

紀の川市地域公共交通網形成計画策定業務

報告書

平成30年3月

紀の川市

中央復建コンサルタンツ株式会社

目次

1. 業務内容	1
1.1 業務目的	1
1.2 業務概要	1
2. 紀の川市の公共交通に関する現況調査	2
2.1 人口・世帯数の状況	2
2.2 道路網・公共交道路線網の状況	8
2.3 各路線の利用状況	12
2.4 各路線収支状況・財政負担状況	18
2.5 人の動き	25
2.6 主な施設の分布状況	27
2.7 交通に関する取り組み	30
3. まちづくりの方向性に関する整理	36
3.1 まちづくりに関する上位計画	36
3.2 交通に関する関連計画	50
3.3 施設配置に関する関連計画	56
3.4 産業に関する関連計画	58
3.5 福祉に関する関連計画	59
3.6 和歌山県の上位計画	63
4. 住民ニーズ・意識調査	66
4.1 住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」	67
4.2 バス利用者を対象とした「利用実態調査」	81
4.3 鉄道駅の利用者を対象とした「移動に関するアンケート調査」	95
4.4 中学生・高校生を対象とした「利用意向調査」	120
5. 地域公共交通活性化シンポジウムの開催	141
5.1 シンポジウムの概要	141
5.2 シンポジウムでの講演・発言内容	143
5.3 シンポジウムで実施した来場者アンケート結果	148
6. 地域公共交通網形成計画の策定に向けたまとめ	152
6.1 地域の現況に関するまとめ	152
6.2 まちづくりの方向性に関するまとめ	153
6.3 住民ニーズ・意識調査に関するまとめ	154
6.4 関係者への「現状ならびに意向調査」に関するまとめ	155
6.5 区長へのヒアリングに関するまとめ	155

1. 業務内容

1.1 業務目的

市民が利用しやすい公共交通網のすがたを明らかにすることを目指し、持続可能な公共交通の運行に資する計画を平成 30 年度に策定する。そのため、平成 29 年度に実施する当該業務においては、計画の策定に必要となる基礎データを取得する。

1.2 業務概要

当該業務の概要は以下のとおりである。

業 務 名：紀の川市地域公共交通網形成計画策定業務

契 約 日：平成 29 年 12 月 1 日

履 行 期 間：平成 29 年 12 月 2 日から平成 30 年 3 月 31 日まで

発 注 者：紀の川市

受 注 者：中央復建コンサルタンツ株式会社

業 務 項 目：

(1) 紀の川市の公共交通に関する現況調査

- ① 人口・世帯数の状況
- ② 道路網・公共交通路線網の状況
- ③ 各路線利用状況
- ④ 各路線収支状況、財政負担状況
- ⑤ 関係者（交通事業者・行政関係課等）意見
- ⑥ 関連計画等

(2) 住民のニーズ・意識調査

- ① 調査の企画
- ② 前項の調査の実施・分析
- ③ シンポジウム、地元説明会での支援

(3) 調査報告書の作成

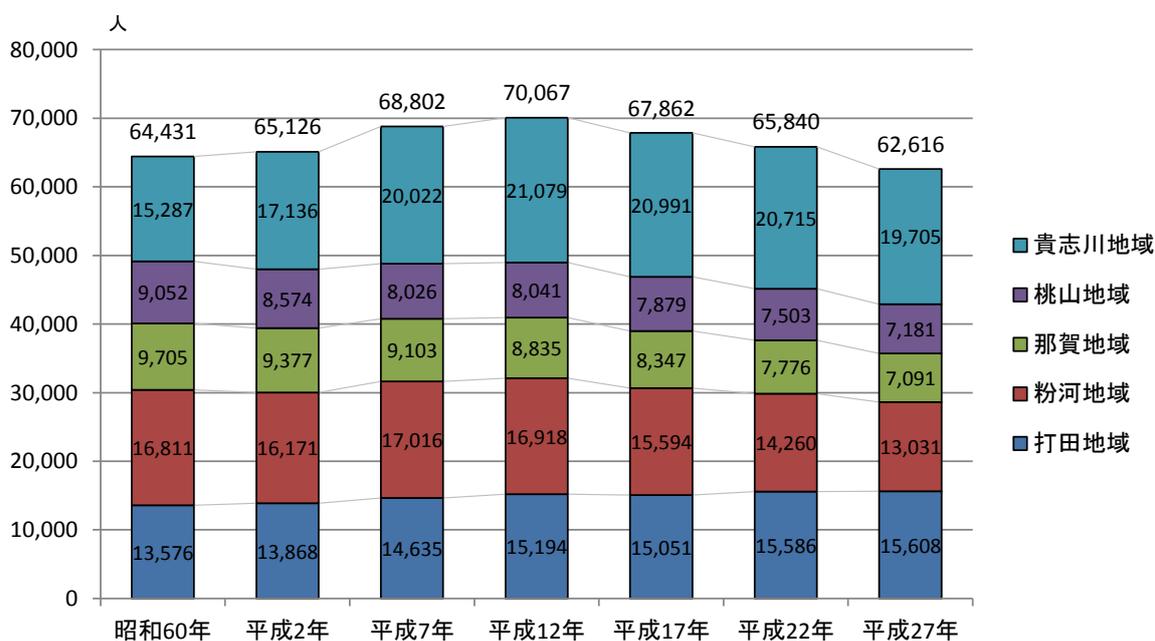
2. 紀の川市の公共交通に関する現況調査

2.1 人口・世帯数の状況

2.1.1 人口の動向

国勢調査の結果をもとに、昭和60年以降の総人口の推移をみると、平成12年の約7.0万人をピークに人口減少に転じ、15年間で約7.5千人減少し、平成27年には6.3万人となっている。

地域別に推移を見ると、昭和60年に比べ、桃山地域、那賀地域、粉河地域で人口が減少している。また、貴志川地域では、昭和60年に比べ、人口が増加しているが、平成12年をピークに、減少が続いている。一方、打田地域では、昭和60年以降、人口の増加傾向が続いている。

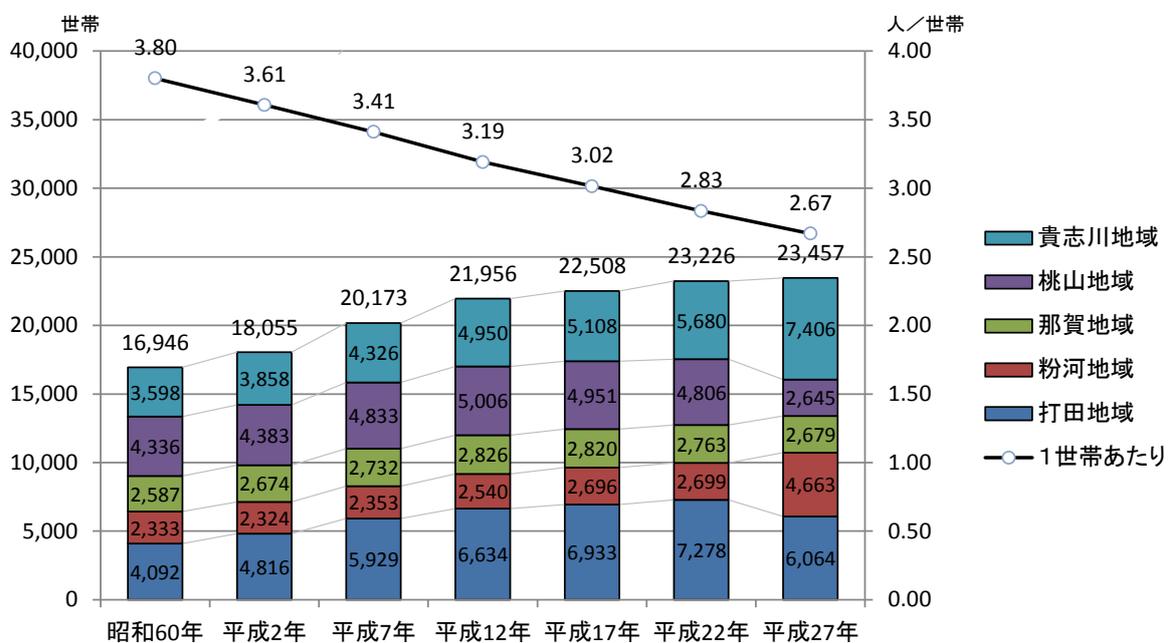


出典：国勢調査

図. 人口の推移

2.1.2 世帯数の推移

国勢調査の結果をもとに、昭和60年以降の世帯数の推移をみると、一貫して増加の傾向にあり、平成27年までの30年間で約6.5千世帯（年間平均217世帯）増加している。世帯あたりの人口は、昭和60年に約3.80人であったが、平成27年には約2.67人となっている。



出典：国勢調査

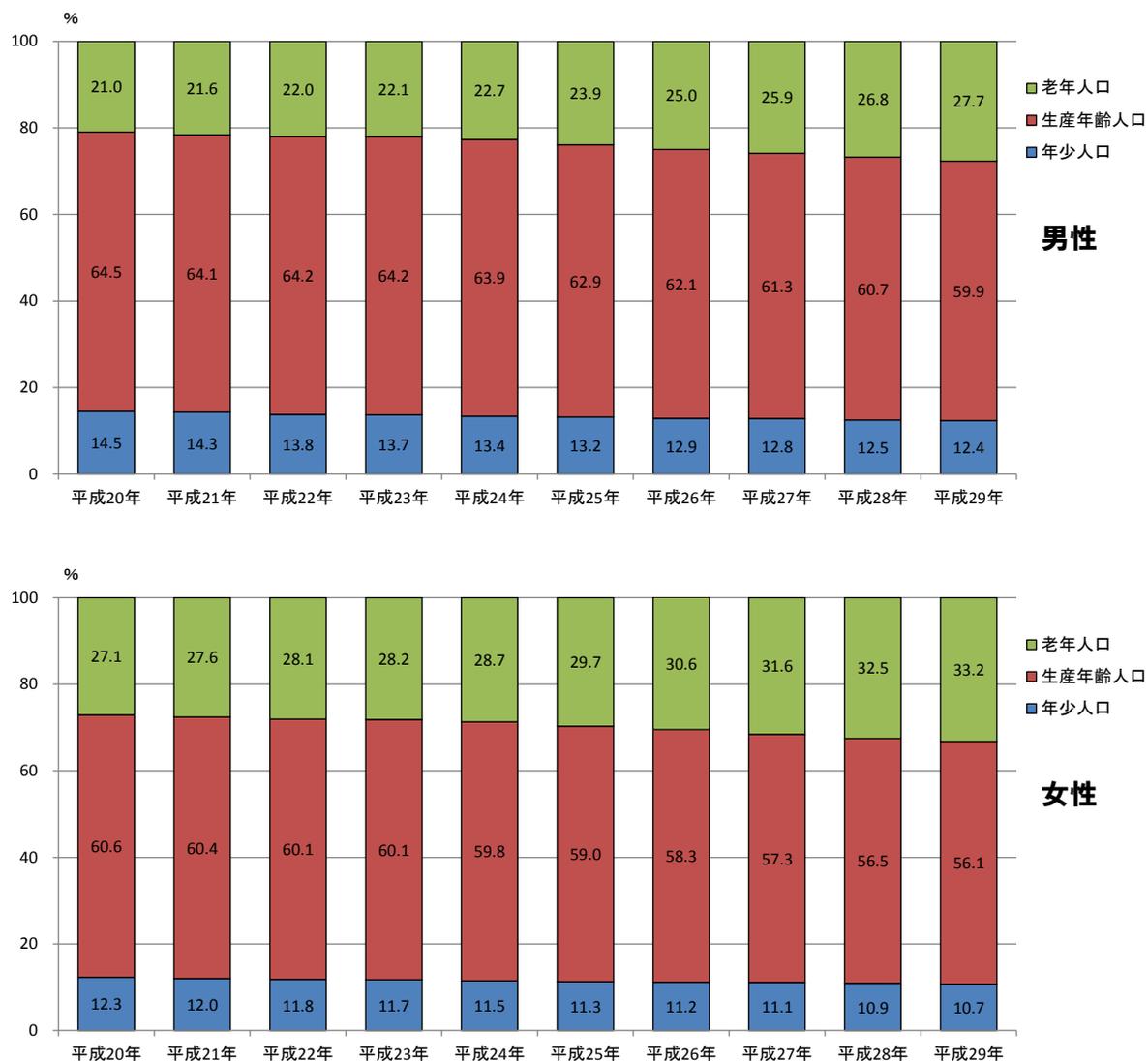
図. 世帯数の推移

2.1.3 年齢階層別の人口

(1) 年齢階層別人口の推移

住民基本台帳をもとに、平成20年以降の人口をみると、男女ともに年少人口と生産年齢人口割合が減少し、老年人口割合が増加している。

平成29年の老年人口割合は、男性が約27.7%、女性が約33.2%となっており、平成20年に比べ、それぞれ6ポイント以上の上昇となっている。また、男女で比較すると、男性に比べ、女性の方が約5.5ポイント、老年人口の割合が高くなっている。



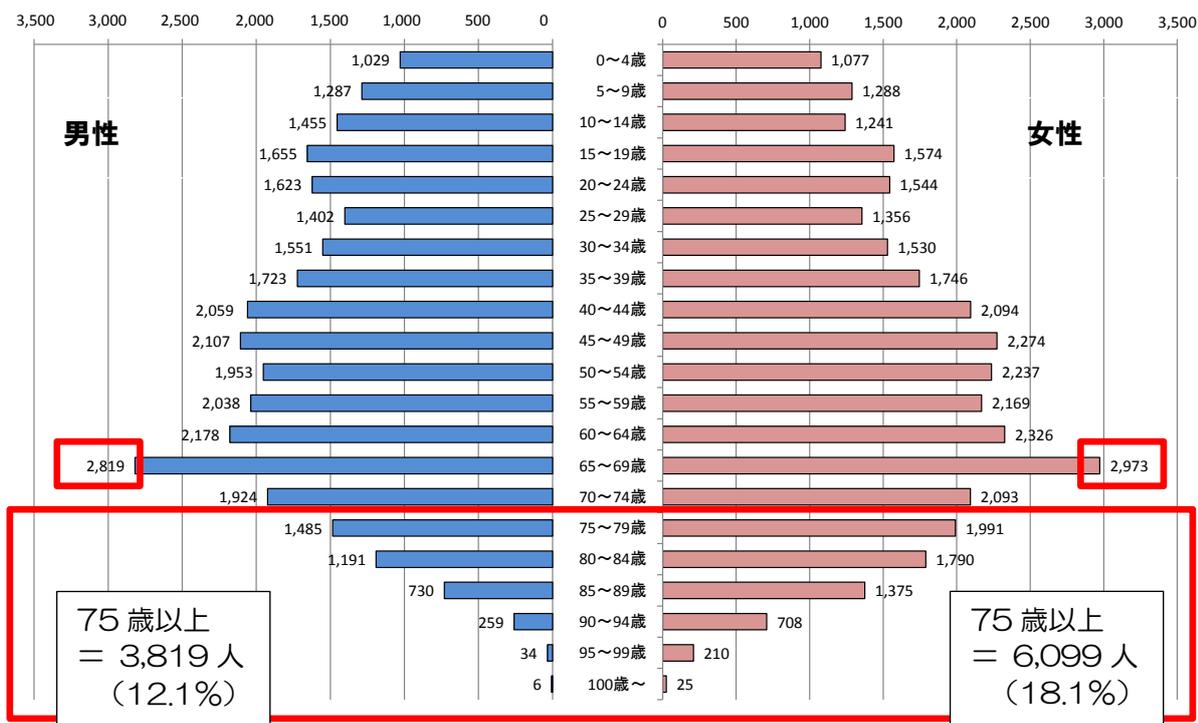
出典：住民基本台帳（各年3月末現在）

図. 年齢3区分人口の推移

(2) 年齢階層別人口の構成

住民基本台帳をもとに、平成 29 年の年齢階層別の人口分布を 5 歳ごとにみると、最も人口が多いのは男女とも 65～69 歳で、男性では 2,819 人（男性全体の約 9.2%）、女性では 2,973 人（女性全体の 8.8%）となっている。

また、75 歳以上の後期高齢者の人口は、男性では 3,819 人（男性全体の約 12.1%）、女性では 6,099 人（女性全体の 18.1%）となっており、男女をあわせてみると、全人口の 15.3%を占めている。



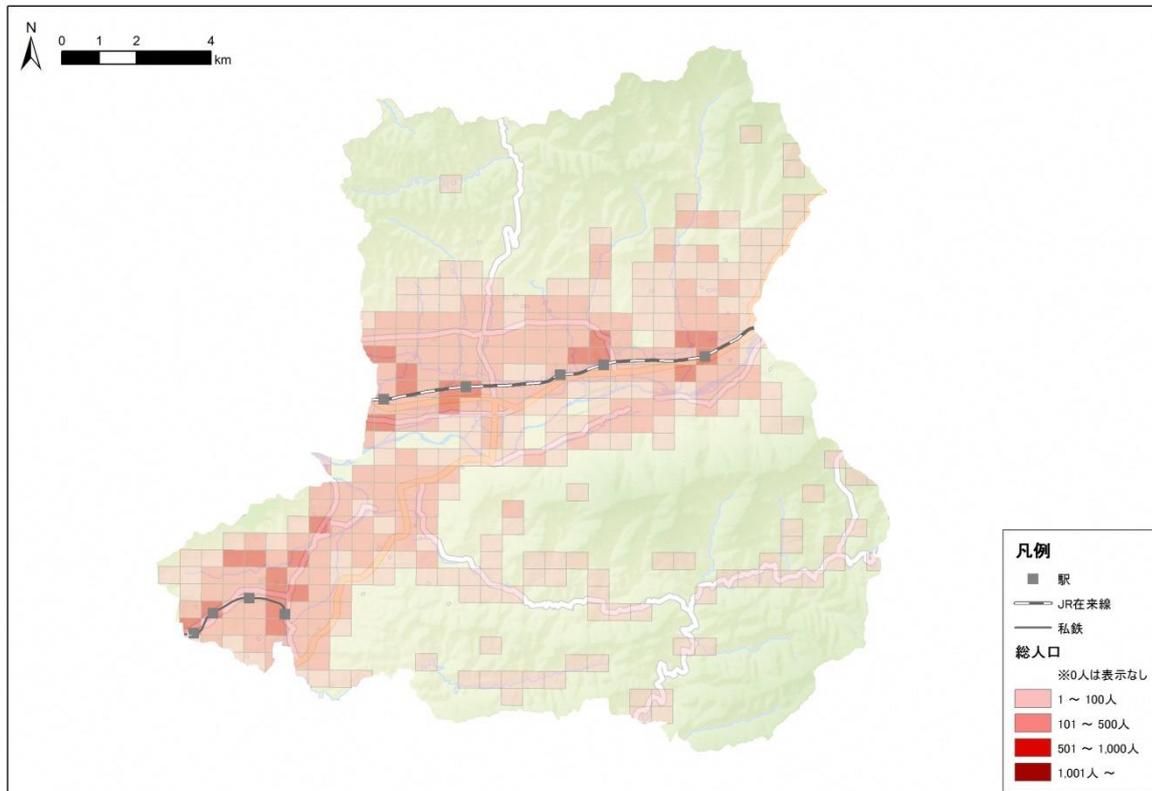
出典：住民基本台帳（平成 29 年 3 月末現在）

図. 年齢階層別の人口分布

2.1.4 エリア別の人口

(1) 人口の分布

紀の川市の総人口について、500m四方のメッシュごとに分布をみると、JR和歌山線、和歌山電鉄貴志川線の駅周辺を中心に密度が高くなっている。また、幹線道路沿いに駅から離れた地域にも居住の集積がみられる。

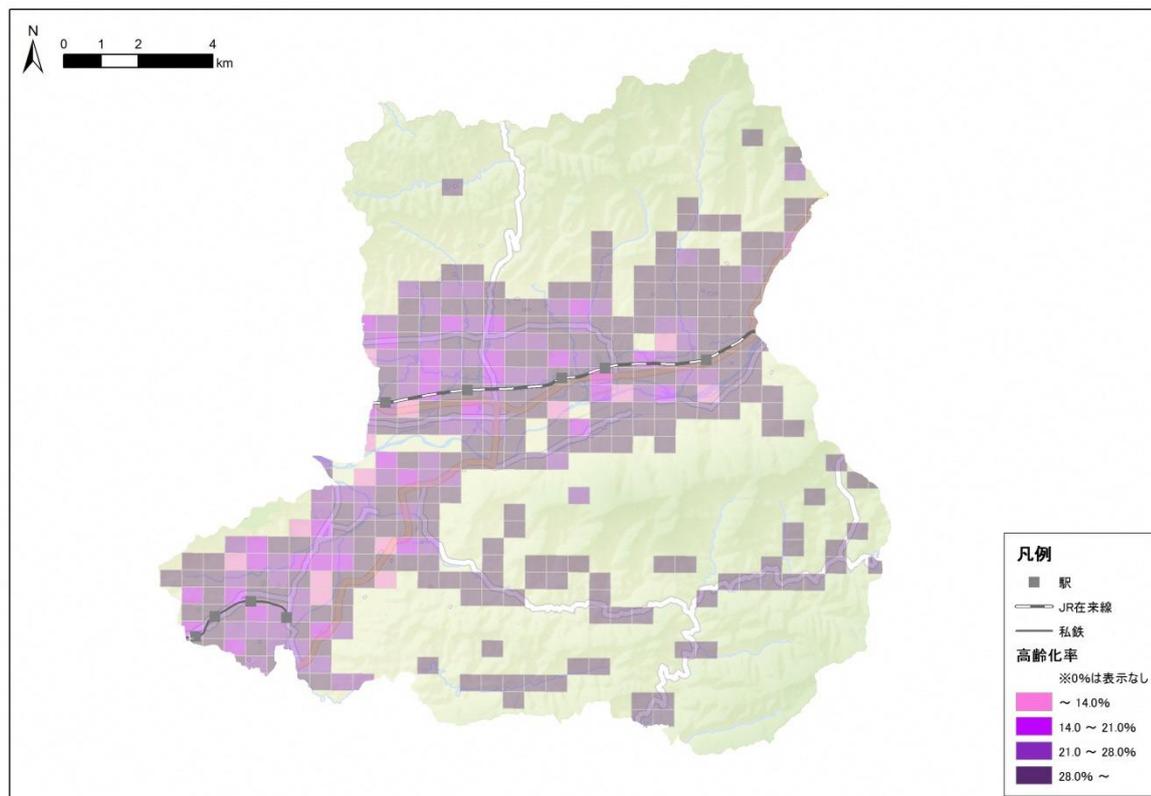


出典：国勢調査

図. 人口の分布

(2) 高齢者の分布

紀の川市の高齢者について、500m四方のメッシュごとに割合をみると、駅から離れた地域も含め、全市的に高齢化率が28%を上回っている地域が多くなっている。



出典：国勢調査

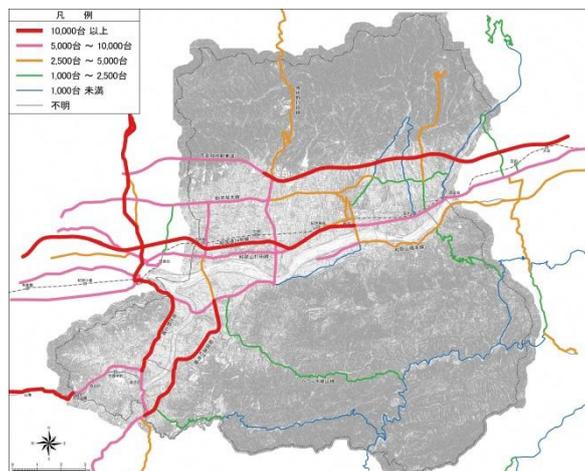
図. 地域ごとの高齢化率

2.2 道路網・公共交路線網の状況

2.2.1 道路網の状況

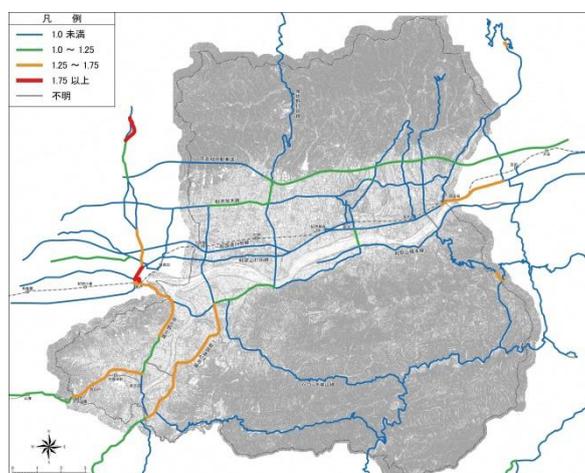
(1) ネットワークの状況

紀の川市の道路ネットワークをみると、昼間 12 時間交通量が 10,000 台以上となる道路が複数みられる。混雑度でみると、多くの道路で 1.0 未満であり、道路が混雑することなく、円滑に走行できる道路環境となっている。一部、国道 424 号や岩出野上線で 1.25 以上となり、過度状態である可能性がある。



出典：平成 27 年 道路交通センサス

図. 昼間 12 時間交通量



出典：平成 27 年 道路交通センサス

図. 道路混雑度

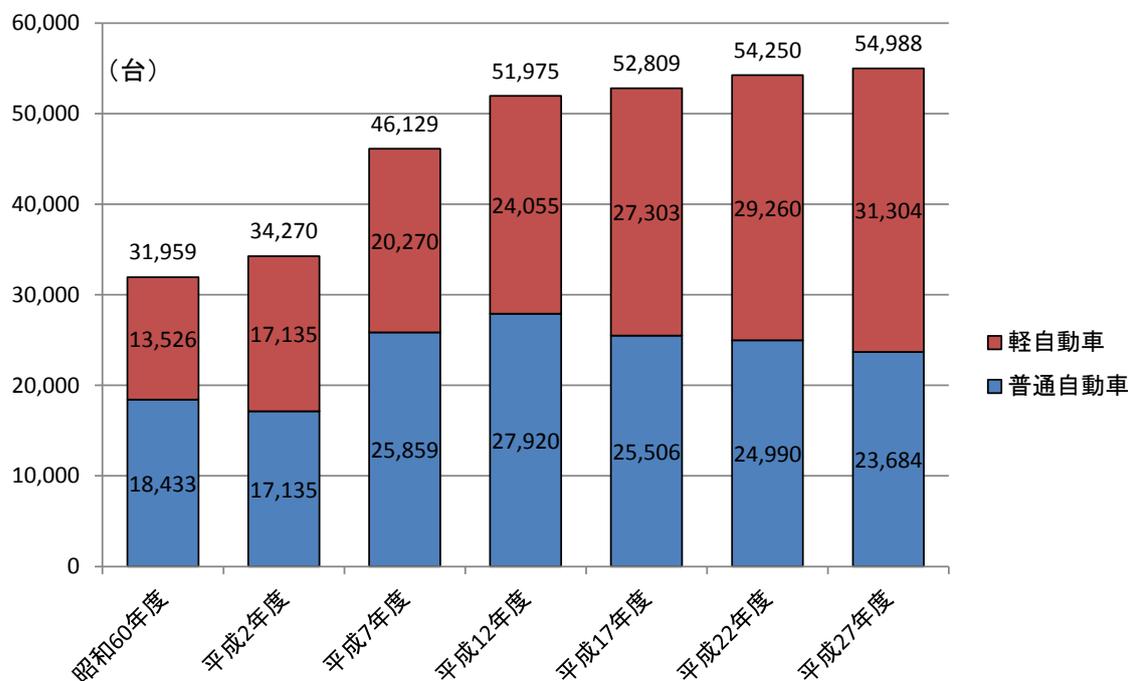
参考表 混雑度に関する概要

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	飽和時間 0, $Q/C < 1.0$ 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う遅れはほとんどない。
1.0~1.25	飽和時間はほとんどの区間で 1~2 時間以下、 Q/C はほとんどの区間で 1.0 以下、昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	飽和時間は 0~12、 $Q/C > 1$ の時間が 10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間 0 がほとんどなくなる。 $Q/c > 1$ の時間が 50%を超える。慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会）

(2) 自家用車の保有状況

紀の川市内における自動車の保有状況をみると普通自動車は平成12年度の27,920台をピークに減少している。一方、軽自動車の増加が続き、平成27年度には31,304台となっている。その結果、合計でも平成27年度が最多となっており、昭和60年度に比べ、1.7倍に増加している。



資料：普通自動車 / (一財) 自動車検査登録情報協会「市区町村別自動車保有車両数」

軽自動車 / (一財) 全国軽自動車協会連合会「市区町村別軽自動車車両数」

(国土交通省近畿運輸局和歌山運輸支局からの提供資料を基に作成)

図. 紀の川市内における道路登録台数

2.2.2 公共道路線網の状況

(1) 地域公共交通ネットワークと人口分布の関係

地域公共交通ネットワークと人口分布の関係をみると、鉄道駅から1,000mもしくはバス停から300m以内のエリアに含まれる人口は、全市人口の約98%を占める60,713人となっている。また、年少人口、生産年齢人口、老年人口でも、97%以上が、比較的、地域公共交通が利用しやすい鉄道駅から1,000mもしくはバス停から300m以内のエリアに居住しており、ネットワークとしては、地域公共交通が地域を網羅している。

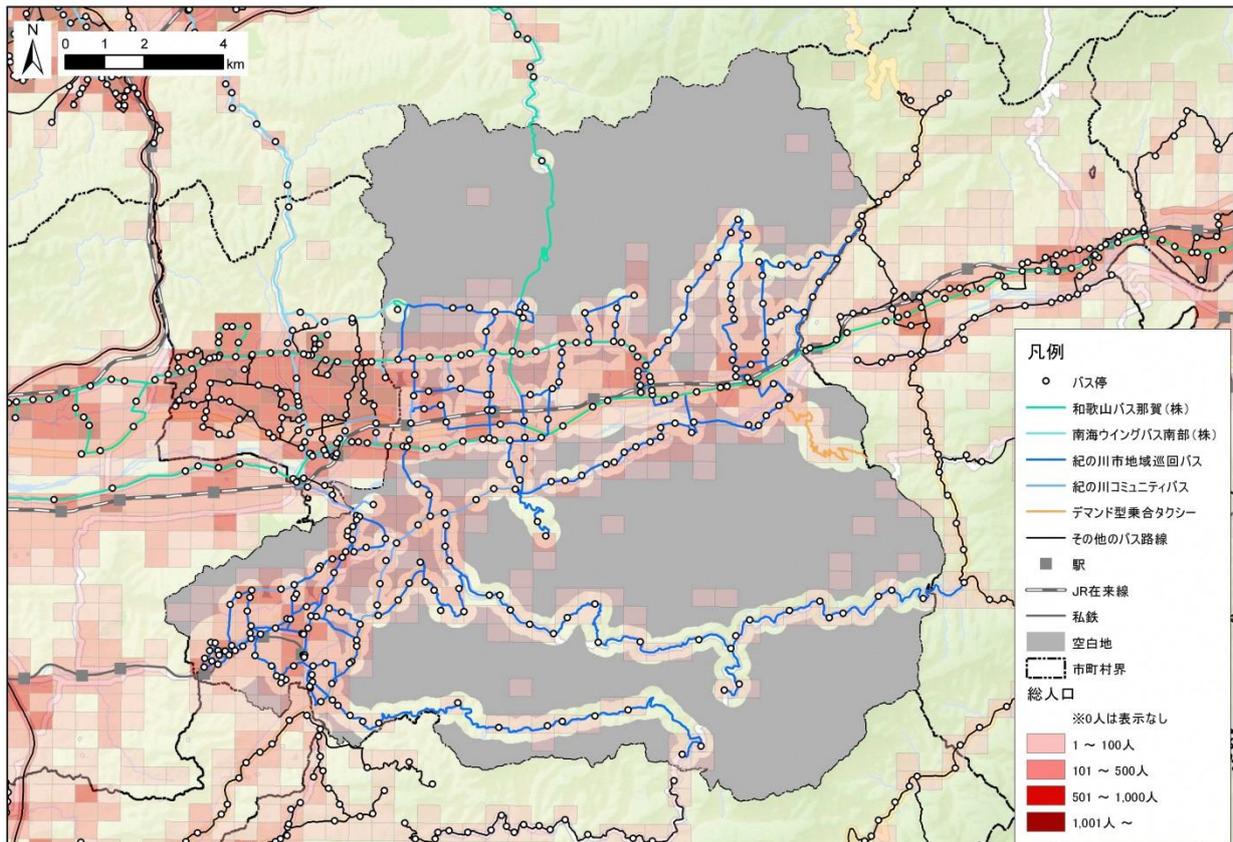


図. 地域公共交通ネットワークと人口分布の関係

表. 地域公共交通サービスの人口カバー率

	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
紀の川市全体	61,985 人	7,487 人	35,953 人	18,545 人
地域公共交通サービスの人口カバー状況 〔鉄道駅から1,000mもしくはバス停から300m以内のエリアに含まれる人口・割合〕	60,713 人	7,388 人	35,345 人	17,980 人
	97.9%	98.7%	98.3%	97.0%

資料：平成27年国勢調査をもとに作成

(2) バスの運行状況

紀の川市内においては、ネットワークして網羅されている一方、それぞれの運行本数をみると、1日あたり 10 本以下のルートが多い。

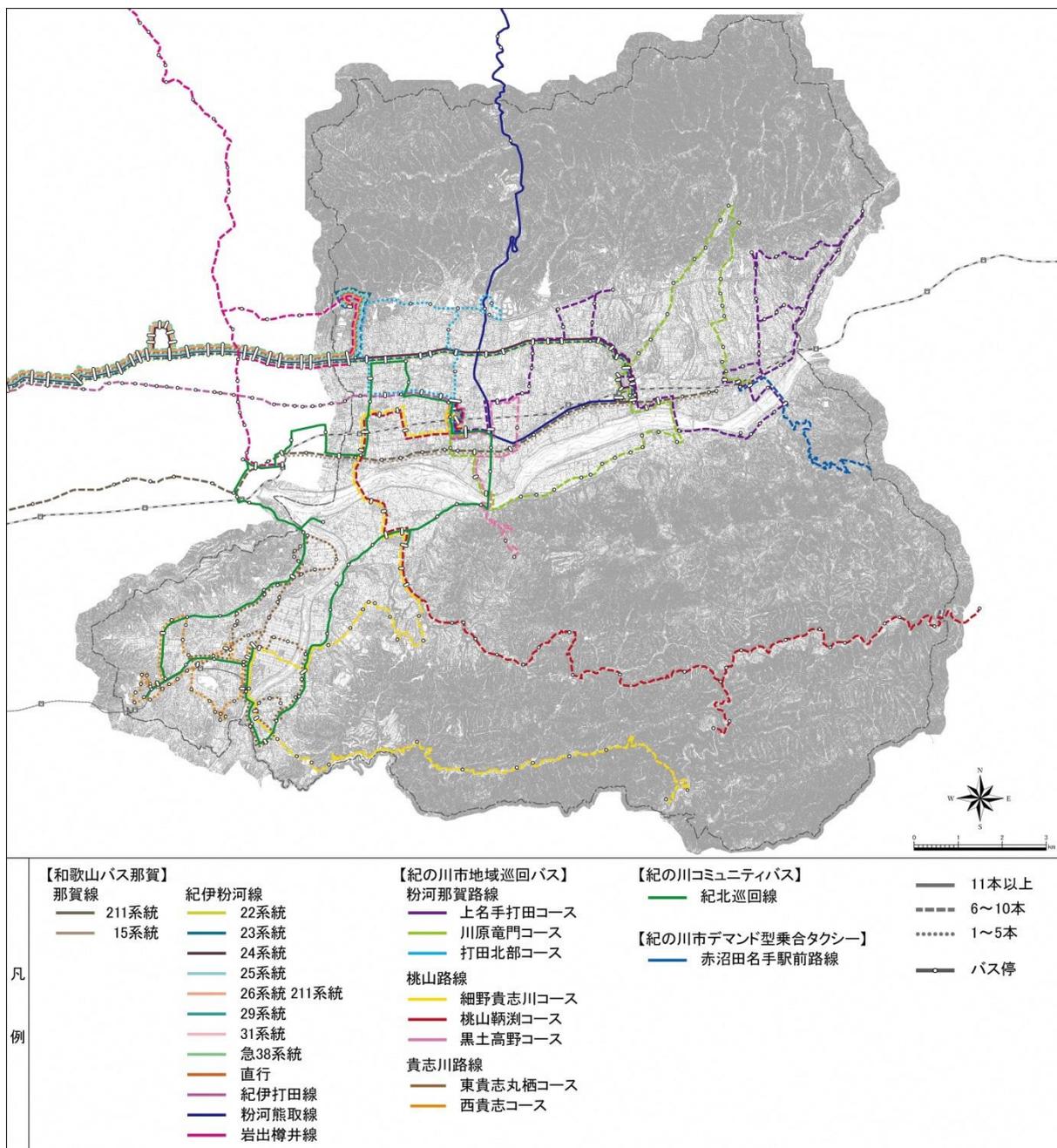


図 バスの運行状況（平成 30 年 1 月現在）

2.3 各路線の利用状況

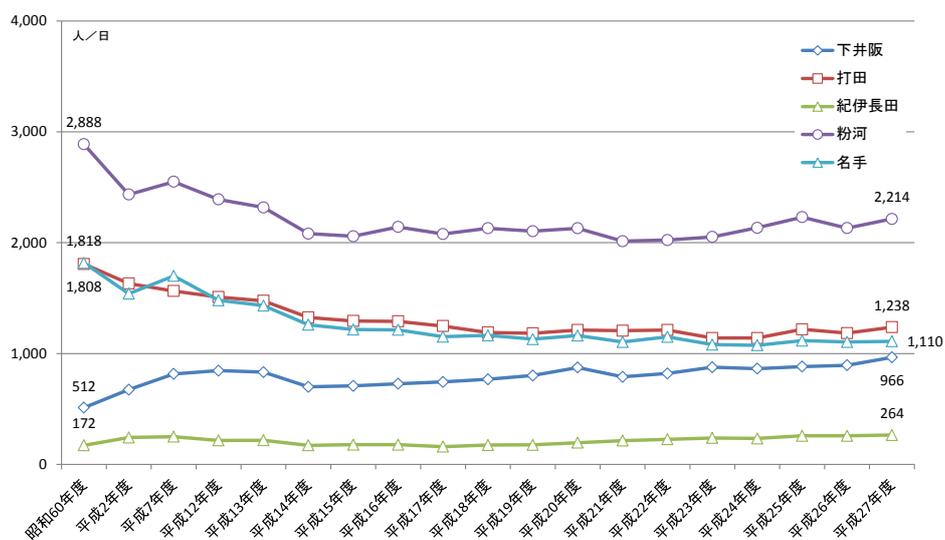
2.3.1 鉄道の利用状況

(1) JR 和歌山線

JR 和歌山線の利用状況※をみると、昭和 60 年度から平成 27 年度までの 30 年間で、利用者が約 3 割減少し、年間 9,444 千人となっている。

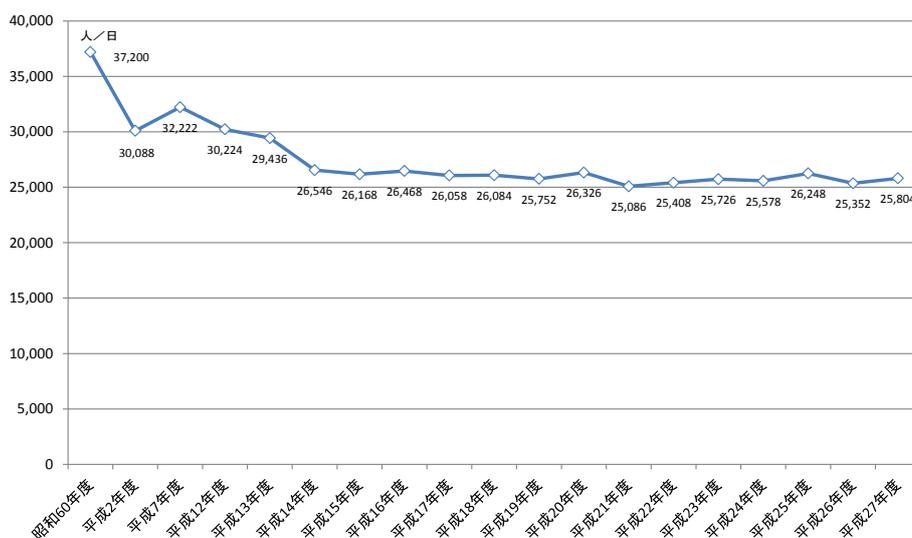
また、紀の川市内の駅でみると、打田駅、粉河駅、名手駅では、昭和 60 年から平成 15 年前後にかけて、乗降客数の減少がみられたのち、横ばい傾向となっている。一方、昭和 60 年度に比べ、下井阪駅、紀伊長田駅では増加している。

※ 和歌山県内にある JR 和歌山線各駅における降客数の総数（和歌山駅は除く）



出典：JR 西日本提供データ

図. JR 和歌山線における紀の川市内各駅の降客数の推移

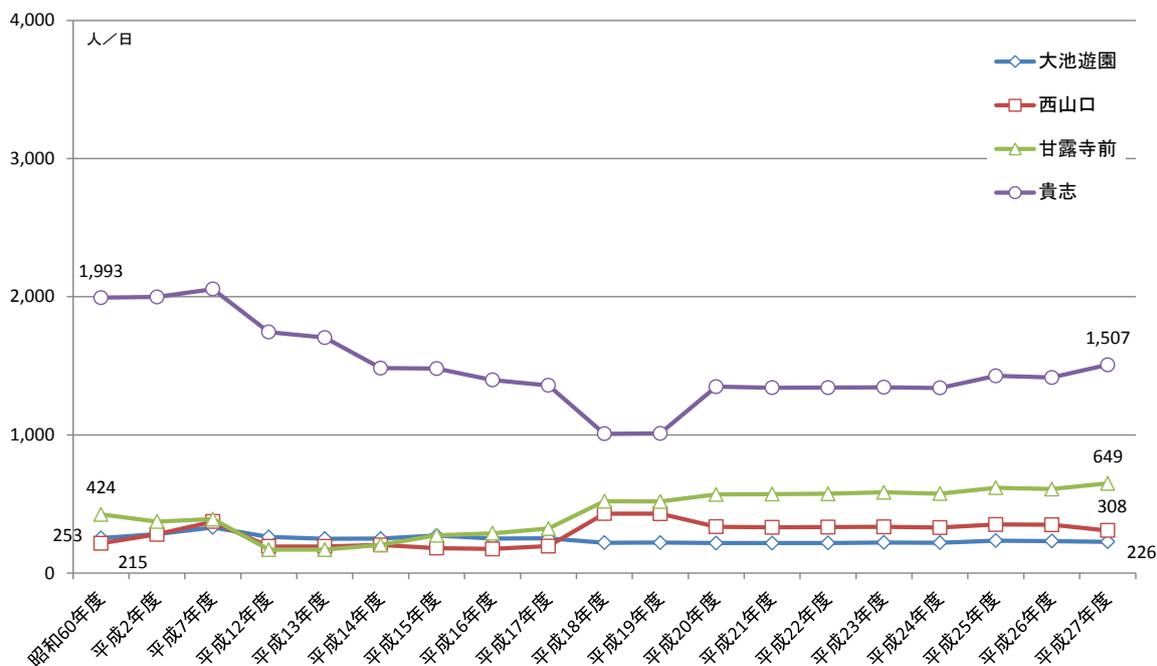


出典：JR 西日本提供データ

図. JR 和歌山線各駅の乗降客数の推移

(2) 和歌山電鐵貴志川線

和歌山電鐵貴志川線各駅の利用状況をみると、昭和60年以降、貴志駅では乗降客数の減少が続いていたが、南海電気鉄道から和歌山電鐵に事業が移行された平成19年以降、増加に転じ、平成27年では1日あたり約1.5千人が乗降している。また、昭和60年と比べ、西山口駅、甘露寺前駅で乗降客数が増加となっている。



出典：和歌山電鐵提供データ

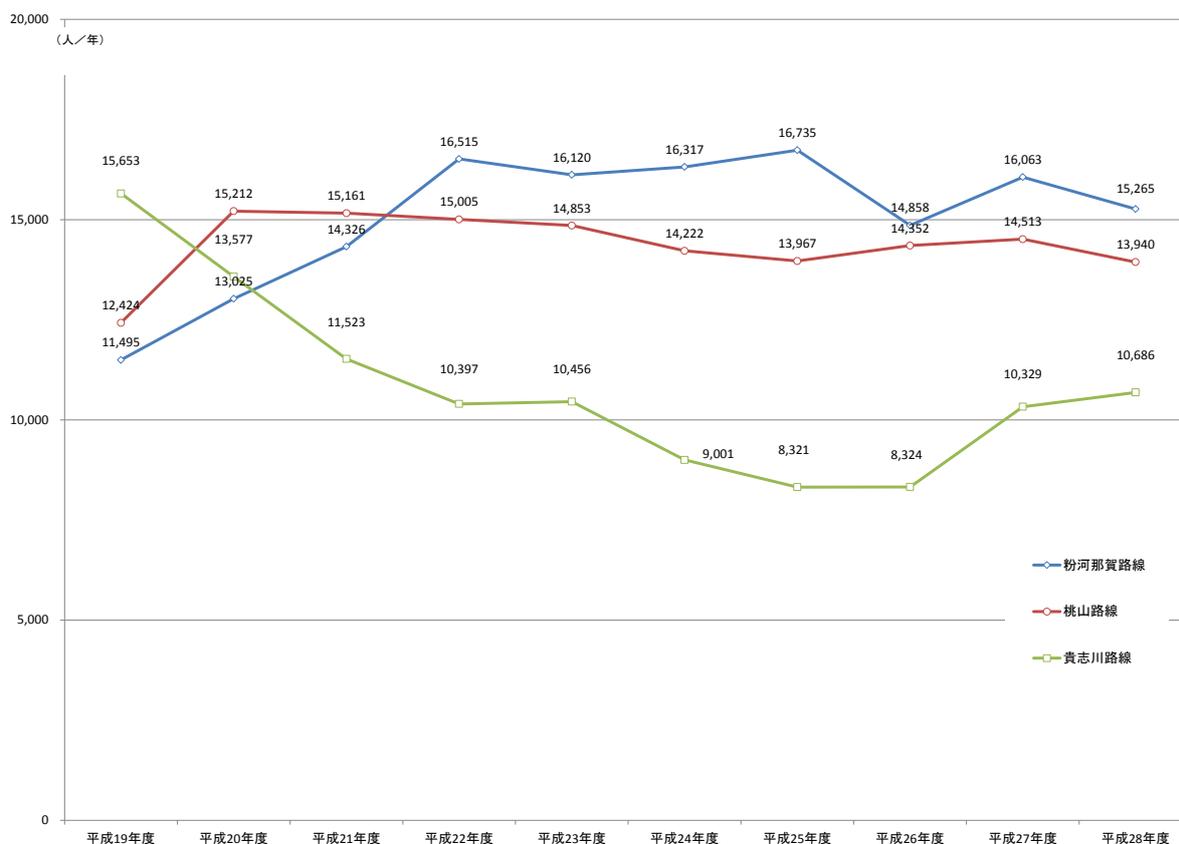
図. 和歌山電鐵貴志川線各駅の乗降客数の推移

2.3.2 地域巡回バスの利用状況

(1) 利用状況の推移

地域巡回バスの利用状況をみると、貴志川路線では、平成 25 年度以降は増加に転じ、平成 28 年度の利用者数は年間約 1.1 万人となっている。また、粉河那賀線は、平成 25 年度をピークに減少傾向であり、平成 28 年度の利用者数は年間約 1.5 万人となっている。桃山線は、平成 20 年度以降、減少傾向であり、平成 28 年度の利用者数は年間約 1.4 万人となっている。

なお、図には示していないが、平成 28 年度から運行を開始したデマンド型乗合タクシーについては、年間 182 名の利用となっている。



※ 貴志川路線は平成 20 年度に有料化

図. 地域巡回バスの利用者数の推移

(2) バス停ごとの利用状況

地域巡回バスについて、バス停ごとの平成28年度の乗降客数を見ると、紀の川市貴志川支所（9,503人/年）、那賀病院（5,805人/年）、名手駅前（5,785人/年）の利用が多くなっている。また、全228箇所中、乗降客数が年間200人以下のバス停も144箇所存在している。

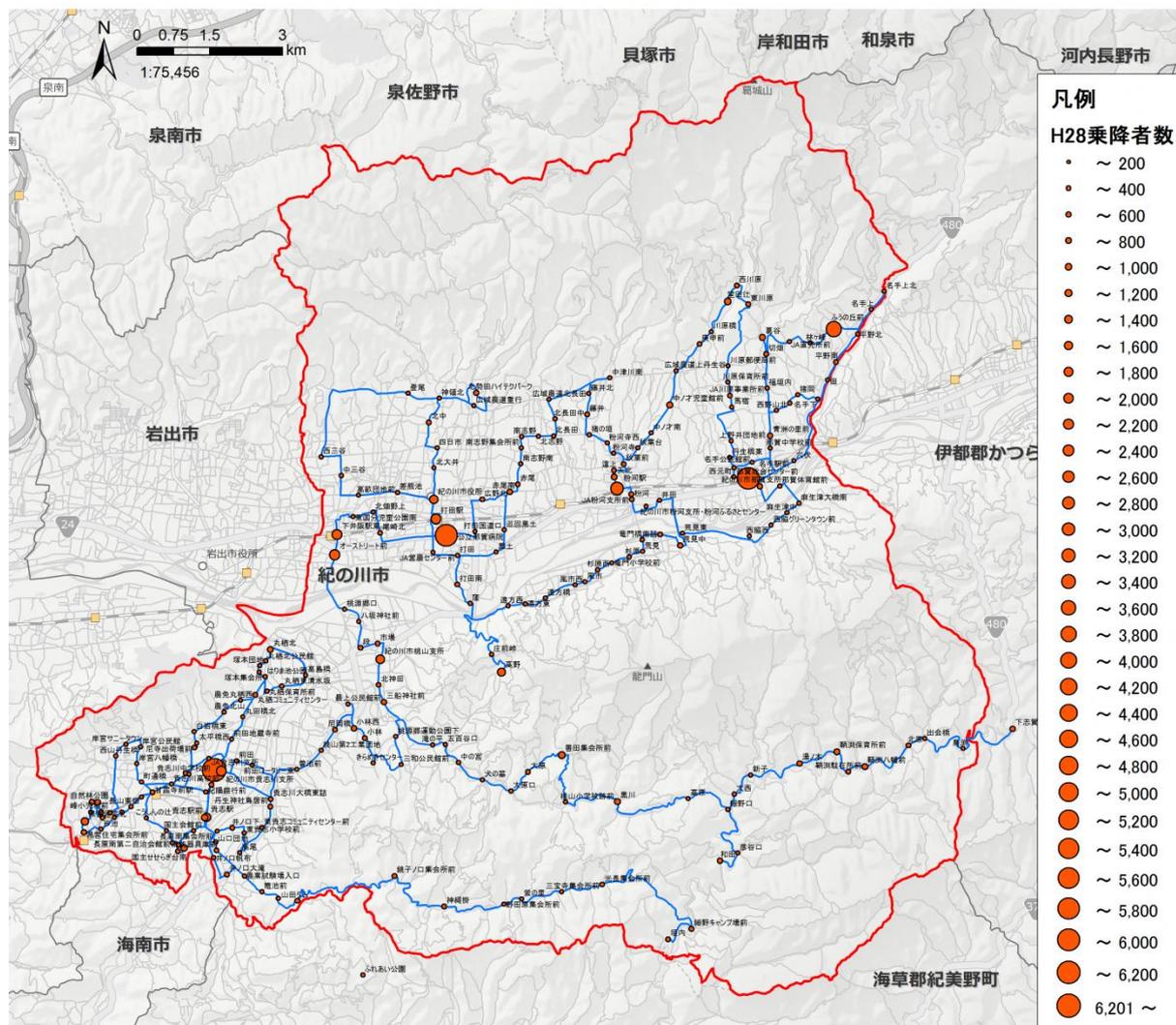


図. 地域巡回バスの年間利用者数（バス停ごと）

2.3.3 紀の川コミュニティバスの利用状況

紀の川コミュニティバスの利用状況を見ると、平成19年度以降、年間約3.1～約3.7万人で推移し、平成28年度の利用者数は約3.3万人となっている。

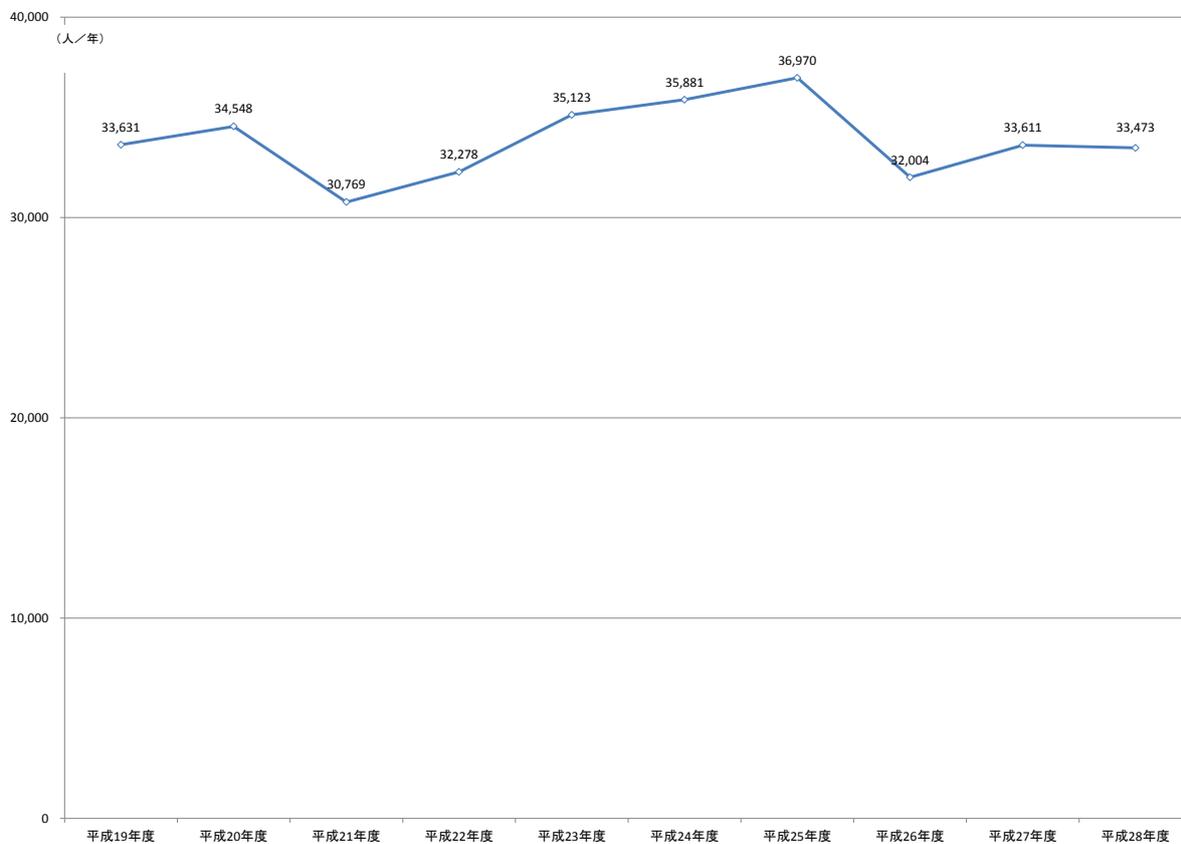


図. 紀の川コミュニティバスの利用状況の推移

2.3.4 路線バス（粉河熊取線）の利用状況

路線バス（粉河熊取線）の利用状況をみると、平成19年度から平成26年度にかけて横ばいで推移したのち、増加に転じ、平成28年度の利用者数は約6.9万人となっている。

