

公共交通に関する住民懇談会での意見まとめ

【主な意見】

○運行区間・ルート

参加者意見	会場	当日の市の返答
高齢化により体の不自由な人が増え、乗換えでの長時間の乗車が苦痛なため、朝の1便だけでも尾鷲総合病院までのふれあいバスによる直通便の運行ができるよう、交通会議等において折衝していただきたい。	須賀利	検討させていただく。
島勝三交バス停を終点とせず、島勝診療所付近まで増設していただきたい。	須賀利	検討させていただく。
九鬼駅前を迂回しているが、客がほとんどいない。時間もロスするため、いない場合は飛ばして運行することはできないのか。	早田	現在は定時定路線のため、バス停を飛ばした運行をすることはできない。
熊野方面へはJRで三木里駅から行く。また、三木里の診療所に行く事もあるため、三木里駅に行けないということも困る。	三木浦	JRの時刻などとも調整し路線の効率化なども考えて検討させていただく。
八鬼山線の始発は古江となっているが、元々、三木浦始発であった。三木浦を出て、三木里駅でUターンしてもらうのが良い。	三木浦、早田	利用客の状況や他地区の意見も聞きながら検討させていただく。
ハラソ線を延長するのであれば、方向変換場所については、名柄町内で準備・協力できる。	名柄	方針が決定次第、協力をお願いしたい。
小脇には1人しか住んでいないので、小脇までハラソ線を延長する必要はないと思う。	名柄	利用者の状況を考慮し、バス停の設置や路線については検討していきたい。
ハラソ線の名柄・小脇地区への延伸はぜひお願いしたい。	三木里	検討させていただく。
瀬木山の近くへ寄ることができないか。天満への利用が資料によるとほとんどない。瀬木山にルートを変えても良いの	古江	バス利用者との関係で尾鷲地区のふれあいバスとも調整し、検討させていただく。

ではないか。		
現在、賀田奥に居住している 27 世帯の内、車を所有していない世帯は、14 世帯である。そこの方々は、30 分以上かけて、バス停まで来ている。以前あった南輪内診療所が無くなり、通院での利用が負担となっている。賀田奥への延伸を要望したい。中奥には、変電所横に空き地があり、十分Uターンできるように思える。また、賀田奥にも空き地があり、Uターンできるように思える。もし、行動していただけるなら、地区からも土地所有者へ話をさせていただく等、協力させていただく。	賀田	場所の確認をして検討させていただく。また、梶賀、曾根等と調整したうえで、対応させていただく。
小脇のハラソ線の延長は、時間がかかりすぎるのではないか。	梶賀	小脇に乗り入れるとしても、朝の便だけにするとか、週に何回かにするとか、いろんな方法が考えられる。
乗車時間がかかりすぎると、高齢者にはつらい。	梶賀	検討する。
高齢者の乗車時間を考えると、総合病院前までの寄り道を少なくしてほしい。	梶賀	検討する。
資料によると、天満地区の利用は0人なので、経由の必要はないのではないか。	梶賀	他の地区でも意見があったが、天満地区ではなく瀬木山方面にルートを変更してはどうか、という意見があった。
大型の高速バスと接続することは出来ないのか。	曾根	大型バスは難しい。三重交通に調整してみる。

○運行時間帯・ダイヤ

郵便局の廃止に伴い島勝の郵便局を利用するため、ふれあいバス須賀利発の時刻を 15 分早め、島勝発の時間を 15 分延ばすよう時刻の変更をお願いしたい。	須賀利	検討させていただく。
時間帯で帰りに長時間待たないといけないことがある。12時を逃すと次は1	九鬼、名柄、早田、	バスが1台で運行しているため、難しい部分もあるが、調整していきたい。

