

外国人観光客を対象とした事業者協力型自家用有償旅客運送事業について

◆ 自家用有償旅客運送とは

既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合で、地域における移動手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を講じた上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービスのことです。

実施にあたっては地域の関係者で運送の必要性や運送区域、旅客から収受する対価等について協議し、合意形成を図る必要があります。

◆ 自家用有償旅客運送の種類

「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」の2種類があります。

	交通空白地有償運送	福祉有償運送
事業目的	バス・タクシー事業者によるサービス提供が困難な地域において住民等が外出するための移動手段を確保する。	ひとりではバスやタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者等が外出するための移動手段を確保する。
制度概要	市町村やNPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、 <u>観光旅客その他</u> の当該地域を来訪する者の運送を行う。 (実際の運行について事業者に委託することが可能)	市町村やNPO法人等が、ひとりでは公共交通を利用できない身体障がい者等を対象にドア・ツー・ドアの個別輸送を行う。 (実際の運行について事業者に委託することが可能)

◆ 事業者協力型自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送の実施に関してバス・タクシー事業者が運行管理や車両の整備管理について協力する制度です。制度の活用によって以下の効果が期待されます。

利用者	バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理に協力することで、より安心・安全なサービスを受けることができる。
運送主体	運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能になる。
バス・タクシー事業者	委託費の確保等による収入面での向上が期待できる。

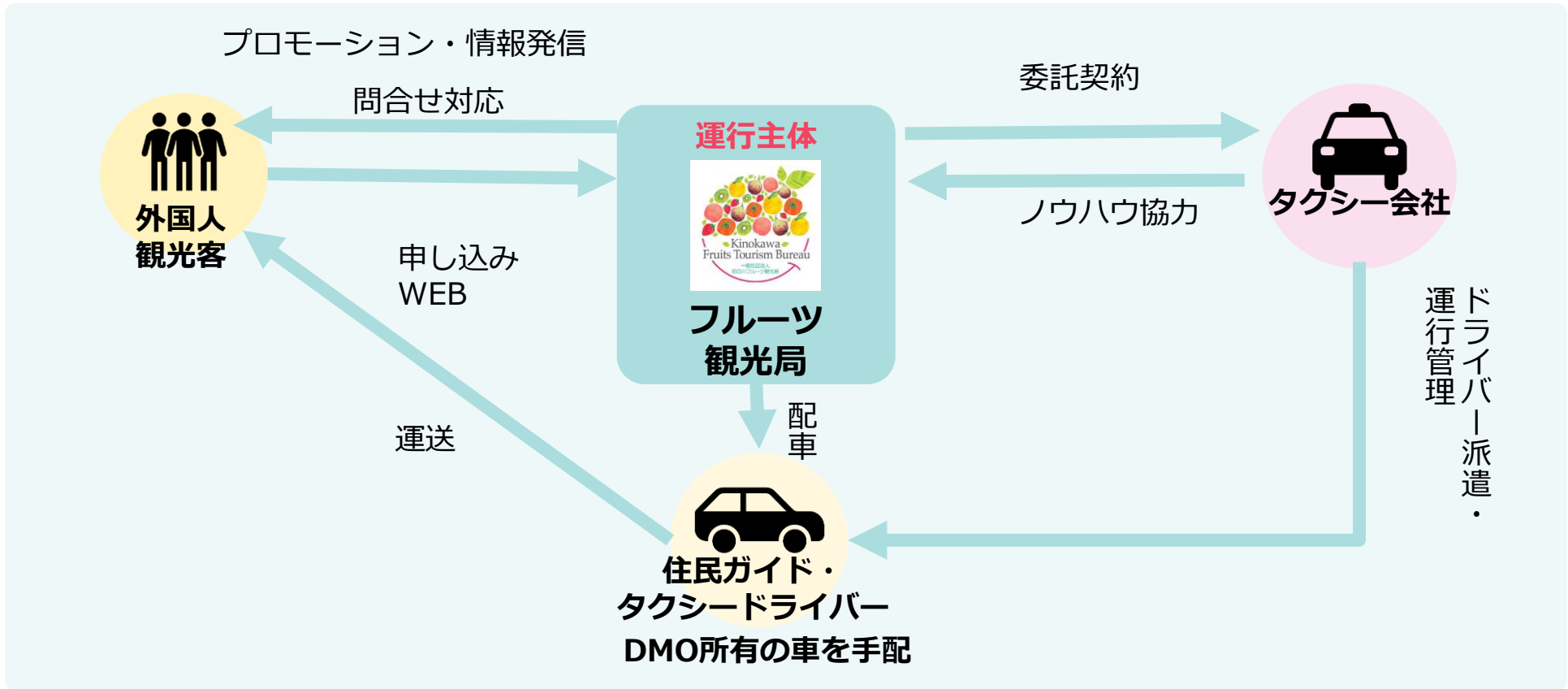
(以上について、国土交通省自動車局旅客課「自家用有償旅客運送ハンドブック」を参考に記載)

