

尾鷲市地域公共交通計画の一部改正につきまして

今年度第2回目の会議でご報告させていただきました、地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に係る尾鷲市地域公共交通計画の一部改訂を今回の会議でお諮りします。

改正の経緯としましては、過去の法改正により地域公共交通計画に記載すべき事項が改正されました。

現在までは、法改正の経過措置期間ということもあり、改正を見送ってまいりましたが次期の計画期間からは、地域公共交通計画に明記されていなければ、補助金（地域公共交通確保維持事業）の対象外となることから今回所要の改正を行います。

改正の主な内容につきましては、前回の会議でも触れさせていただきましたが、どの路線が補助金を活用した路線であるかの明記や地域での路線系統の役割の表現、補助金の必要性の明記となりますので従前からの計画目標や事業の実施についての変更ではありませんので事前に連絡をさせていただきます。

尾鷲市地域公共交通計画の一部改正 新旧対照表 (案)

- ・表 紙 **【改訂年月を追記】**

- ・ P 1 2 **【ネットワーク図の変更】**
八鬼山線及びハラソ線を九鬼・早田線、北輪内線及び南輪内線（以下、現行路線）へ

- ・ P 1 4 **【公共交通ネットワーク図（市全域）の変更】**
現行路線へ変更及び補助を受ける系統であることを明記
地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化に対する対応
（以下、計画制度と補助制度の連動化対応）

- ・ P 1 5 **【公共交通ネットワーク図（市街地部）の変更】**
現行路線へ変更
【補助系統に係る事業及び実施主体の概要を追記】
計画制度と補助制度の連動化対応

- ・ P 1 8 **【現行路線の運行概要の追記】**
運行概要の現行路線と旧路線の対比

- ・ P 1 9 **【ふれあいバスの利用者の推移への注記の追記】**
(現行 P 1 8) 分割路線前の数値であることを追記

- ・ P 2 0 **【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：円への注記の追記】**
(現行 P 1 9) 分割路線前の数値であることを追記

- ・ P 5 1 **【尾鷲市における公共交通の位置づけと役割の現行路線への変更等及び確保維持策の記載】**
(現行 P 5 0) 計画制度と補助制度の連動化対応

- ・ P 5 2 **【ネットワーク図 現行路線への変更（色のみ）】**
(現行 P 5 1)

- ・ P 5 3 **【地域公共交通確保維持事業の必要性についてを追記】**
(頁の追加) 計画制度と補助制度の連動化対応

改正案

現行

尾鷲市地域公共交通計画

尾鷲市地域公共交通計画

改訂年月を追記

令和4年3月

(令和6年1月一部改訂)

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

令和4年3月

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

改正案

現行

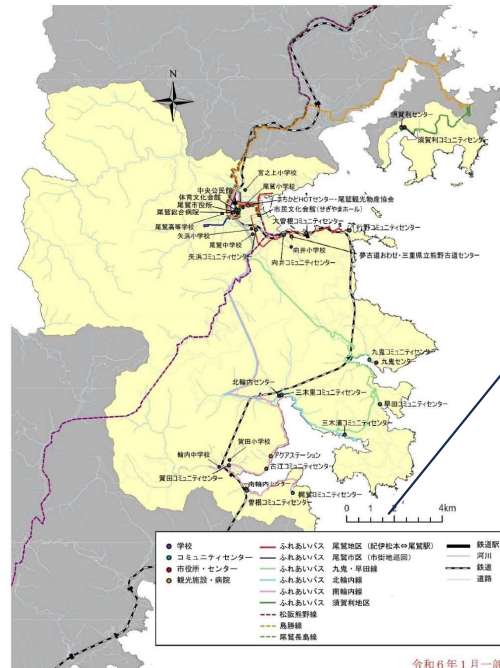
1-5 主な施設の状況

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1月一部改訂

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。

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5年4月 八鬼山線、
ハラソ線を分割し九鬼・早
田線、北輪内線、南輪内線
の3路線に改正したこと
による図の変更

