

パブリック・コメント

紀北町地域公共交通計画

(案)

令和 6 年 3 月

目 次

1. はじめに.....	1
2. 上位計画における位置づけ.....	3
3. 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針.....	5
4. 計画区域.....	5
5. 計画期間.....	5
6. 公共交通の現状.....	6
6-1 鉄道(JR 紀勢本線).....	6
6-2 路線バス(河合線・いこかバス・島勝線・尾鷲長島線・松阪熊野線等).....	7
6-3 おでかけ応援サービス「えがお」.....	10
7. 公共交通の課題整理と目標.....	12
7-1 町民の主な意見.....	12
7-2 主な移動ニーズ.....	13
7-3 課題の整理.....	13
7-4 計画の目標.....	15
8. 目標を達成するために行う事業及び実施主体.....	22
8-1 「地域の特性・利用者ニーズに即した、効率的な運行体系の構築に向けて」..	22
8-2 「地域の活性化に資する交通サービスの提供と利用促進」.....	24
8-3 「地域の主体的な取組みを支援し一丸となる仕組みづくり」.....	25
8-4 実施主体及びスケジュール.....	26
8-5 運行系統(補助系統)の位置付け及び役割.....	27
8-6 補助事業(フィーダー補助)の必要性.....	30
9. 達成状況の評価に関する事項.....	31
付録 ヒアリング調査及びアンケート調査の意見等.....	34

1. はじめに

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画であり、紀北町が平成 27 年 7 月に策定した「紀北町地域公共交通網形成計画」(計画期間:平成27年度～令和3年度、後に令和5年度まで延長)を改定し、「紀北町地域公共交通計画」として策定したものである。

【公共交通の役割】

公共交通は、単に移動を便利にするだけでなく、福祉・教育・商工・環境・観光といった様々な分野を支えるインフラである。その充実によって、町民の通院・買い物・通学などの基本的な移動を自家用車がなくとも確保することで生活水準を担保し、さらにお出かけによりまちのにぎわいを生み、その活性化に寄与するものである。

【これまでの状況と取り組み】

人口減少や、少子高齢化の急速な進展、自動車に頼った生活へのシフトなどの要因によって、公共交通利用者が減少し、地域公共交通の維持が困難になってきている。

本町についても、自家用車を所有する世帯が多く、公共交通の利用者は少ない。反面、高齢者など移動手段を持たない人は、日常生活に制限が強いられている。

また、事業者が運行する路線バスなどの利用者は減少を続けており、廃止や便数減少といったサービス低下を招き、このことが一層の利用者数を減少させることに繋がるという悪循環となっている。

そこで町は、地域の方々から意見を十分お聞きし、ニーズに合ったバスの運行に努めることとしており、さらに平成 22 年 7 月には、道路運送法に基づく「紀北町地域公共交通会議(以下、交通会議)」を設置し、公共交通の関係者を委員として、改善策の協議を行うこととした。交通会議の議論に基づき、平成 23 年 7 月からは、高齢者の買い物・通院を目的に公共交通空白地域から病院やスーパーが集積する中心部までの 2 路線を設定し、「いこかバス」と名付け運行を開始した。

平成 26 年 5 月には交通会議を、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会にも位置づけ、平成 27 年 7 月に「紀北町地域公共交通網形成計画」(前計画)を策定した。

平成 28 年 12 月末をもって、紀伊長島地区で営業していたタクシー事業者が廃業し、町内に営業所を持つタクシー事業者が皆無となった。このことから町は代替策を検討し、平成 30 年 7～9 月に河合線沿線及び東長島地区の公共交通空白地域で「いこかバス」試験運行を実施し、さらに平成 30 年 9～12 月には相乗り運送実証事業を実施した。そ

これらの結果を踏まえ、令和 2 年 2 月から町営での自家用有償運送(交通空白地)「おでかけ応援サービス『えがお』」を運行開始し、町内全域でタクシー的サービスを提供している。

前計画の期間は、平成 27 年度から平成 33 年度(令和 3 年度)までの 7 カ年とされた。しかしながら、コロナ禍に伴って、計画改定に必要な調査分析や、住民意見の反映といった作業が困難となったため、タクシー廃業やおでかけ応援サービス「えがお」の開始など最小限の見直しを行ったうえで期間を 1 年延長し、令和 4 年度までに変更した。さらに、コロナ禍を主因とする路線バス等の町内公共交通の急激な利用者減少が起きたことから、抜本的な公共交通体系の見直しが必要となり、それを計画に反映させるため、さらに期間を 1 年延長し、令和 5 年度に変更した。

2. 上位計画における位置づけ

◆紀北町第2次総合計画後期基本計画(令和3年度策定)

【計画期間】 令和4～8年度

【将来像】

「みんなが元気！紀北町～豊かな自然、にぎわいと笑顔があふれるまち～」

【基本目標】

・ずっと暮らせる安全・快適なまち

公共交通の利便性向上

住民・来訪者の利便性向上に向け、地域の公共交通のネットワーク化を図り、利用者のニーズに対応した持続可能な輸送サービスの構築を図ります。

・やさしさを支え合う健康・福祉のまち

・魅力と活力ある産業のまち

・心豊かに夢を育む教育・文化のまち

・ともに担う参画と協働のまち

◆その他の関連計画

下記の計画は、公共交通の役割に関する記述がなされており、様々な分野における事業との関連が不可欠である。このため、本計画の推進は、以下の関連計画と連携し整合性を図りながら推進する。

・紀北町地域防災計画

緊急の交通・輸送機能の確保及び迅速な救助(緊急対策、公共輸送対策、公共交通の確保対策等を規定)

・紀北町過疎地域持続的発展計画

交通施設の整備、交通手段の確保(持続的に公共交通の維持、活性化を図る取り組みを進める、利用者のニーズに合った持続可能な輸送サービスの提供を目指す)

・紀北町新町建設計画

交通・通信体系の整備(バス路線存続のため、関係市町、県等と協議しながら引き続き支援を続けていく)

・紀北町地球温暖化対策実行計画

公共交通機関利用の推進(県外出張の際は極力公共交通機関を利用する。自転車や徒歩通勤の推進について、通勤距離が 2km 未満の職員は徒歩もしくは自転車により通勤する)

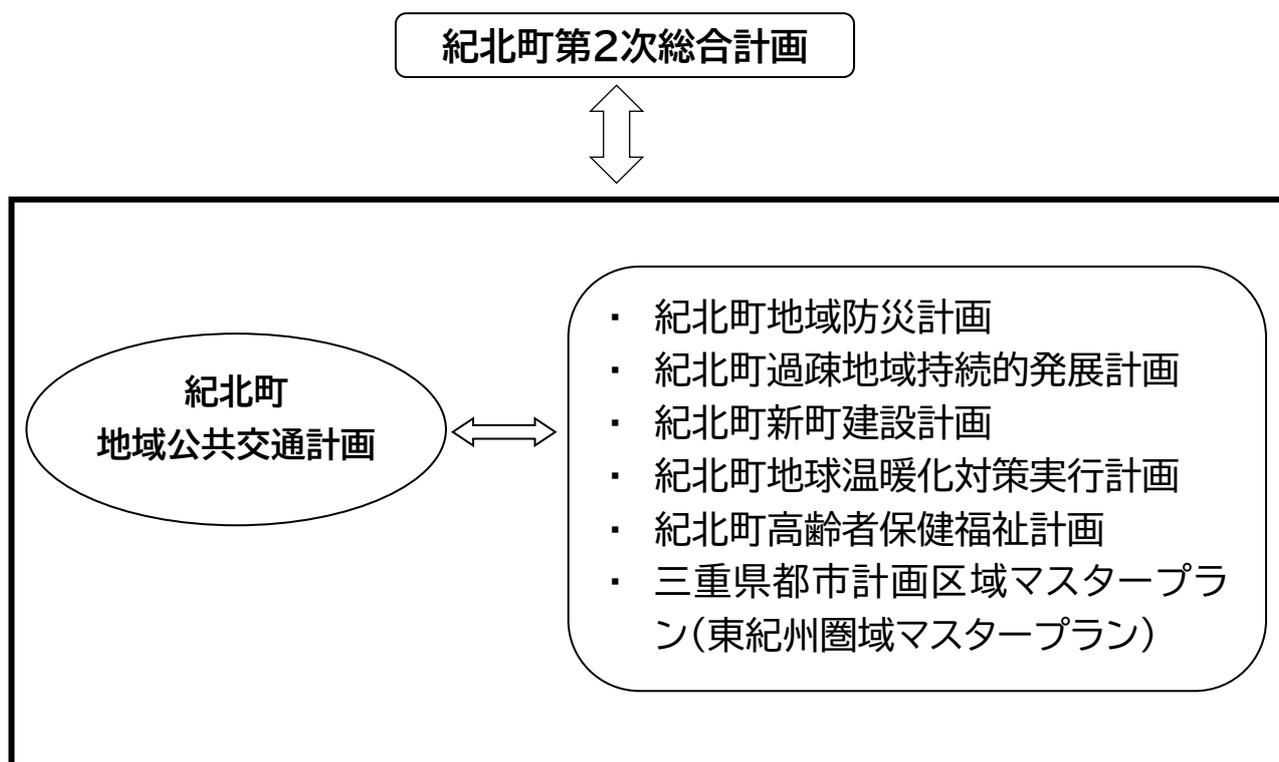
・紀北町高齢者保健福祉計画

生活環境の整備(高齢者の外出支援は、福祉有償運送の利用を啓発するとともに、バス路線空白地域においては、試験運行などを踏まえて調査研究を進める)

・三重県都市計画区域マスタープラン(東紀州圏域マスタープラン)

交通結節点及び周辺の整備と持続可能な公共交通の維持(鉄道駅やバス停等の交通結節点および周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図ります。また、交通結節点となる拠点周辺への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通を維持します。

★ 紀北町都市計画マスタープランについては、策定されていない。



3. 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

【基本方針】

町内地域公共交通の現状をさらに改善し、本来公共交通が果たすべき役割を発揮させることが、町の将来あるべき姿を目指すうえで大きな意味をもっている。そこで、地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針を次のように定める。

基 本 方 針

「地域の生活者や来訪者の移動を支え、
元気なまちに寄与する公共交通サービスを
みんなで創り守り育てる」

4. 計画区域

計画の区域は、紀北町全域とする。

5. 計画期間

令和6年度から令和10年度までの5カ年の計画とする。

6. 公共交通の現状

紀北町内の公共交通は、鉄道(JR紀勢本線)、路線バス、おでかけ応援サービス『えがお』により構成されている。

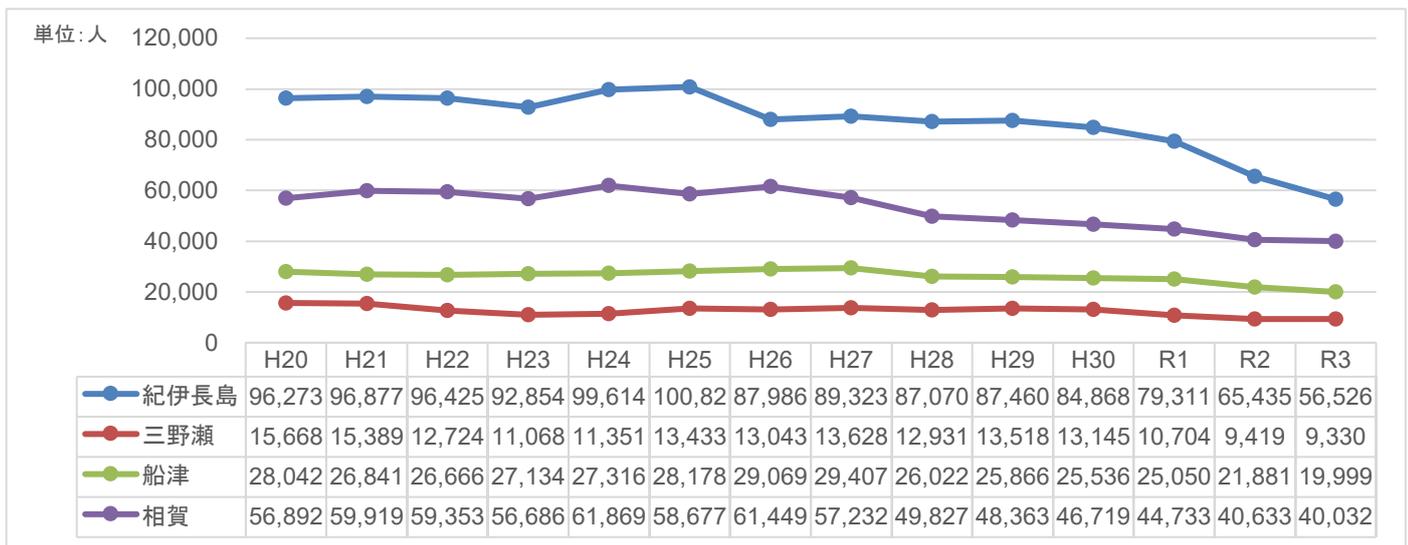
コロナ禍による影響で、全体的に利用者が激減し、特に地域間幹線バスの状況が危機的な状況となっている。

