

# 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、複数の市町や県境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、多様な運営主体が公共交通に関わっている。  
⇒バス交通に関わる各運営主体が連携し、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幹線バスの選定など）を協議するとともに、利用促進に向けた取組等を行う。

### 【地域間幹線バスの選定基準】

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「地域間幹線バス」として位置づける。具体的な選定基準は次のとおり。

- |   |              |
|---|--------------|
| ①平成13年3月31日時点の複数市町村にまたがる運行系統                | （国の補助基準に準ずる） |
| ②1日当たりの計画運行回数が3回以上の運行系統                     | （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人以下の運行系統                 | （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輸送」が30%以上又は10人以上と見込まれる運行系統 | （県独自の補助基準）   |

## 令和3年度地域間幹線バス運行結果と評価

### ○令和3年度三重県生活交通確保維持改善計画で認定申請した幹線バス系統

45系統（前年度△2系統）

〔事業者〕 三重交通株式会社 ⇒42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） 三交伊勢志摩交通株式会社 ⇒1系統（伊勢玉城線）

※地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標

輸送量の現状を維持（令和元年度輸送量の確保）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3年度年間輸送量（45系統）3,122,238人（1日当たり：8,554人）

【参考】：令和2年度年間輸送量（45系統）3,360,426人（1日当たり：9,181人）、（47系統）3,396,918人（1日当たり：9,281人）  
令和元年度年間輸送量（47系統）4,233,417人（1日当たり：11,598人）

※系統別運行結果（評価）

定量的目標（令和元年度輸送量）以上の輸送量を達成した路線 1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 6系統⇒B評価  
定量的目標の90%未満の輸送量であった路線 38系統⇒C評価

## 運行結果と評価から得られた課題

- 令和3年度地域間幹線系統バスは、選定した45系統のうち1系統が定量的目標（令和元年度実績）を達成した（A評価）が、44系統は定量的目標を達成できなかった。さらにこのうち38系統は、定量的目標から10%を超えて輸送量が減少（C評価）している。
- 年間輸送量については、コロナ禍の影響を大きく受け、前年度からの△238,188人減と約0.7割減少している。
- A評価とした1系統の概況  
大型商業施設の開業、路線の延伸で一部コミュニティバスとの乗り継ぎなど、利用者増の効果を受けた路線で目標達成している。
- B評価、C評価とした系統の概況  
コロナ禍前からの人口減少と少子化傾向により、利用者が減少していたが、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛と緊急事態宣言発出の影響による外出抑制で、通勤、通学、通院等の日常利用者が激減し、目標を達成できなかった。
- コロナ禍が長期化している状況下においては、乗合バス利用者の回復が非常に遅く、急速な回復が見込めない中、最大の波となった第5波の影響も相まって、バス利用回帰の動きがさらに鈍化し、乗合バス事業全体の利用状況は、令和3年11月においても、依然、令和元年の同時期と比べて3割を超える減少となっている。事業者にとっては深刻な規模で経営が悪化しており、現行バス路線の維持・確保が難しくなっている。

## 課題を踏まえた取組について

路線バスの運行は、コロナ禍の影響を大きく受け、利用者が減少し、厳しい状況になっており、これまでの取組に加えて、事業者に対して通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。事業者に対する直接支援など、必要な取り組みを進める。

### <取組の1>

#### ①感染症拡大防止対策・実証運行にかかる費用への支援

車両等における抗菌・抗ウイルス・換気対策や駅等の衛生対策など、感染症拡大防止対策のための設備等の導入等に要する費用を支援。

感染症の影響による輸送人員減少に見合った大幅な減便等は行わずに、必要な感染症対策を講じた上での、従前相当の輸送力維持や増便等の実施にかかる費用を支援。

#### ②利用回帰に向けた取組にかかる費用への支援

割引企画の実施にかかる割引部分に相当する経費、ICポイントカード等へのポイント上乗せの実施にかかる上乗せ部分に相当する経費を支援。

利用回帰策としてのPR・企画の実施における発信や啓発物品作成などにかかる経費を支援。

### <取組の2>

#### 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を実施し、県内コミュニティバスの90%の事業者で検索を可能とした。また、こうした取組を継続して実施しやすいよう、あらためて仕組み等を周知（マニュアル配布）した。

