

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）						
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図	
5	平田亀山（B）		三重交通株式会社		別添図のとおり	
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）			
亀山駅	平田町駅	鈴鹿中央病院	17.4km			
関係市町 （）内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	* 亀山市－* 鈴鹿市					
交通圏	桑名・四日市・鈴鹿交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大790円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	
計画輸送量（人）	24.9	16.2	18.0	17.2	14.0	
実績輸送量（人）	18.0	18.0	18.9	19.7	16.2	
平均乗車密度（人）	2.1	2.1	2.2	2.3	2.3	
運行回数（回）	8.6	8.6	8.6	8.6	7.4	
経常収支率（％）	37.2	35.5	36.2	35.9	34.2	
国庫補助額（千円）	4,086.5	4,143.5	3,100.0	3,254.0	2,195.5	
県補助額（千円）	4,086.5	4,143.5	3,100.0	3,254.0	2,195.5	
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
確保維持改善事業⑤	B	A	A	A	A	
3. 当該系統の必要性（市町村記載）						
①並行鉄道・バス路線の有無	（鈴鹿市）起終点を同じくするバス路線はあるが、並行鉄道・バス路線は存在しない。 （亀山市）無し（亀山市コミュニティバスと一部重複あり）					
②広域利用の状況	（鈴鹿市）亀山市から鈴鹿回生病院の通院利用などにより広域利用がある。 （亀山市）亀山駅から鈴鹿回生病院及び平田町駅を経由して、鈴鹿中央総合病院を結ぶ営業路線であり、沿線に立地する高等学校の生徒の通学や病院への通院等に利用。					
③通院・通学利用の状況	（鈴鹿市）鈴鹿回生病院や鈴鹿中央総合病院（総合病院）への通院に利用されている。 （亀山市）市内の病院及び鈴鹿回生病院、鈴鹿中央病院等への通院、亀山高等学校等への通学に利用。					
④当該系統の補助の必要性	（鈴鹿市）鈴鹿と亀山を結ぶ重要な幹線系統であり、路線上に総合病院が存在するなど、地域の貴重な交通手段である。 （亀山市）沿線に立地する病院への通院及び高等学校への通学等の利用に不可欠。					
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）						
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）		
				国補助	県補助	
南部	亀山市	三重交通株式会社	亀山駅前、東町	3,559.0	0.0	

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<p>（鈴鹿市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの乗り方教室を開催。市内地域公共交通時刻表の全戸配布。 <p>（亀山市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者と連携し、引き続き利用促進活動に努め、利用者を確保するとともに広域路線の利用促進にもつなげる。
事業者の取組 （県記載）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許返納者割引制度の実施 ・ エコ通勤パス制度の実施 ・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応 ・ 鈴鹿中央病院内での時刻表掲示 ・ WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）
県の考察 （県記載）	<p>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。</p>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度-
				令和6年度
南部	亀山市	7,134	6,825	-309
合計		7,134	6,825	-309

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<p>（鈴鹿市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状の利用状況やニーズを分析しつつ、沿線の総合病院への通院利用に加え、高等学校、大規模ショッピングセンターなどへの、多様な利用を生み出す利用促進策を必要がある。 <p>（亀山市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状の利用者ニーズや利用実態を把握しつつ、継続した利用促進活動を展開する必要があるとともに、本路線沿線上の総合病院への通院可能な路線であることを広く周知する必要がある。また、本路線に接続する地域内フィーダー系統の再構築に取り組むことで、更なる利便性向上と利用促進を図る必要がある。
---------	---

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
8	辰水（A）	三重交通株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）	
津駅前	殿舟団地、今徳	穴倉	19.7km	
関係市町	津市（＊津市、安濃町、美里村） <small>（）内はH13.3.31現在の市町村 ＊は広域行政圏の中心市町</small>			
交通圏	津・伊賀交通圏			
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大710円）			
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による			

2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
計画輸送量（人）	17.5	15.0	17.5	14.5	12.8
実績輸送量（人）	12.5	14.5	15.5	15.5	12.8
平均乗車密度（人）	2.5	2.9	3.1	3.1	2.8
運行回数（回）	5.0	5.0	5.0	5.0	4.6
経常収支率（％）	42.3	46.8	49.5	48.7	43.2
国庫補助額（千円）	3,348.0	3,394.5	3,386.5	2,276.0	2,337.0
県補助額（千円）	3,348.0	3,394.5	3,386.5	2,276.0	2,337.0
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
確保維持改善事業⑤	C	B	C	A	C

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	檜形～津駅前間については、三重交通株式会社の他路線バスと重複有り。 （美里地域において、津市コミュニティバスと一部重複有り。）
②広域利用の状況	美里地域・安濃地域及び津地域西部の沿線居住地と中心市街地を結んでおり、地域を越えた通院・買物等の移動需要がある。 鉄道駅と接続しており、鉄道端末交通手段として、より広域な通勤・通学等にも利用されている。
③通院・通学利用の状況	美里地域・安濃地域及び津地域西部の沿線居住地と中心市街地を結んでおり、地域を越えた通院・通学の移動需要がある。 鉄道駅と接続しており、鉄道端末交通手段として、より広域な通学等にも利用されている。
④当該系統の補助の必要性	美里地域、安濃地域、津地域西部と津駅を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や中心市街地への買物等の利用に不可欠である。 美里地域の津市コミュニティバスが接続する路線であり、地域内で完結するコミュニティ交通から当該路線への乗り換えにより、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。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
南西部（美里）地域 穴倉・辰水・忠盛塚	津市	三重交通株式会社	辰水農協前（辰水神社前）	1,957.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	（津市） ・ オーダーメイド時刻表「わたしの時刻表」の作成 ・ 「シルバーエミカ」の交付 ・ 沿線地域へ利用促進チラシを回覧
事業者の取組 （県記載）	・ 運転免許返納者割引制度の実施 ・ エコ通勤バス制度の実施 ・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応 ・ 津高校での通学定期券の配布 ・ WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上） ・ シルバーエミカの交付〔高齢者外出支援事業〕
県の考察 （県記載）	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。

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度-
				令和6年度
南西部（美里）地域 穴倉・辰水・忠盛塚	津市	1, 590	1, 674	84
合計		1, 590	1, 674	84

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	（津市） ・ 沿線住民が津市中心部へ移動するための重要な路線であり、引き続き利用促進を行うことでさらなる輸送量の向上に努めたい。また、今後も関係者間で連携しながら、協議を重ねていきたい。 ・ 接続するコミュニティバスにおいては、令和8年4月1日より再編を予定しているが、今後も利用状況をみながら路線の見直しを行い、コミュニティバスの接続を強化することにより輸送量の向上を図りたい。
---------	--

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）					
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図
15	波瀬		三重交通株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）		
三重中央医療センター	久居駅	室の口	18.4km		
関係市町	津市（＊久居市、一志町）				
（）内はH13.3.31現在の市町村					
*は広域行政圏の中心市町					
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大790円）				
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による				
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）					
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
計画輸送量（人）	32.6	17.2	16.3	16.3	17.2
実績輸送量（人）	16.3	16.3	19.2	17.2	16.3
平均乗車密度（人）	1.7	1.7	2.0	1.8	1.7
運行回数（回）	9.6	9.6	9.6	9.6	9.6
経常収支率	29.0	28.3	31.8	28.8	26.7
国庫補助額（千円）	6,396.5	4,324.0	3,235.0	3,259.0	3,314.5
県補助額（千円）	6,396.5	4,324.0	3,235.0	3,259.0	3,314.5
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
確保維持改善事業⑤	C	B	A	A	B
3. 当該系統の必要性（市町村記載）					
①並行鉄道・バス路線の有無	三重中央医療センター～野辺野間については、三重交通株式会社の他路線バスと重複。（津市コミュニティバスと一部重複有り。）				
②広域利用の状況	一志地域及び久居地域の沿線居住地と三重中央医療センターを結んでおり、地域を越えた通院・買物等の移動需要がある。 鉄道駅と接続しており、鉄道端末交通手段として、より広域な通勤・通学等にも利用されている。				
③通院・通学利用の状況	（津市） 一志地域及び久居地域の沿線居住地と久居駅や三重中央医療センターを結んでおり、医療機関への通院需要が大きい。 鉄道駅と接続しており、鉄道端末交通手段として、より広域な通学等にも利用されている。 久居農林高等学校、久居高等学校、三重中央医療センター				
④当該系統の補助の必要性	（津市） 一志地域及び久居地域と三重中央医療センターや久居駅を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買物等の利用に不可欠である。 一志地域の津市コミュニティバスが接続する路線であり、地域内で完結するコミュニティ交通から当該路線への乗り換えにより、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。				

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）					
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
南部地域 久居北・片田・高茶屋	津市	津市	久居総合支所前（久居駅）	1,430.0	0
南部地域久居西循環	津市	津市	久居総合支所前（久居駅）	213.0	0
南西部（一志）地域 一志東・伊勢中川駅	津市	嬉野タクシー有限公司	一志総合支所（川合高岡駅）	535.0	0
5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）					
沿線市町の取組 （市町記載）	（津市） ・ オーダーメイド時刻表「わたしの時刻表」の作成 ・ 「シルバーエミカ」の交付 ・ 沿線地域へ利用促進チラシを回覧				
事業者の取組 （県記載）	・ 運転免許返納者割引制度の実施 ・ エコ通勤バス制度の実施 ・ 榊原線との連携（乗継ダイヤの設定） ・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応 ・ シルバーエミカの配布〔高齢者外出支援事業〕				
県の考察 （県記載）	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。				

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）				
系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
南部地域 久居北・片田・高茶屋	津市	6,985	7,917	932
南部地域久居西循環	津市	1,013	1,033	20
南西部（一志）地域 一志東・伊勢中川駅	津市	3,768	3,613	-155
合計		11,766	12,563	797

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）	
関係市町の意見	<p>（津市）</p> <p>・一志地域及び久居地域の沿線居住地と久居駅や三重中央医療センターを結ぶ路線であり、沿線住民の移動手段として重要な路線である。特に通院需要が大きい。が、昨年度から利用実績が減少しているため、コミュニティバスの接続の強化等により輸送量の向上を図りたい。また、今後も関係者間で連携しながら、協議を重ねていきたい。</p>

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図	
18	曽爾香落溪	三重交通株式会社		別添図のとおり	
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）		
名張駅前	太良路	山粕西	26.6km		
関係市町	＊名張市－奈良県曽爾村				
（）内はH13.3.31現在の市町村					
＊は広域行政圏の中心市町					
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1070円）				
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による				

2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
計画輸送量（人）	16.0	15.0	10.5	11.0	13.5
実績輸送量（人）	10.5	11.0	15.5	17.0	12.5
平均乗車密度（人）	2.1	2.2	3.1	3.4	2.5
運行回数（回）	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
経常収支率（％）	31.5	30.9	40.8	44.2	33.7
国庫補助額（千円）	2,383.5	1,583.0	1,579.0	1,592.5	1,664.0
県補助額（千円）	2,383.5	1,583.0	1,579.0	1,592.5	1,664.0
市町補助額（千円）	9,728.0	9,644.0	9,849.0	9,951.0	
確保維持改善事業⑤	C	C	A	A	C

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	（名張市）鉄道、バスともに並行路線はない。
②広域利用の状況	（名張市）名張市と奈良県宇陀郡曽爾村を結ぶ路線である。沿線に居住する者の通勤や通学、沿線に立地する病院への通院、名張市の市街地への買い物等に利用されている。また、香落溪、曽爾高原への観光路線として名張駅からの観光客の輸送を行っている。
③通院・通学利用の状況	（名張市）名張市立病院、寺田病院、名張高等学校、名張青峰高等学校、近畿大学工業高等専門学校
④当該系統の補助の必要性	（名張市）本系統に並行する鉄道及びバスの路線はなく、沿線住民にとって通勤や通学、通院、買い物など、日常生活を送るうえで欠くことができない移動手段である。また観光客の利用も多くみられることから重要な移動手段である。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
なし					

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<div>（名張市）</div> <div><div>・ 市民、転入者、移住希望者へのバス路線情報の提供</div><div>・ 市内のバス路線図の作成、行き先別の時刻表設置、公共交通の見える化の実施等の情報発信</div><div>・ お絵かきバスやバスの乗り方教室等のイベント実施</div></div>
事業者の取組 （県記載）	<div><div>・ 運転免許返納者割引制度の実施</div><div>・ エコ通勤バス制度の実施</div><div>・ 近鉄企画乗車券「曽爾高原すすき散策きっぷ」との連携（利用可能区間：名張駅⇄太良路、曽爾高原間）</div><div>・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応</div><div>・ Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供</div><div>・ WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）</div><div>・ 一部の便を「近大高専前」経由に運行経路を変更</div><div>・ 一部の便において4月～9月は「曽爾ファームガーデン」を經由するよう運行経路を変更</div><div>・ 三重交通バスご利用ガイド・バス路線図の更新及び新聞折込の実施</div></div>
県の考察 （県記載）	<div>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。</div>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
なし				0
合計		0	0	0

