

和歌山県地域公共交通計画（素案）

令和5年12月

和歌山県

目次

1. はじめに	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	1
1-4 計画の位置づけ	1
2. 本県の概況	2
2-1 地勢・地理	2
2-2 人口	6
2-3 移動特性	15
2-4 自動車・運転免許の保有状況等	26
2-5 広域的な道路整備の状況	30
2-6 観光動向	33
3. 地域公共交通の現状	36
3-1 県全域の公共交通ネットワーク(全体)	36
3-2 交通モード別の現状	37
3-3 県における鉄道業および道路旅客運送業の就業者数	52
4. 上位・関連計画の整理	53
5. 本県の地域公共交通の課題	65
5-1 本県の地域公共交通に係る懸念事項	65
5-2 本県の地域公共交通の課題	82
6. 計画の基本方針	84
6-1 計画の基本理念と基本方針	84
6-2 本県の地域公共交通ネットワークの位置づけ	85
7. 基本方針に基づき実施する施策・事業	86
8. 計画の目標	109
9. 計画の進捗管理	113
9-1 計画の推進にあたっての各主体の役割	113
9-2 計画の推進方法	114

1. はじめに

1-1 計画策定の目的

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）等の一部を改正する法律が令和2（2020）年11月27日に施行され、これにより、全ての地方公共団体が地域公共交通計画を策定するよう努力義務化されました。これを受けて、本県における地域公共交通を取り巻く諸課題に関係者が一体となって対応していくために、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画として、「和歌山県地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定するものです。

1-2 計画の区域

本計画は、和歌山県全域を対象とします。

1-3 計画の期間

本計画の計画期間は令和6（2024）年度～令和10（2028）年度とします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は最上位計画である「和歌山県長期総合計画」を踏まえつつ、本県の地域公共交通政策のマスタープランとして策定するものです。

策定にあたっては、「和歌山県まち・ひと・しごと創生総合戦略」「和歌山県長期総合ビジョン」等の関連計画や県内の各市町村で策定済みもしくは策定予定の「地域公共交通計画」等の地域公共交通の関連計画との連携、整合性を図ります。

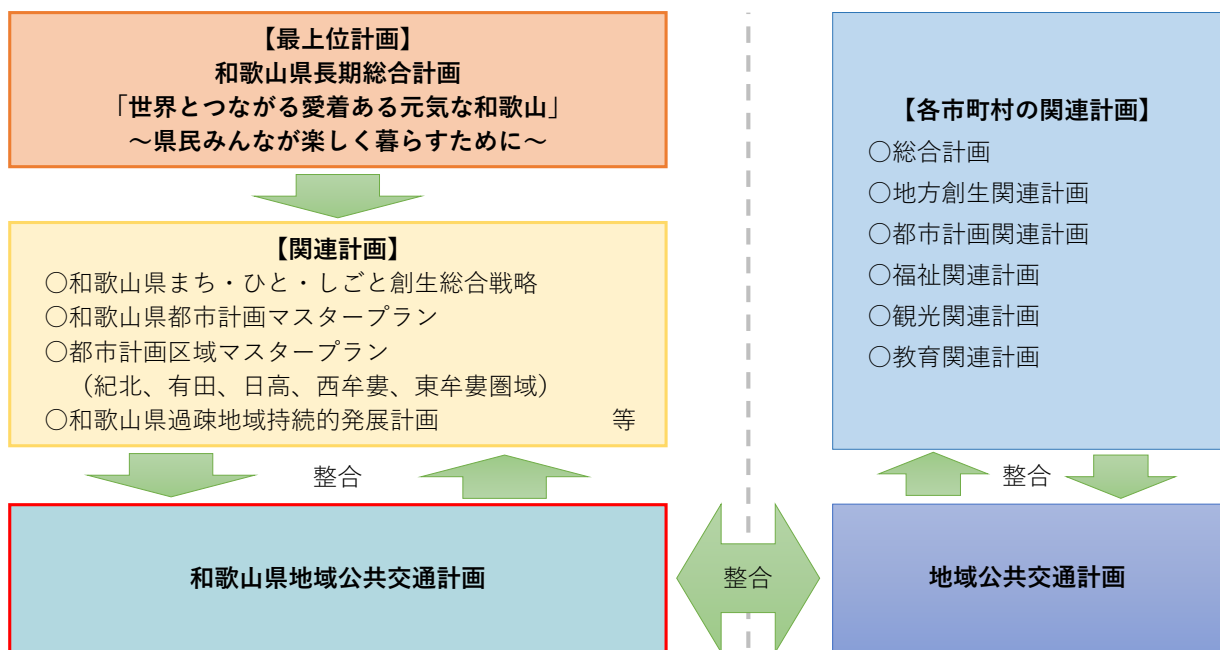


図 計画の位置づけ

2. 本県の概況

2-1 地勢・地理

(1) 地域

本県は 30 市町村から成り立っています。

そのうち、過疎市町村^{※1}もしくは過疎市町村とみなされる、一部過疎地域となっている地域が 23 市町村、振興山村^{※2}、一部振興山村に該当する地域が 17 市町村、半島振興対策実施地域^{※3}に該当する地域が 29 市町村となっています。



※1 過疎市町村：人口の減少による地域社会の活力が低下しており、生産機能及び生活環境の整備等が比較的低位にある地域のこと。「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」に基づき、人口減少率や財政指数等の要件を満たしている地域のことを指す。

※2 振興山村：森林等の面積の占める割合が多い地域(林野率 75%以上)で人口密度が低い地域(1.16 人/町歩未満)を指す。

※3 半島振興対策実施地域：三方を海に囲まれ、平地に恵まれず、幹線交通体系から離れているなどの制約にある地域のことを指す。

図 本県の地域区分

表 過疎市町村、振興山村、半島振興に該当する市町村一覧

		過疎市町村	振興山村	半島振興
紀北地域	和歌山市			
	海南市	一部過疎市町村		○
	橋本市			○
	紀の川市	一部過疎市町村	一部山村	○
	岩出市			○
	紀美野町	○	一部山村	○
	かつらぎ町	○	一部山村	○
	九度山町	○		○
	高野町	○	○	○
紀中地域	有田市			○
	御坊市			○
	湯浅町	○		○
	広川町	○		○
	有田川町	過疎とみなされる市町村	一部山村	○
	美浜町	○		○
	日高町			○
	由良町	○		○
	印南町	○	一部山村	○
	日高川町	○	一部山村	○
紀南地域	田辺市	過疎とみなされる市町村	一部山村	○
	新宮市	○	一部山村	○
	みなべ町	一部過疎市町村	一部山村	○
	白浜町	一部過疎市町村	一部山村	○
	上富田町		一部山村	○
	すさみ町	○	一部山村	○
	那智勝浦町	○	一部山村	○
	太地町	○		○
	古座川町	○	○	○
	北山村	○	○	○
	串本町	○	一部山村	○

(2) 地勢

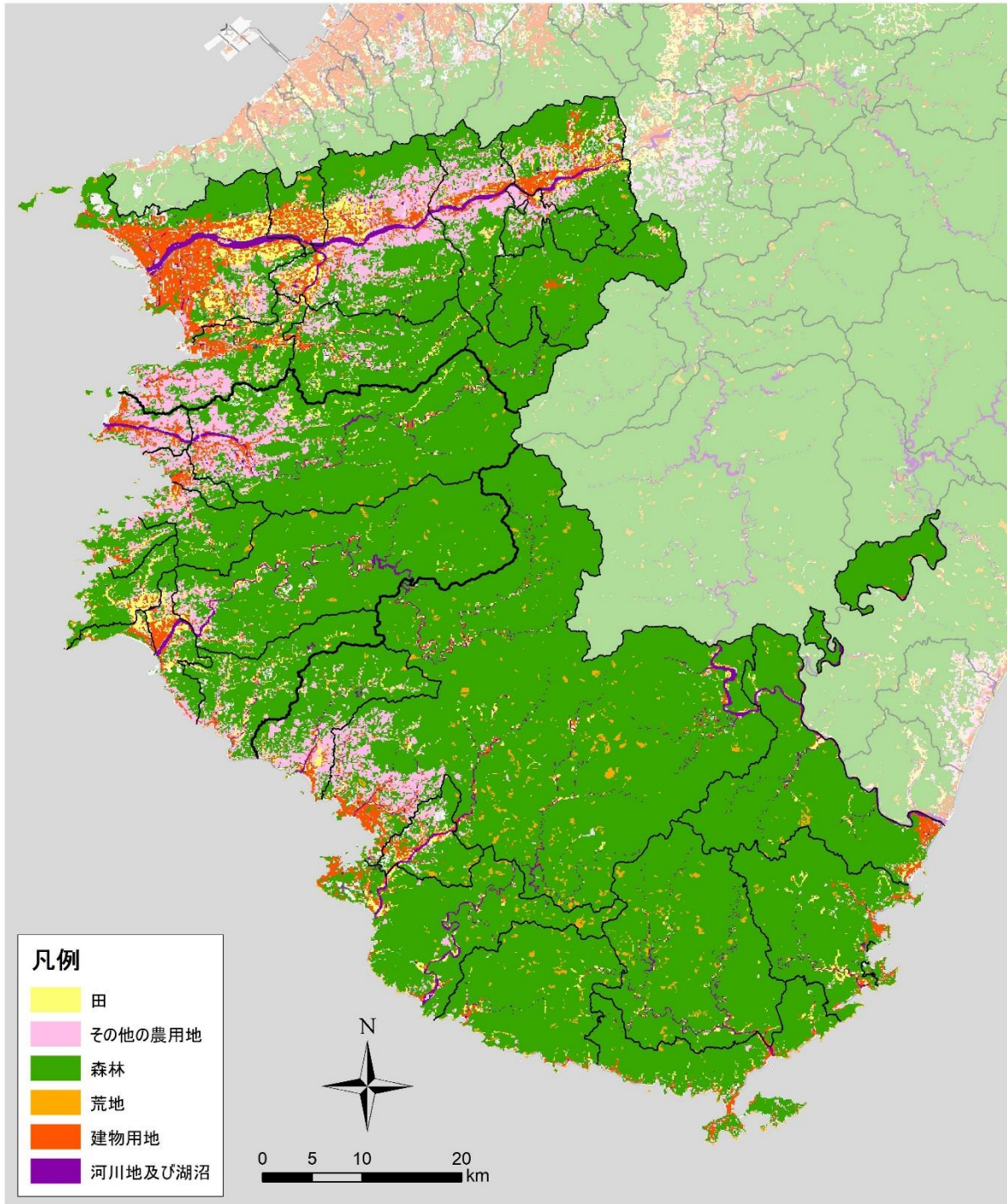
本県は、紀伊半島の南西部にあつて、北は大阪府、東は奈良県と三重県、南は熊野灘に接し、西は紀伊水道をはさんで徳島県と向かい合っています。串本町の潮岬は、本州の最南端に位置します。

山脈から発生した紀の川、熊野川、有田川、日高川、日置川、古座川など多くの河川が紀伊水道や太平洋に注いでいます。

本県の面積の8割以上を山地が占めており、平野は少なく、紀の川流域の和歌山平野と、有田川や日高川の下流などに小さな平野が広がっています。

(3) 土地利用

紀の川や有田川、日高川などの河川沿いや太平洋沿岸部を中心に農用地や建物用地が集まっており、居住地域が形成されています。



資料：国土数値情報（平成28年度）

図 土地利用状況

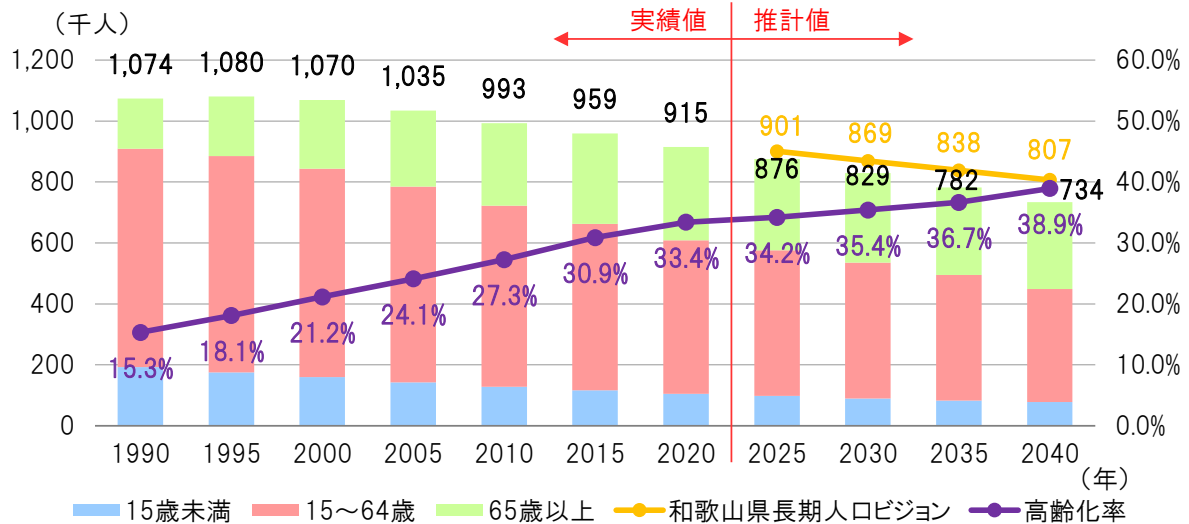
2-2 人口

(1) 県全域

①年齢階層別人口推移

本県の年齢階層別人口を見ると、15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口は減少を続けている中、65歳以上の老年人口は年々増加し続け、令和2（2020）年時点で高齢化率が33.4%となっています。なお、平成27（2015）年に策定した、和歌山県長期人口ビジョンで掲げている将来人口推計と比較すると、今後、想定以上に人口が減少していくことが考えられます。

高齢化率の上昇は今後緩やかになりますが、引き続き増加傾向にあります。



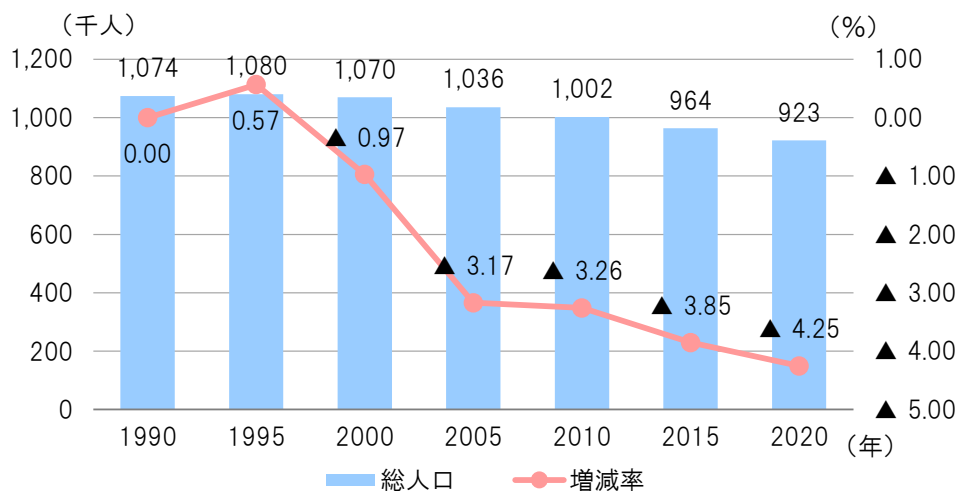
※上記グラフの値は高齢化率を算出するため、不詳人口は含んでいない。

資料：国勢調査（～令和2（2020）年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7（2025）年～）、和歌山県長期人口ビジョン

図 県内の年齢階層別人口推移と将来推計

②社会増減の推移

県内の総人口が平成7（1995）年以降減少し続けているのと同じように、社会増減率も平成7（1995）年を境に減少傾向にあります。



資料：国勢調査

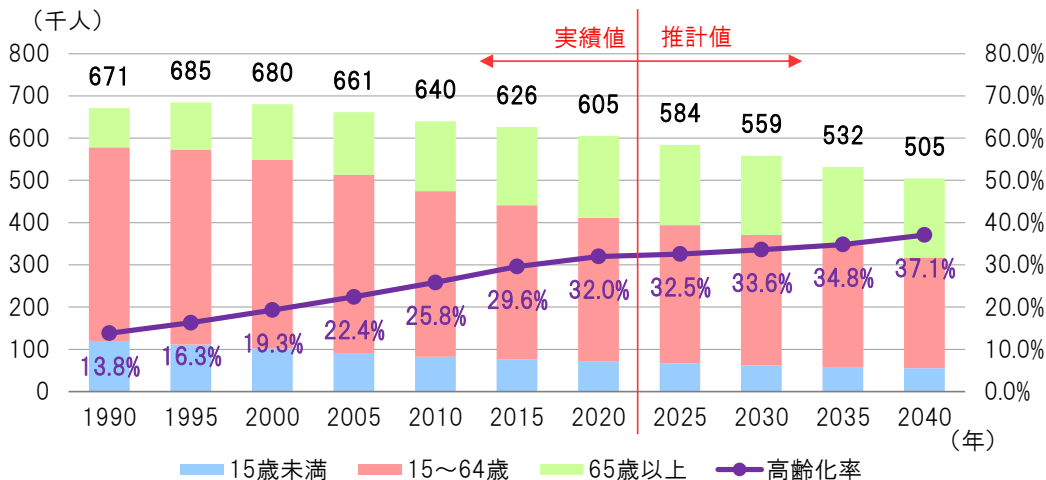
図 県内の総人口と社会増減率の推移

(2) 地域別

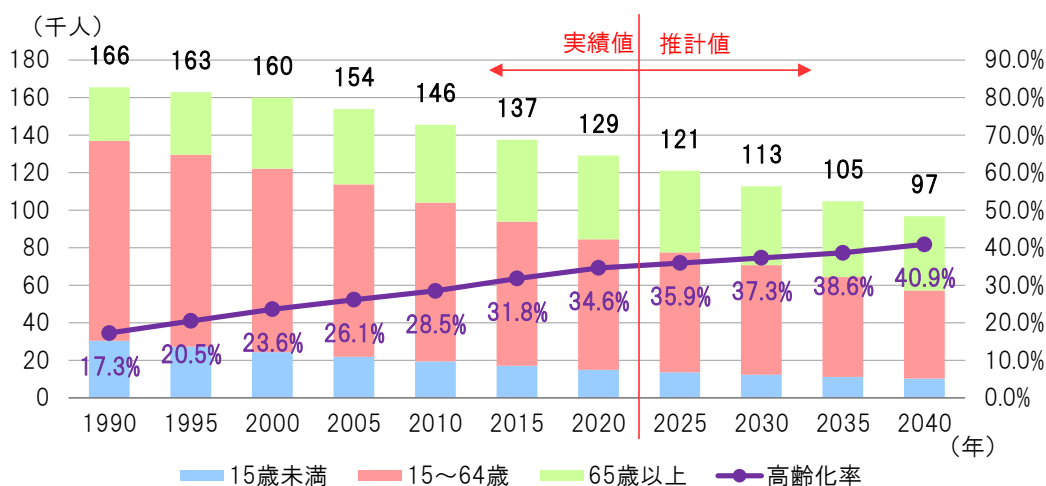
①年齢階層別人口推移

紀北地域の人口が令和2(2020)年時点で県全体の約2/3と最も多くなっています。また、紀南地域は3地域の中で最も高齢化率が高くなっています。

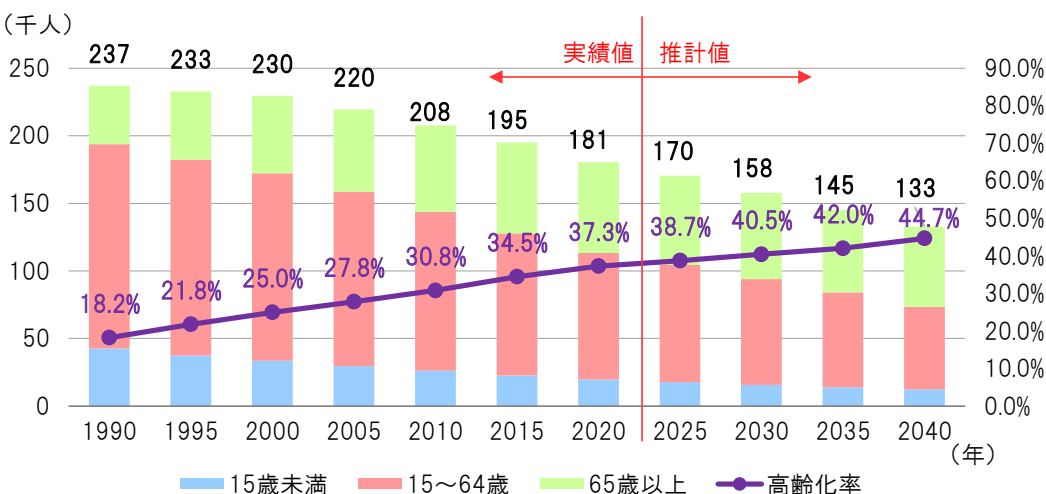
【紀北地域】



【紀中地域】



【紀南地域】



※上記グラフの値は高齢化率を算出するため、不詳人口は含んでいない。

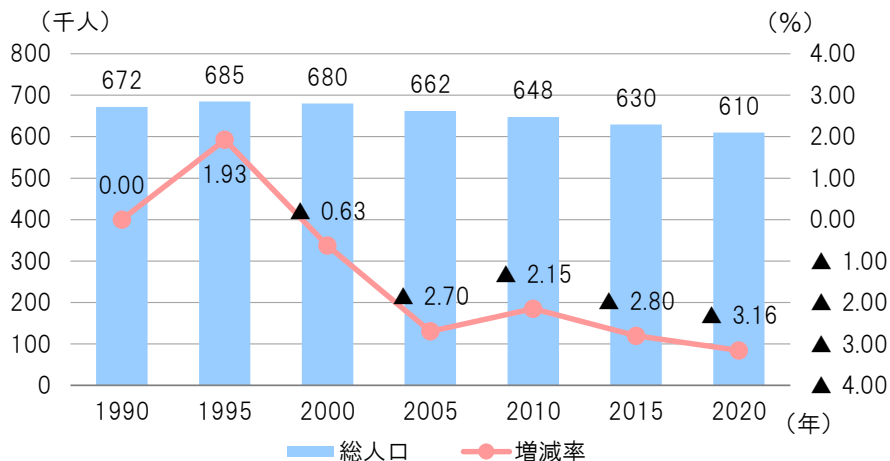
資料：国勢調査(～令和2(2020)年)、国立社会保障・人口問題研究所(令和7(2025)年～)

図 県内地域別の総人口と社会増減率の推移

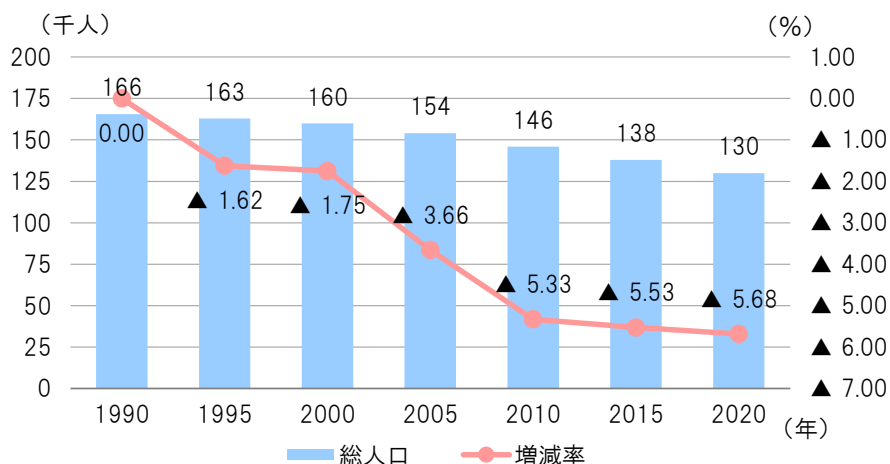
②社会増減の推移

各地域で社会増減率は減少傾向にあります。紀中、紀南地域は特に減少が大きく、令和2（2020）年は平成27（2015）年と比べて5%以上減少しています。

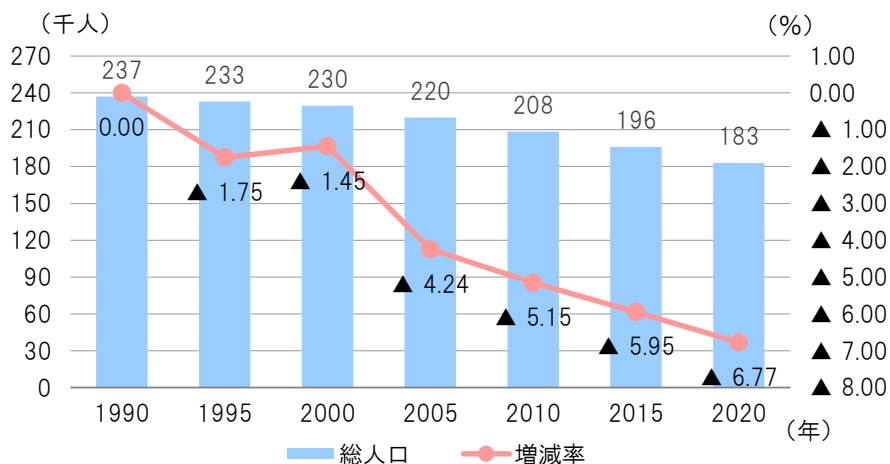
【紀北地域】



【紀中地域】



【紀南地域】

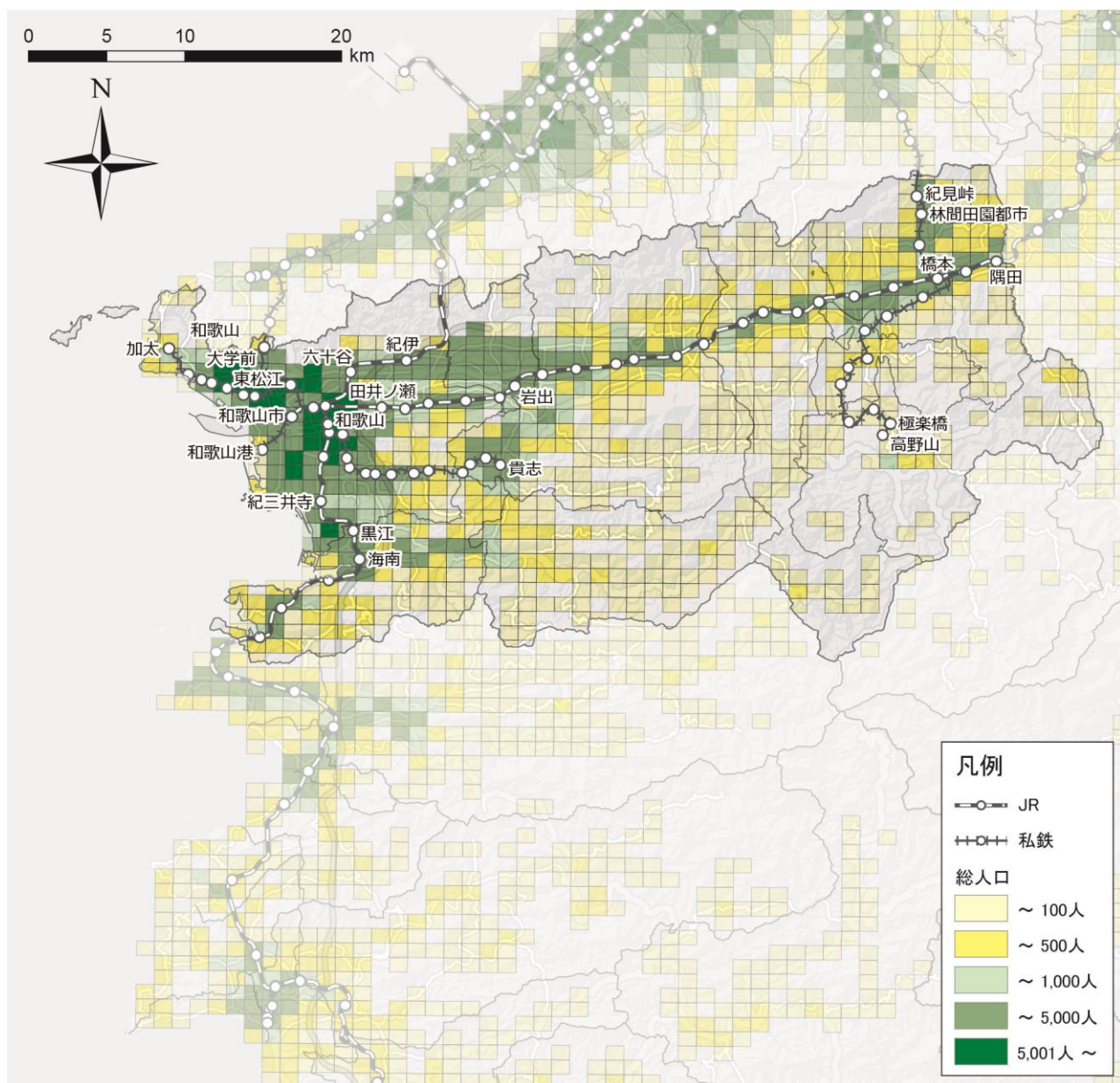


資料：国勢調査

図 県内地域別の年齢階層別人口推移

③地域別メッシュ人口（総人口）

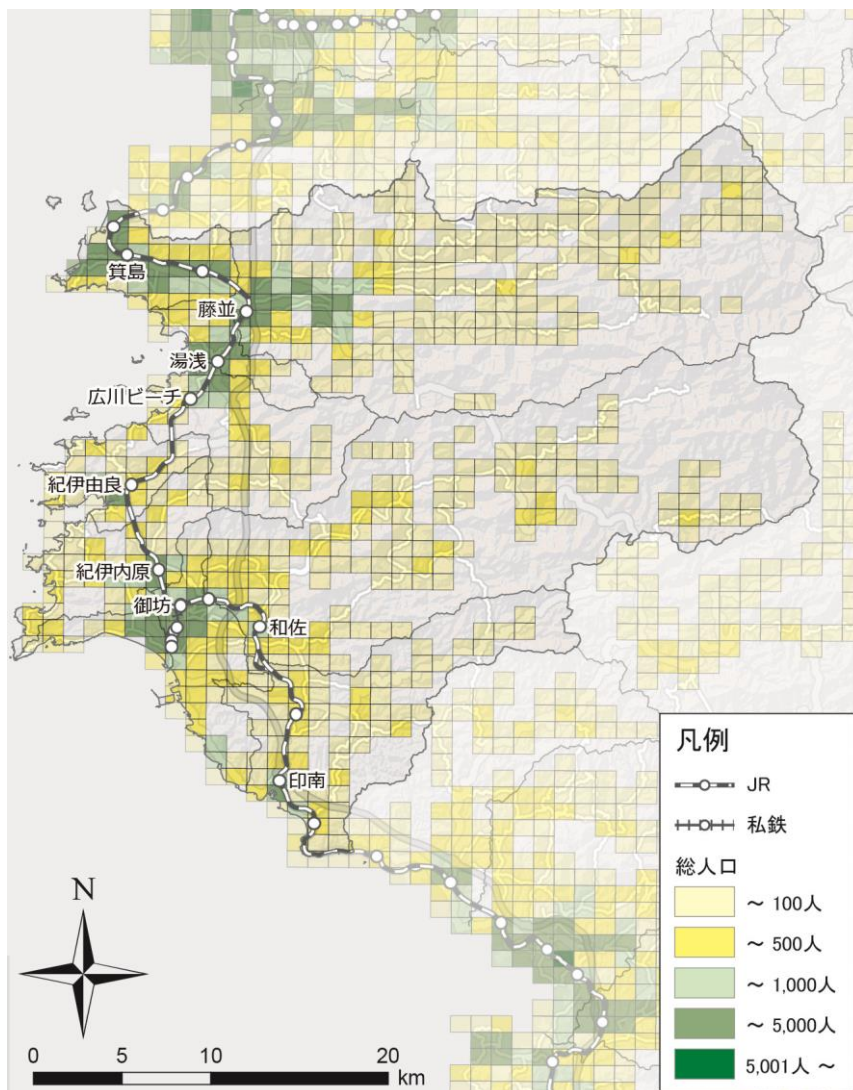
紀北地域では、紀の川流域を中心に人口が多くなっています。その中でも下流域に位置し、県庁所在地である和歌山市に人口が集中しています。本県の中でも紀北地域で人口が最も多くなっています。



資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀北地域の人口分布（1kmメッシュ）

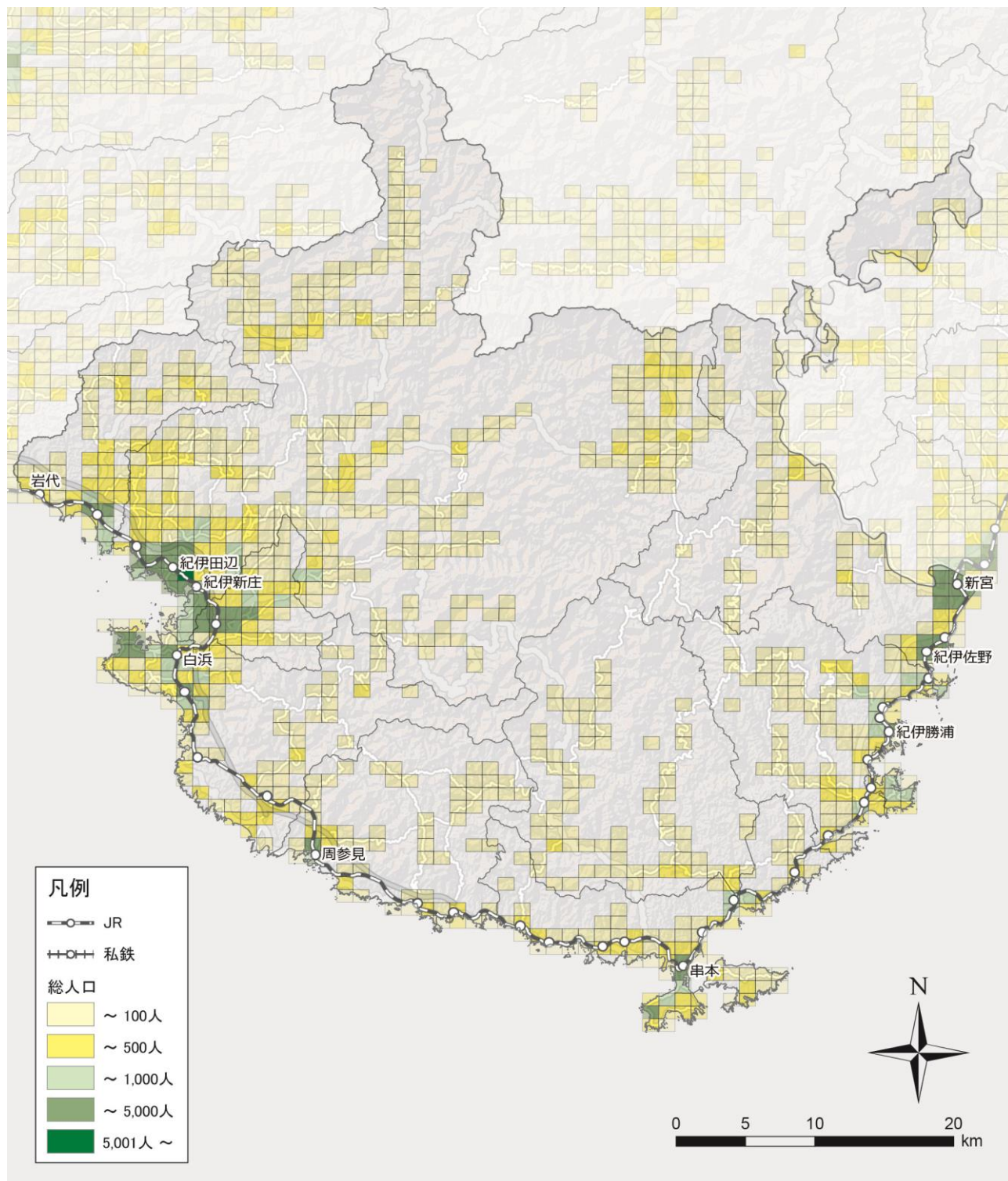
紀中地域では、有田川及び日高川の下流域を中心とした沿岸部に人口が集中しており、有田郡の方が日高郡より広い範囲で人口が集まっています。また、内陸部は比較的人口が少なくなっています。



資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀中地域の人口分布（1 km メッシュ）

紀南地域では、田辺市、白浜町北部、新宮市それぞれの沿岸部を中心に人口が集中しており、内陸部は比較的人口が少なくなっています。

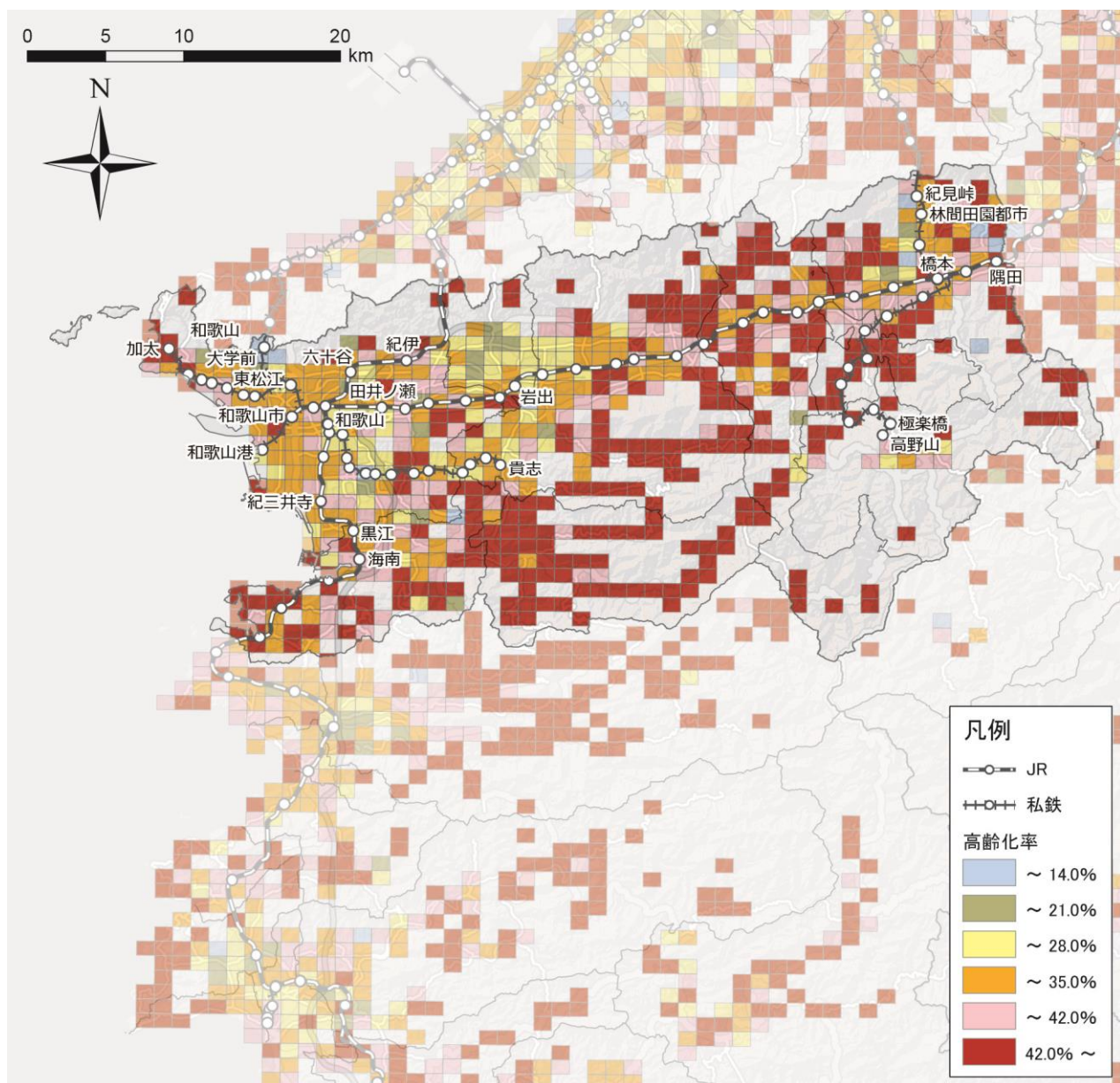


資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀南地域の人口分布（1kmメッシュ）

③地域別メッシュ人口（高齢化率）

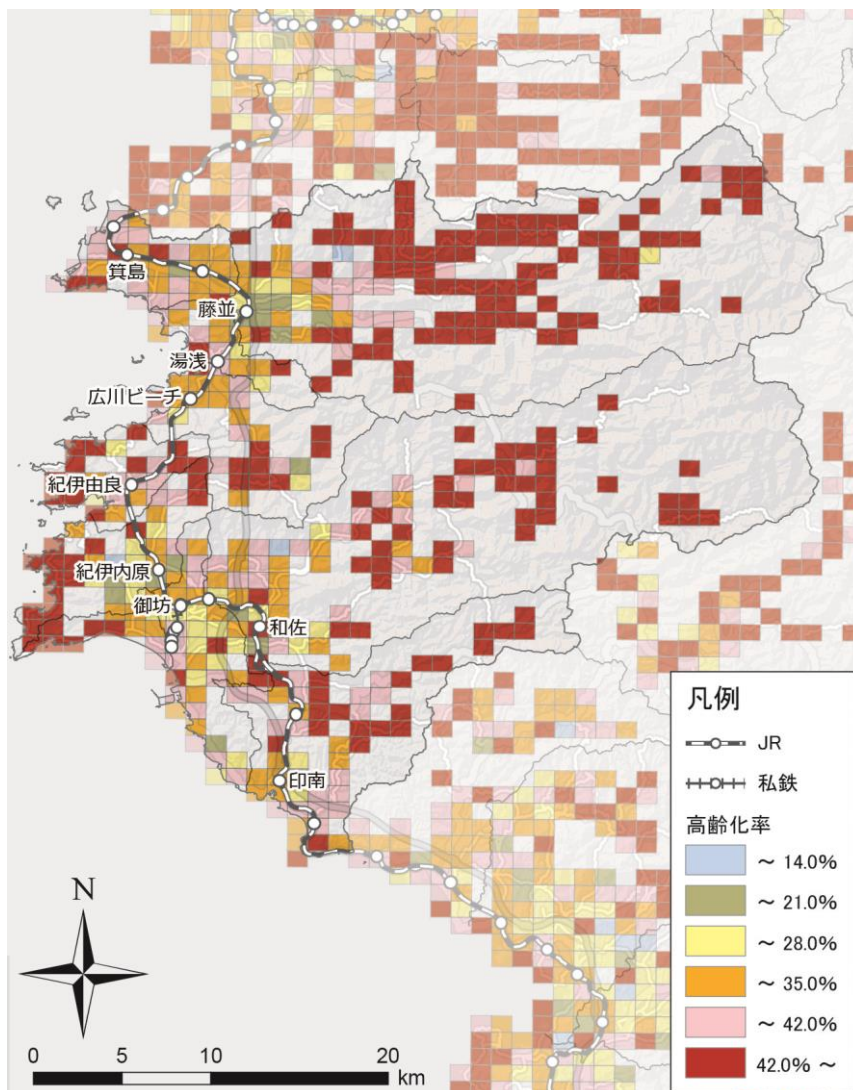
紀北地域では、紀の川流域のうち、下流域及び中流域では、高齢化率は比較的低くなっていますが、それ以外の地域では高齢化率が高くなっている傾向にあります。



