令和７年度　地域公共交通確保維持改善に関する自己評価　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６年３月　　三重県地域公共交通計画策定
（計画期間：令和６年４月～令和１１年３月）

評価対象の地域公共交通確保維持事業
・地域間幹線系統確保維持国庫補助金

１.計画の位置付け

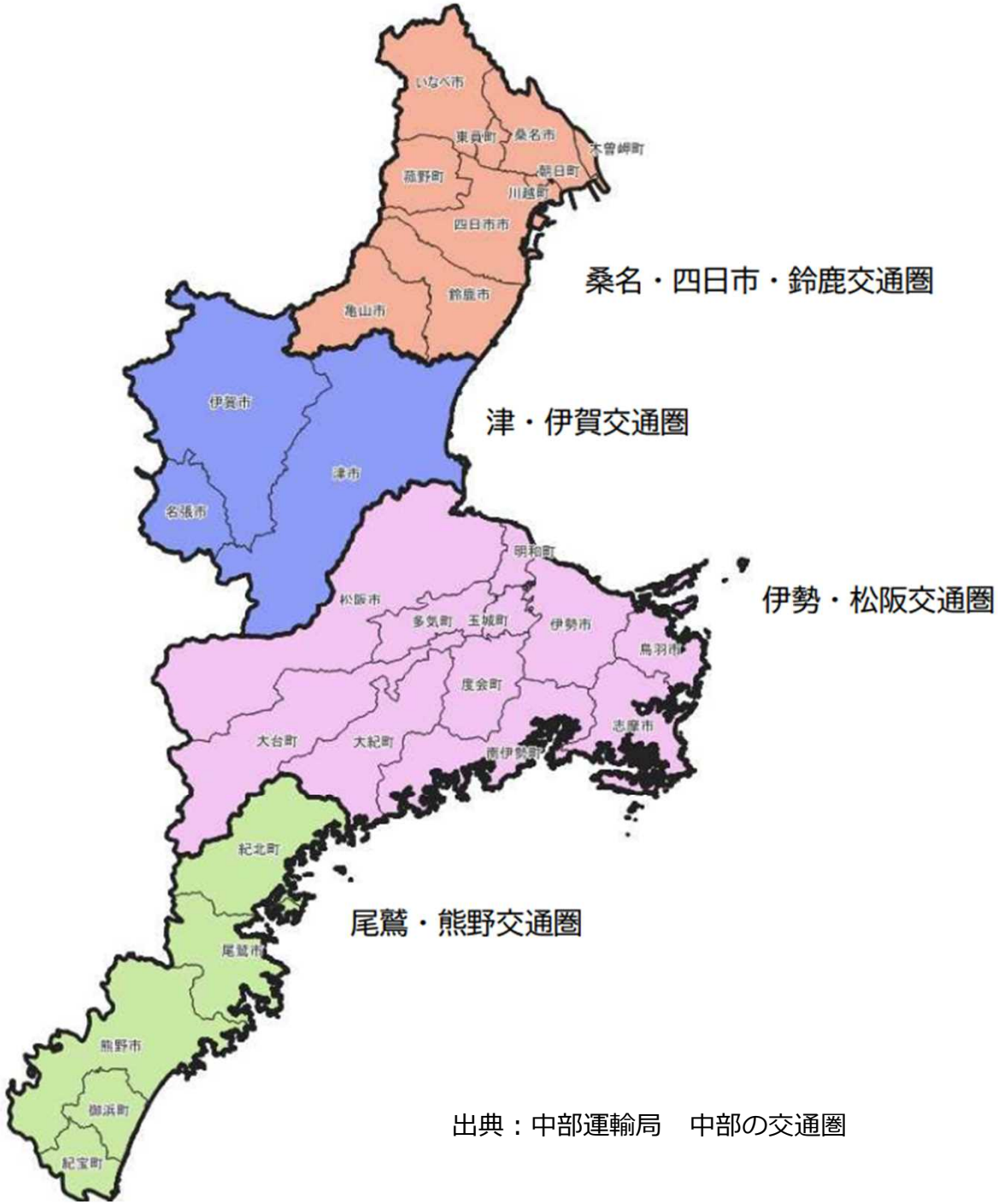
みえ元気プラン

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

三重県地域公共交通計画

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
基本方針②
　広域交通ネットワークの構築・活性化
施策２－２
　地域間幹線バスの維持・確保
別冊　４４系統を地域間幹線系統として位置付け
別紙　地域公共交通確保維持事業に係る計画

