

県内バス交通支援調査報告書

平成 2 4 年 3 月

三重県生活交通確保対策協議会

目 次

1 三重県の公共交通の概要	1
2 三重県におけるバス交通の現状	
(1)事業者が運営するバス	3
(2)市町が運営するバス	4
(3)地域の団体が運営するバス	4
(4)地域公共交通に関する協議会	5
3 バス交通の課題	
(1)広域的な移動ニーズへの対応とバスネットワークの形成	7
(2)公共交通に関わる各主体の役割分担の明確化	7
4 バス交通に対する県の役割	
(1)バス交通ネットワーク形成の視点	9
(2)バス交通ネットワーク実現に向けた視点	9
5 「地域間バス」の選定(案)	
(1)「地域間バス」の選定基準	10
(2)「地域間バス」(案)	13
6 バス支援策の検討	20
7 今後の課題整理	21
参考資料1 「地域間バス」候補路線の現状整理(路線別カルテ)	22
参考資料2 三重県生活交通確保対策協議会 地域幹事会の開催状況	178
参考資料3 国のバス補助制度改正の概要	179

1 三重県の公共交通の概要

三重県では、主に南北方向に伸びる鉄道網及び人口集積の高い都市を中心に運行されている事業者バス路線が公共交通網の要を形成し、また、これに接続する形で市町が運営するバス等が運行され、都市や鉄道駅と周辺市街地等を結ぶことで、南北に細長い県土全体をカバーするように公共交通網が形成されている（図1）。

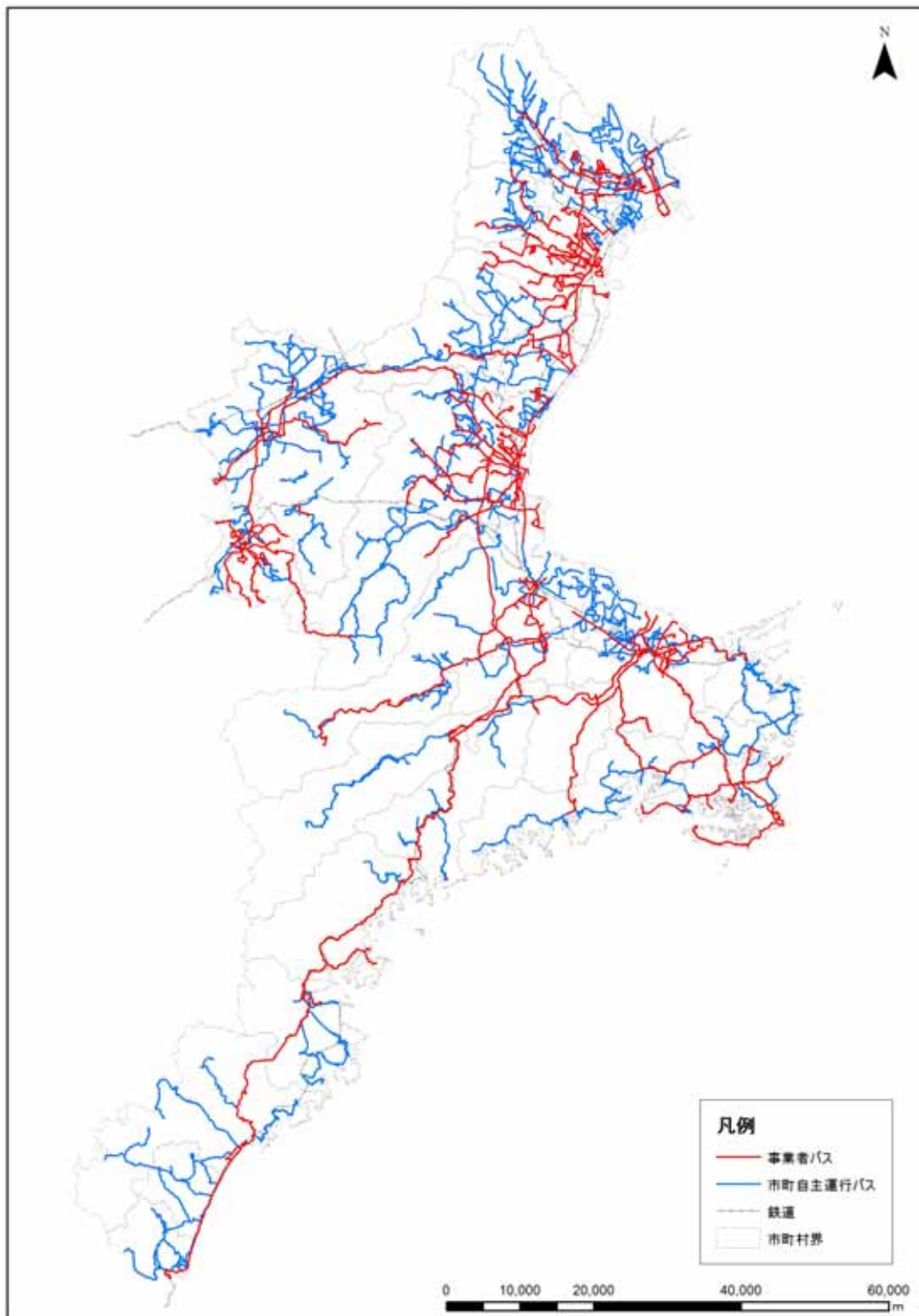
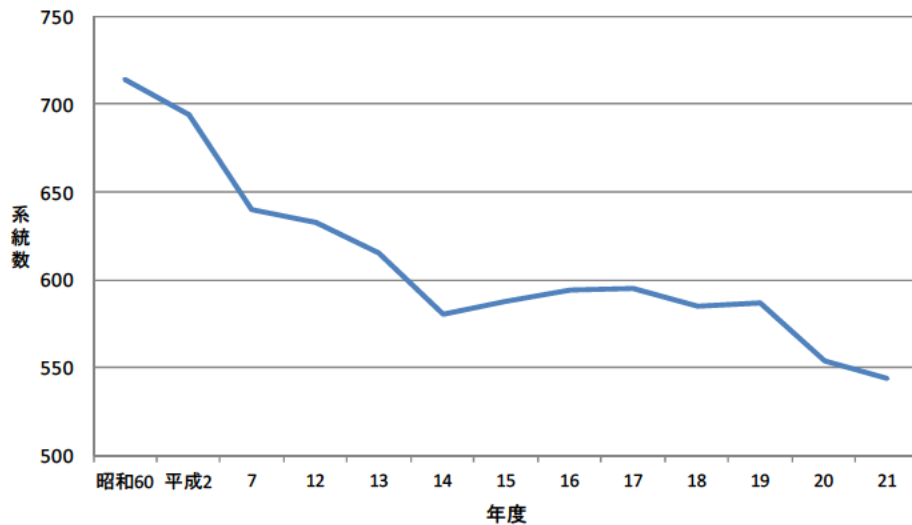


