

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

平成20年5月28日設置
平成21年3月19日連携計画策定

概要

過疎高齢化が進む地域においては、利用者の減少が続き公共交通の存続が危ぶまれるような状況にある。そのなかで、地域特性を活かし、定住・交流促進が図れる対策を講じるため、これまでのバス路線を全面的に見直し、持続・継続できる地域及び路線を構築する。



○ふれあいバスの運行

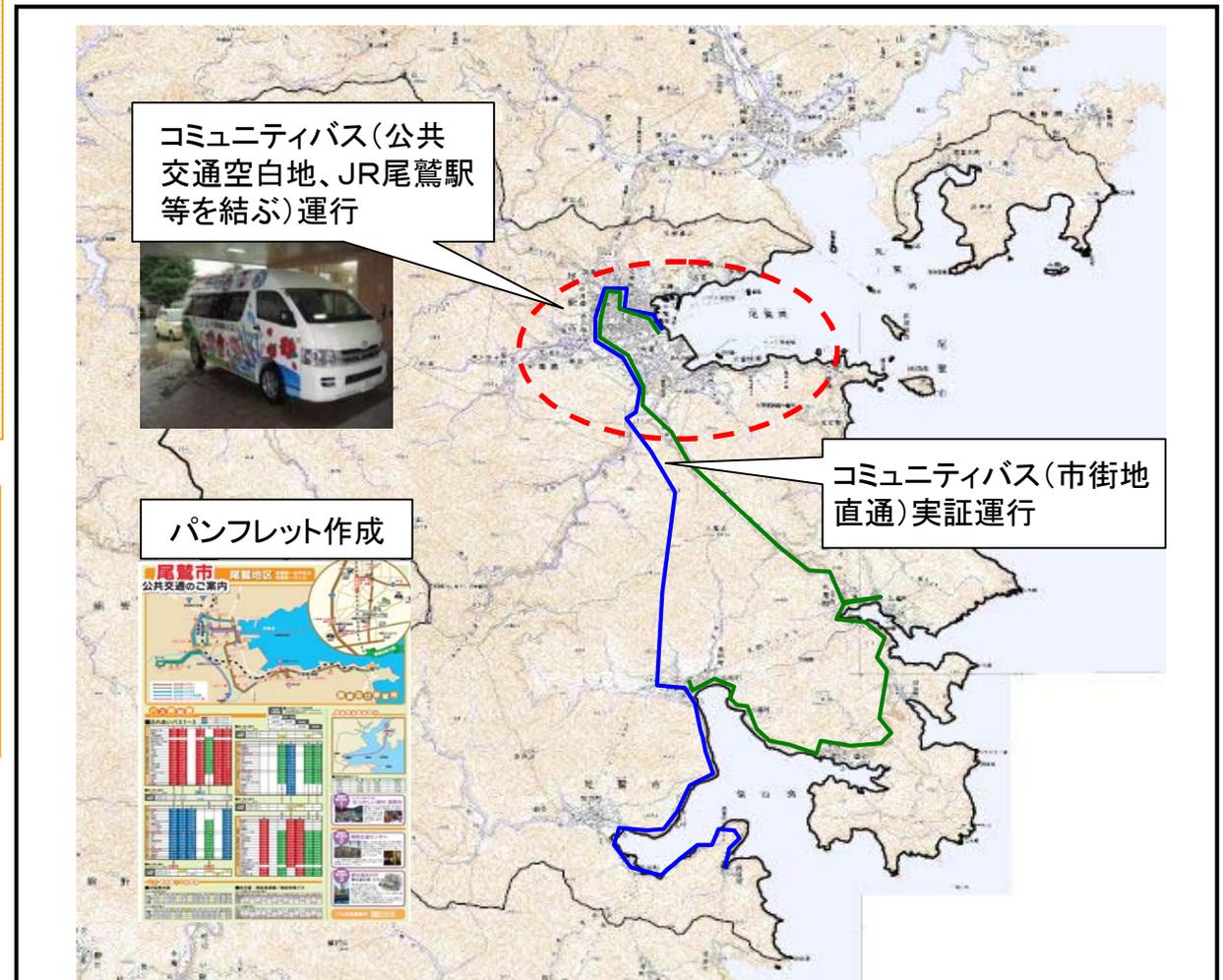
尾鷲地区においては、交通空白地、JR尾鷲駅、宿泊施設及び観光施設とを結ぶ路線に再編し、アクセス向上を図る。

