

地域間幹線系統分析シート(令和元年度)

1. 系統の概要					路線概要	
申請番号	運行系統名	事業者名				
41	松阪熊野	三重交通株式会社				
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)			
松阪中央病院	瀬木山	三交南紀	132.0km			
関係市町 ①内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	* 熊野市ー* 尾鷲市ー紀北町(海山町、* 紀伊長島町)ー大紀町(大内山村、紀勢町、大宮町)ー大台町ー多気町(勢和村、* 多気町)ー* 松阪市					
交通圏	伊勢・松阪交通圏 尾鷲・熊野交通圏					
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大2,650円)					
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による					
2. 地域間幹線系統補助に係る指標						
年度(補助年度)	H27	H28	H29	H30	R1	裏面のとおり
計画輸送量(人)	H26.10.1～:22.4 H27.4.1～:21.6	21.6	19.6	20.4	21.2	
実績輸送量(人)	20.0	20.8	21.2	20.0	15.2	
平均乗車密度(人)	5.0	5.2	5.3	5.0	3.8	
運行回数(回)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
経常収支率	48.0	48.7	48.1	45.0	31.5	
国庫補助額(千円)	21,111.0	20,681.0	15,284.0	20,669.0	29,156.5	
県補助額(千円)	14,380.5	14,272.0	12,227.0	16,541.0	23,297.5	
市町補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
確保維持改善事業⑤	B	B	A	B	C	
3. 接続する地域内フィーダー補助受給系統						
系統名	市町・協議会名	運行(予定)事業者	接続停留所	フィーダー補助額(千円)		
				国補助	県補助	
便ノ山	紀北町	三重交通株式会社	国道相賀	284.0	0.0	
尾鷲地区	尾鷲市	三重交通株式会社	尾鷲駅前、瀬木山、熊野古道センターほか	1,384.0	0.0	
ハラソ	尾鷲市	三重交通株式会社	尾鷲市病院前、イオン前	3,386.0	0.0	
八鬼山	尾鷲市	三重交通株式会社	尾鷲市病院前、イオン前	3,281.0	0.0	
幹線バス	多気町	三重交通株式会社	多気町役場前	5,849.0	0.0	
市街地循環	松阪市	三重交通株式会社	松阪駅前	12,195.0	0.0	
鬼ヶ城線	熊野市	熊野第一交通株式会社	熊野市駅	—	—	
市街地乗合タクシー	熊野市	熊野第一交通株式会社	熊野市駅	1426.0	0.0	
4. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況						
系統名	市町・協議会名	平成30年度利用者数	令和元年度利用者数	令和元年度ー平成30年度		
便ノ山	紀北町	1,719	1,443	-276		
尾鷲地区	尾鷲市	18,231	19,093	862		
ハラソ	尾鷲市	12,883	10,356	-2,527		
八鬼山	尾鷲市	23,109	21,551	-1,558		
幹線バス	多気町	7,272	8,685	1,413		
市街地循環	松阪市	86,472	80,961	-5,511		
鬼ヶ城線	熊野市	1,092	1,026	-66		
市街地乗合タクシー	熊野市	14,200	12,914	-1,286		
合 計		149,686	142,089	-7,597		
5. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価						
県の意見	輸送量目標21.2人に対して、15.2人の実績となり、目標は達成できなかった。輸送人員についても前年度実績に対して、46人の微減となった。(H30 32,603人 → R1 32,557人)					
	平成30年10月から尾鷲市から熊野市までの路線延長及び全停留所での乗降扱いを行なうことにより沿線居住者の利便向上及び観光利用者の拡大を図ったところであるが、輸送量については大幅に減少し、補助対象路線となる要件の下限に迫ることとなった。					
関係市町の意見	しかしながら、沿線には高校や多くの病院がある他、熊野古道へのアクセスなど多様なニーズが期待されるため、利用状況を検証しながら、他の系統への乗り継ぎ等利便性の向上など更なる利用促進策の検討を行う必要がある。					
	熊野古道の世界遺産登録15周年に合わせ、企画切符を販売中(三重交通) (利用期間: 令和元年10月5日～令和2年10月1日) 【評価: C】(定量的目標の90%未満の輸送量であった路線)					
関係市町の意見	(松阪市) 通勤・通学時間以外の時間帯の利用、特に高齢者が利用しやすい仕組みや環境整備を検討する必要がある。例えば、「セーフティーバス」の交付要件をさらに緩和するなど。					
	路線の名称が「松阪熊野線」に変わったことにより、今までよりも利用しやすいバスとなった。今後は利用したいバスになるように沿線市町の魅力を伝えられるようなPRを進めていく必要がある。					
関係市町の意見	(大台町) ・町内間での移動(通院や買い物)や松阪市の病院への通院で主に高齢者が利用しているため、高齢者が利用しやすい仕組みや環境整備を検討する必要がある。今後、路線沿線にTripBase道の駅プロジェクトによるホテルなど施設が整備されるので、観光客の移動手段としてPRする必要がある。					
	(尾鷲市) ・本路線の各停化に伴い、利用者が大幅に減少している。PR不足が原因となっているとのことであるが、検証の際に、利用者を中心としたアンケート調査が必要ではないか。改正前に通院や通学で利用されていた方が離れてしまったのではないかと考える。					
関係市町の意見	(多気町) 平成30年10月から南紀特急線が松阪熊野線に刷新され、一部が松阪中央病院まで延伸され便利になった。これらの変更点や公共交通の使い方、及びPRを社会福祉協議会、元丈の館と連携し、2ヶ月に1度実施。引き続き連携し、コンテンツを提供していく。					
	(紀北町) ・この地方の住民にとって本路線は「松阪市方面へ行くためのバス」という感覚があるため、全バス停に停車し、尾鷲市方面にも便利に行けるようになっていくことをよりPRしていく必要がある。					
関係市町の意見	・バス通学定期券が利用出来る路線であるため、島勝線、尾鷲長島線を補完する路線として通学でも利用できるよう、ダイヤの改善の可能性について検討願いたい。					
	(熊野市) 熊野市からの運行になったことにより、熊野新宮線B沿線の一部住民から見れば実質便数の増加となり利便性が高まったと考えている。					
関係市町の意見	熊野市ではバスを利用するのは高齢者であるため、他の交通手段からの乗り継ぎ方法などを含め、利便性の高い交通手段であることを周知していく必要があると考える。					

