

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2年1月10日

協議会名: 三重県生活交通確保対策協議会

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)

⑤達成状況は、目標達成(100%以上)をA、目標未達成路線のうち目標値90%以上の路線をB、それ以外をCとした。

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 (目標:輸送量の維持)								⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				輸送量				収支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
1 三重交通株式会社 桑名阿下喜(B)線	桑名駅前-新西方-阿下喜	<p>事業評価結果 「引き続き、沿線自治体や学校・商業施設等と連携した利用促進策の実施や路線ごとの利用者ニーズを把握し、利便性を高めていくことで改善を図るとともに、生産性向上の取り組み計画についても着実な実施を期待する。」</p> <p>・県、市町、バス事業者による地域別ワーキンググループにおいて、地域内のすべてのバスの利用実態把握、現状認識を共有し、広域に渡る効果的な利用促進策のための意見交換等を行っている。 さらにワーキンググループを経て、特に利用状況が悪く、路線の維持確保のために早急に利用促進策を講じないと、休廃止の可能性が懸念される路線(利用促進対策路線)は、別途、沿線市町、県、国、事業者による個別協議(検討路線関係者会議)を行っている。</p>	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	44.8	51.6	3.8	13.6	44.7	48.6	輸送量 目標 実績 44.8人 51.6人	<ul style="list-style-type: none"> 郊外の住宅団地を經由して、駅間を結んでおり、沿線には高校、病院も多く、通勤、通学のほか、買物利用も多い。今後も安定的に維持されるように地域住民のニーズを把握し、利用促進等に努める必要がある。 また、重複区間のある他路線のダイヤ調整を行い、適正な供給とすることで更なる輸送量の増加を図っていく。
2 三重交通株式会社 四日市福王山線	J R四日市-川原崎-福王山	<p>また、沿線自治体や民間事業者等と連携し、高齢者やファミリー層向けに、公共交通機関に関心を持っていただくため、バスの乗り方教室など啓発イベントを積極的に展開するとともに、県内高等学校から協力を得て、これから高校へ進学される中学生の方に公共交通を利用した通学方法について考えていただくため、各学校に接続する公共交通機関や時刻表情報等をまとめたサイト「高等学校アクセス情報」を三重県ホームページ内に開設し、オープンスクールの時期に合わせ案内チラシの配布を行った。</p>	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	36.4	42.2	4.4	9.6	59.8	61.6	輸送量 目標 実績 36.4人 42.2人	<ul style="list-style-type: none"> 高校生、会社員、交通弱者が主な利用者と想定され、利用者数は、男女共学となったメリノール学院(中学校・高校)等の通学利用の増の影響等により増えている。 沿線住民の通学利用の高校生の人数や通勤、通学時のマイカー利用の増減に影響されることが考えられるので、通勤、通学に利用しやすい路線となるよう効果的な利用促進に努める必要がある。
3 三重交通株式会社 水沢線	J R四日市-室山-高花平 一樁大神社 (車両減価償却費等国庫補助金)	<p>また、沿線自治体や民間事業者等と連携し、高齢者やファミリー層向けに、公共交通機関に関心を持っていただくため、バスの乗り方教室など啓発イベントを積極的に展開するとともに、県内高等学校から協力を得て、これから高校へ進学される中学生の方に公共交通を利用した通学方法について考えていただくため、各学校に接続する公共交通機関や時刻表情報等をまとめたサイト「高等学校アクセス情報」を三重県ホームページ内に開設し、オープンスクールの時期に合わせ案内チラシの配布を行った。</p>	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	25.2	28.7	4.1	7.0	55.8	58.2	輸送量 目標 実績 25.2人 28.7人	<ul style="list-style-type: none"> 四日市市の中心市街地から四日市内の大規模団地を經由して鈴鹿市まで運行している路線で、通勤、通学の重要な路線である。 現在の通勤、通学のニーズに加えて、終点の樁大神社等の地域資源へのアクセス手段としてPRする等、地域の特性に応じた利用促進に努める必要がある。
4 三重交通株式会社 長沢(B)線	近鉄四日市-采女が丘 一和無田改善センター	<p>また、沿線自治体や民間事業者等と連携し、高齢者やファミリー層向けに、公共交通機関に関心を持っていただくため、バスの乗り方教室など啓発イベントを積極的に展開するとともに、県内高等学校から協力を得て、これから高校へ進学される中学生の方に公共交通を利用した通学方法について考えていただくため、各学校に接続する公共交通機関や時刻表情報等をまとめたサイト「高等学校アクセス情報」を三重県ホームページ内に開設し、オープンスクールの時期に合わせ案内チラシの配布を行った。</p>	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	15.0	13.5	2.7	5.0	57.9	48.1	輸送量 目標 実績 15.0人 13.5人	<ul style="list-style-type: none"> 四日市市南部エリアを運行する数少ない路線で、特に内部地区及び小山田地区の一部において、唯一の公共交通手段となっている。 「利用促進対策路線」として行政、交通事業者間で現状把握、利用促進策の検討、協議等を続けているところであるが、2年連続で輸送量が補助対象路線となる要件を下回ったことにより、補助対象外路線となったため、運行形態や路線の見直しを検討する必要がある。 令和2年2月から、大型商業施設へ乗り入れを行うことにより買い物利用客の取り込みや、他路線との乗継利便性の向上を図る。

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				輸送量				収支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
5	三重交通株式会社 平田四日市線	近鉄四日市－国道加佐登 －平田町駅	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	21.3	22.1	2.8	7.9	46.9	45.9	輸送量 目標 21.3人 実績 22.1人	<ul style="list-style-type: none"> 四日市市南部エリアを運行している数少ない路線で、通学等の重要な公共交通手段となっており、地区によっては、唯一の公共交通手段となっている。 当該路線の沿線には大型商業施設や多くの高校があることから、より利用促進が図られるよう効果的な情報提供等に取り組む必要がある。 令和2年2月から、大型商業施設へ乗り入れを行うことにより買い物利用客の取り込みや、他路線との乗継利便性の向上を図る。
6	三重交通株式会社 平田亀山(A)線	亀山駅－国府－平田町駅	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	15.0	15.6	2.6	6.0	51.5	48.3	輸送量 目標 16.5人 実績 15.6人	<ul style="list-style-type: none"> 亀山市と鈴鹿市を結ぶ路線であり、沿線には高校、総合病院や大型商業施設もあることから、地域住民の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必要がある。 また、両系統の輸送量減少が続くことから、A系統を長系統のB系統に吸収することにより運行の効率性を高めていくことを検討。
7	三重交通株式会社 平田亀山(B)線	亀山駅－平田町駅－鈴鹿中央病院	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	17.6	18.2	2.9	6.3	50.3	47.3	輸送量 目標 18.4人 実績 18.2人	<ul style="list-style-type: none"> 亀山市と鈴鹿市を結ぶ路線であり、通学、通勤等のほか、沿線には総合病院も多く、通院目的での利用も多い。高校への通学需要及び通院需要に応えるダイヤ設定等の利用促進策により、輸送量の増加を図る必要がある。
8	三重交通株式会社 津太陽の街線	千里駅前－杜の街中央－太陽の街	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	22.2	15.1	1.7	8.9	55.0	37.3	輸送量 目標 22.2人 実績 15.1人	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年9月から造りが完了した地域への乗り入れなど路線の変更を行っているところであるが、依然として厳しい状況が続いている。 沿線住民の平日の通勤、通学等の利用が多くみられることから、今後も引き続き、大学、地域住民等への利用促進の呼びかけ等を行っていく必要がある。また、杜の街から中勢バイパス方面の道路開通時に再度運行経路を変更し、双方の団地を循環化することで運行効率向上及び利便向上を図ることを検討。
9	三重交通株式会社 安濃線	津駅前－安濃総合庁舎前－市場 (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	32.5 31.3	29.8	2.9	10.3	48.6	43.9	輸送量 目標 32.5人 実績 29.8人	<ul style="list-style-type: none"> 津市コミュニティバスが接続しており、当該路線への乗り換えにより、中心市街地や鉄道駅への移動が可能になるため、重要な幹線である。通勤・通学目的の利用者が多く、日中時間帯における利用者の確保が課題となっているため、広報活動や利用促進策の実施のほか、日中時間帯のダイヤの見直しについても検討する。

