

令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価概要

三重県地域公共交通協議会

令和4年3月23日 設置

令和4年6月20日 令和5年度三重県生活交通確保維持改善計画策定

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

1.目的

○令和5年度三重県生活交通確保維持改善計画（幹線バス）

目的：広域交通を担う地域間幹線システムの維持・確保

- ・三重県地域公共交通協議会において45系統を位置付け。
- ・県内に拠点を置く三重交通グループの4事業者によって運行。

【計画の適切性】

みえ元気プラン

11-2 公共交通の確保・充実

基本事業1：地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保



令和5年度三重県生活交通確保維持改善計画

2.協議会の実施状況

○令和4年度第1回生活交通確保対策部会

日 時：令和4年6月13日

主な議題：令和5年度三重県生活交通確保維持改善計画策定について

○令和4年度第1回総会及び第2回生活交通確保対策部会

日 時：令和4年12月12日

主な議題：三重県地域公共交通計画の策定に向けた基礎調査の進捗について

○令和4年度第3回生活交通確保対策部会

日 時：令和5年1月11日

主な議題：令和4年度三重県生活交通確保維持改善計画に係る自己評価について

○令和5年度第1回総会及び第1回生活交通確保対策部会

日 時：令和5年6月20日

主な議題：令和6年度三重県生活交通確保維持改善計画策定について

○令和5年度第2回総会

日 時：令和5年10月25日

主な議題：三重県地域公共交通計画（中間案）素案について

○令和5年度第2回生活交通確保対策部会

日 時：令和6年1月15日

主な議題：令和5年度三重県生活交通確保維持改善計画に係る自己評価について

3. 運行結果について

○ 定量的な目標の設定

路線の状況をイメージすることが容易な「1日当たりの輸送量」を定量的な目標として設定

○ 評価の達成状況等

< 評価の達成状況 >

評価	達成率※1	系統数※2
A	達成率100%以上	28 (22)
B	達成率 90%以上100%未満	5 (7)
C	達成率 90%未満	12 (16)

※1 達成率 = 令和5年度実績輸送量 / 目標輸送量 × 100

※2 カッコ内は昨年度の数

< 年間輸送人数推移 >

令和5年度	3,351,760人
令和4年度	3,308,749人
増 減	+43,011人

○ 全体の考察

- ・ コロナ禍からの全面的な回復傾向は一段落したと認識。
- ・ 輸送量の増減について、昨年度は地域ごとに傾向が分かっていたが、今年度においては地域内における路線毎において傾向が異なっている。

4.三重県の交通圏

桑名・四日市・鈴鹿交通圏

津・伊賀交通圏

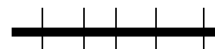
伊勢・松阪交通圏

尾鷲・熊野交通圏

交通圏	系統数
桑名・四日市・鈴鹿	8
津・伊賀	17
伊勢・松阪	16
尾鷲・熊野	4
計	45

※複数交通圏を運行する系統は
起点が属する交通圏でカウント

地域間幹線系統 : 

鉄 道 : 

5.交通圏ごとの運行結果について

<桑名・四日市・鈴鹿交通圏>

番号	系統名	輸送量目標	輸送量実績	評価
1	桑名阿下喜	35.3人	40.8人	A
2	四日市福王山	35.5人	39.3人	A
3	水沢	27.3人	32.2人	A
4	平田四日市	20.5人	27.6人	A
5	平田亀山(B)	18.0人	18.9人	A
41	亀山棕本	15.0人	9.3人	C
42	亀山みずほ台	15.0人	15.7人	A
43	梅戸	55.5人	57.7人	A

<津・伊賀交通圏>

番号	系統名	輸送量目標	輸送量実績	評価
6	津太陽の街	15.0人	11.5人	C
7	安濃	27.2人	32.3人	A
8	辰水(A)	15.0人	15.5人	A
9	津三雲	36.7人	37.8人	A
10	榊原(A)	46.9人	51.0人	A
11	榊原(C)	18.5人	21.4人	A
12	長野	36.8人	41.4人	A
13	棕本	86.3人	94.5人	A
14	香良洲	55.6人	52.8人	B
15	波瀬	16.3人	19.2人	A
16	久居高茶屋	36.8人	38.0人	A
17	上野名張(A)	27.2人	31.2人	A
18	曾爾香落溪	15.0人	15.5人	A
19	名張奥津(B)	15.0人	16.2人	A
20	阿波	15.0人	10.7人	C
21	玉滝(B)	15.0人	5.2人	C
22	上野天理	15.0人	5.5人	C