海岸線に点在している各集落については、近隣の駅とを結ぶ単一的なバス運行から、新たに市街地を加え、更なる生活交通路線へと変化させる。

これらのバス路線の実施により利用者増を図るとともに、尾鷲市が自立した生活圏を形成し、持続・継続できる地域づくりに繋げる。

○公共交通の利用促進策の実施

市内の鉄道やバス路線及びダイヤのほか、公共交通機関の連絡状況、尾鷲市観光情報など、利用者にとってわかりやすいパンフレット及びホームページを作成する。



○協議会の開催状況及び事業の進捗状況【2回開催】

昨年に、ふれあいバスの改善方針を法定協議会で定めたほか、本年2月には、市政懇談会における意見や地元高校のアンケート結果をもとにふれあいバスの路線、ダイヤ等の改善について、審議を諮る予定である。また、事業の進捗状況については、初年度からの3路線の実証運行を継続事業として、実施しており、2年度目の実証運行では、利用者の増加とともに収支率の向上といった成果も上げている。

○事業の昨年からの改善点(2年度、3年度)

実証運行2年度には、具体的な改善は実施されていないが、昨年度に実施したアンケート調査や乗降調査を踏まえ、ふれあいバスの改善方針を定めるとともに、昨年10月から11月にかけて実施した市内13地区における市政懇談会において、改善方針についての意見を求めた。また、ふれあいバスの見直しによる地元高校への影響を調査するため、高校生利用者に対しアンケート調査を行っており、これらの調査結果をもとに、実証運行3年度にあたる来年度の夏頃を目途に路線やダイヤ、料金等を見直す予定である。

○事業の具体的な成果

周辺地域から市街地への直通運行について、地元高校への通学を確保するための路線を構築したことで、実証運行開始後、尾鷲高校入学者の増加が見られたほか、今年度においても定期券利用者も月平均12.1人が利用している。また、通勤定期についても最も多い月で4人(月平均で2.5人)が利用されているほか、回数券利用者の増加(前年度比5.8%増)が確認されており、収支率向上や通院の確保以外にも通勤・通学などの移動手段を確保するという目標を達成するために具体的な成果が上がっている。

○今後の課題等

ふれあいバスの実証運行実績については、全体収支率(平成22年4月1日から12月31日までの実績)が42.6%と実証運行の初年度より向上しているものの、目標数値まで達していない。個々の問題点としては周辺地域から市街地への直通運行については、収支率が概ね50%程度と初年度と比較し向上しているが、昨年に実施した市政懇談会の意見のなかで、JRとの連絡強化のほか、ふれあいバス路線間における乗り継ぎや乗り継ぎ時の利用料金等の要望もあり、本年の夏頃を目途に路線、ダイヤ、乗り継ぎ料金等を見直していく。また市街地循環型バスの実証運行については、周辺地域から市街地への直通運行2路線と比較すると収支率が17.5%と低調であるため、システムの簡素化を図り、わかりやすい路線に見直す予定である。

○自己評価のポイント(事業を実施する上で苦労した点、工夫した点等)

市内13地区において市政懇談会を実施し、ふれあいバスの実績やアンケート結果等を踏まえたふれあいバスの改善方針について意見を求めた。また、市政懇談会での意見のほか、ふれあいバスの見直しによる地元高校の影響を調査するため、高校生利用者に対するアンケート調査を実施し、最終的な改善内容等を定め、法定協議会に諮る予定である。このことから、利用者の増加や収支率向上を図るための改善とあわせて、路線、ダイヤ等の修正による影響を最小限に抑えるため、地域関係者からの合意が得られるよう意見聴取を行った。

計画事業に係る事後評価記載様式(2年度目)

I 総合評価

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実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備するための検討を行ったか。

地域の公共交通活性化を活性化するために、今年度は事業実施の2年度目として、アンケート調査や乗降調査を踏まえ、ふれあいバスの改善方針を定め、昨年10月から11月にかけて実施した市内13地区における市政懇談会において、改善方針についての意見を求めた。これらの意見をもとに来年度の夏頃を目途に路線やダイヤ、料金等を見直す予定である。