# 感染症対策費用等の支援と利用回帰対策費用の支援、公共交通の安全・安心PR

## 感染症対策費用等の支援と利用回帰対策費用の支援

### (1) 三重県交通事業者感染症対策費用等補助金

#### ① 感染症拡大防止対策への支援【補助対象経費に1/4を乗じて得た額以内】

車両等における抗菌・抗ウイルス・換気対策や駅等の衛生対策など、感染症拡大防止対策のための設備等の導入等に要する費用

#### ② 安定的な運行への支援 【補助対象経費に1/2を乗じて得た額以内】

感染症の影響による輸送人員減少に見合った大幅な減便等は行わずに、必要な感染症対策を講じた上での、従前相当の輸送力維持や増便等の実施にかかる費用

### (2) 三重県交通事業者利用回帰対策費用補助金【補助対象経費に1/2を乗じて得た額以内（1事業者あたり上限300万円）】

新型コロナウイルス感染症により大幅に減少した利用者の回帰策として実施する事業に要する費用であり、以下に掲げるもの

・ 割引・ポイント上乗せ等の実施

割引企画の実施にかかる割引部分に相当する経費、ICポイントカード等へのポイント上乗せの実施にかかる上乗せ部分に相当する経費

・ PR等の実施

利用回帰策としてのPR・企画の実施における発信や啓発物品作成などにかかる経費

## 公共交通の安全・安心PR

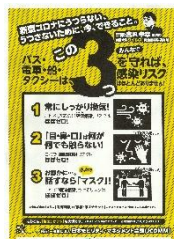
### 【公共交通の安全・安心PR】

PRチラシ・ポスターの作成

：新学期・新年度を迎え、通学・通勤に公共交通を安心して利用いただくよう、PRするチラシ・ポスターを作成し、県立学校に配布・掲示するとともに、県内ショッピングセンター・コンビニエンスストアにおいても配布・掲示を行い周知を図った。

周知活動の実施

：公共交通の安全・安心を広くPRすべく、イオンモールなどの商業・集客施設において、啓発活動を開催した。



# 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

## データ作成支援

- ・見える化共通フォーマット（エクセル）を使用
- ・ジョルダン、Navitime、駅探、もくいくなどで路線検索が可能となるデータ作成を無償で支援
- ・見える化共通フォーマットからGTFS-JPを作成し、Google、Yahooでの路線検索を可能とする取組を支援  
※公共交通利用促進ネットワークに業務委託するにあたり、事務局として取りまとめ（1市町あたり年間数万円の負担）
- ・県内コミュニティバス事業者のうち90%の見える化、52%のGTFSの整備を実施（令和2年度末）

見える化共通フォーマットの作成、ジョルダン等への提供

GTFS-JPの作成、Google等への提供



## 継続して取組を実施できる仕組み

### 事業者が安心して継続的な取組ができる仕組みづくり

- ・三重県、公共交通利用促進ネットワークによる継続した細やかなサポート
- ・マニュアルの充実と展開、事業者担当が慣れるまでデータ作成を支援
- ・費用は無償、もしくは、公共交通利用促進ネットワークの支援を受けるための負担金が1市町あたり年間数万円
- ・市町における公共交通会議の場等で利活用の説明、プロジェクト参加へのPR



事業者の個々の引継ぎ状況や年度予算に関わらず、安心して継続的な取組が可能

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4年1月17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						
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)					
<p>○各路線への共通する考え方（取組）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍においては、徹底して新型コロナウイルス感染症への対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要があります。</li> <li>・バス路線を維持するため、通常の支援に加えて、同感染症対策の支援を令和2年度から継続して実施しているが、同感染症対策関連の支援を永続的に実施していくのは困難であり、各路線ごとの状況を把握分析し、運行を維持できるよう、その方策を事業者とともに検討する必要があります。</li> <li>・コロナ後を見据え、公共交通の安全安心のための取組を継続して実施かつ支援するとともに、利用促進への取組にも引き続き注力する必要があります。</li> </ul>														
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	評価できる取組 ・新型コロナウイルス感染症対策として、公共事業者に対し感染防止対策や運航継続に向けた支援を行っていることを評価します。	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	R2. 10. 1 ～:47. 6 R3. 4. 1 ～:48. 9	35. 3	2. 6	13. 6	46. 6	35. 6	輸送量 目標 51. 6人 実績 35. 3人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、桑名市の中心市街地から郊外の住宅団地を經由して、桑名駅と阿下喜駅の駅間を結んでおり、沿線には高等学校、病院も多く、通勤、通学のほか、買物利用も多い。</li> <li>・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するとともに、終点「阿下喜」に近くにオープンした商業施設「にぎわいの森」を活かすなど新たな需要を見据えて利用促進等に努める必要がある。</li> <li>・令和3年11月1日からは、桑名市蓮花寺地内に移転開院した「ヨナハ丘の上病院」への乗り入れを実施し、通院利便確保及び周辺住民の利便向上・利用促進を図った。</li> </ul>

## 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4年1月17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				
				R3計画 （人）	R3実績 （人）	平均乗車密度 （人）	運行回数 （回）	R3計画 （%）	R3実績 （%）			
2 三重交通株式会社 四日市福王山線	JR四日市－川原崎 －福王山	期待する取組 ・広域な地域公共交通計画の策定に関して、各市町の地域公共交通計画との整合性を図りつつ検討を進めていただくことを期待します。 ・特に、計画と補助の連動化を見据え、各市町の公共交通計画と整合性を取りながら、三重県としての地域公共交通計画の策定に関して、検討を進めていただきますようお願いいたします。 ・官民・交通機関の種別を問わない公共交通ネットワークの見える化の一層の推進を期待します。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	40.3	35.5	3.7	9.6	60.1	54.9	輸送量 目標 42.2人 実績 35.5人	・本路線は、菰野町から四日市市中心の駅（近鉄四日市、JR四日市）を結び、中学生と高等学校生（メリノール学院）、会社員、交通弱者が主な利用者と想定されている。 ・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。 ・菰野町MaaS「おでかけこもの」との連携を模索し、さらなる利便性向上と利用促進を図る。
3 三重交通株式会社 水沢線	JR四日市－室山、 高花平－樫大神社 （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	26.6	27.3	3.9	7.0	56.7	58.4	輸送量 目標 28.7人 実績 27.3人	・本路線は、四日市市の中心市街地から四日市市内の大規模団地を経由して鈴鹿市北部地域まで運行する路線である。 ・現在の通勤、通学のニーズに加えて、終点の樫大神社や宮妻峡等の地域資源、観光スポット等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。

