <li>・乗り物は何も乗れないので、期待しております。(家族)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	「我がバス」という気持ちを持って利用してください。
詳細	<p>将来に向けバスが持続的に運行を行っていくには、地域の皆さまが主体となり、バスを守り育てていく気持ちを持っていただき、運行にも積極的に関わっていただくことが必要不可欠となりつつあります。</p> <p>「我がバス」という気持ちをお持ちいただき、積極的な利用を期待しています。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C10	29 (困難)
要旨	医療センターの経由を
概要	医療センターへ透析を受けるため毎週3回阿野田口からバスを利用し通院しているが、往路復路で大変時間がかかり困っています。医療センターを経由する経路を作っていただければありがたいと思います。なお、私の知っている透析患者が5名います。(困難)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心部地域へ向けたバスとして運行します。</li> <li>・ 亀山駅から医療センターへはさわやか号に乗継ぎください。</li> </ul>
詳細	<p>市内中心部地域では、さわやか号による主要公共施設間のネットワークを形成しており、現在、基幹交通として良好な運行を行っています。</p> <p>もし、全てのバス路線が主要な目的地を全て経由することとなれば、不必要な路線の重複が発生し非効率的な運行となります。また、目的地への移動にも長い時間がかかることで利便性が大きく損なわれます。</p> <p>今回の再編では、地域部からさわやか号運行区域へのアクセスを図ることで、効率的かつ効果的な市内の生活交通ネットワークを形成していきたいと考えていますので、再編の主旨にご理解いただきますようお願いいたします。</p>
参考	第2回会議議事概要

【提出意見】

意見番号	受付番号
C11	13 (困難)
要旨	エコーの経由を
概要	高齢になり坂も多く自転車は大変になってきた。タクシー券も買物に使えないので、エコーへの乗入れをよろしくお願いします。(困難)