II 計画事業の実施

- ① 事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

事業計画に基づき、周辺地域から市街地への直通運行及び鉄道へのアクセス路線としての実証運行、公共交通空白地域の解消を目的とした市街地型バスの実証運行を継続事業として実施。実証運行3路線の利用者数及び収支率(平成22年4月から12月末まで)は、①ふれあいバス「尾鷲地区」が10,471人、17.5%、②ふれあいバス「八鬼山線」が18,531人、52.5%、③ふれあいバス「ハラソ線」が16,249人、46.2%となっており、初年度の実証運行と比較すると本市の人口が減少している中、利用者数(2,532人増)、収支率(3.4%増)とも向上している。

III 具体的成果

- ① 定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

総合連携計画において、収支率の目標数値と下限数値を設定していることから、運賃収入の把握はもとより、毎月の利用実態調査(運行時間別の停留所の乗降人員等を把握)を把握し、事業評価を行った。

- ② 実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

周辺地域から市街地への直通運行について、地元高校への通学を確保するための路線を構築したことで、実証運行開始後、尾鷲高校入学者の増加が見られたほか、今年度においても定期券利用者も月平均で12.1人が利用している。また、通勤定期についても最も多い月で4人(月平均で2.5人)が利用されているほか、回数券利用者の増加(前年度比5.8%増)が確認されており、収支率向上や通院の確保以外にも通勤・通学などの移動手段を確保するという目標を達成するために適切な事業であると判断される。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

IV 自立性・持続性
1 事業の本格実施に向けての準備
<p>① 実施した事業を翌年度実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。</p> <p>路線バスの実証運行については、全体収支率は42.6%であった。個々の問題点としては周辺地域から市街地への直通運行については、収支率が概ね50%程度と初年度と比較し向上しているものの、昨年に実施した市政懇談会の意見のなかで、JRとの連絡強化のほか、ふれあいバス路線間における乗り継ぎや乗り継ぎ時の利用料金等の要望もあり、本年の夏頃を目途に路線、ダイヤ、乗り継ぎ料金等を見直していく。また市街地循環型バスの実証運行については、周辺地域から市街地への直通運行2路線と比較すると収支率が17.5%と低調であるため、系統の簡素化を図り、わかりやすい路線に見直す予定である。</p>
<p>② 実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。</p> <p>昨年度に実施したアンケート調査や乗降調査を踏まえ、今年度、協議会において、れあいバスの改善方針を定め、昨年10月から11月にかけて実施した市内13地区における市政懇談会で、改善方針についての意見を求めた。これらの意見をもとに来年度の夏頃を目途に路線やダイヤ、料金等を見直す予定である。</p>
2 事業の実施環境
<p>① 当該事業の翌年度実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。</p> <p>3路線の実証運行の継続については、総合事業の国費のほか、尾鷲市からの財政支出により、実施する。(平成23年第1回尾鷲市議会定例会に平成23年度予算案を提出し、審議される。)</p>
<p>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当該事業を翌年度実施する環境を整備しているか。</p> <p>広報おわせによる公共交通の啓発のほか、市政懇談会を通じてふれあいバスの現状や課題等を市民と共有する機会を設けることで、利用促進を図っている。これらの効果については、人口減少が進行する本市において、今年度(平成22年4月～12月末)の利用者数の増加とともに収支率が向上していることに表れている。</p> <p>一方、協賛金拠出については、過疎高齢化が著しく、長引く不況により現在のところ実施する環境は整っていない。</p>
<p>③ 当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。</p> <p>総合事業による路線バスの実証運行の終了後に、自主運行バスとして運行が継続していくために、収支率を目標数値として設定している。収支で赤字が見込まれるが、これについては、本市議会にも上程し、意見集約を図っているため、本収支率を維持できるよう、地域住民と議論していくことを計画書に明記している。</p>

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

V 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事項が明確に定められ、計画事業の進め方、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、平成20年第1回協議会で議決されており、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2名、老人クラブ会長を選出しており、市民の意見が事業に反映される仕組みを設けている。また、広報おわせによるふれあいバスの情報提供や連携計画策定の際に開催した地区説明会等を通じ、公共交通に関する市民の意識の高まりが見られる。また、昨年10月から11月にかけて市内13ヶ所で市政懇談会を開催し、そのなかで、今後のバスの事業改善に関する貴重な意見を集約している。

