別紙1

調査事業に係る事後評価

Ⅰ　総合評価

全体として、地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与するための連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。

アンケート調査や乗降調査を行うとともに、各地区において住民説明会を実施し、多様な意見を聴取した。また、半島地域の特色や地域資源（鉄道、バス等）を有効活用するための基礎調査も併せて実施している。

Ⅱ　連携計画策定調査の総合性・整合性

1　調査の範囲

①　当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか。

尾鷲市における人口、道路整備状況、公共施設・商業施設の配置、観光客等のデータのほか、既存バス路線の乗降者数や財政面などの基礎的情報を把握するとともに、アンケート調査や住民説明会も実施している。

②　当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。

学校の統廃合、高速網である熊野尾鷲道路や近畿自動車道紀勢線の整備、大型商業施設の幹線道路沿いへの移転状況のほか、観光面での問題点等を整理している。

2　地域公共交通に関する目標の設定

①　地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標（案）をできるだけ具体的に設定したか。

乗降調査やアンケート調査等を勘案し、持続可能な公共交通体系を確立するため、運行費用に対する運賃収入の割合目標数値を設定している。また、目標数値のほか、下限数値を設けた。その理由は、地域住民に公共交通の関心を持ってもらうとともに持続可能な生活路線を確保するためである。

②　上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。

公共交通に関するアンケート、住民説明会における意見等、多様な住民ニーズを踏まえるとともに、過疎高齢化地域におけるバスの状況や住民意識を高めるための目標を設定している。また、国の定住自立圏構想を踏まえた生活圏の確保対策としての要素も取り入れている。

3　地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

①　地域公共交通に関する目標（案）を達成するための事業（案）が選び出されたか。
　また、地域公共交通に関する目標（案）と事業（案）との関係は合理的か。

公共交通利用者数の増加を図るため、鉄道や長距離バス等の公共交通機関が有機的に連携するような路線及びダイヤ編成をした。またこれまでの市街地直通バスの便数を3便から4便にし、利便性の向上を図っている。

＊必要に応じて、参考資料を添付してください。

Ⅲ　自立性・持続性
1　事業の実施に向けての準備
①　地域公共交通に関する目標（案）を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。
持続可能な交通体系を確立するため、運行費用に対する運賃収入の割合目標数値を設定しているが、この目標達成を図るため、今回の提案するバスと既存の鉄道、長距離バスの連携が図れるよう、バス会社と数回協議を実施した。また、経費節減を図るため、バス及びワゴン車での費用を両側面から比較するとともに、バス、タクシー会社双方と協議した。JRとも尾鷲駅への乗り入れや特急列車との連携についての協議も併せて実施した。（費用シュミレーション参照）
②　事業実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法が検討されたか。
協議会、地元説明会、パブリックコメントにおいて、持続可能な公共交通体系を確立するため、運行費用に対する運賃収入の割合目標数値を示し、理解を得た。
③　事業の実施主体が検討されたか。
事業実施主体は、契約や車両購入などを勘案し尾鷲市とした。市街地直通バスの運行主体は4条バスでの運行を考えているため、三重交通株式会社。巡回バスは79条での運行とし、安全面や地域性を考慮し、バス又はタクシー会社などの交通事業者への委託とする。
2　事業の実施環境
①　実証運行、情報提供等の事業の実施のための財源について検討を行い、当該事業を実施するための財源の目処がついたか。
平成21年度において、実証運行は尾鷲市で予算措置をしている。ただし、総合事業による国庫補助金は協議会経由で尾鷲市に財源措置している。この予算案は平成21年第１回尾鷲市議会定例会において審議することとなっている。
②　住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等事業の実施環境が整いつつあるか。
尾鷲市観光物産協会の協力のもと、観光施設や商業施設からの協賛金の拠出を検討している。また、親しみのあるバスとするため、地元中学生によるペインティングバスやペインティング停留所を設置する。

＊必要に応じて、参考資料を添付してください。

Ⅳ　住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成
1　協議会における審議体制等
①　協議会における審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。
法定協議会の審議事項については、第1回会議で制定されており、規約のなかで、旅客運送の協議、連携計画の策定及び変更の協議、連携計画の実施に係る連絡調整、連携計画に位置づけられた事業の実施、その他協議会の目的を達成するために必要なことを定めている。
②　協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。
法定協議会には、住民代表として尾鷲市自治連合会副会長のほか、区長会から会長を含め2名、及び老人クラブ会長を選出している。また、各地区で、住民説明会を実施し、市民の意見が事業に反映される仕組みを設けた。
2　協議会における審議
①　調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。
第1回協議会において法定協議会の規約等を決定するほか、道路運送法等関連法令や尾鷲市の公共交通の現況、調査実施についての報告を行い意見を求めた。それ以降の法定協議会では、アンケート調査、住民説明会等の報告を行うとともに、連携計画を段階的に説明し、意見徴収を図った。
②　協議会の議事が傍聴、議事録の公開等によって適切に開示されているか。
法定協議会の議事の傍聴、議事録の公開については、傍聴及び会議録等の公開に関する要綱を設置し、会議の傍聴、会議録等を公開している。
3　地域関係者の実質的な合意形成
①　地域公共交通に関する目標（案）やそれを達成するための事業（案）等について地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。
地域公共交通に関する目標や事業（案）等については、尾鷲市のホームページのほか、インターネットの環境がない市民の方々に配慮し、連携計画概要版を全戸配布するとともに、地元新聞にも掲載を求め、広く市民に情報公開を行い、意見集約を図った。

