

尾鷲市地域公共交通網形成計画
素案（たたき台）

平成28年12月

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
第1章 尾鷲市の現状	5
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
第2章 実態調査の結果概要	21
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
第3章 住民懇談会による意見把握	33
第4章 事例調査	34
第5章 課題の整理	35
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
第6章 計画の目標と方針	39
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.....	44

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。

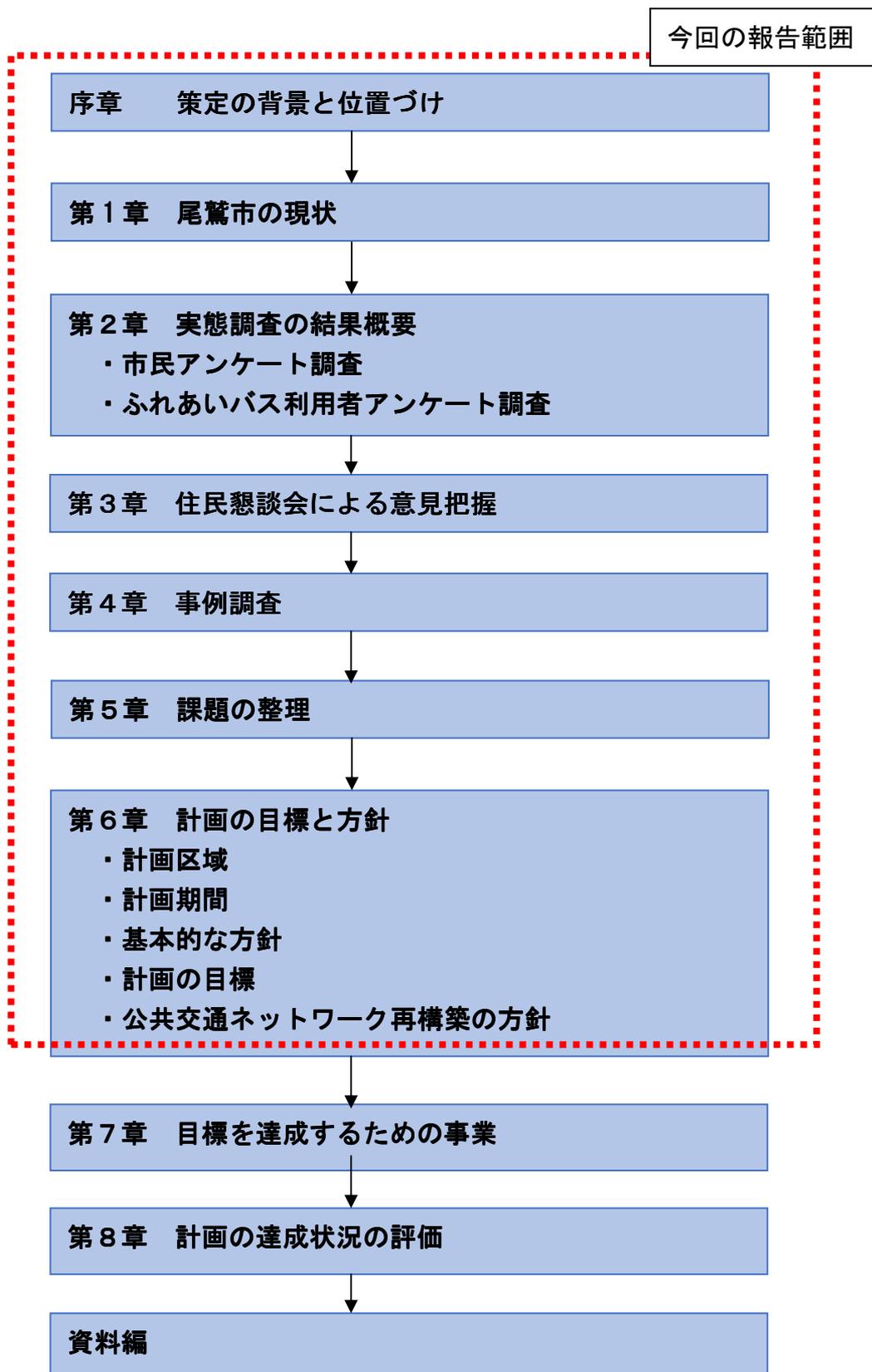
本市では、平成 27 年 10 月に「尾鷲市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しましたが、総合戦略に位置づけられた目標を実現するためには、地域公共交通の利便性の向上を図る必要があります。

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



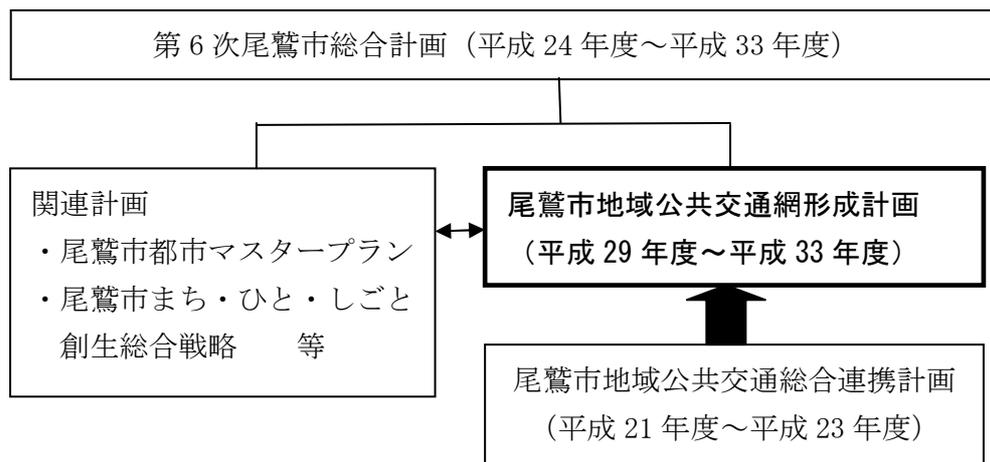
序—3 上位・関連計画における本計画の位置づけ

(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。

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
- ・今度の人口減少時代に対応した、集落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 193.16km²（県全体の 3.35%）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。

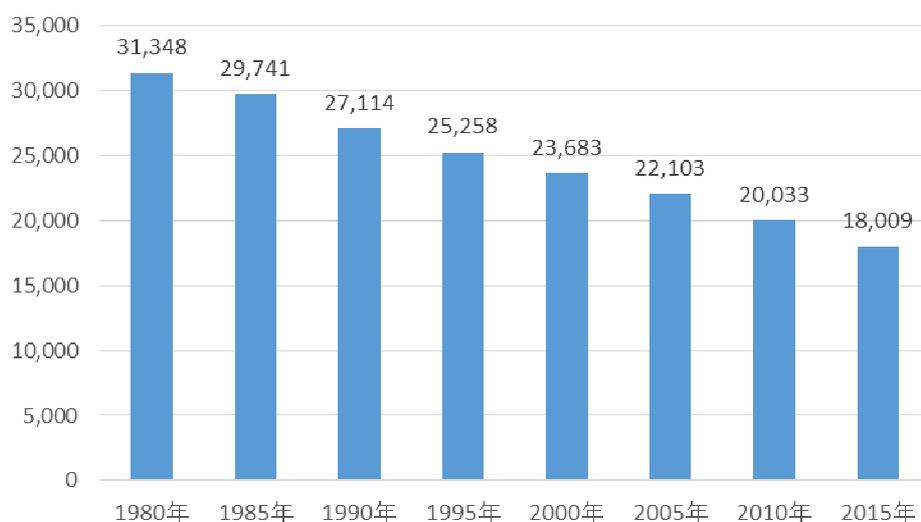
1-2 人口・世帯の動向

(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：資料：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。

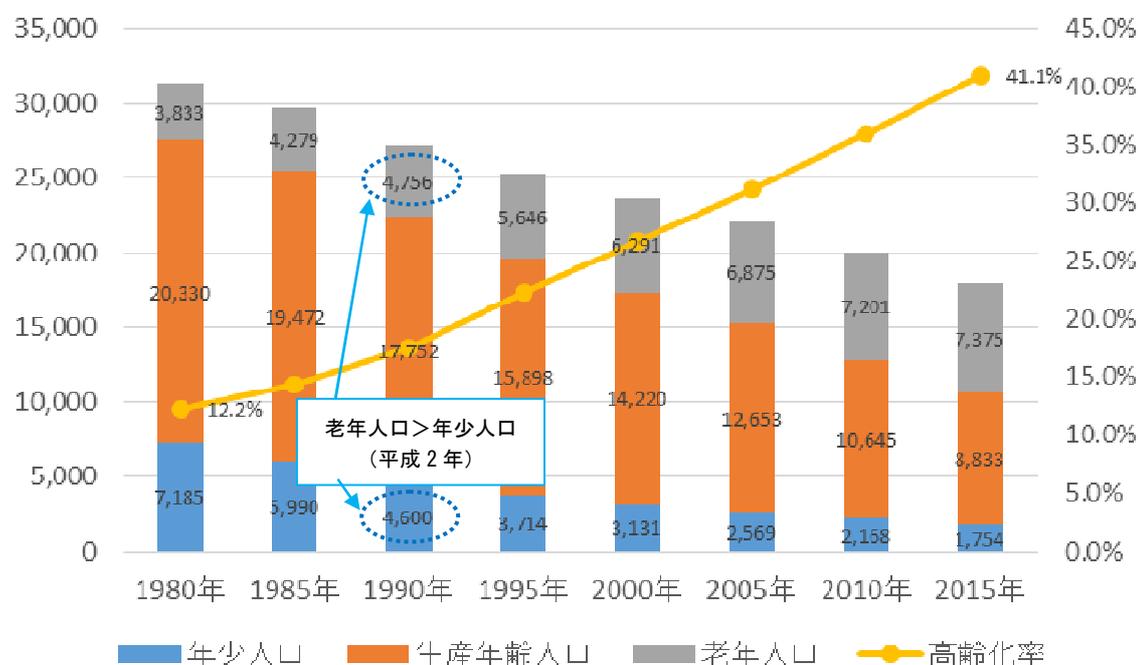
(2) 年齢別人口の推移

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28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

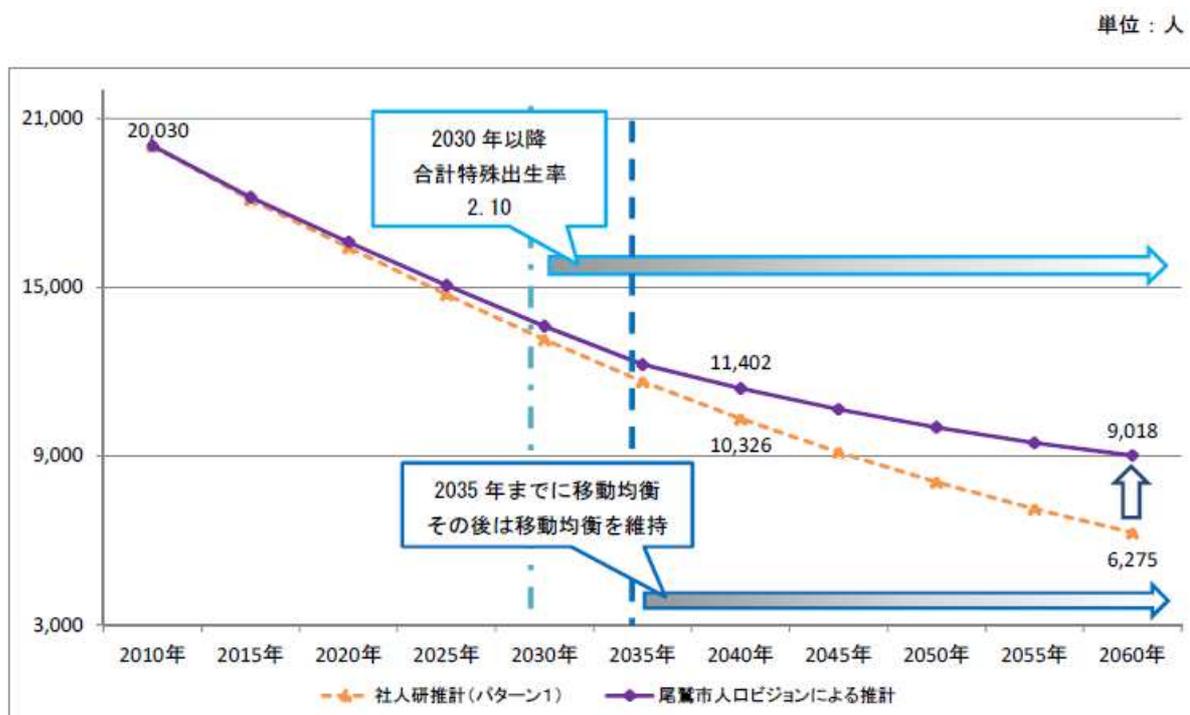
①尾鷲市人口ビジョンによる推計

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】			
				(単位：人)			
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