- ③ 計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されているか。

計画事業の実施にあたっては、これまでの調査事業と並行して協議を行っており、平成22年度第1回法定協議会において、計画事業の実績等を報告・審議しているほか、昨年度に実施したアンケート調査や乗降調査を踏まえふれあいバスの改善方針を定めている。また、昨年10月から11月にかけて実施した市内13地区における市政懇談会で、改善方針についての意見を求め、これを踏まえた改善案をもとに本年2月に開催予定の法定協議会で協議を行う。

- ④ 協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されているか。

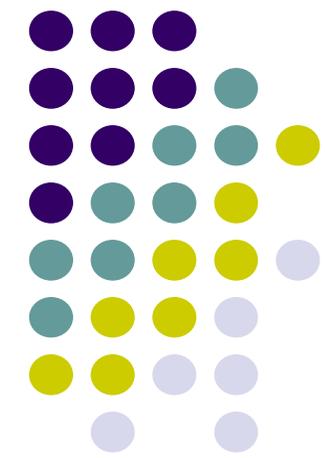
法定協議会の議事の傍聴、議事録の公開については、傍聴及び会議録等の公開に関する要綱を設置し、会議の傍聴、会議録等を公開している。また、会議資料、議事等についても、尾鷲市HPIにおいて、公表している。

- ⑤ 地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を翌年度実施すること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。

市内13地区において市政懇談会を開催し、ふれあいバスの実績やアンケート結果等を踏まえたふれあいバスの改善方針について、意見を求めた。また、市政懇談会での意見のほか、ふれあいバスの見直しによる地元高校の影響を調査するため、高校生利用者に対するアンケート調査の実施し、最終的な改善内容等を定めるとともに法定協議会に諮る予定である。このことから、利用者の増加や収支率向上を図るための改善とあわせて、路線、ダイヤ等の修正による通学・通勤等に影響が生じないよう地域関係者の意見聴取を行っていることから、地域の実質的な合意が形成されたと考えられる。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

ふれあいバスの改善方針について



尾鷲市地域公共交通活性化協議会

ふれあいバス実証運行の実績 (平成21年7月～平成22年3月)

● ふれあいバス3路線の実績

	尾鷲地区	八鬼山線	ハラソ線	合 計
利用者数	9,575人	18,333人	14,811人	42,719人
利用収入	1,514,827円	7,533,003円	5,969,766円	15,017,596円
運行費用	8,190,440円	16,652,203円	13,436,110円	38,278,753円
収 支 率	18.5%	45.2%	44.4%	39.2%

ふれあいバス3路線の全体収支率は、39.2%と
平成19年度実績35.5%と比較すると3.7%向上

ふれあいバスの実証運行による効果

九鬼・早田・輪内地区からの通勤・通学を確保

- ➡ 九鬼・早田・輪内地区からの尾鷲高校への通学定期利用者が増加（H20年度4人→H21年度10人）
- ➡ これまで見られなかった通勤定期の利用が見られた。

公共交通空白地域の解消

- ➡ ふれあいバスの実証運行開始まで公共交通空白地域であった「光ヶ丘」地域の利用が多い。

課題整理と改善方針の作成

収支率の向上や空白地域の解消など、一定の効果があるものの、連携計画に定める収支率の目標数値に達成していない。



アンケート調査や利用実態等を踏まえ、ふれあいバスの課題を整理



ふれあいバスの改善に向けた方針を定め、利便性や効率性のバランスに配慮した、地域の実情に合った改善方針を定める。

ふれあいバスの課題整理及び改善方針（案）

課 題

改 善 方 針

尾鷲地区

- 路線数が多いため、複雑となり、利用者にとってわかりにくい。

- 平成21年度の利用実態を踏まえ利用の少なかった路線の一部を簡素化し利用者にとってわかりやすい路線を構築する。

八鬼山線 ハラソ線

- 午後の便で尾鷲地区に行った場合、その復路の便が約1時間後に出発するため 尾鷲地区での滞在時間が短い。
- 通勤利用者にとっては、最終便の時刻（19：00頃）が遅いため、仕事を終わってから、バスの発車まで待ち時間がある。

