

地域名		東紀州	路線名		島勝
起点—経由地—終点			尾鷲せぎやまホール前—白浦—島勝		
通過市町村（H13. 3. 31 現在の市町村名）			尾鷲市—海山町		
キロ程（km）		24.0	輸送量 <sup>※1</sup> （人/日）		15.9
平均移動距離（km/人）		8.15	運行回数 <sup>※2</sup> （回/日）		5.0
沿線施設	高校	尾鷲高校			
	病院（20床以上）	尾鷲総合病院			
	その他	尾鷲市役所、三重県尾鷲庁舎、紀北町役場、紀北町役場（引本出張所、桂城出張所）			
平均乗車密度 <sup>※3</sup> （人/便）		3.19			
乗車人員平休比（平日/休日）		5.53	乗車ピーク率【時間帯】		平日 22%[8時台] 休日 41%[9時台]
路線の利用者特性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、尾鷲せぎやまホールから尾鷲駅及び相賀駅を経由して旧海山町を結ぶ路線であり、沿線に高校や病院が立地している。沿線に立地する病院への通院や中心市街地への買物等で利用する人が多いと考えられる。</li> <li>・平日の目的構成は、通院が約5割、娯楽・社交・食事が約2割、買物が2割弱となっている。</li> </ul> <p style="text-align: center;">■ 目的別構成比（平日）</p> <p style="text-align: center;">0%      20%      40%      60%      80%      100%</p> <p style="text-align: center;">9.8      45.9      16.4      19.7      3.3      4.9</p> <p style="text-align: center;">■ 通勤 ■ 通学 ■ 通院 ■ 買物 ■ 娯楽・社交・食事 ■ 観光 ■ 業務 ■ その他</p>			
利用実態		<p style="text-align: center;">輸送量（人/日）</p> <p style="text-align: center;">15.9 5.0      3.19</p> <p style="text-align: center;">59.0</p> <p style="text-align: center;">複数市町村をまたぐ移動の割合（%） 複数市町村をまたぐ移動人数 66人</p>			

