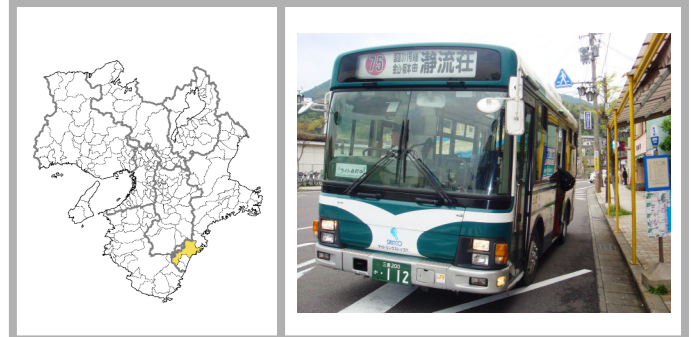


## 熊野市(三重県):熊野市自主運行バス(熊野古道瀧流荘線)

### 過疎地住民の生活交通を担う自主運行バス

人口	21,230 人	モード	コミュニティ バス
面積	373.63 km <sup>2</sup>	法令	道路運送法 (旧)第 21 条
人口 密度	56.82 人/km <sup>2</sup>	運営 主体	熊野市・ 御浜町



#### ■ 取組の背景

##### 地域と交通の状況

##### 【集落点在】【市町村合併による交通再編】【事業者から廃止の申し出】

- 熊野市は、熊野灘に面する三重県南部の都市で、豊かな自然と温暖な気候に恵まれた地域である。近年は、世界遺産に登録された「紀伊山地の霊場と参詣道—熊野古道」への拠点として、観光客も多く訪れている。
- 元々、広域な面積に集落が点在する地域であったが、平成 17 年 11 月の紀和町との合併や、利用者減によるバス事業者の路線撤退などが続き、交通弱者の足の確保など市全体としての公共交通網の再検討が求められる状況にあった。公共交通機関は、JR 紀勢本線とバス路線のみであった。

##### 活用メニュー(制度・協議会等)

##### 【都道府県の補助(バス)】

- 熊野古道瀧流荘線を含めた公共交通路線網の検討は、「三重のくにづくり宣言」(旧三重県総合計画)に基づき策定された「熊野生活創造圏ビジョン」の「交通アクセス推進部会」の中で、「公共交通に係る問題解決に取り組むための具体的な材料入手」の一環として取り組まれた。
- 熊野古道瀧流荘線には、県の「三重県市町村自主運行バス等運行費補助金」による補助金を受けている。当初は運行費欠損額の 1/2 の補助割合であったが、平成 17 年度より、毎年 1/20 ずつ補助割合が減額されている。

#### ■ 実現したサービス

##### サービス内容

##### 【路線設置】【定時運行型交通】【運賃の工夫】

- 熊野古道瀧流荘線は、平成 15 年 7 月より、木本高校・熊野市駅前～瀧流荘(市内の温泉ホテル)間を、片道の所要時間約 60 分で、1 日 4 往復運行されている。
- 運賃は区間制で、最長区間の木本高校・熊野市駅前～瀧流荘間は 600 円となっている(同一区間内は 200 円、小学生・障害者手帳等所持者・介護者は半額、小学校入学前の乳幼児は無料)。5 枚分の金額で 6 回利用できる回数券や、通勤・通学定期券も設定されている。
- 熊野市の自主運行バス路線網は、飛鳥・五郷線、清流・那智黒石の里線、潮風かほる熊野古道線、瀧流荘紀南病院線、熊野古道瀧流荘線の 5 路線 11 系統である。このうち、瀧流荘紀南病院線、熊野古道瀧流荘線は、御浜町との共同運営、三交南紀交通への運行委託となっている(瀧流荘紀南病院線は、当初、熊野市は共同運行を行っていなかったが、御浜町と共同運行を行っていた紀和町が熊野市と合併したため、熊野市と御浜町が共同運行を行うこととなった)。なお、バス路線網の無い地域については、地元タクシー会社や社会福祉協議会などへ運行委託された福祉バスの運行が行われている。
- 終点の瀧流荘で入浴できる入浴券とセットとなった「湯ったり切符」も販売されている。バス回数券 3 往復分と、瀧流荘入浴券 3 回分がセットになっており、通常料金の 1/4～1/3 程度が割引かれた料金で利用することができる。