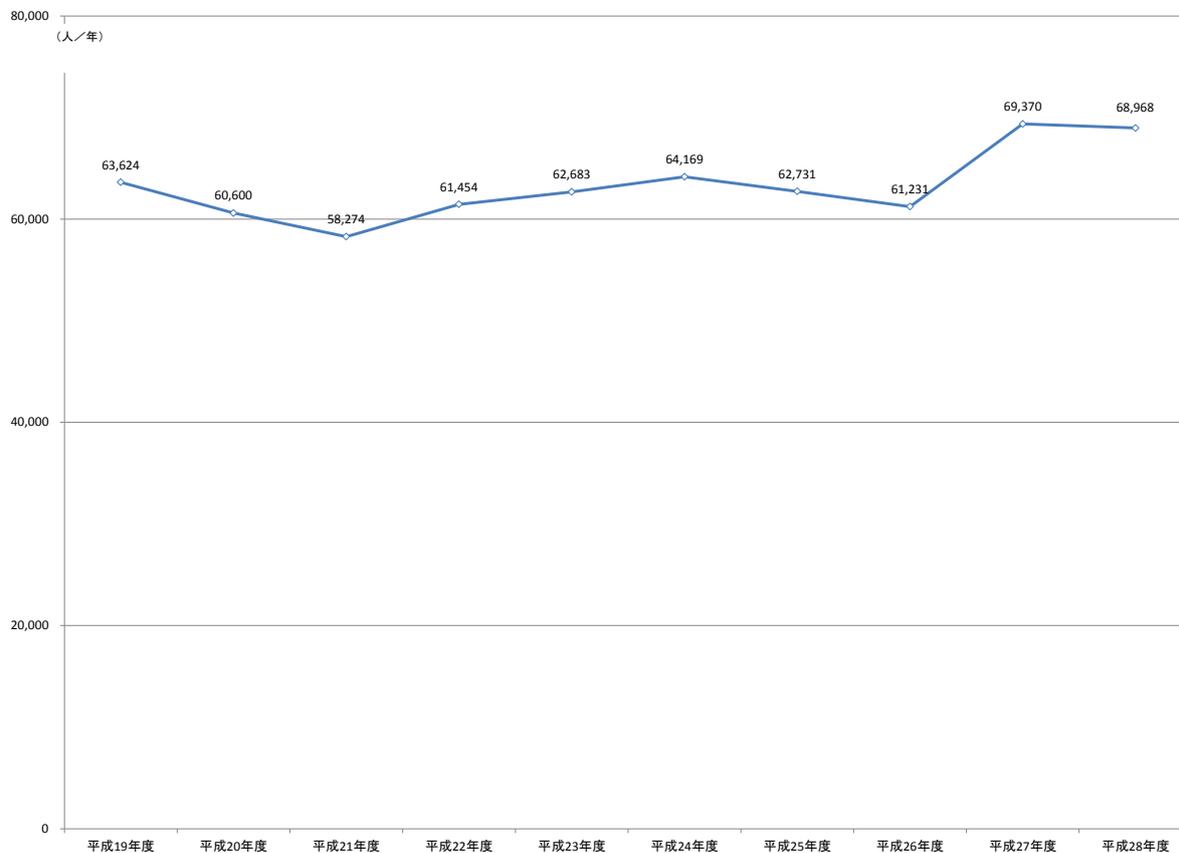


図. 路線バス（粉河熊取線）の利用状況の推移

2.4 各路線収支状況・財政負担状況

2.4.1 地域巡回バスの収支状況

(1) 粉河那賀・桃山路線

地域巡回バスのうち、粉河那賀・桃山路線の運行収入をみると、平成23年度の約262万円から、減少傾向が続き、平成28年度は約176万円となっている。

平成28年度の収支状況をみると、約176万円の運行収入に対して、運行費用は約4,657万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約3.8%となっている。

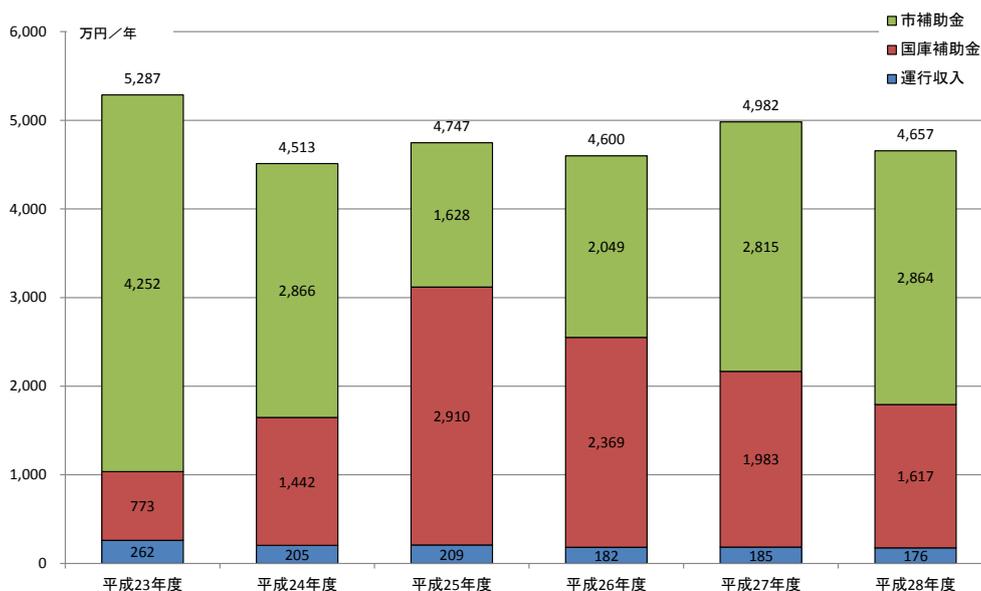


図. 粉河那賀・桃山路線の運行費用の推移

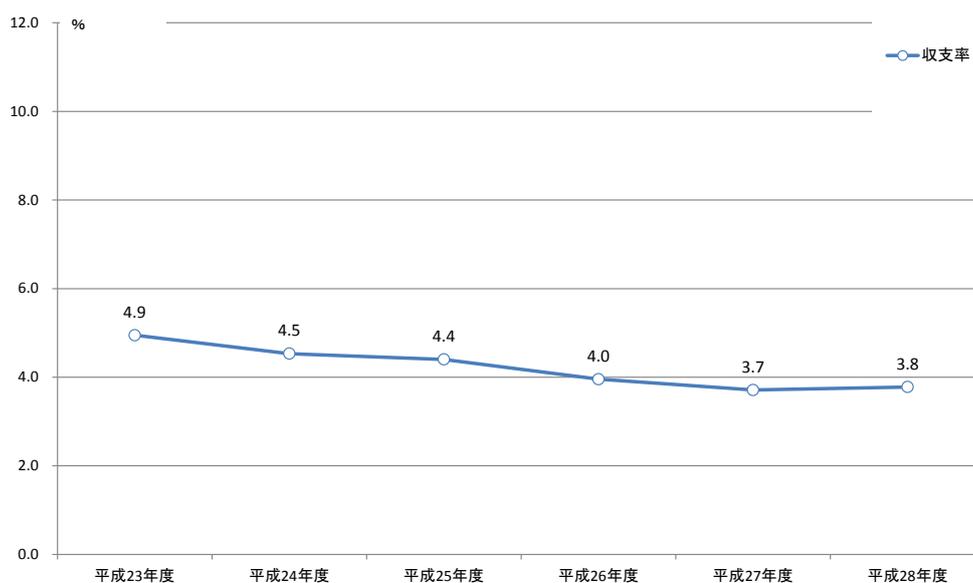


図. 粉河那賀・桃山路線の収支率の推移

(2) 貴志川路線

地域巡回バスのうち、貴志川路線の運行収入をみると、平成23年度の約79万円から、減少傾向が続き、平成26年度には約56万円となった。その後、平成28年度は約73万円と増加傾向に転じている。

平成28年度の収支状況をみると、約73万円の運行収入に対して、運行費用は約1,173万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約6.2%となっている。

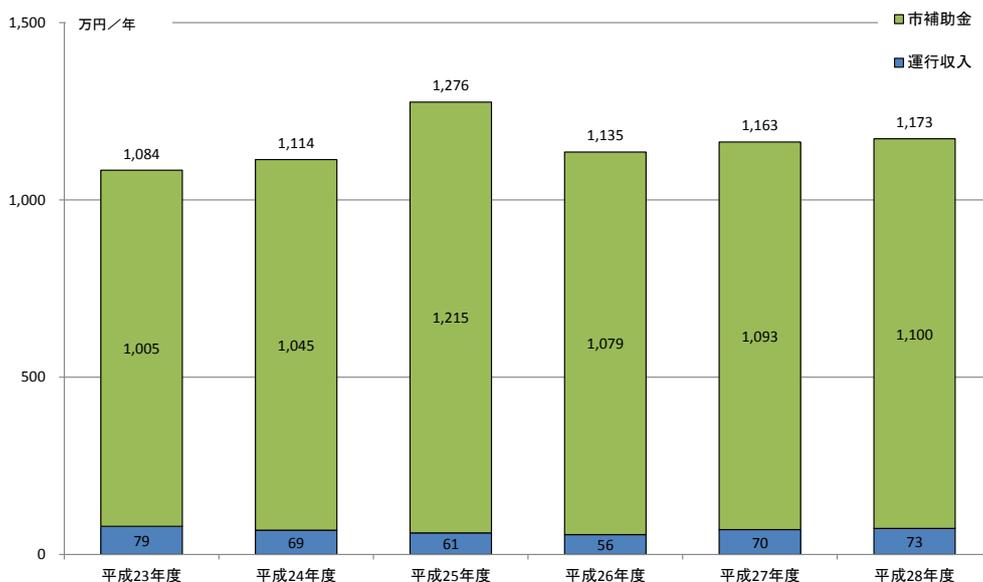


図. 貴志川路線の運行費用の推移

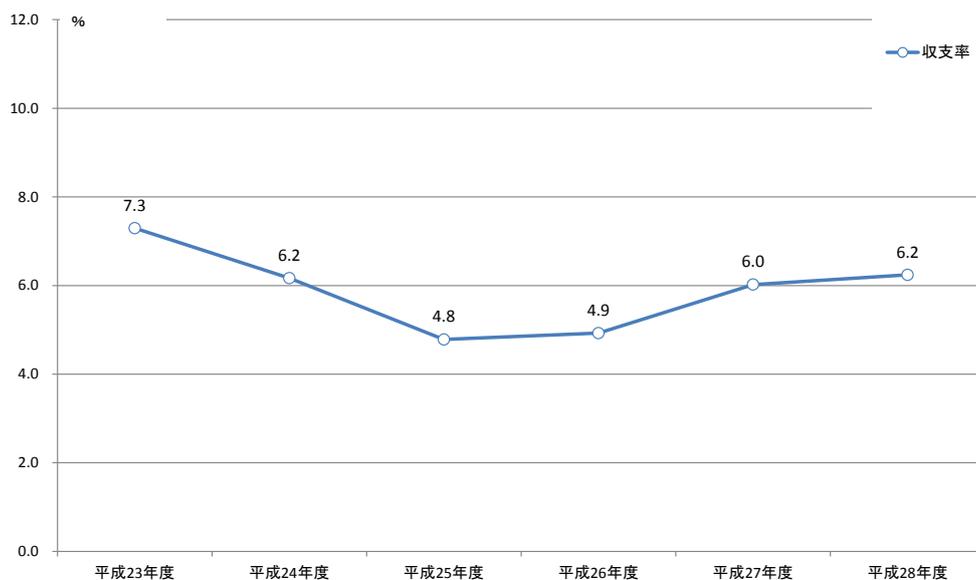


図. 貴志川路線の収支率の推移

(3) デマンド型乗合タクシー路線

平成 28 年度から運行を開始したデマンド型乗合タクシー路線の運行収入をみると、平成 28 年度は約 3 万円となっている。運行費用は約 32 万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約 10.7%となっている。

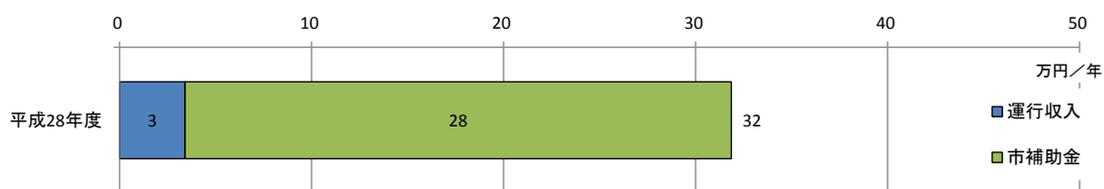


図. デマンド型乗合タクシー路線の運行費用

2.4.2 紀の川コミュニティバスの収支状況

岩出市と共同運行している紀の川コミュニティバスの運行収入をみると、平成23年度の約549万円から、減少傾向が続き、平成28年度は約425万円となっている。

平成28年度の収支状況をみると、約425万円の運行収入に対して、運行費用は約2,854万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約14.9%となっている。

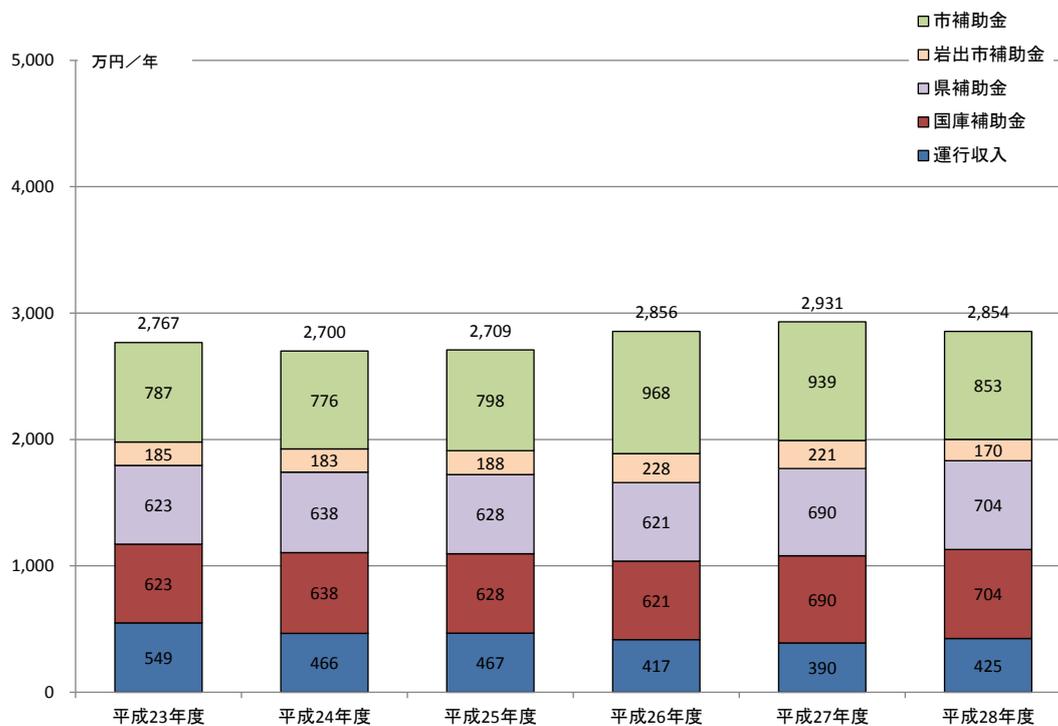


図. 紀の川コミュニティバスの運行費用の推移

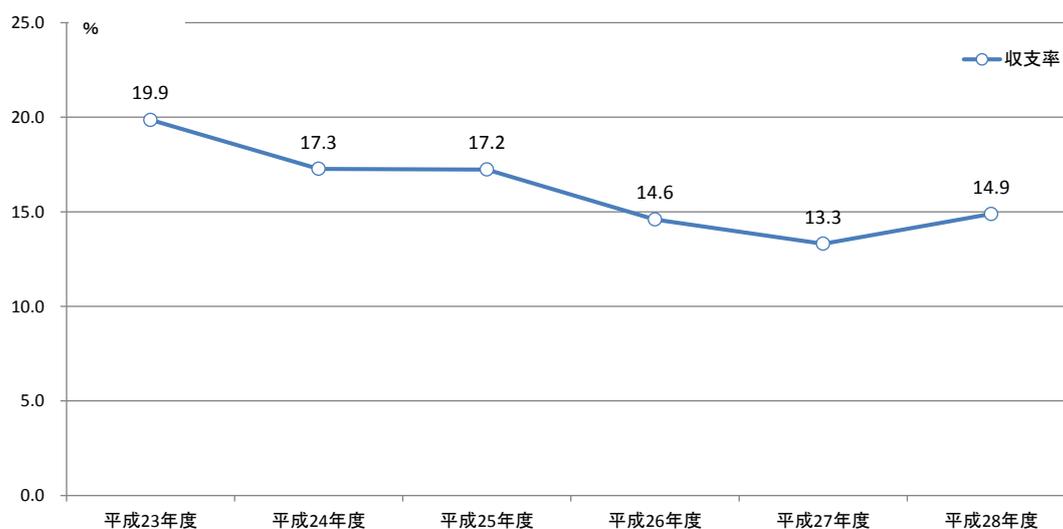


図. 紀の川コミュニティバスの収支率の推移

2.4.3 路線バス（粉河熊取線）の収支状況

和歌山バス那賀が運行している粉河熊取線の運行収入をみると、平成23年度の約2,029万円から、約2割増加し、平成28年度は約2,462万円となっている。

平成28年度の収支状況をみると、約2,462万円の運行収入に対して、運行費用は約4,193万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約58.7%となっている。

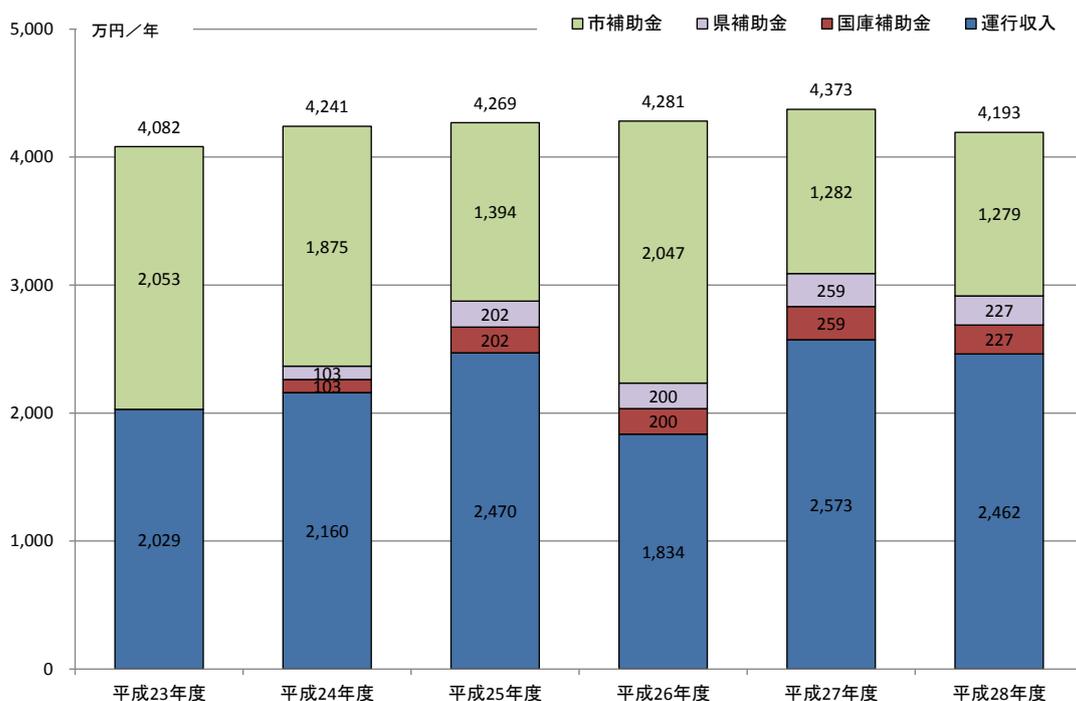


図. 路線バス（粉河熊取線）の運行費用の推移

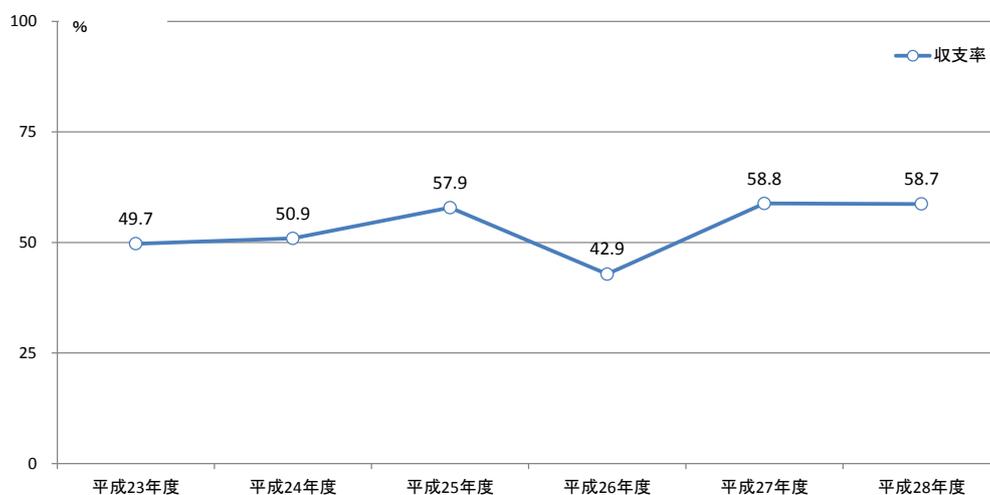
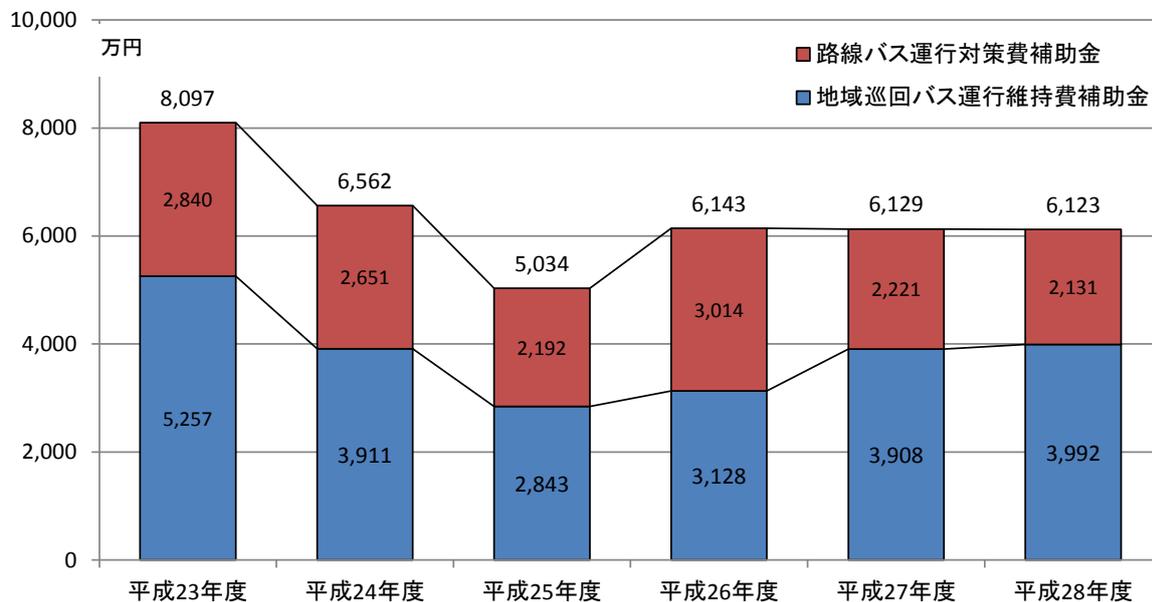


図. 路線バス（粉河熊取線）の収支率の推移

2.4.4 路線バス・地域巡回バスの運行に係る補助額の推移

平成26年度以降、路線バス・地域巡回バスの運行を維持するための補助金として、紀の川市では年間約6,100万円を支出している。



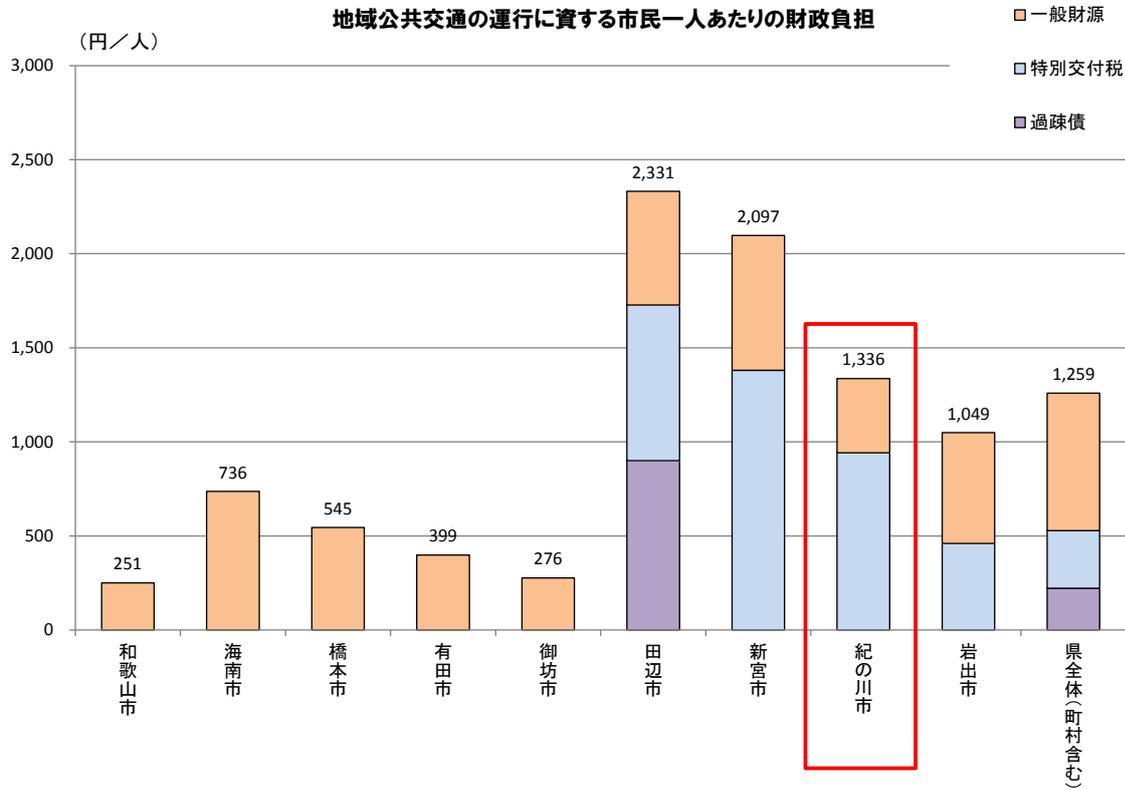
※ 平成23年度は新路線開設に係る費用が発生

平成25年度は路線改正に係る費用が発生

図. 路線バス・地域巡回バスの運行に係る補助金額の推移

【参考】 地域公共交通の運行に資する市民一人あたりの財政負担

地域公共交通の運行に資する市民一人あたりの財政負担をみると、紀の川市では市民一人あたり約 1,336 円が支出されている。和歌山県全体（町村含む）の単純平均よりも高くなっており、特に特別交付税に頼る割合は高くなっている。



資料：近畿運輸局和歌山運輸支局（平成 28 年度見込額）

住民基本台帳に基づく人口（平成 29 年 1 月現在）

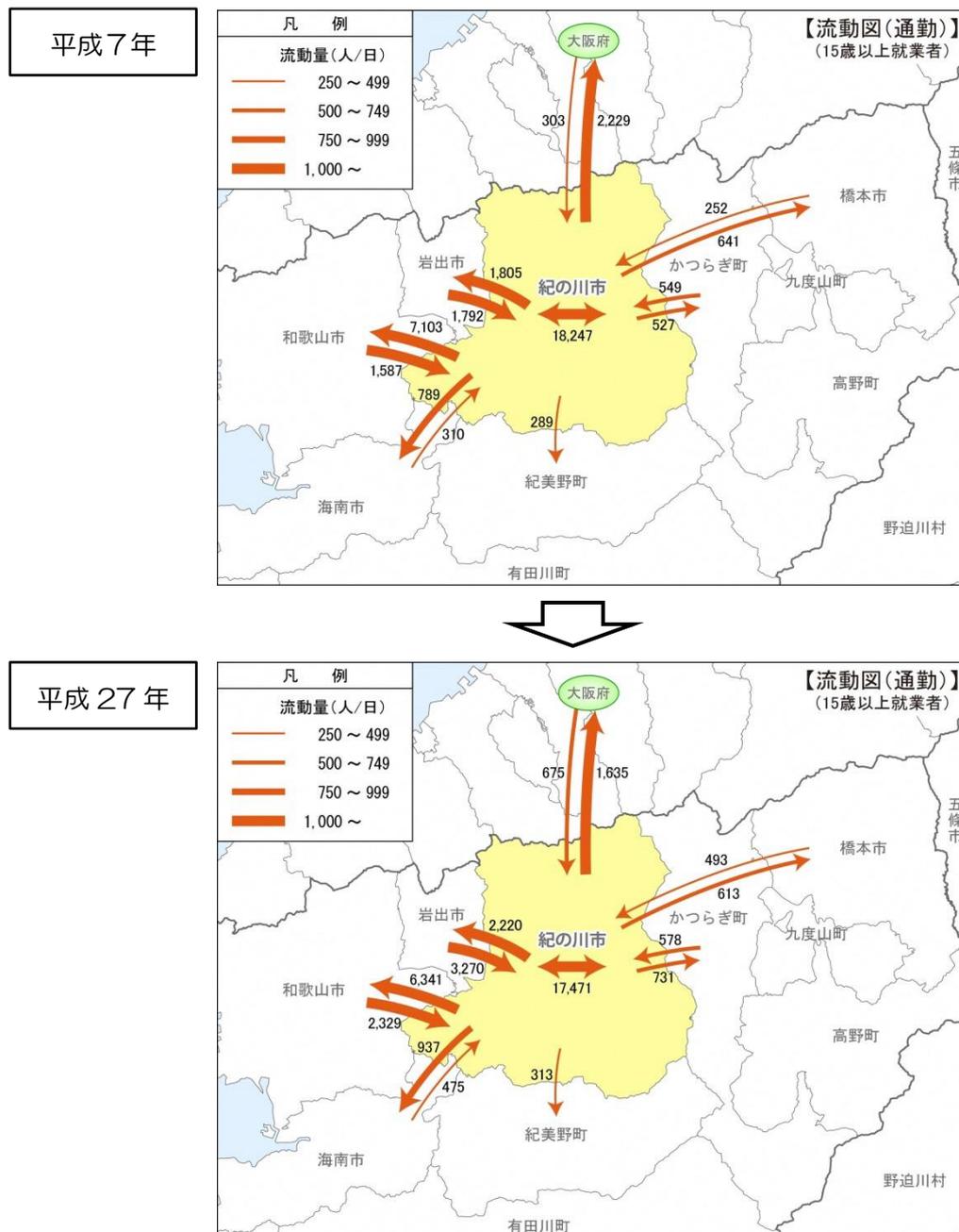
図 地域公共交通の運行に資する市民一人あたりの財政負担（平成 28 年度）

2.5 人の動き

2.5.1 通勤流動

平成 27 年（下の図）における通勤目的による人の動きをみると、和歌山市に 6,341 人、岩出市に 2,220 人、大阪府に 1,635 人など、市外に通勤する市民も多く存在している。また、岩出市から 3,270 人、和歌山市から 2,329 人など、市外から紀の川市への通勤目的での流動もみられる。

平成 7 年（上の図）と比べると、通勤による人の動きは、和歌山市や大阪方面などへの動きが減少傾向にある一方、岩出市とは流入、流出とも増加がみられる。



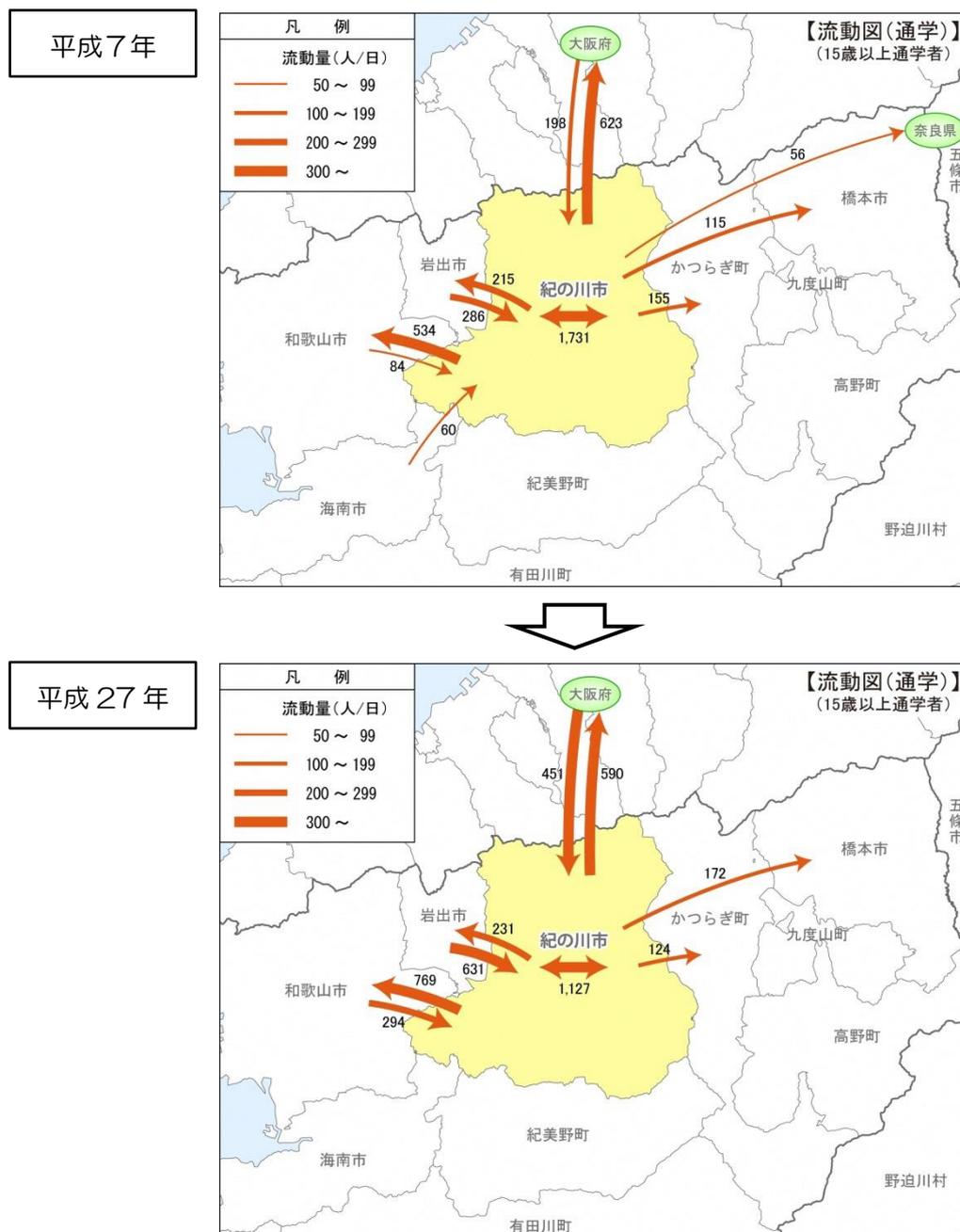
出典：国勢調査

図. 通勤目的による人の動き

2.5.2 通学流動

平成27年（下の図）における通学目的による人の動きをみると、1,127人の市民が市内の学校に通学している。また、和歌山市や大阪府などにも通学する流動がみられる。一方、岩出市から631人、大阪府（大阪市以外）から451人など、市外から紀の川市への通学目的での流動もみられる。

平成7年（上の図）と比べると、通学による人の動きは、紀の川市内の動きは減少しているが、各地域からの流入に増加がみられる。



出典：国勢調査

図. 通学目的による人の動き

2.6 主な施設の分布状況

2.6.1 公共施設

紀の川市内における主な公共施設の分布状況をみると、旧町の中心地を核に点在している。

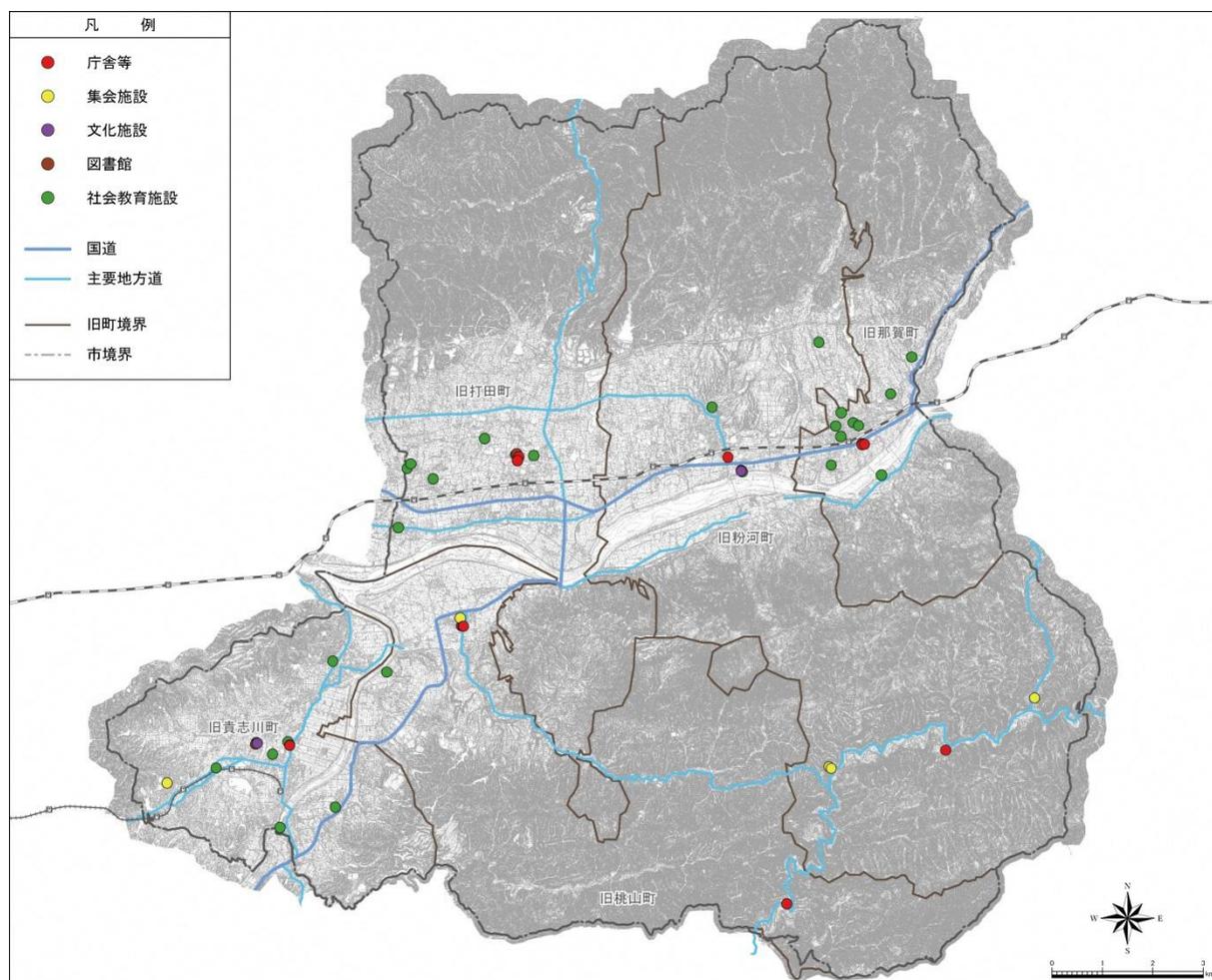
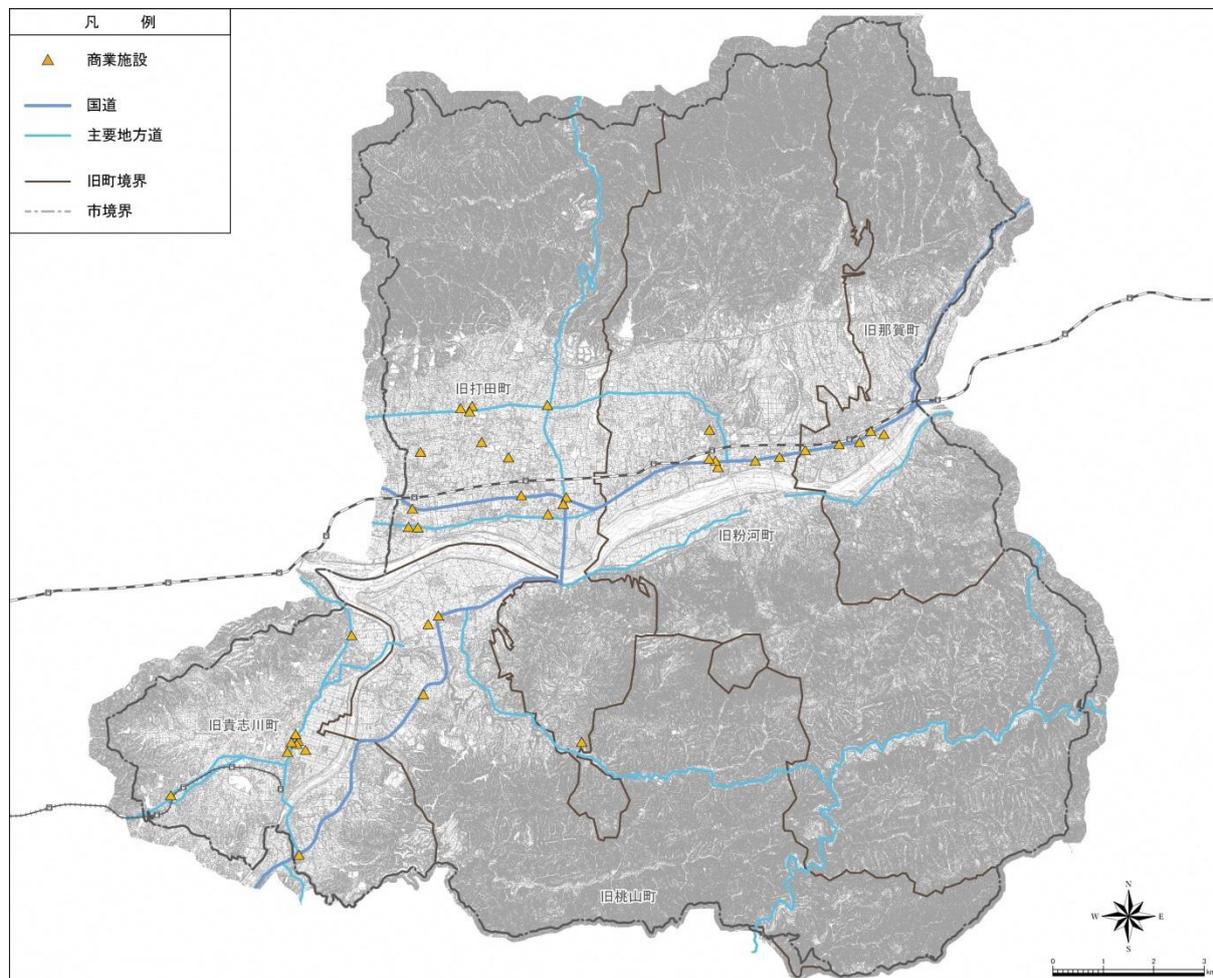


図 主な公共施設の分布状況

2.6.2 商業施設

商業施設の分布をみると、主な道路の沿線に連なり、点在している。



出典：大規模小売店舗立地法、紀の川市HP、i-タウンページから整理

図 主な商業施設（コンビニエンスストアも含む）の分布状況

2.6.3 医療施設

医療施設の分布については、公共施設と同様、旧町の中心地を核に点在している。

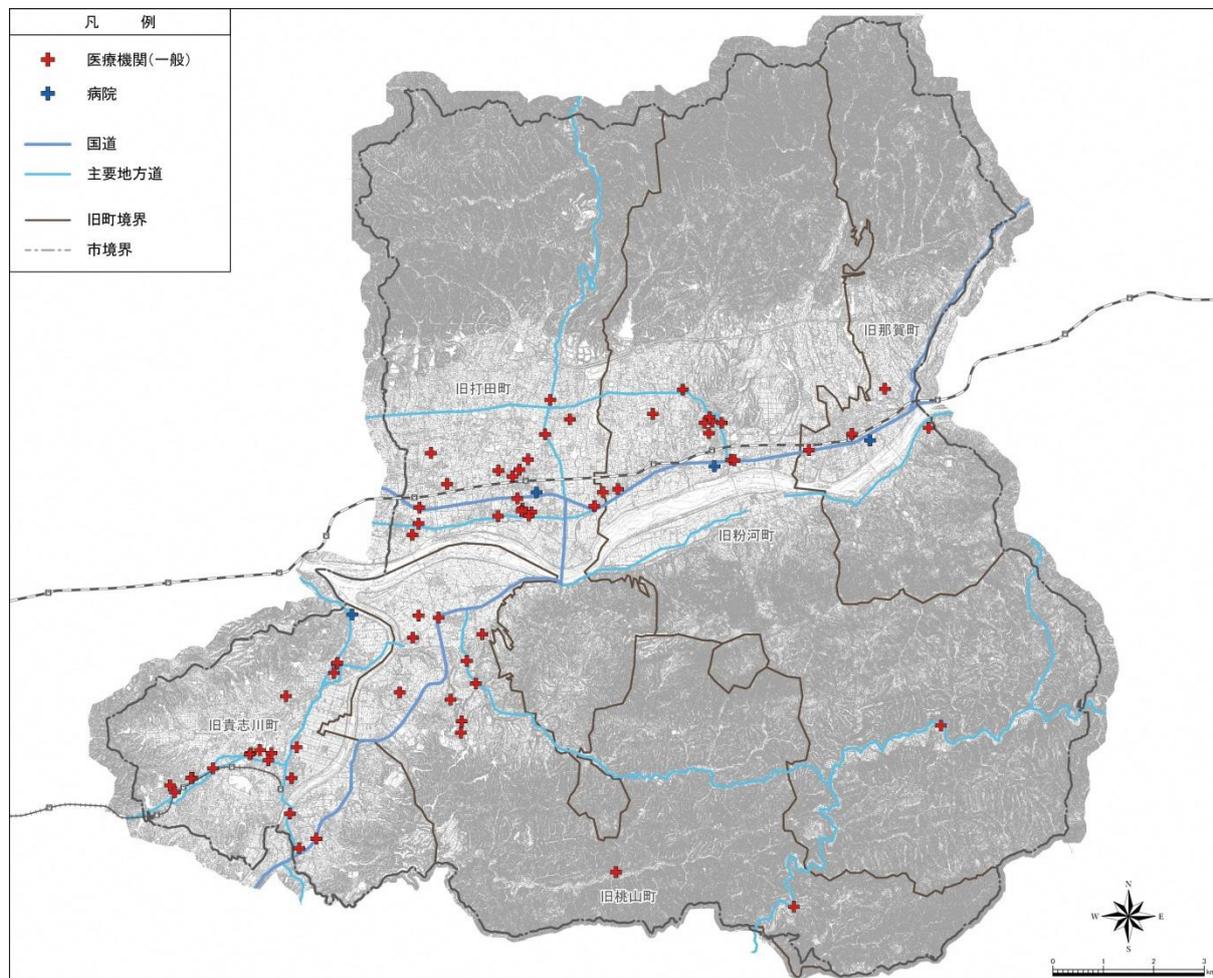


図 主な医療施設の分布状況

2.7 交通に関する取り組み

2.7.1 JR 和歌山線

(1) 「ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト『ワカカツ』」

沿線エリア一帯の活性化を目指して、沿線企業や学校、その他団体などと JR 西日本和歌山支社が協力する取り組みとして、平成 29 年 5 月に「ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト『ワカカツ』」（以下、「ワカカツ」）が立ち上げられている。ここでは、JR 和歌山線と沿線で繰り広げられる活性化に関わる取り組みを、ワカカツブランドとして進めることにより、沿線魅力の発信力強化と、沿線地域の活性化が目指されている。

みんなで、あたらしい和歌山線をつくろう。

君と私、街と暮らしをつなぐ、みんなの和歌山線だから。

駅を美化したり、イベントやご当地グルメを盛りあげたり、

紀の川の美しい景色や文化を発信したり。

ひとりじゃ出来ないことも、みんなとなら出来る。

もっと好きになる、もっと元気になる場所へ。

ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト、はじまる。

走りだそう、和歌山の未来へ。

ワカカツ

ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト

ワカカツ実行委員会
facebook.com/wakayamasen



出典：JR 西日本 HP

図 「ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト『ワカカツ』」の概要

(2) 和歌山線活性化検討委員会とワカカツによるコラボレーション企画の実施

沿線市町村と和歌山県、JR 西日本で構成されている和歌山線活性化検討委員会は和歌山線の活性化に向けた様々な取組みを実施している。

① 沿線学校とコラボレーション

『ワカカツ』の一環として、駅舎のペインティング、マナーアップの啓発（ティッシュ配り）や車内や駅でのコンサートの実施、クリスマストレインの運行など、沿線学校とのコラボレーションが進められている。



各高校と和歌山市・JRによる企画会議



マナーアップティッシュ配り



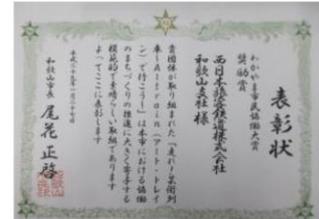
駅での芸術作品の展示



車内でのコンサート



和歌山駅でのコンサート



「H28年度わかやま市民協働大賞」受賞



県立那賀高校

県立和歌山高校

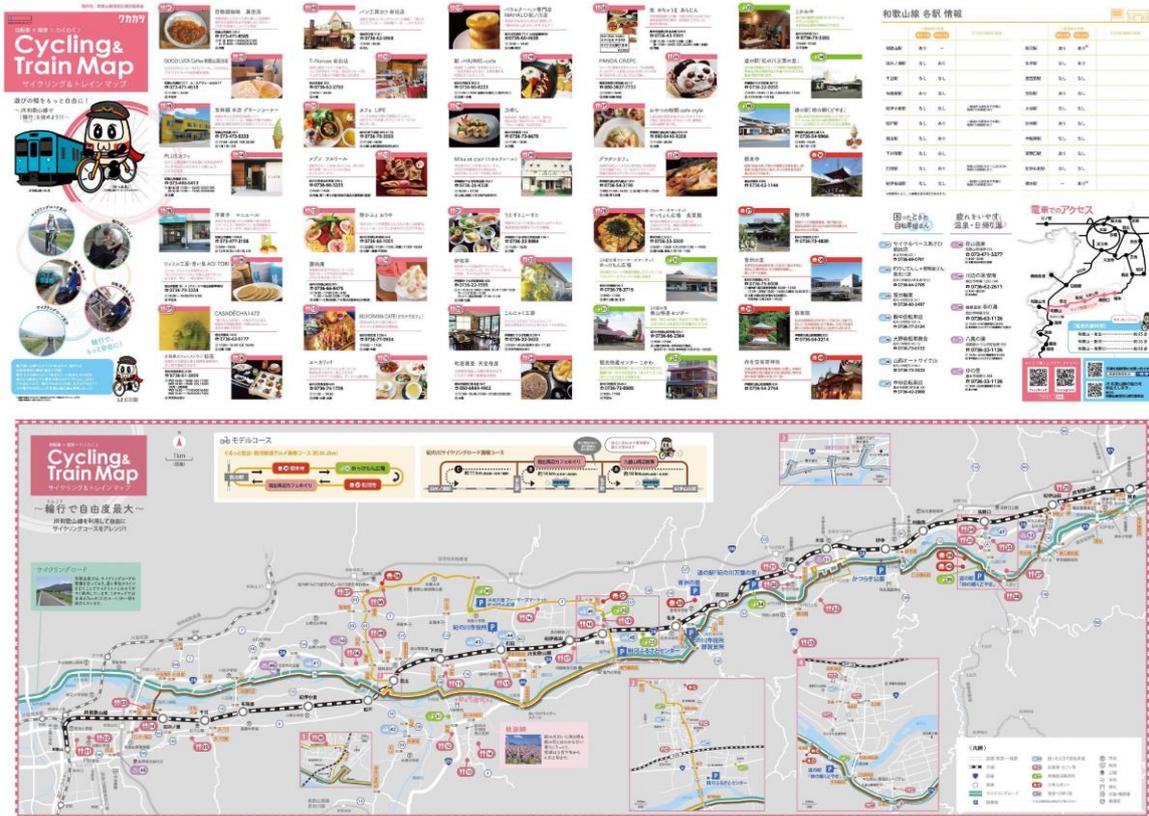
Christmas Train 2016

出典：「地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市」における報告資料（平成30年1月）

図 沿線の学校と連携した取組みの実施風景

② サイクリングの活性化

平成 29 年 11 月の土曜日に、紀の川沿いのサイクリングをさらに楽しめるよう、自転車を折り畳まずに列車に乗れる「きのかわサイクルトレイン」が、和歌山線の和歌山～橋本駅間で運行された。



出典：和歌山線活性化検討委員会 HP

図 サイクリング&トレインマップ



出典：「地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市」における報告資料（平成 30 年 1 月）

