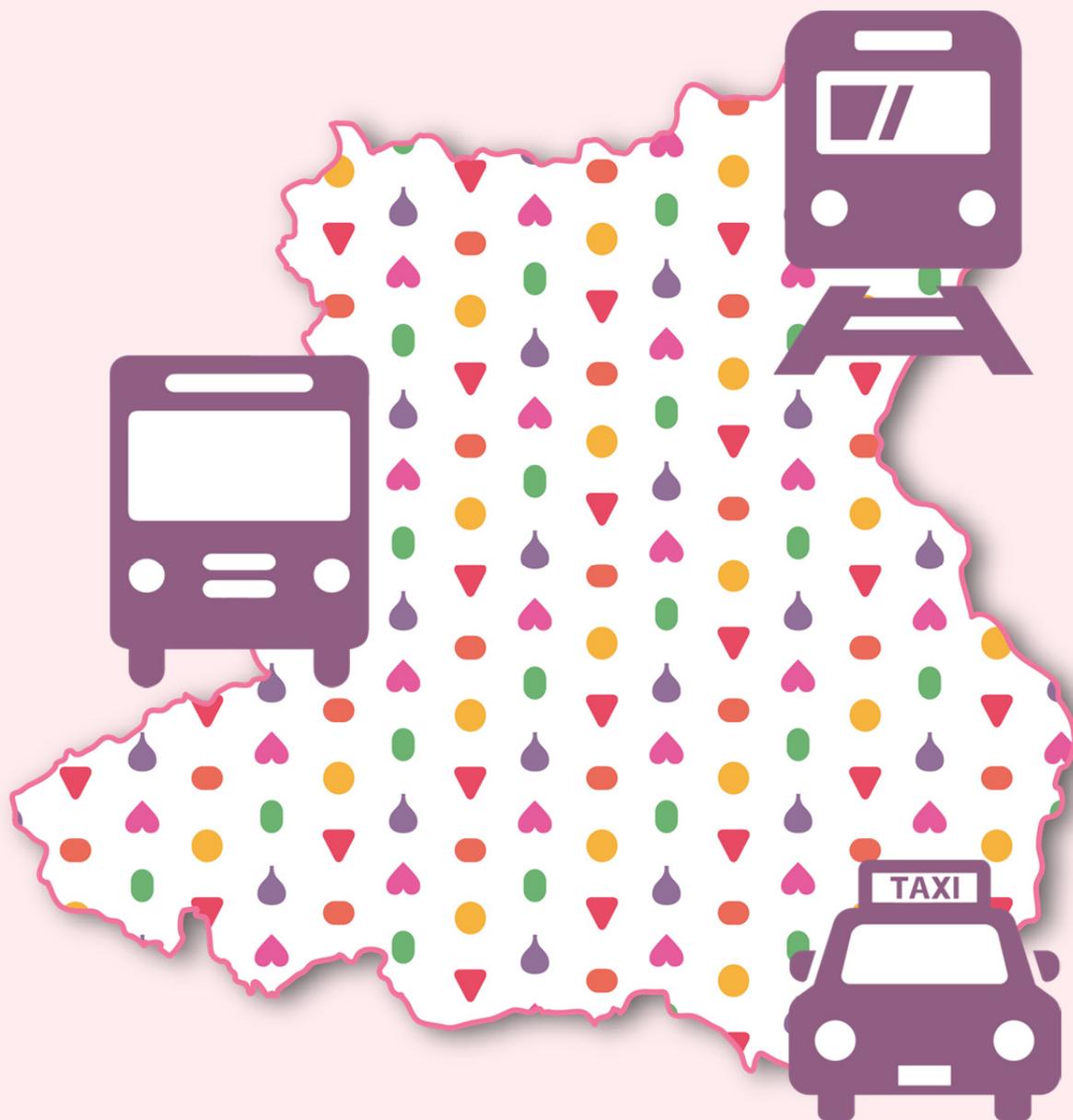


紀の川市

地域公共交通網形成計画



住いも 甘いも
紀の川市

持続可能な公共交通ネットワーク の構築を目指して

平成 17 年に 5 つの町が合併して誕生した紀の川市は、県内 30 市町村中 6 番目の面積 (228. 21 km²) を誇り、北は和泉山脈、南は紀伊山地がそびえ、その間を一級河川・紀の川が流れる自然の恵みにあふれた豊かなまちです。



人口減少や高齢化が進行を続ける中、活力を維持する持続可能なまちの実現に向けて、社会的潮流に合ったまちづくりの必要性が高まっています。『第 2 次紀の川市長期総合計画』では、目指すまちの将来像を「人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち」と定め、まちづくりの目標の一つとして「快適で環境と調和するまち～ともに自然と生きよう～」を掲げ、公共交通ネットワークの充実を位置付けています。この目標の達成に向け策定した『紀の川市地域公共交通網形成計画』は、本市の交通政策におけるマスタープランとなるものです。

合併後、今日に至るまでの本市の交通政策は、旧町ごとに異なっていた地域公共交通サービスを構築・連携することから始まりました。

「誰もが安全に安心して移動できる」を目標に、交通空白地の解消などに取り組んだ結果、地域公共交通の人口カバー率は 97% を超え、市内広域でアクセスが可能となりました。これは、交通行政に対する市民のみなさまや交通事業者など、多くの方々のご理解とご尽力が実を結んだものであると考えています。

そして今、本市の交通政策は、新たなステップへと進もうとしています。

これまでの公共交通ネットワークを見直し、選択と集中の視点を含めながら、適材適所の交通サービスの提供を目指します。市民・交通事業者・行政など、関係者の連携・協力無しには、本市が目指すまちの将来像実現は成しえませんが、本計画の推進に鋭意取り組んで参りますので、みなさまのご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、本計画の策定に際し、活発なご意見・ご提案をいただきました地域公共交通活性化再生協議会委員のみなさまをはじめ、アンケートや意見交換会などの機会を通じてご意見をいただきました市民のみなさま、ならびに関係各位に心からお礼を申し上げます。

平成 31 年 3 月

紀の川市長 中村 慎司

目 次

1章	はじめに	1
1.1	計画の策定背景	1
1.2	計画の策定目的	2
1.3	計画の概要	2
1.4	計画の位置付け	2
2章	地域公共交通網形成計画で向き合うべき課題	3
2.1	高齢化、交通弱者の増加に対応した地域公共交通づくり	4
2.2	より使いやすい地域公共交通づくり	7
2.3	持続可能な地域公共交通づくり	10
2.4	地域公共交通軸としての鉄道サービスの維持	13
2.5	バスに対する意識の向上	16
	【参考】地域公共交通の多面的な効果	18
3章	地域公共交通網形成計画で目指すべき姿	19
3.1	目指すべき将来像	19
3.2	計画の基本方針	20
3.3	計画の目標	21
3.4	地域公共交通ネットワークの将来像	25
4章	目指すべき姿を実現するための施策	27
4.1	施策メニューの整理方針	27
4.2	基本方針Ⅰ「利用実態に応じた適材適所のサービスの提供」に 対応する施策メニュー	29
4.2.1	Ⅰ-A 多様な交通サービスの導入	29
4.2.2	Ⅰ-B 拠点間運行の多頻度化	30
4.2.3	Ⅰ-C 交通拠点の整備	31
4.3	基本方針Ⅱ「市民・事業者・行政がともに担い手の意識を持った 地域公共交通ネットワークの維持」に対応する施策メニュー	32
4.3.1	Ⅱ-A 駅やバス停環境の維持	32
4.3.2	Ⅱ-B 市民主体の活動の支援	33
4.3.3	Ⅱ-C 理解醸成の促進	34
4.3.4	Ⅱ-D 乗務員の確保・育成	35
4.4	基本方針Ⅲ「選ばれる地域公共交通となるための環境整備」に 対応する施策メニュー	37
4.4.1	Ⅲ-A モビリティ・マネジメントを通じた利用促進	37
4.4.2	Ⅲ-B 公共交通マップの作成	38
5章	計画の評価・検証・見直し	39

1. 計画の策定背景

人々が自立した生活を営む上では“移動”は欠かせないものです。しかしながら、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、さらに公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況がみられ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性が指摘されるようになってきました。

地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境などのさまざまな分野で大きな効果をもたらします。しかし、地域が抱えるさまざまな交通課題について、これまでは民間事業者を中心に対策が講じられてきたケースも少なくありません。この枠組みを見直し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要があります。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）の改正が平成26年11月20日に施行され、地域公共交通網形成計画の策定ができるようになりました。この計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定めるものです。

紀の川市では、民間事業者による地域公共交通サービスに加え、岩出市とともに紀の川コミュニティバス、紀の川市独自の地域巡回バスといった行政主体による地域公共交通サービスの提供にも努めてきました。しかし、人口の減少や高齢化が進行する中で、これまでのサービスが容易に維持される状況とはいえなくなっています。くわえて、高齢化が進む中で、地域公共交通の役割も少なからず変化していく段階となっていると考えられます。

また、平成30年3月には『第2次紀の川市長期総合計画』を策定し、今後のまちづくりの方向性が新たに示される中で、人の移動を支える公共交通のあり方を考える契機を迎えています。このような背景の元、市民・交通事業者・行政がともに支える公共交通ネットワークの実現を目指す『紀の川市地域公共交通網形成計画』の策定を行うこととしました。

2. 計画の策定目的

人口減少や高齢化社会が進行する中、市民が利用しやすい地域公共交通網の姿を明らかにすることを目指します。その上で、市民・交通事業者・行政など、関係者の連携・協力に基づいた持続可能な地域公共交通の運行に資する計画を策定することを目的とします。

3. 計画の概要

紀の川市域全体を対象として、地域特性に応じた多様な交通手段の連携により、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。なお、当面の目標年次を、2023年とします。

4. 計画の位置付け

『紀の川市地域公共交通網形成計画』は、本市にとって望ましい地域公共交通の姿を明らかにするマスタープランと位置付け、『第2次紀の川市長期総合計画』をはじめとする上位計画や関連計画との整合を図ります。

なお、本編では、地域公共交通網形成計画で向き合うべき課題から目指すべき姿、さらには、目指すべき姿を実現するための施策とその評価・検証・見直しに係る内容を記載しています。また、この地域公共交通網形成計画の基礎となる紀の川市の現状やまちづくりの方向性（上位計画や関連計画）について、資料編として整理をしています。

2章

地域公共交通網形成計画で向き合うべき課題

地域の現状、市民の意識・ニーズやまちづくりの方向性（資料編参照）を踏まえると、紀の川市が地域公共交通網形成計画で向き合うべき課題として、下表の左に示す5つを挙げるすることができます。

次頁以降に、下表の右に示す課題に直面する背景をグラフとともに詳述します。

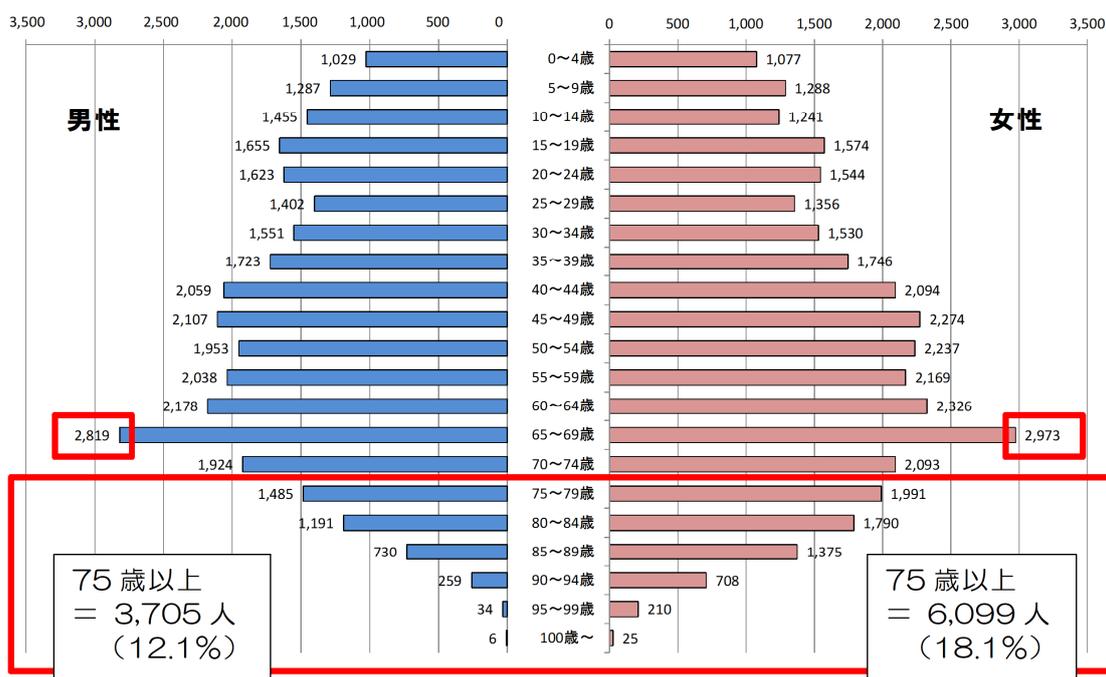
表. 向き合うべき課題とその背景（概要）

課題	課題に直面する背景
① 高齢化、交通弱者の増加に対応した地域公共交通づくり	高齢化の進行 に伴い、支援を必要とする市民が増えることが予想されます。既に、バス利用者の多くが65才以上であり、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」、「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」など、地域公共交通が利用者にとって重要な手段になっています。
② より使いやすい地域公共交通づくり	紀の川市の地域公共交通は、鉄道やバスにより、ほとんどの居住地を結ぶネットワークが面的に網羅されています。しかしながら、 市民の約8割が自家用車で外出 しているなど、バスネットワークが十分に生かされていない状況といえます。
③ 持続可能な地域公共交通づくり	紀の川市では、既存のバスサービスを維持するために 年間で6,000万円以上を市が負担 している状況です。また、事業者の視点に立てば、利用者の減少による 経営環境の悪化、乗務員不足が深刻 になるなど、地域公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなることが考えられます。
④ 地域公共交通軸としての鉄道サービスの維持	JR和歌山線、和歌山電鐵貴志川線の両鉄道軸は、和歌山市や岩出市などの近隣市町と紀の川市を結ぶ 重要な幹線軸 であり、また、鉄道駅は、市内のバスネットワークを考える上での重要な拠点として位置付けられます。鉄道サービスの維持に向け、必要な支援の検討・見直しを行うことが考えられます。
⑤ バスに対する意識の向上	紀の川市で運行されるバスについて、中学生・高校生の約6割が「利用したことがない」、市民の約8割が「最寄りのバス停を知らない」と回答しています。ルートやダイヤも含めて、 バスに対する馴染み、認知度の低さ がうかがえ、バスをはじめとする既存の地域公共交通サービスが十分に生かされていない可能性があります。

1. 高齢化、交通弱者の増加に対応した地域公共交通づくり

課題の背景(1) 高齢化の進行

- 人口分布を5歳ごとに見ると、男女とも65～69歳で最も人口が多くなっています。
- 全人口の約15.3%が75歳以上の後期高齢者となっています。
- 民生委員、区長からの意見でも「高齢者に配慮したサービスの提供への期待」、「今後運転できなくなった場合の移動手段への危惧」などが挙げられています。
- 紀の川市の先行計画である『紀の川市地域公共交通総合連携計画』では、**交通弱者の生活交通手段を確保**することが目的の一つとされてきました。

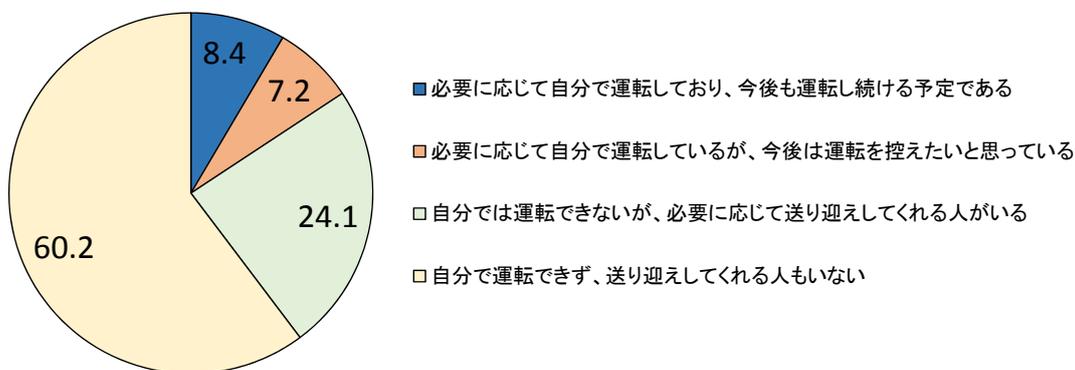


出典：住民基本台帳（平成29年3月末現在）

図. 年齢階層別の人口分布

課題の背景(2) バスが担う役割

- バス利用者の約 60.2%が「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」と回答しています。
- バスが廃止された場合、バス利用者の約 79.3%が「代わりの手段がなく、外出できなくなる」と回答しています。



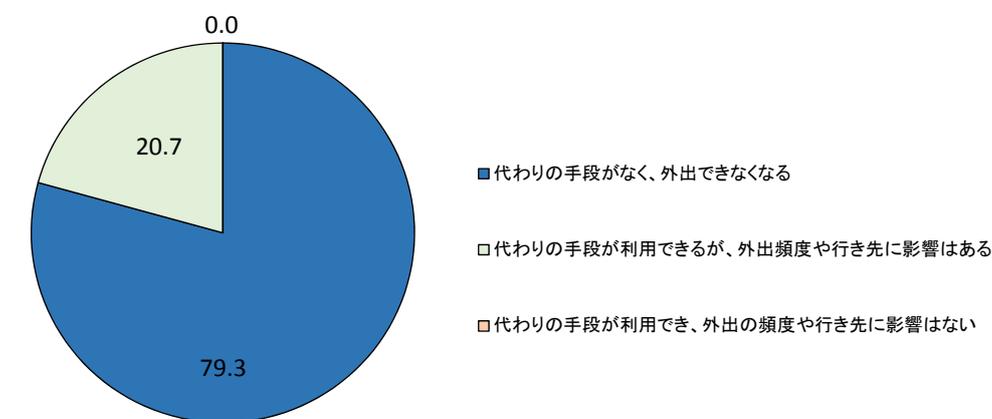
単位:%

n = 83

※ 不明を除く値

出典：バス利用者を対象とした「利用実態調査」

図. バス利用者における自家用車の利用状況



単位:%

n = 82

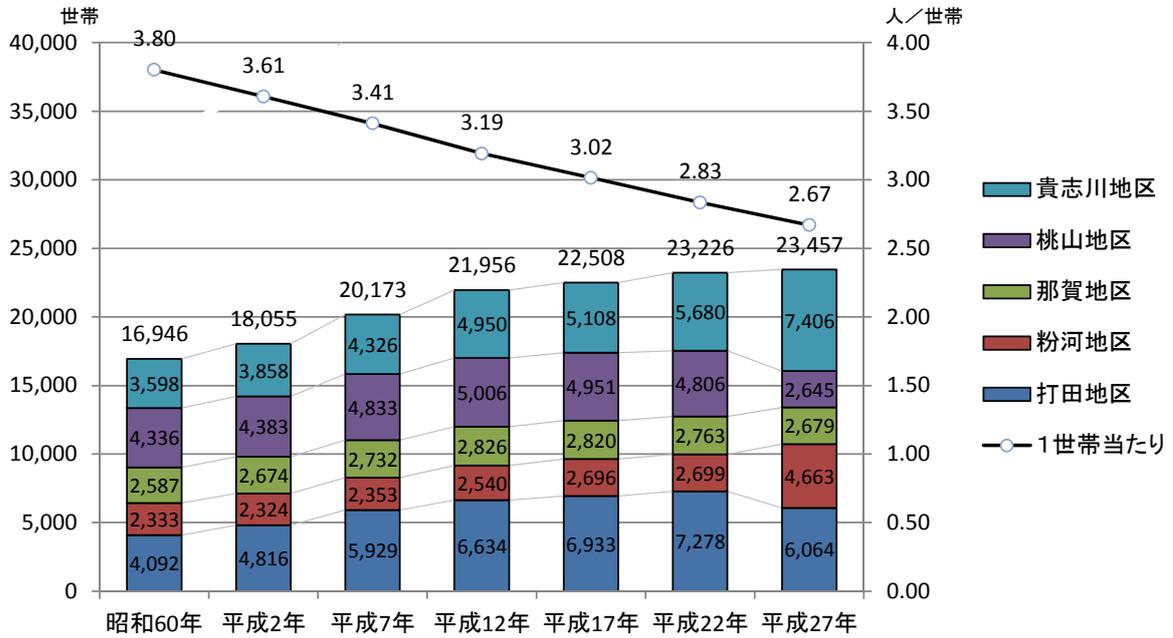
※ 不明を除く値

出典：バス利用者を対象とした「利用実態調査」

図. 回答者にとってのバスが廃止された場合の影響

課題の背景(3) 支え合う家族人員の変化

- 平成 27 年には、1 世帯当たりの人口が約 2.67 人まで減少しています。今後、単身住まいの高齢者がますます増加し、これまで家族が支えてきたきめ細やかな移動についても、地域や行政の役割を求められる可能性が高まっています。



出典：国勢調査

図. 世帯数の推移

2. より使いやすい地域公共交通づくり

課題の背景(1) ネットワークの充足

- 紀の川市の地域公共交通ネットワークを見ると、そのサービスが面的に網羅されています。その結果、**市民のほとんど（約 97.9%）が公共交通ネットワークを比較的近くから利用できる環境***となっています。

※ 鉄道駅から 1,000m もしくはバス停から 300m 以内

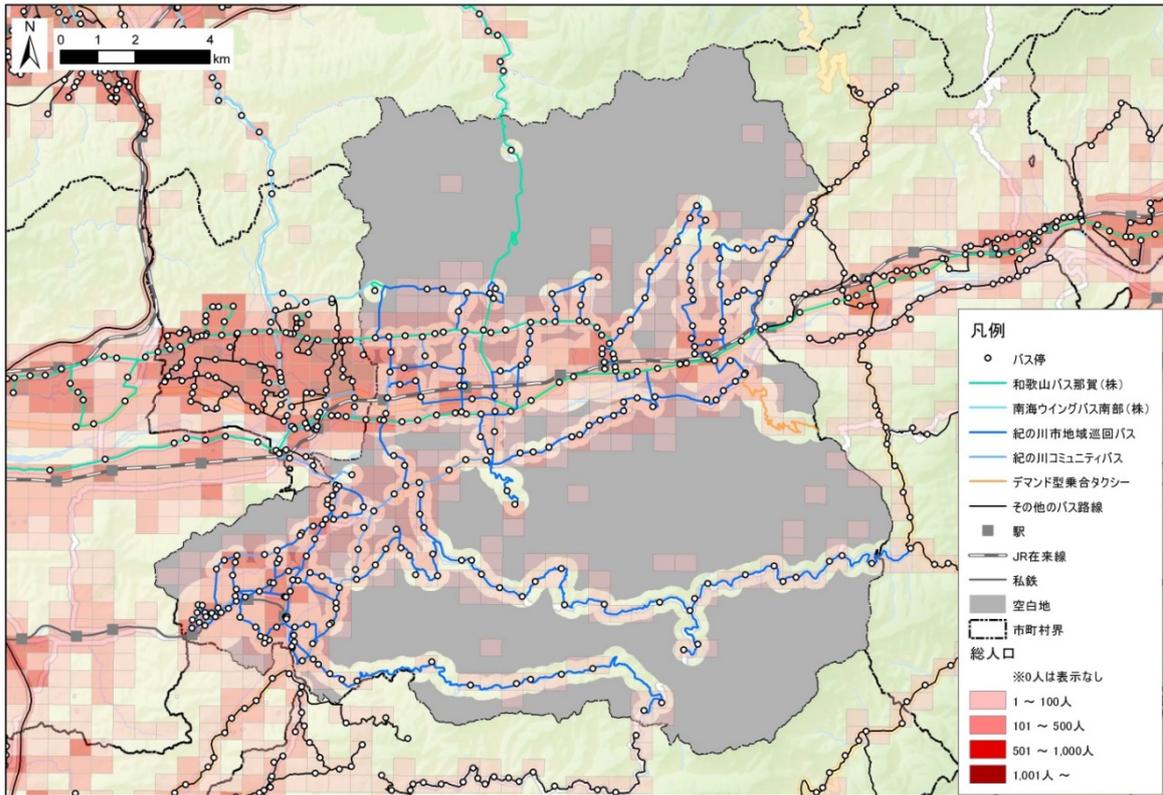


図. 地域公共交通ネットワークと人口分布の関係

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 97.9%	7,388 人 98.7%	35,345 人 98.3%	17,980 人 97.0%

資料：平成 27 年国勢調査（500m メッシュの人口分布）を元に作成

課題の背景(2) 使いやすさの不足

- 市内広範囲を地域公共交通が網羅している一方、それぞれの運行本数を見ると、**1日当たり10本以下**のルートが多くなっています。
- 市民がバスを利用しない理由として「他の交通手段のほうが楽である」ことや「運行本数が少ない」ことが上位となっており、**使いやすさが相対的に低い**可能性がうかがえます。

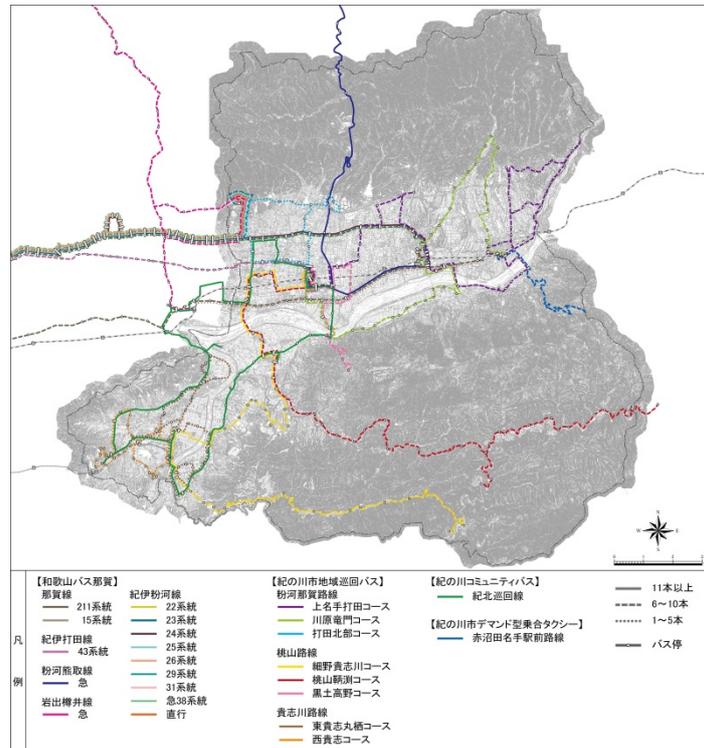
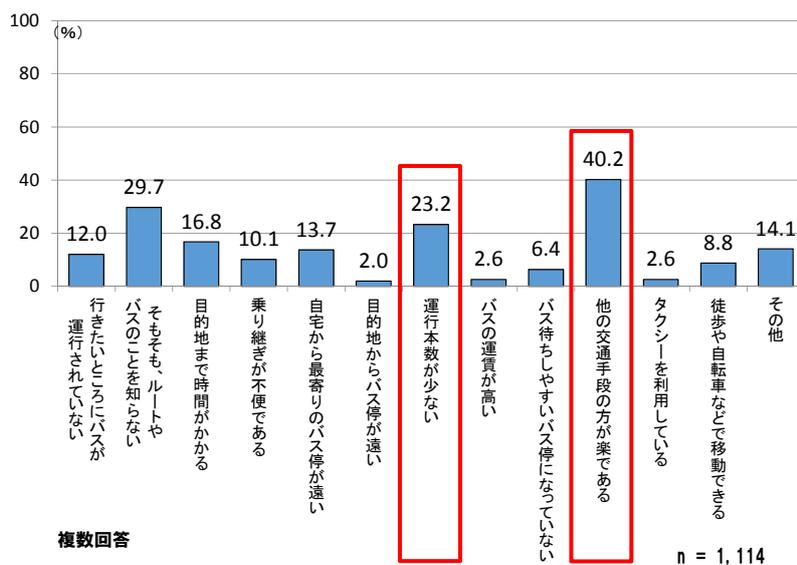


図. バスの運行状況（平成30年1月現在）



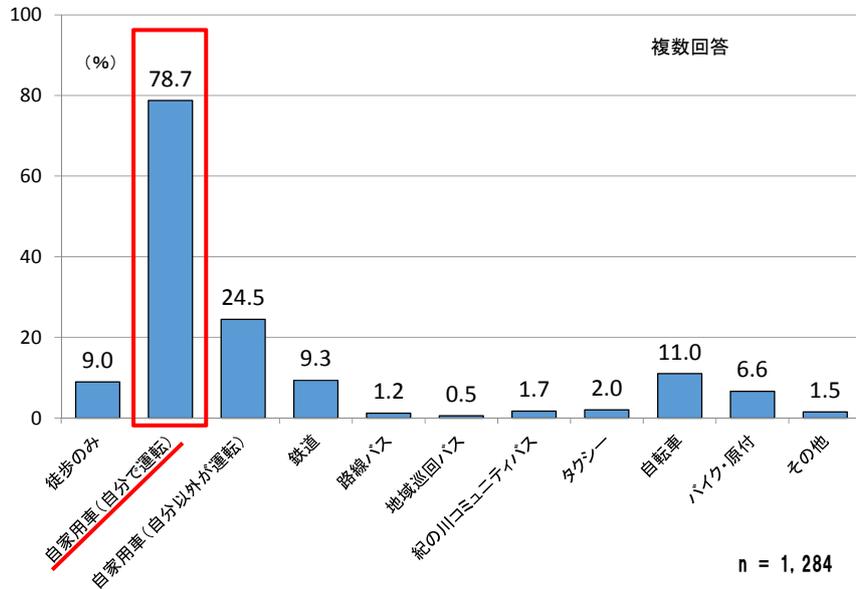
※ 不明を除く値

出典：住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」

図. バスが利用しづらい・しない理由

課題の背景(3) 自動車を中心としたライフスタイル

- 外出する時の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が約 **78.7%**、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ます。
- 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 1%程度となり、自動車を中心としたライフスタイルが顕著になっています。



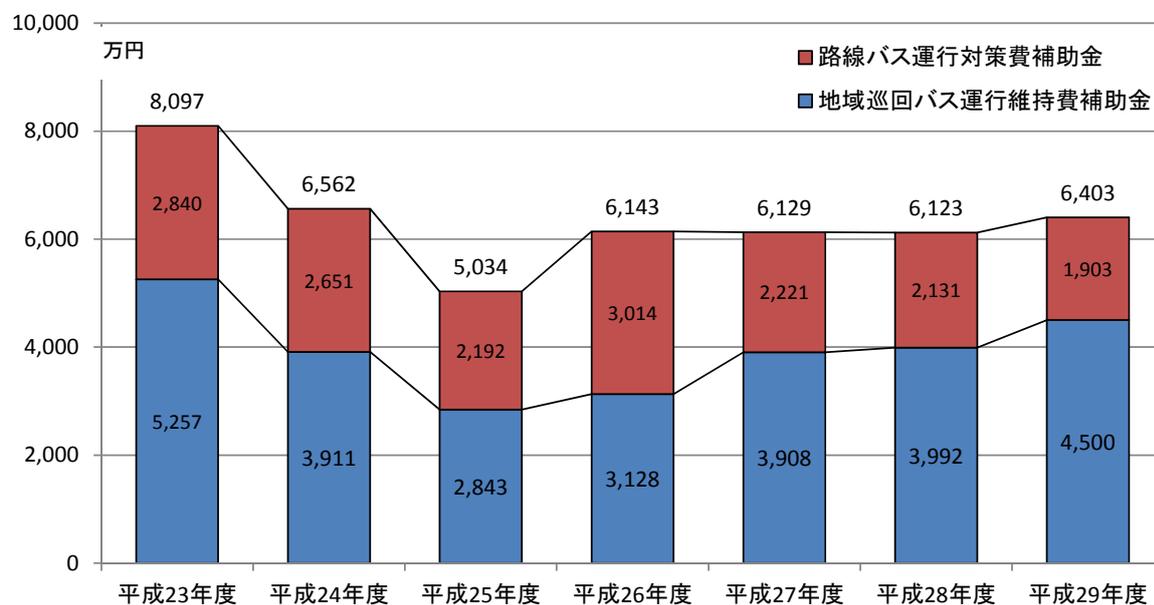
出典：住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」

図. 回答者の外出手段

3. 持続可能な地域公共交通づくり

課題の背景(1) 財政負担の発生

- 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 6,000 万円以上**を負担しています。



※ 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

課題の背景(2) 利用者の少ない路線・バス停の存在

- 市が運行経費を負担している地域巡回バスでは、全 229 か所中、**年間乗降客数 400 人以下のバス停が 188 か所存在**しています。
- その結果、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は、粉河那賀・桃山路線で約 3.6%、貴志川路線で約 5.7%となっています。

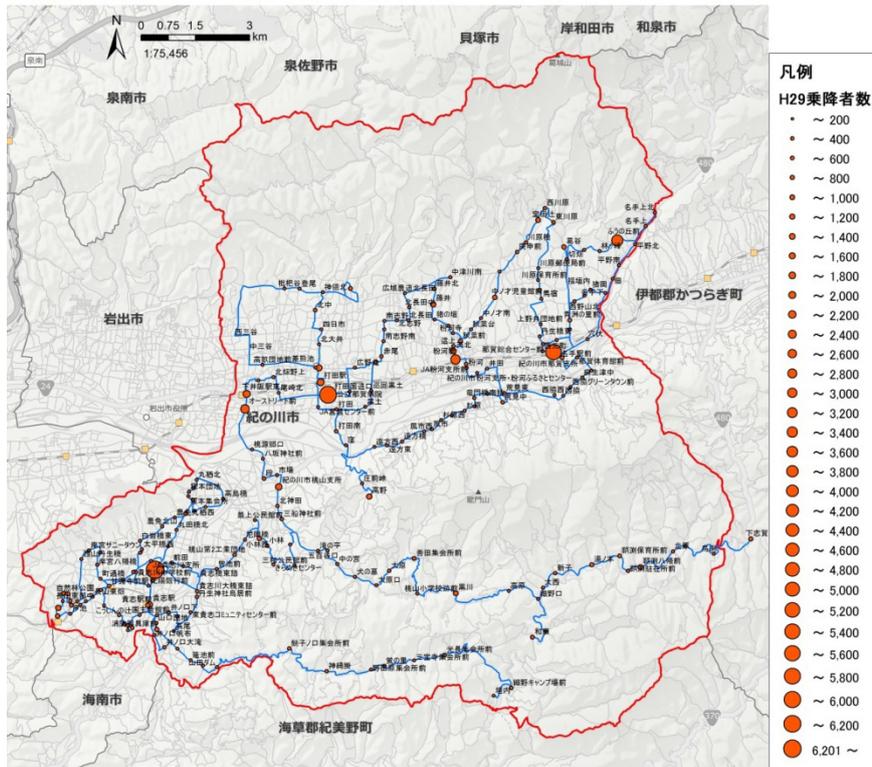


図. 地域巡回バスの年間利用者数（バス停ごと）

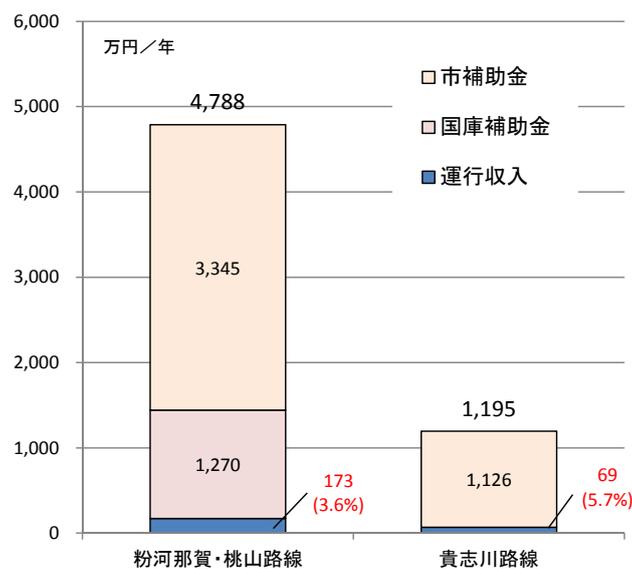


図. 路線ごとの収支状況

課題の背景(3) 担い手の不足（乗務員不足）

- 地域就労人口の減少、働き方の多様化、免許取得のハードルの高さなどから、**慢性的な乗務員不足**が深刻になっています。

バスの運転手が足りない！ ダイヤ縮小で住民の足に影響

京都府内を運行する路線バスの運転手が不足し、ダイヤ縮小など市民生活に影響が出ている。府内で事業展開するバス会社7社の運転手数は、過去5年間のピーク時から4～85人減少。大型2種免許を取得する人が少なくなり、厳しい労働環境が敬遠されているのが大きな要因で、関係者からは「企業任せの対策だけでは、改善につながらない」との声が上がる。

京都市左京区岩倉村松岡と国際会館駅間の約5キロを行き来する京都バス（右京区）29系統。この路線は3月のダイヤ改正で、運行本数が従来の1日往復22本から片道（駅行き）4本に変更された。買い物や通院時に利用していた村上昭子さん（89）＝左京区＝は「出掛けるのがおっくうになった」と戸惑いを隠せない。

京都バスの運転手数（今年4月時点）は222人で、過去5年で最多の2016年から6人減った。従来のダイヤを維持できなくなり、山間部を除くほぼ全路線で減便に踏み切った。児玉健営業課長は「過労運転など法令違反につながりかねない。必要があるのは分かっているが、やむを得なかった」と話す。運転手不足は他社も同様で、京都市伏見区などで路線バスを運行する近鉄バス（東大阪市）は14年以降、毎年約20人減っているという。

運転手不足の背景には、厳しい労働環境がある。厚生労働省が昨年実施した調査によると、バス運転手の年間労働時間は全職業平均より384時間長く、年収は約34万円安い。また、大型2種免許を取得するには高額な教習費用が必要で、3年以上の運転経験も求められる。取得要件が足かせとなり、1987年に約109万人いた免許保有者が昨年末には約91万9千人まで落ち込んだ。

こうした状況下、バス会社側は会社説明会や採用試験の回数を増やすなど対応に追われる。京阪京都交通（亀岡市）は約10年前、免許取得費用を自社で負担する養成制度をいち早く導入した。ただ、ここ数年、他社や京都市交通局も同様の仕組みを取り入れ、人材の獲得競争が激化。明星観光バス（山科区）の谷口守弘社長は「民間ではできないことに限界がある。国の支援が必要」と訴える。

警察庁は今年4月から、有識者会議で大型2種免許の取得要件緩和を検討。運転経験を現行の3年から1、2年に引き下げる案が提示されている。公共交通問題に詳しい京都大大学院の大庭哲治助教（都市社会工学）は「運転手不足を解消するには、賃金など待遇を改善し、職業としての魅力を高めるのが第一。ただ、将来的には自動運転も視野に入れた対応策を考えるべきだ」としている。



3月のダイヤ見直しで運行本数が大幅に減った京都バスの29系統（京都市左京区岩倉長谷町）

【2018年10月10日 11時30分】

出典：京都新聞HP

佐世保市営バス60便減便 4月から、運転手不足などで

2018年03月06日 06時00分

佐世保市交通局と子会社のさせばバスは4月から、両社が運行する市営バスを1日当たり約60便減らす。運転手不足に伴う措置。市交通局は西肥自動車と路線バス再編を協議しており、再編後の路線や便数にも影響を及ぼすようだ。

市交通局によると、現在、平日に870便を運行。4月からは主に西肥バスと競合する区間で、発着や経由の便を対象に減らし、811便にする。土曜は627便（現行687便）、日曜・祝日は554便（同613便）となる。

現行の便数を維持するには171人の運転手が必要なのに対し、現状は144人。時間外労働で穴埋めしてきたが、運転手の高齢化も進んでおり、市交通局は「運行の安全を維持するための苦渋の決断」として減便に踏み切った。

バス再編問題では、市は2019年3月末までに市交通局を廃止し、西肥自動車に運行体制を一本化。させばバスは西肥自動車からの受託運行で存続する方針を示している。この動きに伴い、市営バスの運転手の離職が進む一方、新規採用が困難になるという影を落としている。また、便数について、再編計画では15年4月の状況を基に市営バスと西肥バスの競合区間で3割、競合しない区間で1割の削減としていたが、運転手不足で削減割合が大きくなる可能性があるという。

