

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

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 4 4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

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 | 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

地域間幹線系統：——

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、五力所線

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 | 神原(A) | 45.5人 | 53.0人 | A |
| 11 | 神原(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 | 曾爾香落渓 | 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 | 玉瀧(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 エコ通勤バス制度の実施

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）

7. 目標を達成するための取組

(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、利用が低調な系統については、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。