

和歌山市地域公共交通計画 及び 和歌山市都市・地域総合交通戦略



2019年3月
(2024年3月改定)
和歌山市



目次

1 はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画区域.....	2
1-3 計画期間.....	2
2 和歌山市の現状	3
2-1 和歌山市域の概況.....	3
2-1-1 地理的条件.....	3
2-1-2 人口等の状況.....	4
2-1-3 就業と就学の状況.....	7
2-1-4 医療機関の立地状況.....	9
2-1-5 経済と産業の状況.....	10
2-1-6 観光の状況.....	14
2-1-7 公共施設等の立地状況.....	18
2-1-8 福祉や介護予防等の取組の状況.....	18
2-1-9 まちに対する市民の意識.....	19
2-2 移動、交通の現状.....	20
2-2-1 各交通モードの現状.....	20
2-2-2 移動、交通に対するニーズ等の状況.....	51
3 まちづくりの方向性	57
3-1 まちづくりの方向性.....	57
3-1-1 上位計画、関連計画.....	57
3-1-2 計画に基づく取組.....	66
4 公共交通網形成に向けた基本的な方針	67
4-1 公共交通に求められる機能と公共交通の現状.....	67
4-1-1 和歌山市における公共交通に求められる機能.....	67
4-1-2 求められる機能に関連する現状と課題.....	70
4-2 和歌山市における公共交通の課題.....	70
4-3 基本的な対応の考え方、戦略.....	71

4-3-1 基本理念	71
4-3-2 取組の方針	71
4-3-3 公共交通網の将来イメージ	72
5 公共交通網を形成するための施策と事業	74
5-1 施策体系.....	75
5-2 施策毎の内容.....	75
5-2-1 基幹的公共交通軸の活性化.....	75
5-2-2 基幹的公共交通軸へのアクセス向上.....	88
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	96
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	113
6 計画の目標と指標.....	121
7 計画の進め方.....	122

1 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

（1）計画策定の背景

近年、和歌山市では、人口の流出や減少、少子高齢化、市街地の郊外化（中心市街地の空洞化）が進み、また、車社会の進展により公共交通利用者が減少し、鉄道の廃線危機やバス路線の廃止や減便といった問題が相次いでいる。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者の減少が深刻化し、現在、回復傾向にはあるが、コロナ禍前の水準には戻っていない。

市内には公共交通不便地域が存在しており、地域住民の移動手段を確保するため、地域が主体となって計画運営する地域バスやデマンド型乗合タクシーを導入し、支援を行っている。また、多様なニーズに対応するため、既存の地域交通に加え、新たな交通システムや MaaS 等の研究を行い、導入可能性について検討を行っている。

今後、多極連携型のコンパクトなまちづくりの実現と持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた総合的な交通施策を推進していくため、長期総合計画や立地適正化計画等の上位計画や関連計画を踏まえつつ、それぞれの交通機関の役割や、住民や行政も含めた連携方策も明確にしなが、既存の公共交通の維持・活性化を図るとともに、新たなモビリティや新技術の活用も視野に入れ、取り組む必要がある。

（2）計画策定の目的

上記の背景を受け、住民のニーズや移動実態等を把握しながら今後のまちづくりに必要な公共交通ネットワークのあり方、それを実現していくための取組や役割分担を明らかにし、市民や交通事業者等と共有化していくことを目的として、地域公共交通計画を策定する。

なお、本計画は、都市・地域総合交通戦略を兼ねるものとする。

（3）計画の位置付け

本計画は、上位計画である「和歌山市長期総合計画」や「和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づきつつ、関連する都市計画、環境、福祉等の分野における各種計画と連携、整合させながら、和歌山市における地域公共交通のあり方、取組を共有化するものである。