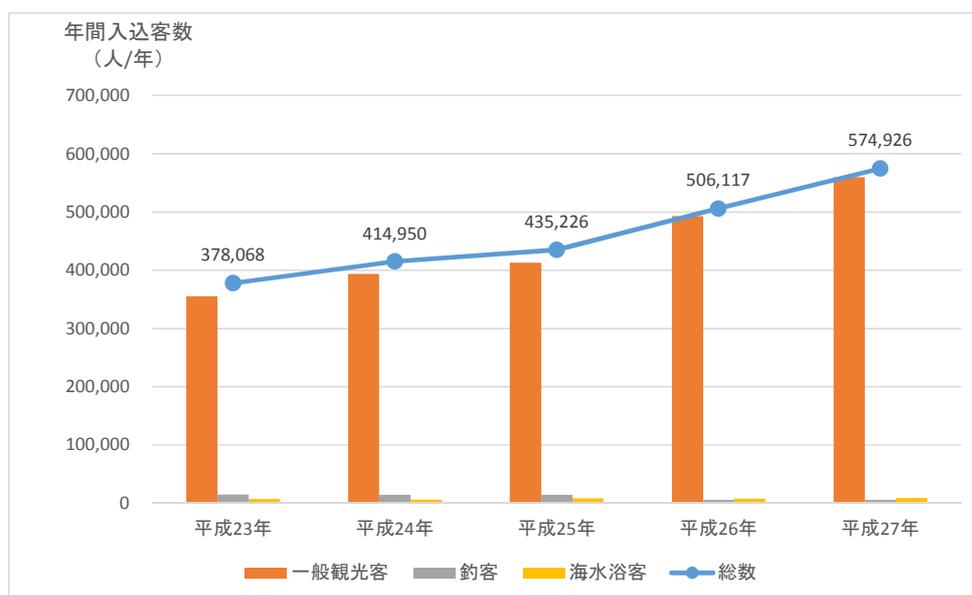


1-4 観光動向

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25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。

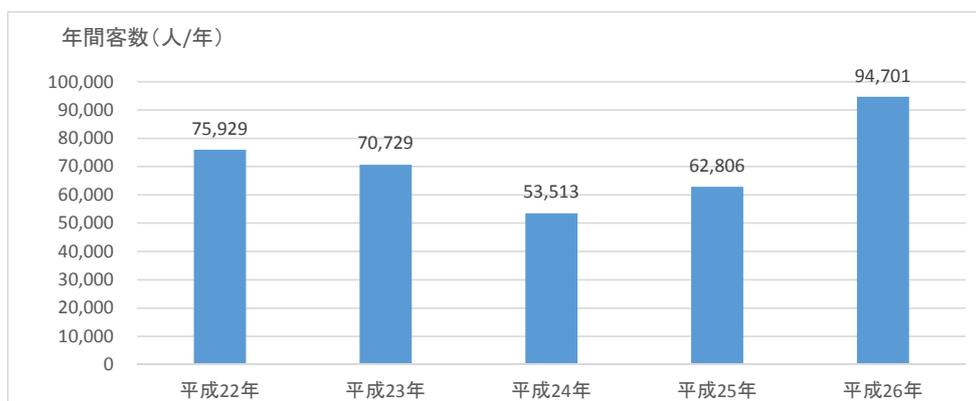
これらの観光客の移動手段として、公共交通を確保することが考えられます。

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）

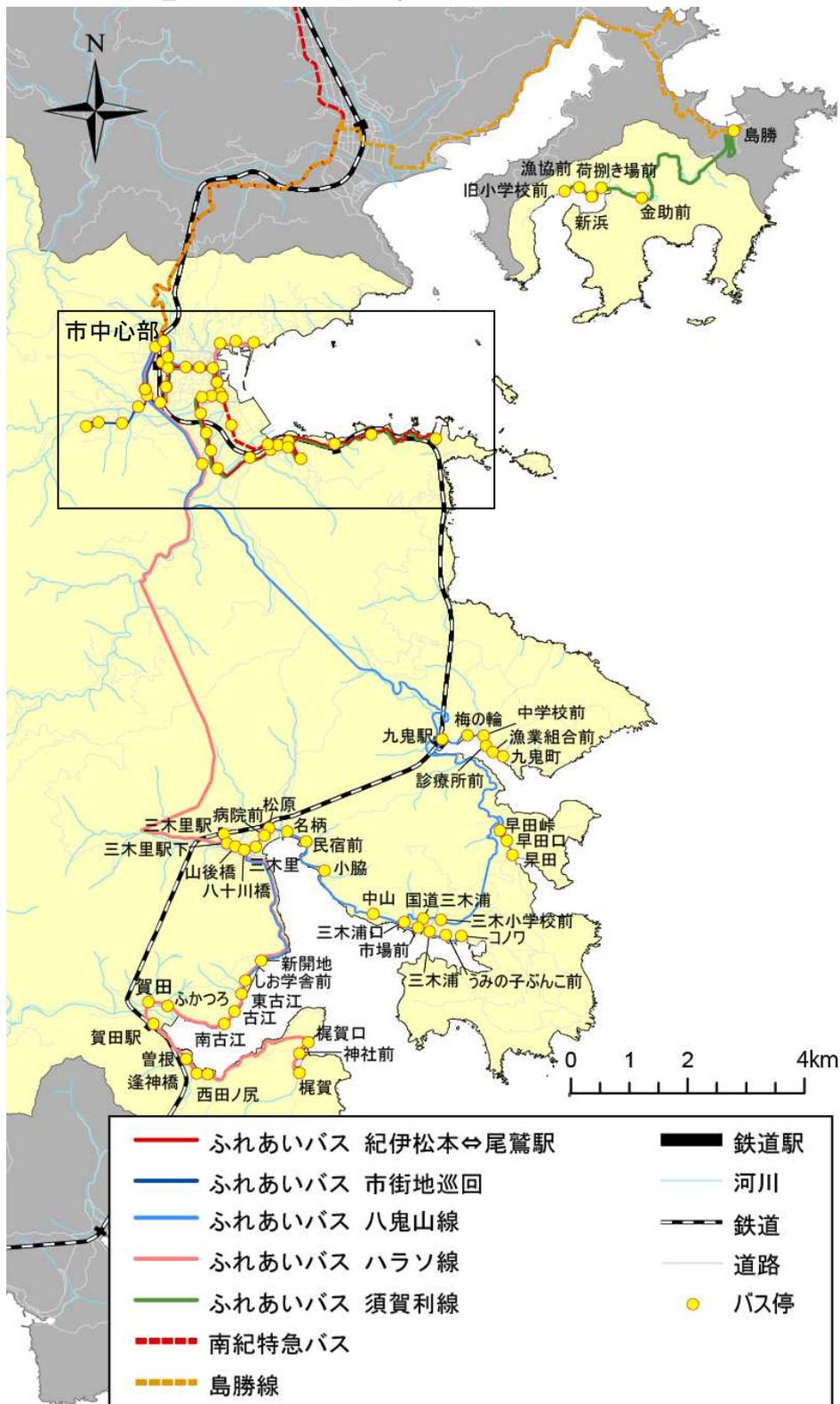
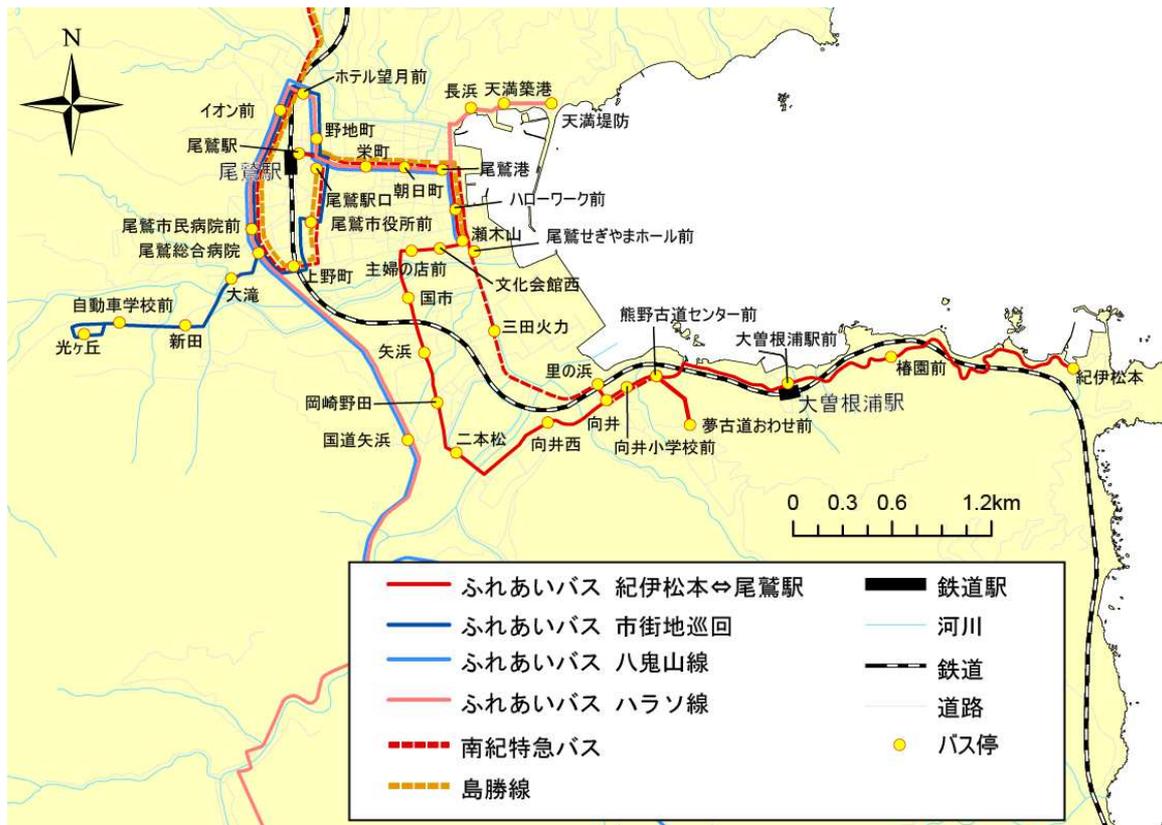


図 公共交通ネットワーク図（市街地部）



(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)