➤ 今回の協議事項について

鉄道等の公共交通機関を利用して紀の川市を訪れる外国人観光客が戻りつつある中、市内に点在する観光施設等を周遊するための交通手段が無く、また受入態勢も十分に整えられていないことから、外国人観光客の移動に関して紀の川市は「交通空白地」となっていると云えます。

外国人観光客の市内周遊を促進することにより市内の観光振興を行うことを目的に、「一般社団法人紀の川フルーツ観光局」が運送主体となり、タクシー事業者と協力しながら行う事業者協力型自家用有償旅客運送について、本協議会で協議を行うものです。(実施内容は資料2に掲載)

事業者協力型 自家用有償旅客運送実施スキーム (案)



参考：近畿大学経営学部 高橋一夫研究室

対象者	外国人観光客
ドライバー	タクシー会社様から派遣いただいたドライバー

検討・協議事項

役割分担

運行主体	一般社団法人紀の川フルーツ観光局
車両所有 普通自動車 7人乗り (ミニバン)	一般社団法人紀の川フルーツ観光局
運行管理	タクシー会社様
運行管理体制等	会議当日申請様式にて提示

お客様向けご提示料金

12,100円

(内訳)
 運賃 3,000円
 → 貸切料金の6,000円の半額
 ガイド料 9,100円
 → 必要経費からの算出

今後のスケジュール予定

7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
14日 ● タクシー会社様との協議								
	● 法定協議会 ● 運輸局へ申請							
● スキーム・体制整備								
	● 募集ページ準備							
			● 募集ページ公開 ● 認可下り次第スタート					

令和 年 月 日

和歌山運輸支局長 殿

名 称 一般社団法人紀の川フルーツ観光局
住 所 和歌山県紀の川市貴志川町神戸 802-1
代表者の氏名 代表理事 中山 裕之

自家用有償旅客運送の登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の登録を受けたいので、道路運送法第 79 条の 2 の規定に基づき、下記のとおり申請します。

記

1. 名称、住所、代表者の氏名

名 称 一般社団法人紀の川フルーツ観光局
住 所 和歌山県紀の川市貴志川町神戸 802-1
代表者の氏名 代表理事 中山 裕之

2. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

3. 路線又は運送の区域

(1) 路線

	起 点	主たる経過地	終 点	キ ロ 程
1				
2				
3				
4				
5				

(2) 運送の区域

区 域	備 考

和歌山県紀の川市内	貴志駅を起点としたモデルコースを参考に、観光客の希望を聞きながら、周遊
-----------	-------------------------------------

4. 事務所の名称及び位置

事務所の名称	位 置
一般社団法人紀の川フルーツ観光局 紀の川市観光交流拠点「紀楽里（きらり）」	和歌山県紀の川市貴志川町神戸 8 0 2 - 1

5. 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数

事務所の 名称	保有 区分	バ ス		普通自動車 (軽)		合 計	
			※		※		※
	保有			1 (0)		1 1	
	持込		※	0 (0)	※ ()	1 1	※
	合計			1 (0)		1	

軽自動車については、() 内に内数で記載すること

事業用自動車については、※欄に記載すること

6. 運送しようとする旅客の範囲

紀の川市内に来訪する外国人観光客

7. 路線又は運送の区域ごとの対価の額

(必要に応じ関係資料を添付のこと)

運賃：3,000 円/時間

※上記に加え、ガイド料 9,100 円/時間を合算したものが最低料金と想定

8. (事業者協力型自家用有償旅客運送の場合) 協力事業者の氏名又は名称及び住所

名称：株式会社有交紀北

住所：和歌山県伊都郡かつらぎ町大字笠田東 433-1

名称：朝日タクシー株式会社

住所：和歌山県和歌山市神前 3 6 6 - 4

9. 添付書類

- (1) 定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿
- (2) 路線図
- (3) 法第 79 条の 4 第 1 ～ 4 号に該当しない旨を証する書類
- (4) 地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類
- (5) 自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類
- (6) 運転者が必要な要件を備えていることを証する書類
- (7) 運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- (8) 整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- (9) 事故発生時の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- (10) 自家用有償旅客運送自動車の運行により生じた旅客その他の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置を講じていることを証する書類

和歌山運輸支局長 殿

宣 誓 書

当法人における役員の全員が、道路運送法第 79 条の 4 第 1 項第 1 号から第 4 号までのいずれにも該当しないことを宣誓致します。

（年号） 年 月 日

名 称 一般社団法人紀の川フルーツ観光局
住 所 和歌山県紀の川市貴志川町神戸 802-1
代表者の氏名 代表理事 中山 裕之

運転者就任承諾書 兼 就任予定運転者名簿

申請者（一般社団法人紀の川フルーツ観光局）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運転者として就任することを承諾致します。

