

令和3年6月30日

（名称）紀の川市地域公共交通活性化再生協議会

生活交通確保維持改善計画の名称

紀の川市地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

（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、紀の川市が誕生した。合併により市の面積が228.21 km²に拡大し、行政サービス調整の一つとして、地域公共交通サービスの連携・構築が図られた。合併当時、旧町ごとに地域公共交通のサービスレベルが異なっており、特に高齢者や障害者などの交通弱者にとって市内（合併前の隣町への）移動が困難となっている状況が浮き彫りとなった。

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も生じており、市内全域をカバーする地域公共交通の導入が望まれた。こうした状況のもと、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、平成19年4月から市役所、病院、駅、商業施設等を経由する「紀の川市地域巡回バス（以下、「地域巡回バス」）」の試行運転を実施した。このバス路線の特徴としては、主となる利用者が高齢者であることから、ほとんどの路線において、総合病院である公立那賀病院に停留所を設置したところである。

試行運行中には、利用者等へのアンケート調査、利用実績の分析、地区要望の集約等を実施し、本格運行に向けての準備を行うとともに、平成21年3月には地域公共交通総合連携計画を策定し、平成21年度から平成23年度まで地域公共交通活性化・再生総合事業も活用しながら、平成21年5月から地域巡回バスの本格運行を開始した。

平成19年4月の試行運行開始から10年以上が経過し、地域巡回バスの認知度は高齢者や障害者の移動手段、山間部地域の学生の通学手段等として、徐々に浸透してきている。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の条件の一つと考えている。

以上の経緯を踏まえ、本計画は市民・事業者・行政等が協力し一体となって、市民誰もがバス等を利用し、いつでも市内を安全に移動できるよう、公共交通手段を確保し、サービスの提供を維持することを目的とする。

（前年度の二次評価結果を受けて）

新型コロナウイルス感染症の影響に鑑み、令和2年10月に予定していたダイヤおよび路線改正は延期となったが、改正ダイヤおよび路線案は令和2年度第4回紀の川市地域公共交通活性化再生協議会において合意が整っており、令和3年10月に実施できる見込みである。

また、昨年度同様、主に高齢者が集まる住民説明会の開催の可否は慎重な判断を要するが、広報紙や市ホームページをはじめ、バス車内等での改正内容の周知や利用促進に努める。

※前年度の二次評価結果

新型コロナウイルス感染症の影響により、目標・効果について達成できなかったところはあるものの、事業実施の適切性については評価できる。

令和3年10月実施に延期となったダイヤ改正・運賃改定を着実に実施し、現状の課題を解消されたい。また、その後も住民説明会・意見交換会等を通じて、利用促進に努められたい。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

紀の川市は、平成 31 年 3 月に地域公共交通網形成計画（以下、「形成計画」）を策定した。形成計画では、令和 2 年度に「多様な交通サービスの導入（形成計画 p. 29）」や、「拠点間運行の多頻度化（形成計画 p. 30）」の試行を開始することとしていたが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に配慮し、改正を 1 年延期した。そのため、令和 3 年 10 月にダイヤおよび路線の改正を予定しており、改正後 2 年間の試行運行を想定している。

【定性的な目標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 (2021 年)	目標値 (2023 年)	形成 計画
パスポートを知っている市民の割合	8.4~21.3% (2017)	39.6%	50%	p. 22
公共交通を週 1 回以上使用する人の割合	8.5% (2016)	13.6%	15%	
JR 和歌山線乗降客数	5,308 人/日 (2017)	5,400 人/日	5,400 人/日	p. 23
和歌山電鐵乗降客数	2,512 人/日 (2017)	2,600 人/日	2,600 人/日	
地域巡回バスの年間利用者数 (フィーダー系統を含む)	40,496 人 (2017)	41,000 人	41,000 人	p. 23
紀の川コミュニティバスの年間利用者数 (幹線系統)	32,867 人 (2017)	34,000 人	34,000 人	p. 23
粉河熊取線の年間利用者数 (幹線系統)	66,835 人 (2017)	70,000 人	70,000 人	p. 23

【定性的な目標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 (2021 年)	目標値 (2023 年)	形成 計画
地域住民主体の取組実施件数	—	8 件/年	10 件/年	p. 24

※計画期間が分かるよう、本表のみ西暦表記としている。

上記は、補助対象路線以外の路線も含めた形成計画策定時点での目標であり、国庫補助対象路線以外の路線も含めたものとなっている。したがって、以下に国庫補助対象となる路線の目標値を切り出して設定する。

