

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

尾鷲市地域公共交通活性化協議会

平成20年5月28日設置

フィーダー系統 令和元年5月23日 確保維持計画策定等

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
利用者に対し、アンケートを実施し、利用者ニーズの把握に努めている。		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。
利用者の利便向上のため、病院への直行便を整備するなどの対策を行っている。		更なる利便向上策について検討していく。
目標値に達していない系統もあることから、引き続き利用者ニーズを把握し利用促進に努め、適切な目標値の設定に努めることを期待する	利用者アンケートを実施している。	利用者ニーズを実現できるよう、令和3年度中に実施する次期公共交通計画策定の中で、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。
市内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあることから、引き続きこれに対応した取組が効果的に実施されることを期待する。	平成27年度より、乗継運賃補助を実施している。	今後も実施予定。令和3年度中に実施する次期公共交通計画策定の中で、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。

■ 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。

■ 地域公共交通網形成計画の目標及び期間

○目標 「人口減少時代にも持続可能な公共交通を確保し、定住促進・地域の活性化を目指す」

○期間 平成29年度～令和3年度

■ 公共交通の将来像

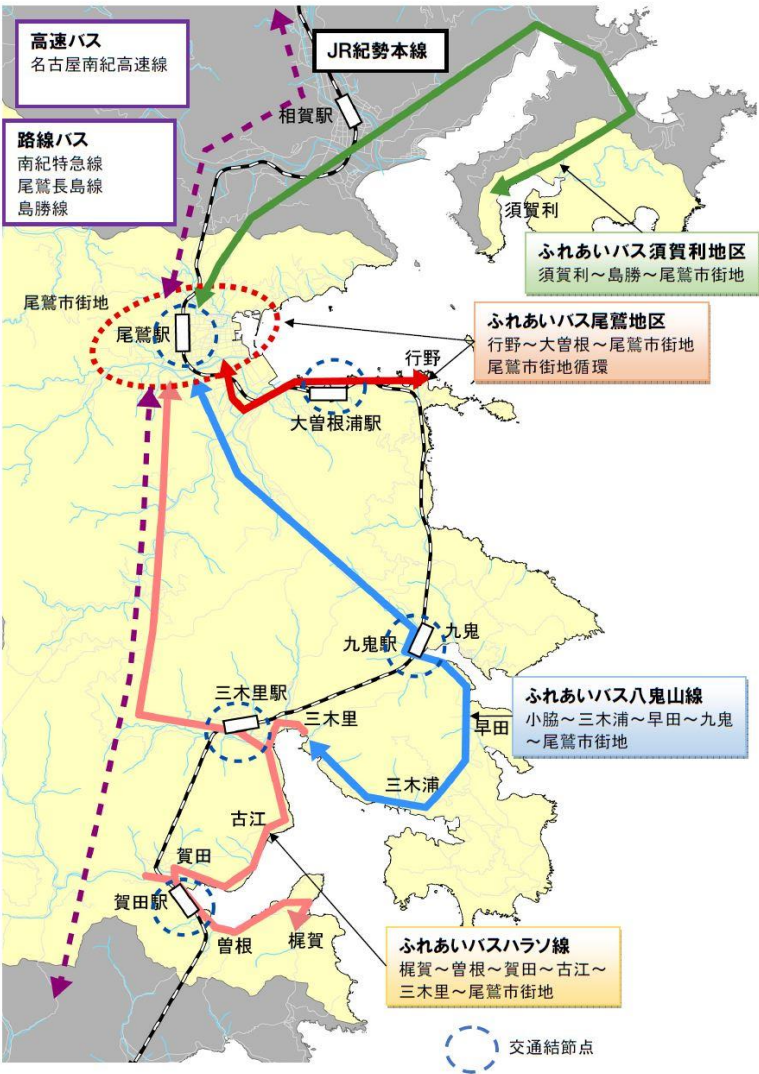
○基本方針

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

○公共交通網見直しの方向性

- ・地域住民懇談会等での意見を踏まえ、現行ネットワークを基本に、ルート、ダイヤを見直す。
- ・集落支援員の活用など、地域主体の取り組みなどとの連携を図る。



主な内容

- バス車内、停留所において利用者アンケートを実施（毎年）【尾鷲市】
