

## 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業 に関する事業評価について

### 1 事業評価の概要

協議会は、生活交通確保維持改善計画(※1)に位置付けられた補助対象事業(※2)について、実施状況の確認と目標達成状況等の評価を行ったうえで、その結果を地方運輸局長に報告することとなっている。

※1 津市地域内フィーダー系統確保維持計画

※2 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助対象事業  
(津市コミュニティバス)

### 2 事業評価の目的

- (1) 補助対象事業がより効果的、効率的に推進されること
- (2) 地域全体のネットワークを踏まえた評価及び見直しが行なわれること

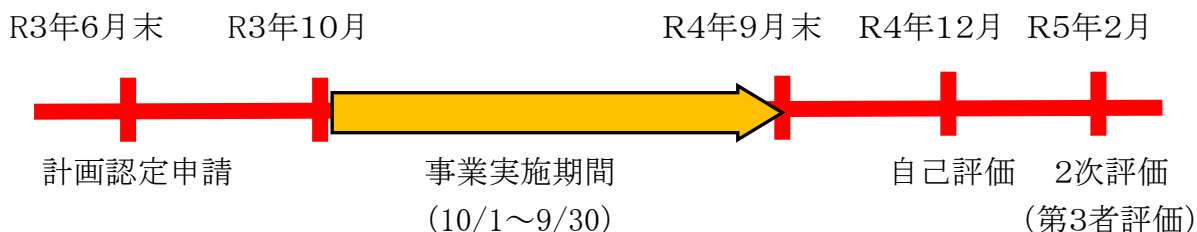
### 3 評価の項目

- (1) 前回の事業評価結果の反映状況
- (2) 事業実施の適切性
- (3) 生活交通確保維持改善事業計画における目標・効果の達成状況
- (4) 事業の今後の改善点

※(3)については、複数の運行系統を包括して目標を設定している場合は、事業の性質に応じ、当該複数運行系統を包括的に評価することができる。

### 4 計画策定から事業評価までの流れ

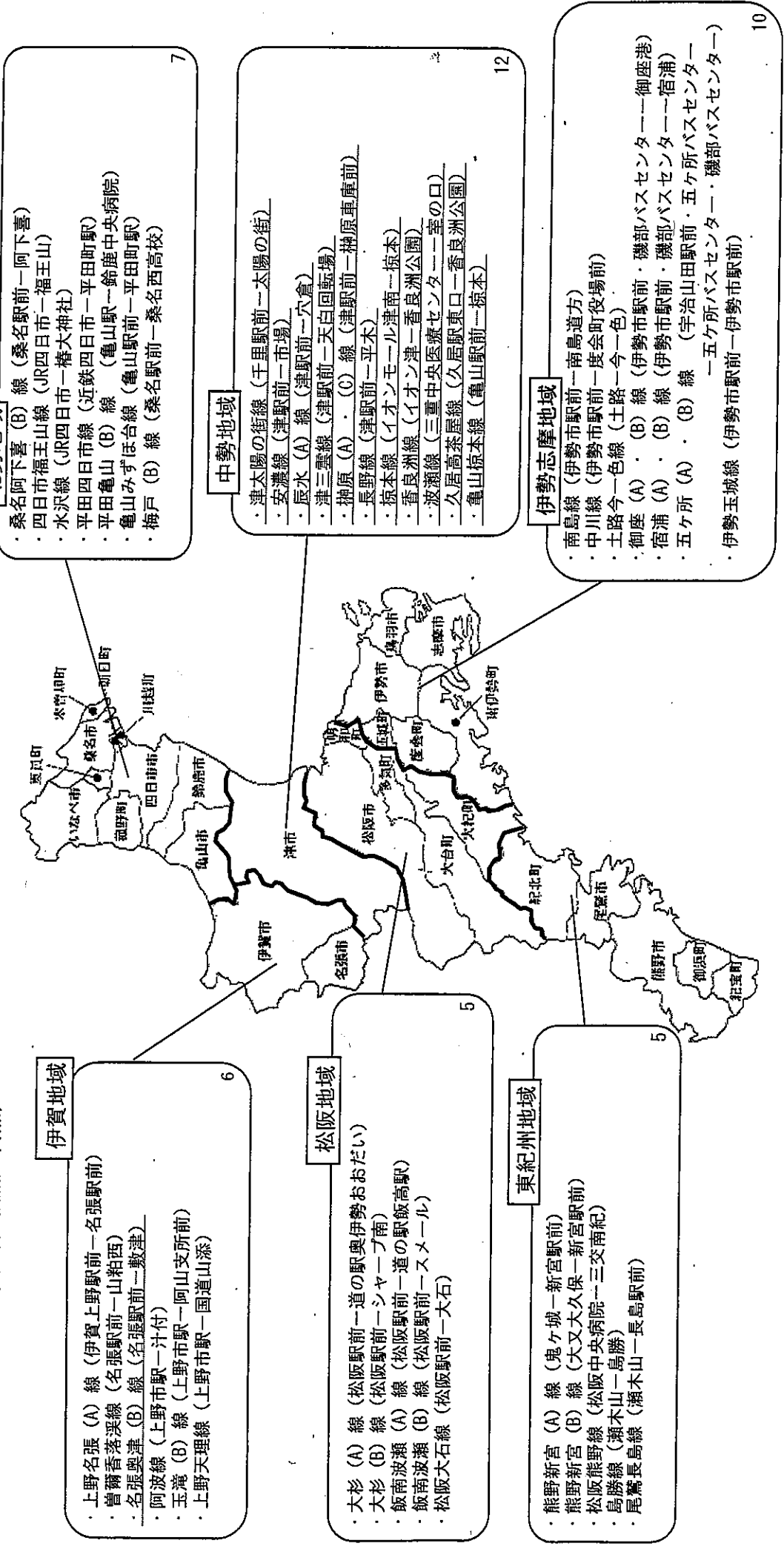
(令和4年度事業)



# バス路線の維持には皆様のご利用が必要です

三重県では、事業者単独での維持が困難な広域幹線路線バスについて、三重県地域公共交通協議会での協議を経て、国と協調して補助金を交付し、以下の路線（45系統）を維持しています。