6時になってしまう。	古江、曾根	また、JRとの兼ね合いも見て検討していきたい。
夏場は便数を増やすとか、滞在時間を延長してもらうなどはできないのか。	九鬼	利用状況などを勘案し、検討させていただく。
高校生の通学は不便にならないようにしていただきたい。	三木浦	ダイヤ調整の際には検討させていただきたい。
9時台の便で市街地に行った際には、帰りが11時台であり、買い物をすると乗り遅れることがあるため、時刻の調整を行っていただきたい。	三木浦	ダイヤ調整について検討させていただく。
ハラソ線は変更する必要はない。古江地区については、駅がなく、総合病院へのアクセスが悪くなってしまう。現在の時刻表が完璧なバス運営だと思う。	古江	参考にさせていただき、検討させていただく。
12時台から16時台まで、時間が開いているのは理由があるのか。この間に1便増やすことは考えられないか。	古江	労働基準法上の問題があると聞いているが、交通事業者も交えて検討する。
14時頃に1本増便してほしい。バスで総合病院に行くと、診察時間が遅くなり、12時の便に間に合わないことがよくある。	古江	増やすのは難しいと思うが、時間の変更により便利の良いダイヤを考えていきたい。

○JRとの接続

名柄から九鬼の駅へのJR接続は、時間のロスが大きすぎる。観光客への対応面を考え、ハラソ線を延長してほしい。	名柄	資料にあるように、ハラソ線の延長も視野に入れて、全体の運行形態を検討していく。他の地区での意見も総合的に考慮していく。
駅で待つ時間が長い。駅舎を待合に使用できないのか。例えば、他市町では血圧計を置いていたり、猫の駅長をおいたりしている。駅までの利便性や駅での利便性を考え、計画をつくるべきだ。	三木里	そういう発想はあるとは思いますが、利用客のニーズは病院がふえてきている。バスも1本は特急につなげるようにはしていきたい。
小脇、名柄地区の要望について、ハラソ、八鬼山両便ともに三木里駅に寄る必要があるのか。	古江、梶賀	各地区の意見を聞いた後、ダイヤを検討していく。

古江地区は賀田駅への接続が重要であるものとする。駅がある地区とは状況が違う。	古江	将来的に必要な公共交通機関になるものと考えている。
J Rとの接続が悪い。全部とは言わないが、組み合わせを考え調整してほしい。出来ることなら、朝に合わせてほしい。	三木浦、名柄、早田、梶賀、曾根	各地区から要望が出ている。各駅への乗り継ぎや、尾鷲駅での特急への乗り継ぎも調整したい。

○料金・運行経費

利用料金が 400 円と高い。過去に 200 円だったこともある。せめて、300 円にしてほしい。	九鬼、古江	利用者の減少もあり、ご理解いただきたい。
金額を定額にできないのか。	三木浦	費用面から、利用者が増加し、運賃収入があがるというのであれば検討していきたい。
福祉の視点で高齢者に対してフリーパス券を実施してほしい。	三木浦	福祉担当課と協議させていただきたい。
デマンドをすると、倍の経費がかかり、利用者も限られてしまう。集落支援員を使うことを考えていくべきではないか。そのために、実数の把握は必要ではないか。また、デマンドをやれば、国から補助金が出るのか。	三木里	集落支援員では、母体が地域になる。来年度、九鬼が取り入れるため、他の自治体も様子を見ている。できる自治体は実施してもいいと思う。熊野市ではNPOを立ち上げ運営している。ただ、尾鷲とは道の状況が違う。年間350万円の補助が出る。そこから運用する。しかし、車は国の補助ではない。
三重交通の管理料を減らす方法はないか。赤字解消するにはどうするつもりなのか。運賃や乗車人員を増やすことも考えられるが、根本的にはどうか。	三木里、梶賀	料金は上げる予定はない。4路線4往復しているが、時間の調整によって利便性を上げていこうと考えている。それにより、利用者の増加を図りたい。ただ、そうすると、運行本数が減る可能性はある。J Rとの兼ね合いもある。意見の多いものに関しては、実施していきたい。
早田、須賀利地区について運賃を下げる、路線を増やすなどの要望があるとい	古江	経費に関わることも含めて、今後持続可能な公共交通体系を考えていき

う新聞記事を見た。運行経費に係る金銭面のことについては、今回の協議には関係ないのか。		いため、意見交換を行っている。
全体で赤字はどれくらいか。	賀田	尾鷲市の負担は 3,700 万円程度である。
補助金はどういう仕組みで決められているのか。国では地方創生などと言っているが、市の財政状況を圧迫しているではないか。どういうことなのか。	曾根、曾根	人数で決められている。補助金は運行料金にも関わってくる問題であるが、現状の料金は変えないつもりである。

