

地域公共交通確保維持事業に関する自己評価について

尾鷲地域公共交通活性化協議会

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）

別添1

平成25年3月27日

協議会・構成員

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

事業名	補助対象 事業者等	事業概要	①事業実施の適切性	②目標・効果達成状況	③事業の今後の改善点
陸上交通に係る 地域公共交通 確保維持事業 (地域内ファイダー ー系統)	三重交通 八鬼山線	瀬木山～三木浦～ 三木里駅前 三木里駅前～東古 江	A 運行計画日数を計画どおり 運行し、事業は適切に実施 された。	B アンケート調査（聞き取り調査）において、満足度調査を行い(0を基 準とし最大値+2、最小値-2)、目標の0.67に対して0.67で、目標数値 となった。聞き取り調査から概ね満足しているとの回答が多かったが、 八鬼山線はハラン線に比べ海岸沿いの浦々を多く回るため尾鷲市街 地への所要時間が長いこと、また、23年7月のダイヤ改正によりハラン 線と連結できるようになった為ハラン線に乗り換える利用者が増加した ため利用人数が減少したと思われる。	引き続き、利便性向上ため、聞き 取り調査や地区懇談会等を行 い、利用促進を図る、新規顧客 獲得に取り組む。
	三重交通 ハラン線	瀬木山～三木里 駅～梶賀	A 運行計画日数を計画どおり 運行し、事業は適切に実施 された。	A アンケート調査（聞き取り調査）において、満足度調査を行い(0を基 準とし最大値+2、最小値-2)、目標の0.87に対して0.90で、目標を達 成した。この路線は満足度が一番高い路線で、昨年度と比べ、運賃 収入、収支率ともにほぼ横ばいで、一定のニーズを満たすことはでき た。	引き続き、利便性向上ため、聞き 取り調査や地区懇談会等を行 い、利用促進を図る。
	尾鷲市 尾鷲地区	尾鷲駅～朝日町～ 紀伊松本 尾鷲駅～光ヶ丘～ 尾鷲駅	A 運行計画日数を計画どおり 運行し、事業は適切に実施 された。	A アンケート調査（聞き取り調査）において、満足度調査を行い(0を基 準とし最大値+2、最小値-2)、目標の0.64に対して0.82で、目標を上 回った。聞き取り調査から「市民のバス」として定着してきていることが 感じられた。またスパーやイベントのタイアップ事業なども定着して きているのが満足度向上につながっていると思われる。	引き続き、利便性向上ため、聞き 取り調査や地区懇談会等を行 い、利用促進を図る。
	尾鷲市 須賀利地区	旧小学校前～ 島勝	A 運行計画日数を計画どおり 運行し、事業は適切に実施 された。	B アンケート調査（聞き取り調査）において、満足度調査を行い(0を基 準とし最大値+2、最小値-2)、目標の0.74に対して0.66で目標値を下 回った。利用者数についても予想を下回っており、今後ダイヤの削減 も含めて収支率を上げられるよう検討していきたい。	引き続き、利便性向上ため、聞き 取り調査や地区懇談会等を行 い、利用促進を図るとともに、利 用率の少ない便、少ない曜日の 削減を含め検討したい。

【各評価項目の評価基準】

①事業実施の適切性

- A…事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された（されている）。
- B…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった（一部実施されない見込み）。
- C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった（実施されない見込み）。

②目標・効果達成状況

- A…事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）。
- B…事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）。
- C…事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）。

	八鬼山	ハラソ	尾鷲	須賀利
満足(+2)	8	18	16	6
概ね満足(+1)	25	29	12	6
普通(0)	14	15	14	10
やや不満(-1)	4	3	5	2
不満(-2)	1	1	0	0
	52	66	47	24
平均スコア	0.67	0.90	0.82	0.66



停留所での聞き取り

(例)八鬼山線

$$\frac{(8 \times 2) + (25 \times 1) + (14 \times 0) + (4 \times -1) + (1 \times -2)}{52} = -0.67$$

平均スコアの算出方法

「満足」に“+2”、「概ね満足」に“+1”、「普通」に“0”、「やや不満」に“−1”、「不満」に“−2”を与え、平均スコアを算出した。

$$\text{平均スコア} = \frac{(\text{満足という回答者数} \times “+2”) + (\text{概ね満足という回答者数} \times “+1”) + (\text{普通という回答者数} \times “0”) + (\text{やや不満という回答者数} \times “−1”) + (\text{不満という回答者数} \times “−2”)}{\text{回答者数}}$$