図1 三重県の公共交通網

2 三重県におけるバス交通の現状

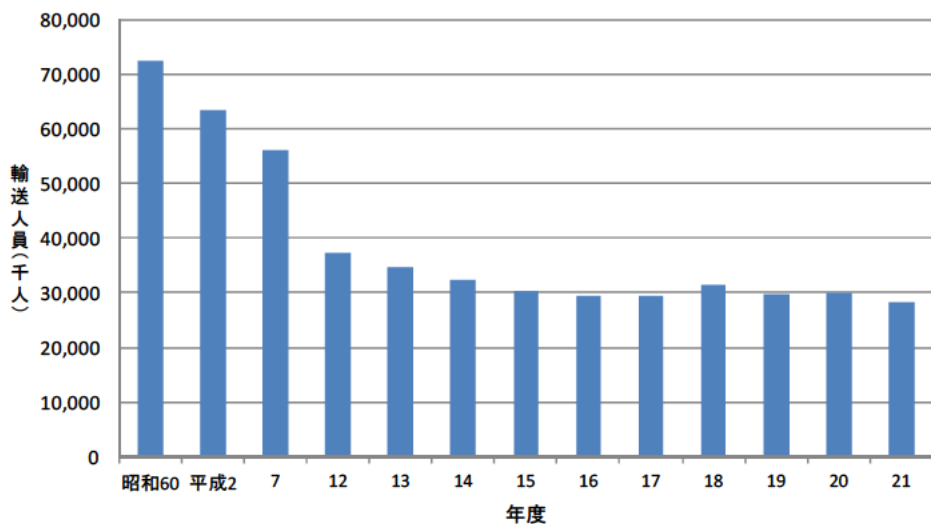
三重県内のバス交通は、日常生活における自家用車利用の進展とあいまって、利用者が減少し、運賃収入による採算確保が困難となっている。中でも、路線バスは、路線の廃止や減便などが進んでいる（図2）。

県や市町では、赤字バス路線の維持のため、国などとも協調しながら補助金を拠出してきたが、利用者の減少傾向が続き（図3）、中長期的な退潮は今も続いている。



（出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」各年度版から作成）

図2 三重県内の乗合バス系統数の推移



（出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」各年度版から作成）

図3 三重県内の乗合バス輸送人員の推移

(1) 事業者が運営するバス

平成 22 年 4 月現在、県内には、6 つの乗合バス事業者（三重交通（株）、八風バス（株）、三岐鉄道（株）、三交伊勢志摩交通（株）、三交南紀交通（株）、三重急行自動車（株））があり、525 系統が運行されている。

この中には、

- ①国と県が補助している生活交通路線^{※1} 37 系統
- ②市町が補助する路線に対し県が補助している第 3 種生活路線^{※2} 4 系統
- ③市町が単独で補助している路線 2 系統

が含まれる（表 1）。

表 1 事業者バスの状況

	県内全体	生活交通路線		第3種生活路線	
			割合(%)		割合(%)
系統数	525	37	7.0	4	0.7
輸送人員（千人）	28,463	3,865	13.6	97	0.3
走行キロ（千km）	29,051	5,472	18.8	216	0.7
県補助額（千円）		253,588		11,058	

（注）平成 22 年度補助実績

なお、平成 23 年度から国の制度が改正され、生活交通路線維持費補助金は、地域公共交通確保維持改善事業に基づく地域間幹線系統確保維持費補助金に移行している。

※1 生活交通路線

事業者が運営するバスのうち、輸送量や収支率など一定要件を満たすものに対し、国と県で赤字額の 2 分の 1 ずつ補助していた路線（国の制度改正により、現在の「地域間幹線系統」）

※2 第 3 種生活路線

事業者から廃止の意向が示された系統のうち、平均乗車密度が 5 人未満で過疎・準過疎地域を走る系統について、市町が補助する額の 2 分の 1 を限度に、県が市町に対して補助している路線

(2)市町が運営するバス

県内では、住民の移動手段確保のためバス等を運行している市町は 29 市町中、28 市町にのぼる。

市町が運営するバス等には、

- ①自主運行バス等（廃止代替バス、コミュニティバス、デマンドタクシー等）
- ②福祉バス（無料バス）
- ③スクールバス

などがある（表 2）。

表 2 市町が運営する自主運行バス等の状況（県補助対象分）

	自主運行バス等
市町数	22
系統数	339
輸送人員（千人）	2,228
走行キロ（千km）	5,142
県補助額（千円）	114,832

（注）平成 22 年度補助実績

(3)地域の団体が運営するバス

県内では 3 市（四日市市、津市、名張市）において、地域の団体によるバスの運営が行われており、市の支援を受けながら NPO 法人や任意団体がバス事業者等に運行を委託している（表 3）。

表 3 地域の団体が運営するバスの状況（平成 23 年 4 月現在）

名称	運営主体	市町	運行主体 (受託事業者)	運行開始
生活バス よっかいち	特定非営利活動法人 生活バス四日市	四日市市	三重交通 (株)	平成 14 年 11 月 1 日から実証運行 平成 15 年 4 月 1 日から本格運行
ぐるっと・ つーバス	特定非営利活動法人 バスネット津	津市	三重交通 (株)	平成 16 年 3 月 1 日から実証運行 平成 16 年 4 月 1 日から本格運行
ほっとバス 錦	ほっとバス錦運営協議会	名張市	深山運送 (株)	平成 20 年 4 月 1 日から実証運行 平成 21 年 4 月 1 日から本格運行
コモコモ号	薦原コミュニティバス 運営委員会	名張市	三重交通 (株)	平成 20 年 4 月 1 日から実証運行 平成 21 年 4 月 1 日から本格運行
みどり号	緑が丘コミュニティバス 運営協議会	名張市	三重交通 (株)	平成 21 年 4 月 1 日から実証運行 平成 22 年 4 月 1 日から本格運行

(4) 地域公共交通に関する協議会

道路運送法に基づき、生活交通のあり方を審議し、地域の多様なニーズに的確に対応した運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現することを目的とした市町の地域公共交通会議は、市町に 23 設置されている（表 4）。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通総合連携計画の策定や実施を目的とした法定協議会は、12 設置されている（表 5）。

表 4 地域公共交通会議の設置状況

市町	名称	設置
津市	津市地域公共交通活性化協議会	平成 20 年 8 月 20 日
四日市市	四日市市地域公共交通会議	平成 19 年 2 月 22 日
伊勢市	伊勢地域公共交通会議	平成 18 年 11 月 30 日
松阪市	松阪市地域公共交通協議会	平成 19 年 1 月 18 日
桑名市	桑名市地域公共交通会議	平成 19 年 3 月 23 日
鈴鹿市	鈴鹿市地域公共交通会議	平成 19 年 5 月 1 日
名張市	名張市地域公共交通会議	平成 19 年 5 月 22 日
尾鷲市	尾鷲市地域公共交通活性化協議会	平成 20 年 5 月 28 日
亀山市	亀山市地域公共交通会議	平成 19 年 3 月 5 日
鳥羽市	鳥羽市地域公共交通会議	平成 19 年 3 月 20 日
熊野市・御浜町・紀宝町	紀南地区地域公共交通会議	平成 19 年 6 月 5 日
いなべ市	いなべ市地域公共交通会議	平成 19 年 2 月 23 日
志摩市	志摩市地域公共交通会議	平成 19 年 7 月 4 日
伊賀市	伊賀市地域公共交通会議	平成 19 年 6 月 4 日
木曾岬町	木曾岬町地域公共交通会議	平成 19 年 2 月 16 日
東員町	東員町地域公共交通会議	平成 19 年 2 月 20 日
菰野町	菰野町地域公共交通会議	平成 20 年 5 月 26 日
多気町	多気町地域公共交通協議会	平成 18 年 10 月 12 日
明和町	明和町地域公共交通会議	平成 19 年 9 月 10 日
大台町	大台町地域公共交通協議会	平成 19 年 1 月 11 日
度会町	度会町地域公共交通会議	平成 21 年 12 月 28 日
大紀町	大紀町地域公共交通協議会	平成 18 年 11 月 15 日
南伊勢町	南伊勢町地域公共交通会議	平成 19 年 1 月 25 日

