

尾鷲市地域公共交通計画
(案)

令和 4 年 2 月

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

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 計画の区域	2
序-3 計画期間	2
序-4 上位・関連計画における本計画の位置づけ	3
第1章 尾鷲市の現状	6
1-1 位置及び地勢	6
1-2 人口動向	6
1-3 運転免許自主返納状況	10
1-4 通勤・通学流動	11
1-5 主な施設の状況	12
1-6 観光動向	13
1-7 公共交通の現状	14
第2章 実態調査の結果概要	22
2-1 市民アンケート調査結果の概要	22
2-2 ふれあいバス利用者アンケート調査結果の概要	34
2-3 地域別懇談会	39
第3章 前計画の達成状況評価	43
3-1 前計画の計画目標達成状況	43
3-2 事業の実施状況	44
3-3 前計画の評価	45
第4章 課題の整理	46
4-1 尾鷲市の公共交通を取り巻く課題	46
4-2 路線別の特性と課題	47
第5章 計画の方針と目標	48
5-1 地域公共交通の将来像	48
5-2 基本方針と基本目標	48
5-3 地域公共交通ネットワークの必要性	50
5-4 公共交通ネットワーク形成方針	50
5-5 数値目標	52
第6章 目標を達成するための事業	54
6-1 実施事業一覧	54
6-2 実施事業の概要	55
第7章 計画の評価・改善方法	61
7-1 評価・改善の概要	61
7-2 PDCAのスケジュール	61
参考資料	63
資料1 尾鷲市地域公共交通活性化協議会 委員名簿	63

序章 策定の背景と位置づけ

序一 1 背景と目的

本市は、昭和 29（1954）年に尾鷲町、須賀利村、九鬼村、北輪内村、南輪内村の 1 町 4 村が合併し、誕生しました。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、以前は陸続きではないものの海上交通による往復があった須賀利町のほか、市街地周辺の沿岸部には複数の集落が点在し、それぞれの地域において人口減少・少子高齢化が進行していることから、市民の日常生活を維持するため、各集落間の移動はもとより、各集落から大型商業施設や総合病院等が立地する市中心部への移手段の確保が重要な課題とされてきました。

このことから、市民の移手段の確保を図るため、本市では平成 16（2004）年 3 月に「尾鷲市交通体系計画」を策定し、平成 17（2005）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（2006）年 10 月より本格運行しています。

平成 20（2008）年に、地域における需要に応じた市民生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議することを目的に、住民利用者、学識経験者、公共交通事業者、国、県、警察等から構成される「尾鷲市地域公共交通活性化協議会」を設立し、「尾鷲市地域公共交通総合連携計画」を策定するとともに、平成 21（2009）年度から平成 23（2011）年度までの 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（2012）年 9 月に須賀利巡航船を廃止し、平成 24（2012）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」、「ふれあいバスハラソ線」、「ふれあいバス尾鷲地区」、「ふれあいバス須賀利地区」の 4 系統を運行しています。

そして、平成 29（2017）年 3 月に「尾鷲市地域公共交通網形成計画」（以下、「前計画」という。）を策定し、市民ニーズに対応して、ふれあいバスのルート・ダイヤ変更、JR 紀勢本線や三重交通バスとの連携などを実施し、利用促進に努めてきました。

しかしながら、前計画の計画期間が令和 3（2021）年度に終了することから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえ、現行の公共交通の課題を改善し、利便性が高く、持続可能な公共交通体系を構築していくため、この度、新たな「尾鷲市地域公共交通計画」を策定するものです。

計画策定にあたっては、今後、さらなる人口減少が続くことが想定される中で、「第 7 次尾鷲市総合計画」に基づくまちの将来像「住みたいまち 住み続けたいまち おわせ」を実現するためにも、鉄道・バス・タクシー等の既存交通事業者はもとより、社会福祉協議会や地域との連携や、まちづくりと連動した持続可能で効率的な生活交通体系の構築を進める必要があります。

序－２ 計画の区域

計画の区域は尾鷲市全域とします。

序－３ 計画期間

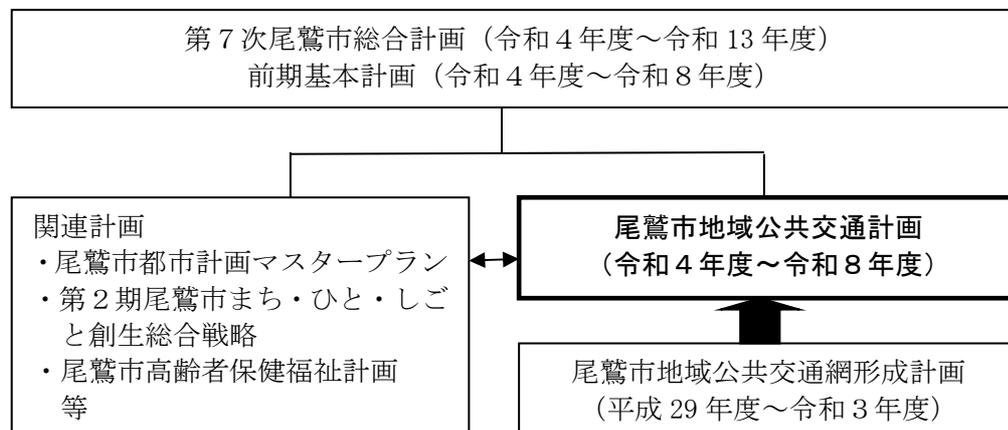
本計画の期間は、「第7次尾鷲市総合計画」の前期基本計画との整合を図る観点から、令和4(2022)年度から令和8(2026)年度までの5年間とします。

序－４ 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7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、公共交通に関するマスタープランとして位置づけられるものです。

■ 本計画の位置づけ（年度は計画期間）



(2) 個別計画における公共交通の位置づけ

ア 第7次尾鷲市総合計画 前期基本計画（計画期間 令和4年度～令和8年度）

(7) 施策分野のめざす姿

○ 施策分野の目指す姿

地域の公共交通を維持し、誰もが快適に利用できる公共交通を目指します。

○ 施策の成果を図る指標

	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)	出典等
利用促進活動回数	未実施	2回/年	実績値
ふれあいバス利用者数	47,351人	56,000人	実績値
公共交通の満足度	2.57ポイント	3.00ポイント	尾鷲市まちづくりに関するアンケート

(イ) 主要施策

① 公共交通の確保・維持改善

● 地域の実情に応じた、より効率的・効果的な公共交通を確保するため、関係機関と連携のうえ、MaaS※などの新たな技術や考え方の導入、更には定時定路線とデマンド交通の組み合わせなど、尾鷲市の実情に適した手法を検討しつつ、持続可能な公共交通体系を構築します。

② 公共交通の利用促進

● バスの乗り方教室や分かりやすいバス停表記、インバウンドに対応した多言語表記等により、新規利用者や観光客等の利用促進を図ります。

※MaaS（マース）：Mobility as a Service の略。スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスのこと。

イ 尾鷲市都市計画マスタープラン（計画期間 令和3年～令和12年）

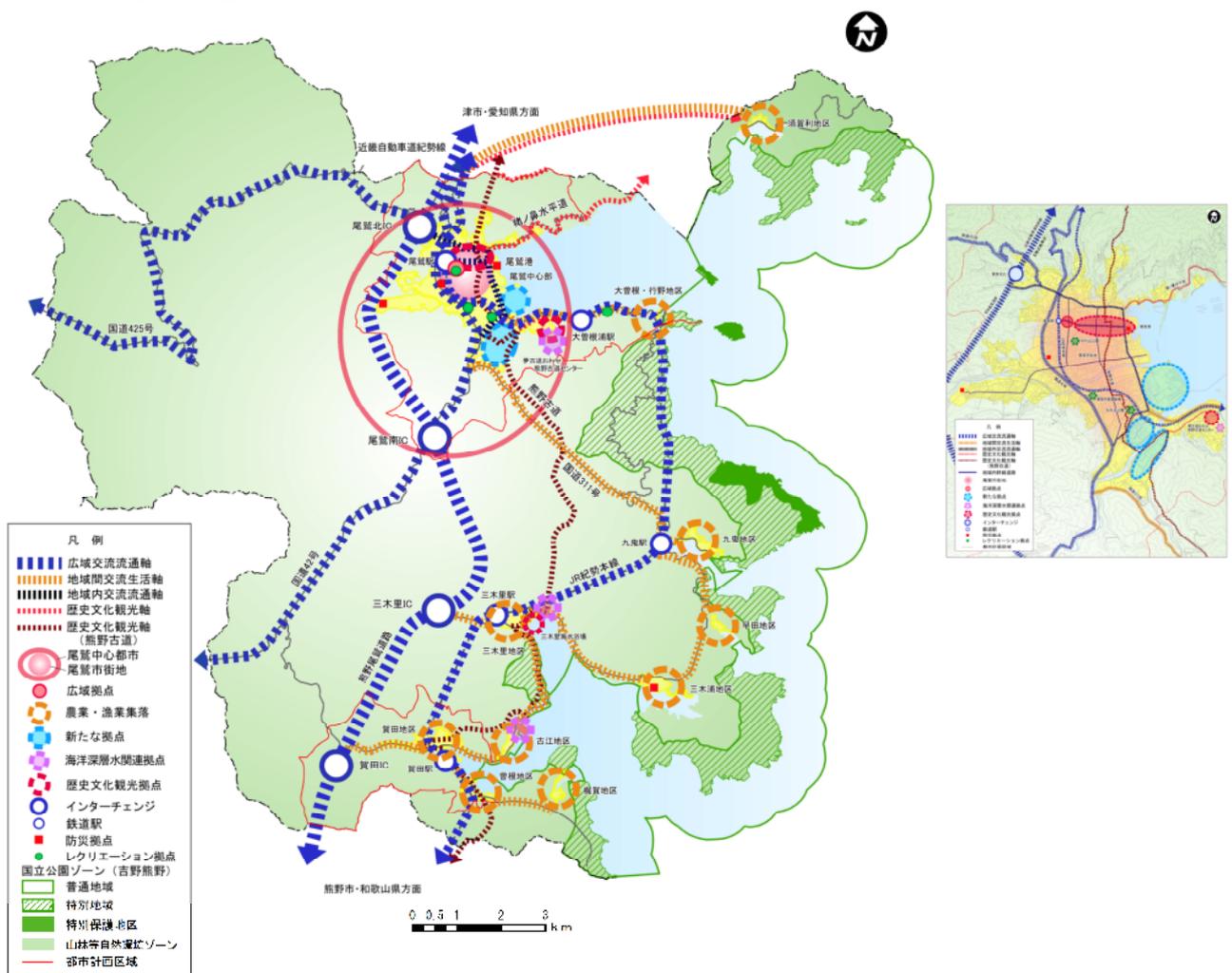
(7) 基本的な考え方

- 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を図ります。
- まちづくりと連携した総合的な地域公共交通の確保を図ります。

(4) 整備方針

- 公共交通のネットワークの形成
 - ・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します。
- ふれあいバスの利便性の向上
 - ・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認するとともに、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認します。
- 民間事業者と行政の共存共栄
 - ・ネットワークの形成にあたっては、交通事業者間の競争が発生しないように留意します。
 - ・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ります。

■ 将来都市構造



資料出典：尾鷲市都市計画マスタープラン

ウ 第2期尾鷲市まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間 令和4年度から令和8年度）

(7)基本目標4

○ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的なまちをつくる

取組項目（1）活力を生み、安心な生活を実現する環境の確保

①公共交通の確保・維持改善

- より効率的かつ効果的な公共交通の確保
- 新たな技術や考え方の導入の検討

重要業績評価指数 (KPI)	出典	基準値 (2年度)	基準値 (8年度)
ふれあいバスの利用者満足度	ふれあいバスアンケート調査	0.96	1.00
ふれあいバス収支率	実績値	14.5%	21.6%

②公共交通の利用促進

- 新規利用者の獲得や観光客等の利用促進

重要業績評価指数 (KPI)	出典	基準値 (2年度)	基準値 (8年度)
ふれあいバス利用者数	実績値	47,351人	56,000人
ふれあいバスの観光拠点での乗降客数	実績値	5,112人	5,800人

エ 尾鷲市高齢者保健福祉計画（計画期間 令和3年度～令和5年度）

(7)施策の方向

《移動手段の確保など外出支援の充実》

- 身近なバス交通等移動手段の充実
- 福祉有償運送の充実
- 安全な道路空間の確保
- 公共交通機関のバリアフリー化等の促進

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 192.71km²（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。

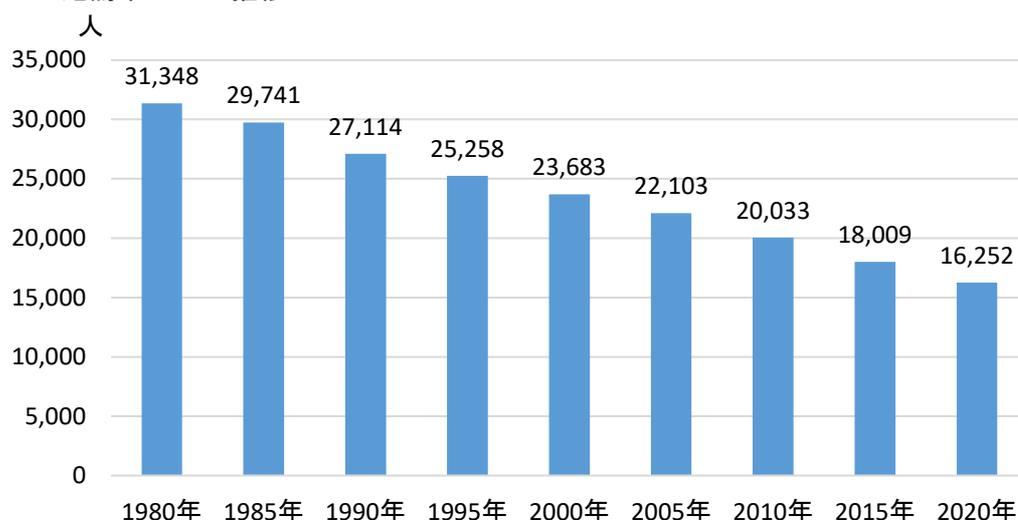
市域面積の約 92% が山林で、平坦地が極めて少なく集落は湾奥の小低地に位置しています。大型商業施設や総合病院が立地する市中心部に人口の 8 割が集中しており、以前は陸続きではないものの海上交通による往復があった須賀利町のほか、市街地周辺の沿岸部に集落が点在しています。

1-2 人口動向

(1) 総人口の推移

令和 2（2020）年国勢調査によると、総人口は 16,252 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、令和 2（2020）年までの 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 5 番目に高くなっています。

■ 尾鷲市人口の推移



資料出典：国勢調査

(2) 年齢別人口の推移

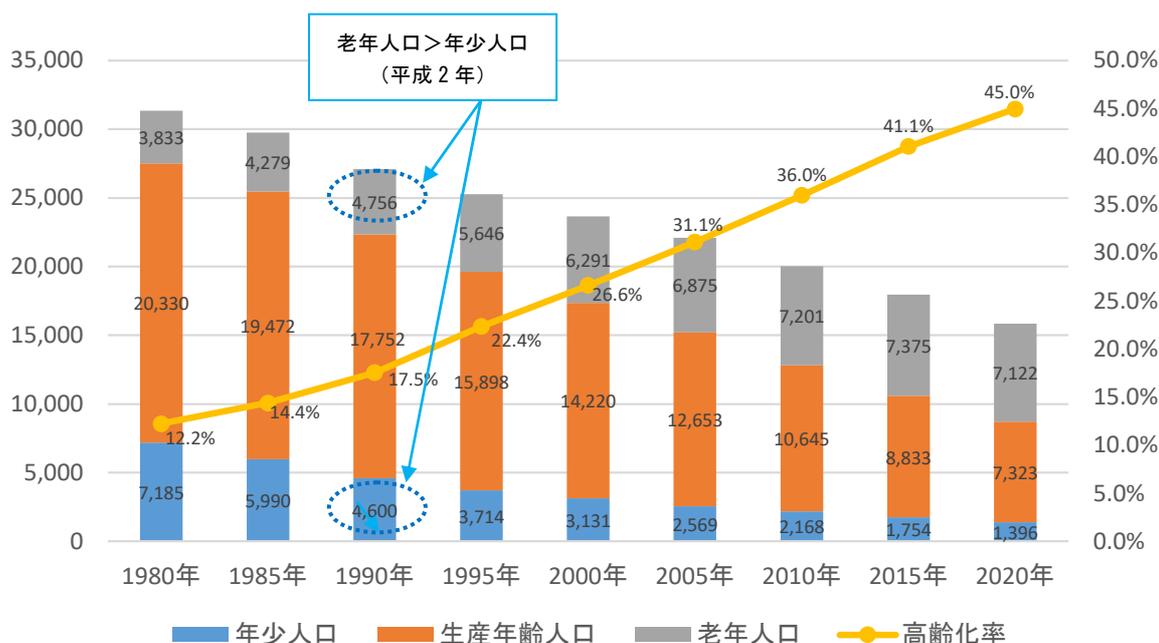
本市の年齢3区分別人口をみると、生産年齢人口（15～64歳）は昭和55（1980）年以降一貫して減少傾向です。昭和55（1980）年には20,330人でしたが、令和2（2020）年には7,323人となり、昭和55（1980）年から35年間で約64.0%の減少となりました。

年少人口（0～14歳）については、さらに大幅な減少が続いています。昭和55（1980）年の7,185人から令和2（2020）年には1,396人となっており、40年間で約80.6%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）は増加していましたが、令和2（2020）年には減少に転じました。平成2（1990）年には老年人口が年少人口を上回り、令和2（2020）年には、老年人口が年少人口の約5.1倍となっています。

高齢化率（総人口に占める老年人口の割合）は年々上昇し、令和2（2020）年には45.0%となっています。これは、三重県の30.2%より14.8ポイントも高なっています。

■ 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：国勢調査

■ 年齢別人口割合の比較 (単位：%)

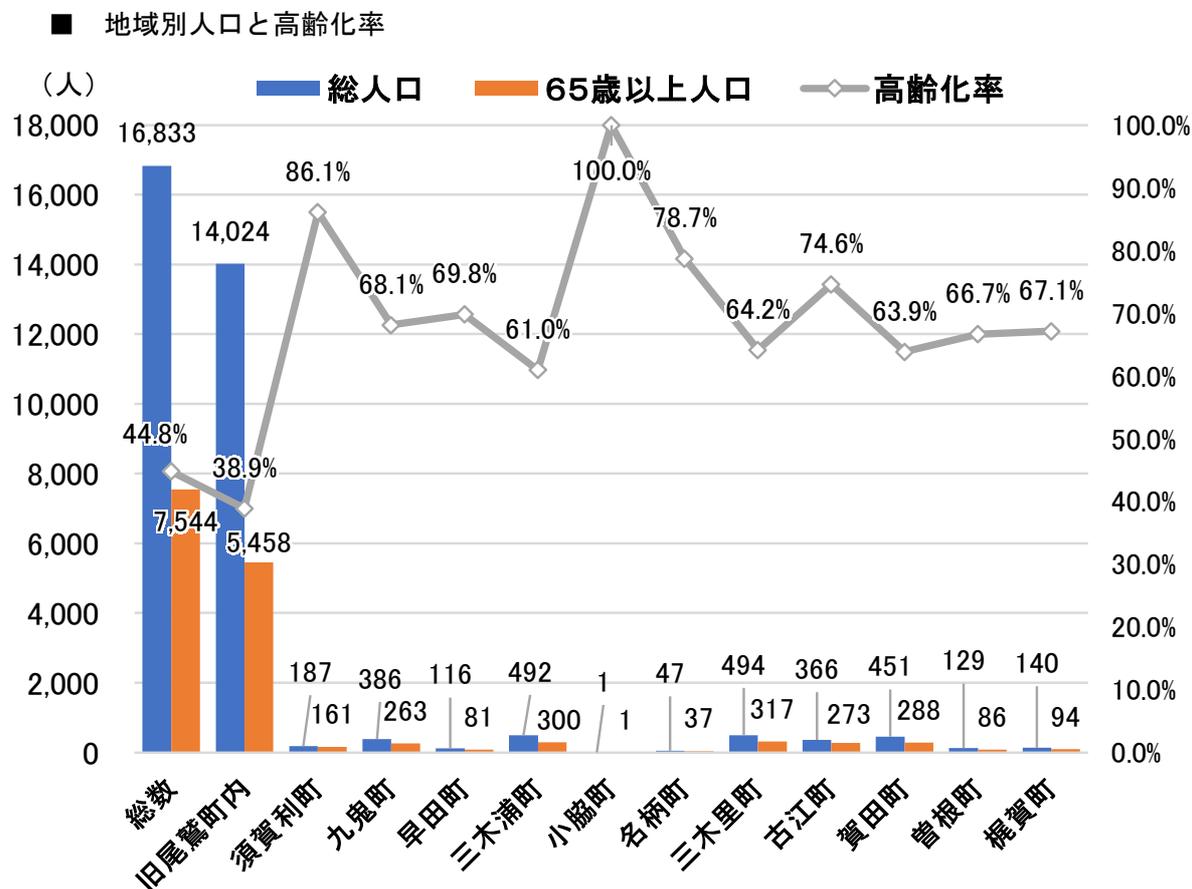
	尾鷲市	三重県
年少人口	8.8	12.2
生産年齢人口	46.2	57.6
老年人口	45.0	30.2