= 2018/03/06付 西日本新聞朝刊 =

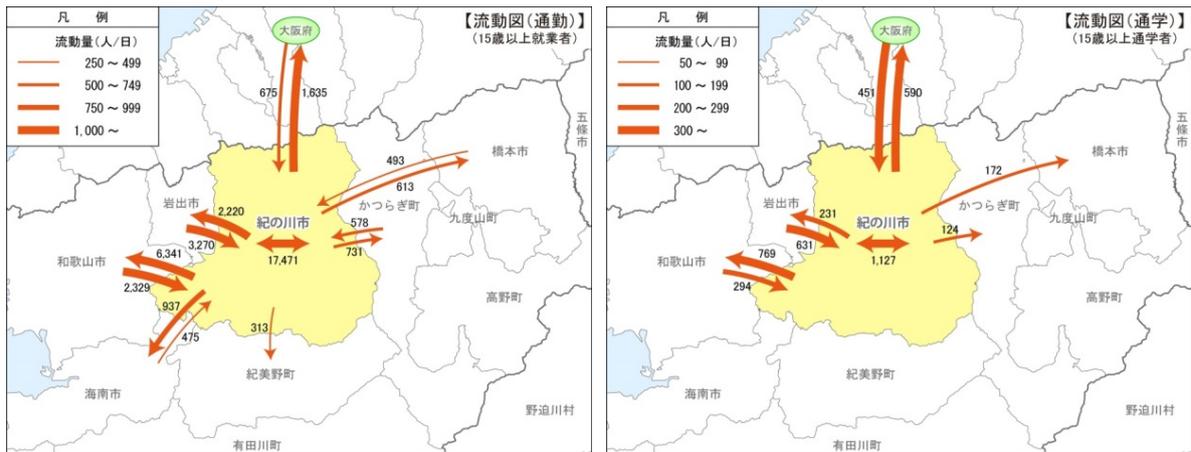
出典：西日本新聞HP

図. 乗務員不足に関する動きの例

4. 地域公共交通軸としての鉄道サービスの維持

課題の背景(1) 広域的な移動のための手段

- 通勤を目的として、市外に流動（流出）する市民が多く存在しています。（和歌山市に 6,341 人、岩出市に 2,220 人など。）
- 一方、市外から紀の川市への通勤目的での流動（流入）もみられます。（岩出市から 3,270 人、和歌山市から 2,329 人など。）
- 通学目的の流動も、通勤目的と同様に双方向（流出・流入）の動きがみられ、通勤・通学を含む広域的な移動を支える **公共交通軸** が求められます。

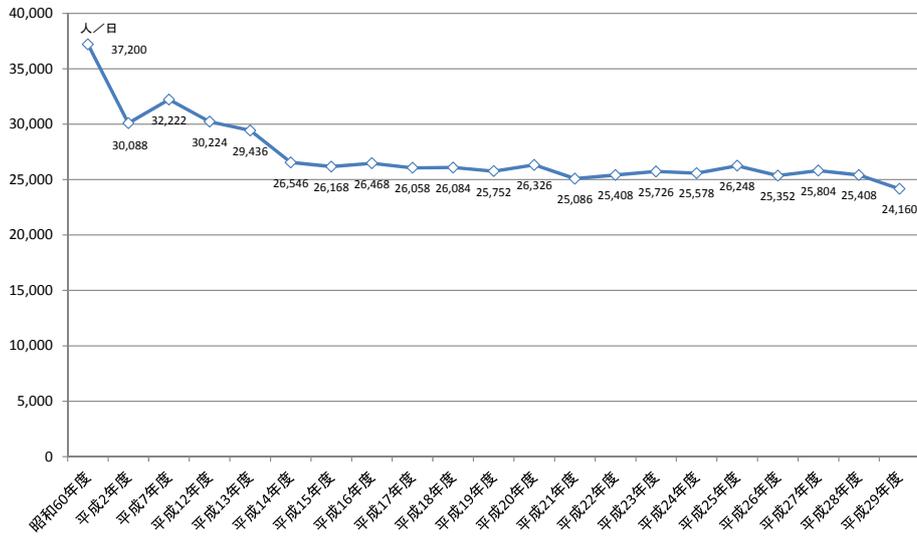


出典：国勢調査（平成 27 年）

図. 広域的な人の動き（左：通勤、右：通学）

課題の背景(2) 鉄道利用者の減少（経営環境の悪化）

- クルマ社会の進展や人口の減少に伴い、ＪＲ和歌山線では**利用者の減少**が続いています。
- 和歌山電鐵貴志川線でも、ＪＲ同様、厳しい経営環境であることが報告されています。



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

(補足) 地域公共交通軸を維持するための活動 (一例)

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組として、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ます。
- 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組を、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ます。



図. ワカカツの概要

2. 和歌山電鐵による地域と連携・協働したイベント・活動

- 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」、「駅のペンキ塗り大会」の開催、「クリスマス電車」、「歌声電車」の運行など、年間70回にも及ぶ利用促進イベントが行われています。
- 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・実施されています。
- また、駅混雑時の整理、グッズの販売、駅や駅周辺の清掃などについても、事業者と地域が一体となって活動しています。



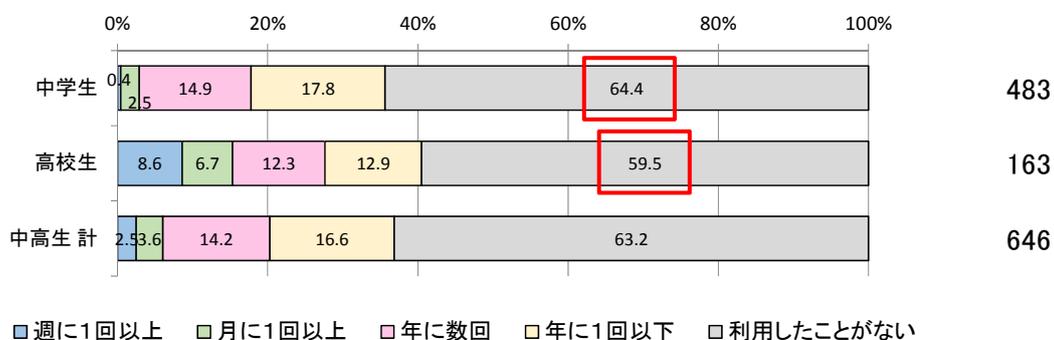
出典：貴志川線の未来を“つくる”会HP

図. 貴志川線祭りの様子
(平成29年11月)

5. バスに対する意識の向上

課題の背景(1) 利用経験の少なさ

- 市内におけるバスの利用頻度を見ると、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%となっています。



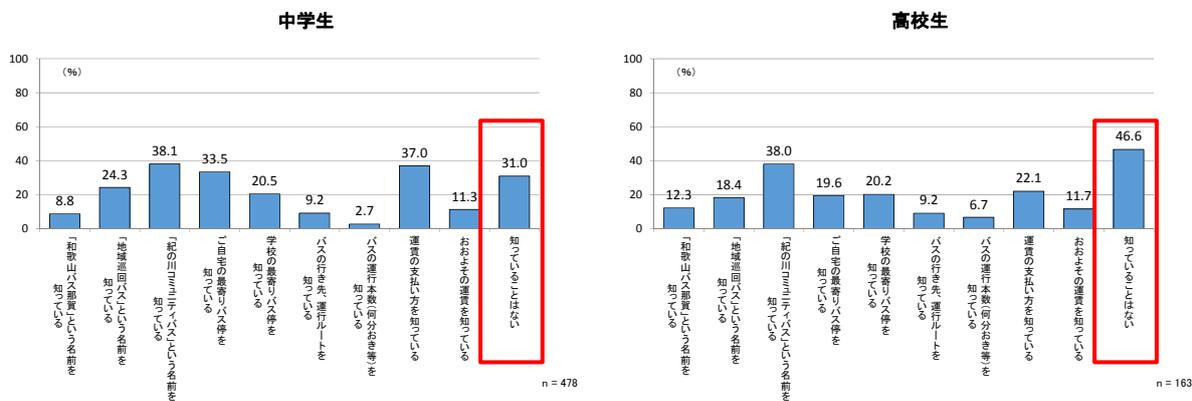
※不明を除く値

出典：中学生・高校生を対象とした「利用意向調査」

図. 市内におけるバスの利用頻度

課題の背景(2) バスに対する理解の少なさ

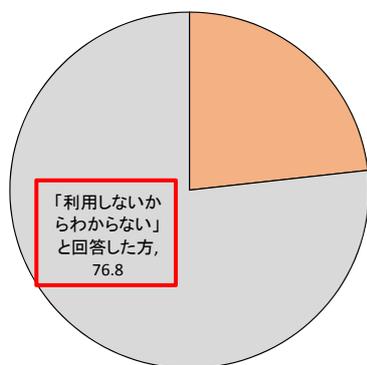
- 市内を走るバスの認知状況を見ると、バスについて「知っていることはない」とする回答者が、中学生では約 31.0%、高校生では約 46.6%となっています。
- また、市民アンケートでも、約 8 割の回答者が最寄りのバス停を「利用しないからわからない」と回答しています。



※不明を除く値

出典：中学生・高校生を対象とした「利用意向調査」

図. 市内のバスに関する認知状況（左：中学生、右：高校生）



単位：%

n = 1,197

出典：住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」

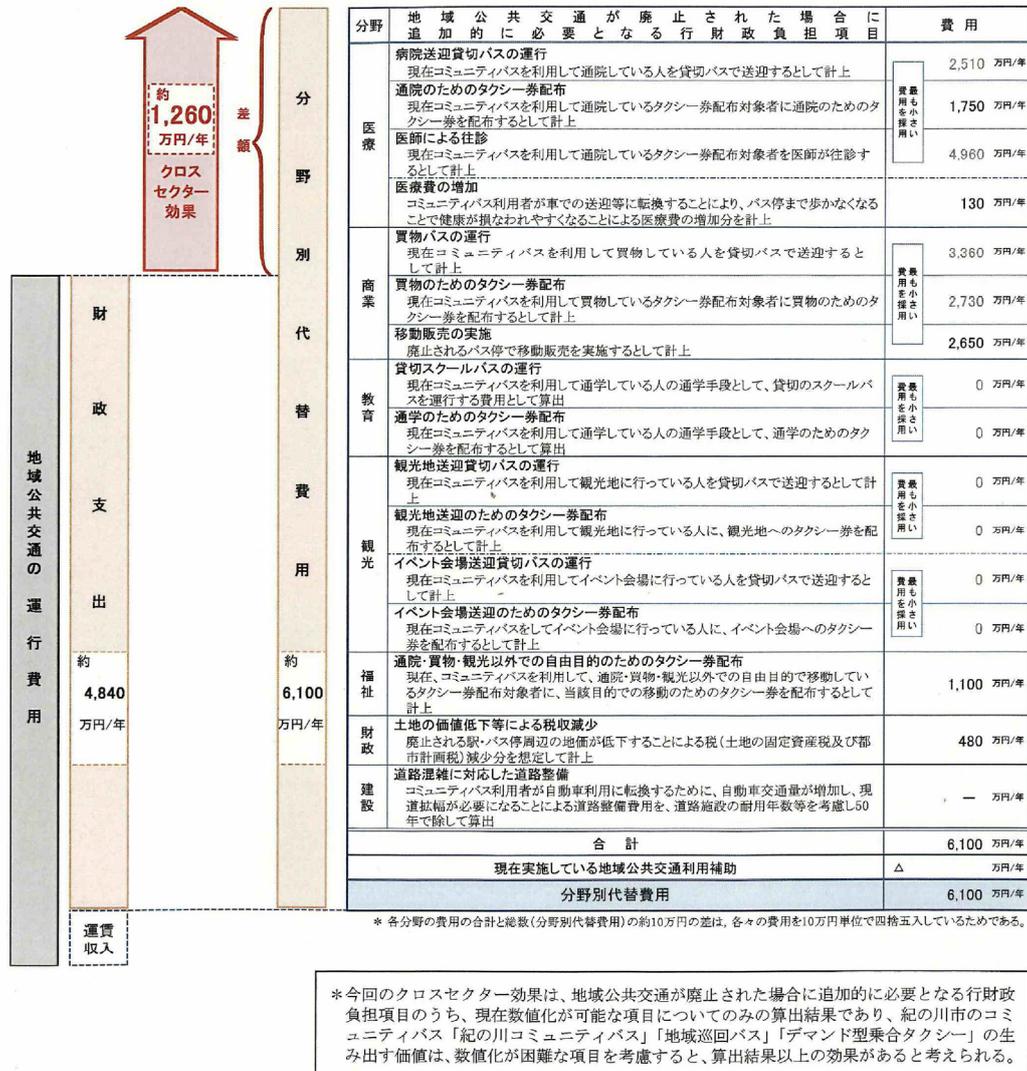
図. 最寄りバス停までの所要時間の認知状況

【参考】地域公共交通の多面的な効果

公共交通は、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、健康の増進など、さまざまな分野での効果を有しています。そのため、利用者から得られる運賃収入と、運行に係る経費だけで、公共交通を評価するのではなく、これらの多面的な効果（クロスセクター効果）によって、公共交通を取り巻く課題に向き合うことが必要となっています。

国土交通省近畿運輸局の試算によると、地域巡回バス、紀の川コミュニティバスを廃止した場合、医療や商業、教育、環境などの他分野において、これらの交通手段を代替するための費用として、紀の川市の負担が年間約 6,100 万円に及ぶと指摘されています。現在、これらの地域巡回バス、紀の川市コミュニティバスの運行のために紀の川市が支出する費用は年間約 4,840 万円であり、その差額として、**運行による多面的な効果(クロスセクター効果)は年間約 1,260 万円**になると算出されています。

したがって、紀の川市における公共交通に対する支出は、「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えられると指摘されています。



出典：クロスセクター効果の算出結果 -紀の川市編- (国土交通省近畿運輸局)

図. クロスセクター効果の算出結果

3章

地域公共交通網形成計画で目指すべき姿

1. 目指すべき将来像

『第2次紀の川市長期総合計画』で示す“人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち”を交通の立場から実現するため、おでかけや交流のための移動手段として、地域公共交通が大切な担い手になることを目指します。

そのためには、高齢者や交通弱者への対応も踏まえ、電車やバスなど、これまでのサービスのあり方だけではなく、地域に合った多様な選択肢から適材適所のサービスを提供します。

また、網羅的に広く薄く提供されていたバスサービスを見直し、より多くの人に使いやすいと感じてもらえる交通体系の構築を図ります。その際には、選択と集中の視点も含めながら、末永く市民に愛され続ける持続可能なサービスを実現します。

くわえて、バスサービスとともに、通勤・通学などで周辺市町に通う市民にとっても、引き続き住みよいまちであるよう、地域公共交通軸としての鉄道サービスを維持します。

これらとともに、市民への周知・啓発によるバスへの意識の向上を進めます。さらに、市民・事業者・行政が連携したこれまでの取組（ワカカツや和歌山電鐵の取組など）の発展を図り、魅力の発見・発掘を市民とともに進め、サービスの改善と併せて、市民、さらには来訪者が『地域公共交通でおでかけ、人に会いに行きたくなるまち』を目指します。

地域公共交通網形成計画で目指す将来像：

『地域公共交通でおでかけ、人に会いに行きたくなるまち』

2. 計画の基本方針

『紀の川市地域公共交通網形成計画』では、目指すべき将来像を実現するための基本方針として、以下の3つを定めます。

基本方針Ⅰ 利用実態に応じた適材適所のサービスの提供

交通空白地の発生を防ぐため、ネットワークを網羅することが重視されていた既存の交通体系を見直し、利用が見込まれる（利用ニーズが高い）区間に、車両や人材の資源を投入し、旧町域をまたぐ地域間の移動しやすさ、バスと鉄道軸との結節強化による広域ネットワークの強化を図ります。

また、山間部の地域などで、利用者数が少なく、既存のサービスが供給過剰になっている可能性がある地域や路線については、車両やサービスのあり方を見直します。その際、高齢化や交通弱者の増加を見据えたきめ細やかなサービスの可能性も検討します。

基本方針Ⅱ 市民・事業者・行政がともに担い手の意識を持った地域公共交通ネットワークの維持

地域公共交通については、行政の視点で見ると財政的な負担増大、事業者の視点で見ると経営環境の悪化や乗務員不足などの問題に直面しており、行政や事業者だけでは持続可能なものとするのが難しい時代になっています。

地域公共交通網形成計画を作成するにあたっては、行政・事業者についても持続可能なサービスを提供し続けるための取組を検討するとともに、市民の意見を参考にし、市民の役割（例：積極的な利用、担い手への参画など）にも言及します。

基本方針Ⅲ 選ばれる地域公共交通となるための環境整備

地域公共交通網形成計画を策定するにあたり、地域の現状や声を踏まえながら、地域公共交通ネットワークやサービスの充実を図るとともに、市民が地域公共交通に関心を持ち、さらには、利用したいと思うことができる情報発信を積極的に実施します。

また、一方的な情報発信だけではなく、市民と一緒に考え、地域公共交通を育て、より良くしていくための取組も進めたいと考えます。

3. 計画の目標

(1) 目標設定の考え方

計画の策定後、各主体が目指すべき方向性を共有し、同じゴールに向かって取り組むことが重要になります。そのため、3.2 で示した基本方針に基づく目標ならびに数値指標を設定します。

(2) 定性的な目標

基本方針に基づき、適材適所のサービスを提供し、地域公共交通ネットワークの維持を図り、情報発信と合わせた取組を進めることで実現されるべき結果として、お出かけや誰かに会いに行く際に、鉄道やバスなどの地域公共交通を、移動手段の選択肢の1つとして候補に挙げてもらう、選んでもらうなど、**「地域公共交通が、市民の日常生活に溶け込んだものとなる」**ことを定性的な目標の1つ目とします。

また、事業者や行政の努力だけでは地域公共交通の維持が難しくなる中で、地域公共交通が担う役割、価値とともに、使いやすさ（使い方）などの情報発信を積極的に行い、**『地域公共交通が、市民に「守りたい!」と思われるものとなる』**ことを定性的な目標の2つ目とします。

以上のとおり、まず、地域公共交通の存在に気付いてもらい、そして、使ってもらえるものにするを1つ目の目標とします。その上で、次のステップとして、地域の方（市民）にとって、積極的に「守りたい!」と思ってもらえるものにするを2つ目の目標として取り組みます。

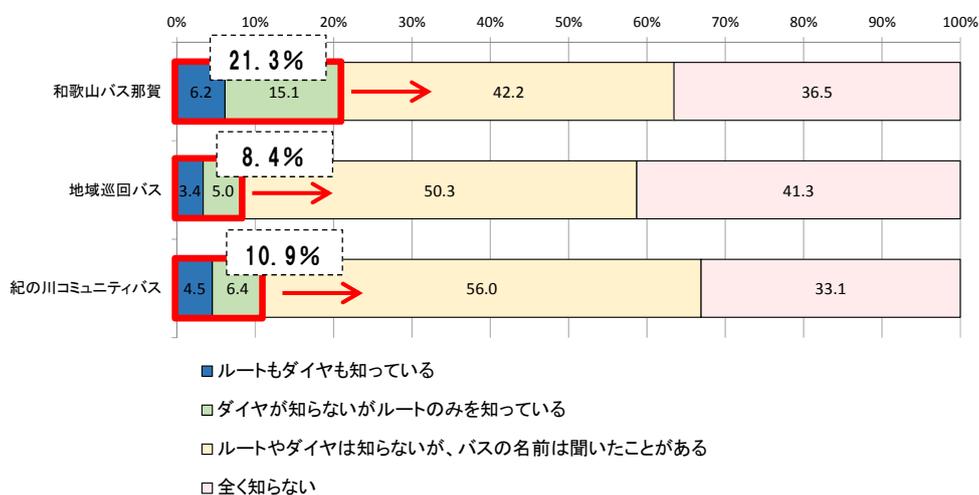
(3) 数値指標と目標値の設定

目標① 地域公共交通が、市民の日常生活に溶け込んだものとなる

「地域公共交通が、市民の日常生活に溶け込んだものとなる」ことを評価する視点として、2つを挙げます。

まず、選ばれる（＝選択肢の一つとなる）地域公共交通となるための1つ目の視点として、バスネットワークについて、市民の認知状況を評価する指標を設定します。具体的には、和歌山バス那賀、紀の川市コミュニティバス、地域巡回バスそれぞれについて、**「バスネットワークのルートを知っている市民の割合」**を50%に高めるものとして、目標値を設定します。

また、実際の日常生活に溶け込んだ行動への変化を評価するため、**「公共交通機関を週1回以上利用する人の割合」**を15%に高めることを目標として定めます。



※ 不明を除く値

出典：住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」

図. 回答者のバスサービスの認知度

表. 「地域公共交通が、市民の日常生活に溶け込んだものとなる」ことに関する数値指標と目標値①

数値指標	現状	目標年次 (2023)	考え方
バスネットワークのルートを知っている市民の割合	8.4～21.3% ※1	50%	市民の2人に1人は知っている
公共交通機関を週1回以上利用する人の割合	8.5% ※2	15%	おおむね倍増を図る

※1 平成29年度に実施された「公共交通に関するアンケート調査」で得られた結果

※2 平成28年度に実施された「紀の川市市民意識調査」で得られた結果

次に、地域公共交通ネットワークが認知された上で、実際に市民の生活の足として利用されていくことが重要であることから、利用者数を評価する指標を設定します。具体的には、「**幹線軸となる鉄道の利用者数**」、「**市内の移動を支えるバスネットワークの利用者数**」を数値指標とします。

また、目標値については、人口減少や高齢化が進展する中であってもサービスを持続させるため、現状維持を絶対条件（下限）としつつ、取組効果を期待し、現状より改善とすることを前提とした設定とします。

表. 「地域公共交通が、市民の日常生活に溶け込んだものとなる」ことに関する数値指標と目標値②

数値指標		現状	目標年次 (2023)	考え方
幹線軸となる 鉄道の利用者数	J R 和歌山線 (5 駅の合計)	5,308 人/日 (乗降客数)	5,400 人/日 (乗降客数)	利用促進を図り、 現状より改善
	和歌山電鐵 (4 駅の合計)	2,512 人/日 (乗降客数)	2,600 人/日 (乗降客数)	利用促進を図り、 現状より改善
市内の移動を支える バスネットワークの 利用者数	地域巡回バス※	40,496 人/年	41,000 人/年	利用促進を図り、 現状より改善
	紀の川 コミュニティバス	32,867 人/年	34,000 人/年	利用促進を図り、 現状より改善
	和歌山バス那賀 (粉河熊取線)	66,835 人/年	70,000 人/年	利用促進を図り、 現状より改善

※ 粉河那賀路線、桃山路線、貴志川路線とデマンド型乗合タクシーを加えた延べ利用者数

目標② 地域公共交通が、市民に「守りたい！」と思われるものとなる

『地域公共交通が、市民に「守りたい！」と思われるものとなる』ことを評価する視点として、実際の市民の行動を評価する指標を設定します。具体的には、地域が主体的に考える場の創出（地域のワークショップなど）、バス停の美化、利用促進につながる周知活動、回数券の積極的な購入と使用など、「地域住民が主体となった取組の実施件数」を数値指標とします。また、目標値については、市全体で1年あたり10件以上が継続的に取り組まれることを目標とします。

表. 『地域公共交通が、市民に「守りたい！」と思われるものとなる』ことに関する数値指標と目標値

数値指標	現状	目標年次 (2023)	考え方
地域住民が主体となった取組の実施件数 (市全体)	-	10件/年	継続的に実施する



図. 地域住民を巻き込んだ取組の様子

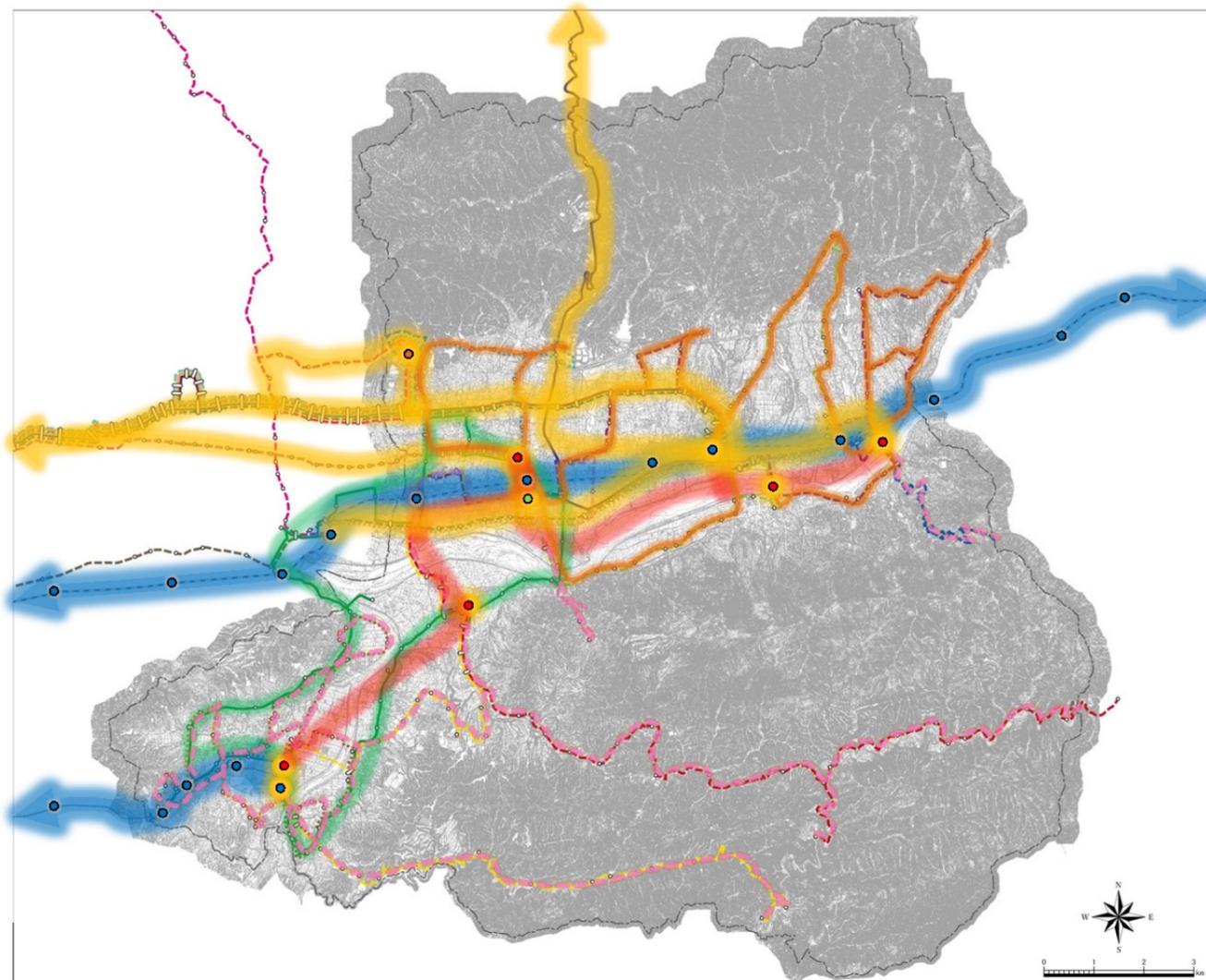
4. 地域公共交通ネットワークの将来像

地域公共交通網形成計画の基本方針と目標を元に、以下3つの視点で地域公共交通ネットワークを次頁のとおりとします。

【地域公共交通ネットワークのポイント】

- i. 都市拠点と位置付けられている打田地域を拠点としたネットワークづくり
- ii. 地域（旧町の各拠点）間を結ぶ公共交通軸（幹線軸）の充実
- iii. 幹線軸に設けた交通拠点からのきめ細やかな端末サービス軸（生活支援軸）の設定

将来ネットワーク案



凡例	【和歌山バス那賀】	【紀の川市地域巡回バス】	【紀の川コミュニティバス】	11本以上 6~10本 1~5本 バス停
	那賀線	粉河那賀路線	紀北巡回線	
	211系統	上名手打田コース	【紀の川市デマンド型乗合タクシー】	
	15系統	川原竜門コース	赤沼田名手駅前路線	
紀伊打田線	打田北部コース			
43系統	桃山路線			
粉河熊取線	細野貴志川コース			
急	桃山鞆淵コース			
岩出樽井線	黒土高野コース			
急	貴志川路線			
	東貴志丸栖コース			
	西貴志コース			
	直行			

- <凡例と方針>**
- : 広域軸 (鉄道)
方針 (案) --- 民間事業者と連携して、既存のサービスを維持・活性化する。
 - : 広域軸 (民間バス路線)
方針 (案) --- 民間事業者と連携して、既存のサービスを維持・活性化する。
 - : 幹線軸 (紀の川コミュニティバス)
方針 (案) --- 岩出市と連携し、既存のサービスを維持・活性化する。
 - : 幹線軸 (地域巡回バス)
方針 (案) --- 紀の川市役所・公立那賀病院 ~ 桃山支所 ~ 貴志川支所・貴志駅
 (片道: 約40分 (紀の川コミュニティバスと合わせて、1時間に1本程度))
 紀の川市役所・公立那賀病院 ~ 粉河駅・粉河支所 ~ 那賀支所
 (片道: 約30分 (1時間に1本程度))
 - : 生活支援軸 (地域巡回バス)
方針 (案) --- 一部の地域 (下記) を除き、利用促進を通じて、既存のサービスを維持・活性化する。
 - : 生活支援軸 (補助)
方針 (案) --- 利用状況を鑑み、地域の生活・利用実態に見合った補助的なサービスを提供する。
 (例: 隔日運行、デマンド型乗合タクシーなど)
 - : 交通拠点
方針 (案) --- 旧町ごとの核として市役所・支所 (●) を位置付ける。また、既存の交通ネットワークや移動ニーズを踏まえ、鉄道駅 (●) のうち、**粉河駅、貴志駅**と、市内の主要施設である**公立那賀病院 (●)**、**近畿大学生物理工学部 (●)**を位置付ける。

1. 施策メニューの整理方針

目指すべき姿を実現するための施策メニューを、3.2 で示した「計画の基本方針」に基づき、整理します。

基本方針Ⅰ 「利用実態に応じた適材適所のサービスの提供」に対応する施策メニュー

- I-A 多様な交通サービスの導入
- I-B 拠点間運行の多頻度化
- I-C 交通拠点の整備

基本方針Ⅱ 「市民・事業者・行政がともに担い手の意識を持った地域公共交通ネットワークの維持」に対応する施策メニュー

- II-A 駅やバス停環境の維持
- II-B 市民主体の活動の支援
- II-C 理解醸成の促進
- II-D 乗務員の確保・育成

基本方針Ⅲ 「選ばれる地域公共交通となるための環境整備」に対応する施策メニュー

- III-A モビリティ・マネジメントを通じた利用促進
- III-B 公共交通マップの作成

I-A、I-Bの取組は、2022年度まで試行運行を継続しながら、2023年度以降からの本格運行の可否を判断することとします。本格運行の可否については、運行継続の基準を定め、利用者に一定の負担を求めることも視野に入れます。

なお、これらの施策メニューは、3.3で示した「計画の目標」と以下のとおり関係します。

目標① 「地域公共交通が、市民の日常生活に溶け込んだものとなる」ための施策メニュー

- I-A 多様な交通サービスの導入 / I-B 拠点間運行の多頻度化 / I-C 交通拠点の整備
- III-A モビリティ・マネジメントを通じた利用促進 / III-B 公共交通マップの作成

目標② 『地域公共交通が、市民に「守りたい!」と思われるものとなる』ための施策メニュー

- II-A 駅やバス停環境の維持 / II-B 市民主体の活動の支援 / II-C 理解醸成の促進
- III-A モビリティ・マネジメントを通じた利用促進

※ その他、計画の礎（いしずえ）となる施策メニュー

- II-D 乗務員の確保・育成

(補足) モビリティ・マネジメント (MM)

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。具体的には、コミュニケーション施策を中心として、様々な運用施策、システムの導入や改善、それらの実施主体の組織の改変や新たな組織の創出などを実施しつつ、持続的に展開していく一連の取り組みを意味します。

出典：日本モビリティ・マネジメント会議 HP

2. 基本方針 I 「利用実態に応じた適材適所のサービスの提供」に対応する施策メニュー

I-A 多様な交通サービスの導入					
○ 概要					
<ul style="list-style-type: none"> 多様な交通サービスの選択肢の中から、現在、紀の川市全域で比較的画一的なサービスレベルで運行されている 地域巡回バスを利用実態に見合った運行方法に見直し ます。 					
○ 取組内容					
<ul style="list-style-type: none"> 長大化している地域巡回バスの路線のうち、利用者が少ない区間などでは、持続可能性を確保するため、小規模な輸送に見合った新たな交通手段に転換を行います。 					
<div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p>① 検討する新たな交通手段</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 運行日を限定した定時定路線型のサービスへの転換（例：月・水・金のみ運行） ◇ 小型車両（4人乗りタクシーなど）を活用した定時定路線型の乗合サービスへの転換 ◇ 事前予約制による運行（デマンド型）サービス※への転換 <p style="text-align: right;">※ 赤沼田地区で導入済み</p> <p>② 対象とする地域（地域巡回バスの路線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 桃山鞆淵コース ◇ 細野貴志川コース ◇ 西貴志コース ◇ 東貴志丸栖コース </div>					
					
<p>図. デマンド型サービスに活用されている小型車両の例（赤沼田地区）</p>					
○ 期待される効果					
<ul style="list-style-type: none"> サービスの見直しによるコストの削減（持続的なサービスの提供） 地域の利用実態に応じた使いやすさの向上 					
○ 実施主体					
紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民（地域住民）	その他
企画	支援	協力	協力		
○ スケジュール（年度）					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
協議	試行	⇒	⇒	本格運行	⇒

I-B 拠点間運行の多頻度化

○ 概要

- I-Aにより、バス路線の短縮で生じた余力（資源）を活用し、**幹線軸の強化**を行います。

○ 取組内容

- 旧町をまたぐ市内の移動・交流を促進するため、都市拠点となる打田地区（紀の川市役所、公立那賀病院）を中心に、市内の鉄道駅、支所などを相互に結ぶ地域巡回バスの路線について、運行の多頻度化による強化を行います。
- ダイヤの設定にあたっては、既存路線バスや紀の川コミュニティバスとの連携を図り、パターンダイヤの実現など、運行頻度にばらつきがないよう配慮します。

① 多頻度化の対象とする区間

- ◇ 紀の川市役所・公立那賀病院 ～ 桃山支所 ～ 貴志川支所・貴志駅
- ◇ 紀の川市役所・公立那賀病院 ～ 粉河駅・粉河支所 ～ 那賀支所

② 目指す運行頻度

- ◇ 毎時運行（1時間に1本程度）

※ 一部区間は、既存路線バスや紀の川コミュニティバスと合わせて、1時間に1本程度の運行を実現

○ 期待される効果

- 日常の利用に適した多頻度化による使いやすさの向上
- 旧町をまたぐ交流促進の実現（市域の活性化）

○ 実施主体

紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民 (地域住民)	その他（岩出市）
企画	支援	協力	協力		協力

○ スケジュール（年度）

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
協議	試行	⇒	⇒	本格運行	⇒

I-A、I-Bの取組は、2022年度まで試行運行を継続しながら、2023年度以降からの本格運行の可否を判断することとします。本格運行の可否については、運行継続の基準を定め、利用者に一定の負担を求めることも視野に入れます。

I-C 交通拠点の整備					
○ 概要					
<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性を高めるため、乗継を行うための交通拠点の整備を検討します。 					
○ 取組内容					
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスの乗継利便性を考慮した接続の改善に取り組みます。 乗継による負担を低減するため、乗継拠点となるバス停において、待ちやすさ、利用しやすさの向上を実現する交通拠点化を行います。 買物施設など、利用者の目的地となる施設については、施設内への乗り入れを検討・打診し、新たな交通拠点を整備します。 					
<div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p>① 交通拠点化を進めるバス停</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 紀の川市役所 / 各支所 ◇ 公立那賀病院 ◇ 大型商業施設（利用者の目的となる施設） <p>② 交通拠点化に向けた整備内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 待合施設・ベンチの整備 ◇ 適切な情報発信を行う案内ツールの設置 ◇ 憩いの場の提供（簡易な物販（自動販売機など）、テレビの設置など） </div>					
○ 期待される効果					
<ul style="list-style-type: none"> 旧町をまたぐ交流促進の実現（市域の活性化） 					
○ 実施主体					
紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民（地域住民）	その他（施設）
企画	支援	協力	協力		協力
○ スケジュール（年度）					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
協議	試行	⇒	⇒	本格実施	⇒

3. 基本方針Ⅱ「市民・事業者・行政がともに担い手の意識を持った地域公共交通ネットワークの維持」に対応する施策メニュー

II-A 駅やバス停環境の維持					
○ 概要					
<ul style="list-style-type: none"> ● 駅やバス停を市民が守る活動を実施する仕組みを構築します。 					
○ 取組内容					
<ul style="list-style-type: none"> ● 市民が気持ちよく利用できる地域公共交通サービスを維持するため、駅やバス停の清掃や維持する活動を市民（地域住民）とともに進める仕組みを構築します。 					
<p>出典：「地域公共交通活性化シンポジウム」での報告資料 図. 駅での清掃活動の様子</p>					
○ 取組イメージ					
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 自治会での取組の一環としての実施 ◇ 小学校・中学校の体験学習としての実施 ◇ 小学生・中学生と地元住民の交流促進の場としての実施 ◇ 「KOKO塾」、「ワカカツ」、「貴志川線の未来を“つくる”会」の取組と連携した実施 					
○ 期待される効果					
<ul style="list-style-type: none"> ● 自分たちで守る意識の醸成 					
○ 実施主体					
紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民（地域住民）	その他（学校・地元組織）
支援		支援	支援	実施	支援
○ スケジュール（年度）					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施体制の構築	実施	⇒	⇒	⇒	⇒

II-B 市民主体の活動の支援					
○ 概要					
<ul style="list-style-type: none"> 既に活動している 市民主体の取組が継続できるように後方支援 します。 					
○ 取組内容					
<ul style="list-style-type: none"> 「K O K O 塾」、「ワカカツ」、「貴志川線の未来を“つくる”会」などの市民主体の活動が継続するよう、後方支援を行います。 行政は必要に応じて、裾野を広げる取組への協力など、後方支援を積極的に行います。 					
○ 取組イメージ（実績含む）					
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 駅舎や車両を活用した取組（ペインティング、アートトレイン） ◇ 市民主体のイラストマップの作成・配布 ◇ お祭りやイベントへの参画 ◇ 高校生が主体となった取組（しゃべり場トレインなど） ◇ 回数券の購入、積極的な利用（呼びかけ含む） 					
○ 期待される効果					
<ul style="list-style-type: none"> 自分たちで守る意識の醸成 					
○ 実施主体					
紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民（地域住民）	その他（学校・地元組織）
支援		支援	支援	実施	支援
○ スケジュール（年度）					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施体制の構築	実施	⇒	⇒	⇒	⇒

II-C 理解醸成の促進

○ 概要

- **情報発信**を通じて、市民の理解醸成、危機感の共有を図ります。

○ 取組内容

- 広報紙にバスや鉄道などの情報を定期的に発信し、「利用者数の推移」、「バス停の統廃合に関する水準との差」、「試行運行から本格運行への移行可否判断の水準との差」などを市民とともにチェックし、市民の理解醸成、危機感の共有を図ります。

コミュニティバスを利用してください

問合せ先 市役所地域協働課 ☎0587(32)1146

コミュニティバスの運行を継続していくため、『稲沢市コミュニティバス運行事業計画』見直しに係る基準を設定し、運行経費における利用者1人当たりの市負担額(下表)の基準値を1,500円としました。この基準値を上回る路線については、運行路線の縮小や減便などの変更を検討していきます。

平成30年8月分

路線名	利用人数	バス運行経費における1人当たりの市負担額
稲沢中央線 アピタ稲沢店系統	8,869人	111円
祖父江 ふれあいの郷系統	1,727人	537円
・稲沢線 地泉院系統	1,901人	496円
下津・大里東線	892人	1,009円
大里西線	818人	1,073円
千代田線	1,163人	778円
平和線	516人	2,039円



出典：広報いなざわ（H30.6号）

図. 広報紙に目標値と実績を発信している例（愛知県稲沢市）

○ 期待される効果

- 自分たちで守る意識の醸成

○ 実施主体

紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民 (地域住民)	その他
実施					

○ スケジュール（年度）

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
検討・調整	実施	⇒	⇒	⇒	⇒

II-D 乗務員の確保・育成					
○ 概要					
● 事業者と行政が連携して、 バス運行の担い手の確保・育成 を行います。					
○ 取組内容					
● 地域の公共交通の担い手は、地域が守り、育てることを前提として、各事業者が主体となり、女性も含めた人材の持続的な確保に努めることとします。					
● 行政も、情報発信や学校・関連部局への働きかけなどを通じ、人材の発掘に努めることとします。					
○ 取組イメージ（実績含む）					
◇ 乗務員養成制度					
◇ 女性運転士の積極採用					
◇ 大型第二種免許取得の支援・助成					
◇ 採用活動の場の創出					
◇ 広報紙などを活用した募集内容の発信					
○ 期待される効果					
● 必要な地域公共交通を維持するための資源（人材）の確保					
○ 実施主体					
紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民（地域住民）	その他
支援		実施	実施		
○ スケジュール（年度）					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施体制の構築	実施	⇒	⇒	⇒	⇒

嘉麻市と西鉄バスが協定を締結



▲協定調印式の様子
左)西鉄バス株式会社代表取締役社長 浦野 俊秀氏 右)嘉麻市長

News!