## ■ 効果と負担

### 効果

#### 【利用者数の増加】【生活移動手段の確保】【利便性向上】

- ・ 熊野古道瀧流荘線を含めた 5 路線の利用者数は、平成 15 年度の清流・那智黒石の里線、瀧流荘紀南病院線、熊野古道瀧流荘線、平成 16 年度の潮風かほる熊野古道線、平成 19 年度の飛鳥・五郷線の運行開始以来、微増傾向にある。ただし、収支率は 20～40%台と低い状況にあり、運賃体系の不均衡是正(市内の他路線に比べて割安)と合わせた収支率の改善が求められる状況にある。5 路線合計で、年間約 7,800 万円の運行費となっている(平成 19 年度)。
- ・ 熊野古道瀧流荘線の運行ルート周辺は、これまで公共交通の無かった地域も多く、過疎地住民の公共交通の足としての役割も有している。また、沿線の世界遺産熊野古道(横垣峠、通り峠)や観光資源(丸山千枚田など)への公共交通手段も確保された。

### 負担

#### 【市町村負担】

- ・ 隣接する御浜町と共同運行を行っている瀧流荘紀南病院線、熊野古道瀧流荘線に関しては、御浜町と運行費を分担している。負担割合は、路線距離や高校の有無などを元に決められ、熊野市:御浜町=2:1 となっている(紀和町合併前は、熊野市:御浜町:紀和町=3:2:1 であった。熊野市と紀和町の合併後は、従来の負担割合を合算した割合とした)。

## ■ プロセスと調整

### 既存の組織を活用した検討と専門家のアドバイス

#### 【プロセス:体制構築】

- ・ 路線網の検討は、既存の組織である「熊野地区広域市町村圏協議会(1市4町)」からの提案を受け、「熊野生活創造圏づくり交通アクセス推進部会」が実務を進める体制を取っていた。
- ・ 検討に際しては、名古屋大学加藤博和准教授のアドバイスを受けた。具体的には、規制緩和に対応した地域公共交通網維持、聞き取り調査結果等に対する助言、広域バス実験事業計画にかかる助言などを受けた。

### 既存の組織を活用した検討と専門家のアドバイス

#### 【プロセス:目標設定】

- ・ 交通アクセス推進部会が中心となり、住民アンケートや聞き取り調査を元にした需要予測を行い、路線網を検討した。

## ■ 創意工夫・知見・教訓

### 停留所位置の調整

#### 【創意工夫:ダイヤ・ルートの設定】

- ・ 停留所の位置は、沿線住民代表(区長)、有識者、行政、事業者など関係者によって調整された。特に、始発である木本高校については校内にバス停を設置することで、通学生の利便性が向上した。

### 平日と週末・祝日のダイヤ編成

#### 【創意工夫:ダイヤ・ルートの設定】

- ・ 通学利用に応じて、平日と土・日・祝日のダイヤを編成した。平日については、朝の始業時刻と夕方の就業時刻・部活動終了時刻を配慮したダイヤ編成とした。高校生以外からの利便性向上に関する要望への対応が、今後の課題となっている。

### 市域全体での運賃体系

#### 【知見:運賃の工夫】

- ・ 合併前の旧市町毎に、運賃体系や廃止代替路線への補助割合などが異なっており、合併後の運賃体系は統一されていない。結果として、運賃収入が低くなってしまっている路線もあることから、路線によっては値上げも含めた運賃体系の再構築が必要な状況にある。