したがって、“0”を基準に数値が大きいほど満足度が高く、数値が小さいほど不満度が高いことが示される。最大値は“2”で、これは全回答が「満足」であったことを示し、最小値は“−2”で、これは全回答が「不満」であったことを示す。

尾鷲市生活交通路線（バス交通ネットワーク）のアセスメント概要

番号	地域間幹線／ 地域内フィーダーの別	運行系統名	運行系統			主な利用特性、維持目的	達成状況	アセスメント															具体的改善策 (地域公共交通会議等における 議論の状況)
			起 点	主な経由地	終 点			地域間 移動 の確保	ルートの妥当性				ダイヤ 設定	バリア フリー 性	運行方式		利用 実態	住 民 理解	満足 度	フィーダー系統のみ			
									競合 (バス・ 鉄道等)	非冗 長性	費用 効率性	停留 所・ 経由地			事業者 選定	自治体 の関与				不便地 解消	幹線 接続	車両 選択	
1-1	地域内フィーダー	尾鷲市コミュニティバス 八鬼山線	瀬木山	三木浦	三木里駅	瀬木山から中心市街地を經由し海岸沿いの各集落を經由して梶賀へ結ぶ路線であり、沿線に立地する病院への通院や中心市街地への買い物等の利用に不可欠。	アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標数値は達成したが、利用者が減少している。	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	A	B	A	A	A	
1-2	地域内フィーダー	尾鷲市コミュニティバス 八鬼山線	三木里駅		東古江	東古江から各集落を經由して三木里駅へ結びハラソ線やJRの乗り継ぐ路線であり、病院への通院や中心市街地への買い物等の利用に不可欠。	アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標数値は達成したが、利用者が減少している。	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	A	B	A	A	A	
2	地域内フィーダー	尾鷲市コミュニティバス ハラソ線	瀬木山	三木里駅	梶賀	瀬木山から中心市街地を經由し海岸沿いの各集落を經由して三木里駅へ結ぶ路線であり、沿線に立地する病院への通院や中心市街地への買い物等の利用に不可欠。	アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標数値は達成し利用客は横ばいだが、利用者の一定のニーズを満たすことはできた。	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	A	B	B	A	A	
3-1	地域内フィーダー	尾鷲市コミュニティバス 尾鷲地区	尾鷲駅	朝日町	紀伊松本	尾鷲駅から中心市街地を經由して紀伊松本へ結ぶ路線であり、沿線に立地する病院への通院や中心市街地への買い物等の利用に不可欠。	アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標数値は達成し、利用客も増加している。	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	A	B	B	A	A	
3-2	地域内フィーダー	尾鷲市コミュニティバス 尾鷲地区	尾鷲駅	光ヶ丘	尾鷲駅	尾鷲駅から光ヶ丘を經由し中心市街地を巡回する路線であり、沿線に立地する病院への通院や中心市街地への買い物等の利用に不可欠。	アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標数値は達成し、利用客も増加している。	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	A	B	B	A	A	
4	地域内フィーダー	尾鷲市コミュニティバス 須賀利地区	旧小学校前	漁協前	島勝	旧小学校前から須賀利町中心地を經由し島勝を結ぶ路線であり、紀北町や尾鷲市街地に立地する病院への通院や買い物等の利用に不可欠。	アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標数値は達成しているが、利用客は予想を下回った。	A	A	A	A	A	C	B	A	A	A	A	B	A	A	A	