資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀北地域の高齢化率分布（1 km メッシュ）

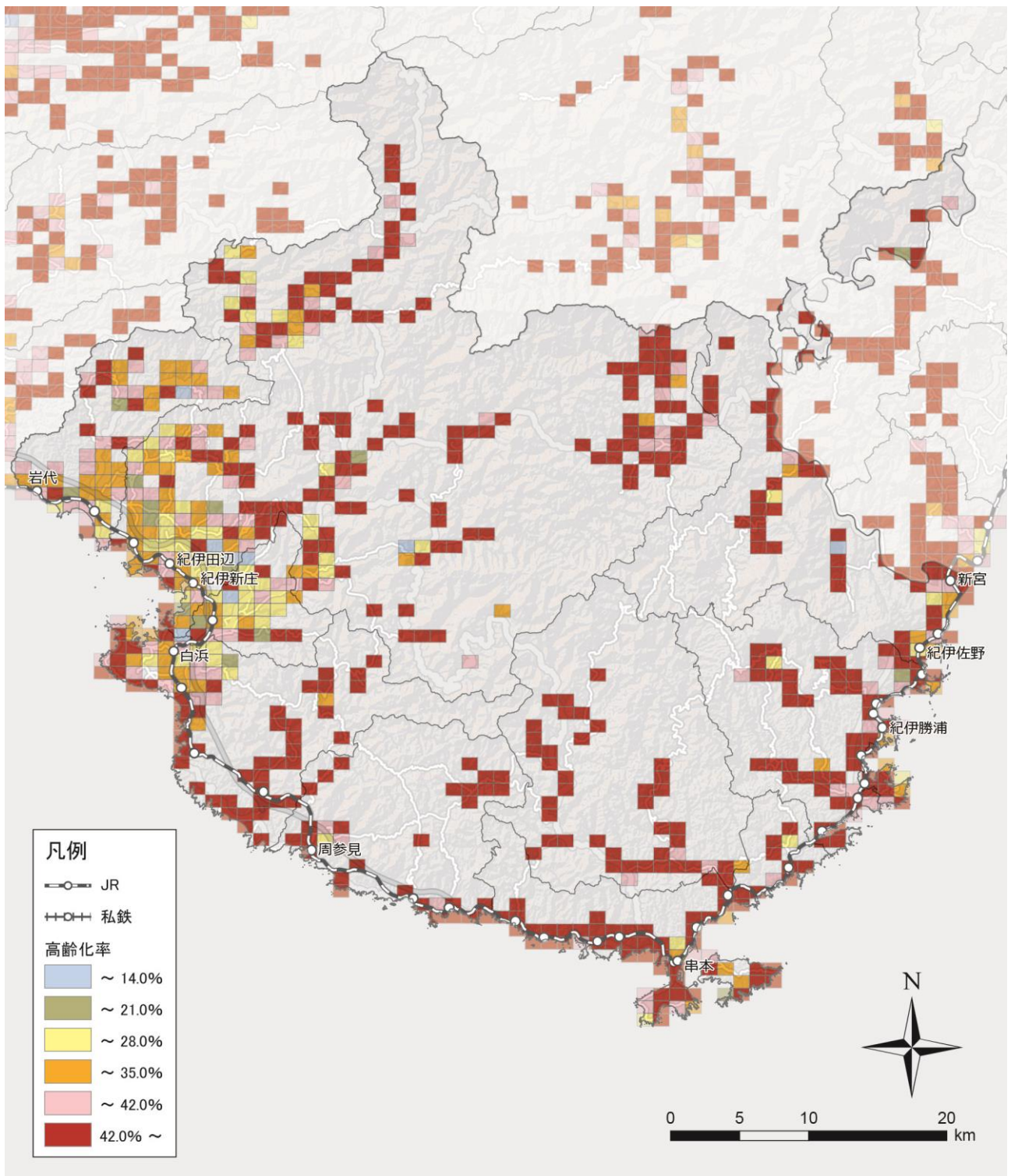
紀中地域では、有田川及び日高川の下流域を中心とした沿岸部では、高齢化率は比較的低くなっています。内陸部では高齢化率が高くなっている傾向にあり、特に有田郡では広い範囲で高齢化率が高くなっています。



資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀中地域の高齢化率分布（1 km メッシュ）

紀南地域では、田辺市、白浜町北部の沿岸部、上富田町では、高齢化率は比較的低くなっていますが、それ以外の地域では高齢化率が高くなっている傾向にあります。



資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀南地域の高齢化率分布（1 km メッシュ）

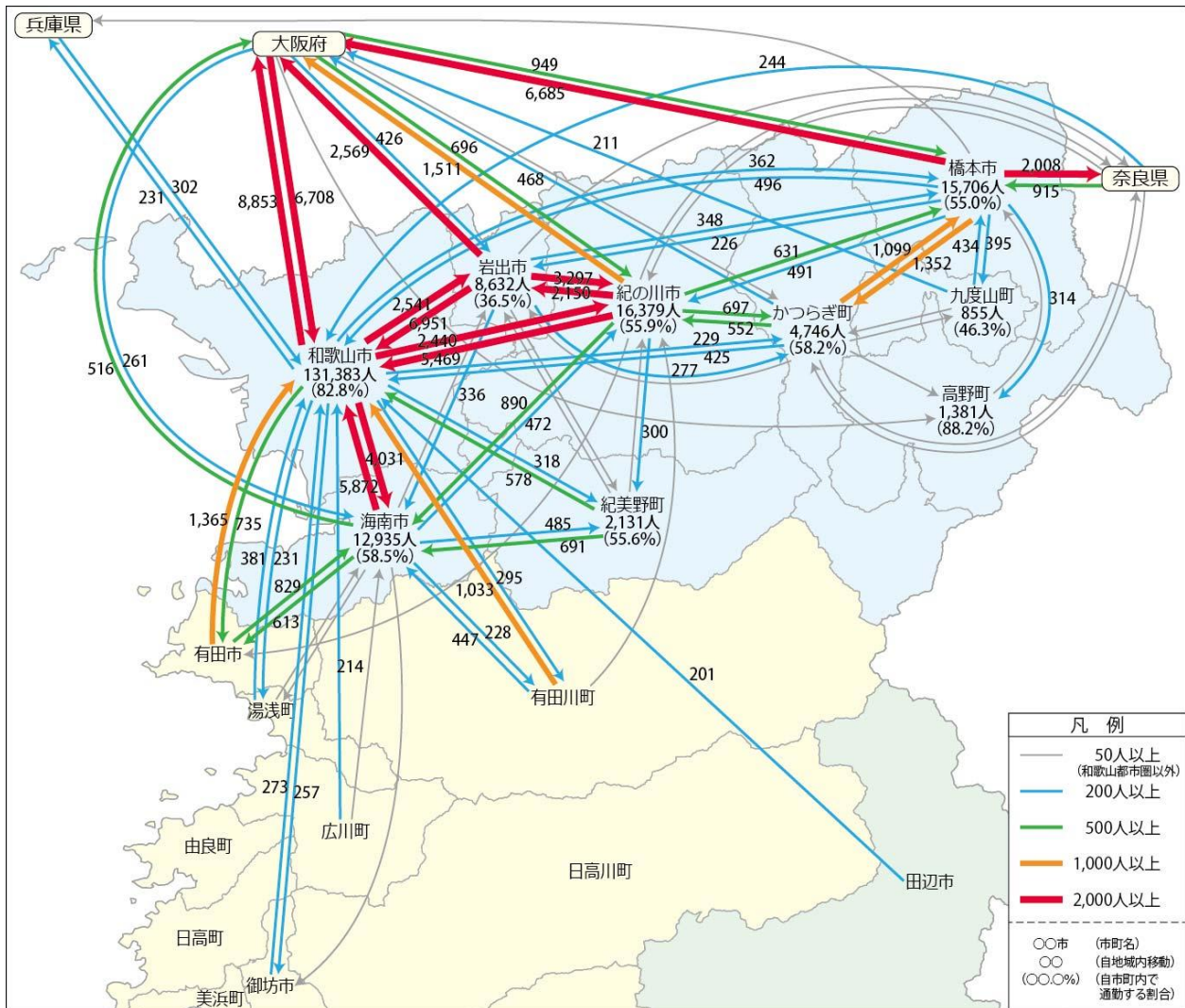
2-3 移動特性

(1) 通勤通学流動

①通勤

紀北地域の県内における移動は、岩出市・紀の川市・和歌山市の3市間での移動と、海南市と和歌山市間の移動が2,000人を越えています。

紀北地域と県外との間の移動は、大阪府と和歌山市間、岩出市から大阪府、橋本市から大阪府、橋本市から奈良県への移動が2,000人を越えています。

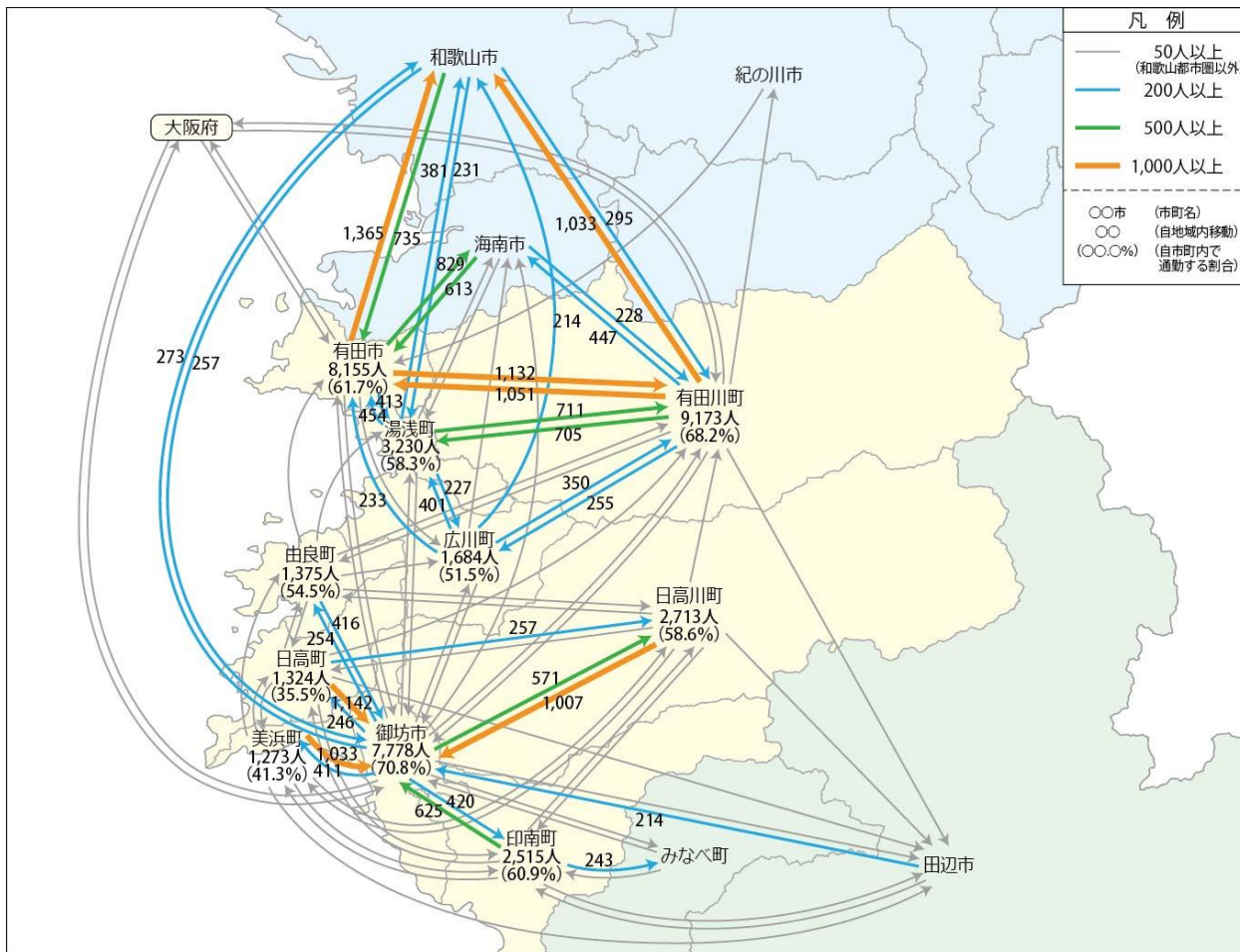


資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀北地域の通勤における流動図

紀中地域の県内における移動は、有田市・有田川町間、有田市から和歌山市、有田川町から和歌山市、日高町から御坊市、日高川町から御坊市、美浜町から御坊市の移動で1,000人を超えており、有田郡と日高郡間の移動は少ないことがわかります。

また、紀中地域と県外との間の移動がほぼ見られず、県内の移動が主となっていることがわかります。

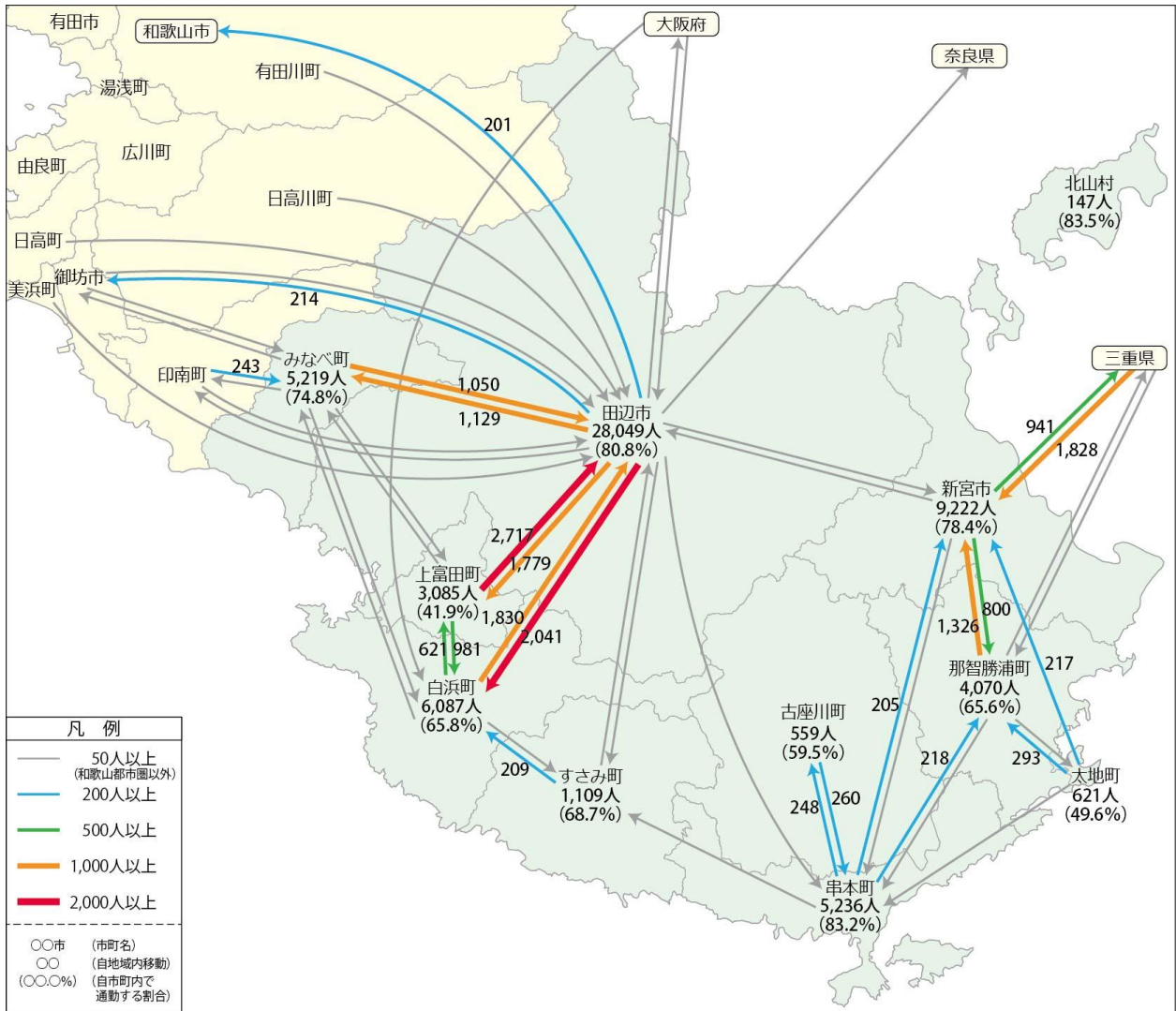


資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀中地域の通勤における流動図

紀南地域の県内における移動は、みなべ町・田辺市間、上富田町・田辺市間、白浜町・田辺市間、那智勝浦町から新宮市の移動で1,000人を超えています。

紀南地域と県外との間の移動は、三重県から新宮市の移動が1,000人を超えていますが、これ以外の県外の移動はほとんど見られません。



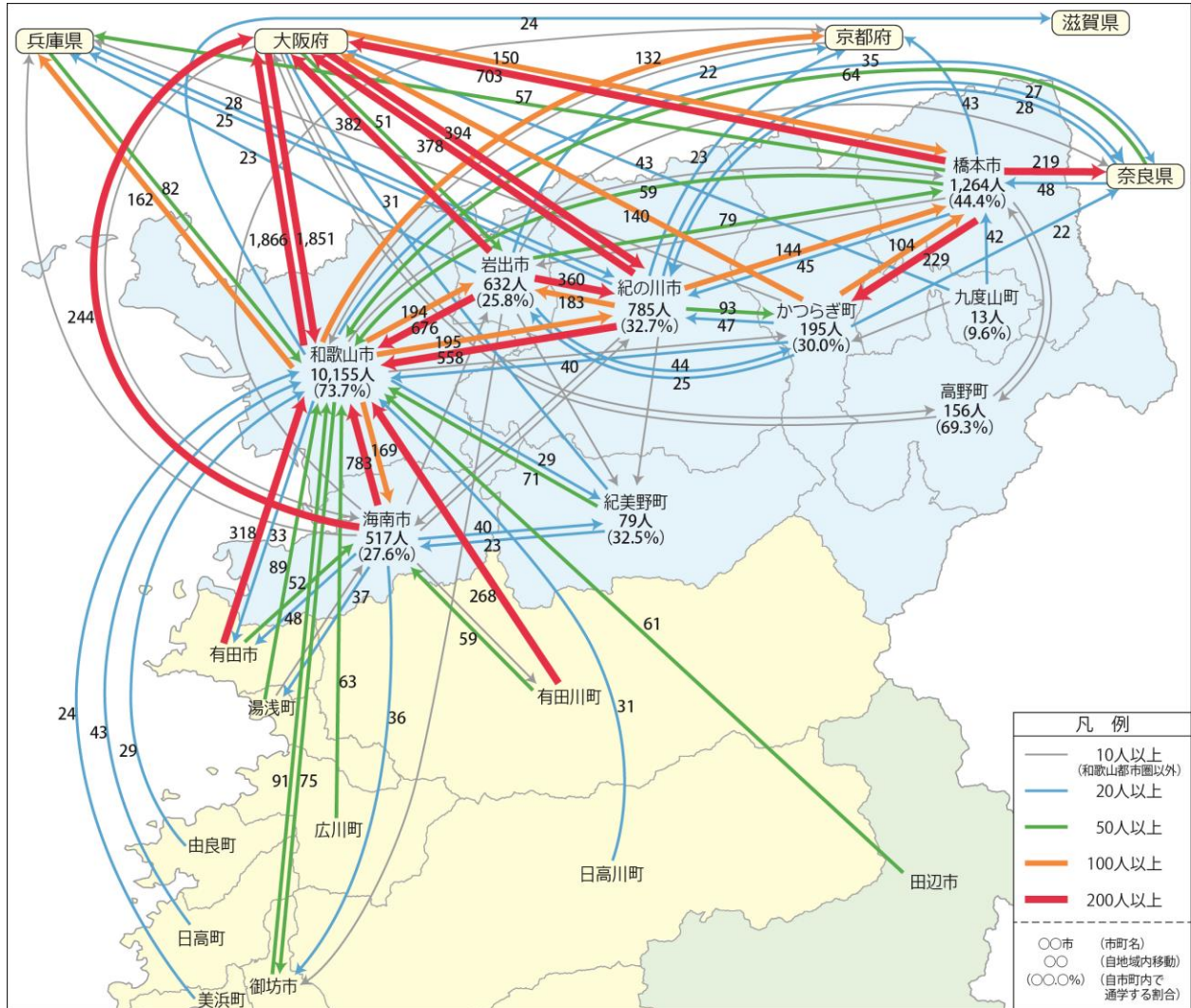
資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀南地域の通勤における流動図

②通学

紀北地域の県内における移動は、県内の各市町村から和歌山市へ向かう移動が非常に多くなっています。

紀北地域と県外との間の移動は、大阪府への移動が圧倒的に多くなっています。

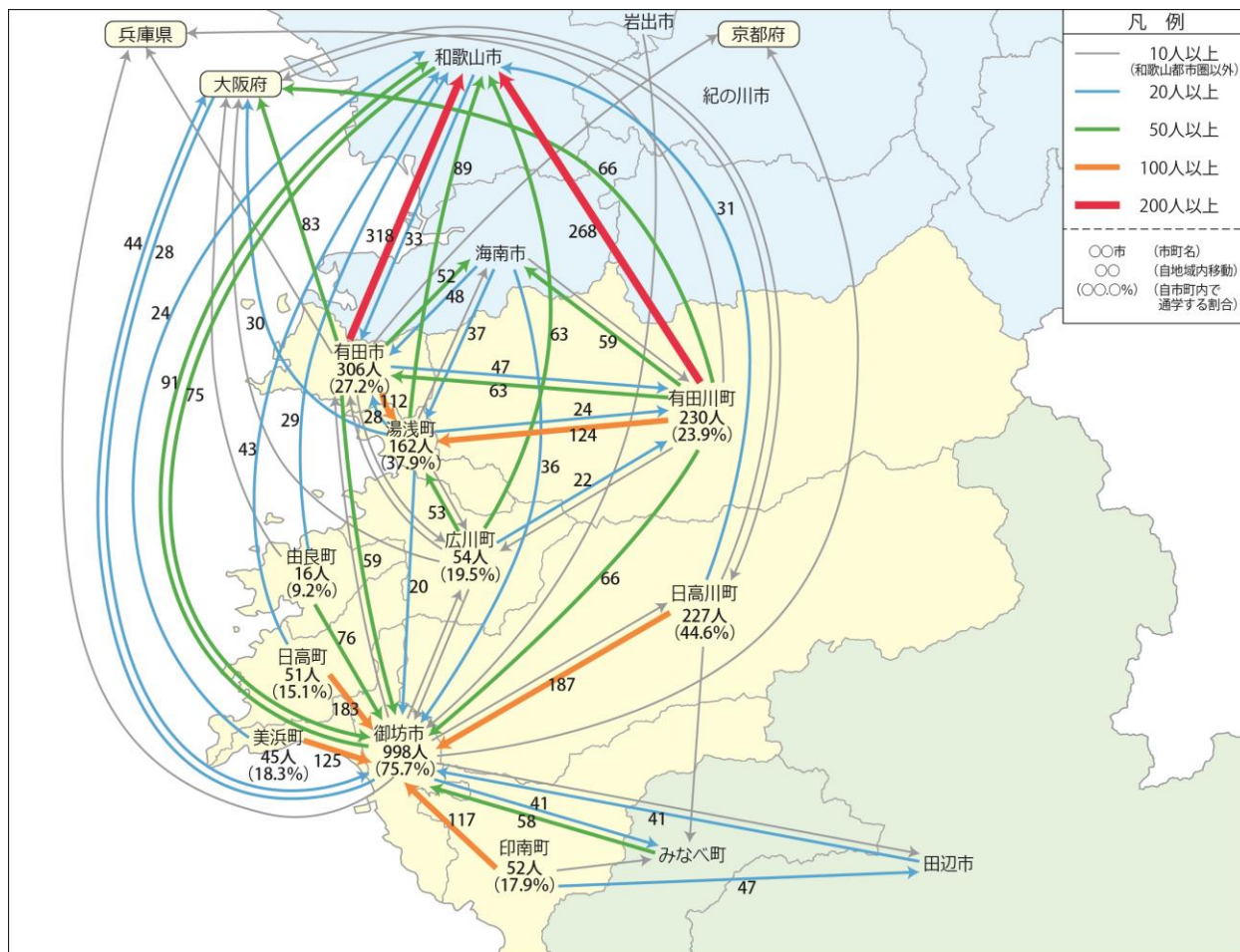


資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀北地域の通学における流動図

紀中地域の県内における移動は、有田市から和歌山市、有田川町から和歌山市の移動で 200 人を超えています。その他には御坊市へ向かう移動がやや多く見られ、通勤と同様に有田郡と日高郡間の移動は少ないことがわかります。

また、紀中地域と県外との間の移動は、大阪府への移動が他府県への移動よりも比較的多く見られます。

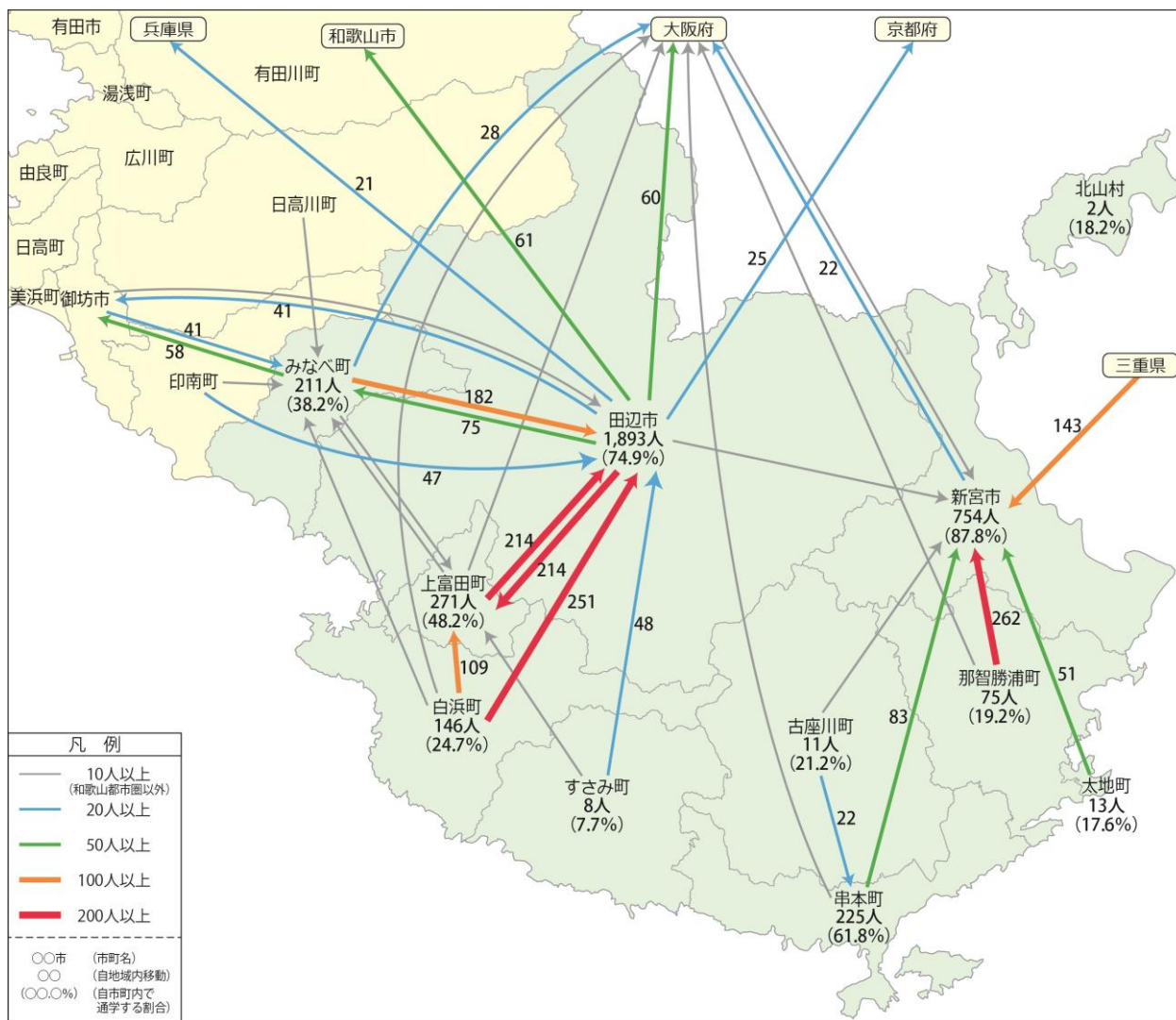


資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 紀中地域の通学における流動図

紀南地域の県内における移動は、上富田町・田辺市間、白浜町から田辺市、那智勝浦町から新宮市の移動で200人を超えています。

紀南地域と県外との間の移動は、大阪府への移動や三重県から新宮市への移動が比較的多く見られます。



資料：国勢調査（令和2(2020)年）

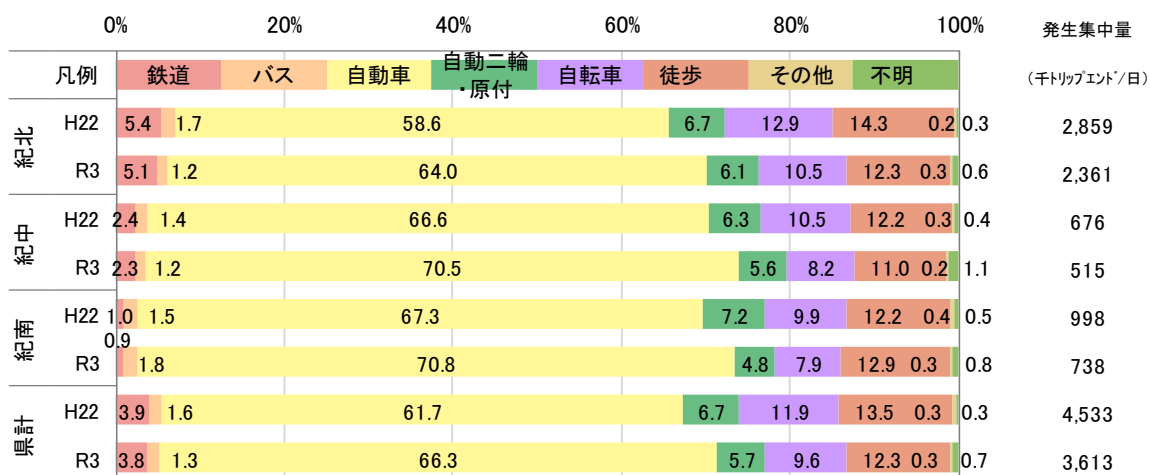
図 紀南地域の通学における流動図

(2) パーソントリップ調査

①交通手段分担率

平成 22(2010)年と令和 3(2021)年の平日の交通手段を比較すると、自動車の利用が増加し、自転車や徒歩が減少しています。地域別にみると、紀北地域において、自動車利用の増加が他地域と比べて大きくなっています。

鉄道・バス利用については、大きな傾向の変化はみられず、やや減少傾向がうかがえます。地域別にみると、紀北地域・紀中地域・紀南地域の順に、鉄道利用が少なくなっています。なお、紀南地域ではバスの利用が他地域とは異なり、やや増加しています。

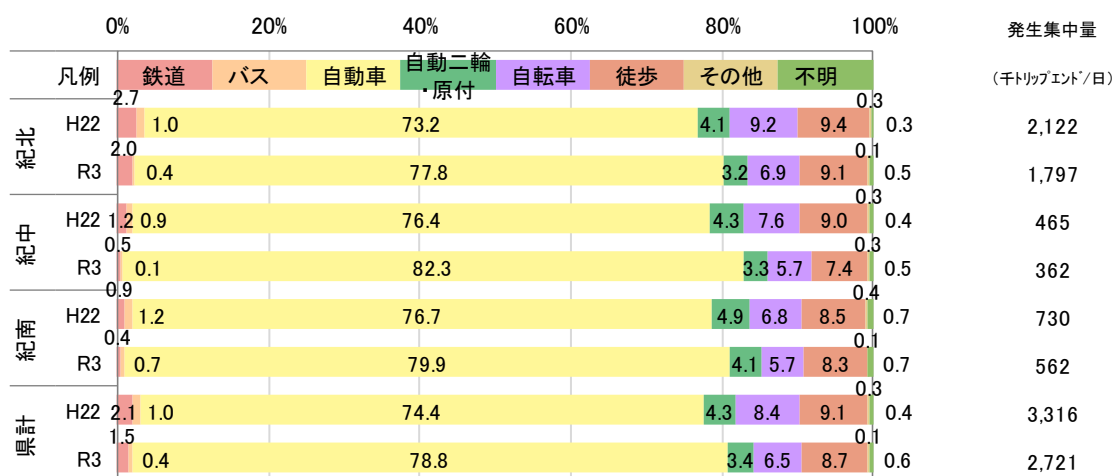


資料：近畿圏パーソントリップ調査(平成 22(2010)年, 令和 3(2021)年)

図 平日の交通手段構成の変化(地域別)

休日は平日と比べ自動車利用が多く、全体の約 8 割を占めています。令和 3(2021)年度においては、いずれの地域も自動車分担率が 8 割前後であり、平成 22(2010)年から令和 3(2021)年までの 10 年間で増加しています。

鉄道・バス利用については、比較的利用の多い紀北地域においても、平日より少なくなっています。また、いずれの地域においても公共交通利用はやや減少しています。



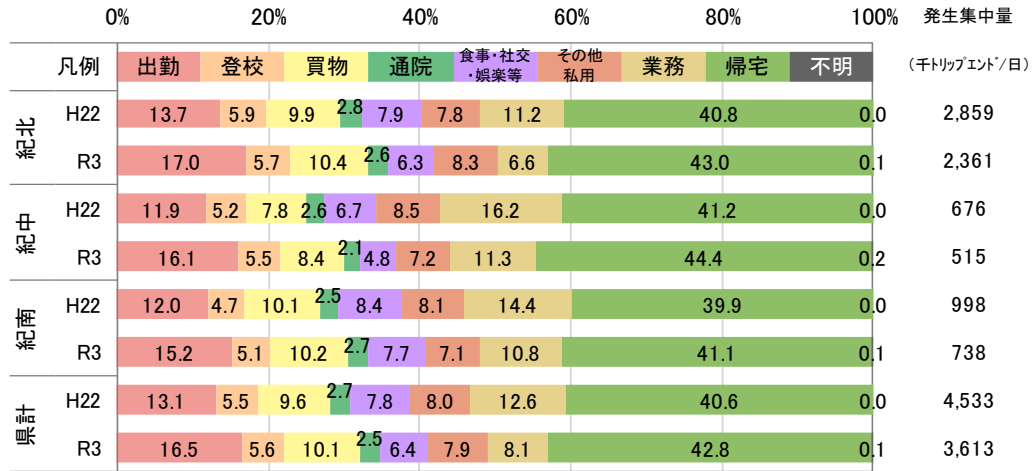
資料：近畿圏パーソントリップ調査(平成 22(2010)年, 令和 3(2021)年)

図 休日の交通手段構成の変化(地域別)

②移動目的

平日の移動目的をみると、業務、食事・社交・娯楽等の目的での移動が減少し、相対的に出勤（通勤）や買物等の目的での移動の割合が増加しています。

地域別に顕著な違いはみられませんが、紀中・紀南地域は業務目的の割合が1割強となっており、紀北地域と比べるとやや多い傾向にあります。

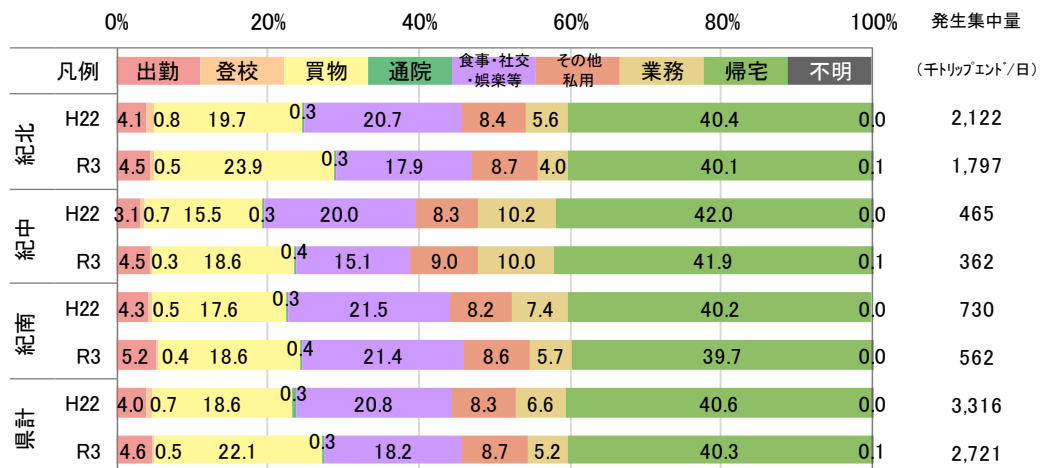


資料：近畿圏パーソントリップ調査(平成 22 (2010)年, 令和 3 (2021)年)

図 平日の移動目的構成の変化（地域別）

休日は平日と異なり、買物、通院、食事・社交・娯楽等、その他私用の移動が中心となっており、出勤（通勤）や業務目的の移動は約 5%に留まっています。

いずれの地域においても、食事・社交・娯楽等の目的が減少傾向にあり、相対的に買物目的の移動の割合が増加しています。



資料：近畿圏パーソントリップ調査(平成 22 (2010)年, 令和 3 (2021)年)

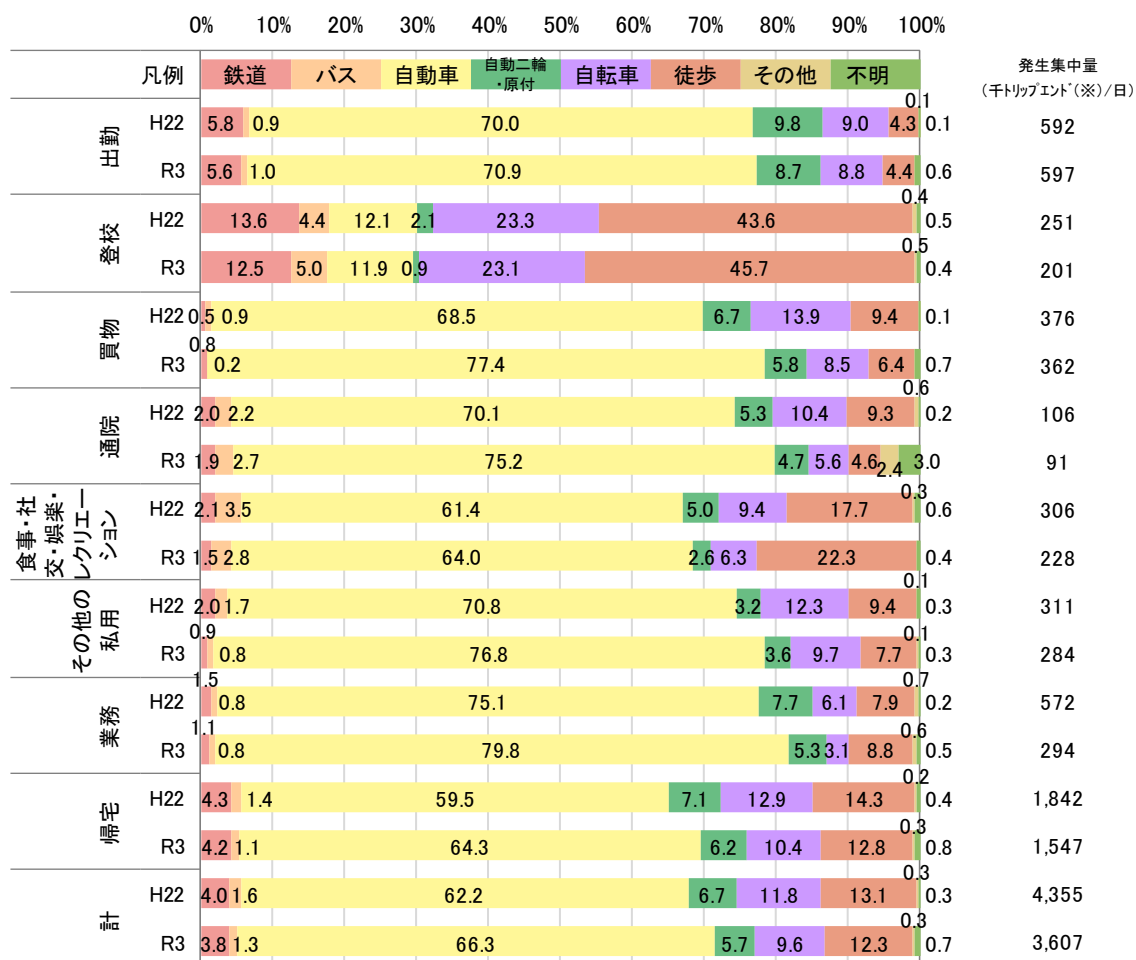
図 休日の移動目的構成の変化（地域別）

③目的ごとの交通手段

平日の移動目的ごとの交通手段をみると、出勤（通勤）における交通手段は大きく変化しておらず、自動車利用が約7割を占めています。出勤（通勤）での鉄道利用は他の移動目的と比べると利用割合はやや高いものの、全交通手段に占める割合は10%未満となっています。また、人の移動の合計を表す発生集中量^(※)は、10年間で全体的に減少しています。

登校での移動では、他の移動目的と比較して鉄道・バス利用が多くなっており、10年間での交通手段は大きく変化していません。

買物、通院の移動目的では、ともに平成22(2010)年から令和3(2021)年までの10年間で自動車利用が多くなる一方で、自動二輪・原付、自転車、徒歩移動が減少しています。