○バス停

尾鷲駅への乗り入れは必要である。	名柄、梶賀、曾根	現在の野地町のバス停については、尾鷲駅近くへバス停を移すように、三重交通、タクシー会社やJRと調整を行っていく。自動車への接続については検討していきたい。
ふれあいバスはバス停から乗って、降りるときはどこでも降りられるようにはできないのか。	九鬼、尾鷲地区	定時定路線で運行しているため、次のバス停の到着時間が遅れていく可能性があること、バス停以外で急に止まると衝突などの危険性があることから、難しくなっている。
総合病院から光が丘までつながっているが、以前は終点が製材所であった。バス停が無くなり不便になっている。バスは行きと帰りで2回通るのだから、製材所前に1つバス停を設置してほしい。また、道が狭いという意見もあるが、中川沿いの放水口の所にバス停を設置してほしい。あそこには、墓地もあるため利用者も多いはずである。もしくは、病院から大滝方面に曲がるのではなく、中川沿いまでバスを延伸し、中川沿いを走らせてほしい。光が丘や新田などは、住民も増えてきているし、お願いしたい。	尾鷲地区	バスが通れるか、他の路線の状況を鑑みて、検討させていただく。
病院前の信号の間隔が短く、横断歩道を	曾根	停留所の設置場所は横断歩道から近

渡るのが困難である。信号を延長するか、停留所を変更することは出来ないか。		づきすぎると危険だと聞いている。警察とも協議していきたい。
病院のロータリーへの乗り入れは出来ないか。	曾根	大型車での乗り入れは難しい。

○運行形態

八鬼山線で利用している車両は大きいですが、あまり乗っていないように思える。小さいサイズにできないのか。	九鬼、三木浦、早田、古江、賀、梶賀、曾根	車両については、一日を通して一番人数が多い時間帯に合わせている。時間帯によって小型と大型を使い分けると契約が2台分になり、費用が増加される。
三重交通ではなく、自分たちで補助金などを活用し、自分たちで利便性を図るということはできないのか。	九鬼	集落支援制度により、利便性を図ることはできる可能性はあるが、公共交通に関しては、残すべきだと考えている。国の支援が無くなる可能性もあるし、将来を考えた上でも、公共交通は重要なものであると考えている。
便数の減少・廃止、もしくは料金の増額は考えていないのか。	三木浦、賀田、曾根、早田	将来のことも考えて、廃止や料金の増額は考えていない。100点の回答が出来るかと言われれば難しいが、出来る限りの利便性を考慮していきたい。
ハラソ線に乗車する際に、高速道路を通行する際には座席に座る必要があり、満員で座れず、乗れないことがたまにある。定員を再度考慮してほしい。	名柄	乗車人数によってバス車両のサイズについては、考慮させていただきます。
スクールバスの生徒以外の一般利用を検討してほしい。	名柄、三木里、古江、賀田	検討していきたい。教育委員会と協議していく。ただ、バスに目的外利用になる可能性もある。
福祉タクシーとリンクはできないのか。	三木里	要介護者等が無料で利用するものであり、公共交通ではない。有償のものもあるが、利用法は限られる。
バスの無い時間にも利用できるよう、駅まではデマンドですべきではないか。	三木里	地域によって特色があるが、検討したい。
市のマイクロバスの稼働状況はどんな	古江	マイクロバスはイベント時の利用な

状況か。使っていないときに、14時頃に1運行してはどうか。		ど多種多様な利用状況となっているため、定期的に運行することは難しくなっている。
市営バスを導入するのは考えていないのか。	賀田	市営バスとなるとノウハウが必要となる。名古屋でも赤字であり、一般的に言えば、民間でした方が安くできる。
新聞紙上では、財政上厳しいということだが、サービス低下との兼ね合いはどうするのか。	曾根	ダイヤを調整するなど、出来る限り考慮していきたい。
一番多い時間帯で何人乗ることが出来るのか。	曾根	ハラソ線は26人である。高速道路を通るため、吊革につかまり乗ることが出来ないそのため、椅子の数が基準となる。
人口減少が続く中で、執行部として、どのように課題解決していこうと考えているのか。	尾鷲地区	今現在一番使いやすい形にすることに主眼を置いている。将来に関しては、PDCAを用いて、その時々で見直しを図っていきたい。