資料出典：令和2年国勢調査

(3) 地区別人口、高齢化率

尾鷲地区に人口の約83%（約1万4千人）が集中しており、集落地域では50人～500人となっています。

高齢化率は、集落地域では60%～85%と高くなっています。



資料出典：住民基本台帳人口（令和3年10月31日現在）

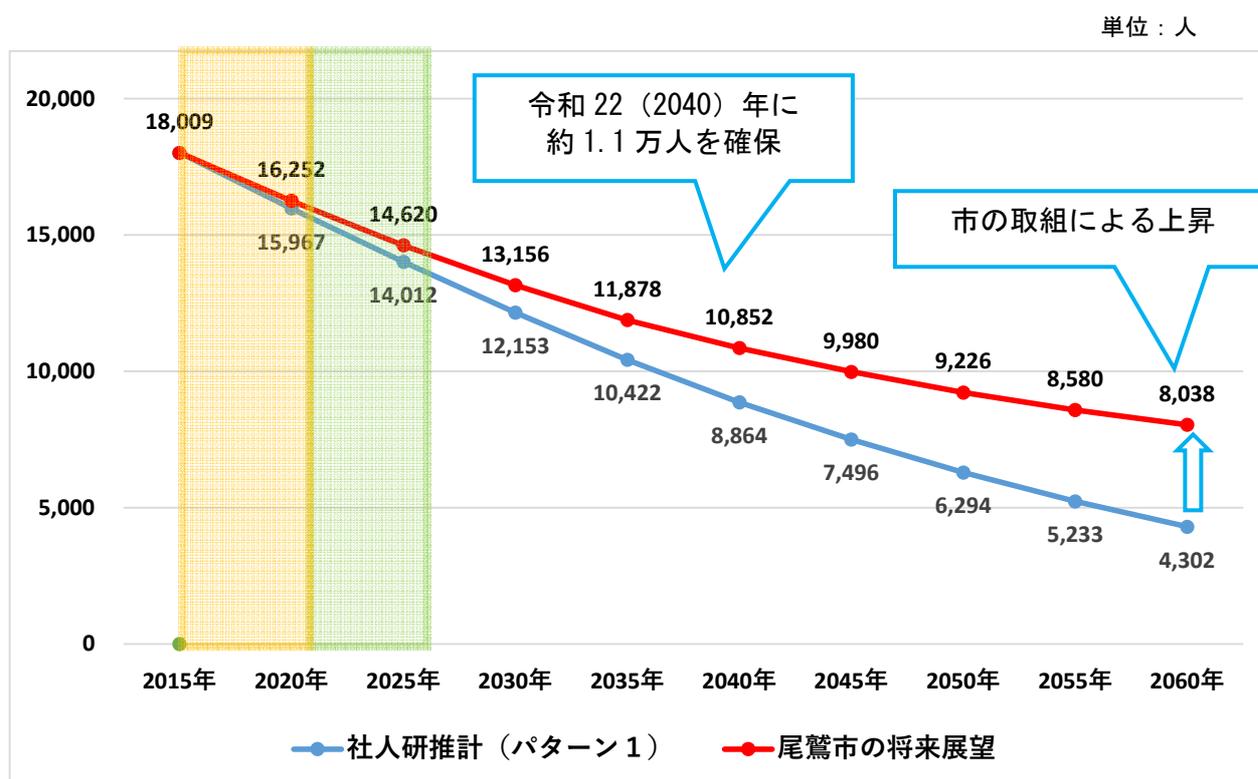
(4) 人口推計

ア 総人口

令和3年度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、令和22(2040)年には1万人を下回り、その後も減少を続け、令和42(2060)年には4,302人まで減少するとされています(社人研推計(パターン1))。

尾鷲市では、様々な人口減少対策や地方創生に取り組むことにより、令和22(2040)年に約1.1万人まで人口減少を緩和する目標としています。

■ 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 令和3年度改訂版

イ 年齢3区分別人口

年少人口、生産年齢人口、老年人口すべての世代で減少が加速し、高齢化率は令和22(2040)の47.0%をピークに、令和42(2060)年には36.0%と現況並みまで低下すると推計されます。

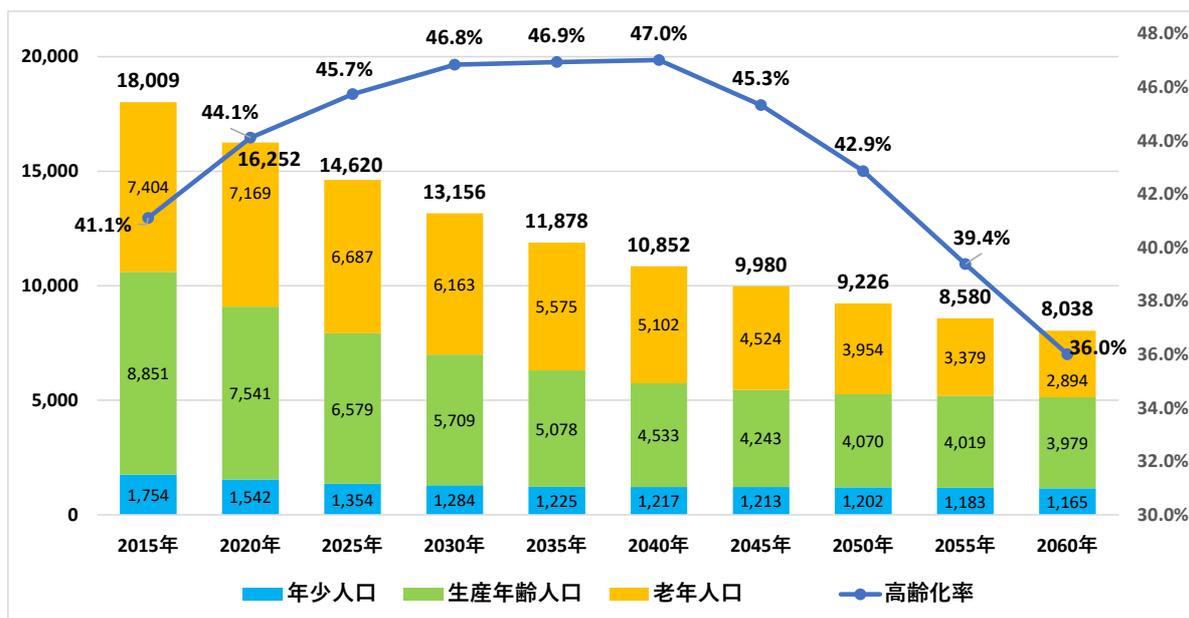
年少人口は、合計特殊出生率と社会減から社会移動均衡への転換により、令和17(2035)年以降微減傾向で推移します。

生産年齢人口は、年少人口より遅れて合計特殊出生率の上昇効果が表れるため減少傾向で推移しますが、次第に減少率は低下します。

老年人口は、平成27(2015)年以降、これまでの増加傾向から減少傾向に転換すると見込まれます。令和7(2025)年には生産年齢人口を上回りその後も減少は継続し、令和42(2060)年には3,000人弱まで減少すると推計されます。

■ 人口の将来展望（年齢3区分人口及び高齢化率）

単位：人



資料出典：尾鷲市人口ビジョン 令和3年度改訂版

1-3 運転免許自主返納状況

全国における高齢運転者の交通事故増加を背景に、高齢者の運転免許自主返納者が増加しています。

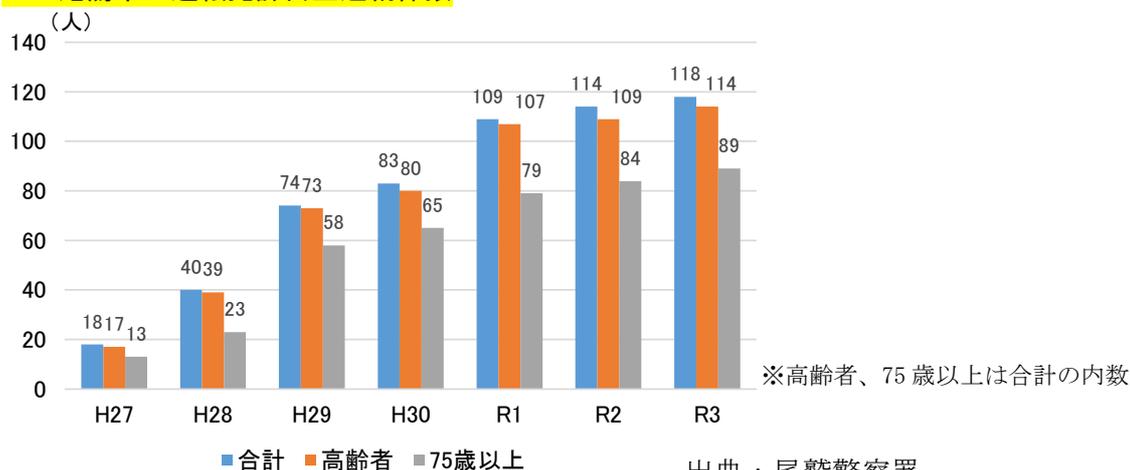
三重県では、4年間で約4.5倍に増加しています。

尾鷲市では、年間118人（令和3年）が自主返納しています。平成27（2015）年～令和3（2021）年の6年間で6.6倍に増加しており、75歳以上の自主返納が多くなっています。

■ 運転免許経歴証明書の交付件数（三重県）

平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
1,690	2,555	6,076	5,617	7,601

■ 尾鷲市の運転免許自主返納件数



1-4 通勤・通学流動

国勢調査によると、平成27年における流入人口は1,937人、流出人口は1,330人で、607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。通勤・通学者のうち、約3%が鉄道、バスを利用しています。

■ 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
平成27年	18,009	1,937	1,330	18,616	1.03

資料出典：国勢調査

■ 市町別流入・流出人口（上位5位市町）

【流入】

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
紀北町	1,246	965	281
熊野市	261	258	3
御浜町	72	71	1
津市	51	51	-
大紀町	41	29	12

【流出】

(単位：人)

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	889	889	-
熊野市	147	130	17
津市	37	27	10
大紀町	32	32	-
御浜町	22	21	1

資料出典：平成27年国勢調査

■ 交通手段別の市内及び流出人口

	就業者		15歳以上通学者	
	人数	割合	人数	割合
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	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合
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：平成22年国勢調査

1-5 主な施設の状況

公共交通利用の目的施設である主な商業施設（ショッピングセンター、食品スーパー、ドラッグストア及びコンビニエンスストア）は、尾鷲北地域及び中川・矢浜・向井地区に集中しています。

医療機関は、市中心部に、尾鷲総合病院のほか、整形外科、内科、眼科、耳鼻科、歯科等の個人病院が20院あり、九鬼に1院、三木浦に1院、三木里の3院となっています。

また、市立幼稚園1園、保育園7園、小学校5校、中学校2校、高校1校があります。

■ 市内の主な施設と公共交通ネットワーク

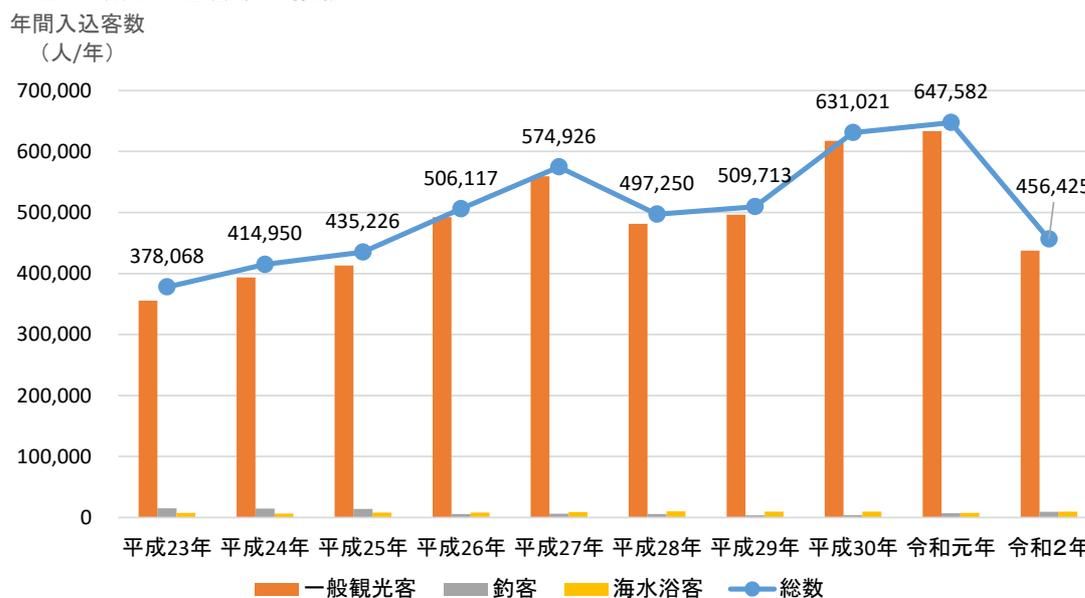


1-6 観光動向

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、令和元年には年間約65万人の入込客数でしたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け減少しています。

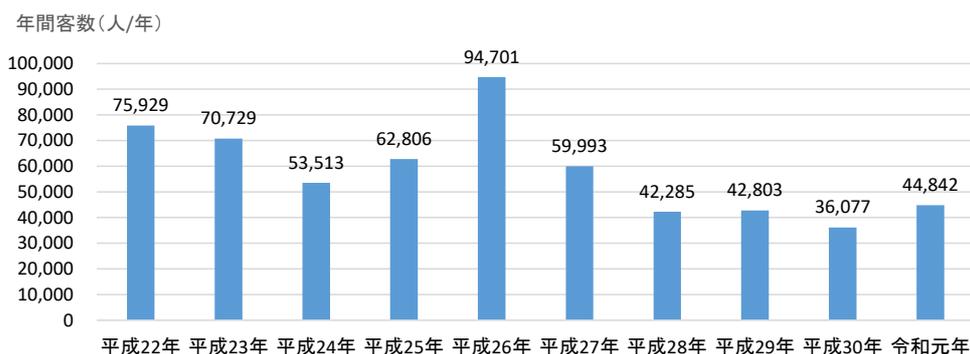
熊野古道客数は、近年は横ばい傾向であり、令和元年には約4.5万人となっています。

■ 観光入込客数の推移



資料出典：尾鷲市統計書

■ 熊野古道客数の推移



資料出典：尾鷲市統計書

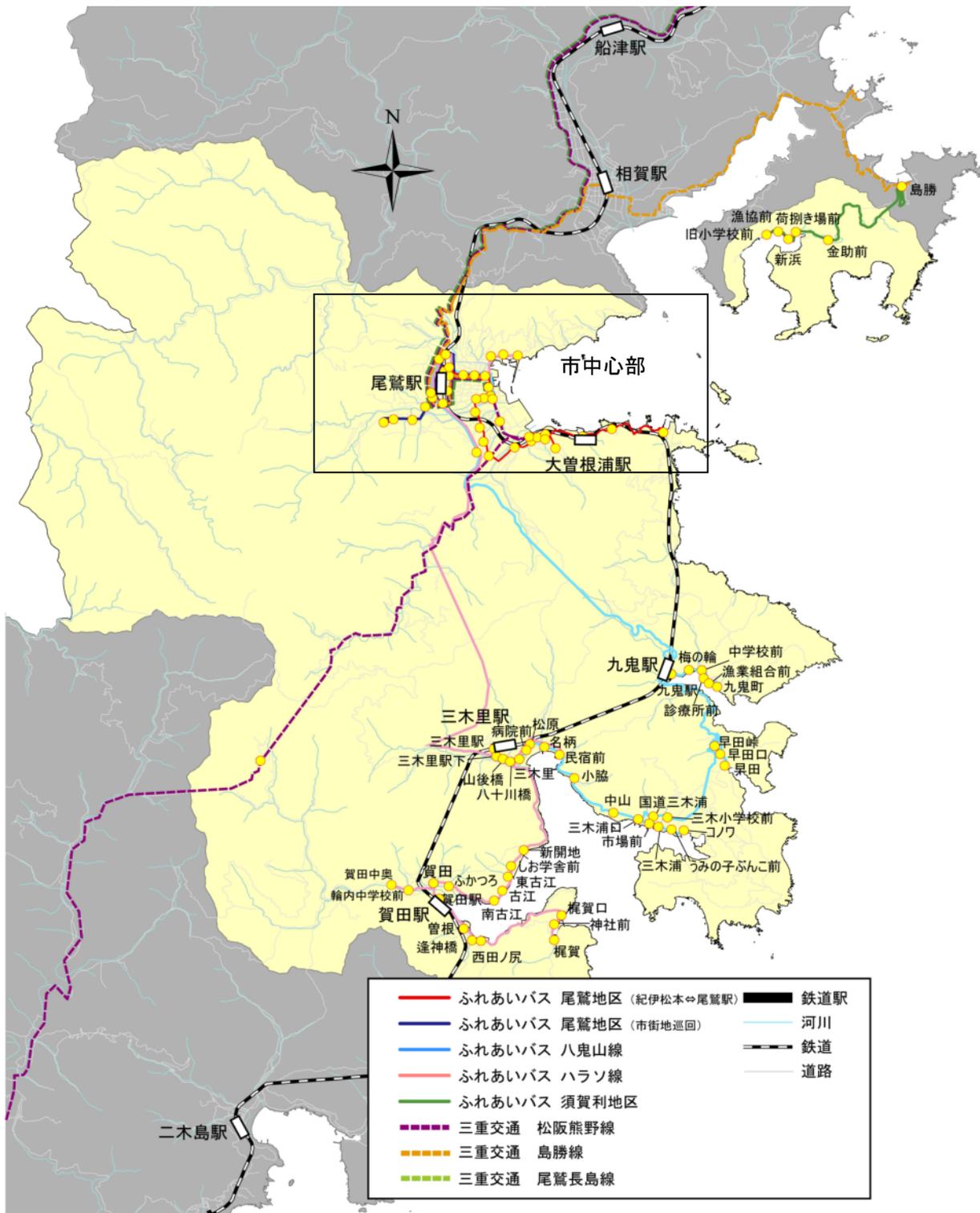
1-7 公共交通の現状

(1) 公共交通ネットワーク

ア 路線、バス停等

本市の公共交通機関は、鉄道、高速バス、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）



■ 公共交通ネットワーク図（市街地部）



(2) 鉄道

ア 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23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。

■ 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、令和3年9月現在)

