

別冊資料

紀の川市地域公共交通計画

【素案】

令和 年 月

紀の川市

目次

1. はじめに.....	1
1.1 計画の策定について.....	1
1.2 計画の概要.....	1
2. これまでの交通まちづくり.....	2
2.1 施策の推進状況.....	3
2.2 目標値の達成状況.....	6
2.3 課題を取り巻く状況の変化.....	8
3. 向き合うべき地域公共交通の課題.....	11
3.1 高齢化、交通弱者の増加に対応した地域公共交通づくり.....	12
3.2 より使いやすい地域公共交通づくり.....	16
3.3 持続可能な地域公共交通づくり.....	19
3.4 地域公共交通軸としての鉄道サービスの維持.....	22
3.5 地域公共交通に対する意識の向上.....	25
4. 地域公共交通計画で目指すべき姿.....	28
4.1 目指すべき将来像.....	28
4.2 基本方針.....	29
4.3 基本目標.....	31
4.4 ネットワーク像.....	36
5. 目指すべき姿を実現するための施策.....	40
5.1 「地域特性に応じた、きめ細やかな地域公共交通づくり」の推進.....	43
5.2 「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」の推進.....	46
5.3 「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」の推進...	50
6. 計画の評価・検証・見直し.....	53

資料Ⅰ. 地域公共交通を取り巻く現況	1
Ⅰ-1 人口	1
Ⅰ-2 地域公共交通ネットワーク	8
Ⅰ-3 人の動き	27
Ⅰ-4 主な施設分布	29
Ⅰ-5 その他	32
資料Ⅱ. 市民の意向・利用実態	37
Ⅱ-1 住民を対象とした移動に関するアンケート調査	37
Ⅱ-2 利用者を対象とした移動に関するアンケート調査の結果について	61
資料Ⅲ. まちづくりの方向性に関する整理	70
Ⅲ-1 まちづくりに関する上位計画	70
Ⅲ-2 交通に関する関連計画	77
Ⅲ-3 県の上位計画	80

1. はじめに

1.1 計画の策定について

本市では、少子高齢化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感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化など、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それぞれの主体が役割分担のもと、継続的に相互協力し、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。

1.2 計画の概要

1.2.1 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。

なお、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ます。

1.2.2 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。

1.2.3 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。

2. これまでの交通まちづくり

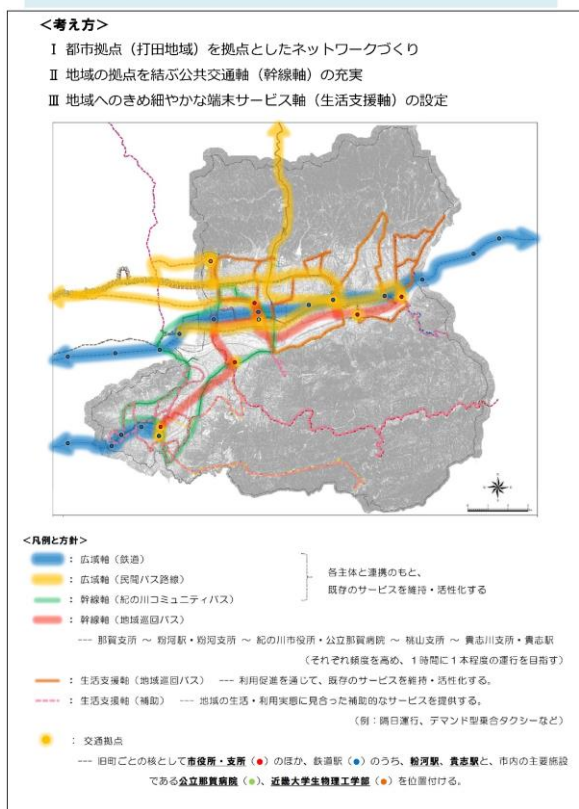
本市の交通まちづくりとして、2009年（平成21年）に『紀の川市地域公共交通総合連携計画』を策定し、バスなど公共交通空白地域の解消と交通弱者の生活交通手段確保の方策や公共交通機関の利用促進を図るとともに、紀の川市の将来像を支える持続可能な公共交通体系の構築に向けた公共交通施策の推進を進めてきました。

その後、2019年（平成31年）3月に、法改正とも連動しながら、後継計画となる『紀の川市地域公共交通網形成計画』を策定し、「地域公共交通でおでかけ、人に会いに行きたくなるまち」を目指す将来像として、将来ネットワークのすがたを定め、施策の推進を目指してきました。

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』

■ 将来ネットワークのすがた



■ 実施する施策

- 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
✓ 利用者数に見合った新たな交通手段に転換を行います。
 - I-B 拠点間運行の多頻度化
✓ 都市拠点を結ぶ幹線軸の運行の多頻度化を行います。
 - I-C 交通拠点の整備
✓ 乗継拠点となるバス停において、利用しやすさの向上の実現を図ります。
- 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」に対応する施策メニュー
- II-A 駅やバス停環境の維持
✓ 市民とともに駅やバス停の清掃や維持する仕組みを構築します。
 - II-B 市民主体の活動の支援
✓ 地域が主役の取組を継続されるよう、後方支援を行います。
 - II-C 理解醸成の促進
✓ 広報紙による情報発信を通じ、市民の理解醸成、危機感の共有を図ります。
 - II-D 乗務員の確保・育成
✓ 女性も含めた人材の持続的な確保、発掘に努めることとします。
- 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」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
✓ 利用促進を働き掛ける情報発信を実施します。
 - III-B 公共交通マップの作成
✓ 公共交通マップを作成・配布し、周知を図ります。

施策	主体			年次					
	実施・企画	協力	支援	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度～
I-A	市	交	国・県	協議	試行	⇒	⇒	本格運行	⇒
I-B	市	交・岩	国・県	協議	試行	⇒	⇒	本格運行	⇒
I-C	市	交・地	国・県	協議	試行	⇒	⇒	本格実施	⇒
II-A	市民	市・交・学・他	国・県	準備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
II-B	市民	市・交・学・他	国・県	準備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
II-C	市	-	-	検討	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
II-D	交	市	-	準備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
III-A	市	交・学・他	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
III-B	市	交・学・他	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

※ 市：紀の川市、交：バス事業者、タクシー事業者、岩：岩出市、施：拠点化を図る施設所有者、学：学校、他：その他地元組織

出典：紀の川市地域公共交通網形成計画（概要版）

図. 地域公共交通の「将来ネットワークのすがた」と「実施する施策」

2.1 施策の推進状況

地域公共交通網形成計画で定めた施策について、取組状況は以下のとおりです。

表. 施策の推進状況

基本方針	具体的な事業	主体 ()内は 市の役割	取組状況
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	I-A 多様な交通サービスの導入	紀の川市 (企画)	<ul style="list-style-type: none"> 2021年10月、市民に身近な公共交通機関となるよう、地域巡回バスの運行ルートの見直しを実施しました。 また、利用実態に応じた事前予約制による運行を部分的に拡充しています。
	I-B 拠点間運行の多頻度化	紀の川市 (企画)	<ul style="list-style-type: none"> 上記の見直しにおいて、紀の川市役所・公立那賀病院～桃山支所～貴志川支所・貴志駅を結ぶ幹線軸の強化を実施しました。
	I-C 交通拠点の整備	紀の川市 (企画)	<ul style="list-style-type: none"> 2021年10月の地域巡回バスの見直しによって、買い物施設内へバス停を設置（コメリ那賀店・オークワ粉河店・松源粉河店・オーストリート前）しました。 紀の川市桃山支所バス停にベンチを設置し、待合環境を改善しました。
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	II-A 駅やバス停環境の維持	市民 (支援)	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症の影響などにより、活動の実施体制の構築には至りませんでした。
	II-B 市民主体の活動の支援	市民 (支援)	<ul style="list-style-type: none"> フレイル予防のための外出を喚起するためにNPO法人フレイルサポート紀の川がバスマップを作成するにあたって支援を実施しました。
	II-C 理解醸成の促進	紀の川市 (実施)	<ul style="list-style-type: none"> 紀の川市ホームページで地域巡回バスの見直しに関する基準と現状値を公開しました。 地域での出前講座などの機会をとらえ、地域公共交通を取り巻く状況や現在の取組内容について説明し、理解醸成、危機感の共有を図っています。
	II-D 乗務員の確保・育成	バス・タクシー事業者 (支援)	<ul style="list-style-type: none"> 「広報紀の川」で公共交通に携わる方の業務内容を紹介する記事を掲載し、関心を持ってもらうよう働きかけました。
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	III-A モビリティ・マネジメントを通じた利用促進	紀の川市 (実施)	<ul style="list-style-type: none"> I-Aの運行ルートの見直しに合わせ、「広報紀の川」（2021.9月号）に、案内を掲載するとともに、無料乗車券を貼付するなど、利用促進のための情報発信を行いました。 公共交通を活用したマイ時刻表づくりに関する出前講座を開催しました。
	III-B 公共交通マップの作成	紀の川市 (実施)	<ul style="list-style-type: none"> I-Aの運行ルートの見直しに合わせ、「紀の川市公共交通ガイドブック」を作成し、市内全戸に配布しました。

【施策の推進状況に関する具体例】

基本方針 I に関連した取組例

★ 地域巡回バスの路線・ダイヤ改正の実施【2021年（令和3年）10月】

- 長大化路線の短縮、利用実態に応じた事前予約制による運行の実施（桃山鞆渚コース、細野貴志川コース）、幹線軸の強化（打田貴志川コース）、買物施設内へのバス停設置等を行いました。

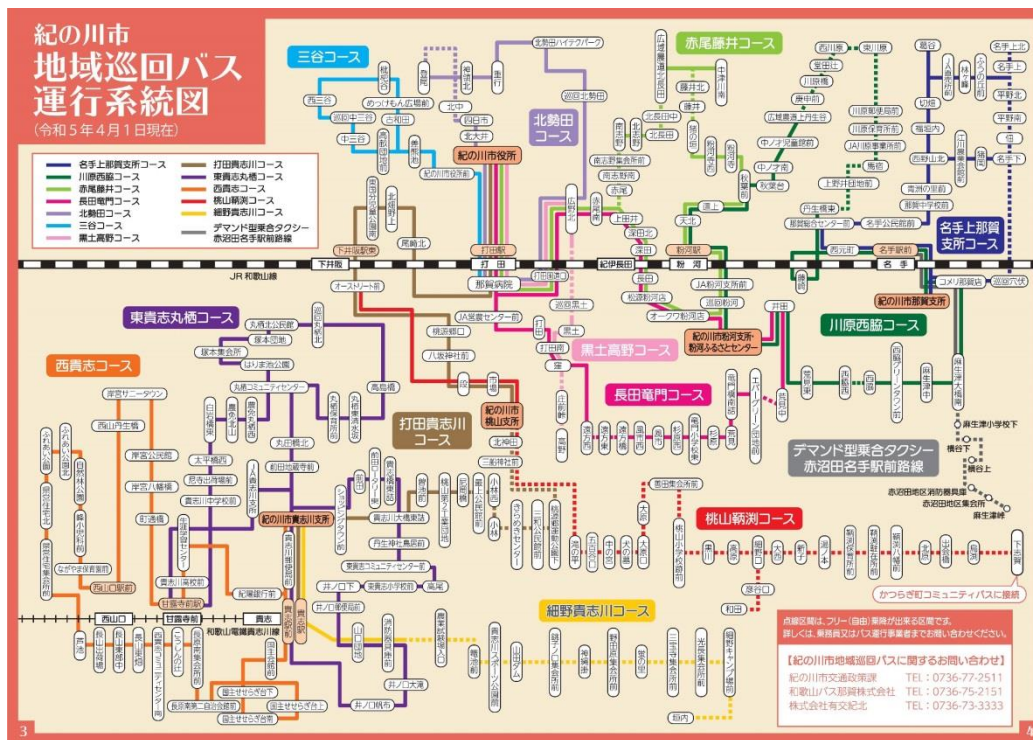


図. 2021年（令和3年）10月の地域巡回バス改正後の運行ルート

【主な改正内容】

- ✓ コースの細分化（改正前：8コース → 改正後12コース）
※ デマンド型乗合タクシーによる運行路線を除く
- ✓ 事前予約制の導入（桃山鞆渚コース、細野貴志川コースの一部）
- ✓ 紀の川市役所～貴志駅間の強化（改正前：3.5往復 → 改正後6.5往復）
- ✓ 買物施設内への乗り入れの実現



図. 買物施設内へのバス停設置例

基本方針Ⅱに関連した取組例

★ NPO 法人フレイルサポート紀の川によるバスマップづくりの支援

- フレイル予防のための外出喚起のため、NPO 法人フレイルサポート紀の川が主体となって作成したバスマップについて、記載内容の確認や各種データの提供等、作成にあたっての支援を実施しました。



図. バスマップづくりの取り組みの様子（左）と実際に作成された冊子（右）

基本方針Ⅲに関連した取組例

★ 紀の川市地域巡回バスラッピングデザイン総選挙の実施と公共交通ガイドブックの作成・配布

- 地域巡回バスの認知度向上を目指して実施した、地域巡回バスのラッピングデザインを市民投票により決定する取組や、紀の川市の公共交通に関する案内やエリアごとの詳細な路線図・時刻表を掲載した「紀の川市公共交通ガイドブック」の作成・配布等の取組により、利用促進を図りました。



図. 紀の川市地域巡回バスラッピングデザイン総選挙（左）と紀の川市公共交通ガイドブック（右）

2.2 目標値の達成状況

1. で示した施策の推進などによる目標値の達成状況は以下のとおりです。

利用者の目標については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、著しい利用者の減少となり、大きく目標値を下回っています。

表. 目標値の達成状況

目標	数値指標		数値
			2017 策定時
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	バスネットワークのルートを知っている市民の割合 【%】	和歌山バス那賀	21.3
		地域巡回バス	8.4
		紀の川 コミュニティバス	10.9
	週1回以上利用する人の割合【%】		8.5
	幹線軸となる鉄道の利用者数 【人/日】	J R 和歌山線 (5 駅の合計)	5,308
		和歌山電鐵 (4 駅の合計)	2,512
	市内の移動を支えるバスネットワークの利用者数 【人/年】	地域巡回バス	40,496
		紀の川 コミュニティバス	32,867
		和歌山バス那賀 (粉河熊取線)	66,835
地域公共交通が、市民に「守りたい!」と思われるものとなる	地域住民が主体となった取組の実施件数 (市全体) 【件/年】		-

数値						備考
2018	2019	2020	2021	2022	2023 目標	
-	-	-	-	14.4	50.0	
-	-	-	-	13.9	50.0	目標は達成できなかったものの、地域公共交通網形成計画での取組等により、認知度は向上しました。
-	-	-	-	14.6	50.0	
-	-	-	-	10.6	15.0	目標は達成できなかったものの、地域公共交通網形成計画での取組等により、週1回以上利用する人の割合はわずかに向上しました。
5,288	5,066	4,524	4,506	4,716	5,400	
2,418	2,301	1,390	1,428	1,460	2,600	
39,007	35,535	27,069	26,194	25,883	41,000	
33,274	31,874	24,009	20,120	19,873	34,000	
61,147	54,217	34,234	37,164	41,139	70,000	
-	4	3	2	4	10	

2.3 課題を取り巻く状況の変化

地域公共交通網形成計画の策定以降、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。その中で、向き合うべき課題そのものは変わりませんが、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、克服すべき課題が一層大きくなっているといえます。

表. 課題を取り巻く状況（その1）

地域公共交通網形成計画策定時点		現況(2022年)
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	<ul style="list-style-type: none"> • 高齢化の進行にともない、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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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、2021年（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、2022年度（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。

表. 課題を取り巻く状況（その2）

地域公共交通網形成計画策定時点		現況(2022年)
課題	課題に直面する背景	
③ 持続可能な地域公共交通づくり	<ul style="list-style-type: none"> 紀の川市では、既存のバスサービスを維持するために<u>年間で 6,000万円以上を市が負担</u>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<u>経営環境の悪化、乗務員不足が深刻</u>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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、<u>年間1億円まで上昇</u>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、<u>地域公共交通を取り巻く環境の厳しさが表面化</u>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	<ul style="list-style-type: none"> J R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<u>重要な幹線軸</u>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づけられます。鉄道事業の持続的な運営に向けて、状況に応じ各鉄道事業者や沿線自治体などと連携しながら、必要な支援のあり方について検討、見直しを行います。 	<ul style="list-style-type: none"> ③のとおり、J R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。両鉄道軸は重要な幹線軸であり、地域公共交通の基幹であるため、引き続き各鉄道事業者や沿線自治体などと連携しながら、<u>必要な支援のあり方について検討、見直し</u>していくことが重要となります。

表. 課題を取り巻く状況（その3）

地域公共交通網形成計画策定時点		現況(2022年)
課題	課題に直面する背景	
⑤ バスに対する意識の向上	<ul style="list-style-type: none"> 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、<u>バスに対する馴染み、認知度の低さ</u>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。 	<ul style="list-style-type: none"> 広報紙での周知や利用促進、出前講座による理解醸成が図られていますが、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、<u>バスに対する馴染み、認知度の低さ</u>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状況です。

3. 向き合うべき地域公共交通の課題

2.3 で示したとおり、2019 年（平成 31 年）3 月に『紀の川市地域公共交通網形成計画』を策定した時点と比べ、向き合うべき課題そのものは変わらないといえます。

その中で、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、克服すべきそれぞれの課題が一層大きくなっていることをふまえ、引き続き『紀の川市地域公共交通網形成計画』で抽出した 5 つの課題への対応を基本として、取り組んでいくこととします。

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	<p>本市では、高齢者の割合が市民の 3 割以上となっています。高齢化の進行によって、日常に不可欠な移動を支える手段として、地域公共交通を必要とする交通弱者が増加しています。</p> <p>また、核家族化などにより、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、地域や行政に役割がより一層求められています。</p>
② より使いやすい地域公共交通づくり	<p>本市では、面的な地域公共交通サービスが提供されていますが、自動車中心のライフスタイルの中で、ほとんど利用されていない路線やバス停が存在し、貴重な地域公共交通の資源が十分に活かされていません。</p> <p>その中で、市民から請願が寄せられるなど、既存のサービスにとらわれず、地域の実情に合った地域公共交通への期待が高まっています。</p>
③ 持続可能な地域公共交通づくり	<p>路線バス・地域巡回バスの運行を維持するために必要な補助金は 1 億円を上回る中、利用状況が少ないことから、地域巡回バスの収支率が 2 %を下回るなど、「サービス」と「財政負担」のバランスに考慮する必要があります。</p> <p>また、労働需給がひっ迫している状況が続く中、全国的に、鉄道やバスの減便や廃止が相次ぐ状況となっており、地域公共交通の供給側の視点からも持続可能なサービスを検討することが求められています。</p>
④ 地域公共交通軸としての鉄道サービスの維持	<p>本市で運行される両鉄道軸は、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す。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化などを背景に利用者の減少が顕著になったことや、今後も本市では人口減少が見込まれるなど、経営を取り巻く環境が厳しくなる中、維持・改善に向けた取組の必要性が高まっています。</p>
⑤ 地域公共交通に対する意識の向上	<p>自動車中心のライフスタイルの中で、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 7 割が「最寄りのバス停を知らない」と回答しており、バスをはじめとした地域公共交通に対する馴染み、認知度を高め、利用する習慣を醸成していく必要があります。</p>

3.1 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

- 本市では、1985年（昭和60年）以降、65歳以上の高齢者が増え続けており、2020年（令和2年）では、高齢者の割合が市民の3割以上となりました。
- 後期高齢者とされる75歳以上の人口が市民の約2割を占めており、2022年（令和4年）に実施した市民アンケートでは、これら75歳以上の約4割が「自分でクルマを運転できない」と回答しています。実際に、2022年（令和4年）に実施した地域巡回バスの利用者アンケートでは、最も回答者の多い年代となっています。
- このことにより、高齢化の進行によって、**地域公共交通を必要とする交通弱者が増加しています。**

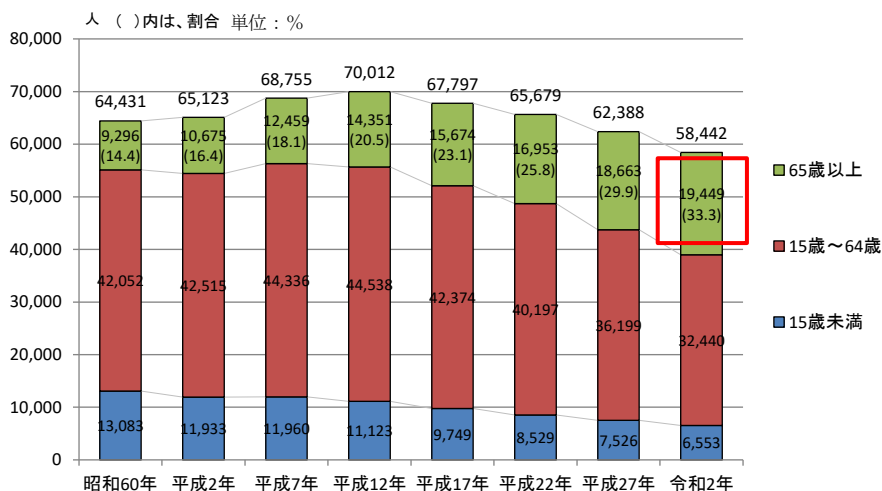


図. 人口の推移（年齢階層別）

※ 年齢不詳者は除く
出典：国勢調査

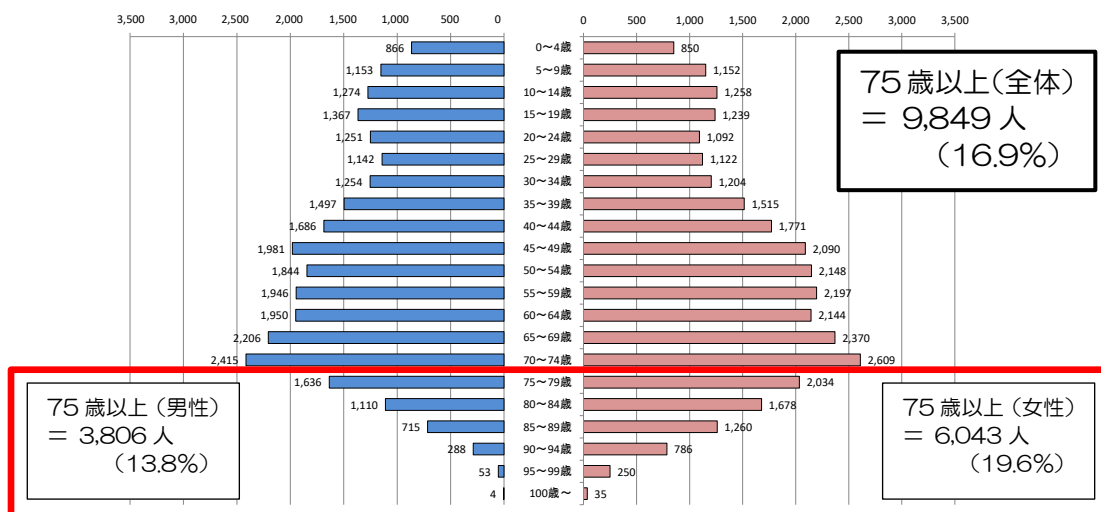
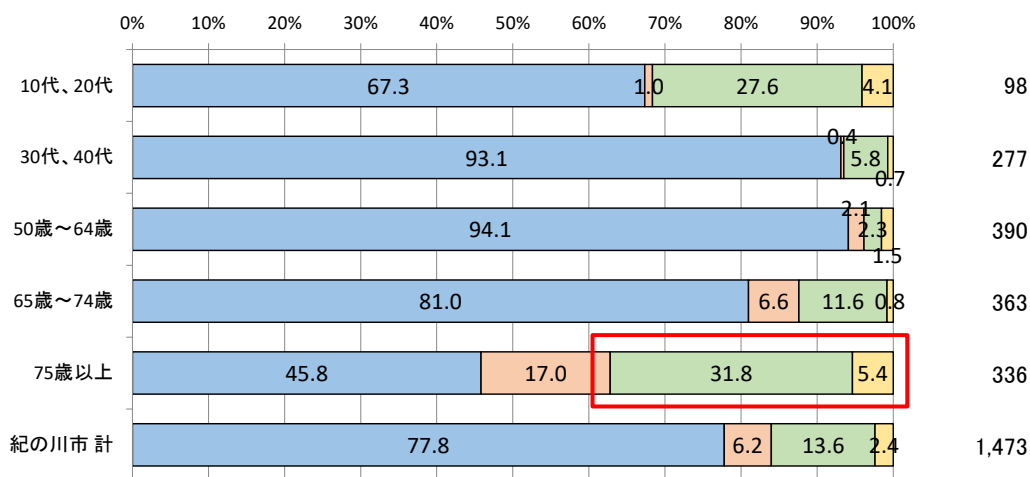


図. 年齢階層別の人口分布

出典：国勢調査（令和2年）



※「紀の川市計」には、年齢不明を含む

- 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
- 必要に応じて自分で運転しているが、今後は運転を控えたいと思っている
- 自分では運転できないが、必要に応じて送り迎えしてくれる人がある
- 自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない

図. 自動車の利用（年齢別）

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和4年度）

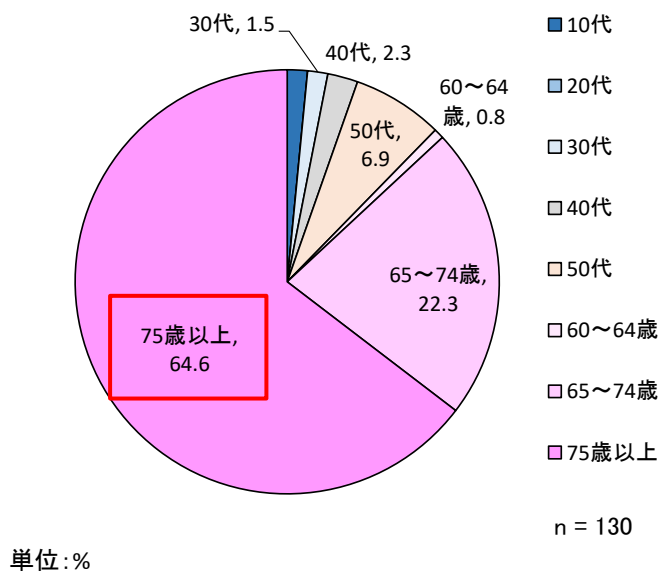


図. 回答者の年齢

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：地域巡回バスの利用アンケート調査（令和4年度）

課題の背景(2) バスが担う役割

- 地域巡回バスの利用目的をみると、買い物や通院など、日常生活に欠かせない外出に利用されています。
- これらの外出について、バスが廃止された場合、バス利用者の約 67%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。また、外出はできても「外出頻度や行先に影響がある」利用者を含めると、バスが廃止されることで、外出になんらか影響が出る利用者が 9 割以上を占めています。
- このことにより、地域巡回バスが利用者にとって、日常に必要な移動を支える代わりがない手段となっています。

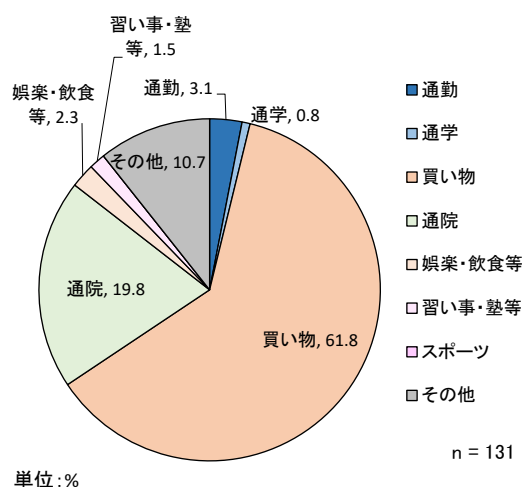


図. バスの利用目的

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合
資料：地域巡回バスの利用アンケート調査（令和4年度）

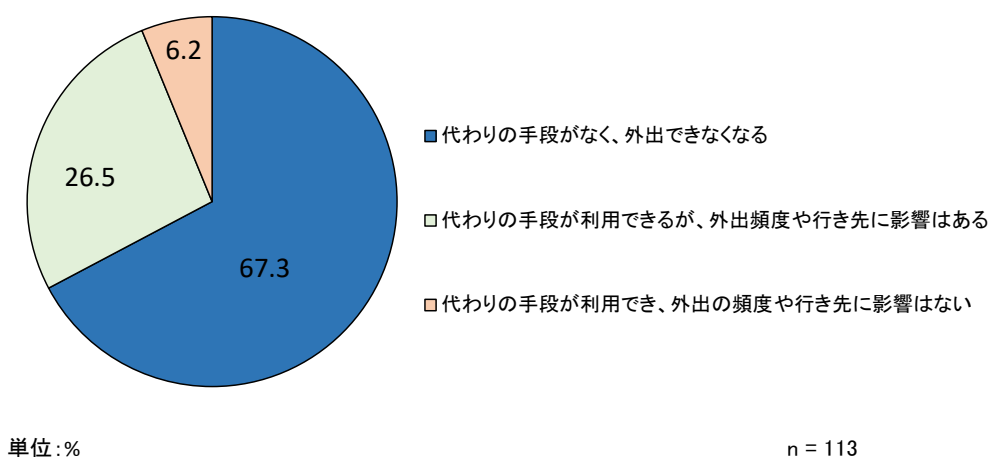


図. バスが廃止された場合の影響

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合
資料：地域巡回バスの利用アンケート調査（令和4年度）

課題の背景(3) 支え合う家族人員の変化

- 2020年（令和2年）には、1世帯当たりの人口が約2.52人まで減少しており、単身住まいの市民がますます増加しています。
- なかでも、65歳以上世帯員のみで世帯が約7,000世帯（全体の約30%）となっており、うち、65歳以上の単独世帯も約3,000世帯（全体の約14%）となっています。
- このことにより、世帯人員が減少し、高齢者単独の世帯が増えていくと、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、地域や行政の役割がより一層求められます。

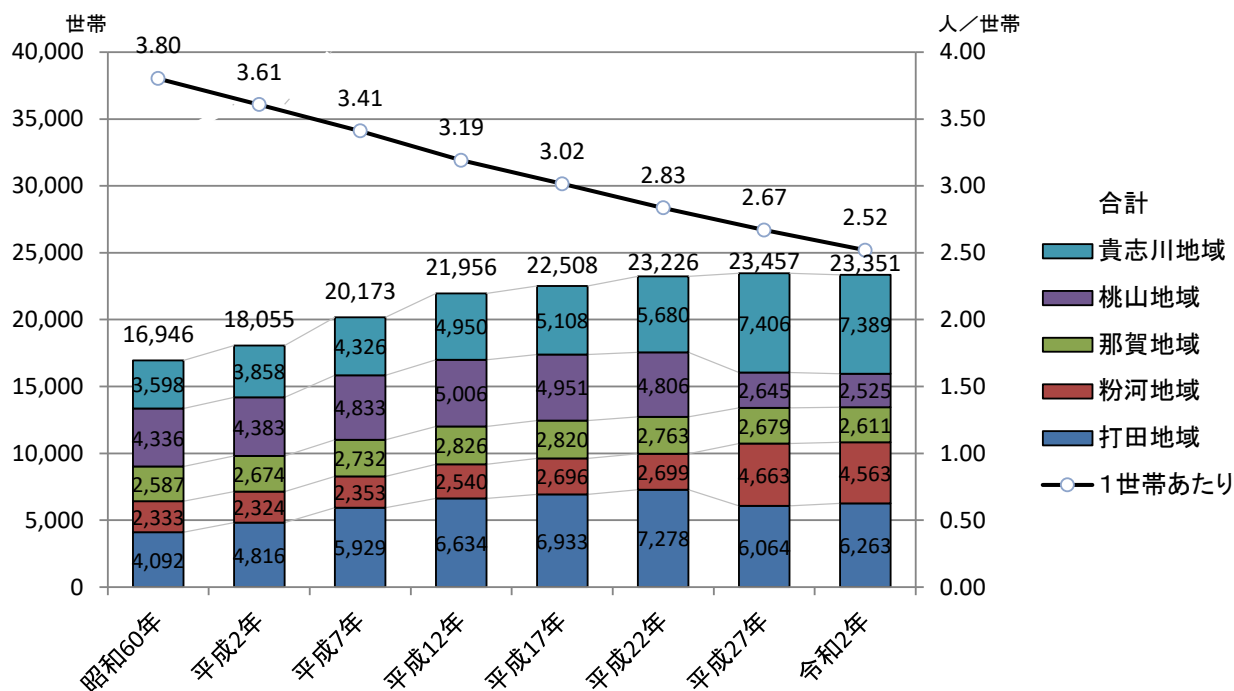


図. 世帯数の推移

出典：国勢調査

表. 65歳以上の方が含まれている一般世帯の状況

項目	世帯数	全世帯数に占める割合
65歳以上が含まれる世帯	12,425 世帯	53.2%
うち、65歳以上世帯員のみで世帯	6,912 世帯	29.6%
うち、65歳以上の単独世帯	3,287 世帯	14.1%

資料：国勢調査

3.2 より使いやすい地域公共交通づくり

課題の背景(1) 使いやすさの不足

- 鉄道2路線のほか、路線バス、紀の川コミュニティバス、地域巡回バスならびにタクシーなどの地域公共交通によって、面的にサービスが提供されていますが、いずれの手段も「ほとんど利用しない」市民が多くなっています。
- バスでみると、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ことが主な要因と考えられます。

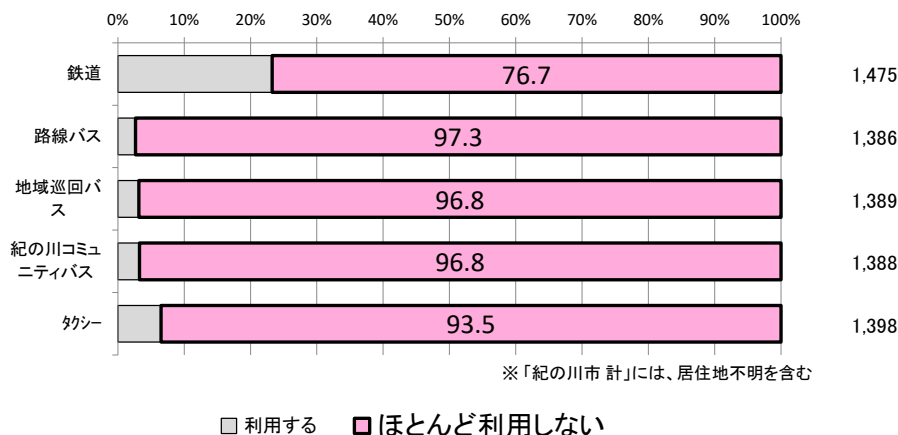


図. 地域公共交通の利用状況

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和4年度）

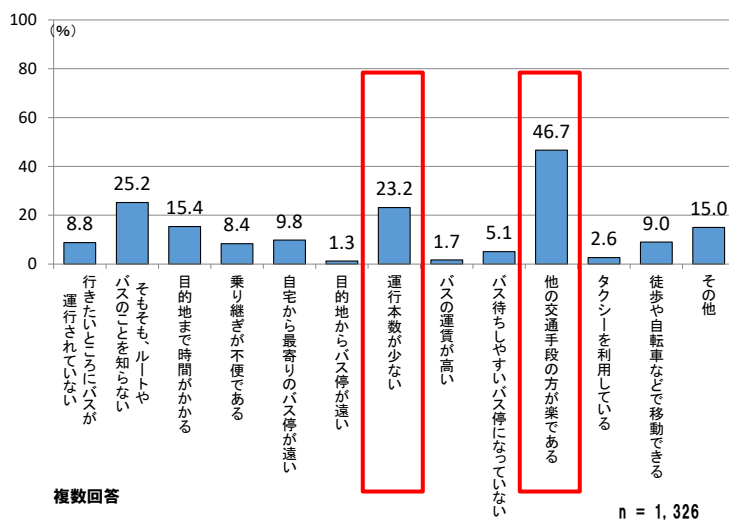


図. バスを利用しづらい・しない理由

※ 不明・未回答を除く割合

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和4年度）

課題の背景(2) 利用者の少ないバス停・路線の存在

- 市が運行経費を負担している地域巡回バスでは、1日あたりの乗降客数が1.0人よりも少ないバス停（●）が多く存在しており、定時定路線型のサービスが提供されているにも関わらず、十分に活かされていない路線やバス停が存在しています。
- このことにより、より適切なサービスのあり方を検討する必要があります。

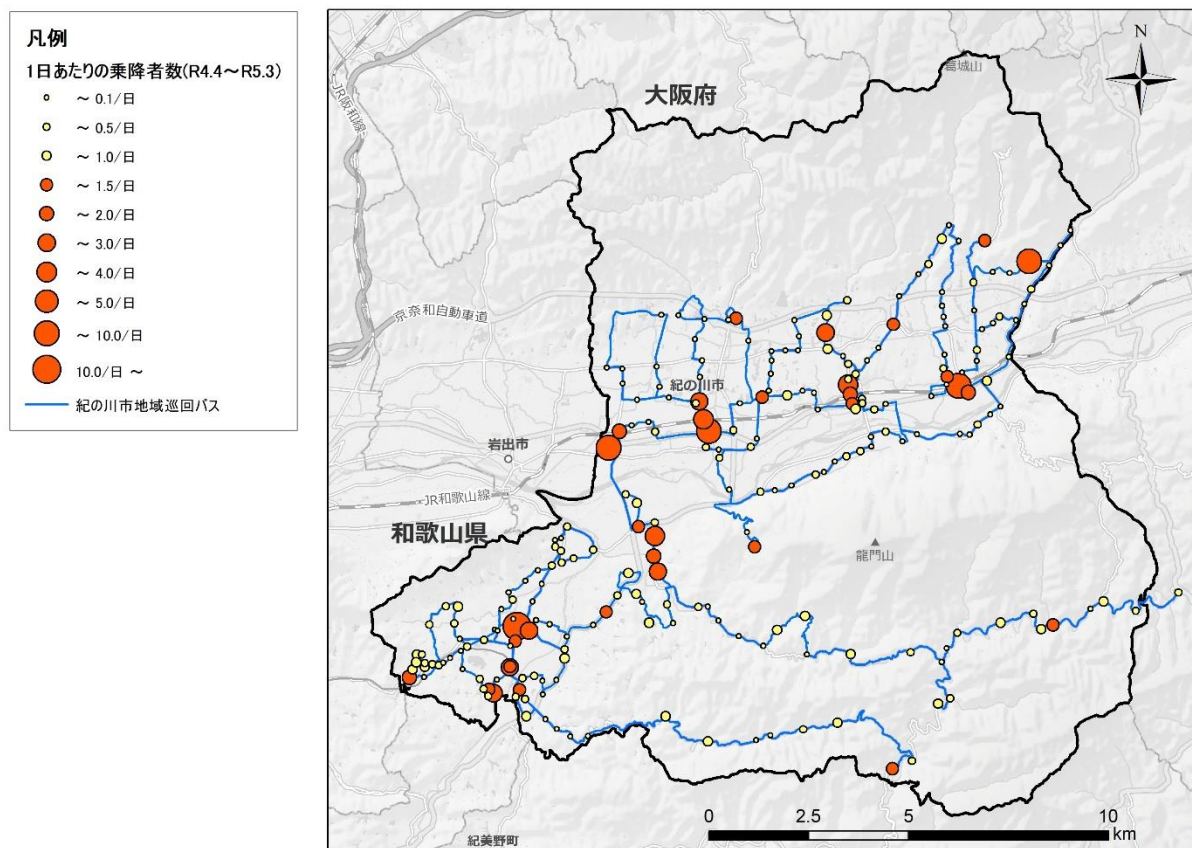


図. 地域巡回バスの1日あたりの利用者数（バス停ごと）

課題の背景(3) 市民からの期待

- 「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4,862名（2023年（令和5年）12月18日時点）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ています。
- このことにより、既存のサービスにとらわれず、**地域の実情に合った地域公共交通への期待**が高まっています。

資料3（協議事項関係）

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
<p>【請願趣旨】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【請願事項】</p> <p>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。</p>

◆ 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。

図. 紀の川市に乗り合いタクシーの運行を求める請願について

出典：令和5年度紀の川市地域公共交通活性化再生協議会（第2回）報告資料

3.3 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

- 2014年度（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きました。近年は、この負担が増加傾向にあり、2021年（令和3年度）には、1億円を上回りました。
- 一方、運行収入は限られており、地域巡回バスでは、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）が2%を下回る状況となっています。
- このことにより、市民の生活を支える移動手段として、持続可能なものとするためには、**「サービス」と「財政負担」のバランスを考慮する必要**があります。

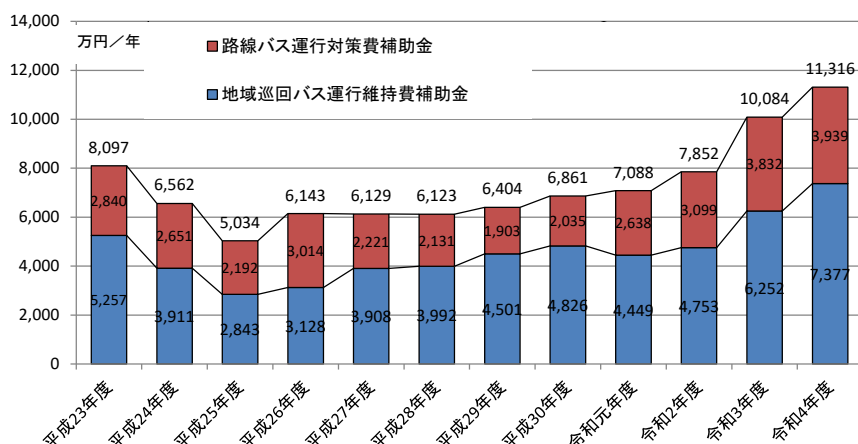


図. 路線バス・地域巡回バスの運行に係る補助金額の推移

※ 平成23年度は新路線開設に係る費用、平成25年度は路線改正に係る費用を含む

※ 令和3年度、令和4年度は路線改正に伴う路線追加費用を含む

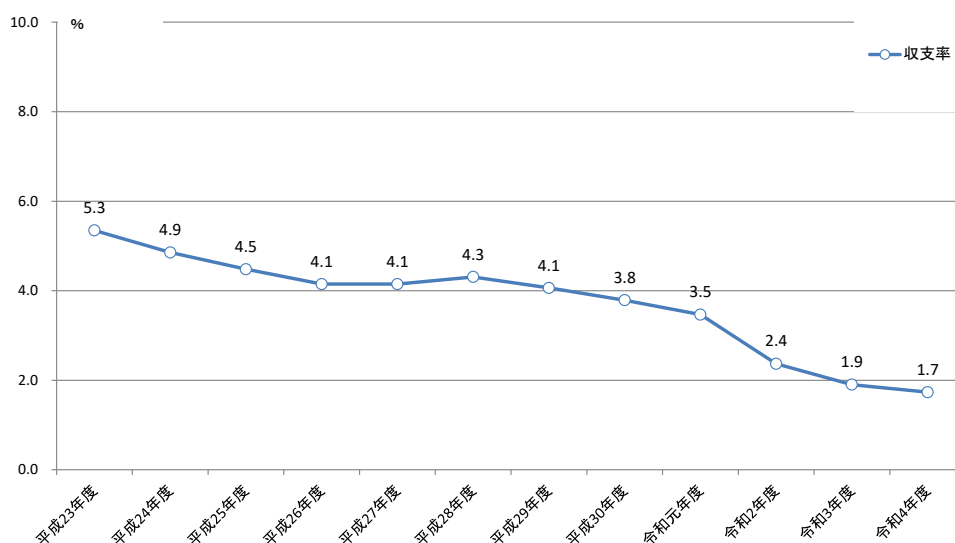


図. 地域巡回バス（全体）の収支率の推移

課題の背景(2) 担い手の不足（乗務員不足）

- 地域公共交通の担い手については、高齢化が進んでいる中で、労働需給がひっ迫している状況が続いてきました。さらに、2024年（令和6年）4月以降に労働時間等基準の改正が予定されており、バス路線網の維持に向けて更なる運転手の不足が発生する見込みです。
- これにより、2020年（令和2年）以降、和歌山電鐵でも担い手不足を一因とした減便が行われているとともに、全国的な現状として、2023年（令和5年）10月以降、相次いで、担い手不足による減便が発生しています。
- このことにより、地域公共交通の供給側の視点からも持続可能なサービスを検討することが求められます。

表. 乗務員不足に関する動きの例

地域	事業者	概要	実施時期	
鉄道	福井県	福井鉄道	昼間時間帯を中心に2割減便	2023年10月
	愛媛県	伊予鉄道	郊外電車や市内電車の一部路線を減便	2023年11月
	長崎県	島原鉄道	平日のダイヤを一時的に減便	2023年10月
バス	京都府	京阪京都交通	平日のダイヤを一時的に減便	2023年10月
	京都府	京都京阪バス	一部路線における運行回数の変更 (一部路線では、平日の全運行を取りやめ)	2023年11月
	大阪府ほか	阪急バス	4路線の廃止ならびに沿線33停留所の閉鎖。	2023年11月
	大阪府	金剛バス	自社で運行する全14路線の事業を廃止	2023年12月

令和6年4月~適用

バス運転者の

改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

専門家の知恵を
つぎつぎと
つなげていこうか?

