

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価  
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

## 尾鷲市地域公共交通活性化協議会 (尾鷲市)

平成20年5月28日設置

令和4年3月17日 尾鷲市地域公共交通計画策定  
(計画期間：令和4年4月～令和9年3月)

令和4年5月19日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

## ■ 地域の特性と背景

○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なっている。

## ■ 地域公共交通計画の目標及び期間

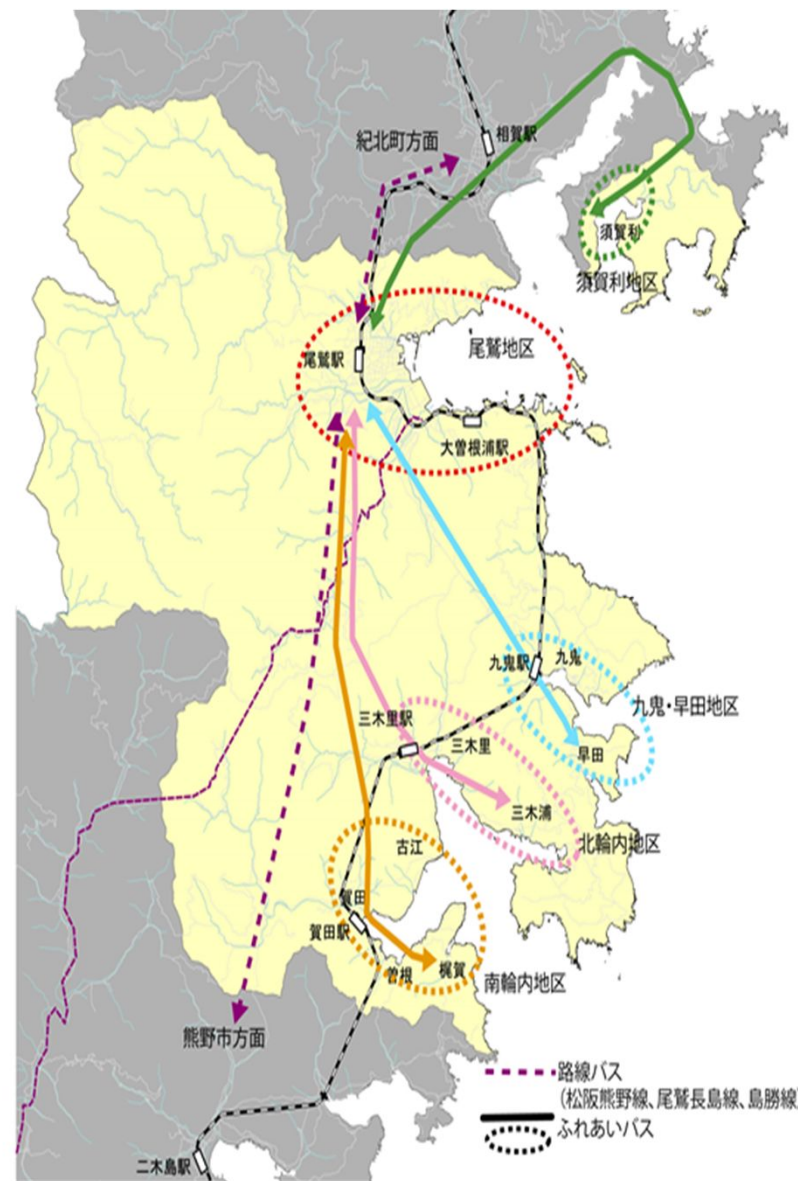
○目標 「持続可能で、誰もが快適に利用できる公共交通を目指します」

○期間 令和4年度～令和8年度

## ■ 公共交通の将来像

○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
- ②まちづくりと連携した総合的な地域公共交通の確保
- ③地域・団体と連携した取組の推進