● 当該市（町）内を運行するバス路線を対象に、地域間幹線・フィーダー系統を一体的に捉えた方がよい系統は一括し記載。 ● 「番号」および「運行系統名」は別途添付する全体路線図（系統図）から転記 ● 「運行系統」は国へ提出されているネットワーク計画等をもとに記載 ● 「主な利用特性、維持目的」の欄は、幹線・フィーダーそれぞれ、その定義を踏まえ、「誰の」「どこまでの」「どのような」目的の交通需要のための路線であるかを具体的に記載。単なる「生活交通のために維持」は不可。 ● 「達成状況」の欄は、利用特性、維持目的の各項目についてどの程度達成できたのかの評価を記入。 ● 「具体的改善策」の欄は、アセスメントを行ったうえで、具体的改善策の検討について、地域公共交通会議等での議論の状況を記載。 ※ 具体的改善策の欄はアセスメントを協議会で行った後記入する。 （記載要領その2） ● 「アセスメント」の欄は、総合的に評価し、以下の選択肢から選んで記載 A …非常に良い（高く評価される） B …概ね良い（評価できる） C …改善の余地がある（もう一歩で評価できる） D …改善の余地が大いにある（努力を要す） － …アセスメント不能（アセスメントすべき事象がない） （記載要領その3） ● 「アセスメント」の各項目の内容については右記のとおり	・ルートの妥当性としての 「競合（バス・鉄道等）」は、並行して鉄道などが存在しないのか。他のバス路線との整合性が図られているのか。 「非冗長性」は、利用者ニーズにそぐわない長大なバス路線であったり、目的地までの時間がかかりすぎていないのか。 「費用効率性」は、特定区間への集中など非効率な運行が存在し、収支悪化を招くような運行になっていないのか。 「停留所・経由地」は、利用者に不便なバス停の設置（位置）になっていないのか。また、利用が見込まれる経由地は選択されているのか。その際、多くのサービス提供を図るあまり、多くの経過地を選択し複雑になっていないのか。 ・「ダイヤ設定」は、需要に応じたダイヤ設定や生活パターンに応じたダイヤ設定になっているのか。 ・「バリアフリー性」は、利用者（特に高齢者等）が安全に乗降できるよう配慮された車両・乗降施設になっているのか。 ・「車両選択」は、それぞれの路線機能に応じ、需要に見合った車両の選択となっているのか。 ・運行方式としての 「事業者選定」は、委託事業者の選定にあたって、運行経費の多寡だけではなくネットワーク機能の強化を考慮し選考されているのか。 「自治体の関与」は、生活パターンに応じた移動手段の確保を含め、適切なネットワーク機能を確保するため検討が行われているのか。 ・「利用実態」は、幹線機能に見合った利用が行われ、日常生活に必要な通院、買い物等の活用状況。 ・「住民理解」は、補助により維持されていることや、バス運行に関する情報などの情報に対する沿線住民の認識・理解。 ・「満足度」は、幹線・フィーダーによりネットワークを構築したサービスに対する住民や利用者の満足度。 ・フィーダー系統のみの 「不便地解消」は、幹線・フィーダー系統の運行により交通不便地域の解消につながっているのか。 「幹線接続」は、幹線系統への接続に関し、乗り継ぎに関するルールが決められるなど、乗り継ぎの確実性が確保されているのか。 「車両選択」は、需要に応じた車両選択や狭道道路などの道路状況に応じた車両となっているのか。
--	---