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
<small>改正前(年換算)</small> 原則: 3,380 時間 最大: 3,484 時間	<small>改正前(月換算)</small> 原則: 281 時間 最大: 309 時間	<small>改正前</small> 継続 8 時間
<small>改正後</small> 原則: 3,300 時間 最大: 3,400 時間	<small>改正後</small> 原則: 281 時間 最大: 294 時間	<small>改正後</small> 継続 11 時間を 基本とし、継続 9 時間

図. 自動車運転者の労働時間等基準の改正概要

出典: 厚生労働省リーフレット

3.4 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 5,469 人、岩出市に 2,150 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 3,297 人、和歌山市から 2,440 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）の動きがみられます。
- このことにより、通勤・通学を含む広域的な移動を支える公共交通軸（鉄道軸）の維持が求められます。

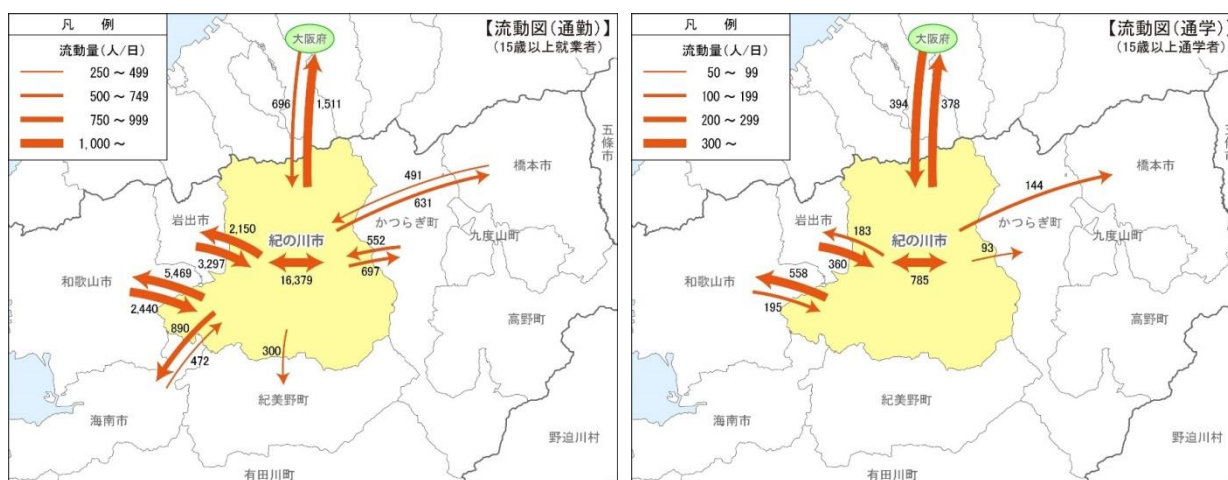


図. 広域的な人の動き（左：通勤、右：通学）

出典：国勢調査（令和2年）

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、J R和歌山線では利用者は減少傾向となっていました
が、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって、一段と利用者の落ち込みが大きくなっ
ています。
- 和歌山電鐵貴志川線でも、J R同様、厳しい経営環境であることが報告されています。
- このことにより、市内のバスサービスと同様に、広域的な地域公共交通軸においても、**維持・
改善に向けた取組が求められる状況**となっています。

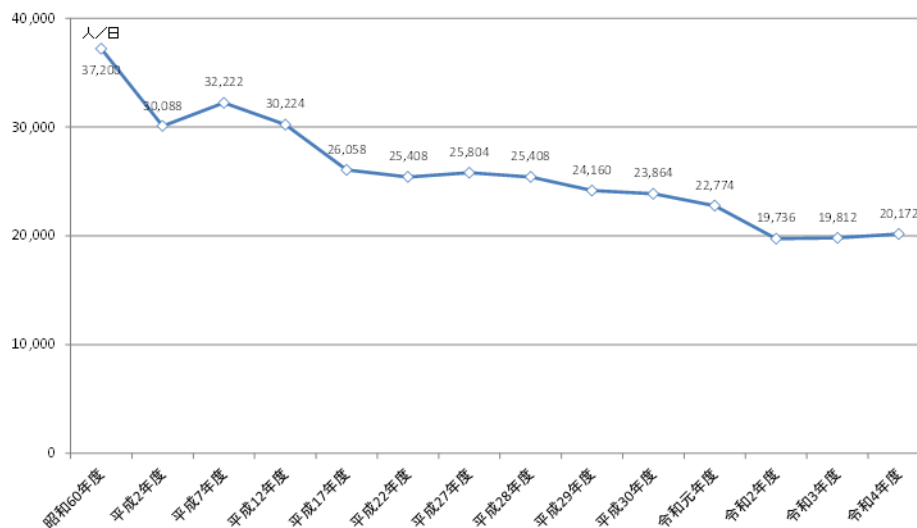


図. J R和歌山線各駅の乗降客数の推移

出典：J R西日本提供データ

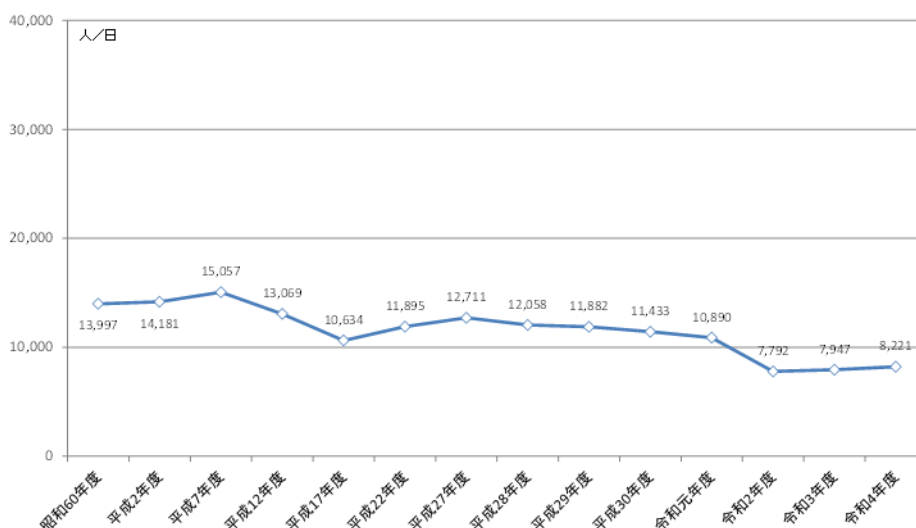


図. 和歌山電鐵貴志川線各駅の乗降客総数の推移

出典：和歌山電鐵提供データ

課題の背景(3) 今後の人口減少

地域公共交通を支えるうえでは、利用者となる沿線人口の存在が不可欠ですが、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、本市の人口は今後も減少が続き、2020年（令和2年）に比べ、2025年までに約3,400人、2030年までに約7,000人減少し、2050年には約36,600人となる見込みとなっています。

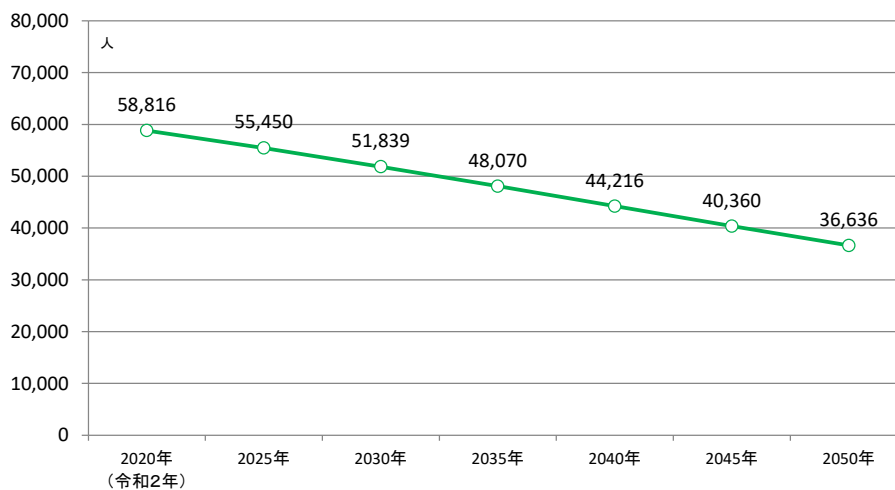


図. 市の人口推移（推計）

出典：国立社会保障・人口問題研究所（令和5年12月）

3.5 地域公共交通に対する意識の向上

課題の背景(1) 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 78.9%、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 9.0%、タクシーは約 2.3%、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。
- 全国的に死亡事故全体に占める高齢ドライバーの割合が増加している中、自動車を中心としたライフスタイルは、65 歳以上でも変わりません。
- このことにより、市民の安全・安心を守る観点からも、**自動車からの転換を促す使いやすい地域公共交通の必要性**が高まっています。

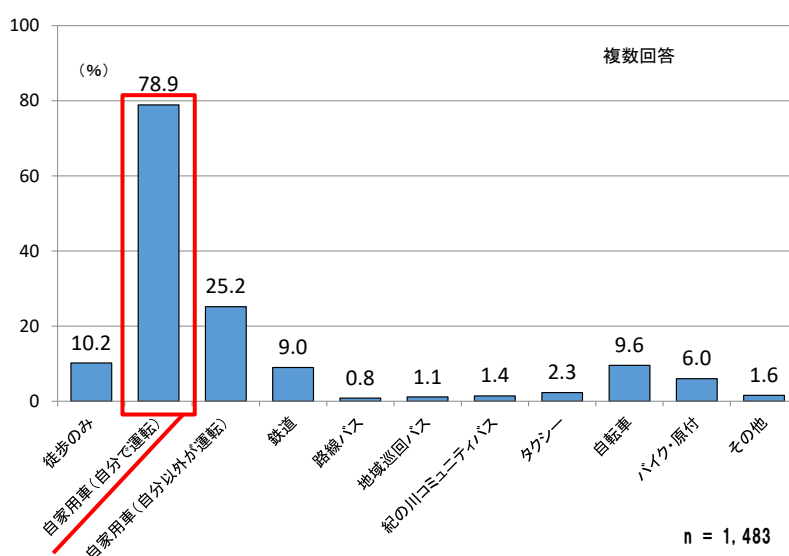


図. 外出手段

※ 不明を除く値

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和 4 年度）

表. 外出手段（年齢別）

	徒歩のみ	自家用車（自分で運転）	自家用車（自分以外が運転）	鉄道	路線バス	地域巡回バス	紀の川コミュニティバス	タクシー	自転車	バイク・原付	その他	
10代、20代	14.3	53.1	33.7	29.6	4.1	0.0	0.0	1.0	30.6	10.2	2.0	n = 98
30代、40代	4.7	89.2	21.2	9.4	0.7	0.4	1.4	0.0	7.2	2.2	1.8	n = 278
50歳～64歳	6.7	92.8	20.8	6.9	0.5	0.5	0.3	0.8	5.7	4.6	0.0	n = 389
65歳～74歳	11.4	82.7	24.4	7.6	0.5	1.1	1.1	1.9	8.4	8.4	0.5	n = 369
75歳以上	16.5	57.9	32.1	6.5	0.6	2.9	3.5	6.5	10.9	7.1	3.8	n = 340
紀の川市 計	10.2	78.9	25.2	9.0	0.8	1.1	1.4	2.3	9.6	6.0	1.6	n = 1,483

※ 不明・未回答を除く割合 / 「紀の川市 計」には、年齢不明を含む

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和 4 年度）

課題の背景(2) バスに対する理解醸成の不足

- 2017年（平成29年）に、中学生・高校生を対象に実施した「利用意向調査」では、市内を走るバスの認知状況をみると、**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、2022年（令和4年）に実施した市民アンケートでも、約7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。
- このことにより、**バスに対する理解醸成**を進めていくことが必要となっています。

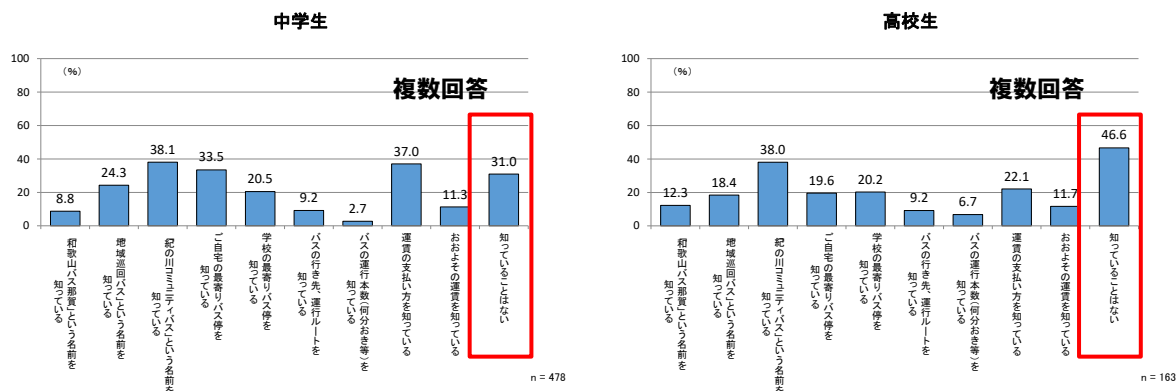
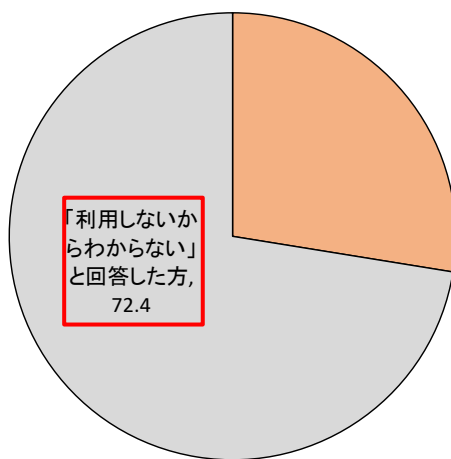


図. 市内のバスに関する認知状況（左：中学生、右：高校生）

※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」（平成29年度）



単位:%

n = 1,372

図. 最寄りバス停までの所要時間の認知状況

出典：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和4年度）

課題の背景(3) 利用経験の少なさ

- (1)で示したとおり、市民の多くがバスを利用しないライフスタイルとなっています。
- 2017年（平成29年）に、中学生・高校生を対象に実施した「利用意向調査」では、中学生、高校生ともバスを「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。
- このことにより、バスを利用したことがない若い世代など、**市民に対して、利用する習慣を醸成していく**ことが求められます。

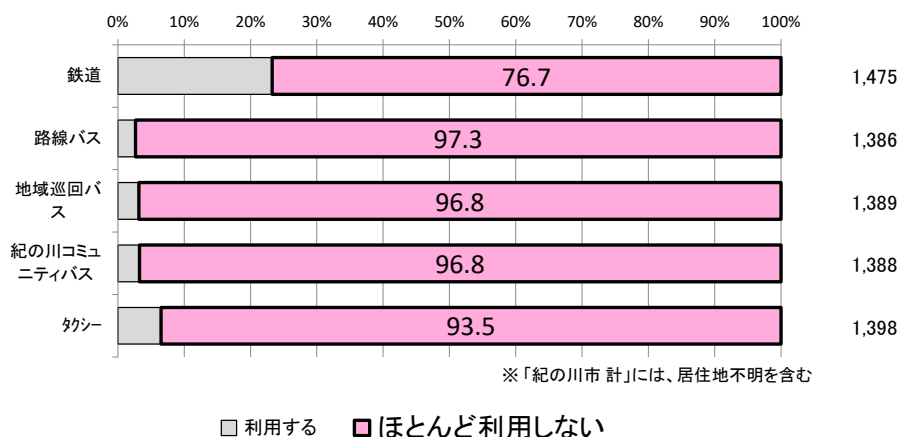


図. 地域公共交通の利用状況

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和4年度）

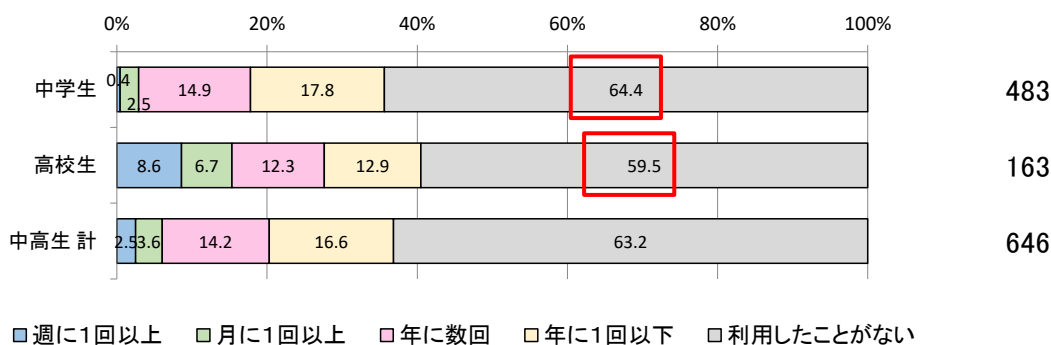


図. 市内におけるバスの利用頻度

※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」（平成29年度）

4. 地域公共交通計画で目指すべき姿

4.1 目指すべき将来像

計画で目指す将来像は、2019年（平成31年）3月に『紀の川市地域公共交通網形成計画』から引き続き、『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、以下と定めます。

紀の川市地域公共交通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』

4.2 基本方針

目指すべき将来像を実現するための基本的な考え方として、高齢者や交通弱者への対応を踏まえ、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の提供**を目指すものとします。また、地域公共交通を取り巻く環境がより一層厳しさを増すなか、市内の地域公共交通サービスだけでなく、既存の広域幹線ネットワークが維持され、これからも市内外の移動手段が確保できるよう、**持続可能なサービスの提供**を目指すものとします。これらとともに、行政や交通事業者だけの問題ではなく、市民も重要な主体と位置づけ、**市民への理解の醸成や一体となって支える体制づくりの推進**を目指します。

以上の考え方にに基づき、紀の川市地域公共交通計画では、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。

紀の川市地域公共交通計画の3つの基本方針

1. 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など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。

2. 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、タクシーなど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などと連携しながら、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、観光客など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。

3. 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など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。

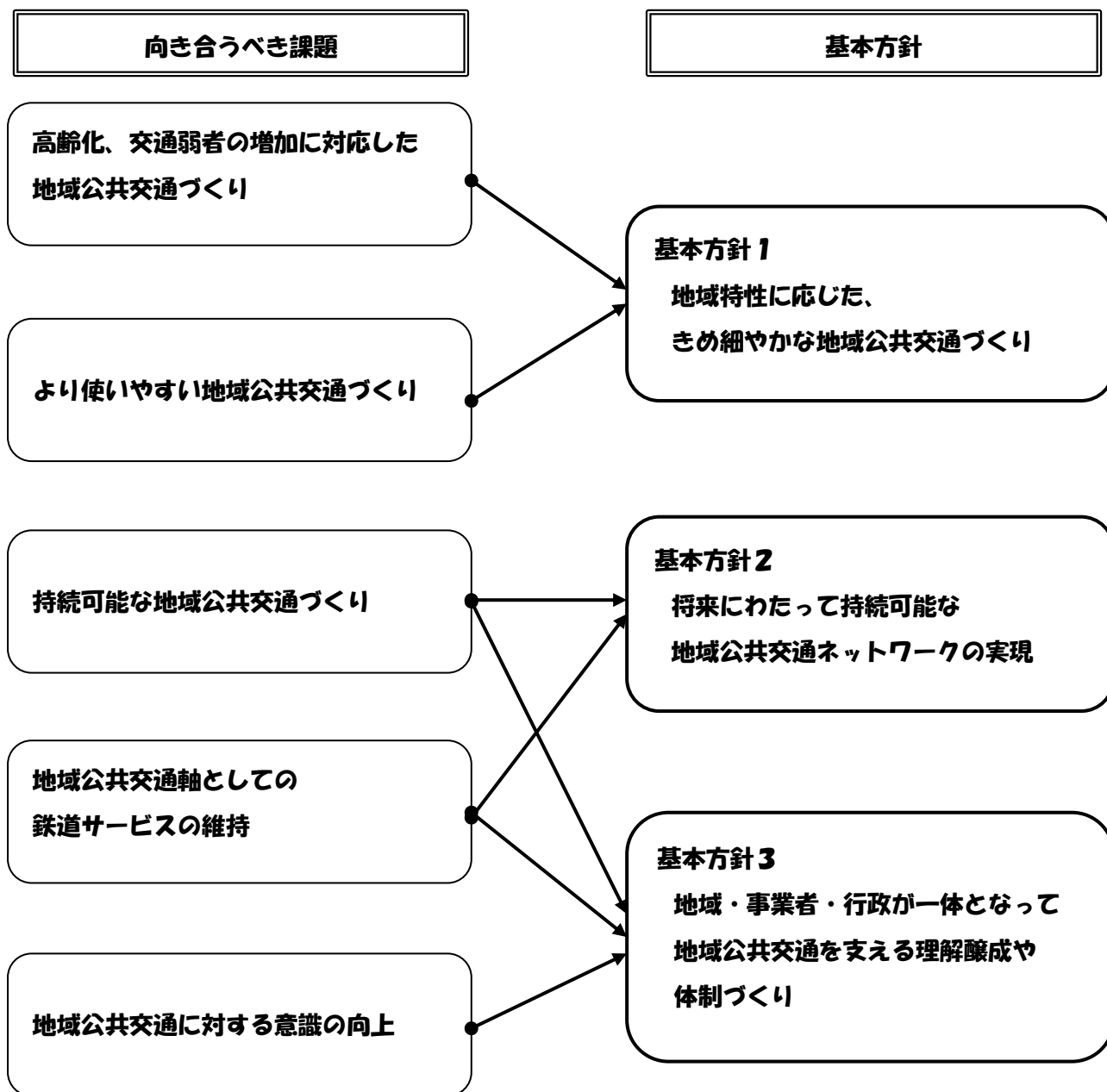


図. 「向き合うべき課題」と「基本方針」

4.3 基本目標

基本方針に基づき、本計画で目指すべき基本目標（指標及び目標値）を下記のとおり、定めます。

(1) 基本方針1に対応する目標

指標1：地域巡回バス及びデマンド型乗合交通の利用者数

- 人口減少やさらなる高齢化が見込まれる中ですが、地域特性に応じた輸送手段の導入などを通じ、市民ニーズに応じたきめ細やかな地域公共交通づくりを進めることで、利用者数について、**新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の水準**まで引き上げることを目指します。

指標2：日常生活において交通手段に不便を感じている市民の割合

- 今後、高齢化が進む中で、自分で運転できなくなる市民や、送り迎えしてくれる家族や知人がいない市民が増加することが見込まれる中、市民ニーズに応じたきめ細やかな地域公共交通づくりを進めることで、日常生活において、交通手段に不便を感じている市民の割合を低下させることを目指します。（**年間で概ね1%ずつ減らす**）

表. 基本目標（その1）

基本方針	指標	現状		目標値 (2028年度)
基本方針1 地域特性に応じた、きめ細やかな地域公共交通づくり	地域巡回バス及びデマンド型乗合交通の利用者数	2.6	⇒	3.5 (万人/年)
	日常生活において交通手段に不便を感じている市民の割合	54.1	⇒	48 (%)

【現況値の算出方法】

- ① 地域巡回バス及びデマンド型乗合交通の利用者数
 - 地域巡回バス及びデマンド型乗合タクシーの利用者総数（2022年度）
- ② 日常生活において交通手段に不便を感じている市民の割合
 - 第2次紀の川市長期総合計画 後期基本計画策定に係る市民意識調査（2022年度）

(2) 基本方針 2 に対応する目標

指標：鉄道・幹線バス路線の利用者数

- 本市の状況を踏まえると、利用者となる沿線人口は減少していく中で、利用者を維持していくことは容易ではありません。しかしながら、市民の移動を支える交通システムとして、既存サービスを維持していくためには、経営を支える需要が維持されることが前提となっていきます。
- そのため、各公共交通機関の連携の強化や交通拠点の整備、一体的なネットワークとしての利用環境の改善等を通じ、各公共交通機関の利用を促進し、現状より利用者数が増加することを目標とします。

表. 基本目標（その 2）

基本方針	指標	現状	目標値 (2028 年度)
基本方針 2 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・幹線バス路線の利用者数 ※鉄道：市内駅の 1 日あたりの乗降客総数 バス：各路線の年間利用者数	(JR) 4.7	⇒ 4.8 (千人/日)
		(和歌山電鐵) 1.5	⇒ 1.8 (千人/日)
		(和歌山バス那賀： 粉河熊取線) 4.1	⇒ 5.1 (千人/日)
		(紀の川コミュニティバス) 2.0	⇒ 2.1 (万人/年)

【現況値の算出方法】

- JR の利用者数
 - ✓ 市内 5 駅の 1 日あたりの乗降客総数（2022 年度）
- 和歌山電鐵の利用者数
 - ✓ 市内 4 駅の 1 日あたりの乗降客総数（2022 年度）
- 和歌山バス那賀：粉河熊取線の利用者数
 - ✓ 和歌山バス那賀：粉河熊取線の年間利用者数（2022 年度）
- 紀の川コミュニティバスの利用者数
 - ✓ 紀の川コミュニティバスの年間利用者数（2022 年度）

(3) 基本方針3に対応する目標

指標1：市が運行する地域公共交通の収支率

- 市民ニーズに応えながら、持続可能なサービスとしていくため、市が運行する地域公共交通（地域巡回バス、デマンド型乗合交通、紀の川コミュニティバス（岩出市と共同運行））の収支率については、理解醸成機会の創出やモビリティ・マネジメントを通じた利用促進を通じ、**現状より維持・改善**していくことを前提し、目標を設定します。

指標2：地域公共交通に対する市の財政負担額

- 路線バス及び市が運行する地域公共交通に対する市の財政負担額を指標として用い、特に地域巡回バス及びデマンド型乗合交通については、地域のニーズを踏まえながら、適切にサービスを提供していくこととします。
- 本市の財政状況を鑑み、今後の社会要請などを踏まえ、地域公共交通サービスの必要性を見極めながら、**必要最小限に負担を見直し**していくこととします。

指標3：モビリティ・マネジメントの実施回数

- 地域公共交通を維持していくためには、市民の理解、さらには利用が不可欠であることから、乗り方教室や、利用方法の説明会等を含むモビリティ・マネジメントを推進することを目標として、その実施回数を目標値として設定します。**(2カ月に1回程度)**の実施を想定)

(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

表. 基本目標（その3）

基本方針	指標	現状		目標値 (2028年度)
基本方針3 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	市が運行する地域公共交通の収支率	3.4	⇒	5.4 (%)
	地域公共交通に対する市の財政負担額	1.1		1.4 (億円/年)
	モビリティ・マネジメントの実施回数(※)	3	⇒	6 (回/年)

【現況値の算出方法】

① 市が運行する地域公共交通の収支率

- ✓ 地域巡回バス、デマンド型乗合タクシー（定時定路線）及び紀の川コミュニティバスの運行費用に占める運行収入の割合（2022年度）

② 地域公共交通に対する市の財政負担額

- ✓ 路線バス・地域巡回バス等の運行に係る市の補助額（2022年度）

③ モビリティ・マネジメントの実施回数

(※) 乗り方教室・利用方法の説明会の開催など、地域公共交通への理解醸成及び利用促進に資する取組の実施回数

- ✓ 実績値（2022年度）

4.4 ネットワーク像

4.4.1 長期的な将来ネットワーク像 【2028年度（令和10年度）】

本市では、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、鉄道、路線バス、紀の川コミュニティバスを幹線軸とした地域公共交通サービスの再構築を進めます。

具体的な取組は5章に示しますが、鉄道や民間路線バス、コミュニティバスによる幹線軸を維持・活性化しつつ、生活圏をもとに本市を7つ程度のゾーンに分け、最寄りの幹線軸との連携・接続を前提とした柔軟なサービスによるネットワークの構築を図ります。

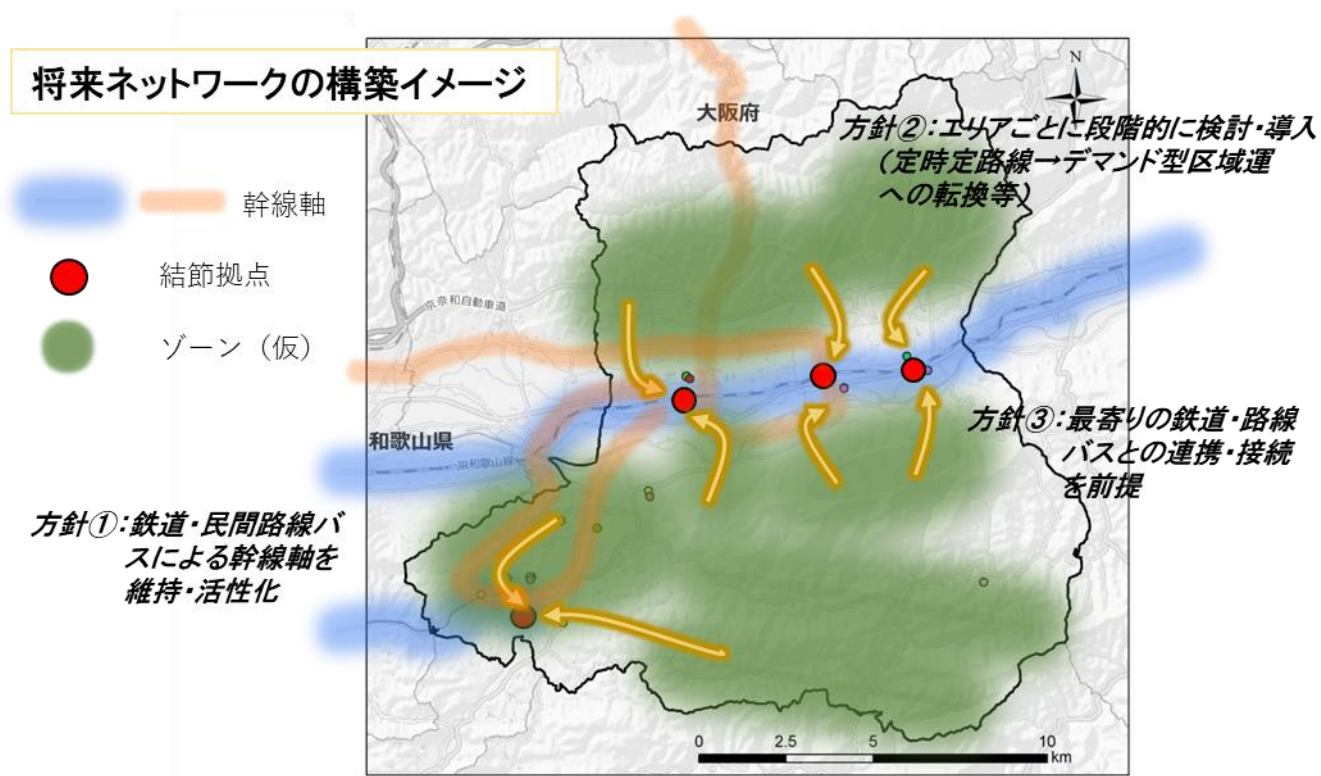


図. 将来ネットワーク像

4.4.2 将来ネットワークの第1段階【2024年度（令和6年度）】

将来的には、4.4.1 で示した将来ネットワークの構築を目指しますが、地域公共交通は地域の生活に深くかかわるものであり、大幅な見直しを短期間で進めることは適切ではありません。そのため、将来ネットワークの構築に向けて、地域の実情に合わせた検討、地域との対話などを積み重ね、段階的に取組を進めていくこととして、2024年度（令和6年度）に実現を目指す将来ネットワークを以下に定めます。

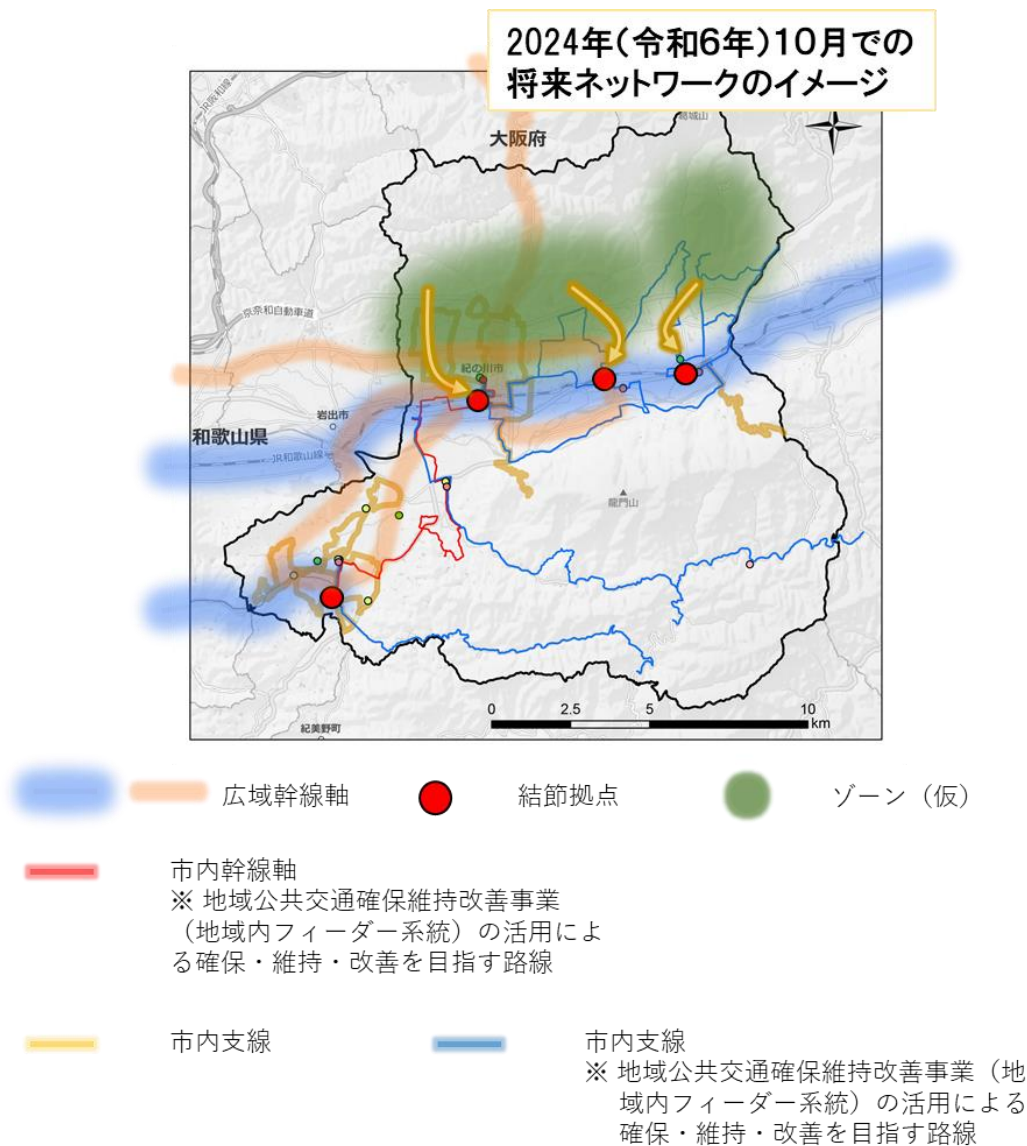


図. 将来ネットワークの第1段階

（進め方）

- ◇ 現行の地域巡回バスで効率的に運行できていない河北東・河北西エリアについて、2024年度（令和6年度）中に現行の地域巡回バス路線の代替交通としてデマンド型区域運行サービスの実証運行を開始します。
- ◇ なお、実証運行期間中は地域の生活への影響を考慮し、既存の地域巡回バス等を維持し、実証運行の評価を行いながら、地域の移動手手段のあり方を検討していきます。

表. ネットワークを構成する地域公共交通サービスの位置づけや役割

位置づけ	役割		具体的な路線
広域幹線	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通ネットワークの骨格を形成し、都市圏を超える、生活や観光など、幅広い目的を持つ移動について、多面的に支える。 	<ul style="list-style-type: none"> J R 和歌山線 和歌山電鐵貴志川線
	バス	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とともに、都市圏を超える、生活や観光など、幅広い目的を持つ移動について、多面的に支える。 	<ul style="list-style-type: none"> 和歌山バス那賀 粉河熊取線 ※1
		<ul style="list-style-type: none"> 市域をまたぐ路線として、市内と周辺都市を結び、通学や通院など、日常生活に不可欠な移動を支える。 	<ul style="list-style-type: none"> 和歌山バス那賀 紀伊粉河線 紀の川コミュニティバス (岩出市、紀の川市)
市内幹線	バス	<ul style="list-style-type: none"> 市域で運行される2つの鉄道軸を結ぶことで、それぞれに機能を有する南北拠点間における生活や観光など、幅広い目的を持つ移動について、多面的に支える。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域巡回バス (紀の川市) ※2 打田貴志川コース
市内支線	バス	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線・市内幹線に接続する支線であり、市内の居住エリアから都市拠点もしくは生活拠点を結び、市民の日常生活を支える。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域巡回バス (紀の川市) ※2 名手上那賀支所コース 川原西脇コース 赤尾藤井コース 長田竜門コース 北勢田コース 三谷コース 黒土高野コース 東貴志丸栖コース 西貴志コース 桃山鞆渕コース 細野貴志川コース
	デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> バスとともに、広域幹線・市内幹線に接続する支線であり、市内の居住エリアから都市拠点もしくは生活拠点を結び、市民の日常生活を支える。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合交通※2 (紀の川市) 名手駅～赤沼田地区 河北西エリア (実証運行) 河北東エリア (実証運行)
個別輸送	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> よりきめ細やかな需要や、広域幹線、市内幹線や市内支線で支えることのできない地域の移動を面的に支える。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般タクシー (2社)

※1 : **和歌山バス那賀 粉河熊取線**については、市域と大阪府方面に直接移動するための唯一の地域公共交通機関であり、生活や観光など、幅広い目的を持つ移動を支え、その維持・確保の必要性がより高いことから、**地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)**の活用による維持・確保を目指します。

※2 : **地域巡回バス**ならびに**デマンド型乗合交通**のうち、**赤色・青色**で示すコースについては、沿線住民の買物、通院など日常生活の移動支援を維持する唯一の地域公共交通機関であり、市内の地域公共交通ネットワークの中でも、その維持・確保の必要性がより高いことから、**地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)**の活用による確保・維持・改善を目指します。

表. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要
及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

運行事業者	運行系統名	起点	主な 経由地	終点	運行 形態	地域公共交通確保維持事業に係る 目的・必要性
和歌山バス那賀(株)	名手上那賀支所コース	紀の川市那賀支所	コメリ那賀店	紀の川市那賀支所	路線定期	「名手駅前」バス停で JR 和歌山線と接続。山間部等の公共交通空白地域の解消及び沿線住民の日常生活に必要な移動手段の確保のため運行を維持
	川原西脇コース	紀の川市那賀支所	粉河駅	紀の川市那賀支所	路線定期	「名手駅前」「粉河駅」バス停で JR 和歌山線と接続。山間部等の公共交通空白地域の解消及び沿線住民の日常生活に必要な移動手段の確保のため運行を維持
	赤尾藤井コース	紀の川市役所	藤井	紀の川市役所	路線定期	「粉河駅」バス停で JR 和歌山線と接続。山間部等の公共交通空白地域の解消及び沿線住民の日常生活に必要な移動手段の確保のため運行を維持
	長田竜門コース	紀の川市役所	杉原	紀の川市役所	路線定期	「打田駅」バス停で JR 和歌山線と接続。山間部等の公共交通空白地域の解消及び沿線住民の日常生活に必要な移動手段の確保のため運行を維持
	打田貴志川コース	貴志駅	ショッピングタウン前	紀の川市役所	路線定期	「貴志駅」バス停で和歌山電鐵貴志川線と接続し、「下井阪駅東」「打田駅」バス停で JR 和歌山線と接続。両鉄道軸及び都市拠点間を結ぶ幹線軸として、沿線住民の日常生活を支えるため運行を維持
(株)有交紀北	細野貴志川コース	紀の川市貴志川支所	貴志駅	垣内	路線定期	「貴志駅」バス停で和歌山電鐵貴志川線と接続。山間部等の公共交通空白地域の解消及び沿線住民の日常生活に必要な移動手段の確保のため運行を維持
	桃山鞆渕コース	オーストリート前	紀の川市桃山支所	下志賀	路線定期	「紀の川市桃山支所」バス停で近隣市の岩出市にまたがる地域間交通ネットワーク路線である紀の川コミュニティバスと接続。山間部等の公共交通空白地域の解消及び沿線住民の日常生活に必要な移動手段の確保のため運行を維持

5. 目指すべき姿を実現するための施策

これまでに示した基本理念、基本方針や基本目標に基づき、既存の『紀の川市地域公共交通網形成計画』との整合性や連続性も考慮した施策・事業を以下に示します。

基本方針1 「地域特性に応じた、きめ細やかな地域公共交通づくり」

具体的な事業		概要 及び 期待される効果	記載頁
1-A	<ul style="list-style-type: none"> 地域特性に応じた輸送手段の導入 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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図ります。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> サービスの見直しによる交通空白地の解消と運行効率の向上 地域特性に応じた使いやすさの向上 	p. 43
1-B	<ul style="list-style-type: none"> 地域巡回バス幹線軸の見直し 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域ごとの輸送手段の導入に合わせ、鉄道・路線バス等の広域軸との連携のもとで市内の鉄道駅、支所等を結ぶ地域巡回バスの幹線軸を見直します。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧町をまたぐ市内の移動しやすさの向上 	p. 44
1-C	<ul style="list-style-type: none"> 多様な輸送資源との連携 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> これまでの地域公共交通の枠組みにとらわれず、スクールバス、福祉輸送、民間施設の送迎輸送、自家用有償運送制度などの活用による移動手段の多様化を目指します。 また、担い手不足や厳しい財政状況に対応しうる新たな技術の導入についても検討します。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の利用実態に応じた使いやすさの向上 既存の輸送資源の有効活用による財政コストの削減(持続的なサービスの提供) 	p. 45