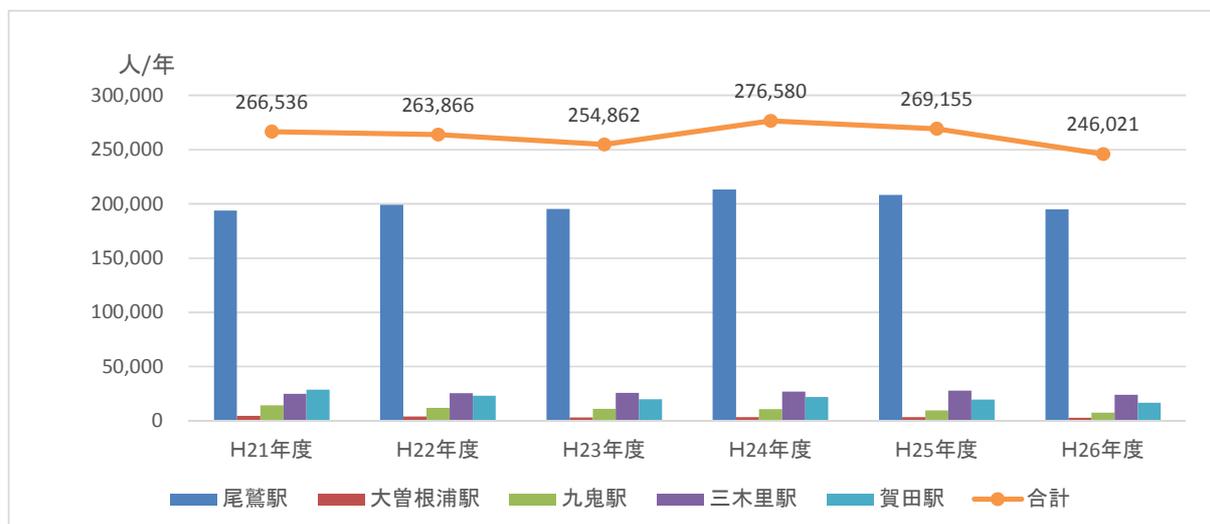
②乗車人員

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		大曽根浦駅		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	賀田口、尾鷲市病院前
南紀特急線 (尾鷲～松阪)	6 往復/日	熊野古道センター、尾鷲駅口、 尾鷲市役所前、尾鷲市病院前、 尾鷲庁舎前
南紀特急線 (熊野・尾鷲～津・三重大病院)	1 往復/日	尾鷲市病院前、尾鷲庁舎前

(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
尾鷲市民病院前～名古屋（名鉄バスセンター）	3,100 円
尾鷲市民病院前～松坂駅・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、尾鷲長島線、島勝線の 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
尾鷲長島線 (紀伊長嶋駅～瀬木山)	7 往復/日	昼間 1～2 時間に 1 便程度。 運賃：尾鷲駅口～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：尾鷲駅口～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～尾鷲市民病院前～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～尾鷲市民病院前～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

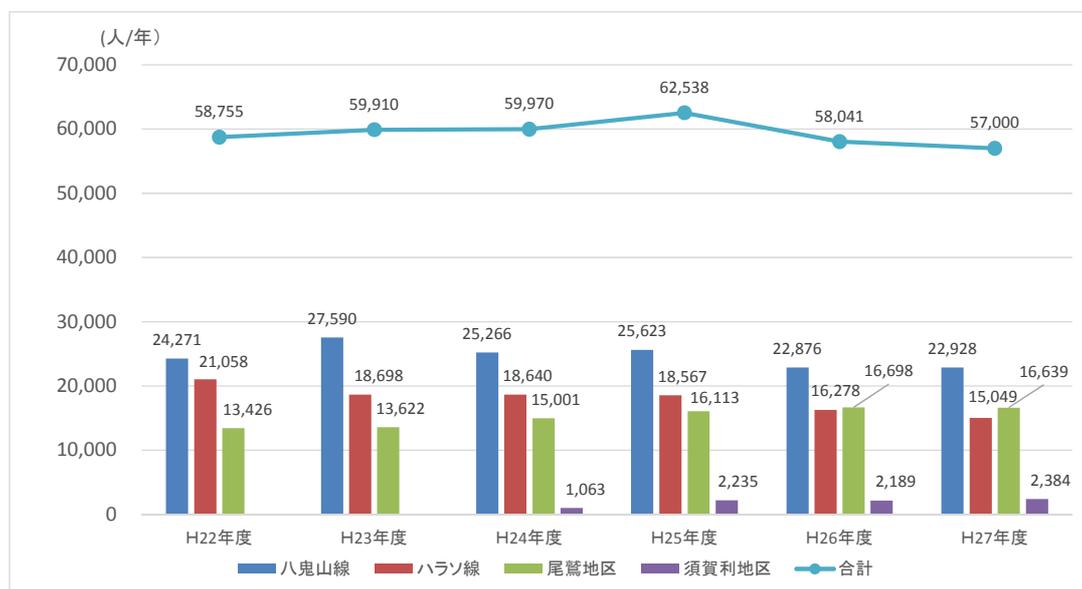
②利用者数の推移

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。



(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）

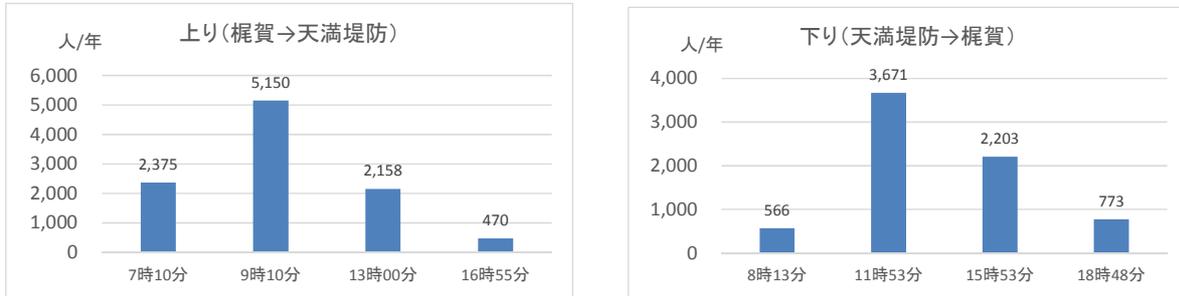
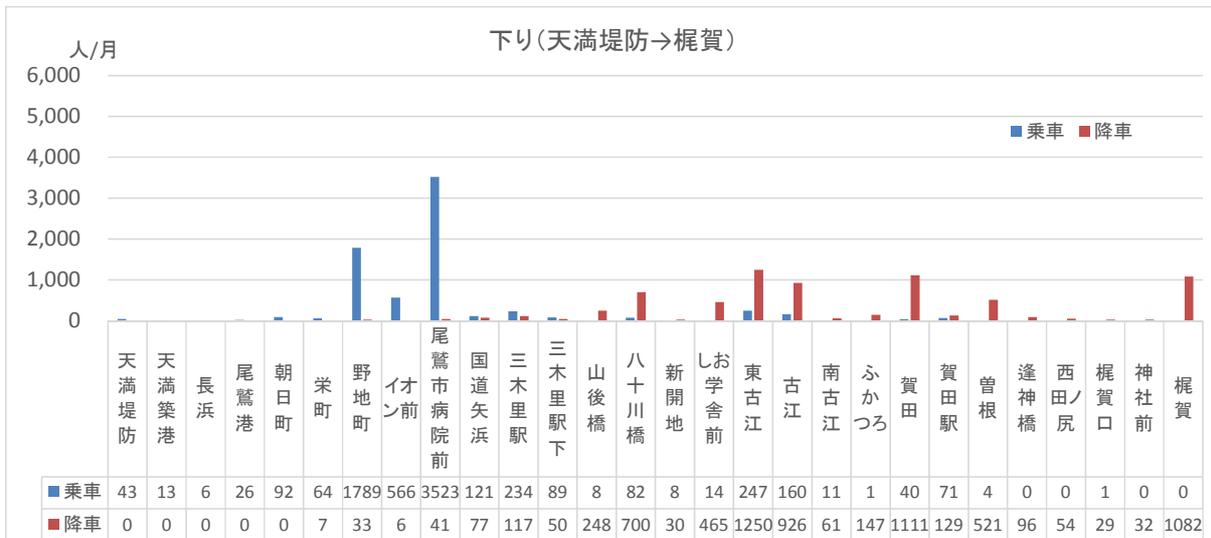
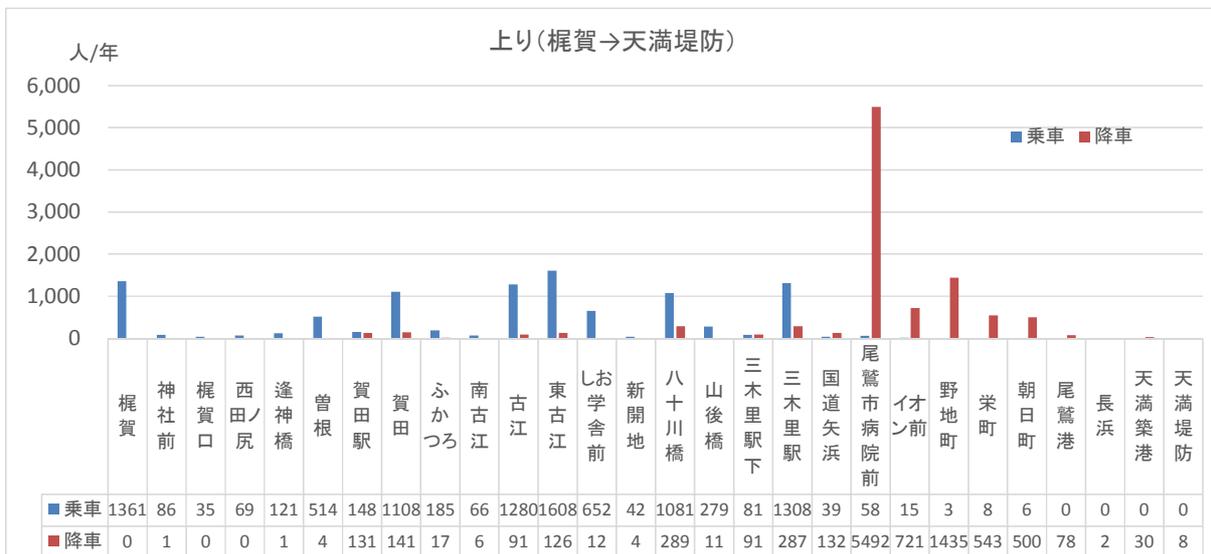


