

平成30年度実績に基づくバス路線単位の検証

路線名	利用者数（人）	平均乗車人員数(人/便・日)	検証結果 路線維持基準 (3人/便・日)
さわやか号	33,467	7.7	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は減少しているが、一定数の利用者は存在し、維持基準を満たしている。 ⇒維持基準を満たしており、市コミュニティバスの基準となる路線であるため、運行見直しの必要性は見られない。しかし、利用者数が減少傾向にあるため、利用状況を把握し、利用促進策等を検討していく。
西部ルート (平成29年10月 ルート再編)	7,293	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年10月に路線再編し、地域の意向を反映し、交通不便地域であった神辺地域を経由する経路とした。また再編に合わせて共通回数券も作成し、利便性を向上させた。 ⇒維持基準を満たしていないが、利用者定着に時間を要していると思われるため、運行見直しの必要性は見られない。今後、地域と共に利用促進策を検討し、利用者定着を図る。
東部ルート (平成27年10月 ルート再編)	9,514	4.1	<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年10月に路線再編しており、利用者数は、増加傾向にある。 ⇒維持基準を満たしており、運行見直しの必要性は見られないが、さらに地域と共に利用促進策を検討する。
南部ルート (平成28年10月 ルート再編)	9,427	2.7	<ul style="list-style-type: none"> ・平成28年10月にルート再編しており、利用者数は、増加傾向にある。 ⇒維持基準を満たしていないが、再編後の利用者定着が見受けられ、地域の取組み状況から早急な運行見直しの必要性は見られない。さらに地域と共に利用促進策を検討する。
野登白川地区自主 運行バス (バス・ジャンボタ クシー合計)	20,399	4.4	<ul style="list-style-type: none"> ・野登白川地区については、3つのルートが存在し、複雑な運行形態である。 ・白川ルートは、利用者数が少ないが、その他の便は、概ね好調な利用となっている。 ⇒維持基準を満たしているものの、起終点の所要時間が1時間程度と長いいため、路線再編に向けて関係する地域まちづくり協議会と協議を行っていく。
加太地区福祉バス	10,196	4.6	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の加太駅折り返し、通学通園の帰宅時間帯を除く午後の便など低調な便は存在するが、中学生等の定期的な利用者が一定数存在する。 ⇒維持基準を満たしており、現時点では、運行見直しの必要性は見られないが、学校貸切運行など複雑な運行形態であるため、今後も関係する地域まちづくり協議会と協議を行っていく。

亀山みずほ台線	33,866	6.2	<ul style="list-style-type: none"> ・亀山駅から郊外の住宅団地を經由して、平田町駅を結ぶ路線であり、沿線に立地する高校生の通学、病院への通院、中心市街地への買い物等の利用に不可欠。 ⇒当該路線は鈴鹿市、亀山市ともに通学利用目的の乗車が平日利用の多くを占めており、コミュニティバスとの接続による利便性向上や通学時に利用しやすい情報提供等の利用促進に努める。
亀山棕本線	28,956	4.2	<ul style="list-style-type: none"> ・亀山駅と旧芸濃町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や、沿線に立地する高校生の通学等の利用に不可欠。 ⇒通当該路線は津市から、亀山市内の高校への通学利用目的の乗が多く、引き続き、通学時に利用しやすい情報の提供やコミュニティバスとの連携による利用促進策等に取り組む。
亀山関工業団地線	50,346	-	<ul style="list-style-type: none"> ・亀山駅から特定の地区（工業団地等）へのアクセス需要に対応する営業路線であり、通勤利用者にとって必要不可欠。 ・通勤での利用が大きく増加しており、好調な利用状況となっている。 ⇒ニーズ等も把握しながら、利用しやすい情報提供等、多様な利用促進に努める。
亀山国府線 （平田亀山A・B）	A) 41,799 B) 66,990	-	<ul style="list-style-type: none"> ・亀山駅から鈴鹿回生病院及び平田町駅を經由して、鈴鹿中央総合病院を結ぶ営業路線であり、沿線に立地する高校の生徒の通学や病院への通院等の利用に不可欠。 ⇒当該路線の沿線には高校、総合病院や大型商業施設もあることから、地域住民ニーズ等も把握しながら、利用しやすい情報提供等、多様な利用促進に努める。
合計	313,053	-	<ul style="list-style-type: none"> ●平成30年度の市内バス等利用者の総数（乗合タクシー、事前予約制施設送迎サービス含む）は、313,053人であり、前年同期309,412人と比較すると、3,641人増加しており、約1.2%プラスと微増である。 ●幹線的バスは、津市、鈴鹿市にまたがる広域路線であり、現在も両市等と連携し、各路線沿線住民等へ利用促進啓発チラシの配布等を実施しているため、今後も連携・継続して利用促進活動に努める。 ●コミュニティ系バス路線の利用者は、全体的に減少傾向にあるため、現時点では、便数、ダイヤ、経路、運賃等の変更はせず、引き続き、地域まちづくり協議会中心に利用状況の報告等の意見交換を実施し、現在のサービス水準の維持及び利用者を確保する。

