

令和 2 年度

第 3 回紀の川市地域公共交通活性化再生協議会議案書（意見照会）

発 送 日：令和 3 年 1 月 1 4 日（木）

提出期限：令和 3 年 1 月 2 8 日（木）

【議事】

○議案第 1 号

令和 2 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価案について

別紙 1 のとおり

○議案第 2 号

令和 2 年度地域公共交通調査事業（計画推進事業）の事業評価案について

別紙 2 のとおり

別紙 1

令和 2 年度地域内フィーダー系統確保維持計画
事業評価案

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 月 日

協議会名：紀の川市地域公共交通活性化再生協議会

評価対象事業名：地域内ライダーシステム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）
和歌山バス那賀(株)	(粉河那賀路線) 上名手打田コースA 名手駅前～紀の川市役所(經由： 打田駅ほか)の運行	・市内高校へMM(時刻表配布 等)実施継続。 ・網形成計画に基づき、利用促 進等を実施。本自己評価期間 中(令和元年10月1日～令和2 年9月30日)の間、6回に渡って 住民説明会や意見交換会等を 開催。	A 事業が計画に位置づけら れたとおり、適切に実施さ れた	B 粉河那賀路線では、年間利 用者数目標を14,807人とし ていたが、実績は12,211人 であった。	新型コロナウイルスの影響で利用客数が前年比の 約82.7%に減少した。令和3年10月を目処にダイヤ改 正を予定しており(新型コロナウイルスの影響で令和 2年秋より1年延期)、地域住民との意見交換等を重 ね、持続可能な地域公共交通網の形成を目指すこと もに、可能な範囲で利便性の維持に努める。
	(粉河那賀路線) 川原竜門コース 紀の川市那賀支所～紀の川市役 所(經由：粉河駅ほか)の運行		A 同上	B 同上	
和歌山バス那賀(株)	(桃山路線) 細野貴志川コース 紀の川市役所～垣内(經由：貴志 駅ほか)の運行 ※車両減価償却 費等国庫補助金交付路線		A 同上	B 桃山路線では、年間利用者 数目標を11,635人としてい たが、実績は9,782人であっ た。	新型コロナウイルスの影響で利用客数が前年比の 約84.3%に減少した。令和3年10月を目処にダイヤ改 正を予定しており(新型コロナウイルスの影響で令和 2年秋より1年延期)、地域住民との意見交換等を重 ね、持続可能な地域公共交通網の形成を目指すこと もに、可能な範囲で利便性の維持に努める。
	(桃山路線) 桃山瀬淵コース 紀の川市役所～下志賀(經由：和 田ほか)の運行 ※車両減価償却 費等国庫補助金交付路線		A 同上	B 同上	
和歌山バス那賀(株)					
和歌山バス那賀(株)					

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 年 月 日

協議会名：	紀の川市地域公共交通活性化再生協議会
評価対象事業名：	地域内ファイダーシステム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)	平成17年11月7日に旧那賀郡内の5町(打田町、粉河町、那賀町、桃山町、貴志川町)が合併し、紀の川市が誕生しました。この合併により市の面積が228.21 Km²と拡大し、高齢者や障がい者などの交通弱者にとって市内の移動が困難となったこと、また公共交通事業者の不採算バス路線撤退等による公共交通空白地域の増加等の問題も生じていたことから、「交通弱者の日常的な移動手段の確保」、「公共交通空白地域の解消」を目的とし、地域巡回バスの運行を開始しました。 現在では、この地域巡回バス路線の認知度も、高齢者の方々をはじめとして、徐々に浸透してきています。また高齢化、人口減少対策として、市全体で定住施策を推進している中で、公共交通の充実も定住条件の一つと考えられます。 以上のことから、引き続き、行政・市民・事業者等が協力し一体となって、この地域巡回バスの路線確保、サービス提供の維持を行っていきたいと考えております。

