

尾鷲市地域公共交通網形成計画  
(案)

平成29年2月27日

尾 鷲 市



# 目 次

序章 策定の背景と位置づけ	1
序—1 背景と目的	1
序—2 計画の全体構成	2
序—3 上位・関連計画における本計画の位置づけ	3
<b>第1章 尾鷲市の現状</b>	<b>5</b>
1—1 位置及び地勢	5
1—2 人口・世帯の動向	5
1—3 主な施設の状況	9
1—4 観光動向	10
1—5 公共交通の現状	11
<b>第2章 実態調査の結果概要</b>	<b>21</b>
2—1 市民アンケート調査結果の概要	21
2—2 ふれあいバス利用者アンケート調査結果の概要	28
2—3 アンケート調査のまとめ	32
<b>第3章 住民懇談会による意見把握</b>	<b>33</b>
<b>第4章 事例調査</b>	<b>34</b>
<b>第5章 課題の整理</b>	<b>35</b>
5—1 尾鷲市の公共交通を取り巻く課題	35
5—2 地域別の課題	36
5—3 公共交通に関する課題の整理	38
<b>第6章 計画の目標と方針</b>	<b>39</b>
6—1 計画の区域	39
6—2 計画期間	39
6—3 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	39
6—4 計画の目標	43
6—5 公共交通ネットワーク再構築の方針	46
<b>第7章 目標を達成するための事業</b>	<b>48</b>
7—1 事業展開の考え方	48
7—2 実施する事業	48
<b>第8章 計画の達成状況の評価</b>	<b>56</b>
8—1 評価・改善の仕組み	56
8—2 評価・改善のスケジュール	58
<b>参考資料</b>	<b>59</b>
参考—1 尾鷲市地域公共交通活性化協議会委員名簿	59
参考—2 尾鷲市地域公共交通網形成計画の策定経緯	60



# 序章 策定の背景と位置づけ

## 序—1 背景と目的

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、市街地周辺の沿岸部には 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かが重要な課題とされてきました。

本市では平成 16 年 3 月に尾鷲市交通体系計画を策定し、平成 17 年 9 月に市街地直通バス「ふれあいバス八鬼山線」の試験運行を開始、平成 18 年 10 月より本格運行しています。平成 20 年に尾鷲市地域公共交通活性化協議会を設立するとともに、「尾鷲市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成 21 年度から平成 23 年度の 3 年間で、市内のバス路線を再編し、「ふれあいバス尾鷲地区」と「ふれあいバスハラソ線」「ふれあいバス八鬼山線」について、乗降調査や市民の意見を踏まえながら、実証運行を行いました。また、地域住民の要望を受け、平成 24 年 9 月に須賀利巡航船を廃止し、平成 24 年 10 月から「ふれあいバス須賀利地区」の運行を開始しました。現在は、地域内フィーダー系統として、ふれあいバス八鬼山線、ハラソ線、尾鷲地区、須賀利地区の 4 系統を運行しています。

今後も人口減少が続くことが想定されることから、持続可能で効率的な生活交通体系の構築とともに、交通不便地域の解消が喫緊の課題となっています。

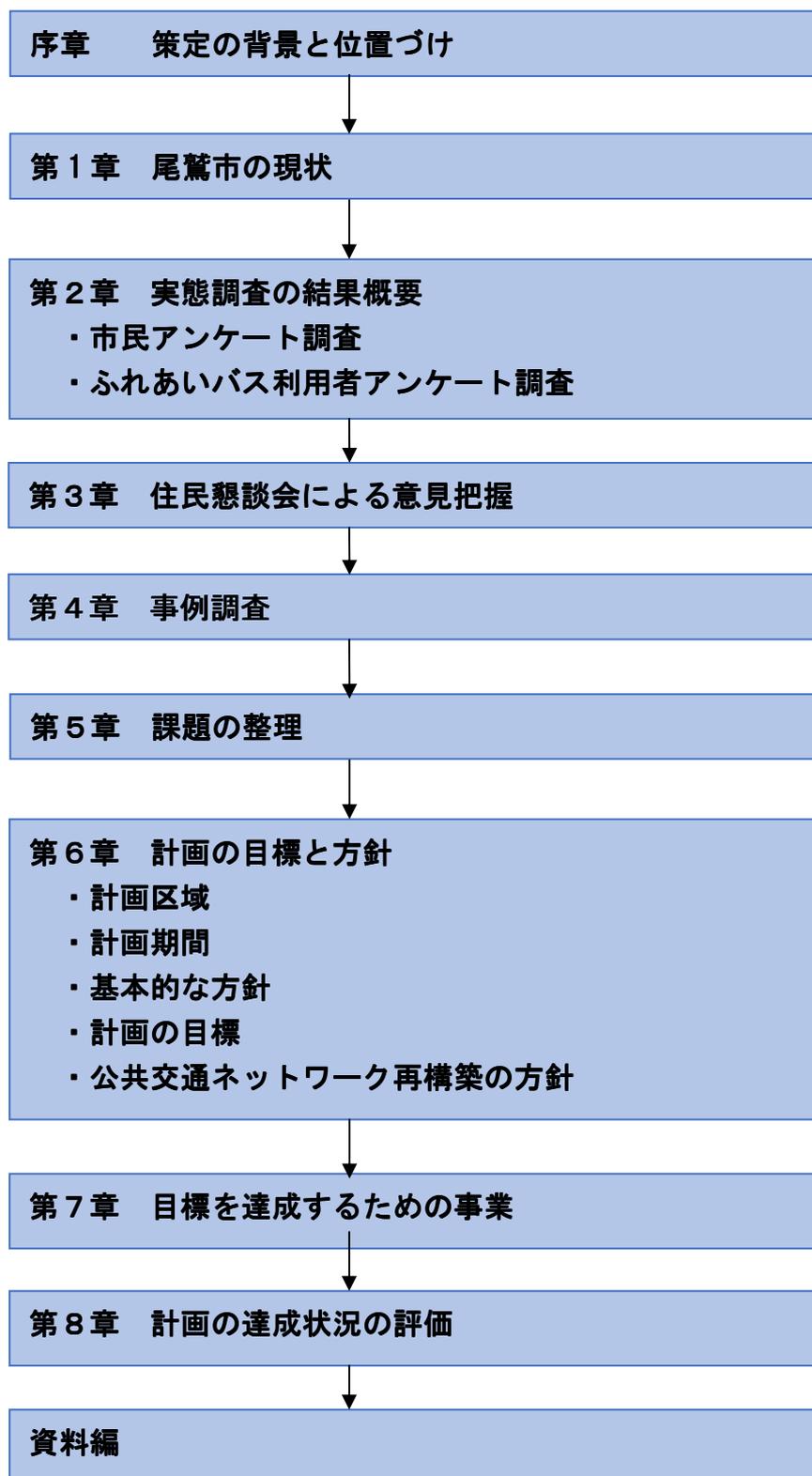
本市では、平成 27 年 10 月に「尾鷲市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しましたが、総合戦略に位置づけられた目標を実現するためには、地域公共交通の利便性の向上を図る必要があります。

まずは既存の公共交通の課題整理を行い、今後の人口減少社会に対応する新たな公共交通網の形成に係るアンケート調査や、全国の先進事例などを調査し、交通事業者と今後を見据えた持続可能な交通体系の構築について協議を進めていくことが重要です。

その上で、定時定路線で運行している 4 路線について、それぞれの地域の特性を考慮し、地域住民の協力を得て、より利便性が高く、可能な限り安価となるような、公共交通網の整備を検討していく必要があります。

本計画は、本市の道路事情や市内における高齢者や交通弱者等の実情に応じた、より適切かつ実現可能な公共交通手段（コミュニティバス、デマンドタクシー等）のあり方を模索し、今後の人口減少社会に対応するべく、「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する」ための、まちづくりと連動した尾鷲市地域公共交通網形成計画を、鉄道、バス、タクシー等、本市の公共交通を担っていただいている民間企業との共存共栄も踏まえ、策定するものです。

## 序—2 計画の全体構成



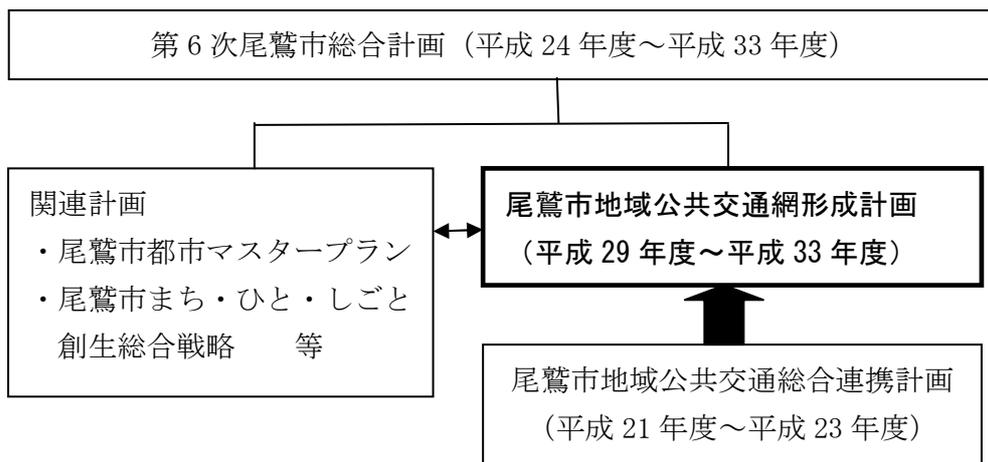
## 序—3 上位・関連計画における本計画の位置づけ

### (1) 本計画の位置づけ

本計画は、第6次尾鷲市総合計画を上位計画として、関連する計画との整合を図りながら、公共交通に関する基本計画として位置づけられるものです。

これまで、尾鷲市地域公共交通総合連携計画が策定されていますが、その計画年度が終了していることから、新たな計画として策定するものです。

図 本計画の位置づけ



※年度は、計画期間を示す。

※尾鷲市地域公共交通網形成計画は、尾鷲市地域公共交通総合連携計画の計画期間が終了したことを踏まえて、新たに計画策定するものです。

### (2) 個別計画における公共交通の位置づけ

#### ①第6次尾鷲市総合計画 後期基本計画

(計画期間 平成29年度から平成33年度)

#### (7) 施策の目的

○5年後の目指す姿

・安全で利便性が高く、環境にやさしい公共交通により快適に暮らし、移動ができるまち

○施策の成果を図る指標

・公共交通の満足度：2.63（平成27年）➡3.00（平成33年）

#### (4) 公共交通の主な取り組み方針

○市は利用者が快適に公共交通を利用できる環境整備や情報発信を行います。

○市は市民と共に地域の実情に沿った公共交通の構築に努めます。 【戦略】

○市は市民と共に公共交通の確保・維持・改善に向けた取組を行います。

○市民はよりよい公共交通の構築に向けて、自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めます。

#### ②尾鷲市都市マスタープラン

(計画期間 平成22年から平成42年)

## (7) 基本的な考え方

- 利用しやすい交通体系を構築します。
- 永続的に維持できる料金体系を構築します。
- 地域の活性化に寄与します。
- 地域・利用者の参画を得るものにします。
- 環境問題等に配慮します。
- 積極的な情報提供を図ります。

## (4) 整備方針

- 鉄道輸送の充実
  - ・JRとバス等との乗継ができるダイヤの見直し、乗り継ぎ案内等の表示
- バス輸送の改善
  - ・バス利用実態や要望に応じて自主運行バスの路線・ダイヤ等の見直し
  - ・集客交流施設等の経路など、来訪者の利便性に配慮した路線の運行
- 環境への配慮
  - ・地球温暖化など環境問題への配慮

## ③尾鷲市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(計画期間 平成 27 年度から平成 31 年度)

### (7) 人口目標

2060 年 (平成 72 年) : 9,018 人  
好循環を支える「まち」の活性化

### (4) 基本目標 4

- 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する  
取組項目 (3) 地域と地域を連携する
  - ①市内における連携  
K P I : 公共交通利便性の市民の満足度 (4 路線平均)  
現状値 (H26) 3.81 → H31 年度 3.86
- ・今後の人口減少時代に対応した、地区センター管内における公共交通のあり方について、再構築も含めて検討を行います。

# 第1章 尾鷲市の現状

## 1-1 位置及び地勢

尾鷲市は、三重県南部の東紀州地域の中央に位置し、東西の距離 21km、南北の距離 19km で、総面積は 192.71km<sup>2</sup>（県全体の 3.34%）に及びます。

北は北牟婁郡紀北町に、南は矢ノ川峠を境に熊野市に、西は大台ヶ原山系を控えて奈良県に接し、東は太平洋（熊野灘）を臨んでいます。

海岸線は陸地が沈降し、海水が浸入して形成された典型的なリアス式海岸で、南北の直線距離は 19km ですが、その延長は約 100km にも達し、尾鷲湾をはじめ多数の湾が入り組み、天然の良港を形成しています。

市域面積の約 92% が山林で、平坦地が極めて少なく集落は湾奥の小低地に位置しています。

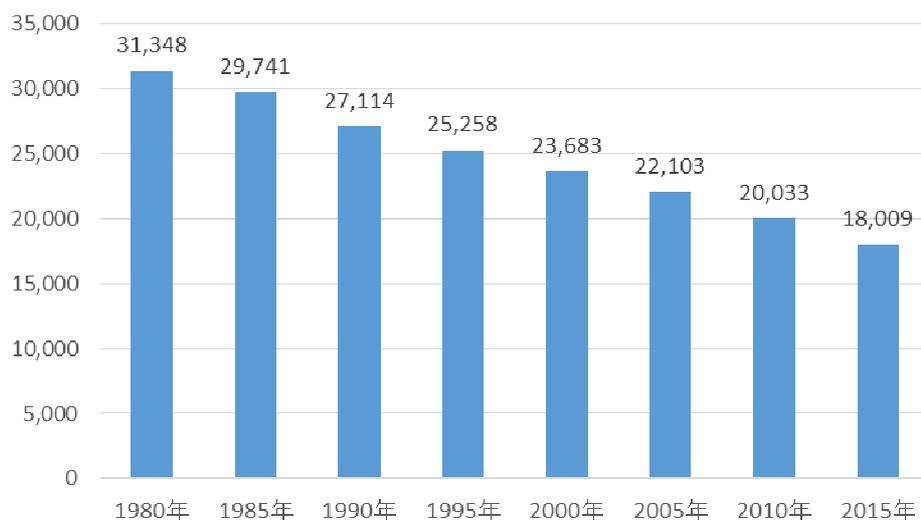
## 1-2 人口・世帯の動向

### （1）総人口・世帯数の推移

平成 27 年国勢調査によると、総人口は 18,009 人となっています。推移をみると、昭和 55（1980）年には既に人口減少段階に入っており、昭和 60（1985）年には 30,000 人を下回っています。5 年間で約 2,000 人ずつ減少し続けており、平成 27（2015）年には 18,009 人と 20,000 人を下回っており、この 5 年間で約 10% 減少しています。この減少率は、三重県下 29 市町のうち 4 番目に高くなっています。

図 人口の推移

単位：人



（資料出典：国勢調査（昭和 30 年～平成 27 年）各年 10 月 1 日現在

※総人口には年齢不詳を含むため、内訳と合計が一致しない場合があります。

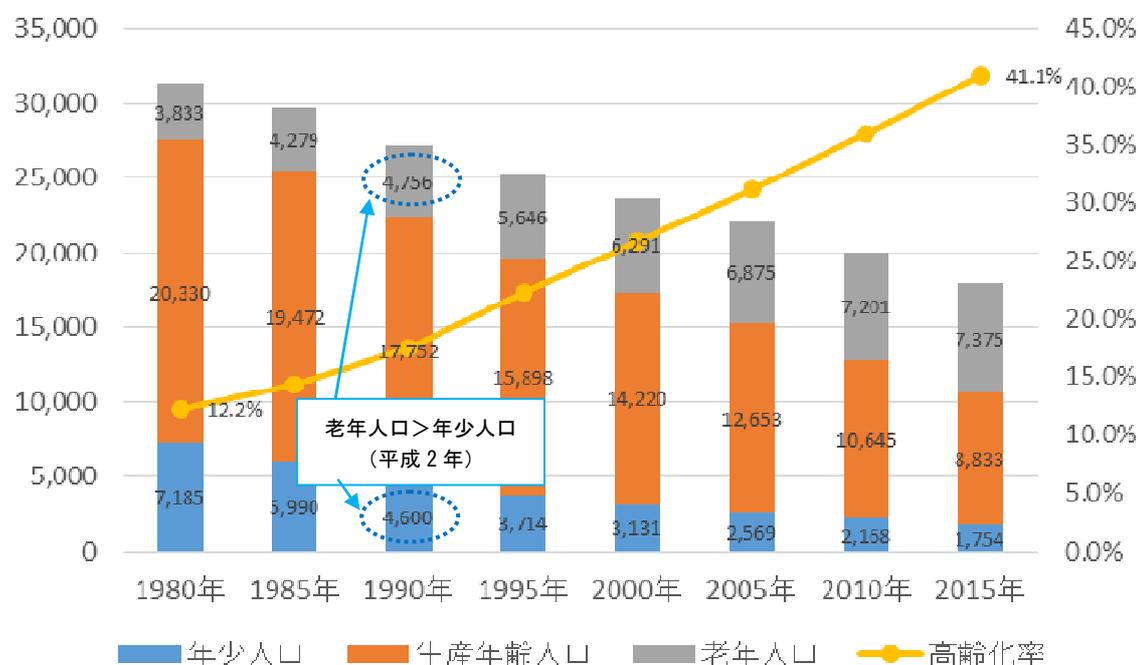
## (2) 年齢別人口の推移

本市の年齢3区分別人口をみると、生産年齢人口（15～64歳）は昭和55（1980）年以降一貫して減少傾向です。昭和55（1980）年には20,330人でしたが、平成27（2015）年には8,833人となり、昭和55（1980）年から30年間で約56.6%の減少となりました。年少人口（0～14歳）については、昭和55（1980）年の7,185人から平成27（2015）年には1,754人となっており、30年間で約75.6%もの減少となっています。

年少人口（0～14歳）と生産年齢人口が年々減少する一方で、老年人口（65歳以上）は増加しています。平成2（1990）年には老年人口が年少人口を上回り、平成27（2015）年には、老年人口が年少人口の約4.2倍となっています。

また、高齢化率も年々上昇し、平成27年には約41.1%となっています。三重県平均と比較すると、高齢化が進んでいることがわかります。

図 年齢3区分別人口の推移



※ 年齢「不詳」は除く。そのため、年齢別3階級の合計は、総人口と一致しない。また、高齢化率は、年齢「不詳」を除いた総人口を分母とする。

(資料出典：尾鷲市人口ビジョン 平成27年度)

表 年齢別人口割合の比較 (単位：%)

	尾鷲市	三重県
年少人口	9.8	13.0
生産年齢人口	49.2	59.1
老年人口	41.1	27.9

(資料出典：国勢調査H27)

### (3) 人口・世帯数の推計

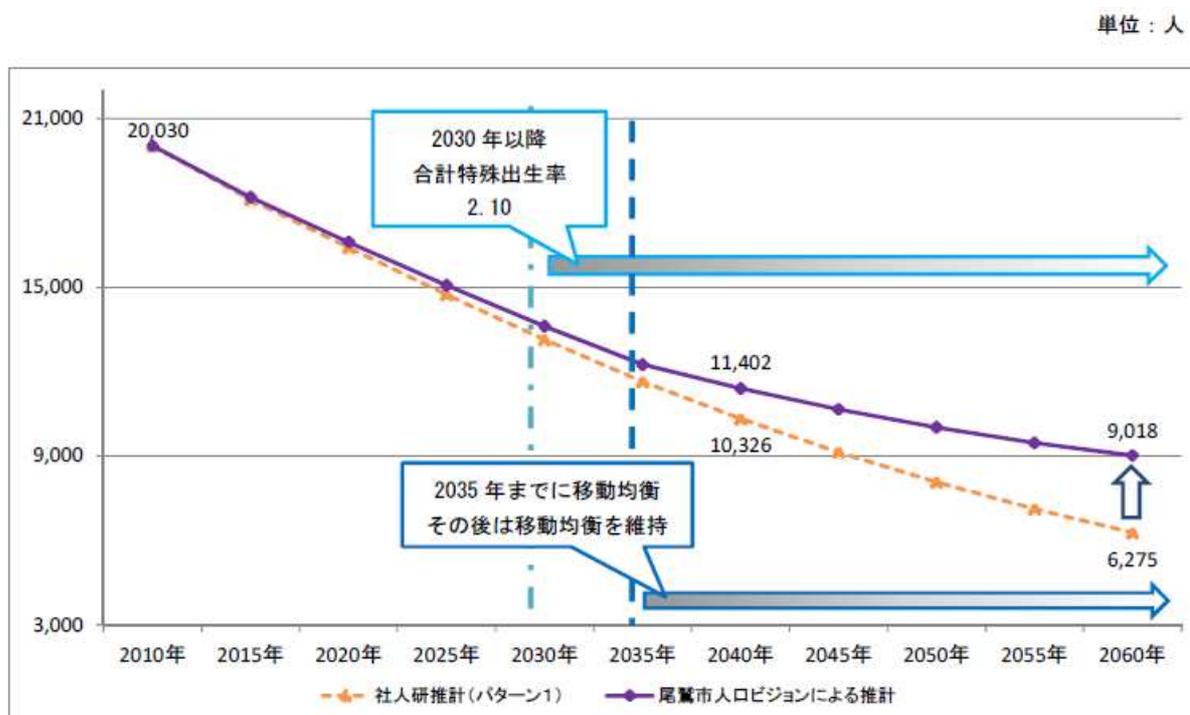
#### ①尾鷲市人口ビジョンによる推計

平成 27 年に策定されている尾鷲市人口ビジョンでは、今後、日本全体の傾向と同様に本市においても人口減少が進むと想定されています。現状のままで推移した場合の将来推計人口によると、平成 57 (2045) 年には 1 万人を下回り、その後も減少を続け、平成 72 (2060) 年には 6,275 人まで減少するとされています (社人研推計 (パターン 1))。