さわやか号（平成30年度実績に基づく検証）

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		便別乗降者数は、3.8～13.7 人と各便とも一定の利用者が存在し、需要に応じたダイヤ設定と言える。
需要に応じた車両選択となっているか？		全便とも一定の利用者が存在し、積み残しも発生していないことから、適切な車両選択といえる。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？		起終点間の所要時間は33～36分と1時間以内となっている。（市中心部の循環型経路）
他路線と競合していないか？		まちなかにおいて、主要施設（亀山駅、市役所、総合福祉センター、医療センター等）を効率よく結ぶ循環路線のため、一部区間は他路線との重複箇所が存在する。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		JR 関西本線（名古屋方面）へは、8,9 時台及び 17 時台を除き、概ね乗り継ぎ時間が5分以上30分以内となっている。 JR 関西本線（加茂方面）へは、乗り継ぎ時間が5分未満の時間帯が多い。
定時性は確保できているか？		特に大きな遅延は発生しておらず定時性は確保されている。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は減少傾向にある。 H30実績：33,467人（H30/H29；0.96）
バスは日常的に住民に利用されているか？		1便あたり利用者数は7.7人と他のバス路線に比べ高い。（H30全路線平均実績：4.3人/便）
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		収支率は約12.8%と他路線に比べ高い。 （H30実績平均値：9.3%）
費用効率が極端に悪化していないか？		1人あたり運行経費は487円であり、市バスH30平均値：955円を下回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？		H30実績：7.7人/便であり、基準以上。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？		乗降調査未実施のため未評価

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		※乗降調査未実施のため直近の乗降調査に基づく評価
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		減少傾向にあるバス利用者数の中で、市内最多利用者数の路線であり、駅・医療・福祉拠点、商業施設等のバス停利用者も多く、各主要施設等を結ぶ循環路線として機能している。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		平成28年度乗降調査より高齢者の割合は平日60%と高く、移動困難者の移動手段として機能していると考えられる。

西部ルート（平成30年度実績に基づく検証）平成29年10月 路線再編

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		便別乗降者数（人/日）は、0.4～6.6 人であり、利用者の少ない便がみられるが、当該ルートは、地域の意向を反映した形でH29.10 に再編し、需要に応じたダイヤ設定としたものである。
需要に応じた車両選択となっているか？		利用者の少ない便が存在するものの、一部の便には一定の利用者が存在し、積み残しも発生していないことから、適切な車両選択といえる。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？		起終点間の所要時間は12～45分と1時間以内となっている。神辺地域を経由するルートとして再編し、公共交通利用不便地域の改善を図った。
他路線と競合していないか？		再編により市西部地域と主要施設（関支所、関駅、医療センター）を効率よく結ぶルートとした。国道1号線において亀山関工業団地線と一部路線重複があるが、起終点が違うため、競合はしていない。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		JR 関西本線：関駅から亀山方面行きは、8,9,11 時台において乗り継ぎ時間が30分以上となっている。さわやか号への乗り継ぎは、2～6分であり利便性は確保されている。
定時性は確保できているか？		特に大きな遅延は発生しておらず定時性は確保されている。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は減少傾向にある。 H30実績：7,293人（H30/H29：0.94）
バスは日常的に住民に利用されているか？		1便あたり利用者数は2.5人と他のバス路線に比べ低い。（H30全路線平均実績：4.3人/便）
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		収支率は約11.7%と他路線に比べ高い。（H30実績平均値：9.3%）
費用効率が極端に悪化していないか？		1人あたり運行経費は1,721円であり、市バスH30平均値：955円を大きく上回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？		H30実績：2.5人/便であり、維持基準を満たしていないが、H29.10路線再編のため、地域に定着するよう利用促進啓発活動に取り組む。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？		乗降調査未実施のため未評価

