

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16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



幹線的バス
フィーダー系路線
※1 地域間幹線系統補助路線
※2 地域内フィーダー系統補助路線

## ☆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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>
【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市イベントにてバス乗り方教室を開催（実績:62人）</li> <li>●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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>
【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>
【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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>



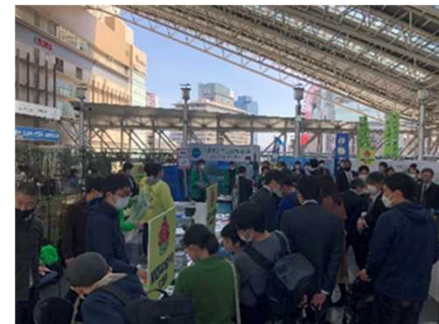
三重交通SNS



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

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	—	—	—	—
さわやか号	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

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

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
<p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>
<p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>
<p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>

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	<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>
	<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>



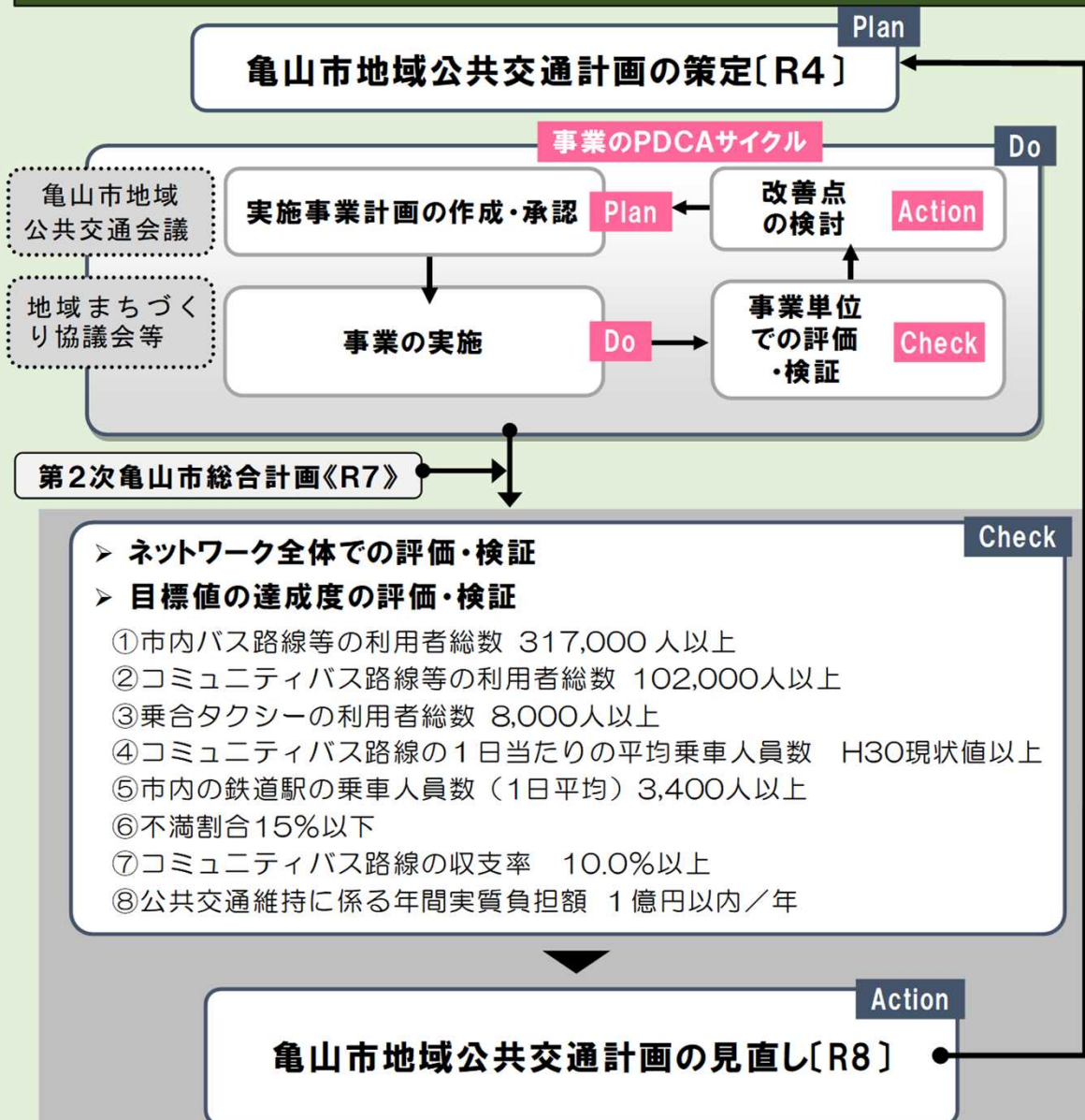
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	今年度策定予定の次期地域公共交通計画に位置づけた取組を着実に推進されることを期待します。	地域まちづくり協議会との公共交通についての意見交換会の実施や、鉄道・バスを補完するために導入した乗合タクシー制度の出前講座を開催するなど、市内公共交通全体の相乗効果が図られるよう、利用促進活動を行った。	引き続き地域公共交通計画に位置づけた取組を推進し、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送需要の変化などにより減少傾向にある公共交通利用を、コロナ禍前の水準にまで回復を図っていく。
	今後もコロナ禍においても安心して公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

- ・役員を選任について

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。

<p>三重交通株式会社</p>	<p>西部ルート (伊勢坂下⇄会下・木下⇄総合保健福祉センター前)</p>	<p>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。</p>	<p>A 計画どおり事業は適切に実施されている。</p>	<p>【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</p> <p>【実績値】 利用者数:5,184人 平均乗車人員数:1.8人/便・日</p> <p>【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。</p>	<p>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。</p>
-----------------	---	---	----------------------------------	--	---

## 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)	<p>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」</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>