令和4年度 補助対象運行系統名（起点-終点）



協議会名：三重県地域公共交通協議会

評価対象事業名：陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）

⑤達成状況は、目標達成（100%以上）をA、目標未達成路線のうち目標値90%以上の路線をB、それ以外をCとした。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 （目標：輸送量の維持）						⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）			
				輸送量				収支率					
				R4 計画 (人)	R4 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R4 計画 (%)	R4 実績 (%)				
6	三重交通株式会社 津太陽の街線	千里駅前－杜の街 中央－太陽の街	反映状況 ・県内各市町の地域公共交通協議等に参画し各市町における地域公共交通計画の策定の動きを確認しつつ必要な助言や意見発信を行っています。 ・県における地域公共交通計画について、各市町の地域公共交通計画と整合性をとれるよう各市町と調整しつつ、策定に向けて進めています。 ・本協議会の地域幹事会毎に、地域別ワーキンググループを開催し、維持が危ぶまれる地域間幹線系統の課題整理と維持確保に向けた関係事業者や沿線自治体との連携を進めています。 ・三重県内の公共交通をインターネットで検索できるようにする「見える化」事業を進める窓口として、引き続き本事業に注力するとともに、未参加の市町に対しても、地域公共交通協議等の場を通じて本事業の利点を広く呼び掛け、事業の拡大を図っています。	A	C	15.0	11.5	2.7	8.9	55.0	28.9%	輸送量 目標:15.0人 実績:11.5人	○各路線への共通する考え方（取組） ・バス路線を維持するため、通常の支援に加えて新型コロナウイルス感染症対策の支援を令和2年度から継続して実施しているが、同感染症対策関連の支援を永続的に実施していくのは困難であり、アフターコロナを見据え、公共交通の安全安心のための取組を継続して実施しつつ支援するとともに、利用促進への取組みにも引き続き注力する必要がある。 ・コロナ禍によって減少したバスの利用は、アフターコロナにおいても、以前の水準には戻らないと予想されている。そのような中で、各路線ごとの状況や特性を把握分析し、運行を維持できるよう、その方策を事業者・市町とともに検討実施する必要がある。  ・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。 ・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。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、今後も引き続き、地域住民等への利用促進の呼びかけ等を行っていきながら、沿線住民の移動需要にあった運行経路やダイヤの見直しを検討・実施するなどし、収支改善、運行効率及び利便性の向上を図る。
7	三重交通株式会社 安濃線	津駅前－安濃総合 庁舎前－市場		A	A	23.2	31.3	2.5	10.1	45.4	45.9%	輸送量 目標:23.2人 実績:31.3人	・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。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	三重交通株式会社 辰水（A）線	津駅前－殿舟団地 －今徳－穴倉		A	B	15.0	14.5	3.6	5.0	55.0	46.8%	輸送量 目標:15.0人 実績:14.5人	・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は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下回っており、利用の回復が見込めない場合、路線の見直しが必要となる状況にある。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。
9	三重交通株式会社 津三雲線	津駅前－イオン モール津南－天白 回転場		A	A	30.4	38.8	3.3	10.5	55.0	63.6%	輸送量 目標:30.4人 実績:38.8人	・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。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た。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、空港アクセス線港での乗降は平日休日共に少なくなっている。 ・今後は、様々なニーズでの利用が広がるよう、大型商業施設利用者のマイカーからの転換、津なぎさまちと連携した利用促進、コミュニティバスとの乗継設定等とおして、情報発信の強化、利用促進が必要。
10	三重交通株式会社 柵原（A）線	津駅前（一七栗記 念病院前）－下村 －柵原車庫前（車 両減価償却費等国 庫補助金）		A	A	45.5	46.9	3.7	13.8	59.0	51.8%	輸送量 目標:45.5人 実績:46.9人	・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、ペ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。

協議会名：三重県地域公共交通協議会

評価対象事業名：陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）

⑤達成状況は、目標達成（100%以上）をA、目標未達成路線のうち目標値90%以上の路線をB、それ以外をCとした。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 （目標：輸送量の維持）						⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）		
				輸送量				収支率				
				R4 計画 (人)	R4 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R4 計画 (%)	R4 実績 (%)			
11 三重交通株式会社 榑原（C）線	津駅前ーいなば園 前ー榑原車庫前 （車両減価償却費 等国庫補助金）		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	17.9	20.3	3.5	5.8	50.8	44.2%	輸送量 目標:17.9人 実績:20.3人	・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、ペ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。本路線は津市稲葉町周辺を運行しているが輸送量が減少傾向であり、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。
12 三重交通株式会社 長野線	津駅前ー片田（一 片田団地）ー平木 （車両減価償却費 等国庫補助金）		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	34.5	39.1	3.1	11.5	50.5	49.8%	輸送量 目標:34.5人 実績:39.1人	・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3年10月1日からは、乗車密度の向上と収支改善を図るため、日祝日の便で4便（2往復）を減便したダイヤとした。ダイヤ改正の影響を見ながら、引き続き運行の効率化と利便性向上を図っていく必要がある。
13 三重交通株式会社 椋本線	イオンモール津南 ー柳山ー椋本		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	84.7	92.9	5.6	16.3	75.5	69.4%	輸送量 目標:84.7人 実績:92.9人	・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。 ・平成30年11月より上記大型商業施設への乗り入れを実施しており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とおして相乗効果を生み出していく必要がある。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。
14 三重交通株式会社 香良洲線	イオン津ーイオン モール津南ー香良 洲公園 （車両減価償却費 等国庫補助金）		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	58.8	55.6	4.4	13.9	74.7	64.0%	輸送量 目標:58.8人 実績:55.6人	・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。 ・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。
15 三重交通株式会社 波瀬線	三重中央医療センター ー久居駅ー室の口		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	17.2	16.3	2.1	9.6	48.6	28.3%	輸送量 目標:17.2人 実績:16.3人	・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欠かせない路線である。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で、路線の見直しが必要となる。 ・様々なニーズでの利用が広がるよう、津市で取り組まれている「シルバーエミカ」との相乗効果を模索するなど、効果的な利用促進に努める必要がある。
16 三重交通株式会社 久居高茶屋線	久居駅東ローイオン モール津南ー香 良洲公園		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	33.3	38.0	3.0	11.9	65.2	61.7%	輸送量 目標:33.3人 実績:38.0人	・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。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。

協議会名：三重県地域公共交通協議会

評価対象事業名：陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）

⑤達成状況は、目標達成（100%以上）をA、目標未達成路線のうち目標値90%以上の路線をB、それ以外をCとした。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 （目標：輸送量の維持）						⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）		
				輸送量				収支率				
				R4 計画 (人)	R4 実績 (人)	平均乗 車密度 (人)	運行 回数 (回)	R4 計画 (%)	R4 実績 (%)			
19 三重交通株式会社 名張奥津（B）線	名張駅前一滝ノ原 口一敷津		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	15.0	15.6	2.7	5.6	47.0	37.7%	輸送量 目標:15.0人 実績:15.6人	・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、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。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、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。
41 三重交通株式会社 亀山棕本線 （亀山市・津市 廃止代替バス路線）	亀山駅前一安知本 一棕本		A 所定の事業計画どおりの運行が実施された。	C	15.0	9.4	1.3	9.4	35.9	21.0%	輸送量 目標:15.0人 実績:9.4人	・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。 ・亀山駅への移動需要が中心であることから、鉄道路線との乗継を考慮したダイヤ設定が必要である。

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名			路線概要図	
6	津太陽の街	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)			
千里駅前	杜の街中央	太陽の街	9.5km			
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(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220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)	H30	R1	R2	R3		R4
計画輸送量(人)	H29.10.1~: 15.5 H30.9.1~: 22.2	22.2	23.1	24.0		15.0
実績輸送量(人)	15.2	15.1	10.6	10.6		11.5
平均乗車密度(人)	1.4	1.7	1.2	1.2	1.3	
運行回数(回)	10.9	8.9	8.9	8.9	8.9	
経常収支率(%)	32.8	37.3	28.1	28.7	28.9	
国庫補助額(千円)	1,403.5	2,122.5	2,196.5	2,253.0	2,284.5	
県補助額(千円)	1,123.0	1,695.5	2,196.5	2,253.0	2,284.5	
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	C	C	C	
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。					
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	
北部地域河芸循環	津市	津市	近鉄千里駅(千里駅前)	770.0	0.0	

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

沿線市町の取組 (市町記載)	(鈴鹿市) ・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。 (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)	・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 ・路線図、ご利用ガイドの作成、配布
県の考察 (県記載)	・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。 ・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。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、今後も引き続き、地域住民等への利用促進の呼びかけ等を行っていきながら、沿線住民の移動需要にあった運行経路やダイヤの見直しを検討・実施するなどし、収支改善、運行効率及び利便性の向上を図る。

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
北部地域河芸循環	津市	1,721	4,217	2,496
合計		1,721	4,217	2,496

関係市町の意見	(鈴鹿市) ・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。 (津市) ・津太陽の街線への集約を図るため、令和3年4月の再編で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日に減らして運行している。また、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。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により減少した輸送量の回復に時間を要すると考えられることから、令和4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。
---------	--