- ふれあいバスのルート・ダイヤの一部変更（随時、直近令和元年10月1日実施）【尾鷲市】

⇒三木浦・三木里間の接続強化というニーズに対応

- 上記ルート・ダイヤ変更実施のたびに、時刻表チラシ（ふれあいバス、ＪＲ、路線バス・高速バス）を全戸配布【尾鷲市】

- ふれあいバス須賀利地区と三重交通島勝線との乗継割引（600円に平準化）【平成27年度、尾鷲市】

- 地元スーパーとの協賛事業

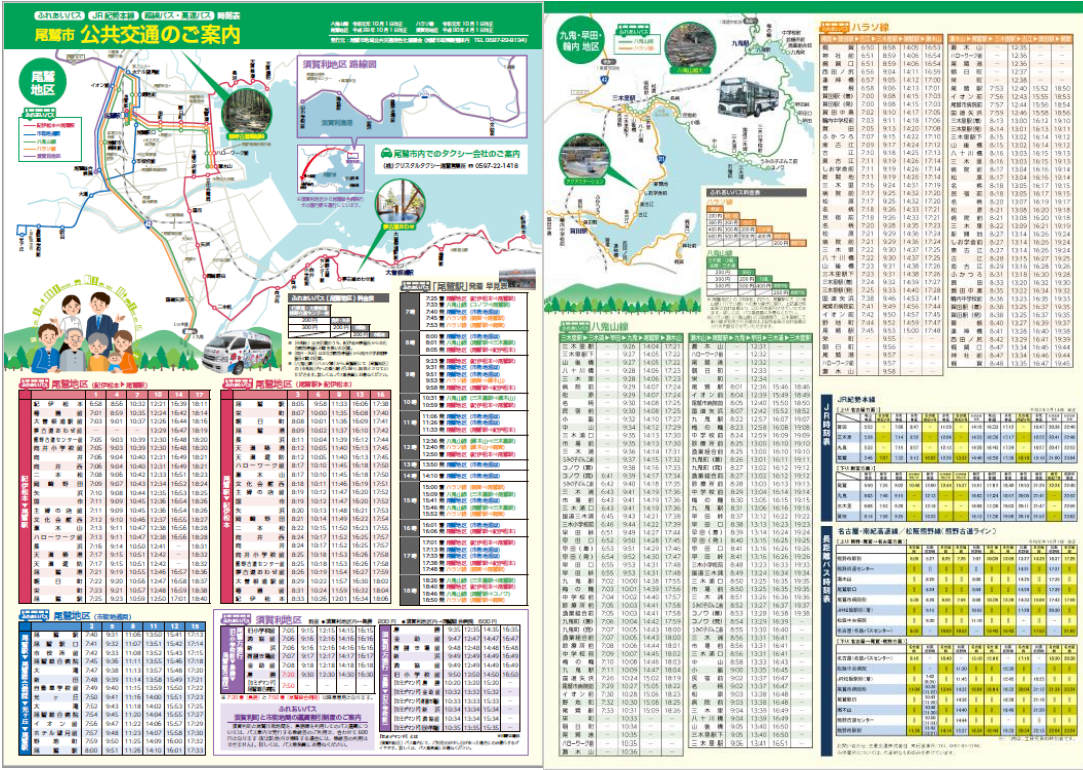
（2,000円以上の買い物で200円の
ふれあいバス割引券を配布）【事業者】

- ＪＲ紀勢本線の利用促進
【南紀・東紀州交通対策委員会】

- 尾鷲駅前広場ロータリーの車動線整備
【平成29年度、尾鷲市、交通事業者】

- 免許返納によるふれあいバス
運賃半額制度の実施

【平成30年度、尾鷲市、
交通事業者、警察】



（全戸配布の時刻表チラシ）

地域公共交通網形成計画（平成29年度～令和3年度）

	指標	平成30年度 (達成率)	令和元年度 (達成率)	令和2年度 (達成率)	目標値
1	ふれあい バスの利 用者満足 度	八鬼山線 0.02 ハラソ線 0.28 尾鷲地区 0.57 須賀利地区 1.86 平均 0.81 公共交通網形成計画上の目標値 (R3) に対する達成率↓ (92.0%)	八鬼山線 0.10 ハラソ線 0.54 尾鷲地区 0.75 須賀利地区 1.07 平均 0.61 公共交通網形成計画上の目標値 (R3) に対する達成率↓ (69.3%)	フィーダー計画上の目標値↓ その達成率↓ 八鬼山線 0.74 (0.10) 740.0% ハラソ線 0.84 (0.30) 280.0% 尾鷲地区 1.69 (0.60) 281.6% 須賀利地区 0.55 (1.90) 28.9% 平均 0.96 (0.73) 131.5% 公共交通網形成計画上の目標値 (R3) に対する達成率↓ (112.9%) 達成	令和3年度 平均 0.85 (平成27年度実績 の0.81より増)
2	地区セン ター管内 から尾鷲 高校への 通学確保	47% (17人中8人) 公共交通網形成計画上の目標値 (R3) に対する達成率↓ (156.6%)	30% (10人中3人) 公共交通網形成計画上の目標値 (R3) に対する達成率↓ (100.0%)	フィーダー計画上の目標値↓ その達成率↓ 25% (4人中1人) (50%) 50.0% 公共交通網形成計画上の目標値 (R3) に対する達成率↓ (83.3%)	令和3年度 30% (平成27年度実績 15%より増)