5.交通圏ごとの運行結果について

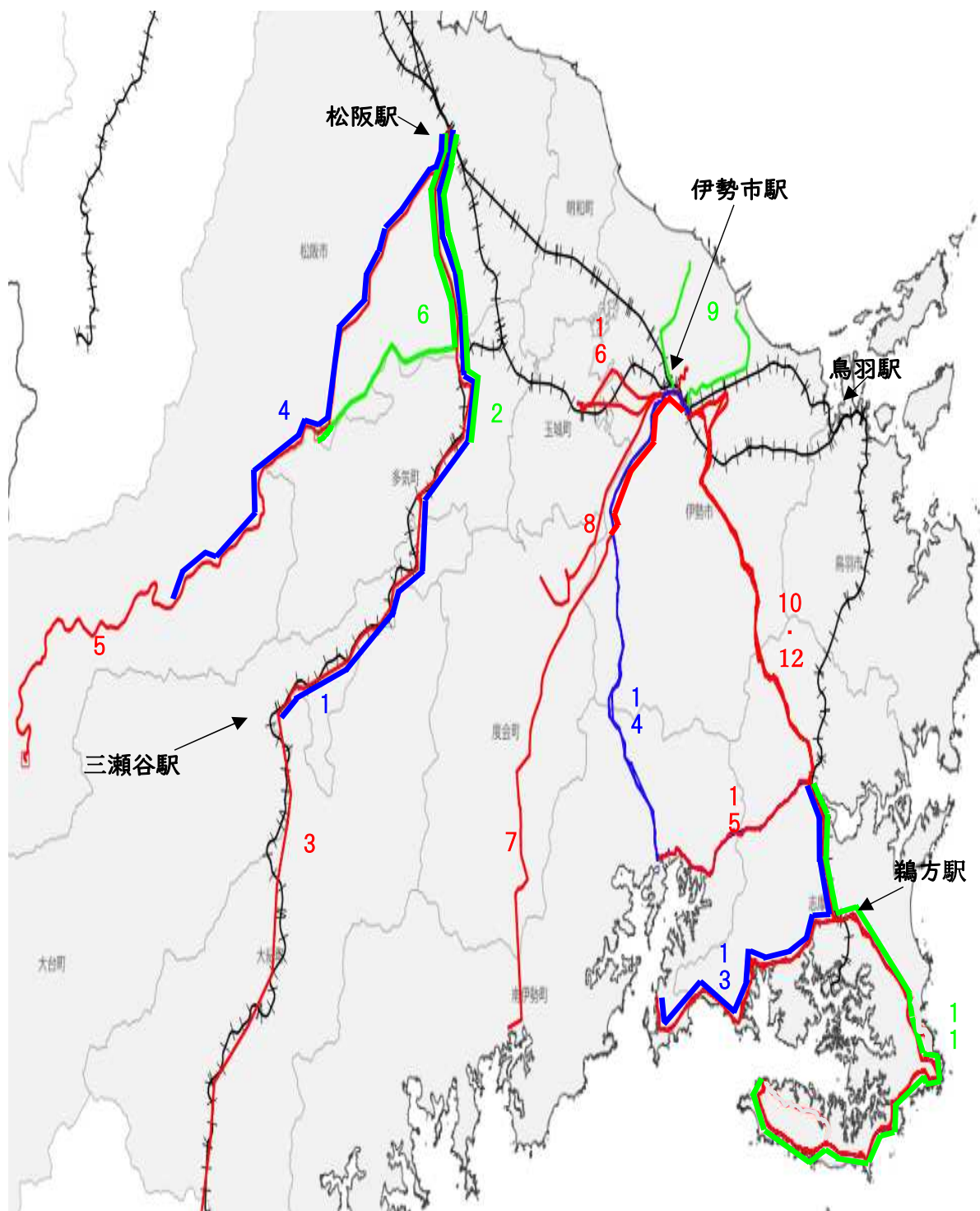
<伊勢・松阪交通圏>

番号	系統名	輸送量目標	輸送量実績	評価
23	大杉(A)	15.0人	12.0人	C
24	飯南波瀬(A)	34.9人	36.0人	A
25	飯南波瀬(B)	16.5人	16.5人	A
26	松阪大石	35.6人	39.1人	A
27	南島	21.6人	20.7人	B
28	中川	26.6人	30.8人	A
29	土路今一色	15.0人	8.4人	C
30	御座(A)	15.6人	15.6人	A
31	御座(B)	40.8人	40.8人	A
32	宿浦(A)	20.9人	19.0人	B
33	宿浦(B)	15.0人	15.2人	A
34	五ヶ所(A)	15.0人	14.0人	B
35	五ヶ所(B)	15.0人	11.0人	C
38	松阪熊野	15.0人	4.8人	C
44	大杉(B)	16.2人	18.4人	A
45	伊勢玉城	18.8人	23.2人	A

<尾鷲・熊野交通圏>

番号	系統名	輸送量目標	輸送量実績	評価
36	熊野新宮(A)	16.3人	15.4人	B
37	熊野新宮(B)	15.0人	8.6人	C
39	島勝	15.0人	5.2人	C
40	尾鷲長島	15.0人	7.9人	C

6.伊勢・松阪交通圏について



図番号	系統名	輸送量/日	評価
1	大杉(A)	12.0人	C
2	大杉(B)	18.4人	A
3	松阪熊野	4.8人	C
4	飯南波瀬(A)	36.0人	A
5	飯南波瀬(B)	16.5人	A
6	松阪大石	39.1人	A
7	南島	20.7人	B
8	中川	30.8人	A
9	土路今一色	8.4人	C
10	御座(A)	15.6人	A
11	御座(B)	40.8人	A
12	宿浦(A)	19.0人	B
13	宿浦(B)	15.2人	A
14	五ヶ所(A)	14.0人	B
15	五ヶ所(B)	11.0人	C
16	伊勢玉城	23.2人 ⁸	A

6.伊勢・松阪交通圏について

<日常交通圏（松阪）>

	松阪市	多気町	大台町	大紀町	明和町
人口※1	157,850人	13,828人	8,422人	7,546人	22,361人
面積※2	623.58km ²	103.06km ²	362.86km ²	233.32km ²	41.06km ²
高校数※3	4	1	1	0	0
病院数※4	7	0	1	0	2
高齢化率※1	30.3%	34.6%	43.5%	51.0%	31.7%

<日常交通圏（伊勢）>

	伊勢市	鳥羽市	志摩市	玉城町	度会町	南伊勢町
人口※1	121,656人	17,187人	45,056人	14,969人	7,707人	10,594人
面積※2	208.37km ²	107.34km ²	178.94km ²	40.91km ²	134.98km ²	241.89km ²
高校数※3	6	1	2	0	1	1
病院数※4	4	0	3	1	0	1
高齢化率※1	32.3%	40.1%	41.6%	28.9%	36.9%	53.9%

