
三重県地域公共交通計画

～県民の多様なニーズに対応した、
持続可能な地域交通の実現～

令和6年3月
三重県

Contents

第Ⅰ章	はじめに	1
1.	計画の目的と位置付け	2
(1)	計画の目的	2
(2)	計画の位置付け	2
2.	計画の枠組み	3
(1)	計画の期間	3
(2)	対象とする交通手段	3
(3)	計画の区域	3
第Ⅱ章	地域公共交通の現状と課題	9
1.	地域の特性と課題	10
(1)	人口減少・高齢化の進行	10
(2)	自家用車の保有・利用状況	12
(3)	交通事故データ	14
(4)	県民アンケートからの日常的な移動の状況	15
(5)	国勢調査に基づく通勤・通学流動	18
(6)	移動ビッグデータによる移動状況	20
(7)	県内観光での移動	22
2.	地域公共交通の現状と課題	24
(1)	公共交通ネットワークの整備	24
(2)	地域公共交通の状況	25
(3)	路線バス・タクシー・航路の輸送人員等	27
(4)	地域間幹線バス等に対する補助制度	29
(5)	高速バス	31
(6)	地域鉄道	32
(7)	J R・近鉄	34
(8)	県民アンケートからの公共交通の利用環境に関する評価	38
(9)	公共交通以外の輸送サービス	40
(10)	運転士の状況	42
3.	本県の現状を踏まえた課題	43
(1)	課題の整理	43
(2)	地域別の状況	45
4.	課題を踏まえた取組の方向性	46
第Ⅲ章	めざす姿と基本方針	47
1.	めざす姿と地域公共交通ネットワーク	48
(1)	めざす姿	48
(2)	地域公共交通ネットワークの全体像	49

2. 基本方針と施策体系	50
(1) 基本方針	50
(2) 施策体系	51
(3) 本計画により実現をめざすSDGs	52
(4) 地域公共交通を支える協働体制	53
第IV章 具体的な施策	55
第V章 地域公共交通特定事業に関する施策	77
1. 地域公共交通利便増進実施計画	78
(1) 地域公共交通利便増進実施計画の策定	78
(2) 地域公共交通利便増進事業に関する施策	79
2. 地域旅客運送サービス継続実施計画	80
(1) 地域旅客運送サービス継続実施計画の策定	80
(2) 地域旅客運送サービス継続事業に関する施策	80
第VI章 計画の進行管理	81
1. 計画の進行管理	82
2. 計画の進行管理スケジュール	83
3. 実施体制	83
4. 評価指標の設定	84
基本方針① 日常生活を支える地域内交通の維持・確保	84
基本方針② 広域交通ネットワークの構築・活性化	85
基本方針③ 地域公共交通を支え、発展させる環境整備	86

別冊：地域間幹線バス路線一覧（国・県補助対象路線）

第I章 はじめに

1. 計画の目的と位置付け

(1) 計画の目的

県内の地域公共交通は、進み続ける人口減少や高齢化、自動車利用を前提とした宅地開発や集客施設の郊外化などにより長期的に利用者の減少が進み、令和2年からの新型コロナウイルス感染症の拡大によりさらに利用者が減少する中、エネルギー価格高騰に伴う負担増などにより厳しい状況に置かれています。また、県内各地には交通不便地域が存在しており、特に移動手段を持たない高齢者や若者の移動手段の確保が喫緊の課題となっています。

令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、既存の公共交通や交通不便地域における移動手段の確保・充実に向けた取組などの方向性が示され、県内の多様な輸送資源について、広域的な視点から望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通計画の作成が努力義務とされました。

また、県では、三重が持つ強みや特長を生かし、国内外から選ばれる現代の「^{うま}美し国」の実現をめざし、おおむね10年先の三重のすがたを見据えた『強じんな美し国ビジョンみえ』と、その実現に向けた5年間の取組を示す『みえ元気プラン』を、令和4年10月に策定しました。

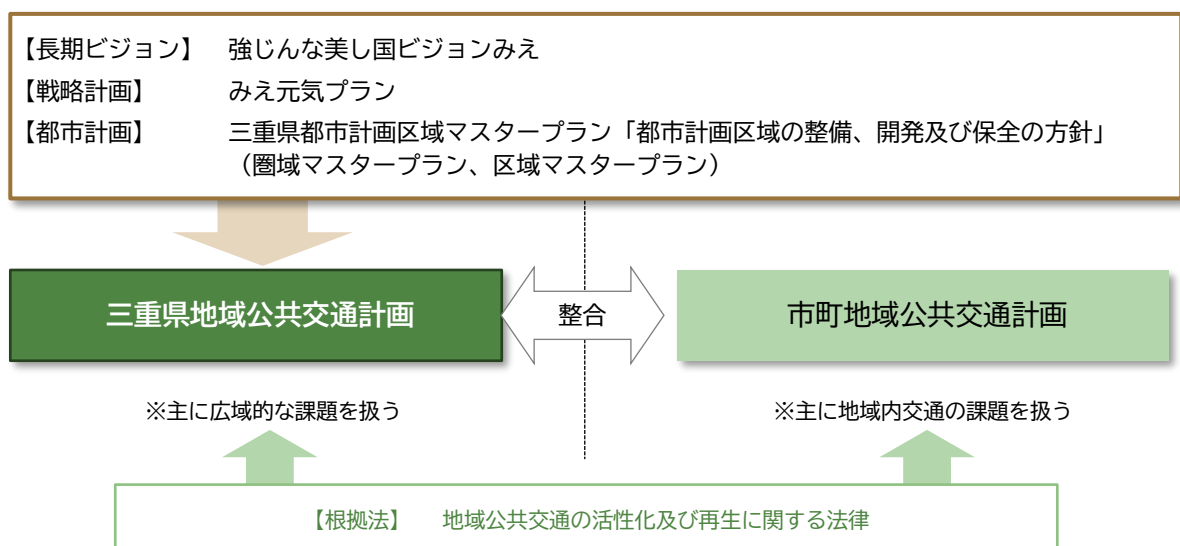
これらを踏まえながら、さまざまな課題を克服し、県内の地域公共交通が、県民の暮らしや観光振興、経済発展を支える安全、便利で快適な移動手段としていつまでも利用し続けることができるよう、国や市町と連携し、県民や地元企業の皆さんと協働しながら、地域公共交通をつくり上げていきます。

(2) 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法とし、同法第5条に基づく法定計画「地域公共交通計画」として策定するものです。

策定する計画については、『強じんな美し国ビジョンみえ』および『みえ元気プラン』を上位計画に位置付け、この実現に向けた地域公共交通に関する個別計画となります。

県の環境、健康、福祉、防災などの関連計画と整合を図るとともに、各市町の地域公共交通計画との整合を図ります。



2. 計画の枠組み

(1) 計画の期間

計画の期間は、令和6年度～令和10年度（5年間）とします。

(2) 対象とする交通手段

対象とする交通手段は、国の『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第3版』（令和4年）に基づく「地域旅客運送サービス」（以後、地域交通）を対象とします。

なお「その他旅客運送」（自家用有償旅客運送、福祉輸送など）については、鉄道駅からの二次交通や過疎地域の移動支援など、公共交通機関を補完する手段として取り扱います。

地域旅客運送サービス	
公共交通機関	その他旅客運送
鉄軌道	自家用有償旅客運送
路線バス	福祉輸送
旅客船	スクールバス
コミュニティバス	病院・商業施設等の送迎サービス
デマンド交通	ボランティア輸送※
乗用タクシー	自動車運転代行業 …など

※ボランティア輸送とは、道路運送法上の許可・登録を行わず、有償に当たらない「互助」による輸送です。

(3) 計画の区域

計画区域は三重県全域とします。

本計画では、都市計画区域マスタープラン等の地域区分を踏まえ、5つの地域「北勢」「中勢」「伊勢志摩」「伊賀」「東紀州」に区分します。

なお、隣接県とつながる地域公共交通については、県内区間を対象としますが、県民の越境移動や観光、経済活動の交流移動等を想定し、他県との連携を検討します。



参考：上位計画・関連計画等

上位計画として、県政運営の指針となる長期ビジョン「強じんな美し国ビジョンみえ」および、中期の戦略計画である「みえ元気プラン」の概要を整理します。

強じんな美し国ビジョンみえ	
計画期間	令和4(2022)年度から令和13(2031)年度までの10年間
計画理念	「強じて多様な魅力あふれる『美し国』の実現
概要	<p>県政運営の基本姿勢や政策展開の方向を示す県の長期構想を示したものであり、人口減少や高齢化などのさまざまな課題に直面する中で、地域の特性を生かした「強じて多様な魅力あふれる『美し国』の実現のための政策を示している。</p> <p>右に示す「政策展開の基本方向(4本の柱)」と「16の政策」に従って各種施策を推進することとしている。</p> <p>11 交通・暮らしの基盤 ※抜粋</p> <p>県民の皆さんの日々の暮らしを支えるとともに、地域の経済活動を活性化し、地域の活力を生み出す基盤となる道路や港湾などの整備、公共交通の確保・充実を図ります。</p>

政策展開の基本方向(四本の柱)	政策
I 安全・安心の確保	1 防災・減災、県土の強靱化 2 医療・介護・健康 3 暮らしの安全 4 環境
II 活力ある産業・地域づくり	5 観光・魅力発信 6 農林水産業 7 産業振興 8 人材の育成・確保 9 地域づくり 10 デジタル社会の推進 11 交通・暮らしの基盤
III 共生社会の実現	12 人権・ダイバーシティ 13 福祉
IV 未来を拓くひとづくり	14 教育 15 子ども 16 文化・スポーツ

みえ元気プラン	
計画期間	令和4(2022)年度から令和8(2026)年度までの5年間
計画理念	「強じて多様な魅力あふれる『美し国』の実現
概要	<p>今後の三重の成長戦略として、「強じんな美し国ビジョンみえ」が掲げる基本理念「強じて多様な魅力あふれる『美し国』の実現に向けて推進する取組内容をまとめた、令和4(2022)年度から、県政150周年の節目となる令和8(2026)年度までの5年間の中期の戦略計画。</p> <p>「強じんな美し国ビジョンみえ」の政策展開の基本方向(4本の柱)で行う施策を示している。</p> <p>■施策の内容</p>

四本の柱	政策	施策	四本の柱	政策	施策
I 安全・安心の確保	1 防災・減災、県土の強靱化	1-1 災害対応力の充実・強化	II 活力ある産業・地域づくり	9 地域づくり	9-1 市町との連携による地域活性化
		1-2 地域防災力の向上			9-2 移住の促進
		1-3 災害に強い県土づくり			9-3 南部地域の活性化
	2 医療・介護・健康	9-4 東紀伊地域の活性化			
	2-1 地域医療提供体制の確保	2-2 感染症対策の推進		10 デジタル社会の推進	10-1 社会におけるDXの推進
		2-2 介護の基盤整備と人材確保			10-2 行政サービスのDX推進
		2-3 健康づくりの推進			11 交通・暮らしの基盤
	2-4 健康づくりの推進	11-2 公共交通の確保・充実			
	3 暮らしの安全	3-1 犯罪に強いまちづくり		11-3 安全で信頼性が高いまちづくり	
	3-2 交通安全対策の推進	3-2 消費生活の安全確保		11-4 水の安定供給と土地の適正な利用	
3-3 消費生活の安全確保	3-4 食の安全・安心と暮らしの衛生の確保	III 共生社会の実現	12 人権・ダイバーシティ	12-1 人権が尊重される社会づくり	
3-4 食の安全・安心と暮らしの衛生の確保	4-1 脱炭素社会の実現		12-2 ダイバーシティと女性活躍の推進		
4 環境	4-2 循環型社会の構築		12-3 多文化共生の推進		
4-1 脱炭素社会の実現	4-3 自然環境の保全と活用		13 福祉	13-1 地域福祉の推進	
4-2 循環型社会の構築	4-4 生活環境の保全	IV 未来を拓くひとづくり	13-2 障がい者福祉の推進		
4-3 自然環境の保全と活用	5 観光・魅力発信		14 教育	14-1 未来の礎となる力の育成	
4-4 生活環境の保全			5-1 持続可能な観光地づくり	14-2 未来を創造し社会の担い手となる力の育成	
II 活力ある産業・地域づくり			5-2 戦略的な観光誘客	5-3 三重の魅力発信	14-3 特別支援教育の推進
		6 観光・魅力発信	6-1 農業の振興	14-4 いじめや暴力のない学びの場づくり	
	6-1 農業の振興	6-2 林業の振興と森林づくり	14-5 誰もが安心して学べる教育の推進		
	6-2 林業の振興と森林づくり	6-3 水産業の振興	14-6 学びを支える教育環境の整備		
6-3 水産業の振興	6-4 農山漁村の振興	7 産業振興	7-1 中小企業・小規模企業の振興	15 子ども	15-1 子どもが豊かに育つ環境づくり
6-4 農山漁村の振興	7-1 中小企業・小規模企業の振興	7-2 ものづくり産業の振興	7-3 企業誘致の推進と県内再投資の促進	15-2 幼児教育・保育の充実	
6-5 産業振興	7-2 ものづくり産業の振興	7-4 国際展開の推進	7-5 企業誘致の推進と県内再投資の促進	15-3 児童虐待の防止と社会的養育の推進	
6-6 農林水産業	7-3 企業誘致の推進と県内再投資の促進	7-5 国際展開の推進	7-6 国際展開の推進	15-4 結婚・妊娠・出産の支援	
6-7 産業振興	7-4 国際展開の推進	8 人材の育成・確保	8-1 若者の就労支援、県内定着促進	16 文化・スポーツ	16-1 文化と生涯学習の振興
6-8 産業振興	8-1 若者の就労支援、県内定着促進	8-2 多様で柔軟な働き方の推進	8-2 多様で柔軟な働き方の推進	16-2 競技スポーツの推進	
6-9 産業振興	8-2 多様で柔軟な働き方の推進			16-3 地域スポーツと障がい者スポーツの推進	

施策 11-2
公共交通の確保・充実
※抜粋

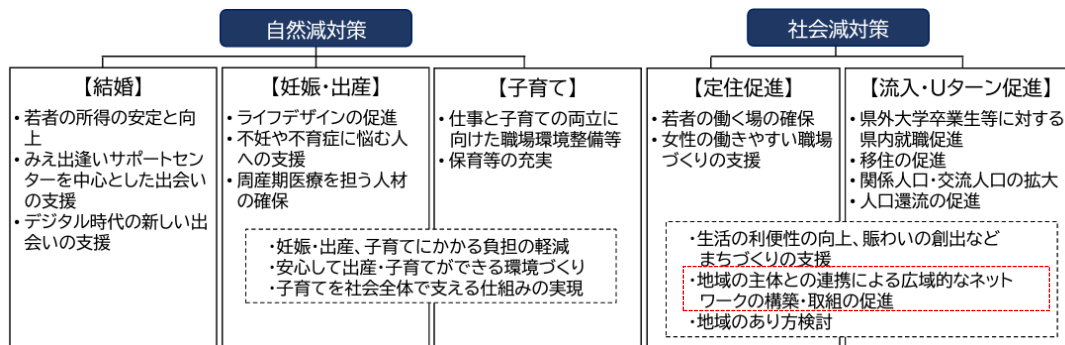
持続可能な公共交通の確保・充実に向けて、県内各市町で地域公共交通計画の策定が進み、地域の実情に応じた交通に関する方向性が整理され、多様な輸送資源を活用することなどにより、新たな移動手段の確保が進んでいます。

三重県人口減少対策方針

計画期間 令和5（2023）年度から令和8（2026）年度までの4年間

計画理念 -

概要 本県の人口減少に係る調査・分析や県と市町で構成する「みえ人口減少対策連携会議」および有識者の意見等をふまえ策定した、人口減少対策の方向性を示すもの。
定住促進や流入促進に向けた課題として、「公共交通の利便性が低い」ことが挙げられており、対策として移動手段の確保や、まちづくりと連動した交通ネットワークの構築を図ることとしている。



三重県都市計画区域マスタープラン「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

計画期間	圏域マスタープラン：平成 30（2018）年度策定より、おおむね 20 年間 都市計画区域マスタープラン：基準年 令和 2（2020）年から、目標年次 令和 12（2030）年
計画理念	※「三重県都市計画基本方針」（平成 29 年策定）における【三重県の都市づくりの方向】より <ul style="list-style-type: none"> ・地域の個性を生かした魅力の向上 ・都市機能の効率性と生活利便性の向上 ・災害に対応した安全性の向上 ・産業振興による地域活力の向上 ・県民と共に考える地域づくり

概要

■都市計画区域マスタープランの位置づけ
 都市計画法第 6 条の 2 の規定に基づき、都道府県が当該都市計画区域全体を対象として、広域的見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的方針を定めるもの。
 県では都市計画区域マスタープラン改定に先立ち「三重県都市計画基本方針」を策定。
 都市計画区域より広い圏域（5 圏域）に対し、おおむね 20 年後の将来都市像等を示した「圏域マスタープラン」を設定したうえで、おおむね 10 年間の具体的な都市計画の方針を、「区域マスタープラン」として設定する。

■圏域マスタープランにおける各圏域の都市計画の理念

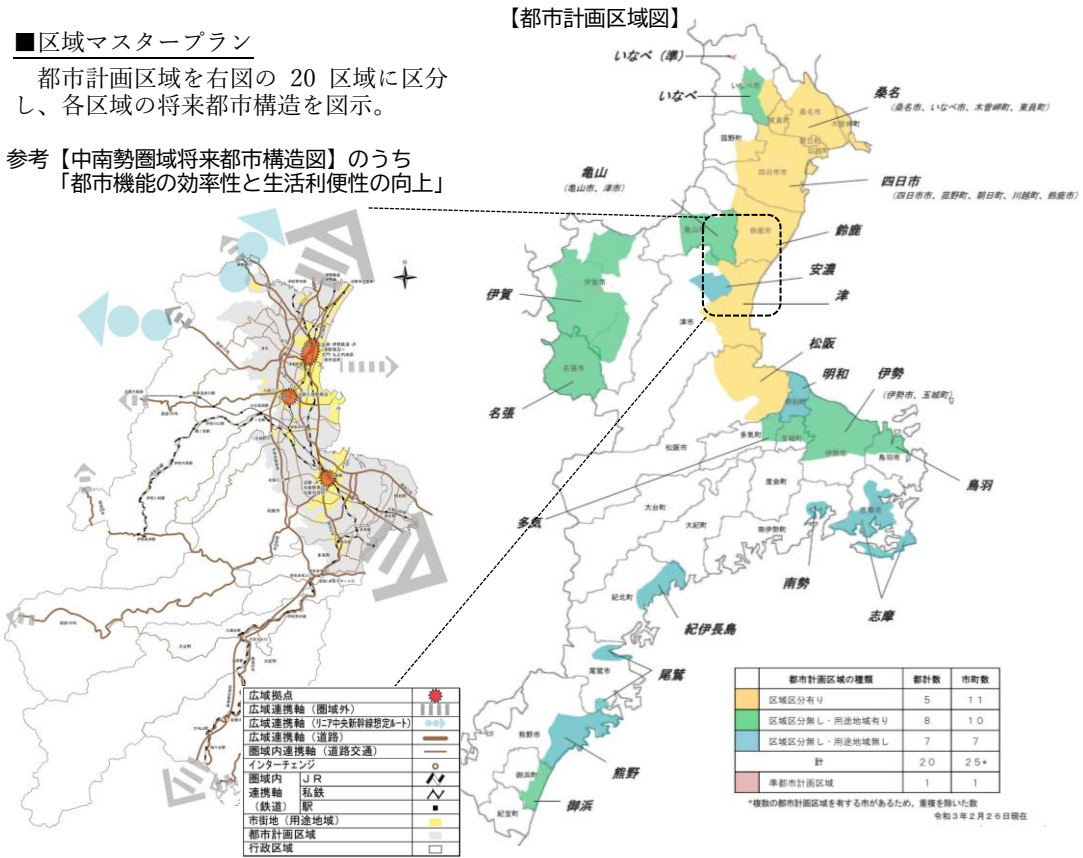
三重県を以下の 5 圏域に区分し、各圏域の都市計画の理念と、三重県都市計画基本方針に基づく都市づくりの方向に基づく目標を設定する。

対象圏域	各圏域の都市計画の理念
北勢圏域	未来に向けて新しい価値を創造する都市（まち）
中南勢圏域	三重の中核を担い、世代を超えて育む文化・教育・スポーツの都市（まち）
伊勢志摩圏域	豊かな自然や悠久の歴史・文化とともに常若に生きるまち
伊賀圏域	恵まれた資源が紡ぐ、人々が行き交う、こころ豊かなまち
東紀州圏域	自然・文化と命の道により交流を育み、美しい風景の中に暮らすまち

■区域マスタープラン

都市計画区域を右図の 20 区域に区分し、各区域の将来都市構造を图示。

参考【中南勢圏域将来都市構造図】のうち「都市機能の効率性と生活利便性の向上」



三重県観光振興基本計画

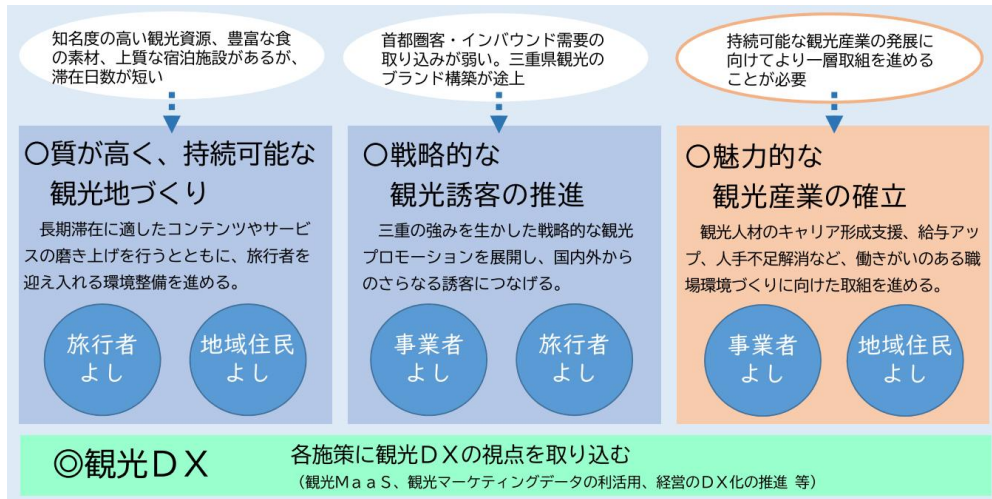
計画期間 令和6（2024）年度から令和8（2026）年度までの3年間

計画理念 -

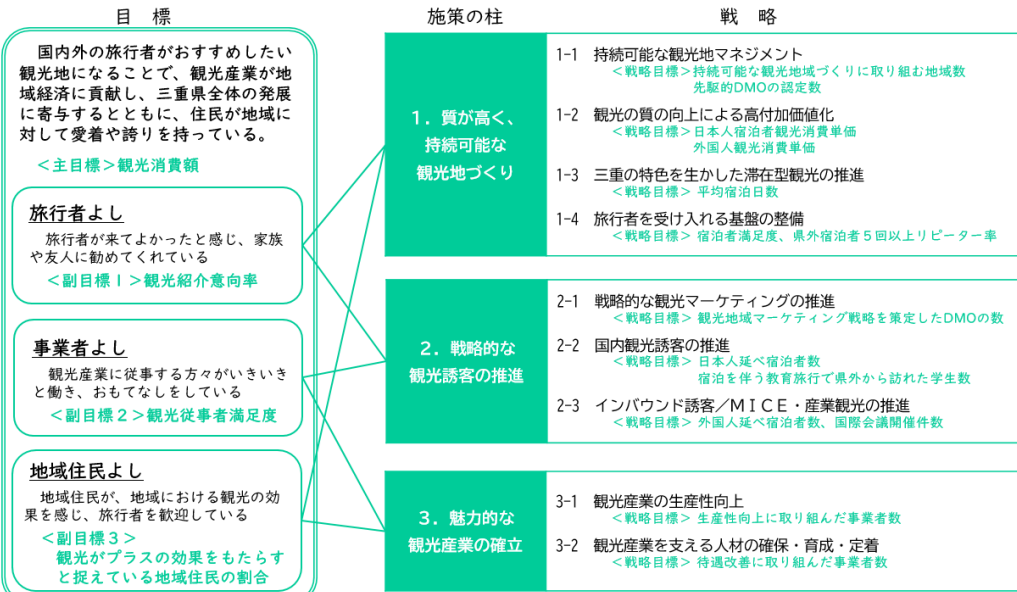
概要

県内の観光振興に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画。

国内外の旅行者がおすすめしたい観光地になることで、観光産業が地域経済に貢献し、三重県全体の発展に寄与するとともに、住民が地域に対して愛着や誇りを持っている状態である「旅行者よし、事業者よし、地域住民よしの持続可能な観光地」をめざし、3本の施策の柱を軸に観光振興に関する施策を展開する。



10年後のめざす姿：『旅行者よし、事業者よし、地域住民よしの持続可能な観光地』



施策の柱	内容
質が高く、持続可能な観光地づくり	観光産業が地域経済に貢献し、三重県全体の発展に寄与し続けるために、持続可能な観光地マネジメントに取り組むとともに、本県の持つポテンシャルの高い観光コンテンツを磨き上げて質の向上を図り、旅行者の受入体制の基盤整備を進めることで、旅行者および地域住民の満足度を向上させます。
戦略的な観光誘客の推進	観光誘客における地域間競争が激化する中、観光により地域を発展させていくためには、データに基づいた的確な観光マーケティングが必要不可欠となります。地域の特性を生かしたマーケティング戦略がDMOにより策定・実行されることを支援していくとともに、大都市圏プロモーションを中心とした戦略的な国内誘客と、海外の高付加価値旅行者をターゲットとしたインバウンドプロモーションやMICE誘致・産業観光の推進に取り組んでいきます。
魅力的な観光産業の確立	観光産業が地域経済に寄与するだけでなく、社会面や環境面も含め、雇用や地域への愛着などさまざまな形で持続可能な地域づくりに貢献していることを、DMOや観光事業者、他産業の事業者も交えた意見交換等を通じ、観光だけでなく他産業の事業者もこうした貢献をしっかりと認識するとともに、これら観光産業の経済・社会・環境の各方面での貢献を地域住民にも浸透する取組を進めます。また、観光産業の人材不足が深刻な課題となる中、この状況が改善されないまま10年後の次期式年遷宮を迎えた場合、次期式年遷宮の好機を活用したリピーター獲得やさらなる誘客に繋げるところか、旅行者を十分におもてなしできない可能性があります。将来に向け、市町や観光関係団体と協力し、今こそ観光産業の「土台」である人材の確保・定着に取り組み、また、観光産業の生産性向上、魅力向上を図り、観光産業の持続性を高めます。

三重県地球温暖化対策総合計画

計画期間	令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの10年間																										
計画理念	県民一人ひとりが脱炭素に向けて行動する持続可能な社会																										
概要	<p>本県は令和元（2019）年12月に、2050年までに県域からの温室効果ガスの排出実質ゼロをめざす「ミッションゼロ2050みえ」を宣言した。</p> <p>県民一人ひとりが脱炭素社会を共通のゴールとして認識したうえで、各主体が共有・共感し、一体となって取り組むことで、2030年度までに温室効果ガス排出量を2013年度比で47%削減することをめざす。</p> <p>県の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量は約15%であり、その約94%は自動車から排出される。</p> <p>運輸部門からの排出量を削減するため、移動・輸送の脱炭素化や、公共交通の充実、道路交通流対策を推進するものとしている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="810 376 1404 851"> <p>削減目標</p> <p>2030年度における三重県の温室効果ガス排出量を2013年度比で47%削減</p> <p>2013年度比 12.5%削減</p> <p>2030年度比 47%削減</p> <p>旧目標 (30%削減)</p> <p>脱炭素社会へ</p> <p>ミッションゼロ2050みえ 2050年までに県域からの温室効果ガスの排出実質ゼロをめざす</p> </div> <div data-bbox="357 891 807 952"> <p>■二酸化炭素排出量の構成比（2019年度） ※外円：三重県、内円：全国</p> </div> <table border="1"> <caption>二酸化炭素排出量の構成比（2019年度）</caption> <thead> <tr> <th>部門</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>産業部門</td><td>35.0%</td></tr> <tr><td>運輸部門</td><td>15.2%</td></tr> <tr><td>家庭部門</td><td>10.0%</td></tr> <tr><td>業務その他部門</td><td>10.4%</td></tr> <tr><td>エネルギー転換部門</td><td>1.8%</td></tr> <tr><td>工業プロセス部門</td><td>4.6%</td></tr> <tr><td>廃棄物部門</td><td>2.8%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>14.4%</td></tr> </tbody> </table> <div data-bbox="938 891 1353 922"> <p>■県の「運輸部門」の排出量の構成比</p> </div> <table border="1"> <caption>県の「運輸部門」の排出量の構成比</caption> <thead> <tr> <th>モード</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>自動車</td><td>93.6%</td></tr> <tr><td>船舶</td><td>4.8%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>1.6%</td></tr> </tbody> </table> </div>	部門	割合	産業部門	35.0%	運輸部門	15.2%	家庭部門	10.0%	業務その他部門	10.4%	エネルギー転換部門	1.8%	工業プロセス部門	4.6%	廃棄物部門	2.8%	その他	14.4%	モード	割合	自動車	93.6%	船舶	4.8%	鉄道	1.6%
部門	割合																										
産業部門	35.0%																										
運輸部門	15.2%																										
家庭部門	10.0%																										
業務その他部門	10.4%																										
エネルギー転換部門	1.8%																										
工業プロセス部門	4.6%																										
廃棄物部門	2.8%																										
その他	14.4%																										
モード	割合																										
自動車	93.6%																										
船舶	4.8%																										
鉄道	1.6%																										

