

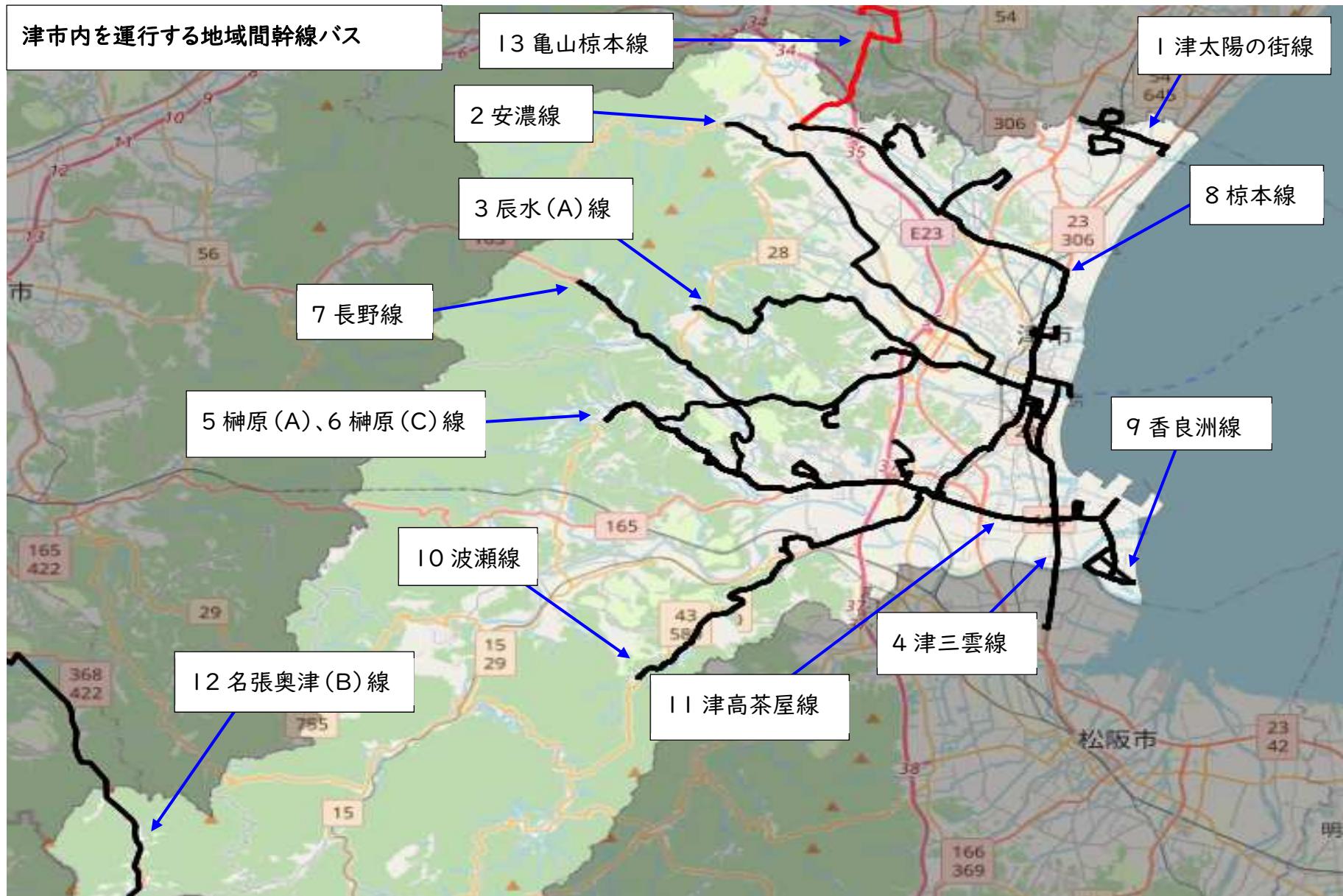
令和5年度 地域間幹線系統の運行状況について

路線名	路線について			輸送量／日について			輸送人員について		収支状況				考察
	沿線市町村	起点終点	運行回数／日	R5年度実績値	R5年度目標値	評価(※1)	R5年度	昨年度比増減	経常損益(円)	補助内定額(国+三重県)	その他補助額(円)(※3)	事業者負担予定額(円)	
1 津太陽の街	津市 鈴鹿市	千里駅前・太陽の街	8.9往復	11.5人	15.0人	C	25,621人	+289人	▲ 17,184,290	2,279,000		14,905,290	本路線は、大規模な郊外住宅団地（太陽の街、杜の街、千里団地）沿線を運行し、近鉄千里駅に至る路線である。沿線地域における通勤、通学の移動手段として欠かせない路線となっており、近鉄千里駅での乗降が多くなっている。近年は利用が低迷していたが、「杜の街」団地における分譲開発を見据えて令和5年10月1日より運行経路を変更し循環系統となった。同変更により運行の効率化も期待されるが、輸送状況については経過を注視し、適宜対応していく必要がある。
2 安濃	津市	津駅前・市場	10.1往復	32.3人	27.2人	A	90,036人	+2,776人	▲ 29,501,485	11,582,000		17,919,485	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。
3 辰水(A)	津市	津駅前・穴倉	5.0往復	15.5人	15.0人	A	45,816人	+2,740人	▲ 13,488,001	6,773,000		6,715,001	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。輸送量が低迷しており、国庫補助要件の下限を僅かに上回る程度である。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。
4 津三雲	津市 松阪市	津駅前・天白回転場	10.5往復	37.8人	36.7人	A	108,398人	▲ 3,305人	▲ 15,185,869	8,132,000		7,053,869	本路線は、津市中心部と松阪市北東部を結ぶ路線である。沿線には大型商業施設（イオンモール津南）があり、大型商業施設のオープンにより利用者が増加している。また、令和3年11月1日には「空港アクセス港」で接続する津エアポートラインのダイヤ改正に合わせて接続ダイヤの見直しを行った。通勤・通学、買い物等の利用が多い一方、空港アクセス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。
5 榊原(A)	津市	津駅前・榊原車庫前	13.8往復	51.0人	46.9人	A	182,984人	+12,411人	▲ 40,229,239	21,998,000		18,231,239	本路線は、久居地域と津市中心部をつなぐ路線である。主に久居駅での乗降が多くなっており、久居地域と津市中心部さらには津市外とを結ぶ重要な路線である。沿線には観光施設や総合病院もあり、令和元年7月からは、ベビースターエコノミー工場一体型テーマパーク（おやつタウン）に乗り入れを行っており、利便性向上や利用促進のため、おやつタウン経由便を増強している。引き続き様々なニーズでの利用が広がるよう、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。
6 榊原(C)	津市	津駅前・榊原車庫前	5.8往復	21.4人	18.5人	A	78,155人	+5,322人	▲ 22,070,323	9,032,000		13,038,323	本路線は、久居地域と津市中心部をつなぐ路線である。主に久居駅での乗降が多くなっており、久居地域と津市中心部さらには津市外とを結ぶ重要な路線である。沿線には観光施設や総合病院もあり、令和元年7月からは、ベビースターエコノミー工場一体型テーマパーク（おやつタウン）に乗り入れを行っており、利便性向上や利用促進のため、おやつタウン経由便を増強している。津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。
