

中部様式  
(調査事業)

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要 (全体)

# 三重県地域公共交通協議会

令和4年3月23日設置

調査事業 (計画策定) 令和6年3月 地域公共交通計画策定予定



## 実施した調査およびその結果明らかになったこと

事業内容	結果概要
1. 現状の把握・整理	既存資料の収集や照会結果を基に把握し、計画策定の検討に資する内容に整理。 ・現状（人口動態、免許返納件数など） ・地域公共交通の状況（公共交通、輸送資源、交通空白地域の状況など）
2. 移動実態・ニーズの把握	利用者等に対してアンケート調査を行い、公共交通利用者の移動の実態、ニーズ等を把握し、分析。
3. 課題の整理と方向性の検討	1～2を基に課題を整理し、向かうべき将来像を検討。
4. 協議会開催	地域公共交通計画策定に向けた調査内容や、計画の方向性を議論する場として協議会を開催。  ※令和4年12月12日に三重県地域公共交通協議会を開催

## 調査結果の地域公共交通計画への反映

調査結果については、令和5年度に行う三重県地域公共交通計画（仮称）の策定検討に活用する。

### ○三重県地域公共交通計画のイメージ

＜趣旨＞ 移動手段の確保・充実に向け、組合せの最適化やサービス向上による地域公共交通ネットワークの構築を図る計画

＜区域＞ 三重県全域

＜計画期間＞ 令和6年度～10年度の5年間

＜構成＞

- ・趣旨、区域、期間、位置付け
- ・現状・課題（令和4年度調査）
- ・基本的な方針、定量的な目標
- ・目標達成のための取組
- ・計画の達成状況の評価

＜方針＞

- ・地域公共交通の利便性向上
- ・地域内交通の最適化
- ・地域公共交通の維持・確保
- ・新たな可能性に向けた展開

※内容は現時点での想定

## 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、鉄道をはじめとした他の交通モードと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に対応していく。

### 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。

## 生活交通確保対策部会の役割

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4年度地域間幹線バス運行結果と評価

### ○令和4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

〔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：コロナ禍の影響を考慮しつつ、現状の輸送量を維持することを目標として設定

#### ○運行結果と評価

※年間輸送量：

【参考】：令和4年度年間輸送量（45系統）3,308,749人（1日当たり：9,065人）

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）

※定量的評価：

定量的目標以上の輸送量を達成した路線 22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 7系統⇒B評価

定量的目標の90%未満の輸送量であった路線 16系統⇒C評価

### 運行結果と評価から得られた課題

●令和4年度地域間幹線系統バスは、選定した45系統のうち22系統が定量的目標を達成した（A評価）が、23系統は定量的目標を達成できなかった。さらにこのうち16系統は、定量的目標から10%を超えて輸送量が下回っている（C評価）。

●年間輸送量については、前年度から186,511人増加した。

●A評価とした22系統の概況

市街地や人口が多い地区を運行する路線、底堅い通勤通学需要が存在する路線において目標達成した路線が多く存在している。

●B評価、C評価とした23系統の概況

コロナ禍前から人口減少と少子化傾向により利用者が減少していた地域において、目標達成とならなかった路線が多く存在。それらの地域では、コロナ禍前の利用の中心であった、高齢者の通院や買い物等の日常利用が、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛によって大幅に減少したことから立ち直れていない状況。

●社会的な行動制限が実施されていない状況下ではあるが、令和4年度上半期の乗合バス事業の利用状況は、依然としてコロナ禍前（令和元年度）の同時期に比べて3割程度の減少となっている。今後も、乗合バスの利用状況はコロナ禍以前の水準への回復が見込めない可能性が高くなっており、事業者にとっては、物価高も相まって深刻な規模で経営が悪化しているため、現行の形でのバス路線の維持が難しくなっている。

### 課題を踏まえた取組について

路線バスは、コロナ禍の影響で減少した利用者数が、社会的な行動制限が実施されていない中でもコロナ禍以前の水準までには戻ってきておらず、今後も戻らない可能性がある。地域の公共交通を維持するため、これまでの取り組みに加えて、より抜本的な対策を進めていく。

<主な取組>

#### ①沿線市町と連携した利用促進

地域別ワーキンググループや市町の地域公共交通会議にて地域間幹線系統の利用実績等を情報提供しつつ、市町より意見を聴取して課題を洗い出すとともに、地域内の公共交通と連携した利用促進を図る。地域の公共交通における地域間幹線系統の役割を明確化し、コミュニティバスや鉄道との重複ダイヤの解消、ダイヤ・経路の調整、沿線企業や商業施設、教育機関との連携といった、地域間幹線系統が地域で必要とされる役割を果たすために必要な取り組みを実施していく。

