

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

【資料2】

1. 系統の概要					
申請番号	運行系統名	事業者名			
8	津太陽の街	三重交通株式会社			
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)		
千里駅前	杜の街中央	太陽の街	9.5km		
関係市町 <small>( )内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町</small>	津市(河芸町) - * 鈴鹿市				
交通圏	桑名・四日市・鈴鹿交通圏 津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大600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					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	16.6	15.5	H29.10.1~:15.5 H30.9.1~:22.2	22.2	23.1
実績輸送量(人)	15.5	16.6	15.2	15.1	10.6
平均乗車密度(人)	1.4	1.5	1.4	1.7	1.2
運行回数(回)	11.1	11.1	10.9	8.9	8.9
経常収支率(%)	34.4	35.0	32.8	37.3	28.1
国庫補助額(千円)	1348.5	1325.0	1403.5	2,122.5	2,196.5
県補助額(千円)	917.0	1060.0	1123.0	1,695.5	2,196.5
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	C	C
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	(鈴鹿市) 鈴鹿市内については、コミュニティバスと並行するものの、目的地が異なる路線であるため競合はしていない。 (津市) 無し(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	(鈴鹿市) 太陽の街から、近鉄千里駅へ向けて、通勤・通学等の利用がある。 (津市) 鈴鹿市郊外の住宅地と近鉄千里駅を結ぶ市域を跨ぐ路線であり、鉄道端末交通手段として通勤・通学等に利用されている。				
③通院・通学利用の状況	(鈴鹿市) 団地から近鉄千里駅を介した通学利用がある。 (津市) 当該路線沿線には鈴鹿大学があり、学生の通学需要がある。鉄道駅に接続しており、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	(鈴鹿市) 太陽の街、杜の街など大規模な団地内を運行しており、団地住民の通勤通学の手段として活用されている路線である。 (津市) 千里駅と鈴鹿市郊外の住宅団地を結ぶキロ程の短い路線であり、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。				
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統					
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
河芸地域河芸循環北ルート	津市	津市	近鉄千里駅(千里駅前)	373.0	0.0
河芸地域河芸循環南ルート	津市	津市	近鉄千里駅(千里駅前)	459.0	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					
沿線市町の取組(市町記載)	(鈴鹿市) ・市内のイベントに併せて、バスの乗り方教室を開催する予定だったがコロナ禍により中止。 (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[津市]				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布 ③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)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、大規模な住宅団地(太陽の街、杜の街)内を運行し、近鉄千里駅を結ぶ路線であり、通勤、通学の移動手段として欠かせない。沿線住民の平日の通勤、通学等の利用が多みられることから、今後も引き続き、大学、地域住民等への利用促進の呼びかけ等を行っていく必要がある。感染症の流行などにより輸送量が補助要件を大きく下回っているため、利用の回復が見込めなければ、路線の見直し検討が必要な状況にあり、杜の街から中勢バイパス方面の道路開通時に再度運行経路の見直しを検討・実施するなどし、運行効率向上及び利便向上を図る。				

## 6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
河芸地域河芸循環北	津市	2,756	2,978	222
河芸地域河芸循環南	津市	2,639	3,078	439
合計		5,395	6,056	661

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

<p>県の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標15.2人に対して、10.6人の実績となり、輸送量が約3割減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・当該路線は、沿線住民の平日の通勤、通学等の利用が多くみられることから、今後も引き続き、大学、地域住民等への利用促進の呼びかけ等を行っていく必要がある。なお、平成30年9月から、造成が完了した「杜の街西部地区」への乗り入れなど路線の変更を行っている。</li> </ul> <p>【評価：C】（定量的目標の90%未満の輸送量であった路線）</p>
<p>関係市町の意見</p>	<p>（鈴鹿市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽の街、杜の街など大規模な団地内を運行していることから、通勤通学の手段として重要な路線である。また、大学への通学利用を促進するために、大学と協調し、利用促進の呼びかけ等を行っていく必要がある。</li> </ul> <p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津太陽の街線への集約を図るため、令和3年4月からは一部路線が重複するコミュニティバスの運行を週3日から週1日に減らす予定である。また、新型コロナウイルス感染症の収束が見込めない中ではあるが、収束後も輸送量の回復には時間を要すると考えられることから、令和3年度以降も補助要件について柔軟な対応をお願いしたい。</li> </ul>

