

## 5 公共交通網を形成するための施策と事業

<b>(基本方針1) 基幹的公共交通軸の活性化</b>	
<b>(施策方針1) 基幹的公共交通ネットワークの整備・・・基幹となる鉄道やバス路線の連携強化を図る</b>	
①バス路線の運行最適化や機能向上：①ICカードやバスロケーションシステム、乗降カメラのデータを活用したバス路線の運行最適化（中）／②基幹バス路線の機能向上の検討（短）	
②新たな交通システムによる利便性向上：①新たな交通システムによる利便性向上の検討（短）	
③交通結節点機能の強化：①交通結節点の環境整備の検討（中）	
<b>(施策方針2) 中心市街地の都市機能を支える公共交通利用環境の整備・・・中心市街地活性化施策を公共交通と連携、運動させ、回遊性向上や自動車利用からの転換を図ることで、利用需要を拡大する</b>	
④中心部の公共交通利用環境の向上：①中心拠点の駅等の環境整備や機能向上（短）／②バス車両待機スペースの確保（中）／③自転車の安全で快適な走行、駐輪環境の整備（短）	
⑤自動車と公共交通の連携の促進：①都市交通施策と駐車場集約化の促進（短）／②駐車場と公共交通等が連携した回遊促進（短）	
⑥歩行空間の充実：①歩きたくなる魅力的な道路空間づくり（中）	
⑦新たなモビリティを活用した中心部の回遊性向上：①バス路線を補完するシェアサイクル等の検討（短）／②パーソナルモビリティ等の新たな移動手段の利用環境整備（中）	
<b>(基本方針2) 基幹的公共交通軸へのアクセス向上</b>	
<b>(施策方針3) 基幹的公共交通軸へつながる交通手段の確保・・・地域の移動手段を確保するとともに、基幹路線を活かす支線交通を官、民、地域の連携により確保し、ネットワークの仕分けや再編に対応した乗り継ぎ環境や路線へのアクセス環境を確保する</b>	
⑧官、民、地域連携によるネットワークの形成：①既存バス路線と地域内交通によるネットワークの形成（中）／②新たな需要を取り込む路線の検討（短）	
⑨公共交通不便地域における移動手段の確保：①地域が主体となった持続可能な地域内交通の導入（短）／②新たな交通システムによる公共交通不便地域対策の検討（短）／③地域の多様な資源を活用した移動手段の検討（短）	
⑩地域拠点等の公共交通利用環境の整備：①地域拠点となる鉄道駅へのアクセス環境整備の検討（長）	
⑪路線間の乗り継ぎ環境の確保：①使いやすい、使いたくなる乗り継ぎ拠点づくり（中）	
<b>(基本方針3) すべての人が使いやすい公共交通利用環境の向上</b>	
<b>(施策方針4) 安心、安全、快適に利用できる公共交通の実現・・・基幹の形成、明確化と連動して、既存の利用者以外にも分かりやすく、使いやすい環境をつくる</b>	
⑫すべての人が使いやすい公共交通サービスの実現：①高齢者等の外出を促進する移動支援策の実施（短）	
⑬公共交通に関する分かりやすい情報提供：①情報を一元的にまとめたマップの提供やMaaSの活用（中）／②ICTを活用した情報取得環境の充実（中）	
⑭公共交通の待合環境の整備：①待合環境の整備や改善（中）／②利用状況に基づく待合環境の優先整備の検討（短）	
⑮公共交通のバリアフリー化の推進：①駅のバリアフリー化の推進（短）／②バリアフリー車両の導入促進（長）	
<b>(施策方針5) 交通によるおもてなしの創出・・・主に観光客を意識し、適切な情報発信や案内を行い、各交通機関が連携することにより観光地のアクセシビリティや価値を高める。</b>	
⑯観光分野との連携による公共交通の利用促進：①拠点での案内充実（中）／②MaaSを活用した観光客への一元的な情報提供とキャッシュレス化（中）	
⑰外国人観光客等への利用環境の整備：①駅やバス停での多言語による公共交通案内の充実（中）	
⑱観光地の回遊性の向上：①観光地をつなぐ新たなバス路線の検討（短）／②新たな交通システムを活用した観光回遊性向上の検討（短）	
⑲公共交通従事者のホスピタリティの向上：①公共交通従事者のサービス向上や車内環境改善（短）	
<b>(施策方針6) 広域交流の促進・・・広域的交流を促進する</b>	
⑳広域交通のアクセス向上：①広域バス路線の検討（短）／②関西国際空港への公共交通の利便性向上（中）	
㉑和歌山徳島航路の維持、活性化：①徳島エリアと連携した広域周遊施策の検討（中）	
㉒サイクリング観光客の取り込み：①サイクリング客のアクセス、受け入れ環境確保の検討（中）	
<b>(基本方針4) 市民、民間事業所、交通事業者、行政等の連携と協働による公共交通の再構築</b>	
<b>(施策方針7) 市民、民間事業所、交通事業者、行政等の連携と協働による公共交通の確保、維持・・・各主体の公共交通に対する意識を高め、積極的に関与、協働していく仕組みをつくる</b>	
㉓企業や学校へのモビリティ・マネジメントの展開：①協働によるタイムリーな情報提供や利用促進の実施（短）／②市民がまちと交通について考えて体験するイベントの実施（短）／③交通を題材とした学校教育の深化や充実による交通環境教育（短）	
㉔企業や商店等と連携した持続可能な移動手段の導入：①企業や商店等と連携した公共交通の利用促進につながる支援活動、イベント実施等の検討（中）／②民間協賛等による移動手段導入の検討（短）	
㉕交通事業者と連携した持続可能な公共交通の確保、維持：①持続可能な公共交通の再構築（中）／②運転手不足の解消（中）	

短：5年以内      長：10年以上  
中：10年以内

## 5-1 施策体系

各方針、施策方針に応じて進めていく施策の体系を以下に示す。

## 5-2 施策毎の内容

### 5-2-1 基幹的公共交通軸の活性化

既存のネットワークをベースとして、基幹となる公共交通軸を構築、活性化するため、以下の施策方針により取組を進める。

#### ○基幹的公共交通ネットワークの整備

… 基幹となる鉄道やバス路線の連携強化を図る。

#### ○中心市街地の都市機能を支える公共交通利用環境の整備

… 中心市街地活性化施策を公共交通と連携、連動させ、回遊性向上や自動車利用からの転換を図ることで、利用需要を拡大する。

これらに対して実施していく施策を次頁以降に示す。

（1）基幹的公共交通ネットワークの整備

1) 施策① バス路線の運行最適化や機能向上

①-1 ICカードやバスロケーションシステム、乗降カメラのデータを活用したバス路線の運行最適化

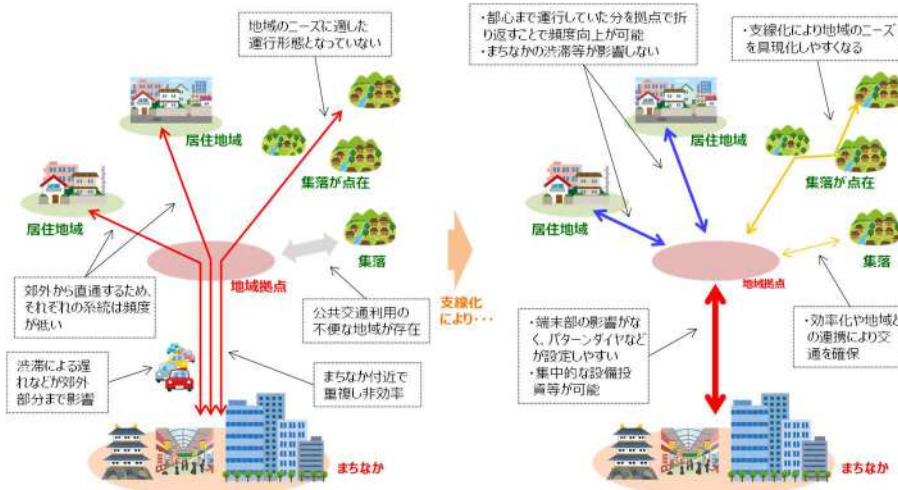
目的

・利用実態に応じたバス路線等の運行見直しにより、効率化、利便性向上を図る。

内容、方法【連携施策：①-2、②-1、③-1、⑧-1、⑧-2、⑨-1、⑨-2、⑱-1、⑳-1、㉔-2、㉕-1】

・ICカードやバスロケーションシステム、乗降カメラの導入で蓄積される利用や運行実績のデータを有効活用し、通勤・通学等のピーク時や日中のオフピーク時における需要や運行実態を測定し、それらに応じた基幹路線等の効率化、運行頻度の見直し、支線化等を行うことを検討する。  
 ・またそれらのデータを活用し、乗り継ぎ運賃割引（実施方法や負担方法）など、利便性向上について検討する。