第Ⅱ章 地域公共交通の現状と課題

1. 地域の特性と課題

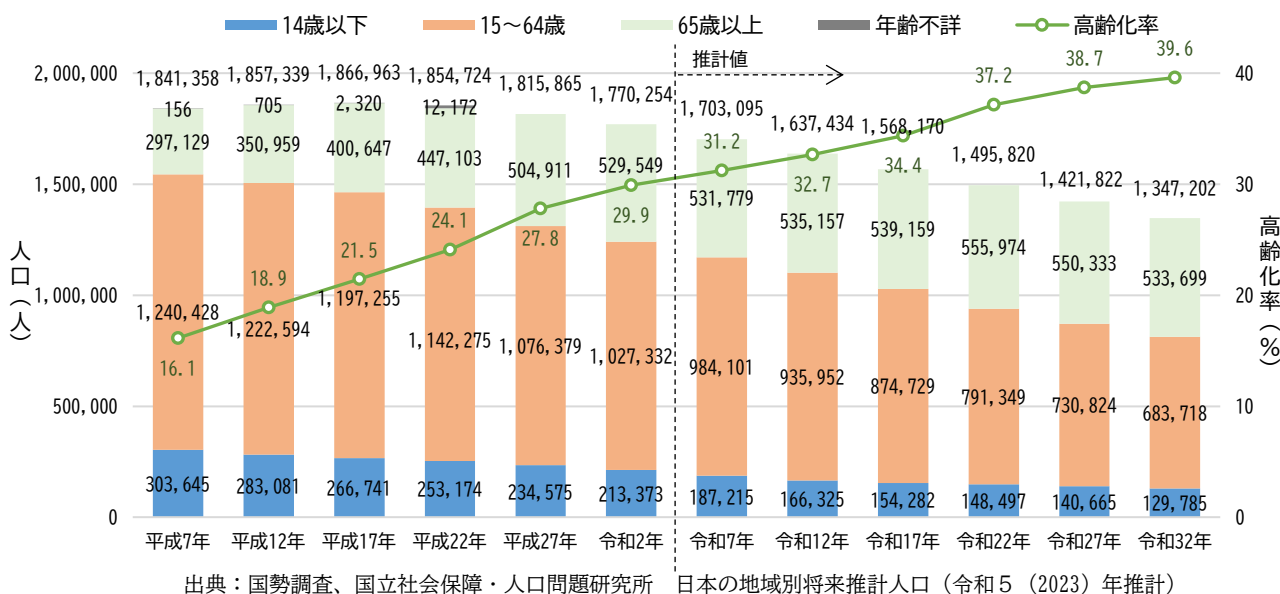
(1) 人口減少・高齢化の進行

① 年齢層別の人口推移

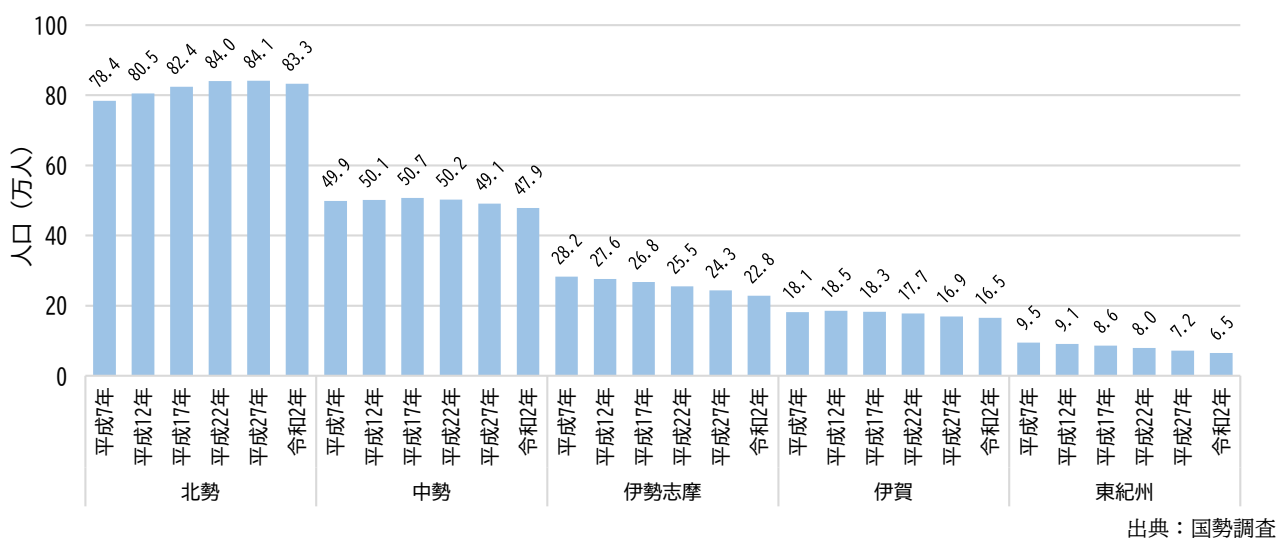
三重県の人口は、平成17年をピークに減少傾向に転じており、将来推計においても減少傾向は続くと予測されています。特に、通勤、通学に影響する14歳以下の若年人口、15～64歳の生産年齢人口の減少は大きく、将来の公共交通維持に向けた懸念が残る状態です。

地域別では、北勢地域では平成27年まで人口が増加していましたが、令和2年に減少に転じました。中勢地域では平成17年まで人口が増加していましたが、平成22年に減少に転じました。伊勢志摩地域と東紀州地域では人口の減少が続いています。伊賀地域では、平成12年以降人口の減少が続いています。

■三重県の人口推移と将来推計値（年齢区分別）



■地域別の人口推移（地域別）



② 高齢化の進行

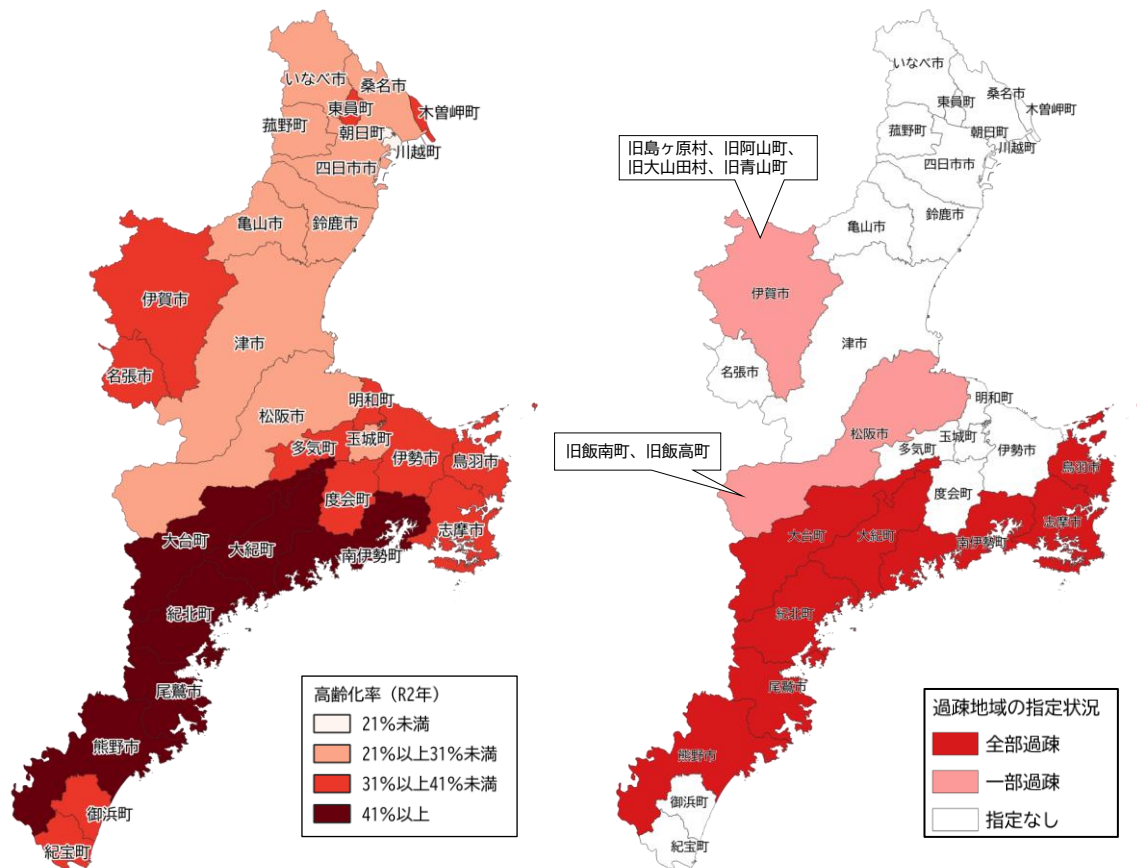
県内市町の大半は、WHO（世界保健機構）の定める「超高齢社会」の定義（高齢化率 21%以上）を大きく超えており、東紀州地域では高齢化率 41%以上の市町が多くなっています。

高齢化率の高い市町の多くは、全部又は一部が過疎地域※に指定されており、山間部に広範に広がる高齢者の移動ニーズに対して、既存の公共交通では対応が難しい状況となっています。

※「過疎地域持続的発展の支援に関する特別措置法」において、「人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域」と規定される市町

■高齢化率（令和2年10月1日現在）

（参考）過疎地域指定状況（令和4年時点）



課題

- 人口減少・高齢化の進行により、通勤や通学などの定期利用者がさらに減少するなど地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増すことから、持続可能な地域交通の実現に向けて、交通事業者はもとより関係機関が一体となって取り組む必要があります。
- 高齢者の買い物や通院などの日常生活における移動ニーズに対応するための地域内交通や、若者の通学などに必要な広域ネットワークの維持・充実が求められます。

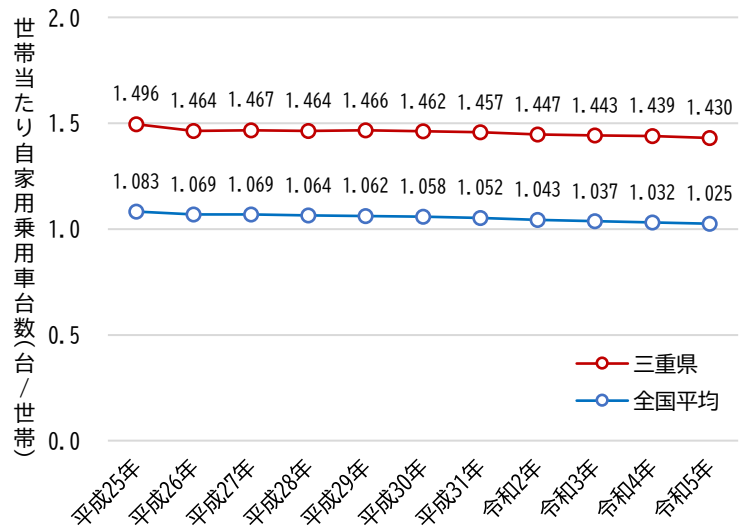
(2) 自家用車の保有・利用状況

① 一世帯あたり自家用車保有台数の推移

一世帯あたりの自家用車の保有台数は1.4台で推移しています。

全国平均は約1台となっていることから、本県では保有台数が多く、交通手段を自家用車に依存していると言えます。

■一世帯あたり自家用乗用車保有台数の推移（各年3月末）

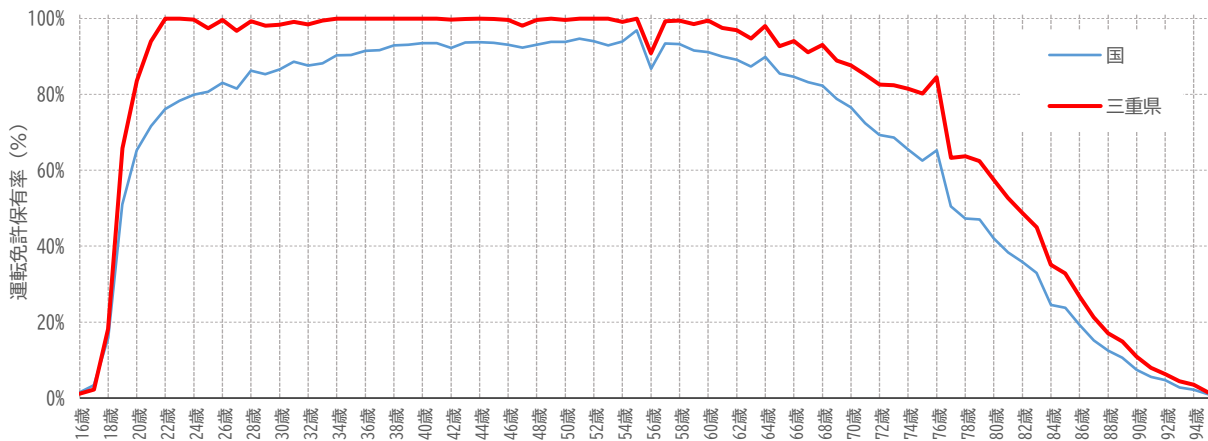


出典：(一財)自動車検査登録情報協会資料 「自家用乗用車の世帯当たり普及台数（毎年3月末現在）」

② 年齢別の運転免許保有率

年齢別の運転免許保有率については、22～60歳の年齢層で保有率がほぼ100%となっており、県民の多くが自家用車を利用できる環境にあります。

■運転免許保有率



備考 令和4年4月時点の運転免許保有者数※を、令和4年10月時点の国および県の人口で割り戻して算定

※2種類以上の運転免許保有者は、上位の運転免許として計上

(例) 大型免許と普通免許を保有する人は、大型免許保有としてカウント

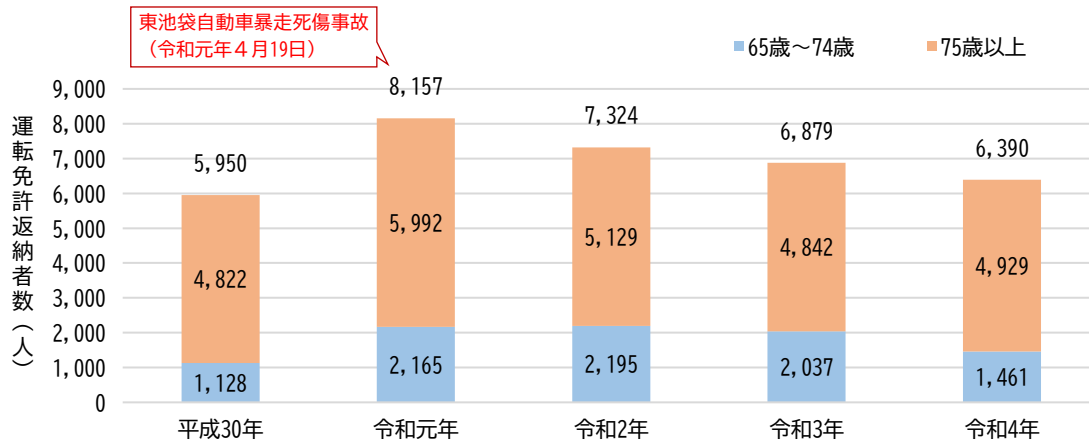
出典：運転免許統計（警察庁ホームページ）

③ 運転免許証の返納状況

運転免許返納数の推移を見ると、東池袋自動車暴走死傷事故のあった令和元年以降、年間6～8千人の高齢者が運転免許の自主返納をしており、その大半は75歳以上となっています。

県では、交通事業者や市町と連携し、返納後の公共交通利用の促進に向けて「運転免許証自主返納サポートみえ」の取組を行っています。

■高齢者の運転免許返納数の推移（三重県）



■「運転免許証自主返納サポートみえ」交通関連事業所

交通種別	実施概要	対象事業者
路線バス	フリーバス定期券の販売 普通運賃の半額	三重交通グループ、三岐バス
タクシー	高齢者運賃割引 (0.5割引～1割引)	四日市つばめ交通、勢の國交通、名鉄四日市タクシー、三重第一交通株式会社、久居交通、河芸タクシー有限会社、安全タクシー三重、中川タクシー、嬉野タクシー有限会社、野呂自動車有限会社、株式会社キタモリ、クリスタルタクシー、熊野第一交通株式会社
送迎バス	無料往復バスの運行	玉城町社会福祉協議会
コミュニティバス	※桑名市、松阪市、尾鷲市、鈴鹿市、鳥羽市、東員町、明和町、紀北町において、各市町のコミュニティバスの運賃割引等を実施	

出典：三重県 HP 「【返納者向け】運転免許証自主返納後の支援制度（運転免許証自主返納サポートみえ）について」

課題

- 一世帯あたり1.4台以上の自家用車を保有し、県民の多くが運転免許を保有しており、自動車利用が中心となる中で、自動車依存から脱却し、地域公共交通の積極的な利用を進めることが求められます。
- 高齢者が運転免許証を自主返納できる環境づくりに向けて、高齢者の移動ニーズに対応した地域内交通の確保・充実が求められます。

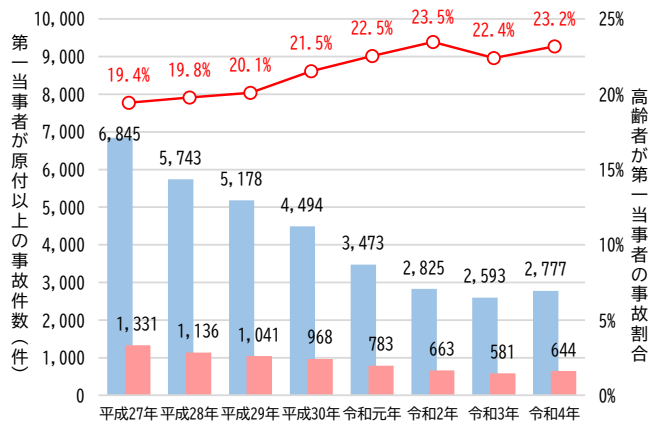
(3) 交通事故データ

県内の人身事故件数と高齢者の人身事故件数は、平成27年以降減少を続けていますが、事故件数に占める高齢者の事故の割合は増加傾向にあり、令和4年時点で2割を超えています。

交通事故の死者のうち65歳以上の高齢者の占める割合は約7割と高く、高齢者の関わる交通事故は甚大な被害につながりやすい傾向があります。また、交通事故の多くは、自動車に関わる車両相互事故が多くなっています。

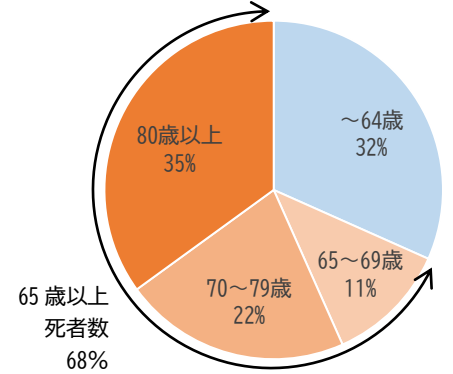
県内の交通事故発生箇所については、市街地開発が進み交通量の多い鉄道駅周辺に集まる傾向があるほか、駅から離れた住宅地や幹線道路沿いでも交通事故が多く見られます。

■県内の人身事故件数及び高齢者人身事故件数の推移



出典：三重県HP「高齢運転者を取り巻く状況」
※高齢者の事故は、第一当事者が高齢者の事故をいう

■県内の交通事故死者数の年齢層別割合



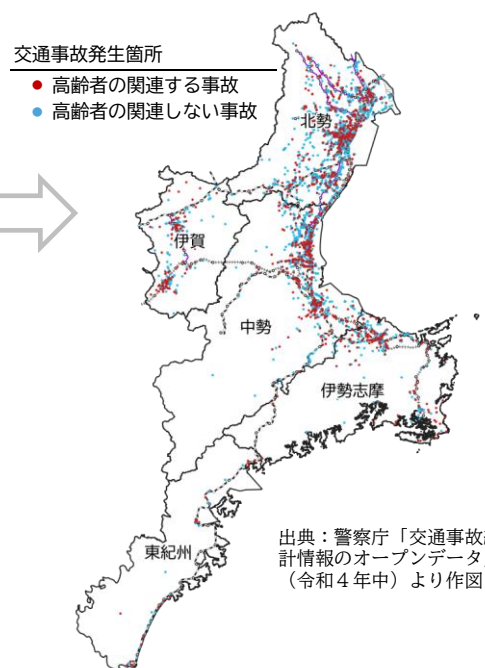
出典：三重県警察「三重の交通事故（令和4年12月末）」

■県内の交通事故形態別の交通事故件数
(令和4年中の交通事故の内訳)

令和4年中交通事故		人対車両	車両相互	車両単独	列車	総計
高齢者の関連する事故	高齢者×高齢者以外	121	682	0	1	804
	高齢者相互	35	97	0	0	132
	高齢者単独	1	3	20	0	24
高齢者の関連しない事故	高齢者以外相互	99	1,763	0	1	1,863
	高齢者以外単独	10	38	46	0	94
合計		266	2,583	66	2	2,917

出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ（令和4年中）」より集計
※警察庁が公表するオープンデータをもとに、三重県内で発生した全ての交通事故より、事故当事者別の内訳を算定した。
※集計元データ、集計対象が異なるため、上記の「原付以上の運転者が第一当事者になった事故件数」とは、数値が異なっている。

■県内の交通事故発生箇所
(令和4年中の交通事故)



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」（令和4年中）より作図

課題

- 交通事故の減少に向けて、自動車から地域公共交通への転換を促進する取組が求められます。

(4) 県民アンケートからの日常的な移動の状況

県民アンケート調査の概要

地域ごとに交通の実態や地域公共交通への意見を把握するため、県民アンケート調査を令和4年11月～令和5年2月末に実施しました。

県民アンケート調査から得られた日常的な移動の状況は p.16～p.17 に、公共交通の利用環境への評価は p.38～p.39 に示します。

調査期間	令和4年11月～令和5年2月末
調査方法	インターネットを用いたWEBアンケート調査 (東紀州地域のみ、紙面アンケート500名(回答147名、回収率29.4%)を追加で実施)
回収状況	全2,078サンプル(各地区の回答件数は下表の通り)

※統計的に結果が安定する約400サンプルを地区ごとに確保するよう設定

■回収状況

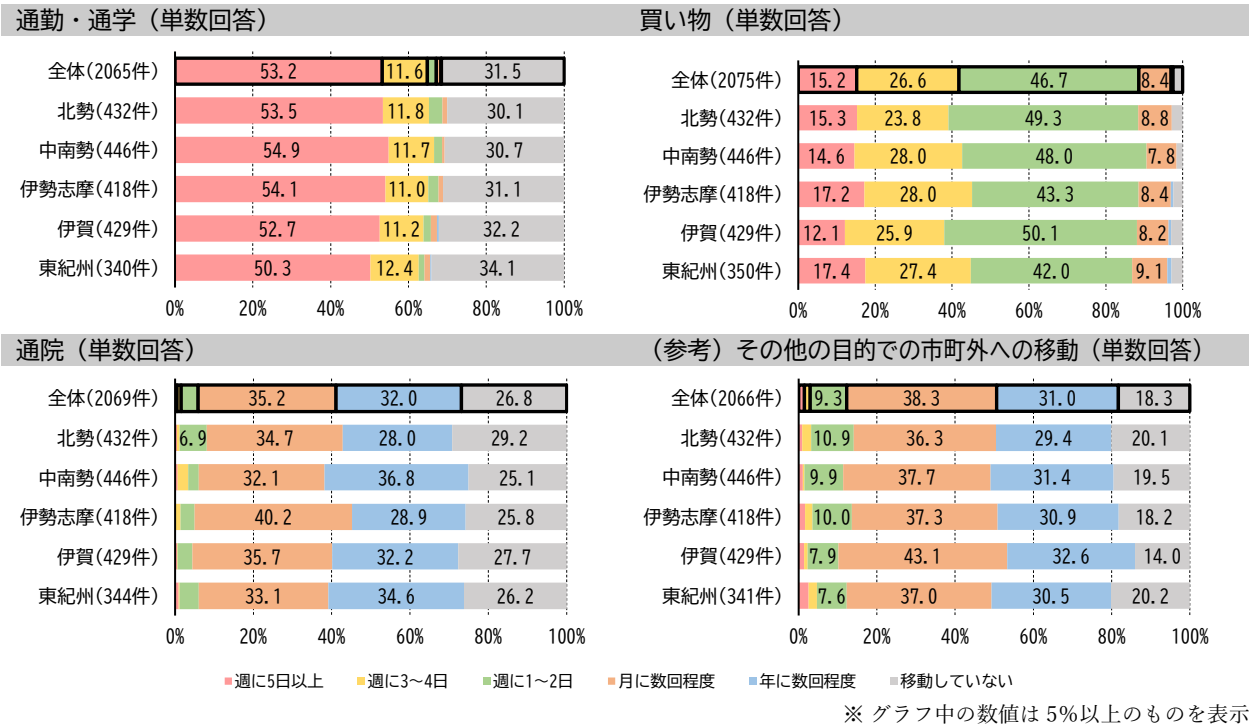
5地区別		市町別	
北勢	432	四日市市	164
		桑名市	66
		鈴鹿市	115
		亀山市	25
		いなべ市	16
		木曽岬町	0
		東員町	16
		菰野町	15
		朝日町	8
		川越町	7
		中南勢	446
松阪市	143		
多気町	12		
明和町	17		
大台町	5		
大紀町	12		

5地区別		市町別	
伊勢志摩	418	伊勢市	273
		鳥羽市	18
		志摩市	77
		玉城町	26
		度会町	8
		南伊勢町	16
伊賀	429	名張市	216
		伊賀市	213
東紀州	353	尾鷲市	139
		熊野市	122
		紀北町	31
		御浜町	31
		紀宝町	30
全合計		2,078	

※東紀州地域は、WEB206サンプル、紙面147サンプルの合計353サンプルとして整理

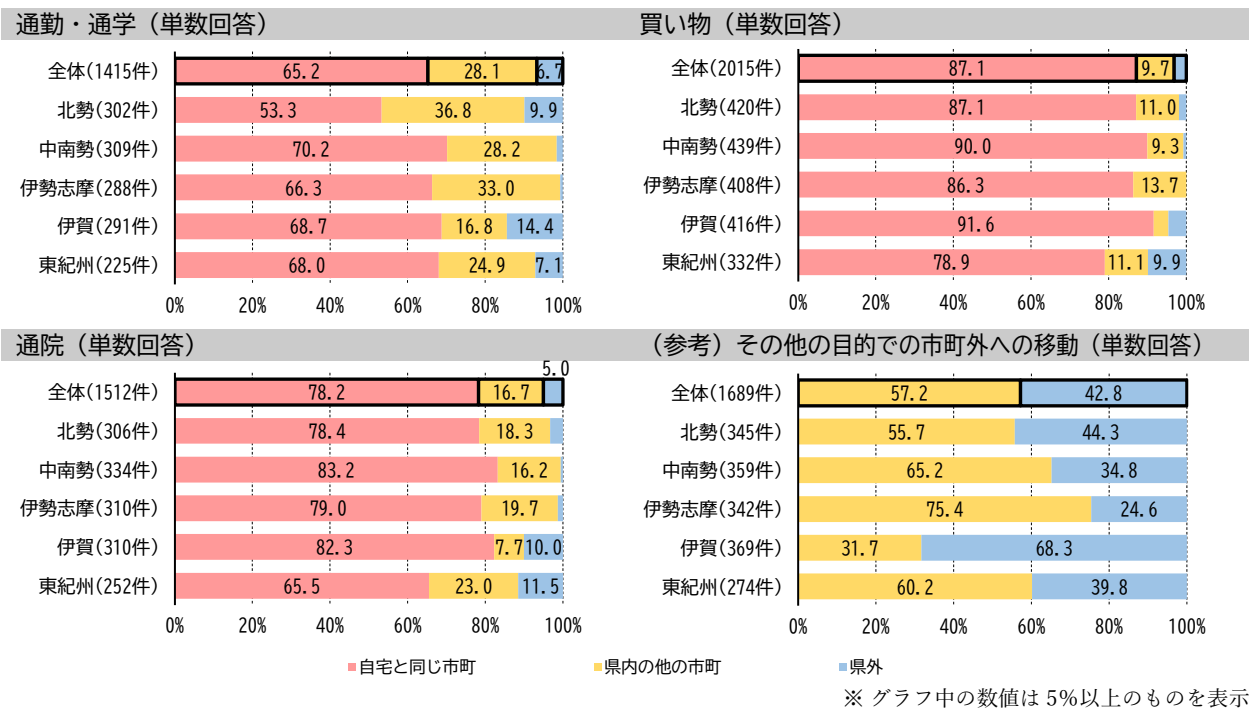
① 移動の頻度と行き先

通勤・通学は、ほぼ毎日が約半数、移動しないが約3割で、地区による頻度の違いは見られません。買い物は、週に1～2日以上の人が合計で約9割であり、ほぼ全ての人が週1回は買い物に出かけています。また通院は、月に数回、年に数回が多く頻度は低いものの定期的が発生しています。



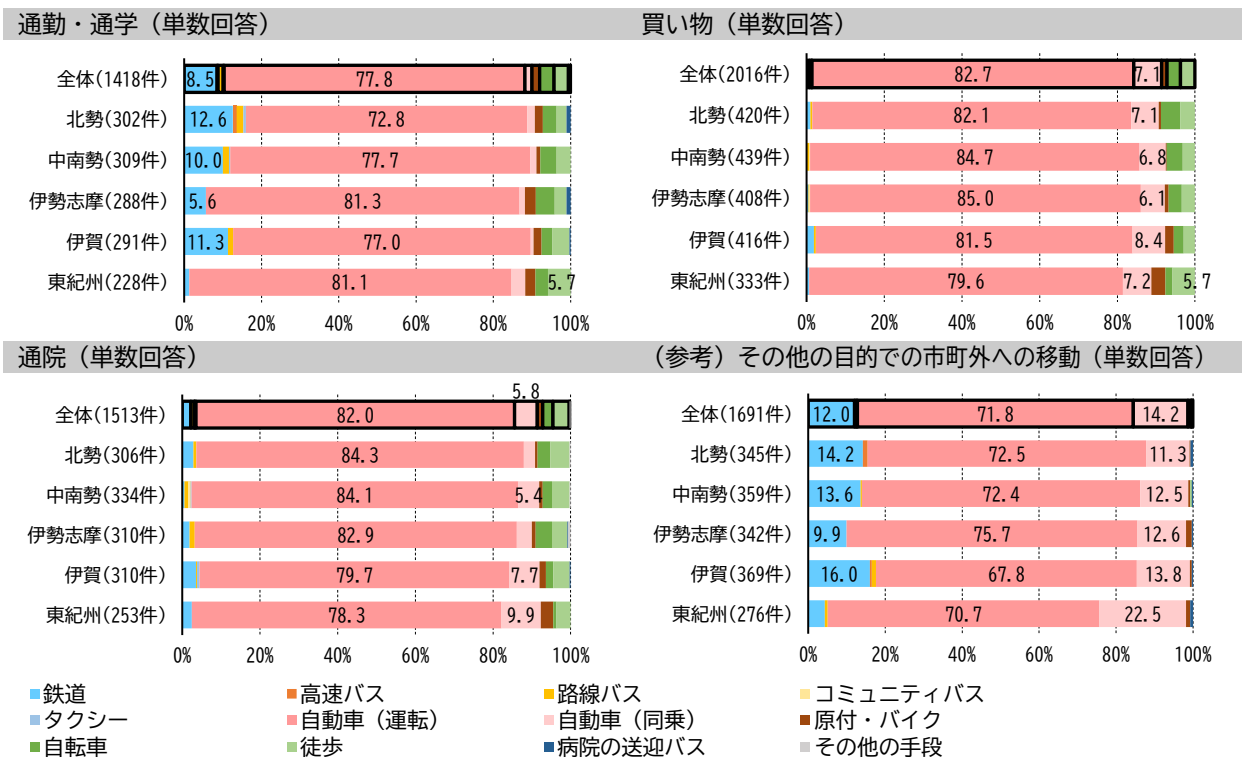
② 移動の行き先 (地域別)