基本方針 2 「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」

具体的な事業		概要 及び 期待される効果	記載頁
2-A	<ul style="list-style-type: none"> 各公共交通機関の連携の強化 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域巡回バス及びデマンド型乗合交通と鉄道や民間路線バス等との連携を強化します。 様々な公共交通を組み合わせた移動をしやすいするため、分かりやすい情報発信に努めます。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の増加 → 各地域公共交通の収支改善（地域公共交通の活性化） 	p. 46
2-B	<ul style="list-style-type: none"> 周辺自治体と連携した取組の推進 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の広域的な移動を支える JR 和歌山線、和歌山電鉄貴志川線、路線バス及び紀の川コミュニティバスについて、沿線自治体との連携のもと、利用促進の実施や持続可能な運行に資する取組を実施します。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の広域的な移動手段の確保維持 利用環境の改善に伴う鉄道・路線バスの利用促進 	p. 47
2-C	<ul style="list-style-type: none"> 交通拠点の整備 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性を高めるため、乗り継ぎを行うための交通拠点の整備を行います。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用環境の改善に伴う鉄道・路線バスの利用しやすさの向上 	p. 48
2-D	<ul style="list-style-type: none"> 観光施策と連携した利用環境の整備 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光資源との連携など、観光利用を目的とした地域公共交通の利用を促す環境整備を進めます。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の増加 → 各地域公共交通の収支改善（地域公共交通の活性化） 観光促進による地域の活性化 	p. 49

基本方針3 「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」

	具体的な事業	概要 及び 期待される効果	記載頁
3-A	<ul style="list-style-type: none"> 理解醸成や利用促進につながる情報発信・イベントの積極的な実施 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通に関する情報発信の機会として、市が運用するツール・媒体（市の広報紙、ホームページや出前講座等）を積極的に活用して、情報発信を行います。 また、市独自の取組だけでなく、市民が主体となって取り組む利用促進について、支援を行います。 さらには、周辺の学校、交通事業者の協力のもと、バス乗車体験等、実際に公共交通に親しむ機会を創出することで、利用促進につながる企画を実施します。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通に対する理解の醸成 / 地域公共交通を支える体制の強化 市民意識の高まり（特に園児や児童、学生等の若い世代） ⇒ 長期的な利用者数の獲得 	p. 50、51
3-B	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の担い手の確保・育成 	<p>(概要)</p> <ul style="list-style-type: none"> 担い手不足の解消に向け、行政と交通事業者が連携して、担い手の確保、育成に努めます。 事業者は労働環境の改善などにより一層努めるとともに、行政はより幅広い情報発信の実現に向け、市の広報紙、ホームページなどの活用による担い手確保を支援します。 <p>(期待される効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来にわたって安定的な地域公共交通サービスの確保維持 	p. 52

5.1 「地域特性に応じた、きめ細やかな地域公共交通づくり」の推進

1-A 地域特性に応じた輸送手段の導入

○ 概要

• 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図ります。

○ 取組内容

デマンド型区域運行サービスの導入

• 現行の地域巡回バス（支線軸）について、予約に応じて設定エリア内の乗降地点間を柔軟に運行するサービスへと転換し、地域内の移動しやすさの向上を図ります。

※ ここでいうデマンド型区域運行とは、固定の運行ルートを決めず、区域内に設定した乗降地点間を予約に応じて柔軟に運行する

運行方法のことを指します。予約状況に応じて複数人が乗り合うこともあります。

※ エリア分けに含まれない地域は、定時定路線運行を継続し、利用実態に応じてデマンド型サービスへの移行を図りながら、地域の移動手段の確保に努めます。

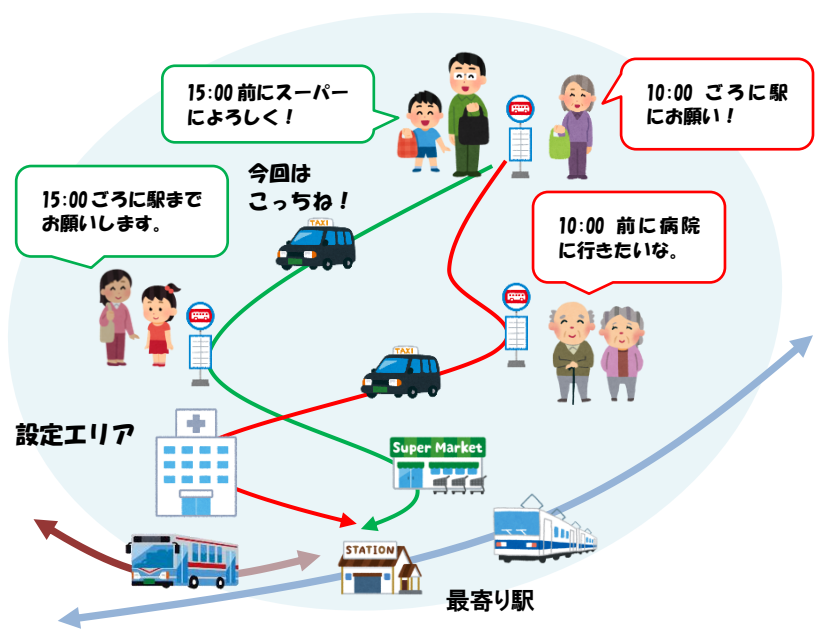


図. デマンド型区域運行サービスのイメージ

○ 期待される効果

- サービスの見直しによる交通空白地の解消と運行効率の向上
- 地域特性に応じた使いやすさの向上

○ 実施主体

紀の川市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民 (地域住民)	その他
実施	支援		受託運行	受託運行	利用	

○ スケジュール（年度）

2024	2025	2026	2027	2028	長期(2029～)
企画・試行	試行	見直し (随時)	→		

1-B 地域巡回バス幹線軸の見直し

○ 概要

- 地域ごとの輸送手段の導入に合わせ、鉄道・路線バス等の広域軸との連携のもとで市内の鉄道駅、支所等を結ぶ地域巡回バスの幹線軸を見直します。

○ 取組内容

- 都市拠点となる打田地区(紀の川市役所、公立那賀病院)と、市内の鉄道駅、支所などを相互に結ぶ地域巡回バスの幹線軸を見直します。
- ダイヤの設定にあたっては、鉄道や路線バス・紀の川コミュニティバスとの連携や役割分担を図り、相互に利用されるよう努めます。
- また、利用実態に合わせ、新たな運行形態への見直しも含めた検討を適宜行うこととします。

① 幹線軸を運行する区間

- ✓ 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

- ✓ 1日6便以上

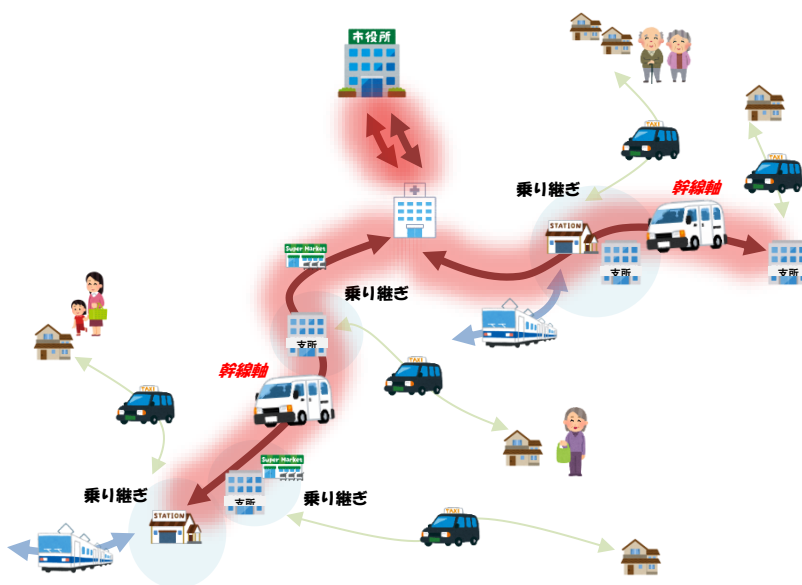


図. 幹線軸を中心としたネットワークのイメージ

○ 期待される効果

- 旧町をまたぐ市内の移動しやすさの向上

○ 実施主体

紀の川市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民(地域住民)	その他
実施	支援		受託運行	受託運行	利用	

○ スケジュール(年度)

2024	2025	2026	2027	2028	長期(2029~)
企画・試行	試行	→	見直し(随時)	→	→

1-C 多様な輸送資源との連携

○ 概要

- これまでの地域公共交通の枠組みにとらわれず、スクールバス、福祉輸送、民間施設の送迎輸送、自家用有償運送制度などの活用による移動手段の多様化を目指します。
- また、担い手不足や厳しい財政状況に対応しうる新たな技術の導入についても検討します。

○ 取組内容

- 国の動きや考え方を参考に、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（スクールバス、福祉輸送、民間施設の送迎輸送、自家用有償運送等）も含め、地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せを検討します。
- 市内の公共交通空白地域等において、地域組織が主体となって移動に関する困りごとの解決に向けて取り組む場合に、行政は意見交換会や勉強会の開催支援や、課題解決のための移動手段の導入等に向けた検討を共に進めます。
- また、パーソナルモビリティ、自動運転車両などの普及を見据え、自家用車に変わる手段として、本市における地域公共交通との適切な役割分担等を検討します。



図. 自動運転車両の一例



出典：国土交通省 HP

図. 多様な地域旅客運送サービスのあり方イメージ

○ 期待される効果

- 地域の利用実態に応じた使いやすさの向上
- 既存の輸送資源の有効活用による財政コストの削減（持続的なサービスの提供）

○ 実施主体

紀の川市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民 (地域住民)	その他 (福祉施設・民間施設等)
支援	支援				実施	実施

○ スケジュール（年度）

2024	2025	2026	2027	2028	長期(2029~)
検討 (随時)	→				

5.2 「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」の推進

2-A 各公共交通機関の連携の強化

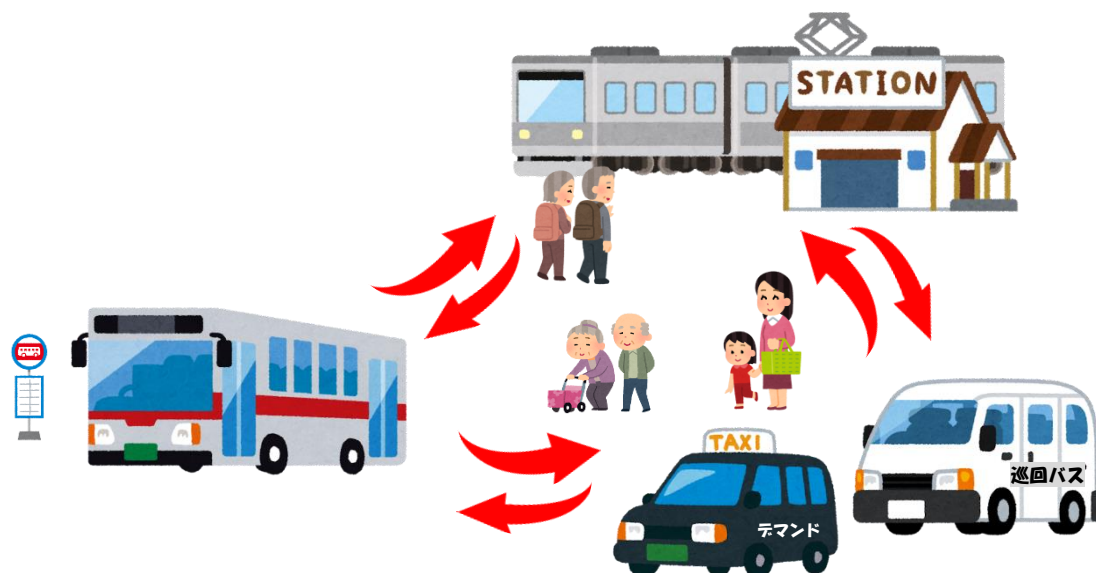
○ 概要

- 地域巡回バス及びデマンド型乗合交通と鉄道や民間路線バス等との連携を強化します。
- 様々な公共交通を組み合わせた移動をしやすいするため、分かりやすい情報発信に努めます。

○ 取組内容

鉄道、路線バス等との接続を意識した地域巡回バスのダイヤの設定

- ✓ 鉄道や路線バスのダイヤ改正等の内容を考慮し、それぞれが効果的に連携したネットワークとなるよう、接続を意識した地域巡回バス等のダイヤの設定を図ります。
- ✓ 地域巡回バス及びデマンド型乗合交通との乗継等の情報発信を行い、相互利用を促進します。



○ 期待される効果

- 利用者の増加 → 各地域公共交通の収支改善（地域公共交通の活性化）

○ 実施主体

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

○ スケジュール（年度）

2024	2025	2026	2027	2028	長期（2029～）
実施	→				

2-B 周辺自治体と連携した取組の推進

○ 概要

- 市民の広域的な移動を支える JR 和歌山線、和歌山電鐵貴志川線、路線バス及び紀の川コミュニティバスについて、周辺自治体との連携のもと、利用促進の実施や持続可能な運行に資する取組を実施します。

○ 取組内容

① JR 和歌山線

- 交通事業者及び沿線自治体で構成される「和歌山線活性化検討委員会」において、各主体と連携しながら利用促進の取組を継続して実施します。



図. 和歌山線応援キャラクター

② 和歌山電鐵貴志川線

- 交通事業者及び沿線自治体・地域団体等で構成される「貴志川線運営委員会」において利用促進等の取組について協議・実施します。
- 和歌山電鐵貴志川線について、交通事業者・行政・関係団体が連携し、持続可能な運行実現に向けた取組や支援内容について検討・実施します（鉄道事業再構築事業の活用検討など）

③ 路線バス及び紀の川コミュニティバス

- 県及び周辺自治体と連携しながら利用促進及び運行継続に関して必要な支援を実施します。

④ 共通の取組

- 駅前駐輪場及び駐車場の整備を行うことで、サイクルアンドライドやパークアンドライドを促進します（取組 2-C のとおり）

○ 期待される効果

- 市民の広域的な移動手段の確保維持
- 利用環境の改善に伴う鉄道・路線バスの利用促進

○ 実施主体

紀の川市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民 (地域住民)	その他 (周辺自治体)
実施	連携	連携	連携			連携

○ スケジュール（年度）

2024	2025	2026	2027	2028	長期(2029～)
実施	→				

2-C 交通拠点の整備

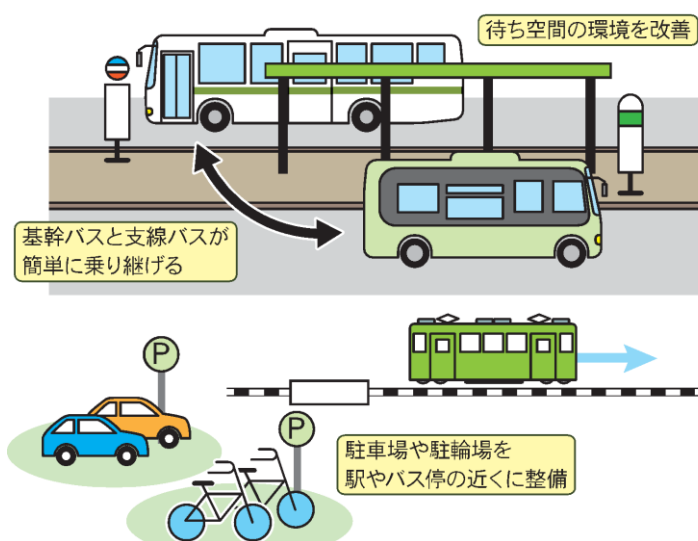
○ 概要

- 利用者の利便性を高めるため、乗り継ぎを行うための交通拠点の整備を行います。

○ 取組内容

- 鉄道とバスの乗り継ぎ利便性を考慮した接続の改善に取り組みます。
- JR 和歌山線、和歌山電鐵貴志川線の駅前駐輪場や駐車場を整備し、鉄道・路線バスの利用しやすい環境を整えます。

<駅周辺の環境整備の推進イメージ>



出典：国土交通省「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」

整備のイメージ

JR 打田駅

- 🚲 サイクルポートの設置（南側）

JR 下井阪駅

- 🚲 サイクルラックの設置
- 🚲 違法駐輪対策の強化

JR 紀伊長田駅

- 🚲 サイクルポートの設置

JR 粉河駅

- 🚗 駐車場の増設（北側）
- 🚗 日極駐車場の整備（南北）

JR 名手駅

- 💡 照明の設置（南側）

和歌山電鐵 甘露寺前駅

- 🚲 サイクルポートの設置及び照明の設置

和歌山電鐵 大池遊園駅

- 🚲 サイクルポートの設置

○ 期待される効果

- 利用環境の改善に伴う鉄道・路線バスの利用しやすさの向上

○ 実施主体

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

○ スケジュール（年度）

2024	2025	2026	2027	2028	長期（2029～）
実施	→				

2-D 観光施策と連携した利用環境の整備

○ 概要

- 観光資源との連携など、観光利用を目的とした地域公共交通の利用を促す環境整備を進めます。

○ 取組内容

1. 鉄道そのものを生かした魅力発信

- ✓ 鉄道そのものの魅力を活かし、季節ごとの取り組み等を通じ、その魅力を発信し、関心を高めていくことを目指します。
- ✓ また、1日乗車券や各種企画乗車券の利用促進を通じ、鉄道そのもの利用促進とともに、地域への利用者の回遊の広がりを図ります。



図. クリスマスを生かした車両アレンジの実施

出典：和歌山電鐵 HP

令和5年10月19日

報道関係者 各位
PRESS RELEASE



和歌山県紀の川市で二次交通課題解決へ挑戦！
訪日外国人観光客を対象とした新サービス

「Hoppin' KINOKAWA」をタクシー会社との連携で開始



図. 観光のための二次交通課題に取り組む施策例

出典：紀の川市 HP

2. 鉄道駅を拠点とした観光施策との連携

- ✓ 鉄道駅を拠点とした市内の観光回遊ルート・手段の構築により、鉄道でアクセスする観光プランの提案を行い、鉄道の利用促進を図ります。

※ 紀の川市の魅力を生かした「フルーツ・ツーリズム」を促進するため、観光客向けに駅からの二次交通の課題の解決を目指し、(一社)紀の川フルーツ観光局が主体となり、地元タクシー事業者の協力のもと、訪日外国人観光客を対象とした新サービスを2023年(令和5年)10月より開始しています。

○ 期待される効果

- 利用者の増加 → 各地域公共交通の収支改善(地域公共交通の活性化)
- 観光促進による地域の活性化

○ 実施主体

紀の川市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民(地域住民)	その他(観光施設)
連携	支援	連携	連携	連携	利用	連携

○ スケジュール(年度)

2024	2025	2026	2027	2028	長期(2029~)
実施	→				

5.3 「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」の推進

3-A 理解醸成や利用促進につながる情報発信・イベントの積極的な実施

○ 概要

- 地域公共交通に関する情報発信の機会として、市が運用するツール・媒体（市の広報紙、ホームページや出前講座等）を積極的に活用して、情報発信を行います。
- また、市独自の取組だけでなく、市民が主体となって取り組む利用促進について、支援を行います。
- さらには、周辺の学校、交通事業者の協力のもと、バス乗車体験等、実際に公共交通に親しむ機会を創出することで、利用促進につながる企画を実施します。

○ 取組内容

【行政による取組イメージ】

1. 市の広報紙、ホームページ等での情報発信

- ✓ 地域公共交通に関する動きについて、市の広報紙やホームページ等を通じて、情報発信を行います。

2. 出前講座や地域説明会の実施

- ✓ 紀の川市生涯学習出前講座制度を活用し、市の職員が市民のもとへ直接出向き、地域公共交通の利用につながる情報発信を積極的に行います。

- ✓ 運行内容の見直しにあたっては、関係地域への事前説明を行い、理解醸成や見直し後の利用促進につながる取り組みを進めます。

3. 公共交通マップの作成・配布

- ✓ 運行内容の見直しと合わせて、地域巡回バス及び各公共交通機関の情報を掲載した公共交通マップを作成・配布します。

公共交通を利用しよう!!



図. 広報紙を活用した紹介例



図. 公共交通マップの作成例

【市民主体による取組イメージ(行政は支援)】

1. バス等を活用したイベント開催支援

- ✓ バス等への関心を高め、利用を促進するために、市民が取り組むイベントについて、企画立案や周知等を支援します。



図. 地域活動と連携した取組例 (取組の様子(左)と実際に作成された冊子(右))

○ 取組内容（続き）

【市民・交通事業者・行政一体による取組イメージ】

1. 地域公共交通を活用したイベントの企画・実施

- ✓ 地域巡回バスを活用した地域の観光資源をめぐるウォーキングイベントの開催等、地域公共交通を活用したイベントの企画・実施を促進します。
- ✓ また、イベントの実施にあたっては、沿線の児童・学生とともに企画段階から一緒に作り上げる体制づくりを目指します。



図. 沿線の学校と連携した取組風景

資料：「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）

2. 季節ごとの催しに合わせた車両装飾の実施

- ✓ ひな祭り、子どもの日、ハロウィーン、クリスマス等、季節ごとの催しに合わせて、バス車内のラッピングやバス外装のアレンジを行い、日ごろから地域公共交通に関心を持ってもらう取組を推進します。
- ✓ また、車内のラッピングについては、バスを身近に感じてもらう場として、園児や児童による装飾の機会を創出することを目指します。



図. バスの乗り方教室の開催

3. 電車やバスの乗り方教室の開催

- ✓ 日常生活の大切な移動手段のひとつとなる鉄道・バスの乗り方等について、実物を目の前にしながら正しく学べる「乗り方教室」を実施します。

○ 期待される効果

- 地域公共交通に対する理解の醸成 / 地域公共交通を支える体制の強化
- 市民意識の高まり（特に園児や児童、学生等の若い世代） ⇒ 長期的な利用者数の獲得

○ 実施主体

紀の川市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民（地域住民）	その他（教育機関）
実施	支援	実施	実施	実施	参画	協力

○ スケジュール（年度）

2024	2025	2026	2027	2028	長期(2029～)
実施	→				

3-B 地域公共交通の担い手の確保・育成

○ 概要

- 担い手不足の解消に向け、行政と交通事業者が連携して、担い手の確保、育成に努めます。
- 事業者は労働環境の改善などに、より一層努めるとともに、行政はより幅広い情報発信の実現に向け、市の広報紙、ホームページなどの活用による担い手確保を支援します。

○ 取組内容

交通事業者による取組イメージ(実績含む)

- 既存の従業者の労働環境の改善とともに、乗務員養成制度や女性運転士の積極採用、大型第二種免許取得の支援・助成を通じて、新たな担い手の確保に努めます。

行政による取組みイメージ

- ✓ 市が発行する広報紙やホームページを通じて、市が発信可能な媒体を用い、人手不足への支援のため、乗務員募集に関する発信を積極的に行います。



図. 広報紙を通じた担い手への関心を高める取組み例

交通事業者と行政が一体で行う取組イメージ

- ✓ 市や事業者が一体となって、合同企業説明会等の開催を企画、実施します。

○ 期待される効果

- 将来にわたって安定的な地域公共交通サービスの確保維持

○ 実施主体

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

○ スケジュール(年度)

2024	2025	2026	2027	2028	長期(2029~)
実施	→				

6. 計画の評価・検証・見直し

策定した地域公共交通計画については、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】

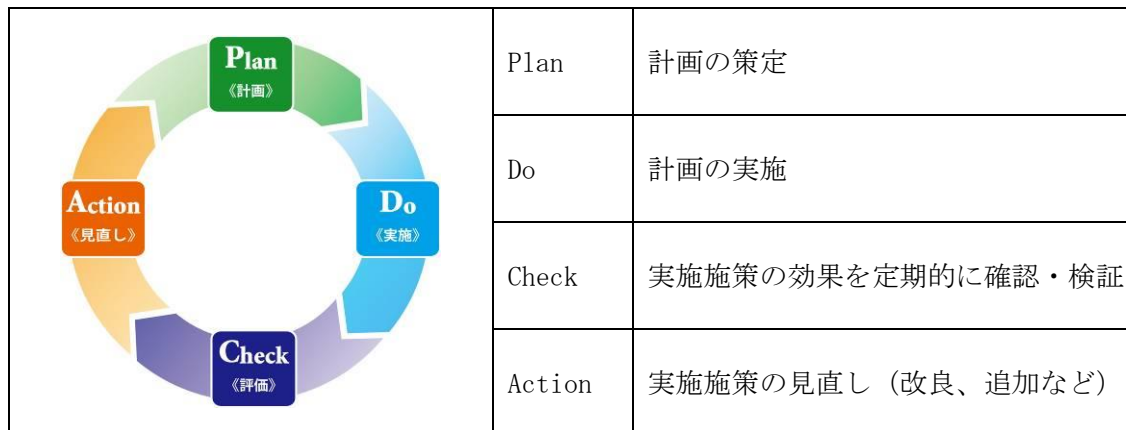


図. PDCA サイクルのイメージ

なお、紀の川市では地域公共交通計画策定後の 2024 年度（令和 6 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、4 章で示した長期的な将来ネットワーク像の実現に向けて、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（2026 年度をめぐり） ・ 最終的な評価・検証→次期計画の検討（2028 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） <p>⇒ 専門部会や協議会を通じた見直しへの反映</p>

	春 (4~6月)	夏 (7~9月)	秋 (10~12月)	冬 (1~3月)
【CHECK】 事業内容の評価	➡			
進捗状況の確認	➡			
【ACTION】 改善案の検討		➡		
【PLAN】 計画の立案		➡		
事業化に向けた手続き			➡	
【DO】 計画の実行（準備）				➡
<協議会の開催>	○		○	

図. 小さな PDCA サイクル内の年次スケジュールイメージ

紀の川市地域公共交通計画

【素案：資料編】

資料 I. 地域公共交通を取り巻く現況

I-1 人口

I-1.1 全市的な動向

(1) 人口の推移

国勢調査の結果を元に、1985年（昭和60年）以降の総人口の推移をみると、2000年（平成12年）の約7.0万人をピークに人口減少に転じ、20年間で約1.1万人減少し、2020年（令和2年）には5.9万人となっています。

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、減少の流れが続き、2020年（令和2年）に比べ、2025年までで約3,360人、2030年までに約6,980人減少し、2050年には約36,600人となる見込みとなっています。

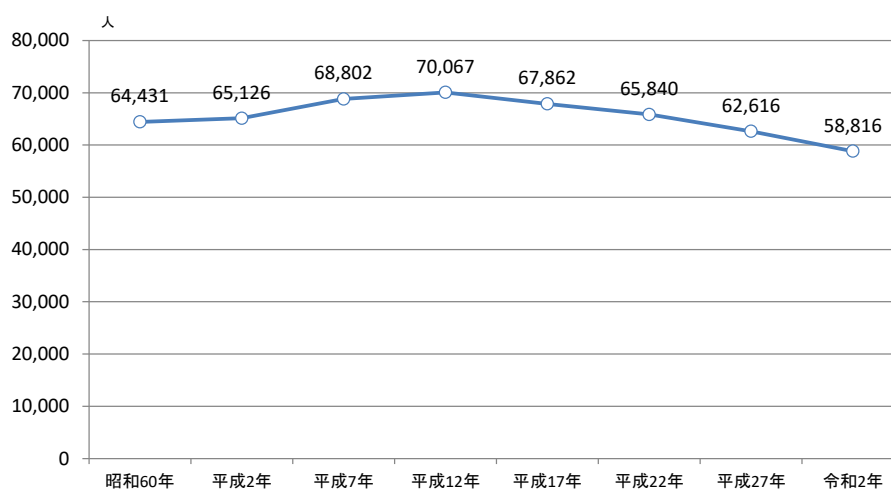


図. 市の人口推移（実績）

出典：国勢調査

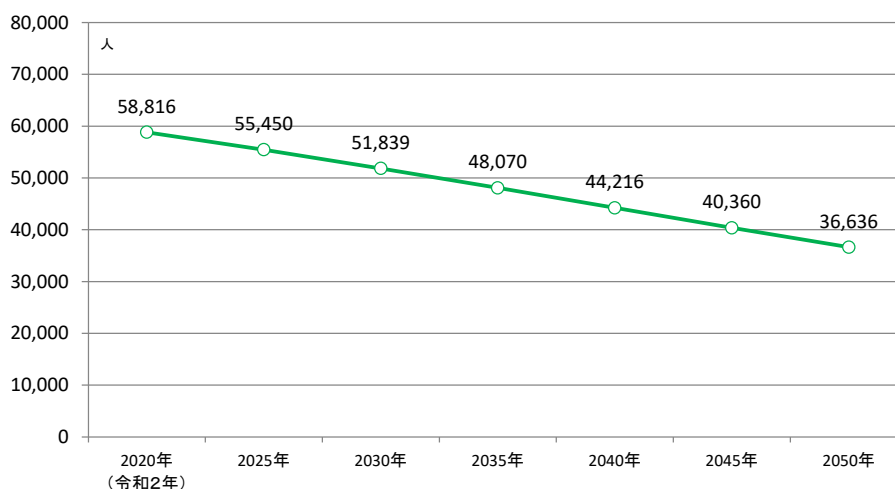


図. 市の人口推移（推計）

出典：国立社会保障・人口問題研究所（令和5年12月）

(2) 世帯数の推移

国勢調査の結果を元に、1985年（昭和60年）以降の世帯数の推移をみると、一貫して増加傾向にありましたが、2015年（平成27年）から2020年（令和2年）にかけて、減少局面に転じています。世帯当たりの人口は一貫して減少が続き、1985年（昭和60年）の約3.80人に対し、2020年（令和2年）には約2.52人となっています。

また、65歳以上が含まれる世帯をみると、65歳以上世帯員のみ世帯が全体の約3割となる約7,000世帯となっています。さらに、65歳以上の単身世帯が全体の約14%を占めています。

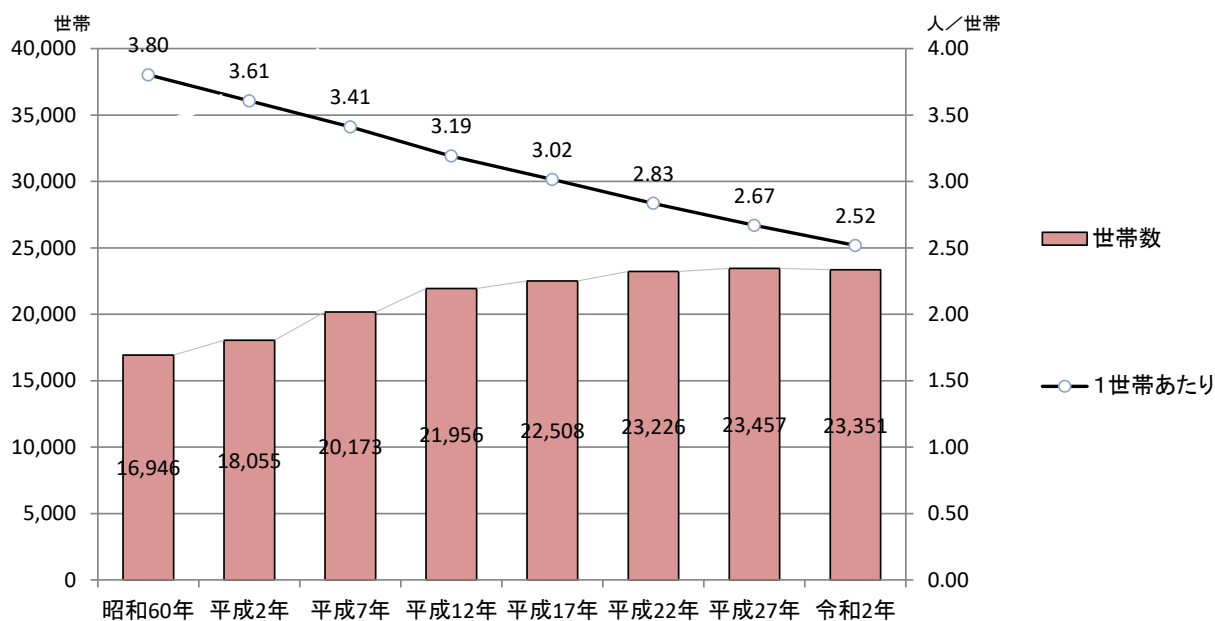


図. 世帯数の推移

出典：国勢調査

表. 65歳以上の方が含まれている一般世帯の状況

項目	世帯数	全世帯数に占める割合
65歳以上が含まれる世帯	12,425 世帯	53.2%
うち、65歳以上世帯員のみ世帯	6,912 世帯	29.6%
うち、65歳以上の単身世帯	3,287 世帯	14.1%

資料：国勢調査

I-1.2 年齢階層別

(1) 年齢階層別人口の推移

国勢調査の結果を元に、1985年（昭和60年）以降の年齢階層別の人口の推移をみると、65歳以上の割合（高齢化率）は、1985年（昭和60年）では14.4%でしたが、2020年（令和2年）では約33.3%まで上昇しており、約19,450人が65歳以上となっています。

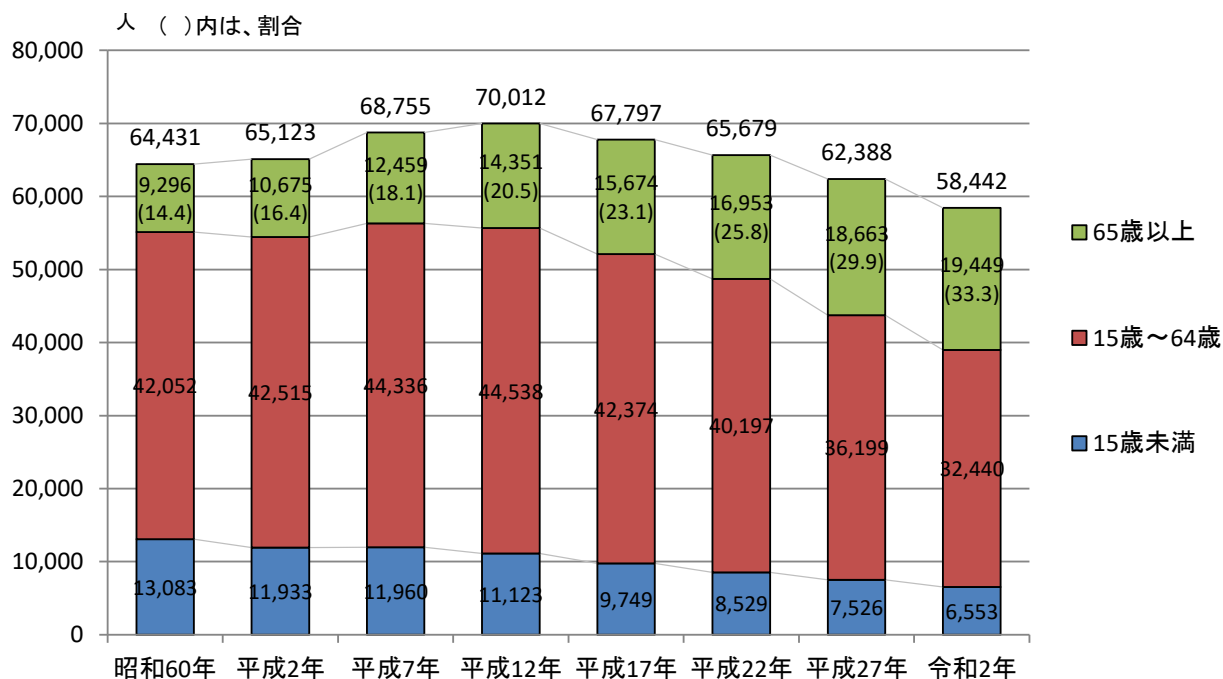


図. 人口の推移（年齢階層別）

※ 年齢不詳者を除く

出典：国勢調査

(2) 年齢階層別人口の現状

国勢調査の結果を元に、2020年（令和2年）の年齢階層別の人口分布を5歳ごとにみると、最も人口が多いのは男女とも70～74歳で、男性では2,415人、女性では2,609人となっています。

また、75歳以上の後期高齢者の人口は、男性では3,806人（男性全体の約13.8%）、女性では6,043人（女性全体の19.6%）となっており、男女をあわせると、全人口の16.9%を占めています。

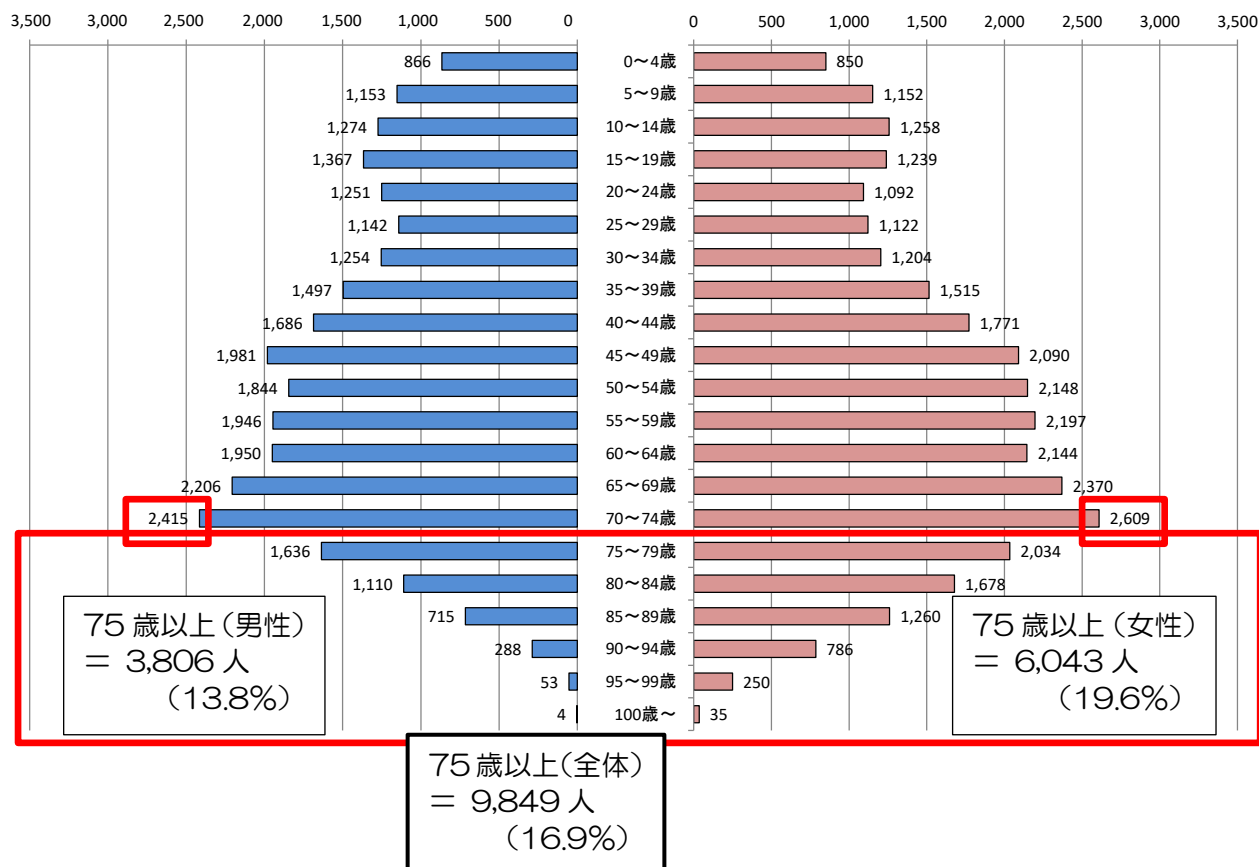


図. 年齢階層別の人口分布

出典：国勢調査（令和2年）

I-1.3 エリア別

(1) 地域別人口の推移

地域別に推移を見ると、1985年（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、1985年（昭和60年）に比べ、人口が増加していますが、2000年（平成12年）をピークに減少が続いています。打田地区でも、1985年（昭和60年）に比べ、人口が増加していますが、2015年（平成27年）から2020年（令和2年）にかけて、減少局面に転じています。

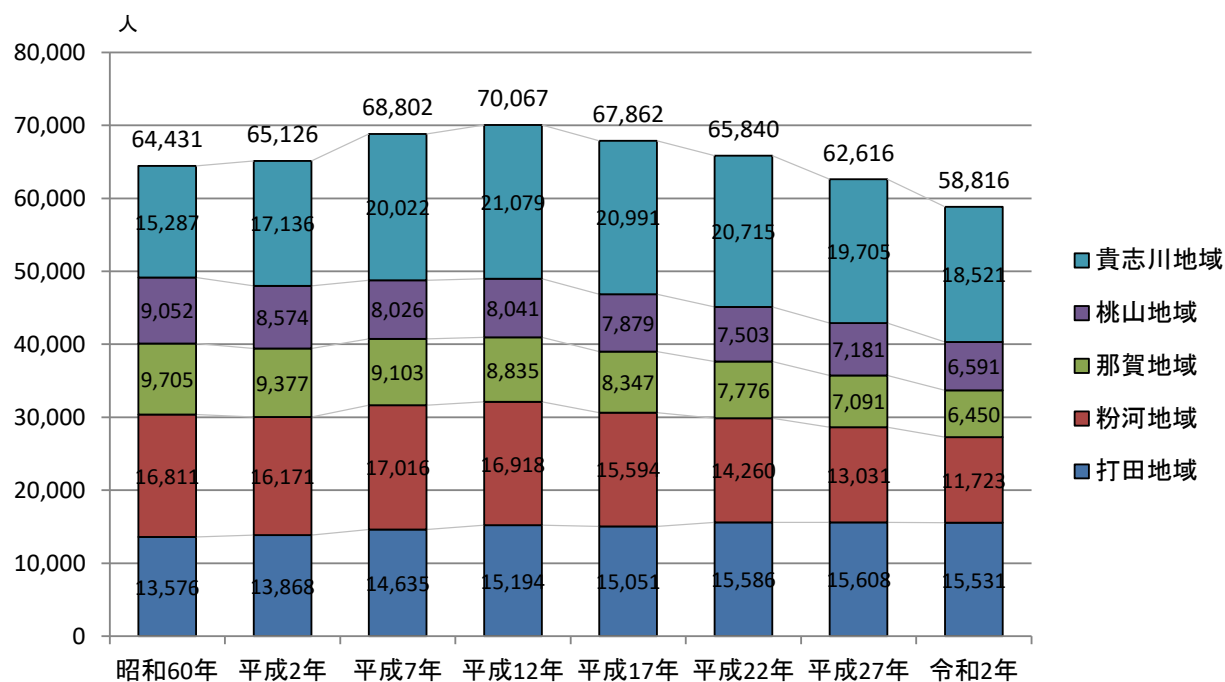


図. 人口の推移（地域別）

出典：国勢調査

(2) 人口の分布

本市の総人口についての分布をみると、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、駅から離れた地域でも、居住の集積がみられる地域も存在します。