嘉麻市と西鉄バス(西鉄)は地域公共交通の確保を目指し、5月22日に基本協定を結びました。バスの利用促進策や乗務員募集に関すること等でお互い連携し協力していくこととなりました。

市長へ嘉麻市の公共交通政策について聞いてみました！

〇地域公共交通の確保が重要だ
嘉麻市は、公共交通の確保が重要だと考えています。特に、高齢化が進む中で、公共交通の確保は、市民の生活の質を向上させるために不可欠です。

〇大規模バス路線の確保が重要だ
大規模バス路線の確保は、市民の生活の質を向上させるために不可欠です。特に、高齢化が進む中で、公共交通の確保は、市民の生活の質を向上させるために不可欠です。

〇乗務員の確保が重要だ
乗務員の確保は、公共交通の確保のために不可欠です。特に、高齢化が進む中で、公共交通の確保は、市民の生活の質を向上させるために不可欠です。



乗合バス路線維持確保のため 西鉄バス運転士募集!

雇用形態 / 正社員(試用期間あり)	勤務時間 / 1ヶ月単位の交代制(週平均40時間)
基本給 / 月額18万円+諸手当	昇給 / 年1回
仕事内容 / 乗合バス運転業務	賞与 / 年2回
応募資格 /	給与 / 時間外手当、休日労働手当、深夜業手当、家族手当、待機手当、中休手当、年末年始手当 他
・第一種免許取得後、3年が経過している方	通勤金 / あり
・過去1年以内に免許がなくても、年齢が以下の方	遠征金 / あり
・視力(矯正)両眼で1.0以上、かつ、一眼でそれぞれ0.5以上の方	休日 / 完全週休2日制、年間休日104日
・信号機などの識別能力を有する方	休日 / 年次有給休暇、特別休暇 他
年齢 / 不問	福利厚生 / 社会保険完備(雇用・労災・健康・厚生)、西鉄グループ割引、財形貯蓄、社員乗車証、大型二種免許所得支援、退職金制度、子育て支援、マイカー通勤可
年齢 / 60歳未満(定年満60歳+再雇用制度あり)	
勤務地 / 西鉄バス株式会社 現職管内営業所	

西鉄バス運転士 藤沢 真理奈さん (嘉麻市在住・18年勤務)

小学生の時からバスの運転士に憧れていたことがきっかけでこの仕事に就きました。毎日、安全・安心を一番に心がけ、常に平常心をもってお客様を目的地まで送り届けることを考えながら運転しています。以前、お客様からお手紙で「藤沢さんの運転するバスに乗っている感じがします」といってお手紙を頂いたとき、とてもうれしかったです。入社当時は私も不安でしたが、新人研修で分からないことをきちんと教えてくれたり、先輩や上司が声をかけてくれるので、少しでもこの仕事に興味を持っている方は是非ご応募ください。

Interview

「乗客さんからの声かけが、とてもうれしかったです。私も乗客さんと同じ気持ちで運転しています。」

●問/地域活性化推進課 地域活性化推進係 ☎62-5677

バス運転士になるための大型第二種免許取得を助けます!

嘉麻市の就業機会の拡大及び乗務員の確保を図り、市内を運行する乗合バス路線の維持確保を図るため、大型第二種免許取得に係る費用に対して助成いたします。※乗合バス事業者(バス事業者法(昭和26年法律第183号)第4条に定める一般乗合自動車運送事業の許可を得て、市内を乗合運行する事業者)のことであります。

●補助対象者 / 申請者本人が免許を取得し、申請時に次の要件を満たす方を対象とする。

- ①嘉麻市の住民基本台帳に登録されている者
- ②年齢が1歳以上60歳未満の者
- ③大型第二種免許の取得に要した費用の支払いを行った者
- ④乗合バス事業者に乗合バスの乗務員として採用されている者

●補助対象経費 / 大型第二種免許取得に係る教育料金、ただし補助金交付の申請する日の前日から6ヶ月前までの経費を対象とする。

●補助金の額 / 大型第二種免許取得に係る教育料金を対象経費とし、1/2以内の額(千円未満切り捨て)を助成。

●申請に必要な書類 /

- ①運転免許の写し等(大型第二種免許取得を証明する書類)
- ②乗合バス事業者に乗務員としての採用を証明する書類
- ③領収書(指定の様式)
- ④領約書(指定の様式)

※乗合により、補助金の請求を要することがあります。
※詳細については、嘉麻市ホームページ(嘉麻市大型第二種免許取得補助金交付規程)をご覧ください。

申請受付をお忘れではありませんか?

高校等通学補助金 申請受付中

〇進学定期等購入金額の3割程度を補助
〇保護者負担額は進学者1人につき最大12,000円/月

申請時において嘉麻市にお住まいで、以下の学校へ公共交通機関の通学定期券等(嘉麻市バス、西鉄バス)等を利用して通学する方。

対象者 ①高等学校 ②高等専門学校③短期大学(高等専門学校及び専門学校(一般課程及び専門課程を除く))
④嘉麻市以外に設置されている国立・私立中学校
※④の例示: 国立中学校(嘉麻高等学校附属中学校)、私立中学校(飯沼日新館中学校)

お急ぎください! 平成29年度ご利用分の申請がまだお済みでない方はお早目の申請をお願いします!

出典：広報 嘉麻 (H30.6号)

図. 広報紙を用いた乗務員募集や大型第二種免許の取得支援に関する情報発信の例 (福岡県嘉麻市)

4. 基本方針Ⅲ「選ばれる地域公共交通となるための環境整備」に対応する施策メニュー

Ⅲ-A モビリティ・マネジメントを通じた利用促進					
○ 概要					
<ul style="list-style-type: none"> 適切な情報発信・働きかけによる利用促進を図ります。 					
○ 取組内容					
<ul style="list-style-type: none"> 平成 29 年度に実施したアンケート調査では、「乗り方を知らない」、「運行ルートを知らない」市民の存在も確認されたことから、潜在的な利用者と考えられる市民や団体に、利用促進を働き掛ける情報発信とモビリティ・マネジメントを実施します。 					
○ 対象者					
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 保育施設（児童・保護者） ◇ 教育施設（小学生・中学生・高校生） ◇ 高齢者団体 など 					
○ 期待される効果					
<ul style="list-style-type: none"> 利用者の増加 自分たちで守る意識の醸成 					
○ 実施主体					
紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民（地域住民）	その他（学校・地元組織）
実施		支援	支援		支援
○ スケジュール（年度）					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

III-B 公共交通マップの作成					
○ 概要					
<ul style="list-style-type: none"> 分かりやすさ、使いやすさの向上による利用促進を図ります。 					
○ 取組内容					
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用した外出のきっかけとなるよう、鉄道路線のほか、民間バス路線、紀の川コミュニティバス、地域巡回バスなどを一つの地図に重ね、目的地への行き方や運行ダイヤがひと目で分かる公共交通マップを作成・配布し、周知を図ります。 					
○ 期待される効果					
<ul style="list-style-type: none"> 利用者の増加 					
○ 実施主体					
紀の川市	国・県	バス事業者	タクシー事業者	市民 (地域住民)	その他 (学校・地元組織)
実施		支援	支援		支援
○ スケジュール(年度)					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

5章 計画の評価・検証・見直し

策定した地域公共交通網形成計画については、社会・経済情勢の変化や市民の価値観の変化に柔軟に対応するため、PDCAサイクルに基づき、検討・実施を図っていきます。

【進行管理の流れ】

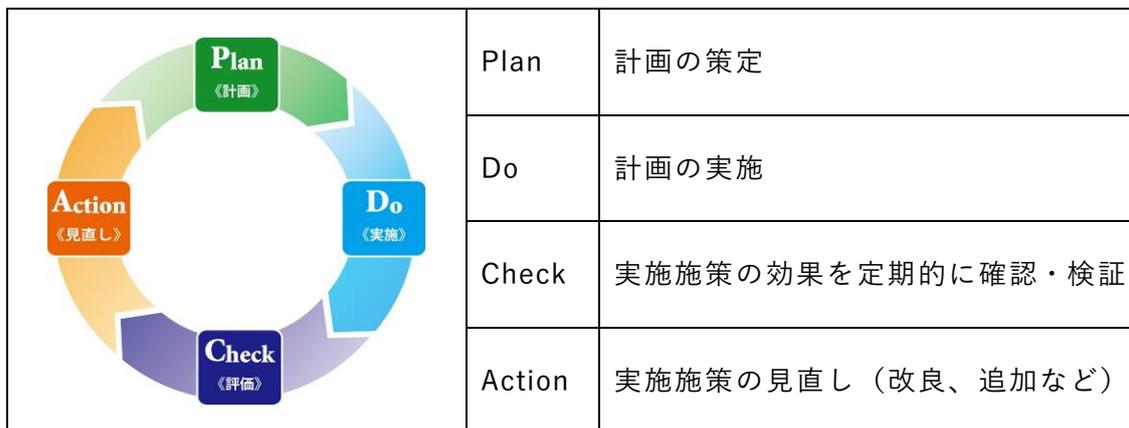


図. PDCA サイクルのイメージ

なお、紀の川市では、地域公共交通網形成計画策定後の2019年度以降も、紀の川市地域公共交通活性化再生協議会を継続的に実施し、計画の進行状況を報告するとともに、地域や関係者の意見を踏まえながら、計画の見直しを図っていくことを予定しています。

また、協議会だけでなく、地域とのワークショップも積極的に実施しながら、地域の意見を踏まえた計画の実現を図っていきます。

評価・検証・見直しを行うための主体（組織）	各主体における取組内容
紀の川市地域公共交通活性化再生協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・全体的な進捗管理 ・年次ごとの評価・検証 ・中間見直し（2021年度をめぐり） ・最終的な評価・検証→次期計画の検討（2023年度）
専門部会 （事業者、その他関係者による）	<ul style="list-style-type: none"> ・各施策メニューの具体的な検討 ・各施策メニューの進捗管理、見直しの検討（逐次）
地域（地域ワークショップなど）	<ul style="list-style-type: none"> ・市民が主体となる取組内容の検討 ・各施策メニューに関する参画（逐次） →専門部会や協議会を通じた見直しへの反映

資料編

目 次

1章 地域公共交通を取り巻く地域の現状	1
1. 人口・世帯数の状況	1
1.1 人口の動向	1
1.2 世帯数の推移	2
1.3 年齢階層別の人口	3
1.4 エリア別の人口	4
2. 道路網・公共交通路線網の状況	6
2.1 道路網の状況	6
2.2 公共交通路線網の状況	8
3. 各路線の利用状況	10
3.1 鉄道の利用状況	10
3.2 地域巡回バスの利用状況	12
3.3 紀の川コミュニティバスの利用状況	14
3.4 路線バス（粉河熊取線）の利用状況	15
4. 各路線の収支状況・財政負担状況	16
4.1 地域巡回バスの収支状況	16
4.2 紀の川コミュニティバスの収支状況	19
4.3 路線バス（粉河熊取線）の収支状況	20
4.4 路線バス・地域巡回バスの運行に係る補助額の推移	21
【参考】地域公共交通の運行に資する市民一人当たりの財政負担	22
5. 人の動き	23
5.1 通勤流動	23
5.2 通学流動	24
6. 主な施設の分布状況	25
6.1 公共施設	25
6.2 商業施設	26
6.3 医療施設	27
7. 交通に関する取組	28
7.1 JR和歌山線	28
7.2 和歌山電鐵	31
7.3 和歌山バス那賀	33
8. 地域の現状に関するまとめ	34

2章 公共交通に対する市民の意識・ニーズ	35
1. 住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」	36
1.1 市民を取り巻く状況	37
1.2 鉄道の利用について	39
1.3 タクシーの利用について	40
1.4 バスの利用について	41
2. バス利用者を対象とした「利用実態調査」	49
2.1 バス利用者を取り巻く状況	50
2.2 バスの利用について	53
2.3 今後のあり方	56
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」	58
3.1 自転車利用者を取り巻く状況	59
3.2 自家用車による送迎利用者を取り巻く状況	62
3.3 パーク＆ライド駐車場利用者を取り巻く状況	65
4. 中学生・高校生を対象とした「利用意向調査」	69
4.1 中学生・高校生を取り巻く状況	70
4.2 公共交通の利用状況	74
4.3 公共交通のあり方について	79
5. 市民との対話の実施	83
5.1 地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市の開催	83
5.2 住民説明会	87
6. その他関係者の意識・ニーズ	92
7. 市民の意識・ニーズに関するまとめ	93
3章 まちづくりの方向性に関する整理	94
1. まちづくりに関する上位計画	94
1.1 第2次紀の川市長期総合計画	94
1.2 紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略	96
1.3 紀の川市都市計画マスタープラン	99
2. 交通に関する関連計画	103
2.1 紀の川市地域公共交通総合連携計画	103
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）	104
3. 県の上位計画	105
○ 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））	105
4. まちづくりの方向性に関するまとめ	108

1章

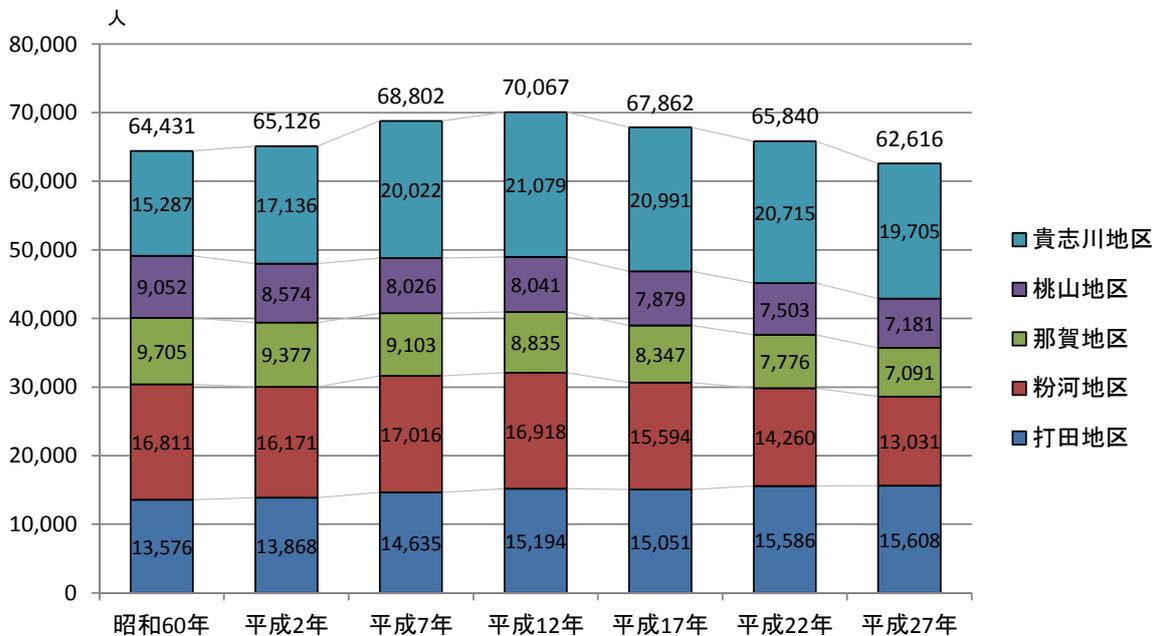
地域公共交通を取り巻く地域の現状

1. 人口・世帯数の状況

1.1 人口の動向

国勢調査の結果を元に、昭和60年以降の総人口の推移を見ると、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ます。

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

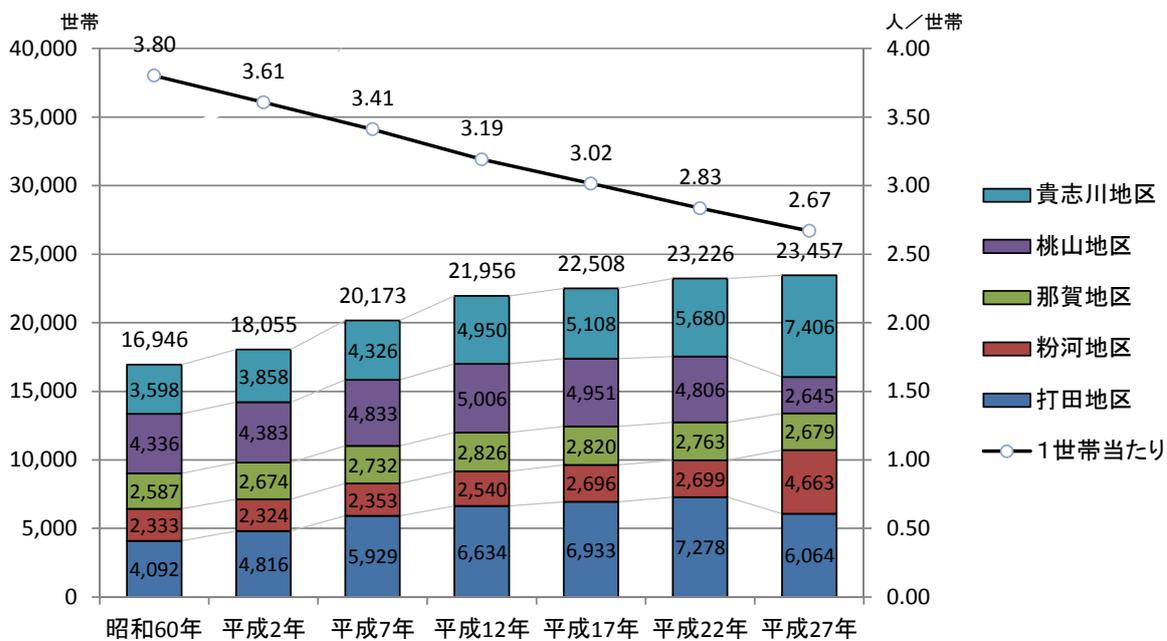


出典：国勢調査

図. 人口の推移

1.2 世帯数の推移

国勢調査の結果を元に、昭和 60 年以降の世帯数の推移を見ると、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）増加しています。世帯当たりの人口は、昭和 60 年に約 3.80 人でしたが、平成 27 年には約 2.67 人となっています。



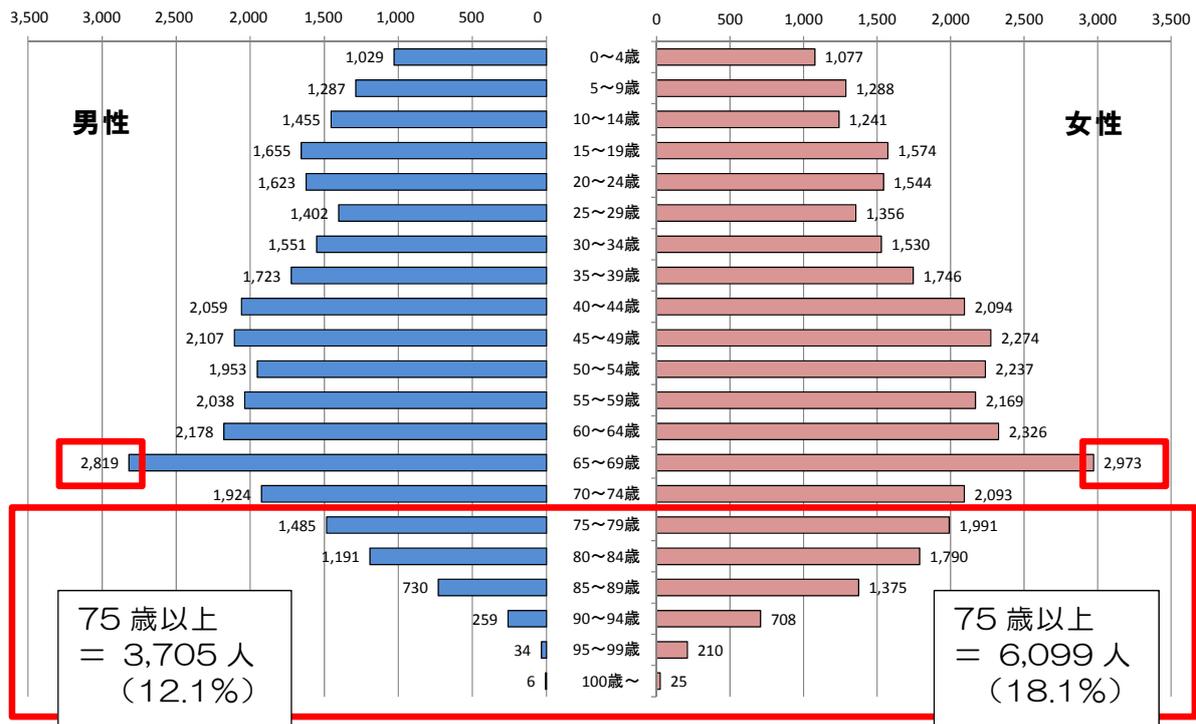
出典：国勢調査

図. 世帯数の推移

1.3 年齢階層別の人口

住民基本台帳を元に、平成29年の年齢階層別の人口分布を5歳ごとに見ると、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%）となっています。

また、75歳以上の後期高齢者の人口は、男性では3,705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、男女をあわせて見ると、全人口の15.3%を占めています。



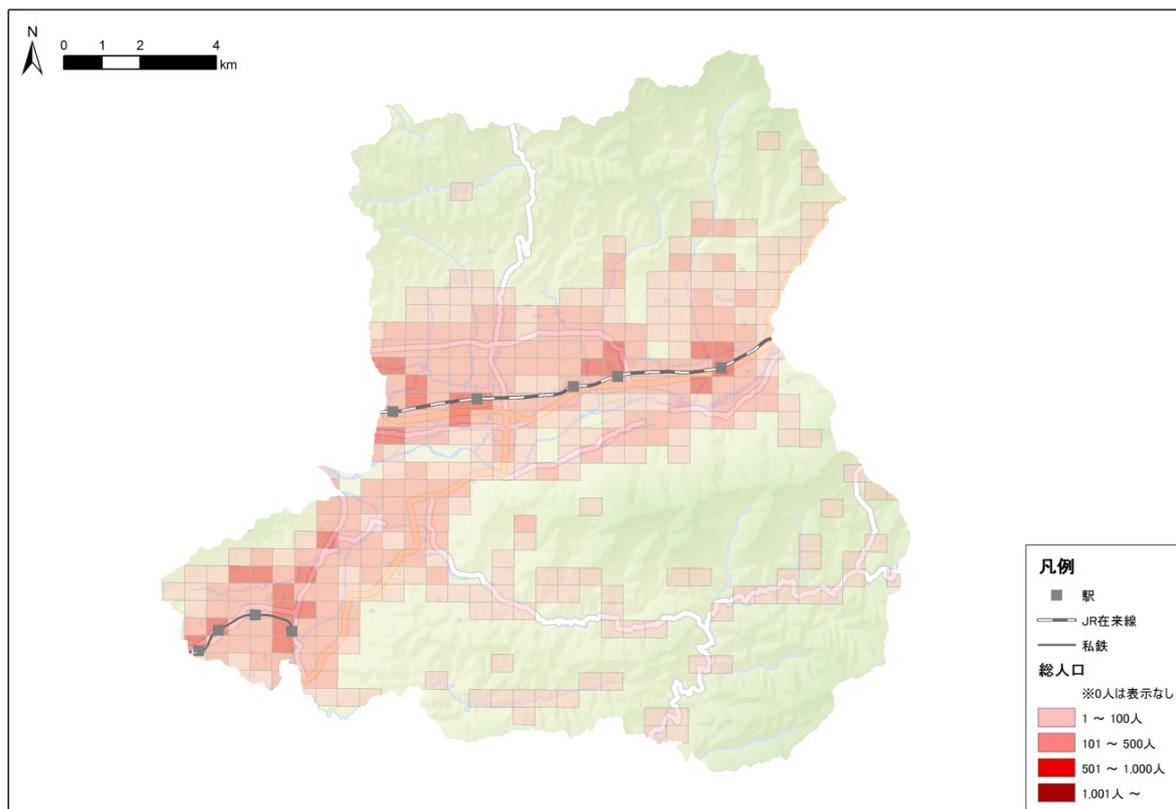
出典：住民基本台帳（平成29年3月末現在）

図. 年齢階層別の人口分布

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見ると、JR和歌山線、和歌山電鐵貴志川線の駅周辺を中心に密度が高くなっています。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ます。

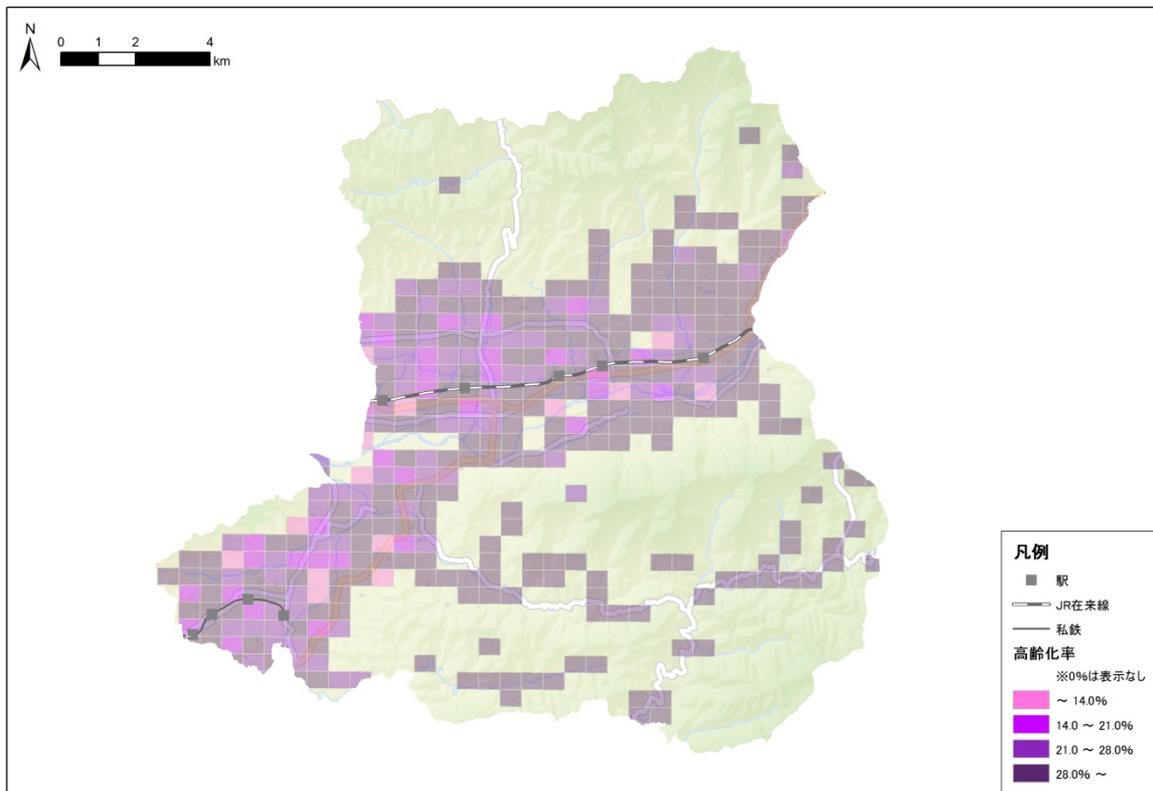


出典：国勢調査

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見ると、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ます。



出典：国勢調査

図. 地域ごとの高齢化率

2. 道路網・公共交通路線網の状況

2.1 道路網の状況

(1) 交通量の状況

紀の川市の道路ネットワークを見ると、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ます。混雑度で見ると、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ます。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ります。

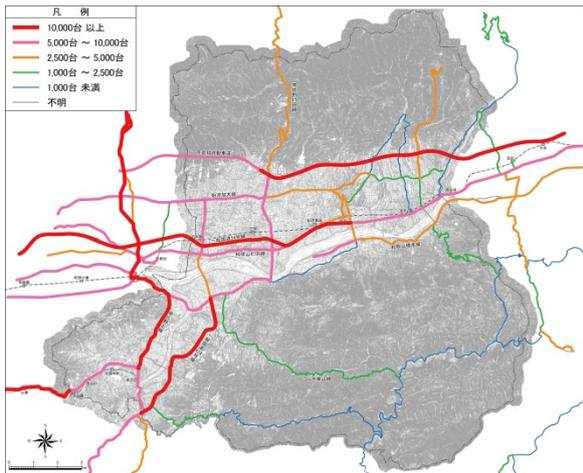
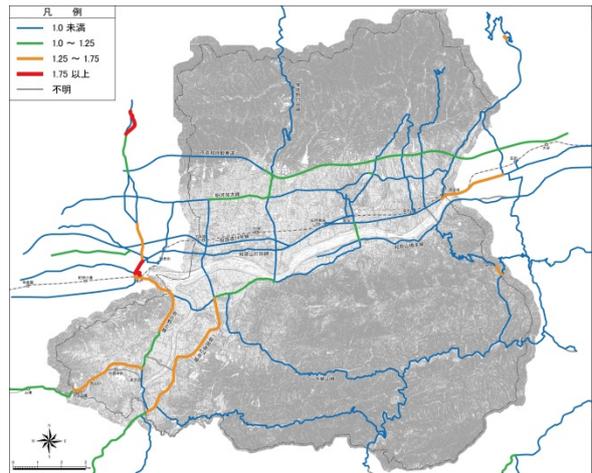


図. 昼間 12 時間交通量



出典：平成 27 年 道路交通センサス

図. 道路混雑度

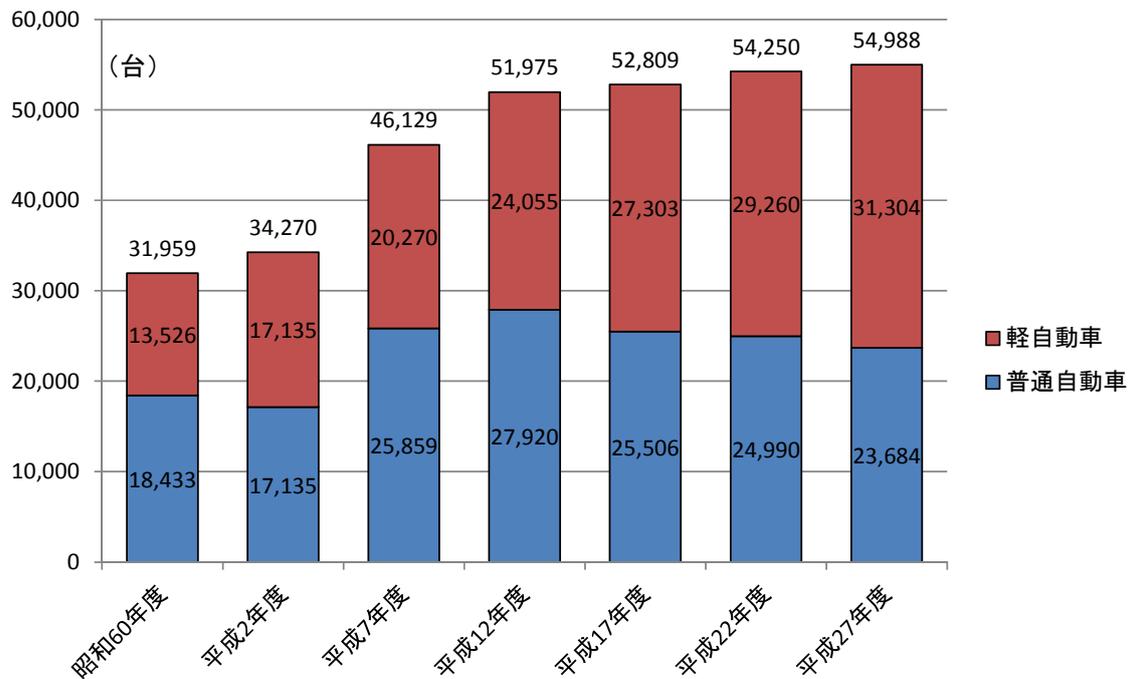
参考表 混雑度に関する概要

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

市内における自動車の保有状況を見ると、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ます。一方、軽自動車の増加が続き、平成27年度には31,304台となっています。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倍に増加しています。



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元に作成)

図. 市内における自動車登録台数

2.2 公共交通路線網の状況

(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見ると、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、市の全体の約 98% を占める 60,713 人となっています。また、年少人口、生産年齢人口、老年人口で見ても、97% 以上が、比較的に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といえます。

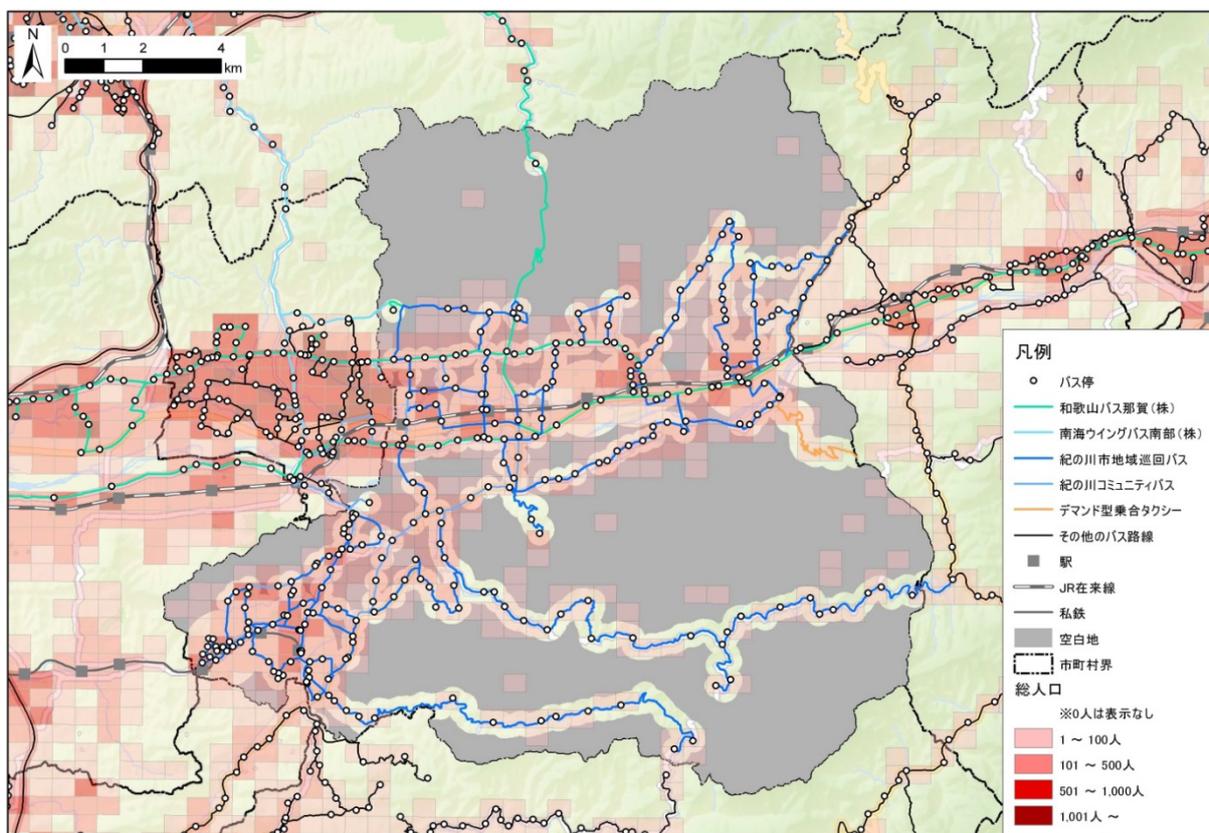


図. 地域公共交通ネットワークと人口分布の関係

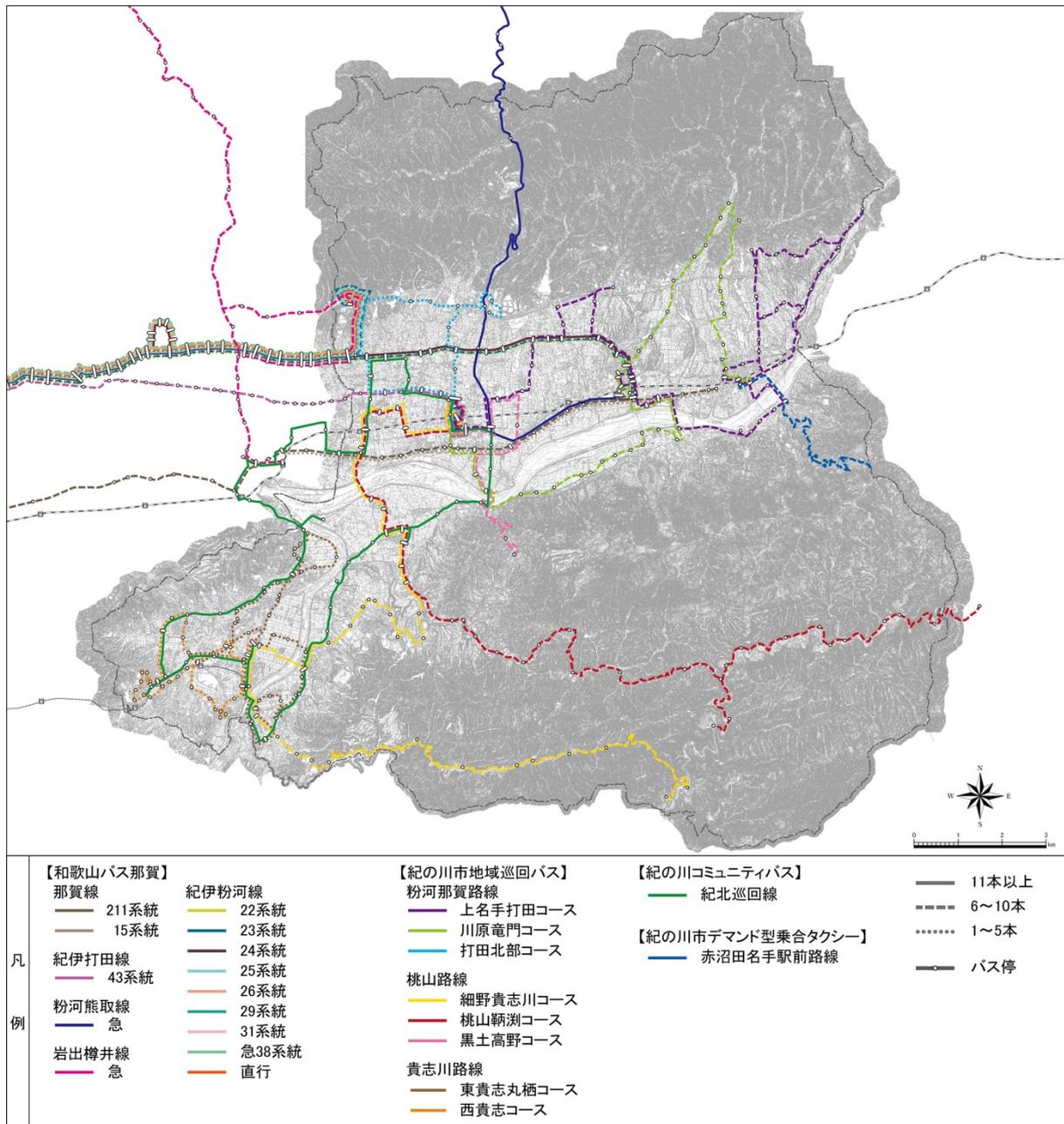
表. 地域公共交通サービスの人口カバー率

	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	60,713 人	7,388 人	35,345 人	17,980 人
〔 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 〕	97.9%	98.7%	98.3%	97.0%

資料：平成 27 年国勢調査（500m メッシュの人口分布）を元に作成

(2) バスの運行状況

市内においては、ネットワークとして網羅されている一方、それぞれの運行本数を見ると、1日当たり10本以下のルートが多くなっています。



(平成 30 年 1 月現在)