自宅と同じ市町への移動の割合は、通勤・通学では約7割、買い物が約9割、通院が約8割であり、多くの地区で自宅と同じ市町で目的が完結する人が多くなっています。なお、北勢地域については県内他市町に通勤・通学する割合が他地域よりも多い傾向にあり、東紀州地域では、買い物、通院に関して他市町や県外まで移動する人が多くなっています。



③ 移動時の交通手段（地域別）

移動時の交通手段は、どの移動目的でも「自動車（運転）」が8割程度と、自動車偏重の傾向です。公共交通の利用は、通勤・通学、その他の目的（主に遊び、レジャー等）で1割程度ですが、伊勢志摩地域、東紀州地域ではその割合が低くなっています。

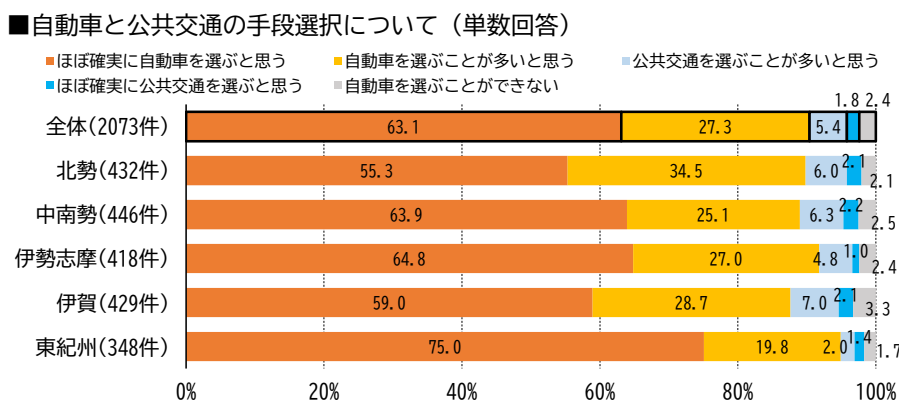


※ グラフ中の数値は5%以上のものを表示

④ 自動車と公共交通の選択傾向

自動車偏重の利用となっている中で、公共交通の利用ができる場面でも「ほぼ確実に自動車を選ぶ」「自動車を選ぶことが多い」とする回答が9割を占めています。

特に東紀州地域ではこの傾向が強くなっています。



課題

- 県民の通勤・通学や買い物、通院などの日常生活の移動は、居住地と同じ市町で完結する移動が多いことから、市町と連携しながら、身近な移動を支える地域内公共交通の確保・充実を図ることが求められます。
- 公共交通の利便性に関わらず、県内すべての地域で自動車への依存傾向が高い傾向にあり、可能な限り地域公共交通に転換を促すことができるよう、環境整備や転換策が求められます。

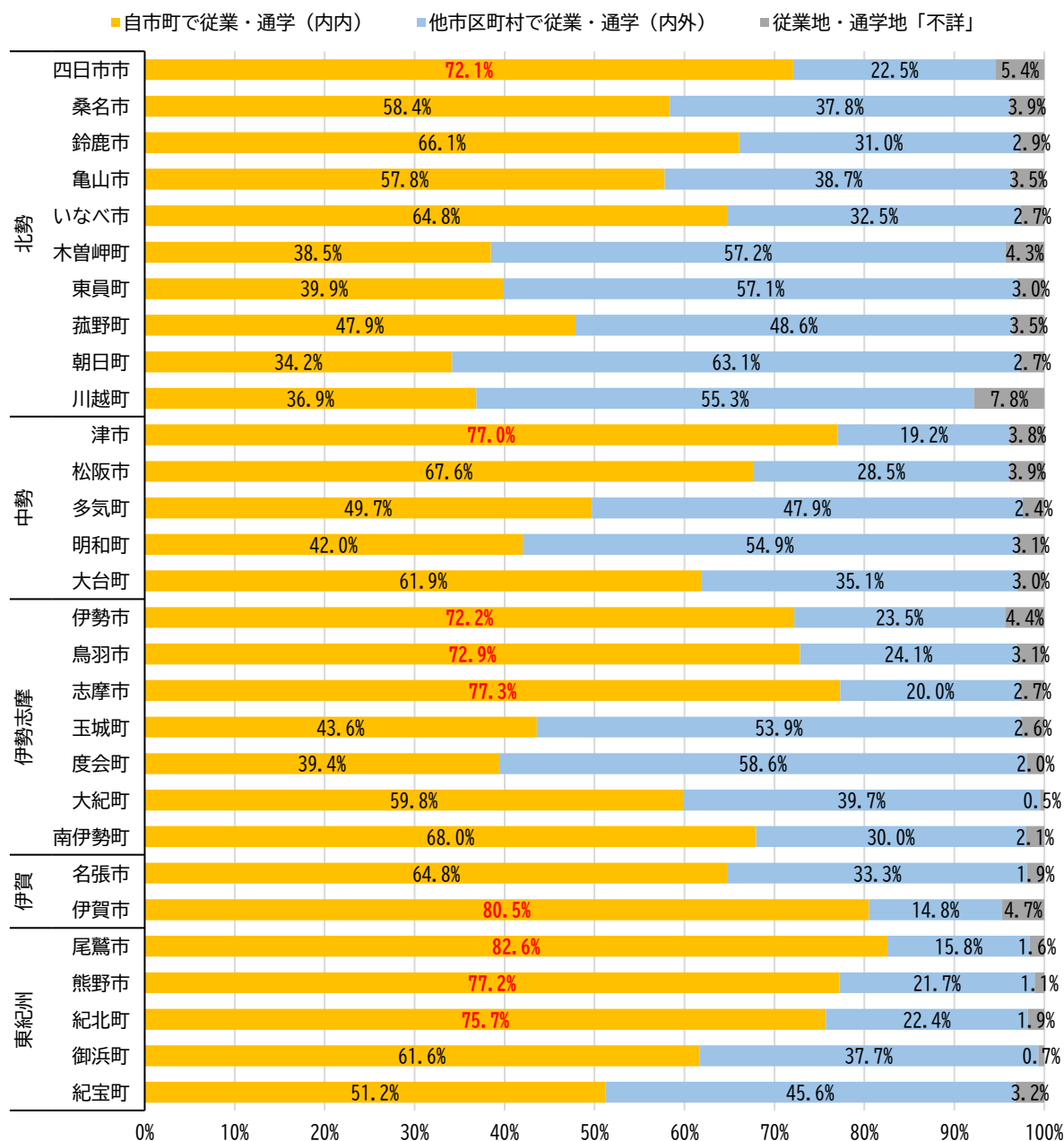
(5) 国勢調査に基づく通勤・通学流動

① 各市町の通勤・通学人口の特徴

令和2年実施の国勢調査に基づく各市町の通勤・通学人口を見ると、東紀州地域や伊勢志摩地域では、複数の市町で同一市町への通勤・通学の割合が7割以上（図中、赤字箇所）となっています。

他市町への通勤・通学の多い市町については、各地域の中心地（四日市市、松阪市、伊勢市など）の近隣に位置しているところが多く、中心地の主要駅や医療機関、商業地への移動が多いと考えられます。

■通勤・通学人口の概要

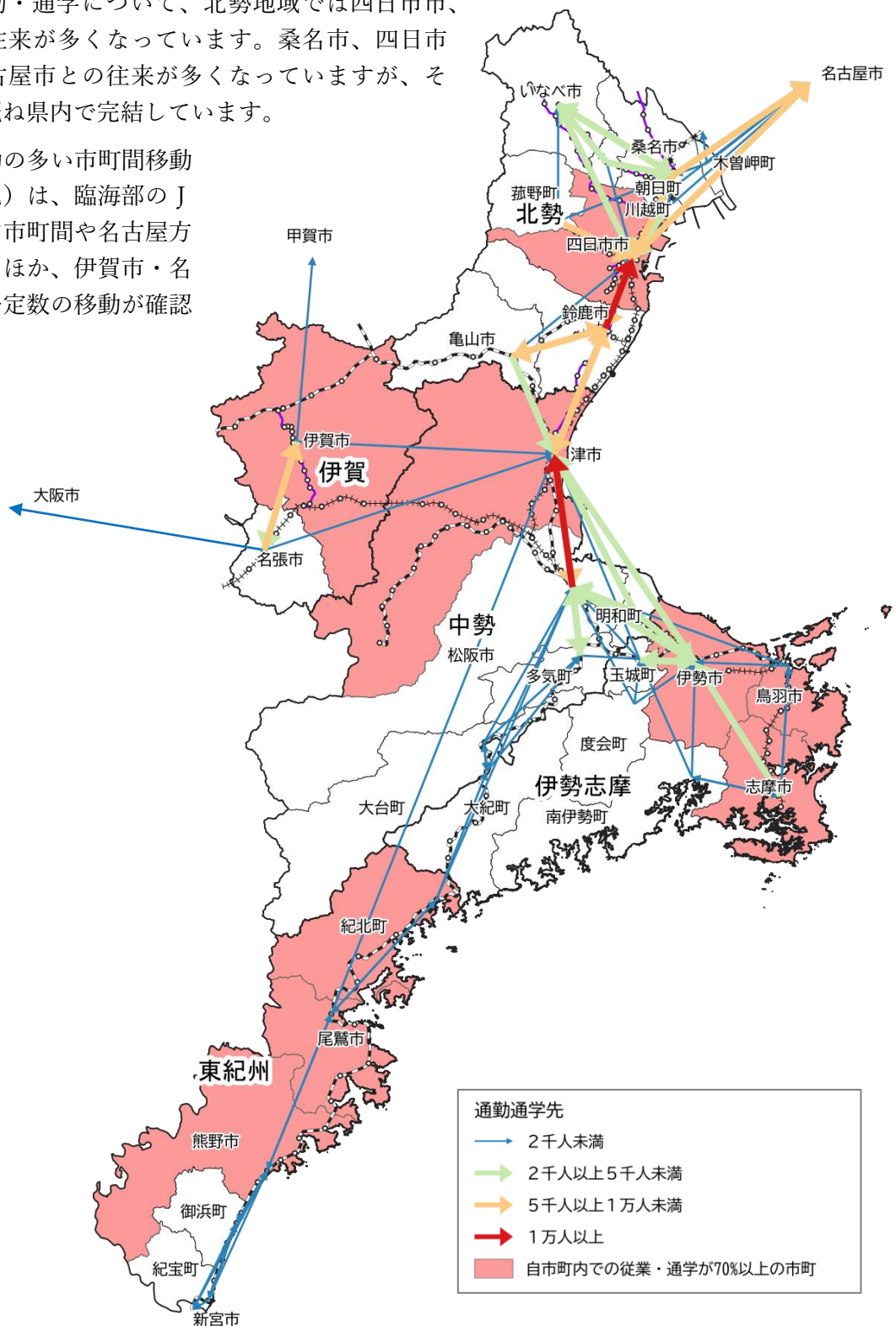


出典：令和2年国勢調査を元に作成

② 他市町への通勤・通学先別の従業者・通学者人口の特徴

他市町への通勤・通学について、北勢地域では四日市市、桑名市などとの往來が多くなっています。桑名市、四日市市においては名古屋市との往來が多くなっていますが、その他の市町では概ね県内で完結しています。

通勤・通学流動の多い市町間移動（図中、橙・赤色）は、臨海部のJR・近鉄がつなぐ市町間や名古屋方面に集中しているほか、伊賀市・名張市においても一定数の移動が確認されます。



出典：令和2年国勢調査を元に作成

課題

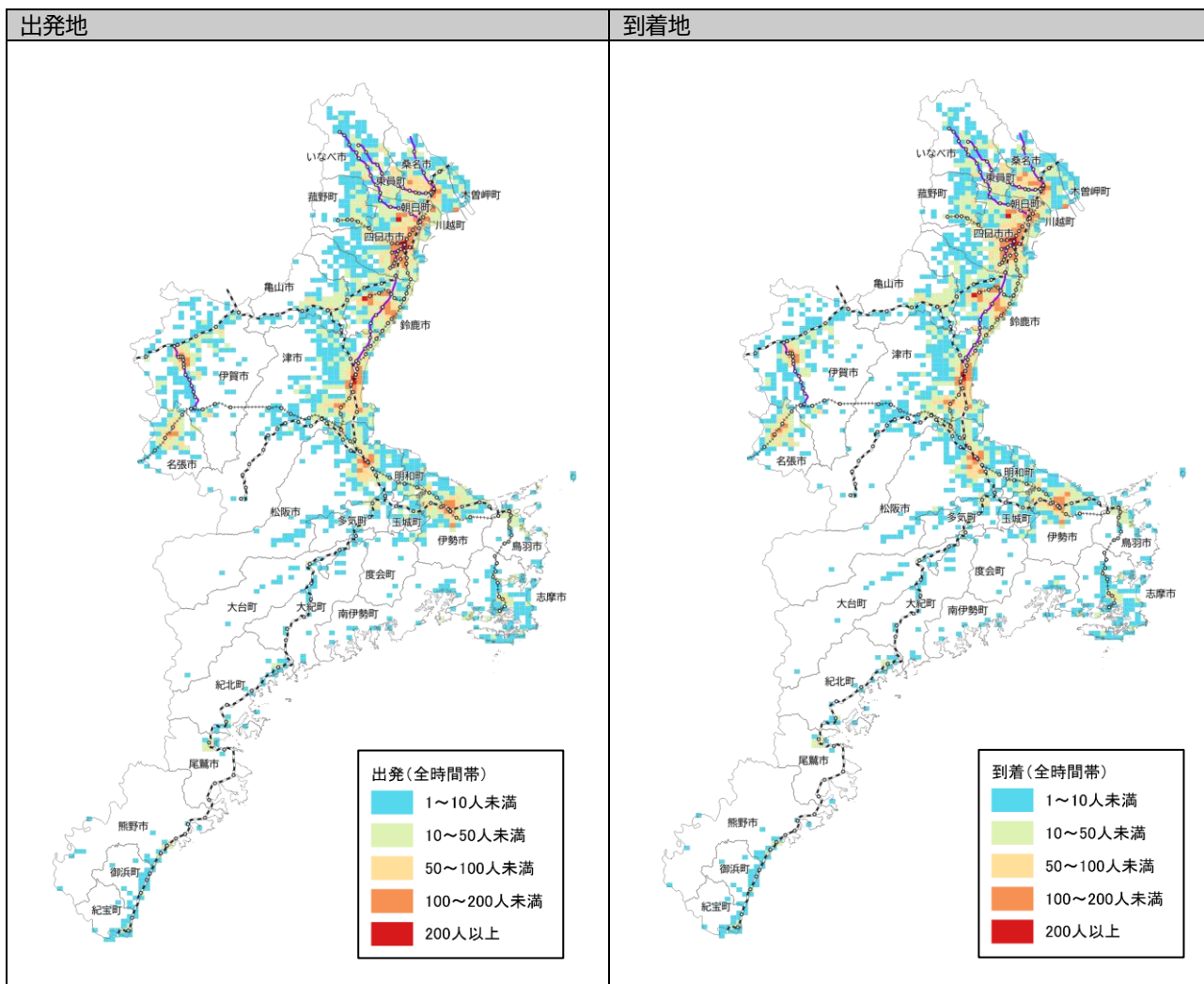
- 居住地と同じ市町への通勤・通学が多いことから、地域内の公共交通の確保・充実が求められます。
- JRや近鉄などの鉄道がない地域を中心に、通勤や通学を支え、駅などの拠点とつなぐ地域間幹線バス等の移動手段の確保が求められます。

(6) 移動ビッグデータによる移動状況

① 出発地と到着地の分布

KDDI 社 スマートフォンユーザーの位置情報に関するビッグデータ（令和4年10月20日付）に基づく、他メッシュへの移動の出発地、到着地別の移動量は下図のとおりです。出発地、到着地ともに、各市町の拠点駅周辺での移動が多くなっています。

■ 出発地・到着地別の移動人数（全時間帯合計、1 km メッシュ）



移動特性データの概要

【データ元】 KDDI 社 位置情報データ（au スマートフォンユーザー）

【対象日】 令和4年10月20日（木、終日晴天日）

【対象件数】 1日間の移動ビッグデータ（データ件数 49,180 件/日）

【備考】 1 km メッシュ単位の日集計移動データ

取得日、出発・到着メッシュの緯度経度、出発・到着時刻、
出発・到着メッシュの滞在時間等で構成

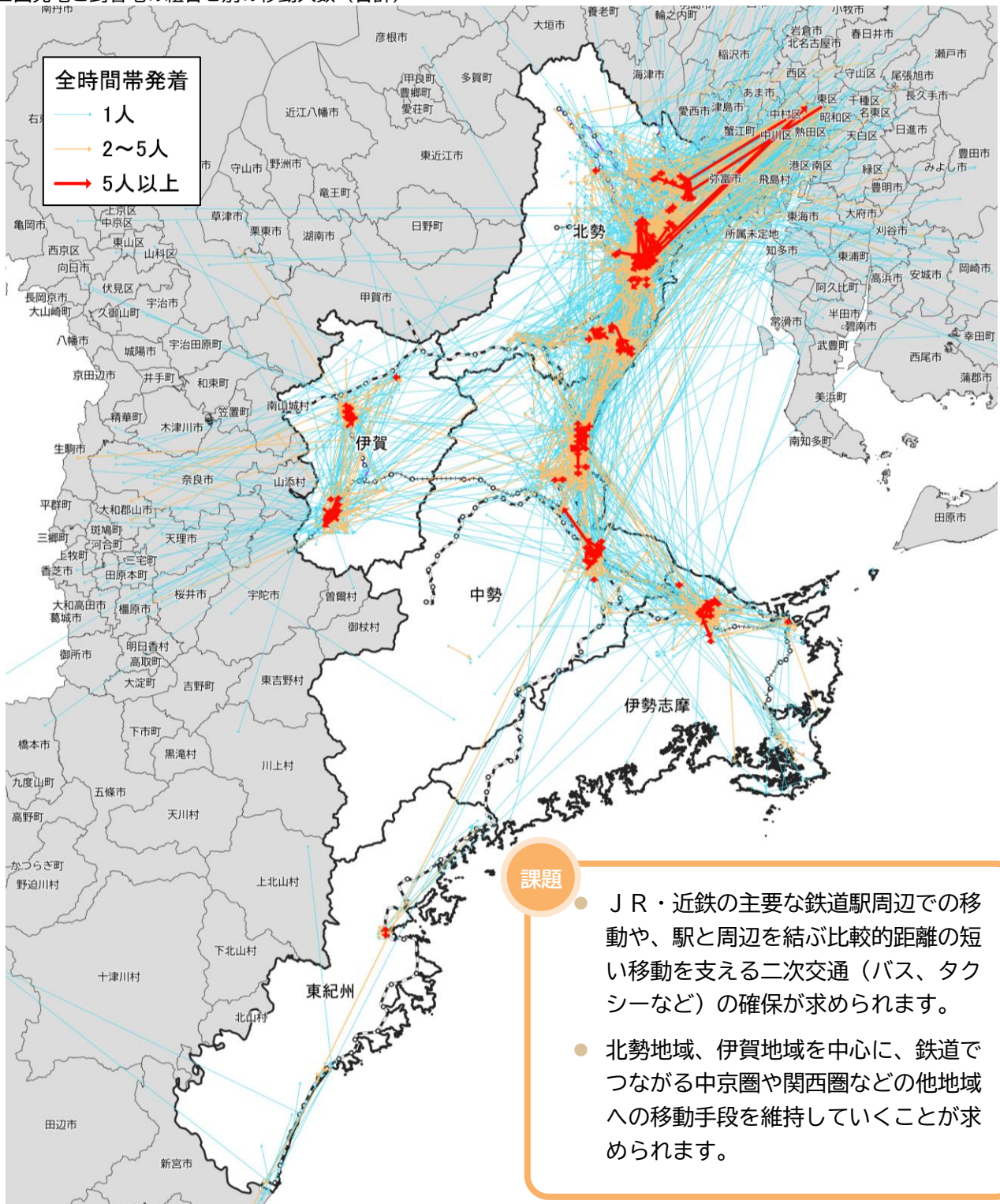
② 出発地と到着地の組み合わせ別の移動量

県内を出発地又は到着地とする移動の、メッシュ間の組み合わせの移動量は以下のとおりです。

市町内で完結する移動だけでなく、桑名市といなべ市、亀山市と鈴鹿市、伊賀市と名張市など、同じ地域内にある他市町間の移動についても一定数、確認できます。

県外との移動については、北勢地域と名古屋市方面間の移動が特に多いほか、伊賀地域と関西方面間の移動もみられます。

■ 出発地と到着地の組合せ別の移動人数（合計）



(7) 県内観光での移動

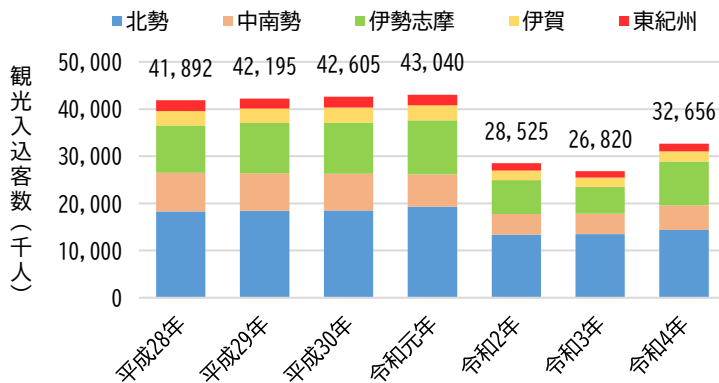
① 観光入込客数の推移と地域別の主要観光施設

県内には、ナガシマリゾート、伊勢神宮、おかげ横丁などの多くの観光資源が点在しており、観光は県内の交通需要の一つとなっています。

観光入込客数の推移では、平成28年から令和元年にかけて微増を続けていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年は前年比で30%以上減少しています。

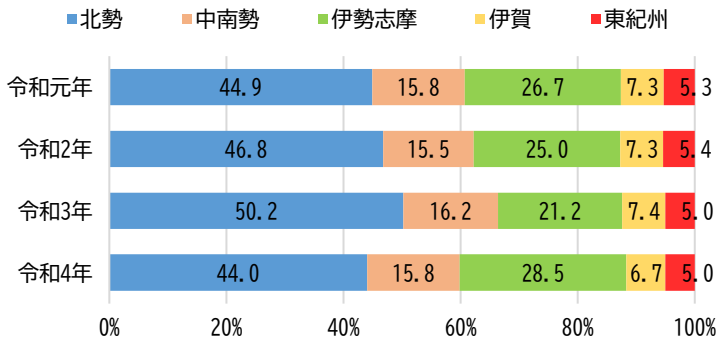
地域別ではナガシマリゾートを有する北勢地域と、伊勢神宮などを有する伊勢志摩地域の観光入込客数が多くなっています。

■県内の観光入込客数の推移



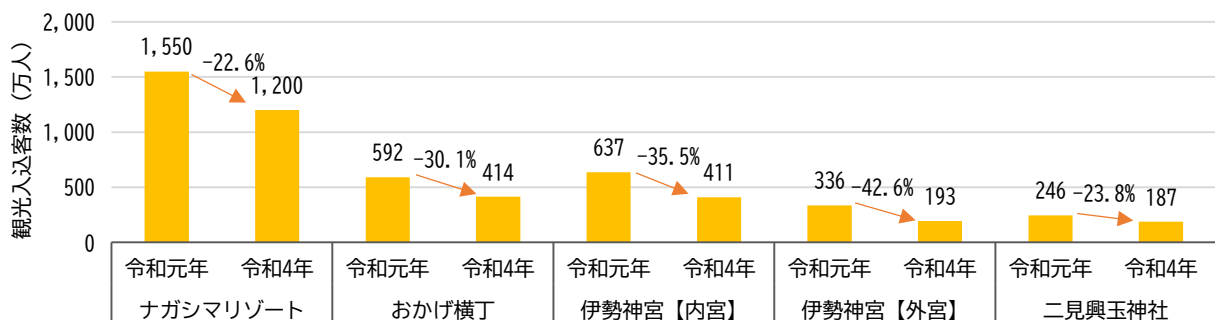
出典：令和4年三重県観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書

■県内の観光入込客地域別の推移（令和元年～令和4年）



出典：令和4年三重県観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書

■観光入込客数が多い施設5地点（三重県全体）



出典：令和元年・令和4年三重県観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書

② 地域別に見た観光客の移動手段

観光地への移動手段については、どの地域の施設でも自家用車が最も多く利用される一方、公共交通の利用については、伊勢志摩地域では2割程度が利用しているものの、大半は数%にとどまっています。

■観光客の三重県内における移動手段（令和4年）

	県全体 (3,449件)	北勢 (676件)	中南勢 (783件)	伊勢志摩 (882件)	伊賀 (625件)	東紀州 (483件)
自家用車	87.7	90.8	93.9	77.2	89.3	90.5
レンタカー	1.1	0.3	0.3	3.1	0.8	0.6
近鉄	4.4	3.3	0.3	11.6	4.2	-
JR	0.8	-	-	1.4	1.6	0.8
バス・貸切バス	4.1	4.9	0.6	8.6	2.2	2.7
タクシー・ハイヤー	0.3	-	-	0.8	0.3	0.6
フェリー・高速船	0.3	-	-	1.1	-	-
その他	2.7	0.9	4.9	1.4	2.1	5.0
未記入	1.3	1.0	0.4	3.2	0.8	0.6
回答者数	3,449	676	783	882	625	483

出典：令和4年三重県観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書

課題

- 県内観光における移動手段は自動車を中心となっており、観光移動における自動車利用からの転換を進めるため、駅からの二次交通の強化などの取組が求められます。
- 新型コロナウイルス感染症による観光入込客数の減少は大きいものの、国内外からの観光需要が回復基調にあることから、観光ニーズに応じた交通系ICカード等のキャッシュレス化やバリアフリー対策の推進などが求められます。

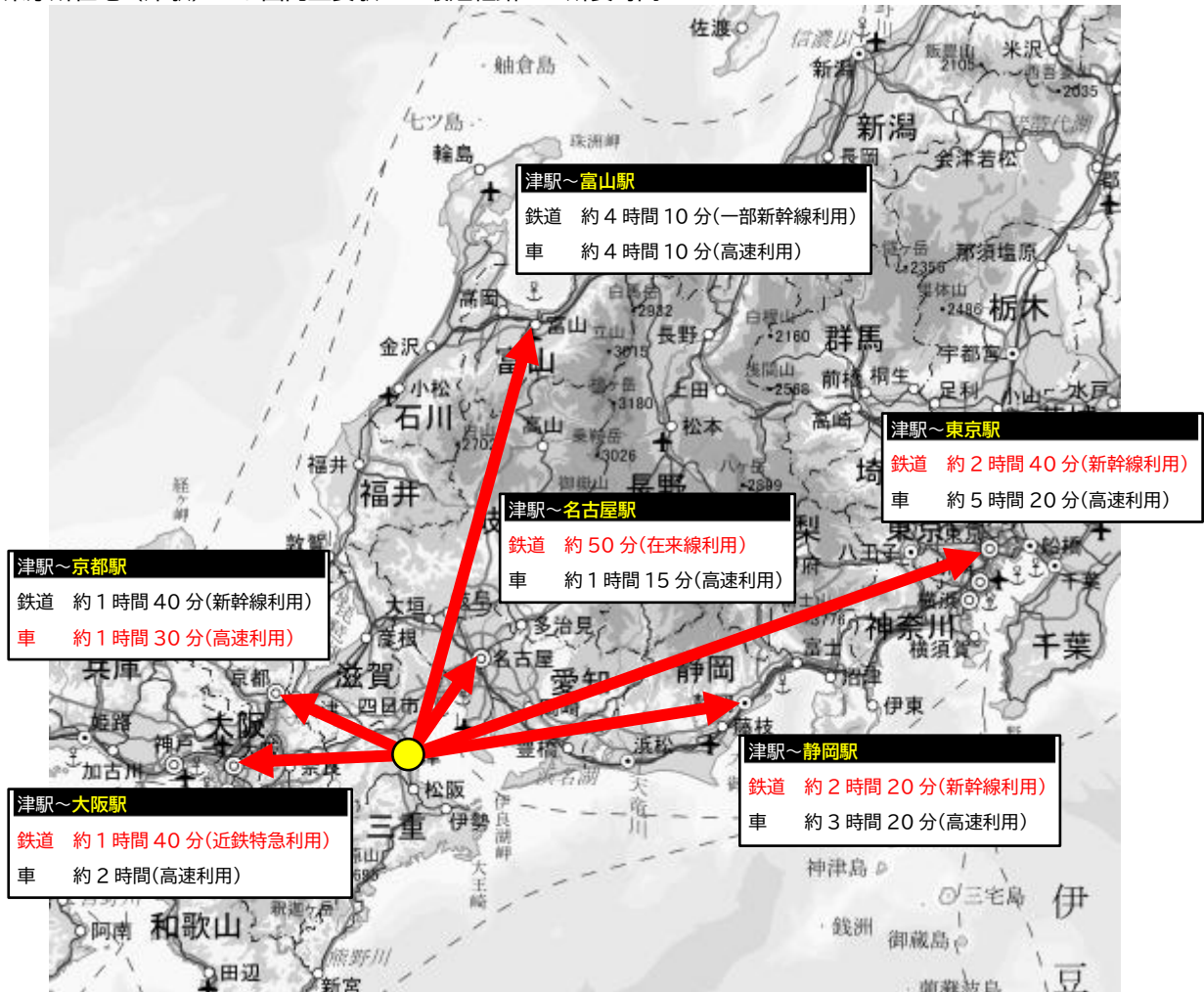
2. 地域公共交通の現状と課題

(1) 公共交通ネットワークの整備

県庁所在地の津駅から国内主要都市の鉄道駅までの、鉄道・自動車ごとの最短所要時間は以下のとおりです。東海道新幹線が通る東京駅や静岡駅は、自動車所要時間より大幅に短縮されるほか、主要都市である名古屋駅、大阪駅でも自動車に比べて鉄道の所要時間が短くなります。