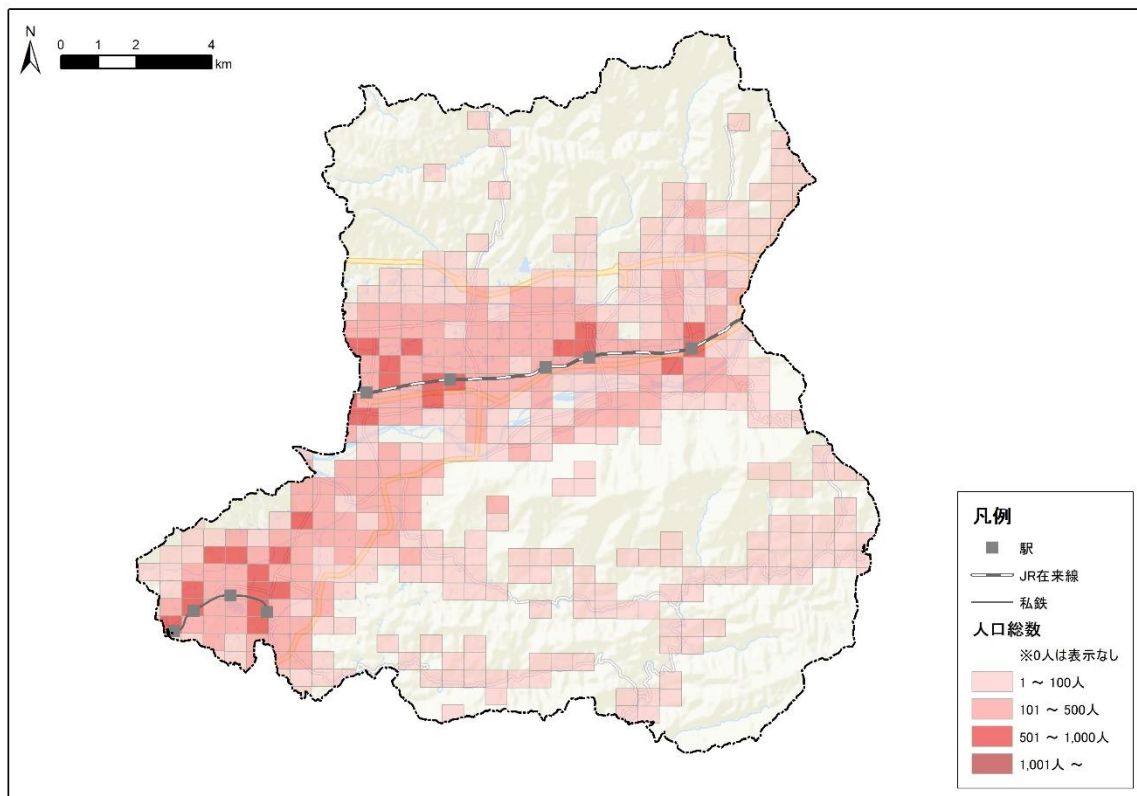


図. 人口の分布

出典：国勢調査（令和2年）

(3) 高齢者の分布

本市の高齢者の分布をみると、駅から離れた地域も含め、全市的に高齢化率が28%を上回っている地域が多くなっています。

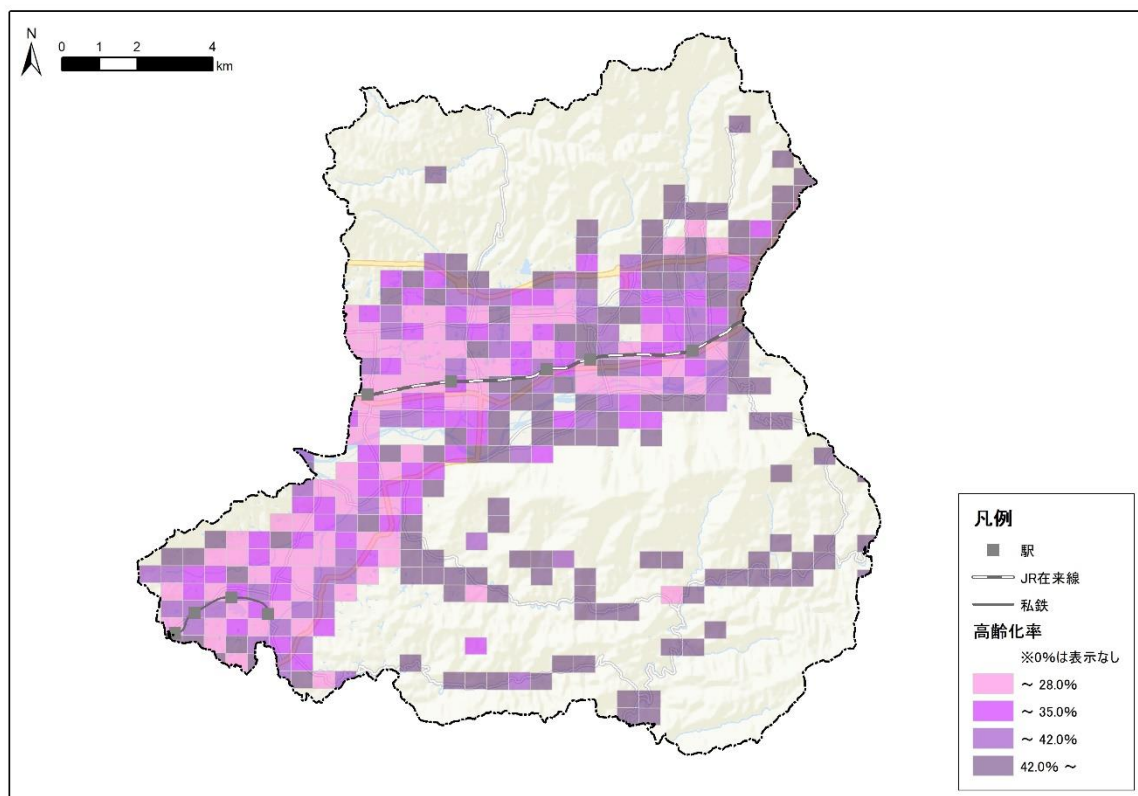


図. 地域ごとの高齢化率

出典：国勢調査（令和2年）

I-2 地域公共交通ネットワーク

I-2.1 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みると、鉄道駅もしくはバス停から 500m以内のエリアに含まれる人口は、市の全体の約 94%を占める 55,282 人となっています。

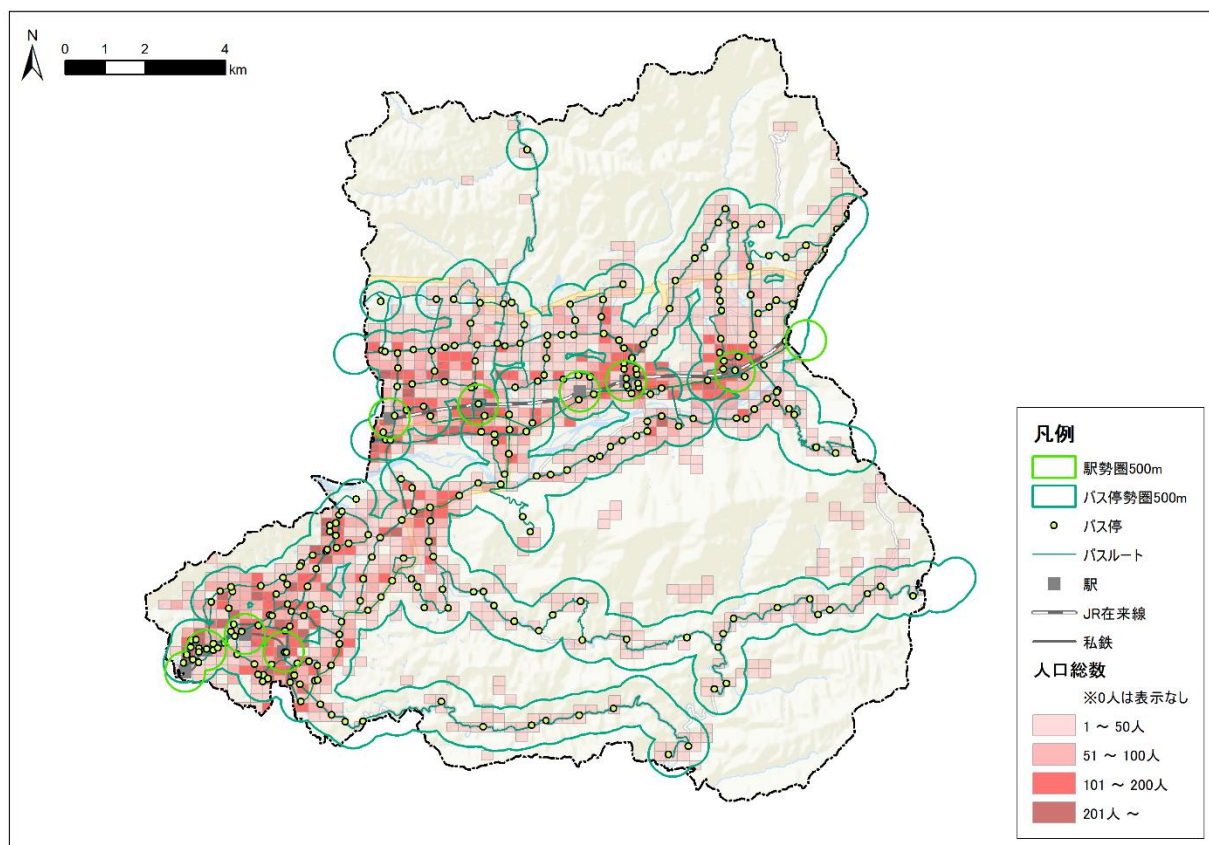


図. 地域公共交通ネットワークと人口分布の関係

表. 地域公共交通サービスの人口カバー率

	総人口
紀の川市全体	58,714 人 [※]
地域公共交通サービスの人口カバー状況	55,282 人
〔 鉄道駅もしくはバス停から 500m以内のエリアに含まれる人口・割合 〕	94.2 %

資料：令和2年国勢調査（250mメッシュの人口分布）を元に作成

※ メッシュ人口をもとにした算出結果となっているため、市人口と一致しない

(2) バスの運行状況

市内においては、民間路線バス、コミュニティバスなどの地域公共交通ネットワークにより、多くの地域が網羅されています。

運行本数でみると、1日当たり10本以下のルートが多くなっています。

表. 本市周辺における民間路線バスの運行状況

令和5年3月1日現在
和歌山バス那賀株式会社

路線名	起点	主経 な由 バス停	終点	キロ程(km)		所要 時分	運行回数		平均 乗車 密度	補助 対象 の有無	運行開始 年月日	備考
				往路	復路		往路 (土曜日) 【日祝日】	復路 (土曜日) 【日祝日】				
紀伊粉河線	F.B.T	近畿大学	粉河駅前	23.0	23.0	59	3 (5) 【3】	5 (3) 【3】	4.2		H25.3.16	
	F.B.T	紀泉台	粉河駅前	20.1	20.1	52	7 (4) 【4】	5 (4) 【3】	4.8		H25.3.16	
	F.B.T	根来	近畿大学	12.7	12.7	32	15 (11) 【8】	26 (16) 【11】	7.4		H25.3.16	
	※	紀伊駅前(直行便)	近畿大学	11.3	11.3	26	4 (0) 【0】	2 (0) 【0】	8.1		H21.3.14	
	F.B.T	紀泉台	近畿大学	14.0	14.0	35	18 (9) 【11】	8 (8) 【8】	4.9		H25.3.16	
	F.B.T	紀泉台ロー ター (循環)	F.B.T		13.5	42	3 (0) 【0】		4.7		H25.3.16	
	県立盲学 校前	根来	桜台 わんぱく 広場	9.8	9.8	27	1 (0) 【0】	1 (0) 【0】	8.2		H20.3.15	
	県立盲学 校前	根来	近畿大学	13.1	13.1	33	1 (0) 【0】	2 (0) 【0】	7.7		H20.3.15	
	県立盲学 校前	近畿大学	粉河駅前	23.4	23.4	60	2 (0) 【0】	0 (0) 【0】	3.2		H20.3.15	
	近畿大学 附属 和歌山校 開智中学 校・高等 学校前	紀伊駅前	近畿大学	18.9	18.9	55	4 (4) 【0】	2 (2) 【0】	9.9		H27.4.1	
	紀伊駅前	近畿大学	16.5	16.5	40	3 (3) 【0】	2 (2) 【0】	6.6		R4.8.26		
粉河熊取線	粉河駅前	神通	熊取駅前	23.6	23.6	45	13 (12) 【12】	13 (12) 【12】	3.3	国・県	H2.8.1	
岩出樽井線	岩出駅前	根来	樽井駅前	16.8	16.8	40	13 (4) 【4】	12 (4) 【4】	3.0	国・県	H12.5.1	
	岩出駅前	近畿大学	樽井駅前	24.0	24.0	52	4 (3) 【3】	5 (3) 【3】	8.6		H14.4.1	
岩出りんく う線	岩出駅前	樽井駅前	りんくうタウ ン駅前	25.6	25.6	60	5 (5) 【5】	5 (5) 【5】	2.8		H25.3.16	

※紀伊駅前(直行便)近畿大学は、近畿大学生物理工学部の登校日のみ運行

出典：令和4年度和歌山県公共交通機関等資料集

表. 本市のコミュニティバスなどの運行状況

種別	路線名	区間	本数 (便)
地域巡回バス	名手上那賀支所コース	紀の川市那賀支所 ～ ふうの丘前 ～ 紀の川市那賀支所	6
	川原西脇コース	紀の川市那賀支所 ～ 川原郵便局前 ～ 粉河駅 ～ 紀の川市那賀支所	6
	赤尾藤井コース	紀の川市役所 ～ 北長田 ～ 粉河駅 ～ 紀の川市役所	5
	長田竜門コース	紀の川市役所 ～ 紀の川市粉河支所・粉河ふるさとセンター ～ 竜門小学校東 ～ 紀の川市役所	4
	北勢田コース	那賀病院 ～ 北勢田ハイテクパーク ～ 紀の川市役所	3
	三谷コース	那賀病院 ～ 西三谷 ～ 那賀病院	2
	黒土高野コース	紀の川市役所 ～ 高野	6
	打田貴志川コース	紀の川市役所 ～ 紀の川市桃山支所 ～ 貴志駅	13
	東貴志丸栖コース	紀の川市貴志川支所 ～ 丸栖コミュニティセンター ～ 東貴志コミュニティセンター前 ～ 紀の川市貴志川支所	4
	西貴志コース	紀の川市貴志川支所 ～ 西貴志コミュニティセンター南 ～ 紀の川市貴志川支所	4
	桃山鞆淵コース	下志賀 ～ オーストリート前	6 ^{※1}
	細野貴志川コース	垣内 ～ 紀の川市貴志川支所	6 ^{※1}
紀の川コミュニティバス	紀の川市貴志川支所 ～ 岩出駅 ～ 公立那賀病院 ～ 紀の川市貴志川支所	12 便	
デマンド型乗合タクシー	麻生津峠～名手駅前バス停	8便 ^{※2}	

※1 うち1便は予約に応じて運行

※2 全便、予約に応じて運行

I-2.2 各路線の利用状況

(1) 鉄道の利用状況

① JR和歌山線

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。2020年度（令和2年度）以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、より減少が大きくなっています。

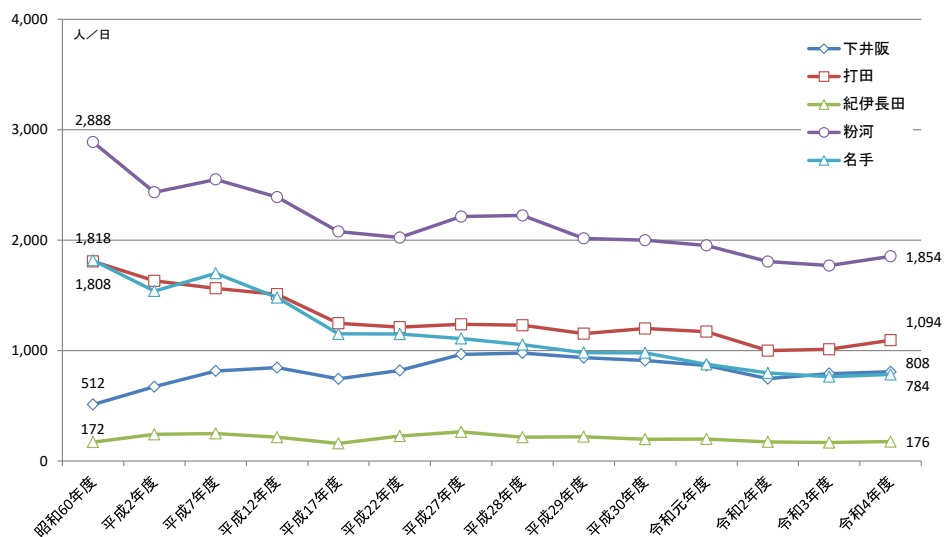


図. JR和歌山線における市内各駅の乗降客数の推移

出典：JR西日本提供データ

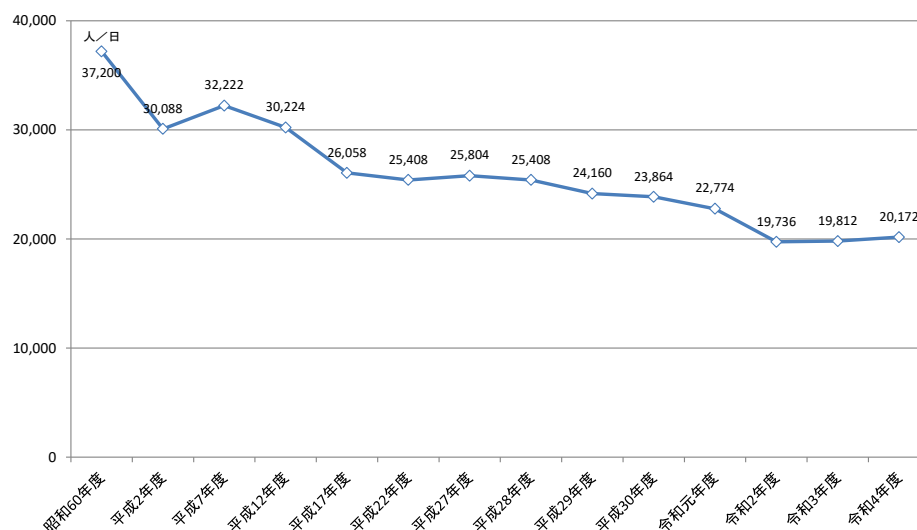


図. 県内にあるJR和歌山線各駅の乗降客総数の推移（和歌山駅は除く）

出典：JR西日本提供データ

【参考：ＪＲ西日本（株）における「ローカル線に関する課題認識と情報開示」について】

ＪＲ西日本では、2022年（令和4年）4月、ローカル線の利用状況について、取り巻く環境の変化とともに大きく減少していることから、各線区の実態や課題を共有することで、地域とより具体的な議論を行うため、輸送密度が2,000人/日未満の線区の情報開示が行われました。

ＪＲ和歌山線は、高田～五条間が2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区、五条～和歌山間でも4,000人/日以上～8,000人/日未満の線区として、挙げられています。

【別紙1】 在来線 線区別ご利用状況（2019年度実績）



出典：ＪＲ西日本（株） 公開資料

② 和歌山電鐵貴志川線

和歌山電鐵貴志川線各駅の利用状況をみると、1985年（昭和60年）以降、横ばい、もしくは微減傾向が続いていました。2020年（令和2年度）以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、減少が大きくなっており、主要駅である貴志駅での減少が特に大きくなっています。

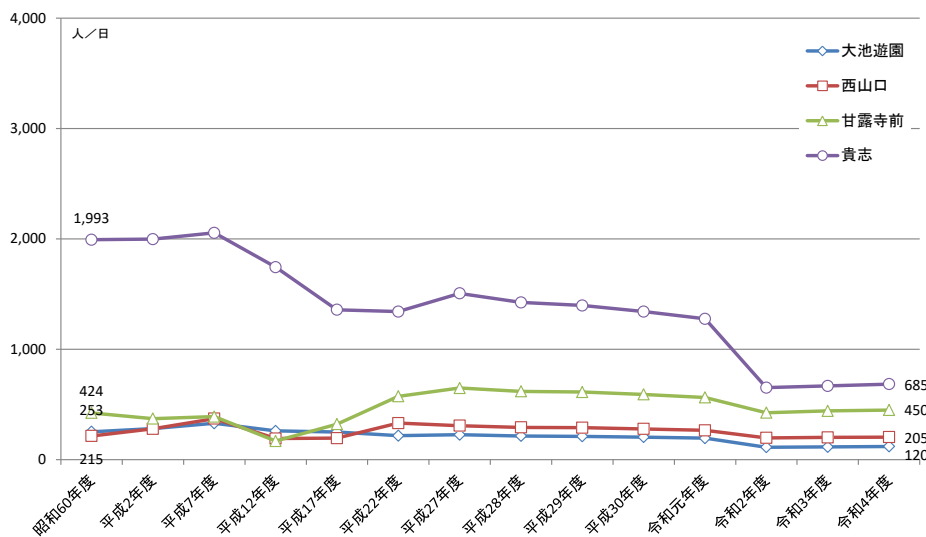


図. 和歌山電鐵貴志川線における市内各駅の乗降客数の推移

出典：和歌山電鐵提供データ

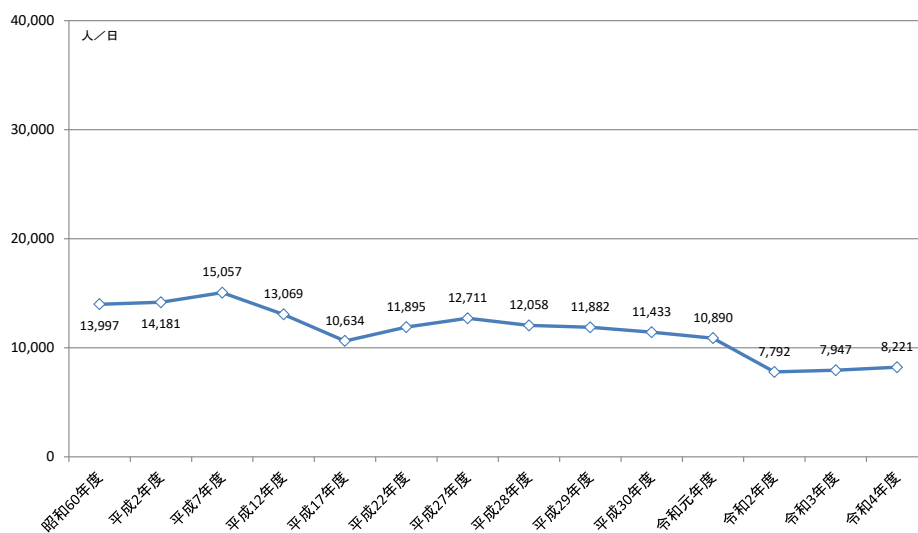


図. 和歌山電鐵貴志川線各駅の乗降客総数の推移

出典：和歌山電鐵提供データ

(2) 地域巡回バス及びデマンド型乗合タクシーの利用状況

① 利用状況の推移

地域巡回バスの利用状況をみると、貴志川路線では2013年度（平成25年度）以降は増加に転じ、利用者は年間約1万人となっていました。しかし、2018年度（平成30年度）に年間1万人を下回り、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、2022年度（令和4年度）の利用者は年間約6.5千人となっています。

粉河那賀路線では2013年度（平成25年度）をピークに、利用者は年間約1.7万人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、2022年度（令和4年度）の利用者は年間約9.3千人となっています。

また、桃山路線では、2008年度（平成20年度）以降、横ばいから微減傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、大きく減少していました。ただ、他の2路線とは異なり、2021年度（令和3年度）以降、利用者は増加傾向となっており、2022年度（令和4年度）の利用者は年間約1.0万人となっています。

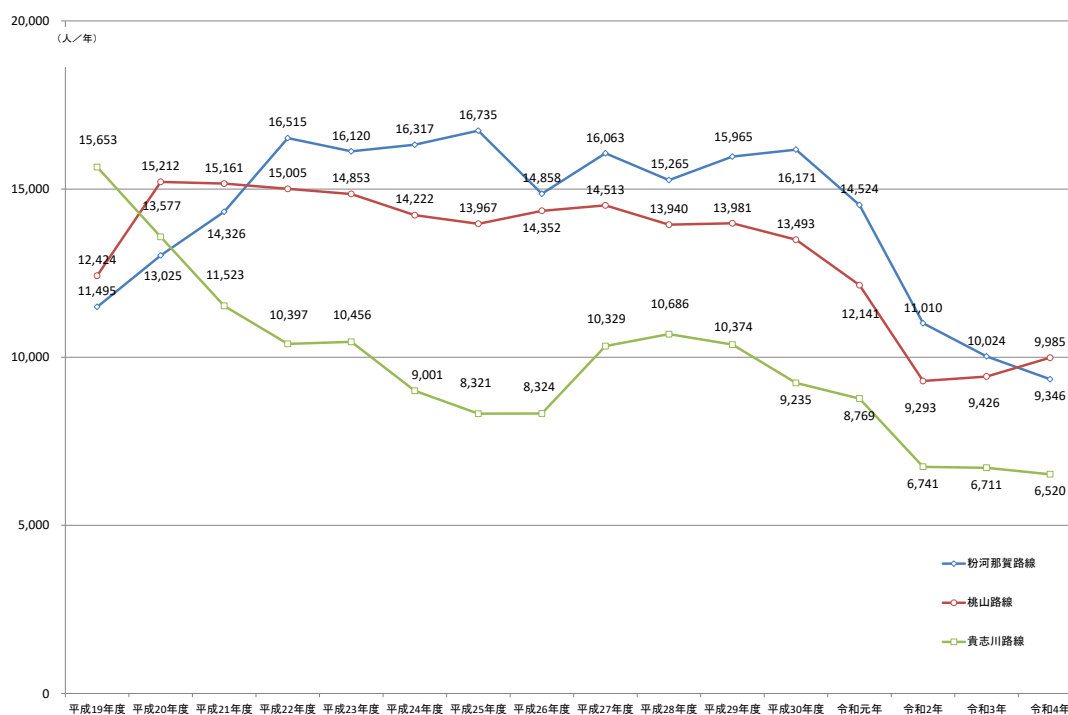


図. 地域巡回バスの利用者数の推移

※ 貴志川路線は平成20年度に有料化

※平成26年4月、令和3年10月に路線改正

2016年度（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2016年度（平成28年度）で182人でしたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、2022年度（令和4年度）は32人となっています。

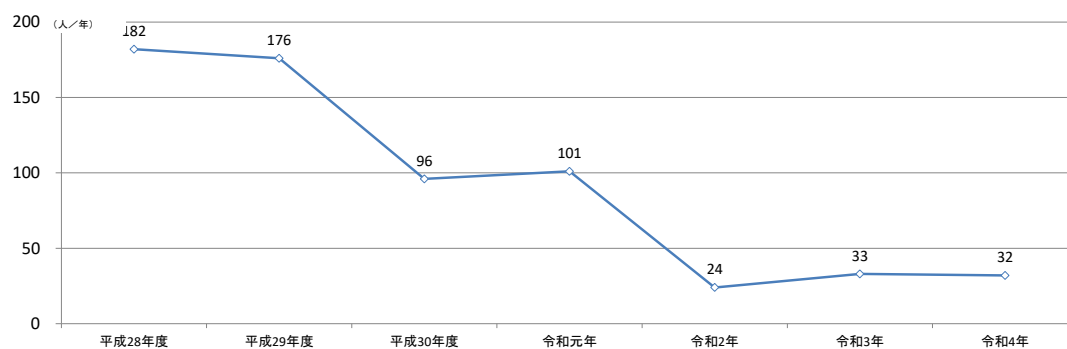


図. デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移

② バス停ごとの利用状況

地域巡回バスについて、ルート再編後、2022年（令和4年）4月～2023年（令和5年）3月までのバス停ごとの乗降客数をみると、紀の川市貴志川支所（19.4人/日）、オーストリート前（9.1人/日）、名手駅前（8.7人/日）、ふうの丘前（8.3人/日）、那賀病院（7.6人/日）の利用が多くなっています。

また、8割以上のバス停で、1日あたりの平均乗降客数が1人を下回っています。

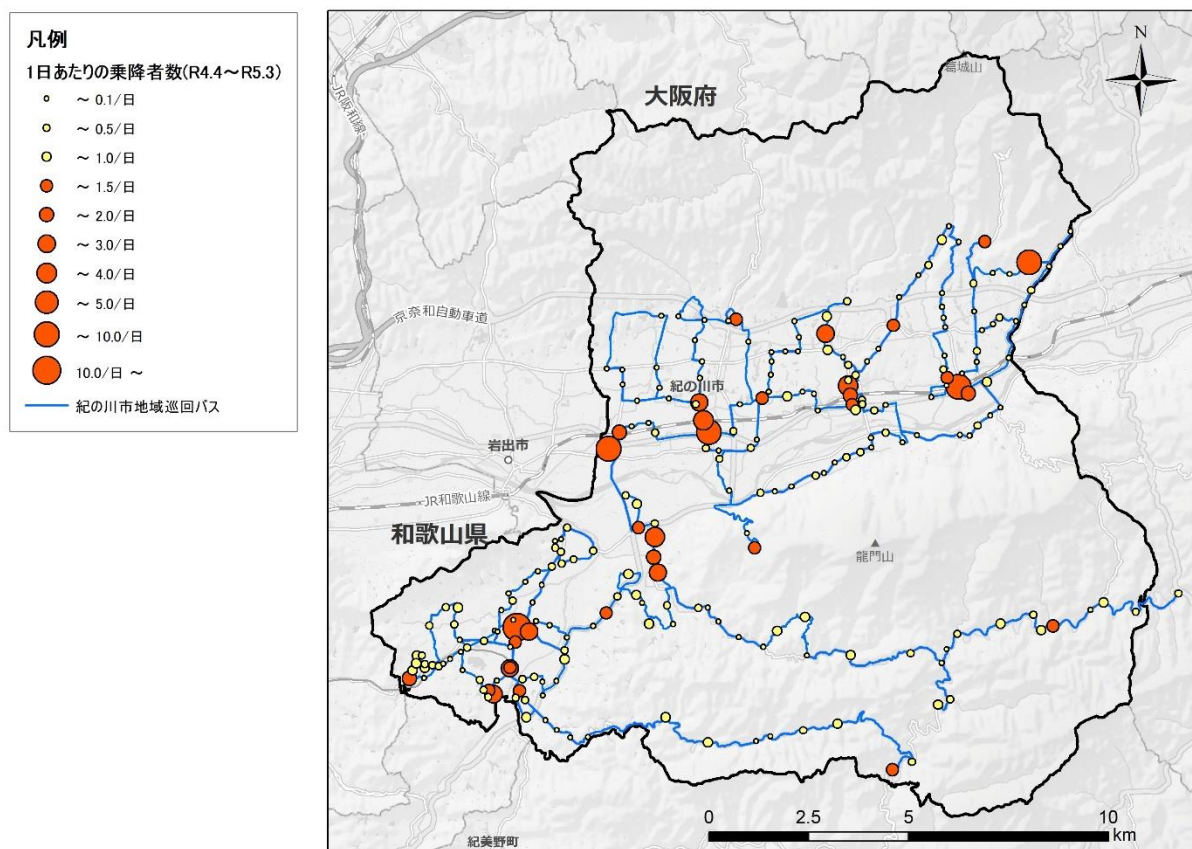


図. 地域巡回バスの1日あたりの利用者数（バス停ごと）

(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、2007年度（平成19年度）以降、年間約3.1～約3.7万人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、2022年度（令和4年度）の利用者は年間約2.0万人となっています。

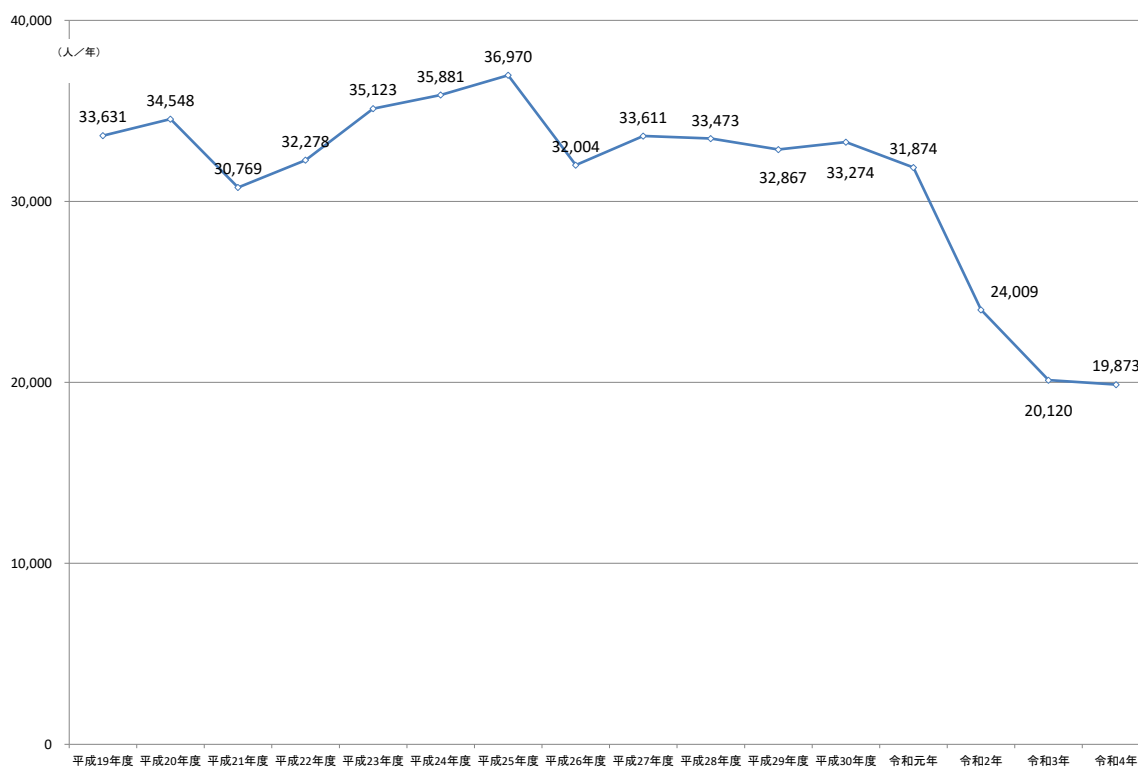


図. 紀の川コミュニティバスの利用状況の推移

※ 令和3年1月から土日祝日及び年末を運休扱いに変更

(4) 路線バス（粉河熊取線）の利用状況

路線バス（粉河熊取線）の利用状況をみると、2007年度（平成19年度）から2014年度（平成26年度）にかけて横ばいで推移したのち、2015年度（平成27年度）に増加に転じました。その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、大きく減少していました。ただ、2021年度（令和3年度）以降、利用者は増加傾向となっており、2022年度（令和4年度）の利用者は年間約4.1万人となっています。

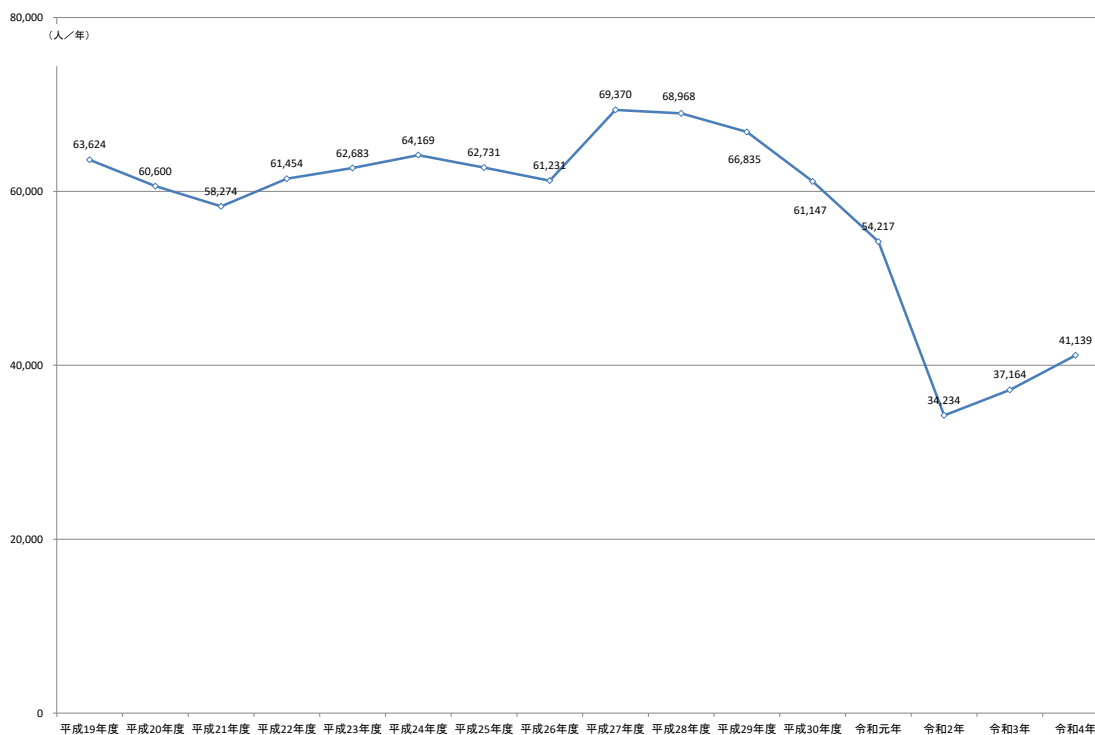


図. 路線バス（粉河熊取線）の利用状況の推移

I-2.3 各路線収支状況・財政負担状況

(1) 地域巡回バス及びデマンド型乗合タクシーの収支状況

地域巡回バスは、運賃収入に加え、市補助金ならびに一部路線に対する国庫補助金をもとに運営しています。路線改正に伴い、有交紀北路線を追加した 2022 年度（令和 4 年度）においては、市補助金が年間 7,377 万円となっています。

なお、2022 年度（令和 4 年度）における運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約 1.7%となっています。

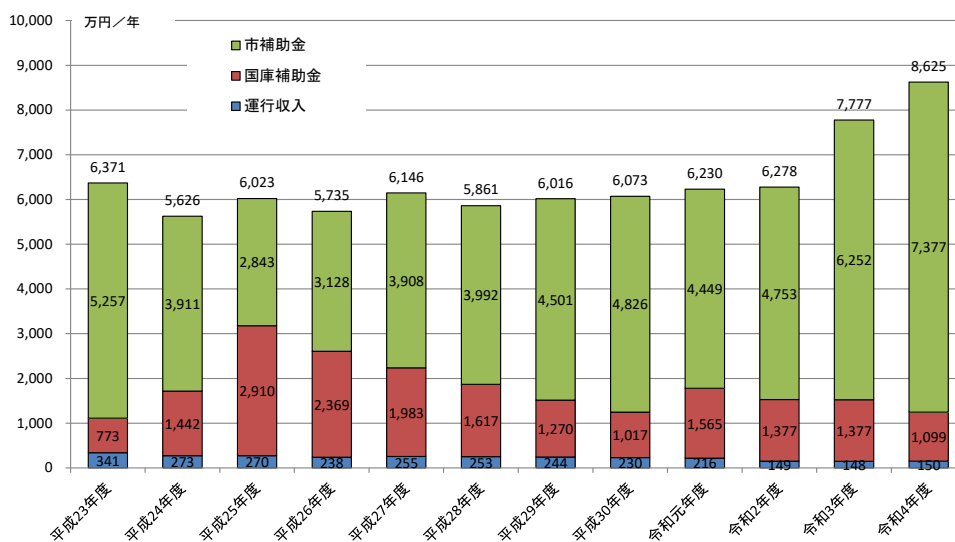


図. 地域巡回バス及びデマンド型乗合タクシーの運行費用の推移

※ 平成 23 年度は新路線開設に係る費用、平成 25 年度は路線改正に係る費用を含む

※ 令和 3 年度、令和 4 年度は路線改正に伴う路線追加費用を含む

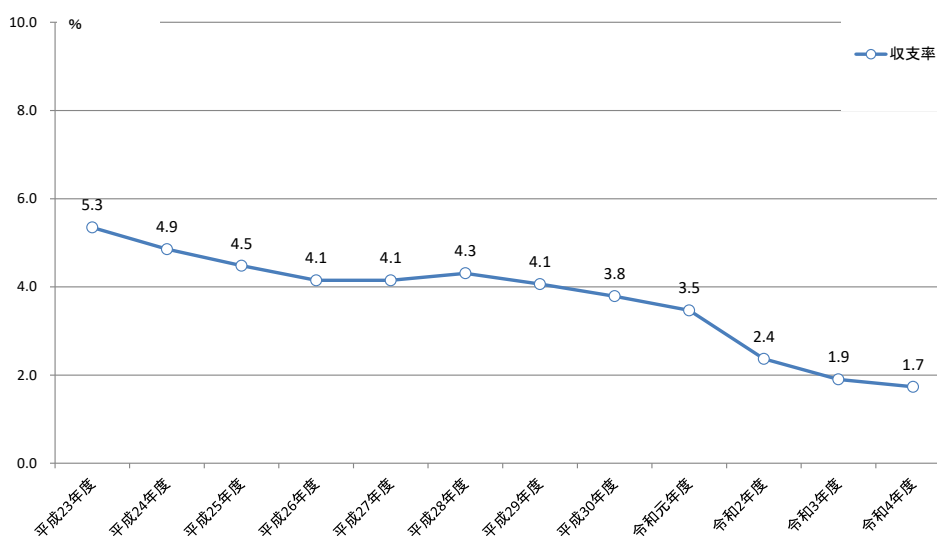


図. 地域巡回バス及びデマンド型乗合タクシーの収支率の推移

① 粉河那賀・桃山路線

地域巡回バスのうち、粉河那賀・桃山路線の運行収入をみると、2011年度（平成23年度）の約262万円から、減少傾向が続き、さらに新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた利用者減少に伴い、2022年度（令和4年度）は年間約108万円となっています。

2022年度（令和4年度）の収支状況をみると、約108万円の運行収入に対して、運行費用は2011年度（平成23年度）以降、最も多い約7,334万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約1.5%となっています。

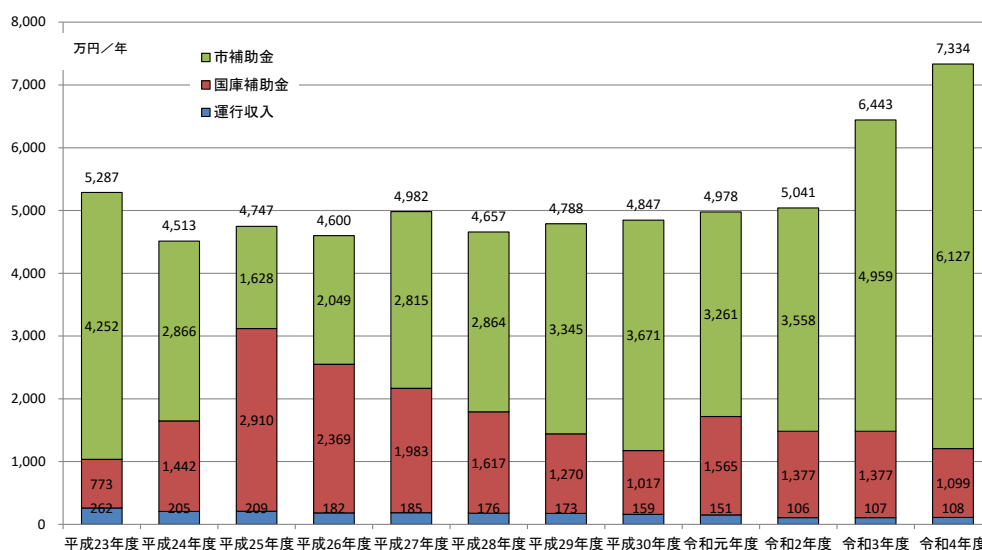


図. 粉河那賀・桃山路線の運行費用の推移

※ 令和3年10月1日に路線改正を実施

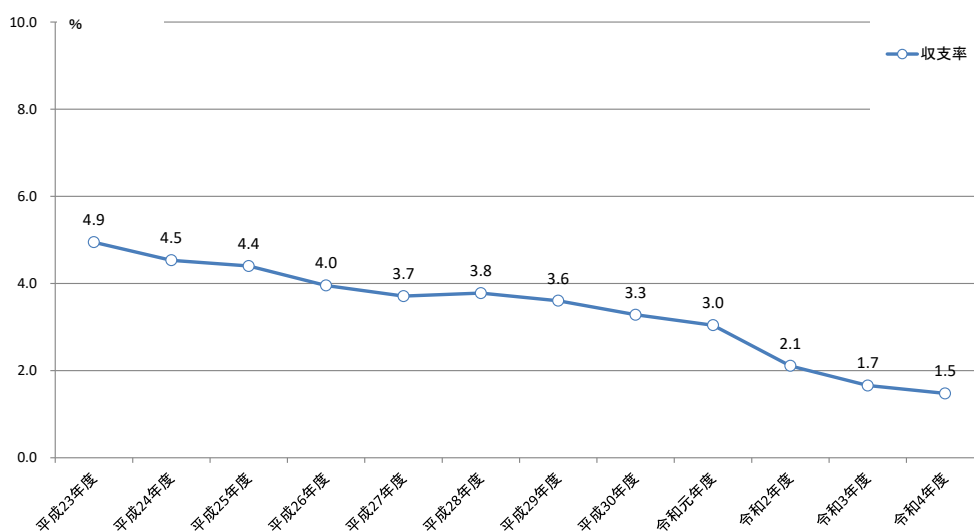


図. 粉河那賀・桃山路線の収支率の推移

② 貴志川路線

地域巡回バスのうち、貴志川路線の運行収入をみると、2011年度（平成23年度）の約79万円から、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた利用者減少に伴い、2022年度（令和4年度）には約41万円となっています。