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				輸送量				取支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
10	三重交通株式会社 辰水(A)線	津駅前-今徳-穴倉	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	15.6 17.3	15.3	2.6	5.9	45.8	41.2	輸送量 目標 実績 15.6人 15.3人	<ul style="list-style-type: none"> 美里地域及び安濃地域から津市中心部までの移動を可能としている路線であるため、引き続き路線の維持が必要である。 当該沿線には高校、総合病院、官公庁等も多いことから、通勤、通学、通院等、様々なニーズでの利用が広がるよう、効果的な利用促進に努める必要がある。また、令和元年9月から並行路線との統合を行っており、その効果について引き続き注視するとともに、更なる利便性向上に向けた取組を実施していく必要がある。
11	三重交通株式会社 津三雲線	津駅前-乙部朝日-天白回転場 (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	29.4 31.5 32.5	36.7	3.5	10.5	54.7	61.5	輸送量 目標 実績 31.3人 36.7人	<ul style="list-style-type: none"> 津市と松阪市を結ぶ路線で、沿線には大型商業施設もあり、通勤、通学、買い物等の利用が多い。 大型商業施設のオープンにより、津市~松阪間の利用者の増加が見込まれるため、コミュニティバスとの乗継利便性の向上など、より利用しやすい路線となるような利用促進策を検討する必要がある。
12	三重交通株式会社 橿原(A)線	津駅前-下村-橿原車庫前	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	51.0	60.7	4.4	13.8	53.3	58.9	輸送量 目標 実績 61.9人 60.7人	<ul style="list-style-type: none"> 久居地域と津市中心部をつなぐ路線で、沿線には観光施設や多くの総合病院もあり、住民の日常生活になくはならない路線であるため、引き続き路線の維持に向け、多様な利用促進に努める必要がある。 令和元年7月から、工場一体型テーマパーク(おやつタウン)に乗り入れを行っており、更なる利用促進のため、おやつタウン経由便を今後増強予定。
13	三重交通株式会社 橿原(C)線	津駅前-いなば園前-橿原車庫前	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	20.3	21.4	3.7	5.8	50.5	49.9	輸送量 目標 実績 20.3人 21.4人	<ul style="list-style-type: none"> 久居地域と津市中心部をつなぐ路線で、沿線には観光施設や多くの総合病院もあり、住民の日常生活になくはならない路線であるため、引き続き路線の維持に向け、多様な利用促進に努める必要がある。 令和元年7月から、工場一体型テーマパーク(おやつタウン)に乗り入れを行っており、更なる利用促進のため、おやつタウン経由便を今後増強予定。 また、利便性向上のため団地内へのバス停の移設についても検討。
14	三重交通株式会社 長野線	津駅前-片田-平木 (車両減価償却費国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	38.0	39.2	3.3	11.9	52.4	48.2	輸送量 目標 実績 38.0人 39.2人	<ul style="list-style-type: none"> 美里地域から津市中心部までの移動を可能としている路線である。 輸送量は昨年度を上回っており、同路線の沿線には高校、総合病院、官公庁等も多いことから、多様なニーズに対応した利用促進に努める必要がある。 なお、イオン津~津新町駅間に複数小系統を新設することにより、中心市街地内へのアクセス向上を図ることを検討。

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				輸送量				取支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
15	三重交通株式会社 棕本線	イオンモール津南ー柳山ー棕本 (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	83.6 84.7	99.4	6.1	16.3	68.3	74.5	輸送量 目標 実績 86.7人 99.4人	<ul style="list-style-type: none"> 沿線には高校、病院、官公庁等のほか、大型商業施設がオープンし、ニーズも多岐にわたる。 平成30年11月には大型商業施設への乗り入れを実施しており、今後もより利用しやすい路線となるようコミュニティバスとの乗継利便性の向上などの利用促進策を検討していく必要がある。
16	三重交通株式会社 香良洲線	イオン津ー上弁財ー香良洲公園	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	76.5 73.3 73.8	82.0	5.0	16.4	73.1	76.8	輸送量 目標 実績 79.2人 82.0人	<ul style="list-style-type: none"> 香良洲地域から津市中心部にある大型商業施設までの移動を可能としている路線であるため、引き続き路線の維持が必要である。 本路線は通勤、通院、買物等さまざまなニーズがあり、平成30年11月新たにオープンした大型商業施設への乗り入れを実施しており、今後も利用しやすい路線となるよう効果的な利用促進策を検討する必要がある。
17	三重交通株式会社 波瀬線	三重中央医療センターー久居駅 ー室の口	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	35.5	30.7	3.2	9.6	62.5	50.4	輸送量 目標 実績 35.5人 30.7人	<ul style="list-style-type: none"> 三重中央医療センターから久居駅を經由して、一志地域及び久居地域を結ぶ路線で、沿線住民の通勤、通学の他、通院等の日常生活になくてはならない路線である。 公共総合施設への乗り入れ効果の検証や利用者ニーズの把握等に努め、多様な利用促進策を検討する必要がある。また、久居高校への乗り入れ便の増強や、アルスプラザ(文化・芸術施設)乗り入れ等の利用促進策の実施も検討。
18	三重交通株式会社 久居高茶屋線	久居駅東口ー高茶屋ー香良洲公園 (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	32.4 32.1	42.8	3.6	11.9	55.5	67.9	輸送量 目標 実績 35.3人 42.8人	<ul style="list-style-type: none"> 香良洲地域から津市中心部までの移動を可能としている路線である。 平成30年11月には新たにオープンした大型商業施設への乗り入れを実施しており、既に取り組みされている三重交通と沿線企業との連携の効果検証や沿線周辺施設との連携等と合わせて、有効な利用促進策を検討する必要がある。
19	三重交通株式会社 上野名張(A)線	伊賀上野駅ー上野市駅ー名張駅前 (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	42.1	38.0	2.8	13.6	49.3	40.3	輸送量 目標 実績 42.1人 38.0人	<ul style="list-style-type: none"> 伊賀市の地域公共交通網形成計画で、中心市街地と隣接都市を連絡する需要に対処する路線と位置付けられており、特に通勤、通学の利用割合が高い路線である。 名張市においては、主要鉄道駅である名張駅、名張桔梗が丘駅で近鉄と接続するため、通勤、通学以外に、通院や買い物など日常生活の移動手段としても重要な路線になっている。 利用減少が進んでいるため、ダイヤの見直しや回送実車化による小系統設置を検討し、輸送量の確保・全体費

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				輸送量				収支率		
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)	
										用 の圧縮を図る。 また、沿線住民のニーズの把握、利便性の向上 など、新規利用者の確保や通学利用の啓発促進など の利用促進の実施も必要である。

