

尾鷲市地域公共交通計画

令和4年3月

（令和6年1月一部改訂）

（令和6年10月一部改訂）

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	23
2-1 市民アンケート調査結果の概要	23
2-2 ふれあいバス利用者アンケート調査結果の概要	35
2-3 地域別懇談会	40
第3章 前計画の達成状況評価	44
3-1 前計画の計画目標達成状況	44
3-2 事業の実施状況	46
3-3 前計画の評価	46
第4章 課題の整理	47
4-1 尾鷲市の公共交通を取り巻く課題	48
4-2 路線別の特性と課題	49
第5章 計画の方針と目標	49
5-1 地域公共交通の将来像	49
5-2 基本方針と基本目標	49
5-3 地域公共交通ネットワークの必要性	51
5-4 公共交通ネットワーク形成方針	51
5-5 数値目標	54
第6章 目標を達成するための事業	56
6-1 実施事業一覧	56
6-2 実施事業の概要	57
第7章 計画の評価・改善方法	63
7-1 評価・改善の概要	63
7-2 P D C Aのスケジュール	63
参考資料	65
資料1 尾鷲市地域公共交通活性化協議会 委員名簿	65
資料2 先進事例の収集	66

序章 策定の背景と位置づけ

序－１ 背景と目的

尾鷲市は、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動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、市民の移動手段の確保を図るため、尾鷲市では平成 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

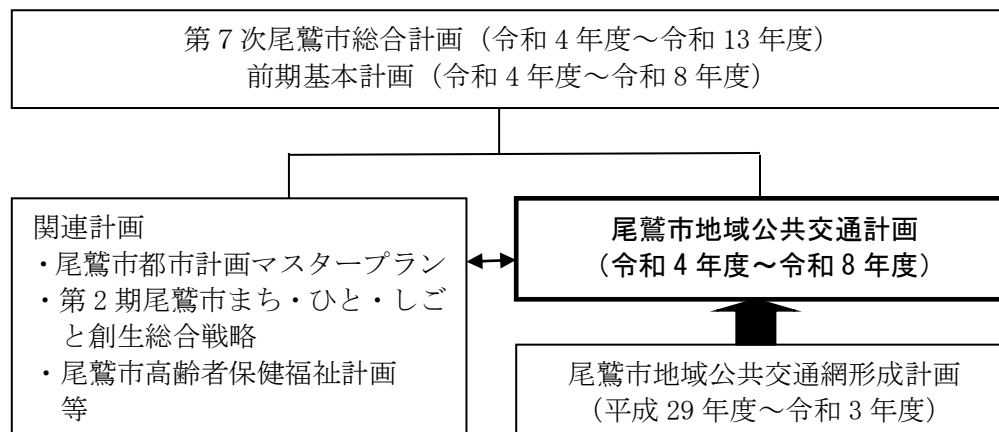
本計画の期間は、「第 7 次尾鷲市総合計画」の前期基本計画との整合を図る観点から、令和 4(2022)年度から令和 8(2026)年度までの 5 年間とします。

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 の頭文字を取ったものであり、サービスとしての移動という意味を持つ。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。
 ※デマンド交通：事前予約により、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う交通サービスのこと。
 ※インバウンド：「外国から自国への旅行」や「自国への外国人旅行者」を指す。日本へのインバウンドは「訪日旅行」「訪日外国人」とも呼ぶ。

イ 尾鷲市都市計画マスタープラン（計画期間 令和2年～令和12年）

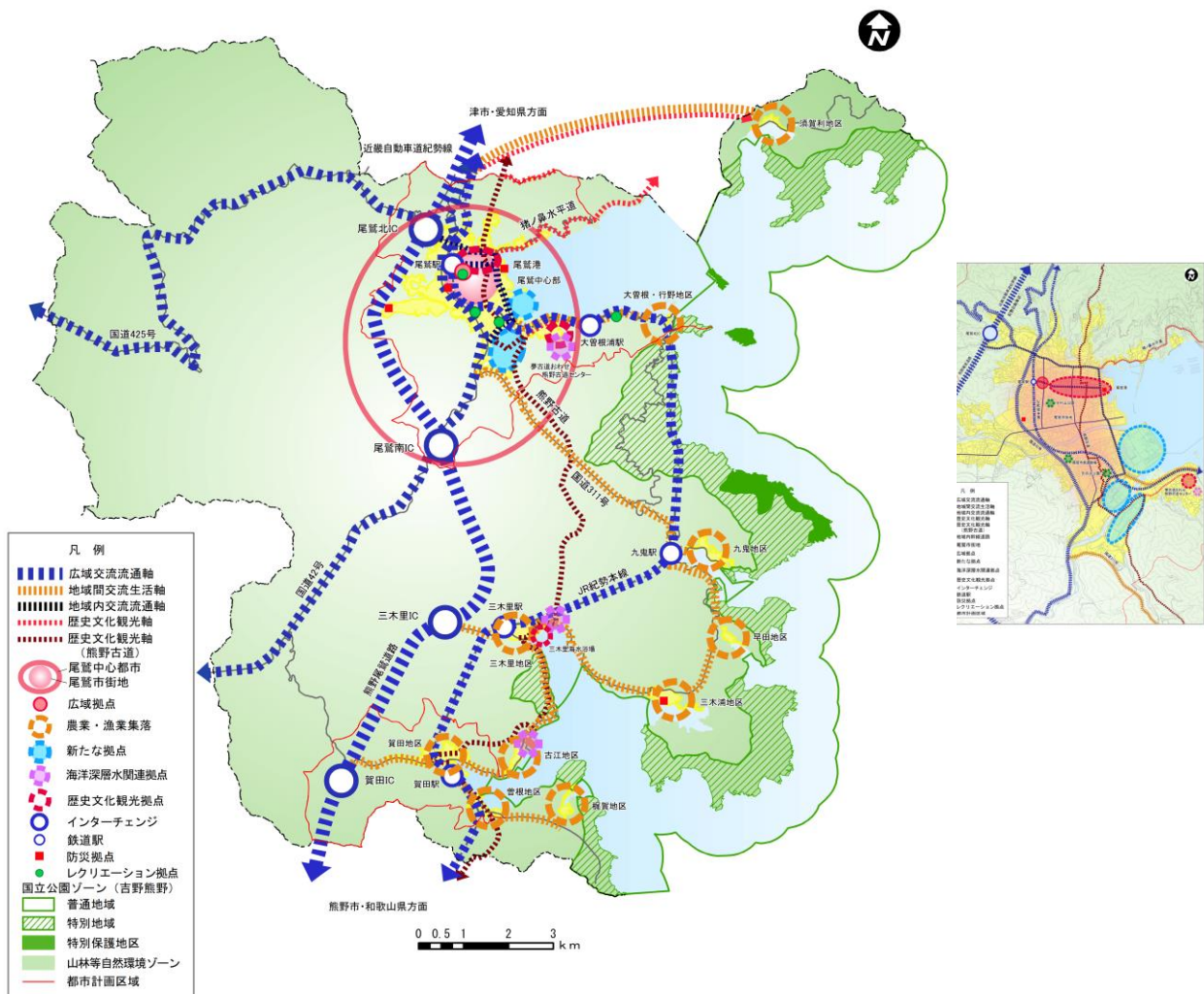
(7) 基本的な考え方

- 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保します。
- 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～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 (令和2年度)	基準値 (令和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	3.96	4.00
ふれあいバス収支率	実績値	14.5%	21.6%

※ふれあいバスの利用者満足度については、点数を-2～2 から 1～5 の5点換算に変更

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 (令和2年度)	基準値 (令和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6年度～令和8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

令和6年10月一部改訂

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 192.71 km²（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。

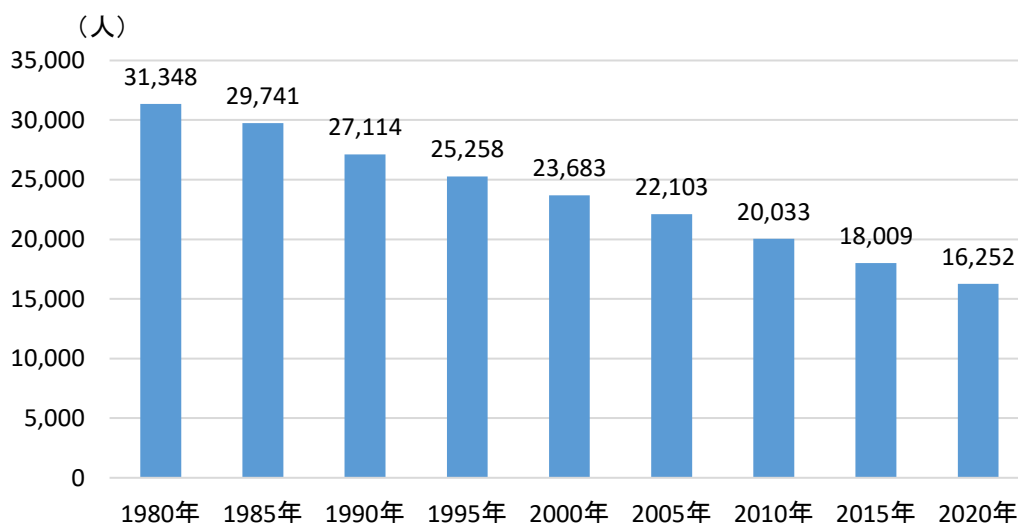
大型商業施設や総合病院が立地する市中心部に人口の 8 割が集中しており、以前は陸続きではないものの海上交通による往復があった須賀利町のほか、市街地周辺の沿岸部に集落が点在しています。

1-2 人

（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

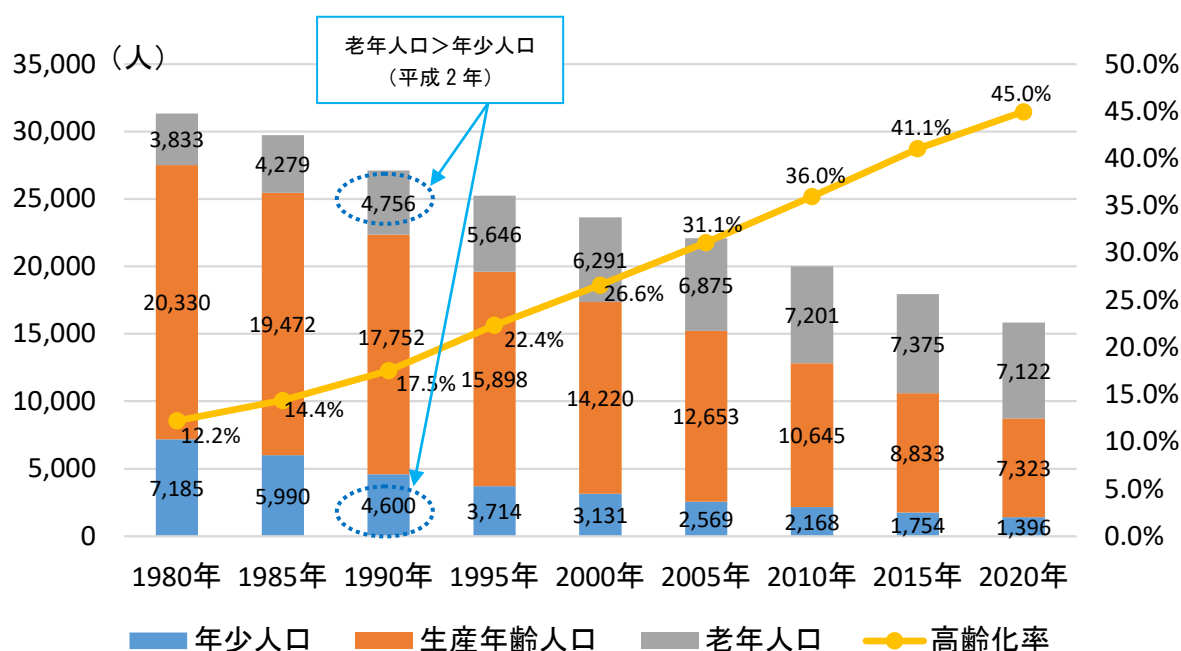
尾鷲市の年齢3区分別人口をみると、生産年齢人口（15～64歳）は昭和55（1980）年以降一貫して減少傾向です。昭和55（1980）年には20,330人でしたが、令和2（2020）年には7,323人となり、昭和55（1980）年から35年間で約64.0%の減少となりました。

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ポイントも高くなっています。

■ 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

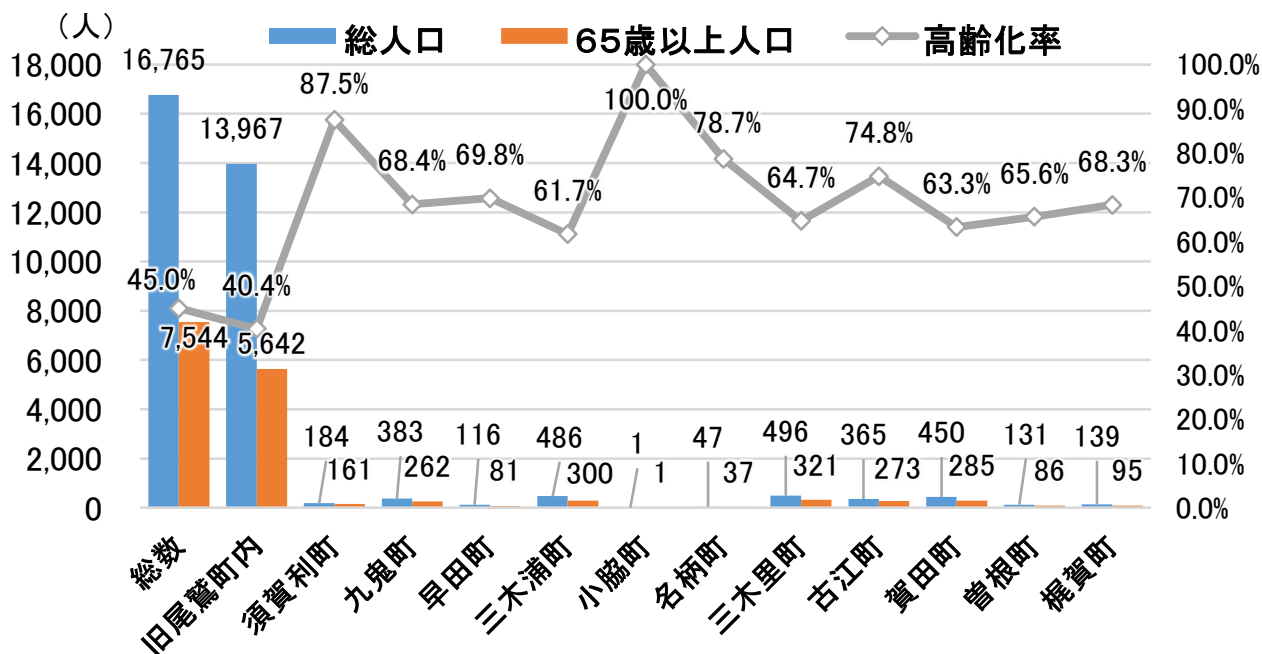
資料出典：令和2年国勢調査

(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 62%～88% と高くなっています。

■ 地域別人口と高齢化率



資料出典：住民基本台帳人口（令和 4 年 1 月 31 日現在）

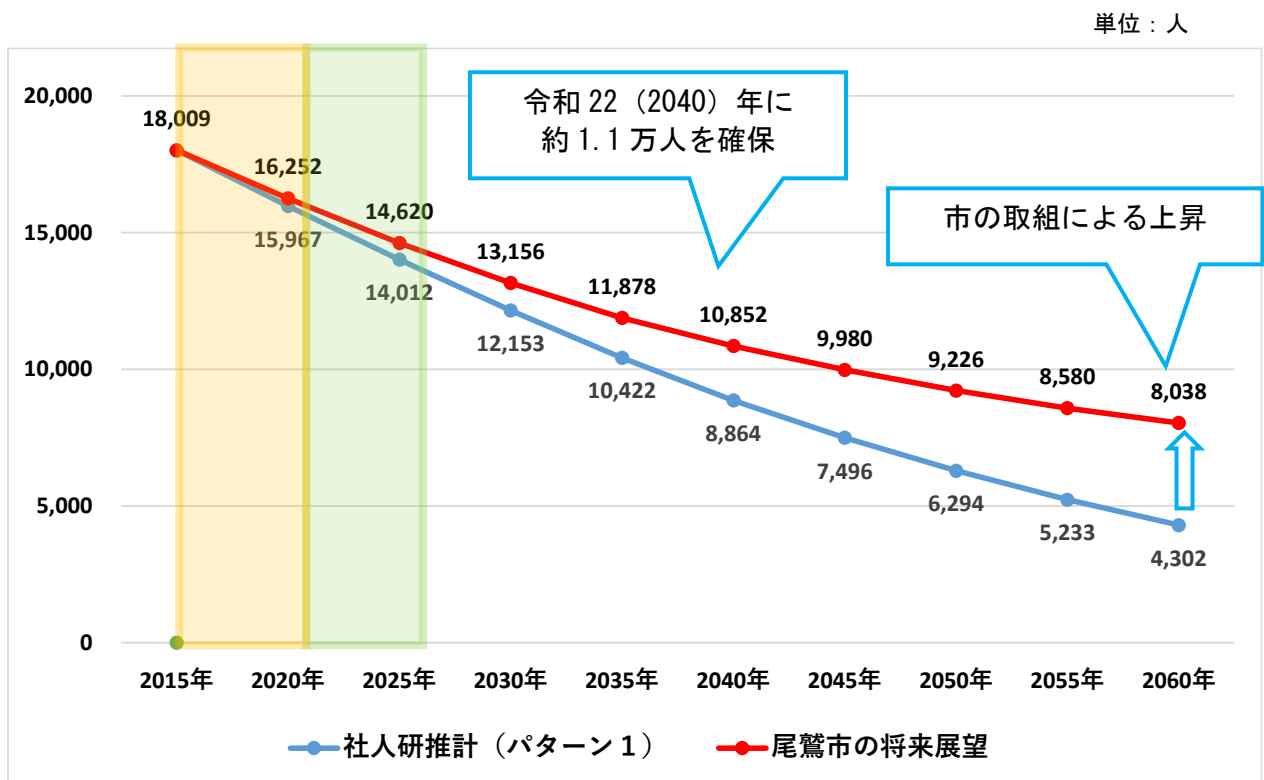
(4) 人口推計

ア 総人口

令和3年度に改訂されている「尾鷲市人口ビジョン」では、今後、日本全体の傾向と同様に尾鷲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%と現況以下にまで低下すると推計されます。

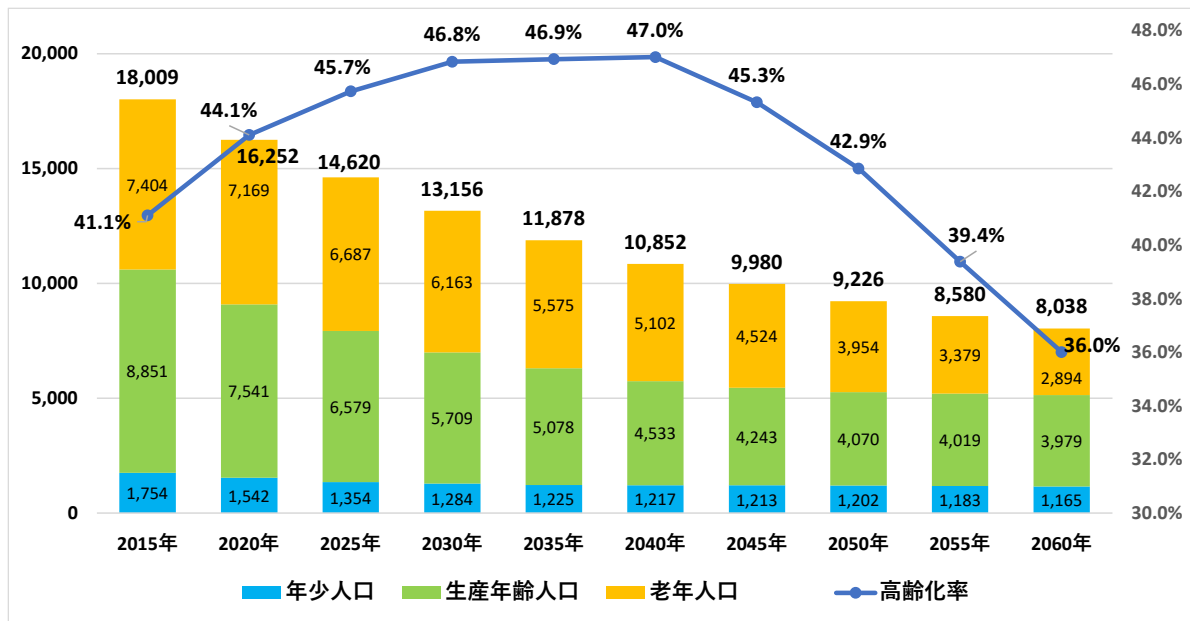
年少人口は、合計特殊出生率と社会減から社会移動均衡への転換により、令和17(2035)年以降微減傾向で推移します。