一方で、京都駅、富山駅への所要時間は、鉄道での乗換や、高速道路の利便性等から、鉄道と同程度もしくは若干自動車の所要時間の方が短くなります。

■県庁所在地（津駅）から国内主要駅への最短経路での所要時間



課題

- 鉄道などの公共交通機関を利用して訪れた来県者のニーズに対応するため、タクシーなど、駅から目的地までの二次交通の確保・充実が求められます。

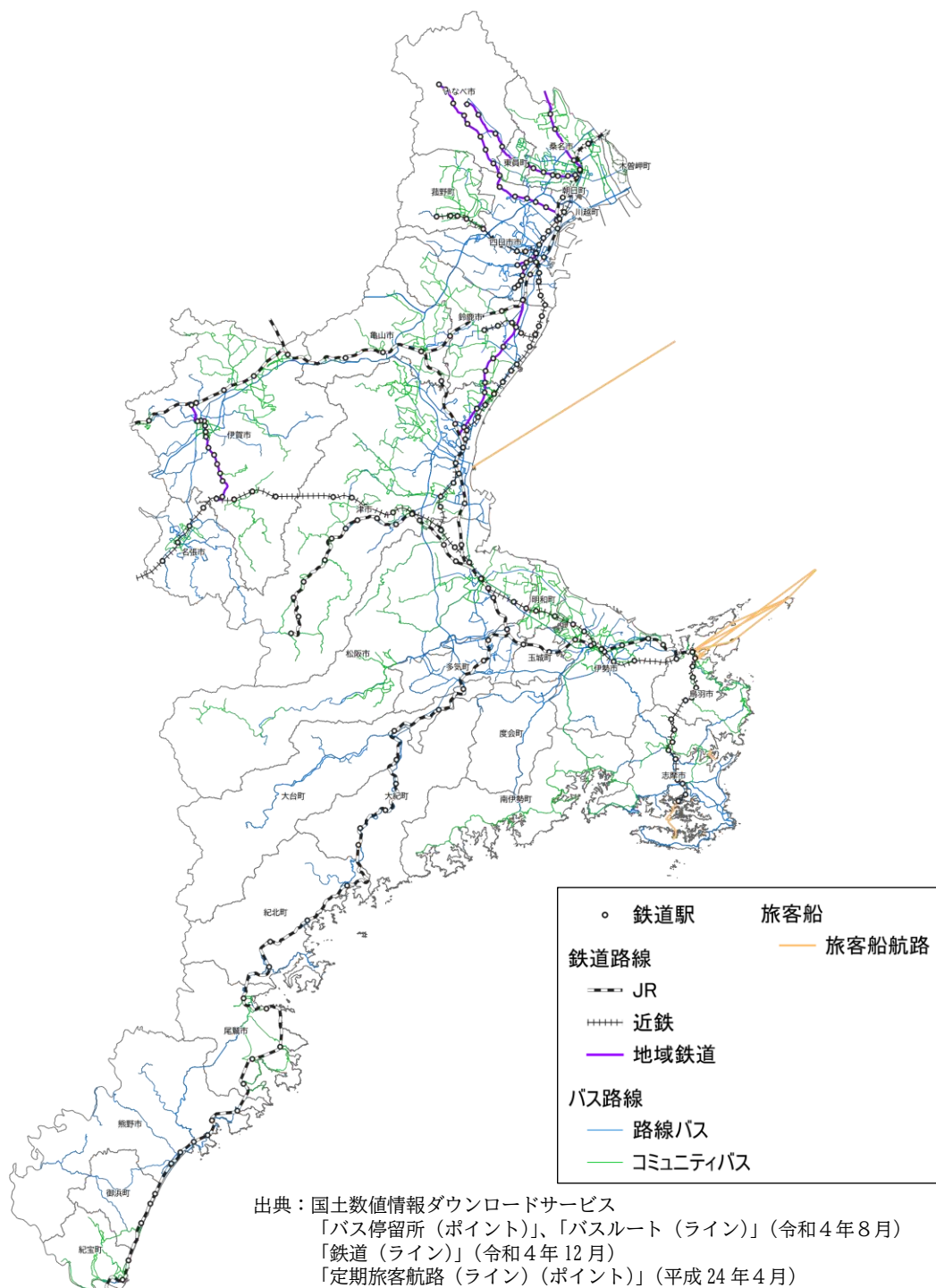
(2) 地域公共交通の状況

① 県内の地域公共交通

県内の地域公共交通は、J R・近鉄による臨海部の幹線軸を中心に県内市町や愛知県、岐阜県および関西圏とつながっています。また、航路により中部国際空港や伊良湖港とつながっています。

主要鉄道駅と市町の拠点を結ぶように鉄道や路線バスが運行しており、路線バスの運行が困難な地域ではコミュニティバス等の地域内交通が補完することで、交通網が形成されています。また、離島部とつなぐ生活航路が運航されています。

■公共交通ネットワーク図（全体）



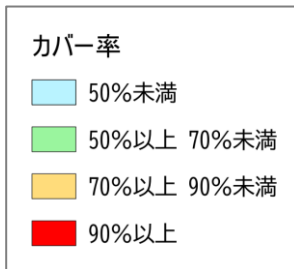
② 市町別の人口カバー率

市町別の人口カバー率について、国の基準に基づき「鉄道及び旅客船乗降場」については半径 1,000m、「民間バス・コミュニティバスのバス停」については半径 500mの圏域と設定した場合の、人口カバー率を算定します。

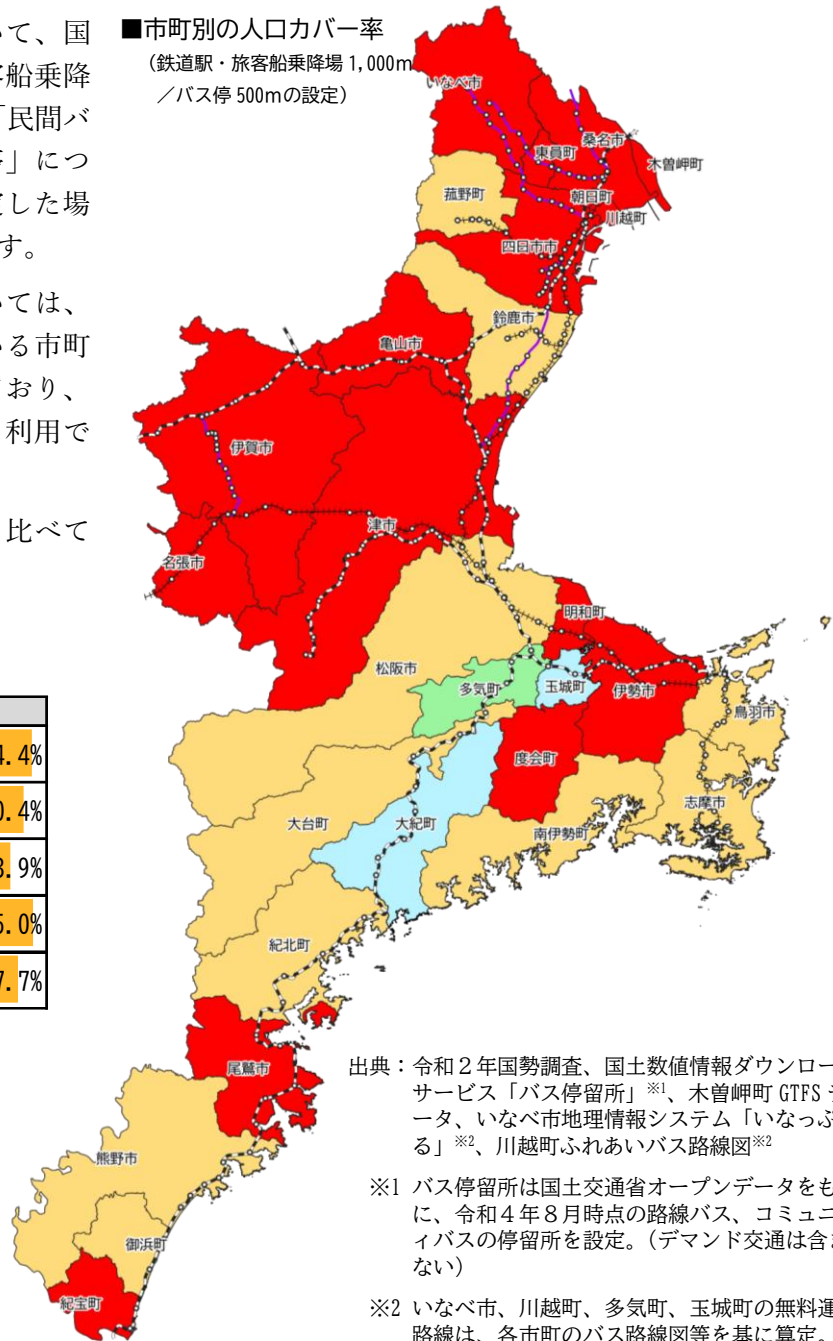
市町別の人口カバー率については、コミュニティバスを運行している市町を中心に 8 割以上をカバーしており、自宅近くに駅やバス停があり、利用できる環境にあります。

県南部の市町では、他地域と比べてやや低くなっています。

エリア	カバー率
北勢	94.4%
中勢	90.4%
伊勢志摩	83.9%
伊賀	95.0%
東紀州	87.7%



■市町別の人口カバー率
(鉄道駅・旅客船乗降場 1,000m
/バス停 500mの設定)



出典：令和 2 年国勢調査、国土数値情報ダウンロードサービス「バス停留所」^{※1}、木曾岬町 GTFS データ、いなべ市地理情報システム「いなっぶる」^{※2}、川越町ふれあいバス路線図^{※2}

※1 バス停留所は国土交通省オープンデータをもとに、令和 4 年 8 月時点の路線バス、コミュニティバスの停留所を設定。(デマンド交通は含まない)

※2 いなべ市、川越町、多気町、玉城町の無料運行路線は、各市町のバス路線図等を基に算定。

課題

- 県内の広域交通ネットワークの軸である JR・近鉄の各路線は、地域間や県境を越える移動手段として根付いていることを踏まえ、これらの路線を将来にわたり維持していくことが求められます。
- 路線バス、コミュニティバス等により、多くの県民が地域公共交通を利用できる環境にはあるものの、利用状況に課題があることから、一層の利便性向上と利用促進を図る必要があります。

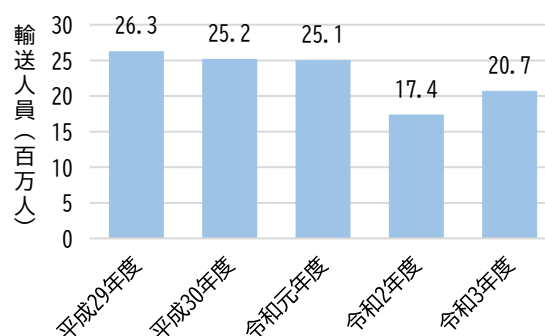
(3) 路線バス・タクシー・航路の輸送人員等

① 路線バス

路線バスの輸送人員は、人口減少の進行等により減少傾向にありましたが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出規制等の影響から、令和2年度は約1,700万人台まで大きく減少しました。

輸送人員の減少に伴い、実車走行あたりの営業収入と収支率も令和2年度に大きく減少しました。営業収支比率は令和3年度に増加に転じましたが、コロナ禍前の水準に戻っていません。

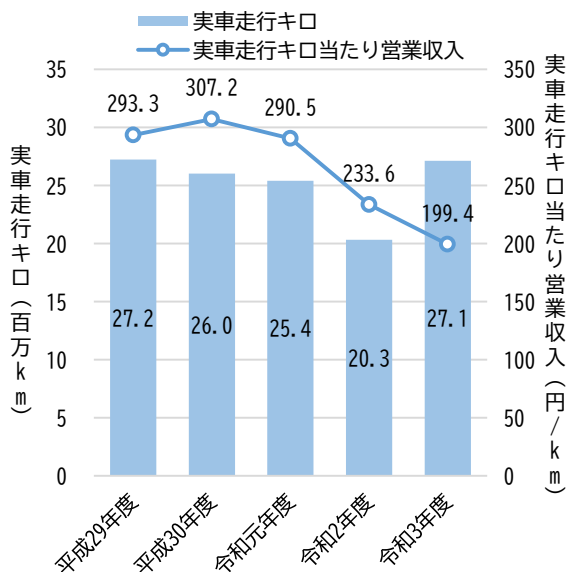
■輸送人員の推移（三重県）



※高速バスを含む

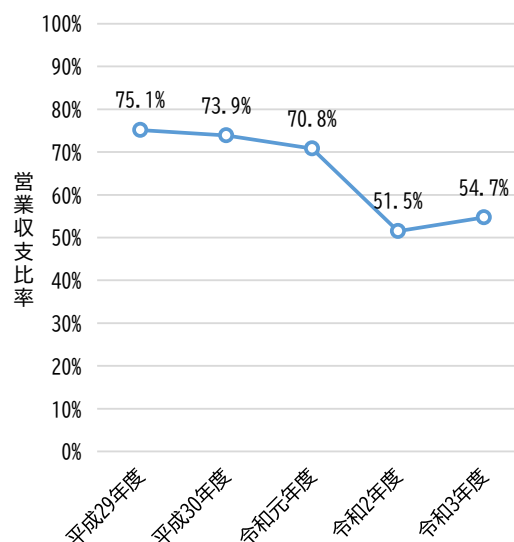
出典：数字でみる中部の運輸 2023「3. バス（1）バス事業の推移」

■実車走行キロと実車走行キロ当たり営業収入の推移（三重県）



※高速バスを含む、管内に本社のある事業者の合計
出典：数字でみる中部の運輸 2023「3. バス（1）バス事業の推移」

■営業収支比率の推移（三重県）

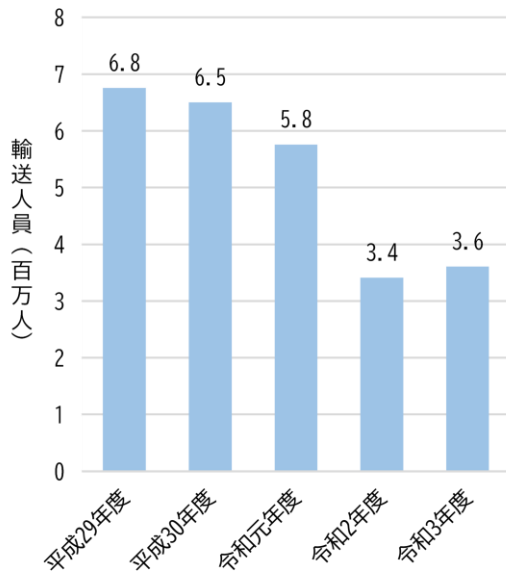


※高速バスを含む、管内に本社のある事業者の合計
出典：数字でみる中部の運輸 2023「3. バス（1）バス事業の推移」

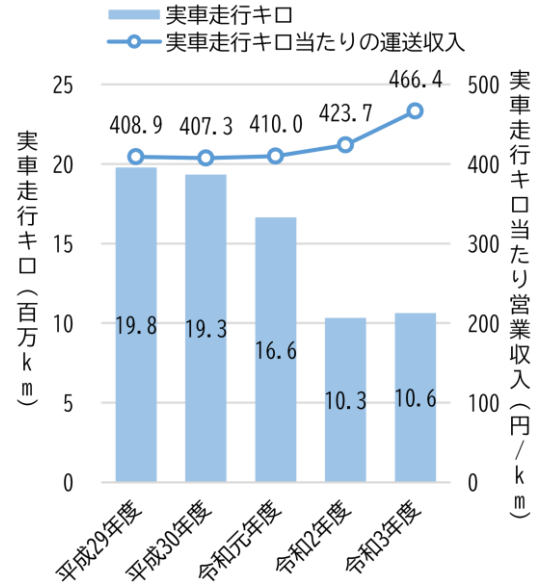
② タクシー

タクシーの輸送人員は人口減少の進行等により年々減少傾向にあり、特に令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少し、実車走行キロについても輸送人員と同様に減少しました。令和3年度には増加に転じていますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。

■輸送人員の推移（三重県）



■実車走行キロと実車走行キロ当たり運送収入の推移（三重県）



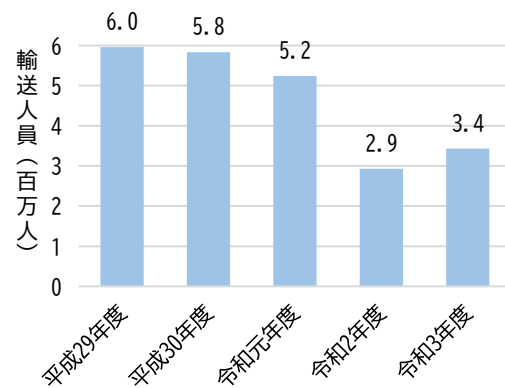
出典：数字でみる中部の運輸 2023「5. ハイヤー・タクシー（3）タクシー事業の推移」

③ 航路

旅客船の輸送人員は、人口減少の進行等により減少傾向にあり、令和元年度には約520万人となっています。

新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度には約290万人まで減少しています。令和3年度は若干増加に転じましたが、コロナ禍前の水準には戻っていません。

■輸送人員の推移（三重県）



出典：数字でみる中部の運輸 2023「6. 旅客船（3）旅客航路事業の推移」

課題

- 路線バス・タクシー・航路の輸送人員は、いずれも人口減少の進行等により減少傾向にある中、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて大きく落ち込みました。コロナの5類移行に伴い増加に転じているものの、コロナ禍前の水準に戻っていないことから、持続的な地域公共交通の維持・確保に向けて、利用者数の回復に向けた取組を進めることが求められます。

(4) 地域間幹線バス等に対する補助制度

① 補助制度

複数の市町間をまたぐ地域間幹線バスを維持するための補助制度や、車両購入に関する県の補助制度などは下表のとおりです。

このうち、地域間幹線系統確保維持費補助金は、国の地域公共交通確保維持事業による補助と協調して県が補助を行うものであり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、地域公共交通計画と補助制度が連動化され、同計画に補助系統を位置付けることが補助要件化されました。

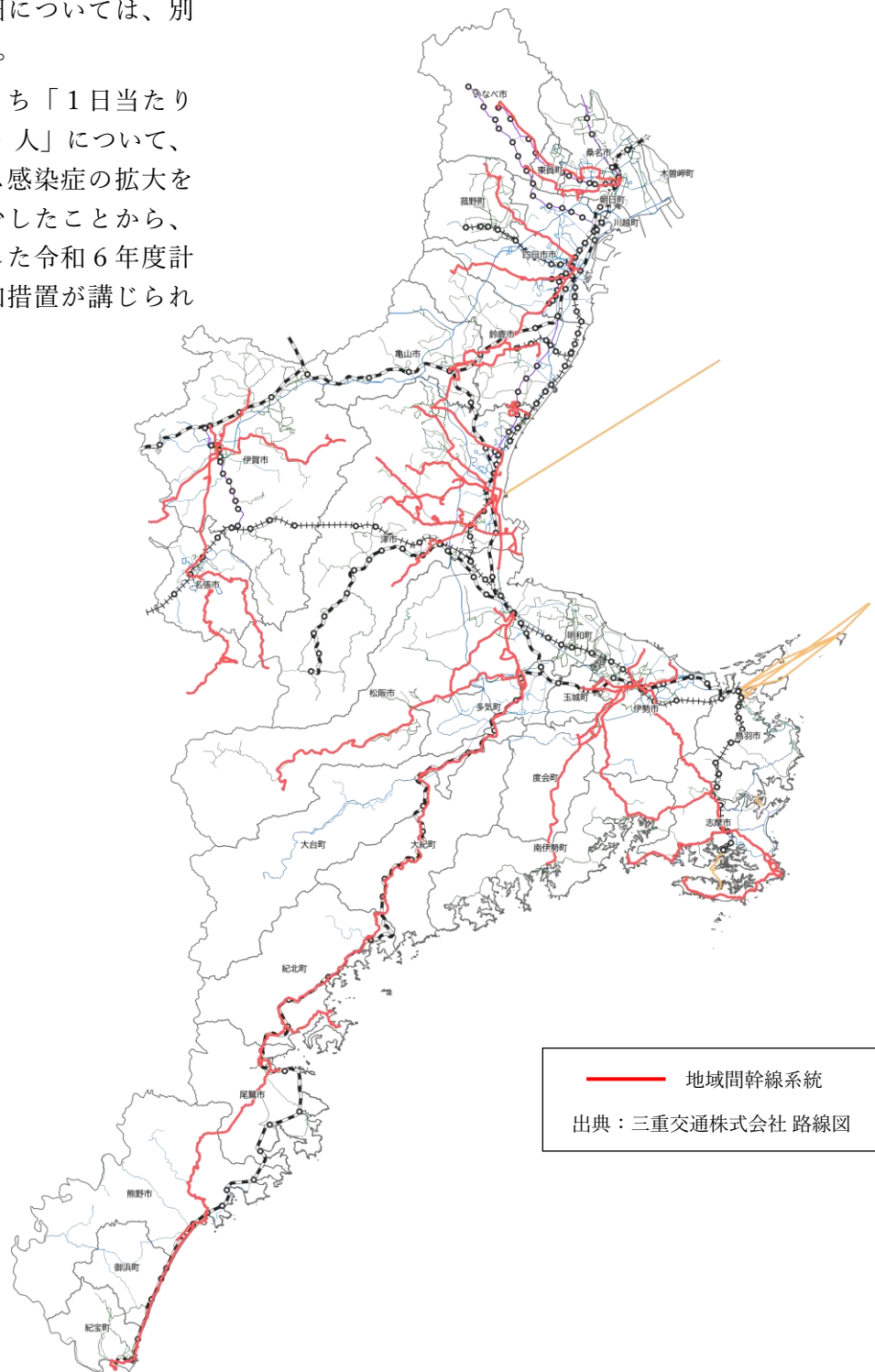
■バス補助制度

	地域間幹線系統確保維持費補助金	車両減価償却費等補助金	(参考) NPO等運営バス支援補助金
交付先	乗合バス事業者	乗合バス事業者	NPO等によるバス運営に補助する市町
補助対象	補助対象系統に係る補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額	補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る補助対象金融費用の合計額	補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額
補助事業の基準	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法施行規則第3条の3第1号に規定する路線定期運行に係るもの ・平成13年3月31日時点の複数市町村にまたがって運行している ・広域行政圏の中心市町村への需要等に対応して設定されている ・1日当たりの運行回数が3回以上 ・1日当たりの輸送量が15～150人 ・1日当たりの複数市町村（平成13年3月31日時点の）をまたぐ利用が30%または10人以上 ・経常収益が経常費用に達していない、かつ、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えていない（赤字路線） ・補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行される予定のもの 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの ・主として地域間幹線系統確保維持費補助金の補助対象系統の運行の用に供するもの ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下、かつ定員11人以上の車両であって、次のいずれかに該当するもの ① ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き） ② ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き） ③ 小型車両（①及び②の類型に属さない、長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両） ・ノンステップ型車両にあつては、原則として、標準仕様ノンステップバス認定要領に基づく認定を受けたもの 	次の要件を満たす路線 <ul style="list-style-type: none"> ・NPO等による、事業者に運行委託する乗合バス運営または過疎地有償運送 ・道路運送法の許可または登録を受けている ・国の補助を受けていない ・輸送対象または輸送目的が特定されていない ・経常収益が経常費用に達していない（赤字路線） ・運行維持のため市町がNPO等に補助金を交付している ・新規導入から3年以内
交付額・補助率	次のいずれか少ない額の1/2以内 <ul style="list-style-type: none"> ・経常費用見込額－経常収益見込額 ・経常費用見込額の9/20 	購入車両（購入費の上限：1両につき次の額のいずれかの少ない額）の減価償却費の1/2 <ul style="list-style-type: none"> ・実費購入予定費－1円（備忘価額） ・ノンステップ型1,500万円、ワンステップ型1,300万円、小型車両1,200万円 	次のいずれか少ない額の1/2以内（上限：1路線につき200万円） <ul style="list-style-type: none"> ・経常費用－経常収益 ・NPO等への市町補助額

② 国・県補助の対象となる地域間幹線バスの対象路線

国・県の補助対象となる地域間幹線バスの対象路線の詳細については、別冊で整理しています。

国の補助要件のうち「1日当たりの輸送量が15～150人」について、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて輸送量が減少したことから、令和5年度に申請した令和6年度計画分までは要件緩和措置が講じられたところです。



課題

- 国の地域公共交通確保維持事業による補助について、計画制度と補助制度の連動化に伴い、県および市町の地域公共交通に関する計画への位置付けが必要となりました。
- 新型コロナウイルス感染症などの影響により輸送量が減少する中で、輸送量が補助要件を下回り補助対象外となることが見込まれる路線について、関係市町等とともに対応策を検討することが必要です。

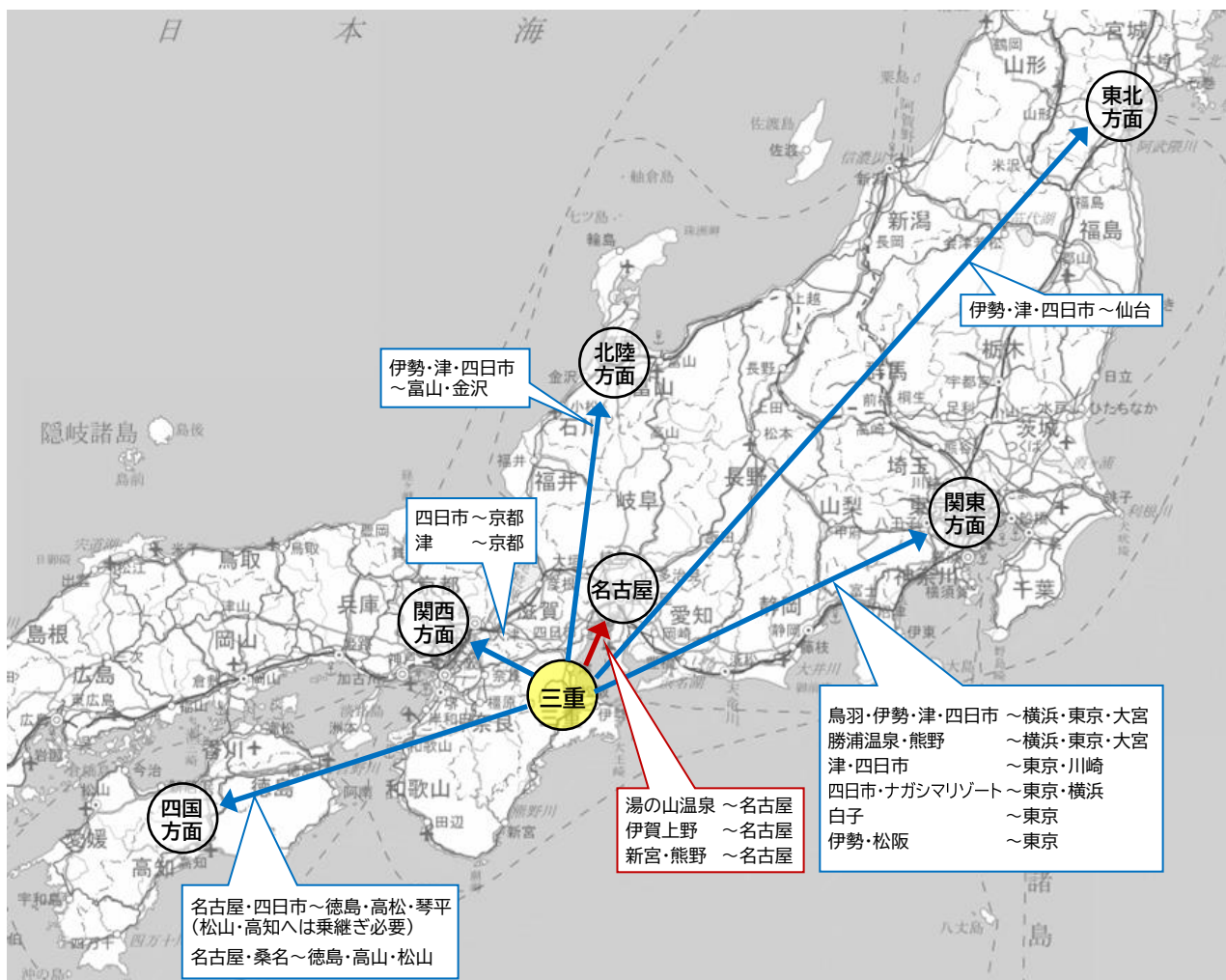
(5) 高速バス

県内から全国各地の主要都市等につながる高速バス*の路線は以下のとおりです。

津市、四日市市、伊勢市等の県内の市町と、関東、関西方面を結ぶ路線や、四国、東北方面、北陸方面につながる路線があります。また、実車走行距離が 50km 未満の高速道路を経由する路線として、桑名市や東員町等の北勢地域と名古屋市をつなぐ路線もあります。

※国のガイドラインに基づき、一つの市町村を越え、かつ、実車走行距離が 50km 以上の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により、乗合旅客を運送するもの。

■県内から他都市への高速バス



※背景図は電子国土 WEB 地理院地図を引用し、三重県発着の高速バスを図示 (路線図ドットコム：三重県発着高速・特急バス路線図を参考として一部修正)