#### ②公共交通のオープンデータ化の推進

県内の公共交通がデータに基づいてより合理的かつ効果的に利用促進ができるよう、市町のコミュニティバスをはじめとした県内の公共交通のオープンデータ化、見える化を一層推進していく。経路や運賃の検索への対応にとどまらず、データを効果的に活用した利用促進の手法について検討実施する。

#### ③適切な支援

これまでも行ってきた地域間幹線系統を安定的に運行するための費用に係る支援に加え、系統毎の実情に応じた支援を検討、実施する。

## 交通事業者に対する支援、公共交通のPR、地域別ワーキンググループの開催

### 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 定常的な運行への支援【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・ポイント上乘せ等の実施

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乘せの実施にかかる上乘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

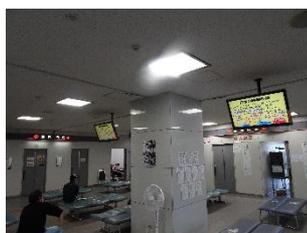
### 公共交通のPR

#### 【公共交通のPR】

##### 周知活動の実施

：公共交通の重要性を広く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。

：県内唯一の運転免許センターにおいて公共交通の重要性を訴求するスライドショーを実施。



### 地域別ワーキンググループの実施

県内を6地域（北勢・中勢・伊賀・松阪・伊勢志摩・東紀州）に分け、各地域毎に、県、地域内市町、バス事業者、三重運輸支局で構成される地域別ワーキンググループを設置し、地域内バス路線の現状の共有と、利用促進についての意見交換を行っている。令和2・3年度はコロナ禍によって開催を見送っていたが令和4年度より再開。

#### 【令和4年度開催状況】

##### (1) 北勢地域（R4. 5. 19）

主な議題：八風バス梅戸線の一部区間廃止について

##### (2) 伊賀地域（R4. 10. 31）

主な議題：地域内の地域間幹線バスの状況について  
地方創生臨時交付金の活用方法について

##### (3) 東紀州地域（R4. 11. 11）

主な議題：地域内の地域間幹線バスの状況について  
次世代モビリティ等を活用したモデル事業について

# 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
- ・令和5年度より4市町（尾鷲市、多気町、大台町、紀宝町）が新たに参画予定。  
※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）

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

協議会名： 三重県地域公共交通協議会

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					
				R4 計画 (人)	R4 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R4 計画 (%)	R4 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>・バス路線を維持するため、通常の支援に加えて新型コロナウイルス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継続的に実施していくのは困難であり、アフターコロナを見据え、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、利用促進への取組みにも引き続き注力する必要がある。</li> <li>・コロナ禍によって減少したバスの利用は、アフターコロナにおいても、以前の水準には戻らないと予想されている。そのような中で、各路線ごとの状況や特性を把握分析し、運行を維持できるよう、その方策を事業者・市町とともに検討実施する必要がある。</li> </ul>													
1	三重交通株式会社 桑名阿下喜(B)線	桑名駅前－ヨナハ丘の上病院、いなべ総合病院－阿下喜（車両減価償却費等国庫補助金）	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。 ・コロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、チラシやポスターの作成や、商業・集客施設での啓発活動などにより公共交通の安全性の周知を図られたことを評価します。	A	A	35.3	38.0	2.8	13.6	46.4	36.6	輸送量 目標:35.3人 実績:38.0人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、桑名市中心部より東員町を経由していなべ市に至る路線である。沿線には高校、病院が存在し、通勤通学のほか、買物利用が多い。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取り込むための利用促進に努める必要がある。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・利用促進を図っている。</li> <li>・桑名市の一部区間を除く大部分の区間を三岐鉄道北勢線と並走する形となっており、中長期的に本路線を維持していくためには鉄道路線との棲み分けをする必要がある。</li> </ul>
2	三重交通株式会社 四日市福王山線	JR四日市－川原崎一福王山（車両減価償却費等国庫補助金）		A	A	29.7	37.4	3.4	9.6	58.4	54.6	輸送量 目標:29.7人 実績:37.4人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、四日市市中心部と菟野町北部を結ぶ路線である。メリノール学院へ通学する中高生、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。</li> <li>・菟野町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。</li> </ul>
3	三重交通株式会社 水沢線	JR四日市－室山、高花平－樺大神社	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。 ・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。 ・輸送量や収支率が低く、維持が危ぶまれる地域間幹線系統（特に計画輸送量が15未満となっている系統）については、現状の把握や課題の整理を行うとともに、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向けた関係事業者や沿線自治体等と連携した取組の実施に期待します。 ・引き続き新型コロナウイルス感染症対策として、公共事業者に対する支援の取り組みや公共交通の安全性のPRにより、利用者が安心して利用できる環境づくりに努めていただくことを期待します。	A	A	23.1	33.6	3.6	7.0	58.3	68.8	輸送量 目標:23.1人 実績:33.6人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、四日市市中心部より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至る路線である。</li> <li>・沿線に位置する高校への通学利用や通勤利用、終点の樺大神社や宮妻峽等の地域資源、観光スポット等へのアクセス手段としてPRする等、多様な利用促進に努める必要がある。</li> </ul>
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		A	A	18.1	24.4	2.4	7.9	48.9	53.7	輸送量 目標:18.1人 実績:24.4人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、鈴鹿市内から四日市市南部エリアを経て近鉄四日市駅に至る路線で、通学等の重要な交通手段となっており、地区によっては、唯一の公共交通となっている。</li> <li>・沿線には大型商業施設や高等学校、工業団地があることから、買い物利用客の需要喚起や、通勤、通学利用の促進等に取り組むことが必要である。</li> <li>・渋滞が発生しやすい区間が多く、定時性の確保が大きな課題である。</li> </ul>
5	三重交通株式会社 平田亀山(B)線	亀山駅－平田町駅（一回生病院）－鈴鹿中央病院		A	A	16.2	18.0	2.5	8.6	50.0	35.9	輸送量 目標:16.2人 実績:18.0人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、亀山市内と鈴鹿市内を結ぶ路線である。沿線に所在する総合病院、亀山駅や平田町駅での乗降が多い。その他沿線には大型商業施設（イオンモール鈴鹿）、工業団地があることから、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。</li> <li>・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。</li> </ul>