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名			路線概要図	
7	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 ( )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、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					
年度 (補助年度)	H30	R1	R2	R3		R4
計画輸送量 (人)	31.5	H30.10.1~ : 32.5 H31.4.1~ : 31.3	30.3	30.3		23.2
実績輸送量 (人)	31.5	29.8	25.2	27.2		31.3
平均乗車密度 (人)	3.0	2.9	2.5	2.7	3.1	
運行回数 (回)	10.5	10.3	10.1	10.1	10.1	
経常収支率	46.1	43.9	37.4	42.5	45.9	
国庫補助額 (千円)	6,323.0	6,461.4	6,702.5	6,871.0	5,805.5	
県補助額 (千円)	5,060.0	5,163.0	6,702.5	6,871.0	5,805.5	
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	B	C	B	A	
①並行鉄道・バス路線の有無	(津市) 西古河町～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、鉄道交通においても代替可能。 (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等学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。					
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	
北西部 (安濃) 地域 清水ヶ丘・戸島・椋本	津市	津市	曾根橋 (曾根橋)	360.0	0.0	
北西部 (安濃) 地域 妙法寺・野口・椋本	津市	津市	曾根橋 (曾根橋)	460.0	0.0	
北西部 (芸濃) 地域 芸濃南	津市	津市	中町 (椋本)	364.0	0.0	



地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

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)	・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 ・路線図、ご利用ガイドの作成、配布
県の考察 (県記載)	・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。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。

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
北西部(安濃)地域 清水ヶ丘・戸島・棕本	津市	1,360	2,894	1,534
北西部(安濃)地域 妙法寺・野口・棕本	津市	586	1,262	676
北西部(芸濃)地域 芸濃南	津市	1,366	2,767	1,401
合計		3,312	6,923	3,611

関係市町の意見	(津市) ・通勤・通学目的の利用者が多く、計画輸送量を達成したのではないかと考える。 ・接続するコミュニティバスにおいては、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4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

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				別添図のとおり
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 ( )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、安濃町、美里村)					
交通圏	津・伊賀交通圏					
運賃体系	対距離制 (初乗り180円、最大670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)	H30	R1	R2	R3	R4	
計画輸送量 (人)	15.6	H30.10.1~ : 15.6 R1.9.1~ : 17.3	19.6	17.5	15.0	
実績輸送量 (人)	15.6	15.3	14.8	12.5	14.5	
平均乗車密度 (人)	2.6	2.6	2.8	2.5	2.9	
運行回数 (回)	6.0	5.9	5.3	5.0	5.0	
経常収支率 (%)	42.4	41.2	45.6	42.8	46.8	
国庫補助額 (千円)	2,632.5	2,725.5	3,290.5	3,348.0	3,394.5	
県補助額 (千円)	2,107.0	2,177.5	3,290.5	3,348.0	3,394.5	
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	B	B	C	B	
①並行鉄道・バス路線の有無	<p>楡形～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、津新町駅～津駅間については、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。)</p>					
②広域利用の状況	<p>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。</p>					
③通院・通学利用の状況	<p>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。</p>					
④当該系統の補助の必要性	<p>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。</p>					
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)	2,500.0	0.0	
				0.0	0.0	

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

沿線市町取組 (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
事業者取組 (県記載)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許返納者割引制度の実施</li> <li>・エコ通勤パス制度の実施</li> <li>・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</li> <li>・路線図、ご利用ガイドの作成、配布</li> <li>・津高校での通学定期券の配布</li> </ul>
県の考察 (県記載)	<p>・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下回っており、利用の回復が見込めない場合、路線の見直しが必要となる状況にある。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。</p>

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
南西部(美里)地域 穴倉・辰水・忠盛塚	津市	391	1,367	976
合計		391	1,367	976

関係市町の意見	<p>(津市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年8月に沿線地域に利用促進のチラシを配布し、利用促進を行った。新型コロナウイルス感染症の影響により減少した輸送量が回復傾向があるが令和元年度の輸送量に満たないため、今後も利用促進を行うことで輸送量の向上に努めたい。</li> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響により減少した輸送量の回復に時間を要すると考えられることから、令和4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4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名			路線概要図	
9	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 ( )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) - 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					
年度 (補助年度)	H30	R1	R2	R3		R4
計画輸送量 (人)	26.2	H30.10.1~ : 29.4 H30.11.1~ : 31.5 H31.4.1~ : 32.5	33.6	33.6		30.4
実績輸送量 (人)	31.5	36.7	33.6	36.7		38.8
平均乗車密度 (人)	3.0	3.5	3.2	3.5	3.7	
運行回数 (回)	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	
経常収支率	55.2	61.5	57.2	63.2	63.6	
国庫補助額 (千円)	3,577.0	4,380.5	4,616.5	4,743.0	4,767.0	
県補助額 (千円)	2,863.0	3,500.0	4,616.5	4,743.0	4,767.0	
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	A	A	A	A	A	
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、三重交通株式会社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、三重交通株式会社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。					
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)	3,601.0	0.0	
南部地域久居南・雲出	津市	三重交通株式会社	イオンモール津南 (イオンモール津南)	1,500.0	0.0	

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

<p>沿線市町村の取組 (市町記載)</p>	<p>(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) ・市運営の三雲松阪線に加え、三雲地区コミュニティバスについても「天白(回転場)」停留所まで延伸し、新たに幹線に結節する検討を進め、令和4年4月1日より実施 ・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」を令和4年11月20日(日)、令和4年11月25日(金)に実施。津三雲線では「松阪駅前」～「天白(回転場)」の乗車区間で運賃を無料とした。</p>			
<p>事業者の取組 (県記載)</p>	<p>・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 ・空港アクセス港(津なぎさまち)における高速船との乗継ダイヤ設定 ・路線図、ご利用ガイドの作成、配布 ・イオンモール津南内への時刻表掲載</p>			
<p>県の考察 (県記載)</p>	<p>・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。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た。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、空港アクセス線港での乗降は平日休日共に少なくなっている。 ・今後は、様々なニーズでの利用が広がるよう、大型商業施設利用者のマイカーからの転換、津なぎさまちと連携した利用促進、コミュニティバスとの乗継設定等とおして、情報発信の強化、利用促進が必要。</p>			
<p>系統名</p>	<p>市町・協議会名</p>	<p>令和3年度利用者数</p>	<p>令和4年度利用者数</p>	<p>令和4年度- 令和3年度</p>
<p>三雲地域コミュニティバス</p>	<p>松阪市</p>	<p>3,886</p>	<p>4,177</p>	<p>291</p>
<p>南部地域久居南・雲出</p>	<p>津市</p>	<p>675</p>	<p>1,755</p>	<p>1,080</p>
<p>合計</p>		<p>4,561</p>	<p>5,932</p>	<p>1,371</p>
<p>関係市町の意見</p>	<p>(津市) ・大型商業施設イオンモール津南が経由地にあること及び令和3年11月より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ことで輸送量が増加しており、計画輸送量を達成したのではないかと考える。 (松阪市) ・停留所「天白(回転場)」を交通結節点として乗り入れを行い、令和4年4月1日から三雲松阪線に加え三雲地区コミュニティバスも新たに幹線に結節する形で運用を開始し、乗り継ぎの円滑化を図った。 今後は乗り継ぎ利用に関するPRを行うなど利用促進に努めていく必要がある。</p>			

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名				路線概要図
10	榊原 (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)			
津駅前	下村、七栗記念病	榊原車庫前	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、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					
年度 (補助年度)	H30	R1	R2	R3	R4	
計画輸送量 (人)	49.6	51.0	60.7	49.6	45.5	
実績輸送量 (人)	60.7	60.7	51.0	46.9	46.9	
平均乗車密度 (人)	4.4	4.4	3.7	3.4	3.4	
運行回数 (回)	13.8	13.8	13.8	13.8	13.8	
経常収支率	59.5	58.9	56.0	53.6	51.8	
国庫補助額 (千円)	10,681.5	12,175.1	15,515.5	11,595.5	12,410.0	
県補助額 (千円)	8,548.0	9,728.5	15,515.5	11,595.5	12,410.0	
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	A	B	C	C	A	
①並行鉄道・バス路線の有無	西阿漕～津駅前間については、三重交通株式会社の他路線バスと重複、久居～津駅間については、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等学校の生徒の通学、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。					