紀の川市地域公共交通活性化再生協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

- ・本市は、平成 31 年 3 月に地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」）を策定しました。
- ・事前調査¹や地域住民との協議等を経て、網形成計画では以下の 5 点を課題として整理しています。
 - ① 高齢化、交通弱者の増加に対応した地域公共交通づくり
 - ② より使いやすい地域公共交通づくり
 - ③ 持続可能な地域公共交通づくり
 - ④ 地域公共交通軸としての鉄道サービスの維持
 - ⑤ バスに対する意識の向上
- ・上記の課題解決に向け、以下の基本方針を設定し、地域公共交通の活性化・再生を図る予定です。
 - ① 利用実態に応じた適材適所のサービスの提供
 - ② 市民・事業者・行政がともに担い手の意識を持った地域公共交通ネットワークの維持
 - ③ 選ばれる地域公共交通となるための環境整備

公共交通ネットワークのイメージ図

- ・添付資料をご覧ください。
- ・網形成計画で取りまとめた将来ネットワーク案を基に住民説明会・意見交換会を開催し、市民・事業者・行政間での調整を重ねる中で軽微な修正を加えており、添付のネットワーク図は令和元年 11 月 22 日時点での最新版となります。（今後も関係者と調整を行い、微修正する予定です。）

¹ 平成 29 年度に紀の川市単独事業として実施。報告書は市ホームページにて公開。

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

【目標設定】

・地域巡回バス利用者数

▼令和2年度（R1.10～R2.9）

路線名	目標人数	1日当り	備考
粉河那賀路線	14,807人	40.8人/日	正月3が日を除き毎日運行 ※目標値は、令和3年度申請時のものに修正しています。
桃山路線	11,635人	32.1人/日	
合計	26,442人	72.8人/日	

▼（参考）平成30年度と令和元年度の利用者数

路線名	平成30年度		令和元年度	
	実績人数	1日当り	実績人数	1日当り
粉河那賀路線	15,337人	42.4人	14,766人	40.8人/日
桃山路線	12,366人	34.2人	11,603人	32.1人/日
合計	27,703人	76.5人	26,369人	72.8人/日

【目標の設定理由】

▼粉河那賀路線

1日あたりの利用者数を見ると、平成30年度から令和元年度にかけて1.6人減少しています。網形成計画では「利用促進を図り、現状より改善を目指す」としていますが、令和2年度の目標については、新型コロナウイルスの影響から利用促進を十分に図れない可能性があるため、令和元年度実績値の現状維持とします。

▼桃山路線

当該路線は山間部が中心で、利用者の大幅な増加を見込むことは困難です。平成30年度と令和元年度を比較すると、1日あたりの利用者数は2.2人減少しています。利用者の著しい減少を食い止めるべく、目標値は令和元年度実績値の現状維持としました。

【評価の基準】

紀の川市地域公共交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統）で設定した目標が達成されているかどうかを評価の基準としています。

【目標達成状況】

▼粉河那賀路線

年間利用者数の目標14,807人に対し、実績12,211人であり、目標不達成

▼桃山路線

年間利用者数の目標11,635人に対し、実績9,782人であり、目標不達成

いずれの路線についても、新型コロナウイルスの影響により利用者が減少していると想定されるため、感染拡大防止に配慮しながら、利用促進を行っていく必要があると考えています。

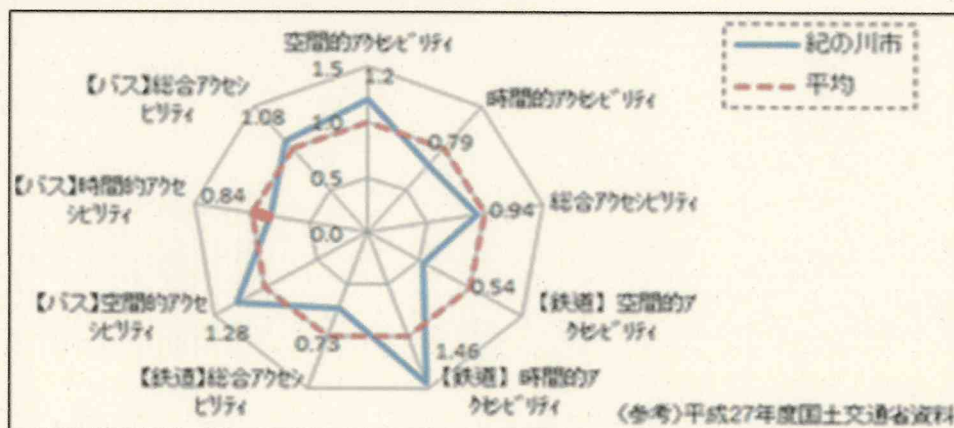
3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