## 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4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
4 三重交通株式会社 平田四日市線	近鉄四日市（－イオンタウン四日市泊）－国道加佐登－平田町駅	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通会議等に参画し、各市町における地域公共交通計画の策定の動きを注視しつつ、必要な助言等を行っていきます。 ・県における地域公共交通計画の策定の動きについて、各市町の地域公共交通計画と整合性をとれるよう、各市町と調整し、必要な意見を出していきます。 ・本協議会は、三重県内の公共交通をインターネットで検索できるようにする「見える化」事業を進める窓口として、引き続き本事業に注力するとともに、未参加の市町に対しても、地域公共交通会議等の場を通じて本事業の利点を広く呼び掛け、事業の拡大を図っていきます。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	20.5	20.5	2.6	7.9	46.1	47.9	輸送量 目標 22.1人 実績 20.5人	・本路線は、鈴鹿市から市境を越えて四日市市南部エリアを運行する数少ない路線で、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。 ・沿線には大型商業施設や多くの高等学校があることから、大型商業施設（イオンタウン四日市泊、イオンモール鈴鹿）への乗り入れによる買い物利用客の需要喚起や、効果的な情報提供等に取り組むことが必要である。 ・フィーダー系統「こにゅうどうくんライナー」との接続の利便性向上を図る。
5 三重交通株式会社 平田亀山（B）線	亀山駅－平田町駅（－回生病院）－鈴鹿中央病院	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通会議等に参画し、各市町における地域公共交通計画の策定の動きを注視しつつ、必要な助言等を行っていきます。 ・県における地域公共交通計画の策定の動きについて、各市町の地域公共交通計画と整合性をとれるよう、各市町と調整し、必要な意見を出していきます。 ・本協議会は、三重県内の公共交通をインターネットで検索できるようにする「見える化」事業を進める窓口として、引き続き本事業に注力するとともに、未参加の市町に対しても、地域公共交通会議等の場を通じて本事業の利点を広く呼び掛け、事業の拡大を図っていきます。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	24.9	18.0	2.1	8.6	48.2	37.7	輸送量 目標 18.2人 実績 18.0人	・本路線は、亀山市と鈴鹿市を結ぶ路線であり、沿線には高等学校、総合病院や大型商業施設（イオンモール鈴鹿）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。 ・運行効率の向上及び輸送量の増加を図るため、令和2年4月からA線とB線を統合している。

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）

（別添 1）

令和4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
6	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	24.0	10.6	1.2	8.9	55.0	28.7	輸送量 目標 15.1人 実績 10.6人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、大規模な郊外住宅団地（太陽の街、杜の街）内を運行し、近鉄千里駅を結ぶ、通勤、通学の移動手段として欠かせない路線となっている。</li> <li>・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、沿線の鈴鹿大学、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。</li> <li>・輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ、路線の見直し検討が必要な状況といえ、沿線の開発状況を鑑みながら、再度の運行経路の見直しを検討・実施するなどし、コスト削減、運行効率向上及び利便向上を図る。</li> </ul>
7	三重交通株式会社 安濃線	津駅前－安濃総合 庁舎前－市場	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	30.3	27.2	2.7	10.1	46.0	42.5	輸送量 目標 29.8人 実績 27.2人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、津市コミュニティバスが接続しており、乗り換えにより、中心市街地や駅への移動が可能になるため、重要な幹線である。</li> <li>・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、運行系統の見直しや収支改善策を検討する。</li> <li>・様々なニーズでの利用が広がるよう、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> </ul>



## 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4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
8 三重交通株式会社 辰水（A）線	津駅前一殿舟団地 一今徳一六倉		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	17.5	12.5	2.5	5.0	55.0	42.8	輸送量 目標 15.3人 実績 12.5人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、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、沿線には高等学校、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、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> <li>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。</li> </ul>
9 三重交通株式会社 津三雲線	津駅前イオン モール津南一天白 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	33.6	36.7	3.5	10.5	55.0	63.2	輸送量 目標 36.7人 実績 36.7人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、津市と松阪市を結ぶ路線で、沿線には大型商業施設（イオンモール津南）もあり、通勤、通学、買い物等の利用が多い。</li> <li>上記大型商業施設のオープンにより利用者が増加しており、令和元年4月には起終点を天白回転場まで延伸し、一部のコミュニティバスと乗継可能なダイヤを設定している。</li> <li>令和3年11月1日からは、「空港アクセス港」で接続する津エアポートラインのダイヤ改正に合わせ、接続ダイヤの見直しを行った。</li> <li>今後はさらにコミュニティバスとの乗継設定を行うことや、様々なニーズでの利用が広がるよう、津市が取り組む「シルバーエミカ」のPR、情報発信の強化、利用促進策の検討が必要。</li> </ul>