協議会名： 三重県地域公共交通協議会  
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				
				R4計画(人)	R4実績(人)	平均乗車密度(人)	運行回数(回)	R4計画(%)	R4実績(%)			
6 三重交通株式会社 津太陽の街線	千里駅前一杜の街 中央一太陽の街	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通協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確認しつつ必要な助言や意見発信を行っています。 ・県における地域公共交通計画について、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つつ、策定に向けて進めています。 ・本協議会の地域幹事会毎に、地域別ワーキンググループを開催し、維持が危ぶまれる地域間幹線系統の課題整理と維持確保に向けた関係事業者や沿線自治体との連携を進めています。 ・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、地域公共交通協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ます。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.0	11.5	2.7	8.9	55.0	29.3	輸送量 目標:15.0人 実績:11.5人	・本路線は、大規模な郊外住宅団地（太陽の街、杜の街、千里団地）沿線を運行し、近鉄千里駅に至る路線である。沿線地域における通勤、通学の移動手段として欠かせない路線となっており、近鉄千里駅での乗降が多くになっている。 ・輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を下回っている。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、今後も引き続き、地域住民等への利用促進の呼びかけ等を行っていきながら、沿線住民の移動需要にあった運行経路やダイヤの見直しを検討・実施するなどし、収支改善、運行効率及び利便性の向上を図る。
7 三重交通株式会社 安濃線	津駅前一安濃総合 庁舎前一市場	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通協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確認しつつ必要な助言や意見発信を行っています。 ・県における地域公共交通計画について、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つつ、策定に向けて進めています。 ・本協議会の地域幹事会毎に、地域別ワーキンググループを開催し、維持が危ぶまれる地域間幹線系統の課題整理と維持確保に向けた関係事業者や沿線自治体との連携を進めています。 ・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、地域公共交通協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ます。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	23.2	31.3	2.5	10.1	45.4	46.3	輸送量 目標:23.2人 実績:31.3人	・本路線は、津市中心部と安濃地域を結ぶ路線である。津駅、津新町駅での乗降が多く、安濃地域の住民にとっては津市中心部さらには津市外への移動手段として重要な路線である。 ・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。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。
8 三重交通株式会社 辰水（A）線	津駅前一殿舟団地 一今徳一穴倉	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通協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確認しつつ必要な助言や意見発信を行っています。 ・県における地域公共交通計画について、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つつ、策定に向けて進めています。 ・本協議会の地域幹事会毎に、地域別ワーキンググループを開催し、維持が危ぶまれる地域間幹線系統の課題整理と維持確保に向けた関係事業者や沿線自治体との連携を進めています。 ・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、地域公共交通協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ます。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	15.0	14.5	3.6	5.0	55.0	47.2	輸送量 目標:15.0人 実績:14.5人	・本路線は、美里地域及び安濃地域と津市中心部を結ぶ路線である。津駅、津新町駅での乗降が多く、美里地域及び安濃地域の住民にとって津市中心部さらには津市外への重要な移動手段となっている。輸送量が低迷しており、国庫補助要件の下限を下回っており、利用の回復が見込めない場合、路線の見直しが必要となる状況にある。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、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。
9 三重交通株式会社 津三雲線	津駅前一イオン モール津南一太白 回転場	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通協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確認しつつ必要な助言や意見発信を行っています。 ・県における地域公共交通計画について、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つつ、策定に向けて進めています。 ・本協議会の地域幹事会毎に、地域別ワーキンググループを開催し、維持が危ぶまれる地域間幹線系統の課題整理と維持確保に向けた関係事業者や沿線自治体との連携を進めています。 ・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、地域公共交通協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ます。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	30.4	38.8	3.3	10.5	55.0	64.0	輸送量 目標:30.4人 実績:38.8人	・本路線は、津市中心部と松阪市北東部を結ぶ路線である。沿線には大型商業施設（イオンモール津南）があり、大型商業施設のオープンより利用者が増加している。令和元年4月には起終点を太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た。また、令和3年11月1日には「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て接続ダイヤの見直しを行った。 ・通勤、通学、買い物等の利用が多い一方、空港アクセス線港での乗降は平日休日共に少なくなっている。 ・今後は、様々なニーズでの利用が広がるよう、大型商業施設利用者のマイカーからの転換、津なぎさまちと連携した利用促進、コミュニティバスとの乗継設定等とおして、情報発信の強化、利用促進が必要。
10 三重交通株式会社 柵原（A）線	津駅前（一七栗記念 病院前）一下村 一柵原車庫前（車両 減価償却費等国庫 補助金）	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通協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確認しつつ必要な助言や意見発信を行っています。 ・県における地域公共交通計画について、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つつ、策定に向けて進めています。 ・本協議会の地域幹事会毎に、地域別ワーキンググループを開催し、維持が危ぶまれる地域間幹線系統の課題整理と維持確保に向けた関係事業者や沿線自治体との連携を進めています。 ・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、地域公共交通協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ます。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	45.5	46.9	3.7	13.8	59.0	52.2	輸送量 目標:45.5人 実績:46.9人	・本路線は、久居地域と津市中心部をつなぐ路線である。主に久居駅での乗降が多くなっており、久居地域と津市中心部さらには津市外とを結ぶ重要な路線である。沿線には観光施設や総合病院もあり、令和元年7月からは、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。 ・引き続き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。
11 三重交通株式会社 柵原（C）線	津駅前一いなば園 前一柵原車庫前 （車両減価償却費 等国庫補助金）	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通協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確認しつつ必要な助言や意見発信を行っています。 ・県における地域公共交通計画について、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つつ、策定に向けて進めています。 ・本協議会の地域幹事会毎に、地域別ワーキンググループを開催し、維持が危ぶまれる地域間幹線系統の課題整理と維持確保に向けた関係事業者や沿線自治体との連携を進めています。 ・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、地域公共交通協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ます。	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	17.9	20.3	3.5	5.8	50.8	44.6	輸送量 目標:17.9人 実績:20.3人	・本路線は、久居地域と津市中心部をつなぐ路線である。主に久居駅での乗降が多くなっており、久居地域と津市中心部さらには津市外とを結ぶ重要な路線である。沿線には観光施設や総合病院もあり、令和元年7月からは、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。本路線は津市稲葉町周辺を運行しているが輸送量が減少傾向であり、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。