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

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
南部地域久居西循環	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	115.0	0.0
南西部(一志)地域 一志西循環	津市	嬉野タクシー	庄田(JA栗葉支店前)	934.0	0.0
南西部(美里)地域 長野・榊原	津市	三重交通株式会社	榊原口(榊原口)	1,930.0	0.0
南西部(白山)地域 八対野・大三	津市	三重交通株式会社	榊原車庫前(榊原車庫前)	1,214.0	0.0
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許返納者割引制度の実施</li> <li>・エコ通勤バス制度の実施</li> <li>・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</li> <li>・七栗記念病院への乗入れ(旅客利便向上)</li> <li>・路線図、ご利用ガイドの作成、配布</li> <li>・おやつタウンへ乗り入れ(旅客利便向上)</li> <li>・波瀬線との乗継ダイヤ設定</li> </ul>				
県の考察 (県記載)	<p>・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。</p> <p>・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。</p>				

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
南部地域久居西循環	津市	451	759	308
南西部（一志）地域 一志西循環	津市	998	2,193	1,195
南西部（美里）地域 長野・榊原	津市	741	1,436	695
南西部（白山）地域 八対野・大三	津市	6,962	15,934	8,972
合計		9,152	20,322	11,170

関係市町の意見	<p>(津市)</p> <p>・榊原線への集約を図るため、令和3年4月の再編で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回のみでの運行とした。</p>
---------	---



地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名				路線概要図
11	榊原 (C)	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)			
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					
年度 (補助年度)	H30	R1	R2	R3	R4	
計画輸送量 (人)	19.7	20.3	21.4	22.0	17.9	
実績輸送量 (人)	21.4	21.4	19.7	18.5	20.3	
平均乗車密度 (人)	3.7	3.7	3.4	3.2	3.5	
運行回数 (回)	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8	
経常収支率	50.6	49.9	45.1	43.4	44.2	
国庫補助額 (千円)	3,896.5	5,304.6	5,641.5	5,953.5	6,036.5	
県補助額 (千円)	3,118.0	4,238.5	5,641.5	5,953.5	6,036.5	
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	B	C	A	
①並行鉄道・バス路線の有無	西阿漕～津駅前間については、三重交通株式会社の他路線バスと重複、久居駅～津駅間については、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等学校の生徒の通学、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。					

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

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
南部地域久居西循環	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	115.0	0.0
南西部(一志)地域 一志西循環	津市	嬉野タクシー	庄田(JA栗葉支店前)	934.0	0.0
南西部(美里)地域 長野・榊原	津市	三重交通株式会社	榊原口(榊原口)	1,930.0	0.0
南西部(白山)地域 八対野・大三	津市	三重交通株式会社	榊原車庫前(榊原車庫前)	1,214.0	0.0
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許返納者割引制度の実施</li> <li>・エコ通勤バス制度の実施</li> <li>・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</li> <li>・七栗記念病院への乗入れ(旅客利便向上)</li> <li>・路線図、ご利用ガイドの作成、配布</li> <li>・おやつタウンへ乗入れ(旅客利便向上)</li> <li>・波瀬線との乗継ダイヤ設定</li> </ul>				
県の考察 (県記載)	<p>・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、おやつタウン経由を強化している。本路線は津市稲葉町周辺を運行しているが輸送量が減少傾向であり、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。</p>				

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
南部地域久居西循環	津市	451	759	308
南西部（一志）地域 一志西循環	津市	998	2,193	1,195
南西部（美里）地域 長野・榊原	津市	741	1,436	695
南西部（白山）地域 八対野・大三	津市	6,962	15,934	8,972
合計		9,152	20,322	11,170

関係市町の意見	<p>(津市)</p> <p>・榊原線への集約を図るため、令和3年4月の再編で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回のみでの運行とした。</p>
---------	---

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名			路線概要図
12	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、片田団地	平木	23.9km		
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、美里村)				
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制 (初乗り180円、最大880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)	H30	R1	R2	R3	R4
計画輸送量 (人)	39.2	38.0	40.4	39.2	34.5
実績輸送量 (人)	40.4	39.2	36.8	38.0	39.1
平均乗車密度 (人)	3.4	3.3	3.1	3.2	3.4
運行回数 (回)	11.9	11.9	11.9	11.9	11.5
経常収支率	50.7	48.2	45.4	49.0	49.8
国庫補助額 (千円)	9,437.0	9,596.8	11,379.5	10,246.5	10,397.5
県補助額 (千円)	7,552.0	7,668.0	11,379.5	10,246.5	10,397.5
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	B	B	A
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、三重交通株式会社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、三重交通株式会社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。				
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	片田団地三丁目 (片田団地三丁目)	1,812.0	0.0
南西部 (美里) 地域 長野・榊原	津市	三重交通株式会社	稲葉口 (稲葉口)	1,930.0	0.0
南西部 (美里) 地域 六倉・辰水・忠盛塚	津市	三重交通株式会社	忠盛塚 (忠盛塚)	2,500.0	0.0

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

沿線市町村の取組 (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)	・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) ・路線図、ご利用ガイドの作成、配布
県の考察 (県記載)	・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3年10月1日からは、乗車密度の向上と収支改善を図るため、日祝日の便で4便(2往復)を減便したダイヤとした。ダイヤ改正の影響を見ながら、引き続き運行の効率化と利便性向上を図っていく必要がある。

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
南部地域 久居北・片田・高茶屋	津市	2,138	3,888	1,750
南西部(美里)地域 長野・榊原	津市	741	1,436	695
南西部(美里)地域 穴倉・辰水・忠盛塚	津市	391	1,367	976
合計		3,270	6,691	3,421

関係市町の意見	(津市) ・高等学校、総合病院、官公庁等が経由地にあることで輸送量が増加しており、計画輸送量を達成したのではないかと考える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により減少した輸送量が回復傾向にあるが令和元年度の輸送量に満たないため、今後も引き続き事業者と連携し、安心して公共交通を利用できるよう情報発信を行う。
---------	--

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図	
14	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 ( )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、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				
年度(補助年度)	H30	R1	R2	R3	R4
計画輸送量(人)	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	63.9	58.8
実績輸送量(人)	82.5	82.0	67.9	55.6	55.6
平均乗車密度(人)	4.8	5.0	4.5	4.0	4.0
運行回数(回)	17.2	16.4	15.1	13.9	13.9
経常収支率	75.5	76.8	70.4	66.6	64.0
国庫補助額(千円)	5,575.5	6,945.7	6,717.0	5,704.5	5,865.0
県補助額(千円)	4,462.0	5,549.5	6,717.0	5,704.5	5,865.0
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	A	A	C	C	B
①並行鉄道・バス路線の有無	(津市) イオン津～岩田町間については、三重交通株式会社の他路線バスと重複。 (上記停留所間以外にも、三重交通株式会社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。 みえ夢学園高等学校、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。				
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
南部地域久居南・雲出	津市	三重交通株式会社	イオンモール津南 (イオンモール津南)	1,500.0	

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

沿線市町村の取組 (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)	・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 ・イオンモール津南内での時刻表掲示 ・路線図、ご利用ガイドの作成、配布			
県の考察 (県記載)	・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。 ・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。			
系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
南部地域久居南・雲出	津市	675	1,755	1,080
合計		675	1,755	1,080
関係市町の意見	(津市) ・令和3年4月から運行を開始した久居南・雲出ルートにおいては、シルバーエミカ利用率が65%と低い水準にあることから、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。			

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

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 ( )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					
年度 (補助年度)	H30	R1	R2	R3	R4	
計画輸送量 (人)	35.5	35.5	32.6	32.6	17.2	
実績輸送量 (人)	32.6	30.7	20.1	16.3	16.3	
平均乗車密度 (人)	3.4	3.2	2.1	1.7	1.7	
運行回数 (回)	9.6	9.6	9.6	9.6	9.6	
経常収支率	54.2	50.4	33.8	29.5	28.3	
国庫補助額 (千円)	4,916.5	5,732.4	5,677.5	6,396.5	4,324.0	
県補助額 (千円)	3,935.0	4,580.5	5,677.5	6,396.5	4,324.0	
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	B	C	C	C	B	
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、小淵医院					
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。					