図 バス停別利用者数（平成27年度）



(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）

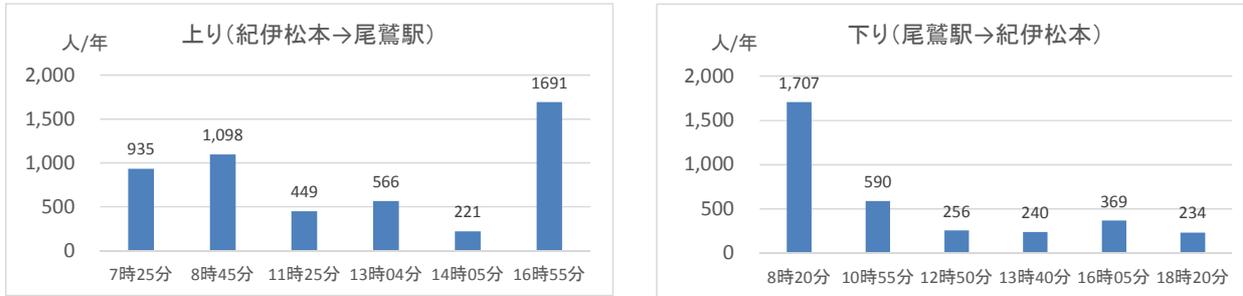


図 紀伊松本～尾鷲駅間 バス停別利用者数（平成 27 年度）

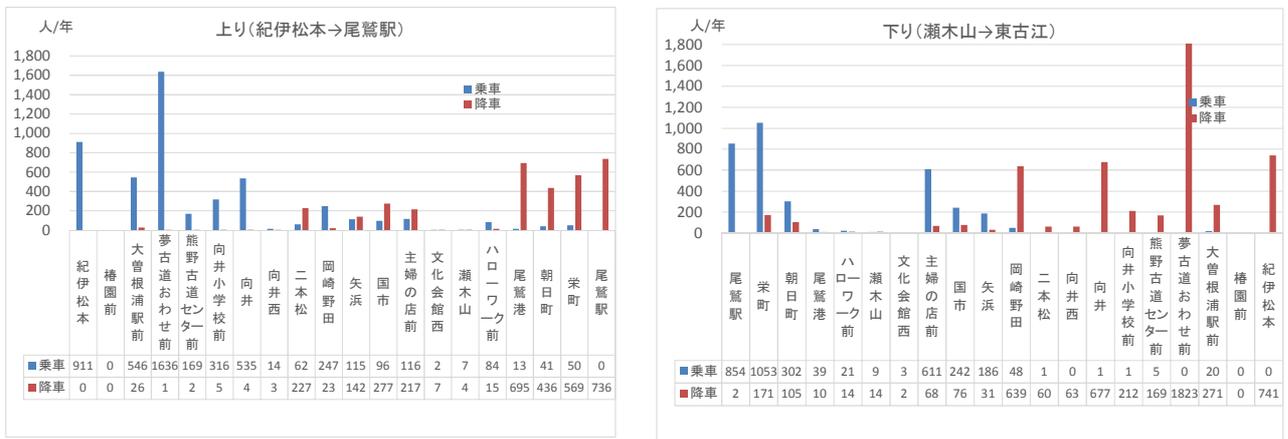


図 市街地循環 便別利用者数（平成 27 年度）

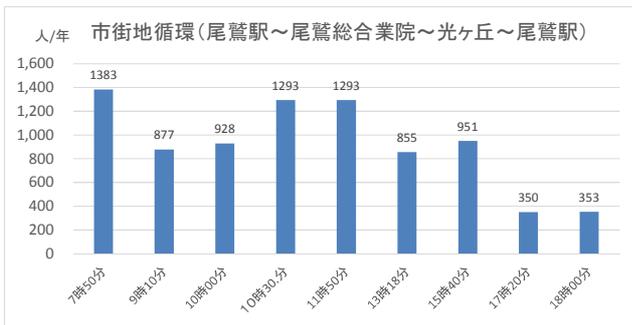
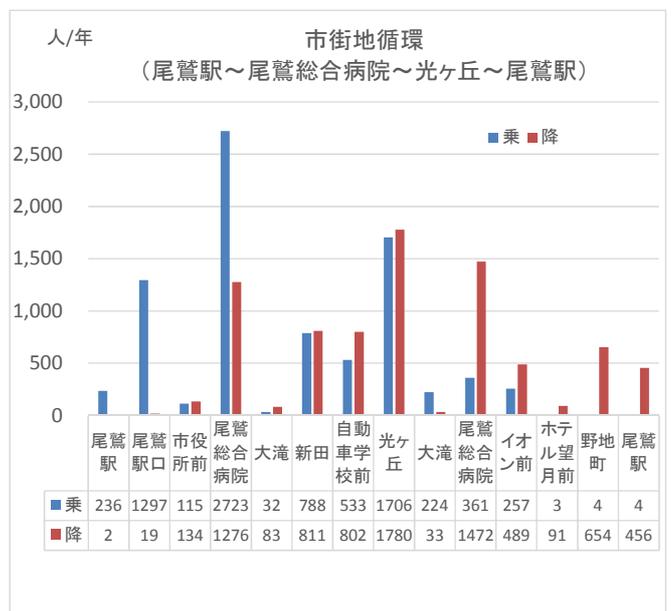


図 市街地循環 バス停別利用者数（平成 27 年度）



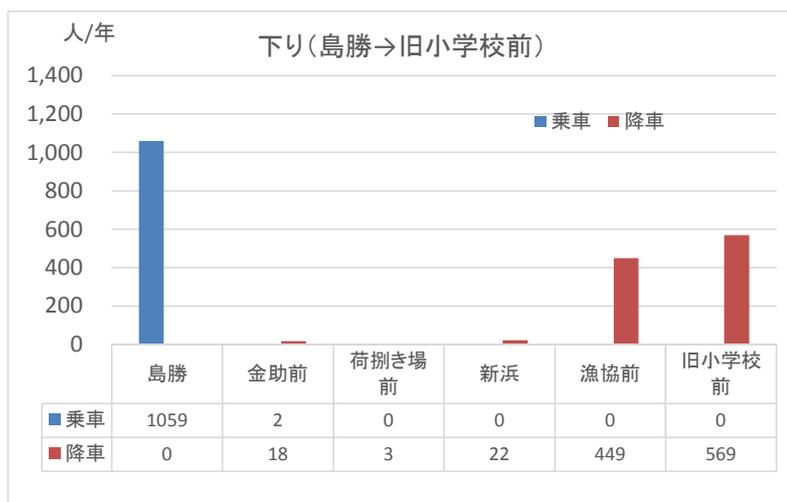
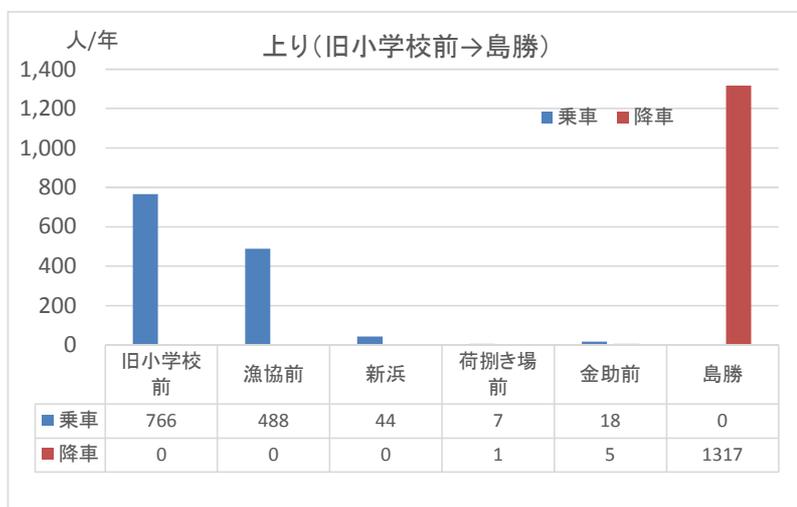
(I) 須賀利地区

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

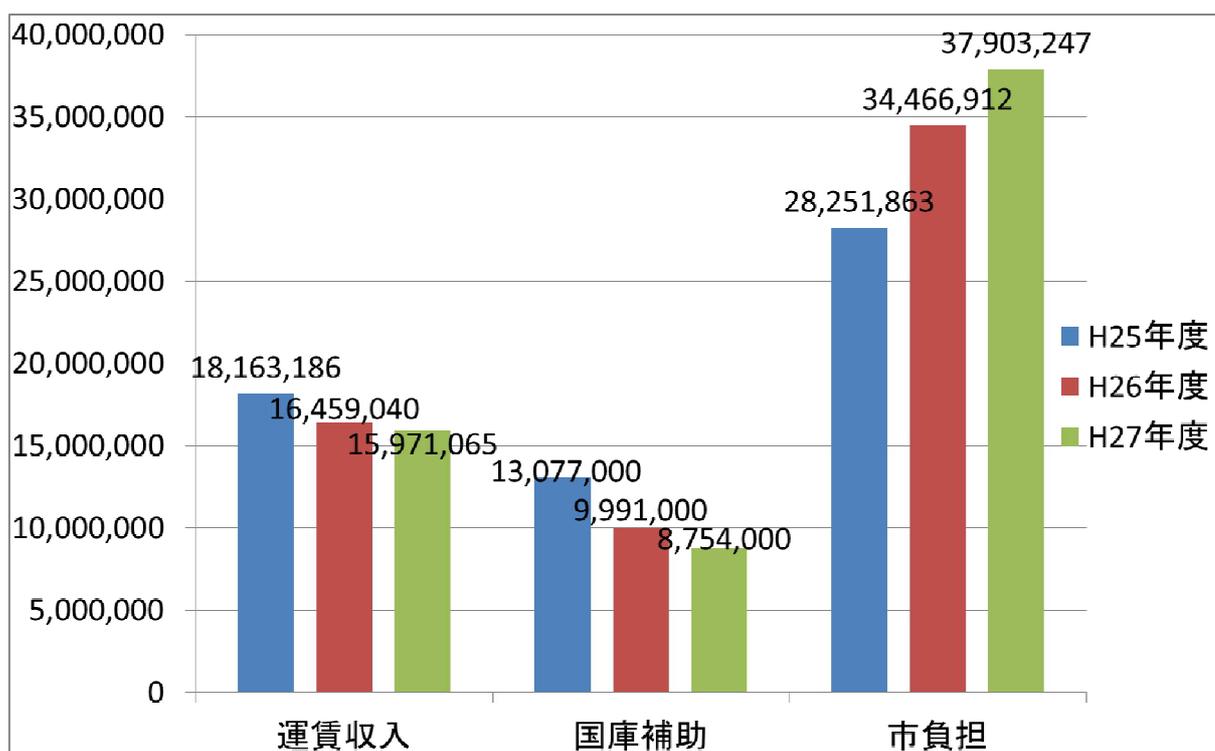


表 ふれあいバスの収支状況（平成 27 年度）

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	1,994,014 円	209,500 円	15,970,765 円
	収支率	28.60 %	33.22 %	18.30 %	3.01 %	25.50 %
	国庫補助	3,750,000 円	2,332,000 円	1,908,000 円	764,000 円	8,754,000 円
	(補助率)	21.96 %	16.74 %	21.43 %	11.32 %	18.76 %
市負担	13,325,889 円	11,596,090 円	6,995,433 円	5,986,135 円	37,903,547 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。

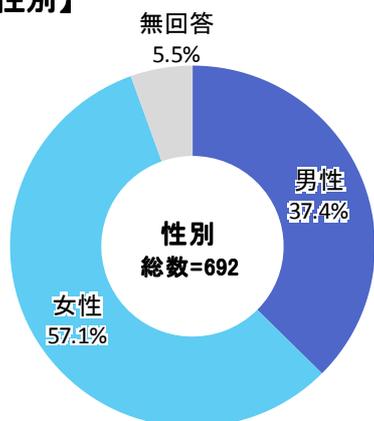
表 調査方法等の概要

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%】

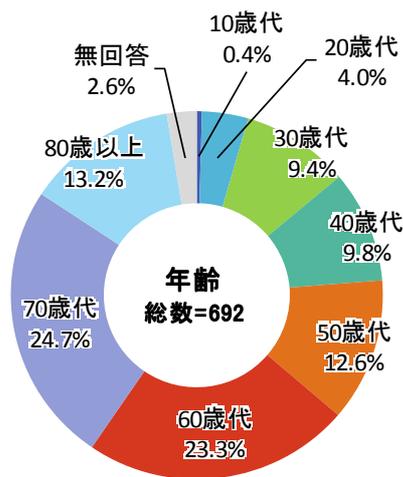
(2) 回答者の属性

女性が約57%、60歳以上の人が約63%です。

【性別】



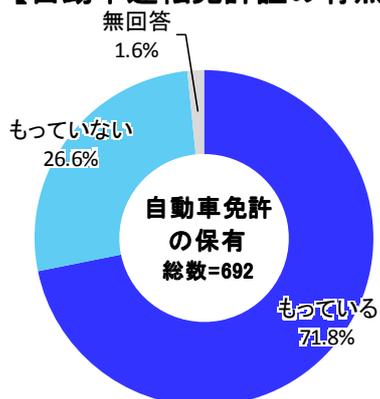
【年齢】



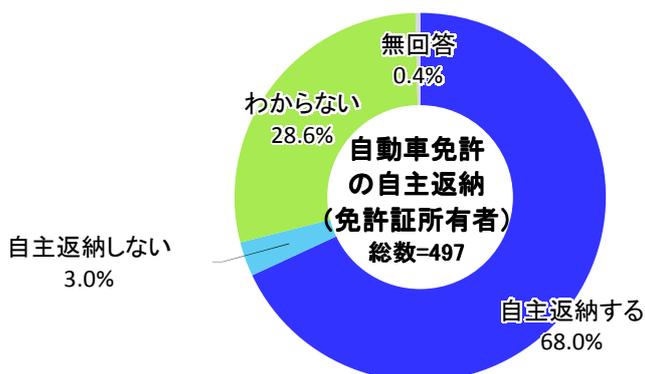
※Nは回答数(以下同じ)

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約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】

