

---

# 東紀州地域公共交通利便増進実施計画

---

令和6年6月

三重県・尾鷲市・熊野市・紀北町・御浜町・紀宝町

# 目次

1	地域公共交通利便増進実施計画について	1
(1)	計画の目的	1
(2)	計画の位置付け	2
(3)	計画の区域	2
(4)	計画の期間	2
2	地域公共交通利便増進実施計画策定の必要性	3
(1)	東紀州地域における問題点	3
(2)	東紀州地域公共交通利便増進実施計画の目標	3
(3)	東紀州地域における地域間幹線バスの概要と課題	3
(4)	利便増進事業の実施に係る全体像	8
3	利便増進事業として実施する事業	9
(1)	利便増進事業として位置付ける実施事業の概要	9
4	利便増進事業の効果	18
(1)	利便増進事業が東紀州地域全体にもたらす効果	18
(2)	実施事業がもたらす効果	18
5	地域公共交通利便増進事業について	29
(1)	地方公共団体による支援の内容	29
(2)	実施予定期間	30
(3)	地域公共交通利便増進事業に係る運行系統一覧	32
(4)	事業実施に必要な資金の額・調達方法	33

# 1 地域公共交通利便増進実施計画について

## (1) 計画の目的

三重県地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」という。）では、基本方針に基づいて実施される施策の一部に関して、「地域公共交通利便増進事業」として位置付けています。「東紀州地域公共交通利便増進実施計画」は、引き続き安全・安心な運送サービスを確保することを前提に、東紀州地域において実施する事業について具体的な取り組みを定めるものです。利便増進事業として位置付けることができる事業は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第13号で規定されており、国土交通省が公表している「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き別冊第4版（令和5年10月）」においては以下のとおり整理されています。

### 利便増進事業として位置付けることができる事業

イ 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

- (1) 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業又は国内一般旅客定期航路事業に係る路線等の編成の変更
- (2) 次に掲げる事業の転換又は道路運送法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送（自家用有償旅客運送者が行うものに限る。以下「自家用有償旅客運送」という。）から道路運送事業（一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業をいう。以下この（2）において同じ。）への転換
  - (i) 旅客鉄道事業又は旅客軌道事業から道路運送事業への転換
  - (ii) 一の種類の道路運送事業から他の種類の道路運送事業への転換
  - (iii) 一の種類の国内一般旅客定期航路事業等から他の種類の国内一般旅客定期航路事業等への転換
- (3) 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは運送の区域の変更

ロ 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

- ① 運賃又は料金の設定
- ② 運行回数又は運行時刻の設定
- ③ 共通乗車船券の発行

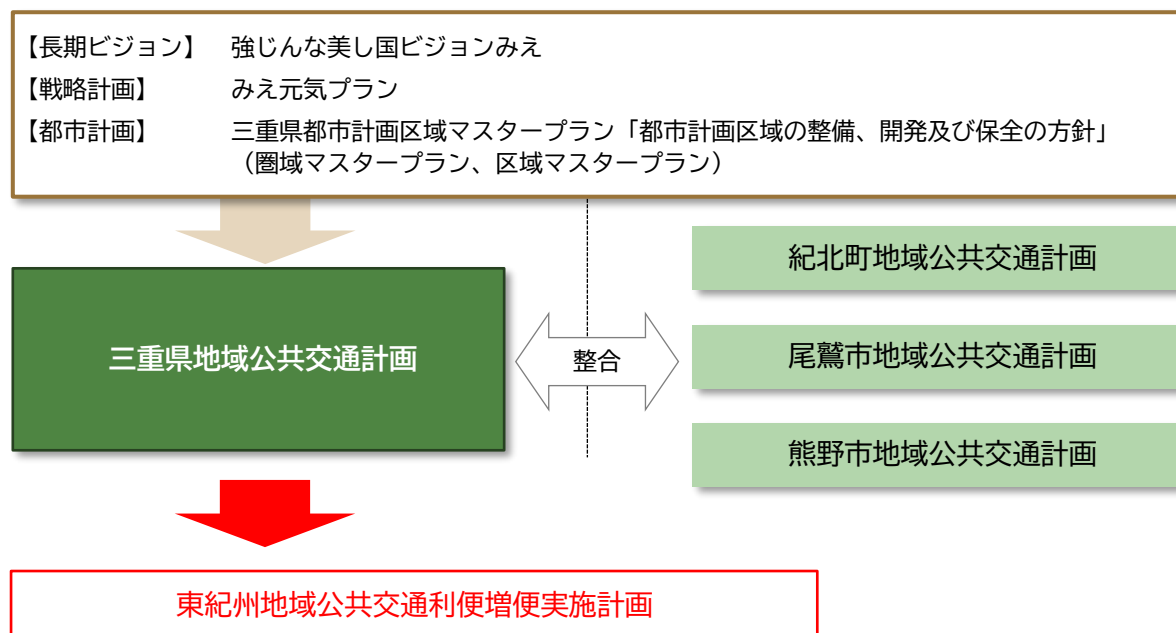
ハ イ又はロに掲げる事業と併せて行う以下の事業

- ①乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ②交通結節施設における乗降場の改善
- ③乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
- ⑤地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
- ⑥地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
- ⑦①から⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

## (2) 計画の位置付け

東紀州地域公共交通利便増進実施計画は、地域公共交通計画のめざす姿である「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」を実現するため、基本方針に基づく具体的な事業を定める実施計画とします。



## (3) 計画の区域

計画区域は、地域公共交通計画において区分される地域の内、東紀州地域（紀北町、尾鷲市、熊野市、御浜町、紀宝町）とします。なお、県民の越境移動や観光、経済活動の交流移動等を想定した上で、和歌山県との連携を検討します。

## (4) 計画の期間

計画期間は5年間（令和6年度～令和10年度）とします。

## 2 地域公共交通利便増進実施計画策定の必要性

### (1) 東紀州地域における問題点

#### ○問題点

東紀州地域の公共交通における主な問題点として下記が挙げられます。

#### ・利用者減少による地域間幹線バスの維持困難化

東紀州地域における地域間幹線バスの利用者数は、少子化の進展による通学利用の減少や、過疎化の進展による人口減少等の要因によって減少の一途をたどっています。利用者の減少によって、地域間幹線バスの収支が著しく悪化しており、バス事業者による路線の維持が極めて困難になりつつあります。また、収支が悪化する中、路線を維持するために減便を余儀なくされ、その結果、通院や買い物のための利用に係る利便性が低下し、利用者が逸走するという悪循環が発生しています。

#### ・高齢化による自家用車が運転できない人の増加

東紀州地域の高齢化率は県内においても特に高くなっています。高齢化によって自家用車が運転できない、または自家用車の運転に不安を感じる人が増えていくことが想定され、日常の移動手段としての公共交通、特に、三重県の東紀州圏域マスタープラン（平成30年3月策定）においても、東紀州地域における生活サービス施設が集積する「広域拠点」として位置付けられている、尾鷲駅周辺や熊野市駅周辺と、周辺地域を結ぶ地域間幹線バスの重要性が増しています。

### (2) 東紀州地域公共交通利便増進実施計画の目標

**地域間幹線バスが、人々の幅広い移動ニーズに対応した利便性と、将来にわたって維持していくことが可能な効率性が確保されている。**

高齢化によって、地域間幹線バスの重要性が増していますが、人口減少が進む中で地域間幹線バスを維持していくことが可能な利用者数を確保するためには、従来から利用の中心であった通学利用や通院利用の利便性を確保する一方で、利用目的の裾野を広げ、買い物や余暇活動等においても地域間幹線バスが利用されることが必要です。また、人口減少に伴って運転手不足も社会問題となる中で、将来にわたって地域間幹線バスを維持していくためには、運行面、費用面において一定の効率性が確保されることが必要です。

### (3) 東紀州地域における地域間幹線バスの概要と課題

#### ①東紀州地域を運行する地域間幹線バスの概要

##### (1) 島勝線の概要

尾鷲市中心部と紀北町島勝浦地区を結ぶ路線であり、尾鷲市の須賀利地区や紀北町島勝浦地区から、尾鷲高校への通学、尾鷲市総合病院への通院、尾鷲市中心市街への買い物等に利用される重要な路線です。

