

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2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⇒44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）

※定量的目標

輸送量の現状を維持（平成30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2年度輸送量 3, 396, 918人（1日当たり：9, 306人）

【参考】：令和元年度年間輸送量 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（平成30年度輸送量）以上の輸送量を達成した 4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 5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2年度地域間バスは、選定した47系統のうち4系統が定量的目標（平成30年度実績）を達成（A評価）したが、43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%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、コロナ禍の影響を大きく受け、前年度から836, 499人の減と約2割減少している。
- A評価とした4系統の概況
統合を実施した路線や大型ショッピング施設の開業に伴う利用者増の効果を受けた路線で目標を達成している。
- B評価、C評価とした43系統の概況
従来からの人口減少、少子化による利用者の減少に加えて、新型コロナウイルスの影響で通勤、通学、通院等の利用者が激減しており、目標を達成できなかった。
- 長期化するコロナ禍においては、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、第3波の到来により、さらにバス利用回帰の動きが鈍化し、乗合バス全体事業全体の運送収入は、依然、12月においても昨年同月比約3割減の見込みとなっている。事業者は過去に経験のない規模で経営が悪化しており、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。

<新たな取組>

①感染症対策費用を支援

- ・マスク、消毒液などの購入費用及び車両内等の抗菌・抗ウイルス対策設備導入費用を支援
- ・車内等の密度を上げないよう配慮した運行に要する費用を支援

②公共交通の安全・安心アピールと利用回帰支援

- ・公共交通機関の安全・安心を周知するためチラシ作成、周知活動
- ・公共交通機関の利用回帰に向けた割引企画などの取組支援

<継続した取組>

①バス路線の状況を共有する仕組みやセミナーの開催

地域間幹線系統の利用実績等を市町と共有し、地域公共交通会議での報告や、利用促進策の検討等を行った。また、福祉との連携に焦点をあてたセミナーを実施した。

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仕組みを構築とともに、セミナー等で説明を実施した。

感染症対策費用の支援 ・ 公共交通の安全・安心アピールと利用回帰支援

感染症対策費用の支援

【マスク・消毒液などの購入費用支援】

対象経費：感染予防、感染拡大防止のための消毒薬、マスク、飛沫防止シート等の消耗品購入費
補助額：「実績額」または「車両数×15,000円」のいずれか低い額

【車両内等の抗菌・抗ウイルス対策設備導入費用支援】

対象経費：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
補助額：対象経費の1/4（例外あり）

【車内等の密度を上げないよう配慮した運行に要する費用支援】

対象経費：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、従前相当の輸送力維持や増便等を実施した費用(30日～60日)
補助額：対象経費の1/4（例外あり）

公共交通の安全・安心アピールと利用回帰支援

【公共交通の安全・安心アピール】

PRチラシ・ポスターの作成：感染症対策のお願いや交通事業者の対策をアピールするチラシ・ポスターを作成し、交通事業者に提供
周知活動の実施：公共交通の安全・安心をアピールするためにイオンモールなど集客施設での啓発活動やオンラインイベントの開催



【利用回帰支援】

対象経費：新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した公共交通の利用回帰に向け、事業者が行う取組にかかる費用
（1）割引・ポイント上乘せ等の経費
（2）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
補助額：対象経費の1/2

バス路線の状況を共有する仕組みとセミナーの開催

バス路線の状況を共有する仕組み

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。

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、令和元年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。

セミナーの開催

例年、三重県では、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とした「学び合い、磨き合う地域公共交通セミナー」を中部運輸局三重運輸支局との共催により開催している。

● 実施内容

今年度は、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。

- ・日時 令和2年10月23日(金) ※コロナ禍のためオンラインでも配信
- ・講師等 NPO法人全国移動サービスネットワーク、NPO法人移動ネットあいち、合同会社おでかけカンパニー、中部運輸局三重運輸支局(施策説明)

● 参加者のアンケート主な意見

- ・持続可能な交通とするため、新たな考え方等を取り入れ、時代とともに変わっていかねばならないと感じた。
- ・移動手段の確保は非常に大切、地域住民と交通事業者の意見交換ができる場を提供していく必要性を再認識した。