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<div>（名張市）</div> <div><div>・ 本系統は本市の沿線住民だけでなく、奈良県宇陀郡曽爾村の住民の越境しての高等学校への通学や通勤、通院、買い物など、日常生活の移動手段として欠くことのできないものである。また、本市内の青蓮寺観光村のぶどう狩りやいちご狩り、香落溪の紅葉狩り、曽爾高原へのハイキングなど、観光利用も見られる。</div><div>・ マイカーやレンタカーによる曽爾高原の観光客の増加により交通渋滞も発生していることから、公共交通の利用促進を図り利用者の呼び戻しに努めていきたい。</div><div>・ 朝夕の一日2便を近大高専前を經由し、新たな通学利用に即した対応がなされており、利用者の増加がみられていたが今年度は減少している。引き続き利用者数の動向を見ていきたい。</div></div>
---------	--

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
19	名張奥津（B）	三重交通株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）	
名張駅前	滝ノ原口	敷津	23.3km	
関係市町	＊名張市－津市（美杉村）－奈良県御杖村			
（）内はH13.3.31現在の市町村 ＊は広域行政圏の中心市町				
交通圏	津・伊賀交通圏			
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大950円）			
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による			

2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
計画輸送量（人）	20.7	15.0	13.4	15.6	13.7
実績輸送量（人）	13.4	15.6	16.2	13.4	15.1
平均乗車密度（人）	2.4	2.8	2.9	2.4	3.1
運行回数（回）	5.6	5.6	5.6	5.6	4.9
経常収支率	33.8	37.7	38.0	31.2	31.2
国庫補助額（千円）	5,198.0	3,952.5	2,628.5	2,647.0	2,684.0
県補助額（千円）	5,198.0	3,952.5	2,628.5	2,647.0	2,684.0
市町補助額（千円）	693.0	666.0	863.0	706.0	0.0
確保維持改善事業⑤	C	A	A	C	A

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	（名張市）鉄道、バスともに並行路線はない。滝ノ原口～名張駅前間は、三重交通梅が丘線と重複。 （津市）無し（敷津－飯垣間で津市コミュニティバスと重複あり）
②広域利用の状況	（名張市） 名張市から奈良県宇陀郡御杖村を結ぶ路線である。沿線に居住する者の通勤や通学、沿線に立地する病院への通院、名張市の市街地への買い物等に利用されている。 （津市） 名張市中心市街地と津市美杉地域を結ぶ路線であり、市域を超えて通勤・通院・通学・買物等に利用されている。鉄道駅に接続しているため、鉄道端末交通としての役割も担っている。
③通院・通学利用の状況	（名張市）名張市立病院、寺田病院、名張高等学校、名張青峰高等学校、名張中学校 （津市）津市美杉地域から奈良県御杖村を経由し、名張市中心市街地までの路線であることから、市域を跨いだ通院・通学に利用されている。
④当該系統の補助の必要性	（名張市） 本系統に並行する鉄道及びバスの路線はなく、沿線住民にとって通勤や通学、通院、買い物など、日常生活を送るうえで欠くことができない移動手段である。 （津市） 名張駅から奈良県御杖村、津市美杉地域を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する病院への通院の利用に不可欠である。 美杉地域の津市コミュニティバスが接続する幹線系統として機能しており、津市美杉地域から名張の中心市街地への移動需要を確保する重要な路線である。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
南西部（美杉）地域美杉西	津市	三重交通株式会社	敷津	2,149.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<div>（津市）</div> <div><div>・オーダーメイド時刻表「わたしの時刻表」の作成</div><div>・「シルバーエミカ」の交付</div><div>・沿線地域へ利用促進チラシを回覧</div></div> <div>（名張市）</div> <div><div>・市民・転入者・移住希望者へのバス路線情報の提供</div><div>・市内のバス路線図の作成、行き先別の時刻表設置、公共交通の見える化の実施等の情報発信</div><div>・お絵かきバスやバスの乗り方教室等のイベント実施</div></div>
事業者の取組 （県記載）	<div><div>・運転免許返納者割引制度の実施</div><div>・エコ通勤バス制度の実施</div><div>・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応</div><div>・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供</div><div>・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）</div><div>・三重交通バスご利用ガイド・バス路線図の更新及び新聞折込の実施</div><div>・シルバーエミカの交付〔高齢者外出支援事業〕</div></div>
県の考察 （県記載）	<div>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、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。</div>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
南西部（美杉）地域 美杉西	津市	5, 066	5, 049	-17
合計		5, 066	5, 049	-17

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<div>（津市）</div> <div><div>・主に美杉地域の住民が市域を超えて通勤・通院・通学・買物等に利用しており、日常生活の移動手段として重要な路線である。</div><div>令和7年度は利用者数の減少や運転手不足等による減便が行われたが、今後も路線を維持するため、沿線住民への周知・利用促進等により実績の回復を図りたい。</div></div> <div>（名張市）</div> <div><div>・本系統は、本市の住民だけでなく、沿線の津市美杉町太郎生地区や宇陀郡御杖村の住民の越境しての高等学校への通学や通勤、通院、買い物など、日常生活の移動手段として欠くことのできないものである。</div><div>・運転手不足等による減便が続いており、利用者から不満の声を聞いている。減便等効率的な運行により輸送量を確保いただいているが、朝夕の通学時間帯だけではなく、観光利用も含めて、利用者の必要な移動需要を確保されるよう交通事業者と密に連携を図っていききたい。</div></div>
---------	--

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名				路線概要図
20	阿波	三重交通株式会社				別添図のとおり
起点	主な経由地	終点	系統キロ程 (km)			
上野市駅	子延口	汁付	25. 3km			
関係市町	伊賀市（＊上野市、大山田村）					
（）内はH13. 3. 31現在の市町村 ＊は広域行政圏の中心市町						
交通圏	津・伊賀交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大890円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	
計画輸送量（人）	17. 4	15. 0	10. 7	8. 1	7. 5	
実績輸送量（人）	10. 7	10. 7	10. 7	10. 0	9. 4	
平均乗車密度（人）	1. 3	1. 3	1. 3	1. 6	1. 5	
運行回数（回）	8. 3	8. 3	8. 3	6. 3	6. 3	
経常収支率（％）	20. 7	20. 2	20. 0	22. 9	22. 0	
国庫補助額（千円）	4, 482. 5	1, 515. 0	3, 022. 5	1, 508. 0	1, 534. 0	
県補助額（千円）	4, 482. 5	1, 515. 0	3, 022. 5	1, 508. 0	1, 534. 0	
市町補助額（千円）	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	
確保維持改善事業⑤	C	C	C	C	C	

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	（伊賀市）無
②広域利用の状況	（伊賀市）沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買物等の利用
③通院・通学利用の状況	（伊賀市） ・沿線病院（森川病院）、沿線高等学校（上野高等学校、伊賀白鳳高等学校）への通院・通学利用 ・沿線中学生の一部スクールバス混乗
④当該系統の補助の必要性	（伊賀市）上野市駅から茅町駅を経由して、旧大山田村を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買物等の利用に不可欠。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
友生線（上野市駅～上野南公園～高山）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	2,913.0	0.0
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山他～中矢）※R6.10（1ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	339.0	0.0
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山～中矢）※R6.10（1ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	330.0	0.0
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山～やぶっちゃランド）※R6.11～R7.9（11ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	2,503.0	0.0
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山）※R6.11～R7.9（11ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	1,775.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<p>（伊賀市）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 市民、転入者、移住希望者へのバス路線情報の提供・ 行政バスの劣化した時刻表等の案内表示の取り換え・ 大山田行政サービス巡回車路線情報の見える化（グーグルマップ等で検索可能）の実施・ 「公共交通機関利用促進期間」を設け、イベント会場での啓発活動や企業訪問等で市職員や企業の従業員を含めた市民に対して広く周知・ 公共交通通学定期券購入費の助成
事業者の取組 （県記載）	<ul style="list-style-type: none">・ 運転免許返納者割引制度の実施・ エコ通勤バス制度の実施・ スクール混乗の実施（大山田中学校）・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応・ Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供・ WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）・ 三重交通バスご利用ガイド・バス路線図の更新及び新聞折込の実施
県の考察 （県記載）	<p>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。</p>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
友生線（上野市駅～上野南公園～高山）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	7, 159	8, 337	1, 178
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山他～中矢）※R6. 10（1ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	3, 871	305	-3, 566
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山～中矢）※R6. 10（1ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	3, 574	296	-3, 278
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山～やぶっちゃランド）※R6. 11～R7. 9（11ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	0	2, 242	2, 242
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山）※R6. 11～R7. 9（11ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	0	1, 590	1, 590
合計		14, 604	12, 770	-1, 834

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<p>（伊賀市）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 当該路線は、令和3年3月に策定した伊賀市地域公共交通計画において、市街地と地域の生活拠点や公共交通軸へアクセスする路線として位置づけており、2019年度から沿線中学生の一部スクール混乗が始まり、必要不可欠な路線である。・ 少子高齢化等により利用者が減少傾向にあるが、地域にとっては、地域外と連絡する唯一の公共交通機関であることから、路線の維持存続に向け、地域と共に利用促進策などを検討していく必要がある。
---------	--

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）						
申請番号	運行系統名	事業者名			路線概要図	
21	玉滝（B）	三重交通株式会社			別添図のとおり	
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）			
上野市駅	アピタ伊賀上野店	阿山支所前	10.7km			
関係市町 （ ）内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	伊賀市（＊上野市、阿山町）					
交通圏	津・伊賀交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大460円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	
計画輸送量（人）	15.1	15.0	7.9	24.0	21.7	
実績輸送量（人）	7.9	7.2	5.2	7.5	7.5	
平均乗車密度（人）	1.2	1.1	0.8	1.0	1.0	
運行回数（回）	6.6	6.6	6.6	7.5	7.5	
経常収支率（％）	25.0	22.5	17.6	20.4	19.4	
国庫補助額（千円）	1,871.0	632.5	630.5	1,657.5	1,689.5	
県補助額（千円）	1,871.0	632.5	630.5	1,657.5	1,689.5	
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
確保維持改善事業⑤	C	C	C	C	C	
3. 当該系統の必要性（市町村記載）						
①並行鉄道・バス路線の有無	（伊賀市）無					
②広域利用の状況	（伊賀市）沿線居住者の通勤や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設、中心市街地への買物等の利用					
③通院・通学利用の状況	（伊賀市）沿線病院（森川病院）、沿線高等学校（上野高等学校）への通院・通学利用					
④当該系統の補助の必要性	（伊賀市）上野市駅から佐那具駅を経由して、旧阿山町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設、中心市街地への買物等の利用に不可欠。					
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）						
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）		
				国補助	県補助	
友生線（上野市駅～上野南公園～高山）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	2,913.0	0.0	
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山他～中矢）※R6.10（1ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	339.0	0.0	
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山～中矢）※R6.10（1ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	330.0	0.0	
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山～やぶっちゃランド）※R6.11～R7.9（11ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	2,503.0	0.0	
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山）※R6.11～R7.9（11ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	三重交通株式会社	上野市駅	1,775.0	0.0	

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）				
沿線市町村の取組 （市町記載）	（伊賀市） ・ 市民、転入者、移住希望者へのバス路線情報の提供 ・ 行政バスの劣化した時刻表等の案内表示の取り換え ・ 大山田行政サービス巡回車路線情報の見える化（グーグルマップ等で検索可能）の実施 ・ 「公共交通機関利用促進期間」を設け、イベント会場での啓発活動や企業訪問等で市職員や企業の従業員を含めた市民に対して広く周知 ・ 公共交通通学定期券購入費の助成			
事業者の取組 （県記載）	・ 運転免許返納者割引制度の実施 ・ エコ通勤バス制度の実施 ・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応 ・ Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供 ・ WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）			
県の考察 （県記載）	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。			
6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）				
系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
友生線（上野市駅～上野南公園～高山）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	7,159	8,337	1,178
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山他～中矢）※R6.10（1ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	3,871	305	-3,566
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山～中矢）※R6.10（1ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	3,574	296	-3,278
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山～やぶっちゃランド）※R6.11～R7.9（11ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	0	2,242	2,242
西山・島ヶ原線（上野市駅～西山）※R6.11～R7.9（11ヵ月間）	伊賀市・伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	0	1,590	1,590
合計		14,604	12,770	-1,834
7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）				
関係市町の意見	（伊賀市） ・ 当該路線は、令和3年3月に策定した伊賀市地域公共交通計画において、市街地と地域の生活拠点や公共交通軸にアクセスする路線として位置づけており、高齢者の通院、買物利用の割合が高い路線である。 ・ 少子高齢化等により利用者が減少傾向にあるが、地域にとっては、地域外と連絡する唯一の公共交通機関であることから、路線の維持存続に向け、地域と共に、利用促進策などを検討していく必要がある。			

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
22	大杉（A）	三重交通株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）	
松阪駅前	VISON	道の駅奥伊勢おおだい	34. 8km	
関係市町 （）内はH13. 3. 31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	＊松阪市－多気町（多気町、勢和村）－大台町			
交通圏	伊勢・松阪交通圏			
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1, 220円）			
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による			

2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	別添図のとおり
計画輸送量（人）	R2. 10.1～： 15.6 R3. 7.1～： 18.8	15.0	18.8	11.2	13.0	
実績輸送量（人）	8.4	11.2	12.0	14.4	15.5	
平均乗車密度（人）	2.1	2.8	3.0	3.6	3.1	
運行回数（回）	4.0	4.0	4.0	4.0	5.0	
経常収支率（％）	27.9	35.2	37.0	42.2	37.7	
国庫補助額（千円）	5,925.5	6,162.0	6,147.0	4,132.0	4,230.5	
県補助額（千円）	5,925.5	6,162.0	6,147.0	4,132.0	4,230.5	
市町補助額（千円）	3,000.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	
確保維持改善事業⑤	C	C	C	B	A	