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		※乗降調査未実施のため直近の乗降調査に基づく評価
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		関支所・総合保健福祉センター・関駅での乗降者が多く、地域からのアクセス手段として有効である。神辺地域を経由する路線再編を実施した。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		平成28年度乗降調査より全体的に利用者は少ないものの、学生及び高齢者の割合が86%と移動困難者の移動手段として有効に機能していると考えられる。地域の意向を反映し、神辺地域を経由する路線再編により、公共交通利用不便地域の改善を図った。

東部ルート（平成30年度実績に基づく検証）

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
	需要に応じたダイヤ設定となっているか？	便別乗降者数（人/日）は、1.2～7.0人であり、利用者の少ない便がみられるが、当該ルートは、地域の意向を反映した形でH27.10に再編し需要に応じたダイヤ設定としたものである。
	需要に応じた車両選択となっているか？	利用者の少ない便が存在するものの、積み残しは発生していないことから適切な車両選択といえる。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
	迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？	朝夕帯は、川崎方面と井田川駅を結ぶルートとし、昼間帯は、市東部地域を広く循環するルートとなっており、起終点間の所要時間が1時間以上となる便も存在するが、経路設定は地域の意向を取り入れたものである。
	他路線と競合していないか？	一部の便において、総合保健福祉センター以南でさわやか号、野登・白川地区自主運行バスと競合関係にあるがゾーン制運賃を採用し整合を図っている。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
	鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？	地域意向を反映し、朝夕帯の便にてJR関西本線井田川駅への乗り入れをしている。
	定時性は確保できているか？	特に大きな遅延は発生していないため、定時性は確保されている。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
	バス利用者は増加しているか？	利用者数は増加傾向にある。 H30実績：9,514人（H30/H29；1.12） 再編後より定期的に地域まちづくり協議会と利用促進の協議を実施し、利用者増に努めている。
	バスは日常的に住民に利用されているか？	1便あたり利用者数は4.1人。利用者数は増加傾向であり、再編後、地域に定着しつつある。 （H30全路線平均実績：4.3人/便）
バス事業の運営状況		
	一定の収支率は確保されているか？	収支率は約6.0%となっており、H30実績平均値9.3%より低い。
	費用効率が極端に悪化していないか？	1人あたり運行経費は1,635円であり、市バスH30平均値：955円を大きく上回っている。
	路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？	H30実績：4.1人/便であり基準以上。再編による増便により1便あたり利用者数は減少。
	見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？	乗降調査未実施のため未評価

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		※乗降調査未実施のため直近の乗降調査に基づく評価
	バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？	井田川駅・亀山駅・総合保健福祉センターでの乗降者が多く、地域からのアクセス手段として有効である。
	バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？	地域の意向を反映しており、平成28年度乗降調査からも学生及び高齢者の割合が67%となっており、移動困難者の移動手段として有効に機能していると考えられる。

・南部ルート（平成30年度実績に基づく検証）

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		便別乗降者数（人/日）は、1.1～6.1人であり、当該ルートは、地域の意向を反映した形でH28.10に再編し需要に応じたダイヤ設定としたものである。
需要に応じた車両選択となっているか？		利用者の少ない便が存在するものの、積み残しは発生していないことから適切な車両選択といえる。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？		昼間帯の起終点間の所要時間は、41～44分と1時間以内となっている。ルート再編を実施し、利便性向上を図ったが、楠平尾町や管内地区など一部に公共交通利用不便地域が存在する。
他路線と競合していないか？		路線再編により亀山椋本線との競合を一部解消した。亀山駅付近では、さわやか号と一部競合関係にある。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		JR 関西本線（名古屋方面）へは、概ね乗り継ぎ時間が5分以上30分以内となっている。JR 関西本線（加茂方面）へは、乗り継ぎ時間が5分以内もしくは30分以上の便が多い。
定時性は確保できているか？		特に大きな遅延は発生していないため、定時性は確保されている。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は、増加傾向にある。 H30実績：9,427人（H30/H29；1.02）
バスは日常的に住民に利用されているか？		1便あたり利用者数は2.7人であり、路線維持基準（1便あたり3人）を満たしていない。 （H30全路線平均実績：4.3人/便）
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		収支率は約5.7%となっており、H30実績平均値9.3%より低い。
費用効率が極端に悪化していないか？		1人あたり運行経費は1,283円であり、市バスH30平均値：955円を上回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？		H30実績：2.7人/便であり、維持基準を満たしていないが、H28.10路線再編のため、地域に定着するよう利用促進啓発活動に取り組む。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？		乗降調査未実施のため未評価