本市では、平成 42 (2030) 年には合計特殊出生率 2.10 に、平成 47 (2035) 年までに社会移動が均衡するよう改善させることにより、平成 72 (2060) 年の人口 9,018 人を確保できると見込んでいます。

今後、人口の確保に向け自然動態、社会動態の改善に取り組む上で、定住環境の要素となる公共交通による利便性の確保は重要な要素となります。

図 尾鷲市人口ビジョンによる人口推計



(資料出典：尾鷲市人口ビジョン 平成 27 年度)

#### (4) 通勤・通学による流出・流入人口

国勢調査によると、平成22年における流入人口は1,894人、流出人口は1,430人で、464人の流入超過になっています。市町別にみると、紀北町への流動人口が多くなっており、次いで熊野市が多くなっています。市内の通勤・通学者のうち、約3%が鉄道、バスを利用しています。

表 人口流動の状況

(単位：人、%)

	夜間人口	流入総数	流出総数	昼間人口	昼夜間人口 比率
平成12年	23,683	2,142	1,359	24,466	1.03
平成17年	22,103	1,978	1,493	22,588	1.02
平成22年	20,033	1,894	1,430	20,497	1.02

(資料出典：国勢調査)

表 市町別流入・流出人口（上位5位市町）

【流入】				【流出】			
上位5 市町	流入人口 総数	15歳以上 就業者数	15歳以上 通学者数	上位5 市町	流出人口 総数	15歳以上 就業者数	15歳以上 通学者数
紀北町	1,332	1,055	277	紀北町	890	890	-
熊野市	216	215	1	熊野市	177	120	57
御浜町	48	48	-	津市	29	25	4
大紀町	41	37	4	大紀町	29	29	-
松阪市	31	31	-	松阪市	22	20	2

(資料出典：国勢調査)

表 交通手段別の市内及び流出人口

	就業者		15歳以上通学者	
市内で就業・通学	7,526	85.4%	490	82.4%
他市町村で就業・通学	1,288	14.6%	105	17.6%
合計	8,814	100.0%	595	100.0%

	市内に従業・通学		他市町村で従業・通学		合計	
合計	6,728	100.0%	1,430	100.0%	8,158	100.0%
徒歩だけ	988	14.7%	16	1.1%	1,004	12.3%
鉄道	57	0.8%	131	9.2%	188	2.3%
バス	20	0.3%	18	1.3%	38	0.5%
送迎バス	38	0.6%	30	2.1%	68	0.8%
自家用車	4,111	61.1%	1,140	79.7%	5,251	64.4%
タクシー	6	0.1%	2	0.1%	8	0.1%
オートバイ	711	10.6%	6	0.4%	717	8.8%
自転車	893	13.3%	31	2.2%	924	11.3%
その他	92	1.4%	78	5.5%	170	2.1%
不詳	87	1.3%	44	3.1%	131	1.6%

(資料出典：H22国勢調査)

### 1-3 主な施設の状況

主要な施設に対して公共交通が運行されています。

図 市内の主な施設と公共交通ネットワーク

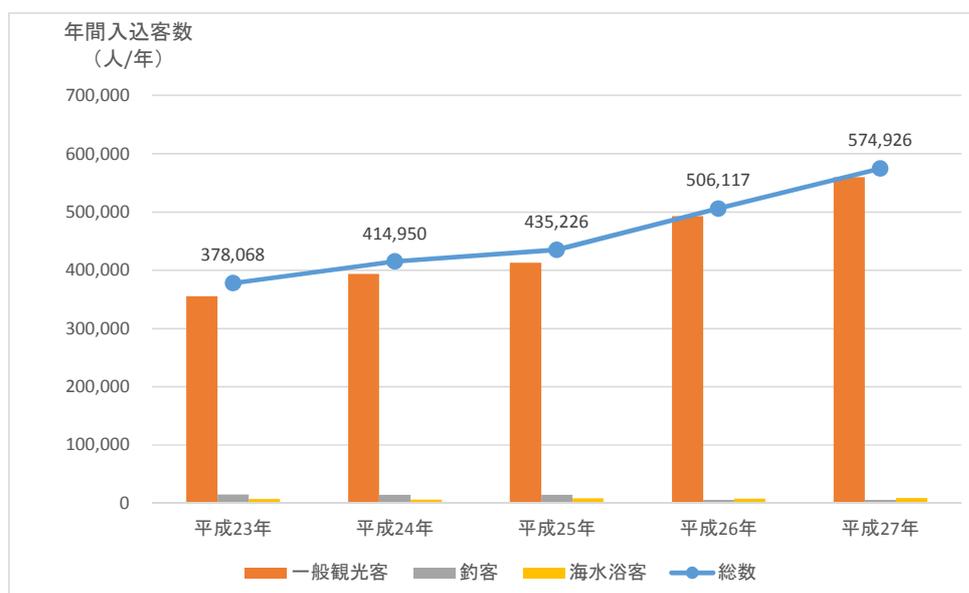


## 1-4 観光動向

平成25年に熊野尾鷲道路、平成26年に紀勢自動車道延伸の効果もあり、年間入込客数は年々増加傾向となっており、平成27年の1年間で約57万人となっています。このうち、熊野古道客数は、平成24年まで減少傾向でしたが、その後は増加傾向となっています。

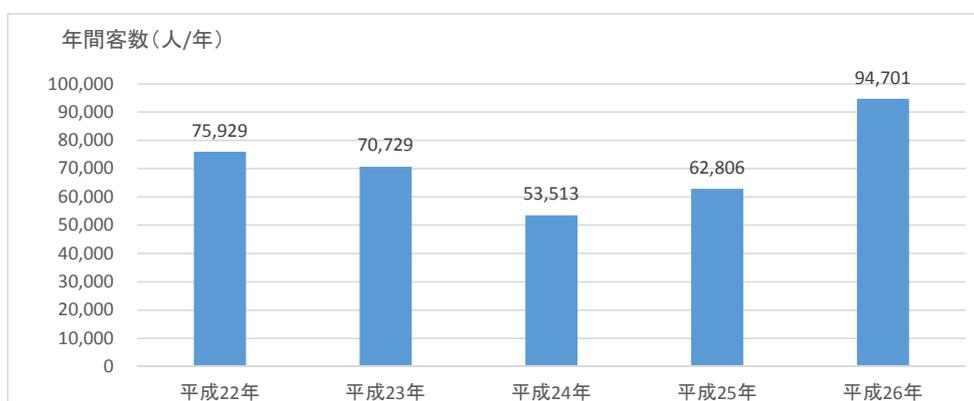
これらの観光客の移動手段として、公共交通を確保することが考えられます。

図 観光入込客数の推移



(資料出典：尾鷲市統計書（平成27年度版）)

図 熊野古道客数の推移



(資料出典：尾鷲市統計書（平成27年度版）)

## 1-5 公共交通の現状

### (1) 公共交通ネットワーク

#### ① 路線、バス停等

本市の公共交通機関は、鉄道、路線バス、ふれあいバス、タクシーによって形成されています。

公共交通ネットワーク図（市全域）

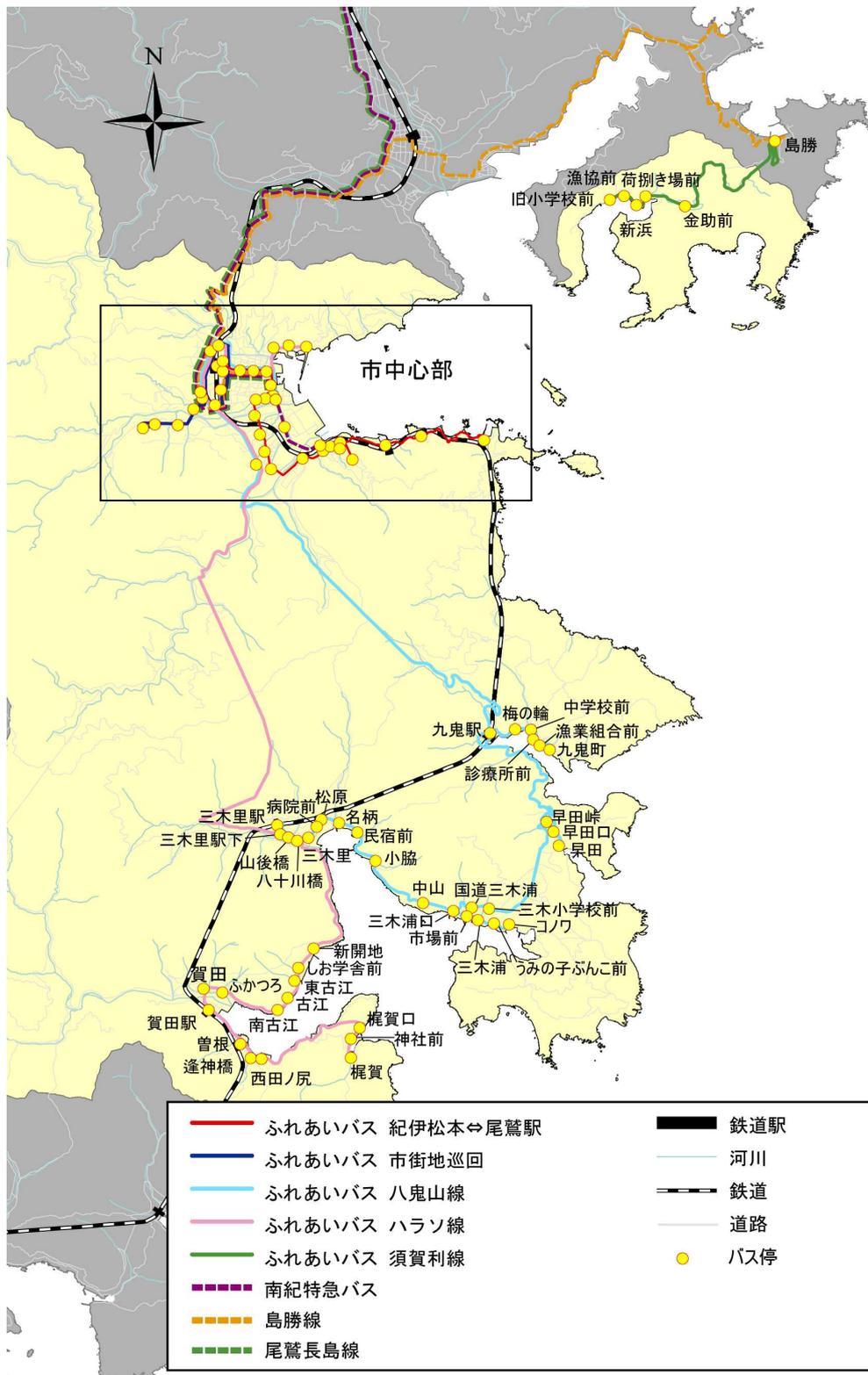


図 公共交通ネットワーク図（市街地部）



## (2) 鉄道

### ①運行本数・運賃

市内には、JR東海紀勢本線の5駅があります。列車の運行は、5時台から22時台まで、普通列車が上り・下りともに10本、特急が上り・下りともに4本です。普通列車の運転間隔は、朝は1時間半、昼間は2時間、夕方～夜は1時間半に1本となっています。運賃は、名古屋まで特急利用で5,570円、松阪まで2,670円です。

表 JR紀勢本線の運行本数（平日）

	尾鷲駅	その他の市内駅
運行本数<上り>	14 (4) 本/日	10 本/日
運行本数<下り>	14 (4) 本/日	10 本/日

(( ) 内は特急、平成28年9月現在)

表 JR紀勢本線の主な区間の運賃

	普通運賃	特急料金
尾鷲駅～名古屋駅	3,100円	自由席2,470円
尾鷲駅～松阪駅	1,490円	自由席1,180円

(平成28年9月現在)

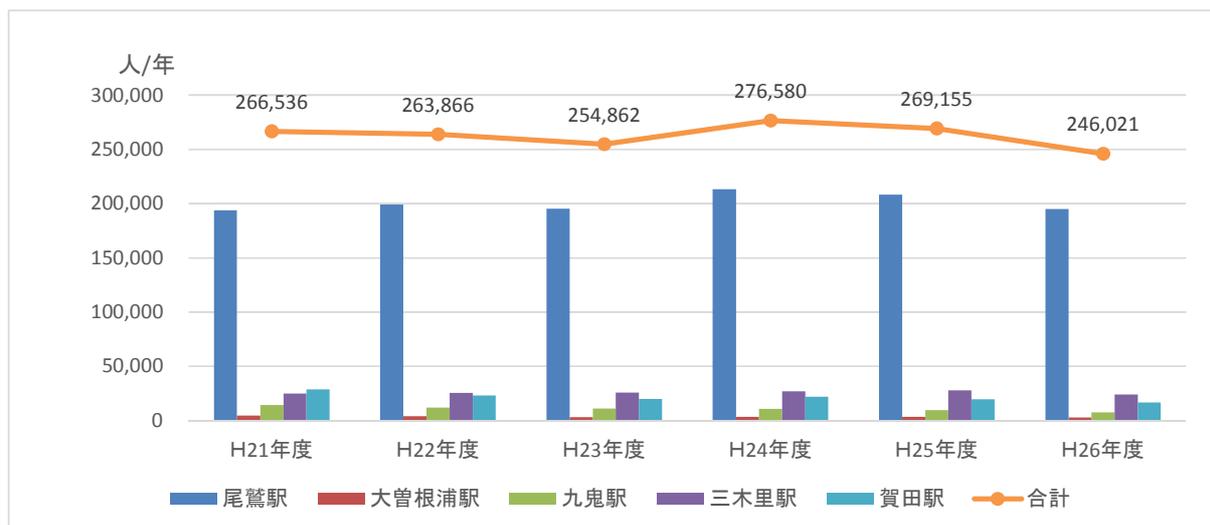
### ②乗車人員

5駅合計の乗車人員は、平成24年度以降減少傾向となっています。最も利用者の多い尾鷲駅も平成24年以降は減少傾向であり、その他の駅も減少傾向となっています。

表 駅別乗車人員の推移

	尾鷲駅		大曾根浦駅		九鬼駅		三木里駅		賀田駅		合計	
	乗車人員	前年度比	乗車人員	前年度比	乗車人員	前年度比	乗車人員	前年度比	乗車人員	前年度比	乗車人員	前年度比
H21年度	193,987	-	4,537	-	14,486	-	24,838	-	28,688	-	266,536	-
H22年度	199,132	2.7%	4,023	-11.3%	12,163	-16.0%	25,568	2.9%	22,980	-19.9%	263,866	-1.0%
H23年度	195,209	-2.0%	3,214	-20.1%	11,072	-9.0%	25,649	0.3%	19,718	-14.2%	254,862	-3.4%
H24年度	213,266	9.3%	3,366	4.7%	10,807	-2.4%	27,069	5.5%	22,072	11.9%	276,580	8.5%
H25年度	208,351	-2.3%	3,562	5.8%	9,606	-11.1%	27,978	3.4%	19,658	-10.9%	269,155	-2.7%
H26年度	194,846	-6.5%	3,019	-15.2%	7,527	-21.6%	24,095	-13.9%	16,534	-15.9%	246,021	-8.6%

(資料出典：尾鷲市統計書 平成26年度版、平成28年刊三重県統計書)



### (3) 高速バス

名古屋、~~松阪~~、津市への高速バスが下記のとおり運行されています。運行本数はJRよりもやや少なく、運賃はJRより安くなっています。

表 高速バス運行本数（三重交通）

路線	運行本数	市内の主な停車バス停
名古屋南紀高速線 (新宮・熊野・尾鷲～名古屋)	8 往復/日	尾鷲市病院前
<del>南紀特急線 (尾鷲～松阪)</del>	<del>6 往復/日</del>	<del>熊野古道センター、瀬木山、 尾鷲駅、尾鷲市病院前、</del>
南紀特急線 (熊野・尾鷲～津・三重大学病院)	1 往復/日	尾鷲市病院前

(平成 28 年 4 月 1 日現在)

表 高速バスの主な区間の運賃（三重交通）

路線	大人片道運賃
尾鷲市病院前～名古屋（名鉄バスセンター）	3,100 円
尾鷲市病院前～ <del>松阪駅</del> ・津駅前・三重大学病院	2,090 円

### (4) 路線バス

三重交通の路線バスとして、~~南紀特急線（尾鷲～松阪）~~、尾鷲長島線、島勝線の 3 2 路線が運行されており、市外との連絡を担っています。

なお、島勝線は、ふれあいバス須賀利地区の路線と接続しています。

表 路線バスの運行本数と運賃

路線（運行区間）	運行本数	運行間隔、運賃
<del>南紀特急線 (尾鷲～松阪)</del>	<del>6 往復/日</del>	<del>熊野古道センター、瀬木山、 尾鷲駅、尾鷲市病院前、</del>
尾鷲長島線 (紀伊長島駅～瀬木山)	7 往復/日	昼間 1～2 時間に 1 便程度。 運賃：尾鷲駅～長島駅前 片道大人 1,030 円
島勝線 (島勝～瀬木山)	6 往復/日	昼間 2～3 時間に 1 便程度。 尾鷲市ふれあいバス須賀利線と連絡。 運賃：尾鷲駅～島勝 片道大人 790 円

## (5) ふれあいバス

### ①路線の運行概要

ハラソ線、八鬼山線、尾鷲地区、須賀利地区の4路線が、通勤・通学及び昼間の通院・買い物などの利用ができるように運行されています。

表 ふれあいバスの運行概要

路線	区間	運行日	運行本数	運行時間帯	運賃
八鬼山線	東古江～尾鷲市病院前～瀬木山	毎日運行	4往復/日	6時台～20時台	200円～500円
ハラソ線	梶賀～尾鷲市病院前～天満堤防		4往復/日	7時台～19時台	200円～600円
尾鷲地区	紀伊松本～尾鷲駅		6往復/日	7時台～18時台	200円～300円
	尾鷲駅～尾鷲総合病院～光ヶ丘～尾鷲駅		9循環/日	7時台～18時台	200円
須賀利地区	旧小学校前～島勝	日曜運休	5往復/日	7時台～16時台	200円

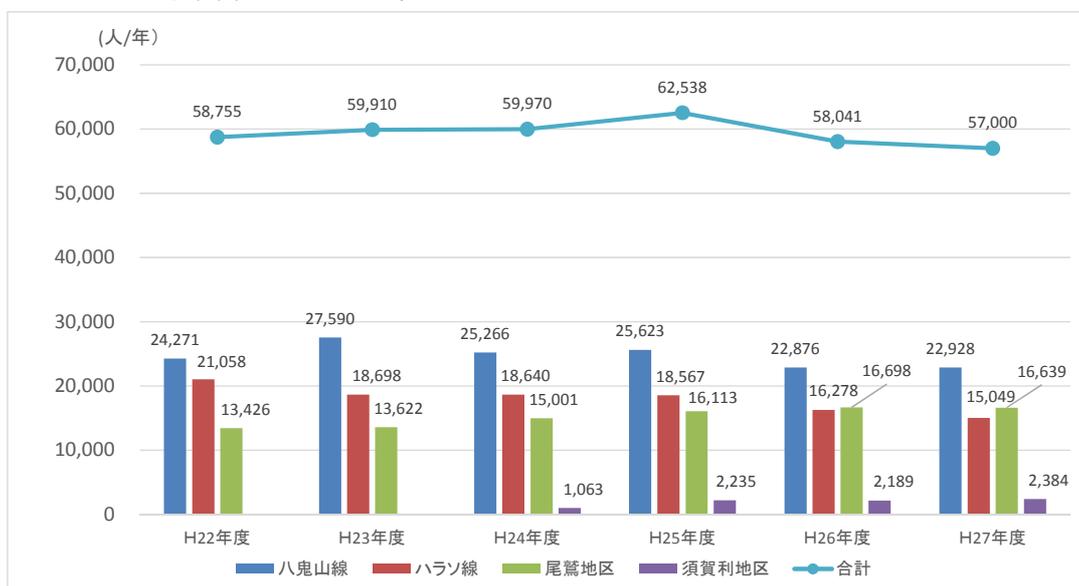
### ②利用者数の推移

全路線合計の利用者数は減少傾向です。尾鷲地区の路線は、これまで増加傾向でしたが、平成27年度から減少に転じています。

表 ふれあいバスの利用者数の推移

	八鬼山線		ハラソ線		尾鷲地区		須賀利地区		合計	
	利用者数	前年度増加率	利用者数	前年度増加率	利用者数	前年度増加率	利用者数	前年度増加率	利用者数	前年度増加率
H22年度	24,271	-	21,058	-	13,426	-	-	-	58,755	-
H23年度	27,590	13.7%	18,698	-11.2%	13,622	1.5%	-	-	59,910	2.0%
H24年度	25,266	-8.4%	18,640	-0.3%	15,001	10.1%	1,063	-	59,970	0.1%
H25年度	25,623	1.4%	18,567	-0.4%	16,113	7.4%	2,235	110.3%	62,538	4.3%
H26年度	22,876	-10.7%	16,278	-12.3%	16,698	3.6%	2,189	-2.1%	58,041	-7.2%
H27年度	22,928	0.2%	15,049	-7.6%	16,639	-0.4%	2,384	8.9%	57,000	-1.8%