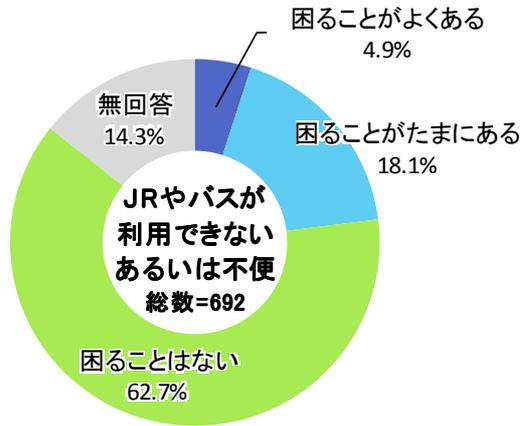


(3) アンケート結果の概要

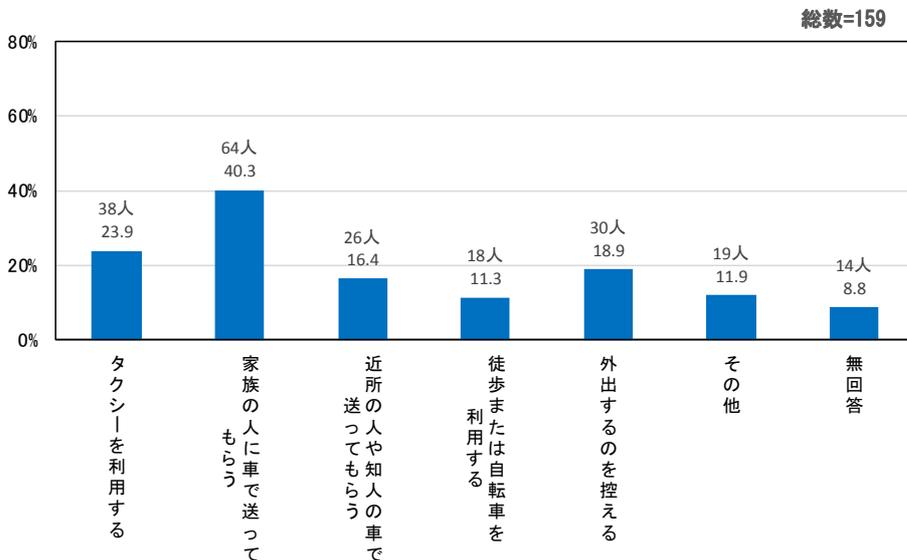
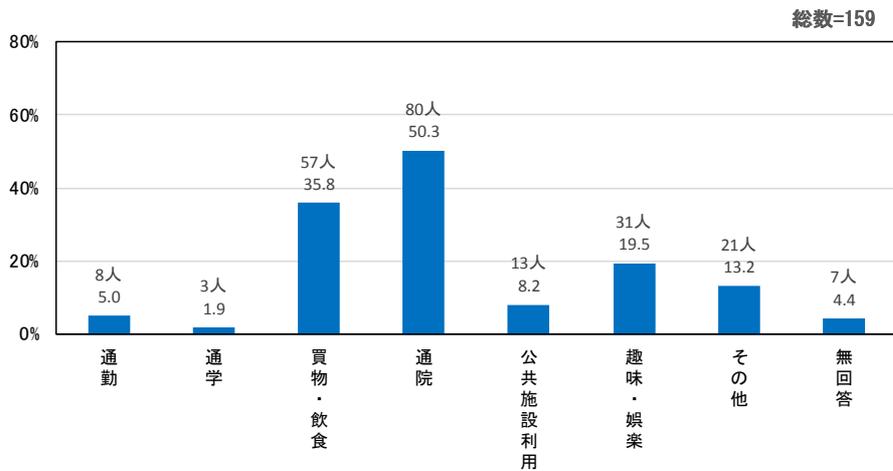
①外出したいときに公共交通が不便で困る人

「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、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】