(粉河那賀路線)

旧上名手打田コース及び旧川原竜門コースを、紀の川市那賀支所を拠点として、所要時間の短縮や形成計画記載の「交通拠点の整備」に基づいた買い物施設への乗入により利用者の利便性の向上を目的とした再編を行う。再編初年度では形成計画の目標人数を達成するために地域巡回バス全体の目標人数（41,000 人）から「地域巡回バス全路線の走行距離に占める粉河那賀路線の走行距離の割合」で按分して算出した数値を目標とする。

(粉河打田路線)

旧上名手打田コース及び旧川原竜門コースを、紀の川市役所を拠点として、所要時間の短縮や形成計画記載の「交通拠点の整備」に基づいた買い物施設への乗入、通院利用に適した時刻の設定により利用者の利便性の向上を目的とした再編を行う。再編初年度では形成計画の目標人数を達成するために地域巡回バス全体の目標人数（41,000 人）から「地域巡回バス全路線の走行距離に占める粉河打田路線の走行距離の割合」で按分して算出した数値を目標とする。

(打田貴志川路線)

旧細野貴志川コースを山間部の運行と幹線の運行に切り分け、幹線については紀の川市貴志川支所と紀の川市役所を拠点として、形成計画記載の「拠点間の運行の多頻度化」を

図ることで、幹線軸を強化し現状からの改善による利用者利便の向上を目的とした再編を行う。また、山間部の運行については、拠点（紀の川市貴志川支所）での幹線系統との乗継を確保することで利便性を保ちながら、利用実態に応じた小型車両で運行することにより持続可能性を確保するための再編を行う。

再編初年度では形成計画の目標人数を達成するために地域巡回バス全体の目標人数（41,000人）から「地域巡回バス全路線の走行距離に占める打田貴志川路線の走行距離の割合」で按分して算出した数値を目標とする。

（粉河桃山路線）

旧桃山鞆渚コースを山間部の運行と幹線の運行に切り分け、幹線については打田貴志川路線（打田貴志川コース）と共通化した。また、山間部の運行については、買い物施設である「オーストリート前」の店舗内に乗り入れを行うことで利便性を確保するほか、打田貴志川コースとの接続を確保し、「那賀病院」へのアクセスを維持した。

再編初年度では形成計画の目標人数を達成するために地域巡回バス全体の目標人数（41,000人）から「地域巡回バス全路線の走行距離に占める粉河桃山路線の走行距離の割合」で按分して算出した数値を目標とする。

以上から、上記4路線の目標については以下のとおり設定する。

（目標）利用者数	令和4年度（目標）	
粉河那賀路線	7,679人	21.2人/日
粉河打田路線	5,990人	16.5人/日
打田貴志川路線	10,828人	29.9人/日
粉河桃山路線	4,457人	12.3人/日
合計	28,954人	79.9人/日

なお、新型コロナウイルスの影響によって減少した旅客の取り戻しのため、運行事業者と連携し、抗ウイルスの取り組み等を発信することで利用者の公共交通利用に対する不安の除去も進めていくこととする。

また、令和3年10月の改正に向け、本協議会では試行運行から本格運行へ移行するための水準を以下のとおり設定し、合意が形成された。

○路線継続の水準

i. 水準

利用者1人当たりの市負担額が、4,600円を上回る便は、廃止や減便を含め、輸送手段の検討を行う。

ii. 考え方

- 運行継続の判断水準として、市内でのタクシー1時間当たりの貸切料金を用いる。
- 今回の改正により、すべての路線で1時間以内の運行が実現する見込みであり、利用者1人当たりの市負担額が4,600円を上回る便については、輸送手段の転換を検討する。