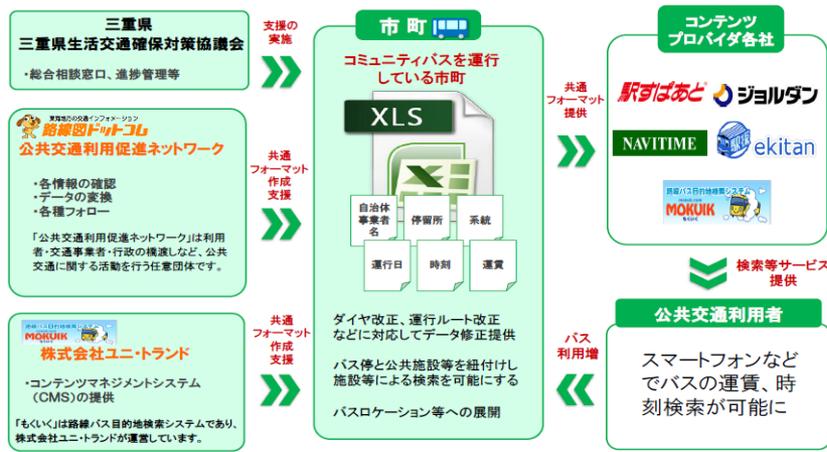


「三重県内の公共交通ネットワーク見える化」プロジェクト

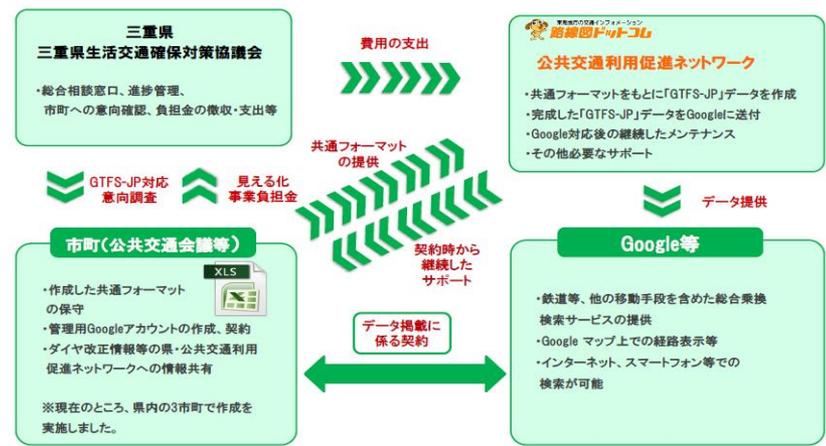
データ作成支援

- ・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(1事業者 年間数万円)
- ・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、事業者担当が慣れるまでデータ作成を代行
- ・費用は無償、もしくは年間数万円
- ・セミナー等での説明、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3年1月13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				
				R2計画(人)	R2実績(人)	平均乗車密度(人)	運行回数(回)	R2計画(%)	R2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 「引き続きの自治体や学校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っていただくとともに、生産性の向上の取り組み計画の着実な実施についても期待します。」</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。</p> <p>さらに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、個別協議(検討路線関係者会議)を行うとともに、OD調査(起点終点調査)やICカード利用データ等の整理・分析を行い、路線の維持・存続のための利用促進策の検討につなげる。</p>	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	47.6	38.0	2.8	13.6	45.0	36.7	<p>輸送量 目標 47.6人 実績 38.0人</p>	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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。また、桑名市蓮花寺地内への病院移転開業にあわせ、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。</p>
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、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」を着実に進めるとともに、県内高等学校と連携して、これから高校へ進学する中学生に公共交通を利用した通学方法を検討しやすいように、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で公開し、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。	C	41.2	32.6	3.4	9.6	59.3	48.7	<p>輸送量 目標 41.2人 実績 32.6人</p>	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、中高校生(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。</p>
3 三重交通株式会社 水沢線	J R 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	27.3	25.2	3.6	7.0	55.9	53.2	<p>輸送量 目標 27.3人 実績 25.2人</p>	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は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ある。現在の通勤、通学のニーズに加えて、終点の樫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。</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					
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)				
4	三重交通株式会社 長沢(B)線	近鉄四日市-采女が丘 -和無田改善セクター	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	16.0	11.0	2.2	5.0	55.0	39.6	輸送量 目標 実績 15.0人 11.0人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 ※当該路線は、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たが、令和2年9月末で廃線となった。現在は、運行形態と路線を見直しのうえ四日市市、三重交通が共同運行する「こにゅうどうくんライナー」として令和2年10月から運行を開始している。
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。	C	22.1	18.9	2.4	7.9	46.2	43.3	輸送量 目標 実績 22.1人 18.9人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、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。沿線には大型商業施設や多くの高校があることから、大型商業施設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。また、フィーダー系統「こにゅうどうくんライナー」の開設により利用人員の増加を見込んでおり、接続の利便性向上を図る。
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。	C	15.0	12.6	2.1	6.0	49.5	39.6	輸送量 目標 実績 15.7人 12.6人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、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
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。	A	18.2	18.5	2.5	7.4	49.1	42.4	輸送量 目標 実績 18.5人 18.5人	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、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。