6-1 鉄道(JR紀勢本線)

本町には、JR紀勢本線が南北に縦断し、町内には紀伊長島、三野瀬、船津、相賀の4つの駅が存在している。1日に普通列車は上り10本、下り10本が運行している。また、特急「南紀」は上下各4本運行されており、町内では、紀伊長島駅のみに停車している。

各駅の旅客乗車人員をみると、横ばいから緩やかな減少傾向で推移している。

駅別旅客乗車人員の推移

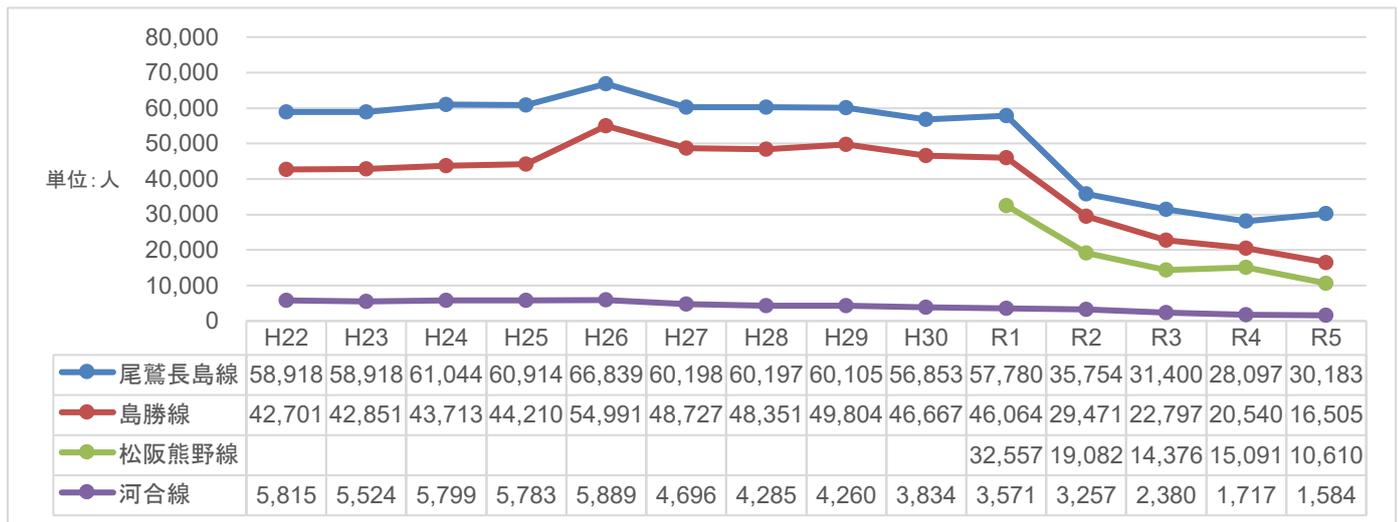


バス路線 及び 高速バス路線 の状況

(令和6年1月末現在)

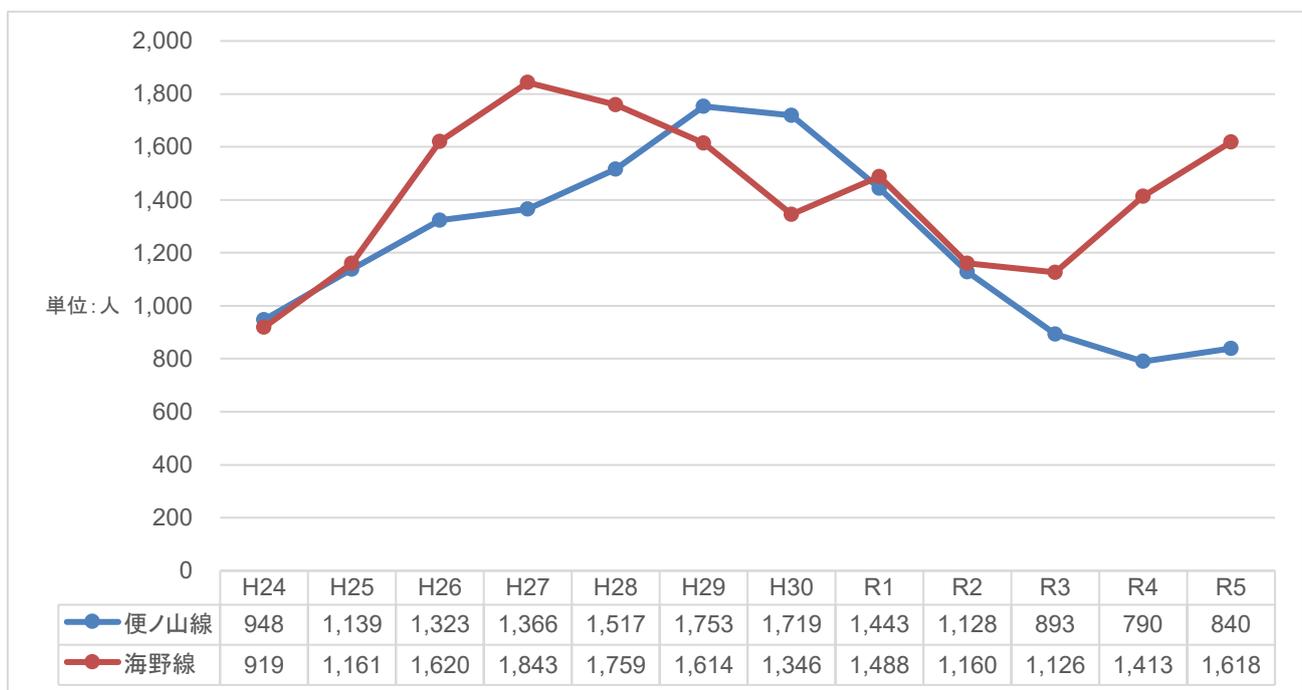
路線名称	始 点	終 点	往路 本数	復路 本数	事業許可区分 及び運行態様	事業者	活用する補助事業及び 公的補助額(令和4年度)
いこかバス海野線 (月・木曜運行)	海野鏡神社	紀北町役場	3	2	4 条乗合 路線定期運行	紀北町 (三重交通㈱へ委託)	フィーダー補助 国庫補助金:493,000円
いこかバス便ノ山線 (火・金曜運行)	木 津	海山総合 支所	3	2	4 条乗合 区域運行	紀北町 (三重交通㈱へ委託)	フィーダー補助 国庫補助金:306,000円
河合線	紀伊長島駅前	河 合	3	3	4 条乗合 路線定期運行	紀北町 (三重交通㈱へ委託)	なし 町委託料:8,847,300円
島勝線	島 勝	瀬木山	6 (土休日5)	6 (土休日5)	4 条乗合 路線定期運行	三重交通㈱	幹線補助 国庫補助金:1,449,000円 県補助金:1,449,000円 町補助金:5,075,000円
尾鷲長島線	紀伊長島駅前	瀬木山	7 (土休日6)	7 (土休日6)	4 条乗合 路線定期運行	三重交通㈱	幹線補助 国庫補助金:1,814,500円 県補助金:1,814,500円 町補助金:11,692,000円
松阪熊野線	三交南紀	松阪中央 病院	3	3	4 条乗合 路線定期運行	三重交通㈱	幹線補助 国庫補助金:24,355,000円 県補助金:24,355,000円
ふれあいバス 須賀利線	旧小学校前	島 勝	5	4(+セミ デマンド3)	交通空白地有償運送 路線定期運行	尾鷲市	—
名古屋南紀高速線	三交新宮駅前	名古屋	5	5	4 条乗合 路線定期運行	三重交通㈱	—
高速南紀大宮線 (横浜・池袋・大宮行き)	勝浦温泉	大宮営業所	1	1	4 条乗合 路線定期運行	三重交通㈱ 西武観光バス㈱	—

路線バス利用者数



※各年度の期間については前年 10 月から当該年 9 月まで

いこかバス 利用者数



※各年度の期間については前年 10 月から当該年 9 月まで

※平成 23 年度については、いこかバスの運行開始が同年 7 月であるため省略

6-3 おでかけ応援サービス「えがお」

おでかけ応援サービス「えがお」は、平成30年度に実施した「相乗り運送実証事業」の実施成果やアンケート結果を踏まえ、令和2年2月17日より実証実験を実施した。

実証実験では、利用者アンケートにより意見を収集しており、その内容を踏まえて、令和2年8月17日より本格運行に移行する際には、10分経過後の運賃の改正、早朝の予約運行の開始、予約可能期間の延長、キャッシュレス決済や初乗り回数券の導入などの改善を実施した。

運行開始から1年を経過する頃には、申込みの重複による時間変更やお断りが発生するようになったことから、令和3年6月1日より車両の増車(2台⇒3台)、夜間の予約運行の開始などの改善を実施し、必要となるドライバーの増員(2名⇒3名)、オペレーターの常時2名体制の確保を行っている。

○おでかけ応援サービス「えがお」の概要

- ・自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)

運行管理・車両管理をバス運行事業者に業務委託した「事業者協力型」

- ・運行形態 ドアツードアのオンデマンド運送

- ・運行時間 午前7時～午後8時

※午前7時～8時30分、午後5時30分～8時の利用は、前日までに要予約

- ・受付時間 午前8時20分～午後5時

- ・運行範囲 紀北町内全域

- ・運賃 初乗り10分まで600円、以後1分ごとに100円加算

※65歳以上の方は、初乗り回数券(初乗り6回3,000円)購入可能

- ・対象者 自分で車の乗り降りができる方、荷物を持てる方

(令和6年1月末現在)

サービス名	事業許可区分	運行態様及び区域	事業者	活用する補助事業及び公的補助実績(令和4年度)
おでかけ応援サービス えがお	交通空白地 有償運送	区域運行 紀北町全域	紀北町	フィーダー補助 国庫補助金:4,553,000円

○利用状況

(役場集計データより)

令和2年度 (R1.10~R2.9) 実績			令和3年度 (R2.10~R3.9) 実績			令和4年度 (R3.10~R4.9) 実績		
運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)	運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)	運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)
45	224	267	358	3,086	3,763	359	5,146	6,053

令和5年度 (R4.10~R5.9) 実績		
運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)
358	6,342	7,343

