

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 (%)			
○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	桑名駅前一ヨナ ハ丘の上病院、 いなべ総合病院 一阿下喜（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、買い物利用が多い。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四日市一川原 崎一福王山（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四日市一室 山、高花平一椿 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（一 イオンタウン四 日市泊）一国道 加佐登一平田町 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	亀山駅一平田町 駅一鈴鹿中央病 院一安塚	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。	

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 (%)			
6 三重交通(株) 津太陽の街線	千里駅前一杜の街中央一太陽の街一千里駅前	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。	
7 三重交通(株) 安濃線	津駅前一安濃総合庁舎前一市場	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	津駅前一殿舟団地一今徳一穴倉	A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	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	津駅前一イオンモール津南一天白回転場	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) 榎原(A)線	津駅前（一七栗記念病院前）一下村一榎原車庫前（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) 榎原(C)線	津駅前一いなば園前一榎原車庫前（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。	

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 (%)			
12 三重交通(株) 長野線	津駅前一片田 （一片田団地） 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 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。	
13 三重交通(株) 椋本線	イオンモール津 南一柳山一椋本 （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	津駅前一イオン モール津南一香 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 ター一久居駅一室 の口	A 所定の事業計 画どおりの運 行が実施され た。	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	久居駅東口一イ オンモール津南 一香良洲公園	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	伊賀上野駅一上 野市駅（岡波総合 病院）一名張駅前 （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。	

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 (%)			
18 三重交通(株) 曾爾香落渓線	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	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、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。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。	
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。	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、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	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	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、買い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	松阪駅前一VISION 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	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。	

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 (%)			
24 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（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が必要がある。	
25 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 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 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 26.2	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 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。	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。	

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 (%)			
30 三重交通(株) 御座(B)線	磯部バスセンターや鵜方駅前、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 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。	
31 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。	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、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 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。	
33 三重交通(株) 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 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、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 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。	

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 (%)			
35 三重交通(株) 熊野新宮線	新町一阿田和一 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。	
36 三重交通(株) 大又線	大又大久保一熊 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	瀬木山一尾鷲 駅、古里一長島 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	瀬木山一尾鷲 駅、古里一長島 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	瀬木山一尾鷲 駅、白浦一島勝	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。	

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 (%)			
40	三重交通(株) 亀山棕本線 (亀山市・津市 廃止代替バス路 線)	亀山駅前一安知 本一棕本	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いるが、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。	
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)	亀山駅前一みず ほ台一平田町駅	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	桑名駅前一伊坂 台一桑名西高等 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	松阪駅前一射和 一シヤープ南一 VISION	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の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	伊勢市駅前一メ ガ・ドンキホー テ一田丸城跡一 上地一伊勢市駅 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。	