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					
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)				
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	23.1	10.6	1.2	8.9	55.0	28.1	輸送量 目標 15.2人 実績 10.6人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、大規模な住宅団地(太陽の街、杜の街)内を運行し、近鉄千里駅を結ぶ路線であり、通勤、通学の移動手段として欠かせない。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。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を大きく下回っているため、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、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の見直しを検討・実施するなどし、運行効率向上及び利便向上を図る。
9	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。	C	30.3	25.2	2.5	10.1	47.5	37.4	輸送量 目標 31.5人 実績 25.2人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該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、運行系統の見直しや収支改善策を検討する。
10	三重交通株式会社 辰水(A)線	津駅前-今徳一穴倉	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	B	19.6	14.8	2.8	5.3	55.0	45.6	輸送量 目標 15.6人 実績 14.8人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、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、津市が取り組む「シルバーエミカ」のPRなど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。

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						
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)					
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	33.6	33.6	3.2	10.5	55.0	57.2	輸送量 目標 31.5人 実績 33.6人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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。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情報発信の強化、利用促進策の検討が必要。</p>	
12	三重交通株式会社 橿原(A)線	津駅前－下村－橿原車庫前	同上	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	60.7	51.0	3.7	13.8	55.1	56.0	輸送量 目標 60.7人 実績 51.0人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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、住民の日常生活になくは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、利便性向上や利用促進のため、おやつタウン経由便を強化している。引き続き多様なニーズに対応した利用促進策の検討することが必要である。</p>
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。	B	21.4	19.7	3.4	5.8	50.2	45.1	輸送量 目標 21.4人 実績 19.7人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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、住民の日常生活になくは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、利便性向上や利用促進のため、おやつタウン経由便を強化している。また、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。引き続き多様なニーズに対応した利用促進策の検討することが必要である。</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				
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)			
14	三重交通株式会社 長野線	津駅前一片田一平木 (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	40.4	36.8	3.1	11.9	50.6	45.4	輸送量 目標 40.4人 実績 36.8人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、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り、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。
15	三重交通株式会社 椋本線	イオンモール津南一柳山一椋本 (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。	A	89.6	91.2	5.6	16.3	68.3	69.5	輸送量 目標 89.6人 実績 91.2人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線沿線には高校、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	イオン津一上弁財一香良洲公園 (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	78.7	67.9	4.5	15.1	73.5	70.4	輸送量 目標 82.5人 実績 67.9人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、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通勤、通院、買物等さまざまなニーズがある。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久居駅 一室の口	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	32.6	20.1	2.1	9.6	58.8	33.8	輸送量 目標 32.6人 実績 20.1人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、三重中央医療センターから久居駅を経由して、一志地域及び久居地域を結ぶ路線で、沿線住民の通勤、通学の他、通院等の日常生活になくはならない路線である。令和2年4月には久居高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。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。

