

中部様式

令和7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 6年 1月16日 亀山市地域公共交通計画改訂
(計画期間: 令和4年4月～令和9年3月)

評価対象の地域公共交通確保維持事業
・地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

■地域特性（令和7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4.9万人、高齢化率約27.5%。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



2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

3

◎は国庫補助対象事業、☆の数値はバス会計年度実績

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"> ●前年度に比べ、利用者数は減少 市内バス路線等の利用者総数 ☆ (R6 : 244,772人→R7 : 233,683人) ●前年度に比べ、コミュニティバス利用者数は増加 コミュニティバス路線の利用者総数 ☆ (R6 : 75,102人→R7 : 79,615人) 	<ul style="list-style-type: none"> ●前年度に比べ、市域を跨ぐ営業路線バス及び廃止代替路線バスの利用者数が減少し、バス利用者数は依然としてコロナ禍前の水準まで回復していない状況にある。このため、引き続き隣接市(津市・鈴鹿市)と連携し、住民へのバス利用啓発チラシの回覧やバス運行事業者と連携したバス乗り方教室の開催等、利用促進に向けた取組を実施していく。 ●利用者数の回復が見られない地域生活バス沿線の地域を対象に、国の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトの補助金を活用し、地理的・時間的・世代的観点からの交通空白解消を図るとともに、地域特性に応じた交通体系を再構築するため、地域住民・交通事業者・行政が三位一体となった取り組みを推進する。また、こうした取組の成果を次期地域公共交通計画に反映し、その実現を目指す。
【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"> ●市イベントにてバス乗り方教室を開催 ●さわやか号でイベント会場へ来訪された方へ乗車記念品配布(実績:11人) 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
【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"> ●出前講座を1回開催し、制度の定着や利用促進を図ることができた。 ●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 ☆ (R6 : 5,430人→R7 : 5,710人) 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
【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(三重県フェア)	<ul style="list-style-type: none"> ●前年度(R4)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) (R4 : 3,104人→R5 : 3,292人) 	<ul style="list-style-type: none"> ●関西本線活性化利用促進三重県会議において、大都市と沿線地域を結ぶ列車(名古屋～伊賀上野駅間)の実証運行及び観光列車はなあかりを関西本線にて実証運行することで関西本線の知名度向上を図ることができた。 ●イオンモール京都桂川で開催された「三重県フェア」において三重県への観光誘客及び関西本線の利用促進活動を実施することができた。 ●関係自治体と連携し、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、鉄道利用者数は依然としてコロナ禍前の水準まで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。



バス乗り方教室

津市・鈴鹿市と連携したバス利用啓発チラシ

三重県フェア

観光列車はなあかり

◆次期地域公共交通計画策定に向けた取組

取組名称	取組概要
合同施策検討会の開催	本市の地域公共交通を取り巻く現状や課題を共有し、課題解決に向けた実効性ある方策を検討するため、中部運輸局、三重県、本市による合同施策検討会を実施。
共創による亀山市「交通空白」解消等リ・デザイン事業の実施	国の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトの補助金を活用し、バス利用が低調な地域をモデルに、地域住民、交通事業者、行政が三位一体となった取組を推進し、交通空白解消と地域性に応じた持続可能な地域公共交通体系の再構築を図る。
小中学生保護者へのアンケート調査	将来的な通学時におけるバス利用の可能性を把握することを目的に、小中学生の保護者を対象にアンケート調査を実施。
亀山駅前図書館利用者へのアンケート調査	若年層の声を把握するため、学生の夏休み期間中に亀山駅前の図書館においてLoGoフォームを活用したアンケート調査を実施。
帰宅時間帯における駅降車人数調査	1日平均乗車人員数が多い「亀山駅」及び「井田川駅」において、帰宅時間帯における学生等の駅降車人数の調査を実施。
コミュニティバス乗降調査	コミュニティバスの利用実態を把握し、今後の運行内容の見直しや利用促進策の検討等を目的に、市職員がバスに乗車し、コミュニティバス全路線において乗降調査を実施。
先進地への視察	地域公共交通のDX化の推進や自動運転、MaaSへの取組、市内全域の公共交通の最適化を進めている先進地への視察を実施。