【意見に対する考え方】

要旨	・ エコーへの直接乗入れも予定しています。
詳細	<p>今回の再編では、(株)亀山ショッピングセンター様にご協力いただき、エコータウンへの直接乗入れを行いたいと考えております。また、亀山駅からさわやか号にお乗継ぎいただければ、東町商店街などの商業施設のほか、総合保健福祉センターや医療センターへもおでかけいただけますので、是非ご利用ください。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C12	11 (自立)
要旨	今回の路線の意図は？
概要	バスを利用する機会があるのは駅または市役所や商店街、病院が主となる。今回の経路では利便性の意図がわからない。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心部地域へ向けたバスとして運行します。</li> <li>・ 亀山駅から医療センター等へはさわやか号に乗継ぎください。</li> </ul>
詳細	<p>市内中心部地域では、さわやか号による主要公共施設間のネットワークを形成しており、現在、基幹交通として良好な運行を行っています。</p> <p>もし、全てのバス路線が主要な目的地を全て経由することとなれば、不必要な路線の重複が発生し、非効率的な運行となります。また、目的地への移動にも長い時間がかかることで利便性が大きく低下することにもなります。</p> <p>今回の再編では、地域部からさわやか号運行区域へのアクセスを図ることで、効率的かつ効果的な市内の生活交通ネットワークを形成していきたいと考えていますので、再編の主旨にご理解いただきますようお願いいたします。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C13	7(困難)、9(困難)、10(困難)、22(自立)、24(無回答)、25(困難)
要旨	全便経由して欲しい(楠平尾、弘法寺)
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全時間帯楠平尾集会所に停車して欲しい。(困難)</li> <li>・ 点線も楠平尾へ入ってほしい。(困難)</li> <li>・ 楠平尾経由部分も全便入ってほしい。(困難)</li> <li>・ 下庄駅止まりの2便目も弘法寺まで来て欲しい。車に乗れないお年寄りが沢山おり、私たちも使う。(自立)</li> <li>・ 7便全て弘法寺に立ち寄るよう検討して欲しい。(無回答)</li> <li>・ エイチワンの前を通って欲しい。弘法寺には高齢者が多く他に交通機関もないので是非バスを通して欲しい。(困難)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	朝夕は利用者特性に合わせ、既存の利用者にも配慮し極力短時間で目的地にいけるよう最短経路で運行します。
詳細	<p>朝夕の時間帯は、主に通勤・通学を想定した運行を行っています。この時間帯は、鉄道との接続や始業時間を考慮した移動となり利用者の時間的制約が非常に強くなります。そのため、出来る限り目的地へ直行できるよう配慮した運行とするなど、時間帯毎の利用特性に応じた運行を行います。</p> <p>また、これらの時間帯は学生を中心とした比較的若い世代の利用が見込まれます。そのため、小学校区の中であればこれらの利用者層はバス停へアクセス可能であり、移動性は概ね確保できるものと考えています。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 1 4	2 3 (家族)、2 7 (自立)
要旨	さわやか号との乗継改善を (帰宅)
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 亀山駅発 1 5 時 4 5 分を 1 6 時 3 0 分発にしてもらえばさわやか号との乗継がスムーズになる。(家族)</li> <li>・ 家族に障害者があり、図書館近くの福祉施設に週 3 日通っている。家族が送迎しているが、バスが走ると聞き期待していたが、さわやか号との乗継が不便で帰りは弘法寺まで 4 時間もかかってしまい期待はずれだ。乗継時間は 3 0 分以内で再検討をお願いします。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 台での運行のため、ダイヤには物理的な限界があります。</li> <li>・ 当該時間帯はより需要のある東部地域を運行します。</li> </ul>
詳細	<p>この地域は大きな需要が見込めないことから、東部ルートと南部ルートを 1 台で運行するものであり、ダイヤの設定には物理的な限界があります。そのため、各時間帯の運行は、両地域の既存路線等の利用動向を分析し、利用が見込まれる方を優先したダイヤの設定を行っています。</p> <p>なお、1 6 時 3 0 分頃につきましては、既存の亀山長沢線と亀山棕本線の利用状況から、東部ルートを利用した亀山高校生が利用する見込みが比較的高いため、当該時間帯は東部ルートの運行を優先したダイヤ設定を行っています。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 1 5	2 7 (自立)
要旨	下庄駅との結節が図られていない
概要	津方面から J R 下庄駅での乗継が 5 便目は 1 分しかなく、津方面への乗継は 2 便目は 5 7 分、3 便目は 4 3 分もあり、「下庄駅との結節を図る」との方針に沿っているとは理解しがたいので再考を。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 白子亀山線等で、市民の下庄駅利用はあまり見られなかったため、より需要の高い市中心部方面への移動を優先しています。</li> </ul>
詳細	<p>白子亀山線や実験バス管内・昼生ルートでも下庄駅への乗入れを行っていましたが、下庄駅への利用は少数でした。</p> <p>そのため、より需要の高い市中心部方面への運行を重視してダイヤを設定しており、2 地域を 1 台で運行するため物理的な限界もあることから、今回の運行計画では下庄駅での鉄道とのダイヤ接続が芳しくないものとなっています。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C16	4（困難）、17（家族）、10（困難）
要旨	ある程度の便数を確保して欲しい、4便目を調整して欲しい
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の不便を感じる。歳のせいであまり遠くへ歩けない。ルートは今のままでも昔の椋本線でもいいので1時間半に1本くらいの運行を。（困難）</li> <li>・バスが出ることはありがたいです。4便目の時間をもう少し早くしていただけたら良いと思う。（家族）</li> <li>・楠平尾から阿野田まで行くのに、朝はいいが帰りの時間を昼までに帰れるように欲しい。（困難）</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1台運行のため、ダイヤの調整には限界があります。</li> <li>・目的地での滞在時間等に配慮し、このようなダイヤとしています。</li> </ul>
詳細	<p>既存路線等の利用実績から南部地域での需要は少なく、他地域と連携して1台で運行し大幅な効率化を図りたいと考えています。</p> <p>そのため、運行頻度にも物理的な限界があり、すべての需要に対応できる運行は困難です。そこで、目的地での滞在時間等に配慮し、できるだけ利用しやすいようダイヤの設定を行いました。</p> <p>ご不満を感じることもあるとは思いますが、運行いたしましたらまず一度利用してみてください。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C17	27（自立）、33（自立）
要旨	地域の農協等へも行けるダイヤを
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一人暮らしの老人は、農協昼生支店では用事を済ませたあと2時間以上待たなければならないと怒っていた。（自立）</li> <li>・地域の農協や郵便局に年金を下ろしに行けるよう、1時間程度の用事に行けるダイヤ設定をすべきである。（自立）</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心部方面への移動を優先した運行としました。</li> </ul>
詳細	<p>既存路線等の利用実績から南部地域での需要は少なく、他地域と連携して1台で運行し大幅な効率化を図りたいと考えています。そのため、運行頻度にも物理的な限界があり、すべての需要に対応できる運行は困難です。</p> <p>そこで、より需要の高い、市中心部地域での買物等を目的とした利用に着目し、これらの利用利便性をできるだけ高めるよう運行を計画しておりますのでご理解ください。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C18	2（困難）、3（自立）、68（自立）、33（自立）
要旨	雨等で学生等（高校生、小学生、保育園児）が利用できるようにしてはどうか
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝2便目は買物には早い。通学にも使えないが、どうして今のダイヤなのか？（困難）</li> <li>・朝の1便2便を調整すれば、病気や怪我等の高校生も乗れて利用が増える。（自立）</li> <li>・亀山駅に朝8時くらいに着くダイヤがあれば雨の日などに学生が利用するのではないか？（自立）</li> <li>・雨天時に小学生や保育園児が使えるよう、登下校にあわせたダイヤの設定を。（自立）</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の再編では、移動困難者の最低限度の移動性を維持・確保していくことを目的としています。</li> <li>・需要の見込みに重点を置いたダイヤ設定等を行っているため、対応いたしかねますことをご理解ください。</li> </ul>
詳細	<p>今回の市内生活交通の再編では、既存バス等の利用実績や地域の実状等を踏まえた効率的で効果的な公共輸送事業の仕組みづくりを通じて、移動困難者の日常生活における最低限度の移動性を維持・確保することを目的としています。</p> <p>なお、東部地域と南部地域を運行する既存のバス路線（廃止路線含む）の利用実態を分析したところ、8時台の市内の通学利用は南部地域沿線では亀山駅や亀山高校に近いため非常に少なく、東部地域では比較的距離のある川崎地区を中心として比較的多く利用されていました。ただし、南部ルート沿線地域でも、早朝や夕方遅くには若干ではありますが利用が見られました。</p> <p>また、原則として小学校は徒歩による通学、保育園は家族の送迎による通園となっています。</p> <p>そのため、ご意見で挙げられた内容は再編の主旨から外れており、移動困難者の移動性の維持・確保や、需要の見込みに重点を置いたダイヤ設定等を行っているため、対応いたしかねますことをご理解ください。</p>