○その他

ふれあいバスで瀬木山まで行くが、終点にその先への移動手段などをわかりやすく張り出してほしい。	九鬼	分かりやすくなるよう対応させていただきたい。
松阪まで行くバスはトイレがないため、高齢者が長時間乗るのはつらい。	三木浦	回答なし
利用者数は総数か。何回乗ったのかではなく、何人が乗ったのかという実数の調査はしたのか。学生はスクールバスもあり何回も乗車する。	三木里	調査の仕方が非常に難しい。一日だけなら可能であると思う。他の地区でもしていない。アンケートがあるが、回答してくれない方もいるため、困難である。 市長公室としては、最も利用した際の数字がほしい。そうすれば多く乗る時間の把握はできる。
改正ダイヤは、できるだけ早く運行を開	名柄	地域公共交通活性化協議会での承認

始してほしい。		を得た後、三重運輸支局へ路線変更等の手続きが必要となるため、しかるべき手続きを終えた後、速やかに改正していきたい。
超高齢化により、地区内での運転手も少なくなっている。公共交通機関の重要性が増している。健康面も含めて、市街地で行われるイベントに参加できる手段を考えてほしい。	古江	各課の取り組みの部分になるが、イベントへの参加方法について情報共有していく。
免許返納者が増えてくる。周辺地区は年を追うごとに年齢構成の状況が変わってくる。	古江、梶賀	
会議の目的は何か。各地区を回り、ダイヤ等の調整を行うことなのか。抜本的な改革を行うということか。	賀田	現状より利便性を図ることが目的である。計画を策定するというよりは、改善するという意味である。
尾鷲総合病院へ通院後、帰りのバスをかなり待つ。その間、セントラルマーケットの待ち合いで待つことが多い。おとと前に椅子を設置できないか。	賀田、曾根	要望で前から聞いている。歩道であるため、調整が難しいが、今回とは別枠と捉え交渉していきたい。
デマンドに関して、賀田方面のアンケートでは、利用したいが1.8%だが、実際に利用している人の声はどうか。	賀田	今回は、無作為抽出したものと実際に乗り込み聞き取ったものと、2つのアンケートを取った。ただ、アンケートはあくまでベースであり、実際の要望に関しては、今回聞き取っている。デマンドに関しては、地域支援員の活用も一つの例と考えている。来年度九鬼が活用予定であるため、それを見て判断するのはどうか。
地域支援員でデマンドを取り入れるようになった際は、どこが運営するのか。	賀田	熊野市ではNPOを立ち上げ、地区で行っている。経費や運営は地区負担となる。運転手は講習を受ければ問題ないということになっている。市で管理運営となると、タクシー会社への委託となり、費用は増大する。
地域支援員の導入はなぜ案に入れないのか。	尾鷲地区	地域支援員制度は、公共交通とは違う。また、タクシー会社との兼ね合い

		もあるため、今回は案としていない。
計画の策定期間は何年か。どういう風に変更していくのか。今後は自動運転等が始まってくることも予想されるため、期間を短くして欲しい。	尾鷲地区	今までは随時変更してきた。基本は1年単位で動いているが、緊急の場合は変更している。計画策定期間は、他市町が3～5年くらいであるが、尾鷲市は未定である。技術革新等で、利便性の向上が見込めるものに関しては、その都度対応していきたい。
乗降口のステップは低くすることは出来ないか。もしくは、停止した時、ステップを低く出来ないか。また、福祉バスの乗降口は広く、乗り入れもしやすいが、現状のバスは狭く、乗り入れが困難である。	須賀利、曾根	前までは、ツーステップバスであったが、そういう話が出てきたため、現在ワンステップバスで運行している。都心部のバスには、更に低いノンステップバスがあるが、尾鷲市の道の状況では、そのバスだと、下を擦ってしまうため、導入できない。乗降口に関しては、三重交通へ交渉していく。
デマンドの導入はバスだけに適用されるのか。	曾根	タクシーもある。熊野はバスを取り入れている。
市で福祉バスは持っていないのか。	曾根	市では持っていない。福祉事業者が持っている。
新しい車両の導入だが、三重交通のさじ加減で古い車両を利用させられているのではないか。	曾根	そのようなことはないと思うが、三重交通にも伝えて協議したい。