地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

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)	1,812.0	0
南部地域久居西循環	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	115.0	0
南西部(一志)地域 一志東・伊勢中川駅	津市	津市	一志総合支所(川合高岡駅)	577.0	0
南西部(一志)地域 一志西循環	津市	津市	一志総合支所(川合高岡駅)	934.0	0
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許返納者割引制度の実施</li> <li>・エコ通勤バス制度の実施</li> <li>・榊原線との連携(乗継ダイヤの設定)</li> <li>・路線図、ご利用ガイドの作成、配布</li> <li>・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</li> </ul>				
県の考察 (県記載)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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欠かせない路線である。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。</li> <li>・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。</li> </ul>				

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
南部地域 久居北・片田・高茶屋	津市	2,138	3,888	1,750
南部地域久居西循環	津市	451	759	308
南西部（一志）地域 一志東・伊勢中川駅	津市	1,496	3,344	1,848
南西部（一志）地域 一志西循環	津市	998	2,193	1,195
合計		5,083	10,184	5,101

関係市町の意見	<p>(津市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・医療機関への通院需要が大きいがコロナ禍での通院控えにより輸送量が減少したのではないかと考える。</li> <li>・接続するフィーダー系統は、シルバーエミカ利用率が全体的に高いが、久居北・片田・高茶屋ルートにおいては、接続するフィーダー系統の中でシルバーエミカ利用率が73%と比較的に低い水準にあることから、シルバーエミカのさらなる普及に努め、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4年度).xlsx

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名			路線概要図	
16	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	イオンモール津南	香良洲公園	10.6km			
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、*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					
年度 (補助年度)	H30	R1	R2	R3		R4
計画輸送量 (人)	30.9	H30.10.1~ : 32.4 H30.11.1~ : 32.1	36.8	36.8		33.3
実績輸送量 (人)	36.8	42.8	35.7	36.8		38.0
平均乗車密度 (人)	3.1	3.6	3.0	3.1	3.2	
運行回数 (回)	11.9	11.9	11.9	11.9	11.9	
経常収支率	60.6	67.9	58.3	62.1	61.7	
国庫補助額 (千円)	3,188.5	3,507.6	4,160.5	3,824.0	3,415.0	
県補助額 (千円)	2,552.0	2,802.5	4,160.5	3,824.0	3,415.0	
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	A	A	B	C	A	
①並行鉄道・バス路線の有無	(津市) なし (津市コミュニティバス久居地域と一部重複有り。)					
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。					
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	高茶屋 (高茶屋)	1,812.0	0.0	
南部地域久居南・雲出	津市	津市	イオンモール津南 (イオンモール津南)	1,500.0	0.0	

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

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)	・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 ・JFEグループとの連携(企業定期券) ・路線図、ご利用ガイドの作成、配布 ・イオンモール津南内での時刻表掲示
県の考察 (県記載)	・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。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。

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
南部地域 久居北・片田・高茶屋	津市	2,138	3,888	1,750
南部地域久居南・雲出	津市	675	1,755	1,080
合計		2,813	5,643	2,830

関係市町の意見	(津市) ・大型商業施設(イオンモール津南)や鉄道駅が経由地にあり、買い物・通勤・通学需要により、計画輸送量を達成したのではないかと考える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により減少した輸送量が回復傾向があるが令和元年度の輸送量に満たないため、今後も引き続き事業者と連携し、安心して公共交通を利用できるよう情報発信を行う。
---------	--

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

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			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	滝ノ原口	敷津	23.3km			
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	*名張市ー津市(美杉村)ー奈良県御杖村					
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					
年度(補助年度)	H30	R1	R2	R3		R4
計画輸送量(人)	20.1	20.7	21.2	20.7		15.0
実績輸送量(人)	21.2	20.1	15.1	13.4		15.6
平均乗車密度(人)	3.8	3.6	2.7	2.4	2.8	
運行回数(回)	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	
経常収支率	51.1	47.1	36.9	34.3	37.7	
国庫補助額(千円)	4,811.0	4,896.1	5,066.5	5,198.0	3,952.5	
県補助額(千円)	3,850.0	3,912.0	5,066.5	5,198.0	3,952.5	
市町補助額(千円)	854.5	921.0		693.0	666.0	
確保維持改善事業⑤	A	B	C	C	A	
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) 滝ノ原口～名張駅前間については、三重交通株式会社の他路線バスと重複。					
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敷津を結ぶ路線であり、市域を超えて通勤・通院・通学・買い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 (津市) 津市美杉地域から奈良県御杖村を經由し、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。					
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	2,382.0	0.0	

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

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 ・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 ・お絵かきバスやバスの乗り方教室等のイベント実施
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 ・路線図、ご利用ガイドの作成、配布 ・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、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、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。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、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必要がある。

システム名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
南西部(美杉)地域 美杉西	津市	2,835	5,662	2,827
合計		2,835	5,662	2,827

関係市町の意見	(津市) ・市域を超えて通勤・通院・通学・買物等に利用され、計画輸送量を達成したのではないかと考える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により減少した輸送量が回復傾向があるが令和元年度の輸送量に満たないため、今後も引き続き事業者と連携し、安心して公共交通を利用できるよう情報発信を行う。 (名張市) ・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。 ・利用者数は昨年度に比べ微増しているが、コロナ禍以前のような数字には戻っていない。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。
---------	--

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要図
13	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)	
イオンモール津南	柳山	椋本	22.1km	
関係市町	津市 (*津市、芸濃町)			
( )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			

年度 (補助年度)	H30	R1	R2	R3	R4
計画輸送量 (人)	81.5	H30.10.1~ : 83.6 H30.11.1~ : 84.7	89.6	91.2	84.7
実績輸送量 (人)	89.6	99.4	91.2	86.3	92.9
平均乗車密度 (人)	5.5	6.1	5.6	5.3	5.7
運行回数 (回)	16.3	16.3	16.3	16.3	16.3
経常収支率	69.4	74.5	69.5	67.4	69.4
国庫補助額 (千円)	2,018.5	2,016.0	2,075.5	1,985.5	1,668.0
県補助額 (千円)	1,615.0	1,610.5	2,075.5	1,985.5	1,668.0
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	A	A	A	C	A

①並行鉄道・バス路線の有無	白塚口～岩田町間については、三重交通株式会社の他路線バスと重複。 (上記停留所間以外にも、三重交通株式会社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等学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。

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
北部地域河芸南・一身田・白塚循環	津市	津市	北部市民センター (北部市民センター)	856.0	0.0
南部地域久居南・雲出	津市	三重交通株式会社	イオンモール津南 (イオンモール津南)	1,500.0	0.0
北西部 (芸濃) 地域芸濃北	津市	津市	中町 (椋本)	268.0	0.0
北西部 (芸濃) 地域芸濃南	津市	津市	中町 (椋本)	364.0	0.0

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

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)	・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 ・生協病院での時刻表掲示 ・イオンモール津南内での時刻表掲示 ・路線図、ご利用ガイドの作成、配布
県の考察 (県記載)	・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。 ・平成30年11月より上記大型商業施設への乗り入れを実施しており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として相乗効果を生み出していく必要がある。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。

系統名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
北部地域河芸南・一身田・白塚循環	津市	550	2,450	1,900
南部地域久居南・雲出	津市	675	1,755	1,080
北西部(芸濃)地域芸濃北	津市	1,345	2,931	1,586
北西部(芸濃)地域芸濃南	津市	1,366	2,767	1,401
合計		3,936	9,903	5,967

関係市町の意見	(津市) ・高等学校、病院、官公庁のほか、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、計画輸送量を達成したのではないかと考える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により減少した輸送量が回復傾向があるが令和元年度の輸送量に満たないため、今後も引き続き事業者と連携し、安心して公共交通を利用できるよう情報発信を行う。 ・接続するコミュニティバスにおいては、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4年度)