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				
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)			
18 三重交通株式会社 久居高茶屋線	久居駅東口－高茶屋－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。	B	36.8	35.7	3.0	11.9	56.6	58.3	輸送量 目標 36.8人 実績 35.7人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、香良洲地域から津市南部にある大型商業施設、久居駅までの移動を可能としている路線で、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、有効な利用促進策を検討する必要がある。</p>
19 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	同 上	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	40.5	27.0	2.0	13.5	46.7	29.9	輸送量 目標 40.8人 実績 27.0人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、伊賀市の中心部と名張市とを連絡し、名張市においては名張駅、桔梗が丘駅で近鉄と接続するため、特に通勤、通学の利用割合が高い路線となっている。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。</p>
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。	C	15.5	10.5	2.1	5.0	47.6	30.0	輸送量 目標 15.5人 実績 10.5人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、本県名張市内だけでなく、奈良県宇陀郡曾爾村から越境しての高校への通学や通勤、通院、買い物など、2県に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。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、観光利用目的の利用の割合も高い路線である。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。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を大きく下回っているため、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、一部便で沿線付近高等学校への乗り入れを検討するなど利便向上を図る。</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					
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)				
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。	C	21.2	15.1	2.7	5.6	51.3	36.9	輸送量 目標 21.2人 実績 15.1人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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している。沿線の桜の名所である津市美杉町三多気を活かすなど、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。</p>
22	三重交通株式会社 阿波線	上野市駅-子延口-汁付	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	16.6	9.9	1.2	8.3	36.3	19.7	輸送量 目標 16.6人 実績 9.9人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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を実施している。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を大きく下回っているため、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。</p>
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	15.1	9.2	1.4	6.6	46.9	27.2	輸送量 目標 15.1人 実績 9.2人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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、高齢者の通院、買物利用の割合が高い路線である。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を大きく下回っているため、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、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。</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					
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 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	15.6	9.6	2.1	4.6	60.1	33.9	輸送量 目標 実績 15.6人 9.6人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、伊賀市の中心市街地と隣接する奈良県山添村とを連絡する路線であり、特に、高校生の通学利用割合が高い路線である。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を大きく下回っているため、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、高校通学者の動向に合わせたダイヤ設定、土休日運休等、効果的な利用促進策を検討する必要がある。</p>
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	16.0	8.0	2.0	4.0	52.3	26.4	輸送量 目標 実績 16.0人 8.0人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、松阪市中心部と大台町を結ぶ路線であるが、感染症の流行などにより輸送量が補助要件を大きく下回っている。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、令和3年春頃に開業予定の大型観光施設等への路線延伸などについても検討が必要である。</p>
26	三重交通株式会社 飯南波瀬(A)線	松阪駅前－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	43.6	38.1	3.5	10.9	52.7	46.0	輸送量 目標 実績 46.4人 38.1人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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。今後、松阪大石線との乗継設定を更に強化する。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。</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				
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)			
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。	C	20.5	18.0	3.6	5.0	47.6	41.6	輸送量 目標 20.5人 実績 18.0人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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。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くなる仕組み、環境整備を検討していく必要がある。</p>
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 (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	41.7	34.8	3.0	11.6	52.9	42.5	輸送量 目標 45.0人 実績 34.8人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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・通院利用が多くなっている。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。</p>
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。	C	31.5	21.6	2.4	9.0	48.7	33.2	輸送量 目標 31.5人 実績 21.6人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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。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。度会町、南伊勢町南島地区の高校通学に必要な不可欠な路線。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るほか、令和2年4月から本格運行の「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。</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				
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)			
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。	C	43.4	30.8	2.2	14.0	53.2	39.0	輸送量 目標 43.4人 実績 30.8人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、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。また、令和2年4月から本格運行の「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。
31	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	25.0	12.8	1.6	8.0	50.2	29.1	輸送量 目標 26.0人 実績 12.8人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 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が、感染症の流行などにより輸送量が補助要件を下回っている。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見直し改正を実施した。また、令和2年4月から本格運行の「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。
32	三重交通株式会社 御座(A)線	伊勢市駅前一鵜方駅前一御座港 (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	27.6	18.6	3.1	6.0	49.2	34.8	輸送量 目標 27.6人 実績 18.6人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、志摩市内のうち志摩町・大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。令和2年4月には一部の便を沿線の水産高校経由に変更し、利便向上が図られている。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ことが必要である。伊勢市内においては、一部の停留所しか停車していないため、利便向上を図るため停車停留所の増加を検討。