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

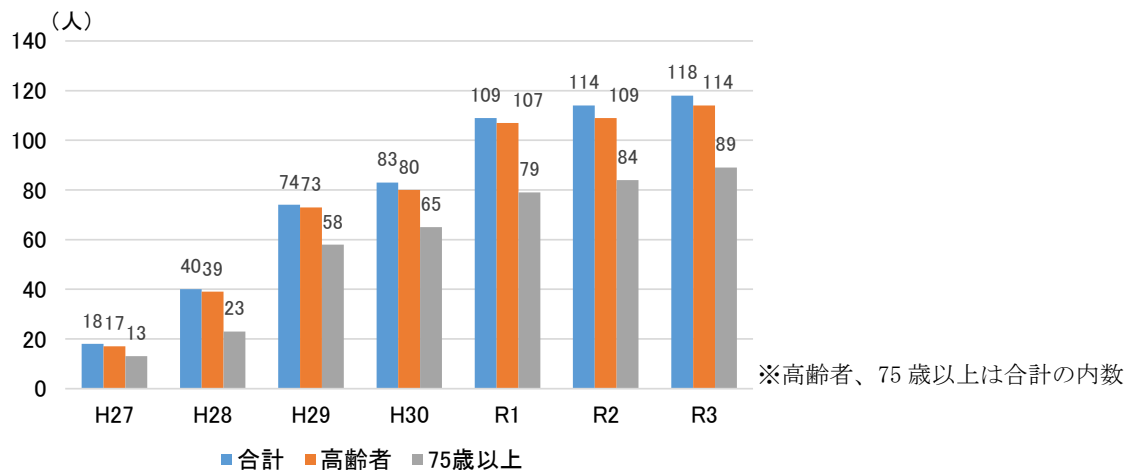
全国における高齢運転者の交通事故増加等を背景に、高齢者の運転免許自主返納者が増加しており、三重県では、4年間で約4.5倍に増加しています。

尾鷲市では、年間118人（令和3（2021）年）が自主返納しています。平成27（2015）年から令和3（2021）年までの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



資料出典：尾鷲警察署

1-4 通勤・通学流動

国勢調査によると、平成27（2015）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	
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		他市町村に従業・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：平成22年国勢調査

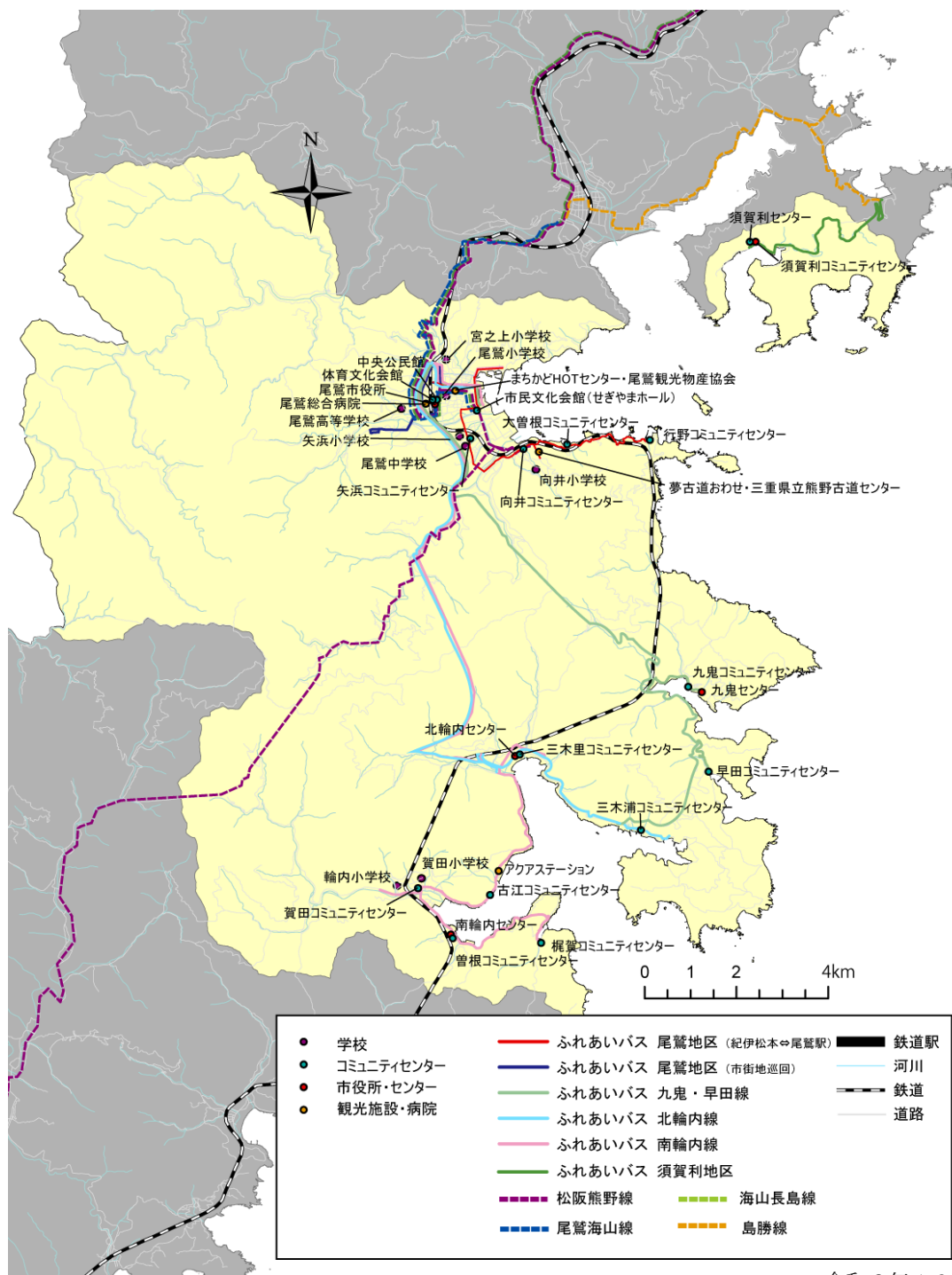
1-5 主な施設の状況

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



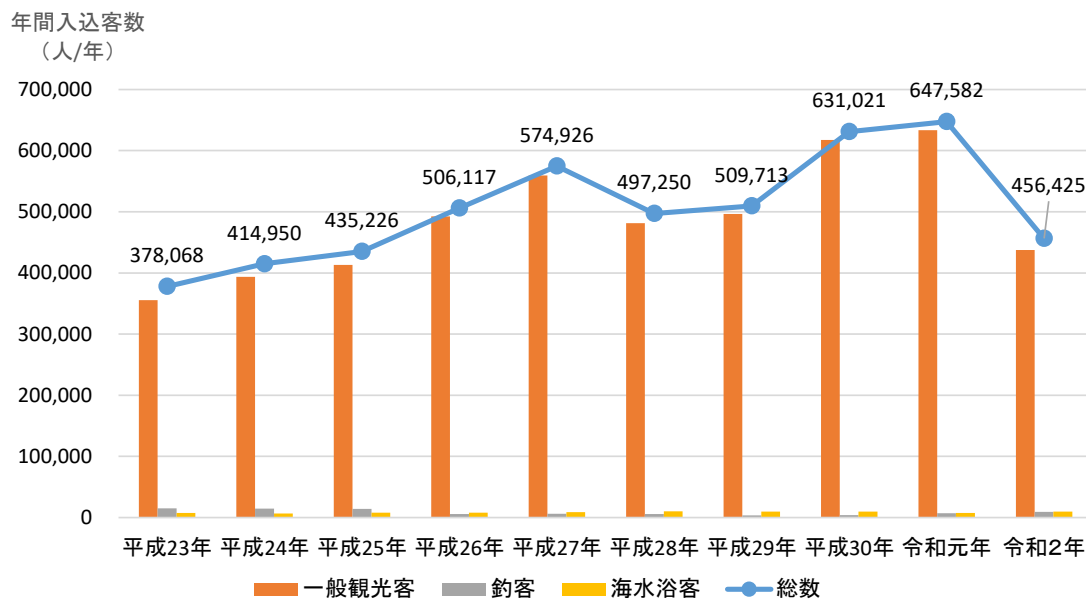
令和6年10月一部改訂

1-6 観光動向

平成25（2013）年に熊野尾鷲道路、平成26（2014）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（2019）年には年間約65万人の入込客数でしたが、令和2（2020）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。

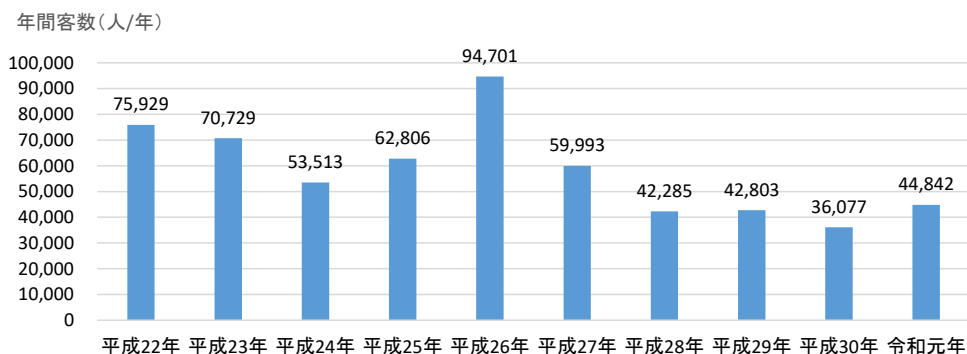
熊野古道客数は、近年は横ばい傾向であり、令和元（2019）年には約4.5万人となっています。

■ 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

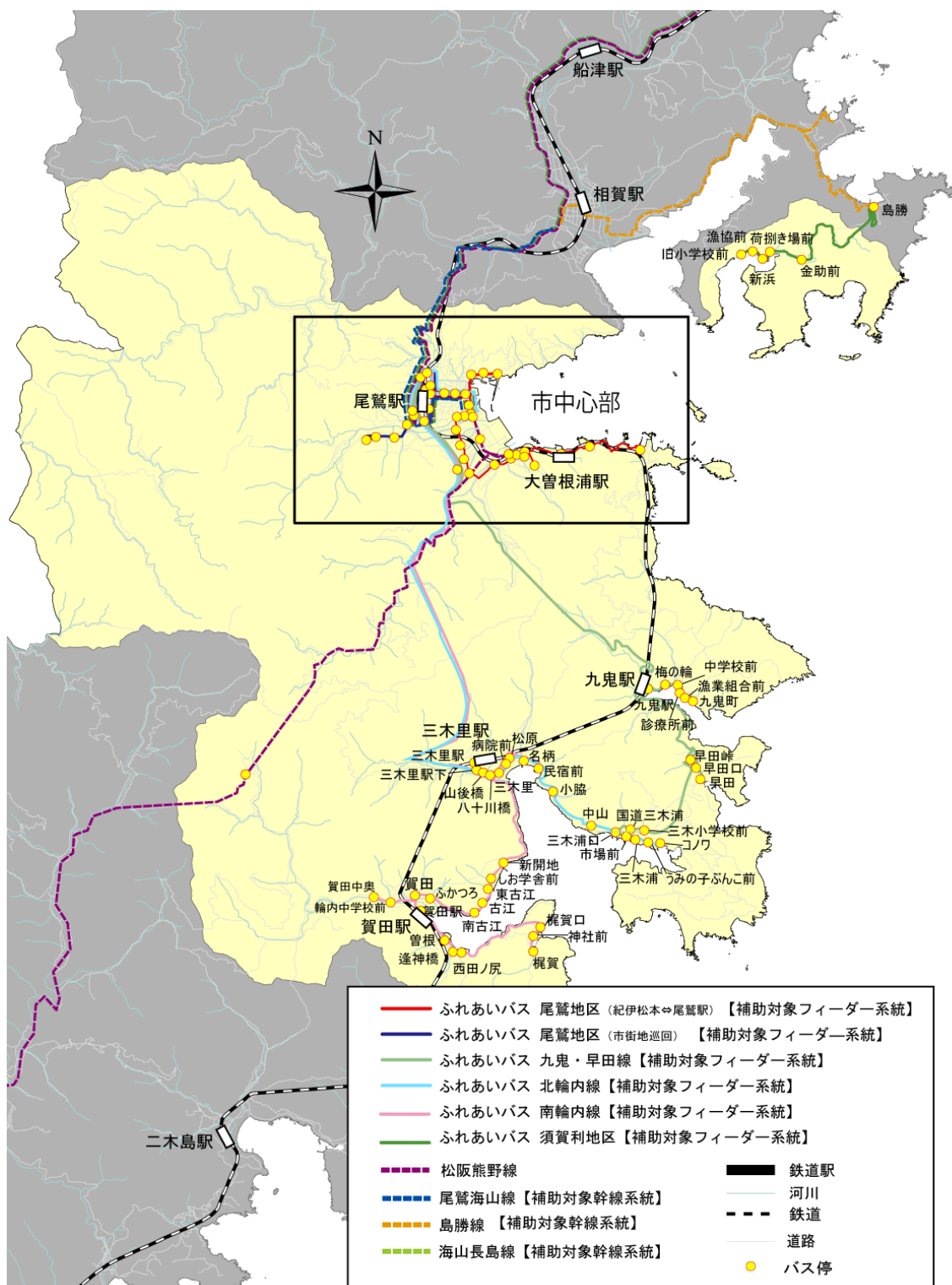
1-7 公共交通の現状

(1) 公共交通ネットワーク

ア 路線、バス停等

尾鷲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）



令和6年10月一部改訂

(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

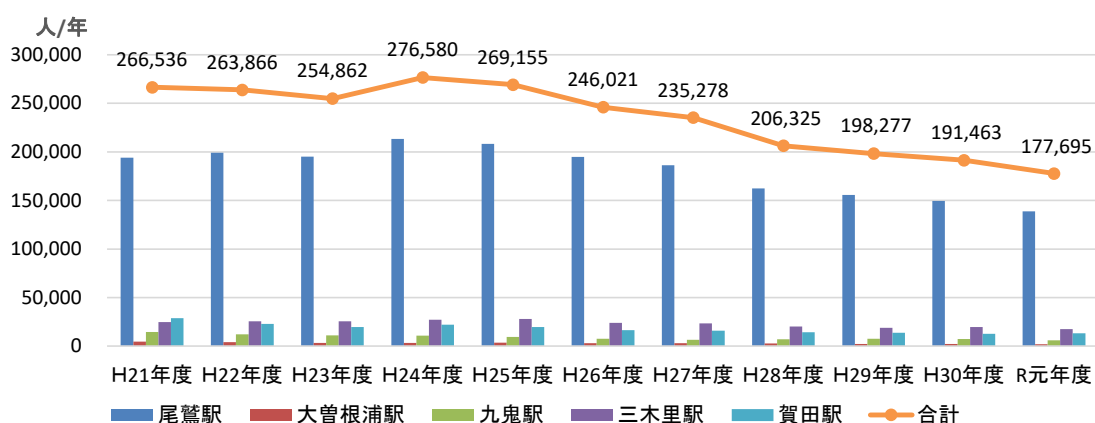
	普通運賃	特急料金
尾鷲駅～名古屋駅	３,１６０円	自由席 ２,５２０円
尾鷲駅～松阪駅	１,５２０円	自由席 １,５３０円

(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（２０１９）年度）であり、平成２４年（２０１２）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、尾鷲海山線、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（2019）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（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、輸送量が大幅に下がる状況となりました。このため、国・県の補助額が減少し、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)	1 往復/日	運賃: 尾鷲市病院前～松阪中央病院 片道大人 2,130 円
尾鷲海山線 (瀬木山～海山バスセンター)	11 往復/日	昼間 1～2 時間に 1 便程度。 運賃: 尾鷲市病院前～海山バスセンター 片道大人 1,050 円
島勝線 (海山バスセンター～島勝)	7 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

令和6年10月一部改訂

■ 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～尾鷲駅口～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

令和5年4月からハラソ線、八鬼山線、尾鷲地区、須賀利地区の4路線のうち、ハラソ線、八鬼山線の2路線を本計画に基づき、利用者の利便性を向上させるため、九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の3路線に変更し現在5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

令和5年3月までの運行概要

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

令和5年4月からの運行概要

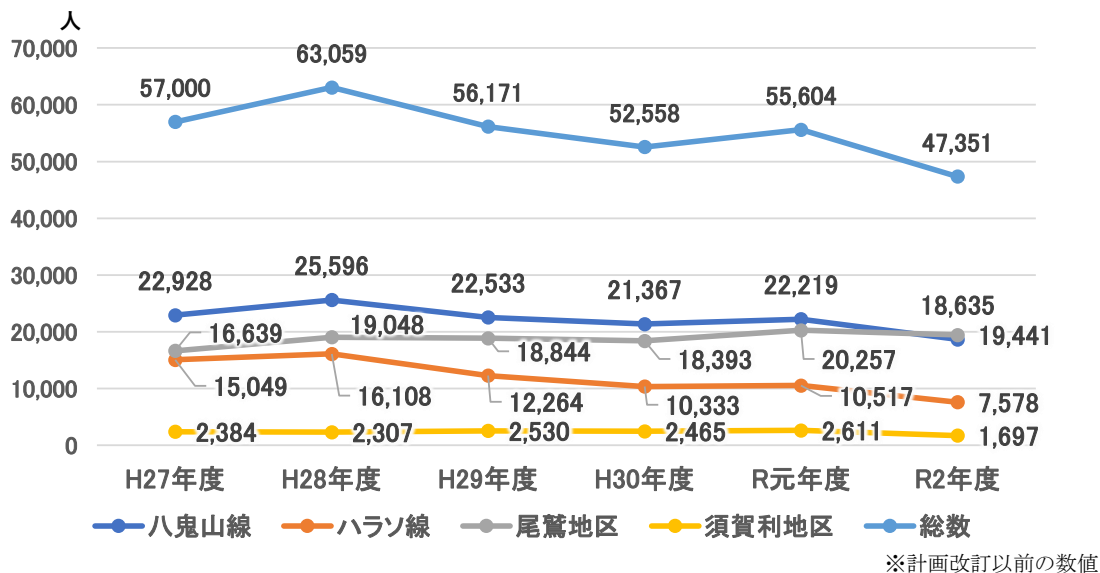
路線	区間	運行	運行本数	運行時間帯	運賃
九鬼・早田線	三木浦～九鬼駅～瀬木山	毎日 運行	5 往復/日	6 時台～19 時台	200 円～ 500 円
北輪内線	コノワ～三木里駅～瀬木山		5 往復/日	7 時台～19 時台	200 円～ 500 円
南輪内線	梶賀～賀田駅～瀬木山		5 往復/日	6 時台～19 時台	200 円～ 600 円
尾鷲地区	紀伊松本～尾鷲駅		5.5 往復/日	6 時台～18 時台	200 円～ 300 円
	尾鷲駅～尾鷲総合病院～光ヶ丘～尾鷲駅		6 循環/日	7 時台～17 時台	200 円
須賀利地区	西の浜～島勝～(尾鷲総合病院)	日曜 運休	4.5 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、平成 29（2017）年 3 月の尾鷲市地域公共交通網形成計画策定後の同年 10 月に路線とダイヤの一部改正を行いました。平成 29、30（2017、2018）年度は減少傾向でした。令和元（2019）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（2020）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



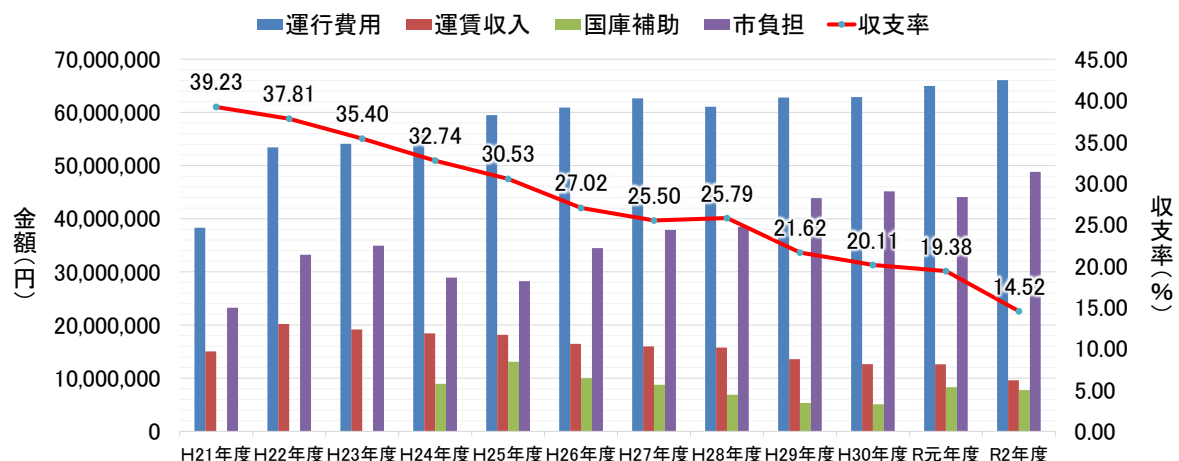
ウ 収支状況

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（2020）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（2020）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
利用者一人当たり運行費用	1,362	3,016	546	4,255	1,395
利用者一人当たり運賃収入	231	450	81	166	203