協議会名：三重県地域公共交通協議会

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				
				R4 計画 (人)	R4 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R4 計画 (%)	R4 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）－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	34.5	39.1	3.1	11.5	50.5	50.2	輸送量 目標:34.5人 実績:39.1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）と津市中心部を結ぶ路線である。津駅、津新町駅での乗降が多く、美里地域及び津市西部地域と津市中心部さらには津市外を結ぶ重要な路線である。沿線には高校、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>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。ダイヤ改正の影響を見ながら、引き続き運行の効率化と利便性向上を図っていく必要がある。</li> </ul>
13 三重交通株式会社 棕本線	イオンモール津南－柳山－棕本		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	84.7	92.9	5.6	16.3	75.5	69.8	輸送量 目標:84.7人 実績:92.9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、津市南部にある大型商業施設までを結ぶ路線である。津市中心部を南北に横断する形となることから利用ニーズは多岐にわたる。</li> <li>平成30年11月より上記大型商業施設への乗り入れを実施しており利用が多くなっている。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を含めた他の路線との乗継利便性の向上等とおして相乗効果を生み出していく必要がある。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>
14 三重交通株式会社 香良洲線	イオン津－イオンモール津南－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。	B	58.8	55.6	4.4	13.9	74.7	64.4	輸送量 目標:58.8人 実績:55.6人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、津市南東部の香良洲地域と津市中心部を結ぶ路線である。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津市中心部を南北に横断することから通勤、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> </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－室の口		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	17.2	16.3	2.1	9.6	48.6	28.7	輸送量 目標:17.2人 実績:16.3人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、津市一志地域及び久居地域を運行する路線である。沿線には高校や総合病院があり、久居駅と三重中央医療センターでの乗降が多くなっており、沿線住民の通勤、通学、通院等の日常生活になくてはならない路線である。しかしながら、近年輸送量が減少傾向にあり、今後も減少に歯止めがかからず輸送量が国庫補助要件の下限を下回ることとなると、路線の見直しが必要となる。</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>
16 三重交通株式会社 久居高茶屋線	久居駅東口－イオンモール津南－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	33.3	38.0	3.0	11.9	65.2	62.1	輸送量 目標:33.3人 実績:38.0人	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、津市南東部の香良洲地域と久居駅を結ぶ路線である。久居駅と高茶屋団地前での乗降が多くなっている。既に取り組ま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、引き続き有効な利用促進を実施する必要がある。</li> </ul>
17 三重交通株式会社 上野名張（A）線	伊賀上野駅－上野市駅－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。	A	25.6	28.5	2.0	13.6	41.0	32.4	輸送量 目標:25.6人 実績:28.5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する路線である。特に通学（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くなっているほか、工業地帯の通勤需要も存在する。</li> <li>沿線地域の少子化、コロナ禍の影響による通勤利用者の減少やマイカーシフトといった要因により利用減少が進んでいることから、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、利便性の向上も必要である。</li> </ul>