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

リーダー系統

平成24年5月24日NW計画策定

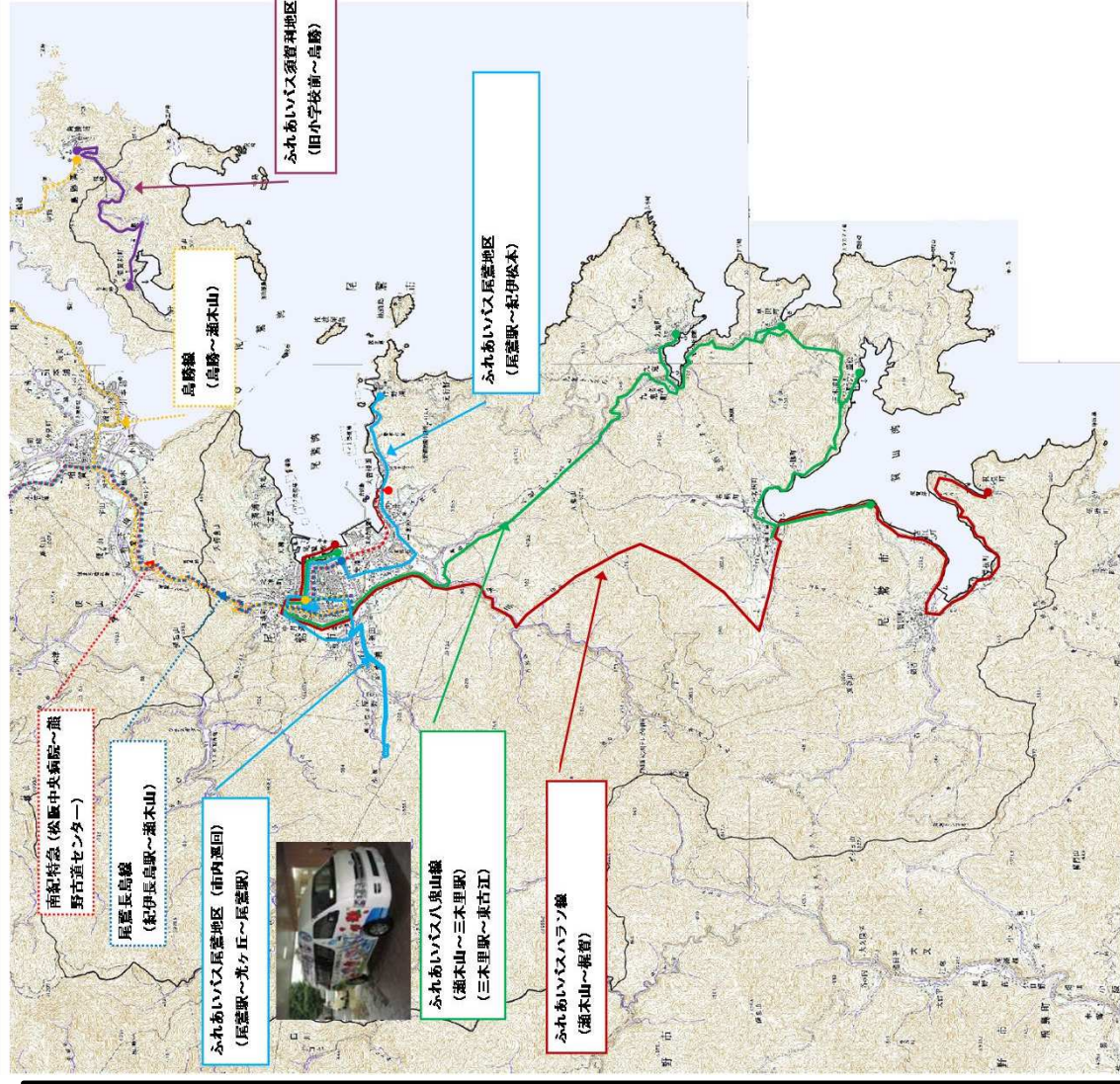
①協議会が目指す方向性(Plan)

本市は、市域の約92%が山林で、沿岸部には変化に富んだリアス式海岸が形成されるなど、豊かな自然環境に恵まれている一方、市街地周辺部には10ヶ所の集落が点在し、それぞれの地域において過疎高齢化が進行していることから、これらの各地域の公共交通をいかにして結ぶことが重要な課題とされてきました。

本市の公共交通機関は、鉄道、路線バス、タクシーがその役割を担っています。鉄道はJR紀勢本線、路線バスは「尾鷲長島線」、「島勝線」、「ふれあいバス尾鷲地区」、「ふれあいバス須賀利地区」、「ふれあいバスハラ線」、「ふれあいバス八鬼山線」と、都市等を結ぶ長距離バスが運行されています。

少子高齢化・過疎化等の理由により、本市の高齢化率は年々増加傾向にあり、通勤や通学で利用する人口も減少を続け、公共交通サービスを維持確保していくためにはより多くの市民が公共交通を利用する必要があります。また、まちづくりと一体となった公共交通の利用促進が求められます。

これを実現するために、市民ニーズに応じた生活交通を確保することを目的として、地域公共交通確保維持改善事業に取り組んでまいります。



②地域公共交通に関する具体的取り組み及びそのプロセス(Do)

平成24年10月1日より、これまで100年余り利用されてきた「須賀利巡航船」を天候に左右されにくい陸上運行への輸送方法の変更を求める地区要望に対応するため、地区住民との意見交換会で理解していただき、紀北町と尾鷲市を結んでいる既存路線へつなぐフィーダー輸送によるバス運行を開始しました。