7. 公共交通の課題整理と目標

7-1 町民の主な意見

計画策定にあたり、課題の抽出・目標の設定等を行うために、バス利用者・自治会・いきいきクラブ・婦人会・民生委員等に対するヒアリング調査及びおでかけ応援サービスえがおの新規利用者にアンケートを実施した。

調査の概要

令和3年1月～11月に、いこかバス利用者、廃止代替バス利用者、地域間幹線バス利用者、自治会、いきいきクラブ・婦人会、民生委員等 99 名に対し、公共交通に関するヒアリング調査を実施した。また、おでかけ応援サービスえがおの新規利用者に対し、アンケートによるご意見を募集し、回答を得た。

ヒアリング及びおでかけ応援サービスえがお利用者アンケート等による主な意見

おでかけ応援サービスえがお

- ・尾鷲市(尾鷲総合病院)まで行って欲しい。
- ・乗り合わせて、割り勘で安く使っている。
- ・玄関前まで来てくれるのでありがたい。
- ・宿泊施設の人にえがおを教えてもらった。
- ・特急南紀の最終到着便に合わせて、もう少し遅くまで運行してほしい。
- ・病院への通院で往復使うと1,200円で、きつい。
- ・雨の日はすごく助かるが、料金を安くしてほしい。

河合線

- ・通勤や通院にバスを使っている方がいるので、できれば毎日の運行は変わらずそのまま運行してもらいたい。
- ・運行時間が合わないので、就業時間に合うようにしてくれると、もっとバスで職場に来てくれる人が増えると思う

いこかバス

- ・長島から古里方面への「いこかバス」があれば古里温泉も行けるのでありがたい。
- ・バス停を増やしてほしい。
- ・「いこかバス」の運賃が高いので安くできないか。

- ・午後にもバスを走らせるのはどうか。
- ・海野から古里を通って長島に行くのはどうか。

尾鷲長島線・島勝線

- ・島勝線は JR 相賀駅前ルートからスーパーマーケット前を通るルートに変えた方がいい。
- ・バスは、小さいバスの方がいい。

尾鷲長島線・島勝線(バス通学補助制度利用者)

- ・高校生は部活をするとバスに乗れないので遅い時間帯にもう一便あると幸せ。
- ・もう少しバスの本数があれば、自由に勉強できる環境を得られたかなと思う
- ・朝のバスの到着時間がどうしてもギリギリになってしまうので、バスの到着時間を後5分程早くしてもらいたい。
- ・19 時台にバスがあると、他にもバスを利用したい人もいると思うので便利だと思う。
- ・定期は尾鷲市病院前までだが、JR 尾鷲駅まで通学定期で乗れるようにしてほしい。

その他

- ・年金生活者も多いので安く移動できるようにしてほしい。
- ・バスに乗る人の楽しみをつくることも必要では。

7-2 主な移動ニーズ

町内の公共交通における主な移動ニーズについては、紀伊長島地区・海山地区ともに、医療機関・金融機関・スーパー等が集積する東長島地区・相賀地区への移動ニーズが高い。その他、きいながしま古里温泉・各イベント等への移動ニーズがある。

また、町外への主な移動ニーズについては、尾鷲市の尾鷲総合病院・商業施設のほか、松阪市の松阪中央病院、伊勢市の赤十字病院等への移動ニーズがある。

これら住民の移動ニーズを十分に満たせていない路線や地域が存在することから、ニーズを考慮した公共交通サービスの提供が必要である。

7-3 課題の整理

公共交通の現状及びヒアリング、アンケート調査の主な意見から、課題を以下の5つに整理した。

【課題 1】 公共交通不便地域への対応（目標①へ）

町内には、鉄道駅やバス停から遠く、公共交通の利用が不便な地域が広く存在している。

また、人口減少に加え高齢化が急速に進んでおり、運転免許証返納者の増加も予想されることから、公共交通不便地域の移動困難者のニーズに対応した、効率的・効果的な交通システム構築の検討が必要である。

【課題 2】 利便性の向上（目標①へ）

現在の公共交通は、地域のニーズに合っていない部分もあり、利用人数の少ない路線がある。地域の実情に合った運行形態の選択によって利便性を向上しつつ持続可能な運行方法を確立する必要がある。さらに、持続可能な運行を行っていくため、慢性的な運転手不足解消にかかる取り組みが必要である。

また、利用目的に応じた路線・運行時刻の設定や他の交通機関との乗継を良くするなど、利便性の向上による利用促進と運行の効率化を広域的に検討し、各運行事業者の相互の連携が図られるような交通ネットワークの構築が必要である。

【課題 3】 利用しやすい新たな運賃体系の検討（目標②へ）

既存バス路線は、距離制の運賃体系を採用しているが、安価な運賃を望む声が多く、公共交通が利用しづらいことにもつながっているという意見が多い。そこで、運賃体系を見直し、公共交通乗継による割引、高齢者に対する割引制度等を検討する必要がある。

【課題4】 まちづくりとの連携（目標②へ）

町内における公共交通利用者の多くは、紀伊長島地区・海山地区のスーパー・金融機関・医療機関が集積する中心部が目的地となっているが、地元の商店等との連携によるバスの利用促進や町が行う行事やイベント等に参加できる交通の確保も必要である。

【課題 5】 町民・交通事業者・行政等による協働の仕組みづくり（目標③へ）

町や運行事業者だけで、地域や利用者のニーズを全て把握することは困難であり、住民参加型の行政・事業者・地域の協働による公共交通を支える仕組みづくりが必要である。

7-4 計画の目標

前節で整理した課題等を踏まえ、計画の目標を次のとおり設定する。

目標① 地域特性・利用者ニーズに即して、効率的な運行体系の構築

公共交通不便地域の利便性の向上を図るべく、既存の公共交通の充実と、町内の集落をカバーする公共交通の整備、最新デジタル技術等の導入等による、各地域に合った利便性の高い運行体系の構築を目指します。

【課題1】・【課題2】に対応

【目標値】②公共交通空白地域数、③～⑤路線バス利用状況、⑥「えがお」利用状況に対応

【事業及び実施主体】8-1の①～②に対応

目標② 地域の活性化に資する交通サービスの提供と利用促進

町内の店舗、医療機関、公民館等の公共施設と連携し、公共交通利用者に対する割引制度の導入を検討するとともに、運賃体系の見直しやマイナンバーカード、キャッシュレスアプリ、地域ポイントカード等との連携を目指します。

【課題3】・【課題4】に対応

【目標値】①満足度指数に対応

【事業及び実施主体】8-2の①～⑤に対応

目標③ 地域の主体的な取組みを支援し一丸となる仕組みづくり

持続可能な公共交通を確立するため、行政や交通事業者だけでなく、利用者や自治会等の地域関係者が協働・連携による公共交通を支える仕組みづくりを目指します。

【課題5】に対応

【目標値】①満足度指数に対応

【事業及び実施主体】8-3の①～②に対応

※目標については、今後の再編の内容によりカテゴリ等が変わることが予想されるため、状況に合わせて見直しを行う。

具体的な目標値

【紀北町全体】

① 満足度指数（目標②、目標③より）

（紀北町第2次総合計画後期基本計画）（単位：点）

	平成18年度 数値	平成22年度 数値	平成27年度 数値	令和2年度 数値	目標値 (令和7年度)
交通機関 の便利さ	28.7	30.8	34.4	31.6	35.0

★ 指標値は、平成18年度・平成22年度・平成27年度・令和2年度に実施した町民のアンケート調査を基に換算を行った値。点数は100点満点を採用し、アンケート調査で設定した「交通機関の便利さ」の5段階の満足度評価にそれぞれ点（満足している：100点、やや満足している：75点、どちらともいえない：50点、やや不満：25点、不満である：0点）を与え、合計点数を回答者数で除した値を評価点として算出。

令和7年度目標値については、平成22年度から平成27年度の5年間で増加した数値を基に設定している。

② 公共交通不便地域の利便性の向上（目標①より）

令和2年度より、「おでかけ応援サービスえがお」が町内全域で本格運行を開始し、公共交通空白地域は解消されたが、今後も引き続き公共交通空白地域が発生しないよう、公共交通の利便性向上に努める。

	令和5年度数値	令和10年度数値
公共交通空白地域	0地区/107地区	0地区/107地区

【参考 解消された公共交通空白地域】

- ・ バス停・駅からの距離が半径500mにかかっていない地域
 - ・ 紀伊長島地区（6地区） 名倉・片上・三戸・大野内・江竜・有久寺
 - ・ 海山地区（3地区） 河内・小松原・小浦
- ・ 地域の一部がバス停・駅からの半径500mにかかっていない地域
 - ・ 紀伊長島地区（4地区） 島地・戸ノ須・田山・志子奥
 - ・ 海山地区（3地区） 馬瀬・鯨・矢口浦

【各バス路線】（目標①より）

③ いこかバス

（役場集計データより）

	平成 26 年度 (H25.10～H26.9) 実績		平成 27 年度 (H26.10～H27.9) 実績		平成 28 年度 (H27.10～H28.9) 実績	
	利用者数	収支率	利用者数	収支率	利用者数	収支率
海野線	1,620 人	12.7%	1,843 人	10.8%	1,759 人	11.2%
便ノ山線	1,323 人	9.8%	1,366 人	10.4%	1,517 人	13.5%

	平成 29 年度 (H28.10～H29.9) 実績		平成 30 年度 (H29.10～H30.9) 実績		令和元年度 (H30.10～R1.9) 実績	
	利用者数	収支率	利用者数	収支率	利用者数	収支率
海野線	1,614 人	9.8%	1,346 人	8.8%	1,488 人	8.2%
便ノ山線	1,753 人	13.0%	1,719 人	11.4%	1,443 人	9.8%

	令和 2 年度 (R1.10～R2.9) 実績		令和 3 年度 (R2.10～R3.9) 実績		令和 4 年度 (R3.10～R4.9) 目標	
	利用者数	収支率	利用者数	収支率	利用者数	収支率
海野線	1,160 人	6.9%	1,126 人	6.7%	1,413 人	8.4%
便ノ山線	1,128 人	7.6%	893 人	5.8%	790 人	5.1%

	令和 5 年度 (R4.10～R5.9) 実績		令和 6 年度 (R5.10～R6.9) 目標		令和 10 年度 (R9.10～R10.9) 目標	
	利用者数	収支率	利用者数	収支率	利用者数	収支率
海野線	1,618 人	17.8%	1,650 人	18.2%	1,785 人	19.8%
便ノ山線	840 人	5.8%	856 人	5.9%	925 人	6.3%

※収支率については各当年 4 月から翌年 3 月までの数値

※公的資金投入額については、目標指標とは別に定期的に確認していく。

④ 廃止代替バス

(役場集計データより)

	平成 26 年度 (H25.10～H26.9) 実績	平成 27 年度 (H26.10～H27.9) 実績	平成 28 年度 (H27.10～H28.9) 実績
	利用者数	利用者数	利用者数
河 合 線	5,889 人	4,696 人	4,285 人

	平成 29 年度 (H28.10～H29.9) 実績	平成 30 年度 (H29.10～H30.9) 実績	令和元年度 (H30.10～R1.9) 実績
	利用者数	利用者数	利用者数
河 合 線	4,260 人	3,834 人	3,571 人

	令和 2 年度 (R1.10～R2.9) 実績	令和 3 年度 (R2.10～R3.9) 実績	令和 4 年度 (R3.10～R4.9) 実績
	利用者数	利用者数	利用者数
河 合 線	3,257 人	2,380 人	1,717 人

	令和 5 年度 (R4.10～R5.9) 実績	令和 6 年度 (R5.10～R6.9) 目標	令和 10 年度 (R9.10～R10.9) 目標
	利用者数	利用者数	利用者数
河 合 線	1,584 人	1,615 人	1,746 人