| 取組名称                            | 取組の概要          | 実施結果   | 実施結果の考察  |
|---------------------------------|----------------|--|--|
| ★ふれあいバス尾鷲地区の運行<br>(フィーダー補助受給系統) | コミュニティバスの運行を継続 | 前年に比べて利用者が約0.5割増加(19546人⇒20504人)<br>(R3.10～R4.9) | <p>本市市街地を中心に運行し、商業施設、観光施設の運行のほか、通院・通学の確保や公共交通不便地域の解消を果たすとともに、幹線(松阪熊野線、南紀高速バス、JR紀勢本線)と有機的に連携し、短距離移動においても利用可能なサービスを構築</p> <p>尾鷲総合病院前にバス停用路側帯を作成<br/>・バス停【尾鷲総合病院】へ進入する際、上下線ともに交通量の多い国道42号の対向車線を横断し進入しており、安全上の懸念があったため、全ての路線において対向車線を横断することなく、走行車線より安全に進入するため、路線の変更を行った。また、アンケート調査中の聞き込み時に、市民の方からの満足の声が多かったことから、利用増加に繋がったものとする。なお、尾鷲地区については、コロナ禍当初から、利用者の増減が少なく、純粋な増加と考える。</p>   |
| ★ふれあいバス八鬼山線の運行<br>(フィーダー補助受給系統) | コミュニティバスの運行を継続 | 前年に比べて利用者が約0.2割増加(19781人⇒20305人)<br>(R3.10～R4.9) | <p>大型の商業施設、病院、高等学校等のない地区センター管内と市街地を結ぶ路線を構築し、買い物、通院、通学のための移動手段を確保します。市内のみならず、幹線(バス、JR)と連携することで、利用者ニーズにきめ細かく対応した交通ネットワークを形成。</p> <p>コロナ禍当初には、バス利用者が約1割減少したが、バス車内でのコロナ対策PRを行ったことにより、安全、安心して乗車していただけることが理解され、徐々に利用者数が戻ってきていると考える。</p> <p>八鬼山・ハラソ線のルート・ダイヤ改正の方向性について、市内8か所で「公共交通に関する市民説明会」を実施<br/>・令和4年3月に策定した「尾鷲市地域公共交通計画」における「公共交通ネットワーク形成の基本方針」に基づき、令和5年4月1日の改正を目指して「ふれあいバス八鬼山線」、「ふれあいバスハラソ線」の2路線を分割し、「ふれあいバス九鬼・早田線」、「ふれあいバス北輪内線」、「ふれあいバス南輪内線」にすることで、意見や要望が多かった通院、買い物、昼食時間、市街地への増便、地域間幹線系統への接続に対するダイヤの工夫や所要時間の短縮に伴う利用者の利便性の向上や増加に取り組む。</p> |