▼運行見直しによるサービス向上のイメージ例



路線バス IC カードデータを用いたバス運行効率化の検討、実施事例（令和3(2021)年度地域公共交通調査事業）

▼バス停利用者数に応じた円を表示



▼バス停間利用者数に応じた線の太さを表示



出典：和歌山市

実施時期

中期

実施者

交通事業者が中心となり、和歌山市と連携しながら検討、実施する。

①-2 基幹バス路線の機能向上の検討

目的

・基幹となるバス路線のサービス向上を図り、ネットワークとしての利便性を高める。

内容、方法【連携施策：①-1、②-1、③-1、⑧-1、⑧-2、⑨-1、⑨-2、⑱-1、⑳-1、㉔-2】

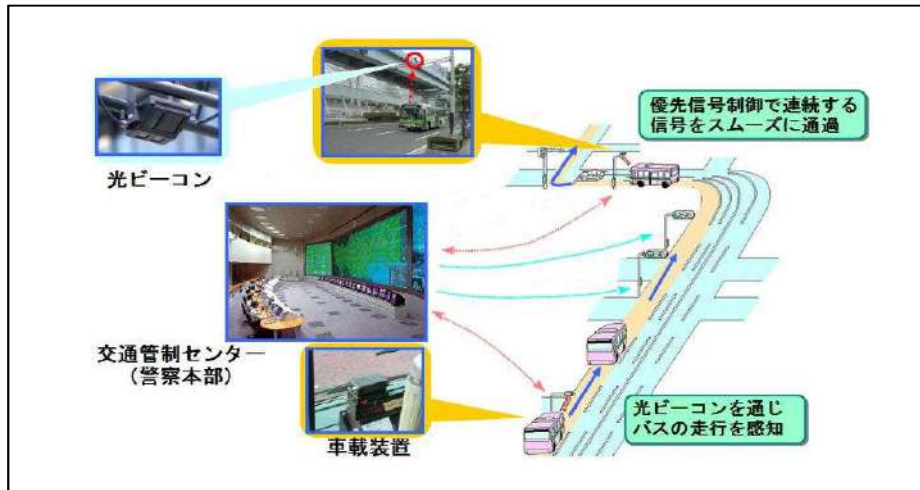
・基幹路線の通行する道路区間や、中心部基幹区間において、バスの走行速度を高めるため、主要渋滞箇所等の渋滞対策や道路空間の走行環境改善を図る。

・PTPS（公共車両優先システム）の優先信号制御等による公共交通の機能性向上について研究する。

▼専用走行空間の整備事例（名古屋市、基幹バス）



▼基幹路線における PTPS の検討事例



出典：警察庁ホームページ

実施時期

短期

実施者

行政と交通事業者が、連携して進める。



2) 施策② 新たな交通システムによる利便性向上

②-1 新たな交通システムによる利便性向上の検討

目的

・中心市街地の回遊性を向上させるとともに、地域の特性に応じた交通手段の創出を目指す。

内容、方法【連携施策：①-1、①-2、③-1、⑦-1、⑧-1、⑧-2、⑨-1、⑨-2、⑱-1、⑳-1、㉔-2】

・先進事例における整備効果等を踏まえ、既存の交通手段との相乗効果を発揮できるよう調和、連携を図りながらBRT・LRT、AIオンデマンド交通、自動運転等の交通手段の導入方法を検討していく。  
 ・中心部の道路整備による定時性、速達性の向上と運動させた中心部基幹区間のBRT化や鉄道のLRT化による効果等、また運転手不足、観光振興に対応するための自動運転なども含め、柔軟に検討を行う。

▼BRT、LRT 導入事例

（左：岐阜市 清流ライナー、中：富山ライトレール ポートラム、右：宇都宮ライトレール）



▼グリーンスローモビリティによる自動運転実証運行事例（大分市）

箇所	佐賀間地域	中心市街地
実施期間	12/17(金)～12/24(金) 計8日間	【搭乗】1/29(土) 1/30(日) 【遠隔】2/25(金)～3/6(日)のうち8日間 計10日間 ※2/28(月)・3/3(木)は運休
運行時間・本数	9:30～16:15 1日6便（1便 約45分）	10:00～15:45 1日10便（1便 約15分）
車両外観		
運行ルート	佐賀間支所～佐賀間病院～国道九四フェリー～まちなか～関あじ開さば直売所～佐賀間支所（約5.8kmのうち自動運転区間約3.2km）	大分いこの通広場周辺（約1.4kmのうち遠隔による自動運転区間約0.8km）
利用者数	のべ271人	のべ918人
運行車両	自動運転車両「eCOM-10J」・乗車定員11名・時速20km未満で走行	

出典：大分市

▼AI オンデマンド交通導入事例（愛知県豊明市：チョイソコ）



出典：豊明市

実施時期

短期

実施者

和歌山市が中心となり、交通事業者や関係行政機関等と連携しながら進める。

3) 施策③ 交通結節点機能の強化

③-1 交通結節点の環境整備の検討

目的

・各モードの連携強化や一元的な乗り継ぎ情報を提供することにより、利用者の利便性向上を図る。

内容、方法【連携施策：④-1、④-2、⑩-1、⑪-1、⑭-1、⑭-2、⑮-1、⑮-2、⑰-1】

- ・基幹⇔支線等の乗り継ぎ利用パターンを考慮した、利用しやすいダイヤの設定を検討する。
- ・各駅前の乗り換え案内環境の充実やMaaS等を活用した乗り継ぎ環境向上を検討する。

▼駅での案内状況（左：JR 和歌山駅、右：南海電鉄和歌山市駅）



▼乗り継ぎ案内の事例（左：JR 金沢駅、右：JR 富山駅）



▼MaaS 事例（KANSAI MaaS）



出典：KANSAI MaaS

実施時期

中期

実施者


交通事業者が中心となり、和歌山市等と連携しながら進める。

## （２）中心市街地の都市機能を支える公共交通利用環境の整備

### １）施策④ 中心部の公共交通利用環境の向上

④-1 中心拠点の駅等の環境整備や機能向上
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連施策と連携し、鉄道やバス、タクシーの利便性に加え、中心駅周辺の拠点性を高める。</li> </ul>
<p>内容、方法【連携施策：③-1、④-2、⑩-1、⑪-1、⑭-1、⑭-2、⑮-1、⑮-2、⑰-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の玄関口である南海電鉄和歌山市駅やJR和歌山駅及び駅周辺の拠点性を高めるため、鉄道やバス、タクシーの利用環境及び乗り継ぎ環境を向上させる。</li> <li>・また、観光客も含む駅利用者が集まる空間として適切なあり方、機能を検討し、民間活力の導入も図りながら、魅力や賑わい、拠点性の向上を図る。</li> <li>・併せて、基幹路線や中心部基幹区間に近接する店舗や事業所等と連携しつつまちのにぎわいを創出し、利用環境の充実化を図る。</li> </ul>
<p>▼南海電鉄和歌山市駅の再開発</p>  <p>出典：和歌山市</p>
<p>▼拠点駅前環境整備の事例（姫路駅）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>提供元：姫路市</p>
<p>実施時期</p> <p>短期</p> <p>実施者</p> <p>和歌山市が中心となり、交通事業者、基幹路線に近接する店舗や事業所、道路管理者等と連携しながら進める。</p>



④-2 バス車両待機スペースの確保	
目的	・基幹バス路線を強化していくうえで支障となる、待機スペース不足に対応する。
内容、方法【連携施策：③-1、④-1、⑩-1、⑪-1、⑭-1、⑭-2、⑮-1、⑮-2、⑰-1】	<p>・基幹となる路線の強化を図っていくには、起終点やターミナルとなっている箇所での待機や転回スペースを確保することが必要となるが、例えばJR和歌山駅中央口ではバスの待機スペースが不足し、多客時間帯の増便が難しい状況となっている。</p> <p>・これを踏まえ、JR和歌山駅等の基幹路線の起終点やターミナルにおける待機スペースの確保に向けた検討を行う。</p> <p>・検討にあたっては、路線の運行状況を踏まえつつ、乗降場所の活用方法の見直しやロータリー外への空間確保も含めて、運行改善につながる取組を検討する。</p> <p>▼朝ピーク時の駅ロータリーの混雑状況（JR 和歌山駅）</p> 
実施時期	中期
実施者	和歌山市が中心となり、交通事業者等と連携しながら進める。



④-3 自転車の安全で快適な走行、駐輪環境の整備

目的

・シェアサイクルの活用と併せ、自転車利用環境を整備することで、自転車を活用した回遊性向上を進める。

内容、方法【連携施策：⑦-1、⑳-1】

・シェアサイクルの活用と併せ、中心部エリア内の自転車での回遊を促す走行環境や駐輪環境の整備を進める。

▼自転車走行空間の整備状況（和歌山市けやき大通り）



▼シェアサイクルの活用（南海電鉄和歌山市駅 NK PEDAL）



▼駐輪施設の整備例（仙台市）



▼路上駐輪施設の整備例（神戸市）



出典：仙台市ホームページ

実施時期

短期

実施者

和歌山市が中心となり、道路管理者等と連携しながら進める。

2) 施策⑤ 自動車と公共交通の連携の促進

⑤-1 都市交通施策と駐車場集約化の促進

目的

・安心、安全で楽しい歩行者空間を増やすことで、中心部の回遊性、滞在時間を向上させる。

内容、方法【連携施策：⑤-2、⑥-1、⑪-1】

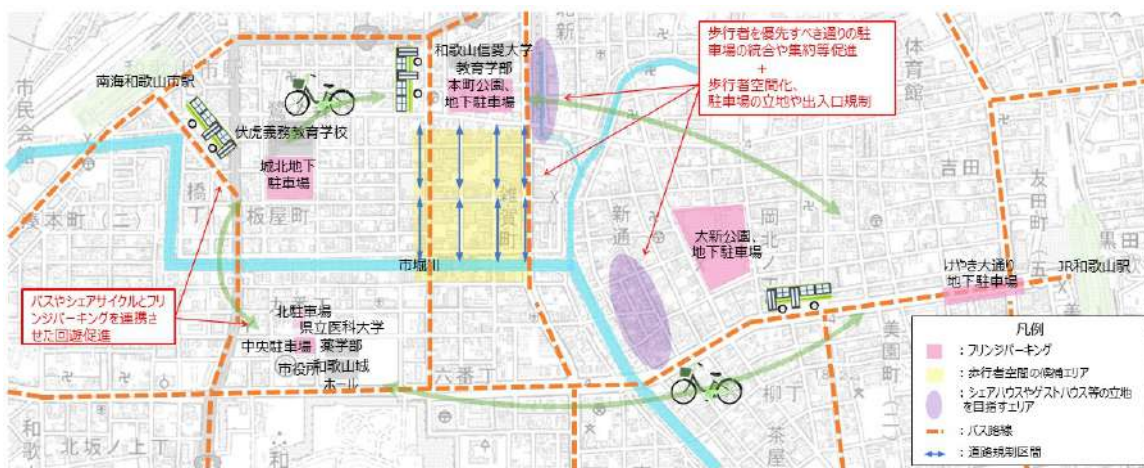
- ・中心部では、点在するコインパーキング等がまちの魅力を低下させるとともに、歩行者等が安心、安全に回遊できない状況であったため、令和3(2021)年4月から和歌山市駐車場配置適正化条例を施行し、無秩序な駐車場の設置を抑制している。
- ・これを踏まえ、中心部への自動車の流入制限と高質な歩行者空間の創出を図るためのエリア設定を検討する。また、中心部への自動車の流入制限として、フリンジパーキングの整備、通り抜けの抑制、許可車両だけが進入できるような設定やゾーン30の区間の段階的な設定を検討する。
- ・併せて、駐車場の集約により、新たに生み出された箇所に、飲食店等の創出を図る。