ワークショップ／共創プラットフォームの開催（リ・デザイン事業）

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	現状値 (H30年度)	目標値 (R8年度)	達成状況（※☆の数値はバス会計年度実績）		考察
			(R6年度)	(R7年度)	
市内バス路線等の利用者総数	313,053人	317,000人以上	未達成 〔☆244,772人〕	未達成 〔☆233,683人〕	●市域を跨ぐ営業路線バス及び廃止代替路線バスにおいて、特に休日における大型商業施設等への利用者が減少したことが要因として考えられる。
コミュニティバス路線の利用者総数	90,296人	102,000人以上	未達成 〔☆75,102人〕	未達成 〔☆79,615人〕	●目標値は未達成であるが、地域との意見交換会やバス利用啓発チラシの回覧等の利用促進活動を行ったこともあり、利用者数は回復傾向にある。
乗合タクシーの利用者総数	3,741人 〔R2〕	6,400人 〔R6〕	未達成 〔☆5,430人〕	未達成 〔☆5,710人〕	●目標値は未達成であるが、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、利用者数は増加傾向にある。
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	7.7人/便・日以上	未達成 〔☆6.2人/便・日〕	未達成 〔☆6.5人/便・日〕	●昼間帯の便の高齢者利用が回復傾向にある。
野登・白川地区自主運行バス	4.4人/便・日	4.4人/便・日以上	未達成 〔☆3.4人/便・日〕	未達成 〔☆3.8人/便・日〕	●特に野登ルートにおける朝夕便の通学利用が増加傾向にある。
東部ルート	4.1人/便・日	4.1人/便・日以上	達成 〔☆4.2人/便・日〕	達成 〔☆4.4人/便・日〕	●朝夕便の通学利用が増加傾向にある。
南部ルート	2.7人/便・日	2.7人/便・日以上	未達成 〔☆2.0人/便・日〕	未達成 〔☆1.9人/便・日〕	●昼間帯の便の高齢者利用が減少傾向にある。
西部ルート	2.5人/便・日	2.5人/便・日以上	未達成 〔☆1.9人/便・日〕	未達成 〔☆2.2人/便・日〕	●朝の便（第1便）の中学生利用が回復傾向にある。
加太地区福祉バス	4.6人/便・日	4.6人/便・日以上	未達成 〔☆3.6人/便・日〕	未達成 〔☆2.6人/便・日〕	●児童の減少及び学童保育利用により、学校貸切（スクールバス）の利用が減少傾向にある。
市内の鉄道駅の乗車人員数（1日平均）	3,490人	3,400人以上	未達成 〔3,104人〕 ※数値は令和4年度	未達成 〔3,292人〕 ※数値は令和5年度	●利用者数は回復傾向にあるが、ライフスタイルの変容等により、コロナ禍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	15.6% 〔R2〕	15%以下	—	—	●現在市民アンケートを実施している。
コミュニティバス路線の収支率	8.6%	10.0%以上	未達成 〔5.6%〕 ※見込数値	未達成 〔5.7%〕 ※見込数値	●人件費高騰等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	1億511万円/年 〔R2〕	概ね1億円/年	未達成 〔1億3,692万円/年〕 ※見込数値	未達成 〔1億4,192万円/年〕 ※見込数値	●人件費高騰等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伴う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。

フィーダー系統確保維持計画 目標・評価指標	目標値 (R1年度)	達成状況（数値はバス会計年度）		考察
		(R6年度)	(R7年度)	
東部ルート	総利用者数（人）	9,285人以上	達成 [9,923人]	達成 [10,440人]
	1便あたりの 平均乗車人員数 (人/便・日)	4.0人/便・日 以上	達成 [4.2人/便・日]	達成 [4.4人/便・日]
南部ルート	総利用者数（人）	9,453人以上	未達成 [7,134人]	未達成 [6,825人]
	1便あたりの 平均乗車人員数 (人/便・日)	2.7人/便・日 以上	未達成 [2.0人/便・日]	未達成 [1.9人/便・日]
西部ルート	総利用者数（人）	7,716人以上	未達成 [5,711人]	未達成 [6,428人]
	1便あたりの 平均乗車人員数 (人/便・日)	2.5人/便・日 以上	未達成 [1.9人/便・日]	未達成 [2.2人/便・日]