### 継続的に運行計画を見直すことのできる仕組みづくり

#### 【教訓:永続的な取り組みの必要性】

- ・ 今後の運行計画の見直しは、平成 19 年 5 月に設立された地域公共交通会議で行われることになるが、実際の実務調整は、大字レベルの検討会で行われることが多い。検討会は定期的で開催されるものではなく、予算化のスケジュールとも対応していないため、システムティックに検討を進めることのできる体制構築が課題となっている。旧紀和町では「区長要望」というシステムがあり、地域の要望を町の施策へ反映させていく仕組みがあった。熊野市においても、平成 20 年度中を目処に、運行計画の PDCA を実施できるシステムを構築する予定である。

## ■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：熊野市役所市長公室調整係 電話 0597-89-4111

参考 URL：熊野市自主運行バスホームページ <http://www.city.kumano.mie.jp/sitemap/toppu.pdf>

資料編

熊野市公共通路線図

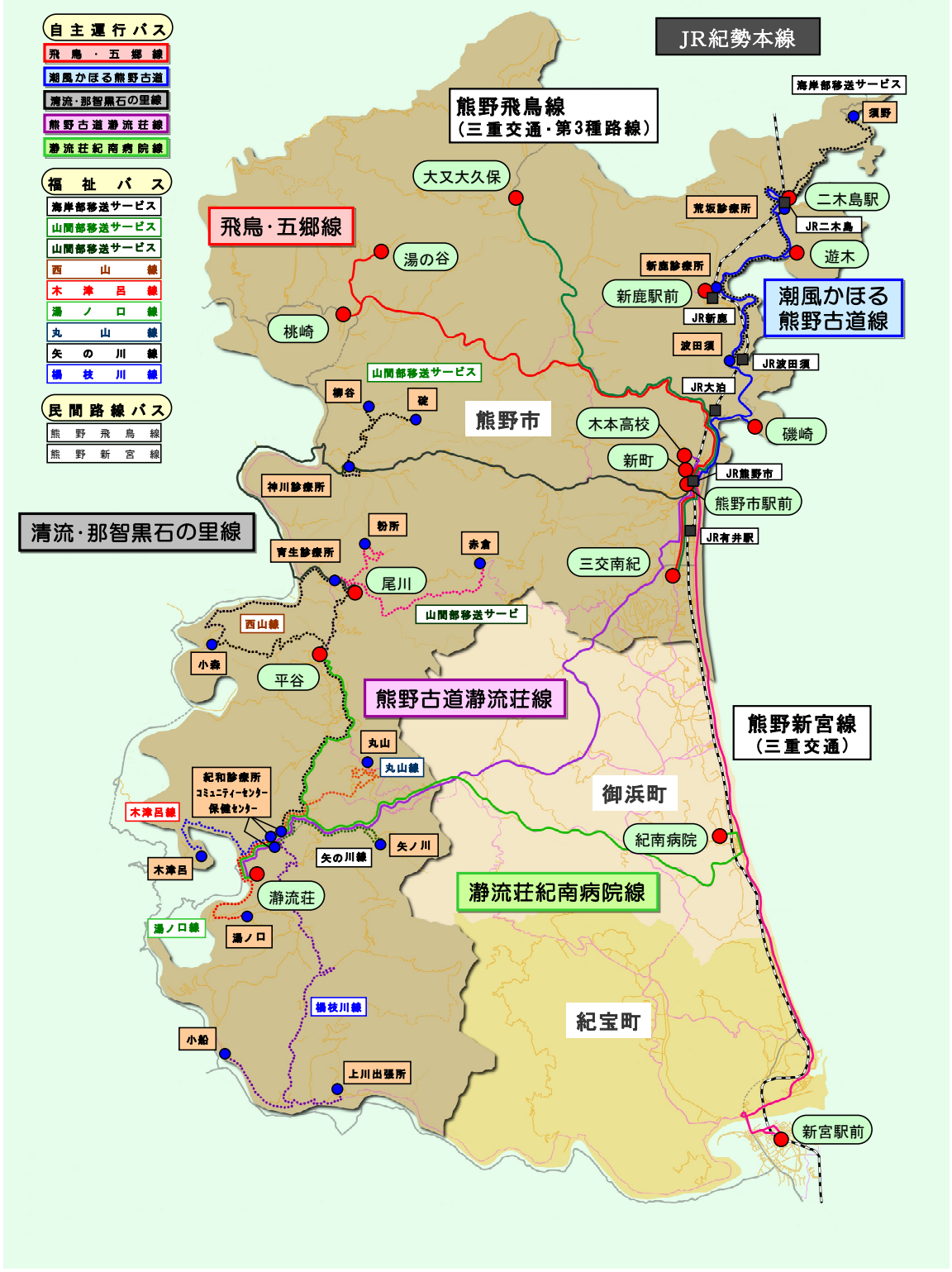


図. 熊野市公共通路線図

出典：熊野市資料

## ■ 資料編

表. 熊野市自主運行バスの収支状況

	委託経費(円)	利用者数(人)	運賃収入(円)	収益率	県補助金(円)	御浜町負担金(円)	備考
平成 17 年	66,549,000	78,988	22,493,131	33.8%	15,190,000	4,988,899	4 路線
平成 18 年	67,116,000	77,135	22,820,155	34.0%	12,116,000	5,866,150	4 路線
平成 19 年	78,327,800	82,017	25,336,789	32.3%	10,773,000	6,657,339	5 路線

出典：熊野市資料

表. 熊野古道瀨流荘線の収支状況

	委託経費(円)	利用者数(人)	運賃収入(円)	収益率	県補助金(円)	御浜町負担金(円)