▼駐車場配置適正化区域



出典：和歌山市

▼中心部エリアにおけるフリンジパーキング等を活用した歩行空間創出のイメージ



出典：国土地理院地図に追記

実施時期

短期

実施者

和歌山市が中心となり、駐車場事業者、交通事業者、交通管理者等と連携しながら進める。



⑤-2 駐車場と公共交通等が連携した回遊促進

目的

・バス等の公共交通と連携させ、フリンジパーキングを用いた回遊行動を促す。

内容、方法【連携施策：⑤-1、⑥-1、⑪-1】

- ・整備されたフリンジパーキング内において、最寄りのバス路線や発車時刻等の案内を実施する。
- ・フリンジパーキング利用者が複数箇所を回遊、利用した場合の特典やサービス等の提供を検討する。

▼フリンジパーキングからの公共交通案内イメージ例



出典：国土地理院地図に追記

▼複数箇所の回遊や利用によるインセンティブのイメージ例



出典：国土地理院地図に追記

実施時期

短期

実施者

和歌山市が中心となり、フリンジパーキング運営会社、交通事業者等と連携しながら進める。

3) 施策⑥ 歩行空間の充実

⑥-1 歩きたくなる魅力的な道路空間づくり

目的

・魅力的で歩きたくなる道路空間をつくり、中心部の回遊行動を促す。

内容、方法【連携施策：⑤-2、⑪-1】

- ・現在、和歌山市では中心市街地等の活性化事業に取り組んでおり、国土交通省から新しいまちづくりモデル都市に選定されている。
- ・和歌山城などの人が集まるエリアや商店街、幅員に余裕がある道路において、歩行者を優先した道路空間の整備を進める。

▼歩行空間整備等に係る和歌山市の取り組み

**和歌山県和歌山市** テーマ：官民連携による稼げる空間リノベーション

○市内に11団体存在する都市再生法人やまちづくりプレイヤー間の更なる連携を目的に「まちなかエリアプラットフォーム和歌山」を立ち上げ、まちなかの課題解決の検討を実施したり、公共空間・遊休不動産を空間リノベーションにてハードとソフトの両面から活用し、ウォークパブリシティの実現や新たな日常・稼げる空間を創出する。

**ハード事業**      **ソフト事業**

- ウォークパブリシティ推進
- 未来ビジョン策定・社会実験
- エリアプロモーション事業
- リノベーションスクール
- 歩行者利便増進道路創設
- PR導入検討(鉄道会社と共同)
- 既存Park-PFI公園の美的活用
- 公共空間・遊休不動産の一体的リノベーションの推進

**目標設定**

**まちなかの流動人口**  
まちなかの流動人口（RESAS休日別平均）を3年後の600人増を目指す  
（従前値）34,850人（令和3年度）  
→（目標値）35,450人（令和5年度末）

**まちなかの空家・空き店舗を活用したリノベーション件数**  
3年度には新規16件の活用を目指す  
（従前値）0件（令和3年4月1日）  
→（目標値）16件（令和5年度末）

▼歩行空間の整備（市道中橋線）



▼集い空間の整備事例（フランス ストラスブール）



実施時期



中期

実施者

和歌山市が中心となり、道路管理者等と連携しながら進める。



#### 4) 施策⑦ 新たなモビリティを活用した中心部の回遊性向上

⑦-1 バス路線を補完するシェアサイクル等の検討
目的
鉄道駅やバス停留所から自宅や目的地までのラストワンマイルにおける移動手段を確保する。
内容、方法【連携施策：②-1、④-3、⑦-2、⑨-2、⑨-3、⑱-2、⑱-3、㉔-1】
<ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアサイクル等を実施する民間事業者が参入しやすい環境を整備することで、民間主導の事業を検討する。また、公共交通とシェアサイクル等の連携利用がしやすい駅やバス停近傍へのシェアサイクルポートの設置を検討、調整する。</li> <li>・併せて、公共交通とシェアサイクル等の乗り継ぎ割引やキャッシュバックの方策、複合的な経路検索のシステムなど、情報ツールの整備も検討する。</li> </ul>
▼各地域で展開されている多様なシェアサイクル事業の事例
NK PEDAL（和歌山市駅・加太地区）

出典：南海電鉄ホームページ
▼南海電鉄和歌山市駅 NK PEDAL

実施時期
短期
実施者
民間事業者が中心となり、交通事業者、行政等と連携しながら進める。

⑦-2 パーソナルモビリティ等の新たな移動手段の利用環境整備

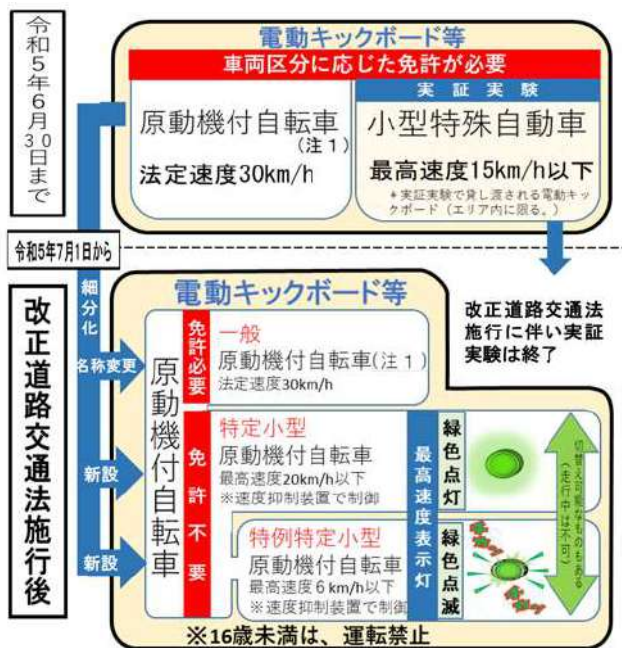
目的

・パーソナルモビリティ等の新たな移動手段の利用環境を整備することで、回遊性、利便性の向上を図る。

内容、方法【連携施策：②-1、⑦-1、⑨-1、⑨-2、⑨-3、⑩-2、⑩-3】

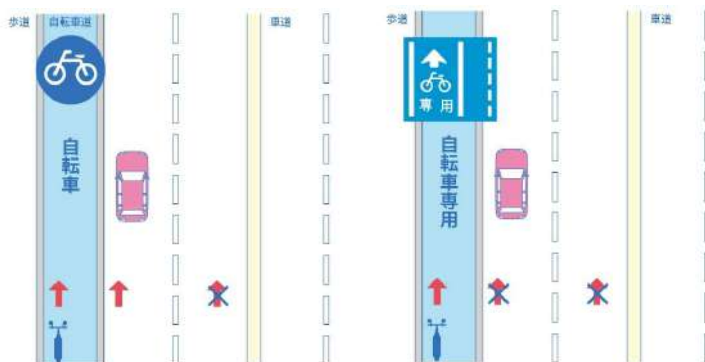
・中心部エリア内の既存交通を補完するパーソナルモビリティ等の新たな移動手段における利用環境整備箇所の検討を進める。

▼令和5(2023)年7月1日改正道路交通法



出典：警察庁ホームページ

▼電動キックボード等専用道路イメージ



出典：政府広報オンライン

実施時期

中期

実施者

和歌山市が中心となり、道路管理者等と連携しながら進める。

## 5-2-2 基幹的公共交通軸へのアクセス向上

前項の基幹となる公共交通軸を活かして市域全体のネットワークを構築していくため、以下の施策方針により取組を進める。

### ○基幹的公共交通軸へつながる交通手段の確保

- ・・・地域の移動手段を確保するとともに、基幹路線を活かす支線交通を官、民、地域の連携により確保し、ネットワークの仕分けや再編に対応した乗り継ぎ環境や路線へのアクセス環境を確保する。

これらに対して実施していく施策を次頁以降に示す。

### （3）基幹的公共交通軸へつながる交通手段の確保

#### 1) 施策⑧ 官、民、地域連携によるネットワークの形成

⑧-1 既存バス路線と地域内交通によるネットワークの形成
目的
・既存バス路線と地域内交通による官、民、地域の連携による交通ネットワークを形成する。
内容、方法【連携施策：①-1、①-2、②-1、③-1、⑧-2、⑨-1、⑨-2、⑱-1、⑳-1、㉔-2】
<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存バス路線の運行の効率化等を踏まえ、既存バス路線と地域内交通による効率的な交通ネットワークの形成を検討する。</li> <li>・ICカードの導入で蓄積される利用実態を踏まえて、非効率となっている区間や利用の偏りがある路線を把握し、最適化の検討を行う。この際、利用者に負担が少なく使いやすいネットワークとなるよう、見直しの対象とする便、時間帯の設定等は柔軟に検討する。</li> <li>・民間事業者の事業として実施することが難しい場合、結節点周辺に立地する商業施設等の送迎サービスとの連携や行政による支援（自治体、国）、行政による運行等も検討しながらネットワークを維持していく。</li> </ul>
<p>ICカードデータを用いたバス運行効率化の検討、実施事例（令和3(2021)年度地域公共交通調査事業）</p> <p>▼バス停利用者数に応じた円を表示      ▼バス停間利用者数に応じた線の太さを表示</p>  <p>▼幹線支線路線の形成イメージ図</p> 
実施時期
中期
実施者
和歌山市と交通事業者が、地域等と連携しながら進める。