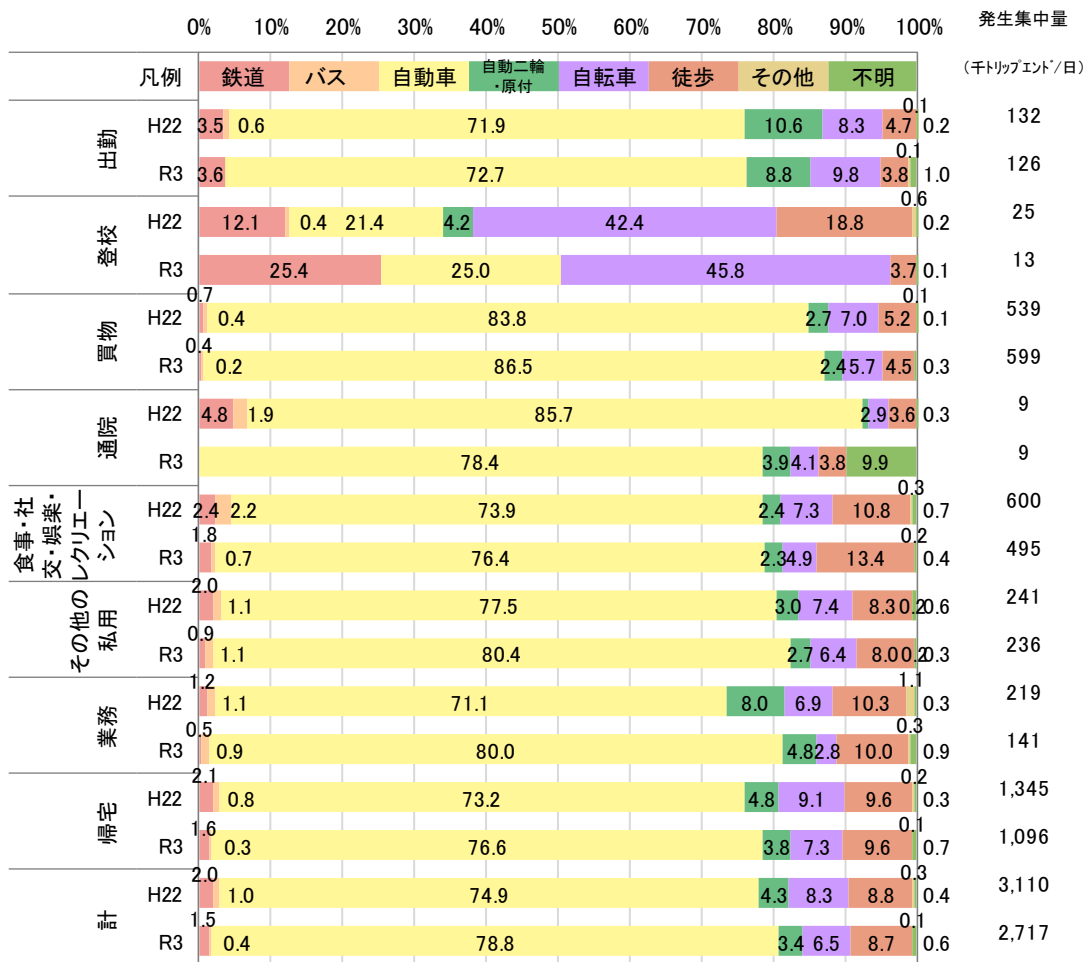
資料：近畿圏パーソントリップ調査(平成22(2010)年, 令和3(2021)年)

図 平日の移動目的別交通手段構成の変化

※トリップエンド・発生集中量について

ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動をトリップといいます。また、1つのトリップにおける出発地と到着地をトリップエンドといいます。1トリップには発と着の2つのトリップエンドがあります。ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計を、その地域の発生集中量と呼びます。

休日の移動目的ごとの交通手段をみると、買物、食事・社交・娯楽・レクリエーション等を目的とした移動が平日と比較して多くなっています。また、交通手段はいずれの目的においても大きな変化は見られないものの、自動車の利用がやや増加し、鉄道やバスをはじめとした他の交通手段の割合が減少しています。

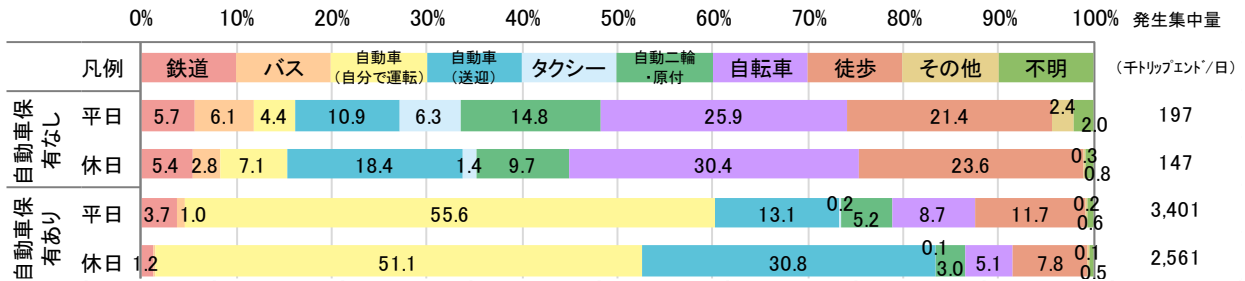


資料：近畿圏パーソントリップ調査(平成 22(2010)年, 令和 3(2021)年)

図 休日の移動目的別交通手段構成の変化

④自動車保有有無別の交通手段

自動車を保有していない人は、自転車や徒歩などでの移動が中心となっています。その他には、自動車を保有している人と比べ、鉄道やバス、タクシーなどの地域公共交通の利用割合が多くなっています。



資料：近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2021)年)

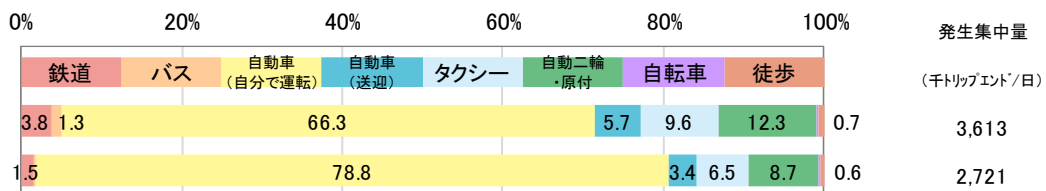
図 自動車保有有無別の交通手段構成比

⑤パークアンドライドの状況

和歌山県を発着するトリップのうち鉄道利用は平日で約4%、休日で約2%となっています。

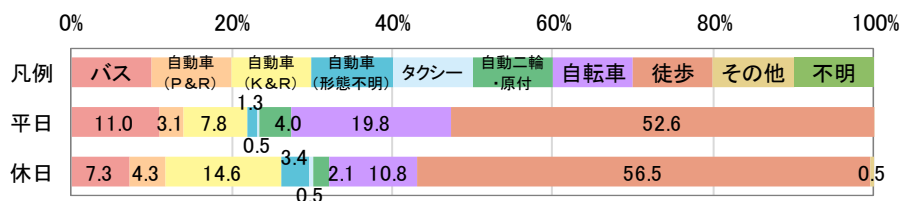
鉄道駅までのアクセス交通手段としては、自転車や徒歩が中心となり、自動車利用は約12~22%となっています。このうち、パークアンドライドの利用は約3~4%となっています。

平日と休日の利用傾向を比べると、平日ではバスで、休日ではキスアンドライド（家族等による自動車での送迎）で、鉄道駅まで向かうことが多くなっています。



資料：近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2021)年)

図 和歌山県を発着するトリップの交通手段構成



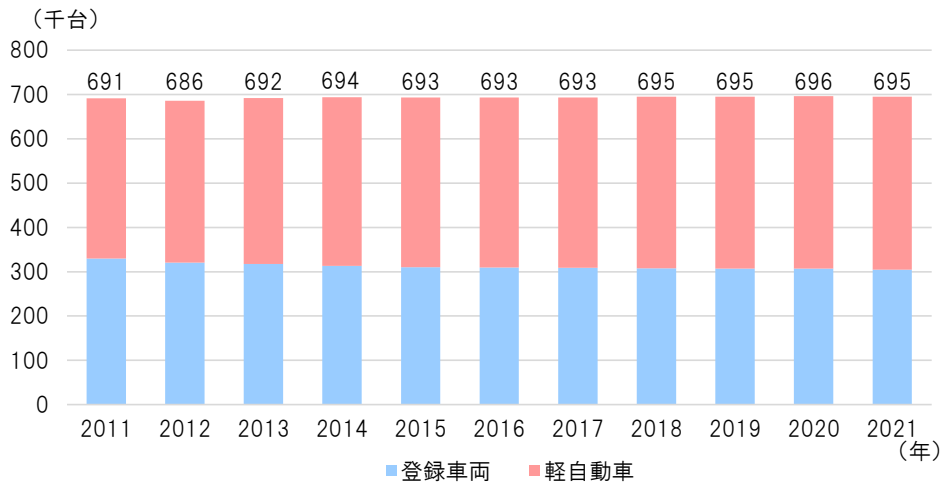
資料：近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2021)年)

図 鉄道駅アクセス交通手段構成

2-4 自動車・運転免許の保有状況等

(1) 自動車保有台数

県内における車両保有台数はここ 10 年で大きな変化はなく、令和 2（2020）年時点で 1 世帯当たりの車両保有台数は約 1.77 台となっています。



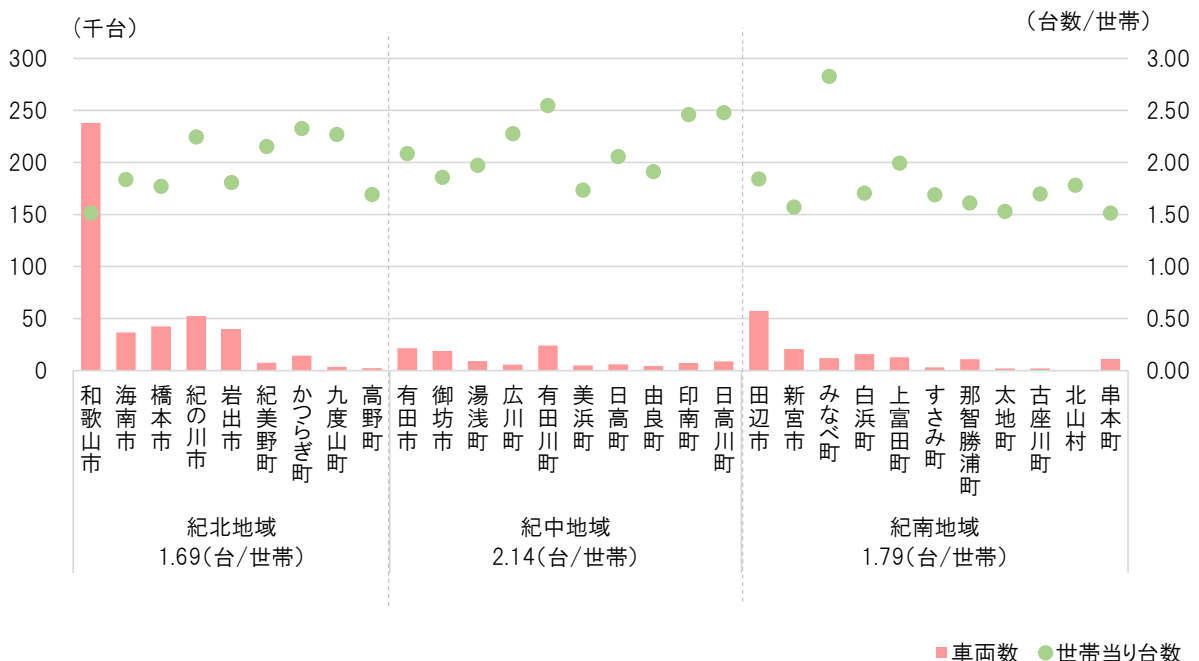
※グラフで示している「乗用車」は車種別保有登録車両のトラック（自家用）、乗用車（自家用）及び保有軽自動車数の貨物車、乗用車の合計台数としている。

資料：和歌山県統計年鑑

図 自動車保有台数の推移

自治体ごとにみると、和歌山市の自動車保有台数が最も多くなっています。

1 世帯当たり自動車保有台数を見ると、全ての自治体において 1.5 台/世帯を超えており、1 世帯で 2 台以上の車両を所持している場合が多いことがわかります。地域ごとにみると、紀中地域での 1 世帯当たり保有台数は他地域よりも多くなっています。



※グラフで示している「乗用車」は車種別保有登録車両のトラック（自家用）、乗用車（自家用）及び保有軽自動車数の貨物車、乗用車の合計台数としている。

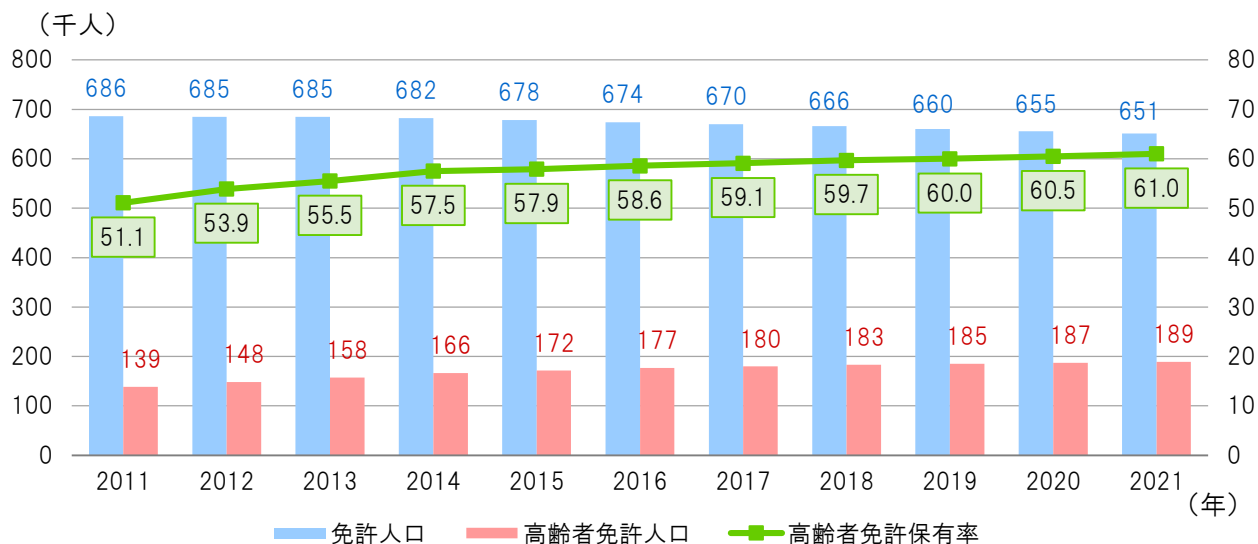
資料：和歌山県統計年鑑（令和 4 年度）

図 市町村ごとの自動車保有台数と世帯当たり保有台数（令和 4（2022）年度）

(2) 運転免許の保有・返納状況

① 運転免許の保有状況

県内における運転免許の保有者数は全体的に微減傾向にある一方で、高齢者の運転免許保有者数、高齢者運転免許保有率は年々増加傾向にあります。

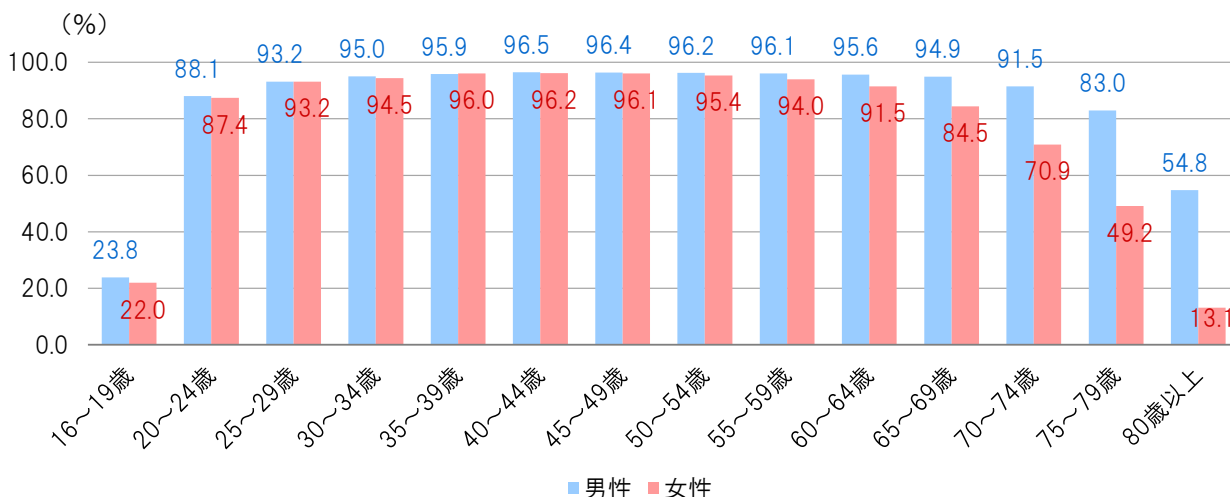


資料：交通年鑑 令和2年度版、同 令和3年版(和歌山県警察本部)

図 運転免許保有者数の推移

男女及び年齢階層別に運転免許保有状況をみると、男性は20～74歳で免許保有率が85%を超えており、80歳以上でも半数以上が運転免許を保有しています。

女性においては、55～59歳を境に徐々に免許保有率が減少し、75歳以上で免許保有率が半数を下回っています。

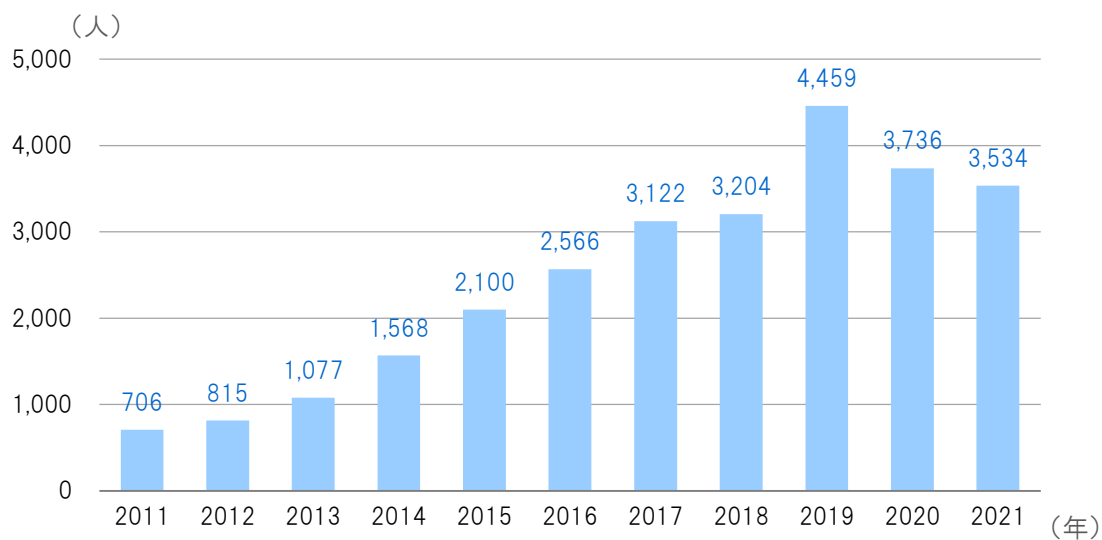


資料：和歌山県統計年鑑（令和4年度）、和歌山県住民基本台帳

図 男女・年齢階層別の運転免許保有者数割合

②運転免許の返納状況

運転免許の返納者数は、令和元(2019)年までは年々増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2(2020)年以降は減少に転じています。

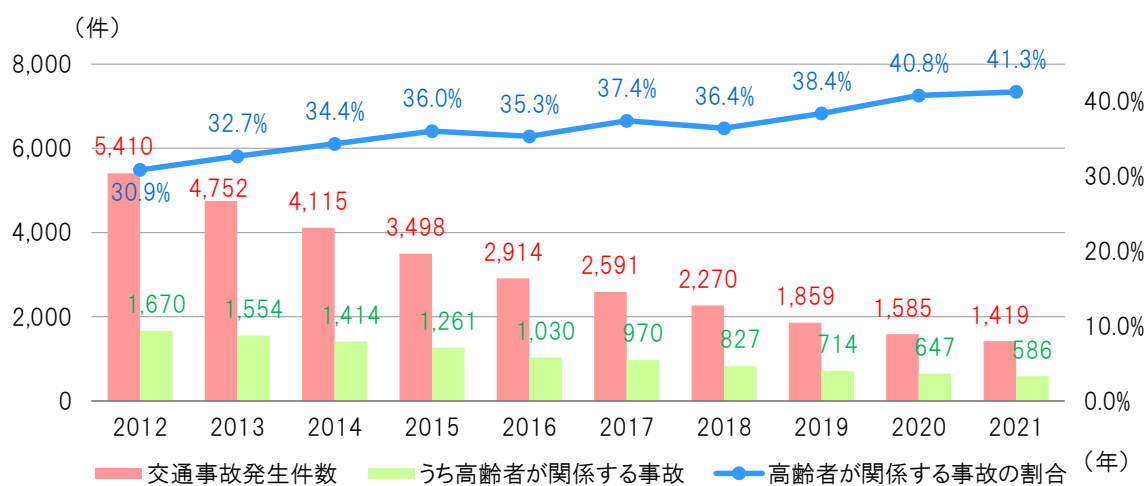


資料：交通年鑑 令和3年版（和歌山県警察本部）

図 運転免許の返納状況

(3)交通事故発生件数

県内の交通事故発生件数は年々減少しており、令和元（2019）年には2,000件を下回りました。これに伴い、高齢者が関係する事故も減少していますが、全体に対する高齢者が関係する事故の割合が増えつつあります。



資料：交通年鑑 令和3年版（和歌山県警察本部）

図 交通事故発生件数と高齢者が関係する事故の推移

2-5 広域的な道路整備の状況

(1) 高速道路ネットワークの整備

国土交通省において新宮紀宝道路、すさみ串本道路などの一般国道 42 号の整備が進められています。また、西日本高速道路(株)において、印南 IC～みなべ IC、みなべ IC～南紀田辺 IC 間の 4 車線化の整備が進められています。

表 高速道路ネットワークにおける整備状況

	道路名	区間	整備状況	完成予定時期
1	新宮紀宝道路 (一般国道 42 号)	三重県南牟婁郡紀宝町神内～ 新宮市あけぼの	整備中	令和 6(2024)年秋
2	すさみ串本道路 (一般国道 42 号)	東牟婁郡串本町～ 西牟婁郡すさみ町	整備中	令和 7(2025)年春
3	串本太地道路 (一般国道 42 号)	東牟婁郡那智勝浦町八尺鏡野～ 東牟婁郡串本町鬮野川	整備中	未定
4	新宮道路 (一般国道 42 号)	新宮市あけぼの～ 新宮市三輪崎	整備中	未定
5	近畿自動車道紀勢線 (阪和自動車道)	印南 IC ～ みなべ IC	測量調査・ 設計協議中	未定
6	近畿自動車道紀勢線 (阪和自動車道)	みなべ IC ～ 南紀田辺 IC	測量調査・ 設計協議中	未定

資料：国土交通省近畿地方整備局 紀南河川国道事務所ホームページ、西日本高速道路(株)ホームページ



出典：和歌山県ホームページ

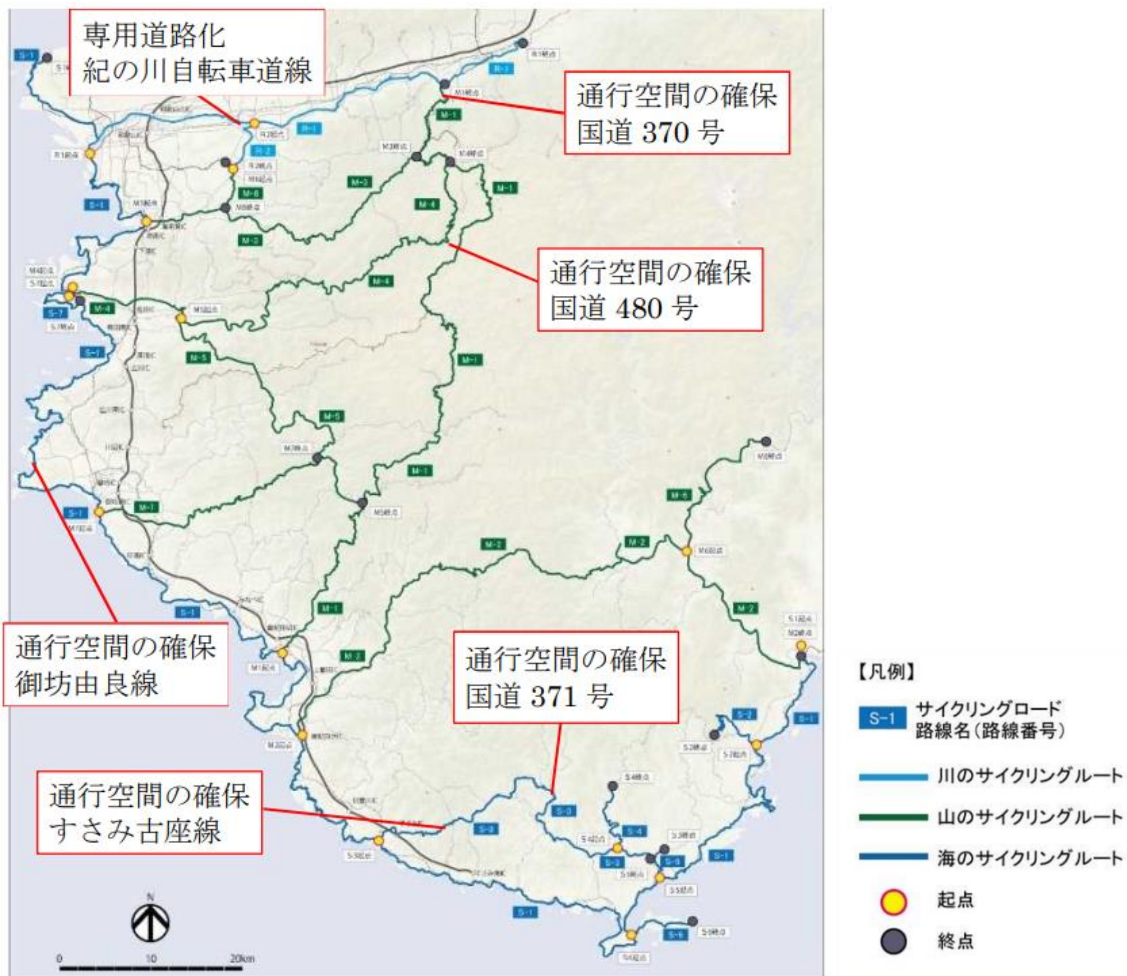
図 高速道路ネットワークの整備状況

(2)自転車道ネットワークの整備

①WAKAYAMA800

地域の魅力を楽しみながらの観光や健康づくりを促進するため、利便性や安全性を備えた県内全域にわたる総延長約 800km の「川・山・海」の 3 つのサイクリングロードの整備を進めています。

具体的には河川敷を利用したサイクリングロードの専用道路化、サイクリングロードと重複する一般道路における自転車道の設置や道路空間の再配分などを進めています。



出典：第 2 次和歌山県自転車活用推進計画（令和 4(2022)年 3 月）

図 自転車専用道路化の取組状況

②太平洋岸自転車道

千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、本県の太平洋岸を走る、総延長距離 1,487km の自転車道路であり、走行環境や受け入れ環境の整備が行われ、令和 3（2021）年 5 月に国土交通省からナショナルサイクルルートに指定されました。



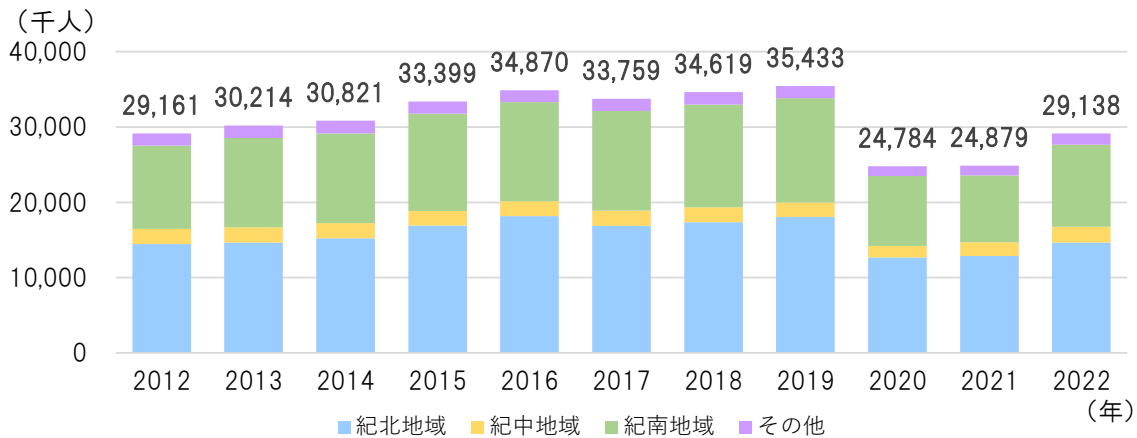
出典：第2次和歌山県自転車活用推進計画（令和4(2022)年3月）

図 県内における太平洋自転車道詳細図

2-6 観光動向

(1) 県全域

観光客数は増加傾向にありましたが、令和 2(2020)年には新型コロナウイルス感染症の影響で、約 3割減少しました。地域別にみると、紀北、紀南地域での観光客数が多い傾向にあります。



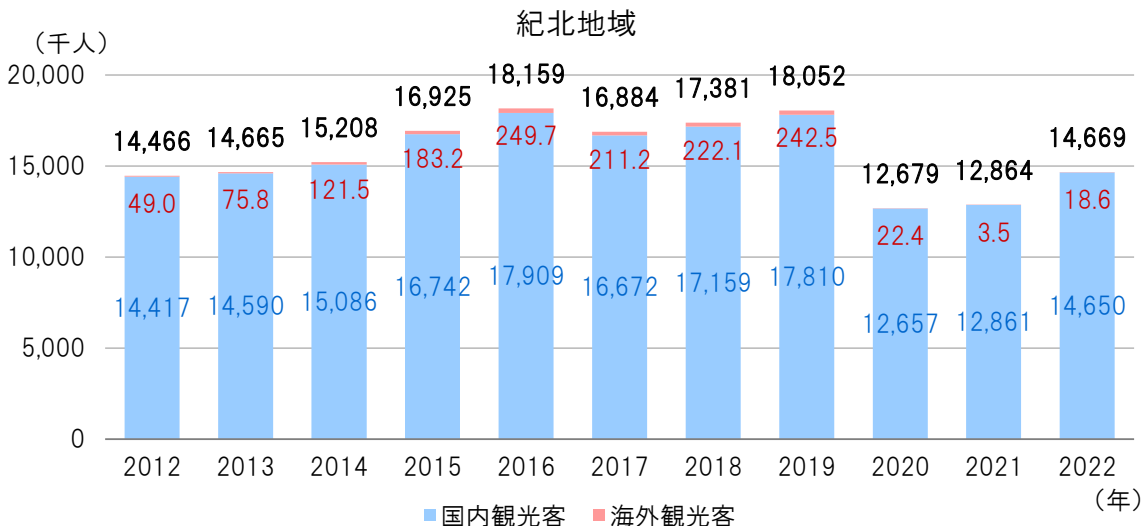
資料：和歌山県観光客動態調査報告書（各年）

図 観光入込客数の推移

(2) 地域別

紀北地域、紀南地域における観光客数は年々増加傾向にありましたが、令和 2(2020)年から令和 3(2021)年にかけて新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少し、令和 4(2022)年においてもコロナ禍前の水準には回復していません。

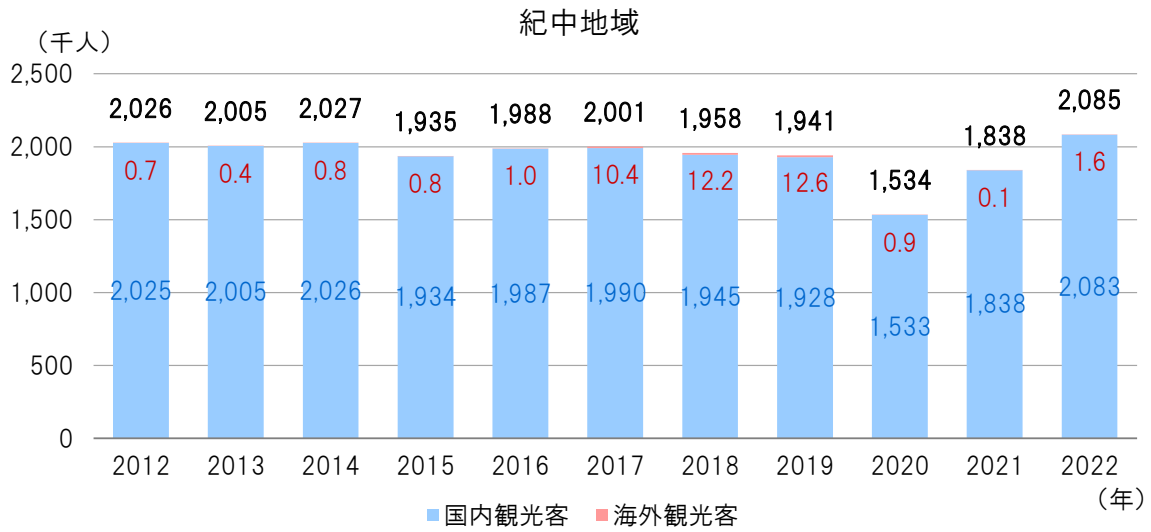
一方、紀中地域における令和 4(2022)年の観光客数は、コロナ禍前の水準にまで回復しています。



※主要観光地における観光客数の合計値を算出している。

資料：和歌山県観光客動態調査報告書（各年）

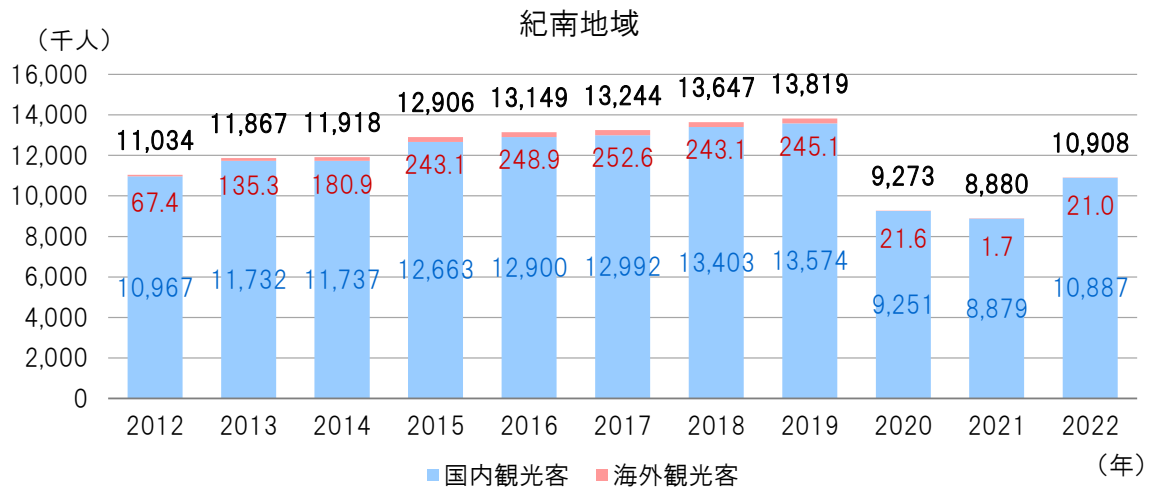
図 紀北地域の観光入込客数の推移



※主要観光地における観光客数の合計値を算出している。

資料：和歌山県観光客動態調査報告書（各年）

図 紀中地域の観光入込客数の推移



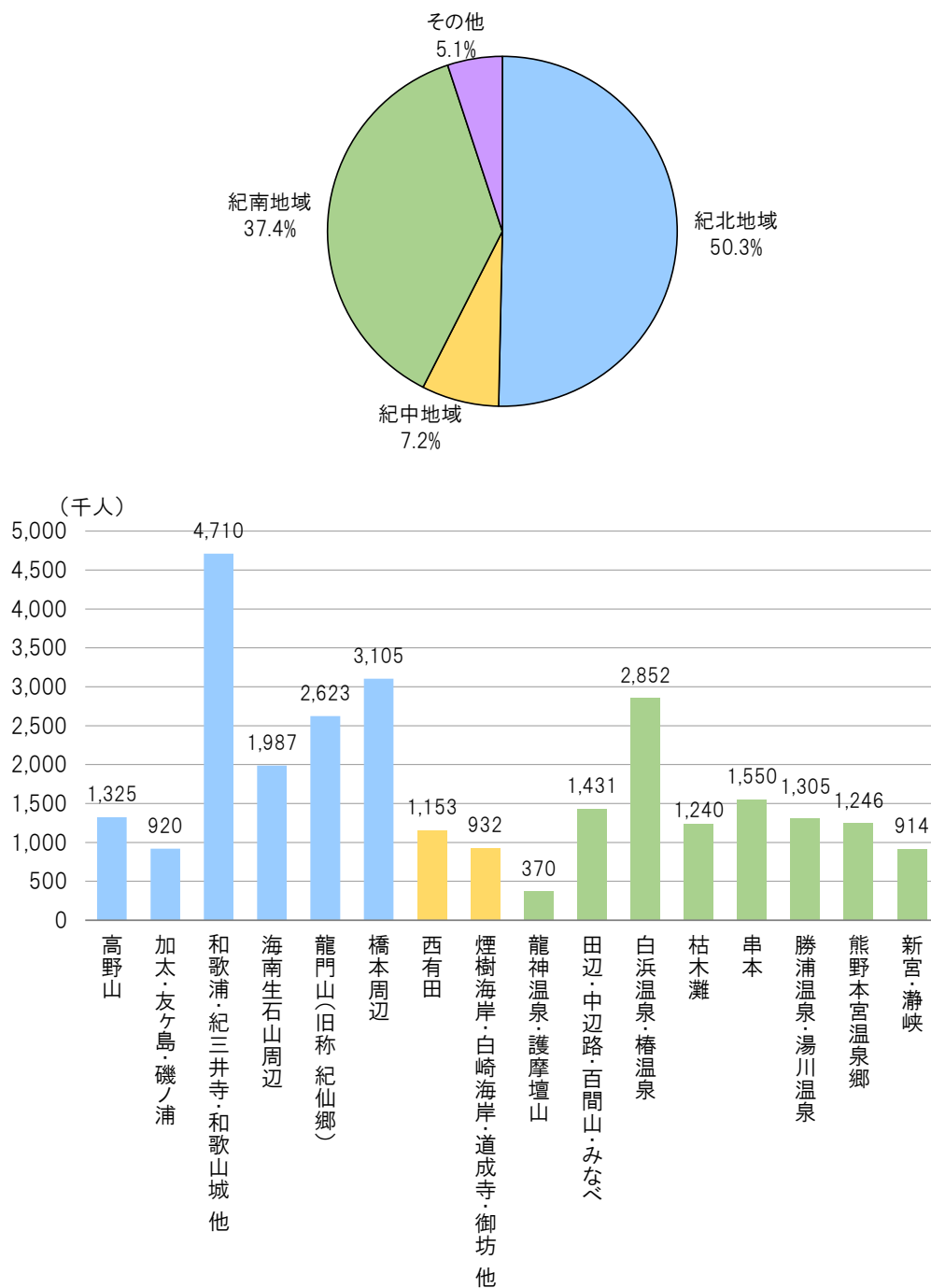
※主要観光地における観光客数の合計値を算出している。

資料：和歌山県観光客動態調査報告書（各年）

図 紀南地域別の観光入込客数の推移

(3)主要観光地別

和歌浦・紀三井寺・和歌山城の他、橋本周辺や白浜温泉・椿温泉、龍門山（旧称 紀仙郷）など、紀北、紀南地域の観光地で観光客が多い傾向にあります。



資料：令和4年 和歌山県観光客動態調査報告書

図 地域・主要観光地別の観光入込客数 (令和4(2022)年)

3. 地域公共交通の現状

3-1 県全域の公共交通ネットワーク(全体)

県北部と紀伊半島沿岸部に沿って鉄道路線が敷設されています。また、各発着エリアから東京や名古屋、大阪等に向かう高速バス、県南部と紀伊半島西部の沿岸部などの複数の市町村にまたがって運行する路線バスがあり、これら3つの地域公共交通が本県における広域的な移動の役割を担っています。

上記以外の、地域内の移動については、交通事業者や各自治体が運行しているバスや乗合タクシーといった地域公共交通が役割を担っています。

鉄道や路線バス、乗合タクシー以外に、紀北地域には和歌山港、紀南地域には南紀白浜空港があり、それぞれ徳島港や羽田空港とつながっています。

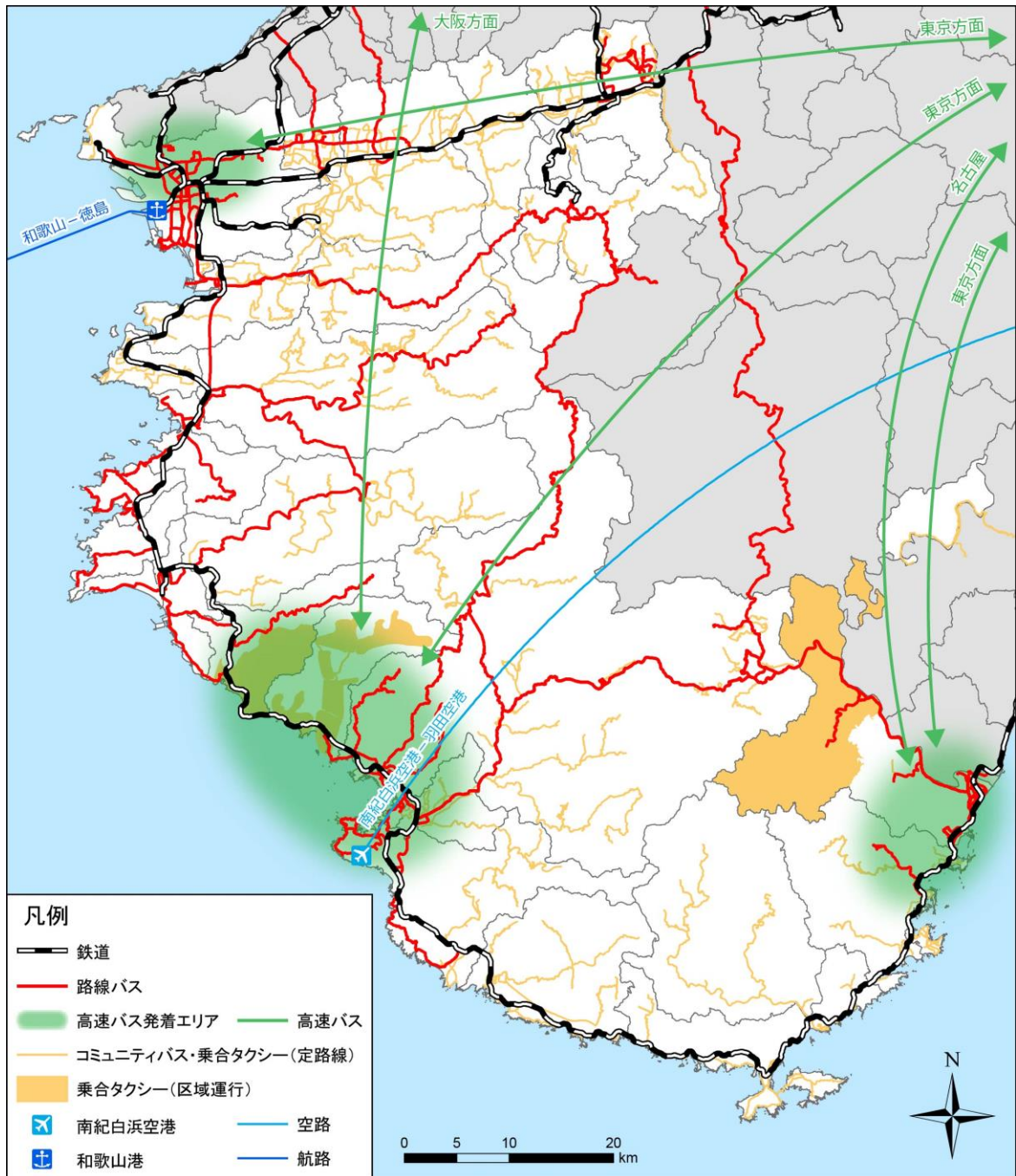


図 本県における公共交通ネットワーク図

3-2 交通モード別の現状

(1) 鉄道

①路線数

県内を運行している鉄道路線は、4つの事業者（JR西日本、南海電鉄、和歌山電鐵、紀州鉄道）による10路線が運行しています。

そのうち、紀北地域は9種※の路線が地域内を運行しており、3地域の中で最も鉄道路線が充実しています。

表 県内を運行する鉄道路線一覧

		JR西日本				南海電鉄					和歌山電鐵	紀州鉄道	路線集計	総路線数
		阪和線	和歌山線	きのくに線	※くろしお(特急)	和歌山港線	南海線	加太線	高野線	鋼索線(ケーブル)	貴志川線			
紀北地域	和歌山市	○	○	○	○	○	○	○			○		8	9※
	海南市			○	○								2	
	橋本市		○						○				2	
	紀の川市		○								○		2	
	岩出市		○										1	
	紀美野町												0	
	かつらぎ町		○										1	
	九度山町								○				1	
高野町								○	○			2		
紀中地域	有田市			○	○								2	2※
	御坊市			○	○							○	3	
	湯浅町			○	○								2	
	広川町			○									1	
	有田川町			○	○								2	
	美浜町												0	
	日高町			○									1	
	由良町			○									1	
	印南町			○									1	
	日高川町			○									1	
紀南地域	田辺市			○	○								2	1※
	新宮市			○	○								2	
	みなべ町			○	○								2	
	白浜町			○	○								2	
	上富田町			○									1	
	すさみ町			○	○								2	
	那智勝浦町			○	○								2	
	太地町			○	○								2	
	古座川町												0	
	北山村												0	
	串本町			○	○								2	