7 長野	津市	津駅前・平木	11.5往復	41.4人	36.8人	A	155,183人	+7,447人	▲ 39,259,104	20,734,000		18,525,104	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。
8 榛本	津市	イオンモール津南・榛本	16.3往復	94.5人	86.3人	A	315,092人	+14,190人	▲ 30,406,427	2,850,000		27,556,427	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。
9 香良洲	津市	イオン津・香良洲公園	13.9往復	52.8人	55.6人	B	162,506人	▲ 8,771人	▲ 22,707,548	11,732,000		10,975,548	本路線は、津市南東部の香良洲地域と津市中心部を結ぶ路線である。商業施設（イオン津、イオンモール津南）への移動を可能としている路線で津市中心部を南北に横断することから通勤、通院、買い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津市外とを結ぶ重要な路線である。
10 波瀬	津市	三重中央医療センター・室の口	9.6往復	19.2人	16.3人	A	74,545人	+10,461人	▲ 33,409,441	6,470,000		26,939,441	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る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。
11 久居高茶屋	津市	久居駅東口・香良洲公園	11.9往復	38.0人	36.8人	A	101,322人	+40人	▲ 13,417,183	6,150,000		7,267,183	本路線は、津市南東部の香良洲地域と久居駅を結ぶ路線である。香良洲線と共に香良洲地域の住民にとっては津市中心部や津市外とを結ぶ重要な路線であるが、久居駅と高茶屋団地前での乗降が多くなっている。既に取り組まれている三重交通と沿線企業との連携（企業定期券）の効果検証や沿線周辺施設との連携等と合わせて、引き続き有効な利用促進を実施する必要がある。
12 名張奥津(B)	名張市、津市、奈良県御杖村	名張駅前・敷津	5.6往復	16.2人	15.0人	A	47,610人	+1,214人	▲ 22,972,438	5,257,000	863,000	16,852,438	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、国庫補助要件の下限を僅かに上回る程度にとどまっている。輸送量の減少に歯止めがかかるなければ路線の見直し検討が必要な状況にあり、地域住民の利便性を確保し、曾爾高原や東海自然歩道への観光利用の観光誘客を図るなど、今後も路線の特徴も生かした利用促進を図る必要がある。
13 亀山棕本	亀山市 津市※廃止代替バス	亀山駅前・棕本	9.3往復	9.3人	15.0人	C	15,030人	▲ 275人	▲ 19,008,298	2,159,000		16,849,298	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、沿線には亀山高校があるほか、JR亀山駅にて鉄道との乗継ぎによる通学利用目的が多い。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生活利用などの利用喚起が必要である。亀山市、津市との連携による利用促進啓発活動にも取り組まれている。亀山駅への移動需要が中心であることから鉄道との乗継を考慮したダイヤ設定が必要である。