■ JR紀勢本線の主な区間の運賃

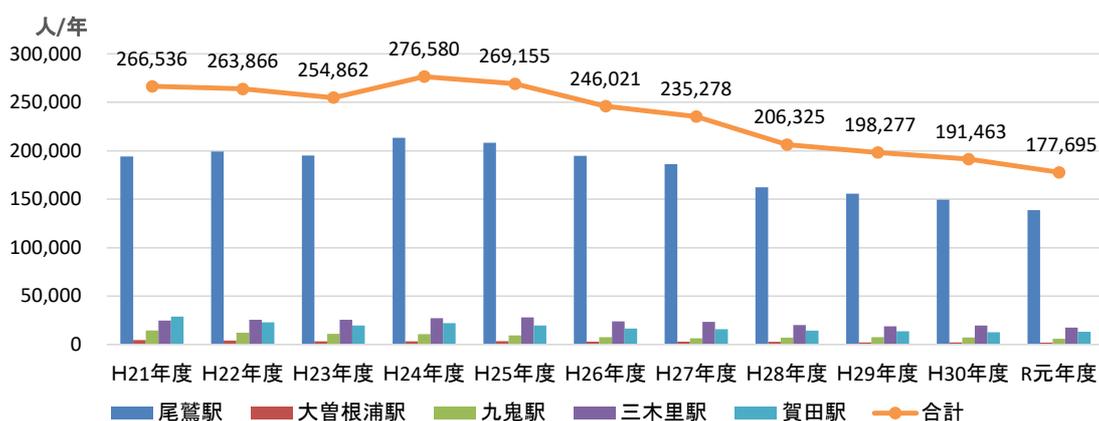
	普通運賃	特急料金
尾鷲駅～名古屋駅	3,160円	自由席 2,520円
尾鷲駅～松阪駅	1,520円	自由席 1,530円

(令和3年9月現在)

イ 乗車人員

5駅合計の1年間の乗車人員は約17万8千人（令和元年度）であり、平成24年度以降、各駅の乗車人員とともに減少傾向となっています。

■ 駅別乗車人員の推移



資料出典：尾鷲市統計書

(3) 高速バス

名古屋、東京への高速バスが運行されています。

■ 高速バス運行本数（三重交通）

路線	運行本数	主なバス停	運賃
名古屋南紀高速線 (新宮・熊野・尾鷲～名古屋)	5往復/日	尾鷲市病院前	名古屋まで片道大人 3,200円
勝浦・南紀～東京・大宮	1往復/日	尾鷲市	バスタ新宿まで片道大人 9,200～11,500円

(令和3年9月現在)

(4) 路線バス

三重交通の路線バスとして、松阪熊野線、尾鷲長島線、島勝線の3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。

これらは国・県の幹線系統補助路線であり、令和元年度の輸送量は国の補助要件の15.0人をわずかに上回っていましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、国の補助要件を下回る状況となっています。このことから、国・県の補助率が下がり、地域間幹線系統を補助する市町の負担が増加しています。

■ 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
松阪熊野線(三交南紀～尾鷲～ 松阪中央病院)	3往復/日	運賃:尾鷲市病院前～松阪中央病院 片道大人 2,130円
尾鷲長島線 (瀬木山～紀伊長島駅)	7往復/日	昼間1～2時間に1便程度。 運賃:尾鷲市病院前～紀伊長島駅前 片道大人 1,050円
島勝線 (瀬木山～島勝)	5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:尾鷲市病院前～島勝 片道大人 800円

■ 三重交通の幹線補助対象路線の利用状況

路線	区間	輸送量			収支率	
		R元実績	R2計画	R2実績	R2計画	R2実績
松阪熊野線	三交南紀～瀬木山 ～松阪中央病院	15.2	20.0	8.8	47.2	19.6
尾鷲長島線	瀬木山～古里～ 紀伊長島駅前	15.8	15.1	9.2	32.6	19.9
島勝線	瀬木山～尾鷲駅 ～島勝	15.1	15.6	9.5	40.9	24.9

※輸送量（1日当たりの輸送人員）の補助要件は、15～150人 資料出典：三重県

(5) ふれあいバス

ア 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。

■ ふれあいバスの運行概要

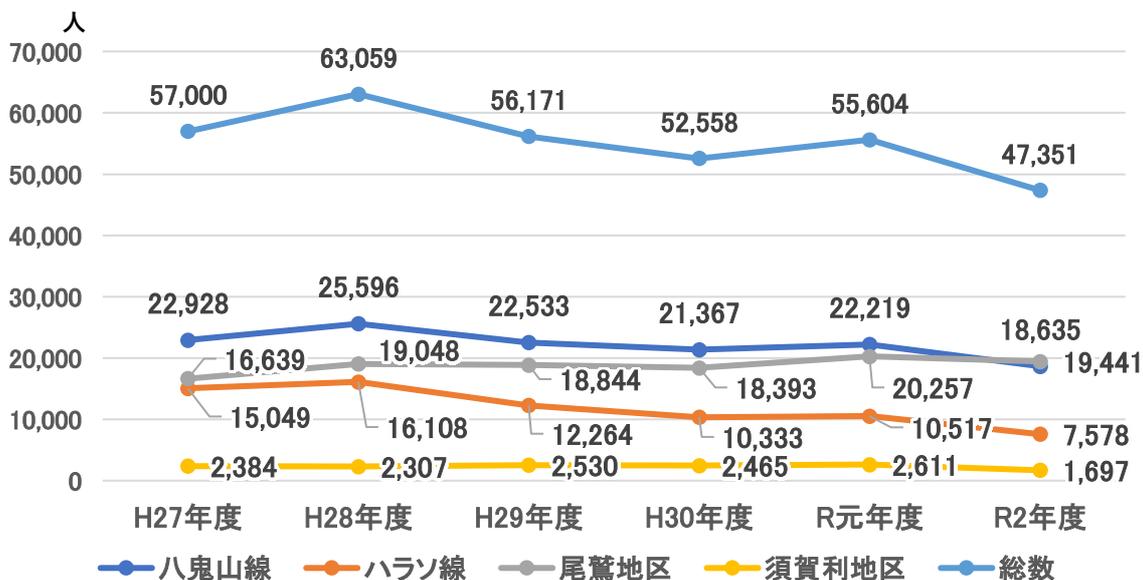
路線	区間	運行	運行本数	運行時間帯	運賃
八鬼山線	三木里駅～尾鷲市病院前～瀬木山	毎日 運行	4往復/日	6時台～19時台	200円～500円
ハラソ線	梶賀～尾鷲市病院前～瀬木山		4往復/日	6時台～19時台	200円～600円
尾鷲地区	紀伊松本～尾鷲駅		5.5往復/日	6時台～18時台	200円～300円
	尾鷲駅～尾鷲総合病院～光ヶ丘～尾鷲駅		6循環/日	7時台～17時台	200円
須賀利地区	旧小学校前～島勝～(尾鷲総合病院)	日曜 運休	4.5往復/日	7時台～16時台	200円※

※須賀利町と尾鷲総合病院間は、600円

イ 利用者数の推移

利用者数は、現行の尾鷲市地域公共交通網形成計画策定（平成29年3月）後の平成29年10月に路線とダイヤの一部改正を行いました。平成29、30年度は減少傾向でした。令和元年10月には、地域住民のニーズに応じて、八鬼山線の三木浦～三木里間の接続等を実施したことから、令和元年度の利用者は増加しましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、減少しています。

■ ふれあいバスの利用者数の推移



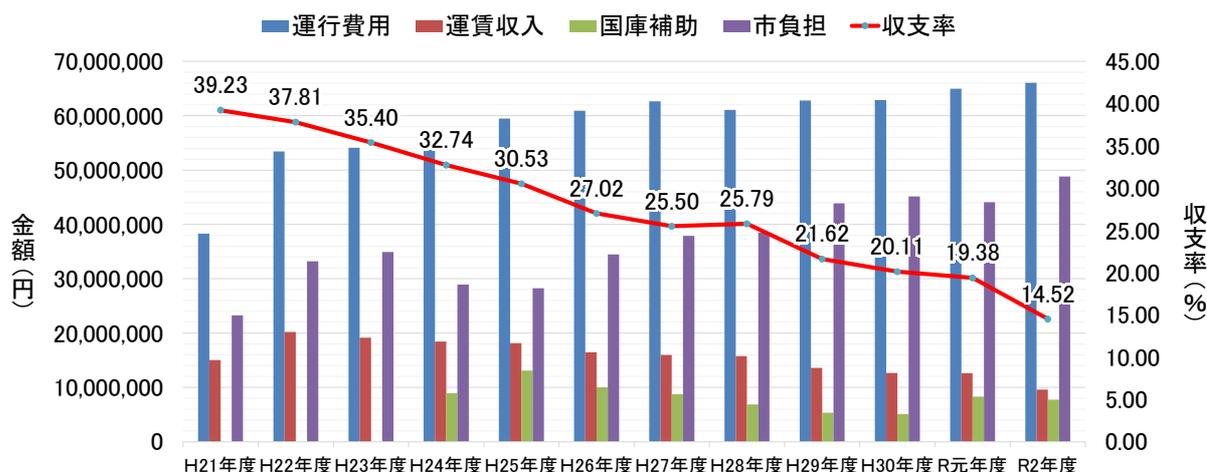
ウ 収支状況

ふれあいバスの運賃収入は、ハラソ線、八鬼山線の利用者数の減少により、減収傾向が続いていますが、運行経費は人件費増等の影響により増加の一途をたどっています。

このため、収支率は低下を続けており、令和2年度には14.5%となっています。こうした状況から、市の負担額は増加傾向であり、令和2年度には約4,870万円となっています。

路線の利用者一人当たりの運行経費と運賃収入については、尾鷲地区が最も小さくなっています。

■ ふれあいバスの市負担額の推移



■ 令和2年度の路線別運行経費、運賃収入、市負担額、収支率 単位：円

	八鬼山線	ハラソ線	尾鷲地区	須賀利地区	合計
運行費用	25,376,532	22,856,768	10,606,840	7,221,041	66,061,181
運賃収入	4,311,753	3,413,654	1,584,258	282,500	9,592,165
国庫補助	3,020,000	2,948,000	1,208,000	585,000	7,761,000
市負担	18,044,779	16,495,114	7,814,582	6,353,541	48,708,016
収支率 (%)	17.0	14.9	14.9	3.9	14.5
利用者数 (人)	18,635	7,578	19,441	1,697	47,351
利用者一人当り運行費用	1,362	3,016	546	4,255	1,395
利用者一人当り運賃収入	231	450	81	166	203

(6) タクシー事業者

市内には、(株)クリスタルタクシー尾鷲営業所があります。

株式会社クリスタルタクシー尾鷲営業所	
住所	尾鷲市倉ノ谷町 2-6
車両	普通車9台(4人乗り)、ジャンボタクシー1台

(7) スクールバス

賀田小学校、輪内中学校の児童・生徒向けに、スクールバス3台が九鬼・輪内地区で運行しています。

令和2年度のスクールバス3台の運行費用として、約1,400万円を支出しています。

その第三者評価では、「地域間交流等の移動手段としても活用できることは、園・学校にとっては、運営上、大きな利点があります。」「定期的に協議・検討を進めてください。」としています。

■ スクールバスの概要 (令和3年度)

バス車両	運行ルート	保管場所	運行日数	備考
バスA (大型/定員 45 人)	早田～三木浦～三木里～ 賀田	輪内中学校	262 日	小学生のプール運行を含む
バスB (小型/定員 15 人)	九鬼～(早田～三木浦～ 三木里)～賀田	九鬼コミュニティセンター	200 日	
バスC (中型/定員 25 人)	梶賀～曾根～古江～賀田	梶賀車庫	262 日	小学生のプール運行を含む

(8) 自家用有償旅客運送

ア 交通空白地有償運送

ふれあいバス尾鷲地区、須賀利地区の路線は交通空白地有償運送となっています。

イ 福祉有償運送

事業者	事務所	住所	対象者	運送区域	車両台数
社会福祉法人長茂会	ホームヘルプサービス長寿園	尾鷲市大字南浦45-99-3	イ 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者 ロ 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者 ハ 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者 ニ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者	尾鷲市、紀北町	6 台

事業者	事務所	住所	対象者	運送区域	車両台数
特定非営利活動法人 居宅支援システムまごの手	特定非営利活動法人居宅支援システムまごの手	尾鷲市栄町2番2号	<ul style="list-style-type: none"> □ 要介護認定を受けている者 ハ 要支援認定を受けている者のうち単独では公共交通機関を利用することができない者 	尾鷲市、紀北町	3台
特定非営利活動法人 あいあい	在宅ケアグループ あいあい	尾鷲市矢浜一丁目15番45号	<ul style="list-style-type: none"> イ 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者 □ 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者 ハ 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者 ニ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者 	尾鷲市、紀北町	29台
社会福祉法人 慈徳会	社会福祉法人慈徳会菖蒲園訪問介護事業所	紀北町上里245番地2	<ul style="list-style-type: none"> ニ 介護保険法19条第2項に規定する要介護認定を受けている者 	尾鷲市、紀北町	5台

(7) 移動の支援事業

ア 移動支援事業

目的等	社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出の際にホームヘルパーでの移動支援を行ないます。(ただし、介護保険対象者の方は、介護保険制度の利用が優先となります。)
対象者	視覚障害と全身性障害にあたる身体障害者手帳、療育手帳又は精神保健福祉手帳をお持ちの方
自己負担額	移動支援事業の利用にあたっては、原則1割の自己負担が発生しますが、所得と課税の状況に応じて、自己負担の限度額が定められています。
担当課	福祉保健課

(8) 買物支援に特化した移送サービス

尾鷲市社会福祉協議会では、公共交通を利用しづらい交通弱者の方への買物支援対策として、令和4年1月から月1回、同協議会所有のマイクロバスで買物送迎を行う取り組みの試験運行を実施しています。

(9) 地域内での移送サービス

九鬼地区では、「九鬼生活支援ネットワーク」による移送サービス、三木浦地区では、集落支援員による移送サービスが行われています。

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。(尾鷲市まちづくりに関するアンケートとの合同調査)

■ 調査方法等の概要

調査時期	令和3年2月
調査対象	18歳以上80歳以下の市民から1,000人を無作為抽出
調査方法	郵送による配布・回収
配布数	1,000票
回収状況	443票【回収率44.3%】

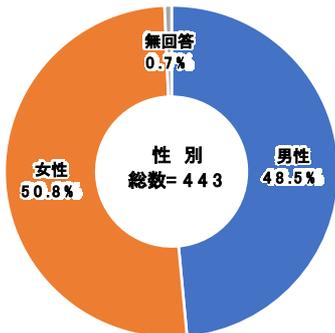
※前回の結果と比較している場合に、前回とは、「尾鷲市地域公共交通網形成計画」を策定した際に実施したアンケート(平成28年)の結果です。

(2) 調査結果

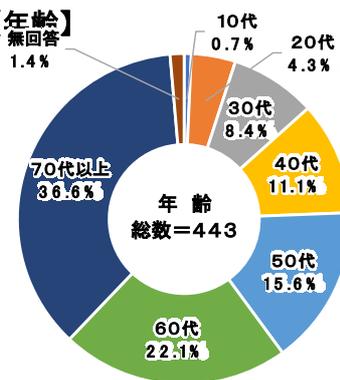
① 回答者属性

- ・性別は男女とも概ね半数です。
- ・年齢別は70代以上が36.6%で最も多く、60代以上で58.75%と半数以上を占めています。60代以上の回答割合が人口割合よりも高く、10代~50代では低くなっています。
- ・居住地区は尾鷲地区が83.3%と大半を占めており、人口分布と概ね一致しています。

【性別】



【年齢】

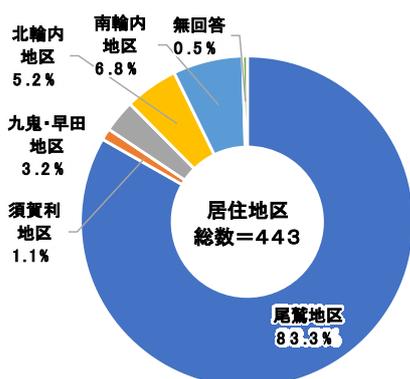


年齢別人口との比較 単位：%

	アンケート	人口
10代	0.7	2.1
20代	4.3	8.8
30代	8.4	9.3
40代	11.1	14.1
50代	15.6	16.9
60代	22.1	20.2
70代以上	36.6	28.5
不明・無回答	1.4	-

※人口は令和3年1月現在

【居住地区】



地区別人口との比較 単位：%

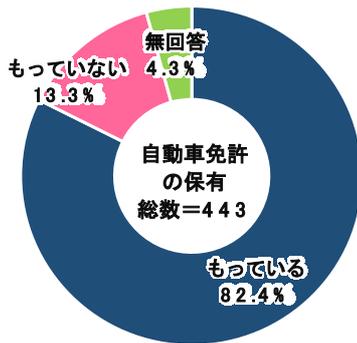
	アンケート	人口
尾鷲	83.3	84.4
須賀利	1.1	1.0
九鬼早田	3.2	2.7
北輪内	5.2	5.7
南輪内	6.8	6.1
不明・無回答	0.5	-

※人口は令和3年1月現在

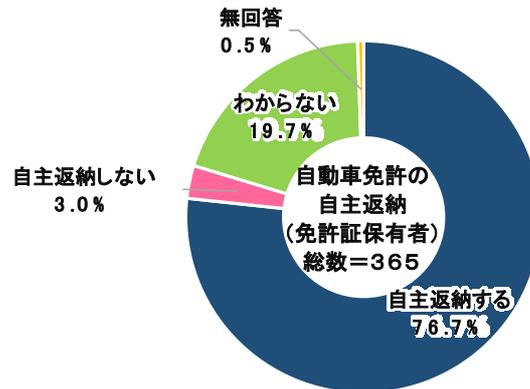
②自動車運転免許証について

- ・自動車の運転免許証を持っていない人は13.3%であり、10代と70代以上で多くなっています。
- ・運転免許証を自主返納すると回答した人は76.7%であり、大半の人が自主返納の意向を持っています。