表5 活性化再生法に基づく法定協議会の設置状況

市町	名称	モード	設置
津市	津地域公共交通活性化協議会	バス	平成20年8月20日
伊勢市	伊勢地域公共交通会議	バス	平成20年3月17日
松阪市	松阪市地域公共交通協議会	バス	平成20年3月18日
桑名市	桑名市地域公共交通活性化協議会	バス	平成21年3月28日
鈴鹿市	鈴鹿市地域公共交通会議	バス	平成21年1月16日
尾鷲市	尾鷲市地域公共交通活性化協議会	バス	平成20年5月28日
亀山市	亀山市地域公共交通会議	バス	平成24年1月12日
鳥羽市	鳥羽市地域公共交通会議	旅客船・バス	平成20年3月28日
いなべ市	いなべ市地域公共交通会議	バス	平成20年2月29日
伊賀市	伊賀鉄道活性化連携計画協議会	鉄道	平成20年11月13日
多気町	多気町地域公共交通協議会	バス	平成21年1月8日
大紀町	大紀町地域公共交通協議会	バス	平成20年10月7日

なお、三重県では、道路運送法に基づく法定協議会として三重県生活交通確保対策協議会を設置しており、地域公共交通確保維持改善事業に基づき、県が主宰し、地域の公共交通にかかる計画（生活交通ネットワーク計画）を策定する「県協議会」としての役割も果たしている。

3 バス交通の課題

先に示したように、三重県のバス交通の系統数は年々減少が続く傾向にある。これに伴うバス利用者数の減少がバス事業者の経営悪化を招き、さらなる系統数の減少へとつながることが懸念される。

また近年では、こうした状況を背景に、バス事業者によるサービスが供給されない、あるいはバス事業者が撤退した地域において、市町によるコミュニティバス運行の動きが活発になってきている。コミュニティバスは低廉な運賃で、利用者を多く見込めない地域で運行される場合が多いため、市町の財政負担の増大といった事態を招いている。

そこで、以下の点に留意しながら、こうした負の循環を断ち切り、バス交通を確保・維持していくことが必要である。

(1) 広域的な移動ニーズへの対応とバス交通ネットワークの形成

生活圏の広域化等に伴い、複数の市町をまたぐような移動需要が増大する中、広域的な移動ニーズへの対応を図ることが必要である。

こうした視点から、末端の支線バスと幹線バスや鉄道との乗り継ぎ利便性を高め、生活交通の「ネットワーク化」を図ることで、様々な移動需要に対応できる利便性の高いバス交通へと転換していくことが必要である。

(2) 公共交通に関わる各主体の役割分担の明確化

従来、公共交通に関わってきたのは交通事業者と国・県・市町のみであったが、近年ではNPOなど新たな担い手による運営が行われるようになってきている。また、地域住民や企業といった主体によってモビリティマネジメント^{*3}が行われるなど、多様な主体が公共交通に関わってきている。

しかしながら、各主体が個別に独立して公共交通問題に取り組んでいては、場合によっては、路線間の競合が発生してしまうおそれがある。また、個別の事業としては一定のサービス水準を確保できていたとしても、より利便性の高い、効率的なサービスを提供していくためには、公共交通に関わる主体間の連携が不可欠である。

そこで、利用者が利用しやすいバス交通ネットワークの形成を図っていくためには、各主体が連携し、地域の公共交通全体を俯瞰しながら、各主体の役割分担を明確にして、取り組んでいくことが必要である。

こうした中、国では、生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域の特性・実情に最適な交通手段を確保・維持するため、地域の多様な関係者による議論を経て策定する生活交通ネットワーク計画に基づき実施される取組に対して、一体的かつ継続的に支援することとし、平成 23 年度から、地域公共交通に関わる支援制度の見直しが行われたところである。

県では、国の動向を見据え、平成 21 年度に、国や学識経験者、事業者、市町の代表者で構成する「公共交通調査検討会議」を設置し、また平成 22 年度には、「県と市町の地域づくり連携・協働協議会」に「地域における公共交通のあり方検討会議」を設置し、市町と議論を行いながら、県と市町の役割分担等について検討を行ってきた。

その中で、県と市町は事業者とも連携して、県内バス路線の再編に取り組み、県は、広域生活交通圏の基幹的な広域路線バス（幹線バス）を確保・維持するための主体的な役割を担い、市町は、日常生活に密着した移動ニーズに対応した生活交通圏のバス路線（支線バス）を確保・維持するための主体的な役割を担うこととされたところである。

※3 モビリティマネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策（出典：土木学会「モビリティ・マネジメントの手引き」）

4 バス交通に対する県の役割

(1) バス交通ネットワーク形成の視点

バス交通の特徴は、路線を需要に応じて設定しやすいところにある。途中で乗り換えることなく目的地まで行くことができれば、最も便利であるものの、路線が長くなれば定時性を損ない、直行性のみを追求した路線網は複雑で分かりにくくなってしまふ。

したがって、定時性が確保され、バス交通ネットワークが利用者にとっても分かりやすく、有機的かつ効率的に機能するためには、各バス路線の性格を明確にし、必要に応じ幹線バスと支線バスの機能分離を図ること、すなわち、地域特性や利用者ニーズにきめ細かく対応した様々な路線が、有機的に連携し一体となって機能するネットワークを形成することが重要となる。

さらに、コミュニティバスなど支線バスに期待される主な役割は、路線バスなど幹線バスへアクセスする機能であることから、幹線バスと支線バスからなるバス交通ネットワーク全体を適正化することができれば、地域のバス交通ネットワーク全体の維持強化や路線バスの活性化に重要な意義を持つものと考えられる。

市町や事業者だけでネットワーク化を進めることは困難であり、県は市町や事業者と連携し、積極的に広域的な移動ニーズに対応した幹線バスの確保・維持を図り、バス交通のネットワーク形成を推進させていくことが重要である。

(2) バス交通ネットワーク実現に向けた視点

今後、地域公共交通をより持続的なものにしていくためには、「生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動にあたっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する」という新たな国の制度を活用しながら、県や市町が連携してバス交通を支援していくことが必要である。

県は、バス交通ネットワークの実現に向け、国の補助制度との整合を図りつつ、複数の市町村にまたがる路線の有する「機能」や「利用実態」から、広域的な移動を担うと判断される幹線バスを「地域間バス」として位置づけ、その確保・維持に向けた支援を行うことが求められる。

一方、地域内や都市内で需要が完結する支線バスについては、利用目的、頻度、時間帯など地域の実情に応じたきめ細かい対応が求められることから、住民ニーズを踏まえつつ市町が主体的にサービス提供のあり方を検討していくことが適切である。

5 「地域間バス」の選定(案)