	氏 名	住 所	運転免許の種類	
			区 分	種 類
1	運転者の氏名および住所を記載		普通	二種
2			中型	二種
3			大型	二種
4			中型	二種
5			中型	二種
6			中型	二種
7			普通	二種
8			普通	二種
9			大型	二種
10			中型	二種

※ 運転免許の種類欄には、受けている運転免許の別（普通・大型及び1種・2種）を記載すること。

※ 第2種運転免許を有しない者にあつては、施行規則第51条の16第1項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

和歌山運輸支局長 殿

宣 誓 書

当社が協力する事業者協力型自家用有償旅客運送においては、当社との雇用関係の有無にかかわらず、運転者が当該運送の運転者として就任することを承諾し、所要の運転免許証を所持し、道路運送法施行規則第 5 1 条の 1 6 第 1 項各号に掲げる要件を備えていることについて、当社が責任をもって確認することを宣誓致します。

(年号) 年 月 日

名 称 一般社団法人紀の川フルーツ観光局
住 所 和歌山県紀の川市貴志川町神戸 802-1
代表者の氏名 代表理事 中山 裕之

運行管理の責任者 就任承諾書

申請者（一般社団法人紀の川フルーツ観光局）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運行管理の責任者として就任することを承諾致します。

また、乗車定員 11 人以上の車両を配置する事務所及び乗車定員 10 人以下の車両を 5 両以上配置する事務所の運行管理の責任者として就任した場合には、道路運送法施行規則第 51 条の 18 に規定する国土交通大臣が告示で定める講習を受講することを宣誓致します。

(年号) 年 月 日

住 所	運行管理責任者の住所を記載
氏 名	

※ 乗車定員 11 以上の車両を配置する事務所及び乗車定員 10 人以下の車両を 5 両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあつては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第 51 条の 17 第 2 項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

運送の主体（申請者名）

一般社団法人紀の川フルーツ観光局

運行管理の体制等を記載した書類

事務所名（一般社団法人紀の川フルーツ観光局）

1. 運行管理・整備管理の体制

(ア) 運行管理の責任者の就任予定名簿

No	氏 名	住 所	資格の種類	委託	協力
1	西岡 健一	運行管理責任者の住所を記載	運行管理者		○
2					
3					

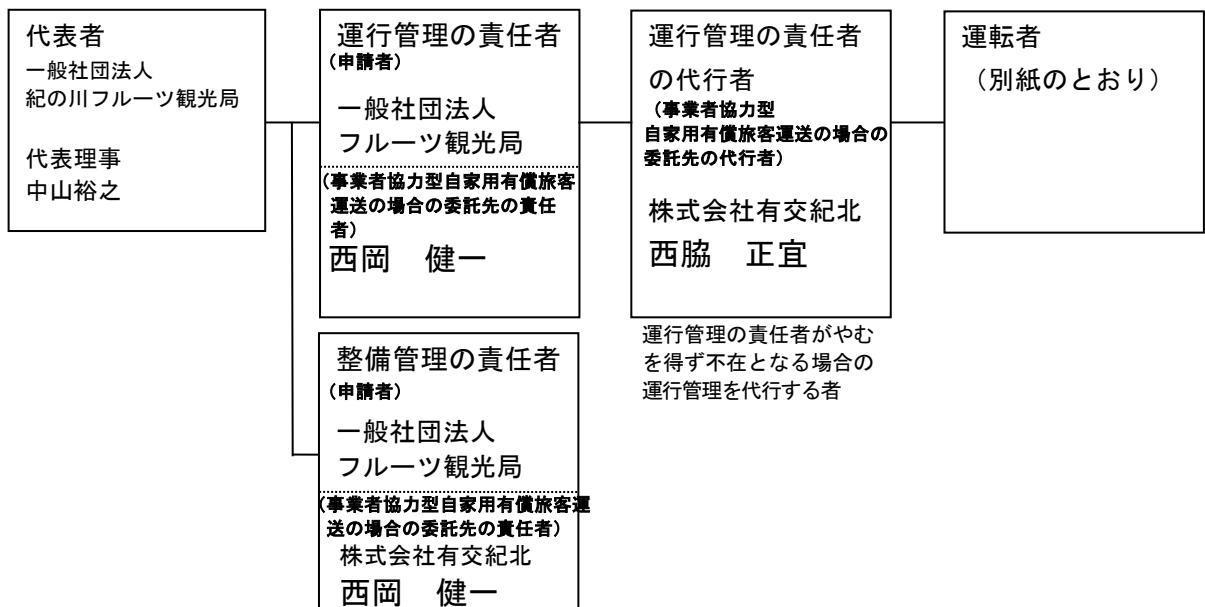
- 乗車定員 11 人以上の車両を配置する事務所及び乗車定員 10 人以下の車両を 5 両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあつては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第 5 1 条の 17 第 2 項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。
- 資格の種類には、法 23 条第 1 項の運行管理者、その他の別を記載するものとする。
- 運行を委託する場合は、受託者における運行管理の責任者を記載し、委託欄に○印を記載するものとする。
- 事業者協力型自家用有償旅客運送の場合は、協力事業者における運行管理者を記載し、協力欄に○印を記載するものとする。