2.各交通圏の地域間幹線系統



出典：中部運輸局　中部の交通圏

交通圏	系統数
桑名・四日市・鈴鹿	8
津・伊賀	16
伊勢・松阪	15
尾鷲・熊野	5
計	44

※複数交通圏を運行する系統は
起点が属する交通圏に計上

３.協議会の活用状況

○令和６年度第１回三重県地域公共交通協議会総会
令和６年度第１回三重県地域公共交通協議会生活交通確保対策部会

日　　時：令和６年６月２５日
主な議題：令和７年度地域間幹線バス確保維持計画について
　　東紀州地域公共交通利便増進実施計画の策定について

○令和７年度第１回三重県地域公共交通協議会バス専門部会※

日　　時：令和８年１月１５日
主な議題：令和７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

※生活交通確保対策部会は令和７年６月にバス専門部会に改組

○地域別ワーキンググループ

地域内のバス路線の利用状況等について共有するとともに、生産性向上の取組等について意見交換

・伊賀地域　（令和６年７月９日）
・伊勢志摩地域（令和６年８月２２日）
・中勢地域　（令和６年１０月２５日）
・東紀州地域（令和６年７月３０日）
・松阪地域　（令和６年９月４日）
・北勢地域　（令和７年２月５日）

３.協議会の活用状況

○検討路線関係者会議

対策を講じなければ存続が困難な路線について、関係者間で対応を検討。

① 阿波線、玉滝線

地域旅客運送サービス継続実施計画を作成し、公募により新たなサービス提供者を選定して、地域における旅客運送サービスを継続することについて、関係者間で合意。令和７年６月に地域旅客運送サービス継続計画を作成。

② 土路今一色線

地域旅客運送サービス継続実施計画を作成し、公募により新たなサービス提供者を選定して、地域における旅客運送サービスを継続することについて、関係者間で合意。

③ 御座線、宿浦線、五ヵ所線

地域公共交通利便増進実施計画を作成し、路線を再編の上、乗継環境の整備や乗継時の通し運賃の設定等、利用者の利便の増進に取り組んでいくことについて、関係者間で合意。

④ 名張奥津線

平日６往復から３往復に減便するものの、事業者単独で維持することで合意。

⑤ 尾鷲海山線、海山長島線、島勝線、熊野新宮線、大又線

東紀州地域利便増進実施計画に基づく運行開始後の状況を確認し、路線再編による変更点（ダイヤ、乗継）の周知方法など意見交換を実施。

４.事業の目的と効果

（１）事業の目的

バス路線の弱体化が進むと、交通ネットワークの維持・確保ができず、日常生活に支障をきたすことから、市町との役割分担のもと、交通ネットワークのうち、広域的な移動ニーズに対応するため、地域間幹線系統の維持・確保に努める。また、支線バスや鉄道との接続や乗り継ぎ等の利便性を高め、生活交通のネットワーク化を図り、さまざまな移動需要に対応できる利便性の高い交通ネットワークの構築を目指す。

（２）事業の効果

地域間幹線系統を維持することにより、地域内フィーダー系統などを含めた移動制約者の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保されたほか、外出促進や地域活性化にもつながっているものと思料。また、広域的な幹線系統と地域的な支線系統の連携により、地域内ネットワークが確保され、効率的で利便性の高い運行体系が促進された。