※1：「三重県の人口」（三重県政策企画部統計課より令和3年10月1日時点）

※2：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和5年7月1日現在）

※3：令和5年度学校基本調査

※4：令和4年医療施設調査

7.実施した取組

○地域間幹線系統の運行費補助における追加補助の実施

- ・令和4年度は、密度カット減額分に対する追加補助として、国庫補助額を上回る補助を実施。

<令和4年度地域間幹線系統に対する補助額> (千円)

	通常補助	追加補助	合計
国庫	255,149	108,501	363,650
三重県	246,323	189,404	435,727

○地域別ワーキンググループの開催

- ・協議会に設置されている地域幹事会毎にワーキンググループを開催。今年度は地域間幹線系統の対策を中心に議論を行った。

【令和5年度開催状況】

- ①伊賀地域 (R5.5.16) 、 ②東紀州地域 (R5.9.4)
- ③松阪地域 (R5.9.21) 、 ④中勢地域 (R5.9.28)
- ⑤伊勢志摩地域 (R5.10.11) 、 ⑥北勢地域 (R6.2.20予定)

8.二次評価の活用・対応状況

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	維持が危ぶまれる地域間幹線系統について課題を洗い出すとともに、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、地域別WGの取組の推進に強く期待する。	県内を6地域に分け、地域毎に関係市町、バス事業者、三重運輸支局と連携して地域別WGを開催し、地域間幹線系統の維持に向けた対応策について意見交換を実施しました。	引き続き、地域別WGの開催を通して、地域内バス路線の維持確保について意見交換を実施すると共に、地域間幹線系統維持のための対策を検討、実施していきます。
	広域な地域公共交通計画の策定に関して、令和4年度調査事業の調査結果を活用し県と市町の役割分担を明確にし、各市町の地域公共交通計画との整合性を図りつつ引き続き検討を進めることを期待する。	令和4年度の基礎調査で明らかになった本県の地域公共交通の現状や課題をふまえ、三重県地域公共交通計画（仮称）における具体的な施策やKPI等についての検討を進め、中間案を作成しました。	中間案に係るパブリックコメントや市町、交通事業者からの意見をふまえ、必要な修正等を加え最終案を作成し、地域公共交通協議会や県議会の審議をいただき、令和6年3月の策定をめざして取り組んでいきます。
	県内公共交通の利便性向上に向けインターネットを通じたバス路線等の乗継情報の掲載率向上、利用者への使い方のPR等に取り組むことを強く期待する。	インターネットを通じた県内の公共交通の乗継情報の提供を推進する「見える化事業」について、事務局として取りまとめや情報提供を行いました。	「見える化事業」について、事務局として引き続き本事業に注力すると共に、未参加の市町に対しても本事業の利点を広く呼びかけ、掲載率の向上に努めます。

9.今後の課題と対策

【課題】

- ・ **利用者の減少による地域間幹線系統の維持困難化**
- ・ **交通不便地域等における自家用車を運転できない人のための移動手段の確保**
- ・ **事業者におけるバス運転士等の不足**

【対策】

① **地域の移動需要に応じた運行体系の構築**

→朝夕の通勤・通学、昼間の買い物や通院といった時間帯に応じて地域の移動需要に合わせた運行体系への見直しを進める。

② **運行の効率化による省力化、収支改善**

→重複区間の解消といった、利用者の利便性を可能な限り損なわない範囲で運行の効率化を図る。

③ **国の制度の活用**

→市町や事業者と連携して地域公共交通利便増進実施計画を策定し、利便増進事業を実施することで、継続して国補助金を受給し、系統の維持を図る。

④ **担い手の確保に係る支援**

→県内交通事業者合同の就職説明会の開催に向け、交通事業者及び関係各所との調整を進める。

中部様式
(調査事業)