協議会名： 三重県地域公共交通協議会  
 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				
				R4 計画 (人)	R4 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R4 計画 (%)	R4 実績 (%)			
18 三重交通株式会社 曾爾香落溪線	名張駅前一太良路 一山粕西		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.0	11.0	2.1	5.0	41.3	31.4	輸送量 目標:15.0人 実績:11.0人	・本路線は、名張市より奈良県の曾爾村へ至る路線である。名張市内への通院、買い物など、県をまたがる日常生活の移動手段として重要であるほか、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、観光利用の割合も高い路線であるが、沿線地域の人口減少、コロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少等の要因によって、輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を下回っている。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、地域住民の利便性を確保するとともに、観光需要の拡大を図るなど、さらなる利用促進を図る必要がある。 ・令和3年4月からは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。令和4年4月からは一部便で曾爾高原ファームガーデンへの乗入を実施し、観光誘客の促進及び利便向上を図っている。
19 三重交通株式会社 名張奥津（B）線	名張駅前一滝ノ原 一口一敷津		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	15.0	15.6	2.7	5.6	47.0	38.1	輸送量 目標:15.0人 実績:15.6人	・本路線は、名張市内より、旧美杉村を経由して奈良県御杖村に至る山間部を運行する路線である。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が、沿線地域の人口減少、コロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少等の要因によって、輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を僅かに上回る程度にとどまっている。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、地域住民の利便性を確保し、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を図る必要がある。
20 三重交通株式会社 阿波線	上野市駅一子延口 一汁付		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.0	10.7	1.2	8.3	30.3	20.6	輸送量 目標:15.0人 実績:10.7人	・本路線は、伊賀市中心部と旧大山田村を結ぶ路線である。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るほか、旧大山田村区間においては沿線小中学校への利用が中心となっており、スクール混乗を実施している。 ・沿線地域の少子化、コロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少や通勤利用者の減少及びマイカーへのシフト等の要因によって、輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を下回っている。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、行政バス路線との連携強化などの取り組みが必要である。
21 三重交通株式会社 玉滝（B）線	上野市駅一アピタ 伊賀上野店一阿山 支所前		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.0	7.2	1.4	6.6	40.7	22.9	輸送量 目標:15.0人 実績:7.2人	・本路線は、伊賀市中心部と旧阿山町を結ぶ路線である。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。 ・沿線地域の少子化、コロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少や通勤利用者の減少及びマイカーへのシフト等の要因によって、輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を下回っている。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、行政バスとの連携強化を含めた路線の見直し、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。
22 三重交通株式会社 上野天理線	上野市駅一大西一 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	15.0	8.7	2.1	4.6	48.8	31.3	輸送量 目標:15.0人 実績:8.7人	・本路線は、伊賀市中心部と奈良県山添村を連絡する路線であり、奈良県立山辺高等学校山添分校への通学利用の割合が高い路線であるが、少子化による通学利用の減少によって輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を下回っている。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、通学以外の通勤、買い物や通院による利用の促進など、効果的な利用促進策を図る必要がある。
23 三重交通株式会社 大杉（A）線	松阪駅前一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	15.0	11.2	4.8	4.0	55.0	35.6	輸送量 目標:15.0人 実績:11.2人	・本路線は、松阪駅（近鉄及びJR）から松阪市中心部、多気町を通り大台町まで結ぶ路線であるが、輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を下回っている。 ・本路線の多くの区間を松阪熊野線、一部の区間を松阪大石線と並行しており、ダイヤの調整等、利用者にとって利用しやすいようにする取組が必要である。 ・沿線には商業施設や病院、工業団地等があることから、通勤、通院や買い物客が利用しやすい仕組みづくりや環境整備が必要である。令和3年7月1日からはりゾート施設であるVISONへの乗入を始めており観光利用の促進にも努める必要がある。