(イ) 整備管理の責任者の就任予定名簿

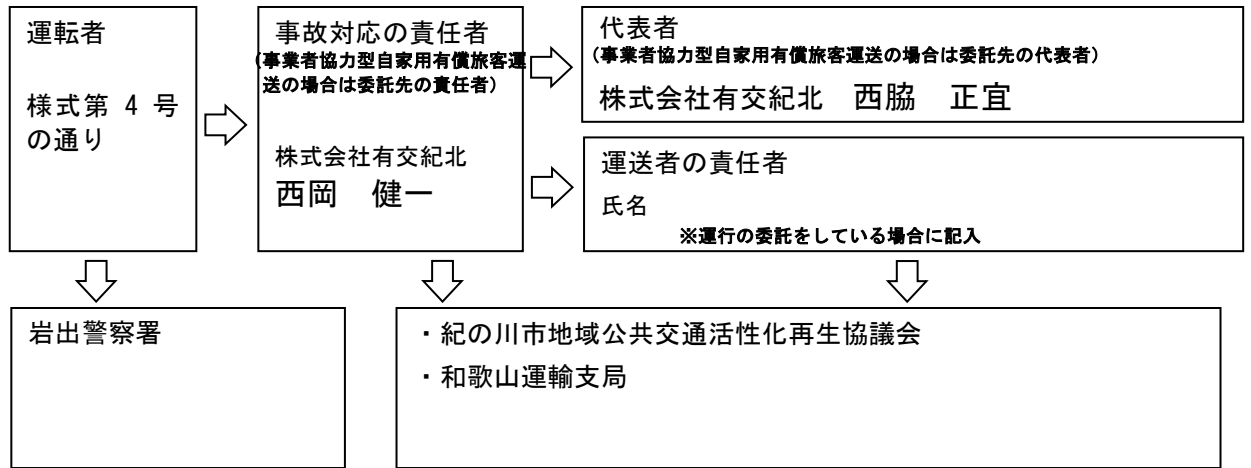
No	氏 名	住 所	協力
1	西岡 健一	運行管理責任者の住所を記載	○
2			
3			

- 事業者協力型自家用有償旅客運送の場合は、受託者において選任した者を記載し、協力欄に○印を記載するものとする。

(ウ) 運行管理・整備管理に係る指揮命令系統



2. 事故処理連絡体制



3. 苦情処理体制

苦情処理責任者
一般社団法人紀の川フルーツ観光局
中谷 典史

苦情処理担当者
一般社団法人紀の川フルーツ観光局
横出 雄志

（契約申込書の写し、見積書の写しが添付できない場合は以下の宣誓書を添付する）

様式第 8 号

和歌山運輸支局長 殿

宣 誓 書

道路運送法第 79 条の登録を受けた時は、速やかに以下のとおり損害を賠償するための措置を講ずることを誓約します。

記

保険（共済）の種類	補償金額
対人保険（共済）	無制限
対物保険（共済）	無制限

（年号） 年 月 日

名 称 一般社団法人紀の川フルーツ観光局
 住 所 和歌山県紀の川市貴志川町神戸 802-1
 代表者の氏名 代表理事 中山 裕之

和歌山運輸支局長 殿

宣 誓 書

当社の協力する事業者協力型自家用有償旅客運送に使用する自動車については、道路運送法施行規則第 5 1 条の 2 6 に規定する国土交通大臣が告示で定める基準に適合する任意保険等に計画車両の全てが加入していることについて、契約申込書の写し、見積書等により、当社が責任をもって確認していることを宣誓致します。

(年号) 年 月 日

名 称 一般社団法人紀の川フルーツ観光局
住 所 和歌山県紀の川市貴志川町神戸 802-1
代表者の氏名 代表理事 中山 裕之

料金設定について

1ヶ月あたり、1組4時間のご利用が8回ある想定で算出

		単価 1 h	利用 時間 /回	組数 /月	1ヶ月の利用	備考
運送 対 価	運賃(概ね、和歌山市域 時間制 普通車上限運賃 30分 2,850円から採用)	3,000	4	8	96,000	
	ガイド料(通訳案内士 1時間料金の相場: 4,000円の1/2)	2,000	4	8	64,000	
	費用	7,100	4	8	227,200	以下の経費「手数料」~「宣伝費」の合計から単価を算出 ※1の位を四捨五入
	純売上計				387,200	
経 費	事業者協力型費用				96,000	タクシー会社 ※運行管理、車両管理費含む
	ガイド報酬				64,000	
	手配手数料(売上の15%)				58,080	フルーツ観光局
	燃料代(400円/h)				12,800	実費程度
	OTA等販売ページ掲載手数料(売上の30%)				116,160	エージェント
	車両リース代				35,000	ローン会社
	広告宣伝費				5,000	
費用計				387,040		
利益				160		