令和5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

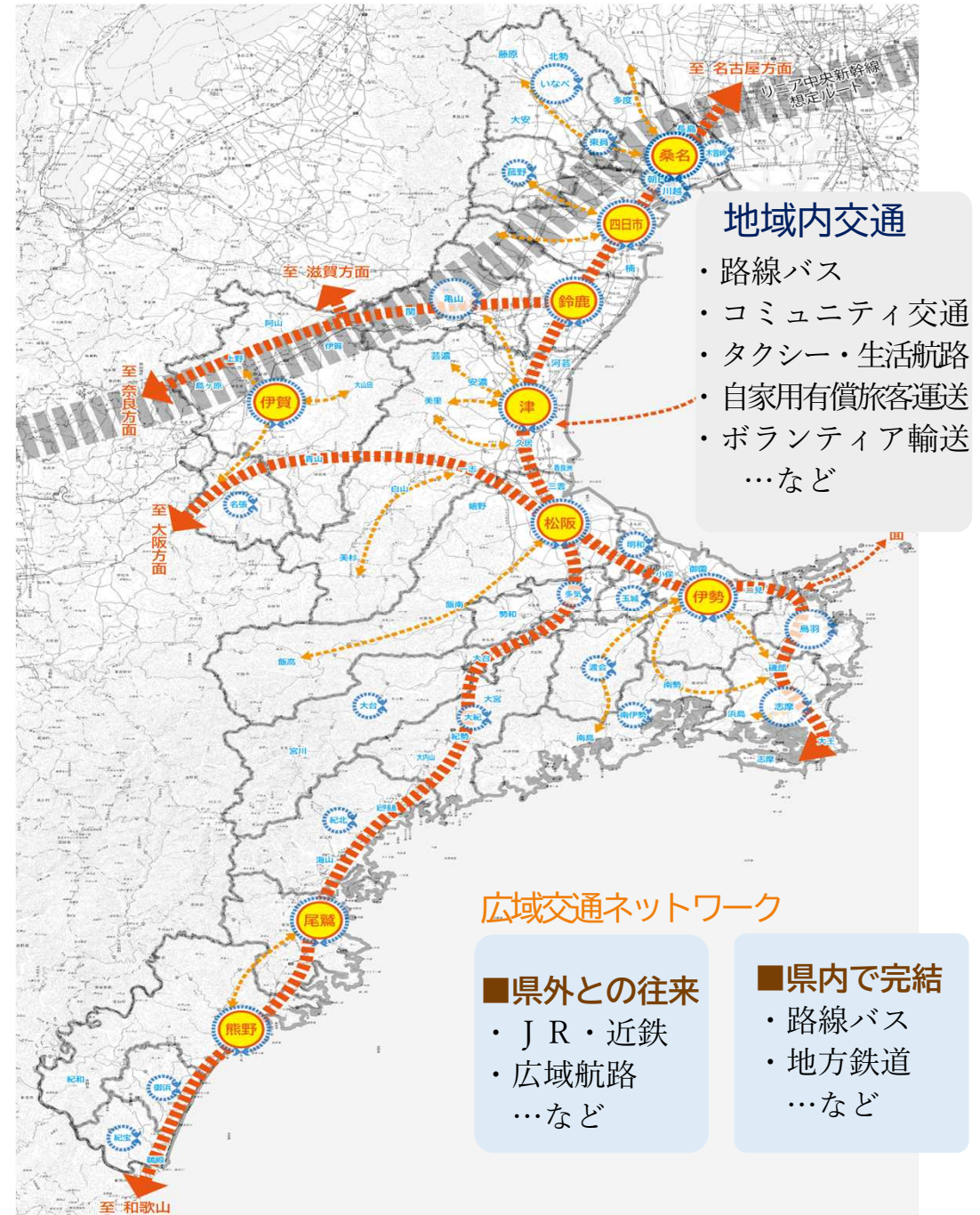
令和4年3月23日設置

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

調査の背景および必要性

- 県内の地域公共交通は、名古屋市と伊勢志摩や東紀州地域をつなぐ鉄道と、関西圏から伊賀地域を經由して北勢、中勢地域を結ぶ鉄道を軸とし、地域鉄道や路線バス等による広域的なネットワークを形成して、市町の地域内交通が連動している。
- 人口減少や高齢化に伴う利用者の減少、コロナやエネルギー価格の高騰等の影響が重なり、県内の地域公共交通は厳しい状況。
- 日常生活の移動は、居住市町の中で完結することが多く、高齢化が進む中で自宅から目的場所への移動に必要な地域内交通の充実が重要。
- 観光・交流や産業などの往来が多いことから、市町や県境を越えた移動を支える広域交通ネットワークの確保・充実も重要。
- これらを踏まえ、本県のめざす姿「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」に向けて、「地域内交通」「広域交通」「環境整備」を基本方針とする地域公共交通計画の策定に取り組む。

公共交通ネットワークイメージ



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	項目	結果概要
1. 令和4年度調査データの更新	移動の行先 (R4県民アンケート)	通勤・通学や買い物、通院などの日常生活の移動は、居住地と同じ市町で完結する移動が中心となっている ※通勤・通学(65.2%)、買い物(87.1%)、通院(78.2%)
	自家用車保有台数	一世帯あたりの保有台数は全国平均で約1台のところ、本県では約1.43台
	高齢者の運転免許	令和4年度において、県内の65歳以上の免許保有者数は約33.9万人のところ返納件数は約6.4千件、75歳以上では約12.9万人のところ返納件数は約4.9千件
	自動車と公共交通の選択傾向 (R4県民アンケート)	公共交通が利用できる状況にあっても、「ほぼ確実に自動車を選ぶ」または「自動車を選ぶことが多い」と回答した県民の割合は9割を超える
	鉄道・バスの利用環境 (R4県民アンケート)	公共交通を利用できる環境にある人は、鉄道で88.3%、バスで81.1%となる一方、そのうち利用できる環境にあるが利用していない人は、鉄道で56.7%、バスで70.2%
	県内観光での移動	県内観光地への移動は自動車が最も多く利用されており、公共交通利用の割合は9.9%(令和4年度)
2. 三重県地域公共交通計画(案)のとりまとめ	公共交通以外の輸送サービス (R5市町アンケート)	県内では、幼稚園や保育所、小中学校のスクールバス、病院や福祉施設等の送迎バスの運行に加え、地域主体のボランティア輸送等も一定数の市町(14市町)で確認
3. 協議会開催	地域公共交通計画の審議	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年6月20日 令和5年度第1回協議会 地域公共交通計画の方向性、R4基礎調査の報告 令和5年10月25日 令和5年度第2回協議会 地域公共交通計画(中間案)素案 令和6年2月22日(予定) 令和5年度第3回協議会 地域公共交通計画(最終案) 令和6年3月(予定) 地域公共交通計画の策定

調査結果の地域公共交通計画への反映

■課題

地域内交通の課題

- ①日常生活における地域内の移動手段の確保
- ②移動手段の確保に向けた多様な輸送資源の活用

広域交通の課題

- ③地域間や県境を越える広域的な移動手段の確保
- ④観光・交流を促進する広域交通ネットワークの構築
- ⑤国の補助対象外となることが懸念される地域間幹線バスの対応策の検討

共通の課題

- ⑥人口減少・高齢化による影響をふまえた対応
- ⑦自動車に依存する状況から公共交通への転換
- ⑧持続可能な地域交通とするための環境整備

■取組方向

基本方針① 日常生活を支える地域内交通の維持・確保

- ・ 市町の効果的な交通施策の立案に向けた支援
- ・ 地域のニーズのきめ細かな把握、支援の検討
- ・ 交通不便地域等における移動手段の確保、定着
- ・ 生活航路の維持・確保
- ・ 主要施設と駅等をつなぐ二次交通の充実
- ・ 多様な輸送資源の活用推進