図. バスの運行状況

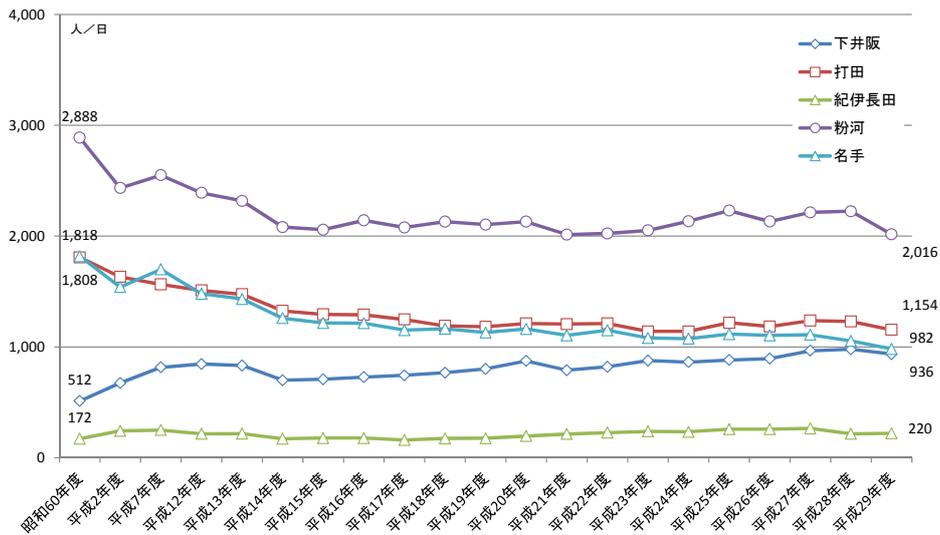
3. 各路線の利用状況

3.1 鉄道の利用状況

(1) J R 和歌山線

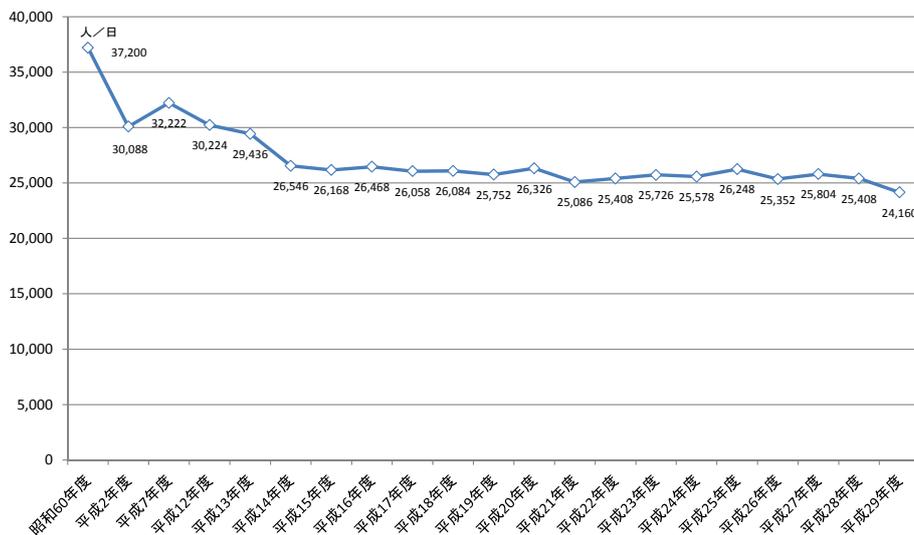
クルマ社会の進展や人口の減少に伴い、J R 和歌山線では、利用者の減少が続いています。

※県内にある J R 和歌山線各駅における乗降客数の総数（和歌山駅は除く）



出典：J R 西日本提供データ

図. J R 和歌山線における市内各駅の乗降客数の推移

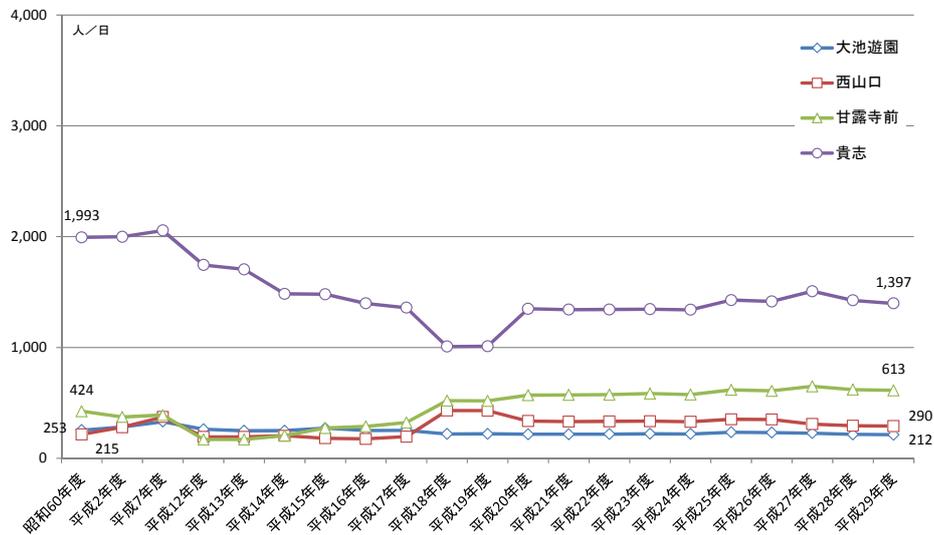


出典：J R 西日本提供データ

図. J R 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見ると、昭和 60 年以降、貴志駅では乗降客数の減少が続いていましたが、南海電気鉄道から和歌山電鐵に事業が移行された平成 20 年に増加に転じた後、横ばいが続き、平成 29 年では 1 日当たり約 1.4 千人が乗降しています。



出典：和歌山電鐵提供データ

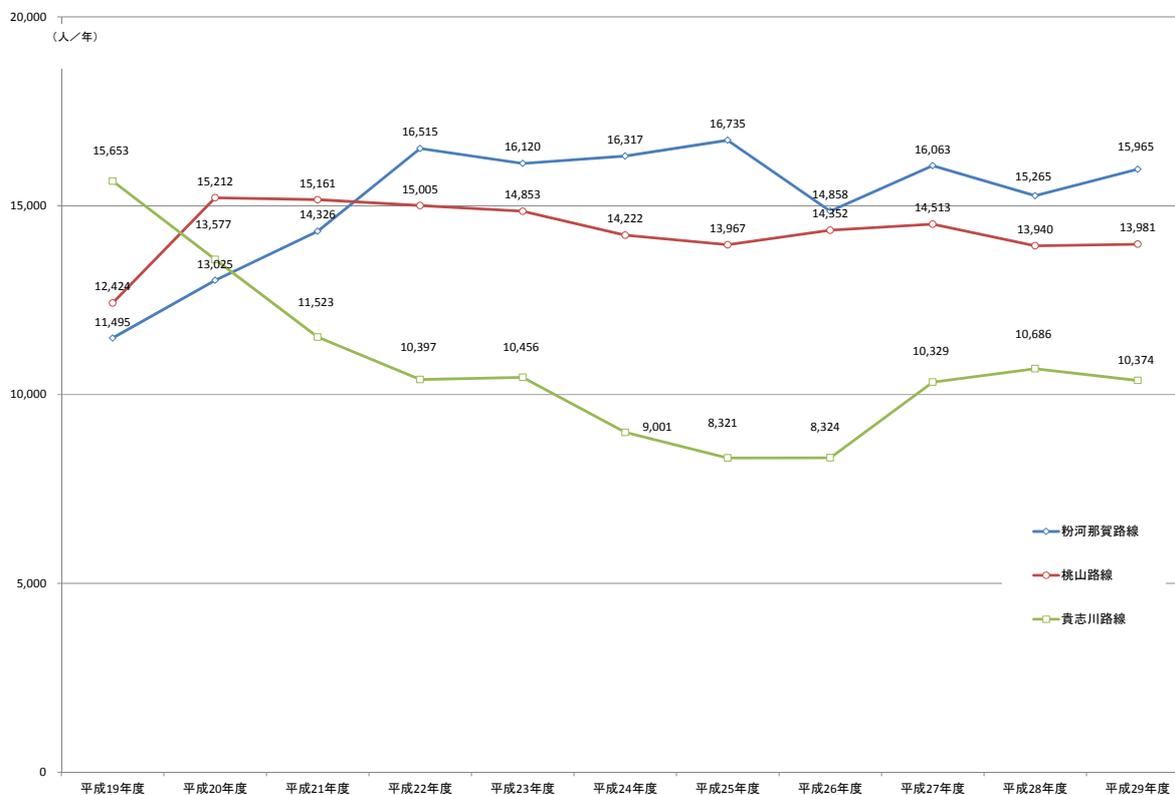
図. 和歌山電鐵貴志川線各駅の乗降客数の推移

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見ると、貴志川路線では、平成 25 年度以降は増加に転じ、平成 29 年度の利用者数は年間約 1.0 万人となっています。また、粉河那賀線は、平成 25 年度をピークに、平成 29 年度の利用者数は年間約 1.6 万人となっています。桃山路線は、平成 20 年度以降、減少傾向であり、平成 29 年度の利用者数は年間約 1.4 万人となっています。

なお、図には示していませんが、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、年間の利用者数が平成 28 年度で 183 人、平成 29 年度で 176 人となっています。



※ 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 29 年度の乗降客数を見ると、紀の川市貴志川支所（9,310 人/年）、那賀病院（6,029 人/年）、名手駅前（5,486 人/年）の利用が多くなっています。

また、全 229 か所中、約 82.1%を占める 188 か所のバス停で、年間の乗降客数が 400 人を下回っています。同年度のバス運行日数が 362 日であったことから、1 日の利用者数がおおむね 1 人、もしくはそれ以下のバス停が全体の 8 割以上を占めていることを示しています。

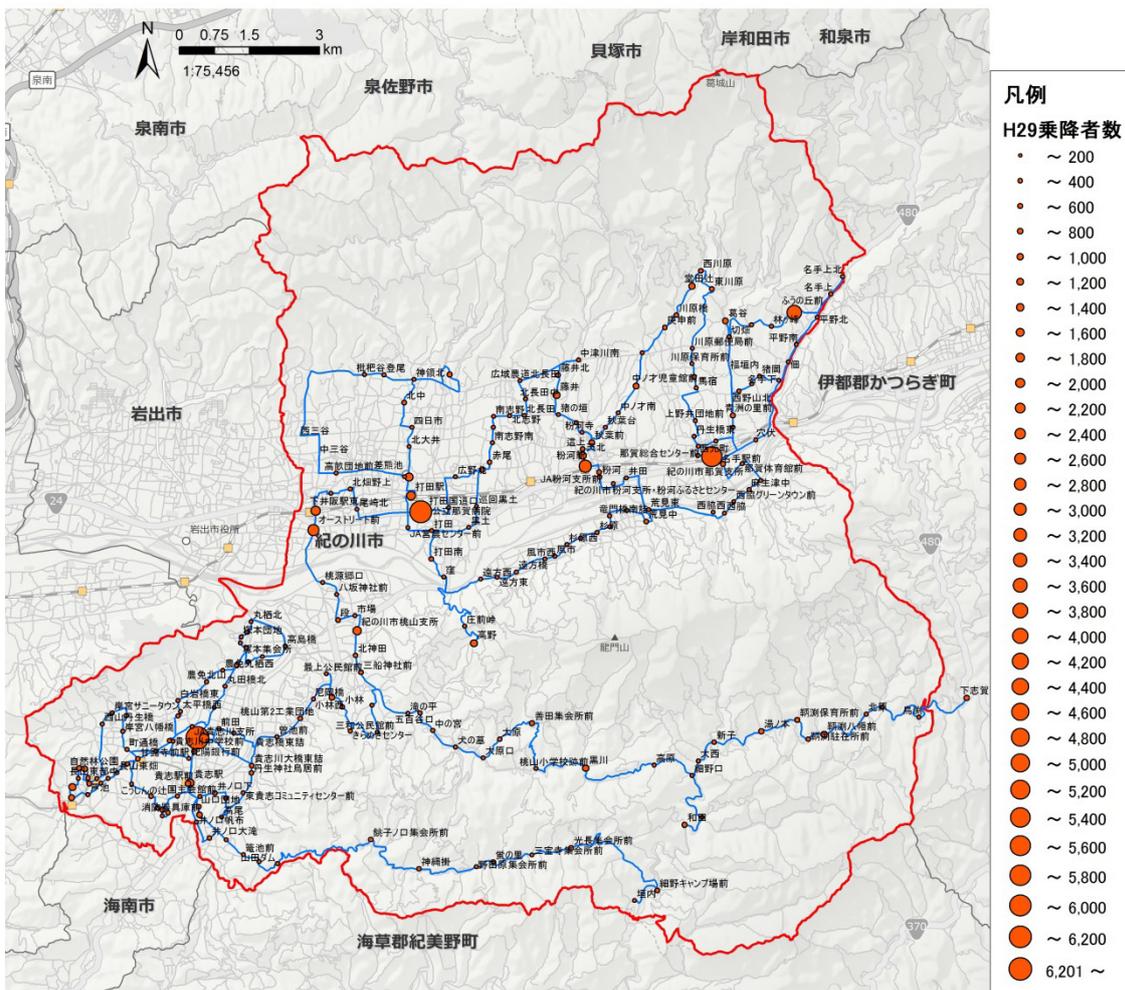


図. 地域巡回バスの年間利用者数（バス停ごと）

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29年度の利用者数は約3.3万人となっています。

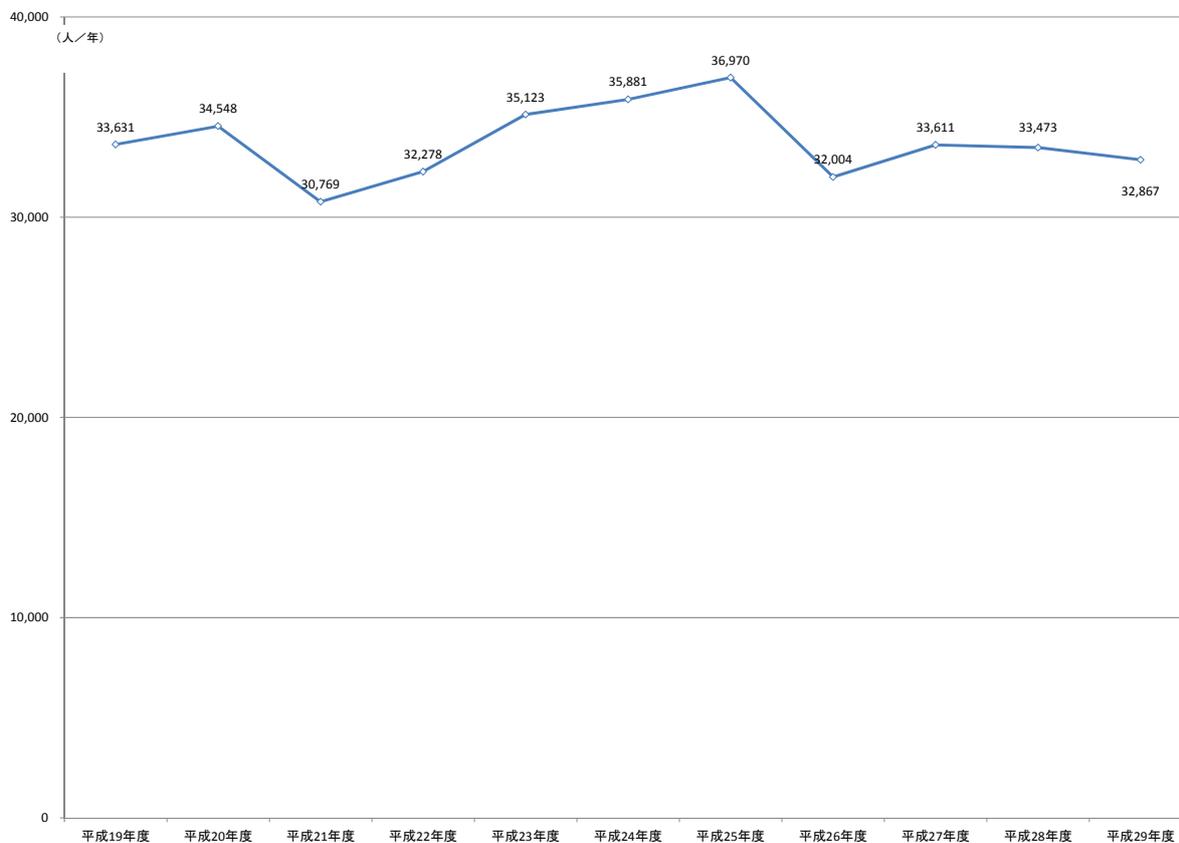


図. 紀の川コミュニティバスの利用状況の推移

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）の利用状況を見ると、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、平成27年度に増加に転じました。その後、微減傾向となり、平成29年度の利用者数は約6.7万人となっています。

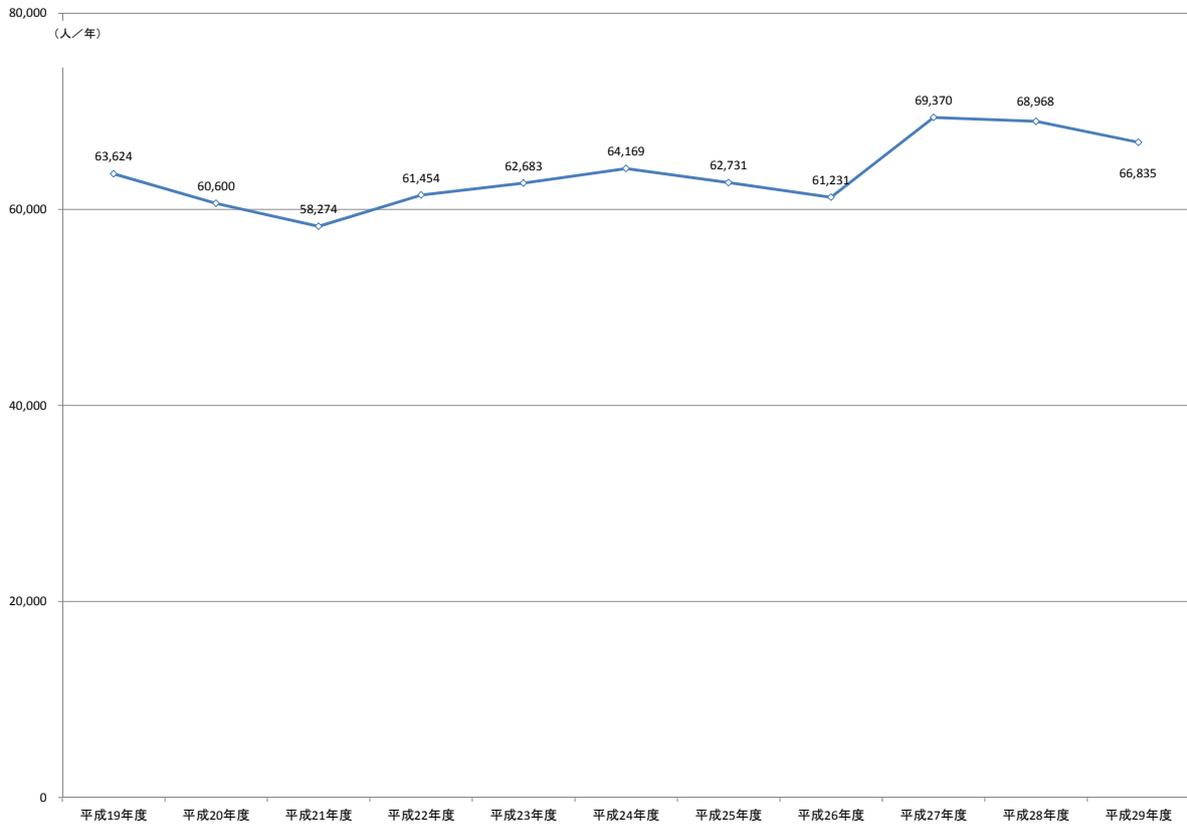


図. 路線バス（粉河熊取線）の利用状況の推移

4. 各路線の収支状況・財政負担状況

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見ると、平成23年度の約262万円から、減少傾向が続き、平成29年度は約173万円となっています。

平成29年度の収支状況を見ると、約173万円の運行収入に対して、運行費用は約4,788万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約3.6%となっています。

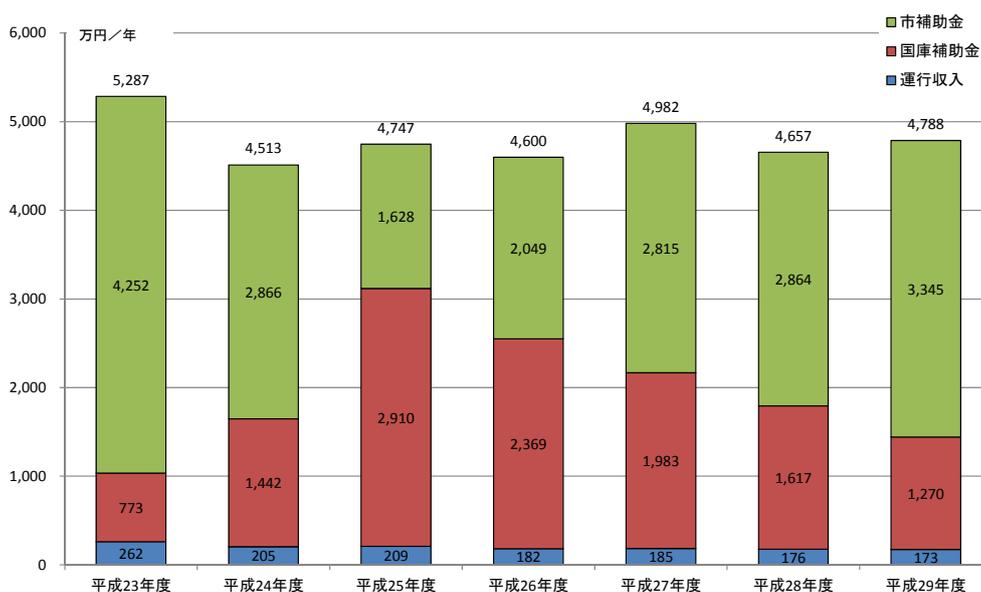


図. 粉河那賀・桃山路線の運行費用の推移

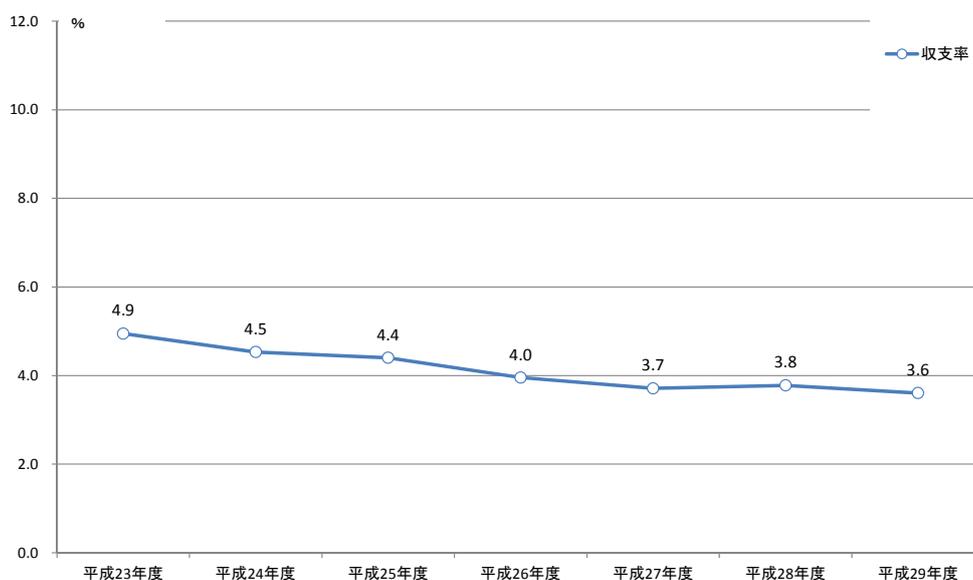


図. 粉河那賀・桃山路線の収支率の推移

(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見ると、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56万円となりました。その後、平成29年度は約69万円となっています。

平成29年度の収支状況を見ると、約69万円の運行収入に対して、運行費用は約1,195万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約5.7%となっています。

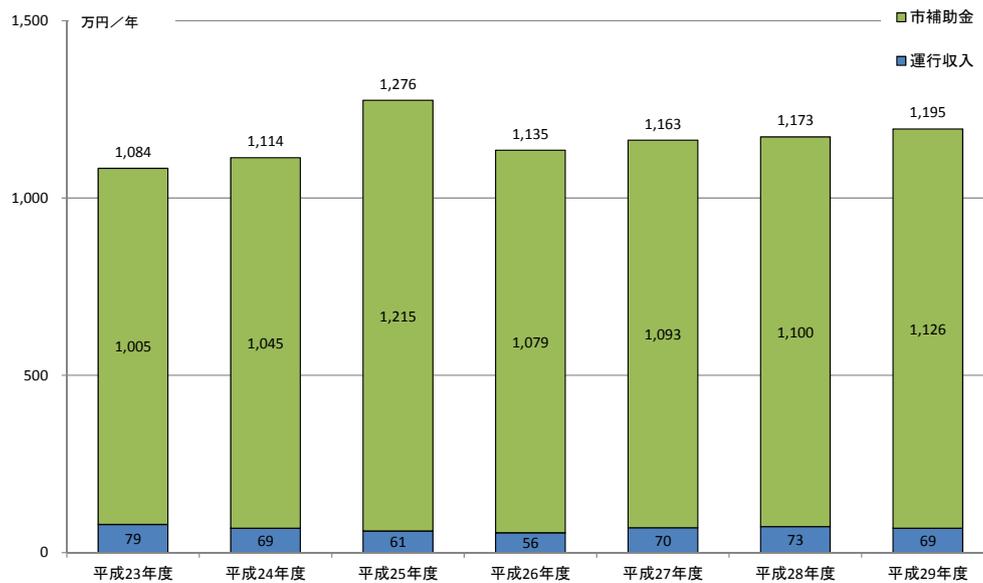


図. 貴志川路線の運行費用の推移

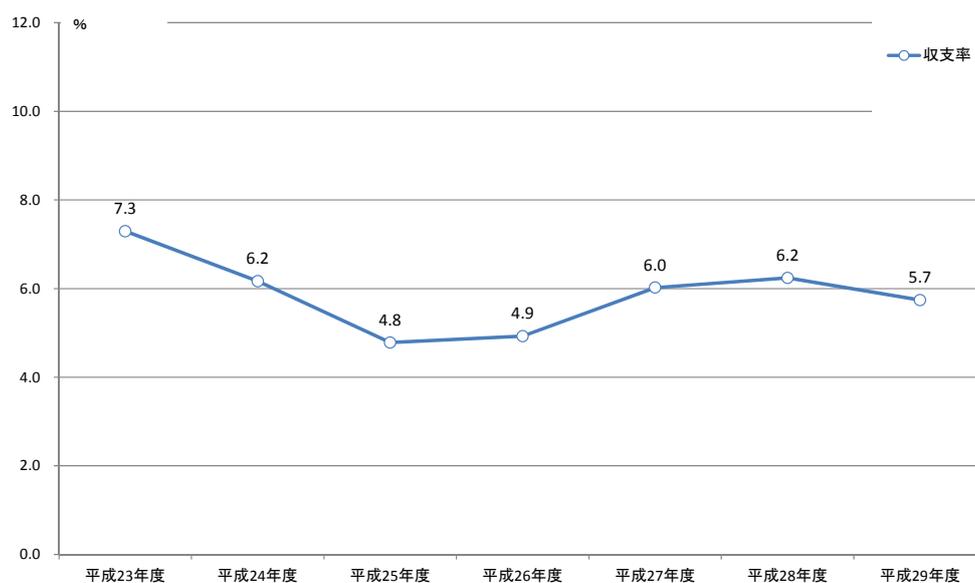


図. 貴志川路線の収支率の推移

(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見ると、平成 29 年度は約 3 万円となっています。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 10.0%となっています。



図. デマンド型乗合タクシー路線の運行費用

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見ると、平成23年度の約549万円から、減少傾向が続き、平成29年度は約386万円となっています。

平成29年度の収支状況を見ると、約386万円の運行収入に対して、運行費用は約2,872万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約13.4%となっています。

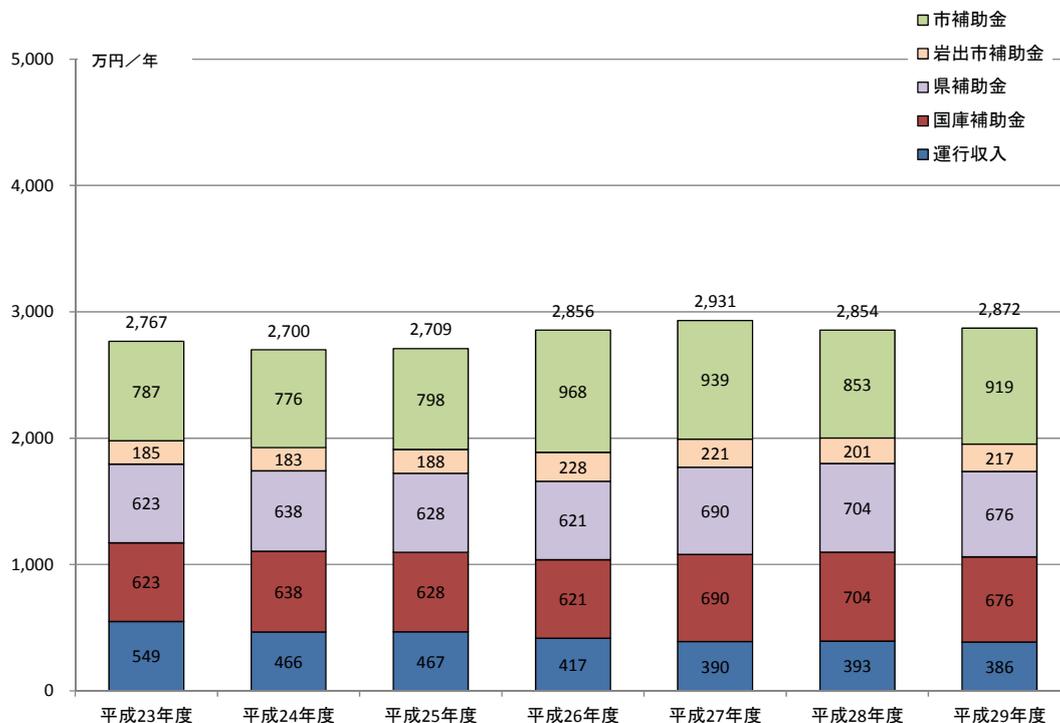


図. 紀の川コミュニティバスの運行費用の推移

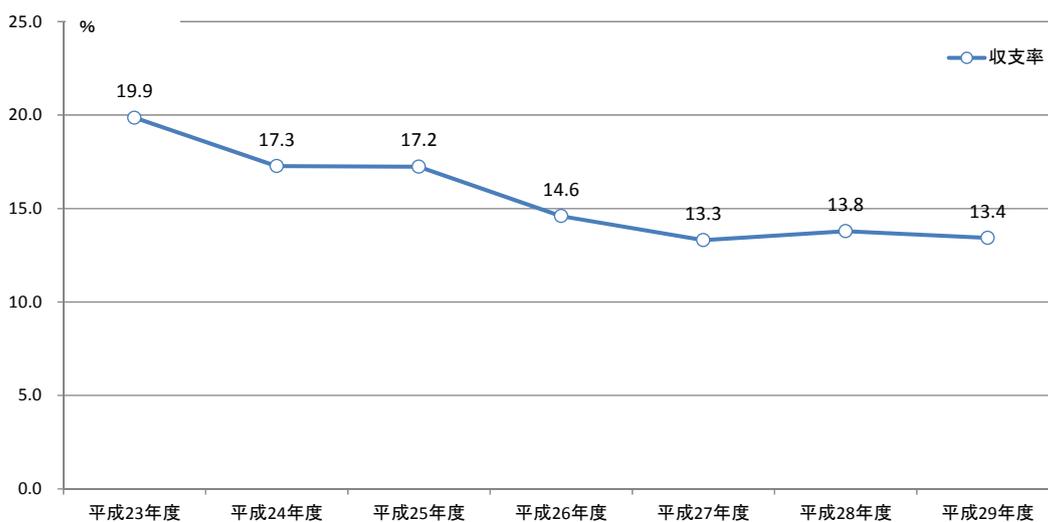


図. 紀の川コミュニティバスの収支率の推移

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見ると、平成23年度の約2,029万円から約2割増加し、平成29年度は約2,404万円となっています。

平成29年度の収支状況を見ると、約2,404万円の運行収入に対して、運行費用は約4,085万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約58.8%となっています。

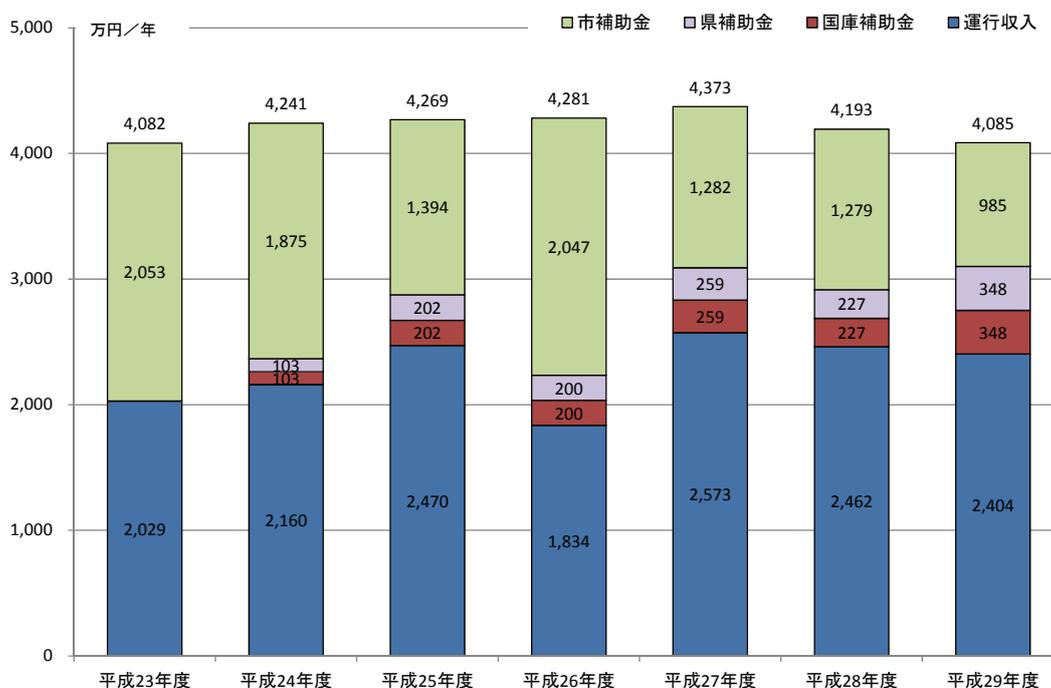


図. 路線バス（粉河熊取線）の運行費用の推移

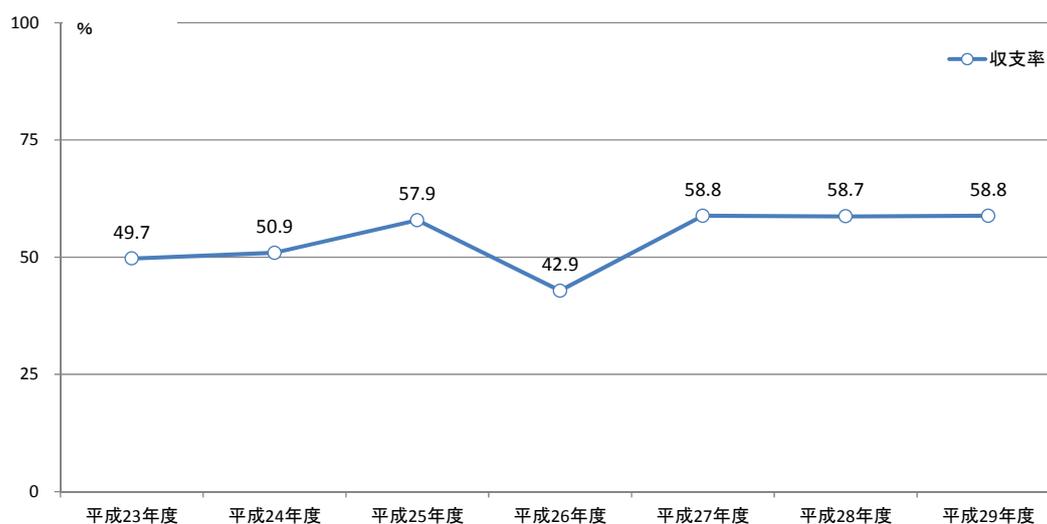
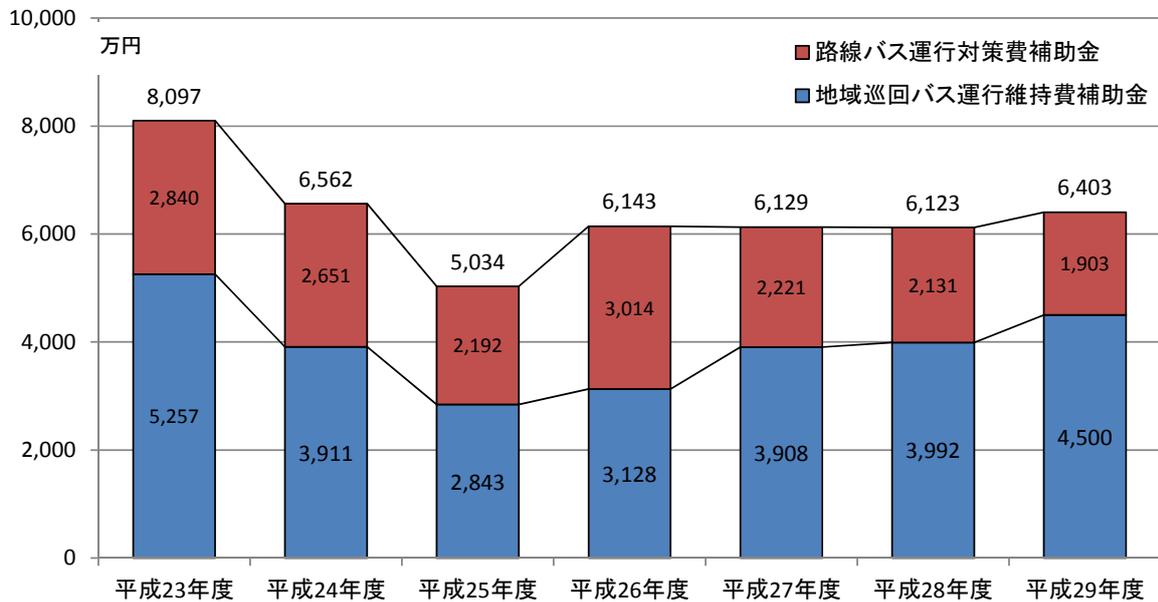


図. 路線バス（粉河熊取線）の収支率の推移

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6,000万円以上を支出しています。



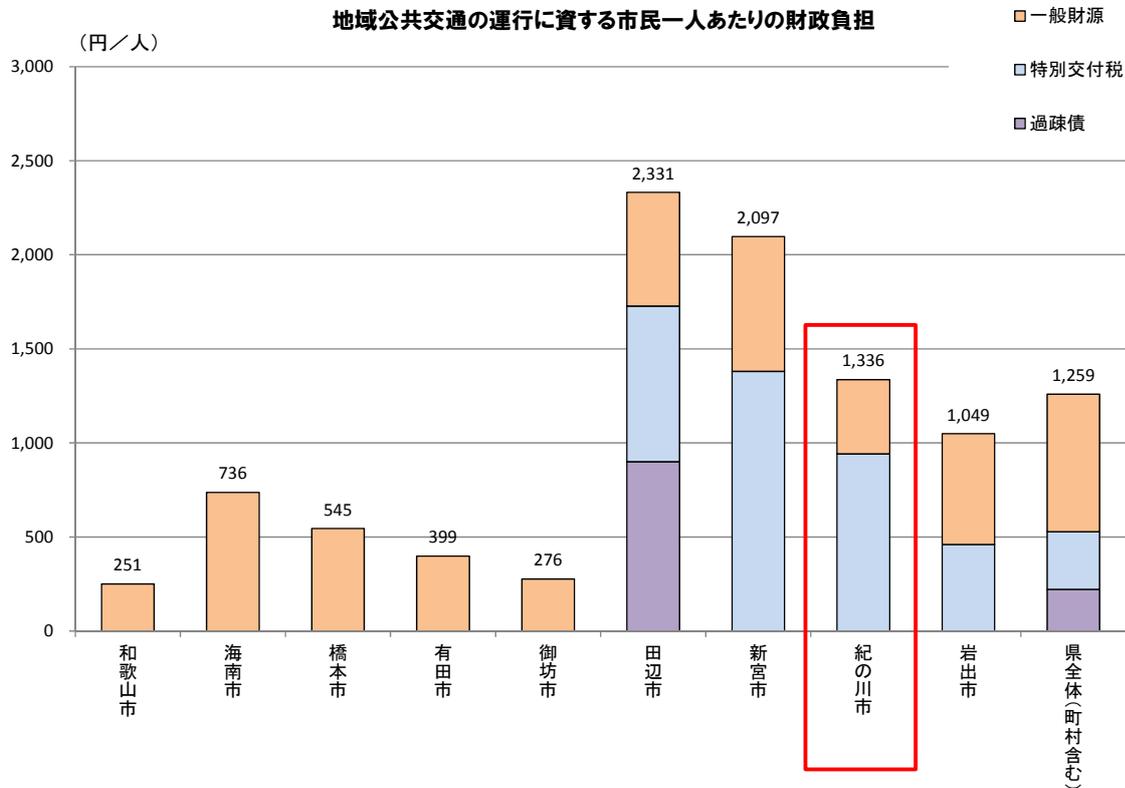
※ 平成23年度は新路線開設に係る費用が発生

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当たりの財政負担

地域公共交通の運行に資する市民一人当たりの財政負担を見ると、紀の川市では市民一人当たり約 1,336 円が支出されています。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ます。