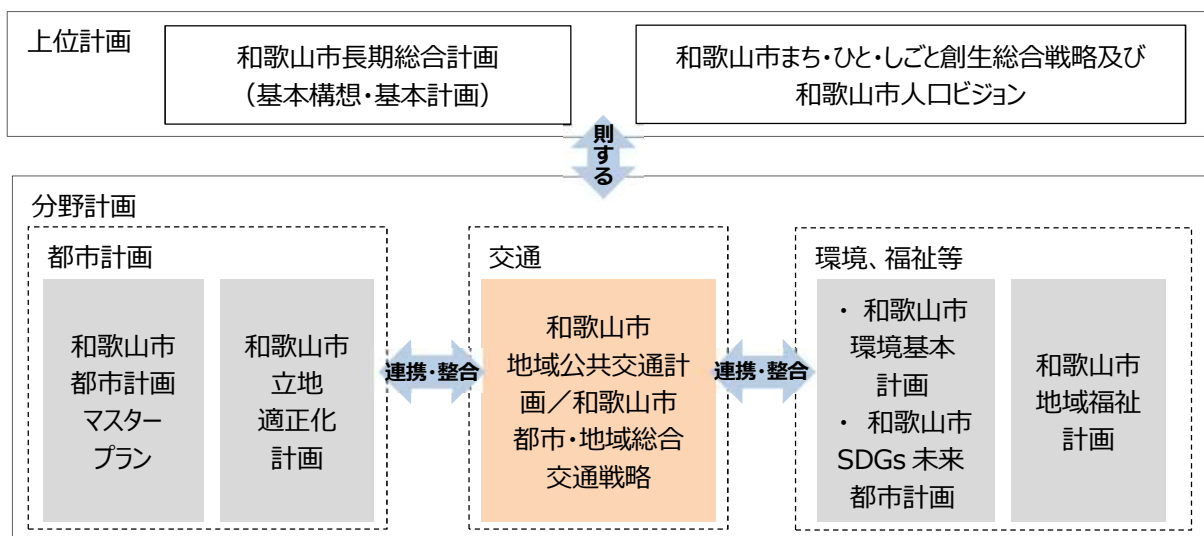


図 1-1 計画の位置付け

1-2 計画区域

和歌山市全域とする。

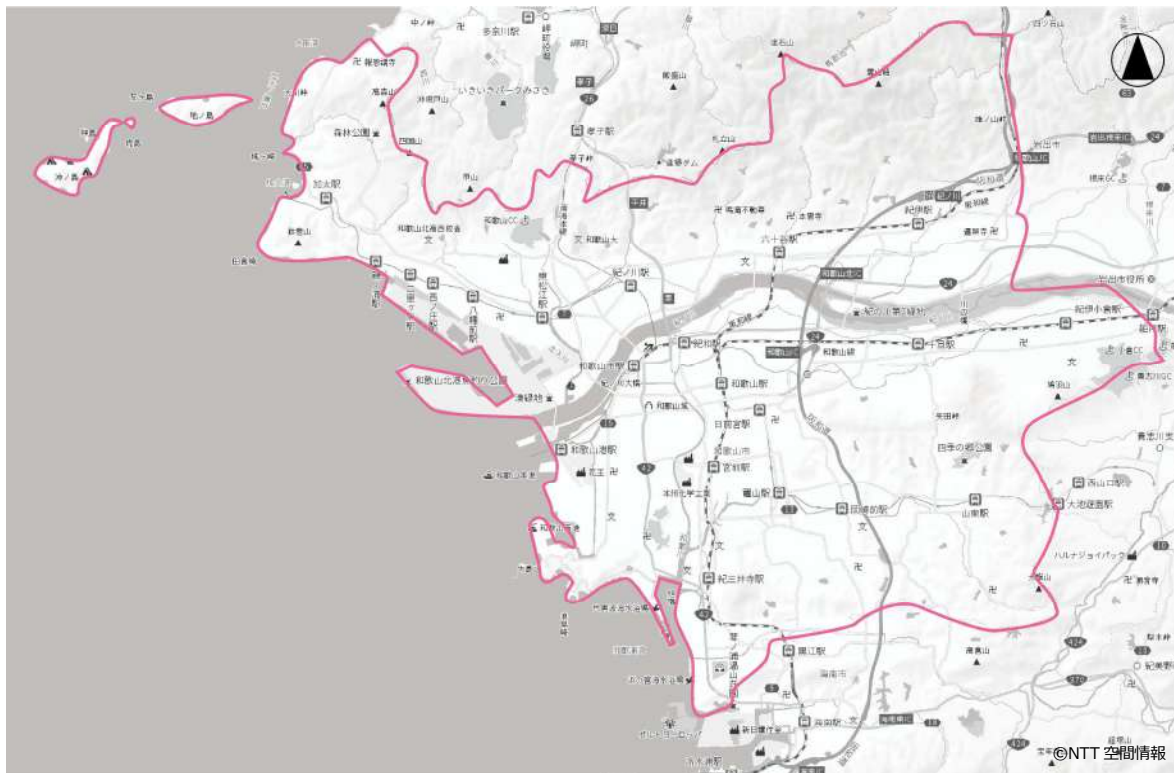


図 1-2 和歌山市全体図

1-3 計画期間

令和 6(2024)年度～令和 10(2028)年度の 5 年間とする。

なお、和歌山市の公共交通網の形成には一定の時間を掛けて取り組む必要があると考えられる。そのため、基本的な方針や施策については 10 年以上の期間を見据えて、取り組んでいくべき内容も整理するものとする。