【提出意見】

意見番号	受付番号
C19	27 (自立)
要旨	東部ルートと乗継いで医療センターへの直行を
概要	南部ルート・東部ルートで同一のバスを利用すると聞いている。さわやか号に乗り換え市内で乗車したまま東部ルートを利用したほうが医療センターへ早く到着できると思う。区別せず1本の路線として亀山駅の停車時間を短くすることは出来ませんか。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あくまで別路線であり、ダイヤ調整や乗務員休憩のため待機時間は運行上必要で、休憩のため乗務員が離れることもあるので一旦下車が必要です。</li> <li>・市中心部地域内の移動はさわやか号とへ乗継ぎください。</li> </ul>
詳細	<p>東部ルートと南部ルートは2地域を1台で運行しますが、あくまでも別の路線です。</p> <p>また、亀山駅では、乗務員休息や時間調整のため空き時間を設けていますが、待機時間中には乗務員が車両を離れることもあり、一旦下車していただく必要があります。</p> <p>なお、今回はマイクロバスで運行しますので車両定員に余裕もあり、さわやか号運行区域内の移動にもご利用いただけますが、さわやか号運行区域内の移動には、できるだけさわやか号をご利用いただき、良好な市内の生活交通ネットワーク形成にご協力いただきますようお願いいたします。</p>

【提出意見】

意見番号	受付番号
C20	20 (自立)
要旨	バス停周辺の安全確保のため整備を
概要	天神東のバス停設置で住民は大変喜んでいるが、南側は危険なので、ガードレール外したり、側溝の蓋をするなど、整備を希望する。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	整備に向けて調整を図っていきます。
詳細	バス停の設置場所につきましては、運行計画が確定次第、改めて現地を確認し、安全確保に向けた調整を図っていきます。

【提出意見】

意見番号	受付番号
C 2 1	2 8 (無回答)
要旨	地元で待合施設を管理してきたが無駄だったのか
概要	白子亀山線廃止時に、再編で運行の予定ということで、二本松団地バス停を自治会で維持管理してきたが、無駄だったのか。(無回答)