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
9	安濃	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	安濃総合庁舎前	市場	19.4km		
関係市町 <small>( )内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町</small>	津市( * 津市、安濃町、芸濃町)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大760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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	H27.10.1~:30.4 H28.4.1~:31.5	31.5	31.5	H30.10.1~:32.5 H31.4.1~:31.3	30.3
実績輸送量(人)	25.2	32.5	31.5	29.8	25.2
平均乗車密度(人)	2.4	3.1	3.0	2.9	2.5
運行回数(回)	10.5	10.5	10.5	10.3	10.1
経常収支率	41.1	48.1	46.1	43.9	37.4
国庫補助額(千円)	6,018.5	6,234.0	6,323.0	6,461.4	6,702.5
県補助額(千円)	3,872.0	4,987.0	5,060.0	5,163.0	6,702.5
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	B	C
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	(津市)津新町駅~津駅前間については、三重交通(株)の他路線バスと重複、鉄道交通においても代替可能。 (芸濃地域、安濃地域において、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	(津市)芸濃地域、安濃地域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	(津市)芸濃地域、安濃地域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	(津市)芸濃地域と津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高校の生徒の通学等の利用に不可欠である。 芸濃地域、安濃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
芸濃地域芸濃循環雲林院	津市	津市	市場(市場)	455.0	0.0
芸濃地域芸濃循環河内	津市	津市	市場(市場)	637.0	0.0
安濃地域明合	津市	津市	曾根橋バス停前(曾根橋)	144.0	0.0
安濃地域草生	津市	津市	曾根橋バス停前(曾根橋)	195.0	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					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布 ③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)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は津市コミュニティバスが接続しており、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。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ため、広報活動や利用促進策の実施のほか、運行系統の見直しや収支改善策を検討する。				

## 6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
芸濃地域芸濃循環雲林 院	津市	2,146	1,592	-554
芸濃地域芸濃循環河内	津市	2,337	2,735	398
安濃地域明合	津市	980	830	-150
安濃地域草生	津市	1,729	1,519	-210
合 計		7,192	6,676	-516

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

<p>県の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標31.5人に対して、25.2人の実績となり、輸送量が約2割減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・なお、平成31年4月に利用実態を考慮し、運行回数の変更（土日祝日において1.0回減回）を実施している。</li> <li>・通勤、通学目的の利用者が多く、今後も地域住民のニーズ把握に努めて、利用しやすい路線となるよう関係者間で連携していく必要がある。</li> </ul> <p>【評価：C】（定量的目標の90%未満の輸送量であった路線）</p>
<p>関係市町の意見</p>	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス利用者のうちシルバーエミカの利用者は芸濃地域が89.1%、安濃地域が90.1%と、両地域で高い状況にある。シルバーエミカのさらなる普及に努めるとともに、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。</li> </ul>

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
10	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)				
( )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180円、最大670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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	18.6	15.6	15.6	H30.10.1~:15.6 R1.9.1~:17.3	19.6
実績輸送量(人)	15.6	15.6	15.6	15.3	14.8
平均乗車密度(人)	2.6	2.6	2.6	2.6	2.8
運行回数(回)	6.0	6.0	6.0	5.9	5.3
経常収支率(%)	44.7	43.2	42.4	41.2	45.6
国庫補助額(千円)	2,641.5	2,595.5	2,632.5	2,725.5	3,290.5
県補助額(千円)	1,797.0	2,076.0	2,107.0	2,177.5	3,290.5
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	B	B
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	榊形～津駅前間については、三重交通株の他路線バスと重複、津新町駅～津駅前については、鉄道交通においても代替可能。(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、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
美里地域辰水	津市	三重交通株式会社	辰水農協前(辰水神社前)	2,772.0	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					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②殿舟団地線の乗り入れ(路線統合、利用促進) ③三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布 ④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)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、美里地域及び安濃地域から津市中心部までの移動を可能としている路線で、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、津市が取り組む「シルバーエミカ」のPRなど効果的な利用促進に努める必要がある。また、令和元年9月から並行路線との統合を行っており、その効果について引き続き注視するとともに、更なる利便性向上に向けた取組を実施していく必要がある。				

## 6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
美里地域辰水	津市	3,061	2,833	-228
合 計		3,061	2,833	-228

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

<p>県の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標15.6人に対して、14.8人の実績となり、輸送量が約5%の減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・令和元年9月1日から、運行の効率化のため、当該路線と津市内を重複して運行する殿舟団地線を統合。また、当該路線の生産性を向上するべく、現行系統を廃止し、殿船団地経由の系統を新設。</li> <li>・当該路線の沿線には高校、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、効果的な利用促進策に努める必要がある。</li> </ul> <p>【評価：B】（定量的目標の90%以上の輸送量を達成した路線）</p>
<p>関係市町の意見</p>	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・補助要件の輸送量をかろうじて満たしている状況であったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、輸送量が補助要件を下回った。接続するコミュニティバスの辰水ルートは、シルバーエミカの利用率が67.4%と、他の地域に比べ低い状況にある。</li> <li>・シルバーエミカの普及に努めることにより輸送量の向上に努めたい。</li> <li>・また、新型コロナウイルス感染症の収束が見込めない中ではあるが、収束後も輸送量の回復には時間を要すると考えられることから、令和3年度以降も補助要件について柔軟な対応をお願いしたい。</li> </ul>