※計画改訂以前の数値

(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)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 4599-3	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 1 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	ロ 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	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	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	ニ 介護保険法第 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

資料出典：国土交通省中部運輸局三重運輸支局 HP

(9) 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

(10) 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 (2022) 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。

(11) 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（2021）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%】

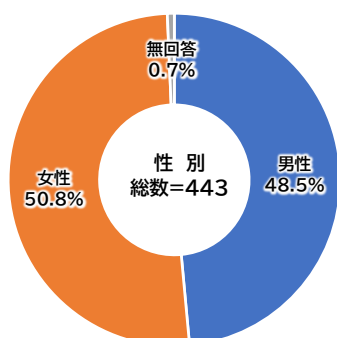
※前回の結果と比較している場合に、前回とは、「尾鷲市地域公共交通網形成計画」を策定した際に実施したアンケート（平成28（2016）年）の結果です。

(2) 調査結果

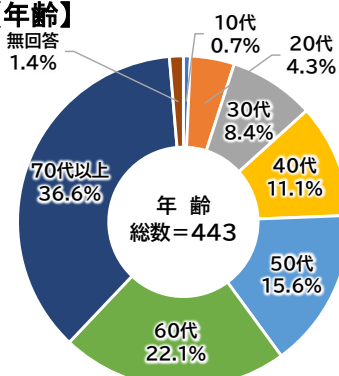
①回答者属性

- ・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58.7%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】

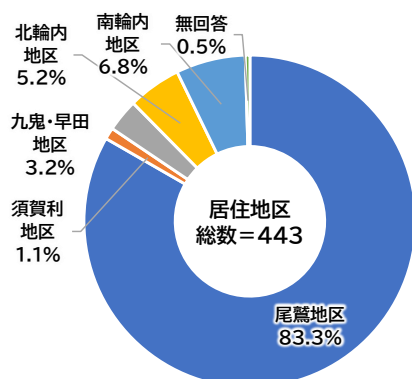


年齢別人口との比較 単位：%

	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：%

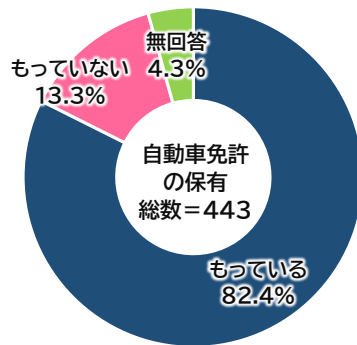
	アンケート	人口
尾鷲	83.3	84.4
須賀利	1.1	1.0
九鬼早田	3.2	2.7
北輪内	5.2	5.7
南輪内	6.8	6.1
不明・無回答	0.5	-

※人口は令和3年1月現在

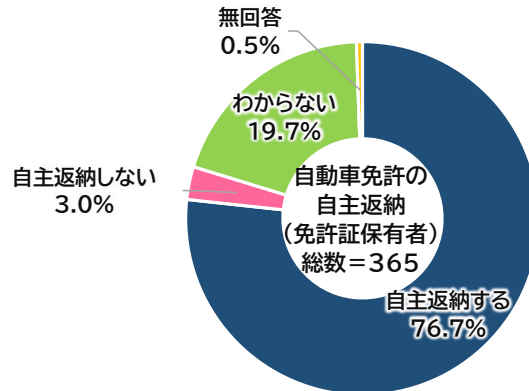
②自動車運転免許証について

- ・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。

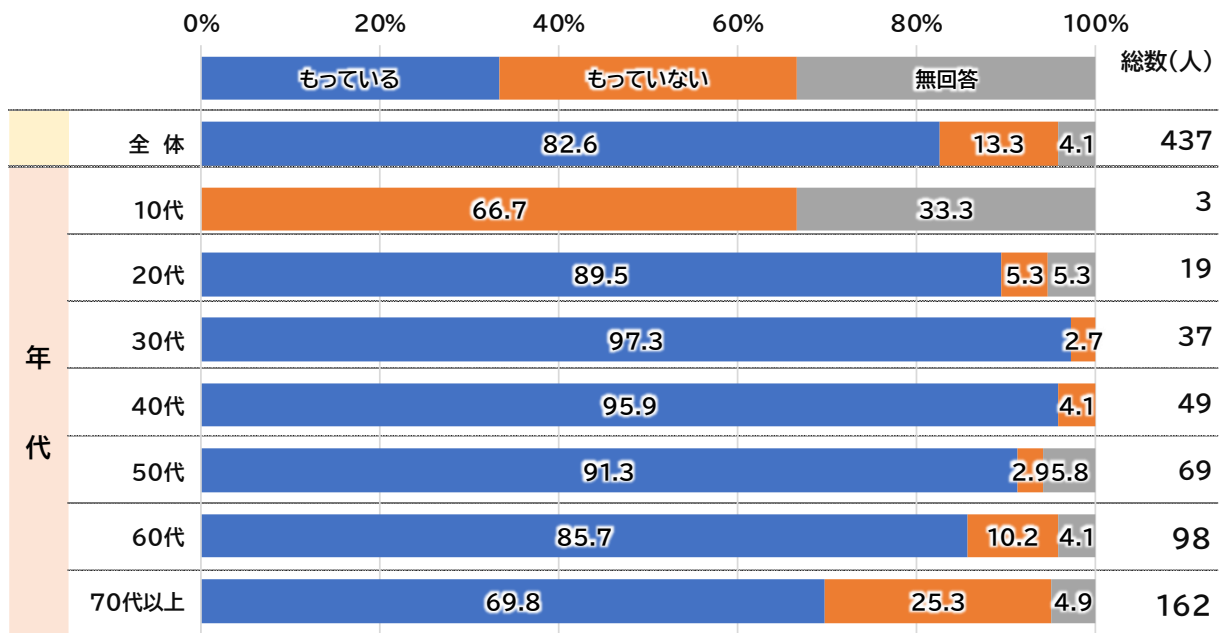
【自動車運転免許証の有無】



【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】

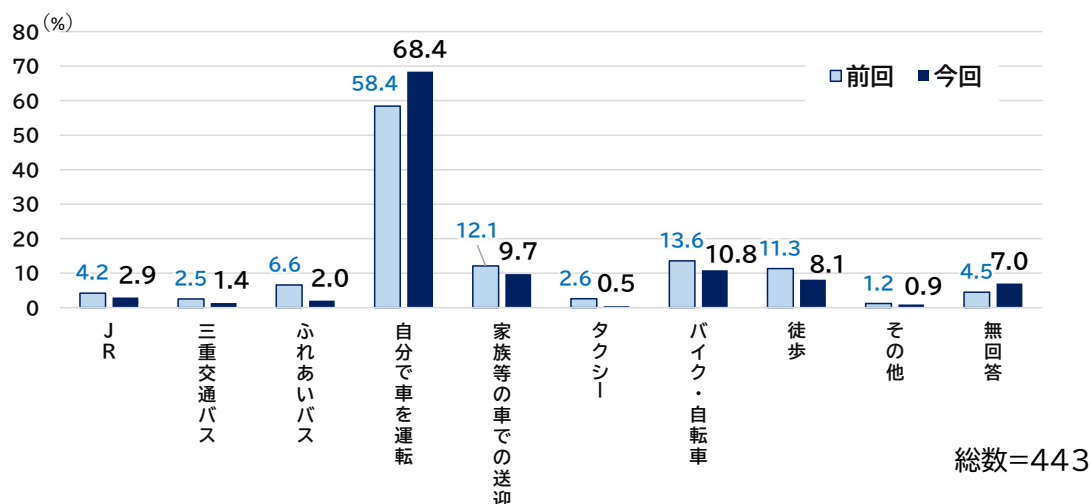


※年齢不詳6件除く

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。前回と同様の傾向です。
- ・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16.0%に増加します。

【外出時の交通手段（複数回答）】



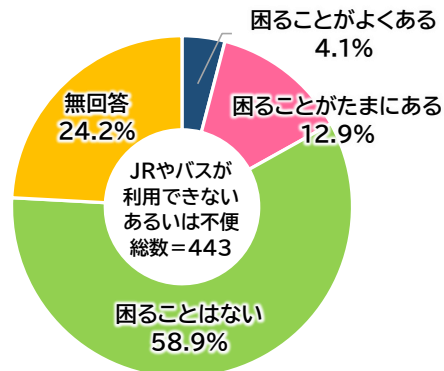
【年代別の外出時交通手段（複数回答）】

		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

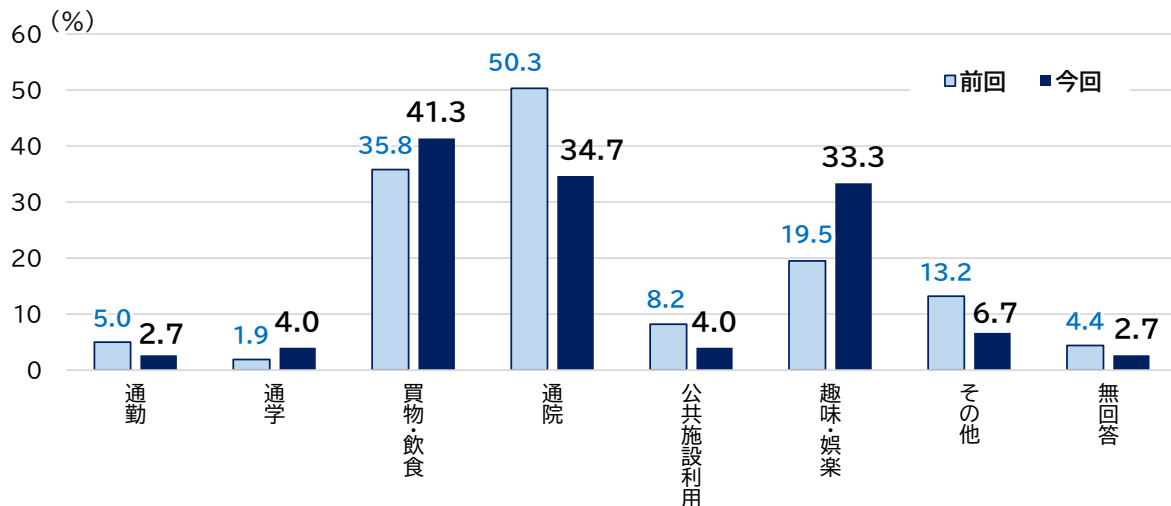
④外出時に JR やバスが利用できない、あるいは不便で困る人

- ・「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。

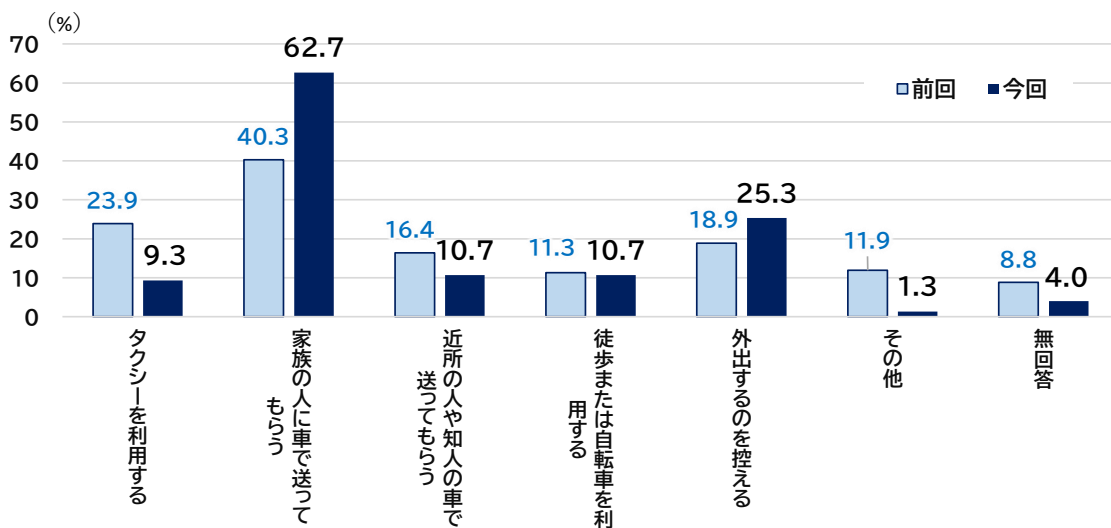
【困ることの有無】



【困るときの外出目的】



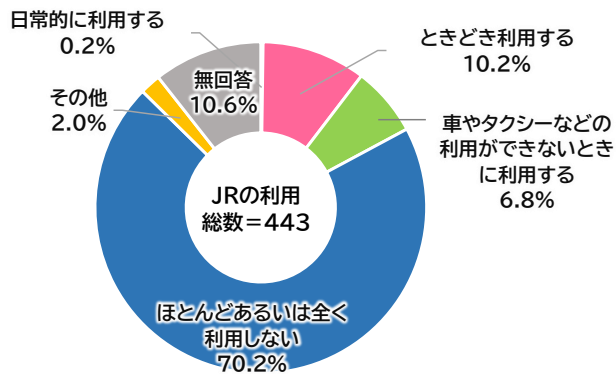
【困るときの対応】



⑤ JR 利用について

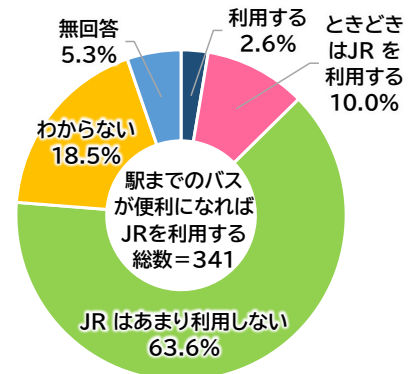
- ・ JR を「日常的あるいはときどきでも利用する」は 17.2%であり、「ほとんどあるいは全く利用しない」は 70.2%と大半を占めています。
- ・ 「ほとんどあるいは全く利用しない」人の中で「駅までのバスが便利になったら利用する」は 12.6%であり、バスと駅との接続が利用増につながると言えます。

【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】

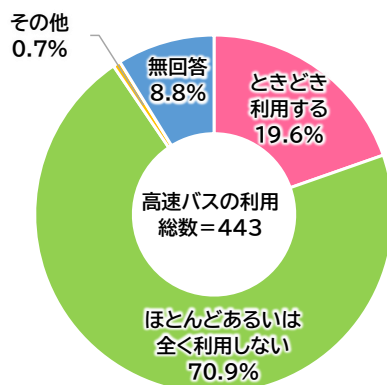
(JR をほとんどあるいは全く利用しない人を対象)



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 と同様に 20%弱となっています。

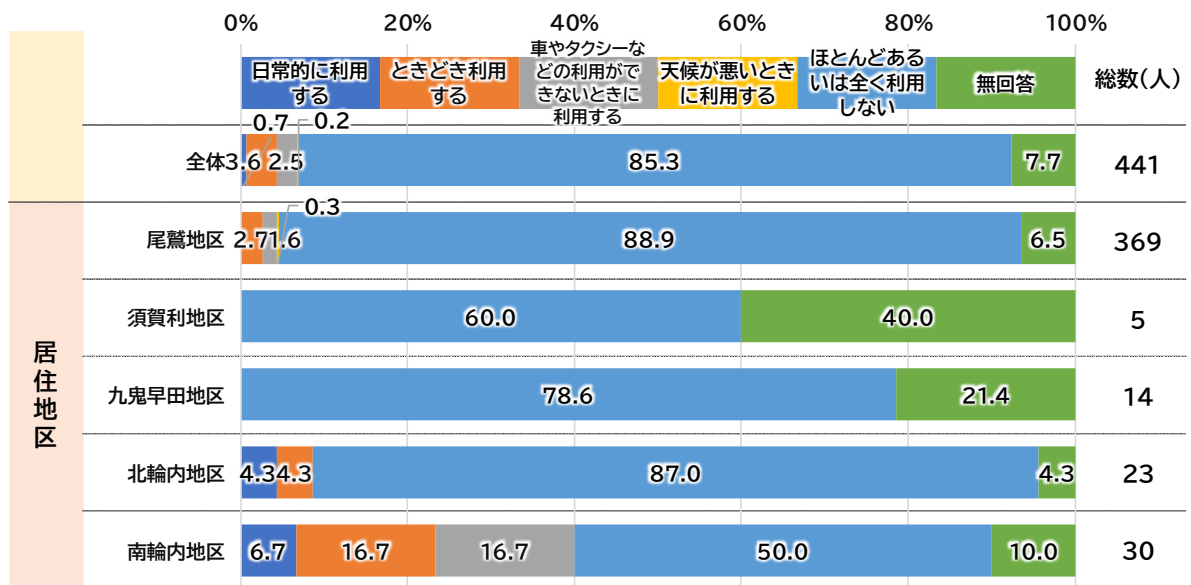
【高速バスの利用頻度】



⑦市内のバス（三重交通バス、ふれあいバス）利用について

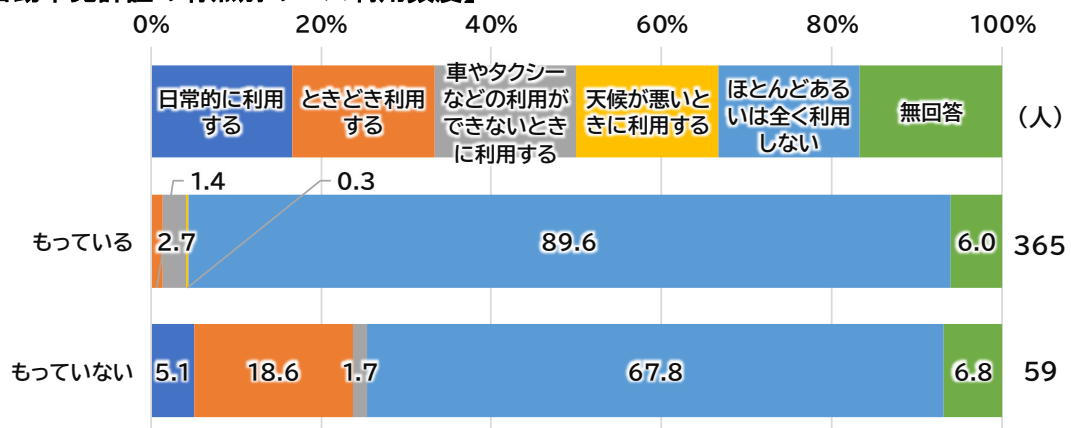
- ・バスを「日常的あるいはときどきでも利用する」は、合わせて7.0%であり、「ほとんどあるいは全く利用しない」が85.3%と大半を占めています。ただし、自動車運転免許証の有無別にみると、もっていない人が25.4%となり、免許証を持っていない人の重要な交通手段となっています。
- ・改善してほしいことは、「バスの運行本数を増やす」が各地区ともに最も多くなっています。

【バスの利用頻度】



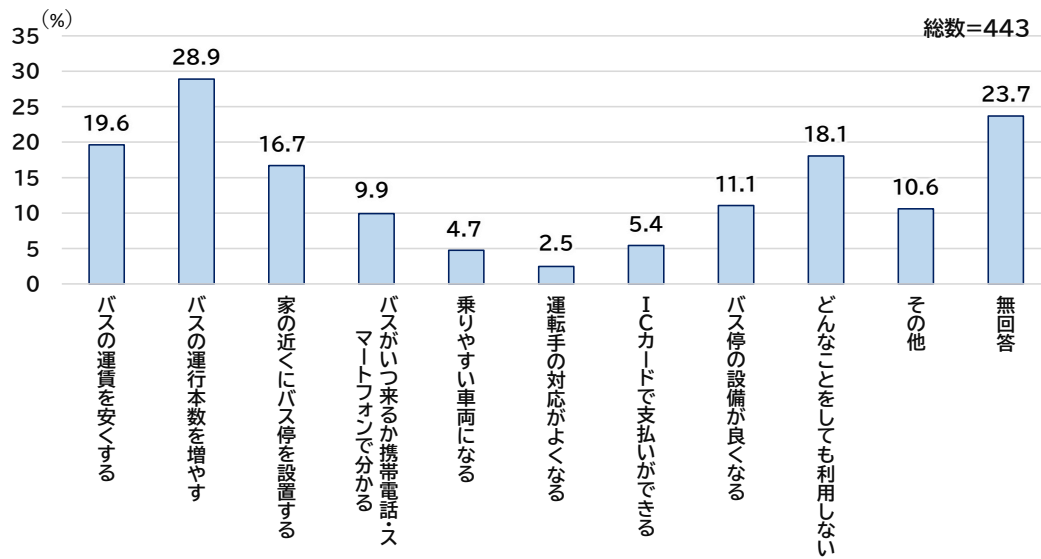
※地区無回答2件を除く

【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】

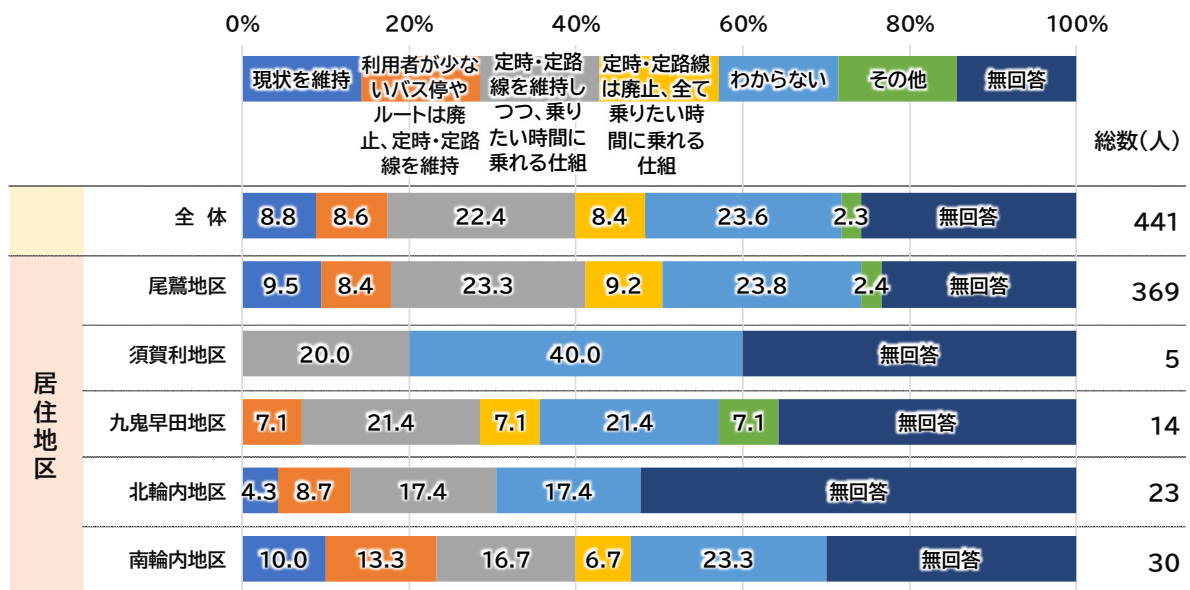


	合計		バスの運賃を安くする	バスの運行本数を増やす	家の近くにバス停を設置する	バスがいつ来るか携帯電話・スマートフォンで分かる	乗りやすい車両になる(ステップがないなど)	運転手の対応がよくなる	ICカード(キャッシュレス)で支払いができる	バス停の設備が良くなる(ベンチ、屋根など)	どんなことをしても利用しない	その他	無回答
尾鷲地区	369	人	72	104	68	40	15	11	23	41	71	37	84
	100.0	%	19.5	28.2	18.4	10.8	4.1	3.0	6.2	11.1	19.2	10.0	22.8
須賀利地区	5	人		1	2							2	2
	100.0	%		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