平成 17 年	15,750,000	18,630	6,299,181	40.0%	4,190,000	1,813,797
平成 18 年	17,861,000	19,250	5,978,166	33.5%	3,298,000	2,439,228
平成 19 年	19,320,000	17,121	5,486,539	28.4%	2,931,000	3,296,023

出典：熊野市資料



## ■ 資料編

## 熊野古道瀨流荘線

(単位:円)

## ◆ 運賃

					6 上地神社前～ 瀨流荘 間
				5 後地～ 興国橋 間	200
			4 阪本～ いっぽいっぽ 間	200	300
		3 南紀さんさんワーク前 ～上新田 間	200	300	400
	2 金山集会所前	200	300	400	500
1 木本高校 ～平 間	200	300	400	500	600
寺前		杉山	中山	千枚田・通り峠入口	小栗須
記念通り		横垣峠登り口	高千良	矢ノ川大平	入鹿中学校前
紀北信用前		櫻山		矢ノ川	平ノ平
熊野市駅前		柿原橋			紀和庁舎前
きれい橋		エイジハウス前			板屋(鉢山資料館前)
松原					所山
河上横町(ジャスコ前)					瀨大橋
有馬中学校前					瀨流荘
産田神社(近大高専前)					
大島					

- 《備考》 ①同一区間内の利用…200円  
 ②小学生…半額 ※小学校入学前の乳幼児…無料  
 ③障害者手帳等所持者・介護者…半額

◆回数券 5枚分の料金で6枚つづりを購入できます。

## ◆定期券(通学定期・通勤定期)

通学定期・通勤定期

基準料金	1ヶ月定期	3ヶ月定期
200円	5,000円	15,000円
300円	7,500円	22,500円
400円	10,000円	30,000円
500円	12,500円	37,500円
600円	15,000円	45,000円

## ◆湯ったり切符 (バス回数券3往復分+瀨流荘入浴券3回分)

区間	料金	通常料金
200円区間	2,000円	3,000円
300円区間	2,500円	3,600円
400円区間	3,000円	4,200円
500円区間	3,500円	4,800円
600円区間	4,000円	5,400円