※1 A（目標達成率100%以上）、B（目標達成率90%以上）、C（目標達成率90%未満）

※2 営業係数：100円の経常収益を得るために必要な経常費用の額

※3 その他補助等額：他県運行分に対する補助



旅客運送2024年問題への対応

国土交通省 中部運輸局
自動車交通部
令和5年11月



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



バス・タクシー運転者の状況

○全国のバス・タクシー運転者数、第二種免許保有者数（人）

日本のバス運転者は近年は増加傾向にありましたが、令和2年度は減少に転じ、バス事業者数が増えていることもあり、バス業界全体としては1社あたりのバス運転者は不足している傾向にある。

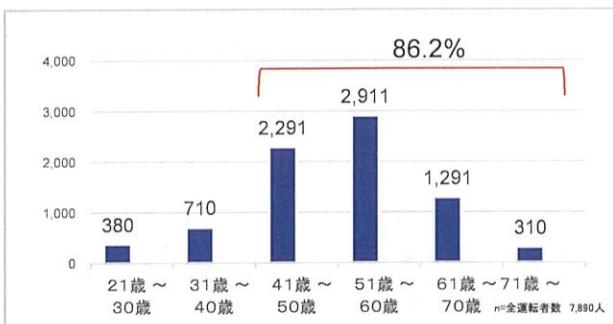
タクシー運転者は近年大幅な減少が続いている、15年間で約4割減少している。

また、バス・タクシーを運転するために必要な第二種免許（大型・中型・普通）の保有者数は、年々減少を続けており、令和2年度では平成10年度に比べて7割以下にまで減少している。



参考：バス運転者の状況

○運転者年齢構成

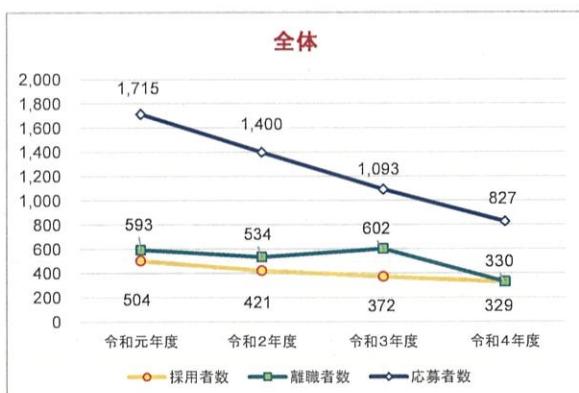


◆ 41歳以上の運転者の割合は 86.2% (3年前: 83%)