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）

（別添 1）

令和4年1月17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				
				R3計画 （人）	R3実績 （人）	平均乗車密度 （人）	運行回数 （回）	R3計画 （%）	R3実績 （%）			
10 三重交通株式会社 榊原（A）線	津駅前（一七栗記念病院前）～下村一榊原車庫前		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	49.6	46.9	3.4	13.8	56.9	53.6	輸送量 目標 60.7人 実績 46.9人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、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、住民の日常生活に欠かせ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。</li> <li>・令和元年7月から、ベビースター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、利便性向上や利用促進のため、おやつタウン経由便を増強している。</li> <li>・様々なニーズでの利用が広がるよう、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> </ul>
11 三重交通株式会社 榊原（C）線	津駅前～いなば園前～榊原車庫前		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	22.0	18.5	3.2	5.8	50.1	43.4	輸送量 目標 21.4人 実績 18.5人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、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、住民の日常生活に欠かせ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。</li> <li>・令和元年7月から、ベビースター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、利便性向上や利用促進のため、おやつタウン経由便を増強している。</li> <li>・令和2年4月には大型団地であるグリーンヒルへの乗り入れを実施し、団地内利用者の利便向上を図った。</li> <li>・様々なニーズでの利用が広がるよう、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> </ul>

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）

（別添 1）

令和4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
12 三重交通株式会社 長野線	津駅前一片田（一片田団地）ー平木（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。	B	39.2	38.0	3.2	11.9	49.2	49.0	輸送量 目標 39.2人 実績 38.0人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、旧美里村や津市内の郊外住宅団地（片田団地）から津市中心部までの移動を可能としている路線であり、沿線には高等学校、総合病院、官公庁等も多いことから、様々なニーズでの利用が広がるよう、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> <li>・フィーダー系統「津市美里地域コミュニティバス」との連携により、接続の利便性向上を図る。</li> <li>・令和3年10月1日からは、乗車密度の向上と収支改善を図るため、日祝日の便で4便（2往復）を減便したダイヤとした。</li> </ul>
13 三重交通株式会社 椋本線	イオンモール津南ー柳山ー椋本（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。	C	91.2	86.3	5.3	16.3	70.4	67.4	輸送量 目標 99.4人 実績 86.3人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、津市北部の芸濃地域から津市中心部を通り、沿線には高等学校、病院、官公庁等のほか、大型商業施設（イオンモール津南）もあり、利用ニーズが多岐にわたる。</li> <li>・津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> <li>・平成30年11月には上記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。</li> </ul>

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）

(別添 1)

令和4年1月17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				
				R3計画 (人)	R3実績 (人)	平均乗車密度 (人)	運行回数 (回)	R3計画 (%)	R3実績 (%)			
14 三重交通株式会社 香良洲線	イオン津ーイオンモール津南ー香良洲公園 (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。	C	63.9	55.6	4.0	13.9	75.1	66.6	輸送量 目標 82.0人 実績 55.6人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、香良洲地域から津市中心部や大型商業施設（イオン津、イオンモール津南）への移動を可能としている路線で通勤、通院、買物等さまざまなニーズがある。</li> <li>・津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> <li>・平成30年11月新たにオープンした大型商業施設（イオンモール津南）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。</li> </ul>
15 三重交通株式会社 波瀬線	三重中央医療センター久居駅ー室の口		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	32.6	16.3	1.7	9.6	54.9	29.5	輸送量 目標 30.7人 実績 16.3人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、三重中央医療センターから久居高等学校、近鉄久居駅を経由して、一志地域及び久居地域を結ぶ路線で、沿線住民の通勤、通学その他、通院等の日常生活になくてはならない路線である。</li> <li>・令和元年7月から、とことめの里への乗り入れを実施し、令和2年4月には久居高等学校乗り入れ便の増強、アルスプラザ（文化・芸術施設）への乗り入れを実施している。</li> <li>・乗り入れ効果の検証や利用者ニーズの把握等に努め、多様な利用促進策の検討が必要である。</li> <li>・様々なニーズでの利用が広がるよう、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> </ul>