図 サイクリングの活性化に関する取り組みの実施風景

2.7.2 和歌山電鐵

(1) 地域と連携・協働したイベント・取り組みの実施

和歌山電鐵では、貴志川線祭り、貴志川線を利用した「いちご狩り」、「たけのこ掘り」、「じゃがいも掘り」の開催、「クリスマス電車」、「歌声電車」の運行、「駅のペンキ塗り大会」など、年間70回にも及ぶ利用促進イベントが行われている。これらのイベントの多くが、「貴志川線の未来を“つくる”会」を中心とする沿線住民により、運営・実施されている。

また、イベントのほか、多客時の整理、グッズの販売、駅や駅周辺の清掃などにおいても、事業者と地域が一体となって、取り組みが行われている。



出典：貴志川線の未来を“つくる”会 HP

図 貴志川線祭りの様子（平成 29 年 11 月）



出典：「地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市」における報告資料（平成 30 年 1 月）

図 地域住民が一体となった取り組みの実施風景

(2) 貨客混載事業

和歌山電鐵では、ヤマト運輸（株）と提携し、平成30年2月から定期の営業列車を利用した貨客混載事業を実施している。

これにより、物流事業者にとっては、住宅密集地区の配達時刻の前倒しによるサービスの向上、自転車利用による配達で効率化、トラックの燃料費の軽減が図られる。一方、和歌山電鐵にとっては、車両の空きスペースで荷物を輸送することによる新たな収益源の確保が期待されている。

ご利用の皆様へ

和歌山電鐵株式会社

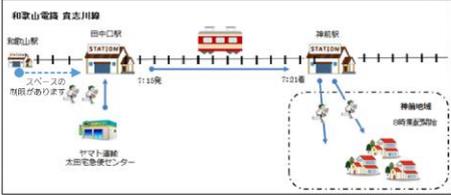
貴志川線での「貨客混載」事業開始のお知らせ

いつも貴志川線をご利用いただきありがとうございます。
和歌山電鐵株式会社ではヤマト運輸株式会社と連携して、下記のとおり、定期の営業列車を利用した「貨客混載」を実施いたします。ご利用の皆様にはご迷惑をおかけいたしますが、ご理解・ご協力をお願い申し上げます。

貨客混載の運用開始日：平成30年2月16日（金）から

貨客混載の概要

運行区間：田中口駅～（日前宮駅）～神前駅間
※和歌山駅～神前駅間において電車内の一部を貨物スペースとさせていただきます。

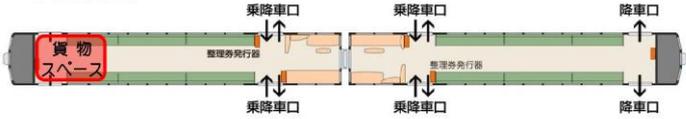


*イメージ（平日の場合）

運行便数：原則、火曜日～土曜日の1便/1日

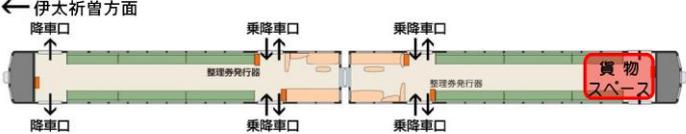
◎火曜日～金曜日 *移動駅掌が乗務しています
田中口駅発7:15→神前駅着7:21（伊太祈曽駅止）

←伊太祈曽方面



◎土曜日および祝日
田中口駅発7:29→神前駅着7:35（伊太祈曽駅止）

←伊太祈曽方面



※原則、日曜日と月曜日（月曜日が祝日の場合も含め）は行いません。
※繁忙期や、荷物の量・天候等の事情により、変更される場合があります。

方 法：ヤマト運輸株式会社（集配スタッフ）が田中口駅より集配コンテナとともに乗車し、神前駅にて降車いたします。

*本件についてのお問い合わせ…和歌山電鐵株式会社営業企画課 073-478-0110

出典：和歌山電鐵 HP

図. 和歌山電鐵における貨客混載事業の概要（案内チラシ）

2.7.3 和歌山バス那賀

(1) 多様な利用促進策の実施

和歌山バス那賀（株）では、安心・安全の取り組みを強化するとともに、輸送サービスの維持に向けたレトロバス、キャラクターバスの運行、小学生を対象としたモビリティマネジメントなど、利用促進策の実施が行われている。

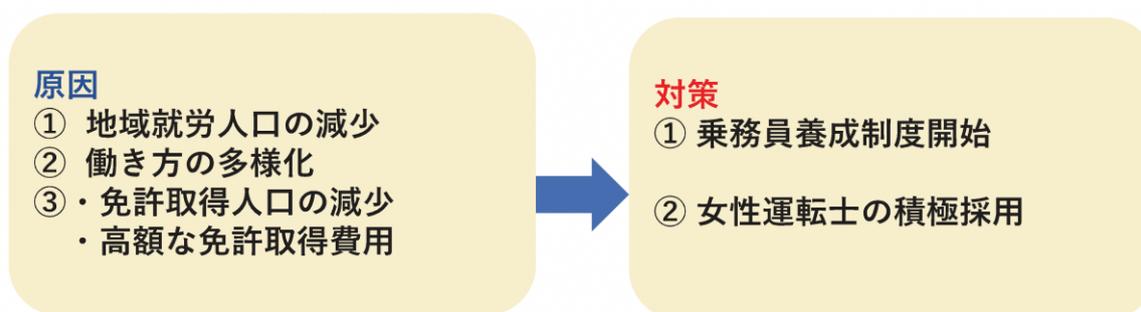


出典：「地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市」における報告資料（平成 30 年 1 月）

図 和歌山バス那賀（株）で実施されている利用促進策の事例

(2) 乗務員不足への対応

多くのバス事業者では、地域就労人口の減少や働き方の多様化などによる乗務員不足が進行している。和歌山バス那賀では、乗務員養成制度の開始や女性運転士の積極採用などによる乗務員の確保が進められている。



出典：「地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市」における報告資料（平成 30 年 1 月）

図 和歌山バス那賀（株）で実施されている乗務員不足対策

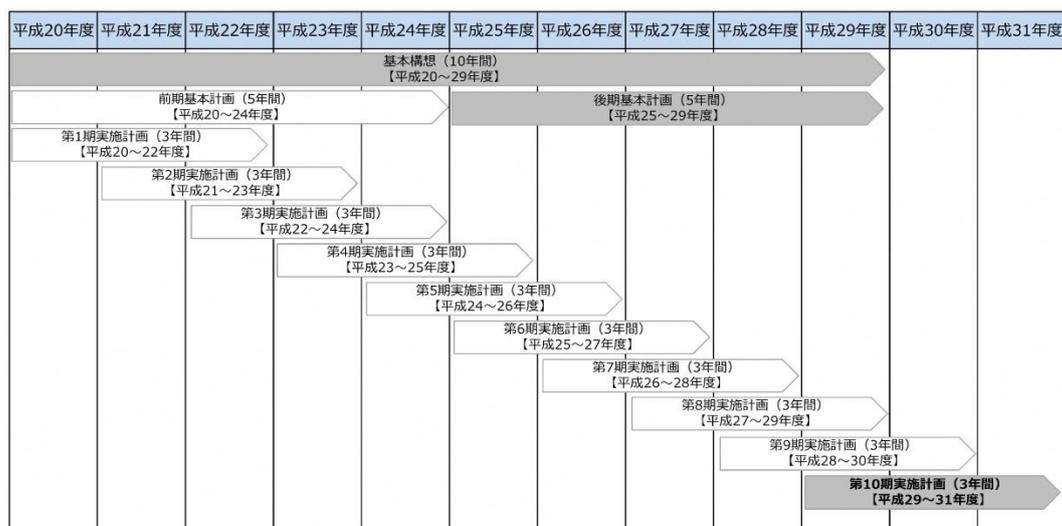
3. まちづくりの方向性に関する整理

3.1 まちづくりに関する上位計画

3.1.1 第1次 紀の川市長期総合計画

「第1次 紀の川市長期総合計画」は、**紀の川市のまちづくり全般における最上位計画**として、平成20年3月に策定された。

この計画は、目指すべき10年後の将来像を具体化する基本構想、具体的な取り組みを前期と後期（5年ごと）に分けて体系化する基本計画、事業につながる実施計画（3年ごと）から構成されている。また、平成30年度を初年度とする第2次 紀の川市長期総合計画の策定を進めている。



出典：第1次 紀の川市長期総合計画 第10期実施計画

図 「第1次 紀の川市長期総合計画」の計画期間

(1) 基本構想

① 都市の将来像

「第1次 紀の川市長期総合計画」の基本構想では、恵まれた自然環境や文化資源を通じて、人と人とのつながりを大切にしながら、誰もが安心して夢や生きがいをもちながら、いきいきと暮らし続けられるような都市を目指すこととしている。また、市民と行政が互いに連携し、地域のことは地域で考えるという基本姿勢にたつた力強い地域力に満ちたまちづくりを進めていくことを目指し、都市の将来像を『**いきいきと力をあわせたまちづくり 夢あふれる紀の川市**』と定めている。

紀の川市の都市の将来像

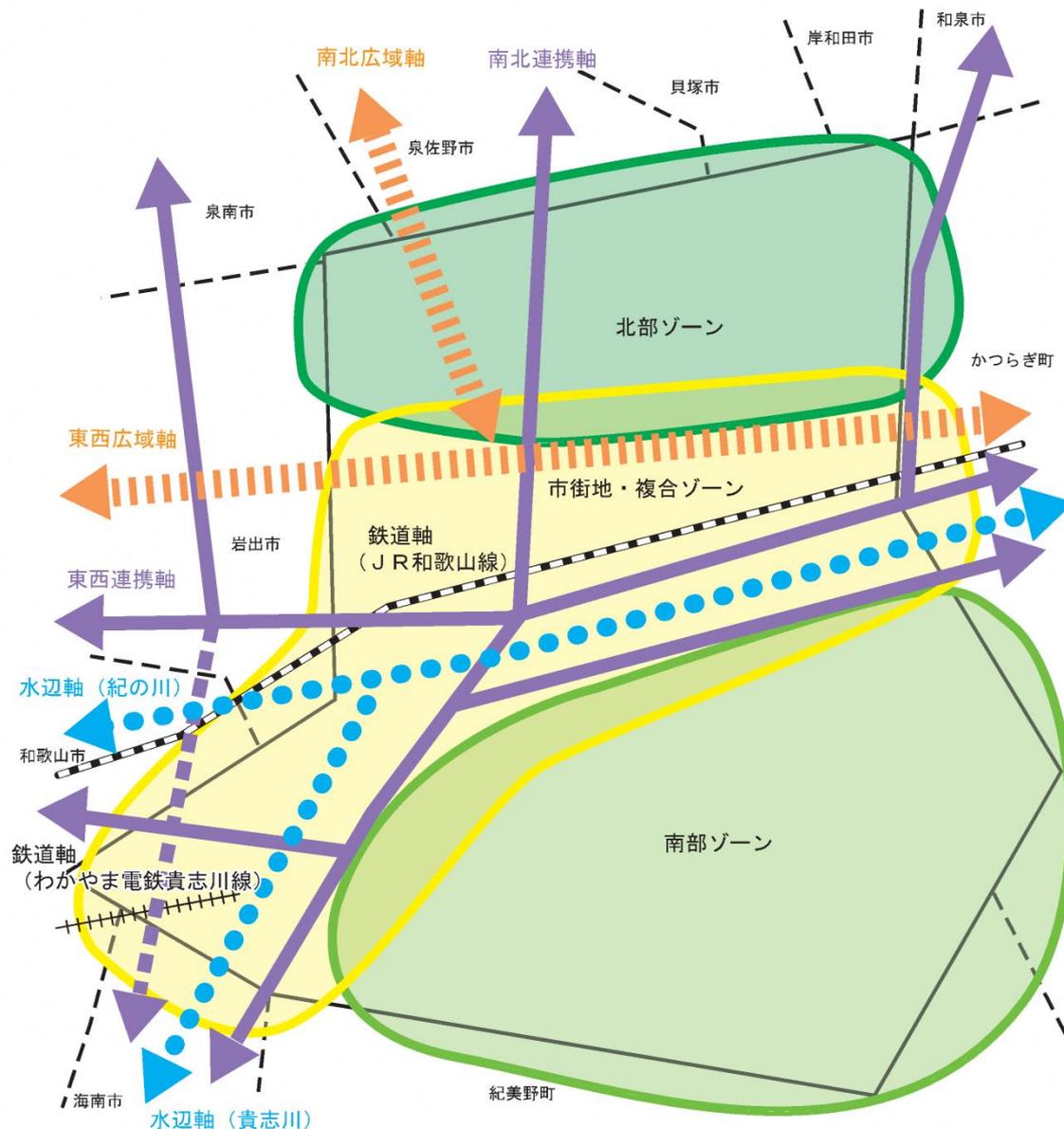
『**いきいきと力をあわせたまちづくり 夢あふれる紀の川市**』

出典：第1次 紀の川市長期総合計画

図 「第1次 紀の川市長期総合計画」で示された都市の将来像

② 土地利用の構想

基本構想では、都市的な整備を行うべき区域や環境保全を図るべき区域をゾーン、都市活動を支える骨格となる交通動線や地勢上の河川を都市軸として設定している。



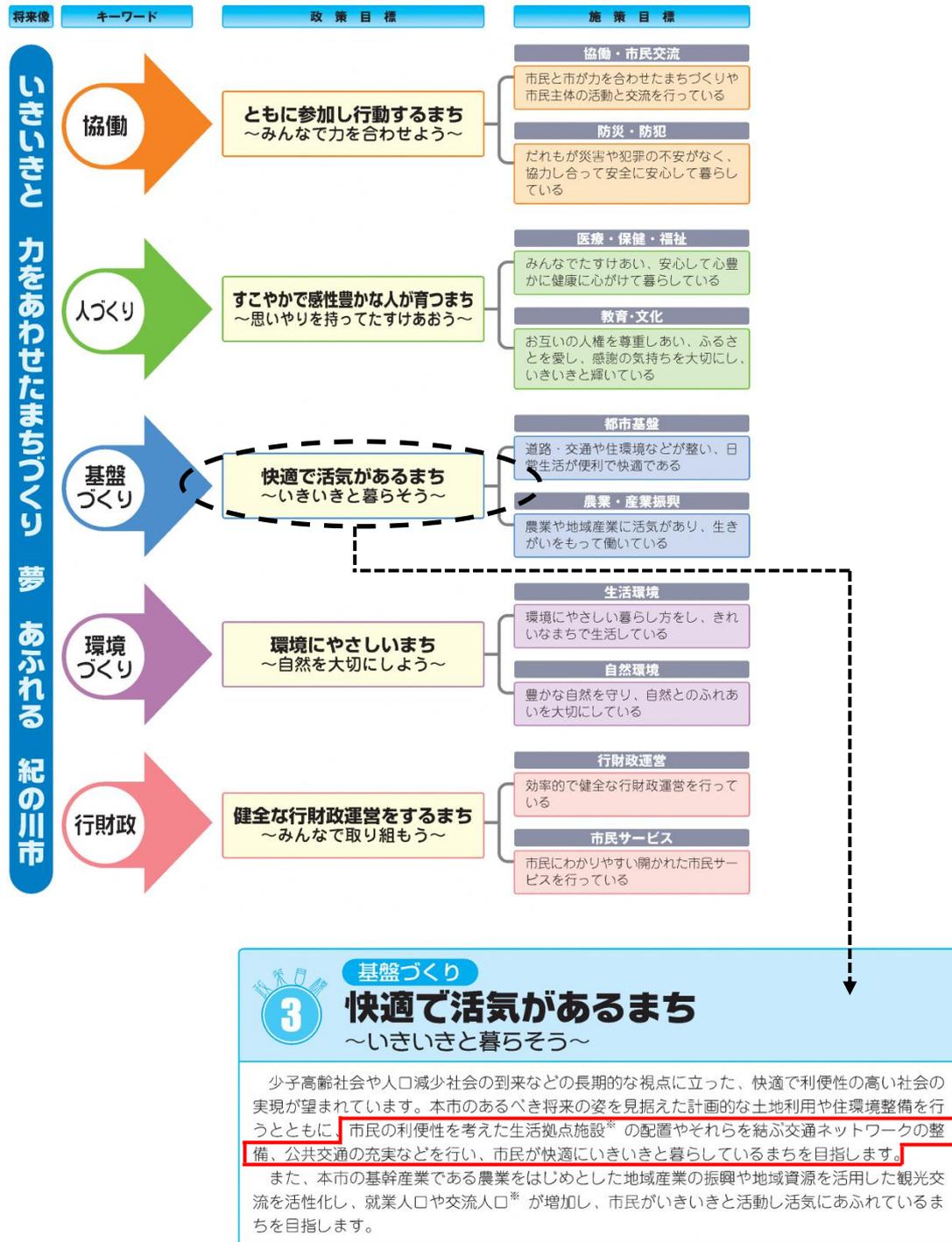
出典：第1次 紀の川市長期総合計画

図 「第1次 紀の川市長期総合計画」で示された土地利用構想図

③ 総合計画の体系

基本構想では、都市の将来像の実現に向け、5つの政策目標と10の施策目標を掲げている。

地域公共交通の視点でみると、政策目標の1つである『快適で活気あるまち』の中で、**市民の利便性を考えた生活拠点施設の配置やそれらを結ぶ交通ネットワークの整備、公共交通の充実などを目指す**ことが示されている。



出典：第1次 紀の川市長期総合計画

図 「第1次 紀の川市長期総合計画」で示された計画体系図と

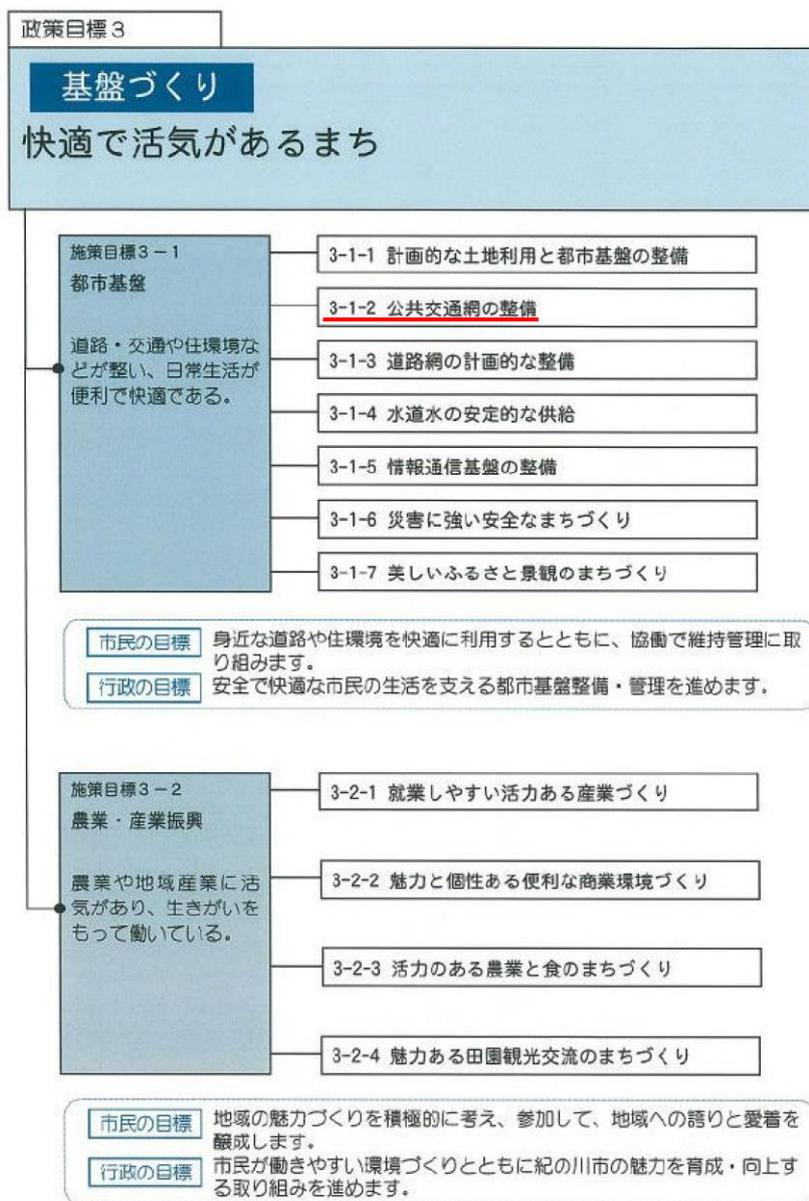
政策目標『快適で活気あるまち』の概要

(2) 後期基本計画

「第1次 紀の川市長期総合計画」の後期基本計画は、前期基本計画に続く平成25年度から平成29年度までの5ヵ年の基本計画として、平成25年3月に策定された。

この後期基本計画では、都市の将来像を実現するため、基本構想で定めた政策目標、施策目標に基づき、基本施策、取り組み方針、指標を設定している。

地域公共交通の視点でみると、政策目標の1つである『快適で活気あるまち』の中の施策目標に「道路・交通や住環境などが整い、日常生活が便利である」ことが掲げられ、具体的な取り組み方針の1つに「**公共交通の整備**」が挙げられている。また、「**公共交通網が維持され、市民や観光交流客に対して適正な移動サービスが提供される**」ことが、施策目標が達成された際の姿として挙げられている。



出典：第1次 紀の川市長期総合計画 後期基本計画

図 「第1次 紀の川市長期総合計画 後期基本計画」で示された政策目標『快適で活気あるまち』に関する施策目標・取組方針

(3) 第10期 実施計画

「第1次 紀の川市長期総合計画」の実施計画は、基本計画において定めた目標を達成に向けて、具体的な事業の進め方を明らかにするための指針と位置付けられている。第10期の実施計画は、平成29年度から平成31年度までを計画期間としている。

地域公共交通の視点で見ると、政策目標の1つである『快適で活気あるまち』を実現するための「公共交通の整備」について、目標の達成状況、事業の体系、事業計画が示されている。事業の体系、事業計画では、公共交通機関の利便性向上対策・利用率向上対策の推進に関する取り組みとして「**貴志川線存続支援事業**」、「**地域公共交通網形成計画策定事業**」、コミュニティバスの運行に関する取り組みとして「**地域巡回バス運行補助事業**」、「**路線バス運行補助事業**」を計画期間中に進めることが明記されている。

表 「第1次 紀の川市長期総合計画第10期 実施計画」で示された目標の達成状況

指標	平成23年度	平成28年度 (現状値)	平成29年度 (目標値)
コミュニティバス等の年間利用者数	139,235人	143,474人	172,000人
和歌山電鐵貴志川線の年間利用者数	2,182,000人	2,213,300人	2,500,000人

出典：第1次 紀の川市長期総合計画 第10期実施計画

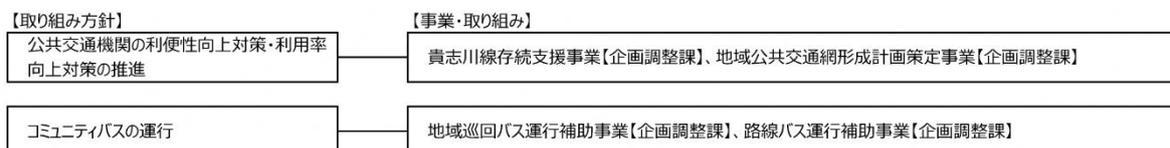


図 「第1次 紀の川市長期総合計画 第10期実施計画」で示された
取り組み方針と事業・取り組み

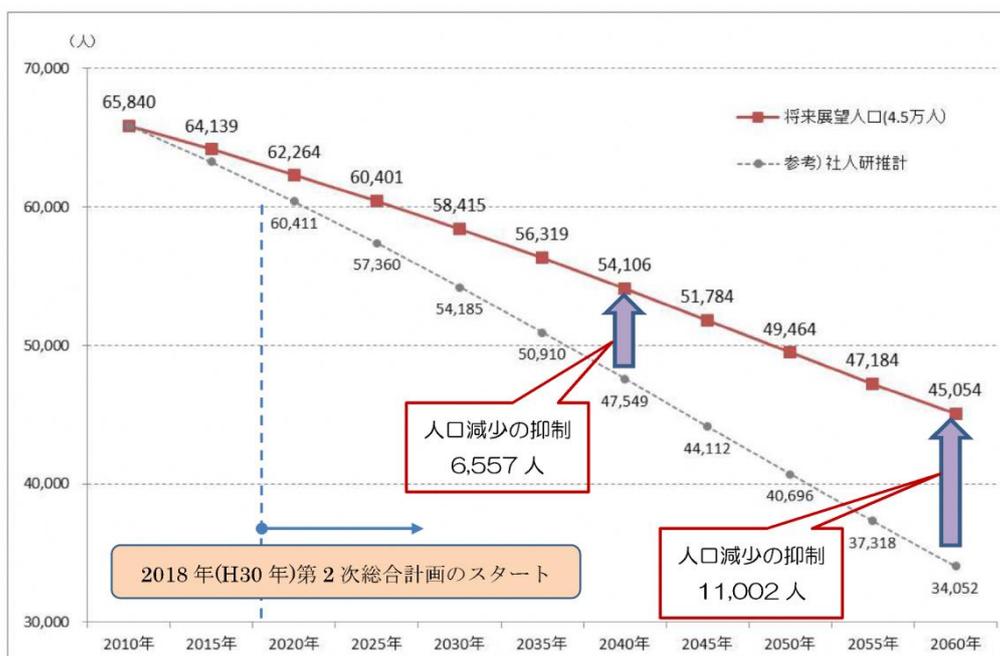
3.1.2 紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

「紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」は、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示すものとして、平成 27 年 9 月に策定された。

① 全市的な将来展望人口

この人口ビジョンでは、合計特殊出生率の上昇を見込んだ施策展開、積極的な定住・移住促進による社会減の抑制を前提に、**平成 72 年（2060 年）の将来展望人口を約 4.5 万人と推定**している。

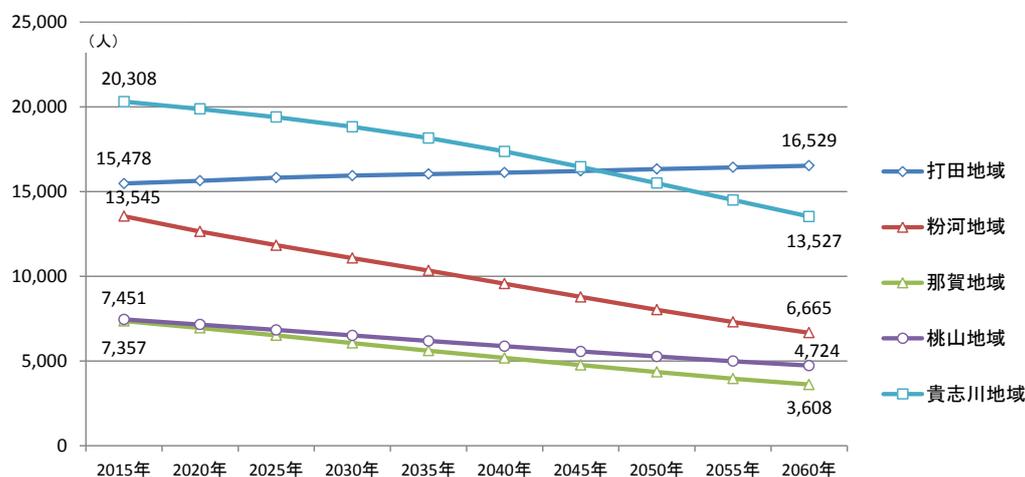


出典：紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

図 「紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」で示された将来展望人口

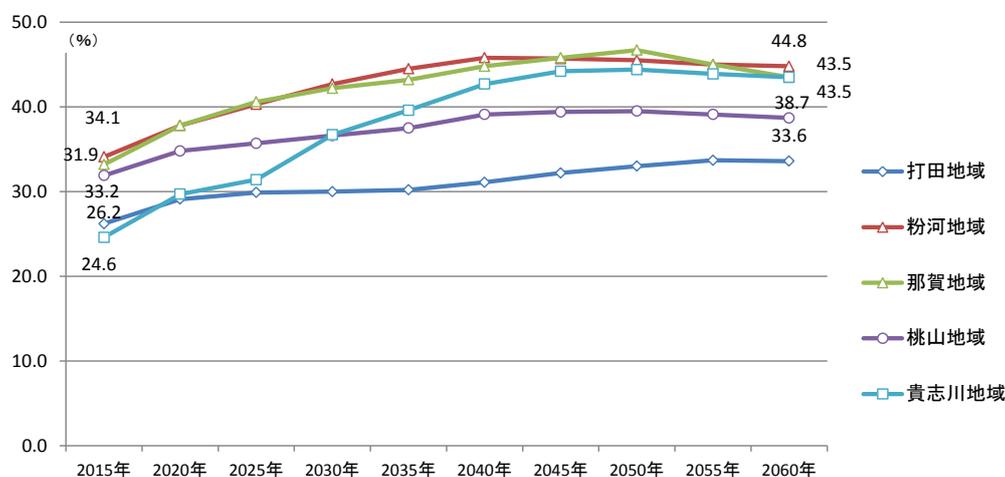
② 各地域の将来展望人口

地域別にみると、打田地域を除いて、減少が続き、3割以上の人口の減少が見込まれている。また、老年人口の割合は、全地域で上昇がみられ、粉河、那賀、貴志川地域では平成52年（2040年）前後に4割を上回ると想定されている。



資料：紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンより作成

図 「紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」で示された地域別の将来展望人口



資料：紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンより作成

図 「紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」で示された地域別の老年人口割合

(2) 紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

① 総合戦略の概要

「紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、「紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」（以下、紀の川市人口ビジョン）をふまえ、今後5年間の目標や施策の基本的な方向を示すものとして、平成27年12月に策定された。

この総合戦略では、平成29年度までを計画期間とする「第1次 紀の川市長期総合計画」に合致する施策を重点的・補完的に推進しながら、人口減少を抑制して年齢構成のバランスを維持し、活力を維持する持続可能なまちの実現をめざして取り組むものとしている。また、平成30年度をスタートとする「第2次 紀の川市長期総合計画」の策定をふまえ、第2次の総合戦略を策定する予定としている。



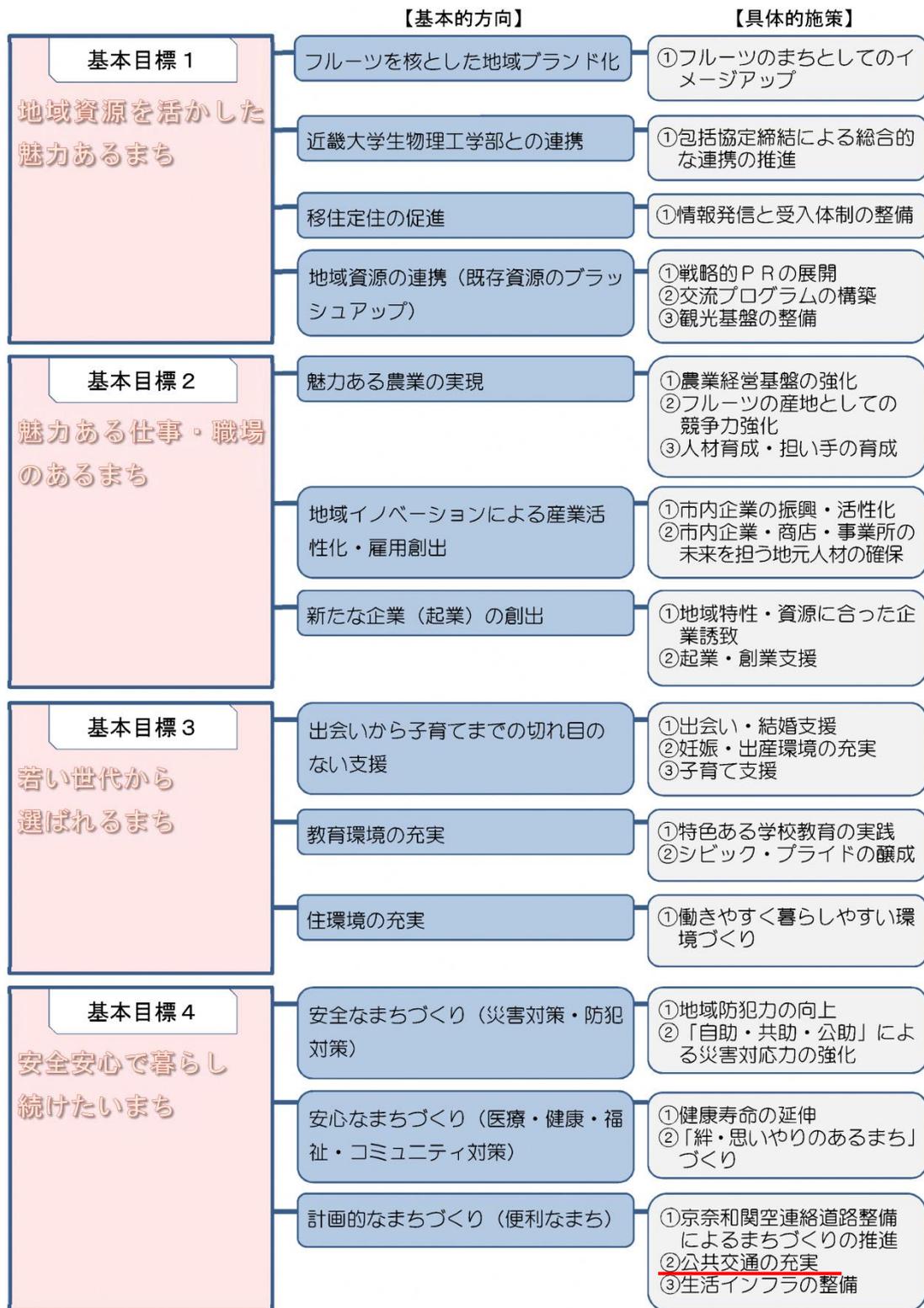
出典：紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 「紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」で示された計画の位置づけ

② 総合戦略の施策体系

総合戦略では、4つの基本目標を掲げ、本市の豊富な地域資源を活かし、持てる力を最大限に発揮した取り組みを進めることとし、基本的方向、具体的施策を定めた施策体系を定めている。

地域公共交通の視点で見ると、基本目標の1つである『安全安心で暮らし続けたいまち』を実現するための基本的方向に「計画的なまちづくり（便利なまち）」を掲げ、「**公共交通の充実**」を具体的施策に挙げている。具体的には、「**公共交通事業者との連携・協力により、既存公共交通の利便性向上と路線の維持確保に努めるとともに、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの整備を進める**」こととし、和歌山電鐵貴志川線への支援、地域巡回バス・府県間バスの利便性向上、デマンド型交通の試行を主な取り組み（検討中も含む）として挙げている。



出典：紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 「紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」で示された計画の施策体系

3.1.3 紀の川市都市計画マスタープラン

(1) マスタープランの概要

「紀の川市都市計画マスタープラン」は、平成 29 年度を目標に、都市の将来像とその実現に向けたまちづくりに関する基本的な方針を示すものとして、平成 21 年 3 月に策定された。最上位計画である「第 1 次 紀の川市長期総合計画」や和歌山県が定める「都市計画区域マスタープラン」などに即しつつ、長期的な視点に立ったまちの将来像を明確にし、その実現に向けた道筋を明らかにすることが目的とされている。

(2) まちづくりの基本理念

マスタープランでは、まちづくりの課題や「第 1 次 紀の川市長期総合計画」で示された都市の将来像をふまえ、『**自然や歴史などの地域資源を活かした各地域の発展と地域の連携による紀の川のまちづくり**』をまちづくりの基本理念に定めている。

また、具体のまちづくりの方向性の 1 つに「安全で快適な移動環境が充実したまちづくり」を掲げ、**既存のコミュニティバスや鉄道などの公共交通機関及び歩行空間等の移動環境において機能充実を図る**ことを明確にしている。

まちづくりの基本理念

『**自然や歴史などの地域資源を活かした各地域の発展と
地域の連携による紀の川のまちづくり**』

出典：紀の川市都市計画マスタープラン

図 「紀の川市都市計画マスタープラン」で示されたまちづくりの基本理念

●まちづくりの方向性

●各地域の特性に応じた、効率的でバランスのとれたまちづくり

地域ごとに有する立地ポテンシャルや地域資源等の地域特性を踏まえて、既存施設を有効に活用した効率的でバランスのとれたまちづくりを推進します。さらに、これら各地域の連携強化を行うことで、一体の都市としての機能の向上と広域に開かれた和歌山の玄関口としてのまちづくりを推進します。

●安心で快適な移動環境が充実したまちづくり

高齢者等の利便性の向上や地球環境への負担の軽減を図るためにも、既存のコミュニティバスや鉄道などの公共交通機関及び歩行空間等の移動環境において機能充実を図り安心で快適なまちづくりを推進します。

●快適な生活環境を実現するまちづくり

高齢者や子育て世帯を含めた生活者にとって快適な生活環境を実現するため、地域に応じた適正な土地利用の規制、買物等の日常生活の利便性の向上などのまちづくりを推進します。

●活力とにぎわいのある産業が充実するまちづくり

市民の雇用を確保するため、既存企業や新規企業を支える基盤の維持・機能向上を推進します。また、地域の生活の核となる商店街等の活力向上に努めます。

●豊かな自然・文化(魅力)を活かしたまちづくり

地域ごとに有する豊かな自然や歴史等の文化について、有効に活用し魅力の向上に努めます。

●人情味あふれるコミュニティを活かしたまちづくり

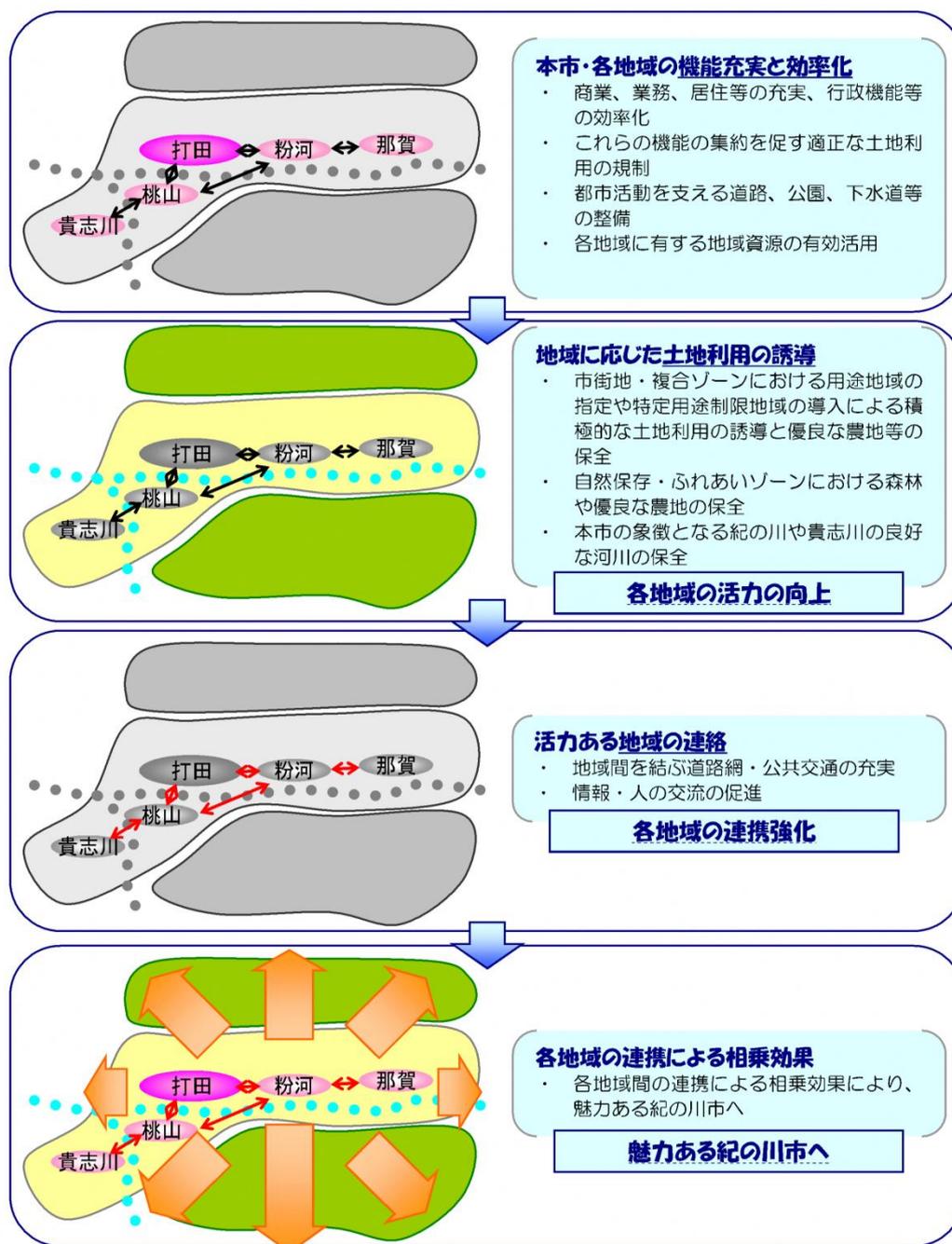
本市には、伝統的な行事などを通じて人情味あふれた地域コミュニティが形成されていることから、今後も、まちづくり活動を通じてコミュニティの維持に努めます。

出典：紀の川市都市計画マスタープラン

図 「紀の川市都市計画マスタープラン」で示されたまちづくりの方向性

(3) 将来の都市構造

マスタープランでは、将来の都市構造について、紀の川市の持続可能な発展を支えるために、コンパクトな市街地の形成を目指すとともに、旧町（地域）ごとにまちが形成されていることから、**地域ごとの課題に対応したまちづくりを推進**することで、各地域の発展に繋げていくこととしている。さらに、**各地域の連携によって、市域全体の発展**に繋げていくこととしている。



出典：紀の川市都市計画マスタープラン

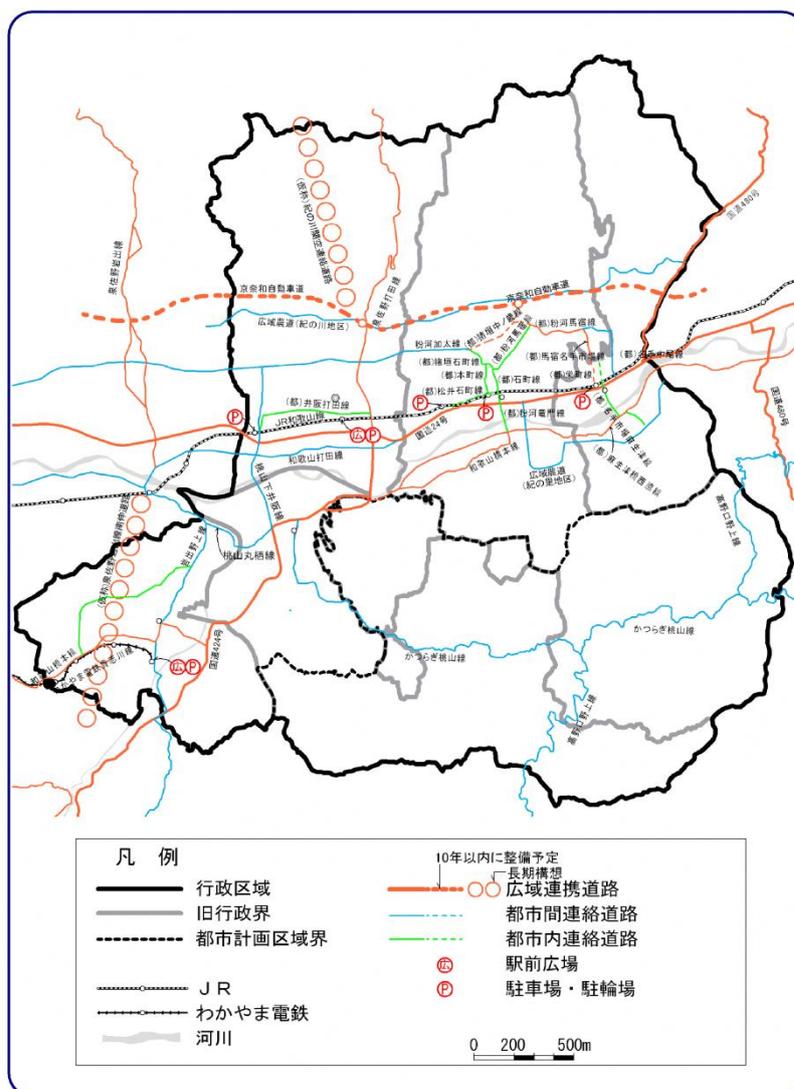
図 「紀の川市都市計画マスタープラン」で示されたまちづくりの流れ

(4) 交通施設の整備に関する方針

交通施設の整備に関する基本的な考え方として、広域的な交流や社会生活を支える広域連携道路を整備するとともに、それを補完する都市間連絡道路や都市内連絡道路を整備することを挙げている。地域ごとでは、生活基盤として、市街地内の道路網を機能的に配置し、良好な環境や景観の形成に配慮するとともに、誰もが利用しやすい施設整備に努めることとしている。

また、公共交通機関の利便性の向上を図るため、**コミュニティバスの利便性の向上、鉄道駅の交通結節機能の向上**に努め、バスや鉄道の利用を促すことを挙げている。

地域公共交通の視点で施設の配置方針をみると、駅前広場について、JR 和歌山線の下井阪駅、打田駅、紀伊長田駅、粉河駅、名手駅及びわかやま電鉄貴志川線の貴志駅を交通拠点に位置付け、円滑な交通処理とともに、誰もが使いやすく、魅力あふれるアメニティ豊かな駅前広場を配置することとしている。また、自動車利用者の公共交通機関への転換を促すために、パークアンドライドが可能な駐車場や駐輪場を駅周辺に整備し、利用を促すこととしている。あわせて、鉄道やバスについて、利便性の向上及び利用者への利用を促していくものとしている。



出典：紀の川市都市計画マスタープラン

図 「紀の川市都市計画マスタープラン」で示された交通施設に関する整備方針図

(5) 地域ごとのまちづくり方針（ポイント）

マスタープランでは、全体構想の実現による紀の川市の発展に向けて、そのまちづくりの一翼を担うために各地域で取り組むべき方針（ポイント）について、地域ごとに下記のとおり整理している。

- | | | |
|---|---|--|
| <p>貴志川地域</p> <ul style="list-style-type: none">◆ 市街地の拡大に対応した生活環境の改善と基盤の整備◆ 道路網の再構築と公共交通ネットワークの充実◆ 自然環境との調和◆ 地域資源を活用した観光振興 | <p>打田地域</p> <ul style="list-style-type: none">◆ 紀の川市の中心となる都市拠点の形成と基盤の整備◆ 市役所本庁舎を核とした幹線道路網の構築と公共交通の充実◆ 自然環境の保全と秩序ある土地利用◆ 地域資源を活用した観光振興 | <p>那賀地域</p> <ul style="list-style-type: none">◆ 名手駅を中心とした生活拠点の形成と基盤の整備◆ 道路網の再構築と公共交通の充実◆ 自然環境の保全と秩序ある土地利用◆ 地域資源を活用した観光振興 |
| <p>桃山地域</p> <ul style="list-style-type: none">◆ 桃や植木など景観と調和した生活拠点の形成と基盤の整備◆ 道路網の再構築と公共交通ネットワークの充実◆ 自然環境の保全◆ 地域資源を活用した観光振興 | | <p>粉河地域</p> <ul style="list-style-type: none">◆ 粉河駅と粉河寺一帯を中心とした生活拠点の形成と基盤の整備◆ 道路網の再構築と公共交通の充実◆ 自然環境の保全と秩序ある土地利用◆ 地域資源を活用した観光振興 |

出典：紀の川市都市計画マスタープラン（概要版）

図 「紀の川市都市計画マスタープラン」で示された地域ごとのまちづくり方針（ポイント）

3.2 交通に関する関連計画

3.2.1 紀の川市地域公共交通総合連携計画

(1) 紀の川市公共交通計画策定基礎調査報告書

市内におけるバス等の交通空白地域の解消と交通弱者の生活交通手段の確保方策等を検討するとともに、紀の川市の将来像を支える公共交通体系の構築に向けた交通計画の策定に必要な基礎調査結果に関する報告書として、平成19年3月に「紀の川市公共交通計画策定基礎調査報告書」が示された。

この報告書では、紀の川市における交通の課題として、下記を挙げている。

【紀の川市における交通の課題】

(1) まちづくりからみた課題

- 最低限必要な公共交通サービスの把握と適切な提供
- 過度の自動車依存からの転換と**公共交通利用の促進**
- 少子高齢化に対応した誰にとっても使いやすい地域交通サービスの提供

(2) 自動車交通における課題

- 移動の安全性の確保と特定路線における円滑な交通処理
- 過度な自動車依存から、適切な自動車利用への誘導

(3) 公共交通の利用促進における課題

- 鉄道利用の促進
- バス利用の促進

(4) 生活交通の確保からみた課題

- バスの維持・存続に向けた**ルールの形成**
- 行政バスサービスの地域間格差の是正

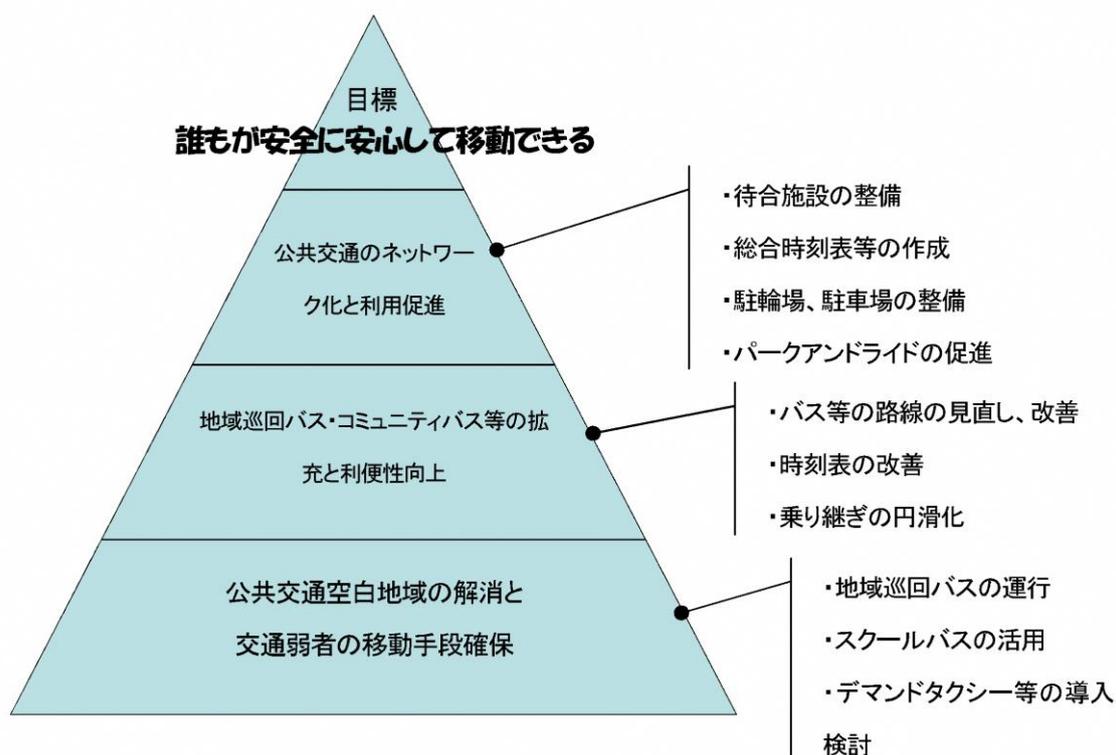
(2) 紀の川市地域公共交通総合連携計画

「紀の川市地域公共交通総合連携計画」は、**バス等公共交通空白地域の解消**と**交通弱者の生活交通手段確保**の方策や**公共交通機関の利用促進**を図ると共に、紀の川市の将来像を支える**持続可能な公共交通体系の構築**に向けた公共交通施策の立案を図るため、紀の川市地域巡回バスと紀の川コミュニティバス及び一般乗合バスを対象に、平成21年3月に策定された。

この計画では、「誰もが安全に安心して移動できる」ことを目標に、下記に示す4つの方針と取り組み体系を定めている。

【方針】

- 公共交通空白地域の解消と地域にあった新交通体系の構築を図る。
- 既存の生活バス路線やコミュニティバス路線網の拡充と利便性向上を図る。
- バス路線と鉄道路線との連携強化を図り、生活交通路線の総合的なネットワーク構築と利用促進を図る。
- 地域公共交通の活性化により、活力ある地域の実現を目指す。



出典：紀の川市地域公共交通総合連携計画

図 「紀の川市地域公共交通総合連携計画」で示された取り組み体系

3.2.2 和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画（第2次）

「和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画（第2次）」は、貴志川線の持続的な運営を実現するため、利用者の多様なニーズに対応し、地域の主体的な取り組み及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進することを目的に平成26年3月に策定された。

この計画では、基本方針として、「日本一 心のゆたかなローカル線を目指して」を掲げ、様々な施策を組み合わせや他の交通機関との連携、地元関係機関との一体的な取り組みを目指している。

【基本方針：日本一心のゆたかなローカル線を目指して】

- 貴志川線利用者のさらなる増加を目指し、さまざまな施策（駅舎や駅施設、車両、駅周辺設備などのハード整備、イベントや各種情報提供、広報活動、モビリティ・マネジメント(MM)などのソフト施策)を組み合わせ、他の交通機関との連携を図り、相乗効果を発揮する。
- 利用者にとってより使いやすく便利なサービスの見直し・改善を図るなどにより、魅力ある貴志川線の実現に向けて、自治体、沿線の自治会、住民団体、学校、商工会等のさまざまな関係者が連携し、協働関係のもとで一体的に取り組んでいく。