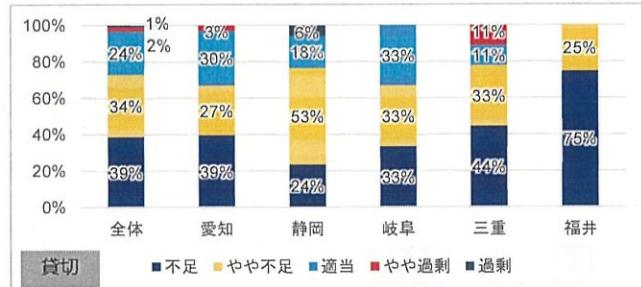
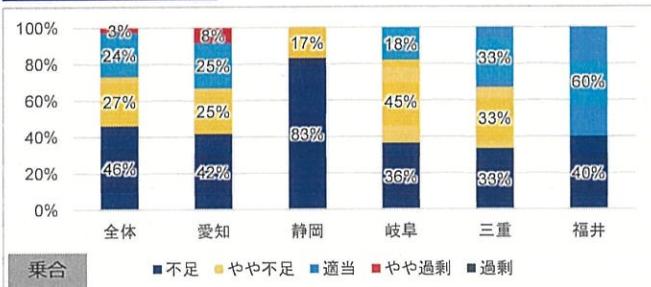
<平均年齢> ※令和3年賃金構造統計調査(厚労省)

全産業 43.4歳 バス 53.0歳 タクシー 60.7歳

○運転手採用状況



○運転手過不足



※令和4年度 中部運輸局バス事業人材確保・育成対策行動計画策定に係るアンケートより

3

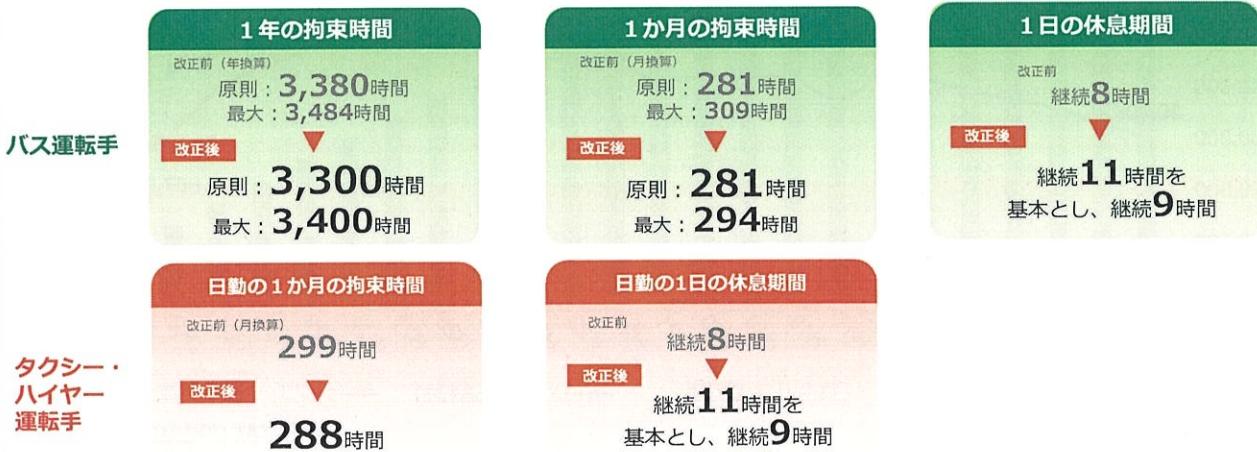
バス・タクシー運転者の改善基準告示の改正(2024年4月～適用)

改善基準告示とは？

改善基準告示とは「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(厚生労働大臣告示)のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、バス・タクシー運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るために拘束時間の上限、休息時間について基準等が設けられています。