基本方針② 広域交通ネットワークの構築・活性化

- ・ 広域鉄道の利用促進、地域鉄道の維持・確保
- ・ 地域間幹線バスへの支援、国の補助対象外となることが懸念される路線の対応策の検討
- ・ 複数の公共交通の円滑な乗り継ぎ推進
- ・ 観光地へのアクセスの向上、リニアの効果を県内に波及できる取組の推進

基本方針③ 地域公共交通を支え、発展させる環境整備

- ・ バリアフリー化の促進や、災害対策の連携強化
- ・ 運転士等の確保に向けた取組や、自動運転などの導入促進
- ・ 地域公共交通におけるDX・GXの促進

■KPI

指標	現状値
地域公共交通計画を策定した市町数（累計）	7市町 (R4年度までの累計)
移動サービスの導入に向けて、県が支援を行った市町の数（累計）	11市町 (R5年度までの累計)
多様な輸送資源を活用した取組に対して、県が支援を行った件数（累計）	2件 (R5年度までの累計)

指標	現状値
J R・近鉄の乗客数	6,292万人 (R3年度)
地域鉄道の乗客数	982万人 (R3年度)
地域幹線バスの実車走行キロあたり利用者数	0.51人/km (R4年度)
G T F Sデータをオープンデータ化した市町の数（累計）	17市町 (R4年度までの累計)
県内観光地への公共交通利用の割合	9.9% (R4年度)

指標	現状値
乗合バスにおけるノンストップバス車両の割合	81% (R2年度)
バス・タクシー運転士数	1,985人 (R3年度)
自動運転レベル4を見据えて公道における実証運行に取り組む市町の数（累計）	2市町 (R5年度までの累計)

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事業実施の適切性	④目標・効果達成状況 (目標：輸送量の維持)								⑤事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
			輸送量				収支率		輸送量 目標： 実績：	輸送量 目標： 実績：	
			R5 計画 (人)	R5 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R5 計画 (%)	R5 実績 (%)			
1 三重交通(株) 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)	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	35.3	40.8	3.0	13.6	45.3%	38.2%	輸送量 目標：35.3人 実績：40.8人	○各路線への共通する考え方(取組) ・人口減少が進む中でバス路線を維持するため、各路線ごとの状況や特性を把握分析し、多様な移動需要に対応した運行形態となるよう、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。 ・バス運転士の不足が深刻化する中でバス路線を維持するため、運行の効率化を進めていく必要がある。
2 三重交通(株) 四日市福王山線	JR四日市－川原崎－福王山(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	35.5	39.3	4.1	9.6	57.3%	56.4%	輸送量 目標：35.5人 実績：39.3人	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の通学や、四日市市内への通勤が主な利用と想定されている。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。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。
3 三重交通(株) 水沢線	JR四日市－室山、高花平－椿大神社	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	27.3	32.2	4.6	7.0	60.6%	64.4%	輸送量 目標：27.3人 実績：32.2人	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經由して鈴鹿市北部まで至る路線である。沿線に位置する高校への通学利用や団地住民の通勤利用、終点の椿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。
4 三重交通(株) 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 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	20.5	27.6	3.5	7.9	52.9%	53.9%	輸送量 目標：20.5人 実績：27.6人	本路線は、近鉄四日市駅から四日市市南部エリアを経て鈴鹿市内に至る路線で、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。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必要がある。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。
5 三重交通(株) 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 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	18.0	18.9	2.2	8.6	50.3%	36.2%	輸送量 目標：18.0人 実績：18.9人	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。
6 三重交通(株) 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	15.0	11.5	1.3	8.9	39.5%	28.4%	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なっている。近年は利用が低迷していたが、「杜の街」団地における分譲開発を見据えて令和5年10月1日より運行経路を変更し循環系統となった。同変更により運行の効率化も期待されるが、輸送状況については経過を注視し、適宜対応していく必要がある。

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事業実施の適切性	④目標・効果達成状況 (目標：輸送量の維持)								5事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
			輸送量				収支率		輸送量 目標：(人) 実績：(人)		
			R5 計画 (人)	R5 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R5 計画 (%)	R5 実績 (%)			
7 三重交通(株) 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。	A	27.2	32.3	3.2	10.1	47.2%	46.7%	輸送量 目標：27.2人 実績：32.3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。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、様々なニーズでの利用が広がるよう効果的な利用促進に努める必要がある。
8 三重交通(株) 辰水(A)線	津駅前-殿舟団地-今徳-穴倉	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	18.0	15.5	3.1	5.0	53.1%	49.5%	輸送量 目標：15.0人 実績：15.5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は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僅かに上回る程度である。今後、輸送量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。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) 津三雲線	津駅前-イオンモール津南-天白回転場	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	36.7	37.8	3.6	10.5	67.0%	61.4%	輸送量 目標：36.7人 実績：37.8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。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、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、利用促進が必要である。
10 三重交通(株) 榊原(A)線	津駅前（一七栗記念病院前）-下村-榊原車庫前（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	46.9	51.0	3.7	13.8	59.6%	54.7%	輸送量 目標：46.9人 実績：51.0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、ペ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) 榊原(C)線	津駅前-いなば園前-榊原車庫前（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	18.5	21.4	3.7	5.8	50.7%	46.6%	輸送量 目標：18.5人 実績：21.4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、ペ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。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。
12 三重交通(株) 長野線	津駅前-片田（片田団地）-平木（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	36.8	41.4	3.6	11.5	53.0%	51.3%	輸送量 目標：36.8人 実績：41.4人	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。