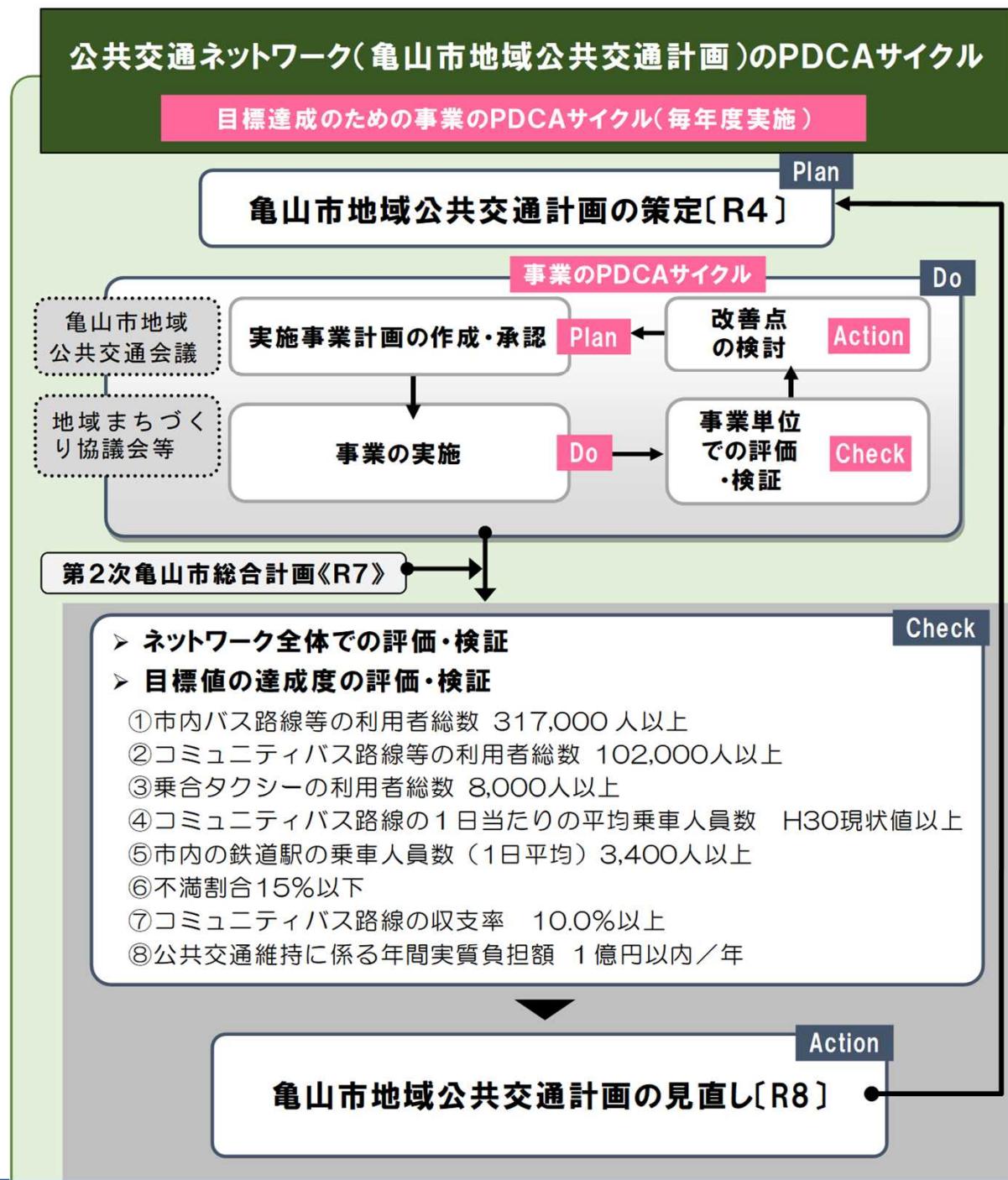
計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
<p>市内バス路線等の利用者総数について、令和6年度に比べると減少しており、目標値に対して未達成の路線が多い状況にあるものの、一部路線においては、回復傾向が見られる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●市内バス路線等の利用者総数について、令和6年度に比べると市域を跨ぐ営業路線バス及び廃止代替路線バスの利用者数が減少し、コロナ禍前の水準まで回復していないことから、今後も積極的に地域に出向き意見交換会の実施や地域と連携・協働によるバス活用イベント等の利用促進活動を展開するとともに、特に輸送量が低迷している地域間幹線系統について、引き続き隣接市（津市・鈴鹿市）やバス運行事業者と連携した利用促進活動を実施する。
<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4年度に比べると回復傾向にある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者数の回復が見られない地域生活バス沿線の地域を対象に、国の「交通空白解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」の補助金を活用し、地理的・時間的・世代的観点からの交通空白解消を図るとともに、地域特性に応じた交通体系を再構築するため、地域住民・交通事業者・行政が三位一体となった取り組みを推進する。また、こうした取組の成果を次期地域公共交通計画に反映し、その実現を目指す。 ●地域生活バスの利便性とバスに慣れ親しんでもらう機会の創出を図るため、児童や生徒を対象とした、バス乗車無料期間を設ける等の利用促進活動を検討する。
<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、人件費高騰等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"> ●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積極的に制度を周知することで、利用者の増加を目指す。 ●インターネットでの経路検索が可能であることを周知することで、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。 ●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、鉄道事業者や沿線自治体と連携した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。 ●加太駅舎及び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。