５.目標設定及び評価方法

（１）目標設定の考え方

地域間幹線バスの利用者数について、三重県地域公共交通計画において、令和１０年度時点で令和５年度からの減少を３％（人口減少率）以内に抑える目標を設定していることから、毎年の利用者数の減少を０．６％以内に抑えることを目指す。

（２）目標値の算定方法

① 令和５年度事業における各路線の輸送人員１人当たりの運送収入を算出
＜各路線における令和５年度運送収入／各路線における令和５年度輸送人員＞
② 各路線における令和５年度キロ当たり輸送人員に令和７年度計画実車走行キロを乗じた数から０．６％減じた数を令和７年度目標輸送人員として設定
③ 算出された令和７年度目標運送収入を基に令和７年度目標輸送量／日を設定
＜令和７年度目標輸送人員×令和５年度各路線の輸送人員１人当たりの運送収入＞

（３）評価方法

達成率（＝令和７年度実績輸送量／目標輸送量×１００）を算出し、Ａ・Ｂ・Ｃの３段階で評価。但し、輸送量が１５人未満の系統は達成率に関わらずＣ評価とする。

評価	達成率
A	達成率 100%以上
B	達成率 90%以上100%未満
C	達成率 90%未満 又は 輸送量 15人未満

6．目標の達成状況

＜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(B)	29.7人	40.9人	A
2	四日市福王山	35.5人	45.1人	A
3	水沢	43.8人	51.1人	A
4	平田四日市	25.0人	25.2人	A
5	平田亀山(B)	15.3人	16.2人	A
40	亀山椋本	9.1人	11.1人	C
41	亀山みずほ台	14.6人	17.2人	A
42	梅戸(B)	81.3人	92.0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	17.0人	20.9人	A
7	安濃	28.1人	33.6人	A
8	辰水(A)	13.1人	12.8人	C
9	津三雲	34.6人	48.3人	A
10	榊原(A)	45.5人	53.0人	A
11	榊原(C)	18.7人	22.9人	A
12	長野	35.5人	33.6人	B
13	椋本	85.5人	105.9人	A
14	香良洲	38.1人	47.9人	A
15	波瀬	17.6人	16.3人	B
16	久居高茶屋	36.2人	51.1人	A
17	上野名張(A)	27.3人	32.2人	A
18	曽爾香落渓	14.0人	12.5人	C
19	名張奥津(B)	12.0人	15.1人	A
20	阿波	7.7人	9.4人	C
21	玉滝(B)	6.2人	7.5人	C

6．目標の達成状況

＜伊勢・松阪交通圏＞

番号	系統名	輸送量目標	輸送量実績	評価
22	大杉(A)	13.4人	15.5人	A
23	飯南波瀬(A)	21.9人	31.2人	A
24	飯南波瀬(B)	15.1人	17.0人	A
25	松阪大石	32.1人	38.4人	A
26	南島	19.0人	19.8人	A
27	中川	27.7人	30.8人	A
28	土路今一色	7.6人	6.0人	C
29	御座(A)	16.7人	24.5人	A
30	御座(B)	29.0人	33.8人	A
31	宿浦(A)	11.1人	15.8人	A
32	宿浦(B)	13.1人	15.2人	A
33	五ヶ所(A)	13.6人	15.2人	A
34	五ヶ所(B)	11.8人	10.7人	C
43	大杉(B)	15.0人	14.4人	C
44	伊勢玉城	22.0人	21.3人	B

＜尾鷲・熊野交通圏＞

番号	系統名	輸送量目標	輸送量実績	評価
35	熊野新宮	15.0人	15.9人	A
36	大又	5.8人	3.6人	C
37	海山長島	6.5人	7.8人	C
38	尾鷲海山	7.4人	5.9人	C
39	島勝	5.2人	3.3人	C