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4年1月17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				
				R3計画 （人）	R3実績 （人）	平均乗車密度 （人）	運行回数 （回）	R3計画 （%）	R3実績 （%）			
16 三重交通株式会社 久居高茶屋線	久居駅東ローイオンモール津南ー香良洲公園		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	36.8	36.8	3.1	11.9	61.1	62.1	輸送量 目標 42.8人 実績 36.8人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、香良洲地域から津市南部にある大型商業施設（イオンモール津南）、近鉄久居駅への移動を可能としている路線で、平成30年11月にオープンした上記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（企業定期券）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。</li> <li>・様々なニーズでの利用が広がるよう、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。</li> </ul>
17 三重交通株式会社 上野名張（A）線	伊賀上野駅ー上野市駅一名張駅前		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	39.4	27.2	2.0	13.6	43.7	32.0	輸送量 目標 38.0人 実績 27.2人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、伊賀市の中心部と名張市の中心部とを連絡し、伊賀市内の駅（伊賀上野駅、上野市駅）と、名張市内の駅（名張駅、桔梗が丘駅）で鉄道と接続するため、特に通勤、通学（上野高等学校・名張青峰高等学校・近大高専）の市域をまたぐ利用割合が高い路線となっている。</li> <li>・通勤、通学以外にも、通院や買い物など日常生活の移動手段としての沿線住民のニーズの把握、利便性の向上や、新規の通勤・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。また利用減少が進んでいることから、輸送量の確保・全体費用の圧縮を図るため、ダイヤの見直しや回送実車化による小系統設置を検討する。</li> <li>・伊賀市内の総合病院が路線沿線に移転開業する計画があることから、通院利便確保及び周辺住民の利便向上・利用促進を図るため運行経路の一部変更を検討する。</li> </ul>

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4年1月17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				
				R3計画 (人)	R3実績 (人)	平均乗車密度 (人)	運行回数 (回)	R3計画 (%)	R3実績 (%)			
18 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。	C	16.0	<u>10.5</u>	2.1	5.0	44.4	32.0	輸送量 目標 実績 15.5人 10.5人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、名張市内だけでなく、県境を越境して奈良県の曾爾村の高等学校への通学や通勤、通院、買い物など、県をまたがる日常生活の移動手段として欠かせない路線である。</li> <li>・日常の移動手段だけでなく、青蓮寺のぶどう狩りや香落溪の紅葉狩り、曾爾高原へのハイキングなど、観光利用目的利用の割合も高い路線である。</li> <li>・地域住民の利便性を確保するとともに、関係機関が連携し運行経路の変更を検討するとともに、観光需要の拡大を図ったり、奈良県との連携を模索するなど、さらなる利用促進を図る必要がある。</li> <li>・輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、令和3年4月から一部便で沿線の高専への乗り入れを実施し、通学利用の取込及び利便向上を図っている。</li> </ul>
19 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。	C	20.7	<u>13.4</u>	2.4	5.6	49.6	34.3	輸送量 目標 実績 20.1人 13.4人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、近鉄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。</li> <li>・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している。</li> <li>・県境をまたぐ路線でもあり、曾爾高原や東海自然歩道への観光利用の観光誘客を図るなど、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。</li> </ul>

## 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4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
20	三重交通株式会社 阿波線	上野市駅ー子延口 ー汁付	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	17.4	10.7	1.3	8.3	31.4	21.2	輸送量 目標 15.7人 実績 10.7人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、伊賀市の市街地と地域の生活拠点や鉄道など公共交通軸へアクセスする路線であり、沿線中学校のスクール混乗も実施している。</li> <li>・輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、「利用促進対策路線」として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引き続きの検討が必要である。</li> </ul>
21	三重交通株式会社 玉滝（B）線	上野市駅ーアピタ 伊賀上野店ー阿山 支所前	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.1	7.9	1.2	6.6	43.6	25.4	輸送量 目標 15.0人 実績 7.9人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、旧阿山町から伊賀市の市街地と地域の生活拠点や鉄道など公共交通軸にアクセスする路線であり、高齢者の通院、買物利用の割合が高い路線である。</li> <li>・輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、「利用促進対策路線」として路線の維持存続に向け、柘植線（廃止代替）のフィーダー系統化、コスト削減のための土休日運休等についての検討、路線の見直し、通学利用者の確保に向けた取組などを進める必要がある。</li> </ul>

## 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4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
22 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	16.5	8.2	1.8	4.6	55.3	31.0	輸送量 目標 15.1人 実績 8.2人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、伊賀市の中心市街地を通り、伊賀鉄道上野市駅から県境を越えて奈良県の山添村とを連絡する路線であり、特に、高等学校生の通学利用割合が高い路線である。</li> <li>・輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、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継の強化、高等学校通学者の動向に合わせたダイヤ設定、奈良県との連携を模索するなど、効果的な利用促進策を図る必要がある。</li> <li>・コスト削減のための土休日運休等を検討する必要がある。</li> </ul>
23 三重交通株式会社 大杉（A）線	松阪駅前—VISON 一道の駅奥伊勢お おだい		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	R2.10.1 ～:15.6 R3.4.1 ～:18.8	8.4	2.1	4.0	48.3	28.4	輸送量 目標 15.2人 実績 8.4人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、松阪市中心部を通り、駅（近鉄及びJRの松阪駅）と大台町を結ぶ路線であるが、輸送量が下がっている。</li> <li>・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や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の検討が必要である。</li> <li>・令和3年7月1日からは、リゾート施設のVISONへの乗入を始めたことで、今後、観光誘客の推進とともに更なる利用促進に努める必要がある。</li> </ul>