<p>⑧-2 新たな需要を取り込む路線の検討</p>
<p>目的</p>
<p>・新規利用者向けバス路線を官民の連携により整備し、新たな需要を取り込む</p>
<p>内容、方法【連携施策：①-1、①-2、②-1、③-1、⑧-1、⑨-1、⑨-2、⑱-1、⑳-1、㉔-2】</p>
<p>・ICカードやバスロケーションシステム、乗降カメラの導入で蓄積される利用や運行実績のデータを有効活用し、新たな道路整備などを踏まえ、観光や生活交通のニーズが見込まれる箇所や公共交通の骨格形成に必要な箇所については、新規路線整備等の検討を行う。</p>
<p>▼新規路線を検討する箇所のイメージ例</p> <p>出典：国土地理院地図に追記</p>
<p>実施時期</p>
<p>短期</p>
<p>実施者</p>
<p>和歌山市が中心となり、交通事業者や地域等と連携しながら進める。</p>

2) 施策⑨ 公共交通不便地域における移動手段の確保

⑨-1 地域が主体となった持続可能な地域内交通の導入	
目的	・地域が主体となり、行政、事業者と連携しながら、持続可能な地域内交通を検討、創出する。
内容、方法【連携施策：①-1、①-2、②-1、③-1、⑧-1、⑧-2、⑨-2、⑱-1、⑳-1、㉔-2、㉕-1】	<p>・既存バス路線の仕分けにより支線として整理する路線のうち、民間事業者による運行が困難と見込まれる地域や、公共交通不便地域の特性を踏まえて特に新たな交通確保の必要性が高いエリア等から、地域バスやデマンド交通など地域に適した交通手段を検討していく。</p> <p>・取組を進めるにあたっては、実証運行を行いながら、地域の特性に応じた地域内交通導入に向けた検討を行う。</p> <p>・また、これらの状況を踏まえて適宜、既存のガイドラインの見直しや更新を行う。</p>
▼地域バスの仕組み（令和5(2023)年11月時点）	
<p>出典：和歌山市</p>	
<p>運行継続条件：収支率 10%以上かつ 1 便 1.5 人以上乗車すること</p> <p>※運行継続条件を 2 年連続で未達成の場合は、原則として継続運行することはできない。</p>	
▼デマンド型乗合タクシーの仕組み（令和5(2023)年11月時点）	
<p>出典：和歌山市</p>	
<p>運行継続条件：</p> <p>運行予定便数の 5%以上稼働すること、かつ 1 便当たりの平均乗車人数が 1.2 人以上を満たすこと</p> <p>※運行継続条件を 2 年連続で未達成の場合は、原則として継続運行することはできない。</p>	
実施時期	
短期	
実施者	
和歌山市の支援のもと、地域が主体となり交通事業者等と連携しながら進める。	

⑨-2 新たな交通システムによる公共交通不便地域対策の検討		
目的		
・地域の特性に応じた新たな交通システムを検討することで、柔軟な公共交通不便地域対策を講じる。		
内容、方法【連携施策：①-1、①-2、②-1、③-1、⑦-1、⑦-2、⑧-1、⑧-2、⑨-1、⑱-1、⑱-2、⑳-1、㉔-2】		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・小規模の需要や点在する地域を繋ぐため、AIオンデマンド交通やグリーンスローモビリティ等、地域の特性に応じた柔軟な公共交通不便地域対策を検討する。</li> <li>・地域の公共交通状況や需要等を踏まえ、実証実験を行うなど、既存交通と連携する持続可能な地域内交通の導入を図る。</li> </ul>		
▼AI オンデマンド交通導入事例（愛知県豊明市：チョイソコ）		
		
出典：豊明市		
▼グリーンスローモビリティ		
		
		
出典：国土交通省		
▼自動運転実証運行事例（大分市）		
箇所	佐賀間地域	中心市街地
実施期間	12/17(金)～12/24(金) 計 8日間	【搭乗】1/29(土) 1/30(日) 【送降】2/25(金)～3/6(日)のうち 8日間 計 10日間 ※2/28(月)・3/3(木)は運休
運行時間・本数	9:30～16:15 1日6便(1便 約45分)	10:00～15:45 1日10便(1便 約15分)
車両外観		
運行ルート	佐賀間支所～佐賀間病院～国道九四フェリー～まちなか～間あじ開きば直売所～佐賀間支所(約 5.8kmのうち自動運転区間約 3.2km)	大分いこいの道広場周辺(約 1.4kmのうち送降による自動運転区間約 0.8km)
利用者数	のべ 271 人	のべ 918 人
運行車両	自動運転車両「eCOM-10」・乗車定員 11 名・時速 20 km未満で走行	
出典：大分市		
実施時期		
短期		
実施者		
和歌山市が中心となり、交通事業者や関係行政機関等と連携しながら進める。		

⑨-3 地域の多様な資源を活用した移手段の検討

目的

・地域の特性に応じた多様な移手段を検討することで、柔軟な公共交通不便地域対策を講じる。

内容、方法【連携施策：②-1、⑦-1、⑦-2、⑨-1、⑨-2、⑱-2、⑱-3】

- ・地域のニーズや資源の状況に応じて、既存事業者に配慮しつつ、より多角的な連携や柔軟な運行のあり方について検討していく。
- ・商業施設や福祉事業者等が運行する送迎バス等との連携や介護保険や福祉有償運送等の福祉分野と連携した移手段を検討していく。
- ・バスやタクシーの運転手不足に対応するため、交通空白地における移動困難者や需要の集中時等、特定の時間帯や地域、利用者に限定したバス・タクシー事業者と連携したライドシェア等の在り方を検討する。

▼考えられる連携分野や取組イメージ例

分野/地域	取組イメージ例	実施事例
観光	・生活交通への観光客の取り込みによる交通の維持	・埼玉県ときがわ町
福祉	・介護保険制度の枠組みを活用し、介護予防教室への送迎を目的とした移手段の確保 (例：つれもて健康体操やシニアエクササイズを商業施設で実施し送迎)	・山口県防府市
	・社会福祉法人の余剰車両を活用した輸送	・京都府南丹市
商業	・商業施設送迎バスとの連携 (例：スーパー等の送迎交通の統合化)	・神奈川県横浜市

▼商業施設送迎バスとの連携事例地域貢献送迎バス



出典：横浜市

▼ライドシェア検討事例（神奈川県）

タクシー会社がアプリを活用して一般ドライバーと利用者をマッチングさせるとともに、車両の運行管理や整備管理等を行う



出典：神奈川県ライドシェア検討会議

実施時期

短期

実施者

和歌山市が中心となり、地域や交通事業者と連携しながら進める。



### 3) 施策⑩ 地域拠点等の公共交通利用環境の整備

#### ⑩-1 地域拠点となる鉄道駅へのアクセス環境整備の検討

##### 目的

・地域拠点となる鉄道駅へのアクセス環境を整備することで、交通ネットワークの形成を図る。

##### 内容、方法【連携施策：③-1、④-1、④-2、⑪-1、⑭-1、⑭-2、⑮-1、⑮-2、⑰-1】

- ・鉄道駅のロータリーやバス待機所等の整備、また鉄道駅までの道路整備を行い、鉄道駅へのアクセス性を向上させることで、地域拠点としての利便性を向上させ、より移動しやすい公共交通ネットワークの形成を図る。
- ・郊外部を中心に、駅やバス停近傍の道路空間や空き地の活用、民間施設との連携等により、駐車場、駐輪場の整備を進める。
- ・また、沿道の商業施設等と連携し、パーク＆ライドを促す環境やしくみの確保を進めるとともに、活用可能な駐車場情報の発信なども検討する。

##### ▼地域拠点となる鉄道駅のイメージ



##### ▼道路空間を活用した駐輪場整備事例（高松市） ▼パーク＆ライド、キス&ライドの整備状況（和歌山電鐵伊太祈曽駅、JR 紀伊小倉駅）



出典：高松市ホームページ



出典：和歌山市

##### 実施時期

長期

##### 実施者

和歌山市が中心となり、道路管理者や交通事業者、商業施設等と連携しながら進める。

4) 施策⑪ 路線間の乗り継ぎ環境の確保

⑪-1 使いやすい、使いたくなる乗り継ぎ拠点づくり
目的
・基幹、支線の仕分けにより発生する乗り継ぎの負担感を軽減するとともに、地域拠点の形成を促す。
内容、方法【連携施策：③-1、④-1、④-2、⑩-1、⑭-1、⑭-2、⑮-1、⑮-2、⑰-1】
<p>・基幹、支線の仕分けに伴い発生する乗り継ぎポイントを、地域拠点の位置関係や周辺の商業施設、医療施設、行政施設等の立地状況を踏まえて、交通利便性及び施設の集客性が高まるような施設へ設置することを検討する。（基幹路線においても、接続する支線がある便や運行時間に対する支障が少ない時間帯に乗り継ぎポイントとなる施設に乗り入れ、シームレスに接続する等、バランスを取りながら利便性を高める工夫を検討する。）</p> <p>・その他の地域拠点等も含め、地域の状況に応じて拠点内を移動、周遊しやすくする歩行環境整備や拠点性を高める仕組み（シェアサイクル、電動キックボード等）の導入、施設と連携した健康づくり、介護予防の取組（趣味、健康づくり教室の開催、健康歩行コースづくりや整備等）等の実施を検討する。</p>
▼ 基幹路線のイメージを踏まえて乗り継ぎ拠点づくりの検討が想定される箇所
実施時期
中期
実施者
和歌山市が中心となり、商業施設等と連携しながら進める。