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
11	津三雲	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	イオンモール津南	天白回転場	13.2km		
関係市町 <small>( )内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町</small>	津市(*津市) - 松阪市(三雲町)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大580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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	28.8	H28.10.1~:30 H29.4.1~:26.2	26.2	H30.10.1~:29.4 H30.11.1~:31.5 H31.4.1~:32.5	33.6
実績輸送量(人)	30.0	31.3	31.5	36.7	33.6
平均乗車密度(人)	2.5	2.8	3.0	3.5	3.2
運行回数(回)	12.0	11.2	10.5	10.5	10.5
経常収支率	49.4	53.5	55.2	61.5	57.2
国庫補助額(千円)	3,548.5	3,873.5	3,577.0	4,380.5	4,616.5
県補助額(千円)	2,392.0	3,251.0	2,863.0	3,500.0	4,616.5
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	A	A	A	A	A
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	三重会館~津駅前間については、三重交通(株)の他路線バスと重複、鉄道交通においても代替可能。 (上記停留所間以外にも、三重交通(株)の他路線と一部重複有り)				
②広域利用の状況	松阪市三雲地域の沿線居住地と津市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	松阪市三雲地域の沿線居住地と津市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	松阪市三雲地域と津駅を結ぶ路線であり、沿線住民の通勤・通学や中心市街地への買物等の利用に不可欠である。				
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統(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
三雲地域 コミュニティバス	松阪市	三重交通株式会社	天白(回転場)	3,642.0	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					
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 (松阪市) 「天白(回転場)」に津三雲線と市運営の三雲松阪線の2路線の乗入れが完了し、現在、三雲地域コミュニティバスについても乗入れを検討し3路線の交通結節点としての整備を推進中。				
事業者の取組(県記載)	①シルバーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ②バスロケーションシステムの導入(利便向上) ③イオンモール津南への乗入れ及び学割きっぷの発売(利便向上) ④「天白回転場」延伸、松阪市コミュニティバスとの接続(利便向上) ⑤三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、津市と松阪市を結ぶ路線で、沿線には大型商業施設もあり、通勤、通学、買い物等の利用が多い。大型商業施設のオープンにより利用者が増加しており、令和元年4月には起終点を天白回転場まで延伸し、一部のコミュニティバスと乗継可能なダイヤを設定している。今後はさらにコミュニティバスとの乗継設定を行うことや情報発信の強化、利用促進策の検討が必要。				

## 6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
三雲地域 コミュニティバス	松阪市	6,323	5,160	-1,163
合 計		6,323	5,160	-1,163

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

<p>県の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標31.5人に対し、33.6人の実績となり、目標は達成できた。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・当該路線は津市と松阪市間を結ぶ路線であり、沿線には大型商業施設もあることから、通勤、通学、買い物等において、今後も利用しやすい路線となるような利用促進策を検討する必要がある。</li> </ul> <p>【評価：A】（定量的目標以上の輸送量を達成した路線）</p>
<p>関係市町の意見</p>	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H30年11月にオープンした大型商業施設イオンモール津南が経由地にあることで輸送量が増加しており、コロナ禍においても計画輸送量を達成したのではないかと考えるが、R1の輸送量実績からは3.1人の減となっていることから今後も利用促進が必要と考える。</li> </ul> <p>（松阪市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・イオンモール津南のオープンに伴い、松阪～津間を移動したい人がより増えることが予測されるので、市運営のコミュニティバスと津三雲線との結節を三重交通と共に進めていき、地域間の移動の円滑化を更に進めていく予定である。</li> </ul>



地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
12	榑原(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	下村	榑原車庫前	22.1km		
関係市町 <small>( )内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町</small>	津市(*津市、久居市)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大860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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	71.2	H28.10.1~: 69.1 H29.4.1~:49.6	49.6	51.0	60.7
実績輸送量(人)	71.2	61.9	60.7	60.7	51.0
平均乗車密度(人)	3.3	3.5	4.4	4.4	3.7
運行回数(回)	21.6	17.7	13.8	13.8	13.8
経常収支率	53.5	52.2	59.5	58.9	56.0
国庫補助額(千円)	16,495.0	12,784.0	10,681.5	12,175.1	15,515.5
県補助額(千円)	11,221.0	11,588.0	8,548.0	9,728.5	15,515.5
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	C	A	B	B
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	西阿漕～津駅前間については、三重交通(株)の他路線バスと重複、久居駅～津駅前間については、鉄道交通においても代替可能。(久居地域において、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	久居地域郊外の沿線居住地と久居駅、津駅を結んでおり、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	久居地域郊外の沿線居住地と津駅を結んでおり、地域を越えた通院・通学の移動需要がある他、沿線に立地する病院や学校への通院・通学にも利用されている。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	久居町地域と津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高校の生徒の通学、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。				
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統(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
久居地域稲葉	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	99.0	0.0
久居地域稲葉ふれあい会館	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	44.0	0.0
久居地域榑原	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	133.0	0.0
久居地域桃園	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	139.0	0.0
久居地域野村	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	66.0	0.0
美里地域辰水	津市	三重交通(株)	湯の瀬(榑原口)	2,772.0	0.0
美里地域長野・高宮	津市	三重交通(株)	湯の瀬(榑原口)	1,708.0	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					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②シルバーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ③七栗記念病院への乗り入れ(利便向上) ④おやつタウンへの乗り入れ(利便向上) ⑤三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、久居地域と津市中心部をつなぐ路線で、沿線には観光施設や多くの総合病院もあり、住民の日常生活になくはない路線であるため、引き続き路線の維持に向け、多様な利用促進に努める必要がある。令和元年7月から、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。引き続き多様なニーズに対応した利用促進策の検討することが必要である。				