2022年度（令和4年度）の収支状況をみると、約41万円の運行収入に対して、運行費用は約1,285万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約3.2%となっています。

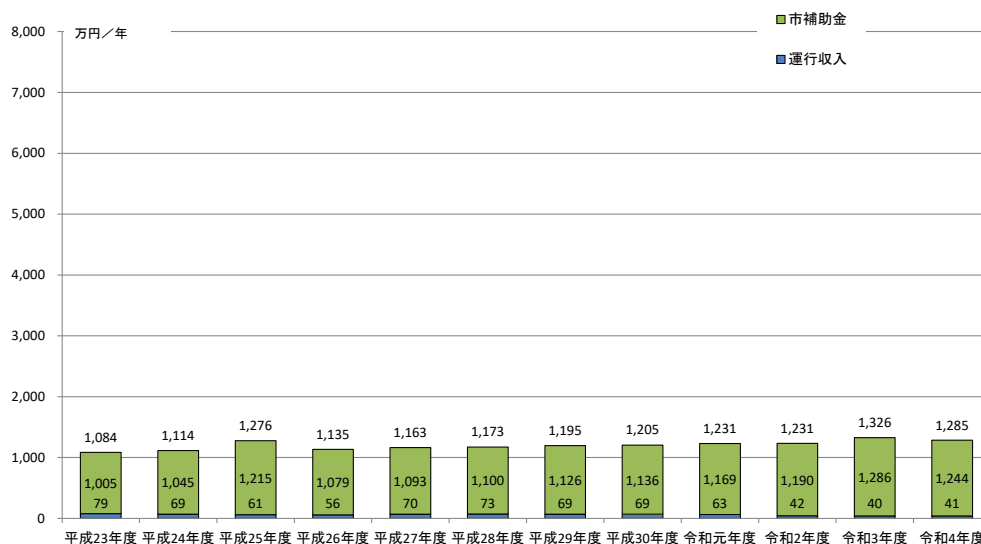


図. 貴志川路線の運行費用の推移

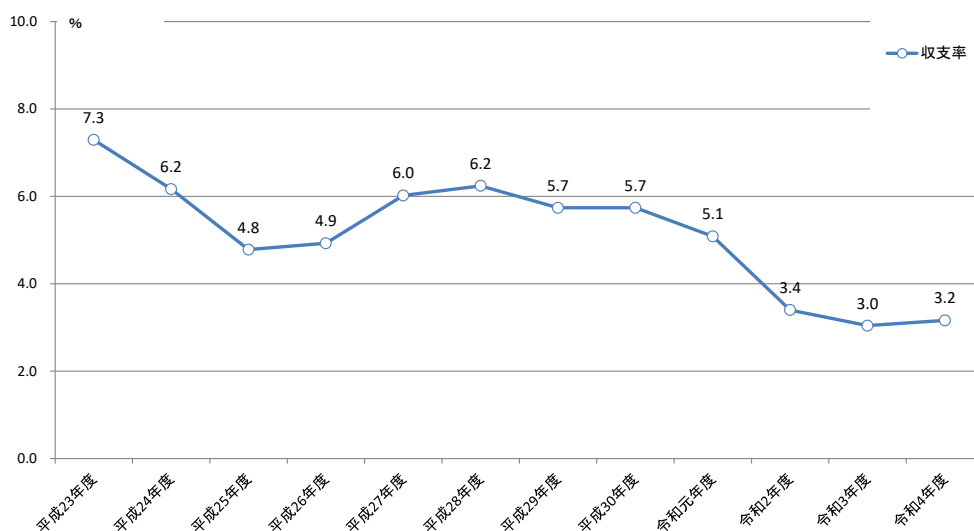


図. 貴志川路線の収支率の推移

③ デマンド型乗合タクシー路線

2016年度(平成28年度)から運行を開始したデマンド型乗合タクシー路線の運行収入をみると、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた利用者減少に伴い、2022年度(令和4年度)には0.6万円となっています。

2022年度(令和4年度)の収支状況をみると、約0.6万円の運行収入に対して、運行費用は約6.7万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合(収支率)は約9.6%となっています。

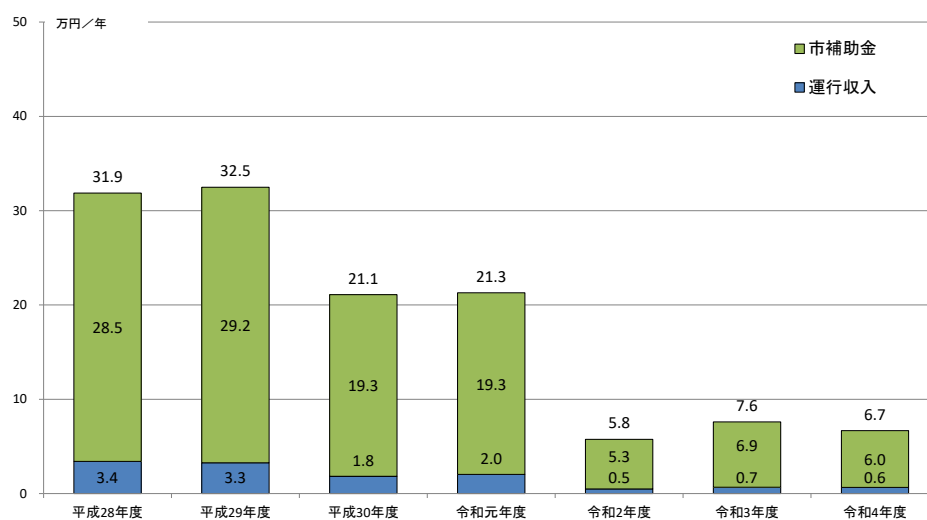


図. デマンド型乗合タクシー路線の運行費用の推移

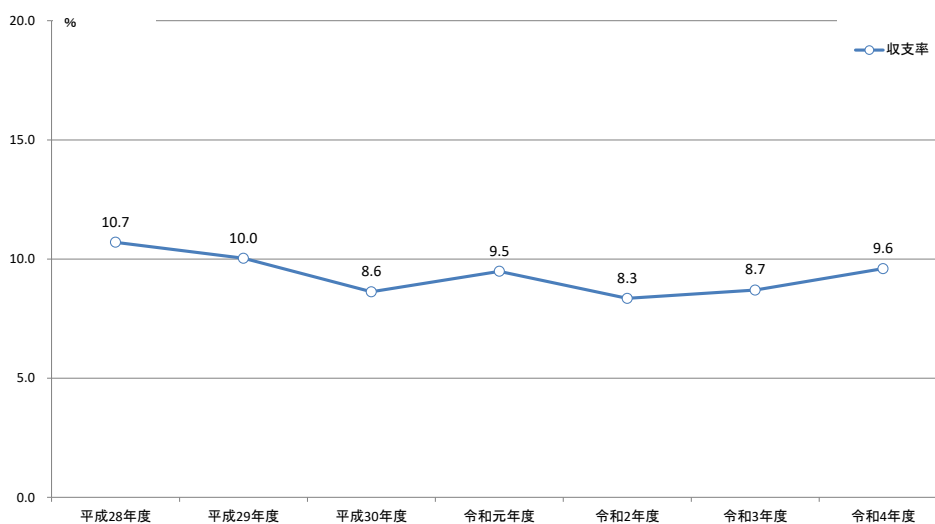


図. デマンド型乗合タクシー路線の収支率の推移

(2) 紀の川コミュニティバスの収支状況

岩出市と共同運行している紀の川コミュニティバスの運行収入をみると、2011年度（平成23年度）の約549万円から、減少傾向が続き、さらに新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた利用者減少に伴い、2022年度（令和4年度）は約229万円となっています。

2022年度（令和4年度）の収支状況をみると、約229万円の運行収入に対して、運行費用は約2,484万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約9.2%となっています。

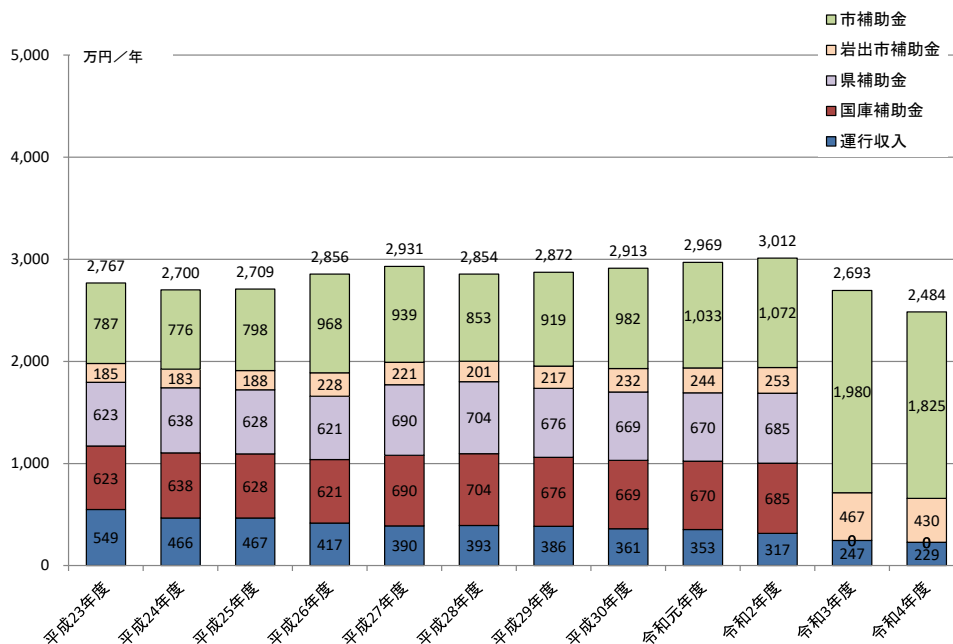


図. 紀の川コミュニティバスの運行費用の推移

※ 令和3年1月から土日祝日及び年末を運休扱いに変更

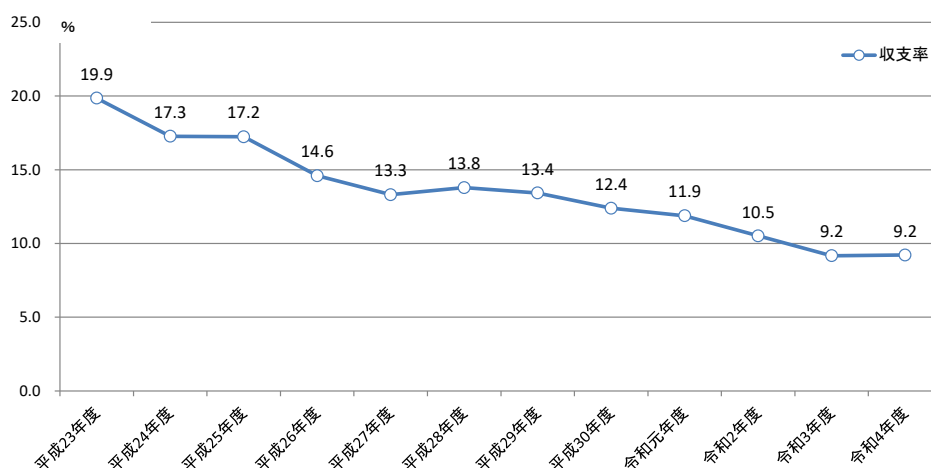


図. 紀の川コミュニティバスの収支率の推移

※ 令和3年1月から土日祝日及び年末を運休扱いに変更

(3) 路線バス（粉河熊取線）の収支状況

和歌山バス那賀が運行している粉河熊取線の運行収入をみると、2011年度（平成23年度）の約2,029万円から、増加傾向が見られた時期もありましたが、その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、大きく減少していました。ただ、2021年度（令和3年度）以降、利用者の回復とともに、2022年度（令和4年度）の運行収入は1,916万円となっています。

2022年度（令和4年度）の収支状況をみると、約1916万円の運行収入に対して、運行費用は約4,870万円となっており、運行費用に占める運行収入の割合（収支率）は約39.3%となっています。

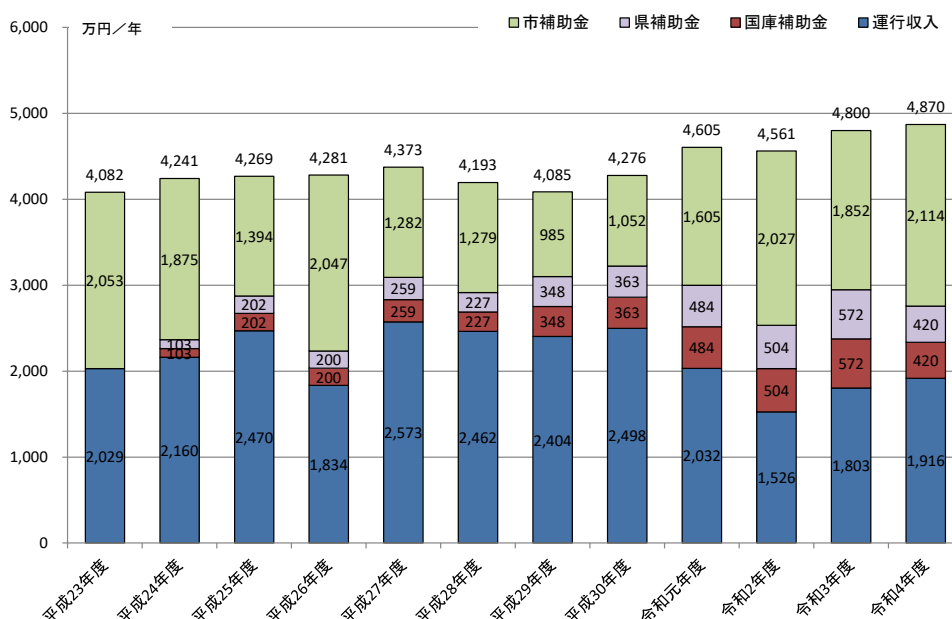


図. 路線バス（粉河熊取線）の運行費用の推移

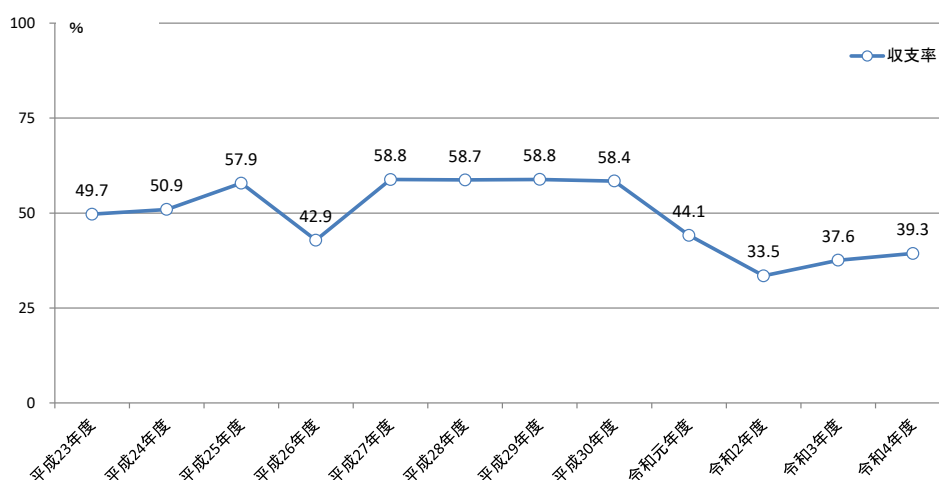


図. 路線バス（粉河熊取線）の収支率の推移

(4) 路線バス・地域巡回バスの運行に係る補助額の推移

2014 年度（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きました。近年は増加傾向が続き、2021 年度（令和 3 年度）以降は、路線バス・地域巡回バスの運行に係る補助額が 1 億円を上回っています。

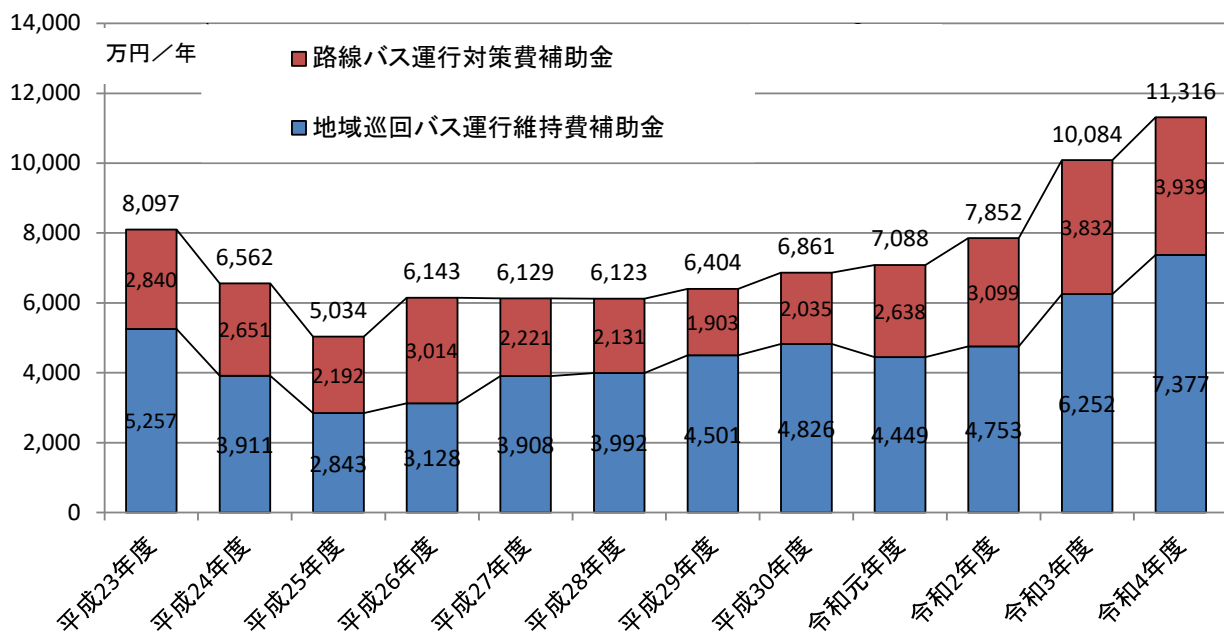


図. 路線バス・地域巡回バス等の運行に係る補助金額の推移

※ 平成 23 年度は新路線開設に係る費用、平成 25 年度は路線改正に係る費用を含む

※ 令和 3 年度、令和 4 年度は路線改正に伴う路線追加費用を含む

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みると、紀の川市では市民一人当たり約2,192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。

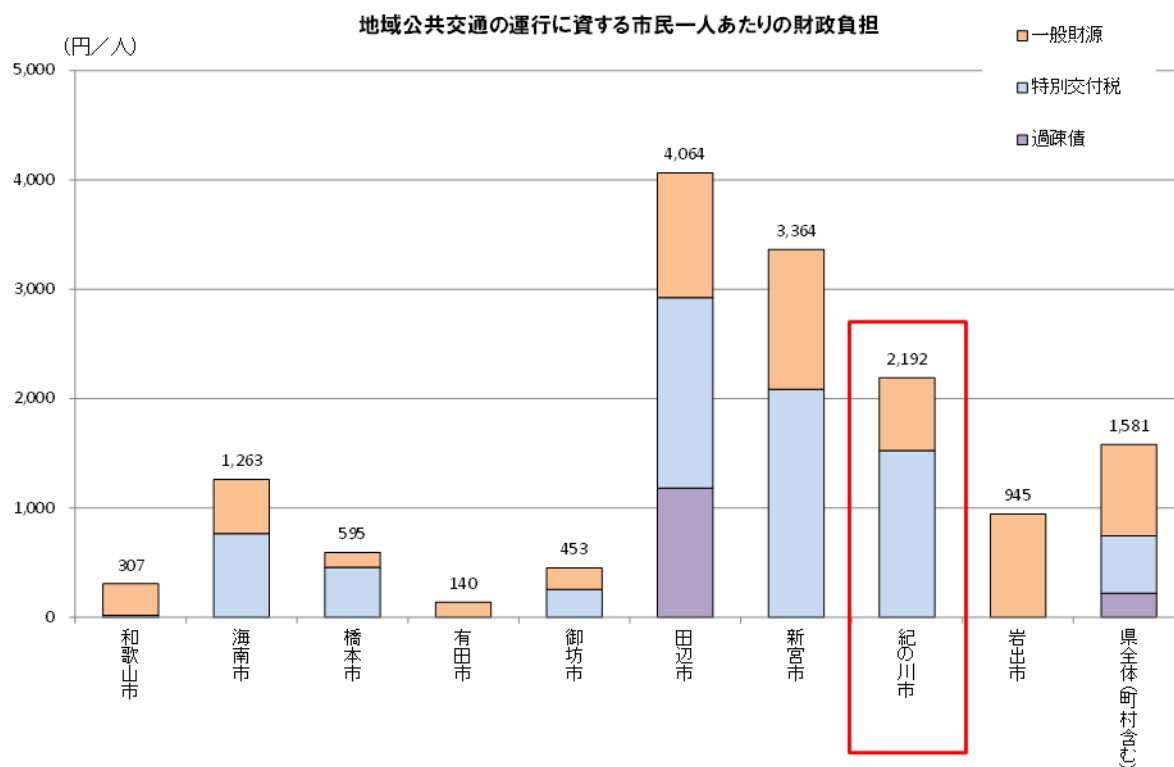


図. 地域公共交通の運行に資する市民一人当たりの財政負担（令和4年度）

資料：和歌山県調査資料に基づく

I-3 人の動き

I-3.1 通勤流動

2020年(令和2年)における通勤目的による人の動きをみると、和歌山市に5,469人、岩出市に2,150人、大阪府に1,511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3,297人、和歌山市から2,440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。

1995年(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、岩出市とは流入、流出とも増加がみられます。

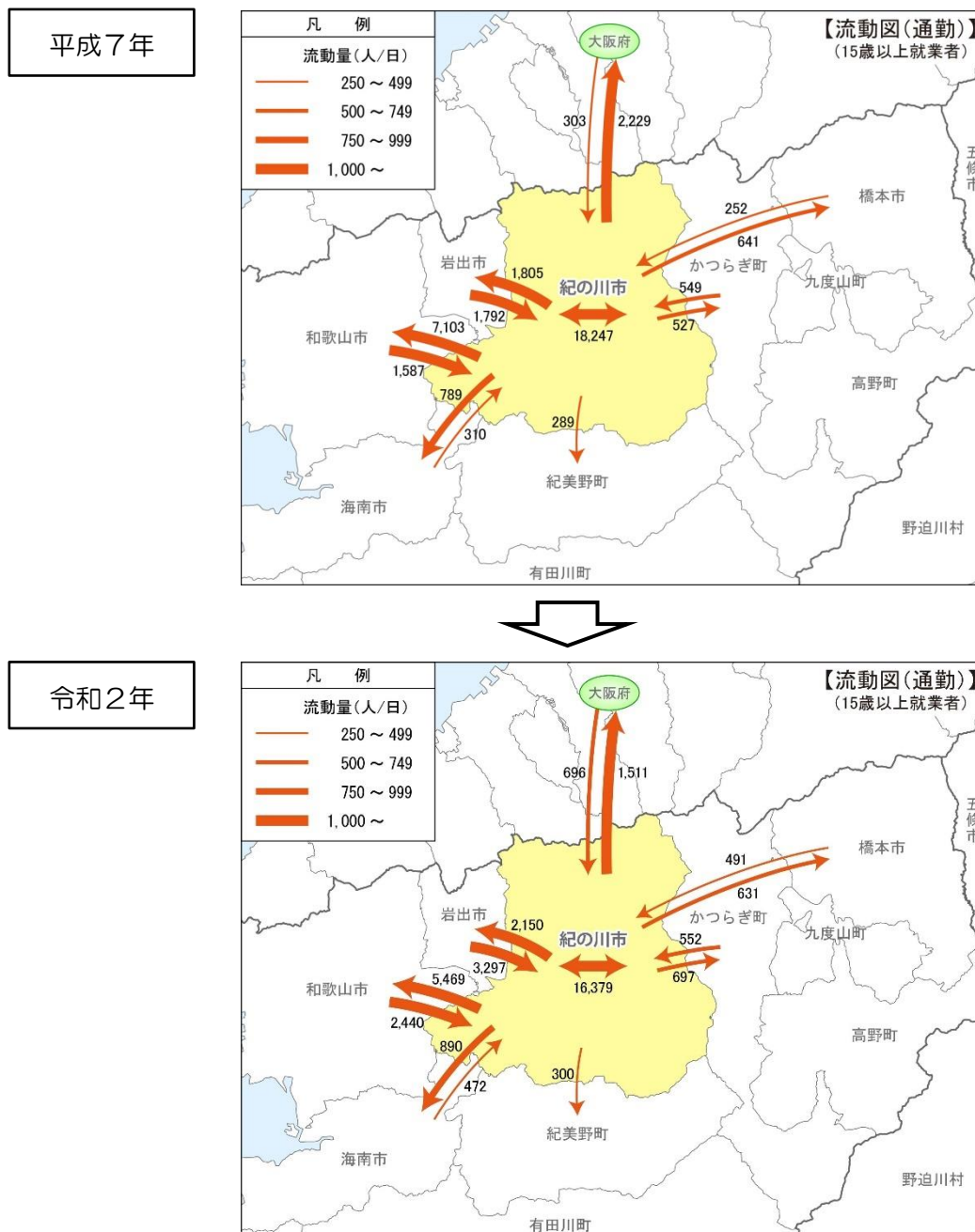


図. 通勤目的による人の動き

出典：国勢調査

I-3.2 通学流動

2020年（令和2年）における通学目的による人の動きをみると、785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360人、大阪府（大阪市以外）から394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。

1995年（平成7年）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。

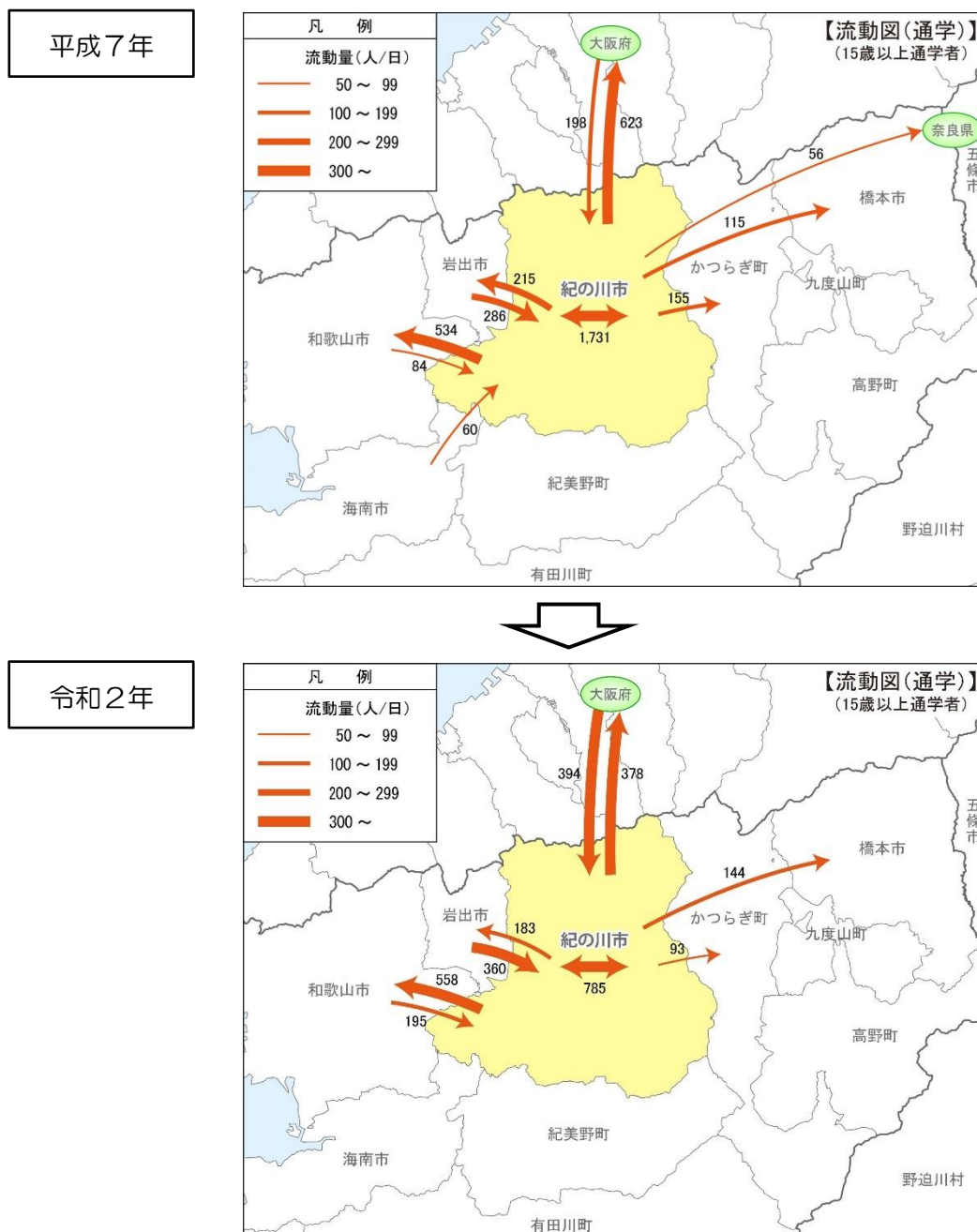


図. 通学目的による人の動き

出典：国勢調査

I-4 主な施設分布

I-4.1 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。

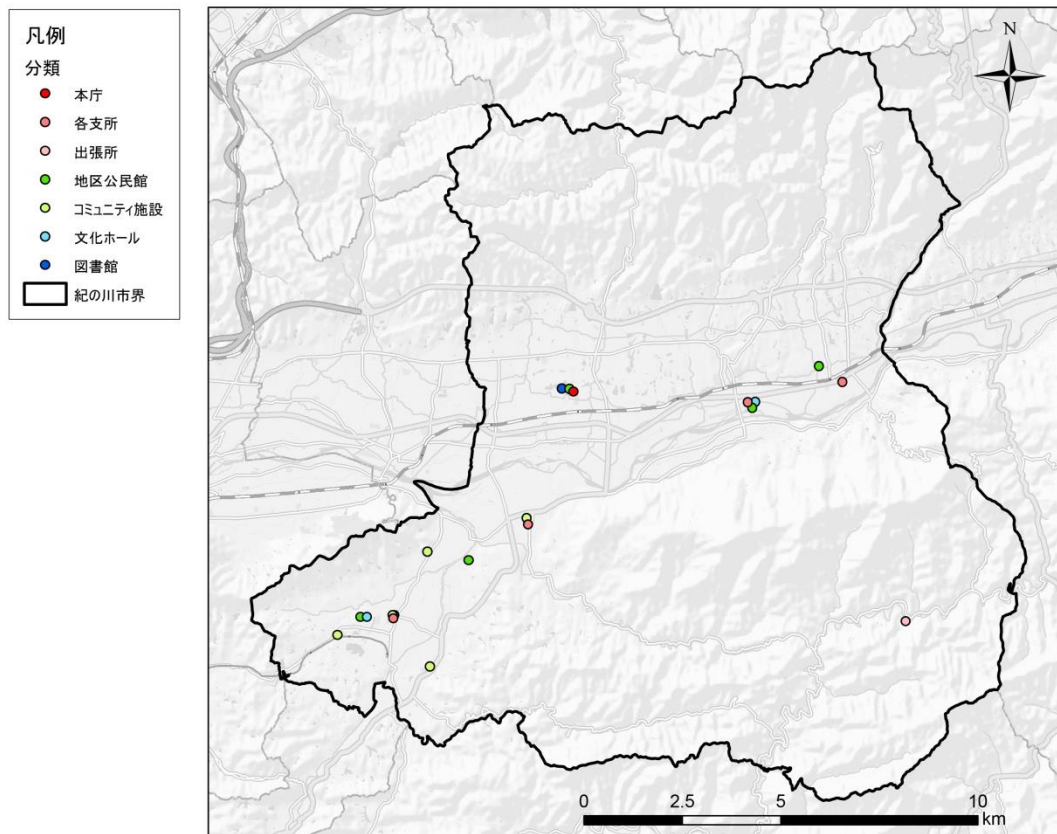


図. 主な公共施設の分布状況

(令和5年3月現在)

I-4.2 商業施設

商業施設の分布をみると、主な道路の沿線に連なり、点在しています。

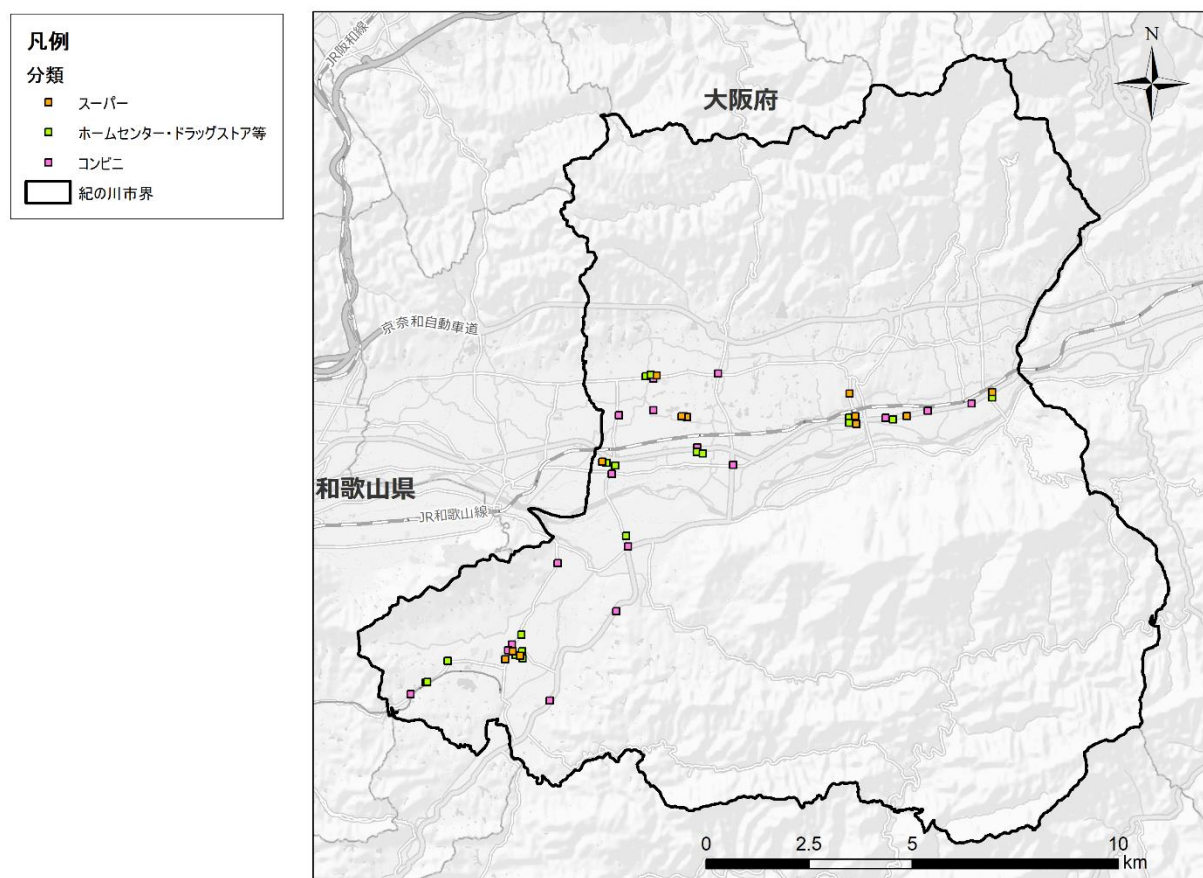


図. 主な商業施設の分布状況

(令和5年3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

I-4.3 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。

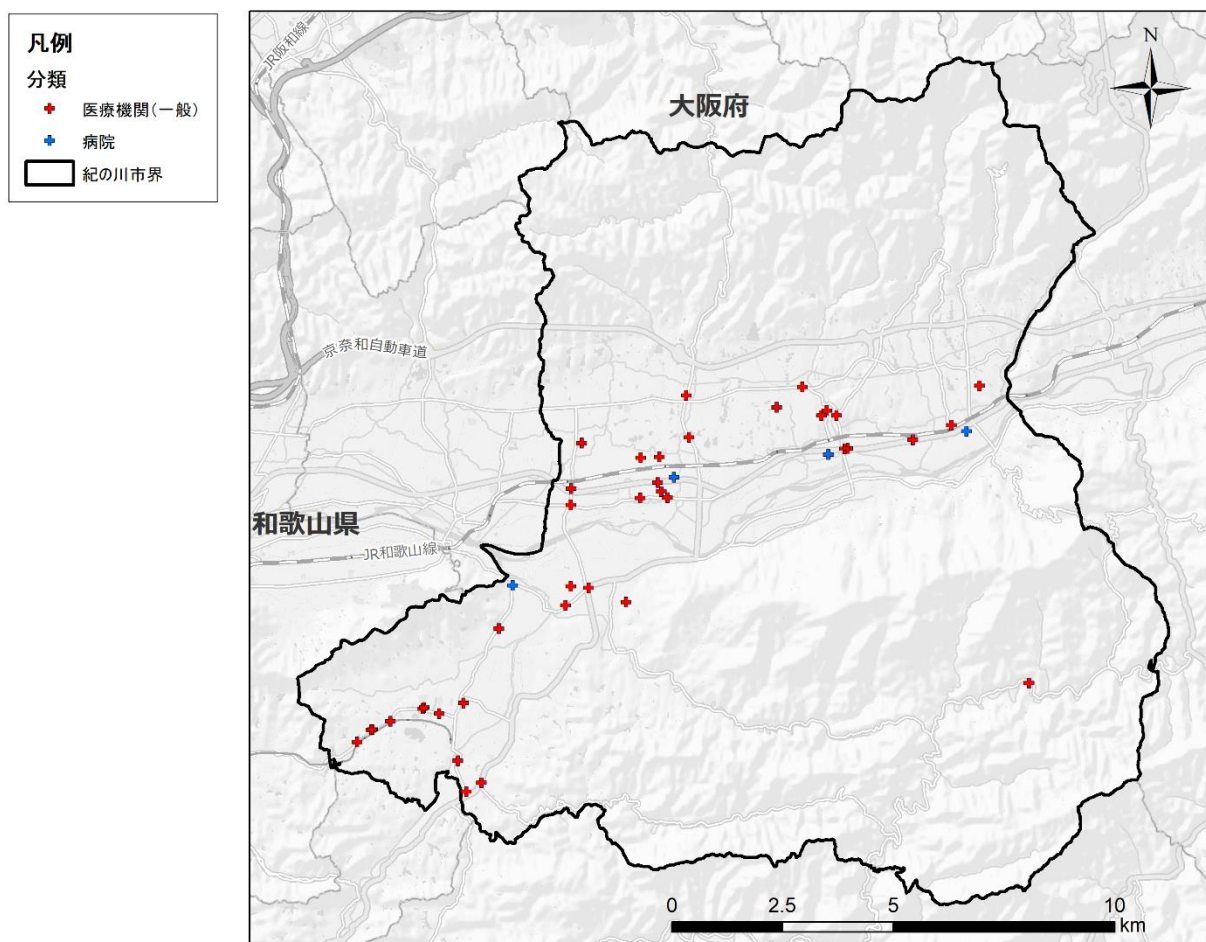


図. 主な医療施設の分布状況

(令和5年3月現在)

出典：和歌山県 HP（和歌山県指定医療機関（病院・診療所）一覧

I-5 その他

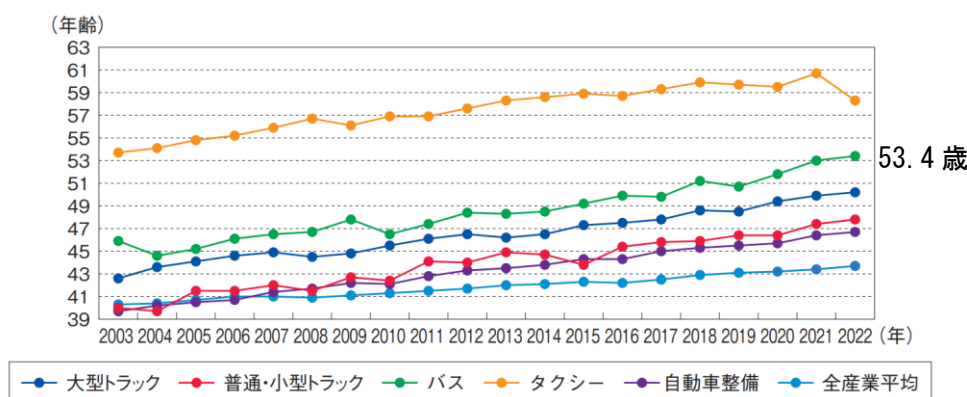
I-5.1 担い手不足

バス運送事業の就業構造の労働者は高齢化が進んでおり、2022年（令和4年）の平均年齢は53.4歳と全産業の平均よりも高くなっています。

近年、産業全体では就業者数が増加してきているなかで、自動車運送事業などにおいては、労働力不足感の高まりや、バス・トラックなどの自動車運転者の労働需給がひっ迫しているにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっています。

さらに、2024年（令和6年）4月以降に労働時間等基準の改正の適用が予定されており、バス路線網の維持に向けて更なる運転手の不足が発生する見込みです。

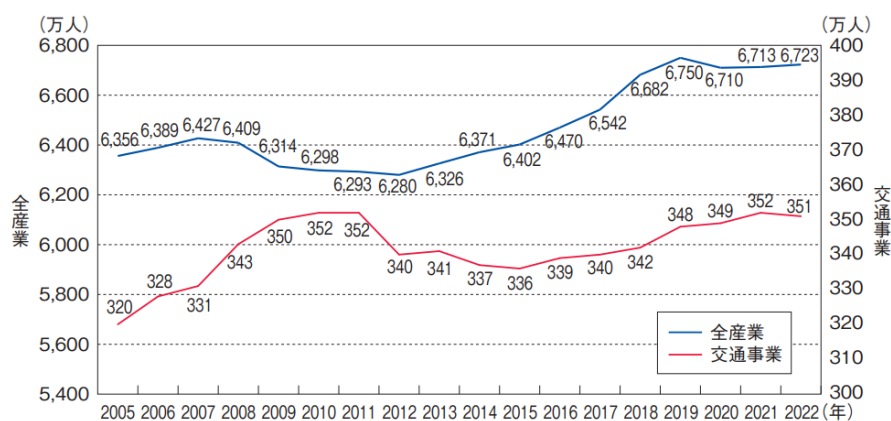
なお、鉄道事業でも、担い手不足は顕著となっており、和歌山電鐵では2020年（令和2年）5月、2021年（令和3年）3月に担い手不足を一因とした減便が行われています。



注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。
 注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

図. 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移

出典：令和5年版交通政策白書



注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
 注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
 注3：交通事業は運輸業・郵便業
 資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

図. 全産業と交通事業の就業者数の推移

出典：令和5年版交通政策白書

令和6年4月～適用

事業者の働き方を守りますか？

バス運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則: 3,380 時間 最大: 3,484 時間	改正前(月換算) 原則: 281 時間 最大: 309 時間	改正前 継続 8 時間
改正後 原則: 3,300 時間 最大: 3,400 時間	改正後 原則: 281 時間 最大: 294 時間	改正後 継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間