##### (2) 尾鷲長島線の概要

尾鷲市中心部と「紀伊長島駅前」停留所を結ぶ路線であり、紀北町内から尾鷲高校への通学、尾鷲市総合病院への通院、尾鷲市中心市街への買い物等に利用される重要な路線です。

### (3) 熊野新宮 (A) 線の概要

熊野市の中心部より、御浜町、紀宝町を經由して和歌山県新宮市までを結ぶ路線であり、熊野市中心部から、紀南高校への通学、紀南病院への通院のための利用があるほか、御浜町や紀宝町から熊野市内、新宮市内への移動のための利用もある重要な路線です。

### (4) 熊野新宮 (B) 線の概要

熊野市の飛鳥地区から、熊野市中心部を經由して和歌山県新宮市まで結ぶ路線であり、飛鳥地区から熊野市中心市街地への通学、通院、買い物等の移動を担うほか、紀南高校への通学、紀南病院への通院のための移動も担う重要な路線です。

## ②目標を達成するための課題

### (1) 島勝線・尾鷲長島線における課題

#### ○海山バスセンター以南における路線の重複

島勝線と尾鷲長島線は、瀬木山～海山バスセンター間においては発着する停留所が同じであり、なおかつ運行時間帯も偏在して非効率的な運行となっているほか、紀北町内方面への利用者にとっては乗り間違えの恐れがあり、利用しづらくなっています。

#### 【島勝線と尾鷲長島線の運行時間帯（「尾鷲市病院前」停留所の平日時刻表）】

	瀬木山行	紀北町内行
6	9分差	
7	57	18 (紀)
8	6 57	28 (紀) ⇔ 48 (島)
9		20分差
10	7 ⇔ 21	38 (紀)
11	14分差	48 (島) ⇔ 58 (紀)
12	12	10分差
13	21 ⇔ 42	48 (島)
14	21分差	8 (紀) 20分差
15	21 ⇔ 42	43 (紀) ⇔ 48 (島)
16	21分差	5分差
17	21	28 (紀) ⇔ 48 (島)
18	32	20分差

※紀伊長島駅前行… (紀) 島勝行… (島)

## (2) 島勝線における課題

### ○相賀地区中心部へのアクセス性の向上

島勝線は、尾鷲市の須賀利地区や紀北町島勝浦地区の住民が利用の中心となっています。しかしながら、これらの地区の住民の主要生活拠点の1つである紀北町相賀地区においては、主要な商業施設や医療機関から最寄停留所までおよそ400m前後の距離があることから、特に通院や、買い物後に荷物を抱えての移動については負担が大きいため、通院や買い物には利用しづらくなっています。





### (3) 熊野新宮 (A) 線、熊野新宮 (B) 線における課題

#### ①運行経路と移動需要との不一致

熊野新宮 (A) 線と熊野新宮 (B) 線は熊野市中心部から新宮市内に至るまで路線が重複しています。しかしながら、熊野新宮 (B) の主な利用者層である飛鳥地区住民の熊野市中心部以南への移動利用は通学時間帯を除くと僅かである一方、飛鳥地区の住民の主要な用務先である熊野市内の主要商業施設や医療機関等の沿線には乗り入れていないため、現状、移動需要に合った運行経路とはいえない状況となっています。





## ②紀南病院の最寄停留所の待合環境の改善

熊野新宮（A）線と熊野新宮（B）線は紀南病院への通院利用を担っていて、「紀南病院前」停留所が最寄りの停留所になっています。しかしながら、下り方面の停留所は上屋がないため、雨天時や夏場にバスを待つことが大きな負担となるほか、海沿いに位置し、強風が吹くことも珍しくないことから、待合環境は良いとはいえない状況となっています。また、下り方面の停留所を利用するには横断歩道を渡る必要があり、高齢者等にとっては通院のために利用することが難しくなっています。

### ○紀南病院周辺

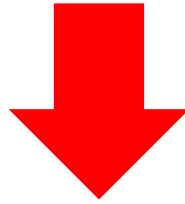
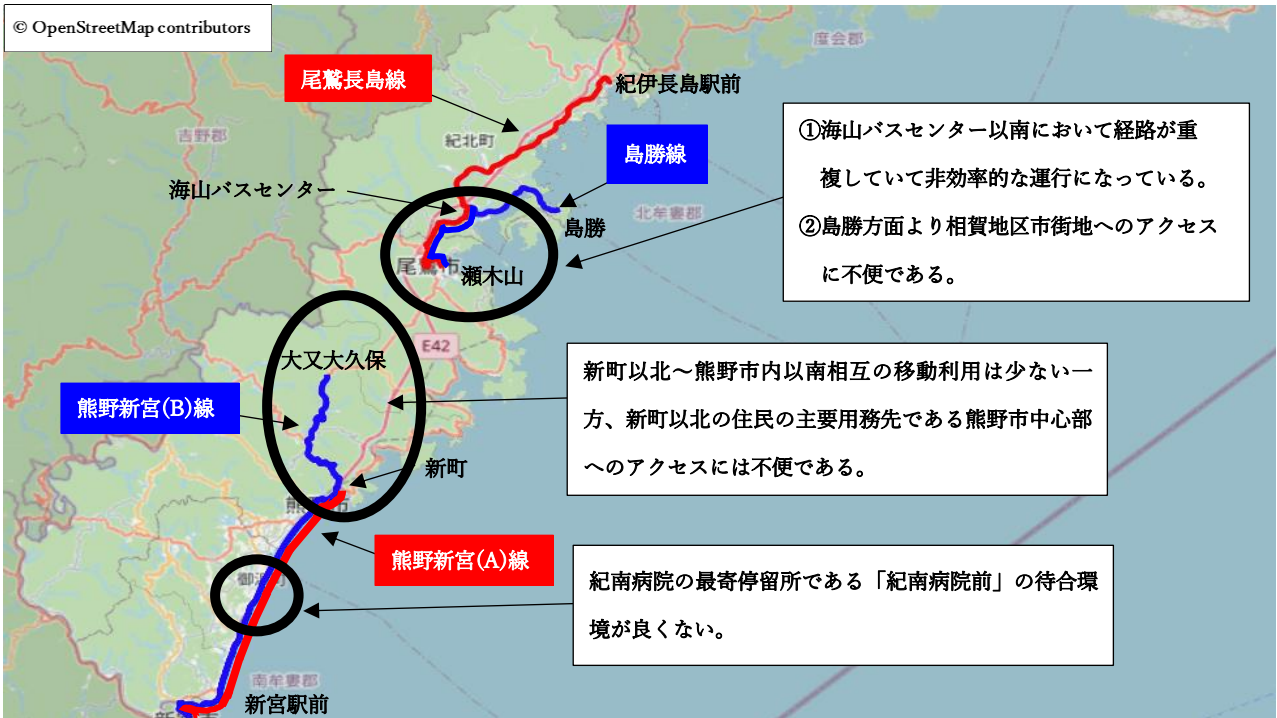