※項目 1、 2 についてはフィーダー計画の目標でもある

【評価】 令和 2 年度第 3 回尾鷲市地域公共交通活性化協議会（令和3年1月21日）で承認

項目1については、八鬼山線、ハラソ線、尾鷲地区で目標値を達成、須賀利地区は目標値を下回ったが、4路線の平均において目標値を達成した。須賀利地区が目標値を下回った理由については、平成29年10月に地域のニーズに応じ、総合病院への直行便を設定したことで急上昇した満足度が落ち着きはじめ、直行便の増便や停留所の増設など新たなニーズに対応できていないためと思われる。八鬼山線、ハラソ線においては、令和元年10月1日に実施したダイヤ改正において、三木浦－三木里間の接続を強化したことが評価されたものと思われる。尾鷲地区においては、目標値を達成しているものの、午後からの便を増便して欲しいという声が多くみられた。

項目2については、随時ダイヤ改正をしながらも通学時間帯の便を確保しているが、地区センター管内の学生が減少しており、実績値が減る一方の現状である。

地域公共交通網形成計画（平成29年度～令和3年度）

	指標	平成30年度 (達成率)	令和元年度 (達成率)	令和2年度 (達成率)	目標値
3	公共交通利用者数	ふれあいバス 52,558人 (92.2%) 路線バス 尾鷲長島線 輸送人員56,853人 (94.4%) 輸送量 16.5 (100.0%) 島勝線 輸送人員46,667人 (96.5%) 輸送量 15.6 (96.2%) 松阪熊野線 輸送人員32,603人 (95.8%)	ふれあいバス 55,604人 (97.5%) 路線バス 尾鷲長島線 輸送人員57,780人 (95.9%) 輸送量 15.8 (95.7%) 島勝線 輸送人員46,064人 (95.2%) 輸送量 15.1 (93.2%) 松阪熊野線 輸送人員32,557人 (95.7%)	ふれあいバス ※年度途中 路線バス 尾鷲長島線 輸送人員35,754人 (59.3%) 輸送量 9.2 (55.7%) 島勝線 輸送人員29,471人 (60.9%) 輸送量 9.5 (58.6%) 松阪熊野線 輸送人員19,082人 (56.0%)	令和3年度 ふれあいバス 57,000人 (平成27年度の実績を維持) 路線バス (R3.10～R4.9) 尾鷲長島線 輸送人員60,197人 輸送量 16.5 島勝線 輸送人員48,351人 輸送量 16.2 松阪熊野線 輸送人員34,018人 (平成27年度の実績を維持)
4	ふれあいバスの尾鷲駅での乗降客数	9,219人 (99.5%)	9,526人 (102.8%) 達成	※年度途中	9,259人 (平成27年度実績8,052人の15%増)
5	ふれあいバスの観光拠点での乗降客数	4,361人 (99.6%)	4,758人 (108.7%) 達成	※年度途中	4,375人 (平成27年度実績3,805人の15%増)

【評価】

項目3、4は、公共交通相互の連携強化により地域の利便性を向上させるための指標である。3については、コロナウイルスの影響により利用者が大幅に減少している。4については尾鷲駅での接続を考慮したダイヤ編成により、令和元年度に目標値を達成したものとするが、令和2年度についてはコロナウイルスの影響が懸念される。

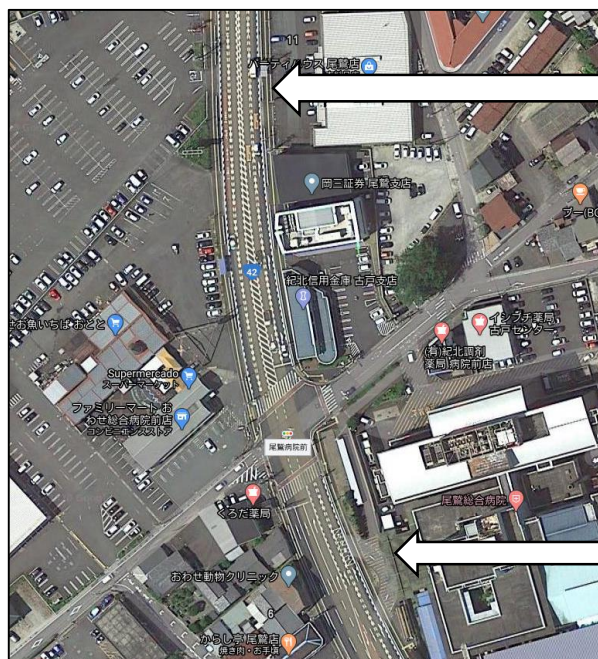
項目5については、熊野古道イベントに合わせた利用案内など、観光施策と連携してきたことで令和元年度に目標を達成したものとするが、こちらについても令和2年度はコロナウイルスの影響が懸念される。