出典：和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画（第2次）

図 「和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画（第2次）」で示された基本方針とその概要

また、具体的な取り組み方針として、下記の5つを挙げている。

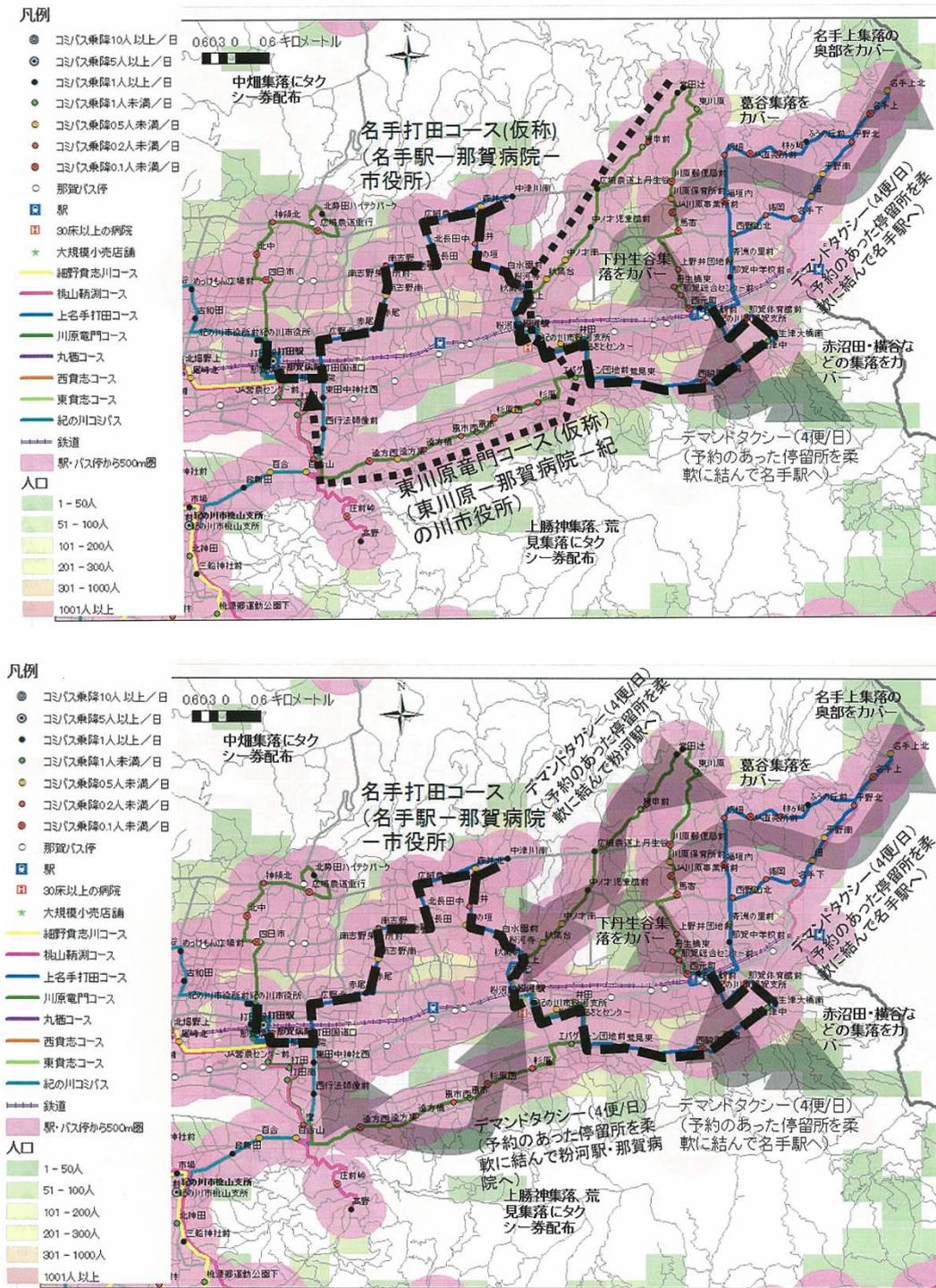
- 1 輸送サービス・駅アクセスの改善
- 2 車両や駅の魅力向上と新規利用者の拡大
- 3 情報提供の充実
- 4 安全・安心で利便性の高い鉄道輸送サービスの確保
- 5 沿線と一体となった協力体制の確立

出典：和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画（第2次）

図 「和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画（第2次）」で示された具体的な取り組み方針

3.2.3 紀の川市デマンド型交通導入調査報告書

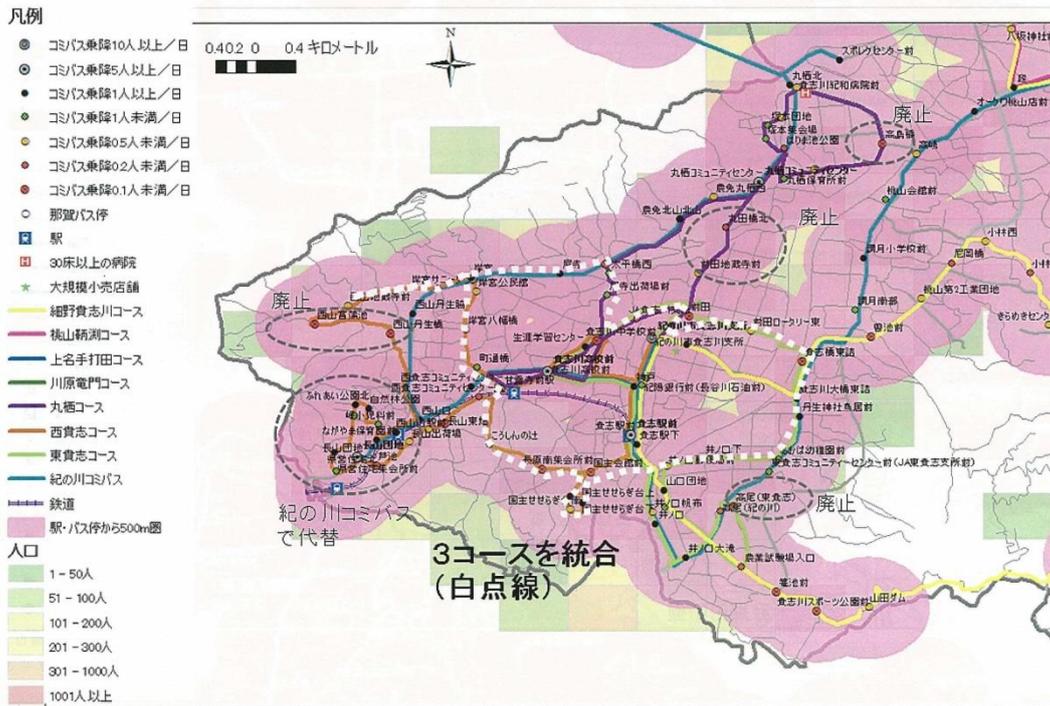
平成23年3月に示された「紀の川市デマンド型交通導入調査報告書」では、地域の概況、アンケート調査結果から、デマンド型交通の導入の可能性等をふまえ、地域循環バスの改善案を示したうえで、改善案を実施した場合の負担額のシミュレーションから改善効果があるとの結論を示している。



出典：紀の川市デマンド型交通導入調査報告書

図 「紀の川市デマンド型交通導入調査報告書」で示された

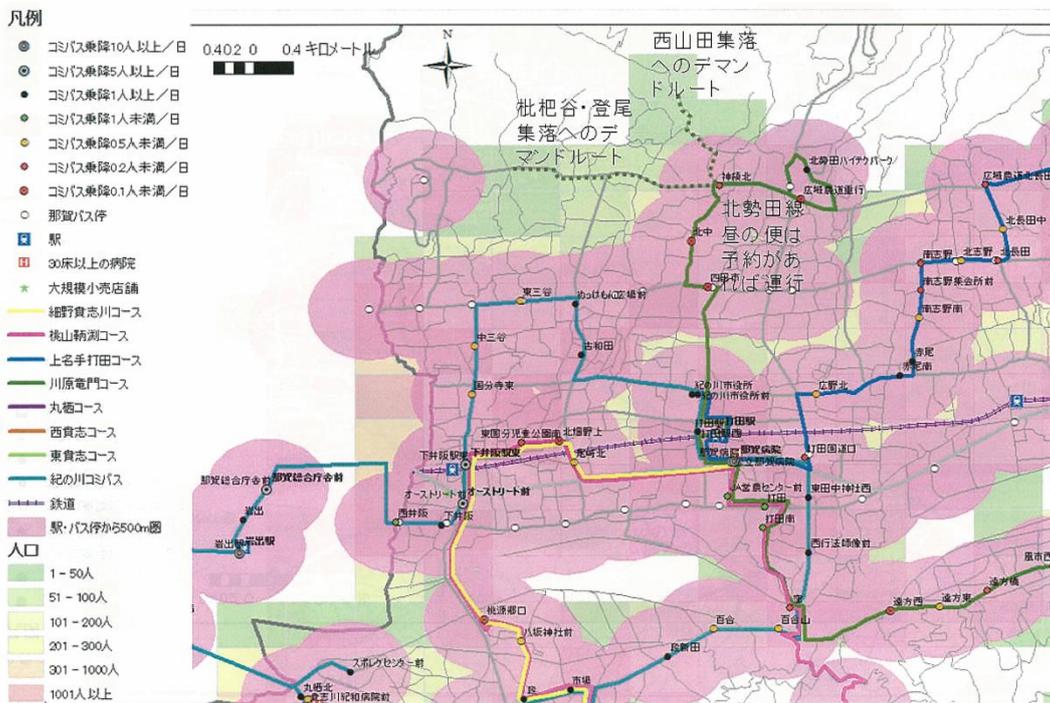
① 上名手打田コースおよび川原電門コースの改善方向 (上：第1案、下：第2案)



出典：紀の川市デマンド型交通導入調査報告書

図 「紀の川市デマンド型交通導入調査報告書」で示された

② 貴志川路線の改善方向



出典：紀の川市デマンド型交通導入調査報告書

図 「紀の川市デマンド型交通導入調査報告書」で示された

③ 北勢田路線の改善方向



出典：紀の川市デマンド型交通導入調査報告書

図 「紀の川市デマンド型交通導入調査報告書」で示された
④ 高野線の改善方向

3.3 施設配置に関する関連計画

3.3.1 紀の川市公共施設白書

「紀の川市公共施設白書」は、市の保有する公共施設の機能や配置状況、利用状況、管理運営状況等の実態を把握、整理することで、今後の公共施設のあり方を検討・協議していくための基礎資料として、平成27年3月に策定された。

この白書では、紀の川市の公共施設を取り巻く課題と方向性を以下のとおり、整理している。

【紀の川市の公共施設を取り巻く課題と方向性】

(1) 人口動向からみた課題と方向性

- 将来人口推移を見据えたサービスの維持・向上と新たな市民ニーズへの対応
⇒安易に施設面積を拡大するのではなく、既存施設の用途転換や多機能化、複合化、民間との連携等の可能性も含めて、検討を行う。

(2) 施設の老朽化状況からみた課題と方向性

- 施設の安全性確保と持続的利用に向けた施設更新、超寿命化の推進

(3) 財政面からみた課題と方向性

- 財政負担の軽減と事業費の平準化に資する計画的、戦略的な施設更新の推進

(4) 施設配置状況からみた課題と方向性

- 地域の実情やニーズを考慮した施設配置や機能集約の検討
⇒より質の高い行政サービスを提供するため、**交通利便性や施設の集積性による相乗効果を考慮**し、拠点性の高いエリアに集約することも検討する。

(5) 施設運営からみた課題と方向性

- 多様な主体の連携による効率的・効果的な施設運営体制の強化・充実

3.3.2 紀の川市公共施設マネジメント計画

「紀の川市公共施設マネジメント計画」は、公共施設を取り巻く環境の変化に対応し、これからの時代にあった公共施設のあり方を見据え、公共施設マネジメントの推進に係る基本的な考え方や取り組み方針を明らかにするため、平成28年3月に策定された。

この計画では、公共建築物のマネジメントに関する方針として、以下の4点を挙げている。

【公共建築物のマネジメントに関する方針】

(1) 施設保有総量（総延床面積）の縮減

- 原則として公共施設の新規整備は行わず、将来に必要な機能をできる限り維持しながら、施設の更新等に係る将来コストの削減・適正化を図る。

公共建築物（一般建築物）保有量の縮減目標

今後40年間（平成67年度まで）で35%縮減を目指します（総延床面積約93,000㎡削減）

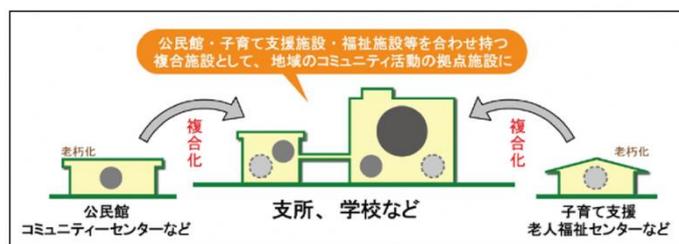
※本市の将来の人口規模及び他市町村の人口基準からみた保有量の比較のもと、将来維持すべき保有量を設定。

出典：紀の川市公共施設マネジメント計画（概要版）

図 「紀の川市公共施設マネジメント計画」で示された
公共建築物（一般建築物）保有量の縮減目標

(2) 総合的、分野横断的な視点に基づく施設再編の実施

- 保有量の縮減を図るにあたり、様々な役割・機能を有する施設を総合的に把握し、分野横断的な連携のもと、施設の再編による保有量の最適化に取り組む。



出典：紀の川市公共施設マネジメント計画（概要版）

図 「紀の川市公共施設マネジメント計画」で示された再編計画のイメージ

(3) 計画的な保全による長寿命化

- 今後も保有していく施設については、将来にわたる有効活用や計画的な保全による長寿命化を図る。

(4) 効率的・効果的な維持管理・運営

- 民間委託や指定管理者制度の活用、地域協働等のもと、公共施設の効率的、効果的な維持管理・運営を進める。

3.4 産業に関する関連計画

○ 紀の川市産業振興促進計画

「紀の川市産業振興促進計画」は、紀の川市として目指すべき産業振興の方向性を掲げることを目的に平成27年4月に策定された。

この計画では、農業部門、商工業部門、観光部門等の産業振興の方向性と取り組み方針などを示している。

【産業振興の方向性と取り組み方針】

(1) 就業しやすい活力ある産業づくり

- 工業団地等への企業誘致の促進
- 既存企業の振興や新規起業の支援
- 市内雇用の促進
- 就労支援

(2) 魅力と個性ある便利な商業環境づくり

- 既存商店（街）等の活性化
⇒高齢社会に対応した地元密着型の商業サービスの推進
支援団体との連携による販路拡大や空き店舗の活用

(3) 活力ある農業と食のまちづくり

- 農業基盤の整備
⇒耕作放棄地の発生防止に向けた中山間地域での生活基盤、生活環境施設の充実
- 農業の担い手育成・経営支援
- 農業振興と農地の保全
- 農産物のブランド化や体験交流農業などの取り組みと農業の6次産業化の推進
- 環境保全に配慮した農業の推進
- 地場産品を活用した色のまちづくりの推進

(4) 魅力ある田園観光交流のまちづくり

- 観光交流人口受け入れ体制の整備
- 観光PRの推進
- 観光協会の運営体制の強化

3.5 福祉に関する関連計画

3.5.1 紀の川市地域福祉計画【改訂版】

「紀の川市地域福祉計画」は、「ともに生き、ともに支えられる」まちをめざし、地域全体における地域福祉の気運を高め、地域の生活課題を解決するための方策や仕組みづくりという地域福祉の一層の推進を図っていくため、平成26年3月に改訂版が策定された。また、現在は第2次の紀の川市地域福祉計画が策定中である。

この計画では、地域の課題や生活課題を市民自らが受けとめ、それを乗り越えていくための活動の輪を広げていくことが必要であることから、地域の「みんなでたすけあい、安心して心豊かに健康に心がけて暮らせるまち」を本計画が目指すべき基本理念として定めている。

みんなでたすけあい、安心して心豊かに
健康に心がけて暮らせるまち

出典：紀の川市地域福祉計画【改訂版】

図 「紀の川市地域福祉計画【改訂版】」で示された基本理念

また、3つの基本目標と施策体系を、以下のとおり定めている。

地域公共交通の視点でみると、「(3) 安心して快適に暮らせる地域をつくろう」の中で、「交通環境の整備」が挙げられている。具体的には、「事業者などとの連携による福祉のまちづくりの推進」として、**低床バスやノンステップバスの導入促進、駅のバリアフリー化**などが挙げられている。また、「多様で高機能な交通手段の確保」として、**市内の主要施設や駅、病院などを巡回するコミュニティバスの充実**などが挙げられている。

【計画の基本目標】

(1) 一人ひとりが地域や福祉に関心をもてる地域をつくろう

- 人権の尊重の視点に立った地域の支え合い意識の醸成
- 地域活動への参加の促進市内雇用の促進
- 地域福祉を支える担い手の育成

(2) みんなの力で課題を解決できる地域をつくろう

- 地域のつながりづくり
- 支え合い・助け合いの仕組みづくり
- 情報提供や相談体制の充実
- 利用者本位の質の高い福祉サービスの充実
- 緊急時における体制の整備

(3) 安心して快適に暮らせる地域をつくろう

- 活動拠点となる交流の場づくり
- 交通環境の整備
- 生活環境の整備

3.5.2 第6期 紀の川市介護保険事業計画及び高齢者福祉計画

「第6期 紀の川市介護保険事業計画及び高齢者福祉計画」は、平成37年を見据え、地域における適切な医療・介護サービスの提供体制の実現に向け、地域包括ケアシステムの構築を目標として、平成27年3月に策定された。

この計画では、「地域で支えあい、理解しあいながら、いつまでも安心して暮らせるまちづくり」を基本理念とし、以下に示す施策体系（基本方針と基本的な施策の方向）を掲げている。

表 「第6期 紀の川市介護保険事業計画及び高齢者福祉計画」で示された施策体系

基本理念	基本方針	基本的な施策の方向
いつまでも安心して暮らせるまちづくり 地域で支えあい、理解しあいながら、	1. 地域で支える包括的な支援体制づくり	1) 地域包括支援センター機能の充実
		2) 地域見守りネットワークの推進
		3) 多様な主体による生活支援サービスの提供体制の構築 ★
	2. 介護予防と健康づくりの推進	1) 新しい介護予防の推進 ★
		2) 健康づくりと生活習慣病予防の推進
	3. 生きがいをもち地域で暮らせる仕組みづくり	1) 高齢者の社会参加の促進
		2) 生涯学習機会の確保
		3) 高齢者スポーツの推進
	4. 認知症対策の充実	1) 認知症に対する理解の推進
		2) 認知症の早期発見・対応の推進 ★
		3) 認知症高齢者や介護家族等への支援の充実
	5. 高齢者の尊厳への配慮と安全・安心な生活環境の確保	1) 権利擁護の取り組みの推進
		2) 高齢者虐待防止に向けた取り組みの推進
		3) 防災・防犯・交通安全対策の推進
	6. 多様な住まいへの支援	1) 安心して住み続けることができる住まいづくりの推進 ★
		2) 施設サービスの充実
	7. 介護保険サービスの適切な運営と充実	1) 介護保険サービスの充実 ★
		2) 介護保険事業の適切な運営
		3) 在宅医療と介護の連携強化 ★
		4) 低所得者対策の推進
		5) 家族等への介護支援強化
6) サービス人材の確保と育成		

★印は重点推進項目を含む施策

出典：第6期 紀の川市介護保険事業計画及び高齢者福祉計画

3.5.3 紀の川市子ども・子育て支援事業計画

「紀の川市子ども・子育て支援事業計画」は、紀の川市における子どもの健やかな育ちと保護者の子育てを社会全体で支援する環境づくりをより一層進めるため、平成31年度までを計画期間として、平成27年3月に策定された。

この計画では、「みんなが元気、みんなが笑顔、地域で支える子育て支援」を基本理念とし、以下に示す施策体系（基本目標と施策の方向性）を掲げている。

表 「紀の川市子ども・子育て支援事業計画」で示された施策体系

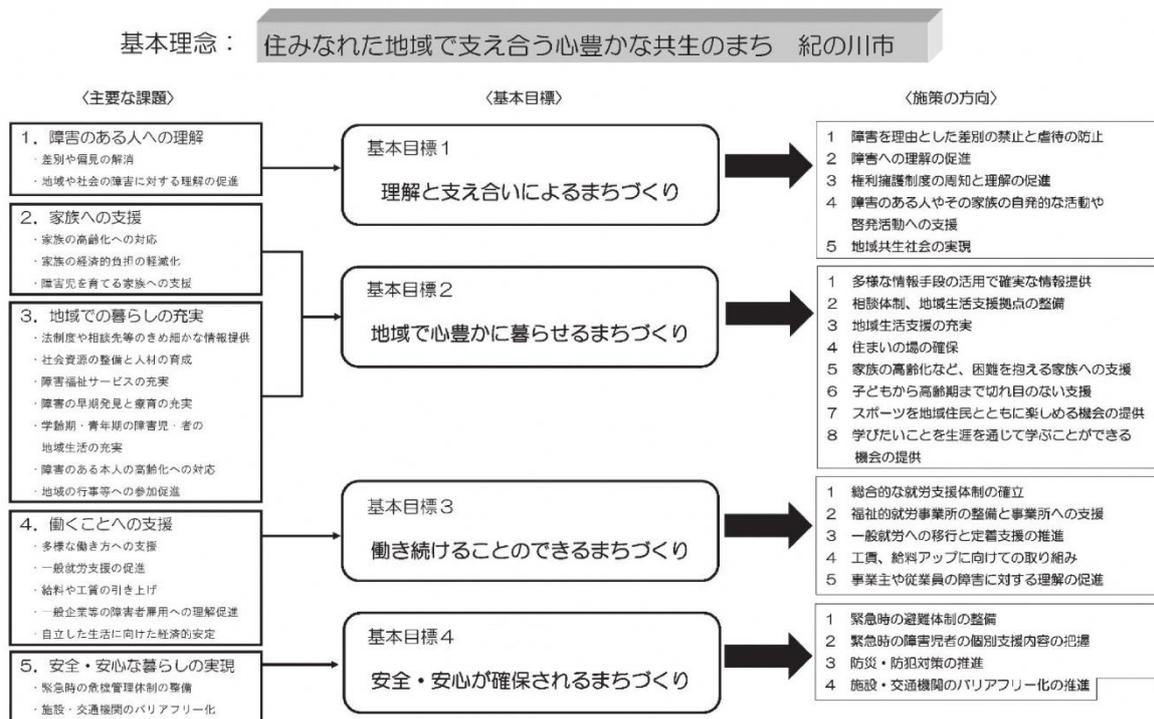
第1節 親子の健やかな成長を支える保健・医療体制づくり	
1. 母子保健・医療体制の充実	①安全・安心な妊娠と出産への支援
	②母子の健康保持・増進
	③小児医療の充実
2. 子どもの健康な心とからだづくりの推進	①食育の推進
	②子どもの体力づくりの充実
	③思春期保健対策の推進
第2節 子どもの心身の健やかな成長を支える教育環境の整備	
1. 子どもの生きる力を養う教育の充実	①確かな学力の向上
	②豊かな心を養う教育の充実
2. 信頼される学校づくりの推進	①いじめ・不登校等への対応
	②開かれた学校づくりの推進
第3節 家庭における子育て支援の充実	
1. 仕事と家庭の調和の実現に向けた支援の充実	①男女共同による子育ての推進
	②仕事と子育ての両立ができる就労環境の整備
	③多様なニーズに対応できる保育サービスの充実
2. 子育て相談・情報提供体制の整備と仲間づくりの推進	
3. 子育て家庭への経済的支援	
第4節 子育て家庭にやさしい生活環境の整備	
1. 安全・安心で魅力ある生活環境の整備	①魅力ある遊び場づくりの推進
	②居住環境の整備
2. 子どもの安全対策と有害環境への対応	①子どもの交通安全を確保するための施策の推進
	②子どもを犯罪等から守るための活動の推進
	③有害環境対策の推進
第5節 地域における子育て支援の充実	
1. 子育て支援ネットワークづくり	①子育て支援ネットワークの形成
	②子育て支援活動を行う人材・団体の育成支援
2. 地域における児童健全育成の取り組みの推進	①地域における居場所づくり
	②地域資源を活用した取り組みの推進
第6節 支援を必要とする子どもや家庭への支援の充実	
1. 児童虐待対策の充実	
2. ひとり親家庭の自立支援の推進	
3. 発達の遅れや障害のある子どもへの支援の充実	

出典：紀の川市子ども・子育て支援事業計画

3.5.4 第2次 紀の川市障害者基本計画

「第2次 紀の川市障害者基本計画」は、平成19年に策定された「第2次 紀の川市障害者基本計画」の点検・検証を行い、新たな社会情勢に対応し、利用者本位のサービスを実現すべく、平成38年度までを計画期間として、平成29年3月に策定された。

この計画では、「住みなれた地域で支えあう心豊かな共生のまち 紀の川市」を基本理念とし、以下に示す施策体系（主要な課題、基本目標と施策の方向）を掲げている。



出典：第2次 紀の川市障害者基本計画

図 「第2次 紀の川市障害者基本計画」で示された施策体系

3.6 和歌山県の上位計画

○ 和歌山県都市計画マスタープラン（都市計画区域マスタープラン（紀北圏域））

「和歌山県都市計画マスタープラン（都市計画区域マスタープラン（紀北圏域））」は、広域調整の役割を一層充実させるため、和歌山県が策定する圏域別のマスタープランの一つとして、平成27年5月に策定された。

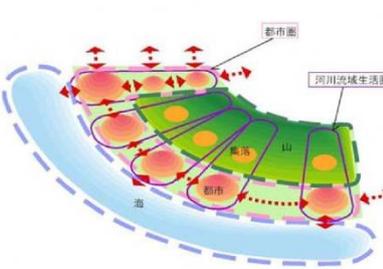
(1) 和歌山県が目指す将来像と基本理念

このマスタープランでは、前提となる和歌山県が目指す将来像と基本理念として、下記が示されている。

～和歌山県がめざす将来像～

未来に羽ばたく愛着ある郷土
元気な和歌山

- 自立する都市圏
- 緊密に連携する都市ネットワークとコミュニティ
- 自然環境と共生し相互に補完し合う都市



～都市づくり^{※1}の基本理念～

都市の問題・課題を踏まえ和歌山県がめざす将来像を実現するために、都市計画として対応可能な都市づくりの最も基本となる考え方を基本理念としてまとめました。

〈基本理念〉

きのくにらしい持続可能なまちづくり

〈持続可能なまちづくりの5つの条件〉

- ①集約拠点ネットワーク型のまちづくり^{※2}
- ②交流による活力あるまちづくり
- ③安全・安心な（南海トラフ地震等を見据えた）まちづくり
- ④環境共生のまちづくり
- ⑤ひと・コミュニティを育むまちづくり

※これらは持続可能なまちづくりの条件として示し、これ以降の計画すべてにおいて貫かれています。

※1 都市づくり：まちづくりの中でも、主として都市の物的環境の整備やそれに関連する人々の関わり方についての行為を示します。

※2 集約拠点ネットワーク型のまちづくり：医療・福祉施設、商業施設など生活に必要な施設をまとめた範囲に誘導し集約させるとともに、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、様々な機能を有する拠点の活力の維持・強化を図り、公共交通等で各拠点間をアクセスすることができる持続可能なまちづくり。

出典：和歌山県都市計画マスタープラン（都市計画区域マスタープラン（紀北圏域））

図 「和歌山県都市計画マスタープラン」で示された将来像・基本理念

(2) 都市づくりの方向性

また、都市づくりの基本理念に基づく都市づくりの方向性を示したうえで、都市機能の分担関連図を示している。この中で、紀の川市においては、「**粉河寺を中心とする歴史文化観光機能の充実**」の他、**打田地域への「都市機能の集積化」とともに、旧町の中心地を拠点とする「日常生活支援型都市機能の充実」**が挙げられている。

2-1 集約拠点ネットワーク型のまちづくり

- ◆多様な都市機能と魅力を併せ持つ「和歌山」「橋本」の市街地中心部の再生
- ◆誰もが暮らしやすく、快適にすごせる美しい市街地の再生
- ◆都市構造の転換による低炭素都市づくり
- ◆自然、歴史文化などの地域個性豊かな都市づくり
- ◆経済・財政規模に応じた、まとまりある良質で住みやすい都市づくり
- ◆市街地外縁部等の無秩序な開発の抑制によるまちなか居住の推進

2-2 交流による活力あるまちづくり

- ◆歴史文化・農・山川を活かし、価値を創造発信するまちづくり
- ◆交流を促し支える都市基盤と交通システムづくり
- ◆交流拠点を結び、魅力を高めるネットワークづくり

2-3 安全・安心な（南海トラフ地震等を
見据えた）まちづくり

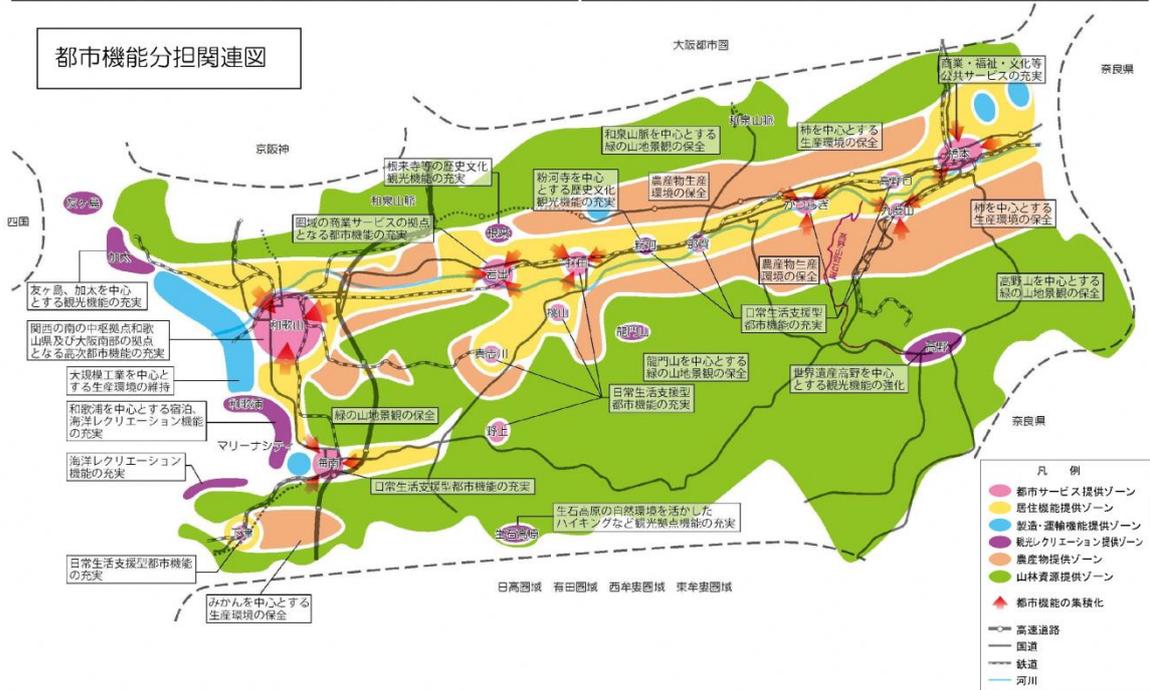
- ◆地震や津波等に強いまちづくり
- ◆代替性・多重性のある交通体系づくり
- ◆避難・救援の都市システムづくり
- ◆医療・福祉機能が充実した都市づくり

2-4 環境共生のまちづくり

- ◆都市・市街地を取り巻く自然環境の保全
- ◆自然を活かす快適な都市環境づくり
- ◆循環型社会を支える都市づくり
- ◆良好な景観形成を通じた地域資源を守り活かす都市づくり

2-5 ひと・コミュニティを育むまちづくり

- ◆まちづくりを支える人を育てる
- ◆まちづくりに取り組む組織の活動を支援する
- ◆まちづくりの交流の輪を広げる
- ◆誰もが安心して生活できる都市空間づくり



出典：和歌山県都市計画マスタープラン（都市計画区域マスタープラン（紀北圏域））（概要版）

図 「和歌山県都市計画マスタープラン」で示された都市づくりの方向性

(3) 交通に関する方針

マスタープランでは、交通に関する方針として、以下に示す8つの基本的な考え方を示している。

【交通に関する基本的な考え方】

(1) 拠点市街地等を連携する公共交通システムの充実

- 生活拠点となる市街地が連携するよう、鉄道・広域バス路線・コミュニティバス等の**地域公共交通システムの充実**を促す。

(2) 自動車へ過度に依存しない交通体系の形成

- 自動車等の適正利用を促進し、自動車と公共交通や自転車との共存等に努める。
- 路線バス・コミュニティバス等との接続など**駅の交通結節機能の向上**を図るとともに、パークアンドライドによる公共交通の利便促進に努める。

(3) 多様な交通手段の結節システムの整備

- 地域の拠点駅前などで**円滑な乗り継ぎ**ができるように、利便性の向上を図る。
- 観光客等への地域情報の提供を行い、交流の場となるような整備を促す。

(4) 誰もが出かけられる近隣環境の整備

- 歩道・自転車道・駐輪場などの整備による徒歩・自転車利用の安全性・快適性の向上を図る。
- 鉄道駅・バスターミナルなどの交通施設のユニバーサルデザイン化を図る。

(5) 市街地中心部再生の根幹となる道路等の整備

- 市街地の根幹となる道路等の整備を推進とともに、既存の都市機能の集積を活用した市街地整備と街のにぎわいの創出につながる街路空間の形成を図る。

(6) 観光資源としての歩行者系ルート整備

- 歴史的な古道の保全とともに、散策ルート等の整備を促す。

(7) 観光ニーズを支える回遊型交通システムづくり

- 海岸観光拠点等を巡回する水上交通システムや、地上の各観光拠点を結ぶ巡回バス及び観光ルートの案内システム等、回遊型交通システムづくりを図る。

(8) 地域の連携、情報発信の核となる交通施設づくり

- 地域が連携し、文化・名所・特産物などを活用して多様なサービス・情報を提供・発信する道の駅などの交通施設づくりを促す。

4. 住民ニーズ・意識調査

地域公共交通を取り巻く環境は、人口の減少、少子高齢化の進展、クルマ社会の浸透によるライフスタイルの変化等の社会経済情勢が変わる中で、大きく変化している。地域の実情に合った地域公共交通の維持・確保に向けた取り組みを効果的に進めていくためには、地域公共交通の直接的な利用者に加え、地域住民、交通の発生点となる施設、さらには主体となる交通事業者や関係者など、幅広い意見の集約が重要となる。

そのため、本業務では、検討地域の現状や動向を把握するため、下記に示す4つの調査を実施した。

【実施した調査】

調査①：住民を対象とした「住民意向調査」

調査②：バス利用者を対象とした「利用実態調査」

調査③：鉄道駅の利用者を対象とした「移動に関するアンケート調査」

調査④：中学生・高校生を対象とした「利用意向調査」

調査⑤：関係者（交通事業者、行政関係課等）への「現状ならびに意向調査」

4.1 住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」

4.1.1 調査概要

(1) 調査目的

市民の移動を支える地域公共交通ネットワークを維持するため、『紀の川市地域公共交通網形成計画』の策定に取り組むにあたり、「市民が利用しやすい、よりよい地域公共交通の姿を描くもの」にするため、**市民（住民）**の日常的な移動に関する状況、地域公共交通への意見などを把握する。

(2) 調査方法

紀の川市内の居住者を無作為で 2,100 世帯を抽出し、調査票を発送した。なお、多様なご意見をいただくため、同じ調査票を 2 部（2 人分）同封し、宛名本人とともに、家族や周囲の方にも回答いただく方法とした。（＝計 2,100 世帯、4,200 票を配布）

(3) 配布枚数

無作為による抽出結果に基づき、下記のとおり、調査票を配布した。

表 配布実績

配布地域	配布数
① 旧 打田町	752世帯
② 旧 粉河町	633世帯
③ 旧 那賀町	208世帯
④ 旧 桃山町	162世帯
⑤ 旧 貴志川町	345世帯
計	2,100世帯

(4) 回収結果

(3)で示した配布の結果、世帯数ベースで 691 世帯（回収率：32.9%）、調査票ベースで 1,289 票を得た。

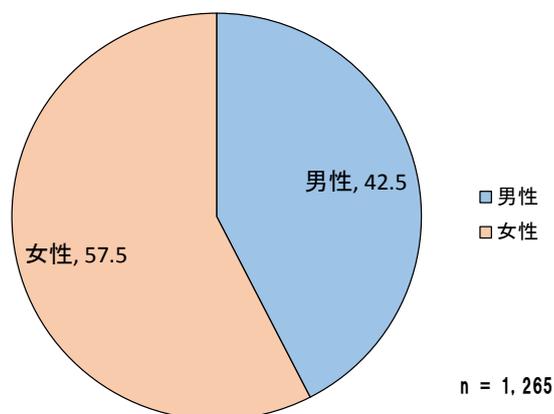
表 回収実績

配布地域	配布数	回収数 (世帯ベース)	回収率	回収数 (調査票ベース)
① 旧 打田町	752	295	39.2%	560
② 旧 粉河町	633	235	37.1%	425
③ 旧 那賀町	208	23	11.1%	45
④ 旧 桃山町	162	43	26.5%	83
⑤ 旧 貴志川町	345	86	24.9%	163
不明	-	9	-	13
計	2,100	691	32.9%	1,289

4.1.2 回答者の属性

(1) 性別

回答者の性別をみると、男性が約 42.5%、女性が約 57.5%となっている。

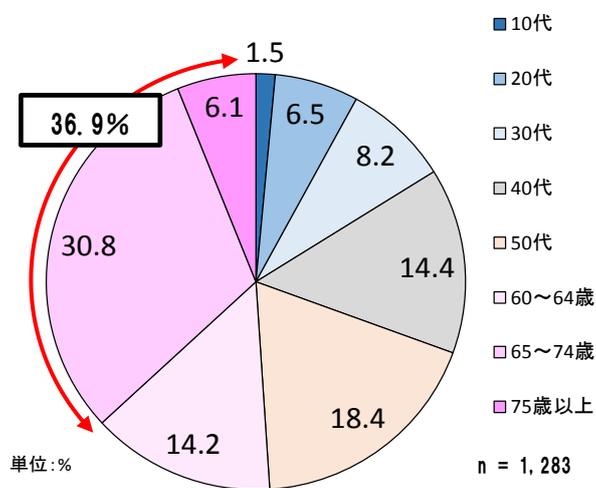


※ 不明を除く値

図 回答者の性別構成

(2) 年齢

回答者の年齢をみると、65歳以上が約 36.9%となっている。



※ 不明を除く値

図 回答者の年齢構成

(3) 外出頻度

回答者の外出頻度をみると、約 47.4%が「休日を含む毎日」外出している。

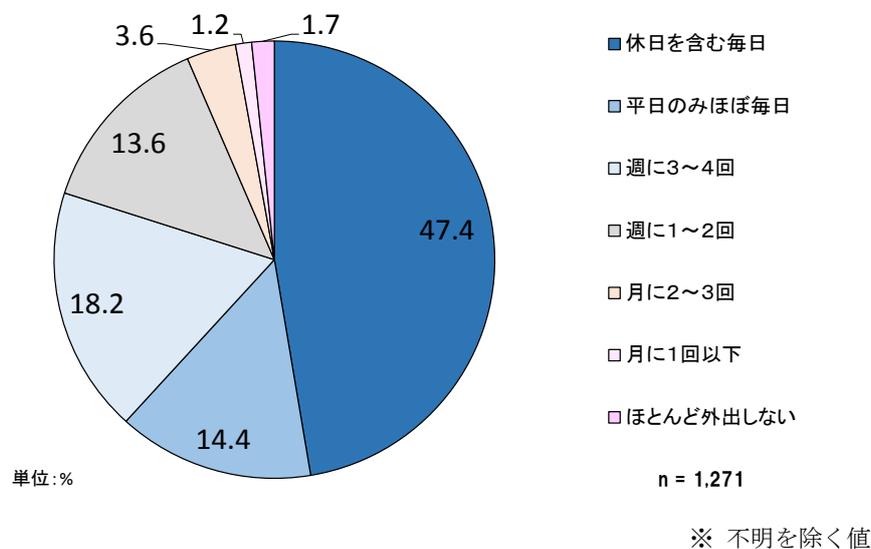


図 回答者の外出頻度

(4) 外出手段

回答者の外出手段をみると、「自家用車（自分で運転）」で外出している回答者が約 78.7%で最多となっている。ついで、「自家用車（自分以外が運転）」となり、自家用車を利用する割合が高くなっている。一方、公共交通である鉄道は約 9.3%、タクシーは約 2.0%、バスはそれぞれ約 1%となっている。

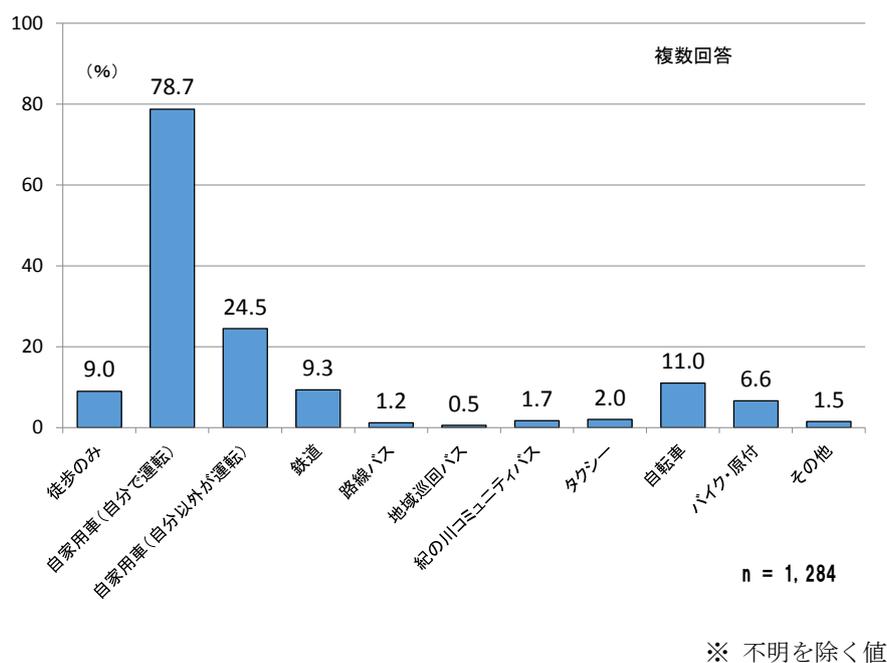
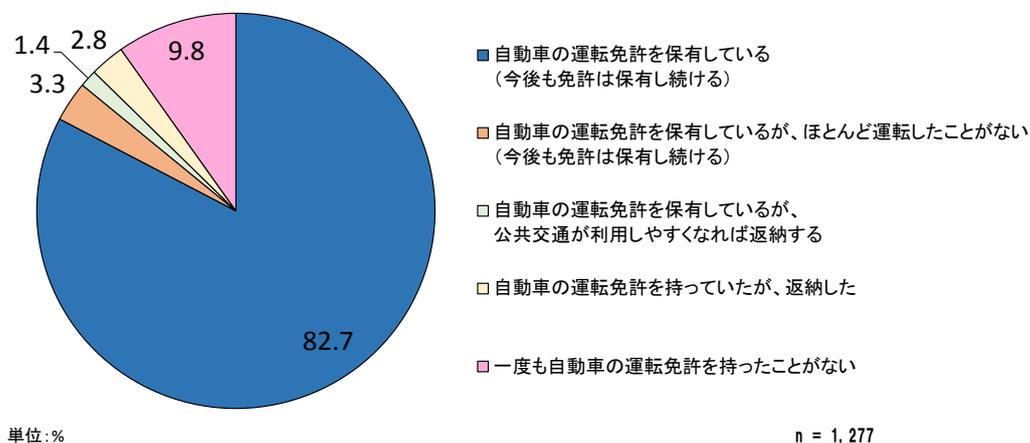


図 回答者の外出手段

4.1.3 自家用車の利用状況

(1) 免許や自家用車の保有状況

回答者の免許や自家用車の保有状況を見ると、「自動車の運転免許を保有している（今後も免許は保有し続ける）」とする回答者が約82.7%を占めている。



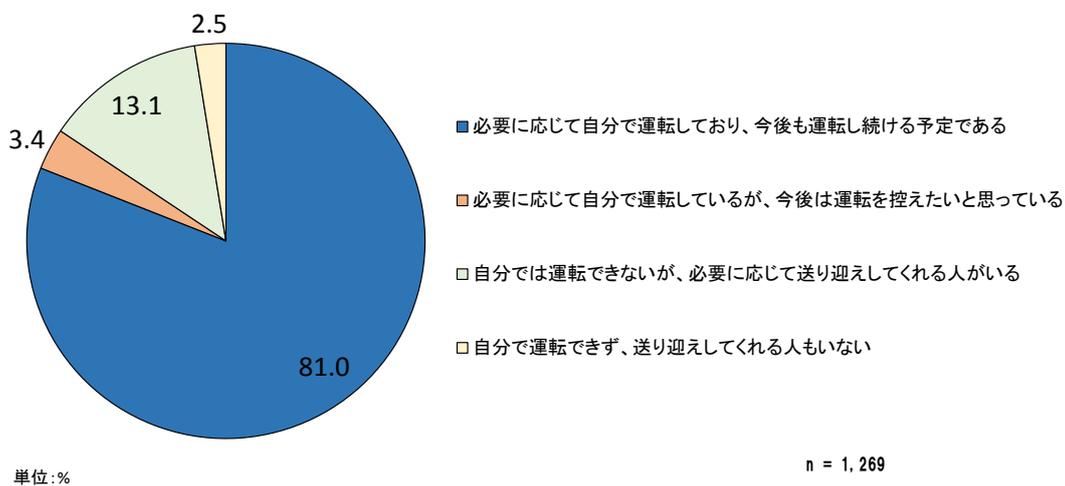
n = 1,277

※ 不明を除く値

図 回答者の免許や自家用車の保有状況

(2) 自家用車の利用状況

回答者の自家用車の利用状況を見ると、約81.0%の回答者が「必要に応じて自分で運転しており、今後も運転し続ける予定である」と回答している。



n = 1,269

※ 不明を除く値

図 回答者の自家用車の利用状況

4.1.4 鉄道の利用状況

(1) 鉄道の利用頻度

回答者の鉄道の利用頻度をみると、約71.8%が「ほとんど利用しない」と回答している。

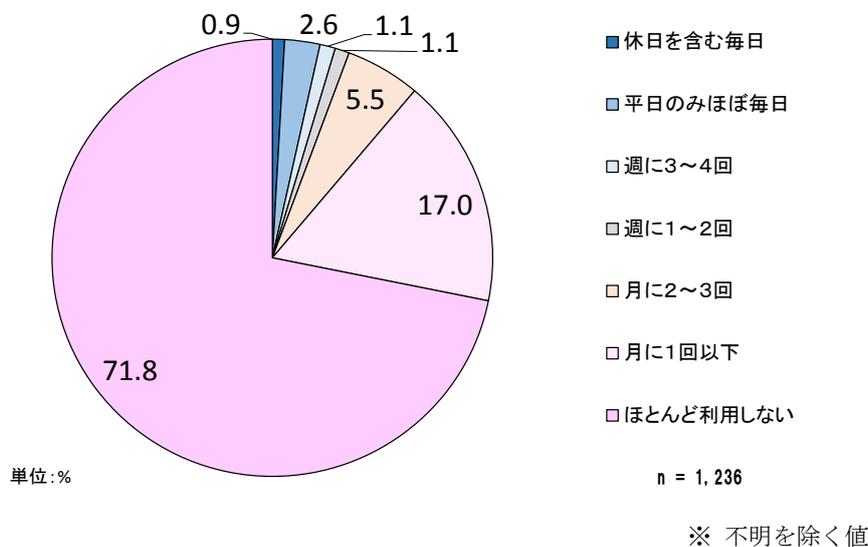


図 回答者の鉄道の利用頻度

(2) 利用する鉄道駅

回答者が利用する鉄道駅をみると、旧打田町、旧粉河町、旧那賀町では紀の川市内にある JR 和歌山線内の各駅の利用が多い。旧貴志川町では、貴志駅を中心に紀の川市内にある和歌山電鐵の各駅の利用が多い。

旧桃山町では約40.6%、旧貴志川町では約20.4%がその他の市外の鉄道駅を利用している。具体的には、JR 和歌山線の船戸駅、岩出駅との回答が多くみられる。

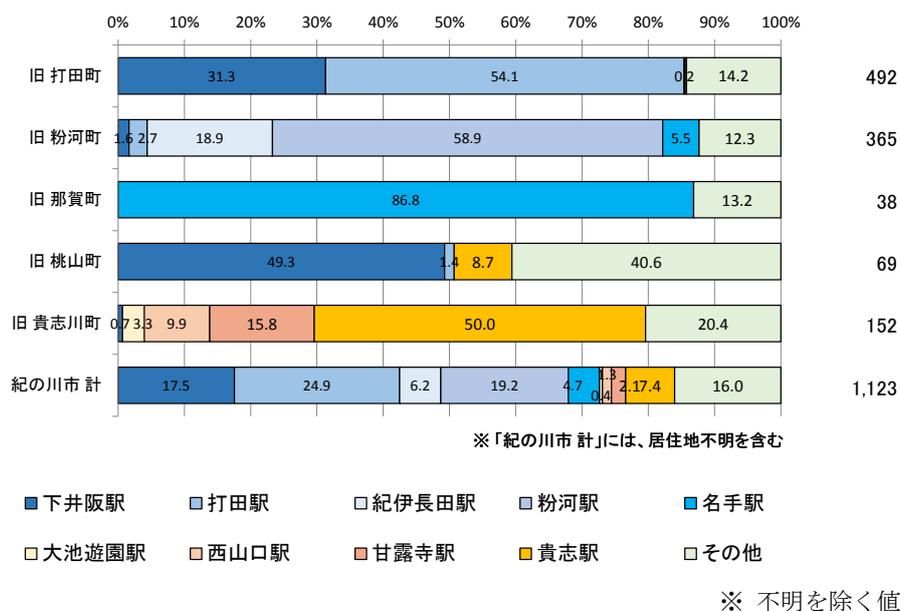
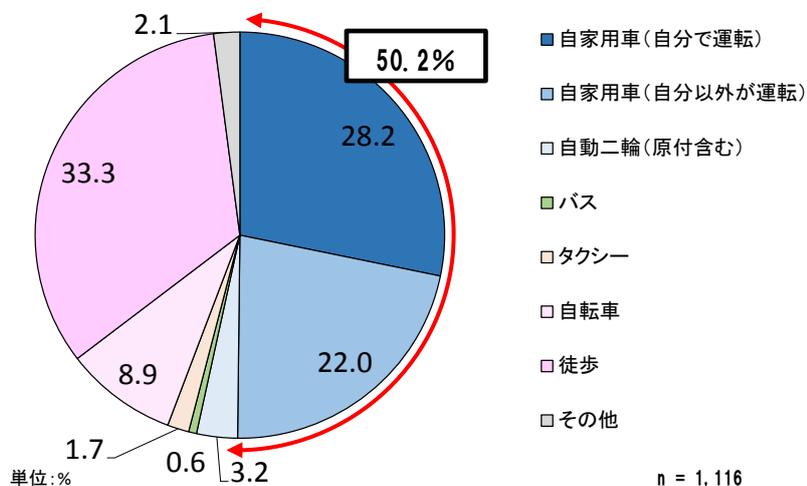


図 回答者が利用する鉄道駅

(3) 鉄道利用駅までのアクセス手段

回答者が最も利用する鉄道駅までのアクセス手段は、自分で運転、自分以外で運転を合わせると、自家用車を利用している回答者が約 50.2%となっている。一方、バスを利用している回答者は約 0.6%となっている。

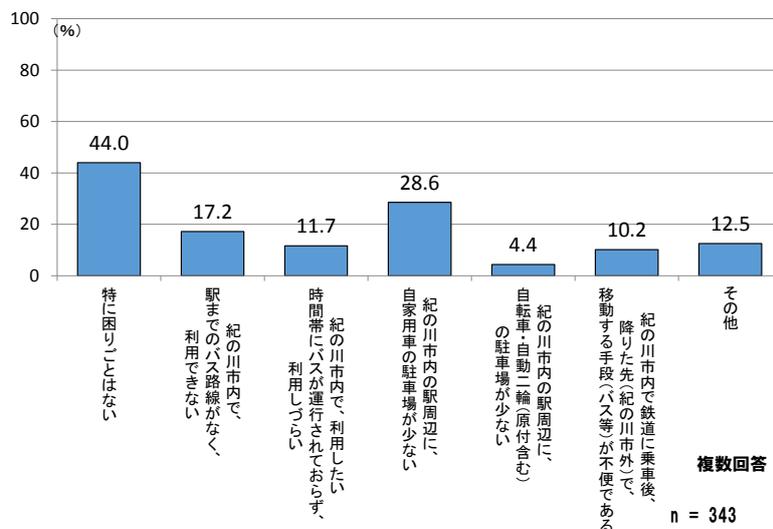


※ 不明を除く値

図 回答者の鉄道駅までのアクセス手段

(4) 鉄道利用に関する困りごと

鉄道を利用する回答者のうち、鉄道の利用にあたって「特に困りごとはない」とする回答者が約 44.0%となっている。困りごとについては、「紀の川市内の駅周辺に、自家用車の駐車場の少ない」ことを挙げる回答者が約 28.6%で最多となっている。また、「紀の川市内で、駅までのバス路線がなく、利用できない」と回答している人が約 17.2%、「紀の川市内で、利用したい時間帯にバスが運行されておらず、利用しづらい」と回答している人が約 11.7%となっており、バス路線と鉄道との接続の不便さを困りごとに挙げる回答者も 1 割以上存在している。



※ (1)で鉄道を「ほとんど利用しない」と回答した人ならびに不明を除く値

図 回答者が利用する鉄道駅に関する困りごと

4.1.5 タクシーの利用状況

○ タクシーを利用する理由

回答者の約7.5%が「自宅近くで乗り降りできる」ことをタクシーの利用理由に挙げている。ついで、「他に利用できる手段がない」ことを理由に挙げている回答者が多くなっている。

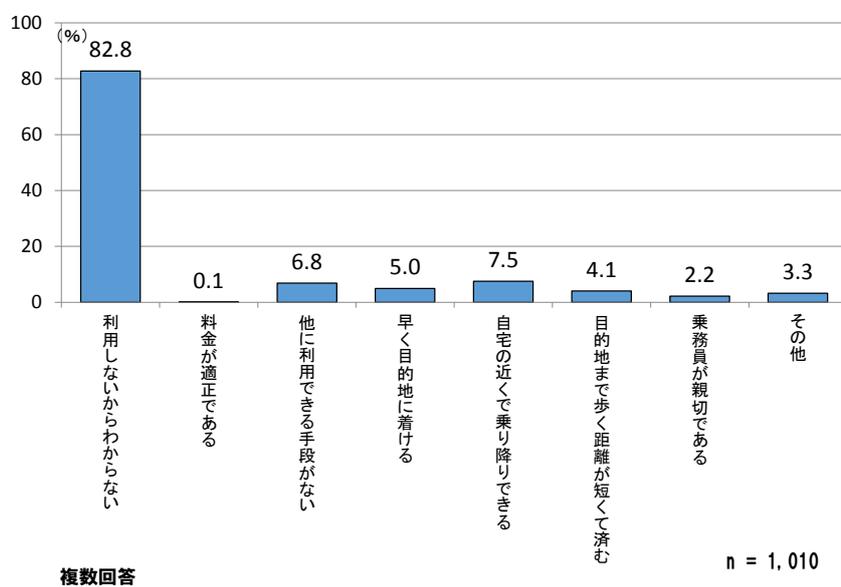


図 タクシーを利用する理由

4.1.6 バスの利用状況

(1) 最寄りのバス停までの所要時間

最寄りのバス停までの所要時間については、回答者の約76.8%が「利用しないから、分からない」と回答している。バス停までの所要時間を回答した人のうち、約32.3%が5分未満、5～10分未満が約35.0%となり、10分未満が約67.3%を占めている。