※「くろしお(特急)」は総路線数としてカウントしていない。

資料：各鉄道事業者ホームページ、令和4年度和歌山県交通機関等資料集

②ネットワーク図

本県は紀伊半島沿岸部に JR が運行しており、紀北地域では JR、南海電鉄、和歌山電鐵、紀中地域の一部では紀州鉄道が運行しています。

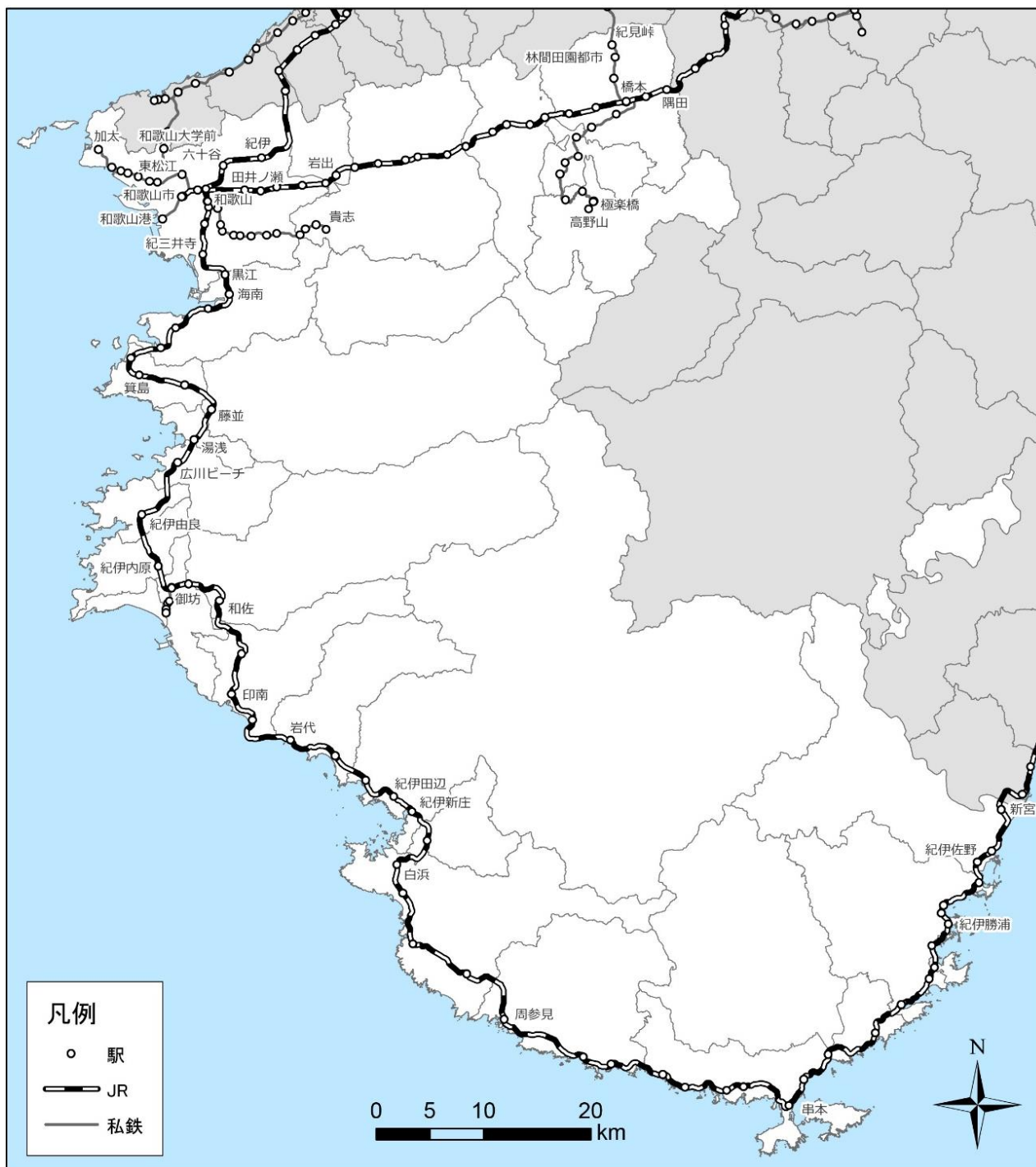
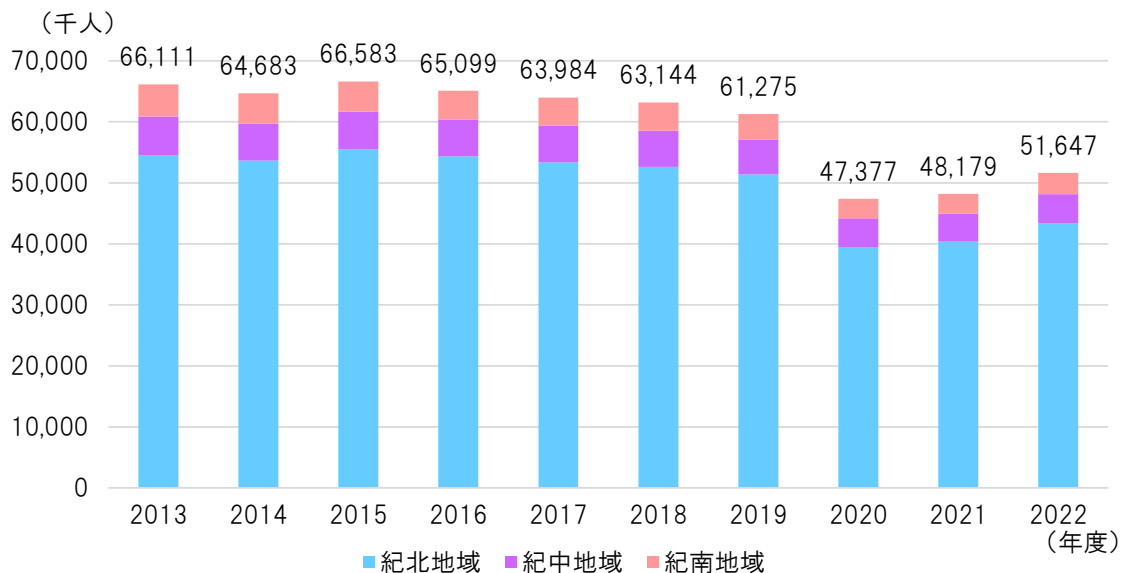


図 鉄道ネットワーク図

③利用者数推移

鉄道における利用者数は令和元(2019)年度まで約 50,000～56,000 千人で推移していましたが、令和 2(2020)年度の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響で前年と比べて約 3 割減少しました。

地域別にみると、鉄道利用者の約 9 割が、鉄道ネットワークが充実している紀北地域の利用者となっています。



資料：令和 4 年度和歌山県公共交通機関等資料集

図 鉄道利用者数の推移

事業者ごとにみると、JR 西日本の路線である紀勢本線が多くなっている他、和歌山線、阪和線、南海本線、高野線で年間利用者数が 3,000 千人を超えています。

表 路線別利用者数の推移

(単位：千人)		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
JR西日本	阪和線	6,206	5,936	6,040	5,909	5,878	5,803	5,702	4,438	4,581	5,017
	和歌山線	9,581	9,253	9,444	9,274	8,818	8,710	8,328	7,204	7,231	7,363
	紀勢本線	34,947	33,709	34,490	33,864	33,733	33,337	32,327	25,292	25,478	27,094
南海電鉄	南海本線	5,325	5,963	6,144	6,146	6,046	6,086	6,064	4,329	4,738	5,367
	和歌山港線	159	156	166	172	176	183	174	95	101	127
	加太線	2,025	1,964	1,954	1,924	1,910	1,871	1,802	1,423	1,450	1,588
	高野線	5,457	5,319	5,909	5,502	5,151	4,960	4,791	3,095	3,064	3,492
和歌山電鉄	貴志川線	2,298	2,279	2,320	2,201	2,169	2,087	1,988	1,422	1,450	1,500
紀州鉄道		113	104	116	107	103	107	99	79	86	99

※南海電鉄鋼索線（ケーブル）は記載なし。
 ※JR 西日本は乗降客数、その他は旅客輸送量。

資料：令和 4 年度和歌山県公共交通機関等資料集

(2) 路線バス

① 路線数

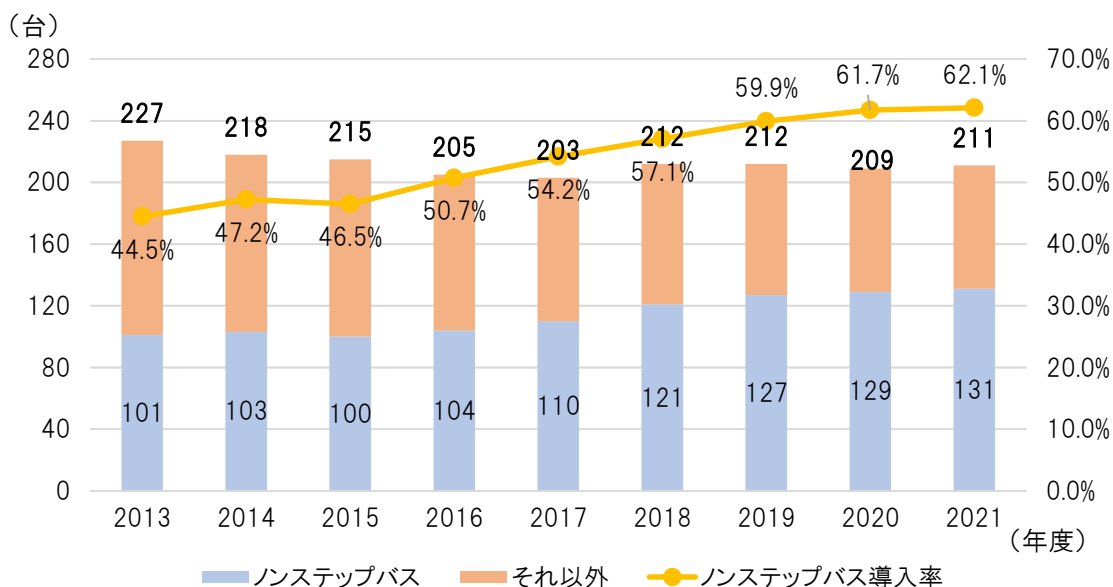
県内では、11事業者が184系統の路線バスを運行しています。地域別にみると紀北地域で系統数が最も充実しています。

表 県内を運行する路線バス一覧

	和歌山バス	和歌山バス那賀	南海りんかんバス	大十バス	有田鉄道	中紀バス	明光バス	熊野御坊南海バス	龍神自動車	奈良交通	三重交通	合計
系統数	51	15	32	2	5	16	17	21	22	1	2	184
紀北地域	○	○	○	○								
紀中地域					○	○	○	○				
紀南地域								○	○	○	○	

資料：令和4年度和歌山県交通機関等資料集

各事業者が所有している車両台数は車両の更新等の影響により、年々減少傾向にあります。一方で、出入口の段差をなくし、乗降性を高めたノンステップバスの導入が進んでおり、令和3（2021）年時点でノンステップバスの導入率は60%を超えています。



※各年度末時点の値を記載

資料：自動車交通関係移動等円滑化実績（国土交通省）

図 事業者が所有する車両台数とノンステップバスの導入の推移

また、本県では、地域の実情に応じた最適な生活交通ネットワークを維持・確保するため、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、国と協調して広域的・幹線的なバス路線の運行を支援しています（地域間幹線系統補助）。

支援対象は紀北地域では6路線、紀中地域では5路線、紀南地域では12路線となっており、エリアが広く、鉄道が充実していない紀南地域で多くなっています。

表 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）の対象一覧

No	地域	事業者名	路線名	経由自治体（県外アクセス含む）	運行距離		所要 時分	運行本数 [土](日祝)		平均乗 車密度
					往路	復路		往路	復路	
1	紀北	和歌山バス 那賀	① 岩出樽井線	岩出市～大阪府（泉南市）	16.8	16.8	40	134	124	3.0
2			② 粉河熊取線	紀の川市～大阪府（泉佐野市・熊取町）	23.6	23.6	45	1312	1312	3.3
3		大十バス	③ 海南線	紀美野町～海南市	11.5	11.5	30	18(14)	18(14)	2.3
4		和歌山バス	④ 和歌山市内線	（和歌浦経由）和歌山市～海南市	13.7	13.7	45	22	5[3](2)	6.1
5			⑤ 和歌山市内線	（マリーナシティ、海南警察署前経由）和歌山市～海南市	17.5	17.5	55	1211	1312	7.2
6			⑥ 和歌山市内線	（和歌山市駅発、マリーナシティ経由）和歌山市～海南市	15.8	15.8	50	1312	1313	4.8
7	紀中	中紀バス	⑦ 白崎御坊線	御坊市～日高町～由良町	21.1	21.1	38	4(0)	4(0)	4.7
8			⑧ 湯浅線	湯浅町～広川町～由良町	19.1	19.1	43	5(0)	5(0)	3.8
9		熊野御坊 南海バス	⑨ 阿尾線	御坊市～日高町～美浜町	15.6	15.6	34	5(5)	6(5)	2.8
10			⑩ 日の岬パーク線	御坊市～美浜町	10.5	10.5	22	7(7)	7(7)	2.4
11			⑪ 印南線	御坊市～印南町	15.8	15.8	30	12(8)	11(8)	2.1
12	紀南	龍神自動車	⑫ 熊野本宮線	田辺市～上富田町～田辺市	70.2	70.3	133 137	5(5)	5(5)	2.4
13		明光バス	⑬ 熊野線	田辺市～上富田町～田辺市	24.5	24.7	45	8(8)	8(8)	2.1
14			⑭ 白浜田辺線	（富田橋経由）田辺市～上富田町～白浜町	28.3	28.3	64	6(6)	6(6)	2.8
15			⑮ 白浜田辺線	（医療センター前経由）田辺市～白浜町	19.7	19.5	46	22(22)	22(22)	5.2
16		熊野御坊 南海バス	⑯ 新勝線	（三輪崎経由）新宮市～那智勝浦町	16.6	16.7	37	8(9)	6(7)	2.2
17			⑰ 新勝線	（上地経由）新宮市～那智勝浦町	17.4	17.5	39	4(7)	6(9)	2.7
18			⑱ 新勝線	（医療センター経由）新宮市～那智勝浦町	19.4	19.5	48	8(5)	7(4)	2.6
19			⑲ 新勝線	近大新宮高～紀伊勝浦駅	23.2	23.0	63	7(6)	7(6)	2.4
20			⑳ 川丈線	新宮市～田辺市	36.8	36.9	59	7(7)	7(7)	2.4
21		奈良交通	㉑ 八木新宮線	新宮市～奈良県	166.9	166.8	397	1.5(1.0)	0(0.5)	5.0
					169.8	-	415	1.0(0)	0(0)	5.0
					163.3	163.4	369	0(0.5)	0(0.5)	5.0
					165.1	-	390	0.5(0.5)	0(0)	5.0
22	三重交通	㉒ 熊野新宮線A	新宮市～三重県	26.4	26.3	54	10(8)	9(7)	1.7	
23		㉓ 熊野新宮線B	新宮市～三重県	41.2	41.1	77	5(3)	5(3)	1.9	

資料：総合交通政策課調べ

地域間幹線系統に該当する路線の平均乗車密度の推移をみると、路線によって異なるものの、全体的に減少傾向にあります。路線別にみると、紀北地域の粉河熊取線は平均乗車密度※の減少幅が特に大きくなっています。

※平均乗車密度：1便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均した値のこと。

表 地域間幹線系統における平均乗車密度の推移

路線名	経由自治体（県外アクセス含む）	2017	2018	2019	2020	2021	2022
① 岩出樽井線	岩出市～大阪府（泉南市）	2.3	4.2	2.4	2.4	2.9	3.0
② 粉河熊取線	紀の川市～大阪府（泉佐野市・熊取町）	6.5	9.7	5.5	2.6	3.0	3.3
③ 海南線	紀美野町～海南市	2.6	2.6	2.6	2.6	2.3	2.3
④ 和歌山市内線	（和歌浦経由）和歌山市～海南市	14.6※	10.9※	16.8※	5.7※	6.2※	6.1※
⑤ 和歌山市内線	（マリーナシティ、海南警察署前経由）和歌山市～海南市	11.3※	11.7※	10.6※	6.2※	6.8※	7.2※
⑥ 和歌山市内線	（和歌山市駅発、マリーナシティ経由）和歌山市～海南市	7.0※	7.3※	7.2※	3.9※	4.3※	4.8※
⑦ 白崎御坊線	御坊市～日高町～由良町	4.8	4.9	5.0	4.8	5.0	4.7
⑧ 湯浅線	湯浅町～広川町～由良町	4.8	5.7	4.0	3.8	3.9	3.8
⑨ 阿尾線	御坊市～日高町～美浜町	3.9	4.4	3.4	1.6	3.0	2.8
⑩ 日の岬パーク線	御坊市～美浜町	3.0	2.9	2.3	1.5	2.3	2.4
⑪ 印南線	御坊市～印南町	3.0	2.6	2.6	2.9	3.6	2.1
⑫ 熊野本宮線	田辺市～上富田町～田辺市	4.9	4.6	5.4	3.3	2.2	2.4
⑬ 熊野線	田辺市～上富田町～田辺市	2.7	2.5	2.8	1.9	2.0	2.1
⑭ 白浜田辺線	（富田橋経由）田辺市～上富田町～白浜町	3.6	3.4	3.5	3.1	2.6	2.8
⑮ 白浜田辺線	（医療センター前経由）田辺市～白浜町	5.6	5.6	5.7	5.3	5.0	5.2
⑯ 新勝線	（三輪崎経由）新宮市～紀伊勝浦駅	3.1	3.1	3.0	2.1	2.1	2.2
⑰ 新勝線	（上地経由）新宮市～紀伊勝浦駅	3.1	3.1	3.1	2.0	2.6	2.7
⑱ 新勝線	（医療センター経由）新宮市～紀伊勝浦駅	3.5	3.5	3.5	2.3	2.4	2.6
⑲ 新勝線	近大新宮高～紀伊勝浦駅	-	-	-	-	-	2.4
⑳ 川丈線	新宮市～田辺市	3.8	3.5	3.5	2.5	2.2	2.4
㉑ 八木新宮線	新宮市～奈良県	6.0	5.4	5.1	3.8	3.4	5.0
㉒ 熊野新宮線A	新宮市～三重県	3.6	3.6	3.4	2.3	1.8	1.7
㉓ 熊野新宮線B	新宮市～三重県	3.4	3.4	3.3	2.3	1.8	1.9

資料：総合交通政策課調べ

※和歌山バスの和歌山市内線は、令和4(2022)年度までは、地域間幹線系統に位置付けられておらず、令和5(2023)年度から新たに位置づけられた。

②ネットワーク図

県内では、紀北地域、紀中地域、紀南地域の白浜町及び那智勝浦町より北側で交通事業者が路線バスを運行しています。一方、串本町をはじめ、紀南地域の南部等、一部の自治体や市町村内の地区では、交通事業者の路線バスが運行していない地域も見られます。

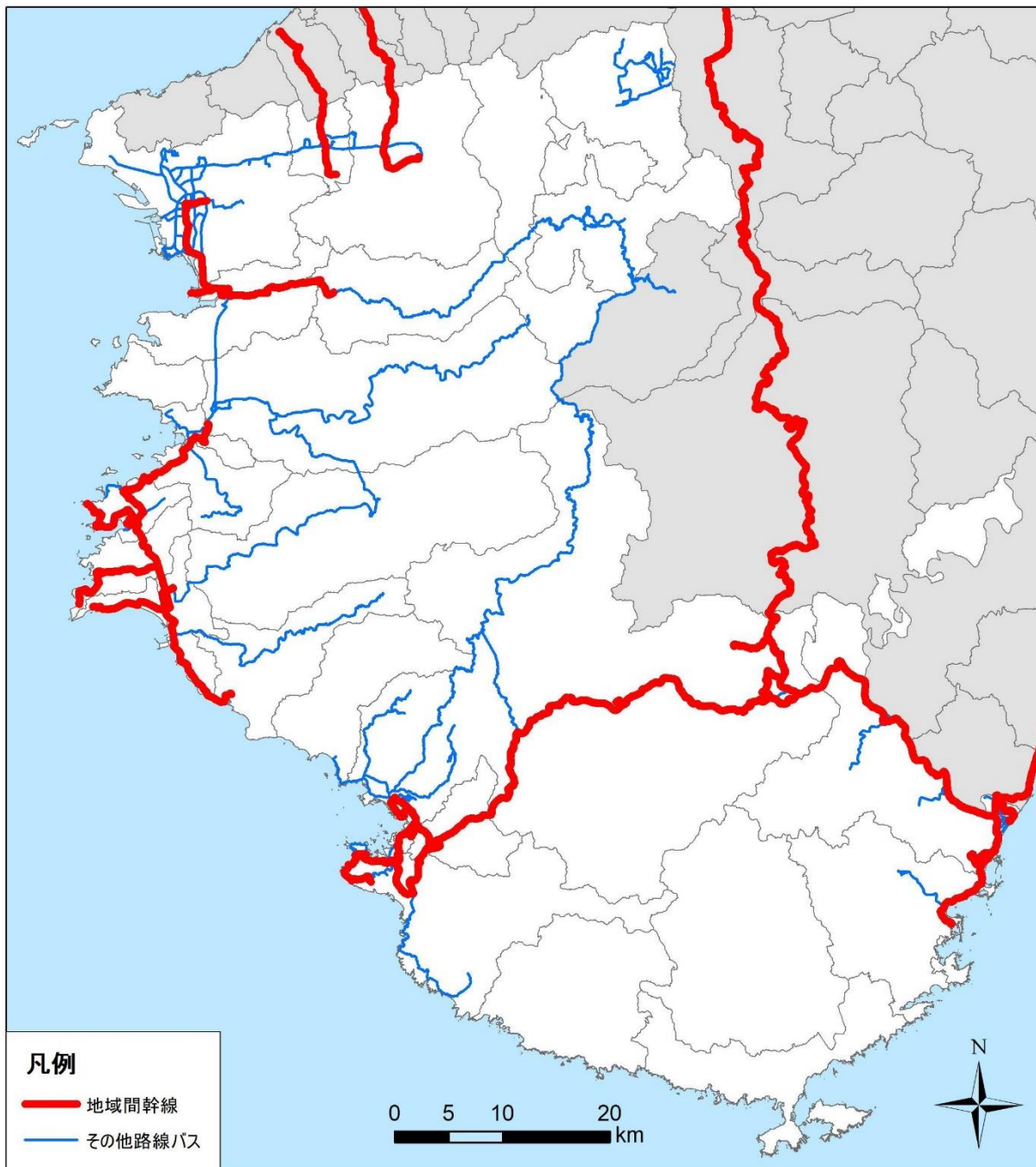
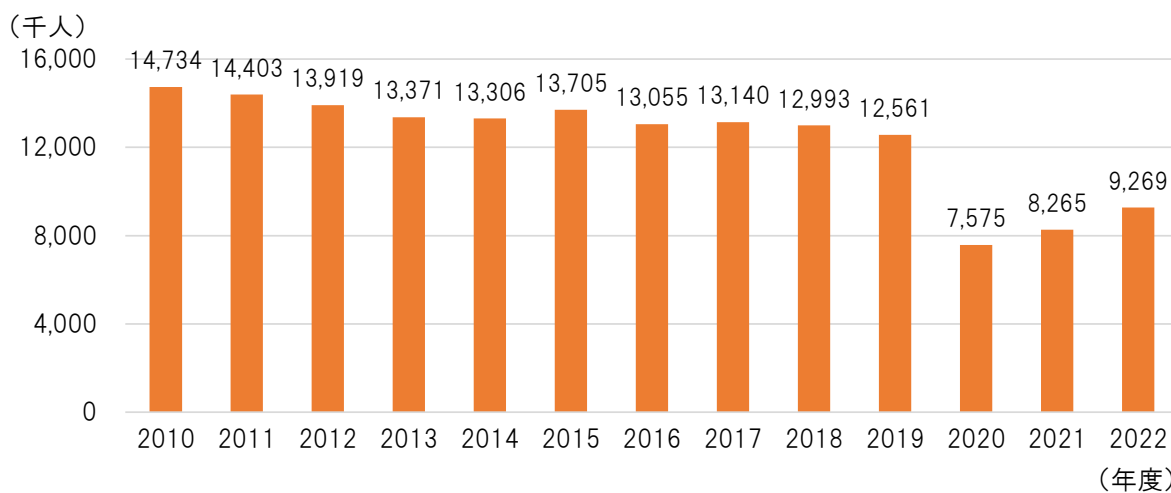


図 路線バスネットワーク図

③利用者数推移

平成 22(2010)年度頃から増減を繰り返し、全体的に微減傾向にありましたが、令和 2(2020)年度の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響で前年と比べて約 4 割減少しました。その後回復傾向となっていますが、令和 4(2022)年度はコロナ禍前の約 74%にとどまっています。



資料：令和 4 年度和歌山県公共交通機関等資料集

図 路線バス利用者数の推移

(3) 高速バス

① 運行している事業者・路線

高速バスは現在 6 種の高速バスがあります。東京等の関東方面への運行が 4 路線、大阪方面への運行が 3 路線、名古屋方面への運行が 1 路線となっています。

表 県内を運行する高速バス一覧

	南海ウイングバス 南部	和歌山バス・ 成田空港交通	三重交通・ 西武観光バス	明光バス・ 西日本ジェイアールバス	三重交通	明光バス・ 西武観光バス
紀北地域	○	○				○
紀中地域				○		○
紀南地域			○	○	○	○

資料：令和 4 年度和歌山県交通機関等資料集

表 県内を運行する高速バス一覧（起終点及び経由地）

会社	起点	経由地	終点
南海ウイングバス南部(株)	南海和歌山市駅前	和歌山駅、バスタ新宿、東京駅	新木場駅
和歌山バス(株)・成田空港交通(株)	南海和歌山市駅前	和歌山駅、堺駅、横浜駅、京成上野駅 東京ディズニーランド	海浜幕張駅
三重交通(株)・西武観光バス(株)	勝浦温泉	新宮駅、熊野市駅、VISON、横浜、新宿駅、 池袋駅、さいたま新都心BT、大宮駅	大宮営業所
明光バス(株)・西日本ジェイアールバス(株)	アドベンチャーワールド	三段壁、田辺駅、みなべ、印南、 なんばOCAT	大阪駅
	エクスプレッソ白浜	田辺駅、みなべ、印南、なんばOCAT	大阪駅
	南紀白浜空港	三段壁、田辺駅、みなべ、印南、 なんばOCAT、大阪駅	ユニバーサル・スタジオ・ ジャパン
三重交通(株)	三交新宮駅前	熊野市駅、尾鷲市病院前、VISON	名古屋（名鉄バスセンター）
明光バス(株)・西武観光バス(株)	南紀白浜空港	田辺駅、みなべ、印南、 御坊、有田、海南、 横浜、新宿、池袋駅、 さいたま新都心、大宮駅	大宮営業所

資料：令和 4 年度和歌山県交通機関等資料集

②ネットワーク図

和歌山駅周辺、南紀白浜空港周辺、新宮市沿岸部の3つのエリアから各方面で向かう高速バスが発着しています。

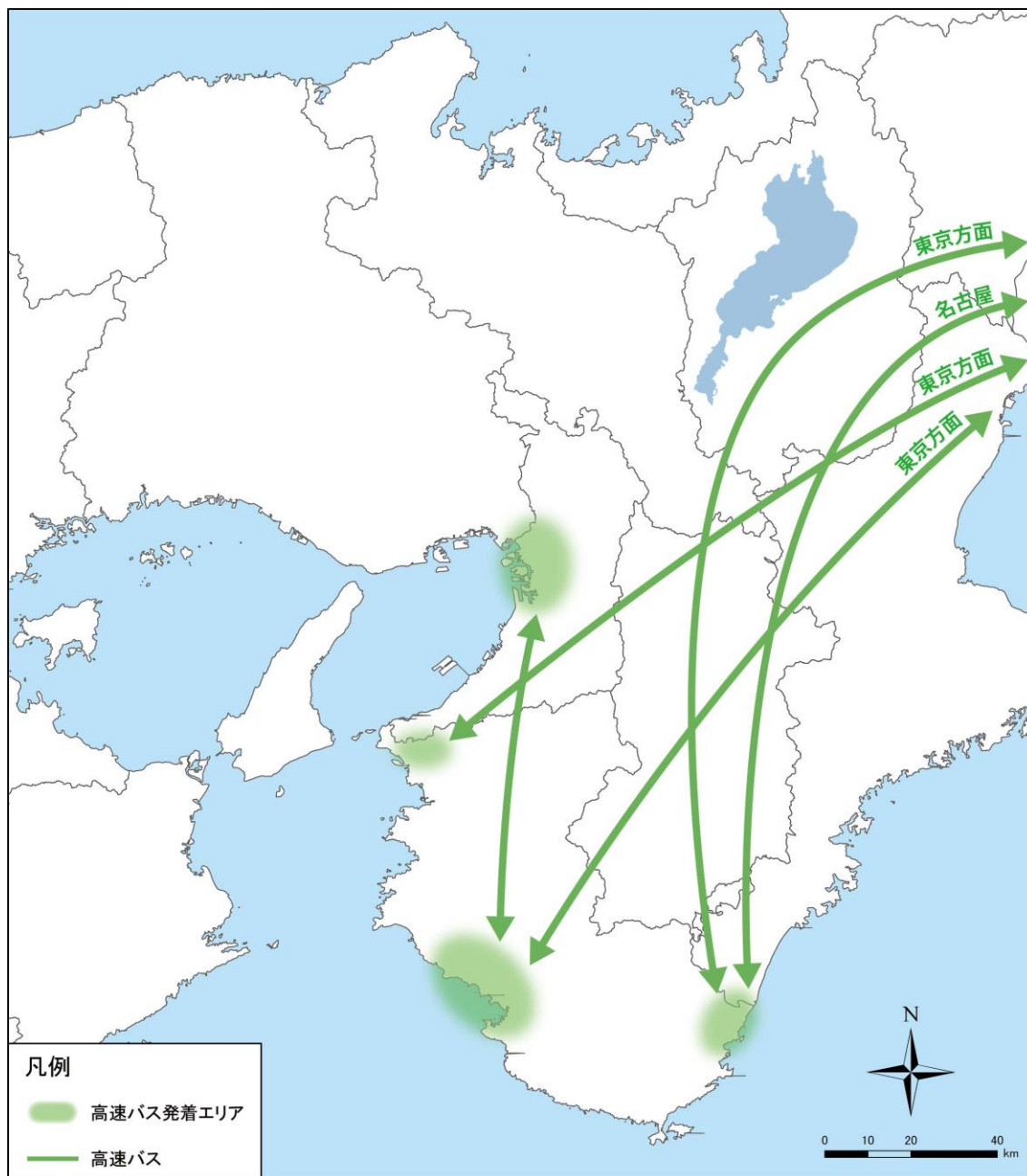


図 高速バスネットワーク図

(4) コミュニティバス・乗合タクシー

①系統数

県内でコミュニティバスもしくは乗合タクシーを導入している市町村は30市町村中22市町村となっており、県内で196系統があります。

表 コミュニティバスもしくは乗合タクシーを導入している市町村一覧

		有無	系統数・運行形態		
			4条許可	78・79条登録	
紀北地域	和歌山市				
	海南市	○	12		
	橋本市	○	13		
	紀の川市	○	15		
	岩出市	○	8		
	紀美野町	○	4		
	かつらぎ	○	8		
	九度山町				
	高野町	○	8		
	紀中地域	有田市	○	5	
御坊市					
湯浅町					
広川町					
有田川町		○	16		
美浜町					
日高町					
由良町					
印南町		○	1		
日高川町		○	15		
紀南地域		田辺市	○		20
	新宮市	○	1		
	みなべ町	○	4		
	白浜町	○	5		
	上富田町	○	17		
	すさみ町	○		10	
	那智勝浦	○		7	
	太地町	○		16	
	古座川町	○		2	
	北山村	○		4	
	串本町	○	1	4	
	小計			133	63
	合計			196	

資料：令和4年度和歌山県交通機関等資料集

②ネットワーク図

路線バスが運行していない内陸部や紀南地域の南部をはじめとして路線が張り巡らされています。また、自治体内の一部の地域では、定路線運行ではなく、区域運行を行っています。

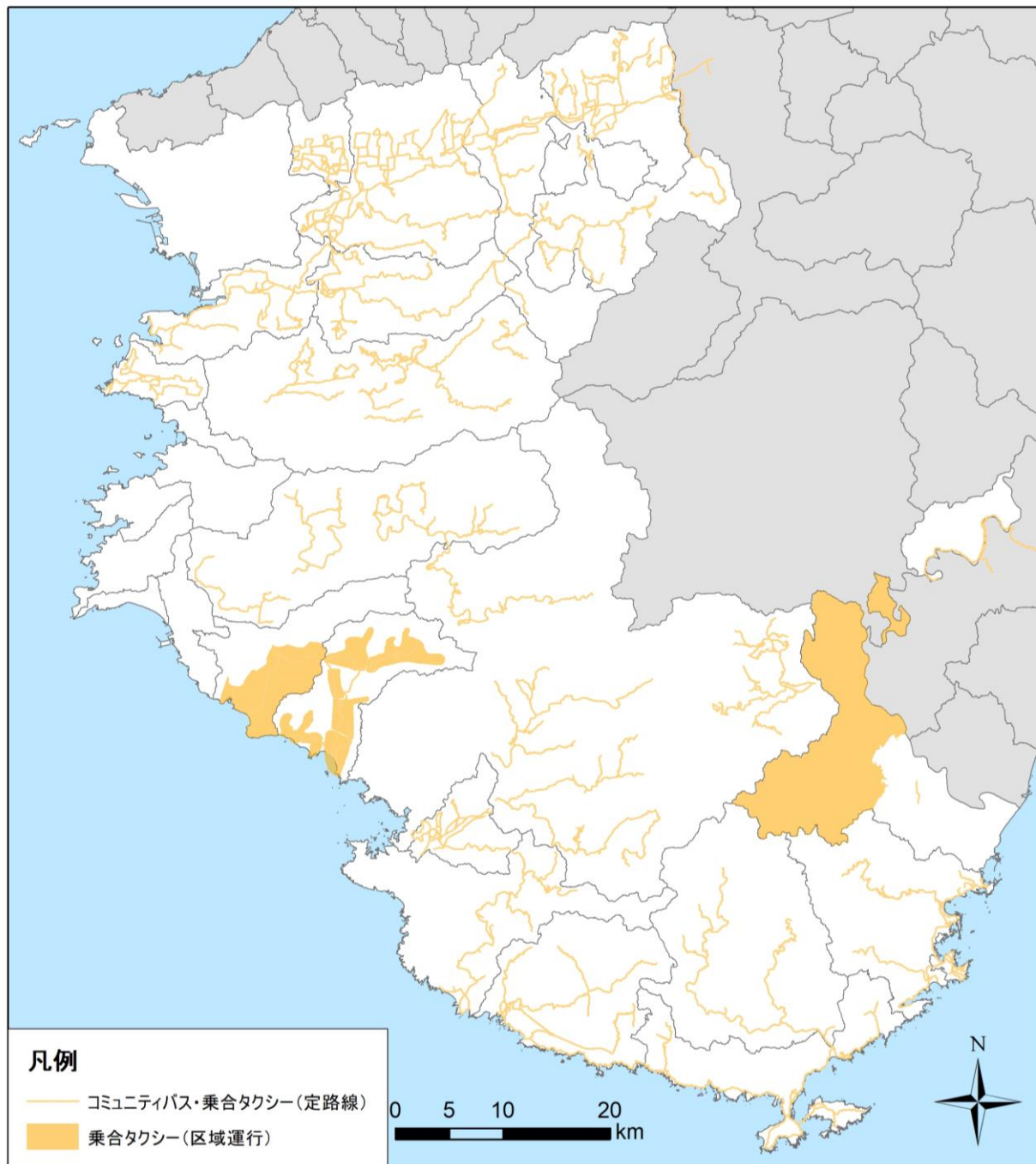
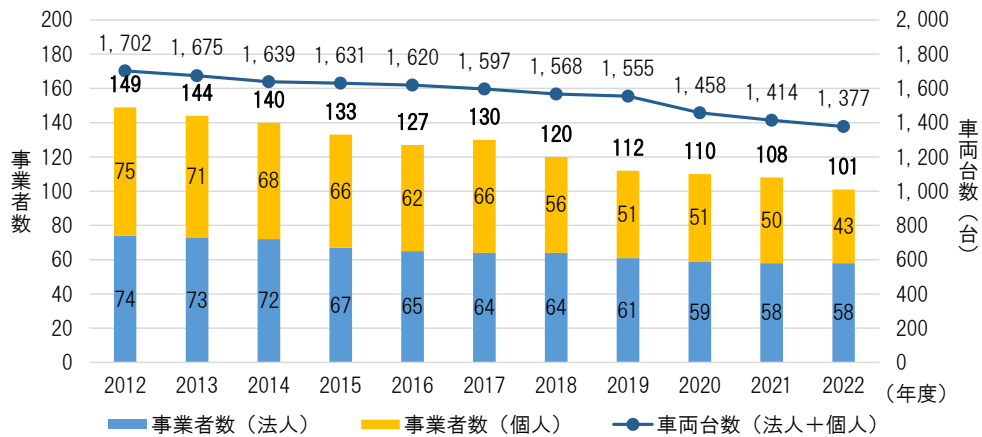


図 コミュニティバス・乗合タクシーネットワーク図

(5) タクシー

①概要

本県内で運行しているタクシー事業者（法人）は全部で 58 社あり、総車両台数は 1,334 車両となっています。その他には個人タクシーが 43 車両あり、いずれも減少傾向にあります。



資料：令和 4 年度和歌山県交通機関等資料集

図 県内のタクシー事業者・車両台数の推移

②営業区域

本県内においては大きく 4 つの営業区域に分かれています。紀中地域、紀南地域においてはそれぞれ 1 つの営業区域となっており、紀北地域では旧かつらぎ町と旧花園村を境に営業区域が二つに分かれています。

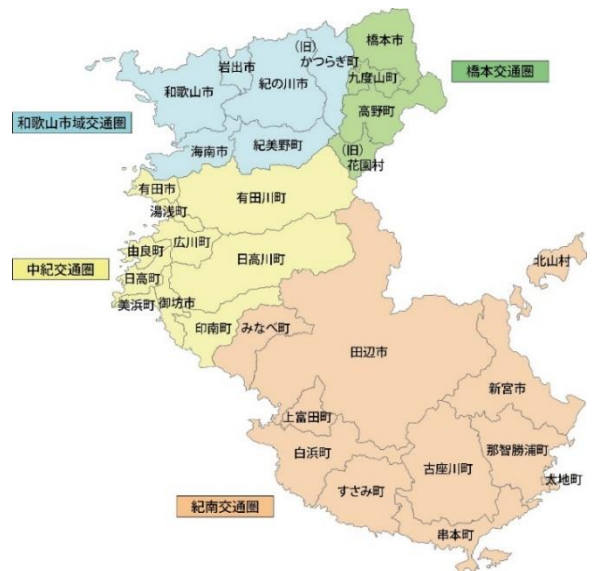
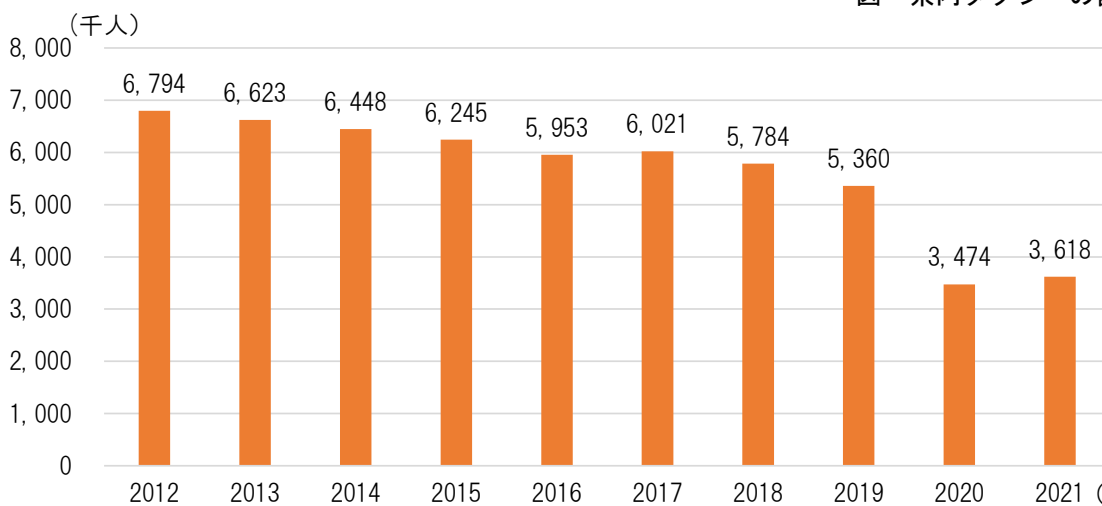