出典：厚生労働省リーフレット

図. 自動車運転者の労働時間等基準の改正概要

表. 乗務員不足に関する動きの例

地域	事業者	概要	実施時期	
鉄道	福井県	福井鉄道	昼間時間帯を中心に2割減便	2023年10月
	愛媛県	伊予鉄道	郊外電車や市内電車の一部路線を減便	2023年11月
	長崎県	島原鉄道	平日のダイヤを一時的に減便	2023年10月
バス	京都府	京阪京都交通	平日のダイヤを一時的に減便	2023年10月
	京都府	京都京阪バス	一部路線における運行回数の変更 (一部路線では、平日の全運行を取りやめ)	2023年11月
	大阪府ほか	阪急バス	4路線の廃止ならびに沿線33停留所の閉鎖。	2023年11月
	大阪府	金剛バス	自社で運行する全14路線の事業を廃止	2023年12月

【参考：近年実施された和歌山電鐵のダイヤ改正の概要】

<p style="text-align: center;">和歌山電鐵 貴志川線</p> <p style="text-align: center;">2020.5.9</p> <p style="text-align: center;">大幅ダイヤ改正</p> <p>いつも貴志川線をご利用いただき誠にありがとうございます。 貴志川線では5月9日(土)ダイヤ改正を実施いたします。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>《ダイヤ改正日》</p> <p>2020年</p> <p>5月9日(土)から</p> <p>全面的なダイヤ改正を実施します</p> </div> <p>ご利用実態に即し、上下合わせて、平日13本、土休日5本の減便 夕方～夜間の和歌山発時刻は30分に1本のパターンダイヤに</p> <p>働き方改革の流れの中、必要な人材（特に運転士）の確保が非常に 困難となっていること、そして少子高齢化による就労・就学人口の減少に伴う ご利用実態の変化にあわせ、将来にわたり貴志川線が継続し 住民の皆様の手を確保していけるよう、ダイヤ全体を見直します。</p> <p>※ダイヤ改正以降の詳しい時刻は、4月中旬頃より和歌山電鐵ホームページに 掲載するほか、主要駅にて時刻表を配布予定です。</p> <p style="text-align: center;">和歌山電鐵株式会社 お問い合わせ 073-478-0110</p>	<p style="text-align: center;">2021.3.13(土)</p> <p style="text-align: center;">貴志川線 ダイヤ改正</p> <p>いつも貴志川線をご利用いただき誠にありがとうございます。 貴志川線では3月13日(土)ダイヤ改正を実施いたします。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>《ダイヤ改正日》</p> <p>2021年3月13日(土)～</p> </div> <p>これまでも減便による臨時ダイヤでの運行を続けて参りましたが、 コロナ禍による影響が長期化する中、生活スタイルや働き方の多様化などによる ご利用実態の変化を踏まえ、貴志川線の存続を図るため実施します。</p> <p>※おおむね10時～15時台と18時～20時台の列車を除き、全て列車の時刻が変わります。</p> <p><u>主な改正内容</u></p> <p>早朝深夜帯を中心にコロナ禍による減便臨時ダイヤをご利用実態に即し恒常化 平日の初電時刻繰り下げと全日で終電時刻繰り上げ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●全 日 現在減便中の列車について、一部の例外（土休日の初電）を除き運転をとりやめます ●全 日 貴志 21:15 発（和歌山行き）の列車の時刻が、 貴志 21:44 発に変更されます ●平 日 貴志 5:49 発（和歌山行き）及び和歌山 5:54 発（貴志行き） の列車の運転をとりやめます <p style="text-align: center;">和歌山電鐵株式会社 お問い合わせ 073-478-0110</p>
---	--

出典：和歌山電鐵（株） 公開資料

I-5.2 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

「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4,862名（2023年（令和5年）12月18日時点）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ています。

資料3（協議事項関係）

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

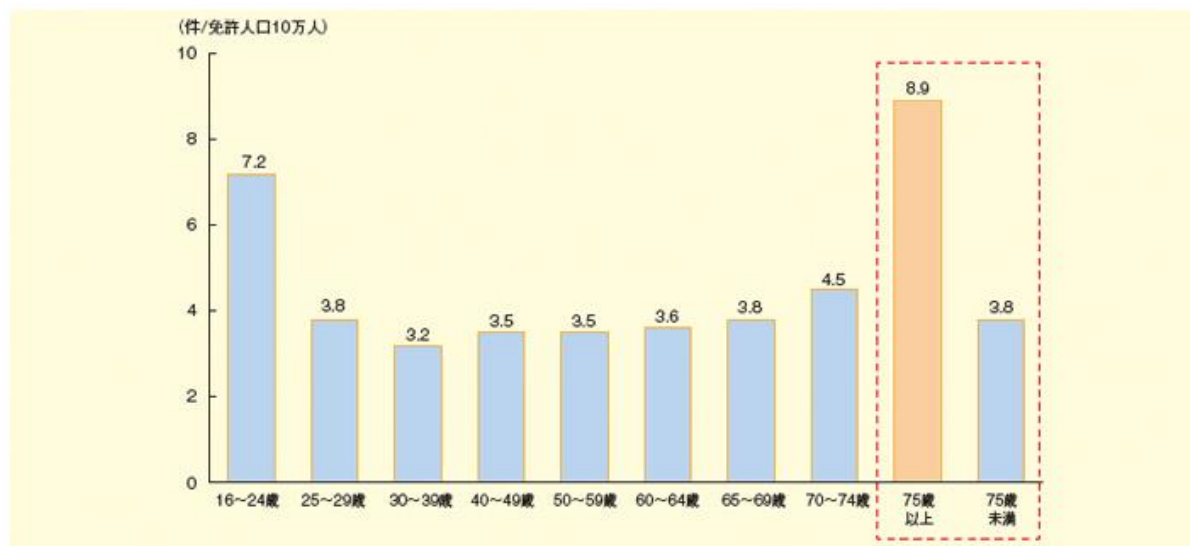
令和5年7月5日、令和5年第2回紀の川市議会定例会において上記請願が採択されました。

図. 紀の川市に乗り合いタクシーの運行を求める請願について

出典：令和5年度紀の川市地域公共交通活性化再生協議会（第2回）報告資料

I-5.3 交通事故の現状

わが国では、死亡事故全体に占める高齢ドライバーによる死亡事故の割合が増加しているなど、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えています。

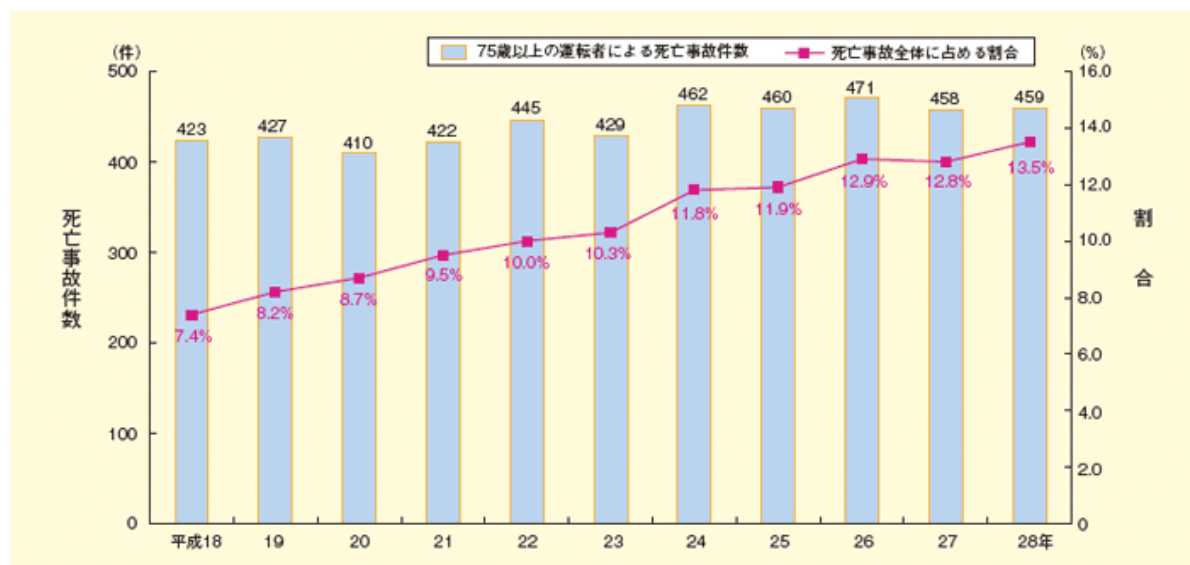


注 1 警察庁資料による。
2 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

図. 年齢階層別免許人口10万人当たり死亡事故件数

【原付以上 第1当事者】（全国）

出典：平成29年版交通安全白書（内閣府）



注 警察庁資料による。

図. 75歳以上の運転者による死亡事故件数及び割合の推移

出典：平成29年版交通安全白書（内閣府）

資料Ⅱ. 市民の意向・利用実態

Ⅱ-1 住民を対象とした移動に関するアンケート調査

■ 実施状況

(1) 調査方法

無作為抽出した 2,000 世帯の住民を対象に、調査票を郵送配布及び回収による調査を行いました。なお、1 世帯あたり、それぞれ調査票を 2 通封入し、より多くの方に回答いただける機会の創出に努めました。

(2) 調査内容

改善案検討に資するものとするため、ふだんの利用状況とともに、望ましい地域巡回バスのあり方などを確認しました。

【調査項目】

- ✓ 回答者の属性（年齢や性別）
- ✓ 外出状況
- ✓ 市内で運行されている地域公共交通の利用状況
- ✓ 地域公共交通のあり方 など

(3) 実施期間

2022 年（令和 4 年）12 月 12 日（月）に発送し、2023 年（令和 5 年）1 月 6 日（金）を回収期限としました。

(4) 回収状況

回収状況については、2,000 世帯への発送のうち、879 世帯（回収率：44.0%）からの回答を得ました。また、1 世帯あたり 2 票を配布した結果、1,491 票の回収を得ました。

表. 回収数

配布数	回収数（世帯）	回収率	回収（調査票）
2,000 世帯	879 世帯	44.0%	1,491 票

※ 次頁以降に示すグラフについて、構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、個別の値の和と、小計や合計が必ずしも一致しません。

II-1.1 回答者属性

(1) 性別

回答者の性別は、女性が約6割を占めています。

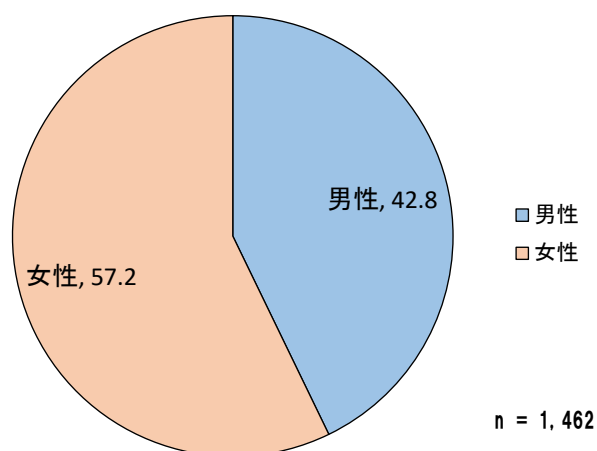


図. 性別

※ 「回答しない」、不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(2) 年齢

回答者の年齢は、65歳以上が約5割を占めています。

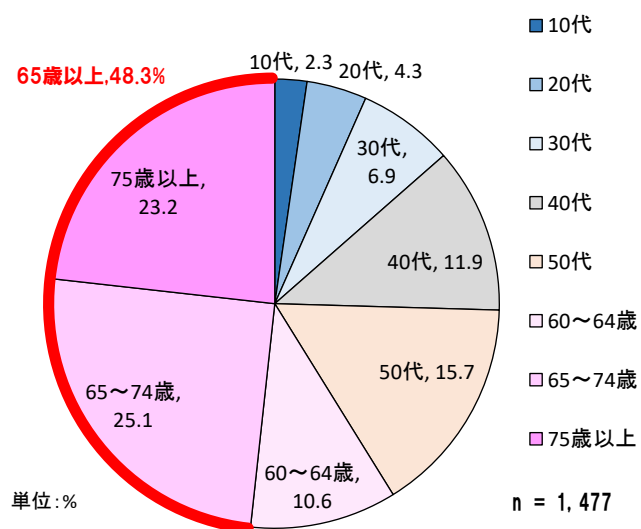


図. 年齢

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(3) 居住地

各地域における回収状況は下記のとおりとなっています。

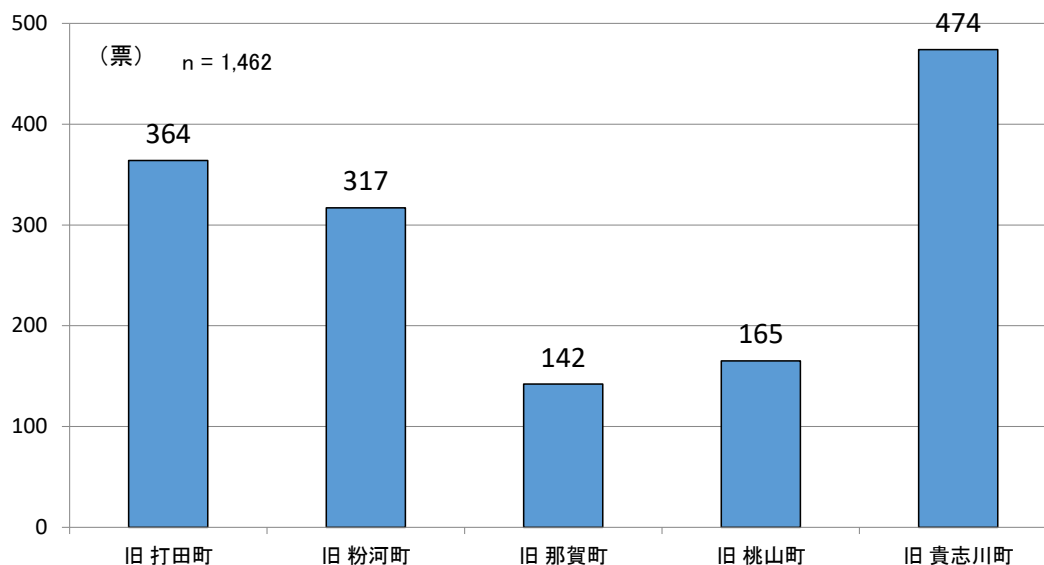


図. 地域別の回収状況

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

II-1.2 外出状況

(1) 外出頻度

外出頻度については、約5割が休日を含む毎日外出しています。

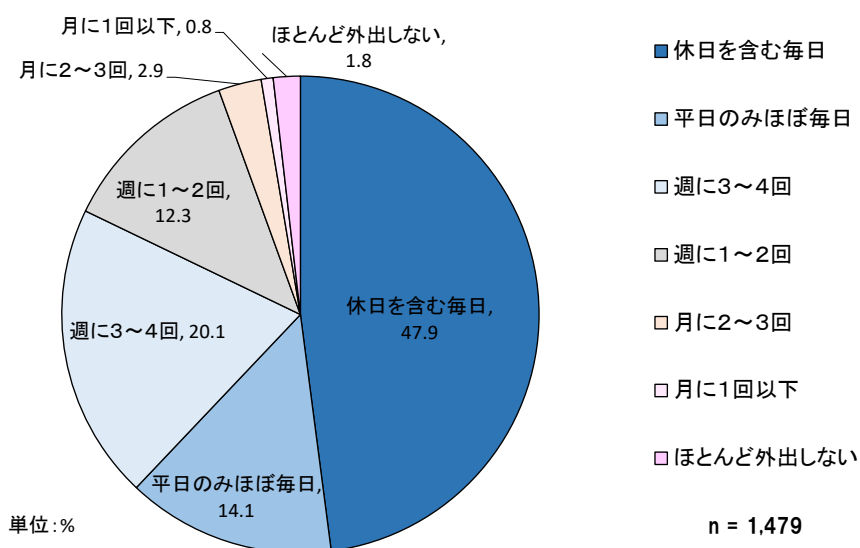


図. 外出頻度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(2) 外出手段

外出手段については、約8割が自家用車を自分で運転しています。また、自家用車を自分以外が運転する割合が約25%以上を占めています。

地域別にみると、旧 桃山町では、他の地域に比べ、鉄道の利用割合が低く、地域巡回バスや紀の川コミュニティバスの利用割合が高くなっています。

年齢別にみると、10代、20代では自転車とともに鉄道の利用割合が高くなっています。また、75歳以上でも、約6割が自家用車を自分で運転しています。

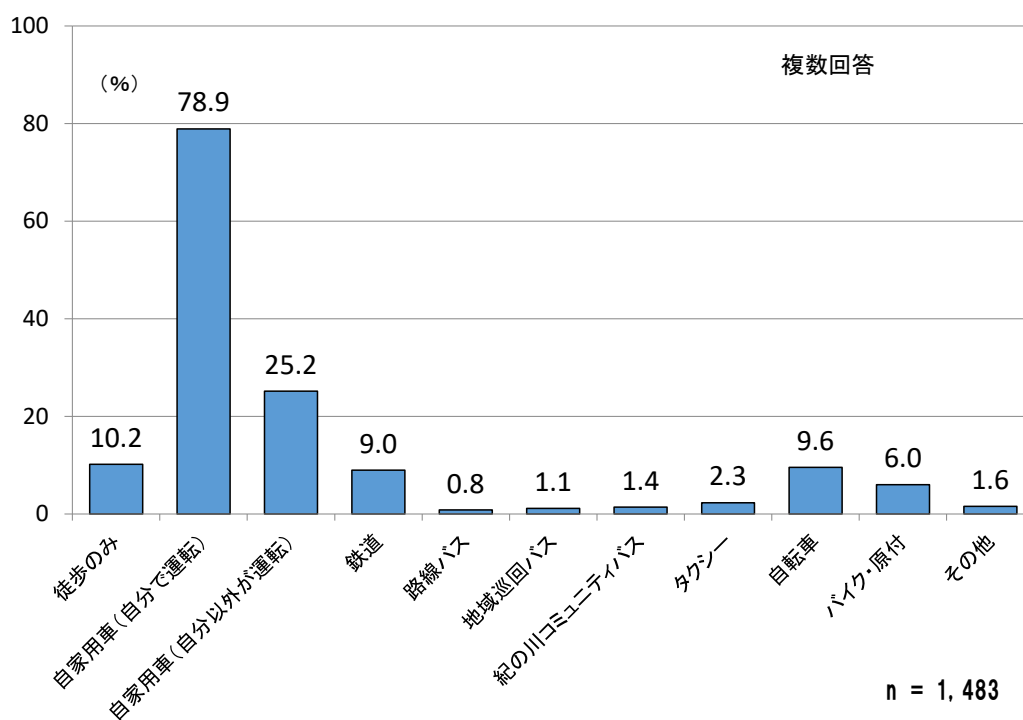


図. 外出手段

※ 不明・未回答を除く割合

表. 外出手段（地域別）

	徒歩のみ	自家用車（自分で運転）	自家用車（自分以外が運転）	鉄道	路線バス	地域巡回バス	紀の川コミュニティバス	タクシー	自転車	バイク・原付	その他	
旧 打田町	11.8	81.5	23.1	9.4	0.8	0.8	0.8	3.6	11.8	5.8	0.8	n = 363
旧 粉河町	9.3	78.9	24.9	8.6	0.6	0.6	0.3	2.2	8.3	4.2	2.2	n = 313
旧 那賀町	10.6	76.8	24.6	9.9	1.4	0.0	1.4	2.8	7.7	2.8	2.8	n = 142
旧 桃山町	9.8	76.8	20.7	2.4	0.0	3.7	4.3	2.4	8.5	4.9	1.8	n = 164
旧 貴志川町	9.9	78.0	28.8	11.0	1.1	1.1	1.3	1.1	10.1	8.9	1.3	n = 473
紀の川市 計	10.2	78.9	25.2	9.0	0.8	1.1	1.4	2.3	9.6	6.0	1.6	n = 1,483

※ 不明・未回答を除く割合 / 「紀の川市 計」には、居住地不明を含む

表. 外出手段（年齢別）

	徒歩のみ	自家用車（自分で運転）	自家用車（自分以外が運転）	鉄道	路線バス	地域巡回バス	紀の川コミュニティバス	タクシー	自転車	バイク・原付	その他	
10代、20代	14.3	53.1	33.7	29.6	4.1	0.0	0.0	1.0	30.6	10.2	2.0	n = 98
30代、40代	4.7	89.2	21.2	9.4	0.7	0.4	1.4	0.0	7.2	2.2	1.8	n = 278
50歳～64歳	6.7	92.8	20.8	6.9	0.5	0.5	0.3	0.8	5.7	4.6	0.0	n = 389
65歳～74歳	11.4	82.7	24.4	7.6	0.5	1.1	1.1	1.9	8.4	8.4	0.5	n = 369
75歳以上	16.5	57.9	32.1	6.5	0.6	2.9	3.5	6.5	10.9	7.1	3.8	n = 340
紀の川市 計	10.2	78.9	25.2	9.0	0.8	1.1	1.4	2.3	9.6	6.0	1.6	n = 1,483

※ 不明・未回答を除く割合 / 「紀の川市 計」には、年齢不明を含む

(3) 免許保有

免許保有については、8割以上が自動車の運転免許を保有し、かつ、今後も免許を保有し続ける意向を示しています。

年齢別にみると、75歳以上で、すでに返納した回答者や返納意向を持つ回答者の割合が高くなっています。

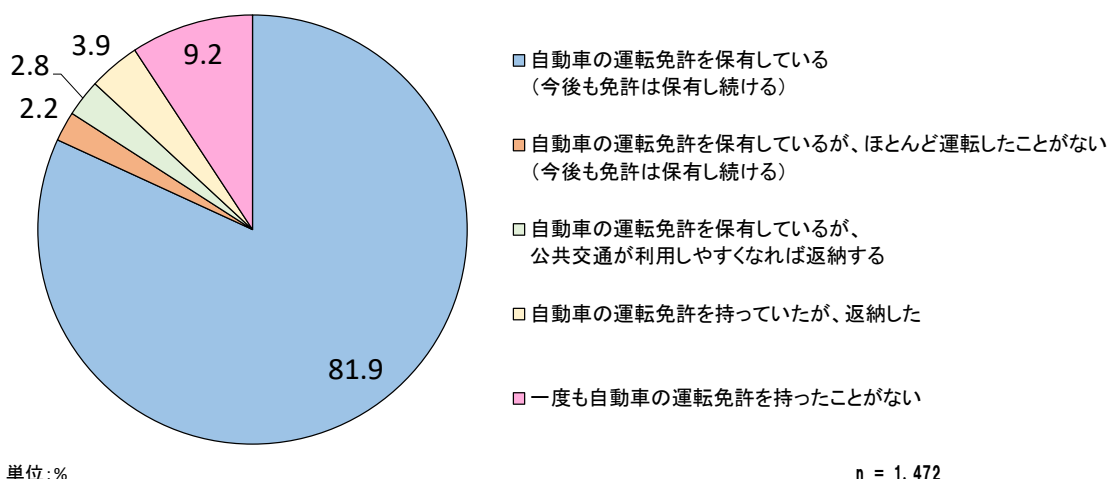
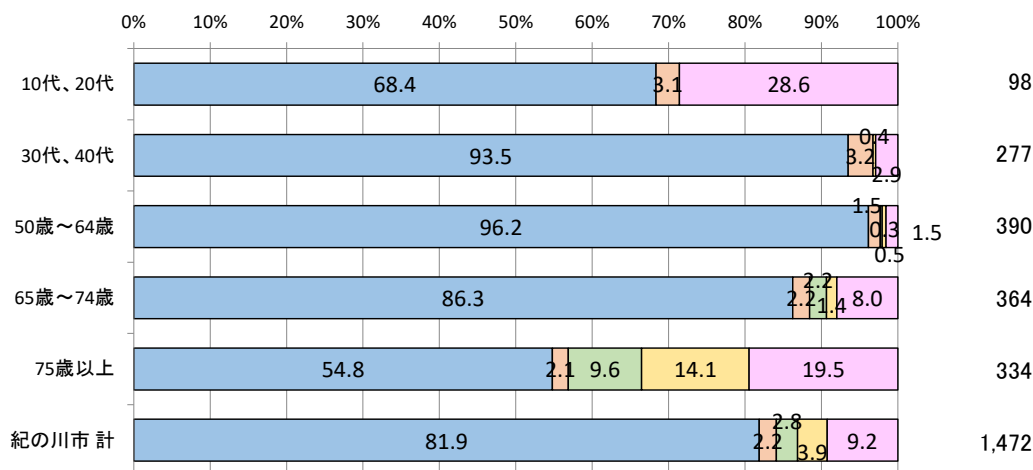


図. 免許保有の状況

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合



※ 「紀の川市計」には、年齢不明を含む

- 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)
- 自動車の運転免許を保有しているが、ほとんど運転したことがない (今後も免許は保有し続ける)
- 自動車の運転免許を保有しているが、公共交通が利用しやすくなれば返納する
- 自動車の運転免許を持っていたが、返納した
- 一度も自動車の運転免許を持ったことがない

図. 免許保有の状況 (年齢別)

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(4) 自動車の利用

自動車の利用については、約8割が今後も運転し続ける予定であると回答しています。

年齢別にみると、75歳以上で、今後運転を控えたいと思っている回答者が約2割を占めています。

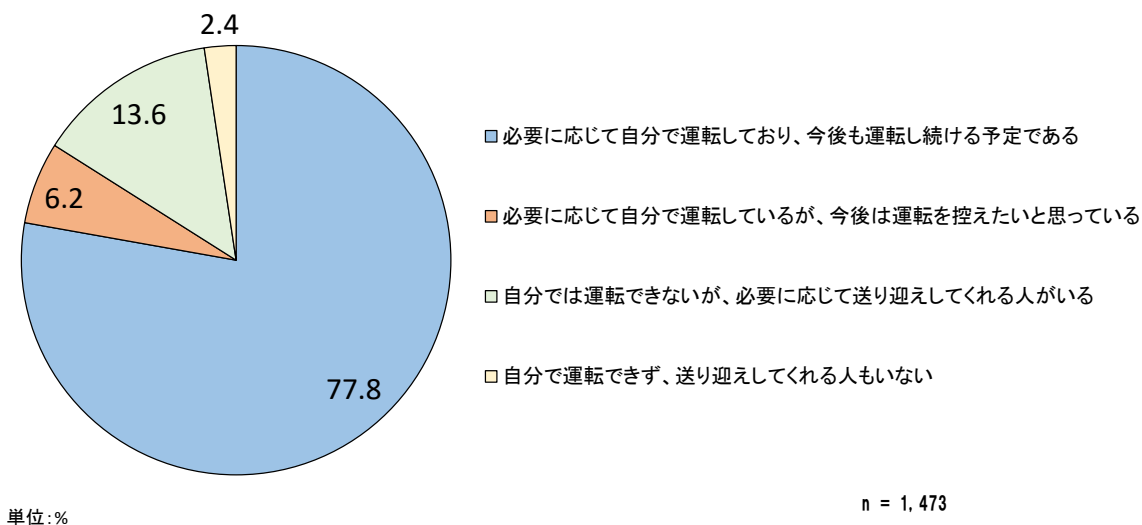
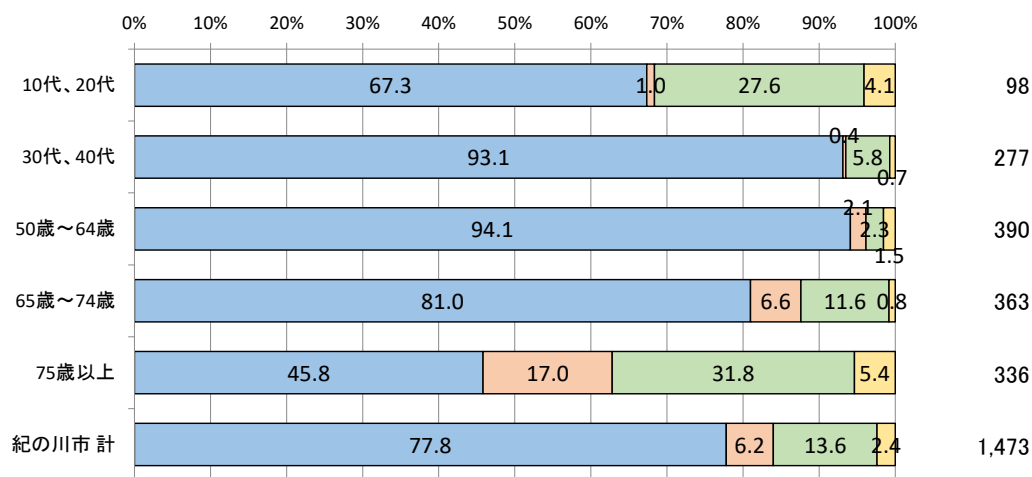


図. 自動車の利用

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合



※「紀の川市計」には、年齢不明を含む

- 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
- 必要に応じて自分で運転しているが、今後は運転を控えたいと思っている
- 自分では運転できないが、必要に応じて送り迎えしてくれる人がいる
- 自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない

図. 自動車の利用（年齢別）

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

II-1.3 鉄道利用

(1) 鉄道の利用頻度

鉄道の利用については、約8割の回答者がほとんど利用していません。

年齢別にみると、10代、20代では平日のみほぼ毎日利用する回答者が約25%を占めています。

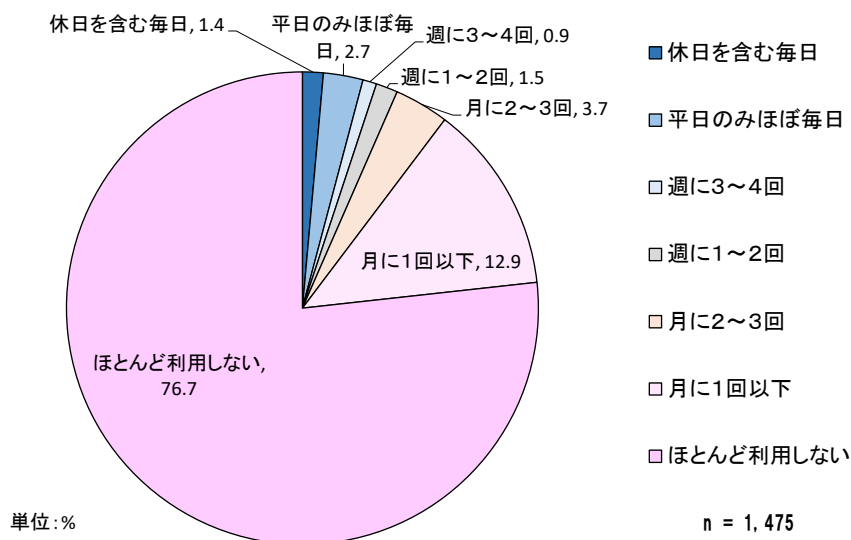
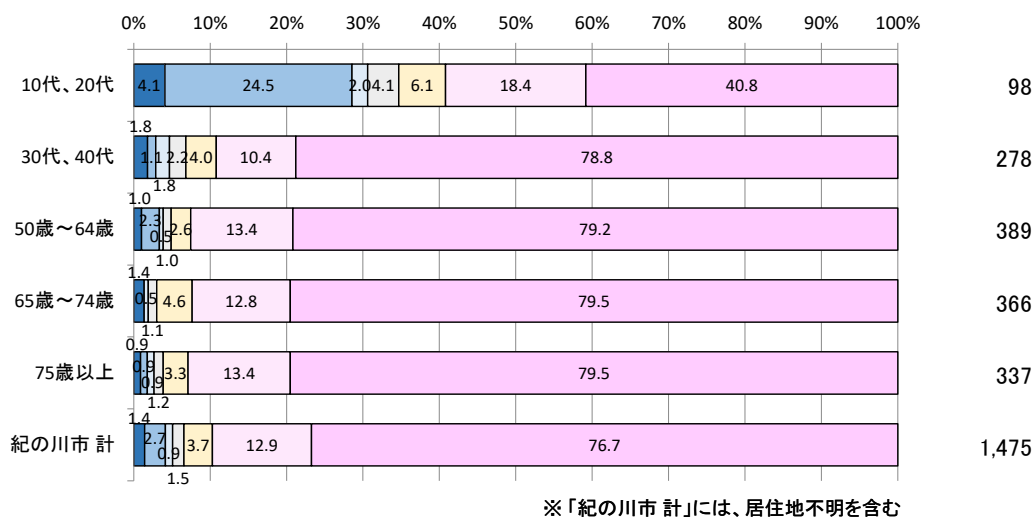


図. 鉄道の利用頻度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合



■ 休日を含む毎日 ■ 平日のみほぼ毎日 □ 週に3~4回 □ 週に1~2回
 □ 月に2~3回 □ 月に1回以下 □ ほとんど利用しない

図. 鉄道の利用頻度（年齢別）

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(2) よく利用する鉄道駅

利用する鉄道駅については、JRの各駅が約7割、和歌山電鐵の各駅が約3割となっています。

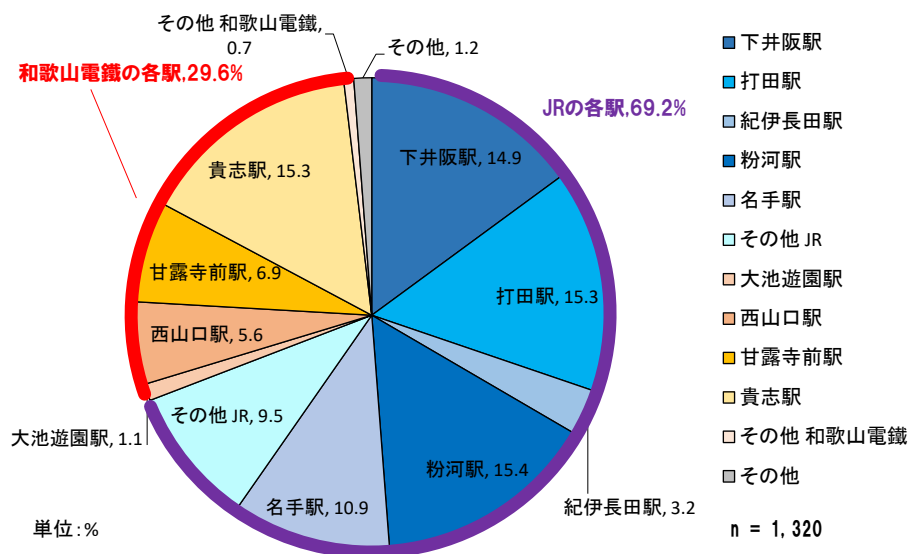


図. 利用する鉄道駅

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(3) 鉄道駅までの移動手段

鉄道駅までの移動手段について、回答者の約36%が徒歩で移動しています。また、約27%が自動車を自分で運転することで鉄道駅までアクセスしています。

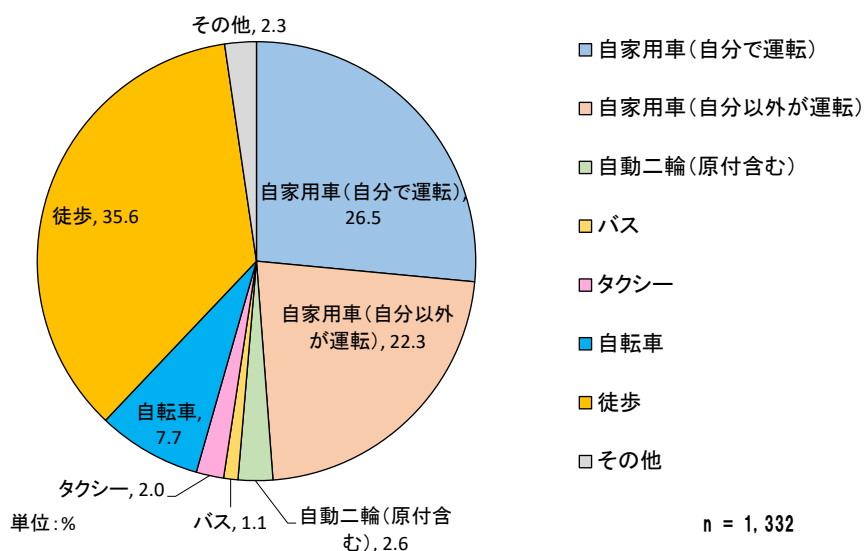


図. 鉄道駅までの移動手段

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(4) 鉄道利用に関する困りごと

鉄道利用に関する困りごとがない回答者が約 43%を占めています。

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」ことが最も多く挙げられています。

地域別にみると、旧 桃山町では、「紀の川市内で、駅までのバス路線がなく、利用できない」や「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」との意見が多くなっています。

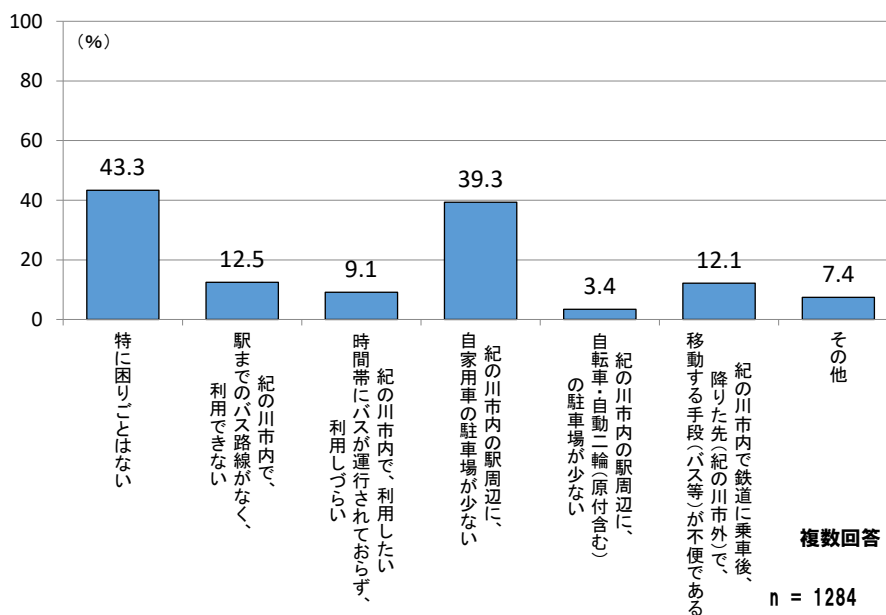


図. 鉄道利用に関する困りごと

※ 不明・未回答を除く割合

表. 鉄道利用に関する困りごと (地域別)

	特に困りごとはない	駅までのバス路線がなく、 利用できない	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	紀の川市内の駅周辺に、 自家用車の駐車場が少ない	紀の川市内の駅周辺に、 自転車・自動二輪(原付含む) の駐車場が少ない	紀の川市内で鉄道に乗車後、 降りた先(紀の川市外)で、 移動する手段(バス等)が不便である	その他
旧 打田町	48.6	12.2	6.3	37.9	4.1	10.3	6.3
旧 粉河町	39.3	12.7	10.5	41.2	4.9	12.7	7.1
旧 那賀町	45.3	13.3	7.0	36.7	2.3	14.1	10.9
旧 桃山町	25.9	20.0	17.0	44.4	3.0	13.3	9.6
旧 貴志川町	46.0	9.5	8.0	39.7	2.4	12.2	6.6
紀の川市 計	43.3	12.5	9.1	39.3	3.4	12.1	7.4

n = 319
n = 267
n = 128
n = 135
n = 411
n = 1,284

※ 不明・未回答を除く割合

Ⅱ-1.4 一般タクシーの利用

(1) タクシーの利用目的

タクシーの利用目的については、通院を目的としてタクシーを利用する回答者の割合が最も高くなっています。

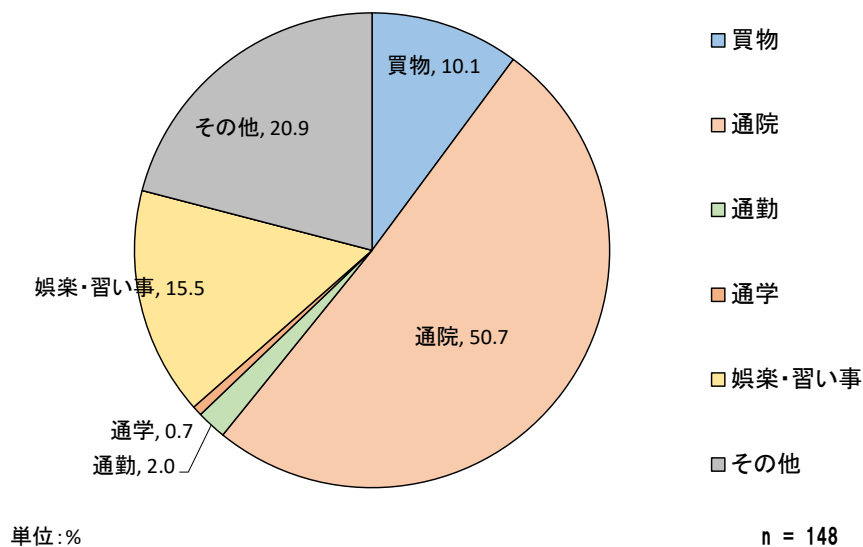


図. タクシーの利用目的

※ 「ほとんど利用しない」、不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(2) タクシーの利用頻度