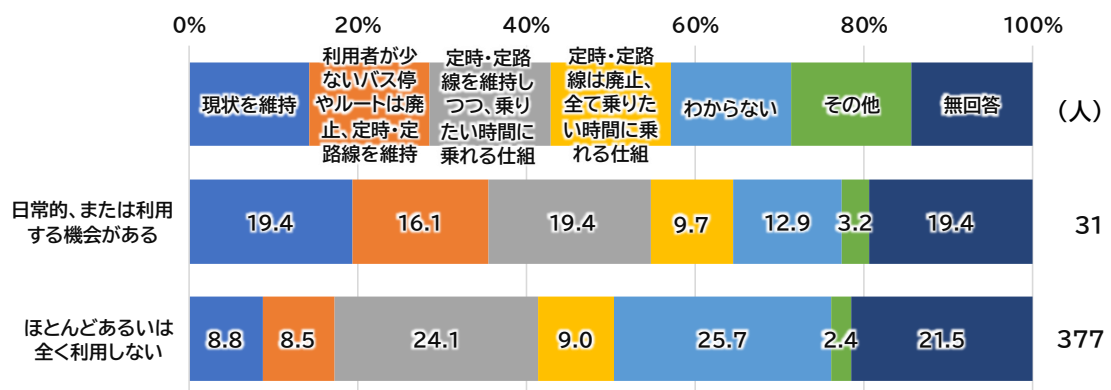
- ・「定時・定路線を維持してほしい」は合わせて 39.8%、「定時・定路線は廃止」8.4%よりも多く、多くの人が定時・定路線を支持しています。中でも、「定時・定路線を維持しつつ、それを補う形で、乗りたい時間に乗れるような新しい仕組みを一部に取り入れて欲しい」が 22.4%で最も多くなっています。
- ・バスの利用頻度別にみると、利用している人は 54.9%が維持を希望しており、廃止は 9.7%しかありません。

【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】

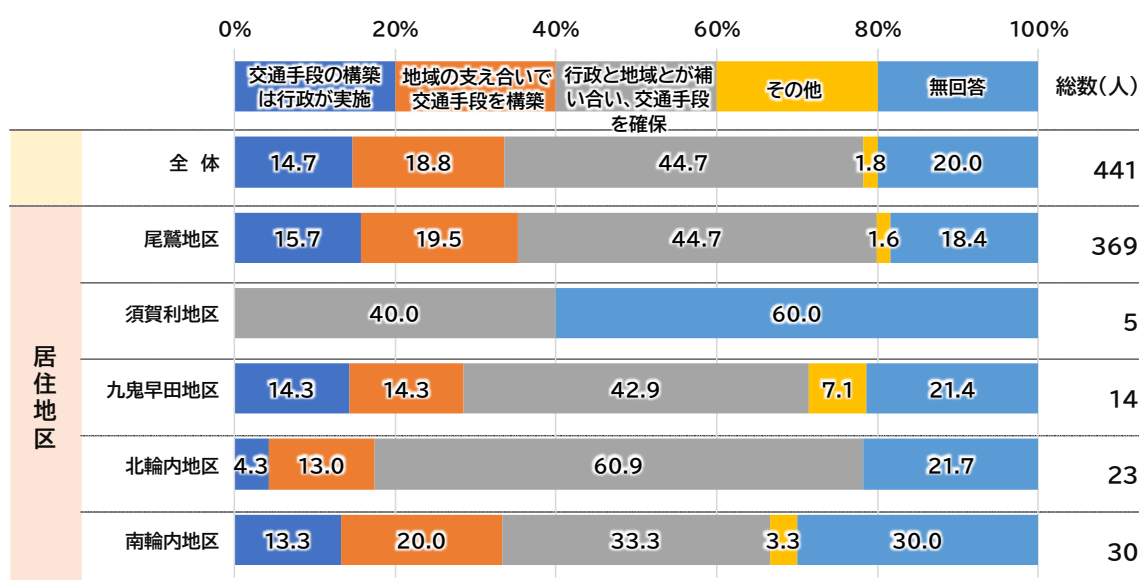


※市内バス利用について無回答の35件を除く

⑨デマンド交通の実施主体について

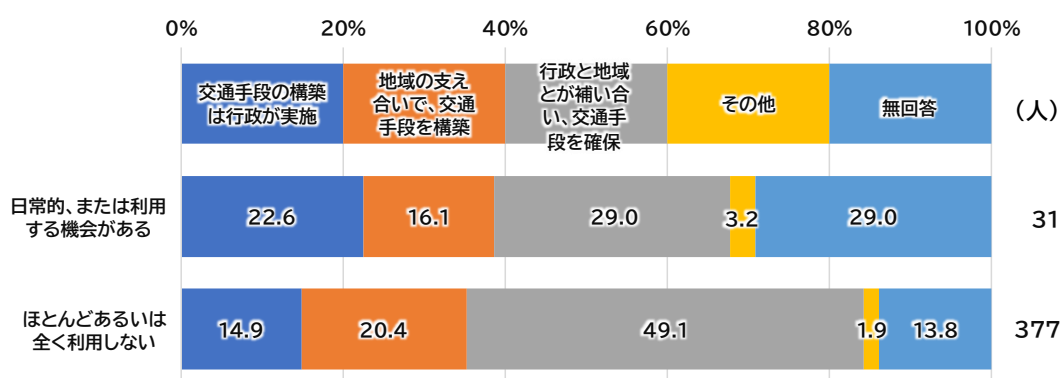
- ・「行政と地域とがそれぞれ補い合いながら、交通手段を確保していくべき」が44.7%で最も多く、次いで「地域の支え合いで交通手段を確保すべき」が18.8%となっています。合わせると地域団体の力をデマンド交通の手段として取り入れていくことに賛成する意見は63.5%と大半を占めています。
- ・地区別には、北輪内地区で60.9%の人が、行政と地域団体でデマンド交通の仕組みを構築していくことに賛成しています。
- ・利用頻度別では、「利用している」人は「交通手段の構築は行政が実施すべき」の割合がやや高くなっています。

【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】

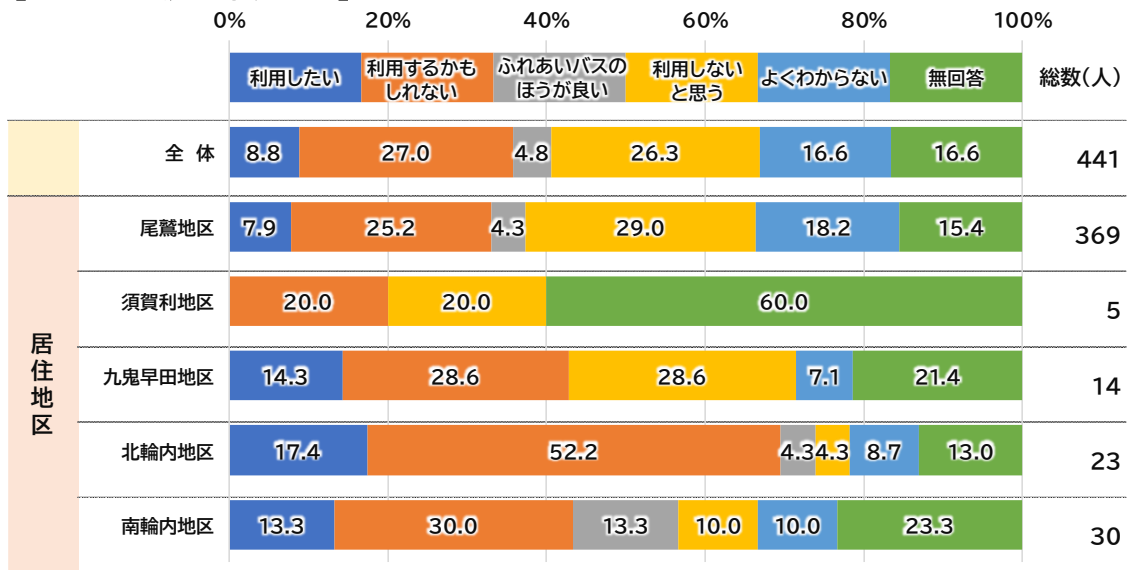


※市内バス利用について無回答の35件を除く

⑩デマンド交通の利用について

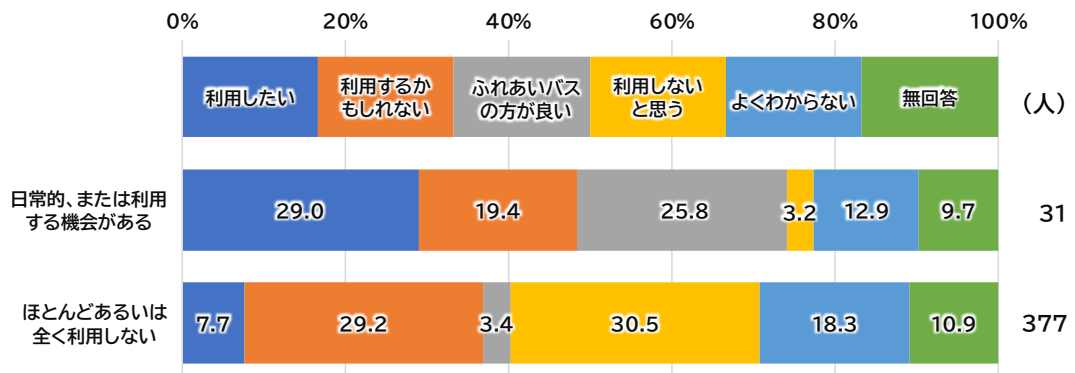
- ・「利用したい」「利用するかもしれない」を合わせて 35.8%であり、3 人に 1 人は利用の意向があります。
- ・地域別には、北輪内地区の利用意向が 69.6%と高くなっています。
- ・市内バスの利用頻度別では、市内バスを利用する人では、デマンドを利用したいは 48.4%と半数を占めていますが、「ふれあいバスのほうが良い」が 25.8%あるため、ふれあいバスの運行にも配慮した取組が必要といえます。

【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】



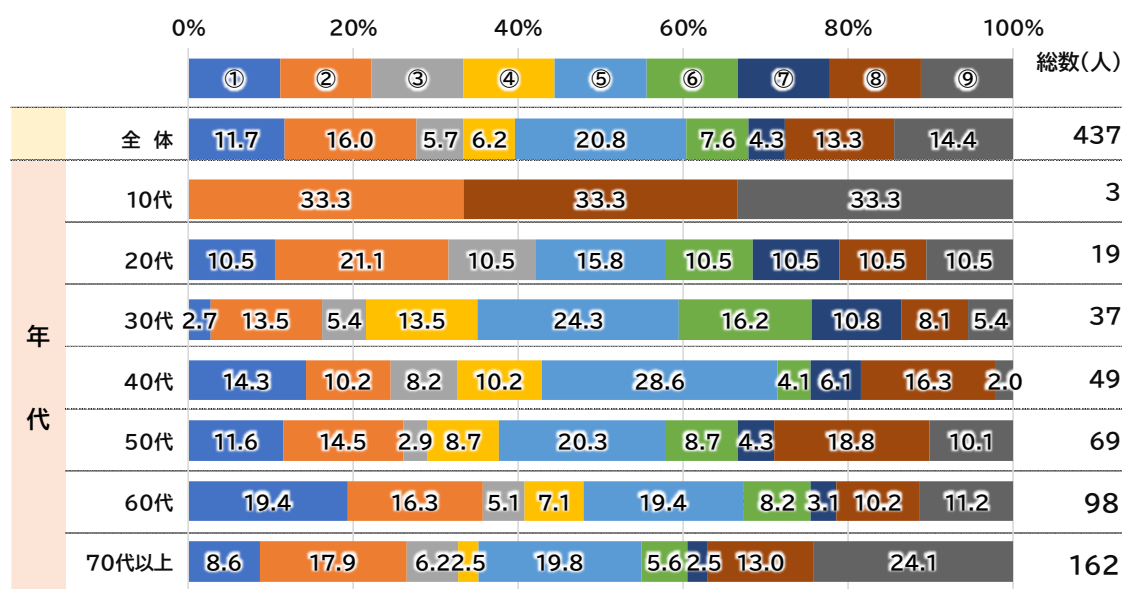
※市内バス利用について無回答の35件を除く

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11.9%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】

- ①市の負担を増やしても運行サービスを充実すべき
- ②市の費用負担は現状のままで、運行を維持すべき
- ③運賃を増額して費用負担を減らし、運行を維持すべき
- ④観光客の利用増などにより市の費用負担を減らし、運行を維持すべき
- ⑤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
- ⑥市の費用負担を減らし、運行サービスを縮小すべき
- ⑦継続して運行する必要はない
- ⑧わからない
- ⑨無回答

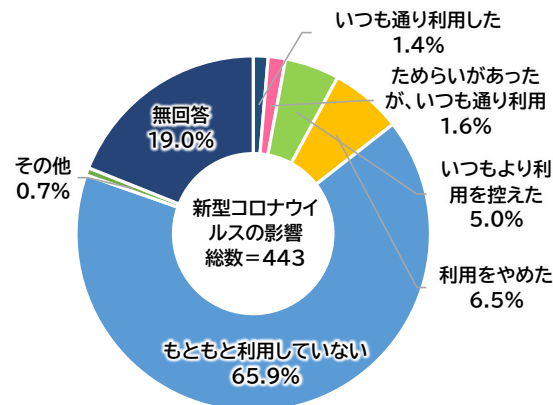


※年齢不詳6件除く

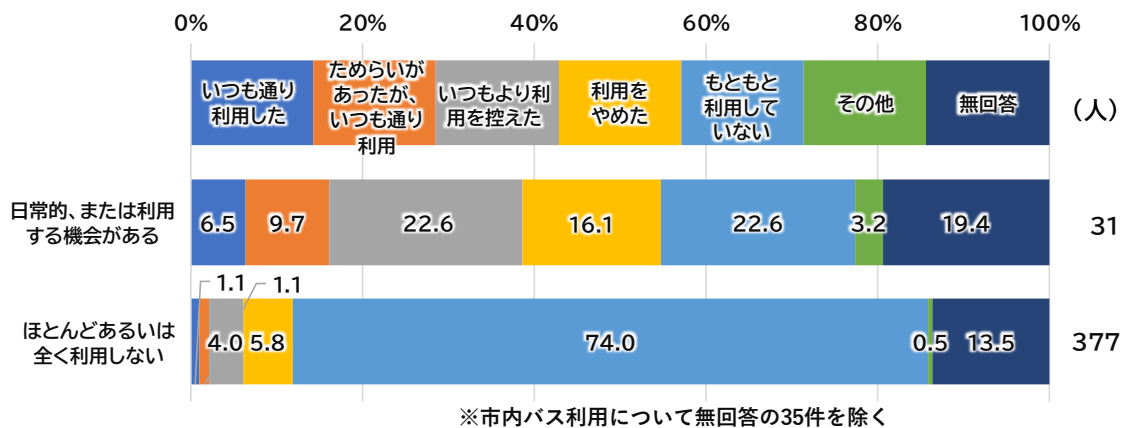
⑫新型コロナウイルス感染症の影響について

- ・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

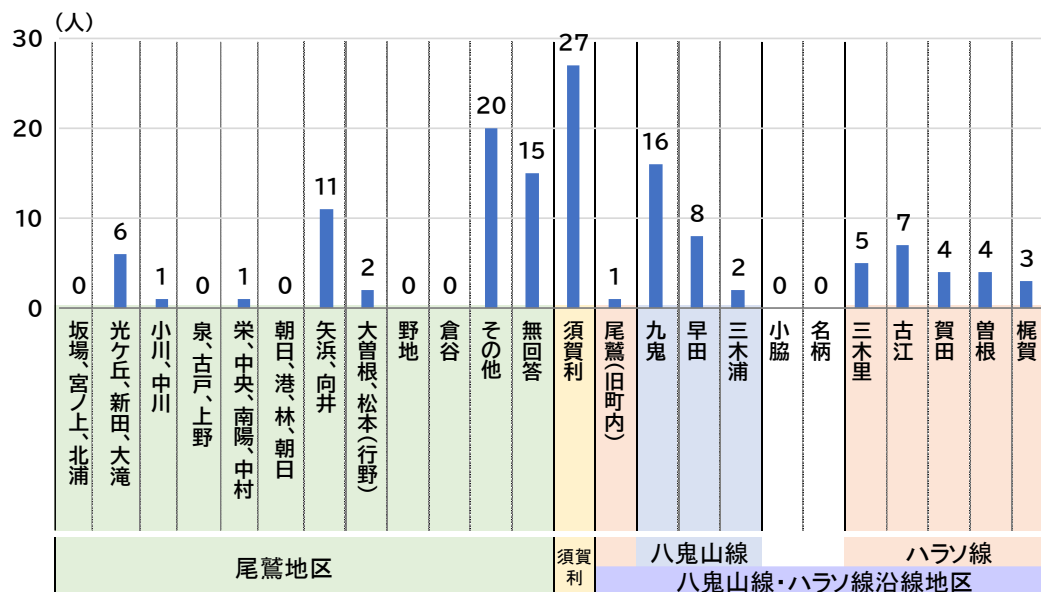
調査期間	令和3(2021)年11月
調査対象	ふれあいバス利用者
調査方法	バス車内でのヒアリング及びアンケート配布・回収
回答数	尾鷲地区 56 票、須賀利地区 27 票、八鬼山線 28 票、ハラソ線 24 票 合計 135 票