路線図

松阪南紀線

松阪中央病院

松阪駅前

紀伊長島

瀬木山

三交南紀

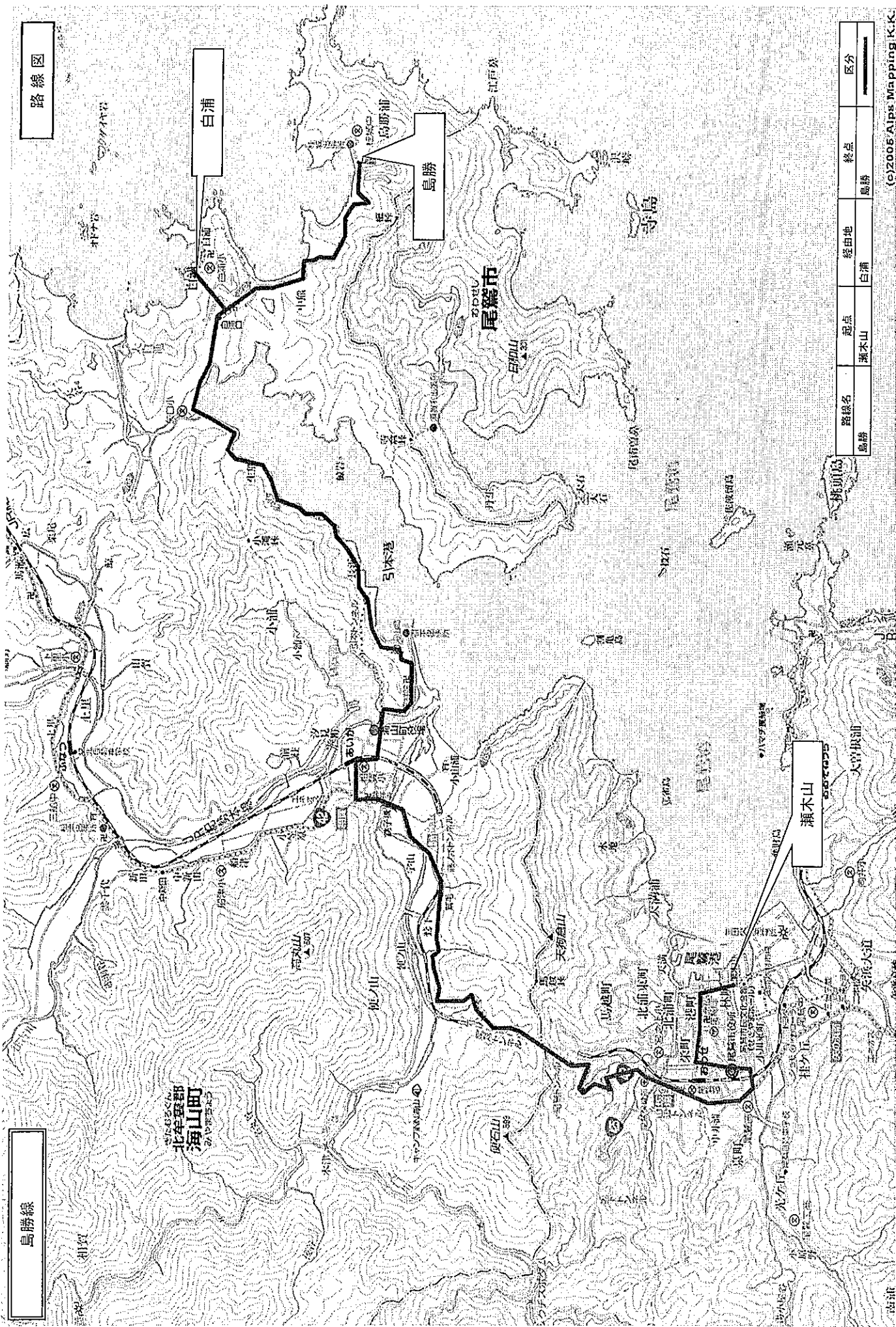
路線名	起点	経由地	終点	区分
松阪南紀	松阪中央病院	松阪駅	三交南紀	——