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 (目標:輸送量の維持)								⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				輸送量				取支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
20	三重交通株式会社 曾爾香落溪線	名張駅前-太良路-山粕西 (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	17.0	15.5	3.1	5.0	51.3	42.1	輸送量 目標 実績 17.0人 15.5人	<ul style="list-style-type: none"> ・名張市と宇陀郡曾爾村を結ぶ路線で、越境しての高校への通学や通勤、通院、買い物など、日常生活の移動手段として欠くことのできない路線である。 ・昨年度の輸送量の減少は台風により運休や長期の迂回運行を余儀なくされたことが原因と考えられるが、本年度においても以前の数値に回復していないため、様々な利用者ニーズの把握に努め、観光施設との連携など、さらなる利用促進を図る必要がある。
21	三重交通株式会社 名張奥津(B)線	名張駅前-滝ノ原口-敷津	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	20.7	20.1	3.6	5.6	52.4	47.1	輸送量 目標 実績 20.7人 20.1人	<ul style="list-style-type: none"> ・名張市の主要鉄道駅である名張駅と接続しており、通勤、通学利用者のみならず、地域住民の通院や買い物などの日常生活の移動手段として重要な路線である。 ・利用者数の減少が進んでいるため、輸送量の確保のためダイヤの見直しを検討。 ・また、沿線の津市美杉町三多気は県内有数の桜の名所である等、今後も路線の特徴も生かした利用促進策等が必要である。
22	三重交通株式会社 阿波線	上野市駅-子延口-汁付 (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	20.7	15.7	1.9	8.3	41.6	27.6	輸送量 目標 実績 20.7人 15.7人	<ul style="list-style-type: none"> ・伊賀市地域公共交通網形成計画において、市街地と地域の生活拠点や公共交通軸へアクセスする路線として位置づけられているとともに、今年度から沿線中学生の一部スクール混乗が始まっている。 ・「利用促進対策路線」として、検討、協議を進めているが、地域の少子化等により利用者が減少傾向にある。輸送人員等が大幅に減少したことから、路線の維持存続に向け、ニーズに合ったルートやダイヤの編成、行政バス路線との乗り継ぎの強化などの検討が必要である。
23	三重交通株式会社 玉滝(B)線	上野市駅-アピタ伊賀上野店 -阿山支所前	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	16.5	14.5	2.2	6.6	49.8	40.2	輸送量 目標 実績 16.5人 14.5人	<ul style="list-style-type: none"> ・伊賀市公共交通網形成計画において、市街地と地域の生活拠点や公共交通軸にアクセスする路線として位置づけられており、高齢者の通院、買物利用の割合が高い。 ・当該路線は「利用促進対策路線」として、行政、交通事業者間で課題の把握等に努め、利用促進対策等の検討、協議を続けているところであるが、人口減少等もあり、今年度、輸送量が補助対象となる要件を下回ったため、路線の見直しや通学利用者の確保に向けた取組を進める必要がある。 ・路線の維持、存続のため、柘植線(廃止代替)のフィーダー系統化、土日祝日運休等についても検討していく必要がある。

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				輸送量				収支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
24	三重交通株式会社 上野天理線	上野市駅－大西－国道山添	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	17.0	15.1	3.3	4.6	65.7	51.9	輸送量 目標 17.0人 実績 15.1人	<ul style="list-style-type: none"> 伊賀市地域公共交通網形成計画において、中心市街地と隣接する奈良県山添村とを連絡する都市間需要に対処する路線として位置づけており、特に、高校生の通学利用割合が高い路線である。 輸送量が国の補助要件の下限に迫っており、地域住民のニーズを把握し、ルートの見直しや鉄道やバスとの乗り次ぎの強化等、効果的な利用促進策を検討する必要がある。 また、輸送量の確保、費用圧縮のため、高校通学(山添方面・伊賀方面)の動向により、ダイヤの見直し・土日祝日運休等についても検討していく必要がある。
25	三重交通株式会社 大杉(A)線	松阪駅前－多気町役場前－三瀬谷	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	17.2	15.2	3.8	4.0	55.3	43.4	輸送量 目標 17.2人 実績 15.2人	<ul style="list-style-type: none"> 松阪市中心部と大台町を結ぶ路線であり、2年連続で輸送量が減少し、補助対象路線となる要件の下限に更に近づくことになった。収入減少が続いており、輸送量基準以下になる可能性もあるため、並行路線である松阪熊野線との相乗効果を更に高める取組や、令和2年秋頃に開業予定の大型商業施設等への路線延伸などについても検討していく必要がある。 また、沿線には商業施設や病院等があり、高齢者の利用が多いことから、高齢者が利用しやすい仕組みや環境整備についても検討する必要がある。
26	三重交通株式会社 飯南波瀬(A)線	松阪駅前－大石－道の駅飯高駅 (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	45.2	45.2	3.9	11.6	53.9	50.7	輸送量 目標 45.2人 実績 45.2人	<ul style="list-style-type: none"> 松阪駅から旧飯高町を結ぶキロ程の長い路線で、通学目的の利用が多い。 コミュニティバス(補助対象外)を当該路線に接続する形で運行しており、乗り継ぎ等の利便性向上を図っている。 通学利用を促す情報提供や、多様な目的での利用促進に努める必要がある。
27	三重交通株式会社 飯南波瀬(B)線	松阪駅前－道の駅飯高駅－スモール (車両減価償却費等国庫補助金)	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	20.0	20.5	4.1	5.0	48.6	45.8	輸送量 目標 20.0人 実績 20.5人	<ul style="list-style-type: none"> 松阪駅から旧飯高町を結ぶキロ程の長い路線で、通学目的の利用が多い。また、コミュニティバス(補助対象外)を当該路線に接続する形で運行しており、乗り継ぎ等の利便性向上を図っている。 通学時に利用しやすい情報提供などの利用促進に努めるほか、日中時間帯の利用を増やすべく、高齢者が路線バスをより利用しやすくなる仕組み、環境整備を検討していく必要がある。 少子化の影響により、旧飯南郡からの利用が減少傾向にあるため、路線の見直しなど路線の維持に向けた取組を検討していく必要がある。

同 上

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 (目標:輸送量の維持)								⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				輸送量				収支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
28	三重交通株式会社 松阪大石線	松阪駅前－相可高校前－大石	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	46.2	43.7	3.5	12.5	56.9	48.9	輸送量 目標 実績 46.2人 43.7人	<ul style="list-style-type: none"> 松阪市中心部と多気町を結ぶ路線として重要な役割を果たしており、通勤・通学・通院利用が多い。 当該路線は、現状、幹線系統と一般系統に分けているが、生産性向上のため、今後、幹線と一般路系統の統合等の見直しを検討していく必要がある。また、平成30年10月から各停化した松阪熊野線との連携を強化するなどし、利用者の利便性を高めていく必要がある。
29	三重交通株式会社 南島線	伊勢市駅前－川口－道方	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	31.5	30.6	3.4	9.0	51.1	45.8	輸送量 目標 実績 31.5人 30.6人	<ul style="list-style-type: none"> 伊勢市中心部への交通手段として重要な役割を果たしており、通学、通院、買い物利用が多い。 また、接続するコミュニティバスとの乗り継ぎ利便性等の向上等が一定の成果につながっている。 近年、伊勢市内高校への通学需要が減少傾向にある。また、伊勢病院乗り入れ便を増強することにより、通学・通院需要の喚起を図っていく予定である。
30	三重交通株式会社 中川線	伊勢市駅前－一度会橋 一度会町役場前	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	42.0	42.0	3.0	14.0	53.6	50.6	輸送量 目標 実績 42.0人 42.0人	<ul style="list-style-type: none"> 通学目的の利用が多くを占めている路線であるが、近年、南伊勢高校・伊勢市内高校への通学需要が減少傾向にあるため、通学利用を促す情報提供や、接続するコミュニティバスとの連携した乗り継ぎ等、効果的な利用促進策等を検討する必要がある。
31	三重交通株式会社 松阪伊勢(A)線	宇治山田駅前－世古－早馬瀬口	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	17.1	15.1	2.3	6.6	50.9	39.4	輸送量 目標 実績 17.1人 15.1人	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は「利用促進対策路線」として、行政、交通事業者間で課題の把握等に努め、利用促進対策等の検討、協議を続けてきた。令和元年10月からは、伊勢市、玉城町が運行している廃止代替路線バス「玉城線」と路線を統合し、運行の効率化、生産性の向上を図っているところである。 今後、利用者ニーズの把握に努め、路線統合による効果の検証や、更なる利便性向上のための対策を講じていく必要がある。
32	三重交通株式会社 土路今一色線	土路－伊勢市駅前－今一色	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	29.2	21.2	2.1	10.1	53.5	36.4	輸送量 目標 実績 31.3人 21.2人	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は伊勢市東豊浜地区、二見町今一色地区及び西地区を運行する唯一のバス路線で、伊勢市駅などの中心市街地までの移動手段として必要不可欠な路線である。利用者の減少が急速に進んでいるため、通勤、通学に利用しやすいダイヤ編成などの利便性向上とともに、地元自治会への利用啓発等を行う必要がある。