(注) 運行日は365日、須賀利地区は157日。



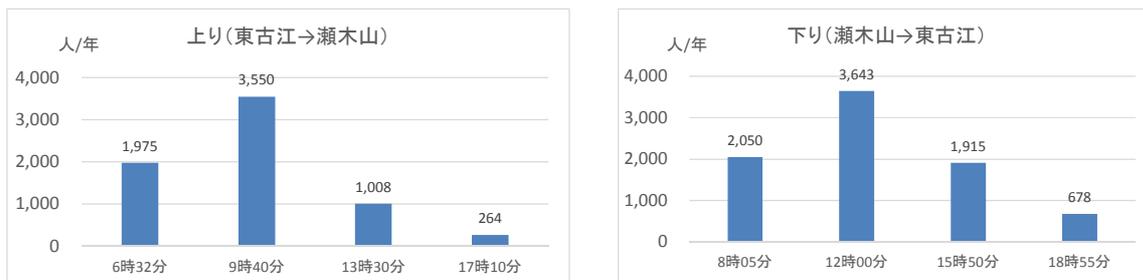
### ③路線別の利用特性

平成27年度（平成27年4月～平成28年3月）1年間の利用者数を整理しました。

#### (7) 八鬼山線

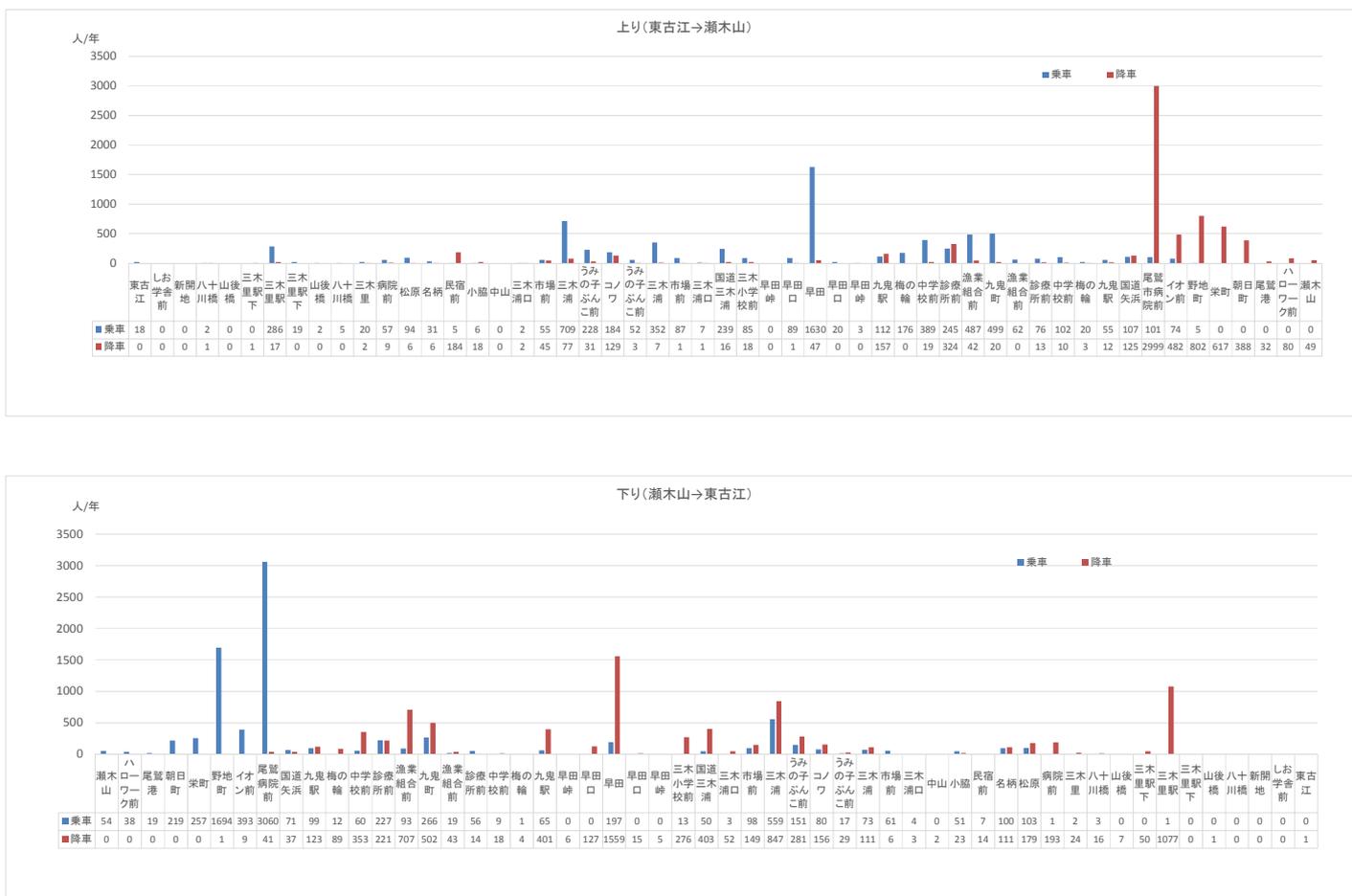
午前中は市街地方面へ、帰りは12時の便の利用が多くなっています。  
 早田、三木浦などから尾鷲総合病院への利用が最も多くなっています。  
 三木里駅下から東古江の区間の利用者数が少ないといえます。

図 便別利用者数（平成27年度）



※便別利用者数は、乗車人員。以下同じ。

図 バス停別利用者数（平成27年度）



(イ) ハラソ線

午前中は市街地方面へ、帰りは12時前の便の利用が多くなっています。  
 梶賀、賀田、古江などから尾鷲総合病院への利用が最も多くなっています。

図 便別利用者数（平成27年度）

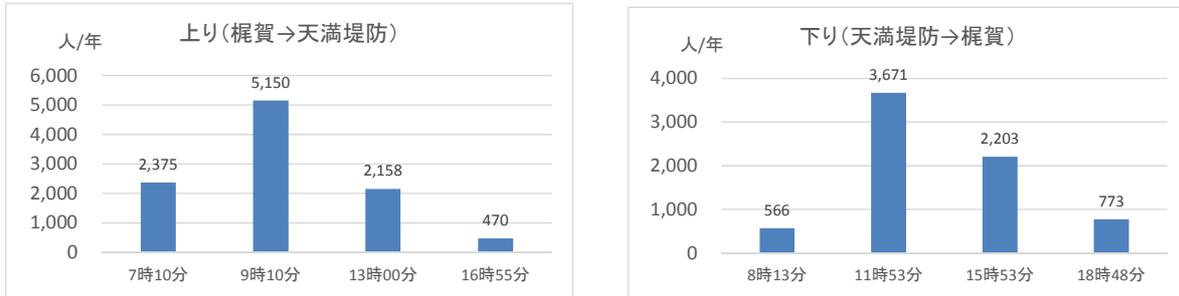
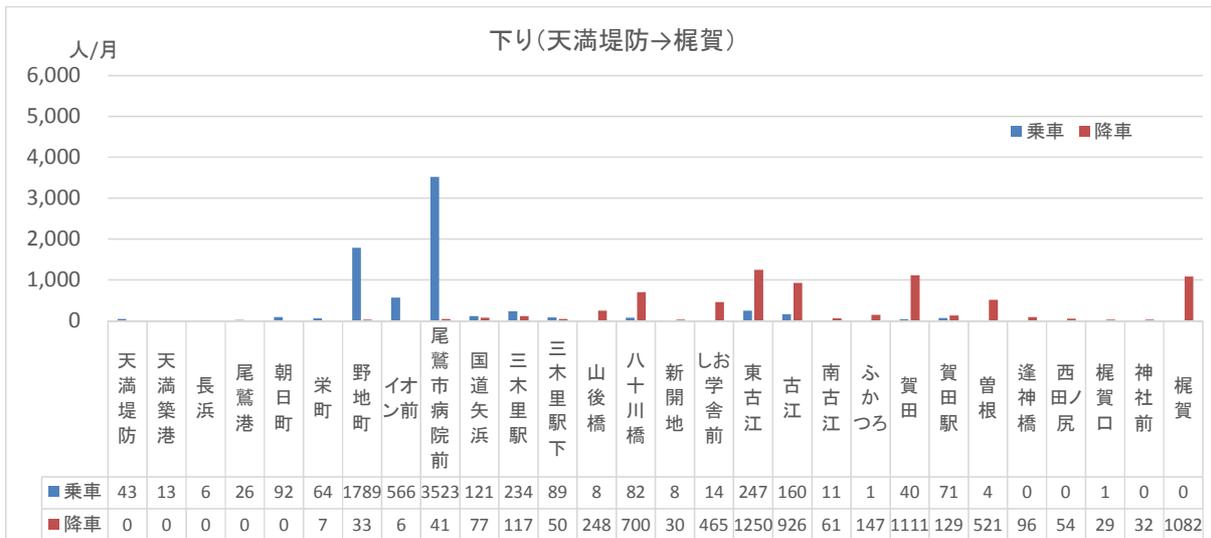
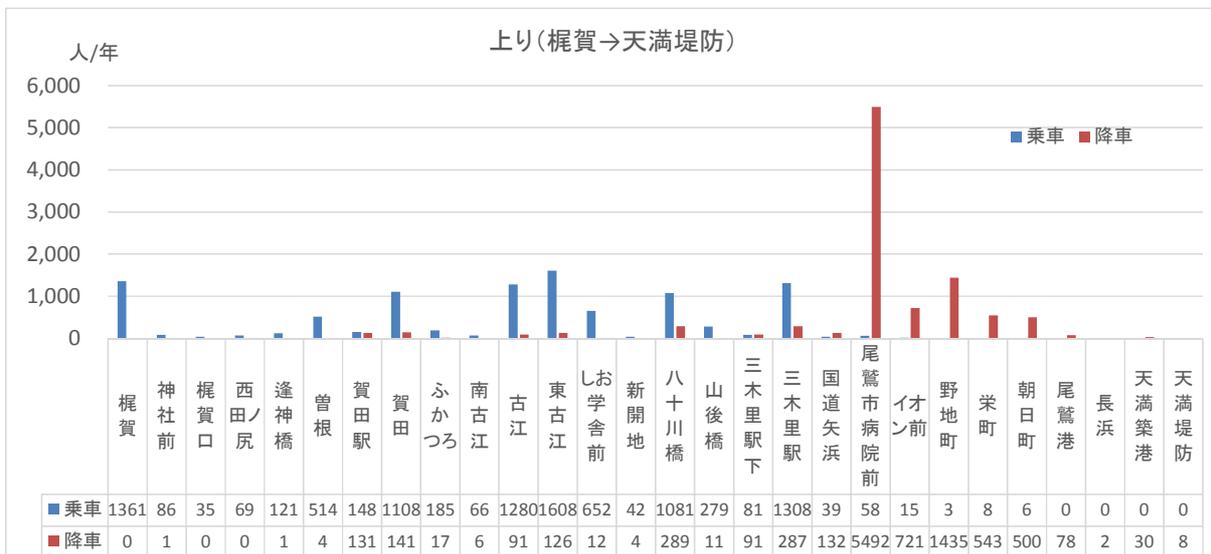


図 バス停別利用者数（平成27年度）



(ウ) 尾鷲地区

夢古道おわせへの利用により、上り（尾鷲駅方面）は夕方 17 時前、下り（紀伊松本方面）は朝 8 時台の利用が最も多くなっています。

循環部についてみると、7 時～15 時台までの昼間に、光ヶ丘と尾鷲総合病院での利用が多くなっています。

図 紀伊松本～尾鷲駅間 便別利用者数（平成 27 年度）

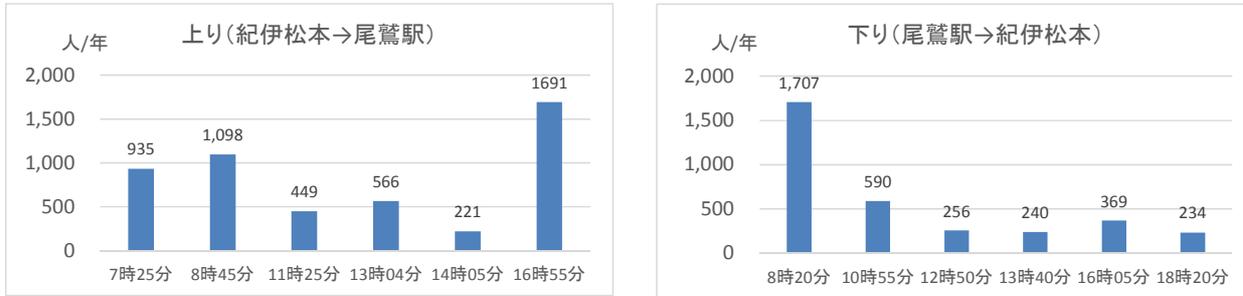


図 紀伊松本～尾鷲駅間 バス停別利用者数（平成 27 年度）

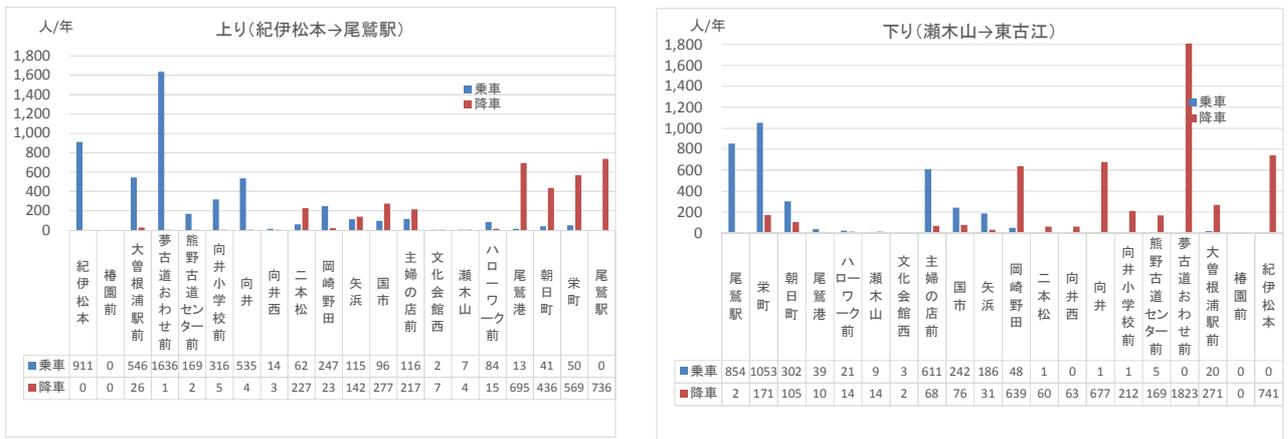


図 市街地循環 便別利用者数（平成 27 年度）

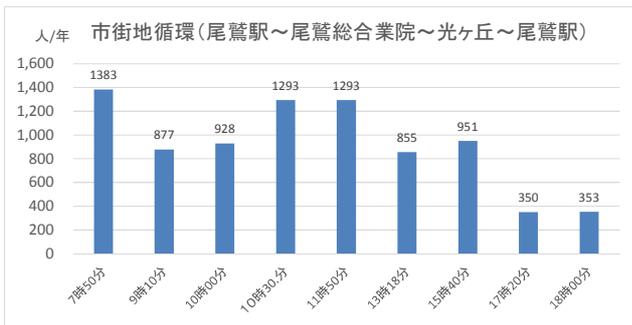
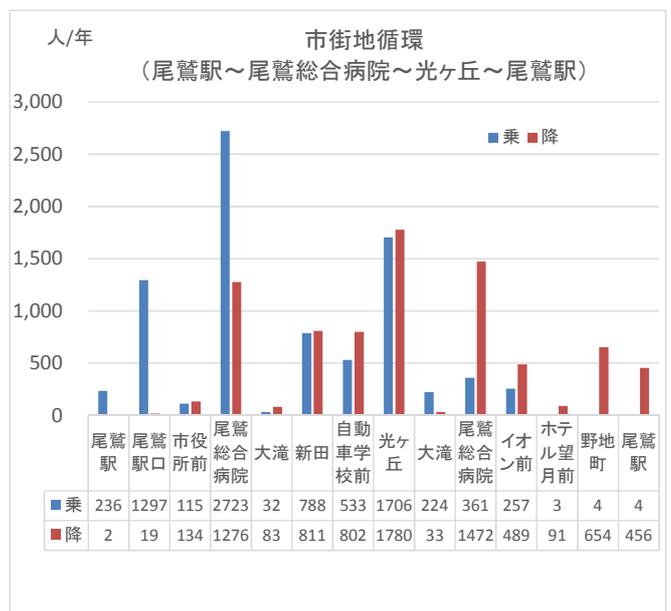


図 市街地循環 バス停別利用者数（平成 27 年度）



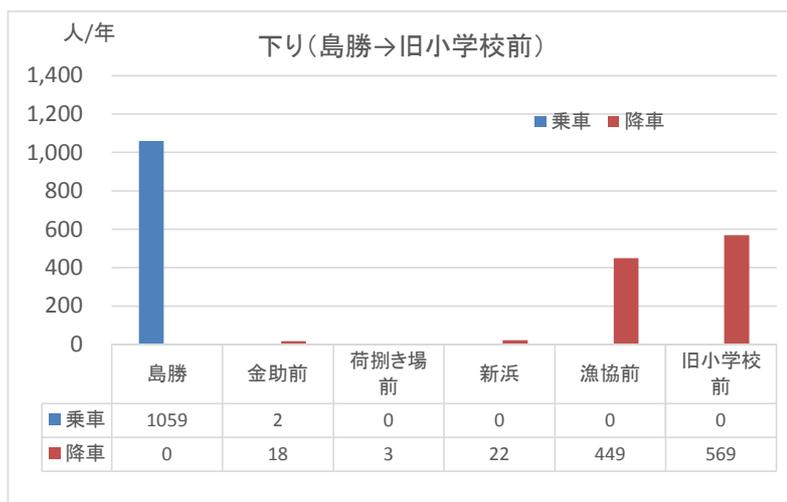
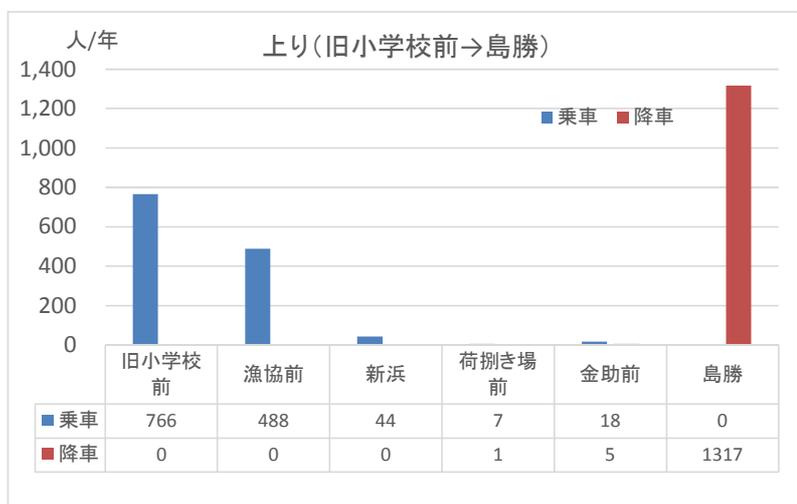
## (I) 須賀利地区

上り（島勝方面）は午前中、下り（旧小学校前方面）は12時過ぎの便の利用が多くなっており、島勝で路線バス（島勝線）へ乗り継いでいます。

図 便別利用者数（平成27年度）



図 バス停別利用者数（平成27年度）



#### ④収支状況

ふれあいバスの運行に係る市負担額は、利用者減による収入減、国庫補助の減少、運行経費の増加により、年々増加傾向となっています。平成 25 年度は約 2,800 万円/年でしたが、平成 27 年度には約 3,800 万円/年となっています。

平成 27 年度の路線別収支率は、ハラソ線が 33.22%、八鬼山線が 28.6%、尾鷲地区が 18.29%、須賀利地区が 3.03%であり、須賀利地区の収支率が最も低くなっています。

図 ふれあいバスの市負担額の推移

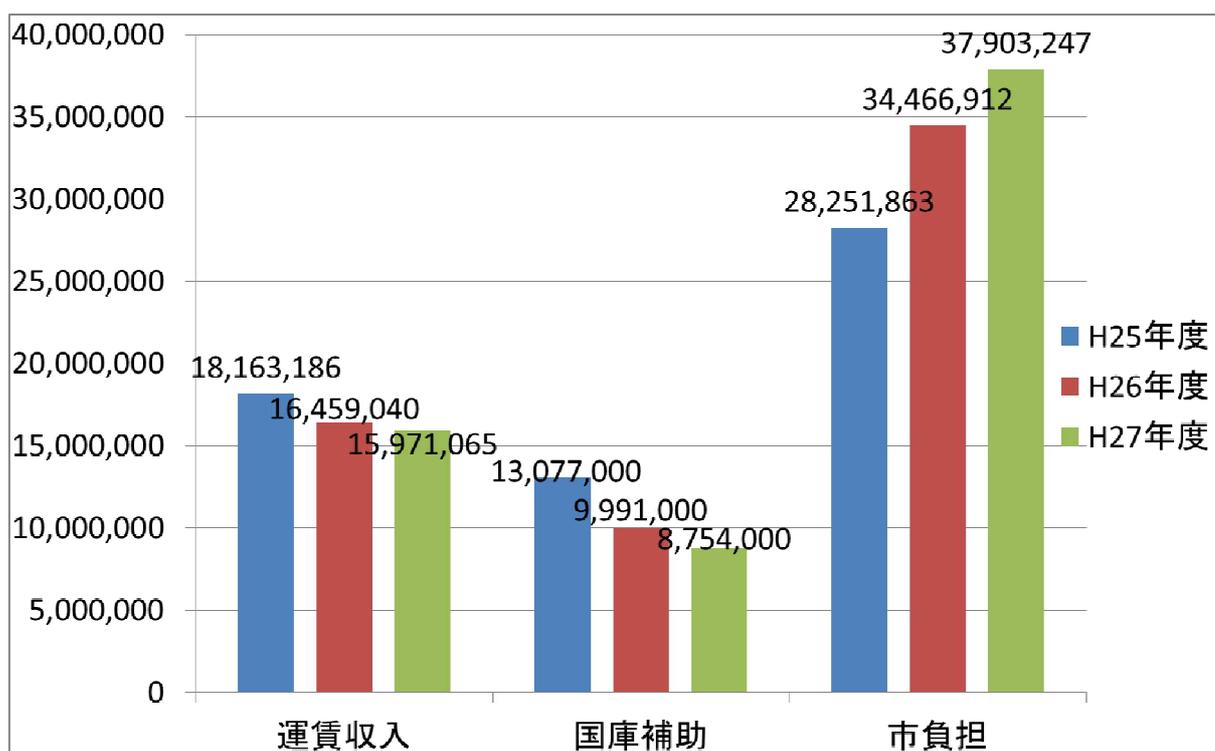


表 ふれあいバスの収支状況（平成 27 年度）

バス路線	ふれあいバス					
	業務委託(大型)		指定管理(ワゴン)		合計	
	八鬼山線	ハラソ線	尾鷲地区	須賀利地区		
運行開始日	H18.10.1	H21.7.1	H21.7.1	H24.10.1		
平成27年度 (H27.4~ H28.3)	運行日数	366 日	366 日	366 日	314 日	—
	乗車人員	22,928 人	15,049 人	16,639 人	2,384 人	57,000 人
	運行費用	23,915,355 円	20,855,875 円	10,897,447 円	6,959,635 円	62,628,312 円
	運賃収入	6,839,466 円	6,927,785 円	1,993,014 円	210,800 円	15,971,065 円
	収支率	28.60 %	33.22 %	18.29 %	3.03 %	25.50 %
	国庫補助 (補助率)	3,750,000 円 21.96 %	2,332,000 円 16.74 %	1,908,000 円 21.43 %	764,000 円 11.32 %	8,754,000 円 18.76 %
	市負担	13,325,889 円	11,596,090 円	6,996,433 円	5,984,835 円	37,903,247 円