2 和歌山市の現状

2-1 和歌山市域の概況

2-1-1 地理的条件

- ・県の最北端に位置しており、高野山（高野町）や関西国際空港等に近い。
- ・市の中心部は東西方向に紀の川が流れ、周辺が民家や施設等の集まる平地となっている。市の北側や南東側は山地となっており、西側の海沿いには工業施設が立地している。
- ・紀の川により南北に分断されていることから横断できる箇所が限られ、渋滞が発生しやすい構造となっている。



図 2-1 和歌山市の位置

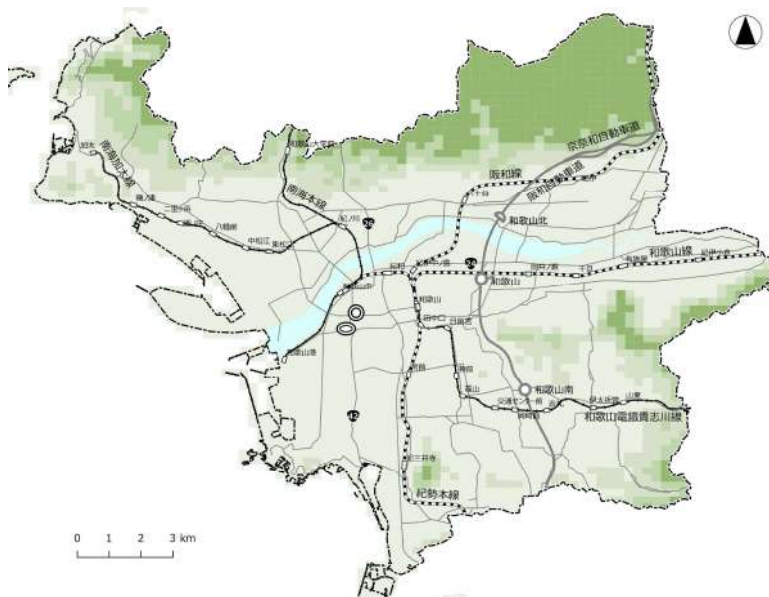
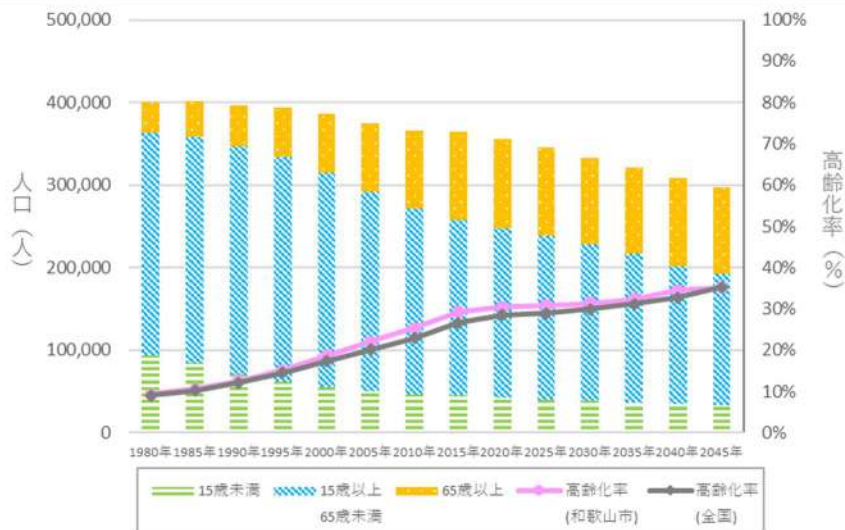


図 2-2 和歌山市の概況

2-1-2 人口等の状況

(1) 人口及び高齢化率の推移

- ・国勢調査によると、人口は、昭和 60(1985)年をピークに減少に転じ、令和 2(2020)年には約 35 万人となっている。
- ・将来的にも令和 27(2045)年には人口が約 30 万人にまで減少すると見込まれている。
- ・また、高齢化率は、令和 2(2020)年時点で 30.5%となっており、令和 27(2045)年には 35%を超えると推計されている。