＊必要に応じて、参考資料を添付してください。

新料金制度における収支比率（試算）

○ふれあいバス八鬼山線

新料金におけるふれあいバス八鬼山線（3便）運賃収入（試算）

	利用者数※	新料金	運賃収入
市街地～三木浦・早田	14,322	500	7,161,000
市街地～九鬼	8,888	400	3,555,200
輪内間	1,000	200	200,000
合　計	24,210		10,916,200

※ふれあいバス八鬼山線の平成１９年４月～平成２０年３月実績

４便に増便することで運賃収入（＋５%と試算）

運賃収入

10,916,200　×　105%　≒　11,462,010 ①

九鬼線利用者数

1ヶ月の利用実績　1年（12ヶ月）

481　×　12　＝　5,772

集約に伴う利用者の減少（−50%と試算）

5772　×　50%　＝　2,886

年間利用者数　新料金

2,886　×　200　＝　577,200 ②

年間の運賃収入

①　②

11,462,010　＋　577,200　＝　12,039,000

※千円未満切捨て

運行経費	22,365,000
運賃収入	12,039,000
収支比率	53.8%

新料金制度における収支比率（試算）

○南回り線

新料金におけるふれあいバス八鬼山線（3便）運賃収入（試算）【南回り線と同様の運賃収入を想定】

	利用者数※	新料金	運賃収入
市街地～三木浦・早田	14,322	500	7,161,000
市街地～九鬼	8,888	400	3,555,200
輪内間	1,000	200	200,000
合　計	24,210		10,916,200

※ふれあいバス八鬼山線の平成19年4月～平成20年3月実績

4便に増便することで運賃収入が5%向上することを見込み

運賃収入

10,916,200 × 105% ≒ 11,462,010 ①

輪内線利用者数（見込み）

1ヶ月の利用実績　　1年（12ヶ月）

2441 × 12 ＝ 29,292

集約に伴う利用者の減少（-50%と試算）

29292 × 50% ＝ 14,646

年間利用者数　　新料金（最低料金で試算）

14,646 × 200 ＝ 2,929,200 ②

年間の運賃収入

① ②

11,462,010 ＋ 2,929,200 ＝ 14,391,000

※千円未満切捨て

運行経費	18,060,000
運賃収入	14,391,000
収支比率	79.7%

尾鷲市地区巡回バス

○4条における運行費用

運行委託料　13,860,000 円

○79条における運行費用

運行委託料　12,348,000 円

１年当たりの車両購入費用（車両購入費3,548,000円　乗合自動車耐用年数5年）

709,600

リサイクル手数料（18,320円÷５年）

3,664 円

自賠責保険　13,080 円

車両登録手数料（49,090円÷５年）

9,818 円

自動車重量税　25,200 円

合計　13,109,000 円

※千円未満切捨て

費用比較

４条による運行委託	13,860,000
７９条による運行委託	13,109,000
差　額	751,000

南海日日
発行所
南海日日新聞社
〒519-3617
三重県尾鷲市野地町6番3号
TEL 0597-22-4490㊐
FAX 0597-22-4401
E-mail general@minkai-news.com

11月23日
（日曜日）

尾鷲地方の天気
23日 北西の風後
延岡から晴
海上波1.5m
降水確率
午前時一正午 10%
満潮 2:47 14:35
干潮 8:23 21:22 翌朝
24日 西後南東の風やや
強く曇後雨

市内バス3路線に集約

尾鷲市の公共交通 市街地巡回バス新設

尾鷲市地域公共交通活性化協議会（会長・高田朗住市長）は、市内の路線バスを見直した公共交通総合連携計画案をこのほどまとめた。現行の4路線を大幅に見直した3路線とし、市民からの意見を受け付けるパブリックコメントを経て、来年4月には運行計画を策定、来年4月以降の平成21年度の早い段階で実証運行に入る、としている。

現行の市内路線バスは松本線（ジャスコ尾鷲店前―行政前）九鬼線（九鬼―早田）輪内線（三木浦―三木里―古江―宮田―曽根）梶賀（ふれあいバス八鬼山線（三木浦―早田―九鬼―市街地）。ふれあいバスを除く3路線は三重交通が赤字を理由に廃止した路線で、市が自主運行バスとして三重交通に委託している。

三木浦―市街地のふれあいバス八鬼山線は試験運行を経て一昨年10月から本格運行に移行、市街地への直通バスとして尾鷲総合病院への通院や買い物など三木浦、早田、九鬼地区の利用が多い。

今回の見直しで、松本線、九鬼線、輪内線を廃止。新たなバス路線として、ふれあいバス八鬼山線に加え、尾鷲地区巡回バス（行政前―大曽根―向井―光ケ丘―尾鷲駅―北浦―光ケ丘―尾鷲駅）と市街地巡回バス南回り線（梶賀―曽根―宮田―古江―三木里―尾鷲総合病院―市街地）の3路線となる。

廃止の松本線に替わる尾鷲地区巡回バスは行政前―大曽根―熊野古道センター―矢浜―朝日町―尾鷲駅―朝日町―北浦―ジャスコ前―総合病院前―光ケ丘―総合病院前―尾鷲駅。時間帯でコース内の短区間も運行する。市が補助率率で1人乗り程度のワゴン車を購入し、路線バスと違って簡単な市町村有償運送の認可を受け、事業に運行を委託していく。経費の圧縮が見込め、小回りの効く運行を想定している。