#### (6) タクシー事業者

市内には、2社のタクシー会社が運行しています。

## 第2章 実態調査の結果概要

### 2-1 市民アンケート調査結果の概要

#### (1) 調査概要

市民の日常的な交通行動、公共交通の利用意向、費用負担についての考え方等を把握し、公共交通利用のニーズ、今後のあり方等を検討するための基礎資料とするため、アンケート調査を実施しました。

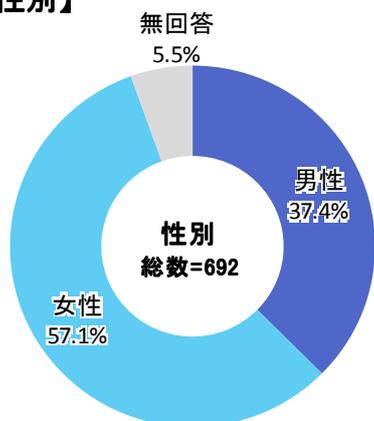
表 調査方法等の概要

調査期間	平成28年9月28日(水)～10月12日(水)
調査対象	18歳以上の市民
調査方法	郵送による配布・回収
配布数	1,500票
回収数【回収率】	692票【回収率46.1%】

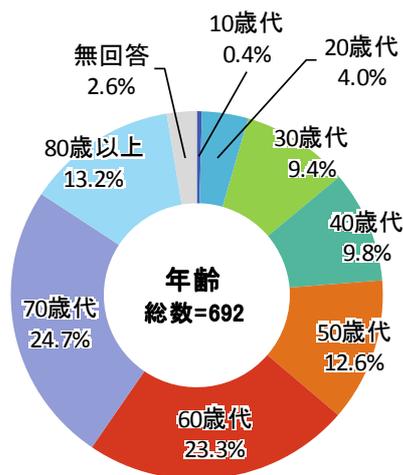
#### (2) 回答者の属性

女性が約57%、60歳以上の人が約61%です。

##### 【性別】



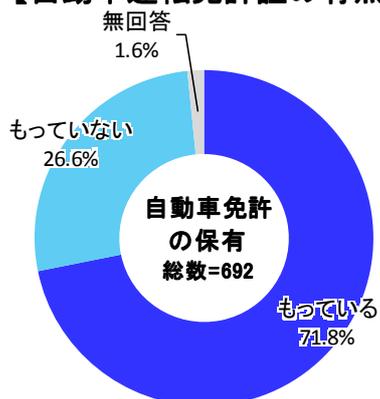
##### 【年齢】



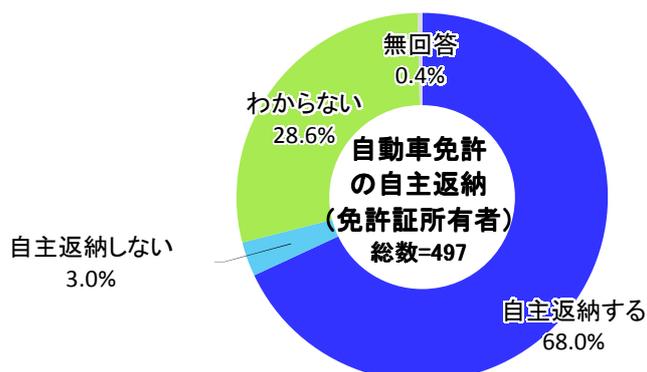
※Nは回答数(以下同じ)

運転免許は、約27%の人が保有していません。運転免許を保有している人の68%は、将来、「運転免許を自主返納する」としており、今後、公共交通の重要性がより高まっていくと言えます。

##### 【自動車運転免許証の有無】



##### 【運転免許証の自主返納】

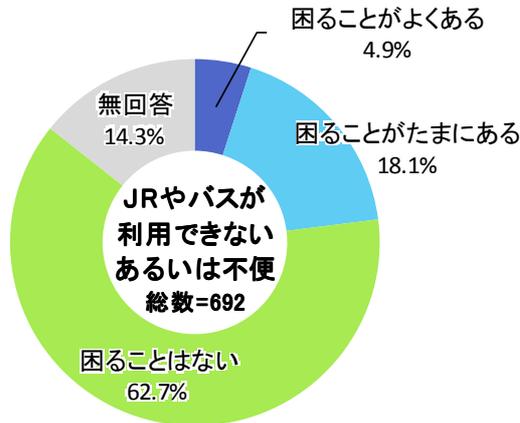


### (3) アンケート結果の概要

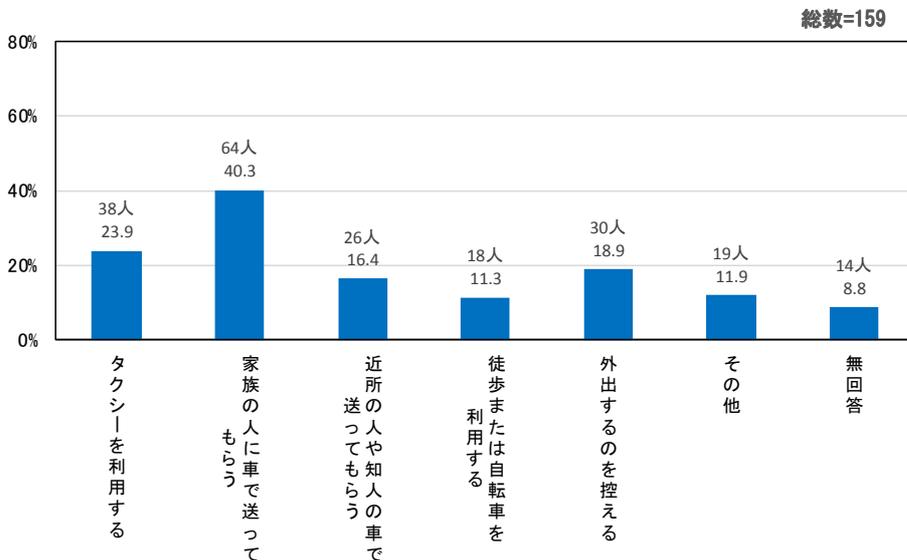
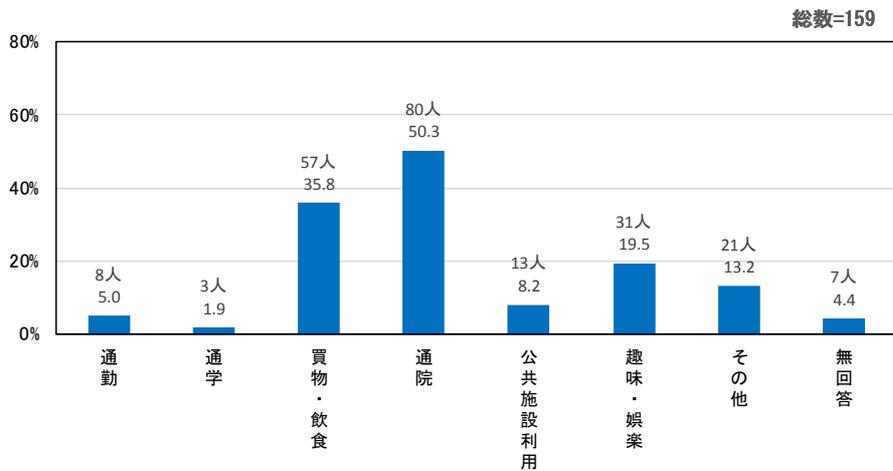
#### ①外出したいときに公共交通が不便で困る人

「困ることがある」と「困ることがたまにある」が合わせて 23.0%となっており、約 4 人に 1 人の割合になっています。その主な目的は、通院、買物・飲食となっており、その対応は、家族の人に送ってもらったり、タクシーを利用していますが、中には、外出を控える人もいます。

【外出したいときに、JR やバスが利用できない、あるいは不便で困ること】



【外出したいときに困るときの目的、その場合の対応】



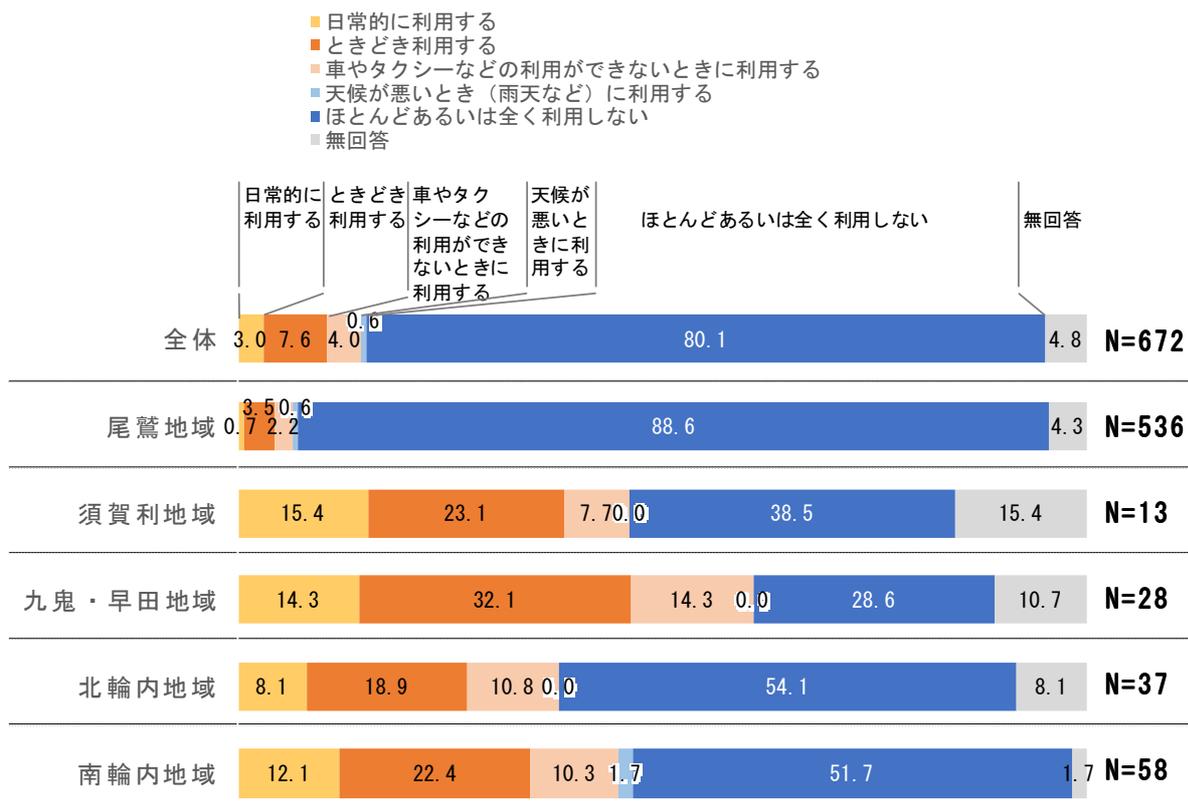
## ②市内のバスの利用

「日常的に利用する」「ときどき利用する」「車やタクシーなどの利用ができないときに利用する」「天候が悪いときに利用する」を合わせて、15.2%の人がバスを利用しています。

地域別にみると、須賀利、九鬼・早田、北輪内、南輪内地域では、バス利用率が37.8～60.7%と高くなっています。また、免許を持っていない人の36.9%、約3人に1人はバスを利用しています。

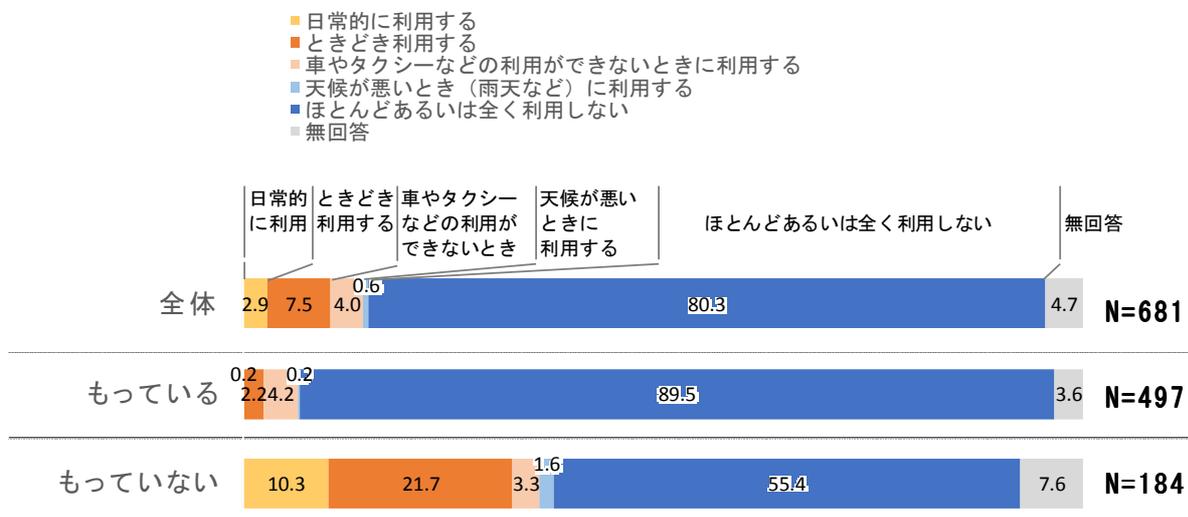
### 【バスの利用状況】

#### 地域別・市内のバス利用



※住所不明20件を除く

#### 免許証の有無別・市内のバス利用



※免許証の有無の無回答1件を除く



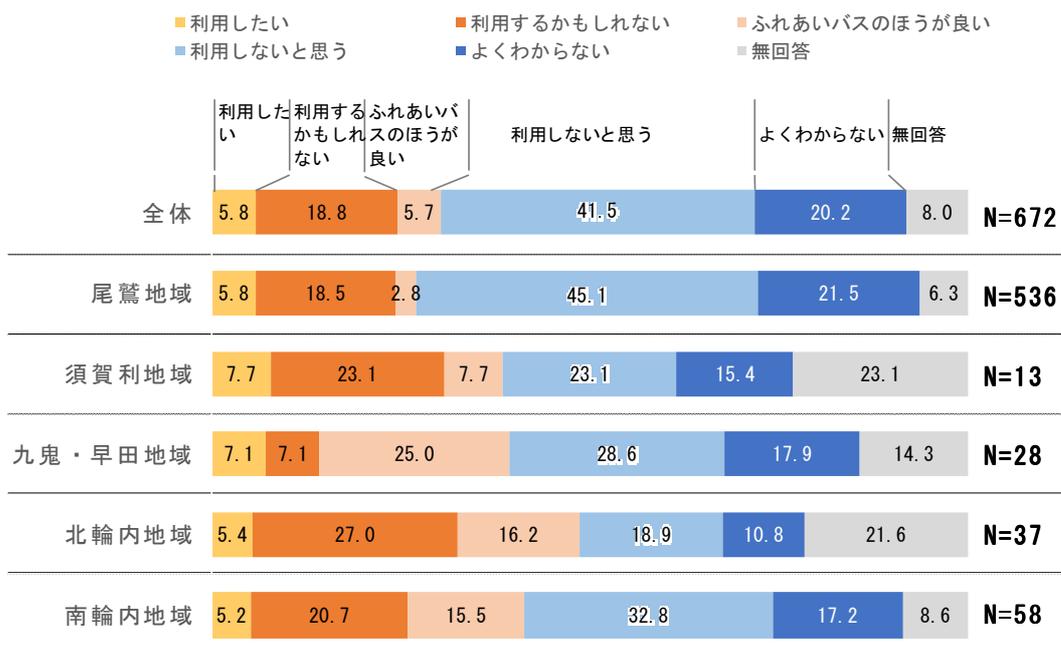
#### ④デマンド交通（予約型乗合バス・タクシー）の利用意向

「利用したい」「利用するかもしれない」を合わせて24.6%であり、4人に1人は利用の意向があります。地域別には、須賀利、北輪内、南輪内地域の利用意向が25.9~32.4%と高くなっています。

しかし、「利用しない」「よくわからない」という人のうち、須賀利、九鬼・早田、北輪内、南輪内地域では、「現在のふれあいバスを便利にしてほしい」という人が多くなっています。

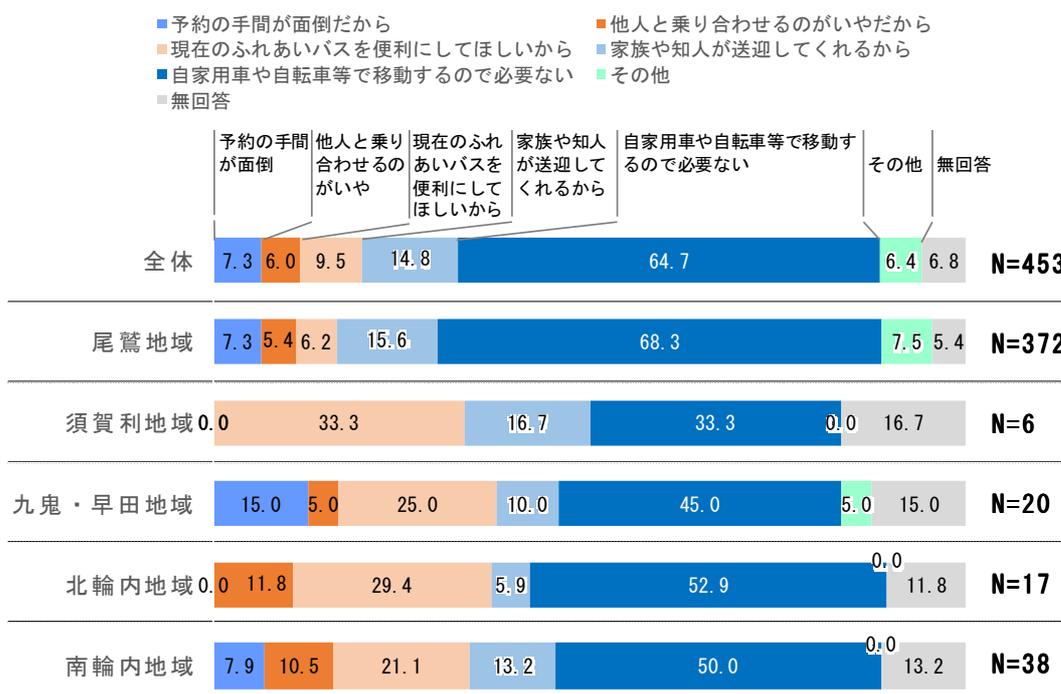
#### 【デマンド交通の利用意向】

##### 地域別・デマンド交通をあなたの地域に導入した場合、利用したいと思いますか



※住所不明20件を除く

##### 地域別・市内のバスを利用しない、あるいは利用方法がわからない理由



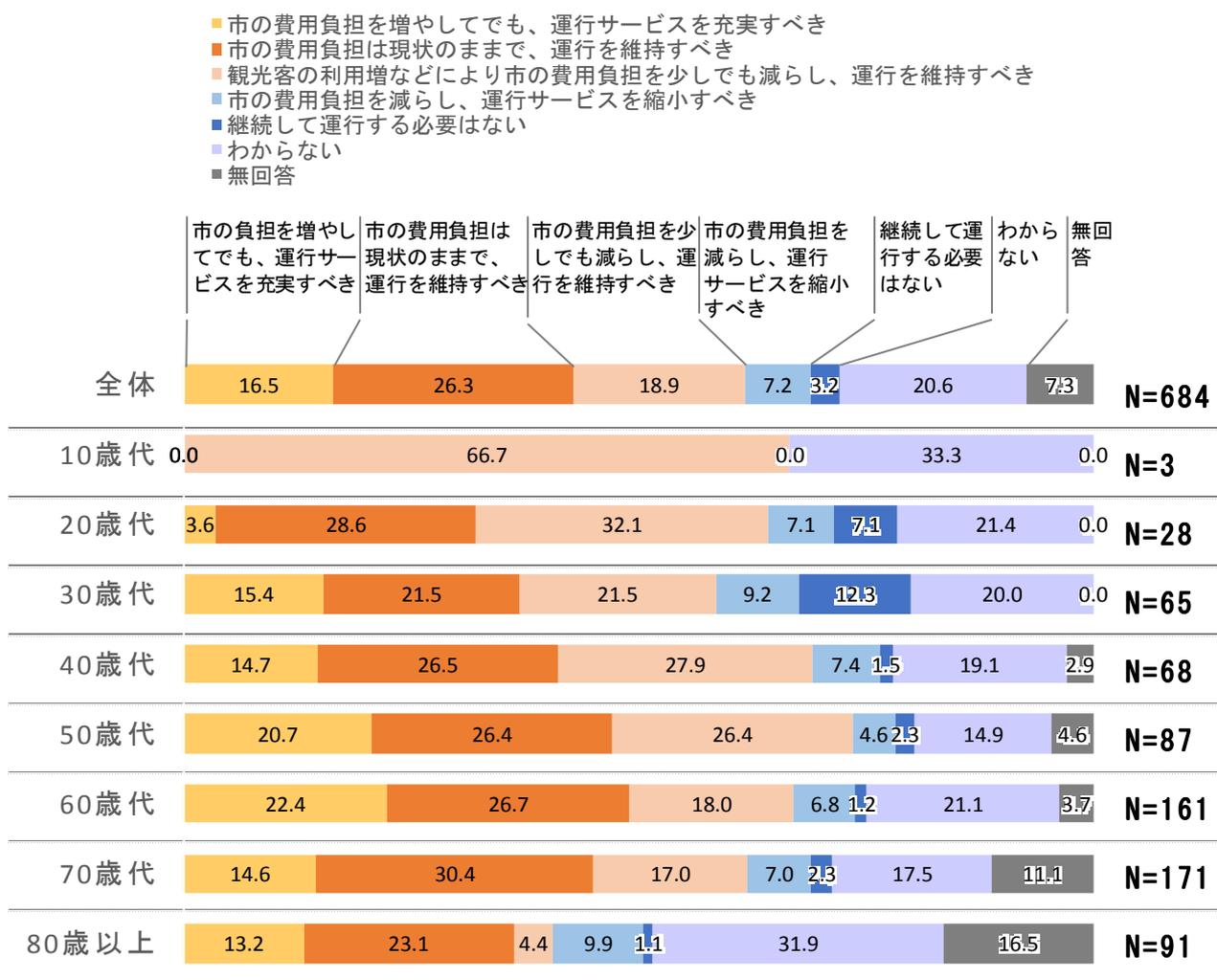
※住所不明20件を除く  
※非該当233件を除く

### ⑤公共交通の費用負担について

最も多いのは「市の費用負担は現状のままで、運行を維持すべき」26.3%、ついで「観光客の利用増などにより市の費用負担を少しでも減らし、運行を維持すべき」18.9%、「市の費用負担を増やしてでも、運行サービスを充実すべき」16.5%となっており、運行の充実・維持に賛成する人は61.7%になっています。一方、運行サービスの縮小・必要ないという人は10.4%であり、多くの人が運行の充実・維持を望んでいます。