図 県内タクシーの営業区域

③利用者数の推移

平成 22 (2010) 年頃から減少傾向にありましたが、令和 2 (2020) 年度の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響で前年と比べて約 3 割減少しました。



資料：近畿運輸局「近畿運輸局業務要覧」

図 タクシー利用者数の推移

(6) 空路

①概要

紀南地域に位置する西牟婁郡白浜町に地方管理空港である南紀白浜空港があり、東京都にある羽田空港間を結ぶ便が日本航空（JAL）によって運航されており、現在往復で3便の運航がされています。

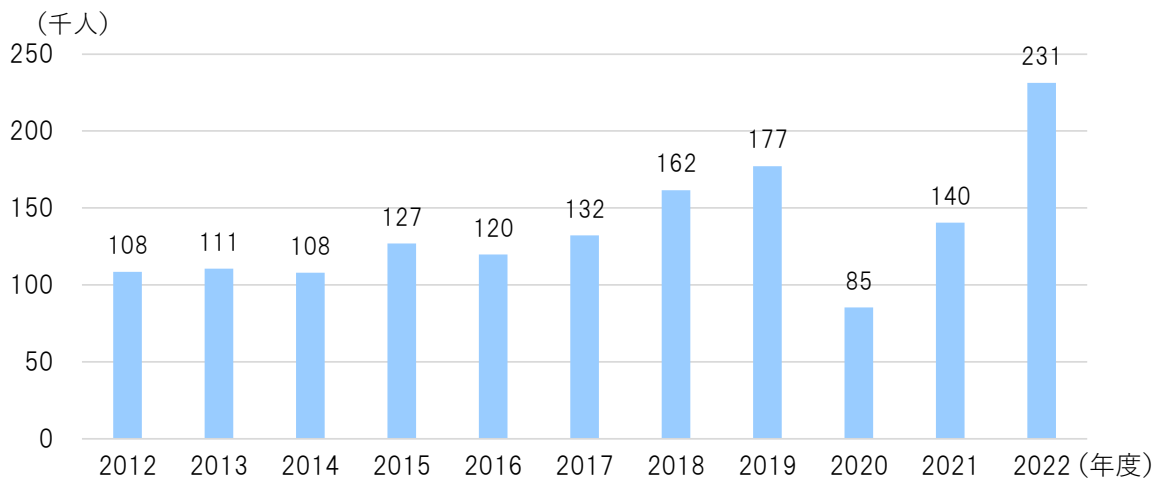
東京 → 南紀白浜	南紀白浜 → 東京
213便 07:40 → 08:55	212便 09:35 → 10:40
215便 11:30 → 12:45	214便 13:20 → 14:25
219便 16:30 → 17:45	218便 18:25 → 19:30

資料：南紀白浜空港ホームページ

図 南紀白浜空港-羽田空港間の運航ダイヤ (2023年10月29日~2024年1月8日)

②利用者数推移

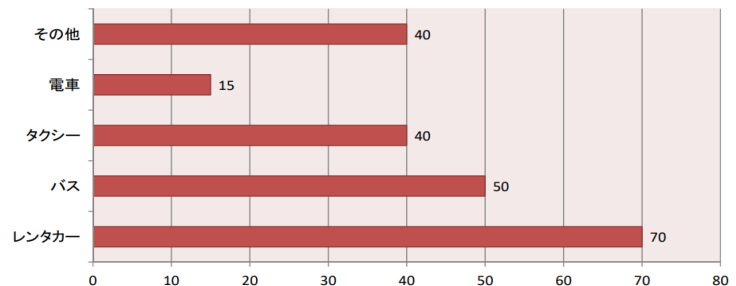
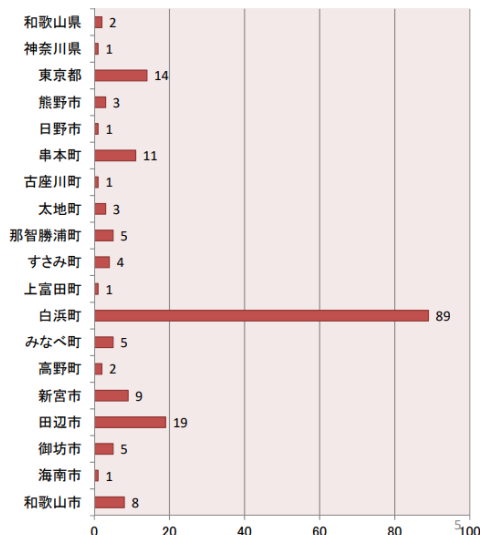
南紀白浜空港の搭乗者数は年々増加傾向にありましたが、令和2(2020)年度は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者は大きく減少し、前年と比較して約5割減少しました。令和3(2021)年度以降は回復し、令和4(2022)年度はコロナ禍前を越え、約231千人となりました。



資料：令和4年度和歌山県交通機関等資料集

図 南紀白浜空港における定期便搭乗者数の推移

南紀白浜空港に到着した後、白浜町へ向かう利用者が多くを占めており、観光を目的とした利用であることが想定されます。また、南紀白浜空港から(まで)の交通手段としてレンタカーが最も多く、その次にバスの利用が多くなっています。



出典：平成30年度南紀白浜空港218便利用者実態調査結果

図 南紀白浜空港到着後に向かう目的地のある市町村(左)
南紀白浜空港から(まで)の交通手段(右)

(7) 航路（フェリー）

紀北地域に位置する和歌山市湊に和歌山港があり、徳島港間を結ぶ便が南海フェリーによって運航されています。

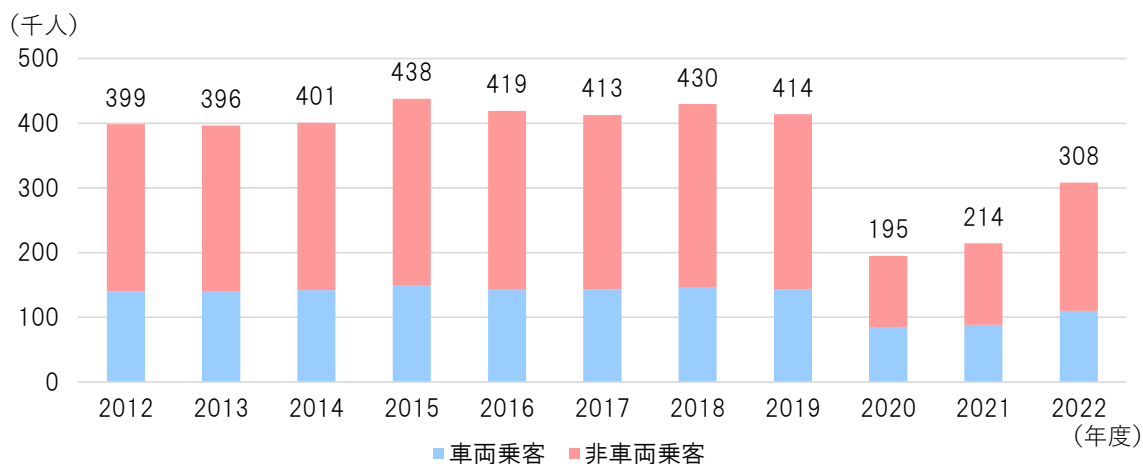
和歌山港発				徳島港発			
フェリー				フェリー			
便名	船名	和歌山港発	徳島港着	便名	船名	徳島港発	和歌山港発
1	休航			1	休航		
2	かつらぎ	2:40	4:55	2	あい	2:45	5:05
3	あい	5:30	7:35	3	かつらぎ	5:30	7:50
4	かつらぎ	8:25	10:30	4	あい	8:00	10:10
5	あい	10:35	12:50	5	かつらぎ	10:55	13:05
6	かつらぎ	13:40	15:55	6	あい	13:20	15:40
7	あい	16:20	18:30	7	かつらぎ	16:25 16:25	18:40 18:35
8	かつらぎ	19:10	21:25	8	あい	18:55 18:55	21:15 21:05
9	あい	21:50	24:05	9	かつらぎ	21:50	24:10

赤字は土休日の運航ダイヤ

資料：南海フェリーホームページ

図 航路（和歌山港⇄徳島港）の運航ダイヤ

利用者数は平成 22 (2010) 年度頃から約 40 万人前後で推移していましたが、令和 2 (2020) 年度は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が令和元 (2019) 年度と比較して半減しました。内訳をみると令和 2 (2020) 年度前後で非車両乗客数が約 6 割の減少となっています。



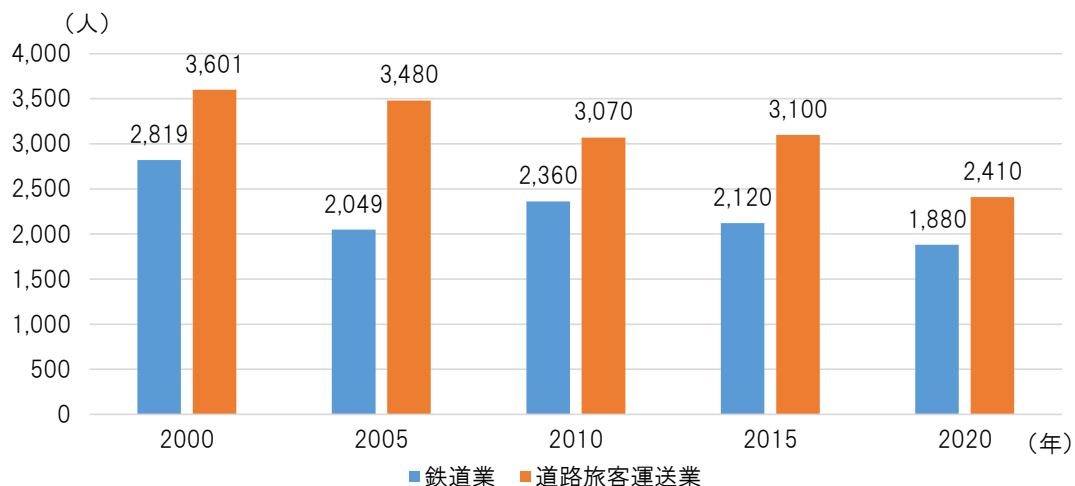
資料：令和 4 年度和歌山県交通機関等資料集

図 南海フェリーにおける利用者の推移

3-3 県における鉄道業および道路旅客運送業の就業者数

鉄道業、道路旅客運送業※ともに減少しており、平成12(2000)年と令和2(2020)年を比較すると、鉄道業、道路旅客運送業ともに約3割減少しています。

※道路旅客運送業：主として自動車等により旅客の運送を行う事業所がこれに分類され、一般乗合旅客自動車運送業、一般乗用旅客自動車運送業、一般貸切旅客自動車運送業等が該当する。



資料：国勢調査

図 鉄道業および道路旅客運送業における就業者数の推移

4. 上位・関連計画の整理

(1) 和歌山県の計画

①和歌山長期総合計画（平成 29(2017)年～令和 8(2026)年）

本県では、10年後の未来を展望した「めざす将来像」を県民のみなさまにわかりやすく示すとともに、この将来像の実現に向けた取り組む施策の基本的方向を明らかにすることを目的に「和歌山県長期総合計画」を策定しました。

加速度的に進んでいく人口減少の克服に向けた地方創生の動きや、相次ぐ大規模災害の発生に伴う国土強靱化の流れや急激な高齢化、経済・社会のグローバル化の進展といった国を取り巻く状況が大きく変動している中で、本県がもつ自然や文化など数多くの優れた強みを積極的に生かすことを踏まえ、目指す将来像を「『世界とつながる 愛着ある元気な和歌山』 ～県民みんなが楽しく暮らすために～」としました。目指す将来像を5つの分野別に分類し、それぞれの将来像を実現するための取組を進めています。

表 関連する将来像と施策

関連する将来像	項	施策（関連部分抜粋）
しごとを創る	観光の振興	<ul style="list-style-type: none"> ● 世界とつながる玄関口の整備 ● ストレスフリーで移動できる交通アクセスの構築
いのちを守る	自然災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ● 救助・救援に資するルートの確保
地域を創る	賑わいのあるコンパクトな都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 賑わいのある魅力的な都市づくり
	個性豊かで暮らしやすい中山間地域づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な地域づくり
	交通ネットワークのさらなる充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 次世代に向けたプロジェクトの推進 ● 空港の機能強化 ● 港湾の機能強化

②和歌山県まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和 2(2020)年～令和 6(2024)年）

平成 27（2015）年に策定した「和歌山県まち・ひと・しごと創生総合戦略」が令和元（2019）年に計画期間が終了したことを受け、地方創生の取組を切れ目なく着実に推進するため、本県の将来像を示した「和歌山県長期総合計画」やこれまでの取組成果や課題を踏まえたうえで、新たに取り組むべき内容を盛り込んだ計画へと改定を行いました。

表 関連する施策と施策概要

施策（関連部分抜粋）	概要
ストレスフリーで移動できる交通アクセスの構築	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通機関の IC 決済システムの導入● 鉄道・空港などの一次交通の拠点と地域内の観光地間を結ぶ移動手段をスムーズに利用できる環境整備の促進
賑わいのある魅力的な都市づくり	<ul style="list-style-type: none">● 市町村、事業者、住民と連携した公共交通機関の利用促進● 拠点エリアとその周辺エリアを気軽に移動できる地域公共交通ネットワークの整備、IC 決済システム導入等による利便性向上
次世代に向けたプロジェクトの推進	<ul style="list-style-type: none">● 紀淡海峡ルートの早期実現● フリーゲージトレインの紀勢本線への導入実現
空港の機能強化	<ul style="list-style-type: none">● 関西国際空港の利用促進● 南紀白浜空港の機能強化と利用促進

③和歌山県都市計画マスタープラン（平成 27(2015)年～令和 7(2025)年）

人口減少、超高齢化社会の到来、地域環境への関心や意識の高まりなどの社会経済の変化に加え、自然災害への適切な対応が求められていく中で、長期的、広域的な視野に立った都市の将来像や実現に向けた基本的な方向性を示すために策定しました。

当時の「和歌山県長期総合計画」のめざす将来像を踏襲する形でマスタープランの将来像を「未来に羽ばたく愛着ある郷土 元気な和歌山」とし、都市づくりの基本理念や都市計画に関連する基本的な考え方についてまとめています。

表 関連するまちづくり方針と概要

持続可能なまちづくりの条件	概要（関連部分抜粋）
集約拠点ネットワーク型のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 拡散型都市構造から集約拠点ネットワーク型への都市構造の転換による自動車交通に依存しない交通体系の充実 ● 既存集落と市街地中心部を結ぶ公共交通の維持
交流による活力あるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活を支えるとともに、地域産業・観光産業の活性化を図り、交流を支える広域交通網や下水道、公園等の都市基盤づくりの実施 ● 超高齢化社会の到来を踏まえた公共交通網、歩行者系交通網の適切な区分と共存による快適な移動環境の形成 ● 多様な魅力と個性をもつ地域の周遊を促すため、交流拠点の連携による交通と情報のネットワークづくり
安全・安心な（南海トラフ地震等を見据えた）まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域連携による早期復旧を可能にするための多様な交通手段や交通ルートなどの交通体系の代替性・多重性の確保を目指した自動車交通網の整備

表 交通ネットワークの整備方針

項目	整備方針
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 本県の骨格となる交通施設としての運行の維持
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者などの移動が制約されない安全で快適な都市環境の形成にむけた都市高速バス、路線バスなどの移動手段の充実
空路	<ul style="list-style-type: none"> ● 南紀白浜空港の整備拡充及び国内外のネットワーク機能の強化 ● 南紀白浜空港や関西国際空港へのアクセス性の向上
航路（フェリー）	<ul style="list-style-type: none"> ● グローバル化の進展、船舶の大型化、物流の構造変化や多様な観光ニーズに対応した国内外の航路ネットワークの維持・拡充 ● 災害時における緊急輸送拠点としての海と陸のアクセス機能の強化

④和歌山県都市計画区域マスタープラン（圏域別）（平成 27(2015)年～令和 7(2025)年）

平成 27(2015)年に和歌山県都市計画マスタープランを策定したことに先立ち、広域調整の役割を充実させることを目的として、各都市計画区域内の 5 圏域（紀北、有田、日高、西牟婁、東牟婁圏域）それぞれにおいて都市計画区域マスタープランを定め、地域の実情に応じたまちづくりの基本理念や整備方針を示しています。

表 交通ネットワークの整備方針

圏域	交通に関する方針や考え方
共通	<ul style="list-style-type: none"> ● 拠点市街地を連携する公共交通システムの充実 ● 自動車へ過度に依存しない交通体系の実現 ● 多様な交通手段の結節システムの整備 ● 誰もが出かけられる近隣環境の整備 ● 市街地中心部再生の根幹となる道路等の整備 ● 観光資源としての歩行者ルートの整備
紀北	<ul style="list-style-type: none"> ● 加太、和歌浦、マリーナシティ等の海岸観光拠点等を巡回する水上交通システムや、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の回遊型交通システムづくり ● 高野山町石道及び高野山周辺の古道等を散策できる遊歩道・街並みを楽しむ散策ルートの整備
有田	<ul style="list-style-type: none"> ● 有田川やみかん畑が織りなす圏域独自の景観を背景に、豊かな農産物、水産物を提供する交流拠点等を結ぶ回遊性の高い交通網の形成
日高	<ul style="list-style-type: none"> ● 御坊駅と市街地中心部を結ぶ紀州鉄道の運行の維持と利用促進 ● 日ノ岬、白崎、日高川などの海岸線や河川等、自然環境に優れた地域を巡りながら、観光拠点や交流拠点を結ぶ回遊性の高い交通網の整備
西牟婁	<ul style="list-style-type: none"> ● 紀伊半島南部の高次都市機能及び広域交流を支える交通体系を実現するため、陸、空、海の各々の交通における交通網の体系的配置、圏域の緊密な結び付け
東牟婁	<ul style="list-style-type: none"> ● 海沿いの都市を連結する広域交通網とそれを補完する河川沿いの都市間や都市内の交通網の配置 ● 熊野川沿いの優れた名勝、歴史資源や観光地へのアクセス機能の向上による熊野観光の振興に資する交通網の形成

⑤和歌山県過疎地域持続的発展計画・方針（令和3(2021)年～令和7(2025)年）

本県の過疎地域において、重要な産業である農林水産業の低迷、有害鳥獣による農作物の被害増加、公共交通機関の廃止など、過疎地域の集落機能の維持が困難な状況となっている中で、過疎地域の持続的な発展に向けた取組の基本方針や具体的な施策について示しています。この中で交通確保対策については、「持続可能な地域交通の確保」「運行路線の維持」「代替路線の確保」「新たな移動手段の確保」の4つの方向性について記載しています。

表 交通に関連する事業内容

項目	事業名	事業内容	実施主体
交通確保支援	地域交通確保維持改善事業（バス）	<ul style="list-style-type: none"> 広域的、幹線的な路線の維持において、運行欠損額相当額及び車両購入に係る減価償却費等について国と協調した補助の実施（国 1/2 以内、県 1/2 以内） 	和歌山県
	地域生活交通確保支援事業	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情に即した交通体系の構築に向けた支援（アドバイザー派遣、正式運行に向けた調査や実証運行を行うための経費の一部支援）（県 1/2 以内） 	各市町村※

※各市町村が事業を実施するのに対し、国や県が補助金などの財政支援を実施。

⑥和歌山県地域福祉推進計画（令和 2(2020)年～令和 6(2024)年）

地域共生社会の実現を目指し、多様化・複雑化する地域の生活課題に対応するため、市町村において、地域の多様な活動主体が連携する包括的支援体制の早期構築にむけた基本方針や取組を示しています。この計画では、地域公共交通の不便な地域における円滑な移動環境の構築にむけ、市町村と連携した福祉有償運送制度の周知やノンステップバスの導入促進、公共交通機関のバリアフリー化を推進していくことを明記しています。また、鉄道駅と接続する広域的・幹線的なバス路線を維持しつつ、コミュニティバスや乗合タクシーの導入の推進による生活交通の維持を目指します。

⑦第 5 次和歌山県環境基本計画（令和 3(2021)年～令和 8(2026)年）

地球温暖化等の気候変動による生活への影響が拡大する中、環境負荷を低減した循環型社会の実現を目指すことが必要となります。本県の魅力あるすばらしい環境を保全・活用しながら環境への負荷を最小限に抑え、「気候変動対策の推進」「自然共生社会の推進」「循環型社会の推進」「安全・安心で快適な生活環境の保全」のための取組を一体的に進めながら、「将来にわたり笑顔と活気と魅力にあふれる和歌山」を目指すこととします。

表 取組の方向性

項目	取組の方向性	概要（関連部分抜粋）
気候変動対策の推進	温室効果ガス削減目標の達成に向けた取組（緩和策）	<ul style="list-style-type: none"> ● マイカーから公共交通や徒歩、自転車への転換の促進 ● 地域の活性化に向けた交通ネットワークの形成の推進によるスマートなまちづくりの推進 ● 街灯、道路情報装置等の LED 化や電気自動車充電設備ネットワークの強化、水素ステーションの充実などによる都市基盤の低炭素化の促進

⑧和歌山県観光振興実施行動計画（令和5(2023)年度）

今後3年間は本県の観光産業にとって追い風となるビッグイベントが目白押しであり、特に令和7(2025)年の大阪・関西万博を「明けの明星」のように位置づけ、令和5(2023)年の弘法大師御誕生1250年、令和6(2024)年の世界遺産登録20周年をプレ万博として、積極的なプロモーション活動を展開し、国内外からの誘客に努めるとともに、観光産業の復興に取り組みます。

令和5(2023)年から令和7(2025)年を「ダイヤモンドイヤー」として位置づけ、「環境にやさしい持続可能な観光地づくり」、「大阪・関西万博に向けた誘客推進」、「滞在期間延長と消費拡大」の3点を基本方針として、コロナ禍からの反転攻勢を図ります。

表 観光振興アクションプログラム2023の主要事業

分類	項目	取組概要（公共交通関連部分抜粋）
1. 和歌山を売り出す	弘法大師ご誕生1250年	<ul style="list-style-type: none"> ● 周知広報・情報発信（交通事業者とのタイアップ） ● 広域連携事業（3霊跡巡礼スタンプラリー）
	世界遺産登録20周年	<ul style="list-style-type: none"> ● 参詣道ウォークの推進（レール&ウォーク、ロングトレイルの推進） ● 20周年に向けた特別企画の検討（鉄道を活用した県内周遊企画の実施に向けた調整等） ● 周知広報・情報発信（交通事業者とのタイアップ）
	温泉と食	<ul style="list-style-type: none"> ● 滞在時間の延長に向けた周遊促進（温泉モバイルスタンプラリーの実施、和みわかやまっぷ with スタンプラリーの実施）
	サイクリング王国和歌山	<ul style="list-style-type: none"> ● 周遊促進（鉄道駅を起点とした周遊サイクルコースの提案） ● 情報発信・誘客プロモーション（JRきのくに線サイクルトレインとの連携、公共交通機関各社と連携したPR）
2. 和歌山へ招く	国内誘致プロモーション	<ul style="list-style-type: none"> ● 旅行需要喚起（全国旅行支援の継続実施） ● 南紀白浜空港の利用促進・クルーズ客船誘致
	多様な旅のスタイルの普及	<ul style="list-style-type: none"> ● ワークেশョンの推進（受入体制整備促進、利用促進等） ● コンベンション誘致（開催支援、誘致活動等）
	海外誘客プロモーション	<ul style="list-style-type: none"> ● 大阪・関西万博を見据えた外国クルーズ船や国際チャーター便の誘致
3. 和歌山でもてなす	快適観光空間の創造・人材の育成	<ul style="list-style-type: none"> ● 二次交通の利便性向上（リムジンバス・アクセスバスの運行）
	インバウンド受入環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● デジタルを活用した観光周遊環境整備（KiiPass(MaaS)の提供） ● 二次交通の利便性向上（観光案内版の多言語化、バス停情報の充実、県内バス情報のオープンデータ化等）

(2) 各市町村が定めている地域公共交通計画

本県内では、現在6市2町で地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画を含む）が策定されており、それぞれの市町の実態に応じた地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組を進めています。

表 交通に関連する事業内容

自治体	計画期間	基本理念・将来像	基本方針
和歌山市	令和元(2019)年度～ 令和5(2023)年度	すべての人にとって安心、安全に利用できる持続可能な公共交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ● 基幹的公共交通軸の活性化 ● 基幹的公共交通軸へのアクセス向上 ● すべての人が使いやすい公共交通利用環境の向上 ● 公共交通の維持、活性化
紀の川市	令和元(2019)年度～ 令和5(2023)年度	地域公共交通でおでかけ、人に会いに行きたくなるまち	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用実態に応じた適材適所のサービスの提供 ● 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 ● 選ばれる地域公共交通となるための環境整備
田辺市	令和2(2020)年度～ 令和6(2024)年度	住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道・バス・タクシーの連携による地域住民の移動手段の維持・確保 ● まちづくりや観光施策と一体となった地域公共交通ネットワークの維持・確保 ● 地域住民・交通事業者・行政の連携と適切な役割分担による、持続可能な地域公共交通の実現
広川町	令和4(2022)年度～ 令和8(2026)年度	-	<ul style="list-style-type: none"> ● 隣接町を含めた町内各地域との広域的な連携・交流の強化 ● 多様な公共交通手段の導入を検討 ● 持続可能なまちづくりを推進
橋本市	令和5(2023)年度～ 令和9(2027)年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 必要としている人が容易に市内公共交通を利用できる ● 行政、事業者、市民団体の垣根を越えた連携による細やかな移動支援 ● 公共交通に関するあらゆる協力関係の維持 ● 市内公共交通の継続的な維持・確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能ですみやすいまちづくりの基礎となる「愛される」公共交通へ

自治体	計画期間	基本理念・将来像	基本方針
有田市	令和5(2023)年度～ 令和9(2027)年度	市民の暮らしに寄り添う 持続可能な交通体系の実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通が一体となった取組の推進 ● 使いやすい わかりやすい 交通サービスの充実 ● 未来へ繋ぐ まち全体で支える地域公共交通
白浜町	令和5(2023)年度～ 令和9(2027)年度	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民・来訪者の誰もが快適に利用できる公共交通体系の構築 ● 地域の関係者の連携と協働による持続可能な地域公共交通の実現
新宮市	令和5(2023)年度～ 令和9(2027)年度	市民の暮らしを守り、交流を推進する地域公共交通を未来につなげる	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の積極的な利用を図る ● 地域公共交通のネットワークをつなぐ ● 地域公共交通を維持・確保するための仕組みをつくる

※令和5年度は、海南市、岩出市、御坊市、日高川町、那智勝浦町、串本町が新規策定、和歌山市、紀の川市が更新を予定。

(3) 地域公共交通に関する国の動向

① 地域公共交通活性化・再生法の改正（令和2(2020)年11月施行）

改正の概要については以下の通りです。

a. 地域が自らデザインする地域の交通

- ・「地域公共交通計画」策定が努力義務化
- ・バス路線運行費への国庫補助と計画策定が連動化

b. 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

- ・「利用者数」「収支率」「財政負担額」の計画への記載が求められる
- ・毎年度の評価・検証の実施など、PDCAにおける位置付けが以前に増して求められる

c. 多様な輸送資源を活用し、地域の実情に応じた交通手段の確保

- ・従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、送迎バス等を含めて、地域の多様な輸送資源を総動員して、地域の実情に応じた交通手段を確保すること

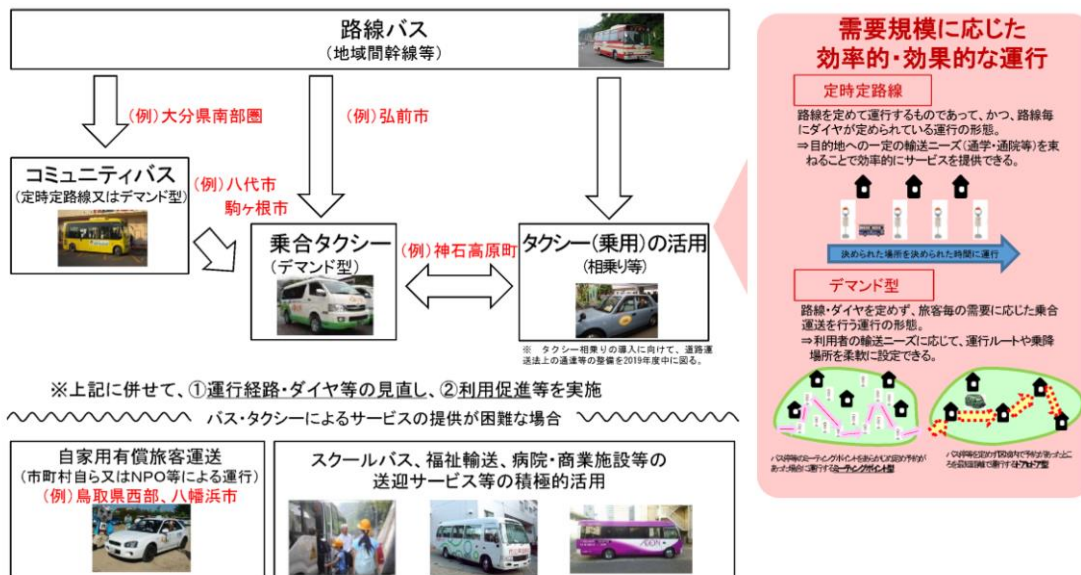


図 地域旅客輸送サービスにおける地域公共交通以外の輸送資源の活用（国土交通省）

② 地域公共交通活性化・再生法の改正（令和5(2023)年10月全面施行（一部7月施行））

改正の概要については以下の通りです。

a. 地域の関係者の連携と協働の促進

- ・法律の目的規定に、「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- ・国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

b. ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- ・地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
- ・再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援

c. バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

- ・「地域公共交通利便増進事業」の拡充（エリア一括協定運行事業の創設等）
- ・「道路運送高度化事業」の拡充（交通DX・GXを推進する事業を創設等）

d. 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- ・鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

③地域公共交通に関連する新たな支援の枠組み（令和5(2023)年度～）

a. 社会資本整備総合交付金における「地域公共交通再構築事業」

- ・現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 地域公共交通特定事業※の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本整備総合交付金計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
- ※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

出典：地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について（国土交通省、令和5(2023)年10月）



b. エリア一括協定運行事業

- ・自治体と交通事業者が、複数年かつエリア単位で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結
- ・国は、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該支援額を初年度に明示
- ・協定期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者へ帰属

c. 交通 DX・GX への支援

- 交通 DX・交通 GX による利便性向上と経営力強化を図る事業に対し、出資・融資により支援

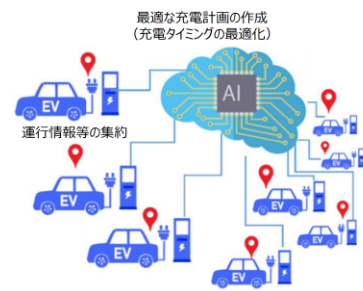
融資対象イメージ①（交通DX）

- 路線バスへの非接触型クレジットカード決済手法やQRコード決済手法の大規模導入、定期券購入のオンライン化等を推進する。
- これにより、外国人旅行者を含む利用者のキャッシュレス決済環境の整備、窓口業務の効率化を図る。更に、利用者データを活用し運行路線・ダイヤの効率化等を実施する。
- これらを通じ、利用者の利便性向上や事業者の経営力強化を推進することによって、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る。



融資対象イメージ②（交通GX）

- EVタクシーの大規模導入と、その運用を可能にするための配車システムに給電管理を一体的に実施する機能を加えたエネルギーマネジメントシステムの構築を推進する。
- これにより、車両・充電設備の最適配置、給電時の機会損失減少、電気代低廉化等を図る。
- これらを通じ、事業者の経営効率化を通じた持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保を図るとともに、2035年の乗用車新車販売に占める電動車の割合を100%とする政府目標※1の達成に貢献する。



※1：グリーン成長戦略（令和3年6月18日策定）

出典：地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について（国土交通省、令和5(2023)年10月）

④自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（厚生労働省告示，令和6(2024)年4月施行）

自動車運転者の長時間労働を防ぎ、労働者自身の健康確保と国民の安全確保を図るため、バス、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられています。改善基準告示は、令和4(2022)年12月に拘束時間の上限や休息期間等が改正され、令和6(2024)年4月より施行されます。

これに伴い、バスやタクシーが従来と同じ水準のサービスを提供するためにはより多くの運転者を確保する必要があります。

バスの「改善基準告示」見直しのポイント

長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,380時間	原則：3,300時間
4週平均1週	【4週平均1週間】 原則：65時間（月換算：281時間） 最大：71.5時間（月換算：309時間）	【1か月の拘束時間】 原則：281時間 最大：294時間 ※281時間を超える月が4か月を超えて連続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限

- 拘束時間…使用者に拘束されている時間のこと。（「労働時間」＋「休憩時間」）（会社へ入社（始業）し、仕事を終えて会社から退社（終業）するまでの時間）
- 休息期間…使用者の拘束を受けない期間のこと。（業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間）

出典：自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

図 バスの「改善基準告示」見直しのポイント

5. 本県の地域公共交通の課題

5-1 本県の地域公共交通に係る懸念事項

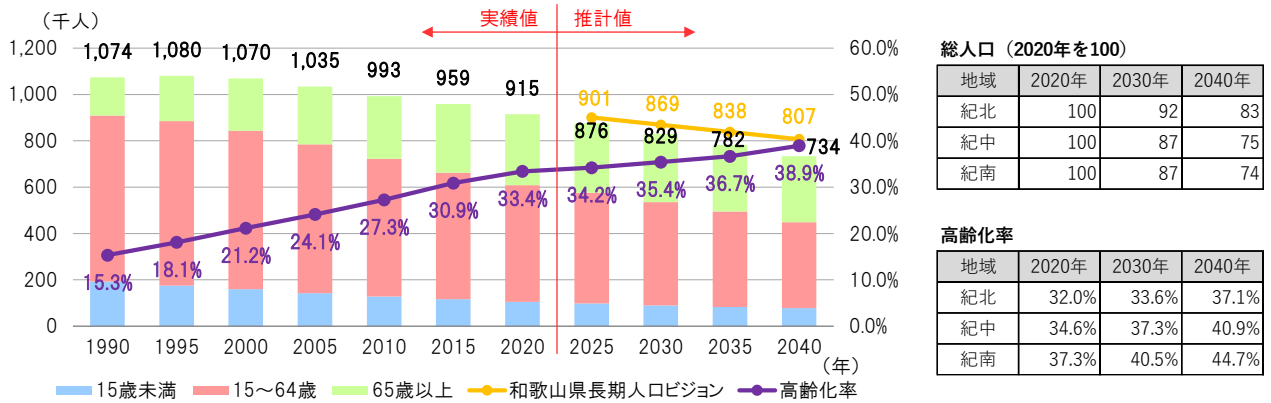
和歌山県の概況、地域公共交通の現状、上位・関連計画、各種調査の結果を分析した内容から、本県の地域公共交通において「懸念されること」や「求められること」は以下のとおりです。

懸念されること①

人口減少と高齢化、モータリゼーションの進展、コロナ禍の影響などにより、公共交通が負のスパイラルの状況下にある。

《背景となる現状》

○全県的に人口減少・少子高齢化が進んでおり、今後その傾向が強まる見込みとなっています。

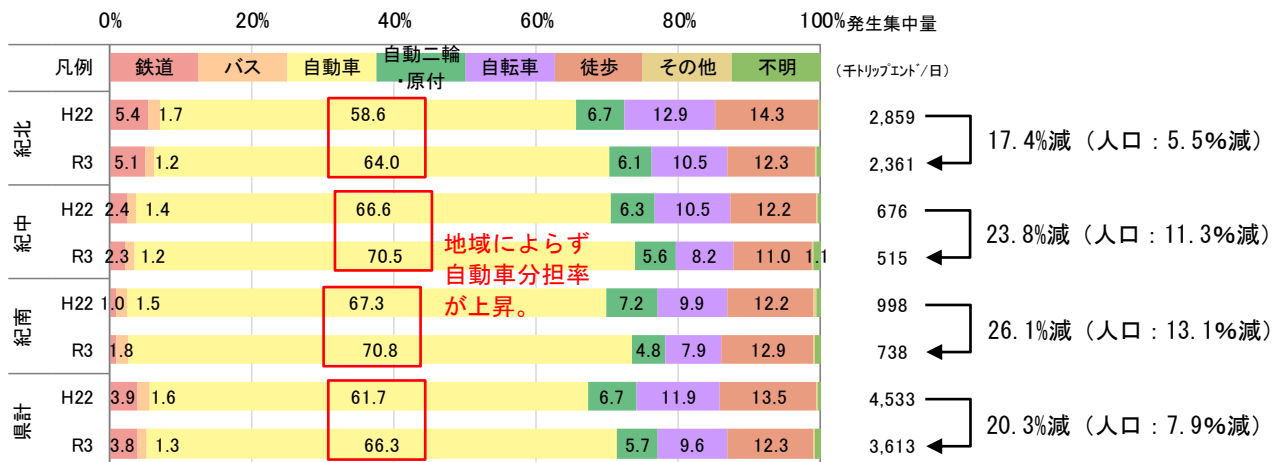


※上記グラフの値は高齢化率を算出するため、不詳人口は含んでいない。

資料：国勢調査(～令和2(2020)年)、国立社会保障・人口問題研究所(令和7(2025)年～)

図 県内の年齢階層別人口推移と将来推計

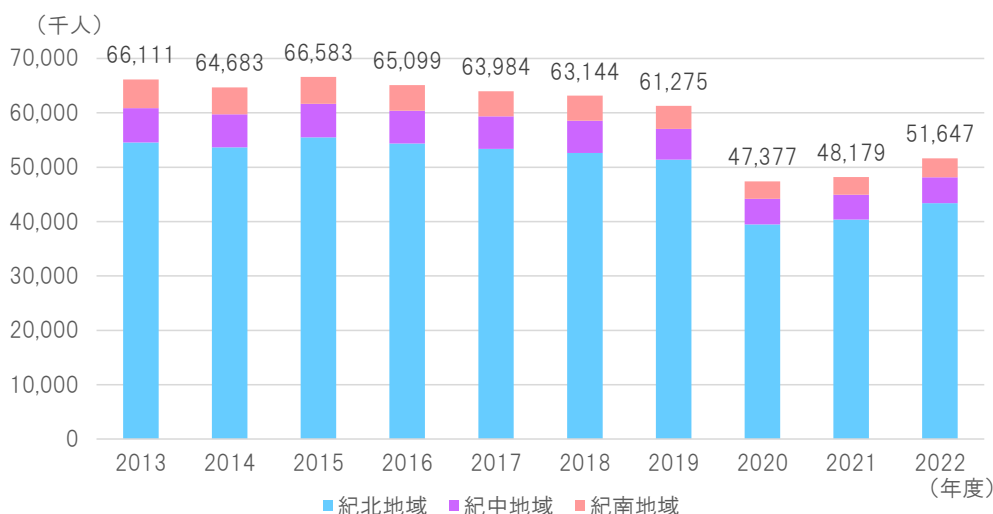
○コロナ禍や社会情勢の変化の影響もあり、人口減少以上に人の移動の減少度合が大きく、また、自動車への依存度が高まっています。



資料：近畿圏パーソントリップ調査(速報値)(平成22(2010)年, 令和3(2021)年)

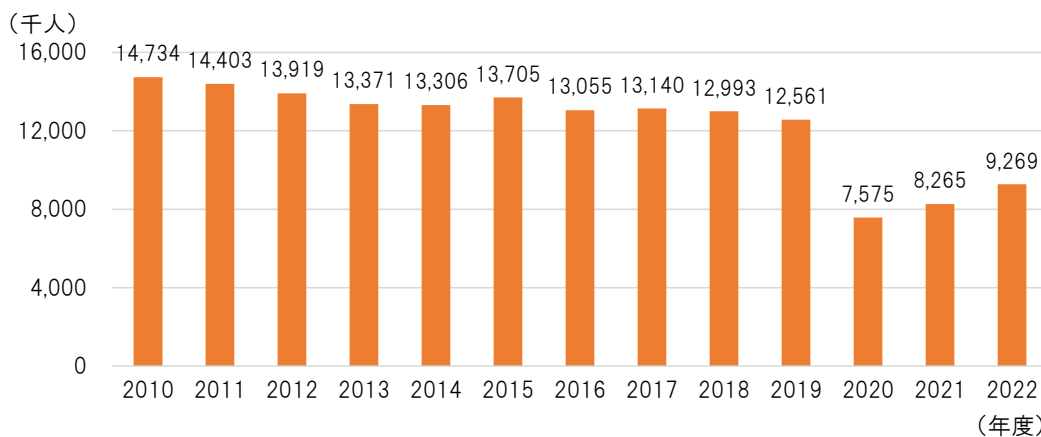
図 平日の交通手段構成の変化(地域別)

○公共交通の利用者は緩やかな減少傾向にありましたが、2020 年度についてはコロナ禍の影響により大きく減少しました。2021 年度には回復傾向がみられるものの、コロナ禍前の水準には戻っていない状況です。