紀の川市内での乗合タクシーの運行を求める請願について【報告】

◆ 請願内容

令和 5 年 6 月 2 日付けで紀の川市議会に、紀の川市に乗り合いタクシーを走らせる会が以下の請願書を提出しました。

紀の川市全域に乗り合いタクシーの運行を求める請願書

【請願趣旨】

紀の川市では、高齢化が進んでいます。また、公共交通基盤が弱く運転免許を返納したいが日常生活に支障が出るため、運転を続けざるを得ない状況におかれています。「年をとってもこの地域で住み続けたい」という願いは切実です。

現在、地域巡回バスや紀の川コミュニティバスが走っていますが、「バス停まで歩けない」「目的地まで時間がかかりすぎる」などのことから利用者が少ない状況です。

予約制で自宅まで迎えに来てくれ、低額で利用しやすい乗り合いタクシーを導入している自治体では、「安心して免許証を返納できる」「年をとっても引きこもらずに生活を楽しめる」といった声が聞かれています。しかし、紀の川市ではデマンド型乗り合いタクシーが走っているのは一部の地域にとどまっています。

是非、紀の川市でも、市内全域で高齢者・障害者・妊婦・子どもなど誰でも利用できる乗り合いタクシーを走らせて下さい。一日でも早く乗り合いタクシーの運行をお願いします。

【請願事項】

紀の川市全域で早急に乗り合いタクシーを走らせるよう、市に求めてください。

◆ 請願の議決について

令和 5 年 7 月 5 日、令和 5 年第 2 回紀の川市議会定例会において上記請願が採択されました。

◆ 乗り合いタクシーの運行を求める署名（令和 5 年 8 月 28 日現在）

紀の川市に乗り合いタクシーを走らせる会より、上記請願書に係る署名として、4,266 筆の署名提出がありました。（うち市内在住者 3,851 筆）

◆ 今後の検討について

◇ 地域の高齢化や交通弱者の増加が進む中で、よりきめ細やかな地域公共交通サービスへの期待が高まっており、上記請願趣旨を反映した地域公共交通の運行について検討が必要です。

◇ 将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を図るうえで、既存の地域交通事業者との連携・協力が可能な形での運行について検討が必要です。

1. 計画の策定について

本市では、少子高齢社会における人々の移動を支え、質の高い暮らしを実現していくため、**2019年（平成31年）に『紀の川市 地域公共交通網形成計画』を策定**し、交通まちづくりの課題に取り組んできました。

その後、少子高齢化の進展や新型コロナウイルスの感染拡大を契機としたライフスタイルの変化等、地域公共交通を取り巻く環境やニーズが大きく変化しました。そのため、地域公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割分担のもと、継続的かつ主体的に相互協力し、**持続的な地域公共交通ネットワークのあり方を改めて検討していくことが必要**となっています。

そこで、本市の地域公共交通における現状を踏まえ、住民の生活に必要な移動を考慮した、利便性の向上と、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築・再整理を目指し、**「紀の川市地域公共交通計画」を新たに策定**することとします。

2. 計画の概要

2.1 位置づけ

本計画は、2023年（令和5年）3月に策定された「第2次紀の川市長期総合計画 後期基本計画」を上位計画として、他分野の計画との整合を図りながら、現行の『紀の川市地域公共交通網形成計画』を踏襲した本市の**新たな交通マスタープランとして策定**します。また、本計画は、2020年（令和2年）に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部を改正する法律において、作成が努力義務化された地域公共交通計画に相当するものとして、

2.2 目標年次(計画期間)

本計画は、**今後5年間の本市の地域公共交通のあり方を示す**ものとし、計画期間を2024年度（令和6年度）から2028年度（令和10年度）までの5年間とします。

2.3 計画の区域

本計画は、市域全体の地域公共交通のあり方を示すものとして、**本市全域を対象区域**とします。

3. 計画で記載すべき内容

- ① 基本的な方針
 - ・計画が目指すべき**将来像**と、その中で**公共交通が目指すべき役割を明確化**し、取組の方向性を定めます。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ 事業・実施主体
 - ・目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの**全体像・具体的なサービス水準を定めます**。併せて、その実現に**必要な事業・実施主体を整理**します。
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間

地域公共交通計画とは・・・

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

地域公共交通計画においては、**従来の鉄道、バスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用**することを前提に、全体のネットワークの在り方について、輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携を強めたり、効率性を高めるための**方針や目標、事業を関係者全員でとりまとめていく**ものです。

4. 「紀の川市地域公共交通網形成計画」策定後の地域公共交通を取り巻く主な動き

本市では、2019年（平成31年）に『紀の川市地域公共交通網形成計画』を策定以降、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や、山間部などで買物や通院のための移動を守る地域公共交通サービスのあり方等を地域とともに検討し、2021年（令和3年）10月に**地域巡回バスの路線・ダイヤ見直しを実施**し、利便性の向上に努めてきました。