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事業実施の適切性	④目標・効果達成状況 (目標：輸送量の維持)								⑤事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
			輸送量				収支率		輸送量 目標： 実績：		
			R5 計画 (人)	R5 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R5 計画 (%)	R5 実績 (%)			
13 三重交通(株) 棕本線	イオンモール津南-柳山-棕本 (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	86.3	94.5	5.8	16.3	79.0%	69.6%	輸送量 目標：86.3人 実績：94.5人	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。大型商業施設への乗り入れを実施以降、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。
14 三重交通(株) 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	55.6	52.8	3.8	13.9	72.4%	60.3%	輸送量 目標：55.6人 実績：52.8人	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。香良洲地域の住民にとっては、津市中心部更には津市外とを結ぶ重要な路線である。
15 三重交通(株) 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。	A	16.3	19.2	2.0	9.6	43.2%	31.8%	輸送量 目標：16.3人 実績：19.2人	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で、路線の見直しが必要となる。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。
16 三重交通(株) 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	36.8	38.0	3.2	11.9	68.3%	61.8%	輸送量 目標：36.8人 実績：38.0人	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。香良洲線と共に香良洲地域の住民にとっては津市中心部や津市外とを結ぶ重要な路線であるが、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。
17 三重交通(株) 上野名張(A)線	伊賀上野駅-上野市駅(岡波総合病院)-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	27.2	31.2	2.3	13.6	40.6%	33.8%	輸送量 目標：27.2人 実績：31.2人	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。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。
18 三重交通(株) 曾爾香落溪線	名張駅前-太良路-山粕西	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	15.0	15.5	3.1	5.0	40.7%	40.8%	輸送量 目標：15.0人 実績：15.5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。曾爾村内や名張市南部地域から名張市内への通院、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僅かに上回る程度である。輸送量の減少に歯止めがかから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。

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事業実施の適切性	④目標・効果達成状況 (目標：輸送量の維持)								5事業の今後の改善点 (特記事項を含む)					
			輸送量				収支率		輸送量 目標：15.0人 実績：16.2人	輸送量 目標：15.0人 実績：10.7人		輸送量 目標：15.0人 実績：5.2人	輸送量 目標：15.0人 実績：5.5人	輸送量 目標：15.0人 実績：12.0人	輸送量 目標：34.9人 実績：36.0人	
			R5 計画 (人)	R5 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R5 計画 (%)	R5 実績 (%)								
19 三重交通(株) 名張奥津(B)線	名張駅前一滝ノ 原口一敷津	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	15.0	16.2	2.9	5.6	56.4%	38.0%							本路線は、名張市内より、旧美杉村を經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。輸送量の減少に歯止めがかから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) 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	1.3	8.3	67.8%	20.0%							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ため、対策が急務である。
21 三重交通(株) 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	5.2	0.8	6.6	61.0%	17.6%							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ため、対策が急務である。R5.10.1からは平日運行に特化し、輸送効率の改善を図っている。
22 三重交通(株) 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	5.5	1.2	4.6	56.2%	21.1%							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ため、対策が急務である。R5.10.1からは平日運行に特化し、輸送効率の改善を図っている。
23 三重交通(株) 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。	A	18.8	12.0	3.0	4.0	45.0%	37.0%							本路線は、松阪駅から松阪市中心部、多気町を通り大台町まで結ぶ路線である。殆どの区間において松阪熊野線と並行しており、利用者にとって利用しやすいようダイヤの調整がされている。沿線には商業施設、病院、工業団地やリゾート施設があることから、多様な移動需要を取り込むことができる仕組みづくりが必要である。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ため、対策が急務である。
24 三重交通(株) 飯南波瀬(A)線	松阪駅前一大石 一道の駅飯高駅	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	34.9	36.0	3.4	10.6	48.7%	43.0%							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。