## 6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
久居地域稲葉	津市	1,120	940	-180
久居地域 稲葉ふれあい会館	津市	781	600	-181
久居地域榊原	津市	1,001	852	-149
久居地域桃園	津市	756	660	-96
久居地域野村	津市	532	420	-112
美里地域辰水	津市	3,061	2,833	-228
美里地域長野・高宮	津市	3,342	3,212	-130
合計		10,593	9,517	-1,076

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

県の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標60.7人に対して、51.0人の実績となり、輸送量が約15%減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・なお、令和元年7月20日から、工場一体型テーマパーク「おやつタウン」に乗り入れを行うため、運行経路の変更を実施している。</li> <li>・当該路線は久居地域と津市中心部をつなぐ路線であり、沿線には観光施設や多くの総合病院もあることから、今後も利用しやすい情報提供等、利用促進に努める必要がある。</li> </ul> <p>【評価：C】（定量的目標の90%未満の輸送量であった路線）</p>
関係市町の意見	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・榊原線への集約を図るため、令和3年4月からは一部路線が重複するコミュニティバス3ルート（稲葉・ふれあい・榊原）を1ルートに統合し、週1回のみでの運行とする予定である。</li> </ul>

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
13	榊原(C)	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	いなば園前	榊原車庫前	24.7km		
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	津市(*津市、久居市)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大860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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	18.3	H28.10.1~: 18.3 H29.4.1~:19.7	19.7	20.3	21.4
実績輸送量(人)	18.3	19.6	21.4	21.4	19.7
平均乗車密度(人)	3.4	3.5	3.7	3.7	3.4
運行回数(回)	5.4	5.6	5.8	5.8	5.8
経常収支率	50.3	49.7	50.6	49.9	45.1
国庫補助額(千円)	3,953.5	3,862.5	3,896.5	5,304.6	5,641.5
県補助額(千円)	2,689.0	3,090.0	3,118.0	4,238.5	5,641.5
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	B
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	西阿漕～津駅前間については、三重交通(株)の他路線バスと重複、久居駅～津駅前については、鉄道交通においても代替可能。(久居地域において、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	久居地域郊外の沿線居住地と久居駅、津駅を結んでおり、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、鉄道端未交通手段として、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	久居地域郊外の沿線居住地と津駅を結んでおり、地域を越えた通院・通学の移動需要がある他、沿線に立地する病院や学校への通院・通学にも利用されている。鉄道駅と接続しており、鉄道端未交通手段として、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	久居町地域から津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高校の生徒の通学、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。				
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統(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
久居地域稲葉	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	99.0	0.0
久居地域稲葉ふれあい会館	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	44.0	0.0
久居地域榊原	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	133.0	0.0
久居地域桃園	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	139.0	0.0
久居地域野村	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	66.0	0.0
美里地域辰水	津市	三重交通(株)	湯の瀬(榊原口)	2,772.0	0.0
美里地域長野・高宮	津市	三重交通(株)	湯の瀬(榊原口)	1,708.0	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					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②シルバーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ③おやつタウンへの乗入れ(利便向上) ④三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、久居地域と津市中心部をつなぐ路線で、沿線には観光施設や多くの総合病院もあり、住民の日常生活になくならない路線であるため、引き続き路線の維持に向け、多様な利用促進に努める必要がある。令和元年7月から、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。また、令和2年4月には大型団地であるグリーンヒルへの乗り入れを実施し、団地内利用者の利便向上を図った。引き続き多様なニーズに対応した利用促進策の検討することが必要である。				

## 6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
久居地域稲葉	津市	1,120	940	-180
久居地域 稲葉ふれあい会館	津市	781	600	-181
久居地域榑原	津市	1,001	852	-149
久居地域桃園	津市	756	660	-96
久居地域野村	津市	532	420	-112
美里地域辰水	津市	3,061	2,833	-228
美里地域長野・高宮	津市	3,342	3,212	-130
合計		10,593	9,517	-1,076

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

<p>県の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標21.4人に対し、19.7人の実績となり、輸送量が約8%減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・なお、令和元年7月20日から、工場一体型テーマパーク「おやつタウン」に乗り入れを行うため、運行経路の変更を実施している。</li> <li>・当該路線は久居地域と津市中心部をつなぐ路線であり、沿線には観光施設や多くの総合病院があることから、今後も利用しやすい情報提供等、利用促進に努める必要がある。</li> </ul> <p>【評価：B】（定量的目標の90%以上の輸送量を達成した路線）</p>
<p>関係市町の意見</p>	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・榑原線への集約を図るため、令和3年4月からは一部路線が重複するコミュニティバス3ルート（稲葉・ふれあい・榑原）を1ルートに統合し、週1回のみでの運行とする予定である。</li> </ul>