- 滞在時間の増加を図るため、3便目のダイヤを変更。
- 尾鷲高校の通学生徒の利用状況を調査し、影響がなければ最終便を30分程度早める。

八鬼山線

- 午前7時台のJR上り列車に接続していない。

- JR上り列車（7時）に連絡可能なダイヤを編成。
- 始発便・最終便を古江地区に変更

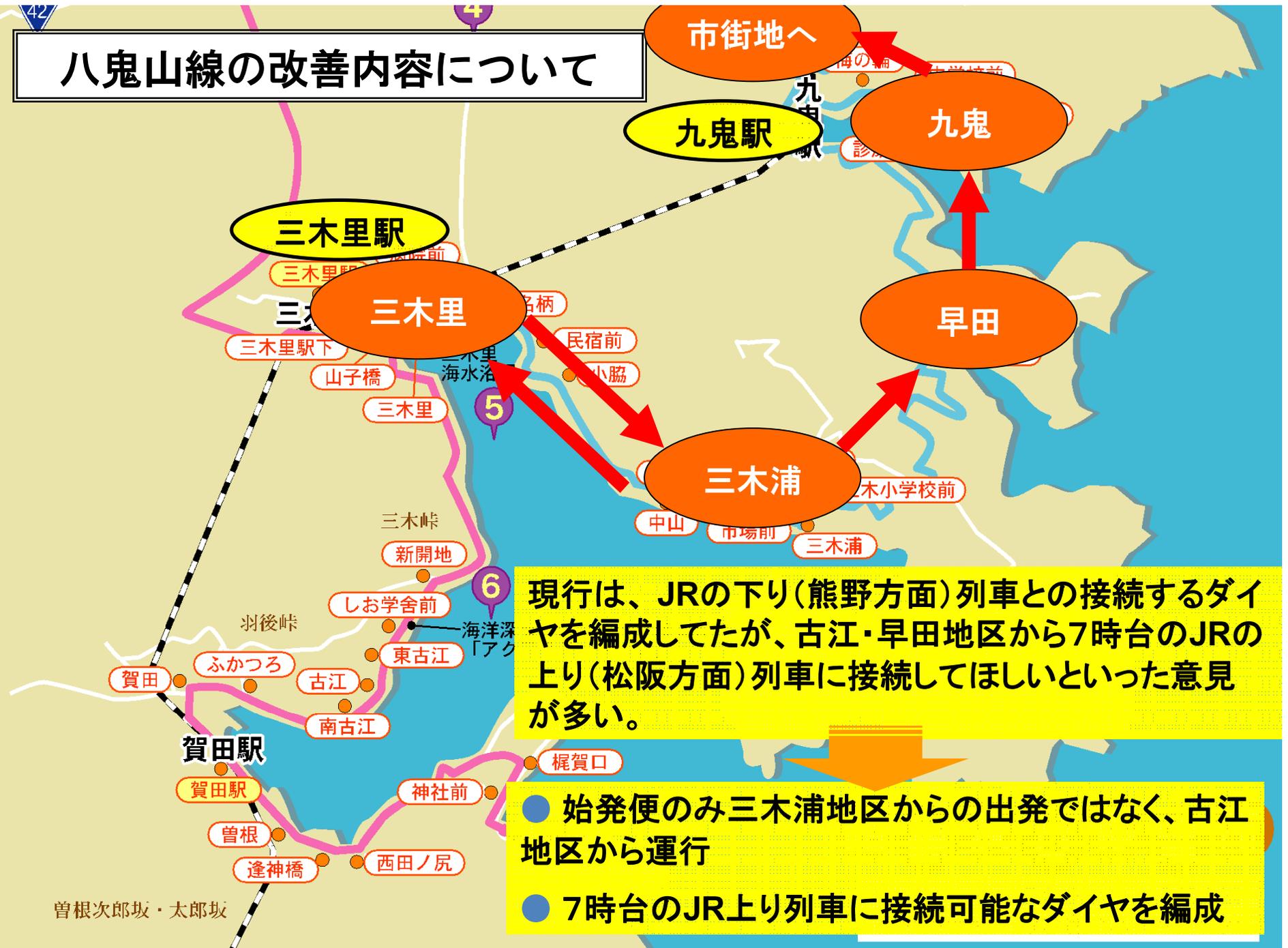
尾鷲地区（巡回バス）の改善内容について



尾鷲地区（巡回バス）の改善内容について



八鬼山線の改善内容について



八鬼山線のJR上り列車に考慮したダイヤ変更について



● 現行ダイヤ

八鬼山線 1 便目 (尾鷲地区行き)	
三木里駅	7:00
早田	7:22
九鬼駅	7:30
尾鷲市病院前	7:57

JR下り(熊野方面) 7:49
乗車可能

JR上り(松阪方面) 7:19
乗車不可

● 見直し案

八鬼山線 1 便目 (尾鷲地区行き)	
古江	6:32
三木里駅	6:40
三木浦	6:50
早田	7:01
九鬼駅	7:10
尾鷲市病院前	7:37

JR上り(松阪方面) 7:14
乗車可能

JR上り(松阪方面) 7:19
乗車可能

八鬼山線及びハラソ線の3便目のダイヤ変更について

八鬼山線3便目（尾鷲地区行き）	
三 木 里 駅	14:08
三 木 浦	14:18
早 田	14:30
九 鬼	14:47
尾鷲市病院前	15:05