### ○「紀南病院前」(下り) 付近の現地写真

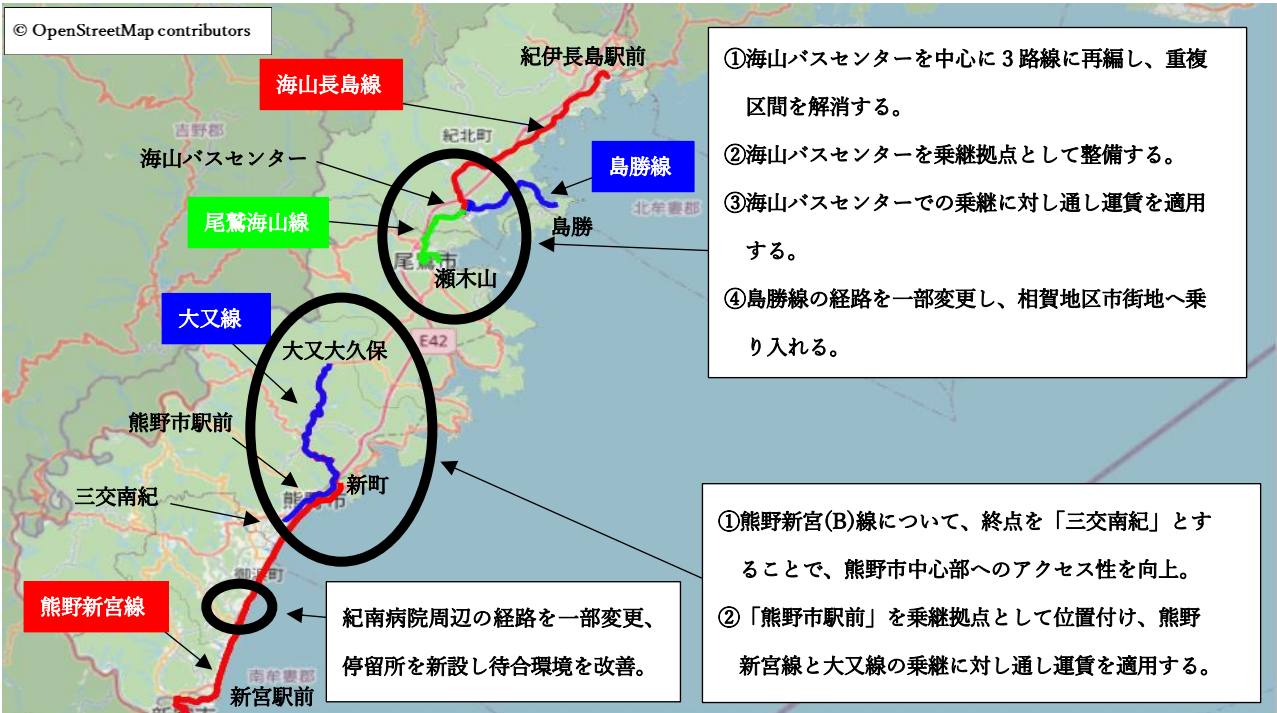


## (4) 利便増進事業の実施に係る全体像

### 【利便増進事業実施前】



### 【利便増進事業の全体像】



### 3 利便増進事業として実施する事業

#### (1) 利便増進事業として位置付ける実施事業の概要

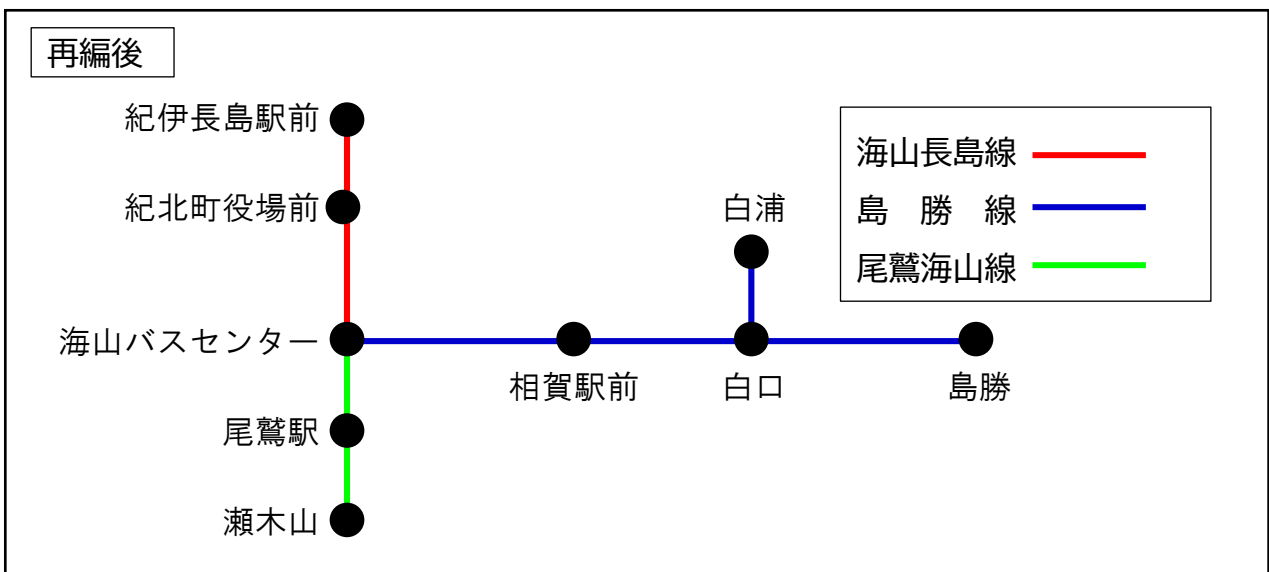
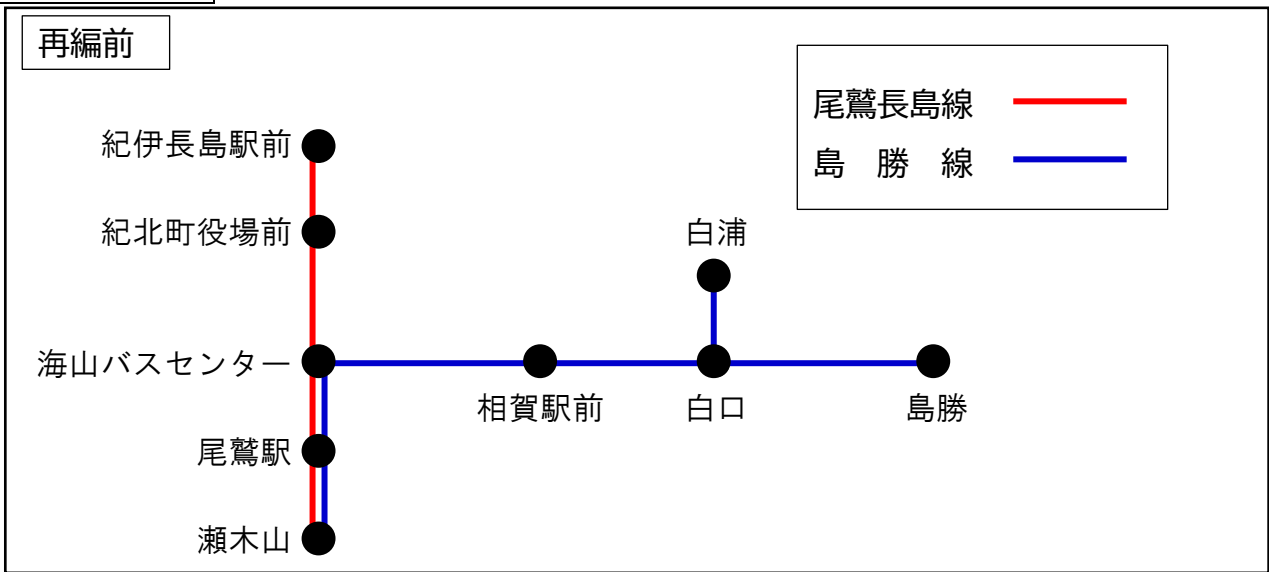
利便増進事業として位置付ける実施事業は次のとおりです。

#### 【実施する利便増進事業の一覧】

実施する事業	実施主体	地域公共交通計画との関連	分類
1. 地域間幹線系統（島勝線・尾鷲長島線）の再編	三重交通(株) 三重県 尾鷲市 紀北町	2-2 地域間幹線バスの維持・確保	イ(1)
2. 地域間幹線系統（熊野新宮(A)線・熊野新宮(B)線）の再編	三重交通(株) 三重県 熊野市 御浜町 紀宝町	2-2 地域間幹線バスの維持・確保	イ(1)
3. 島勝線の商業施設沿線への乗り入れ	三重交通(株) 三重県 紀北町	1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用	イ(1)
4. 大又線の商業施設沿線への乗り入れ	三重交通(株) 三重県 熊野市	1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用	イ(1)
5. 熊野新宮線の運行ルート変更	三重交通(株) 三重県 熊野市 御浜町 紀宝町	1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用	イ(1)
6. 海山バスセンターの整備	三重交通(株) 三重県 紀北町	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進	ハ②
7. 通し運賃の適用	三重交通(株)	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進	□①
8. 時刻表の作成	尾鷲市 熊野市 紀北町 紀宝町	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進	ハ③