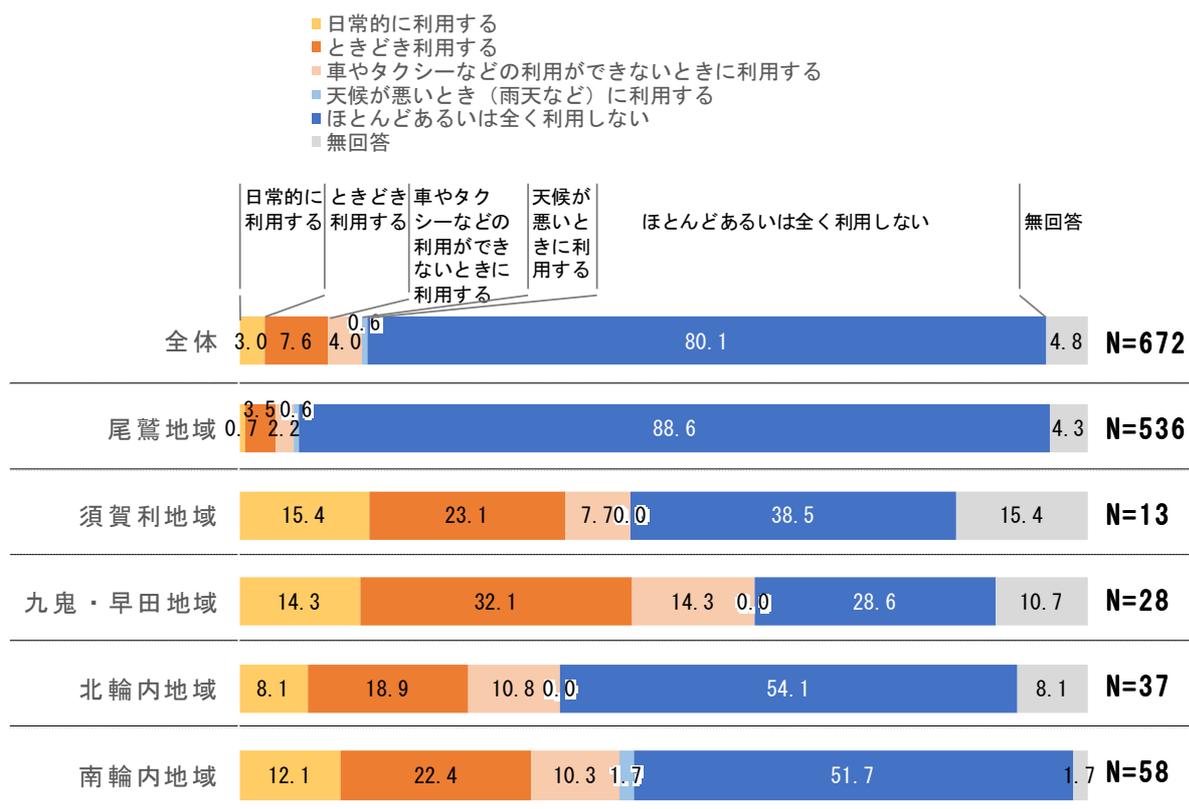
②市内のバスの利用

「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。

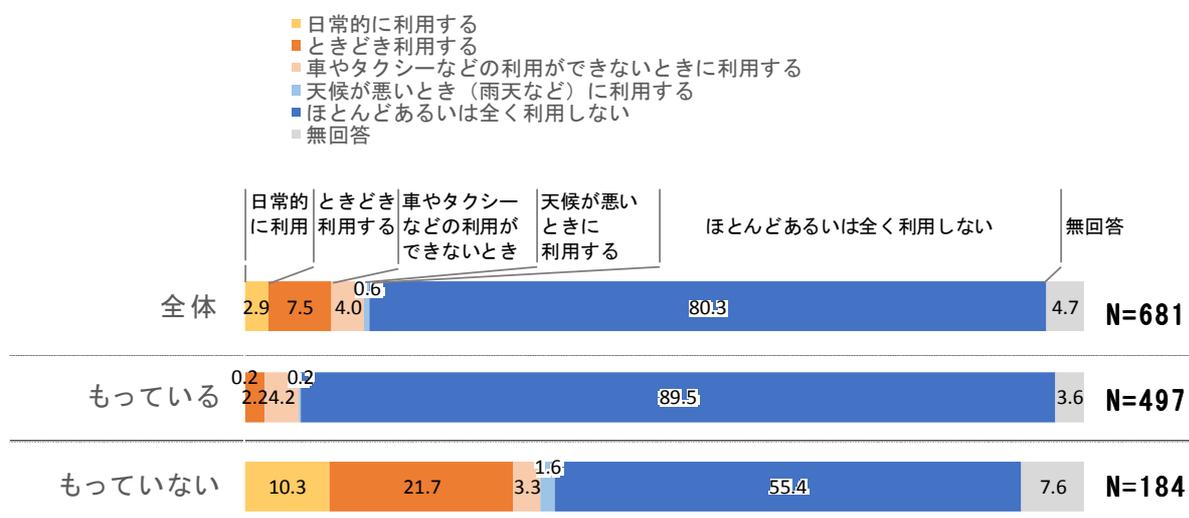
【バスの利用状況】

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

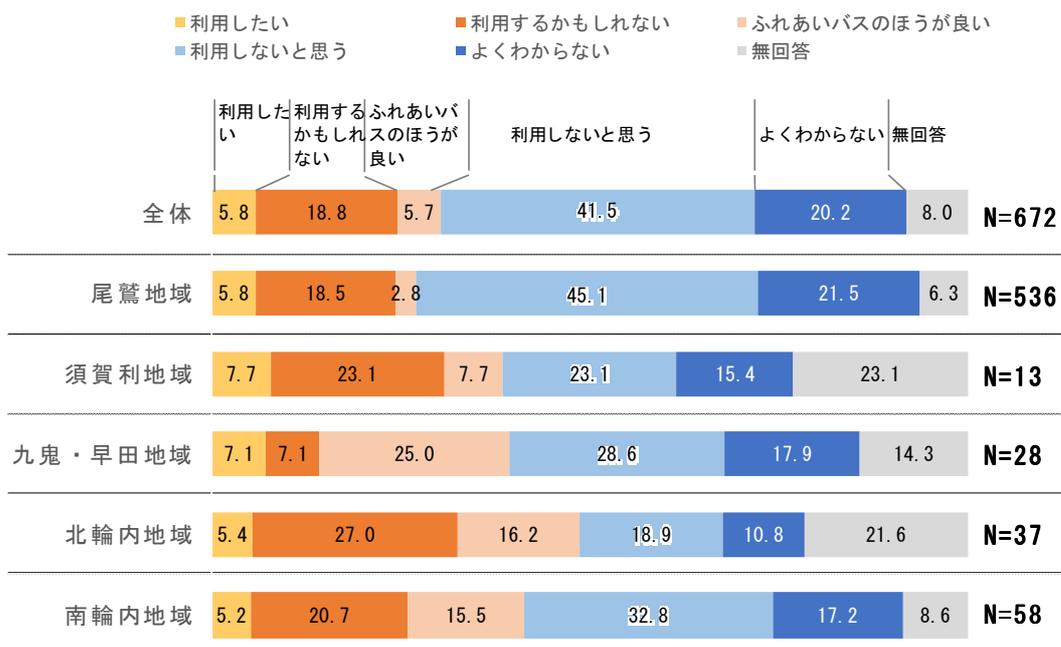
④デマンド交通（予約型乗合バス・タクシー）の利用意向

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。

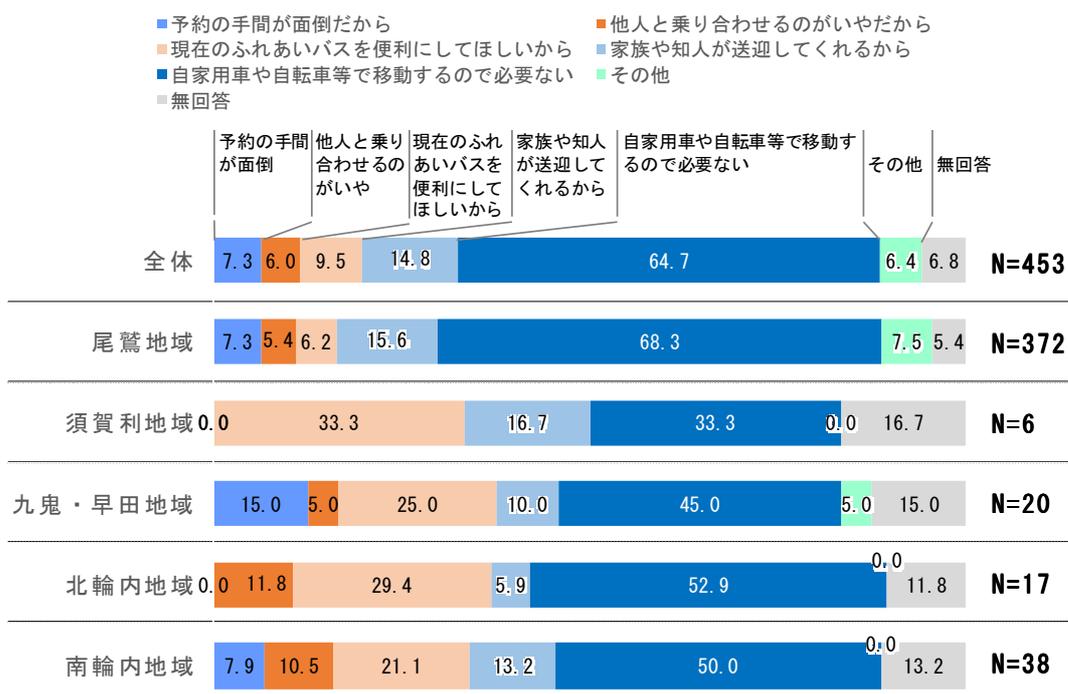
【デマンド交通の利用意向】

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



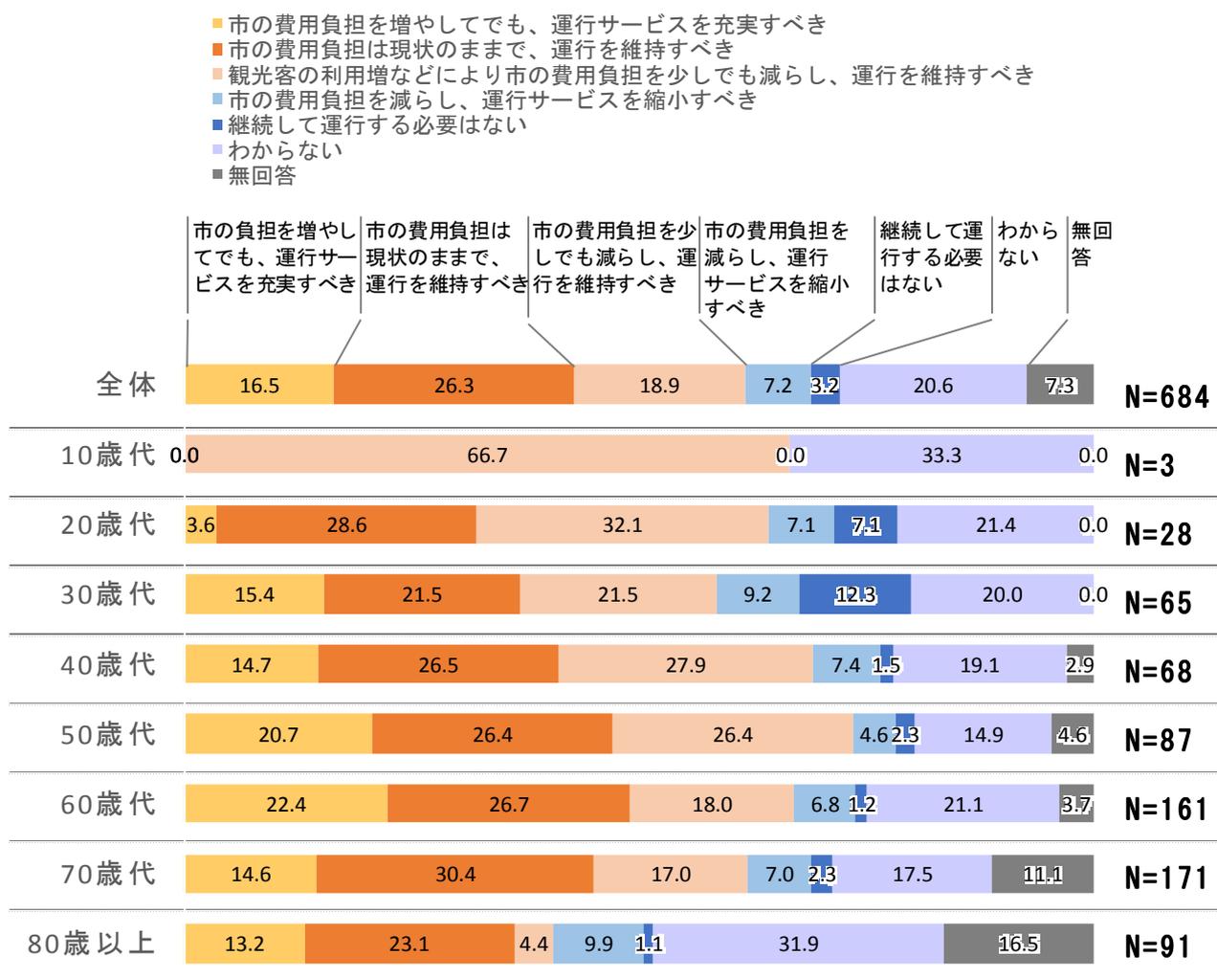
※住所不明20件を除く
※非該当233件を除く

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、多くの方が運行の充実・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

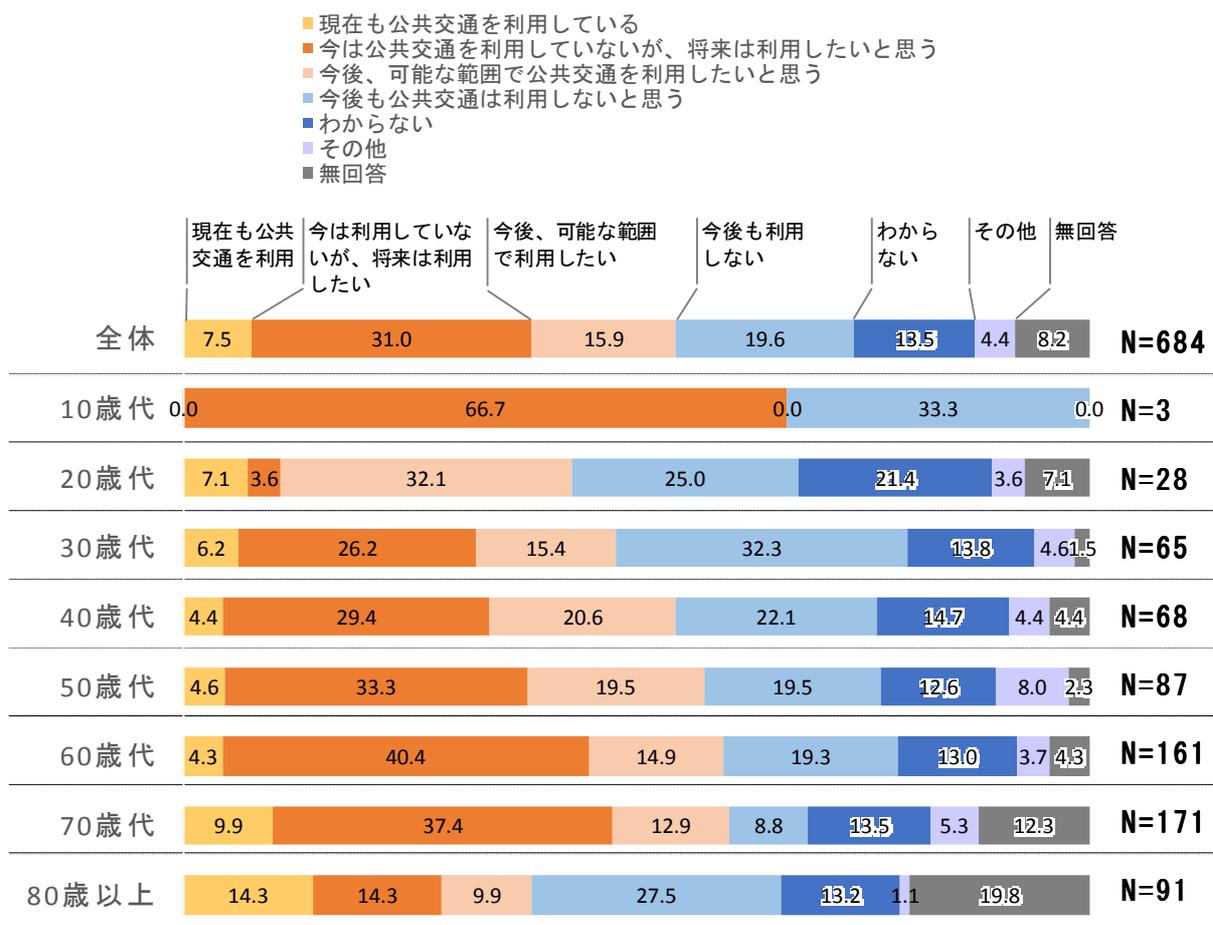
⑥今後の公共交通の利用について

「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。アンケート回収数は114票でした。

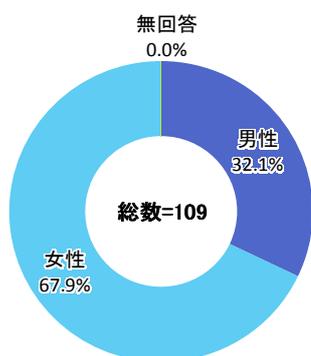
表 調査方法等の概要

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)