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)				
				輸送量				収支率						
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)					
33	三重交通株式会社 御座(A)線	伊勢市駅前－鵜方駅前－御座港 (車両減価償却費国庫補助金)	同	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	26.4	25.8	4.3	6.0	49.9	46.0	輸送量 目標 26.4人 実績 25.8人	<ul style="list-style-type: none"> 志摩市内のうち志摩町・大王町地区から伊勢市方面への唯一の公共交通手段で、特に伊勢方面の通学に利用する高校生にとって欠かすことのできない路線である。 沿線地区の人口減少、高齢化の進展も予測される中、志摩市内から伊勢方面の病院に通院する人も多いことから、地域住民のニーズ等を把握し、多様な目的の利用促進に努める必要がある。 また、地域公共交通の利便性の向上を図るため、志摩地域において観光地型MaaS(Mobility as a Service)の実証実験が実施されている。 更なる利用促進を図るため、御座地区内の運行経路の変更を予定。
34	三重交通株式会社 御座(B)線	磯部ハセンター－鵜方駅前－御座港 (車両減価償却費国庫補助金)	同	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	73.3	70.2	4.5	15.6	58.3	52.2	輸送量 目標 73.3人 実績 70.2人	<ul style="list-style-type: none"> 志摩市内の高校への通学や、志摩市内唯一の総合病院への通院、市内の中心地区への買い物に、この路線を利用する人が非常に多く、欠かすことのできない路線である。 運転免許証返納者への割引制度を周知するなど路線の利用促進を図るほか、観光客が利用できるような交通網を検討し、利用促進に努める必要がある。 また、地域公共交通の利便性の向上を図るため、志摩地域において観光地型MaaS(Mobility as a Service)の実証実験が実施されている。 更なる利用促進を図るため、御座地区内の運行経路の変更を予定。
35	三重交通株式会社 宿浦(A)線	伊勢市駅前－鵜方駅前－宿浦	同	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	38.9	36.1	3.8	9.5	51.5	43.9	輸送量 目標 38.9人 実績 36.1人	<ul style="list-style-type: none"> 志摩市浜島町地区から伊勢市方面への唯一の公共交通手段で、特に伊勢方面の高校に通学する生徒にとって欠かすことのできない路線である。浜島地区からこの路線を使って通学する生徒は非常に多い。 通学利用の乗車が平日利用の多くを占めており、通学に利用しやすいダイヤ等、利便性向上を図る等の利用促進策等を検討する必要がある。 また、地域公共交通の利便性の向上を図るため、志摩地域において観光地型MaaS(Mobility as a Service)の実証実験が実施されている。
36	三重交通株式会社 宿浦(B)線	磯部ハセンター－鵜方駅前－宿浦 (車両減価償却費等国庫補助金)	同	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	17.1	16.7	4.4	3.8	65.9	59.1	輸送量 目標 17.1人 実績 16.7人	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は通学目的の乗車が平日利用の多くを占めている。沿線には志摩市内唯一の総合病院があり、通院利用目的も多いことから、地域住民のニーズも把握し、多様な利用促進に努める必要がある。 また、沿線には観光地も多いため、観光客が利用できるような交通網を検討し、利用促進に努める必要がある。 また、地域公共交通の利便性の向上を図るため、志摩地域において観光地型MaaS(Mobility as a Service)の実証実験が実施されている。

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				輸送量				収支率		
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)	
										<p>志摩地域において観光地空maas (mobility as a Service) の実証実験が実施されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、車両回送を実車化し、乗車機会の創出及び利便性向上を図っていく予定である。

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)				
				輸送量				取支率						
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)					
37	三重交通株式会社 五ヶ所(A)線	宇治山田駅前－横輪口 －五ヶ所バスター	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	25.2	23.8	3.4	7.0	54.9	48.2	輸送量 目標 実績	25.2人 23.8人	<ul style="list-style-type: none"> ・南伊勢町と伊勢市を結ぶ路線で、南伊勢町から高校への通学、伊勢市内の総合病院への通院、買い物、通勤に不可欠な路線である。 ・輸送量が減少していることから、高校通学定期券購入助成制度や高齢者向けバス利用券制度を周知し、路線の利用促進を促していく必要がある。 また、接続するコミュニティバスとの連携した乗り継ぎ等、更なる利用促進策等についても検討していく必要がある。
38	三重交通株式会社 五ヶ所(B)線	五ヶ所バスター－神津佐 －磯部バスター	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	27.9 29.4	24.8	2.7	9.2	50.8	41.1	輸送量 目標 実績	27.9人 24.8人	<ul style="list-style-type: none"> ・志摩市、南伊勢町の高校生の通学利用や乗り継いで伊勢市内への通院利用等もあることから、多様な利用促進に努める必要がある。 ・沿線地区における少子高齢化の進展がみられるため、高校通学定期券購入助成制度や自動車運転免許自主返納者への割引制度を周知し、路線の利用促進を図る必要がある。 ・通学に支障がなく、利用者の少ない昼間帯のダイヤの見直しを行い、輸送量の増加を図っていく予定。
39	三重交通株式会社 熊野新宮(A)線	新町－阿田和－新宮駅前	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	37.0	35.0	3.4	10.3	47.7	40.5	輸送量 目標 実績	41.7人 35.0人	<ul style="list-style-type: none"> ・熊野市、御浜町、紀宝町の3市町で、通学、通院等の面で大きな役割を担っている。 ・当該路線は通学目的が主であるが、路線の維持・確保のため、沿線住民のニーズ等も把握しながら多様な主体と連携しながら利用促進に努める必要がある。
40	三重交通株式会社 熊野新宮(B)線	大又大久保－熊野市駅前 －新宮駅前	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	15.6	15.1	3.3	4.6	44.3	39.2	輸送量 目標 実績	15.6人 15.1人	<ul style="list-style-type: none"> ・熊野市、御浜町、紀宝町の3市町で、通学、通院等の面で大きな役割を担っている。 ・当該路線は山間部から市街地へと移動するための貴重な路線であるが、輸送量は維持したものの、国の補助要件の下限に迫っている状況は脱していない。 ・路線の維持・確保のため、接続する鉄道との乗継利便性の向上など、沿線住民のニーズ等も把握しながら、多様な利用促進策を検討する必要がある。 また、利用者数の減少が進んでいることから、ダイヤ見直しを予定し、輸送量の増加を見込む。
41	三重交通株式会社 松阪熊野線	三交南紀－瀬木山－松阪中央病院	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	21.2	15.2	3.8	4.0	48.2	31.5	輸送量 目標 実績	21.2人 15.2人	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は東紀州地域から大型総合病院(松阪中央病院)へ直結しており、沿線住民にとっては必要不可欠な路線であり、熊野古道への観光目的での利用をはじめ多用途で利用できる路線である。 ・平成30年10月から尾鷲市から熊野市までの路線延長及び全停留所での乗降扱いを行うことにより沿線居住者の利便向上及び観光利用者の拡大を図っているとあるが、想定より利用が伸び悩んで