ニーズへの対応

○利用者アンケート調査において最も多いニーズは、本数の増便である。また、停留所へのベンチ設置など待ち時間における利便性向上の声も多くみられる。

⇒令和4年度を始期とする地域公共交通計画を来年度に策定していく中で、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。その際、地域との連携による新たな移動手段の可能性の検討、またそれらと既存公共交通事業者との連携といった点も重視していく。

⇒現在ベンチのない「尾鷲市病院前」停留所を、既にベンチや屋根がある「尾鷲総合病院」停留所に移設統合する予定（令和3年度）。これにより待合中の利便性を向上させるとともに、停留所前の歩道を改修し、バス停車スペースを新設することで、国道本線上に停車することなく、安全に乗降できる環境を確保。



停留所名：尾鷲市病院前

ふれあいバス八鬼山線・ハラソ線の下り線で停車する。

（八鬼山線・ハラソ線ともに1日4回停車）

三重交通の路線バス・高速バスの下り線も停車する。

待合のためのベンチ等の設置要望がある。

国道42号上に停車するため、安全上の懸念がある。

移設

尾鷲総合病院入り口前の歩道を改修し、バスが進入し停車できるスペースを確保したうえでバス停を移設。すでに屋根、ベンチがある箇所でもある。

適切な評価指標の設定

○利用者アンケート調査において、尾鷲地区の満足度が急上昇しているが、これほどまで上昇する要因が見出せないというのが正直なところである。バスに乗車し、対面でアンケートを実施しているが、実施時期、質問の仕方によって結果が大きく変わる可能性がある。

○地区センター管内から尾鷲高校にバスで通う生徒の割合を評価指標としているが、センター管内の学生数が今後さらに減少していく中で、この指標の意義はもはやないように思われる。

⇒より適切な公共交通の評価指標について、次期地域公共交通計画を策定していく中で検討していく。利用者アンケートはニーズ把握の点で重要であるため、より適切なアンケート方法の検討も含めて継続実施していく。

感染症対策も含めた、安全・安心に利用できる環境の整備

○飛散防止フィルムの設置や、バス車内の消毒・清掃をしているものの、新型コロナウイルスの影響により、特に周辺地区と尾鷲市街地を結ぶ「八鬼山線」、「ハラソ線」の利用者が大きく減っている。またそれらが接続する幹線系統の利用者も減っている。

⇒公共交通を持続可能なものとするために、安全・安心に利用できる乗車環境の仕組みについて、また、地域内との連携の中での公共交通のあり方について、事業者からの提案を踏まえ現在検討中。

⇒次期公共交通計画策定の中で、コミュニティバス、路線バス、鉄道、タクシーなど地域の交通を担う主体が共存共栄できるよう目指していく。

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3年1月21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

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	【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
三重交通	尾鷲市コミュニティバス八鬼山線 尾鷲駅～三木浦～三木里駅 尾鷲駅～九鬼駅～コノワ 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。 八鬼山線-ハラソ線間の接 続を強化するため、令和元 年10月より路線及びダイヤ の一部改正を実施した。	A	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
三重交通	尾鷲市コミュニティバスハラソ線 尾鷲駅～三木里駅～梶賀 瀬山～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。 八鬼山線-ハラソ線間の接 続を強化するため、令和元 年10月より路線及びダイヤ の一部改正を実施した。	A	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
尾鷲市	尾鷲市コミュニティバス尾鷲地区 尾鷲駅～天満堤防～紀伊松本 尾鷲駅～天満堤防・夢古道おわせ前 ～紀伊松本 尾鷲駅～夢古道おわせ前～紀伊松本 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。	A	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
尾鷲市	尾鷲市コミュニティバス須賀利地区 旧小学校前～漁協前～島勝 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。	A	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。	C

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3年1月21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 (事業実施の目的・必要性)	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。 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。 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。 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。