課題

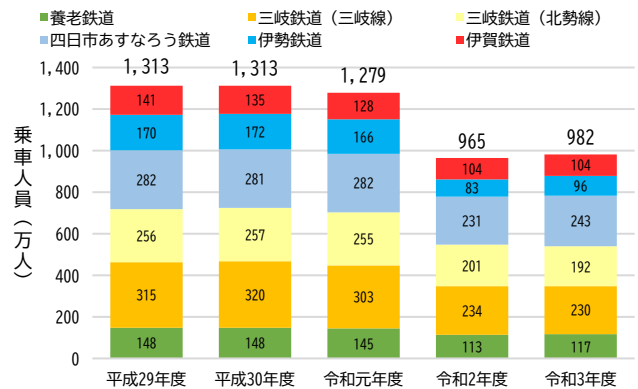
県内・県外を広域的に結ぶ高速バスについて、県内各地で整備が進められているバスターミナルを活用するなど、広域ネットワークを担う移動手段の一つとしてさらなる利用促進を図る必要があります。

(6) 地域鉄道

J R、近畿日本鉄道（近鉄）の主要駅と各市町の拠点を結ぶ5つの地域鉄道が運行しており、通勤・通学、市町をまたぐ広域交通における重要な交通手段となっています。

5社の年間輸送人員の合計は、人口減少の進行等により減少傾向にある中、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に大きく減少しています。令和3年度は回復に転じていますが、以前の水準に戻っていません。

■年間輸送人員の推移



出典：三重県統計書 「私鉄（J Rを除く）各駅別旅客乗車人員」
 原典：伊勢鉄道資料、三岐鉄道資料、伊賀鉄道資料、養老鉄道資料、四日市あすなろう鉄道資料

■鉄道路線図

三岐鉄道（北勢線）



三岐鉄道（三岐線）



伊賀鉄道



養老鉄道



四日市あすなろう鉄道（内部線、八王子線）



伊勢鉄道



課題

- 鉄道による安全な輸送を図るとともに、「大量輸送性」「定時性」「速達性」の特性を十分に発揮するため、一層の利用促進が求められます。
- 自動車依存からの転換が図られるよう、駅からの二次交通の確保や路線間の乗換時間の短縮など、利便性向上が求められます。
- 鉄道施設の老朽化や災害への対応、運転士不足、燃料価格の高騰など、地域鉄道の持続的な運営には課題があることから、事業者や自治体など関係者が連携した対策が求められます。

鉄道事業の概要		乗車人員の推移																								
養老鉄道	<p>養老鉄道養老線は三重県桑名市から岐阜県大垣市を経て揖斐川町に至る 57.7km の路線です。</p> <p>平成 19 年 10 月 1 日から近鉄が鉄道線路等の施設を所有し、養老鉄道株式会社が同施設を使用して運行を行う上下分離方式により運営されてきましたが、平成 30 年 1 月 1 日からは沿線市町（桑名市、大垣市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）が設立した一般社団法人養老線管理機構が鉄道線路等の施設や車両を譲り受けて所有し、引き続き養老鉄道株式会社が同施設や車両を使用して運行を行う上下分離方式により運営されています。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>普通</th> <th>定期</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29</td> <td>38</td> <td>110</td> <td>148</td> </tr> <tr> <td>平成30</td> <td>38</td> <td>110</td> <td>148</td> </tr> <tr> <td>令和元</td> <td>37</td> <td>108</td> <td>145</td> </tr> <tr> <td>令和2</td> <td>25</td> <td>88</td> <td>113</td> </tr> <tr> <td>令和3</td> <td>28</td> <td>90</td> <td>117</td> </tr> </tbody> </table>	年度	普通	定期	合計	平成29	38	110	148	平成30	38	110	148	令和元	37	108	145	令和2	25	88	113	令和3	28	90	117
年度	普通	定期	合計																							
平成29	38	110	148																							
平成30	38	110	148																							
令和元	37	108	145																							
令和2	25	88	113																							
令和3	28	90	117																							
三岐鉄道北勢線	<p>三岐鉄道北勢線は、西桑名駅から阿下喜駅までの 20.4km を結んでいます。</p> <p>軌間が 762mm のナローゲージ（特殊狭軌）で、全国で他に県内の四日市あすなろう鉄道と富山県の黒部峡谷鉄道にしかない珍しい路線です。平成 15 年 4 月 1 日に近鉄から三岐鉄道株式会社へ事業譲渡され、沿線市町（桑名市、いなべ市、東員町）が設備や線路などの維持費を負担する方式（みなし上下分離方式）により運行しています。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>普通</th> <th>定期</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29</td> <td>82</td> <td>174</td> <td>256</td> </tr> <tr> <td>平成30</td> <td>82</td> <td>175</td> <td>257</td> </tr> <tr> <td>令和元</td> <td>78</td> <td>177</td> <td>255</td> </tr> <tr> <td>令和2</td> <td>51</td> <td>149</td> <td>201</td> </tr> <tr> <td>令和3</td> <td>55</td> <td>137</td> <td>192</td> </tr> </tbody> </table>	年度	普通	定期	合計	平成29	82	174	256	平成30	82	175	257	令和元	78	177	255	令和2	51	149	201	令和3	55	137	192
年度	普通	定期	合計																							
平成29	82	174	256																							
平成30	82	175	257																							
令和元	78	177	255																							
令和2	51	149	201																							
令和3	55	137	192																							
三岐鉄道三岐線	<p>三岐鉄道三岐線は、近鉄富田駅と西藤原駅を結ぶ 26.6km（一部、貨物専用線あり）の路線で、通勤・通学の利用はもとより、沿線の工場で生産されるセメントの輸送にも利用されています。</p> <p>鉄道事業者が継続して運行する民営路線となっています。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>普通</th> <th>定期</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29</td> <td>71</td> <td>244</td> <td>315</td> </tr> <tr> <td>平成30</td> <td>70</td> <td>250</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>令和元</td> <td>65</td> <td>238</td> <td>303</td> </tr> <tr> <td>令和2</td> <td>41</td> <td>193</td> <td>234</td> </tr> <tr> <td>令和3</td> <td>44</td> <td>186</td> <td>230</td> </tr> </tbody> </table>	年度	普通	定期	合計	平成29	71	244	315	平成30	70	250	320	令和元	65	238	303	令和2	41	193	234	令和3	44	186	230
年度	普通	定期	合計																							
平成29	71	244	315																							
平成30	70	250	320																							
令和元	65	238	303																							
令和2	41	193	234																							
令和3	44	186	230																							
四日市あすなろう鉄道	<p>四日市あすなろう鉄道は、あすなろう四日市駅～内部駅間 5.7 km の内部線と途中の日永駅から分岐し西日野駅へ至る八王子線 1.3 km の路線です。三岐鉄道北勢線と同じく軌間が 762mm のナローゲージ（特殊狭軌）で、全国で他には富山県の黒部峡谷鉄道にしかない珍しい路線です。</p> <p>四日市市が近鉄から鉄道線路等の施設や車両を譲り受けて所有し、近鉄と四日市市が出資する四日市あすなろう鉄道株式会社が、同施設や車両を使用して運行を行う公有民営の上下分離方式により、平成 27 年 4 月 1 日から運営しています。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>普通</th> <th>定期</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29</td> <td>94</td> <td>189</td> <td>282</td> </tr> <tr> <td>平成30</td> <td>95</td> <td>186</td> <td>281</td> </tr> <tr> <td>令和元</td> <td>96</td> <td>186</td> <td>282</td> </tr> <tr> <td>令和2</td> <td>63</td> <td>167</td> <td>231</td> </tr> <tr> <td>令和3</td> <td>71</td> <td>172</td> <td>243</td> </tr> </tbody> </table>	年度	普通	定期	合計	平成29	94	189	282	平成30	95	186	281	令和元	96	186	282	令和2	63	167	231	令和3	71	172	243
年度	普通	定期	合計																							
平成29	94	189	282																							
平成30	95	186	281																							
令和元	96	186	282																							
令和2	63	167	231																							
令和3	71	172	243																							
伊勢鉄道	<p>伊勢鉄道伊勢線は、JR関西本線河原田駅とJR紀勢本線津駅を結ぶ延長 22.3km の路線です。JR東海の特急「南紀」および快速みえが通ることで、名古屋市と伊勢・鳥羽地域、東紀州地域をつないでいます。</p> <p>国鉄伊勢線を引き継ぐため、昭和 61 年 10 月に第 3 セクターの伊勢鉄道株式会社が設立され、昭和 62 年 3 月 27 日に営業を開始しました。令和 4 年 3 月 27 日に 35 周年を迎えました。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>普通</th> <th>定期</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29</td> <td>131</td> <td>39</td> <td>170</td> </tr> <tr> <td>平成30</td> <td>131</td> <td>41</td> <td>172</td> </tr> <tr> <td>令和元</td> <td>123</td> <td>43</td> <td>166</td> </tr> <tr> <td>令和2</td> <td>47</td> <td>36</td> <td>83</td> </tr> <tr> <td>令和3</td> <td>55</td> <td>40</td> <td>96</td> </tr> </tbody> </table>	年度	普通	定期	合計	平成29	131	39	170	平成30	131	41	172	令和元	123	43	166	令和2	47	36	83	令和3	55	40	96
年度	普通	定期	合計																							
平成29	131	39	170																							
平成30	131	41	172																							
令和元	123	43	166																							
令和2	47	36	83																							
令和3	55	40	96																							
伊賀鉄道	<p>伊賀鉄道伊賀線は伊賀市内を南北に縦断し、近鉄大阪線とJR関西本線を結ぶ 16.6km の路線です。</p> <p>平成 19 年 10 月 1 日から近鉄が鉄道線路等の施設を所有し、伊賀鉄道株式会社が同施設を使用して運行を行う上下分離方式により運営されていましたが、平成 29 年 4 月 1 日からは伊賀市が近鉄から鉄道線路等の施設や車両を譲り受けて所有し、引き続き伊賀鉄道株式会社が同施設や車両を使用して運行を行う公有民営の上下分離方式により運営されています。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>普通</th> <th>定期</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29</td> <td>40</td> <td>102</td> <td>141</td> </tr> <tr> <td>平成30</td> <td>39</td> <td>96</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td>令和元</td> <td>37</td> <td>91</td> <td>128</td> </tr> <tr> <td>令和2</td> <td>22</td> <td>82</td> <td>104</td> </tr> <tr> <td>令和3</td> <td>24</td> <td>80</td> <td>104</td> </tr> </tbody> </table>	年度	普通	定期	合計	平成29	40	102	141	平成30	39	96	135	令和元	37	91	128	令和2	22	82	104	令和3	24	80	104
年度	普通	定期	合計																							
平成29	40	102	141																							
平成30	39	96	135																							
令和元	37	91	128																							
令和2	22	82	104																							
令和3	24	80	104																							

※ 端数処理の関係で総乗車人員の値と普通・定期の乗車人員の合計値が一致しない場合があります。

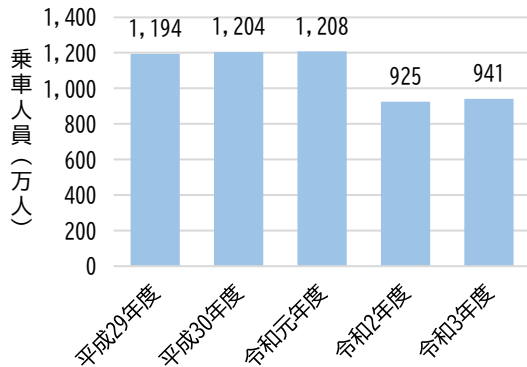
(7) JR・近鉄

① JR東海・JR西日本

JR東海・JR西日本の路線は以下の4路線があります。乗車人員は令和元年度まで、1,200万人程度で推移しており、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し925万人となりましたが、令和3年度は増加に転じています。

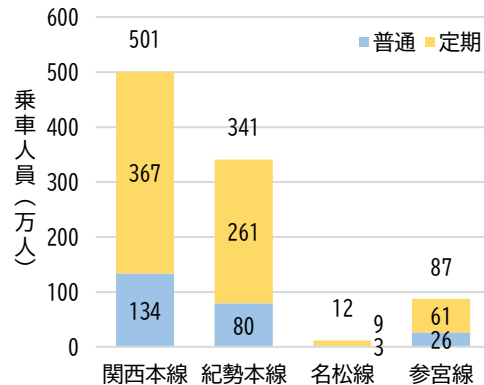
通勤・通学、市町をまたぐ広域交通における重要な交通手段となっています。

■ JR在来線の乗車人員の推移（三重県）



出典：三重県統計書
 原典：JR東海・西日本提供資料

■ 在来線の路線別の乗車人員（三重県、令和3年度）



出典：令和5年刊 三重県統計書
 原典：JR東海・西日本提供資料

路線	概要
関西本線	関西本線（名古屋～JR難波間 174.9km）は、名古屋～大阪間を最短距離で結び、通勤・通学、産業面や観光面での交通手段として役割を担っている鉄道です。 次の3つの運行系統に分かれており、直通列車がないため、亀山駅および加茂駅において乗り継ぎが必要です。 ○ JR東海：①名古屋～亀山間（59.9km）：電化、一部複線化 ○ JR西日本：②亀山～加茂間（61.0km）：単線非電化 ③加茂～JR難波間（54.0km）：電化、木津～JR難波間（48.0km）は複線化
紀勢本線	紀勢本線（亀山～和歌山市間（※）384.2km）は、亀山を起点に東紀州地域を走る鉄道であり、名古屋市から関西本線・伊勢鉄道を経由し、紀伊勝浦まで特急「南紀」が運行されています。 （※）亀山～新宮：JR東海、新宮～和歌山市：JR西日本
参宮線	参宮線は多気駅～鳥羽駅間（29.1km）を結ぶ路線であり、伊勢神宮への参詣路線として建設された路線です。
名松線	昭和10年に松阪～伊勢奥津間が開業したJR名松線（43.5km、全15駅）は、沿線住民の通学や通院、買い物などに利用され、地域に根付いた鉄道です。

② 近鉄

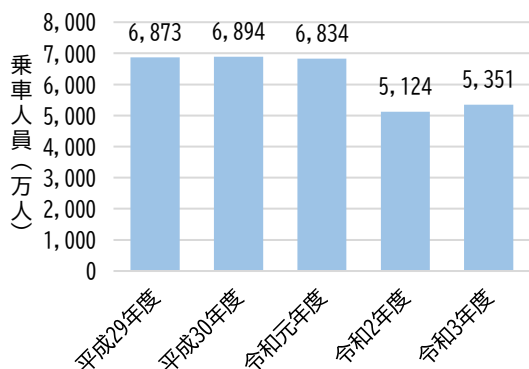
近鉄の路線は以下の7路線があります。

乗車人員は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、令和2年度には5,124万人となりましたが、令和3年度には増加に転じています。

名古屋線の利用者が非常に多く、北勢・中勢地域と名古屋市との移動における主要路線です。

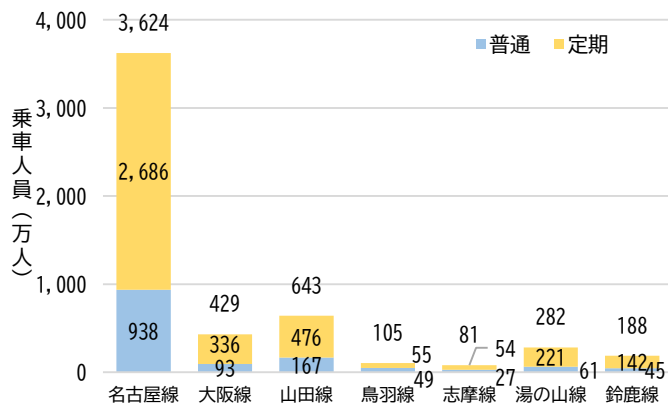
路線	概要
名古屋線	伊勢中川駅から近鉄名古屋駅まで（78.8km）を結ぶ路線
大阪線	大阪上本町駅から伊勢中川駅まで（107.6km）を結ぶ路線
山田線	伊勢中川駅から宇治山田駅まで（28.3km）を結ぶ路線
鳥羽線	宇治山田駅から鳥羽駅まで（13.2km）を結ぶ路線
志摩線	鳥羽駅から賢島駅まで（24.5km）を結ぶ路線
湯の山線	近鉄四日市駅から湯の山温泉駅まで（15.4km）を結ぶ路線
鈴鹿線	伊勢若松駅から平田町駅まで（8.2km）を結ぶ路線

■全路線の乗車人員の推移（三重県）



出典：三重県統計書
原典：近畿日本鉄道資料

■路線別の乗車人員（三重県、令和3年度）



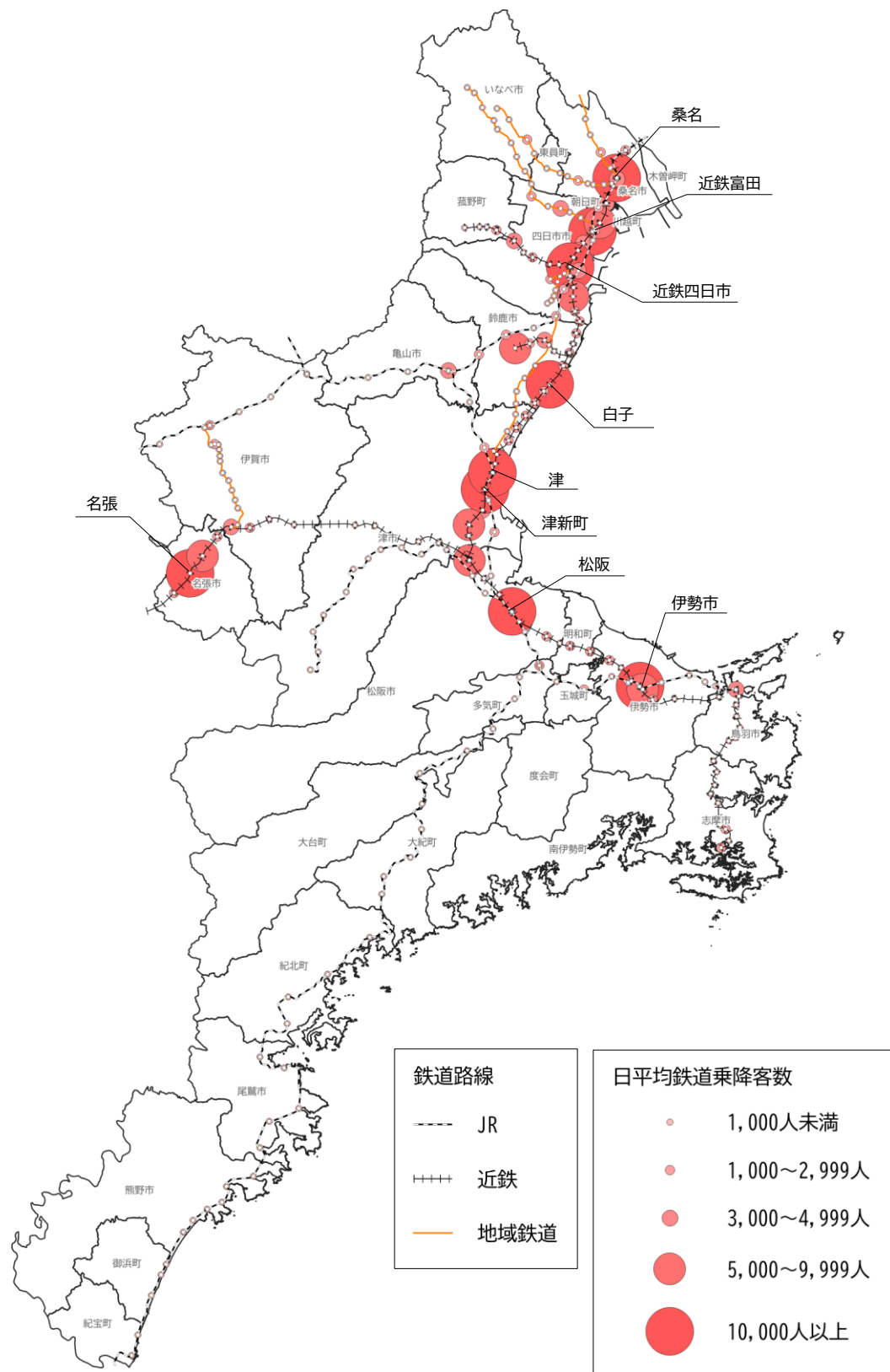
出典：令和5年度三重県統計書
原典：近畿日本鉄道資料

※ 端数処理の関係で総乗車人員の値と普通・定期の乗車人員の合計値が一致しない場合があります。

課題

- 新型コロナウイルス感染症による利用者減や、エネルギー価格の高騰等の影響を受けていることから、県民の暮らしや県内外との交流のための移動を担う広域的な公共交通軸として、一層の利用促進が求められます。

参考：駅別の日平均乗降客数（地域鉄道含む、令和2年）



出典：国土数値情報ダウンロードサービス 「駅別乗降客数（ライン）」を元に作成

【コラム】リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪間の時間距離を大幅に短縮し、東京圏、中部圏、関西圏の各圏域間の交流・連携を一層強化し、わが国の新たな国土の大動脈として、経済社会を支え、東京・大阪間の東海道新幹線との二重系化による災害に強い国土の形成、ゆとりある生活の実現に大きく貢献するとともに、日本の発展を促進する極めて重要な社会基盤です。

国家的プロジェクトであるリニア中央新幹線は、平成23年5月に全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が決定され、東海旅客鉄道株式会社に対して建設の指示が出されました。

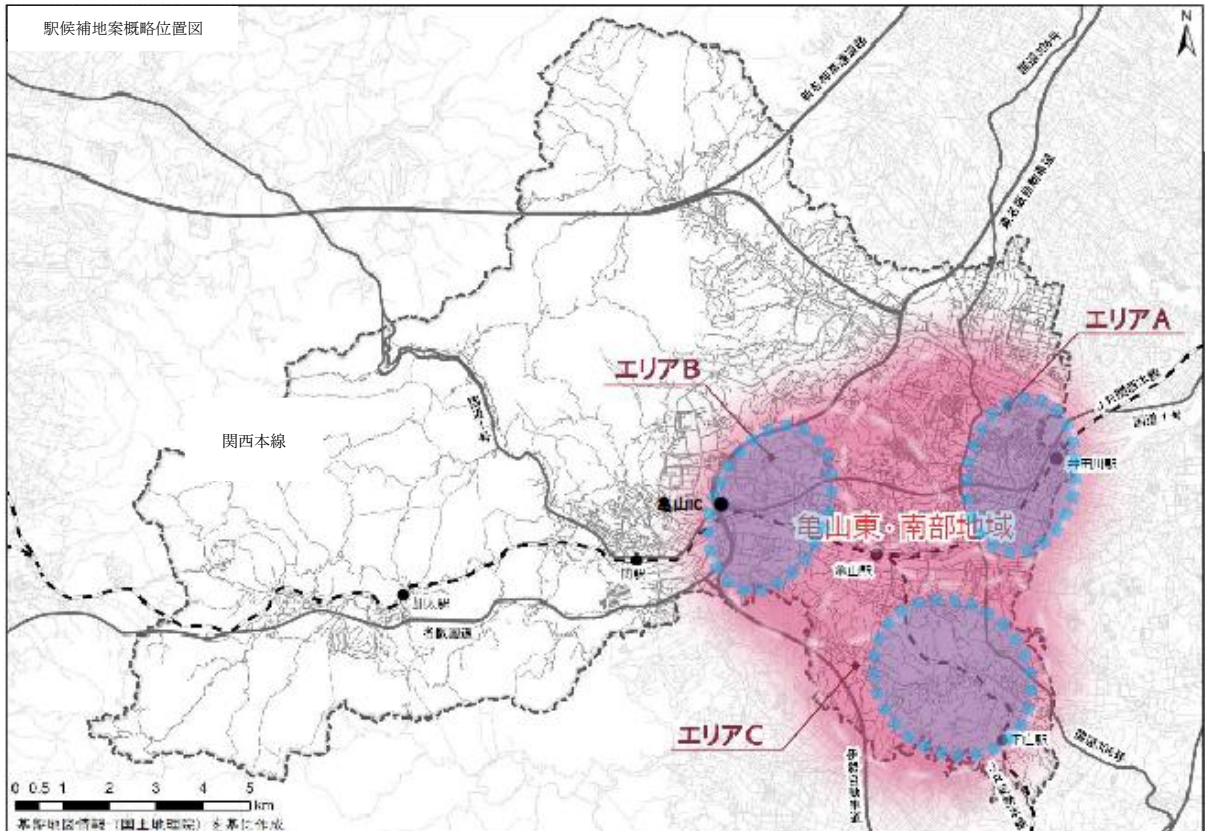
東京・名古屋間においては環境影響評価の手続きを経て、平成26年10月に工事実施計画が認可され、現在、建設工事が進められているところですが、リニア中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業です。

リニア中央新幹線の全線開業は最短で2037年に予定されており、県内駅が亀山市に設置される予定です。



県立亀山高等学校システムメディア科卒業生制作

■三重県のリニア中央新幹線駅の候補地（リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会提案 駅候補地案概略位置図）

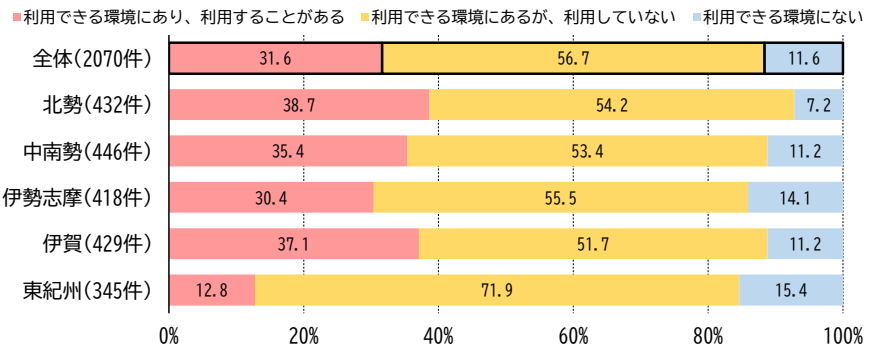


(8) 県民アンケートからの公共交通の利用環境に関する評価

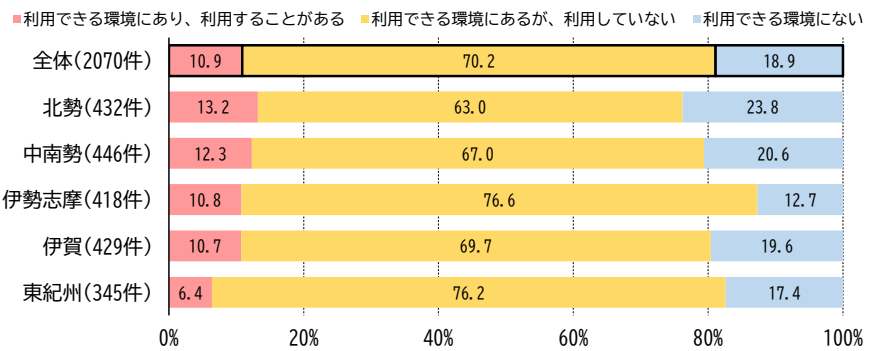
① 鉄道・バスの利用環境

公共交通の利用環境では「利用できる環境にある（赤＋橙）」人が鉄道で88.3%、バスで81.1%を占める一方で、「利用できる環境にあるが、利用していない（橙）」人が鉄道で56.7%、バスで70.2%となっています。

■鉄道（単数回答）



■バス（単数回答）



② 鉄道・バスに対する不満点

鉄道に対する不満点として、全体では「本数が少なく不便」「駅までの距離が遠い」「鉄道では交通費が高い」が上位となっている一方で、不便を感じない人も約2割となっています。ただし、東紀州地域に関しては「本数が少なく不便」が約7割となっています。

バスに対する不満点として、全体では「本数が少なく不便」が55.4%であり、ついで「バスでは時間が掛かる」「バスでは交通費が高い」の順であり、どの地区も同じ傾向です。ただし本数が少ないことについて、中南勢地域においては不満の割合が比較的低くなっています。

■鉄道・バスに対する不満な点（複数回答）

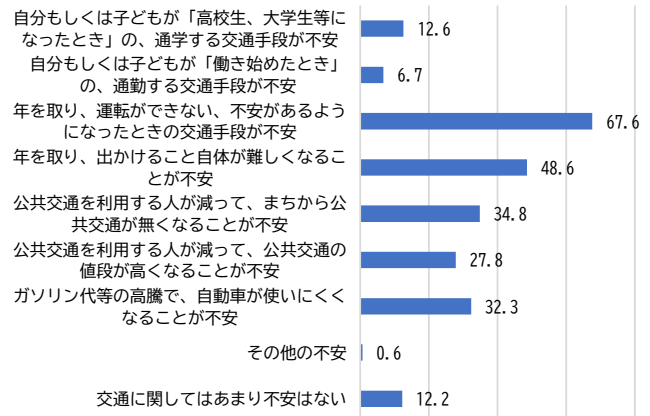
鉄道	駅までの距離が遠い	駅まで行く手段がない	鉄道では交通費が高い	鉄道では時間が掛かる	本数が少なく不便	乗り換えが不便	行き時間が合わない	帰りの時間が合わない	始発が遅すぎる	終発が早すぎる	その他の理由	不便を感じない
全体(1848件)	32.4	7.1	23.0	20.3	36.1	13.6	4.8	6.5	0.4	3.7	4.2	21.0
北勢(401件)	36.9	8.7	21.7	19.5	27.7	13.0	3.2	5.0	-	3.2	3.0	24.9
中南勢(396件)	33.1	4.8	24.2	16.9	21.7	10.9	4.8	4.0	0.5	4.5	3.8	29.0
伊勢志摩(359件)	35.9	10.6	17.8	13.9	32.9	9.2	4.2	5.8	0.3	4.5	3.6	22.6
伊賀(381件)	32.3	5.8	28.3	26.8	34.6	18.4	2.6	3.7	0.8	3.4	4.2	17.6
東紀州(311件)	21.5	5.5	22.5	25.4	70.7	17.0	10.3	15.8	0.3	2.6	7.1	8.4