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		※乗降調査未実施のため直近の乗降調査に基づく評価
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		亀山駅・商業施設での乗降者が多く、地域生活に密着したアクセス手段として有効である。また地域の意向により、昼生地区コミュニティセンターへもアクセスできるように設定した。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		平成28年度乗降調査より高齢者の割合が61%となっており、移動困難者の移動手段として有効に機能していると考えられる。 地域まちづくり協議会と協議を重ね、地域意向を反映して路線再編を実施した。

野登・白川地区自主運行バス（平成30年度実績に基づく検証）

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？	<p><野登ルート> 便別乗降者数は、1.1～12.5人となっている。利用者の少ない便がみられるが、ある程度、需要に応じたダイヤ設定がなされている。</p> <p><野登・白川ルート> 便別乗降者数は、1.5～9.6人であり、利用者の少ない便がみられるがある程度、需要に応じたダイヤ設定がなされている。</p> <p><白川ルート> 便別乗降者数は、1.3～3.0人と少なく、需要が少ない。</p>	
需要に応じた車両選択となっているか？	需要の少ない白川ルートはジャンボタクシーとなっており、需要に応じた車両が選択されている。	
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？	野登・白川ルートは、小川への立ち寄り等迂回が多く、起終点間の所要時間が概ね1時間と長い。 白木町など一部に公共交通利用不便地域が存在する。	
他路線と競合していないか？	総合保健福祉センター以南でさわやか号、東部ルートが競合関係にある。	
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？	JR 関西本線（名古屋方面）へは、朝9時台及び夕方17.18時台は、概ね乗り継ぎ時間が5分以上30分以内となっている。JR 関西本線（加茂方面）へは、乗り継ぎ時間が長い便が多い。	
定時性は確保できているか？	特に大きな遅延は発生していないため、定時性は確保されている。（積雪時には遅延やバス停運休等が発生する）	

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？	利用者数は減少傾向にある。H30実績：20,399人（H30/H29；0.96）	
バスは日常的に住民に利用されているか？	乗降調査の3ルート集計で1便あたり利用者数は4.4人と市内コミュニティバスの平均値とほぼ同じである。（H30全路線平均実績：4.3人/便）	
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？	収支率は約10.5%と他路線に比べ高い。（H30実績平均値：9.3%）	
費用効率が極端に悪化していないか？	1人あたり運行経費は860円であり、市バスH30平均値：955円を下回っている。	
路線維持基準（平均乗車人員3.0人/便・日以上）を満たしているか？	H30実績：4.4人/便であり、維持基準を満たしている。	
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？	乗降調査未実施のため未評価	

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		※乗降調査未実施のため直近の乗降調査に基づく評価
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？	白川ルート、野登ルートは亀山駅での乗降が非常に多い。野登・白川ルートは商業施設での乗降が多い。	
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？	野登ルートは学生・児童、一般、高齢者と多様な年齢層が利用しているのに対し、白川ルート、野登・白川ルートは高齢者の利用が多い。	