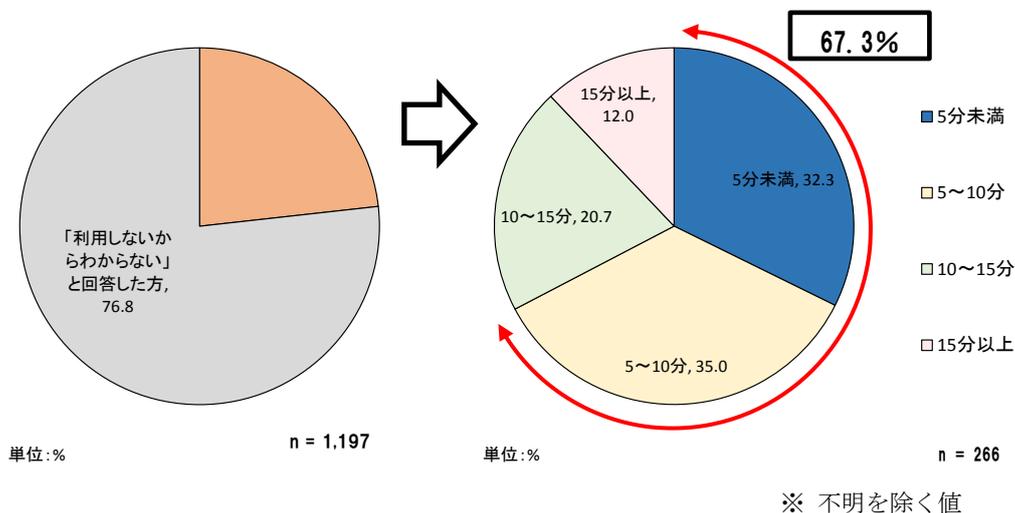


図 回答者の最寄りバス停までの所要時間

(2) バスの利用頻度

① 和歌山バス那賀

回答者の路線バス（和歌山バス那賀）の利用頻度をみると、約96.1%が「ほとんど利用しない」と回答している。

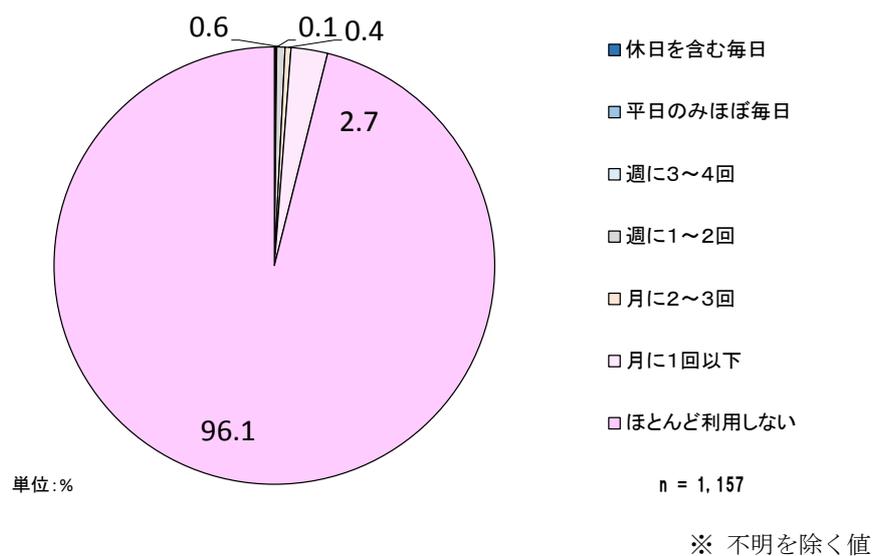


図 回答者の路線バス（和歌山バス那賀）の利用頻度

② 地域巡回バス

回答者の地域巡回バスの利用頻度をみると、約97.7%が「ほとんど利用しない」と回答している。

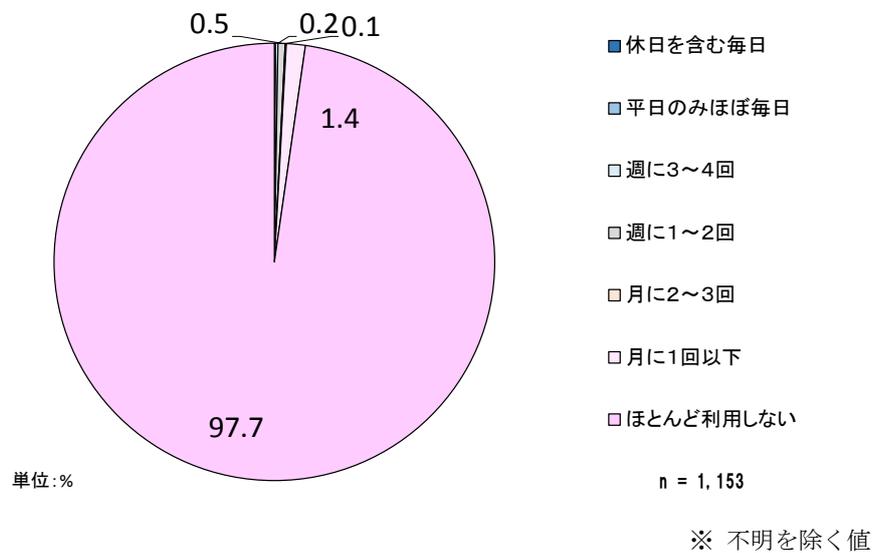


図 回答者の地域巡回バスの利用頻度

③ 紀の川コミュニティバス

回答者の紀の川コミュニティバスの利用頻度をみると、約96.7%が「ほとんど利用しない」と回答している。

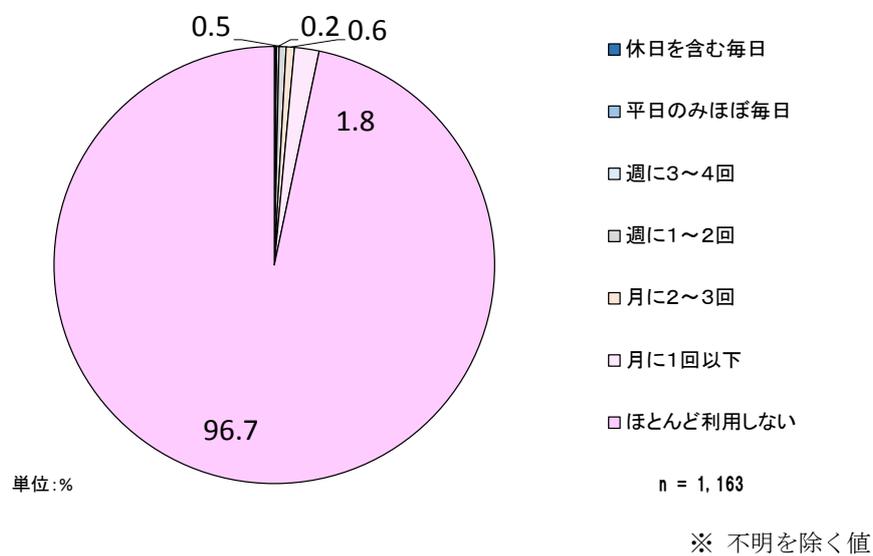
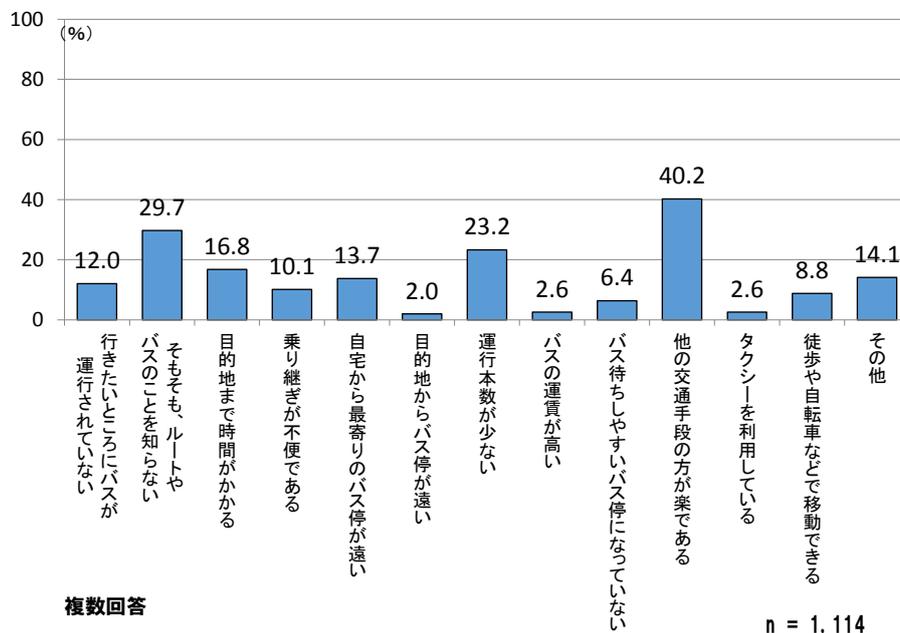


図 回答者の紀の川コミュニティバスの利用頻度

(3) バスを利用しづらい・しない理由

回答者がバスを利用しづらい・しない理由をみると、「他の交通手段のほうが楽である」ことが約 40.2%を占めている。ついで、「そもそも、ルートやバスのことを知らない」とする回答者も約 29.7%となっている。



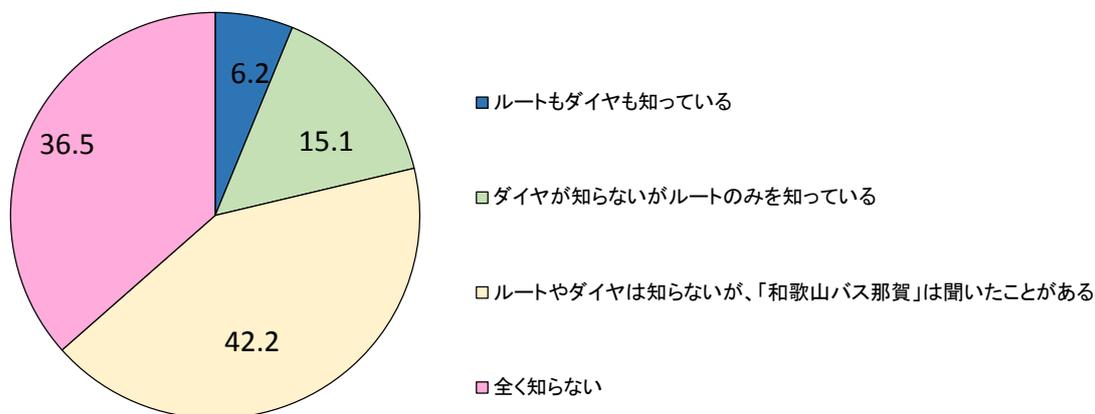
※ 不明を除く値

図 バスが利用しづらい・しない理由

(4) バスの認知度

① 和歌山バス那賀

回答者の路線バス（和歌山バス那賀）の認知度をみると、約 36.5%が「全く知らない」と回答している。一方、「ルートもダイヤを知っている人」は約 6.2%となっている。



単位:%

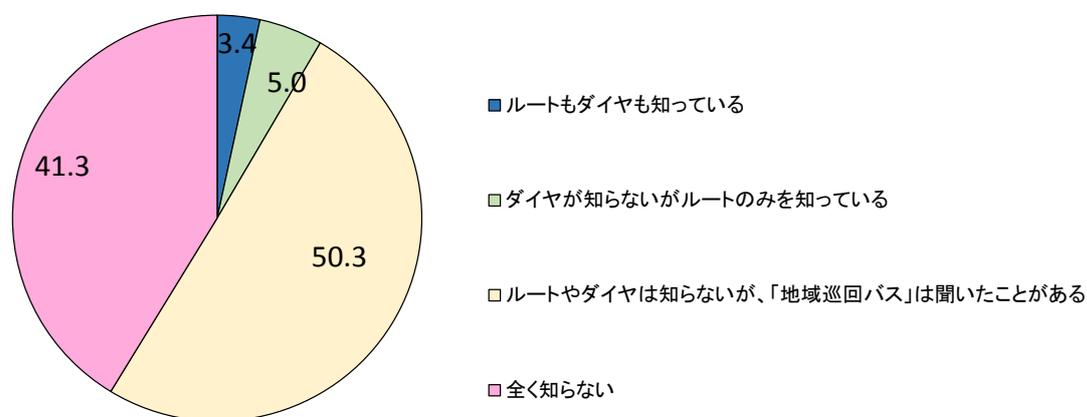
n = 1,185

※ 不明を除く値

図 回答者の路線バス（和歌山バス那賀）の認知度

② 地域巡回バス

回答者の地域巡回バスの認知度をみると、約 41.3%が「全く知らない」と回答している。一方、「ルートもダイヤを知っている人」は約 3.4%となっている。



単位:%

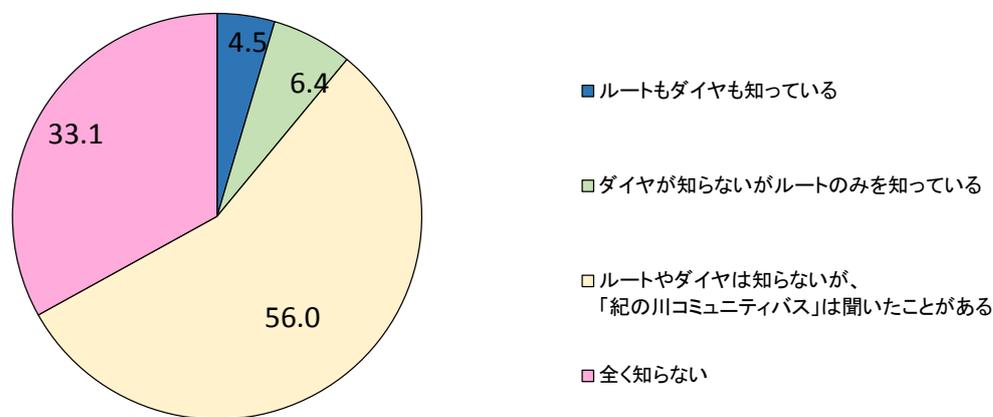
n = 1,189

※ 不明を除く値

図 回答者の地域巡回バスの認知度

③ 紀の川コミュニティバス

回答者の紀の川コミュニティバスの認知度をみると、約 33.1%が「全く知らない」と回答している。一方、「ルートもダイヤを知っている人」は約 4.5%となっている。



単位:%

n = 1,188

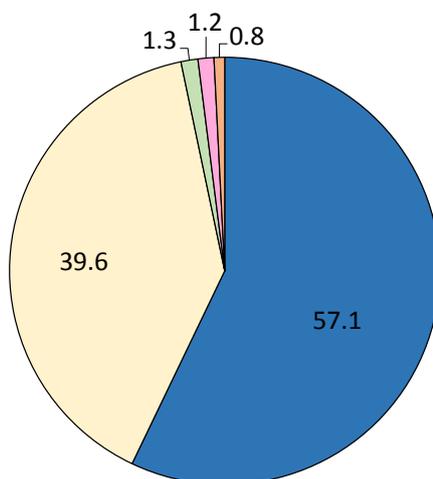
※ 不明を除く値

図 回答者の紀の川コミュニティバスの認知度

4.1.7 今後のバス利用

(1) 5年後のバス利用

今後のバス利用について、「今後も変わらず、利用しないと思う」回答者が約57.1%を占める一方、「今はバスを利用していないが、年齢を重ねるにつれ、バスを利用することが多くなると思う」とする回答者も約39.6%となっている。



- 今後も変わらず、利用しないと思う
- 今はバスを利用していないが、年齢を重ねるにつれ、バスを利用することが多くなると思う
- 今もバスを利用しており、今後も同じ頻度でバスを利用すると思う
- 今もバスを利用しており、年齢を重ねるにつれ、バスを利用することが多くなると思う
- 今はバスを利用しているが、今後はバスを利用することが少なくなると思う

単位：%

n = 1,256

※ 不明を除く値

図 5年後のバス利用

(2) バスの必要性

回答者のうち、何らかの理由で、バスが「廃止されると困る」と考えている回答者が約 49.5% となっている。また、バスが廃止された場合の代替手段について、約 14.3% の回答者が、代替手段が「ない」と回答している。

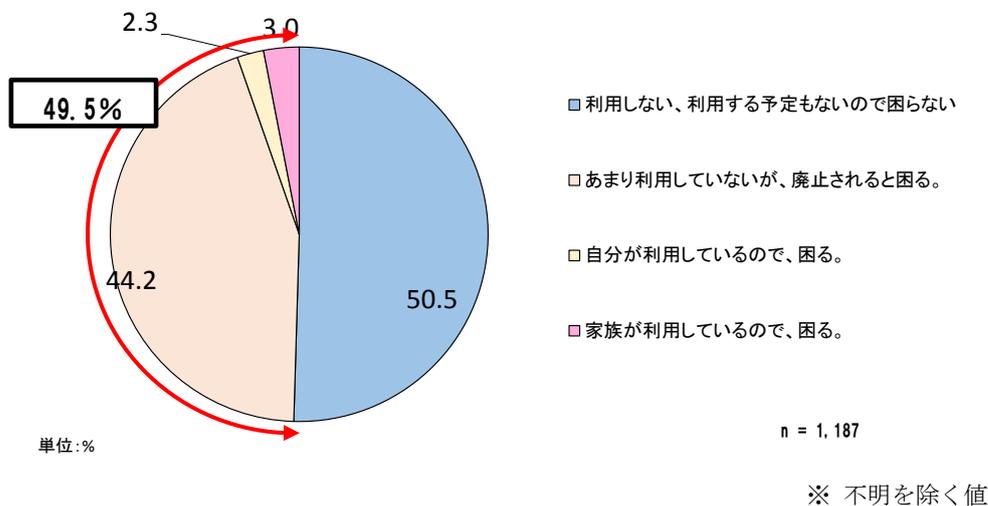


図 バスの必要性

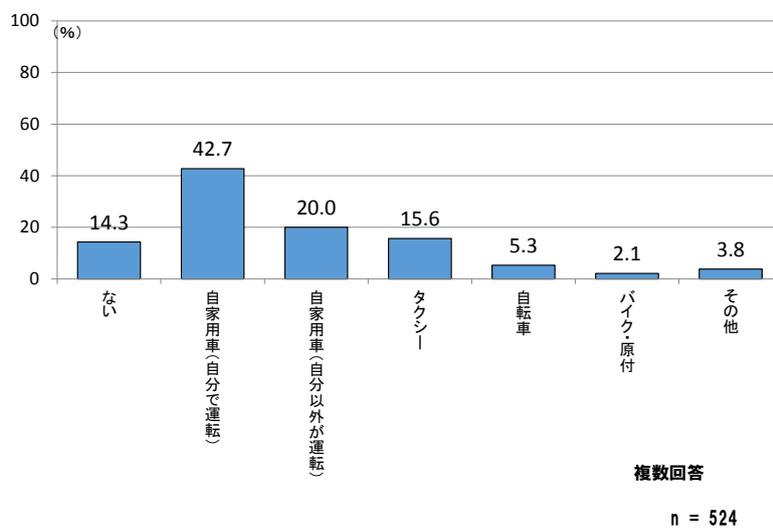
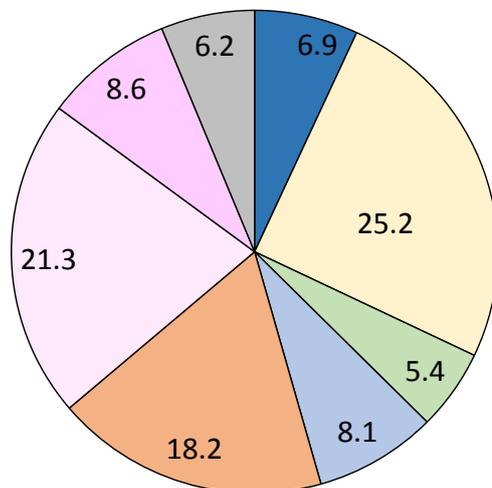


図 バスが廃止された場合の代替手段

(3) バスの運営方針

回答者の約 25.2%が「利用者と行政が協力・負担しあって、バス路線を維持していくことが望ましい」と考えている。一方、「予約があったときのみ運行されるサービスに転換し、経費を下げるのが望ましい」と考える回答者も約 21.3%となっている。



- バスの運賃が高くなる、目的地への移動に乗継が発生するなど、利用者の負担が増えてでも、バス路線を維持していくべきだと思う
- 利用者と行政が協力・負担しあって、バス路線を維持していくことが望ましいと思う
- 利用者と行政も協力・負担すべきであるが、バス路線の沿線地域も負担することが望ましいと思う
- 行政が赤字分をすべて負担してでも、地域の生活を担うバス路線を維持すべきだと思う
- 運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う
- 予約があったときのみ運行されるサービスに転換し、経費を下げるのが望ましい
- 行政が赤字分を負担して、バス路線を運行し続ける必要はないと思う
- その他

単位:%

n = 1,204

※ 不明を除く値

図 バスの運営方針

4.2 バス利用者を対象とした「利用実態調査」

4.2.1 調査概要

(1) 調査目的

市民の移動を支える地域公共交通ネットワークを維持するため、『紀の川市地域公共交通網形成計画』の策定に取り組むにあたり、「市民が利用しやすい、よりよい地域公共交通の姿を描くもの」にするため、**実際にバスを利用している人**の移動に関する状況、地域公共交通への意見などを把握する。

(2) 調査方法

紀の川市内で運行されている路線バス（和歌山バス那賀）、地域巡回バス、紀の川コミュニティバスの車内において、調査票を配布した。

(3) 配布時期

平成 29 年 12 月

(4) 回収結果

(3)で示した配布の結果、計 89 票を得た。

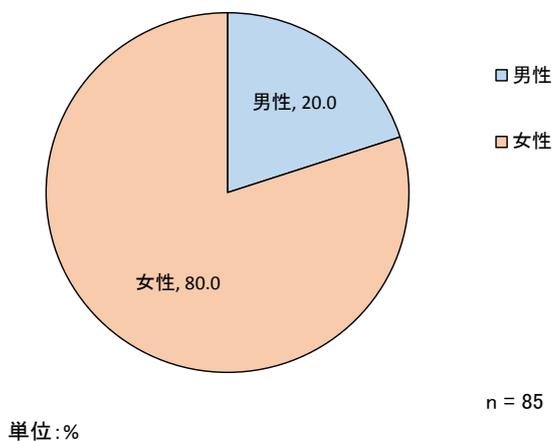
表 回収実績

バス種別	回収数
① 路線バス（和歌山バス那賀）	6 票
② 地域巡回バス	76 票
③ 紀の川コミュニティバス	7 票
計	89 票

4.2.2 回答者の属性

(1) 性別

回答者の性別をみると、女性が80.0%となっている。

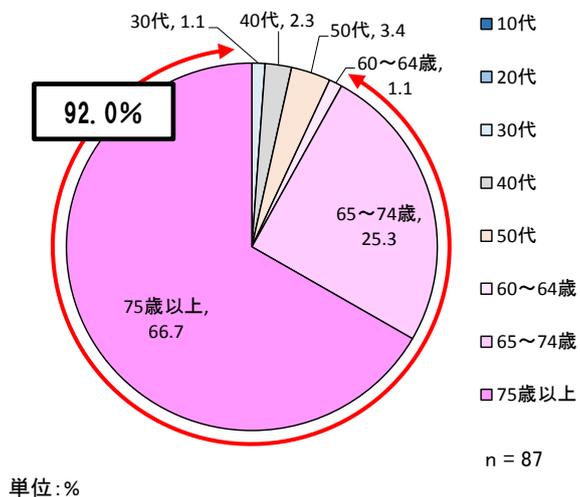


※ 不明を除く値

図 回答者の性別構成

(2) 年齢

回答者の年齢をみると、65歳以上が約92.0%となっている。

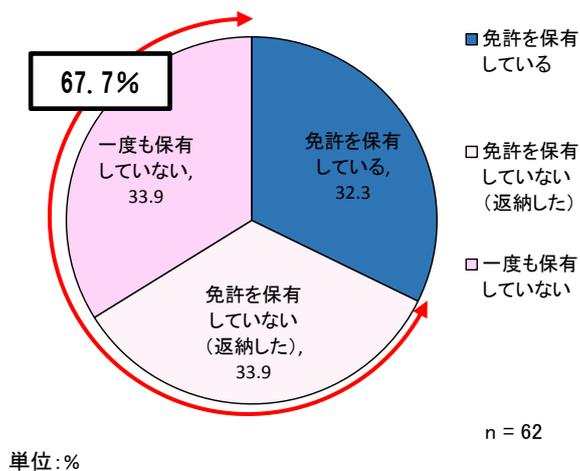


※ 不明を除く値

図 回答者の年齢構成

(3) 免許や自家用車の保有状況

回答者の免許の保有状況をみると、現在免許を保有していない人が約 67.7%となっている。

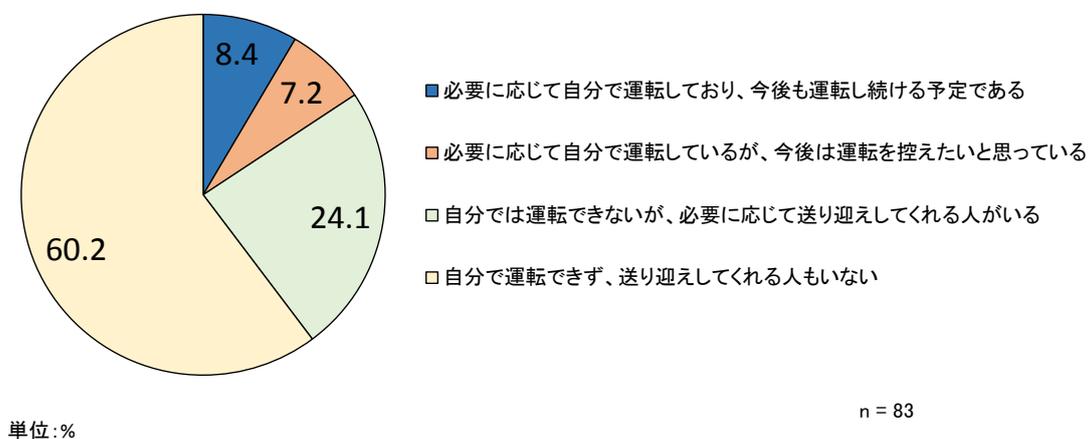


※ 不明を除く値

図 回答者の免許の保有状況

(4) 自家用車の利用状況

回答者の自家用車の利用状況をみると、約 60.2%の回答者が「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」と回答している。

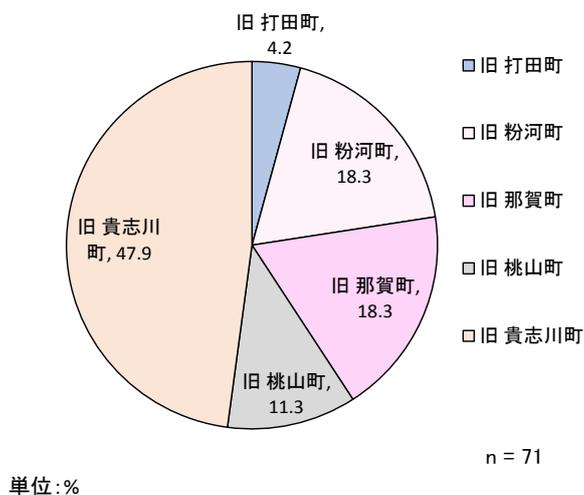


※ 不明を除く値

図 回答者の自家用車の利用状況

(5) お住まい

回答者の居住地をみると、旧貴志川町が約47.9%となっている。

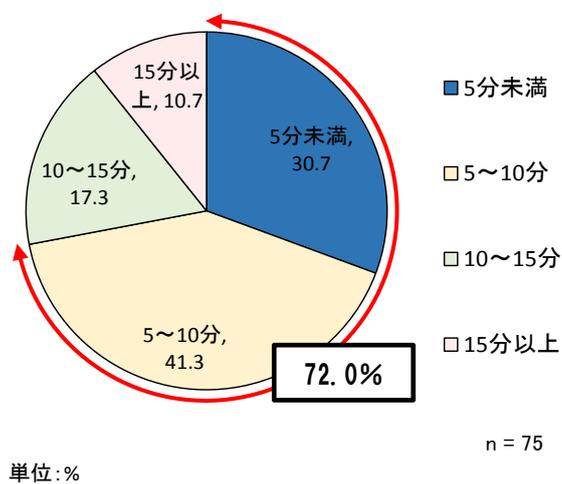


※ 不明を除く値

図 回答者の居住地域

(6) バス停までの所要時間

回答者の最寄りのバス停までの所要時間をみると、約30.7%が5分未満、5～10分未満が約41.3%となり、10分未満が約72.0%を占めている。



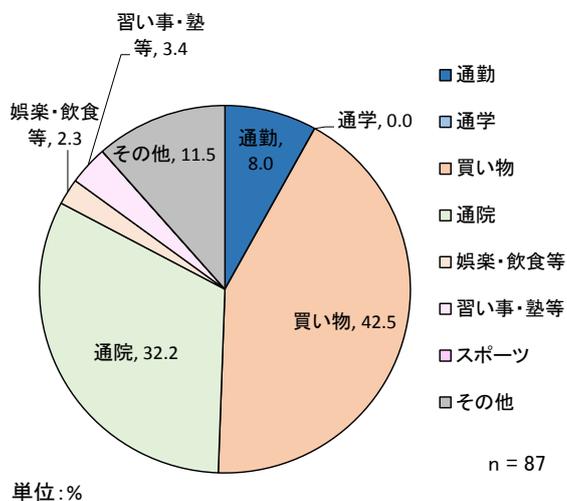
※ 不明を除く値

図 回答者の最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）

4.2.3 バスの利用状況

(1) バスの利用目的

回答者のバスの利用目的をみると、買い物が約42.5%、通院が約32.2%となっている。

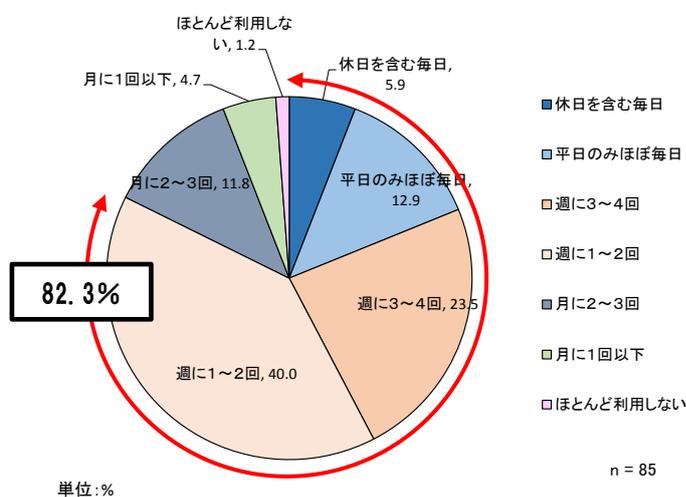


※ 不明を除く値

図 回答者のバスの利用目的

(2) バスの利用頻度

回答者のバスの利用頻度をみると、週1回以上が約82.3%となっている。

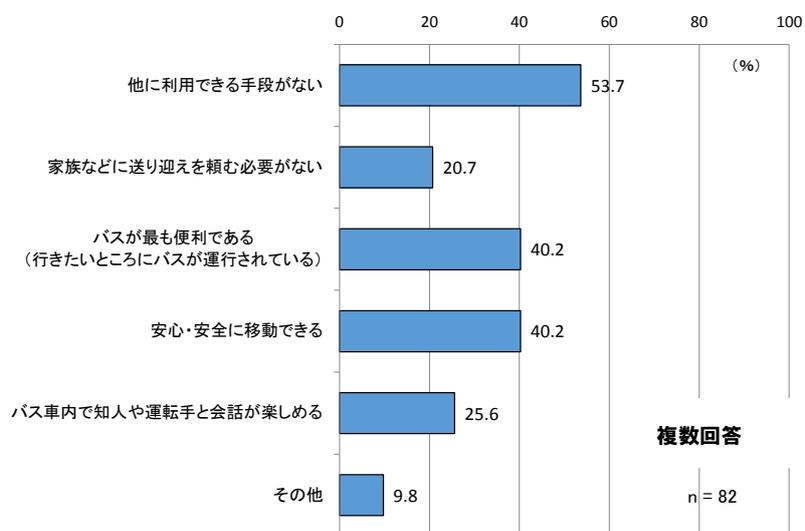


※ 不明を除く値

図 回答者のバスの利用頻度

(3) バスの利用理由

回答者がバスを利用している理由をみると、「他に利用できる手段がない」が約 53.7%で最多となっている。

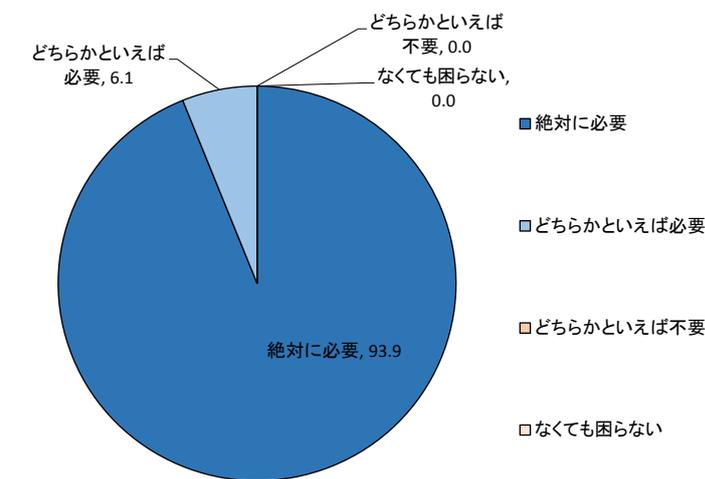


※ 不明を除く値

図 回答者のバスの利用理由

(4) バスの必要性

すべての回答者が、今後もバスが必要（「絶対に必要」もしくは「どちらかといえば必要」）と回答している。



n = 82

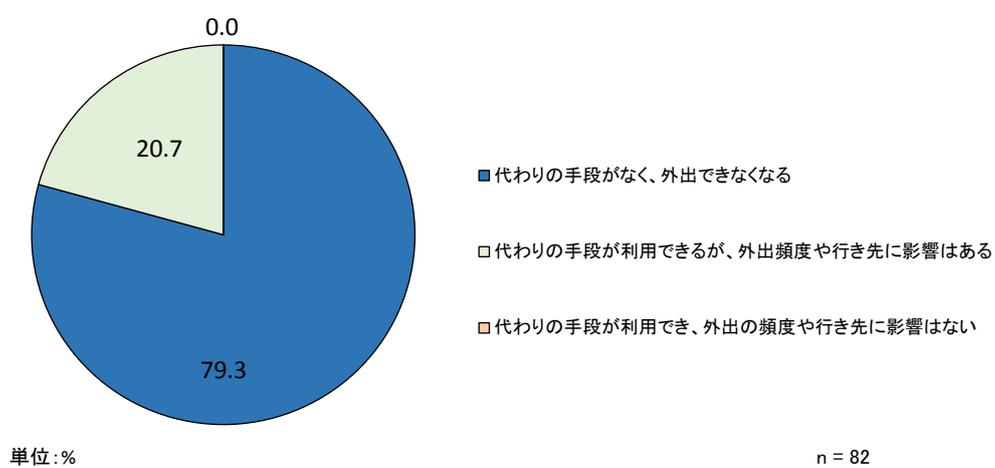
単位: %

※ 不明を除く値

図 回答者にとってのバスの必要性

(5) バスが廃止された場合の影響

回答者の約 79.3%が、バスが廃止された場合、「代わりの手段がなく、外出できなくなる」と回答している。



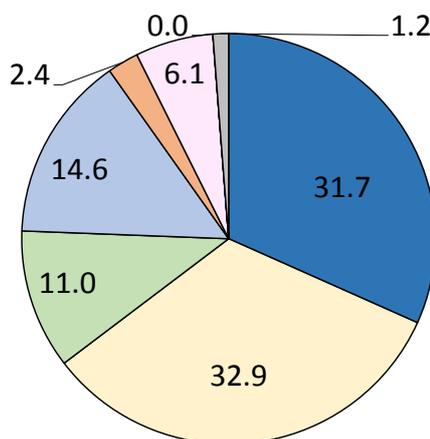
※ 不明を除く値

図 回答者にとってのバスが廃止された場合の影響

4.2.4 バスの今後のあり方

(1) バスの運営方針

回答者の約31.7%が「バスの運賃が高くなる、目的地への移動に乗継が発生するなど、利用者の負担が増えてでも、バス路線を維持していくべきだと思う」と考えている。また、「利用者と行政が協力・負担しあって、バス路線を維持していくことが望ましいと思う」と考える回答者も約32.9%となっている。



- バスの運賃が高くなる、目的地への移動に乗継が発生するなど、利用者の負担が増えてでも、バス路線を維持していくべきだと思う
- 利用者と行政が協力・負担しあって、バス路線を維持していくことが望ましいと思う
- 利用者と行政も協力・負担すべきであるが、バス路線の沿線地域も負担することが望ましいと思う
- 行政が赤字分をすべて負担してでも、地域の生活を担うバス路線を維持すべきだと思う
- 運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う
- 予約があったときのみ運行されるサービスに転換し、経費を下げることが望ましい
- 行政が赤字分を負担して、バス路線を運行し続ける必要はないと思う
- その他

単位：%

n = 82

※ 不明を除く値

図 バスの運営方針

(2) 協力意向

バス路線を維持するために回答者ができる協力については、「今以上に積極的に利用したい」が約70.3%で最多となっている。

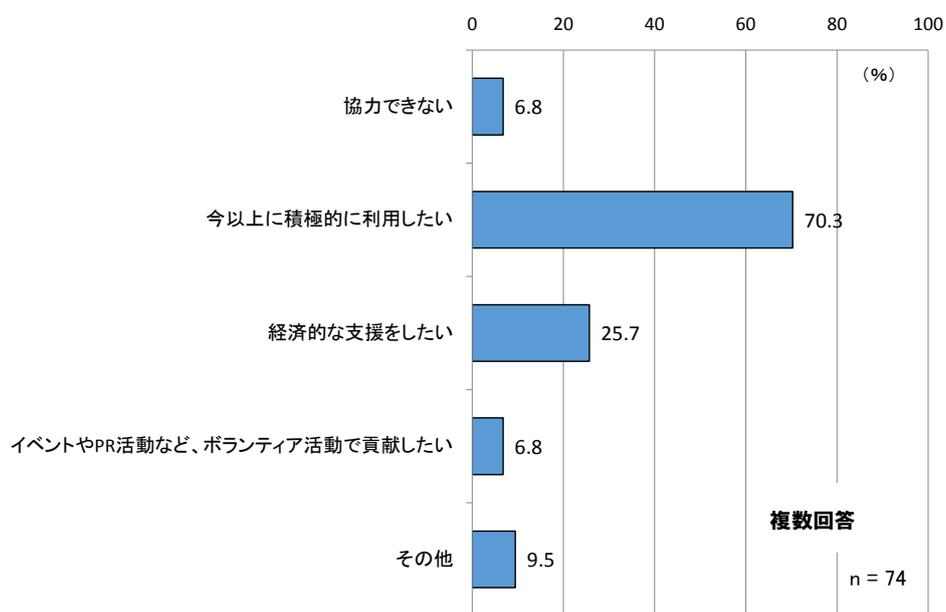


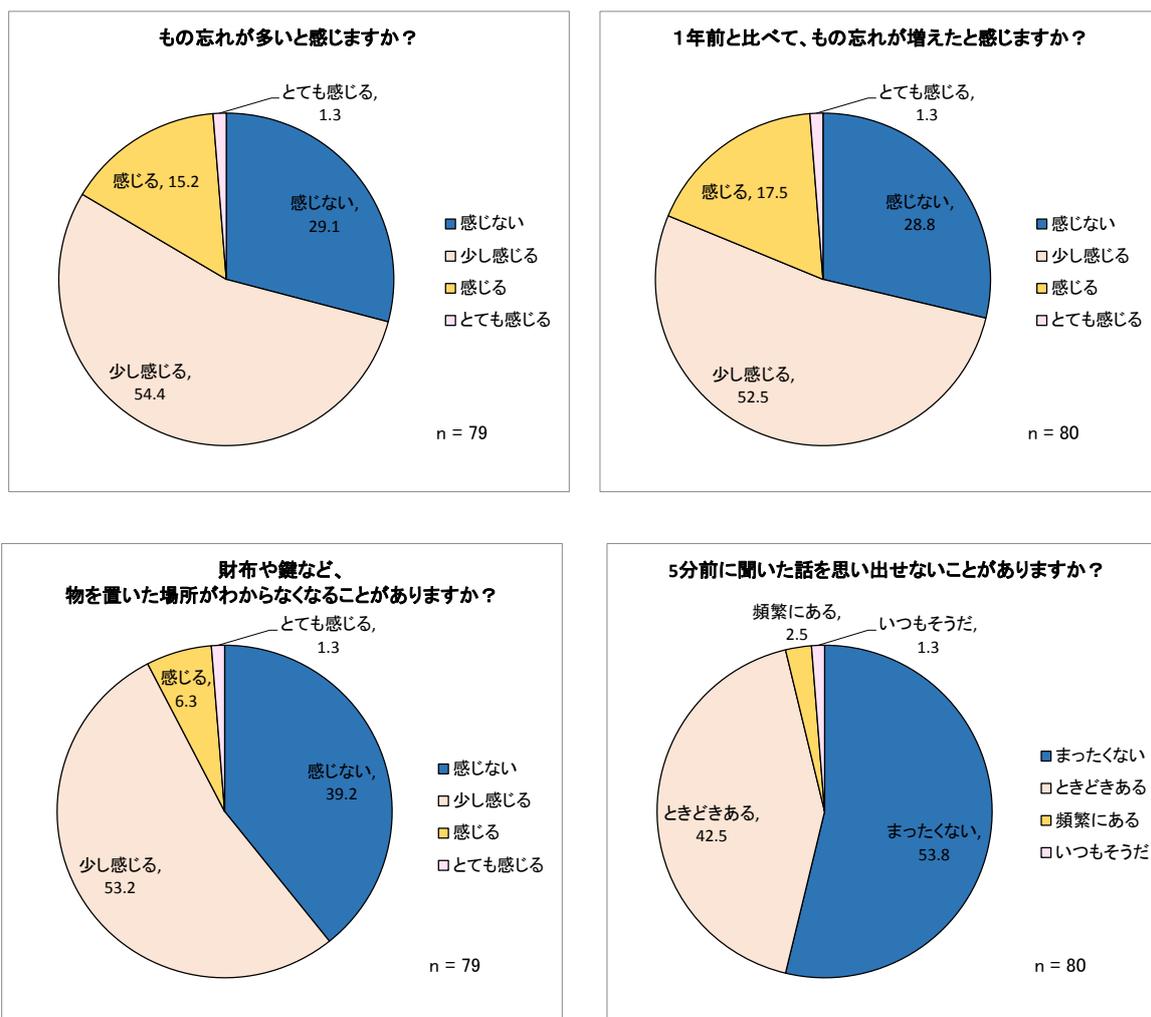
図 バス路線を維持するための協力意向

4.2.5 利用者の健康状況

公共交通（鉄道やバス）を利用してもらう上で、利用者の健康状況に応じたサービスのあり方を考えていくことため、もの忘れ、様々な状況への適応力、ふだんの生活への対応力などを確認した。

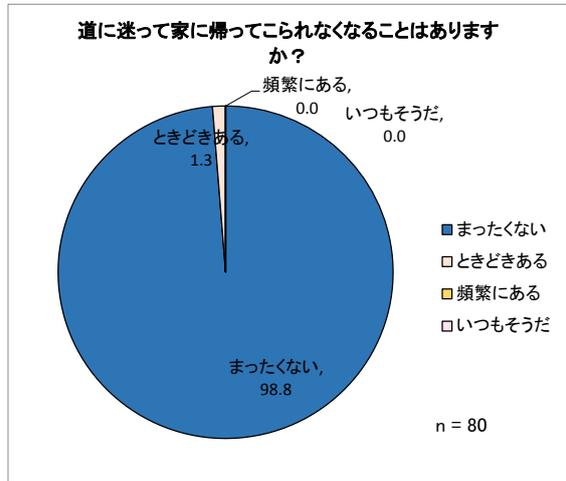
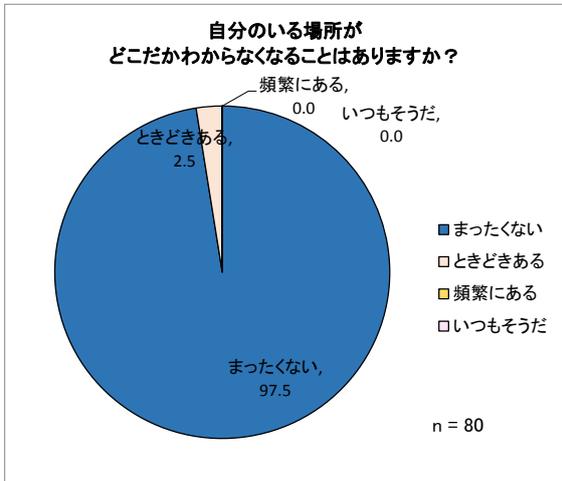
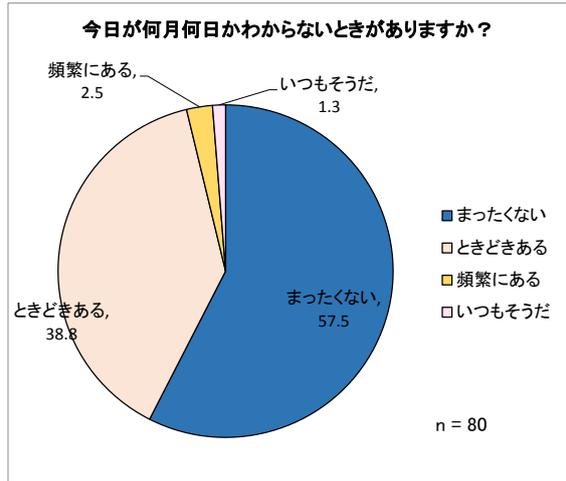
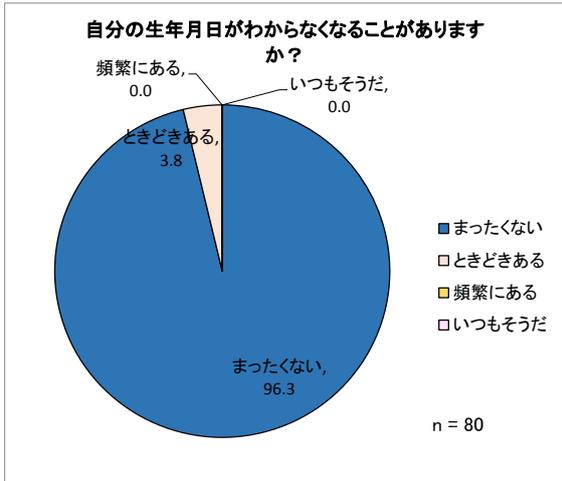
(1) もの忘れ

回答者のなかには、もの忘れを実感している方が存在している。



※ 不明を除く値

図 もの忘れに関する回答（1）

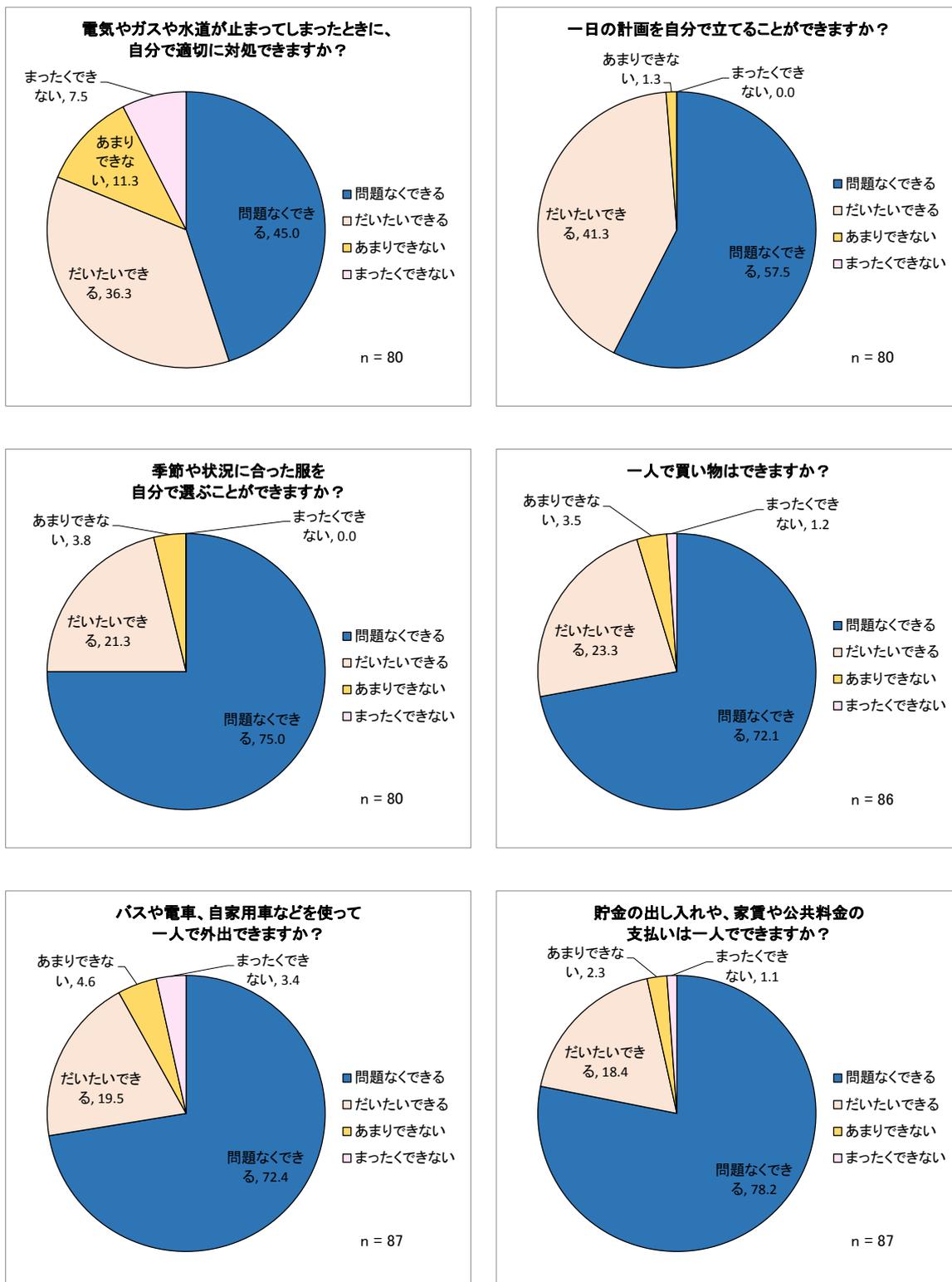


※ 不明を除く値

図 もの忘れに関する回答（2）

(2) 身の回りの様々な状況への適応力

回答者の多くは、身の回りの様々な状況において「問題なく対応できる」、「だいたいできる」など、適応力を有している。

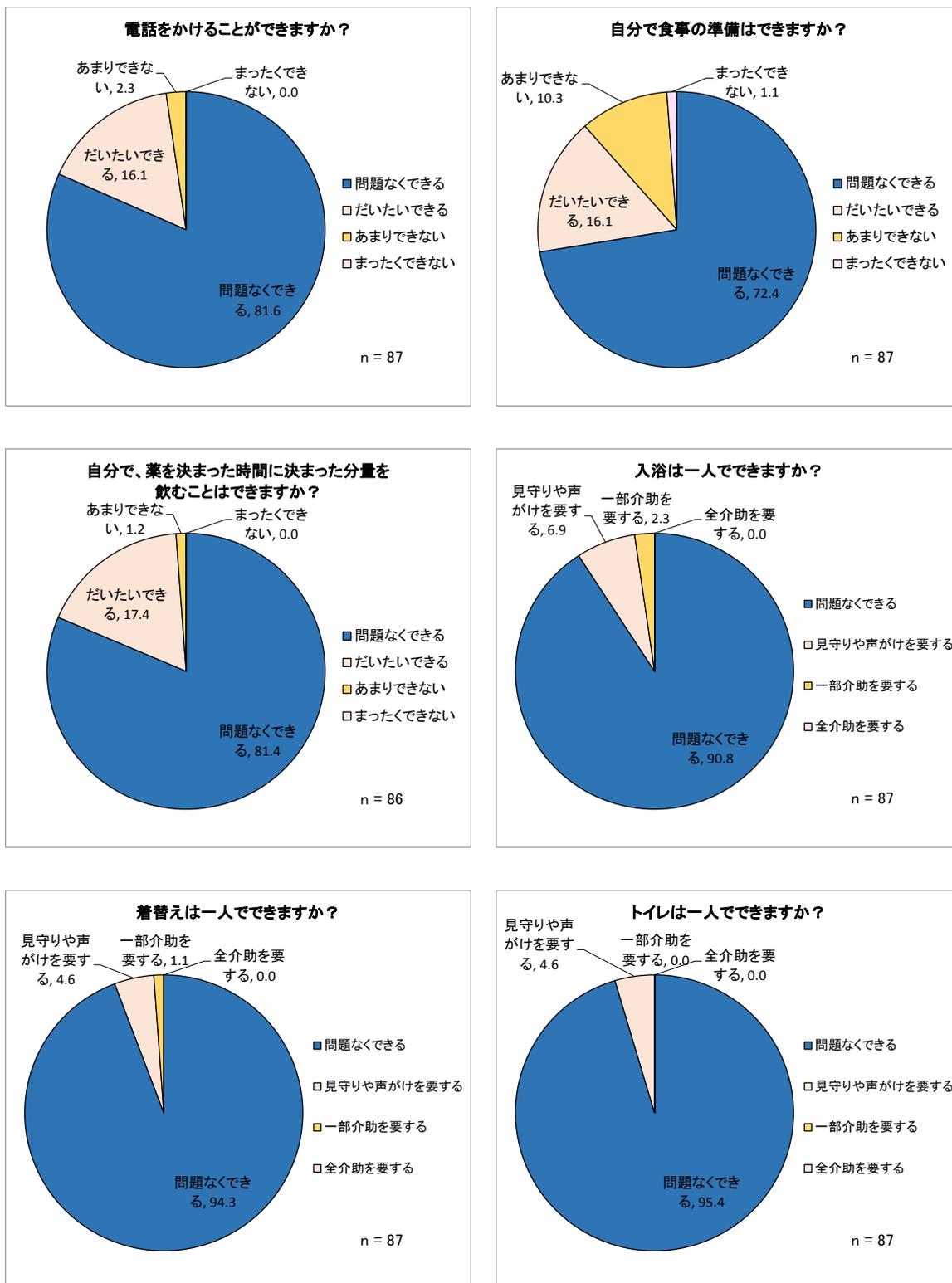


※ 不明を除く値

図 身の回りの様々な状況への適応力に関する回答

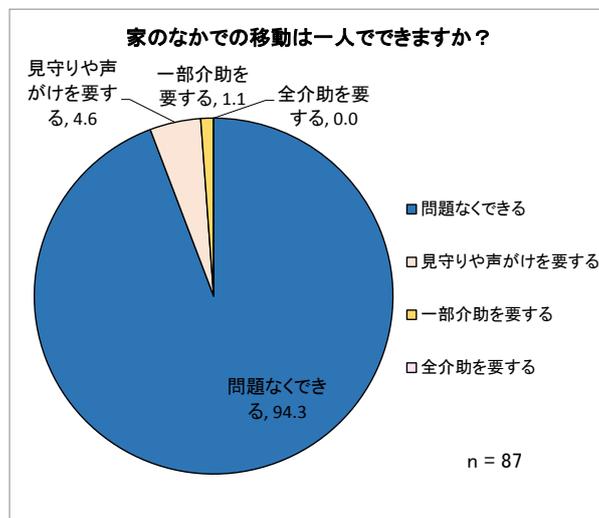
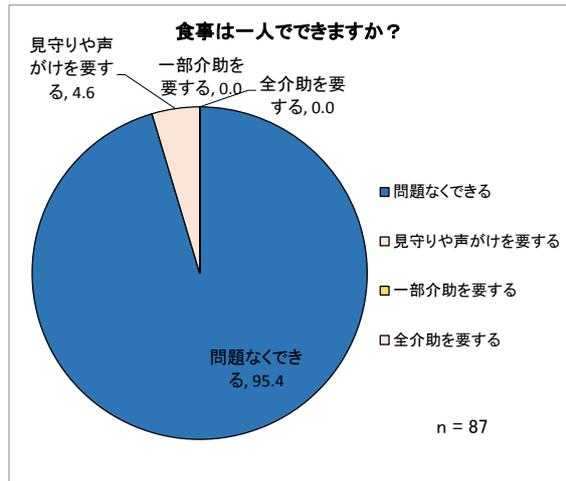
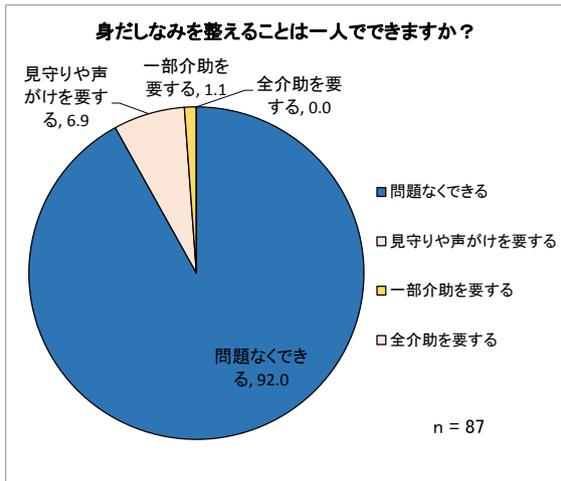
(3) ふだんの生活へ適応力