「4 バス交通に対する県の役割」を踏まえ、ここでは、国の制度の要件緩和を受け、複数の市町村(平成13年3月31日時点)にまたがる路線の有する「機能」や「利用実態」に着目し、県が主体的に確保・維持を図る「地域間バス」の選定基準を明らかにするとともに、この基準を満たす路線の選定を行う。

(1)「地域間バス」の選定基準

複数の市町村にまたがる路線を「地域間バス」候補路線とし、このうち、国の補助制度の基準(地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持関係)補助事業の基準)を満たした上で、以下に示す「機能面の基準」及び「利用実態の基準」を満たす路線を「地域間バス」として選定する。

なお、「地域間バス」候補路線の有する機能や利用実態等の詳細については、巻末の参考資料1(「地域間バス」候補路線の現状整理(路線別カルテ))に示す。

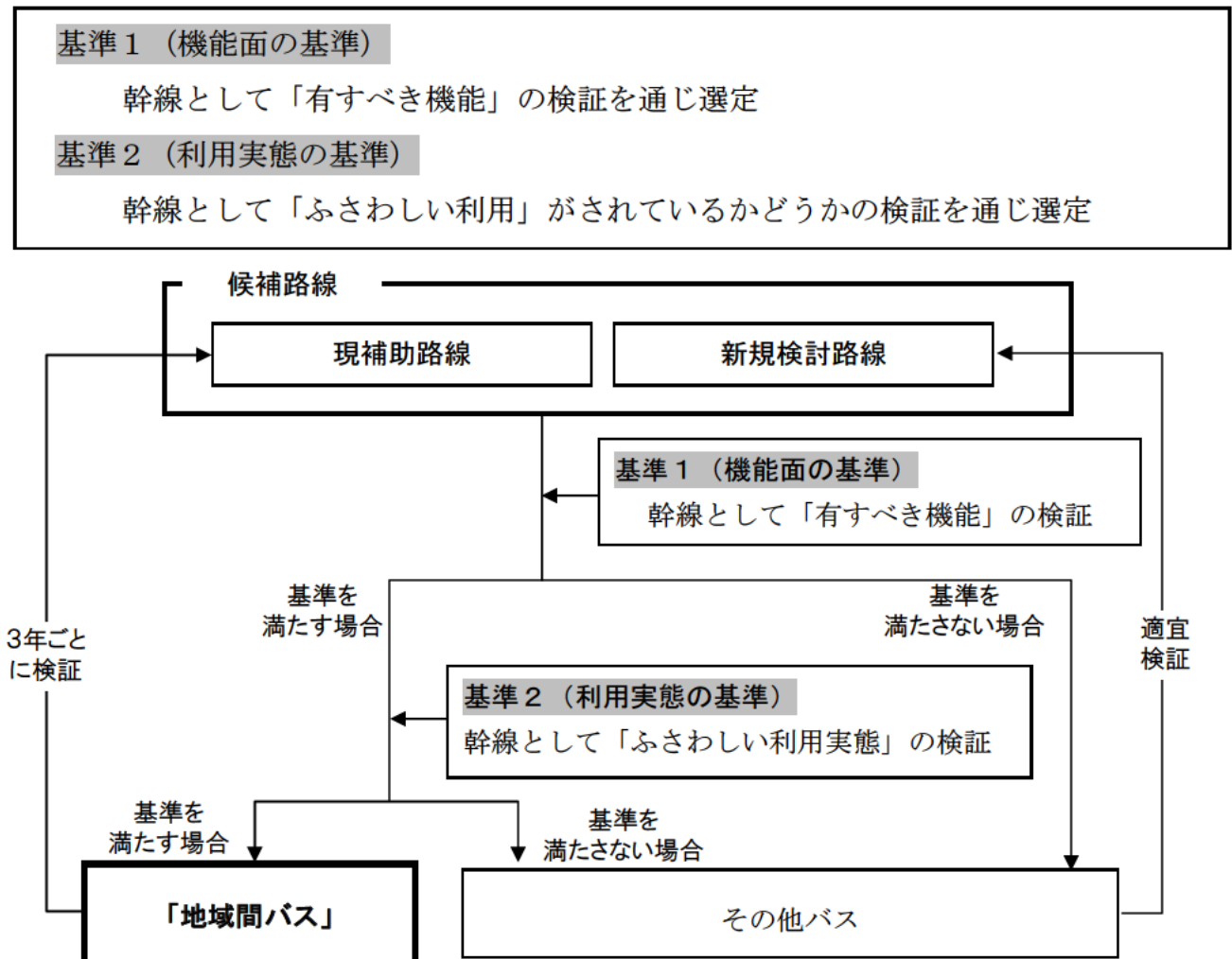


図4 「地域間バス」の選定フロー

① 基準 1（機能面の基準）

国の補助制度の基準を満たす候補路線について、幹線としての機能を有しているか（一市町村内で完結せず市町村域を越える広域的な移動需要に対処できるか、幹線として適切なサービス水準を有しているか）どうかについて、以下の基準により検証する。

表 6 基準 1（機能面の基準）

有すべき機能	一市町村域で完結せず、複数の市町村にまたがり、一定の運行頻度を有する路線（基準 1－①、基準 1－②のいずれにも該当する路線）	
基準 1	① 平成 13 年 3 月 31 日時点の 複数市町村にまたがる系 統	（基準設定意図） 国の補助基準に準ずる
	② 1 日当たりの運行回数が 3 回往復以上の系統	（基準設定意図） 国の補助基準に準ずる

② 基準2(利用実態の基準)

基準1（機能面の基準）を満たす路線について、幹線として「ふさわしい利用」がされているかどうかを以下の基準により検証する。

表7 基準2（利用実態の基準）

ふさわしい 利用実態	一定の利用者が存在するとともに、広域的な移動が一定以上あると判断できる路線（基準2-①、基準2-②のいずれにも該当する路線）	
基準2	① 1日当たりの輸送量が15人以上150人以下の系統	(基準設定意図) 国の補助基準に準ずる
	② 1日当たりの「複数市町村をまたぐ利用」が30%以上または10人以上の系統	(基準設定意図) 国勢調査によると「日常的な人の移動が自市町域内で完結している割合（自市町内従業・通学率）」が約30%であることから、市町域をまたぐ移動がそれ以上あれば、幹線としての利用実態があると判断 また、国のパーソントリップ調査によると、移動のピークは1日4回あることから、4往復の最低輸送量20人とみなし(基準1-②、2-①から「最低でも3往復で15人」として算出)、その半数以上あれば、幹線としての利用実態があると判断

(2)「地域間バス」(案)

表8 「地域間バス」選定表一覧(現補助路線)