| 取組名称                                     | 取組の概要                 | 実施結果  | 実施結果の考察   |
|--|-----------------------|---|---|
| <p>★ふれあいバスハラソ線の運行<br/>(フィーダー補助受給系統)</p>  | <p>コミュニティバスの運行を継続</p> | <p>前年に比べて利用者が約3割増加(8215人⇒10537人)<br/>(R3.10～R4.9)</p> | <p>大型の商業施設、病院、高等学校等のない地区センター管内と市街地を結ぶ路線を構築し、買い物、通院、通学のための移動手段を確保します。市内のみならず、幹線(バス、JR)と連携することで、利用者ニーズにきめ細かく対応した交通ネットワークを形成。</p> <p>コロナ禍当初には、バス利用者が約3割減少したが、バス車内でのコロナ対策PRを行ったことにより、安全に、安心して乗車していただけることが理解され、コロナ前と変わらないほどに利用者数が戻ってきていると考える。</p> <p>八鬼山・ハラソ線のルート・ダイヤ改正の方向性について、市内8か所で「公共交通に関する市民説明会」を実施<br/>・令和4年3月に策定した「尾鷲市地域公共交通計画」における「公共交通ネットワーク形成の基本方針」に基づき、令和5年4月1日の改正を目指して「ふれあいバス八鬼山線」、「ふれあいバスハラソ線」の2路線を分割し、「ふれあいバス九鬼・早田線」、「ふれあいバス北輪内線」、「ふれあいバス南輪内線」にすることで、意見や要望の多かった通院、買い物、昼食時間、市街地への増便、地域間幹線系統への接続に対するダイヤの工夫や所要時間の短縮に伴う利用者の利便性の向上や増加に取り組む。</p> |
| <p>★ふれあいバス須賀利地区の運行<br/>(フィーダー補助受給系統)</p> | <p>コミュニティバスの運行を継続</p> | <p>前年に比べて利用者が約1割減少(1541人⇒1368人)<br/>(R3.10～R4.9)</p>  | <p>既存の幹線路線である島勝線へ接続し、安定した輸送サービスを確保するとともに島勝線の利用者の増加に繋げ、須賀利地区の運行により支線としての役割を果たしながら広域幹線路線が継続的に運行できるサービスを提供</p> <p>須賀利地区の旧小学校前から西の浜地区への延伸、バス停の新設、島勝内の郵便局や診療所への延伸の実施<br/>・以前より須賀利地区住民の方から強く要望があり、「公共交通に関する市民懇談会」でも多数の方から要望があがった事項となる。須賀利地区では、高齢化率が約90%であり、人口も180人といった中で、人口減少の影響に加え、コロナ禍などの現状もあり、利用者の増加には至らなかったものの、今後も継続して地域の実情に応じた検討をしていき利用者の増加を目指していく。</p>  |

| 取組名称                     | 取組の概要   | 実施結果  | 実施結果の考察   |
|--------------------------|---|---|---|
| 利用者等のアンケート実施<br>(毎年)     | バス車内、停留所において利用者アンケート及び市民無作為抽出1,000人に対しアンケート実施   | 利用者及び非利用者問わず、全体的な意見を聴取することができ、改善するべき点が、より明確になった | 毎年アンケートで利用者の満足度調査を行っている。過去から現在までの状況と未来に向けての対策等を行っていくための重要な取組であり、今後も継続して実施予定。なお、満足度だけでなく、備考欄も設けており、利用者の要望や改正した内容への満足が把握することができる。また、利用者のみではない全体の意見を聴取することにより、これまで以上に利便性などの向上を図る。                |
| 公共交通に関する市民説明会の実施<br>(R4) | 八鬼山・ハラソ線のルート・ダイヤ改正案による市内8か所での「公共交通に関する市民説明会」を実施 | ルート・ダイヤ改正及び現在運行のダイヤに対する意見や要望などが明確になった           | 令和4年3月に策定した「尾鷲市地域公共交通計画」における「尾鷲市地域公共交通計画」における「公共交通ネットワーク形成の基本方針」に基づき、令和5年4月1日の改正を目指して実施した説明会であり、ルート・ダイヤ改正に対する意見や要望が明確になった。意見や要望の多かった通院、買い物、昼食時間、市街地への増便、所要時間の短縮に伴う利用者の利便性の向上により、概ね住民の同意が得られた。 |
| 乗り方教室の実施<br>(R4)         | 九鬼、早田、北・南輪内地区で乗り方教室を実施                          | 非利用者には、乗り方を理解していただき、利用者に対しても、割引などの利点を説明         | 令和4年度に実施した八鬼山・ハラソ線のルート・ダイヤ改正に伴う「公共交通に関する市民説明会」と合同で実施しており、市民の方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」の開催を、事業者と協力して実施し、利用者の増加を目指していく。                                       |
| ベンチの設置<br>(R4)           | 主要な停留所へのベンチの設置を実施                               | 利用者の多い停留所にベンチ設置が出来たことから、利便性の向上に繋がった             | 以前よりアンケート調査にて、停留所へのベンチの設置要望が多かったことから、利用実績の多い主要停留所で、設置可能な場所への配置を検討しており、令和4年度は2か所においてベンチの設置を行っている。今後も検討を進めていき、バス利用者への利便性の向上を図っていく。  |