バス	バス停の距離が遠い	バス停までの手段がない	バスでは交通費が高い	バスでは時間が掛かる	本数が少なく不便	乗り換えが不便	行き時間が合わない	帰りの時間が合わない	始発が遅すぎる	終発が早すぎる	その他の理由	不便を感じない
全体(1692件)	13.1	1.9	21.4	30.9	55.4	13.4	10.6	10.9	0.5	4.5	4.2	17.6
北勢(329件)	14.0	2.1	20.7	30.4	54.1	10.9	8.8	8.5	0.9	6.4	4.0	20.4
中南勢(354件)	14.1	1.7	19.5	28.2	46.0	14.1	10.7	11.3	0.8	5.6	3.4	22.0
伊勢志摩(365件)	10.7	0.3	22.7	31.0	58.1	16.2	10.4	9.0	0.3	4.1	3.0	16.7
伊賀(345件)	9.9	1.4	24.3	34.8	58.0	12.5	12.2	12.8	0.6	2.9	3.5	13.9
東紀州(299件)	17.4	4.3	19.4	29.8	61.5	12.7	11.0	13.4	-	3.3	7.7	14.4

③ 交通に関する将来の不安

将来の不安として、「加齢に伴う運転への不安」や、「出かけること自体への不安」、「まちから公共交通が無くなることへの不安」、「ガソリン代の高騰の不安」が高くなっています。

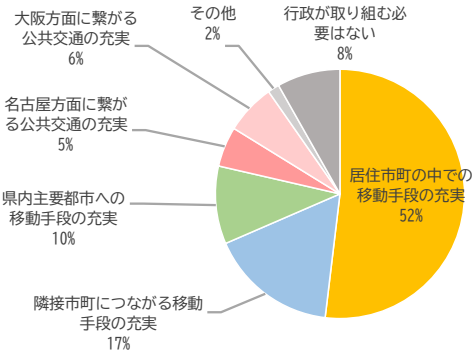
■交通に関する将来の不安



④ 充実してほしい公共交通の路線の考え方

全体では「居住市町の中での移動手段の充実」が約5割、次いで「隣接市町につながる手段の充実」が約2割と高くなっています。

■充実してほしい公共交通の路線の考え方

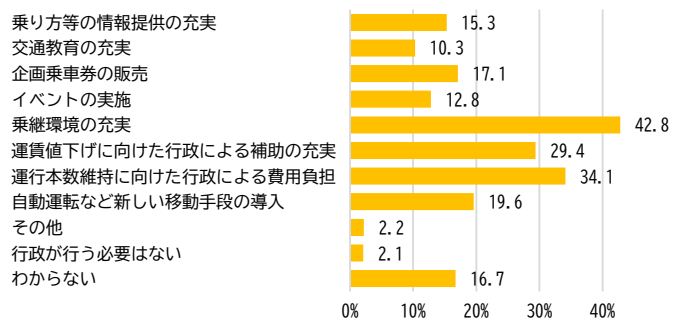


⑤ 行政が行うべき取組

「乗継環境の充実」が約4割、「運行本数の維持に向けた行政による費用負担」「運賃値下げに向けた行政による補助の充実」が約3割となっています。

また「自動運転など新しい移動手段の導入」も約2割となっています。

■行政が行うべき取組



課題

- どの地域でも自動車への依存傾向が強く、公共交通を利用できる環境であっても、利用していない状況にあるため、自動車でなくても移動目的が達成できる場合は、可能な範囲で公共交通の利用を促すなどの取組が求められます。
- 既存の地域公共交通に対して、乗継環境の充実や運行本数の維持などを求める意見が多いことを踏まえ、市町や交通事業者と連携して対応を進めていくことが必要です。

(9) 公共交通以外の輸送サービス

鉄道や路線バスをはじめとした公共交通以外にも、地域においてはスクールバスや病院等への送迎バス等の多様な輸送サービスがあります。県内市町の公共交通以外の輸送サービスの状況を把握するため、各市町の交通関係担当課に対して、輸送サービスの有無や運行実態の把握状況に関するアンケートを実施しました。

輸送サービス		主な対象	主な移動経路	備考
スクールバス等	幼稚園・保育園	通園する幼児・園児	自宅付近 ⇔目的施設	
	小学校・中学校	通学する児童・生徒		
学生・顧客向け送迎サービス	高校・大学	通学・通勤する学生・職員	駅⇔目的施設	
	病院	通院する人		
	福祉施設	通所する人		
	商業施設	顧客		ショッピングモール等
	娯楽施設	顧客		温浴施設、娯楽施設等
	宿泊施設	顧客		旅館、ホテル等
	企業送迎	従業員等		工場、事業所等

項目	内容
調査対象	市町（29市町）の交通担当課
調査方法	メールでの調査票の発送と返信による回収
調査期間	令和5年10月11日～令和5年10月26日
調査内容	①スクールバスや病院バスといった特定の施設への送迎バスなどの有無 ②市町内にある送迎バスなどの実態の把握状況 ③具体的な実態把握の内容（送迎先施設名、運行頻度、運行事業者など）
対象とした輸送サービス	【保育・教育】 保育園・幼稚園の送迎バス 小学校・中学校のスクールバス（義務教育期間として） 高等学校・大学等のスクールバス（高等教育以上として） 【医療・福祉】 病院の送迎バス デイサービス・デイケア施設の送迎バス 【交流・集客】 大型商業施設のシャトルバス 観光施設等へのシャトルバス その他施設の送迎バス 【その他】 ボランティア輸送・助け合い輸送・地域主体輸送

a. 送迎バス等の有無

各市町へのアンケート調査により、県内各地域で運行が確認されている輸送サービスは下表のとおりです。(令和5年12月現在、29自治体中23自治体より回答)

※回答が「運行していない」「分からない」、もしくは無回答の場合は計上していません。

幼稚園、保育園や小中学校のスクールバスは約4割から半数前後の市町で運行されており、病院の送迎バスやデイサービス・デイケア等の送迎バスも半数近くの市町で運行されています。

一方、大型商業施設や観光施設等へのシャトルバスの運行を把握している市町は約2、3割程度にとどまります。地域のボランティアによる輸送は、半数以上の市町で運行されています。

■スクールバス等

	輸送サービス					
	スクールバス等					
	幼稚園	保育園	小学校	中学校	高校	大学
北勢地域 (5市5町)	5市町 /10市町	3市 /10市町	4市町 /10市町	4市町 /10市町	5市町 /10市町	1市 /10市町
中勢地域 (2市3町)	1市 /5市町	2市町 /5市町	3市町 /5市町	2市町 /5市町	1市 /5市町	-
南勢地域 (3市4町)	2市 /7市町	2市町 /7市町	3市町 /7市町	3市町 /7市町	2市町 /7市町	1市 /7市町
伊賀地域 (2市)	2市 /2市	-	2市 /2市	1市 /2市	1市町 /2市	-
東紀州地域 (2市3町)	1町 /5市町	3市町 /5市町	3市町 /5市町	2市町 /5市町	-	-
合計	11市町	10市町	15市町	12市町	9市町	2市

■医療・福祉、交流・集客、地域主体の輸送サービス

	輸送サービス					
	医療・福祉		交流・集客			地域主体
	病院	福祉施設	商業施設	観光施設	その他	ボランティア輸送等
北勢地域 (5市5町)	3市町 /10市町	2市 /10市町	-	2市町 /10市町	4市町 /10市町	4市町 /10市町
中勢地域 (2市3町)	3市町 /5市町	1市 /5市町	3市町 /5市町	2市町 /5市町	-	3市町 /5市町
南勢地域 (3市4町)	2市町 /7市町	3市町 /7市町	1市 /7市町	2市 /7市町	1市 /7市町	3市町 /7市町
伊賀地域 (2市)	2市 /2市	2市 /2市	1市 /2市	1市 /2市	1市 /2市	2市 /2市
東紀州地域 (2市3町)	3市町 /5市町	3市町 /5市町	-	1市 /5市町	3市町 /5市町	2市町 /5市町
合計	13市町	11市町	5市町	8市町	9市町	14市町

※赤字は、各地域の回答市町のうち、半数以上の市町が運行している項目

b. 多様な輸送資源の内容

アンケート調査からは、他県からの観光客が多く訪れる主要な観光施設において、それぞれの運営主体が実施する送迎サービスや、地域の自治体やNPO法人、社会福祉協議会による地域主体のボランティア輸送の状況が把握されました。一方で、これらの主体による送迎サービスについては、市町において詳細を把握していないものもあります。

このほか、多様な輸送資源の一つである自動車運転代行業について、県内の認定事業者数は、令和6年2月末時点で73事業者となっています。

課題

- 幼稚園や保育園、小中学校のスクールバスに加え、病院や福祉施設の送迎バスやボランティア輸送、大型商業施設や観光施設等のシャトルバスなど、一定数の多様な輸送資源が存在しています。
- 但し、送迎バス等の運行実態等は市町の交通担当課でも詳細が把握されていないものが多く、今後の活用検討に向けて、更なる実態把握が必要となります。

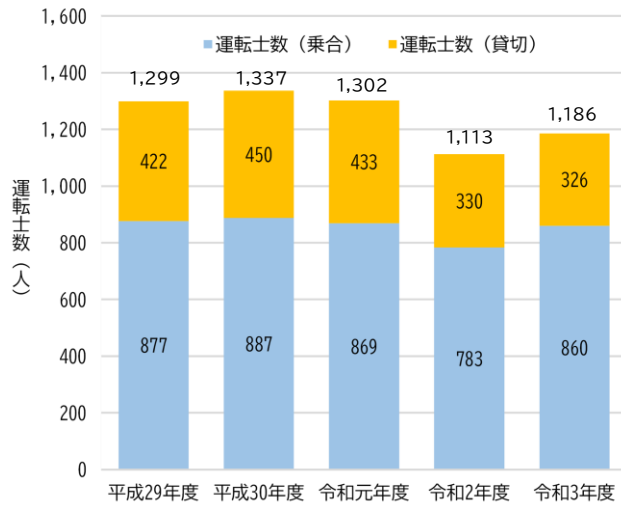
(10) 運転士の状況

① バス運転士の状況

乗合バスの運転士数は、コロナ禍で一時的に減少したものの概ね横ばいとなる一方、貸切バスの運転士数は、観光需要の縮小等を受けて減少しています。

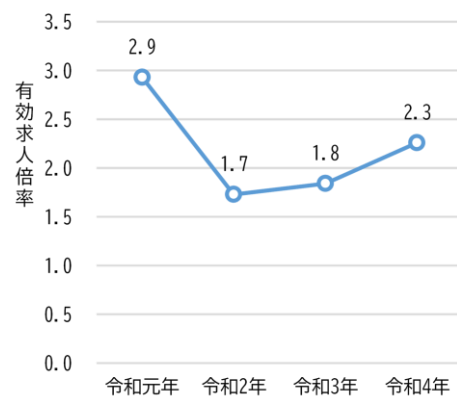
また、自動車運転の職業の有効求人倍率は2倍前後で推移しています。

■運転士数の推移（三重県）



出典：数字でみる中部の運輸 2023「3. バス(1)バス事業の推移」

■自動車運転の職業に係る有効求人倍率の推移（三重県）



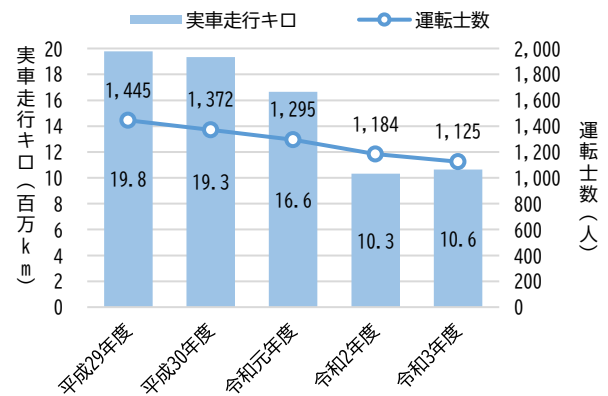
出典：三重労働局資料

※ 各年6月の数字。バス・タクシー・貨物輸送も含む

② タクシー運転士の状況

タクシーの運転士数は減少し続けており、平成29年度から令和3年度にかけて320人、22%の減少となっています。

■運転士数の推移と実車走行キロの推移（三重県）



出典：数字でみる中部の運輸 2023「5. ハイヤー・タクシー(3) タクシー事業の推移」

課題

- バス運転士の労働時間等の基準が変更される中で、既存の運行ダイヤの維持に対して運転士不足が懸念されることから、積極的な運転士確保を図ることが求められます。
- タクシー運転士の長期的な減少が進むと、観光地や都市部の深夜時間帯等のタクシー需要に対応できなくなるなど、駅からの二次交通の欠如につながる可能性があるため、積極的な運転士確保を図ることが求められます。

3. 本県の現状を踏まえた課題

(1) 課題の整理

長期的に人口減少や高齢化が進み、新型コロナウイルス感染症の拡大やエネルギー価格高騰等の厳しい状況の中でも、県民の域内の移動や広域的な活動を支える公共交通サービスの維持・充実に向けた対応が求められます。

① 地域内交通の課題

課題1 日常生活における地域内の移動手段の確保

- 県民アンケート調査や、移動ビッグデータ等の分析によると、買い物や通院などの日常生活の移動については、自身が暮らす市町や隣接する市町など、比較的近距离での移動が多くなっています。
- 市町と連携しながら、小さな範囲での買い物や通院などの日常生活を支える地域内交通をつくり上げ、適切に維持していくとともに、地域の実情やニーズに合わせて充実していくことが重要です。

課題2 移動手段の確保に向けた多様な輸送資源の活用

- 県内の地域公共交通を支える路線バスやタクシー等の民間事業者においては、運転士や整備士などの高齢化や、新たな担い手の不足が進んでおり、将来的に現在の路線やダイヤが維持できなくなる可能性があります。
- このような状況に対し、自家用有償旅客運送や一般ドライバー等の活用、スクールバスの混乗など、交通に関する規制の緩和が進むほか、AI デマンド交通、自動運転など新技術を活用した移動サービスの導入に向けた検討が進んでいます。
- 地域公共交通の維持が困難な地域を中心に、地域の人材や車両などの輸送資源を総動員し、地域内の移動を支える交通サービスの導入を進めていくことが求められます。

② 広域交通の課題

課題3 地域間や県境を越える広域的な移動手段の確保

- 三重県は、通勤・通学のほか観光・交流や産業などさまざまな面で地域間や県境を越える移動が多くあることから、鉄道や地域間幹線バス、旅客船などの広域的な移動手段の維持・確保が求められます。

課題4 観光・交流を促進する広域交通ネットワークの構築

- 県内には伊勢神宮や熊野古道などの魅力的な観光資源が県内各地に点在していることから、訪れる方が円滑にアクセスできるよう、広域交通の充実と二次交通の確保・充実などが求められます。
- 将来的にリニア中央新幹線の開業が予定される中で、東京・名古屋間の開業、さらには県内駅設置が予定される東京・大阪間の全線開業により、観光需要や産業活動等で国内外からの多くの来県が予想されることから、リニア中央新幹線の開業による効果が県内の各市町に波及できるよう交通基盤の整備が求められます。

課題5 国の補助対象外となることが懸念される地域間幹線バスの対応策の検討

- 県では、複数市町をまたぐ路線バスのうち一定の要件（1日あたり輸送人員が15人から150人など）を満たす路線について、国の地域公共交通確保維持事業に協調する形で運行補助を行っていますが、利用者の減少により補助要件から外れることが懸念される路線もあることから、関係市町やバス事業者等と、さらなる利用促進や利便性向上の取組を進めるとともに、対応策を検討することが求められます。

③ 公共交通における共通課題

課題6 人口減少・高齢化による影響をふまえた対応

- 人口減少・高齢化が進み、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた地域公共交通を支える担い手も減少傾向にあることから、交通事業者における人材確保・育成の取組の強化が求められます。
- 高齢者の運転免許証の返納件数は保有者数の一部にとどまっていることから、通学をはじめとする若者の移動ニーズへの対応などを含め、自動車を運転しなくても暮らし続けられる交通サービスの提供、維持が求められています。

課題7 自動車に依存する状況から公共交通への転換

- 県民の多くが公共交通を利用できる環境にあるものの、移動の大半は自動車に依存し、利便性の低さなどから公共交通を利用しない状況にある中、交通事業者においては採算確保が厳しいことなどから運行本数の減少や路線の縮小などを行い、結果としてマイナスの循環が生じています。
- 県民に対して、公共交通の置かれた厳しい状況を普及啓発する取組や、過度に自動車に頼ることなく公共交通機関を適切に利用するための働きかけなどが重要です。

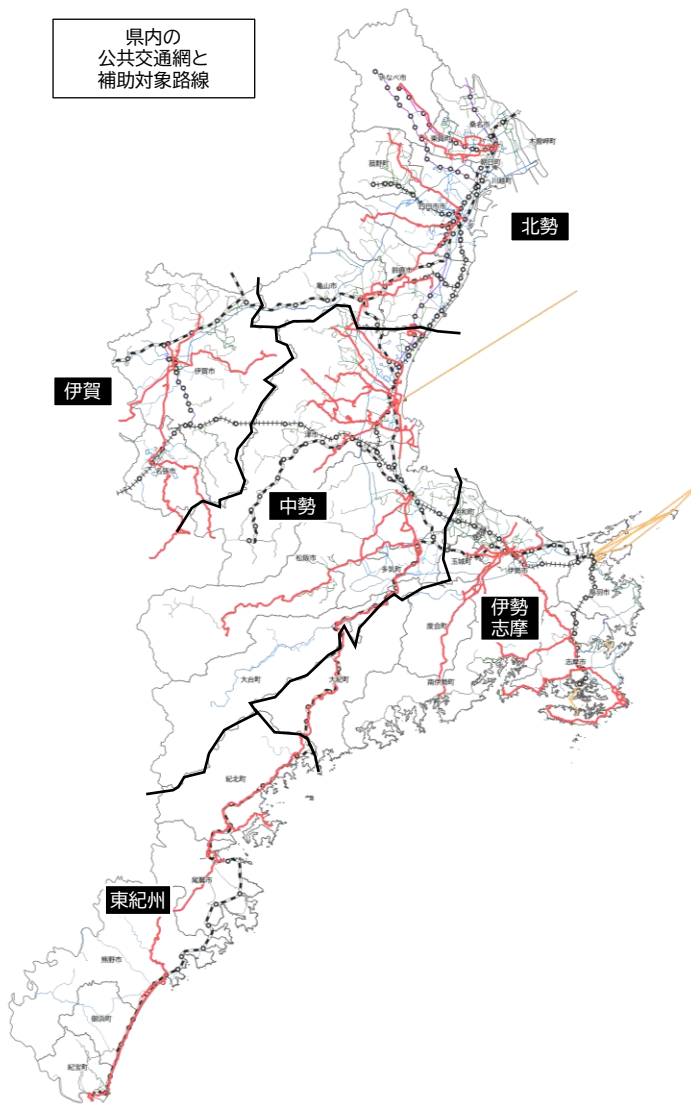
課題8 持続可能な地域交通とするための環境整備

- 長期的な人口減少・高齢化に伴う利用者の減少に、新型コロナウイルス感染症やエネルギー価格の高騰等の影響が重なり、県内の地域公共交通は厳しい状況に置かれています。
- 地域の交通環境や、各地域の交通サービスを担う民間事業者の状況を丁寧に把握しながら、県民や来県者の多様な移動ニーズに対応する交通サービス提供のあり方や、必要な支援についての検討が求められるとともに、障がい者や高齢者、外国人等すべての人の円滑な移動のため、バリアフリー化などの取組の推進が求められています。

(2) 地域別の状況

J R・近鉄を軸に地域鉄道や路線バス等により広域的なネットワークを形成し、市町等が提供する地域内交通が連動することで、移動需要を支えています。

県内の
公共交通網と
補助対象路線



伊賀

関西圏や中勢地区、伊賀市・名張市を結ぶ鉄道やバス路線の利用促進

- JR関西本線、JR草津線および近鉄大阪線があり、関西圏の各都市へのつながりが強い地域です。また、JRと近鉄を地域鉄道がつないでいます。
- 東西につなぐ関西本線や南北につなぐ地域鉄道について、一層の利用促進を図るとともに、隣接府県につながるJR、近鉄との接続強化等の取組を進めることが求められます。

北勢

名古屋市とつながるJ R・近鉄の拠点駅への交通軸の維持

- 中部地域の中心地である名古屋市まで1時間以内にアクセスできる地域であり、県民の通勤・通学や余暇活動等でも、名古屋市への移動が多い地域です。
- J R・近鉄といった名古屋市と結ぶ交通ネットワークを維持するとともに、拠点駅を持たない市町からの広域的な移動は、地域鉄道や地域間幹線バスが担っていることから、現在の路線を維持していくことが求められます。

中勢

津駅・松阪駅のある海沿いの都市部への山間部からのアクセスの確保

- 海沿いの津駅、松阪駅の周辺に人口や都市機能が集積しており、県庁所在地の津市に行政機能が集積している地域です。
- 松阪駅を拠点駅として、旧市町村の山間部の生活圏を結ぶ路線が形成されており、同一市町内に長大な路線が生じていること、山間部から拠点駅までの所要時間の長いことなどの課題があることから、これら課題への対応に係る検討が求められます。

伊勢志摩

伊勢神宮を中心とした、暮らしと観光の両立に向けた交通ネットワークの整備

- 古くから栄えてきた伊勢神宮を中心に、豊富な観光資源を有する地域であり、伊勢神宮周辺に人口が集まる地域です。
- コロナ禍を受けて観光需要が一時的に減少し、観光客の回復が見込まれる中で、観光や賑わい形成の取組等と連動した交通環境づくりを進めることで、観光面でも暮らしの面でも利便性の高い公共交通サービスを提供していくことが求められます。

東紀州

人口減少や高齢化をふまえた地域内公共交通の充実

- 世界遺産熊野古道を有する、国内外からの観光需要の集まる地域である一方で、少子高齢化が著しく、海沿いの地域に市街地が集中する地域です。
- 鉄道、バスともに運行本数が少なく、県内でも自動車への依存度が高い状況です。
- 長距離の移動はJ R紀勢本線が担うとともに、並行する地域間幹線バスは隣接市町への移動に利用されていることから、地域の輸送資源の活用も含めた地域内交通の充実が求められます。

4. 課題を踏まえた取組の方向性

地域特性や公共交通の現状からの課題を踏まえ、本計画で進める取組の方向性を整理します。

■課題

■主な取組方向

地域内交通の課題

- ①日常生活における地域内の移動手段の確保
- ②移動手段の確保に向けた多様な輸送資源の活用

広域交通の課題

- ③地域間や県境を越える広域的な移動手段の確保
- ④観光・交流を促進する広域交通ネットワークの構築
- ⑤国の補助対象外となることが懸念される地域間幹線バスの対応策の検討

共通の課題

- ⑥人口減少・高齢化による影響をふまえた対応
- ⑦自動車に依存する状況から公共交通への転換
- ⑧持続可能な地域交通とするための環境整備

基本方針① 地域内交通

日常生活を支える地域内交通の維持・確保

- ・市町において計画的・効果的な交通施策が立案できるよう、国と連携して支援します。
- ・地域の実情やニーズをきめ細かに把握し、市町に対する支援が効果的なものとなるよう検討します。
- ・交通不便地域等における移動手段の確保・定着に向けた市町の取組を支援します。
- ・離島における生活航路の維持・確保に向けた取組を進めます。
- ・主要施設と駅等をつなぐ二次交通の充実に向けた取組を進めます。
- ・ボランティア輸送やスクールバス等と連携した取組など、多様な輸送資源を活用した取組を検討します。

基本方針② 広域交通

広域交通ネットワークの構築・活性化

- ・広域鉄道の利用促進を図ります。
- ・地域鉄道の維持・確保に向けて、必要な支援を行います。
- ・国と協調して、地域間幹線バスへの支援を行います。
- ・国の補助対象外となることが懸念される路線について、関係市町等とともに対応策を検討します。
- ・他県とつなぐ広域航路の維持・確保に向けた取組を進めます。
- ・複数の公共交通の乗継環境の整備を進めます。
- ・観光地へのアクセスの向上や、リニアの効果を県内に波及できる取組を進めます。

基本方針③ 環境整備

地域公共交通を支え、発展させる環境整備

- ・バリアフリー化や災害対策など、安全で誰もが利用しやすい公共交通の環境整備を進めます。
- ・運転士等の確保に向けた取組や、自動運転技術の導入などを促進します。
- ・地域公共交通におけるDXやGXを促進します。

第Ⅲ章 めざす姿と基本方針

1. めざす姿と地域公共交通ネットワーク

(1) めざす姿

県内の地域公共交通は、名古屋市と伊勢志摩地域および東紀州地域をつなぐ鉄道と、関西圏から伊賀地域を経由して北勢地域および中勢地域を結ぶ鉄道を軸として、拠点駅などと接続する地域鉄道や、路線バス等による広域的なネットワークを形成しており、これらと市町等が提供する地域内交通が連動することで、日常生活や観光・交流、産業等における移動を支えています。

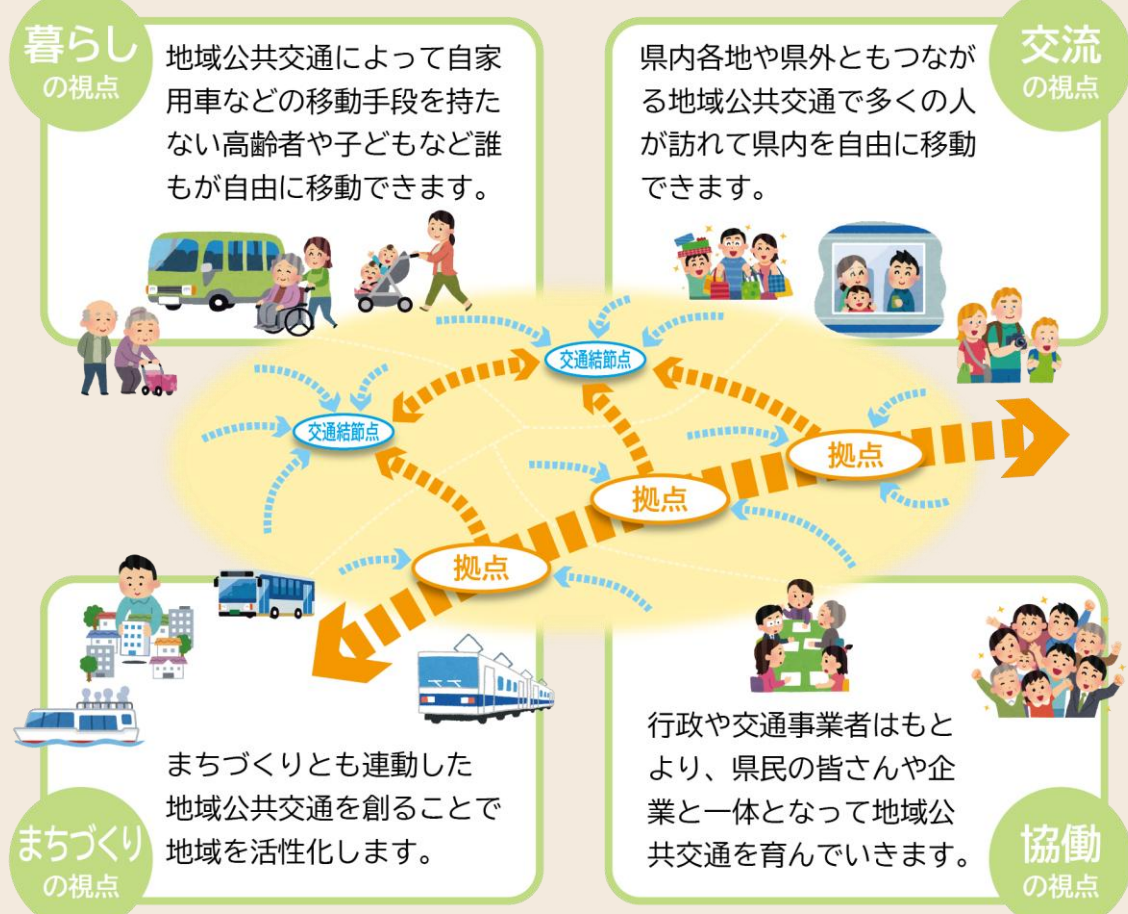
行政や交通事業者だけでなく、地域交通を利用する住民や地元企業等と連携しながら、暮らしやまちのにぎわいを支える公共交通ネットワークの維持・充実に向けて、取組を推進していきます。

めざす姿

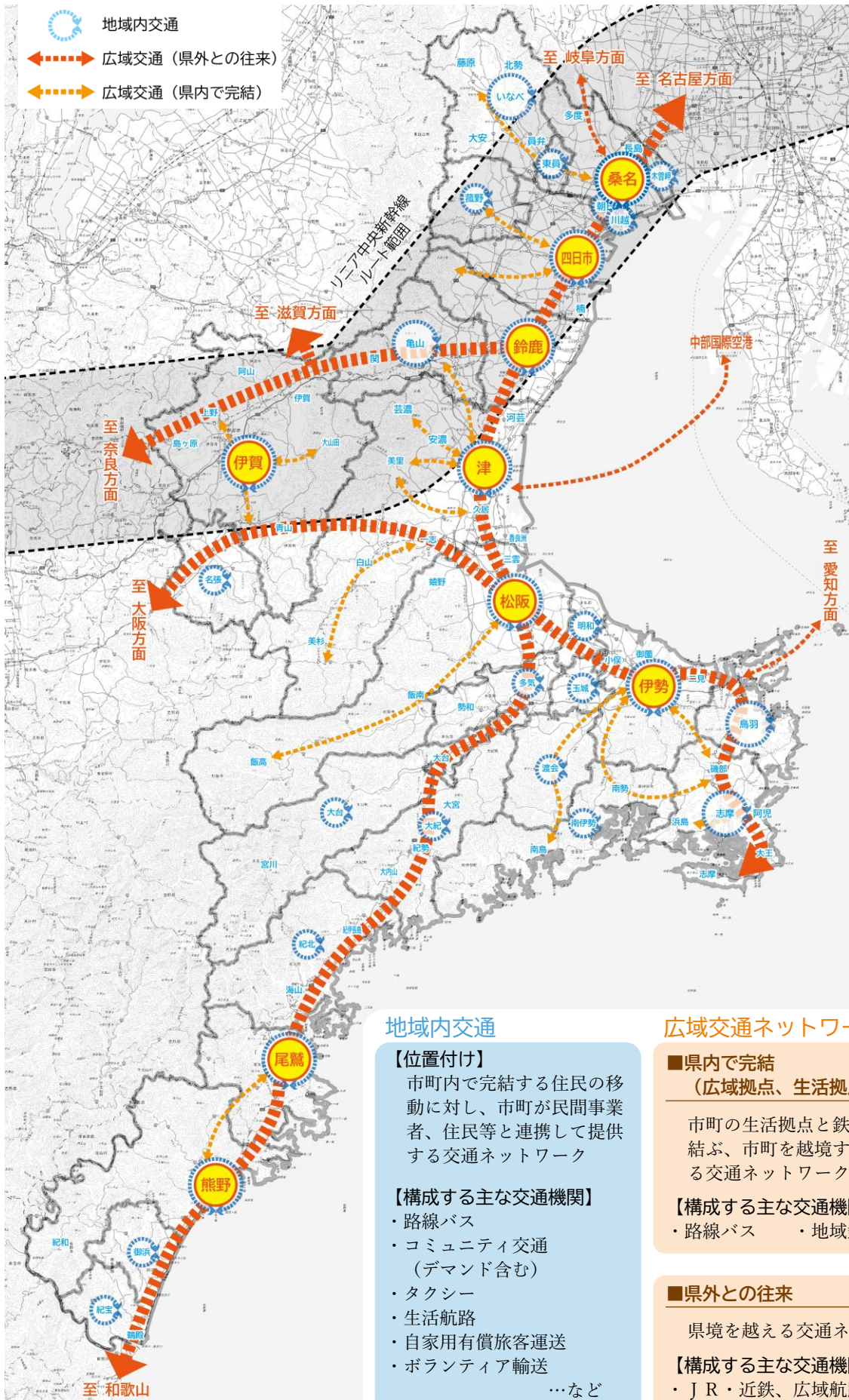
県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現