同 上

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 (目標:輸送量の維持)						⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				輸送量				収支率		
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)	
										<p>いるため、沿線各線との連携強化や利用者ニーズの把握、「熊野古道ラインフリーきっぷ」のような企画乗車券の発売など地域資源へのアクセス手段としてPRする等の取組が必要である。</p>

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 (目標:輸送量の維持)								⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				輸送量				収支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
42	三重交通株式会社 島勝線	瀬木山ー尾鷲駅口ー白浦ー島勝	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	16.8	15.1	2.7	5.6	42.7	37.3	輸送量 目標 16.8人 実績 15.1人	<ul style="list-style-type: none"> ・紀北町中心地区や尾鷲市内への通院や買物のために必要な重要な路線である。 ・尾鷲市内コミュニティバスと接続しており、沿線住民の尾鷲市内への移動手段としても重要な役割を担っている。 ・当該路線は「利用促進対策路線」として、関係者間で課題の把握、利用促進策の検討等の協議を続けているが、輸送量は国の補助要件の下限に迫っている。 ・高校通学ダイヤの設定や通学定期補助制度など通学利用者を対象とした利用促進策の実施・周知に加え、日中の利用を増やすべく高齢者等にも利用しやすいよう、路線の見直しなどの対策についても検討する必要がある。
43	三重交通株式会社 尾鷲長島線	瀬木山ー古里ー長島駅前	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	16.5	15.8	2.4	6.6	34.1	30.4	輸送量 目標 16.5人 実績 15.8人	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は「利用促進対策路線」として、関係者間で課題の把握、利用促進策の検討等の協議を続けているが、輸送量は国の補助要件の下限近くを推移している。 ・利用促進のため、高校通学ダイヤの設定や通学定期補助等の取組を実施している。今後も、熊野古道への観光利用をPRするなど更なる利用者の増加に向けた取組が必要である。
44	三重交通株式会社 亀山棕本線 (亀山市・津市 廃止代替バス路 線)	亀山駅前ー安知本ー棕本	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	17.6	16.7	1.8	9.3	39.8	33.6	輸送量 目標 17.6人 実績 16.7人	<ul style="list-style-type: none"> ・津市と亀山市を結ぶ唯一の広域バス路線で、特に津市から亀山市内の高校への利用が見られるため路線の維持が必要である。 ・輸送量は現状維持となったが、依然として厳しい状況が続いていることから、学生の通学利用や沿線住民の日常利用について呼びかけていく必要がある。 ・亀山市、津市との連携による利用促進啓発活動にも取り組む。
45	三重交通株式会社 亀山みずほ台線 (亀山市・鈴鹿市 廃止代替バス路 線)	亀山駅前ーみずほ台ー平田町駅	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	15.7	15.7	2.1	7.5	39.6	37.3	輸送量 目標 15.7人 実績 15.7人	<ul style="list-style-type: none"> ・亀山市、鈴鹿市の主要駅や大型商業施設での乗降客も多く、また、沿線高校の通学等の公共交通手段となっている。 ・輸送量は目標値を維持しているものの、国の補助要件の下限に迫っていることから、通学利用者のほか、大型商業施設の利用者への情報提供等の効果的な利用促進等を行う必要がある。 ・鈴鹿市、亀山市との連携による利用促進啓発活動にも取り組む。

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 (目標:輸送量の維持)								⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				輸送量				収支率				
				R1 計画 (人)	R1 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R1 計画 (%)	R1 実績 (%)			
46	八風バス株式会社 梅戸(B)線	桑名駅前-伊坂台-桑名西高校	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	61.0	59.9	5.5	10.9	79.3	81.5	輸送量 目標 61.0人 実績 59.9人	<ul style="list-style-type: none"> ・四日市市の北部エリアを運行し、桑名市へ至る数少ない路線で、沿線居住者の通勤・通学等の重要な公共交通手段となっている。 ・平日の朝は上りが通勤利用者、下りが桑名西高校への通学利用者で混雑し、夕方は上りが桑名西高校からの帰宅、下りが通勤利用者の帰宅で混雑している。 ・朝夕は上り下りともに利用者が多いが、日中の利用者を増やすために広報活動や利用促進策が必要である。
47	三重急行自動車 株式会社 大杉(B)線	松阪駅前-射和-シャ-フ 正門前	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	16.0	15.3	2.1	7.3	51.5	39.6	輸送量 目標 16.0人 実績 15.3人	<ul style="list-style-type: none"> ・松阪市中心部への交通手段として重要な役割を果たしているが、輸送量は要件の下限を推移している。 ・平成30年10月から三重急行との共同運行化及び平日1往復増便等を行っているところであるが、通勤、通学時間帯以外の利用を増やすため、利用者ニーズを把握し、路線の見直しなどについても検討していく必要がある。 ・更なる利用促進のため、令和2年秋頃に開業予定の大型商業施設等への路線延伸などについても検討していく必要がある。

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2年1月10日

協議会名:	三重県生活交通確保対策協議会
評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)
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】 国・県・市町・バス事業者・地域住民などの各主体が連携してバス路線の維持・確保、利便性の向上等に取り組み、県民の皆さんが日常生活において円滑に移動することが可能になっている。</p> <p>⇒地域間幹線系統や地域内フィーダー系統、コミュニティバスなど、地域特性や利用者ニーズにきめ細かく対応したさまざまな路線が連携し、一体となったバスネットワークの形成に取り組んでいる。</p>

三重県生活交通確保対策協議会の取組について

バス交通の課題と留意点

①広域的な移動ニーズへの対応

生活圏の広域化等に伴い、複数市町をまたぐ移動需要に対応していくことが求められている。

⇒ 幹線バスと支線バスの乗り継ぎ利便性を高めるなど、利用しやすいバス交通へと転換することが必要。

②役割分担

従来、バス交通に関わってきたのは交通事業者と行政であったが、近年ではNPOや地域団体など新たな担い手による運営が行われるようになり、多様な主体が公共交通に関わっている。

⇒ バス交通に関わる各主体が連携し、バス交通ネットワーク化を形成していくことが必要。

③交通空白地域等への対応

交通需要の減少や供給の不足が顕在化している地域では、日常生活における移動手段の確保が課題となっている。

⇒ 事業者等の連携・協働や地域内での自助・共助を更に促進していく必要があるため、国の法改正等の動きを注視していく。

④バス路線の再編の動き

利用者の減少、運転士の不足等、様々な理由により、バス事業者は路線の再編をせざるを得ない状況となってきている。

⇒ 利用状況が悪くなってきた路線の情報を早い段階で把握し、住民、バス事業者、市町とともに生産性の向上に取り組むことが必要。

バス交通に関する県と市町の 役割分担等について検討

* 公共交通調査検討会議(平成21年度):国、学識経験者、市町の代表者

* 地域における公共交通のあり方検討会議(平成22年度):県と市町の地域づくり連携・協働協議会内に設置

⇒ 県と市町はバス事業者と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(地域間バス)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(地域内バス)を確保・維持するための主体的な役割を担う。