地域間幹線系統分析シート (令和4年度)

申請番号	運行系統名	事業者名				路線概要図
41	亀山椋本	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	椋本	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	* 亀山市一津市 (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					
年度 (補助年度)	H30	R1	R2	R3	R4	
計画輸送量 (人)	18.6	17.6	16.7	16.7	15.0	
実績輸送量 (人)	16.7	16.7	12.0	10.2	9.4	
平均乗車密度 (人)	1.8	1.8	1.3	1.1	1.0	
運行回数 (回)	9.3	9.3	9.3	9.3	9.4	
経常収支率 (%)	34.4	33.6	25.2	23.2	21.0	
国庫補助額 (千円)	1,482.0	1,510.7	1,562.5	1,601.0	1,070.5	
県補助額 (千円)	1,482.0	1,510.7	1,562.5	1,601.0	1,070.5	
市町補助額 (千円)	10,290.0	11,450.0	11,824.0	13,616.0		
確保維持改善事業⑤	C	B	C	C	C	
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。					
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	648.0	0.0	
南部	亀山市	三重交通株式会社	亀山駅前、阿野田、阿野田口	4,521.0	0.0	
北西部 (芸濃) 地域 芸濃北	津市	津市	中町 (椋本)	268.0	0.0	
北西部 (芸濃) 地域 芸濃南	津市	津市	中町 (椋本)	364.0	0.0	

地域間幹線系統分析シート(令和4年度).xlsx

沿線市町の取組 (市町記載)	<p>(津市・亀山市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内のイベントに併せたバスの乗り方教室の開催</li> <li>・沿線自治会及び近隣高等学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)</li> </ul> <p>(津市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オーダーメイド時刻表「わたしの時刻表」の作成</li> <li>・「シルバーエミカ」の交付</li> </ul> <p>(亀山市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内のイベントに併せたバスの乗り方教室の開催。</li> </ul>
事業者の取組 (県記載)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許返納者割引制度の実施</li> <li>・エコ通勤パス制度の実施</li> <li>・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</li> <li>・亀山高校での通学定期券チラシ配布</li> <li>・路線図、ご利用ガイドの作成、配布</li> </ul>
県の考察 (県記載)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・亀山駅への移動需要が中心であることから、鉄道路線との乗継を考慮したダイヤ設定が必要である。</li> </ul>

路線名	市町・協議会名	令和3年度利用者数	令和4年度利用者数	令和4年度- 令和3年度
東部	亀山市	7,831	7,872	41
南部	亀山市	8,151	7,779	-372
北西部(芸濃)地域 芸濃北	津市	1,345	2,931	1,586
北西部(芸濃)地域 芸濃南	津市	1,366	2,767	1,401
合計		18,693	21,349	2,656

関係市町の意見	<p>(亀山市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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り、引き続き津市と連携し、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>・亀山市と連携し、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。</li> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響により減少した輸送量の回復に時間を要すると考えられることから、令和4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>
---------	--

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和4年12月26日

協議会名：	津市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	津市地域内ライダーシステム確保維持計画
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	津市は、平成18年1月1日に10市町村の合併により誕生し、面積は711.18km <sup>2</sup> と県内で最も広く、県の中心部に位置している。津市コミュニティバスは一般路線バスのサービスを享受することができない地域において通院、買い物等の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道や一般路線バスと接続することで広域的な移動にも対応する。そのため、地域公共交通確保維持事業により、津市コミュニティバス路線を確保・維持する必要がある。また、津市が持続的に発展し、安心して暮らせるまちであり続けるために、社会情勢の変化に柔軟かつ的確に対応し、市民の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、機能的かつ効率的な公共交通網を整備していくことを目的としている。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年12月26日

協議会名:津市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:津市地域内フィーダー系統確保維持計画

①補助対象事業者等		②事業概要 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間】	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況 【評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	④事業実施の適切性 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 A:事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 B:事業が計画に位置づけられていない点があった。 C:事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった。 A・B・C評価	⑤目標・効果達成状況 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 【今後の改善点及び適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
運行地域	運行事業者				目標値(人)	実績値(人)	コロナ補正值(人)	考察	
北部地域	津市	河芸循環ルート(1) 河芸総合支所～近鉄千里駅、 近鉄豊津上野駅～河芸総合支所	【事業評価結果】 ・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。 ・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	A	運行目標値:3.5人以上/便	3.93	4.83	●目標値の達成状況 運行目標値を達成した。 ●考察 商業施設が集積する千里ヶ丘地区と各集落をつなぐ他、鉄道に乗り継ぐことができるよう河芸地域全体を循環運行しており、三重交通バス路線「津太陽の街線」と路線が重複する千里ヶ丘地区及び杜の街地区については、週1回水曜日だけの運行としている。 地域住民の移動ニーズが高い千里ヶ丘地区の商業施設や医療機関、温浴施設のあるほほえみセンター等で利用が多く、運行目標値を達成した。	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
	津市	河芸循環ルート(2) 河芸総合支所～近鉄千里駅、 近鉄豊津上野駅、千里ヶ丘公民館～河芸総合支所	【事業評価結果の反映状況】 ・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。 ・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗い・うがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者にとっていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。	A	運行維持基準値:2.0人以上/便	1.97	2.42	●目標値の達成状況 運行目標値は達成できなかったが、運行維持基準値は達成した。 ●考察 河芸地域から津地域北部への移動需要に対応するため、一身田地区及び白塚地区へ延伸している。再編当初は利用が少なかったが地域からの要望を受け、ルート変更や停留所の新設等の改善を行ったことで一身田地区及び白塚地区、商業施設の利用が伸びており、運行維持基準値を達成した。	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。 地域と連携し、各自治会の集まりでコミュニティバスの運行チラシを配布することで周知を行う。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。

①補助対象事業者等		②事業概要 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間】	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況 【評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	④事業実施の適切性 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 A・B・C評価 <評価基準> A:事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 B:事業が計画に位置づけられなかった点があった。 C:事業が計画に位置づけられなかった。	A・B・C評価	⑤目標・効果達成状況 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】 <評価基準> A:運行目標値を達成 B:運行維持基準値は達成したが運行目標値は未達成 C:運行維持 基準値を未達成 ※コロナ補正值:利用者数実績値/(0.815=令和2年度/令和元年度コミュニティバス利用者数)			⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 【今後の改善点及び適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載	
運行地域	運行事業者					目標値(人)	実績値(人)	コロナ補正值(人)		考察
南部地域	津市	久居西循環ルート 久居総合支所前～榑原口～久居インターガーデン	【事業評価結果】 ・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。 ・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A		3.64	4.47	●目標値の達成状況 運行目標値を達成した。 ●考察 三重交通バス路線「榑原線」との役割分担が必要であるが、地域から運行継続を求める意見が強かったことに加え、榑原地区は高齢化率が高いことや、七栗地区はコミュニティバスの利用が多いことから、週1日2循環の運行としている。 榑原地区から久居地域の商業施設、医療機関への利用が多く、買い物及び通院目的を中心に利用が伸びたことで、運行目標値を達成した。	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
	三重交通(株)	久居北・片田・高茶屋ルート 久居駅東口～久居インターガーデン～片田団地	【事業評価結果の反映状況】 ・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。 ・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗い・うがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者を守っていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	運行目標値:3.5人以上/便 運行維持基準値:2.0人以上/便	3.13	3.84	●目標値の達成状況 運行目標値を達成した。 ●考察 片田地区及び高茶屋地区から久居地域の商業施設及び医療機関への移動需要に対応した運行としており、特に片田地区から久居地域の商業施設、医療機関への利用が多く、久居インターガーデンやイオンタウン津城山等の買い物目的を中心に利用が伸びたことで、運行目標値を達成した。	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
	三重交通(株)	久居南・雲出ルート 三重中央医療センター～久居インターガーデン、新家～イオンモール津南		事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C		1.43	1.75	●目標値の達成状況 運行維持基準値を達成できなかった。 ●考察 雲出地区から久居地域の商業施設及び医療機関への移動需要や、久居地域から津地域南部の商業施設への移動需要に対応した運行としている。 新たに乗り入れたイオンモール津南への利用があるものの、各地区(川方町、新家町、木造町及び雲出島貫町)からの利用が少なかったため運行維持基準値を達成できなかった。	地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に併せて運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。 また、久居南・雲出ルートが新たに乗り入れを行った大型商業施設と連携した利用促進キャンペーンを行ったため、効果を調査し、今後一層の利用促進策の検討を行う。 コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。