本市は、全国平均と比較して、「鉄道の空間的アクセシビリティ」と「バスの時間的アクセシビリティ」が低い状況にあります。前者に関して、空間的なアクセス向上のため鉄道駅を新設する等の対応は容易ではなく、また更に人口減少が予測される社会情勢の中で、現実的な対応とは言えません。

一方、後者は、運行時間を短縮化し、目的地までより短時間でアクセスできるようにしたり、運行頻度を高めることで利用しやすくしたりすることで、利便性の向上に結びつけられる可能性があります。

事前調査等からも、運行の多頻度化を求める意見が聞かれるようになっており、網形成計画にも運行頻度を高める取り組みについて触れています。その一方で、利用者が著しく少ない路線・バス停も存在しており、選択と集中の視点も含めながら、持続可能な地域公共交通網の実現を目指します。



(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域公共交通確保維持改善事業 (巡回バス)	本協議会	R1.10.1～ R2.9.30	フ	・ 正月3が日を除く毎日運行 ・ 全3路線(11コース)運行 うち、2路線(4コース)が補助対象路線
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(紀の川コミュニティバス)	紀の川市 岩出市 和歌山バス那賀	R1.10.1～ R2.9.30	幹	・ 正月3が日を除く毎日運行 ・ 岩出市と共同運行。両市役所や公立那賀病院、那賀高校や貴志川高校などを結び運行を実施。
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(粉河熊取線)	紀の川市 和歌山バス那賀	R1.10.1～ R2.9.30	幹	・ 粉河駅前～熊取駅前を運行
紀の川市地域公共交通網形成計画推進事業	紀の川市	R2.4.1～ R3.3.31	推	・ 網形成計画にもとづく

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
地域巡回バス運行補助事業	紀の川市	R2.4.1～ R3.3.31	・ 運行経費と、運賃収入・国庫補助金の差額を市が負担。
路線バス運行補助事業	紀の川市	R2.4.1～ R3.3.31	・ 紀の川コミュニティバスおよび路線バス粉河熊取線の運行経費と、運賃収入・国庫及び県補助金の差額を市が負担。
デマンド型乗合タクシー運行維持費補助金	紀の川市	R2.4.1～ R3.3.31	・ 運行経費と、運賃収入の差額を市が負担。

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
地域間幹線系統 確保維持費国庫 補助金（紀の川 コミュニティバ ス）	共同運行している岩出市および運行事業者の協力のもと、両市の広報紙で無料乗車券を配布し、利用促進に努めました。	紀の川コミュニティバスの利用者増加
地域間幹線系統 確保維持費国庫 補助金（粉河熊 取線）	粉河駅前駐車場でパークアンドバスライドに取り組み、周知を行っています。 今後も継続的に取り組む予定です。	粉河熊取線に支出する市補助金負担低減

4. 具体的取組に対する評価

【実績】

・地域巡回バス利用者数

▼令和2年度（R1.10～R2.9）

路線名	目標人数	実績人数	達成率	備考
粉河那賀路線	14,807人	12,211人	82.5%	正月3日が除 き毎日運行
桃山路線	11,635人	9,782人	84.1%	
合 計	26,442人	21,993人	83.2%	