1. 地域間幹線系統（島勝線・尾鷲長島線）の再編	
概要	島勝線と尾鷲長島線の2路線について、重複区間が存在しダイヤが偏在していることに対し、路線の再編を行い、「海山長島線」、「島勝線」、「尾鷲海山線」の3路線とすることで、重複区間、ダイヤ偏在の解消による運行効率化、利便性向上を図ります。
実施主体	三重交通(株)、三重県、尾鷲市、紀北町
利便増進事業としての分類	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更【イ(1)】
三重県地域公共交通計画との関連	2-2 地域間幹線バスの維持・確保 (P67)

再編のイメージ



路線再編を実施する対象路線

(旧)

尾鷲長島線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	尾鷲駅、古里
	キロ程	30.4km
	便数	6.6回/日

島勝線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	尾鷲駅、白浦
	キロ程	24.4km
	便数	4.8回/日

分割

統合

分割

(新)

海山長島線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	古里
	キロ程	20.3km
	便数	7.1回/日

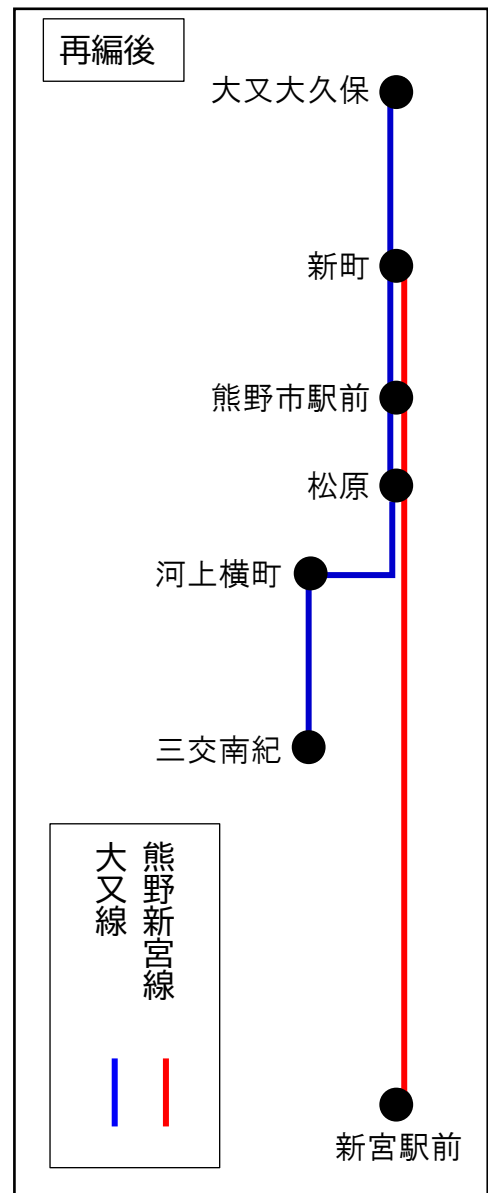
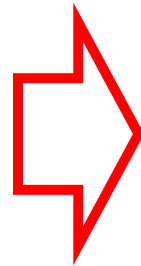
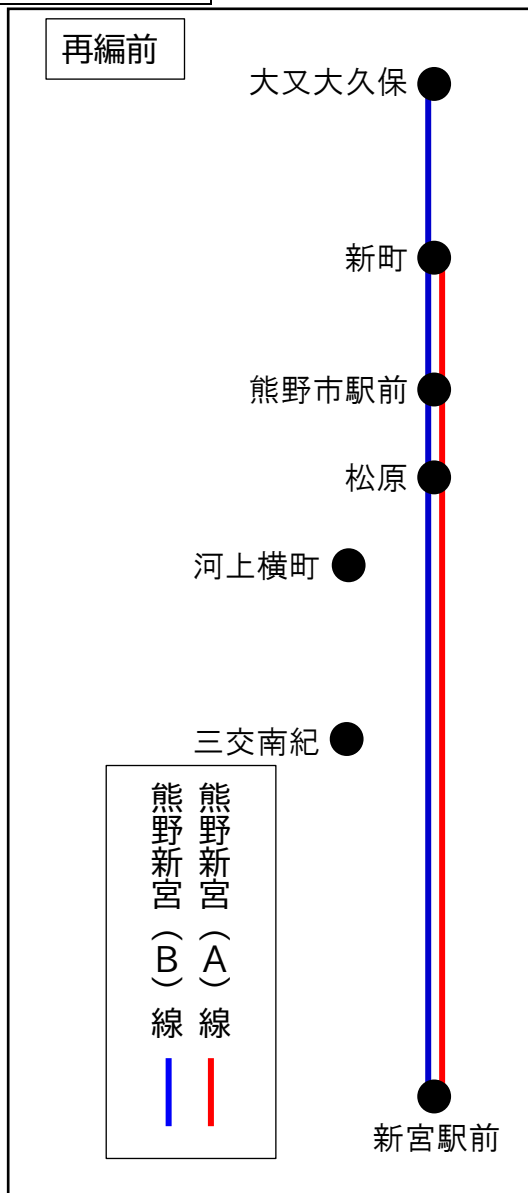
尾鷲海山線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	尾鷲駅
	キロ程	10.1km
	便数	9.9回/日

島勝線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	プライスカット、白浦
	キロ程	15.3km
	便数	6.6回/日



2. 地域間幹線系統（熊野新宮（A）線、熊野新宮（B）線）の再編	
概要	熊野新宮（B）線について、大又大久保～熊野市内間を結ぶ「大又線」と、熊野市内～新宮駅前間に路線を分割します。大又線の終点は三交南紀、一部の便は熊野市駅前とします。熊野市内～新宮駅前間は熊野新宮（A）線へ統合し、熊野新宮（A）線を「熊野新宮線」と改称します。「熊野市駅前」を熊野新宮線と大又線の乗継拠点として位置付けます。
実施主体	三重交通(株)、三重県、熊野市、御浜町、紀宝町
利便増進事業としての分類	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更【イ（1）】
三重県地域公共交通計画との関連	2-2 地域間幹線バスの維持・確保（P67）

### 再編のイメージ





# 路線再編を実施する対象路線

(旧)

熊野新宮(A)線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	熊野市駅前、阿田和
	キロ程	25.4km
	便数	9.1回/日

熊野新宮(B)線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	大泊、熊野市駅前、阿田和
	キロ程	41.1km
	便数	4.3回/日



本線と支線への分割

(新)