#### 【公共交通の費用負担】

#### 年齢別・市が公共交通の費用負担をしていることについて



※年齢不詳8件を除く

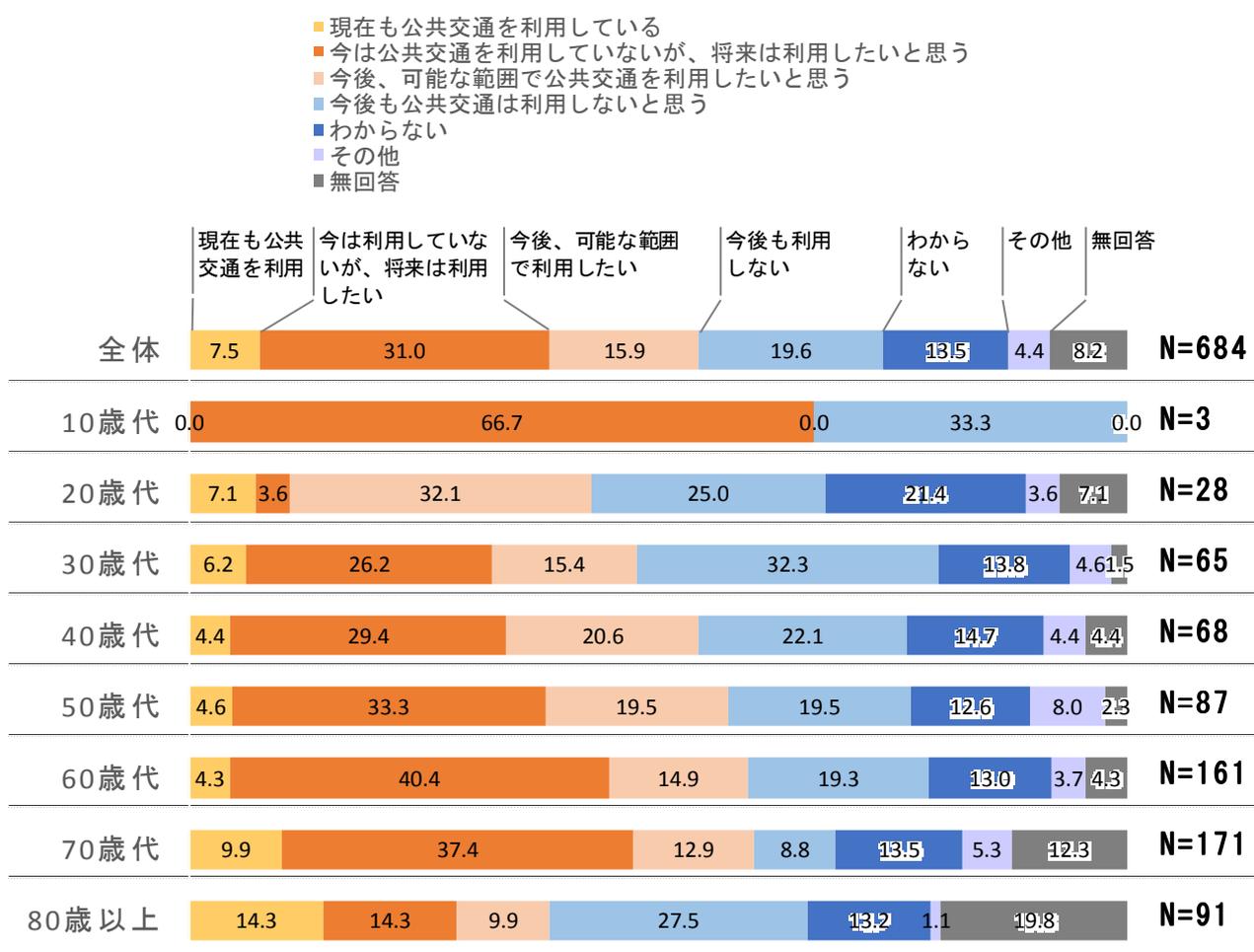
## ⑥今後の公共交通の利用について

「今は公共交通を利用していないが、将来は利用したいと思う」31.0%、「今後、可能な範囲で公共交通を利用したい」15.9%、「現在も公共交通を利用」7.5%であり、合わせると利用したい人は54.4%になります。一方、「今後も公共交通は利用しない」は19.6%であり、多くの人が利用したいと思っています。

年齢別で見ると、20歳代～70歳代まで、年齢が高くなるにしたがって利用意向が高くなっています。

### 【今後の公共交通の利用】

#### 年齢別・公共交通の利用について、どのように思いますか



※年齢不詳8件を除く

## 2-2 ふれあいバス利用者アンケート調査結果の概要

### (1) 調査概要

ふれあいバス利用者を対象にアンケート調査を実施しました。アンケート回収数(有効回答)は109票でした。

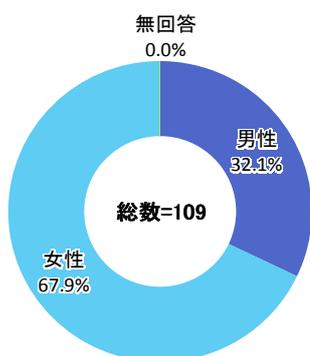
表 調査方法等の概要

調査期間	平成28年9月16日(金) 天候:雨一時曇り
調査対象	ふれあいバス利用者
調査方法	バス車内でのヒアリング及びアンケート配布・回収
回答数	八鬼山線30票、ハラソ線26票、尾鷲地区45票、須賀利地区8票 合計109票(アンケートは全体で185票回収したが、行きと帰りで2回回答された方は、行きのみ有効として集計した)

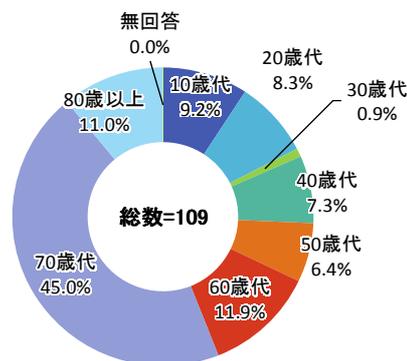
### (2) 回答者の属性

性別では女性が約68%、年齢別では70歳代が約45%と多く、60歳以上で約68%を占めている。居住地は旧尾鷲町が最も多かった。

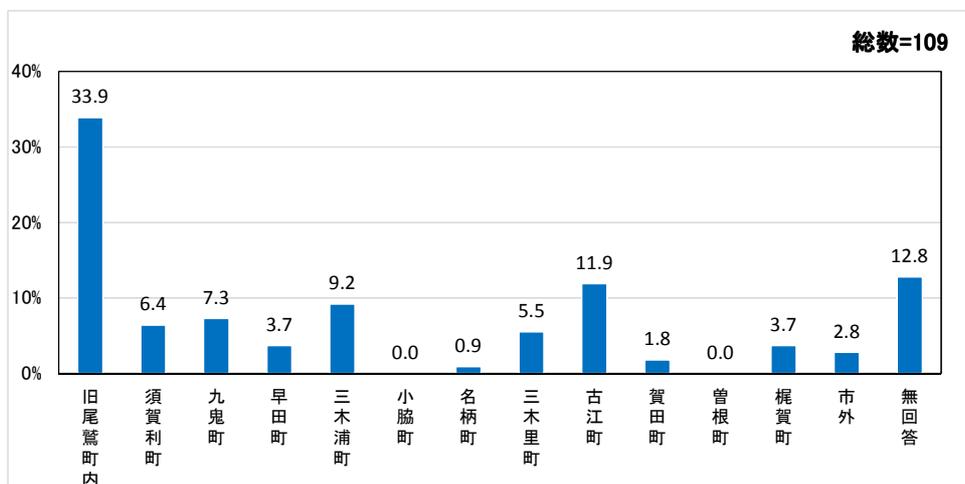
【性別】



【年齢】



【居住地】

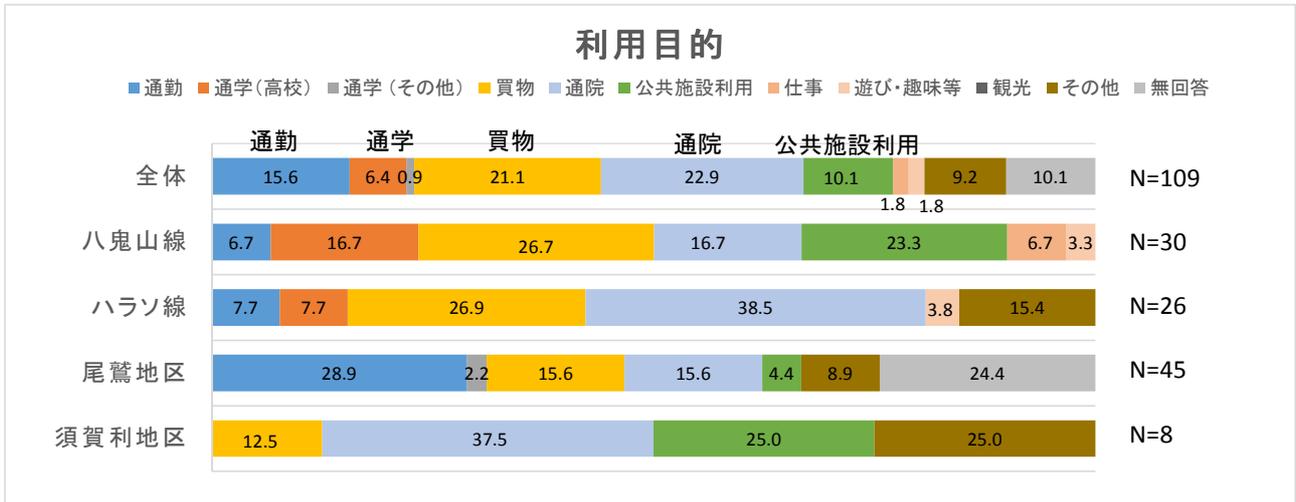


### (3) 利用目的と行き先

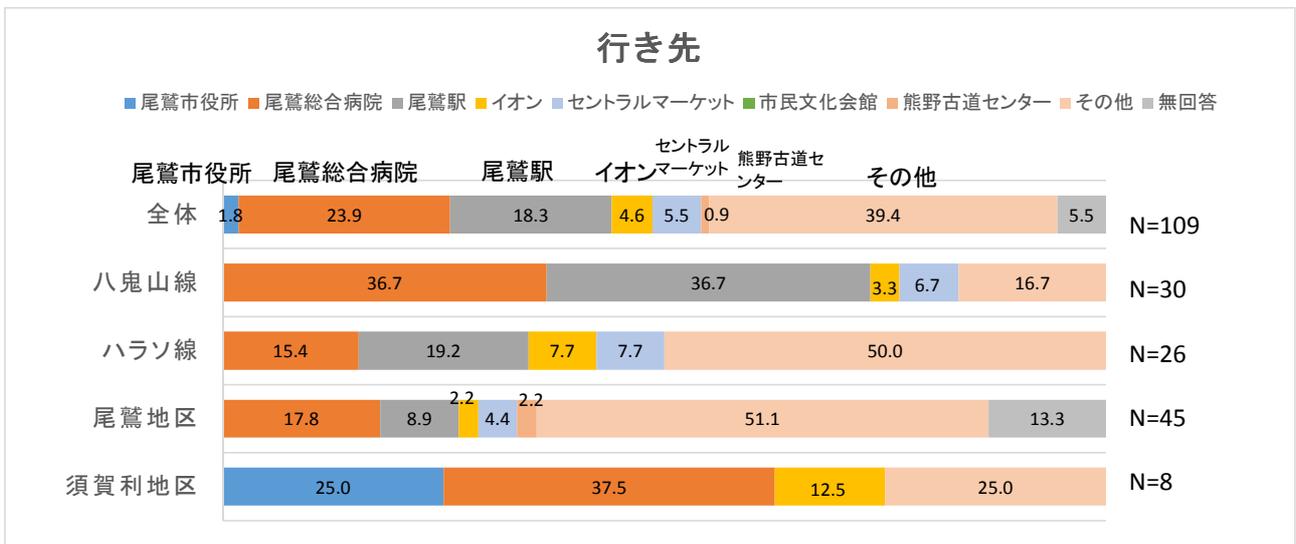
全体では、通院が約 23%、買い物が約 21%と多いですが、通勤・通学での利用も合わせて約 23%あります。特に尾鷲地区では通勤が約 29%と多くなっています。

行き先は、尾鷲総合病院、尾鷲駅が多くなっています。ハラソ線、尾鷲地区では、その他として、診療所、職場、学校が多くなっています。

#### 【利用目的】



#### 【主な行き先】



#### その他の主な行き先

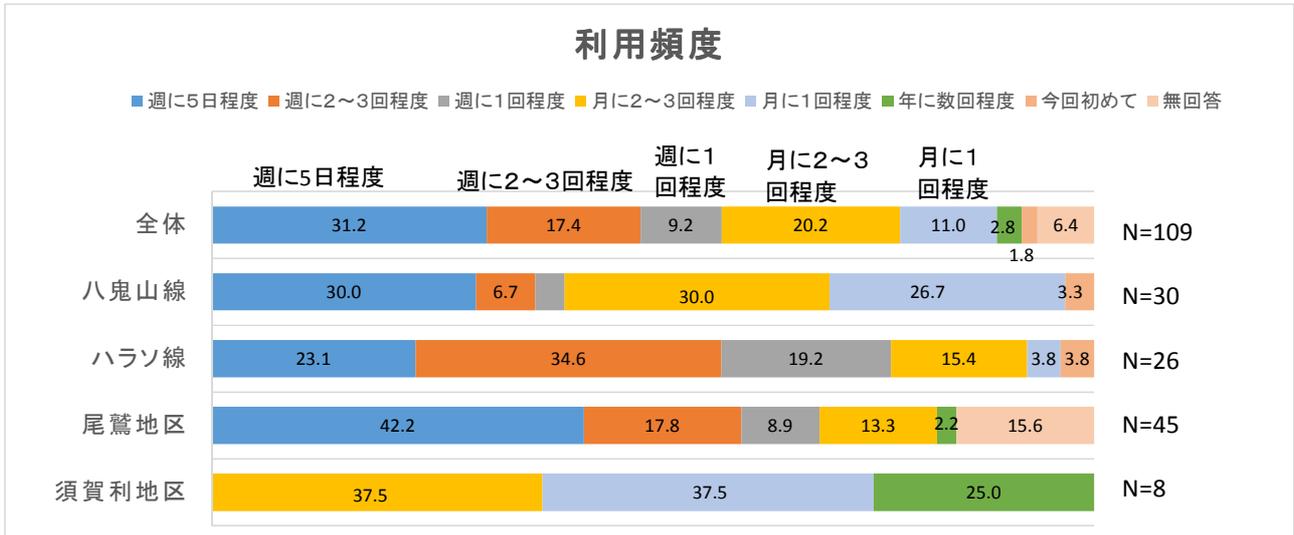
行き先	票数
尾鷲高校、学校	6
職場、会社	8
個人病院、歯医者	9
主婦の店	4

#### (4) 利用頻度

通勤や通学利用もあることから、週に5日程度が約31%と多く、週に1回以上が約58%を占めています。

なかでも、通勤利用等の多い尾鷲地区では、約42%の人が週5日程度の定期利用です。

##### 【利用頻度】

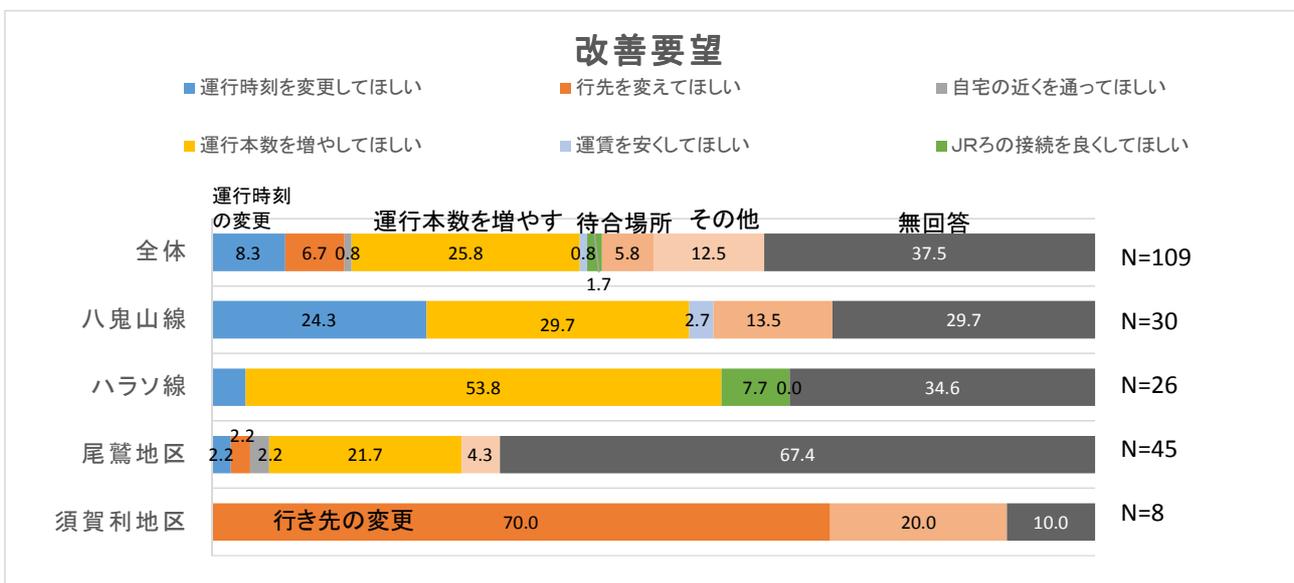


#### (5) 改善してほしいこと

全体では、運行本数の増便に対する要望が約26%と多いですが、特に改善要望のない無回答が、尾鷲地区で約67%、八鬼山線で約30%、ハラソ線で約35%もあり、満足している人が多いと思われます。

ハラソ線では半数以上の方が運行本数の増便、八鬼山線では運行時刻の変更と増便、尾鷲地区では増便の要望が多く、須賀利地区では圧倒的に行き先の変更（直通で尾鷲方面に行くことができる）が多くなっています。

##### 【改善要望】



## (6) 自由意見

運行本数の増便についての意見が最も多く、他には、満足している、運行時刻を変更してほしいという意見が多い。

### 【自由意見の分類】

意見	票数
満足している。助かっている。	7
運行本数を増便してほしい。	19
運行時刻を変更してほしい。	6
バス車両を大きく。	3
停留所の設置を希望する。 バス停にベンチ等を設置してほしい。	2
バス運賃を安く。	1
クレジットカードが使えるようにしてほしい。	1
降車ボタンを設置してほしい。	1
運転を丁寧にしてほしい。	1

## 2-3 アンケート調査のまとめ

市民アンケート調査、ふれあいバス利用者アンケート調査の結果は、以下のようにまとめられます。

### (1) 市民アンケート調査

- 自動車運転免許を保有している人のうち、自主返納するという人が約 68%と高く、現在、外出に困っている人が4人に1人いることなどから、公共交通の重要性は現在及び今後とも高い。
- バスを利用している人は、市全体で約 15%程度ですが、須賀利、九鬼・早田、北輪内、南輪内地域では、バス利用率が約 40~60%と高くなっている。また、免許を持っていない人の約 3人に1人はバスを利用している。
- バス交通の改善については、運行本数の増便が約 30%、運賃の低減が約 20%と多い。
- デマンド交通の利用希望は約 25%であるが、利用しない人の理由に、現行のふれあいバスを便利にしてほしいという人が多い。
- 市が公共交通の費用負担をしていることについては、現状の費用で公共交通を維持してほしいという人が約 26%と多いが、費用負担を軽減あるいは増額してでも維持・充実を望む人を加えると、約 62%と半数以上となる。一方運行サービスの縮小・必要ないという人は約 10%であり、多くの人が運行の充実・維持を望んでいる。
- 今後の公共交通については、利用を望む人が約 55%と多く、利用しない人は約 20%と少ない。