【課題】

- ・粉河那賀路線の利用者数が目標値を2,596名下回りました。
- ・桃山路線の利用者数が目標値を1,853名下回りました。
- ・桃山路線に含まれている細野貴志川コースは運行時間が1時間20分、桃山鞆淵コースは1時間15分と長大な路線であることから、利便性を損なっている可能性があります。
- ・網形成計画の中で運行時間の縮減を検討しています。
- ・令和2年の秋ころに予定していた路線・ダイヤ改正については、新型コロナウイルスの影響を考慮して令和3年10月に実施する予定です。改正によって持続可能な地域公共交通網の実現を目指します。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
運行時間の長い路線を改善し、利便性を向上させるため、バス路線毎の運行時間短縮化・高頻度化を検討する必要があります。	・本市では、地元要望に応えバス停を設置してきた経緯から、人口の 97.9%をカバーできています。 ・しかし、限られた車両・人材で運行しているため、低頻度・長時間運行となっています。 ・運行形態の効率化を図り、限られた人材・車両・予算の中で、効率的な運行が実現できるよう、ダイヤ改正等の取り組みを進めます。
高齢化社会に備え、福祉部門との連携のあり方を検討します。	・高齢化率が 30%を超え、福祉的な移動手段充実も必要です。 ・持続可能な地域公共交通網の実現に向け、地域巡回バスの運賃値上げを検討しましたが、まずは令和 3 年 10 月実施予定のダイヤ改正までは運賃改定を控える結論に至っています。 ・免許返納者への MM や、通年パス等の導入も検討しておりますが、現状の運賃は非常に安く（100 円）、県内他の自治体が運行しているコミュニティバスの相場（約 200 円）との乖離があります。 ・利用しやすいパス等の設定と運賃改定（値上げ）とをあわせて実施していく必要があろうかと考えています。
コロナ禍における感染予防対策と利用促進の方法を検討します。	・新型コロナウイルスの影響によって利用者数が減少しています。バスを安心して利用してもらえるよう、事業者と連携しながらバス車内等の感染拡大防止に取り組むとともに、利用促進に努めていきたいと考えています。

