令和６年度 地域間幹線系統の運行状況について

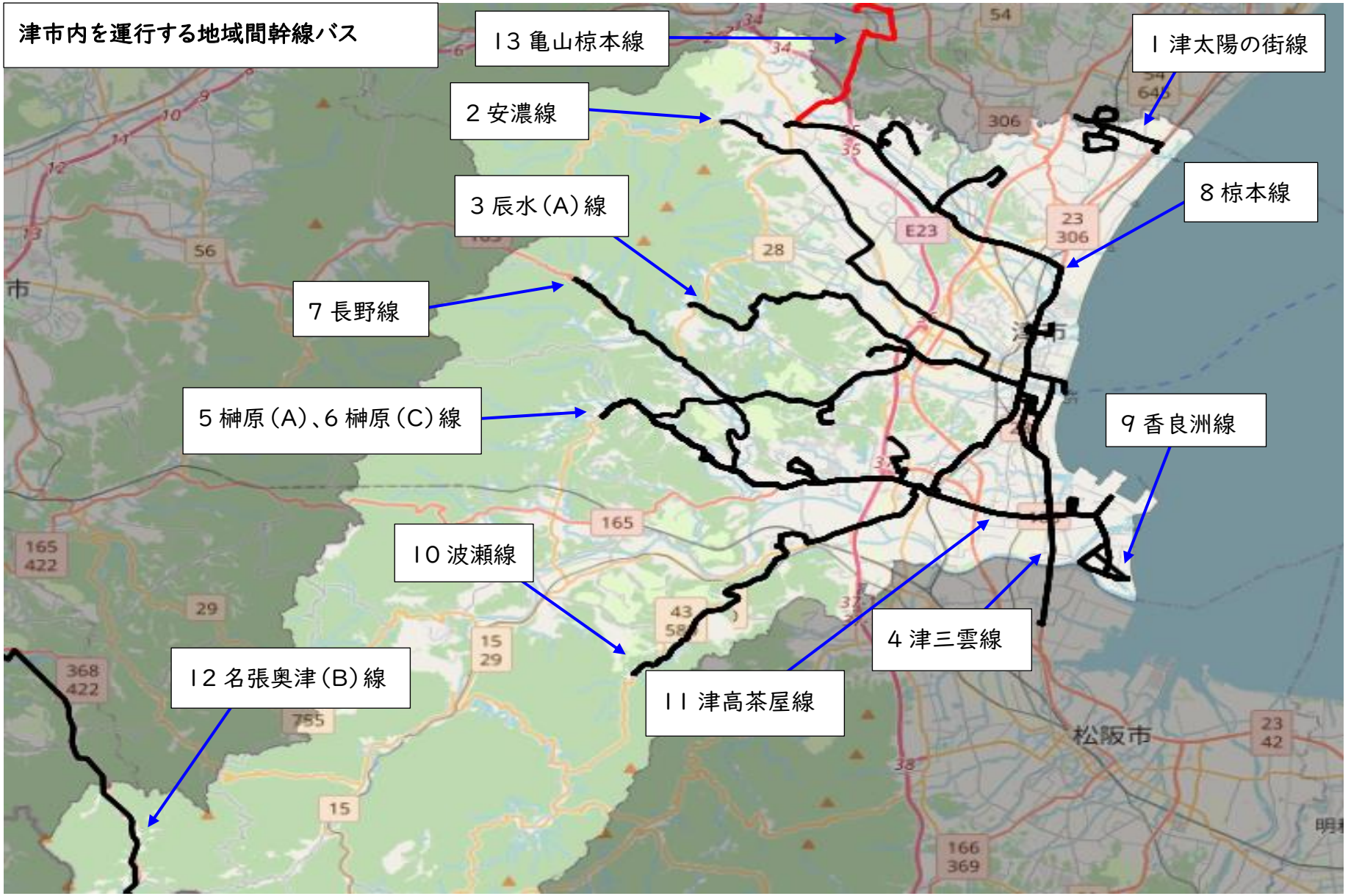
	路線について			輸送量／日について			輸送人員について		収支状況			考察
	路線名	沿線 市町村	起点 ・ 終点	運行回数／日	Ｒ６年度 実績値	Ｒ６年度 目標値	評価（※1）	Ｒ６年度	昨年度比増減	経常損益（円）	補助内定額 （国＋三重県）	事業者負担 予定額（円）	県による考察
1	津太陽の街	津市 鈴鹿市	千里駅前 ・ 太陽の街 ・ 千里駅前	11.0往復	20.9人	15.0人	A	29,766人	＋4,145人	▲ 13,611,131	5,152,000	▲ 8,459,131	本路線は、大規模な郊外住宅団地（太陽の街、杜の街、千里団地）沿線を運行し、近鉄千里駅に至る路線である。沿線地域における通勤、通学の移動手段として欠かせない路線となっており、近鉄千里駅での乗降が多くなっている。近年は利用が低迷していたが、「杜の街」団地における分譲開発を見据えて令和５年10月1日より運行経路を変更し循環系統となり、同変更によって運行が効率化され輸送量が20人を超えた。今後も継続的な利用促進を実施し、利用者数を維持することが求められる。
2	安濃	津市	津駅前 ・ 市場	10.1往復	34.3人	27.2人	A	95,902人	＋5,866人	▲ 29,839,174	11,670,000	▲ 18,169,174	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は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	45,862人	＋46人	▲ 14,367,416	4,552,000	▲ 9,815,416	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。今後、輸送量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。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	44.1人	36.7人	A	128,462人	＋20,064人	▲ 12,281,031	7,828,000	▲ 4,453,031	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	53.8人	46.9人	A	197,306人	＋14,322人	▲ 39,569,159	20,606,000	▲ 18,963,159	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	24.9人	18.5人	A	91,237人	＋13,082人	▲ 20,457,467	9,102,000	▲ 11,355,467	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	11.8往復	40.1人	38.0人	A	150,251人	▲ 4,932人	▲ 45,005,260	21,205,000	▲ 23,800,260	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。