### 5-2-3 すべての人が使いやすい公共交通利用環境の向上

市域のネットワーク構築と併せ、公共交通をすべての人が利用しやすいものとしていくため、以下の施策方針により取組を進める。

○安心、安全、快適に利用できる公共交通の実現

…基幹の形成、明確化と連動して、既存の利用者以外にも分かりやすく、使いやすい環境をつくる。

○交通によるおもてなしの創出

…主に観光客を意識し、適切な情報発信や案内を行い、各交通機関が連携することにより観光地のアクセシビリティや価値を高める。

○広域交流の促進

…広域的交流を促進する。

これらに対して実施していく施策を次頁以降に示す。

**(4) 安心、安全、快適に利用できる公共交通の実現**

**1) 施策⑫ すべての人が使いやすい公共交通サービスの実現**

<b>⑫-1 高齢者等の外出を促進する移動支援策の実施</b>		
<p><b>目的</b></p> <p>・高齢者等の移動手段が限定される方の外出を促進することで、地域の活性化と満足度の向上を図る。</p>		
<p><b>内容、方法【連携施策：⑮-1、⑮-2】</b></p> <p>・現在、高齢者や障害児者に対する外出支援策として、元気70バス事業や障害児者外出支援事業を行っている。</p> <p>・様々な理由により、外出が制限される方が、安心、安全、快適に移動することができる支援策を検討する。</p> <p style="text-align: center;">▼元気70バス事業</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>元 気 7 0 バ ス バ ス カ ー ド ( I C カ ー ド ) に つ い て</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> <p><b>利用回数</b></p> <p style="text-align: center;">制限なし</p> </td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> <p><b>利用料金</b></p> <p style="text-align: center;">1乗車100円（市内のみ）</p> </td> </tr> </table> <p>① 乗降時、IC読取り機にカードをタッチします</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>乗るときに「ビッ」</b></p> <p>IC読取り機にカードをかざし、「ビビッ」という電子音が鳴るまでしっかりとタッチしてください。 <small>（表・裏どちらでも可）</small></p> <p>「ピーー」という長い音や、「ビビビッ」という警告音が鳴ったときは、もう一度タッチしてください。 <small>（モニター画面にも表示されます）</small></p> </div> <div style="width: 50%;">   </div> </div> <p><b>降りるときに「ピー」</b></p> <p>運転手に老人優待利用券の提示(※)をしながら、乗車時と同じくカードをタッチし、料金をお支払いください。</p> <p><small>※老人優待利用券の提示 70バス利用者は本人確認として、老人優待利用券(顔写真付き)を運転手に必ず提示してください(本人以外使用できません)。</small></p> <div style="width: 50%;">  </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：和歌山市</p> <p style="text-align: center;">▼高齢者移動支援「おでかけ Go!」（川崎市）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; background-color: #ffffcc;"> <p style="text-align: center; color: blue;"><b>おでかけ GO! で出発</b></p> <p style="font-size: small;">一般の交通機関での利用が困難な高齢者の方々が、気軽に外出できるよう支援します。運行はタクシー会社に委託をし、ハンディーキャブ（リフト付ワンボックスカー）により安全な送迎を行います。</p> <div style="display: flex;"> <div style="width: 60%;"> <p><b>利用できる方</b></p> <p style="font-size: x-small;">次の①②③の要件をすべて満たす方となります。</p> <p style="font-size: x-small;">① 市内にお住まいの65歳以上の方（在室での生活をしている方になります。）</p> <p style="font-size: x-small;">② 介護保険による要介護3・4・5の方で身体機能の低下により、他の交通手段の利用が困難な方</p> <p style="font-size: x-small;">③ 二家族もしくは介助者による介助及び付き添いが可能な方</p> <p><b>利用できる目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 医療機関への受診・入院</li> <li>◎ 福祉施設への入退所（介護保険外）</li> <li>◎ 官公庁への手続き、冠婚葬祭など</li> </ul> <p><b>外出先の範囲</b></p> <p style="font-size: x-small;">原則として市内です。 ただし、居住地から市外の隣接市区（概ね30分以内）に外出する場合にはご相談下さい。</p> <p><b>利用できる回数</b></p> <p style="font-size: x-small;">月2回までの利用が可能です。</p> <p><b>利用できる曜日と時間</b></p> <p style="font-size: x-small;">月～土（但し、祝日は除く。） 午前8時から午後5時30分までです（送迎到着時の乗降介助時間を含む）。</p> </div> <div style="width: 35%; text-align: center;">  </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：川崎市・川崎市社会福祉協議会</p> </div>	<p><b>利用回数</b></p> <p style="text-align: center;">制限なし</p>	<p><b>利用料金</b></p> <p style="text-align: center;">1乗車100円（市内のみ）</p>
<p><b>利用回数</b></p> <p style="text-align: center;">制限なし</p>	<p><b>利用料金</b></p> <p style="text-align: center;">1乗車100円（市内のみ）</p>	
<b>実施時期</b>		
<b>短期</b>		
<b>実施者</b>		
和歌山市と交通事業者が連携して進める。		



## 2) 施策⑬ 公共交通に関する分かりやすい情報提供

### ⑬-1 情報を一元的にまとめたマップの提供や MaaS の活用

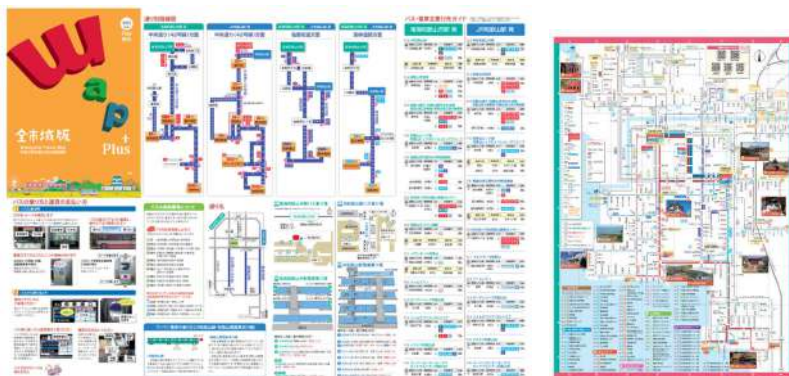
#### 目的

・各鉄道事業者やバス、タクシーなどといった複数の交通体系を用いたルート案内や近隣におけるイベント等の情報を一元的に提供することにより、利用者の利便性向上を図る。

#### 内容、方法【連携施策：⑬-2、⑯-1、⑯-2、⑰-1、㉓-1、㉔-1】

- ・現在市で作成している公共交通情報マップ（ワップラス）等を活用しつつ、新たにMaaSの導入等を検討し、目的地までの最適なルートを複数の交通手段を用いて案内できるよう、情報発信を行う。
- ・目的地までのルート案内に加え、近隣におけるイベントや観光地等のエリア情報を一元的に情報発信し、各施設やモビリティサービス等における決済を可能にすることで、利便性の向上を図る。
- ・すべての人が使いやすい利用環境を創出していくため、利用マナーやヘルプマーク等のルールの周知を行う。

#### ▼和歌山市で発行している公共交通マップ



出典：公共交通情報マップ（ワップラス 全市域版）

#### ▼公共交通案内やイベント等の一元的な情報発信事例（KANSAI MaaS）



出典：KANSAI MaaS

#### 実施時期

中期

#### 実施者

和歌山市が中心となり、交通事業者等と連携しながら進める。

⑬-2 ICTを活用した情報取得環境の充実

目的

・利用者の視点から、各種モードを活用して公共交通を補完する案内を行うことで、移動の利便性を確保する。

内容、方法【連携施策：⑬-1、⑯-1、⑯-2、⑰-1、㉓-1、㉔-1】

・和歌山バスでは、バス停が表示される地図を見ながら検索が可能なサービス「わかやま交通案内」を提供している。また、一般のサービスにおいても様々な検索ツール等が提供されている。

・タクシーに関しては、一般の配車アプリサービスを活用した事前確定運賃や相乗りタクシーの実証実験（平成29(2017)年度）等、利便性や活用性を高める検討を国が進めている。また、キャッシュレス決済の導入も進められている。

・これらの各種ツールや全国の動向も踏まえ、ICTによる各種モードの利用案内や利用環境改善を効果的に進めるとともに、特にシェアサイクル等を含めてモードの連携の必要性が高い観光利用について、複数モードを連携させた案内システムの可能性を検討する。

▼地図を見ながら検索可能なサービス（和歌山バス わかやま交通案内）



出典：和歌山バス

▼バスロケーションシステム（和歌山バス）



出典：和歌山バス

▼タクシーでのキャッシュレス決済対応事例



出典：JapanTaxi 広告タブレット JapanTaxi Wallet 利用シーン

▼手段連携による情報提供の実施事例（札幌市）



出典：ヴァル研究所

実施時期

中期

実施者

和歌山市が中心となり、検索サービスや配車アプリ等の提供者、交通事業者等と連携しながら進める。

3) 施策⑭ 公共交通の待合環境の整備

⑭-1 待合環境の整備や改善	
目的	・待合環境を改善することにより、利用者の利便性を向上させる。
内容、方法【連携施策：③-1、④-1、④-2、⑩-1、⑪-1、⑭-2、⑰-1】	<p>・ベンチや上屋などの待合空間を整備する。</p> <p>・また、本市では、現状、バス待ち空間を整備するためのスペースがあまりないことから、近接する民間施設等と連携することで利便性を高められる箇所において、施設を所有する事業者や個人からの協力を得ながら、官民連携による待合環境の整備を検討する。</p>
▼金融機関がベンチを設置した状況 (和歌山市 高松のバス停)	▼上屋のある商業施設に地元の自治会等がベンチ を設置した状況 (和歌山市 労災病院前のバス停)
	