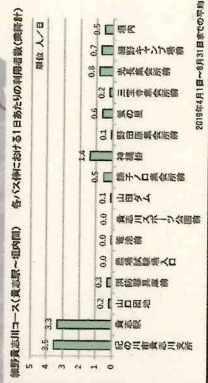
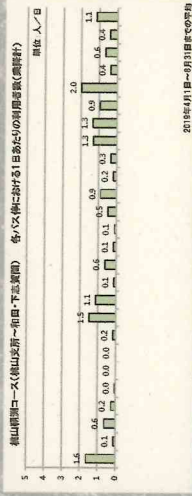
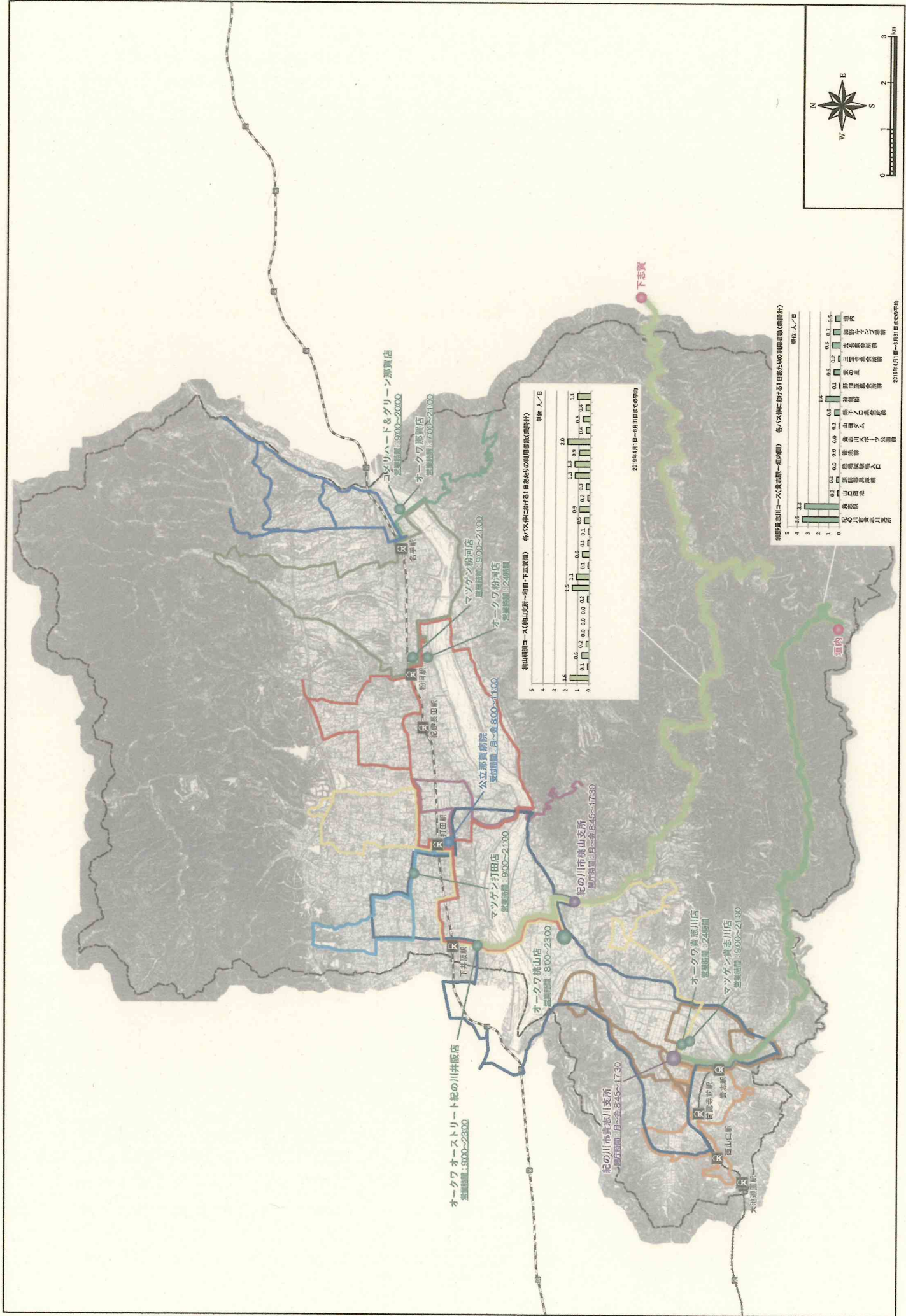
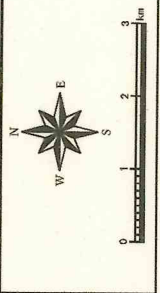
紀の川市地域公共交通活性化再生協議会（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	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
桃山路線の利用者数が目標値を下回ったものの、事業実施の適切性については、概ね評価できる。 また、住民への情報発信及び役所内の部門間連携についても熱心に取り組んでいることは評価できる。 今後策定される網形成計画に基づき、様々な施策を展開していくこととなるが、長大かつ複雑な公共交通網の解消に取り組み、住民等の理解のもと、持続可能な公共交通ネットワークの構築に努められたい。	・市内高校へ MM（時刻表配布等）実施を継続します。 ・網形成計画に基づき、計画的な地域公共交通網の再編に取り組みます。 ・地域住民への情報発信には前年同様に注力しており、住民主体の勉強会等への講師招へい依頼が届くようになっています。	・令和 3 年 10 月のダイヤ改正を目指し、地域住民・事業者など関係主体との調整を進めています。 ・特に、運行会社が変わる地区については住民説明会を重ねており、利用者に理解を求めつつ、慎重に改正準備を進めます。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

- 網形成計画にもとづき、利用促進に取り組んでいます。本自己評価期間中（令和元年 10 月 1 日～令和 2 年 9 月 30 日）の間、6 回に渡って住民説明会や意見交換会等を開催しています。
- 広報紙や市公式 Facebook 等でも取り組み情報を発信しており、住民団体等から「地域公共交通について学びたいので、勉強会・講演等で説明してほしい」という趣旨の依頼が届くようになっています。