八鬼山線3便目（三木里行き）	
尾鷲市病院前	15:57
九 鬼	16:19
早 田	16:32
三 木 浦	16:44
三 木 里 駅	16:54

運行間隔が約50分

14:00～14:30

尾鷲地区での滞在時間が短く、買物などをする時間がない。

八鬼山線、ハラソ線の尾鷲地区への3便目の運行時間について、現行より30分から1時間程度早めることで、尾鷲地区での滞在時間の増加を図る。

八鬼山線及びハラソ線の最終便のダイヤ変更について

八鬼山線最終便（三木里行き）			
瀬	木	山	18:55
九		鬼	19:24
早		田	19:37
三	木	浦	19:49
三	木	里 駅	19:59

18:30頃



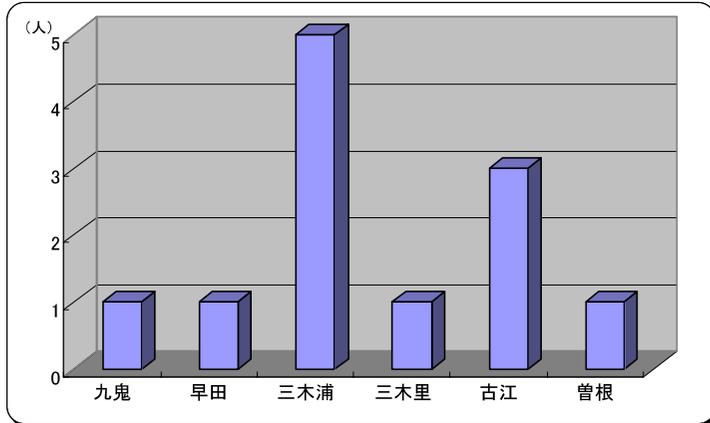
利用者アンケートで、最終便の時刻を早めてほしいという意見があった。

尾鷲高校の生徒の利用状況を調査し、影響が少なければ、最終便を30分程度早める

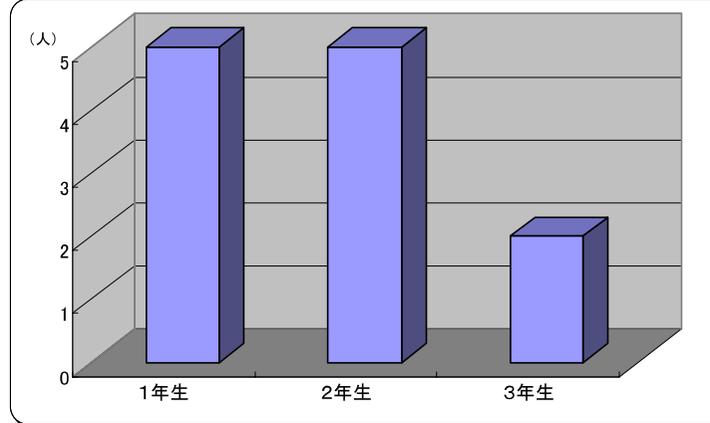
ふれあいバス八鬼山線及びハラソ線高校生アンケート結果

本アンケートは、九鬼・早田・輪内地区から尾鷲高校にふれあいバスで通学している生徒の方を対象にふれあいバスの通学生徒の実態把握とともに、ふれあいバス改善方針で定めた最終便を30分程度早めることによる通学生徒の影響を調査することを目的に実施したものです。