### (2) ふれあいバス利用者調査

- 利用目的は、通院、買い物が多いが、尾鷲地区では通勤、八鬼山・ハラソ線では通勤・通学利用もある。
- 行き先は、尾鷲総合病院、尾鷲駅、市街地内の診療所、職場、高校などが多い。
- 改善要望は、運行本数の増便が多いが、満足しているという方が全体の約 38%、尾鷲地区では約 67%と多く、一定程度満足されている。須賀利地区では、尾鷲地区までの路線にしてほしい、という要望が多い。

## 第3章 住民懇談会による意見把握

### (1) 実施目的

地域ごとに住民意見を把握し、計画に反映するため、市内 11 地区で住民懇談会を開催し、公共交通に関する様々な意見を把握しました。

#### 【開催日時及び参加者数】

地区	日 時		場 所	参加者
須賀利	11月14日(月)	18:00	須賀利漁民センター	40名
九鬼	11月15日(火)	18:00	九鬼コミュニティーセンター	14名
三木浦	11月16日(水)	15:00	三木浦コミュニティーセンター	32名
名柄	11月17日(木)	18:30	名柄町 青松寺	16名
早田	11月18日(金)	13:30	早田コミュニティーセンター	24名
三木里	11月21日(月)	19:00	三木里コミュニティーセンター	8名
古江	11月22日(火)	15:00	古江コミュニティーセンター	20名
賀田	11月24日(木)	13:00	賀田コミュニティーセンター	22名
梶賀	11月25日(金)	15:30	梶賀コミュニティーセンター	17名
尾鷲	11月30日(水)	18:30	市役所3階 第2・3委員会室	2名
曾根	12月2日(金)	18:00	曾根コミュニティーセンター	10名
合計				205名

### (2) 主な意見のまとめ

地域ごとに様々な意見がありましたが、本計画との関連では、以下のような項目についての意見がありました。(詳細は参考資料を参照)

- ・ふれあいバスのルート変更(尾鷲までの直通便の運行、各路線のルート変更等)
- ・ふれあいバスのダイヤの変更(診察・買い物時間に合わせた運行等)
- ・ふれあいバスの運賃(低減、維持など)
- ・ふれあいバスのダイヤ調整による既存路線への接続の強化
- ・バス停の改善
- ・集落支援員の活用など、多様な方法による地域主体の運営の検討
- ・スクールバス等の活用

## 第4章 事例調査

### (1) 調査の視点

需要に対応した運行の工夫、住民と行政との協働、デマンド運行、生活交通と観光交通との連携など、本市に参考になりそうな視点で事例を整理しました。

本市においては、様々な事例を参考にしつつ、運行方法を検討する必要があります。

### (2) 事例の一例

全国に様々な事例がありますが、近隣で実施されている事例の一部を以下に整理しました。

表 近隣における事例の一例

種別		運営主体	参考とする視点	主な事例都市
運行の工夫	時間帯による運行方法の変更	町	《時間帯により運行方法を変える》 ・定時定路線のコミバス運行を行っていたが、朝夕の通勤・通学は定時定路線・昼間はデマンド運行に変更。	岐阜県 輪之内町
住民と行政との協働	団地住民が主体となった乗合タクシー運行	団地住民	《団地住民が主体となった運行》 ・団地住民が主体となった「高松山団地乗合ワゴン運営委員会」が地元タクシー会社との契約により乗合タクシーを運行。1乗車300円。団地内に停留所を設置。 ・運営費は住民の年会費や協賛金により賄われているが、市が事業赤字の3/4を負担。	津市 (高松山 団地)
デマンド運行	福祉バス運行	社協	《デマンド型の福祉バス運行》 ・社協が運営主体となって、デマンド型バス(無料)を町内に導入。 ・デマンド運行データを福祉施策に活用。	三重県 玉城町 (社協)
	デマンド型乗合タクシーの導入	市	《デマンド型乗り合いタクシー導入》 ・熊野市の市街地内に導入。 ・目的地は公共施設や医療施設、商業施設など。 ・ワゴン車1台。 ・平日のみ運行で1日7便。1乗車300円。JRや地域間幹線バスと接続できるダイヤ。	熊野市
施策連携	観光施策との連携	市	《土休日における観光需要の取り込み～市街地周遊バス》 ・土休日は、上記のデマンド型乗り合いタクシーを観光利用に活用。定時定路線型で運行。 ・200円で1日乗り放題(小学生未満は無料)。 ・1日7便。	熊野市

## 第5章 課題の整理

これまでの調査結果をもとに、公共交通に係る現状と問題点を整理し、これらを踏まえた課題を以下のように整理します。

### 5-1 尾鷲市の公共交通を取り巻く課題

#### (1) 人口減少時代に対応した公共交通の運行

本市人口は、既に減少局面にあり、現行の人口約 18,000 人に対して、尾鷲市人口ビジョンでは、出生率と社会移動が改善されたとしても、平成 72 (2060) 年に約 9,000 人まで減少すると推計しています。

高齢化率(65歳以上人口率)は約 41.1% (H27 年国勢調査)、なかでも地区センター管内では 60~70%と高く、超高齢化が進展しています(住民基本台帳平成 28 年 9 月 30 日現在)。また、老年人口(65歳以上人口)そのものは、これまでの増加傾向から今後は減少局面に突入すると見込まれています。加えて、年少及び生産年齢人口も減少傾向が継続し、年齢 3 区分における全ての世代において人口減少が見込まれています。

このような状況を踏まえると、今後、通勤通学人口の減少、高齢者の移動の減少が予想され、市民の公共交通利用者数は減少傾向が継続すると想定されます。

このため、人口減少時代への対応を念頭に置きつつ、乗車率の向上をめざし、効率的かつ利便性の高い運行を最大限検討し、持続可能な公共交通を確保することが必要です。

#### (2) 公共交通運行経費の維持・縮減

本市の運行経費負担は、利用者数の減少による運賃収入減、国庫補助の減少、運行経費の増加により、市の費用負担額は年々増加傾向にあり、平成 25 年度には約 2,800 万円でしたが、平成 27 年度には約 3,800 万円に約 1,000 万円増加しています。

今後、人口減少等により市の財政は厳しい状況が予想されることから、運行経費の維持・縮減に向けて、現行の車両台数の範囲で住民ニーズに合った効率的な運行(ダイヤ調整やスクールバス等の活用など)、市民との協働による運行形態の多様化・効率化による市負担の軽減などの対応が必要です。

#### (3) 観光振興等のまちづくりへの対応

一方で、本市には、多様な観光資源(世界遺産の熊野古道、夢古道おわせ、熊野古道センター、アクアステーション、海沿いのビーチ、漁村風景、海産物、祭りなど)があり、近畿自動車道紀勢線の開通等により、本市への入込客数は近年増加傾向にあります。

来訪客の移動はマイカーが主ですが、熊野古道のハイキング等では、バスを使った移動も散見されることから、各駅や主要観光施設での情報発信など、観光施策と公共交通施策の連携を強化することにより、乗車率の向上を図り、観光振興と公共交通の活性化を推進することも必要です。

## 5-2 地域別の課題

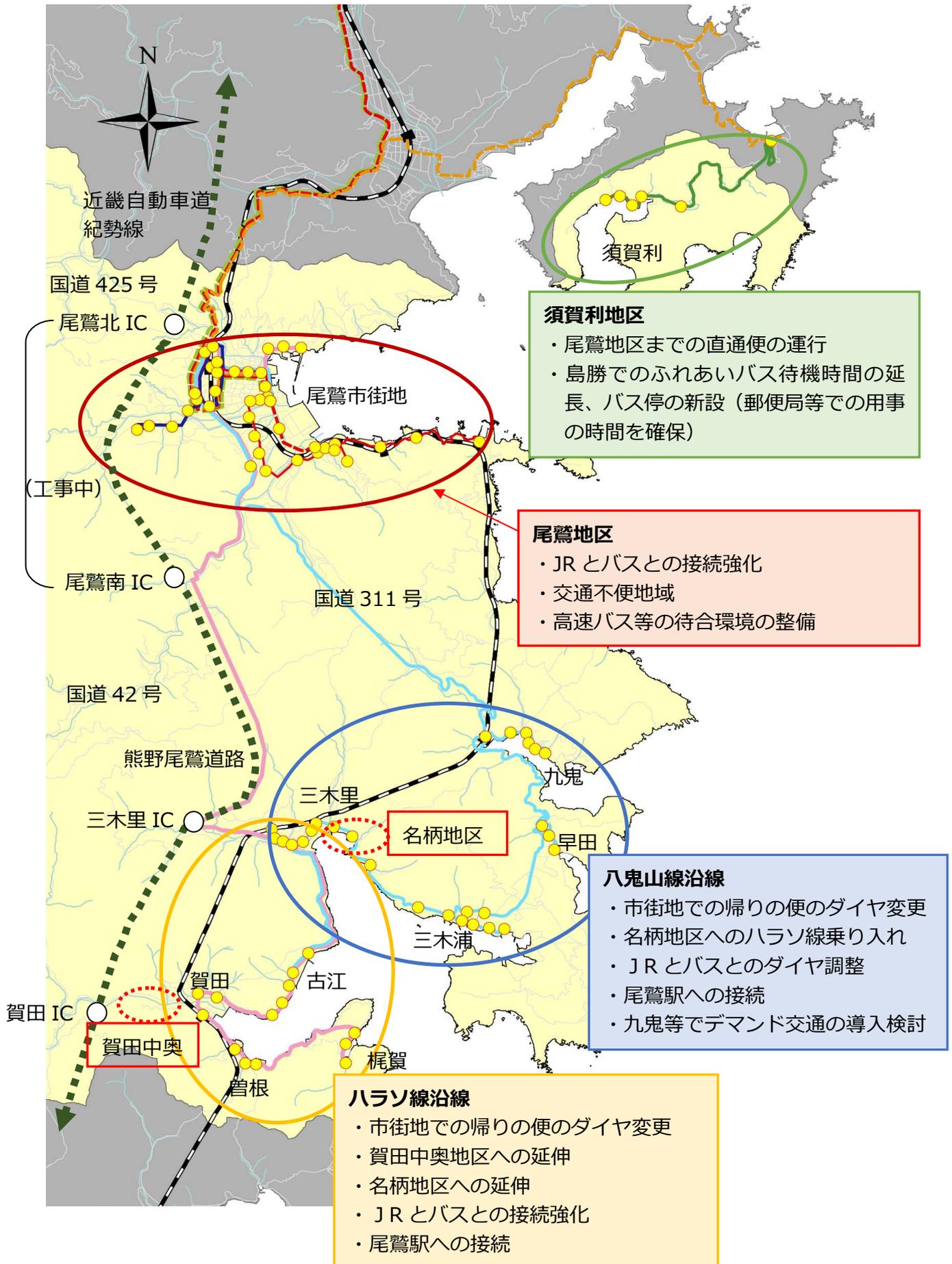
路線別の現状特性、実態調査結果および地域別住民懇談会での意見を踏まえ、路線別の問題点・課題を整理しました。

		主な特性・問題点
鉄道		・利用者が減少傾向。
高速バス 路線バス		・路線バス利用者は減少傾向。
ふれあいバス	八鬼山線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、減少傾向。</li> <li>・尾鷲総合病院や市街地内施設への利用が多い。</li> <li>・17時以降の便の利用者が少ない。</li> <li>・市民からは、市街地での帰りの便の時間変更、JRとのダイヤ調整、尾鷲駅への接続等の要望がある。</li> <li>・九鬼地区では、集落支援員を活用したデマンド交通等の導入について、地元が中心になって検討中。</li> </ul>
	ハラソ線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、減少傾向。</li> <li>・尾鷲総合病院や市街地内施設への利用が多い。</li> <li>・16時以降の便の利用者が少ない。</li> <li>・市民からは、市街地での帰りの便の時間変更、賀田中奥地区への延伸、名柄町地区への延伸、JRとのダイヤ調整、尾鷲駅への接続等の要望がある。</li> </ul>
	尾鷲地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は、これまで増加傾向であったが、昨年度は横ばい。</li> <li>・朝夕は夢古道おわせ、朝～昼間は光ヶ丘～尾鷲総合病院への利用が多い。</li> <li>・交通不便地域への運行、バス停の待合環境の整備等の要望がある。</li> </ul>
	須賀利地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数は横ばい。</li> <li>・近年、収支率が2～3%程度であり、収支率の向上が課題となっている。</li> <li>・高齢化などにより乗継が大変なため、尾鷲地区までの直通便の運行、島勝での待機時間の延長・バス停新設等の要望がある。</li> </ul>

### 課題

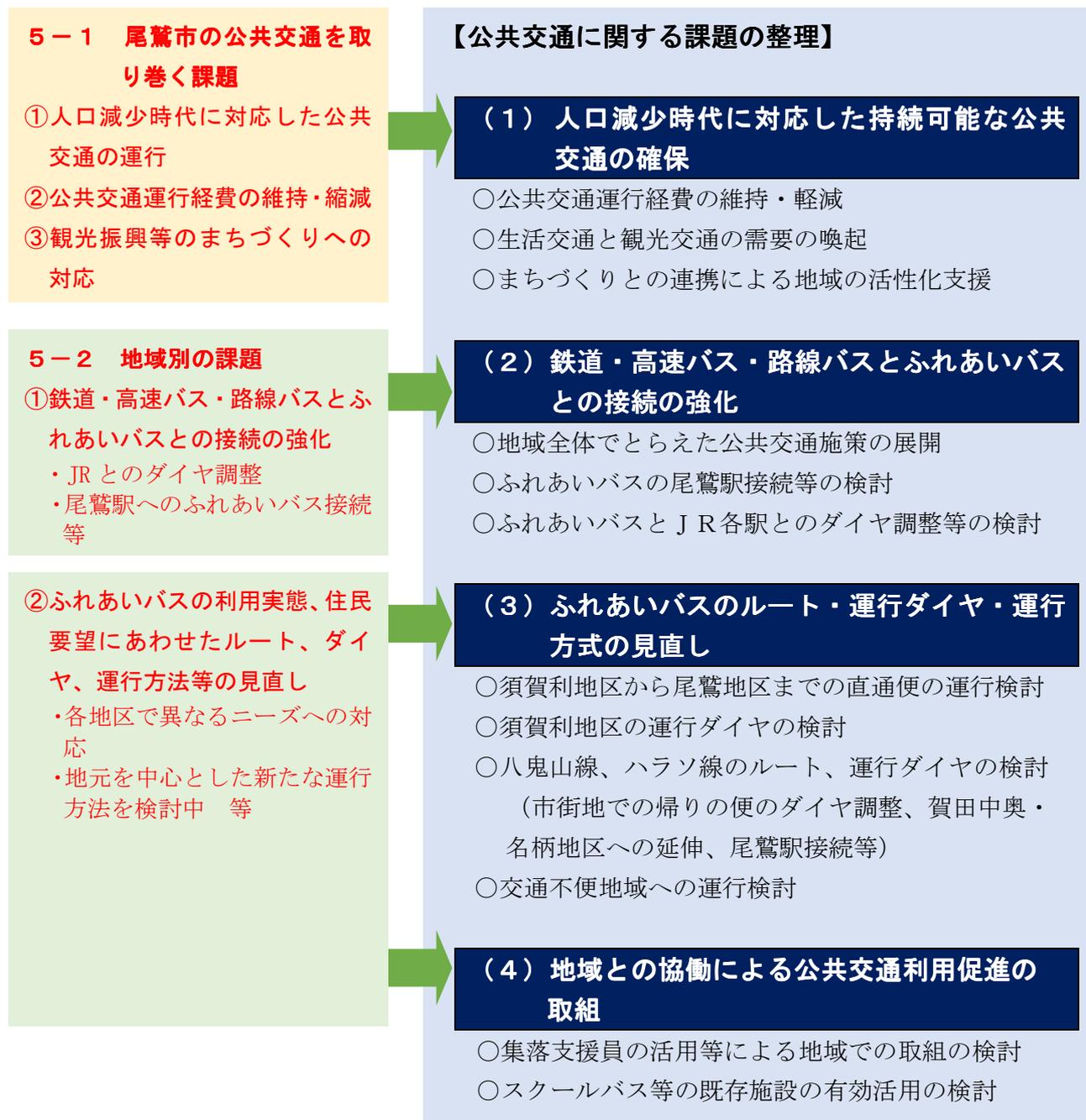
- ・鉄道・高速バス・路線バスとふれあいバスとの接続の強化（鉄道、高速バス、路線バスの利用増につなげる）
- ・ふれあいバスの利用実態、住民要望にあわせたルート、ダイヤ、運行方法等の見直し

図 地域別の主な検討課題



### 5-3 公共交通に関する課題の整理

「5-1 尾鷲市の公共交通を取り巻く課題」「5-2 地域別の課題」を踏まえ、尾鷲市公共交通を活性化するための課題を次のように整理しました。



## 第6章 計画の目標と方針

### 6-1 計画の区域

計画の区域は尾鷲市全域とします。

~~を基本とします。ただし、三重交通島勝線は、ふれあいバス須賀利地区との接続、三重交通尾鷲長島線は本市と紀伊長島駅とを接続する路線のため、紀北町とも連携して検討します。本計画の対象路線は、次の通りです。~~

- ~~○JR紀勢本線~~
- ~~○高速バス（三重交通名古屋南紀高速線、南紀特急線）~~
- ~~○路線バス（三重交通尾鷲長島線、島勝線）~~
- ~~○ふれあいバス（八鬼山線、ハラソ線、尾鷲地区、須賀利地区）~~
- ~~○タクシー~~

### 6-2 計画期間

本計画の期間は、平成29年度から平成33年度までの5年間とします。

### 6-3 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

上位計画における将来都市像や公共交通施策の方針を踏まえ、「地域公共交通活性化及び再生の推進に関する法律」に基づき、地域公共交通網の形成に資する基本的な方針を設定します。

#### (1) まちづくりの基本方向

尾鷲市都市マスタープランによる将来都市構造を踏まえ、尾鷲市街地内での移動及び尾鷲市街地と地区センター管内を連絡する生活軸として、将来のまちづくりと連携する公共交通ネットワークを形成します。