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	現行の地域公共交通計画の計画期間満了まであと2年となるため、現行計画に基づき実施した各種取組の振り返りや最終的な評価及び課題整理など、次期計画の策定に向けた準備に取り掛かることを期待します。	次期地域公共交通計画の策定を見据え、市民アンケート調査や小中学生保護者アンケート調査の実施のほか、バス利用状況等の分析による課題整理を行い、交通空白解消と地域性に応じた交通体系の再構築に向けて、地域住民・交通事業者・行政が三位一体となった取組みを推進した。	国の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトの補助金を活用し、地理的・時間的・世代的観点からの交通空白解消を図るとともに、地域特性に応じた交通体系を再構築するため、地域住民・交通事業者・行政が三位一体となった取り組みを推進する。また、こうした取組の成果を次期地域公共交通計画に反映し、その実現を目指す。
	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は、引き続き、利用状況の把握等に努め、沿線自治体との連携の下、ネットワークの維持や更なる活用に向けた検討・取組が進められることを期待します。	隣接市（津市・鈴鹿市）やバス運行事業者と連携を図り、意見交換による利用状況の把握のほか、各路線沿線住民に向けた利用促進啓発チラシ回覧やバス乗り方教室を開催した。	地域間幹線系統のうち、輸送量が低迷している路線については、今後も継続して県や隣接市（津市・鈴鹿市）、バス運行事業者と連携を図り、利用状況の把握と利用促進活動を継続して実施し、利用者数をコロナ禍前の水準までに回復を図っていく。

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
前々回	新しい取組に関するアイディアや身近な公共交通について市民の意識醸成を図っていくアプローチなどについて、若い層の声の把握を期待します。	コミュニティバス乗降調査時におけるヒアリングや図書館において、学生が多い時間帯におけるLOGOフォームを活用したアンケート調査を実施し、若い層の声の把握に努めた。	引き続き若い層の声の把握に努め、通学や普段のお出かけの際に利用してもらえるような運行方法や運行内容を再検討し、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。
	サービスのあり方 자체を検討するような取組についても検討されることを期待します。	市内公共交通について、地域まちづくり協議会や隣接市（津市・鈴鹿市）と意見交換を実施した。また、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、地域公共交通のDX化の推進やMaaSへの取り組み、市内全域の公共交通の最適化に取り組む先進地への視察を行った。	引き続き地域まちづくり協議会や隣接市（津市・鈴鹿市）と意見交換等を実施していくとともに、持続可能な地域公共交通に向けて、市民・交通事業者・行政がそれぞれの立場を尊重しつつ、三位一体の取組を実施し、次期公共交通計画の策定を見据え、運行方法や運行内容等の再検討を行う必要がある。