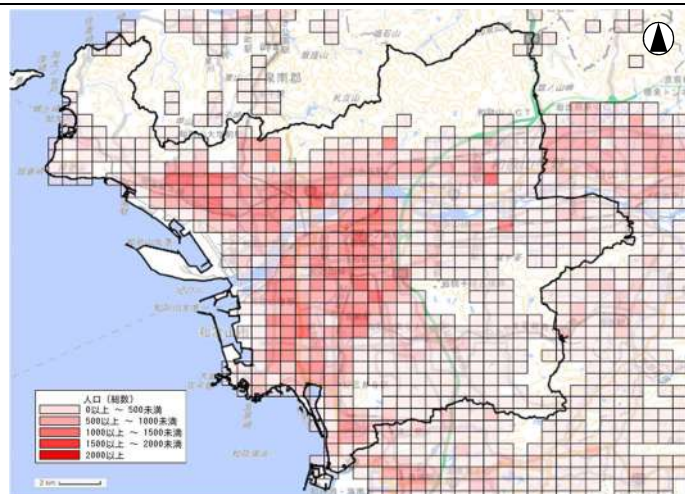


出典：〔実績〕国勢調査 〔推計〕国立社会保障・人口問題研究所(令和 3(2021)年)

図 2-3 人口及び高齢化率の推移

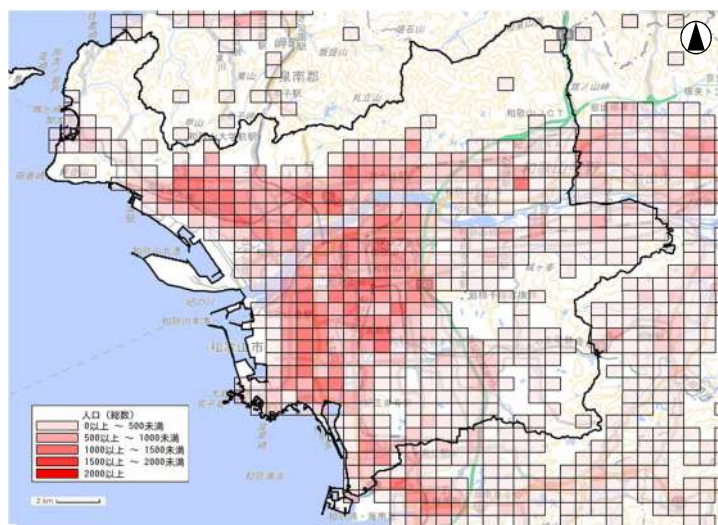
(2) 人口分布とその変化

- ・市の中心部から西部、南部へ広がる平地部の人口が多くなっている。中心部よりも人口密度が高い地区が郊外の鉄道駅周辺などに存在している。
- ・平成 12(2000)年には中心部から郊外部にかけて全体的に人口密度が高かったが、令和 2(2020)年までの 20 年で中心部の人口が減少していることが分かる。また、郊外における道路整備や宅地造成により、郊外化が進んでいることが確認できる。