改正案

現行

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）



14

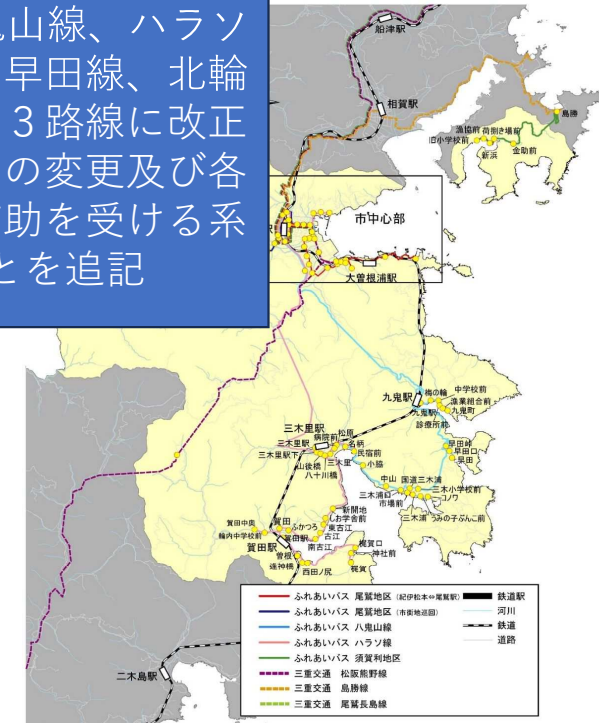
令和6年1月一部改訂

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。



14

令和5年4月 八鬼山線、ハラソ線を分割し九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の3路線に改正したことによる図の変更及び各路線系統が国の補助を受ける系統であることを追記

改正案

現行

(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。

令和6年1月一部改訂

■ 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 | 毎日運行 | 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

令和6年1月一部改訂

(5) ふれあいバス

ア 路線の運行概要

ハラソ線、八鬼山線、尾鷲地区、須賀利地区の4路線が、通勤・通学及び昼間の通院・買い物などの利用ができるように運行されています。

■ ふれあいバスの運行概要

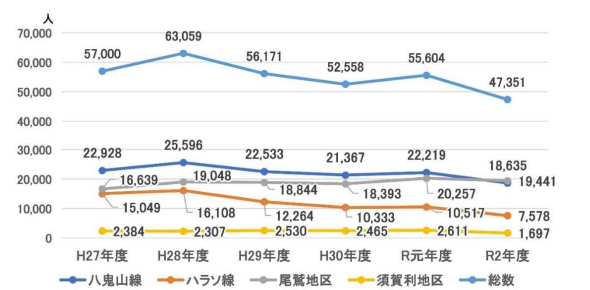
| 路線 | 区間 | 運行 | 運行本数 | 運行時間帯 | 運賃 |
|------|-----------------|------|---------|----------|-----------|
| 八鬼山線 | 三木里駅～尾鷲市病院前～瀬木山 | 毎日運行 | 4往復/日 | 6時台～19時台 | 200円～500円 |
| | | | 4往復/日 | 6時台～19時台 | 200円～600円 |
| | | | 5.5往復/日 | 6時台～18時台 | 200円～300円 |
| | | 日曜運休 | 6循環/日 | 7時台～17時台 | 200円 |
| | | 日曜運休 | 4.5往復/日 | 7時台～16時台 | 200円※ |

円

令和5年4月 八鬼山線、ハラソ線を分割し九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の3路線に改正したことによる運行概要の追記

平成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、八鬼山線(三木浦～三木里)の運行を開始しましたが、平成29、30(2017、2018)年度は減少傾向でした。令和元年度(2019)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