※事業の収支率、公的資金投入額については、目標指標とは別に定期的に確認していく。

⑤ 路線バス

路線バスの利用者数目標は、三重県生活交通ネットワーク計画(地域間幹線系統)において「輸送量の現状維持」を目標として掲げているため、整合性を考慮して現状維持を目標とします。

(バス運行事業者提供データより)

	平成 26 年度 (H25.10～H26.9) 実績		平成 27 年度 (H26.10～H27.9) 実績		平成 28 年度 (H27.10～H28.9) 実績	
	利用者数	輸送量	利用者数	輸送量	利用者数	輸送量
尾鷲長島線	66,839 人	18.4	60,198 人	16.5	60,197 人	16.5
島 勝 線	54,991 人	19.6	48,727 人	16.2	48,351 人	16.2

	平成 29 年度 (H28.10～H29.9) 実績		平成 30 年度 (H29.10～H30.9) 実績		令和元年度 (H30.10～R1.9) 実績	
	利用者数	輸送量	利用者数	輸送量	利用者数	輸送量
尾鷲長島線	60,105 人	16.5	56,853 人	15.1	57,780 人	15.0
島 勝 線	49,804 人	16.8	46,667 人	15.6	46,064 人	15.1

	令和 2 年度 (R1.10～R2.9) 実績		令和 3 年度 (R2.10～R3.9) 実績		令和 4 年度 (R3.10～R4.9) 実績	
	利用者数	輸送量	利用者数	輸送量	利用者数	輸送量
尾鷲長島線	35,754 人	9.2	31,400 人	7.9	28,097 人	7.2
島 勝 線	29,471 人	9.5	22,797 人	7.2	20,540 人	6.7

	令和 5 年度 (R4.10～R5.9) 実績		令和 6 年度 (R5.10～R6.9) 目標		令和 10 年度 (R9.10～R10.9) 目標	
	利用者数	輸送量	利用者数	輸送量	利用者数	輸送量
尾鷲長島線	30,183 人	7.9	30,786 人	8.0	33,322 人	8.4
島 勝 線	16,505 人	5.2	16,835 人	5.3	18,221 人	5.7

(注) 輸送量 = 平均乗車密度 × 1 日の運行回数

平均乗車密度: バス 1 便当たりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数。

※事業の収支率、公的資金投入額については、目標指標とは別に定期的に確認していく。

⑥【おでかけ応援サービス「えがお」】（目標①より）

（役場集計データより）

	令和 2 年度 (R1.10～R2.9) 実績			令和 3 年度 (R2.10～R3.9) 実績			令和 4 年度 (R3.10～R4.9) 実績		
	運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)	運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)	運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)
おでかけ応援サービスえがお	45	224	267	358	3,086	3,763	359	5,146	6,053

※令和 2 年度は、令和 2 年 8 月 17 日～9 月 30 日

	令和 5 年度 (R4.10～R5.9) 実績			令和 6 年度 (R5.10～R6.9) 目標			令和10年度 (R9.10～R10.9) 目標		
	運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)	運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)	運行日 (日)	運行回 数(回)	利用者 数(人)
おでかけ応援サービスえがお	358	6,342	7,343	360	6,468	7,489	360	6,999	8,103

※事業の収支率、公的資金投入額については、目標指標とは別に定期的に確認していく。

8. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

次の3つを掲げ、各事業については連携し、協働で実施する。
より具体的な改編案等については、方向性が定まり次第記載し、改定を行う。

8-1 「地域の特性・利用者ニーズに即した、効率的な運行体系の構築に向けて」 (目標①より)

① 公共交通不便地域改善事業 【紀北町・国・三重県・バス運行事業者・地域住民等】

公共交通不便地域における公共交通の運行については、国、県、大学等の有識者、バス運行事業者、地域住民等と地域の特性やニーズに合った運行方法を検討し、地域の特性にあった輸送を地域と行政及び事業者が連携して実施する。また、持続可能な運行を行っていくため、慢性的な運転手不足解消に向けて取り組んでいく。

② 既存交通再編・利用促進事業 【紀北町・運行事業者】

利便性の向上を目指し、効率的な運行となるよう、次のように再編を目指す。

鉄道

◆JR紀勢本線 【紀北町】

南紀・東紀州交通対策委員会等と連携し紀勢本線の利用促進を図る。

・乗車促進PR事業

町内外において熊野古道、温泉等の観光資源のPR活動と連携したパンフレット等の配布を行う。

広報紙、ホームページ、行政放送などを活用し、乗車促進PR 等を実施する。

路線バス

・地域公共交通確保維持改善事業も活用しつつ維持を図る。

・別途策定する地域公共交通利便増進実施計画により、三重県、尾鷲市等と連携を取りながら路線バスの利便性向上を図るとともに、町内公共交通ネットワークとの連携強化を図る。

◆河合線(廃止代替バス) 【紀北町・バス運行事業者】

・長年見直しを行っておらず、利用が非常に少なくなっていることから、「いこかバス」への編入等、見直しを実施する。

・河合線の運行車両は、三重交通路線バス 尾鷲長島線の車両を使用していることから、利便増進実施計画に基づく尾鷲長島線の改編に合わせた検討・調整を実施する。

- ◆いこかバス海野線・便ノ山線(自主運行バス) 【紀北町・バス運行事業者】
- ・自治会、利用者等からの意見を常に把握し、きめ細かなサービスの提供に結びつける。
 - ・更なる利用促進を図るため、午後の運行実施、運行ルートの見直しを検討する。
 - ・商業施設、医療機関、町営施設等との連携による新たなサービスの構築を図る。
 - ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等)も活用しつつ、より安定的な路線の維持を図る。
 - ・利用者が増加している長島地区の住民が効率よく移動できるよう、長島地区・東長島地区を巡回する「長島巡回線(仮称)」の運行を検討する。

- ◆島勝線及び尾鷲長島線(三重交通 路線バス) 【紀北町・三重県・尾鷲市・三重交通株式会社】
- ・地域公共交通利便増進実施計画に基づき、三重県、尾鷲市等と連携を取りながら、利便性の向上に向けて、路線の改編、運行ダイヤの効率化等を実施する。
 - ・買物、通院等地域の利用目的に合わせたダイヤ改正等により利便性の向上を図る。
 - ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統確保維持費補助金)を活用しつつ、より安定的な路線の維持を図る。

- ◆松阪熊野線(三重交通 路線バス) 【紀北町・三重県・路線沿線市町・三重交通株式会社】
- ・三交南紀～松阪中央病院間の松阪熊野線は、尾鷲長島線と同ルートを行っているため、両路線のダイヤを調整し利便性向上を図るとともに、観光路線としての対外的な広報宣伝活動や、観光地・施設との協力による特典付与などを行い、利用者増加を図る。
 - ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統確保維持費補助金)も活用しつつ、より安定的な路線の維持を図る。

- ◆乗り継ぎ拠点施設 【紀北町・三重交通株式会社】
- ・三重交通海山バスセンターは、尾鷲長島線、島勝線、松阪熊野線、いこかバス便ノ山線、名古屋南紀高速線、高速南紀大宮線が停車する町内で唯一の乗り継ぎ拠点施設であることから、利用者の利便性向上や運行の安全性を図るため、待合室の整備等施設の整備を進める。

- おでかけ応援サービス「えがお」 【紀北町】
- ・タクシー的サービスの機動性や柔軟性を活かした町内の生活交通としての運行内容充実を進め、利用促進を図る。また、鉄道・路線バスの端末輸送として利用されるような取り組みを進める。さらに、新たな町内周遊の観光プランなど町外からの来訪者に対するサービスの提供を促進する。
 - ・ドライバーの安定的な確保を図る。
 - ・年4回以上安全運転講習を受講し、常に運行における安全性向上を図る。

8-2 「地域の活性化に資する交通サービスの提供と利用促進」(目標②より)

① 地域内バス交通の共通運賃や乗り継ぎ割引料金の設定

【紀北町・バス運行事業者】

・運行事業者との協働によるバス路線の運賃体系や共通運賃、乗り継ぎ割引等を検討する。

② 高校生バス通学定期補助の実施

【紀北町・三重交通株式会社】

・尾鷲高校にバス通学する高校生に対して通学定期券運賃の約4割を補助する制度(平成30年4月開始)を継続する。

③ ICカードシステム普及事業

【紀北町・三重交通株式会社・商工会】

・三重交通株式会社が平成28年4月に導入し、県内の全路線(東京への高速バスを除く)で使用できるICカードの普及を図る。

・みえ熊野古道商工会と連携して導入した、「ご当地ICカード(熊野古道カード)」による運賃支払いのシステムを町民にPRし、利用促進を図る。

④ 商業事業者と連携した特典づくり

【紀北町・バス運行事業者・商業事業者】

・町内の商業事業者と連携を図り、買い物割引や運賃割引券等の導入について協議を行う。

⑤ 運転免許証自主返納支援

【紀北町・尾鷲警察署・三重交通株式会社】

・高齢者の運転免許証自主返納を促すため平成30年4月から実施している、自主返納者の「いこかバス」運賃半額割引制度や、おでかけ応援サービスえがおの無料回数券の配布を継続するとともに、免許返納者への優遇措置を紹介する三重県のホームページ「運転免許証自主返納サポートみえ」への掲載などを通じて周知を行う。

・三重交通株式会社が実施している運転免許返納割引定期券“セーフティーパス”の広報宣伝を行う。

8-3 「地域の主体的な取組みを支援し一丸となる仕組みづくり」（目標③より）

① モビリティ・マネジメントの実施

【紀北町・バス運行事業者・地域住民】

・町民が、公共交通の利点を理解し自らが利用することを目指し、地域が主体となる取組みを支援するため、地域住民、小・中学生、高校生、企業、いきいきクラブ等に対し、モビリティ・マネジメント事業を実施する。

※モビリティ・マネジメント

当該地域の「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通等多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組み。

「環境や健康などに配慮した交通移動を大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーションを中心とした交通施策」

① バスの乗り方教室や乗車体験の実施

各地区や小中学校等において、バスの使い方や具体的な「おでかけプラン」の紹介、公共交通を利用することのメリット等の説明を行う。

また、おでかけ応援サービス「えがお」とバスを併用した活用方法等についても説明していく。

② 高校生バス通学定期補助制度の継続及びPR活動の実施

今後も本制度を維持し、引き続き中学校や高校において補助制度やバス利用のメリット等のPR活動を行うほか、制度利用者との意見交換の場を設け、制度の改善やバスの利便性向上に繋げる。

③ 各イベントや広報紙等における公共交通PR活動の実施

町主催イベントや広報紙、行政放送番組、ホームページ等において、おでかけ応援サービス「えがお」や「いこかバス」等についての啓発活動を実施する。

② わかりやすい情報提供の実施

【紀北町・バス運行事業者】

・三重県が実施する「公共交通ネットワーク見える化」事業と連携し、インターネット等を使用した公共交通乗り継ぎ検索サイトへの情報掲載や利用目的別、地域別のバスマップや時刻表の作成等を行う。