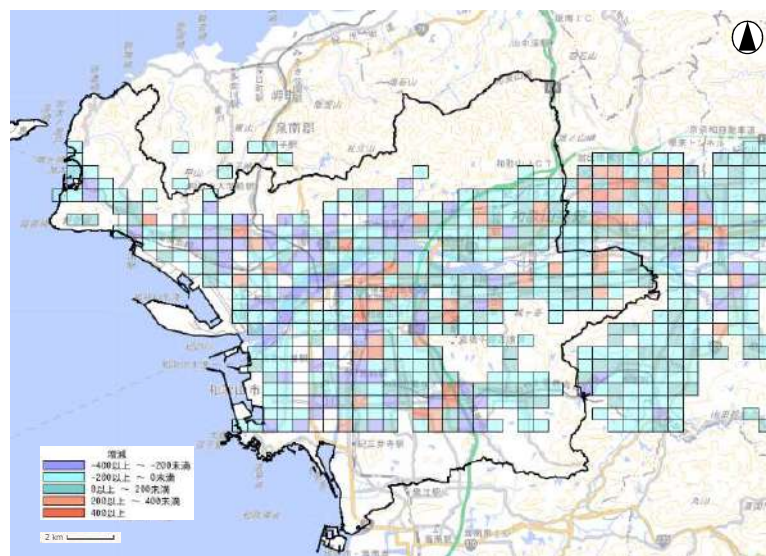
出典：国勢調査（令和 2(2020)年）

図 2-4 人口分布（令和 2(2020)年）



出典：国勢調査（平成12(2000)年）

図 2-5 人口分布（平成12(2000)年）

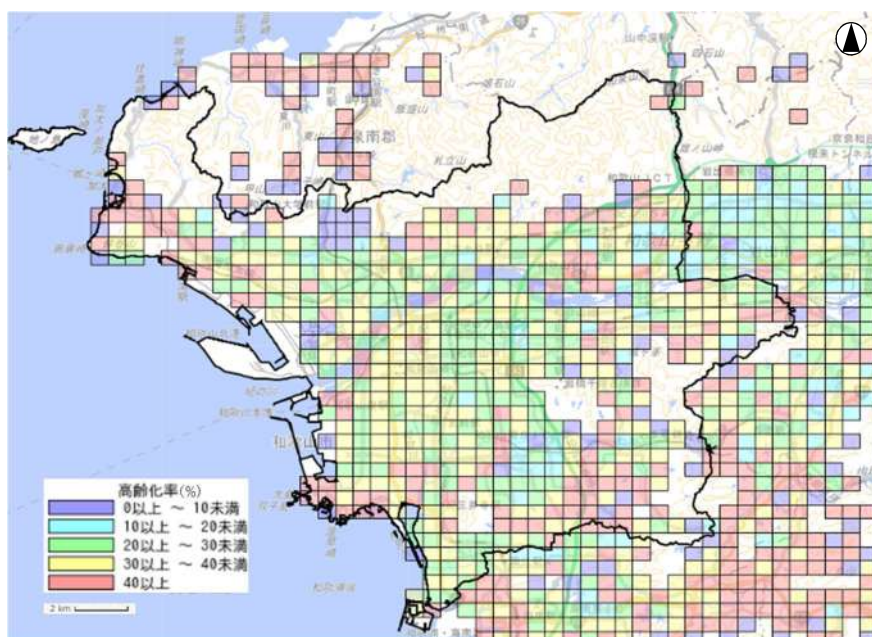


出典：国勢調査（平成12(2000)年、令和2(2020)年）

図 2-6 平成12(2000)年から令和2(2020)年にかけての人口の増減

(3) 高齢者の分布状況

- ・中心部から南部にかけて、高齢化率 30～40%の地域が多く、高齢化が比較的進んでいる。
- ・北西部、南東部等においては、高齢化率 40%以上とさらに進んでいる地区も見られる。

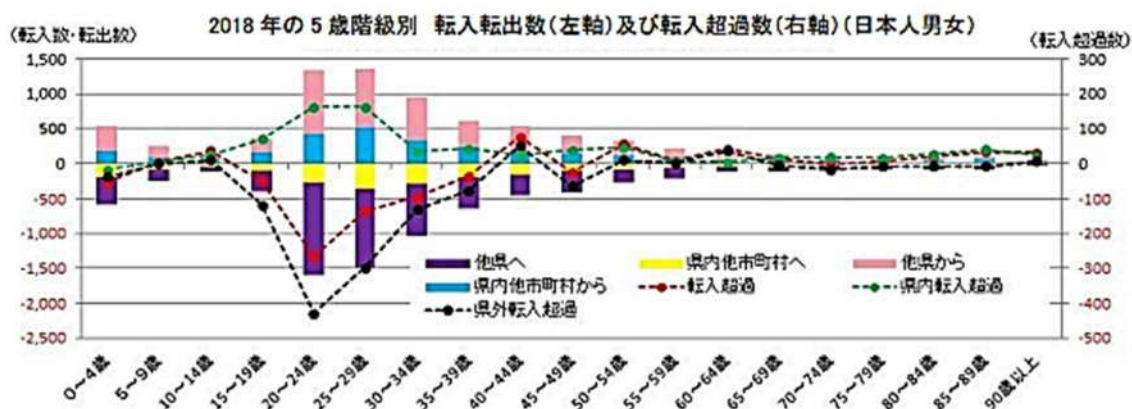


出典：国勢調査（令和 2(2020)年）

図 2-7 高齢者の分布（令和 2(2020)年）

(4) 社会増減の状況

- ・10 代、20 代を中心に県外への転出者数が多くなっており、他県の大学への進学や就職による転出超過が進んでいると考えられる。
- ・一方、20～29 歳で県内からの転入者が多く、県内の他市町村からは転入超過となっている。県内の人口移動の受け皿となっていることも確認できる。