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
14	長野	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	片田	平木	24.9km		
関係市町	津市(*津市、美里村)				
( )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180円、最大880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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	H27.10.1~: 39.2 H28.4.1~: 40.8	H28.10.1~: 41.6 H29.4.1~: 42.0	39.2	38.0	40.4
実績輸送量(人)	38.0	38.0	40.4	39.2	36.8
平均乗車密度(人)	3.2	3.2	3.4	3.3	3.1
運行回数(回)	11.9	11.9	11.9	11.9	11.9
経常収支率	52.3	48.7	50.7	48.2	45.4
国庫補助額(千円)	9,572.5	10,273.0	9,437.0	9,596.8	11,379.5
県補助額(千円)	5,717.0	8,234.0	7,552.0	7,668.0	11,379.5
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	B	A	A	B
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	津新町駅～津駅前間については、三重交通の他路線バスと重複、鉄道交通においても代替可能。 (上記停留所間以外にも、三重交通の他路線と一部重複有り、美里地域においては、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他、沿線に立地する 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、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
美里地域辰水	津市	三重交通(株)	稲葉口(稲葉口)	2,772.0	0.0
美里地域長野・高宮	津市	三重交通(株)	稲葉口(稲葉口)	1,708.0	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					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②シルバーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ③津市美里地域コミュニティバスとの連携(乗継ダイヤの設定) ④三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、美里地域から津市中心部までの移動を可能としている路線であり、沿線には高校、総合病院、官公庁等も多いため、多様なニーズに対応した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

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
美里地域辰水	津市	3,061	2,833	-228
美里地域長野・高宮	津市	3,342	3,212	-130
合 計		6,403	6,045	-358

### 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

<p>県の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標40.4人に対し、36.8人の実績となり、輸送量が約9%減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・当該路線は、美里地域と津市中心部をつないでおり、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、効果的な利用促進策に努める必要がある。</li> </ul> <p>【評価：B】（定量的目標の90%以上の輸送量を達成した路線）</p>
<p>関係市町の意見</p>	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・接続する津市コミュニティバス（美里地域）のシルバーエミカ利用率は、70.0%と他の地域に比べ低い状況にあることから、シルバーエミカの普及に努めるとともに、津市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。</li> </ul>

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
15	棕本	三重交通株式会社			
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)		
イオンモール津南	柳山	棕本	22.1km		
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	津市( * 津市、芸濃町)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大840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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	89.5	H28.10.1～: 88.5 H28.11.1～: 87.2 H29. 4.1～:	81.5	H30.10.1～: 83.6 H30.11.1～: 84.7	89.6
実績輸送量(人)	91.2	86.7	89.6	99.4	91.2
平均乗車密度(人)	5.1	5.1	5.5	6.1	5.6
運行回数(回)	17.9	17.0	16.3	16.3	16.3
経常収支率	68.2	67.2	69.4	74.5	69.5
国庫補助額(千円)	2,130.0	1,909.5	2,018.5	2,016.0	2,075.5
県補助額(千円)	1,449.0	1,576.0	1,615.0	1,610.5	2,075.5
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	B	A	A	A
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	白塚口～岩田町間については、三重交通線の他路線バスと重複。 (上記停留所間以外にも、三重交通線の他路線と一部重複有り)				
②広域利用の状況	芸濃地域及び津地域北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	芸濃地域及び津地域北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他、沿線に立地する病院や学校への通院・通学にも利用されている。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	芸濃地域と複合商業施設を結ぶ路線であり、沿線地域居住者の通勤・通学や沿線に立地する高校の生徒の通学等の利用に不可欠である。 芸濃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
芸濃地域芸濃循環明	津市	津市	中町(棕本)	291.0	0.0
芸濃地域芸濃循環雲林院	津市	津市	中町(棕本)	455.0	0.0
芸濃地域芸濃循環河内	津市	津市	中町(棕本)	637.0	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					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②シルバーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ③生協病院での時刻表掲示 ④イオンモール津南への乗入れ及び学割きっぷの発売(利便向上) ⑤三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線沿線には高校、病院、官公庁等のほか、大型商業施設がオープンし、ニーズも多岐にわたる。平成30年11月には大型商業施設への乗り入れを実施しており、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との乗継利便性の向上などの利用促進策を検討していく必要がある。				

## 6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
芸濃地域芸濃循環明	津市	2,375	1,401	-974
芸濃地域芸濃循環雲林院	津市	2,146	1,592	-554
芸濃地域芸濃循環河内	津市	2,337	2,735	398
合計		6,858		-6,858

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

<p>県の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標89.6人に対し、91.2人の実績となり、目標は達成できた。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・当該路線の沿線には大型商業施設の他、高校・病院・県・市の庁舎等も多くあり、ニーズも多岐に渡ることから、今後もより利用しやすい路線となるよう効果的な利用促進策を検討する必要がある。</li> </ul> <p>【評価：A】（定量的目標以上の輸送量を達成した路線）</p>
<p>関係市町の意見</p>	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H30年11月にオープンした大型商業施設イオンモール津南が経由地にあることで輸送量が増加しており、コロナ禍においても計画輸送量を達成したのではないかと考えるが、R1の輸送量実績からは8.2人の減となっている。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。</li> </ul>