圏域	系統名	起点	経由地	終点	系統キロ程 (km)	沿線施設
北勢	桑名阿下喜(B)	桑名駅前	新西方	阿下喜	26.2	高校(2)、病院(7)、その他(3)
	梅戸	桑名駅前	伊坂台	南金井	19.0	高校(2)、病院(4)、その他(3)
	四日市福王山	JR四日市	川原崎	福王山	22.2	高校(1)、病院(5)、その他(4)
	水沢	JR四日市	室山・高花平	椿大神社	21.0	高校(2)、病院(3)、その他(2)
	長沢(B)	近鉄四日市	采女ヶ丘	和無田改善センター	16.7	高校(2)、病院(4)、その他(2)
	鈴鹿四日市	近鉄四日市	河原田駅前	鈴鹿市駅	10.9	高校(4)、病院(4)、その他(3)
	平田四日市	近鉄四日市	国道加佐登	平田町駅	17.4	高校(4)、病院(6)、その他(2)
中勢	平田亀山(A)	亀山駅	国府	平田町駅	12.1	高校(1)、病院(2)、その他(1)
	平田亀山(B)	亀山駅	回生病院・平田町駅	鈴鹿中央病院	17.4	高校(3)、病院(3)、その他(2)
	安濃	三重会館	安濃総合支所	市場	17.4	高校(2)、病院(4)、その他(3)
	辰水(A)	津駅前	今徳	穴倉	16.7	高校(2)、病院(4)、その他(3)
	津三雲	津駅前	乙部朝日	天白	12.9	高校(2)、病院(3)、その他(6)
	榑原(A)	津駅前	下村	榑原車庫前	21.0	高校(3)、病院(6)、その他(6)
	榑原(C)	津駅前	いなば園前	榑原車庫前	23.7	高校(3)、病院(5)、その他(6)
	長野	津駅前	片田	平木	21.1	高校(2)、病院(4)、その他(5)
松阪	大杉(A)	松阪駅前	多気町役場前	三瀬谷	31.5	高校(4)、病院(4)、その他(6)
	大杉(B)	松阪駅前		シャープ正門前	10.4	高校(3)、病院(3)、その他(2)
	飯南波瀬(A)	松阪駅前	大石	飯高地域振興局	31.0	高校(3)、病院(2)、その他(5)
	飯南波瀬(B)	松阪駅前	飯高地域振興局	スモール	50.6	高校(3)、病院(2)、その他(7)
伊勢志摩	南島	伊勢市駅前	川口	道方	32.1	高校(7)、病院(4)、その他(1)
	中川	伊勢市駅前	度会橋	度会町役場前	12.5	高校(8)、病院(4)、その他(2)
	伊勢鳥羽	伊勢市駅前	二見浦表参道	鳥羽	17.3	高校(4)、病院(1)、その他(4)
	松阪伊勢(A)	宇治山田駅前	世古	早馬瀬口	13.7	高校(1)、病院(3)、その他(2)
	土路今一色	土路	伊勢市駅前	今一色	15.8	高校(2)、病院(3)、その他(3)
	御座(A)	伊勢市駅前	鶺方	御座港	55.1	高校(8)、病院(7)、その他(7)
	御座(B)	磯部バスセンター	鶺方	御座港	33.9	高校(2)、病院(3)、その他(4)
	宿浦	伊勢市駅前	鶺方	宿浦	46.3	高校(5)、病院(5)、その他(4)
	五ヶ所(A)	宇治山田駅前	横輪口	五ヶ所バスセンター	23.7	高校(2)、病院(4)、その他(3)
	五ヶ所(B)	五ヶ所バスセンター	神津佐	磯部バスセンター	12.1	高校(2)、病院(1)、その他(2)
伊賀	上野名張(A)	伊賀上野駅前	上野産業会館	名張駅前	21.8	高校(2)、病院(2)、その他(1)
	曾爾香落溪	名張駅前	太良路	山粕西	25.2	高校(2)、病院(1)
	名張奥津(B)	名張駅前	滝之原口	敷津	23.3	高校(1)、病院(1)、その他(1)
	阿波	上野産業会館	子延口	汁付	25.3	高校(1)、病院(2)、その他(2)
	玉滝(B)	上野産業会館	佐那具	阿山支所前	10.0	高校(1)、病院(1)、その他(2)
	上野天理	上野産業会館	国道山添	天理駅前	47.1	高校(2)、病院(2)、その他(2)
東紀州	熊野新宮	新町	阿田和	新宮駅前	24.5	高校(4)、病院(1)、その他(4)
	南紀特急	熊野古道センター	紀伊長島	松阪中央病院	96.8	高校(5)、病院(8)、その他(7)

3回
以上15~
150人30%
以上 または 10人
以上

「地域間バス(仮称)」【機能評価】					「地域間バス(仮称)」【利用実態評価】					総合 評価		
基準①		基準②		評価	基準①		基準②		評価			
関係市町村 (H13.3.31現在市町村名)		運行回数※1 (回/日)			輸送量※2 実数 (人)		複数市町村移動 (%) (人)					
○	桑名市・東員町・員弁町・北勢町	○	14.0	○	○	60.0		○	11.2	23.5	○	○
○	桑名市・四日市市・東員町・大安町	○	3.5	○	○	24.0		×	15.7	8.5	×	×
○	四日市市・菟野町	○	11.5	○	○	62.6		○	32.1	46.2	○	○
○	四日市市・鈴鹿市	○	9.0	○	○	72.9		○	7.4	12.2	○	○
○	四日市市・鈴鹿市	○	6.5	○	○	24.3		×	16.5	7.4	×	×
○	四日市市・鈴鹿市	○	6.5	○	○	26.3		○	38.2	18.7	○	○
○	四日市市・鈴鹿市	○	10.0	○	○	45.2		○	53.6	59.0	○	○
○	亀山市・鈴鹿市	○	6.0	○	○	21.1		○	70.7	20.9	○	○
○	亀山市・鈴鹿市	○	9.0	○	○	27.9		○	39.6	28.1	○	○
○	津市・安濃町・芸濃町	○	10.5	○	○	44.7		○	77.3	43.2	○	○
○	津市・安濃町・美里村	○	6.0	○	○	17.5		○	44.6	20.5	○	○
○	津市・三雲町	○	12.0	○	○	62.2		○	10.1	15.8	○	○
○	津市・久居市	○	18.0	○	○	89.1		○	59.3	167.4	○	○
○	津市・久居市	○	6.0	○	○	27.7		○	27.6	26.7	○	○
○	津市・美里村	○	13.0	○	○	56.0		○	23.5	45.8	○	○
○	松阪市・多気町・勢和村・大台町	○	4.0	○	○	13.0	17.2	○	54.1	18.0	○	○
○	松阪市・多気町	○	8.0	○	○	20.0		○	44.9	12.8	○	○
○	松阪市・飯南町・飯高町	○	12.5	○	○	68.8		○	57.2	82.4	○	○
○	松阪市・飯南町・飯高町	○	5.0	○	○	38.1		○	46.4	29.2	○	○
○	伊勢市・度会町・南島町	○	10.0	○	○	88.9		○	56.1	82.9	○	○
○	伊勢市・玉城町・度会町	○	14.0	○	○	63.5		○	77.2	75.5	○	○
○	伊勢市・二見町・鳥羽市	○	4.0	○	○	8.4	17.2	○	66.7	14.7	○	○
○	伊勢市・小俣町・玉城町・明和町・松阪市	○	7.5	○	○	15.7		○	43.2	19.9	○	○
○	伊勢市・御園村・二見町	○	14.5	○	○	26.8		○	51.2	38.5	○	○
○	伊勢市・磯部町・阿児町・大王町・志摩町	○	7.0	○	○	55.0		○	63.6	89.8	○	○
○	磯部町・阿児町・大王町・志摩町	○	17.5	○	○	118.4		○	68.4	199.8	○	○
○	伊勢市・磯部町・阿児町・浜島町・南勢町	○	14.5	○	○	105.1		○	74.0	183.6	○	○
○	伊勢市・南勢町	○	6.5	○	○	58.2		○	43.6	45.7	○	○
○	南勢町・磯部町	○	11.5	○	○	34.2		○	36.9	18.8	○	○
○	上野市・名張市	○	11.0	○	○	62.5		○	40.9	58.5	○	○
○	名張市・奈良県曾爾村	○	5.0	○	○	10.7	18.5	○	75.7	12.7	○	○
○	名張市・美杉村・奈良県御杖村	○	6.0	○	○	28.8		○	33.1	14.6	○	○
○	上野市・大山田村	○	9.0	○	○	22.9		○	47.3	28.3	○	○
○	上野市・阿山町	○	8.0	○	○	21.8		○	60.0	14.0	○	○
○	上野市・奈良県山添村・都祁村・天理市	○	4.0	○	○	12.6	15.5	○	54.7	14.3	○	○
○	熊野市・御浜町・鵜殿村・紀宝町・和歌山県新宮市	○	18.0	○	○	91.2		○	58.3	162.8	○	○
○	尾鷲市・海山町・紀伊長島町・大内山村・紀勢町・大宮町・大台町・勢和村・多気町・松阪市	○	4.0	○	○	21.0		○	74.0	32.3	○	○