(2) 調査結果

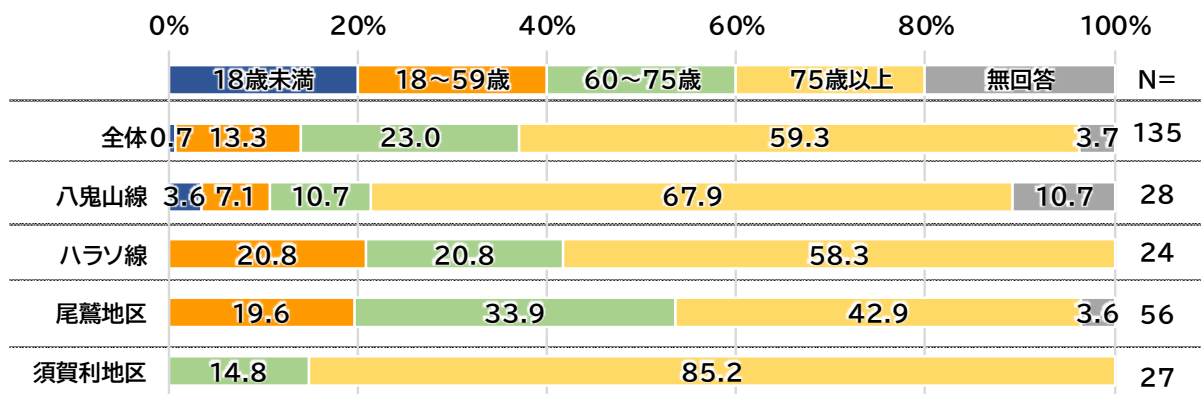
①回答者属性

- ・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】



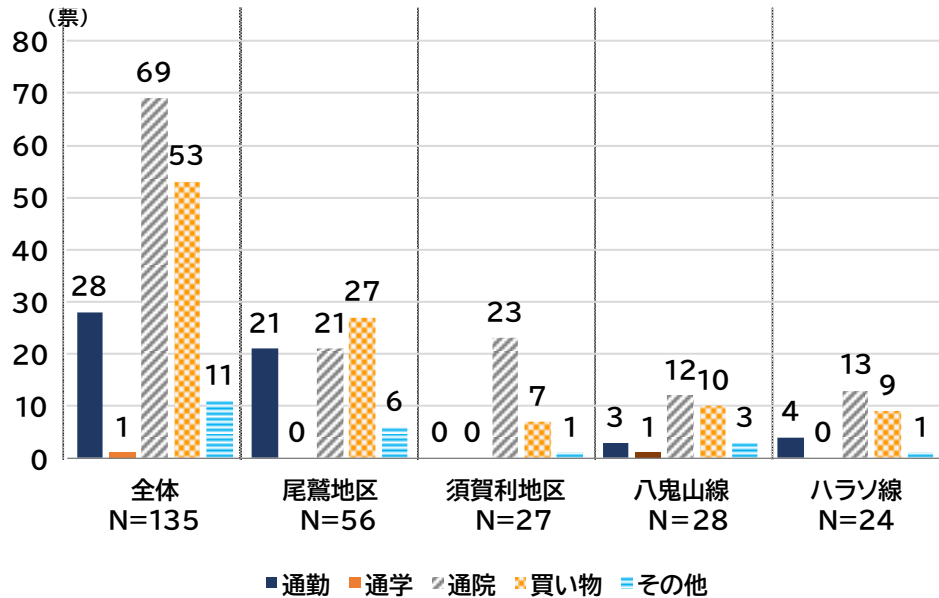
【年齢】



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

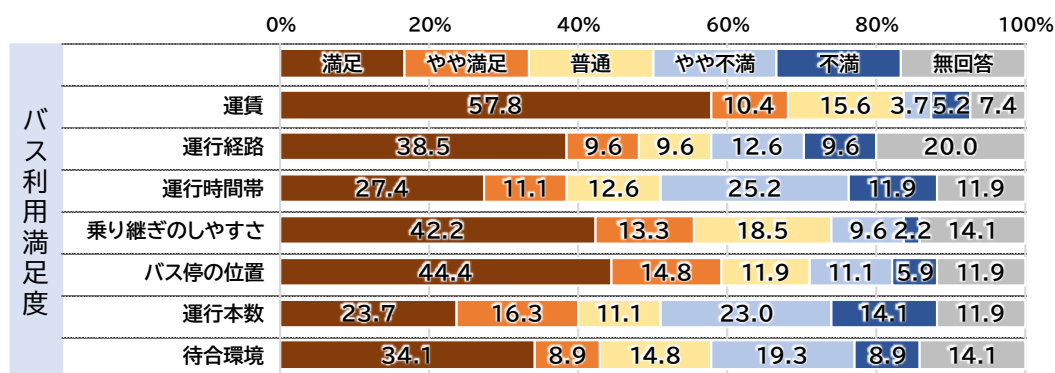
※通院先、買い物先として尾鷲市、紀北町両方を選択している回答を含むため、上記のグラフと合計数は一致しません。

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）】

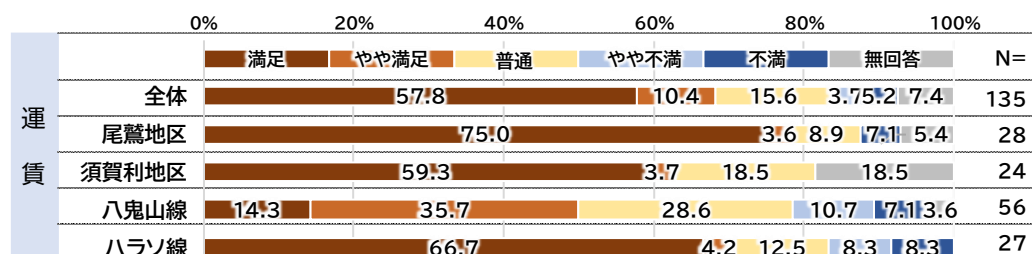
N=135



【項目ごとの地区別満足度】

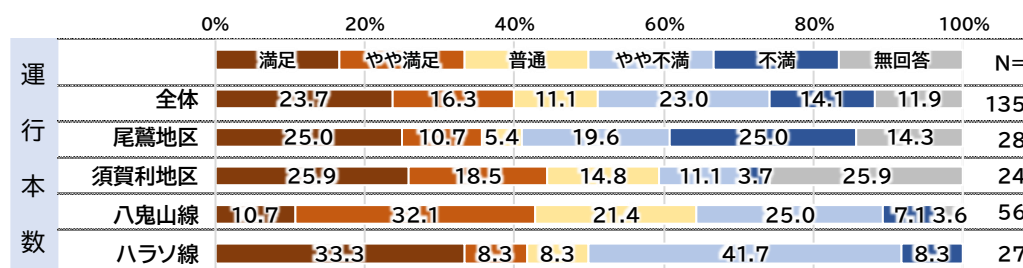
《運賃》

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。



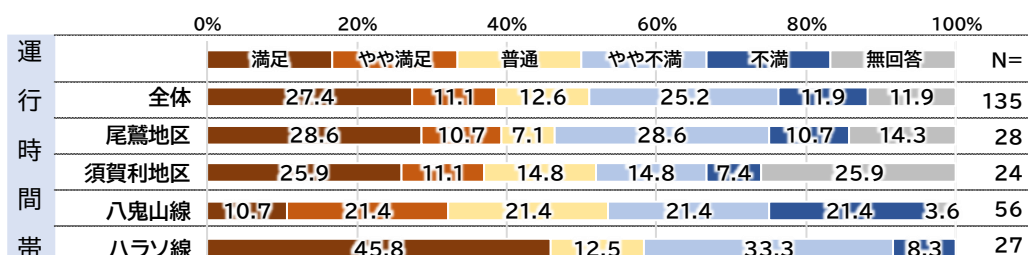
《運行本数》

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い結果となっています。



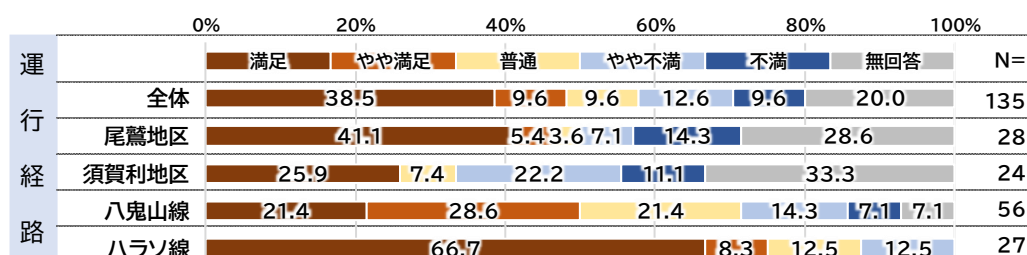
《運行時間帯》

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。



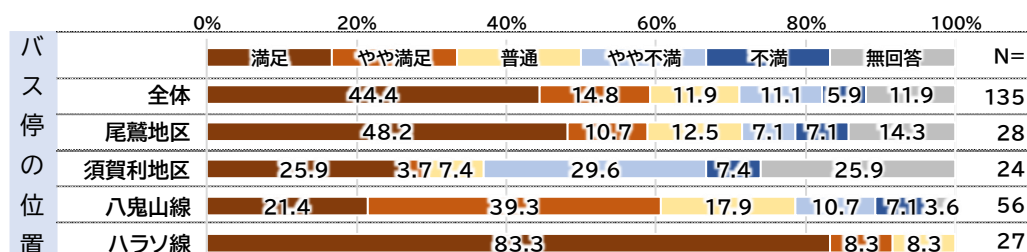
《運行経路》

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。



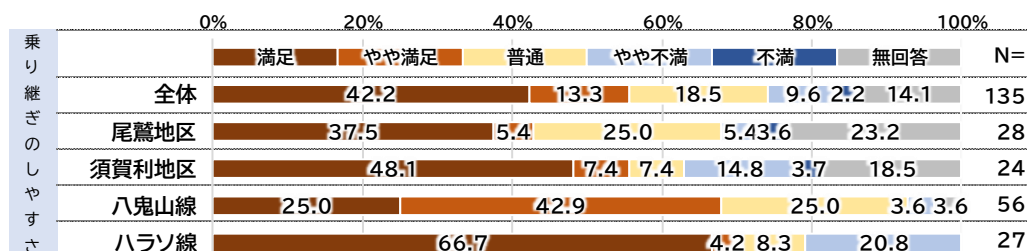
《バス停の位置》

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。



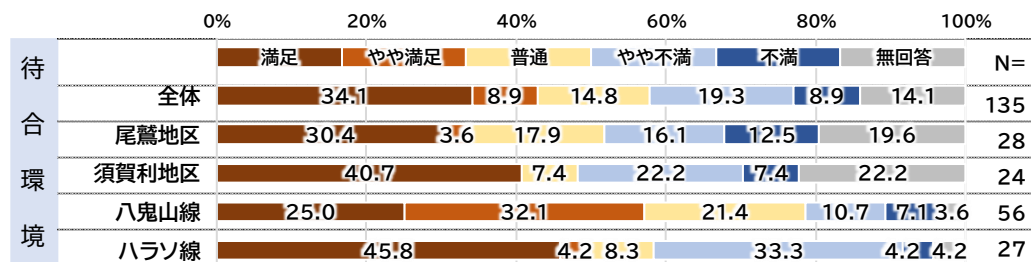
《乗り継ぎのしやすさ》

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(2021)年12月17日～令和4(2022)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	曽根	曽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	大曽根	大曽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	・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。 ・バス停に押し車を置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	・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
曽根	・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	・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をしている。 ・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と。 ・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	・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	・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	・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
	・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はどうか。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	・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)の下りにすると、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。
大曽根	・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時半の間に1本出してほしい。朝を1本にしてもよいので。
三木里	・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してほしい。 ・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
	社協の買物バスは調整に時間がかかっている。 ・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、経由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	・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くれと良い。 ・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し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	・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、行き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	・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	・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（2017）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（2021）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（2019）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（2020）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（2019）年度に目標達成しましたが、令和 2（2020）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客数※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
保 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、新たな利用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。令和 5 年 4 月 1 日から九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の 3 路線に再編し運行開始。	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	○ 尾鷲病院前に停留所を移設し、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・サービスの形成	③-1 観光客向けの公共交通利用情報の提供	○ 観光チャリン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) 路線維持に向けた、効率的かつ利便性の高いバス路線再編

尾鷲市の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つていますが、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尾鷲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拡大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

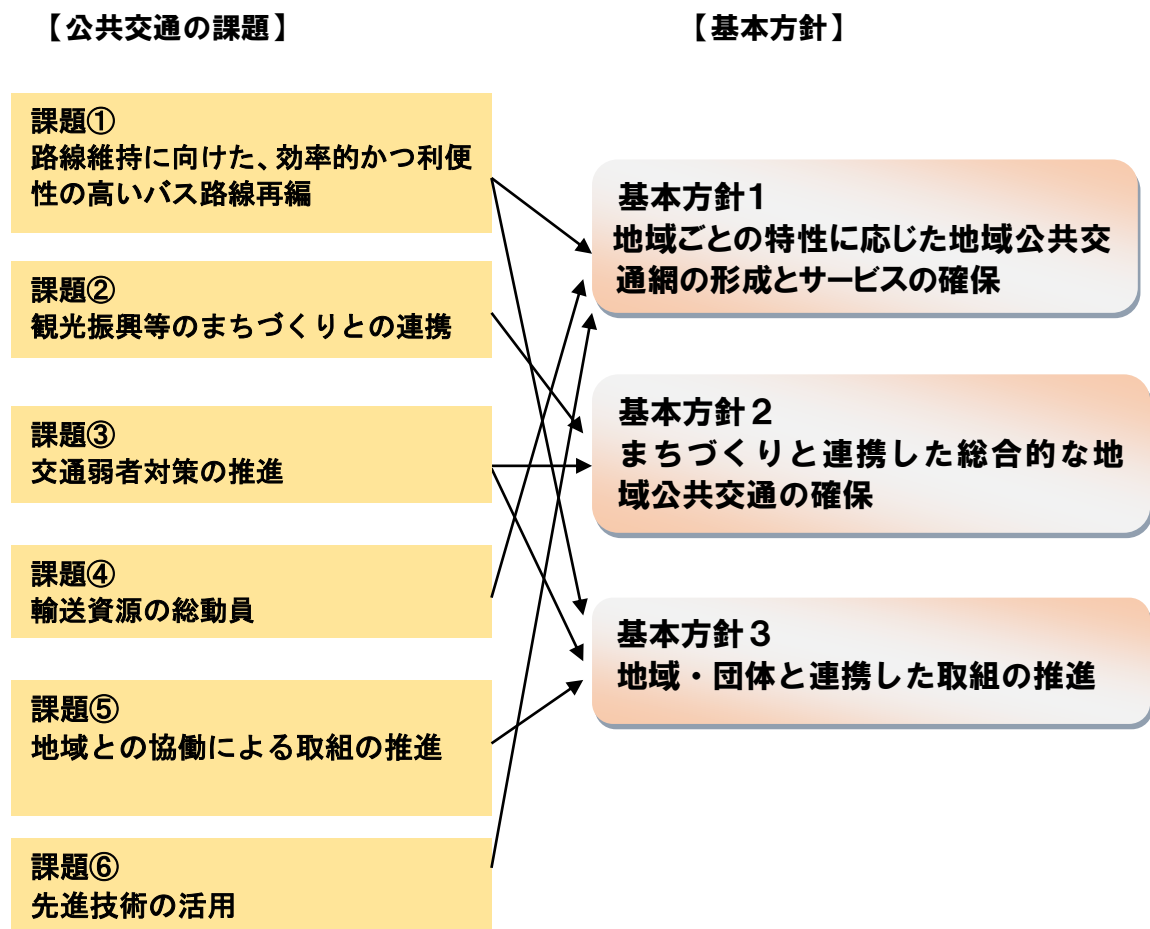
「第7次尾鷲市総合計画」におけるまちの将来像、関連計画における公共交通の位置づけ及び地域公共交通の課題を踏まえ、地域公共交通の将来像を次のように設定します。

《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、九鬼・早田線、北輪内線、南輪内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保するとともに、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、市民の利用率向上、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。また、市所有のマイクロバスの活用についても検討します。
- ・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

J R 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

尾鷲市では、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、各々の機能充実に図ります。

■ 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	確保・維持策
広域幹線	J R 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。	需要に応じた運行水準を確保するために、今後も維持することが必要
市内外幹線	三重交通松阪熊野線	熊野市、紀北町等との接続、市内移動。	生活交通、観光交通に対応したサービスを確保。	需要に応じた運行水準を確保するために、今後も維持することが必要
市内外幹線	三重交通尾鷲海山線、 島勝線、海山長島線	熊野市、紀北町等との接続、市内移動。	生活交通、観光交通に対応したサービスを確保。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
市内幹線	ふれあいバス 尾鷲地区、九鬼・早田線、 北輪内線、南輪内線、 須賀利地区	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。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー）を活用し持続可能な運行を目指す
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。	需要に応じた運行水準を確保するために、今後も維持することが必要
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。	需要に応じた運行水準を確保するために、今後も維持することが必要

（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、九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線では、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。
- 社会福祉協議会による買物支援や住民ボランティアによる移動支援等と連携します。

■ 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、尾鷲海山線、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）



令和6年10月一部改訂

(3) 地域公共交通確保維持事業の必要性について

○三重交通、松阪熊野線、尾鷲海山線、島勝線

三重交通の路線バスとして、松阪熊野線、尾鷲海山線、島勝線の3路線が運行されており、公共交通ネットワークを構築する上で市外との連絡を担っています。

一方で、交通事業者や本市の努力運営だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

○ふれあいバス尾鷲地区

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しています。

一方で、本市の努力運営だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

○ふれあいバス九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線

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。

また、市内のみならず、幹線（バス、JR）と連携することで、利用者ニーズに対応した交通ネットワークを形成しています。

一方で、本市の努力運営だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

○ふれあいバス須賀利地区

須賀利巡航船に替わる新たな公共交通として、すべての便が既存の幹線路線である島勝線へ接続するフィーダーバス路線（須賀利地区）を構築し、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しています。

また、地域住民のニーズに応じ、基幹病院である尾鷲総合病院への直行便を、朝の一番に限り運行を行っており、須賀利地区内の簡易郵便局が平成28年9月30日をもって廃業となったことから、紀北町島勝地区内の桂城郵便局利用の滞在時間の確保を図るため、必要に応じたセミデマンド方式の運行を行っています。

一方で、本市の努力運営だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

令和6年10月一部改訂

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 応じた地域公共交 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:5、おおむね満足:4、普通:3、やや不満:2、不満:1 ※ふれあいバスの利用者満足度については、点数を-2~2 から 1~5の5点換算に変更		
			○実績(令和3年度) 八鬼山線 3.41 ハラソ線 3.93 尾鷲地区 3.66 須賀利地区 3.66 平均 3.67	○令和8年度目標 平均 4.00 (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		
	持続可能性の 向上	ふれあいバ ス収支率	○実績(令和2年度) ・ふれあいバス 47,351人/年 ・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	○令和8年度目標 ・ふれあいバス 56,000人/年 (H29年度同等水準) ・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:33,000人 (H29年度同等水準、 松阪熊野線は現在の 運行形態となったR元 年度同等水準) ・タクシー 64,000人 (H29年度同等水準)	各交通事業 者からのデ ータ
			○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		市データ
			○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)	
		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
	新たな移動形 態の推進	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 形態の取組 実施数	新たな取組の事業数あるいは地区数		市データ
基本方針 3 地域・団 体と連携 した取組 の推進	利用促進活動 の継続		○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)	
		地域と連携し た利用促進 活動の開催 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
		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
	公共交通の魅 力発信	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 $\times$ 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地域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・団体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 運転免許証返納割引制度の利用促進	
		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地域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	・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浜地区への延伸、バス停の新設、バレ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。(令和5年4月1日から九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の3路線に再編し運行開始) 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。
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

令和6年10月一部改訂

事業名	1-①-2 バス停の乗車環境の整備
事業概要	・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	・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 P R 活動を実施します。
実施主体	JR 東海、尾鷲市、南紀・東紀州交通対策委員会
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る取組を実施します。
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	2-①-3 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	2-①-4 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	2-①-5 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	・ 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。また、市所有のマイクロバスの活用についても検討します。 ・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	三重県、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	ルートを再編の実施	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 公共交通と連携したイベントの開催	取組の継続				
		2-①-3 観光客向けの公共交通利用情報の提供	取組の継続				
		2-①-4 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				
		2-①-5 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	- 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	次年度事業計画、予算案等	- 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	Plan		
	Do		
		Check	
			Ation

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会長
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副執行委員長
	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

資料2 先進事例の収集

尾鷲地区では、ルート・ダイヤの再編を行う計画としていることから、新たな運行形態としてのデマンド交通の事例を整理します。

八鬼山線、ハラソ線では、現行路線の再編のほかに、スクールバスの活用などについても検討を進めることにしているため、このような事例を整理します。(令和5年4月1日から九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の3路線に再編し運行開始)

令和6年10月一部改訂

(1) デマンド交通の事例

【自由経路ドアツードア型のデマンド運行】

	特色	対象者	運行区域	運行日	料金(大人)	運行事業者等
①三重県四日市市	タクシー利用券を配布	市街化調整区域内の公共交通空白地域内の居住者。70歳以上	乗車地または降車地が四日市市内	毎日 6時～23時	タクシー利用券を月8枚配布。(タクシー料金から500円を補助)	タクシー会社(複数)
②三重県紀北町	自家用有償旅客運送	町民及び来訪者	町内全域	毎日 (年末年始を除く) 7時～20時	10分600円、1分ごとに100円加算。	自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送、町)

【自由経路ミーティングポイント型のデマンド運行】

	特色	対象者	運行区域	運行日	料金(大人)	運行事業者等
③三重県菰野町	町内全域エリア制	町民及び来訪者	町内全域	毎日 (年末年始を除く) 8時～17時	エリア内400円、エリア外800円、1200円(ゾーン制)	タクシー会社((有)尾高)
④三重県亀山市	年齢等の利用制限あり	市民	市内全域	月～土曜日 (年末年始を除く) 9時30分～17時30分	400円～1,500円(ゾーン制)	タクシー会社(亀山交通(株))
⑤三重県熊野市	市内地域ごとに運行	住民	地域ごと	平日 7時30分～16時45分(ダイヤあり)	300円	タクシー会社(第一交通(株))