オークワオーストリート紀の川併売店
営業時間: 9:00~23:00

コメリハード&グリーン販売店
営業時間: 9:00~20:00

オークワ販売店
営業時間: 7:00~21:00

マツゲン併売店
営業時間: 9:00~21:00

オークワ併売店
営業時間: 9:00~21:00

公立那賀病院
受付時間: 月~金 8:00~17:00

マツゲン打田店
営業時間: 9:00~21:00

紀の川市練山支所
受付時間: 月~金 8:45~17:30

マツゲン練山店
営業時間: 8:00~23:00

オークワ練山店
営業時間: 7:45~24:50

マツゲン併売川店
営業時間: 9:00~21:00

甘藷寺中野
営業時間: 9:00~21:00

西山口
営業時間: 9:00~21:00

大池通
営業時間: 9:00~21:00

下志賀

運内

別紙 2

令和 2 年度地域公共交通調査事業(計画推進事業)

事業評価案

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画推進に係る事業)

令和 3 年 月 日

協議会名: 紀の川市地域公共交通活性化再生協議会

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画推進事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③事業の今後の改善点 (特記事項含む)
計画の達成状況等の評価に係る事業(効果検証のため のOD調査や満足度調査等のフォローアップ調査)	A	和歌山電鐵貴志川線のOD調査を、和歌山電鐵株 式会社、近畿大学、和歌山市と連携して実施した。 住民説明会は新型コロナウイルス感染拡大防止に 配慮して実施を取りやめ、地域巡回バスのOD調査等 の実施に変更する見込み。	OD調査によって得られたデータを分析し、計画の達 成に活かす。

紀の川市地域公共交通活性化再生協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

- ・本市は、平成 31 年 3 月に地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」）を策定しました。
- ・事前調査¹や地域住民との協議等を経て、網形成計画では以下の 5 点を課題として整理しています。
 - ① 高齢化、交通弱者の増加に対応した地域公共交通づくり
 - ② より使いやすい地域公共交通づくり
 - ③ 持続可能な地域公共交通づくり
 - ④ 地域公共交通軸としての鉄道サービスの維持
 - ⑤ バスに対する意識の向上
- ・上記の課題解決に向け、以下の基本方針を設定し、地域公共交通の活性化・再生を図る予定です。
 - ① 利用実態に応じた適材適所のサービスの提供
 - ② 市民・事業者・行政がともに担い手の意識を持った地域公共交通ネットワークの維持
 - ③ 選ばれる地域公共交通となるための環境整備

公共交通ネットワークのイメージ図

- ・添付資料をご覧ください。
- ・網形成計画で取りまとめた将来ネットワーク案を基に住民説明会・意見交換会を開催し、市民・事業者・行政間での調整を重ねる中で軽微な修正を加えており、添付のネットワーク図は令和元年 11 月 22 日時点での最新版となります。（今後も関係者と調整を行い、微修正する予定です。）

¹ 平成 29 年度に紀の川市単独事業として実施。報告書は市ホームページにて公開。

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

【目標設定】

網形成計画では以下の 2 つの定性的な目標を掲げ、これらを達成するために定量的な目標を設定しています。

①地域公共交通が、市民の日常生活に溶け込んだものとなる

②地域公共交通が、市民に「守りたい!」と思われるものとなる

①地域公共交通が、市民の日常生活に溶け込んだものとなる

定量的な目標 (数値目標)	現状値	目標値 (R5)	備考
バスルートを知っている市民の割合	8.4~21.3% (H29)	50%	p. 22
公共交通を週 1 回以上使用する人の割合	8.5% (H28)	15%	
JR 和歌山線乗降客数	5,308 人/日 (H29)	5,400 人/日	p. 23
和歌山電鐵乗降客数	2,523 人/日 (H29)	2,600 人/日	
地域巡回バスの年間利用者数	40,496 人 (H29)	41,000 人	p. 23
紀の川コミュニティバスの年間利用者数	32,867 人 (H29)	34,000 人	p. 23
粉河熊取線の年間利用者数	66,835 人 (H29)	70,000 人	p. 23
②地域公共交通が、市民に「守りたい!」と思われるものとなる			
定量的な目標 (数値目標)	現状値	目標値 (R5)	備考
地域住民主体の取組実施件数	—	10 件/年	p. 24