地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
16	香良洲	三重交通株式会社			
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)		
イオン津	イオンモール津南	香良洲公園	14.4km		
関係市町 <small>( )内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町</small>	津市(*津市、香良洲町)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	91.5	75.6	H29.10.1～:75.6 H30.4.1～:72.2	H30.10.1～:76.5 H30.11.1～:73.3 H31.4.1～:73.8	78.7
実績輸送量(人)	75.6	79.2	82.5	82.0	67.9
平均乗車密度(人)	4.3	4.5	4.8	5.0	4.5
運行回数(回)	17.6	17.6	17.2	16.4	15.1
経常収支率	72.0	72.8	75.5	76.8	70.4
国庫補助額(千円)	3,675.0	6,685.0	5,575.5	6,945.7	6,717.0
県補助額(千円)	2,500.0	5,348.0	4,462.0	5,549.5	6,717.0
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	A	A	C
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	(津市)イオン津～岩田間については、三重交通の他路線バスと重複。 (上記停留所間以外にも、三重交通の他路線と一部重複有り)				
②広域利用の状況	(津市)香良洲地域及び津地域南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	(津市)香良洲地域及び津地域南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他、沿線に立地する病院や学校への通院・通学にも利用されている。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。 みえ夢学園高校、聾学校、武内病院、大門病院、津生協病院、若葉病院				
④当該系統の補助の必要性	香良洲地域と中心市街地を結ぶ路線であり、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)	
なし				国補助	県補助
5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②シルバーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ③イオンモール津南への乗入れ及び学割きっぷの発売(利便向上) ④三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、香良洲地域から津市中心部にある大型商業施設までの移動を可能としている路線で通勤、通院、買物等さまざまなニーズがある。平成30年11月新たにオープンした大型商業施設への乗り入れを実施しており、今後も利用しやすい路線となるよう効果的な利用促進策を検討する必要がある。				

**6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況**

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
なし				
合 計				

**7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価**

県の意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・輸送量目標82.5人に対し、67.9人の実績となり、輸送量が約2割減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li><li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li><li>・当該路線は香良洲地域と津市中心部をつないでおり、大規模商業施設を起点とし、沿線には病院も多い、今後も通勤、通院、買い物等さまざまなニーズに対応するため、多様な利用促進策を検討する必要がある。</li></ul> 【評価：C】（定量的目標の90%未満の輸送量であった路線）
関係市町の意見	(津市) <ul style="list-style-type: none"><li>・新型コロナウイルス感染症拡大による影響も大きいと思われるが、令和2年4月にイオン津への乗り入れ便数が減少し、買い物利用者の減少若しくは他の路線へ流れたことにより、輸送量が大幅に減少した可能性がある。利用実態の調査が必要と考える。</li></ul>

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
17	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 (内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町)	津市(*久居市、一志町)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大750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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	41.2	35.5	35.5	35.5	32.6
実績輸送量(人)	35.5	35.5	32.6	30.7	20.1
平均乗車密度(人)	3.7	3.7	3.4	3.2	2.1
運行回数(回)	9.6	9.6	9.6	9.6	9.6
経常収支率	62.1	60.2	54.2	50.4	33.8
国庫補助額(千円)	4,521.5	5,107.0	4,916.5	5,732.4	5,677.5
県補助額(千円)	3,076.0	4,086.0	3,935.0	4,580.5	5,677.5
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	C	C
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	三重中央医療センター～井関間については、三重交通の他路線バスと重複。 (津市コミュニティバス一志地域と一部重複有り)				
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。 久居農林高校、久居高校、三重中央医療センター、小淵病院				
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
一志地域川合	津市	(株)一志運輸	川合高岡駅(川合高岡)	978.0	0.0
一志地域高岡	津市	(株)一志運輸	川合高岡駅(川合高岡)	1,203.0	0.0
久居地域稲葉	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	99.0	0.0
久居地域稲葉ふれあい会館	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	44.0	0.0
久居地域榊原	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	133.0	0.0
久居地域桃園	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	139.0	0.0
久居地域野村	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	66.0	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					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②シルバーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ③とことめの里への一部便乗入れ(利便向上) ④三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布 ⑤榊原線との連携(乗継ダイヤの設定)				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、三重中央医療センターから久居駅を経由して、一志地域及び久居地域を結ぶ路線で、沿線住民の通勤、通学の他、通院等の日常生活になくてはならない路線である。令和2年4月には久居高校乗り入れ便の増強、アルスプラザ(文化・芸術施設)への乗り入れを実施している。乗り入れ効果の検証や利用者ニーズの把握等に努め、多様な利用促進策の検討が必要である。				

## 6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
一志地域川合	津市	3,175	3,488	313
一志地域高岡	津市	3,981	3,334	-647
久居地域稲葉	津市	1,120	940	-180
久居地域稲葉ふれあい会館	津市	781	600	-181
久居地域榑原	津市	1,001	852	-149
久居地域桃園	津市	756	660	-96
久居地域野村	津市	532	420	-112
合計		11,346	10,294	-1,052