※現在、紀の川市内タクシー事業者の貸切料金は4,600円/時間

○バス停統廃合の水準

i. 水準

コース毎のバス停利用者（乗降者数）が、0.01人/便を下回るバス停は、廃止や近隣バス停との統合を含め、配置場所の検討を行う。

ii. 考え方

- 100便に1人未満の利用しかないバス停を優先的に廃止・統合の検討対象とする。
- 平成29年度～令和元年度の平均で、該当するバス停数は延べ46基ある。

※コース毎の延べバス停数は322基。約1割が0.01人/便を下回っている状況。

（2）事業の効果

紀の川市地域内フィーダー系統確保維持計画の対象路線を維持することで、以下の3点

の効果が得られると考えられる。

○山間部等の公共交通空白地域の解消

○高齢者等の日常生活（通院・買い物）に必要な移動手段の確保

○他の路線バスや駅への接続により、広域的な公共交通ネットワークの形成

また令和3年10月1日のダイヤおよび路線改正により、地域巡回バス利用者の主要目的である買い物と通院の利便性向上を図り、利用促進効果が見込まれる。

本市では、合併以後、旧5町の均衡ある発展を標榜し、各種政策を推進してきた。

しかし、これからの交通政策は、これまでの地域公共交通ネットワークを見直し、選択と集中の視点を含めながら、適材適所の交通サービスの提供を目指す（形成計画巻頭）こととしている。

こうした経緯から、前項で設定した事業目標は、市民・交通事業者・行政のそれぞれが定量的に目標や実績を把握することができ、主体的な関わりの喚起につながることで事業の効果である。（実績については、市ホームページ等で公開を予定している。）

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

2. に掲げた目標を達成するために、形成計画で以下の3つの基本方針を定めている。

●基本方針Ⅰ：利用実態に応じた適材適所のサービスの提供

●基本方針Ⅱ：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

●基本方針Ⅲ：選ばれる地域公共交通となるための環境整備

また、基本方針に基づき、事業及びその実施主体を以下のとおり整理している。

基本方針Ⅰ		
「利用実態に応じた適材適所のサービスの提供」に対応する施策メニュー		
	事業の概要	実施主体
	I-A 多様な交通サービスの導入	市（企画）、国・県（支援）、 事業者（協力）
	I-B 拠点間運行の多頻度化	
	I-C 交通拠点の整備	
基本方針Ⅱ		
「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」 に対応する施策メニュー		
	事業の概要	実施主体
	Ⅱ-A 駅やバス停環境の維持	市民（実施）、市・事業者（支 援） ほか
	Ⅱ-B 市民主体の活動の支援	
	Ⅱ-C 理解醸成の促進	市（実施）
	Ⅱ-D 乗務員の確保・育成	事業者（実施）、市（支援）
基本方針Ⅲ		
「選ばれる地域公共交通となるための環境整備」に対応する施策メニュー		
	事業の概要	実施主体
	Ⅲ-A モビリティ・マネジメントを通じた利用促進	市（実施）、事業者（支援） ほか
	Ⅲ-B 公共交通マップの作成	

※形成計画 p. 27-38 から抜粋

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

本協議会から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を上限に、運行収入及び紀の川市補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称 和歌山バス那賀株式会社 株式会社有交紀北
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 <u>【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</u> ※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u> ※該当なし
9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u> ※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u> ※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 <u>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</u> ※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u> 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付
13. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u> 運行車両は、登録から 10 年を超し（平成 20 年導入）、走行距離が 70 万 km を超えていた。安全運行のため、老朽化した車両の早急な買換えを行う必要があった。 また、桃山路線は山間部地域を多く運行しており、小型車両以外で運行した場合、安全性の確保が困難である。そのため、過去の利用者実績値等から乗車定員 13 人の従前車両と同様の小型車両を導入した。
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u> （1）事業の目標

老朽化した車両を更新し、地域巡回バス桃山路線の運行を維持する。 ○平成 29 年 10 月導入車両 i. 導入車両：トヨタハイエースコンピューター ii. 導入時期：平成 29 年 10 月 iii. 導入台数：1 台 なお、目標は、2(1)「事業の目標」に記載のとおり。					
(2) 事業の効果					
車両導入により路線を維持し、沿線地域に住んでいる高齢者等の交通弱者の生活路線が確保される。さらに、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現でき、利便性が確保される。					
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】					
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 6」を添付 なお、本協議会から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を上限に、紀の川市補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。					
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】					
※該当なし					
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】					
※該当なし					
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】					
※該当なし					
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】					
※該当なし					
20. 協議会の開催状況と主な議論					
本協議会の開催状況と主な議論の内容は、下表のとおり。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>開催</th><th>主な議題</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 30 年 6 月 14 日</td><td> ○平成 30 年度第 1 回紀の川市地域公共交通活性化再生協議会 ・平成 29 年度事業報告について【承認】 ・平成 29 年度紀の川市地域公共交通会議会計歳入歳出決算について【承認】 ・規約の承認について【承認】 ・平成 30 年度事業計画（案）について【承認】 （地域公共交通確保維持改善事業に基づく「平成 31 年度紀の川市地域内フィードバック一系統確保維持計画」の策定について） </td></tr> </tbody> </table>		開催	主な議題	平成 30 年 6 月 14 日	○平成 30 年度第 1 回紀の川市地域公共交通活性化再生協議会 ・平成 29 年度事業報告について【承認】 ・平成 29 年度紀の川市地域公共交通会議会計歳入歳出決算について【承認】 ・規約の承認について【承認】 ・平成 30 年度事業計画（案）について【承認】 （地域公共交通確保維持改善事業に基づく「平成 31 年度紀の川市地域内フィードバック一系統確保維持計画」の策定について）
開催	主な議題				
平成 30 年 6 月 14 日	○平成 30 年度第 1 回紀の川市地域公共交通活性化再生協議会 ・平成 29 年度事業報告について【承認】 ・平成 29 年度紀の川市地域公共交通会議会計歳入歳出決算について【承認】 ・規約の承認について【承認】 ・平成 30 年度事業計画（案）について【承認】 （地域公共交通確保維持改善事業に基づく「平成 31 年度紀の川市地域内フィードバック一系統確保維持計画」の策定について）				