※備考欄のページ数は、網形成計画の該当箇所を示す。

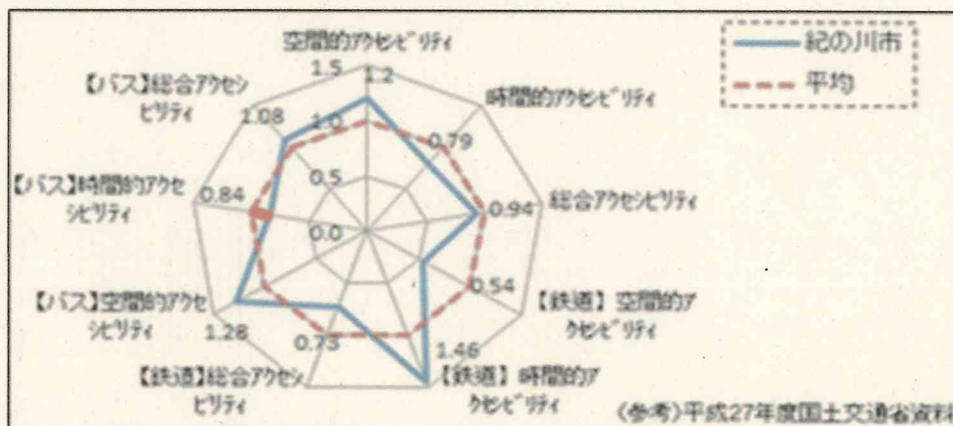
3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

本市は、全国平均と比較して、「鉄道の空間的アクセシビリティ」と「バスの時間的アクセシビリティ」が低い状況にあります。前者に関して、空間的なアクセス向上のため鉄道駅を新設する等の対応は容易ではなく、また更に人口減少が予測される社会情勢の中で、現実的な対応とは言えません。

一方、後者は、運行時間を短縮化し、目的地までより短時間でアクセスできるようにしたり、運行頻度を高めることで利用しやすくしたりすることで、利便性の向上に結びつけられる可能性があります。

事前調査等からも、運行の多頻度化を求める意見が聞かれるようになっており、網形成計画にも運行頻度を高める取り組みについて触れています。その一方で、利用者が著しく少ない路線・バス停も存在しており、選択と集中の視点も含めながら、持続可能な地域公共交通網の実現を目指します。



(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域公共交通確保維持改善事業 (巡回バス)	本協議会	R1. 10. 1～ R2. 9. 30	フ	・ 正月3が日を除く毎日運行 ・ 全3路線(11コース)運行 うち、2路線(4コース)が補助対象路線
地域間幹線系統 確保維持費国庫 補助金(紀の川コ ミュニティバス)	紀の川市 岩出市 和歌山バ ス那賀	R1. 10. 1～ R2. 9. 30	幹	・ 正月3が日を除く毎日運行 ・ 岩出市と共同運行。両市役所や 公立那賀病院、那賀高校や貴志川 高校などを結び運行を実施。
地域間幹線系統 確保維持費国庫 補助金(粉河熊取 線)	紀の川市 和歌山バ ス那賀	R1. 10. 1～ R2. 9. 30	幹	・ 粉河駅前～熊取駅前を運行
紀の川市地域公 共交通網形成計 画推進事業	紀の川市	R2. 4. 1～ R3. 3. 31	推	・ 網形成計画にもとづく

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

その他補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
該当なし			

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
地域巡回バス運行 補助事業	紀の川市	R2. 4. 1～ R3. 3. 31	・ 運行経費と、運賃収入・国庫補 助金の差額を市が負担。
路線バス運行補助 事業	紀の川市	R2. 4. 1～ R3. 3. 31	・ 紀の川コミュニティバスおよび路線バス 粉河熊取線の運行経費と、運賃収 入・国庫及び県補助金の差額を市 が負担。
デマンド型乗合タクシー 運行維持費補助金	紀の川市	R2. 4. 1～ R3. 3. 31	・ 運行経費と、運賃収入の差額を 市が負担。