加太地区福祉バス（平成30年度実績に基づく検証）

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		便別乗降者数（人／日）は、0.1～11.7人と利用者の少ない便も存在するが、一定の利用者が存在し、需要に応じたダイヤ設定と言える。
需要に応じた車両選択となっているか？		一部の便で利用者が少ないものの、一定の利用者が存在し、積み残しも発生していないことから、適切な車両選択といえる。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっているか？		起終点間の所要時間は10～25分と1時間以内となっている。
他路線と競合していないか？		加太地区の各地域から加太駅や関支所へ効率よく結んでおり、他路線との競合は発生していない。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		1便のJR 関西本線（亀山方面・加茂方面）との接続は5分程度となっており、中高生の通学用として活用されている。4便で関支所から医療センター行きの西部Aルートの4便へ約14分で乗り継ぎが可能となっている。ただし、西部Aルートからの帰りでは乗り継ぎ時間が1時間以上となっている。関支所でのバス乗り継ぎのため、施設内で待機できることから、乗り継ぎの際の大きな抵抗はない。
定時性は確保できているか？		特に大きな遅延は発生していないため定時性は確保されている。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は、増加傾向にある。 H30実績：10,196人（H30/H29；0.97）
バスは日常的に住民に利用されているか？		1便あたり利用者数は4.6人と市内コミュニティバスの平均値とほぼ同じである。 （H30全路線平均実績：4.3人/便）
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		収支率は約8.4%となっており、H30実績平均値9.3%よりやや低い。
費用効率が極端に悪化していないか？		1人あたり運行経費は1,197円であり、市バスH30平均値：955円を上回っている。
路線維持基準（平均乗車人員 3.0人/便・日以上）を満たしているか？		H30実績：4.6人/便であり、維持基準を満たしている。
見直し（改善）基準（1停留所あたり5.0人/日以上）を満たしているか？		乗降調査未実施のため未評価

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		※乗降調査未実施のため直近の乗降調査に基づく評価
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		加太駅・関支所を効率よく結んでおり、加太駅での乗降者も多くみられるため、地域からのアクセス手段として有効に機能している。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		学生及び高齢者の割合が88%と移動困難者の移動手段として機能していると考えられる。 ただし、スクールバス機能も併せ持つことから、学校貸切便は一般の人が利用できない。
各路線が期待される役割を果たしているか？（利用者満足度）		利用者アンケート（総合的な満足度）より、不満割合10%であるため、要因分析し、地域と協議し、さらに満足度の向上に努める。

・廃止代替路線 亀山みずほ台線 ※三重交通(株)による情報提供等をもとに検証

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		平日は、通勤、通学時間帯と正午あたりの便は10人程度と利用者が多いが、他の便については3人～8人の利用となっている。休日は、5人程度の利用者である。便別乗降者数にバラツキがあるものの、現時点では地域の移動需要に対応したダイヤ設定となっている。
需要に応じた車両選択となっているか？		平日の朝夕時間帯は1便あたり10人を超える利用者が存在するものの、積み残しは発生していないことから、適切な車両選択である。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？		起終点間の所要時間は約38分となっており、亀山市及び鈴鹿市の主要施設（亀山駅、井田川駅、平田町駅等）や住宅団地（みずほ台）、大型商業施設等を効率よく結ぶルートとなっている。
他路線と競合していないか？		亀山市内においては、競合区間はなく、鈴鹿市内で亀山国府線と一部競合区間があるが、短区間であり問題はない。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		亀山駅においてJR関西本線の名古屋方面へは、10、12、14、18時台を除き、概ね乗継時間は8分～30分以内となっている。加茂方面へは、10、12、14時台を除き、8分～17分以内となっている。井田川駅では、6分～概ね30分以内での乗継時間となっている。
定時性は確保できているか？		平日は定時性が確保されているが、休日は、鈴鹿市内大型商業施設付近で渋滞があり、若干の遅延が発生している状況である。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は増加傾向にある。 (H30実績：33,866人 (H30/H29：1.04))
バスは日常的に住民に利用されているか？		1便あたりの平均利用者数は6.2人となっており、日常的に利用されている。
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		—
費用効率が極端に悪化していないか？		—

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		亀山市及び鈴鹿市の主要施設（亀山駅、井田川駅、平田町駅等）と住宅団地（みずほ台）、大型商業施設等での乗降者が多く、アクセス手段として非常に有効である。乗り継ぎ利用者は、全て鉄道への乗り継ぎとなっている。複数市を跨ぐ利用者の割合は35%と地域間の幹線バスとして機能している。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		学生、一般、高齢者が概ね3分の1ずつ存在し、多様な年齢層に利用されている。
各路線が期待される役割を果たしているか？（利用者満足度）		便数も1日15便であるが、ICカード、定期券、エコ通勤割引等の利用ができ、営業路線と変わらないサービス水準を確保している。鈴鹿市と連携し、さらに利用促進啓発活動に取組み、利用者増を目指す。