改善基準告示改正のポイント

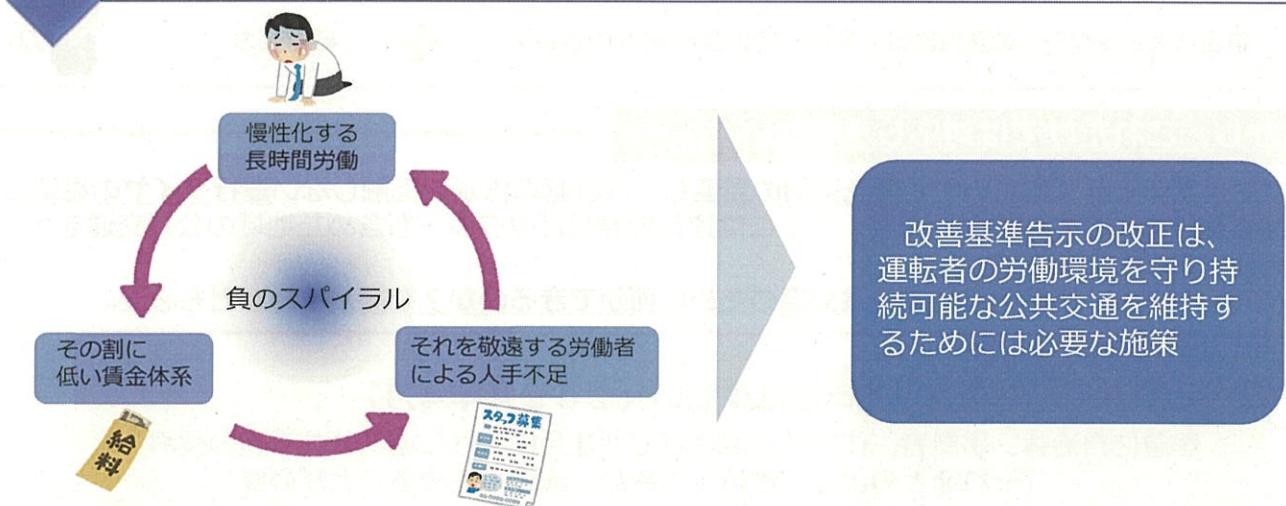
自動車運転者の時間外労働の上限は、2019年4月の働き方改革関連法の施行から適用は5年間の猶予が設けられていましたが、2024年4月1日から原則月45時間・年360時間、臨時の特別な事情がある場合でも年960時間となります。併せて、拘束時間等の基準を定めた「改善基準告示」の改正が行われ、改正後の「改善基準告示」も2024年4月1日から適用されます。



4

運輸業界の課題

- 自動車運転者のイメージは低賃金、長時間労働、交通事故のリスクといった負のイメージが強く、職業としての魅力が乏しく新規に採用できる条件が厳しい
- 公共交通は国民生活、福祉、観光、経済活動にとってなくてはならない産業
- 労働市場において他産業と競争できる環境が必要