出典：和歌山市人口ビジョン（平成 30(2018)年）

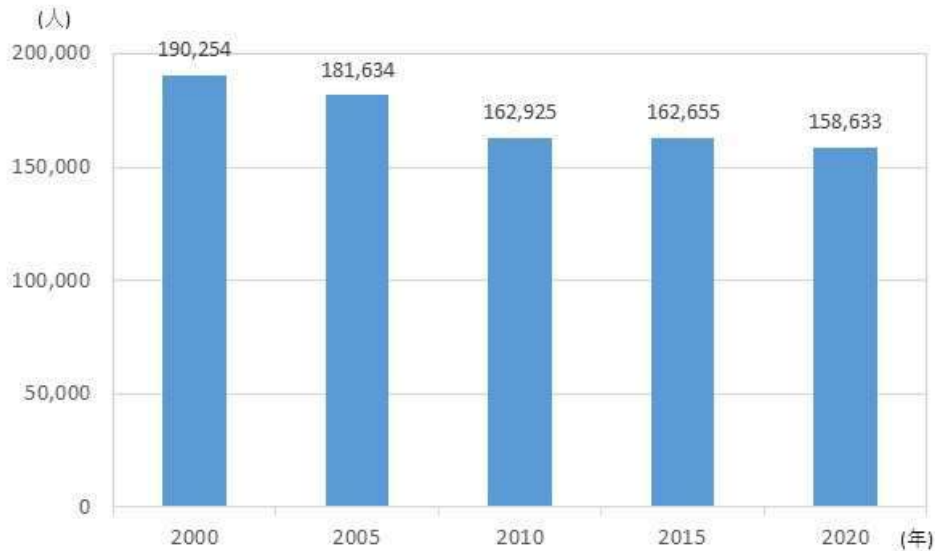
図 2-8 年齢別転入及び転出数の状況

2-1-3 就業と就学の状況

(1) 就業の状況

1) 就業者数の推移

・市内の就業者数は平成 12(2000)年以降減少傾向にあり、令和 2(2020)年時点で約 158,000 人となっており、20 年間で約 30,000 人減少している。

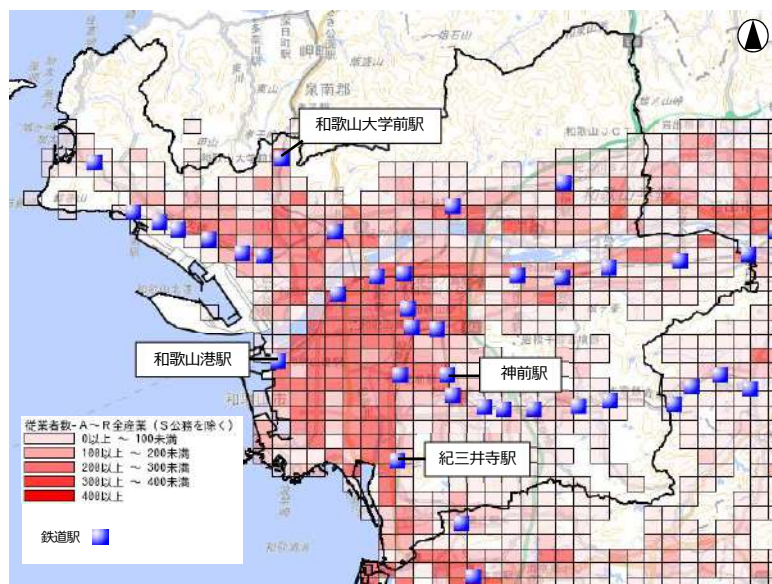


出典：国勢調査（令和 2(2020)年）

図 2-9 就業者数の推移

2) 就業者の分布

・県庁、市役所等が立地する中心部の就業者数が特に多くなっている。
 ・郊外部でも、和歌山大学前駅、紀三井寺駅、和歌山港駅、神前駅等の鉄道駅付近には、大工場や大型店舗等があることから、就業者が多くなっている地区がある。