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

県の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標32.6人に対して、20.1人の実績となり、輸送量が約4割減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・当該路線は三重中央医療センターを起点としており、当該病院への通院や中心市街地への買い物等に多く利用されていることから、今後もこれらのニーズに対応すべく、より利用しやすい路線となるよう効果的な利用促進策を検討する必要がある。また、令和元年7月20日から実施している公共総合施設「とことめの里」への乗入れ効果の検証や利用者ニーズの把握等に努め、多様な利用促進策を検討する必要がある。</li> </ul> <p>【評価：C】（定量的目標の90%未満の輸送量であった路線）</p>
関係市町の意見	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は久居高校や久居農林高校への通学利用者が多いため、コロナ禍において休校期間が長く続いたことにより、通学利用者が減少したことで、輸送量が大幅に減少したのではないかと考える。</li> </ul>

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
18	久居高茶屋	三重交通株式会社			
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)		
久居駅東口	高茶屋	香良洲公園	10.9km		
関係市町 <small>( )内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町</small>	津市(久居市、*津市、香良洲町)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大450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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	35.7	H28.10.1~: 37.1 H29.4.1~:31.2	30.9	H30.10.1~:32.4 H30.11.1~:32.1	36.8
実績輸送量(人)	37.1	35.3	36.8	42.8	35.7
平均乗車密度(人)	2.6	2.7	3.1	3.6	3.0
運行回数(回)	14.3	13.1	11.9	11.9	11.9
経常収支率	54.6	54.4	60.6	67.9	58.3
国庫補助額(千円)	3,742.5	3,223.0	3,188.5	3,507.6	4,160.5
県補助額(千円)	2,538.0	2,720.0	2,552.0	2,802.5	4,160.5
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(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	雲出～香良洲公園間については、三重交通の他路線バスと重複部分有り。				
②広域利用の状況	久居地域と香良洲地域を結ぶ路線であり、地域を越えた通院・買物等の移動需要がある。久居駅と接続しており、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	香良洲地域及び津地域南部の沿線居住地と久居駅を結んでおり、久居駅等での乗り換えにより、通院・通学に利用されている。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	久居駅と香良洲地域を結ぶ路線であり、居住者の通勤、通学等の利用に不可欠である。香良洲地域からの近鉄久居駅、JR高茶屋駅への移動を確保する路線であり、鉄道端末交通手段として大きな意義がある路線である。				
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
久居地域桃園	津市	津市	久居駅東口(久居駅東口)	139.0	0.0
久居地域野村	津市	津市	久居駅東口(久居駅東口)	66.0	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					
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				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②シルバーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ③イオンモール津南への乗入れ(利便向上) ④三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、香良洲地域から津市南部にある大型商業施設、久居駅までの移動を可能としている路線で、平成30年11月には新たにオープンした大型商業施設への乗り入れを実施しており、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、有効な利用促進策を検討する必要がある。				

**6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況**

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
久居地域桃園	津市	756	660	-96
久居地域野村	津市	532	420	-112
合計		1,288	1,080	-208

**7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価**

県の意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・輸送量目標36.8人に対し、35.7人の実績となり、輸送量が約3%減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li><li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li><li>・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）の効果検証や沿線の大型商業施設との更なる連携等、有効な利用促進策を引き続き検討していくことが求められる。</li></ul> 【評価：B】（定量的目標の90%以上の輸送量を達成した路線）
関係市町の意見	(津市) ・計画輸送量と実績輸送量の差は約3%であるが、実績輸送量はR1に比べ7.1人と減少していることから、利用促進が必要と考える。シルバーエミカの普及に努めることで、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2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
21	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 <small>( )内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町</small>	* 名張市－津市(美杉村)－奈良県御杖村				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大910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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	20.7	20.7	20.1	20.7	21.2
実績輸送量(人)	20.1	20.7	21.2	20.1	15.1
平均乗車密度(人)	3.6	3.7	3.8	3.6	2.7
運行回数(回)	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6
経常収支率	52.2	50.6	51.1	47.1	36.9
国庫補助額(千円)	4,828.5	4,745.5	4,811.0	4,896.1	5,066.5
県補助額(千円)	3,285.0	3,796.0	3,850.0	3,912.0	5,066.5
市町補助額(千円)	812.5	814.0	854.5	921.0	0.0
確保維持改善事業⑤	B	A	A	B	C
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
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。 (津市) 滝ノ原口～名張駅前間については、三重交通(株)の他路線バスと重複。				
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、津市美杉町を結ぶ路線である。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敷津を結ぶ路線であり、市域を超えて通勤・通院・通学・買物等に利用させている。 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、名張高校、名張青峰高校 (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。 津市の廃止代替バスである同名の名張奥津線(支線)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					
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 (名張市) ・市民・転入者・移住希望者へのバス路線情報の提供 ・ホームページにて市内公共交通の新型コロナウイルス感染防止対策の紹介、「公共交通崩壊を食い止めるための緊急アピール」公開				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入 ②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)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、名張駅と接続しており、通勤、通学利用者のみならず、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。利用者数の減少が進んでいるため、輸送量の確保のためダイヤの見直しを検討している。沿線の桜の名所である津市美杉町三多気を活かすなど、今後も路線の特徴も生かした利用促進策等が必要である。				