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）

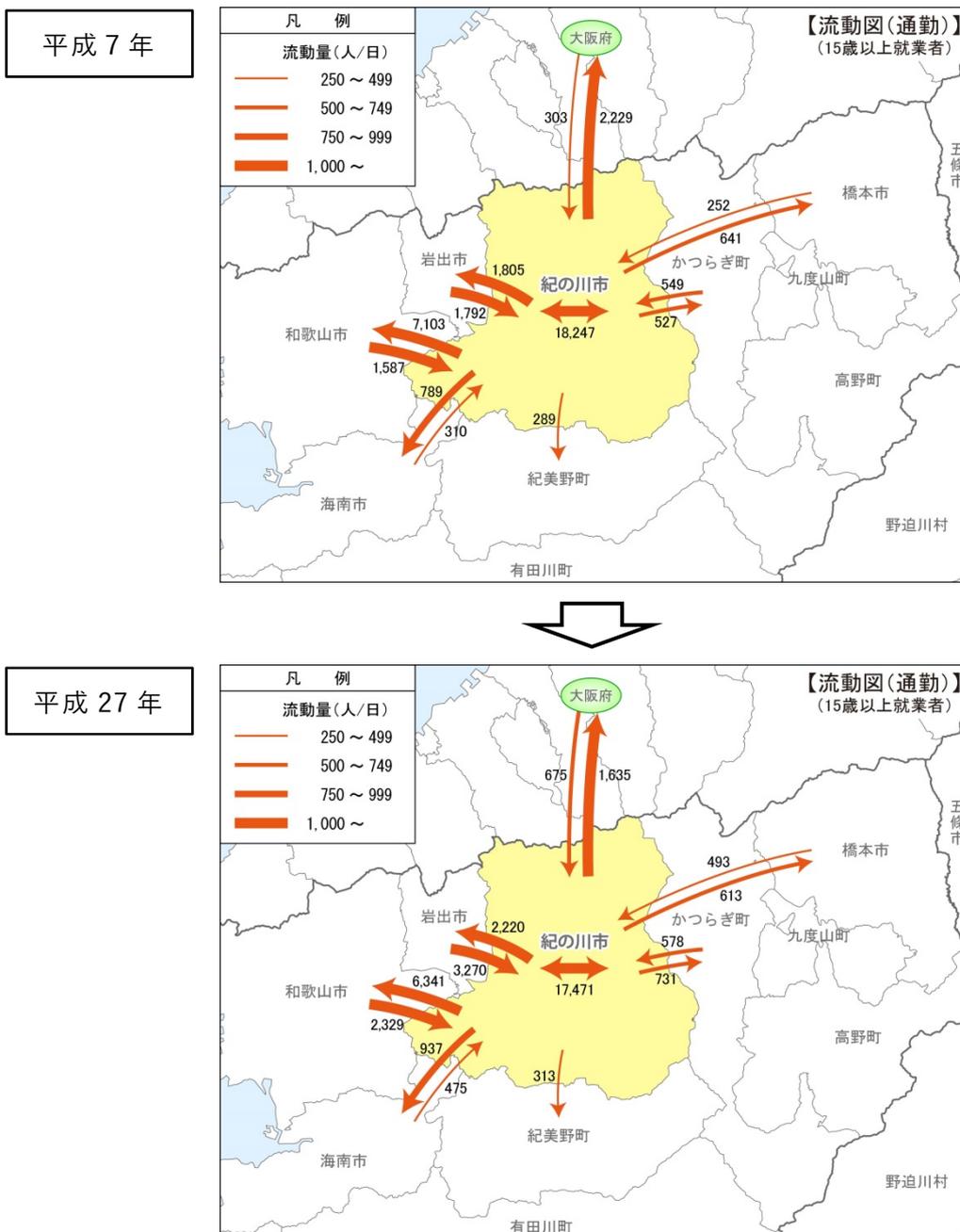
図. 地域公共交通の運行に資する市民一人当たりの財政負担（平成 28 年度）

5. 人の動き

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見ると、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ます。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ます。

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ます。



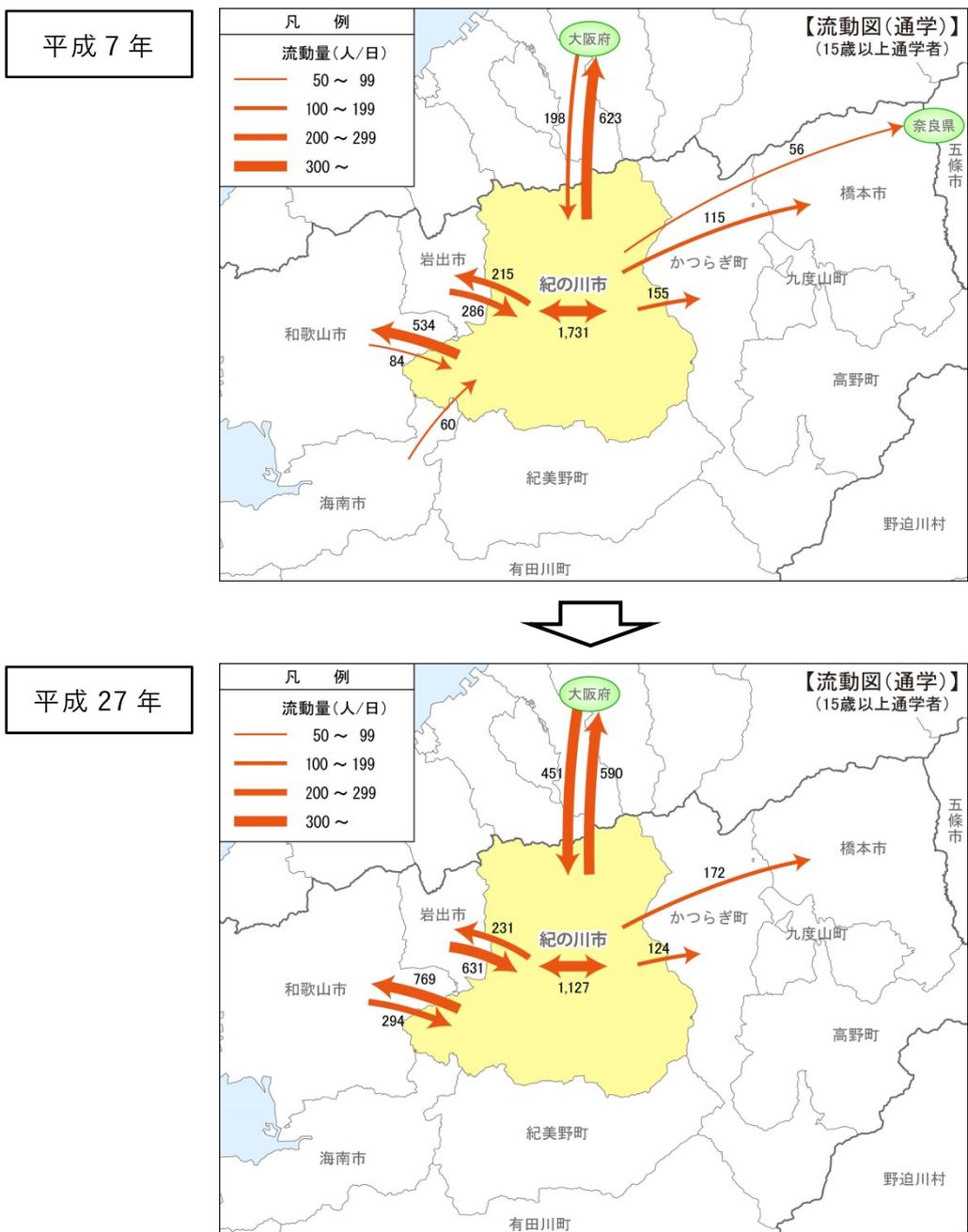
出典：国勢調査

図. 通勤目的による人の動き

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見ると、1,127 人の市民が市内の学校に通学しています。また、和歌山市や大阪府などにも通学する流動がみられます。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ます。

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



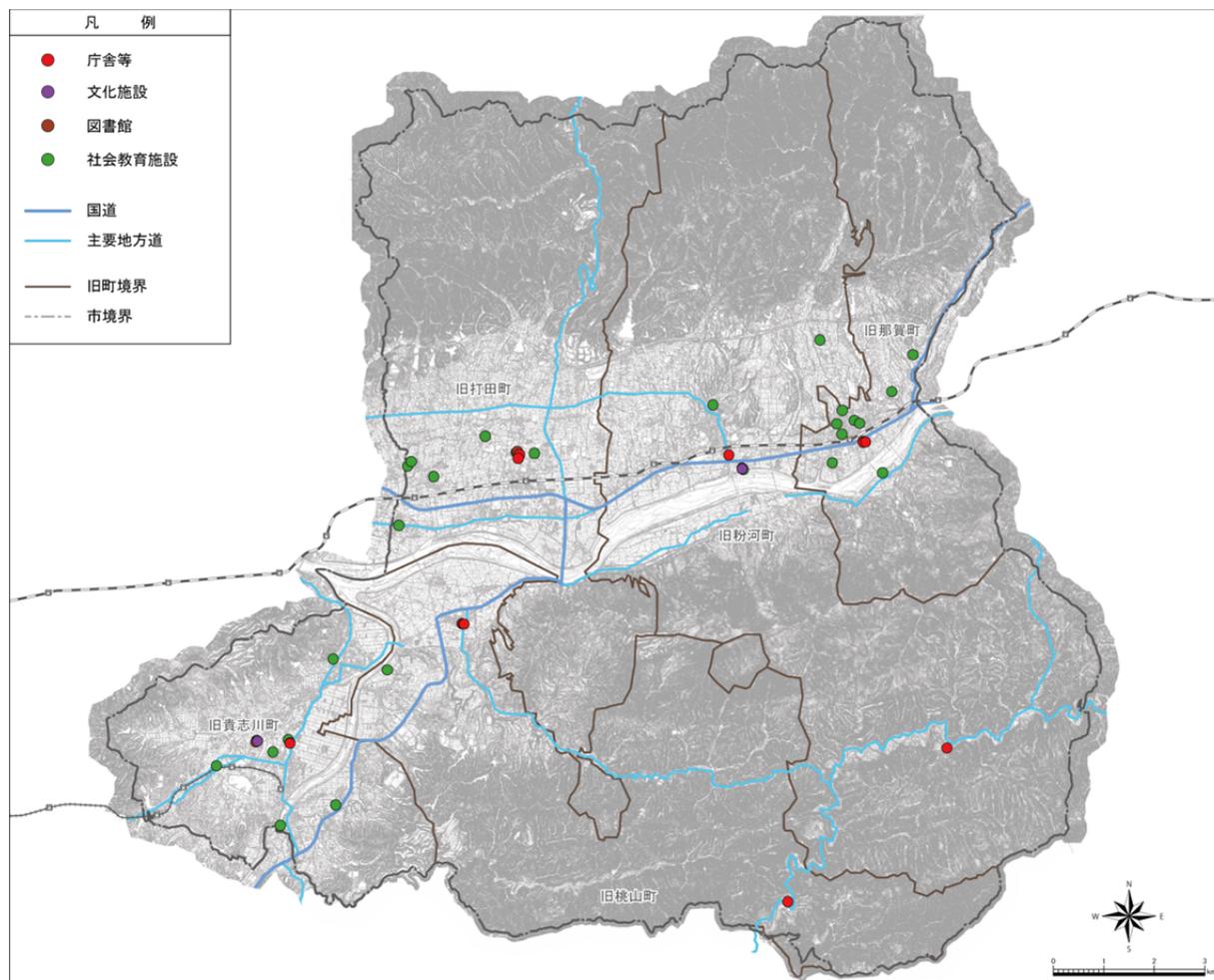
出典：国勢調査

図. 通学目的による人の動き

6. 主な施設の分布状況

6.1 公共施設

市内における主な公共施設の分布状況を見ると、旧町の中心地を核に点在しています。

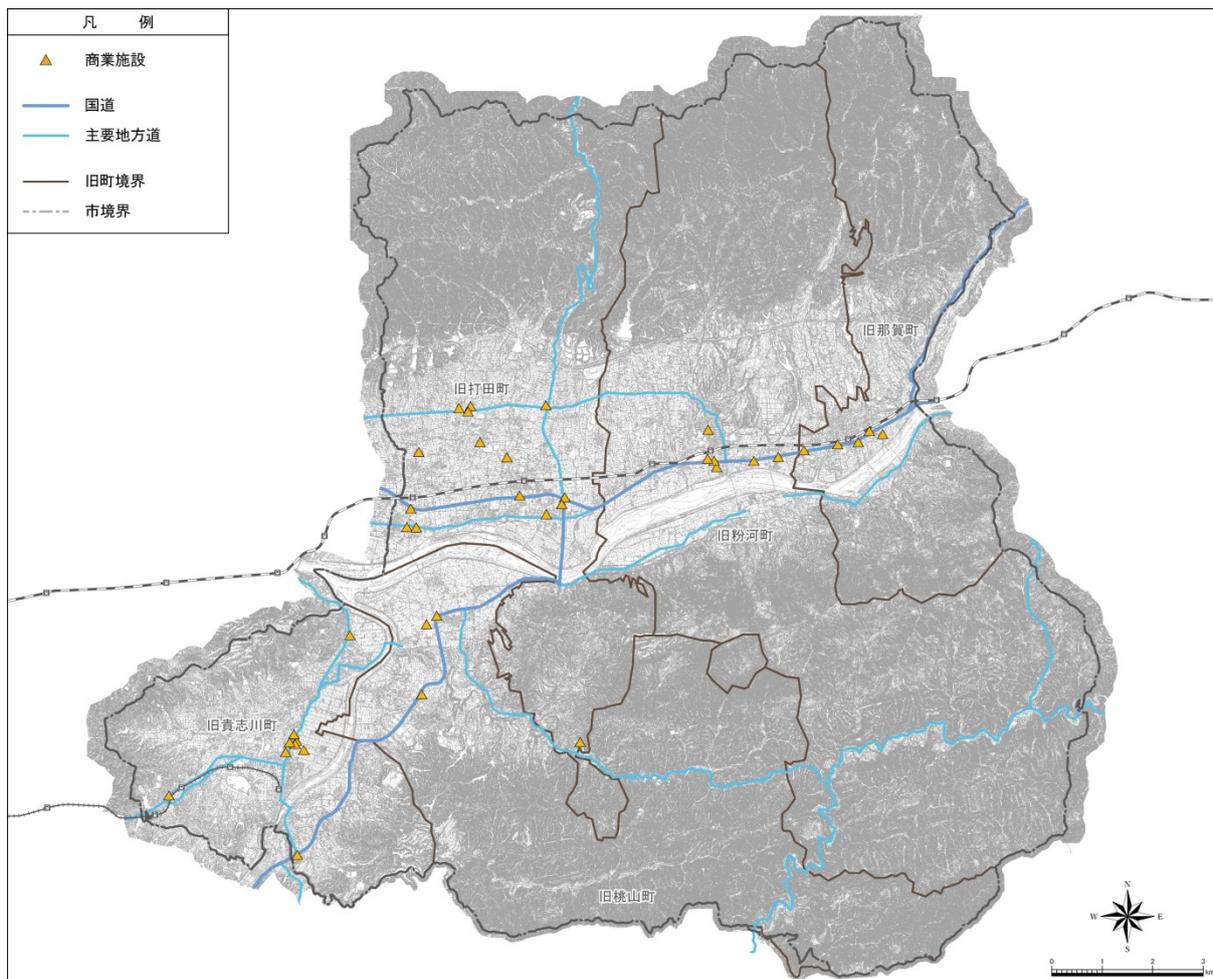


(平成 29 年 10 月現在)

図. 主な公共施設の分布状況

6.2 商業施設

商業施設の分布を見ると、主な道路の沿線上に連なり、点在しています。



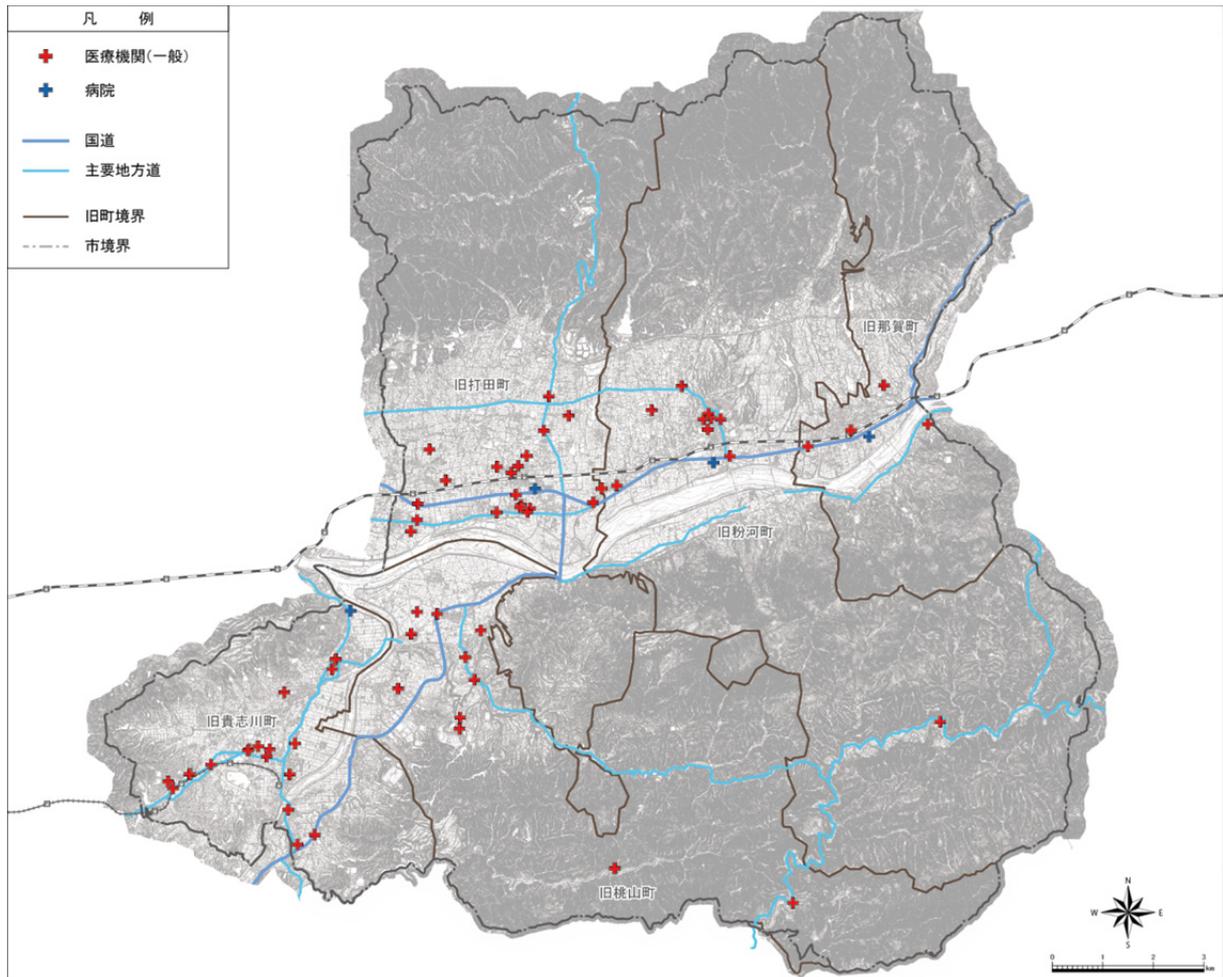
(平成 29 年 10 月現在)

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

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ます。



(平成 30 年 6 月現在)

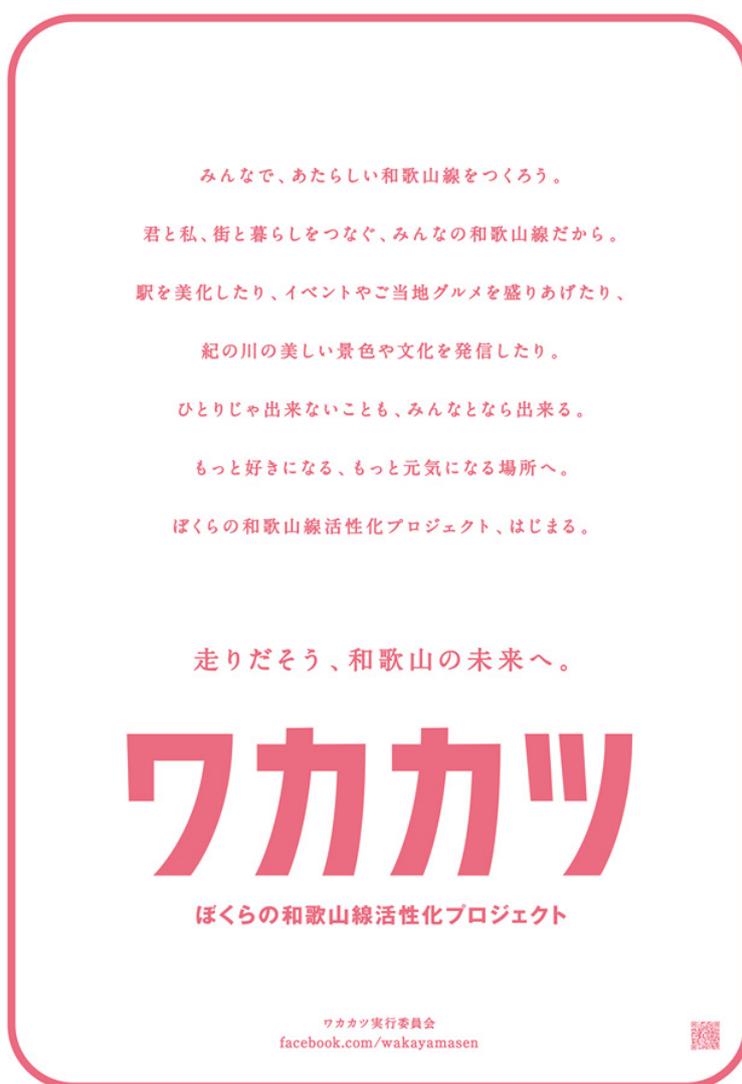
図. 主な医療施設の分布状況

7. 交通に関する取組

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組として、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ます。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組を、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ます。



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さまざまな取組を実施しています。

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ます。



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



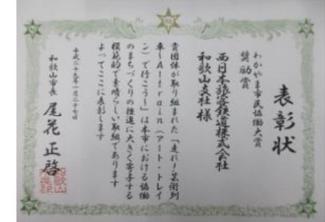
駅での芸術作品の展示



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



県立和歌山高校

県立那賀高校



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ました。



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組の実施風景

7.2 和歌山電鐵

(1) 地域公共交通軸を維持するための活動

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」、「駅のペンキ塗り大会」の開催、「クリスマス電車」、「歌声電車」の運行など、年間 70 回にも及ぶ利用促進イベントが行われています。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・実施されています。

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、取組が行われています。



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組の実施風景

(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ます。

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ています。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ます。

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。
和歌山電鐵ではヤマト運輸様と連携して、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：ヤマト運輸社員（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）

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、安全・安心の取組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ます。

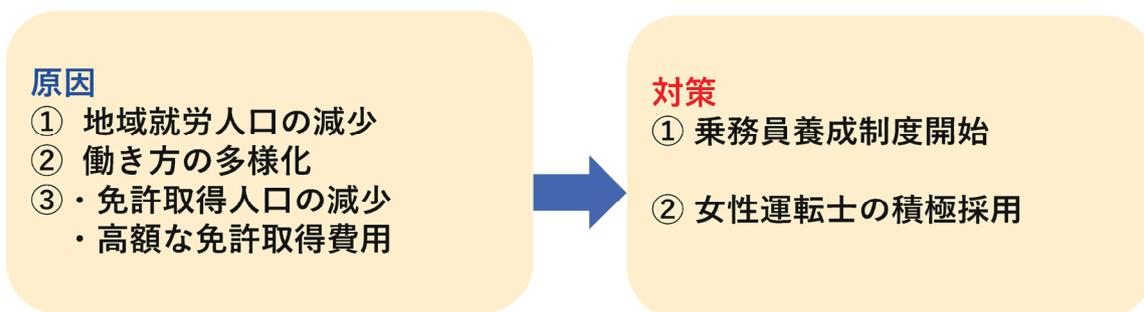


出典：「地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市」における報告資料（平成 30 年 1 月）

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ます。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ます。



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

8. 地域の現状に関するまとめ

(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ます。

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）となっています。また、1世帯当たりの人口は、昭和60年の約3.80人に対し、平成27年には約2.67人まで減少しています。

(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見ると、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97%以上となっています。しかしながら、バスの運行本数を見ると、多くのバスルートが1日当たり10本以下となっています。

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

※ 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割減少しています。

また、平成29年度において、地域巡回バスの運行にあたり、粉河那賀・桃山路線で約4,788万円、貴志川路線では約1,195万円の運行費用が発生する中、収支率は粉河・桃山路線で約3.6%、貴志川路線で約5.7%となっています。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ます。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6,403万円を市が負担している状況となっています。

(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ます。

また、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ます。

(5) 地域の取組

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ます。

2章

公共交通に対する市民の意識・ニーズ

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などの社会経済情勢が変わる中で、大きく変化しています。地域の実情に合った地域公共交通の維持・確保に向けた取組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ります。

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6つの調査を実施しました。

【実施した調査】

- 調査①：住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」
- 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：市民との対話
- 調査⑥：その他関係者の意識・ニーズ把握

1. 住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」

(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こととしました。

(2) 調査方法

市内の居住者から無作為で2,100世帯を抽出し、調査票を発送しました。なお、多様な意見を得るため、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ました。（＝計2,100世帯、4,200票を配布）

(3) 配布時期

平成29年12月

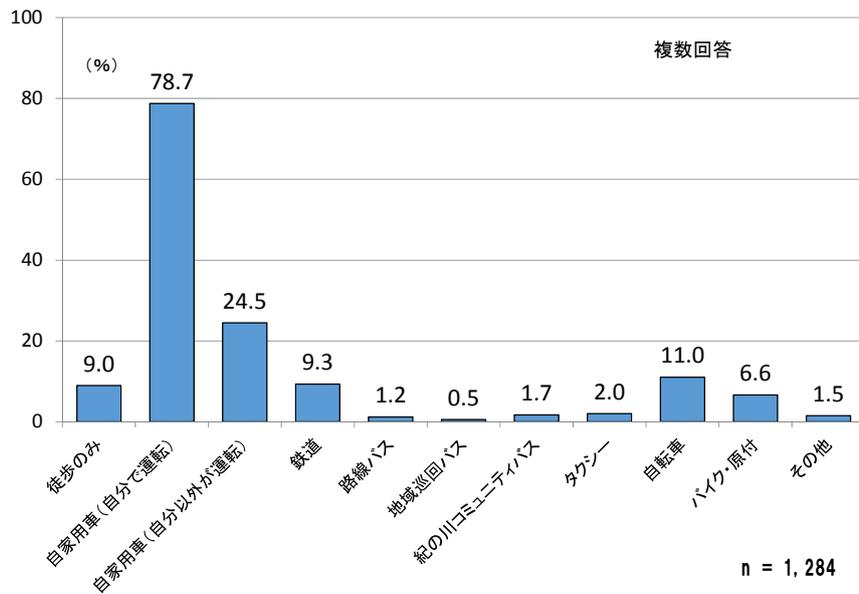
(4) 回収結果

(2)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票を得ました。

1.1 市民を取り巻く状況

(1) 外出手段

回答者の外出手段を見ると、「自家用車（自分で運転）」で外出している回答者が約78.7%で最多となっています。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ます。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%となっています。

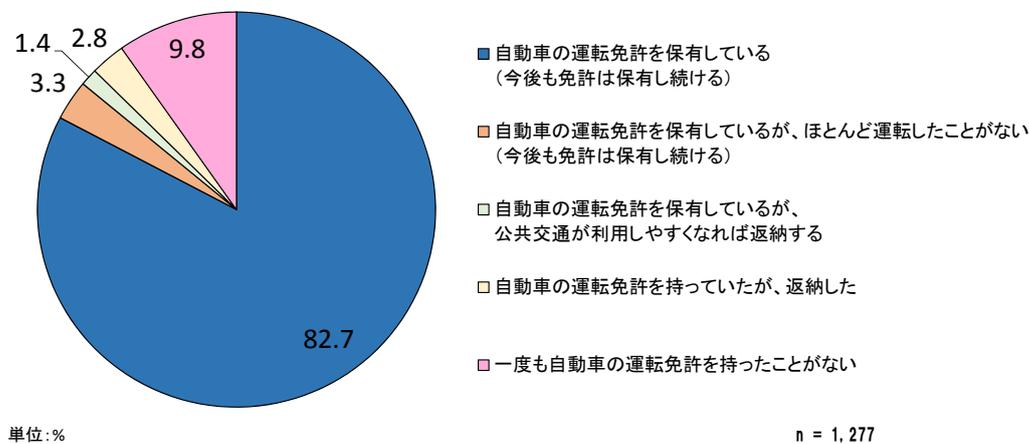


※ 不明を除く値

図. 回答者の外出手段

(2) 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%を占めています。

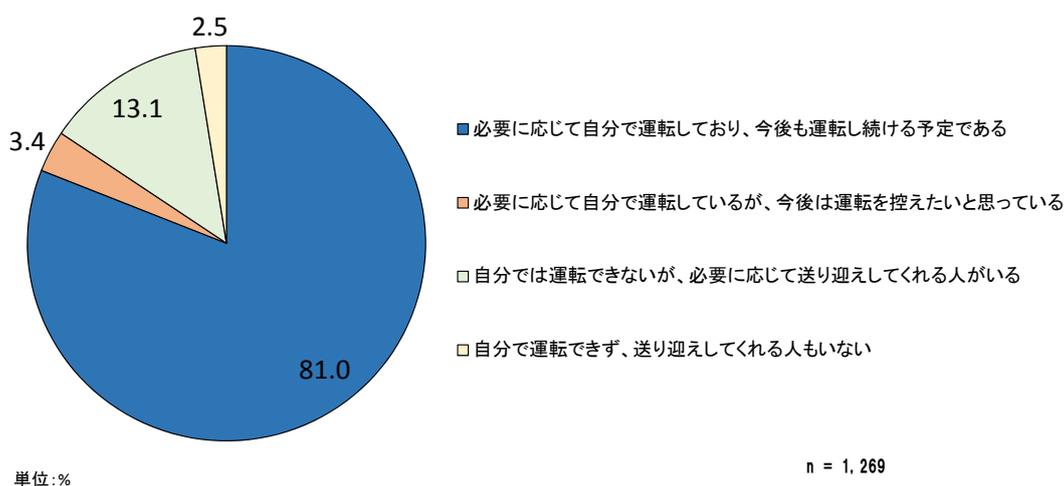


※ 不明を除く値

図. 回答者の免許や自家用車の保有状況

(3) 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」と回答しています。



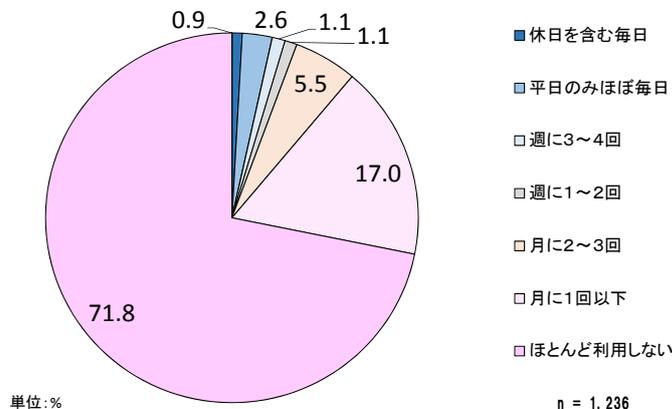
※ 不明を除く値

図. 回答者の自家用車の利用状況

1.2 鉄道の利用について

(1) 鉄道の利用頻度

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

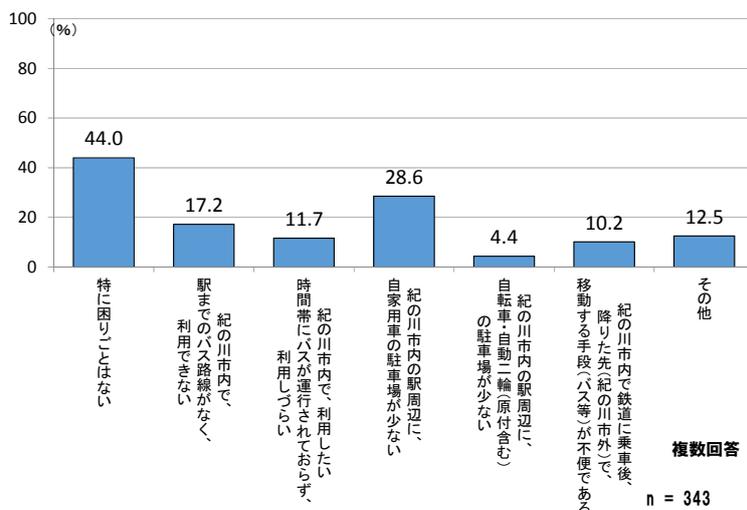


※ 不明を除く値

図. 回答者の鉄道の利用頻度

(2) 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%となっています。困りごとについては、「紀の川市内の駅周辺に、自家用車の駐車場が少ない」ことを挙げる回答者が約 28.6%で最多となっています。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割以上存在しています。



※ (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

1.3 タクシーの利用について

○ 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ます。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ます。

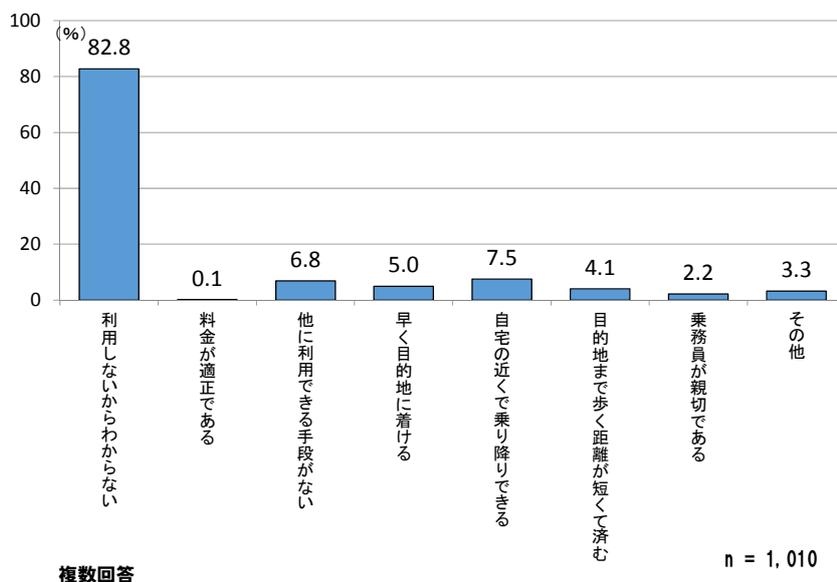
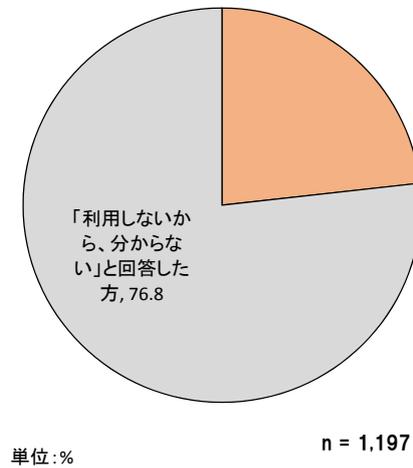


図. タクシーを利用する理由

1.4 バスの利用について

(1) バス停の認知状況

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」と回答しています。

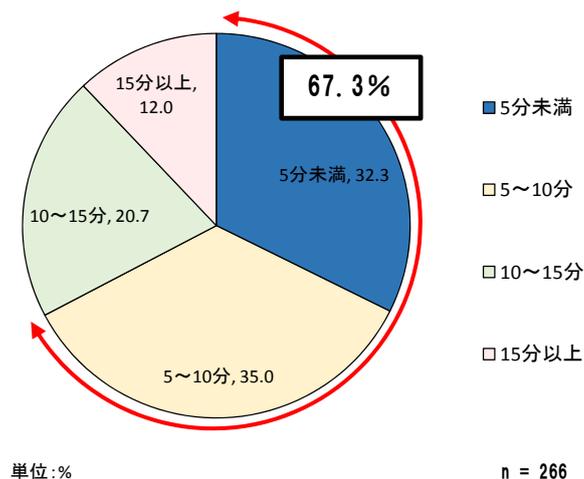


※ 不明を除く値

図. 回答者の最寄りバス停の認知状況

(2) バス停までの所要時間

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%を占めています。



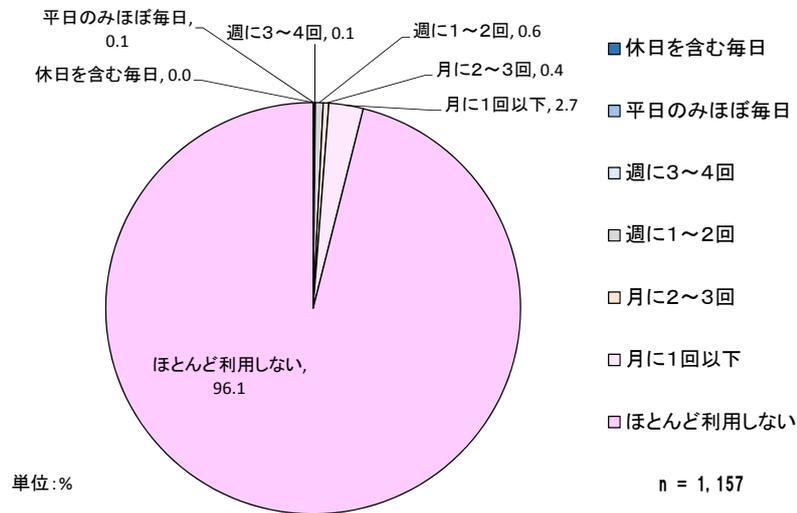
※ 不明を除く値

図. 回答者の最寄りバス停までの所要時間

(3) 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）の利用頻度を見ると、約 96.1%が「ほとんど利用しない」と回答しています。

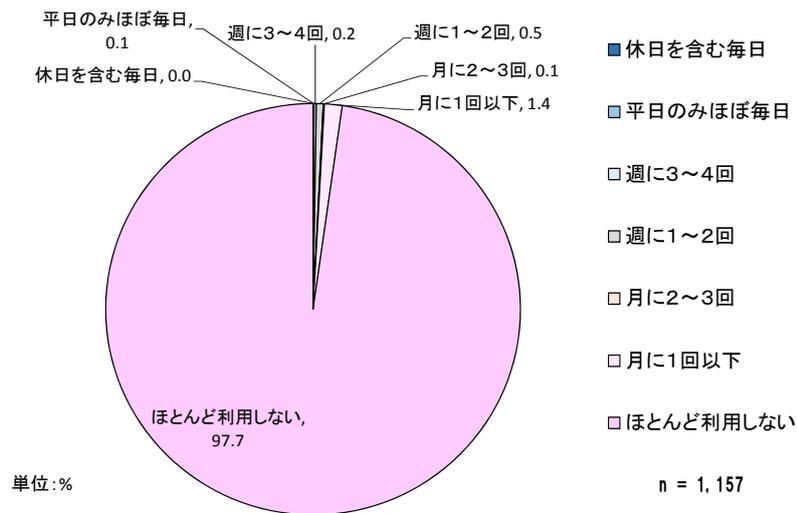


※ 不明を除く値

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見ると、約 97.7%が「ほとんど利用しない」と回答しています。