それまでに地区との懇談会を年4回開催し、運行路線や運行主体、運賃等、いろいろなやり方がある中でメリット、デメリットを検討し決定してきました。

運行開始前に、運転手の紹介や、台風の運行、乗降の仕方の説明等の「ふれあいバス須賀利地区の乗り方説明会」を開催したところ、予想を上回る方が参加していただき、地域一丸となってバスを守る意識の高さが伺えました。

この経験を踏まえ、平成25年4月1日から運行されます、「ふれあいバス八鬼山線」の三木浦地区への路線延長や平成25年10月の運行を目標に進めている「ふれあいバスハラソ線」の天満地区への路線延長も区長や自治会長、民生委員たちとの懇談を繰り返し行ってきました。地区の方が住民にアンケートや、延長路線沿いの違法駐車等周知等を行なってもらったことで、バスの利用促進、利用者増加へつなげていけるよう取り組んでいます。

③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価 (Check)

全4路線の全体収支率(平成24年4月～平成25年2月末まで)は31.8%で昨年度の35.4%に比べ減少している。路線別の利用者数及び収支率(平成24年4月から平成25年2月末まで)は、①ふれあいバス「尾鷲地区」が13,737人、16.8%、②平成24年10月から運行のふれあいバス「須賀利地区」が867人、4.5%、③ふれあいバス「八鬼山線」が22,937人、35.4%④ふれあいバス「ハラソ線」が16,974人40.6%となっており、個々の問題点として、周辺地域から市街地への直通運行については、「八鬼山線」「ハラソ線」両路線間での乗り継ぎできるようダイヤ改正を実施をした結果、尾鷲市街地へ所要時間が短い「ハラソ線」の利用者数は昨年とほぼ変わりませんが、海岸線沿いの集落地区を多く走行し、尾鷲市街地への所要時間が長い「八鬼山線」の利用者が減少している。周辺地域の人口減少、高齢化が進んでいることも利用者減の要因のひとつといえるが、新たな顧客獲得ができていないことが挙げられる。

市街地循環型のふれあいバス「尾鷲地区」については、年々利用者が増加しており、アンケート調査からも「市民のバス」として定着している。引き続き利用促進を図りたい。

平成24年10月から運行開始したふれあいバス「須賀利地区」は、まだ運行してから5か月なので検証は難しいが、収支率4.5%とかなり低い数字となっており、利用の少ない便、曜日があることがわかった。

④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

バス利用者アンケートでは、感謝の言葉が多く聞かれ、「市民のバス」として定着していることがわかった反面、地区懇談会のなかで、都合のよい時間にバスがない、運行本数が少ない、運賃が高い、JRとの連結が悪い、バス停までが遠い等の理由でバスに乗らない、家族の車で移動していることがわかった。

1路線1台のバスで運行しているため、1つの地区の要望を満たそうとすると他の地区へ影響がでたりと、すべての要望を満たすことは難しいが、平成25年4月から八鬼山線三木浦地区の路線延長することや平成25年10月を目標にハラン線天満地区路線延長を地区住民との話し合いのもと検討しており、できる限り市民の要望に応えられるよう取り組んでいきます。

須賀利線については、今後、須賀利地区住民との話し合いのなかで、利用状況を説明し、利用促進を図るとともに利用率の少ない便、利用率の少ない曜日の削減による運行経費の削減も視野に入れ検討していかなければいけない。

⑤アピールポイント(特に工夫した点)