(2) スクールバス活用の事例

	特色	対象者	運行区域	運行日	料金(大人)	運行事業者等
⑥三重県松阪市	スクールバスを活用したコミュニティバス	住民	スクールバスを路線バス停に接続	小中学校の通学日	100円	自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)
⑦三重県亀山市	スクールバスの空き時間活用	住民	関地区	毎週火曜日、金曜日(スクールバス運休日は運休)	無料	-

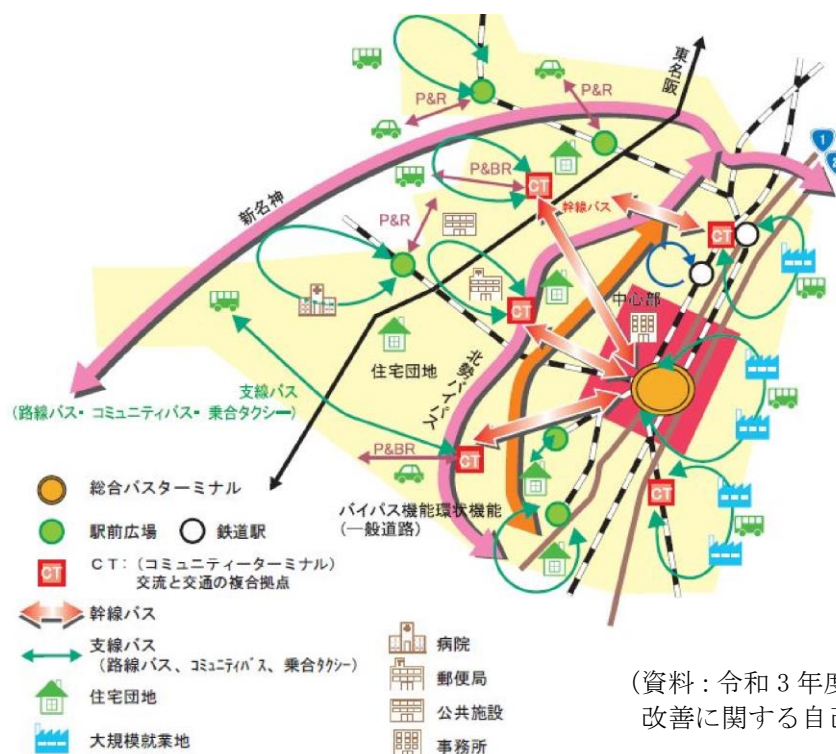
※各市町のホームページ情報等をもとに整理しました。(令和4年2月現在)

①三重県四日市市

四日市市デマンドタクシー	
目的	・市街化調整区域内の公共交通不便地域にお住まいの方の公共交通利用環境改善のため実施。令和3年10月1日運行開始。
運行方式	・自由経路ドアツードア型のデマンド運行
概要	・過去、公共交通が不便な水沢町等でデマンド運行の社会実験を実施してきたが、利用者が少なかったため、改善策として、令和3年10月1日から運行。
対象者	・四日市市内に住民登録があり、市街化調整区域にお住まいの満70歳以上（申請時点）の方。 ・ただし、鉄道駅から直線距離で800メートル以内、または、バス停留所（高速バス路線を除く）から300メートル以内にお住まいの方は対象外。
運行区域	・乗車地または降車地が四日市市内
運行日	・毎日、6時～23時
車両	・タクシー車両
料金	・タクシー利用券を配布（1か月あたり8枚）。 ・利用券1枚でタクシー料金から500円を割引。 ・1人1乗車につき、利用券を最大2枚まで使用可能。おつりはでない。
利用方法	・利用登録し、利用券を入手。 ・タクシー予約。駅前等に待機しているタクシーも利用可能。 ・乗車（6時～23時）
利用実績	・登録者数 88人（令和3年11月末時点。開始から2か月） ・令和3年10月153枚、11月166枚
担当部署	都市計画課 公共交通推進室

【公共交通ネットワーク】

近鉄四日市駅を起点にバス網が広がっており、人口の約9割は公共交通を利用できる。



（資料：令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要 中部運輸局）

お待たせしました！

四日市市 デマンドタクシー

令和3年10月1日運行開始！



令和3年9月10日(金)～

詳しくは次のページから確認してね

STEP ② 利用登録証と利用券の入手

利用登録申請をすると、利用登録証と利用券が郵送されます。申請受付後、2週間程度でお手元に届くよう郵送します。

◆利用券について◆

利用登録者に1か月あたり8枚の利用券をお送りします。
利用券1枚でタクシー料金から500円を割り引きます。

1人1乗車につき、利用券を最大2枚まで使えます。

※タクシー料金が1,000円未満の場合に利用券を2枚ご利用の場合など、割引額がタクシー料金を超える場合、お釣りは出ません。

また、1か月につき8枚が利用の上限です。

➡他の割引と併用できるの？

他の割引と併用可能です。たとえば重度障害者タクシー乗車券と併用できます。

STEP ③ 予約

利用できるタクシー会社の中から選んで、事前に電話予約してください。
駅前などで待機しているタクシー車両もご利用いただけます。

➡利用するときの持ち物は？

利用登録者に交付される利用登録証と利用券(冊子)を持ってタクシーに乗車してください。利用券は切り離さないでください。

STEP ④ 乗車

6:00～23:00 (毎日運行)

(ただし、有限会社尾高のみ7:00～0:00 (毎日運行) です。)

※タクシーの運行状況により迎車できない場合があります。

特に7:30頃～9:30頃、16:30頃～18:00頃はタクシーの繁忙時間です。

精算時に、利用登録証をタクシー運転手に提示し、利用券を渡してください。

※市外での利用にはお使いただけません。

(乗車地または降車地が四日市内の乗車に限りです。)

注意事項

- 利用券の再発行はできません。
- 利用登録証は毎年発行しませんので、大切にお使いください。



四日市市デマンドタクシーとは

市街化調整区域内の公共交通不便地域にお住まいの方の公共交通利用環境改善のため、予約に応じてタクシーを運行するサービスを開始します。

タクシー料金から利用券で割り引いた残額は、利用者負担となります。

1. 利用対象者

四日市内に住民登録があり、市街化調整区域にお住まいの満70歳以上の方。
ただし、鉄道駅から直線距離で800メートル以内、または、バス停留所(高速バス路線を除く)から300メートル以内にお住まいの方は対象外です。

➡自分が利用対象者かどうか分からない。

公共交通推進室(☎059-354-8095)へお問い合わせください。お調べしてお答えいたします。ご回答までに1週間程度かかる場合もございますのでご了承ください。

2. 利用できるタクシー会社一覧

タクシー会社名	電話番号	タクシー会社名	電話番号
名鉄四日市タクシー株式会社	0570-023-003	四日市つばめ交通株式会社	059-330-5111
株式会社三交タクシー	059-352-7171	勢の国交通株式会社	059-348-1192
三重近鉄タクシー株式会社	059-352-5181	有限会社尾高	059-396-0108

3. 利用方法 (STEP①～④)

STEP ① 利用登録

利用登録申請書に必要事項をご記入のうえ、都市計画課公共交通推進室へご提出ください。(郵送、持参、各地区市民センターへの持参可。)

オンライン申請画面からも利用登録申請できます。

➡利用登録申請書はどこでもらえるの？

四日市市役所(4階:都市計画課公共交通推進室)、各地区市民センターで入手できるほか、市ホームページからダウンロードしてご利用いただけます。

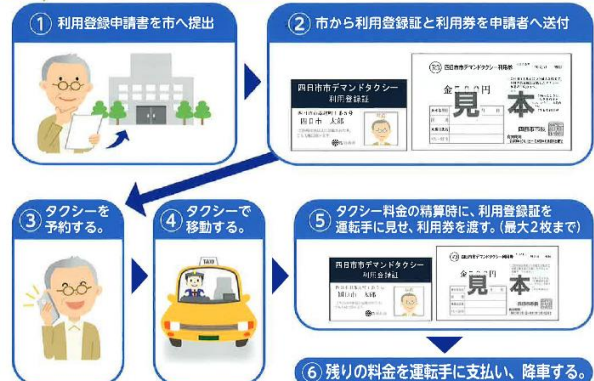
●市ホームページのダウンロードURL:

<https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/contents/1547104501247/index.html>

さらに、オンライン申請も受け付けています。

●オンライン申請ページURL:<https://logoform.jp/f/Geqjd>

利用の流れ



⚠ 利用登録申請は毎年必要です

利用登録申請は毎年してください。

毎年2月頃、地区市民センターのセンターおよび市ホームページでご案内する予定です。

デマンドタクシーの上手な使い方

利用登録者が複数で乗車されるほど、お得にご利用いただけます！

例) 2人で相乗り 1運行につき、最大2,000円を割引

3人で相乗り 1運行につき、最大3,000円を割引

※タクシー料金から上記の割引額を除いた残額が利用者の負担額となります。

なお、割引額がタクシー料金を超える場合、お釣りはできません。

オンライン申請なら顔写真を印刷しなくてもいいから便利

オンライン申請なら、顔写真を印刷しなくても申請できます！

オンライン申請画面で、写真をアップロードすることで申請できます。

オンライン申請はこちらから →



お問い合わせ 四日市市役所 都市整備部 都市計画課 公共交通推進室
TEL: 059-354-8095 FAX: 059-354-8404
Email: koutsuu@city.yokkaichi.mie.jp

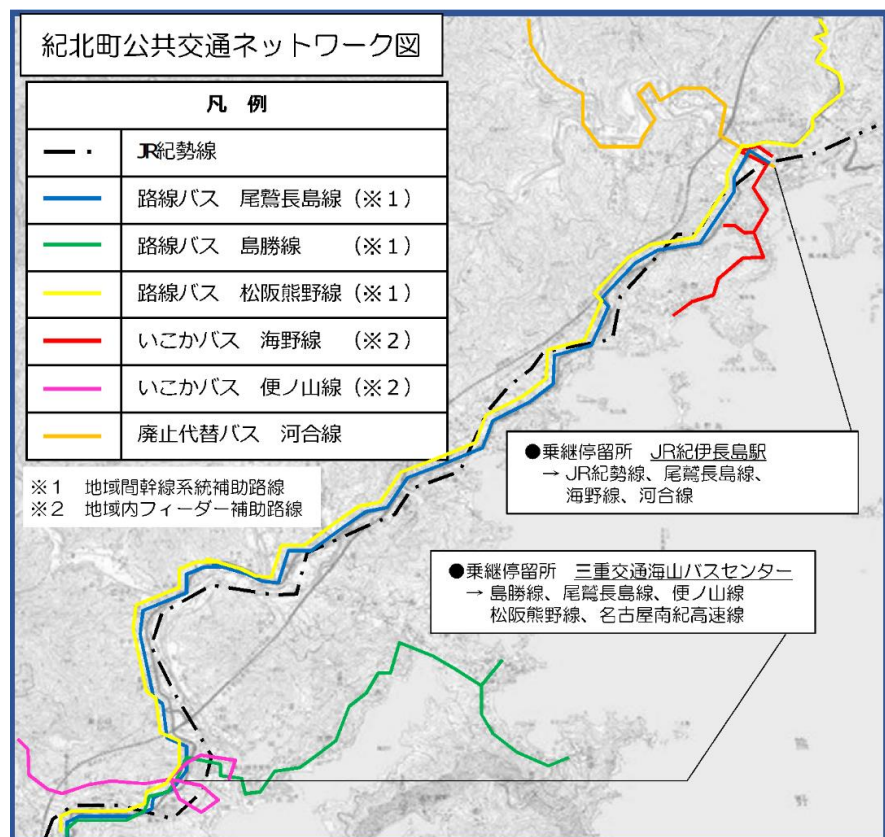
(資料: 四日市市 HP)

②三重県紀北町

紀北町「えがお」	
目的	・町内のタクシー会社が撤退したことから、町が実施主体となって運行。
運行方式	・自由経路ドアツードア型のデマンド運行
概要	・自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）。運転手は、町が二種運転免許を持っている人をドライバーとして雇用。 ・令和2年2月～8月の実証実験の結果を踏まえ、利用者ニーズを反映した改善点を加えて本格運行を開始。令和3年6月より2台運行から3台運行に増車。 ・運行管理を三重交通に委託。
対象者	・町内外の方、どなたでも利用可能
運行区域	・紀北町内全域（町外へは行けない）
運行日	・毎日（年末年始を除く）、午前7時～午後8時まで運行
車両	・軽自動車4人乗り 3台
料金	・1運行当たり、初乗り10分まで600円、以降1分ごとに100円加算。現金清算。 ・3名まで相乗り可能
利用方法	・午前7時～8時30分、午後5時30分～8時の運行は、前日までに予約 ・午前8時30分～午後5時30分までは、当日申し込みで利用
利用実績	・資料参照
担当部署	・企画課

【公共交通ネットワーク】

- ・JR 紀勢本線に沿って市街地が形成されており、北部のJR 紀伊長島駅周辺、南部の海山に市街地が形成されている。



（資料：令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要 中部運輸局）

タクシーみたいに乘れてとっても便利！
町内のどこでも乗り降りできます。



年齢制限なし

おでかけ応援サービス

『えがお』
EGAO



6月より3台運行開始！

電話でかんたん予約

ドアツードアで、行きたい場所まで送迎します



配車センター
電話番号

090 - 7673 - 3894

受付時間：午前8時20分～**午後5時**（1週間先まで予約可）

時間延長しました！！

○運行時間

午前7時～午後8時

※運休日：12月29日～1月3日

（混み合っている場合は、ご利用できない場合がありますので、ご了承ください。）

※午前7時～8時30分、午後5時30分～8時の利用は、
前日までに予約が必要です。

	午前7時	午前8時30分		午後5時30分	午後8時
運行時間	前日までに予約	当日申し込みOK		前日までに予約	

○運行範囲

紀北町内全域

※町内なら、ドアツードアでどこでも乗り降りできます。
※町外へは、バスやJRなどをご利用ください。

○運賃

初乗り10分まで 600円 以後1分ごとに100円加算

※65歳以上の方限定！ お得な**初乗り回数券**販売中！**6回分3,000円**

○利用について

自分で車の乗り降りができる方・荷物を持てる方

（年齢制限はありません）

※運転手は、介助をすることができません。

支えや介助が必要な方は「福祉タクシー」をご利用ください。

○運転免許証の自主返納を応援します！○

「えがお」初乗り利用券6回分を進呈

要件1 免許返納後1年以内の町内在住の65歳以上の方

要件2 「運転経歴証明書」発行手数料1,100円の

補助金の決定を受けた方【危機管理課】

お問い合わせ・ご意見

紀北町企画課

TEL 0597-46-3113

R3. 8

（資料：紀北町 HP）

● おでかけ応援サービス「えがお」**運行実績**

運行期間：令和2年10月～令和3年9月（運休日：12月29日～1月3日）

月	運行回数（回）				延べ人数（人）				運賃 （円）	運行 日数 （日）
	海山	紀伊 長島	合計	日平均	海山	紀伊 長島	合計	日平均		
10	20	196	216	7.2	22	241	263	8.8	143,900	30
11	19	199	218	7.3	22	250	272	9.1	149,300	30
12	24	229	253	9.0	34	279	313	11.2	147,500	28
1	20	203	223	8.0	33	231	264	9.4	139,200	28
2	18	145	163	5.8	23	168	191	6.8	109,300	28
3	27	201	228	7.4	39	242	281	9.1	135,400	31
4	31	181	212	7.1	40	225	265	8.8	129,400	30
5	26	220	246	7.9	34	272	306	9.9	148,500	31
6	32	216	248	8.3	46	275	321	10.7	151,100	30
7	46	288	334	10.8	63	353	416	13.4	191,900	31
8	49	327	376	12.1	66	379	445	14.4	222,000	31
9	51	318	369	12.3	66	360	426	14.2	200,900	30
合計	363	2,723	3,086	8.6	488	3,275	3,763	10.5	1,868,400	358

（資料：令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要 中部運輸局）

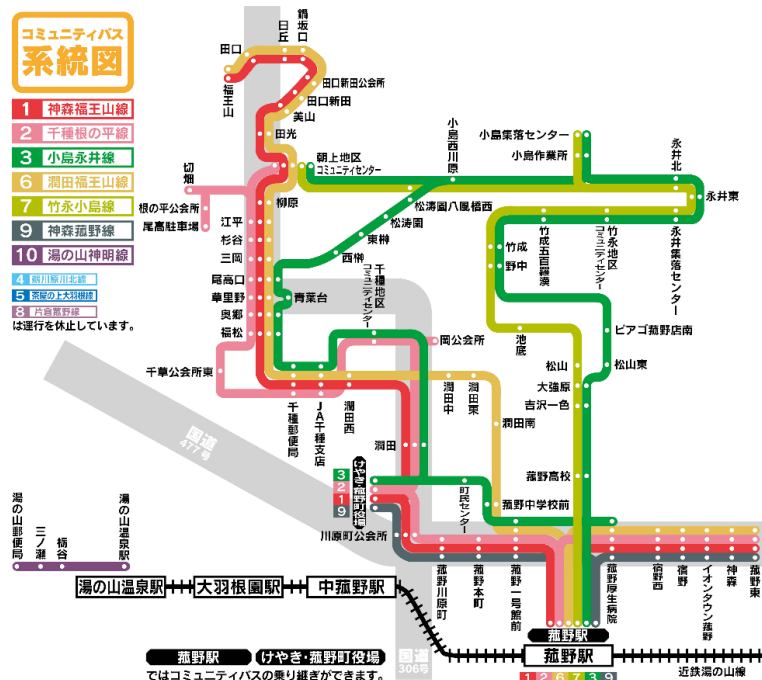
③三重県菰野町

菰野町のりあいタクシー	
目的	・高齢者等の移動制約者の買物、通院等のための利用、通勤・通学のための利用に加え、来訪者の移動手段といった目的で運行。
運行方式	・自由経路ミーティングポイント型のデマンド運行
概要	・平成30年10月から試行運行を町南部で開始。その後区域を町北部、中部に拡大して運行。 ・AI オンデマンド乗合交通。 ・菰野町 MaaS「おでかけこもの」からの予約も可能。
対象者	・誰でも可能。
運行区域	・町内全域
運行日	・毎日（年末年始を除く）、午前8時～午後5時
車両	・タクシー車両
料金	・北部、中部、南部のエリア内は400円、エリアをまたぐと800円、1200円。 ただし、Web 予約の場合は、それぞれ200円、600円、1000円 ・コミュニティバスとの乗継可能（のりあいタクシー、コミバスの割引あり）
利用方法	・タクシー事業者に電話して予約。Web 予約（スマホ、PC）も可能。
利用実績	・令和2年2月302人、令和3年7月823人
担当部署	・三重県菰野町総務課安全安心対策室

【公共交通ネットワーク】

近鉄湯山線、路線バス（三重交通）、コミュニティバス「かもしか号」、AI デマンド交通「のりあいタクシー」、タクシー、御在所ロープウェイ、公共交通空白地有償運送「あいあい自動車」（社会福祉協議会）によって構成されている。

【のりあいタクシー車両】



（資料：菰野町 HP）

菰野町のりあいタクシー

令和3年10月版

のりあいタクシーは、タクシー型車両で町内各地に設置された乗降場所から乗降場所まで移動することができる公共交通です。
乗降するためには、事前に予約が必要です。予約方法は電話予約とWeb予約があります。
電話予約、Web予約、どちらも7日前から当日まで受け付けています。皆様の予定に合わせて乗車できますので、町内の買い物や通院などのおでかけに、ぜひご利用ください。

日曜日も運行！
毎日運行開始
乗降場所指定あり

のりあいタクシー利用方法

電話予約

ご利用の際には、8時から17時まで（月曜日～土曜日）に右下に記載のコールセンターに電話し、右記の項目を伝えてください。
なお、予約はご利用希望日の7日前から受け付け可能です。

- 【注意事項】
○9時までの利用は前日までに予約してください。
○日曜日はオペレーターが不在のため、電話予約の受付ができません。日曜日にご利用の方は前日までに予約するか、Web予約をご利用ください。
○予約状況によりご希望に添えない場合があります。

Web予約

お手持ちのスマートフォンやパソコンなどからインターネットに接続し、「おでかけのもの」のページからのりあいタクシーの予約をすることが可能です。右のQRコードまたは検索サイトでおでかけものを検索してください。

- 【注意事項】
○初めて利用する際は会員登録が必要です。
○7日前から予約が可能です。
○最大2回分の予約が可能です。
○他の方との「のりあい」が発生すると、到着時刻が変更となる場合がありますので、時間に余裕をみてご予約ください。

乗降場所へ予約時間までにお越しください。

- 【注意事項】
○予約時間までに乗降場所に来られない場合は、ご乗車になれません。
○予約の変更や中止がある場合、コールセンターまでご連絡ください。

予約時に伝える項目	
氏名	利用日時
電話番号 (携帯番号可)	人数 (1台に4名まで)
乗りたい乗降場所	降りたい乗降場所



おでかけのもの



コミュニティバスとの乗り継ぎ

朝上地区コミュニティセンターと尾高町で、コミュニティバスと乗り継ぎができます。

コミュニティバスからののりあいタクシーへ乗り継ぎ

- コミュニティバス降車時に、運転手から乗降券を受け取り、のりあいタクシー乗車時に運転手に渡してください。
○のりあいタクシーの運賃が200円になります（北都エリアの移動に限りません）。