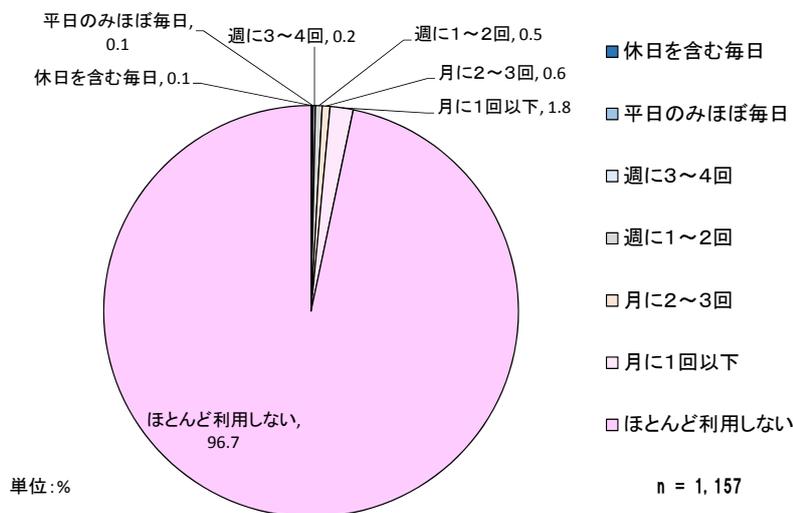


※ 不明を除く値

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見ると、約 96.7%が「ほとんど利用しない」と回答しています。

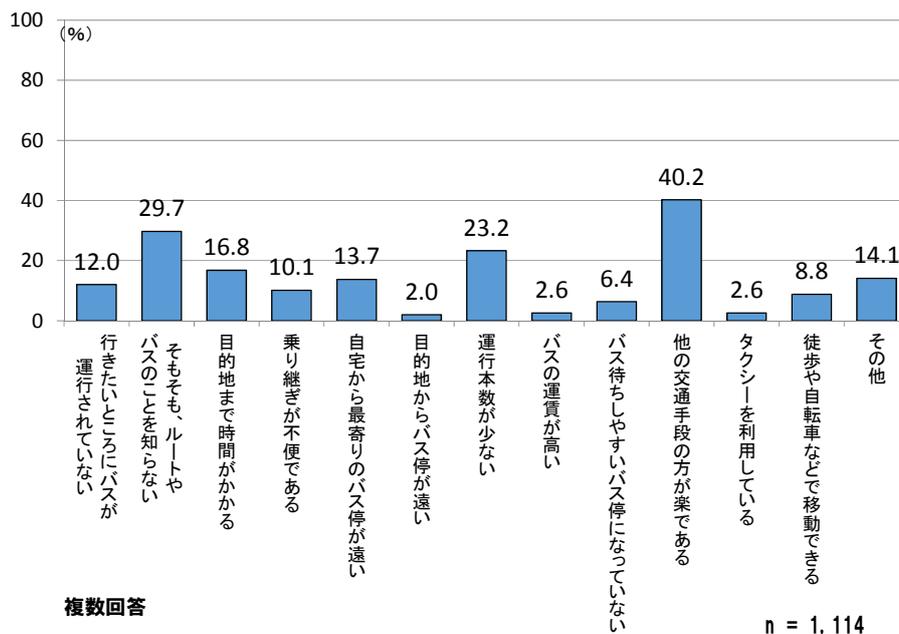


※ 不明を除く値

図. 回答者の紀の川コミュニティバスの利用頻度

(4) 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・しない理由を見ると、「他の交通手段のほうが楽である」ことが約 40.2%を占めています。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%となっています。

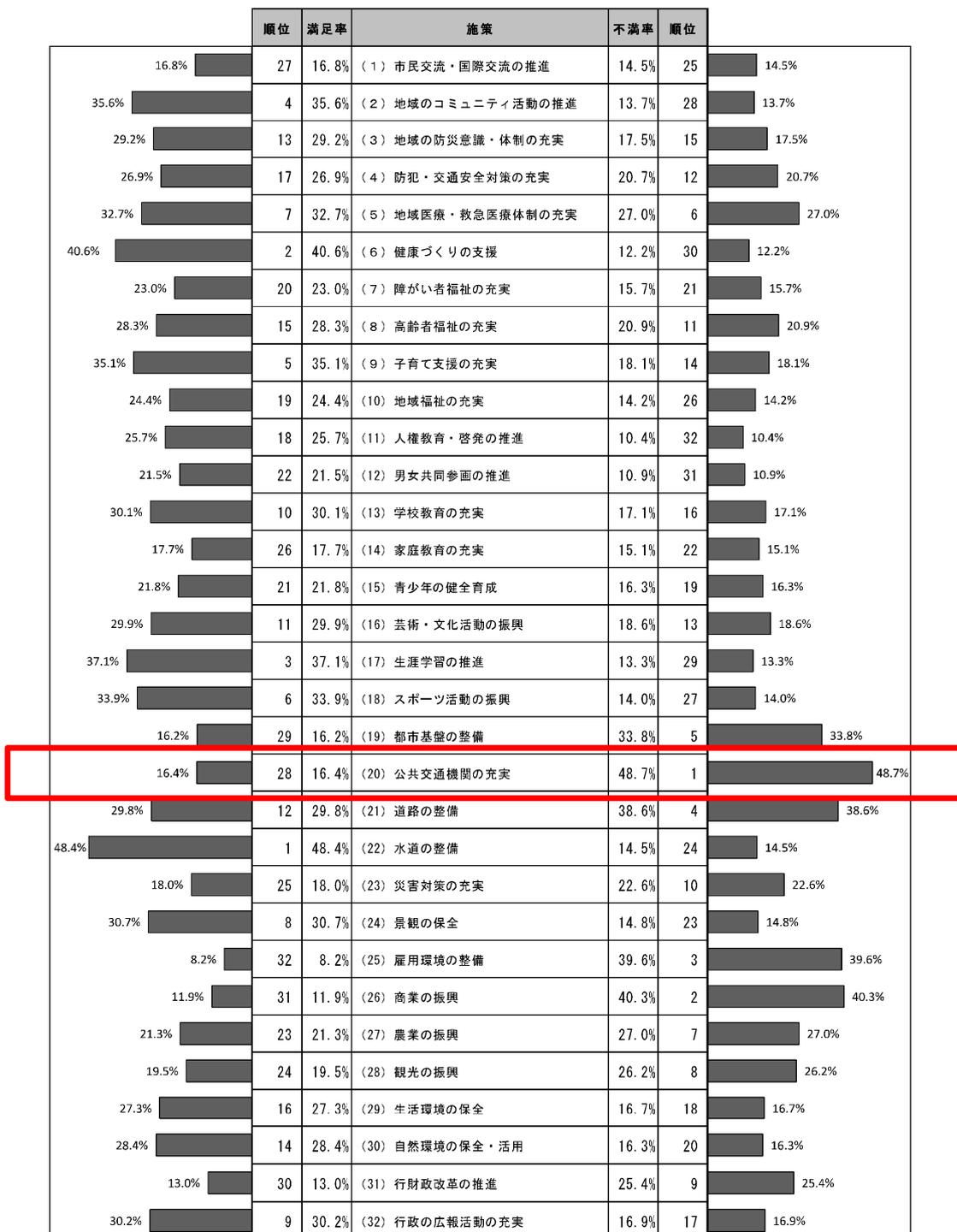


※ 不明を除く値

図. バスが利用しづらい・しない理由

(補足) 紀の川市のこれまでの取組に対する満足度

平成 28 年度の「紀の川市市民意識調査報告書」では、32 の指標の中で、「公共交通機関の充実」に関する不満率が最も高くなっており、(4)で示したバスを利用しづらい・しない理由が原因の一つになっていると考えられます。



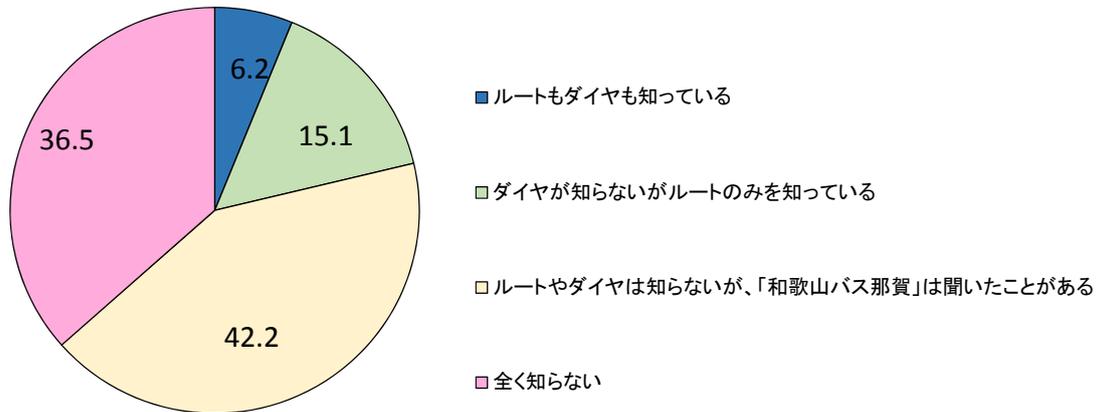
出典：平成 28 年度「紀の川市市民意識調査報告書」

図. 紀の川市のこれまでの取組に対する満足度

(5) 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）の認知度を見ると、約 36.5%が「全く知らない」と回答しています。一方、「ルートもダイヤも知っている」回答者は約 6.2%となっています。



単位:%

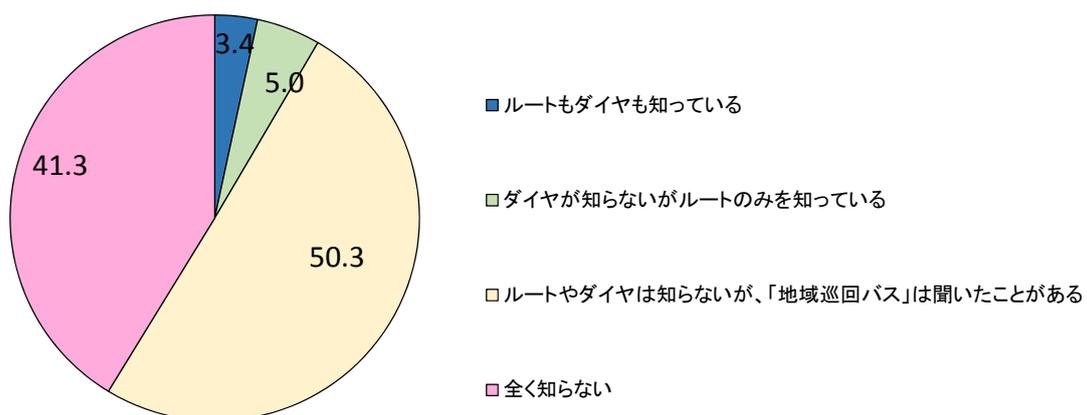
n = 1,185

※ 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見ると、約 41.3%が「全く知らない」と回答しています。一方、「ルートもダイヤも知っている」回答者は約 3.4%となっています。



単位:%

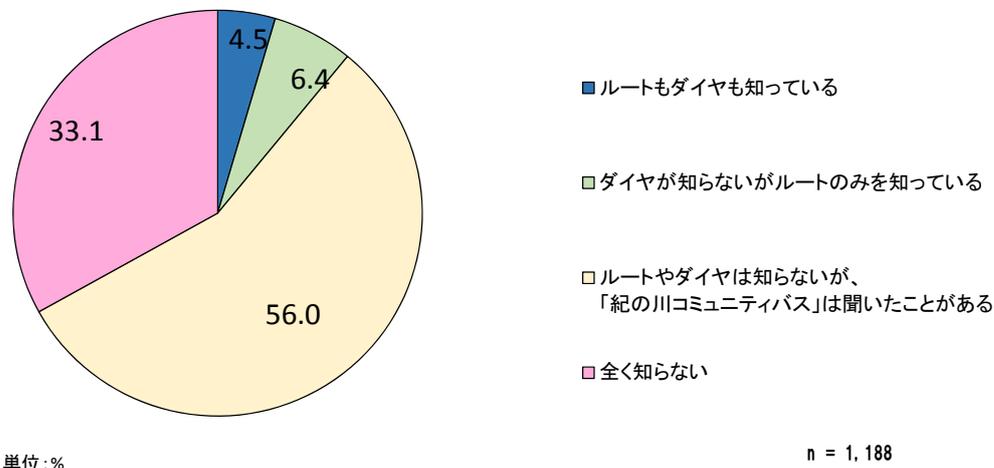
n = 1,189

※ 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見ると、約 33.1%が「全く知らない」と回答しています。一方、「ルートもダイヤも知っている」回答者は約 4.5%となっています。

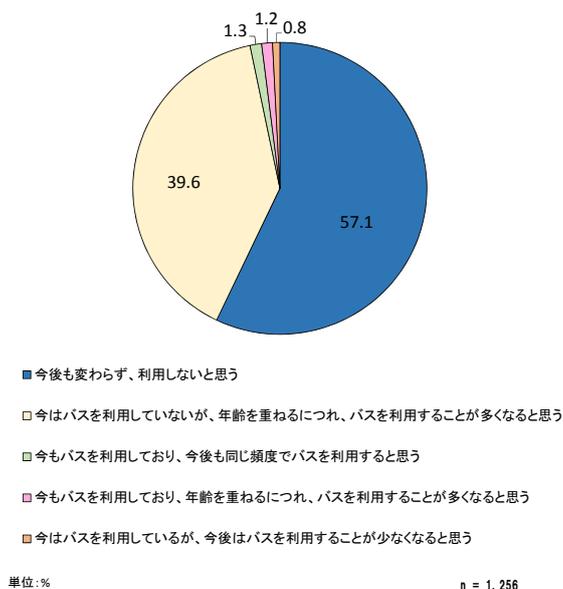


※ 不明を除く値

図. 回答者の紀の川コミュニティバスの認知度

(6) 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%となっています。

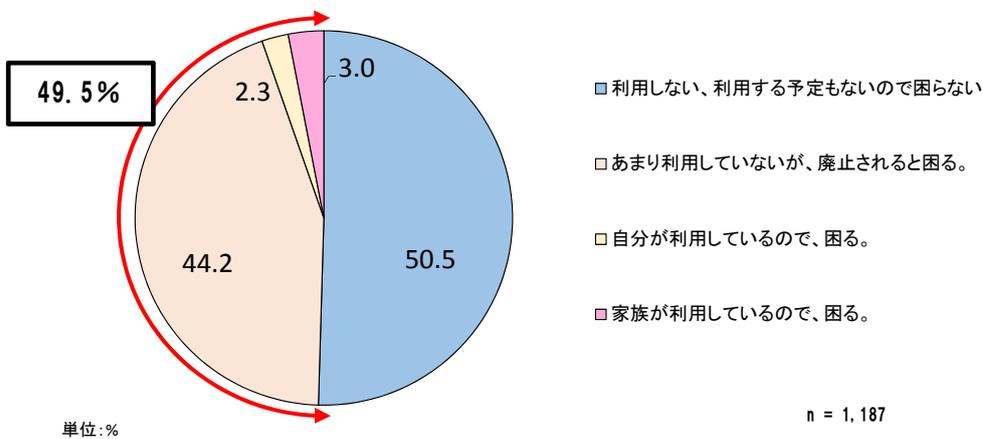


※ 不明を除く値

図. 5年後のバス利用

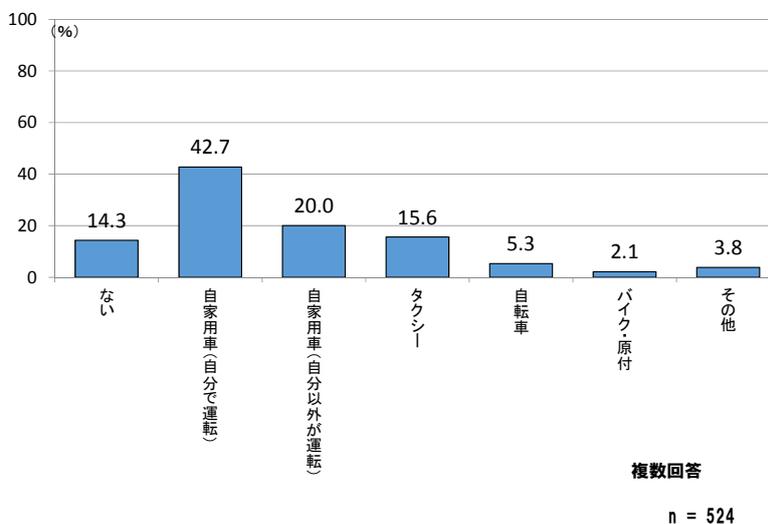
(7) バスの必要性

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%となっています。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」と回答しています。



※ 不明を除く値

図. バスの必要性

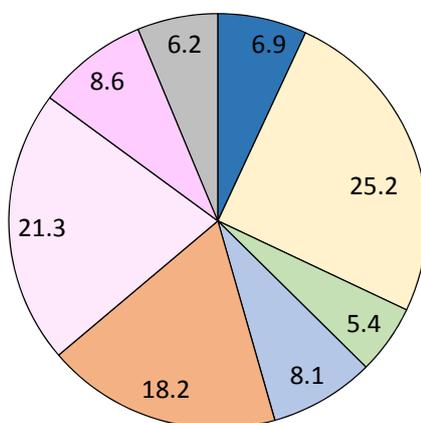


※ 不明を除く値

図. バスが廃止された場合の代替手段

(8) 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」と考えています。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%となっています。



- 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、地域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

2. バス利用者を対象とした「利用実態調査」

(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こととしました。

(2) 調査方法

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、調査票を配布しました。

(3) 配布時期

平成 29 年 12 月

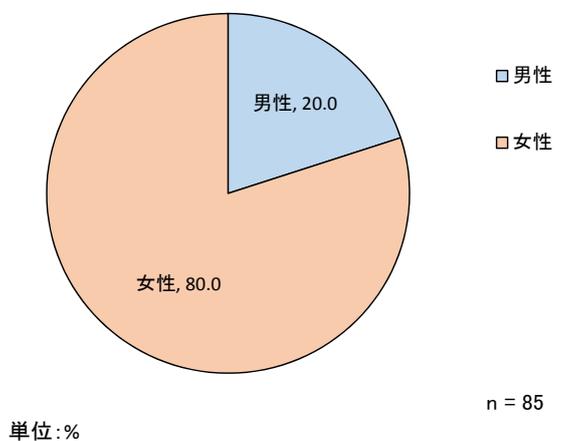
(4) 回収結果

(2)で示した配布の結果、計 89 票を得ました。

2.1 バス利用者を取り巻く状況

(1) 性別

回答者の性別を見ると、女性が80.0%となっています。

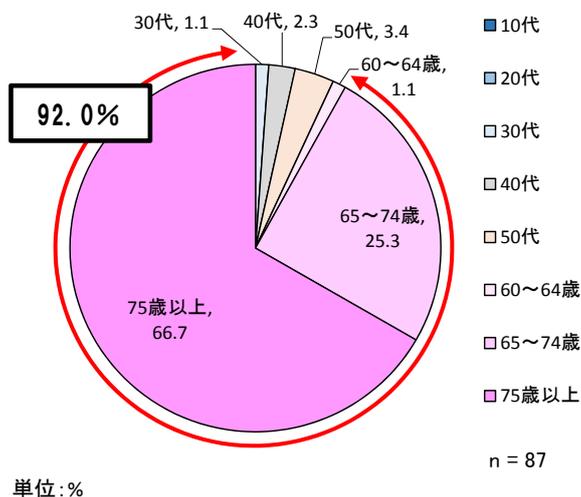


※ 不明を除く値

図. 回答者の性別構成

(2) 年齢

回答者の年齢を見ると、65歳以上が約92.0%となっています。一方、10代と20代の回答者はいませんでした。

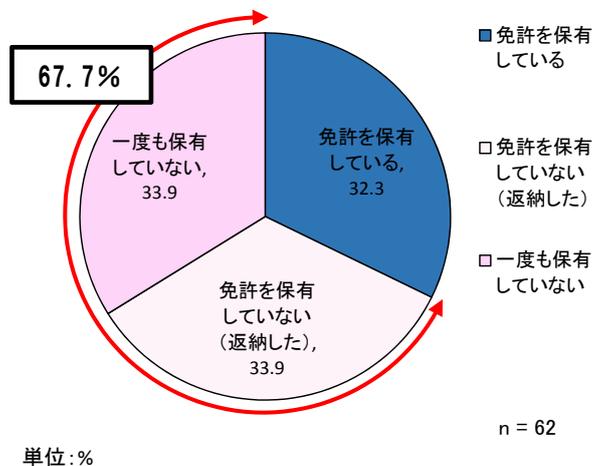


※ 不明を除く値

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見ると、現在免許を保有していない人が約 67.7% となっています。

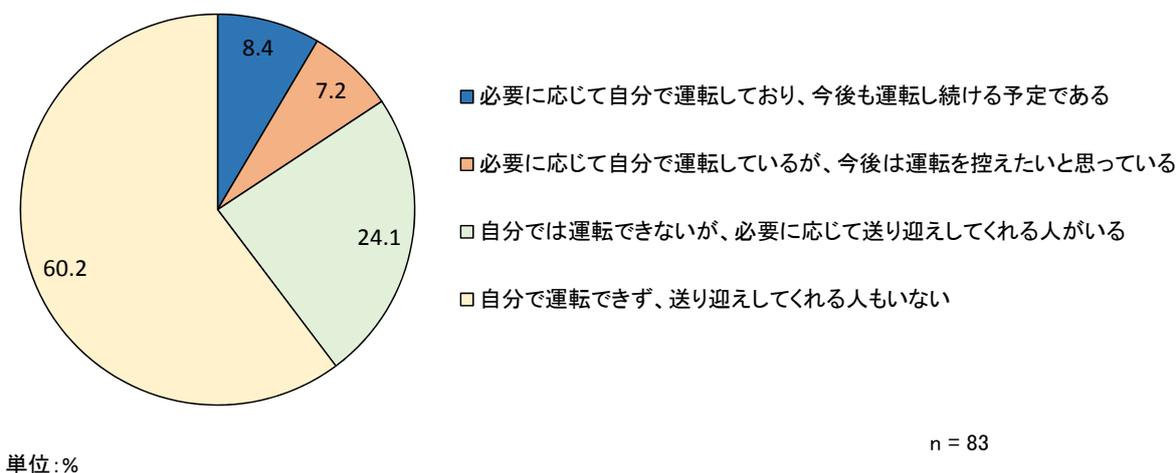


※ 不明を除く値

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見ると、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」と回答しています。

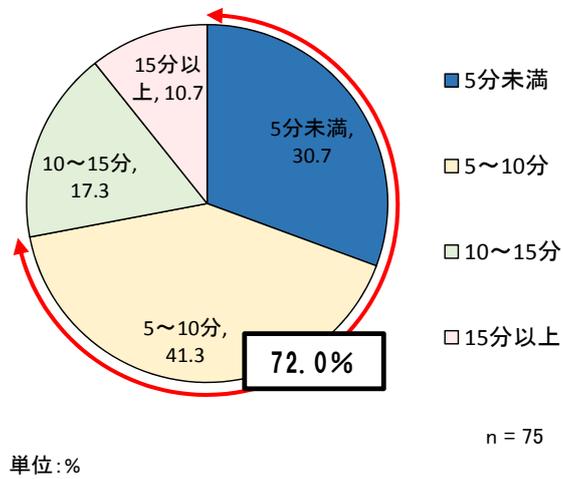


※ 不明を除く値

図. 回答者の自家用車の利用状況

(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見ると、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%を占めています。



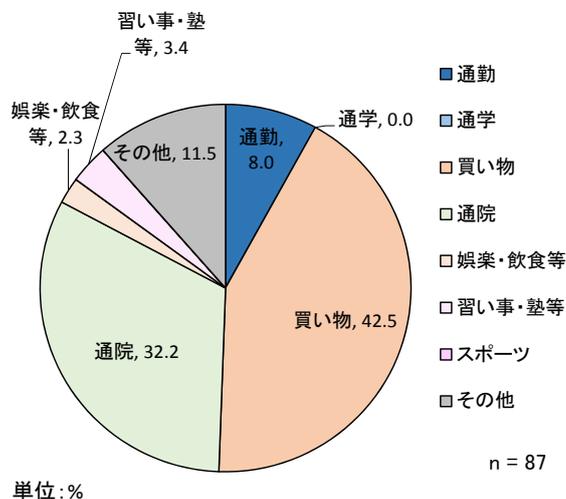
※ 不明を除く値

図. 回答者の最寄りのバス停までの所要時間（徒歩）

2.2 バスの利用について

(1) バスの利用目的

回答者のバスの利用目的を見ると、買い物が約 42.5%、通院が約 32.2%となっています。

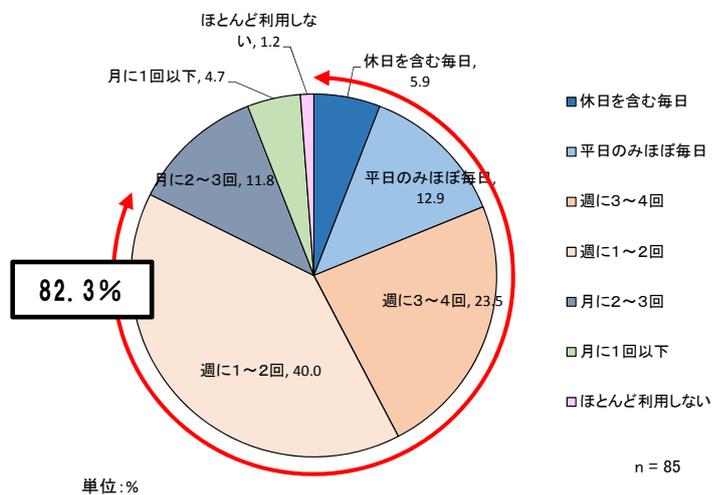


※ 不明を除く値

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見ると、週 1 回以上が約 82.3%となっています。

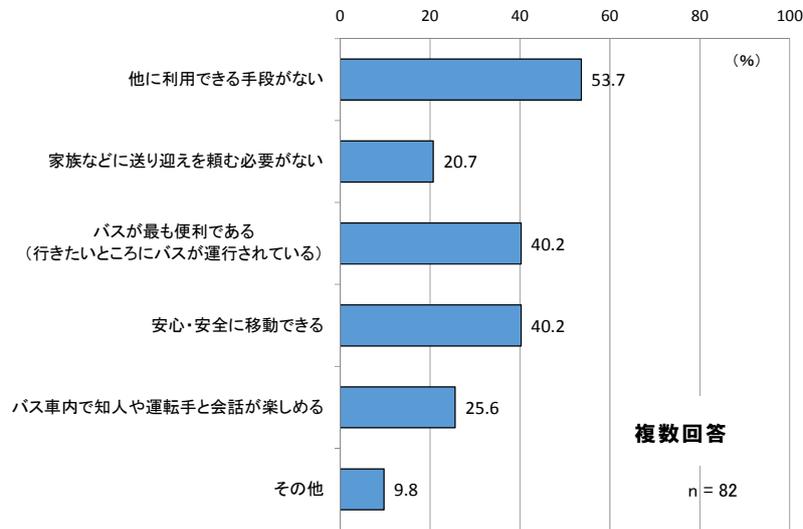


※ 不明を除く値

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見ると、「他に利用できる手段がない」が約53.7%で最多となっています。

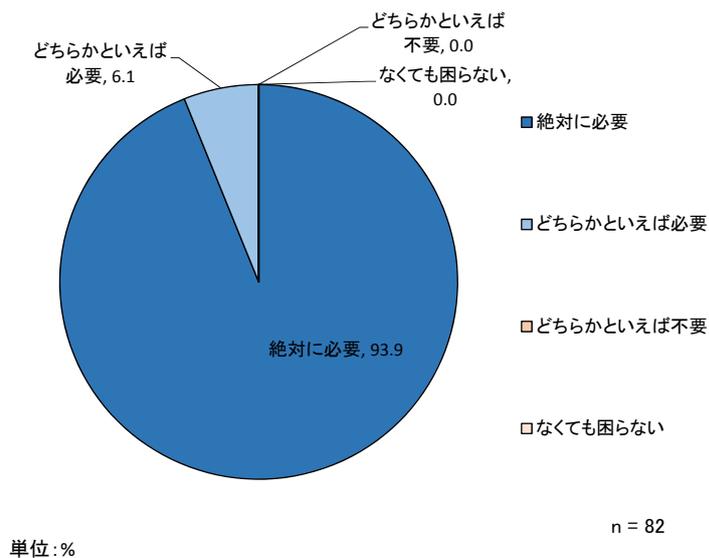


※ 不明を除く値

図. 回答者のバスの利用理由

(4) バスの必要性

全ての回答者が、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」）と回答しています。



※ 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」と回答しています。

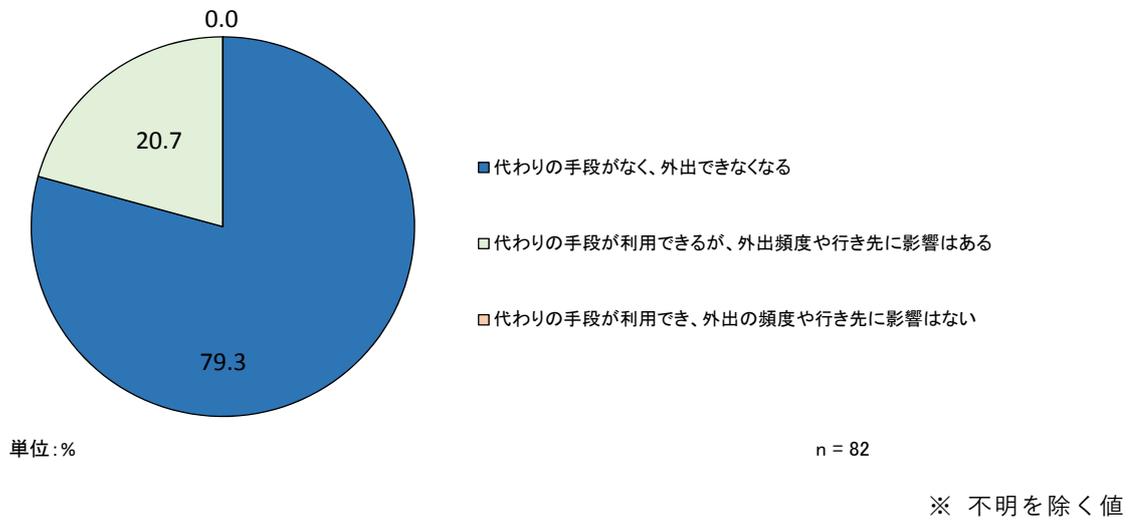
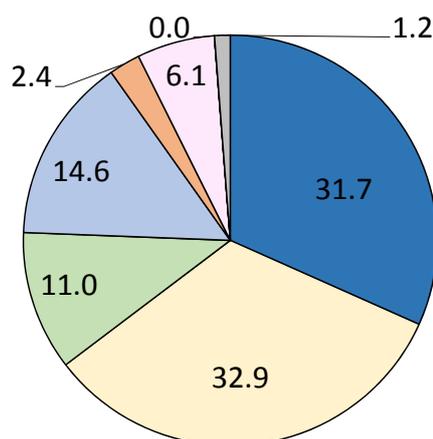


図. 回答者にとってのバスが廃止された場合の影響

2.3 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」と考えています。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%となっています。



- 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：%

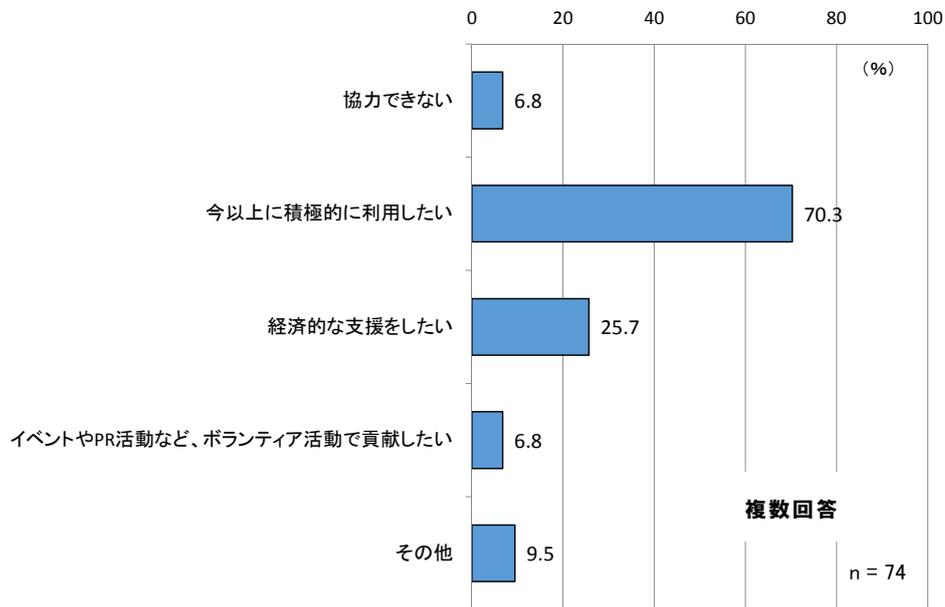
n = 82

※ 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%で最多となっています。



※ 不明を除く値

図. バス路線を維持するための協力意向

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」

(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こととしました。

(2) 調査対象と方法

① 自転車利用者への調査

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いました。

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、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いました。

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いました。

(3) 配布枚数

それぞれの調査について、下記のとおり、配布しました。

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	平成 29 年 12 月 6 日（水）に 現地配布もしくは発送
② 自家用車による送迎利用者への調査	98 枚	
③ パーク＆ライド駐車場利用者への調査	33 枚	

(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、回収を得ました。

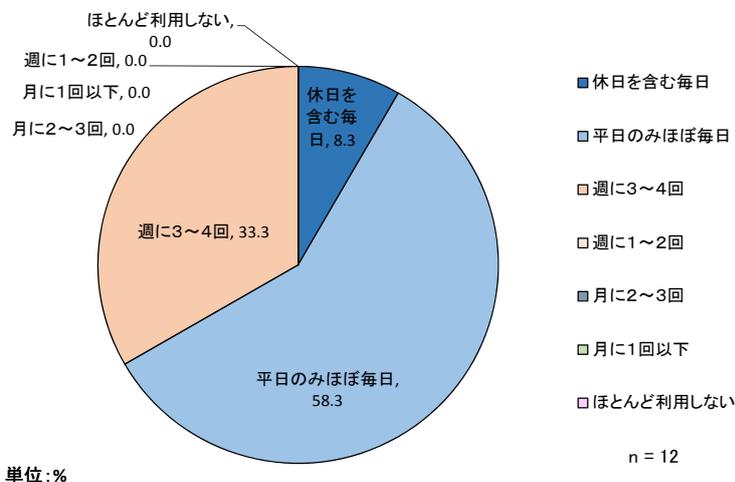
表. 回収実績

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%

3.1 自転車利用者を取り巻く状況

(1) 自転車の利用頻度

回答者の自転車の利用頻度を見ると、全ての回答者が週3～4回以上となっています。

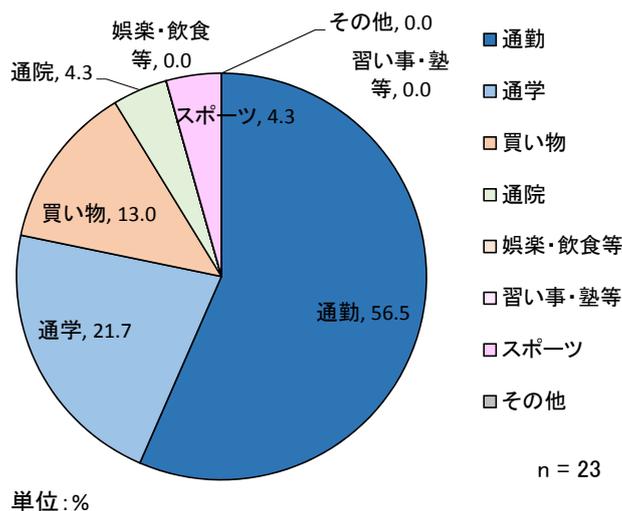


※ 不明を除く値

図. 自転車の利用頻度

(2) 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見ると、通勤が約 56.5%、通学が約 21.7%となっています。

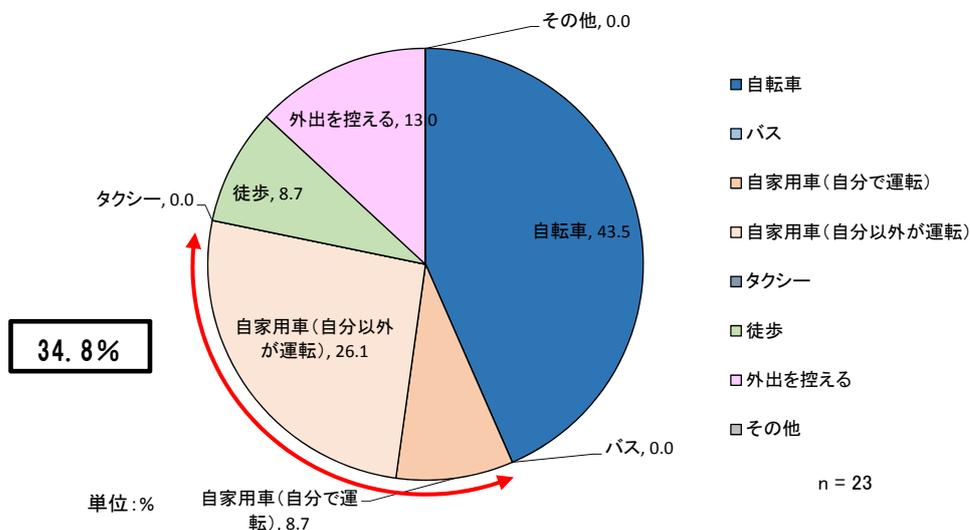


※ 不明を除く値

図. 自転車の利用目的

(3) 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見ると、雨の日でも自転車を利用している回答者が約 43.5% となっています。また、自家用車に頼る回答者も約 34.8% となっています。



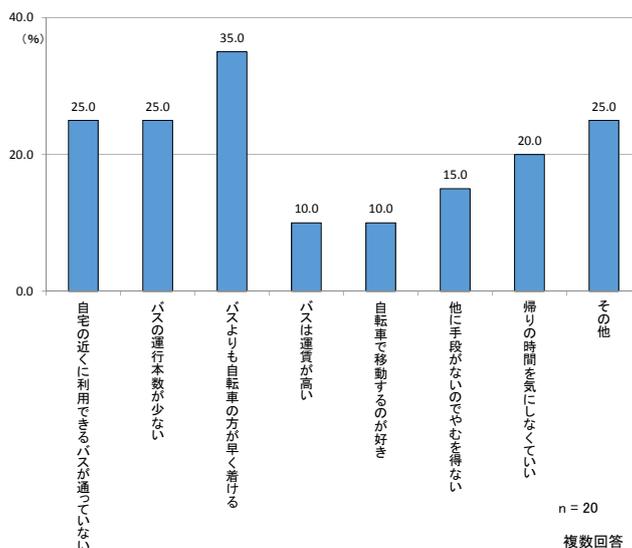
※ 不明を除く値

図. 雨の日の移動手段

(4) 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見ると、「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% となっています。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ます。

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

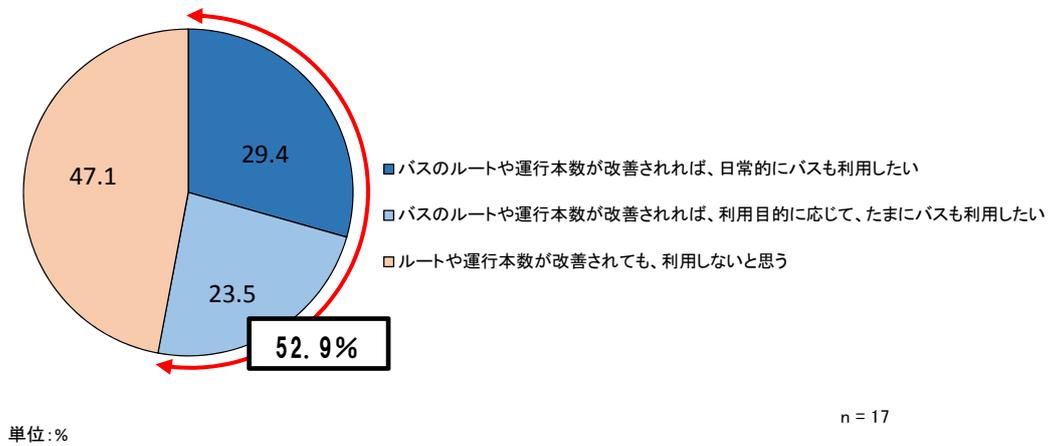


※ 不明を除く値

図. 自転車を利用する理由

(5) バスの利用について

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ます。



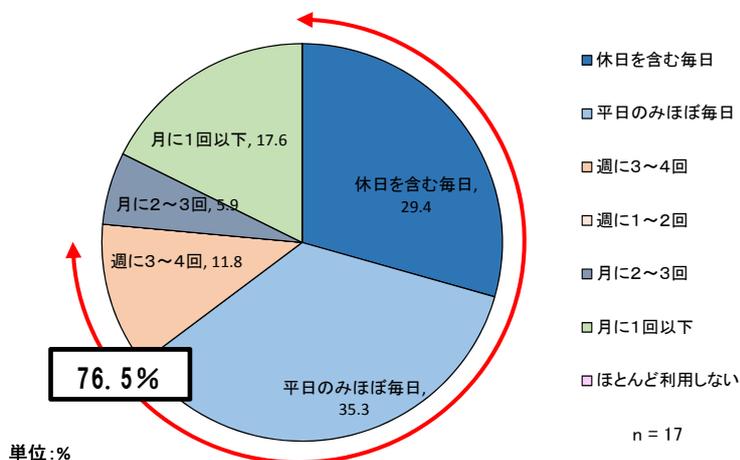
※ 不明を除く値

図. バスの利用可能性

3.2 自家用車による送迎利用者を取り巻く状況

(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見ると、週に3～4回以上の回答者が約76.5%となっています。