７．目標を達成するための取組

（１）利用促進に向けた主な取組

地域間幹線系統の利用促進を図るため、バス事業者や市町等と連携した取組を実施。

① 運転免許自主返納者割引制度の実施

高齢者等の利用促進を図るため、三重交通グループが、運転免許自主返納者を対象に、運賃を半額にする割引を実施。県も、同制度をＰＲするリーフレットを作成し、運転免許センター及び県内各警察署において配布。

② エコ通勤パス制度の実施

日頃、自家用車等で通勤している方が、バス通勤に切り替えるきっかけとなるよう、三重交通グループが、毎週水曜日にバス運賃が半額となる割引制度を実施。県も「みえエコ通勤デー」として周知啓発。

③ バスの乗り方教室の開催

主に子ども達に将来の利用者になってもらえるよう、三重県バス協会が、県内の学校等においてバスの乗り方教室を開催。県も三重県バス協会に運輸事業振興助成交付金を交付し取組を支援。

７．目標を達成するための取組

④ バス事業者による利用促進の取組への支援

バス事業者が取り組む割引やポイント上乗せ、啓発物品作成等ＰＲに要する経費の一部を三重県交通事業者利用促進対策費用補助金により支援。

令和６年度補助金額：1,836千円※（補助対象経費に１／２を乗じた額以内）
令和６年度取組概要：企画乗車券チラシ及び通学定期券チラシ等作成※

⑤ 利用者の利便性の向上

バス事業者が取り組むキャッシュレス決済の導入等に対し、三重県交通事業者燃料価格高騰等対策支援補助金により支援。

令和６年度補助金額：13,069千円※（補助対象経費に１／４を乗じた額以内）
令和６年度取組概要：外国人観光客が多い桑名地域におけるクレジットカードタッチ決済の導入※

⑥ 交通結節点等における乗継環境の整備

市町やバス事業者による、待合所の整備や案内モニターの設置、通し運賃などの乗継運賃の負担軽減につながる取組に対し、三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金により支援。

令和６年度補助金額：8,266千円（補助対象経費に１／２を乗じた額以内）
令和６年度取組概要：トイレ整備（鵜方駅及び南島道方バス停）、乗降バースの確保（白子駅）、デジタルサイネージ及びＷｉ－Ｆｉ環境整備（海山バスセンター）

※地域間幹線系統を運行する三重交通グループ分のみ記載

（２）運転士確保に向けた取組

地域間幹線系統が、運転士不足により減便とならないよう、県移住促進課、バス事業者と連携して、ドライバー専門の就職フェアである「どらなびEXPO」に出展し、移住相談にもワンストップで対応するなど、県内外からのバス運転士確保の取組を推進。

① どらなびEXPO2024 秋

大阪会場（R6.9.28）　　東京会場（R6.10.12）

② どらなびEXPO2025 春

関西会場（R7.5.31）　　東京会場（R7.6.14）

（３）安定的な運行に向けた支援

バス事業者が地域間幹線系統を安定的に運行できるよう補助金により支援。

① 三重県地域間幹線系統確保維持費補助金

補助金額：本事業と同額

② 三重県交通事業者燃料費高騰等対策支援補助金

令和６年度補助金額：79,176千円※（運行経費の１／２）

：　6,741千円※（燃料価格の高騰分の１／２）

※地域間幹線系統を運行する三重交通グループ分のみ記載

8 .総括

（1）評価のまとめ

評価	達成率	系統数
A	達成率 100%以上	29（28）
B	達成率 90%以上100%未満	3（5）
C	達成率 90%未満 又は 輸送量 15人未満	12（11）

※（　　）内は昨年度の数

（2）考察

目標達成率の評価の分布については、概ね昨年度と同程度であった。ほとんどの系統がＣ評価となった尾鷲・熊野交通圏は、他地域に比較して著しく進行する人口減少の影響大きく受けているものと考えられる。また、輸送量が減少した系統の中には、運転士不足に伴う減便が要因となっているケースも散見される。