【意見に対する考え方】

要旨	待合施設は活用できませんが、地域の主体的な取組みで運行が可能となり、事業計画変更の基準を満たす利用も見込まれることから経由を行います。
詳細	<p>二本松団地の経由は転回場所が無く経路的に運行が困難でしたが、自治会が主体となって転回場所を確保する取組みがあり、団地に隣接する特別養護老人ホーム亀寿苑の駐車場への乗入れについて、自治会が主体的に申し入れを行い承諾していただいたことで、当該待合施設は活用できないものの、経由運行が可能となりました。</p> <p>なお、利用の見込みにつきましては、二本松自治会が自主的に聞き取りをした住民の利用意向や過去の白子亀山線の乗降実績、亀寿苑への利用意向の聞き取り結果から、事業計画変更の基準を満たすものと認められましたので、協議した結果、亀寿苑をバス停として一部の便で経由を行うことといたしました。</p>
参考	<p>延べ乗降者数見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・白子亀山線実績：4人/日 (市乗降調査結果の二本松団地バス停の乗降者数で域内利用者のみ限定)</li> <li>・自治会意向調査結果からの推計：2～3人/日</li> <li>・亀寿苑聞き取り結果からの推計：5～7人/日      計7～11人/日の乗降</li> </ul>



## 【D】 試行運行について

### 【提出意見】

意見番号	受付番号
D 1	1(自立)、5(自立)、50(自立)、72(自立)、41(困難)、53(困難)、54(家族)、59(家族)、51(自立)
要旨	1年間の試行では結果は出ない、続けて運行して欲しい
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1年間の試行運行で利用が少なければ廃止ではなく、少なくとも3年間は試行運行して欲しい。採算重視ではなく、住民へのサービス重視の運行を。(自立)</li> <li>・ 免許の返納等が必要なので、一年では結果は出ない。長い目で見ることが必要。(自立)</li> <li>・ 1年とせず複数年(出来れば4.5年)して欲しい。(理由:止む無く自動車を利用していた人が急にバスに切替えるのは困難。バス利用の良さを周知徹底するには時間がかかる。免許を返上するまでには迷いが生じ時間がかかる。免許を返上した途端バス運行中止となる心配がある。バスの利用になれて生活を変えた後に中止となれば堪らない。)(自立)</li> <li>・ 乗らないから廃止ではなく、当分の間空車状態であっても、定着すればバスの姿を見て利用者も増えると思います。(自立)</li> <li>・ 老人が毎日出かける物でも無いので利用者の多少にかかわらず計画中止にしないで欲しい。若い人もいずれ歳をとります。市の財政のことはわかりませんが、少しでもバス運行の為に力を入れていただきたいと思います。それが老人にとっては頑張らねばと、生きてゆく上での大きな力になると信じています。(困難)</li> <li>・ 能褒野町も人口が増えつつあります。1年限定の試行運行ではなくずっと走らせてください。私たち利用者もお互いに誘い合うように心がけたいと思います。(困難)</li> <li>・ 能褒野の人間は一部の人を除いてバスを利用する人は少ないと思うが、この先どうなるかわからず、一年だけの試行運行では意味が無い思う。赤字になっても長い目で能褒野へ運行してほしい。現在の市バスを延長してでもやってください。人口も多くなり、その分車に乗れない人も多いです。今の時代バスも通らない所ってありますか?(家族)</li> <li>・ 現在は家族の送迎で不自由なく用を足すことが出来るが、近い将来バスを利用しなくてはならなくなると思う。少し長い目で試行運行を見ていただいて、二人暮らしの老人が公共機関に用事をしに行けるよう希望したい。(家族)</li> <li>・ 年々自転車に乗ることもしんどくなり危険を感じるがありますので、1年限定ではなく、利用者の多少にかかわらず、未永く地域の高齢者のためにも未永くバスを走らせてください。それぞれの人が必要に応じて路線バスの恩恵を受けられるようになることを心からのぞんでいます。(自立)</li> </ul>