8-4 実施主体及びスケジュール

計画の目標との対応	事業名	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10		
目標①	公共交通不便地域改善事業	紀北町・運行事業者・地域住民	段階的に運行開始（適時運行サービスの見直し）					→	
	既存交通の再編・利用促進事業	鉄道	紀北町	継続的実施					→
		河合線	紀北町・バス運行事業者	協議・調整	検討・実施				→
		いこかバス	紀北町・バス運行事業者	実施・改善（適時運行サービスの見直し）					→
		島勝線	国・三重県・紀北町・バス運行事業者	協議・調整	検討・実施				→
		尾鷲長島線	国・三重県・紀北町・バス運行事業者	協議・調整	検討・実施				→
		松阪熊野線	国・三重県・紀北町・バス運行事業者	協議・調整					→
		乗り継ぎ拠点施設	紀北町・バス運行事業者	協議・調整	検討・実施				→
おでかけ応援サービス「えがお」	紀北町・バス運行事業者・福祉タクシー事業者	実施・改善（適時運行サービスの見直し）					●運送者登録更新（※）	→	
目標②	地域内バス交通の共通運賃や乗り継ぎ割引料金の設定	紀北町・運行事業者	検討・実施					→	
	高校生バス通学定期補助の実施	紀北町・運行事業者	検討・実施					→	
	ICカードシステム導入事業	紀北町・運行事業者・商工会	順次整備					→	
	商業事業者と連携した特典づくり	紀北町・運行事業者・商業事業者	検討・実施					→	
	運転免許証自主返納支援	紀北町・管轄警察署	検討・実施					→	
目標③	モビリティ・マネジメントの実施	紀北町・運行事業者・地域住民	協議・調整・実施					→	
	わかりやすい情報提供の実施	紀北町・運行事業者	協議・調整・実施					→	

※おでかけ応援サービス「えがお」の自家用有償旅客運送者登録有効期間が令和9年8月16日で満了するため、令和9年度第1回紀北町地域公共交通会議にて更新に係る協議を行う。

・特記事項 令和6年度の事業詳細について

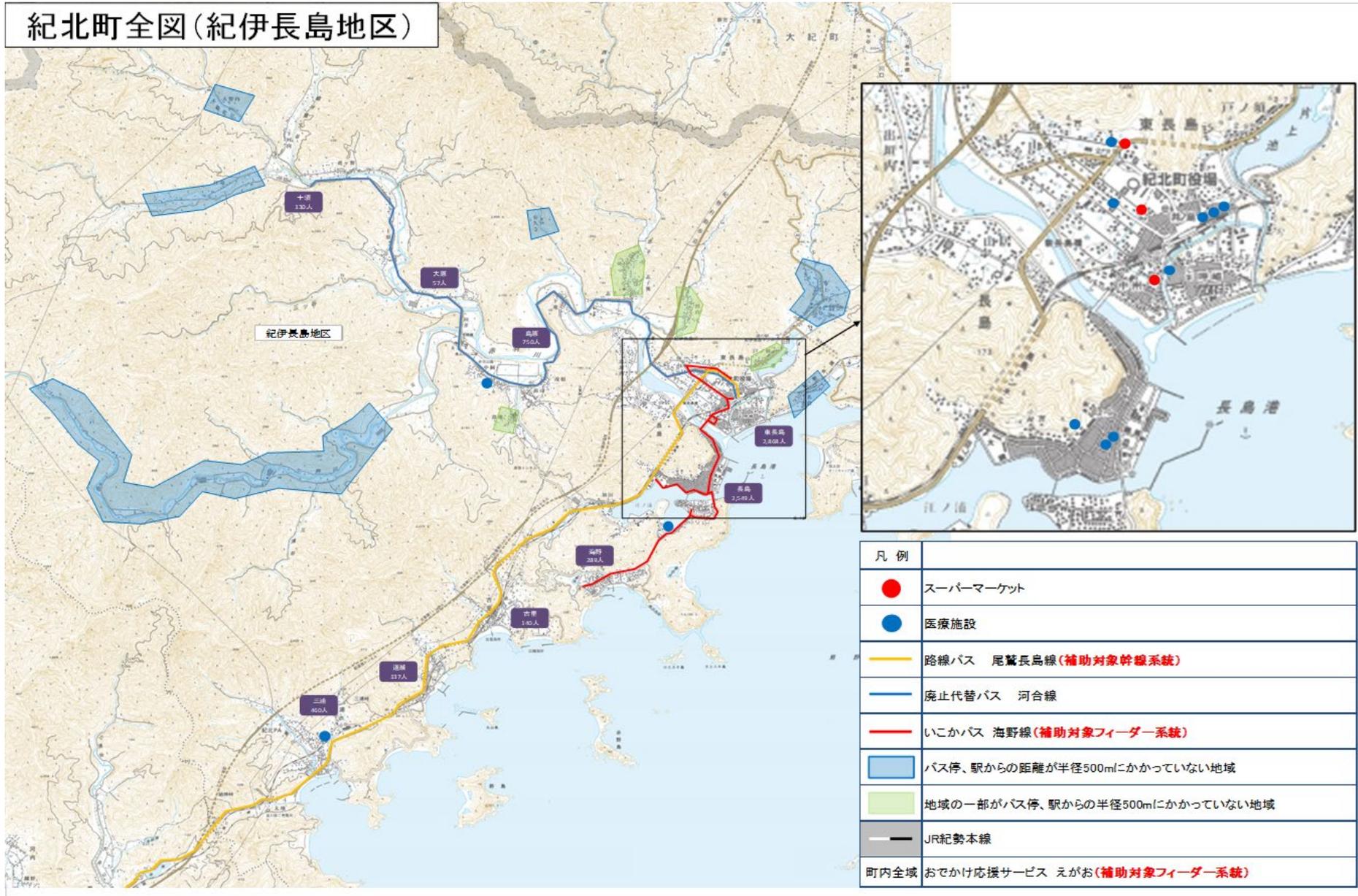
令和6年度前期については、早期に利便増進実施計画を策定し、路線バス島勝線及び尾鷲長島線の改編実施に向けた運行事業者との調整を行い、令和6年10月からの路線改編に向けた準備を行うとともに、乗り継ぎ拠点（海山バスセンター）の整備も実施する。同時に、廃止代替バス河合線の運行ダイヤ調整等も実施する。

令和6年度後半は、改編後の路線バス島勝線及び尾鷲長島線のモニタリング及びいこかバスの改編（長島巡回線等）に向けた具体的な検討・調整を実施する。

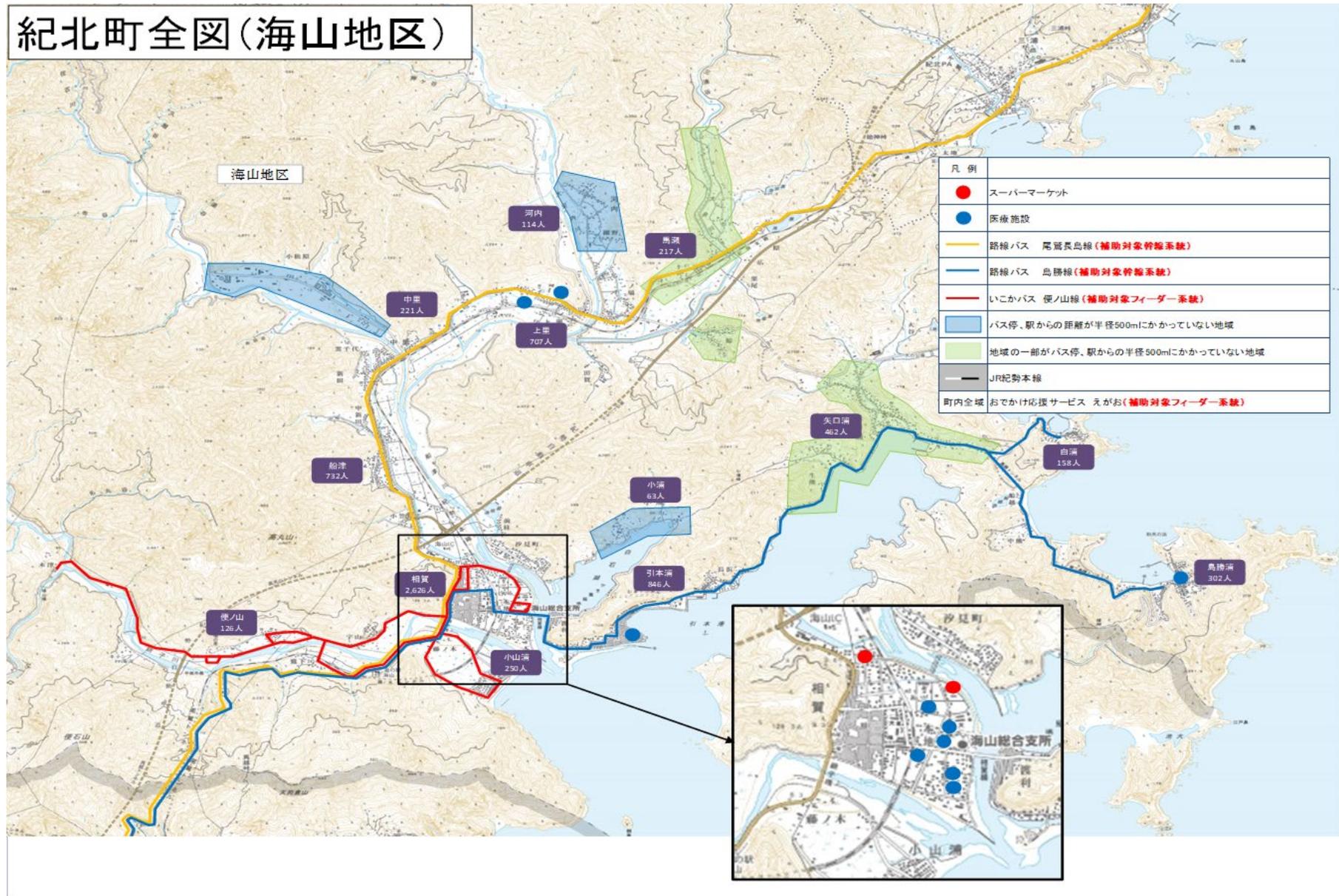
8-5 運行系統(補助系統)の位置付け及び役割

位置付け	系 統	役 割	確保・維持策
広域幹線	JR 紀勢本線	町外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	高速バス 名古屋南紀高速線		
	高速バス 高速南紀大宮線		
地域間幹線	路線バス 松阪熊野線	町内バス停から三交南紀、松阪中央病院までの各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(地域間幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。 ※尾鷲長島線、島勝線は令和7事業年度から利便増進実施計画に基づき、事業を実施する予定である。
	路線バス 尾鷲長島線	紀伊長島駅を発着地として、町内並びに尾鷲市の各拠点を連絡する。	
	路線バス 島勝線	島勝浦地区(島勝バス停)を発着地として、町内並びに尾鷲市の各拠点を連絡する。	
支 線	廃止代替バス 河合線	赤羽地区から東長島地区までを運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	運行予算を確保し、一定以上の運行水準を確保する。
	いこかバス 海野線	海野地区から長島地区を経由して、東長島地区までを運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	
	いこかバス 便ノ山線	便ノ山地区から小山浦地区を経由して、相賀地区までを運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
	おでかけ応援サービスえがお	町内全域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	

紀北町全図(紀伊長島地区)



紀北町全図(海山地区)



8-6 補助事業(フィーダー補助)の必要性

・いこかバス 海野線

本路線は、海野地区から長島地区を経由し、紀伊長島地区の中心部である東長島地区を結ぶ路線で、主に地域に住む高齢者の買い物、通院など地域での暮らしを支援することを目的とした移動を担っています。

経由地である紀伊長島駅において、鉄道や地域間幹線バス路線等と接続し、広域への移動も可能とすることから、公共交通ネットワークを構築するうえで重要な役割を担っています。一方で自治体及びバス運行事業者だけの運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・いこかバス 便ノ山線

本路線は、便ノ山地区から小山浦地区を経由し、海山地区の中心部である相賀地区を結ぶ路線で、主に地域に住む高齢者の買い物、通院など地域での暮らしを支援することを目的での移動を担っています。

経由地である三重交通海山バスセンターにおいて、地域間幹線バス路線等と接続し、広域への移動も可能とすることから、公共交通ネットワークを構築するうえで重要な役割を担っています。一方で自治体及びバス運行事業者だけの運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・おでかけ応援サービス「えがお」