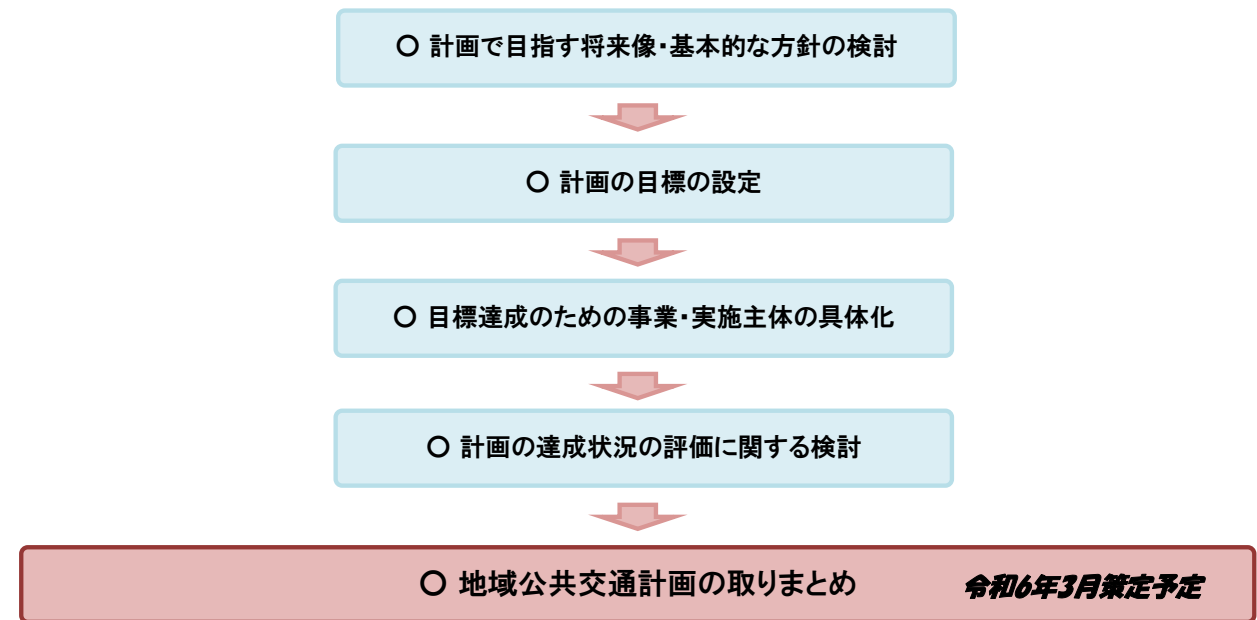
その後、地域の高齢化や交通弱者の増加が進む中で、よりきめ細やかな地域公共交通サービスへの期待が高まり、2023年（令和5年）7月には、「**紀の川市全域に乗り合いタクシーの運行を求める請願書**」が市議会で採択されました。

また、2024年（令和6年）4月には、労働環境の改善を目的として、1カ月の拘束時間が削減されるとともに、1日に確保すべき休息時間が延長されます。これにより、今まで、乗務員の時間外勤務等の対応で運行が成り立っていた地域公共交通の運行が難しくなることが予想されています。

5. 計画策定までの流れ

本市では、計画で記載すべき内容について、今後、以下の手順・スケジュールで検討を進め、**令和6年3月の策定**を目指します。

【検討フロー】



【策定までのスケジュール(想定)】

	令和5年				令和6年		
	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
計画で目指す将来像・基本的な方針の検討	→		→ 継続検討				
計画の目標の設定	→			→ 継続検討			
目標達成のための事業・実施主体の具体化	→				→ 継続検討		
計画の達成状況の評価に関する検討					→ 継続検討		
地域公共交通計画のとりまとめ					→		
パブリックコメント					→		
協議会の開催	●				●		●

紀の川市地域公共交通計画の策定に向けて

資料 4 (協議事項関係)

1. まちづくりの方向性

第2次 紀の川市長期総合計画 後期基本計画(2023年(令和5年))

『人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち』

【交通の視点】・・・公共交通ネットワークの充実

(公共交通の維持・確保・充実 / 公共交通の利用促進・啓発 / 利用環境の充実)

❖ 鉄道やバスなどの公共交通を有機的に結びつけることで、市民の日常生活の移動ニーズにきめ細やかに対応した公共交通ネットワークが構築・維持されているまちを目指す。

紀の川市都市計画マスタープラン(2021年(令和3年))

『人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち』 ※ 総合計画を踏襲

【交通の視点】・・・安心で快適な移動環境が充実したまちづくり

❖ コミュニティバスや鉄道などの公共交通、自転車、徒歩などの多様な交通手段において、障害の有無に関わらず、子供から高齢者まで誰もが安心して快適に移動できる都市基盤や移動環境づくりに努める。