Ｃ評価の系統をはじめ、利用が低調な系統ついては、朝夕の通勤・通学、昼間の買い物や通院といった地域の移動需要に合わせた運行体系への見直しや、重複区間の解消による運行の効率化等の対策を検討する必要がある。

地域間幹線系統が持続可能な公共交通となるよう、引き続き、地域別ワーキンググループ等において、生産性向上の取組について検討し、実施していくとともに、運転士確保についても、市町やバス事業者等と連携し、取組を進めていく。

（別添１）

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8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）

④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%未満又は輸送量実績15人未満をC、目標値100%未満～90%以上をB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） 輸送量 R7計画（人）	輸送量 R7実績（人）	輸送量 平均乗車密度（人）	輸送量 運行回数（回）	収支率 R7計画（%）	収支率 R7実績（%）	R7輸送量目標（人）	⑤事業の今後の改善点（特記事項を含む）
												○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。
1	三重交通(株) 桑名阿下喜（B）線	桑名駅前ーヨナハ丘の上病院、いなべ総合病院ー阿下喜（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	43.3	40.9	3.5	13.6	40.6	43.1	29.7	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。令和7年6月22日、桑名駅西口の共用開始に伴い、復路運行便を桑名駅西口に乗り入れることで利便性が向上した。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。桑名市の一部区間を除く大部分の区間は三岐鉄道北勢線と並走する形となっており、今後も安定的に維持していくためには鉄道との役割分担を明確化し、役割に応じた運行としていく必要がある。
2	三重交通(株) 四日市福王山線	JR四日市ー川原崎ー福王山（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	34.5	45.1	4.7	9.6	57.3	62.7	35.5	本路線は、四日市市中心部と菰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。菰野町MaaS「おでかけこもの」と連携し、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四日市ー室山、高花平ー椿大神社（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。	A	42.7	51.1	5.5	7.0	65.7	67.9	43.8	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、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（ーイオンタウン四日市泊）ー国道加佐登ー平田町駅	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	24.4	25.2	3.2	7.9	57.4	49.1	25.0	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ことが必要である。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	亀山駅ー平田町駅ー鈴鹿中央病院ー安塚	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	14.8	16.2	2.2	8.6	42.1	34.2	15.3	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	千里駅前ー杜の街中央ー太陽の街ー千里駅前	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	34.1	20.9	1.9	11.0	34.9	30.6	17.0	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り、同変更によって運行が効率化され輸送量が20人を超えた。今後も継続的な利用促進を実施し、利用者数を維持することが求められる。

（別添１）

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8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）

④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%未満又は輸送量実績15人未満をC、目標値100%未満～90%以上をB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			
						R7計画（人）	R7実績（人）	平均乗車密度（人）	運行回数（回）	R7計画（%）	R7実績（%）	R7輸送量目標（人）	
7	三重交通(株) 安濃線	津駅前ー安濃総合庁舎前ー市場	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	27.8	33.6	3.5	10.1	49.6	49.5	28.1	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	津駅前ー殿舟団地ー今徳ー穴倉	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	12.8	12.8	2.8	5.0	51.0	43.2	13.1	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、国庫補助要件の下限を下回ったため、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	津駅前ーイオンモール津南ー天白回転場	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	34.6	48.3	4.6	10.5	66.9	74.4	34.6	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、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をとおして、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（ー七栗記念病院前）ー下村ー榊原車庫前（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	44.8	53.0	3.9	13.8	56.4	56.3	45.5	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、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	津駅前ーいなば園前ー榊原車庫前（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	18.4	22.9	4.1	5.8	48.1	49.8	18.7	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、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。
12	三重交通(株) 長野線	津駅前ー片田（ー片田団地）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	34.7	33.6	3.0	11.8	54.1	43.5	35.5	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。

（別添１）

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8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）