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 確たる需要は見込めませんでした。が、地域の強い意向があり、非常に熱心な取組みも見られましたので、1年間の試行運行を行うこととしました。</li> <li>・ 地域の皆さま同士でも積極的にPRをしていただき試行運行にご協力ください。</li> </ul>
詳細	<p>今回、東部地域のバス再編を協議するにあたっては、以前に運行した実験バスの利用も極めて低調だったこともあり、能褒野町方面への運行は考えていませんでした。また、アンケート調査の結果についても協議しましたが、残念ながら、確たる需要を見込めるには至りませんでした。</p> <p>しかし、地域の強い意向だけでなく、アンケート実施の際には地元老人クラブを中心とした非常に熱心な取組みが見られたこともあり、実験バスの運行当時から地域の状況が大きく変わっているのではないかという予感を感じることができました。</p> <p>「いずれバスが必要となる」「高齢化で必要になってくる」という状況は、どこも変わりありません。また、全ての移動需要にバスで対応することは現実的に困難です。そのため、実際にご利用いただける場所、より需要の高いところを優先し運行せざるを得ません。</p> <p>例え1年間とはいえ、今回の試行運行を行うことで、当初考えていた運行に比べ運行経費が増加しますし、既存路線沿線の一部では利便性が低下するところも発生してしまいます。</p> <p>しかし、これらのデメリットを補ってなお余りある結果が出るものと期待しております。試行運行の結果に基づき、本格運行についての協議を行うこととなりますので、地域の皆さま同士でも積極的にPRを行っていただき、試行運行にご協力ください。</p>
参考	第7回会議議事概要

【提出意見】

意見番号	受付番号
D 2	2 (困難)
要旨	評価基準設定の理由は？
概要	5人乗らなければ廃止とは？(困難)

【意見に対する考え方】

要旨	利用があることを前提として運行を計画しており、利用がなければ運行を見直していきますので、見直しをするか否かの基準として設けました。
詳細	<p>バスが利便性を発揮するには、出来るだけ短時間に目的地へ到着する必要があります。特に、利用が見込まれない経路を繰り返す冗長な運行は、利用者に大きな精神的負担となり、大きく利便性を損ねることとなりますので、バスが良好な運行を継続していくためには、需要の見込めない経路設定は適宜見直し運行を効率化していくことが必要となります。</p> <p>そのため、再編後は定期的に事業評価を行い、運行の見直しを図っていきますが、限られた時間内でバス停やダイヤをすべて検討し、全ての要望等を詳細に検討することは非常に困難です。</p> <p>事業評価の基準は、交通会議での協議対象を絞るため議題に挙げるかどうかを判断する基準であり、基準に満たないバス停を即廃止するわけではありません。ちなみに、バス停の事業評価基準となる平均述べ乗降者5人/日とは、乗り降りした人数の合計であり、概ね2～3人が往復で利用していれば達成できる基準です。</p> <p>なお、今回の東部ルートについてはあくまで試行運行であり、その他の再編路線とは位置付けが異なります。そのため、試行運行期間終了後には、利用状況等を踏まえた上で再度白紙の状態から運行計画を検討することとなります。</p>
参考	第6回会議議事概要

【提出意見】

意見番号	受付番号
D 3	2 7 (自立)
要旨	評価基準を再考すべき
概要	利用人数で評価せず、輸送距離×移動人数で評価を。利用人員少なくとも、移動距離が長い場合は大きく評価すべき。(自立)

【意見に対する考え方】

要旨	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基準は客観的に見直し協議の対象を選別するためであり、最終的には数値のみで判断しません。</li> <li>・ 客観的に公正な判断ができるよう簡潔な基準が好ましいと考えています。</li> </ul>
詳細	<p>利用者数による評価基準は、利用の低調な停留所やダイヤを見直し運行を効率化してより効果的な運行としていくための、客観的な判断の基準として設定いたしました。</p> <p>しかし、これらの数値基準は、あくまで見直しの協議対象とするかどうかを客観的に判断するための基準であり、利用者数のみを見て見直しの判断をするということではありません。</p> <p>なお、ご提案の距離に応じた評価基準は、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①距離に応じて評価を高くすることは、冗長な運行が促されることとなり、効率的な運行に結びつかない。</li> <li>②評価を加える程度の設定が難しく、公正な基準にならないため、客観的な評価基準として運用することが難しい。</li> </ol> <p>との理由から、運行計画見直しの評価基準として、好ましくないと考えます。</p>