地域間幹線系統分析シート(令和元年度)

1. 系統の概要							
申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要			
42	島勝	三重交通株式会社		裏面のとおり			
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)				
瀬木山	尾鷲駅口、白浦	島勝	24.0km				
関係市町 ()内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	* 尾鷲市一紀北町(海山町)						
交通圏	尾鷲・熊野交通圏						
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大830円)						
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による						
2. 地域間幹線系統補助に係る指標							
年度(補助年度)	H27	H28	H29			H30	R1
計画輸送量(人)	17.3	18.4	16.2			16.2	16.8
実績輸送量(人)	16.2	16.2	16.8	15.6	15.1		
平均乗車密度(人)	2.9	2.9	3.0	2.8	2.7		
運行回数(回)	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6		
経常収支率(%)	43.8	42.2	42.0	38.7	37.3		
国庫補助額(千円)	3,961.5	3,970.5	3,904.0	3,960.0	4,029.9		
県補助額(千円)	2,702.0	2,701.0	3,123.0	3,169.0	3,220.0		
市町補助額(千円)	895.0	571.0	1,283.0	1,137.0	1,527.0		
確保維持改善事業⑤	A	C	A	B	C		
3. 接続する地域内フィーダー補助受給系統							
系統名	市町・協議会名	運行(予定)事業者	接続停留所	フィーダー補助額(千円)			
				国補助	県補助		
便ノ山	紀北町	三重交通株式会社	国道相賀	294.0	0.0		
尾鷲地区	尾鷲市	三重交通株式会社	イオン前、尾鷲市役所前、栄町ほか	1,384.0	0.0		
須賀利地区	尾鷲市	三重交通株式会社	島勝	250.0	0.0		
4. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況							
系統名	市町・協議会名	平成30年度利用者数	令和元年度利用者数	令和元年度ー平成30年度			
便ノ山	紀北町	1,719	1,443	-276			
尾鷲地区	尾鷲市	18,231	19,093	862			
須賀利地区	尾鷲市	2,468	2,549	81			
合 計		22,418	23,085	667			
5. 平成30年度地域間幹線系統実績に対する評価							
県の意見	- 輸送量目標16.8人に対して、15.1人の実績となり、目標は達成できなかった。また、輸送人員についても前年度実績に対して、603人の減少となった。(H30 46,667人 → R1 46,064人) - 当該路線は「利用促進対策路線」として、行政、交通事業者で課題の把握等に努め、利用促進対策等の検討、協議を続けているところであるが、前年度に引き続き、輸送量が補助対象路線となる要件の下限近くまで減少することとなった。高校通学ダイヤの設定や通学定期補助制度等通学利用者をターゲットとした利用促進策の実施に加え、日中の利用を増やすべく高齢者等にも利用しやすいよう、路線の見直しなどの対策を検討する必要がある。 【評価：C】(定量的目標の90%未満の輸送量であった路線)						
関係市町の意見	(尾鷲市) - 紀北町海山区と尾鷲市を結ぶ路線であり、本市で運行しているコミュニティバスのふれあいバス須賀利線がこの幹線に接続している。須賀利住民にとっては、唯一の公共交通手段であり、通院、買い物など、日常生活のために必要不可欠な路線である。 - 輸送量が減少しているため、今後も継続して、利用促進に努める必要があるものと考えている。 (紀北町) - 高校生の通学の足としてのバス利用を考えた際、下校時の便が早く、クラブ活動後の生徒が利用できないため、もう少し遅い便(主に18時～19時台)のダイヤ改正について検討いただきたい。						