※1運行回数=往復を1カウント ※2輸送量=平均乗車密度[人キロ÷実車キロ]×運行回数

表9 「地域間バス」選定表一覧(新規路線:事業者バス)

圏域	系統名	起点	経由地	終点	系統キロ程 (km)	沿線施設
北勢	桑名長島温泉	桑名駅前	なばなの里・松陰	長島温泉	10.8	高校(1)、病院(4)、その他(3)
	"	桑名駅前	長島海岸	長島温泉	12.2	高校(1)、病院(4)、その他(3)
	"	長島温泉	長島海岸・なばなの里	桑名駅前	12.5	高校(1)、病院(4)、その他(3)
中勢	棕本	サンバレー	津駅	棕本	22.1	高校(4)、病院(8)、その他(12)
	津太陽の街	千里駅前	鈴鹿国際大学・杜の街	太陽の街	8.4	その他(1)
	"	津駅前	鈴鹿国際大学・杜の街	太陽の街	18.2	病院(2)、その他(6)
	"	千里駅前	鈴鹿国際大学	太陽の街	6.0	その他(1)
	香良洲	イオン津	上弁財	香良洲公園	14.8	高校(2)、病院(4)、その他(7)
	久居高茶屋	久居駅	雲出	香良洲公園	9.2	高校(1)、その他(5)
	"	久居駅	雲出鋼管町	香良洲公園	11.0	高校(1)、その他(5)
	波瀬	三重中央医療センター	久居駅	室の口	18.2	高校(2)、病院(2)、その他(4)
松阪	松阪大石	松阪駅前	相可高校前	大石	21.6	高校(3)、病院(3)、その他(2)
	"	松阪駅前	工業団地・相可高校前	大石	24.1	高校(3)、病院(3)、その他(2)
伊勢志摩	有滝	イオン伊勢店	いせトピア	有滝	17.5	高校(7)、病院(4)、その他(5)
	"	イオン伊勢店	伊勢学園前	有滝	17.0	高校(7)、病院(4)、その他(5)
東紀州	島勝	尾鷲せぎやまホール前	白浦	島勝	24.0	高校(1)、病院(1)、その他(5)
	南紀特急	三交南紀	熊野市駅前	三重大学病院	150.4	高校(3)、病院(3)、その他(6)
	尾鷲長島	尾鷲せぎやまホール前	国道相賀	長島駅前	30.0	高校(1)、病院(3)、その他(6)
	熊野飛鳥	三交南紀	熊野市駅前	大又大久保	20.4	高校(2)、その他(3)
	"	新町		大又大久保	17.2	高校(2)、その他(3)

3回
以上15~
150人30%
以上 または 10人
以上

「地域間バス(仮称)」【機能評価】					「地域間バス(仮称)」【利用実態評価】						総合 評価	
基準① 関係市町村 (H13.3.31現在市町村名)		基準② 運行回数※1 (回/日)		評価	基準① 輸送量※2		基準② 複数市町村移動		評価			
					実数 (人)	運賃 ベース (人)	(%)	(人)				
○	桑名市・長島町	×	1.0	×	×	2.3		○	100.0	5	×	×
○	桑名市・長島町	×	2.0	×	×	5.0		○	100.0	22	×	×
○	桑名市・長島町	×	0.5	×	×	14.7		○	97.0	70	×	×
○	津市・芸濃町	○	10.5	○	○	95.7		○	22.0	239	○	○
○	河芸町・鈴鹿市	○	8.5	○	○	30.0		○	54.0	72	○	○
○	津市・河芸町・鈴鹿市	×	2.0	×	×	5.2		○	55.0	32	×	×
○	河芸町・鈴鹿市	×	1.0	×	×	0.2		○	100.0	2	×	×
○	津市・香良洲町	○	11.5	○	○	62.2		○	25.0	172	○	○
○	久居市・津市・香良洲町	○	10.5	○	○	37.3		○	80.0	200	○	○
○	久居市・津市・香良洲町	×	2.0	×	×	10.8		○	96.0	64	×	×
○	久居市・一志町	○	8.0	○	○	31.1		○	49.0	127	○	○
○	松阪市・多気町	×	2.5	×	○	22.1		○	41.0	72	○	×
○	松阪市・多気町	×	1.0	×	×	5.5		○	51.0	25	×	×
○	伊勢市・小俣町	○	3.5	○	×	12.4		○	20.0	14	×	×
○	伊勢市・小俣町	○	5.5	○	○	18.9		○	17.0	26	○	○
○	尾鷲市・海山町	○	5.0	○	○	15.9		○	59.0	66	○	○
○	熊野市・尾鷲市・海山町・紀伊長島町・大内山村・紀勢町・大宮町・津市	○	3.0	○	○	15.8		○	92.0	79	○	○
○	尾鷲市・海山町・紀伊長島町	○	6.5	○	○	13.0	19.5	○	64.0	65	○	—
○	熊野市 ※熊野新宮線と一体	×	2.5	×	×	0.4		×	0.0	0	×	—
○	熊野市 ※熊野新宮線と一体	×	2.5	×	○	16.5		×	0.0	0	×	—

※1運行回数=往復を1カウント ※2輸送量=平均乗車密度[人キロ÷実車キロ]×運行回数

表10 「地域間バス」選定表一覧(新規路線:市町バス)