	・平成 30 年度紀の川市地域公共交通会議会計歳入歳出予算（案）について【承認】 ・紀の川市地域公共交通網形成計画の策定方針について【承認】	
--	--	--

開催	主な議題
平成 30 年 11 月 1 日	○平成 30 年度第 2 回協議会 ・和歌山バス那賀㈱ 「路線バスの運行廃止について」【報告】 ・住民説明会・意見交換会について【報告】 ・地域公共交通網形成計画の策定方針について【報告】 ・「遠方西」～「遠方橋」区間のフリー乗降化について【承認】 ・「杉原西」のバス停移設について【承認】
平成 31 年 1 月 17 日	○平成 30 年度第 3 回協議会 ・地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（案）について【承認】 ・紀の川市地域公共交通網形成計画（素案）の確定とパブリックコメントの実施について【承認】
平成 31 年 2 月 20 日	○平成 30 年度第 4 回協議会 ・委員の変更について【承認】 ・「打田南」～「窪」区間のフリー乗降化について【保留】 ・赤沼田地区デマンド型乗合タクシーの本格運行について【承認】 ・地域公共交通網形成計画パブリックコメントの結果および修正等について【承認】
令和元年 6 月 27 日	○令和元年度第 1 回協議会 ・協議会の規約改正について【承認】 ・平成 30 年度事業報告について【承認】 ・平成 30 年度会計歳入歳出決算について【承認】 ・令和元年度事業計画（案）について【承認】 （地域公共交通確保維持改善事業に基づく「令和 2 年度紀の川市地域内フィーダー系統確保維持計画」の策定について） ・令和元年度会計歳入歳出予算（案）について【承認】 ・紀の川市地域公共交通網形成計画策定による国庫補助金の増額について【報告】 ・紀の川市地域公共交通網形成計画の実現に向けた進捗について【報告】
令和元年 10 月 24 日	○令和元年第 2 回協議会 ・旅客自動車運送事業者部会の設置について【承認】 ・和歌山バス那賀㈱ 「路線バスの運行廃止について」【報告】 ・地域公共交通網形成計画の取り組み状況について【報告】 ・改正後の地域巡回バス路線（案）について【報告】
令和 2 年 1 月 31 日	○令和元年度第 3 回協議会（書面協議） 【発 送 日】：令和 2 年 1 月 17 日 【提出期限】：令和 2 年 1 月 30 日 ・令和元年度（平成 31 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【承認】
令和 2 年 2 月 26 日	○令和元年度第 4 回協議会 ・紀の川コミュニティバスの運行継続について【報告】 ・地域公共交通網形成計画の取り組み状況について【報告】 ・ダイヤ改正および路線改正の方針について【承認】 ・委員の変更について【承認】