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4年1月17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			
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)		
24 三重交通株式会社 飯南波瀬（A）線	松阪駅前一大石一 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。	C R2. 10. 1 ～:42. 5 R3. 4. 1 ～:41. 3	35. 6	3. 3	10. 8	51. 6	45. 8	輸送量 目標 45. 2人 実績 35. 6人	・本路線は、松阪市中心部（近鉄及びJRの松阪駅）から松阪市山間部（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。 ・今後、沿線のコミュニティバスとの連携を強化し、接続の利便性向上に努めるとともに、引き続き通学以外にも多様な目的での利用促進に努める必要がある。
25 三重交通株式会社 飯南波瀬（B）線	松阪駅前一道の駅 飯高駅一スモール （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。	C 19. 5	16. 5	3. 3	5. 0	46. 6	40. 0	輸送量 目標 20. 5人 実績 16. 5人	・本路線は、松阪市中心部（近鉄及びJR松阪駅）から松阪市山間部（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。 ・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、特に利用の少ない末端部の路線の見直しなど路線の維持に向けた取組を検討するとともに、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い仕組み、環境整備を検討していく必要がある。 ・沿線のコミュニティバスとの連携を強化し、接続の利便性向上に努める必要がある。

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4年1月17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					
				R3計画 （人）	R3実績 （人）	平均乗車密度 （人）	運行回数 （回）	R3計画 （%）	R3実績 （%）				
26 三重交通株式会社 松阪大石線	松阪駅前－相可高校前－大石 （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	40.2	35.6	3.1	11.5	50.7	45.7	輸送量 目標 43.7人 実績 35.6人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、松阪市中心部を通り、駅（近鉄及びJRの松阪駅）と多気町を結ぶ路線として重要な役割を果たしており、沿線に高等学校もあって、通勤・通学・通院利用が多くなっている。</li> <li>・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し、利用者の利便性を高めることが必要である。</li> <li>・沿線のコミュニティバスとの連携を強化し、接続の利便性向上に努める必要がある。</li> </ul>
27 三重交通株式会社 南島線	伊勢市駅前－川口－南島道方		A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	R2.10.1 ～:33.2 R3.4.1 ～:31.5	22.0	2.4	9.2	47.5	34.1	輸送量 目標 30.6人 実績 22.0人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、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。</li> <li>・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おり、度会町、南伊勢町南島地区の高等学校通学に必要な路線である。</li> <li>・人口減少により近年は、伊勢市内高等学校への通学需要が減少傾向にあるが、高等学校通学定期券購入助成制度や、令和2年4月から一部の便を、イオン伊勢店へ延伸し利用向上を図るほか、令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかげバス「環状線」での乗継割引による利便性向上も図られている。</li> <li>・南伊勢コミュニティバスとの連携を強化し、接続の利便性向上に努める必要がある。</li> <li>・令和3年4月から度会町中心部への乗入系統を設定することで、商業施設・病院等への利便性向上に取り組んでいる。</li> </ul>

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）

（別添 1）

令和4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
28 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。	C	42.0	26.6	1.9	14.0	52.2	35.3	輸送量 目標 42.0人 実績 26.6人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、通学目的の利用が多くを占めている路線であるが、近年、南伊勢高等学校校舎、伊勢市内高等学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。</li> <li>・令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかげバス「環状線」での乗継割引による利便性向上が図られている。</li> </ul>
29 三重交通株式会社 土路今一色線	土路一伊勢市駅前 今一色		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	20.4	10.2	1.7	6.0	55.0	31.2	輸送量 目標 21.2人 実績 10.2人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、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。</li> <li>・利用者の減少が急速に進んでいたため、令和2年4月に大幅なダイヤの見直し改正を実施した。</li> <li>・令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかげバス「環状線」での乗継割引による利便性向上も図られている。</li> </ul>

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4年1月17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				
				R3計画 （人）	R3実績 （人）	平均乗車密度 （人）	運行回数 （回）	R3計画 （%）	R3実績 （%）			
30 三重交通株式会社 御座（A）線	伊勢市駅前－鷺方駅前－御座港 （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。	C	25.8	15.6	2.6	6.0	48.0	31.0	輸送量 目標 25.8人 実績 15.6人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、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等学校生にとって欠かすことのできない路線である。</li> <li>・令和2年4月には一部の便を沿線の水産高等学校経由に変更し、利便向上が図られている。</li> <li>・沿線地区の人口減少、高齢化の進展の中、志摩市内から伊勢方面の病院に通院する人も多ことから、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。</li> <li>・伊勢市内においては、一部の停留所しか停車していなかったため、利便向上を図るため令和3年4月より停車停留所の増加を実施した。</li> <li>・令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかげバス「環状線」での乗継割引による利便性向上も図られている。</li> </ul>
31 三重交通株式会社 御座（B）線	磯部バスセンター－鷺方駅前－御座港 （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。	C	R2.10.1 ～:67.5 R3.4.1 ～:65.7	41.4	2.8	14.8	54.4	35.8	輸送量 目標 70.2人 実績 41.4人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、志摩市内の高等学校への通学や、志摩地方の唯一の総合病院である県立志摩病院への通院、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。</li> <li>・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。</li> <li>・令和3年10月1日からは、乗車密度の向上と収支改善を図るため、土日祝日のダイヤで1便（0.5往復）を減便するダイヤとした。</li> </ul>