協議会名：三重県地域公共交通協議会  
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				
				R4計画(人)	R4実績(人)	平均乗車密度(人)	運行回数(回)	R4計画(%)	R4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。	A	35.9	37.1	3.5	10.6	51.5	45.9	輸送量 目標:35.9人 実績:37.1人	・本路線は、松阪市中心部から松阪市山間部(旧飯高町)を結ぶキロ程の長い路線である。飯南高校をはじめとした通学での利用が多いほか、松阪市山間部と松阪市中心部を結ぶ重要な移動手段となっている。 ・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、通勤・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づくり、環境整備を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とともに、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。	A	16.5	17.0	3.6	5.0	46.2	40.0	輸送量 目標:16.5人 実績:17.0人	・本路線は、松阪市中心部から松阪市山間部(旧飯高町)を結ぶキロ程の長い路線である。飯南高校をはじめとした通学での利用が多いほか、松阪市山間部と松阪市中心部を結ぶ重要な移動手段となっている。 ・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、通勤・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づくり、環境整備を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とともに、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。
26 三重交通株式会社 松阪大石線	松阪駅前一相可高校前一大石(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。	A	31.3	39.1	3.0	11.5	49.5	47.9	輸送量 目標:31.3人 実績:39.1人	・本路線は、松阪駅(近鉄及びJR)から松阪市中心部を通り、多気町に至る路線である。沿線に高校が存在しているため通学利用が多くなっている。工業団地も沿線に存在することから、従業員の通勤利用を促進するための取組が必要である。一部区間にて、松阪熊野線や大杉線と並行しており、ダイヤの調整等、利用者にとって利用しやすいようにする取組が必要であるほか、沿線のコミュニティバスとの連携を強化し、利便性向上に努める必要がある。
27 三重交通株式会社 南島線	伊勢市駅前一川口一南島道方		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	19.8	24.3	2.4	9.0	44.7	37.0	輸送量 目標:19.8人 実績:24.3人	・本路線は、伊勢市中心部より度会町を経由して南伊勢町に至る路線である。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、南伊勢町や度会町と伊勢市中心部さらには他の地域への交通手段として不可欠な路線である。 ・南伊勢町及び度会町沿線地域の人口減少により、近年は伊勢市内高校への通学需要が減少傾向にあるが、高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ったほか、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。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。 ・終点である道方バス停は、南伊勢町南島地域の住民にとっては南島地域と伊勢市さらには他の地域とを結ぶ玄関口として重要な役割を果たしており、今後も引き続き南伊勢町コミュニティバスとの連携を強化することで接続の利便性向上に努める必要がある。
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。	A	29.4	32.2	2.2	2.2	50.8	40.3	輸送量 目標:29.4人 実績:32.2人	・本路線は、伊勢市中心部より一部玉城町を経由して度会町に至る路線である。通学目的の利用が多くを占めている路線であるが、近年、少子化によって南伊勢高校度会校舎、伊勢市内高校への通学需要が減少傾向にあるため、接続するコミュニティバスとの連携した乗り継ぎ等の利用促進策等を検討する必要がある。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。
29 三重交通株式会社 土路今一色線	土路一伊勢市駅前一今一色		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.0	10.2	3.5	3.5	55.0	30.1	輸送量 目標:15.0人 実績:10.2人	・本路線は、伊勢市東豊浜地区より伊勢市中心部を経由して二見町今一色地区に至る路線である。東豊浜地区及び今一色地区と伊勢市中心部を結ぶ必要不可欠な路線である。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も図られている。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改正を実施したが、輸送量は国庫補助要件の下限を下回っており、今後も利用の回復が見込めない場合、路線の見直しが必要な状況にある。コロナ禍の影響で従来の利用の中心であった高齢者の外出機会の減少の影響を受けていると考えられる。