1. 通学利用者の居住地

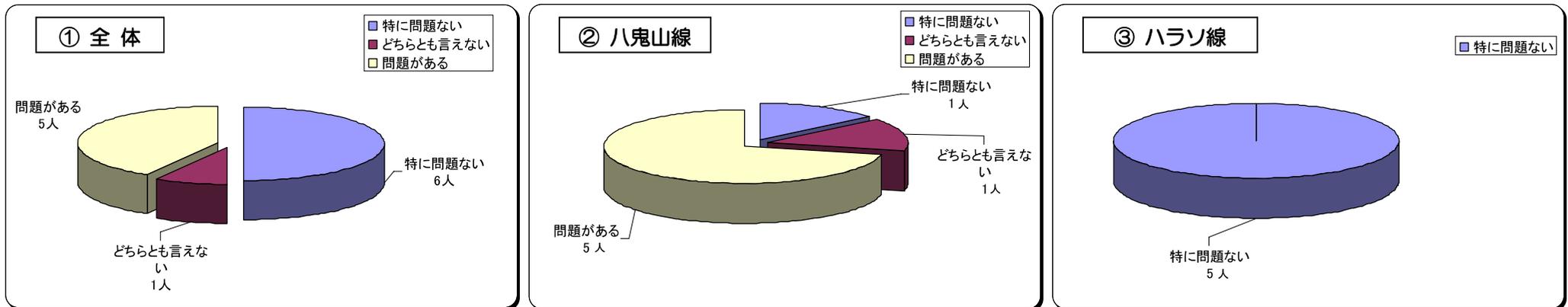


2. 通学利用者の学年

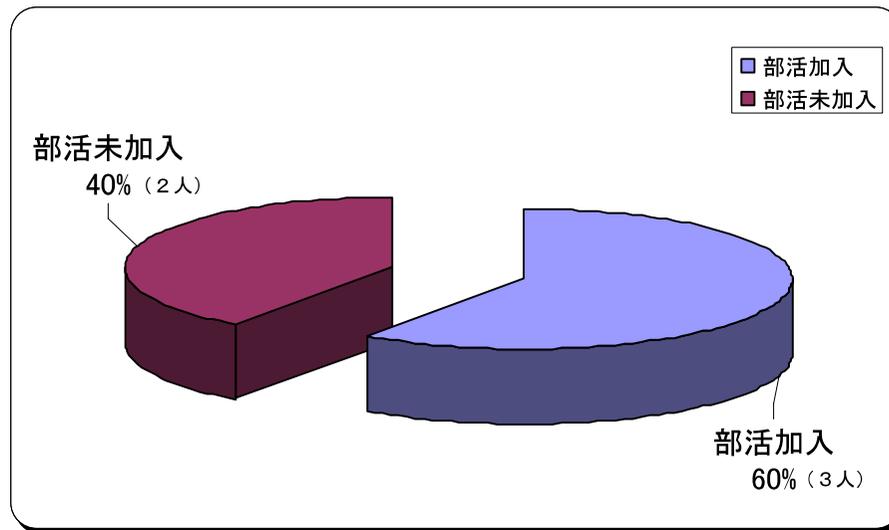


現在、「ふれあいバス八鬼山線及びハラソ線」の九鬼・早田・輪内方面への最終便について、現行では、尾鷲市病院前（おとと前）を19時ごろに出発しております。しかしながら、通勤利用者の方から「18時30分ごろに発車してほしい」との意見が寄せられています。

3. ふれあいバスの最終便を30分程度早めることについて



4. 最終便の時刻変更に「問題がある」と答えた生徒のクラブ加入状況



- 問題がある理由として、部活の終了時刻が19：00頃であるため、ふれあいバスの時刻を早めることには賛成できないといった意見が多く、クラブ活動を実施する生徒にとっては、ふれあいバスの最終便の時刻変更による影響が大きい。