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4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
32 三重交通株式会社 宿浦（A）線	伊勢市駅前－鵜方 駅前－宿浦		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	37.0	20.9	2.2	9.5	46.2	28.1	輸送量 目標 実績 36.1人 20.9人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、志摩市浜島町地区、南伊勢町宿田曾地区（高等学校通学定期券購入助成制度あり）から伊勢市方面への唯一の公共交通手段で、特に伊勢方面の高等学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。</li> <li>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。</li> <li>伊勢市内においては、一部の停留所しか停車していなかったため、利便性向上を図るため令和3年4月より停車停留所の増加を実施した。</li> <li>令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかげバス「環状線」での乗継割引による利便性向上も図られている。</li> </ul>
33 三重交通株式会社 宿浦（B）線	磯部バスセンター －鵜方駅前－宿浦 （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	17.6	12.0	3.0	4.0	60.8	43.1	輸送量 目標 実績 16.7人 12.0人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、志摩市浜島地区、南伊勢町宿田曾地区から志摩高等学校へ、また、乗り継いで伊勢市内高等学校への通学利用があり、通学目的の乗車が平日利用の多くを占めている。</li> <li>沿線には志摩地方の唯一の総合病院である県立志摩病院があり、通院利用目的も多い。</li> <li>輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、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。</li> <li>沿線には観光地も多いため、観光客への利便性を向上し、利用促進に努める必要がある。</li> </ul>

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）

(別添 1)

令和4年1月17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			
				R3計画 (人)	R3実績 (人)	平均乗車密度 (人)	運行回数 (回)	R3計画 (%)	R3実績 (%)		
34 三重交通株式会社 五ヶ所(A)線	宇治山田駅前ー横輪口ー五ヶ所バスセンター		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	23.8	11.9	1.7	7.0	50.8	28.6	輸送量 目標 23.8人 実績 11.9人  ・本路線は、南伊勢町と伊勢市を結ぶ路線で、南伊勢町南勢地区から高等学校への通学、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。 ・輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、高等学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など路線の利用促進を促していく必要がある。 ・令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかげバス「環状線」での乗継割引による利便性向上が図られている。南伊勢コミュニティバスとの連携を強化し、接続の利便性向上に努める必要がある。
35 三重交通株式会社 五ヶ所(B)線	五ヶ所バスセンターー神津佐一磯部バスセンター		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	24.6	12.7	1.5	8.5	44.7	25.4	輸送量 目標 24.8人 実績 12.7人  ・本路線は、志摩市、南伊勢町南勢地区の高等学校生の通学利用や、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、高等学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の周知、近鉄磯部駅への乗り入れによる鉄道との接続、南伊勢コミュニティバスとの連携強化など、路線の利用促進を図る必要がある。 ・令和3年10月1日からは、乗車密度の向上と収支改善を図るため、土日祝日のダイヤを1便、行き先変更（南勢野添行き⇒五ヶ所バスセンター行き）するダイヤとした。

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）

（別添 1）

令和4年1月17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			
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)		
36 三重交通株式会社 熊野新宮（A）線	鬼ヶ城ー阿田和ー 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 R2. 10. 1 ～:32. 7 R3. 4. 1 ～:31. 8	16.3	1.8	9.1	42.6	24.1	輸送量 目標 実績 35.0人 16.3人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、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。</li> <li>・通学目的が主な利用であるが、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観光団体をはじめとする多様な主体と連携しながらインバウンドの取込など利用促進に努める必要がある。</li> <li>・令和3年4月に鬼ヶ城センターへの乗入を行い、今後観光誘客の推進とともに更なる利用促進に努める必要がある。</li> <li>・県境を超える路線でもあり、和歌山県新宮市への移動利用促進も図れないか、検討が必要である。</li> </ul>
37 三重交通株式会社 熊野新宮（B）線	大又大久保ー熊野 市駅前ー阿田和ー 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 15.3	8.1	1.8	4.5	40.4	23.9	輸送量 目標 実績 15.1人 8.1人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、熊野市、御浜町、紀宝町の3市町において、特に山間部からの通学、通院等の利用に大きな役割をもっている。</li> <li>・輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、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観光団体をはじめとする多様な主体と連携しながら、アフターコロナでのインバウンドの取込など利用促進に努める必要がある。</li> <li>・県境を超える路線でもあり、和歌山県新宮市への移動利用促進も図れないか検討が必要である。</li> </ul>