新たな路線となる市街地巡回バス南回り線は梶賀―曽根―宮田駅前―古江―三木里駅前―熊野尾鷲道路―総合病院―東山―白木住宅。

ふれあいバス八鬼山線は輪内線の廃止で一部ルート変更。現在の始発となっている三木浦から小梁名前地区の利便性も考慮して三木里駅前が始発となる。三木浦駅―名切―小脇―三木浦―九鬼駅―九鬼―九鬼駅―市街地。1日4往復と三木里―三木浦間で1日1往復。

利用料金は100円単位として距離に応じて設定。5キロ未満200円、5～10キロ300円、10～15キロ400円、15～20キロ500円、20キロ以上500円。

梶賀―市街地600円、宮田・曽根―市街地500円、古江―市街地400円、三木里―市街地400円、三木浦・小脇・名切―市街地300円、九鬼―市街地300円、行政前―市街地と市街地内は200円。

この見直しの連携計画案について、路線やルート、料金など市民から意見を受け付けるパブリックコメントの期限は12月19日。12月1日の市広報に計画の概要を掲載、郵付のはがきで意見を受け付け、インターネットでも受け付ける。計画案は今年7月から8月にかけ市民1600人を対象とした公共交通アンケート、9月から10月にかけて市内13地区に開いた住民説明会での意見や要望を参考に策定した。

尾鷲市地域公共交通活性化協議会は今年5月、市や市民代表、三重交通など運営事業者、国、県関係機関などで構成、国土交通省の認可を受けた法定協議会。今年度中にまとめる公共交通総合連携計画の策定費として国交省から389万円の補助を受けている。

来年5月以降、遅くとも7月までに見込んでいる本格運行は来年度以降の3年間で、運行費用の35～50%が国交省から補助金が出る。この3年間で利用客の動向やルートなどを検証しながら本格運行へつなげていく。

現行の路線の平成19年度運行費用によると、松本線1185万円（運賃収入480万円、県補助1389万円、市負担554万円）、九鬼線1603万円（運賃収入610万円、県補助1165万円、市負担428万円）、輪内線891万円（運賃収入440万円、県補助385万円、市負担166万円）、ふれあいバス八鬼山線1336万円（運賃収入624万円、県補助581万円、市負担131万円）。

梶賀線の運行費用は6555万円、うち市負担3338万円（55%）運賃収入3234万円（35・5%）、県補助924万円（13・5%）で、県補助が年々減少している。近い将来には県補助の打ち切りも予想されている。

今回の見直しで、運行費用に対する運賃収入を平成19年度の35・5%から23年度に約45%、最低でも50%を目標数値としている。

子どもに家族の愛必要

紀北町で高校教諭教育講演会

紀北町青少年育成連絡会議（田端義佐大会長）と同町PTA連絡協議会（東吉明会長）共催の教育講演会が21日夜、東長島公民館であり、県立四日市商業高校教諭で社会心理学博士の太田仁氏（58）が「家族をつなぐカウンセリング」をテーマに講演した。

太田氏は家族社会心理学研究所長、佐賀看護正見大臣官房医務官として少年鑑別所や少年院で少年たちのやり直しに有用な家族支援の方法を研究。桜丘高校、桜丘北高校、三重大学教育学部非常勤講師、県立松の子病院心理学科教諭から現職。太田氏は「どんなことがあっても生きる意欲を伸ばすのは家族の愛以外にない」と強調、保護者や約350人が熱心に耳を傾けた。

太田氏の講演要旨は次の通り。

人は独りでは生きられない。支えあうことが生きる意欲であることも知っている。母親に抱かれない子どもと抱かれていない子どもとでは脳神経発育力と知能の伸びが4倍違う。抱かれた子どもは生きる意欲が強い。抱きはかりされて育った子どもは人のあら探しばかりする。幼稚園児の子どもたちは褒められることが多い。しかし小学校になると叱られの部分が増してくる。

人は「人」も大切にできるだから、まずは一番近くにいる私自身を大切にしないといけないのだ。今ここで「私」が生きていること、それが私自身の幸福だったのだ。

そして、その私は何故ここに存在できているのか、私を生んでくれたからだ、お父さんやお母さんがいなければ、私も存在していなかっただろう。私は私のカだけで、ここにいるのではない。数かぞえられない数だけの人たちが、今ここにいる。

また、誰もがこの世にいる。大や植物、鳥、虫など、どんな小さな命でも、必ず数がいるんだなあ、と思える。そう思うことが、生きていることが幸福に思えてくる。

「人」も大切にできるだから、まずは一番近くにいる私自身を大切にしないといけないのだ。今ここで「私」が生きていること、それが私自身の幸福だったのだ。

そして、その私は何故ここに存在できているのか、私を生んでくれたからだ。お父さんやお母さんがいなければ、私も存在していなかっただろう。私は私のカだけで、ここにいるのではない。数かぞえられない数だけの人たちが、今ここにいる。

また、誰もがこの世にいる。大や植物、鳥、虫など、どんな小さな命でも、必ず数がいるんだなあ、と思える。そう思うことが、生きていることが幸福に思えてくる。

人は独りでは生きられない。支えあうことが生きる意欲であることも知っている。母親に抱かれない子どもと抱かれていない子どもとでは脳神経発育力と知能の伸びが4倍違う。抱かれた子どもは生きる意欲が強い。抱きはかりされて育った子どもは人のあら探しばかりする。幼稚園児の子どもたちは褒められることが多い。しかし小学校になると叱られの部分が増してくる。

教育や家族のあり方について話す太田仁氏（21日夜、紀北町東長島公民館で）

第54回青少年読書感想文全国コンクール【紀北地区特選 感優賞】

幸福についての討論会

尾鷲中学校 一年 高村 美幸

「幸福」って何だろう。学からしても、幸せなもの、ということだと思う。ほしいものが手に入ったり、夢が叶ったりとても大きな幸せが「幸福」なんだと思う。幸って、とても大きな存在の幸福、とても私の近くには、なさそうだ。