のりあいタクシーからコミュニティバスへ乗り継ぎ

- のりあいタクシー降車時に、運転手から乗降券を受け取り、コミュニティバス料金支払時に運転手に渡してください。
○コミュニティバスの運賃が無料になります。

※予約の際、乗り継ぎたいコミュニティバスの時刻、バス停を伝えてください。

- 運行曜日 毎日運行
※年末年始（12/29～1/3）は運休します。
- 運行時間 8:00～17:00

- 運賃（一人）
（上段）一般
（下段）小学生、65歳以上、障害者手帳をお持ちの方（年齢確認のできるもの、または各種証明書を持参ください。）

- ※要介護者（障害1種または障害A）に付き添う介助者は、一人のみ障害者手帳をお持ちの方と同額運賃。
- ※未就学児は運賃が必要な一人につき一人無料。
- 二人目以上は小学生運賃が必要です。
- 予約時に未就学児の人数をお伝えください。
- ※朝上地区コミュニティセンターまたは尾高町でコミュニティバスから乗り継ぎの方、コミュニティバスのフリー乗車券をお持ちの方は200円（北部エリア内の移動に限りません）。
- 乗降券、またはフリー乗車券をお持ちください。
- ※「けやき・菰野町役場」は南部エリアと中部エリアの共通の乗降場所です。また、「ピアコ菰野店」は中部エリアと北部エリアの共通の乗降場所です。
- 運賃は右の表のとおりです。

運賃表

乗車場所	降車場所		
	北部エリア	中部エリア	南部エリア
北部エリア	400円	800円	1,200円
中部エリア	800円	400円	800円
南部エリア	1,200円	800円	400円

乗車・降車場所	乗車・降車場所	
	北部エリア	ピアコ菰野店
乗車・降車場所	800円	400円
乗車・降車場所	400円	400円
乗車・降車場所	300円	300円
乗車・降車場所	400円	800円
乗車・降車場所	300円	600円

スマートフォンなどから予約
スマートフォンやパソコンなどからインターネットを使って、のりあいタクシーの予約（Web予約）ができます。
このQRコードまたは「おでかけのもの」で検索してください。
スマートフォンなどからWeb予約を行った場合は、右の表の運賃になります。
7日前から予約できます。



最大2回分予約できます
7日前から予約可能になりました

Web予約時の運賃表

乗車場所	降車場所		
	北部エリア	中部エリア	南部エリア
北部エリア	200円	600円	1,000円
中部エリア	400円	100円	400円
南部エリア	1,000円	600円	200円

- 運賃（一人）
（上段）一般
（下段）小学生、65歳以上、障害者手帳をお持ちの方

菰野町 MaaS「おでかけのもの」

Mobility as a Service「MaaS（モビリティ・アス・サービス）」とは、目的地から目的地までの最短経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを組み合わせて提供できるサービスです。菰野町では、町内のおでかけが便利になるよう、菰野町 MaaS「おでかけのもの」の運用を始めました。

「おでかけのもの」では、のりあいタクシー、コミュニティバス、近鉄電車、三河交通バスなどの乗り継ぎや時刻検索、のりあいタクシーの予約、街探訪やイベントの開催情報などを提供しています。のりあいタクシーでおでかけするときは、ぜひご利用ください。（アプリのダウンロードは不要です）

のりあいタクシーは予約が必要です

コールセンター（有限会社社尾高） TEL: 059-396-0292
【電話受付時間】日曜日を除く 8:00～17:00
（運行時間：毎日 8:00～17:00）※年末年始（12/29～1/3）運休

【お問い合わせ】 有限会社社尾高 TEL: 059-396-1060
菰野町役場総務課安全安心対策室 TEL: 059-391-1102

のりあいタクシー乗降場所一覧

令和3年10月現在

南部エリア				中部エリア				北部エリア			
番号	乗降場所名	番号	乗降場所名	番号	乗降場所名	番号	乗降場所名	番号	乗降場所名	番号	乗降場所名
101	朝上地区コミュニティセンター	138	菰野駅前	201	尾高駅前	401	朝上地区コミュニティセンター	501	朝上地区コミュニティセンター	601	朝上地区コミュニティセンター
102	朝上地区コミュニティセンター	139	三ノ瀬	202	松山	402	朝上地区コミュニティセンター	502	朝上地区コミュニティセンター	602	朝上地区コミュニティセンター
103	朝上地区コミュニティセンター	140	朝上地区コミュニティセンター	203	JA菰野支店	403	朝上地区コミュニティセンター	503	朝上地区コミュニティセンター	603	朝上地区コミュニティセンター
104	朝上地区コミュニティセンター	141	みすゞ	204	朝上地区コミュニティセンター	404	朝上地区コミュニティセンター	504	朝上地区コミュニティセンター	604	朝上地区コミュニティセンター
105	朝上地区コミュニティセンター	142	大羽橋南側交差点	205	朝上地区コミュニティセンター	405	朝上地区コミュニティセンター	505	朝上地区コミュニティセンター	605	朝上地区コミュニティセンター
106	朝上地区コミュニティセンター	143	大羽橋南側交差点	206	朝上地区コミュニティセンター	406	朝上地区コミュニティセンター	506	朝上地区コミュニティセンター	606	朝上地区コミュニティセンター
107	朝上地区コミュニティセンター	144	朝上地区コミュニティセンター	207	朝上地区コミュニティセンター	407	朝上地区コミュニティセンター	507	朝上地区コミュニティセンター	607	朝上地区コミュニティセンター
108	朝上地区コミュニティセンター	145	松原駅前	208	朝上地区コミュニティセンター	408	朝上地区コミュニティセンター	508	朝上地区コミュニティセンター	608	朝上地区コミュニティセンター
109	朝上地区コミュニティセンター	146	南郷古公舎	209	朝上地区コミュニティセンター	409	朝上地区コミュニティセンター	509	朝上地区コミュニティセンター	609	朝上地区コミュニティセンター
110	朝上地区コミュニティセンター	147	福元公舎	210	朝上地区コミュニティセンター	410	朝上地区コミュニティセンター	510	朝上地区コミュニティセンター	610	朝上地区コミュニティセンター
111	朝上地区コミュニティセンター	148	宿野公舎	211	朝上地区コミュニティセンター	411	朝上地区コミュニティセンター	511	朝上地区コミュニティセンター	611	朝上地区コミュニティセンター
112	朝上地区コミュニティセンター	149	三木公舎	212	朝上地区コミュニティセンター	412	朝上地区コミュニティセンター	512	朝上地区コミュニティセンター	612	朝上地区コミュニティセンター
113	朝上地区コミュニティセンター	150	神奈公舎	213	朝上地区コミュニティセンター	413	朝上地区コミュニティセンター	513	朝上地区コミュニティセンター	613	朝上地区コミュニティセンター
114	朝上地区コミュニティセンター	151	神奈公舎	214	朝上地区コミュニティセンター	414	朝上地区コミュニティセンター	514	朝上地区コミュニティセンター	614	朝上地区コミュニティセンター
115	朝上地区コミュニティセンター	152	神奈公舎	215	朝上地区コミュニティセンター	415	朝上地区コミュニティセンター	515	朝上地区コミュニティセンター	615	朝上地区コミュニティセンター
116	朝上地区コミュニティセンター	153	神奈公舎	216	朝上地区コミュニティセンター	416	朝上地区コミュニティセンター	516	朝上地区コミュニティセンター	616	朝上地区コミュニティセンター
117	朝上地区コミュニティセンター	154	神奈公舎	217	朝上地区コミュニティセンター	417	朝上地区コミュニティセンター	517	朝上地区コミュニティセンター	617	朝上地区コミュニティセンター
118	朝上地区コミュニティセンター	155	JA菰野支店	218	朝上地区コミュニティセンター	418	朝上地区コミュニティセンター	518	朝上地区コミュニティセンター	618	朝上地区コミュニティセンター
119	朝上地区コミュニティセンター	156	菰野駅前	219	朝上地区コミュニティセンター	419	朝上地区コミュニティセンター	519	朝上地区コミュニティセンター	619	朝上地区コミュニティセンター
120	朝上地区コミュニティセンター	157	菰野駅前	220	朝上地区コミュニティセンター	420	朝上地区コミュニティセンター	520	朝上地区コミュニティセンター	620	朝上地区コミュニティセンター
121	朝上地区コミュニティセンター	158	菰野駅前	221	朝上地区コミュニティセンター	421	朝上地区コミュニティセンター	521	朝上地区コミュニティセンター	621	朝上地区コミュニティセンター
122	朝上地区コミュニティセンター	159	菰野駅前	222	朝上地区コミュニティセンター	422	朝上地区コミュニティセンター	522	朝上地区コミュニティセンター	622	朝上地区コミュニティセンター
123	朝上地区コミュニティセンター	160	菰野駅前	223	朝上地区コミュニティセンター	423	朝上地区コミュニティセンター	523	朝上地区コミュニティセンター	623	朝上地区コミュニティセンター
124	朝上地区コミュニティセンター	161	菰野駅前	224	朝上地区コミュニティセンター	424	朝上地区コミュニティセンター	524	朝上地区コミュニティセンター	624	朝上地区コミュニティセンター
125	朝上地区コミュニティセンター	162	菰野駅前	225	朝上地区コミュニティセンター	425	朝上地区コミュニティセンター	525	朝上地区コミュニティセンター	625	朝上地区コミュニティセンター
126	朝上地区コミュニティセンター	163	菰野駅前	226	朝上地区コミュニティセンター	426	朝上地区コミュニティセンター	526	朝上地区コミュニティセンター	626	朝上地区コミュニティセンター
127	朝上地区コミュニティセンター	164	菰野駅前	227	朝上地区コミュニティセンター	427	朝上地区コミュニティセンター	527	朝上地区コミュニティセンター	627	朝上地区コミュニティセンター
128	朝上地区コミュニティセンター	165	菰野駅前	228	朝上地区コミュニティセンター	428	朝上地区コミュニティセンター	528	朝上地区コミュニティセンター	628	朝上地区コミュニティセンター
129	朝上地区コミュニティセンター	166	菰野駅前	229	朝上地区コミュニティセンター	429	朝上地区コミュニティセンター	529	朝上地区コミュニティセンター	629	朝上地区コミュニティセンター
130	朝上地区コミュニティセンター	167	菰野駅前	230	朝上地区コミュニティセンター	430	朝上地区コミュニティセンター	530	朝上地区コミュニティセンター	630	朝上地区コミュニティセンター
131	朝上地区コミュニティセンター	168	菰野駅前	231	朝上地区コミュニティセンター	431	朝上地区コミュニティセンター	531	朝上地区コミュニティセンター	631	朝上地区コミュニティセンター
132	朝上地区コミュニティセンター	169	菰野駅前	232	朝上地区コミュニティセンター	432	朝上地区コミュニティセンター	532	朝上地区コミュニティセンター	632	朝上地区コミュニティセンター
133	朝上地区コミュニティセンター	170	菰野駅前	233	朝上地区コミュニティセンター	433	朝上地区コミュニティセンター	533	朝上地区コミュニティセンター	633	朝上地区コミュニティセンター
134	朝上地区コミュニティセンター	171	菰野駅前	234	朝上地区コミュニティセンター	434	朝上地区コミュニティセンター	534	朝上地区コミュニティセンター	634	朝上地区コミュニティセンター
135	朝上地区コミュニティセンター	172	菰野駅前	235	朝上地区コミュニティセンター	435	朝上地区コミュニティセンター	535	朝上地区コミュニティセンター	635	朝上地区コミュニティセンター
136	朝上地区コミュニティセンター	173	菰野駅前	236	朝上地区コミュニティセンター	436	朝上地区コミュニティセンター	536	朝上地区コミュニティセンター	636	朝上地区コミュニティセンター
137	朝上地区コミュニティセンター	174	菰野駅前	237	朝上地区コミュニティセンター	437	朝上地区コミュニティセンター	537	朝上地区コミュニティセンター	637	朝上地区コミュニティセンター

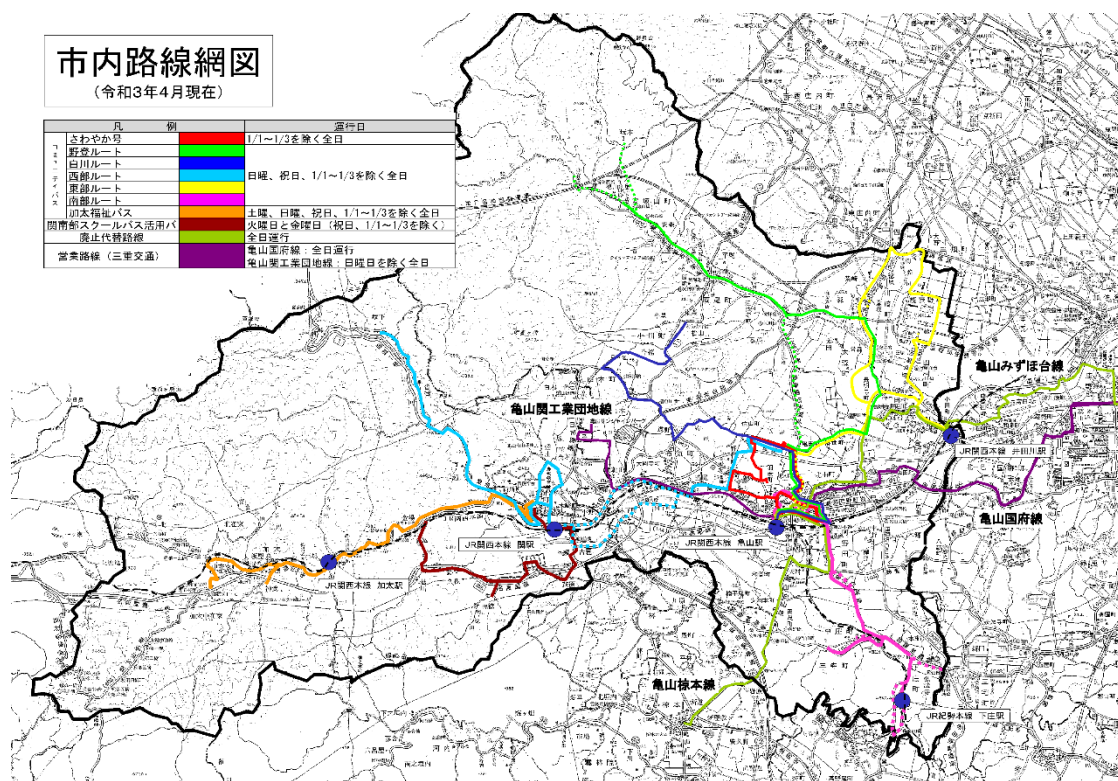
※のりあいタクシー（朝上地区コミュニティセンター、尾高町）では、のりあいタクシーとコミュニティバスと乗り継ぎができます。

（資料：菰野町 HP）

④三重県亀山市

乗合タクシー「のりかめさん」	
目的	・公共交通不便地域を解消するため、福祉部門のタクシー料金助成事業との整合を図った交通手段として運行。
運行方式	・自由経路ミーティングポイント型のデマンド運行
概要	・市内にはコミュニティバスが運行しているが、公共交通不便地域内の人口は約8%を占めている。また、コミュニティバスの維持基準を下回る路線、バス停が増えてきており、これらを見直すことにより新たな公共交通不便地域が発生する。 ・一方、福祉部門においては、高齢者の外出支援を目的とした75歳以上の高齢者に対するタクシー料金助成事業を行っているが、公共交通不便地域に対応していない。 ・このため、福祉施策との整合を図りながら、新たな交通手段として導入。
対象者	・75歳以上、65歳以上75歳未満で運転免許がない人、運転免許を自主返納した人などに限定。事前登録制。
運行区域	・市内全域
運行日	・月曜日～土曜日（日、祝祭日、年末年始は運休） ・午前9時30分～午後5時30分
車両	・タクシー車両
料金	・500円～1,500円（ゾーン制） ・複数乗車の場合は、単独乗車より100円～300円引き
利用方法	・乗車の1時間前までに、タクシー事業者に電話で予約（亀山交通㈱）
担当部署	・亀山市産業振興課 商工業・地域交通グループ

■市内公共交通路線図



(資料：亀山市 HP)



乗合タクシーの概要

利用できる方

利用できる方は、亀山市民で、運行車両への乗り降りに介助などが必要なく、次のいずれかに該当し、事前に利用者登録をされた人。

利用要件		年齢制限
①	満 65 歳以上満 75 歳未満で四輪運転免許がない人	あり
②	満 75 歳以上の人	
③	運転免許を自主返納した人	なし
④	心身的な理由により四輪運転免許を取得できない人	
⑤	心身的な理由により車を運転できない人	

利用料金

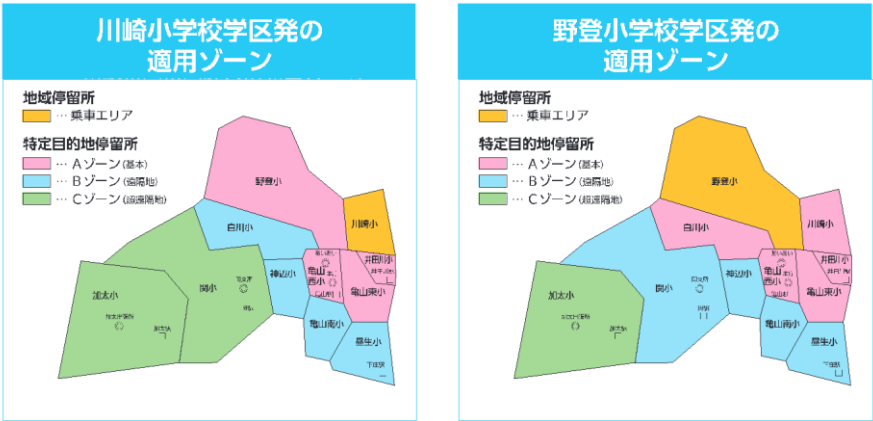
1 人 1 乗車につき、次の利用料金です。

区 分	Aゾーン (基本)	Bゾーン (遠隔地)	Cゾーン (超遠隔地)
単独乗車 (乗り合うことがなかった場合)	500 円	1,000 円	1,500 円
複数乗車 (乗り合うこととなった場合)	400 円	800 円	1,200 円

小学区別の適用ゾーン表

		降 車 エ リ ア										
		川崎小	野登小	亀山西小	亀山東小	井田川小	白川小	神辺小	亀山南小	昼生小	関 小	加太小
乗車エリア	川崎小	A	A	A	A	A	B	B	B	B	C	C
	野登小	A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	C
	亀山西小	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	C
	亀山東小	A	A	A	A	A	B	B	A	A	C	C
	井田川小	A	A	A	A	A	B	B	B	B	C	C
	白川小	B	A	A	B	B	A	A	B	B	A	B
	神辺小	B	B	A	B	B	A	A	A	B	A	B
	亀山南小	B	B	A	A	B	B	A	A	A	B	C
	昼生小	B	B	A	A	B	B	B	A	A	C	C
	関 小	C	B	B	C	C	A	A	B	C	A	A
	加太小	C	C	C	C	C	B	B	C	C	A	A

■適用ゾーン例



乗降場所

- ・ 地域停留所 約 210 カ所のうち最寄りの停留所 1 カ所をご登録いただきます。
地域まちづくり協議会からの要望に基づき設定した停留所
- ・ 特定目的地停留所 約 220 カ所
原則、公共施設、鉄道駅、医療機関、公民館（集会所等を含む）
登録いただいた金融機関及び商業施設等

運行経路

経路 1 地域停留所 ↔ 特定目的地停留所

経路 2 特定目的地停留所 ↔ 特定目的地停留所

※「地域停留所 ↔ 地域停留所」は、ご利用いただくことができません。

運行日

月曜日から土曜日まで

※日、祝祭日、年末年始（12月29日から1月3日）は運休となります。

運行時間

午前 9 時 30 分～午後 5 時 30 分

運行車両

車両の左右に「かめやまのりあいタクシー のりかめさん」をデザインした
タクシーが停留所までお迎えにあがります。

■特定目的地停留所（一部）

公共施設

番号	施設名	小学区
101	市役所	亀山西小
102	関支所	関 小
103	加太出張所(林業総合センター)	加太小
104	総合保健福祉センター あいあい	亀山西小
105	亀山市立医療センター(病院本館)	亀山西小
106	歴史博物館	亀山西小
107	図書館	亀山西小
108	総合環境センター	神辺小
109	斎場	亀山西小
110	亀山消防署	亀山西小
111	亀山消防署北東分署	川崎小
112	亀山消防署関分署	関 小
113	文化会館	亀山西小
114	井田川地区南コミュニティセンター	井田川小
115	井田川地区北コミュニティセンター	井田川小
116	御幸地区コミュニティセンター	亀山西小
117	城西地区コミュニティセンター	亀山西小
118	城東地区コミュニティセンター	亀山西小
119	城北地区コミュニティセンター	亀山西小
120	神辺地区コミュニティセンター	神辺小
121	川崎地区コミュニティセンター	川崎小
122	昼生地区コミュニティセンター	昼生小
123	天神・和賀地区コミュニティセンター	亀山南小
124	東部地区コミュニティセンター	亀山東小
125	南部地区コミュニティセンター	亀山南小
126	白川地区北コミュニティセンター	白川小
127	白川地区南コミュニティセンター	白川小
128	北東地区コミュニティセンター	亀山東小
129	本町地区コミュニティセンター	亀山西小
130	野村地区コミュニティセンター	亀山西小
131	野登地区コミュニティセンター	野登小
132	関南部地区コミュニティセンター	関 小
133	鈴鹿馬子唄会館	関 小
134	関文化交流センター	関 小
135	関町北部ふれあい交流センター	関 小
136	市民協働センターみらい	亀山西小
137	老人福祉センター	関 小
138	亀山市社会福祉センター	亀山西小
139	勤労文化会館	亀山東小
140	西野公園スポーツ施設	亀山西小
141	東野公園スポーツ施設	井田川小
142	関B&G海洋センター	関 小
143	里山公園みちくさ	亀山東小
144	森林公園やまびこ	加太小