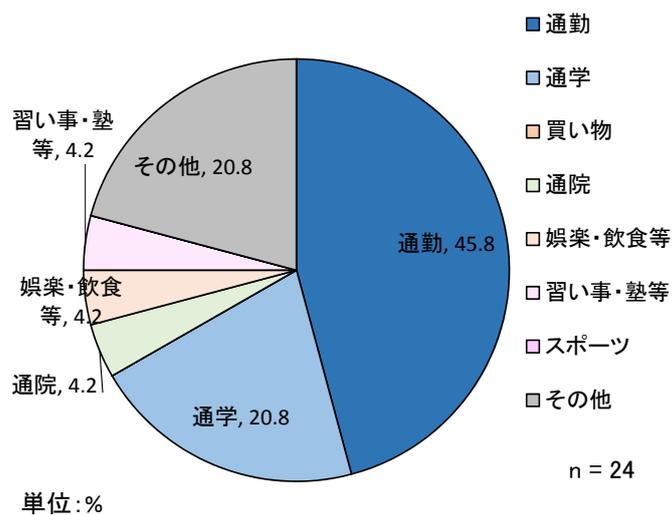


※ 不明を除く値

図. 自家用車による送迎の利用頻度

(2) 自家用車による送迎の利用目的

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

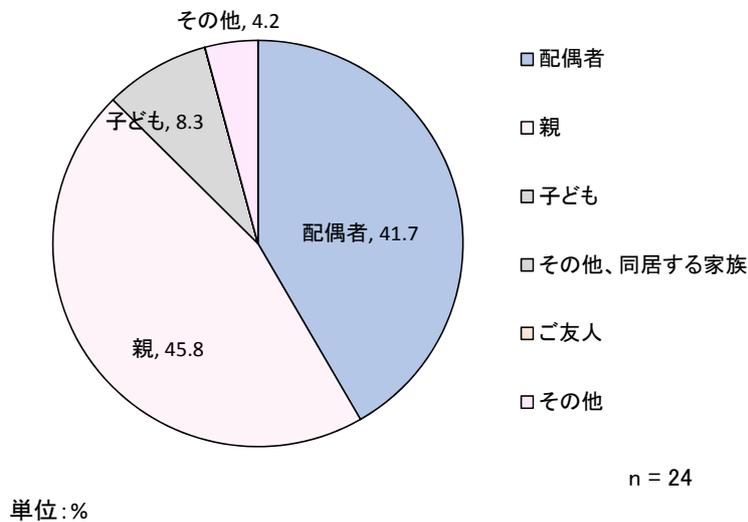


※ 不明を除く値

図. 自家用車による送迎を利用した外出目的

(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見ると、配偶者が約41.7%、親が約45.8%となっています。

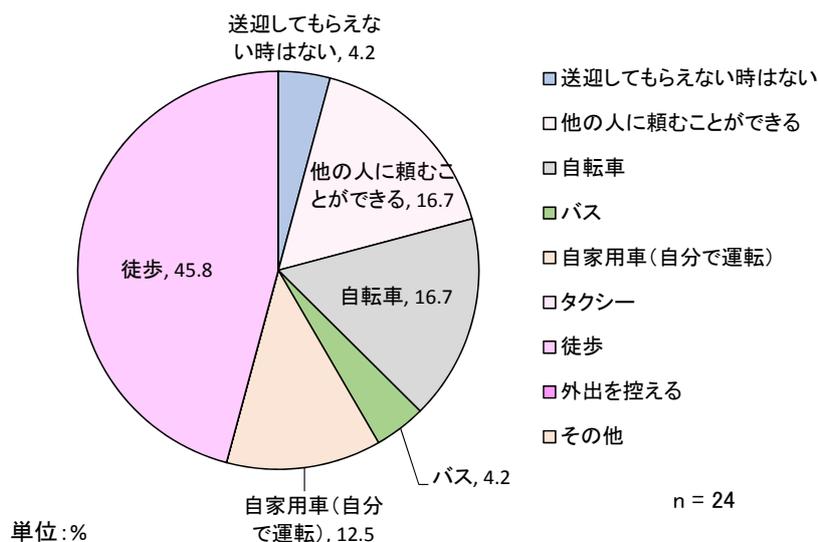


※ 不明を除く値

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)で回答された運転者)に送迎してもらえない場合の移動を見ると、徒歩で代替する回答者が約45.8%となっています。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ます。

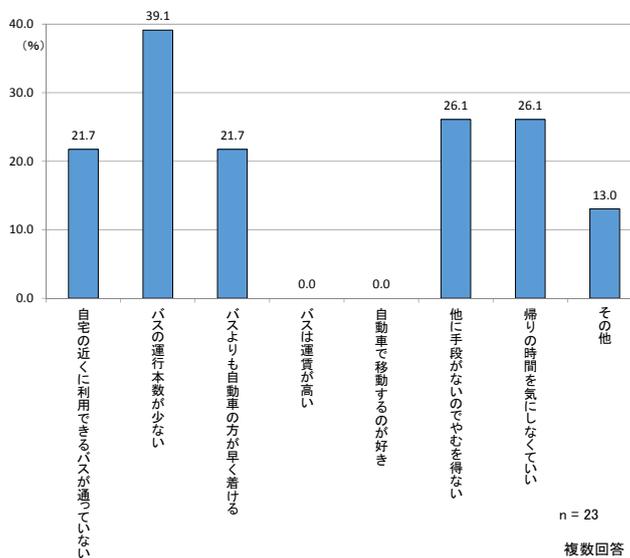


※ 不明を除く値

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

(5) 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見ると、「バスの運行本数が少ない」ことを挙げる回答者が約 39.1%となっています。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ます。

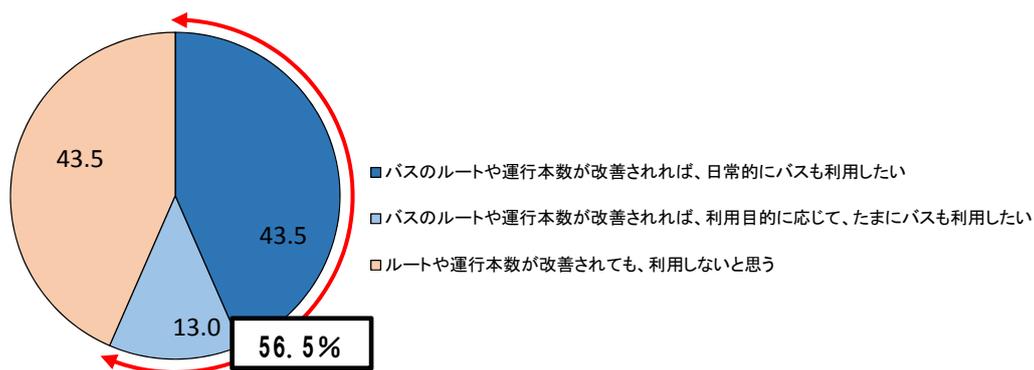


※ 不明を除く値

図. 自家用車による送迎を利用する理由

(6) バスの利用について

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ます。



単位: %

n = 23

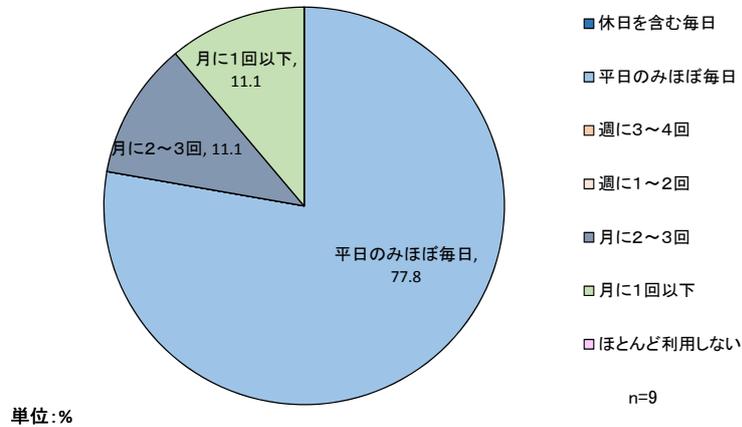
※ 不明を除く値

図. バスの利用可能性

3.3 パーク&ライド駐車場利用者を取り巻く状況

(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見ると、「平日のみほぼ毎日」とする回答者が約77.8%となっています。

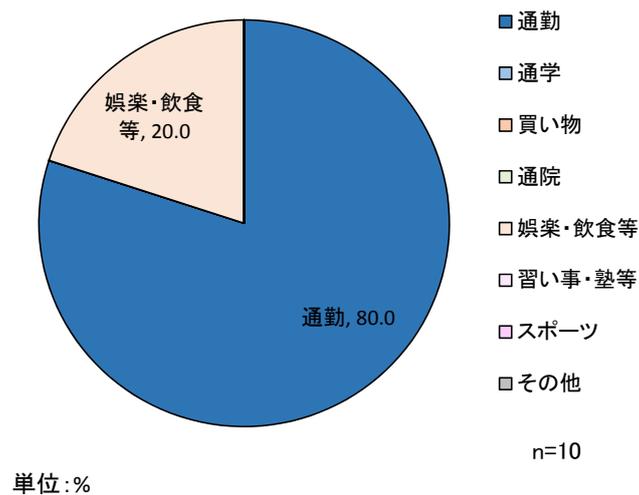


※ 不明を除く値

図. パーク&ライド駐車場の利用頻度

(2) パーク&ライド駐車場の利用目的

回答者のパーク&ライド駐車場を利用した外出目的を見ると、通勤が80.0%となっています。

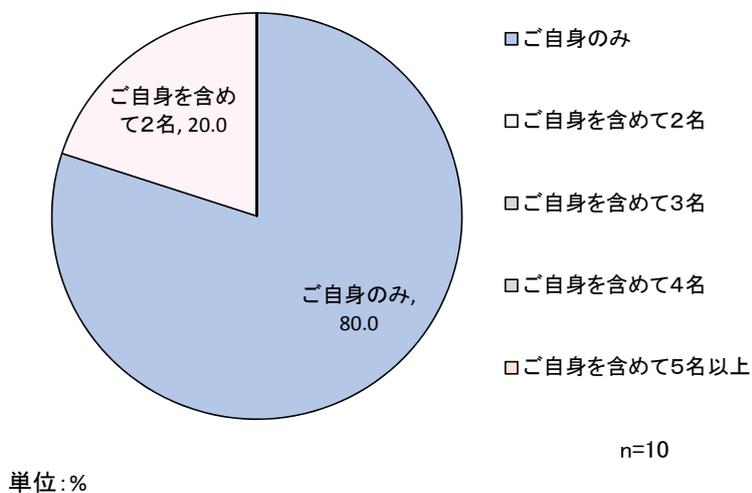


※ 不明を除く値

図. パーク&ライド駐車場を利用した外出目的

(3) パーク&ライド駐車場を利用した際と同乗者

回答者がパーク&ライド駐車場を利用した際と同乗者数を見ると、ご自身のみが80.0%となっています。



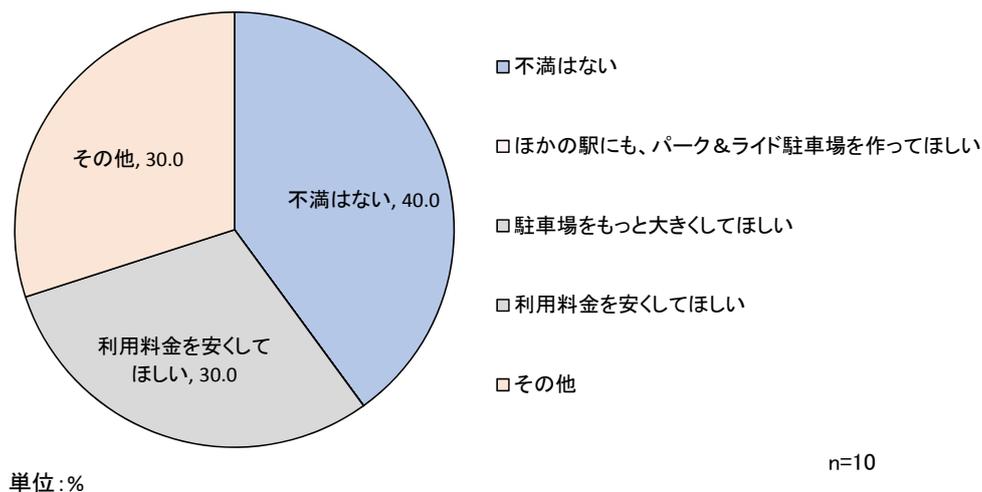
※ 不明を除く値

図. パーク&ライド駐車場を利用した際と同乗者数

(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見ると、「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%となっています。

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」がみられます。

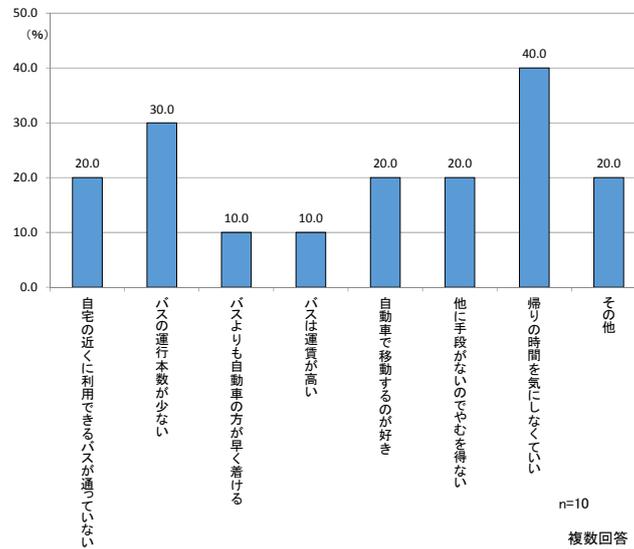


※ 不明を除く値

図. パーク&ライド駐車場の評価

(5) 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見ると、「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%となっています。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ます。

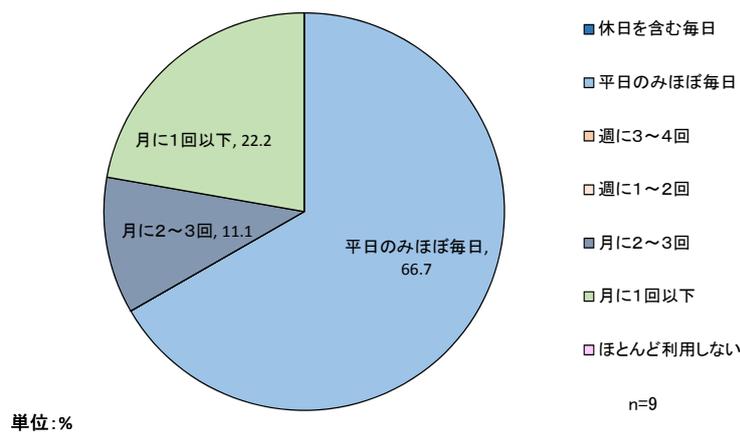


※ 不明を除く値

図. パーク&ライド駐車場を利用する理由

(6) 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見ると、「平日のみほぼ毎日」とする回答者が約66.7%となっています。

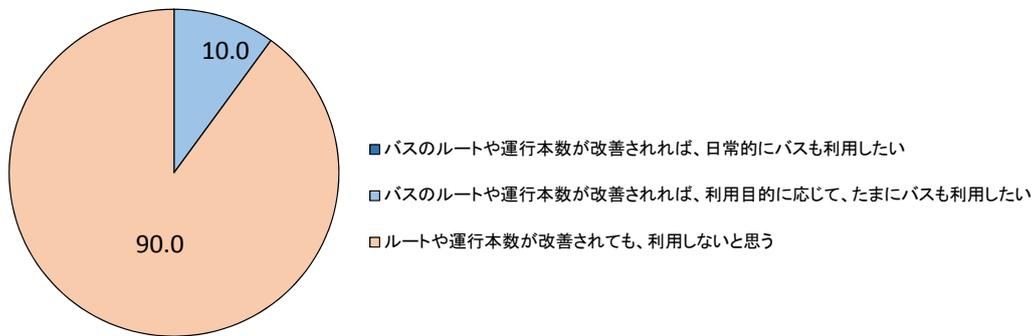


※ 不明を除く値

図. JR和歌山線の利用頻度

(7) 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」と回答しています。



単位:%

n=10

※ 不明を除く値

図. バスの利用可能性

4. 中学生・高校生を対象とした「利用意向調査」

(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、公共交通を考える上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こととしました。

(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、学校での配布協力を得て、実施しました。

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ました。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ました。

(3) 配布時期

平成 29 年 12 月

(4) 回収結果

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

表. 回収実績

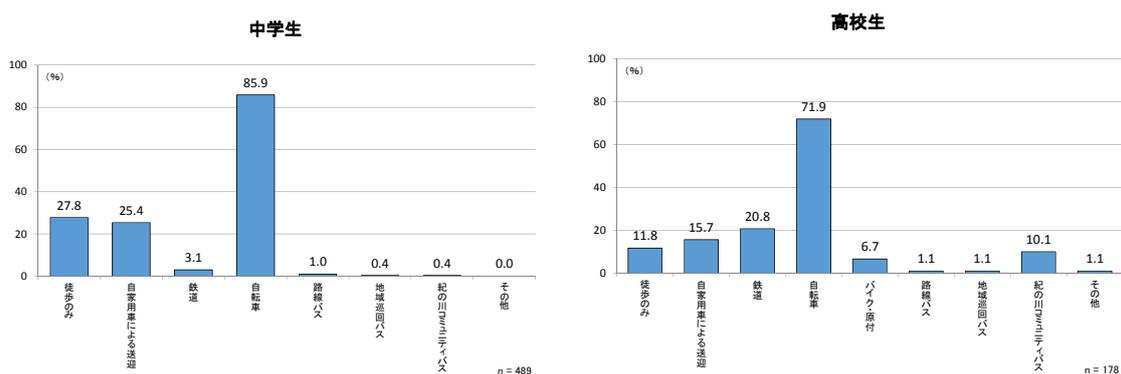
学校区分	回収数
打田中学校	107
粉河中学校	93
鞆渕小・中学校	3
那賀中学校	49
荒川中学校	54
貴志川中学校	184
中学校 計	490
粉河高校	13
貴志川高校	170
高校 計	183
合計	673

4.1 中学生・高校生を取り巻く状況

(1) 通学手段

① ふだんの通学手段

回答者の通学手段を見ると、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%となっています。一方、公共交通の割合は相対的に低いですが、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ます。

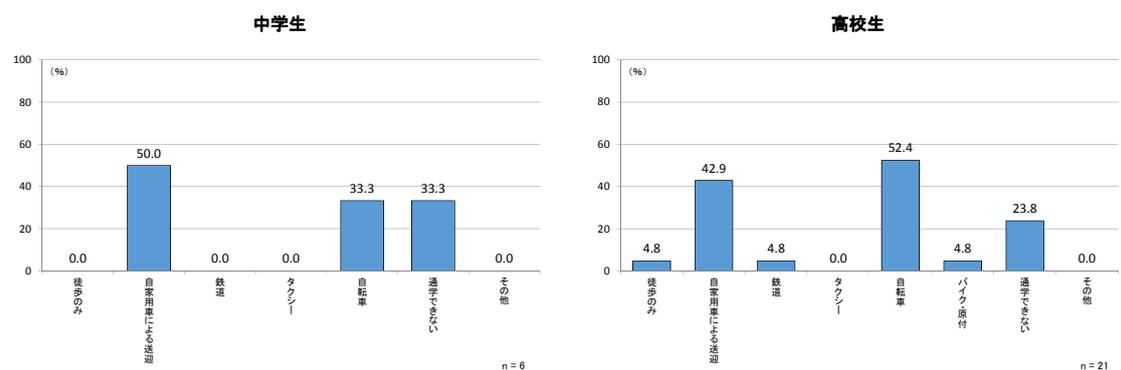


※不明を除く値

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%となっています。



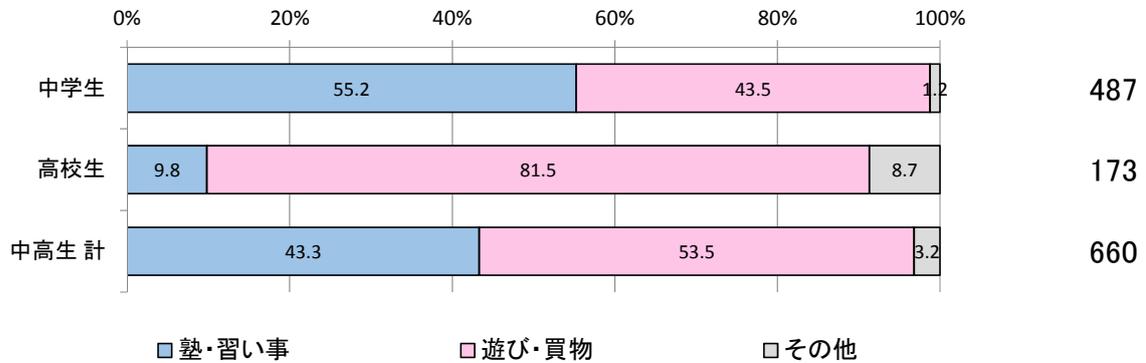
※①で通学手段にバスを選んだ回答者のみ、不明を除く値

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見ると、中学生では「塾・習い事」が多く、約 55.2% となっています。高校生では「遊び・買物」が多く、約 81.5% となっています。

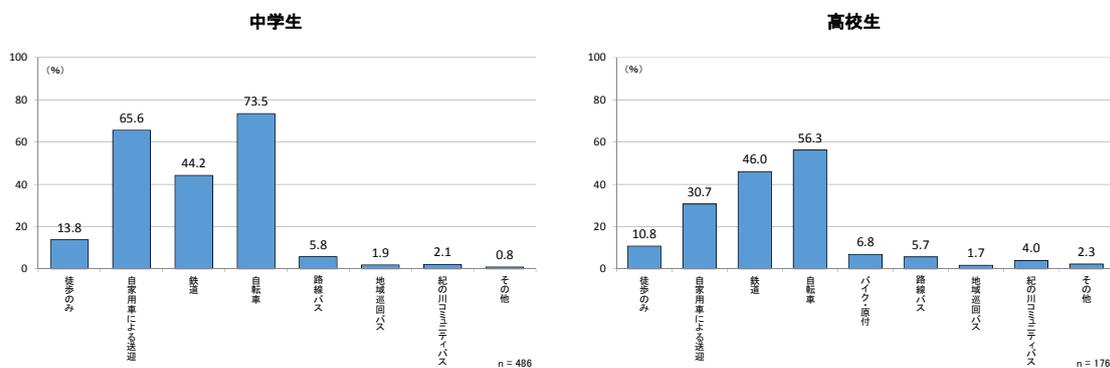


※不明を除く値

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見ると、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% となっています。高校生では「自転車」が約 56.3%、ついで、「鉄道」が約 46.0% となっています。

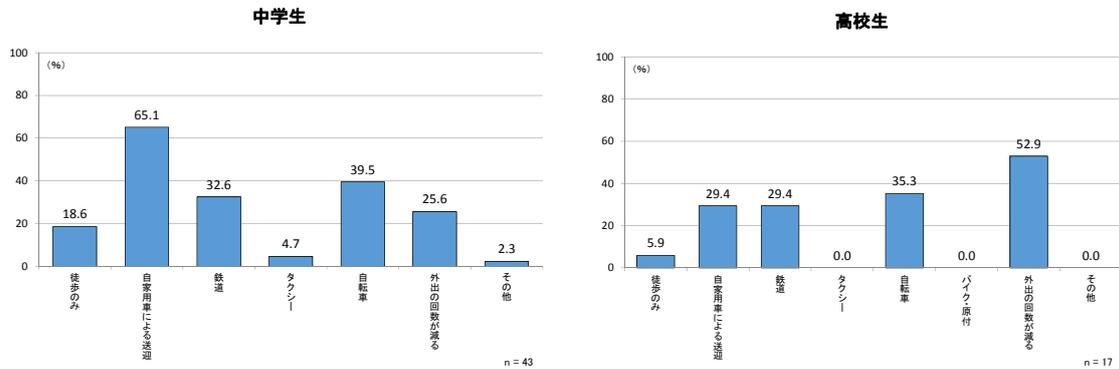


※不明を除く値

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、中学生では約 25.6%、高校生では約 52.9% となっています。



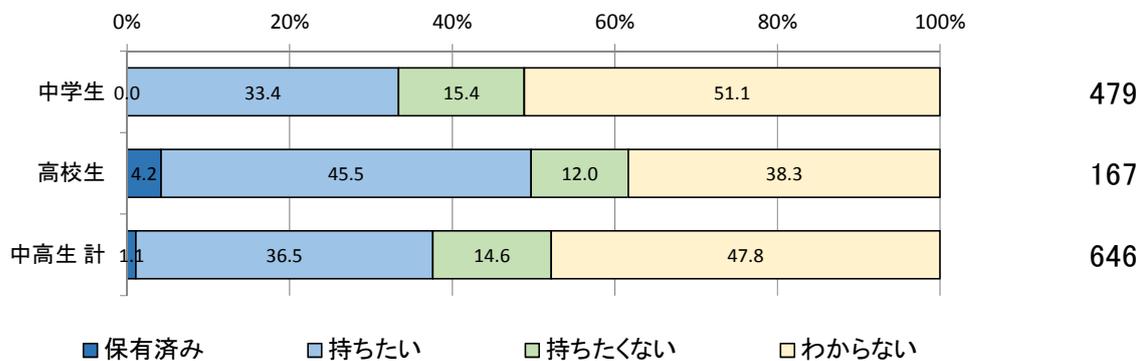
※①で通学手段にバスを選んだ回答者のみ、不明を除く値

図. バスが運行されなくなった場合の移動手段

(3) 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見ると、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」と回答しています。また、高校生では約 4.2%がすでに「保有済み」と回答しています。

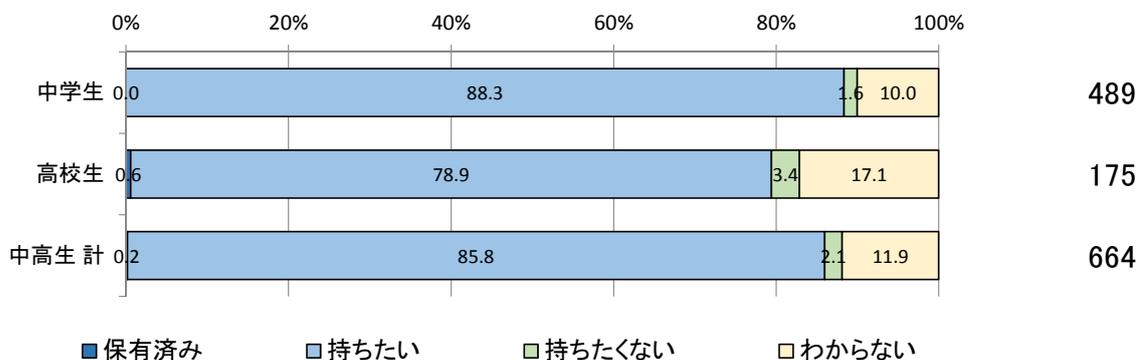


※不明を除く値

図. バイクの保有

② 自動車

回答者の自動車の保有意欲を見ると、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」と回答しています。



※不明を除く値

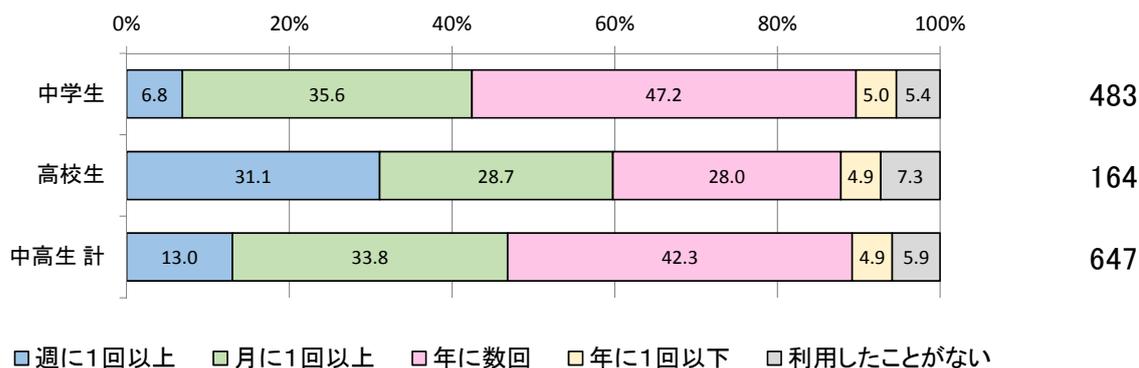
図. 自動車の保有

4.2 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見ると、中学生では「年に数回」が多く、約 47.2% となっています。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 割となっています。

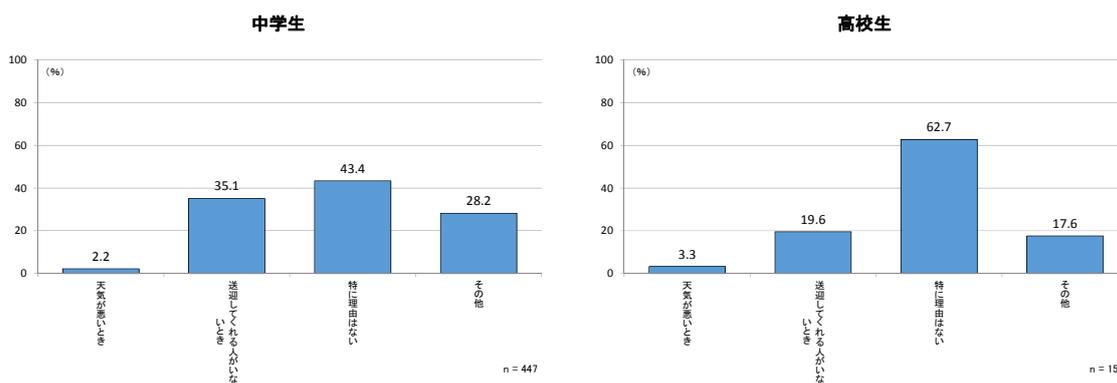


※不明を除く値

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見ると、中学生、高校生とも「特に理由はない」が最も多く、中学生では約 43.4%、高校生では約 62.7% となっています。

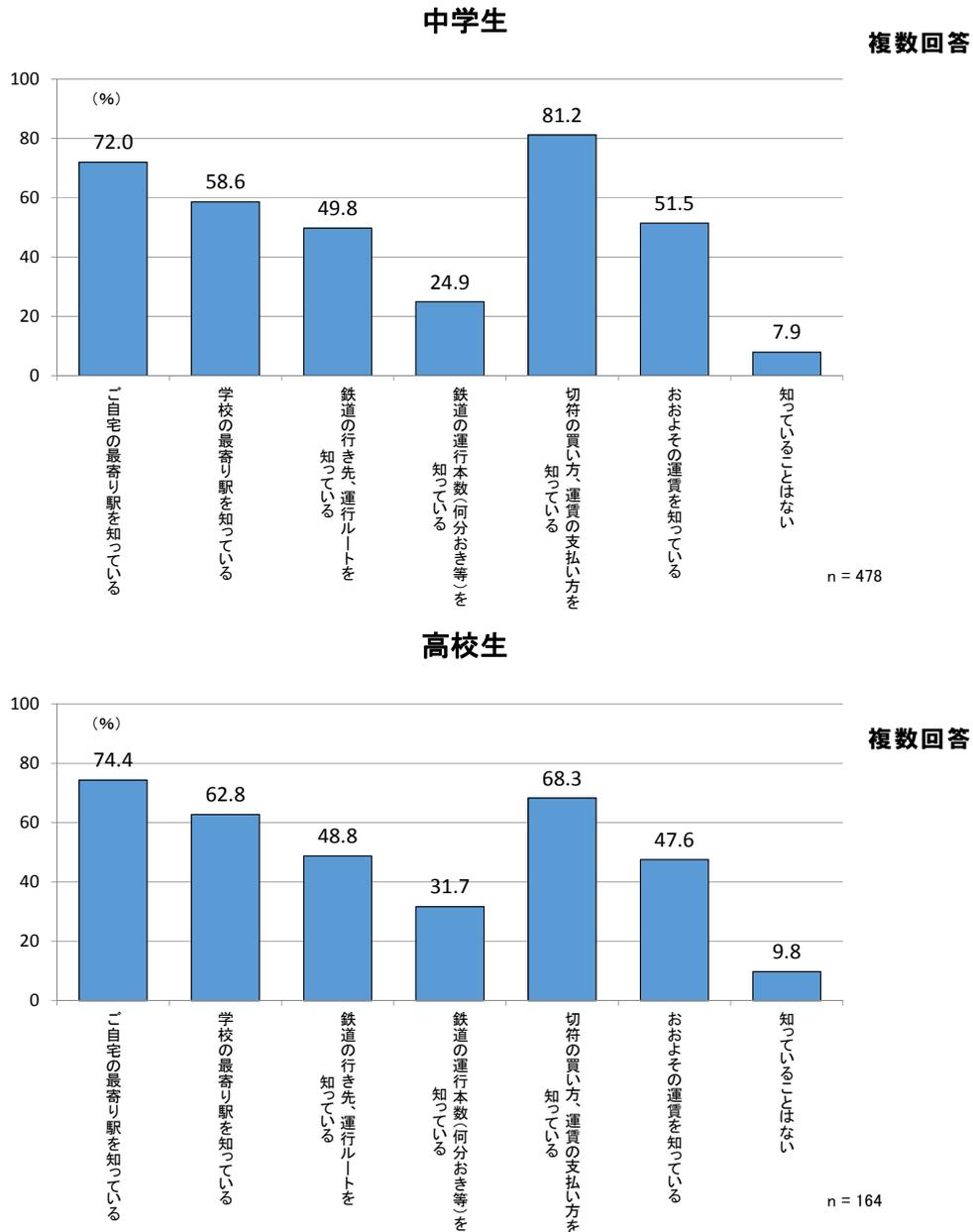


※不明を除く値

図. 鉄道を利用する条件

③ 鉄道に関する認知状況

鉄道の認知状況を見ると、「鉄道の運行本数（何分おきなど）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%となっています。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%となっています。



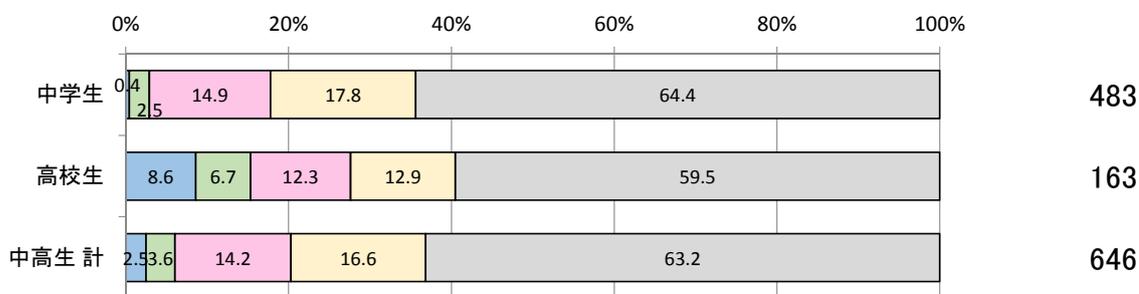
※不明を除く値

図. 鉄道に関する認知状況

(2) バス

① 利用頻度

回答者の市内におけるバスの利用頻度を見ると、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%となっています。



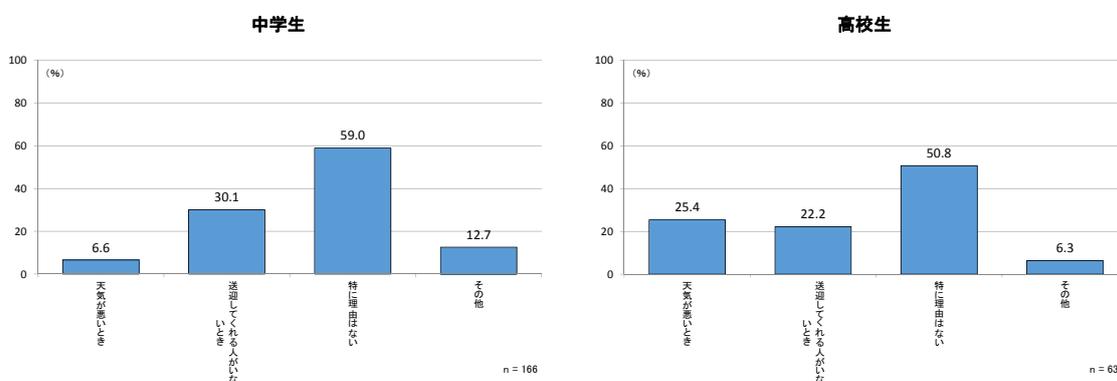
□週に1回以上 □月に1回以上 □年に数回 □年に1回以下 □利用したことがない

※不明を除く値

図. 市内におけるバスの利用頻度

② 利用する条件

市内でバスを利用するときの条件を見ると、中学生、高校生とも「特に理由はない」が最も多く、中学生では約 59.0%、高校生では約 50.8%となっています。



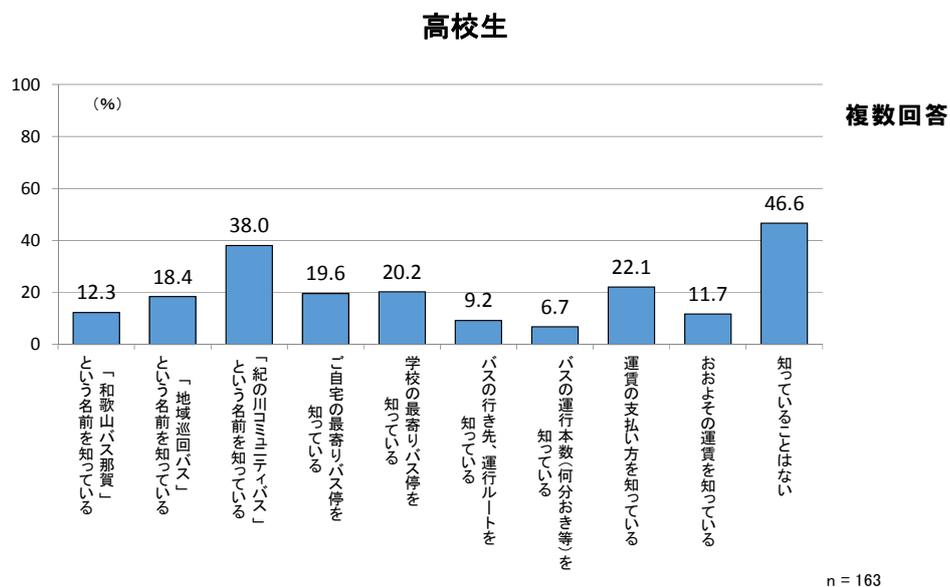
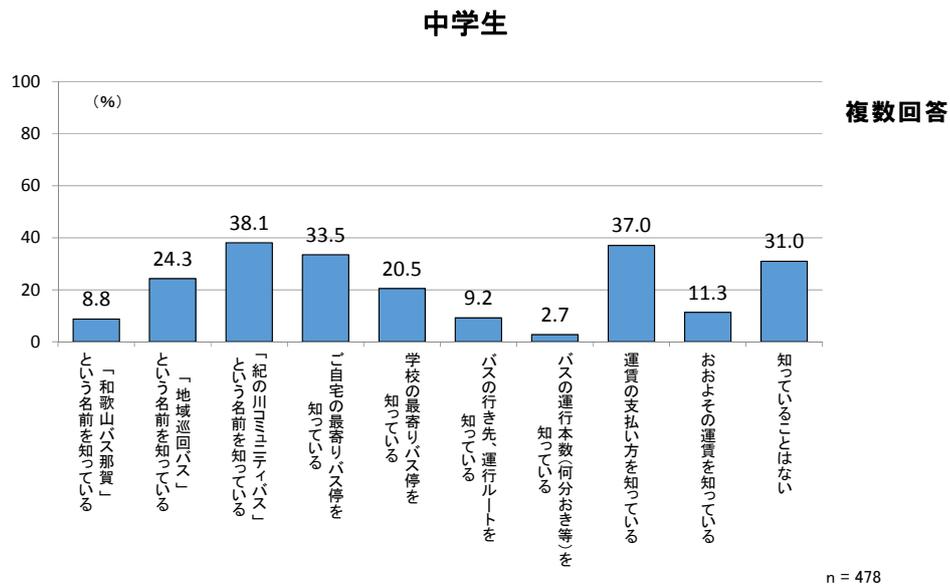
※不明を除く値