タクシーをほとんど利用しない回答者が約9割を占めています。

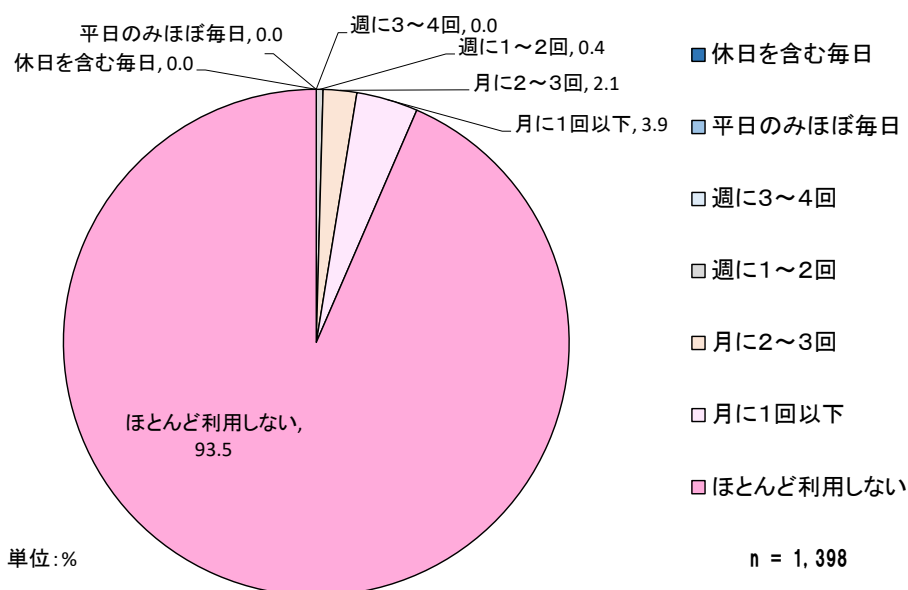


図. タクシーの利用頻度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

Ⅱ-1.5 バスの利用

(1) 認知度

① 路線バス（和歌山バス那賀）

路線バス（和歌山バス那賀）については、全く知らない回答者と合わせ、ルートやダイヤを知らない回答者が約 86%となっています。

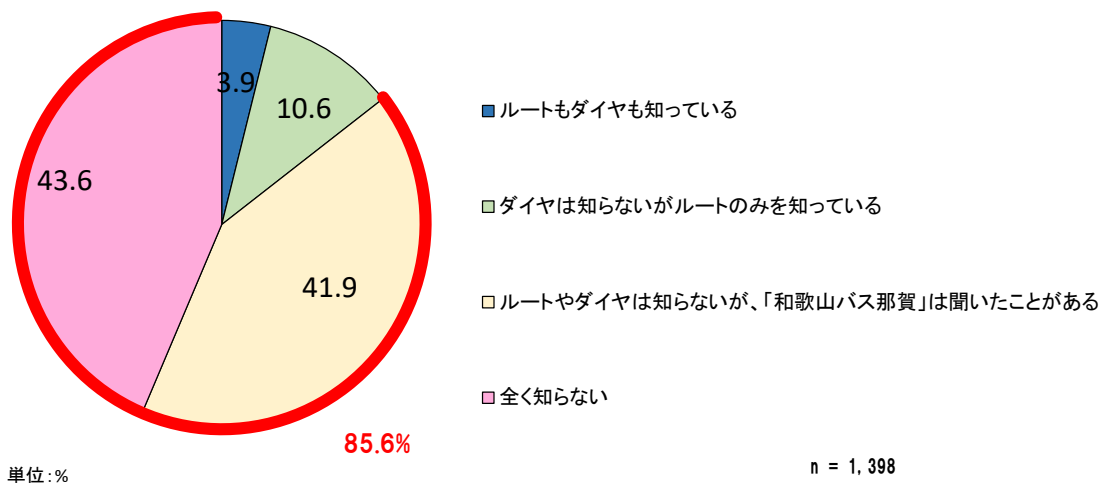


図. 路線バス（和歌山バス那賀）の認知度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

② 地域巡回バス

地域巡回バスについては、全く知らない回答者と合わせ、ルートやダイヤを知らない回答者が約 86%となっています。

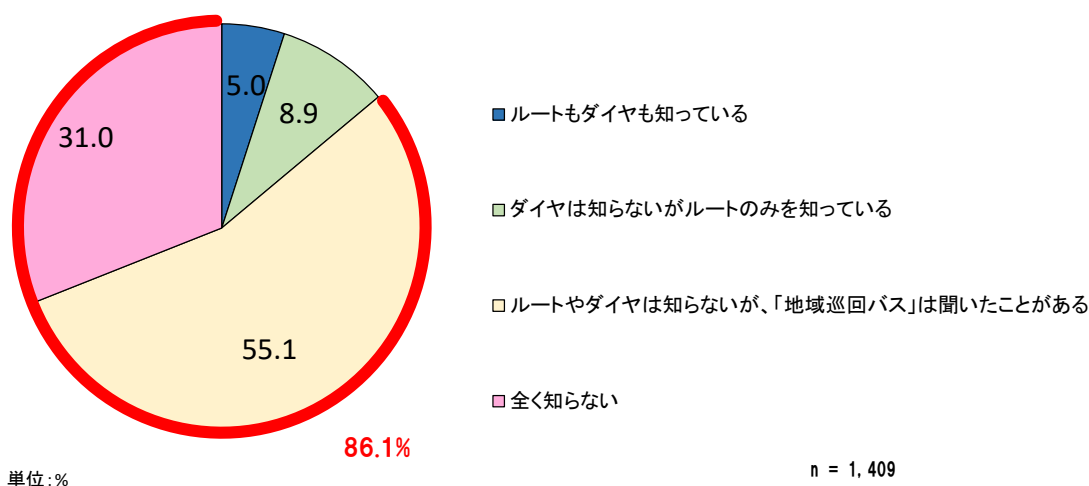


図. 地域巡回バスの認知度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

③ 紀の川コミュニティバス

紀の川コミュニティバスについては、全く知らない回答者と合わせ、ルートやダイヤを知らない回答者が約 85% となっています。

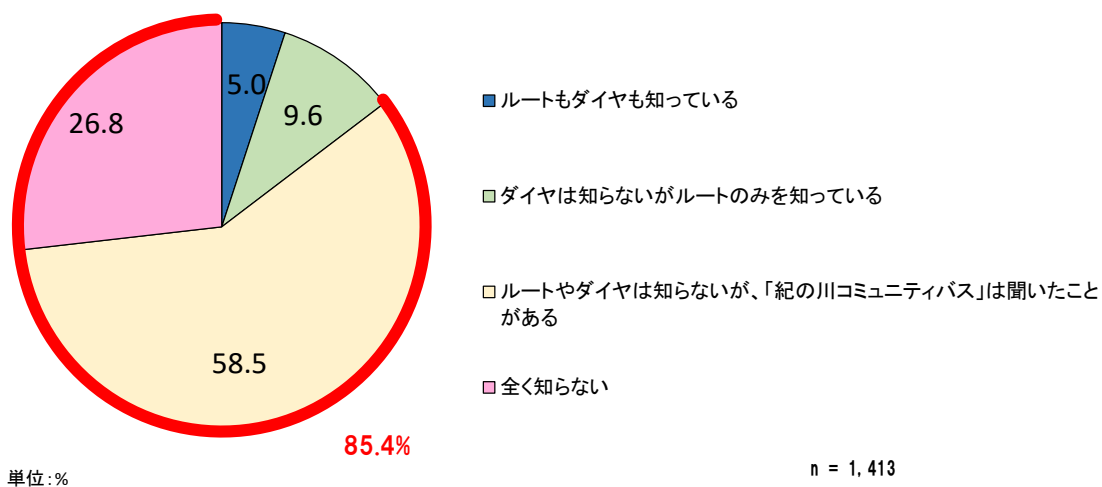


図. 紀の川コミュニティバスの認知度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(2) 最寄り停留所

自宅から最寄りの停留所について、利用しないからわからないとの回答が約72%を占めています。

最寄りバス停をわかっている方については、歩いて5分未満に停留所があるとする回答者が約33%を占めています。一方、最寄り停留所まで15分以上を要する回答者が約14%となっており、平均の所要時間は約7.3分となっています。

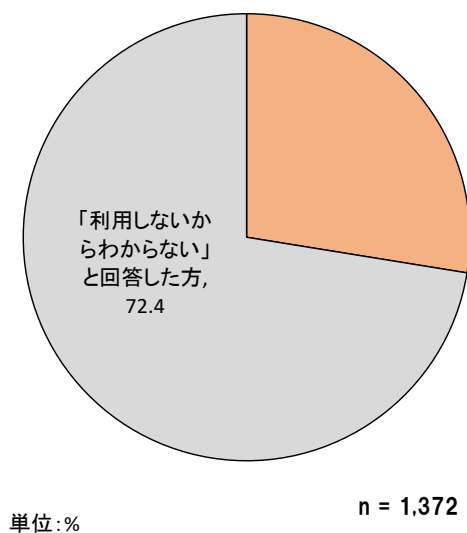


図. 最寄り停留所の認知状況

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

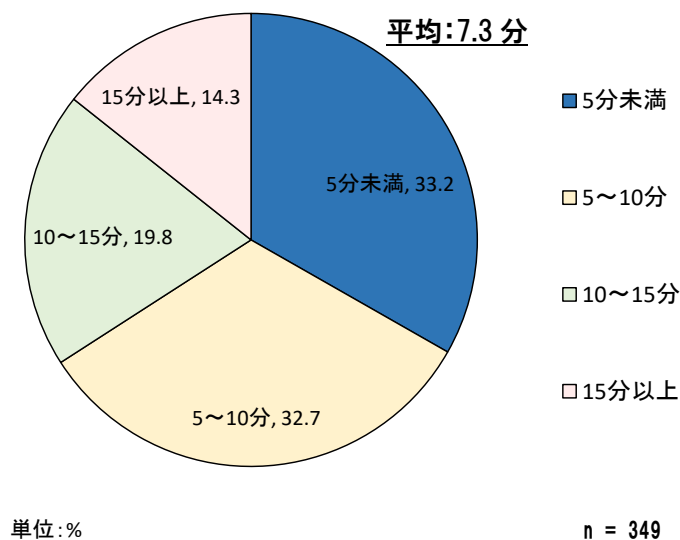


図. 最寄り停留所の位置

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(3) バスの利用目的

バスを利用する回答者の中では、買物や通院を目的としてバスを利用する回答者の割合が高くなっています。

年齢別にみると、75歳以上では、4割以上が通院目的と利用となっています。

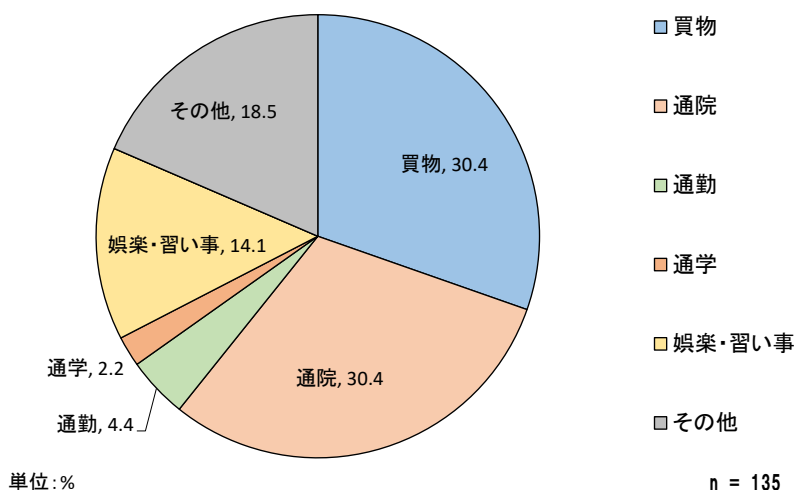


図. バスの利用目的

※ 「ほとんど利用しない」、不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

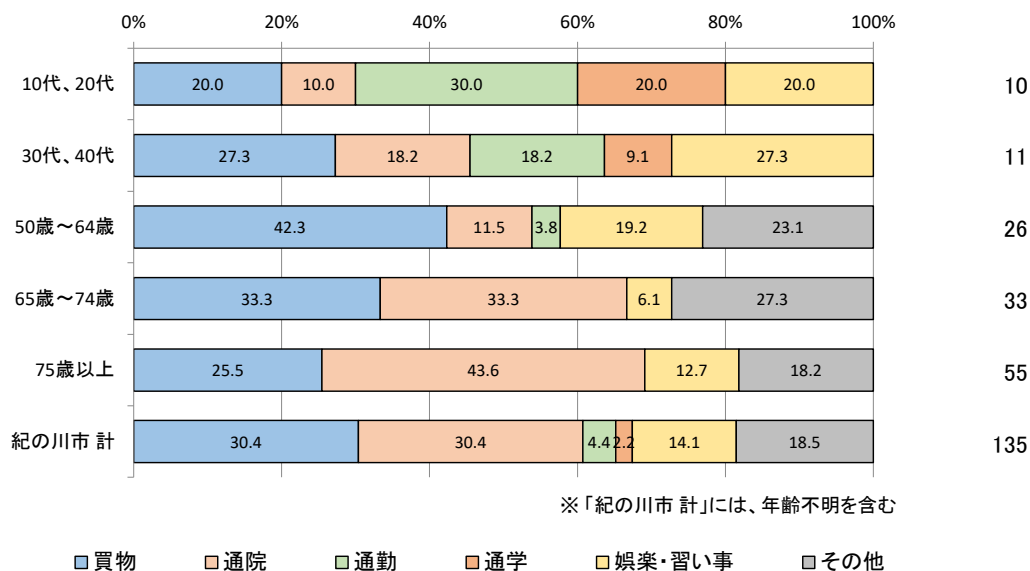


図. バスの利用目的（年齢別）

※ 「ほとんど利用しない」、不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(4) バスの利用頻度

① 路線バス（和歌山バス那賀）

路線バス（和歌山バス那賀）については、ほとんど利用しない回答者が約97%となっています。

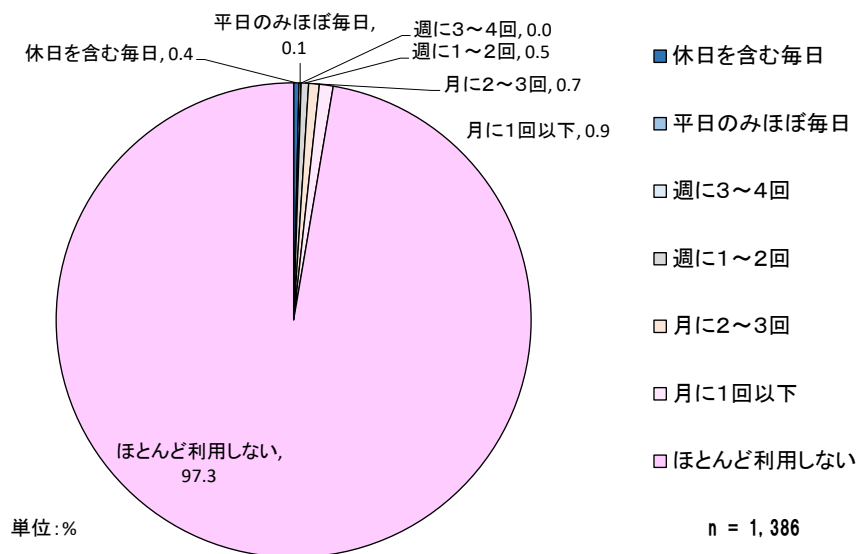


図. 路線バス（和歌山バス那賀）の利用頻度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

② 地域巡回バス

地域巡回バスについては、ほとんど利用しない回答者が約97%となっています。

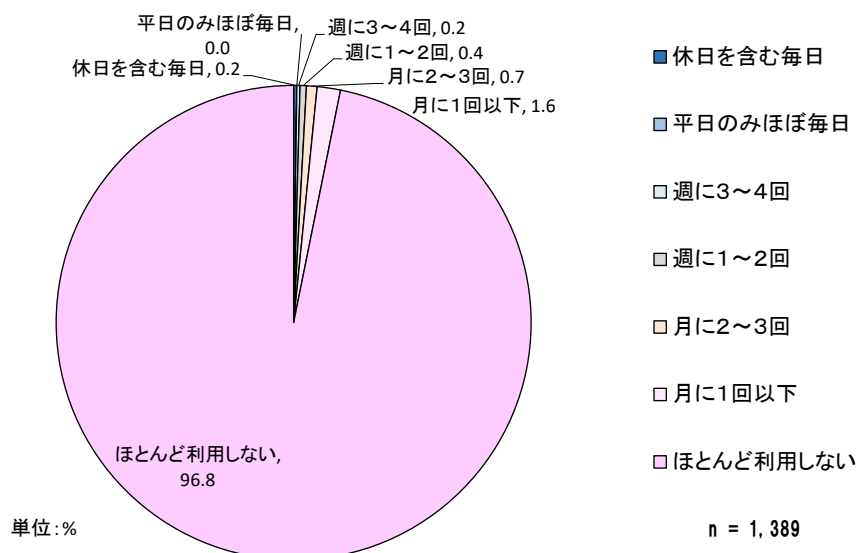


図. 地域巡回バスの利用頻度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

③ 紀の川コミュニティバス

紀の川コミュニティバスについては、ほとんど利用しない回答者が約 97% となっています。

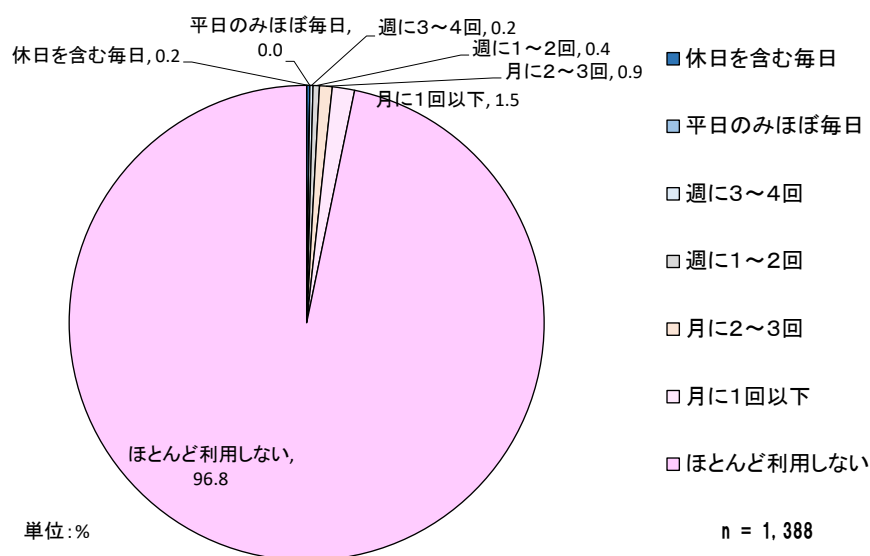


図. 紀の川コミュニティバスの利用頻度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(4) バスを利用しづらい・しない理由

バスを利用しづらい・しない理由として、回答者の約 47%は「他の交通手段の方が楽である」ことを理由に挙げています。

一方、「そもそも、ルートやバスのことを知らない」ことを、バスを利用しない理由としている回答者も約 25%存在しています。

地域別でみると、旧 桃山町で「目的地まで時間がかかる」こと、「運行本数が少ない」など、バスに対する不満の割合が高くなっています。

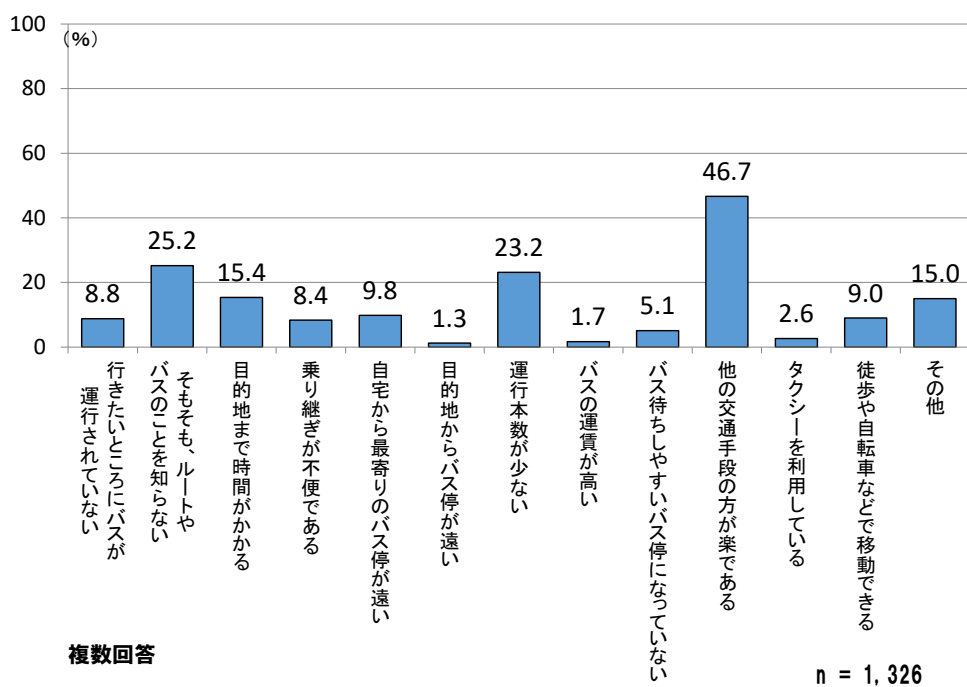


図. バスを利用しづらい・しない理由

※ 不明・未回答を除く割合

表. バスを利用しづらい・しない理由（地域別）

	行きたいところにバスが運行されていない	そもそも、ルートやバスのことを知らない	目的地まで時間がかかる	乗り継ぎが不便である	自宅から最寄りのバス停が遠い	目的地からバス停が遠い	運行本数が少ない	バスの運賃が高い	バス待ちしやすいバス停になっていない	他の交通手段の方が楽である	タクシーを利用している	徒歩や自転車などで移動できる	その他
旧 打田町	5.2	27.7	10.2	5.5	10.5	0.9	19.1	2.5	6.8	50.5	3.7	11.7	13.5
旧 粉河町	9.5	21.5	14.8	7.7	9.9	1.4	24.3	2.1	3.2	43.3	1.4	10.6	15.8
旧 那賀町	9.4	23.4	14.1	5.5	13.3	1.6	25.0	1.6	2.3	47.7	2.3	7.0	14.1
旧 桃山町	16.3	19.7	21.1	12.2	16.3	2.7	34.0	1.4	7.5	39.5	5.4	6.1	17.7
旧 貴志川町	8.1	28.2	18.9	10.3	6.2	1.0	21.1	0.7	5.0	47.6	1.9	8.1	15.1
紀の川市 計	8.8	25.2	15.4	8.4	9.8	1.3	23.2	1.7	5.1	46.7	2.6	9.0	15.0

※ 不明・未回答を除く割合

(5) 路線及びダイヤの見直しについて

紀の川市が運行する地域巡回バスの2021年（令和3年）10月に実施した路線及びダイヤの見直しについて、「わからない」回答者のほか、変わらないとする回答が多くなっています。

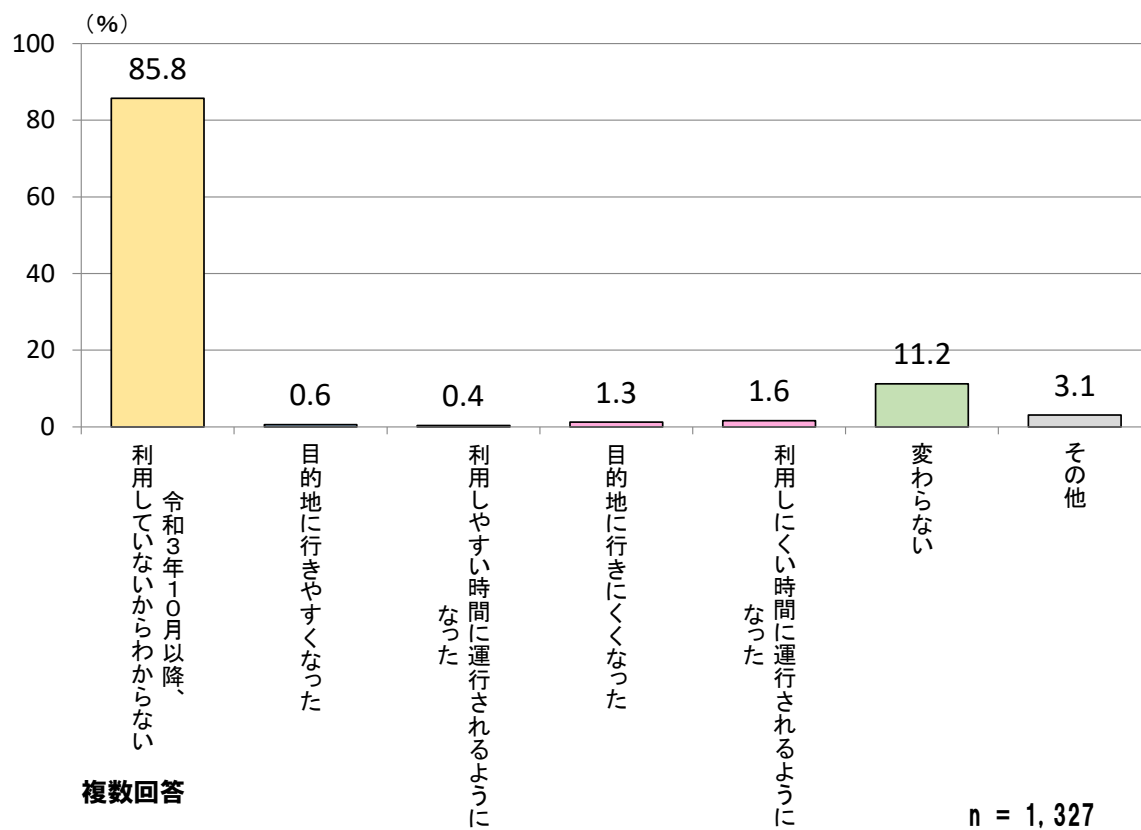


図. 路線及びダイヤの見直しに関する評価

※ 不明・未回答を除く割合

II-1.6 地域公共交通のあり方

(1) 5年後のバス利用

5年後のバス利用のイメージについて、今後も変わらず、利用しないと考える回答者が約58%を占めています。一方、今はバスを利用していなくても、年齢を重ねるにつれ、バスを利用することが多くなると考える回答者も約39%となっており、年齢が高くなるほど、その傾向が強くなっています。

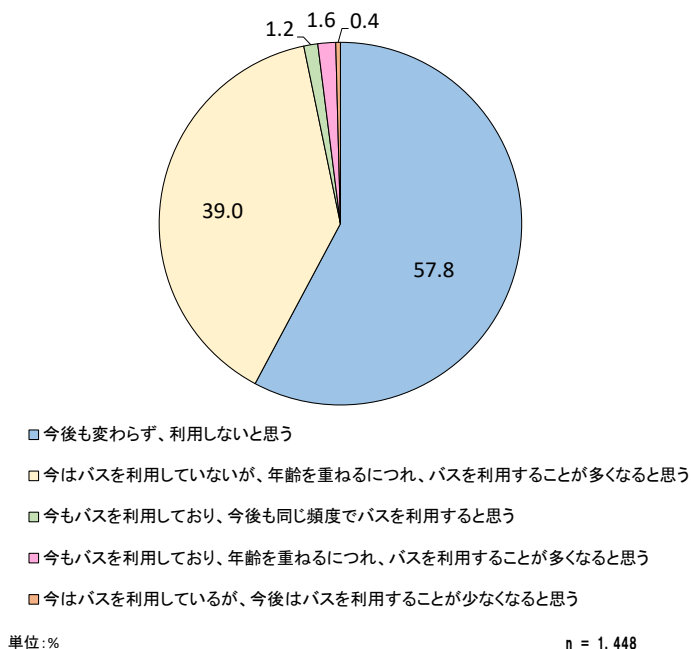
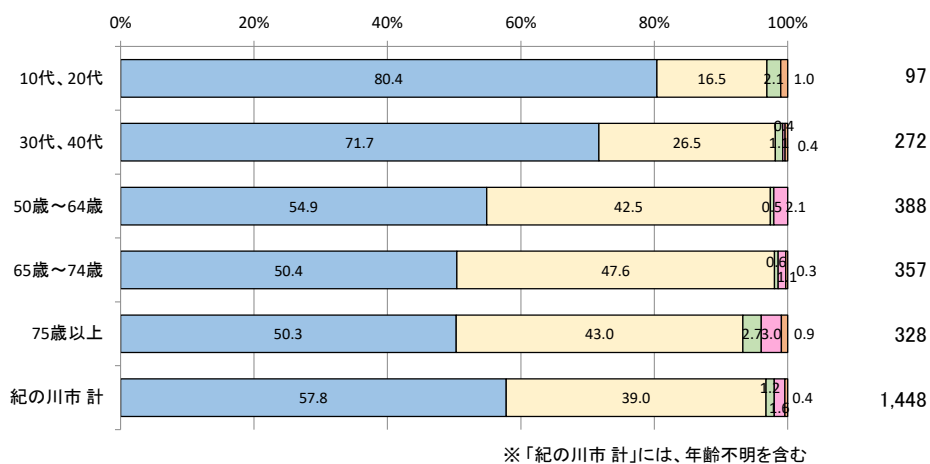


図. 5年後の移動イメージ

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合



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

図. 5年後の移動イメージ（年齢別）

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(2) バスが廃止された場合の影響

利用の有無にかかわらず、バス路線が廃止された場合、回答者の約 48%が困ると回答しています。特に、75 歳以上では、約 5%の回答者が「自分が利用しているのに、困る」と回答しています。バスが廃止された場合、回答者の約 12%が代替りの手段がないと回答しています。

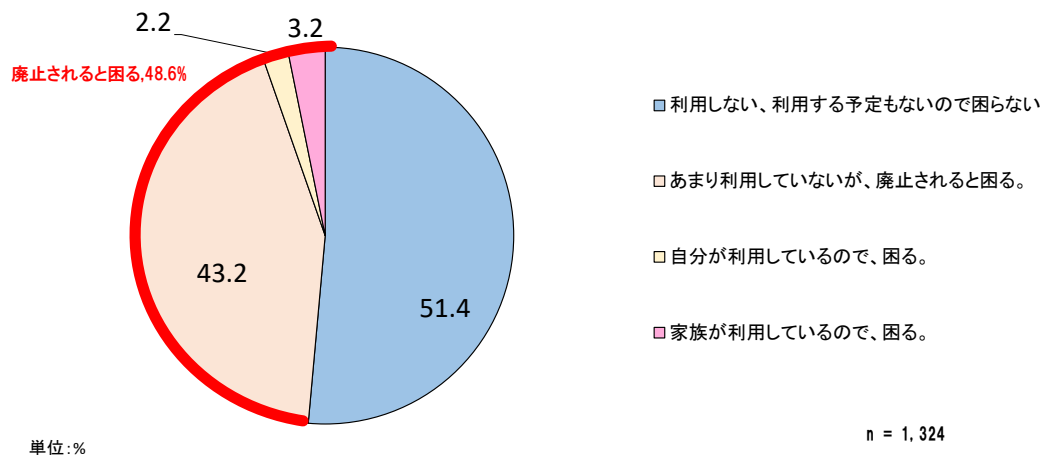


図. バスが廃止された場合の影響

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

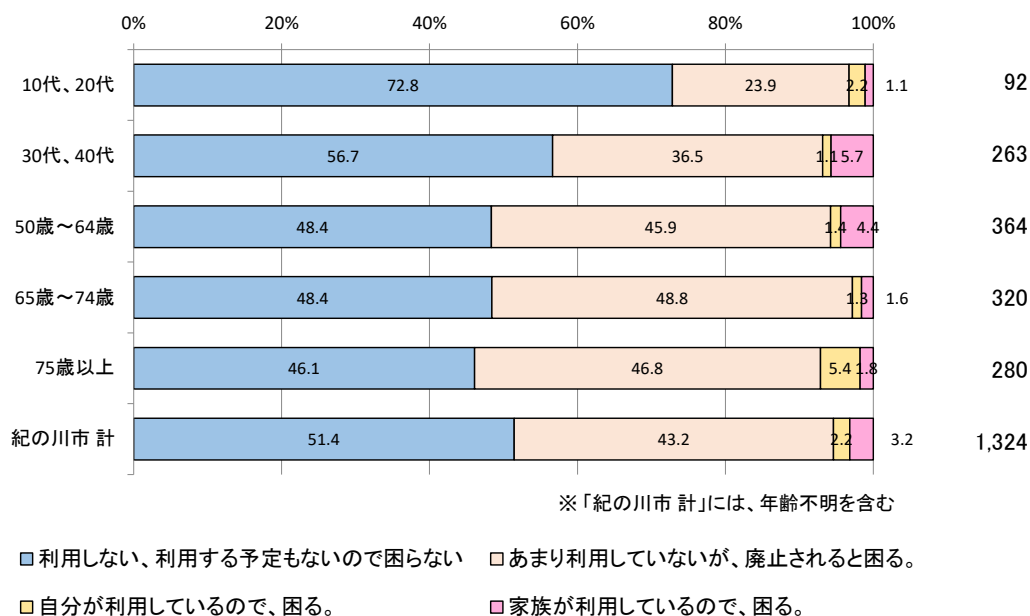


図. バスが廃止された場合の影響 (年齢別)

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

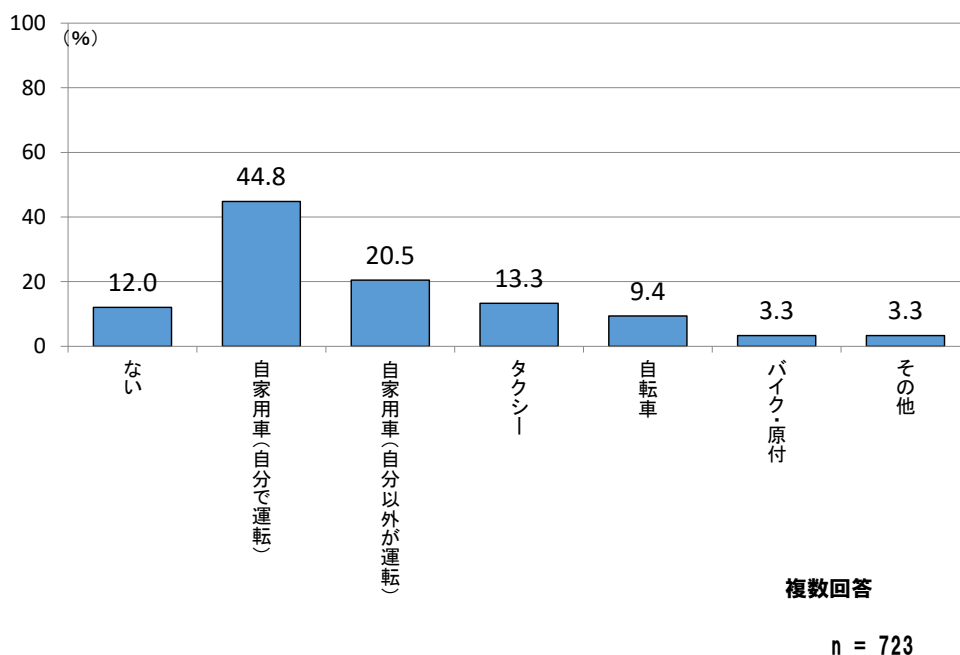


図. バスが廃止された場合の代替手段

※ 不明・未回答を除く割合

(3) 地域巡回バスのあり方

地域巡回バスのあり方について、「今のままでよい」という回答割合より、運賃値上げや予約制運行への転換を伴っても運行本数の増加や自宅近くからの利用できるなどの利便性向上を求める割合が高くなっています。

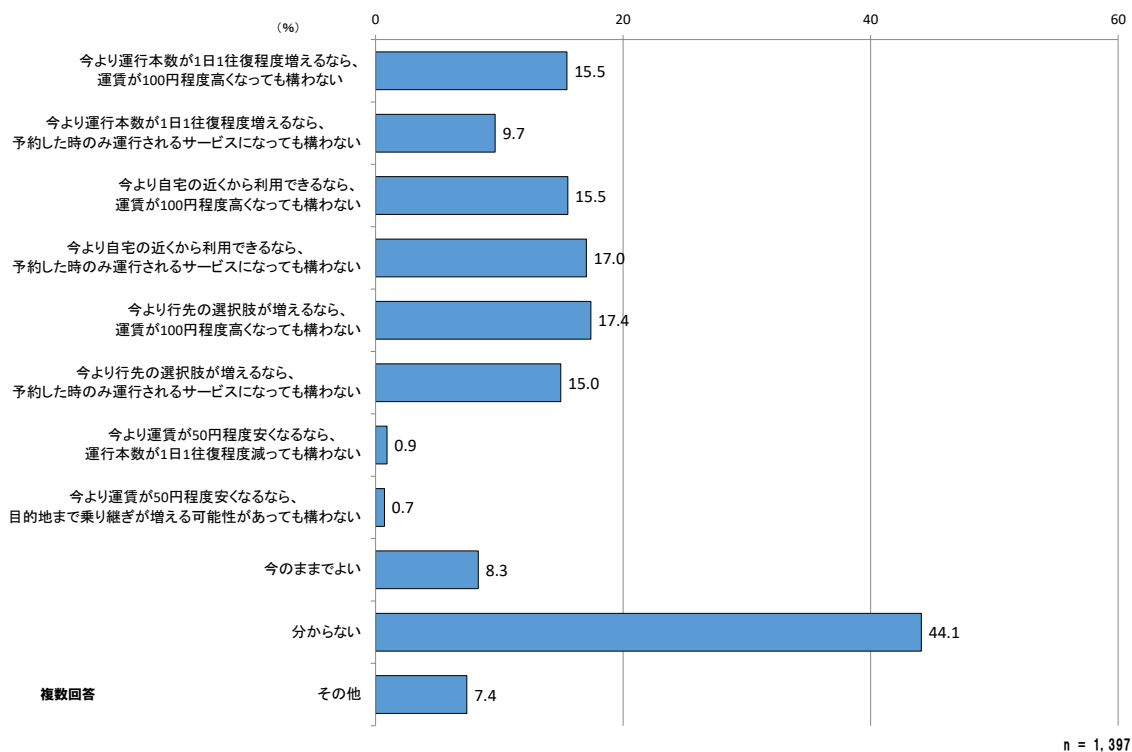


図. 地域巡回バスのあり方

※ 不明・未回答を除く割合

年齢別にみると、年齢を重ねるにつれて自宅近くからの利用を重視する傾向があります。

地域別にみると、旧那賀町では今のままでよいと回答した割合が特に少なくなっており、サービスの見直しを求める傾向が大きくなっています。

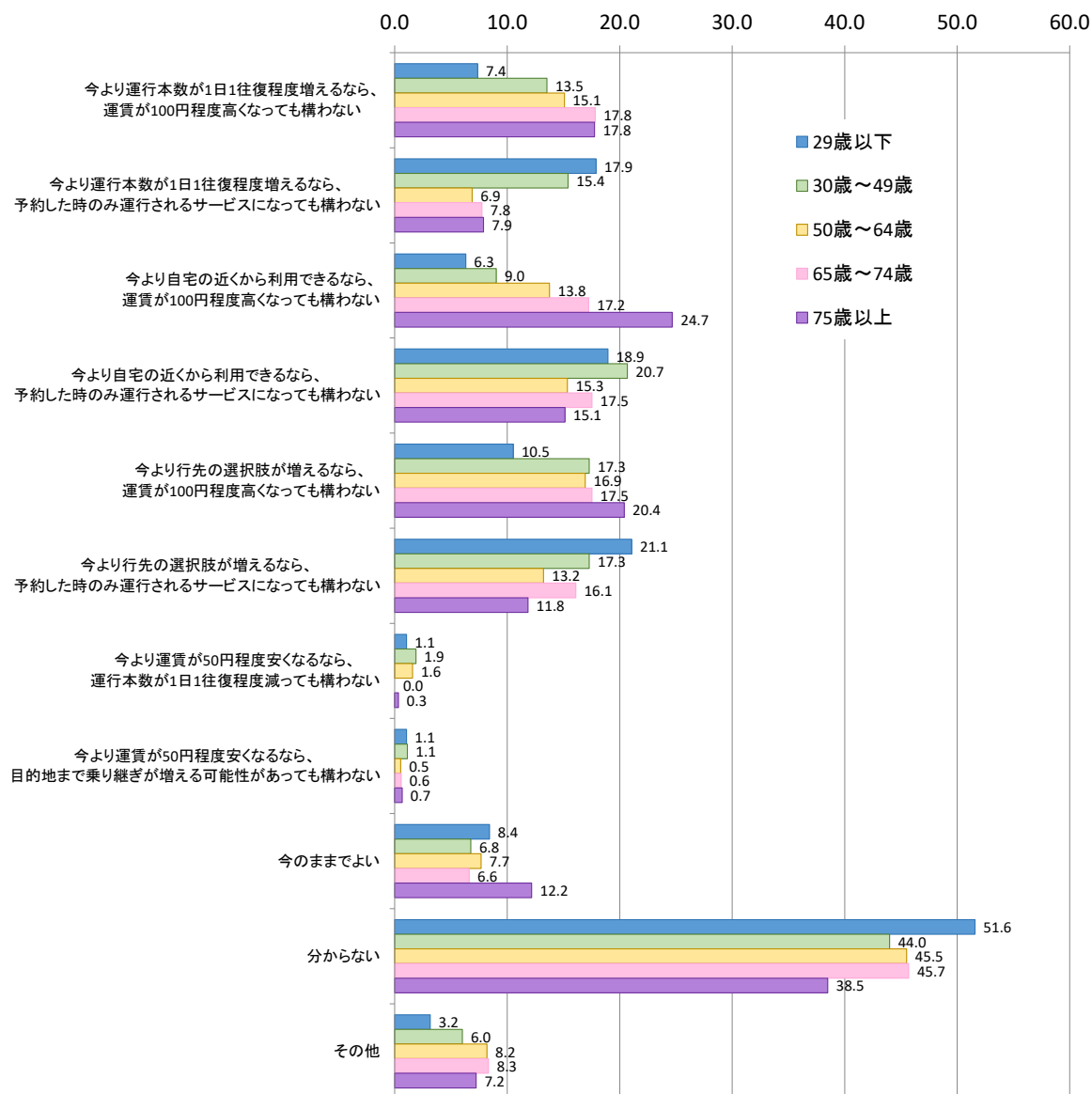


図. 地域巡回バスのあり方（年齢階層別）

※ 不明・未回答を除く割合

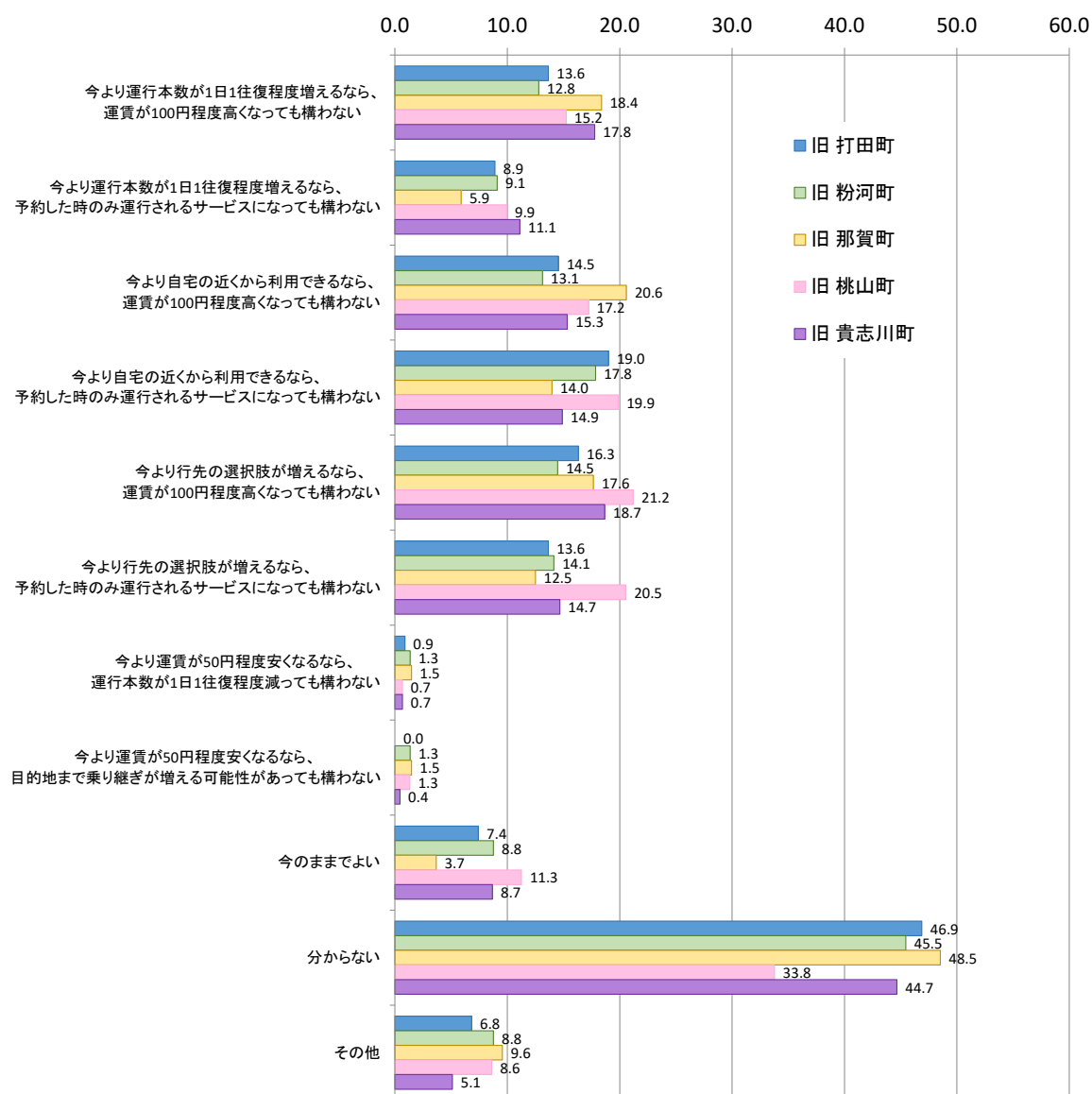


図. 地域巡回バスのあり方（地域別）

※ 不明・未回答を除く割合

Ⅱ-2 利用者を対象とした移動に関するアンケート調査の結果について

■ 実施状況

(1) 調査方法

調査票の配布は、地域巡回バス車内に調査票を据え置き、利用者に自ら手に取ってもらう方法としました。回収については、利用者が自宅で回答したのち、アンケート調査票とともに持ち帰ってもらった返信用封筒に入れて、郵送してもらう方法としました。（車内配布・郵送回収）