協議会名：三重県地域公共交通協議会

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				
				R4計画 （人）	R4実績 （人）	平均乗車 密度 （人）	運行回数 （回）	R4計画 （%）	R4実績 （%）			
30 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）		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	16.8	15.6	3.1	3.1	44.6	30.0	輸送量 目標：16.8人 実績：15.6人	・本路線は、伊勢市中心部より志摩市中心部を經由して志摩町・大王町地区に至る長い路線であり、特に伊勢方面に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。令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかけバス「環状線」での乗継割引による利便性向上が図られているほか、一部の便を沿線の水産高等学校経由に変更し、通学利便の向上が図られている。令和3年4月には、伊勢市内における停車停留所の増加を実施した。 ・輸送量が減少傾向にあり、国庫補助要件の下限を僅かに上回る程度である。一部区間において宿浦線と並行しているが、沿線地区の少子高齢化の進展の中、通学需要が減少する一方、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、最適な形で利用促進に努める必要がある。
31 三重交通株式会社 御座（B）線	磯部バスセンター －鵜方駅前－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。	B	45.3	42.3	3.3	3.3	49.7	35.6	輸送量 目標：45.3人 実績：42.3人	・本路線は、志摩市大王町地域と志摩市中心部を結ぶ路線である。志摩市内の高校への通学や、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。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。 ・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、観光利用での利用促進に努める必要がある。
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。	A	20.9	20.9	2.4	2.4	41.4	27.5	輸送量 目標：20.9人 実績：20.9人	・本路線は、伊勢市中心部より志摩市中心部、浜島町地区を經由して南伊勢町宿田曾地区に至る路線である。浜島町地区、南伊勢町宿田曾地区から伊勢市内へ通院、通学する人にとって欠かすことのできない路線である。令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかけバス「環状線」での乗継割引による利便性向上も図られている。 ・近年、輸送量が減少傾向にある。一部区間を御座線と並行して運行しており、ダイヤの調整等、効率的かつ利用者にとって利用しやすい運行をする必要がある。また、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実施する必要がある。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。
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 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	15.0	12.0	3.3	3.3	56.2	42.2	輸送量 目標：15.0人 実績：12.0人	・本路線は、志摩市中心部から志摩市浜島町地区を經由して南伊勢町宿田曾地区に至る路線である。志摩高等学校へ、また、鵜方駅で乗り継いで伊勢市内高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。また、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。 ・輸送量が国庫補助要件の下限を下回っており、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る。沿線地域の少子化によって通学需要が減少したほか、コロナ禍の影響によって高齢者の外出機会の減少の影響を受けていると考えられる。沿線に観光地も多いため、沿線住民に加えて観光客のニーズも把握し、多様な利用促進に努める必要がある。
34 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 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	15.0	12.6	2.0	2.0	45.7	28.1	輸送量 目標：15.0人 実績：12.6人	・本路線は、伊勢市中心部より伊勢市西部を經由して南伊勢町南勢地区に至る路線である。南伊勢町南勢地区から伊勢市内への通学、通院、買い物、通勤に不可欠な路線である。令和2年4月から本格運行を開始した伊勢市のおかけバス「環状線」での乗継割引による利便性向上が図られている。 ・沿線地域の少子化の進展や、コロナ禍により高齢者の外出機会の減少によって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するなど多様な形で路線の利用促進を促していく必要がある。 ・終点である五ヶ所バスセンターは南伊勢町南勢地域の玄関口という役割を担っていることから、引き続き南伊勢町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－神津佐－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。	B	15.0	13.6	1.7	1.7	41.4	25.7	輸送量 目標：15.0人 実績：13.6人	・本路線は、志摩市と南伊勢町南勢地区を結ぶ路線である。南勢地区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。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。 ・沿線地区における少子化の進展やコロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少を原因として輸送量が国庫補助要件の下限を下回っており、このまま利用の回復が見込めない場合、路線の見直しが必要となる。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の周知等をおとして多様な利用促進に努める必要がある。 ・起点である五ヶ所バスセンターは南伊勢町南勢地域の玄関口という役割を担っていることから、引き続き南伊勢町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。