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	鉄道：JR紀勢本線 バス：松阪大石線
②広域利用の状況	松阪市外から、通院・通学・通勤等に利用されている。（定量的データなし）
③通院・通学利用の状況	沿線病院（済生会松阪総合病院、松阪市民病院、松阪厚生病院、大台厚生病院）の通院、沿線高等学校（松阪工業高等学校、松阪高等学校、相可高等学校）の通学に利用されている。（定量的データなし）
④当該系統の補助の必要性	沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する高等学校の生徒の通学、沿線に立地する病院への通院の利用に必要な系統である。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
鈴の音バス（市街地循環）	松阪市	三重交通株式会社	松阪駅前	8,409.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<p>（多気町）</p> <ul style="list-style-type: none">・乗車補助券の交付（町内移動限定・町営バス運賃との差額補助）。・多気町乗り物マップの全戸配布及びホームページ・自治会掲示板等への掲出。・町営エリアタクシー「でん多」の乗降場所を併設（利便向上）。 <p>（松阪市）</p> <ul style="list-style-type: none">・三重交通の路線情報と合わせて、ダイヤが分散し利用しやすくなった点や商業施設VISIONに延伸された点等のPRを検討。・バスの利用促進策として、市内を運行するバスの運賃を無料とする「バス運賃無料デー」を実施。大杉線では「松阪駅前」～「射和」の乗車区間で運賃を無料とした。 <p>（大台町）</p> <p>町内間利用に対する運賃補助、乗車体験会の実施</p>
事業者の取組 （県記載）	<ul style="list-style-type: none">・運転免許返納者割引制度の実施・エコ通勤バス制度の実施・近鉄企画乗車券「まわりゃんせ」による利用促進（利用可能区間：松阪市・伊勢市・鳥羽市・志摩市・南伊勢町）・松阪競輪バス利用券の配布（松阪駅前⇄春日町間）・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）・沿線高校への時刻表・通学定期券チラシ配布・松阪市バス運賃無料デーの実施
県の考察 （県記載）	<p>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。</p>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度-
				令和6年度
市街地循環	松阪市	59,761	62,520	2,759
合計		59,761	62,520	2,759

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<p>（松阪市）</p> <p>大杉線および松阪大石線、松阪熊野線の3路線は、松阪駅～射和までの運行ルートが重複しているため、昼間のダイヤ（通勤通学利用が多い朝夕のダイヤは除く）が可能な限り分散するよう三重交通に調整してもらい、利用しやすい路線となったため、沿線住民等へのPRを進めていく必要がある。</p> <p>（多気町）</p> <ul style="list-style-type: none">・大杉線の利用促進のため、運賃補助券を配布。・令和3年7月1日より、VISIONの開業に合わせて多気クリスタルタウンを経由するように再編。また、エリアタクシーでん多の乗降場所を設け、町内の利用が見込める再編となった。・離れていた町営バスや松阪熊野線の多気町役場前バス停留所をNISSHINスポーツパーク前の1ヶ所に集約したことにより、利用者からは利便性がよくなったとの声を頂いた。・新型コロナウイルスの影響で利用者が減少、地域住民へPRを進めていく。 <p>（大台町）</p> <ul style="list-style-type: none">・町内間での移動（通院や買い物）や松阪市の病院への通院で主に高齢者が利用しているため、高齢者が利用しやすい仕組みや環境整備を検討する必要がある。また、運賃補助制度の内容やバスの利用方法について、広報紙や町ホームページ等を通じて一層の周知を図るとともに、乗車体験会等を開催し、利用促進に努める。
---------	--

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
24	飯南波瀬（B）	三重交通株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）	
松阪駅前	道の駅飯高駅	スメール	50. 3km	
関係市町	松阪市（＊松阪市、飯南町、飯高町）－多気町			
（）内はH13. 3. 31現在の市町村 ＊は広域行政圏の中心市町				
交通圏	伊勢・松阪交通圏			
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1, 730円）			
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による			

2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
計画輸送量（人）	19.5	16.5	16.5	17.0	15.0
実績輸送量（人）	16.5	17.0	16.5	18.0	17.0
平均乗車密度（人）	3.3	3.4	3.3	3.6	3.4
運行回数（回）	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
経常収支率	39.5	39.6	37.5	39.0	36.9
国庫補助額（千円）	8,896.5	9,021.0	8,998.5	9,073.5	9,225.5
県補助額（千円）	8,896.5	9,021.0	8,998.5	9,073.5	9,225.5
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
確保維持改善事業⑤	C	A	A	A	A

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	無
②広域利用の状況	松阪市外から、通院・通学・通勤等に利用されている。（定量的データなし）
③通院・通学利用の状況	松阪工業高等学校、松阪高等学校、飯南高等学校、済生会松阪総合病院、松阪市民病院
④当該系統の補助の必要性	沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する高等学校の生徒の通学、沿線に立地する病院への通院の利用に必要な系統である。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
市街地循環	松阪市	三重交通株式会社	松阪駅前	8,409.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町村の取組 （市町記載）	<div>（多気町） 多気町乗り物マップの全戸配布及びホームページ、自治会掲示板等への掲出。 町営エリアタクシー「でん多」の全日運行開始（土日祝日の乗り継ぎ利便向上）をさらにPRする。 公式ホームページに利用案内（モデルコース）ページの作成（利用促進）。</div> <div>（松阪市） ・道の駅「飯高駅」まで飯南波瀬線を使って移動したバス利用者に対し、飯高駅の施設割引特典を設けるなど利用促進策を三重交通と協議。 ・道の駅「飯高駅」でのバス祭りの実施を三重交通と検討。 ・飯南高等学校、三重交通、松阪市で利用促進に関する意見交換会の実施。 ・沿線の地域住民を対象としたバスの利用に係るワークショップの実施。 ・バスの利用促進策として、市内を運行するバスの運賃を無料とする「バス運賃無料デー」を実施。</div>
事業者の取組 （県記載）	<div>・運転免許返納者割引制度の実施</div> <div>・エコ通勤バス制度の実施</div> <div>・通学定期券の現地販売（飯南高等学校）</div> <div>・松阪競輪バス利用券の配布（松阪駅前⇄春日町間）</div> <div>・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応</div> <div>・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供</div> <div>・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）</div> <div>・沿線高校への時刻表・通学定期券チラシ配布</div> <div>・松阪市バス運賃無料デーの実施</div>
県の考察 （県記載）	<div>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、飯南波瀬（A）線との統合など、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。</div>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
市街地循環	松阪市	59,761	62,520	2,759
合計		59,761	62,520	2,759

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<div>（松阪市） ・交通事業者が廃線を検討したため、事業者と協議中。</div> <div>（多気町） ・相可高等学校、飯南高等学校、松阪高等学校、松阪工業高等学校への学生利用が多く重要な路線である。 ・公式ホームページに大石から丹生大師への利用案内（モデルコース）を作成し掲載。引き続き公共交通の利用のお問い合わせの際は詳しく説明し、利用促進を図っていく。</div>
---------	---

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和5年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）							
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図		
26	南島		三重交通株式会社		別添図のとおり		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）				
伊勢市駅前	川口	南島道方	32.1km				
関係市町 （ ）内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	* 伊勢市一度会町－南伊勢町（南島町）						
交通圏	伊勢・松阪交通圏						
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1,130円）						
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による						
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）							
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6			R7
計画輸送量（人）	R2. 10.1～：33.2 R3. 4.1～：31.5	19.8	21.6	24.3			20.7
実績輸送量（人）	22.0	24.3	20.7	21.6	19.8		
平均乗車密度（人）	2.4	2.7	2.3	2.4	2.2		
運行回数（回）	9.2	9.0	9.0	9.0	9.0		
経常収支率	33.7	36.6	31.6	31.3	29.4		
国庫補助額（千円）	12,309.0	8,305.0	8,284.5	8,270.0	6,306.5		
県補助額（千円）	12,309.0	8,305.0	8,284.5	8,270.0	6,306.5		
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
確保維持改善事業⑤	C	A	B	A	A		
3. 当該系統の必要性（市町村記載）							
①並行鉄道・バス路線の有無	（度会町） 並行する鉄道・バス路線は無い。 （南伊勢町） 並行するバス路線はない。						
②広域利用の状況	（度会町） 交通弱者にとっては、伊勢市（通院・通学）への交通手段として重要な役割を果たしている。 （南伊勢町） 主な行先は伊勢市であり、町内より南島道方まで町営バスを利用し、南島道方で南島線へ乗り継げる。すべてのダイヤを町営バスと接続しており、広域利用している。 （伊勢市） 県道伊勢南島線沿いや沼木地区の住民にとっては、伊勢市駅などの中心市街地への交通手段として重要な役割を担っている。また、沼木バスと連携した乗り継ぎ性向上など地域住民への利用促進を図る。						
③通院・通学利用の状況	（度会町） 通院・通学が利用の主な目的となっている。 （南伊勢町） 南島地区住民は伊勢市への生活面での関わりが強い。当町の殆どの高校生がこの路線で、南伊勢高校で会校舎及び伊勢市内の高校へ通学し利用している通院は伊勢日赤病院、伊勢病院（直通）をはじめ当町に診療科のない病院、地区内のスーパーの撤退により買い物にも多く利用している。 （伊勢市） 沿線の小学校（佐八小学校、中島小学校）への通学利用もあるため、通学に利用しやすいダイヤ編成が必要である。						
④当該系統の補助の必要性	（度会町） 免許証返納等が進むにつれ、交通弱者にとっては、ますます必要不可欠な路線となるため、補助の継続が必要である。 （南伊勢町） 当町の高校・大学等通学、通院、通勤、買い物、JR線近鉄線への乗継に必要不可欠。 （伊勢市） 沿線に立地する小学校の児童及び高等学校の生徒の通学や地域住民が病院への通院するために必要。						

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）					
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
鹿海・朝熊	伊勢市	三重交通株式会社	イオン伊勢店、伊勢病院前、山商口、河口外科前	1,128.0	0.0
二見	伊勢市	三重交通株式会社	イオン伊勢店、伊勢病院前、山商口、伊勢学園前、河口外科前	2,017.0	0.0
辻久留・藤里	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢市駅前、宇治山田駅前、大倉うぐいす台	1,240.0	0.0
環状	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢市駅前、尼辻、宮町、イオン伊勢店、伊勢病院前、山商口、河口外科前	3,893.0	0.0
沼木バス	伊勢市	沼木まちづくり協議会	津村口、津村、円座、大野木東、神薮、川口	709.0	0.0
デマンドバス	南伊勢町	大新東（株）	南島道方	3,318	0.0
5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）					
沿線市町の取組（市町記載）	<p>（度会町）度会町自主運行バス、コミュニティバスとの連携。 町内移動に限り運賃を100円とする助成券を配布。</p> <p>（伊勢市）おでかけ乗車券の配布（利用可能区間：伊勢市内） バスポスターコンクール実施による啓発（車内展示、ララパーク（R8.1.26～2.8）等） 伊勢まつりへの出展による啓発（バス運転手制服体験、利用相談会、バスのクイズラリー等） おかげバス環状線との乗継割引の実施 沼木バスとの連携（川口、南伊勢高校度会校舎前、グッディなど）</p> <p>（南伊勢町）高校通学定期購入の助成（通学定期券の購入補助額50%） 中学3年生に向けた、通学定期購入についてのお知らせ 接続する広域幹線バスの時刻も含めた町営バス時刻表の各戸配布（R05.10.1） 町営バス、デマンドバスとの接続、連携 終点南島道方バス停（町営バスとの結節点）の待合所管理 各地区の高齢者事業にて、三重交通運転免許返納についての半額利用チラシ、三重県の免許返納についてのバス利用促進チラシを配布 終点南島道方バス停（町営バスとの結節点）の待合所整備（R6多目的トイレ設置） 地区高齢者へのバス乗り方説明会及びバス意見交換会の実施</p> <p>南伊勢高等学校の生徒募集停止を受け、早朝の部活動や高等学校のレクリエーションに参加を希望する高校生をメインターゲットとして、南島線の交通空白時間帯における事業者協力型自家用有償運送を国の交通空白解消りデザイン全面展開プロジェクトの採択事業、令和7年度三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金活用事業としてR7.9より度会町地域公共交通会議との合意形成を行い実証運行を開始。</p>				
事業者の取組（県記載）	<ul style="list-style-type: none">・運転免許返納者割引制度の実施・エコ通勤バス制度の実施・南伊勢町町営バスとの連携（直通便・乗り継ぎダイヤの設定）・近鉄企画乗車券「まわりゃんせ」による利用促進・三重交通企画乗車券「みちくさきつぷワイド」による利用促進・伊勢市内高校での通学定期券チラシ配布・一部便の度会町中心部への乗り入れ・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）・小学生を対象にしたバスの乗り方教室の実施				
県の考察（県記載）	<p>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。</p>				

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
鹿海・朝熊	伊勢市	8,462	7,307	-1,155
二見	伊勢市	11,963	10,972	-991
辻久留・藤里	伊勢市	12,629	14,648	2,019
環状	伊勢市	56,141	62,087	5,946
沼木バス	伊勢市	2,111	2,617	506
デマンドバス	南伊勢町	19,373	18,662	-711
南伊勢町営バス	南伊勢町	19,467	16,615	-2,852
合計		130,146	132,908	2,762