平成22年度ふれあいバス輸送実績一覧表

平成22年4月～平成22年12月

項 目		ふれあいバス (尾鷲地区)	ふれあいバス 「八鬼山線」	ふれあいバス 「ハラソ線」	合計
4月	運行日数	30日	30日	30日	—
	乗車人員	1,174人	1,938人	1,653人	4,765人
	運賃収入	181,317円	994,572円	662,410円	1,838,299円
5月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,138人	2,023人	1,747人	4,908人
	運賃収入	161,504円	1,009,910円	707,457円	1,878,872円
6月	運行日数	30日	30日	30日	—
	乗車人員	1,174人	2,087人	1,718人	4,979人
	運賃収入	163,688円	1,015,017円	684,418円	1,863,123円
7月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,198人	1,948人	1,716人	4,862人
	運賃収入	171,640円	946,138円	677,014円	1,794,791円
8月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,231人	2,100人	1,896人	5,227人
	運賃収入	186,231円	998,657円	809,684円	1,994,571円
9月	運行日数	30日	30日	30日	—
	乗車人員	1,122人	2,046人	1,693人	4,861人
	運賃収入	167,553円	996,389円	685,449円	1,849,390円
10月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,152人	2,137人	1,890人	5,179人
	運賃収入	177,270円	1,059,688円	774,236円	2,011,194円
11月	運行日数	30日	30日	30日	—
	乗車人員	1,182人	2,148人	1,914人	5,244人
	運賃収入	173,952円	992,081円	784,812円	1,950,845円
12月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,100人	2,104人	2,022人	5,226人
	運賃収入	168,873円	1,112,135円	762,087円	2,043,095円
合計	運行日数	275日	275日	275日	—
	乗車人員	10,471人	18,531人	16,249人	45,251人
	運賃収入	1,552,028円	9,124,587円	6,547,565円	17,224,180円
	運行費用	8,874,787円	17,382,488円	14,175,000円	40,432,275円
	収支率	17.5%	52.5%	46.2%	42.6%

※運行費用(9ヶ月分)は、年間の運行費用に9ヶ月/12ヶ月を乗じて算出

平成21年度ふれあいバス輸送実績一覧表

平成21年7月～平成22年3月

項 目		ふれあいバス (尾鷲地区)	ふれあいバス 「八鬼山線」	ふれあいバス 「ハラソ線」	合計
7月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,133人	2,145人	1,456人	4,734人
	運賃収入	173,434円	916,229円	595,964円	1,685,627円
8月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,093人	2,147人	1,776人	5,016人
	運賃収入	179,432円	943,048円	696,098円	1,818,578円
9月	運行日数	30日	30日	30日	—
	乗車人員	1,204人	2,015人	1,635人	4,854人
	運賃収入	190,322円	805,301円	684,210円	1,679,833円
10月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,080人	2,114人	1,759人	4,953人
	運賃収入	181,226円	846,639円	662,027円	1,689,892円
11月	運行日数	30日	30日	30日	—
	乗車人員	907人	1,987人	1,744人	4,638人
	運賃収入	157,998円	826,741円	688,652円	1,673,391円
12月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	998人	2,186人	1,795人	4,979人
	運賃収入	167,319円	913,226円	715,969円	1,796,514円
1月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	871人	1,845人	1,566人	4,282人
	運賃収入	134,366円	749,500円	670,263円	1,554,129円
2月	運行日数	28日	28日	28日	—
	乗車人員	1,018人	1,791人	1,410人	4,219人
	運賃収入	151,178円	718,658円	579,165円	1,449,000円
3月	運行日数	31日	31日	31日	—
	乗車人員	1,271人	2,103人	1,670人	5,044人
	運賃収入	179,551円	813,663円	677,418円	1,670,632円
合計	運行日数	274日	274日	274日	—
	乗車人員	9,575人	18,333人	14,811人	42,719人
	運賃収入	1,514,827円	7,533,003円	5,969,766円	15,017,596円
	運行費用	8,190,440円	16,652,203円	13,436,110円	38,278,753円
	収支率	18.5%	45.2%	44.4%	39.2%