協議会名：三重県地域公共交通協議会  
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				
				R4計画 (人)	R4実績 (人)	平均乗車密度 (人)	運行回数 (回)	R4計画 (%)	R4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	20.3	15.4	2.3	2.3	39.7	22.7	輸送量 目標：20.3人 実績：15.4人	・本路線は、熊野市内より、御浜町、紀宝町を經由して和歌山県新宮市までに至る路線である。沿線の高校及び小学校への通学利用、紀南病院をはじめとした通院利用で大きな役割を担っている。熊野市中心部や新宮市への通勤、買い物需要も存在する等、沿線住民にとって重要な路線であるが、沿線地域の少子化、コロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少によって、輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を僅かに上回る程度にとどまっている。 ・路線の維持・確保のため、沿線住民のニーズ等を把握し、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。
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	15.0	8.1	2.3	4.4	38.6	23.9	輸送量 目標：15.0人 実績：8.1人	・本路線は、熊野市山間部より、熊野市内、御浜町、紀宝町を經由して和歌山県新宮市までに至る路線である。特に山間部からの高校への通学利用、紀南病院をはじめとした通院利用で大きな役割を担っている。熊野市中心部への通勤、買い物需要も存在する等、沿線住民にとって重要な路線であるが、沿線地域の少子化、コロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少によって、輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を下回っている。 ・路線の維持・確保のため、沿線住民のニーズ等を把握し、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。
38 三重交通株式会社 松阪熊野線	松阪中央病院ー松阪駅前ーVISONー三交南紀		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.0	6.6	7.4	3.0	55.0	20.5	輸送量 目標：15.0人 実績：6.6人	・本路線は、東紀州地域から県中南勢部の大型総合病院（松阪中央病院）を結ぶ長距離路線であり、熊野古道やリゾート施設VISONといった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、輸送量は国庫補助の要件の下限を下回っている等利用が伸び悩んでいる。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。 ・路線の全区間を通しての利用は極めてまれであり、大別して松阪市内～大紀町内、紀北町内～熊野市内に利用区域が分かれている。また、松阪市内、東紀州地域それぞれにおいて、地域を運行する路線と並行している区間が存在し、一部地域ではそれらの路線とダイヤが重複している区間が存在しているため、ダイヤの調整等を行うことで並行路線と相互補完できるようにする必要がある。
39 三重交通株式会社 島勝線	瀬木山ー尾鷲駅、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	15.0	6.7	1.7	4.8	37.0	21.3	輸送量 目標：15.0人 実績：6.7人	・本路線は、尾鷲市須賀利地区より旧海山町東部を經由して尾鷲市内へ至る路線である。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部地区への通学、通院や買い物等移動手段としても重要な役割を担っているほか、旧海山町東部の住民にとっても重要な路線である。 ・尾鷲市総合病院での乗降が多く高齢者の通院のための利用が中心である。また、馬越峠へのアクセスのための観光目的の利用も存在する。 ・一部区間において、松阪熊野線、尾鷲長島線と並行しており、ダイヤが重複する時間帯も存在しているため、ダイヤの調整等利用者にとって利用しやすい環境づくりが必要である。 ・沿線地域の少子化、コロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少によって、輸送量が減少しており、「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、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、日中の利用を増やすための対策等についても検討する必要がある。利便性向上を図るため、令和4年4月より尾鷲駅への乗入を実施した。
40 三重交通株式会社 尾鷲長島線	瀬木山ー尾鷲駅、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。	C	15.0	7.2	1.4	6.6	30.9	16.9	輸送量 目標：15.0人 実績：7.2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。 ・尾鷲市総合病院での乗降が多く通院のための利用が中心である。また、馬越峠へのアクセスのための観光目的の利用や、沿線中学校や高校への通学や、就労継続支援施設への通勤需要が存在する。 ・沿線地域の少子化、コロナ禍の影響による高齢者の外出機会の減少によって、輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を下回っている。「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、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。 ・一部区間において、松阪熊野線、島勝線と並行しており、ダイヤが重複する時間帯も存在しているため、ダイヤの調整等利用者にとって利用しやすい環境づくりが必要である。利便性向上を図るため、令和4年4月より尾鷲駅への乗入を実施した。
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。	C	15.0	9.4	1.3	9.4	35.9	21.5	輸送量 目標：15.0人 実績：9.4人	・本路線は、亀山市と津市（芸濃地域）を結ぶ唯一の広域バス路線であり、JR亀山駅に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。 ・亀山駅への移動需要が中心であることから、鉄道路線との乗継を考慮したダイヤ設定が必要である。

協議会名： 三重県地域公共交通協議会

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				
				R4 計画 (人)	R4 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R4 計画 (%)	R4 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。	B	15.0	14.2	1.8	7.5	40.2	34.5	輸送量 目標:15.0人 実績:14.2人	・本路線は、亀山市中心部より、亀山市内の大規模団地沿線を経由してと鈴鹿市に至る路線である。亀山市、鈴鹿市の廃止代替路線であり、起点である亀山駅、終点である近鉄平田町駅での乗降が多くなっており、JR関西本線と近鉄鈴鹿線を繋ぐ役割をも持っているといえる。また、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。 ・輸送量は国庫補助要件の下限を下回っているため、通勤、通学利用者のほか、上記大型商業施設の利用者へ利用促進等を行う必要がある。 ・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。
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。	A	56.6	62.1	5.2	10.9	82.4	83.6	輸送量 目標:56.6人 実績:62.1人	・本路線は、桑名駅より桑名市南部を運行し、四日市市の北部地域を経由して桑名西高校へと至る路線である。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。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。
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。	A	15.0	16.8	3.0	5.6	55.0	57.9	輸送量 目標:15.0人 実績:16.8人	・本路線は、松阪市中心部と多気町を路線である。輸送量が減少しており、国庫補助要件の下限を僅かに上回る程度となっている。 ・本路線の多くの区間を松阪熊野線、一部の区間を松阪大石線と並行しており、ダイヤの調整等、利用者にとって利用しやすいようにする取組が必要である。 ・沿線に病院や工業団地があることから、通院や通勤客が利用しやすい仕組みづくりや環境整備が必要である。
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	15.0	11.9	4.2	4.6	55.0	33.8	輸送量 目標:15.0人 実績:11.9人	・本路線は伊勢市中心部より伊勢市北西部、玉城町内を運行する路線である。 ・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、協議を続けてきたが、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。 ・今後は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である。