## 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4年1月17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			
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)		
38 三重交通株式会社 松阪熊野線	松阪中央病院－松 阪駅前－VISON－ 三交南紀		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C R2. 10. 1 ～:20. 0 R3. 7. 1 ～:21. 9	6.2	1.7	3.7	41.4	17.5	輸送量 目標 実績 15.2人 6.2人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、東紀州地域から県中南勢部の大型総合病院（松阪中央総合病院）を結ぶ長距離路線で、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。</li> <li>・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各停化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ころだが、利用が伸び悩んでいるため、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。</li> <li>・令和2年度に一部区間で実施した乗降調査結果をふまえ、利用を増やすべく、対策について検討する必要がある。</li> <li>・令和3年7月1日からは、リゾート施設VISONへの乗入を開始しており、今後、観光誘客の推進とともに更なる利用促進に努める必要がある。</li> </ul>
39 三重交通株式会社 島勝線	瀬山山－尾鷲駅口 －白浦－島勝		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C R2. 10. 1 ～:15. 1 R3. 4. 1 ～:12. 9	7.2	1.4	5.2	39.3	22.7	輸送量 目標 実績 15.1人 7.2人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、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。</li> <li>・尾鷲市須賀利地区コミュニティバスと接続しており、同地区住民の尾鷲市中心地区への移動手段としても重要な役割を担っている。</li> <li>・「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、輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、高等学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、令和2年度に実施した乗降調査結果をふまえ、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。</li> </ul>



## 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4年1月17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			
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)		
40 三重交通株式会社 尾鷲長島線	瀬山一古里一長島駅前		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.1	7.9	1.2	6.6	31.4	19.2	輸送量 目標 15.8人 実績 7.9人  ・本路線は、旧紀伊長島町から旧海山町を経て、尾鷲市中心部（JR尾鷲駅）を結ぶ路線であり、利用促進のため、高等学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。 ・「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、輸送量が下がっており、利用の回復が見込めなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、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。 ・令和2年度に実施した乗降調査の結果をふまえ、島勝線や松阪熊野線と一体で路線の見直しを検討する必要がある。
41 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）	亀山駅前一安知本 一棕本		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	16.7	10.2	1.1	9.3	35.4	23.2	輸送量 目標 16.7人 実績 10.2人  ・本路線は、亀山市と津市（北部地域）を結ぶ唯一の広域バス路線であり、JR亀山駅にも接続し、高等学校への通学利用目的も多い。 ・輸送量は厳しい状況が続いており、学生の通学利用や沿線住民の日常利用などの利用喚起が必要である。 ・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まれている。

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4年1月17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				
				R3 計画 (人)	R3 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R3 計画 (%)	R3 実績 (%)			
42	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－みずほ 台－平田町駅	A 所定の事業計 画どおりの運 行が実施され た。	C	15.7	12.0	1.6	7.5	38.0	31.5	輸送量 目標 実績 15.7人 12.0人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、亀山市内の大規模団地（みずほ台）と鈴鹿市内主要駅（近鉄平田町駅）をつなぐ亀山市、鈴鹿市の廃止代替路線であり、沿線のJR井田川駅や大型商業施設（イオンモール鈴鹿）での乗降も比較的多い。</li> <li>・通学利用者のほか、上記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。</li> <li>・亀山市、鈴鹿市との連携による利用促進啓発活動にも取り組まれている。</li> </ul>
43	八風バス株式会社 梅戸（B）線	桑名駅前－伊坂台 －桑名西高等学校	A 所定の事業計 画どおりの運 行が実施され た。	B	61.6	55.5	5.1	10.9	83.3	82.3	輸送量 目標 実績 59.9人 55.5人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、四日市市の北部地域の団地から、桑名市へと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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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）

(別添 1)

令和4年1月17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			
				R3計画(人)	R3実績(人)	平均乗車密度(人)	運行回数(回)	R3計画(%)	R3実績(%)		
44 三重急行自動車株式会社 大杉(B)線	松阪駅前－射和－シャープ南		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C R2.10.1～:15.3 R3.7.1～:16.2	8.9	1.3	6.9	46.5	34.1	輸送量 目標 15.3人 実績 8.9人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、多気町から松阪市中心部と駅（近鉄及びJRの松阪駅）を結ぶ交通手段として重要な役割を果たしているが、輸送量が下がっており、共同運行相手である三重交通株式会社と協力して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。</li> <li>令和3年7月1日からは、リゾート施設のVISIONのオープンに合わせて路線の再編を実施した。</li> </ul>
45 三交伊勢志摩交通株式会社 伊勢玉城線	伊勢市駅前－メガ・ドンキホーテ－田丸城跡－上地－伊勢市駅前		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C 19.7	11.5	2.5	4.6	55.0	36.7	輸送量 目標 15.1人 実績 11.5人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線の前身である「松阪伊勢線」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。</li> <li>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、三交伊勢志摩交通が運行を行う伊勢玉城線として、運行の効率化、生産性の向上を図った。</li> <li>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ことが必要。</li> </ul>

(別添 1-2)

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4年1月17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)

【目指す姿】

国・県・市町・交通事業者・地域住民などの各主体が連携してバスや鉄道など地域交通の維持・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。

⇒鉄道やバスなど、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交通機関が連携し、一体となった交通ネットワークの形成に取り組んでいる。