圏域	系統名	起点	経由地	終点	系統キ ロ程 (km)	沿線施設
北勢	中央	上松永	西対海地	近鉄弥富駅	10.6	病院(1)、その他(2)
	磯津高花平	塩浜駅前	磯津・塩浜駅前	高花平	14.9	高校(3)、病院(1)
	亀山みずほ台	亀山駅前	みどり町	平田町駅	12.9	高校(2)、病院(1)、その他(1)、
	亀山棕本	亀山駅前	鹿島橋	棕本	9.0	高校(1)、病院(1)、その他(2)
中勢	三行	津駅	高田本山駅	三行	11.9	高校(1)、病院(3)、その他(5)
	〃	三重会館	高田本山駅	三行	14.0	高校(1)、病院(5)、その他(6)
	多気	久居駅	高野団地	竹原	22.0	高校(2)、病院(2)、その他(6)
松阪	松阪港 空港アクセス	松阪港空港アクセス	JR松阪駅	三雲地域振興局	12.1	高校(1)、病院(2)、その他(2)
伊勢志摩	玉城	伊勢市駅前	田丸駅前	玉城町役場	8.4	病院(4)、その他(3)
	志摩循環	志摩病院	うらじろ	志摩病院	17.9	病院(2)、その他(2)
	〃	志摩病院	国府	志摩病院	17.9	病院(2)、その他(2)
伊賀	月瀬	上野産業会館	七本木	桃香野口	19.1	高校(1)、病院(1)、その他(1)
	島ヶ原	上野産業会館		中矢	12.5	高校(1)、病院(1)、その他(2)
	〃	上野産業会館	やぶつちチャランド	中矢	13.3	高校(1)、病院(1)、その他(2)
	柘植	上野産業会館	服部口	伊賀支所	12.4	高校(2)、その他(2)
	〃	上野産業会館	寺田・川東	伊賀支所	14.0	高校(2)、その他(2)
	〃	上野産業会館	柏野	伊賀支所	12.4	高校(2)、その他(2)
東紀州	漣流荘 紀南病院	紀南病院	漣流荘	平谷	35.0	高校(1)、病院(1)、その他(3)
	〃	紀南病院	風伝口	漣流荘	23.6	高校(1)、病院(1)、その他(2)
	熊野古道 漣流荘	漣流荘	杉山	木本高校	27.6	高校(2)、その他(4)
	相野谷	上桐原	相野口	新宮駅前	14.2	高校(1)、その他(1)

3回
以上15~
150人30%
以上 または 10人
以上

「地域間バス(仮称)」【機能評価】					「地域間バス(仮称)」【利用実態評価】						総合 評価	
基準① 関係市町村 (H13.3.31現在市町村名)		基準② 運行回数※1 (回/日)		評価	基準① 輸送量※2		基準② 複数市町村移動		評価			
					実数 (人)	運賃 ベース (人)	(%)	(人)				
○	木曾岬町・愛知県弥富市	○	16.0	○	○	93.4		○	92.0	573	○	○
○	四日市市・楠町	○	6.5	○	○	10.9	22.1	○	13.0	19	○	○
○	亀山市・鈴鹿市	○	8.0	○	○	22.4		○	43.0	86	○	○
○	亀山市・芸濃町	○	9.5	○	○	35.1		○	84.0	113	○	○
○	津市・河芸町	○	3.0	○	×	2.4	6.0	×	12.0	2	×	×
○	津市・河芸町	○	3.0	○	×	9.3	6.0	○	13.0	10	×	×
○	久居市・一志町・白山町・美杉村	○	4.0	○	×	8.7	10.0	○	77.0	48	×	×
○	松阪市・三雲町	○	6.0	○	×	10.5	5.4	○	21.0	16	×	×
○	伊勢市・玉城町	○	10.0	○	○	15.8		○	20.0	22	○	○
○	阿児町・大王町	○	5.0	○	×	7.5		×	9.0	8	×	×
○	阿児町・大王町	×	2.0	×	×	11.0		×	6.0	3	×	×
○	上野市・奈良県月ヶ瀬村	○	3.5	○	×	10.8	5.5	×	8.0	9	×	×
○	上野市・島ヶ原村	×	1.5	×	×	3.6	4.0	○	50.0	6	×	×
○	上野市・島ヶ原村	○	3.5	○	×	4.3	7.0	○	56.0	15	×	×
○	上野市・伊賀町	○	3.0	○	×	14.1		○	82.5	33	×	×
○	上野市・伊賀町	×	1.5	×	×	4.8		○	64.3	9	×	×
○	上野市・伊賀町	×	1.5	×	×	1.9	3.0	×	25.0	2	×	×
○	御浜町・紀和町	×	2.0	×	×	8.9	2.4	○	46.0	25	×	×
○	御浜町・紀和町	×	2.0	×	×	4.4	2.4	○	54.0	7	×	×
○	紀和町・御浜町・熊野市	○	4.0	○	○	17.8		○	79.0	89	○	○
○	紀宝町・和歌山県新宮市	○	6.0	○	○	27.0		○	58.0	101	○	○