④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%未満又は輸送量実績15人未満をC、目標値100%未満～90%以上をB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		R7輸送量目標（人）	
						R7計画（人）	R7実績（人）	平均乗車密度（人）	運行回数（回）	R7計画（%）	R7実績（%）		
13	三重交通(株) 椋本線	イオンモール津南ー柳山ー椋本（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	84.7	105.9	6.5	16.3	72.7	75.8	85.5	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を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	津駅前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。	A	38.1	47.9	4.4	13.7	64.5	66.6	38.1	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。	B	17.2	16.3	1.7	9.6	34.5	26.7	17.6	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。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。	A	35.7	51.1	4.3	11.9	66.2	76.5	36.2	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	伊賀上野駅ー上野市駅(岡波総合病院)ー名張駅前（車両減価償却費等国庫補助金）	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	27.0	32.2	2.5	13.6	38.0	35.9	27.3	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) 曽爾香落渓線	名張駅前ー太良路ー山粕西	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	13.5	12.5	2.5	5.0	41.5	33.7	14.0	本路線は、名張市より奈良県の曽爾村へ至る路線である。曽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、曽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。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、利用促進を図る必要がある。

（別添１）

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8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）

④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%未満又は輸送量実績15人未満をC、目標値100%未満～90%以上をB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		R7輸送量目標（人）	
						R7計画（人）	R7実績（人）	平均乗車密度（人）	運行回数（回）	R7計画（%）	R7実績（%）		
19	三重交通(株) 名張奥津（B）線	名張駅前ー滝ノ原口ー敷津	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	12.8	15.1	3.1	5.6	40.5	39.3	12.0	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、令和6年度は国庫補助要件の下限を下回った。令和7年度は輸送量が回復したものの、引き続き、地域住民の利便性を確保し、曽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ほか、利用実態に合わせた運行形態への変更が必要である。
20	三重交通(株) 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	7.5	9.4	1.5	6.3	28.0	22.0	7.7	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。沿線地域の人口減少によって、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R7.10.1より、地域旅客運送サービス継続計画を策定し、運行を維持している。利用促進等に努めるとともに、路線の今後について、関係者間で協議を進める必要がある。
21	三重交通(株) 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	21.7	7.5	1.0	7.5	29.2	19.4	6.2	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。沿線地域の人口減少によって、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、R7.10.1より地域旅客運送サービス継続計画を策定し、運行を維持している。利用促進等に努めるとともに、路線の今後について、関係者間で協議を進める必要がある。
22	三重交通(株) 大杉（A）線	松阪駅前ー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	13.0	15.5	3.1	4.0	38.6	37.7	13.4	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。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。並行していた松阪熊野線がR7.3.31に廃止され、松阪熊野線が担っていた松阪市内から相可高校への通学輸送を引き継いだものの、輸送量が低迷しているため、さらなる利用促進や路線の見直しが必要な状況にある。
23	三重交通(株) 飯南波瀬（A）線	松阪駅前ー大石ー道の駅飯高駅（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	21.3	31.2	4.4	9.6	47.5	53.9	21.9	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。
24	三重交通(株) 飯南波瀬（B）線	松阪駅前ー道の駅飯高駅ースメール（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	15.0	17.0	3.4	5.0	43.1	36.9	15.1	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。特に旧飯南郡からの利用が減少傾向にあるため、関係者間で今後の対策について協議を進める必要がある。

（別添１）

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8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）