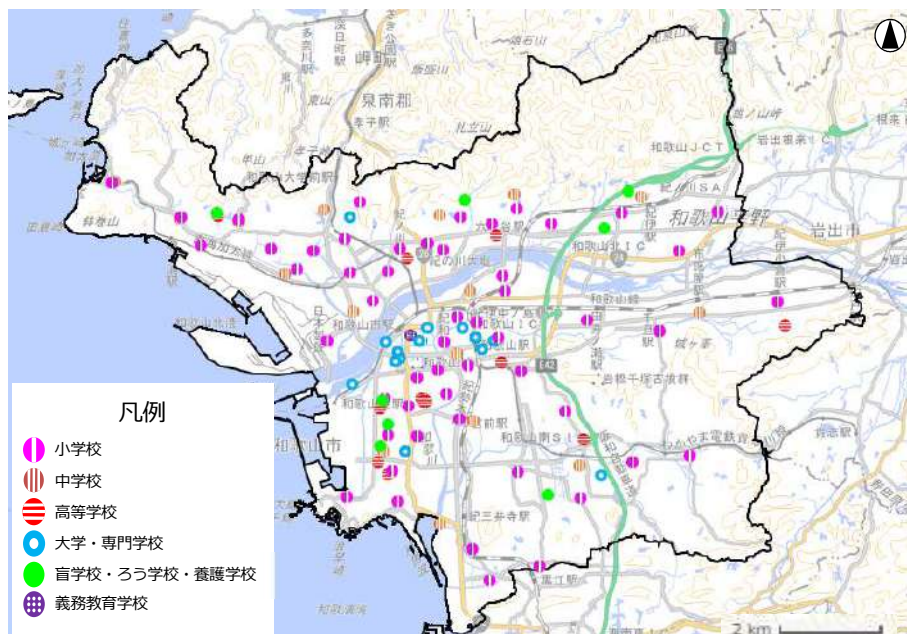
出典：経済センサス（平成 28(2016)年）

図 2-10 就業者の分布

（2）就学の状況

1）学校の立地状況

- ・大学、短大、専門学校は比較的中心部に立地しており、その他の学校は市域に広く分散している。
- ・大学誘致により、平成30(2018)年以降、中心部に5つの大学が新たに開設した。

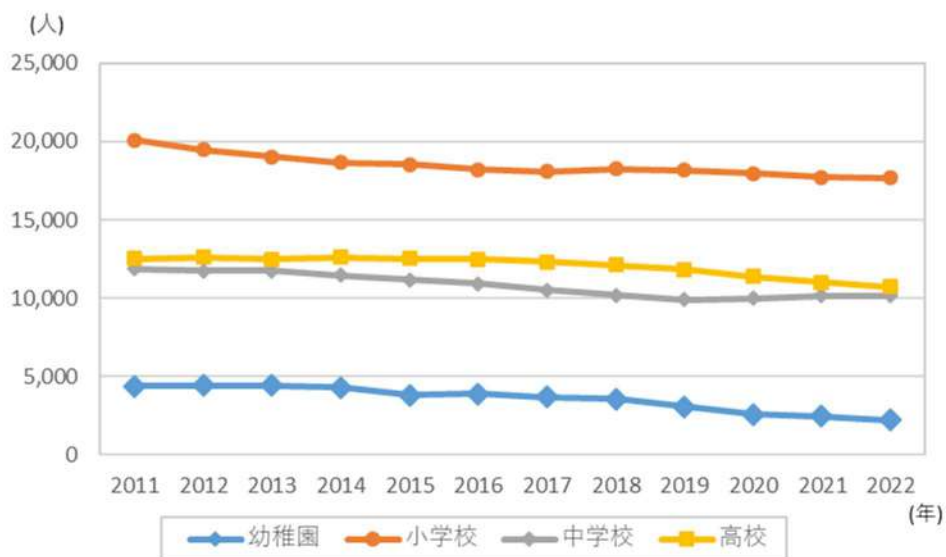


出典：国土地理院地図に学校立地状況（令和5(2023)年現在）を追記

図 2-11 学校の立地状況

2）就学者数の推移

- ・平成23(2011)年以降、少子化に伴い幼児、児童、生徒数はいずれも減少傾向が続いている。



出典：学校基本調査（令和4(2022)年）

図 2-12 就学者数の推移

2-1-5 経済と産業の状況

(1) 工業の状況

- ・製品出荷額は平成14(2002)年以降増加傾向となっていたが、平成21(2009)年や平成26(2014)～令和3(2021)年にかけては横ばいとなっている。
- ・事業所数及び従業員数は減少傾向となっている。



出典：工業統計調査および経済構造実態調査(令和3(2021)年)