※1 輸送量=平均乗車密度[人キロ÷実車キロ]×運行回数

※2 運行回数は往復を1回カウント

バス  
路線図



凡 例	
●	行政施設
Ⓜ	病院
●	高校
—	対象路線

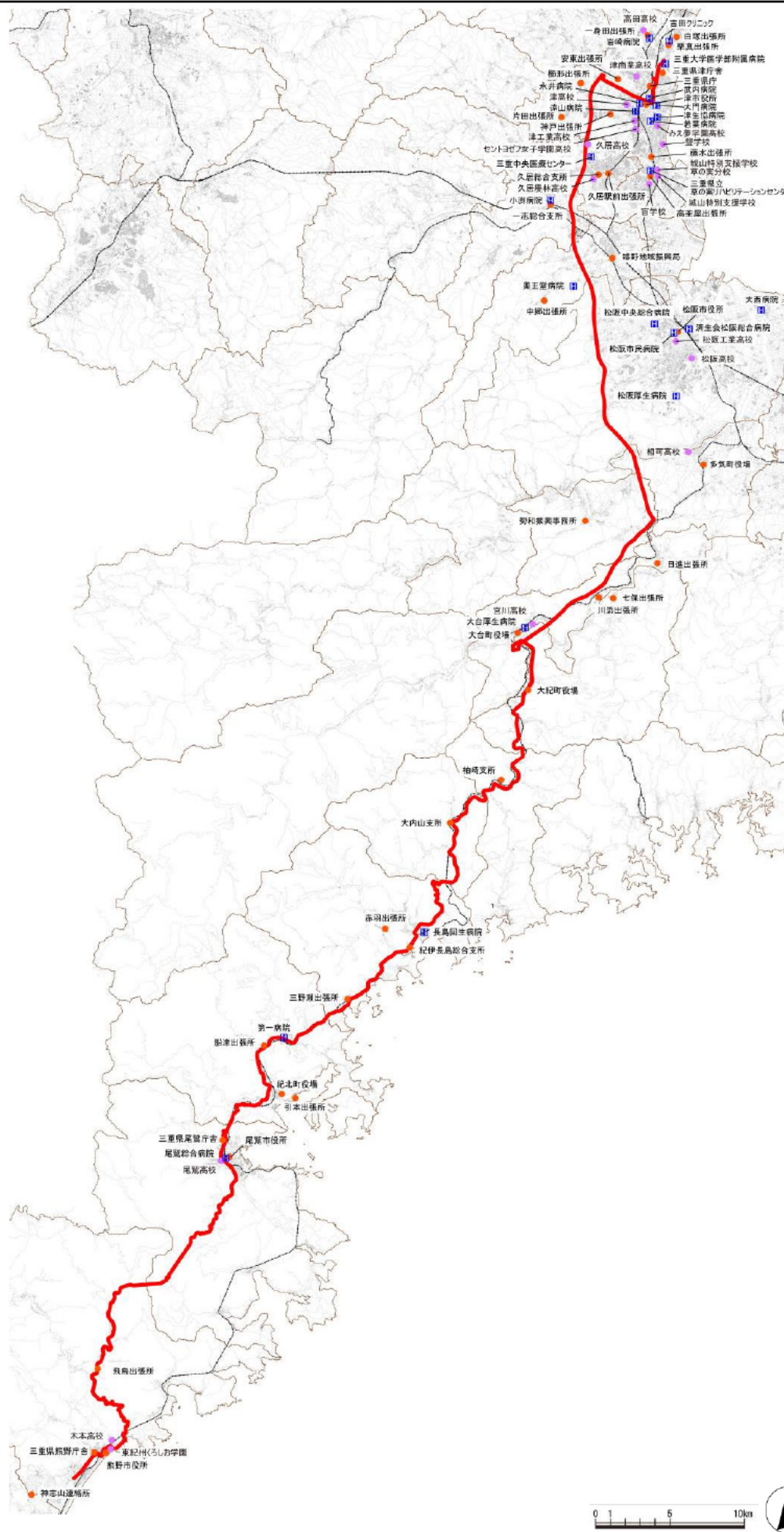
※3 平均乗車密度=人キロ÷実車キロ (H23.10月～11月のOD調査による)

地域名		東紀州	路線名		南紀特急																		
起点—経由地—終点			三交南紀—熊野市駅前—三重大学病院																				
通過市町村（H13. 3. 31 現在の市町村名）			熊野市—尾鷲市—海山町—紀伊長島町—大内山村—紀勢町—大宮町—津市																				
キロ程（km）		150.4	輸送量* <sup>1</sup> （人/日）		15.8																		
平均移動距離（km/人）		95.46	運行回数* <sup>2</sup> （回/日）		3.0																		
沿線施設	高校	木本高校、尾鷲高校、宮川高校 等																					
	病院（20床以上）	尾鷲総合病院、大門病院、三重大学医学部附属病院 等																					
	その他	三重県熊野庁舎、熊野市役所、尾鷲市役所、三重県尾鷲庁舎、紀北町役場、大紀町役場 等																					
平均乗車密度* <sup>3</sup> （人/便）		5.29																					
乗車人員平休比（平日/休日）		1.39	乗車ピーク率【時間帯】		平日 28%[6時台] 休日 33%[12時台]																		
路線の利用者特性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、熊野市から津市の三重大学病院を結ぶ非常にキロ程の長い路線であり、沿線に多くの高校や病院が立地している。沿線居住者の通勤や沿線に立地する病院への通院等で利用する人が多いと考えられる。</li> <li>・平日の目的構成は、通院が約3割、通勤、通学、業務がそれぞれ約1割、その他が約4割となっている。</li> </ul> <p style="text-align: center;">■ 目的別構成比（平日）</p> <table border="1"> <caption>目的別構成比（平日）</caption> <thead> <tr> <th>目的</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤</td> <td>13.2</td> </tr> <tr> <td>通学</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>通院</td> <td>26.3</td> </tr> <tr> <td>買物</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td>娯楽・社交・食事</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>観光</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>業務</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>36.8</td> </tr> </tbody> </table>				目的	割合 (%)	通勤	13.2	通学	10.5	通院	26.3	買物	2.6	娯楽・社交・食事	10.5	観光	0	業務	10.5	その他	36.8
目的	割合 (%)																						
通勤	13.2																						
通学	10.5																						
通院	26.3																						
買物	2.6																						
娯楽・社交・食事	10.5																						
観光	0																						
業務	10.5																						
その他	36.8																						
利用実態		<p style="text-align: center;">輸送量(人/日)</p> <p style="text-align: center;">92.0</p> <p style="text-align: center;">複数市町村をまたぐ移動の割合(%) 複数市町村をまたぐ移動人数 79人</p>																					