| 計画目標・評価指標 |  | 達成状況  | 考察  |
|-----------|--|---|---|
| 市民満足度の向上  | 利用者満足度<br><br>1~5の5点換算<br>満足 5<br>おおむね満足 4<br>普通 3<br>やや不満 2<br>不満 1 | 未達成（令和4年度）<br>目標値:3.73<br>実績値:3.57  | 目標は未達成だが、停留所の改善や一部ルート・ダイヤ改正などを行い、満足度の向上に取り組んだ   |
|           | 利用者数   | 令和3年度<br>実績値:51,518人/年<br><br>※年度途中（令和4年度）<br>実績値（4月～9月）：<br>26,374人/年<br>目標値:52,414人/年 | 令和4年度は年度途中であるため実績値がなく、達成状況が把握できないが、半年間の利用者数では、目標達成可能な数値である。停留所の改善や一部ルート・ダイヤ変更などを行い、利用者数の増加を実現した                                     |
| 持続可能性の向上  | 収支率  | 令和3年度<br>実績値:15.1%<br><br>※年度途中（令和4年度）<br>実績値（4月～9月）：<br>16.0%<br>目標値:16.2%             | 令和4年度は年度途中であるため実績値がなく、達成状況が把握できないが、半年間の収支率では、目標達成がわずかに届かない数値である。委託費の増加などにより厳しい状況ではあるが、停留所の改善や一部ルート・ダイヤ変更などを行い、利用者数の増加に伴う収支率の向上を実現した |

| 計画目標の現在の到達点                           | 今後の取組方針  |
|---------------------------------------|--|
| 利用者満足度は、現状では未達成であり、去年より減少している         | <p>令和4年度の利用者アンケート調査においては、満足度の評価を、「運賃」、「本数」、「時間帯」、「経路」、「バス停位置」、「乗り継ぎのしやすさ」、「待合環境」の7項目に細分化し行なった。その中で最も多いニーズは、「本数」及び「時間帯」である。これらのニーズのうち最も要望が多いものは、一番活動の多い昼間の時間帯で、八鬼山・ハラソ線の2便と3便の間が、尾鷲地区では4便と5便の間が4～5時間程度の間隔があり、その不満が多いことがアンケートの回答や地区説明会などから分かった。また、引き続き停留所の屋根やベンチの設置についても要望が多かった。令和元年度の終わりから令和3年度、現在も含め、新型コロナウイルス感染症による影響が大きく利用者の減少に現われている。</p>               |
| 利用者数は、現状では目標値を達成可能な数値であり、増加傾向にある      | <p>⇒令和4年度より地域公共交通計画が策定され、より利便性が高く持続可能なダイヤ・ルートを目指していくなかで、上記ニーズの実現へ向け、計画における「公共交通ネットワーク形成の基本方針」に基づき、「ふれあいバス八鬼山線」、「ふれあいバスハラソ線」の2路線を分割し、「ふれあいバス九鬼・早田線」、「ふれあいバス北輪内線」、「ふれあいバス南輪内線」にすることで、意見や要望の多かった通院、買い物、昼食時間、市街地への増便と所要時間の短縮に伴う利用者の利便性の向上を図る。令和4年10月には地区説明会を開催しており、概ね原案に対しての住民同意が得られたことから、令和5年度より運行を実施する。</p> <p>⇒八鬼山・ハラソ線・須賀利地区の検討を行ったことから、尾鷲地区の検討を行っていく。</p> |
| 収支率は、現状では目標値をわずかに達成できない数値であるが、増加傾向にある | <p>⇒ベンチ設置の要望が多いことから、乗車数が多く、設置が可能な場所において、随時ベンチの設置を行っている。今後も継続して検討、実施を行い、利便性の向上を図る。</p> <p>⇒コロナ禍により大きく減少した利用者を何とか令和元年以前のベースに戻すため、利用促進を行っていく。公共交通に関する懇談会の中でも、時刻表の見方が分からなかったり、時刻表の見方が分かれば、便利に使うことができると分かった市民の方がいたことなどから、「乗り方教室」を開催し、新型コロナウイルス感染症対策を実施していることなどの周知とともに、利用促進を図っていく。</p> <p>⇒委託費が年々増加していることもあり、バスの小型化などを検討し、委託費の削減を目指す。</p>                        |