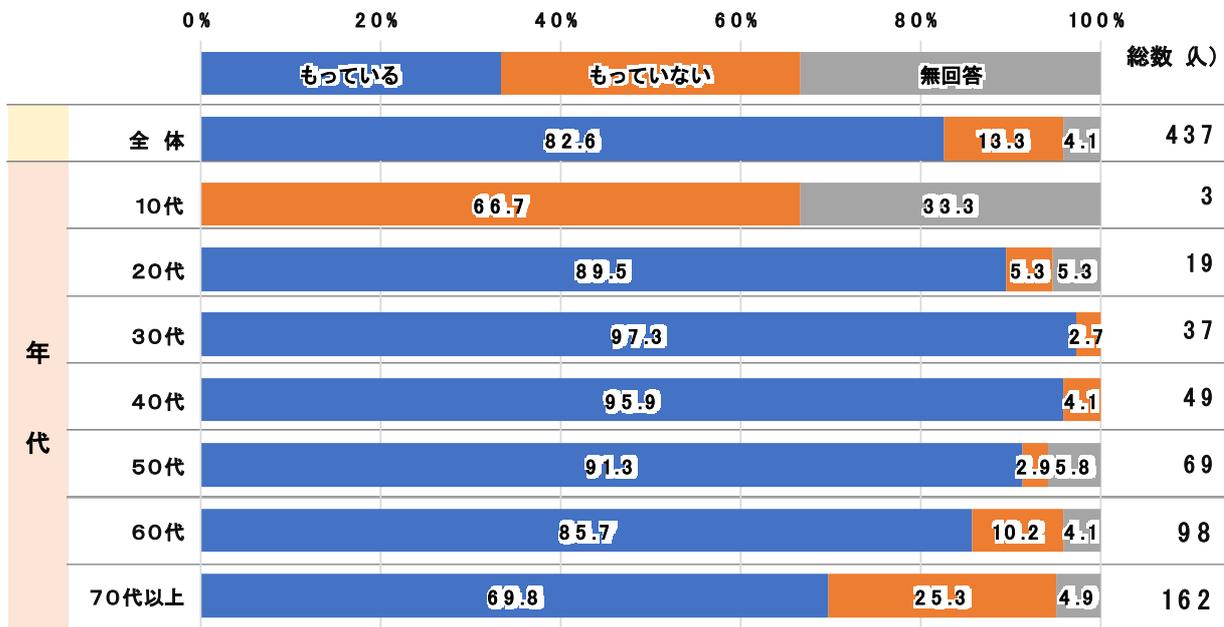
【自動車運転免許証の有無】



【自動車運転免許証の自主返納意向】



【年代別自動車運転免許の有無】

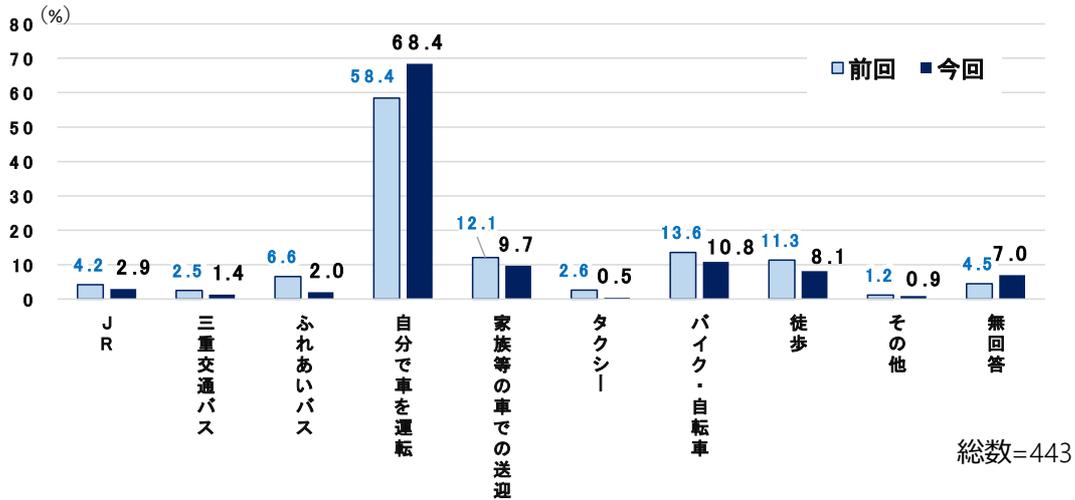


※年齢不詳6件除く

③外出時の交通手段

- ・「自分で車を運転」が68.4%で最も多くなっており、公共交通（JR、三重交通バス、ふれあいバス、タクシー）は合わせて6.8%となっています。前回と同様の結果です。
- ・年代別にみると、70代以上では「自分で車を運転」が56.2%に下がり、代わりに「家族等の車での送迎」が16.2%に増加します。

【外出時の交通手段（複数回答）】



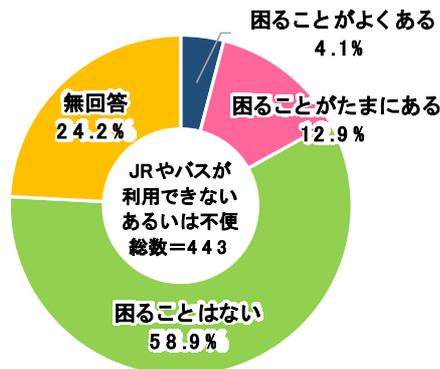
【年代別の外出時交通手段（複数回答）】

		合計	JR	三重交通バス	ふれあいバス	自分で車を運転	家族等の車での送迎	タクシー	バイク・自転車	徒歩	その他	無回答
10代	人	3	1	1							1	1
	%	(%)	33.3	33.3							33.3	33.3
20代	人	19	1			12	2		1	3		2
	%	(%)	5.3			63.2	10.5		5.3	15.8		10.5
30代	人	37	1			25	4		3	5		1
	%	(%)	2.7			67.6	10.8		8.1	13.5		2.7
40代	人	49				39	1		6	4		1
	%	(%)				79.6	2.0		12.2	8.2		2.0
50代	人	69	1		1	58	1	1	7	4		4
	%	(%)	1.4		1.4	84.1	1.4	1.4	10.1	5.8		5.8
60代	人	98	3	2	4	73	9		10	5	1	4
	%	(%)	3.1	2.0	4.1	74.5	9.2		10.2	5.1	1.0	4.1
70代以上	人	162	6	3	4	91	26	1	21	15	2	17
	%	(%)	3.7	1.9	2.5	56.2	16.0	0.6	13.0	9.3	1.2	10.5

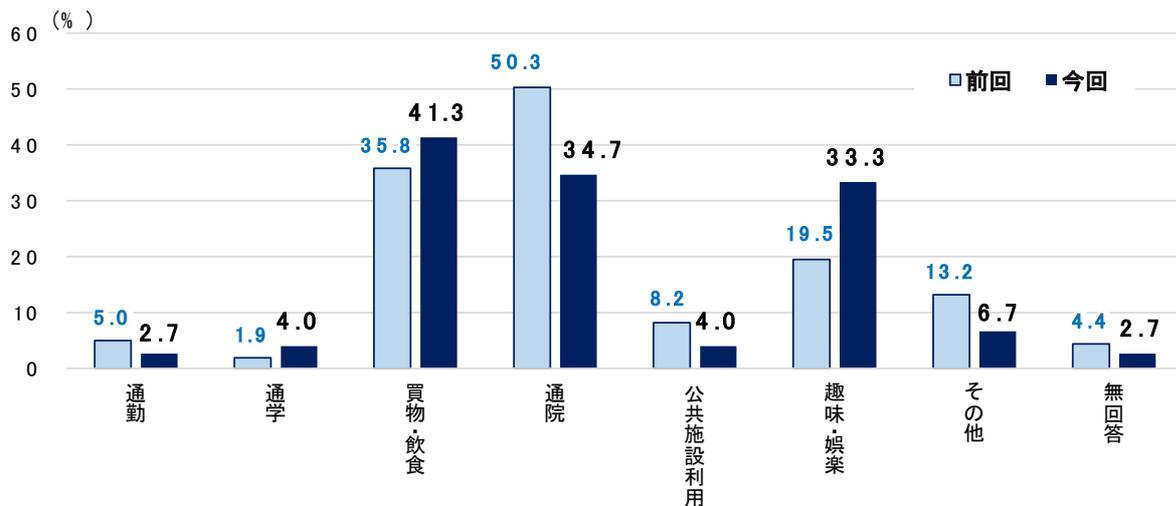
④外出時に JR やバスが利用できない、あるいは不便で困る人

- ・「困ることがよくある」「困ることがたまにある」を合わせて17.0%が困ると回答しています。
- ・その外出目的は「買物・飲食」「通院」「趣味・娯楽」が多くなっています。
- ・困るときの対応は、「家族の人に車で送ってもらう」が62.7%と大半であり、「外出するのを控える」が25.3%もあります。

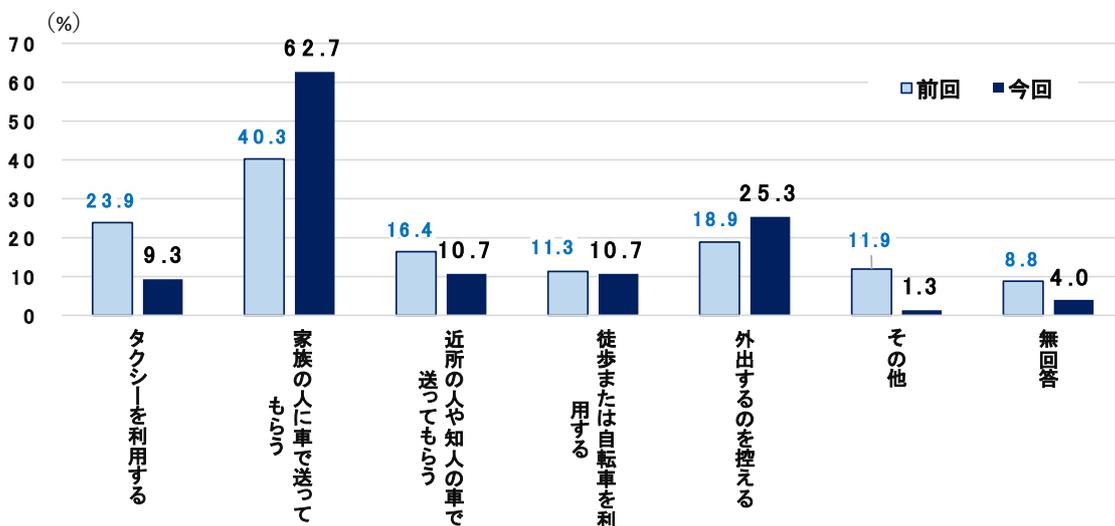
【困ることの有無】



【困るときの外出目的】



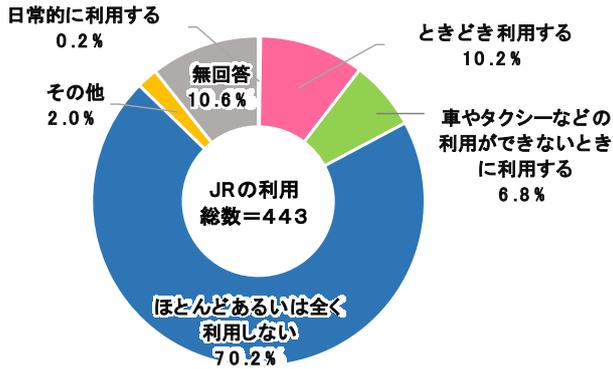
【困るときの対応】



⑤ JR 利用について

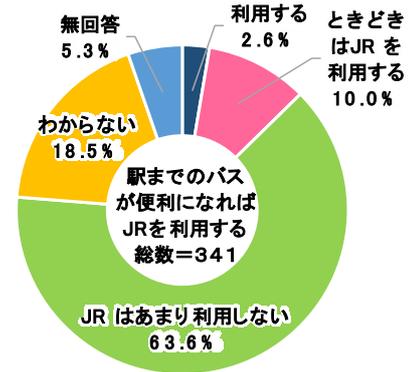
- ・ JR を「日常的あるいはときどきでも利用する」は 17.2%であり、「ほとんどあるいは全く利用しない」は 70.2%と大半を占めています。
- ・ 「ほとんどあるいは全く利用しない」人の中で「駅までのバスが便利になったら利用する」は 12.6%であり、バスと駅との接続が利用増につながると言えます。

【JR の利用頻度】



【駅までのバスが便利になったときの利用意向】

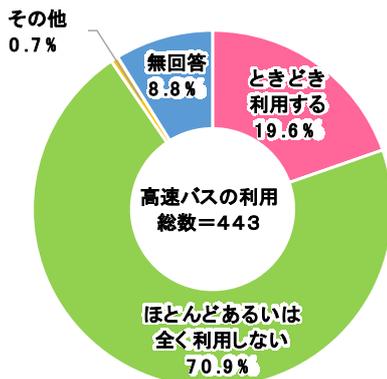
(JR をほとんどあるいは全く利用しない人を対象)



⑥ 高速バス利用について

- ・ 高速バスを「ときどき利用する」は 19.6%であり、JR と同様です。

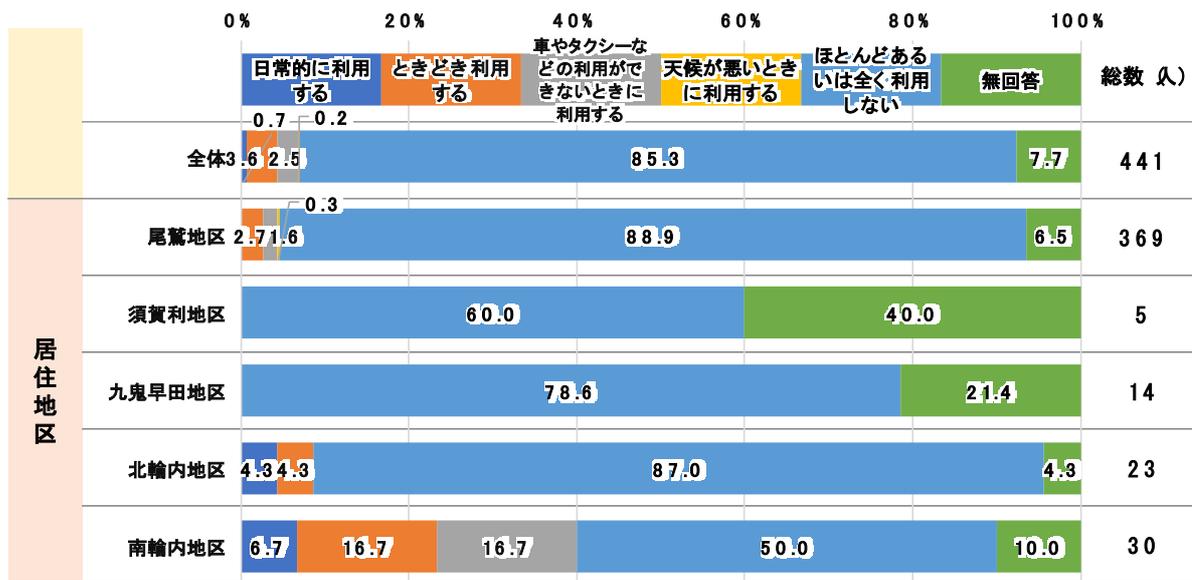
【JR の利用頻度】



⑦市内のバス（三重交通バス、ふれあいバス）利用について

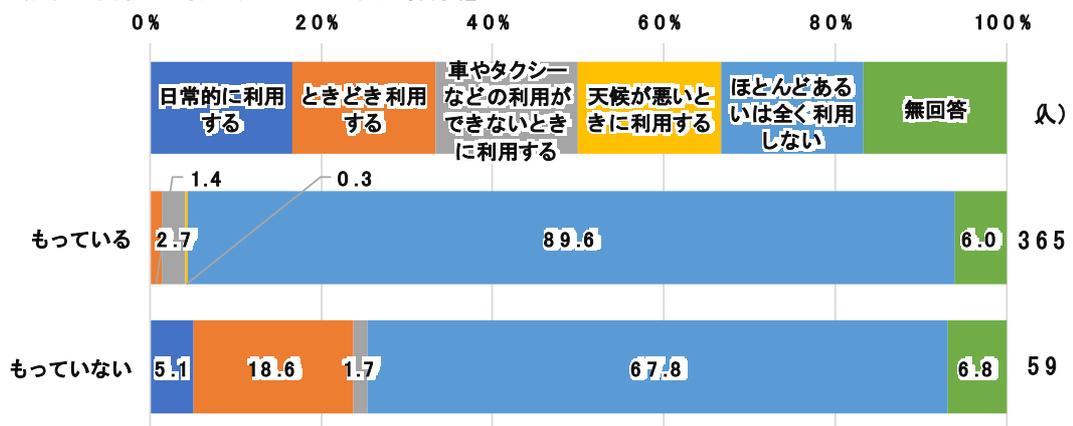
- ・バスを「日常的あるいはときどきでも利用する」は、合わせて7.0%であり、「ほとんどあるいは全く利用しない」が85.3%と大半を占めています。ただし、自動車運転免許証の有無別にみると、もっていない人の25.4%となり、免許証を持っていない人の重要な交通手段となっています。
- ・改善してほしいことは、「バスの運行本数を増やす」が各路線ともに最も多くなっています。

【バスの利用頻度】



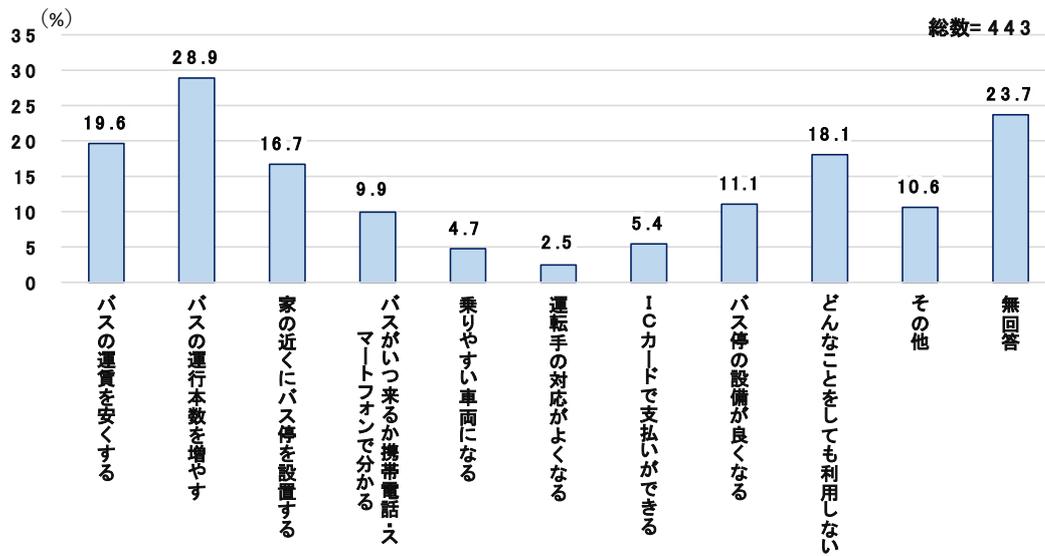
※地区無回答2件を除く

【自動車免許証の有無別のバス利用頻度】



※免許証の有無の無回答19件を除く

【バスを利用するための改善要望】

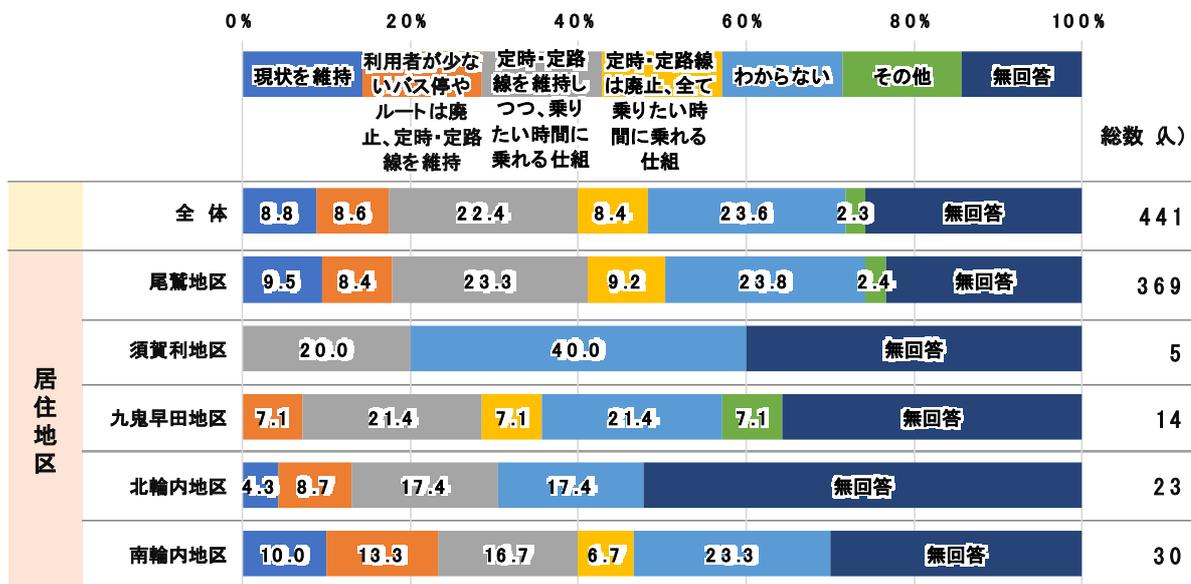


	合計	バスの運賃を安くする	バスの運行本数を増やす	家の近くにバス停を設置する	バスがいつ来るか携帯電話・スマートフォンで分かる	乗りやすい車両になる(ステップがないなど)	運転手の対応がよくなる	ICカード(キャッシュレス)で支払いができる	バス停の設備が良くなる(ベンチ、屋根など)	どんなことをしても利用しない	その他	無回答
尾鷲地区	369 人	7.2	10.4	6.8	4.0	1.5	1.1	2.3	4.1	7.1	3.7	8.4
	100.0 %	19.5	28.2	18.4	10.8	4.1	3.0	6.2	11.1	19.2	10.0	22.8
須賀利地区	5 人		1	2							2	2
	100.0 %		20.0	40.0							40.0	40.0
九鬼早田地区	14 人	5	5			1			2	2	1	4
	100.0 %	35.7	35.7			7.1			14.3	14.3	7.1	28.6
北輪内地区	23 人	2	4	2	3	2		1	4	5	3	5
	100.0 %	8.7	17.4	8.7	13.0	8.7		4.3	17.4	21.7	13.0	21.7
南輪内地区	30 人	8	14	2	1	3			2	2	4	8
	100.0 %	26.7	46.7	6.7	3.3	10.0			6.7	6.7	13.3	26.7