回答者の多くは、日常生活に必要な対応において「問題なく対応できる」、「だいたいできる」など、適応力を有している。



※ 不明を除く値

図 ふだんの生活への対応力に関する回答（1）



※ 不明を除く値

図 ふだんの生活への対応力に関する回答 (2)

4.3 鉄道駅の利用者を対象とした「移動に関するアンケート調査」

4.3.1 調査概要

(1) 調査目的

市民の移動を支える地域公共交通ネットワークを維持するため、『紀の川市地域公共交通網形成計画』の策定に取り組むにあたり、「市民が利用しやすい、よりよい地域公共交通の姿を描くもの」にするため、**鉄道駅を利用している人**の移動に関する状況、駅へのアクセスにおけるバス利用の可能性、地域公共交通への意見などを把握する。

(2) 調査対象と方法

① 自転車利用者への調査

紀の川市内の主な鉄道駅（下井阪駅、打田駅、粉河駅、名手駅、貴志駅）で調査票を配布し、郵送による回収を行った。

② 自家用車による送迎利用者への調査

自転車利用者への調査と同様、紀の川市内の主な鉄道駅（下井阪駅、打田駅、粉河駅、名手駅、貴志駅）で調査票を配布し、郵送による回収を行った。

③ パーク&ライド駐車場利用者への調査

粉河駅でのパーク&ライド駐車場に登録している個人、団体宛に調査票を発送し、郵送による回収を行った。

(3) 配布枚数

それぞれの調査について、下記のとおり、配布した。

表 配布枚数

バス種別	配布枚数	備考
① 自転車利用者への調査	136 枚	12/6（水）に現地配布
② 自家用車による送迎利用者への調査	98 枚	12/6（水）に現地配布
③ パーク&ライド駐車場利用者への調査	33 枚	12/6（水）に発送

(4) 回収結果

(3)で示した配布の結果、それぞれ下記のとおり、回収を得た。

表 回収実績

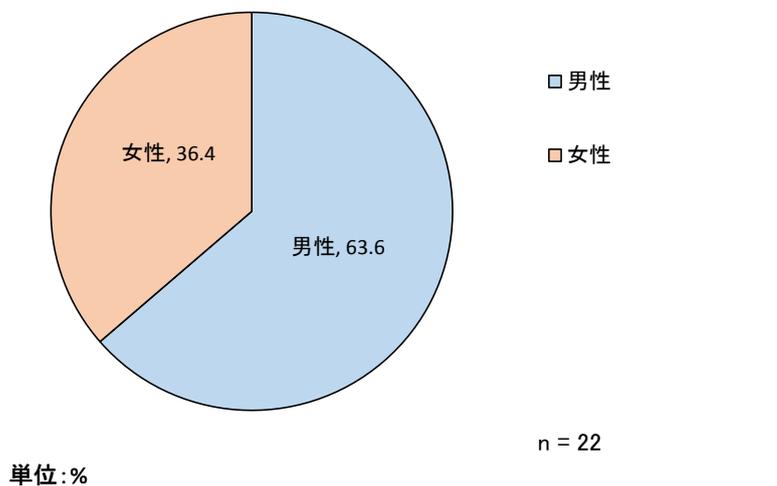
バス種別	配布枚数	回収枚数	回収率
① 自転車利用者への調査	136 枚	23 枚	16.9%
② 自家用車による送迎利用者への調査	98 枚	24 枚	24.5%
③ パーク&ライド駐車場利用者への調査	33 枚	10 枚	30.3%

4.3.2 自転車利用者

(1) 回答者の属性

① 性別

回答者の性別をみると、男性が約 63.6%、女性が約 36.4%となっている。

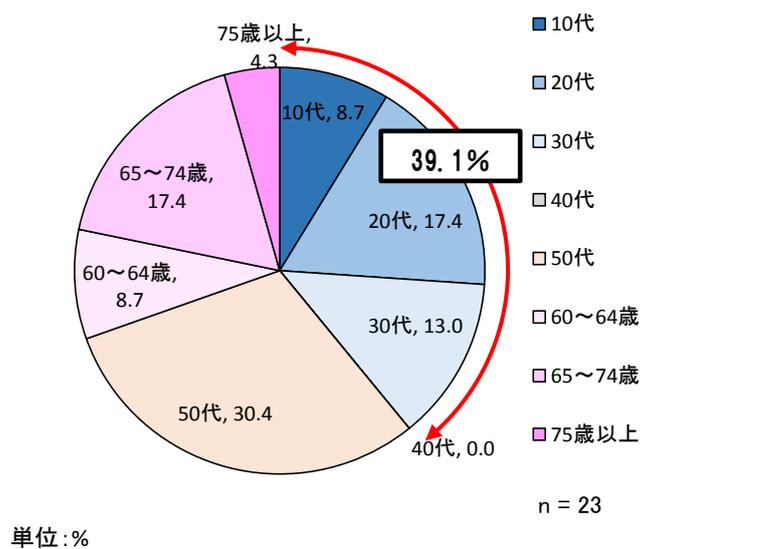


※ 不明を除く値

図 回答者の性別構成

② 年齢

回答者の年齢をみると、10代~30代が約 39.1%となっている。

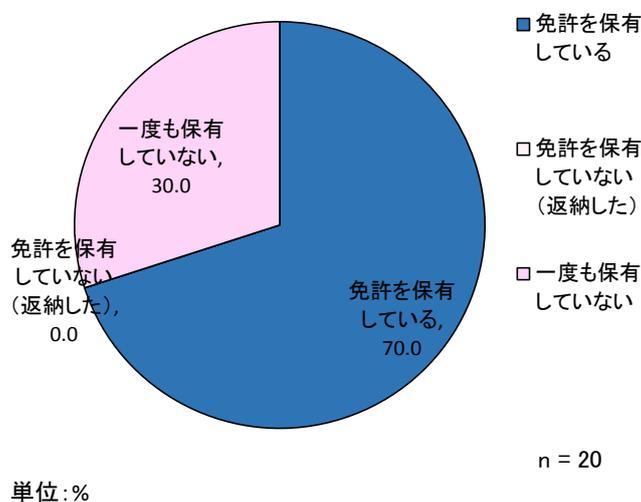


※ 不明を除く値

図 回答者の年齢構成

③ 免許や自家用車の保有状況

回答者の免許の保有状況をみると、免許を保有している人が70.0%となっている。

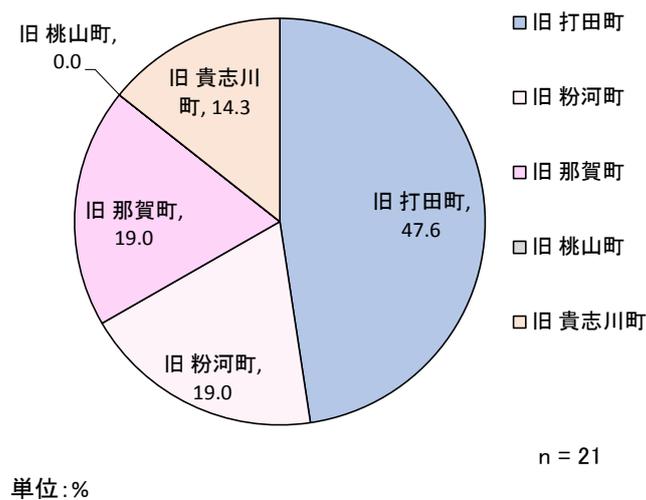


※ 不明を除く値

図 回答者の免許の保有状況

④ お住まい

回答者の居住地をみると、旧打田町が約47.6%となっている。

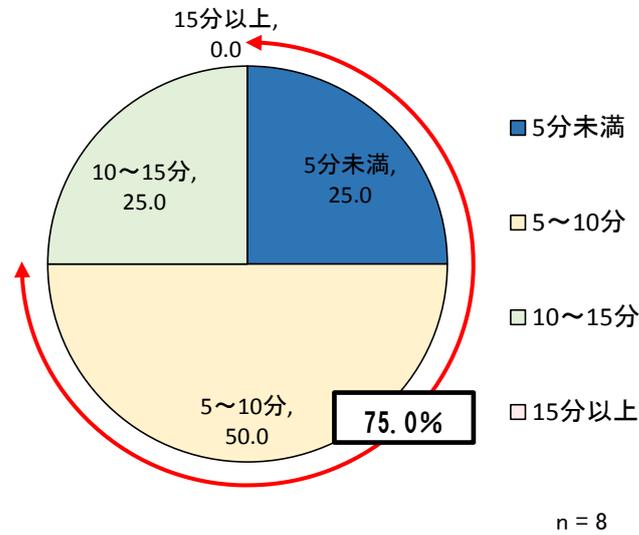


※ 不明を除く値

図 回答者の居住地

⑤ バス停までの所要時間

回答者の最寄りのバス停までの所要時間をみると、75.0%が10分未満となっている。

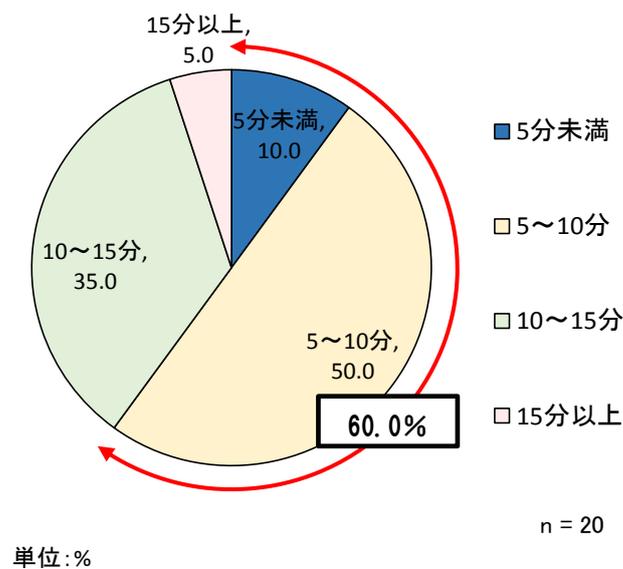


※ 不明を除く値

図 回答者の最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）

⑥ 鉄道駅までの所要時間

回答者の最寄りの鉄道駅までの自転車での所要時間をみると、60.0%が10分未満となっている。



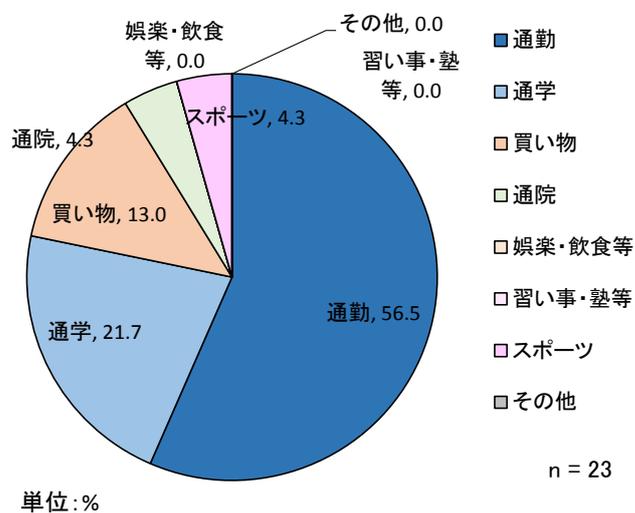
※ 不明を除く値

図 回答者の最寄りの鉄道駅までの所要時間（自転車）

(2) 自転車の利用状況

① 自転車の利用目的

回答者の自転車を利用した外出目的をみると、通勤が約 56.5%、通学が約 21.7%となっている。

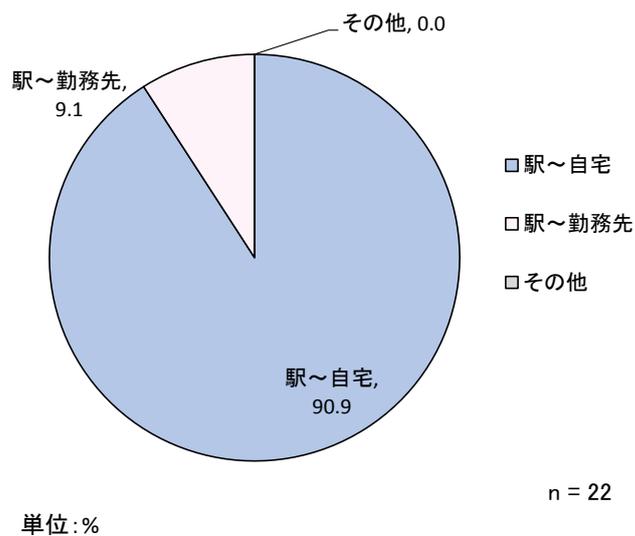


※ 不明を除く値

図 自転車の利用目的

② 自転車の利用区間

回答者のバスの利用区間をみると、「駅～自宅」が約 90.9%となっている。



※ 不明を除く値

図 自転車の利用区間

③ 自転車の利用時間（駐輪場の入出庫時刻）

回答者が自転車を利用している時間をみると、7～8時台での駅へのアクセスと、18時以降の駅からの出庫が多い。

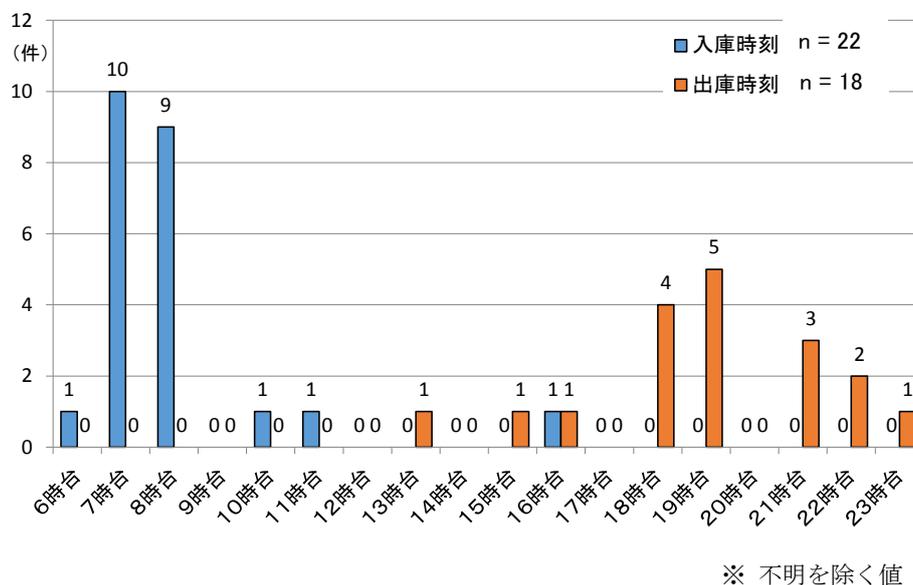


図 自転車の利用時間

④ 雨の日の移動手段

自転車を利用している回答者の雨の日の移動手段をみると、雨の日でも自転車を利用している回答者が約43.5%となっている。また、自家用車に頼る回答者も約34.8%となっている。

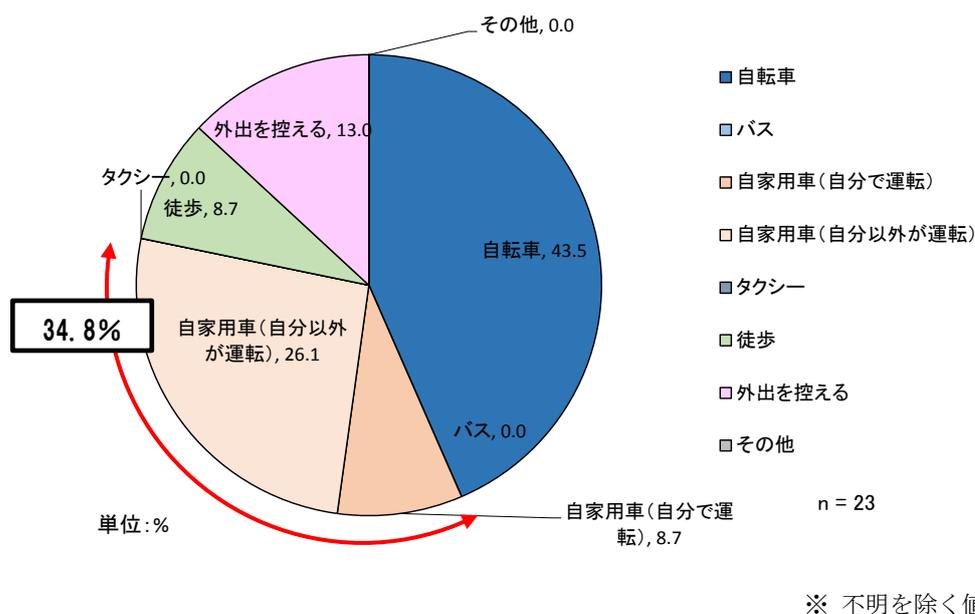
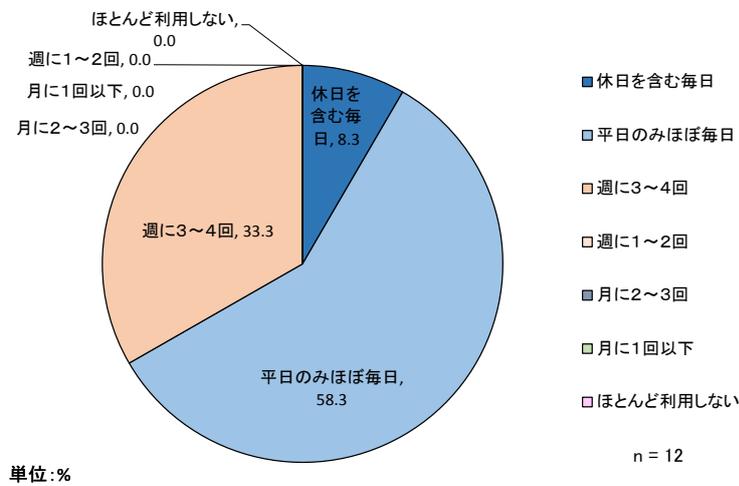


図 雨の日の移動手段

(3) ふだんの移動手段

① 自転車の利用頻度

回答者の自転車の利用頻度をみると、すべての回答者が週3～4回以上となっている。

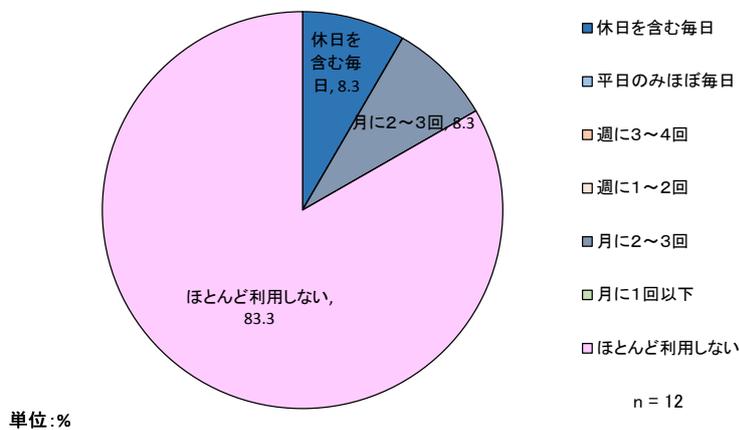


※ 不明を除く値

図 自転車の利用頻度

② バスの利用頻度

回答者のバスの利用頻度をみると、「ほとんど利用しない」回答者が約 83.3%となっている。



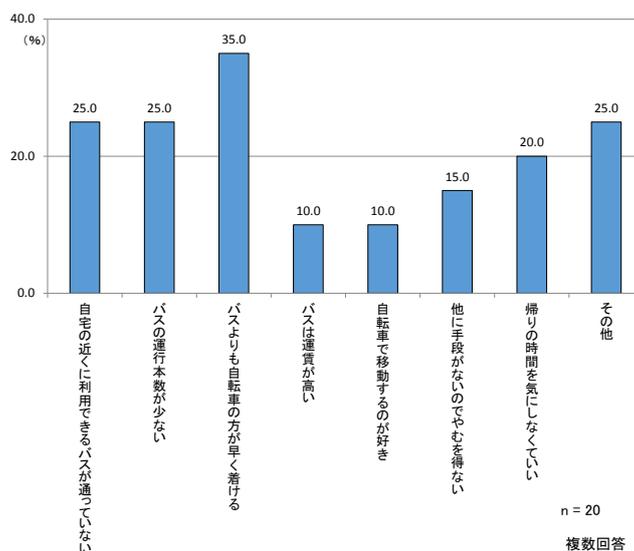
※ 不明を除く値

図 バスの利用頻度

③ 自転車を利用する理由

回答者が自転車を利用する理由をみると、「バスよりも自転車のほうが早く着ける」こと（速達性）を挙げる回答者が 35.0%となっている。ついで、利用できるバスがないことやバスの運行本数、時間制約のなさを理由に挙げる回答者が多くなっている。

なお、その他には、総合的に「便利だから」、「合理的だから」等の意見がみられる。

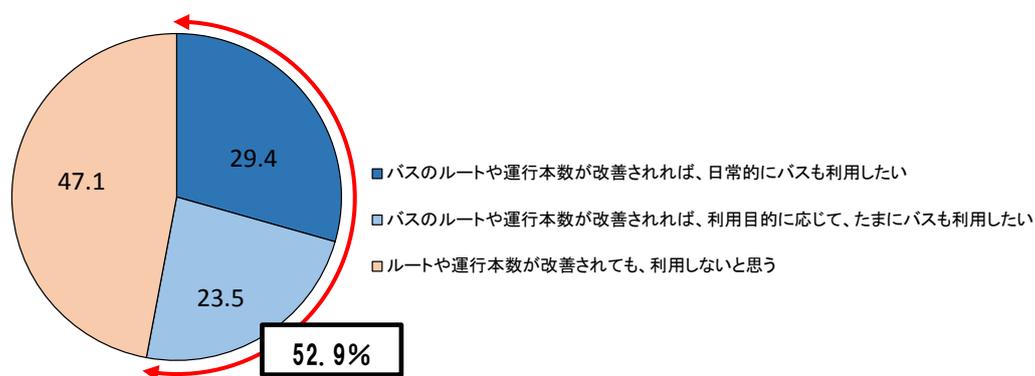


※ 不明を除く値

図 自転車を利用する理由

④ バスの利用可能性

自転車を利用する回答者のうち、約 52.9%の回答者は、バスのルートや運行本数の改善によって、バスを利用することに前向きに考えている。



単位: %

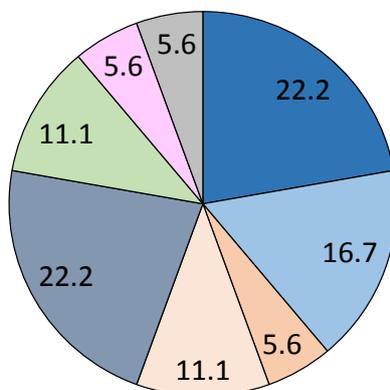
n = 17

※ 不明を除く値

図 バスの利用可能性

(4) バスの運営方針

回答者の約 22.2%が「バスの運賃が高くなる、目的地への移動に乗継が発生するなど、利用者の負担が増えてでも、バス路線を維持していくべきだと思う」と考えている一方、「運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う」と考える回答者も同等となっている。



- バスの運賃が高くなる、目的地への移動に乗継が発生するなど、利用者の負担が増えてでも、バス路線を維持していくべきだと思う
- 利用者と行政が協力・負担しあって、バス路線を維持していくことが望ましいと思う
- 利用者と行政も協力・負担すべきであるが、バス路線の沿線地域も負担することが望ましいと思う
- 行政が赤字分をすべて負担してでも、地域の生活を担うバス路線を維持すべきだと思う
- 運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う
- 予約があったときのみ運行されるサービスに転換し、経費を下げることを望ましい
- 行政が赤字分を負担して、バス路線を運行し続ける必要はないと思う
- その他

単位：%

n = 18

※ 不明を除く値

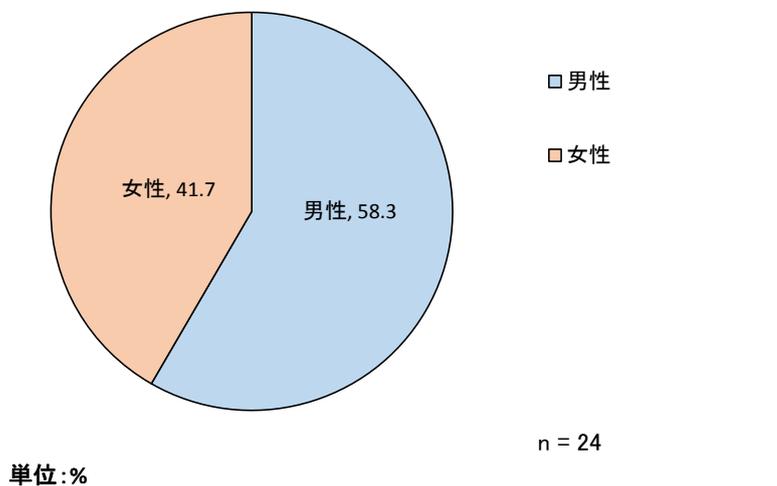
図 バスの運営方針

4.3.3 自家用車による送迎利用者

(1) 回答者の属性

① 性別

回答者の性別をみると、男性が約 58.3%、女性が約 41.7%となっている。

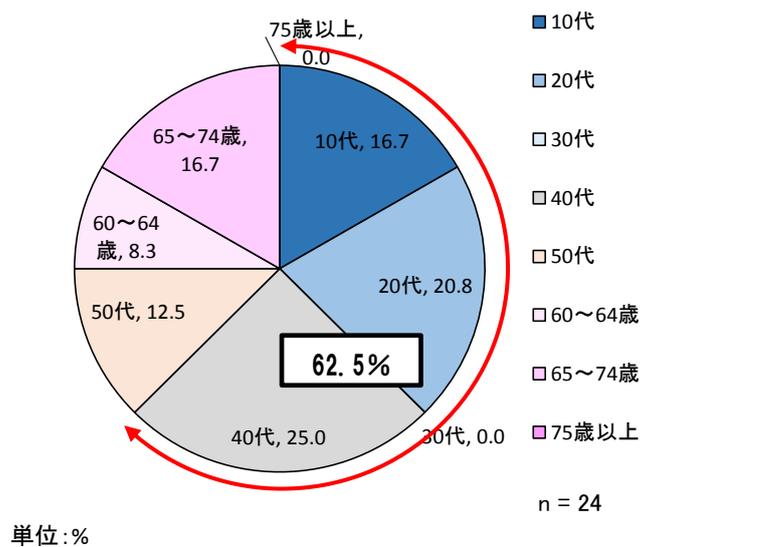


※ 不明を除く値

図 回答者の性別構成

② 年齢

回答者の年齢をみると、10代~40代が約 62.5%となっている。

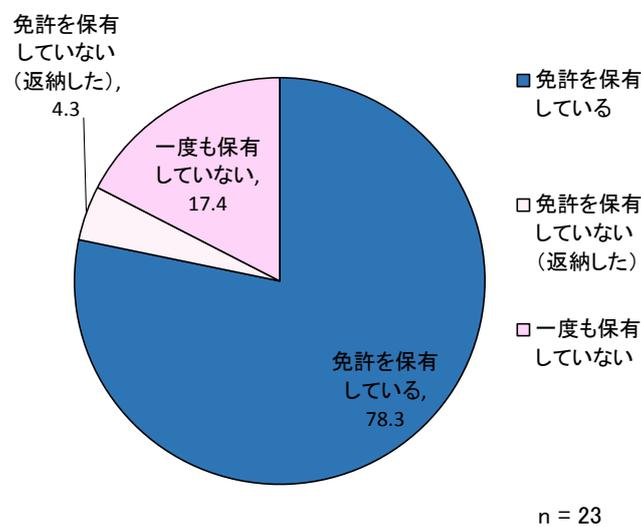


※ 不明を除く値

図 回答者の年齢構成

③ 免許や自家用車の保有状況

回答者の免許の保有状況をみると、免許を保有している人が約 78.3%となっている。



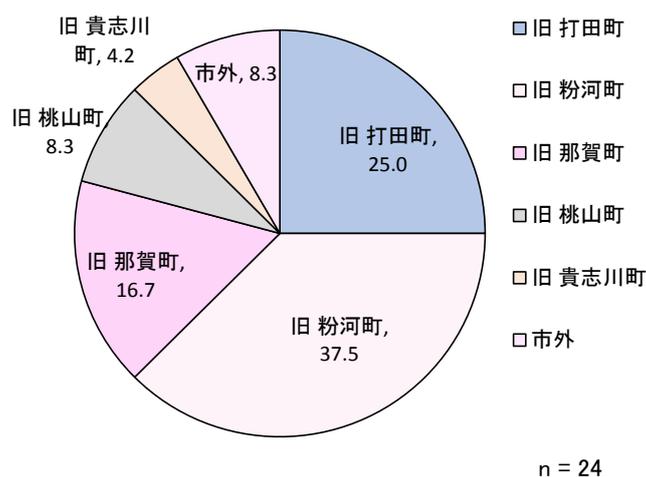
単位:%

※ 不明を除く値

図 回答者の免許の保有状況

④ お住まい

回答者の居住地をみると、旧粉河町が約 37.5%となっている。



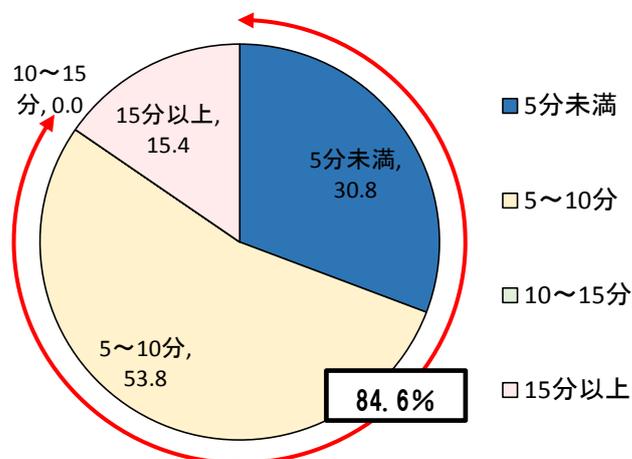
単位:%

※ 不明を除く値

図 回答者の居住地域

⑤ バス停までの所要時間

回答者の最寄りのバス停までの所要時間をみると、約 84.6%が 10 分未満となっている。



n = 13

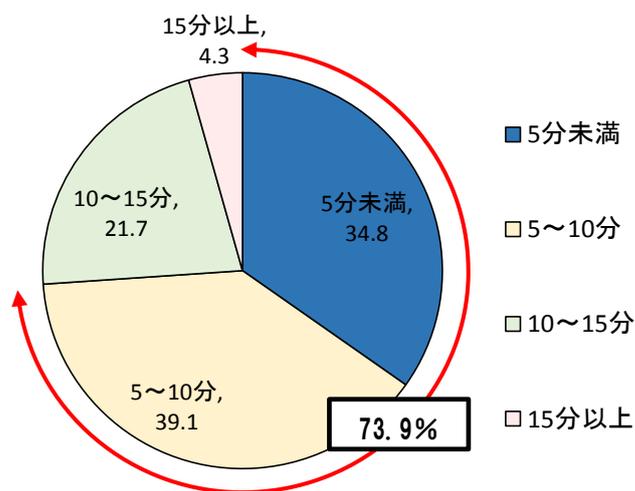
単位:%

※ 不明を除く値

図 回答者の最寄りのバス停までの所要時間 (徒歩)

⑥ 鉄道駅までの所要時間

回答者の最寄りの鉄道駅までの自家用車での所要時間をみると、約 73.9%が 10 分未満となっている。



n = 23

単位:%

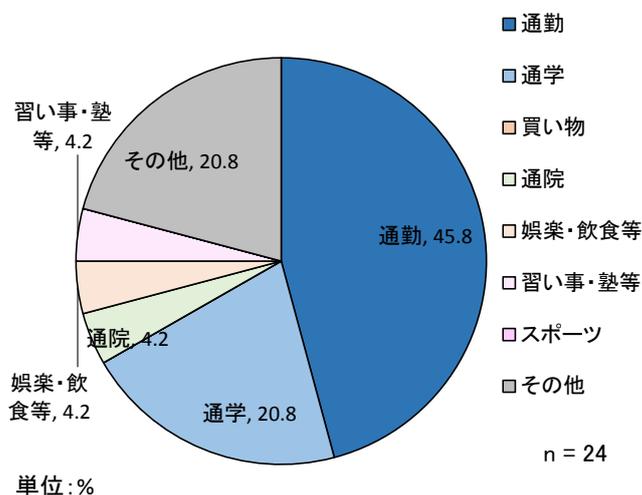
※ 不明を除く値

図 回答者の最寄りの鉄道駅までの所要時間 (自家用車)

(2) 自家用車による送迎の利用状況

① 自家用車の送迎の利用目的

回答者の自家用車による送迎を利用した外出目的をみると、通勤が約 45.8%、通学が約 20.8%となっている。

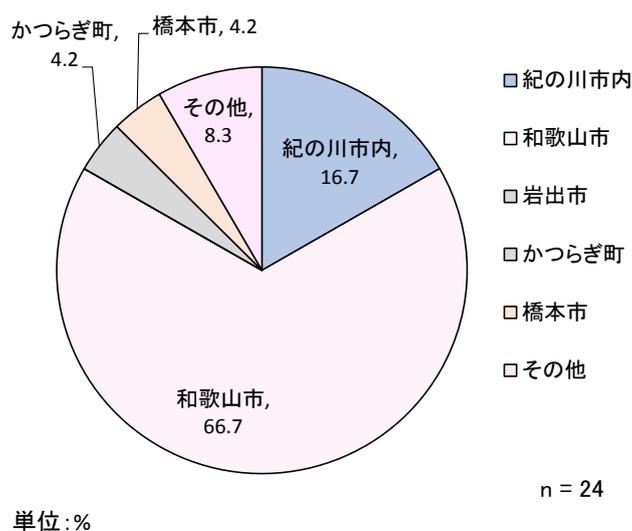


※ 不明を除く値

図 自家用車による送迎を利用した外出目的

② 自家用車による送迎を利用した際の外出先

回答者が自家用車による送迎を利用した際の外出先をみると、和歌山市が約 66.7%となっている。



※ 不明を除く値

図 自家用車による送迎を利用した際の外出先

③ 自家用車による送迎を利用した際の運転者

回答者が自家用車による送迎を利用した際の運転者をみると、配偶者が約 41.7%、親が約 45.8%となっている。

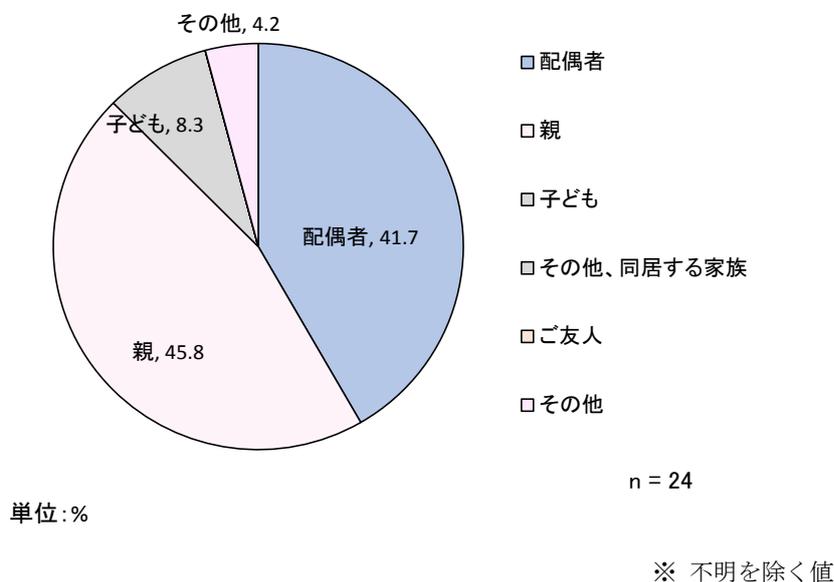


図 自家用車による送迎を利用した際の運転者

④ ふだん運転してもらう人に送迎してもらえない場合の移動

ふだん運転してもらう人（③で示された運転者）に送迎してもらえない場合の移動をみると、徒歩で代替する回答者が約 45.8%となっている。ついで、「他の人に頼む」や「自転車を利用する」回答者が多くなっている。

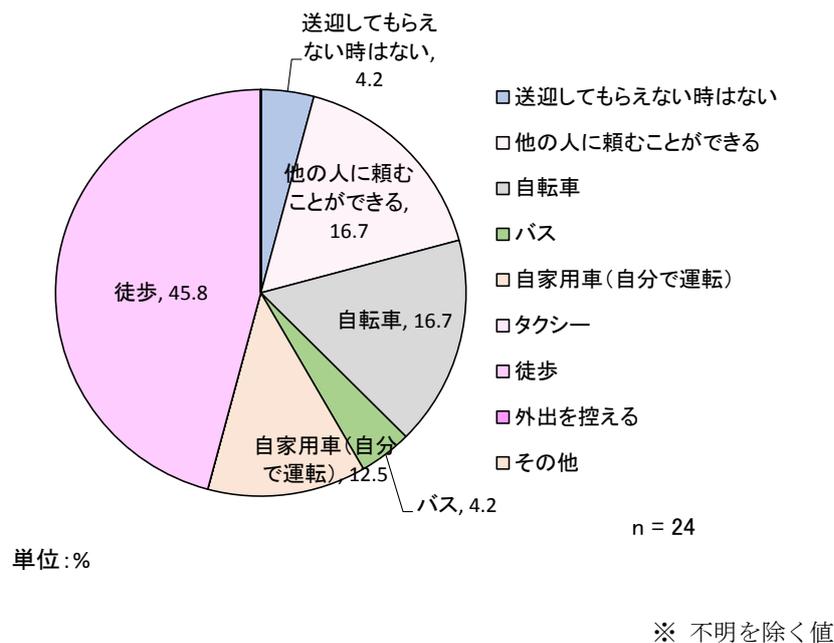
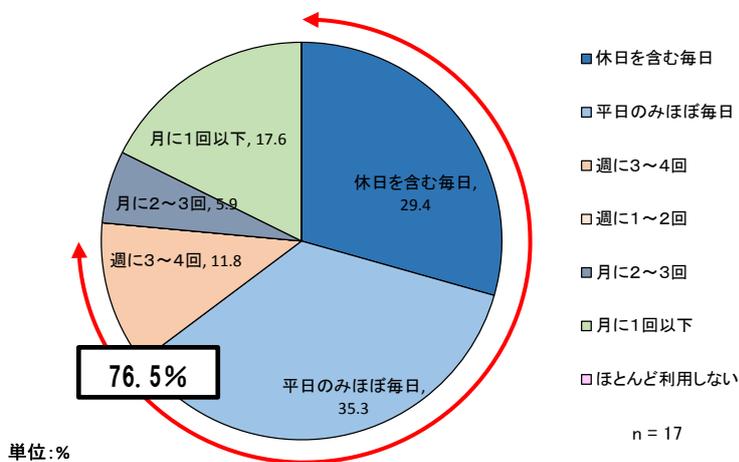


図 ふだん運転してもらう人に送迎してもらえない場合の移動手段

(3) ふだんの移動手段

① 自家用車による送迎の利用頻度

回答者の自家用車による送迎の利用頻度をみると、週に3～4回以上の回答者が約76.5%となっている。

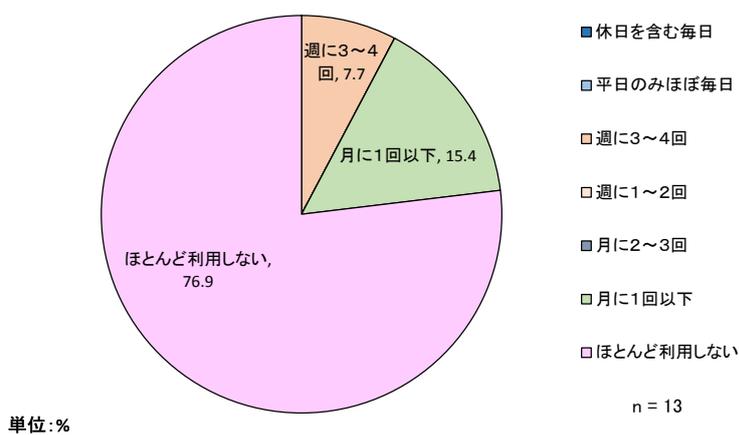


※ 不明を除く値

図 自家用車による送迎の利用頻度

② バスの利用頻度

回答者のバスの利用頻度をみると、「ほとんど利用しない」回答者が約76.9%となっている。

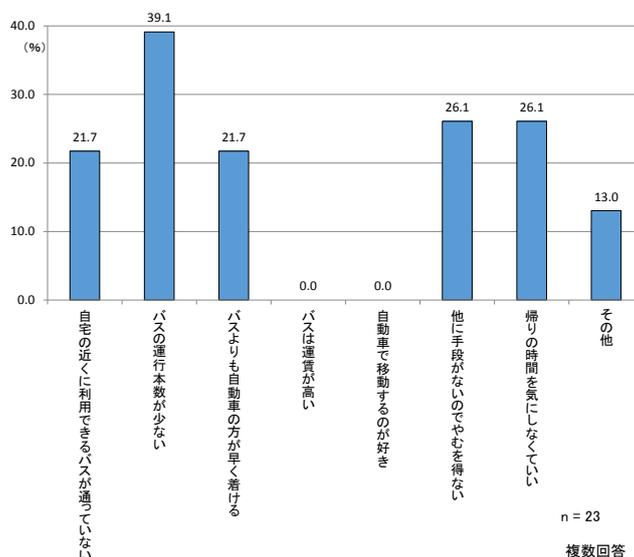


※ 不明を除く値

図 バスの利用頻度

③ 自家用車による送迎を利用する理由

回答者の自家用車による送迎を利用する理由をみると、「バスの運行本数が少ない」ことを挙げる回答者が約 39.1%となっている。ついで、他の手段がないこと、時間制約のなさを理由に挙げる回答者が多くなっている。

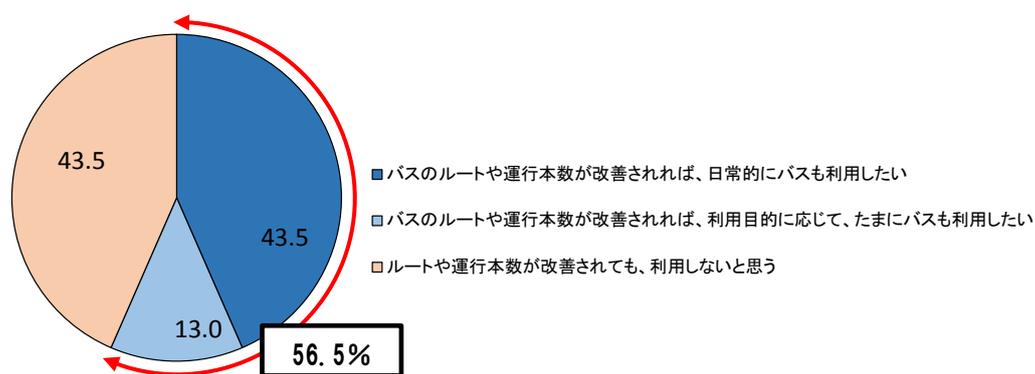


※ 不明を除く値

図 自家用車による送迎を利用する理由

④ バスの利用可能性

自家用車による送迎を利用する回答者のうち、約 56.5%の回答者は、バスのルートや運行本数の改善によって、バスを利用することに前向きに考えている。



単位:%

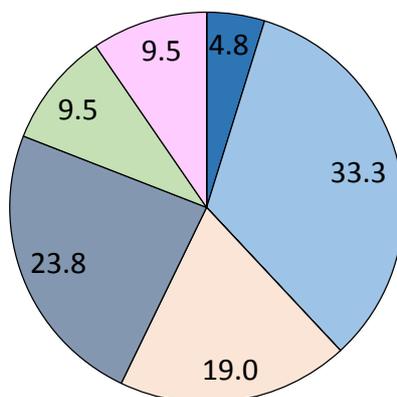
n = 23

※ 不明を除く値

図 バスの利用可能性

(4) バスの運営方針

回答者の約 33.3%が「利用者と行政が協力・負担しあって、バス路線を維持していくことが望ましいと思う」と考えている。「運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う」と考える回答者も約 23.8%となっている。



- バスの運賃が高くなる、目的地への移動に乗継が発生するなど、利用者の負担が増えてでも、バス路線を維持していくべきだと思う
- 利用者と行政が協力・負担しあって、バス路線を維持していくことが望ましいと思う
- 利用者と行政も協力・負担すべきであるが、バス路線の沿線地域も負担することが望ましいと思う
- 行政が赤字分をすべて負担してでも、地域の生活を担うバス路線を維持すべきだと思う
- 運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う
- 予約があったときのみ運行されるサービスに転換し、経費を下げるのが望ましい
- 行政が赤字分を負担して、バス路線を運行し続ける必要はないと思う
- その他

単位:%

n = 21

※ 不明を除く値

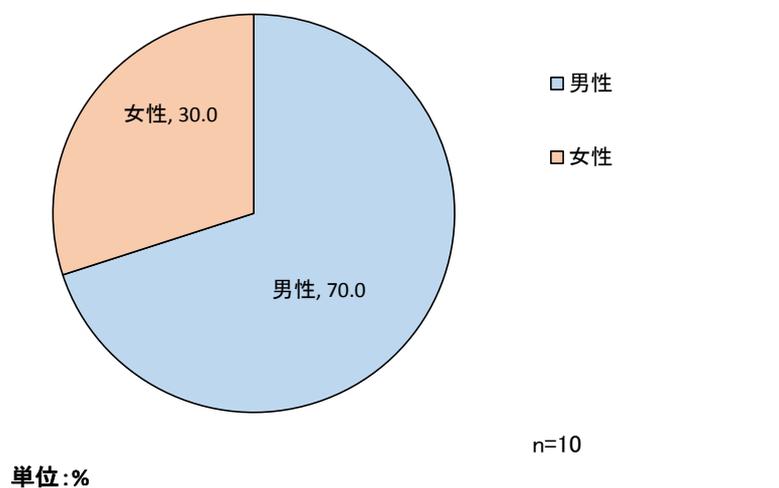
図 バスの運営方針

4.3.4 パーク&ライド駐車場利用者

(1) 回答者の属性

① 性別

回答者の性別をみると、男性が70.0%、女性が30.0%となっている。

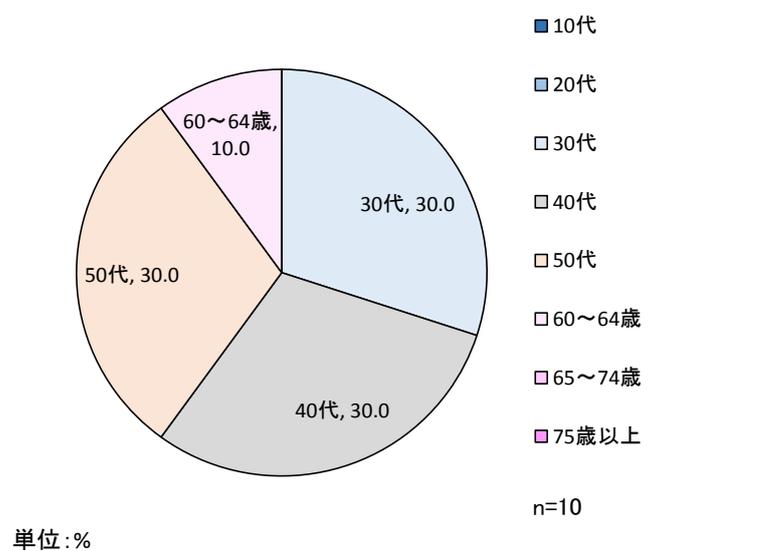


※ 不明を除く値

図 回答者の性別構成

② 年齢

回答者の年齢をみると、30代、40代、50代がそれぞれ30%となっている。



※ 不明を除く値

図 回答者の年齢構成

③ お住まい

回答者の居住地をみると、市外が 50.0%となっている。

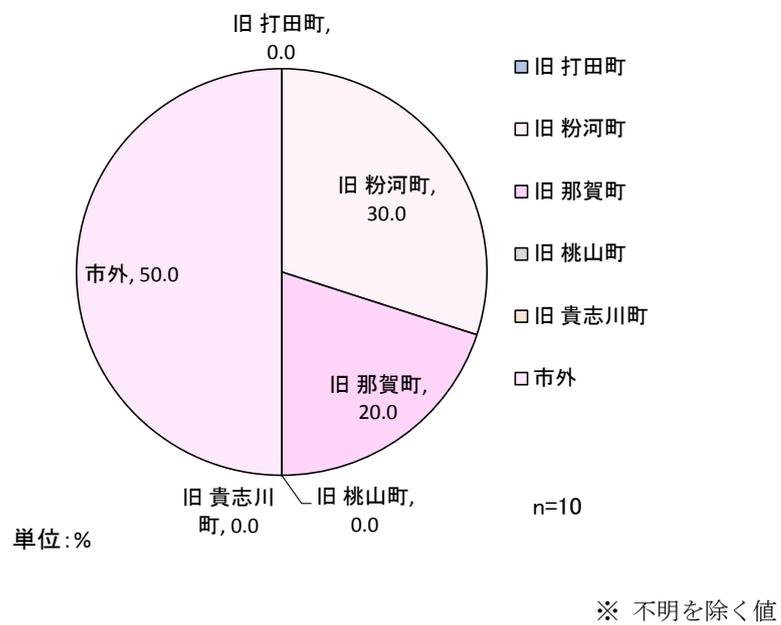
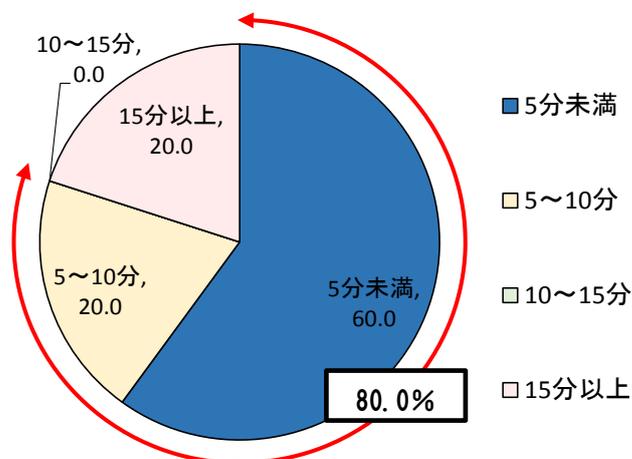