第2期 紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略(2021年(令和3年))

【交通の視点】・・・公共交通の維持・充実

❖ 公共交通を軸とした移動環境が充実し、効率的でバランスのとれたまちづくりとともに、市民の交通手段として持続可能な公共交通体系を維持・充実し、利用促進に取り組む。

そのほか、**第3次紀の川市地域福祉計画(2023年(令和5年))**においては、「高齢者や障害のある人をはじめとして、市内に住む方々が通院や買い物などの際に利用しやすい移動手段や交通手段の検討・確保・維持を図る」ことなどが挙げられています。

2. 既存の『紀の川市 地域公共交通網形成計画』の概要

目指すべき将来像

『地域公共交通でおでかけ、人に会いに行きたくなるまち』

【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
- 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
- III 選ばれる地域公共交通となるための環境整備

【地域公共交通ネットワークのポイント】

- a. 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
- b. 地域(旧町の各拠点)間を結ぶ公共交通軸(幹線軸)の充実
- c. 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

【実施施策】

基本方針 I 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 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 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

3. 地域公共交通の抱える課題の変化について

網形成計画		現況
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 歳以上であり、「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となっています。	● 75 歳以上の 後期高齢者の人口が、全人口の約 17% を占めています。バス利用者の多くが高齢者で、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」(約 66%)、「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」(約 67%)など、 地域公共交通が利用者にとって重要な手段 になっていることに変わりはありません。
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。	● 紀の川市では、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。バスにおいては、令和 3 年 10 月にルート再編が行われ、より使いやすい地域公共交通づくりに向けた取組が行われています。しかし、令和 4 年度のアンケート調査でも、 市民の約 8 割が自家用車で外出 している傾向は変わっていません。
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。	● 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者の減少などを背景に、既存のバスサービスを維持するための 市の負担は年間10,000 万円まで上昇 しています。また、事業者の視点においても、新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、利用者の減少による減便、バス事業者の事業縮小など、 地域公共交通を取り巻く環境の厳しさが表面化 しています。
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。	● ③のとおり、JR 和歌山線、和歌山電鐵貴志川線の両鉄道軸の経営環境は厳しさを増しています。重要な幹線軸であり、引き続き各鉄道事業者や沿線自治体等と連携しながら、 必要な支援のあり方について検討、見直し をしていくことが重要となります。
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。	● 広報紙での周知や利用促進、出前講座による理解醸成を図っていますが、依然として、バスをほとんど利用しない人が 9 割以上、ルートやダイヤを知らない方が 8 割以上となっており、 バスに対する馴染み、認知度の低さ がうかがえます。そのため、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. 目指すべき将来像

『地域公共交通でおでかけ、人に会いに行きたくなるまち』・・・現行計画を踏襲

- ❖ 『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。

2. 基本的な方針

I. 将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの実現

- ❖ 鉄道や民間バス路線、タクシー等との適切な役割分担のもと、それぞれの公共交通の特性を生かした、**効果的かつ効率的な地域公共交通ネットワークの構築**を図ります。
- ❖ **鉄道・民間路線バスは紀の川市と近隣市町を結ぶ重要な幹線軸**であり、運行事業者や沿線自治体等と連携しながら、必要な支援のあり方について検討します。
- ❖ 地域住民だけでなく、観光客等の**地域を訪れる人も利用しやすい地域公共交通の実現**に向けて、関係部局との連携を図り、環境整備を行います。