三重県生活交通確保対策協議会の役割

バス交通に対する県の役割を踏まえ、県生活交通確保維持改善計画(補助対象となる地域間バスの選定など)を協議するとともに、利用促進に向けた取組等を行う。

【地域間バスの選定基準】

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」として位置づける。具体的な基準は次のとおり。

①平成13年3月31日時点の複数市町村にまたがる系統(国の補助基準に準ずる)

②1日当たりの運行回数が3往復以上の系統(国の補助基準に準ずる)

③1日当たりの輸送量が15人以上150人以下の系統(国の補助基準に準ずる)

④1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(県独自の補助基準)

令和元年度地域間バス運行結果と評価

○地域間バスとして選定した系統

47系統（前年度同数）

〔事業者〕三重交通株式会社⇒45系統（桑名阿下喜（B）線など） 八風バス株式会社 ⇒1系統（梅戸（B）線）
三重急行自動車株式会社⇒1系統（大杉（B）線）

※定量的目標

輸送量の現状を維持（平成29年度輸送量の確保）することを目標とし、一部の系統については、現状値より高い目標を設定している。

○運行結果と評価

※年間輸送量：令和元年度輸送量 4,233,417人（1日当たり：11,598人）

【参考】：平成30年度年間輸送量 4,222,018人（1日当たり：11,567人）

※系統別運行結果（評価）

定量的目標（平成29年度輸送量）以上の輸送量を達成した	14系統 ⇒ A評価
定量的目標の90%以上の輸送量を達成した路線	21系統 ⇒ B評価
定量的目標の90%未満の輸送量であった路線	12系統 ⇒ C評価

運行結果と評価から得られた課題

- 令和元年度地域間バスは、選定した47系統のうち14系統が定量的目標（平成29年度実績）を達成（A評価）したが、33系統は定量的目標を達成できなかった。さらにこのうち12系統は定量的目標から10%以上輸送量が減少（C評価）している。
- 年間輸送量については前年度から増加しているものの、A評価の数は昨年度評価（A評価22系統、B評価18系統、C評価7系統）に比べて減少している。
- C評価とした12系統の概況
 - ・交通圏別による内訳は、桑名・四日市・鈴鹿交通圏1、津・伊賀交通圏5、伊勢・松阪交通圏5、尾鷲・熊野交通圏3。（うち2系統は複数の交通圏に跨っている。）
 - ・一部の系統を除き、人口減少等の影響により、年々輸送量が減少しているが、地域住民の通学、通勤、通院、買い物などの利用に不可欠な路線となっている。沿線市町が連携し、実態把握等、情報共有を図り、利用者の利便性向上のための取組を検討すること等が課題となる。
- 輸送量が20人未満の補助要件の下限（15人以上）に近い系統は47系統中19系統となっており、2路線が補助下限を下回ることとなった。

課題を踏まえた取組について

地域間幹線系統の運行は、利用者が減少し、厳しい状況になっており、これまで以上に交通事業者や沿線市町などと情報共有を図り、連携して地域間バスの確保・維持に向けた利用促進の取り組みを行っていく。

<主な取組>

- ① **地域間幹線系統の状況を沿線市町と共有**
地域間幹線系統の利用実績等を市町に提供しつつ、意見も伺い、事業評価に反映させるとともに、市町の事業評価に活かし、利用促進が図られるよう地域公共交通会議での報告等も行った。
- ② **バス路線の利用状況等を共有する仕組みと路線の維持・確保**
地域別ワーキンググループで地域内の路線バスの利用状況等を情報共有し、著しく利用状況が悪い路線は個別に路線の維持・確保のための利用促進策の検討等を行った。
- ③ **学び合い、磨き合う地域公共交通セミナーの開催**
利用促進に取り組む先進事例や課題等を、住民、交通事業者、市町などが共有し、互いに学び合うセミナーを継続して開催する。
- ④ **「三重県内の公共交通ネットワーク見える化」プロジェクト**
コミュニティバスを運行する市町及びバス事業者のダイヤや運賃がインターネット上で検索できるようにするため、そのデータ作成を支援した。

地域間幹線系統の状況を沿線市町と共有

地域間幹線系統の利用実績等の現状を沿線市町と共有し、市町が把握している地域の情報や住民の意見、利用促進のアイデア等の意見聴取を実施し、地域間幹線系統の事業評価に活かすとともに、市町が行うフィーダー補助系統の事業評価においても、広域連携、交通圏の視点を持ち、地域間幹線系統の実績等の状況も反映して取り組めるよう連携を図った。

★実施方法

- ① 地域間幹線の系統毎に運行状況、収支状況(5年間)等を整理した分析シートを作成し、県の意見を付して、沿線市町に送付【12月上旬】
- ② 沿線市町は、系統の利用状況に影響があると思われる出来事や、利用促進等の意見を記入する。
幹線系統に接続する地域内フィーダー系統がある場合には利用状況も併せて記入し、県に提出【12月中下旬】
- ③ ①②をふまえて、県はフィーダー補助系統にかかる事業評価案等を審議する市町地域公共交通会議等において、地域間系統の状況等を説明し、市町においても利用促進策に取り組むように依頼 【12月下旬～1月上中旬】

★実施結果

- * 地域間幹線系統の収支状況や利用者の状況などの推移を沿線市町及び各公共交通会議委員と共有する機会となった。
- * 沿線市町だからこそ把握可能な地域の情報を共有できる機会となり、把握した情報は、各系統の特徴として、今後の効果的な利用促進策の検討等に活用できる展開となった。