しかし、この本は私と正反対の考えだった。「幸福はすぐ近くにある」と言っていた。私は、その言葉に反論した。幸福は、たくさん努力した人とかが手に入れると思うから、遠くにあるのがないと、反論していても、しょうがないので次のページへ進んだ。

進んでいく内に、気になる言葉があった。それは「生きていても、死んでいないわけではない」という言葉だ。幸福からの急に変わった「死」という言葉。そこから私の想像が「幸福」から「死」に変わった。

死ぬとどうなるのだろう。悪いことをしたら地獄へ行き、良いことをしたら、天国へ行くと、よく聞いた。それとも死は平等なのか。つらい場所なのか。幸福なのか。考え出したらきりがない。それと同時に疑問に思いとも、この疑問は分からないままだ。自分が死ぬまでは、本当のことは分からないだろう。

私の祖母が亡くなった。それはすごく悲しいときだった。私という一つの存在が消えるのだ。生きている人達に、どんどん忘れられていくのだ。世界中の人が私の存在を忘れる時、私は死んだことになるだろう。考えだしたらきりがない。

「死」は怖くなるくらい恐ろしくて、自分がなくなるのが、なくなってしまう感じが、そんな死が、いつかはやってくるとなると恐怖と不安でいっぱいになった。つまり「死」とは「すべてが終わること」だと思った。

悩んでいると、本はまたもと話題のことを言いはじめた。「死ぬことが始まり」と言った。よく分からなくなって「死」と「幸福」という言葉が私の頭の中を回った。

読んでいく内に、その意味がわかってきた。それは私も体験していることだった。

私は小学校の時ピアノを習っていた。でも始めなくなって、やめてしまった。その後に「そのかわりに何か習いごとをしたほうがいいよ」と祖母に言われ、絵を習い始めた。すごく、おもしろくて、絵が好きになった。ピアノをやめたのは複雑な気持ちだったけど、そのおかげで絵に出会えたのだ。やめることで、新しい楽しさが始まったのだ。

やっぱ、「死ぬ」と「始まり」の意味が理解できた。もちろん、あせらずに続けることも大事だ。

やっぱ、「死ぬ」と「始まり」の意味が理解できた。もちろん、あせらずに続けることも大事だ。

やっぱ、「死ぬ」と「始まり」の意味が理解できた。もちろん、あせらずに続けることも大事だ。

が、過去のいやだった自分、弱かった自分を乗り越えて、新しい自分に一歩ふみ出すことが大切だったのだ。

このとき「死」への恐怖、ほとんどなくなっていた。死ぬことも、もしかしたら新しい世界の始まりかもしれないからだ。

医師、本当の医師なこと言った。「人は無意識に困難を起こってほしいと思っている」そう言った。これはおかしいと思った。困難はスムーズにいかない。夢を叶えるためなのに、がん張っているのに、その夢をじゃまする困難が、起こってほしいわけがない。そもそも困難なんか嫌んでいないと思った。

しかし、その理由は、すごく納得できた。それは、人は夢が叶うことを恐れているからだ。夢が叶ったら、生活がいやでもかわってしまうかもしれない。だから、生活がいやだったから、生活がいやだったから、生活がいやだった

紀勢新聞
発行所
紀勢新聞社
三重県尾鷲市林町15－20
TEL0597-23-3344番
FAX0597-22-1471
〒519-3612
郵便口座 00820-3-15884

選び抜かれた珠玉の逸品
美しいきものと宝石
株式会社 つるや
尾鷲市栄町2の28 ☎0120-0180

バス運行計画に意見を

尾鷲市の公共交通見直しで

バス路線の見直しを中心に、市内交通体系の計画案をまとめた「尾鷲市地域公共交通活性化協議会」（会長・熊田佳市長）は住民に意見を募るパブリックコメントを始めた。十二月十九日まで募集し、その意見を踏まえた住民計画を四月に申請して、来年四月の運行開始を目指す。

同協議会では十二月一日発行の市広報の記事とそれに折り込む計画案の概要版でほぼ全市民に知らせ、意見を求める。

各区長、自治会長向け説明会、住民アンケート調査も踏まえてつくった市内交通体系の計画案は、バス路線を三本に絞れ、

①松本線は市街地迂回バスとなるが、ふれあいバス八鬼山線は元屋敷を乗和して三木里まで延長、輪内線を集約して「市街地巡回バス」（仮称）の南回り線を新設する。

②地域内バスは新規路線を含め集約、公共交通空白地帯を解消する運行ルートに再編し、JR尾鷲駅に発着所を設け、特定列車との接続を考慮したダイヤに改正。

ふれあいバス八鬼山線は二木里―三木浦―早田―九鬼―梶木山間を、南回りは野原尾鷲線路線を利用し、梶賀―曽根―吉津―二木里―梶木山間を運行する。どちらも二日市浦西線を通り、八鬼山線はJR九鬼駅、二木里駅と、南回りは三木里駅、曽根駅との連絡を考慮したダイヤに再編した。複雑路線は徒歩区間が最短となるダイヤ編成とするため、一部スタールバスを利用する。

九月末から十月にかけて十四会場で住民説明会を開き、その上で具体的な路線別の時刻表と運賃を設定した。時刻表は市内全戸に配布する概要版で紹介している。運賃は百円単位で二百円を超えると、いずれも市内公共交通（百円）を、一市街地内の料金（七百円）から最高（千百円）へ。