改正案

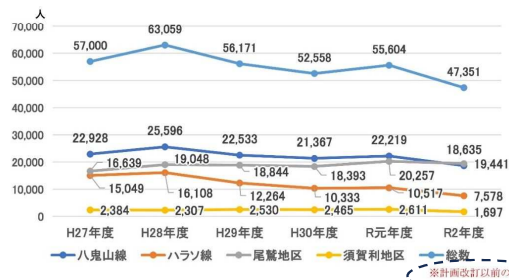
現行

第1章 尾鷲市の現状

イ 利用者数の推移

利用者は、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



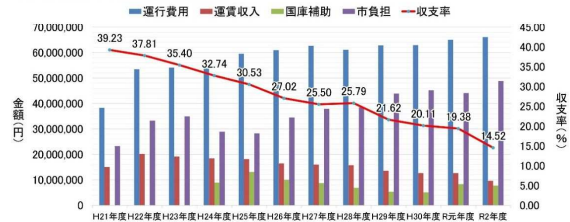
ウ 収支状況

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



計画改定以前
(路線分割前)
の数値であるこ
とを追記

(5) ふれあいバス

ア 路線の運行概要

ハラソ線、八鬼山線、尾鷲地区、須賀利地区の 4 路線が、通勤・通学及び昼間の通院・買い物などの利用ができるように運行されています。

■ ふれあいバスの運行概要

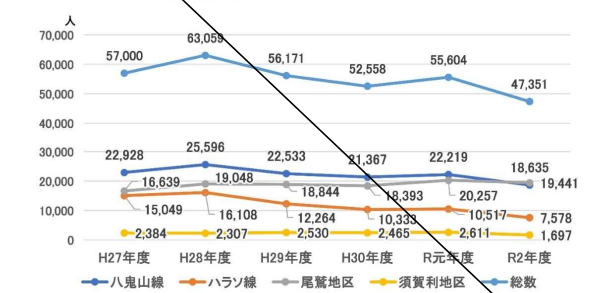
| 路線 | 区間 | 運行 | 運行本数 | 運行時間帯 | 運賃 |
|-------|--------------------|------|----------|------------|-------------|
| 八鬼山線 | 三木里駅～尾鷲市病院前～瀬木山 | 毎日運行 | 4 往復/日 | 6 時台～19 時台 | 200 円～500 円 |
| ハラソ線 | 梶賀～尾鷲市病院前～瀬木山 | | 4 往復/日 | 6 時台～19 時台 | 200 円～600 円 |
| 尾鷲地区 | 紀伊松本～尾鷲駅 | | 5.5 往復/日 | 6 時台～18 時台 | 200 円～300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

※須賀利町と尾鷲総合病院間は、600 円

イ 利用者数の推移

利用者は、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



■ 令和2年度の路線別運行経費、運賃収入、市負担額、収支率 単位：円

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

※計画改定以前の数値

(6) タクシー事業者

市内には、㈱クリスタルタクシー尾鷲営業所があります。

| ㈱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 |

計画改定以前
(路線分割前)
の数値であること
を追記

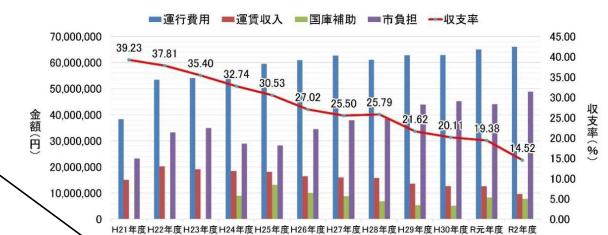
ウ 収支状況

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 |
| 利用者一人当り運行費用 | 1,362 | 3,016 | 546 | 4,255 | 1,395 |
| 利用者一人当り運賃収入 | 231 | 450 | 81 | 166 | 203 |