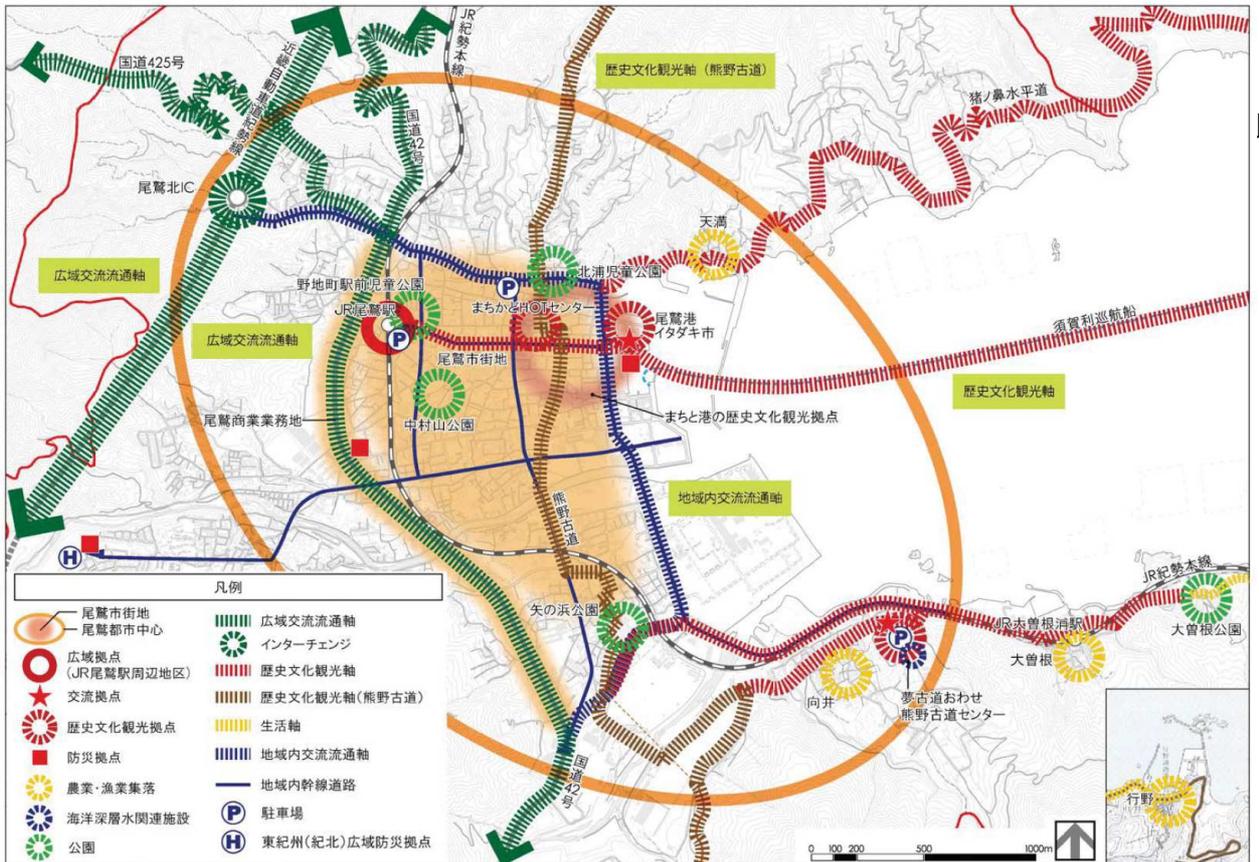
広域拠点の中心に位置する尾鷲駅では、JRとバスとの接続を強化します。

図 尾鷲市の将来都市構造



※須賀利巡航船は、ふれあいバスに代替している。

図 市街地の将来都市構造



を

## (2) 公共交通が担うべき役割

少子高齢化が進む中で、自動車を運転できない交通弱者にとっては、通勤・通学、通院、買い物などの目的で移動するために、公共交通は必要不可欠です。

また、尾鷲市の今後の急激な人口減少に歯止めをかけ、定住・居住の継続を図るうえで、公共交通の確保は重要な要素となります。

### ① 広域交流の支援

J R 紀勢線、高速バス及び路線バス尾鷲長島線・島勝線は、市外と連絡する重要な公共交通です。これらとふれあいバスとの連携により、市民の広域移動が可能となります。

### ② 都市活動の拠点等へのアクセス確保によるまちづくり

公共交通は、尾鷲市街地内や市街地と地区センター管内とを連絡することにより、市内での生活を確保し、将来的なまちづくりの形成を支援します。

### ③ 観光振興への寄与

各駅や主要観光施設での情報発信など、観光施策と公共交通施策の連携を強化します。

### (3) 地域公共交通の将来像と基本方針

本市の第6次総合計画後期基本計画では5つの基本目標を設定しており、その中の公共交通に関わる目標をもとに、次のように公共交通の基本方針を設定します。

図 公共交通の将来像と基本方針

#### ■尾鷲市総合計画 後期基本計画

【基本目標Ⅴ】 「みんながいきいきと快適に暮らせるまち」

【534 公共交通の確保】

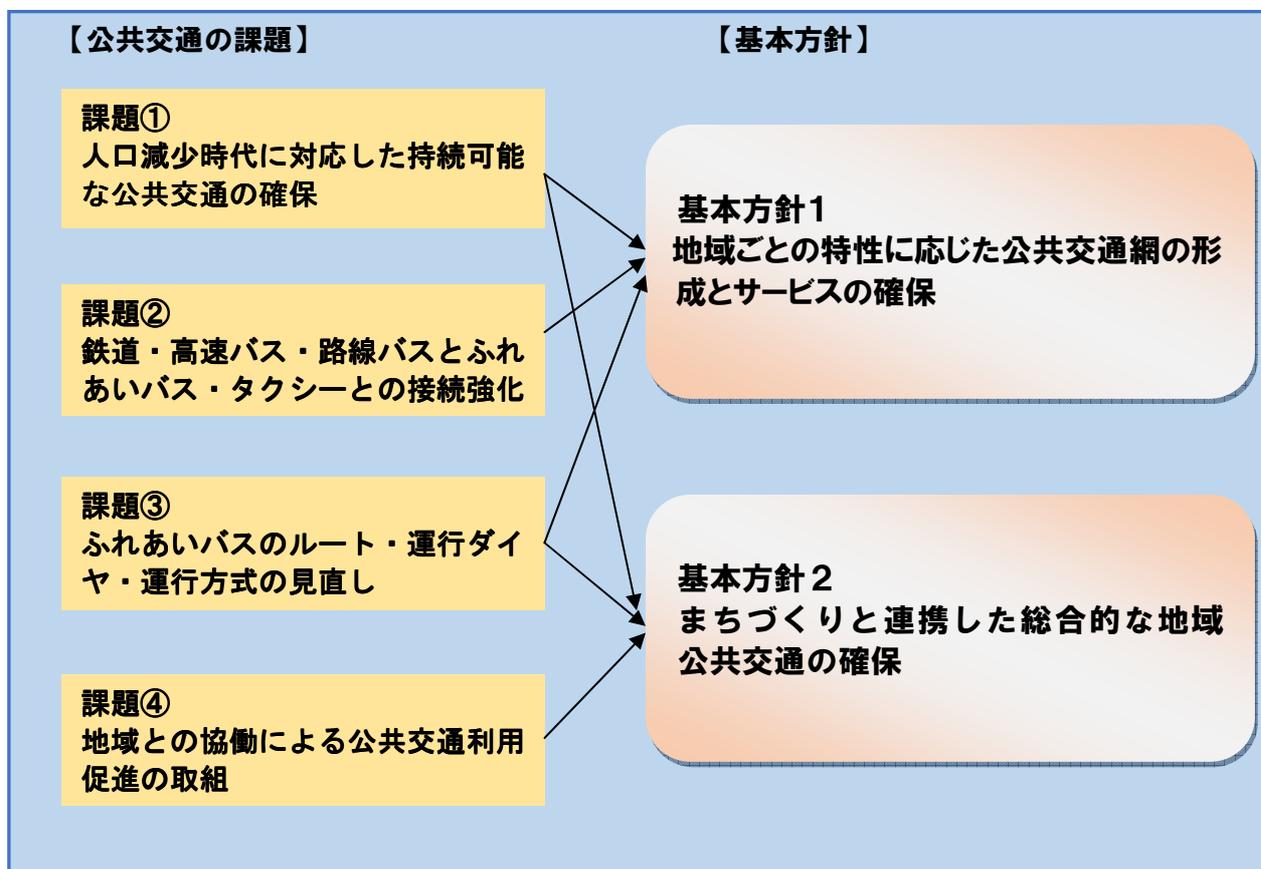
【主な取り組み方針】

- 市は利用者が快適に公共交通を利用できる環境整備や情報発信を行います。
- 市は市民と共に地域の実情に沿った公共交通の構築に努めます。
- 市は市民と共に公共交通の確保・維持・改善に向けた取り組みを行います。
- 市民はよりよい公共交通の構築に向けて、自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めます。



#### ■地域公共交通の将来像

「人口減少時代にも持続可能な公共交通を確保し、定住促進・地域の活性化を目指す」

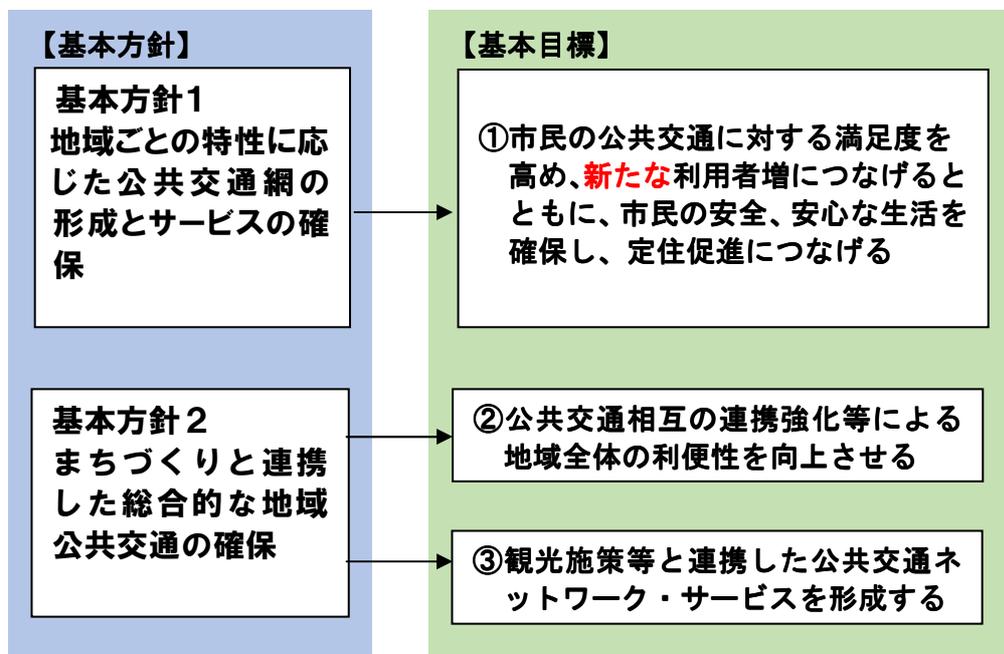


## 6-4 計画の目標

### (1) 基本目標の設定

基本方針に基づいて、以下の3つの基本目標を設定します。

#### 【基本目標の設定】



### (2) 数値目標

基本目標ごとに、次の数値目標の達成を目指します。

表 数値目標

基本方針	基本目標	指標	実績値	目標値	測定方法
基本方針 1 地域ごとの特性に応じた公共交通網の形成とサービスの確保	①市民の公共交通に対する満足度を高め、 <b>新たな</b> 利用者増につなげるとともに、市民の安全、安心な生活を確保し、定住促進につなげる	ふれあいバスの利用者満足度	○アンケート調査（聞き取り）により、乗客のバス利用についての満足度を数値化 満足：+2、おおむね満足：+1、普通：0、やや不満：-1、不満：-2		
			○実績（H28年度） 八鬼山線 0.74 ハラソ線 0.91 尾鷲地区 0.89 須賀利地区 0.69 平均 0.81	○H33年度目標 平均 0.85	ふれあいバス利用者アンケート調査
		地区センター管内から尾鷲高校への通学確保	○地区センター管内から尾鷲高校通学者のうち、バスを利用している人数の比率		
			○実績（H28年度） 26%	○H33年度目標 30%	尾鷲高校からのデータ
基本方針 2 まちづくりと連携した総合的な地域公共交通の確保	②公共交通相互の連携強化等による地域全体の利便性を向上させる	公共交通利用者数	○各事業者の年間利用者数		
			○実績 鉄道：市内5駅合計 246,021人 (H26年度) H21～H26年度で 7.7%減少  ふれあいバス： 57,000人(H27年度) H25～H27年度の2 年間で8.9%減少  路線バス： (H27.10～H28.9) 尾鷲長島線 輸送人員60,197人 輸送量 16.5  島勝線 輸送人員48,351人 輸送量 16.2  南紀特急バス線（尾鷲～松阪） 輸送人員34,018人	○H33年度目標 <b>減少率の縮小</b> 鉄道：246,021人 <del>5年間で5%減</del>  ふれあいバス： <b>57,000人</b> <del>5年間で8%減</del>  路線バス (H32.10～H33.9) 尾鷲長島線 輸送人員60,197人 輸送量 16.5  島勝線 輸送人員48,351人 輸送量 16.2  南紀特急バス線（尾鷲～松阪） 輸送人員34,018人	各交通事業者からのデータ

	ふれあいバスの尾鷲駅での乗降客数	○尾鷲駅での乗降者数 (八鬼山線、ハラソ線の野地町バス停、尾鷲地区の尾鷲駅バス停の年間乗降者数)		
		○実績 (H27 年度) 8,052 人	○H33 年度目標 9,259 人 (15%増) <del>8,100人</del>	ふれあいバス 運行事業者か らのデータ
③観光施策等 と連携した 公共交通ネ ットワー ク・サービ スを形成す る	ふれあいバスの観光拠点での乗降客数	○ふれあいバス尾鷲地区の熊野古道センター及び夢古道尾鷲前バス停の年間乗降客数		
		○実績 (H27 年度) 3,805 人	○H33 年度目標 4,375 人 (15%増) <del>4,185人</del>	ふれあいバス 運行事業者か らのデータ

## 6-5 公共交通ネットワーク再構築の方針

### (1) 公共交通の役割分担と目標とするサービス水準

本市では、鉄道、高速バス、路線バス、ふれあいバス、タクシーが相互に役割分担しながら連携した公共交通ネットワークとすることが必要であり、下表のような役割分担で各々機能充実を図ります。

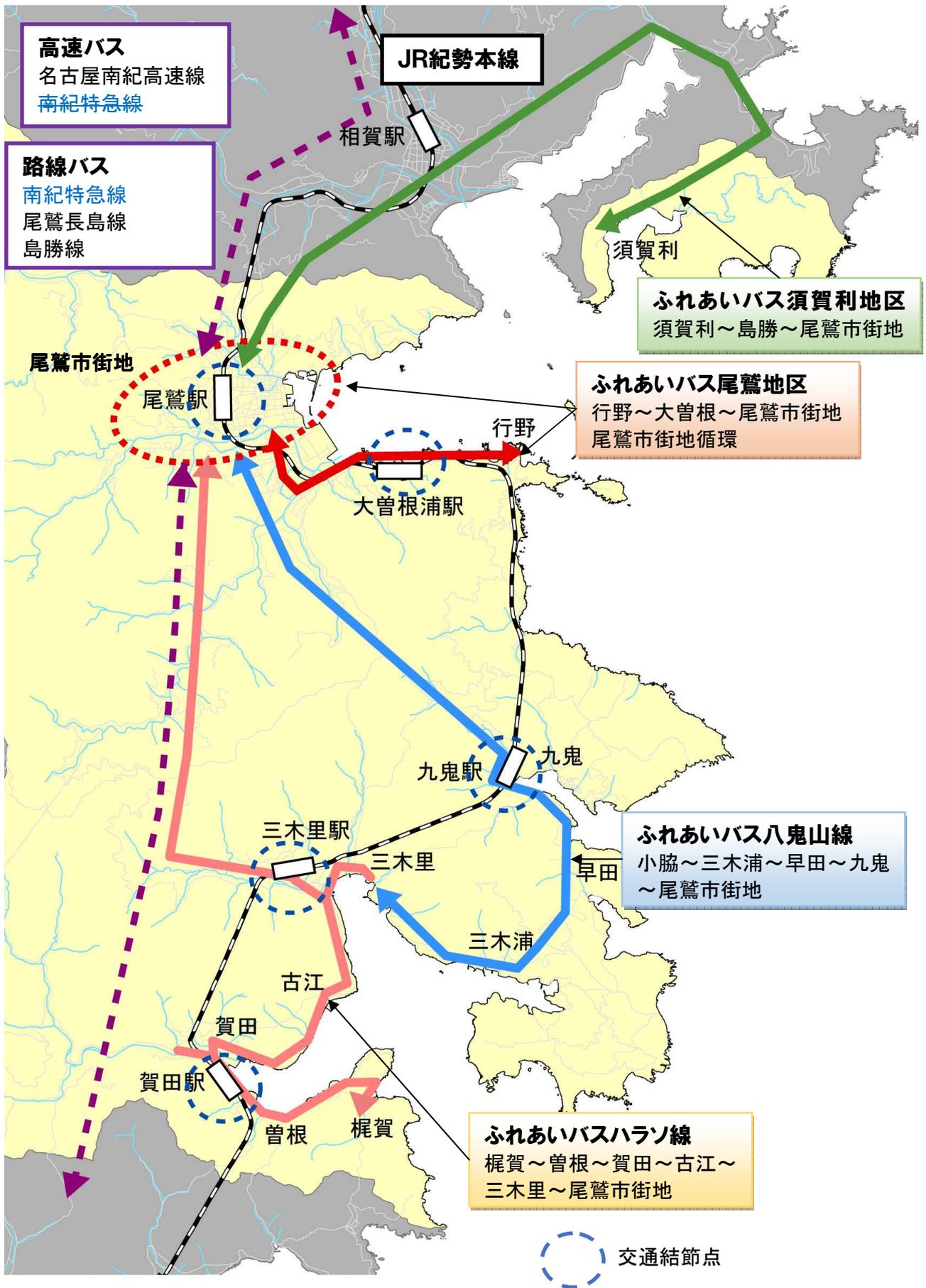
表 公共交通システムの役割分担の考え方

	役割	サービス水準（想定される水準）
広域幹線 (鉄道・高速バス)	広域移動	生活交通、観光交通に対応したサービスを確保。
市内外幹線 (南紀特急線(尾鷲～松阪)、尾鷲長島線、島勝線)	松阪市、紀北町との接続、市内移動	
市内幹線 (ふれあいバス)	市内移動を中心とし、施設・鉄道駅等へのアクセス	生活交通に対応したサービスの確保。観光利用についても配慮。1日数便の運行。
支線 (タクシー)	個人の個別移動への対応	タクシーは随時の運行。
その他	地域主体の取組	地域主体の取組は地域住民の合意によるサービスを確保。

### (2) ネットワーク形成の基本方針

- 鉄道・高速バス・路線バスとふれあいバスとの接続に配慮した公共交通ネットワークを形成する。
- ふれあいバスは、地区センター管内から市街地まで直接連絡するルートを確保するとともに、地域の鉄道駅との接続にも配慮し、選択性と利便性をより高めたネットワークを確保する。
- ネットワークの形成にあたっては、交通事業者間の競合が発生しないように留意する。
- 個人の個別移動への対応にあたっては、民間事業者と行政との役割分担を行い、それぞれの共存共栄を図る。
- 地域主体の取組にあたっては、国の補助制度などを活用し、地域住民の意見を反映した取組を地域の住民が主体的に行う。

【将来ネットワーク】



## 第7章 目標を達成するための事業

### 7-1 事業展開の考え方

市民・交通事業者・行政が連携して効果的に事業を推進していきます。

ふれあいバスの再編を早期に事業着手するとともに、利用促進事業については、継続して取り組みます。

事業実施にあたっては、PDCA サイクルによる評価、見直しを行いながら進めます。

#### 図 事業展開の方針

##### ふれあいバス路線の再編（平成 29 年度から実施）

- ・市民のふれあいバスに対するニーズを踏まえ、関係機関と調整した上でルート、ダイヤの変更を実施します。

##### 利用促進事業（平成 29 年度以降、継続して実施）

- ・これまで実施してきている利用促進事業に加えて新たな利用促進の取り組みを継続して実施します。

### 7-2 実施する事業

#### (1) 実施事業一覧

計画の基本方針、目標を実現するため、次の事業を実施します。

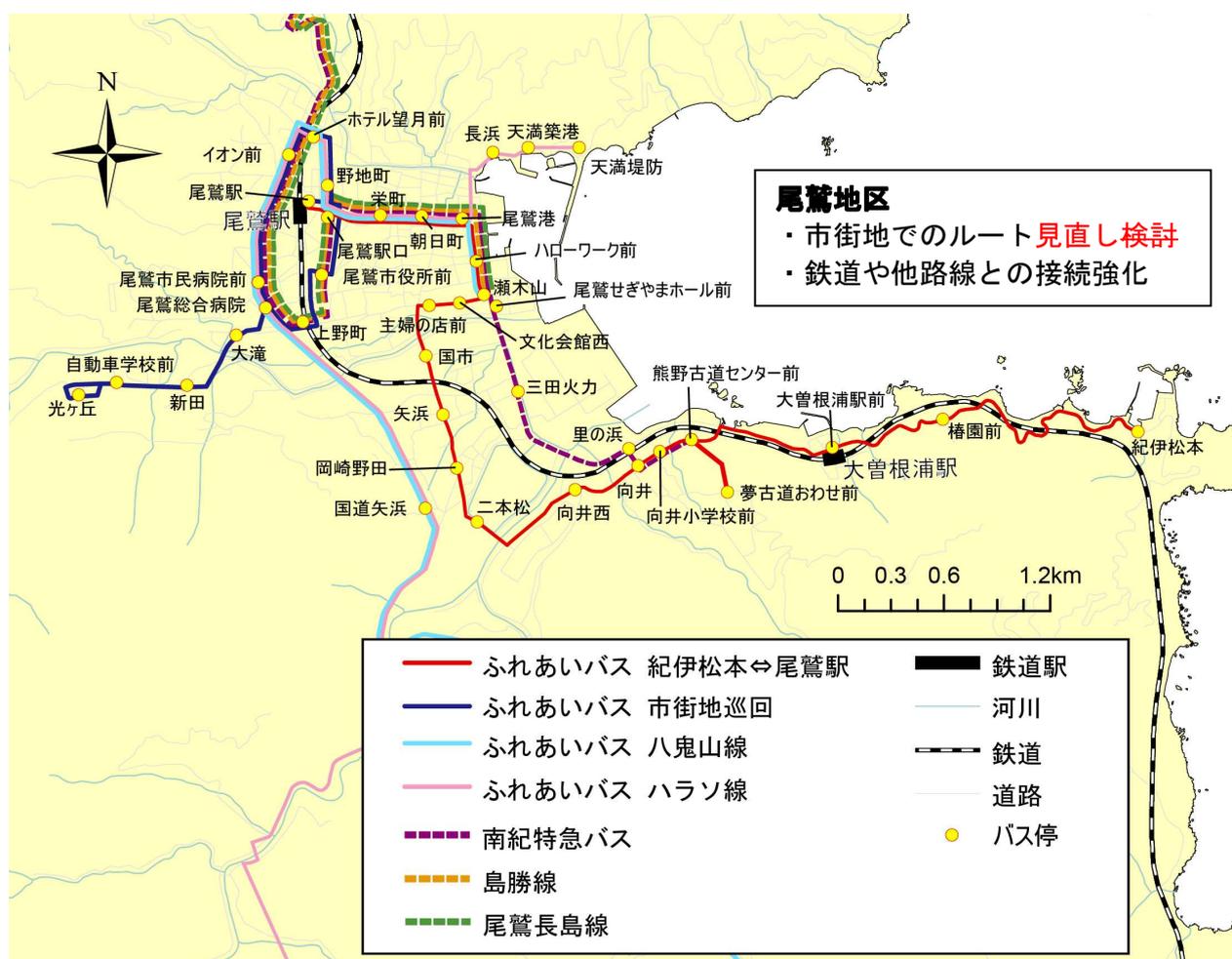
表 実施する事業一覧

方針	目標	事業
基本方針1 地域ごとの特性に応じた公共交通網の形成とサービスの確保	①市民の公共交通に対する満足度を高め、 <b>新たな</b> 利用者増につなげるとともに、市民の安全、安心な生活を確保し、定住促進につなげる	①-1 ふれあいバスのルート・ダイヤの変更 ①-2 スクールバスの利活用 ①-3 総合時刻表の作成・配布 ①-4 運転免許自主返納の促進 ①-5 観光イベントなどと連動した情報発信 ①-6 <b>みえエコ通勤デーのPR促進</b> ①-7 <b>バスの乗り方教室等の開催</b> ①-8 <b>バス停の乗車環境の整備</b> ①-9 利用者アンケート等の継続実施
基本方針2 まちづくりと連携した総合的な地域公共交通の確保	②公共交通相互の連携強化等による地域全体の利便性を向上させる ③観光施策等と連携した公共交通ネットワーク・サービスを形成する	②-1 <b>JR 紀勢本線の利用促進</b> ②-2 尾鷲駅前広場ロータリーの車動線整備 ②-3 <b>路線バスの維持・再編</b> ②-4 ウェブサイトによる乗継情報の提供 ③-1 観光客向けの公共交通利用情報の提供 ③-2 民間事業者との連携による利用促進