令和６年度 地域間幹線系統の運行状況について

	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
	路線名	沿線 市町村	起点 ・ 終点	運行回数／日	Ｒ６年度 実績値	Ｒ６年度 目標値	評価（※1）	Ｒ６年度	昨年度比増減	経常損益（円）	補助内定額 （国＋三重県）	事業者負担 予定額（円）	県による考察
8	椋本	津市	イオンモール津南 ・ 椋本	16.3往復	102.6人	86.3人	A	345,020人	＋29,928人	▲ 26,619,865	3,150,000	▲ 23,469,865	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	13.7往復	57.5人	55.6人	A	175,619人	＋13,113人	▲ 20,390,492	12,192,000	▲ 8,198,492	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、買物等さまざまなニーズがある。 香良洲地域の住民にとっては、津市中心部更には津市外とを結ぶ重要な路線である。
10	波瀬	津市	三重中央医療センター ・ 室の口	9.6往復	17.2人	15.0人	A	68,409人	▲ 6,136人	▲ 36,527,547	6,518,000	▲ 30,009,547	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。
11	久居高茶屋	津市	久居駅東口 ・ 香良洲公園	11.9往復	47.6人	36.8人	A	124,109人	＋22,787人	▲ 9,762,128	6,272,000	▲ 3,490,128	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	13.4人	15.0人	C	39,378人	▲ 8,232人	▲ 26,695,030	5,294,000	▲ 21,401,030	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下回った。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。
13	亀山椋本	亀山市 津市 ※廃止代替バス	亀山駅前 ・ 椋本	9.3往復	10.2人	15.0人	C	17,317人	＋2,287人	▲ 19,426,658	1,088,000	▲ 18,338,658	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。

※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


津市内を運行する地域間幹線バス
13 亀山椋本線
1 津太陽の街線
2 安濃線
8 椋本線
3 辰水（A）線
7 長野線
5 榊原（A）、6 榊原（C）線
9 香良洲線
10 波瀬線
4 津三雲線
12 名張奥津（B）線
11 津高茶屋線
松阪市

一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について

- **一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃制度について、協議を行う構成員が重要であることに鑑み、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加することとした**
- **また、上記協議の前に、住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための措置を講ずることを規定した**

これまで

【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

旧 **道路運送法　9条4項概要**

一般乗合旅客自動車運送事業者が、旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、運賃等について関係者間の協議が調つたときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもつて足りる。

施行規則　9条の２概要

法第９条第４項の協議が調つたときとは、地域公共交通会議又は（活性化）協議会において協議が調つているときとする。

令和5年10月1日以降

【公聴会の開催等※により、住民等の意見を聞く】

※パブリックコメント募集、市政広報紙、地域住民へのアンケート調査、事業者や事業者団体へのヒアリング実施　などを想定

新 **道路運送法　9条5項概要**

市町村又は都道府県は、前項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

【協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

新 **道路運送法　9条4項概要**

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線等に係る運賃等について協議が調つたときは、協議が調つた事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。

一　市町村又は都道府県
二　当該一般乗合旅客自動車運送事業者
三　地方運輸局長
四　市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者

参考1