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				収支率					
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)				
33	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)	同 上	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	69.7	49.8	3.3	15.1	56.4	39.9	輸送量 目標 70.2人 実績 49.8人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、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。
34	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	36.1	22.8	2.4	9.5	48.8	29.0	輸送量 目標 36.1人 実績 22.8人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、志摩市浜島町地区、南伊勢町宿田曾地区(高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。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、伊勢市内においては、一部の停留所しか停車していないため、利便性向上を図るため停車停留所の増加を検討。なお、令和2年4月から本格運行の「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。
35	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	16.3	12.8	3.3	3.9	63.1	45.5	輸送量 目標 16.3人 実績 12.8人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は志摩市浜島地区、南伊勢町宿田曾地区から志摩高校をはじめ、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、沿線には志摩市内唯一の総合病院があり、通院利用目的も多い。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を下回っているため、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。また、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。

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				
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)			
36	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。	C	25.2	14.0	2.0	7.0	53.2	31.2	輸送量 目標 25.2人 実績 14.0人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を下回っているため、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など路線の利用促進を促していく必要がある。また、令和2年4月から本格運行の「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。</p>
37	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	27.5	15.3	1.7	9.0	47.8	27.9	輸送量 目標 26.1人 実績 15.3人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、志摩市、南伊勢町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の周知、近鉄磯部駅への乗り入れによる鉄道との接続など、路線の利用促進を図る必要がある。</p>
38	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	22.3	2.3	9.7	45.2	28.5	輸送量 目標 39.2人 実績 22.3人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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。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。なお、新たな利便向上施策として鬼ヶ城センターへの乗り入れを検討。</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				
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)			
39 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	15.6	10.8	2.3	4.7	42.1	28.1	輸送量 目標 15.6人 実績 10.8人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、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。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を下回っているため、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、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。</p>
40 三重交通株式会社 松阪熊野線	三交南紀ー瀬木山ー松阪中央病院	同 上	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	20.0	8.8	2.2	4.0	47.2	19.6	輸送量 目標 20.0人 実績 8.8人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>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。また、令和3年春頃に開業予定の大型観光施設等への路線延伸などについても検討が必要。</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				
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)			
41 三重交通株式会社 島勝線	瀬木山－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	15.6	9.5	1.7	5.6	40.9	24.9	輸送量 目標 15.6人 実績 9.5人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、紀北町海山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。また、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。「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、感染症の流行などにより輸送量が補助要件を下回っているため、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、今年度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。</p>
42 三重交通株式会社 尾鷲長島線	瀬木山－古里－長島駅前	同 上	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	15.1	9.2	1.4	6.6	32.6	19.9	輸送量 目標 15.1人 実績 9.2人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は旧紀伊長島町から旧海山町、尾鷲市を結ぶ路線であり、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。「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、感染症の流行などにより輸送量が補助要件を下回っているため、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。また、今年度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。</p>
43 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－安知本－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	12.0	1.3	9.3	37.5	25.2	輸送量 目標 16.7人 実績 12.0人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線は、亀山市と津市を結ぶ唯一の広域バス路線であり、高校への通学利用目的が多い。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。また、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。</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					
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)				
44	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	13.5	1.8	7.5	38.6	32.3	輸送量 目標 15.7人 実績 13.5人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、亀山市内の大規模団地(みずほ台)と鈴鹿市内主要駅(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での乗降も比較的多い。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。また、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。
45	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。	C	63.2	56.6	5.2	10.9	81.9	80.6	輸送量 目標 63.2人 実績 56.6人	同 上 コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、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。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。
46	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 正門前	A	所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	C	16.0	11.6	1.6	7.3	48.7	37.7	輸送量 目標 15.3人 実績 11.6人	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、多気町から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、輸送量が補助要件を下回った。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。また、令和3年春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。

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				
				R2 計画 (人)	R2 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R2 計画 (%)	R2 実績 (%)			
47 三交伊勢志摩交通 株式会社 伊勢玉城線	伊勢市駅前-田丸城跡-伊勢市駅 前	同 上	A 所定の事業計画 どおりの運行が 実施された。	A	19.3	16.1	3.5	4.6	55.0	49.6	輸送量 目標 15.8人 実績 16.1人	<p>コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、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る。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。</p> <p>当該路線の前身「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。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。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。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月13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・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。</p> <p>⇒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。</p>