※1 輸送量=平均乗車密度[人キロ÷実車キロ]×運行回数

※2 運行回数は往復を1回カウント

バス  
路線図



※3 平均乗車密度=人キロ÷実車キロ (H23.10月~11月のOD調査による)

地域名		東紀州	路線名		尾鷲長島
起点—経由地—終点			尾鷲せぎやまホール前—国道相賀—長島駅前		
通過市町村（H13. 3. 31 現在の市町村名）			尾鷲市—海山町—紀伊長島町		
キロ程（km）		30.0	輸送量 <sup>※1</sup> （人/日）		13.0
平均移動距離（km/人）		9.20	運行回数 <sup>※2</sup> （回/日）		6.5
沿線施設	高校	尾鷲高校			
	病院（20床以上）	尾鷲総合病院、第一病院、長島回生病院			
	その他	三重県尾鷲庁舎、尾鷲市役所、紀北町役場、紀北町役場（船津出張所、三野瀬出張所、紀伊長島総合支所）			
平均乗車密度 <sup>※3</sup> （人/便）		2.01			
乗車人員平休比（平日/休日）		5.00	乗車ピーク率【時間帯】		平日 20%[10時台] 休日 41%[10時台]
路線の利用者特性		<ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線は、尾鷲市から紀伊長島駅を結ぶキロ程の長い路線であり沿線には高校や病院が立地している。沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する高校の生徒の通学、沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買物等で利用する人が多いと考えられる。</li> <li>平日の目的構成は、通院が約3割、通学が約2割、通勤及び買物が約1割となっている。</li> </ul> <p style="text-align: center;">■ 目的別構成比（平日）</p> <p style="text-align: center;">0%      20%      40%      60%      80%      100%</p> <p style="text-align: center;">■ 通勤 ■ 通学 ■ 通院 ■ 買物 ■ 娯楽・社交・食事 ■ 観光 ■ 業務 ■ その他</p>			
利用実態		<p style="text-align: center;">輸送量(人/日)</p> <p style="text-align: center;">運行回数(回/日)      平均乗車密度(人/便)</p> <p style="text-align: center;">13.0 6.5      2.01 64.0</p> <p style="text-align: center;">複数市町村をまたぐ移動の割合(%) 複数市町村をまたぐ移動人数 65人</p>			

※1 輸送量=平均乗車密度[人キロ÷実車キロ]×運行回数

※2 運行回数は往復を1回カウント

バス  
路線図



凡 例	
●	行政施設
■	病院
■	高校
—	対象路線

※3 平均乗車密度=人キロ÷実車キロ (H23.10月～11月のOD調査による)