1,000円お得です  
 1,100円お得です  
 1,200円お得です  
 1,300円お得です  
 1,400円お得です

図. 熊野古道瀨流荘線運賃等

出典: 熊野市資料

## ■ 資料編

H19.10.11

## 自主運行バスの現状と課題【熊野市】

＜概要＞					
路線名	運行経路	運行開始日	運行頻度(／日)	利用者数(人) 収支率	
				(18年度実績)	
飛鳥・五郷線 (2系統)	三交南紀～五郷町桃崎	H19.10.1	4往復	—	—
	三交南紀～五郷町湯の谷		1.5往復 ※水曜日のみ		
清流・那智黒石の里線	木本町新町～尾川	H15.4.1	3往復	13,392	44.10%
潮風かほる熊野古道線 (5系統)	熊野市駅前～二木島駅	H16.4.1	2往復	28,752	39.07%
	熊野市駅前～遊木		1往復		
	熊野市駅前～磯崎港		1往復		
	新鹿駅前～遊木		1.5往復		
	遊木～二木島駅 (試験運行～H20.3.26)		1往復 ※水曜日のみ		
瀧流荘紀南病院線 (2系統) ◇御浜町との共同運行	紀南病院～瀧流荘～平谷	H15.4.1	2往復	15,741	22.52%
	紀南病院～瀧流荘		2往復		
熊野古道瀧流荘線 ◇御浜町との共同運行	瀧流荘～木本高校	H15.7.19	4往復	19,250	33.47%

＜路線の特徴＞			
路線名	特徴	利用状況	課題
飛鳥・五郷線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一部民間路線と競合区間あり</li> <li>●最高運賃が一番高い(800円)</li> <li>●特別割引、乗継、相互利用定期の設定あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●19年10月1日から運行開始</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用促進</li> </ul>
清流・那智黒石の里線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●最高運賃が一番高い(800円)</li> <li>●利用者が一番少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●17年度比: +10%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用促進</li> </ul>
潮風かほる熊野古道線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●系統が多いため、2台運行</li> <li>●利用者が一番多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●17度比: -8%</li> <li>●磯崎、遊木での乗降が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用促進</li> <li>●運行計画の検証(利用者が著しく少ない区間あり)</li> </ul>
瀧流荘紀南病院線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●御浜町との広域運行</li> <li>●路線が一番長い(35.0km)</li> <li>●最高運賃が一番安い(500円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●紀南高校、ピネ前、紀南病院への利用者が多い</li> <li>●17年度比: -7%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●収支率が極めて低い</li> <li>●運行計画の検証(利用者が著しく少ない区間あり)</li> <li>●旧熊野単独路線との運賃体系の不均衡</li> </ul>
熊野古道瀧流荘線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●御浜町との広域運行</li> <li>●旧紀和と旧熊野を結ぶ</li> <li>●運賃収入の約5割が通学定期収入(他路線は1割未満)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高校への通学者多い</li> <li>●利用者年々増加</li> <li>17年度比: +約3%</li> <li>16年度比: +約14%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●旧熊野単独路線との運賃体系の不均衡</li> <li>●収支率が低い</li> </ul>
全 般	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運賃体系の不均衡</li> <li>●平成16年度以降、大幅な路線変更等なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者横ばい</li> <li>17年度比: -2%</li> <li>16年度比: ±0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運賃体系の不均衡</li> <li>●全体運行計画の検証(区間によって、利用者が著しく少ない路線あり)</li> <li>●地域交通体系の未整備</li> </ul>

## ＜今後の取組方針＞

## ○運賃体系の見直し

- ①定期運賃の見直し
- ②運賃体系の統一

## ○運行内容の評価と改善

定期的な評価を行い、実情に応じた運行内容の改善

## ○地域交通体系の構築

地域の実情に応じた利用者が満足できる効率的な交通体系の整理構築

※留意点…費用と利用のバランス

図. 熊野市自主運行バスの現状と課題

出典：熊野市資料