⑧定時・定路線のバス運行について

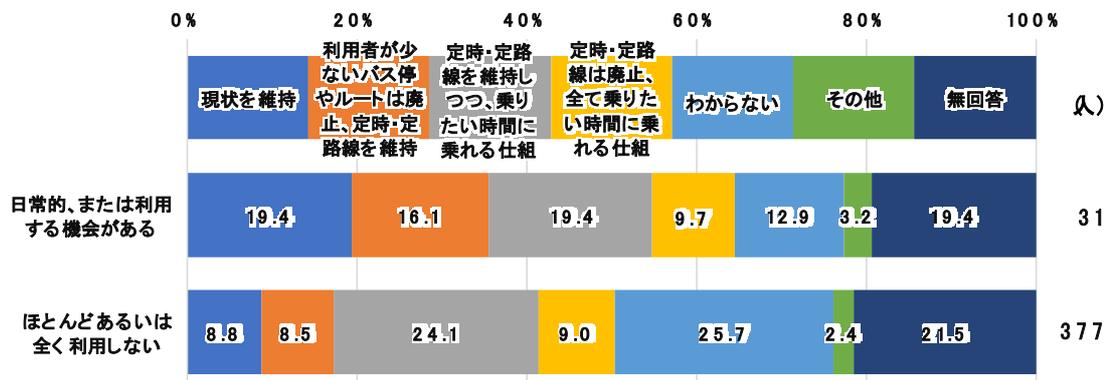
- ・「定時・定路線を維持してほしい」は合わせて 39.8%、「定時・定路線は廃止」8.4%よりも多く、多くの方が定時・定路線を支持しています。中でも、「定時・定路線を維持しつつ、それを補う形で、乗りたい時間に載れるような新しい仕組みを一部に取り入れて欲しい」が22.4%で最も多くなっています。
- ・バスの利用頻度別にみると、利用している人は54.9%が維持を希望しており、廃止は9.7%しかありません。

【地区別・定時・定路線のバス運行についての意見】



※地区無回答2件を除く

【市内バス利用頻度別の意見】

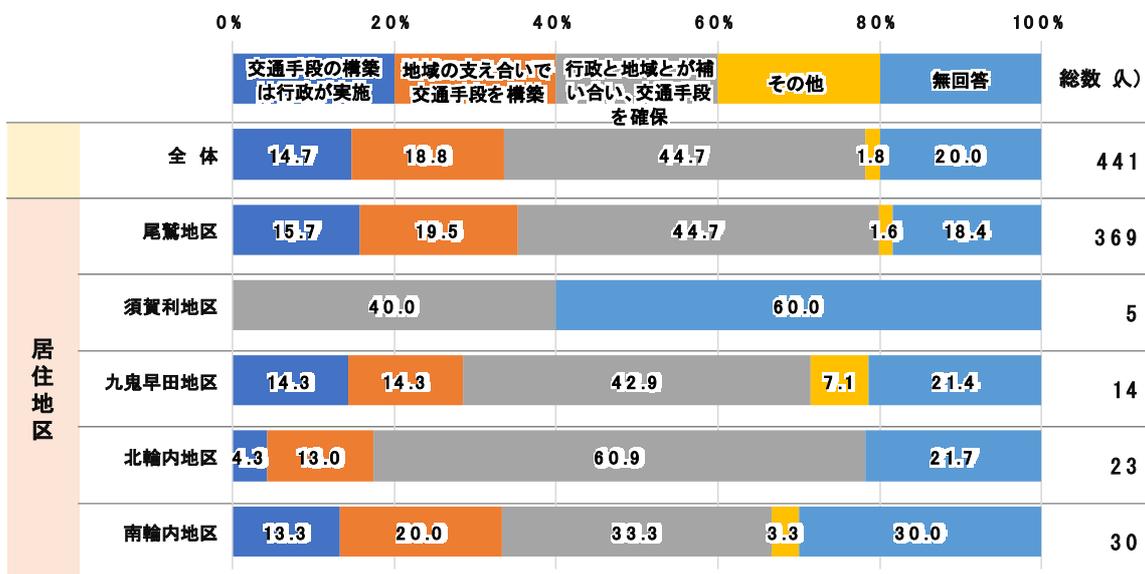


※市内バス利用について無回答の35件を除く

⑨ デマンド交通の実施主体について

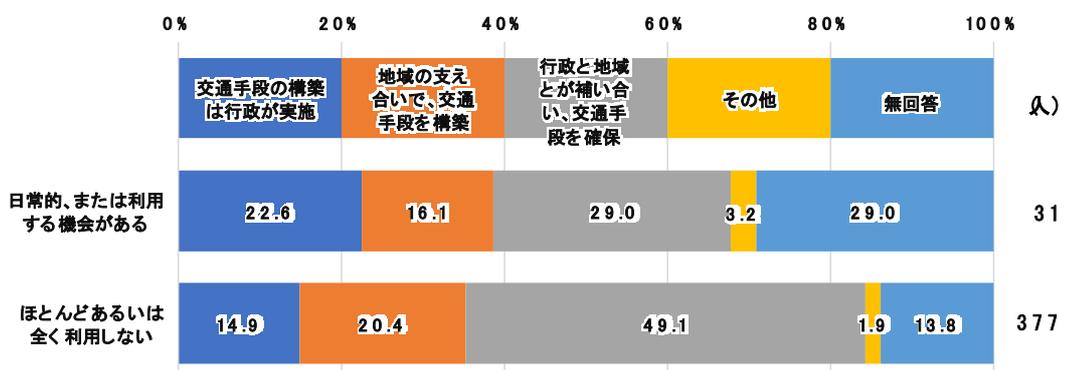
- ・「行政と地域とがそれぞれ補い合いながら、交通手段を確保していくべき」が 44.7%で最も多く、次いで「地域の支え合いで交通手段を確保すべき」が 18.7%となっています。合わせると地域団体の力をデマンド交通の手段として取り入れていくことに賛成する意見は 63.5%と大半を占めています。
- ・地区別には、北輪内地区で 60.9%の人が、行政と地域団体でデマンド交通の仕組みを構築していくことに賛成しています。
- ・利用頻度別では、「利用している」人は「交通手段の構築は行政が実施すべき」の割合がやや高くなっています。

【デマンド交通の実施主体についての意見】



※地区無回答 2 件を除く

【市内バス利用頻度別の意見】

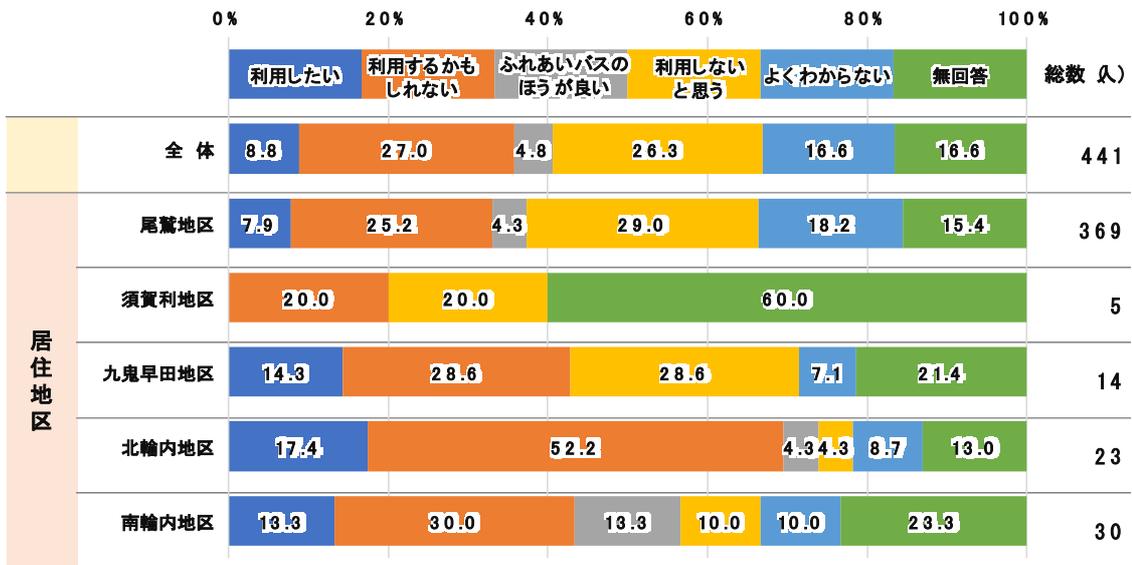


※市内バス利用について無回答の35件を除く

⑩デマンド交通の利用について

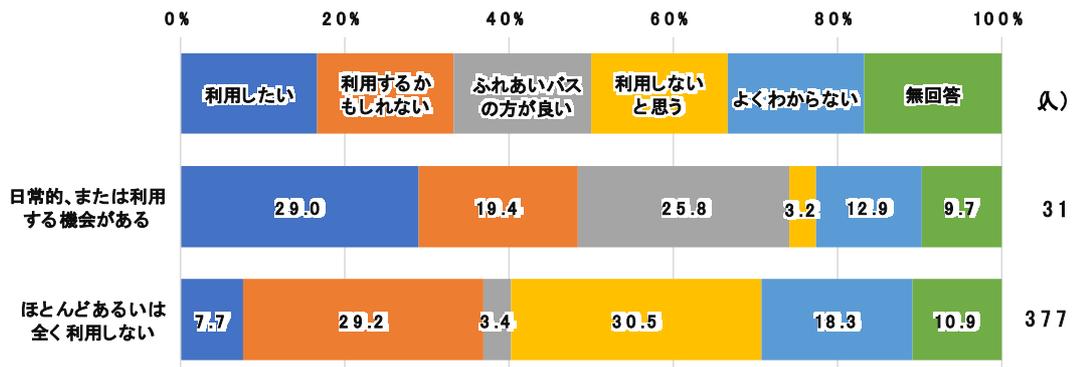
- ・「利用したい」「利用するかもしれない」を合わせて35.8%であり、3人に1人は利用の意向があります。
- ・地域別には、北輪内地区の利用意向が69.6%と高くなっています。
- ・市内バスの利用頻度別では、市内バスを利用する人では、デマンドを利用したいは48.4%と半数を占めていますが、「ふれあいバスのほうが良い」が25.8%あるため、ふれあいバスの運行にも配慮した取組が必要といえます。

【デマンド交通の利用意向】



※地区無回答2件を除く

【市内のバス利用頻度別のデマンド交通利用意向】

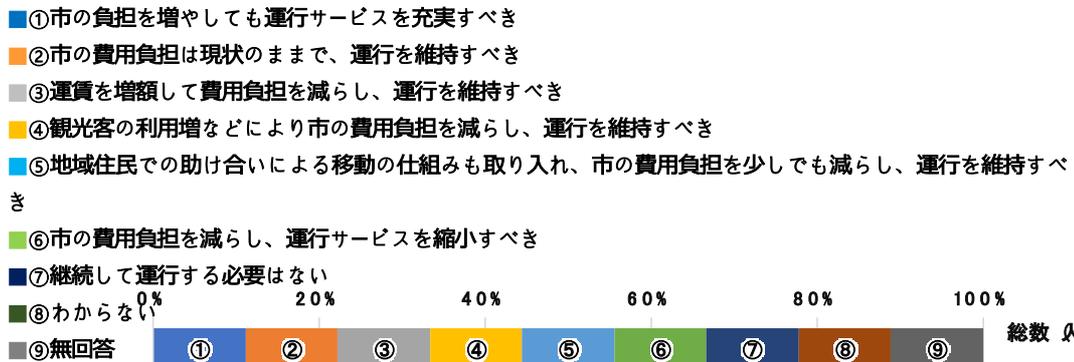


※市内バス利用について無回答の35件を除く

⑪公共交通の費用負担について

- ・最も多いのは「地域住民での助け合いによる移動の仕組みも取り入れ、市の費用負担を少しでも減らし、運行を維持すべき」20.8%、次いで「市の費用負担は現状のままで、運行を維持すべき」16.0%となっています。運行の充実・維持に賛成する人は60.4%となっています。一方、運行サービスの縮小・必要ないという人は12.0%であり、多くの人が運行の充実・維持を望んでいます。
- ・年齢別にみると、40歳代と60歳代で運行の充実・維持を望む割合がやや高くなっています。

【市が公共交通の費用負担をしていることについて】

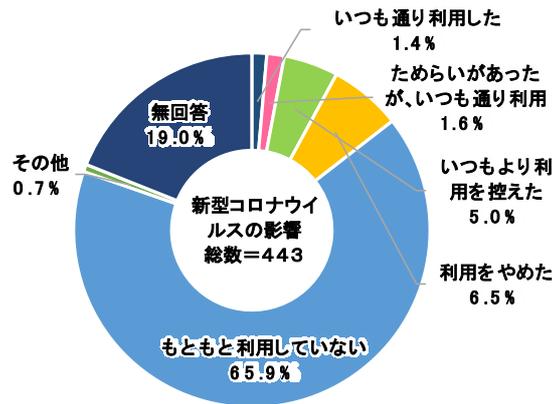


※年齢不詳6件除く

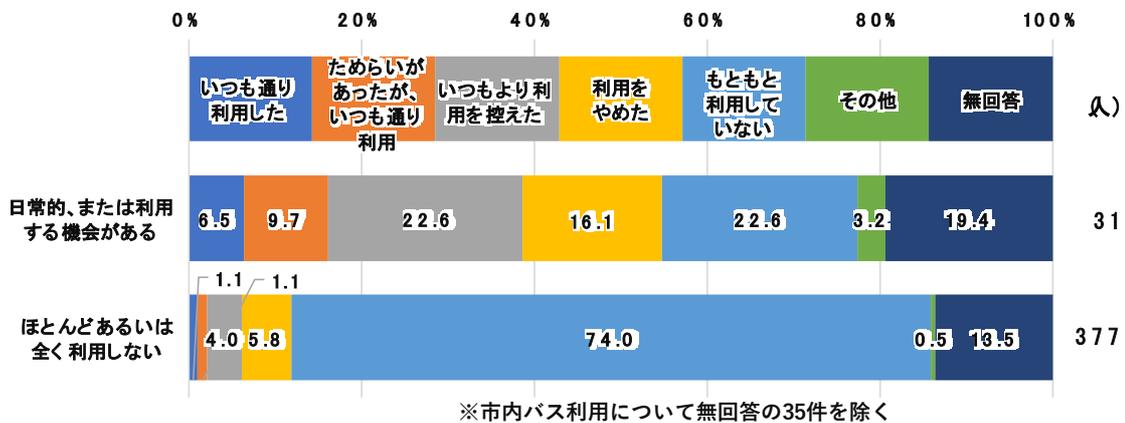
⑫新型コロナウイルス感染症の影響について

- ・コロナ禍での公共交通の利用について影響を聞いたところ「利用をやめた」6.5%、「いつもより利用を控えた」5.0%となっています。一方、「いつも通り利用した」「ためらいがあったが、いつも通り利用した」は合わせて3.0%でコロナ禍は多くの人に影響を与えたことがわかります。
- ・市内バスの利用頻度別でみると、「利用する」人の38.7%が、公共交通の利用を控えたり利用をやめたりしていることが見て取れます。

【新型コロナウイルス感染症による公共交通利用への影響】



【市内バス利用頻度別の公共交通利用への影響】



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

ふれあいバスの利用者特性、利用実態等を把握し、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

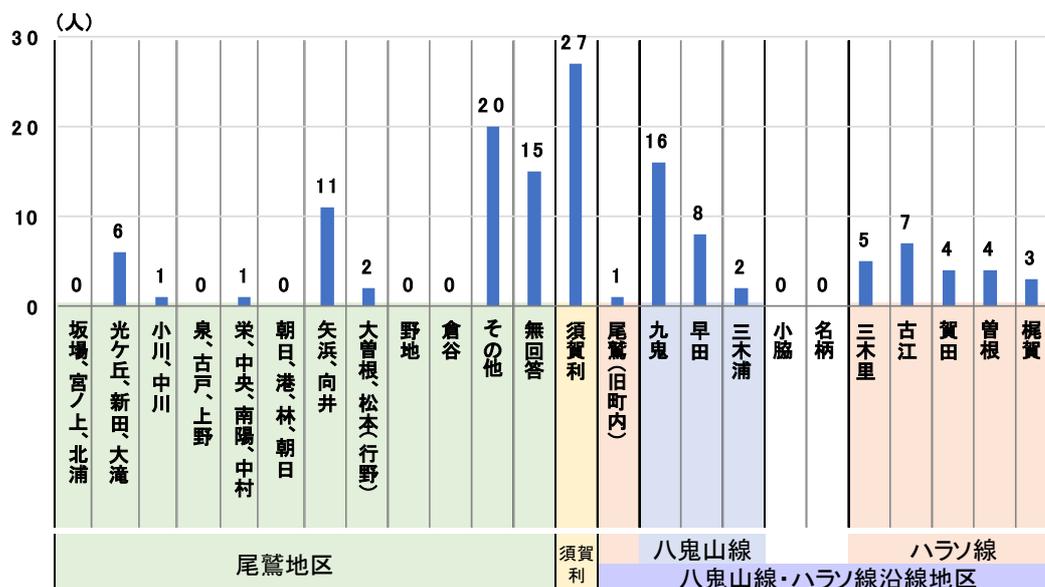
調査期間	令和3年11月
調査対象	ふれあいバス利用者
調査方法	バス車内でのヒアリング及びアンケート配布・回収
回答数	尾鷲地区 56 票、須賀利地区 27 票、八鬼山線 28 票、ハラソ線 24 票 合計 135 票