地域名		東紀州	路線名	熊野飛鳥
起点—経由地—終点			三交南紀—熊野市駅前—大又大久保	
通過市町村（H13. 3. 31 現在の市町村名）			熊野市	
キロ程（km）		20.4	輸送量 <sup>※1</sup> （人/日）	0.4
平均移動距離（km/人）		4.18	運行回数 <sup>※2</sup> （回/日）	2.5
沿線施設	高校	木本高校、東紀州くろしお学園		
	病院（20床以上）	—		
	その他	三重県熊野庁舎、熊野市役所、熊野市役所（飛鳥出張所）		
平均乗車密度 <sup>※3</sup> （人/便）		0.16		
乗車人員平休比（平日/休日）		1.33	乗車ピーク率【時間帯】	平日 20%[10時台] 休日 35%[9時台]
路線の利用者特性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、熊野市中心部から熊野市駅を経由して、山間部を結ぶ路線であり、沿線に高校が立地している。沿線居住者の通勤等で利用する人が多いと考えられる。</li> <li>・平日の目的構成は、娯楽・社交・食事が5割、通勤が約3割となっている。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>■ 目的別構成比（平日）</p> <p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>25.0 50.0 25.0</p> <p>■ 通勤 ■ 通学 ■ 通院 ■ 買物 ■ 娯楽・社交・食事 ■ 観光 ■ 業務 ■ その他</p> <p>サンプル数 n=4</p> </div>		
利用実態		<div style="text-align: center;"> <p>輸送量(人/日)</p> <p>0.4 0.16 2.5 0.0 0</p> <p>運行回数(回/日) 平均乗車密度(人/便)</p> <p>複数市町村をまたぐ移動の割合(%) 複数市町村をまたぐ移動人数 0人</p> </div>		

※1 輸送量=平均乗車密度[人キロ÷実車キロ]×運行回数

※2 運行回数は往復を1回カウント

バス  
路線図



- 凡 例
- 行政施設
  - 病院
  - 高校
  - 対象路線

※3 平均乗車密度=人キロ÷実車キロ (H23.10月～11月のOD調査による)