| 年度 | 直近の二次評価結果  | 事業評価結果の反映状況<br>(具体的対応内容)  | 今後の対応方針   |
|----|--|---|---|
| 前回 | 利用者に対する定期的なアンケートの実施及び、各地区で「公共交通に関する市民懇談会」を開催することで、住民・利用者の公共交通のニーズの把握に努めている。          | 市民無作為抽出1,000人に対しアンケート実施<br>利用者に対して、アンケート実施ルート・ダイヤ改正案に対する市内8か所の「公共交通に関する市民説明会」実施 | 引き続き利用者アンケート等を実施し、ニーズ把握に努める。                              |
|    | 今年度策定予定の次期地域公共交通計画に位置づけた取組を着実に推進されることを期待します。   | 尾鷲市地域公共交通計画で定める「公共交通ネットワーク形成の基本方針」に基づき、八鬼山線、ハラソ線のルート・ダイヤ改正を検討し、来年度から新たな運行を開始する。 | 利用者ニーズを実現できるよう、尾鷲市地域公共交通計画の中で、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく。 |
|    | 今後もコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを引き続き期待します | 飛散防止フィルムの設置や、バス車内の消毒・清掃などを実施  | 他の利用促進策とともに、新型コロナウイルス感染症対策のPRを行っていく。                      |
|    | 市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、引き続き、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します         | 県や関係者との連携した取組について、県主催の会議や公共交通活性化協議会等を通じて検討                                      | 引き続き県や関係者との連携した取組について検討を行い、持続可能な事業の実施を行っていく。              |

※前回:令和4年3月10日



| 年度  | 直近の二次評価結果  | 事業評価結果の反映状況<br>(具体的対応内容)                                     | 今後の対応方針   |
|-----|--|--|---|
| 前々回 | 利用者に対し定期的にアンケートを実施し、利用者ニーズの把握に努めており、そのニーズに対応したダイヤ・ルートの見直しを柔軟に行っている             |  | 引き続き利用者アンケートを実施し、ニーズ把握に努める。                                     |
|     | 次期地域公共交通計画について、持続可能な地域公共交通サービスを実現するための計画策定を期待します                               | 市民無作為抽出1,000人に対しアンケート実施<br><br>市内14か所合計15回の「公共交通に関する市民懇談会」実施 | 利用者ニーズを実現できるよう、来年度を始期とする次期公共交通計画の中で、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく。 |
|     | コロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえるよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを期待します | 飛散防止フィルムの設置や、バス車内の消毒・清掃などを実施                                 | 他の利用促進策とともに、新型コロナウイルス感染症対策のPRを行っていく。                            |

※前前回:令和3年3月1日

■ 毎年度のPDCAスケジュール

|                  | 第1回<br>(5月～6月頃)                                   | 第2回<br>(10月頃) | 第3回<br>(12月～1月頃)                |
|------------------|---|---------------|---------------------------------|
| コントロール<br>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<br>項等     | ・生活交通確保維持改善計画等<br>の作成<br>・前年度の決算確認<br>・当該年度の予算決定等 | ・次年度事業計画、予算案等 | ・事業評価<br>・改善方向<br>・次年度の事業計画の策定等 |
| PDCA<br>サイクル     | Plan  |               |                                 |
|                  | Do  |               |                                 |
|                  | Check   |               |                                 |
|                  | Action  |               |                                 |

