

『地域公共交通でおでかけ、人に会いに行きたくなるまち』 を目指して！



1. 計画の策定について

1.1 計画策定の背景と目的

- ◆ 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。
- ◆ そこで、あらためて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」を新たに策定します。

1.2 計画の概要

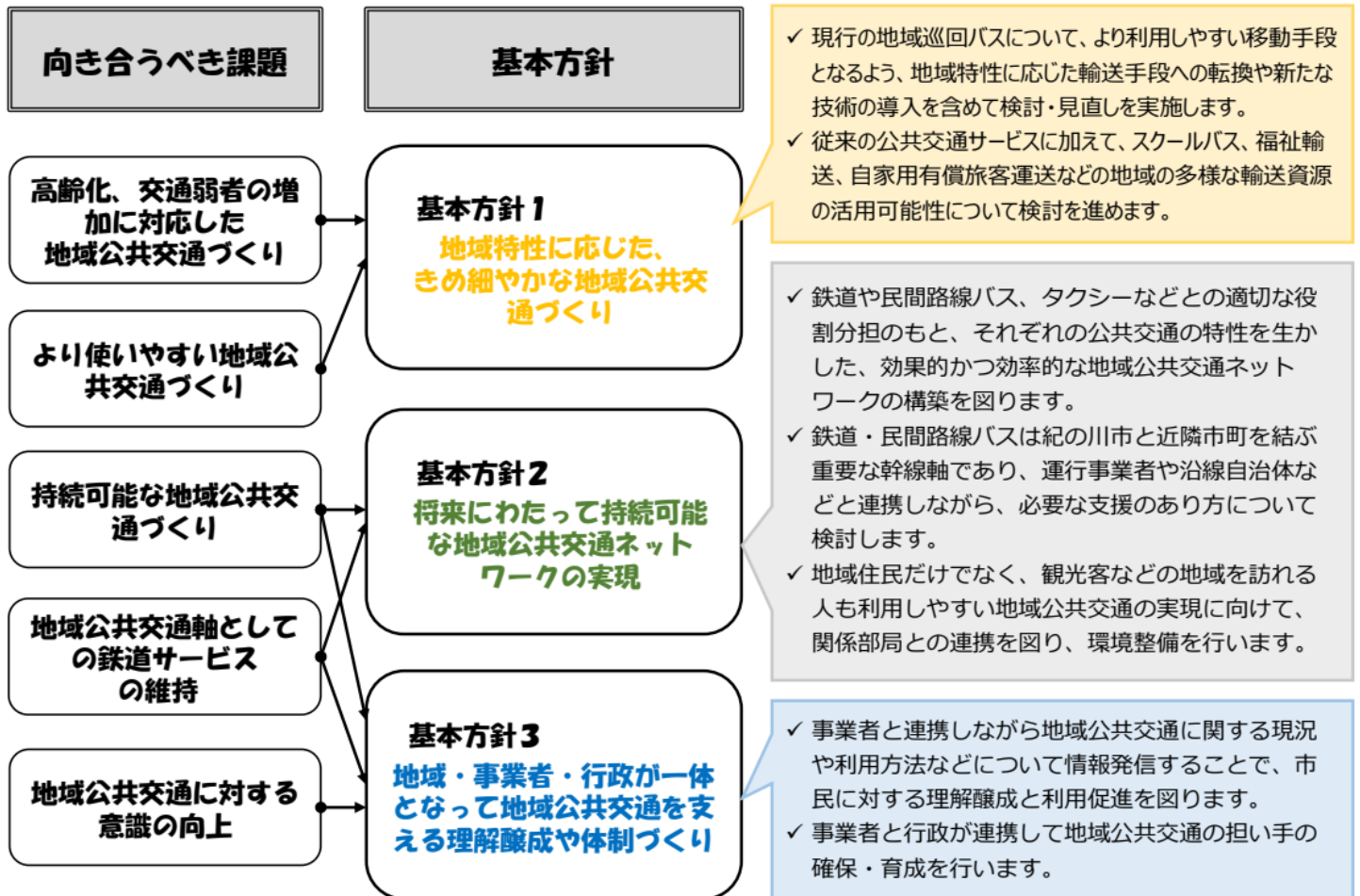
(1) 位置づけ

- ◆ 本計画は、『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』を踏まえつつ、地域公共交通を取り巻く環境やニーズの変化に対応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。