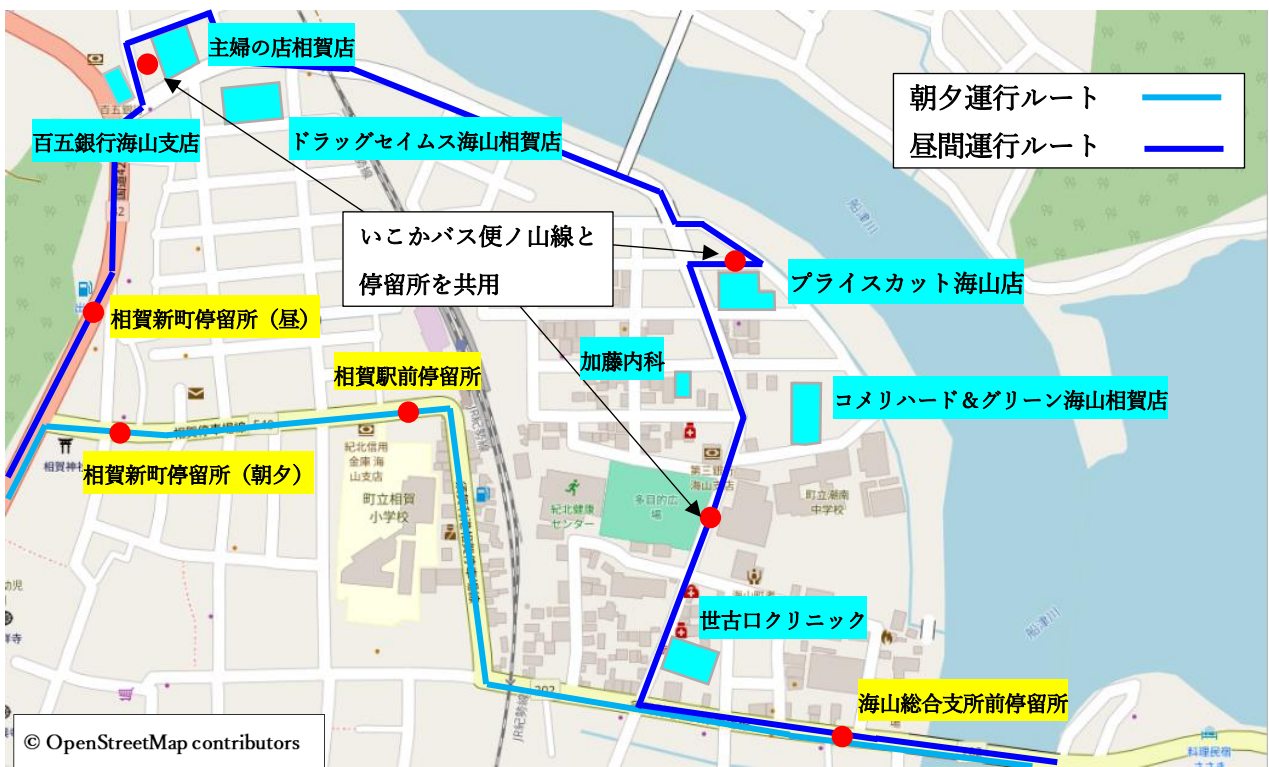
熊野新宮線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	熊野市駅前、阿田和
	キロ程	24.5km
	便数	10.6回/日

大又線	運行事業者	三重交通(株)
	主な経由地	大泊
	キロ程	17.2km
	便数	4.6回/日

統合

3. 島勝線の商業施設沿線への乗り入れ	
概要	島勝線について、紀北町相賀地区に所在する商業施設や医療機関と停留所が離れていて買い物や通院に不便であるとの声に対応するため、10時～16時頃の本線の運行ルートを変更し、商業施設等の沿線を通るように一部変更し、紀北町のコミュニティバスである「いこかバス便ノ山線」と商業施設近くの停留所を共用することで、買い物・通院利用の利便性向上を図ります。なお、現在運行に使用している車両では、商業施設近くの停留所に停車できないため、現在の車両より小型の車両に転換します。
実施主体	三重交通(株)、三重県、紀北町
利便増進事業としての分類	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更【イ(1)】
三重県地域公共交通計画との関連	1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用(P60)

### 紀北町相賀地区運行経路変更





5. 熊野新宮線の運行ルート変更	
概要	熊野新宮線における、平日の 9～14 時台の便の運行ルートの一部を変更し、上屋やベンチがあり、熊野市バスや紀宝町町民バスが乗り入れている「町民サービスセンター」停留所に乗り入れし、紀南病院巡回バスと接続することで、待合環境の改善を通して通院利用に係る利便性の向上を図ります。
実施主体	三重交通(株)、三重県、熊野市、御浜町、紀宝町
利便増進事業としての分類	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更 【イ(1)】
三重県地域公共交通計画との関連	1-3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用(P60)

### 熊野新宮線の運行ルート変更



6. 海山バスセンターの整備	
概要	路線再編によって海山長島線、尾鷲海山線、島勝線の乗り継ぎ拠点として海山バスセンターの重要性が増すことを踏まえ、海山バスセンターの待合所を整備することで、乗り継ぎ環境の向上を図ります。
実施主体	三重交通(株)、三重県、紀北町
利便増進事業としての分類	交通結節施設における乗降場の改善【ハ②】
三重県地域公共交通計画との関連	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進 (P69)

7. 通し運賃の適用	
概要	尾鷲長島線と島勝線、熊野新宮(A)線と熊野新宮(B)線の再編によって乗り継ぎの必要性が発生することについて、海山バスセンターや熊野市駅前での乗り継ぎに対して通し運賃を適用することで、乗り継ぎによる利用者の運賃負担増を防ぎます。
実施主体	三重交通(株)
利便増進事業としての分類	運賃又は料金の設定【ロ①】
三重県地域公共交通計画との関連	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進 (P69)

8. 時刻表の作成	
概要	路線再編について利用者に周知し、鉄道やコミュニティバスとの乗り継ぎ利用を促進するため、沿線市町において作成している時刻表を刷新します。
実施主体	尾鷲市、熊野市、紀北町、紀宝町
利便増進事業としての分類	乗継ぎに関する分かりやすい情報提供【ハ③】
三重県地域公共交通計画との関連	2-4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進 (P69)



## 4 利便増進事業の効果

### (1)利便増進事業が東紀州地域全体にもたらす効果

広域拠点と周辺地域との結びつきが強化され東紀州地域全体が活性化する

三重県の東紀州圏域マスタープラン（平成30年3月策定）においては、東紀州地域における広域拠点として尾鷲駅（尾鷲市役所）周辺と熊野市駅（熊野市役所）周辺の2地区が位置付けられています。両地区には大型商業施設や医療機関、高等学校が所在し東紀州地域の住民の日常生活を幅広く支えているほか、尾鷲駅と熊野市駅は共に特急列車や高速バスの発着拠点にもなっていることから東紀州地域と地域外とを結ぶ玄関口の役割も担っています。

この背景から、今後も地域の暮らしを支え、交流の活発化やにぎわいの創出などを図るため、この両地区と周辺地域とを結ぶ役割を担う尾鷲長島線、島勝線、熊野新宮線が持続可能となるよう、路線の再編と利便性向上を実施することで、「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」を目指します。

### (2)実施事業がもたらす効果

実施事業がもたらす具体的な効果は以下の通りです。

#### ①地域間幹線系統（島勝線・尾鷲長島線）の再編による効果

##### ・運行経路重複の解消

島勝線と尾鷲長島線について路線再編を実施し、尾鷲海山線、海山長島線、島勝線の3路線に再編することで運行経路の重複を解消し、運行を効率化することができ、一定のサービス水準を確保しつつ持続可能な地域交通の維持につながります。

「尾鷲市病院前」時刻表（再編前）

	瀬木山行	紀北町内行
6		
7	57	18
8	6 57	28 48
9		
10	7 21	38
11		48 58
12	12	
13	21 42	48
14		8
15	21 42	43 48
16		
17	21	28 48
18	32	



「尾鷲市病院前」時刻表（再編後）

	瀬木山行	紀北町内行
6	54	
7	58	17
8	2 58	27 42
9		
10	20	27
11		
12	8	2
13	48	47
14		7
15	43	42
16		
17	22	27 47
18	33	56

※ ■ はダイヤの重複が解消された時間帯



・海山バスセンター～瀬木山間（尾鷲海山線）の朝・夜間における増便

路線を再編することで、海山バスセンター～瀬木山間について、6～7時台に瀬木山方面へ向かう便と、18～19時台に海山バスセンターへ向かう便を増やすことができます。

6～7時台に瀬木山方面へ向かう便が新設されることで、海山地区の住民が尾鷲市内に1時間早く向かうことができるようになるほか、7:07尾鷲駅発名古屋行の特急列車に乗り継ぐことができるようになります。

18～19時台に海山バスセンターへ向かう便が新設されることで、海山地区在住の尾鷲高校の生徒が帰宅時間を1時間後ろ倒しすることができるようになります。

「尾鷲市病院前」平日時刻表（再編前）

	瀬木山行	紀北町内行
6		
7	57	18
8	6 57	28 48
9		
10	7 21	38
11		48 58
12	12	
13	21 42	48
14		8
15	21 42	43 48
16		
17	21	28 48
18	32	