・廃止代替路線 亀山棕本線 ※三重交通㈱による情報提供等をもとに検証

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		平日は、津市（棕本）から亀山高校への学生利用が25人程度と多いが、亀山発の便は、各便いずれも利用者は0人～6人/便と少ない（※亀山高校通学生、復路の利用は分散されている。）休日は、利用者が0～5人/便となっているが、需要に応じたダイヤ設定となっている。
需要に応じた車両選択となっているか？		平日の通学時間帯は1便あたり10人を超える利用者が存在するものの、最大13人/便であり、積み残しは発生していないことから、適切な車両選択である。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？		起終点間の所要時間は20分となっており、利用者ニーズに対応して、津市（棕本）と亀山市（亀山駅）を効率よく結ぶルートとなっている。
他路線と競合していないか？		南部ルートと一部重複する区間が存在するが、短区間であり問題はない。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		亀山駅において JR 関西本線（名古屋方面）へは、10、12、14、18 時台を除き 2 分～33 分の乗継時間となっている。JR 関西本線（加茂方面）へは、8、12、14 時台を除き、4 分～35 分の乗継時間となっている。
定時性は確保できているか？		遅延は発生しておらず、定時性は確保されている。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は減少傾向にある。 H30実績：28,956人（H30/H29：0.91）
バスは日常的に住民に利用されているか？		1便あたりの平均利用者数は4.2人となっており、日常的に利用されている。
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		—
費用効率が極端に悪化していないか？		—

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		津市（棕本）と亀山市（亀山駅）を効率よく結んでおり、乗り継ぎ利用者は、亀山駅での鉄道への乗り継ぎとなっている。 複数市を跨ぐ利用者の割合は約9割となっており、地域間の幹線バスとして機能している。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		利用者の約69%が通学目的となっており、亀山高校への通学利用が多く、買物・通院等の広域的な利用にも対応している。
各路線が期待される役割を果たしているか？（利用者満足度）		便数も1日19便と多く、ICカード、定期券、エコ通勤割引等の利用ができ、営業路線と変わらないサービス水準を確保している。津市と連携し、利用促進啓発活動に取組み、利用者増を目指す。

・営業路線 亀山関工業団地線 ※営業路線のため、三重交通(株)による情報提供等により検証

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

	検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス	
需要に応じたダイヤ設定となっているか？	平日は、亀山駅から工業団地への便が全12便あり、朝方の通勤時間帯（1便～2便）の利用は15人～50人程度と多いものの、他の便については、0～4人/便と利用が少ない。同様に、工業団地から亀山駅へは、全11便あり、夕方の通勤時間帯（8便～9便）は利用が多いものの、他の便については、0～6人/便と利用が少ない。土曜日は4往復の運行であり、1～3人/便と全体的に利用が少ないが、需要に応じたダイヤ設定としている。
需要に応じた車両選択となっているか？	平日の朝、夕は1便あたり20人を超える利用者が存在しており、最大54人/便と特定の便に利用が集中しているものの、積み残しは発生していないことから、適切な車両選択である。必要に応じて追車対応している。
移動ニーズとルート設定の妥当性	
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？	起終点間の所要時間は14分と通勤利用される路線としては、最短のルートであり、亀山駅と目的地を効率よく結んでいる。今後、必要に応じて、ルート見直し等を検討していく。
他路線と競合していないか？	亀山駅と工業団地を効率よく結んでおり、いずれの路線とも競合していない。
ネットワーク機能（定時性）の確保	
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？	亀山駅において名古屋方面からのJR関西本線との乗り継ぎは工業団地への通勤需要に合わせて時間調整されているが、加茂方面からのJR関西本線は11、12、17、21時台を除き7分～31分の乗継時間、津方面からのJR紀勢本線は、15時台を除き6分～34分の乗継時間となっている。
定時性は確保できているか？	大きな遅延は発生していない。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