平成 28 年 12 月に町内唯一のタクシー事業者が廃業したことから、住民のきめ細やかな移動手段がない状態が続いていました。そこで、町でタクシーに替わる交通手段を検討し、令和 2 年 8 月 17 日より交通空白地有償運送によるドアツードアのオンデマンド運送である、おでかけ応援サービス「えがお」の本格運行を開始しました。

町内全域を対象とする区域運行により、16 地区あった公共交通空白地域の解消につながったほか、町内の鉄道各駅やバス停などの既存交通ネットワークとの接続により、利便性の高い公共交通網を形成することができることから、とても重要な役割を担っています。一方で自治体だけの運営努力だけでは運行の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

9. 達成状況の評価に関する事項

計画で掲げた事業に関する評価については、事業継続の判断や利用者ニーズ等に応じた改善を実施するため、PDCAサイクルに基づく評価及び検証を行う。その際、6-5 節で設定した目標値を用いる。

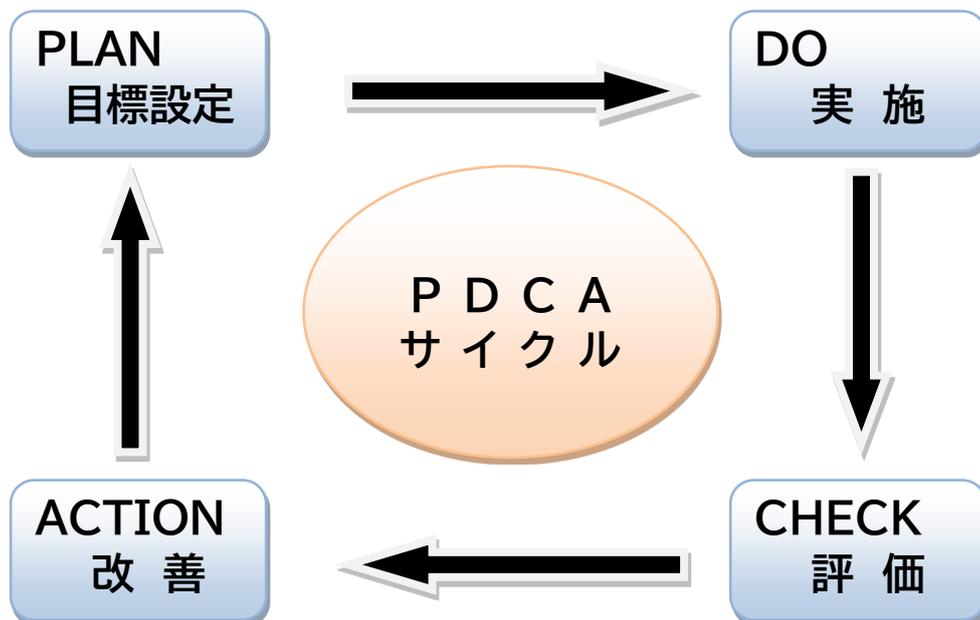
◆PDCAサイクルの実施

地域の状況、課題の確認等により設定した(Plan)目標、事業を達成するため、各実施主体が実施していく取り組み(Do)を、把握、評価し(Check)、評価結果を踏まえ改善点があれば見直しを検討し(Action)、事業の改善に繋げる(Plan)といったPDCAサイクルを実施する。

このPDCAサイクルは、毎年度の事業実施で行うものと、5年目で計画全体を評価する中期的な評価及び検討を実施する。

◆評価体制について

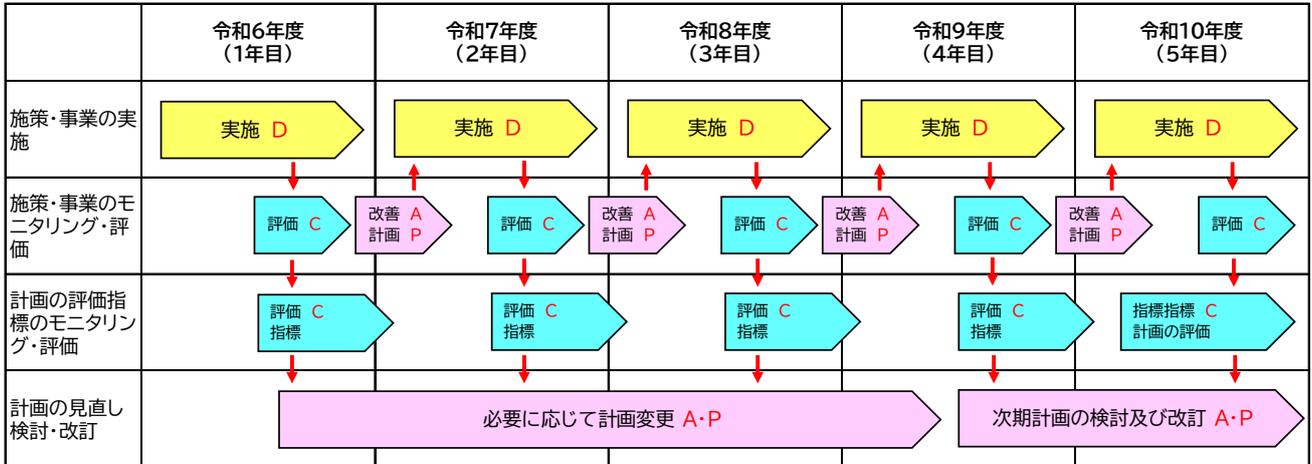
PDCAサイクルの実行は、住民、利用者の代表、交通事業者、行政、様々な立場の委員が参画している「紀北町地域公共交通会議」において実施する。