※1運行回数=往復を1カウント ※2輸送量=平均乗車密度[人キロ÷実車キロ]×運行回数

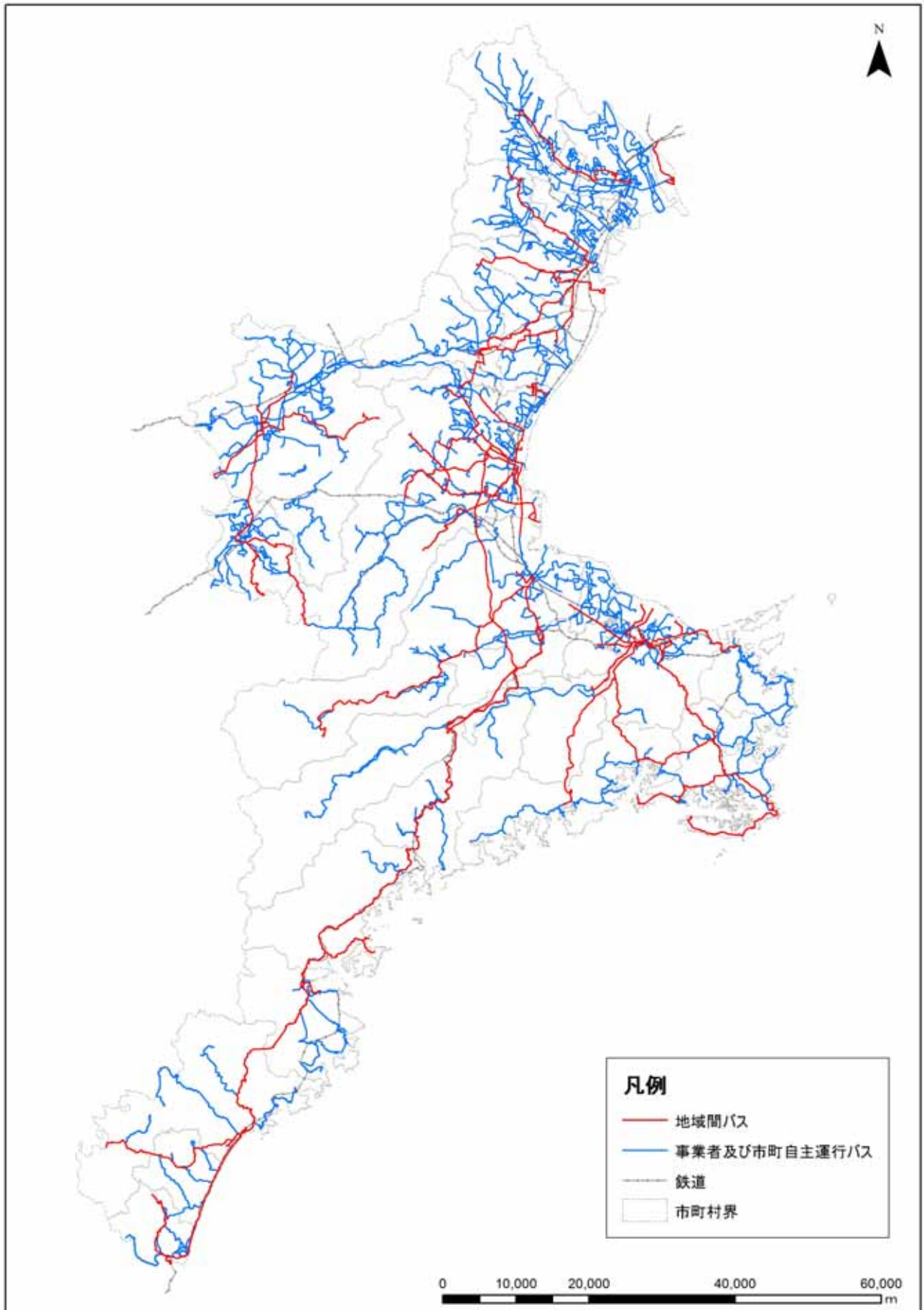


図5 「地域間バス」路線網図

6 バス支援策の検討

「地域間バス」の確保・維持に向けた支援策として、県では、国の補助制度（地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持関係）補助事業）を活用し、国と協調して、路線維持費等に対する補助を行うことにより、主体的にその確保・維持を図るものとする。

県が広域的な移動を担う幹線バスである「地域間バス」を明確に位置づけ、その確保・維持に注力することで、「地域間バス」に接続する役割を担う支線バス（「地域内バス」）の確保に向けた市町の取組を積極的に促し、そのための助言や情報提供等の支援を行うとともに、国庫補助（地域内フィーダー系統）の活用を促進していくものとする。

これにより、「地域間バス」と「地域内バス」との連携が図られ、県土全体をカバーするような、利用者にとって分かりやすく利用しやすいバス交通ネットワークの形成を図るものとする。

7 今後の課題整理

「地域間バス」と「地域内バス」からなるバス交通ネットワークを、利用者にとって分かりやすく、利用しやすいネットワークとして持続的に機能させていくためには、今後、ネットワークを形成する各々の路線の利用促進に向けた取組を進めていくことが重要である。

そこで、県、市町、バス事業者等、様々な主体が連携しながら、接続ダイヤの設定など、乗り継ぎの円滑化に向けた取組を進めるなど、利用促進に向けた取組を進めていくことが必要である。

参考資料1 「地域間バス」候補路線の現状整理(路線別カルテ)

(1)候補路線

現行の補助路線(生活交通路線)37系統と、複数の市町村(平成13年3月31日時点)にまたがる路線(新規検討路線)41系統(計78系統)。

(2)カルテの見方

各路線の有する「機能」や「利用実態」を、各路線の運行地域及び路線ごとにカルテとして整理する。

なお、「利用実態」は、各路線に調査員が乗り込み、乗降バス停や利用目的を調査する起終点調査(OD調査)に基づくものであり、現行の補助路線については平成22年1月～2月に、新規検討路線については平成23年10月～11月にOD調査を実施した。



- 輸送量：平均乗車密度[人キロ※4÷実車キロ※5×運行回数
- 運行回数：往復を1回カウント
- 沿線施設：当該路線片側1km圏内(両側2km幅内)に立地する高校、病院(一般病床数20床以上)、市役所・支所・市民センター等)
- 平均乗車密度：人キロ÷実車キロ(現行補助路線はH22.1月～2月のOD調査、新規路線はH23.10月～11月のOD調査による)

※4 人キロ バス停間利用者数×バス停間距離の総和

※5 実車キロ 当該系統の実走行距離

路線カルテ

参考資料2 三重県生活交通確保対策協議会 地域幹事会の開催状況

「地域間バス」の選定基準の検討や路線の選定にあたっては、三重県生活交通確保対策協議会地域幹事会を以下のとおり開催し、県内各市町及び交通事業者とともに、検討を進めてきた。

(1) 地域幹事会(6地域合同)

【議題】

- ・三重県版事業仕分けの結果報告について
- ・バス交通対策に係る今後の対応について

【開催日】

平成23年10月21日(金)

(2) 第1回地域幹事会

【議題】

- ・「県内バス交通支援調査」の中間報告について
- ・幹線を選定するための項目候補について

【開催日】

北勢： 平成23年12月12日(月)
伊勢志摩： 平成23年12月13日(火)
中勢： 平成23年12月14日(水)
伊賀： 平成23年12月15日(木)
東紀州： 平成23年12月19日(月)
松阪： 平成23年12月20日(火)

(3) 第2回地域幹事会

【議題】

- ・県が補助対象とする幹線(案)について

【開催日】

中勢： 平成24年1月31日(火)
東紀州： 平成24年2月2日(木)
松阪： 平成24年2月3日(金)
北勢： 平成24年2月8日(水)
伊賀： 平成24年2月9日(木)
伊勢志摩： 平成24年2月14日(火)

参考資料3 国のバス補助制度改正の概要

平成22年度まで

平成23年度から

	生活交通路線維持費国庫補助金 (路線維持費国庫補助金)	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
1 交付先	◇乗合バス事業者	同左
2 算定方式	◇ <u>事後算定</u> (例：H22年10月～H23年9月の <u>欠損額</u> に基づき、H23年度に申請、額の決定、交付)	◇ <u>事前算定</u> (例：H23年10月～H24年9月の <u>欠損見込</u> に基づき、H23年度に申請、 <u>額の内定</u> 、H24年度に額の決定、交付)
3 要件	◇H13. 3. 31時点（69市町村）の複数市町村をまたぐ	同左
	◇ <u>キロ程が10km以上</u>	※ キロ程要件なし
	◇1日当たりの輸送量が15～150人	同左
	◇1日当たりの運行回数が3回以上	同左
	◇次のH13. 3. 31時点（69市町村）の市町村への需要に対応して設定されるもの ・広域行政圏の中心市町 (上野市、松阪市、熊野市、伊勢市、津市、尾鷲市、大台町、鈴鹿市、桑名市、四日市市) ・県庁所在地 ・上記以外で、総合病院等の医療機関、学校等の公共施設、商業施設などが整備されており、上記の市町に準ずるとして、 <u>県が指定し、国が承認したもの</u>	同左 同左 同左 ・上記以外で、総合病院等の医療機関、学校等の公共施設、商業施設などが整備されており、上記の市町に準ずるとして、 <u>協議会が認めたもの</u>
	◇赤字路線であるもの <u>ただし、県、市町の補助も含めた経常収益が、経常費用の11/20（55%）以上であること</u>	同左 ※ 55%要件なし
	◇地域協議会の協議結果も踏まえ、 <u>県が「生活交通路線維持確保3ヵ年計画」を策定し、国の承認を受けること</u>	◇ <u>協議会が</u> 定めた「生活交通ネットワーク計画」に、確保または維持が必要として掲載された系統であること
4 交付額	◇経常損失（経常費用－経常収益）の1/2 ただし、経常費用の9/20（45%）が限度 ※ 国と県が同額を補助（国県協調補助）するため、事業者の赤字額を国1/2、県1/2で負担	同左 ※ 制度上は、協調補助とはなっていないが、国としては、事業者の赤字額を国1/2、協議会1/2で負担することを求めている なお、協議会としての負担分を、県、市町、事業者のいずれが負担するかは、協議会で決定