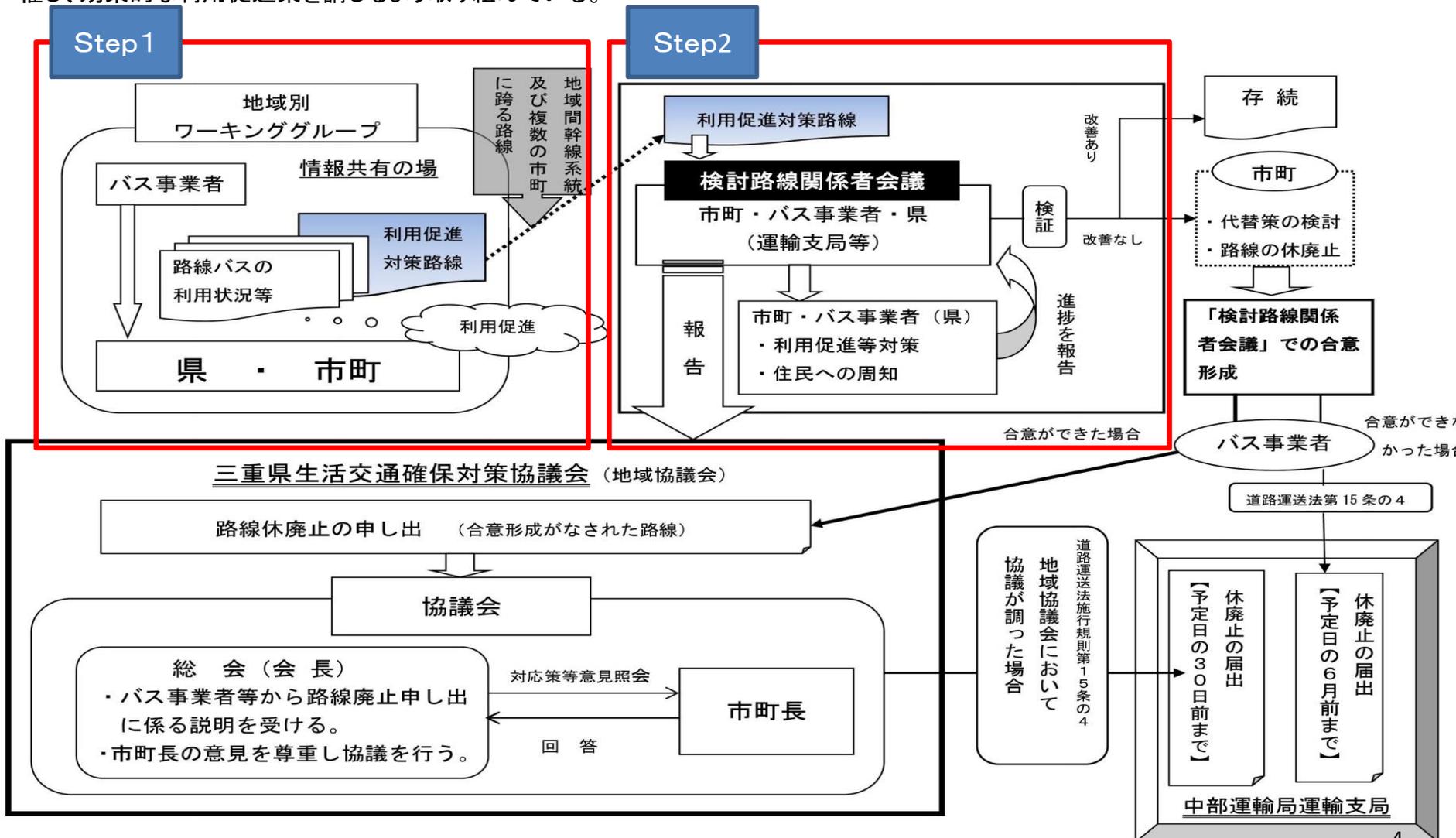
【市町から出された意見の例】

- ・当該路線の沿線には多くの高校があることから、今後も高校生の通学利用等、より利用促進が図られるよう効果的な情報提供等に取り組む必要がある。
- ・通勤、通学時間以外の時間帯の利用、特に高齢者が利用しやすい仕組みや環境整備を検討する必要がある
- ・現在の通勤・通学のニーズに加え、地域資源へのアクセス手段としてPRするなど、地域の特性に応じた利用促進に努める必要がある。

バス路線の利用状況等を共有する仕組みと路線の維持・確保

平成29年1月に策定した、県、市町、バス事業者で構成する「地域別ワーキンググループ」(6地域)で、地域間幹線系統だけでなく事業者が運行する地域内バスの利用状況等の情報を共有する仕組みに基づき、平成31年2~3月にかけて、県内各地域でワーキンググループを開催し、関係機関において必要な情報共有を図った。

さらに、複数年にわたり利用状況が悪く、このままでは存続困難と見込まれる路線については、別途、「検討路線関係者会議」を開催し、効果的な利用促進策を講じるよう取り組んでいる。



バス路線の利用状況等を共有する仕組みと路線の維持・推進

Step1

地域別ワーキンググループ(6地域)の開催 (H31.2~3月)

路線バス(三重交通(株)が運行する路線バス)について、県及び市町が利用状況等の情報提供を受けて、地域間幹線バス、地域内バス路線の現状を地域内で認識、共有し、今後の対策の検討に活かすことを目的とし、県生活交通確保対策協議会の地域幹事会単位に県内6地域で開催した。また、路線バスの生産性向上のための効果的な取組についても議論している。

- 北勢地域 [H31.3.1(金):県四日市庁舎]
四日市市、桑名市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町
- 中勢地域 [H31.2.28(木):県津庁舎]
津市、鈴鹿市、亀山市
- 松阪地域 [H31.2.22(金):県松阪庁舎]
松阪市、多気町、大台町、大紀町
- 伊勢志摩地域 [H31.3.7(木):県伊勢庁舎]
伊勢市、鳥羽市、志摩市、明和町、玉城町、度会町、南伊勢町
- 伊賀地域 [H31.2.26(火):名張市役所]
名張市、伊賀市
- 東紀州地域 [H31.2.25(月):県尾鷲庁舎]
尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、紀宝町

地域内のバス路線の利用状況等を共有し、複数年に渡って、利用状況が悪く、路線維持のために何らかの対策を講じないと2年以上存続させることが困難と見込まれると事業者から報告された路線について、意見交換、対策方針等の検討した結果、令和元年度は4地域6路線を「利用促進対策路線」とすることを確認した。

Step2

検討路線関係者会議(4地域)の開催 (R1.6月~)

利用促進対策路線に対して、該当路線の関係市町、県、事業者の他、三重運輸支局も加わり、路線の維持・確保に向けて、様々な観点からの現状分析や利用促進に向けた取組等を進めている。

(12月末現在で4地域計4回開催)



学び合い、磨き合う地域公共交通セミナーの開催

地域公共交通を維持・確保するために、今日的な課題をテーマに自治体や地域住民などが利用促進等に取り組んでいる事例等を共有し、参加者が互いに学び合い、磨き合う地域公共交通セミナーを開催した。

★実施内容

○高齢者等の地域における円滑な移動手段の確保のために、市町交通担当課及び高齢者福祉担当課をはじめ、社会福祉協議会等、地域の関係機関等がともに連携して、地域課題の解決に向けて取り組もうとするきっかけの場となるよう、「交通と福祉の連携」をテーマとしたセミナーを開催した。

○都市と地方、高齢者・障がい者等を含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組みとなる日本版MaaSの早期実現のために求められる「公共交通データのオープン化」をテーマとしたセミナーを開催しました。

★実施結果

○実践編1 日時:令和元年9月20日(金) 参加者:69名

- ・講演(大同大学工学部建築学科 樋口恵一 講師)
「三重県における地域包括ケアシステムの構築について」
- ・講演(NPO法人全国移動サービスネットワーク 河崎民子 副理事長)
「住民主体の移動・外出支援の取組み」

○実践編2 日時:令和2年1月22日(水) 参加者:34名

- ・講演(公共交通利用促進ネットワーク 伊藤浩之 氏)
「わがまちで考えるMaaS」
- ・施策説明(国土交通省中部運輸局交通政策部交通支援室)
「地域公共交通ネットワークの見える化と日本版MaaSの動向」
- ・事例紹介(中津川市)
「線路検索だけじゃない! ~バスデータの活用と業務改善の取組み~」
- ・事例紹介(伊勢市)
「コミュニティバス情報のオープンデータ化について」

○参加者のアンケート主な意見(実践編1)

- ・「今回のような公共交通担当者と福祉担当者が情報共有できる機会を増やしてもらいたいです。」
- ・「移動困難者の現状を理解することが重要だということを痛感しました。」



高等学校アクセス情報(公共交通学校別時刻表)の整備

三重県生活交通確保対策協議会では、県民一人ひとりが日々の生活における自身の移動手段を見つめ直し、自家用車と公共交通を併用等に応じて、適切に使い分ける「モビリティ・マネジメント」の推進に取り組み、これまで、家族・子供向け、高齢者向け等対象に応じた啓発活動を行ってきた。

昨年度は、高等学校等への進学を希望される中学生やその保護者の方等に、公共交通を利用した通学方法について考えてもらうため、各県立学校の公共交通機関の最寄り駅とバス停、時刻表情報等を自由に検索できる「県立学校アクセス情報」を県内交通事業者との連携により三重県ホームページ内に開設した。今年度は私立学校も対象に含め、より多くの学生に、公共交通に対し関心や親しみを持ってもらえるよう働きかけを行った。