図 回答者の居住地域

④ バス停までの所要時間

回答者の最寄りのバス停までの所要時間をみると、80.0%が10分未満となっている。



n=5

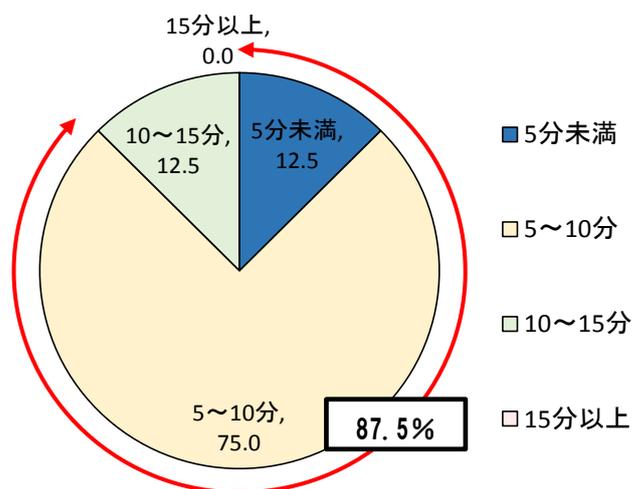
単位:%

※ 不明を除く値

図 回答者の最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）

⑤ 鉄道駅までの所要時間

回答者の最寄りの鉄道駅までの自家用車での所要時間をみると、87.5%が10分未満となっている。



n=8

単位:%

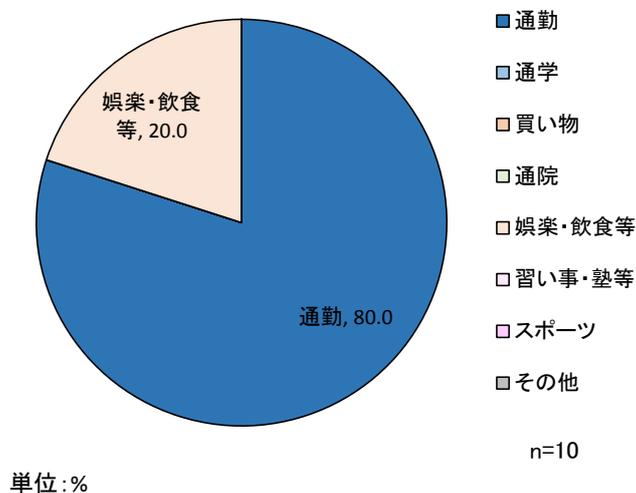
※ 不明を除く値

図 回答者の最寄りの鉄道駅までの所要時間（自家用車）

(2) パーク&ライド駐車場の利用状況

① パーク&ライド駐車場の利用目的

回答者のパーク&ライド駐車場の利用した外出目的をみると、通勤が80.0%となっている。

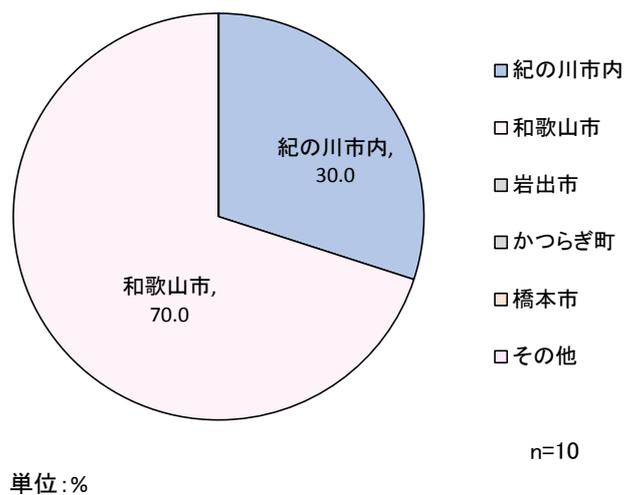


※ 不明を除く値

図 パーク&ライド駐車場を利用した外出目的

② パーク&ライド駐車場を利用した際の外出先

回答者が自家用車による送迎を利用した際の外出先をみると、和歌山市が70.0%となっている。

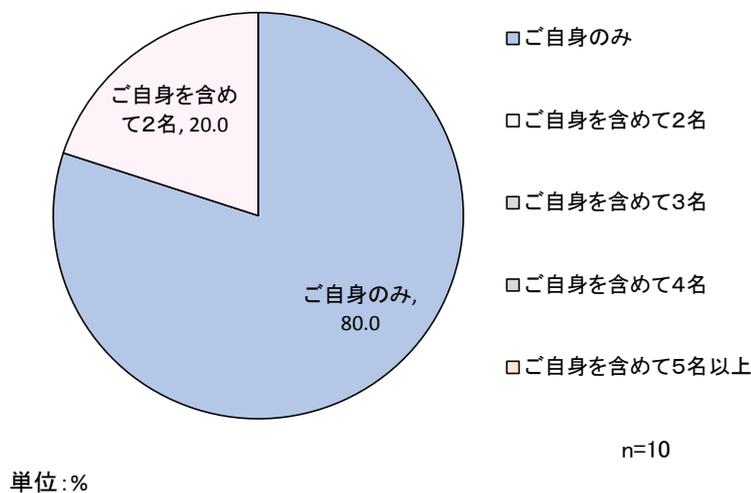


※ 不明を除く値

図 パーク&ライド駐車場を利用した際の外出先

③ パーク&ライド駐車場を利用した際の同乗者

回答者がパーク&ライド駐車場を利用した際の同乗者数をみると、ご自身のみが 80.0% となっている。



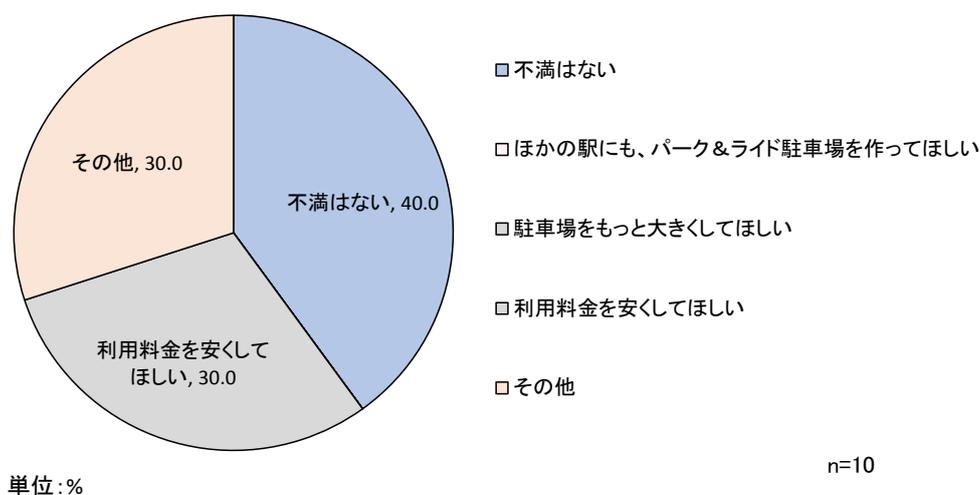
※ 不明を除く値

図 パーク&ライド駐車場を利用した際の同乗者数

④ パーク&ライド駐車場の評価

パーク&ライド駐車場の評価をみると、「不満がない」と回答した人が 40.0% となっている。一方、「利用料金を安くしてほしい」とする回答者が 30.0% となっている。

なお、その他には、「駐車区画の大きさに対する要望」や「草の手入れや雨の日の水たまりに対する意見」がみられる。



※ 不明を除く値

図 パーク&ライド駐車場の評価

(3) ふだんの移動手段

① パーク＆ライド駐車場の利用頻度

回答者のパーク＆ライド駐車場の利用頻度をみると、「平日のみほぼ毎日」とする回答者が約77.8%となっている。

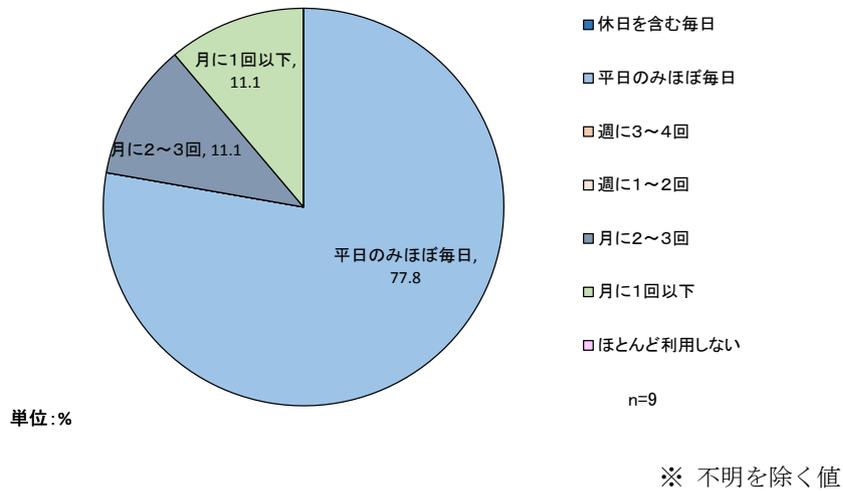


図 パーク＆ライド駐車場の利用頻度の利用頻度

② JR 和歌山線の利用頻度

回答者のJR和歌山線の利用頻度をみると、「平日のみほぼ毎日」とする回答者が約66.7%となっている。

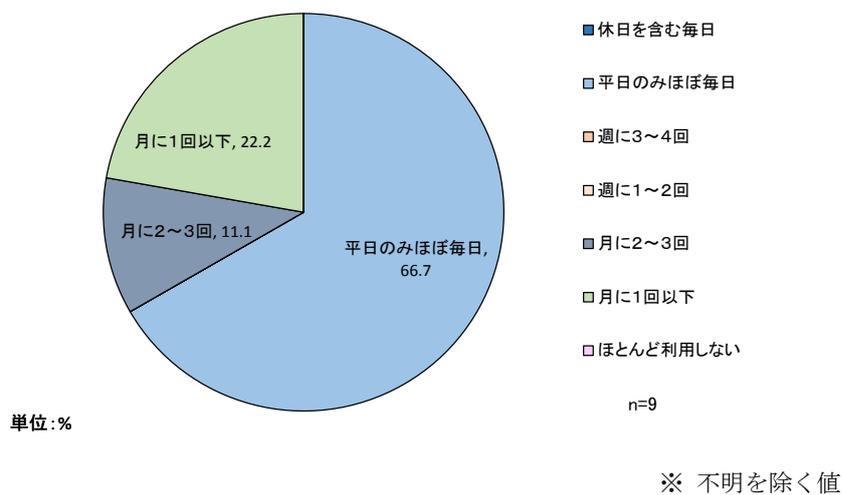


図 JR 和歌山線の利用頻度

③ バスの利用頻度

回答者のバスの利用頻度をみると、すべての回答者が「ほとんど利用しない」とする回答している。

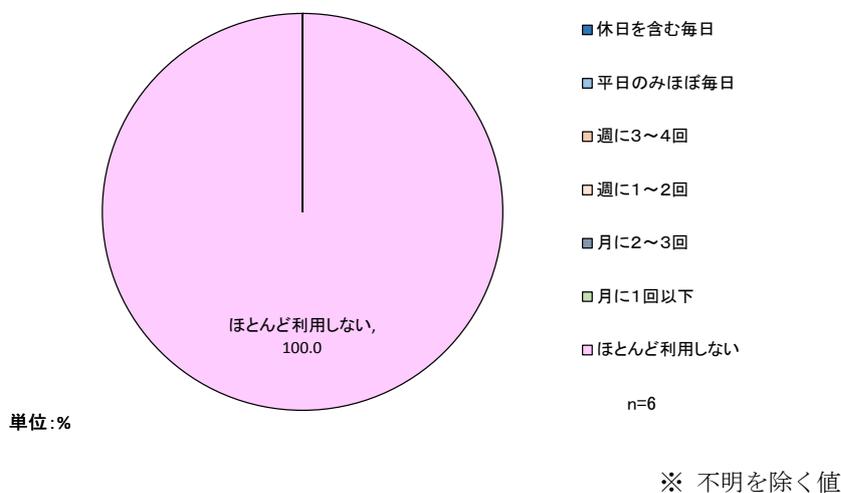
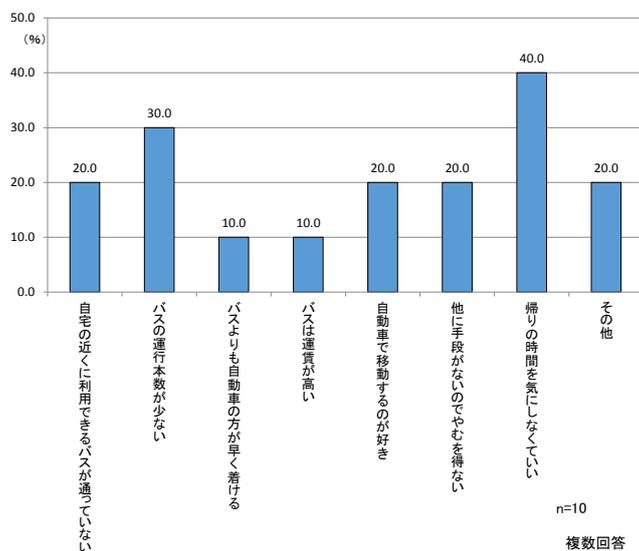


図 バスの利用頻度

④ パーク&ライド駐車場を利用する理由

回答者のパーク&ライド駐車場を利用する理由をみると、「帰りの時間を気にしなくていい」ことを挙げる回答者が40.0%となっている。ついで、バスの運行本数が少ないことを理由に挙げる回答者が多くなっている。

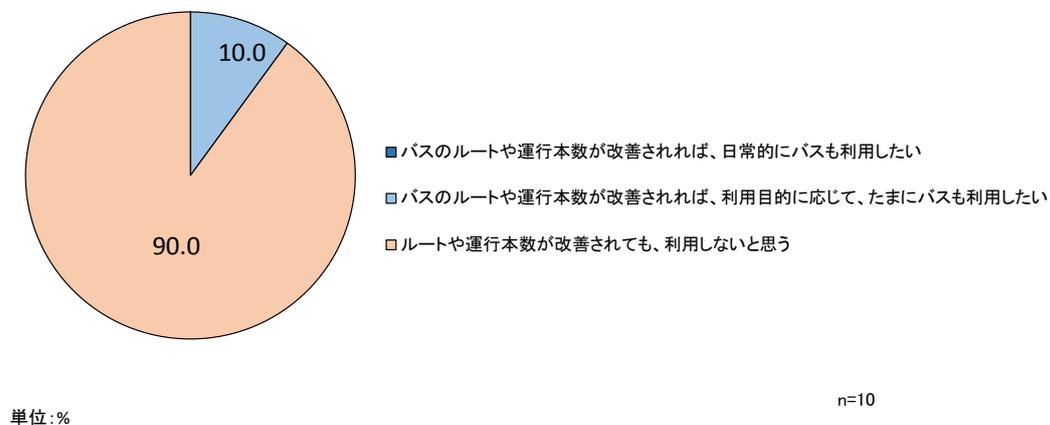


※ 不明を除く値

図 パーク&ライド駐車場を利用する理由

⑤ バスの利用可能性

パーク&ライド駐車場を利用する回答者のうち、90.0%の回答者は、バスの「ルートや運行本数が改善されても、利用しないと思う」と回答している。

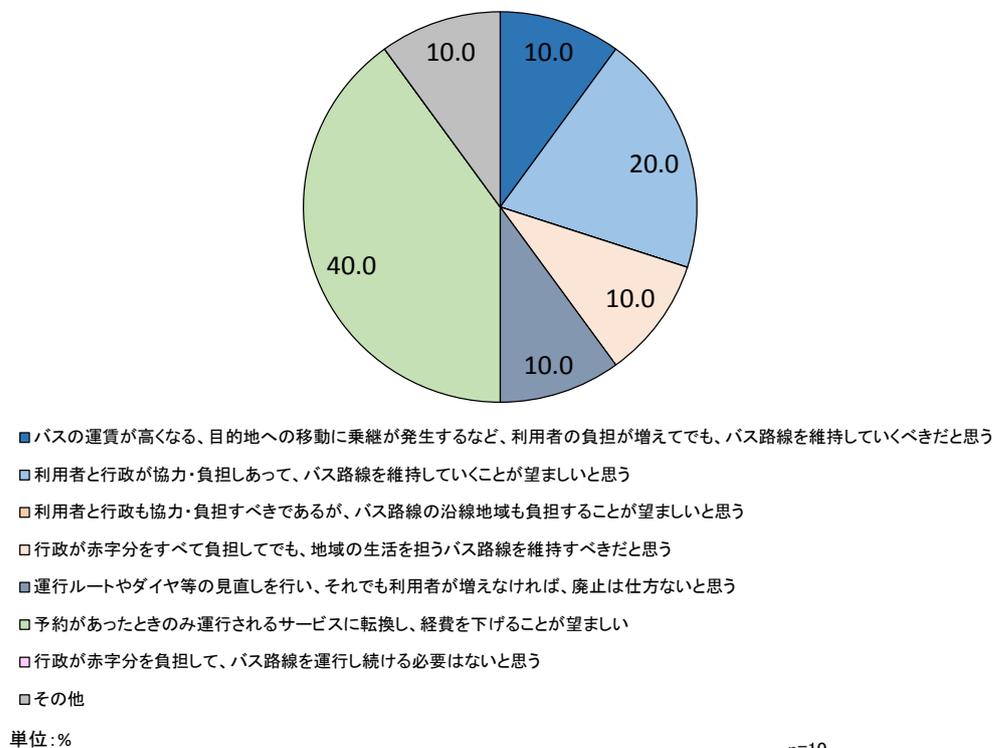


※ 不明を除く値

図 バスの利用可能性

(4) バスの運営方針

回答者の40.0%が「予約があったときのみ運行されるサービスに転換し、経費を下げることを望ましい」と考えている。



※ 不明を除く値

図 バスの運営方針

4.4 中学生・高校生を対象とした「利用意向調査」

4.4.1 調査概要

(1) 調査目的

市民の移動を支える地域公共交通ネットワークを維持するため、『紀の川市地域公共交通網形成計画』の策定に取り組むにあたり、「市民が利用しやすい、よりよい地域公共交通の姿を描くもの」にするため、**公共交通を考えるうえで将来の重要な担い手である中学生・高校生**の移動に関する状況、地域公共交通への意見などを把握する。

(2) 調査方法

市内の中学校（6校）、高校（2校）に通う中学生・高校生を対象に、学校で配布協力をいただいた。

中学校（6校）ならびに貴志川高校については、児童・学生が回答の上、学校を通じて回収した。粉河高校については、返信用封筒とあわせて配布の上、学生それぞれがポストに投函する方法とした。

(3) 配布時期

平成 29 年 12 月

(4) 回収結果

(3)で示した配布の結果、中学生から 490 票、高校生から 183 票の回収を得た。

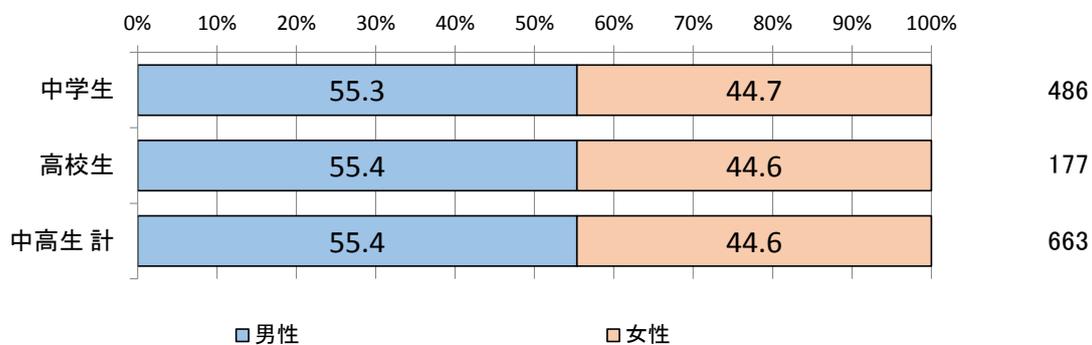
表 回収実績

学校区分	回収数
打田中学校	107
粉河中学校	93
鞆淵小・中学校	3
那賀中学校	49
荒川中学校	54
貴志川中学校	184
中学校 計	490
粉河高校	13
貴志川高校	170
高校 計	183
合計	673

4.4.2 回答者の属性

(1) 性別

回答者の性別をみると、中学生で男性が約 55.3%、女性が約 44.7%となっている。高校生では男性が約 55.4%、女性が約 44.6%となっている。

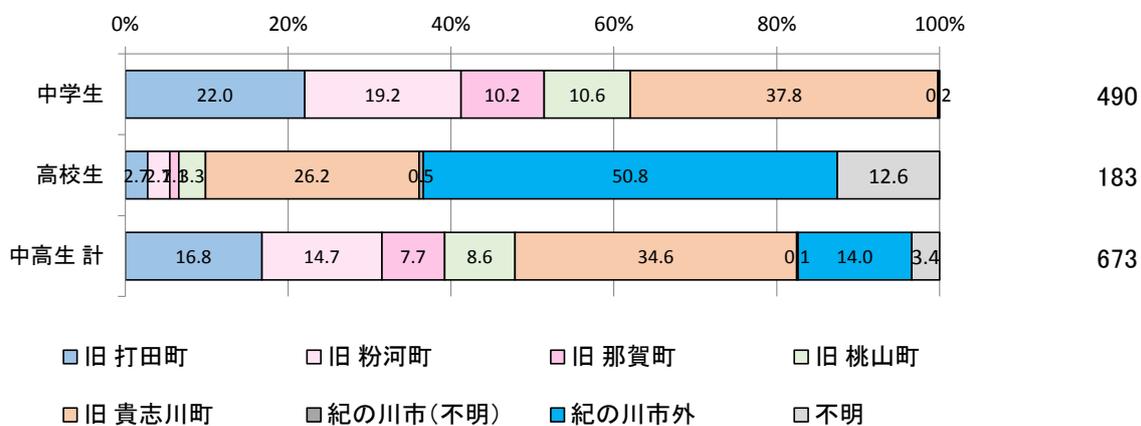


※ 不明を除く値

図 回答者の性別構成

(2) 居住地

回答者の居住地をみると、中学生では旧貴志川町が約 37.8%で最も多くなっている。高校生では紀の川市外の回答者が約 50.8%、ついで旧貴志川町が約 26.2%となっている。

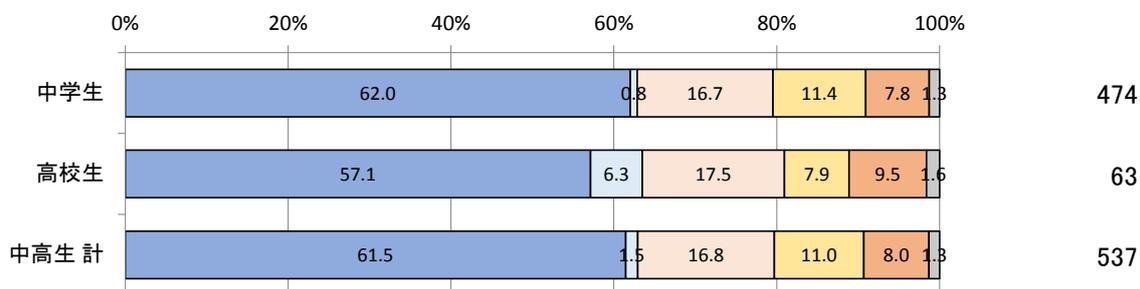


※ 不明を除く値

図 回答者の居住地

(3) 居住歴

紀の川市に居住する回答者の居住歴をみると、中学生では約 62.0%、高校生では約 57.1%が「生まれてから、ずっと今の場所に住んでいる。」と回答している。



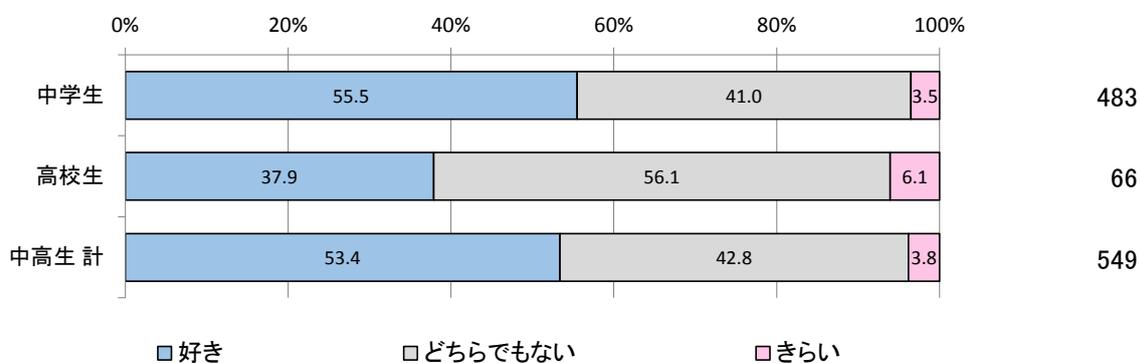
- 生まれてから、ずっと今の場所に住んでいる。
- 引っ越してきた。(15年以上前)
- 引っ越してきた。(10年～15年前)
- 引っ越してきた。(5年～10年前)
- 引っ越してきた。(5年前以内)
- 引っ越してきた。(年数不明)

※ 紀の川市内の居住者のみを対象に集計。不明を除く値

図 回答者の居住歴

(4) 紀の川市への愛着

紀の川市に居住する回答者がもつ紀の川市への愛着をみると、中学生では「好き」が約 55.5%となっている。一方、高校生では約 37.9%であり、中学生よりも低くなっている。



- 好き
- どちらでもない
- 嫌い

※ 紀の川市内の居住者のみを対象に集計。不明を除く値

図 回答者の紀の川市への愛着

(5) バイクや自動車免許の取得意欲

① バイク

回答者のバイク免許の取得意欲をみると、中学生では約 38.4%、高校生では約 44.7%が「取得したい」と回答している。また、高校生では約 10.0%がすでに「取得済み」と回答している。

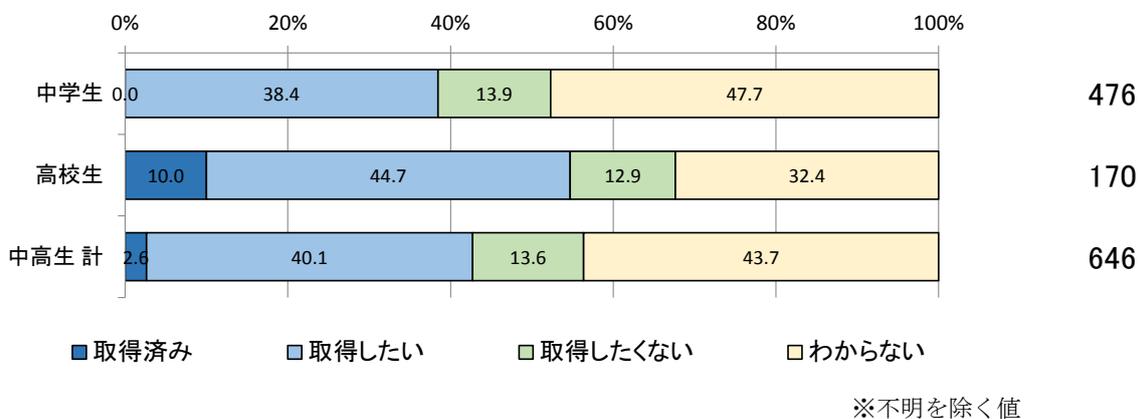


図 バイク免許の取得

② 自動車

回答者の自動車免許の取得意欲をみると、中学生では約 92.4%、高校生では約 80.1%が「取得したい」と回答している。また、高校生では約 4.0%がすでに「取得済み」と回答している。

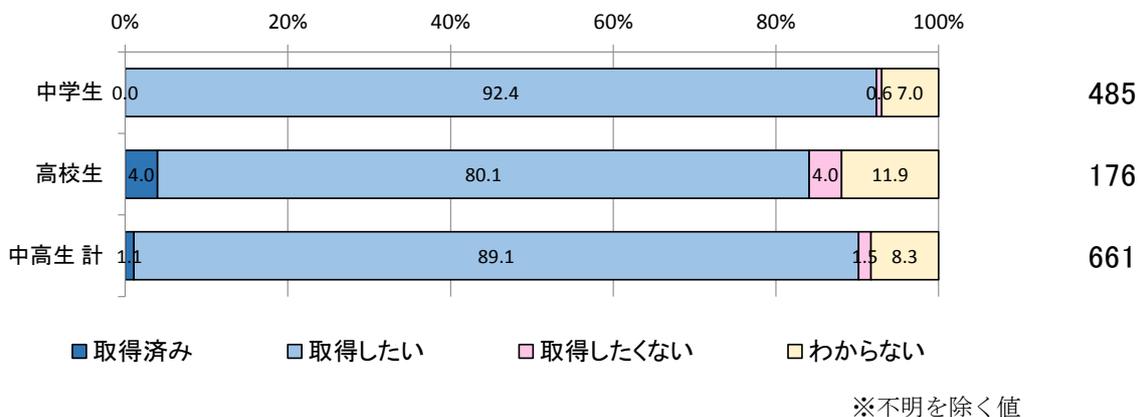


図 自動車免許の取得

(6) バイクや自動車の保有意欲

① バイク

回答者のバイクの保有意欲をみると、中学生では約 33.4%、高校生では約 45.5%が自分のバイクを「持ちたい」と回答している。また、高校生では約 4.2%がすでに「保有済み」と回答している。

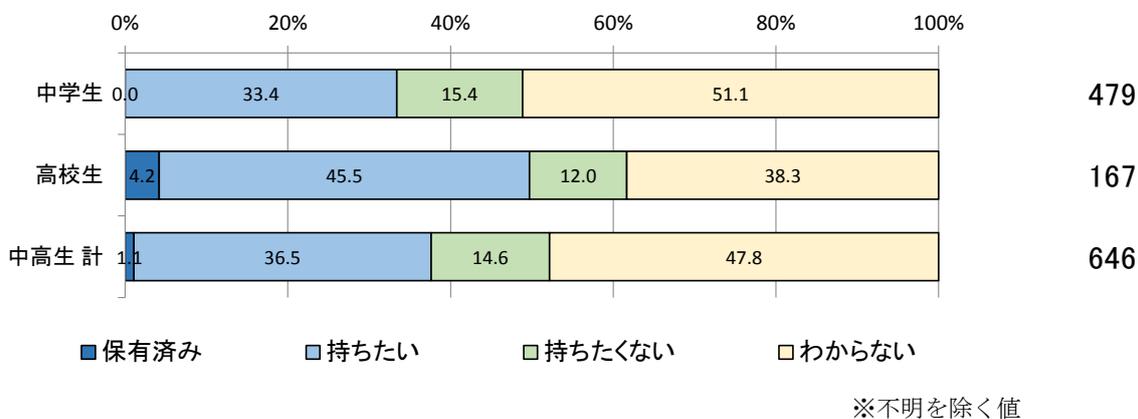


図 バイクの保有

② 自動車

回答者の自動車の保有意欲をみると、中学生では約 88.3%、高校生では約 78.9%が自分の自動車を「持ちたい」と回答している。

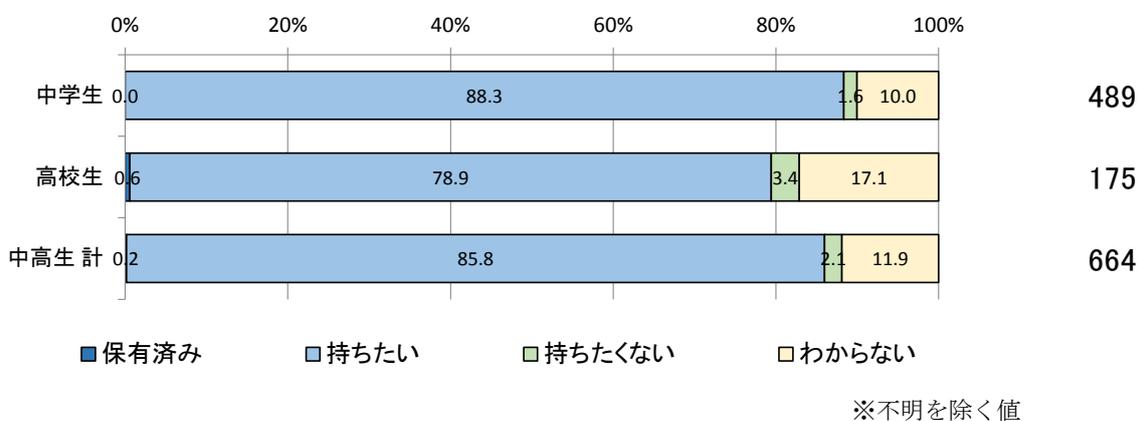


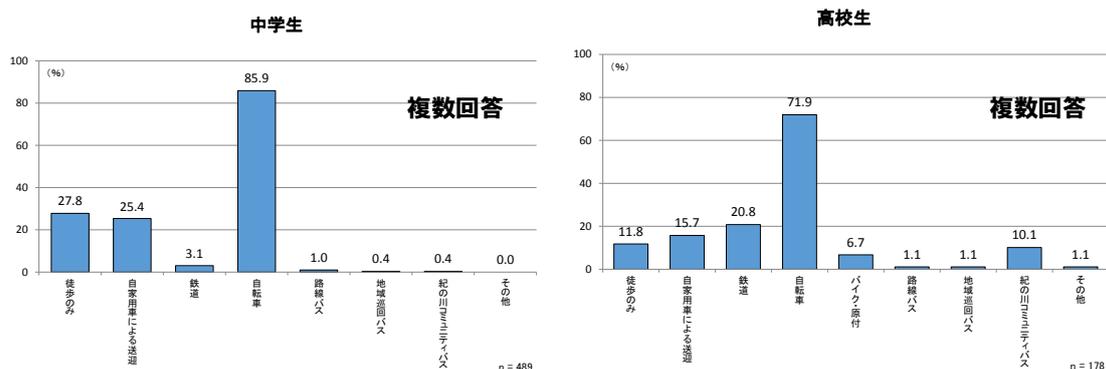
図 自動車の保有

4.4.3 ふだんの移動

(1) 通学手段

① ふだんの通学手段

回答者の通学手段をみると、中学生、高校生とも「自転車」が最も多く、中学生では約85.9%、高校生では約71.9%となっている。一方、公共交通の割合は相対的に低いが、鉄道については約20.8%、紀の川コミュニティバスについては約10.1%の高校生に利用されている。

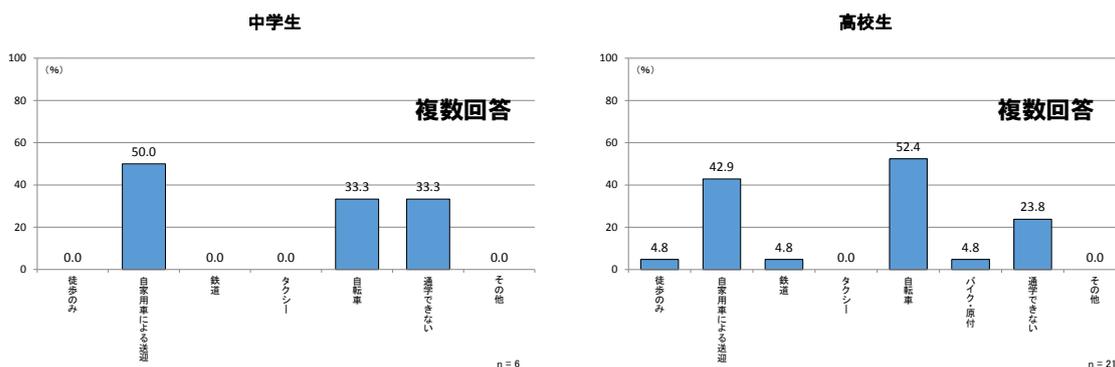


※不明を除く値

図 ふだんの通学手段

② 通学時の代替手段

バスを通学手段として利用している回答者のうち、バスが運行されなくなった際に「通学できない」とする回答者は、中学生では約33.3%、高校生では約23.8%となっている。



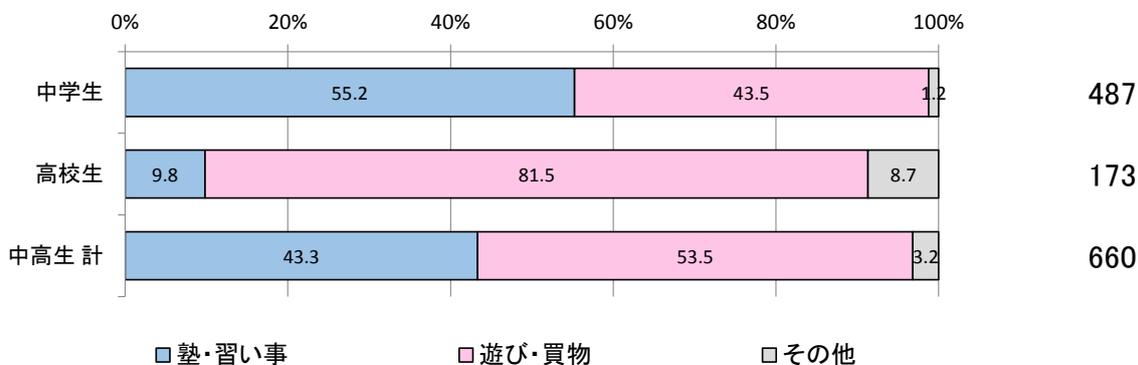
※①で通学手段にバスを選んだ回答者のみ、不明を除く値

図 バスが運行されなくなった場合の通学手段

(2) ふだんの外出

① 外出目的

回答者のふだんの外出目的をみると、中学生では「塾・習い事」が多く、約55.2%となっている。高校生では「遊び・買物」が多く、約81.5%となっている。

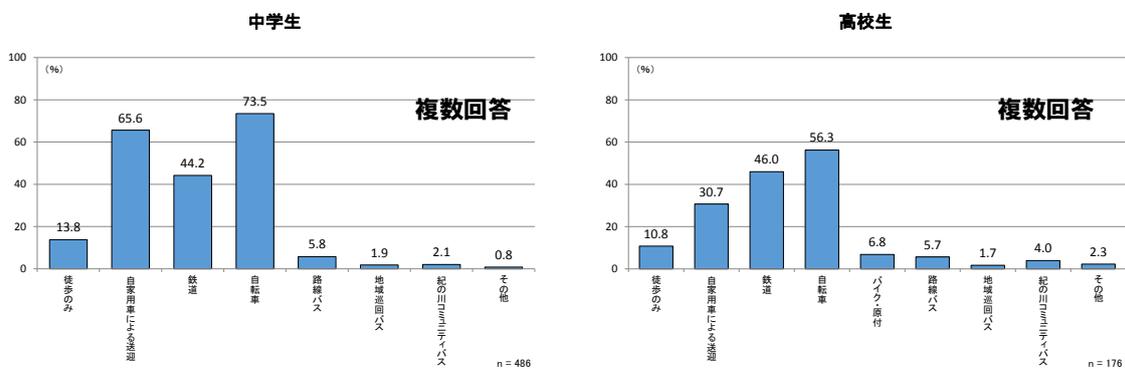


※不明を除く値

図 ふだんの外出目的

② 外出時の移動手段

外出時のふだんの移動手段をみると、中学生では「自転車」が約73.5%、「自家用車による送迎」が約65.6%となっている。高校生では「自転車」が約56.3%、ついで、「鉄道」が約46.0%となっている。

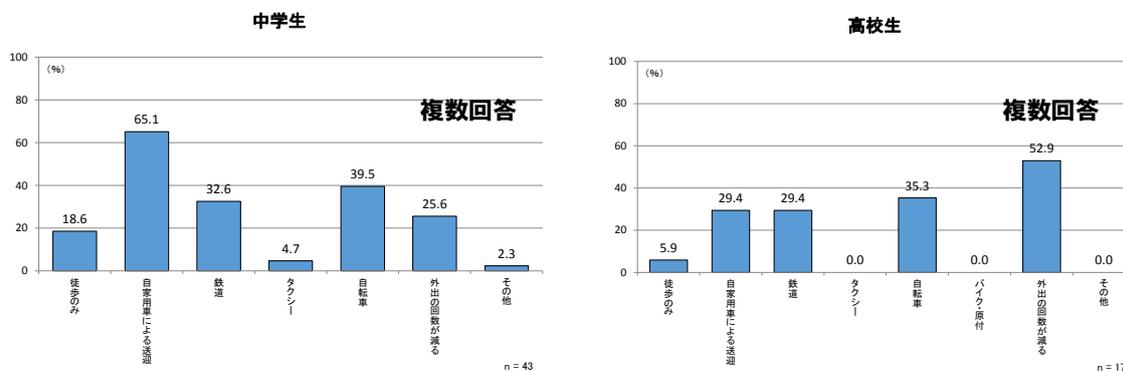


※不明を除く値

図 外出時の手段

③ 外出時の代替手段

バスを外出時の手段として利用している回答者のうち、バスが運行されなくなった際に「外出の回数が減る」とする回答者は、中高生では約 25.6%、高校生では約 52.9%となっている。



※①で通学手段にバスを選んだ回答者のみ、不明を除く値

図 バスが運行されなくなった場合の移動手段

4.4.4 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

① 利用頻度

回答者の鉄道の利用頻度をみると、中学生では「年に数回」が多く、約47.2%となっている。高校生では「週に1回以上」、「月に1回以上」、「年に数回」がそれぞれ約3割となっている。



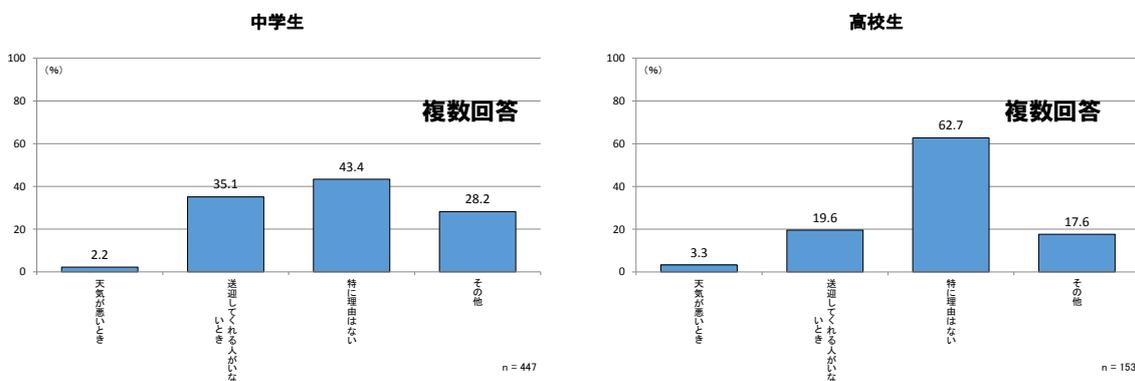
■ 週に1回以上 ■ 月に1回以上 ■ 年に数回 ■ 年に1回以下 ■ 利用したことがない

※不明を除く値

図 鉄道の利用頻度

② 利用する条件

鉄道を利用するときの条件をみると、中学生、高校生とも「特に理由がない」が最も多く、中学生では約43.4%、高校生では約62.7%となっている。

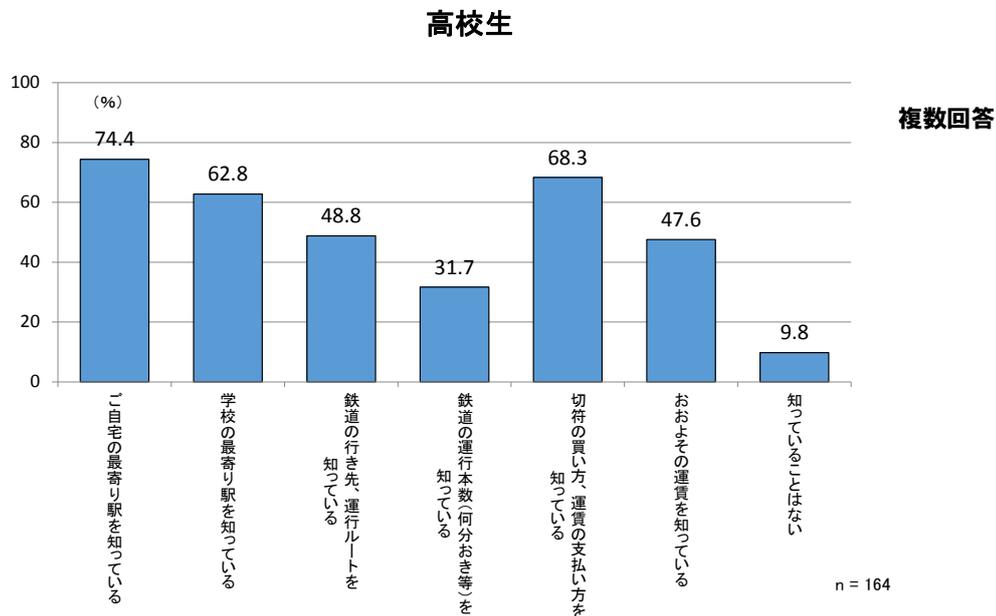
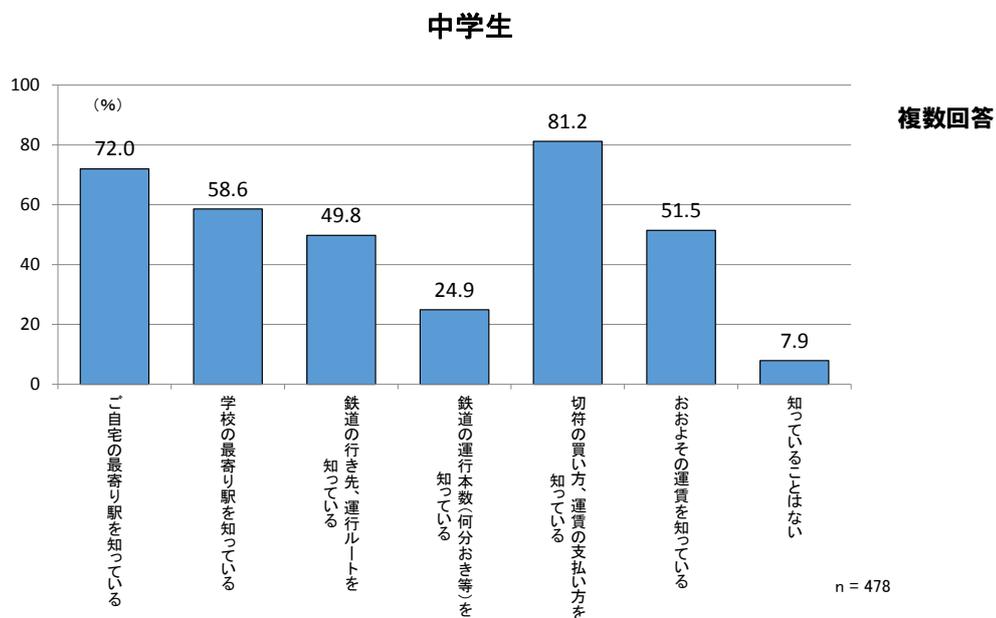


※不明を除く値

図 鉄道を利用する条件

③ 鉄道に関する認知状況

鉄道の認知状況をみると、「鉄道の運行本数（何分おき等）を知っている」割合が最も低く、中学生では約24.9%、高校生では約31.7%となっている。また、「知っていることはない」とする回答者が、中学生では約7.9%、高校生では約9.8%となっている。



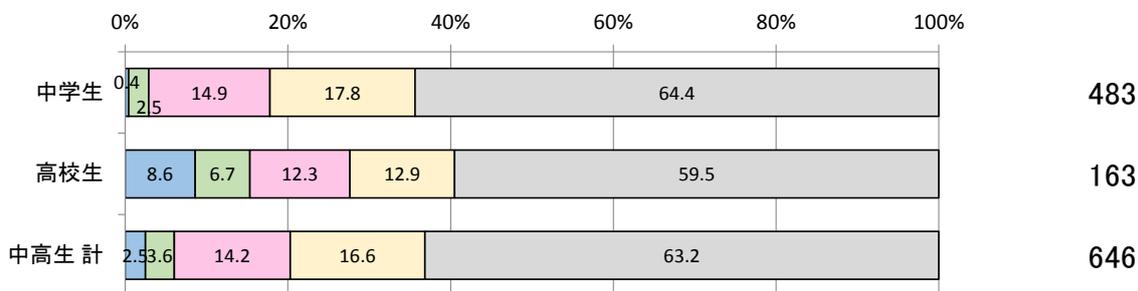
※不明を除く値

図 鉄道に関する認知状況

(2) バス

① 利用頻度

回答者の紀の川市内におけるバスの利用頻度をみると、中学生、高校生とも「利用したことがない」が最も多く、中学生では約 64.4%、高校生では約 59.5%となっている。



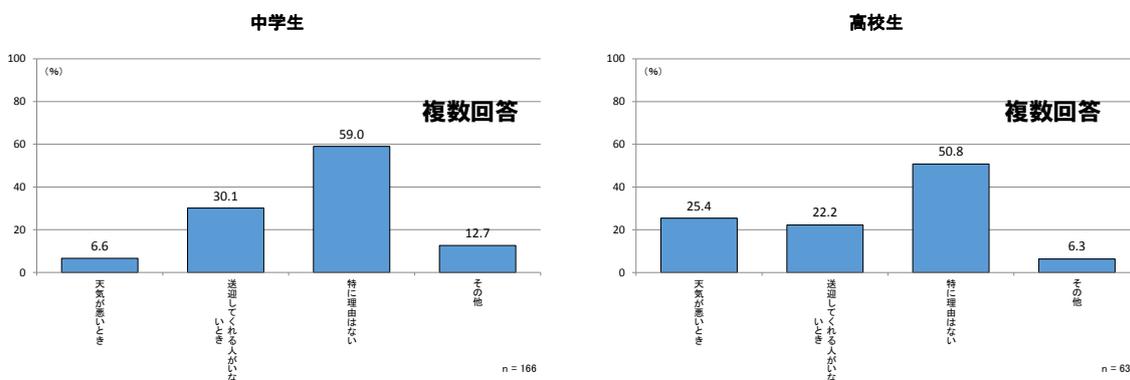
■週に1回以上 ■月に1回以上 ■年に数回 ■年に1回以下 □利用したことがない

※不明を除く値

図 紀の川市内におけるバスの利用頻度

② 利用する条件

紀の川市内でバスを利用するときの条件をみると、中学生、高校生とも「特に理由がない」が最も多く、中学生では約 59.0%、高校生では約 50.8%となっている。

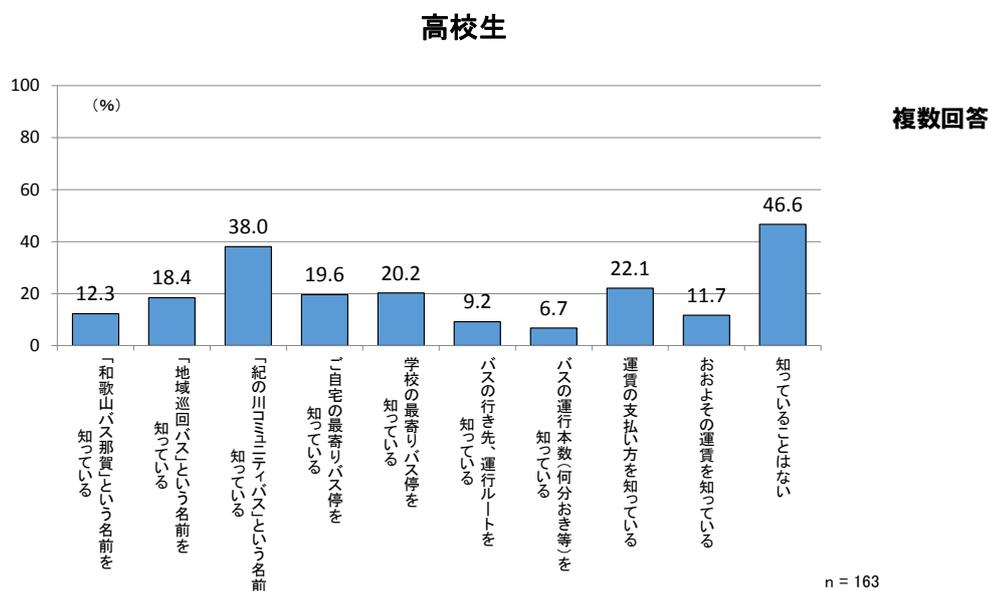
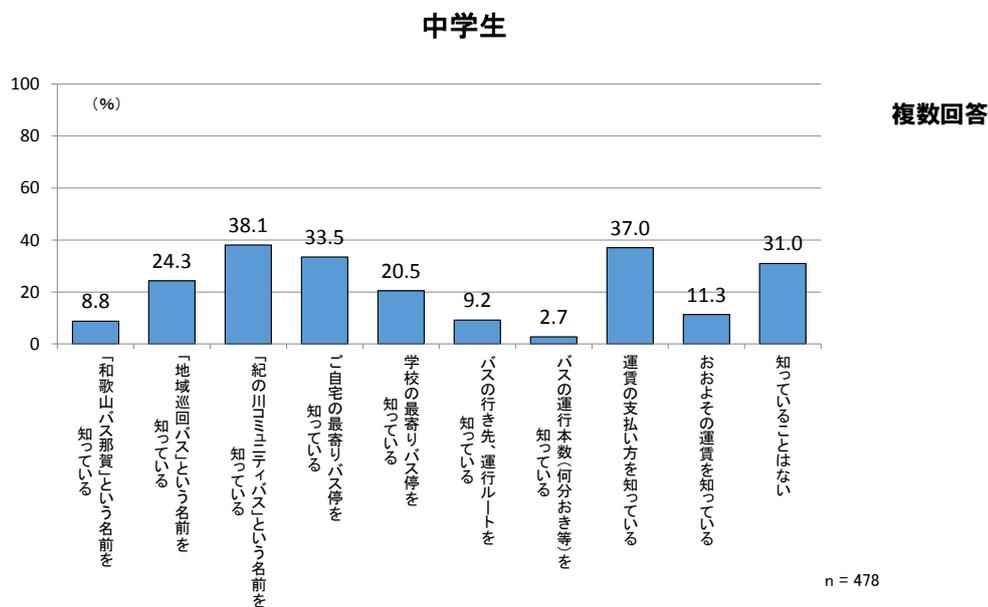


※不明を除く値

図 バスを利用する条件

③ バスに関する認知状況

バスの認知状況をみると、「紀の川コミュニティバスを知っている」割合が最も高く、中学生では約 38.1%、高校生では約 38.0%となっている。また、「知っていることはない」とする回答者が、中学生では約 31.0%、高校生では約 46.6%となっている。