【協議会の実施状況】

- 令和4年2月24日（第4回） 尾鷲市地域公共交通計画（案）について協議  
ふれあいバス須賀利地区の路線延長及びバス停の新設について協議・承認
- 令和4年3月17日（第5回） 尾鷲市地域公共交通計画（案）について協議・承認  
令和4年度事業計画（案）及び令和4年度予算（案）について協議・承認  
計画策定に係る事業評価について（報告）協議
- 令和4年5月19日（第1回） 令和3年度決算報告、令和5年度フィーダー系統確保維持計画について協議・承認  
・公共交通に関する市民説明会 令和4年10月6日～7日、11日～12日
- 令和4年11月15日（第2回） ふれあいバス九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線における新たなルート及びダイヤについて  
協議・承認  
令和5年度フィーダー系統確保維持計画の変更について協議・承認
- 令和5年1月17日（第3回） 事業評価、令和5年度事業計画（案）及び令和5年度予算（案）について協議・承認

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月17日

協議会名: 尾鷲市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業④ 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

| ①補助対象事業者等            | ②事業概要   | ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況  | ④事業実施の適切性  | ⑤目標・効果達成状況  | ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)  |
|----------------------|---|--|--|---|--|
| 【補助対象となる事業者名等の名称を記載】 | 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載】 | 【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】   | A・B・C評価<br>【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 | A・B・C評価<br>【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】  | 【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】<br>※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載   |
| 三重交通                 | 尾鷲市コミュニティバス八鬼山線<br>尾鷲駅～三木浦～三木里駅<br>尾鷲駅～九鬼駅～コノワ<br>正義山～三木浦～三木里駅  | 利便性の更なる向上、利用状況の要因分析のため、利用者に対するアンケート調査を継続実施した。また、前年度から継続している、項目を7つに細分化しニーズの詳細な把握を行った。<br>また、利用者以外にも無作為抽出の市民1,000人を対象にアンケートを実施した。また、全路線において飛散防止フィルムの設置や、バス車内の消毒・清掃などを実施した。 | A<br>運行計画日数を計画どおり運行し、事業は適切に実施された。                          | A<br>アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い(1～5の5点換算)、目標の3.48に対して3.35となり、目標を下回った。<br>B<br>聞き取りから、本数及び時間帯への要望が多く、これらに対する対応ができていないことが原因だと考えられる。       | 引き続き利用者アンケートを実施し、ニーズ把握に努め、今後それらの利用者ニーズを実現できるよう実施を継続していく。今年度より新たな公共交通計画が始まり、その中の持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組み、八鬼山、ハラソ線を総合的に見直し、聞き取りなどで要望が上がった事項について検討し、来年度から2路線から3路線へと変更したルート及びダイヤ改正を行う。<br>また、他の利用促進策とともに、新型コロナウイルス感染症対策のPRを行っていく。 |
| 三重交通                 | 尾鷲市コミュニティバスハラソ線<br>尾鷲駅～三木里駅～梶賀<br>瀬木山～三木里駅～梶賀   | 利便性の更なる向上、利用状況の要因分析のため、利用者に対するアンケート調査を継続実施した。また、前年度から継続している、項目を7つに細分化しニーズの詳細な把握を行った。<br>また、利用者以外にも無作為抽出の市民1,000人を対象にアンケートを実施した。また、全路線において飛散防止フィルムの設置や、バス車内の消毒・清掃などを実施した。 | A<br>運行計画日数を計画どおり運行し、事業は適切に実施された。                          | B<br>アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い(1～5の5点換算)、目標の4.00に対して3.56となり、目標を下回った。<br>聞き取りから、本数及び時間帯への要望が多く、これらに対する対応ができていないことが原因だと考えられる。            | 引き続き利用者アンケートを実施し、ニーズ把握に努め、今後それらの利用者ニーズを実現できるよう実施を継続していく。今年度より新たな公共交通計画が始まり、その中の持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組み、尾鷲地区全体の運行を担っている現在の状態では課題があり、検討を行う。<br>また、他の利用促進策とともに、新型コロナウイルス感染症対策のPRを行っていく。   |