周知方法

夏休み期間中を中心に各学校で開催される「高校生活入門講座」「オープンスクール」などの学校説明会に参加される生徒に案内チラシを配布し、周知を図った。※QRコード添付

チラシの内容

- 公共交通を利用して通学することのメリットの周知
- 高等学校アクセス情報の周知

案内チラシ

進学希望の皆さんへ <公共交通利用>

高等学校アクセス情報

公共交通 学校別時刻表

「あの学校には、どうやって通えるのかなあ・・・」
 中学3年生の皆さんが保護者の方とともに志望校をお考えいただく時、
 気になる通学の経路や不安にお知らせするお知らせです！
 高等学校ごとに最寄りの鉄道駅やバス停の情報や
 学校までのおおよその所要時間や時刻表がチェックできる
高等学校アクセス情報を三重県ホームページに掲載しています。

これらの連絡選択の参考にしてください！

公共交通を利用して通学することはメリットがあります

公共交通を利用すると・・・

- ① 多くの場合とともに利用し、社会のマナー、社会性が身につきます。
- ② 時刻表に合わせて、準時の準備、タイムマネジメント(時間管理)を徹底して行動する力が身につきます。
- ③ 交通手段に慣れる経験、毎日の通学/通学の負担軽減につながります。
- ④ 環境にやさしく、渋滞防止にも貢献できます。
- ⑤ 車内で勉強や友達とのしゃべり、仮眠もできます。

三重県 地域連携部 交通政策課

津市広町4-13番地 三重県庁2階
 電話:059-224-2805 e-mail:kotoa@pref.mie.lg.jp



QRコード読み取り

県HP

学校別時刻表
※学校名をチェックすると、その学校へのアクセス、時刻表情報が確認できます。

[お断り]
 ・チェックは1枚ずつ印刷いたします。(印刷時に希望の学校を確認することはできません。)

高 等 学 校				特 別 支 援 学 校			
学校名	学校名	学校名	学校名	学校名	学校名	学校名	学校名
1 桑名	20 石浜野	39 宇治山田	49 1 龍学校				
2 桑名西	21 朝生	40 伊勢	2 龍学校				
3 桑名北	22 飯野	41 伊勢工業	3 福山特別支援				
4 桑名工業	23 雫山	42 宇治山田商業	4 かつやき特別支援				
5 いなへ総合学園	24 津	43 伊勢まなび	5 (石浜野分校)				
6 川越	25 津西	44 羽野	6 かがやき特別支援				
7 四日市	26 津東	45 南伊勢(朝陽校前)	7 かがやき特別支援(津の東分校)				
8 四日市南	27 津工業	46 南伊勢(慶会校前)	8 かがやき特別支援(志すなる分校)				
9 四日市東	28 南伊勢	47 同朋	9 福屋特別支援				
10 朝陽	29 みえ学園	48 志摩	10 伊賀こぼし学園				
11 四日市西線	30 久居	49 永春	11 玉福わかば学園				
12 四日市豊栄	31 久居豊林	50 上野	12 飯野にし学園				
13 四日市工業	32 白山	51 伊賀白鳳	13 北勢きらら学園				
14 四日市中央工業	33 松阪工業	52 あけぼの学園	14 くわね特別支援				
15 四日市商業	34 松阪工業	53 名海青峰	15 慶会特別支援				
16 北服	35 松阪商業	54 名海	16 東紀州くらしお学園				
17 飯野	36 飯南	55 福富	17 東紀州くらしお学園(おわせ分校)				
18 津芦	37 同可	56 光木	18 松阪あすみ特別支援				
19 白子	38 藤学園	57 紀南					

各高校のページをクリック

県HP

桑名(学校別時刻表)

番号	学校名	鉄 道		バ ス					備考	
		最寄りの駅	所要時間	最寄りのバス停	所要時間	学校の最寄りのバス停を経由するバス路線				
	路線名	駅名	駅 ↓ 学校	【駅】	【学校】	バス停 ↓ 学校	会社等	路線名	運行系統	
1	桑名	JR 関西西線	桑名	徒歩 約10分	桑名駅前	桑名高校前	徒歩 約3分	三重 交通	桑名大田岡地へ陽だまりの丘	桑名駅前 ～桑名高校前 ～陽だまりの丘 ～大田岡地 ～桑名駅前
		近鉄 名古屋線	桑名	徒歩 約10分	桑名駅前	桑名高校前	徒歩 約3分	三重 交通	桑名ネオポリス	西桑名ネオポリス ～桑名高校前 ～桑名駅前
						徒歩 約3分	三重 交通	桑名阿下喜	阿下喜 ～桑名高校前 ～桑名駅前	

「三重県内の公共交通ネットワーク見える化」プロジェクト①

三重県生活交通確保対策協議会では、インターネットを通じたバス路線等の乗り継ぎ情報の掲載率向上及びサービス普及を進めるため、「三重県内の公共交通ネットワーク見える化」プロジェクトを平成27年度から実施している。

時刻情報等を入力する共通フォーマットを作成し、コンテンツプロバイダへデータ提供を行うことによって、一部の市町では、インターネットによる検索等が可能となっている。順次、インターネットによる検索等が可能となる路線を増やしていきたいと考えている。

三重県生活交通確保対策協議会

・総合相談窓口、進捗管理等

東海地方の交通インフォメーション 路線図ドットコム 公共交通利用促進ネットワーク

- ・各情報の確認
- ・データの変換
- ・各種フォロー

「公共交通利用促進ネットワーク」は、利用者・交通事業者・行政の橋渡しなど、公共交通に関する活動を行う任意団体です。



株式会社ユニ・ランド

・コンテンツマネジメントシステム(CMS)の提供

「もくいく」は路線バス目的地検索システムであり、株式会社ユニ・ランドが運営しています。

支援の実施



共通フォーマット作成支援



共通フォーマット作成支援



市町

コミュニティバスを運行している市町



ダイヤ改正、運行ルート改正などに対応してデータ修正提供

バス停と公共施設等を紐付けし施設等による検索を可能にする

バスロケーション等への展開

共通フォーマット提供



コンテンツプロバイダ各社



検索等サービス提供



公共交通利用者



スマートフォンなどでバスの運賃、時刻検索が可能に

バス利用増



「三重県内の公共交通ネットワーク見える化」プロジェクト②

令和元年度から、公共交通利用促進ネットワークに協力をいただき、「GTFS-JP」と呼ばれる新たな形式のデータ作成に取り組んでいる。この事業は、専門的知識が必要になる作業となるため、実施を希望する事業者には一定の負担をいただいて実施している。

令和元年度：4市町(新規作成、うち3市町は対応完了)

令和2年度(予定)：7市町(新規作成)+4市町(継続)

三重県生活交通 確保対策協議会

- ・総合相談窓口、進捗管理、市町への意向調査の実施、負担金の徴収・支出等



市町(公共交通会議等)

- ・作成した共通フォーマットの保守
- ・管理用Googleアカウントの作成、契約
- ・ダイヤ改正時等の県・公共交通利用促進ネットワークへの情報共有



費用の支出



共通フォーマットの提供



契約時のサポート

データ掲載に係る契約



公共交通利用促進ネットワーク

- ・共通フォーマットをもとに「GTFS-JP」データを作成
- ・完成した「GTFS-JP」データをGoogleに送付
- ・Google対応後の継続したメンテナンス
- ・その他必要なサポート



Google等

- ・鉄道等、他の移動手段を含めた総合乗換検索サービスの提供
- ・Google マップ上での経路表示
- ・インターネット、スマートフォン等での検索が可能