「尾鷲市病院前」平日時刻表（再編後）

	瀬木山行	紀北町内行
6	54	
7	58	17
8	2 58	27 42
9		
10	20	27
11		
12	8	2
13	48	47
14		7
15	43	42
16		
17	22	27 47
18	33	56

※      は運行が増えた時間帯

・海山バスセンター～島勝間（島勝線）における増便

路線を再編することで、海山バスセンター～島勝間について、10～11時台に島勝へ向かう便と、11時台に海山バスセンターへ向かう便を増やすことができます。

10～11時台に島勝へ向かう便が新設されることで、島勝浦地区の住民が尾鷲市内や相賀地区で早めに予定を終えた場合に、1時間前倒しで帰宅することができるようになります。

11時台に海山バスセンターへ向かう便が新設されることで、海山バスセンターにて12時台の瀬木山行に乗り継ぐことで、尾鷲市内での13時台の用務に向かうことが可能となります。

「海山総合支所前」時刻表（再編前）

	海山バスセンター行	島勝行
6		48
7	51	
8		
9		3
10	6	
11		
12		3
13	6	
14		3
15	6	
16		3
17	6	
18		3
19	1	



「海山総合支所前」時刻表（再編後）

	海山バスセンター行	島勝行
6		43
7	46	
8		58
9	59	
10		48
11	47	
12		23
13	27	
14		5
15	22	
16		3
17	6	
18		3
19	1	

※ ■ は運行が増えた時間帯

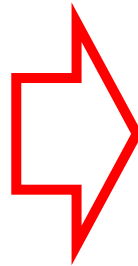
・海山バスセンター～紀伊長島駅前間（海山長島線）における増便

路線を再編することで、海山バスセンター～紀伊長島駅前間について、6～7時台に紀伊長島駅前方面へ向かう便を増やすことができます。

6～7時台に紀伊長島駅前方面へ向かう便が新設されることで、海山地区の住民が東長島地区に1時間早く向かうことができるようになるほか、7:29 紀伊長島駅発名古屋行の特急列車に乗り継ぐことができるようになります。

「三浦」時刻表（再編前）

	海山バスセンター行	紀伊長島駅前行
6		
7	29	46
8	29	56
9	39	
10		
11	44	6
12		26
13	14	
14		36
15	14	
16		11
17		56
18	4	



「三浦」時刻表（再編後）

	海山バスセンター行	紀伊長島駅前行
6		58
7	29	46
8	29	56
9	51	
10		56
11	39	
12		31
13	19	
14		36
15	14	
16		11
17		56
18	4	

②地域間幹線系統（熊野新宮（A）線、熊野新宮（B）線）の再編による効果

・大又大久保～熊野市駅前間（大又線）における移動需要に合った時間帯の運行

熊野新宮（B）線の主な利用者である飛鳥地区住民の移動需要は、午前中は通学、通院、買い物のために熊野市市街地方面に向かう人がほとんどであり、午後からは、午後の用務のために熊野市市街地へ向かう人と、午前中に用務を終えて熊野市市街地から大又大久保方面へ向かう人が混在し、夕方は熊野市市街地から帰宅するために大又大久保方面へ向かう人がほとんどであるという傾向があります。

路線を再編し、路線のキロ程が短い大又線（大又大久保～熊野市駅前・三交南紀）を新設することで、沿線住民の移動需要に合ったダイヤ編成にすることができます。

「紀伊佐田」時刻表（再編前）

	大又大久保行	新宮駅（熊野市駅前）行
6		
7		58
8		
9	22	13
10		
11	22	
12		13
13		
14	37	
15		
16	37	
17	37	13
18		13

「紀伊佐田」時刻表（再編後）

	大又大久保行	熊野市市街地行
6		
7		58
8	22	
9	22 44	23
10		
11		9
12		
13	24	
14	9	31
15		
16		
17	37	
18		13



午前中に熊野市市街地で用務を済ませた人が1時間前倒して帰宅することができるようになる。

午後からの協立医院の受診等、午後の遅め用務のために熊野市市街地へ向かうことができるようになる。

### ③島勝線の商業施設沿線への乗り入れによる効果

- ・買い物や通院のための利便性の向上

島勝線が相賀地区中心部の停留所に乗り入れることで、停留所と商業施設や医療機関との距離が大幅に短くなり買い物や受診のための時間が確保されるほか、移動する距離が短くなることから買い物後の移動や通院のための負担が少なくなり、買い物や通院のための利便性が大きく向上します。

#### 相賀地区内の主要商業施設と最寄停留所との距離（乗り入れ実施後）



#### ④大又線の商業施設沿線への乗り入れによる効果

- ・買い物や通院のための利便性の向上

大又線を熊野市中心部の商業施設付近にある河上横町停留所に乗り入れることで、停留所と商業施設や医療機関との距離が短くなり、買い物や受診のための時間が確保されるほか、買い物後の荷物を抱えて移動する距離も短くなることから買い物や通院のための利便性が向上します。

#### 熊野市内の主要商業施設・医療機関と最寄停留所との距離（乗り入れ実施後）





## ⑤熊野新宮線の運行ルート変更による効果

### ・通院のための利便性の向上

熊野新宮線について、紀南病院周辺の運行ルートを変更し、町民サービスセンター停留所に乗り入れて同停留所で紀南病院の無料送迎バスである紀南病院巡回バスに接続することで、通院のための利便性が向上します。従来の紀南病院の最寄りの停留所である紀南病院前停留所は上屋がなく、夏場や悪天候時にバスを待つことが利用者にとって負担となっていました。上屋がある町民サービスセンター停留所を乗継拠点とすることで、利用者がバスを待つ負担を大幅に軽減することができるほか、町民サービスセンター停留所は商業施設と隣接しているため、バスを待つ間に買い物をすることができるようになり、利便性が向上します。

町民サービスセンター停留所の現地写真（令和6年2月時点）上屋がありベンチや駐輪場が設置されている。



## ⑥海山バスセンターの整備による効果

- ・乗り継ぎ利便性の向上を通じた交通ネットワークの強化

海山バスセンターには現在も待合所が設置されていますがあまり広くなく、今後、海山バスセンターが乗り継ぎ拠点としての重要性が増していく中で待合所の整備が必要です。現在の待合所を増築することは構造上困難であることから、敷地内に新たに待合所を新築します。

待合所では、無線 LAN に接続して無料でインターネットを使えるようにするほか、学生のための自習スペースを設けることで、待合環境の大幅な向上が期待されます。待合環境の向上によって、尾鷲海山線、海山長島線、島勝線に加え、紀北町のコミュニティバスである「いこかバス便ノ山線」や、紀北町のおでかけ応援サービス「えがお」を待つための利便性が向上することで、交通ネットワークが強化されることが期待されます。

## ⑦通し運賃の適用による効果

- ・路線の再編によって初乗り運賃の二度払いの発生を防ぐことによる利便性の維持

路線の再編によって様々な効果が期待される一方で、路線を再編したことで従来は必要がなかった乗り継ぎが発生することになります。利用者の運賃負担がこれまでより増加することがないように、路線の再編によって新たに乗り継ぎが発生する海山バスセンター停留所における尾鷲海山線と海山長島線、尾鷲海山線と島勝線の乗り継ぎ、熊野市駅前停留所における熊野新宮線と大又線の乗り継ぎに対して通し運賃を適用することで利便性を維持します。