①補助対象事業者等		②事業概要 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間】	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況 【評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	④事業実施の適切性 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 A・B・C評価 ＜評価基準＞ A:事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された。 B:事業が計画に位置づけられておりに実施されていない点があった。 C:事業が計画に位置づけられておりに実施されなかった。	⑤目標・効果達成状況 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】 ＜評価基準＞ A:運行目標値を達成 B:運行維持基準値は達成したが運行目標値は未達成 C:運行維持 基準値を未達成 ※コロナ補正值:利用者数実績値/(0.815=令和2年度/令和元年度コミュニティバス利用者数)				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 【今後の改善点及び適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
運行地域	運行事業者				目標値(人)	実績値(人)	コロナ補正值(人)	考察	
北西部地域 (芸濃地域)	津市	芸濃北ルート 長徳寺～中町～芸濃総合支所	【事業評価結果】 ・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。 ・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	2.36	2.90	●目標値の達成状況 運行目標値は達成できなかったが、運行維持基準値は達成した。 ●考察 芸濃地域北部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関へ行けるルートを設定している。 想定通り、商業施設や医療機関、芸濃総合支所での乗降が多く、運行維持基準値は達成したが、商業施設での滞在時間が短いという意見があり、住民の移動ニーズに対応したダイヤでなかったため運行目標値を達成できなかった。	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。 利用者から商業施設での滞在時間が短いという意見を受け、買い物時間にゆとりを持たせることで、買い物利用が伸びる可能性があり、次回地域公共交通あり方検討会において変更案を提示した上で協議を行う。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
	津市	芸濃南ルート 長徳寺～中町、市場～芸濃総合支所	【事業評価結果の反映状況】 ・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。 ・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗いうがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者を守っていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	2.26	2.77	●目標値の達成状況 運行目標値は達成できなかったが、運行維持基準値は達成した。 ●考察 芸濃地域南部及び芸濃地域西部の集落から芸濃地域の中心部にある商業施設や医療機関、芸濃総合支所等の行政機関へ行けるルートを設定している。 想定通り、商業施設や医療機関、芸濃総合支所での乗降が多く、運行維持基準値を達成したが、商業施設での滞在時間が短いという意見があり、住民の移動ニーズに対応したダイヤでなかったため運行目標値を達成できなかった。	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。 利用者から商業施設での滞在時間が短いという意見を受け、買い物時間にゆとりを持たせることで、買い物利用が伸びる可能性があり、次回地域公共交通あり方検討会において変更案を提示した上で協議を行う。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
		芸濃南ルート 北畑～中町、市場～芸濃総合支所							

①補助対象事業者等		②事業概要 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間】	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況 【評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	④事業実施の適切性 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 A・B・C評価 ＜評価基準＞ A:事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 B:事業が計画に位置づけられなかった点があった。 C:事業が計画に位置づけられなかった。	⑤目標・効果達成状況 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】 ＜評価基準＞ A:運行目標値を達成 B:運行維持基準値は達成したが運行目標値は未達成 C:運行維持 基準値を未達成 ※コロナ補正值:利用者数実績値/(0.815=令和2年度/令和元年度コミュニティバス利用者数)				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 【今後の改善点及び適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載		
運行地域	運行事業者				目標値(人)	実績値(人)	コロナ補正值(人)	考察			
北西部地域 (安濃地域)	津市	清水ヶ丘・戸島・椋本ルート 芸濃総合支所～曾根橋～安濃総合支所	<p>【事業評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。</li> <li>・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。</li> <li>・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。</li> </ul> <p>【事業評価結果の反映状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。</li> <li>・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗い・うがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者を守っていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。</li> <li>・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。</li> </ul>	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	運行目標値:3.5人以上/便	2.33	2.86	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目標値の達成状況 運行目標値は達成できなかったが、運行維持基準値は達成した。</li> <li>●考察 明合地区等から安濃地区の商業施設及び村主地区等の医療機関への移動ニーズに対応するとともに、芸濃地域の商業施設へ乗り入れるルートを設定している。 芸濃地域の商業施設や安濃地域の商業施設がある「曾根橋」停留所での利用が多く運行維持基準値を達成したが、商業施設での滞在時間が短いという意見があり、住民の移動ニーズに対応したダイヤでなかったため運行目標値を達成できなかった。</li> </ul>	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。 利用者から商業施設での滞在時間が短いという意見を受け、買い物時間にゆとりを持たせることで、買い物利用が伸びる可能性があり、次回地域公共交通あり方検討会において変更案を提示した上で協議を行う。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
		津市	妙法寺・野口・椋本ルート 芸濃総合支所～曾根橋～安濃総合支所	<p>【事業評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。</li> <li>・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。</li> <li>・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。</li> </ul> <p>【事業評価結果の反映状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。</li> <li>・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗い・うがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者を守っていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。</li> <li>・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。</li> </ul>	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	運行維持基準値:2.0人以上/便	1.03	1.26	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目標値の達成状況 運行維持基準値を達成できなかった。</li> <li>●考察 草生地区等から安濃地区の商業施設及び村主地区等の医療機関への移動ニーズに対応するとともに、芸濃地域の商業施設へ乗り入れるルートを設定している。 芸濃地域の商業施設や安濃地域の商業施設がある「曾根橋」停留所での利用が一定数あるものの、商業施設での滞在時間が短いという意見があり、住民の移動ニーズに対応したダイヤでなかったため運行維持基準値を達成できなかった。</li> </ul>



①補助対象事業者等		②事業概要 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間】	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況 【評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	④事業実施の適切性 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 A・B・C評価 ＜評価基準＞ A:事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 B:事業が計画に位置づけられておりに実施されていない点があった。 C:事業が計画に位置づけられておりに実施されなかった。	⑤目標・効果達成状況 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】 ＜評価基準＞ A:運行目標値を達成 B:運行維持基準値は達成したが運行目標値は未達成 C:運行維持 基準値を未達成 ※コロナ補正值:利用者数実績値/(0.815=令和2年度/令和元年度コミュニティバス利用者数)			⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 【今後の改善点及び適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載	
運行地域	運行事業者				目標値(人)	実績値(人)	コロナ補正值(人)		考察
南西部地域 (美里地域)	三重交通(株)	穴倉・辰水・忠盛塚ルート 美里総合支所～忠盛塚～榑原口	【事業評価結果】 ・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。 ・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。  【事業評価結果の反映状況】 ・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。 ・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗い・うがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者を守っていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	運行目標値:3.5人/以上/便	1.27	1.56	●目標値の達成状況 運行維持基準値を達成できなかった。 ●考察 地域内にスーパーマーケットがない当該地域の状況に鑑み、津地域及び久居地域への買い物のため、一般路線バスとの接続強化を図ったが、津地域方面への一般路線バスとの乗り継ぎ停留所として設定した「忠盛塚」停留所での利用が少ない他、辰水地区での利用が少ないため、運行維持基準値を達成できなかった。  地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に併せて運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
		穴倉・辰水・忠盛塚ルート 美里総合支所～忠盛塚～美里総合支所							
	三重交通(株)	長野・榑原ルート 平木～美里総合支所、稲葉口～榑原口		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	●目標値の達成状況 運行維持基準値を達成できなかった。 ●考察 地域内にスーパーマーケットがない当該地域の状況に鑑み、津地域及び久居地域への買い物のため、一般路線に接続するルートを設定している。乗り継ぎ拠点として設定している「稲葉口」及び「榑原口」停留所の利用は多かったが、榑原地区の利用が少ないため、運行維持基準値を達成できなかった。  地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に併せて運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。			
		長野・榑原ルート 榑原口～稲葉口～平木					A	C	