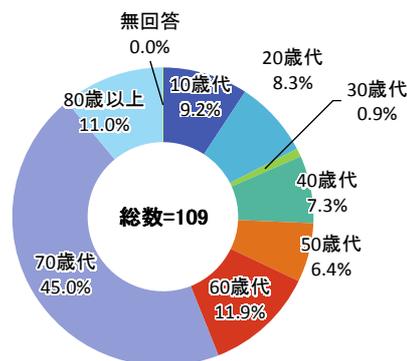
(2) 回答者の属性

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。

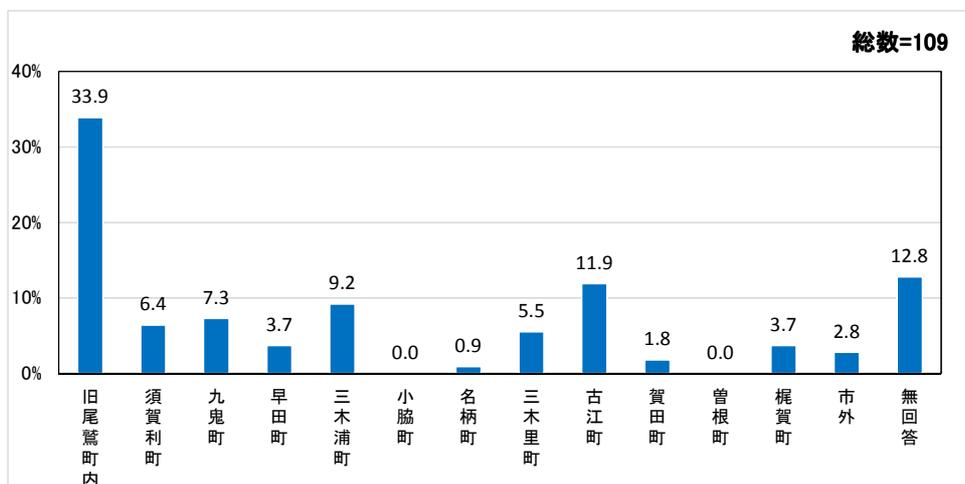
【性別】



【年齢】



【居住地】

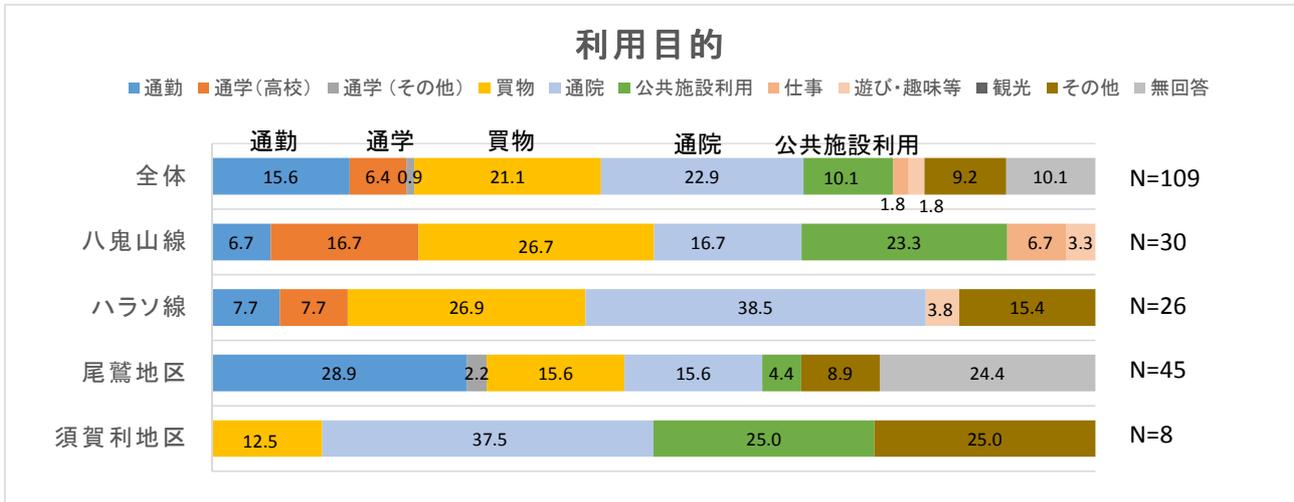


(3) 利用目的と行き先

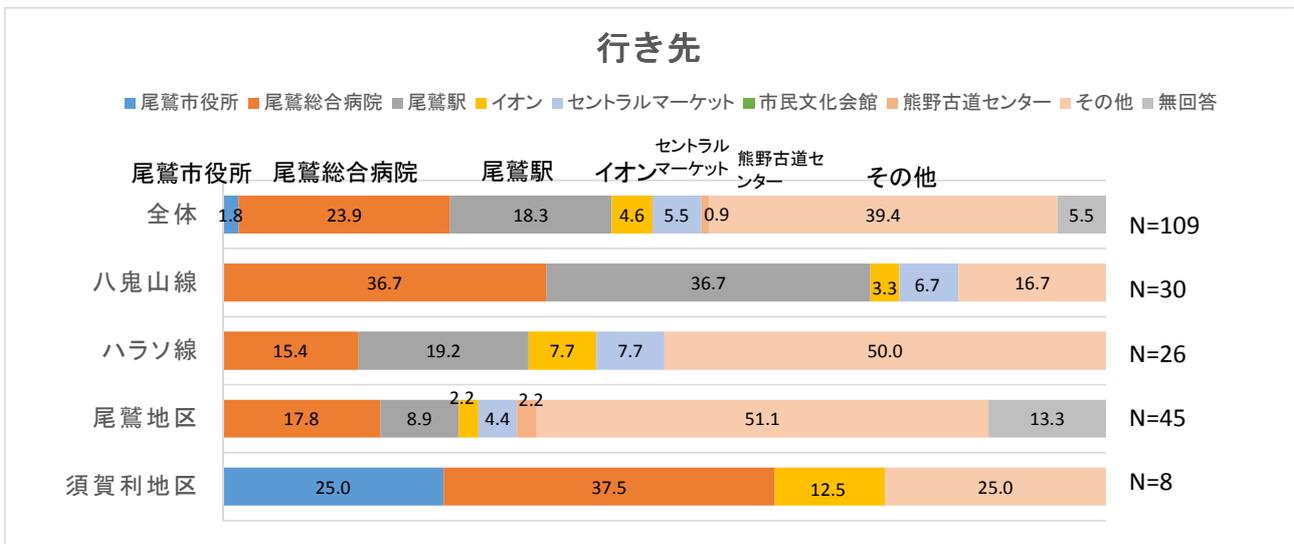
全体では、通院が約 23%、買い物が約 21%と多いですが、通勤・通学での利用も合わせて約 23%あります。特に尾鷲地区では通勤が約 29%と多くなっています。

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

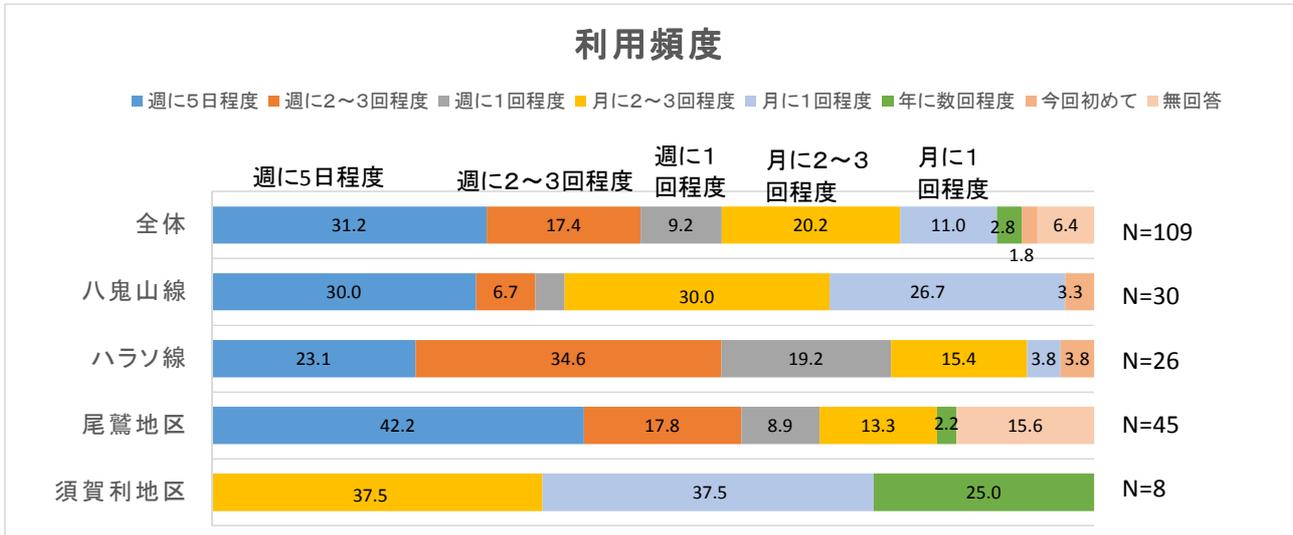
行き先	票数
尾鷲高校、学校	6
職場、会社	8
個人病院、歯医者	9
主婦の店	4

(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】

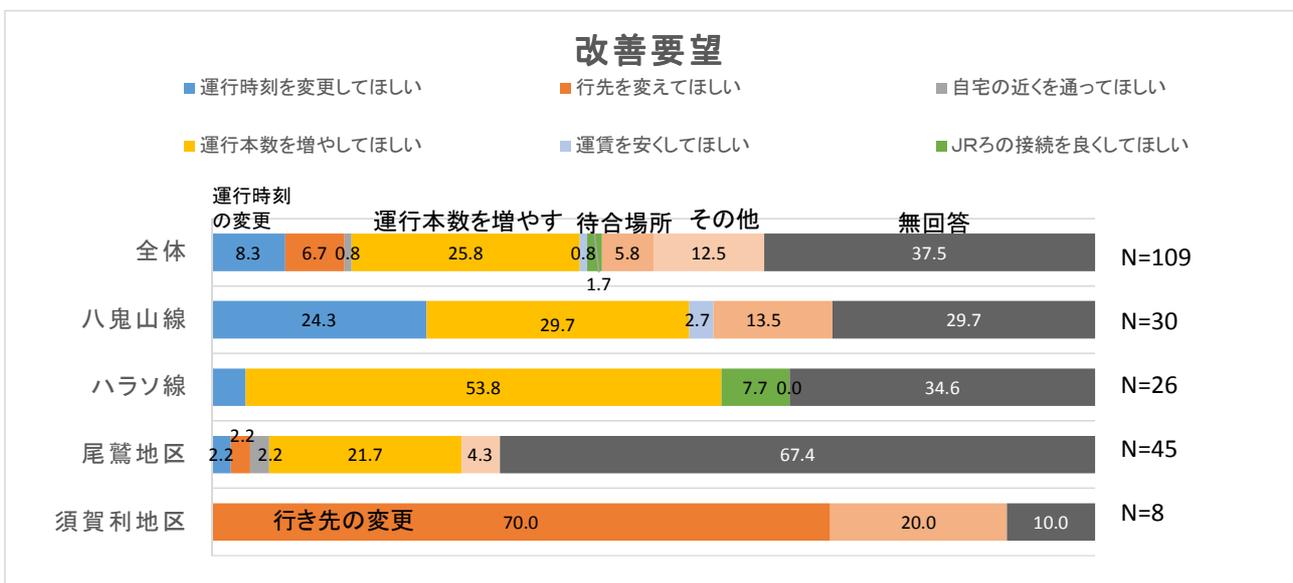


(5) 改善してほしいこと

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

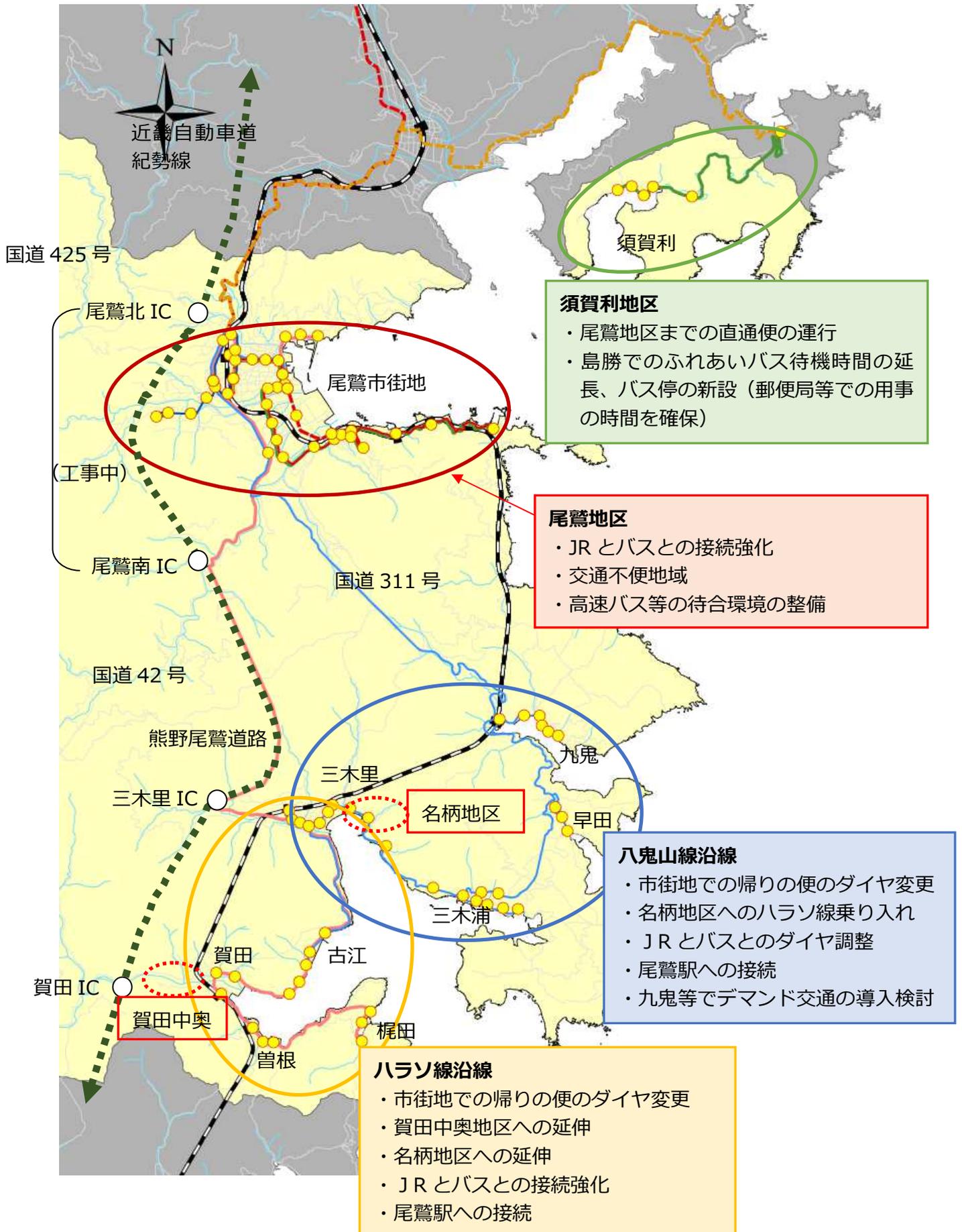
路線別の現状特性、実態調査結果および地域別住民懇談会での意見を踏まえ、路線別の問題点・課題を整理しました。