問合せは市地域交通課（☎23－8134）へ。

16チームの熱戦開幕

東紀州おわせ選抜野球大会

少年野球大会の開会式で選手宣誓する野間友君

第六回東紀州おわせ選抜少年野球大会が二十二日、尾鷲市野球場ならびに梶賀中学校グラウンドで開幕した。東紀州の十六チームが二十三日夕に二日間にわたり熱戦を繰り広げる。

主催は東紀州地区少年野球連盟。尾鷲市野球場で三日の大会でつくる第7回実行委員会（村対文委員長）、県内の南回り一チーム（和歌山県）チームを含め、二回人を超える選手が集まった。

開会式は体育館で行われ、多くの父母と大会関係者が見守る中で盛大に行われた。

選手入場で始まり、尾鷲中学校吹奏楽部が演奏する南部節野球大会の歌「夢は

少年野球大会の開会式で選手宣誓する野間友君

はるかに」に乗せて、甲子園大会の高校球児のように大きく手を振り堂々の行進をした。

中村実行委員長が開会宣言し、来賓挨拶、中学生部員の選手宣誓があって、主催者あいさつ。大会長の松田尾鷲市長は「第一球プレーに集中していただいて、自粛と試合を規制していたかくことを期待する。皆さんの汗を流して元気よく頑張ってください」と、大会名誉会長の熊田佳住尾鷲市長は「楽しくプレー、全力プレーで頑張って下さい」と激励たちを励ました。

選手宣誓は東紀州選抜中学の野間友君。「夢と誇に囲まれた球場を満員にすばらしいファンルとなるとすばらしい中間となる二塁に球場をできることに感謝し、正々堂々とプレーすることを誓います」と力強く宣誓すると、拍手の花火が打ち上がり、場内を華やかせた。

大会は東紀州地区内のトーナメント戦で、中野球場、中尾尾鷲三田火力発電所、尾鷲中学校、尾鷲高校光ケヒクラウンドの四会場を使用し、二日間で十チーム一日三試合、二日間で四試合を行う。開会式終了後、早大合わせ組連を行った。

参加チーム名のとおり、市内の教育に貢献するということで、少子化対策及効果をもたらしている。

若い輝くに乗せて、甲子園大会の高校球児のように大きく手を振り堂々の行進をした。

中村実行委員長が開会宣言し、来賓挨拶、中学生部員の選手宣誓があって、主催者あいさつ。大会長の松田尾鷲市長は「第一球プレーに集中していただいて、自粛と試合を規制していたかくことを期待する。皆さんの汗を流して元気よく頑張ってください」と、大会名誉会長の熊田佳住尾鷲市長は「楽しくプレー、全力プレーで頑張って下さい」と激励たちを励ました。

選手宣誓は東紀州地区中学の野間友君。「夢と誇に囲まれた球場を満員にすばらしいファンルとなるとすばらしい中間となる二塁に球場をできることに感謝し、正々堂々とプレーすることを誓います」と力強く宣誓すると、拍手の花火が打ち上がり、場内を華やかせた。

大会は東紀州地区内のトーナメント戦で、中野球場、中尾尾鷲三田火力発電所、尾鷲中学校、尾鷲高校光ケヒクラウンドの四会場を使用し、二日間で十チーム一日三試合、二日間で四試合を行う。開会式終了後、早大合わせ組連を行った。

参加チーム名のとおり、市内の教育に貢献するということで、少子化対策及効果をもたらしている。

昭和の女性歌人 斉藤 史

その物語と短歌⑱

明治記念聖蹟合歌会短歌講座
常任委員 佐伯 裕子

七

それから、物語ということに関してその中さんの話ですが、どのように短歌作品としていこうと思っていたかという話のもう二つ大きな出発点を紹介しておきたいと思います。それはやはり歌人としての出発点でもあるのですが、いまでは誰に勝りのある言葉がたくさん出てきますので、歌をおくるのもやはりそしてしまうような、『西園寺源』という歌集を昭和二十四年に刊行されています。この『西園寺源』の最初のほうはそもいい歌があるのですが、最後のほうに『西園寺源』という連作をつくっています。その二部作立子の物語は、私はやはり歌としては失敗しているように思いました。

中さんというのは、ずっとこの出発していて、とにかく自分のなかに現在、現代というものを見つめようとわけれども歌がなかなか成立しないタイプの歌人なのです。そのときに『西園寺源』の美学のほうに身をすりよせてつくるということができないわけです。ですから、時人公園のその中の物語ということを考えられたんだいです。その先に何があるかというと、小さな事件に彼らが集まって、出発点を踏り返して、出発点をもって、彼らが何をもって生のよすがとするかといった、過去の栄光に執着することができなかったというとこと、史実の流れのなかに出てくる。また歌を派とされたのです

にはなはだに強い執着をもちながら、自分たちの誇った血のなかで破滅しながら暮らしていく情景を描いています。そして最後に、やがてその情景は父の歌に収斂していきます。そして最後に、『西園寺源』という歌集作表した のではないか。そのときに、中さんは、自分がもう一度回復に自覚しとのではないか。この時代で三度めの冬、それが、歌を作るうえでおそれられやはりこれも記念的な表現作だと思っております。

が、現在の、敗後の日本の現実にがあると崩壊してしまうんだというとを、史実の流れのなかで、自分たちの誇った血のなかで破滅しながら暮らしていく情景を描いています。そして最後に、やがてその情景は父の歌に収斂していきます。そして最後に、『西園寺源』という歌集作表した のではないか。そのときに、中さんは、自分がもう一度回復に自覚しとのではないか。この時代で三度めの冬、それが、歌を作るうえでおそれられやはりこれも記念的な表現作だと思っております。