7. 令和5年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<p>（伊勢市）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 県道伊勢南島線沿いや沼木地区の住民にとっては、伊勢市駅などの中心市街地への交通手段として重要な役割を担っている。沿線の小学校（佐八小学校、中島小学校）への通学利用もあるため、通学に利用しやすいダイヤ編成が必要である。また、沼木バスと連携し、市内中心部への乗り継ぎ性向上など地域住民への利用促進を図る必要がある。・ おかげバス環状線での乗継割引により、地域間幹線系統路線における利用者増を図りたい。 <p>（度会町）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 接続するコミュニティバスと連携するなど利便性の向上が一定の成果につながっている。バスは交通弱者にとって、町唯一の移動手段であり通学や通院等の利用者が多いことから、今後も利用促進を行っていく必要がある。 <p>（南伊勢町）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 鉄道がない南伊勢町にとって、伊勢市内及び近郊の高等学校への通学、通勤、伊勢市内の総合病院への通院、薬局や大型スーパーがない南島地区住民の買い物などに不可欠な路線であり、また、伊勢市から当町への通勤路線でもあり、維持確保いただきたい重要な路線である。・ 特に高等学校通学の需要が高く、南島地区の子育てに重要となる路線である。当町では高等学校通学定期購入費の助成によるバス通学支援や公共交通利用の啓発の実施、南島道方で接続する町営バスは南島線との乗り継ぎを重視したダイヤを設定するなど、通学の利便性向上に取り組み、また、小中学生の塾やスポーツの活動時の移動にも欠かせない路線である・ 同路線の確保が、南伊勢町南島地区住民の生活にとっても重要である。

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
28	土路今一色	三重交通株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）	
土路	伊勢市駅前	今一色	15.8km	
関係市町	伊勢市（＊伊勢市、御園村、二見町）			
（）内はH13.3.31現在の市町村				
*は広域行政圏の中心市町				
交通圏	伊勢・松阪交通圏			
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大730円）			
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による			

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
計画輸送量（人）	20.4	15.0	21.0	19.8	18.0
実績輸送量（人）	10.2	10.2	8.4	7.8	6.0
平均乗車密度（人）	1.7	1.7	1.4	1.3	1.0
運行回数（回）	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
経常収支率	30.7	29.6	24.5	23.0	18.8
国庫補助額（千円）	3,720.0	3,772.0	3,762.5	2,908.0	2,957.0
県補助額（千円）	3,720.0	3,772.0	3,762.5	2,908.0	2,957.0
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
確保維持改善事業⑤	C	C	C	C	C

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	（鉄道） JR参宮線 近鉄山田線・鳥羽線
②広域利用の状況	（伊勢市） 東豊浜町から伊勢市駅を経由して、旧二見町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買物等の利用されている。
③通院・通学利用の状況	（伊勢市） 東豊浜町から伊勢市駅、二見町今一色・西地域からの伊勢市駅への通勤・通学に利用されている。
④当該系統の補助の必要性	（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あり、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。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
二見	伊勢市	三重交通株式会社	汐合、通り口、浜郷小学校前、黒瀬町	2,017.0	0.0
東大淀・明野・小俣	伊勢市	三重交通株式会社	宮町駅東口、高向北	3,861.0	0.0
辻久留・藤里	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢市駅前、宇治山田駅前	1,240.0	0.0
環状	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢市駅前、尼辻、大世古	3,893.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町村の取組 （市町記載）	<div>（伊勢市）</div> <div><div>・ おでかけ乗車券の配布（利用可能区間：伊勢市内）</div><div>・ バスポスターコンクール実施による啓発（車内展示、ララパーク（R8. 1. 26～2. 8）等）</div><div>・ 伊勢まつりへの出展による啓発（バス運転手制服体験、利用相談会、バスのクイズラリー等）</div><div>・ おかげバス環状線との乗継割引の実施</div></div>
事業者の取組 （県記載）	<div><div>・ 運転免許返納者割引制度の実施</div><div>・ エコ通勤バス制度の実施</div><div>・ 近鉄企画乗車券「まわりゃんせ」による利用促進</div><div>・ 三重交通企画乗車券「みちくさきっぷワイド」による利用促進</div><div>・ 伊勢市内高校での通学定期券チラシ配布</div><div>・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応</div><div>・ Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供</div><div>・ WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）</div><div>・ 伊勢ひかり病院への乗り入れ予定（R5. 10～）</div><div>・ 三重交通バスご利用ガイド・バス路線図の更新及び新聞折込の実施</div></div>
県の考察 （県記載）	<div>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。</div>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
二見線	伊勢市	12, 134	10, 972	-1, 162
東大淀・明野・小俣	伊勢市	23, 397	23, 997	600
辻久留・藤里	伊勢市	14, 750	14, 648	-102
環状	伊勢市	58, 345	62, 087	3, 742
合計		108, 626	111, 704	3, 078

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<div>（伊勢市）</div> <div><div>・ 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あり、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となっている。令和5年10月1日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開始し、令和6年4月からは地域の自治会からの要望に合わせてバス停を新設するなど、利便性を向上させる取り組みが行われている。しかしながら、利用者数の増加には結びついておらず、運行事業者からは廃止を視野に入れた路線の見直しを表明されている。市としても路線の見直しを関係者と調整のうえ、進めていく必要があると認識している。</div><div>・ おかげバス環状線での乗継割引を継続し、利用者の運賃負担の軽減を図りたい。</div></div>
---------	---

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）						
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図	
31	宿浦（A）		三重交通株式会社		別添図のとおり	
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）			
伊勢市駅前	鵜方駅前	宿浦	46.3km			
関係市町 （ ）内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	*伊勢市－志摩市（*磯部町、*阿児町、浜島町）－南伊勢町（南勢町）					
交通圏	伊勢・松阪交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1,610円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	
計画輸送量（人）	37.0	20.9	20.9	20.9	17.0	
実績輸送量（人）	20.9	20.9	19.0	20.9	15.8	
平均乗車密度（人）	2.2	2.2	2.0	2.2	2.2	
運行回数（回）	9.5	9.5	9.5	9.5	7.2	
経常収支率	27.7	27.0	23.6	25.0	25.5	
国庫補助額（千円）	19,248.0	11,153.0	11,124.5	8,473.5	5,808.0	
県補助額（千円）	19,248.0	11,153.0	11,124.5	8,473.5	5,808.0	
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
確保維持改善事業⑤	C	A	B	A	A	
3. 当該系統の必要性（市町村記載）						
①並行鉄道・バス路線の有無	（伊勢市・志摩市） 無 （南伊勢町）終点が当町宿浦となり、町内一部、船着場、田曾、田曾口には町営バス停があるが、路線が同一ではなく、並行するバス路線はない。					
②広域利用の状況	（伊勢市・志摩市） 特に志摩市から市立伊勢総合病院や伊勢赤十字病院に通院するための重要な路線となっている。また、沿線に立地する大学や高等学校の学生・生徒の通学に必要な路線である。 （南伊勢町） 主な行先は志摩市と伊勢市である。高校及び大学への通学、総合病院、当町に診療科目のない病院への通院、買い物に利用している。元々、町内宿田曽地区住民は志摩市との関わりが深く、重要な路線である。					
③通院・通学利用の状況	（伊勢市・志摩市） 伊勢市内や志摩市から市立伊勢総合病院や伊勢赤十字病院に通院するための重要な路線となっている。また、伊勢市駅や宇治山田駅をはじめ、沿線に立地する大学や高等学校の学生・生徒の通学に必要な路線である。 （南伊勢町） 志摩市内の高校への通学、伊勢市からの高校の下校に必要。 通院は志摩市志摩病院が多く、また伊勢日赤病院への直通便であり、重要な路線である。					
④当該系統の補助の必要性	（伊勢市・志摩市） 志摩方面から伊勢市駅などの中心市街地や市内の高等学校への通学及び伊勢総合病院に通院するための交通手段として欠かせない路線である。 （南伊勢町） 当町の高校通学、通院、通勤、買い物に必要不可欠。					
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）						
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）		
				国補助	県補助	
東大淀・明野・小俣	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢赤十字病院、ミタス伊勢、一之木	3,861.0	0.0	
辻久留・藤里	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢市駅前、宇治山田駅前	1,240.0	0.0	
環状	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢赤十字病院、ミタス伊勢、一之木、伊勢市駅前、伊勢病院西口、	3,893.0	0.0	
南伊勢町デマンドバス	南伊勢町	大新東（株）	宿浦	3,318.0	0.0	

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<div>（伊勢市）</div> <div>・おでかけ乗車券の配布（利用可能区間：伊勢市内）</div> <div>・バスポスターコンクール実施による啓発（車内展示、ララパーク（R8. 1. 26～2. 8）等）</div> <div>・伊勢まつりへの出展による啓発（バス運転手制服体験、利用相談会、バスのクイズラリー等）</div> <div>（志摩市）</div> <div>・市広報誌・CATV行政放送での公共交通特集記事の掲載・呼びかけ。</div> <div>・利用促進を図るため、自動車運転免許返納者へ割引制度の周知。</div> <div>・高校生等通学定期券購入補助制度の実施</div> <div>・乗継拠点である鵜方トイレの改修工事</div> <div>（南伊勢町）</div> <div>・高校通学定期購入の助成（通学定期券の購入補助額50%）</div> <div>・中学3年生に向けた、通学定期購入についてのお知らせ</div> <div>・接続する広域幹線バスの時刻も含めた町営バス時刻表の各戸配布（R6. 10. 1）</div> <div>・町営バス、デマンドバスとの接続、連携</div> <div>・船着場バス停（町営バスとの結節点）の待合所管理</div> <div>・各地区の高齢者事業にて、三重交通運転免許返納についての半額利用チラシ、三重県の免許返納についてのバス利用促進チラシを配布</div> <div>・公共交通利用促進啓発物品の配布</div> <div>・三重交通と共同での地域小学生を対象にしたバスの乗り方教室の実施（R4. 12南勢小学校）</div>			
事業者の取組 （県記載）	<div>・運転免許返納者割引制度の実施</div> <div>・エコ通勤バス制度の実施</div> <div>・近鉄企画乗車券「まわりゃんせ」による利用促進</div> <div>・三重交通企画乗車券「みちくさきっぷワイド」による利用促進</div> <div>・伊勢市内高校への通学定期券チラシ配布</div> <div>・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応</div> <div>・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供</div> <div>・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）</div> <div>・町内小学生を対象にしたバスの乗り方教室の実施</div>			
県の考察 （県記載）	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。			

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
東大淀・明野・小俣	伊勢市	22, 750	23, 997	1, 247
辻久留・藤里	伊勢市	12, 629	14, 648	2, 019
環状	伊勢市	56, 141	62, 087	5, 946
デマンドバス	南伊勢町	19, 373	18, 662	-711
南伊勢町営バス	南伊勢町	19, 467	16, 615	-2, 852
合計		130, 360	136, 009	5, 649

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見

（伊勢市）

・志摩方面から伊勢市駅などの中心市街地や市内の高等学校への通学及び伊勢赤十字病院に通院するための交通手段として重要な役割を担っている。志摩地域からの通勤・通学・通院に利用に配慮した、利用しやすいダイヤ編成などの利便性向上による利用促進を図る必要がある。

・おかげバス環状線での乗継割引により、地域間幹線系統路線における利用者増を図りたい。

（志摩市）

・志摩市内のうち、浜島町地区から伊勢方面への唯一の公共交通手段であり、特に伊勢方面の高等学校に通学する生徒にとっては、欠かすことのできない路線である。

・市内には総合病院が一つしかなく、伊勢方面の病院に通院する住民もあり、特に公共交通機関を利用しなければならない高齢者には、唯一の移動手段であるこの路線は欠かすことができない。

・今後、高齢化率は、ますます増加する予測であり、そのような中、高齢者の事故防止のため、自動車運転免許返納者へ割引制度を周知や他の公共交通との接続を強化し、路線の利用促進を図りたい。

・そのほか浜島町地区にも多くの観光スポットがあり、観光客も利用しやすくするための交通施策を検討し、利用促進に努めていきたい。

（南伊勢町）

・鉄道がない南伊勢町にとって、旧南勢町宿田曾地区から志摩市及び伊勢市内の高校通学、志摩市伊勢市内の総合病院への通院、買い物、通勤に重要な路線である。

・特に志摩市への通院には便利で需要が高く、また高校からの下校の利用も多い。当町では高等学校通学定期購入費の助成によるバス通学支援で通学の利便性向上に取り組み、欠かせない路線である。

・同路線の確保が、南伊勢町宿田曾地区住民の生活に必要であるとの要望が強く出ている。

・宿浦区、田曾浦区で住民懇談会を実施した際、志摩市への路線について、維持確保の要望が強く出た。

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
32	宿浦（B）	三重交通株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）	
磯部バスセンター	鵜方駅前	宿浦	25.1km	
関係市町	志摩市（＊磯部町、＊阿児町、浜島町）－南伊勢町（南勢町）			
（）内はH13.3.31現在の市町村				
*は広域行政圏の中心市町				
交通圏	伊勢・松阪交通圏			
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1,010円）			
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による			