- 県民の暮らしで必要となる移動は、市町の中で完結することが多く、高齢化が進む中で自宅から目的場所への移動に必要となる地域内交通を充実していくことが重要です。
- 人口減少が進行する中、若者が「住み続けたい」と思える三重県をめざすには、まちの賑わい創出が必要であり、その一つとして公共交通の充実など生活の利便性向上を図ることが重要です。
- 県内ではJRや近鉄、地域間幹線バスなどが市町間を結び、愛知県や奈良県、和歌山県などの隣県とも接続しており、観光・交流や産業などさまざまな面で県境を越えた往来が多いことから、市町間の移動や県境を越えた移動を支える広域交通ネットワークの確保・充実も重要です。
- 人口減少が進む中、限られた担い手や予算の中で地域交通を持続可能なものとするためには、大量輸送と個別・少量輸送の交通手段の最適な組み合わせを検討していくことが重要です。

■実現したい未来のすがた



(2) 地域公共交通ネットワークの全体像



地域内交通

【位置付け】
市町内で完結する住民の移動に対し、市町が民間事業者、住民等と連携して提供する交通ネットワーク

【構成する主な交通機関】

- ・路線バス
- ・コミュニティ交通 (デマンド含む)
- ・タクシー
- ・生活航路
- ・自家用有償旅客運送
- ・ボランティア輸送
- …など

広域交通ネットワーク

■ 県内で完結 (広域拠点、生活拠点を結ぶ路線)

市町の生活拠点と鉄道の骨格軸を結ぶ、市町を越境する移動を支える交通ネットワーク

【構成する主な交通機関】

- ・路線バス
- ・地域鉄道 …など

■ 県外との往来

県境を越える交通ネットワーク

【構成する主な交通機関】

- ・JR・近鉄、広域航路 …など

2. 基本方針と施策体系

(1) 基本方針

県内の地域公共交通に関する課題の解消に向けた取組の方向性を踏まえ、本計画のめざす姿「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」に向けて、それぞれの基本方針における関係者の役割と施策を整理します。

基本方針① 地域内交通

日常生活を支える地域内交通の維持・確保

自家用車などの移動手段を持たない高齢者や若者など、県民の皆さんの通学や通院、買い物などの日常生活を支える地域内交通の確保・充実に努めます。

県の主な役割

市町が進める地域内交通の維持・確保に向けた取組を支援する。

市町の主な役割

住民の移動や地域の特性を踏まえ、主体的に地域内交通の維持・確保に努める。

国の主な役割

さまざまな制度を活用して、市町および県の計画的、先進的な取組を支援する。

基本方針② 広域交通

広域交通ネットワークの構築・活性化

市町や県境を越える移動を支える広域交通の維持・確保に努めるとともに、観光・交流をとoshした広域交通の活性化を図ります。

県の主な役割

市町間の移動、県間の移動を支える広域的な交通の維持に主体的に取り組む。

市町の主な役割

市町内で達成できない移動目的に対し、地域間交通と市町内交通を円滑につなぐ環境を整える。

国の主な役割

県境を越える広域的な移動を支える骨格軸に対して、維持・活性化に向けた施策を推進する。

基本方針③ 環境整備

地域公共交通を支え、発展させる環境整備

県内の地域公共交通が持続可能で誰もが利用しやすいものとなるよう、環境の整備や担い手の確保、新しい技術の活用にも努めます。



(2) 施策体系

市町内の移動を支える「地域内交通」と、県民や来県者の市町間や県間を越えた交流を支える「広域交通」の維持・充実による地域公共交通の形成を図るとともに、地域公共交通を未来にわたり支え、発展していくための「環境整備」の達成に向けた具体的な施策を整理します。

■ 施策

想定する主な交通手段

1-1 地域内交通の課題解決に向けた支援

1-2 交通不便地域における移動手手段の確保

1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用



2-1 鉄道の維持・確保

2-2 地域間幹線バスの維持・確保

2-3 広域航路の維持・確保

2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進

2-5 観光施策との連携



3-1 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備

3-2 公共交通の担い手の確保

3-3 新技術の活用による課題の解決、付加価値の向上

(3) 本計画により実現をめざすSDGs

2015年9月に国連で採択されたSDGs（持続可能な開発目標）で定められた17の目標について、持続可能な地域を実現するため、三重県の中期の戦略計画「みえ元気プラン」では、三重県内における企業や団体等のSDGsに向けた取組を活性化させるとともに、企業等と連携した取組を進めることを掲げています。

「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」をめざす姿に位置付ける本計画においても、SDGsに位置付ける目標の達成に向けて、県内で活動するあらゆる人々が健康的で安全に移動できる環境を、事業者や住民、行政等のパートナーシップを持って実現していきます。

■SDGsの17の目標

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



■本計画により達成をめざす目標

	目標 3(保健) あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する		目標 7(エネルギー) すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する
	目標 8(経済成長と雇用) 包括的かつ持続可能な経済成長、およびすべての人々の完全かつ生産的な雇用とディーセント・ワーク（適切な雇用）を促進する		目標 9(インフラ、産業化、イノベーション) レジリエントなインフラ構築、包括的かつ持続可能な産業化の促進、およびイノベーションの拡大を図る
	目標 11(持続可能な都市) 包括的で安全かつレジリエントで持続可能な都市および人間居住を実現する		目標 13(気候変動) 気候変動およびその影響を軽減するための緊急対策を講じる
	目標 17(パートナーシップ) 持続可能な開発に向けて実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する		

(4) 地域公共交通を支える協働体制

地域公共交通は、安全性や快適性を確保しながら運行する交通事業者と、計画的に地域公共交通の運行や支援を行う行政が連携しながら、交通サービスの提供を行ってきました。

一方で、自動車の普及や宅地開発や都市機能の郊外化などが進み、交通事業者や行政による取組だけでは、持続的な地域公共交通の維持が困難な状況となっています。

これからの地域公共交通は、主たる利用者である県民や地元企業とともに、地域に必要な公共交通を守り育てていくことが必要です。

そのため、本計画に位置付ける取組については、県民、地元企業、交通事業者、行政が協働して推進していきます。

■地域公共交通を支える各主体に期待される役割



第IV章 具体的な施策

基本方針① 地域内交通

日常生活を支える地域内交通の維持・確保

買い物や通院など暮らしの中での移動の多くが、居住市町や隣接する市町の中で行われています。高齢者などの県民の皆さんが運転免許証を自主返納できる環境づくりや、通学をはじめとする若者の移動ニーズへの対応に向けて、コミュニティバスやデマンド交通、自家用有償旅客運送などの確保・充実に向けた市町の取組を支援していきます。

施策		施策の取組方向
1-1	地域内交通の課題解決に向けた支援	市町における的確な施策立案に向けた支援
1-2	交通不便地域における移動手段の確保	地域のニーズを捉えた、効果的な移動手段の導入・定着
		離島における生活航路の維持・確保
1-3	地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用	主要施設と駅等をつなぐ二次交通の充実
		多様な輸送資源の活用推進

■ 施策を評価するためのKPI（重要業績評価指標）の概要

	施策との対応		
	1-1	1-2	1-3
地域公共交通計画を策定した市町数（累計）	○		
移動サービスの導入に向けて、県が支援を行った市町の数（累計）		○	○
多様な輸送資源を活用した取組に対して、県が支援を行った件数（累計）		○	○

※ KPIの詳細は p.84

1-1 地域内交通の課題解決に向けた支援

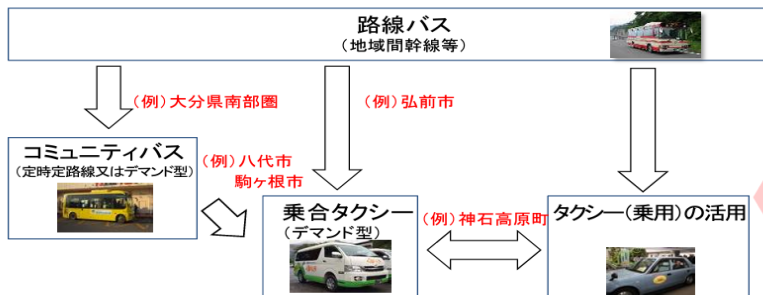
市町における的確な施策立案に向けた支援

- 市町における計画的・効果的な交通施策の立案のため、地域の課題や解決の方策について、国、県、市町および交通事業者が情報を共有し協議する場づくりや、市町担当者のスキルアップの場づくりに取り組みます。
- 地域特性や交通特性など地域の実情はさまざまで、他地域の移動サービスをそのまま導入することが適切とは限らないものの、各事例を参考にして応用することが重要であることから、市町が地域の人材や車両などの輸送資源を総動員し、コミュニティバスやデマンド交通、ボランティア輸送など、適切な移動サービスを検討できるよう、移動サービスの類型化や導入、乗り合いを進めるにあたっての留意事項等をまとめ、市町へ共有します。
- 市町の地域公共交通会議などの場において、課題の解決に向けた取組への助言や好事例の情報共有などを行います。また、市町を越えた移動サービスにおいて、複数の関係者間での調整が必要となった場合、要請に応じて国・県は関係市町や交通事業者に対する助言や情報提供を行います。
- 市町が国からの補助を受けるフィーダーバスについて、それぞれの実情に応じた地域内バスの運行体系の維持・確保に向けて、より多くの補助を受けられる可能性がある地域公共交通利便増進実施計画の策定などに関する助言や情報提供を行います。

主な取組	① さまざまな関係者による協議の場や、行政担当者のスキルアップの場づくり ② 移動サービスの類型化や導入に向けた留意事項の整理、共有 ③ 地域公共交通会議等をとおした助言や好事例の情報共有と、広域的な移動サービス導入に係る助言等 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	仕組みづくりと運用	R6 ↓ ↓ ↓ ↓ R10	情報共有の場づくりの構築 移動サービスの類型化、導入に係る留意事項の整理 県が整理した留意事項を活用した事業展開
国	制度面での助言、指導 財政的支援		
市町	県が整理した留意事項等をふまえ、計画的事業の展開		
事業者	移動サービスの運営・利便性の向上		

コラム 地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージについて

- 国土交通省の「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では、地域の実情に合わせた交通手段の見直しについて、バスだけによらない多様な移動サービスを含めた考え方がイメージとして示されています。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例) 鳥取県西部、八幡浜市

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用

需要規模に応じた効率的・効果的な運行

定時定路線
路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行形態。
⇒ 目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

デマンド型
路線・ダイヤを定まず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行形態。
⇒ 利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

1-2 交通不便地域における移動手段の確保

地域のニーズを捉えた、効果的な移動手段の導入・定着

- 市町に対する支援の検討にあたり、その内容が効果的なものとなるよう、住民懇談会における高齢者や若者との意見交換などをおとして、地域の実情やニーズのきめ細かな把握に努めます。
- 交通不便地域等における移動手段の確保・定着に向けて、市町が実施するニーズ調査や実証事業、定着の取組や、地域特性に応じた交通ネットワーク構築に向けた取組を支援します。

主な取組	① 地域の実情やニーズのきめ細かな把握をおとした、市町への効果的な支援の検討 ② 移動手段の確保・定着に向けて市町が実施する調査や実証事業等への支援 …など	
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方
県	市町と連携した地域の実情やニーズのきめ細かな把握 支援の制度づくりと運用 移動サービス導入に向けた支援	R6 ⇩ ⇩ ⇩ ⇩ ⇩ R10 地域の移動ニーズのきめ細かな把握 本格導入に向けた制度検討 支援の実施・検証 継続的な支援の実施 取組や支援の改善、継続的な検討
国	制度面での助言、指導 必要に応じ財政的支援	
市町	地域の移動ニーズのきめ細かな把握 移動サービスの利便性向上と利用促進 移動サービスの検討と導入	
事業者	市町と連携した事業の実践 市町が導入する移動サービスへの協力	

コラム 移動手段導入の取組への支援

- 県では令和2年度から、移動サービスの導入に係る市町の取組に財政支援を行っています。
- 令和6年度からは、地域との対話や実証事業における検証などをふまえた取組を中心に支援を行います。



南伊勢町 南島西巡回バスモデル事業(R4)

コラム 地域の高齢者や若者等との対話

- 地域の移動ニーズの把握に向けて、高齢者を対象に実際に住民と対面で話し合う取組で、令和5年度には志摩市を訪問し、座談会を開催しました。
- 今後、若者等とも対話を行い、移動手段の確保の取組に反映できる仕組みづくりを検討します。



志摩市福祉座談会

離島における生活航路の維持・確保

- 生活航路については、離島における日常生活を支える重要なインフラであるとともに、島外との交流促進に欠かせないことから、引き続き、老朽化している船舶への対応など関係機関が連携して維持に努めます。
- 地域や市町においては、観光や環境学習などの観点から、島を訪れる人を増やす取組の推進を含めて、利用促進を図ります。
- 市町や事業者においては、効率的で利便性の高いダイヤ編成や情報発信、安全運航と乗客サービスの向上に努めます。

主な取組	① 生活航路の維持・確保 ② 島の魅力を生かした観光、環境学習等での利用促進 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	維持・確保に向けた支援	R6 ↓ ↓ ↓ ↓ R10	航路事業の運営 支援の継続的な実施
国	制度面での助言、指導 財政的支援		
市町	生活航路に対する関係者間の調整 維持・確保に向けた支援 航路事業の運営・利便性の向上		
事業者	航路事業の運営・利便性の向上		

事例 三重県鳥羽市答志島「漁村生活を資源とした体験型観光の推進」

- 鳥羽市答志島では、平成 28 年度に「島の暮らしを見せる、体験させる」ことによる体験型観光が行われました。
- 年間のツアー実施本数 138 本で、受け入れ人数 1,583 人となっており、当時の島の人口 1,975 人に近い人数が来島しています。



海女小屋の様子
(出典) 島の旅社推進協議会



路地裏つまみ食い体験の様子
(出典) 島の旅社推進協議会

出典：国土交通省「離島再生プランの事例集」

1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用

主要施設と駅等をつなぐ二次交通の充実

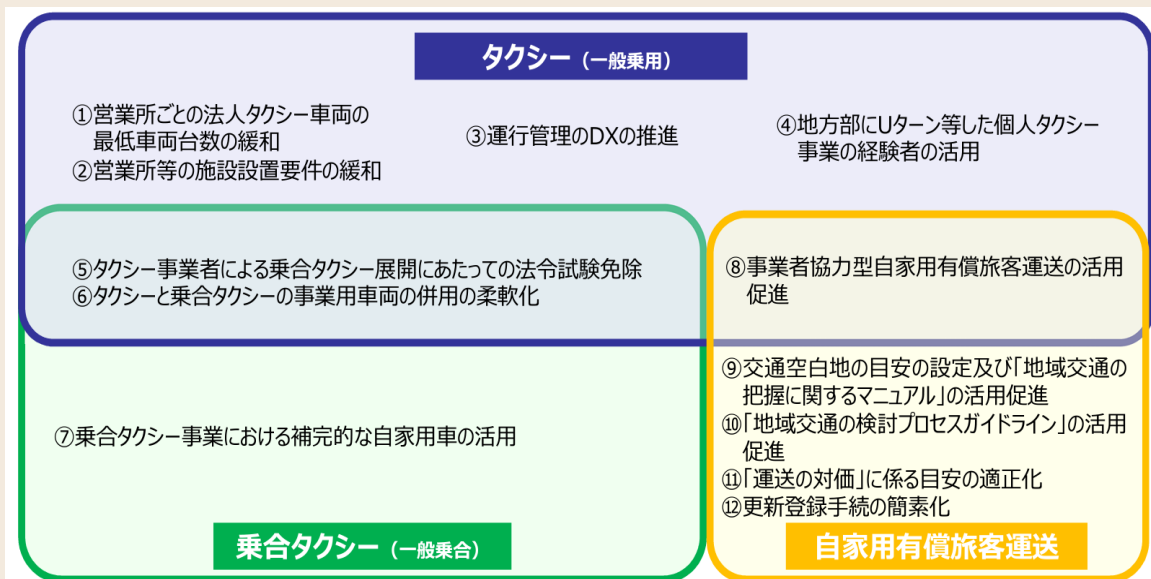
- 駅や地域の拠点、観光地などへのファーストワンマイル、ラストワンマイルの移動を支えるタクシーについて、事業者によるサービスが持続的に提供できるよう、国の制度改正も見定めながら、必要な対応策を検討します。
- 拠点駅などから主要な集約施設や観光地、医療機関、事業所等への移動を支える二次交通について、既存の路線バスやタクシー、送迎バス等との連携も図りながら、必要に応じて確保・充実に向けた取組を促進します。

主な取組	① ラストワンマイル・モビリティに係る国の制度改正を踏まえた対応の検討 ② 主要施設と拠点駅等をつなぐ二次交通確保に向けた新たな取組の促進 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	ラストワンマイル・モビリティの研究と対応策の検討 移動サービス導入への支援の検討	R6 ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ R10	国制度等の研究と対応策の検討 市町等の事業支援・検証 ラストワンマイル・モビリティの普及・推進 移動サービス導入の本格導入に向けた取組の推進
国	制度面での助言、指導 必要に応じ財政的支援		
市町	ラストワンマイル・モビリティの導入 バス・タクシー事業者等と連携した事業の実施		
事業者	既存のタクシー事業等の運営・利便性の向上 モデル事業（実証実験等）への協力		

コラム

ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善の取組

- 国では「ラストワンマイル・モビリティ」の確保に向けた検討会を令和5年度に開催し、タクシー、乗合タクシー、自家用有償旅客運送を中心とした制度・運用の改善策を取りまとめています。



多様な輸送資源の活用推進

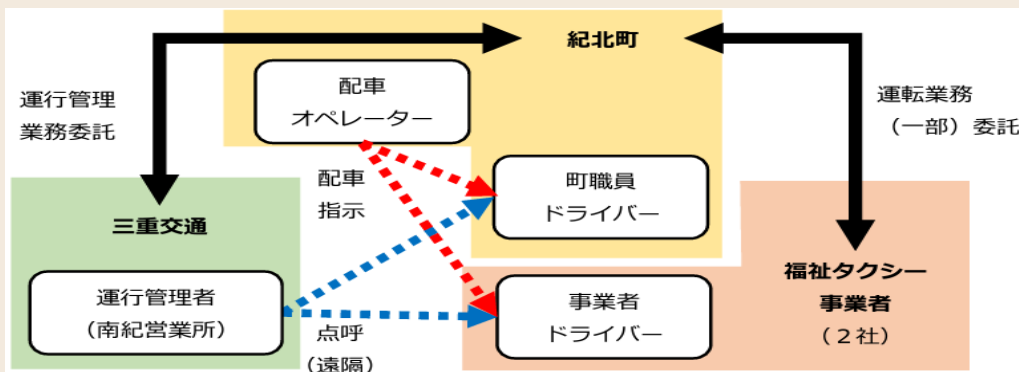
- タクシーなど既存の公共交通の活用が難しい地域では、多様な輸送資源の活用が重要となることから、自家用有償旅客運送制度の活用やボランティア輸送等について、導入実績のある市町と連携し、取組の効果や導入後の課題等の検証を進め、同様の課題を抱える地域に横展開できるよう情報提供を行います。
- 地域の実情に応じて市町が導入する、事業者協力型自家用有償旅客運送の仕組みを活用したデマンド交通などの取組に対して支援を行います。
- タクシー事業者の運行管理のもと、地域の自家用車や一般ドライバーを活用した新たな制度に基づく輸送について、国の検討内容を踏まえながら制度の研究を進めるとともに、地域の実情に応じて課題解決に向けた導入の検討に取り組みます。
- 地域によっては病院送迎バスやスクールバスなどが重要な役割を果たしていることから、例えば同じ経路を走る路線バスとスクールバスとの連携強化による利便性向上など、多様な輸送資源を活用した取組について、市町等と連携して研究を進めます。

主な取組	① 自家用有償旅客運送やボランティア輸送の取組事例の情報提供 ② 多様な輸送資源を活用した取組への支援 ③ 一般ドライバー等を活用した新たな輸送制度の研究、導入の検討 ④ スクールバス・病院バスなどの輸送資源を活用した取組の研究 …など	
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方
県	制度面での指導・助言 移動サービス導入への財政的支援と他地域への情報共有 一般ドライバー等を活用した輸送制度の研究、導入検討	R6 ↓ ↓ ↓ ↓ R10 情報提供の仕組みづくり 自家用有償旅客運送等を活用した取組への導入、支援 移動サービスの本格導入に向けた支援 一般ドライバー等を活用した新たな輸送の研究、導入の検討
国	制度面での助言、指導 一般ドライバー等を活用した新たな輸送制度の制度設計 必要に応じ財政的支援	
市町	多様な輸送資源を活用した移動サービスの検討、導入 一般ドライバー等を活用した輸送制度の研究、導入検討	
事業者	市町の事業（実証実験等）への協力 一般ドライバー等を活用した輸送導入への協力	

コラム 事業者協力型自家用有償旅客運送について

- 地域の交通事業者の協力を得て運行管理や車両整備管理を行うことで、利用者への安全・安心なサービス提供と、業務負担の軽減等が図られるとともに、地域の交通事業者も一定の収益が確保できる仕組みです。
- 県内では紀北町が実証運行を行い、課題等の検証を行ったうえで、本格導入につなげています。

【紀北町 おでかけ応援サービス「えがお」の事業主体別の役割】



基本方針② 広域交通

広域交通ネットワークの構築・活性化

三重県は、JR・近鉄などによって、中京圏や関西圏とつながっており、県民の通勤・通学だけでなく、観光・交流や産業・商業などさまざまな面で県境を越えた往来があります。

県内では、旧市町村の生活圏を越えた広域的な移動が多くあり、地域鉄道や地域間幹線バスなどが、その移動を支えています。

将来にわたり、地域や他県との交流を支える広域交通ネットワークを維持するとともに、多様な移動ニーズに対応できるよう活性化の取組を進めていきます。

施策		施策の取組方向
2-1	鉄道の維持・確保	広域鉄道の利用促進と活性化
		地域鉄道の維持・確保に向けた取組の支援
2-2	地域間幹線バスの維持・確保	地域間幹線バスへの継続的な支援
2-3	広域航路の維持・確保	広域航路の維持・確保、活性化に向けた取組の推進
2-4	交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進	バス停や駅での乗り継ぎの利便性向上
2-5	観光施策との連携	観光事業と連動した取組への支援

■ 施策を評価するためのKPI（重要業績評価指標）の概要

	施策との対応				
	2-1	2-2	2-3	2-4	2-5
JR・近鉄の乗客数	○				
地域鉄道の乗客数	○				
地域間幹線バスの実車走行キロあたり利用者数		○			
広域航路の利用者数			○		
GTF Sデータをオープンデータ化した市町の数（累計）				○	
県内観光地への公共交通利用の割合					○

※ KPIの詳細は p. 85-86

2-1 鉄道の維持・確保

広域鉄道の利用促進と活性化

- 県内の地域公共交通の骨格を形成し、県民や来県者の移動を支える J R および近鉄の各路線について、沿線市町や観光事業者等との連携を強化し、利用促進に努めます。
- 鉄道の持続的な運行を行うため、沿線自治体などの行政や事業者が協働して、利用促進の取組や鉄道以外の交通モードと連携したイベント等に取り組みます。
- 沿線自治体で構成する「全国鉄道網整備促進協議会」、「関西本線整備・利用促進連盟」、「三重県鉄道網整備促進期成同盟会」を通じて、利便性向上や利用促進の取組などについて、交通事業者および国への要望を行います。
- J R 関西本線については各種調査の結果などもふまえ、「関西本線活性化利用促進三重県会議」※や沿線自治体・関係者などで構成する協議会において住民等に対する普及啓発や利用者の確保に向けた取組などを検討・実施し、利便性向上や利用促進を図ります。

※関西本線活性化利用促進三重県会議

令和4年4月に J R 西日本が輸送密度 2,000 人未満の線区の収支状況を公表したことを受け、同年6月に県・沿線自治体（亀山市、伊賀市）・ J R 西日本を構成員として設置した協議体。

- リニア中央新幹線については、ルート・駅位置の早期確定や一日も早い全線開業に向けた取組を積極的に進めるとともに、開業効果を県内全域に波及させるため、リニア三重県駅を核とした県内広域交通網の将来像や、具体的な施策や事業の検討を進めます。

主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ① 地域との協働による J R ・近鉄の利用促進 ② 各種団体を通じた交通事業者および国への要望活動 ③ J R 関西本線の持続可能性・利便性の向上に向けた取組の推進 ④ リニア中央新幹線の全線開業に向けた取組、県内広域交通網や具体的施策の検討 …など 		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	利用促進に関する支援 要望活動の実施 関西本線活性化利用促進三重県会議等の運営、参画 リニア中央新幹線の早期開業に向けた取組等の検討	R6 ⇩ ⇩ ⇩ ⇩ R10	支援の継続・見直し 関西本線活性化利用促進三重県会議における取組の検討、実践 要望活動の実施 リニア三重県駅を核とした将来像、具体的施策の検討
国	制度面での助言、指導 財政的支援 リニア中央新幹線の早期開業に向けた支援		
市町	利用促進に関する支援 要望活動の実施 関西本線活性化利用促進三重県会議等の運営、参画 リニア中央新幹線の早期開業に向けた取組等の検討		
事業者	鉄道事業の運営、利用促進の取組の実践、利便性の向上 関西本線活性化利用促進三重県会議等の運営、参画 リニア中央新幹線の早期工事着工に向けた準備等の実施		

地域鉄道の維持・確保に向けた取組の支援

- J Rや近鉄の路線と接続し、地域内の移動を支える地域鉄道について、国や沿線市町と協調して、安全輸送に必要な設備整備などへの支援を行います。また、地域鉄道の維持・確保、活性化に向けて、それぞれの協議会等※に参画します。

※養老鉄道：養老線地域公共交通再生協議会、養老鉄道活性化協議会

三岐鉄道北勢線：北勢線事業運営協議会

三岐鉄道三岐線：三岐鉄道三岐線鉄道軌道安全輸送設備等整備推進協議会

四日市あすなろう鉄道：四日市市地域公共交通活性化協議会

伊勢鉄道：伊勢鉄道再生支援協議会、伊勢鉄道経営改善会議

伊賀鉄道：伊賀市地域公共交通活性化再生協議会、伊賀線活性化協議会 …など

- 地域の重要な通勤・通学の移動手段であるとともに、名古屋市と伊勢・鳥羽地域、東紀州地域を結ぶ鉄道網の一部となっている伊勢鉄道については、県内の交通体系全体に及ぼす重要な鉄道として、引き続き、維持・確保に向けて県・沿線等市町が連携して取り組みます。

主な取組	① 地域鉄道の設備整備に対する支援や協議会等への参画 ② 伊勢鉄道の維持・確保に向けて、県・沿線等市町が連携した取組の推進 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	財政的支援 地域鉄道の協議会等への参画 県・沿線等市町が連携した伊勢鉄道の維持・確保の取組推進	R6	各地域鉄道の協議会等への参画、維持・確保、活性化の取組実施 県・沿線等市町が連携した伊勢鉄道の維持・確保の取組推進
国	制度面での助言、指導 財政的支援	⇩ ⇩ ⇩	
市町	財政的支援 各地域鉄道の協議会等への参画 事業者と連携した維持・運営 県・沿線等市町が連携した伊勢鉄道の維持・確保の取組推進	⇩ ⇩ ⇩	
事業者	各地域鉄道の協議会等への参画、維持・確保、活性化の取組実施 地域鉄道の運営・利便性の向上	R10	

コラム 鉄道の利用促進に係る取組

- 通学や通勤、地元のイベント等と連動した利用促進の取組や、観光需要の獲得に向けた取組を行っています。
- また、沿線の高等学校等の受験日の運賃無料化、割引運賃導入などの取組も行われています。