そういうふうにして出きた人びとのような方向性をとったということを考えなければなりません。自分が抱えている二、二大事件を現在に結びつけるようなことを考えるもうとできないということももうできないということを、『西園寺源』で示したのではないか！

「ひとりぐらなる」の昭和四十五年の作品を見ていただけばすぐわかる！

「ひとりぐらなる」の昭和四十五年の作品を見ていただけばすぐわかる！

「秋の旅鶴」の平成四年に作った作品です。

「友等の雨天われの老死の間（あの）時代であはれ春の花散りけり」という歌があります。

この歌で私が感じるのは、雨に煙ういてしまった地獄の場面は、自分とは違ったはられない光景なのだが、山奥のように年とってきたときに、しだいに

だに遠ざかっていくことをとても恐れるということです。そして、悲しみの場面には、いまも涙が絶っている。私が歌詠手を求められながらつぼを今に歩いていくときも、悲しみの場面にまた出会っている。

二、三年前の四月頃がいつは絶っていましたので、その頃の歌を、いま歌詠手を歩いている歌を二つ紹介します。そのようにして、現代の日分に通いう歌の新型なものをダイナミックだなあとまるってくるというそれを思っています。

しかし、歌集というものをえないのです。だんだん薄れていきます。

そして、『秋の旅鶴』の平成四年の歌です。これは八十代の歌です。「友等の雨天われの老死の間（あの）時代であはれ春の花散りけり」。このときに「友等の雨天われの老死」の死に方には「この格別感」がある。

尾鷲市 地域公共交通総合連携計画(案) パブリックコメント ～概要版～

案に対するみなさんのご意見をお聞かせください

1. 基本計画の目的（利便性が高く、安心安全な公共交通ネットワークの構築）

◆本市は急峻な山地に海岸が迫る厳しい地形環境で、過疎・少子高齢化の進展などにより利用者が減少しています。このことから、誰もが安心安全でかつ地域の活性化に繋がる交通体系を実現します。

◆熊野尾鷲道路「尾鷲南IC～三木里IC」の開通や近畿自動車道紀勢線の整備など新たな道路ネットワークの形成が図られ、公共交通環境は大きく変化しています。これらの高速網に対応した公共交通体系を構築します。

◆道路運送法の改正などによる新たな交通サービス(福祉有償運送など)の出現や、住民参加型の地域に適した計画づくりが求められていることから、市民ニーズに対応した創造性豊かな計画づくりを目指します。

2. 尾鷲市から見た現状と課題（過疎高齢化と利用者数の減少）

◆現状と課題

・少子高齢化の進展
・乗用車の普及

→

・公共交通利用者の減少
・環境負荷の増大
・利用便数の減少
・運行維持費用の増加

少子高齢化の進展

	尾鷲地区	旧須賀利村	旧九鬼村	旧北輪内村	旧南輪内村
人　口	17,554	347	785	1551	1,756
年少人口	2,155	5	21	103	112
老年人口	5,115	209	457	756	888
高齢化率	29.14%	60.23%	58.22%	48.74%	50.57%

※平成20年 4月1日現在住民基本台帳による

各路線別乗降者数

	松本線	九鬼線	輪内線	八鬼山線
平均乗降者数	3.62/便	0.66/便	2.26人/便	11.73人/便
最大乗員数	18人	5人	17人	33人

※平成20年6月19日～7月18日に実施の乗降調査よる（但し、八鬼山線は7月に実施）

3. 地域公共交通の基本方針

◆地域振興、地球温暖化対策、公共交通不便地域の解消、持続可能な生活交通路線の維持

基本目標

■ 利用しやすい公共交通体系の構築

高齢者･障がい者･園児･児童･生徒など多くの市民が利用しやすい交通体系を構築します。

■ 地域の活性化への寄与

三重県立熊野古道センター、夢古道おわせ及び世界遺産登録された熊野古道などの観光交流施設との連携を図り、来訪者へのもてなしや、地域の活性化に寄与する交通体系を構築します。

■永続的に維持できる料金体系

バス路線が永続的に維持できる料金体系を構築します。

■ 地域・利用者の参画

地域及び利用者が運行に参画できる仕組みを構築します。

■積極的な情報提供

市内のバス・鉄道路線が一目で見られる利用者に優しいパンフレットの作成等を行っていきます。

■ 環境問題等への配慮

地球温暖化など環境問題等への配慮が必要となってきており、環境にやさしい公共交通体系を目指します。

4. 路線別計画

（仮称）尾鷲地区巡回バス

- 観光施設、商業施設、公共交通空白地帯を経由するルート設定
- ＪＲ尾鷲駅に停留所を設け、特急列車との接続を考慮したダイヤに再編

（仮称）市街地直通バス「南回り線」

- 熊野尾鷲道路を活用し､「梶賀」～「曽根」～「賀田」～「古江」～「三木里」～「瀬木山」間を運行します。
- ＪＲ三木里駅・賀田駅との接続を考慮したダイヤを編成
- １日片道４便運行