	検証結果
バス利用者数	
バス利用者は増加しているか？	H29から利用者数は増加傾向にあったが、途中から減少傾向に転じた。H30合計ではH29比で増加となった。 H30実績：50,346人（H30/H29：1.22）
バスは日常的に住民に利用されているか？	朝便については、追車対応等が必要なほど利用者数は多く、日常的に利用されている。
バス事業の運営状況	
一定の収支率は確保されているか？	—
費用効率が極端に悪化していないか？	—

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

	検証結果
運行目的に達成度	
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？	平日は、利用者のほとんどが鉄道への乗り継ぎとなっており、鉄道駅へのアクセス手段として機能している。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？	通勤利用者が多く占めており、高齢者や学生の利用は少ない。
各路線が期待される役割を果たしているか？（利用者満足度）	亀山駅から特定の地区（工業団地等）へのアクセス需要に対応する営業路線であり、通勤利用者にとって満足度は高いと推測される。

・営業路線 亀山国府線 ※営業路線のため、三重交通(株)により情報提供等により検証

サービス面からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

		検証結果
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランス		
需要に応じたダイヤ設定となっているか？		平日は、亀山駅発の便が全13便あり、便別乗降者数は1~4便は9人~13人、他の便については、4人~9人の利用である。鈴鹿中央病院（平田町駅）発は全15便あり、便別乗降者数は2~4便と7便は15人以上の利用があるが、他の便については、0~9人と利用が少ない。休日は、平日と比べ全体的に利用が少ないが、両方向とも平均で9人/便の利用がある。
需要に応じた車両選択となっているか？		1便あたり30人を超える便が存在するものの、積み残しは発生しておらず、需要に応じた車両選択となっている。
移動ニーズとルート設定の妥当性		
迂回が多く目的地まで時間がかかり過ぎるなど、利用者ニーズにそぐわない長大路線となっていないか？		起終点間の所要時間は29~48分と1時間以内となっている。
他路線と競合していないか？		亀山市と鈴鹿市の主要施設（亀山駅、鈴鹿回生病院、平田町駅、鈴鹿中央病院等）を効率よく結んでいる。亀山市内における競合区間はなく、鈴鹿市内で亀山みずほ台線と一部競合区間があるが短区間であり問題はない。
ネットワーク機能（定時性）の確保		
鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎの利便性は確保できているか？		亀山駅において、JR関西本線の名古屋方面へは、9、10、13、16、18、19時台を除き、乗継時間は7分~33分以内となっている。加茂方面へは、8、16時台を除き、乗継時間は5分~37分以内となっている。
定時性は確保できているか？		平日、定時性は確保されているが、休日は、鈴鹿市内大型商業施設付近で渋滞があり、若干の遅延が発生している状況である。

事業面からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？

		検証結果
バス利用者数		
バス利用者は増加しているか？		利用者数は減少傾向である。 (H30実績：108,789人(H30/H29：0.99))
バスは日常的に住民に利用されているか？		平日は往復合わせて28便運行しており、亀山駅~平田町駅系統（平田亀山（A））の輸送量15.7人/日 亀山駅~鈴鹿中央病院系統（平田亀山（B））の輸送量18.5人/日
バス事業の運営状況		
一定の収支率は確保されているか？		—
費用効率が極端に悪化していないか？		—

政策面からの課題 バスの運行目的は達成されているか？

		検証結果
運行目的に達成度		
バスは、主要施設や鉄道駅へのアクセス手段として機能しているか？		平日は鈴鹿市内での近鉄鈴鹿線や鈴鹿市「C-BUS」への乗り継ぎが多く、休日は、亀山駅での鉄道への乗り継ぎ及びさわやか号への乗り継ぎが多い。複数市を跨ぐ利用者の割合は、4割を超えており、地域間の幹線バスとして機能している。
バスは移動困難者にとって使い勝手の良いバスとなっているか？		平日、休日ともに学生、一般、高齢者を主体に多様な年齢層に利用されている。
各路線が期待される役割を果たしているか？（利用者満足度）		亀山市と鈴鹿市を結ぶ営業路線であり、朝夕の時間帯は、日常的に利用があり、通勤・通学目的等の移動需要に対応しており、昼間帯は利用人数が少ないものの、駅、病院等からの利用があり、買物・通院等の移動需要に対応している。