公共施設

番号	施設名	小学区
145	観音山公園(関ロッジ)	関 小
146	道の駅関宿	関 小
147	石水溪キャンプ場屋内研修施設	野登小
148	関宿散策案内施設(関宿足湯施設)	関 小
149	関宿西の遍分休憩施設	関 小
150	関宿地蔵町散策拠点施設(いづく亭地蔵町)	関 小
151	関宿木崎町散策拠点施設(いづく亭木崎町)	関 小

公共施設（鉄道駅）

番号	施設名	小学区
201	JR亀山駅前	亀山西小
202	JR井田川駅前	井田川小
203	JR下庄駅前	昼生小
204	JR関駅前	関 小
205	JR加太駅前	加太小

公共施設（その他）

番号	施設名	小学区
301	亀山警察署	亀山西小
302	亀山サンシャインパーク	神辺小
303	亀山市シルバー人材センター	亀山西小

医科大学

番号	施設名	小学区
401	亀山医院	亀山東小
402	谷口内科	井田川小
403	川口整形外科	亀山西小
404	あのだクリニック	亀山東小
405	なかむら小児科	川崎小
406	田中病院	亀山西小
407	後藤眼科クリニック	亀山東小
409	せきクリニック	関 小
410	かめやま心身クリニック	亀山東小
411	田中内科医院	亀山南小
412	とら整形クリニック	亀山西小
413	ハッピー胃腸クリニック	亀山東小
414	さかえ整形外科	亀山東小
415	みえ呼吸嚥下リハビリクリニック	亀山西小
416	三井耳鼻咽喉科	亀山東小
418	豊田クリニック	亀山西小
419	医療法人彰仁会落合小児科医院	亀山東小
420	医療法人天神眼科医院	亀山南小

医科大学

番号	施設名	小学区
421	医療法人社団伊東医院	亀山西小
422	松茸耳鼻咽喉科	亀山東小
423	宮村産婦人科	亀山東小
424	医療法人亀山皮膚科	亀山東小
425	眼部クリニック	亀山西小
426	亀山回生病院	亀山西小
427	のぼのクリニック	川崎小
428	皮膚科 野内クリニック	亀山西小
429	かつき内科	亀山西小

歯科大学

番号	施設名	小学区
502	林歯科医院	亀山東小
503	落合歯科クリニック	井田川小
504	金原歯科医院	川崎小
505	生川歯科	亀山東小
506	久保田歯科クリニック	亀山西小
507	塚田歯科医院	亀山東小
509	秋本歯科医院	亀山西小
510	北町もり歯科	亀山東小
511	岩瀬歯科医院	関 小
512	OKA DENTALCLINIC 岡歯科医院	亀山西小
513	みずぎが丘歯科クリニック	井田川小
514	堀デンタルクリニック	亀山東小
515	みずほクローバー歯科	関 小
516	かめやま歯科口腔クリニック	亀山東小
517	おおた歯科	井田川小
518	伊藤歯科医院	関 小
519	医療法人 一信会 亀山歯科診療所	亀山西小
520	のじま歯科クリニック	川崎小

■地域停留所（一部）

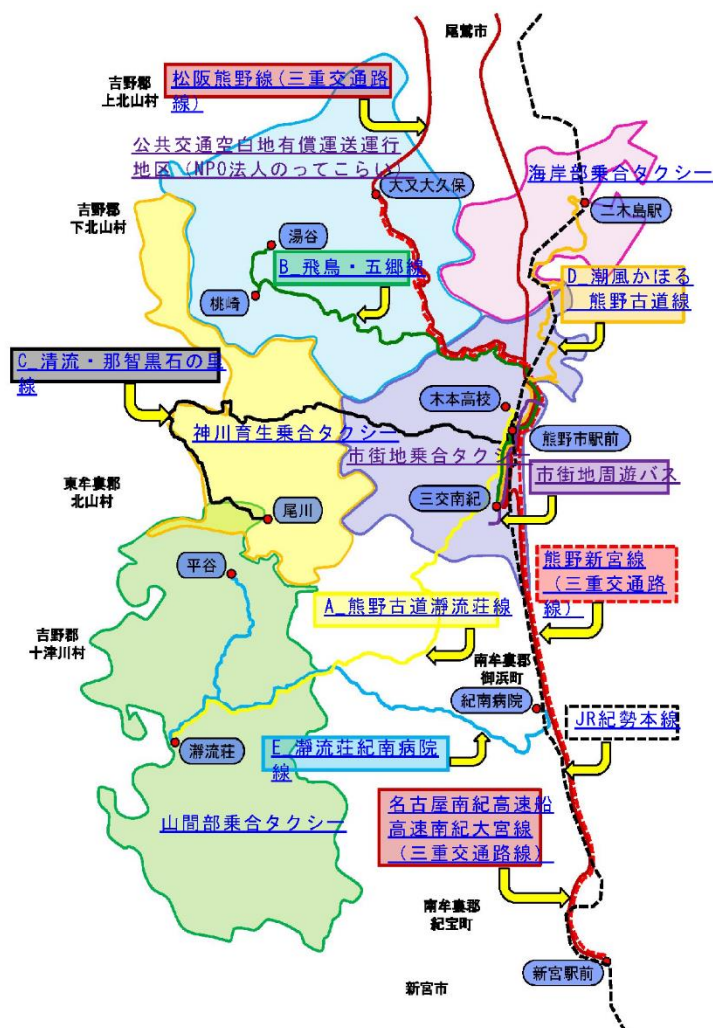


(資料：亀山市 HP)

⑤三重県熊野市

乗合タクシー	
目的	・公共交通機関がない地区の移動手段や高齢者など移動が困難な方の移動手段として、『熊野市乗合タクシー』を運行。
運行方式	・自由経路ミーティングポイント型のデマンド運行（ただし、自宅から乗車、自宅まで乗車可能）
概要	・市内地域別に、市街地乗合タクシー、山間部乗合タクシー、海岸部乗合タクシー、神川育生乗合タクシーを運行。
対象者	・市民及び来訪者
運行区域	・地域内
運行日	・平日 ・午前 7 時 30 分～午後 16 時 45 分（運行ダイヤあり）
車両	・タクシー車両
料金	・300 円
利用方法	・1 便目の予約は前日まで。2 便目以降は乗車の 40 分前まで。タクシー事業者（第一交通）に電話で予約
担当部署	・熊野市市長公室企画係

■市内公共交通路線図



■乗合タクシー車両



(資料：熊野市 HP)

●参考：飛鳥町・五郷町では、交通空白地有償運送によるデマンドを運行している。

【公共交通空白地有償運送】

公共交通機関の不便な飛鳥町・五郷町では、交通手段を地域の皆さんで支える仕組みで運行。

【運行地区】

- (1)のってこらい五郷（五郷町、飛鳥町日進地区）
- (2)のってこらい飛鳥（飛鳥町の(1)を除く地区）

【利用方法】

- (1)会員登録します。（年会費 1,000 円）
賛助会員制度もあります。
- (2)利用したい時間や行き先をあらかじめ予約します。
- (3)予約した時間にご自宅やご指定の場所に伺います。

【運行時間】

平日（土曜日・日曜日・祝日運休）

- (1)のってこらい五郷 8:00～17:00
- (2)のってこらい飛鳥 8:30～17:00

【運行範囲（1、2 共通）】

飛鳥町、五郷町、神川町、育生町、紀和町

【市街地便】

(1)のってこらい五郷

毎週火曜日、金曜日は 8 時から 10 時の間で 1 便だけ市街地まで片道運行

(2)のってこらい飛鳥

毎週月曜日、水曜日は 9 時から 10 時の間で 1 便だけ市街地まで片道運行

<行ける場所(1)、(2)共通>

原田医院、記念通り商店街、熊野市駅

イオン熊野店、オークワ熊野店、協立医院

※帰りはバス等を利用

【運賃】

<区域内>

初乗り 2km まで 300 円

以降 1km ごとに 50 円加算

相乗り…同じ場所から同じ場所は 1 乗車料金（2 人、3 人でも）

<市街地便>

①のってこらい五郷

五郷町全地区から一人 1,000 円

飛鳥町日進地区から一人 700 円

②のってこらい飛鳥

飛鳥町大又、小又地区から一人 1,000 円

飛鳥町小阪地区から一人 700 円

（資料：熊野市 HP）

⑥三重県松阪市

スクールバスの活用	
目的	・スクールバスを活用して高齢者等の移動制約者の買物、通院等のための移動手段を確保。
運行方式	・スクールバスを活用したコミュニティバス
概要	・コミュニティバスについては、市が運営している「鈴の音バス」と、市と地域の協働で路線・ダイヤ等を計画し、市が運営している「コミュニティ交通」がある。コミュニティ交通は、運賃収入のほかに、地域からの協賛金（原則、1世帯あたり年間800円）があり、運行赤字分を市が補填している。 ・コミュニティ交通の一つである宇気郷コミュニティバス「与原・深長線」は、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）で運行しており、スクールバスとして利用されている。
対象者	・住民
運行区域	・スクールバス路線
運行日	・小中学校の通学日
車両	・スクールバス（三菱ローザ 26人乗り）
料金	・100円
利用実績	・令和2年度 20人
担当部署	・松阪市商工政策課交通政策係

【コミュニティ交通 宇気郷コミュニティバス「与原・深長線」の利用について】

1. スクールバス利用路線

伊勢寺小学校及び西中学校の児童・生徒の送迎時に運行

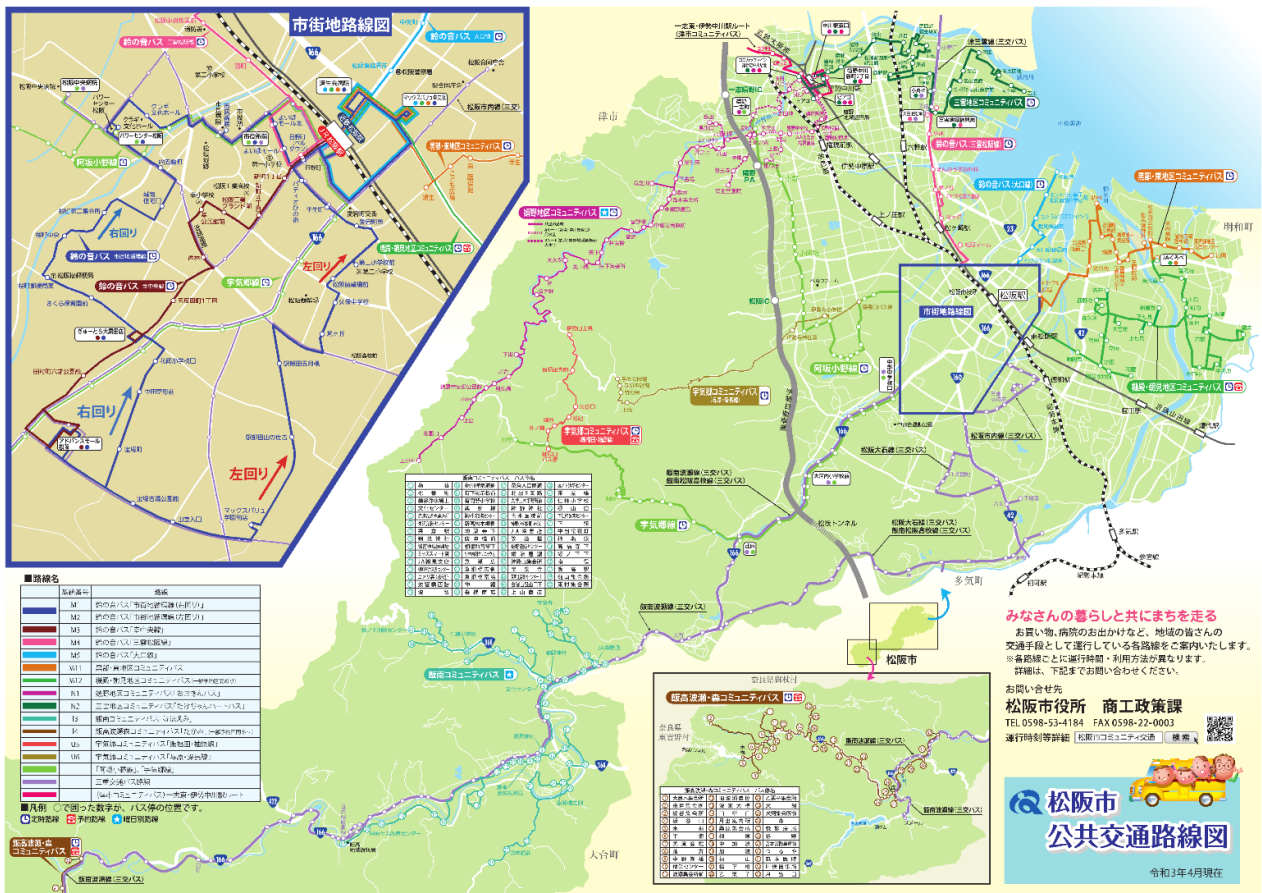
2. 伊勢寺小学校と西中学校が協議を行い、翌月の運行日を決定します。
3. 与原自治会が運行日の回覧を行います。
4. 与原自治会が乗車券を発行します。（乗車券制）

【宇気郷コミュニティバス「与原・深長線」 運行ダイヤ】

与原公民館	与原神社前	竹の鼻	上出	伊勢寺 神社前	伊勢寺 小学校	深長口 バス停
7時45分	7時47分	7時48分	7時50分	8時00分	8時05分	8時07分
14時40分	14時42分	14時43分	14時45分	14時55分	15時00分	15時02分
深長口 バス停	伊勢寺 小学校	伊勢寺 神社前	上出	竹の鼻	与原神社前	与原公民館
—	14時10分	14時15分	14時25分	14時27分	14時28分	14時30分
16時03分	16時05分	16時10分	16時20分	16時22分	16時23分	16時25分

（資料：松阪市HP）

■松阪市路線図



■宇気郷コミュニティバス「与原・深長線」路線図



(資料：松阪市 HP)

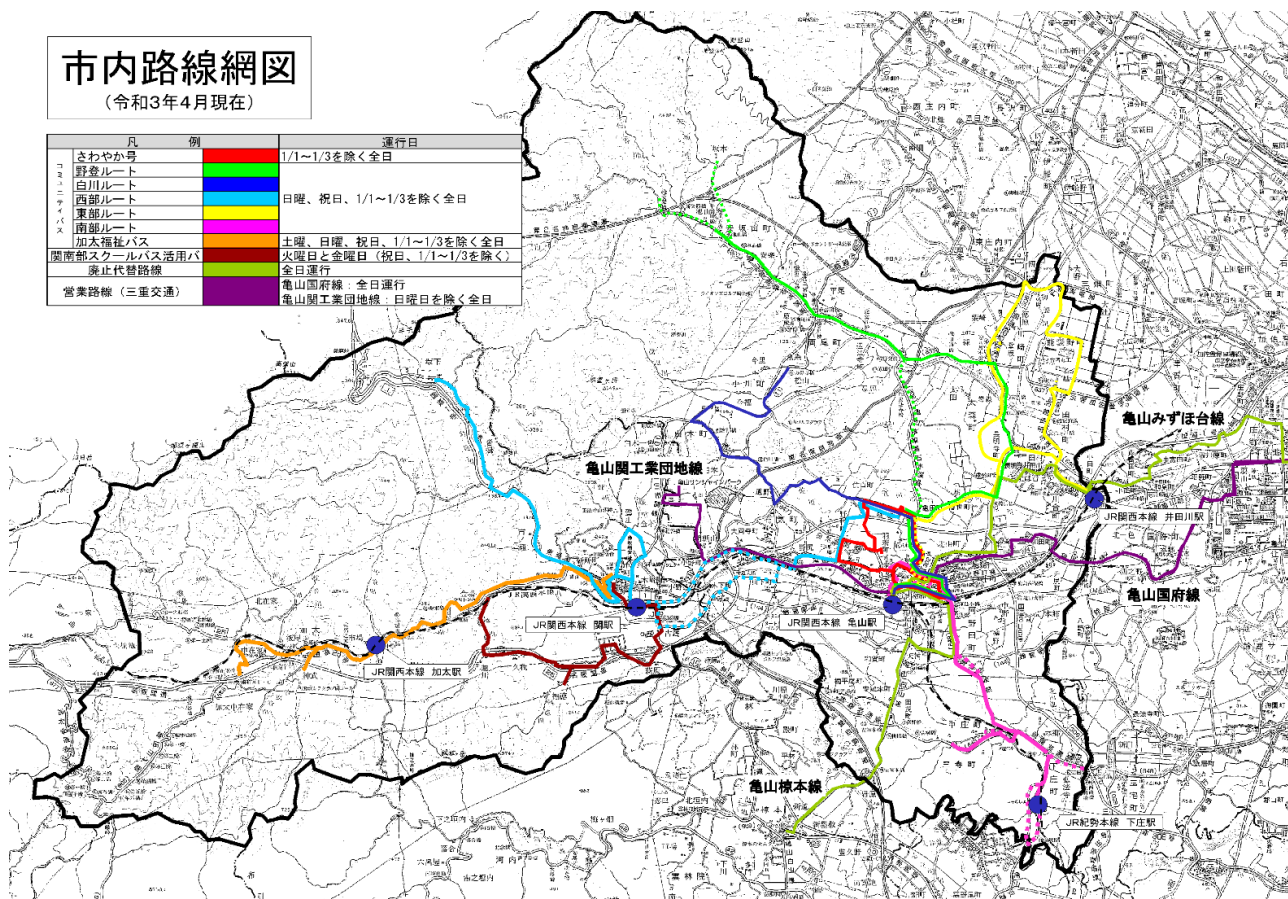
⑦三重県亀山市

スクールバスの活用	
目的	・ 関地区巡回バス廃止に伴う代替交通として、スクールバスを活用した移動手段を確保。
運行方式	・ スクールバスを活用したコミュニティバス
概要	・ スクールバスの空き時間を活用して、週2日、2便（1往復）の無料バスを運行。
対象者	・ 住民
運行区域	・ 関地区～関支所
運行日	・ 毎週火曜日、金曜日 祝日等のスクールバス運休日は運休
車両	・ スクールバス
料金	・ 無料
担当部署	・ 亀山市産業振興課

■市内公共交通路線図

市内路線網図 (令和3年4月現在)

凡	例	運行日
さわやか号		1/1～1/3を除く全日
野登ルート		日曜、祝日、1/1～1/3を除く全日
白川ルート		日曜、祝日、1/1～1/3を除く全日
西部ルート		日曜、祝日、1/1～1/3を除く全日
東部ルート		日曜、祝日、1/1～1/3を除く全日
南部ルート		日曜、祝日、1/1～1/3を除く全日
加太福祉バス		土曜、日曜、祝日、1/1～1/3を除く全日
関南部スクールバス活用バ		水曜日と金曜日（祝日、1/1～1/3を除く）
廃止代替路線		全日運行
営業路線（三重交通）		亀山国府線 全日運行 亀山関工業団地線 日曜日を除く全日



(資料：亀山市 HP)

【運行日】

毎週火曜日、金曜日

ただし、祝日等のスクールバス運休日は運休となります。

【標準運行ダイヤ】※学校行事等で変更となる場合があります。

行き			帰り	
金	場	8:48	関支所前	11:25
越	川 口	8:51	地蔵院前	11:26
久	我 西	8:52	関 駅 前	11:28
久	我	8:53	関 東 口	11:30
福 徳（上）	8:57		古 厩	11:32
福 徳（中）	8:58		萩 原	11:34
関ヶ丘	9:02		関ヶ丘	11:36
萩 原	9:04		福 徳（中）	11:40
古 厩	9:06		福 徳（上）	11:41
関 東 口	9:08		久 我	11:45
関 駅 前	9:10		久 我 西	11:46
地蔵院前	9:12		越 川 口	11:47
関支所前	9:13		金 場	11:50

※関東口の乗車場所は
国道北側のバス停付
近です。

※道路状況等により、時間が多少前後する場合があります。

※総合保健福祉センターあいあい、医療センターへは、関支所で西部ルートにお乗りかえください。

(行き) 9:34 関支所発 ⇒ 10:04 医療センター前着 ⇒ 10:05 総合保健福祉センター前着
(帰り) 10:55 総合保健福祉センター前発 ⇒ 10:56 医療センター前発 ⇒ 11:17 関支所着



(資料：亀山市 HP)