ふれあいバス八鬼山線

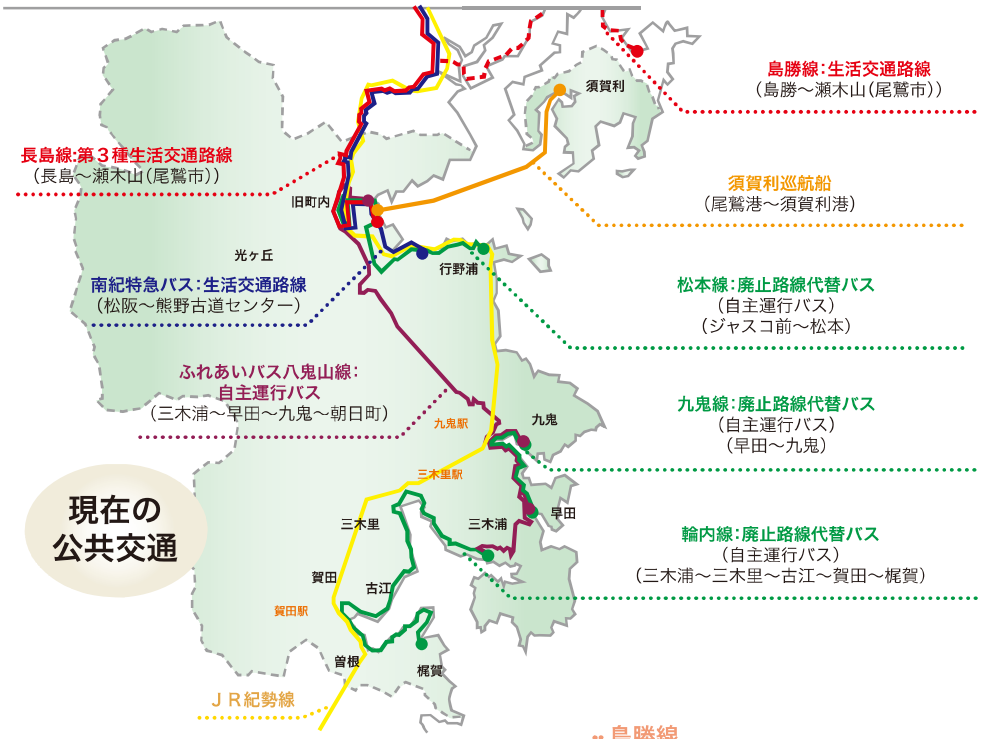
- 「三木里」～「三木浦」～「早田」～「九鬼」～「瀬木山」間を運行
- ＪＲ九鬼駅､三木里駅との接続を考慮したダイヤに再編
- １日片道４便運行

スクールバス利活用

- 梶賀地区のみスクールバスの利活用

※いずれの路線も利用しやすいバス停を設置します

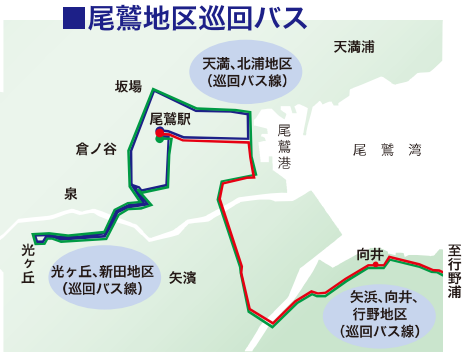
尾鷲市の路線図（案）



◆ ＪＲ列車との連携を図るため、九鬼･輪内方面からの直通バスは２つの駅に停車する。

◆ 市内巡回バスは、新たに光ヶ丘へ乗り入れるとともに、ＪＲ特急南紀に連絡する。

■尾鷲地区巡回バス



※運行ダイヤは、別紙に掲載していますのでご覧ください。

5. 利用料金について

◆わかりやいように100円単位に設定します。
◆全市的に統一された、地区間の距離に応じた料金体系とします。

※路線ごとの料金表は、別紙に掲載しておりますのでご覧ください。

距　　離	料　金
５km未満	２００円
５km～１０km未満	３００円
１０km～１５km未満	４００円
１５km～２０km未満	５００円
２０km以上	６００円

6. 計画の目標と効果（地域で支える公共交通）

計画の目標値

◆運行費用に対する運賃収入の目標数値

平成19年度 35.5% → 平成23年度 70.0%

◆最低目標数値 50.0%

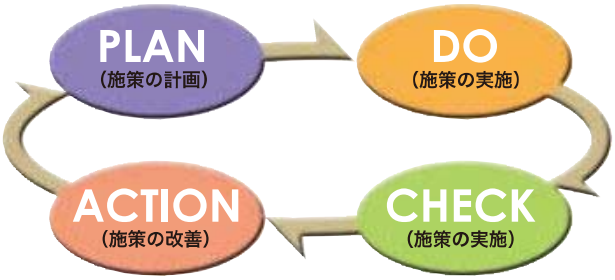
期待される効果

- ＣＯ２排出量削減による環境負荷の軽減
- 高齢ドライバーの公共交通への転換による事故の危険性低下
- 安心で安全な通学・通院手段の確保
- 生活自立圏の確保

7. 計画の展開について

◆バス路線の利用状況、収支状況を定期的に公表し、よりよい公共交通を目指します。

◆平成21年度から3ヶ年順次計画を実施し、毎年評価･改善に努めます。



ご意見は、平成20年12月19日（金）までに、ハガキ又はホームページの専用フォームでお寄せください。（ハガキは別紙の専用用紙をご活用してください。）

ホームページはこちらです。（http://www.city.owase.lg.jp/link/renkeikeikaku.html）

※尾鷲市地域公共交通総合連携計画の詳細版はホームページ、市役所、出張所、公民館で閲覧できます。

送付先　Ｅメール　sechosei@city.owase.lg.jp

問い合わせ　**尾鷲市地域公共交通活性化協議会**
（事務局：尾鷲市役所市長公室政策調整係）
TEL 0597-23-8134

お寄せいただいたご意見は、意見に対する尾鷲市の考えとともに整理した上で公表させていただきます。
ただし、個別のご意見には直接回答いたしませんので、あらかじめご了承願います。