(2) 調査結果

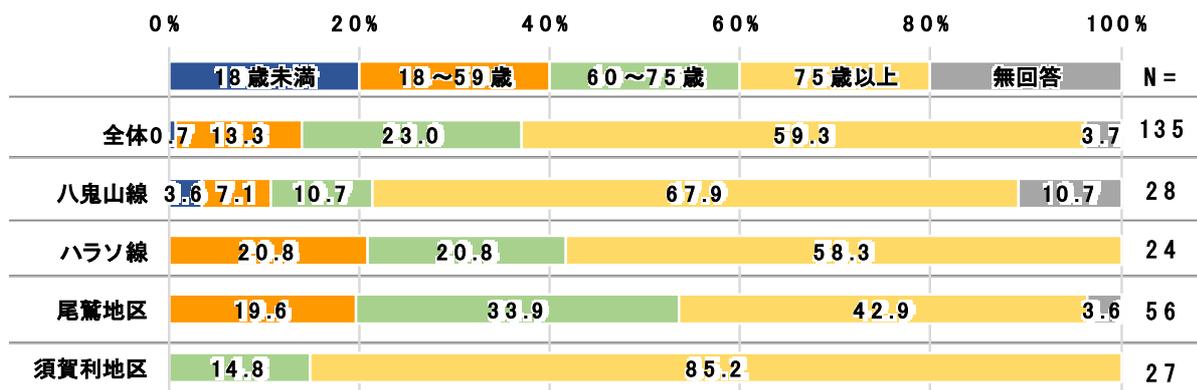
①回答者属性

・尾鷲地区の回答者が最も多くなっています。年齢別では75歳以上が59.3%となっており、60歳以上で82.3%を占めています。

【居住地】



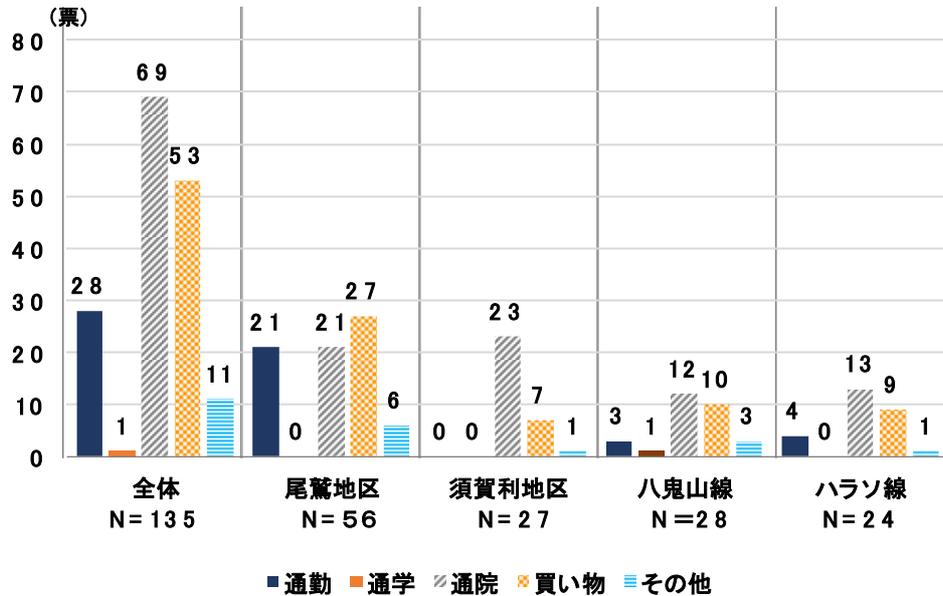
【年齢】



②利用目的（複数回答）

・全体では、通院での利用が最も多く、全バス利用者の半数以上となっています。次いで買い物、通勤での利用となっています。通勤での利用は尾鷲地区に集中しています。通院や買い物といった生活の用を足すための利用が中心になっています。

【利用目的】



【須賀利地区のみ】

須賀利地区では、尾鷲市内へ向かう人の方が紀北町へ向かう人よりも多くなっています。尾鷲市内へ通院のために利用している人が最も多く 21 人という結果でした。

(人)

	尾鷲市	紀北町	合計
通院	21	9	30
買い物	6	2	8
その他	1	0	1
合計	28	11	39

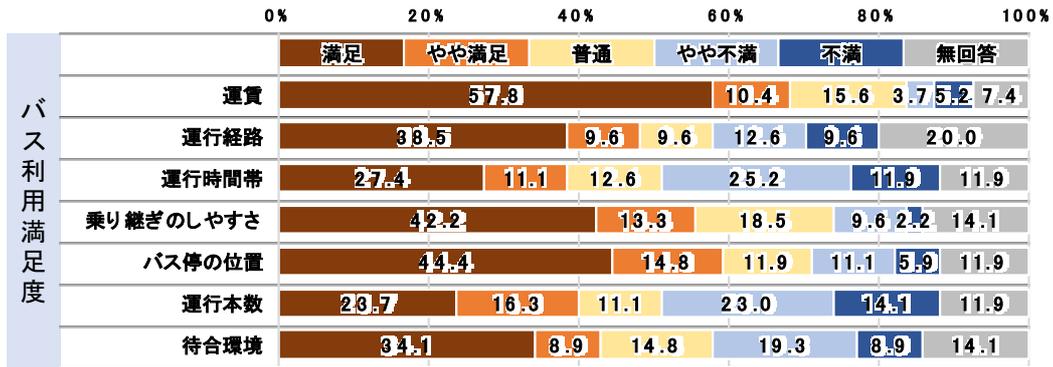
※通院先、買い物先として尾鷲市、紀北町両方を選択している回答を含むため、上記のグラフと合計数は一致しません。

③利用の満足度

- ・「満足」「やや満足」が「やや不満」「不満」よりも多いのは、運賃（満足とやや満足合わせて68.2%）、運行経路（同48.1%）、乗り継ぎのしやすさ（同55.5%）、バス停の位置（同59.2%）及び待合環境（43.0%）です。
- ・一方、運行時間帯は満足38.5%に対して不満37.1%、運行本数は満足40.0%に対して不満37.1%であり、この2項目は意見が分かれています。

【バス利用の満足度（全体）】

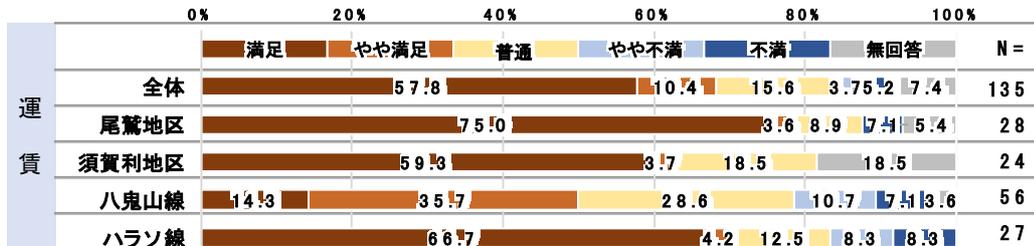
N=135



【項目ごとの地区別満足度】

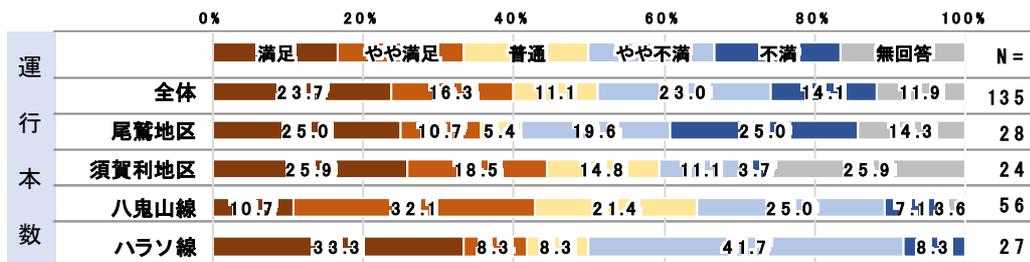
《運賃》

尾鷲地区、須賀利地区、ハラソ線では満足が6割を超えており、八鬼山線では5割に留まっています。



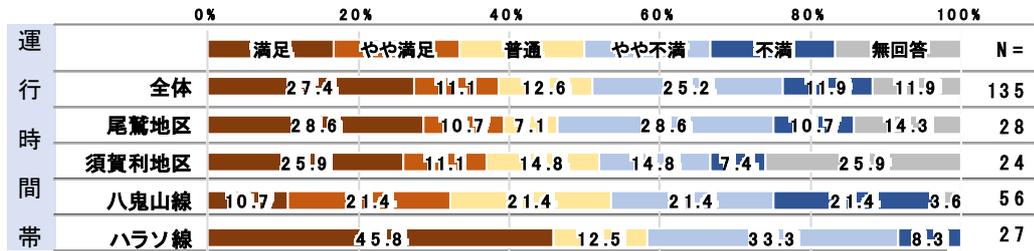
《運行本数》

尾鷲地区とハラソ線では不満に感じている人が44.6%、50.0%となっており、満足している人よりも不満を感じている人の方が多く結果となっています。



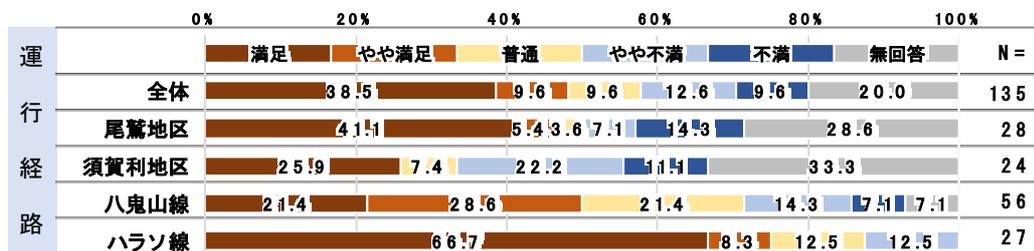
《運行時間帯》

全体では「満足」「やや満足」で38.5%、「やや不満」「不満」で37.1%となっており、ほぼ同じ割合となっています。特に八鬼山線で不満と感じている人が多く、42.8%となっています。



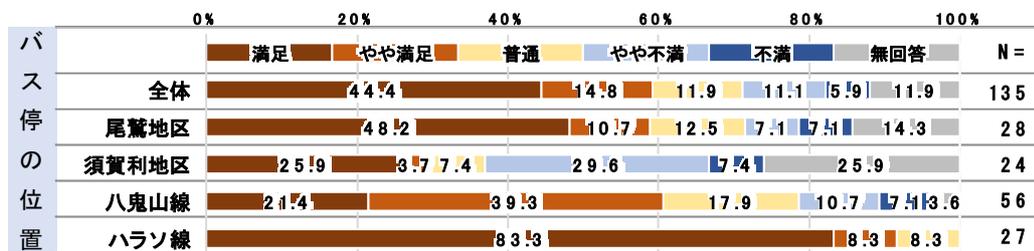
《運行経路》

ハラソ線は満足度が75.0%と高く、須賀利線では25.9%と低くなっています。



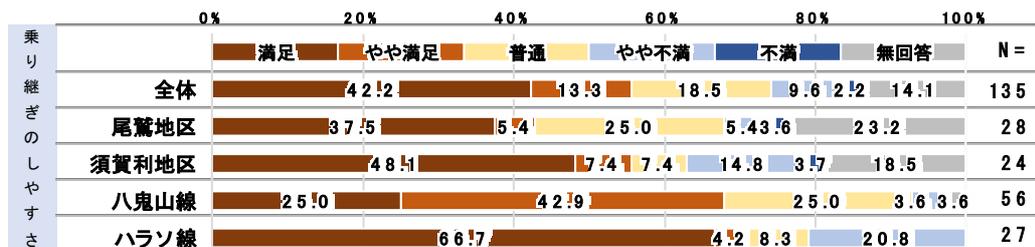
《バス停の位置》

全体では「満足」「やや満足」で59.2%となっており、評価されていますが、須賀利地区では満足度が29.6%、不満が37.0%で上回っています。



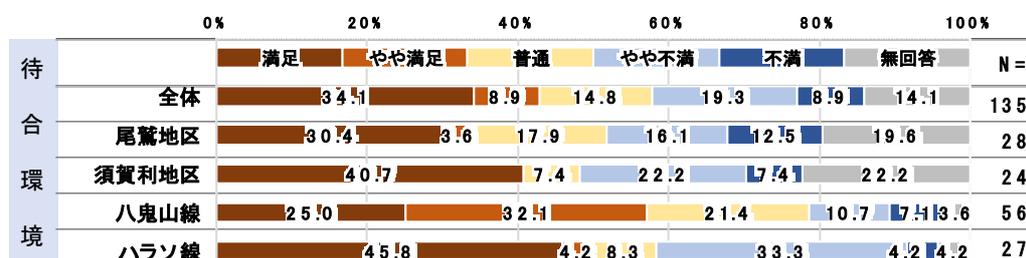
《乗り継ぎのしやすさ》

全体では「満足」「やや満足」で55.5%となっており、評価されています。八鬼山線やハラソ線では満足度が高く6割を超えていますが、尾鷲地区ではやや満足度が低く42.9%となっています。



《待合環境（イス・屋根など）》

全体では「満足」「やや満足」で43.0%、「やや不満」「不満」で28.2%であり、不満が一定程度あります。八鬼山線、ハラソ線は満足度が高く5割を超えています。尾鷲地区では満足度が低く34.0%となっています。



④改善要望

・地区ごとに以下のような要望があります。

地区	主な意見
尾鷲地区	運行本数の増便。買物や通院のため、運行のない時間帯(11:35~16:00の間など)に増便を希望。
須賀利地区	島勝の郵便局までなどの運行経路を要望。 家の近くで降ろして欲しいなどの要望。
八鬼山線	運行本数の増便。買物や通院のため、運行のない時間帯に増便を希望。 瀬木山まで運行してほしい。 バス車両のステップが高い。
ハラソ線	運賃が高い。 運行本数の増便。買物や通院のため、運行のない時間帯に増便を希望。 バス停に屋根、椅子がほしい。

2-3 地域別懇談会

(1) 開催概要

令和3年12月17日～令和4年1月11日において地区別に公共交通に関する住民懇談会を開催しました。

	地区	場所	参加者	参加者内訳		内バス利用者	バス利用者内訳	
				男性	女性		男性	女性
1	賀田	賀田コミュニティーセンター	4	3	1	2	1	1
2	市中心部	市役所3階 第2・3委員会室	8	4	4	1	0	1
			1	0	1	0	0	0
3	曾根	曾根コミュニティーセンター	7	5	2	2	1	1
4	梶賀	梶賀コミュニティーセンター	3	3	0	0	0	0
5	行野	行野コミュニティーセンター	11	2	9	6	0	6
6	早田	早田コミュニティーセンター	6	2	4	5	1	4
7	九鬼	九鬼コミュニティーセンター	6	4	2	2	1	1
8	古江	古江コミュニティーセンター	26	9	17	16	6	10
9	大曾根	大曾根コミュニティーセンター	5	1	4	1	0	1
10	三木里	三木里コミュニティーセンター	8	0	8	5	0	5
11	矢浜	矢浜コミュニティーセンター	3	3	0	1	0	0
12	三木浦	三木浦コミュニティーセンター	2	1	1	2	1	1
13	須賀利	須賀利漁民センター	34	11	23	17	4	13
14	向井	向井ふれあい会館	2	2	0	0	0	0
		計	126	50	76	60	15	44

(2) 主な意見

地区	主な意見
賀田	<ul style="list-style-type: none"> ・賀田中奥へのバスは今後も継続してほしい。継続のためにデマンド型交通、乗合交通などの検討も行ってもよい。 ・バス停に押し車をおいておける場所が欲しい。 ・時間・曜日によってバスの乗車率が違うため、それに合わせて車体の大きさ・便数などを状況に応じて検討してもよい。 ・買い物ツアーなどの、地域住民と協力して利用促進をする取組を考えてもよい。 ・JRとの連携をできればしてほしい。 ・コロナや防犯の面の課題もあると思うが、スクールバスの活用を考えていってもよい。
中心部	<ul style="list-style-type: none"> ・光ヶ丘 9:41 のバスに乗って 11:16 着のバスで帰ってくるが、買物する時間が短い。12 時くらいのバスを運行してほしい。また、午後は、14 時の後は 16 時になってしまって時間がかかるので、15 時半くらいのバスにダイヤ変更してほしい。 ・道は狭いが、泉地区などにも運行してほしい。 ・デマンドなども含めて検討してほしい。 ・熊野市、紀北町などの例も参考にして検討してほしい。 ・この場で、バスのダイヤの見方を教えてもらったので、利用できることがわかってよかった。

地区	主な意見
曾根	<ul style="list-style-type: none"> ・通院などのため、ハラソ線の朝 1 便を尾鷲駅終点ではなく、瀬木山まで運行してほしい。 ・ハラソ線の運行時間が長くなったので短縮してほしい。(ただし、20分短縮しても利用者数は増えないという意見であった。) ・尾鷲総合病院前のバス停の整備は、大変喜んでいる。 ・バスのステップが高いので、乗るのが大変。もう少し低くしてほしい。 ・三木里駅でのバスのバックでの転回が怖い。 ・尾鷲駅で市内路線と接続して、いろいろなところに行けるようにしてほしい。 ・尾鷲総合病院に行くときも、バスが病院前まで行けるようになると良い。 ・「おとと」前のバス停で降りて尾鷲総合病院に行くときに、尾鷲総合病院前交差点の横断歩道の青信号が短いので長くしてほしい。 ・パーティハウス前の停留所にベンチを設置してほしい。 ・梶賀を 14 時に出るバスを 13 時頃にできないか。
梶賀	<ul style="list-style-type: none"> ・バスがいろんなところに行くようになったので、梶賀から尾鷲まで時間がかかるという意見があるが、どの地区も尾鷲市民なのだから、しょうがないという返事している。 ・尾鷲総合病院前のバス停が整備されるが、迎えに行くときには不便。 ・三重交通のバスをここに置いておけば、燃料費がかからないのではないか。 ・1 月から社協による買物支援バスが月 1 回運行になる。
行野	<ul style="list-style-type: none"> ・尾鷲駅発 11:33 と 16:06 の間があいているので、その間に 1 本ほしい。 ・紀伊松本発 12:21 と 16:39 の間に 1 本ほしい。 ・紀伊松本発 6:58 は早すぎる。病院が開いていない。これを 8 時前に変更してほしい。JR との接続を考えてのダイヤということであるが、買物や病院行きを優先してほしい。 ・自動車免許証を返納したら、ふれあいバス、三重交通バスの運賃が半額になる制度を知らない人がいる。周知をしたほうが良い。 ・仮にバス車両を 2 台に増やして便利にすれば、運行経費がかかることになるので、運賃を 100 円値上げしても良い。 ・乗合タクシー、介護タクシーも検討してほしい。 ・現行の天満ルートより、尾鷲駅・尾鷲総合病院ルートに変更してほしい。
早田	<ul style="list-style-type: none"> ・病院の受付の時間や、その後の帰りのバスとの時間の関係で、現在 9 時台に来ている朝 2 番目の便を、8 時台(8:30~8:45)にしてほしい。 ・本数を増やしてほしい。そうでなければ個々の住民のニーズをカバーできないと思う。時々このように、意見を聞いてダイヤ等の見直しを行っているが、それによってある人には逆に不便になり、利用者が減っている等のこともある。 ・おととと銀行の間の横断歩道の青信号の時間が短すぎる。足が悪いと青のうちに渡れない。 ・時刻表の文字が小さい。いろいろと書いてあるので、目が悪いと見えない。 ・ハラソ線と八鬼山線を間違えて乗る人が多い。尾鷲駅にバスが来る時間が数分しか変わらないので、間違えて乗ることの無いように工夫が必要だと思う。
九鬼	<ul style="list-style-type: none"> ・JR とバスの出発の時間をばらけさせてほしい。ばらけていれば、どちらかには乗れるようになる。