(2) 調査内容

改善案検討に資するものとするため、ふだんの利用状況とともに、望ましい地域巡回バスのあり方などを確認しました。

【調査項目】

- ✓ 回答者の属性（年齢や性別）
- ✓ バスの利用状況
- ✓ 地域公共交通のあり方 など

(3) 実施期間

2022年（令和4年）12月12日（月）から、バス車内にアンケート調査票を据え置き、2023年（令和5年）1月6日（金）を回収期限としました。

(4) 回収状況

地域巡回バスの利用者135名から回答を得ました。

※ 次頁以降に示すグラフについて、構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、個別の値の和と、小計や合計が必ずしも一致しません。

II-1.1 回答者属性

(1) 性別

回答者の性別は、女性が約8割を占めています。

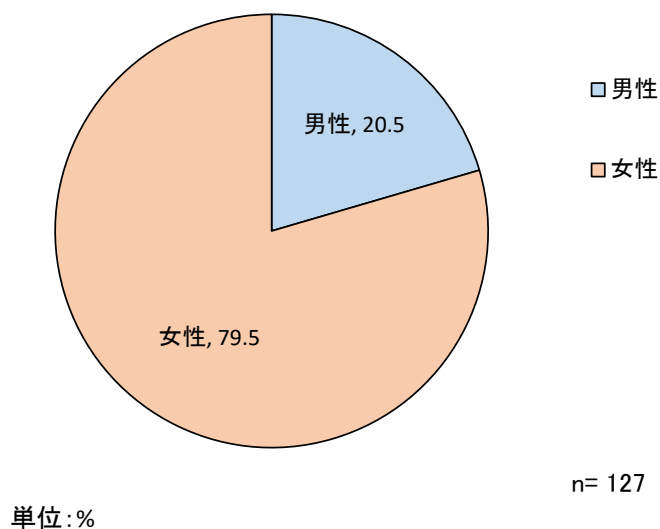


図. 性別

※ 「回答しない」、不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(2) 年齢

回答者の年齢は、75歳以上が約65%を占めています。

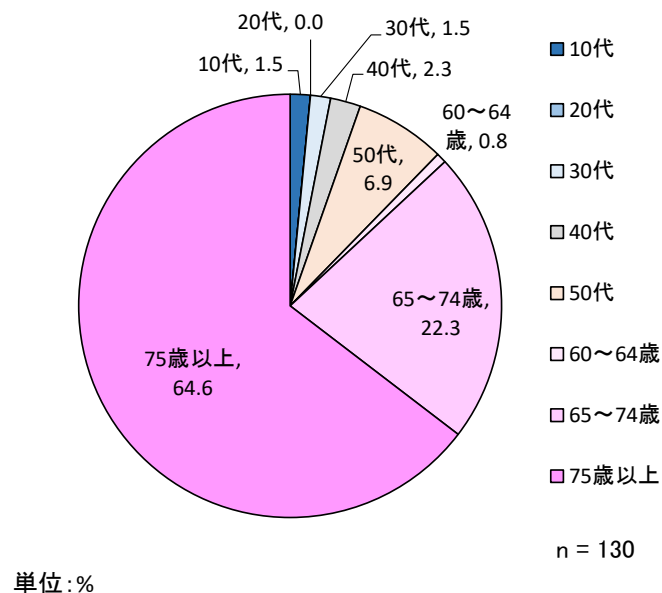


図. 年齢

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(3) 免許保有

免許保有については、約8割が免許を保有していません。

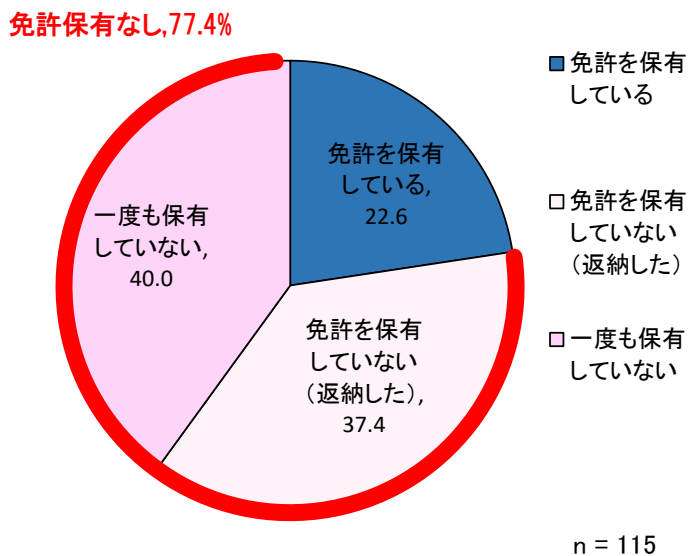


図. 免許保有の状況

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(4) 居住地

各地域における回収状況は下記のとおりとなっています。

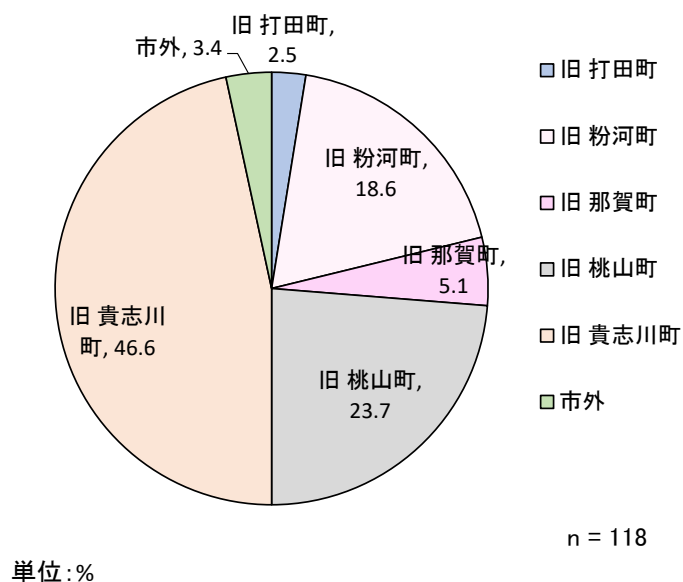
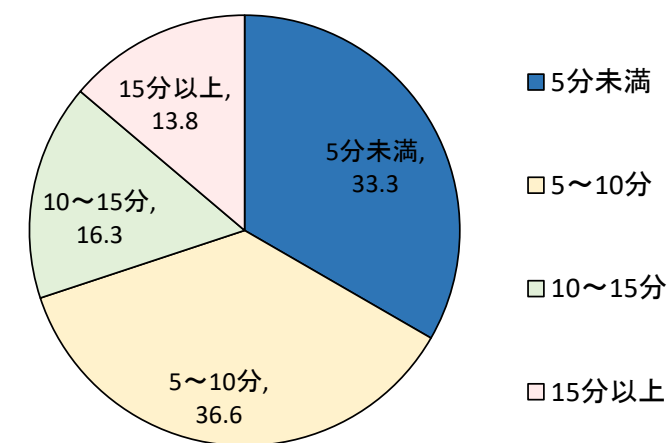


図. 地域別の回収状況

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(5) 最寄り停留所

最寄りバス停については、歩いて5分未満に停留所があるとする回答者が約33%を占めています。



n = 123

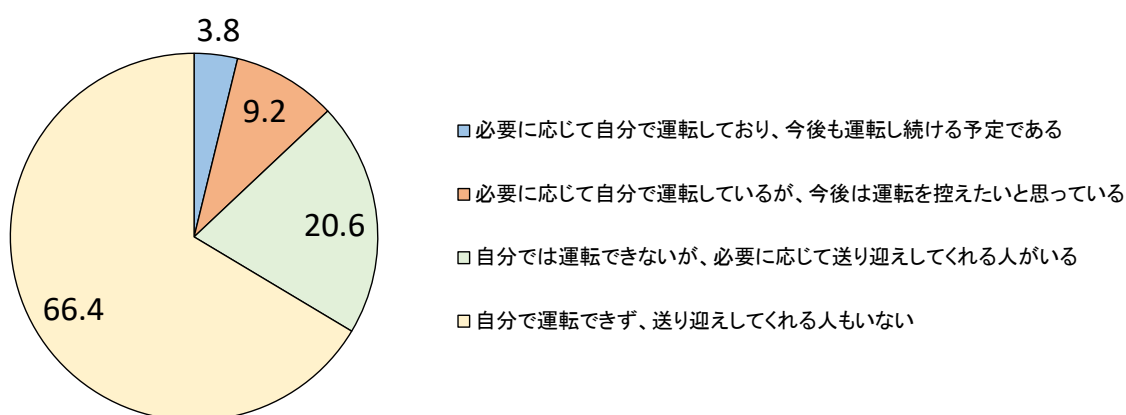
単位:%

図. 最寄り停留所の位置

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(6) 自動車の利用

自動車の利用については、自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない回答者が約66%を占めています。



n = 131

単位:%

図. 自動車の利用

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

II-1.2 バスの利用

(1) バスの利用目的

バスの利用目的については、買い物が約 62%を占めており、ついで、通院が約 20%となっています。

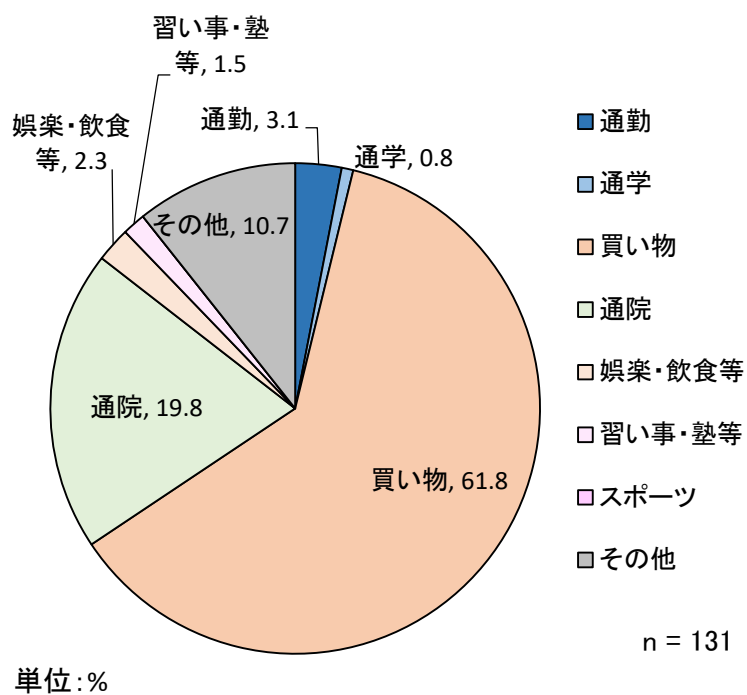
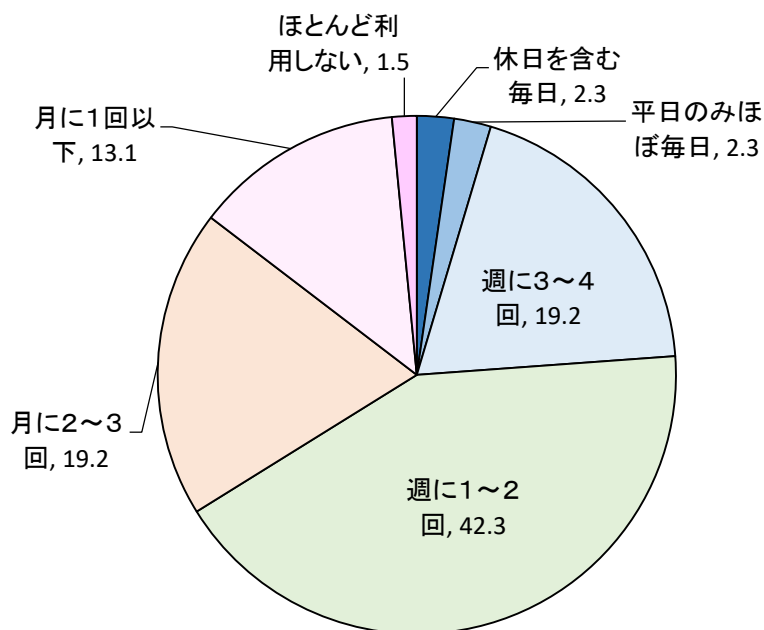


図. バスの利用目的

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(2) バスの利用頻度

地域巡回バスについては、週に1～2回利用する回答者の割合が約42%となっています。



- 休日を含む毎日
- 平日のみほぼ毎日
- 週に3～4回
- 週に1～2回
- 月に2～3回
- 月に1回以下
- ほとんど利用しない

n = 130

単位：%

図. 地域巡回バスの利用頻度

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(3) バスを利用する理由

バスを利用する理由として、他に利用できる手段がないことが最も多く挙げられています。ついで、安心・安全に移動できることやバスが最も便利であることが挙げられています。

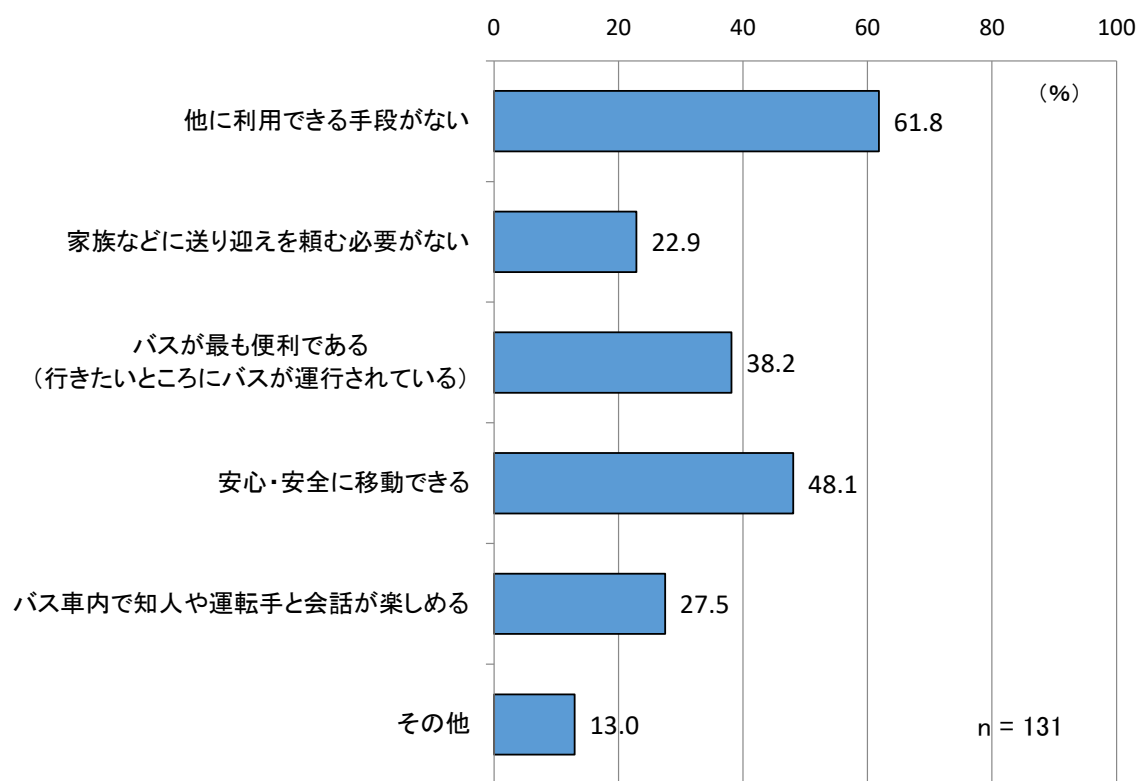
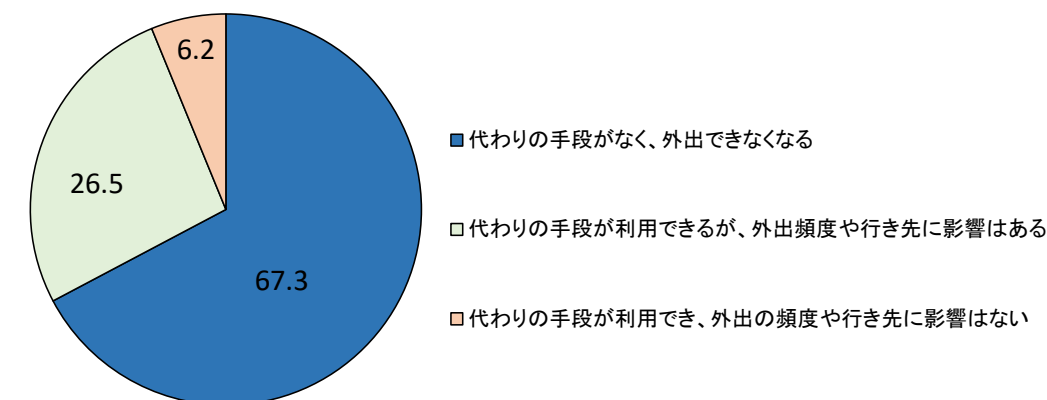


図. バスを利用する理由

※ 不明・未回答を除く割合

(4) バスが廃止された場合の影響

バス路線が廃止された場合、約 67%が代替りの手段がなく、外出できなくなると回答しています。さらに、約 27%が外出頻度や行き先に影響があると回答しています。



単位:%

n = 113

図. バスが廃止された場合の影響

※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

(5) 路線及びダイヤの見直しについて

紀の川市が運行する地域巡回バスの 2021 年（令和 3 年）10 月に実施した路線及びダイヤの見直しについて、目的地に行きにくくなったとする利用者が約 34%となっています。

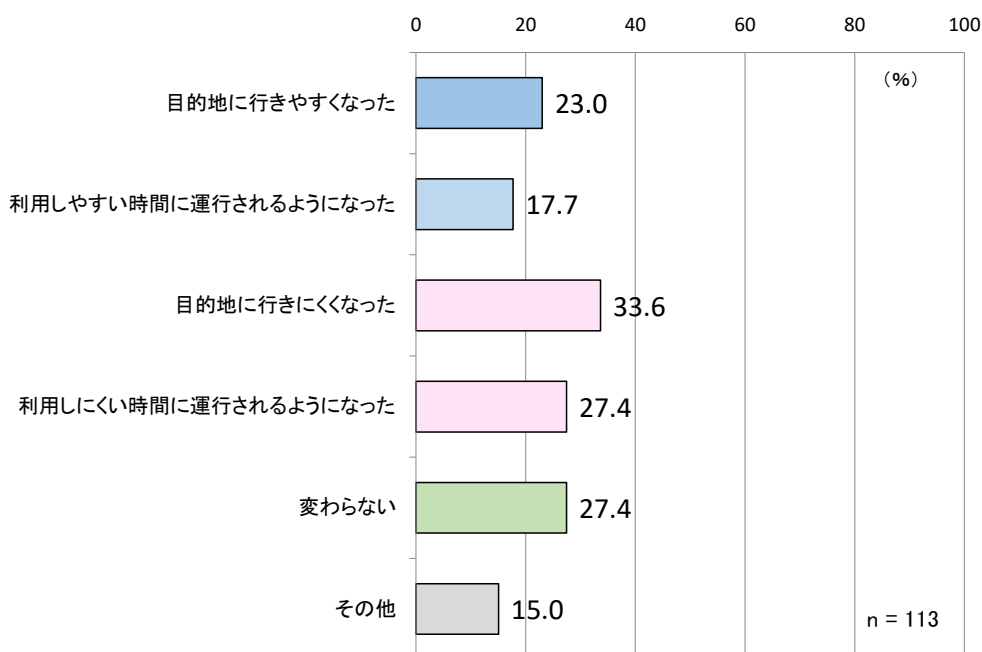


図. 路線及びダイヤの見直しに関する評価

※ 不明・未回答を除く割合

II-1.3 地域公共交通のあり方

(1) 必要性

すべての回答者が、地域公共交通が必要と回答しています。

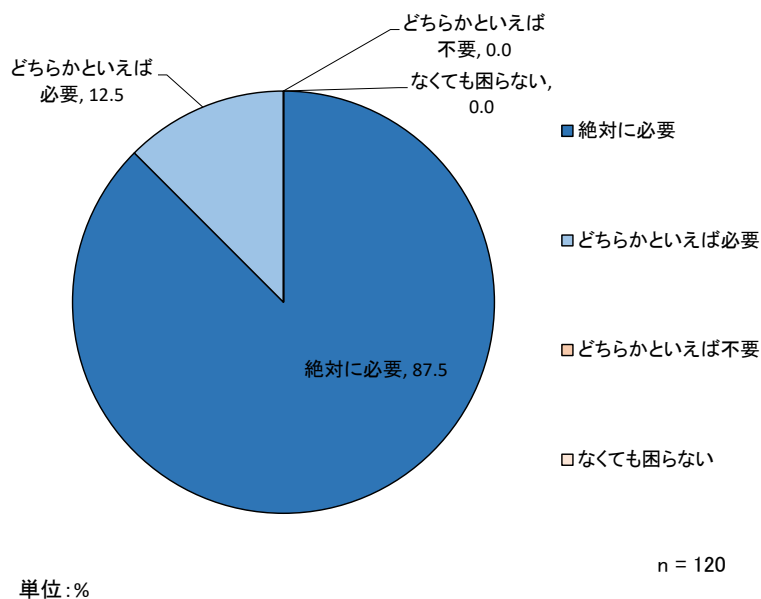


図. 地域公共交通の必要性

※ 不明・未回答を除く割合

(2) 地域巡回バスのあり方

地域巡回バスのあり方について、運賃の見直しについて、理解が高くなっています。

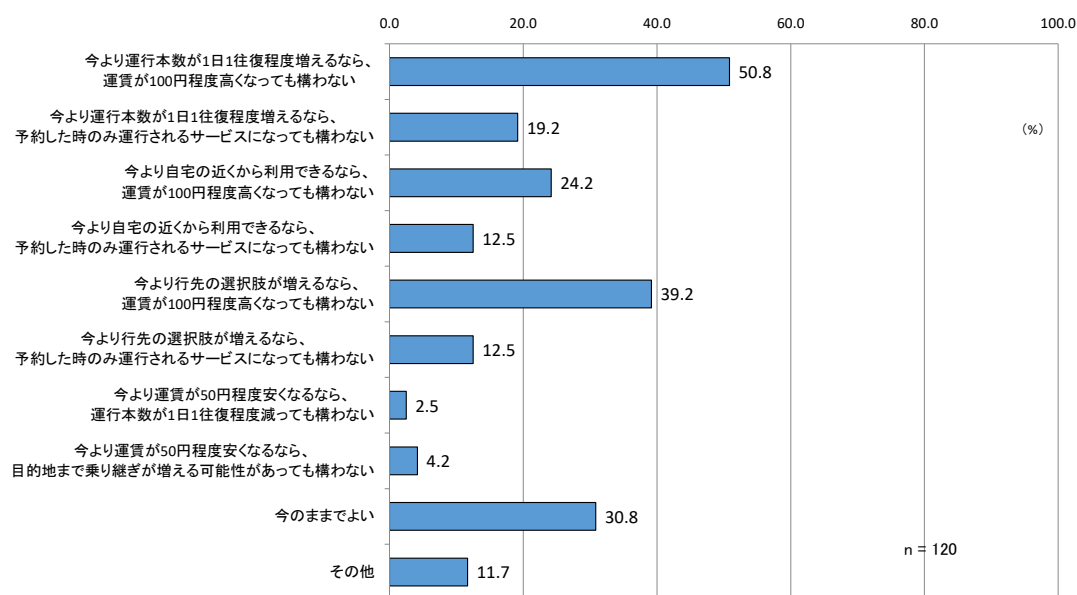


図. 地域巡回バスのあり方

※ 不明・未回答を除く割合

資料Ⅲ. まちづくりの方向性に関する整理

Ⅲ-1 まちづくりに関する上位計画

Ⅲ-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、2018年（平成30年）3月に策定されました。この計画は、2018年度（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。

2023年（令和5年）3月には、『第2次紀の川市長期総合計画 後期基本計画 2023-2026』が策定され、2026年度（令和8年度）までの政策目標や施策目標とともに、基本施策が示されています。

(1) 都市の将来像

『第2次紀の川市長期総合計画』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

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

出典：第2次紀の川市長期総合計画

(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 後期基本計画 2023-2026』では、基本施策の一つに「公共交通ネットワークの充実」が掲げられ、その中で3つの取組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計画を策定したうえで、「日常生活の利便性維持・向上につながる公共交通ネットワークの再構築」が挙げられています。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」が挙げられています。3つ目には、利用環境の充実を図ることとして、「駐輪場や駐車場の整備」や「新たな技術の活用」が挙げられています。

主な取組方針

1

公共交通の維持・確保・充実

- 2023(令和5)年に計画期間が終了する「地域公共交通網形成計画」に基づく取組結果や社会情勢の変化を踏まえ、次期「地域公共交通計画」の策定に取り組みます。
- 「地域公共交通計画」に基づき、地域巡回バスの路線を再検討し、通学や通院、買い物など、日常生活の利便性維持・向上につながる公共交通ネットワークの再構築を進めます。
- 和歌山電鐵貴志川線が将来にわたって存続するために必要となる支援のあり方を検討します。

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。

3

利用環境の充実

- 公共交通の利用を促進するため、駐輪場や駐車場の整備を行います。
- 新たな技術を活用し、利用者の利便性向上を図る方策を検討します。

図. 「公共交通ネットワークの充実」に関する取組方針

出典：第2次紀の川市長期総合計画 後期基本計画 2023-2026

Ⅲ-1.2 第2期 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』（以下、紀の川市人口ビジョン）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、2015年（平成27年）9月に策定されました。その後、2020年（令和2年）3月に改訂が行われています。

この紀の川市人口ビジョンでは、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、2060年（令和42年）の将来展望人口を約4.3万人と推定しています。

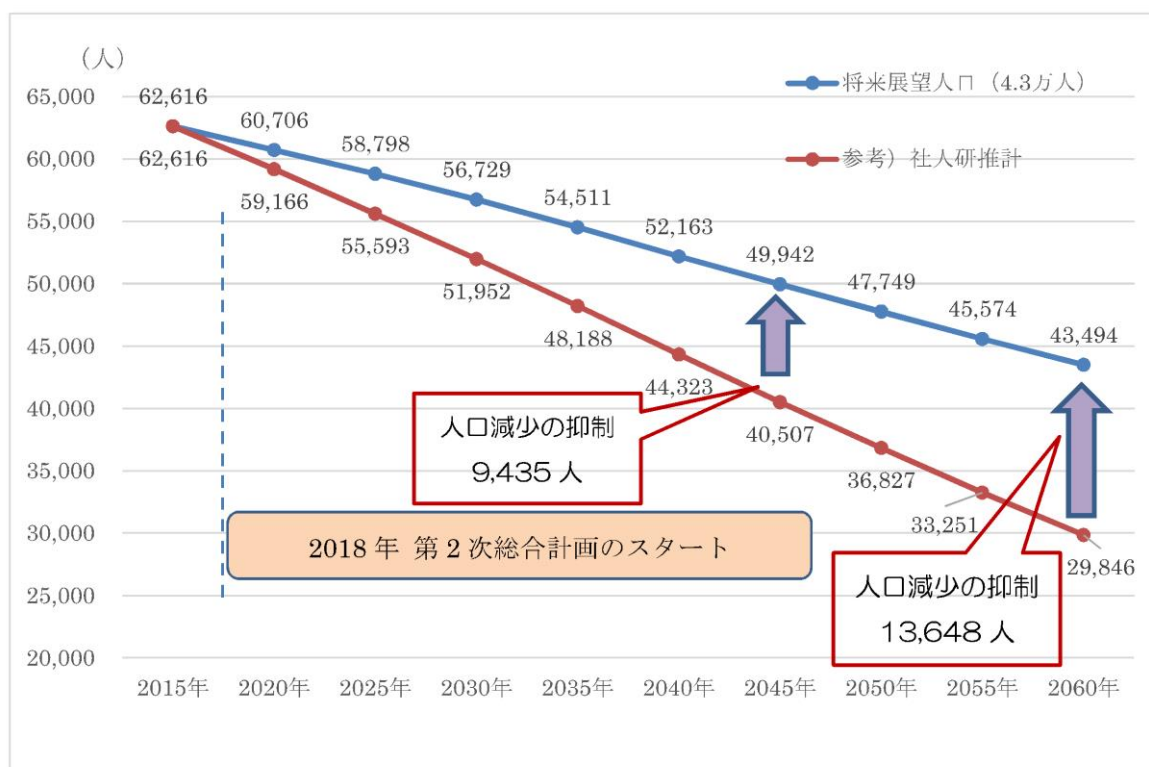


図. 『紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン』で示された将来展望人口

出典：紀の川市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（令和2年3月改訂版）

(2) 第2期 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

『第2期紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略』は、国・県が定める総合戦略を踏まえるとともに、紀の川市人口ビジョンにおいて示した人口の将来展望のもと、「今後4か年の基本目標」や「施策の基本的方向」、「具体的な施策」をとりまとめたもので、2021年（令和3年）3月に策定されました。

② 総合戦略で示された交通施策の方向性

総合戦略では、以下に示す4つの基本目標を掲げ、それぞれ基本的方向、具体的施策とともに施策体系を定めています。

- ・基本目標Ⅰ 地域の特性を活かして地域の稼ぐ力を高め、所得の循環構造形成を実現する
- ・基本目標Ⅱ 紀の川市へのひとの流れをつくる
- ・基本目標Ⅲ 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ・基本目標Ⅳ 誰もが活躍でき、安全で安心して暮らしつづけることができる住みよいまちをつくる

地域公共交通の視点でみると、基本目標Ⅳ「誰もが活躍でき、安全で安心して暮らしつづけることができる住みよいまちをつくる」の中で、「生活基盤・公共インフラの整備」が基本的方向に挙げられ、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、公共交通機関の利用促進に取り組むことが示されています。

Ⅲ-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、2017年度（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、2009年（平成21年）3月に策定されました。その後、策定から10年が経ち、新たな施策展開への対応が必要になったことから、これからの時代に応じたまちづくりの指針として、2021年（令和3年）9月に改定が行われました。

(2) まちづくりの基本理念

マスタープランでは、『第2次紀の川市長期総合計画』を踏襲し、「人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち」を、都市の将来像に定めています。

本計画では、まちづくりの方向性として、「安心して快適な移動環境が充実したまちづくり」として、コミュニティバスや鉄道などの公共交通、自動車、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ことが示されています。

また、交通施設の整備に関する基本方針では、バスや鉄道等の公共交通機関の利便性の向上を図るとともに、旧町域をまたぐ地域間の移動のしやすさ、バスと鉄道軸との結節強化に努め、公共交通機関の利用を促すことが示されています。

『人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち』

図. 『紀の川市都市計画マスタープラン』で示された都市の将来像

出典：紀の川市都市計画マスタープラン

●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

多様な地域資源等の地域特性を踏まえて、用途地域や特定用途制限地域等に基づく土地利用誘導を図り、過度に市街地を拡大することなく、人口規模に応じた持続可能なまちづくりを推進します。

さらに、各地域の生活機能の維持を図るとともに各地域の連携強化を行うことで不足する機能を補い合い都市全体として効率的でバランスのとれた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

コミュニティバスや鉄道などの公共交通、自動車、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ます。

●快適な生活環境を実現するまちづくり

人口減少や少子高齢化社会においても快適な生活環境を維持するために、各地域内の日常の買い物や医療・福祉などの利用環境の充実を図るとともに、人口減少を抑制するために子育て環境の充実や雇用の場の確保などの取組を推進します。

また、地震や洪水などの自然災害に備えた対策を進め、地域の実情を踏まえた安全・安心な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

本市の基幹産業である果物をはじめとした農業生産などの強みを活かし、特色ある地域産業の振興や観光資源の効果的な活用などによって人と人が交流するにぎわいあるまちづくりを推進します。

また、雇用の場を確保するため、京奈和自動車道の立地環境を活かし、近畿大学との連携が図れる企業など若者をはじめとした就労者のニーズを満たす企業誘致や新たな産業創出の推進を図ります。

●豊かな自然・文化(魅力)を活かしたまちづくり

粉河寺や国分寺跡など特徴ある歴史・文化資源などを多く有していることから、今後とも和泉山脈や紀の川等の美しい自然環境と一体となった保全を図ります。

また、人と自然がふれあうことのできる魅力ある環境形成に努め、観光資源としての有効な活用によるまちづくりを推進します。

●交流促進による賑わいあふれるまちづくり

本市には、粉河寺などの歴史・文化資源や果物をはじめとした豊富な農作物、豊かな自然を活かしたレクリエーション施設など多様な地域資源を有していることから、これらの地域資源を観光に活用することで、市内に人を呼び込み市内外の人と人との交流を促進し、地域の賑わいや活性化につなげていきます。

●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るために、市民、事業者、各種団体と行政がまちづくりに関する知識や情報、将来の地域展望を相互に共有し、それぞれ適切な役割と責務を果たしながら、互いに協力し、まちづくりを進めていきます。

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

出典：紀の川市都市計画マスタープラン

(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、計画的な交通網の形成や土地利用誘導により、さらなるアクセス性・利便性の向上に努め、各地域間の連携はもとより、豊富な地域資源を活かした市内外の交流促進により、地域の活力の維持・向上によって、市域全体の魅力あるまちづくりに繋げていくこととしています。

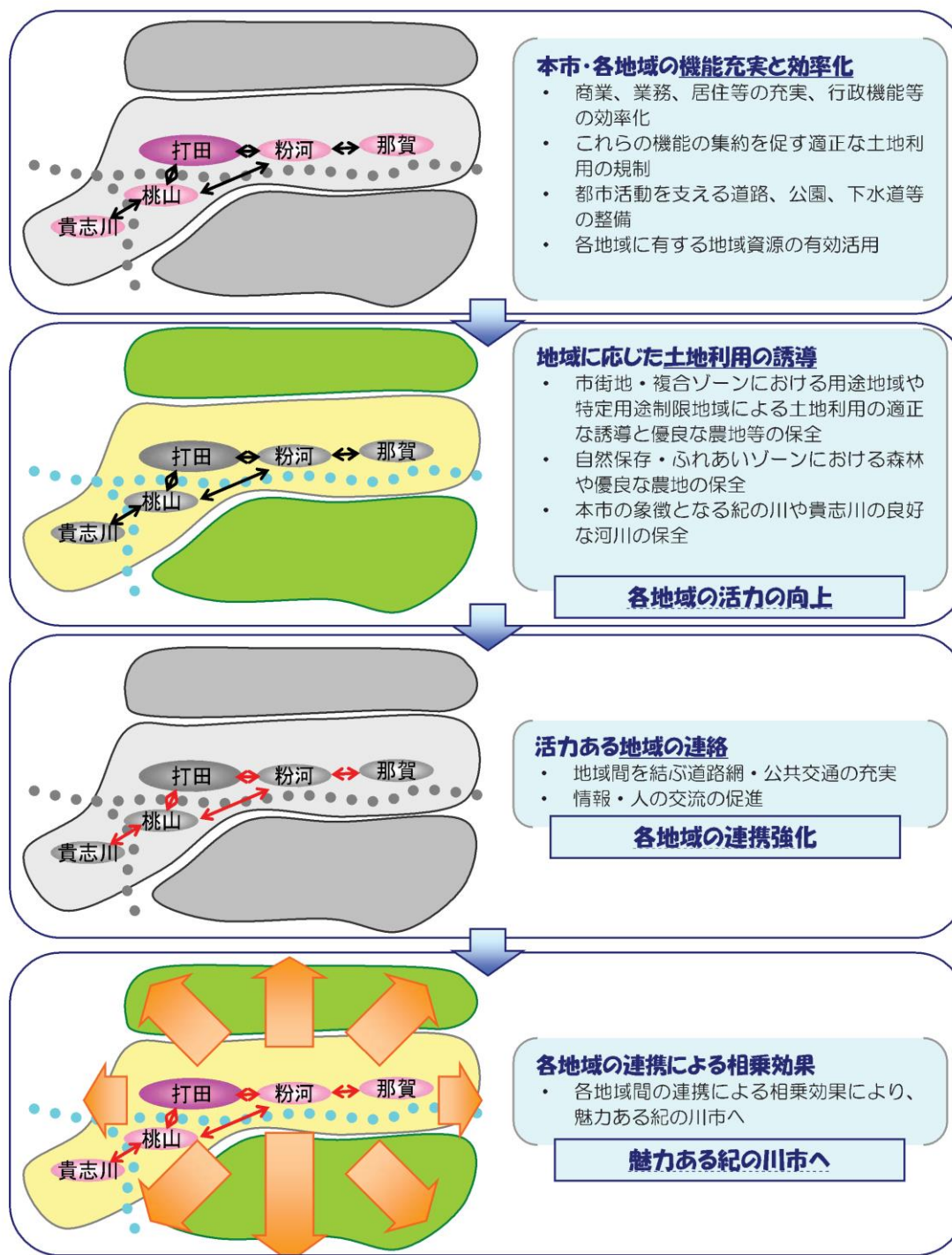


図. 『紀の川市都市計画マスタープラン』で示されたまちづくりの流れ

出典：紀の川市都市計画マスタープラン

Ⅲ-2 交通に関する関連計画

Ⅲ-2.1 紀の川市地域公共交通網形成計画

『紀の川市地域公共交通網形成計画』は、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、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として、2019年（平成31年）3月に策定されました。

この計画では、「地域公共交通でおでかけ、人に会いに行きたくなるまち」を目指す将来像として、将来ネットワークのすがたが定められるとともに、3つの基本方針のもと、施策の推進が図られています。

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』

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

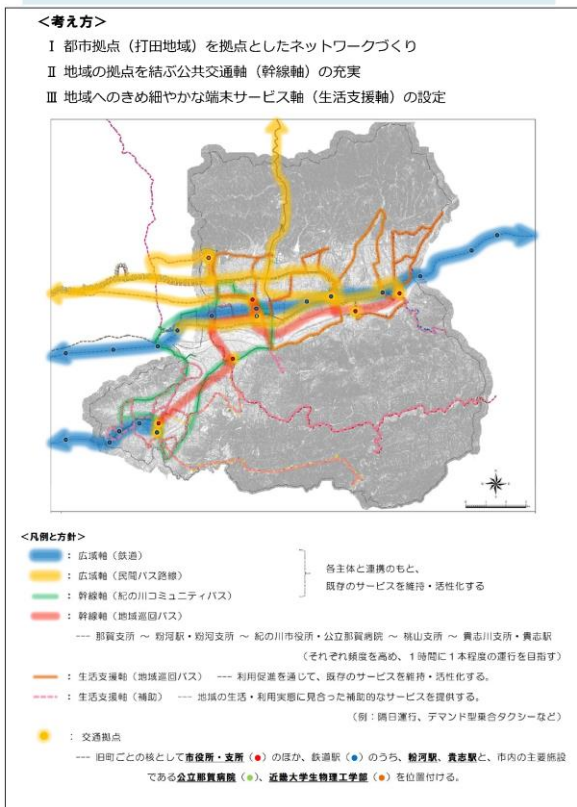
地域公共交通網形成計画を策定するにあたり、地域の現状や声を踏まえながら、地域公共交通ネットワークやサービスの充実を図るとともに、市民が地域公共交通に関心を持ち、さらには、利用したいと思うことができる**情報発信を積極的に実施**します。

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。

図. 地域公共交通の「目指す将来像」と「基本方針」

出典：紀の川市地域公共交通網形成計画

■ 将来ネットワークのすがた



■ 実施する施策

- 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**
✓ 利用者数に見合った新たな交通手段に転換を行います。
 - I-B 拠点間運行の多頻度化**
✓ 都市拠点を結ぶ幹線軸の運行の多頻度化を行います。
 - I-C 交通拠点の整備**
✓ 乗継拠点となるバス停において、利用しやすい向上の実現を図ります。
- 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」に対応する施策メニュー
- II-A 駅やバス停環境の維持**
✓ 市民とともに駅やバス停の清掃や維持する仕組みを構築します。
 - II-B 市民主体の活動の支援**
✓ 地域が主役の取組を継続されるよう、後方支援を行います。
 - II-C 理解醸成の促進**
✓ 広報紙による情報発信を通じ、市民の理解醸成、危機感の共有を図ります。
 - II-D 乗務員の確保・育成**
✓ 女性も含めた人材の持続的な確保、発掘に努めます。
- 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」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**
✓ 利用促進を働き掛ける情報発信を実施します。
 - III-B 公共交通マップの作成**
✓ 公共交通マップを作成・配布し、周知を図ります。

施策	主体			年次					
	実施・企画	協力	支援	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
I-A	市	交	国・県	協議	試行	⇒	⇒	本格運行	⇒
I-B	市	交・岩	国・県	協議	試行	⇒	⇒	本格運行	⇒
I-C	市	交・施	国・県	協議	試行	⇒	⇒	本格実施	⇒
II-A	市民	市・交・学・他	国・県	準備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
II-B	市民	市・交・学・他	国・県	準備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
II-C	市	-	-	検討	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
II-D	交	市	-	準備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
III-A	市	交・学・他	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
III-B	市	交・学・他	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

※ 市：紀の川市、交：バス事業者、タクシー事業者、岩：岩出市、施：拠点化を図る施設所有者、学：学校、他：その他地元組織

図. 地域公共交通の「将来ネットワークのすがた」と「実施する施策」

出典：紀の川市地域公共交通網形成計画（概要版）

Ⅲ-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及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進することを目的に2014年（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や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：日本一心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。

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

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）

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 |

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

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）

Ⅲ-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、2015年（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。



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

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））

(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うえで、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。

<p>2-1 集約拠点ネットワーク型のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆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 	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆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
<p>2-2 交流による活力あるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆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 	<p>2-5 ひと・コミュニティを育むまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆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
<p>2-4 環境共生のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆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 	

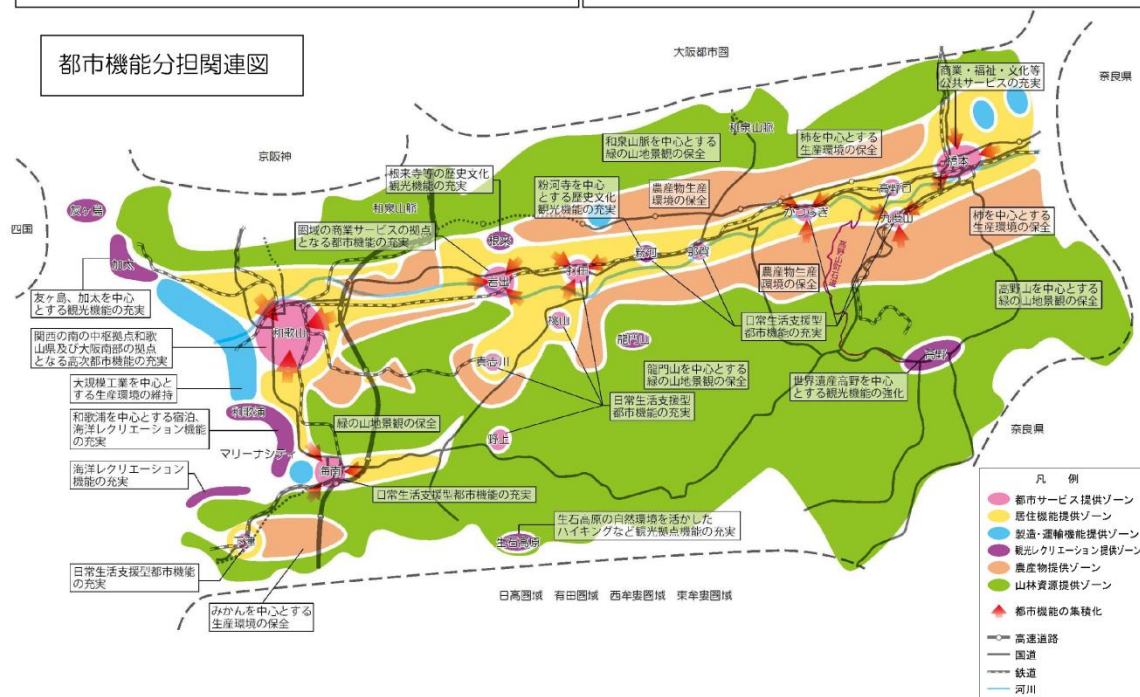


図. 『和歌山県都市計画マスタープラン』で示された都市づくりの方向性

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）

(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の推進とともに、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。