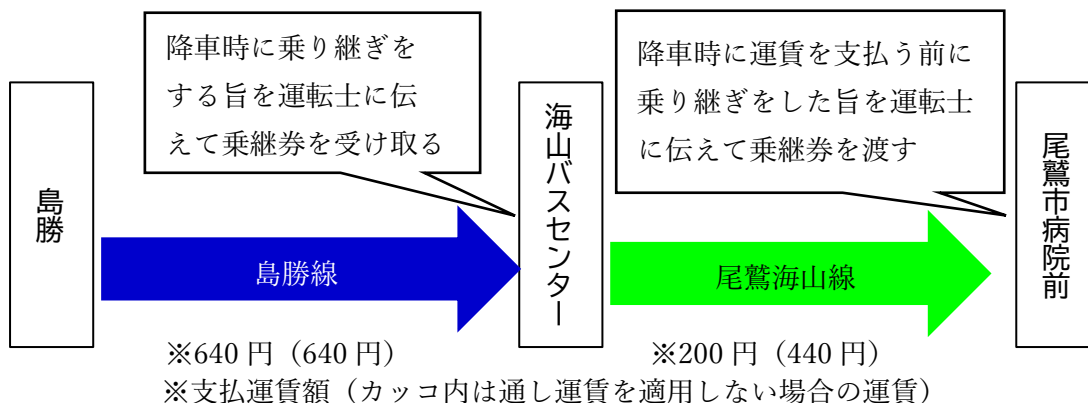
### 通し運賃の適用の有無による運賃の差額

乗車区間 (例)	再編前	再編後	通し運賃 なし	通し運賃 あり	差額
尾鷲市病院前 ↓ 島 勝	島勝線	尾鷲海山線 ↓ 島 勝 線	1,080 円	840 円	240 円
尾鷲市病院前 ↓ 紀伊長島駅前	尾鷲長島線	尾鷲海山線 ↓ 海山長島線	1,320 円	1,100 円	220 円
大又大久保 ↓ 紀南病院前	熊野新宮(B)線	大 又 線 ↓ 熊野新宮線	1,440 円	1,140 円	300 円

### 【通し運賃の運用方法について】

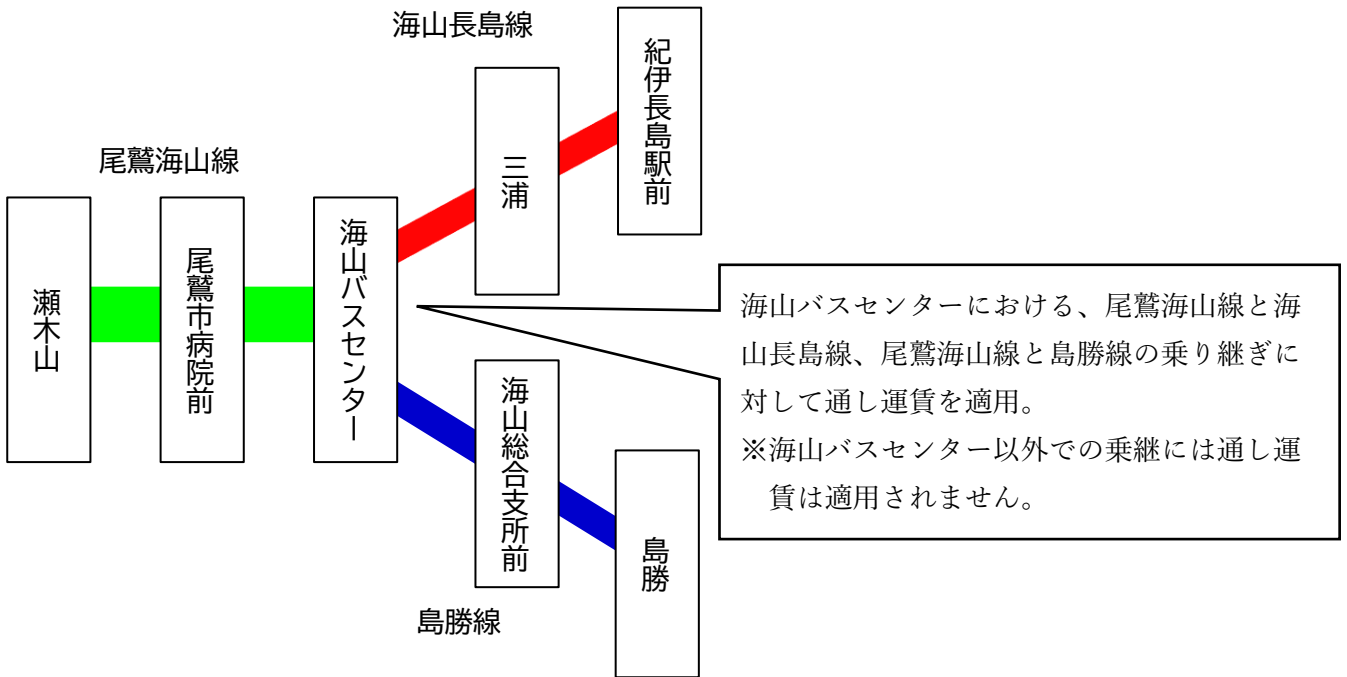
始めに乗車した便を降車する際に、運転士に対し乗り継ぎをする旨を申告して「乗継券」を受け取り、乗り継いだ便を降車する際に乗継券を運転士に手渡した上で運賃精算を行うことで実施します。

例：島勝から海山バスセンターで乗り継いで尾鷲市病院前へ行く場合

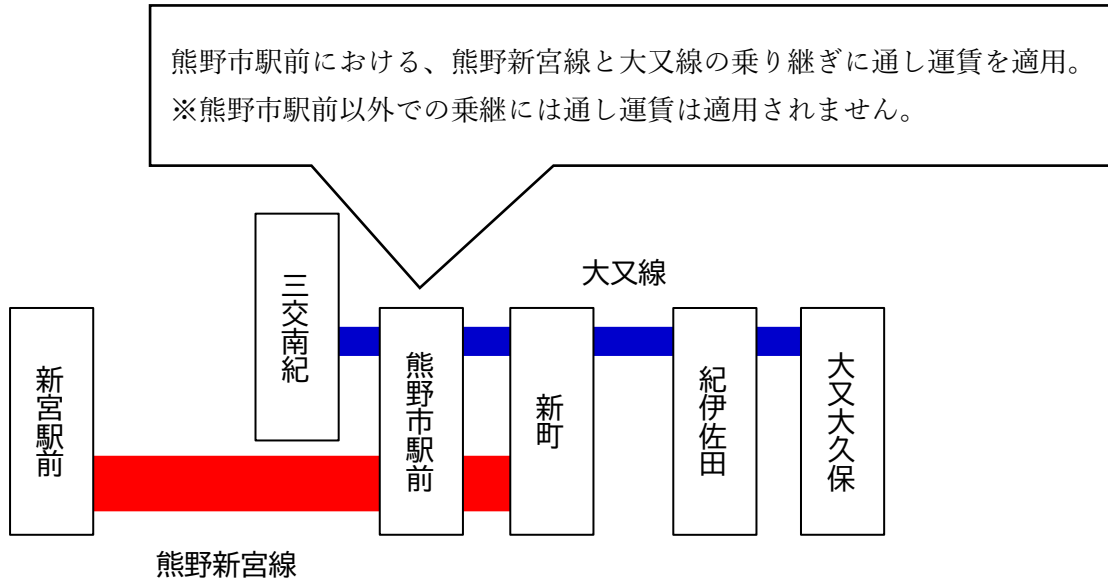


【通し運賃を適用する区間】

- ・尾鷲海山線、海山長島線、島勝線における通し運賃について



- ・熊野新宮線、大又線における通し運賃について



## ⑧時刻表の作成による効果

- ・利用者が路線の再編後も安心してバスを利用できる

路線の再編によって、再編前から利用していた人にとってはバスの使い勝手が大きく変わってしまいます。路線の再編後も引き続き安心してバスを利用できるよう、時刻表を刷新することを通して路線再編の周知を実施します。

## 5 地域公共交通利便増進事業について

### (1) 地方公共団体による支援の内容

利便増進事業に関する三重県及び沿線市町の支援は以下の通りです。

#### ①運行費の支援

収支状況が厳しい尾鷲海山線、海山長島線、島勝線、熊野新宮線、大又線を維持していくため、運行事業者における運行経費に対し支援を行います。

#### ②バス施設の整備

バスの利用環境を向上させ、バスの利用者増加に繋げるため、バス施設の整備に係る費用について支援を行います。

#### ③路線再編や運行ルートの変更に係る周知啓発

路線再編や運行ルートの変更について、ホームページや広報紙を活用し広く周知を行います。また、県・市町の協議会や地域別ワーキンググループといった場を活用し、周知啓発の手法について、継続的なブラッシュアップを行います。