地区	主な意見
	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバスを使って、早田・九鬼のみを回ることはできないか。三木里まで回ると時間がかかりすぎる。 ・朝一番の利用者はどうなのか。九鬼は少ないと思う。早田と九鬼は学生もいないので、一番のバスの時間を遅くしてもよいと思う。 ・小さめのバスを使い、尾鷲とそれ以外をピストンで結んでどうか。尾鷲以外の町間での移動は少ないと思う。長い目で見るとバスの台数を足して、ピストン輸送にして良いと思う。 ・運行ルートについては、九鬼・早田と、三木里・三木浦を分ければよい。 ・早田の人が言うように、朝の2番目のバスは早くしてよいと思う。 ・バスの料金をもう少し安くしてほしい。
古江	<ul style="list-style-type: none"> ・朝9時に出て、尾鷲に10時に着く。尾鷲を出る時は12:40。その間が長すぎる。 ・尾鷲駅でふれあいバスに乗り換えているが、乗り換えなしで行きたい、全てのバスを瀬木山まで行くようにしてはどうか。 ・もし1便増えて5便になり10時にもバスがあるなら、時間をずらす人が出るかもしれないから、1台あたりの平均的な乗車人数が少なくなるかもしれない。すると、20人乗りでなく小さなバスでも運行できるかもしれないのでは。 ・古江の南から尾鷲へという話だが、4本のうちの1本くらいは賀田駅を通るものはあってもいいのではないか。 ・熊野の方へは行かないが賀田駅に14:19に着いた。古江方面へのバスは4分前(14:15)に出たばかり、その後は5時(17:03)まで無い。5分だけでもバスの発車を遅らせてもらえないか。 ・郵便局や農協へ行くのに賀田駅行きをストップされると困る。 ・バス停に椅子を置いてほしい。丸太を置いてくれるだけでよい。 ・「おとと」から病院へ行く時に信号が短すぎて、渡っている途中で信号の点滅が始まる。 ・2時半(2:25 古江発)のバスで行って帰りを4時(16:27 古江着)のくだりにすると、40分くらいしか買い物する時間がない。その時間帯を何とかしてもらえないか。 ・名柄の方へ行くにはハラソ線ではなく八鬼山線にできないか。 ・梶賀や曾根で運行する買い物支援バスを古江も参加できないか。
大曾根	<ul style="list-style-type: none"> ・尾鷲地区の巡回バスは、朝1本減らしてもいいので、時間帯は8時にしてもらいたい。松本発のバスも同じように8時台にしてほしい。 ・7時と9時の間に8時というのをつくって、帰りのバスを1時から1時半の間で1本出してほしい。朝を1本にしてもよいので。
三木里	<ul style="list-style-type: none"> ・ハラソ線三木里発9:30で尾鷲に行って病院、買物をするが、帰りの尾鷲駅12:40のバスまで待ち時間が長いので、12時くらいのバスを運行してほしい。以前には12時のバスがあったが、改正で不便になった。 ・イオン前(コンビニ前)のバス停に屋根を作ってほしい。 ・尾鷲中心部のエディオン前(国道矢浜)では、バス停がどこにあるのかわからない。 ・盆正月の利用が多いときには、臨時便を出せないか。 ・三木里駅8:52の汽車に間に合うようなバスを運行してほしい。 ・社協の買物バスと調整する方法もあると思う。ただし、三木里には地元のお店があるので、

地区	主な意見
	<p>社協の買物バスは調整に時間がかかっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三木里駅で、ハラソ線と八鬼山線がほぼ同時刻に出発する(ハラソ線 9:33 発、八鬼山線 9:26 発)。間違えることがあるので、経路を書いておいてほしい。 ・小回りの利く方法を考えてほしい。また、言ったことが反映されているとうれしい。
矢浜	<ul style="list-style-type: none"> ・八鬼山・ハラソ線の国道矢浜のバス停が遠い、消防を上がったところにもう一個作ってけると良い。 ・年を取ると病院通いの人が多いと思うので、総合病院へ直接行って帰ってくるのできるようなものがあると良い。また病院の通院のためにタクシーなどの割引があると良い。 ・市役所などのバス停の位置をもう少し目的地に近くはできないか。 ・空のバスが走っていることが気になる。そうなのであればそれを減らして、乗る人にデマンド型のようにすればよいと思う。 ・バスがどのようなルートを通って目的地に行くかがわからないので、ルートがわかりやすいように、バス停でもそれがわかるようにした方が良いのではないか。 ・12 時と 15 時の間にバスを一本増やしてほしい。
三木浦	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者になっているとお手洗いが近くなる。長時間乗っていることがつらいので、九鬼の駅で 3 分間のトイレ休憩時間を取るなどしても良いと思う。 ・今のダイヤだと、行のバスと帰りのバスの時間の関係で、夜に一杯飲んで帰る時間がない。学生に合わせているとのことであるが、現在では子供の送り迎えは親がしているので、少し変えても良いのではないか。 ・欲を言うと 14 時のバスに乗ると、帰りのバスの時間を考えると、お墓参りに行くなどする際に花を買うなどをする時間がない。買い物などをする時間など、もう少し次のバスへの間の時間があると良いと思う。 ・三木里の病院前に来る八鬼山線とハラソ線の発車時間が少ししか変わらず、乗り間違いをしそうになる。 ・中山のバス停は年間に 1 人しか利用しておらずなくてもよい。
須賀利	<ul style="list-style-type: none"> ・教員住宅の解体を要望しているので、その場所にバス停を設置し、防潮堤の前の土地で転回するなど、現行の旧小学校前のバス停より奥まで運行してほしい。 ・乗車するときはバス停でよいが、帰りの便で降りるときには、好きなところで降りることはできないか。 ・島勝の診療所、郵便局までバスを運行できないか。足の悪い利用者が多いので、島勝バス停から歩くのが大変。 ・尾鷲地区から帰りの直行便をほしい。
向井	<ul style="list-style-type: none"> ・観光のことを考えて、将来的にはブルーベリー農園までルートを伸ばしても良いと思う。 ・尾鷲マルシェなどとのイベントと合わせたダイヤの設定や、そういったイベントのある日は臨時便を出すなどを検討しても良いと思う。 ・熊野古道センター前から乗ると 300 円、向井小学校前から乗ると 200 円、わずかな距離の違いで料金が変わる。 ・昼から夕方までにもう一便あると助かる。また、天満方面はない便もあるが、全てない方が便利である。

第3章 前計画の達成状況評価

3-1 前計画の計画目標達成状況

前計画で設定している数値目標における達成状況は以下のとおりです。

(1) ふれあいバスの利用者満足度

平均で目標達成していません。須賀利地区では、平成29年10月に地域のニーズに応じて尾鷲総合病院への直行便を設定したことで評価が高くなりましたが、直行便の増便や停留所の増設などの新たなニーズがあり、令和3年度で満足度が下がったものと思われます。八鬼山線、ハラソ線については、令和元年10月に実施したダイヤ改正において、三木浦～三木里間の接続強化、賀田中奥への延伸等を実施しましたが、以前のほうが良かったという声もあり、評価が上がりませんでした。尾鷲地区においては増便要望等があり、評価が上がりませんでした。

(2) 地区センター管内から尾鷲高校への通学確保

通学時間帯の便を確保していますが、地区センター管内の学生数が減少しているため、実績値が減少しています。

(3) 公共交通利用者数

計画時よりも減少傾向であり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響で大幅に減少しています。

(4) ふれあいバスの尾鷲駅での乗降者数

尾鷲駅での接続を考慮したダイヤ編成等により、令和元年度に目標達成しましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響等により目標未達成となっています。

(5) ふれあいバスの観光拠点での乗降者数

熊野古道イベントに合わせた利用案内など、観光施策と連携してきたことから目標達成しています。

■ 前計画目標の達成状況

達成状況 ○：達成 △：未達成

	指標	計画時 (H28)	R1	R2	R3 (途中)	R3 目標値	達成状況	
1	ふれあいバスの利用者満足度	八鬼山線	0.74	0.10	0.74	0.41	-	△
		ハラソ線	0.91	0.54	0.84	0.93	-	
		尾鷲地区	0.89	0.75	1.69	0.66	-	
		須賀利地区	0.69	1.07	0.55	0.66	-	
		平均	0.81	0.61	0.96	0.67	0.85	
2	地区センター管内から尾鷲高校への通学確保(バス利用率)	26%	30% 10人中3人	25% 4人中1人	0% 1人中0人	30%	△	
3	公共交通利用者数 (目標は計画時の実績を維持)※1	ふれあいバス	57,000人	55,604人	47,351人	-	57,000人	△
		尾鷲長島線	60,197人	57,780人	35,754人	31,400人	60,197人	△
		島勝線	48,351人	46,064人	29,471人	22,797人	48,351人	△
		松阪熊野線	34,018人	32,557人	19,082人	14,376人	34,018人	△
4	ふれあいバスの尾鷲駅での乗降者数	8,052人	9,893人	8,013人	-	9,259人 (15%増)	△	
5	ふれあいバスの観光拠点での乗降者数※2	3,805人	4,758人	5,112人	-	4,375人 (15%増)	○	

※1 尾鷲長島線、島勝線、松阪熊野線については、前年10月～当年9月までの利用者数

※2 熊野古道センター及び夢古道尾鷲前バス停の年間乗降者数

3-2 事業の実施状況

地域公共交通網形成計画で設定している事業の実施状況は以下のとおりです。

事業の実施により、利用者数の増加や利用促進につながったといえますが、一部の事業は未実施のため、今後実施方法等を検討する必要があります。また、事業実施による効果が継続して期待される事業については、事業を継続することが必要です。

■ 事業の実施状況と今後の方向性

○：実施 △：未実施

方針	目標	事業	実施状況	今後の方向性
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、新たな生活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	○ 平成 29 年 10 月より4路線で路線とダイヤの一部改正。令和元年 10 月よりハラソ線、八鬼山線で路線とダイヤの一部改正。	継続
		①-2 スクールバスの利活用	△ 未実施	継続
		①-3 総合時刻表の作成	○ 路線、ダイヤ変更に合わせて改正。	継続
		①-4 運転免許自主返納の促進	○ 平成 30 年度より運転免許自主返納者に対する割引制度を実施。	継続
		①-5 観光イベントなどと連動した情報発信	○ 熊野古道イベントに合わせた利用案内などを実施。	継続
		①-6 みえエコ通勤デーのPR 促進	△ 未実施	継続
		①-7 バスの乗り方教室等の開催	△ 未実施	継続
		①-8 バス停の乗車環境の整備	○ 尾鷲病院前の停留所を移設し、新たに路側帯を設け、安全に乗降車できるように改善。	継続
		①-9 利用者アンケート等の継続実施	○ 毎年実施し、路線、ダイヤの改善に反映。	継続
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	②-1 JR 紀勢本線の利用促進	○ 毎年実施。南紀・東紀州交通対策委員会と連携し金山総合駅にて JR 紀勢本線利用促進 PR 活動を実施。	継続
		②-2 尾鷲駅前広場ロータリーの車動線整備	○ 平成 29 年 10 月よりハラソ線、八鬼山線の尾鷲駅への乗り入れを行い、車動線を整備。	完了
		②-3 路線バスの維持・再編	○ 関係者と連携し、路線維持に努めた。	継続
		②-4 ウェブサイトによる乗継情報の提供	○ インターネットを通じたバスの乗継情報の掲載を実施。今後、標準的なバス情報フォーマットの活用等により、利便性を高めることが必要。	継続
	③ 観光施策等と連携した公共交通ネットワーク形成	③-1 観光客向けの公共交通利用情報の提供	○ 観光チラシなどへのバス利用の掲載を実施。今後、標準的なバス情報フォーマットの活用等により、利便性を高めることが必要。	継続
		③-2 民間事業者との連携による利用促進	○ スーパーとのタイアップ事業を継続しているが、拡大には至っていない。	継続

3-3 前計画の評価

前計画の計画目標は、通学の利用率や利用者数が人口減少の影響等により目標未達成ですが、ふれあいバスの満足度が施策の実施により上昇していること等から概ね良好な結果といえます。

事業については、多くの事業を実施したことにより成果があったといえますが、一部未実施の事業については、その必要性、効果が期待されることから、今後実施していく必要があります。

第4章 課題の整理

これまでの調査結果をもとに、課題を以下のように整理します。

4-1 尾鷲市の公共交通を取り巻く課題

(1) 路線維持に向けて、効率的かつ利便性の高いバス路線再編

本市人口は減少傾向であり、超高齢社会が進行しています。高齢化率は増加傾向となっており、老年人口（65歳以上人口）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。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ます。また、JR、路線バス、ふれあいバスは利用者数が減少傾向であり、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。

そのような状況の中で、路線バスの輸送量は幹線系統の補助要件を満たすことが厳しくなっており、通学及び昼間利用者の利用促進、観光需要の取り込み、路線の見直し等の検討が必要となっています。

また、ふれあいバスの収支率の低下により、市の費用負担額は増加傾向にあり、今後さらなる人口減少が見込まれる中で、路線維持の方策を検討する必要があります。

市民の日常生活を維持するためには公共交通の確保は必要不可欠であり、アンケート調査や市民懇談会におけるニーズ把握では、ふれあいバスの増便、バス停の新設・移設・廃止、ルートの延伸、車両やバス停等の環境の整備など、様々な要望が出されています。

こうした市民ニーズも踏まえ、持続可能で効率的かつ利便性の高い運行となるバス路線再編を行うことが必要です。

(2) 観光振興等のまちづくりとの連携

紀勢自動車道及び熊野尾鷲道路の開通により本市へのアクセス利便性が高まっていることもあり、新型コロナウイルス感染症以前の観光入込客数は増加傾向となっています。

このことから通勤・通学、買物、通院等の日常生活の公共交通利用者数を増加させることはもとより、世界遺産熊野古道のほか、熊野古道センター、夢古道おわせ等の観光資源との連携や、集客交流人口の拡大を図るため取り組みを進めている中部電力尾鷲三田火力発電所跡地の活用等、なお一層の観光利用を促進することによって公共交通利用者数の増加に向けて取り組んでいくことが必要です。

このため、観光客が利用しやすい仕組みや情報提供を強化し、公共交通の活性化を推進することが必要です。

(3) 交通弱者対策の推進

少子高齢化・過疎化が進展する中、高齢独居や高齢者のみ世帯が増加しており、バス停までの移動が困難な方や、他の移動手段を利用するには経済的に困難な方など、要介護認定を受けるほどではないが、既存の公共交通を利用できない交通弱者の移動手段をどう支えるかが課題となっています。

このことから交通弱者対策について、福祉分野と連携した公共交通施策を推進していくことが必

要です。

(4) 輸送資源の総動員

持続可能な公共交通の仕組みを構築するためには、既存の交通事業者との連携はもとより、社会福祉協議会による買物支援との連携やスクールバスの活用などを検討することが必要です。このような輸送資源を総動員し、有効活用することによって効率的な運行やサービスの拡大が可能となります。

(5) 地域との協働による取組の推進

少子高齢化・過疎化が進展する中、公共交通を維持していくためには、行政と地域住民、交通事業者が連携して取り組むことが必要不可欠であり、それぞれが役割分担しながら、地域にとってより良い公共交通を実現していくことが必要です。

(6) 先進技術の活用

公共交通分野においては、MaaS、自動運転、AI 配車、キャッシュレス化など、先進技術を活用した新たな取組が進んでいます。幅広い利用者ニーズに対応するとともに、市民や観光客等の利用者数を確保していくためには、MaaS 等の取り組みを積極的に推進していくことが必要です。

4-2 路線別の特性と課題

路線別の現状特性、実態調査結果を踏まえ、路線別の利用特性・課題を整理します。

		主な特性・課題
鉄道		・利用者は減少傾向であり、利用促進が必要。
高速バス・路線バス		・路線バス利用者は減少傾向。昼間利用や観光利用も含めた利用促進が必要。
ふれあいバス	八鬼山線	・年間利用者数は、減少傾向。維持するための再編が必要。 ・尾鷲総合病院や市街地内施設への利用が多い。 ・運行本数の増便、瀬木山までの延伸等の要望がある。
	ハラソ線	・年間利用者数は、減少傾向。維持するための再編が必要。 ・尾鷲総合病院や市街地内施設への利用が多い。 ・運行本数の増便、ルートの短縮、瀬木山までの延伸等の要望がある。 ・尾鷲市社会福祉協議会による買物支援移送サービス（梶賀町、曾根町）が開始。（令和4年1月から）
	尾鷲地区	・年間利用者数はやや増加傾向。 ・バス停「尾鷲総合病院」、「光ヶ丘」、「夢古道おわせ前」の利用が多い。 ・運行本数の増便、ルートの短縮、泉地区などへの路線延伸の要望がある。
	須賀利地区	・年間利用者数はやや増加傾向。 ・島勝の郵便局・診療所までの運行、西の浜地区への延伸、フリー降車、尾鷲地区からの帰りの直通便の要望がある。
タクシー		・バスの再編と連携した取組の検討が必要。

第5章 計画の方針と目標

5-1 地域公共交通の将来像

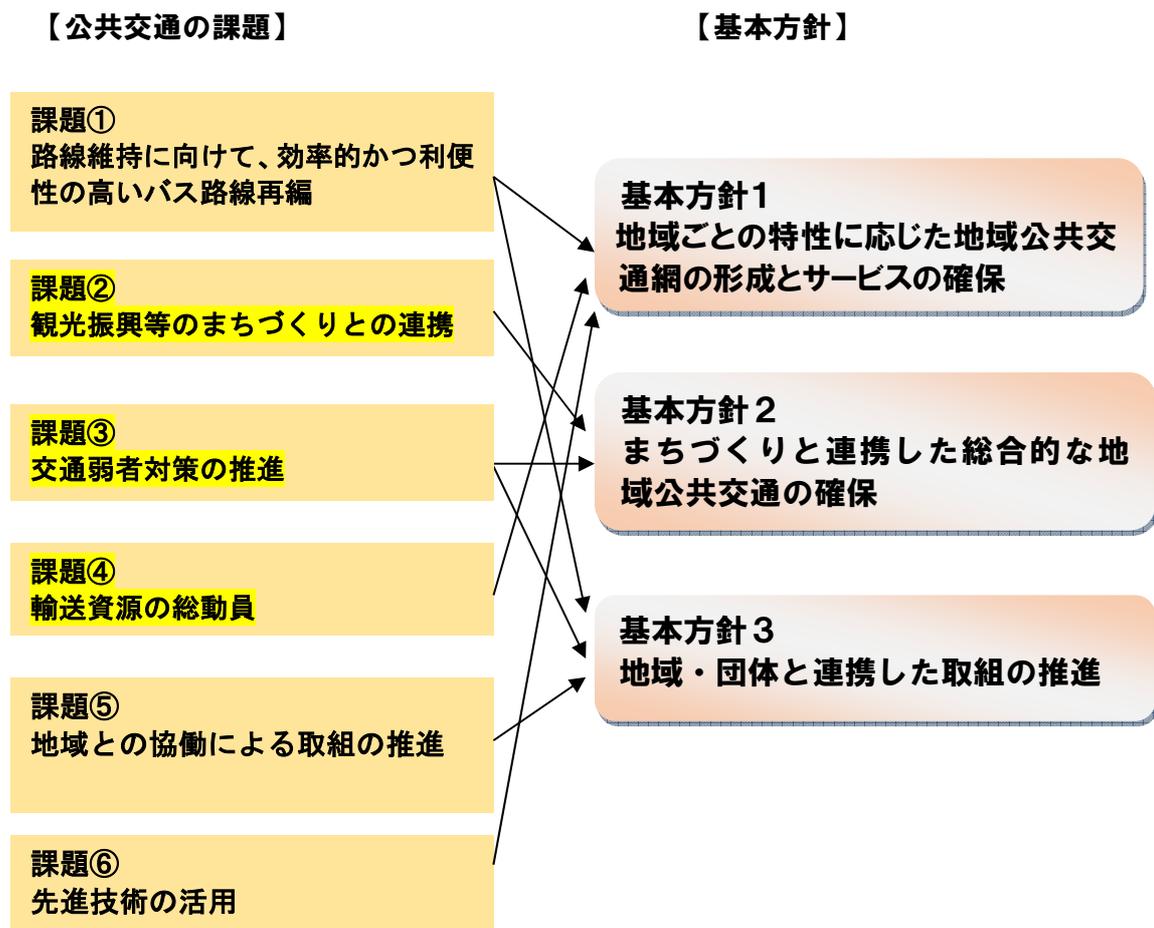
「第7次尾鷲市総合計画」におけるまちの将来像、関連計画における公共交通の位置づけ及び地域公共交通の課題を踏まえ、地域公共交通の将来像を次のように設定します。

《地域公共交通の将来像》
持続可能で、誰もが快適に利用できる公共交通を目指します

- ・市民の暮らしを支える地域公共交通の路線を維持します。
- ・観光、福祉、教育と連携して超高齢化社会に対応した公共交通を確保します。
- ・地域・団体との連携により持続可能な地域公共交通を確保します。
- ・MaaS等の取組を推進し、新たに利用しやすい公共交通を目指します。

5-2 基本方針と基本目標

地域公共交通の将来像を実現するための基本方針と基本目標を次のように設定します。



基本方針1**地域ごとの特性に応じた地域公共交通網の形成とサービスの確保**

- ・鉄道、高速バス、路線バス、ふれあいバス、タクシーが相互に連携して利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。
- ・ふれあいバスは、尾鷲地区、須賀利地区、八鬼山線、ハラソ線の利用者の移動ニーズを踏まえ、尾鷲市街地までのルートを確認するとともに、鉄道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します。