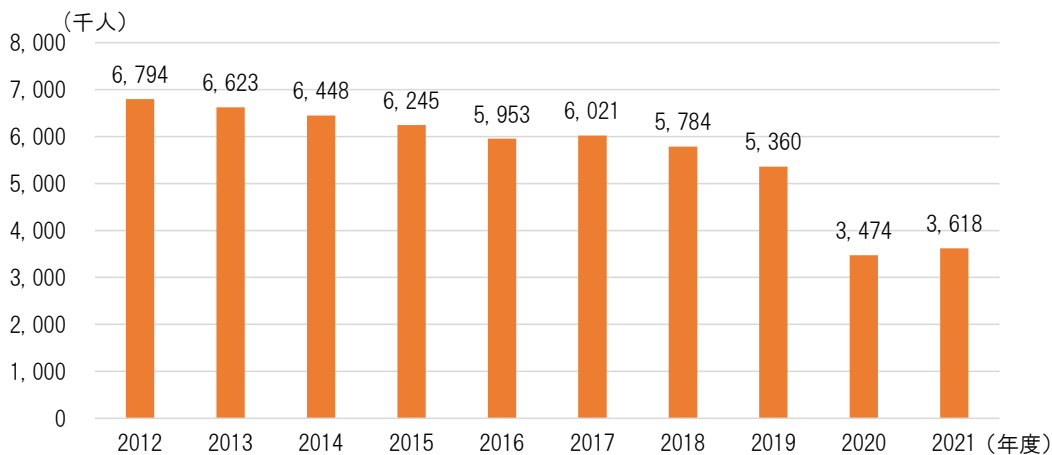
資料：令和 4 年度和歌山県公共交通機関等資料集

図 鉄道利用者数の推移



資料：令和 4 年度和歌山県公共交通機関等資料集

図 路線バス利用者数の推移



資料：近畿運輸局「近畿運輸局業務要覧」

図 タクシー利用者数の推移

○公共交通に対する満足度のうち、運行本数や待ち時間等の運行サービスに関する満足度が低い傾向にあり、これ以上のサービス低下はさらなる利用者減を招く恐れがあります。

《路線バスに関する満足度》

項目	全県	紀北	紀中	紀南
1 運行ルート	2.69	2.64	2.63	2.83
2 自宅からバス停までの距離	2.85	2.79	2.67	3.07
3 運行時間帯(始発・最終)	2.55	2.50	2.49	2.69
4 運行本数、運行間隔	2.31	2.27	2.21	2.49
5 運行の定時性(時刻表通りの運行)	2.96	2.88	2.88	3.18
6 列車への乗り継ぎ	2.61	2.59	2.54	2.68
7 待ち時間	2.53	2.53	2.35	2.64
8 バス停の待合環境(屋根やベンチ)	2.31	2.31	2.24	2.37
9 バス停での情報提供(行き先、遅延案内等)	2.47	2.45	2.32	2.61
10 自転車等を停めるバス周辺スペース	2.30	2.26	2.24	2.40
11 乗り降りのしやすさ	2.99	2.95	2.83	3.14
12 運賃	2.76	2.72	2.68	2.90
13 キャッシュレス決済の導入状況	2.79	2.87	2.76	2.64
14 乗務員の対応	3.21	3.21	3.10	3.27

《コミュニティバス・デマンド交通に関する満足度》

項目	全県	紀北	紀中	紀南
1 運行ルート	2.64	2.53	2.51	2.88
2 自宅から停留所までの距離	2.84	2.76	2.45	3.16
3 運行時間帯(始発・最終)	2.58	2.49	2.41	2.83
4 運行曜日	2.67	2.57	2.46	2.94
5 運行本数、運行間隔	2.40	2.33	2.34	2.56
6 運行の定時性(時刻表通りの運行)	2.89	2.81	2.73	3.10
7 列車への乗り継ぎ	2.54	2.55	2.54	2.54
8 待ち時間	2.61	2.57	2.49	2.73
9 停留所の待合環境(屋根やベンチ)	2.33	2.26	2.36	2.43
10 停留所での情報提供(行き先、遅延案内等)	2.51	2.46	2.38	2.65
11 自転車等を停める停留所周辺スペース	2.36	2.32	2.36	2.45
12 乗り降りのしやすさ	2.92	2.81	2.79	3.15
13 運賃	2.98	2.96	2.80	3.10
14 キャッシュレス決済の導入状況	2.59	2.61	2.48	2.62
15 乗務員の対応	3.10	3.08	2.91	3.22
16 予約のしやすさ(デマンド交通)	2.65	2.67	2.44	2.73

2.50未満 2.50~2.75 2.75~3.25 3.25~3.50 3.50以上

図 路線バスおよびコミュニティバス・デマンド交通に関する満足度※ [県民アンケート]

※満足度は満足=5~不満=1と点数化し、それぞれの回答者数に点数を乗じた総和を回答者数で除して算出

○事業者アンケートでは、抱える課題・問題点として、利用者減少に伴う収益の悪化、施設や設備・車両等の老朽化、路線や運行本数の維持を挙げる事業者が多くなっています。このことから、収益の悪化により施設の更新やサービスの維持が難しくなっている現状が見て取れます。

	鉄道	路線バス	タクシー
路線や運行本数の維持	66.7%	63.6%	0.0%
運行経費の増加	33.3%	27.3%	54.2%
施設や設備、車両等の老朽化	100.0%	81.8%	58.3%
デジタル化等の対応が困難	0.0%	18.2%	8.3%
利用者の減少に伴う収益の悪化	100.0%	90.9%	75.0%
利便性の確保、向上	33.3%	0.0%	4.2%
利用者の経済的負担	0.0%	0.0%	4.2%
公共交通利用に関する住民意識	0.0%	27.3%	12.5%
運転手等の人材不足	33.3%	100.0%	75.0%
行政との意思疎通	33.3%	27.3%	8.3%
地域公共交通会議等の活性化	33.3%	0.0%	0.0%
新型コロナウイルス感染症	33.3%	18.2%	62.5%
その他	33.3%	0.0%	4.2%
特になし	0.0%	0.0%	8.3%
回答数	3	11	24

図 事業者が抱える課題や問題点 [事業者アンケート]

求められること①

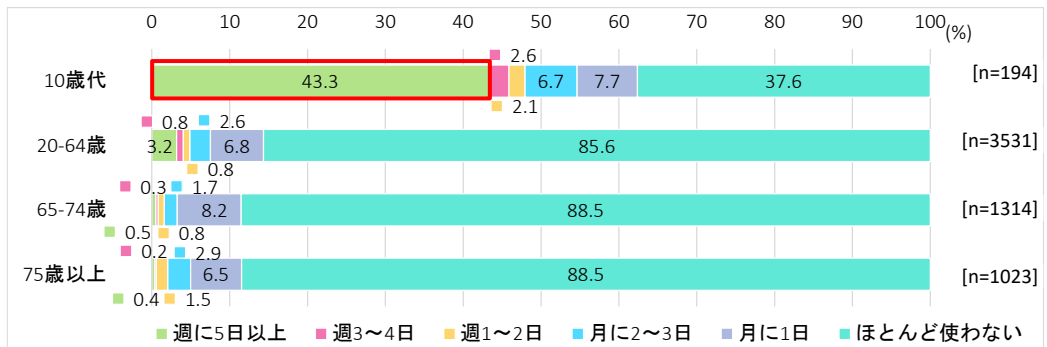
路線を維持するためには、地域の移動特性や地域公共交通の利用実態を踏まえた運行等、より効率的な運行が求められる。



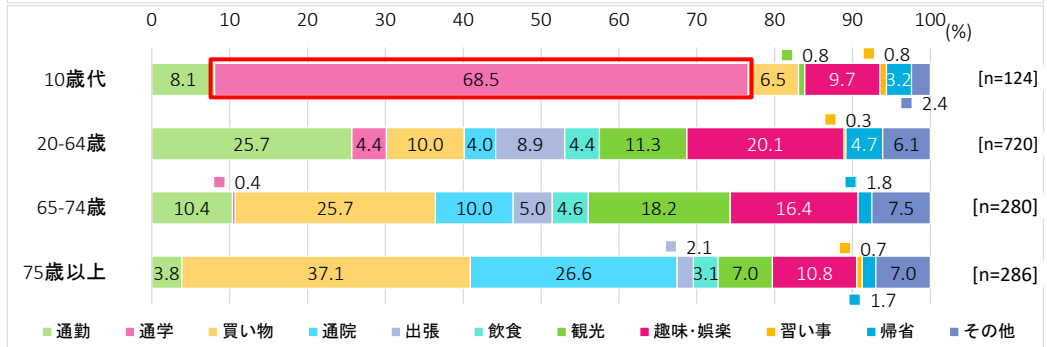
《背景となる現状》

○日常的に公共交通を利用している割合は、全体としては高くありませんが、鉄道については10歳代、路線バスについては10歳代や75歳以上で利用する割合が高く、特に鉄道は、10歳代の約4割が通学でほぼ毎日利用しています。

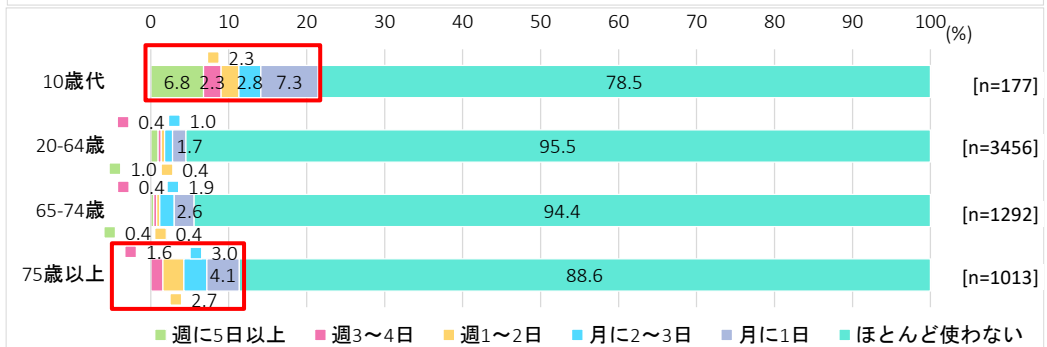
【鉄道】
《年齢別
利用頻度》



《年齢別
利用目的》



【路線バス】
《年齢別
利用頻度》



《年齢別
利用目的》

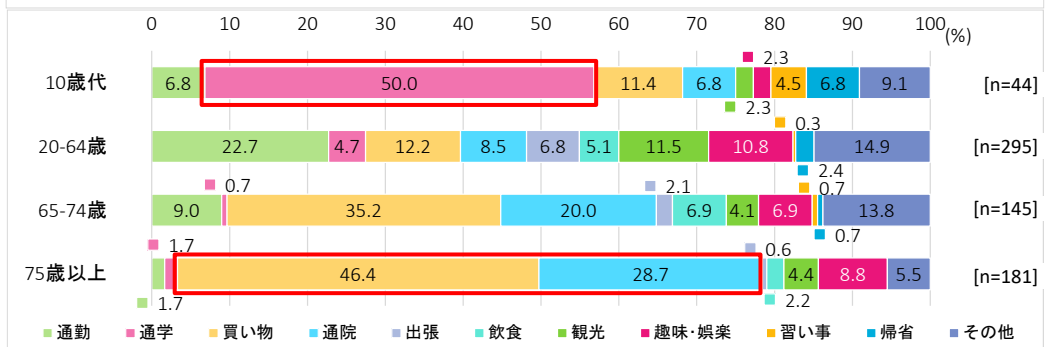
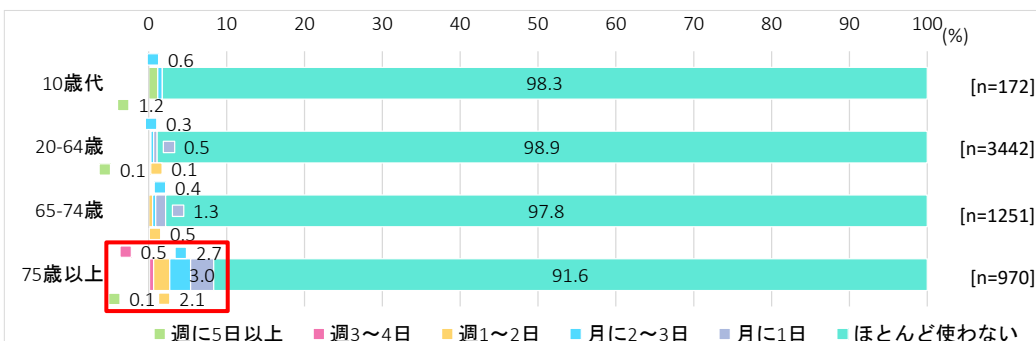


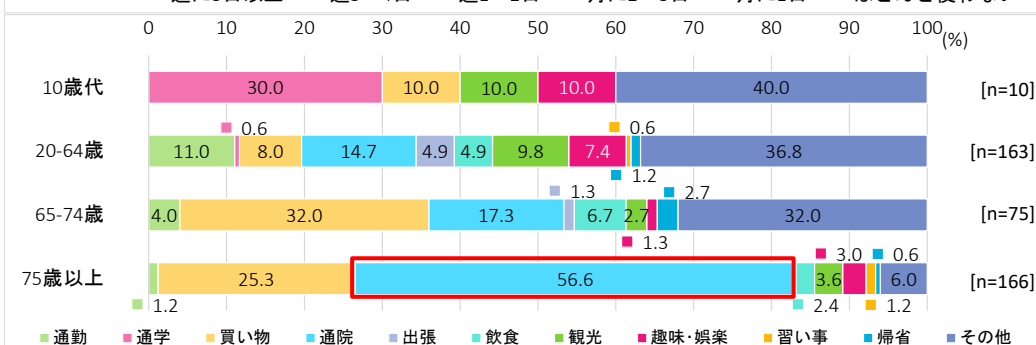
図 鉄道、路線バスの利用状況 [県民アンケート]

○コミュニティバス・デマンド交通、タクシーについては、高齢になるほど利用する割合が高く、タクシーについては、75歳以上の約2割が月に1日以上利用しており、その目的としては通院が半数以上を占めています。

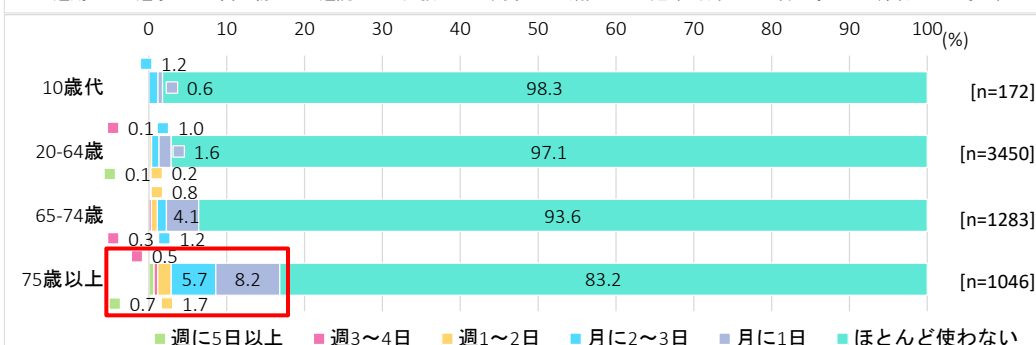
【コミュニティバス・デマンド交通】
《年齢別
利用頻度》



《年齢別
利用目的》



【タクシー】
《年齢別
利用頻度》



《年齢別
利用目的》

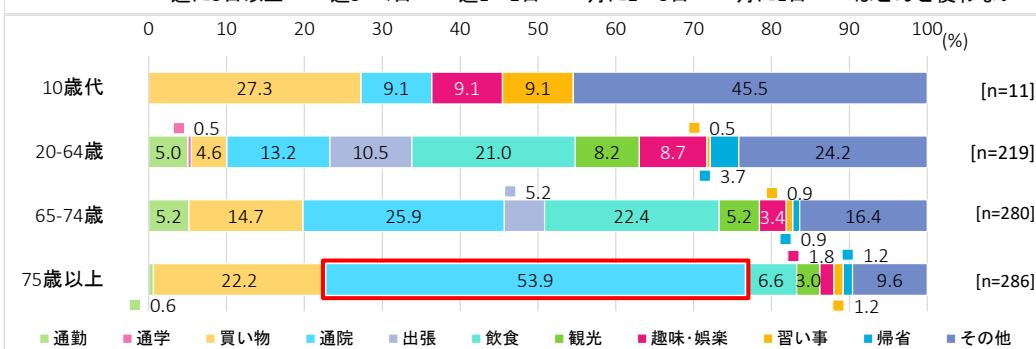
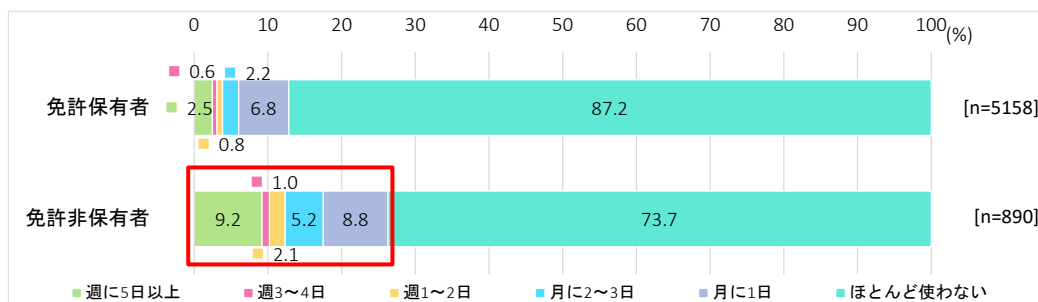


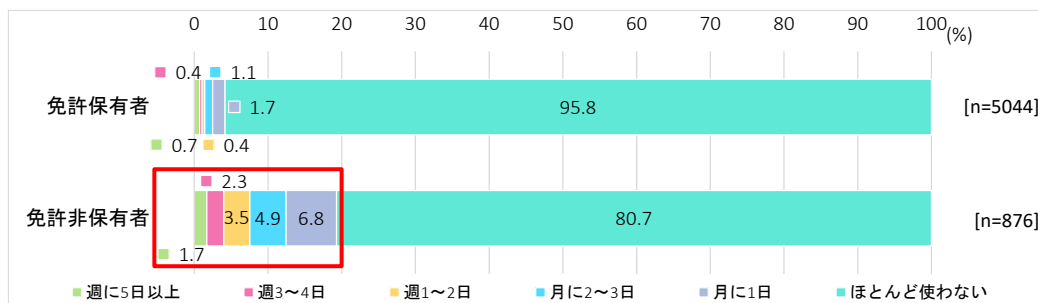
図 コミュニティバス・デマンド交通、タクシーの利用状況 [県民アンケート]

○運転免許非保有者が公共交通を利用する割合が高く、鉄道では約3割、路線バス・タクシーでは約2割、コミュニティバス・デマンド交通では約1割が月に1日以上利用しており、運転免許保有者との差が大きくなっています。

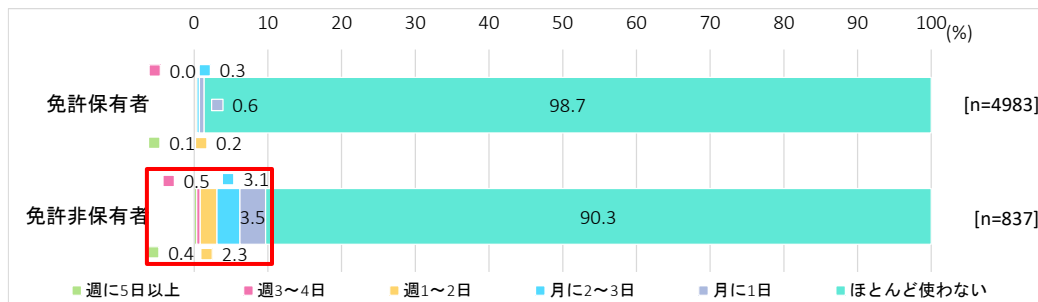
【鉄道】



【路線バス】



【コミュニティバス・デマンド交通】



【タクシー】

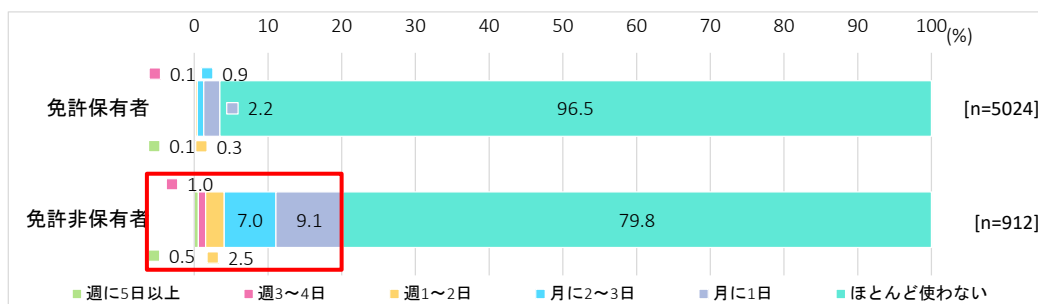


図 免許保有状況による利用状況の比較 [県民アンケート]

○公共交通を利用しない理由として、いずれの交通機関とも、自家用車があるのでその交通機関を利用する必要がないと考える人が7割を超えており、自家用車から公共交通への転換をいかに図るかが重要であると考えられます。

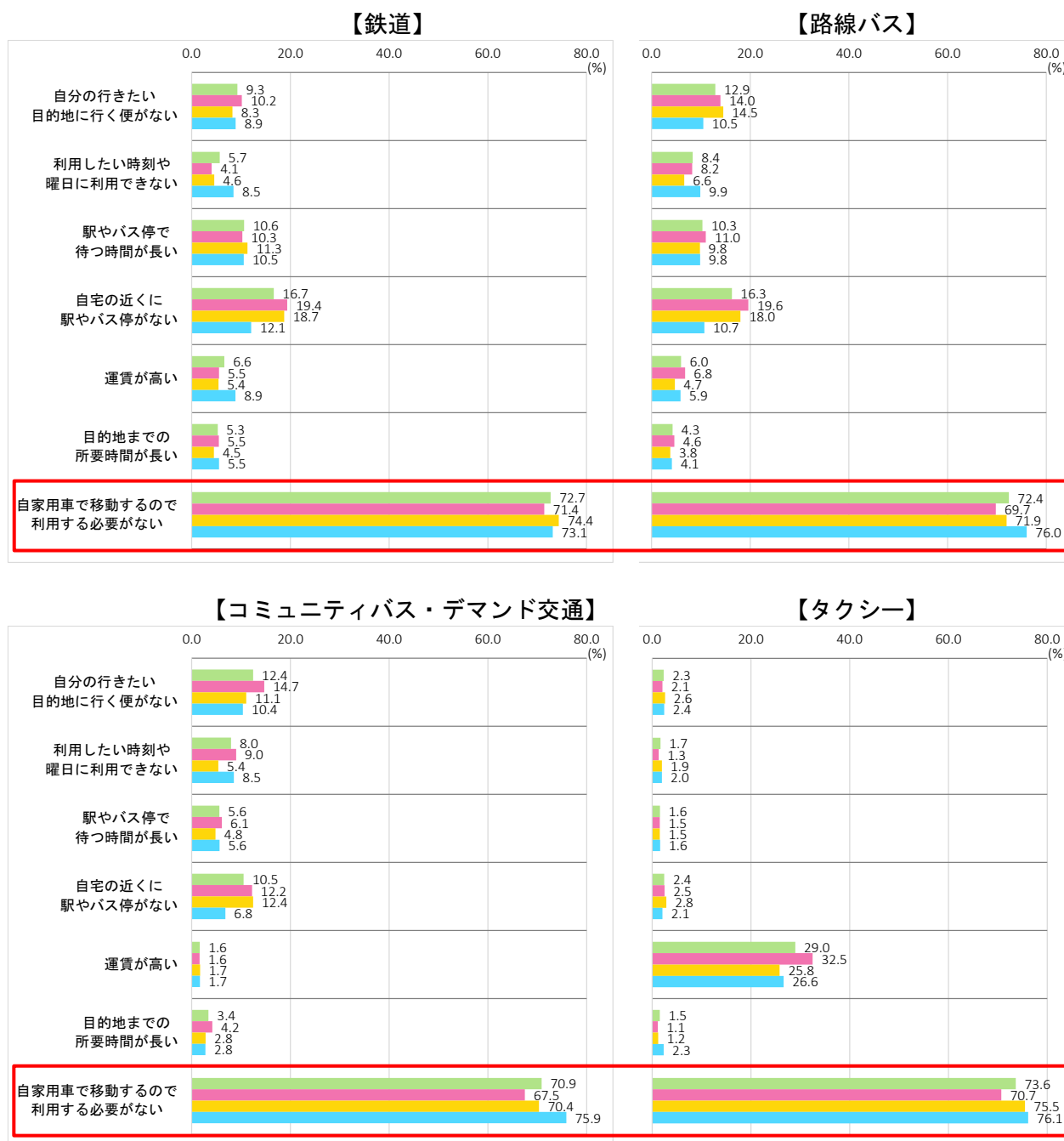


図 各交通機関を利用しない理由 [県民アンケート]

○日常的な移動（通勤・通学、買い物、通院）については、住所地の市町村内が多くを占めていますが、地域やブロックによっては、隣接市町村への移動が多くなる傾向がみられます。

表 地域間の移動の状況 [県民アンケート]

地域	ブロック	移動の特徴
紀北	①和歌山市	・通勤・通学の約8割、日常の買い物や通院の9割以上、娯楽・観光等の約6割が和歌山市内。
	②岩出市・紀の川市	・通勤・通学は約6割がブロック内で、約2割が和歌山市。 ・買い物は約9割、通院は約8割がブロック内。 ・娯楽・観光等は大阪府、和歌山市が多い（各約3割）。
	③海南市・紀美野町	・通勤・通学は約6割がブロック内で、約3割が和歌山市。 ・買い物、通院は約7割がブロック内で、約1割が和歌山市。 ・娯楽・観光等は約4割が和歌山市。
	④橋本市・九度山町・かつらぎ町・高野町	・通勤・通学は約7割がブロック内で、約2割が大阪府。 ・買い物、通院は約9割がブロック内。 ・通勤・通学、買い物、通院のブロック内の移動は、橋本市への移動が中心。 ・娯楽・観光等は5割近くが大阪府。
	<まとめ>	○通勤・通学、買い物、通院といった日常生活の移動については、和歌山市は市内移動が8～9割を占め、その他のブロックもブロック内の移動が多くを占めるが、和歌山市や大阪府への移動も一定程度みられる。
紀中	⑤有田市・有田川町・湯浅町・広川町	・通勤・通学は約8割がブロック内、約1割が和歌山市。 ・買い物は約9割、通院は約8割がブロック内。 ・ブロック内移動については、有田市→有田川町、湯浅町→有田川町・有田市、広川町→湯浅町、有田川町→有田市・湯浅町が多い。
	⑥御坊市・美浜町・日高町・由良町・日高川町・印南町	・通勤・通学は8割、買い物と通院は約9割がブロック内。 ・ブロック内の他市町への移動の割合が約3割と他ブロックに比べて高い。目的によらず、御坊市への移動がほとんどを占める。
	<まとめ>	○日常生活の移動については、ブロック内の移動が8～9割を占め、ブロックや地域をまたぐ移動は少ない。御坊市を含むブロックでは、特に御坊市への移動が多くなっている。
紀南	⑦田辺市・みなべ町・白浜町・上富田町	・通勤・通学、買い物、通院の9割以上、娯楽・観光等の約6割をブロック内の移動が占める。 ・ブロック内の移動は、目的によらず、田辺市への移動が多くを占めているが、買い物については、田辺市や白浜町から上富田町への移動も多い。
	⑧串本町・古座川町・すさみ町	・通勤・通学、買物の約8割、通院の約7割がブロック内の移動が占めるが、隣接するブロックとの移動が比較的多く、すさみ町からは田辺市、串本町からは新宮市・田辺市、古座川町からは串本町への移動が多くなっている。
	⑨新宮市・那智勝浦町・太地町・北山村	・通勤・通学の約9割、買物の約98%、通院の約9割をブロック内の移動が占める。ブロック内の移動は、目的によらず新宮市への移動が多くを占める。
	<まとめ>	○田辺市、新宮市を含むブロックは、両都市がブロックの核となり、日常生活の約9割をブロック内の移動が占めている。間に挟まれる串本町を含むブロックは、ブロック内の移動は7～8割にとどまり、田辺市・新宮市へ移動する割合が高くなっている。

○自治体アンケートでは、今後の地域公共交通の維持・確保に関する政策について、交通事業者に対する支援や、利用実態に応じた効率的な運行への見直しが必要と認識する自治体が全体の2/3を占めています。

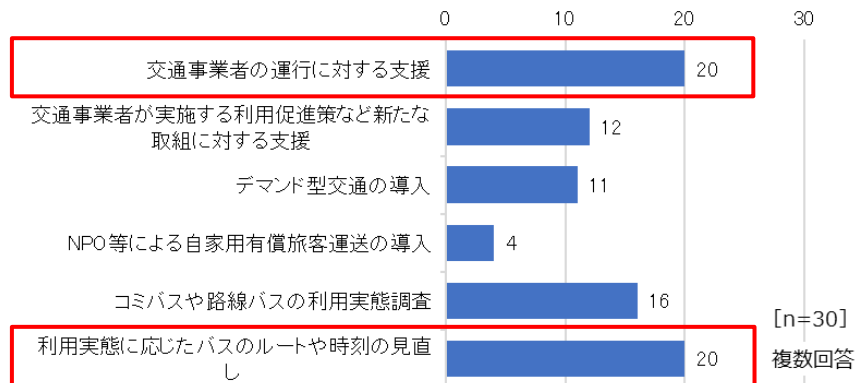


図 今後必要な地域公共交通政策について（維持・確保関連） [自治体アンケート]

懸念されること②

公共交通を支える人材が不足しており、従来の公共交通サービスの維持が困難となる恐れがある。

《背景となる現状》

- 事業者アンケートでは、路線バス事業者の100%、タクシー事業者の75%が運転手等の人材不足を課題・問題点として挙げています。
- 自治体においては、人材確保・育成を支援する取組は少ない状況です。

	鉄道	路線バス	タクシー
路線や運行本数の維持	66.7%	63.6%	0.0%
運行経費の増加	33.3%	27.3%	54.2%
施設や設備、車両等の老朽化	100.0%	81.8%	58.3%
デジタル化等の対応が困難	0.0%	18.2%	8.3%
利用者の減少に伴う収益の悪化	100.0%	90.9%	75.0%
利便性の確保、向上	33.3%	0.0%	4.2%
利用者の経済的負担	0.0%	0.0%	4.2%
公共交通利用に関する住民意識	0.0%	27.3%	12.5%
運転手等の人材不足	33.3%	100.0%	75.0%
行政との意思疎通	33.3%	27.3%	8.3%
地域公共交通会議等の活性化	33.3%	0.0%	0.0%
新型コロナウイルス感染症	33.3%	18.2%	62.5%
その他	33.3%	0.0%	4.2%
特になし	0.0%	0.0%	8.3%
回答数	3	11	24

図 事業者が抱える課題や問題点 [交通事業者アンケート]

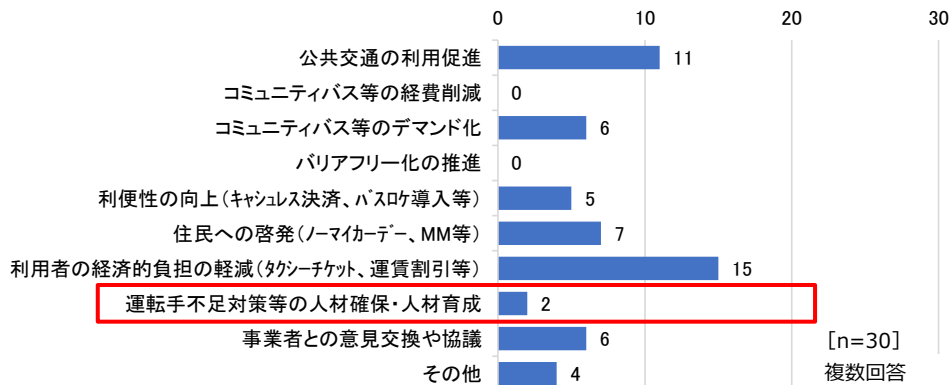


図 自治体において取組中の施策 [自治体アンケート]

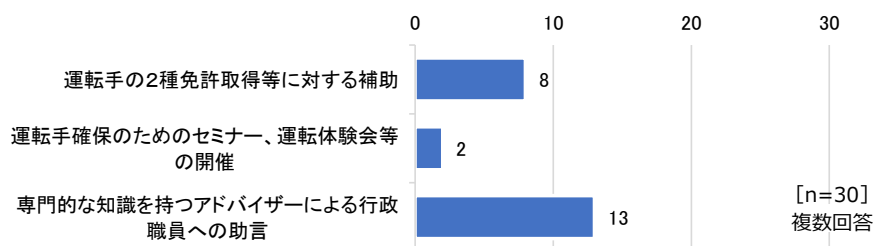


図 今後必要な地域公共交通政策について(人材確保関連) [自治体アンケート]

○計画を立案したり、事業者を支える立場の自治体の状況を見ると、公共交通に係る計画立案において、専門の部署がないことや人材が不足していることを課題として認識しています。

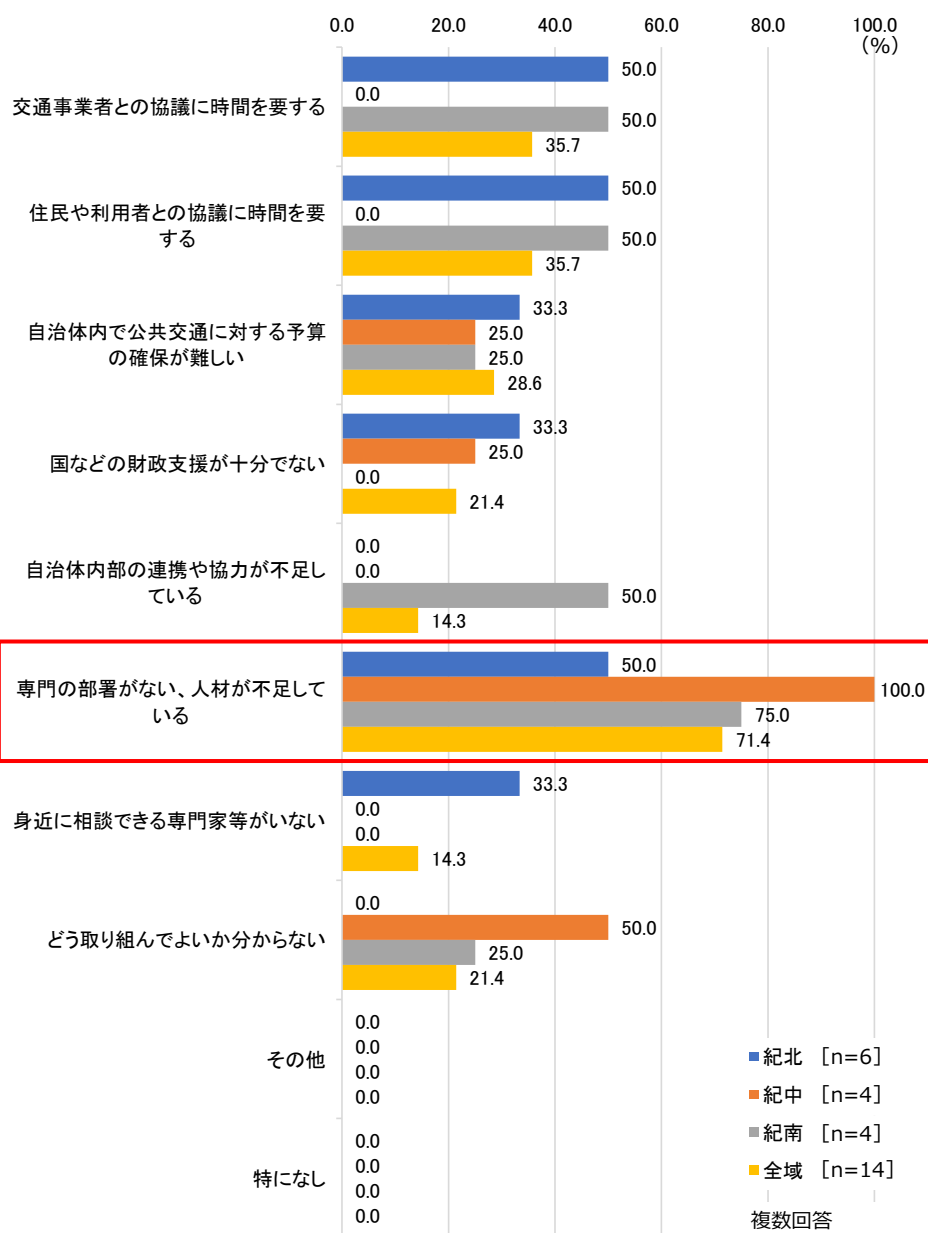
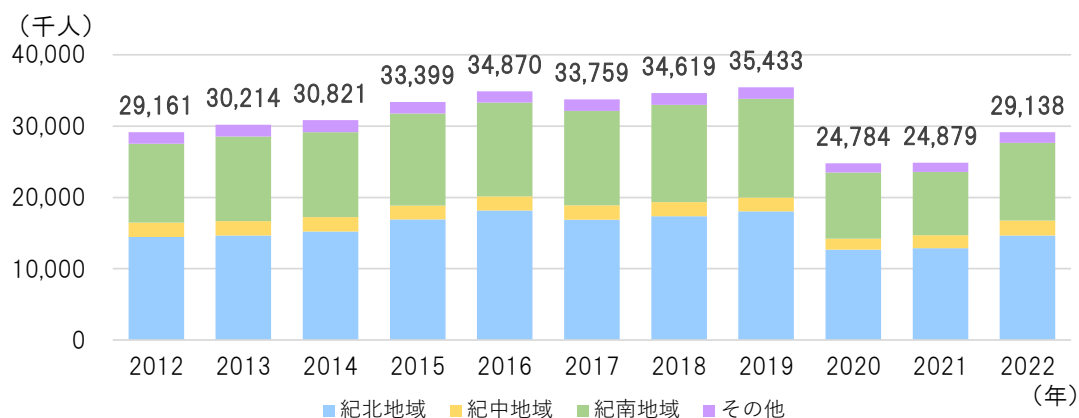


図 計画を策定する上で難航した点や計画を遂行する上での課題 [自治体アンケート]

求められること②

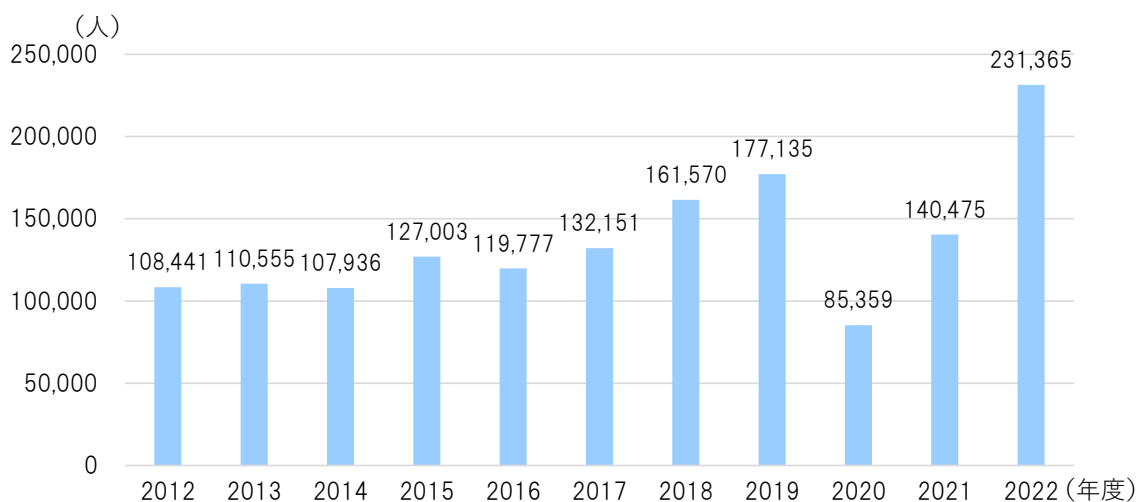
コロナ禍からの観光需要の回復に備え、公共交通による円滑な移動を確保することが求められる。

○コロナ禍により本県全体の観光客数は大幅に減少しましたが、今後、本県の観光にとって追い風となるビッグイベントが続くことから、和歌山県観光振興実施行動計画において2023年～2025年を「ダイヤモンドイヤー」と位置づけ、コロナ禍からの反転攻勢を目指し、インバウンドの段階的回復に向け、誘客を図ることとしています。



資料：和歌山県観光客動態調査報告書

図 観光入込客数の推移



資料：令和4年度和歌山県交通機関等資料集

図 南紀白浜空港における定期便搭乗者数の推移

表 観光振興アクションプログラム 2023 の主要事業

分類	項目	取組概要（公共交通関連部分抜粋）
1. 和歌山を売り出す	弘法大師ご誕生1250年	<ul style="list-style-type: none"> ● 周知広報・情報発信（交通事業者とのタイアップ） ● 広域連携事業（3 霊跡巡礼スタンプラリー）
	世界遺産登録20周年	<ul style="list-style-type: none"> ● 参詣道ウォークの推進（レール&ウォーク、ロングトレイルの推進） ● 20 周年に向けた特別企画の検討（鉄道を活用した県内周遊 企画の実施に向けた調整等） ● 周知広報・情報発信（交通事業者とのタイアップ）
	温泉と食	<ul style="list-style-type: none"> ● 滞在時間の延長に向けた周遊促進（温泉モバイルスタンプラリーの実施、和みわかやまっぷ with スタンプラリーの実施）
	サイクリング王国和歌山	<ul style="list-style-type: none"> ● 周遊促進（鉄道駅を起点とした周遊サイクルコースの提案） ● 情報発信・誘客プロモーション（JR きのくに線サイクルトレインとの連携、公共交通機関各社と連携した PR）
2. 和歌山へ招く	国内誘致プロモーション	<ul style="list-style-type: none"> ● 旅行需要喚起（全国旅行支援の継続実施） ● 南紀白浜空港の利用促進・クルーズ客船誘致
	多様な旅のスタイルの普及	<ul style="list-style-type: none"> ● ワークーションの推進（受入体制整備促進、利用促進等） ● コンベンション誘致（開催支援、誘致活動等）
	海外誘客プロモーション	<ul style="list-style-type: none"> ● 大阪・関西万博を見据えた外国クルーズ船や国際チャーター便の誘致
3. 和歌山でもてなす	快適観光空間の創造・人材の育成	<ul style="list-style-type: none"> ● 二次交通の利便性向上（リムジンバス・アクセスバスの運行）
	インパウンド受入環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● デジタルを活用した観光周遊環境整備（KiiPass(MaaS)の提供） ● 二次交通の利便性向上（観光案内板の多言語化、バス停情報の充実、県内バス情報のオープンデータ化等）