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
紀の川市地域公共交通網形成計画推進事業	i. 網形成計画で定めた各種効果検証のための指標を把握することを目的に OD 調査を実施します。 ii. 市内に立地する大学（近畿大学生物理工学部）や市民団体（貴志川線の未来を“つくる”会）をはじめ、事業者や和歌山市と連携し、貴志川線で 15 年ぶりとなる全線 OD 調査を実施しました。	和歌山電鐵乗降客数の目標達成に向けた利用促進実施
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（粉河熊取線）	粉河駅前駐車場でパークアンドバスライドに取り組み、周知を行っています。今後も継続的に取り組む予定です。	粉河熊取線に支出する市補助金負担低減

4. 具体的取組に対する評価

本自己評価は、評価対象期間を令和 2 年 4 月 1 日から令和 3 年 3 月 31 日としているため、乗降実績等については確定値が出ていません。そのため、令和元年度（平成 31 年 4 月 1 日から令和 2 年 3 月 31 日）の実績値を記入しました。

定量的な目標 (数値目標)	目標値 (R1)	実績値 (R1)	備考
バスルートを知っている市民の割合	22.3%	—	令和 5 年度に調査実施予定
公共交通を週 1 回以上使用する人の割合	11.3%	9.1%	
JR 和歌山線乗降客数	5,400 人/日	4,200 人/日	
和歌山電鐵乗降客数	2,600 人/日	2,301 人/日	
地域巡回バスの年間利用者数	41,000 人/年	35,434 人/年	
紀の川コミュニティバスの年間利用者数	34,000 人/年	31,874 人/年	
粉河熊取線の年間利用者数	70,000 人/年	54,217 人/年	R2.9 で幹線補助終了のため、R3.1 から土日祝運休化
地域住民主体の取組実施件数	6 件/年	1 件/年 (R2)	自己評価時点

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
新型コロナウイルスの影響により、予定していた多くの事業で中止・変更がありました。	住民が一堂に介する説明会等の開催を控え、代わりに OD 調査を実施するなどの基礎データ収集に努めました。 推進事業は本年度で最終年度となりますが、引き続き網形成計画に基づく PDCA サイクルを回し、地域公共交通の活性化に努めます。

紀の川市地域公共交通活性化再生協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	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
該当なし		

2. アピールポイント、特に工夫した点など

●前年度は、9 回に渡って住民説明会や意見交換会を開催しましたが、今年度は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から説明会を開催できませんでした。しかし、交通事業者と「コロナ禍においても利用してくださっている方こそ、本当に地域公共交通を必要としている方ではないか」という考えを共有し、基礎データの収集（OD 調査）に努めました。

実施した OD 調査は 3 つあり、それぞれ以下のとおりです。

①和歌山電鐵貴志川線での OD 調査

近畿大学・和歌山市・和歌山電鐵と連携し、15 年ぶりとなる全線 OD 調査を実施しました。地元新聞社・テレビ局の取材も受け、情報発信にも努めました。

②紀の川コミュニティバスでの OD 調査

隣接自治体（岩出市）と共同で運行している紀の川コミュニティバスで初めてとなる OD 調査を実施しました。同路線は、令和 2 年 9 月をもって国・県補助の対象から外れることとなり、運行形態の見直し等を目的として両市の職員で実施しました。

③紀の川市地域巡回バスでの OD 調査（自己評価時点で未実施／実施見込みあり）

市外の事業者へ委託し、実施しますが、調査員を地元シルバー人材センターに依頼する方向で調整しています。これにより、調査員（＝地元高齢者）への MM 実施の効果も得られると見込んでいます。（自己評価時点で、受託予定の事業者およびシルバー人材センターとは協議を開始しています。）