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事業実施の適切性	④目標・効果達成状況 (目標：輸送量の維持)								⑤事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
			輸送量				収支率		輸送量 目標： 実績：		
			R5 計画 (人)	R5 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R5 計画 (%)	R5 実績 (%)			
25 三重交通(株) 飯南波瀬(B)線	松阪駅前一道の 駅飯高駅ース メール	A 所定の事業計 画どおりの運 行が実施され た。	A	16.5	16.5	3.3	5.0	53.1%	37.5%	輸送量 目標：16.5人 実績：16.5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。輸送量が低迷しており、国庫補助要件の下限を僅かに上回る程度である。今後、輸送量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。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、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) 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	35.6	39.1	3.4	11.5	49.8%	46.7%	輸送量 目標：35.6人 実績：39.1人	本路線は、松阪駅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、利用者にとって利用しやすいようダイヤの調整がなされている。
27 三重交通(株) 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。	B	21.6	20.7	2.3	9.0	57.2%	31.6%	輸送量 目標：21.6人 実績：20.7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。南伊勢町や度会町より伊勢市中心部への交通手段として、また伊勢市内小学生通学利用も担う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、通学需要が減少傾向にあるが、鉄道のない当地域の唯一の高校通学手段であり、南伊勢町の高校通学定期券購入助成制度や、伊勢市内での乗継を推進した市町間の取組で、わかりやすい乗換案内や、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。終点の南島道方は、南伊勢町南島地域と伊勢市の重要な結節点で、令和5年10月のダイヤ改正は、南伊勢町営バスと併せて実施し、同一車両での運行便を増大し、長時間乗車となる当路線での利便性を向上した。今後も引き続き南伊勢町営バスとの連携を強化することで路線維持に努める必要がある。
28 三重交通(株) 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	26.6	30.8	2.2	14.0	47.9%	36.8%	輸送量 目標：26.6人 実績：30.8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。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) 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	21.0	8.4	1.4	6.0	38.1%	24.5%	輸送量 目標：21.0人 実績：8.4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。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。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。R5.10.1からは沿線に移転開院した伊勢ひかり病院への乗り入れを実施した。
30 三重交通(株) 御座(A)線	伊勢市駅前一鶴 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。	A	15.6	15.6	2.6	6.0	39.8%	28.2%	輸送量 目標：15.6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経由して志摩町・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。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ほか、伊勢市内における停車停留所の増加、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。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、最適な形での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事業実施の適切性	④目標・効果達成状況 (目標：輸送量の維持)								5事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
			輸送量				収支率		R5実績(%)	R5実績(%)	
			R5計画(人)	R5実績(人)	平均乗車密度(人)	運行回数(回)	R5計画(%)	R5実績(%)			
31 三重交通(株)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。	A	40.8	40.8	2.8	14.6	44.6%	33.6%	輸送量 目標：40.8人 実績：40.8人	本路線は、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。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、鉄道や地域内交通との接続の強化、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)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。	B	20.9	19.0	2.0	9.5	37.6%	23.6%	輸送量 目標：20.9人 実績：19.0人	本路線は、伊勢市中心部より志摩市中心部近鉄鵜方駅、浜島地区を経由して南伊勢町宿田曾地区に至る路線である。浜島地区、南伊勢町宿田曾地区から伊勢市・志摩市内へ通院、通学する人にとって不可欠な路線である。鵜方駅での高校スクールバス接続、伊勢市のおかげバス「環状線」での乗継割引や、伊勢市内における停車停留所の増加により利便性向上が図られている。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、一部伊勢市内高校密集地域への路線延長等、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。
33 三重交通(株)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。	A	15.0	15.2	3.8	4.0	52.3%	50.9%	輸送量 目標：15.0人 実績：15.2人	本路線は、志摩市中心部から志摩市浜島地区を経由して南伊勢町宿田曾地区に至る路線である。志摩高校へ、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。輸送量は国庫補助要件の下限を僅かに上回る程度であり、輸送量の減少に歯止めがかからなければ、宿浦(A)線と併せダイヤや路線の見直し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、宿田曾地区の志摩市への移動需要の低下と、浜島地区では集落からバス停が遠く、バス停までの移動が困難であることによるバス利用の減少が考えられる。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)五ヶ所(A)線	宇治山田駅前-横輪ロ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。	B	15.0	14.0	2.0	7.0	41.3%	29.3%	輸送量 目標：15.0人 実績：14.0人	本路線は、伊勢市中心部より伊勢市西部を経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、通勤とともに、伊勢市内小学生通学利用も担う不可欠な路線である。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ほか、南伊勢町では町営バスとのシームレスな運行や高校通学定期券購入助成、バスの乗り方教室など多様な形で路線の利用促進が図られている。沿線地域の少子化の進展や、コロナ禍による高齢者の外出機会の減少などによって輸送量が下がっており、運行本数が少なく不便に感じていることを払拭するなど対策が急務である。終点である五ヶ所バスセンターは伊勢市と南伊勢町南勢地域の重要な結節点であり、引き続き南伊勢町営バスとの連携を強化し、接続利便性向上に努める必要がある。
35 三重交通(株)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。	C	15.0	11.0	1.3	8.5	39.1%	21.4%	輸送量 目標：15.0人 実績：11.0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。終点である磯部バスセンターでのバス乗継ぎや、志摩市内の高校への通学、志摩磯部駅での鉄道との乗継ぎ、通勤による利用がある。南伊勢町での高校通学定期券購入助成制度の実施や自動車運転免許自主返納者への割引制度の周知、R4.10.1からのぎゅーとら五ヶ所店への乗り入れ等をとらして多様な利用促進が図られているが、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、対策が急務である。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、引き続き南伊勢町営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事業実施の適切性	④目標・効果達成状況 (目標：輸送量の維持)								5事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
			輸送量				収支率		輸送量 目標： 実績： 人		
			R5 計画 (人)	R5 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R5 計画 (%)	R5 実績 (%)			
36 三重交通(株) 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。	B	16.3	15.4	1.7	9.1	36.0%	21.9%	輸送量 目標：16.3人 実績：15.4人	本路線は、熊野市中心部より、御浜町、紀宝町を経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) 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	8.6	2.0	4.3	35.5%	23.4%	輸送量 目標：15.0人 実績：8.6人	本路線は、熊野市山間部より、熊野市中心部、御浜町、紀宝町を経由して和歌山県新宮市までに至る路線である。特に山間部からの熊野市中心部への買い物や通学利用、紀南病院をはじめとした通院利用で大きな役割を担う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、輸送量が国庫補助要件の下限を下回っており対策が急務である。熊野市中心部～新宮市間は熊野新宮(A)線と同区間を運行しているため、路線ごとの役割の見直しを行う必要がある。
38 三重交通(株) 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	22.0	4.8	1.6	3.0	55.0%	14.4%	輸送量 目標：15.0人 実績：4.8人	本路線は、松阪市中心部から国道42号に沿って南下し、熊野市中心部まで至るキロ程が極めて長い路線である。沿線には、相可高校、病院、リゾート施設VISONや熊野古道への観光利用といった多用途で利用できる路線であるが、輸送量は国庫補助の要件の下限を下回っており対策が急務である。片道あたりの所要時間が4時間を超えるため、路線の全区間を通しての利用は極めてまれであり、松阪市～大台町、紀北町～尾鷲市中心部、熊野市山間部～同市中心部それぞれにおいて地域を運行する路線と並行しているため、これらの路線を補完する役割を担っている。今後はこれらの路線や、鉄道との棲み分けを考慮した運行の見直しが必要である。
39 三重交通(株) 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	5.2	1.1	4.8	33.6%	16.9%	輸送量 目標：15.0人 実績：5.2人	本路線は、尾鷲市中心部より、旧海山町中心部を経由して旧海山町東部の島勝地区へ至る路線である。島勝地区では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。尾鷲市総合病院での乗降が多く通院利用が中心である。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。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対策が急務である。尾鷲市中心部から旧海山町中心部においては松阪熊野線、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。
40 三重交通(株) 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	7.9	1.2	6.6	31.2%	16.7%	輸送量 目標：15.0人 実績：7.9人	本路線は、尾鷲市中心部から旧海山町を経て、旧長島町を結ぶ路線であり、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ため対策が急務である。熊野古道への観光利用のPRや、紀北町内を運行するデマンドタクシーである「えがお」との連携や、本路線と並行するJR紀勢本線との乗継ぎを考慮した利便性の高い交通網を構築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。