資料：和歌山県観光振興実施行動計画（令和 5(2023)年度）

○観光における目的地までの交通手段が、自家用車やレンタカーの場合に比べ、鉄道やバス等の場合は、滞在エリアでの公共交通の利用が多くなっています。

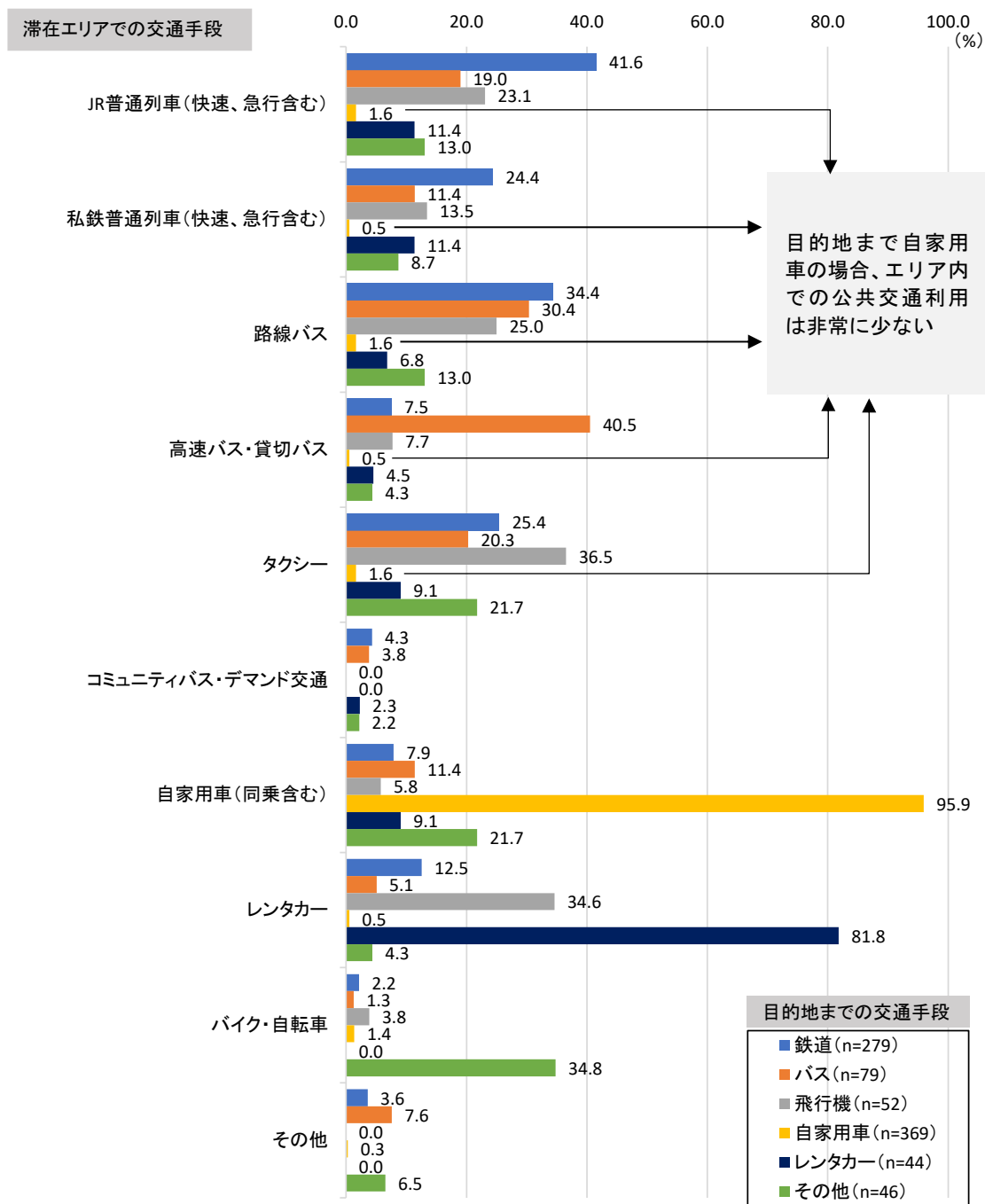
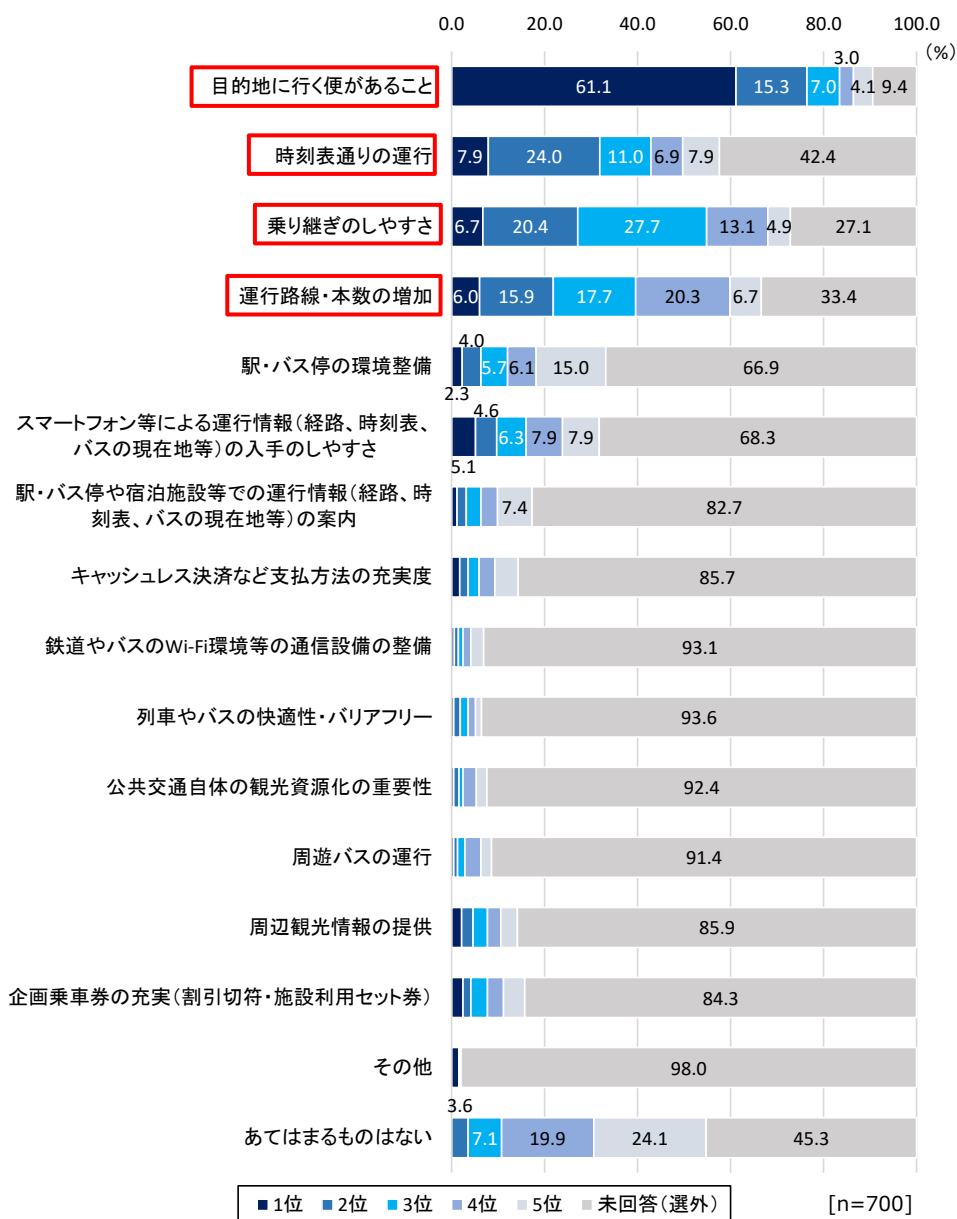


図 滞在エリアでの交通手段×目的地までの交通手段 [観光客 web アンケート]

○観光客が公共交通に求めるものとして、「目的地に行く便があること」のほか、「時刻表通りの運行」、「乗り継ぎのしやすさ」、「運行路線・本数の増加」が重視されています。



※該当する項目に優先順位（1～5位）をつけて選択回答

図 観光する際の公共交通による移動に求めるもの [観光客 web アンケート]

求められること③

利用者や県民からは、施設や車両のバリアフリー化、サービス向上、利用者の負担軽減が求められている。

○今後、地域公共交通を維持するための取組としては、若い世代はサービス向上（運行本数の増加、快適な待ち合い環境等）、高齢者は運賃施策（バスやタクシーの運賃割引、運転免許返納者に対する利用特典等）や施設や車両のバリアフリー化を求める傾向となっています。

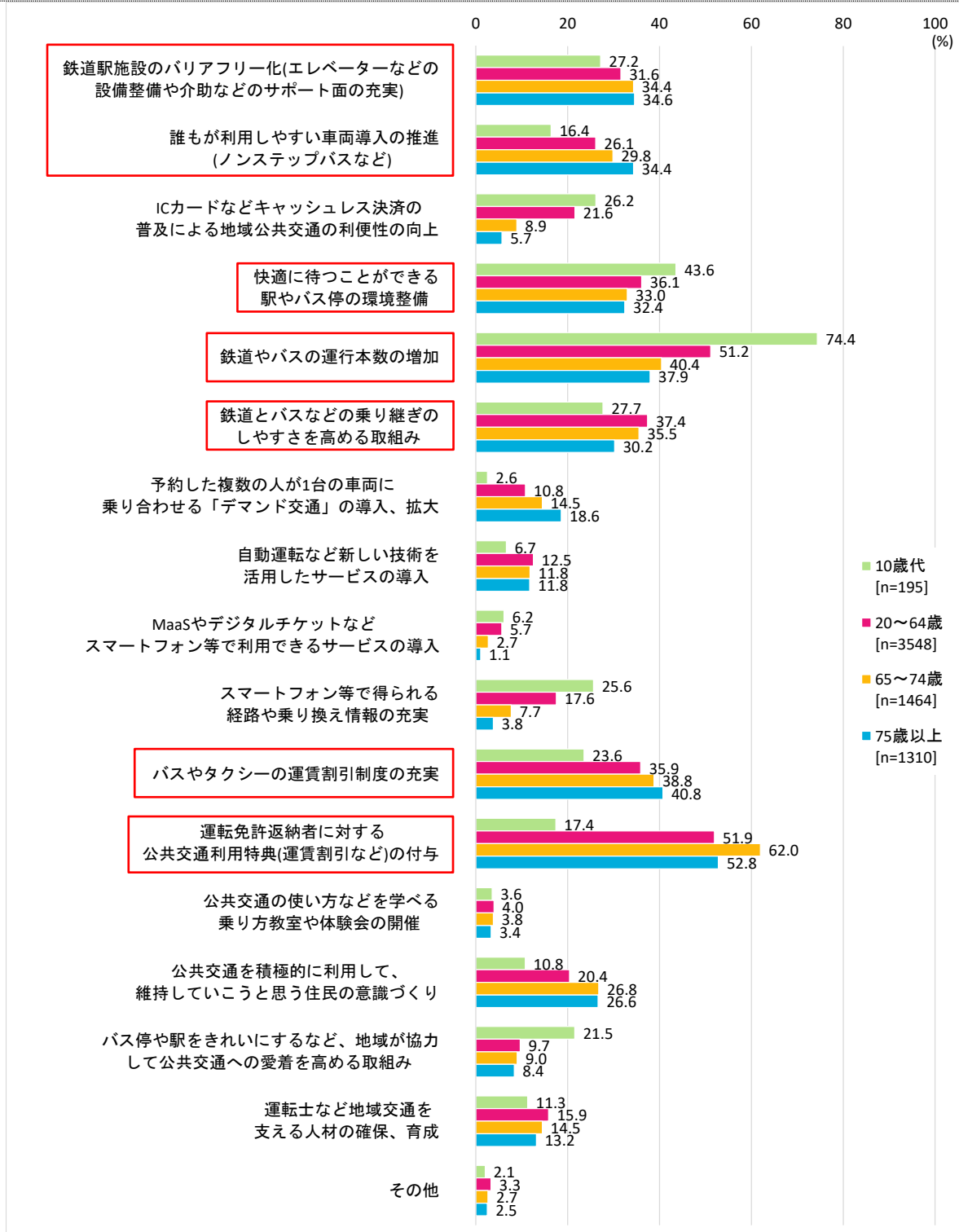


図 今後、地域公共交通を維持するために必要だと思う取組 [県民アンケート]

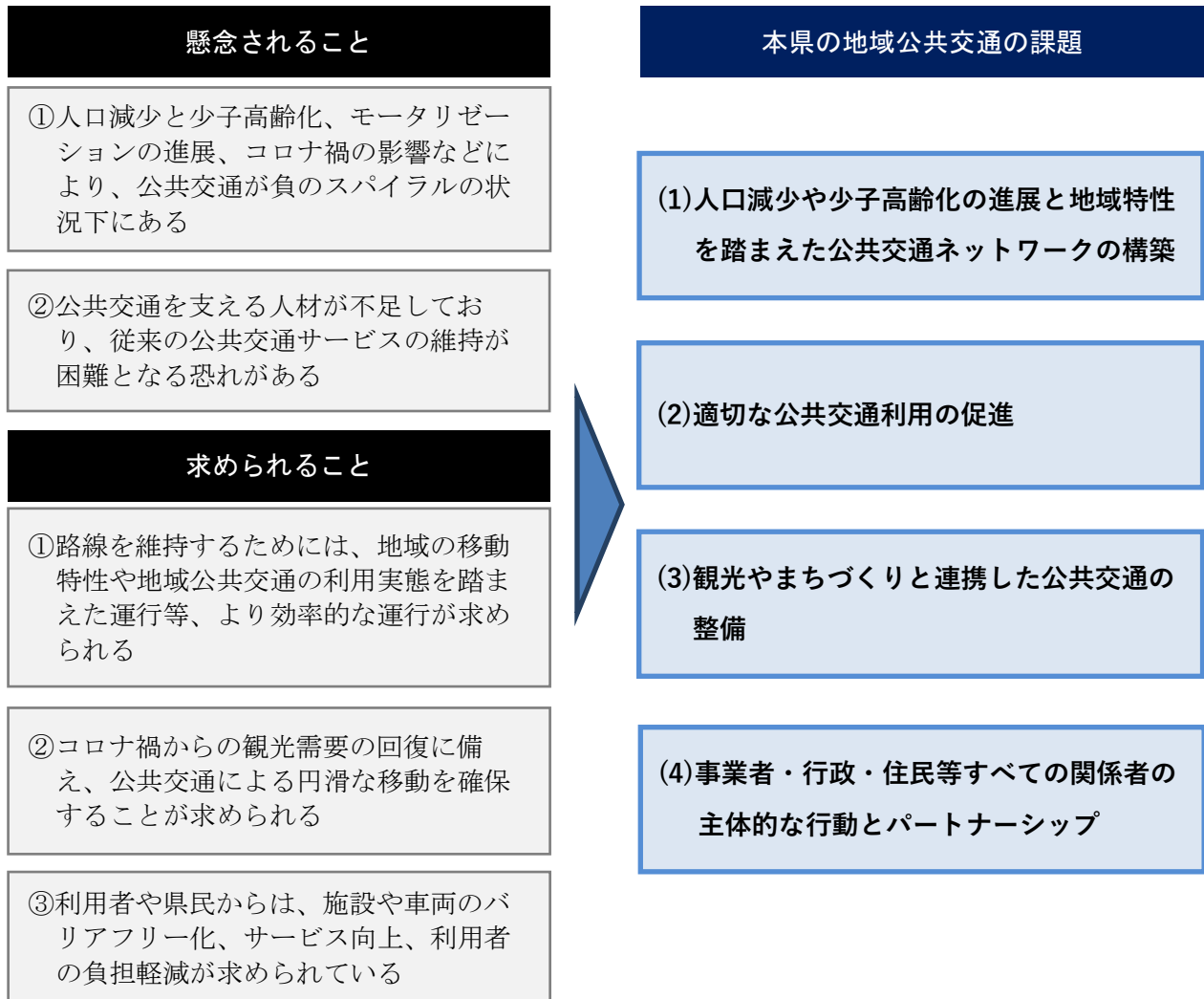
- 各種団体アンケートにおいて、今後の地域公共交通に求めることとして、行政と民間が連携して、現在の路線維持とともに、新たな取組（デマンド型交通や地域住民が主体となったボランティア輸送等）の必要性が挙げられています。
- 行政に対しては、バス停までの移動手段の確保、バス・タクシー利用助成の継続と増額、運転免許返納者に対する公共交通利用特典の付与、交通事業者への支援等が求められています。
- 交通事業者に対しては、ルートやダイヤの改正による利便性の向上、各交通機関と行政との連携による利便性の向上等が期待されています。

表 地域公共交通に求めること[各種団体アンケート]

団体	地域公共交通全般
社会福祉協議会	地域公共交通の整備、移動手段の確保は、高齢者や障害者等福祉の配慮を必要とする方々の社会的孤立防止、身体機能の維持向上等に直結するものであり、公民連携のもとこのような課題への対応を検討することが重要であると考えます。
PTA 連合会	少子化が進み、かつ、過疎化が進む中、居住地により、行きたい学校に通学することが困難になる場合をできるだけなくすようなセーフティネットが必要。また、居住地によって通学に著しく困難をきたすことのないよう、ダイヤ改正等についても学校、保護者等の意見を聞く場を確保していただければありがたい。
老人クラブ連合会	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が地域で安心して生活ができる環境づくりが必要であり、特に地域公共交通や移動（外出）支援の充実が必要 ・現在の路線維持とともに、デマンド型交通の導入や地域住民が主体となったボランティアドライバーによる買い物支援の導入といった新たな取組が必要 ・運転免許返納者に対する公共交通利用特典の付与 ・利用者が少ない状況でも、交通手段を持たない高齢者等が利用できるよう運行を維持 ・利用しやすい路線、利用しやすい料金体系により公共交通網再編及び強化 ・医療機関への送迎を可能とした交通機関の整備 ・一人ひとりが地域公共交通を守っていく意識を持ち、利用の機会を増やす
和歌山県観光連盟	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地に行く便があること ・時刻表通りの運行 ・乗り継ぎのしやすさ ・運行路線・本数の増加

5-2 本県の地域公共交通の課題

前節で整理した懸念事項より、本県の地域公共交通の課題として、以下の4点を抽出しました。



課題(1)

人口減少や少子高齢化の進展と地域特性を踏まえた公共交通ネットワークの構築

本県では、人口減少や少子高齢化が進んでいますが、紀南地域や同一地域内でも山間部等、より進展が早い地域もあり、移動支援が必要な状況に地域差があります。また、通勤・通学、買い物、通院等の日常的な移動の多くは、住所地の市町村内で完結していますが、和歌山市、御坊市、田辺市、新宮市周辺では、これらの地域の中核となる都市への移動が多くなっており、こうした地域特性を踏まえ、地域をつなぐ持続可能な移動手段の維持・確保が必要となっています。

あわせて、地域内の移動を担うコミュニティバスやデマンド型交通等の支線的な交通については、需給バランスが崩れているケースもあり、サービスの改善や地域に適した交通体系の再構築が必要となっています。

課題(2)

適切な公共交通利用の促進

モータリゼーションの進展にあわせて道路整備も進み、また、近年のコロナ禍の影響もあり、生活を支える移動に自動車がかかせないものとなっています。これに伴い公共交通の利用者は減少傾向にあり、公共交通の状況は非常に厳しいものとなっています。公共交通の維持のためには、利用者を増やすことが重要であることから、利便性向上等により利用促進を図るとともに、公共交通を“自分ごと”として乗って残すという意識を醸成することが必要です。

課題(3)

観光やまちづくりと連携した公共交通の整備

コロナ禍により本県への観光客数は大きく減少しましたが、世界遺産登録 20 周年（令和 6 年）、大阪・関西万博（令和 7 年）等、今後大規模な観光イベントを控えるなかで、今後観光客の回復が見込まれます。観光客が公共交通によって円滑に移動・周遊でき、また、賑わいや機能が低下しつつあるまちの活力を取り戻し、魅力を高める自治体まちづくり施策をふまえた環境を整える必要があります。

課題(4)

事業者・行政・住民等すべての関係者の主体的な行動とパートナーシップ

運転手不足、利用者減少、コロナ禍、燃料高騰等の経営課題に直面している交通事業者のみに頼った地域公共交通の維持は、厳しい状況にあります。地域公共交通を守り、持続可能な地域をつくっていくためには、県、自治体、交通事業者、住民等、すべての関係者が危機感を共有するとともに、それぞれの役割を明確にし、地域公共交通を守るための行動を主体的に進めていく必要があります。

6. 計画の基本方針

6-1 計画の基本理念と基本方針

前章で整理した本県の地域公共交通の課題を解決し、本県の上位計画である「和歌山県長期総合計画」で設定される目指す将来像「『世界とつながる 愛着ある元気な和歌山』 ～県民みんなが楽しく暮らすために～」の実現を、人の移動や交通の観点から支えるため、本計画の基本理念と基本方針を以下のように定めました。

《計画の基本理念》

県民の幸せな暮らしと 魅力ある和歌山を支える 地域に根ざした公共交通

県民みんなが笑顔で幸せに暮らし続けられるとともに、和歌山と交流・関係する多くの人々が和歌山に愛着をもてるよう、人々の移動を支える地域公共交通であり続けます。

【参考】目指す将来像（和歌山県長期総合計画より）

『世界とつながる 愛着ある元気な和歌山』 ～県民みんなが楽しく暮らすために～

《計画の基本方針》

基本方針 1

地域特性やまちづくりを踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

地域をつなぐ幹線公共交通ネットワークを継続的な支援により引き続き維持・確保するとともに、地域特性やまちづくりを踏まえた公共交通の再構築等に対して支援を行うことで、地域にとってふさわしい公共交通ネットワークの構築を推進します。

基本方針 2

誰もが利用しやすく魅力ある地域公共交通の整備

公共交通の利便性の向上を図り、地域住民だけでなく観光客など全ての利用者が利用しやすい環境を整備するとともに、環境に配慮した車両や新たなモビリティサービスの導入を支援するなど魅力ある公共交通の整備を推進します。

基本方針 3

行政、事業者、住民など地域全体で地域公共交通を支え、守り、育てる仕組みの構築

行政及び交通事業者による利用促進や生産性向上に向けた取組を推進するとともに、地域住民に対して「乗って残す」という意識を醸成するなど、地域公共交通に関わるすべての関係者が一体となって、公共交通を“自分ごと”として守る仕組みを構築します。

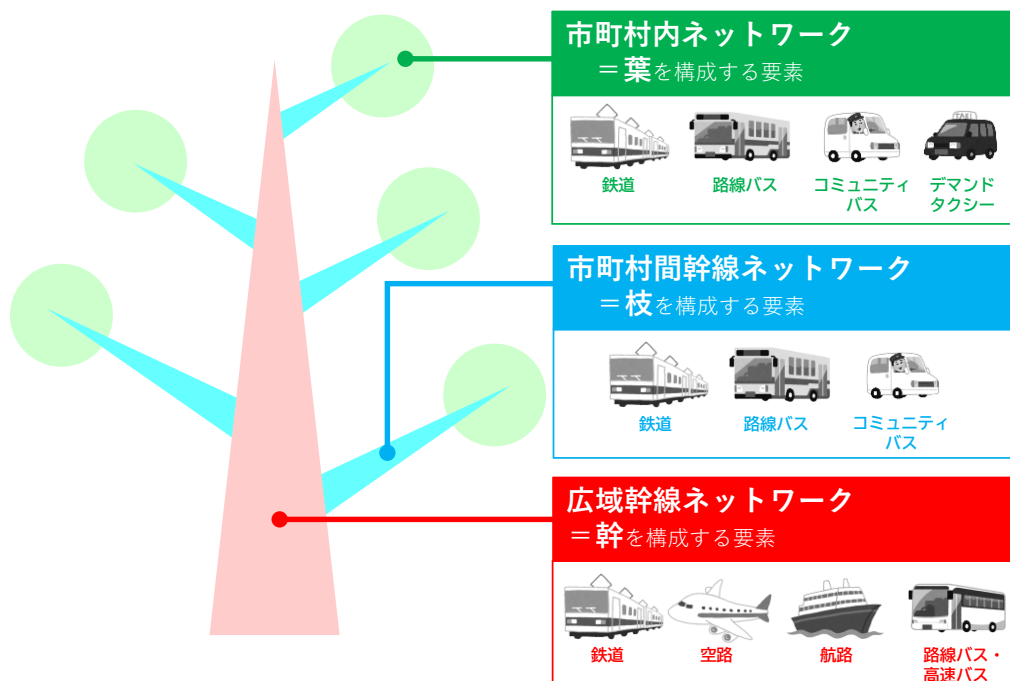
6-2 本県の地域公共交通ネットワークの位置づけ

本計画の基本理念の実現に向けて、既存のネットワークの維持を基本とし、地域公共交通ネットワークを構成する各交通モードが、木の「幹」「枝」「葉」の役割を適切に担うことにより、多様な移動需要に対応します。さらに、主要な交通結節点や乗り継ぎ拠点をスムーズに接続することにより、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していきます。

表 本県の地域公共交通ネットワークを構成する要素

区分	役割	対象となる交通モード
広域幹線ネットワーク ＝「幹」の役割	隣接する府県や地域（紀北・紀中・紀南）を跨ぐ広域的な移動を支える広域幹線軸として、鉄道・航空・航路等を中心として、県民の多様な移動を支えるとともに、観光・ビジネス等による来訪者の円滑な移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（JR 和歌山線・紀勢本線・阪和線、南海本線・高野線） ・空路（南紀白浜空港～羽田空港） ・航路（和歌山港～徳島港） ・隣接する府県（大阪府・三重県・奈良県）をつなぐ路線バス ・高速バス（大阪・名古屋・東京方面）
市町村間幹線ネットワーク ＝「枝」の役割	隣接する市町村間をつなぐ地域幹線軸として、主にバスを中心として、広域幹線と連携したネットワークを形成し、県民の多様な移動を支えるとともに、観光・ビジネス等による来訪者の円滑な移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（和歌山電鐵） ・紀北・紀中・紀南の各地域において、市町村間をつなぐ路線バスやコミュニティバス
市町村内ネットワーク ＝「葉」の役割	市町村内で完結するネットワークにより形成し、主に通勤・通学・買物・通院等の日常生活における移動を、鉄道、バス、デマンド交通、タクシー等の多様な交通モードにより支える	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（南海和歌山港線、南海加太線、紀州鉄道） ・市町村内で完結する路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー ・一般タクシー

【地域公共交通ネットワークのイメージ】



7. 基本方針に基づき実施する施策・事業

基本方針に基づき実施する施策を以下のとおり定めました。計画期間内で推進するそれぞれの施策の具体的な事業・取組内容、実施主体およびスケジュールについては、次ページ以降に記載しています。

《基本方針に基づき実施する施策一覧》

基本方針1：地域特性やまちづくりを踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

施策番号	施策
1-1	バス路線維持のための継続的な支援
1-2	公共交通の再構築・維持確保のための市町村支援
1-3	公共交通担当者の交流・育成

基本方針2：誰もが利用しやすく魅力ある地域公共交通の整備

施策番号	施策
2-1	交通結節点等における待合環境の機能充実・改善
2-2	交通モード間の接続の充実・利便性の向上
2-3	人と環境にやさしい公共交通の整備
2-4	公共交通のデジタル化の推進
2-5	新たなモビリティサービス導入に向けた検討
2-6	観光や地域活性化施策との連携

基本方針3：行政、事業者、住民など地域全体で地域公共交通を支え、守り、育てる仕組みの構築

施策番号	施策
3-1	公共交通を守り・育てる意識の醸成
3-2	公共交通の利用促進に向けた取組の推進
3-3	運転手等の担い手不足や生産性向上への対応
3-4	各種関係機関との連携と必要な支援の実施

基本方針 1 地域特性やまちづくりを踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

<p>施策 1 - 1</p>	<p>バス路線維持のための継続的な支援</p>					
<p>具体的な事業・取組内容</p>	<p>①幹線系統補助の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的・幹線的なバス路線を維持するため、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（幹線系統補助）の要件を満たす系統に対し、支援を継続する。（各系統の詳細については次ページ参照） ・次ページ以降に示す系統以外が幹線系統補助の要件を満たすことになった場合においても、同様に支援を行うことにより路線を維持する。 <p>②補助要件を満たさない系統に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統補助要件を満たさなくなった系統のうち、沿線市町村において支援を行う系統に対し、県として独自の支援を検討する。 					
<p>実施主体とスケジュール</p>						
<p>事業</p>	<p>実施主体</p>	<p>スケジュール（年度）</p>				
		<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
<p>①幹線系統補助の継続</p>	<p>国、県、市町村</p>	<p>継続実施</p>				
<p>②補助要件を満たさない系統に対する支援</p>	<p>県、市町村</p>	<p>制度検討</p>	<p>必要に応じて新規実施</p>			

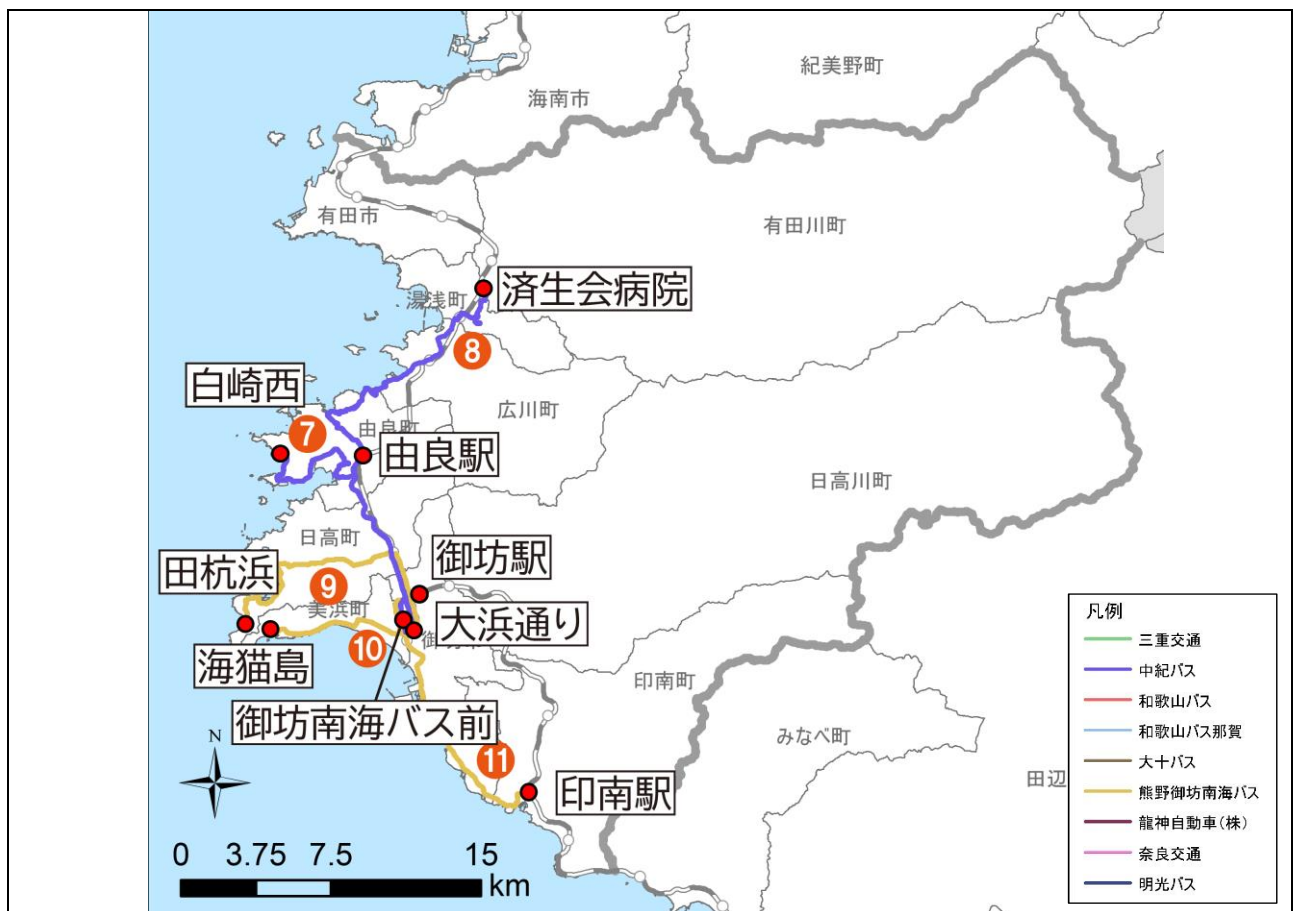
《幹線系統補助の対象路線（紀北地域）》

事業者名	路線名	起点	終点	路線の役割
和歌山バス 那賀	① 岩出樽井線	岩出駅前 (岩出市)	樽井駅前 (大阪府)	岩出市中心部から隣接する大阪府泉南市を經由して樽井駅に連絡する路線定期運行であり、通勤・通学等を中心に地域住民の生活に必要な不可欠な路線
	② 粉河熊取線	粉河駅前 (紀の川市)	熊取駅前 (大阪府)	紀の川市中心部から隣接する大阪府泉佐野市・熊取町を經由して熊取駅に連絡する路線定期運行であり、通勤・通学等を中心に地域住民の生活に必要な不可欠な路線
大十バス	③ 海南線	登山口 (紀美野町)	海南駅前 (海南市)	紀美野町中心部から隣接する海南市の主要交通結節点である海南駅に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活に必要な不可欠な路線
和歌山バス	④ 和歌山市内線 (和歌浦経由)	和歌山駅 (和歌山市)	海南駅前 (海南市)	いずれも主要交通結節点である和歌山駅・和歌山市駅と海南駅に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活の必要不可欠な路線
	⑤ 和歌山市内線 (マリナーシティ、海南警察署前経由)	和歌山駅 (和歌山市)	海南駅前 (海南市)	
	⑥ 和歌山市内線 (マリナーシティ経由)	和歌山市駅 (和歌山市)	海南駅前 (海南市)	



《幹線系統補助の対象路線（紀中地域）》

事業者名	路線名		起点	終点	路線の役割
中紀バス	⑦	白崎御坊線	白崎西 (由良町)	大浜通り (御坊市)	由良町から途中、日高町を經由して御坊市に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活に必要不可欠な路線
	⑧	湯浅線	由良駅 (由良町)	済生会病院 (湯浅町)	由良町から途中、広川町を經由して湯浅町に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活に必要不可欠な路線
熊野御坊南海バス	⑨	阿尾線	御坊南海バス前 (御坊市)	田杭浜 (日高町)	御坊市から隣接する日高町に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活に必要不可欠な路線
	⑩	日の岬パーク線	御坊駅 (御坊市)	海猫島 (美浜町)	御坊市中心部の御坊駅から隣接する美浜町に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活に必要不可欠な路線
	⑪	印南線	御坊駅 (御坊市)	印南駅 (印南町)	御坊市中心部の御坊駅から隣接する印南町に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活に必要不可欠な路線



《幹線系統補助の対象路線（紀南地域）》

事業者名	路線名		起点	終点	路線の役割
龍神自動車	⑫	熊野本宮線	紀伊田辺 (田辺市)	道の駅奥熊野 (田辺市)	紀南地域の主要交通結節点の一つである紀伊田辺駅から途中、上富田町を経由し、田辺市・本宮地域に連絡する路線定期運行であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
明光バス	⑬	熊野線	田辺駅前 (田辺市)	栗栖川 (田辺市)	紀南地域の主要交通結節点の一つである紀伊田辺駅から途中、上富田町を経由し、田辺市・中辺路地域に連絡する路線定期運行であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
	⑭	白浜田辺線 (富田橋経由)	三段壁 (白浜町)	田辺駅前 (田辺市)	白浜町から隣接する田辺市の主要交通結節点である紀伊田辺駅に連絡する路線定期運行であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
	⑮	白浜田辺線 (南和歌山医療センター前経由)	三段壁 (白浜町)	田辺駅前 (田辺市)	
熊野御坊 南海バス	⑯	新勝線 (三輪崎経由)	新宮駅 (新宮市)	紀伊勝浦駅 (那智勝浦町)	紀南地域の主要結節点の一つである新宮駅等から隣接する那智勝浦町の主要結節点である紀伊勝浦駅に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活に必要不可欠な路線
	⑰	新勝線 (上地経由)	新宮駅 (新宮市)	紀伊勝浦駅 (那智勝浦町)	
	⑱	新勝線 (市立医療センター経由)	新宮駅 (新宮市)	紀伊勝浦駅 (那智勝浦町)	
	⑲	新勝線 (近大新宮高校前発)	近大新宮高校前 (新宮市)	紀伊勝浦駅 (那智勝浦町)	
	⑳	川丈線	新宮駅 (新宮市)	本宮大社前 (田辺市)	紀南地域の主要結節点の一つである新宮駅から隣接する田辺市・本宮地域に連絡する路線定期運行であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
奈良交通	㉑	八木新宮線	八木駅 (奈良県)	新宮駅 (新宮市)	紀南地域の主要結節点の一つである新宮駅から隣接する田辺市を経由して奈良県に連絡する日本一長い路線定期運行（高速道路を使わない路線として）であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
三重交通	㉒	熊野新宮線 A	鬼ヶ城 (三重県)	新宮駅前 (新宮市)	紀南地域の主要結節点の一つである新宮駅から隣接する三重県熊野市に連絡する路線定期運行であり、地域住民の生活に必要不可欠な路線
	㉓	熊野新宮線 B	大又大久保 (三重県)	新宮駅前 (新宮市)	



施策 1 - 2		公共交通の再構築・維持確保のための市町村支援				
具体的な事業・取組内容	①支援アドバイザー派遣 ・市町村が考える地域の実情に即した交通体系の構築に向けた取組を支援するため、県が専門的見地から助言を行うアドバイザーを派遣する。					
	②調査・実証運行支援 ・公共交通の再編に向けた取組を支援するため、市町村が実施する交通体系の再構築に向けた調査や実証運行に対して県が補助を行う。					
実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①支援アドバイザー派遣	県	継続実施				
②調査・実証運行支援	県	継続実施				

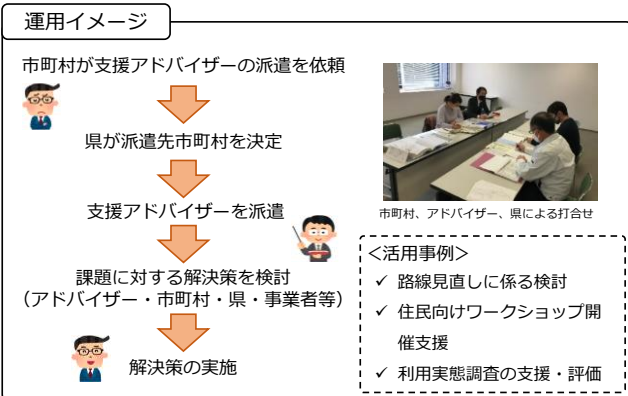
《事例：①②地域生活交通確保支援》

概要

地域住民にとって必要不可欠な生活交通を確保していくため、課題を抱える市町村に対し、支援アドバイザーの派遣や実態調査・実証運行についての助成を行い、デマンド型乗合タクシーの導入、既存バス路線の見直しや利用促進等、地域に適した交通体系の再構築を支援します。

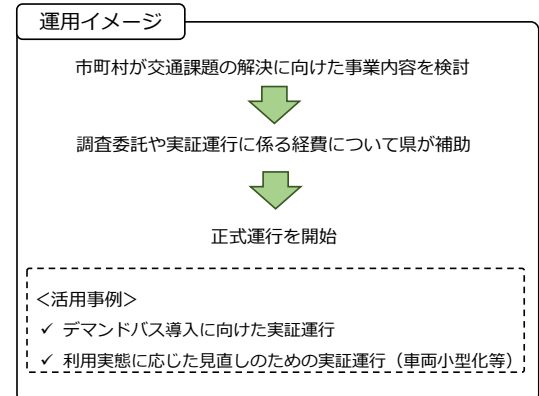
取組① 支援アドバイザー派遣

- ✓ 交通の課題を抱える市町村に対して支援アドバイザーを派遣
- ✓ 支援アドバイザーへの謝金・旅費は県が負担



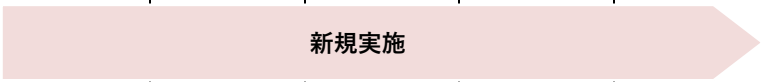
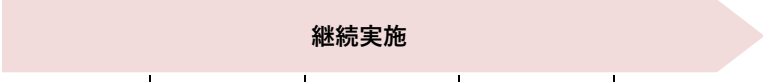
取組② 調査・実証運行補助

- ✓ 市町村が実施する、地域に適した交通体系の再構築に向けた調査委託や実証運行等に対して県が支援



【事業実績】

	支援アドバイザー派遣	調査・実証運行補助
令和2年度	海南市、有田川町、日高川町、古座川町	
令和3年度	海南市、広川町、有田川町、日高町、田辺市、上富田町	紀の川市
令和4年度	紀美野町、広川町、有田川町、日高町、上富田町	上富田町、新宮市
令和5年度	紀美野町、紀の川市、かつらぎ町、有田市、広川町、高野町	海南市

施策 1 - 3	公共交通担当者の交流・育成					
具体的な事業・ 取組内容	<p>①市町村担当者向け勉強会の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村における取組の推進や担当者間の交流を図るため、公共交通に関する動向や各種制度、他地域での先進事例等について情報提供や情報交換を行うための勉強会を開催する。 <p>②県・市町村の定期的な意見交換の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 各地域の実情を踏まえた公共交通の確保に向け、路線バスやコミュニティバス、鉄道のルートと利用状況などを記載した「公共交通マップ」を活用した、県と市町村との意見交換を継続する。 					
実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①市町村担当者 向け勉強会の 開催	県					
②県・市町村の 定期的な意見 交換の実施	県、市町村					

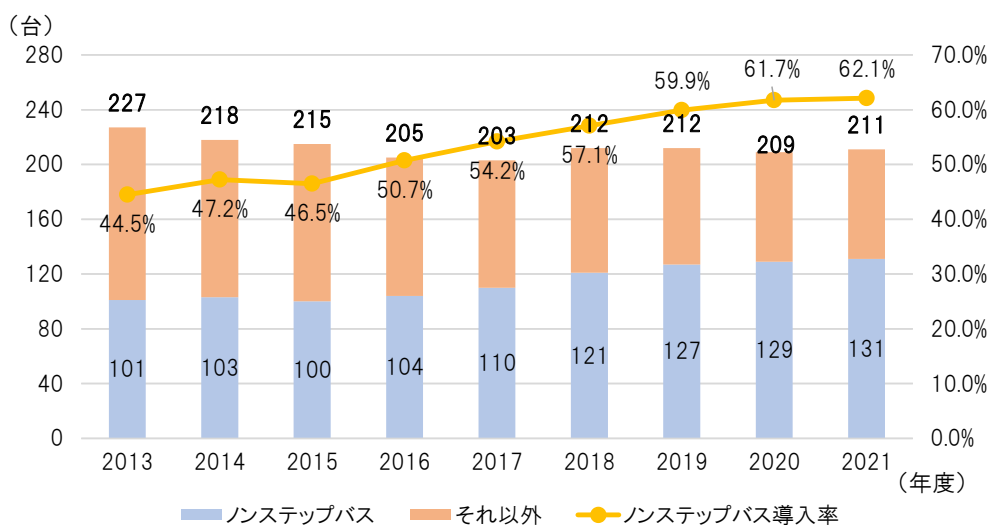
施策 2-1	交通結節点等における待合環境の機能充実・改善					
具体的な事業・取組内容	<p>①まちづくりと連携した待合機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 市役所等の公共施設の移転や新たな整備に伴う路線の見直しやバス停整備にあわせ、結節点としての待合機能を強化し、利便性の向上を図る。 <p>②駅やバス停の待合環境整備等に対する市町村・事業者支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停において、快適な待ち合い環境を確保するため、上屋やベンチ等の整備に対する支援を検討する。 					
実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①まちづくりと連携した待合機能の強化	市町村、交通事業者	継続実施				
②駅やバス停の環境整備等に対する市町村・事業者支援	県、市町村	制度検討	新規実施			