2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	別添図のとおり
計画輸送量（人）	17.6	15.0	12.0	12.0	R6.10.1～： 14.2 R7.4.1～： 12.9	
実績輸送量（人）	12.0	12.0	15.2	14.8	15.2	
平均乗車密度（人）	3.0	3.0	3.8	3.7	3.8	
運行回数（回）	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
経常収支率（％）	42.6	41.8	50.9	48.5	49.8	
国庫補助額（千円）	3,907.0	2,953.5	3,029.5	3,051.5	3,124.5	
県補助額（千円）	3,907.0	2,953.5	3,029.5	3,051.5	3,124.5	
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
確保維持改善事業⑤	C	C	A	B	A	

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	（志摩市）無 （南伊勢町）終点が当町宿浦となり、町内一部、船着場、田曾、田曾口には町営バス停があるが、路線が同一ではなく、並行するバス路線はない。
②広域利用の状況	（志摩市）主には南伊勢町から志摩市への通院・通学等に利用されている。（定量的データなし） （南伊勢町）主な行先は志摩市である。高校通学、総合病院、当町に診療科目のない病院への通院、買い物に利用している。元々、町内宿田曾地区住民は志摩市との関わりが深く、重要な路線である。
③通院・通学利用の状況	（志摩市）志摩高等学校への通学や志摩市内唯一の総合病院（志摩病院）への通院などに利用されている。（定量的データなし） （南伊勢町）志摩市内の高校への通学、伊勢市からの高校下校（近鉄利用）に必要。通院は志摩市志摩病院が多く、重要な路線である。
④当該系統の補助の必要性	（志摩市）志摩市と南伊勢町をつなぎ、近郊の高等学校への通学、通院、買い物等の利用に必要な系統である。 （南伊勢町）当町の高校通学、通院、通勤、買い物、近鉄線への乗継に必要不可欠。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
南伊勢町デマンドバス	南伊勢町	大新東株式会社	宿浦	3,618.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町村の取組 （市町記載）	<p>（志摩市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市広報誌・CATV行政放送での公共交通特集記事の掲載・呼びかけ ・利用促進を図るため、自動車運転免許返納者へ割引制度の周知 ・高校生等通学定期券購入補助制度の実施 ・乗継拠点である鵜方トイレの改修工事 <p>（南伊勢町）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校通学定期購入の助成（通学定期券の購入補助額50％） ・中学３年生に向けた、通学定期購入についてのお知らせ ・接続する広域幹線バスの時刻も含めた町営バス時刻表の各戸配布（R6. 10. 1） ・町営バス、デマンドバスとの接続、連携 ・船着場バス停（町営バスとの結節点）の待合所管理 ・各地区の高齢者事業にて、三重交通運転免許返納についての半額利用チラシ、三重県の免許返納についてのバス利用促進啓発物品を配布 ・公共交通利用促進啓発物品の配布 ・三重交通と共同での地域小学生を対象にしたバスの乗り方教室の実施（R4. 12南勢小学校）
事業者の取組 （県記載）	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許返納者割引制度の実施 ・エコ通勤バス制度の実施 ・近鉄企画乗車券「まわりゃんせ」による利用促進 ・三重交通企画乗車券「みちくさきっぷワイド」による利用促進 ・志摩市内高校への通学定期券チラシ配布 ・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応 ・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供 ・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上） ・三重交通バスご利用ガイド・バス路線図の更新及び新聞折込の実施
県の考察 （県記載）	<p>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、令和8年度計画において、宿浦(A)線と併せダイヤや路線の統合を行った。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。</p>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
南伊勢町デマンドバス	南伊勢町	18,662	19,373	711
合計		18,662	19,373	711

関係市町の意見	<p>（志摩市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・志摩市内のうち、浜島町地区から鵜方駅前、総合病院を経由して磯部バスセンターまでの公共交通での移動手段であり、特に志摩高等学校に通学する生徒にとっては、欠かすことのできない路線である。 ・浜島町各地区で開催した、地域公共交通住民懇談会での意見において、市内唯一の総合病院への通院、阿児町鵜方地区への買い物などに利用している住民も多く、特に公共交通機関を利用しなければならない高齢者には、欠かすことのできない路線である。 ・今後、高齢化率は、ますます増加する予測であり、そのような中、高齢者の事故防止のため、自動車運転免許返納者へ割引制度を周知や他の公共交通との接続を強化し、路線の利用促進を図りたい。 ・そのほか、浜島町地区にも多くの観光スポットがあり、観光客も利用しやすくするための交通施策を検討し、利用促進に努めていきたい。 <p>（南伊勢町）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道がない南伊勢町にとって、旧南勢町宿田曾地区から志摩市内の高校通学、総合病院への通院、買い物、通勤に重要な路線である。 ・特に志摩市への通院には便利で需要が高く、また志摩高校、水産高校への通学路線である。当町では高校通学定期購入費の助成によるバス通学支援で通学の利便性向上に取り組み、欠かせない路線である。 ・同路線の確保が、南伊勢町宿田曾地区住民の生活に必要である。
---------	---

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名				路線概要図
33	五ヶ所（A）	三重交通株式会社				
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）			
宇治山田駅前	横輪口	五ヶ所バスセンター	23. 7km			
関係市町	＊伊勢市－南伊勢町（南勢町）					
（）内はH13. 3. 31現在の市町村						
*は広域行政圏の中心市町						
交通圏	伊勢・松阪交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大980円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	別添図のとおり
計画輸送量（人）	23. 8	15. 0	15. 0	12. 6	13. 6	
実績輸送量（人）	11. 9	12. 6	14. 0	15. 4	15. 2	
平均乗車密度（人）	1. 7	1. 8	2. 0	2. 2	2. 0	
運行回数（回）	7. 0	7. 0	7. 0	7. 0	7. 6	
経常収支率	28. 2	27. 7	29. 3	31. 7	29. 5	
国庫補助額（千円）	5, 576. 0	2, 827. 0	2, 819. 5	2, 843. 0	2, 913. 0	
県補助額（千円）	5, 576. 0	2, 827. 0	2, 819. 5	2, 843. 0	2, 913. 0	
市町補助額（千円）	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	
確保維持改善事業⑤	C	C	B	A	A	

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	（伊勢市）無 （南伊勢町）町内、町立南伊勢病院～五ヶ所間は並行する町営バス路線がある。
②広域利用の状況	（伊勢市）県道伊勢南島線沿いや沼木地区の住民にとっては、伊勢市駅などの中心市街地への交通手段として重要な役割を担っている。 （南伊勢町）主な行先は伊勢市であり、町内より五ヶ所まで町営バスを利用し、五ヶ所で町営バスへ乗り継ぎとなる。ほぼすべてのダイヤを接続しており、広域利用している。
③通院・通学利用の状況	（伊勢市）伊勢市駅や宇治山田駅、沿線の小学校（佐八小学校、中島小学校）への通学利用。 （南伊勢町）当町は伊勢市への生活面での関わりが強い。多くの高校生がこの路線で、伊勢市内、また近鉄線に乗継、松阪市の高校へ通学し利用している。通院は伊勢日赤病院、伊勢病院をはじめ当町に診療科のない病院、大型店への買い物にも多く利用している。 また、路線上にR1.11月、町立南伊勢病院が開院し、通院利用がある。
④当該系統の補助の必要性	（伊勢市）伊勢市駅や宇治山田駅から南伊勢町（旧南勢町）の五ヶ所バスセンターを結ぶ路線であり、沿線に立地する高等学校の生徒の通学等の利用に不可欠な路線となっている。 （南伊勢町）当町の高校、大学通学、通院、通勤、買い物、JR線近鉄線への乗継に必要不可欠。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
辻久留・藤里	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢市駅前、宇治山田駅前、大倉うぐいす台	1,240.0	0.0
環状	伊勢市	三重交通株式会社	伊勢市駅前、尼辻、宮町	3,893.0	0.0
沼木バス	伊勢市	沼木まちづくり協議会	津村口、津村、昭和苑口、沼木中学前、電子前、上野南、開花橋、横輪口	709.0	0.0
南伊勢町デマンドバス	南伊勢町	大新東株式会社	五ヶ所	3,618	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<p>（伊勢市）</p> <ul style="list-style-type: none">・おでかけ乗車券の配布（利用可能区間：伊勢市内）（伊勢市）・バスポスターコンクール実施による啓発（車内展示、ララパーク（R8. 1. 26～2. 8）等）・伊勢まつりへの出展による啓発（バス運転手制服体験、利用相談会、バスのクイズラリー等）・おかげバス環状線との乗継割引の実施 <p>（南伊勢町）</p> <ul style="list-style-type: none">・高校通学定期購入の助成（通学定期券の購入補助額50%）・中学3年生に向けた、通学定期購入についてのお知らせ・接続する広域幹線バスの時刻も含めた町営バス時刻表の各戸配布（R6. 10. 1）・町営バス、デマンドバスとの接続、連携・各地区の高齢者事業にて、三重交通運転免許返納についての半額利用チラシ、三重県の免許返納についてのバス利用促進チラシを配布・公共交通利用促進啓発物品の配布・三重交通と共同での地域小学生を対象にしたバスの乗り方教室の実施・三重県の実施した増備実証運行を含め、南伊勢町営バスからの乗継ぎ乗降調査を実施・特定非営利活動法人わがらへ町が令和7年度三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金を受けながら車両貸与及び燃料油脂等の必要な経費を負担し、宿田曽エリアから五ヶ所バスセンター（五ヶ所A線・五ヶ所B線の地域間幹線結節点）への公共ライドシェアを開始（R7. 7）
事業者の取組 （県記載）	<ul style="list-style-type: none">・運転免許返納者割引制度の実施・エコ通勤バス制度の実施・近鉄企画乗車券「まわりゃんせ」による利用促進・三重交通企画乗車券「みちくさきっぷワイド」による利用促進・伊勢市内高校への通学定期券チラシ配布・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）・三重交通バスご利用ガイド・バス路線図の更新及び新聞折込の実施
県の考察 （県記載）	<p>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。</p>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度-
				令和6年度
辻久留・藤里	伊勢市	14, 750	14, 648	-102
環状	伊勢市	58, 345	62, 087	3, 742
沼木バス	伊勢市	2, 561	2, 617	56
デマンドバス	南伊勢町	18, 662	19, 373	711
合計		94, 318	98, 725	4, 407

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<p>（伊勢市）</p> <ul style="list-style-type: none">・県道伊勢南島線沿いや沼木地区の住民にとっては、伊勢市駅などの中心市街地への交通手段として重要な役割を担っている。沿線の小学校（佐八小学校、中島小学校）への通学利用もあるため、通学に利用しやすいダイヤ編成が必要である。また、沼木バスと連携した乗り継ぎ性向上など地域住民への利用促進を図る必要がある。・おかげバス環状線での乗継割引により、地域間幹線系統路線における利用者増を図りたい。 <p>（南伊勢町）</p> <ul style="list-style-type: none">・鉄道がない南伊勢町にとって、南勢地区の伊勢市内及び近郊の高校への通学、伊勢市内の総合病院への通院、買い物などに不可欠な路線であり、維持確保いただきたい重要な路線である。・志摩営業所の運行する高校スクールバスの下校便が廃止され、伊勢市内からの高校下校に必要不可欠。南勢地区の子育てに重要となる路線である。当町では高校通学定期購入費の助成によるバス通学支援や公共交通利用の啓発の実施、五ヶ所で接続する町営バスは五ヶ所線との乗り継ぎを重視したダイヤを設定するなど、通学の利便性向上に取り組み、また、小中学生の塾やスポーツの活動時の移動にも欠かせない路線である。・同路線の確保が、南伊勢町南勢地区住民の生活にとっても重要である。
---------	--

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）						
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図	
34	五ヶ所（B）		三重交通株式会社		別添図のとおり	
起点	主な経由地		終点	系統キロ程（km）		
五ヶ所バスセンター	神津佐		磯部バスセンター	12.1km		
関係市町 （ ）内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	南伊勢町（南勢町）－志摩市（＊磯部町）					
交通圏	伊勢・松阪交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り100円、最大550円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6		R7
計画輸送量（人）	24.6	15.0	12.7	13.6		11.7
実績輸送量（人）	12.7	13.6	11.0	11.9	10.7	
平均乗車密度（人）	1.5	1.6	1.3	1.4	1.1	
運行回数（回）	8.5	8.5	8.5	8.5	9.8	
経常収支率	24.9	25.3	21.4	21.9	22.2	
国庫補助額（千円）	2,849.5	1,443.0	1,464.0	1,476.0	1,522.0	
県補助額（千円）	2,849.5	1,443.0	1,464.0	1,476.0	1,522.0	
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
確保維持改善事業⑤	C	B	C	C	C	
3. 当該系統の必要性（市町村記載）						
①並行鉄道・バス路線の有無	（志摩市）無 （南伊勢町）町内、神津佐～コメリ・ぎゅーとら間は並行する町営バス路線がある。					
②広域利用の状況	（志摩市）主には南伊勢町から志摩市・伊勢市への通学・通院の利用がある。 （南伊勢町）主な行先は志摩市・伊勢市（近鉄線利用）であり、町内より五ヶ所まで町営バスを利用し、五ヶ所で町営バスへ乗り継ぎとなる。 ほぼすべてのダイヤを接続しており、広域利用している。					
③通院・通学利用の状況	（志摩市）志摩磯部駅周辺への通院・伊勢市への通院・通学。 （南伊勢町）志摩高校への通学利用が多い。磯部バスセンターを経由して、通院は伊勢日赤病院、伊勢病院をはじめ当町に診療科のない病院、大型店への買い物にも多く利用している。 また、近鉄線への乗継としても重要である。					
④当該系統の補助の必要性	（志摩市）五ヶ所バスセンターから磯部バスセンターを経由し、志摩磯部駅を結ぶ路線であり、沿線に立地する高等学校の生徒の通学や病院への通院の利用に不可欠。 （南伊勢町）当町の高校通学、通院、通勤、買い物、近鉄線への乗継に必要不可欠。					
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）						
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）		
				国補助	県補助	
南伊勢町デマンドバス	南伊勢町	大新東株式会社	五ヶ所	3,618.0	0.0	