**6. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況**

系統名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
なし				
合 計				

**7. 令和元年地域間幹線系統実績に対する評価**

県の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標21.2人に対して、15.1人の実績となり、輸送量が約3割減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・当該路線は沿線住民の通勤・通学や沿線に立地する病院への通院利用に欠かせない路線であることから、地域住民のニーズの把握に努めて、より効果的な利用促進策の実施および情報の周知を図る必要がある。</li> </ul> <p>【評価：C】（定量的目標の90%未満の輸送量であった路線）</p>
関係市町の意見	<p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により輸送量が大きく減少し、補助要件をかるうじて満たす状況となった。新型コロナウイルス感染症の収束が見込めない中ではあるが、収束後も輸送量の回復には時間を要すると考えられることから、令和3年度以降も補助要件について柔軟な対応をお願いしたい。</li> </ul> <p>（名張市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・本年度はコロナ禍の影響で大幅に利用者数が減少しており、改めてニーズ把握の必要性があると考えられる。今後も安心して公共交通を利用できるよう情報発信を続けていき、利用者の呼び戻しに努めていきたい。</li> </ul>



地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名	事業者名			
43	亀山椋本	三重交通株式会社			
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)		
亀山駅前	安知本	椋本	9.0km		
関係市町 <small>( )内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町</small>	* 亀山市ー津市(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180円、最大390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(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	19.5	18.6	18.6	17.6	16.7
実績輸送量(人)	18.6	17.6	16.7	16.7	12.0
平均乗車密度(人)	2.0	1.9	1.8	1.8	1.3
運行回数(回)	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
経常収支率(%)	39.7	38.4	34.4	33.6	25.2
国庫補助額(千円)	1,487.5	1,461.5	1,482.0	1,510.7	1,562.5
県補助額(千円)	1,488.0	14,615.0	1,482.0	1,510.7	1,562.5
市町補助額(千円)	8,836.0	9,652.0	10,290.0	11,450.0	11,824.0
確保維持改善事業⑤	C	B	C	B	C
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	(津市)なし				
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	亀山駅前、亀山局前	667.0	0.0
南部	亀山市	三重交通株式会社	亀山駅前、東町	4,577.0	0.0
芸濃地域芸濃循環明	津市	津市	中町(椋本)	291.0	0.0
芸濃地域芸濃循環雲林院	津市	津市	中町(椋本)	455.0	0.0
芸濃地域芸濃循環河内	津市	津市	中町(椋本)	637.0	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					
沿線市町の取組(市町記載)	(津市・亀山市)市内のイベントに併せたバスの乗り方教室の開催 ・沿線自治会及び近隣高校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) (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 (亀山市)・広域路線の利用促進にもつなげる亀山市コミュニティバス路線(野登・白川地区自主運行バス)の再編検討				
事業者の取組(県記載)	①バスの展示、乗り方教室の実施 ②バスロケーションシステムの導入(利便向上) ③通学定期券チラシ配布(亀山高校) ④三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、亀山市と津市を結ぶ唯一の広域バス路線であり、高校への通学利用目的が多い。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。また、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

路線名	市町・協議会名	令和元年度利用者数	令和2年度利用者数	令和2年度－ 令和元年度
東部	亀山市	9,285	8,726	-559
南部	亀山市	9,453	8,370	-1,083
芸濃地域芸濃循環明	津市	2,105	1,401	-704
芸濃地域芸濃循環雲林院	津市	2,146	1,592	-554
芸濃地域芸濃循環河内	津市	2,337	2,735	398
合計		25,326	22,824	-2,502

## 7. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価

県の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量目標16.7人に対して、12.0人の実績となり、輸送量が約3割減少とコロナ禍の影響を大きく受けている。</li> <li>・行政による通常時の補助とは異なる支援が必要な状況にある。</li> <li>・当該路線は、津市と亀山市を結ぶ路線であり、通学目的の乗車が平日利用の多くを占めていることから、沿線高校への進学希望者に対する情報の提供や利用促進策等に取り組む必要がある。一方で、日中の利用者を増やすべく、高齢者等にも利用しやすい路線となるよう対策を検討する必要がある。</li> </ul> <p>【評価：C】（定量的目標の90%未満の輸送量であった路線）</p>
関係市町の意見	<p>（亀山市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津市（棕本）と亀山市（亀山駅）を効率よく結んでおり、亀山駅にて鉄道・市内コミュニティバスとの接続に努めている。</li> <li>・亀山駅にて鉄道・市内コミュニティバスとの接続に努めている。</li> <li>・隣接する津市との唯一の広域バス路線であり、特に津市から市内県立高校への利用が多く見られる。そのため、利用動向は通学利用の影響を受けやすい。</li> <li>・津市と連携し、利用促進啓発活動に取組み、利用者増を目指す。</li> </ul> <p>（津市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は旧芸濃町から亀山市への通勤・通学に不可欠な路線であることから、新型コロナウイルス感染症の収束が見込めない中ではあるが、収束後も輸送量の回復には時間を要すると考えられることから、令和3年度以降も補助要件について柔軟な対応をお願いしたい。</li> </ul>