施策 2-2	交通モード間の接続の充実・利便性の向上					
具体的な事業・取組内容	<p>①交通モード間の接続ダイヤ等の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道ダイヤの改正にあわせ、必要に応じて駅に接続する二次交通（路線バス、コミュニティバス、デマンド交通等）のダイヤの見直しを図る。 交通モード間の接続について、必要に応じてコミュニティバスやデマンド交通の路線再編・ダイヤ設定を行う。 					
実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①交通モード間の接続ダイヤ等の見直し	県、市町村、交通事業者	継続実施				

施策 2-3		人と環境にやさしい公共交通の整備				
具体的な事業・ 取組内容	①ノンステップバス・UD タクシーの導入推進 ・高齢者や障害者等の移動の利便性や安全性の向上を図るため、ノンステップバスやUD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入を進める。 ②鉄道駅のバリアフリー化の推進 ・利用者が2,000人/日以上以上の鉄道駅のバリアフリー化を図る。 ・利用者が2,000人/日未満の鉄道駅のバリアフリー化について、整備の必要性の高い駅を抽出し、検討を行う。 ③環境にやさしい車両導入の推進 ・持続可能な公共交通の実現に向け、車両の電動化（EVバス、EVタクシー）や、省エネ効率が高い機器・照明を搭載した鉄道車両の導入を進める。					
	実施主体とスケジュール					
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①ノンステップバス・UD タクシーの導入推進	国、県、市町村、交通事業者	継続実施				
②鉄道駅のバリアフリー化の推進	国、県、市町村、交通事業者	継続実施				
③環境にやさしい車両導入の推進	国、県、市町村、交通事業者	継続実施				

《事例：①ノンステップバス・UD タクシーの導入推進》

○ノンステップバスの導入状況



※値は各年度末時点のものを記載

資料：自動車交通関係移動等円滑化実績（国土交通省）

図 事業者が所有する車両台数とノンステップバスの導入の推移

《事例：②鉄道駅のバリアフリー化の推進》

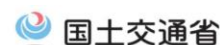
○鉄道駅におけるバリアフリー化の進捗状況

過去3年度(※)の平均利用者数	3,000人以上	2,000人以上3,000人未満
バリアフリー化済の駅	JR：和歌山、六十谷、紀伊、海南、黒江、和歌山市、橋本、紀三井寺、岩出 南海：和歌山市、和歌山大学前、林間田園都市、橋本 13 駅	JR：箕島、御坊、紀伊田辺、藤並 南海：御幸辻 5 駅
バリアフリー化未整備の駅	和歌山電鐵：和歌山 1 駅	JR：宮前 南海：紀ノ川 2 駅

(※) 令和2年度～令和4年度の3年平均

○鉄道駅のバリアフリー化に対する補助制度

鉄道駅のバリアフリー化に対する補助制度



鉄道駅のバリアフリー化設備 (代表的な設備)

バリアフリー化等に対する補助制度 ※どの補助制度も利用者数にかかわらず利用可能

<p>【地域公共交通確保維持改善事業】 (地域公共交通バリア解消促進等事業)</p> <p>〈対象事業者〉 JR、民鉄</p> <p>〈補助対象事業〉 内方線付き点状ブロックの整備 等</p> <p>〈補助率上限〉 1/3</p> <p>国 1/3, 地方自治体 (基本1/3) ※協調要件なし</p> <p>鉄軌道事業者</p>	<p>【都市鉄道整備事業】</p> <p>〈対象事業者〉 地下鉄事業者</p> <p>〈補助対象事業〉 エレベーター、ホームドア、多機能トイレの整備 等</p> <p>〈補助率上限〉 35%</p> <p>国 35%, 地方自治体 35%</p> <p>鉄軌道事業者</p>
<p>【ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業】 (交通サービス利便向上促進等事業)</p> <p>〈対象事業者〉 JR、民鉄</p> <p>〈補助対象事業〉 エレベーター、多機能トイレの整備 等</p> <p>〈補助率上限〉 1/3</p> <p>国 1/3, 地方自治体 (基本1/3) ※協調要件なし</p> <p>鉄軌道事業者</p>	<p>【鉄道駅総合改善事業】 (次世代ステーション創造事業)</p> <p>〈対象事業者〉 JR、民鉄</p> <p>〈補助対象事業〉 駅改良と併せて行うバリアフリー施設等の整備</p> <p>〈補助率上限〉 1/3 ※バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅は 1/2</p> <p>国 1/3, 地方自治体 1/3</p> <p>鉄軌道事業者</p>
<p>【観光振興事業】 (公共交通利用環境の革新等)</p> <p>〈対象事業者〉 民鉄(大手の都市部を除く) ※JR本州3社は対象外</p> <p>〈補助対象事業〉 エレベーター、多機能トイレの整備 等 (注)外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応等とあわせた整備に限る</p> <p>〈補助率上限〉 1/3(要件を満たせば1/2)</p> <p>国 1/3 (一部1/2), 地方自治体 (基本1/3) ※協調要件なし</p> <p>鉄軌道事業者</p>	<p>【鉄道施設総合安全対策事業】 (ホームドア整備事業)</p> <p>〈対象事業者〉 JR、民鉄</p> <p>〈補助対象事業〉 ホームドアの整備</p> <p>〈補助率上限〉 1/3 ※バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅は 1/2</p> <p>国 1/3, 地方自治体 (基本1/3) ※協調要件なし</p> <p>鉄軌道事業者</p>

出典：国土交通省ホームページ

《事例：③環境にやさしい車両導入の推進》

○EVバス等の先進車両導入関連事業

地域公共交通の再構築のため、**鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、先進的な車両を導入等**する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。 ※対象車両は、地域公共交通再構築事業で導入する場合と同じ

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両など**先進的な車両**の導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両の導入、機能改良・高度化の実証研究に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業 (ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両など**先進的な車両**であって、**観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等**を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両※の導入、機能改良に関する経費 ※かつ、観光車両としての機能を備えた車両

(補助率) 補助対象経費の1/2

(補助対象事業者) 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金)と同様の考え方

・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限(1/3は事業者の自己負担)

※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない 11

出典：国土交通省ホームページ

施策 2-4	公共交通のデジタル化の推進					
具体的な事業・取組内容	<p>①バス情報のオープンデータ化（GTFS-JP）の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 訪日外国人等の移動の利便性向上と利用促進を図るため、路線バスやコミュニティバス情報のオープンデータ化を進める。 <p>②バスロケーションシステム導入の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの利便性向上と利用促進を図るため、走行位置や待ち時間がリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムの導入を進める。 <p>③キャッシュレス決済の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性向上を図るため、交通系 IC カード、QR コード、デジタルチケット、アプリ定期券等のキャッシュレス決済の導入を進める。 					
実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①バス情報のオープンデータ化（GTFS-JP）の推進	県、市町村、交通事業者、その他 ^(※)	継続実施				
②バスロケーションシステム導入の推進	県、市町村、交通事業者	継続実施				
③キャッシュレス決済の推進	県、市町村、交通事業者	継続実施				

(※) 紀伊半島外国人観光客受入推進協議会

《事例：①バス情報のオープンデータ化（GTFS-JP）の推進》

○県内の GTFS-JP の導入状況（令和 5(2023)年 10 月現在）

区分	導入している事業者・自治体
路線バス	和歌山バス、南海りんかんバス、龍神自動車、明光バス、熊野御坊南海バス、三重交通
コミュニティバス	海南市、橋本市、有田川町、那智勝浦町、串本町

※「標準的なバス情報フォーマット」ホームページ (<https://www.gtfs.jp/>) に掲載されている事業者・自治体を掲載。

【コラム】GTFS-JP とは

GTFS (General Transit Feed Specification) は、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的に策定された世界標準の公共交通データフォーマットで、多くの地域でオープンデータとして公開されています。

日本では、2017年に国土交通省により、インターネット等での経路検索におけるバス情報拡充を目的として、GTFSと互換性のある「標準的なバス情報フォーマット」が定められました。この形式でデータを整備する事により、Google マップや各種の検索サービスにも情報の掲載が可能になり、利用者の利便性向上を目的に導入が進められています。

《事例：②バスロケーションシステム導入の推進》

○バスロケーションシステム（和歌山バス、太地町等）

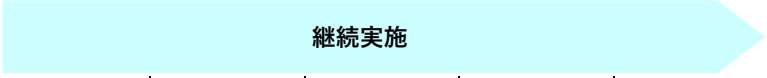
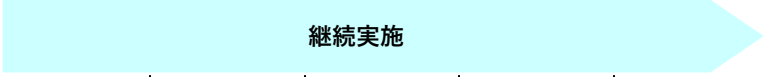
- ・ 和歌山駅に設置されたバスロケモニター
- ・ 太地駅に設置されたバスロケモニター



《事例：③キャッシュレス決済の推進》

○路線バスにおけるキャッシュレス決済の導入状況（令和5(2023)年10月現在）

交通系 IC カード	和歌山バス、和歌山バス那賀、南海りんかんバス、奈良交通、三重交通
QR コード決済	熊野御坊南海バス、明光バス

施策 2 - 5	新たなモビリティサービス導入に向けた検討					
具体的な事業・ 取組内容	<p>①自動運転サービス等の実証と実装に向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動運転技術を活用した持続可能な移動サービスの構築のため、鉄道・バスにおける自動運転化等の実証と実装に向けた検討を、地域の実情に応じて進める。 新たなモビリティサービスの導入に向け、大学を中心とする産学官連携型の研究会での研究を継続し、関係者の連携・協働のプラットフォームとして、実証実験等のステージに展開していく。 <p>②紀伊半島の周遊観光を促進する MaaS の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 高野山・熊野地域における周遊観光の利便性向上を図るため、公共交通・観光施設・アクティビティ等のチケットの予約・決済・利用がスマートフォン 1 台で可能となる MaaS を推進する。 					
実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①自動運転サービスの実証と実装に向けた検討	県、市町村、 交通事業者、 その他 ^(※1)					
②紀伊半島の周遊観光を促進する MaaS の推進	県、市町村、 交通事業者、 その他 ^(※2)					

(※1) 和歌山大学

(※2) 紀伊半島外国人観光客受入推進協議会

《事例：①自動運転サービスの実証と実装に向けた検討》

○自動運転バス（太地町）

自動運転サービス

11月1日（火）より開始します。

11月1日（火）より自動運転サービスを開始いたします。皆さまにご協力いただきました8月1日から9月30日までの2ヶ月間の実証実験の結果を踏まえ、車両を増備し、**2台体制**で運行いたします（運行ルートは変わっておりません）。既存の町営じゅんかんバスでは運行できないエリアを中心にスーパー、病院、役場などを周回する一周3.2kmのルートとなっております。

どんな車両が走るの？

- 電磁誘導線に沿って走行
- 歩行者、道路上の車など走行ルート上にあるものを障害物として認知、自動停止
- 乗車定員：5名（乗客は4名）※緊急時の対応や乗客の乗降のお手伝いのために運転員1名が同乗しております。
- 最高速度：12km/h


自動運転の乗車ルール

- フリー乗降制です。タクシーのように手を挙げていただければ止まります
- 音楽で接近をお知らせ
- ルートを約30分に1回、一方通行で周回します

【ご理解ください！】

- ・交差点では停止できません
- ・逆方向へはまいません
- ・進行方向と反対車線からの挙手では停止できません
- ・満員の場合は乗車できません

自動運転走行ルート



料金及び予約不要でご利用いただけます

※ドライブレコーダーで車内を録画しますので、乗車の際はご理解の程よろしくお願いたします



出典：太地町ホームページ

○鉄道の自動運転（南海和歌山港線実証）

『係員付き自動運転（GoA2.5）実現』に向けて 自動運転走行試験を2023年8月頃から開始します

南海電気鉄道株式会社（社長：岡嶋 信行、以下「南海電鉄」と）と株式会社京三製作所（代表取締役社長執行役員：國澤 良治、以下「京三製作所」）では、生産年齢人口減少による労働力不足の社会課題解決等を目指し、2022年7月から自動運転実証試験の準備を行ってきました。そしてこのたび、「係員付き自動運転（GoA2.5）実現」に向けて、和歌山港線にて、自動運転走行試験を2023年8月頃から開始します。詳細は以下の通りです。



8300系



和歌山港駅

1. **試験目的**
自動運転システムの安全性・安定性、及び自動運転時に係員が行う作業における課題抽出
2. **試験開始時期**
2023年8月頃
3. **試験場所**
和歌山港線（和歌山市駅～和歌山港駅 ※営業キロ程：2.8km）
4. **試験方法**
8300系2両編成を走行試験車両として使用し、運転士が乗務した状態で実施いたします。
※お客さまが乗車する列車では、走行試験は行いません。
※昼間、夜間ともに試験を行います。
5. **試験で確認する項目**
 - ・当社が使用している「自動列車停止装置（ATS-PN）」と、京三製作所と共同開発した「高機能型の自動列車運転装置（高機能ATO）」を組み合わせた自動運転システムの安全性
 - ・運転士が運転する際と同等の目標速度への加速・減速、停止精度等
6. **試験後の展開**
試験結果を踏まえて、有識者で構成する「GoA2.5自動運転検討委員会」にて安全性評価を得た後に、導入を目標とする線区（高師浜線および和歌山港線）での自動運転実現に向けて検討していく予定です。

出典：南海電鉄プレスリリース資料

《事例：②紀伊半島の周遊観光を促進する MaaS の推進》

OKiiPass（令和5年度紀伊半島における交通・観光のデジタル化事業）

- ・ウィズコロナ時代及びキャッシュレス化に対応するため、デジタル化による観光周遊の円滑化・消費の拡大を図るもの
- ・移動を含めた各種チケット（交通、観光施設、クーポン）をデジタル化し、スマートフォンで予約・決済・発行・利用を可能にするシステムを構築
- ・紀伊半島外国人観光客受入推進協議会 観光 MaaS 推進部会が事業主体となり、部会には県及び関係する自治体、交通事業者等が参画
- ・令和 2(2020), 3(2021)年度は高野山エリアで実証実験を行い、令和 4(2022)年度には熊野エリアに拡大

デジタル商品メニュー一例	鉄道・バスチケット	観光施設チケット	アクティビティチケット
高野山エリア	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道往復チケット ○ 高野山内バス2回フリー乗車券 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高野大塔 ○ 九度山・真田ミュージアム 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 小型電気自動車 ○ レンタサイクル
熊野エリア	<ul style="list-style-type: none"> ○ 御前渡船「高野山・熊野」船場利用券 ○ 白浜とくわがフリー乗車券 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 熊野神社（宮内・お籠り体験券） ○ 渡瀬温泉 ○ アートセンターゴルフ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平安宮庭園 ○ 熊野川下り ○ 紀の島めぐり

出典：令和5年度 KiiPass チラシ

【コラム】MaaS（Mobility as a Service）とは？

日本国内では「MaaS」に関して様々な定義や解釈がありますが、利用者にとって満足度が高い移動を実現することが基本的な考え方であり、個人の所有する自家用車为实现していた満足度の高い移動を、公共交通等、自家用車を使わずに様々な移動手段を組み合わせることで実現するものです。

具体的には、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済等を一括で行うサービス等の提供により、移動の利便性向上や都市や地域の課題解決にも資する手段として、実装が期待されています。

施策 2 - 6		観光や地域活性化施策との連携				
具体的な事業・ 取組内容	①観光地への広域的な二次交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・南紀白浜空港から県内主要駅等への二次交通の利用促進を図る。 ・主要駅から熊野古道や高野山等の観光地へ接続する二次交通のダイヤの見直しを図る。 				
	②地域の観光資源としての鉄道の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・観光資源としての鉄道の魅力を高めることによって、地域の活性化と鉄道の利用促進を図るため、列車や駅舎を活用した取組を推進する。 				
	③地域活性化イベントとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ・観光等による地域活性化と公共交通の利用促進の相乗効果を図るため、地域活性化に資するイベントと連携する。 				
実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①観光地への広域的な二次交通の利便性向上	県、市町村、 交通事業者	継続実施				
②地域の観光資源としての鉄道の活用	県、市町村、 交通事業者、 その他(※)	継続実施				
③地域活性化イベントとの連携	県、市町村、 交通事業者、 その他(※)	継続実施				

(※) 地域、各種団体

《事例：②地域の観光資源としての鉄道の活用》

○きのくに線サイクルトレインの取組

- ・令和3(2021)年12月より取組をスタートし、順次利用可能区間・列車を拡大
- ・令和5(2023)年8月からは、普通列車「サイクルトレイン」(御坊～新宮駅間)、特急「くろしおサイクル」に加え、普通列車「サイクルトレインプラス」(和歌山～御坊駅間)がスタート(実証実験)

サイクルトレイン
CYCLE TRAIN

御坊駅～新宮駅までのきのくに線サイクルトレイン、特急「くろしおサイクル」も引き続き運行!

モデルコースを公式ページで公開中。計画に合ったサイクルトレインをぜひお選びください!

サイクルトレインプラス 実証実験区間

特急「くろしおサイクル」区間

普通列車 きのくに線サイクルトレイン区間

予約不要・追加料金不要・自転車そのまま

普通列車 きのくに線サイクルトレイン

利用できる駅
御坊駅～新宮駅の38駅

利用できる列車
平日・土曜日・朝の通学通勤列車以外のすべての列車
(学校の長期休校期間は終日利用可能)
日曜・祝日・終日

気兼ねなくおひとり横並び4席利用できる

サイクリスト専用車両

白浜～新宮間 限定
特急「くろしおサイクル」

利用できる駅
白浜駅・串本駅・紀伊勝浦駅・新宮駅

利用できる列車
1日最大6往復(5往復になる日があります)
1ヶ月前より予約可

●乗車料金は特急「くろしおサイクル」として運賃のみを収め、乗車料金は別途。詳しくは、公式サイトでご確認ください。

改札口にて専用自転車カバールoadを無料で貸し出します。
(自転車本体不要)

出典：きのくに線サイクルトレインチラシ

施策 3-1		公共交通を守り・育てる意識の醸成				
具体的な事業・ 取組内容	<p>①公共交通を知る・学ぶ機会の提供（モビリティ・マネジメントの推進）</p> <ul style="list-style-type: none"> 適切なタイミングで、切れ目なく、知る・学ぶことができる機会を提供する。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 小学生等を対象としたバス・鉄道の乗り方やマナー教室や乗車体験会の実施 ▶ 大学の授業におけるモビリティ・マネジメント教育の実施 ▶ 地域住民の要請に応じ、自治体職員による出前講座（出前授業）の実施 ▶ 高齢者等を対象とした公共交通ワークショップの開催 <p>②地域公共交通に関する情報の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用状況や行政による運行補助の状況、運営の実態等について、情報提供を行い、生活を支える貴重な移動手段に対する危機感を共有する。 <p>③地域が愛着を持てる駅やバス停づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の顔となる魅力的な駅舎やバス停等を整備する。 地域、周辺の学校、企業と連携し、駅やバス停周辺の美化活動を推進する。 					
	実施主体とスケジュール					
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①公共交通を知る・学ぶ機会の提供	県、市町村、交通事業者、その他 ^(※)	継続実施				
②地域公共交通に関する情報の提供	県、市町村、交通事業者	継続実施				
③地域が愛着を持てる駅やバス停づくり	県、市町村、交通事業者、その他 ^(※)	継続実施				

(※)：地域、学校、企業等

《事例：①公共交通を知る・学ぶ機会の提供》

○小学生を対象にした公共交通教室（写真は日高町で実施したもの（令和5年1月））

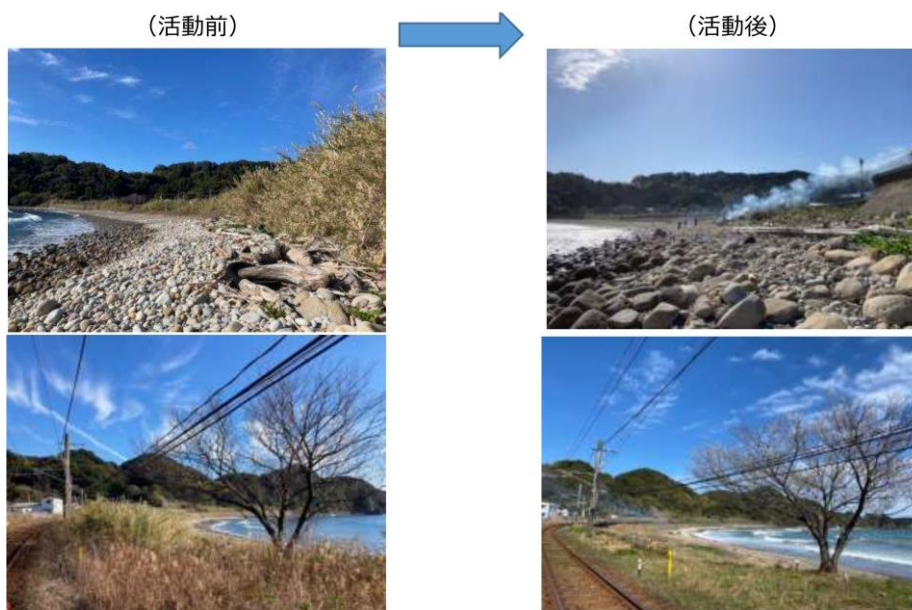


出典：和歌山県ホームページ

《事例：③地域が愛着を持てる駅やバス停づくり》

○きのくに線の「景観改善伐採」と「海岸清掃美化活動」

- ・令和3(2021)年に、和歌山大学の学生で組織する「きのくに線活性化プロジェクト」が主体となり、きのくに線と地域の財産である車窓景観の美しさを守るため、湯川駅周辺で清掃活動を実施。
- ・令和4(2022)年は、JR西日本、和歌山県東牟婁振興局、那智勝浦町が主体となり、景観改善伐採とあわせて海岸の清掃美化活動を実施。



出典：JR西日本プレスリリース資料

施策 3-2	公共交通の利用促進に向けた取組の推進
具体的な事業・取組内容	<p>①多様な媒体を活用した情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> 従来の紙媒体（広報・チラシ等）だけではなく、ホームページ、SNS等の多様な媒体や手法を活用し、幅広い世代に時刻表、路線図、利用方法等に関する情報を分かりやすく提供する。 <p>②高齢者等の外出を促進する移動支援策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者、運転免許返納者に対する利用割引を実施する。 <p>③通勤・通学・業務における公共交通利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の増減に影響の大きい通勤・通学利用の拡大を図るため、通勤・通学定期の購入に対する補助を行う。 業務や出張時における公共交通利用の促進する取組を推進する。 月に一度の「ノーマイカーデー」を定め、公共交通の利用や自家用車の乗合等を推進する。 <p>④公共交通利用促進イベントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> スタンプラリーや公共交通無料デー等、公共交通を利用してみたいと思えるようなイベント等を実施する。

実施主体とスケジュール

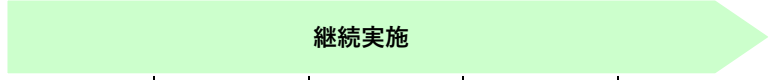
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①多様な媒体を活用した情報発信	県、市町村、交通事業者、その他 ^(※1)	 継続実施				
②高齢者等の外出を促進する移動支援策の実施	市町村、交通事業者	 継続実施				
③通勤・通学・業務における公共交通利用の促進	県、市町村、その他 ^(※2)	 継続実施				
④公共交通利用促進イベントの実施	県、市町村、交通事業者、その他 ^(※3)	 継続実施				

(※1) (※3) 和歌山線活性化検討委員会、貴志川線関係団体

(※2) 沿線の学校・企業等

施策 3 - 3	運転手等の担い手不足や生産性向上への対応					
具体的な事業・ 取組内容	<p>①運転手確保に向けた取組に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 各事業者団体が実施する交通事業者の運転手確保に向けた取組に対し、県としての支援を検討する。 <p>②交通事業者の業務支援システムの導入支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の業務の効率化及び生産性向上を図るため、運行管理や乗務員日報作成等のシステム導入に対し、国庫補助に加えて、県としての支援を検討する。 <p>③移住・定住支援施策と連携した運転手の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 移住希望者向けイベント等において、交通事業者への就職に関する情報を案内する。 					
実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	スケジュール（年度）				
		R6	R7	R8	R9	R10
①運転手確保に向けた取組に対する支援	県	検討	新規実施			
②交通事業者の業務支援システムの導入支援	国、県	検討	新規実施			
③移住・定住支援施策と連携した運転手の確保	県、市町村、 交通事業者、 その他 ^(※)	継続実施				

(※) 事業者団体

施策 3 - 4	各種関係機関との連携と必要な支援の実施				
具体的な事業・取組内容	<p>広域的な対応が必要となる鉄道や観光に関し、各種組織や近隣自治体との協議・意見交換を継続し、利用促進や利便性向上策の検討を連携して実施するとともに、必要な支援を行う。</p> <p>○主な連携先</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和歌山線活性化検討委員会 ・紀勢本線活性化促進協議会 ・貴志川線関係団体（貴志川線運営委員会、貴志川線の未来をつくる会） ・紀伊半島外国人観光客受入推進協議会 ・近隣自治体 等 				
実施主体とスケジュール					
事業	実施主体	スケジュール（年度）			
		R6	R7	R8	R9
各種関係機関との連携と必要な支援の実施	県、市町村、 交通事業者、 その他 ^(※)				

(※) 上記の「主な連携先」で記載する各種組織・近隣自治体

《事例：各種関係機関との連携と必要な支援の実施》

○和歌山線活性化検討委員会の取組

構成団体	和歌山市、橋本市、紀の川市、岩出市、かつらぎ町、和歌山県、JR 西日本
これまでの取組の一例	<ul style="list-style-type: none"> ・アートトレイン、クリスマストレイン等の運行 ・子供絵画展、わかやませんりゅうの開催 ・サイクリング&トレインマップの作成 ・沿線市町を巡るデジタルスタンプラリーの実施 等

○紀勢本線活性化促進協議会新宮白浜区間部会の取組

- ・沿線 24 市町村で構成する「紀勢本線活性化促進協議会」内に、エリアを限定した路線の維持・活性化に向けた協議・取組を行う「新宮白浜区間部会」を設置。沿線市町村に加え、鉄道事業者、県、学識経験者も参加する形で、令和 4(2022)年 10 月以降、継続的に開催し、意見交換を行っている。

○貴志川線関係団体（貴志川線運営委員会、貴志川線の未来をつくる会）の取組

運営委員会の構成団体	和歌山県、和歌山市、紀の川市、和歌山商工会議所、紀の川市商工会、県立和歌山東高校、県立貴志川高校、わかやまの交通まちづくりを進める会「わかやま小町」、貴志川線の未来をつくる会、和歌山電鐵株
取組の一例	<ul style="list-style-type: none"> ・定期的な各種利用促進策についての意見交換、情報交換の実施 ・貴志川線祭り、駅のペンキ塗り大会、たけのこ掘り、じゃがいも掘り等の各種沿線イベントの実施

8. 計画の目標

計画の進捗状況を把握・管理するための具体的な指標および目標を、各基本方針別に以下のとおり設定しました。

(1) 基本方針1に対応する目標

基本方針1	地域特性やまちづくりを踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築		
評価指標	現状値	目標値	考え方
人口1人あたりの利用回数			
鉄道	63.5回 (R元年度実績) 55.2回 (R4年度実績)	63.5回 (R10年度末)	コロナ禍前の令和元年度水準への回復を目指す。
路線バス	13.0回 (R元年度実績) 9.9回 (R4年度実績)	13.0回 (R10年度末)	
タクシー	5.6回 (R元年度実績) 3.8回 (R3年度実績)	5.6回 (R10年度末)	
地域間幹線系統補助対象バス路線の運営状況			
※対象となる系統の増減に応じて、目標値の見直しを実施			
利用者数	1,573千人 (R元年度実績) 1,145千人 (R4年度実績)	1,573千人 (R10年度末)	利用者減により補助要件を満たせない系統が生まれる可能性もあることから、特に重点的に利用者数の回復を目指すこととし、令和元年度水準への回復を目指す。
収支率	51.0% (R元年度実績) 46.5% (R4年度実績)	51.0% (R10年度末)	
行政支援額	274百万円 (R元年度実績) 311百万円 (R4年度実績)	303百万円 (R10年度末)	物価高騰の影響を受けている令和4年度の経常費用と令和元年度の収支率から算出した額を目標値とする。
県内市町村の地域公共交通計画(網形成計画を含む)の策定数	8市町村 (R5年7月時点)	30市町村 (R10年度末)	和歌山県長期総合計画における進捗管理目標との整合を図る。
県が実施する市町村支援事業の活用市町村数(アドバイザー派遣、実証運行補助等)	7市町村 (アドバイザー派遣6、実証運行補助等1) (R5年度実績)	年7市町村	令和2年度から開始し、毎年4~7市町村が活用。今後も厳しい局面が続くことが予想されることから、積極的な活用を促す。
県が主催する市町村担当者勉強会・研修会等の実施回数	- (実績なし)	年3回	紀北、紀中、紀南の地域ごとに開催する。

【参考】目標値の設定根拠データ

○人口1人あたりの利用者数

項目	年度	年間利用者数	人口	人口1人あたり利用回数	出典及び算出の考え方
鉄道	R元	61,275千人	964.6千人	63.5回	・年間利用者数：和歌山県公共交通機関等資料集（令和元年度、令和4年度） ・人口：住民基本台帳に基づく人口（平成31年1月1日、令和4年1月1日現在）
	R4	51,647千人	935.1千人	55.2回	
	R10	53,847千人	847.7千人	63.5回 (R元年度水準)	・年間利用者数：人口1人あたり利用回数（令和元年度実績値）より利用者数を割戻して算出 ・人口：令和7,12年度推計値（国立社会保障・人口問題研究所）より令和10年度値を算定（直線回帰）
路線バス	R元	12,561千人	964.6千人	13.0回	・年間利用者数：和歌山県公共交通機関等資料集（令和元年度、令和4年度） ・人口：住民基本台帳に基づく人口（平成31年1月1日、令和4年1月1日現在）
	R4	9,269千人	935.1千人	9.9回	
	R10	11,038千人	847.7千人	13.0回 (R元年度水準)	・年間利用者数：人口1人あたり利用回数（令和元年度実績値）より利用者数を割戻して算出 ・人口：令和7,12年度推計値（国立社会保障・人口問題研究所）より令和10年度値を算定（直線回帰）
タクシー	R元	5,360千人	964.6千人	5.6回	・年間利用者数：近畿運輸局業務要覧（令和元年度、令和3年度） ・人口：和歌山県人口調査結果（平成31年4月1日、令和3年4月1日現在）
	R3	3,618千人	944.8千人	3.8回	
	R10	4,710千人	847.7千人	5.6回 (R元年度水準)	・年間利用者数：人口1人あたり利用回数（令和元年度実績値）より利用者数を割戻して算出 ・人口：令和7,12年度推計値（国立社会保障・人口問題研究所）より令和10年度値を設定（直線回帰）

○地域間幹線系統補助対象バス路線の運営状況

・幹線補助系統の利用者数と収支率

令和4年度（R3.10～R4.9）は令和3年度（R2.10～R3.9）に比べてやや回復が見られますが、コロナ禍前（令和元年度）の利用実態からは大きく落ち込んでいます。

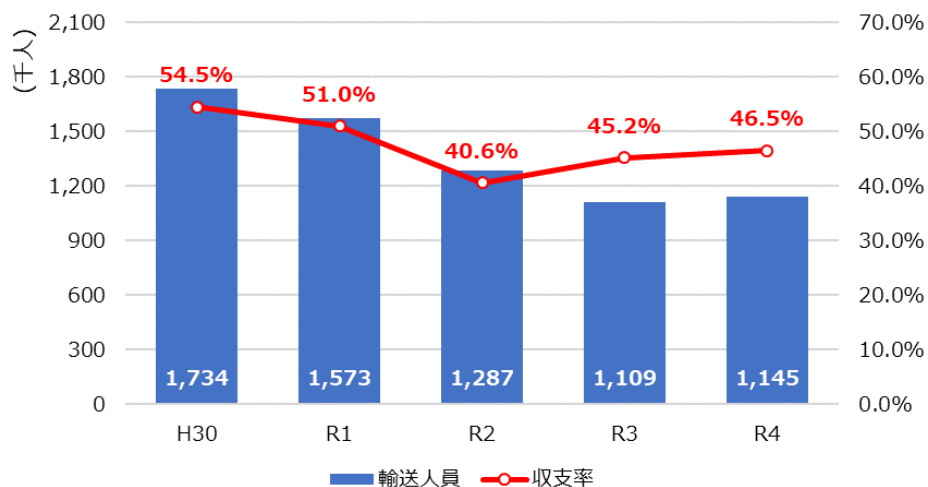


図 幹線補助系統の輸送人員と収支率の推移

・幹線補助系統の運行費に対する行政負担額

コロナ禍の影響を受け、令和2年度は大幅に上昇。令和3,4年度はやや落ち着いていますが、コロナ禍前に比べて約2割程度上昇しています。

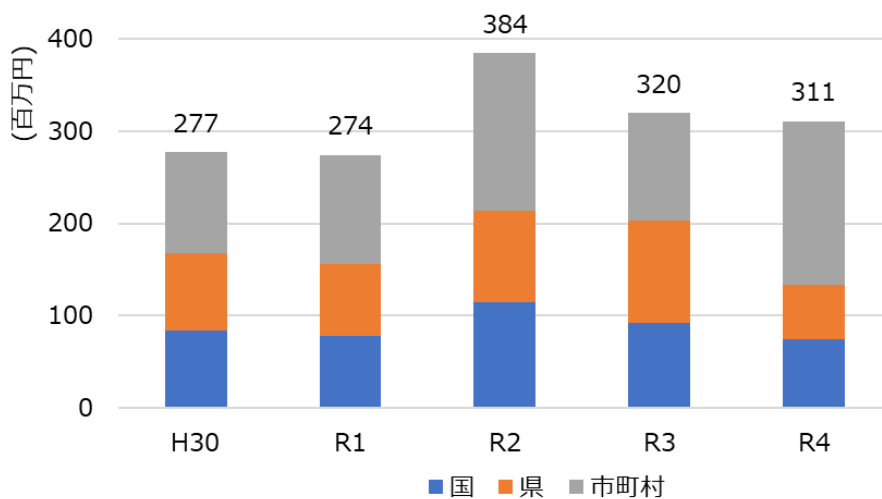


図 幹線補助系統の行政負担額の推移

(2) 基本方針2に対応する目標

基本方針2		誰もが利用しやすく魅力ある地域公共交通の整備		
評価指標	現状値	目標値	考え方	
バリアフリー化の進捗状況				
鉄道駅(*)のバリアフリー化整備率 (*)1日の平均利用者数 2,000人以上	85.7% (R3年度末時点)	100% (R10年度末)	2,000人以上の全駅でバリアフリー化を達成する。(現在、3,000人以上15駅中13駅で整備済、2,000人以上3,000人未満6駅中5駅で整備済)	
乗合バスのノンステップバスの導入率	62.1% (R3年度末時点)	80% (R10年度末)	国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における導入の目標との整合を図る。(現在、対象車両211台中131台導入済)	
ユニバーサルデザインタクシーの導入率	6.3% (R3年度末時点)	25% (R10年度末)	同上。(現在、総車両数1,321台中83台導入済)	
キャッシュレス決済の導入状況				
路線バス事業者数	10事業者 (R4年度)	全事業者 (R10年度末)	和歌山県内で運行する全事業者(R5年度時点で11事業者)での導入を目指す。	
タクシー事業者数	35事業者 (R4年度)	全事業者 (R10年度末)	和歌山県内で運行する全法人事業者(R5時点で58事業者)での導入を目指す。	
バス情報のオープンデータ化の進捗状況				
路線バス事業者数	6事業者 (R5年10月時点)	全事業者 (R10年度末)	和歌山県内で運行する全事業者(R5年度時点で11事業者)での導入を目指す。	
コミュニティバスを運行する市町村数	5市町村 (R5年10月時点)	コミバスを運行する 全市町村 (R10年度末)	コミュニティバス路線を運行する全市町村(R5年度時点で22市町)での導入を目指す。	

(3) 基本方針3に対応する目標

基本方針3		行政、事業者、住民など地域全体で地域公共交通を支え、守る仕組みの構築		
評価指標	現状値	目標値	考え方	
県内市町村の地域公共交通計画(網形成計画を含む)の策定数【再掲】	8市町村 (R5年7月時点)	30市町村 (R10年度末)	和歌山県長期総合計画における進捗管理目標との整合を図る。	
公共交通の利用促進や住民啓発に関する取組を実施する市町村数	24市町村 (R4年度アンケート)	30市町村 (R10年度末)	全市町村において実施を目指す。	

9. 計画の進捗管理

9-1 計画の推進にあたっての各主体の役割

地域公共交通は、これまでのように交通事業者や行政だけでは守っていくことが困難な局面を迎えています。第6章で掲げた基本理念の実現に向けて、それぞれの施策・事業メニューを実行するにあたっては、行政や交通事業者だけではなく、地域住民等も含めたすべての関係者がそれぞれの役割を担い、一体となって計画を推進していく必要があります。

各施策メニューの実施主体については、第7章に記載の通りですが、計画全体を推進していくために各主体が担うべき基本的な役割について、以下のとおり整理しました。

表 各主体の基本的な役割

主 体		役 割
和歌山県地域公共交通活性化協議会		<ul style="list-style-type: none"> ・本計画全体の管理（本計画の進捗状況の確認、目標達成状況を踏まえた目標や本計画の見直し、次期計画の検討・策定） ・地域を跨ぐ幹線系統に対する補助（地域間幹線系統補助）に関する協議・合意形成
行政	国	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者や地域主体の取組に対する各種支援 ・法改正や新しい支援メニュー等に関する情報提供やアドバイス
	県	<ul style="list-style-type: none"> ・和歌山県地域公共交通活性化協議会の運営（事務局機能） ・交通事業者や市町村の取組に対する各種支援 ・地域公共交通とまちづくりや観光施策との連携 ・関係者間のパイプ役として、地域・エリア間の現状・課題認識の共有と解決に向けた協議・調整
	市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・各市町村の地域公共交通計画の策定・進捗管理 ・交通事業者や地域主体の取組に対する各種支援 ・地域公共交通と連携するまちづくりや観光施策の立案・実施 ・地域における課題解決に向け、主体的に検討・対応
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な交通サービスの提供 ・利便性向上の取組や積極的な情報発信等による、地域公共交通利用の促進
住民		<ul style="list-style-type: none"> ・積極的な地域公共交通利用 ・地域公共交通への関心と理解の向上 ・地域主体での移動手段の確保に向けた取組への参加
その他 （商業・観光関係団体や施設、企業等）		<ul style="list-style-type: none"> ・行政や交通事業者とともに、地域公共交通を利用して地域や施設を訪れたい取組の実施 ・地域公共交通の維持に向けた通勤や業務等における地域公共交通の積極的な利用や財政的支援の検討（協賛金・ネーミングライツ等）

9-2 計画の推進方法

本計画を着実かつ効率的に推進するために、「和歌山県地域公共交通活性化協議会」のもとで、PDCAサイクル（計画[Plan]→実行[Do]→検証[Check]→改善[Action]の循環検討手法）の考え方に基づき、検証・見直しを行います。PDCAサイクルには、計画期間全体（5年間）を対象とする大きなPDCAサイクルと、毎年のモニタリングを中心とする小さなPDCAサイクル（毎年）があり、この2つを組み合わせることで継続的に計画を推進していきます。

これにより、施策メニューの実施状況および目標の達成状況を定期的に確認し、その進捗を適正に管理するとともに、社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応して、必要に応じて施策や目標の見直しを行い、“作ったら終わり”ではなく、より実効性のある本県の地域公共交通の羅針盤としていきます。

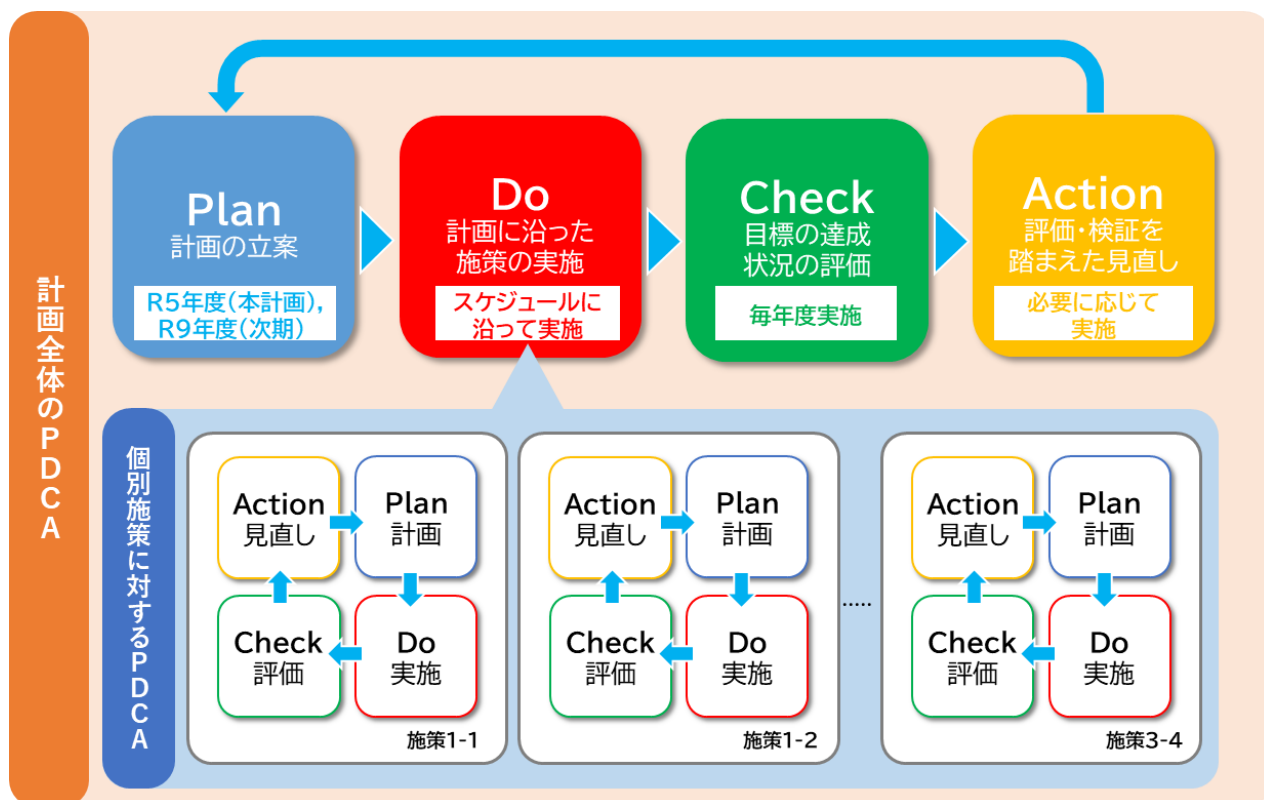


図 PDCAサイクルによる計画推進のイメージ