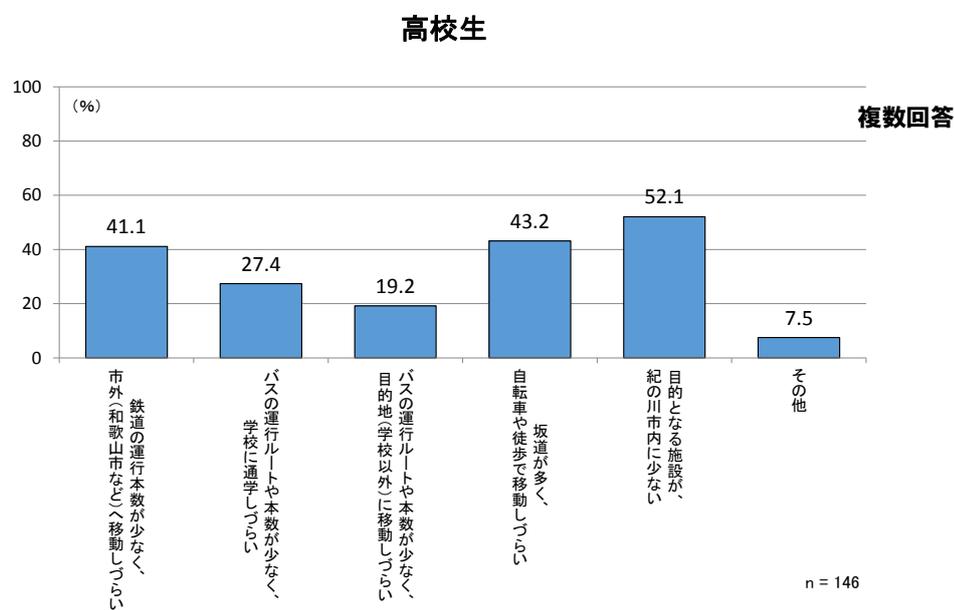


※不明を除く値

図 紀の川市内のバスに関する認知状況

(3) 移動に関する困りごと（高校生のみ）

紀の川市内における移動の困りごとをみると、「目的となる施設が、紀の川市内に少ない」割合が最も高く、約52.1%となっている。ついで、「鉄道の運行本数が少なく、市外（和歌山市など）へ移動しづらい」、「坂道が多く、自転車や徒歩で移動しづらい」とする回答者が、多くなっている。



※不明を除く値

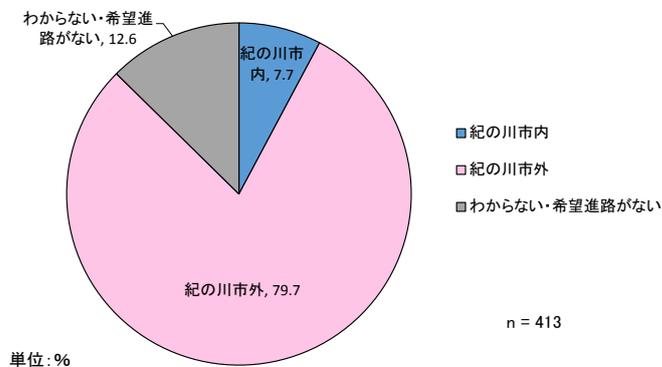
図 紀の川市内における移動の困りごと

4.4.5 希望する進路について

(1) 中学生

① 希望する就職先

中学生が希望する就職先をみると、「紀の川市外」が最も多く、約 79.7%となっている。

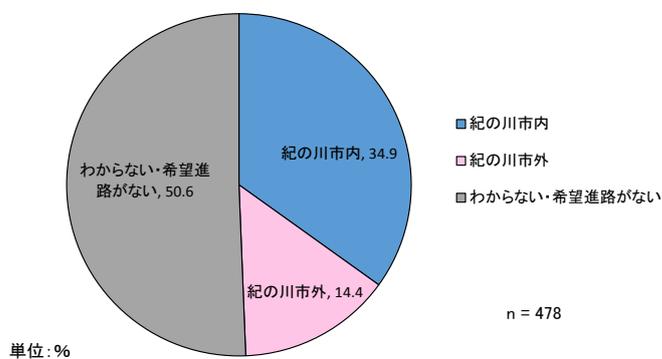


※不明を除く値

図 中学生が希望する就職先

② 進学希望する高校の所在地

中学生が希望する高校の所在地をみると、「紀の川市内」が最も多く、約 34.9%となっている。

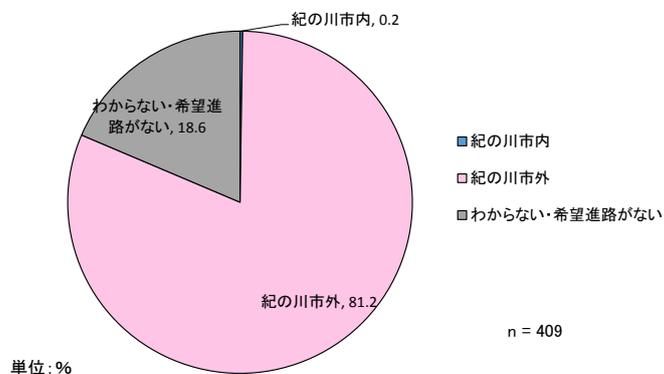


※不明を除く値

図 中学生が進学希望する高校の所在地

③ 進学希望する大学の所在地

中学生が希望する大学の所在地をみると、「紀の川市外」が最も多く、約 81.2%となっている。

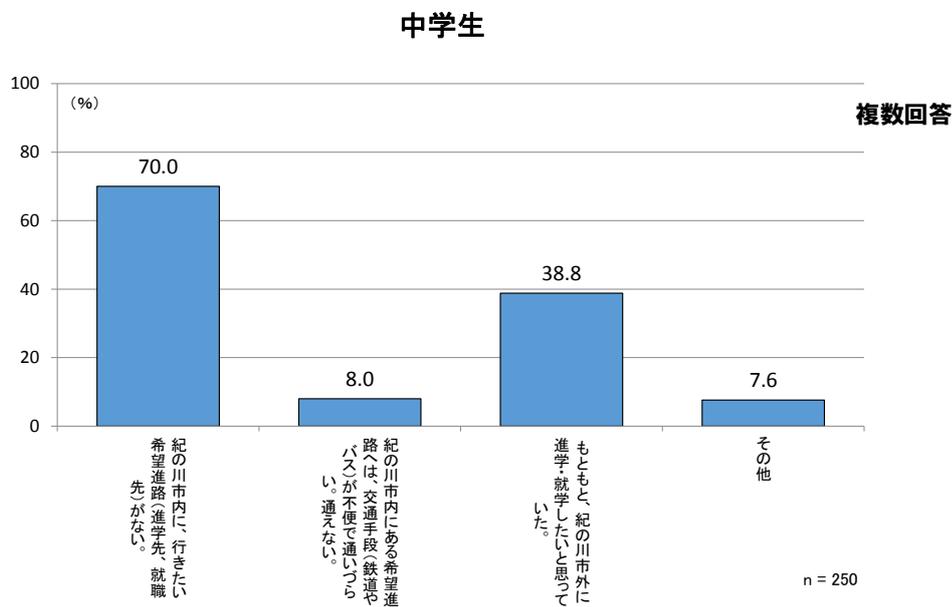


※不明を除く値

図 中学生が進学希望する大学の所在地

④ 紀の川市外を進路希望とする理由

紀の川市外を進路希望とする理由をみると、「紀の川市内に、行きたい希望進路（進学先、就職先）がない。」が最も多く、約 70.0%となっている。



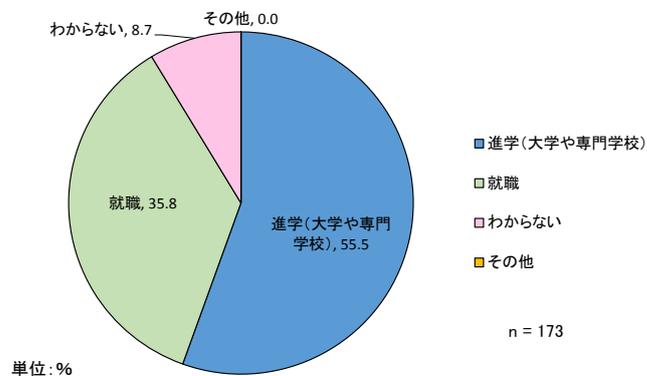
※不明を除く値

図 紀の川市外を進路希望とする理由

(2) 高校生

① 希望する進路

高校生が希望する進路をみると、「進学（大学や専門学校）」が最も多く、約 55.5% となっている。

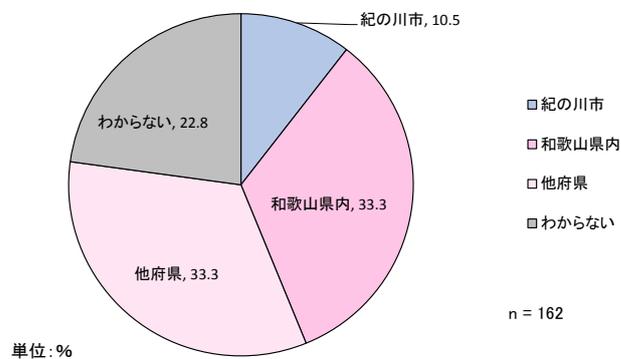


※不明を除く値

図 高校生が希望する進路

② 希望する進路の所在地

高校生が希望する進路の所在地をみると、「和歌山県内」、「他府県」がそれぞれ約 33.3% となっている。

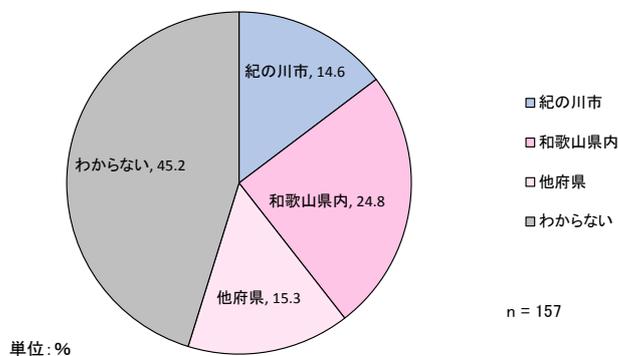


※不明を除く値

図 高校生が希望する進路の所在地

③ 希望する進路が実現した場合に住みたい場所

高校生が希望する進路が実現した場合に住みたい場所をみると、「和歌山県内」が最も多く、約 24.8%となっている。



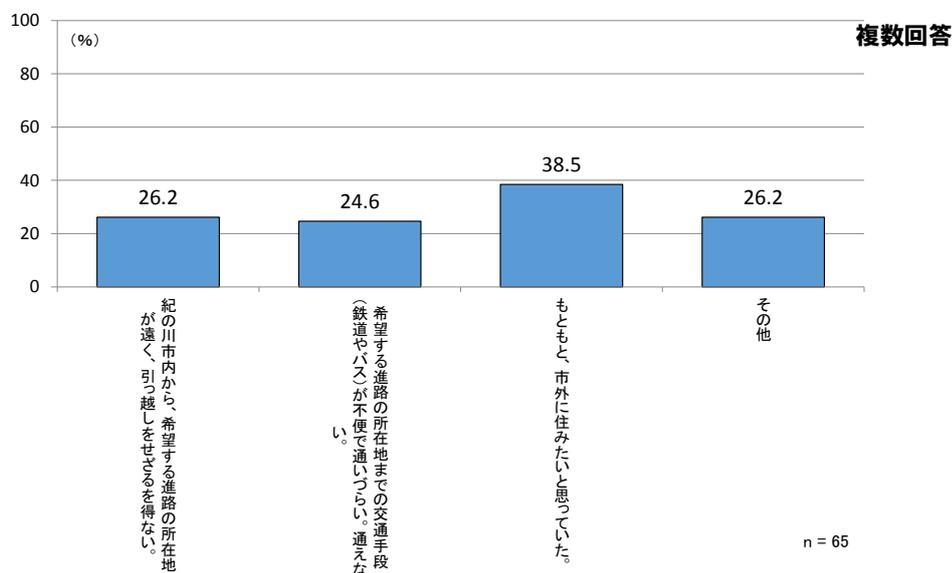
※不明を除く値

図 希望する進路が実現した場合に住みたい場所

④ 紀の川市外を進路希望とする理由

紀の川市外を進路希望とする理由をみると、「もともと、市外に住みたいと思っていた」が最も多く、約 38.5%となっている。

高校生



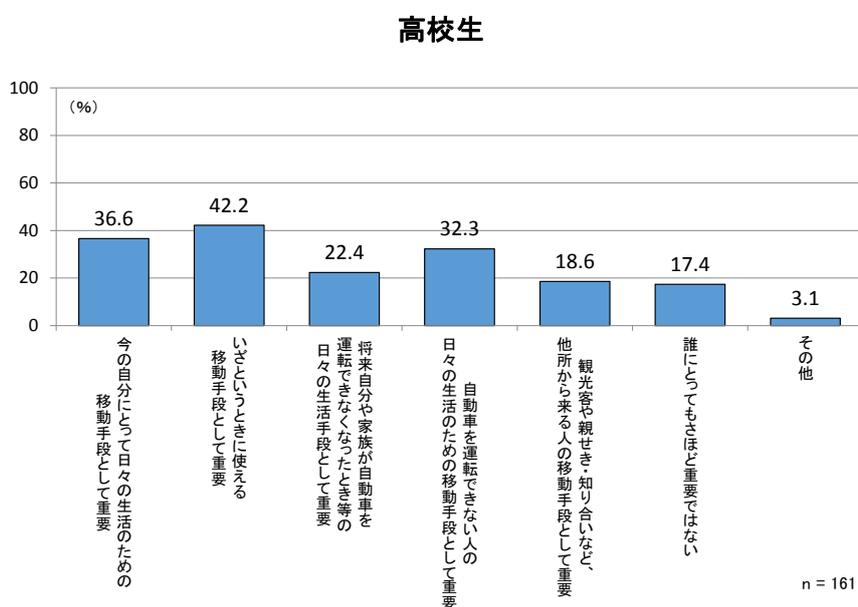
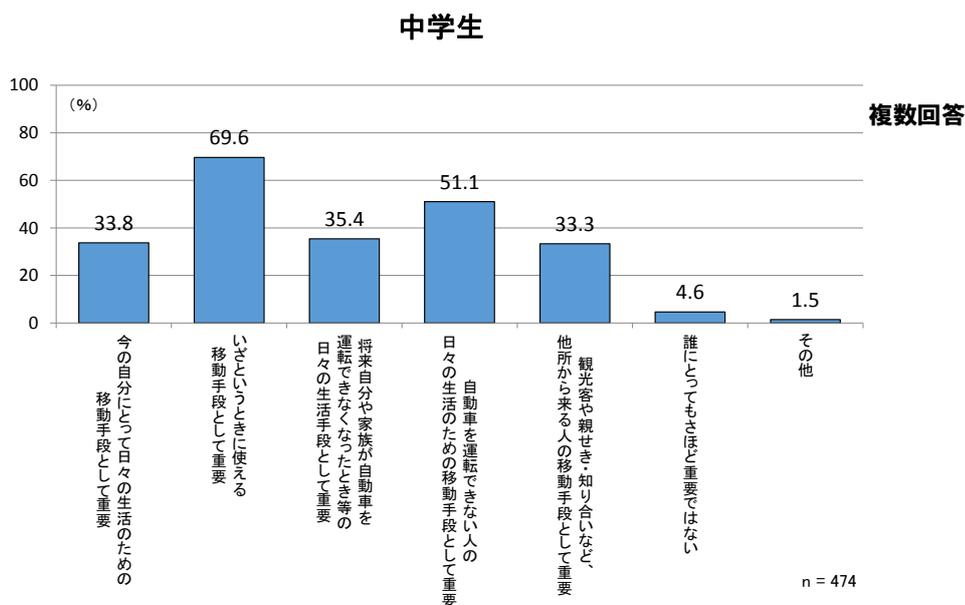
※不明を除く値

図 紀の川市外を進路希望とする理由

4.4.6 公共交通のあり方

(1) 紀の川市内の鉄道やバスの役割

紀の川市内の鉄道やバスの役割については、中学生、高校生とも「いざというときに使える移動手段として重要」との回答が最も多く、中学生では約 69.6%、高校生では約 42.2%となっている。ついで、中学生では「自動車を運転できない人の日々の生活のための移動手段として重要」との回答が約 51.1%、高校生では「今の自分にとって日々の生活のための移動手段として重要」との回答が約 36.6%となっている。



※不明を除く値

図 紀の川市内における移動の困りごと

(2) 今後の利用

① JR 和歌山線

JR 和歌山線の利用については、中学生では「今は利用していないが、今後は利用することが多くなるかもしれない」とする回答者が最も多く、約 34.8%を占めている。一方、高校生では「今は利用しているが、今後は利用することが少なくなると思う」とする回答者が最も多く、約 28.6%となっている。



- 今後も変わらず、利用しないと思う
- 今は利用していないが、今後は利用することが多くなるかもしれない
- 今も利用しているが、今後も概ね同じ頻度で利用すると思う
- 今も利用しているが、今後は利用することが多くなるかもしれない
- 今は利用しているが、今後は利用することが少なくなると思う

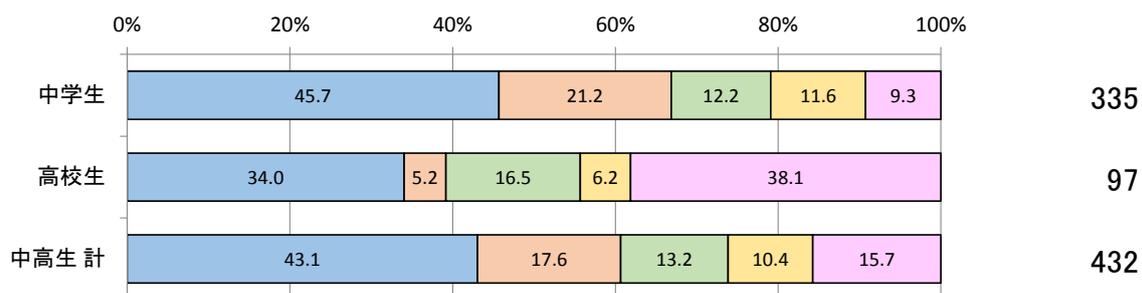
※不明を除く値

図 今後の JR 和歌山線の利用について

② 和歌山電鐵貴志川線

和歌山電鐵貴志川線の利用については、「今後も変わらず、利用しないと思う」とする回答者が、中学生では約 45.7%、高校生では約 34.0%となっている。

中学生では「今は利用していないが、今後は利用することが多くなるかもしれない」とする回答者が約 21.2%となっている。一方、高校生では「今は利用しているが、今後は利用することが少なくなると思う」とする回答者が最も多く、約 38.1%となっている。



- 今後も変わらず、利用しないと思う
- 今は利用していないが、今後は利用することが多くなるかもしれない
- 今も利用しているが、今後も概ね同じ頻度で利用すると思う
- 今も利用しているが、今後は利用することが多くなるかもしれない
- 今は利用しているが、今後は利用することが少なくなると思う

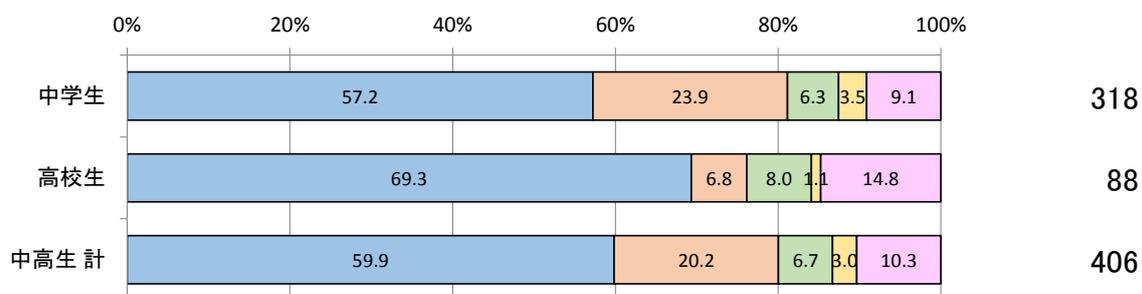
※不明を除く値

図 今後の和歌山電鐵貴志川線の利用について

③ バス路線

バス路線の利用については、「今後も変わらず、利用しないと思う」とする回答者が、中学生では約 57.2%、高校生では約 69.3%となっている。

中学生では「今は利用していないが、今後は利用することが多くなるかもしれない」とする回答者が約 23.9%となっている。



- 今後も変わらず、利用しないと思う
- 今は利用していないが、今後は利用することが多くなるかもしれない
- 今も利用しているが、今後も概ね同じ頻度で利用すると思う
- 今も利用しているが、今後は利用することが多くなるかもしれない
- 今は利用しているが、今後は利用することが少なくなると思う

※不明を除く値

図 今後のバス路線の利用について

5. 地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市の開催

5.1 シンポジウムの概要

平成30年度の地域公共交通網形成計画策定に向けた本格的な検討に先立ち、地元住民に対して、策定する計画の周知・理解とあわせて、持続的な地域公共交通の維持・確保の意義や必要性等の意識を高めてもらうための場として、学識経験者や交通事業者、地域組織の代表者などを招いた「地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市」を開催した。

【開催概要】

日時：平成30年1月21日（日） 13:30～16:00

場所：粉河ふるさとセンター 小ホール

主催：紀の川市企画部企画調整課

後援：近畿運輸局和歌山運輸支局、和歌山線活性化検討委員会、貴志川線運営委員会

参加：150名程度

“鉄道”“バス”使ってますか？

地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市

参加者募集

紀の川市の交通課題解消に向けて！

市の公共交通は、カバー率が人口の97.9%を占め、移動手段の確保が図られています。一方、「運行頻度が低い」「乗りたい時間に無い」と、利便性向上が求められています。人口減少が進むなか、紀の川市では持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、平成30年度に「地域公共交通網形成計画」を策定予定です。

あなたも参加してみませんか？

公共交通の確保・維持には、多様な交通を網のように結び付け、利便性を維持しながら、効率的な運行を実現しなければなりません。「公共交通があって当たり前」の時代は、もはや終わりを迎えています。「乗らないと無くなる」という問題意識を持ち、公共交通の将来のすがたを、一緒に考えてみませんか？

参加費 無料
(事前申込不要)

シンポジウムについて

開催日時 平成30年1月21日(日)
開場 13:00
開演 13:30～16:00

会場 粉河ふるさとセンター (小ホール)

駐車台数に限りがあります。この機会にぜひ、地域巡回バス等の地域公共交通でお越しください。

シンポジウムの主な内容

- ▼基調講演 『使いこなそう！ 電車・バス・タクシー ～公共交通ネットワークの充実に向けて～』 (近畿大学 高橋 愛典 教授)
- ▼粉河高校生による“利用者の声” 『JR和歌山線、必要ですか？(予定)』
- ▼パネルディスカッション (順不同・敬称略) 『乗って活かそう公共交通 ～それぞれの立場でできること～』
 - ・近畿大学経営学部 教授 高橋 愛典 (進行)
 - ・西日本旅客鉄道㈱執行役員和歌山支社長 伊藤 義彦
 - ・和歌山バス那賀㈱ 常務取締役支配人 森川 圭治
 - ・和歌山電鐵㈱ 代表取締役専務 磯野 省吾
 - ・貴志川線の未来を“つくる”会 代表 濱口 晃夫
 - ・紀の川市 副市長 林 信良
 - ・近畿運輸局和歌山運輸支局 支局長 北寺 康人 (アドバイザー)

主催：紀の川市企画部企画調整課 (Tel.0736-77-2511 (代表) / Fax.0736-77-4910)
後援：近畿運輸局和歌山運輸支局、和歌山線活性化検討委員会、貴志川線運営委員会

図 シンポジウムの概要 (案内チラシ)

地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市

日時：平成30年1月21日（日）

13:30～16:00

場所：粉河ふるさとセンター 小ホール

紀の川市粉河580番地

1. 開会

2. 市長挨拶

紀の川市 市長 中村慎司

3. 基調講演

「使いこなそう！電車・バス・タクシー

～公共交通ネットワークの充実に向けて～

講師 近畿大学経営学部 教授 高橋愛典 氏

～休憩～

4. 粉河高校生による“利用者の声”

「どうすれば和歌山線にもっと人が集まる？」

5. パネルディスカッション

「乗って活かそう公共交通 ～それぞれの立場でできること～」

■コーディネーター 近畿大学経営学部 教授 高橋愛典 氏

■パネリスト 紀の川市 副市長 林信良

和歌山バス那賀株式会社 常務取締役支配人 森川圭治 氏

西日本旅客鉄道株式会社 執行役員和歌山支社長 伊藤義彦 氏

和歌山電鐵株式会社 代表取締役専務 磯野省吾 氏

貴志川線の未来を“つくる”会 代表 濱口晃夫 氏

■アドバイザー 近畿運輸局和歌山運輸支局 支局長 北寺康人 氏

6. 閉会

図 シンポジウムの概要（議事次第）

5.2 シンポジウムでの講演・発言内容

シンポジウムにおいて、出席者から講演、発言された内容の概要を下記以降に示す。

(1) 市長挨拶（紀の川市 中村慎司市長）

- 紀の川市では人口減少が続き、公共交通の利用者減少が続いている。これまで、市民ニーズにあわせて、バスネットワークを整備し、不便地域はある程度解消された。しかし、運行頻度を求める不満の声が多く、改善を求める声も多い。したがって、紀の川市の地域公共交通を考える転換期になっていると考えている。

(2) 基調講演（近畿大学 高橋愛典教授）

○ 使いこなそう！ 電車・バス・タクシー ～公共交通ネットワークの充実に向けて～

- 昼間でも 30 分間隔で運行されている和歌山線と貴志川線は貴重な存在である。今後は、電車を降りてから、まちを楽しめる環境づくりが大事になる。
- バスに乗りやすくするためには、通院と買物の二大目的が達成できるネットワークが大事であり、那賀病院に行けばバスに乗れるという環境を作ることが必要である。また、紀の川市の場合は、近畿大学を交通拠点として活かすことも考えられる。
- 公・共・民の連携が大事だが、公でいうと「のりしろ」的な役割が求められ、拠点の環境整備やバス待ちを楽しめるまちづくりなどがあげられるように思う。
- 地域公共交通を使いこなすためには、「交流」の視点が大事である。

(3) 粉河高校生による“利用者の声”

○ どうすれば和歌山線にもっと人が集まる？

- 鉄道は、高校生に切っても切れないものであり、感謝すべきものである。
- 利用者の増加に貢献していきたい。
- 高校生は「過ごしやすい電車である」、「目的地に魅力がある」、「電車に楽しみがある」ことを求めている。

(4) パネルディスカッション

○ 乗って活かそう公共交通 ～それぞれの立場でできること～

高橋氏：市内の状況をお教えいただきたい。

林氏：バス路線の一つ、橋本線が廃止になった。人口減少、高齢化が進む中で、公共交通は「あって当たり前」ではなく、利用が少なければなくなる時代である。すなわち、危機感を持って、取り組む必要がある。持続可能な公共交通を実現するためには、行政のほか、事業者、住民と一緒に考えることが大事であり、このシンポジウムの目的である。現状を見ると、地域公共交通が地域を網羅しているが、不満を抱く市民も多い。コミュニティバスの貴志川線の見直し実績と利用実績をみると、広域をカバーするだけではニーズを満たすことはできず、運行本数や運行時間帯の視点も重要になっていると考えられる。ただし、運行本数を増やすためにはコストの問題も大きい。今後は、情報提供などに力を入れていきたい。すでに、啓発活動や乗換検索サイトへの情報提供を行っている。市の方針としては、運輸支局や他分野との横断的な連携体制を強化しながら、「乗らないとなくなる時代」に対応していきたい。

高橋氏：情報提供の視点が大事だと思う。次は、市内のバスサービスを担う視点で報告をいただきたい。

森川氏：運輸産業からサービス産業への変革を意識している。安全・安心への取り組みを重視している。ネットワークとしては、自社運営バスと地域巡回バス等が連携しながら、市域を網羅している状況となっている。紀伊粉河線は近畿大学もあり、比較的好調な線である。ほか2線は、地元にて時刻表を配布いただくなどの協力をいただいているが、赤字が続く路線となっている。最近では、和歌山方面から大阪方面への通勤利用が増えてきている。また、紀の川コミュニティバスは高校生の通学にも利用されている。自社の取り組みとして、ラッピングやレトロバスなどによる話題づくりや小学生へのモビリティマネジメントなどによる利用促進を進め、サービスの維持を図ることに務めている。また、乗務員の養成や女性運転士の採用などに力を入れている。

高橋氏：課題が大きい中で、前向きな取り組みをされていると思う。

磯野氏：月1回、自治体、地元や関係者の方を集め、イベントごとなどを決めていく運営委員会を行っていることが特徴の一つである。その結果として、結婚式や車内での取り組みを年間70件程度行っている。これらは、地元団体やボランティアによって成り立っている。ただ、すぐに利用者数に結び付くわけでない。ちりもつもれば・・・の精神で取り組んでいる。まずは、「知ってもらおう」ことから始めた。その後、「乗ってもらおう」、「住んでもらおう」につながっていくと考えている。

高橋氏：地元とのかかわりの重要性を地元の視点で話をさせていただきたい。

濱口氏：貴志川線の廃線の話が出たとき、地元でも危機感を持ちつつ、どうする手もない状況であった。まずは、NHK で取り上げられたことをきっかけに組織を立ち上げ、問題を住民に知ってもらう啓発活動、乗ってもらうためのイベントの実施、行政へのお願いの3本柱で進めた。ときには、南海電鉄に出向いて、利用促進のイベントの場を提供してもらうためのお願いもした。徐々に理解する人が増え、会員が増える中で、行政も前向きになってくれ、岡山電気軌道の協力が得られることになった。当初は存続を達成するための組織であったが、協力で名乗りを上げた岡山電気軌道への感謝をこめて、未来を“つくる”会として、存在に至っている。

高橋氏：地元の重要性が伝わったのではないか。

伊藤氏：和歌山線は通学の利用者の割合が高い路線である。ただ、クルマ社会、人口減少の中で利用の減少が顕著になっている。そのなかで地域の活性化が急務であると考え、地元の方とともにワカカツとして、取り組みを進めている。具体的には、車内でのコンサートや駅舎ペインティング、高校生によるプロモーションビデオの作成など、高校生のコラボレーションがある。また、車内でお酒やお寿司を楽しむ場の提供やサイクルトレインの運行なども実施している。さらには、地元の方々に駅舎を活用していただくことも行っている。今後は、和歌山電鐵などの先進事例もヒントにしながら、地元と連携のなかで、駅前広場の整備やトイレの美化など、和歌山線や地域を盛り上げる取り組みを続けていきたい。

高橋氏：国の視点からコメントをいただきたい。

北寺氏：大事なのは、地域と連携しながら、前向きに取り組みをされていることだと思う。網形成計画では、地域のニーズに応えるだけで民業を圧迫するようなサービスを行政が提供するのではなく、民ができるところは民で、無理なところに限って行政がフォローする役割分担を行う姿を示していただきたい。また、公共交通は乗らなければならないということを住民に理解していただくことも大事である。鉄道は一度廃線になると、復活することはまずありえない。そのことを理解し、今後も各主体が連携しながら、引き続き頑張っていきたい。

高橋氏：人口減少の中で、状況が厳しくなっていくことを前提に知恵の出しあいと役割分担が大事である。住民の方も含めて、進めていくことが望まれる。

林氏：大事なのは話し合いであると考えている。財政的なことを考えると、これ以上に負担を増やすことは難しいなかで、網形成計画を作成するにあたって、市民の方々とひざを突き合わせて、議論を進めていきたい。

高橋氏：市の取り組みや網形成計画への意見をお聞きしたい。

森川氏：地域の方のバス利用の割合が高まる計画にしてもらいたい。事業者としても地域住民との意見交換は重要だと思っている。「歳を取ったら、バスに乗る」という声が大きかったが、クルマに乗るよりも体力があることを踏まえると、「歳を取ったら」ではなく、いま乗る意識を持っていただきたい。そのために、鉄道ネットワークとも連携も考えながら、交通インフラを構築できるよう努めたい。行政との協力が不可欠な中で、網形成計画に期待している。

高橋氏：近畿大学への輸送を担う中でご意見をお聞きしたい。

森川氏：4月に、1年間の定期券を販売する際など、近畿大学には既に色々と協力をいただいている。事業者としては、授業の開始、終了時刻と合わせたダイヤ改正など、学生の利用を増やす努力をしてきた。今後も大学と連携をしていきたい。

高橋氏：地域最大のバスターミナルとして、何か活かせるように考えたい。

磯野氏：この地域でクルマが重要なツールであることは理解している。一度に交通手段の転換を求めることは難しいが、少しでも公共交通に乗るという意識を高めていただくようお願いしたい。和歌山電鐵は実質的には赤字である。道路財源を地域公共交通に活かすことも含め、鉄路は公共、運営は民間という考え方を訴えかけていきたい。

高橋氏：地元の視点でお話をお願いしたい。

濱口氏：今は応援団として活動している。具体的には、運営委員会に参加したり、年間80 くらいのイベントを行っている。公共交通は事業者任せればいい、という考え方ではなく、地元や行政も含めた三位一体が大事だと思っている。これは、鉄道だけでなく、バスも同様だと思う。特に住民が関わっていただきたいと思う。まず、できることが何かを考えてもらいたい。乗ること、勉強会に参加することなど、できることは色々ある。たとえば、小学生でも貴志川線のことを考える場を持ってくれたり、高校生がイベントを進めてくれたりしている。さまざまな形はあるが、みなさんが行動に移すことが地域公共交通との関わり方だと思う。

高橋氏：黄色の上着は、年80回のイベントで常に活用されているのか。

濱口氏：おおよそ羽織って取り組んでいる。

高橋氏：ぜひ見かけたら、思い出していただきたい。

伊藤氏：みんな、和歌山線は無くならないと思っているが、JR 北海道の例のように、縮小が進む社会になっている。今の和歌山線の利用者数を見ると、国鉄民営化時に国が存続の基本とした4,000人/日を2割程度上回るに過ぎない。和歌山管内をみると大赤字である実情を理解していただく必要がある。JR としても、廃止が前提となってから議論をするのではなく、今から地元と明るく、楽しく取り組む中でそのような議論をしなくてもすむようにしていきたい。皆さんと直接話ができる機会を大事に取り組んでいきたい。

高橋氏：DMOの取り組みなど、外から呼び込む視点をお教えいただきたい。

林氏：貴志駅や粉河寺など、いろいろな観光資源があると考えている。今後は、観光資源の面的なつながりを作っていきたい。そして、地域公共交通が生きるようにしていきたい。

伊藤氏：広域的な鉄道ネットワークを活かし、交流人口の視点で、和歌山線に来ていただく仕組みを考えたい。サイクルトレインもその一つである。

北寺氏：定住人口が1人減っても、外国人観光客が9人来れば、経済的な視点ではマイナスにならないという試算も出ている。交流人口を増やす視点は重要である。

高橋氏：粉河寺はすばらしいが、そこまでの参道などがさみしいなど、つながりの視点の重要性を感じている。網形成計画の中で公・共・民が力を結集して、まちの活性化を目指していくことが重要だと思う。

伊藤氏：網形成計画のなかで、シームレスを意識して、ICカードの視点などが盛り込まれれば、事業者としても取り組みを後押ししてもらえることになる。

高橋氏：情報は目に見えず、難しいものであるが、取り込めるように考えられればと思う。

北寺氏：1回でも多く、公共交通に乗っていただくことが大事である。また、公共交通のダイヤにあった生活サイクルも考えていただければいいと思う。また、乗らないとなくなるという危機感を持って、市民の方には行動していただきたい。一方、網形成計画では、各地域の意見などを取り入れ、安全に長く乗ってもらえる仕組みを考える必要があり、行政や地域、交通事業者などが協力することが大事である。

高橋氏：今後も皆様の協力をお願いしたい。

5.3 シンポジウムで実施した来場者アンケート結果

(1) 来場者の属性

① 年齢

年齢構成は、50代が最多で約31.3%となっている。ついで、40代、60代の順に多くを占めている。

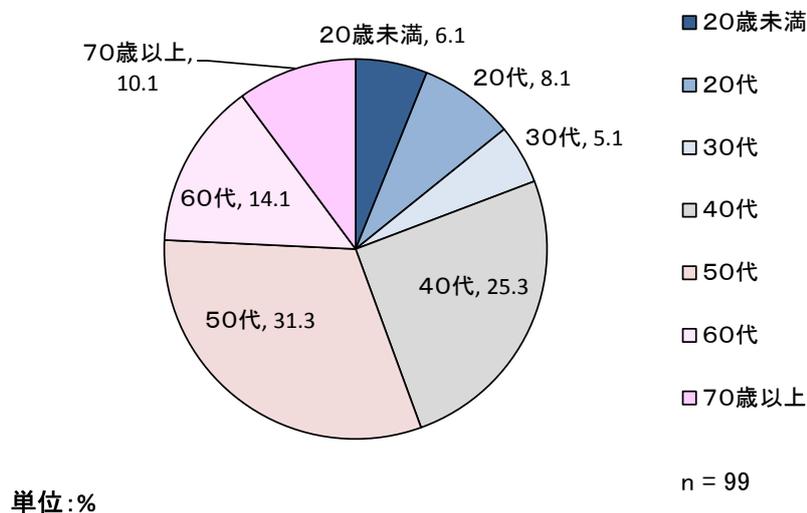


図 年齢構成

② 居住地

居住地は、貴志川地域が約18.2%で最多となっている。ついで、打田地域、粉河地域が多くなっている。なお、その他については、和歌山市が最も多く、ほか周辺市などからの来場がみられる。

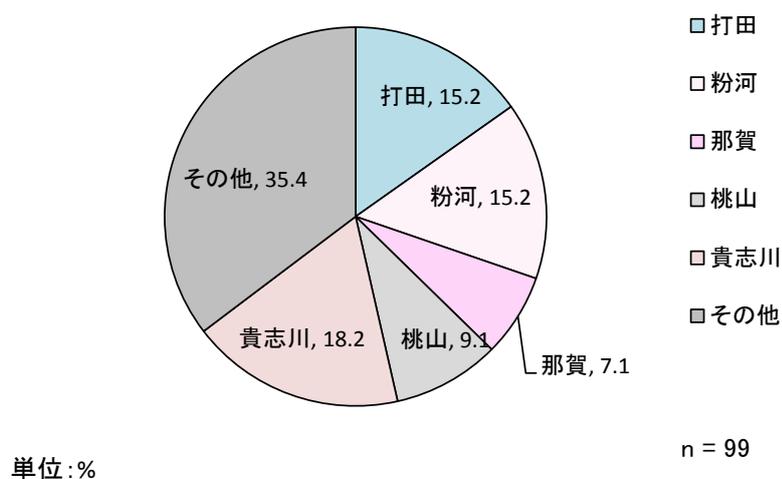


図 居住地構成

③ 職業

職業構成は、会社員・公務員が約 70.7%で最多となっている。

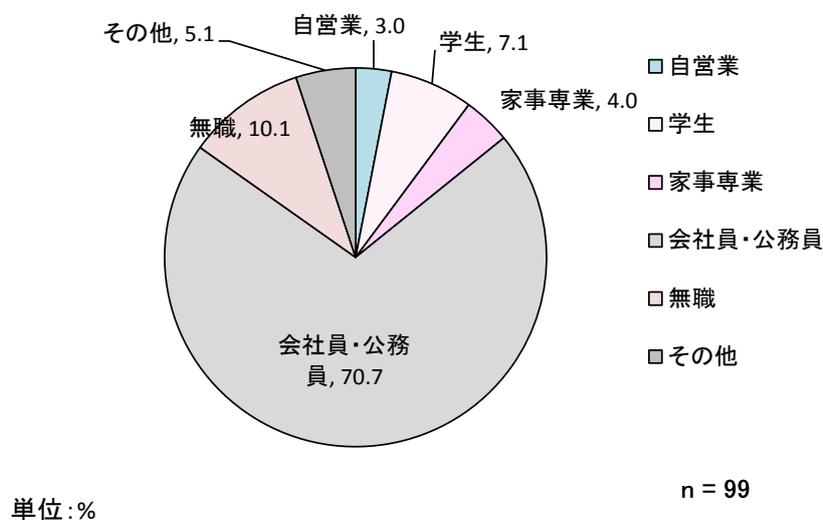


図 職業構成

(2) 来場者の移動手段

① 当日の来場手段

当日の来訪手段は、自家用車が約 68.7%で最多となっている。

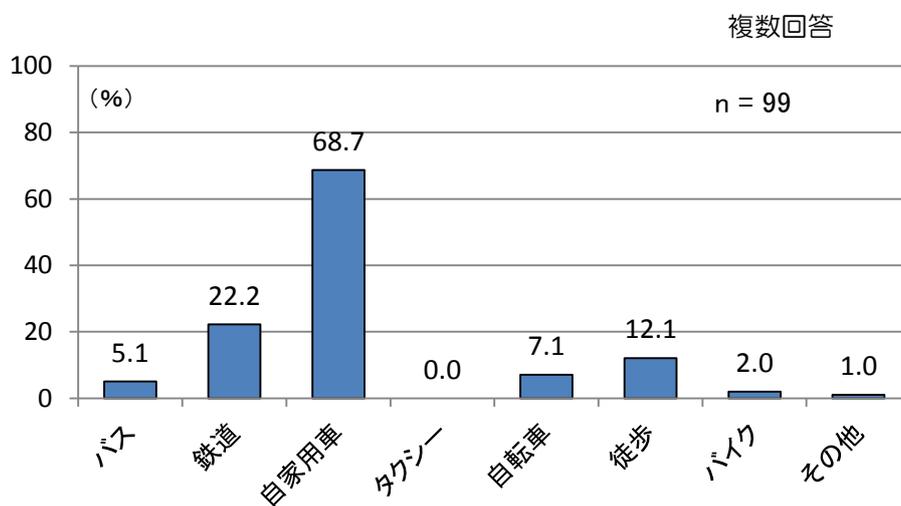


図 当日の来訪手段

② ふだんのバス利用

ふだんの手段について、バスは「ほとんど利用しない」とする回答者が約84.7%となっている。バスを利用しない理由については、「バスは本数が少ない」ことや「近くにバス停がない」、「目的地まで時間がかかる」ことなどから、自家用車に依存しているとの自由記述がみられる。

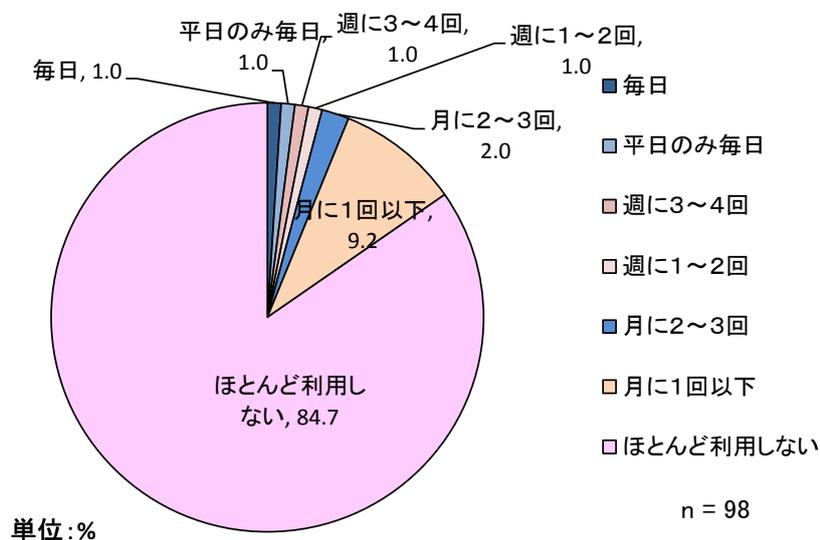


図 ふだんのバス利用

(3) シンポジウムの感想

① シンポジウムの評価

シンポジウムの内容について、「パネルディスカッションが良かった」とした回答者が約74.0%となった。

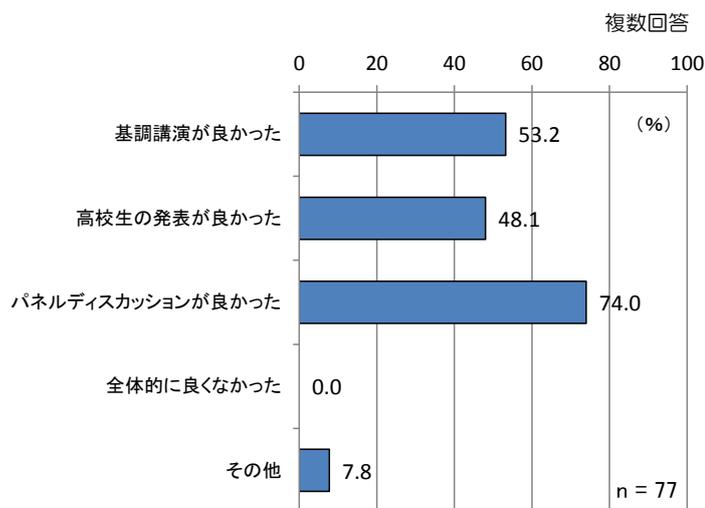


図 シンポジウムの評価

② シンポジウムの参加による意識の変化

シンポジウムに参加して、紀の川市の公共交通に対する考え方が「変わった」と回答した人は50.0%となった。また、「変わった」回答者のうち、約92.9%が「良い印象になった」と回答している。

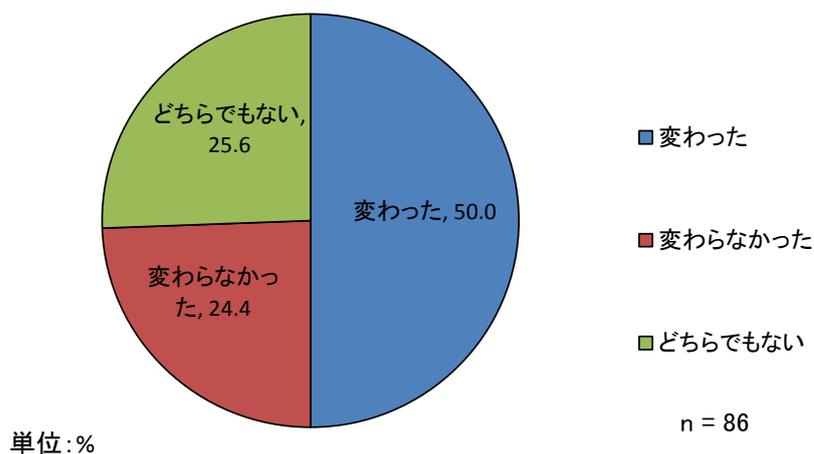


図 紀の川市の公共交通に対する考え方の変化

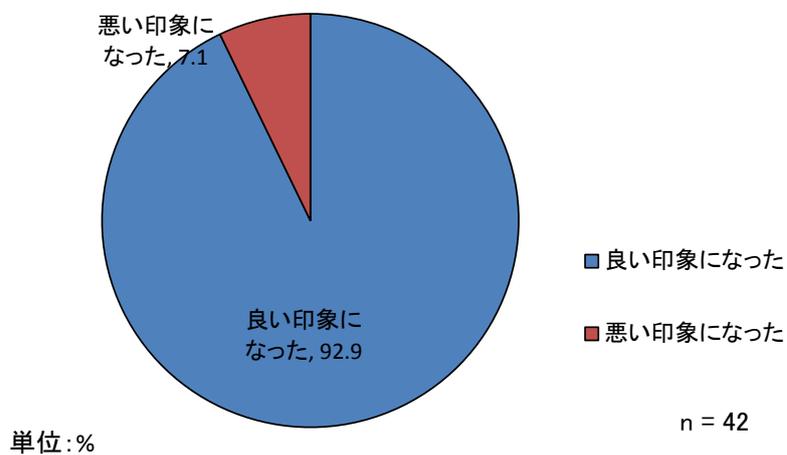


図 紀の川市の公共交通に対する考え方の変化の内容

6. 地域公共交通網形成計画の策定に向けたまとめ

6.1 地域の現況に関するまとめ

(1) 人口の推移

打田地域を除く4地域で人口減少がみられ、紀の川市の総人口は平成12年をピークに減少が続き、平成27年には約6.3万人となっている。

高齢化が進行しており、平成29年度末には、男性の約27.7%、女性の33.2%が65歳以上(老年人口)となっている。また、1世帯あたりの人口は、昭和60年の約3.80人に対し、平成27年には約2.67人まで減少している。

(2) 移動手段の特徴

紀の川市の地域公共交通ネットワークと人口分布の関係をみると、比較的、公共交通ネットワークが近くにある地域※に住む市民が約98%となっている。しかしながら、バスの運行本数をみると、多くのバスルートが1日あたり10本以下となっている。

また、軽自動車を中心に増加が続き、紀の川市内における自動車の保有台数は昭和60年度の約1.7倍になっている。

※ 鉄道駅から1,000mもしくはバス停から300m以内

(3) 公共交通を取り巻く状況

平成27年度におけるJR和歌山線の利用者数は、昭和60年度に比べて約3割減少している。

また、平成28年度において、地域巡回バスの運行にあたり、粉河那賀・桃山路線では約4,657万円、貴志川路線では約1,173万円の運行費用が発生するなか、収支率は粉河・桃山路線で約3.8%、貴志川路線で約6.2%となっている。また、デマンド型乗合タクシー、紀の川コミュニティバス、路線バス（粉河熊取線）においても、市が補助する運行方式となっている。その結果、地域巡回バスも含めて、バスの運行を維持するために年間で約6,123万円を市が負担している状況となっている。

(4) 人の動き

平成7年と比べると、通勤による人の動きは、和歌山市や大阪方面などへの動きが減少傾向にある一方、岩出市とは通勤目的の流入、流出とも増加がみられる。

また、紀の川市内の通学の動きは減少しているが、各地域からの通学目的の流入は増加がみられる。

(5) 地域の取り組み

JR西日本、和歌山電鐵などの事業者ならびに地元が連携し、地域公共交通を維持・確保するための気運の醸成が図られている。

6.2 まちづくりの方向性に関するまとめ

(1) まちづくりに関する上位計画

紀の川市の最上位計画である「第一次 紀の川市総合計画」の基本構想では、総合交通の体系として、**市民の利便性を考えた生活拠点施設の配置やそれらをつなぐ交通ネットワークの整備、公共交通の充実などを旨とする**ことが示している。さらに、後期基本計画では、具体的な取り組み方針の1つに公共交通の整備を挙げ、公共交通網が維持され、市民や観光交流客に対して適正な移動サービスが提供されることを施策目標が達成された際の姿としている。

また、「紀の川市都市計画マスタープラン」では、地域ごとの方針を定め、**打田地域を都市拠点と位置づけ、地域間をつなぐ道路網・公共交通の充実を図る**ことで、市域全体の発展を目指している。

(2) 交通に関する関連計画

「紀の川市地域公共交通総合連携計画」では、**バス等公共交通空白地域の解消と交通弱者の生活交通手段確保**の方策や**公共交通機関の利用促進**を図ると共に、紀の川市の将来像を支える持続可能な公共交通体系の構築に向けた公共交通施策の立案を図っている。

(3) 施設配置に関する関連計画

「紀の川市公共施設マネジメント計画」では、公共施設を取り巻く環境の変化に対応し、**施設保有総量（総延床面積）を縮減すること、総合的・分野横断的な視点に基づく施設再編を実施**することなどを方針として定めている。

(4) 産業に関する関連計画

「紀の川市産業振興促進計画」では、紀の川市として目指すべき産業振興の方向性を掲げることを目的に、**工業団地等への企業誘致の促進、市内雇用の促進、既存商店（街）等の活性化、魅力ある田園観光交流のまちづくり**などを取組方針として示している。

(5) 福祉に関する関連計画

「紀の川市地域福祉計画」では、地域の「みんなでたすけあい、安心して心豊かに健康に心がけて暮らせるまち」を本計画が目指すべき基本理念としている。地域公共交通の視点で見ると、**事業者などとの連携による福祉のまちづくりの推進**として、低床バスやノンステップバスの導入促進、駅のバリアフリー化などを挙げている。また、**多様で高機能な交通手段の確保**として、市内の主要施設や駅、病院などを巡回するコミュニティバスの充実などを挙げている。

(6) 和歌山県の上位計画

和歌山県都市計画マスタープラン（都市計画区域マスタープラン（紀北圏域））では、紀の川市においては、**粉河寺を中心とする歴史文化観光機能の充実**の他、**打田地域への「都市機能の集積化」**とともに、**旧町の中心地を拠点とする「日常生活支援型都市機能の充実」**が挙げられている。

6.3 住民ニーズ・意識調査に関するまとめ

(1) 住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」

住民の外出手段をみると、約8割が自家用車（自分で運転）となっている。また、8割以上が「今後も運転し続ける」と回答しており、**自家用車への依存**が高くなっている。

バスについては、ほぼ100%の住民が「ほとんど利用しない」としている。また、約8割が「最寄りのバス停を知らない」と回答しており、ルートやダイヤも含めて、**バスの認知度の低さ**がうかがえる。

(2) バス利用者を対象とした「利用実態調査」

バスの利用目的をみると、買い物が約4割、通院が約3割となっている。

回答者をみると、8割が女性で、9割以上が65歳以上の高齢者となっている。また、6割以上が「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」、約8割が「バスがなくなると、代わりの手段がなく、外出できなくなる」と回答しており、**バスが利用者にとって重要な手段**になっている。

(3) 鉄道駅の利用者を対象とした「移動に関するアンケート調査」

自転車で鉄道駅を利用する回答者の約6割が通勤目的であり、午前7～8時台に入庫し、18時以降に出庫する利用者が多い。また、雨の日でも、バスへの転換はみられない。自転車を利用する理由として、自転車の速達性、バスの不便さ（近くにない、運行本数が少ない）が上位に挙がっている。

自家用車による送迎で鉄道駅を利用する回答者の約5割が通勤目的である。運転者は、配偶者や親が多くなっている。自家用車による送迎を利用する理由として、自転車と同様、自動車の速達性、バスの不便さ（近くにない、運行本数が少ない）が上位に挙がっている。

(4) 中学生・高校生を対象とした「利用意向調査」

中学生の約9割、高校生の約8割が「自動車を保有したい」と回答している。

バスについては、**中学生・高校生とも約6割が紀の川市内のバスを利用したことがない**と回答している。また、中学生の3割以上、高校生の4割以上が「バスについて知っていることはない」と回答しており、**バスの認知度の低さ**がうかがえる。

6.4 関係者への「現状ならびに意向調査」に関するまとめ

(1) 民生委員

地域では多様な困りごとが発生していることがうかがえる。対応として、地域活動等による改善がみられる地域も存在している。地域公共交通網形成計画に期待することとして、**高齢者に配慮した移動しやすさ、サービスの提供を期待している意見**がみられる。

(2) 交通事業者

事業者の問題意識として、利用者の減少とともに、乗務員不足が深刻化していることが指摘されている。また、現行サービスが抱える問題の解決策として、曜日による運行地区の振り分け等、根本的な取り組みが示唆されている。

(3) 行政関係課・支所

地域の声として、コミュニティバスのサービス改善などが挙げられている。特に、**高齢者に配慮した移動しやすさ、サービスの提供を期待している意見**がみられる。

(4) 周辺市町

和歌山市や橋本市からは、JR 和歌山線、和歌山電鐵貴志川線、和歌山バス那賀への支援も含めた広域的な連携を視野に入れた取り組みが期待されている。

6.5 区長へのヒアリングに関するまとめ

地域では現在は困りごとが少ないが、直面している高齢化により、**今後運転ができなくなった場合の移動手段を危惧する声**が多くなっている。

また、個々の困りごとへの対応として、具体に取り組んでいる地域は少なく、家族による送迎等が個々に行われている状況がみられる。