①補助対象事業者等		②事業概要 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間】	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況 【評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	④事業実施の適切性 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 A・B・C評価 ＜評価基準＞ A:事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 B:事業が計画に位置づけられておりに実施されていない点があった。 C:事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった。	⑤目標・効果達成状況 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】			⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 【今後の改善点及び適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
運行地域	運行事業者				目標値(人)	実績値(人)	コロナ補正值(人)	
南西部地域 (一志地域)	嬉野タクシー(株)一志運輸	一志東・伊勢中川ルート 伊勢中川駅東口～川合高岡駅 ～とことめの里一志	【事業評価結果】 ・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。 ・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。 【事業評価結果の反映状況】 ・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。	A	2.73	3.35	●目標値の達成状況 運行目標値は達成できなかったが、運行維持基準値は達成した。 ●考察 川合地区等から地域住民の移動ニーズが高い高岡地区の商業施設や医療機関へ行けるようなルートを設定するとともに、市域を越えた松阪市の伊勢中川駅方面への移動ニーズがあったため、一志地域東部と松阪市嬉野地域の伊勢中川駅周辺を一体とした移動手段を確保したルートを設定している。 運行目標値は達成できなかったものの、要望があった川合地区から松阪市への利用者が多く、また、地域からの要望を受け、ルート変更や停留所の新設等の改善を行ったことで商業施設の利用が伸びており、運行維持基準値を達成した。	運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。利用者の少ない地区を対象に、コミュニティバスの運行に係るチラシを配布することで周知を行う。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
		嬉野タクシー(株)一志運輸	一志東・伊勢中川ルート 片野集会所～川合高岡駅～とことめの里一志	・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗い・うがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者を守っていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。	A	1.76	2.16	●目標値の達成状況 運行目標値は達成できなかったが、運行維持基準値は達成した。 ●考察 自主運行バス(廃止代替バス)の代替手段として、井生地区までルートを延伸し、地域住民の移動ニーズが高い高岡地区の商業施設及び医療機関や一志温泉やすらぎの湯とことめの里一志等を循環するルートを設定している。 想定通り、商業施設の利用が多く、運行維持基準値は達成したが、新たに乗り入れた地区からの利用が少ないため再編後の新たなルートが定着していない可能性がある。

①補助対象事業者等		②事業概要 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間】	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況 【評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	④事業実施の適切性 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 A・B・C評価 ＜評価基準＞ A:事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された。 B:事業が計画に位置づけられなかった点があった。 C:事業が計画に位置づけられなかった。	⑤目標・効果達成状況 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】			⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 【今後の改善点及び適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載			
運行地域	運行事業者				目標値(人)	実績値(人)	コロナ補正值(人)		考察		
南西部地域 (白山地域)	三重交通(株)	八対野・大三ルート 榑原車庫前～榑原温泉口駅～ 一志病院	<p>【事業評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。</li> <li>・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。</li> <li>・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。</li> </ul> <p>【事業評価結果の反映状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。</li> <li>・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗い・うがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者を守っていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。</li> <li>・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。</li> </ul>	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	<p>運行目標値:3.5人以上/便</p> <p>運行維持基準値:2.0人以上/便</p>	3.17	3.88	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目標値の達成状況 運行目標値を達成した。</li> <li>●考察 近鉄榑原温泉口駅から県立白山高校への通学需要に対応するため毎日運行としている。また、自主運行バス(廃止代替バス)「榑原線」の「榑原車庫前」以南を廃止することに伴い、代替手段として朝夕の時間帯に一部ルートを設定している。 想定通り、榑原温泉口駅から県立白山高校の利用が多いことに加え医療機関や商業施設の利用が多く、運行目標値を達成した。</li> </ul>	<p>地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。</p> <p>また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。</p>

①補助対象事業者等		②事業概要 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間】	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況 【評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	④事業実施の適切性 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 A・B・C評価 ＜評価基準＞ A:事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施された。 B:事業が計画に位置づけられなかった点があった。 C:事業が計画に位置づけられなかった。	⑤目標・効果達成状況 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】 ＜評価基準＞ A:運行目標値を達成 B:運行維持基準値は達成したが運行目標値は未達成 C:運行維持 基準値を未達成 ※コロナ補正值:利用者数実績値/(0.815=令和2年度/令和元年度コミュニティバス利用者数)			⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 【今後の改善点及び適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載	
運行地域	運行事業者				目標値(人)	実績値(人)	コロナ補正值(人)		考察
南西部地域 (美杉地域)	三重交通(株)	美杉東ルート 丹生俣～伊勢竹原駅前～一志病院	【事業評価結果】 ・今後は再編後のルートを適切に評価するとともに、各地区の実態に合わせた運行形態や、地域間幹線系統との結節の強化等を考慮した上で必要に応じて見直しを検討するなど、引き続き地域と協働した公共交通の維持確保に取り組まれることを期待します。 ・今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	3.13	3.85	●目標値の達成状況 運行目標値を達成した。 ●考察 下之川地区や多気地区から県立一志病院や津市家庭医療クリニック等へ通院するほか、マックスバリュ(川口店)へ買い物に行けるようルートを設定している。 想定通り、各地区から県立一志病院及び津市家庭医療クリニックへの通院並びにマックスバリュ(川口店)への買い物利用が多く運行目標値を達成した。	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
		美杉東ルート 伊勢奥津駅前～伊勢竹原駅前、家城駅前、一志病院～マックスバリュ(川口店)							
		美杉東ルート 一志病院～伊勢竹原駅前、家城駅前～伊勢奥津駅前							
		美杉東ルート マックスバリュ(川口店)～伊勢竹原駅前、一志病院、家城駅前～丹生俣							
	三重交通(株)	美杉西ルート 川上～敷津、竹原～一志病院	【事業評価結果の反映状況】 ・再編後のルートについて、数値目標を定め乗降調査に基づき1便当たりの乗車数を評価するとともに、地域からの要望を受け、運行の見直しを行うなど地域と協働した公共交通の維持確保に取り組んだ。 ・新型コロナウイルス感染症対策としては、バス乗務員の検温、マスク着用、手洗いうがいの徹底及び車内換気の実施、車内へのアルコール消毒の設置等を行った。PRについては、こうした対策の実施と感染を防ぐために車内で利用者を守っていただくルールを車内並びにホームページ上に掲載した。 ・市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している路線について、運行事業者や近隣市と連携して利用促進チラシの作成及び配布を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	4.59	5.63	●目標値の達成状況 運行目標値を達成した。 ●考察 自主運行バス(廃止代替バス)「名張奥津線」の代替となるよう、伊勢奥津駅から敷津まで運行するルートとし、また、八幡地区や八知地区等から県立一志病院や津市家庭医療クリニック等へ通院するほか、マックスバリュ(川口店)へ買い物に行けるようルートを設定している。 想定通り、各地区から県立一志病院及び津市家庭医療クリニックへの通院並びにマックスバリュ(川口店)への買い物利用が多く運行目標値を達成した。	地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。 また、コロナ禍においても安心してご利用いただけるよう、引き続き運転士のマスクの着用や車内換気の徹底など感染防止対策を実施するとともに、安全対策の取組状況のPRに努める。
		美杉西ルート 川上～比津、竹原、一志病院～マックスバリュ(川口店)							
		美杉西ルート 川上～比津、竹原～一志病院							
		美杉西ルート マックスバリュ(川口店)～敷津、竹原、一志病院～川上							