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<p>（志摩市）</p> <ul style="list-style-type: none">・市広報誌・CATV行政放送での公共交通特集記事の掲載・呼びかけ・利用促進を図るため、自動車運転免許返納者へ割引制度の周知・高校生等通学定期券購入補助制度の実施 <p>（南伊勢町）</p> <ul style="list-style-type: none">・高校通学定期購入の助成（通学定期券の購入補助額50％）・中学3年生に向けた、通学定期購入についてのお知らせ・接続する広域幹線バスの時刻も含めた町営バス時刻表の各戸配布（R6.10.1）・町営バス、デマンドバスとの接続、連携・コメリ・ぎゅーとらバス停（町営バスとの結節点）の待合所環境改善・各地区の高齢者事業にて、三重交通運転免許返納についての半額利用チラシ、三重県の免許返納についてのバス利用促進チラシを配布・公共交通利用促進啓発物品の配布・三重交通と共同での地域小学生を対象にしたバスの乗り方教室の実施・三重県の実施した増備実証運行を含め、南伊勢町営バスからの乗継ぎ乗降調査を実施・特定非営利活動法人わがらへ町が令和7年度三重県交通不便地域等移動手段確保総合対策補助金を受けながら車両貸与及び燃料油脂等の必要な経費を負担し、宿田曽エリアから五ヶ所バスセンター（五ヶ所A線・五ヶ所B線の地域間幹線結節点）への公共ライドシェアを開始（R7.7）
事業者の取組 （県記載）	<ul style="list-style-type: none">・運転免許返納者割引制度の実施・エコ通勤バス制度の実施・近鉄企画乗車券「まわりゃんせ」による利用促進・三重交通企画乗車券「みちくさきっぷワイド」による利用促進・志摩市内高校への通学定期券チラシ配布・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）・三重交通バスご利用ガイド・バス路線図の更新及び新聞折込の実施
県の考察 （県記載）	<p>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等との連携を強化し、接続の利便性向上に努める必要がある。</p>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

路線名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
南伊勢町デマンドバス	南伊勢町	18,662	19,373	711
合計		18,662	19,373	711

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<p>（志摩市）</p> <ul style="list-style-type: none">・この路線は特に、南伊勢町から志摩高等学校へ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。また、乗り継いで伊勢市内への通院などで利用する方も多く、特に公共交通機関を利用しなければならない高齢者には、この路線は欠かすことができない。・今後、高齢化率は、ますます増加する予測であり、そのような中、高齢者の事故防止のため、自動車運転免許返納者へ割引制度を周知や他の公共交通との接続を強化し、路線の利用促進を図りたい。 <p>（南伊勢町）</p> <ul style="list-style-type: none">・鉄道がない南伊勢町にとって、南勢地区の志摩市の高校への通学、志摩市内の総合病院への通院、通勤、買い物などに不可欠な路線であり、利用者減少があっても、維持確保いただきたい重要な路線である。・特に志摩市内への高校への通学の需要が高く、南勢地区の子育てに重要となる路線である。当町では高校通学定期購入費の助成によるバス通学支援や公共交通利用の啓発の実施、五ヶ所で接続する町営バスは五ヶ所線との乗り継ぎを重視したダイヤを設定するなど、通学の利便性向上に取り組む、また、小中学生の塾やスポーツの活動時の移動にも欠かせない路線である。・同路線の確保が、南伊勢町南勢地区住民の生活にとっても重要である。
---------	--

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
35	熊野新宮	三重交通株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）	
鬼ヶ城	阿田和	新宮駅前	25. 4km	
関係市町	* 熊野市－御浜町－紀宝町（鵜殿村、紀宝町）－和歌山県新宮市			
（）内はH13. 3. 31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町				
交通圏	尾鷲・熊野交通圏			
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1, 080円）			
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による			

2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
計画輸送量（人）	R2. 10.1～：32.7 R3. 4.1～：31.8	20.3	16.3	15.4	13.7
実績輸送量（人）	16.3	15.4	15.4	13.6	15.9
平均乗車密度（人）	1.8	1.7	1.7	1.5	1.5
運行回数（回）	9.1	9.1	9.1	9.1	10.6
経常収支率	23.6	22.3	21.9	20.5	22.2
国庫補助額（千円）	8,374.5	5,745.0	4,373.5	2,871.0	15,052.0
県補助額（千円）	8,374.5	5,745.0	4,373.5	2,871.0	15,052.0
市町補助額（千円）	452.0	309.0	235.5	157.5	0.0
確保維持改善事業⑤	C	C	B	B	A

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	（熊野市）鉄道は並行しているが、駅間の距離が長く、利便性が低い。またバス路線については一部、自主運行バス路線と重なる部分はあるものの、この路線すべてに並行する路線はない。そのため当該系統は必要である。 （御浜町）JR紀勢本線 （紀宝町）JR紀勢本線、紀宝町民バス
②広域利用の状況	（熊野市）熊野市、御浜町、紀宝町の3市町の住民は和歌山県新宮市も生活圏としており、車や免許を所持していない者は当該系統を利用し通勤や買い物などを行っている。 （御浜町）通院・通学・買い物などによる越境利用。 （紀宝町）通院・通学・買い物などによる越境利用。
③通院・通学利用の状況	（熊野市）当該系統沿線沿いの居住者は紀南病院への通院、熊野青藍高校（木本校舎、紀南校舎）への通学に利用しており、当該系統がなければ、自宅から通えなくなる学生もいることなどから必要不可欠となっている。 （御浜町）通院（紀南病院）、通学（木本高等学校、紀南高等学校、近畿大附属新宮高等学校）など。 （紀宝町）通院（紀南病院）、通学（木本高等学校、紀南高等学校、近畿大附属新宮高等学校）など。
④当該系統の補助の必要性	（熊野市）上記に記載しているとおり、当該系統沿線沿いの居住者が、慣れ親しんだ地域で住み続けるために、当該系統はなくてはならないものとなっており、当該系統への補助の必要性はある。 （御浜町）当該路線は、通学・通院などの利用が多く、地域住民にとって必要不可欠なものである。 （紀宝町）当該路線は、通学・通院などの利用が多く、地域住民にとって必要不可欠なものである。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
鬼ヶ城線	熊野市	熊野第一交通株式会社	熊野市駅	0.0	0.0
市街地乗合タクシー	熊野市	熊野第一交通株式会社	熊野市駅	755.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町村の取組 （市町記載）	（熊野市） 自宅からバス停までの移動が困難と感じる高齢者が多いため、デマンド交通（乗合タクシー）による交通体系を整備し自宅から目的地までの交通手段を確保しており、バス停への接続が可能となっている。しかし周知が足りておらず、その情報が十分に認識されていないことから自動車学校の高齢者講習者へのパンフレット配布や広報誌にて周知を実施している。また県、交通事業者とも連携し、乗車促進を行い、引き続き計画輸送量の目標達成につなげたい。 （御浜町）鉄道や自主運行バス等のその他の交通体制との円滑な連携を図り、乗車率の向上につなげる。 （紀宝町）1年を通して、円滑な交通体制を維持し、乗車率向上につなげる。
事業者の取組 （県記載）	・運転免許返納者割引制度の実施 ・エコ通勤バス制度の実施 ・紀伊半島外国人観光客受入推進協議会への参画 ・沿線高校への通学定期券チラシの配布 ・旅行会社発行物への運行時刻掲載 ・バスロケーションシステムの導入
県の考察 （県記載）	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。

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度-
				令和6年度
鬼ヶ城線	熊野市	484	601	117
市街地乗合タクシー	熊野市	14,010	13,919	-91
合計		14,494	14,520	26

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	（熊野市） ・当該路線は熊野市を含む御浜町、紀宝町の3市町において、通学、通院等の面で大きな役割をもっているが、熊野市からは紀南病院へ直接乗り入れる交通手段の要望が多い状況にある。そのような中で、令和6年6月に東紀州地域公共交通利便増進実施計画を策定し運行経路の再編を行ったことで平日の一部便では、屋根やベンチを備えた停留所に乗り入れし紀南病院巡回バスと接続することで、待合環境の改善を通して通院利用に係る利便性の向上が図られた。 今後も利用者のニーズを反映しできる限り、路線の維持に向けた利便性の向上を図っていただきたい。
	（御浜町） ・熊野市中心部から和歌山県新宮市を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する高校の生徒の通学、病院への通院、中心市街地への買物目的等の利用に不可欠な路線である。JRや自主運行バス等との接続など、他の公共交通との円滑な交通体系を図りながら、関係自治体等と共に、更なる利用促進に向けて取組を進めていただきたい。
	（紀宝町） ・当該路線は、通学や通院、買い物など、車を持たない学生や高齢者など幅広く利用されており、地域住民にとって必要不可欠なものである。 運行にあたっては、JRや町民バスへの接続、運賃等、利用しやすい体系を考慮しつつ、沿線自治体とともに、利用促進PR等に努めていく必要がある。

1. 系統の概要（市町村、県記載）						
申請番号		運行系統名		事業者名		路線概要図
36		大又		三重交通株式会社		別添図のとおり
起点		主な経由地		終点	系統キロ程（km）	
熊野市		紀伊佐田		大又大久保	17. 2km	
関係市町 （ ）内はH13. 3. 31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町		＊熊野市				
交通圏		尾鷲・熊野交通圏				
運賃体系		対距離制（初乗り190円、最大1, 510円）				
運賃設定の考え方		運行事業者の運賃体系による				
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	
計画輸送量（人）	15. 3	15. 0	7. 7	8. 1	5. 9	
実績輸送量（人）	8. 1	8. 1	8. 6	7. 3	3. 6	
平均乗車密度（人）	1. 8	1. 9	2. 0	1. 7	0. 8	
運行回数（回）	4. 5	4. 3	4. 3	4. 3	4. 3	
経常収支率（％）	23. 4	23. 5	23. 4	20. 2	20. 2	
国庫補助額（千円）	7, 142. 5	4, 667. 6	2, 385. 0	2, 400. 0	5, 303. 0	
県補助額（千円）	7, 142. 5	4, 667. 6	2, 385. 0	2, 400. 0	5, 303. 0	
市町補助額（千円）	2, 793. 0	2, 594. 0	2, 224. 5	2, 650. 5	1, 319. 0	
確保維持改善事業⑤	C	C	C	C	C	
3. 当該系統の必要性（市町村記載）						
①並行鉄道・バス路線の有無	バス路線については一部、自主運行バス路線と重なる部分はあるものの、この路線すべてに並行する路線はない。そのため当該系統は必要である。					
②広域利用の状況	当該系統沿線沿いの居住者は和歌山県新宮市も生活圏としており、車や免許を所持していない者は当該系統と熊野新宮線や鉄道を乗り継ぎ、通勤や買い物などを行っている。					
③通院・通学利用の状況	高等学校は熊野市に1校、御浜町に1校あり、当該系統沿線沿いの居住者は通院、通学に利用しており、当該系統がなければ、自宅から通えなくなる学生もいることなどから必要不可欠となっている。					
④当該系統の補助の必要性	上記に記載しているとおり、当該系統沿線沿いの居住者が、慣れ親しんだ地域で住み続けるために、当該系統はなくてはならないものとなっており、当該系統への補助の必要性はある。					
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）						
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）		
				国補助	県補助	
鬼ヶ城線	熊野市	熊野第一交通株式会社	熊野市駅	0. 0	0. 0	
市街地乗合タクシー	熊野市	熊野第一交通株式会社	熊野市駅	755. 0	0. 0	

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町村の取組 （市町記載）	<p>（熊野市）</p> <p>自宅からバス停までの移動が困難と感じる高齢者が多いため、デマンド交通（乗合タクシー）による交通体系を整備し自宅から目的地までの交通手段を確保しており、バス停への接続が可能となっている。しかし周知が足りておらず、その情報が十分に認識されていないことから自動車学校の高齢者講習者へのパンフレット配布や広報誌にて周知を実施している。また県、交通事業者とも連携し、乗車促進を行い、計画輸送量の目標達成につなげたい。</p>
事業者の取組 （県記載）	<ul style="list-style-type: none">・運転免許返納者割引制度の実施・エコ通勤バス制度の実施・紀伊半島外国人観光客受入推進協議会への参画・沿線高校への通学定期券チラシの配布・旅行会社発行物への運行時刻掲載・バスロケーションシステムの導入
県の考察 （県記載）	<p>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。</p>

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度-
				令和6年度
鬼ヶ城線	熊野市	484	601	117
市街地乗合タクシー	熊野市	14, 010	13, 919	-91
合計		14, 494	14, 520	26