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事業実施の適切性	④目標・効果達成状況 (目標：輸送量の維持)								5事業の今後の改善点 (特記事項を含む)			
			輸送量				収支率		輸送量 目標：15.0人 実績：9.3人	輸送量 目標：15.0人 実績：15.7人		輸送量 目標：55.5人 実績：57.7人	輸送量 目標：16.2人 実績：18.4人	輸送量 目標：18.8人 実績：23.2人
			R5 計画 (人)	R5 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R5 計画 (%)	R5 実績 (%)						
41 三重交通(株) 亀山本線 (亀山市・津市 廃止代替バス路 線)	亀山駅前－安知 本－椋本	A 所定の事業計 画どおりの運 行が実施され た。	C	15.0	9.3	1.0	9.3	37.3%	20.1%	輸送量 目標：15.0人 実績：9.3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。			
42 三重交通(株) 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。	A	15.0	15.7	2.1	7.5	42.5%	36.0%	輸送量 目標：15.0人 実績：15.7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も担っているといえ 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 助要件の下限を僅かに上回る程度に留まっているの で、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。			
43 八風バス(株) 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	55.5	57.7	5.3	10.9	81.5%	78.6%	輸送量 目標：55.5人 実績：57.7人	本路線は、桑名駅より桑名市南部を運行し、四日市の 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買い物利用をはじめ とした生活利用の促進が必要である。			
44 三重急行自動車 (株) 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	16.2	18.4	3.3	5.6	55.0%	62.2%	輸送量 目標：16.2人 実績：18.4人	本路線は、松阪市中心部と多気町を結ぶ路線である。 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が、R5.10.1よりリゾート施 設であるVISONへ乗り入れており、利用の増加が期待 されている。沿線には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) 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。	A	18.8	23.2	2.5	4.6	55.0%	31.9%	輸送量 目標：18.8人 実績：23.2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。令和元年10月より「松阪伊勢 線」と伊勢市、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 向上を図ったが、運行開始間もなくコロナ禍によつて 移動需要が減少してしまっていた。令和5年度はコロ ナ禍からの移動需要の回復、特に伊勢市内における観 光客の回帰の恩恵を受けたことで輸送量が国庫補助要 件の下限を上回った。しかしながら、主な利用が伊勢 市中心部における利用であり、今後は伊勢市～玉城町 間の移動需要の取り込みのため、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。			

(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6年1月15日

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)
----------	------------------------------

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】 観光・交流や産業などの往来が多いことから、市町や県境を越えた移動を支える広域交通ネットワークの確保・充実</p> <p>⇒広域交通ネットワークを担う地域間幹線系統の確保・充実が必要</p>
-----------------------------	---

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和6年1月17日

協議会名:三重県地域公共交通協議会

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C評価 【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
1. 令和4年度調査データの更新 基礎調査の以下のデータを最新の内容に更新し、計画に反映 ・一世帯あたりの自家用車保有台数 ・高齢者による人身事故件数 ・高齢者の運転免許の返納件数 ・県内の観光入込客数と観光客の移動手段 ・地域鉄道、路線バス、タクシー、航路の乗車人員	A 事業は適切に実施されている。	■計画の策定スケジュール ・令和5年6月20日 令和5年度第1回協議会 地域公共交通計画の方向性、R4基礎調査の報告 ・令和5年10月25日 令和5年度第2回協議会 地域公共交通計画(中間案)素案 ・令和6年2月22日(予定) 令和5年度第3回協議会 地域公共交通計画(最終案) ・令和6年3月(予定) 地域公共交通計画の策定
2. 三重県地域公共交通計画(案)のとりまとめ 本県における地域交通の現状や課題の整理を行うとともに、計画のめざす姿や基本方針、具体的な施策、KPIについて検討し、計画案の作成	A 事業は適切に実施されている。	
3. 協議会開催 令和5年6月、10月に開催し、計画の方向性や中間案素案について議論。令和6年2月に最終案を協議予定	A 事業は適切に実施されている。	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月17日

協議会名:	三重県地域公共交通協議会
評価対象事業名:	地域公共交通調査事業(地域公共交通協働トライアル推進事業)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<ul style="list-style-type: none">・県内の地域公共交通は、名古屋市と伊勢志摩や東紀州地域をつなぐ鉄道と、関西圏から伊賀地域を經由して北勢、中勢地域を結ぶ鉄道を軸とし、地域鉄道や路線バス等による広域的なネットワークを形成して、市町の地域内交通が連動している。・人口減少や高齢化に伴う利用者の減少、コロナやエネルギー価格の高騰等の影響が重なり、県内の地域公共交通は厳しい状況。・日常生活の移動は、居住市町の中で完結することが多く、高齢化が進む中で自宅から目的場所への移動に必要な地域内交通の充実が重要。・観光・交流や産業などの往来が多いことから、市町や県境を越えた移動を支える広域交通ネットワークの確保・充実も重要。・これらを踏まえ、本県のめざす姿「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」に向けて、「地域内交通」「広域交通」「環境整備」の3つを基本方針とする地域公共交通計画の策定に取り組む。