(2) 目標年次（計画期間）

- ◆ 本計画は、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. 計画の基本方針



3. 目指すべき姿を実現するための施策

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」

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。

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

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。

効果 ・旧町をまたぐ市内の移動しやすさの向上

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、自家用有償旅客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。

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）

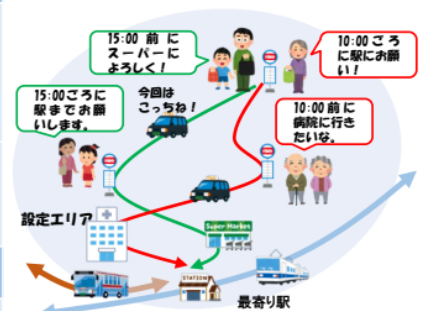


図. デマンド型区域運行サービスのイメージ



図. 幹線軸を中心としたネットワークのイメージ

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」

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くするため、分かりやすい情報発信に努めます。
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）
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。
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・路線バス等の利用促進
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。
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
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。
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

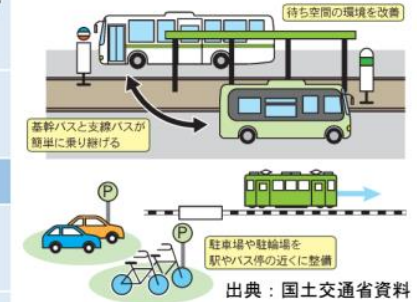


図. クリスマスを生かした車両アレンジの実施
出典：和歌山電鐵HP

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」

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。
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



図. 公共交通マップの作成例

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。
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



図. 広報紙を通じた情報発信例

4. 計画の基本目標

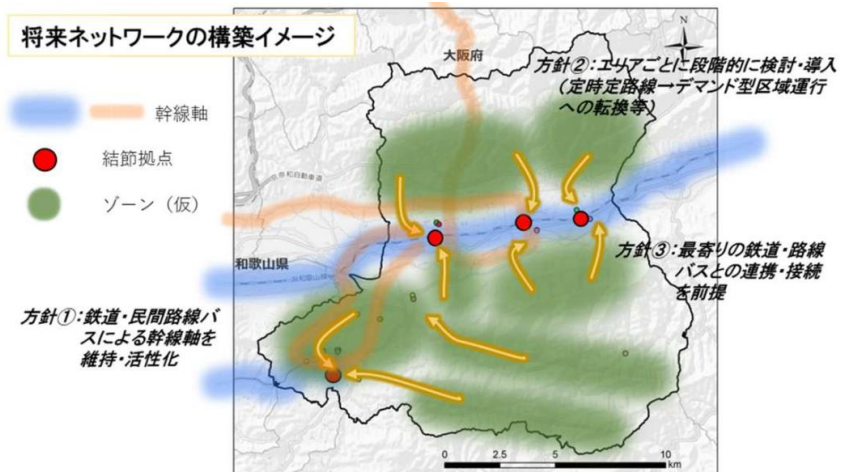
基本方針	指標	現状		目標値 (2028年度)
基本方針1 地域特性に応じた、きめ細やかな地域公共交通づくり	地域巡回バス及びデマンド型乗合交通の利用者数	2.6	⇒	3.5 (万人/年)
	日常生活において交通手段に不便を感じている市民の割合	54.1	⇒	48 (%)
基本方針2 将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの実現	鉄道・幹線バス路線の利用者数 ※鉄道：市内駅の1日あたりの乗降客総数 バス：各路線の年間利用者数	(JR)	⇒	4.8 (千人/日)
		(和歌山電鐵)	⇒	1.8 (千人/日)
		(和歌山バス那賀：粉河熊取線)	⇒	5.1 (万人/年)
		(紀の川コミュニティバス)	⇒	2.1 (万人/年)
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（和歌山電鐵貴志川線支援分を除く）	1.1	⇒	1.4 (億円/年)
	※モビリティ・マネジメントの実施回数 ※利用促進を行うための啓発活動	3	⇒	6 (回/年)

5. 将来ネットワーク

★長期的な将来ネットワーク像

【2028年度（令和10年度）】

- ◆ 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。



★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、上で示した将来ネットワークの構築を目指しますが、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きます。