島勝線

路線図



路線名	起点	経由地	終点	区分
島勝線	瀬木山	白浦	島勝	——

地域間幹線系統分析シート(令和元年度)

1. 系統の概要							
申請番号	運行系統名	事業者名		路線概要			
43	尾鷲長島	三重交通株式会社		裏面のとおり			
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)				
瀬木山	古里	長島駅前	30.0km				
関係市町 ()内はH13.3.31現在の市町村 *は広域行政圏の中心市町	* 尾鷲市一紀北町(海山町、* 紀伊長島町)						
交通圏	尾鷲・熊野交通圏						
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大1,070円)						
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による						
2. 地域間幹線系統補助に係る指標							
年度(補助年度)	H27	H28	H29			H30	R1
計画輸送量(人)	18.4	17.8	16.5			16.5	16.5
実績輸送量(人)	16.5	16.5	16.5	15.1	15.8		
平均乗車密度(人)	2.5	2.5	2.5	2.3	2.4		
運行回数(回)	6.6	6.6	6.6	6.6	6.6		
経常収支率(%)	35.2	34.2	33.1	30.7	30.4		
国庫補助額(千円)	4,943.0	4,954.5	4,871.0	4,941.0	5,029.9		
県補助額(千円)	3,372.0	3,370.0	3,897.0	3,954.0	4,019.0		
市町補助額(千円)	4,913.0	5,076.0	5,685.0	5,604.0	6,151.0		
確保維持改善事業⑤	A	C	A	B	B		
3. 接続する地域内フィーダー補助受給系統							
系統名	市町・協議会名	運行(予定)事業者	接続停留所	フィーダー補助額(千円)			
				国補助	県補助		
いこかバス(海野)	紀北町	三重交通株式会社	紀伊長島駅	621.0	0.0		
いこかバス(便ノ山)	紀北町	三重交通株式会社	国道相賀	294.0	0.0		
ふれあいバス(尾鷲地区)	尾鷲市	三重交通株式会社	栄町、朝日町、尾鷲港ほか	1,384.0	0.0		
4. 接続する地域内フィーダー系統の利用状況							
路線名	市町・協議会名	平成30年度利用者数	令和元年度利用者数	令和元年度ー平成30年度			
海野	紀北町	1,346	1,488	142			
便ノ山	紀北町	1,719	1,443	-276			
尾鷲地区	尾鷲市	18,231	19,093	862			
合 計		21,296	22,024	728			
5. 令和元年度地域間幹線系統実績に対する評価							
県の意見	- 輸送量目標16.5人に対して、15.8人の実績となり、目標は達成できなかった。輸送人員についても前年度実績に対して、927人の減少となった。(H30 56,853人 → R1 57,780人) - 当該路線は「利用促進対策路線」として路線の維持・確保のため、関係者間で課題の把握、利用促進策の検討等の協議を続けているが、輸送量は補助対象路線となる要件の下限近くを推移している。 - 同路線は通院、買い物目的等の利用者が多く、通学利用者を増やすため、高校通学ダイヤの設定や通学定期補助制度等の実施している。 - 熊野古道を訪れる観光利用目的等、幅広いニーズが期待されることから、更なる利用促進策を実施する必要がある。 【評価：B】(定量的目標の90%以上の輸送量を達成した路線)						
関係市町の意見	(尾鷲市) - 輸送量が減少しているため、引き続き利用者の増加に向けた利用促進に努める必要があるものと考えている。 (紀北町) - 高校生の通学の足としてのバス利用を考えた際、下校時の便が早く、クラブ活動後の生徒が利用できないため、もう少し遅い便(主に18時～19時台)のダイヤ改正について検討いただきたい。						