《基本目標》**○市民満足度の向上**

市民の公共交通に対する満足度を高め、住民の利用率向上、新たな利用者の増加につなげます。

○持続可能性の向上

ふれあいバスの収支率を向上させ、運行経費に係る市の負担額の増加を抑制することにより、公共交通の持続可能性を高めます。

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**

- ・観光施策との連携により観光利用の増加を図り、公共交通利用者の増加につなげます。
- ・公共交通と福祉分野との連携した取組を進めます。
- ・教育分野との連携により、スクールバスの有効活用について検討します。
- ・MaaSの取組など、新たなサービス提供により、利用しやすい魅力的な地域公共交通を目指します。

《基本目標》**○観光利用の促進**

ふれあいバスの観光利用者数の増加を目指します。

○新たな移動形態の推進

尾鷲市社会福祉協議会等、多様な主体との連携を図り、住民の移動サービスの充実を図ります。
また、自動運転やMaaSなどの最新技術の動向を踏まえ、地域への適用について研究します。

基本方針3**地域・団体と連携した取組の推進**

- ・地域・団体と連携し、利用促進活動に取り組むことにより、公共交通の魅力を発信し、利用者数の増加を目指します。

《基本目標》**○利用促進活動の継続**

公共交通の利用促進活動を継続して実施することにより、利用者の増加を目指します。

○公共交通の魅力発信

日常生活における公共交通の魅力を発信します。

5-3 地域公共交通ネットワークの必要性

少子高齢化・過疎化が進展する中で、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、移住・定住を促進するうえで、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

JR紀勢本線、高速バス及び路線バスは、市外と連絡する重要な公共交通であり、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) 市内の移動の確保

ふれあいバス、タクシーは、尾鷲市の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、市民の生活移動を確保します。

(3) 観光・福祉・教育のまちづくりへの寄与

交通機関における観光情報発信など、観光施策と公共交通施策の連携を強化し、観光によるまちづくりを支援します。

バス停までの移動が困難な方など、公共交通と福祉との中間に位置する交通弱者の移動を確保するため、福祉と連携した取組を推進します。

スクールバスの活用などにより、児童・生徒と地域との交流を促進します。

5-4 公共交通ネットワーク形成方針

(1) ネットワークの位置づけと役割

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を形成するとともに、社会福祉協議会による買物支援や住民ボランティアによる移動手段とも連携し、適正な役割分担のもと、各々の機能充実を図ります。

■ 尾鷲市における公共交通の位置づけと役割

区分	対象路線	役割	サービス水準
広域幹線	JR 紀勢本線 三重交通高速バス	名古屋市等への広域移動。	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	三重交通松阪熊野線、 尾鷲長島線、島勝線	熊野市、紀北町等との接続、 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。主に 通勤・通学・買物・通院及び 観光利用。	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	市民の個別移動、観光に対応。	タクシーは随時の運行。
移動支援	社会福祉協議会	市民の買物支援。	地区別に月1回程度。

(2) 公共交通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します。
- 市街地と周辺の集落地区とを連絡する公共交通を確保します。
- ふれあいバス尾鷲地区では、路線再編により利便性向上を図ります。
- ふれあいバス須賀利地区、八鬼山線、ハラソ線では、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認するとともに、地域の鉄道駅・路線バスとの接続にも配慮し、選択性と利便性をより高めた再編を推進します。
- タクシーを利用しやすい取組を進めます。
- 社会福祉協議会等による福祉サービスと連携します。

■ ネットワーク方針図

- ・隣接する熊野市及び紀北町・松阪市・名古屋市方面と連絡する広域公共交通網
(路線バス 松阪熊野線、尾鷲長島線、島勝線：地域間幹線系統)
- ・尾鷲地区内及び尾鷲地区と須賀利、九鬼・早田、北輪内、南輪内とを連絡する市内公共交通網
(ふれあいバス：フィーダー系統)



5-5 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。

■ 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	市民満足度の向上	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(令和3年度) 八鬼山線 0.41 ハラソ線 0.93 尾鷲地区 0.66 須賀利地区 0.66 平均 0.67	○令和8年度目標 平均 1.00 (令和2年度と同水準)	ふれあいバス利用者アンケート調査
		公共交通の利用率	○実績(令和2年度) 6.8%	○令和8年度目標 向上	市民アンケート調査
	バス・タクシー利用者数	○各事業者の年間利用者数	○実績(令和2年度) ・ふれあいバス 47,351人/年	○令和8年度目標 ・ふれあいバス 56,000人/年 (H29年度同等水準)	各交通事業者からのデータ
			・路線バス (R2.10~R3.9) 尾鷲長島線:31,400人 島勝線:22,797人 松阪熊野線:14,376人 ・タクシー 48,930人	・路線バス (R7.10~R8.9) 尾鷲長島線:60,000人 島勝線:50,000人 松阪熊野線:34,000人 (H29年度同等水準) ・タクシー 64,000人 (H29年度同等水準)	
	持続可能性の向上	ふれあいバス収支率	○実績(令和2年度) 14.5% (低下傾向)	○令和8年度目標 21.6% (H29年度同等水準)	市データ
市の費用負担額		○実績(令和2年度) 48,708,016円 (増加傾向)	○令和8年度目標 49,000,000円 (維持)	市データ	

基本方針	基本目標	指標	実績値	目標値	測定方法	
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	観光利用の 促進	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(令和2年度) 5,112人	○令和8年度目標 5,800人 (H29~R2の増加数と同等水準)	市データ	
		新たな観光 拠点へのバ ス停設置	○実績(令和3年度) 0箇所	○令和8年度目標 3か所	市データ	
		公共交通と 連携したイ ベント等の 開催数	○実績(令和2年度) 0回	○令和8年度目標 年3回	市データ	
	新たな移動形 態の推進	新たな移動 形態の取組 実施数	新たな取組の事業数あるいは地区数 ○実績(令和3年度) 0回(あるいは地区数)		○令和8年度目標 2回(あるいは2地区)	市データ
		利用促進活動 の継続	地域と連携し た利用促進 活動の開催 回数	○利用促進活動の年間開催回数 ○実績(令和3年度) 0回	○令和8年度 年2回 (子ども、高齢者向け)	市データ
基本方針 3 地域と連 携した取 組の推進	公共交通の魅 力発信	利用促進の ために連携 する民間事 業者数	○実績(令和3年度) 1事業者	○令和8年度 3事業者	市データ	
		運転免許証 返納割引制 度の利用者 数	○実績(令和3年) 年間10人	○令和8年度 年間30人 (H30制度開始からR3 までに10人であるため 年平均2.5人の増加と みなし、その1.5倍の 3.75人≒4人ずつを5 年間で増加させるもの と設定)	市データ	

第6章 目標を達成するための事業

6-1 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。

住民ニーズに対応して利便性向上を早期に実現するため、ふれあいバスのルート・ダイヤ再編を重点事業として事業着手します。

■ 実施する事業一覧

基本方針	基本目標	事業	重点
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市民満足度の向上	1-①-1 ふれあいバスのルート・ダイヤ再編	○
		1-①-2 バス停の乗車環境の整備	
		1-①-3 利用者アンケート等の継続実施	
	②持続可能性の向上	1-②-1 JR 紀勢本線の利用促進	
		1-②-2 路線バスの利用促進	
		1-②-3 タクシーの利用促進	
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	①観光利用の促進	2-①-1 観光イベントなどと連動した情報発信	
		2-①-2 公共交通と連携したイベントの開催	
		2-①-3 観光客向けの公共交通利用情報の提供	
		2-①-4 ウェブサイトによる乗継情報の提供	
		2-①-5 キャッシュレス決済の推進	
②新たな移動形態の推進	2-②-1 新たな移動手段の取組を推進		
基本方針3 地域と連携した取組の推進	①利用促進活動の継続	3-①-1 総合時刻表の作成	
		3-①-2 バスの乗り方教室等の開催	
		3-①-3 民間事業者との連携による利用促進	
	②公共交通の魅力発信	3-②-1 運転免許自主返納の促進	
		3-②-2 みえエコ通勤デーのPR促進	

6-2 実施事業の概要

(1) 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」事業
《基本目標① 「市民満足度の向上」に係る事業》

事業名	1-①-1 ふれあいバスのルート・ダイヤ再編 《重点事業》
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・尾鷲地区では、住民ニーズに対応して利便性向上を図るため、現行の車両台数を見直すなどの方策により、運行本数の増便、交通空白地域の改善、バス停の増設・廃止、運行ルートの短縮等を実現するためのルート・ダイヤ再編を目指します。 ・須賀利地区では、現在起終点となっている旧小学校前から西の浦地区への延伸、バス停の新設、バス停から歩くのが大変な島勝内の郵便局や診療所への延伸、尾鷲市街地への直行便の増便等について交通事業者等との調整を図り、運行ルート・ダイヤの再編を目指します。 ・八鬼山線、ハラソ線は、市街地への増便と所要時間短縮による利便性向上を図るため、現行の路線の再編を目指します。また、再編にあたっては、車両サイズの変更などについても検討します。 <p>さらに、社会福祉協議会による買物支援との連携、スクールバスの有効活用、住民ボランティアによる移動支援との連携等についても検討・調整します。</p>
実施主体	尾鷲市、三重交通
スケジュール	令和4年度：ルート・ダイヤ再編の実施 令和5年度以降：必要に応じて見直し

事業名	1-①-2 バス停の乗車環境の整備
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・主要バス停を対象に、ベンチ、屋根の設置等の待合環境を整備します。 ・利用実態と利用者ニーズに対応して、バス停位置の変更、新設及び廃止を実施します。
実施主体	尾鷲市、三重交通
スケジュール	令和4年度以降：関係者と協議・調整

事業名	1-①-3 利用者アンケート等の継続実施
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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、利用者アンケート等を継続して実施します。
実施主体	尾鷲市
スケジュール	令和4年度以降：利用者アンケート等の継続実施

《基本目標② 「持続可能性の向上」に係る事業》

事業名	1-②-1 JR紀勢本線の利用促進
事業概要	・JR紀勢本線の利用促進を図り沿線地域の振興に寄与するため、バスとJRとの乗継ダイヤの設定、乗車促進、南紀・熊野古道フリーきっぷ等のPR活動を実施します。
実施主体	JR東海、尾鷲市
スケジュール	令和4年度以降：利用促進に係る取組の継続

事業名	1-②-2 路線バスの利用促進
事業概要	・地域間幹線を維持するため、三重県や紀北町とも連携して利用促進を図り、より安定的に路線を維持します。 ・ふれあいバスの再編時には、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、ふれあいバスとの接続等により、利便性の向上を図ります。
実施主体	三重交通、JR東海、尾鷲市
スケジュール	令和4年度以降：利用促進に係る取組の継続

事業名	1-②-3 タクシーの利用促進
事業概要	・障がい者のタクシー料金割引や65歳以上のシルバー割引等、交通弱者が利用しやすいタクシーサービスを提供することにより、利用者の維持・増加を目指します。 ・観光利用増を図るため、MaaSなどの取組に協力します。
実施主体	クリスタルタクシー、尾鷲市
スケジュール	令和4年度以降：利用促進に係る取組の継続

(2) 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」事業

《基本目標① 「観光利用の促進」に係る事業》

事業名	2-①-1 観光イベントなどと連動した情報発信
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取組を実施します。
実施主体	尾鷲市、JR 東海、三重交通、クリスタルタクシー
スケジュール	令和4年度以降：取組の継続

事業名	2-①-2 公共交通と連携したイベントの開催
事業概要	・公共交通のダイヤと連携したイベントを開催することにより、公共交通の利用者及びイベント参加者の増加を図ります。
実施主体	尾鷲市、JR 東海、三重交通、クリスタルタクシー
スケジュール	令和4年度以降：取組の継続

事業名	2-①-2 観光客向けの公共交通利用情報の提供
事業概要	・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。
実施主体	尾鷲市、JR 東海、三重交通、クリスタルタクシー
スケジュール	令和4年度以降：取組の継続

事業名	2-①-3 ウェブサイトによる乗継情報の提供
事業概要	・ふれあいバスのルート・ダイヤ変更に合わせて、標準的なバス情報フォーマットの活用等により、ウェブサイトにもふれあいバス等のダイヤ情報を提供し、鉄道・路線バスを含めた乗継ルート検索ができるようにします。
実施主体	尾鷲市、JR 東海、三重交通、クリスタルタクシー
スケジュール	令和4年度以降：運行ダイヤ情報の作成、運用

事業名	2-①-4 キャッシュレス決済の推進
事業概要	・観光客が手軽にふれあいバスを利用できるようにするため、スマートフォンを使った乗車料金の決済、企画切符の販売など、キャッシュレス対応の導入を推進します。
実施主体	尾鷲市、三重交通
スケジュール	令和4年度以降：検討、導入

《基本目標② 「新たな移動形態の推進」に係る事業》

事業名	2-②-1 新たな移動手段の取組を推進
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉協議会による買物支援や住民ボランティアによる移動支援などとの連携を図り、住民の移動手段の充実に努めます。 ・スクールバスの活用については、関係機関と連携し、調査・検討のうえで導入を目指します。 ・自動運転や MaaS などの最新技術の動向を踏まえ、地域への適用について検討を行います。
実施主体	尾鷲市、尾鷲市社会福祉協議会、三重交通、クリスタルタクシー、住民ボランティア
スケジュール	令和4年度以降：取組・研究の推進

(3) 基本方針3 「地域・団体と連携した取組の推進」事業

《基本目標① 「利用促進活動の継続」に係る事業》

事業名	3-①-1 総合時刻表の作成
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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。JR、路線バス、ふれあいバスの路線図、時刻表を掲載します。 ・公共交通のルート、ダイヤ変更時に作成します。
実施主体	尾鷲市
スケジュール	令和4年度以降：取組の実施

事業名	3-①-2 バスの乗り方教室等の開催
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市民が公共交通の利点を理解し利用することを目指すため、時刻表の見方やバスの乗降方法などを理解するための「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。
実施主体	尾鷲市、三重交通
スケジュール	令和4年度以降：取組の実施

事業名	3-①-3 民間事業者との連携による利用促進
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
実施主体	尾鷲市、民間事業者
スケジュール	令和4年度以降：取組の継続、拡大

《基本目標② 「公共交通の魅力発信」に係る事業》

事業名	3-②-1 運転免許証返納割引制度の利用促進
事業概要	・今後益々高齢化が進展するなかで、高齢運転手による交通事故等を減らすため、関係機関等と連携し、免許証の自主返納を促進します。また、免許証の返納に合わせ、運転経歴証明書の取得による割引制度の利用促進を図ります。
実施主体	尾鷲市、警察、三重交通、クリスタルタクシー
スケジュール	令和4年度以降：取組の継続

事業名	3-②-2 みえエコ通勤デーのPR促進
事業概要	・二酸化炭素の排出削減による低炭素社会の実現と、地域公共交通の確保・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組「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。
実施主体	尾鷲市、三重県、JR東海、三重交通、クリスタルタクシー
スケジュール	令和4年度以降：取組の実施

【事業の実施スケジュール】

目標	事業	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度	
基本方針 1	① 市民満足度の向上	1-①-1 ふれあいバスのルート・ダイヤ再編	ルート・ダイヤ再編の実施	必要に応じて見直し			
		1-①-2 バス停の乗車環境の整備	関係者と協議・調整				
		1-①-3 利用者アンケート等の継続実施	利用者アンケート等の継続実施				
	② 持続可能性の向上	1-②-1 JR紀勢本線の利用促進	利用促進に係る取組の継続				
		1-②-2 路線バスの利用促進	利用促進に係る取組の継続				
		1-②-3 タクシーの利用促進	利用促進に係る取組の継続				
基本方針 2	① 観光利用の促進	2-①-1 観光イベントなどと連動した情報発信	取組の継続				
		2-①-2 観光客向けの公共交通利用情報の提供	取組の継続				
		2-①-3 ウェブサイトによる乗継情報の提供	運行ダイヤ情報の作成・運用				
		2-①-4 キャッシュレス決済の推進	検討・導入				
	② 新たな移動形態の推進	2-②-1 新たな移動手段の取組を推進	取組・研究の推進				
基本方針 3	① 利用促進活動の継続	3-①-1 総合時刻表の作成	取組の実施				
		3-①-2 バスの乗り方教室等の開催	取組の実施				
		3-①-3 民間事業者との連携による利用促進	取組の継続・拡大				
	② 公共交通の魅力発信	3-②-1 運転免許証返納割引制度の利用促進	取組の継続				
		3-②-2 みえエコ通勤デーのPR促進	取組の実施				

第7章 計画の評価・改善方法

7-1 評価・改善の概要

(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。

(2) PDCAの方法

ア 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。

イ 評価方法

- ・本計画に示した目標指標の達成状況を評価するとともに、事業の進捗状況を評価します。目標指標は計画目標年度の令和8年度における数値目標のため、途中年度の目標値は按分して設定します。
- ・上記の評価を踏まえ、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。また、数値目標が現実的でないと判断された場合には、数値目標の変更を検討します。

7-2 PDCAのスケジュール

(1) 計画期間全体

毎年度PDCAを実施するとともに、計画期間全体のPDCAとして最終年度の令和8年度に本計画全体の達成状況を評価し、改善方策を検討し、次期計画の作成を行います。

■ 計画期間全体のPDCAスケジュール

		計画期間					次期計画期間
		令和3年度	令和4年度	令和5年度、6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度～
計画・事業のPDCAサイクル	Plan(計画)	地域公共交通計画の策定		必要に応じて改訂	必要に応じて改訂	次期計画の検討・策定	
	Do(実施)		計画、事業の実施	計画、事業の実施	計画、事業の実施	計画、事業の実施	計画、事業の実施
	Check(評価)		事業、目標達成状況の評価	事業、目標達成状況の評価	事業、目標達成状況の評価	事業、目標達成状況の評価	事業、目標達成状況の評価
	Action(改善)		改善策の検討	改善策の検討	改善策の検討	改善策の検討	改善策の検討

(2) 毎年度

尾鷲市地域公共交通活性化協議会でPDCAを実施するため、計画的に協議会を開催します。検討すべきテーマの有無などにより、開催時期、開催回数については柔軟に対応します。

■毎年度のPDCAスケジュール

	第1回 (5月～6月頃)	第2回 (10月頃)	第3回 (12月～1月頃)
コントロールとなる 行事等	生活交通確保維持改善計画提出	次年度予算要求	第三者評価委員会
協議・報告事項等	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通確保維持改善計画等の作成 前年度の決算確認 当該年度の予算決定等 	<ul style="list-style-type: none"> 次年度事業計画、予算案等 	<ul style="list-style-type: none"> 事業評価 改善方向 次年度の事業計画の策定等
PDCA サイクル	<p>The diagram illustrates the PDCA cycle across three meetings. The 'Plan' phase is represented by a long arrow starting from the first meeting and ending at the second. The 'Do' phase is a long arrow starting from the first meeting and ending at the third. The 'Check' phase is a shorter arrow starting from the second meeting and ending at the third. The 'Action' phase is a shorter arrow starting from the third meeting and extending to the right, indicating a continuation of the cycle.</p>		

参考資料

資料 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
会長	下村 新吾	尾鷲市副市長
副会長	佐野 茂機	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	服部 敬	尾鷲市自治会連合会会長
	大西 正隆	尾鷲市老人クラブ連合会
委員	濱中 靖人	尾鷲市区長会副会長
	中川 康司	三重交通株式会社 南紀営業所長
	中西 義雄	三重県旅客自動車協会 紀北支部長 株式会社クリスタルタクシー取締役
	内田 裕之	三交南紀交通労働組合執行委員長
	鈴木 博行	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
	上前 晃司	尾鷲警察署交通課長
	羽田 綾乃	三重県地域連携部交通政策課長
	大鷲 浩己	国土交通省中部地方整備局紀勢国道事務所計画課長
	松本 英之	三重県尾鷲建設事務所長