④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%未満又は輸送量実績15人未満をC、目標値100%未満～90%以上をB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			
						R7計画（人）	R7実績（人）	平均乗車密度（人）	運行回数（回）	R7計画（%）	R7実績（%）	R7輸送量目標（人）	
25	三重交通(株) 松阪大石線	松阪駅前ー相可高校前ー大石（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	32.2	38.4	3.7	11.5	50.2	49.4	32.1	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、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。
26	三重交通(株) 南島線	伊勢市駅前ー川口ー南島道方	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	18.9	19.8	2.2	9.0	38.2	29.0	19.0	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、伊勢市内の高校通学や総合病院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、特に若年層の人口流出により、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り組みで、わかりやすい乗り換え案内や、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。終点である南島道方バス停は、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等との連携を強化することでより快適な路線維持に努める必要がある。
27	三重交通(株) 中川線	伊勢市駅前ー度会橋ー度会町役場前	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	26.2	30.8	2.2	14.0	42.3	36.1	27.7	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。
28	三重交通(株) 土路今一色線	土路ー伊勢市駅前ー今一色	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	18.0	6.0	1.0	6.0	55.0	18.8	7.6	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、関係者間で協議により、地域旅客運送サービス継続事業に取り組んで路線の維持を図っていく。
29	三重交通(株) 御座（A）線	伊勢市駅前ー鵜方駅前ー御座港（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	16.1	24.5	3.5	6.0	32.2	35.8	16.7	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、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。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ことが必要である。
30	三重交通(株) 御座（B）線	磯部バスセンターー鵜方駅前ー御座港（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	34.8	33.8	2.8	14.5	36.7	32.1	29.0	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。

（別添１）

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8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）

④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%未満又は輸送量実績15人未満をC、目標値100%未満～90%以上をB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		R7輸送量目標（人）	
						R7計画（人）	R7実績（人）	平均乗車密度（人）	運行回数（回）	R7計画（%）	R7実績（%）		
31	三重交通(株) 宿浦（A）線	伊勢市駅前ー鵜方駅前ー宿浦	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	12.3	15.8	2.2	9.5	29.8	25.5	11.1	本路線は、伊勢市中心部（内宮周辺）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曽地区に至る路線である。浜島地区、南伊勢町宿田曽地区から伊勢市・志摩市内へ通院、通学する人にとって欠かすことのできない路線である。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。
32	三重交通(株) 宿浦（B）線	磯部バスセンターー鵜方駅前ー宿浦（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	13.5	15.2	3.8	4.0	48.8	49.8	13.1	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曽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下回っており、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、宿田曽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。
33	三重交通(株) 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	13.6	15.2	2.0	7.0	34.0	29.5	13.6	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によって輸送量が下がっており、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等との連携を強化し、接続利便性向上に努める必要がある。
34	三重交通(株) 五ヶ所（B）線	五ヶ所バスセンターー神津佐ー磯部バスセンター	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	11.7	10.7	1.1	8.5	30.6	18.3	11.8	本路線は、志摩市と南伊勢町南勢地区を結ぶ路線である。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、磯部駅前での鉄道との乗継ぎ、通勤による利用がある。R4.10.1からのぎゅーとら五ヶ所店への乗り入れ、R6.10.1からは志摩磯部駅への乗り入れ等をとお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。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。
35	三重交通(株) 熊野新宮線	新町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。	A	13.7	15.9	1.5	9.1	27.0	22.2	15.0	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のへ通学利用、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、沿線地域の人口減少によって、輸送量が減少している。路線の維持・確保のため、R6.10.1から東紀州利便増進計画により、熊野新宮（B）線との路線再編や、紀南病院への通院利便性向上のため昼間便を「町民サービスセンター」に乗り入れる等の対策を図っている。路線再編等により、輸送量が回復したものの、引き続き利用促進等に取り組む必要がある。

（別添１）

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8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）