## 【参考】パブリックコメント対象外の意見

その他、次のようなご意見もお寄せいただきました。公共交通会議としての意見に対する回答は行いませんが、公表するとともに、市の関連部局へも情報提供を行います。

意見分類		意見概要	受付番号
他 施策	バス券	バスが通らないので、バス券どうかと思う。	85
バスの在り方	検討の進めかた	学識経験者の委員会での検討では地域住民の意志が反映されていない。本当は路線地域の各自自治会・老人会の代表者等による委員会を結成し、討議すべきだったと思う。	5
		なぜ地元に出前講座等を出来ないのか。机の上で検討せず地域の声を反映して欲しい。	28
		安全・安心の公共交通と利用者にとっての利便性をどのようにすれば確保できるのかの議論が大切とおもいます。地域の住民の声を聞くために、事務局が足を運び説明したり、要望を聞くことをなぜしないのか？	34
		行政、市民、実務者など多くの人の意見を取り入れてみてはどうでしょうか？	61
		署名運動して嘆願書を出せば経路変更できるのか？	28
		東部地区の方が再編事業のメンバーに入っていたのか？	28
		全国でも同じような地域があるが、そのようなところの成功例の説明をして下さい。また、その教訓をどう活かすのか。	34
	費用負担	利用実態の把握方法と実績は定期的に広報等で地域住民に公表して欲しい。運行に変更が生じて地域住民が納得できるようお願いします。	27
		市民全てに公平公正でないなら税を投入すべきではない。それならば受益者負担で運行すべき。	1
		白鳥の湯の料金が安く、大変盛況と伺っていますが、もう少し高くしてその分バスの運行の方へと思っています。	41
	他	野登ルートは医療センター経由便を図書館経由にできないか？ 駅⇔医療センターはいろいろなルートが運行しているが、ルートごとに検討するのではなく、地域公共交通トータルで検討して、効率的な車両の運行と利便性の向上をしていただきたい。	23
		バスで出かける人や、免許を返納した高齢者の特典も考慮した議論もあわせて考えることが必要と思う。	34
		JR の 5 駅を有する良い立地条件を活かし、各地から亀山駅へ乗入れ、亀山駅から市役所等市内の各所へ路線を張り巡らせば、かなりの利用があるのではないかと？	61
		採算が確保できない路線は廃止することが基本かどうか？	34
		市の北部はさわやか号が運行しているが、南部にはないので是非早期に運行着手してもらいたい。	7
		反対。	56



市の姿勢	乗るか乗らないかは住民のバスを守っていこうという気持ちなので、その思いをバックアップするためにも行政の手厚い配慮が必要です。	33	
交通の不満	隣の鈴鹿市は C-BUS によって利便性があると思うが、亀山市では便数が少なく利便性が極めて悪いため、多くの利用は望めない。	27	
	家族が留守のとき困っています。病院などに行く時もバスがあればと思います。駅に出るのも不便で、徒歩で大変です。	49	
他施策関連	市への不満・要望	送迎サービスは利用しているが、他の人と都合をあわせなければならない。	2
	町の人は何でも優先されてうらやましい。下水も来ないしゴミの収集も一度もない。せめて年一度でもゴミの収集を。	8	
	JR に対し、増便やバリアフリー化（特にエレベーター設置）の要求をしていくこと。	63	
	タクシー券助成	公平公正となるよう、車の運転できる者は廃止し、公共交通無いところへは職員が訪問してでも対処すべき。	1
	同居人がいるが、勤めに出ているので交通手段が無く、年間のタクシー代が馬鹿にならない。同居人がいてもタクシー券をください。	2	
	同居人がいるともらえないのは変だと思う。息子に会社を休ませるわけにも行かず、改善して欲しい。	4	
	バスは駅まで 20 分歩かなければならず、タクシー券をもらえるようになったものの障害で耳が聞こえないので、タクシーが迎えに来て分らないので往路は使えない。なんとかならないか。	8	
	タクシー券は買物に使えない。病院へ行くときにと大切に使っている。	21	
	他	都市計画と交通という大きな視点を持っていないと、小手先のフォローだけで真剣に取り組んでいるのかとも感じます。 都市計画と関係して路線等を議論しているか？	34
	他地域	駅に遠い北部地域の路線の再検討をされたらどうか？駅前の活性化につながるのではないか？	61
	関バスセンターから農免道路を通り天神へ行くルートがあれば便利	8	
他施策関連	リニア誘致の資金をバスに振り向けられないか。	27	
	リニア誘致の積立をしているが、市民感情にマッチしているとは思えません。見直しはできないのか？	58	
	リニア積立金を取り崩し、公共交通（バス運行）にまわし、有効活用する。	63	