＜地域における利用者の把握＞

毎年、バス車内、停留所において利用者アンケート調査を実施している。

＜地区懇談会の意見の把握＞

市内15会場で地区懇談会を開催し、その中でバスに対する意見・要望を受けた(乗らない人の意見)。

＜乗り方説明会の実施＞

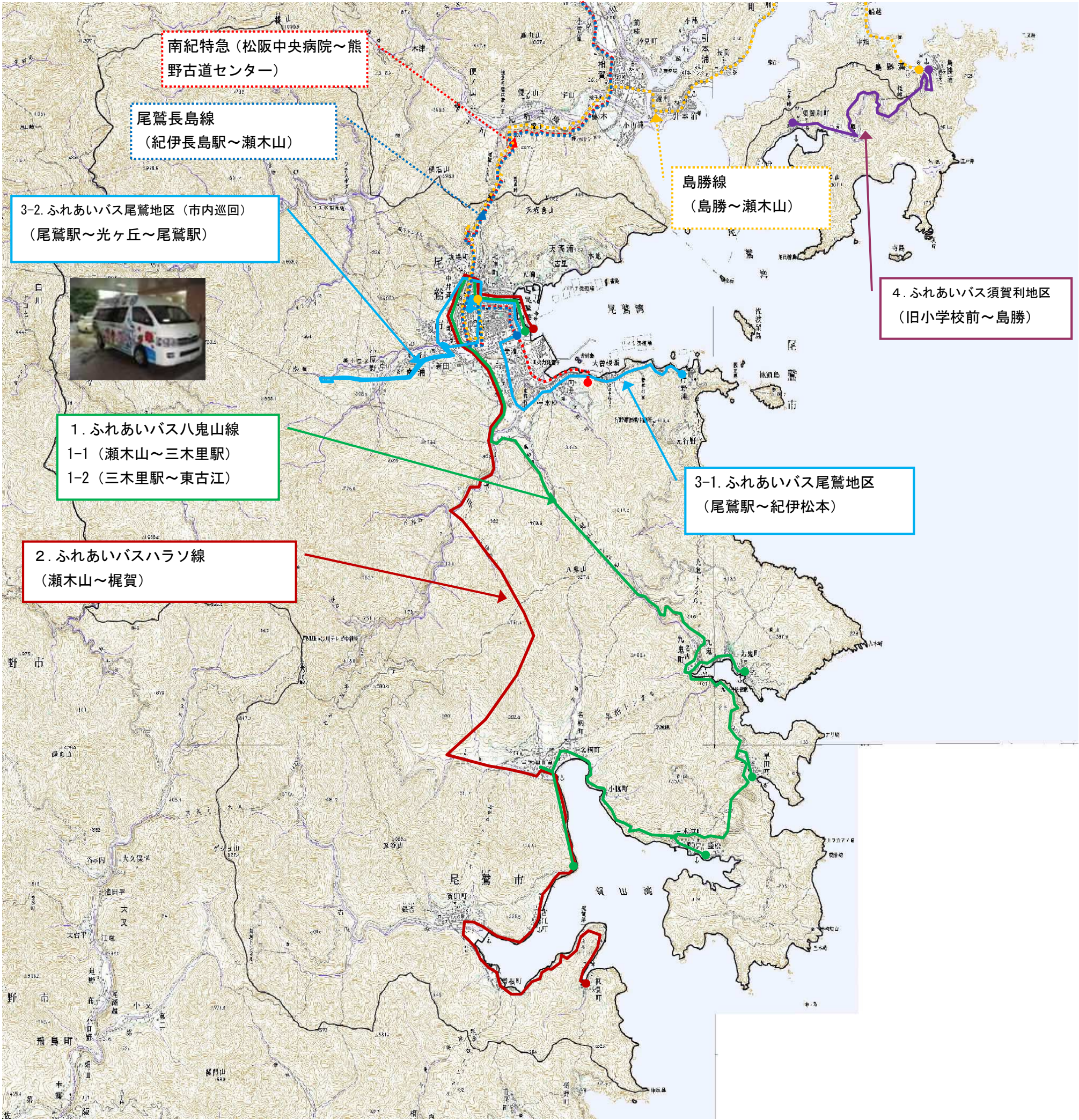
新規路線運行前に、地域住民を集めて、運転手の紹介、台風の運行、乗降の仕方等説明会を開催した。

＜利用促進＞

地元スーパーとのタイアップ事業(乗車割引券)

月1回開催される物産展における、バスで来ていただいたお客様に物産展補助券(くじ引き券)の配布

尾鷲市のバス路線



南紀特急
島勝線
尾鷲長島線

三重交通(株)が運行している路線。
(地域間幹線系統として国・県から補助を受けている。)

ふれあいバス八鬼山線
ふれあいバスハラソ線

自主運行バス：運輸局の許可を受けて市町村が自主的に運行している路線。
(三重交通(株)と委託契約)

ふれあいバス尾鷲地区
ふれあいバス須賀利地区

自家用有償運行バス：市町村・NPO等が運輸局の登録を受けて、自家用自動車の有償運送している路線。
(三重交通(株)に指定管理)