開催	主な議題
令和2年7月13日	○令和2年度第1回紀協議会（書面協議） 【発 送 日】：令和2年6月26日 【提出期限】：令和2年7月10日 ・協議会に係る各種規程の制定について【報告】 ・紀の川コミュニティバスの減便およびダイヤ改正について【報告】 ・令和元年度事業報告について【承認】 ・令和元年度会計歳入歳出決算について【承認】 ・地域巡回バスのダイヤおよび路線改正の方針の変更について【承認】 ・令和2年度事業計画（案）について【承認】 （地域公共交通確保維持改善事業に基づく「令和3年度紀の川市地域内フィーダー系統確保維持計画」の策定について） ・令和2年度会計歳入歳出予算（案）について【承認】 ・協議会に係る各種規程の制定について【承認】
令和2年8月25日	○令和2年度第2回協議会（書面協議） 【発 送 日】：令和2年8月25日 【提出期限】：令和2年9月11日 ・紀の川コミュニティバスの車両更新に伴う移動円滑化基準適用除外について【承認】 ・紀の川コミュニティバスのダイヤ改正について【報告】
令和2年12月7日	○令和2年度第1回旅客自動車運送事業者部会 ・運行事業者間の乗継について【報告】 ・令和2年度事業について【報告】 ・運行継続水準の設定について【報告】 ・バス停の管理について【報告】 ・地域巡回バスダイヤおよび路線改正の具体案について【承認】
令和3年1月14日	○令和2年度第3回協議会（書面協議） 【発 送 日】：令和3年1月14日 【提出期限】：令和3年1月28日 ・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【承認】 ・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【承認】
令和3年3月24日	○令和2年度第4回協議会 ・令和2年度第1回旅客自動車運送事業者部会の開催結果について【報告】 ・地域公共交通網形成計画の取り組み状況について【報告】 ・地域巡回バスのダイヤおよび路線改正の具体案について【承認】 （令和3年10月に実施する地域巡回バスのダイヤおよび路線改正内容の具体案を承認。事業者等との調整により軽微な変更を加える旨を補足。）
令和3年6月29日	○令和3年度第1回協議会 ・令和2年度事業報告について【承認】 ・令和2年度会計歳入歳出決算について【承認】 ・令和3年度事業計画（案）について【承認】 （地域公共交通確保維持改善事業に基づく「令和4年度紀の川市地域内フィーダー系統確保維持計画」の策定について） ・令和3年度会計歳入歳出予算（案）について【承認】 ・地域巡回バスのダイヤおよび路線改正後の「神領北」～「登尾」区間のフリー乗降化について【承認】 ・地域巡回バスダイヤおよび路線改正後における桃山鞆淵コース・細野貴志川コース運行車両の移動円滑化基準適用除外等について【承認】 ・デマンド型乗合タクシー（赤沼田名手駅前路線）の路線の延長等について【承認】

21. 利用者等の意見の反映状況

本協議会の構成員には合併した旧町（打田町、那賀町、粉河町、桃山町、貴志川町）それぞれの代表区長等が含まれており、住民代表者の意見等を重視している。

バスに関する地域の区長要望については、協議会事務局（市地域創生課）において随時受け付けており、路線再編時には考慮している。

22. 協議会メンバーの構成員

協議会の構成員は、下表の通り。

(1) 紀の川市の指名する者	紀の川市副市長
	紀の川市福祉部部長
	紀の川市農林商工部部長
	紀の川市建設部部長
(2) 法第2条第2号に掲げる公共交通事業者等及びその組織する団体が推薦する者	和歌山バス那賀株式会社取締役社長
	有田交通株式会社代表取締役
	株式会社有交紀北代表取締役
	公益社団法人和歌山県バス協会専務理事
	一般社団法人和歌山県タクシー協会会長
	和歌山県交通運輸産業労働組合協議会バス部会長
	西日本旅客鉄道株式会社執行役員和歌山支社長
	和歌山電鐵株式会社代表取締役専務
(3) 住民又は利用者の代表	打田地区区長会会長
	粉河地区区長会会長
	那賀地区区長会会長
	桃山地区区長会会長
	貴志川地区区長会会長
	紀の川市身体障害者連盟会長
(4) 近畿運輸局和歌山運輸支局長又はその指名する者	和歌山運輸支局首席運輸企画専門官
(5) 岩出警察署長又はその指名する者	和歌山県警岩出署署長
(6) 道路管理者、学識経験者その他の協議会が必要と認める者	近畿大学有識者
	那賀振興局建設部副部長
	和歌山県企画部地域振興局総合交通政策課課長
	和歌山河川国道事務所和歌山国道維持出張所所長
	岩出市総務部総務課課長

※会長：紀の川市副市長

※副会長：近畿大学有識者

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 和歌山県紀の川市西大井 338 番地

(所 属) 紀の川市役所企画部地域創生課

(氏 名) 副主査 西川 昌克

(電 話) 0736-77-5077

(e-mail) k030800-001@city.kinokawa.lg.jp