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	コミュニティバスが運行されている各地区について、利用してもらえそうな人の数や実際の利用者数などを確認し、必要に応じて各地区を細かく分析されることを期待します。	コミュニティバス乗降調査を実施し、利用者の属性、移動需要等のニーズ把握に努めた。また、地域まちづくり協議会との意見交換を実施し、ニーズ把握に努めた。	引き続き利用者ニーズの把握に努めるとともに、持続可能な地域公共交通に向けて、市民・交通事業者・行政がそれぞれの立場を尊重しつつ、三位一体の取組を実施し、次期公共交通計画の策定を見据え、運行方法や運行内容等の再検討を行う必要がある。
	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。	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バス運行事業者と連携したバス乗り方教室を開催した。また、県、隣接市（津市・鈴鹿市）、三重交通とのワーキンググループにおいて、今後の利用促進や系統維持に向けた意見交換を実施した。	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7年3月27日、前々回：令和6年3月21日



【直近1年間の交通会議実施状況】

●令和7年1月20日

主な議題

- 令和6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

●令和7年5月27日

主な議題

- 地域公共交通確保維持事業(亀山市地域公共交通計画)について
- 令和6年度亀山市地域公共交通計画の評価・検証について

●令和8年1月21日

- 令和7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

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8年1月21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	A ・ B ・ C 評 価	【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
亀山市地域公共交通会議	東部ルート (のぼのの森⇒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バスや乗合タクシーについての意見交換会(計2回、38名参加)を実施し、協議会構成員によるバス乗車体験や体験から得られた意見交換をはじめ、利用促進策・改善策・提案の共有、市からの利用状況報告等を行い、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:10,440人 平均乗車人員数:4.4人/便・日 【考察】 朝夕便の通学利用が増加傾向にある。	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、引き続き地域と連携・協働による利用促進活動を実施するとともに、バスの利便性とバスに慣れ親しんでもらう機会の創出を図るため、児童や生徒を対象とした、バス乗車無料期間を設ける等の新たな利用促進活動についても検討する。 また、必要に応じて、意向調査も実施しながら、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しつつ、利用者数の増加を図る。

亀山市地域公共交通会議	南部ルート (下庄駅↔亀山駅前) (弘法寺↔亀山駅前)	<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。</p> <p>一方で、利用者数はコロナ禍後も回復傾向にないことから、交通空白解消と地域性に応じた交通体系の再構築に向けて、地域住民・交通事業者・行政が三位一体となった取組みを推進した。</p>	A	計画どおり事業は適切に実施されている。	C	<p>【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</p> <p>【実績値】 利用者数:6,825人 平均乗車人員数:1.9人/便・日</p> <p>【考察】 昼間帯の便の高齢者利用が減少傾向にある。</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、引き続き地域と連携・協働による利用促進活動を実施するとともに、バスの利便性とバスに慣れ親しんでもらう機会の創出を図るため、児童や生徒を対象とした、バス乗車無料期間を設ける等の新たな利用促進活動についても検討する。</p> <p>また、国の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトの補助金を活用し、地理的・時間的・世代的観点からの交通空白解消を図るとともに、地域特性に応じた交通体系を再構築するため、地域住民・交通事業者・行政が三位一体となった取り組みを推進する。また、こうした取組の成果を次期地域公共交通計画に反映し、その実現を目指す。</p>
亀山市地域公共交通会議	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>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。</p> <p>一方で、利用者数はコロナ禍後も回復傾向にないことから、交通空白解消と地域性に応じた交通体系の再構築に向けて、地域住民・交通事業者・行政が三位一体となった取組みを推進した。</p>	A	計画どおり事業は適切に実施されている。	C	<p>【目標値】 利用者数:7,716人以上 平均乗車人員数:2.5人/便・日以上</p> <p>【実績値】 利用者数:6,428人 平均乗車人員数:2.2人/便・日</p> <p>【考察】 朝の便(第1便)の中学生利用が回復傾向にある。</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、引き続き地域と連携・協働による利用促進活動を実施するとともに、バスの利便性とバスに慣れ親しんでもらう機会の創出を図るため、児童や生徒を対象とした、バス乗車無料期間を設ける等の新たな利用促進活動についても検討する。</p> <p>また、国の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトの補助金を活用し、地理的・時間的・世代的観点からの交通空白解消を図るとともに、地域特性に応じた交通体系を再構築するため、地域住民・交通事業者・行政が三位一体となった取り組みを推進する。また、こうした取組の成果を次期地域公共交通計画に反映し、その実現を目指す。</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8年1月21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>