| 尾鷲市                  | 尾鷲市コミュニティバス尾鷲地区<br>尾鷲駅～天満堤防～紀伊松本<br>尾鷲駅～天満堤防～夢古道おわせ前～紀伊松本<br>尾鷲駅～夢古道おわせ前～紀伊松本<br>尾鷲駅～光ヶ丘～尾鷲駅  | 利便性の更なる向上、利用状況の要因分析のため、利用者に対するアンケート調査を継続実施した。また、前年度から継続している、項目を7つに細分化しニーズの詳細な把握を行った。<br>また、利用者以外にも無作為抽出の市民1,000人を対象にアンケートを実施した。また、全路線において飛散防止フィルムの設置や、バス車内の消毒・清掃などを実施した。 | A<br>運行計画日数を計画どおり運行し、事業は適切に実施された。                          | B<br>アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い(1～5の5点換算)、目標の3.73に対して3.74となり、目標を達成した。   | 引き続き利用者アンケートを実施し、ニーズ把握に努め、今後それらの利用者ニーズを実現できるよう実施を継続していく。今年度より新たな公共交通計画が始まり、その中の持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組み、まずは、停留所の見直しなどを進め利便性の向上を図る。<br>また、他の利用促進策とともに、新型コロナウイルス感染症対策のPRを行っていく。   |
| 尾鷲市                  | 尾鷲市コミュニティバス須賀利地区<br>旧小学校前～漁協前～島勝<br>旧小学校前～漁協前～尾鷲総合病院  | 利便性の更なる向上、利用状況の要因分析のため、利用者に対するアンケート調査を継続実施した。また、前年度から継続している、項目を7つに細分化しニーズの詳細な把握を行った。<br>また、利用者以外にも無作為抽出の市民1,000人を対象にアンケートを実施した。また、全路線において飛散防止フィルムの設置や、バス車内の消毒・清掃などを実施した。 | A<br>運行計画日数を計画どおり運行し、事業は適切に実施された。                          | B<br>アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い(1～5の5点換算)、目標の3.73に対して3.66となり、目標を下回った。<br>アンケート調査により、時間帯及び乗り継ぎのしやすさへの要望が多く、これらに対する台頭ができていないことが原因だと考えられる。 | 引き続き利用者アンケートを実施し、ニーズ把握に努め、今後それらの利用者ニーズを実現できるよう実施を継続していく。今年度より新たな公共交通計画が始まり、その中の持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組み、まずは、停留所の見直しなどを進め利便性の向上を図る。<br>また、他の利用促進策とともに、新型コロナウイルス感染症対策のPRを行っていく。   |

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月17日

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| 協議会名:                       | 尾鷲市地域公共交通活性化協議会   |
| 評価対象事業名:                    | 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金  |
| 地域の交通の目指す姿<br>(事業実施の目的・必要性) | <p>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、地区センター管内には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。</p> <p>本市の公共交通機関は、鉄道、路線バス及びタクシーがその役割を担っています。鉄道はJR紀勢本線、路線バスは「長島線」、「島勝線」、「ふれあいバス尾鷲地区」、「ふれあいバス須賀利地区」、「ふれあいバスハラソ線」、「ふれあいバス八鬼山線」と、都市等を結ぶ長距離バスが運行されています。</p> <p>少子高齢化・過疎化等の理由により、本市の高齢化率は増加傾向にあり、通勤や通学で利用する人口も減少を続けており、公共交通サービスを維持確保していくためにはより多くの市民が公共交通を利用する必要があり、まちづくりと一体となった公共交通の利用促進が求められます。</p> <p>これを実現するために、市民ニーズに応じた生活交通を確保することを目的として、地域公共交通確保維持改善事業に取り組んでまいります。</p> |