■関西本線活性化利用促進三重県会議の取組



三重県まるみえフェスタ
J R 大阪駅で実施



鉄道沿線の企業との連携
J R 関西本線通勤モニター事業

■地域イベントでの連携



伊賀線まつり 2023
運転シミュレーション体験



きんてつ鉄道まつりでの出店
四日市あすなろう鉄道

■鉄道沿線の高校・大学との連携



相可高校食物調理科作成の駅弁
伊賀線開業 100 周年記念イベント



桑工ゆめ鉄道
三岐鉄道 西藤原駅で実施



サンタ電車
三岐鉄道北勢線 四日市大学連携

■イベント列車等の運行



四日市あすなろう鉄道
イルミネーション列車



養老鉄道 枳酒列車



三岐鉄道北勢線
ヴィアティントレイン

2-2 地域間幹線バスの維持・確保

地域間幹線バスへの継続的な支援

- 複数の市町をつなぐ地域間幹線バスについて、国の補助要件に基づき、国と協調して運行経費の補助を行います。また、効果的な運行経路やダイヤとなるよう、個々の路線が果たしている役割をふまえ、地域や交通事業者等の関係者と協議を行い、必要に応じて見直しを行います。
- 利用者が減少して、交通事業者単独では維持が困難となることが懸念される地域間幹線バスの路線については、国と市町、交通事業者で構成する県地域公共交通協議会地域別ワーキンググループにおいて、さらなる利用促進へ利便性向上の取組を検討するとともに、国の補助が一定期間受けられる利便増進実施計画やサービス継続実施計画などの制度の活用も視野に、地域において必要な路線のあり方と対応策について検討します。
- 地域間幹線バスのあり方は市町が運行する地域内フィーダーバスにも影響することから、フィーダーバスを有する市町に対して助言等を行います。

主な取組	① 地域間幹線バスの運行継続に向けた支援 ② 国の補助対象外となることが懸念される路線の対応策の検討 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	地域間幹線バスの運行継続に向けた支援 地域別ワーキンググループの開催 国補助要件落ちが懸念される路線への対応策の検討	R6 ⇩ ⇩ ⇩ ⇩ ⇩	地域間幹線バスの運行継続に向けた支援 対応方針の検討 関係者協議の実施
国	財政的支援（地域間幹線バス補助） 地域別ワーキンググループへの参画 制度面での助言、指導		
市町	地域別ワーキンググループへの参画 国補助要件落ちが懸念される地域間幹線バスの路線およびフィーダーバスへの対応策の検討		
事業者	地域間幹線バスの維持、利用促進、利便性向上 地域別ワーキンググループへの参画 国補助要件落ちが懸念される路線への対応策の検討	R10	

2-3 広域航路の維持・確保

広域航路の維持・確保、活性化に向けた取組の推進

- 国際空港や隣県とつなぐ航路は、国内外からの観光誘客や交流・物流等の面で重要な役割を担っていることから、積極的な情報発信やイベントの実施などさらなる利用促進の取組を進めます。
- 航路利用者が港から円滑に県内観光地などの目的地にアクセスすることができるよう、港から鉄道や路線バスへの接続を図る取組や、新たな移動手段確保の取組について検討します。

主な取組	① 広域航路の維持・確保、活性化に向けた利用促進に係る取組の推進 ② 港から目的地への移動手段の導入や公共交通への接続強化に係る取組の検討 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	広域航路に関する関係者間の調整 広域航路の利用促進や、港からの二次交通に係る取組への対応の検討	R6 ⇩ ⇩ ⇩ ⇩ R10	利用促進策や二次交通確保の取組の実施 および対応の検討
国	制度面での助言・指導 必要に応じ財政的支援		
市町	広域航路に関する関係者間の調整 広域航路の利用促進や、港からの二次交通に係る取組への対応の検討		
事業者	情報発信やイベント等の利用促進策の推進 交通事業者と連携した港からの二次交通確保の取組の推進		

2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進

バス停や駅での乗り継ぎの利便性向上

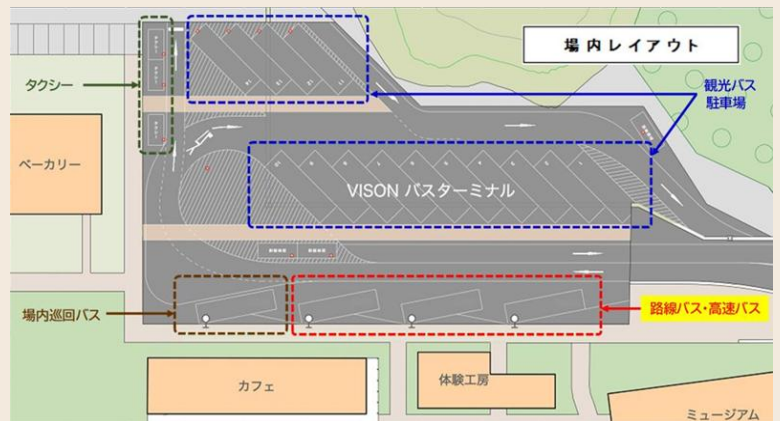
- 本県の地域公共交通ネットワークが効果的に機能するためには、広域交通と市町の地域内交通との接続が重要な要素となることから、バス停や駅、港における待合・乗継環境の整備を進めるとともに、交通事業者および市町は、利用しやすいダイヤや運賃の調整などをおして利便性向上と利用促進を図ります。
- 公共交通機関の円滑な乗り継ぎを推進するため、市町や事業者と連携して、駅やバス停、時刻表などのG T F Sデータ※のオープンデータ化を進めます。

※国土交通省が定めた標準的なバス情報フォーマット

主な取組	① 交通事業者や市町が取り組む乗継環境の整備の促進 ② オープンデータ化による円滑な乗り継ぎの推進 …など	
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方
県	乗継環境の整備に向けた対応の検討 オープンデータ化の推進	R6 ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ R10 乗継環境整備のため、各主体が行う対応の検討と実践 オープンデータ化の推進
国	制度面での助言、指導 財政的支援（社会資本整備総合交付金等）	
市町	乗継拠点の整備推進 コミュニティバス等のG T F Sデータの提供	
事業者	乗り継ぎ利便性の向上（運行ダイヤ調整等）と乗継環境の整備推進 路線バスのG T F Sデータの提供	

コラム 地域の生活と観光を支えるバス交通ネットワークの拠点整備について

- 多気郡多気町に令和3年7月に開業した日本最大級の商業リゾート施設「VISON（ヴィゾン）」内に、県中南勢の新たな交通結節点としてバスターミナルが整備され、高速バス、路線バスの路線網が再編されました。
- 観光・商業施設を、高速バスや生活交通を含めた路線の拠点とすることで、生活交通の充実や交流人口の拡大、地域活性化等に寄与していくことが期待されます。



2-5 観光施策との連携

観光事業と連動した取組への支援

- 観光需要の創出と公共交通機関の利用促進に向けて、交通事業者と沿線市町等の観光イベントとの連携により、創意工夫を凝らした取組を進めます。
- 来県者が円滑に県内各地の観光地にアクセスできるよう、二次交通の確保・充実などの取組を進めます。
- 複数の公共交通機関を最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うM a a Sの観光地における取組について、市町や事業者等と連携しながら検討を進めます。
- 旅行者の周遊を促す宿泊・滞在拠点の整備を促進するため、地域DMOや市町、観光関連事業者等が一体となって取り組む宿泊施設や古民家等の改修、景観の整備、多言語案内・交通対策の充実、DXを活用した情報システム導入等の支援を検討します。
- 高付加価値旅行者のニーズをふまえた移動のシームレス化への対応として、ヘリコプター、クルーザー等の受入体制の検討を進めます。

主な取組	① 交通事業者と連携した観光事業の実施 ② 二次交通の確保など、観光地へのアクセスの向上 ③ 鉄道事業者等と連携した観光M a a S事業等の検討 ④ 旅行者のニーズに合わせたヘリコプター・クルーザーなどさまざまな交通手段の活用検討 …など		
	主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方
県	市町や事業者と連携した観光事業の実施 観光地へのアクセス向上や二次交通の確保に向けた検討	R6 ↓ ↓ ↓ ↓ R10	関係者が連携した観光事業の実施、改善
国	制度面での助言、指導 必要に応じ財政的支援		
市町	県や事業者と連携した観光事業の実施 市町内観光地へのアクセス環境の向上		
事業者	県や市町と連携した観光事業の実施 観光地への路線の維持・利便性向上		

基本方針③ 環境整備

地域公共交通を支え、発展させる環境整備

人口減少・高齢化が進み、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた地域公共交通は、利用者だけでなく、それを支える担い手も減少傾向にあり、将来的に現在の路線やダイヤが維持できなくなることも懸念されます。

県内の地域公共交通を将来にわたり持続可能なものとするには、交通事業者や行政だけでなく、県民の皆さんや企業などとの協働が不可欠であり、地域公共交通を自分のこととして意識できるような情報発信などに取り組むとともに、新しい技術も取り入れながら、誰もが利用しやすい環境の整備に努めます。

施策		施策の取組方向
3-1	誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備	公共交通のバリアフリー化の促進
		災害対策や復旧等に向けた連携の強化
		モビリティ・マネジメントの推進
		国による制度の活用促進
3-2	公共交通の担い手の確保	路線バスやタクシー等の担い手確保に向けた取組の促進
3-3	新技術の活用による課題の解決、付加価値の向上	新たな時代に対応した地域公共交通のDX・GXの促進

■ 施策を評価するためのKPI（重要業績評価指標）の概要

	施策との対応		
	3-1	3-2	3-3
乗合バスのうちバリアフリー対応バス車両の割合	○		
バス・タクシー等の運転士数		○	
自動運転レベル4を見据えて公道における実証運行に取り組む市町の数（累計）		○	○

※ KPIの詳細は p.86

3-1 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備

公共交通のバリアフリー化の促進

- 県内で公共交通を利用する際に、障がい者、高齢者、妊産婦、子ども、外国人等のすべての人が円滑に自由に移動できるよう、鉄道事業者が行うバリアフリー化（段差の解消、バリアフリースイールの設置、転落防止対策の充実、運行情報提供設備の設置等）や、バス事業者やタクシー事業者が行うノンステップバスやUDタクシーの導入等を促進します。
- 鉄道やバス、旅客船が、外国人や色彩の識別が難しい人等にも利用しやすい公共交通機関となるよう、多言語の案内表示や簡略記号等の導入などの交通事業者の取組を促進します。

主な取組	① 交通事業者が取り組むバリアフリー対策の促進 ② 利用しやすい公共交通バリアフリーの促進 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	制度面での助言、指導 財政的支援	R6 ⇩ ⇩ ⇩ ⇩ R10	バリアフリー化の推進 財政的支援の継続実施
国	制度面での助言、指導 財政的支援		
市町	制度面での助言、指導 財政的支援		
事業者	段差の解消、バリアフリースイールの設置、バリアフリー車両の導入などによる、バリアフリー化の実施		

災害対策や復旧等に向けた連携の強化

- 近い将来の発生が想定される南海トラフ地震や、気候変動に伴い頻発・激甚化している風水害に備え、鉄道施設の耐震対策や緊急応急活動の機能確保を推進するための取組に対して、国と協調して支援します。
- 発災時の被害を軽減するための計画運休や事前の減災対策等について、交通事業者との情報共有を密に図り、県民への迅速かつ適切な情報発信に努めます。

主な取組	① 大地震に備えた鉄道施設の整備に向けた支援 ② 交通事業者との情報共有体制の強化 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	財政的支援 迅速・適切な情報収集・発信	R6 ⇩ ⇩ ⇩ ⇩ R10	財政的支援の継続実施 情報収集・発信の継続・改善
国	制度面での助言、指導 財政的支援		
市町	財政的支援 迅速・適切な情報収集・発信		
事業者	早期復旧のための災害対応 行政との情報共有		

モビリティ・マネジメントの推進

- 一人ひとりの移動（モビリティ）が環境や健康、渋滞解消、安全対策などのさまざまな面から見直され、適切な移動手段が選べるよう、子どもたちや保護者等を対象とした普及啓発やバスの乗り方教室を実施するなど、モビリティ・マネジメントを推進します。
- 環境や交通などに関するイベント等と連携し、県民の公共交通利用の意識啓発につながる情報発信を行います。

主な取組	① 子どもたちのモビリティ・マネジメントに関する学習の推進 ② 県民へのモビリティ・マネジメントに関する情報発信 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	モビリティ・マネジメントに関する普及啓発 学校教育との連携	R6 ↓ ↓ ↓ ↓ R10	県・国・事業者が連携したモビリティ・マネジメントの情報発信 各種事業の継続および見直し
国	教育事例等の情報発信 財政的支援		
市町	モビリティ・マネジメントに関する普及啓発 学校教育との連携		
事業者	モビリティ・マネジメントへの協力・支援		

国による制度の活用促進

- 地域公共交通の「リ・デザイン（ローカル鉄道の再構築、共創、交通DX・GX）」など、国における制度改正の動向を見定め、必要に応じて国の社会資本整備総合交付金等を効果的に活用できるよう、支援制度の情報収集、国や市町との連絡調整、国への制度要望などを行います。

主な取組	① 国における制度改正の情報収集や、国・市町との連絡調整 ② 国の支援制度の活用 …など		
主体	関係者の主な役割	計画期間中の進め方	
県	国支援制度等の情報収集や連絡調整、制度の活用	R6 ↓ ↓ ↓ ↓ R10	国支援制度の情報収集・発信 国の支援制度の活用 国への制度検討の要請
国	地方自治体や交通事業者の意見を踏まえた支援制度の設計・実施		
市町	国支援制度等の情報収集や連絡調整、制度の活用		
事業者	国支援制度等の情報収集や連絡調整、制度の活用		

第Ⅴ章 地域公共交通特定事業に 関する施策

1. 地域公共交通利便増進実施計画

(1) 地域公共交通利便増進実施計画の策定

地域公共交通利便増進実施計画とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画であり、地域公共交通計画を実現するための実施計画に位置づけられています。地域公共交通計画において地域公共交通利便増進事業に関する事業を記載した場合、同事業の実施計画である地域公共交通利便増進実施計画を作成することができます。このため、本計画において、地域公共交通利便増進事業に関する施策を位置づけ、今後、関係者と具体的な内容を検討し、地域公共交通利便増進実施計画を策定します。

利便増進事業の事業内容は法第2条第13号で規定されており、国土交通省が公表している「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編第4版（令和5年10月）」においては以下のとおり整理されています。

利便増進事業として位置付けることができる事業

- イ 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの
 - (1) 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業又は国内一般旅客定期航路事業に係る路線等の編成の変更
 - (2) 次に掲げる事業の転換又は道路運送法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送（自家用有償旅客運送者が行うものに限る。以下「自家用有償旅客運送」という。）から道路運送事業（一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業をいう。以下この（2）において同じ。）への転換
 - (i) 旅客鉄道事業又は旅客軌道事業から道路運送事業への転換
 - (ii) 一の種類の道路運送事業から他の種類の道路運送事業への転換
 - (iii) 一の種類の国内一般旅客定期航路事業等から他の種類の国内一般旅客定期航路事業等への転換
 - (3) 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは運送の区域の変更
 - ロ 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの
 - ① 運賃又は料金の設定
 - ② 運行回数又は運行時刻の設定
 - ③ 共通乗車船券の発行
- ハ イ又はロに掲げる事業と併せて行う以下の事業
- ①乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善

- ②交通結節施設における乗降場の改善
- ③乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ I Cカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
- ⑤地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
- ⑥地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
- ⑦①から⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

(2) 地域公共交通利便増進事業に関する施策

三重県地域公共交通計画の施策を踏まえ、以下の取組を地域公共交通利便増進事業として位置づけます。関係する実施主体で協議し、具体的な内容が合意されたものについて地域公共交通利便増進実施計画を策定することとします。

【利便増進事業として位置付ける取組】

実施地域	実施する事業	地域公共交通計画施策との関連	分類
東紀州地域	1. 地域間幹線系統（島勝線・尾鷲長島線）の再編	2-2 地域間幹線バスの維持・確保	イ(1)
	2. 地域間幹線系統（熊野新宮（A）線、熊野新宮（B）線）の再編	2-2 地域間幹線バスの維持・確保	イ(1)
	3. 島勝線の商業施設沿線への乗り入れ	1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用	イ(1)
	4. 大又線の商業施設沿線への乗り入れ	1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用	イ(1)
	5. 熊野新宮線の運行ルート変更	1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用	イ(1)
	6. 海山バスセンターの整備	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進	ハ②
	7. 通し運賃の適用	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進	□①
	8. 時刻表の作成	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進	ハ③

2. 地域旅客運送サービス継続実施計画

(1) 地域旅客運送サービス継続実施計画の策定

地域旅客運送サービス継続実施計画とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画であり、地域公共交通計画を実現するための実施計画に位置づけられています。地域公共交通計画において地域旅客運送サービス継続事業に関する事業を記載した場合、同事業の実施計画である地域旅客運送サービス継続実施計画を作成することができます。以下の当該地域間幹線バス路線は、旧市町村を越えた生活圏での通学をはじめとした広域的な移動を担っており、代替交通手段の検討・確保が無い中での運行廃止は、当県の地域公共交通計画の基本方針2「広域交通ネットワークの構築・活性化」中2-2「地域間幹線バスの維持・確保」をはじめとした各施策が実現できなくなるとともに、現に当該路線の利用者にとっては大きな影響をもたらすことが懸念されます。よって、当面の代替交通の確保とともに、当該地域における将来を見据えた持続可能な交通のあり方を検討するため、本計画において、地域旅客運送サービス継続事業に関する施策を位置づけ、関係者と具体的な内容を検討し、地域旅客運送サービス継続実施計画を策定します。

伊賀地域においては、令和7年1月、運行を確保・維持する必要がある地域間幹線バスとして位置付けている阿波線・玉滝線について、運行事業者から運行継続困難との申し出があり、令和7年6月に阿波線・玉滝線地域旅客運送サービス継続実施計画を策定しました。

伊勢志摩地域においては、令和7年9月、運行を確保・維持する必要がある地域間幹線バスとして位置付けている土路今一色線について、運行事業者から運行継続困難との申し出がありました。

(2) 地域旅客運送サービス継続事業に関する施策

三重県地域公共交通計画の施策を踏まえ、以下の取組を地域旅客運送サービス継続事業として位置づけます。関係する実施主体で協議し、具体的な内容が合意されたものについて地域旅客運送サービス継続実施計画を策定することとします。

【地域旅客運送サービス継続事業として位置付ける取組】

実施地域	実施する事業	地域公共交通計画施策との関連	項目
伊賀地域 (伊賀市)	1. 事業者撤退に係る阿波線における代替運行の実施	2-2 地域間幹線バスの維持・確保	民間バス路線による継続
	2. 事業者撤退に係る玉滝(B)線における代替運行の実施	2-2 地域間幹線バスの維持・確保	民間バス路線による継続
伊勢志摩地域 (伊勢市)	1. 事業者撤退に係る土路今一色線における代替運行の実施	2-2 地域間幹線バスの維持・確保	民間バス路線による継続

第VI章 計画の進行管理

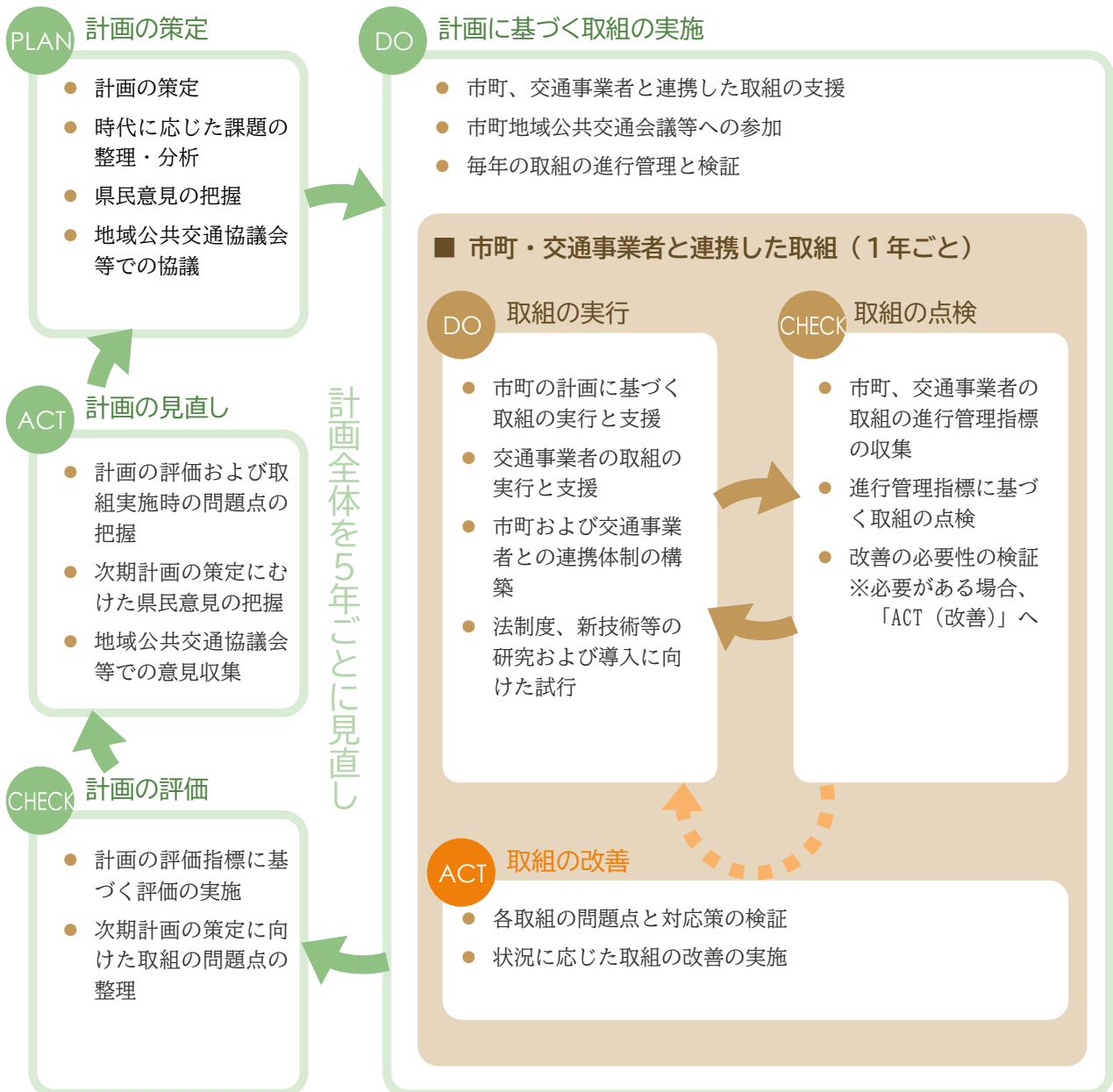
1. 計画の進行管理

本計画は、令和6年度から令和10年度までの5年間を計画期間としており、市町や交通事業者と連携し、地域公共交通の持続的な運営と利便性の向上を図ることで、輸送人員の確保や効率的・計画的な運営環境の実現等を進めるものです。

一方で、近年は地域公共交通を取り巻く社会情勢の変化や技術革新、法制度の改善など、短期間にさまざまな変化が生じており、計画に位置付けた各取組は1年単位で実行し、実施効果を点検した上で、必要に応じて改善していく仕組みが必要となります。

そのため、計画全体の「策定」から「実施」、「評価」、「見直し」のPDCAサイクルについては、5年間で1サイクルするスケジュールとし、計画に基づく各取組は「実行」から「点検」し必要に応じて「改善」するサイクルを単年度ごとに実施するものとします。

■ 三重県地域公共交通計画 全体の取組（概ね5年ごと）



2. 計画の進行管理スケジュール

計画の進行管理については、計画全体を5年単位で見直すことを基本とし、各取組を個別に管理しながら、次期計画の改訂につなげていきます。

各取組については、市町や交通事業者との連携の中で毎年実行し、進行の点検をしながら必要に応じて改善し、翌年度の取組の実行に反映していきます。

PDCAサイクル		前回計画	本計画					次期計画
		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11以降
計画全体	PLAN (策定)	→						→
	DO (実施)		→ 毎年の「取組」として個別に管理					→
	CHECK (評価)						→	
	ACT (見直し)						→	
取組	DO (実行)		→	→	→	→	→	
	CHECK (点検)		→	→	→	→	→	
	ACT (改善)		→	→	→	→	→	

3. 実施体制

計画全体や計画に位置付けた取組の実施については、県および市町の地域公共交通に関する会議体（県の場合は地域公共交通協議会）への進行管理、事業評価等に関する報告と協議を経て、取組の改善や、計画全体の見直しを検討する実施体制とします。

県

三重県地域公共交通協議会(R6.3 現在)

【構成員】国土交通省（中部運輸局）、三重県市長会、三重県町村会、地域幹事会（6地域*）、公益社団法人三重県バス協会、一般社団法人三重県タクシー協会、三重交通労働組合、三重交通株式会社（バス営業部）、三重近鉄タクシー株式会社、近畿日本鉄道株式会社（鉄道本部名古屋統括部）、津エアポートライン株式会社、市町の住民代表（6地域*）、三重県県土整備部（道路管理課、港湾・海岸課）、三重県警察本部、学識経験者、三重県地域連携・交通部長
 ※6地域：北勢地域（菰野町）、中勢地域（鈴鹿市）、松阪地域（明和町）、伊勢志摩地域（伊勢市）、伊賀地域（名張市）、東紀州地域（熊野市）

【役割】

- ・三重県地域公共交通計画の策定・見直し
- ・計画に基づく取組の評価
- ・市町の取組の支援・協力
- ・新たな取組等に対する提案

…など

市町

各市町の会議体

【構成員】（地域公共交通会議の例）主催者（市町）、交通事業者およびその組織団体、住民又は旅客、運輸局、事業者の運転者組織、道路管理者、都道府県警察署、学識者 …など
 ※中部運輸局 令和3年度「地域公共交通会議等運営マニュアル（第3改定版）」より引用

【役割】

- ・市町の地域公共交通計画等の策定・見直し
- ・計画に基づく取組の点検
- ・交通事業者への事業支援
- ・新たな取組等に対する提案

…など

協議・
発信

報告・
連携

4. 評価指標の設定

取組の進行管理にあたっては、『K P I（重要業績評価指標）』を設定し、年ごとに状況を把握し、必要に応じて取組内容の見直しを行います。

基本方針① 日常生活を支える地域内交通の維持・確保

地域公共交通計画を策定した市町数（累計）

市町においても、自主運行バスなどの域内における公共交通の方向性などを示す計画を策定することが望ましいため、各市町の地域公共交通計画の策定状況を把握します。

現状値	目標値 (R10年度)
9市町 (R4年度までの累計)	26市町

移動サービスの導入に向けて、県が支援を行った市町の数（累計）

地域における移動手段確保に係る補助金の活用、地域の移動ニーズ把握や課題の整理、対応策の検討など、県がさまざまな方法で全ての市町に対して支援を行うこととし、その実施状況を把握します。

現状値	目標値 (R10年度)
11市町 (R5年度までの累計)	29市町

多様な輸送資源を活用した取組に対して、県が支援を行った件数（累計）

人口減少や運転士不足などへの対応のため、地域や既存の移動サービスを最大限活用する観点から、多様な輸送資源の活用について、県からの支援の実施状況を把握します。

現状値	目標値 (R10年度)
2件 (R5年度までの累計)	7件

基本方針② 広域交通ネットワークの構築・活性化

J R・近鉄の乗客数

本県の広域交通軸として重要な役割を果たしている J R・近鉄の乗客数を把握します。

現状値	目標値 (R10 年度)
6,292 万人 (R 3 年度)	(R 5 年度の利用者数) × △3.0% (R 5 からの人口減少率△3.75%よりも 利用者数の増をめざして設定)

地域鉄道の乗客数

各鉄道会社における利用促進、利便性向上などの取組などについて効果検証を行うため、伊勢鉄道、三岐鉄道、伊賀鉄道、養老鉄道、四日市あすなろう鉄道の乗客数を把握します。

現状値	目標値 (R10 年度)
982 万人 (R 3 年度)	(R 5 年度の利用者数) × △3.0% (R 5 からの人口減少率△3.75%よりも 利用者数の増をめざして設定)

地域間幹線バスの実車走行キロあたり利用者数

バス事業者における利用促進、利便性向上の取組などについて効果検証を行うため、地域間幹線バスの利用実態について把握します。

現状値	目標値 (R10 年度)
0.52 人/km (R 5 年度)	0.50 人/km (R 5 年度の利用者数) × △3.0% (R 5 からの人口減少率△3.75%よりも 利用者数の増をめざして設定)

※公共交通の収支状況や公共交通への県負担については、別途、参考指標として定期的に把握し、サービスの提供状況を確認します。

広域航路の利用者数

新型コロナウイルス感染症の 5 類移行に伴い、国内外から県内観光地への観光需要が増加することが見込まれていることから、観光誘客や交流面等で重要な役割を担っている広域航路の利用者数を把握します。

現状値	目標値 (R10 年度)
35.9 万人 (R 4 年度)	57.8 万人 (R 1 年度の利用者数) × △6.0% (R 1 からの人口減少率△6.75%よりも 利用者数の増をめざして設定)

G T F Sデータをオープンデータ化した市町の数（累計）

公共交通の円滑な乗り継ぎの実現に向けて、鉄道やバス、航路などの各種情報（停留所、運行日、路線、時刻、運賃等）のG T F Sデータの整備と活用が進められていることから、オープンデータ化を行った市町の状況について把握します。

現状値	目標値 (R10年度)
17市町 (R4年度までの累計)	25市町

県内観光地への公共交通利用の割合

県内観光地への移動が自動車中心となる中、公共交通を活用した観光事業の取組等が進められていることから、県内の観光地への公共交通の利用状況を把握します。

現状値	目標値 (R10年度)
11.6% (R4年度)	13.7%以上 (R1コロナ前)

基本方針③ 地域公共交通を支え、発展させる環境整備

乗合バスのうちバリアフリー対応バス車両の割合

乗合バスのバリアフリー化の状況を把握するため、バリアフリー対応バス車両（バリアフリー法に基づく移動等の円滑化基準に適合するバス車両）の導入状況を把握します。

現状値	目標値 (R10年度)
88.8% (R4年度)	100%

バス・タクシー等の運転士数

バス・タクシーの運転士が減少する中、2024年問題などの社会情勢の変化により、さらなる不足が懸念されることから、運転士確保に向けた取組の成果として、国において導入の検討が進められている一般ドライバーを含め、バス・タクシー等の運転士数を把握します。

現状値	目標値 (R10年度)
1,985人 (R3年度)	(R5の運転士数)

自動運転レベル4を見据えて公道における実証運行に取り組む市町の数（累計）

自動運転は運転士不足への対応方策や、次世代の技術を活用した新たな移動サービスとして、国においても法改正を行うなど導入が進められていることから、県内における実証運行等の取組状況を把握します。

現状値	目標値 (R10年度)
3市町 (R5年度までの累計)	6市町

三重県地域公共交通計画

令和6年3月
令和8年2月改正

三重県地域連携・交通部