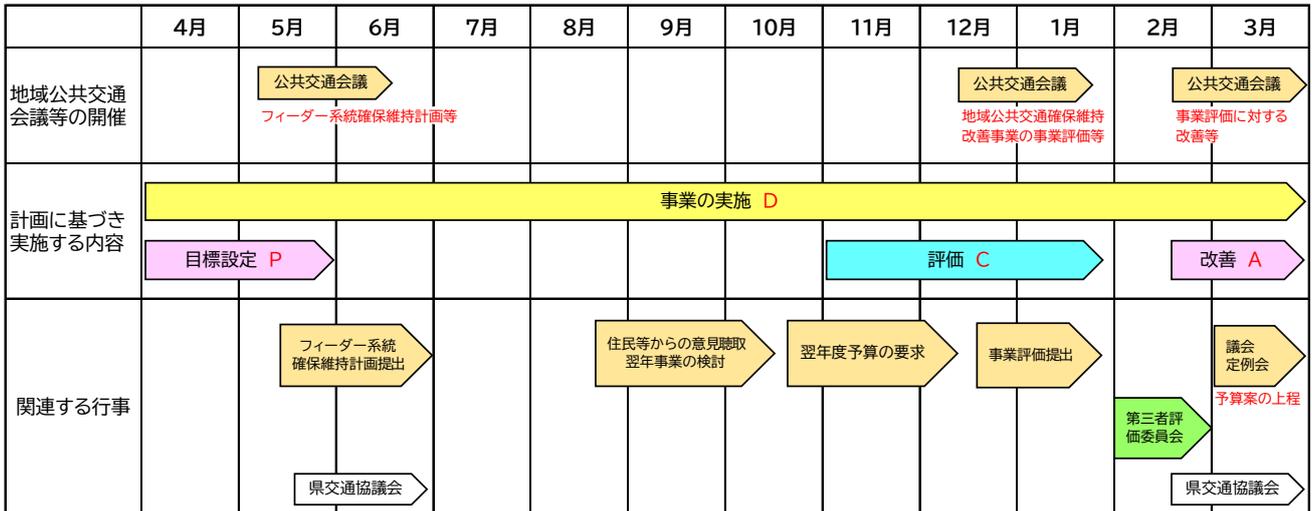
◆利用者、地域住民及び関係団体からの意見の把握

計画を地域及び利用者のニーズに合ったものにしていくため、地域や各関係団体からの聞き取り、利用者へのアンケートを実施しニーズの把握に努める。

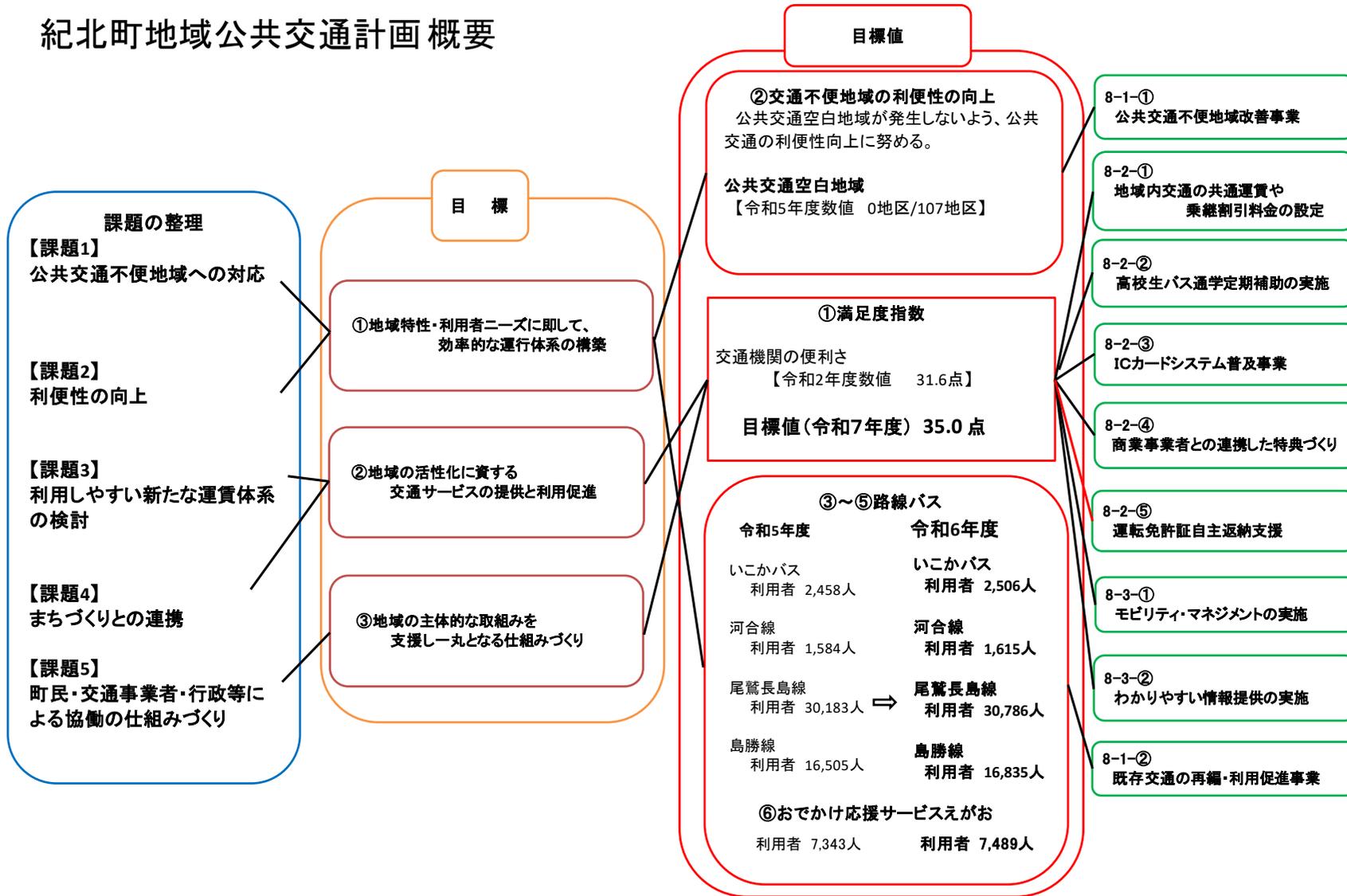
【計画期間を通しての長期のPDCAサイクル】



【年間のスケジュール】



紀北町地域公共交通計画概要



付 録

「ヒアリング調査及びアンケート調査の意見等」

第1回住民懇談会(令和4年3月)での意見等

① 東長島地区、赤羽地区住民等からの聞き取り

- ・路線バスはほとんど利用していない、「えがお」を予約して、来てもらっている。
3人くらいで乗り合わせ、運賃600円のところを割り勘で200円にしている。買い物に行くのに便利。自分でも運転できるが、利用している人は感謝している。
- ・免許を更新しないと買い物も病院も行けないので、免許更新迷っているが、免許は必要だと思う。
- ・役場まで来るのも昔はできていたが、歩いて来るのは難しくなったので、役場まで車で来るようになった。
- ・公共交通の充実について我々も考えているが、ある程度年を取ると施設に入る。
- ・買い物・病院に困っている人がいる。役場が「いこかバス」とかを走らせるときは応募者が多く、実現した。しかし利用者が増えてこない。
- ・河合線は、高校時代には満員だったが、今は全く乗らない。乗客がほとんどいないので心配。乗らなきゃと思うけど結局100-200mの移動も車になってしまっている。
- ・子供が高校への通学にバスを利用している。15分ほど出発が遅いのはメリット。バス停から学校までは近いが、本数が少ないのと土日最終が運休なのでJRと併せて利用することになる。バスは時間がかかるがゆったり乗れるのでいい。使い分けしたい。
- ・息子が高校生。朝15分出発が遅く、バス停から学校が近い。町からの補助を利用していた時はあったが、部活があるので最後まで部活できないため、JRでの通学に戻ってしまった。
- ・JRに合わせて朝は6:45に家を出るが、部活に入っていない人はバスに変えると7時に家を出てもいい。
- ・赤羽地区では、河合線はほとんど利用されていない。
- ・赤羽地区にも高校生がいるが、ほとんどは親の送迎である。

② 長島地区、三野瀬地区住民等からの聞き取り

- ・補助金での公共交通の再生について、サービス価値の向上という観点から見ると失敗、利用者よりは国や自治体がバス事業者を守っているという傾向が強いという思いがある。
- ・「いこかバス」の回数を増やして欲しい。海野は週2回、長島・中ノ島は毎日運行でもいいのでは。
- ・出垣内は昔から置き去り、長島の循環バスを走らせるならここにも通って欲しい。

- ・今は車を運転しているが、運転できなくなったら利用したい。買い物よりもタクシー代の方が高くなる。
- ・車が運転できなくなった時のお買い物が不安。
- ・今は便利なところに住んでいる。「えがお」は台数が多いが、尾鷲総合病院に行くことはできないのが欠点。
- ・尾鷲総合病院まで「えがお」が行って欲しい。
- ・古里地区は、三重交通があるので「いこかバス」は走らない。高齢者は「えがお」を利用している。
- ・介護タクシーを使っているが、急な時は予約できないこともある。
- ・長島から古里方面への「いこかバス」があれば古里温泉も行けるのでありがたい。
- ・三浦から長島へ行くとき、行きは JR、帰りはバスを利用。みんな丘の上の方に家を建てるので、バス停から離れている。
- ・現在 80 歳の漁師。荷物を運ぶのに倉庫から軽トラックを使う必要があるので免許を返納できない。長島から出ないという約束で軽トラックを運転している。

③ 相賀地区、船津地区住民等からの聞き取り

- ・運転免許を持ってなく、会社への通勤は三重交通を利用していた。今はやめたので乗っていない。高速バス名古屋行き・松阪行きはよく利用した。まだ「えがお」は利用したことがない。
- ・家の前に島勝線のバス停があり、2 時間に 1 本通るがここ数年乗ってない。福祉タクシーをよく使っている。
- ・特急南紀は 4 両が 3 両、2 両になった。観光列車などもたまにはあってもええなと思う。
- ・河内地区はバス停から離れていて 1.5km 歩く必要がある 「えがお」を利用している人はいますが、なかなか厳しい。
- ・母親も運転しているが、死んでやめるか、病気でやめるか、事故してやめるか。公共交通の利用は全く頭になかった。
- ・現在 80 歳。上里地区から店がなくなって相賀まで買い物に週 2 回行っている。地区には移動販売車が来ている。年寄りも未亡人が多い 尾鷲に出るのにバス乗る人はほぼいない。「えがお」は地元の人知らない。
- ・予約してきてもらうよりも決まった時間に決まった場所にきてもらう方がいい。

④ 引本、桂城地区住民等からの聞き取り

・現在 86 歳。免許を返納する時、先がどうなるかが心配。息子も仕事があるのに勝手なことをいうことはできない(来年で返納予定)。80 歳を過ぎたらどんどん機能が落ちる。自分が見ていると思っても頭と操作の連携がうまく行かなくなって来た。

運転はほとんど相賀まで、妻のお供で買い物 20 年心臓で尾鷲総合病院へ通院しているが、車に乗れなくなったらしんどくなる。

・引本地区で買い物代行を第 1.第 3 土曜日の月 2 回行っている。コメリは大型の買い物があり、公共交通では荷物の持ち運びがしんどい。島勝線は JR 相賀駅前ルートからスーパーマーケット前を通るルートに変えた方がいい。

・私は矢口浦で、小学校は家の目の前にあった。中学校はスクールバスを利用した。バス通学は高い。5 人中自分以外は汽車通学で(船津駅に)送迎してもらった。

・高校生は部活をするとバスに乗れないので遅い時間帯にもう一便あると幸せ。

・汽車に乗り遅れるとバスに乗る。

・尾鷲駅の近くの塾に通っている。塾は 22 時までであるが、21 時の列車で帰っている。

・部活が忙しく、遅練のある日は車で帰らざるを得なかった。その後、部活はやめた。21 時くらいまで練習がある日もあった。

・19 時汽車に対応するバスがほしい。

・海山バスセンターまでは長島線と選択できる。時間をばらして 1 時間に 1 本の運行をしてくれればそこまで迎えに行ける。

・8:20 を過ぎると遅刻となる。8:15 に予鈴が鳴る。体温測定などで入るのに数分かかる。バスの定刻は 8:06 だがちょっと遅延していつもギリギリになる。

・9 月で 70 歳になる。免許更新は今回最後にする。公共交通を現状維持以上にしてほしい。ニュースで高齢者の事故が多く報道される。迷惑をかけたくない。

・島勝から、相賀と尾鷲に行く。尾鷲に行くのはかかりつけ病院の尾鷲総合病院。

・須賀利の人が行きたいのは、島勝診療所と桂城郵便局。

・柔軟な考えでできるのが驚きだった。地域公共交通会議も初めて知った。

・福祉タクシーや「えがお」を利用している。

・引本と矢口の間長浜に住んでいる。バス利用は少ない。地域ではスーパー、病院に行く人が多い。お年寄りの多くは子どもさんなどに頼んで週に 1 回くらい外出している。

・バスは、小さいバスの方がいい。

第2回住民懇談会(令和4年8月)、第3回住民懇談会(令和4年11月)での意見等

① いこかバス海野線 利用者及び沿線住民等からの聞き取り

- ・バス停を増やしてほしいと思っていたところ。郵便局から長島ショッピングの間の松本地区に一つあれば、利用が増えるのではないかと。
- ・「いこかバス」の運賃が高いので安くできないか。
- ・午後にもバスを走らせるのはどうか。
- ・今までバスに乗っていた人が、足や体を悪くしている人が多く、バスに乗れなくなっているから、減っている。
- ・「えがお」があって、「いこかバス」があると、お金のある人は「えがお」を利用する、ない人は「いこかバス」を利用するなど、利用がわかれてしまうのはもったいないのではないかと。
- ・「えがお」は利用の仕方によっては便利。その時の状況によって使い分けたい。
- ・うちのいきいきクラブでも、勉強会みたいなのをやって、皆に広めていければいい。
- ・長島地区のバスには賛成だが、そこで得た収益を、海野のバスに回して、300円から200円にするということはどうか。
- ・バスに乗る人の楽しみを作ることも必要では。
- ・「いこかバス」のルートについて、海野から古里を通って長島に行くのはどうか。
- ・お年寄りの方が集まる場で、「えがお」や「いこかバス」について周知する必要があると思う。
- ・長島の方は、中の島なども通っているが、海岸通りを回るのではなく、狭いが町の中の方へは入れないか(学校前で乗る方は西の道をバスが通らないので、家まで帰るのにかなり時間がかかってしまう)。
- ・現在のバスの時間だと、オークワで降りて40分しかない。オークワなどでの買い物の時間が足りなくなってしまうので、本数を増やすか、何かしてもらえないか。
- ・月曜日は病院の患者が多いので、現状のダイヤだと帰りが間に合わない人も多い。
- ・月木だと、月曜日はいいが、木曜日が休みの病院が多い。
- ・買い物については、何軒か寄るので結局1時間程度かかる。
- ・行きは、現状のダイヤでも時間は合うが、帰りはタイミングが合わず身近な人に乗せてもらっている。「えがお」が予約の期限(前日20:00までの運行、当日17:30までの運行)に予約できるか。予約が空いているのかも心配になる。

② 河合線 利用者及び沿線住民等からの聞き取り

- ・職場(赤羽地区)にバスで通っている方がいる。運行時間が合わないため、就業時間に合う

ようにしてくれるともっとバスで職場に来てくれる人が増えると思う。午前は赤羽に着くのが7時45分。帰ってもらうのが13時45分。午後からの方は、13時台のバスに乗ってきて。帰りは迎えに来てもらっている。

- ・志子奥地区に住んでいるが、バス停まで家から結構距離がある。お年寄りが多い所で、体が不自由な方が多い。
- ・以前、「いこかバス」の実験の時は地区の中までバスが入ってくれた。買い物を週2回くらい頼まれるので、週2回ほど走ってくれるのであれば、「いこかバス」のようなものでもいいかなと思う。病院の方は別として、買い物であれば午前だけで十分。「えがお」はあまり頼んでいる人は見ない。知っている人に頼むとかが多い。
- ・河合線は、保育園の頃に乘ったきり乗っていない。
- ・河合線の利用が少なくなってから年数が長い。
- ・何故この状態で走らせるのって町民の大半が思っていた。もっと早い段階で手を打っていたら変わっていたかもしれない。「いこかバス」のようなものが地域にあると、元気な人にとってありがたい。
- ・心配なのが赤羽地区の免許返納者が今後増えてくるのではないか。
- ・河合線を廃止する方向で行くなら、「いこかバス」のようなものがあればいい。
- ・赤羽の奥から西長島(長島港付近)の地域を結ぶ路線というのはどうか。
- ・通勤や通院にバスを使っている方がいるので、できれば毎日の運行は変わらずそのまま運行してもらいたい。事業所(東長島地区)の開始が9時なので、もう少し遅い時間でもいい。
- ・透析に行く人が河合線を利用している。

③ 高校生バス通学定期補助制度利用者等からの聞き取り

- ・尾鷲高校の普通科の生徒は、7限授業があるが、ちょうどいい時間のバスがなくなってしまって、待ち時間が増えて不便になった印象がある。あと塾までの待ち時間とかも、学校の教室で勉強はできるが、もう少しバスの本数があれば、自由に勉強できる環境を得られたかなと思う。
- ・朝のバスの到着時間がどうしてもギリギリになってしまう。
- ・今年から遅延届を出せるようになったが、バスの到着時間を後5分程早くしてもらいたい。
- ・「友達が汽車通学やから」とか「(定期券が)高い」とかっていうイメージが先走っている感じがあって、バスを利用したほうが意外とお得そうな人でも、汽車通学にした人もいる。
- ・バスに対する捉え方やイメージを変えるのも大事だと思う。
- ・バスの方が便利だと思う。