▼広告事業者によるバス停設置状況（公園前）	
	
実施時期	中期
実施者	交通事業者とバス停に近接する民間施設等が連携し、行政が支援を行いながら進める。

⑭-2 利用状況に基づく待合環境の優先整備の検討

目的

・ICカードやバスロケーションシステムのデータに基づく利用状況に応じて、待合環境整備の優先順位を定め、対応する。

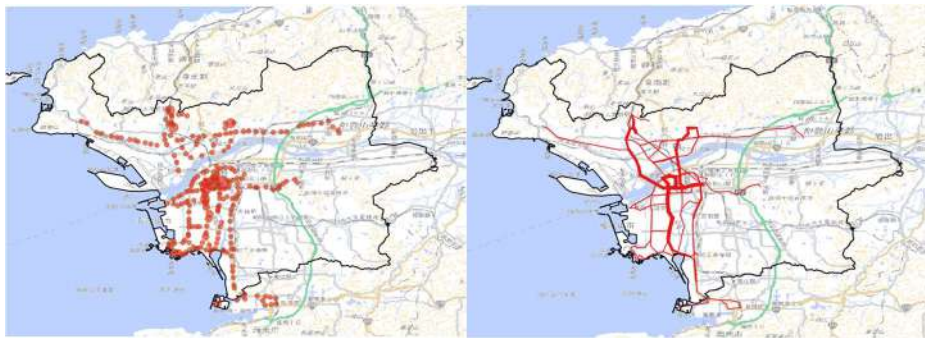
内容、方法【連携施策：③-1、④-1、④-2、⑩-1、⑪-1、⑭-1、⑰-1】

・ICカードやバスロケーションシステムのデータに基づく利用状況に応じて、待合環境整備の優先順位を定め、対応を進める。

路線バス IC カードデータを用いたバス運行効率化の検討、実施事例（令和3(2021)年度地域公共交通調査事業）

▼バス停利用者数に応じた円を表示

▼バス停間利用者数に応じた線の太さを表示



出典：和歌山市

▼バス停整備支援事業事例（新潟市）

**バス停付近のベンチや上屋等の設置を支援します**

補助対象事業

- ベンチ 補助上限25万円
- バス停上屋 補助上限400万円
- 情報案内システム 補助上限400万円

1/2

出典:新潟市

実施時期

短期

実施者

交通事業者と和歌山市が連携して進める。



4) 施策⑮ 公共交通のバリアフリー化の推進

⑮-1 駅のバリアフリー化の推進	
目的	
<p>・駅におけるバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を図り、高齢者や障がい者などが公共交通の利用をスムーズに行えるようにする。</p>	
内容、方法【連携施策：⑫-1、⑮-2】	
<p>・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律が定める1日の利用者が3,000人以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた1日の利用者が2,000人以上の駅の未整備駅のバリアフリー化を推進する。</p>	
<p>▼JR宮前駅：3,108人/日(令和4(2022)年度)</p>	<p>▼南海電鉄紀川駅：2,437人/日(令和4(2022)年度)</p>
	
	<p>◀和歌山電鉄貴志川線和歌山駅 3,306人/日（令和4(2022)年度）</p>
▼鉄道駅バリアフリー化の事例	
	
出典：国土交通省	
実施時期	
短期	
実施者	
交通事業者が中心となり、行政が支援等を行いながら進める。	

⑮-2 バリアフリー車両の導入促進

目的

・バリアフリー車両への代替を促進することにより、高齢者や障がい者などが公共交通の利用をスムーズに行えるようにする。

内容、方法【連携施策：⑫-1、⑮-1】

・国による補助などを有効に活用しつつ、バリアフリー化基準に適合するノンステップバスやUDタクシーなどの車両への代替ペースを早める方策を検討、推進する。

▼車両のバリアフリー化にかかる国の支援制度（地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業））

○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1/4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1/2のいずれか低い方（上限140万円）



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率：1/3



福祉タクシー

出典：国土交通省ホームページ

▼ユニバーサルデザインタクシー



UDレベル1  
《車椅子スロープ耐荷重300kg》

出典：TAXI TODAY in Japan 2023

実施時期

長期

実施者

交通事業者が中心となり、行政が支援等を行いながら進める。

## （５）交通によるおもてなしの創出

### 1) 施策⑯ 観光分野との連携による公共交通の利用促進

<b>⑯-1 拠点での案内充実</b>	
<p><b>目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な結節拠点での案内により、分かりやすさの向上と、来訪者の満足度や印象の向上を図る。</li> </ul>	
<p><b>内容、方法【連携施策：⑬-1、⑬-2、⑯-2、⑰-1、⑳-1、㉑-1】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、JR和歌山駅や南海電鉄和歌山市駅に観光や交通に関する案内窓口が設置されている。また、バス乗り場ではバス事業者従業員による案内も行われているが、案内窓口が複数に分散するなど分かりにくい面もあると考えられる。</li> <li>・現在の取組を活かしながら、来訪者にとってより利便性、満足度が高まる案内、サポートのあり方について検討し、対応を図る。</li> </ul>	
<p style="text-align: center;">▼鉄道駅での案内状況（左：JR 和歌山駅、右：南海電鉄和歌山市駅前）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p style="text-align: center;">▼観光交通案内の拠点設置例（京都市）</p> 	<p style="text-align: center;">▼複数事業者の総合的案内所設置例（広島市）</p> 
<p><b>実施時期</b></p> <p>中期</p>	
<p><b>実施者</b></p> <p>行政と交通事業者等が連携して進める。</p>	



16-2 MaaSを活用した観光客への一元的な情報提供とキャッシュレス化

目的

・MaaSを活用して、交通、商業施設、飲食店等における観光に関する情報提供や決済のキャッシュレス化等を一元的に行えるようにすることで、外国人観光客の利便性を向上させる。

内容、方法【連携施策：13-1、13-2、16-1、17-1、23-1、24-1】

- ・目的地までのルート案内に加え、近隣におけるイベントや観光地等のエリア情報を一元的に情報発信し、各施設やモビリティサービス等における決済を可能にすることで、利便性の向上を図る。
- ・交通、観光、産業等の多分野における連携を行い、交通、商業施設、飲食店等における決済のキャッシュレス化を支援し、一元的なキャッシュレス決済を実現する。
- ・現在の取組を活かしながら、来訪者にとってより利便性、満足度が高まる案内、サポートのあり方について国の支援等を活用しながら検討し、対応を図る。

▼観光型 MaaS 事例（KANSAI MaaS）



出典：KANSAI MaaS

▼観光分野における国の支援

**観光分野におけるDX推進** 観光庁

○人口減少が進む我が国において、国内外との交流を生み出す観光は、地方創生の切り札。  
 ○観光分野のDXを推進し、旅行者の消費拡大、再来訪促進、観光産業の収益・生産性向上等を図り、稼ぐ地域を創出。  
 ○事業者間・地域間のデータ連携の強化により広域で収益の最大化を図ることで、地域活性化・持続可能な経済社会を実現。

旅行者の利便性向上 （情報発信）	観光産業の生産性向上	観光地経営の効率化	観光デジタル人材の育成・活用
○ウェブサイトやOTA等による情報発信の徹底とキャッシュレスに宿泊、交通、体験等に係る予約・決済が可能な地域付与・構築による利便性向上・消費拡大 ○その時・その場所・その人に応じたコメントの提供による関連促進・消費拡大	○顧客予約管理システム（PMS）の導入・徹底による情報管理の高度化、経営資源の適正な配分 ○PMSやOTA等で扱うデータの仕組統一化による連携の促進 ○地域単位での予約情報や販売価格等の共有（API等）によるデータ連携によるレベニューマネジメントの実施、収益向上	○デジタル化・DXに係る方針を盛り込んだ観光地経営の戦略策定 ○旅行者の移動・宿泊・購買データ等を用いたマーケティング（CRM）による再来訪促進、消費拡大 ○DMP（データマスタプラットフォーム）の活用による誘客促進・消費拡大	○観光地域づくりを牽引する人材に必要な知識・技能の修得に向けた産業連携の推進によるリカレント教育の推進 ○観光地域づくり法人（DMO）等を中心とした地域における観光デジタル人材の育成・活用支援（外部の専門家派遣に加え、若い人材の新規採用を含めた支援の強化等）

事業者間・地域間のデータ連携の強化により、広域で収益を最大化  
 ⇒ 地域活性化・持続可能な経済社会を実現

出典：国土交通省

実施時期

中期

実施者

行政と交通事業者等が連携して進める。



2) 施策⑰ 外国人観光客等への利用環境の整備

⑰-1 駅やバス停での多言語による公共交通案内の充実

目的

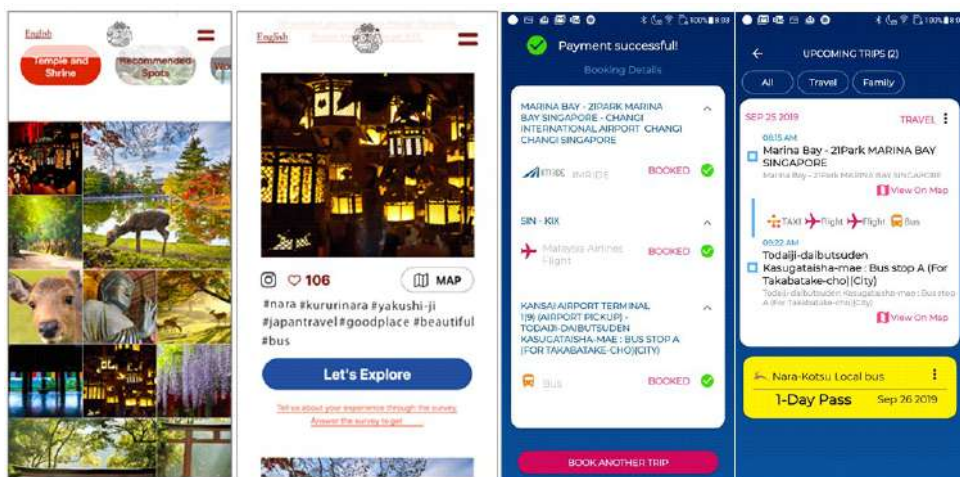
・外国人観光客にとって分かりやすい案内を行うことで、満足度や印象を向上させる。

内容、方法【連携施策：③-1、④-1、④-2、⑩-1、⑪-1、⑬-1、⑬-2、⑭-1、⑭-2、⑮-1、⑮-2、⑯-1、⑯-2、⑳-1、⑳-2、㉑-1、㉒-1】

・鉄道やバスの行き先案内が外国語で表記されている駅やバス停もあるが、今後も駅の乗り継ぎ案内や各バス停での行き先案内等において、景観性にも配慮しつつ、外国語表記や外国人がよく訪れる目的地などの案内を実施する。