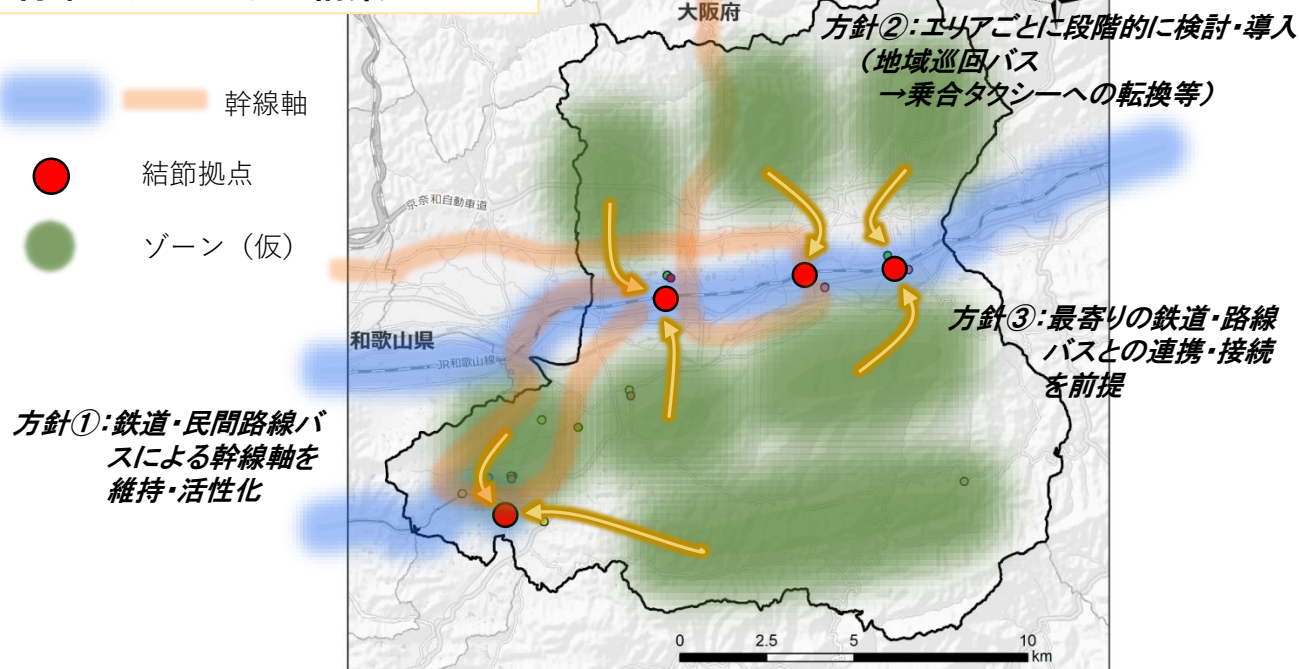
II. 地域特性に応じた、きめ細やかな地域公共交通づくり

- ❖ 現行の地域巡回バスについて、より利用しやすい移動手段となるよう、**地域特性に応じた輸送手段への転換や新たな技術の導入を含めて検討・見直し**を実施します。
- ❖ 従来の公共交通サービスに加えて、スクールバス、福祉輸送、自家用有償旅客運送等の**地域の多様な輸送資源の活用可能性**について検討を進めます。

III. 地域・事業者・行政が一体となって地域公共交通を支える理解醸成や体制づくり

- ❖ 事業者と連携しながら地域公共交通に関する現況や利用方法等について情報発信することで、**市民に対する理解醸成と利用促進**を図ります。
- ❖ 事業者と行政が連携して地域公共交通の**担い手の確保・育成**を行います。

将来ネットワークの構築イメージ



★ 地域特性に応じた輸送手段への転換に向けた検討について (= コアプロジェクト)

- ❖ 地域の高齢化や交通弱者の増加が進む中で、よりきめ細やかな地域公共交通サービスへの期待の高まり*に応えるため、市内の地域公共交通サービスについて、**既存の地域巡回バスのサービス体系にとらわれず、地域特性に応じたサービスへの転換を検討**していきます。

【検討の考え方】

- ① 今後検討するサービスについては、地域公共交通に代わる外出手段がなく移動に困っている住民にとって、**“おでかけ”や“人に会いに行く”ことを、より便利にするために導入**するものを目指す。
 - ② 令和4年に実施したアンケートでは、75歳以上の高齢者の3割以上が「自動車を自分で運転できず、必要に応じて送り迎えしてくれる、もしくは、送り迎えしてくれる人もいない」結果となっており、これら、**外出手段を持たない高齢者を取組みの主たるターゲットとして位置付け**、よりきめ細やかな地域公共交通サービスの実現を図る。
 - ③ 将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を図るうえでの前提条件として、**既存の地域交通事業者との競合を避け、その活性化に資するもの**であることとする。
- (検討例)

 - ✓ 運行エリア、運行時間帯などに一定の条件を設ける
 - ✓ 鉄道・路線バスとの連携・接続を前提とする
- ④ 現行の地域巡回バスの利用状況や関係者の意見を踏まえながら、サービスのあり方や運行エリアを設定し、**段階的な導入**を進める。

	R5	R6		R7		R8以降
	下期	上期	下期	上期	下期	
方針検討	➡					
モデル地区での導入準備		➡				
モデル地区での 実証			➡	➡	➡	➡ 本格導入?
他地域での展開導入準備			➡			
他地域での展開 実証 (順次)				➡	➡	➡ 本格導入?

※ よりきめ細やかな地域公共交通サービスへの期待の高まり

⇒ 「紀の川市全域に乗り合いタクシーの運行を求める請願書」の市議会での採択について

- 「紀の川市全域に早急に乗合タクシーを走らせるよう、市に求めてください」とする請願が「紀の川市に乗り合いタクシーを走らせる会」より市議会に提出され、2023年(令和5年)7月の市議会における本会議で「**原案採択**」されました。
- この請願にあたり、市長への署名は4,266名(6/26請願時点)が集まっており、市内全域で高齢者、障害者、妊婦、子どもなど誰でも利用できる**乗り合いタクシーを走らせてほしい**との意見や、**住民にとって一番いい方法、地域に合った形を検討することへの要望**が寄せられました。