## (2) 実施する事業の概要

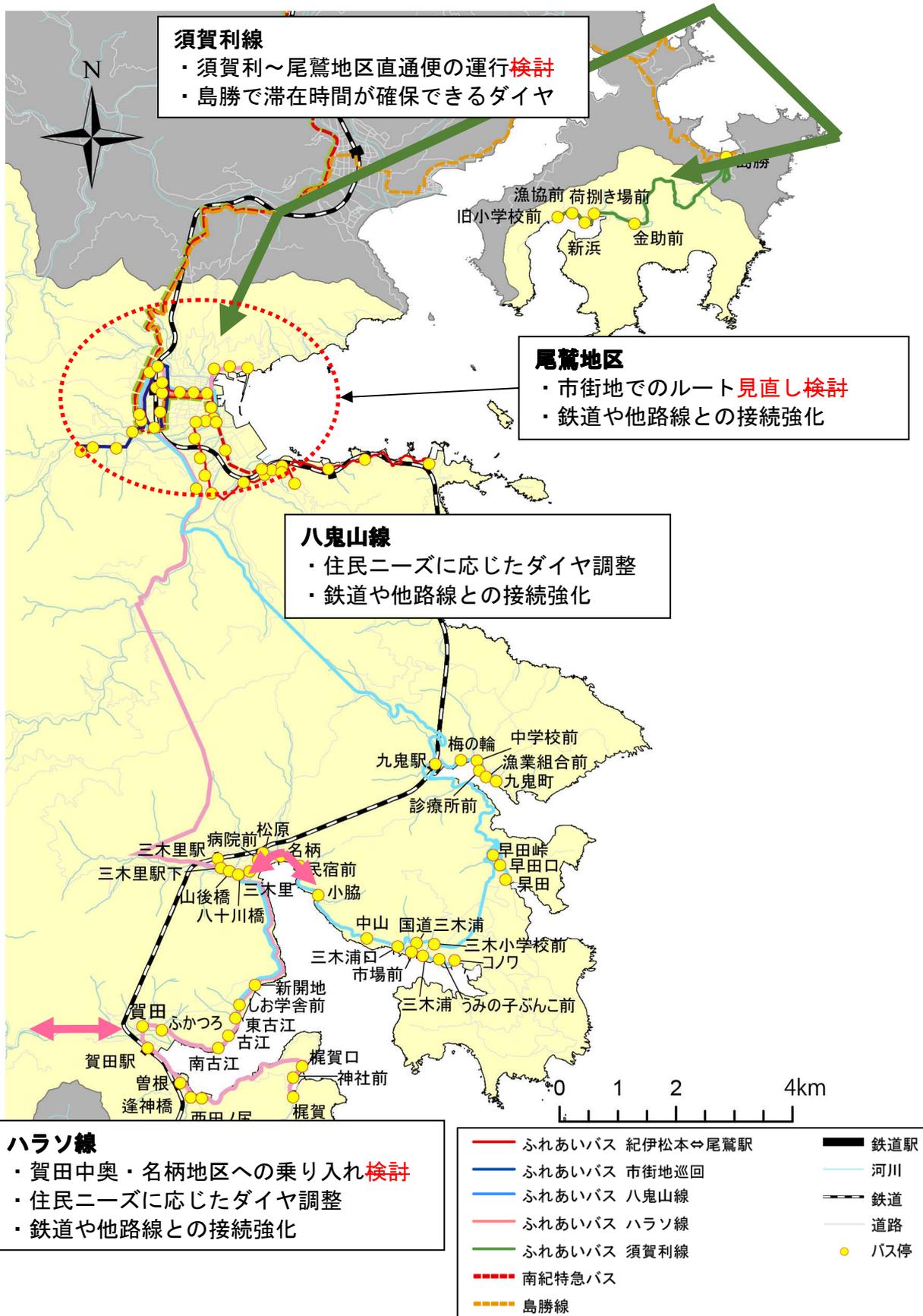
事業名	①-1 ふれあいバスのルート・ダイヤの変更
実施主体	尾鷲市、三重交通
スケジュール	平成 29 年度：一部変更ルート・ダイヤでの運行開始 平成 30 年度以降：継続してルート・ダイヤ等の見直し
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民ニーズ、関係機関との調整等を踏まえ、ふれあいバスのルート、ダイヤを見直します。</li> <li>・主に、下図の事項について、具体化に向けた調整、実施を図ります。</li> </ul>

### 【尾鷲市街地】



※ルートは変更になることがあります。

【尾鷲市全域】



※ルートは変更になることがあります。

## (1) 八鬼山線・ハラソ線沿線

### ①現況特性

- ・尾鷲総合病院や市街地内施設への利用が多い。
- ・尾鷲総合病院までの所要時間は、八鬼山線三木里駅から約 1 時間。ハラソ線梶賀から約 40 分、ハラソ線三木里駅から約 15 分。
- ・運賃は、地区センター管内から尾鷲市街地まで 400 円～600 円。
- ・尾鷲駅に接続していない。(野地町での乗降)

### ②市民からの要望

- ・JR尾鷲駅へのバスの乗り入れ
- ・野地町のバス停で待つ場所が店舗の前で待ちづらい。
- ・名柄町、賀田中奥へハラソ線の乗り入れの要望がある。
- ・運行回数の増便 等

### ③再編の方向性

#### ●現行の定時定路線型運行を維持

- ・現行路線には多くの利用者があるため、基本的には維持。
- ・名柄地区、賀田中奥について、運行ルートの変更、バス停の増設等に向けた調整。  
を検討。

#### ●尾鷲駅への接続による公共交通間の連携強化

## (2) 尾鷲地区

### ①現況特性

- ・朝夕は、夢古道おわせへの利用が多い。
- ・朝～昼間の循環路線は、光ヶ丘～尾鷲総合病院の利用が多い。
- ・運賃は、200 円～300 円。

### ②市民からの要望

- ・市街地の北部、西部等でもふれあいバスを運行してほしい 等

### ③再編の方向性

#### ●ふれあいバス運行ルートの検討

- ・交通不便地域への運行について他の交通事業者と役割分担を踏まえ協議・検討する。

## (3) 須賀利地区

### ①現況特性

- ・島勝で乗り継いで尾鷲地区まで利用している人が多い。
- ・平成 26 年度から島勝線への運賃補助により、尾鷲市内への運賃は 600 円（コミュニティバス 200 円+三重交通 400 円）。

### ②市民からの要望

- ・尾鷲地区までの直通利用の要望がある。
- ・島勝での滞在時間の確保。

### ③再編の方向性

#### ●尾鷲地区までの直通便運行に向けた調整。検討。

●ダイヤ変更（島勝で滞在時間が確保できるように）

事業名	①-2 スクールバスの利活用
実施主体	尾鷲市
スケジュール	平成 29 年度：通学時間帯の一般客の混乗について教育委員会等の関係機関と協議・調整。具体化の検討 平成 30 年度以降：運行・適時見直し
事業概要	・三木里、賀田地域等において、朝夕のふれあいバスの運行が困難な時間帯に、スクールバスの通学時間帯の一般客の混乗について検討し、実施を目指します。

事業名	①-3 総合時刻表の作成
実施主体	尾鷲市
スケジュール	平成 29 年度：分かりやすい路線図や時刻表の作成・配布 ふれあいバスのルート・ダイヤ変更にあわせて作成 平成 30 年度以降：公共交通のダイヤ変更ごとに作成
事業概要	・市民、来訪者に公共交通の周知を図り、利用促進につなげるため、公共交通の時刻表を作成し、市民に配布するとともに、公共施設、駅等にも配置します。 ・ふれあいバスのルート、ダイヤ変更時に作成するとともに、ダイヤ等の変更に合わせて作成します。

事業名	①-4 運転免許自主返納の促進
実施主体	尾鷲市、交通事業者、警察
スケジュール	平成 29 年度：関係機関と協議・調整。施策の検討 平成 30 年度以降：取組の実施、以降継続
事業概要	・今後益々高齢化が進展するなかで、高齢運転手の増加による交通事故等を減らすため、免許証を自主返納する人を増やすための啓発活動等の取組を、関係機関と協力して国の動向を見ながら実施します。検討します。

事業名	①-5 観光イベントなどと連動した情報発信
実施主体	尾鷲市、交通事業者、住民
スケジュール	平成 29 年度：観光関係団体と情報発信手法等について協議取組の検討 平成 30 年度以降：取組の実施、以降継続
事業概要	・公共交通の利用促進を図るため、市内で行われる各種観光イベントなどと連動した情報発信を、関係団体と協力して行うなど、公共交通を活用してもらえらる取組みを実施検討します。

<b>事業名</b>	<b>①-6 みえエコ通勤デーのPR促進</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、三重県、三重県バス協会、交通事業者
<b>スケジュール</b>	平成29年度以降：PR等の実施
<b>事業概要</b>	・二酸化炭素の排出削減による低炭素社会の実現と、地域の路線バスの確保・維持を目指し、マイカー通勤から公共交通機関による通勤への転換を促すための取り組み「みえエコ通勤デー」のPR等を関係機関と協力し実施します。

<b>事業名</b>	<b>①-7 バスの乗り方教室等の開催</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、交通事業者
<b>スケジュール</b>	平成29年度以降：バスの乗り方教室等の実施
<b>事業概要</b>	・市民が公共交通の利点を理解し、自らが利用することを目指すため、「バスの乗り方教室」の開催などを、関係者と協力して実施します。

<b>事業名</b>	<b>①-8 バス停の乗車環境の整備</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、交通事業者
<b>スケジュール</b>	平成29年度以降：関係機関と協議・調整
<b>事業概要</b>	・主要バス停などについて、市民にとって利用しやすいような環境整備を行うため、関係者と協力し、バス停位置の変更や待合環境の整備などの実現を目指します。

<b>事業名</b>	<b>①-9 利用者アンケート等の継続実施</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市
<b>スケジュール</b>	平成29年度以降：利用者アンケート等の実施
<b>事業概要</b>	・ふれあいバスの利用実態を把握し、更なる改善につなげていくため、利用者アンケートを継続して実施します。

<b>事業名</b>	<b>②-1 JR紀勢本線の利用促進</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、南紀・東紀州交通対策委員会
<b>スケジュール</b>	平成29年度以降：利用促進に係るPR等の実施
<b>事業概要</b>	・南紀・東紀州交通対策委員会等と連携し、紀勢本線の利用促進を図り沿線地域の振興に寄与することを目的とし、ワイドビュー南紀号の乗車促進や南紀・熊野古道フリーきっぷ等のPR活動を実施します。

<b>事業名</b>	<b>②-2 尾鷲駅前広場ロータリーの車動線整備</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、交通事業者
<b>スケジュール</b>	平成29年度：車動線の検討・調整、実施
<b>事業概要</b>	・尾鷲駅前ロータリー内の車動線を整理することにより、ふれあいバス八鬼山線、ハラソ線のバス車両を尾鷲駅に接続させることができる

	<p>想定されます。このため、実現に向けて関係機関と調整します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これにより、現行の野地町バス停を尾鷲駅前へ移動させます。</li> </ul>
--	--

<b>事業名</b>	<b>②-3 路線バスの維持・再編</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、交通事業者
<b>スケジュール</b>	平成29年度以降：路線の維持・再編
<b>事業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費補助金）も活用しつつ、より安定的な路線の維持を図ります。</li> <li>・路線バスの再編については、三重県や紀北町とも連携し、交通事業者と協議を進め、地域住民の目的に合わせたダイヤ改正等により、利便性の向上を図ります。</li> </ul>

<b>事業名</b>	<b>②-4 ウェブサイトによる乗継情報の提供</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、交通事業者
<b>スケジュール</b>	<p>平成29年度：データ作成、プロバイダへの情報提供等の実施 調整、実施</p> <p>平成30年度以降：ダイヤ変更に合わせて実施</p>
<b>事業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふれあいバスのルート・ダイヤ変更に合わせて、ウェブサイトへのふれあいバスのダイヤ情報を提供し、鉄道・バスを含めた乗継ルート検索ができるようにします。</li> </ul>

<b>事業名</b>	<b>③-1 観光客向けの公共交通利用情報の提供</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、交通事業者
<b>スケジュール</b>	<p>平成29年度：観光パンフレット等へ主要バス停の時刻を掲載 調整、実施</p> <p>平成30年度以降：ダイヤ変更に合わせて実施</p>
<b>事業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客が路線バス、ふれあいバスを利用して市内を巡りやすいようにするため、観光パンフレット・チラシ等へのバス時刻の掲載などを行います。</li> </ul>

<b>事業名</b>	<b>③-2 民間事業者との連携による利用促進</b>
<b>実施主体</b>	尾鷲市、民間事業者、交通事業者
<b>スケジュール</b>	平成29年度以降：継続、拡大
<b>事業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、地元スーパーとのタイアップ事業（一定の買い物でふれあいバス割引券を配布）を実施しており、これを継続するとともに、対象となる民間事業者の拡大を目指します。</li> </ul>

## 【事業の実施スケジュール】

事業	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
①-1 ふれあいバスのルート、ダイヤの変更	一部変更ルート・ダイヤでの運行開始	←	継続してルート・ダイヤ等の見直し	→	
①-2 スクールバスの利活用	教育委員会等の関係機関と協議・調整	←	運行・適時見直し	→	
①-3 総合時刻表の作成・配布	分かりやすい路線図や時刻表の作成・配布	←	公共交通のダイヤ変更ごとに作成	→	
①-4 運転免許自主返納の促進	関係機関と協議・調整	←	取組の実施、以降継続	→	
①-5 観光イベントなどと連動した情報発信	観光関係団体と情報発信手法等について協議	←	取組の実施、以降継続	→	
①-6 みえエコ通勤デーのPR促進	PR等の実施	←		→	
①-7 バスの乗り方教室等の開催	バスの乗り方教室等の実施	←		→	
①-8 バス停の乗車環境の整備	関係機関と協議・調整	←		→	
①-9 利用者アンケート等の継続実施	利用者アンケート等の実施	←		→	
②-1 JR紀勢本線の利用促進	利用促進に係るPR等の実施	←		→	
②-2 尾鷲駅前広場ロータリーの車動線整備	車動線の検討・調整、実施	←		→	
②-3 路線バスの維持・再編	路線の維持・再編	←		→	
②-4 ウェブサイトによる乗継情報の提供	データ作成、プロバイダへの情報提供等の実施	←	ダイヤ変更に合わせて実施	→	
③-1 観光客向けの公共交通利用情報の提供	観光パンフレット等へ主要バス停の時刻を掲載	←	ダイヤ変更に合わせて実施	→	
③-2 民間事業者との連携による利用促進	継続、拡大	←		→	

## 第8章 計画の達成状況の評価

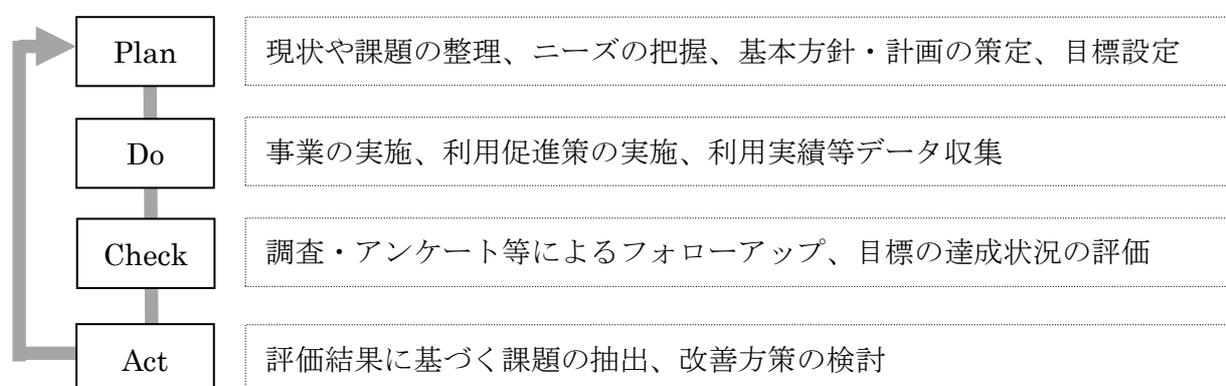
### 8-1 評価・改善の仕組み

#### (1) 基本的な考え方

本計画の事業推進にあたっては、PDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Act））による評価、改善の仕組みを実施します。

評価は、本計画上で定めた数値目標と実績値の比較に加えて、各実施事業の実施状況の成果についても対象とします。

図 地域公共交通に関するPDCAサイクル



（資料出典：「地域公共交通会議等運営マニュアル」平成25年2月 中部運輸局愛知運輸支局をもとに作成）

#### (2) PDCAの方法

##### ●評価の実施主体

・尾鷲市地域公共交通活性化協議会が実施主体となります。

##### ●事業実施状況及び目標達成状況の評価方法

- ・本計画に示した事業の進捗状況の評価するとともに、表 評価指標の測定方法に示す指標の目標値との比較により、施策の達成状況を検証します。
- ・利用状況や目標達成状況を踏まえ、達成状況が順調でないとは判断される場合には、その原因を探り、改善策等を検討・実施します。必要に応じてバス交通のルート、ダイヤ、運行方法等を見直し、改善を図ります。

表 評価指標の測定方法

基本方針	基本目標	指標	測定方法
基本方針1 地域ごとの特性 に応じた公共交 通網の形成とサ ービスの確保	①市民の公共交通に対す る満足度を高め、利用 者増につなげるととも に、市民の安全、安心 な生活を確保し、定住 促進につなげる	ふれあいバスの利用 者満足度	ふれあいバス利用者 アンケート調査
		地区センター管内か ら尾鷲高校への通学 確保	尾鷲高校からのデー タ
基本方針2 まちづくりと連 携した総合的な 地域公共交通の 確保	②公共交通相互の連携強 化等による地域全体の 利便性を向上させる	公共交通利用者数	各交通事業者からの データ
		ふれあいバスの尾鷲 駅での乗降客数	ふれあいバス運行事 業者からのデータ
	③観光施策等と連携した 公共交通ネットワー ク・サービスを形成す る	ふれあいバスの観光 拠点での乗降客数	ふれあいバス運行事 業者からのデータ

### (3) 計画の見直しについて

尾鷲市地域公共交通活性化協議会で協議し、必要に応じて見直しを実施していくこととします。

~~本計画の実施事業の中で、ふれあいバスのルート・ダイヤの変更については、平成29年度の実施を予定しています。ルート・ダイヤの変更後には、利用者数の変化、利用者からの意見、地域からの意見などを踏まえて、尾鷲市地域公共交通活性化協議会で協議し、必要に応じて見直しを実施していく予定です。~~

## 8-2 評価・改善のスケジュール

### (1) 基本的な考え方

各事業の実施状況を毎年度評価します。実施スケジュールに対して的確に実施しているかどうか、どのような実施効果があったか、改善すべき事項などについて毎年度評価し、~~ます。評価・改善は、下記のスケジュールで行います。必要に応じて改善策を検討します。~~  
計画期間終了後には、本計画の改訂を行います。

### (2) スケジュール

毎年度、利用者数を把握し、ふれあいバス利用者アンケート調査を実施するとともに、計画している事業の実施状況を整理します。

これらの結果をもとに、事業の進捗状況と数値目標に対する達成状況を評価し、実施事業の取組内容を改善する必要があるれば、その改善策を検討し、実施に向けた取り組みを行っていきます。

平成33年度は、本計画期間の最終年度となるため、5年間の取組の全体評価を行い、次回以降の計画改訂に反映していきます。

表 評価・改善スケジュール

●実施

項目\年度	年 度				
	H29	H30	H31	H32	H33
協議会の開催	●	●	●	●	●
利用者数の把握	●	●	●	●	●
ふれあいバス 利用者アンケート調査	●	●	●	●	●
実施事業の評価・改善	●	●	●	●	●
計画の改訂					●

## 参考資料

### 参考－１ 尾鷲市地域公共交通活性化協議会委員名簿

役職名	氏名	団体名	備考
会長	林 幸喜	尾鷲市副市長	
副会長	上村 紀美男	尾鷲市区長会会長	
座長	豊福 裕二	三重大学人文学部教授	
監事	北村 芳文	尾鷲市自治会連合会副会長	
	上村 隼右	尾鷲市老人クラブ連合会代表	
委員	宇田 正明	尾鷲市区長会副会長	
	中村 初彦	三重交通株式会社 南紀営業所長	
	赤木 成行	三重県旅客自動車協会 紀北支部長 株式会社 ゴールデンタクシー 代表取締役	
	野村 秀海	三交南紀交通労働組合執行委員長	
	加藤 恒昭	国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	
	名古 勉	尾鷲警察署交通課長	
	富永 健太郎	三重県地域連携部交通政策課長	
	田中 聡	国土交通省中部地方整備局紀勢国道事務所 尾鷲維持出張所長	
	柘植 武志	三重県尾鷲建設事務所長	

## 参考－２ 尾鷲市地域公共交通網形成計画の策定経緯

時期	主な議題
平成 28 年 9 月 16 日	ふれあいバス利用者アンケート調査 (回収 109 票)
平成 28 年 9 月 28 日～ 10 月 12 日	市民アンケート調査の実施 (1,500 票配布、692 票回収、回収率 46.1%)
平成 28 年 11 月 14 日 ～12 月 2 日	住民懇談会 (市内 11 地区、205 名出席)
平成 28 年 12 月 20 日	平成 28 年度第 2 回 尾鷲市地域公共交通活性化協議会 尾鷲市地域公共交通網形成計画(素案)(たたき台)を協議
平成 29 年 1 月 26 日	平成 28 年度第 3 回 尾鷲市地域公共交通活性化協議会 尾鷲市地域公共交通網形成計画(案)を協議
平成 29 年 2 月 2 日	尾鷲市議会 総務産業常任委員会 協議
平成 29 年 2 月 10 日 ～ 2 月 23 日	パブリックコメントの実施
平成 29 年 2 月 27 日	平成 28 年度第 4 回 尾鷲市地域公共交通活性化協議会 パブリックコメントの結果報告 尾鷲市地域公共交通網形成計画(案)を協議
平成 29 年 3 月 日 【予定】	尾鷲市議会 総務産業常任委員会 協議
平成 29 年 3 月 日 【予定】	平成 28 年度第 5 回 尾鷲市地域公共交通活性化協議会 尾鷲市地域公共交通網形成計画(最終案)を協議
平成 29 年 3 月 日 【予定】	国土交通省に提出