#### ④利用促進事業の実施

バス通学定期券の購入費に対し、支援を行うことを通してバスの利用促進を行います。

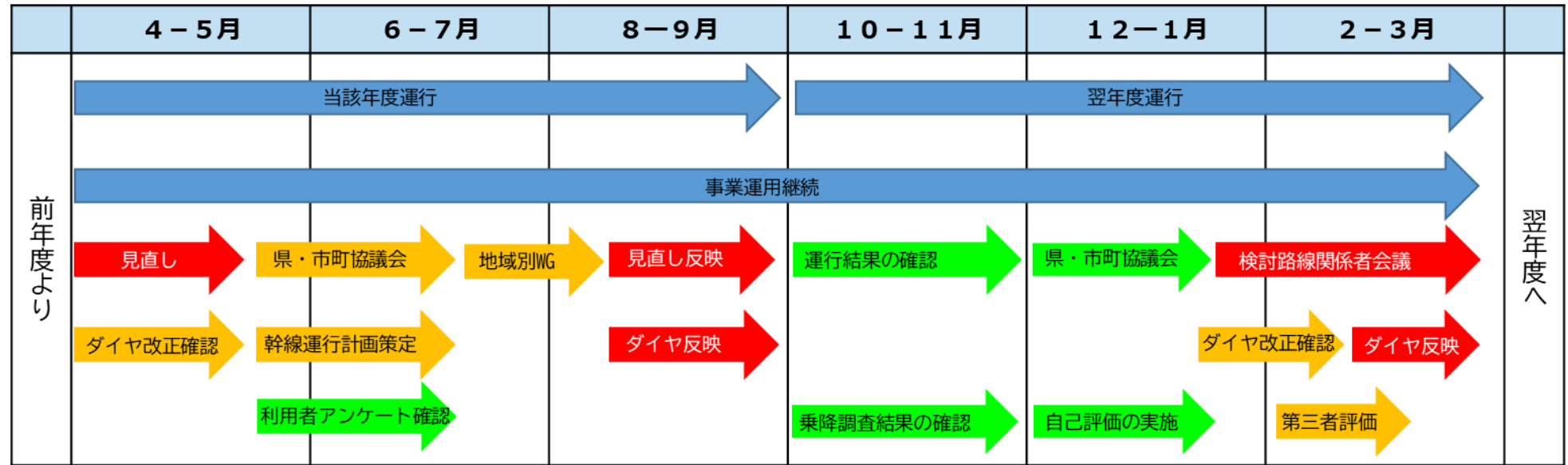
## (2) 実施予定期間

東紀州地域公共交通利便増進事業に関する実施予定期間は以下のとおりです。

実施する事業	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
1. 地域間幹線系統（島勝線・尾鷲長島線）の再編	再編の実施	継続運行			
2. 地域間幹線系統（熊野新宮（A）線・熊野新宮（B）線）の再編	再編の実施	継続運行			
3. 島勝線の商業施設沿線への乗り入れ	乗入実施	継続運行			
4. 大又線の商業施設沿線への乗り入れ	乗入実施	継続運行			
5. 熊野新宮線の運行ルート変更	変更実施	継続運行			
6. 海山バスセンターの整備	待合所設置	待合所運用			
7. 通し運賃の適用	適用開始	適用継続			
8. 時刻表の作成	作成・配布	継続配布			



年間のスケジュール



### (3) 地域公共交通利便増進事業に関する運行系統一覧

東紀州地域公共交通利便増進事業に関する運行系統は以下の通りです。

路線名	運行系統			キロ程 (km)			運行回数/日 (回)				関係する 事業	備考
	起点	主な経由地	終点	往路	復路	平均	往路		復路			
							平日	土日祝	平日	土日祝		
尾鷲海山線	瀬木山	尾鷲駅	海山バスセンター	10.1	10.1	10.1	11	9	10	9	1, 6, 7, 8	主系統
海山長島線	海山バスセンター	古里	紀伊長島駅前	20.3	20.3	20.3	8	7	7	6	1, 6, 7, 8	主系統
島勝線	海山バスセンター	白浦	島勝	14.3	14.3	14.3	3	2	3	2	1, 6, 7, 8	
	海山バスセンター	プライスカット 白浦	島勝	15.3	15.3	15.3	4	4	4	4	1, 3, 6, 7, 8	主系統
熊野新宮線	新町	熊野市駅前	新宮駅前	24.6	24.5	24.5	5	8	3	9	2, 7, 8	主系統
	新町	町民サービスセン ター 熊野市駅前	新宮駅前	24.8	24.7	24.7	5	0	4	0	2, 5, 7, 8	
	熊野市駅前		新宮駅前	24.0	23.9	23.9	2	2	2	1	2, 7, 8	
	熊野市駅前	町民サービスセン ター	新宮駅前	24.2	24.1	24.1	0	0	1	0	2, 5, 7, 8	
大又線	熊野市駅前	大泊	大又大久保	17.2	17.2	17.2	4	1	2	2	2, 7, 8	主系統
	三交南紀	熊野市駅前 大泊	大又大久保	20.4	20.4	20.4	2	2	3	1	2, 4, 7, 8	

#### (4) 事業実施に必要な資金の額・調達方法

東紀州地域公共交通利便増進事業の実施に必要な資金の額及び調達方法については以下のとおりです。

実施する事業	総事業費 (千円)	内訳 (千円)	調達方法		事業の概要
			調達主体	(補助金等)	
1. 地域間幹線系統（島勝線・尾鷲長島線）の再編	70,301 千円/年	6,059 千円/年	三重交通(株)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・島勝線の運行</li> <li>・尾鷲海山線の運行</li> <li>・海山長島線の運行</li> </ul>
		21,038 千円/年	三重県	地域間幹線系統確保維持費補助金	
		21,038 千円/年	国	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	
		17,315 千円/年 (令和5年度実績額より)	紀北町	紀北町地域間生活路線確保維持費補助金	
		4,851 千円(令和5年度実績額より)	尾鷲市	地域間幹線系統確保維持費補助金	
2. 地域間幹線系統（熊野新宮(A)線・熊野新宮(B)線）の再編	68,500 千円/年	25,643 千円/年	三重交通(株)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野新宮線の運行</li> <li>・大又線の運行</li> </ul>
		20,355 千円/年	三重県	地域間幹線系統確保維持費補助金	
		20,355 千円/年	国	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	
		2,147 千円/年 (令和5年度実績額より)	熊野市	熊野市地方バス路線維持費補助金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大又線の運行</li> </ul>
3. 島勝線の商業施設沿線への乗り入れ	45,000 千円	9,000 千円	三重交通(株)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型バス車両3台購入(令和7年度)</li> </ul>
		18,000 千円	三重県	車両減価償却費等補助金	
		18,000 千円	国	車両減価償却費等国庫補助金	
4. 大又線の商業施設沿線への乗り入れ	0 円	0 円/年	—	—	
5. 熊野新宮線の運行ルート変更	0 円	0 円/年	—	—	
6. 海山バスセンターの整備	5,000 千円	4,000 千円	紀北町	一般財源	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合所の新設(令和6年度)</li> </ul>
		1,000 千円	三重県	三重県高齢者等の移動手段確保総合対策補助金	
7. 通し運賃の適用	0 円	0 円/年	—	—	
8. 時刻表の作成	5,550 千円	600 千円/年	尾鷲市	一般財源	<ul style="list-style-type: none"> <li>・印刷製本費</li> </ul>
		1,000 千円	熊野市	一般財源	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デザイン・印刷製本費(令和7年度)</li> </ul>
		150 千円/年	熊野市	一般財源	<ul style="list-style-type: none"> <li>・印刷製本費(令和8年度以降)</li> </ul>
		10 千円/年	紀北町	一般財源	<ul style="list-style-type: none"> <li>・印刷製本費</li> </ul>
		150 千円/年	紀宝町	一般財源	<ul style="list-style-type: none"> <li>・印刷製本費</li> </ul>

※上表の金額については、見込み額であり、記載どおりの調達がなされない場合もあります。