- ・汽車に乗ろうとすると、駅まで親の送迎が必要で、親の都合によって家まで帰れる帰れないっていうのが出てくる。バスだと、自分の都合で家まで帰れるので都合がいい。
- ・家から駅までが遠いので、駅までの交通手段がない人にとっては、バスの方が便利だと思う。部活の後に帰るときは、どうしても 19 時発汽車で帰らないといけなくて、もし 19 時台にバスがあると、他にもバスを利用したい人もいると思うので便利だと思う。
- ・帰りの時間について、学校が終わればすぐに帰ってこれる時間、部活に合わせた時間、塾に合わせた時間にバスがあれば、なおいいと思う。
- ・尾鷲の子たちは学校終わりにすぐに勉強できるのに、待ち時間が長いと遠くから来ている子とかは、やっぱり平等じゃないなと思っていたところはある。
- ・海山バスセンターなどで路線を分岐する事について、本数を増やす事が可能であれば、夕方から夜にかけての本数を増やしていただくと、定期を購入する際は基本的に往復で考えるので、バス通学にするか汽車通学にするか選択する時点で、バスを選択される方が増えるのではないかと思う。
- ・行きはバスで行けるが、帰りが尾鷲駅前の塾に行ったりするので、JR で帰ってくる。
- ・定期は尾鷲市病院前までだが、JR 尾鷲駅まで通学定期で乗れるようにしてほしい。
- ・土日も高校生はだいたい塾があるのと、部活も平日より終わるのが早くても待ち時間を調整できると思うので、せめて 17 時台までであると便利で勉強もしやすいかなと思う。
- ・初めて定期券を買う時に、役場で手続きをして尾鷲の事業所まで行って買わないといけないのがネック。もう少し簡単に買えるようにならないか。
- ・今まで使ってなかった方への広報活動も重要だと思う。バスは実際、通学するには快適だと思うし、親としても自宅の近くから乗り降りできるので利点も多いと思う。それらの利点などを伝える広報活動もやっていってもらえれば持続的だと思う。
- ・遅延した場合は、遅延証明をもらうようにしてくるよと言っている。もう少し早くバスが着くと、生徒たちにも余裕が生まれると思う。(尾鷲高校教諭)
- ・部活が 15 時 30 分から始まったとしても、17 時には学校を出ないといけないので、実質 1 時間 30 分程度しか部活ができない。19 時台のバスと 18 時のバスもあれば、塾に通いたい生徒と練習がしたい生徒のバランスが取れて非常にいいのかなというのが教員のアンケートの中で出ている。(尾鷲高校教諭)

④ いこかバス便ノ山線沿線地域

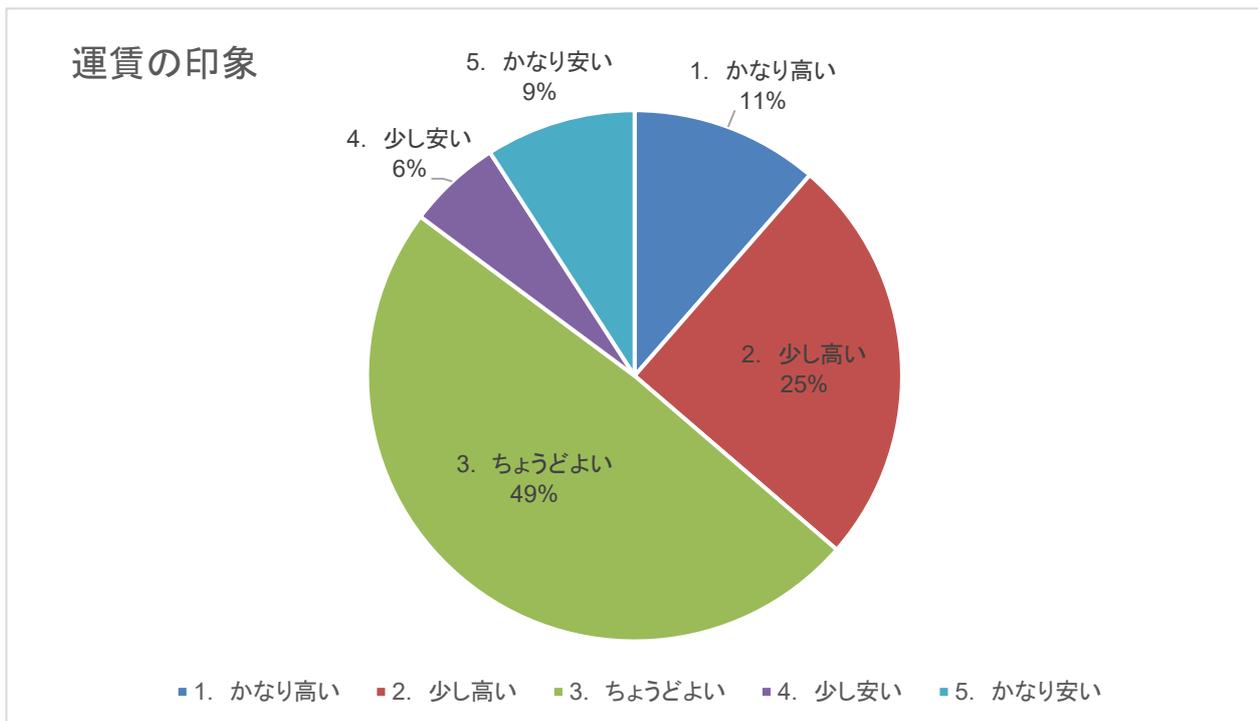
- ・これまで自家用車に乗っていたので、バスについて知らないことが多い。
- ・便ノ山では「いこかバス」が走っていない時は、ご近所さんや、介護タクシーさんに頼んだりし

ている。

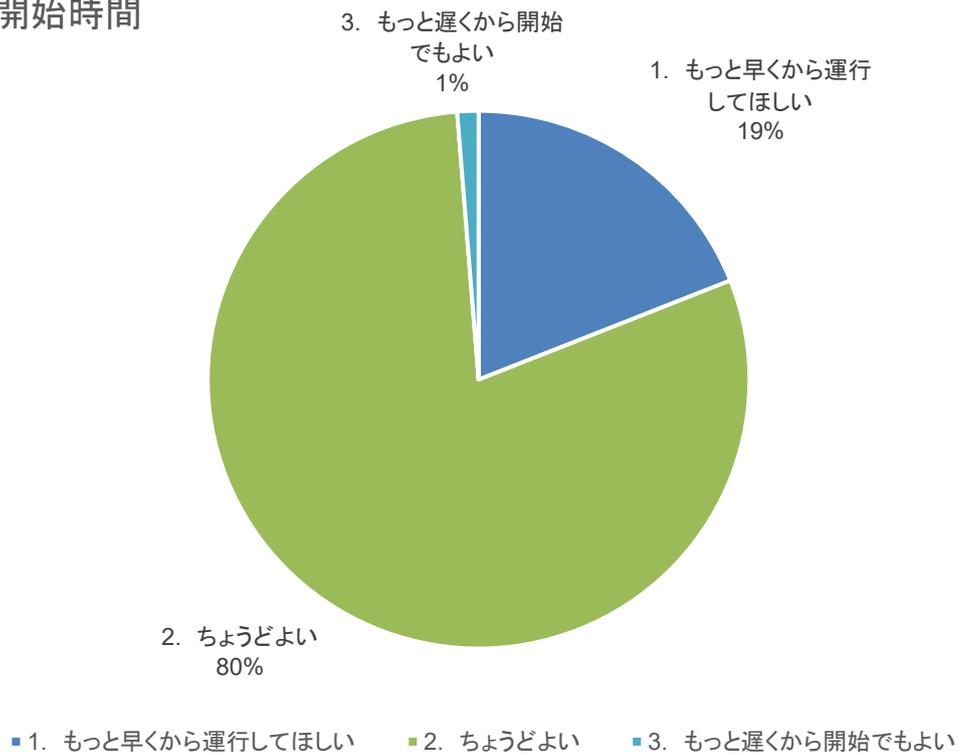
- ・年金生活者も多いので安く移動できるようにしてほしい。
- ・はじめバスに乗っていた人がデイサービスに行くようになった人も多い。
- ・病院も大体、相賀で済む。
- ・バスの乗り方を教えてほしい。
- ・尾鷲に行こうとすると、尾鷲から帰って国道相賀で降りた時に、接続のバスがないので、福祉タクシーや「えがお」を呼ぶしかない。
- ・主人は現在運転するが、今後のことも考えるとバスも無くなってしまうと困る。
- ・尾鷲市病院前に 12 時台に帰りのバスがあるといい
- ・「いこかバス」も尾鷲行きにちゃんと乗り換えられるようにしてほしい。

おでかけ応援サービスえがおに対する意見等(アンケート)

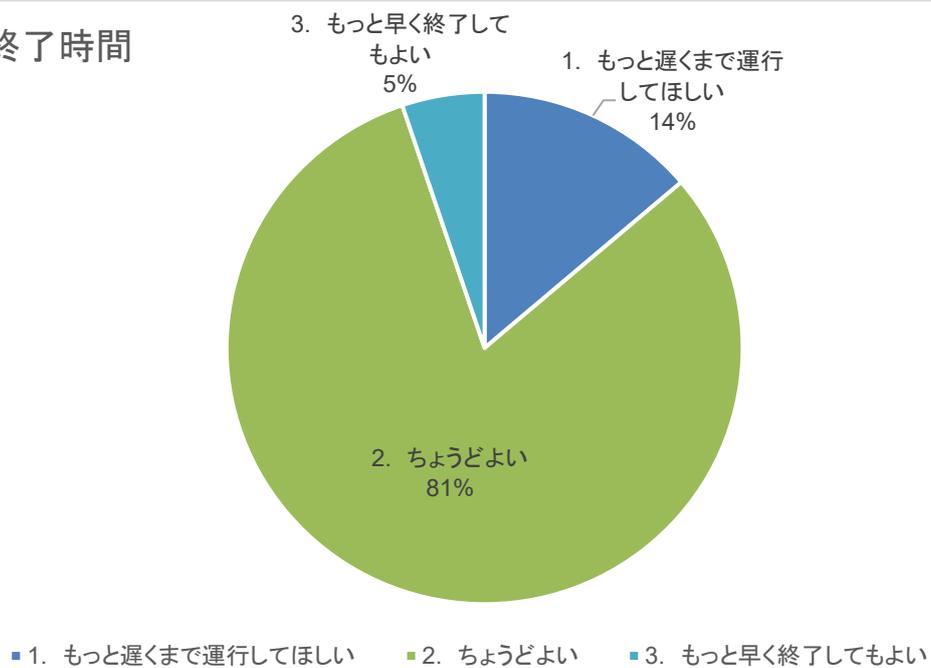
- ・尾鷲市(尾鷲総合病院)まで行って欲しい。
- ・乗り合わせて、割り勘で安く使っている。
- ・玄関前まで来てくれるのでありがたい。
- ・宿泊施設の人に「えがお」を教えてもらった。
- ・特急南紀の最終到着便に合わせて、もう少し遅くまで運行してほしい。
- ・病院への通院で往復使うと1,200円で、きつい。
- ・雨の日はすごく助かるが、料金を安くしてほしい。
- ・夜食事に行く機会が多いので助かる。
- ・帰省時に高齢の親に運転を頼まずに済んで助かりました。
- ・障がい者割引を検討してほしい。
- ・声をかけてくれるのが嬉しい。
- ・便利なシステムだが、利用者が多くなると町外の方をどうするのか考える必要がある。
- ・紀伊長島駅からのタクシーがなかったので、とても助かった。観光客にも住民にもとても良いサービスだと思う。
- ・回数券はありがたい



運行の開始時間



運行の終了時間



運行で行ける範囲