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<p>（熊野市）</p> <p>・当該路線は通学、通院等の面で大きな役割をもっている。そのような中で、令和6年6月に東紀州地域公共交通利便増進実施計画を策定し運行経路の再編を行ったことで一部便の終点を三重交通南紀営業所とし、「河上横町」停留所に乗り入れることで、近隣の商業施設や医療機関への買い物・通院利用の利便性向上が図られた。</p> <p>今後も利用者のニーズを反映しできる限り、路線の維持に向けた利便性の向上を図っていただきたい。</p>
---------	---

1. 系統の概要（市町村、県記載）							
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図		
37	海山長島		三重交通株式会社		別添図のとおり		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）				
海山バスセンター	古里	長島駅前	20.3km				
関係市町 （）内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	紀北町（海山町、*紀伊長島町）						
交通圏	尾鷲・熊野交通圏						
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1,120円）						
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による						
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）							
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6			R7
計画輸送量（人）	15.1	15.0	7.9	7.2			6.3
実績輸送量（人）	7.9	7.2	7.9	7.2	7.8		
平均乗車密度（人）	1.2	1.1	1.2	1.1	1.1		
運行回数（回）	6.6	6.6	6.6	6.6	6.6		
経常収支率（％）	18.7	16.4	16.7	15.9	17.8		
国庫補助額（千円）	5,333.5	1,814.5	1,822.5	1,836.5	8,851.0		
県補助額（千円）	5,333.5	1,814.5	1,822.5	1,836.5	8,851.0		
市町補助額（千円）	7,228.0	14,651.0	14,750.0	15,288.0	9,442.0		
確保維持改善事業⑤	C	C	C	C	C		
3. 当該系統の必要性（市町村記載）							
①並行鉄道・バス路線の有無	鉄道：JR紀勢本線						
②広域利用の状況	町内での通院・買い物等に利用されている。						
③通院・通学利用の状況	尾鷲海山線に乗り継ぐことで尾鷲市病院への通院に利用されている。（定量的データなし）						
④当該系統の補助の必要性	町内海山地区から紀伊長島地区を結ぶ路線であり、沿線居住者の中心市街地への買物等の利用に必要な系統である。						
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）							
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）			
				国補助	県補助		
いこかバス（海野）	紀北町	三重交通株式会社	紀伊長島駅	307.0	0.0		
いこかバス（便所山）	紀北町	三重交通株式会社	国道相賀	172.0	0.0		
公共交通空白地有償運送（デマンド）	紀北町	紀北町	町内全停留所	2,635.0	0.0		
ふれあいバス（尾鷲地区）	尾鷲市	三重交通株式会社	栄町、朝日町、尾鷲港ほか	314.0	0.0		
ふれあいバス（九鬼・早田）	尾鷲市	三重交通株式会社	瀬木山	964.0	0.0		
ふれあいバス（北輪内）	尾鷲市	三重交通株式会社	瀬木山	815.0	0.0		
ふれあいバス（南輪内）	尾鷲市	三重交通株式会社	瀬木山	1,109.0	0.0		

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）				
沿線市町村の取組 （市町記載）	（紀北町） ・ 中学3年生や尾鷲高等学校生への通学バス定期券補助金の実施とPR ・ デマンド交通（おでかけ応援サービスえがお）の実施による、利便性の高い交通ネットワークの構築			
事業者の取組 （県記載）	・ 運転免許返納者割引制度の実施 ・ エコ通勤バス制度の実施 ・ 尾鷲高等学校等の通学利用を考慮したダイヤ設定の実施 ・ 紀伊半島外国人観光客受入推進協議会への参画 ・ JR東海企画乗車券「南紀・熊野古道フリーきっぷ」への参画 ・ バスロケーションシステムの導入			
県の考察 （県記載）	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。			
6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）				
路線名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
海野	紀北町	1, 301	994	-307
便ノ山	紀北町	894	842	-52
公共交通空白地有償 運送（デマンド）	紀北町	7, 866	8, 299	433
尾鷲地区	尾鷲市	17, 394	16, 059	-1, 335
八鬼山	尾鷲市	0	0	0
ハラソ	尾鷲市	0	0	0
九鬼・早田	尾鷲市	15, 857	15, 436	-421
北輪内	尾鷲市	5, 210	5, 809	599
南輪内	尾鷲市	10, 489	8, 503	-1, 986
合計		59, 011	55, 942	-1, 261
7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）				
関係市町の意見	（尾鷲市） ・ 輸送量が年々減少しているため、路線再編後も、引き続き利用者の増加に向けた利用促進について、沿線・関係市町と三重交通とともに、PRを進める必要があると考える。 （紀北町） ・ 高等学校生の通学の足としてのバス利用を考えた際、下校時の便が早く、クラブ活動後の生徒が利用できないため、もう少し遅い便（主に18時～19時台）のダイヤ改正について検討いただきたい。			

1. 系統の概要（市町村、県記載）						
申請番号	運行系統名	事業者名				路線概要図
38	尾鷲海山	三重交通株式会社				別添図のとおり
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）			
瀬木山	尾鷲駅	海山バスセンター	10.1km			
関係市町 （）内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	* 尾鷲市－紀北町（海山町）					
交通圏	尾鷲・熊野交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大1,120円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	
計画輸送量（人）	15.1	15.0	7.9	7.2	6.9	
実績輸送量（人）	7.9	7.2	7.9	7.2	5.9	
平均乗車密度（人）	1.2	1.1	1.2	1.1	0.6	
運行回数（回）	6.6	6.6	6.6	6.6	6.6	
経常収支率（％）	18.7	16.4	16.7	15.9	13.8	
国庫補助額（千円）	5,333.5	1,814.5	1,822.5	1,836.5	6,144.5	
県補助額（千円）	5,333.5	1,814.5	1,822.5	1,836.5	6,144.5	
市町補助額（千円）	7,228.0	14,651.0	14,750.0	15,288.0	2,608.0	
確保維持改善事業⑤	C	C	C	C	C	
3. 当該系統の必要性（市町村記載）						
①並行鉄道・バス路線の有無	鉄道：JR紀勢本線					
②広域利用の状況	紀北町から尾鷲市への通院・買い物等に利用されている。					
③通院・通学利用の状況	少数ではあるが、高等学校への通学に利用されている。					
④当該系統の補助の必要性	尾鷲市から紀北町（海山地区）を結ぶ路線であり、沿線居住者の中心市街地への買物等の利用に必要な系統である。					
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）						
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）		
				国補助	県補助	
いこかバス（海野）	紀北町	三重交通株式会社	紀伊長島駅	307.0	0.0	
いこかバス（便ノ山）	紀北町	三重交通株式会社	国道相賀	172.0	0.0	
公共交通空白地有償運送（デマンド）	紀北町	紀北町	町内全停留所	2,635.0	0.0	
ふれあいバス（尾鷲地区）	尾鷲市	三重交通株式会社	栄町、朝日町、尾鷲港ほか	314.0	0.0	
ふれあいバス（九鬼・早田）	尾鷲市	三重交通株式会社	瀬木山	964.0	0.0	
ふれあいバス（北輪内）	尾鷲市	三重交通株式会社	瀬木山	815.0	0.0	
ふれあいバス（南輪内）	尾鷲市	三重交通株式会社	瀬木山	1,109.0	0.0	

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）				
沿線市町村の取組 （市町記載）	（尾鷲市） ・ 令和8年10月より65歳以上のコミュニティバス無料化を検討。 （紀北町） ・ 中学3年生や尾鷲高等学校生への通学バス定期券補助金の実施とPR ・ デマンド交通（おでかけ応援サービスえがお）の実施による、利便性の高い交通ネットワークの構築			
事業者の取組 （県記載）	・ 運転免許返納者割引制度の実施 ・ エコ通勤バス制度の実施 ・ 尾鷲高等学校等の通学利用を考慮したダイヤ設定の実施 ・ 紀伊半島外国人観光客受入推進協議会への参画 ・ JR東海企画乗車券「南紀・熊野古道フリーきっぷ」への参画 ・ バスロケーションシステムの導入			
県の考察 （県記載）	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。			
6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）				
路線名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
海野	紀北町	1,301	994	-307
便ノ山	紀北町	894	842	-52
公共交通空白地有償 運送（デマンド）	紀北町	7,866	8,299	433
尾鷲地区	尾鷲市	17,394	16,059	-1,335
八鬼山	尾鷲市	0	0	0
ハラソ	尾鷲市	0	0	0
九鬼・早田	尾鷲市	15,857	15,436	-421
北輪内	尾鷲市	5,210	5,809	599
南輪内	尾鷲市	10,489	8,503	-1,986
合計		59,011	55,942	-1,261
7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）				
関係市町の意見	（尾鷲市） ・ 輸送量が年々減少しているため、路線再編後も、引き続き利用者の増加に向けた利用促進について、沿線・関係市町と三重交通とともに、PRを進める必要があると考える。 （紀北町） ・ 高等学校生の通学の足としてのバス利用を考えた際、下校時の便が早く、クラブ活動後の生徒が利用できないため、もう少し遅い便（主に18時～19時台）のダイヤ改正について検討いただきたい。			

※R6以前は再編前の島勝線の内容

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）							
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図		
39	島勝		三重交通株式会社		別添図のとおり		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）				
海山バスセンター	白浦	島勝	15.3km				
関係市町 （ ）内はH13.3.31現在の市町村 ＊は広域行政圏の中心市町	＊紀北町（海山町）、尾鷲市（須賀利町）						
交通圏	尾鷲・熊野交通圏						
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大870円）						
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による						
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）							
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	別添図のとおり	
計画輸送量（人）	R2. 10.1～：15.1 R3. 4.1～：12.9	15.0	6.7	6.7	5.2		
実績輸送量（人）	7.2	6.7	5.2	4.8	3.3		
平均乗車密度（人）	1.4	1.4	1.1	1.0	0.5		
運行回数（回）	5.2	4.8	4.8	4.8	6.6		
経常収支率（％）	22.2	20.9	16.9	15.7	10.5		
国庫補助額（千円）	2,131.0	1,449.0	1,458.0	1,469.5	6,043.0		
県補助額（千円）	2,131.0	1,449.0	1,458.0	1,469.5	6,043.0		
市町補助額（千円）	2,211.0	6,789.0	7,416.0	7,800.0	6,426.0		
確保維持改善事業⑤	C	C	C	C	C		
3. 当該系統の必要性（市町村記載）							
①並行鉄道・バス路線の有無	鉄道：JR紀勢本線						
②広域利用の状況	紀北町海山地区から尾鷲市を結ぶ路線であり、高齢者の利用が多い。（定量的データなし）						
③通院・通学利用の状況	主に尾鷲市病院への通院に利用されている。（定量的データなし）						
④当該系統の補助の必要性	沿線に立地する病院への通院や中心市街地への買物等の利用に必要な系統である。						
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）							
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）			
				国補助	県補助		
いこかバス（便ノ山）	紀北町	三重交通株式会社	国道相賀	172.0	0.0		
公共交通空白地有償運送（デマンド）	紀北町	紀北町	町内全停留所	2,635.0	0.0		
尾鷲地区	尾鷲市	三重交通株式会社	イオン前、尾鷲市役所前、栄町ほか	448.0	0.0		
須賀利地区	尾鷲市	三重交通株式会社	島勝	79.0	0.0		
九鬼・早田地区	尾鷲市	三重交通株式会社	尾鷲病院前	1,248.0	0.0		
北輪内地区	尾鷲市	三重交通株式会社	尾鷲病院前	1,062.0	0.0		
南輪内地区	尾鷲市	三重交通株式会社	尾鷲病院前	1,413.0	0.0		

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）				
沿線市町村の取組 （市町記載）	（尾鷲市） ・ 尾鷲市須賀利地区から島勝線への乗り継ぎ利用促進（島勝→尾鷲市内）1,010円→400円（R6.12～ ※差額負担：尾鷲市） （紀北町） ・ 中学3年生や尾鷲高等学校生への通学バス定期券補助金の実施とPR ・ デマンド交通（おでかけ応援サービスえがお）の実施による、利便性の高い交通ネットワークの構築 ・ 路線改編後のお買い物への利用など「おでかけプラン」をPR			
事業者の取組 （県記載）	・ 運転免許返納者割引制度の実施 ・ エコ通勤パス制度の実施 ・ 紀伊半島外国人観光客受入推進協議会への参画 ・ JR東海企画乗車券「南紀・熊野古道フリーきっぷ」への参画 ・ バスロケーションシステムの導入			
県の考察 （県記載）	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。			
6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）				
系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
便ノ山	紀北町	894	842	-52
公共交通空白地有償 運送（デマンド）	紀北町	7,866	8,299	433
合計		8,760	9,141	381
7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）				
関係市町の意見	（尾鷲市） ・ 紀北町海山地区と尾鷲市を結ぶ路線であり、本市で運行しているコミュニティバスのふれあいバス須賀利線がこの幹線に接続している。路線再編後、尾鷲市街地～須賀利地区への移動の際、海山バスセンターでの乗り継ぎが必要であり、不便となった声も多く聞かれるが、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。また、輸送量が減少しているため、今後も継続して、利用促進に努める必要があるものと考えている。 （紀北町） ・ 高等学校生の通学の足としてのバス利用を考えた際、下校時の便が早く、クラブ活動後の生徒が利用できないため、もう少し遅い便（主に18時～19時台）のダイヤ改正について検討いただきたい。			