・MaaS 等によるルート案内や一元的な決済等により、外国人観光客の利便性向上を図る。

▼訪日外国人向け観光型 MaaS「くるり奈良」実証実験実施例（奈良市）



提供元：デンソー

実施時期

中期

実施者

和歌山市と交通事業者等が連携しながら進める。

### 3) 施策⑱ 観光地の回遊性の向上

#### ⑱-1 観光地をつなぐ新たなバス路線の検討

##### 目的

・主要観光資源への周遊促進を図る。

##### 内容、方法【連携施策：①-1、①-2、②-1、③-1、⑧-1、⑧-2、⑨-1、⑨-2、⑳-1、㉔-2】

・和歌の浦の主要な歴史建造物や紀三井寺等を周遊し、歴史的風致を体感できるような周遊バスの運行を試行、検討する。

##### ▼歴史的風致維持向上計画 重点区域



出典：和歌山市歴史的風致維持向上計画

##### ▼駅や観光地を周遊するバスの運行事例（川越市小江戸巡回バス）



出典：イーグルバスホームページ

##### 実施時期

短期

##### 実施者

和歌山市が中心となり、観光協会や交通事業者等と連携しながら進める。



⑱-2 新たな交通システムを活用した観光回遊性向上の検討

目的

・既存交通を補完する新たな交通システムの導入検討を行うことで、観光地における広域およびラストワンマイルの回遊性を向上させる。

内容、方法【連携施策：②-1、⑦-1、⑦-2、⑨-2、⑨-3、⑱-3】

・生活需要と観光需要を融和させた地域交通の活用方法を検討するとともに、既存交通では走行が困難な場合や大型輸送に対して需要が少ない場合等、観光地の特性に応じた既存交通を補う新たなモビリティ（自動運転、グリーンスローモビリティ等）の導入を検討することで、観光時の回遊性向上を図る。  
 ・ラストワンマイルを支える地域住民の移動手段だけでなく、観光地の二次交通として、シェアサイクルや電動キックボード等、多様なモビリティの活用を検討する。

▼自動運転



出典：境町ホームページ

▼電動キックボード



▼シェアサイクル



出典：観光庁

▼観光と連携したネットワークの形成のイメージ



実施時期

短期

実施者

和歌山市が中心となり、観光協会や交通事業者等と連携しながら進める。

4) 施策⑯ 公共交通従事者のホスピタリティの向上

⑯ - 1 公共交通従事者のサービス向上や車内環境改善
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通従事者の接客や車内環境の改善などにより、利用者にとっての快適性を向上させることで、利用促進を図る。</li> </ul>
<p>内容、方法【連携施策：⑳-2】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗務員の接客に関する講習等を行うとともに、路線バス車内での掲示や車内放送、公共交通アテンダントにより観光地や主要な目的地の案内を行う等、来訪者が路線バスやタクシーを利用しやすい環境を整備する。</li> <li>また、より質の高いサービスが来訪者等に適切に提供できるよう、路線バスやタクシー事業者と連携しながら、検討を行う。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼和歌山市タクシー優良証</p> <div style="text-align: center;">  <p>The image shows a yellow certificate for 'WAKAYAMA CITY' with a blue banner in the center containing the Japanese characters '優良' (Excellent). Below the banner are three circular logos with the character '認' (Recognized) and the station names '市駅', '和駅西', and '和駅東'.</p> </div> <p style="text-align: right;">出典：和歌山市</p> <p style="text-align: center;">▼タクシードライバー研修の事例（東京タクシーセンター）</p> <div style="text-align: center;">  <p>The image shows a classroom setting where several people, likely taxi drivers, are seated at desks facing a whiteboard. A person is standing at the front of the room, possibly a trainer, presenting to the class.</p> </div> <p style="text-align: right;">出典：東京タクシーセンターホームページ</p>
実施時期
短期
実施者
和歌山市と交通事業者等が連携しながら進める。



## （6）広域交流の促進

### 1）施策⑳ 広域交通のアクセス向上

⑳-1 広域バス路線の検討
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岬町や高野山等の広域観光の拠点となることで、和歌山市の魅力発信や活性化につなげる。</li> </ul>
<p>内容、方法【連携施策：①-1、①-2、②-1、③-1、⑧-1、⑧-2、⑨-1、⑨-2、⑱-1、⑳-1、⑳-2、㉑-1、㉒-2】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の自然や歴史に興味を持つ観光客の周遊を促すうえで、高野山等を含めて興味を引き出すことができる広域連携のあり方を検討し、公共交通を活用した広域観光を推進する。</li> <li>・高野山に来訪する歴史、文化に興味を持つ外国人観光客等が高野山から和歌山城下町までの歴史や文化資源を体験しながら周遊する体験学習型観光等を推進することも考えられる。</li> </ul> <p>▼和歌山市を中心とした広域バスイメージ</p> 
<p>実施時期</p>
<p>短期</p>
<p>実施者</p>
<p>和歌山市が中心となり、旅行会社等の民間事業者や交通事業者等と連携しながら進める。</p>

⑳-2 関西国際空港への公共交通の利便性向上
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関西国際空港とのアクセス向上により訪日外国人を中心とした観光客の和歌山への移動需要を生み出す。</li> </ul>
<p>内容、方法【連携施策：⑳-1、㉑-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの訪日外国人が訪れている関西国際空港からのアクセスを考慮し、列車運行やダイヤの設定等による利便性向上の検討を行う。</li> </ul>
<p>実施時期</p>
<p>中期</p>
<p>実施者</p>
<p>交通事業者が中心となり、和歌山市等と連携しながら進める。</p>

## 2) 施策⑳ 和歌山徳島航路の維持、活性化

<p>⑳-1 徳島エリアと連携した広域周遊施策の検討</p>
<p>目的</p>
<p>・和歌山と徳島の地域間交流を支え、災害時にも重要な役割を担う和歌山徳島航路の維持、活性化を図る。</p>
<p>内容、方法【連携施策：⑳-1、⑳-2】</p>
<p>・平成21(2009)年度に設置した「和歌山徳島航路活性化協議会」において、事業者、和歌山と徳島の両県両市、その他関係機関との協力体制を存続させ、引き続き様々な取組を行う。</p>
<p>・過年度に引き続き、和歌山徳島航路の利用促進事業を実施する。</p>
<p>▼和歌山市、徳島市、南海フェリーによる利用促進キャンペーン</p>
<p>・自転車&amp;バイク（125cc未満）無料キャンペーン）・乗用車の割引クーポン付き利用促進（2019～2022）</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p style="text-align: right;">出典：和歌山市</p>
<p>実施時期</p>
<p>中期</p>
<p>実施者</p>
<p>和歌山県及び徳島県、和歌山市、徳島市、南海フェリー、その他関係機関との協力体制により進める。</p>

3) 施策② サイクリング観光客の取り込み

②-1 サイクリング客のアクセス、受け入れ環境確保の検討

目的

・和歌山周辺で展開されているサイクルツーリズムの取組を活かし、アクセス向上、サイクリング環境の確保を図ること  
 とで、国内外のサイクリング観光客を取り込むとともに公共交通利用促進を図る。

内容、方法【連携施策：④-3、⑦-1】

・和歌山市周辺では、和歌山県で進められているWAKAYAMA800や紀の川周遊サイクリング事業、国が整備を進める太平洋岸自転車道（千葉県銚子市～和歌山市）等の多数の取組が展開されている。  
 ・和歌山市がこれらの端部となっている利点を活かし、関西国際空港からのアクセス向上の取組と連携を図りながら、ターミナル駅等での受け入れ環境（組立や整備場）確保やサイクリング拠点（スタート地点のモニュメントやロードバイクレンタルサイクル）づくり、公共交通への自転車持ち込み環境確保等の、公共交通によるサイクリングのサポート強化を検討する。

▼県内のサイクリング事業実施状況（左：和歌山県サイクリング総合サイト わかやま800、右：きのくに線サイクルトレイン）



出典：和歌山県ホームページ



出典：JR 西日本ホームページ

▼ターミナル駅への受入環境整備事例（米原駅） ▼サイクリングターミナル整備事例（尾道市）

出典：滋賀プラス・サイクル推進協議会



出典：ONOMICHI U2 ホームページ（左）



（株）せとうちホールディングス（右）

実施時期

中期

実施者

和歌山市が中心となり、交通事業者等と連携しながら進める。

#### 5-2-4 市民、民間事業所、交通事業者、行政等の連携と協働による公共交通の再構築

ネットワーク構築や、使いやすさの向上と併せて、市民や地域との連携を深め公共交通を維持、活性化していくため、以下の施策方針により取組を進める。

○市民、民間事業所、交通事業者、行政等の連携と協働による公共交通の確保、維持

…各主体の公共交通に対する意識を高め、積極的に関与、協働していく仕組みをつくる。

これらに対して実施していく施策を次頁以降に示す。



(7) 市民、民間事業所、交通事業者、行政等の連携と協働による公共交通の確保、維持

1) 施策⑳ 企業や学校へのモビリティ・マネジメントの展開

㉓-1 協働によるタイムリーな情報提供や利用促進の実施

目的

・中心市街地への新たな通学者や通勤者の公共交通利用を効果的に促す。

内容、方法【連携施策：⑬-1、⑬-2、⑯-1、⑯-2、⑰-1、㉔-1】

・令和3(2022)年にかけて中心市街地に大学が立地し、約1,700名が新たに中心部へ通学している。これらの通学やその他通勤、中心部内での移動、活動をサポートするための情報提供の内容を検討、実施する。

・新たに公共交通を利用し始めるタイミングにおいても、通勤、通学者に対して公共交通の利用を促す情報提供を行うとともに、行政機関が率先して公共交通を利用するためエコ通勤等の取組をさらに進める。