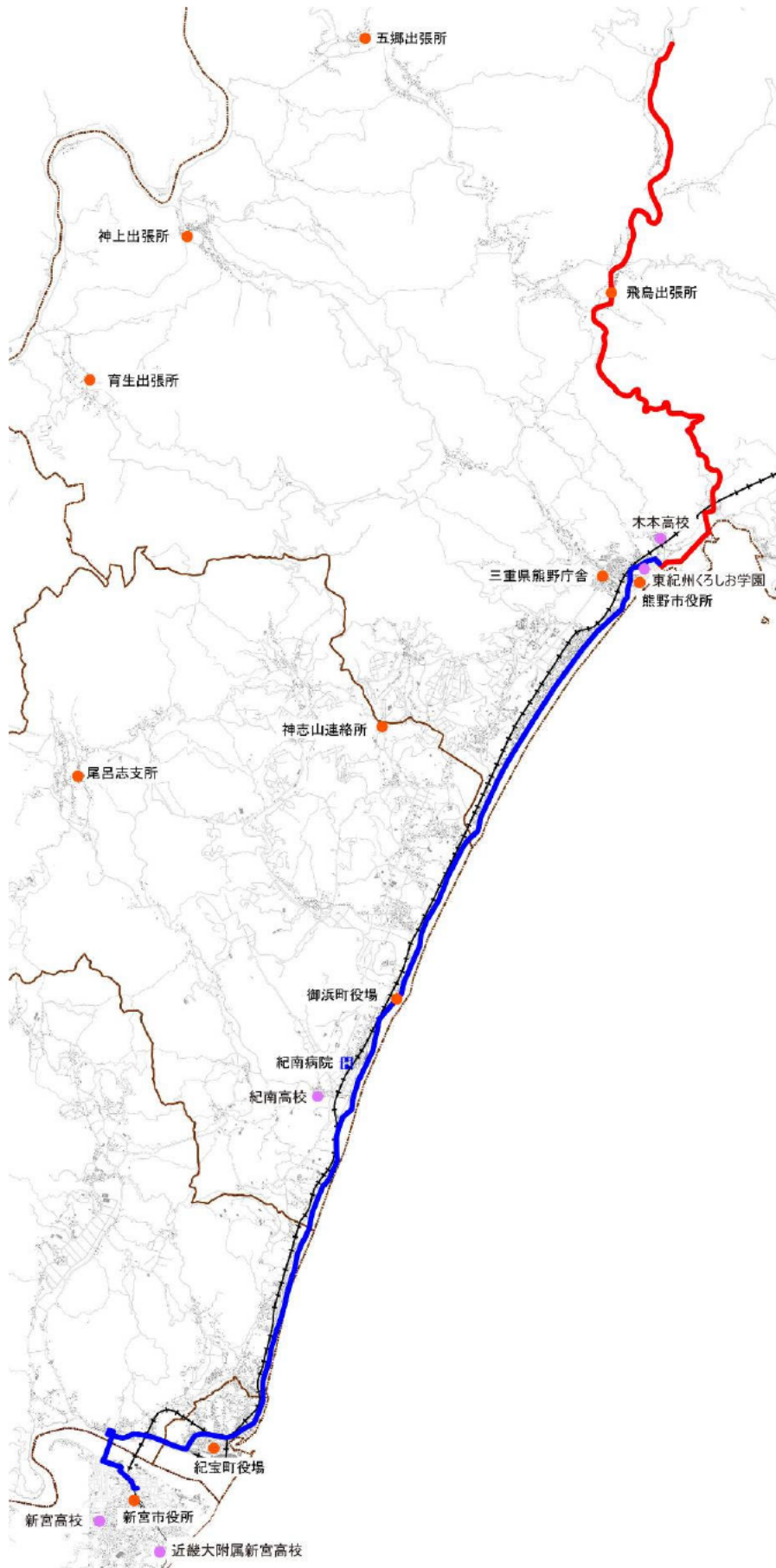


地域名		東紀州		路線名		熊野飛鳥																			
起点—経由地—終点				新町—大又大久保																					
通過市町村 (H13. 3. 31 現在の市町村名)				熊野市																					
キロ程 (km)		17.2		輸送量 <sup>※1</sup> (人/日)		16.5																			
平均移動距離 (km/人)		14.52		運行回数 <sup>※2</sup> (回/日)		2.5																			
沿線施設	高校	木本高校、東紀州くろしお学園																							
	病院 (20床以上)	—																							
	その他	三重県熊野庁舎、熊野市役所、熊野市役所 (飛鳥出張所)																							
平均乗車密度 <sup>※3</sup> (人/便)		6.60																							
乗車人員平休比 (平日/休日)		3.35		乗車ピーク率【時間帯】		平日 26%[8時台] 休日 35%[9時台]																			
路線の利用者特性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、熊野市中心部から山間部を結ぶ路線であり、沿線に高校が立地している。沿線居住者の通勤や沿線に立地する高校の生徒の通学等で利用する人が多いと考えられる。</li> <li>・平日の目的構成は、通学が約5割、通勤及び通院が約1割となっている。</li> </ul>																							
		<p style="text-align: center;">■ 目的別構成比 (平日)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目的</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤</td> <td>14.7</td> </tr> <tr> <td>通学</td> <td>52.9</td> </tr> <tr> <td>通院</td> <td>14.7</td> </tr> <tr> <td>買物</td> <td>11.8</td> </tr> <tr> <td>娯楽・社交・食事</td> <td>5.9</td> </tr> <tr> <td>観光</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>業務</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0.0</td> </tr> </tbody> </table>						目的	割合 (%)	通勤	14.7	通学	52.9	通院	14.7	買物	11.8	娯楽・社交・食事	5.9	観光	0.0	業務	0.0	その他	0.0
目的	割合 (%)																								
通勤	14.7																								
通学	52.9																								
通院	14.7																								
買物	11.8																								
娯楽・社交・食事	5.9																								
観光	0.0																								
業務	0.0																								
その他	0.0																								
利用実態		<p style="text-align: center;">     輸送量(人/日) 16.5      平均乗車密度(人/便) 6.60      運行回数(回/日) 2.5      移動の割合(%) 0.0   </p> <p style="text-align: center;">     複数市町村をまたぐ移動の割合(%)      複数市町村をまたぐ移動人数 0人   </p>																							

※1 輸送量=平均乗車密度[人キロ÷実車キロ]×運行回数

※2 運行回数は往復を1回カウント

バス  
路線図



- 凡例
- 行政施設
  - 病院
  - 高校
  - 対象路線



※3 平均乗車密度=人キロ÷実車キロ (H23.10月～11月のOD調査による)