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）						
申請番号	運行系統名		事業者名			路線概要図
40	亀山棕本		三重交通株式会社			別添図のとおり
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）			
亀山駅前	安知本	棕本	9.0km			
関係市町 （ ）内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	* 亀山市－津市（芸濃町）					
交通圏	桑名・四日市・鈴鹿交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大420円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	
計画輸送量（人）	16.7	15.0	10.2	9.3	8.3	
実績輸送量（人）	10.2	9.4	9.3	10.2	11.1	
平均乗車密度（人）	1.1	1.0	1.0	1.1	1.2	
運行回数（回）	9.3	9.4	9.3	9.3	9.3	
経常収支率（％）	22.7	21.0	20.1	22.0	22.0	
国庫補助額（千円）	1,601.0	1,070.5	1,079.5	544.0	553.0	
県補助額（千円）	1,601.0	1,070.5	1,079.5	544.0	553.0	
市町補助額（千円）	13,616.0	15,446.2	17,333.8	19,712.0	19,427.0	
確保維持改善事業⑤	C	C	C	C	C	
3. 当該系統の必要性（市町村記載）						
①並行鉄道・バス路線の有無	（津市）なし （亀山市）無し（亀山市コミュニティバスと一部重複あり）					
②広域利用の状況	（津市）津市芸濃地域と亀山市（亀山駅）を結ぶ市域を超えた路線であり、芸濃地域からの通学需要等がある。 （亀山市）亀山駅と旧芸濃町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する高等学校生の通学等に利用。					
③通院・通学利用の状況	（津市）津市芸濃地域と亀山市（亀山駅）を結ぶ市域を超えた路線であり、芸濃地域からの通学需要等がある。 （亀山市）亀山高等学校等への通学に利用。					
④当該系統の補助の必要性	（津市）亀山市と芸濃町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や、沿線に立地する高等学校の生徒の通学等の利用に不可欠である。 （亀山市）沿線に立地する高等学校への通学等の利用に不可欠。					
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）						
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）		
				国補助	県補助	
南部	亀山市	三重交通株式会社	亀山駅前、阿野田、阿野田口	3,559.0	0.0	
北西部（芸濃）地域芸濃北	津市	津市	中町（棕本）	480.0	0.0	
北西部（芸濃）地域芸濃南	津市	津市	中町（棕本）	660.0	0.0	

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町の取組 （市町記載）	<div>（津市・亀山市）</div> <div><div>・ 市内のイベントに併せたバスの乗り方教室の開催</div><div>・ 沿線自治会への利用促進啓発チラシの配布等（津市・亀山市との連携による取組）</div></div> <div>（津市）</div> <div><div>・ オーダーメイド時刻表「わたしの時刻表」の作成</div><div>・ 「シルバーエミカ」の交付</div></div> <div>（亀山市）</div> <div><div>・ 市内のイベントに併せたバスの乗り方教室の開催。</div></div>
事業者の取組 （県記載）	<div><div>・ 運転免許返納者割引制度の実施</div><div>・ エコ通勤パス制度の実施</div><div>・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応</div><div>・ 亀山高校での通学定期券チラシ配布</div><div>・ シルバーエミカの交付〔高齢者外出支援事業〕</div></div>
県の考察 （県記載）	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。

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

路線名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度-
				令和6年度
南部	亀山市	7,134	6,825	-309
北西部（芸濃）地域 芸濃北	津市	2,600	2,655	55
北西部（芸濃）地域 芸濃南	津市	2,805	2,997	192
合計		12,539	12,477	-62

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<div>（亀山市）</div> <div><div>・ 隣接する津市との唯一の広域バス路線であり、通勤・通学利用者にとって不可欠な路線である。そのため、引き続き津市やバス事業者と連携を図り、利用促進活動に取り組む必要があるとともに、本路線に近接する津市内商業施設への移動ニーズが一定数見られることから、ニーズに沿ったルートやダイヤの編成も視野に入れた協議を行う必要がある。また、本路線に接続する地域内フィーダー系統の再構築にも取組み、更なる利便性向上と利用促進を図り輸送量の向上に努める。</div></div> <div>（津市）</div> <div><div>・ 沿線に立地する高等学校への通学や通勤利用者にとって不可欠な路線であり、亀山市や事業者と連携し、引き続き沿線地域に利用促進のチラシを配布し、利用促進を行うことで輸送量の向上に努めたい。</div></div>
---------	---

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）						
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図	
41	亀山みずほ台		三重交通株式会社		別添図のとおり	
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）			
亀山駅前	みずほ台	平田町駅	13. 2km			
関係市町 （）内はH13. 3. 31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	亀山市－＊鈴鹿市					
交通圏	桑名・四日市・鈴鹿交通圏					
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大650円）					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（市町村、県記載）						
年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	
計画輸送量（人）	15. 7	15. 0	12. 0	14. 2	14. 2	
実績輸送量（人）	12. 0	14. 2	15. 7	17. 2	17. 2	
平均乗車密度（人）	1. 6	1. 9	2. 1	2. 3	2. 3	
運行回数（回）	7. 5	7. 5	7. 5	7. 5	7. 5	
経常収支率（％）	31. 0	34. 1	36. 0	38. 5	37. 3	
国庫補助額（千円）	2, 331. 5	1, 576. 0	1, 572. 0	1, 585. 0	1, 612. 0	
県補助額（千円）	2, 331. 5	1, 576. 0	1, 572. 0	1, 585. 0	1, 612. 0	
市町補助額（千円）	13, 196. 8	22, 891. 7	23, 607. 6	24, 159. 1	25, 846. 7	
確保維持改善事業⑤	C	B	A	A	A	
3. 当該系統の必要性（市町村記載）						
①並行鉄道・バス路線の有無	（鈴鹿市）起終点を同じくするバス路線はあるが、並行鉄道・バス路線は存在しない。 （亀山市）無し（亀山市コミュニティバスと一部重複あり）					
②広域利用の状況	（鈴鹿市）亀山市から鈴鹿市へ向けて、高校への通学、近鉄平田町駅への利用がある。 （亀山市）亀山駅から郊外の住宅団地を経由して、平田町駅を結ぶ路線であり、沿線に立地する高校の生徒の通学及び病院への通院、中心市街地への買い物等に利用。					
③通院・通学利用の状況	（鈴鹿市）沿線高等学校への通学利用がある。 （亀山市）市内の病院への通院及び鈴鹿高等学校等への通学に利用。					
④当該系統の補助の必要性	（鈴鹿市）鈴鹿と亀山を結ぶ重要な路線であり、沿線居住者の通勤・通学など、地域の貴重な交通手段として活用されている路線である。 （亀山市）沿線に立地する病院への通院及び高等学校への通学等の利用に不可欠。					
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）						
系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）		
				国補助	県補助	
東部	亀山市	三重交通株式会社	井田川駅西、井田川駅	503. 0	0. 0	
南部	亀山市	三重交通株式会社	亀山駅前	3, 559. 0	0. 0	

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町村の取組 （市町記載）	<div>（鈴鹿市）</div> <div><div>・ バスの乗り方教室を開催。市内地域公共交通時刻表の全戸配布。</div><div>・ 亀山市と協調して沿線住民へPRチラシ配付等。</div></div> <div>（亀山市）</div> <div><div>・ 市内のイベントに併せたバスの乗り方教室の開催。</div><div>・ 市内全自治会への利用促進啓発チラシの配布等（鈴鹿市との連携による取組）。</div></div>
事業者の取組 （県記載）	<div><div>・ 運転免許返納者割引制度の実施</div><div>・ エコ通勤バス制度の実施</div><div>・ バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応</div><div>・ 亀山高校での通学定期券チラシ配布</div></div>
県の考察 （県記載）	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。

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

路線名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度-
				令和6年度
東部	亀山市	9,923	10,440	517
南部	亀山市	7,134	6,825	-309
合計		17,057	17,265	208

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<div>（鈴鹿市）</div> <div><div>・ この路線沿線には、大規模団地や集落群が存在し、それら沿線地域からの高等学校への通学を目的とした利用が多くなっている。また、沿線には大規模ショッピングセンター等が立地しているため、多様な目的で利用してもらえるような利用促進が必要である。</div></div> <div>（亀山市）</div> <div><div>・ 鈴鹿市やバス事業者と連携し継続的な利用促進活動に取り組むとともに、沿線には大型商業施設等が立地しているため、若年層の利用を促進するための広報活動等を行う必要がある。また、本路線に接続する地域内フィーダー系統の再構築に取り組み、更なる利便性向上による輸送量の向上に努める。</div></div>
---------	---

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

地域間幹線系統分析シート（令和7年度）

1. 系統の概要（市町村、県記載）

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
43	大杉（B）	三重急行自動車株式会社		
起点	主な経由地	終点	系統キロ程（km）	
松阪駅前	射和	シャープ南	11.0km	
関係市町	＊松阪市一多気町			
（）内はH13.3.31現在の市町村 ＊は広域行政圏の中心市町				
交通圏	伊勢・松阪交通圏			
運賃体系	対距離制（初乗り190円、最大550円）			
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による			

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7	別添図のとおり
計画輸送量（人）	R2. 10.1～： 15.3 R3. 7.1～： 16.2	15.0	16.2	11.1	16.4	
実績輸送量（人）	8.9	16.8	18.4	13.2	14.4	
平均乗車密度（人）	1.3	3.0	3.3	4.4	3.6	
運行回数（回）	6.9	5.6	5.6	3.0	4.0	
経常収支率（％）	34.1	57.9	62.2	61.4	50.1	
国庫補助額（千円）	1,853.0	1,857.5	1,846.5	1,485.0	2,473.5	
県補助額（千円）	1,853.0	1,857.5	1,846.5	1,485.0	2,473.5	
市町補助額（千円）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
確保維持改善事業⑤	C	A	A	C	C	

3. 当該系統の必要性（市町村記載）

①並行鉄道・バス路線の有無	鉄道：JR紀勢本線 バス：松阪熊野線、松阪大石線
②広域利用の状況	松阪市外から、通院・通学・通勤等に利用されている。（定量的データなし）
③通院・通学利用の状況	沿線病院（済生会松阪総合病院、松阪市民病院、松阪厚生病院、大台厚生病院）の通院、沿線高等学校（松阪工業高等学校、松阪高等学校、相可高等学校）の通学に利用されている。（定量的データなし）
④当該系統の補助の必要性	松阪駅から多気町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や沿線の病院への通院の利用に必要な系統である。

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）（市町記載）

系統名	市町・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額（千円）	
				国補助	県補助
鈴の音バス（市街地循環）	松阪市	三重交通株式会社	松阪駅前	8,409.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定（市町村、県記載）

沿線市町村の取組 （市町記載）	<div>（多気町）</div> <div><div><div>・乗車補助券の交付（町内移動限定・町営バス運賃との差額補助）。</div><div>・多気町乗り物マップの全戸配布及びホームページ・自治会掲示板等への掲出。</div><div>・町営エリアタクシー「でん多」の乗降場所を併設（利便向上）。</div><div>・商業施設VISONへの乗り入れ（利便向上・利用促進）。</div></div></div> <div>（松阪市）</div> <div>三重交通の路線情報と合わせて、ダイヤが分散し利用しやすくなった点等のPRを検討。 バスの利用促進策として、市内を運行するバスの運賃を無料とする「バス運賃無料デー」を実施。大杉線では「松阪駅前」～「射和」の乗車区間で運賃を無料とした。</div>
事業者の取組 （県記載）	<div><div>・運転免許返納者割引制度の実施</div><div>・エコ通勤バス制度の実施</div><div>・近鉄企画乗車券「まわりゃんせ」による利用促進</div><div>・沿線高校への時刻表、通学定期券チラシの配布</div><div>・松阪市内・多気町内高校での通学定期券の現地販売</div><div>・バスロケーションシステムの導入（旅客利便向上）多言語対応</div><div>・Googleマップ上でのバスのリアルタイム位置情報の提供</div><div>・WEB上での遅延証明書発行システムの導入（利便向上）</div></div>

| 県の考察 （県記載） | 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。 |

6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況（市町村記載）

系統名	市町・協議会名	令和6年度利用者数	令和7年度利用者数	令和7年度- 令和6年度
市街地循環	松阪市	59,761		-59,761
合計		59,761	0	-59,761

7. 令和7年度地域間幹線系統実績に対する評価（市町村記載）

関係市町の意見	<div>（松阪市）</div> <div><div>・大杉線および松阪大石線、松阪熊野線の3路線は、松阪駅～射和までの運行ルートが重複しているため、昼間のダイヤ（通勤通学利用が多い朝夕のダイヤは除く）が可能な限り分散するよう三重交通に調整してもらい、利用しやすい路線となったため、沿線住民等へのPRを進めていく必要がある。</div></div> <div>（多気町）</div> <div><div>・大杉線の利用促進のため、運賃補助券を配布。</div><div>・令和3年7月1日より、VISONの開業に合わせて多気クリスタルタウンを経由するように再編。また、エリアタクシーでん多の乗降場所を設け、町内の利用が見込める再編となった。</div><div>・離れていた町営バスや松阪熊野線の多気町役場前バス停留所をNISSHINスポーツパーク前の1ヶ所に集約したことにより、利用者からは利便性がよくなったとの声を頂いた。</div><div>・新型コロナウイルスの影響で利用者が減少、地域住民へPRを進めていく。</div></div>
---------	---