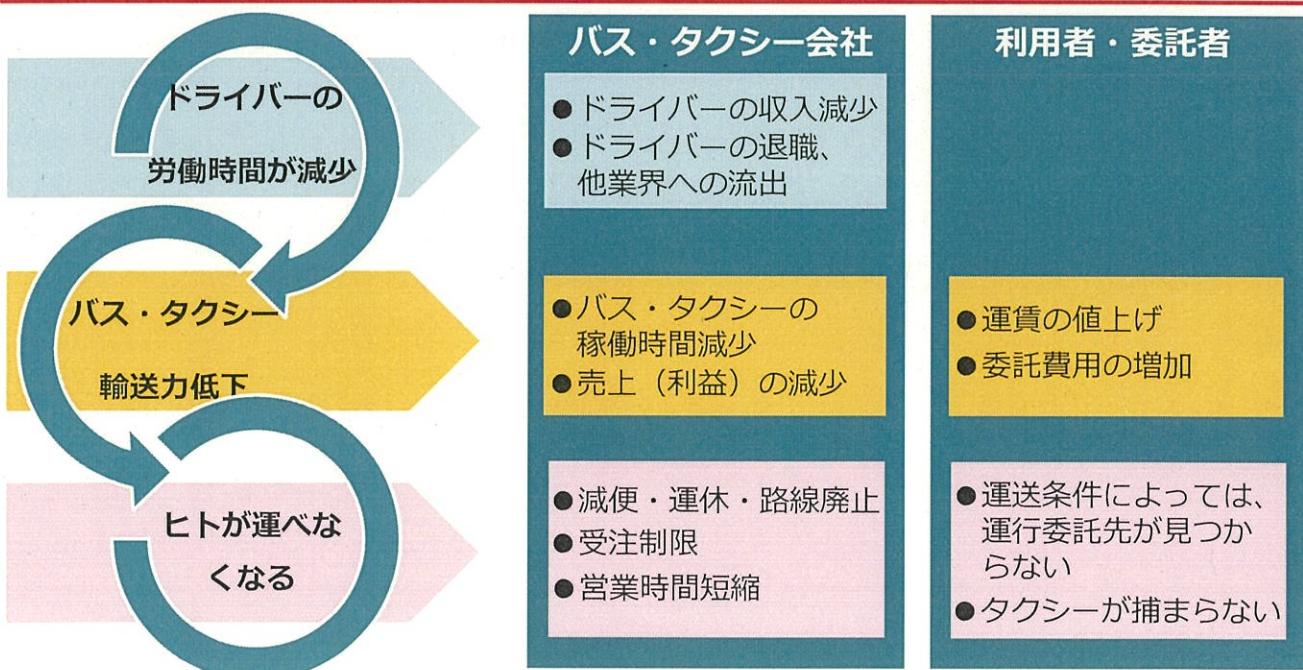


5

運転手の働き方改革「2024年問題」とは

2024年問題

これまでも課題となっていたバス・タクシー事業での運転者不足に加え、改善基準告示の改正により一時的に運転者不足に拍車がかかり、さらに燃料費高騰等による運行経費が嵩み、不採算路線の増加や運送収入の減少等により、乗合バスにおいては減便、貸切バスの観光需要への対応困難、コミュニティバスの受託困難、タクシー不足となる可能性が懸念される。



6

旅客運送「2024年問題」への対応

バス・タクシー事業者による「2024年問題」への対応

運転者の賃金水準の見直し

- ・良質な運転手の継続的な確保
- ・定着率の向上
- ・意欲や士気の向上

運転者確保対策の強化

- ・二種免許取得支援制度の充実
- ・運転体験会、職場環境整備による若手・女性の採用強化

安全への投資

- ・先進安全自動車(ASV)の導入
- ・デジタル機器等導入による運行管理の高度化

運行コストの上昇

乗合バス・タクシーの運賃改定、貸切バスの公示運賃の見直し



経営努力



しかし、これだけでは対応しきれない・・・

コミュニティバスにおいても受託契約の見直し、改善基準告示に抵触しない運行ダイヤの見直し、受益者負担のあり方の検討が必要。さらには運行形態などタクシーも含めた地域の公共交通を大きく見直すことも必要かも。

バス・タクシー事業者は地域公共交通のために何ができるのか？を提案することも必要。

残された時間は少ない（2024年4月）

早急に自治体、事業者、住民など関係者で「社会における地域公共交通の役割」、「それをどのように維持すべきか」議論を進めが必要

中部運輸局交通政策部

令和5年11月15日

連絡先

中部運輸局 交通政策部交通企画課

勝山、宇佐美、川口 TEL:052-952-8006

「公共交通ってイイネ！」中高生フォトコンテスト
の募集を開始します

中部運輸局では、愛知県・静岡県・岐阜県・三重県・福井県在住の中学生・高校生を対象としたフォトコンテスト「公共交通ってイイネ！」を開催します。

中学生・高校生の皆さん、是非、公共交通の良いところを考えながら公共交通を利用して、「公共交通ってイイネ！」と思う写真をご応募ください。

1. 応募資格

愛知県・静岡県・岐阜県・三重県・福井県在住の中学生・高校生

2. 応募期間

令和5年11月15日(水)～令和6年1月29日(月)必着

3. 結果発表

令和6年3月中旬を予定

4. 募集写真内容

- ・愛知県・静岡県・岐阜県・三重県・福井県の公共交通（鉄道、路面電車、乗合バス、タクシー、旅客船等）や駅・バス停などの施設を含む写真
- ・「公共交通っていいな」「大事だな」「乗りたいな」を共感できる写真
- ・カメラ部門、スマホ部門の2部門(一人各2点まで応募可)
- ・詳細は募集要項をご確認ください。