④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%未満又は輸送量実績15人未満をC、目標値100%未満～90%以上をB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		R7輸送量目標（人）	
						R7計画（人）	R7実績（人）	平均乗車密度（人）	運行回数（回）	R7計画（%）	R7実績（%）		
36	三重交通(株) 大又線	大又大久保ー熊野市駅前	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	5.9	3.6	0.8	4.3	27.9	14.6	5.8	本路線はR6.10.1から東紀州利便増進計画により、熊野新宮（A）と路線再編を行い、熊野新宮（A）と重複する区間を統合し「熊野新宮線」に、熊野市山間部～熊野市中心部は「大又線」として分割した路線である。再編時に、熊野市商業施設沿線へ乗り入れることで、山間部から市中心部への買い物利用の利便性向上を図っているものの、輸送量が低迷しているため、利用促進等に努めるとともに、路線の今後について、関係者間で協議を進める必要がある。
37	三重交通(株) 海山長島線	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	6.3	7.8	1.1	6.6	24.5	17.8	6.5	本路線は、R6.10.1から東紀州利便増進計画により、海山バスセンターを境界として、紀伊長島駅前～海山バスセンター間の輸送を担う「海山長島線」、尾鷲市内～海山バスセンター間の輸送を担う「尾鷲海山線」に路線を分割し、海山バスセンターでの接続を考慮することで、運行の効率化と利便性の維持の両立を図っている。輸送量が減少しているため、利用促進等に努めるとともに、路線の今後について、関係者間で協議を進める必要がある。
38	三重交通(株) 尾鷲海山線	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	6.9	5.9	0.6	6.6	24.5	13.8	7.4	本路線は、尾鷲市中心部から旧海山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。R6.10.1から東紀州利便増進計画により、海山バスセンターを境界として、紀伊長島駅前～海山バスセンター間の輸送を担う「海山長島線」、尾鷲市内～海山バスセンター間の輸送を担う「尾鷲海山線」に路線を分割した。海山バスセンターでの接続を考慮することで、運行の効率化と利便性の維持の両立を図っているものの、輸送量が減少しているため、利用促進等に努めるとともに、路線の今後について、関係者間で協議を進める必要がある。
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	5.2	3.3	0.5	4.8	25.4	10.5	5.2	R6.10.1から東紀州利便増進計画により、路線再編を行い、本路線は海山バスセンター～島勝浦地区間の輸送に特化すると共に、昼間の運行便を旧海山町中心部の商業施設・医療機関沿線へ乗り入れることで買い物・通院利用の利便性向上を図っている。須賀利地区住民にとっては、唯一の公共交通手段であり、通院、買い物など、日常生活のために必要不可欠な路線であり、今後も維持が必要な重要な路線である。輸送量が減少しているため、利用促進等に努めるとともに、路線の今後について、関係者間で協議を進める必要がある。
40	三重交通(株) 亀山椋本線 （亀山市・津市廃止代替バス路線）	亀山駅前ー安知本ー椋本	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	8.3	11.1	1.2	9.3	26.6	22.0	9.1	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。

（別添１）

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8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）

④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%未満又は輸送量実績15人未満をC、目標値100%未満～90%以上をB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		R7輸送量目標（人）	
						R7計画（人）	R7実績（人）	平均乗車密度（人）	運行回数（回）	R7計画（%）	R7実績（%）		
41	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）	亀山駅前ーみずほ台ー平田町駅	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	14.2	17.2	2.3	7.5	38.6	37.3	14.6	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。
42	八風バス(株) 梅戸（B）線	桑名駅前ー伊坂台ー桑名西高等学校	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	80.0	92.0	5.9	15.9	81.4	79.9	81.3	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。
43	三重急行自動車(株) 大杉（B）線	松阪駅前ー射和ーシャープ南ーVISON	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	14.8	14.4	3.6	3.0	65.4	50.1	15.0	本路線は、松阪市中心部と多気町を結ぶ路線である。路線が重複していた松阪熊野線がR7.3.31に廃止され、これまで松阪熊野線が担っていた輸送を本路線が担うことで輸送量が回復したものの、想定より利用が伸び悩み輸送量が国庫補助要件の下限を下回った。路線の見直しについて、関係者間で協議する必要がある。
44	三交伊勢志摩交通(株) 伊勢玉城線	伊勢市駅前ーメガ・ドンキホーテー田丸城跡ー上地ー伊勢市駅前	A	所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	21.3	21.3	2.3	9.3	36.9	29.1	22.0	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。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を図ることが必要である。

（別添 1-2）

事業実施と三重県地域公共交通計画との関連について

令和8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）	【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 ⇒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