図. バスを利用する条件

③ バスに関する認知状況

バスの認知状況を見ると、知っていることについては、「紀の川コミュニティバス」という名前を知っている」割合が最も高く、中学生では約 38.1%、高校生では約 38.0% となっています。

一方、「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% となっています。

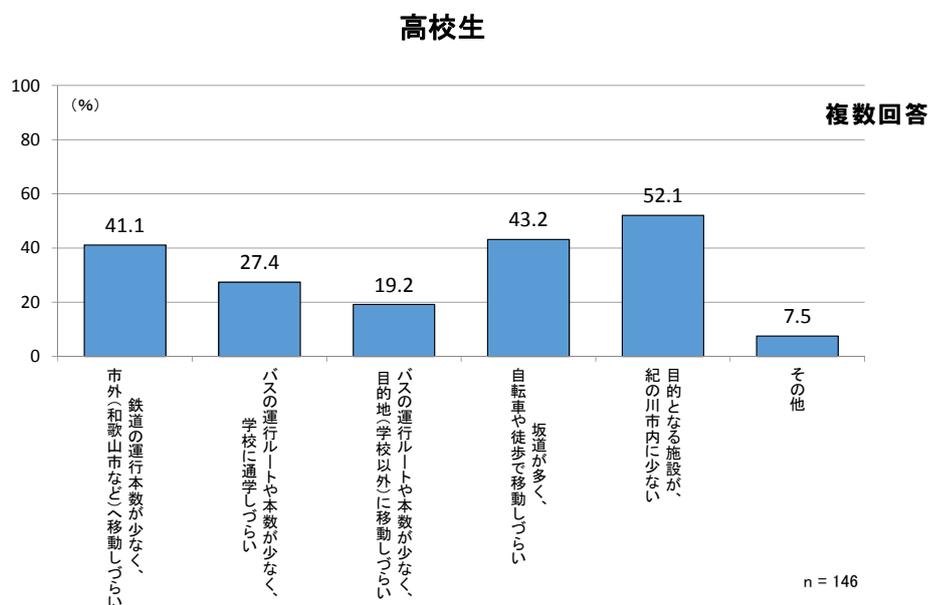


※不明を除く値

図. 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）

市内における移動の困りごとを見ると、「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%となっています。ついで、「坂道が多く、自転車や徒歩で移動しづらい」、「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」とする回答者が、多くなっています。



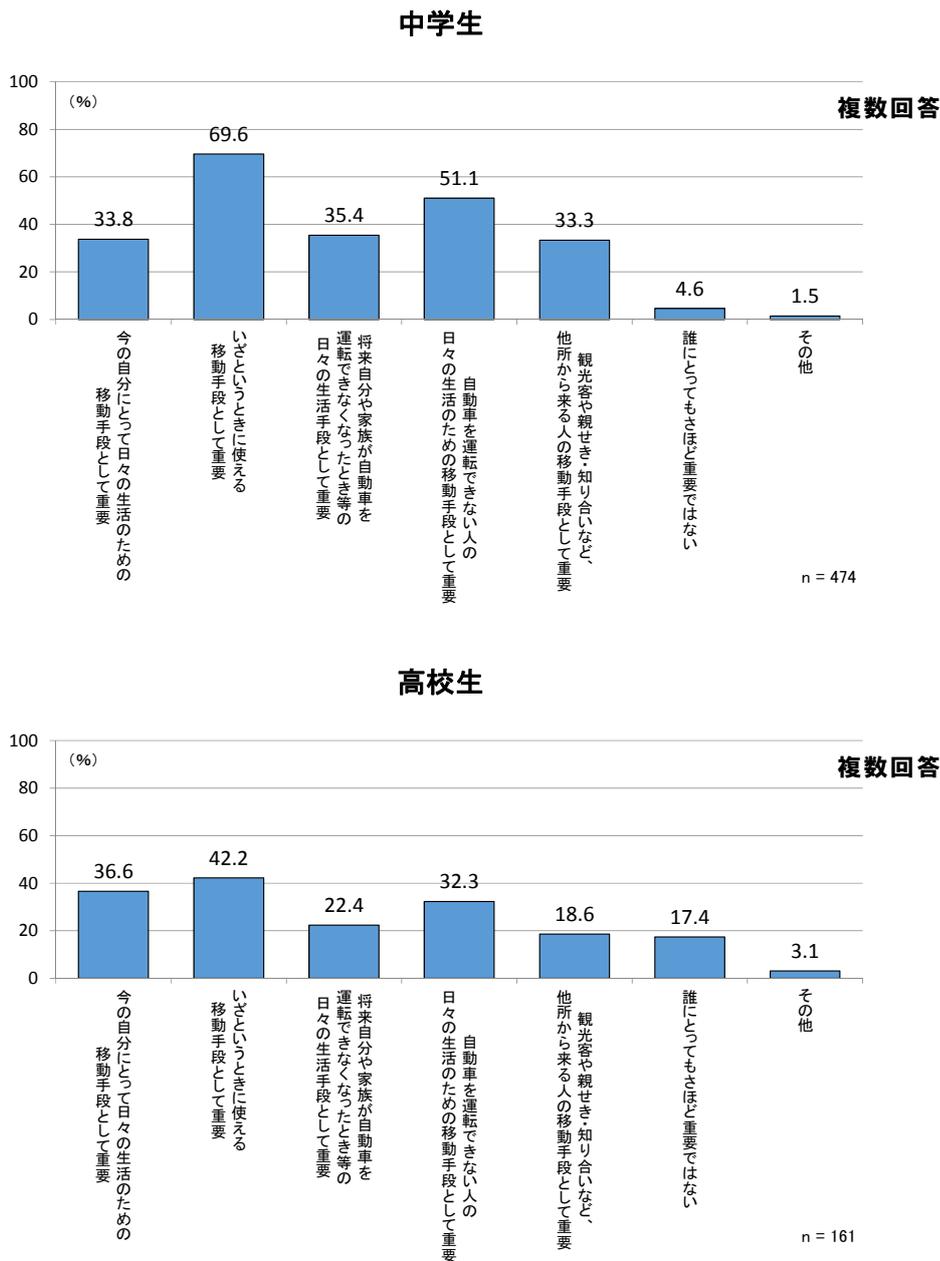
※不明を除く値

図. 市内における移動の困りごと

4.3 公共交通のあり方について

(1) 市内の鉄道やバスの役割

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% となっています。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% となっています。



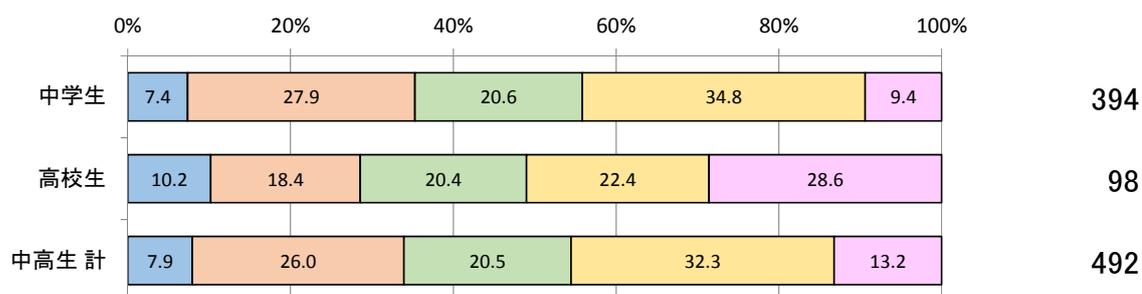
※不明を除く値

図. 市内の鉄道やバスの役割

(2) 今後の利用

① J R 和歌山線

J R 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% を占めています。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% となっています。



- 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

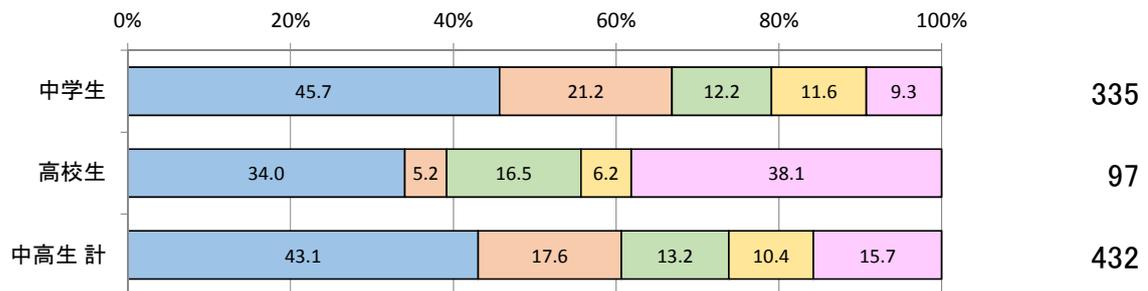
※ 不明を除く値

図. 今後の J R 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%となっています。

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%となっています。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%となっています。



- 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

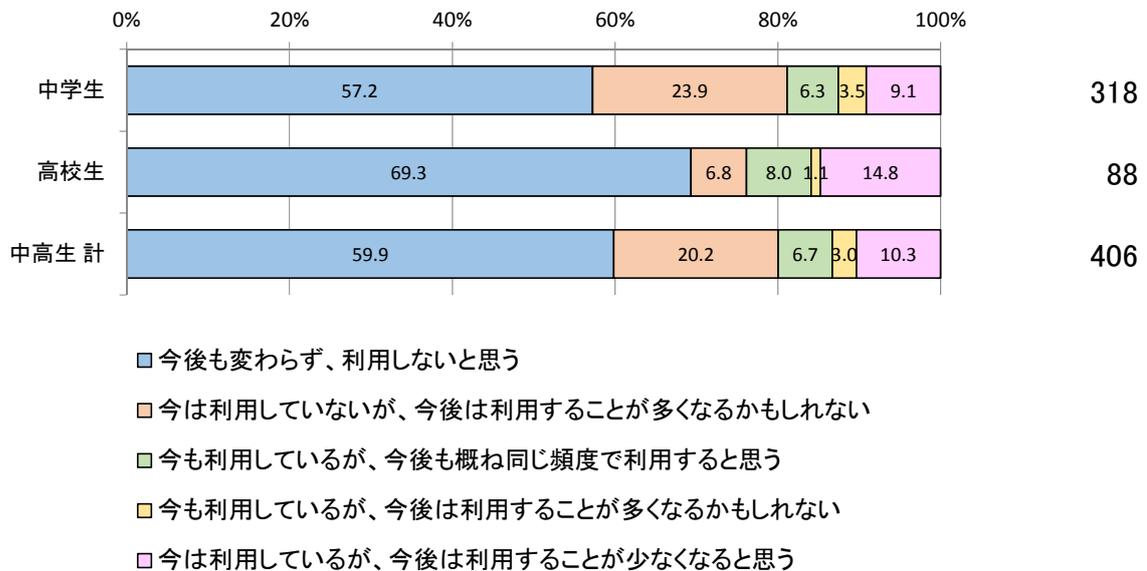
※不明を除く値

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%となっています。

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%となっています。

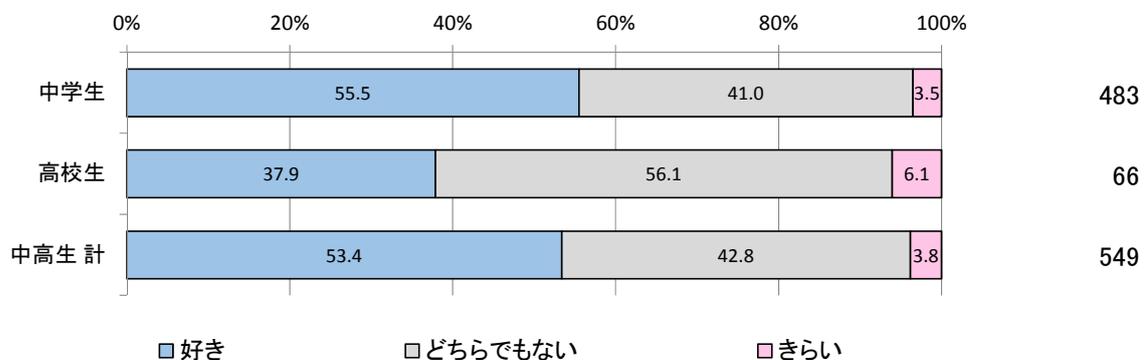


※不明を除く値

図. 今後のバス路線の利用について

(補足) 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見ると、中学生では「好き」が約 55.5%となっています。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ます。



※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. 市民との対話の実施

5.1 地域公共交通活性化シンポジウム in 紀の川市の開催

(1) シンポジウムの概要

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など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」を開催しました。

【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



図. シンポジウムの様子

(左上：基調講演、右上：パネルディスカッション、下：粉河高校生による発表の様子)

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）

(2) シンポジウムでのアンケート結果

① 来場者の年齢

年齢構成は、50代が最多で約31.3%となりました。ついで、40代、60代の順に多くを占めました。

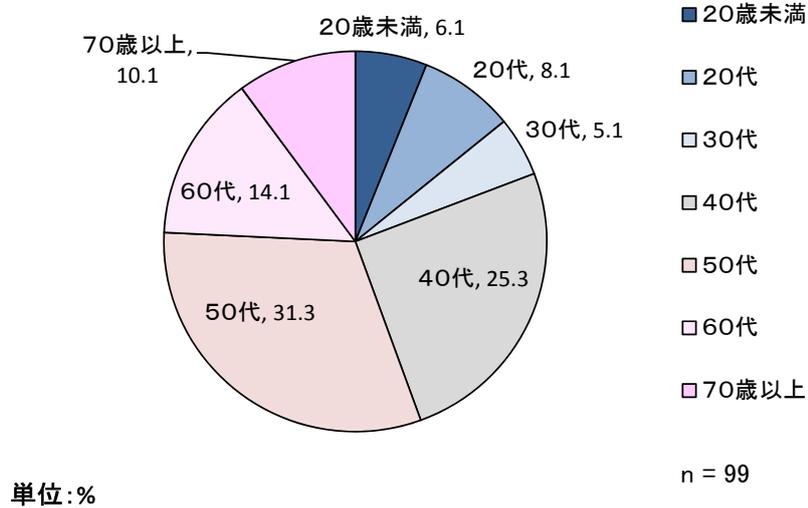


図. 年齢構成

② 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%となりました。

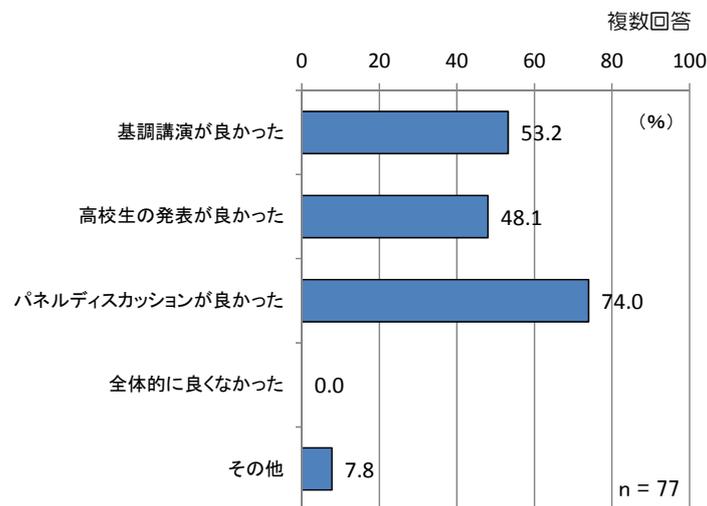


図. シンポジウムの評価

③ 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%となりました。また、「変わった」回答者のうち、約92.9%が「良い印象になった」と回答しています。

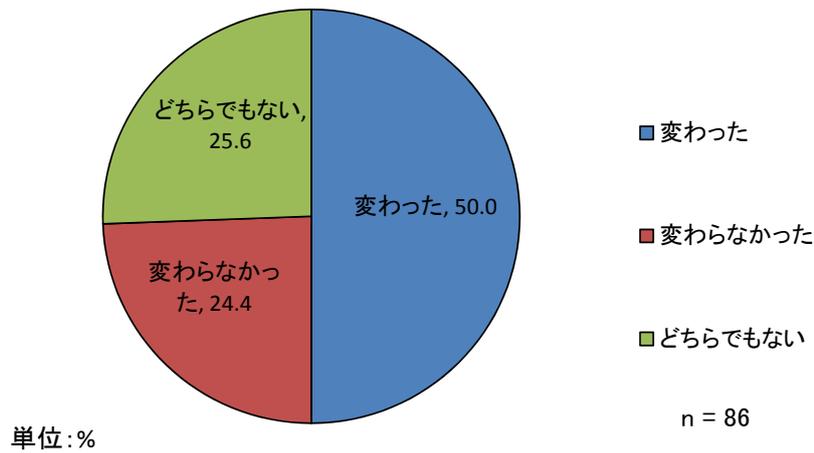


図. 紀の川市の公共交通に対する考え方の変化

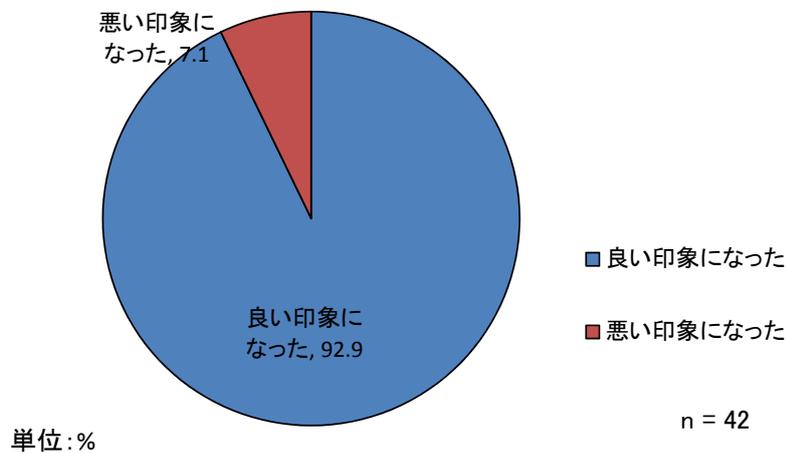


図. 紀の川市の公共交通に対する考え方の変化の内容

5.2 住民説明会

地域公共交通網形成計画の策定の本格化にあたり、具体的に運行サービスの見直しを検討する地域巡回バスの細野貴志川コース、桃山鞆淵コースの沿線住民を対象に、平成30年10月より地域説明会を継続的に実施しました。

(1) 第1回 住民説明会&意見交換会

先進事例である河内長野市の取組を紹介するとともに、地域公共交通を取り巻く現状、問題を含めた地域の「いまと未来」や「地域公共交通のあり方」を一緒に考える場としてのパネルディスカッションを開催しました。

【開催概要】

日時：平成30年10月27日（土） 18:00～20:00

場所：桃山ふれあいコミュニティセンター

参加：30名



図. 第1回 住民説明会&意見交換会の様子
(左：基調講演、右：パネルディスカッションの様子)

細野地区・鞆渕地区のみなさまに対する

第1回住民説明会&意見交換会

次 第

日時：平成30年10月27日（土）

午後6時00分～

場所：桃山ふれあいコミュニティセンター

1. 開 会

2. 基調講演【河内長野市 田中氏】

テーマ：『河内長野市における「くすまる」の取組みについて』

3. 地域の「いまと未来」や「今後の地域公共交通のあり方」について

・・・休憩・・・

4. パネルディスカッション

(1) 地域の取組みについて

(2) 河内長野市における「くすまる」の取組みについて

(3) 地域の「いまと未来」や「今後の地域公共交通のあり方」について

5. そ の 他

6. 閉 会

図. 第1回 住民説明会&意見交換会の開催概要

(2) 第2回 住民説明会&意見交換会（細野貴志川コース）

第1回に引き続き、より沿線住民と具体の意見交換を行うため、細野貴志川コース沿線の住民を対象に、住民説明会&意見交換会を行いました。

【開催概要】

日時：平成30年11月13日（土） 18:00～20:00

場所：細野集会所

参加：15名



図. 細野貴志川コース沿線住民との第2回 住民説明会&意見交換会の様子
（左：事務局からの説明、右：意見交換会の様子）

(3) 第3回 住民説明会&意見交換会（桃山鞆渕コース）

第1回に引き続き、より沿線住民と具体の意見交換を行うため、桃山鞆渕コース沿線の住民を対象に、住民説明会&意見交換会を行いました。

【開催概要】

日時：平成30年11月16日（月） 18:00～20:00

場所：桃源郷運動公園学習体験館

参加：8名



図. 桃山鞆渕コース沿線住民との第3回 住民説明会&意見交換会の様子
（左：事務局からの説明、右：意見交換会の様子）

(4) 第4回 住民説明会&意見交換会

地域公共交通網形成計画の素案に基づき、細野貴志川コース、桃山鞆渕コースにおける見直し案を提示し、各地域からの意見（投票→意見交換）を受けました。その際、実際の交通事業者からのプレゼンテーションも実施し、具体的なイメージを沿線住民と共有できるように努めました。

【開催概要】

日時：平成31年2月9日（土） 18:30～20:00

場所：桃山保健福祉センター（きらめきセンター）

参加：20名



図. 第4回 住民説明会&意見交換会の様子

(左：交通事業者からのプレゼンテーション、右：見直し案に関する沿線住民の投票の様子)

6. その他関係者の意識・ニーズ

1～5 に示した市民の意識・ニーズに対する調査のほか、あわせて、ヒアリングなどの実施により、その他関係者から以下のような意見を得ました。

(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ます。対応として、地域活動などによる改善がみられる地域も存在しています。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ます。

(2) 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ます。

また、個々の困りごとへの対応として、具体に取り組めている地域は少なく、家族による送迎などが個々に行われている状況がみられます。

(3) 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ます。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など、根本的な取組の必要性が示唆されています。

(4) 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ます。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ます。

(5) 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組が期待されています。

7. 市民の意識・ニーズに関するまとめ

(1) 住民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」

住民の外出手段を見ると、約8割が自家用車（自分で運転）となっています。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ます。

バスについては、ほぼ100%の住民が「ほとんど利用しない」としています。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ます。

(2) バス利用者を対象とした「利用実態調査」

バスの利用目的を見ると、買い物が約4割、通院が約3割となっています。

回答者を見ると、8割が女性で、9割以上が65歳以上の高齢者となっています。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ことがうかがえます。

(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」

鉄道駅を利用する回答者の多くが通勤目的であり、自転車や自動車を利用する理由として、それぞれの手段の速達性、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ます。

(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」と回答しています。

バスについては、中学生・高校生とも約6割が市内のバスを利用したことがないと回答しています。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ます。

(5) その他関係者の意識・ニーズ

民生委員や区長、行政関係課・支所からは、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とともに、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ます。

また、交通事業者からは、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おり、根本的な取組の必要性が示唆されています。周辺市町からは、広域的な連携を視野に入れた取組が期待されています。

3章

まちづくりの方向性に関する整理

1. まちづくりに関する上位計画

1.1 第2次紀の川市長期総合計画

『第2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30年3月に策定されました。

この計画は、平成30年度を初年度として、紀の川市が今後9年間で目指すべき将来像を具体化する基本構想、具体的な取組（施策）を前期と後期に分けて示す基本計画、事業につながる実施計画から構成されています。

(1) 都市の将来像

『第2次紀の川市長期総合計画』の基本構想では、下記に示す5つの想いを込めて、「人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち」を将来像として掲げています。

将来像

『人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち』

- 紀の川市に多くの人を訪れ、来訪者・市民を問わず交流が盛んで活気にあふれるまち
- 恵まれた自然環境、豊かな地域資源を生かした魅力あふれるまち
- 生活している誰もが安全に安心して暮らせるまち
- 子供から高齢者まで全ての市民がいきいきと暮らせるまち
- 本市に関わるみんなが紀の川市に愛着を持っているまち

出典：第2次紀の川市長期総合計画

図. 『第2次紀の川市長期総合計画』で示された都市の将来像とその考え方

(2) 公共交通ネットワークの充実に向けた取組方針

『第2次紀の川市長期総合計画』の基本計画では、基本施策の一つに示された公共交通ネットワークの充実について、2つの方針が示されています。

1つは、公共交通の維持・確保・充実を図ることとして、当該計画である地域公共交通網形成計画を策定した上で、**利便性の高い公共交通ネットワーク**、**利用実態に応じたバス路線の提供**、**鉄道の安全運行**などが挙げられています。

また、2つめは、公共交通の利用促進・啓発を図ることとして、**分かりやすい情報発信**、**乗り継ぎ環境の整備や支援**、**駅周辺の環境整備**などが挙げられています。

主な取組方針

方針① 公共交通の維持・確保・充実

- 交通事業者や国・県と連携して「地域公共交通網形成計画」を策定し、多様な主体が利用しやすい公共交通の方向性を示します。
- 「地域公共交通網形成計画」に基づき、公共交通の路線を再検討し、利便性の高い公共交通ネットワークの再構築を進めます。
- バス路線ごとの利用実態を把握し、利用実態に応じたバス路線の提供を検討します。
- 県と和歌山市と共同で和歌山電鐵貴志川線の安全運行を確保するため、設備に対する支援を行います。

方針② 公共交通の利用促進・啓発

- 公共交通への関心を高め、利用促進につなげるため、市民に公共交通の現状などについて分かりやすい情報発信を行います。
- バスと鉄道を一体的に利用できるように、交通系ICカード^{※2}の導入をはじめとした乗り継ぎ環境の整備や支援を検討します。
- 地域の拠点となる駅へのアクセス向上を図るため、駐輪場など駅周辺の環境整備を進めます。

出典：第2次紀の川市長期総合計画 前期基本計画

図. 『第2次紀の川市長期総合計画』で示された
基本施策「公共交通ネットワークの充実」に関する取組方針

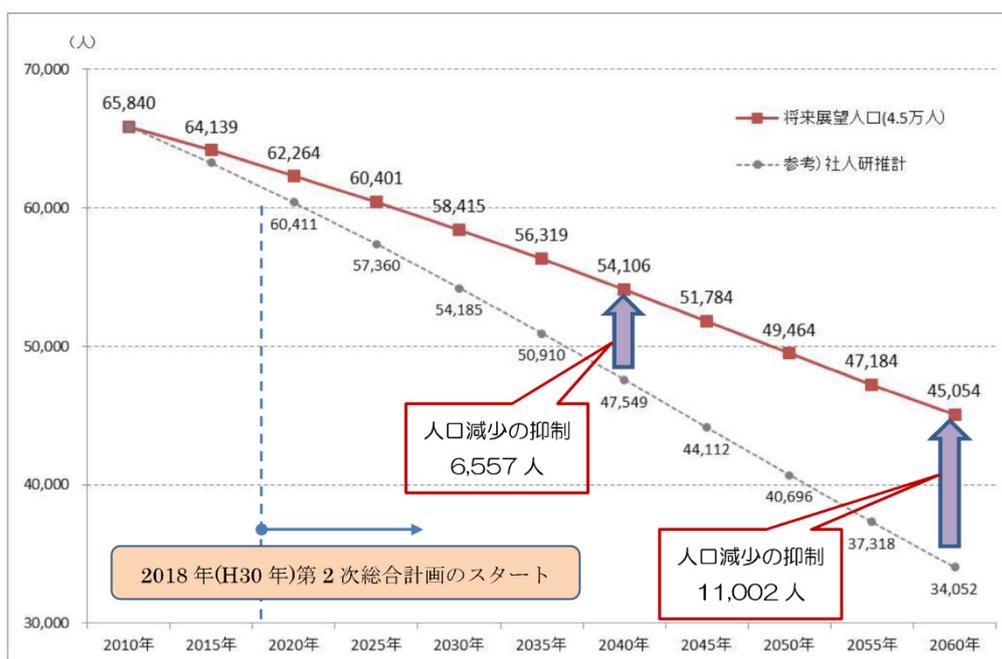
1.2 紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(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月に策定されました。

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)に、約4.5万人**を将来展望人口としています。

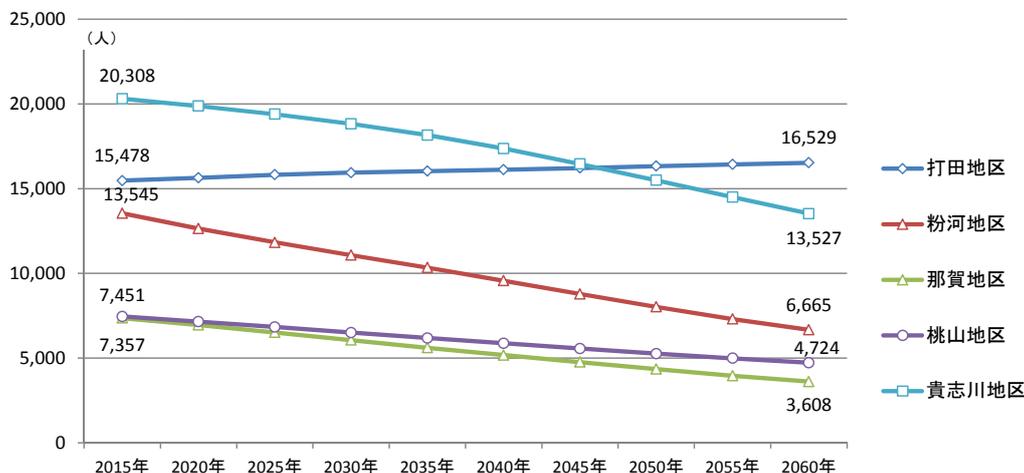


出典：紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

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

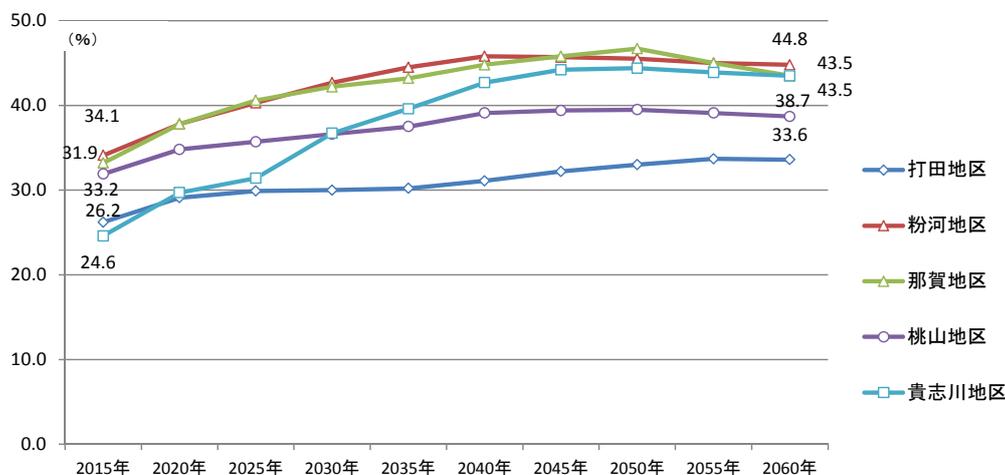
② 各地区の将来展望人口

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



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）を踏まえ、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月に策定されました。

この総合戦略は、『第2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、平成30年4月に改定版が示されています。



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付け

② 総合戦略で示された交通施策の方向性

総合戦略では、4つの基本目標を掲げ、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組を進めることとし、基本的方向、具体的施策を定めた施策体系を定めています。

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ます。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、地域巡回バス・路線バス粉河熊取線の利便性向上とこの地域公共交通網形成計画の策定と実行を挙げています。

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 月に策定されました。当時の最上位計画である『第 1 次紀の川市長期総合計画』や県が定める『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ます。

(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踏まえ、「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ます。

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と歩行空間など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ます。

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。

●安心して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して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

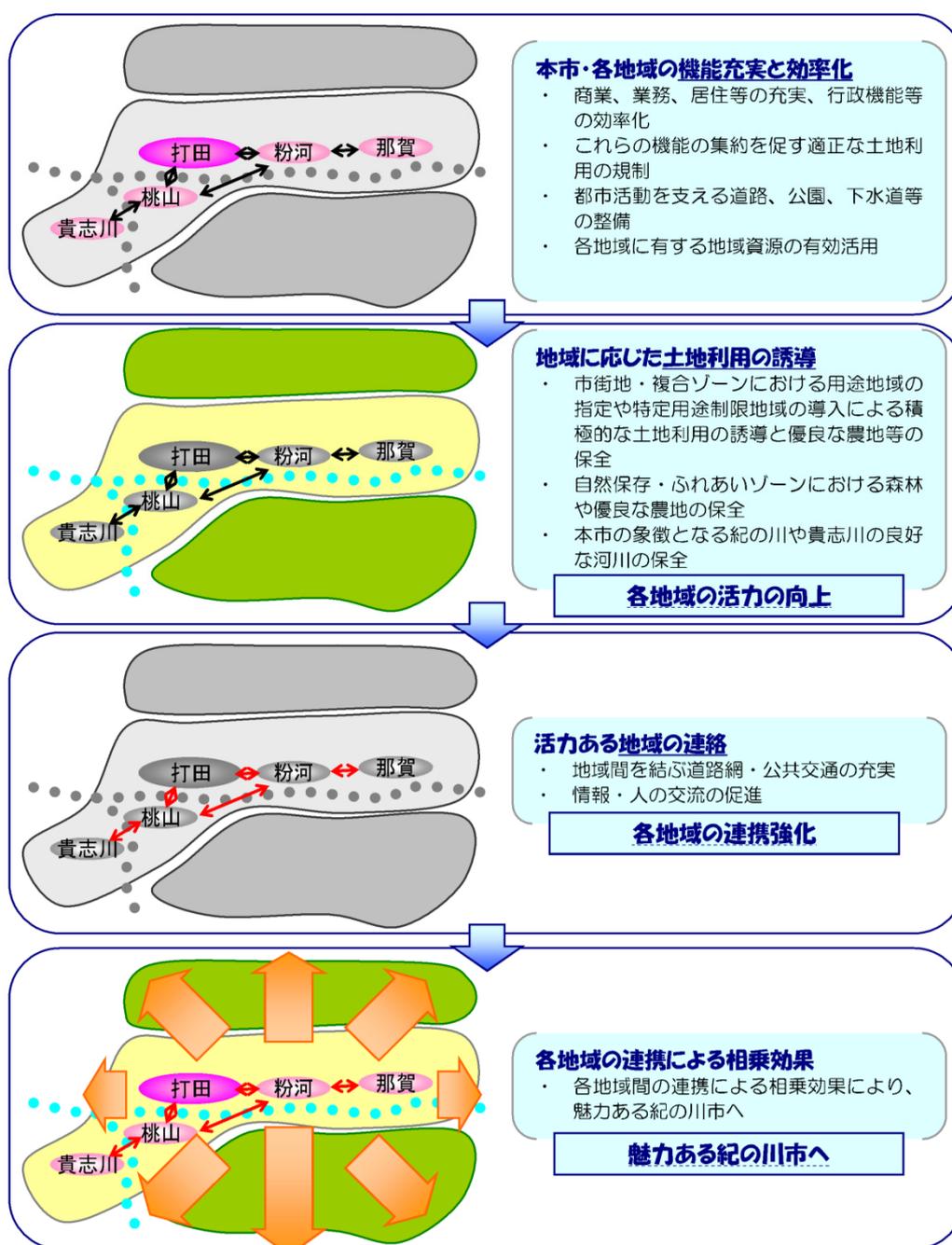
本市には、伝統的な行事などを通じて人情味あふれた地域コミュニティが形成されていることから、今後も、まちづくり活動を通じてコミュニティの維持に努めます。

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ます。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流れ

(4) 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されています。

- | | | |
|--|--|---|
| <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）

2. 交通に関する関連計画

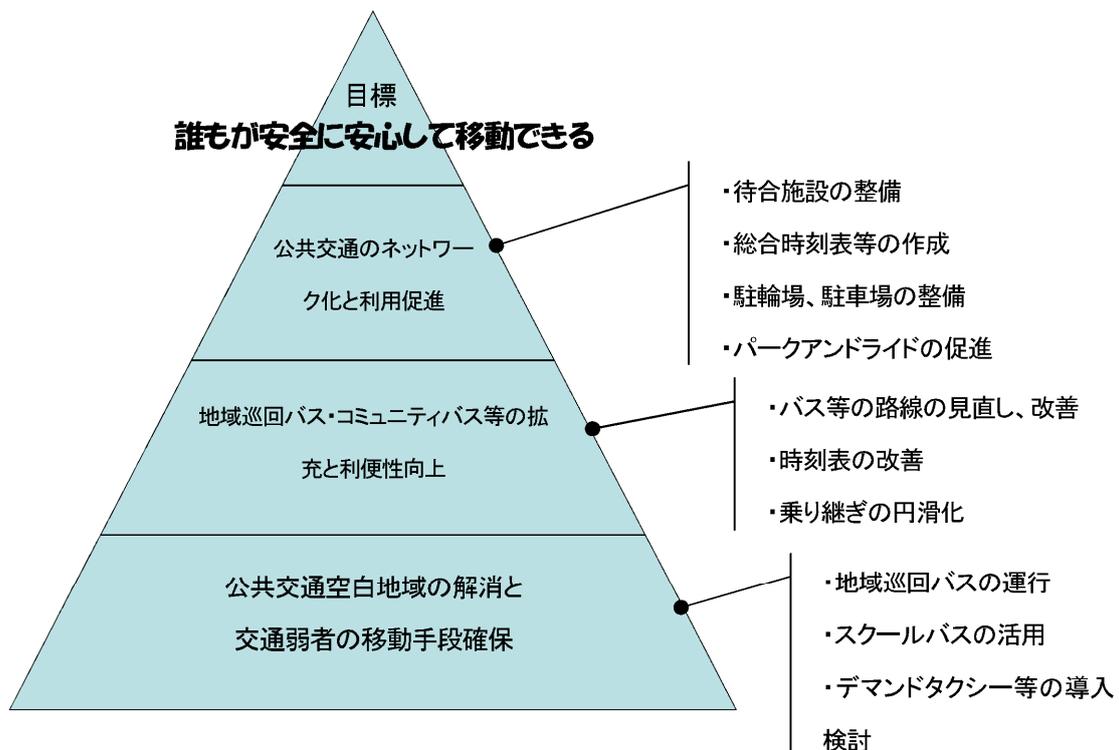
2.1 紀の川市地域公共交通総合連携計画

『紀の川市地域公共交通総合連携計画』は、バスなど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ともに、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・紀の川コミュニティバス・一般乗合バスを対象に、平成21年3月に策定されました。

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つの方針と取組体系を定めています。

【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』で示された取組体系

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、地域の主体的な取組と創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進することを目的に平成26年3月に策定されました。

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、さまざまな施策を組み合わせ、他の交通機関との連携、地元関係機関との一体的な取組を目指しています。

【基本方針：日本一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、戦略的に行っていくとともに、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、具体的な取組方針として、下記の5つを挙げています。

- | | |
|---|-------------------------|
| 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組方針

3. 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、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月に策定されました。

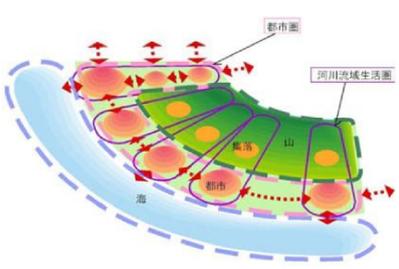
(1) 県が目指す将来像と基本理念

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

～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

この計画では、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上で、都市機能の分担関連図を示しています。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**」のほか、**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」**が挙げられています。

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

1章
2章
3章

(3) 交通に関する方針

都市づくりの方向性に加え、この計画では、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ます。

【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の整備
 - 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. 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2次紀の川市長期総合計画』の基本計画では、公共交通の維持・確保・充実を図ることとして、利便性の高い公共交通ネットワーク、利用実態に応じたバス路線の提供、鉄道の安全運行などが挙げられています。さらに、公共交通の利用促進・啓発を図ることとして、分かりやすい情報発信、乗り継ぎ環境の整備や支援、駅周辺の環境整備などが挙げられています。

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付け、地域間を結ぶ道路網・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ます。

(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、バスなど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ともに、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ます。

(3) 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ほか、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」が挙げられています。



紀の川市

KINOKAWA CITY