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/photocon/index.html>

5. 審査委員長 写真家 富永 聰 氏



カメラ部門

【応募方法】

写真用紙にプリントアウトして郵送

【賞】

大賞 / 優秀賞 / 鉄道賞 / バス賞
/ タクシー賞 / 旅客船賞の計6点
*入賞者には、賞状と記念品を贈呈

【作品の活用】

- ・入賞作品をポスター化
- ・3月下旬に表彰式を実施
- ・中部運輸局ホームページやX(旧Twitter)に掲載



スマート部門

【応募方法】

電子メールで画像データを送信

【賞】

大賞 / 優秀賞 / 鉄道賞 / バス賞
/ タクシー賞 / 旅客船賞の計6点
*入賞者には、賞状と記念品を贈呈

【作品の活用】

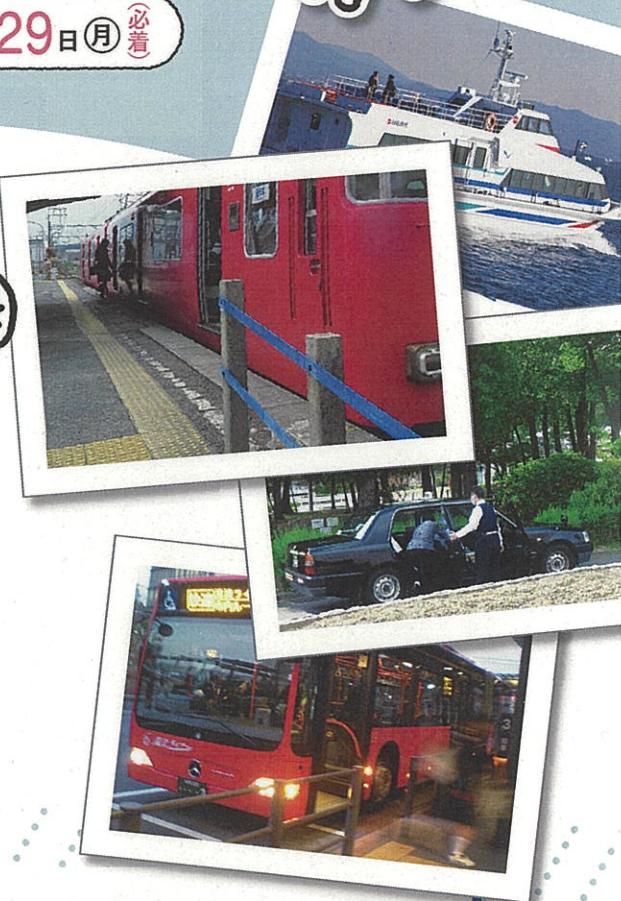
中部運輸局ホームページやX(旧Twitter)
に掲載

注意

- ・未成年の方は親権者の同意を得て、ご応募ください。
- ・周囲の状況をよく確認し、安全な状態で撮影してください。
- ・被写体に人物が入る場合は、必ず被写体となった本人からの承認を得てください。

公共交通ってイイネ! 中高生 フォト コンテスト

応募期間 2023年11月15日(水)~2024年1月29日(月) 必着



公共交通ってイイネ!

テーマ

愛知県、静岡県、岐阜県、三重県、福井県の鉄道、バス、タクシー、旅客船や駅・バス停などの施設を含む写真

応募資格

愛知県、静岡県、岐阜県、三重県、福井県に在住の **中学生・高校生**
(各部門1人2点まで)

応募部門



カメラ部門

写真用用紙にプリントアウトして郵送

- 大賞…図書カード3万円分(1点)
- 優秀賞 / 鉄道賞 / バス賞 / タクシー賞 / 旅客船賞…図書カード5千円分(各1点)

注意

- 未成年の方は親権者の同意を得て応募してください。
- 被写体に人物が入る場合は、必ず被写体となった本人から承認を得てください。
- 周囲の状況をよく確認し、安全な状態で撮影してください。

スマホ部門

電子メールで画像データを送信

- 大賞…図書カード5千円分(1点)
- 優秀賞 / 鉄道賞 / バス賞 / タクシー賞 / 旅客船賞…図書カード2千円分(各1点)

お問い合わせ



国土交通省中部運輸局 交通政策部 交通企画課
フォトコン係 (Tel. 052-952-8006)

中部運輸局
募集ホームページ



詳しい応募方法は
こちら