		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"> ・年間利用者数は、減少傾向。 ・尾鷲総合病院や市街地内施設への利用が多い。 ・17時以降の便の利用者が少ない。 ・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。 ・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。
	ハラソ線	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は、減少傾向。 ・尾鷲総合病院や市街地内施設への利用が多い。 ・16時以降の便の利用者が少ない。 ・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。
	尾鷲地区	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。
	須賀利地区	<ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は横ばい。 ・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。 ・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。



課題
<ul style="list-style-type: none"> ・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

(1) 人口減少時代に対応した持続可能な公共交通の確保

- 公共交通経費の維持・軽減
- 生活交通と観光交通の需要の喚起
- まちづくりとの連携による地域の活性化支援

(2) 鉄道・高速バス・路線バスとふれあいバスとの接続の強化

- 地域全体でとらえた公共交通施策の展開
- ふれあいバスの尾鷲駅接続等の検討
- ふれあいバスとJR各駅とのダイヤ調整等の検討

(3) ふれあいバスのルート・運行ダイヤ・運行方式の見直し

- 須賀利地区から尾鷲地区までの直通便の運行検討
- 須賀利地区の運行ダイヤの検討
- 八鬼山線、ハラソ線のルート、運行ダイヤの検討(市街地での帰りの便のダイヤ調整、賀田中奥・名柄地区への延伸、尾鷲駅接続等)
- 交通不便地域への運行検討

(4) 地域との協働による公共交通利用促進の取組み

- 集落支援員の活用等による地域での取組の検討
- スクールバス等の既存施設の有効活用の検討

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。

- J R 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。

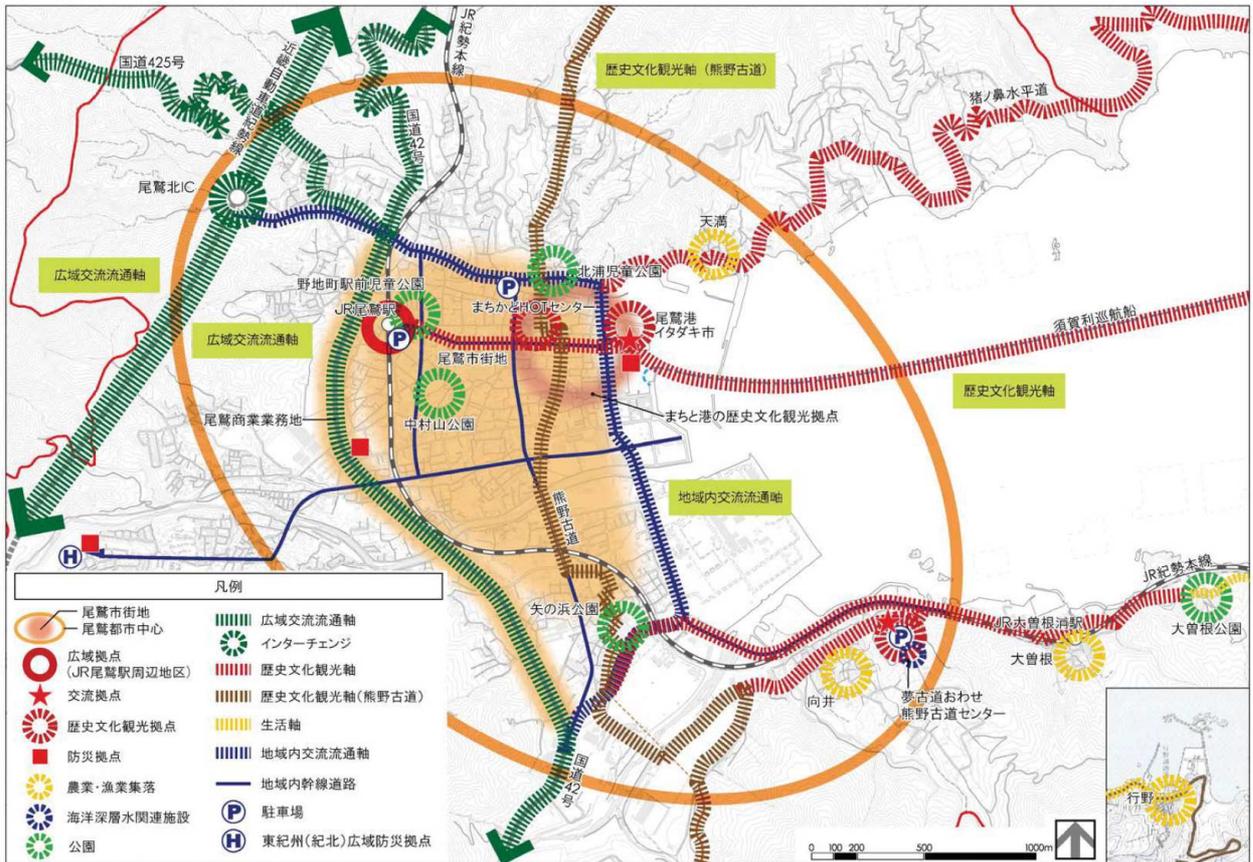
広域拠点の中心に位置する尾鷲駅では、J R とバスとの接続を強化します。

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



(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。

② 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。

③ 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。

④ 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】

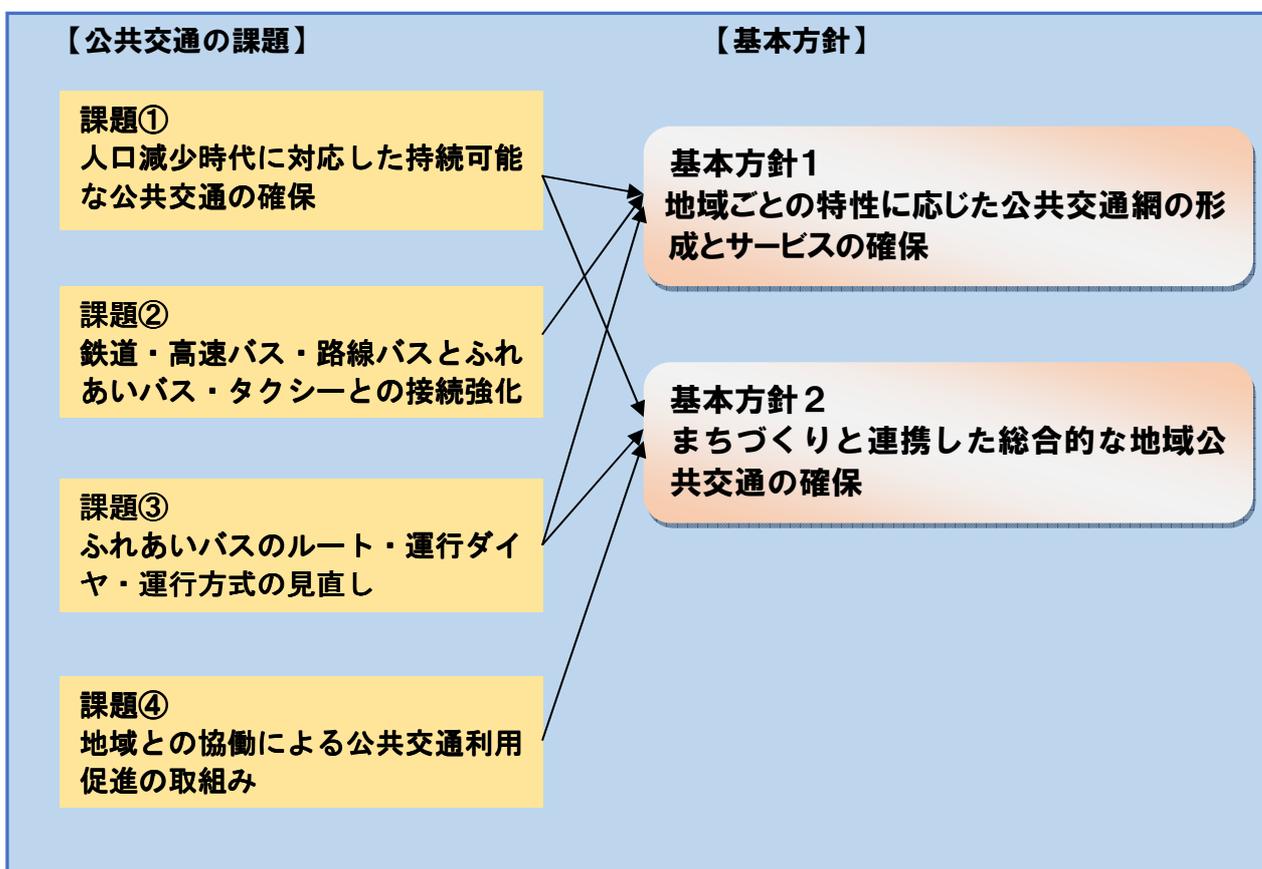
【主な取り組み方針】

- 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」



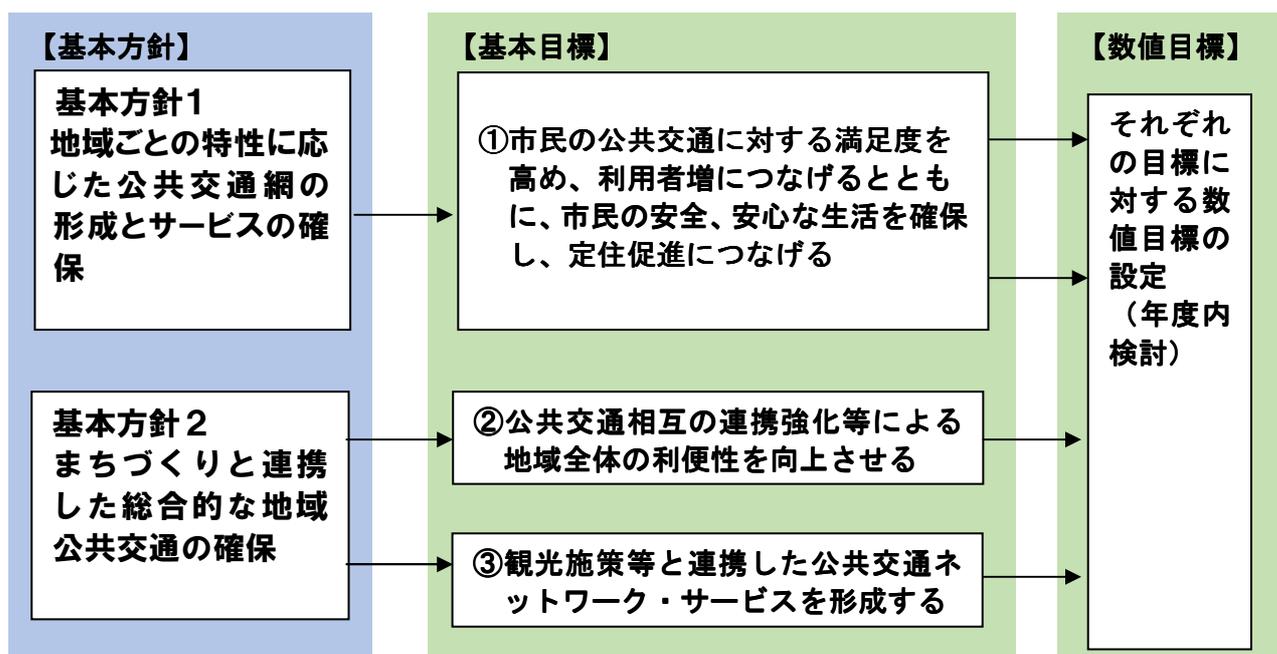
6-4 計画の目標

(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。

基本目標に沿った数値目標については、次回ご提案します。

【基本目標の設定】



(2) 数値目標

(次回設定)

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 （尾鷲長島線、島勝線）	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・路線バスは、現行のネットワーク、サービス水準の維持に努める。
- ふれあいバスは、住民ニーズ等に対応して、次ページのようなネットワーク・ダイヤの調整を進める。

【将来ネットワークイメージ（周辺部）】