尾鷲市の新たなバス路線 ◆路線別時刻表・料金表（案）

尾鷲地区巡回バス ▶時刻表

停留所名	時刻					
紀伊松本	7:25	8:45		11:30		16:55
熊野古道センター前	7:32	8:52		11:37	13:00	17:02
矢浜	7:37	8:57		11:42	13:05	17:07
朝日町	7:42	9:02		11:47	↓	17:12
尾鷲駅（着）	7:45	9:05		11:50		17:15
尾鷲駅（発）	7:50	9:10	10:00			17:20
朝日町	7:53	9:13	10:03			17:23
北浦	7:55	9:15	10:05		13:09	17:25
ジャスコ前	7:58	9:18	10:08		13:12	17:28
総合病院前	8:00	9:20	10:10		13:14	17:30
光ヶ丘	8:05	9:25	10:15		13:19	17:35
総合病院前	8:09	9:29	10:19		13:23	17:39
尾鷲駅	8:14	9:34	10:24		13:28	17:44

停留所名	時刻					
尾鷲駅			10:40	12:00	15:40	18:00
総合病院前			10:45	12:05	15:45	18:05
光ヶ丘			10:50	12:10	15:50	18:10
総合病院前			10:54	12:14	15:54	18:14
ジャスコ前			10:56	12:16	15:56	18:16
北浦			10:59	12:19	15:59	18:19
朝日町			↓	12:21		
尾鷲駅（着）				12:24		
尾鷲駅（発）	8:20			12:40		
朝日町	8:23			12:43		
矢浜	8:28		11:04	12:48	16:04	18:24
熊野古道センター前	8:33		11:09	12:53	16:09	18:29
紀伊松本	8:40		11:16		16:16	18:36

▶料金表

行野浦			
200円	大曽根		
300円	200円	市街地	
――	――	200円	市街地

市街地直通バス「梶回り線」▶時刻表

（梶賀→市街地）

停留所名	時刻			
梶賀	7:10	9:15	13:15	16:55
曽根	7:18	9:23	13:23	17:03
賀田駅前	7:20	9:25	13:25	17:05
古江	7:26	9:31	13:31	17:11
三木里駅前	7:34	9:39	13:39	17:19
総合病院前	7:54	9:59	13:59	17:39
瀬木山	8:01	10:06	14:06	17:46

（市街地→梶賀）

停留所名	時刻			
瀬木山	8:15	11:54	15:45	18:55
総合病院前	8:22	12:01	15:52	19:02
三木里駅前	8:42	12:21	16:12	19:22
古江	8:50	12:29	16:20	19:30
賀田駅前	8:56	12:35	16:26	19:36
曽根	8:58	12:37	16:28	19:38
梶賀	9:06	12:45	16:36	19:46

▶料金表

梶賀					
200円	賀田・曽根				
300円	200円	古江			
400円	300円	200円	三木里		
600円	500円	500円	400円	尾鷲地区	
――	――	――	――	200円	尾鷲地区

市街地直通バス「ふれあいバス八鬼山線」▶時刻表

（三木里→尾鷲市街地）

停留所名	時刻				
三木里駅前	6:59	9:34	13:29	17:10	20:16
名柄	7:03	9:38	13:33	17:14	20:20
小臨	7:05	9:40	13:35	17:16	20:22
三木浦(着)	7:09	9:44	13:39	17:20	20:26
三木浦(発)	7:10	9:45	13:40	17:21	
早田(着)	7:20	9:55	13:50	17:31	
早田(発)	7:21	9:56	13:51	17:32	
九鬼駅	7:29	10:04	13:59	17:40	
九鬼町(着)	7:33	10:08	14:03	17:44	
九鬼町(発)	7:34	10:09	14:04	17:45	
九鬼駅	7:38	10:13	14:08	17:49	
総合病院前(着)	7:56	10:31	14:26	18:07	
総合病院前(発)	7:56	10:40	14:26	18:07	
瀬木山	8:03	10:47	14:33	18:14	

（尾鷲市街地→三木里）

停留所名	時刻				
瀬木山		8:10	11:59	15:49	19:00
総合病院前		8:17	12:06	15:56	19:07
九鬼駅		8:35	12:24	16:14	19:25
九鬼町(着)		8:39	12:28	16:18	19:29
九鬼町(発)		8:40	12:29	16:19	19:30
九鬼駅		8:44	12:33	16:23	19:34
早田(着)		8:52	12:41	16:31	19:42
早田(発)		8:53	12:42	16:32	19:43
三木浦(着)		9:03	12:52	16:42	19:53
三木浦(発)	6:45	9:04	12:53	16:43	19:54
小臨	6:49	9:08	12:57	16:47	19:58
名柄	6:51	9:10	12:59	16:49	20:00
三木里駅前	6:55	9:14	13:03	16:53	20:04

▶料金表

三木浦・小臨 名柄・三木里				
200円	早田			
300円	200円	九鬼		
500円	500円	400円	尾鷲地区	
――	――	――	200円	尾鷲地区

※ バス停については、代表的なバス停のみを記載しております。既存のバス停にも停車いたします。

※ 尾鷲地区巡回バスについては、尾鷲総合病院正面玄関付近にバス停を設置するため、現在の尾鷲総合病院前（おとと前・パーティーハウス前）には停車いたしません。

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

（事務局：尾鷲市市長公室政策調整係）

TEL　0597-23-8134
FAX　0597-22-2111
E-mail sechosei@city.owase.lg.jp