▼企業や大学等への情報提供の取組イメージ例

	取組イメージ
行動特性を踏まえた情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入学や受験の検討時、入学手続き、下宿先検討時にタイムリーな情報提供（マップ、時刻表、公共交通利用方法等）を実施</li> <li>・大学生や周辺通勤者の行動パターン（授業パターン、登下校時間、アルバイト、サークル活動、学校単位でのイベント、飲み会等）を把握し、シェアサイクル等も活用した公共交通の利用を促す情報提供や企画乗車券等の販売を検討</li> <li>・サービス面の課題（ピーク時の運行本数の限界）なども踏まえた、時差通学や中心部での乗り換え等、賢い利用を促す情報提供</li> </ul>
利用のきっかけづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨の日や真冬、真夏等、自転車利用に不適なタイミングをきっかけとした、バス利用を促すための情報発信やキャンペーンを実施</li> </ul>
企業や大学の組織と連携した雰囲気づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業や大学の安全管理、駐輪場、駐車場確保施策と連携、協働した、大学内部での情報発信や継続的コミュニケーションの実施を検討</li> <li>→食堂での公共交通利用の安全面等のメリット情報の発信</li> <li>→バスの利用状況、実態の周知や常設型満足度調査</li> <li>→大学の封筒や企業の名刺への路線図、時刻表の掲載 等</li> </ul>

▼高校入学時の情報提供の事例（和歌山市）



出典：和歌山市

▼エコ通勤優良事業所認証登録証（和歌山市）



出典：和歌山市

実施時期

短期

実施者

和歌山市の支援のもと交通事業者が中心となり、企業や大学等と連携して実施。

㊸-2 市民がまちと交通について考えて体験するイベントの実施	
目的	・市民が楽しみながら交通について考えるきっかけづくりを行う。
内容、方法【連携施策：㊸-3】	<p>・平成30(2018)年7月に設立された市駅地区のエリアマネジメント推進組織である“一般社団法人市駅グリーングリーンプロジェクト”が市駅前通りを緑と憩いの場にすることを目指して活動している。</p> <p>・中心部のまちのあり方に対し自分ができることとしての交通行動をより多くの市民に考えてもらうため、これらのイベントと連携させた形でカーフリーデー等の交通やモビリティに関するイベントを行うことを検討する。</p>
実施時期	
短期	
実施者	
	和歌山市と地域団体、交通事業者等が連携して実施。

②-3 交通を題材とした学校教育の深化や充実による交通環境教育

目的

・子供のころから公共交通に親しみ、考える機会を増やすことで、公共交通利用や主体的な活動の素地づくりを行う。

内容、方法【連携施策：②-2】

- ・平成29(2017)年3月の学習指導要領の改訂に伴い、社会と連携、協働して必要な資質や能力を育む「社会に開かれた教育課程」の実現が求められている。
- ・和歌山市においてこれまでも実施されている乗り方教室などを活かし、子供にとって身近で社会とのつながりの窓口となる公共交通の実物素材（車両や乗務員）の提供や授業実施のサポートを通じ、小学校教育等において交通を扱う場面を増やしていくとともに、社会科や生活科の質的向上を支援する。

▼平成 29(2017)年 3 月の学習指導要領改訂の概要



出典：文部科学省ホームページ（新しい学習指導要領の考え方）

▼和歌山市での取組状況



出典：和歌山大学教育学部附属小学校ホームページ

▼ツール提供によるサポート事例（札幌市）



出典：札幌市

実施時期

短期

実施者

和歌山市、和歌山市教育委員会と交通事業者が連携して実施。

2) 施策⑳ 企業や商店等と連携した持続可能な移手段の導入

<b>⑳-1 企業や商店等と連携した公共交通の利用促進につながる支援活動、イベント実施等の検討</b>
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線の企業や商店と連携することで、効果的、継続的に路線の利用促進や育成を行う。</li> </ul>
<p>内容、方法【連携施策：⑬-1、⑬-2、⑯-1、⑯-2、⑰-1、㉑-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線（鉄道、バス）等の沿線に立地する企業、店舗、大学等と連携し、路線の利用促進活動や育成、支援を行うことを検討する。</li> <li>路線の情報提供や啓発を行うだけでなく、既存の利用促進や支援の活動と連携しながら、各者が保有する媒体や機会を活用した顧客への鉄道やバスの情報提供、待ち合い空間の提供、ブランディング等を組織的に展開することを検討する。</li> <li>また、まちづくりに関する各種の取組（例：グリーングリーンプロジェクト）との連動も考慮しつつ、路線の利用促進を図るイベントへの参画、実施を検討する。</li> </ul> <p>▼取組のイメージ例</p>
<p>実施時期</p> <p>中期</p> <p>実施者</p> <p>和歌山市が中心となり、企業や商店、交通事業者等と連携しながら進める。</p>



⑭-2 民間協賛等による移動手段導入の検討

目的

・企業や商店等と連携した持続可能な移動手段の検討を行う。

内容、方法【連携施策：①-1、①-2、②-1、③-1、⑧-1、⑧-2、⑨-1、⑨-2、⑱-1、⑳-1】

・民間事業者と連携し、広告収入や協賛等の協力により、運行経費を抑えた持続可能な移動手段の導入を図る。  
 ・交通不便地域等から企業や商店等に向かって、運行ルートを設定することで、企業や商店等にとっては集客力の向上に取り組むことができ、市民や行政にとっては、交通不便地域対策等の移動手段の多様化による公共交通ネットワーク形成ができる。

▼チョイソコ（豊明市）：民間企業が事業主体となり、エリアスポンサーによる協賛を得ることで採算性を向上



出典：豊明市

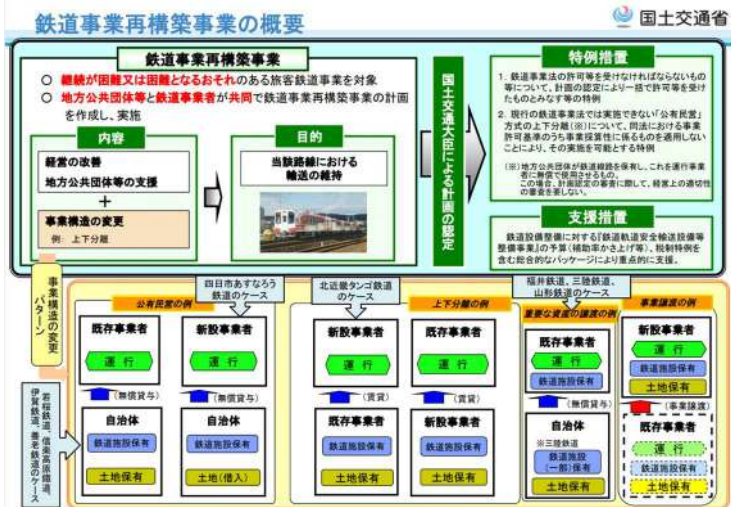

実施時期

短期

実施者

交通事業者が観光施設や店舗等と連携しながら進める。

3) 施策⑳ 交通事業者と連携した持続可能な公共交通の確保、維持

<p>㉔-1 持続可能な公共交通の再構築</p>
<p>目的</p> <p>・交通事業者等と連携しながら、持続可能な公共交通運営について検討する。</p>
<p>内容、方法【連携施策：①-1、⑨-1、㉔-2】</p> <p>・国の補助制度を活用し、交通事業者、県、沿線自治体、民間団体等と連携・協働しながら、持続可能な地域交通の再構築等について検討していく。</p>
<p style="text-align: center;">▼鉄道事業再構築事業の概要</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省</p>
<p style="text-align: center;">▼エリア一括協定運行事業の概要</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省</p>
<p>実施時期</p> <p>中期</p> <p>実施者</p> <p>交通事業者が中心となり、関係行政機関等が連携しながら進める。</p>

⑤-2 運転手不足の解消

目的

・2024年問題等に起因する公共交通の運転手不足に対して、官民連携による解消を図る。

内容、方法【連携施策：⑨-1、⑤-1】

- ・交通事業者と連携し、人材確保に向けた雇用施策への支援や広報に取り組む。
- ・バスの運転手不足等を踏まえ、国の動向を注視しながら、バスの自動運転技術の効果を検証し、バスの自動運転化を進めるための研究を行う。

▼2024年の働き方改革関連法を踏まえた改善告示の改正

**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	<b>3,380時間</b>	原則： <b>3,300時間</b>
4週平均1週	【4週平均1週間】 原則： <b>65時間</b> （月換算：281時間）	【1か月の拘束時間】 原則： <b>281時間</b>
1か月の拘束時間	最大： <b>71.5時間</b> （月換算：309時間）	最大： <b>294時間</b> ※281時間を超える月が4か月を超えて継続しないこと。 ※4週平均1週は拘束時間も同水準で守る。1か月と異なる。
1日の休憩時間	継続 <b>8時間</b>	継続 <b>11時間</b> を基本とし、 <b>9時間下限</b>

出典：国土交通省

▼自動運転事例

箇所	佐賀県地域	中心市街地
実施期間	12/17(金)～12/24(金) 計8日間	【搭乗】1/29(土) 1/30(日) 【遠隔】2/25(金)～3/6(日)のうち8日間 計10日間 ※2/28(月)・3/3(木)は運休
運行時間・本数	9:30～16:15 1日6便（1便 約45分）	10:00～15:45 1日10便（1便 約15分）
車両外観		
運行ルート	佐賀関支所～佐賀関病院～国道九四フェリー～まちなか～関あじ開さば直売所～佐賀関支所（約5.8kmのうち自動運転区間約3.2km）	大分いこいの道広場周辺（約1.4kmのうち遠隔による自動運転区間約0.8km）
利用者数	のべ271人	のべ918人
運行車両	自動運転車両「eCOM-10」・乗車定員11名・時速20km未満で走行	

出典：大分市

実施時期

中期

実施者

和歌山市と交通事業者が連携して進める。