5-3 地域公共交通ネットワークの必要性

少子高齢化・過疎化が進展する中で、交通弱者にとっては、通勤・通学、通院、買い物などの目的で移動するために、公共交通は必要不可欠です。

また、尾鷲市の今後の急激な人口減少に歯止めをかけ、移住・定住を促進するうえで、公共交通の確保は重要な要素となります。

(1) 広域交流の支援

JR紀勢本線、高速バス及び路線バスは、市外と連絡する重要な公共交通であり、これらとふれあいバスとの連携により、市民の広域移動が可能となります。

(2) 市内の移動の確保

ふれあいバス、タクシーは、尾鷲市の市街地内や市街地と地区センター管内とを連絡することにより、市民の生活移動を確保します。

(3) 観光・福祉・教育のまちづくりへの寄与

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

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

スクールバスの活用などにより、児童・生徒と地域との交流を促進します。

5-4 公共交通ネットワーク形成方針

(1) ネットワークの位置づけと役割

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、各々の機能充実を図ります。

■ 尾鷲市における公共交通の位置づけと役割

| 区分 | 対象路線 | 役割 | サービス水準 | 確保・維持策 |
|-------|---|--|---|------------------------------------|
| 広域幹線 | JR紀勢本線 三重交通高速バス | 名古屋市等への広域移動。 | 生活交通、観光交通に対応したサービスを確保。 | 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、 尾鷲長島線、島勝線 | 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・駅 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。 | |

補助システムの地域公共交通における
位置付け・役割について表を改正
（補助を受けるため記載が必要な
事項）

5-3 地域公共交通ネットワークの必要性

通勤・通学、通院、買い物などの目的

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

JR紀勢本線、高速バス及び路線バスは、市外と連絡する重要な公共交通であり、これらとふれ

あいバスとの連携により、市民の広域移動が可能とな

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

JR紀勢本線、高速バス及び路線バスは、市外と連絡する重要な公共交通であり、これらとふれ

あいバスとの連携により、市民の広域移動が可能とな

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、各々の機能充実を図ります。

■ 尾鷲市における公共交通の位置づけと役割

| 区分 | 対象路線 | 役割 | サービス水準 |
|-------|-------------------------|--|---|
| 広域幹線 | JR紀勢本線 三重交通高速バス | 名古屋市等への広域移動。 | 生活交通、観光交通に対応したサービスを確保。 |
| 市内外幹線 | 三重交通松阪熊野線、 尾鷲長島線、島勝線 | 熊野市、紀北町等との接続、 市内移動。 | 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。 |
| 市内幹線 | ふれあいバス | 市内移動を中心とし、施設・ 鉄道駅等へのアクセス。主に 通勤・通学・買物・通院及び 観光利用。 | タクシーは随時の運行。 |
| 支線 | タクシー | 市民の個別移動、観光に対応。 | 地区別に月1回程度。 |
| 移動支援 | 社会福祉協議会 | 市民の買物支援。 | |

改正案

(2) 公共交通ネットワーク形成の基本方針

- 鉄道・高速バス・路線バスとふれあいバスとの接続に配慮した公共交通ネットワークを形成します。
- 市街地と周辺の集落地区とを連絡する公共交通を確保します。
- ふれあいバス尾鷲地区では、路線再編により利便性向上を図ります。
- ふれあいバス須賀利地区、八鬼山線、ハラソ線では、地区センター管内から市街地まで直接連絡するルートを確保するとともに、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、尾鷲長島線、島勝線；地域間幹線系統)
- ・尾鷲地区内及び尾鷲地区と須賀利、九鬼・早田、北輪内、南輪内とを連絡する市内公共交通網
(ふれあいバス；フィーダー系統)



令和6年1月一部改訂

現行

第5章 計画の方針と目標

(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。
- 尾鷲地区では、路線再編により利便性向上を図ります。
- 須賀利地区、八鬼山線、ハラソ線では、地区センター管内から市街地まで直接連絡するルートを確保するとともに、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、尾鷲長島線、島勝線；地域間幹線系統)
- ・尾鷲地区内及び尾鷲地区と須賀利、九鬼・早田、北輪内、南輪内とを連絡する市内公共交通網
(ふれあいバス；フィーダー系統)



令和5年4月 八鬼山線、ハラソ線を分割し九鬼・早田線、北輪内線、南輪内線の3路線に改正したことによる図の変更

(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、尾鷲長島線、島勝線

三重交通の路線バスとして、松阪熊野線、尾鷲長島線、島勝線の3路線が運行されており、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1月一部改訂

地域公共交通確保維持事業
（国の補助）の必要性を追記
（補助を受けるため記載が必要
な事項）