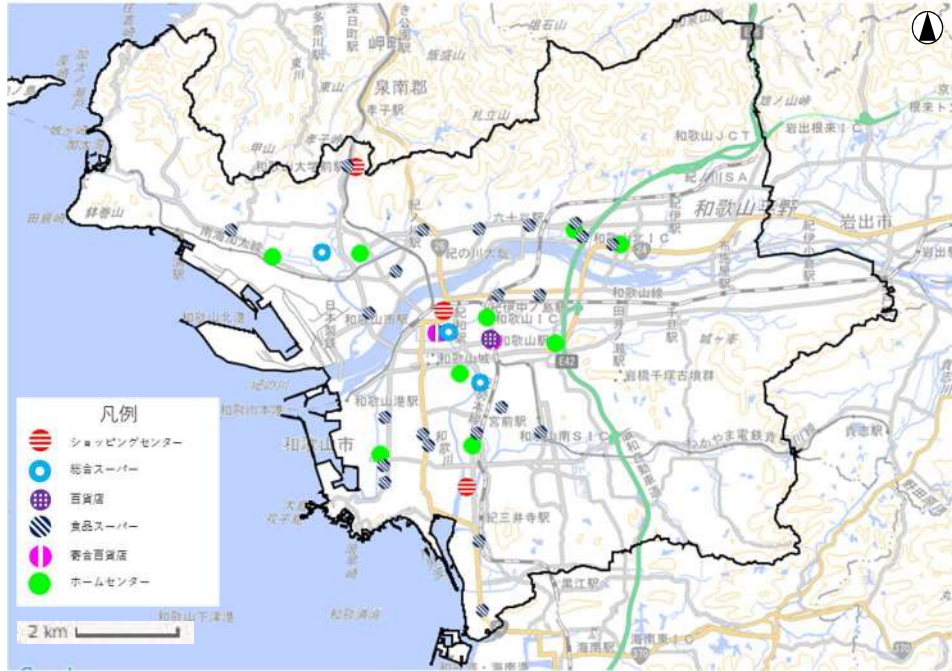
図 2-14 市内の工業の状況

(2) 商業の状況

1) 商業施設の立地状況

・中心部には百貨店や寄合百貨店等が立地しているが、食品スーパーや総合スーパー等が減少している。
また、郊外の主要道路沿いに食品スーパーや総合スーパー、ホームセンター等が多く立地している。

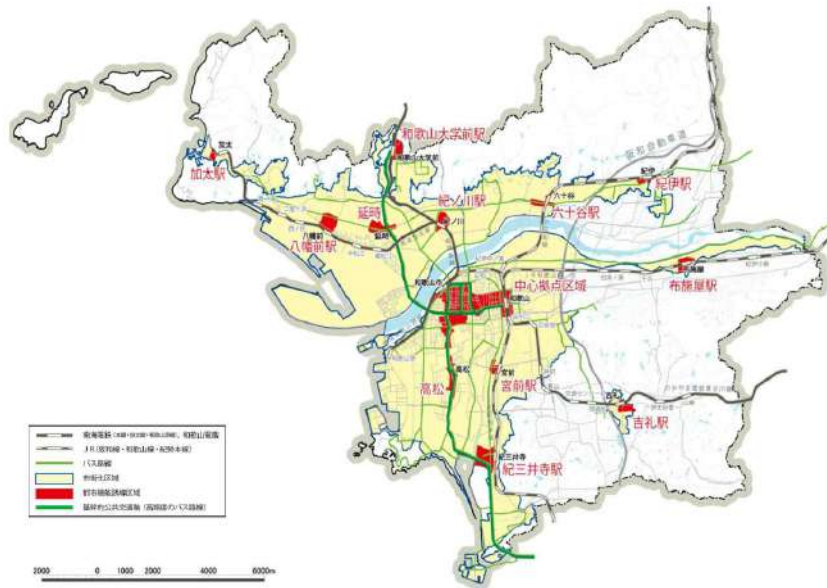
※寄合百貨店：複数の小売店が出店する商業施設形態の一つ



出典：国土地理院地図に商業施設立地状況（令和5(2023)年現在）を追記

図2-15 商業施設の立地状況

(参考) 都市機能誘導区域



出典：和歌山市立地適正化計画

(3) 中心市街地の状況

1) 主な商業施設の開店及び閉店状況

・平成 2(1990)年以降、郊外型の商業施設が各地に進出した。中心部では、大丸や丸正、高島屋等が相次いで閉店した。令和 2(2020)年以降、キーノ和歌山が中心部に開店したが、スーパーが2店閉店し、中心市街地における食料品や日用品の調達が困難となっている。

・ぶらくり丁の通行量は平成 24(2012)年をピークに急減し、その後、令和元(2019)年には5,000人/10時間まで回復したが、新型コロナウイルス感染症の影響により、再度急減し、現在 4,000人/10時間となっている。

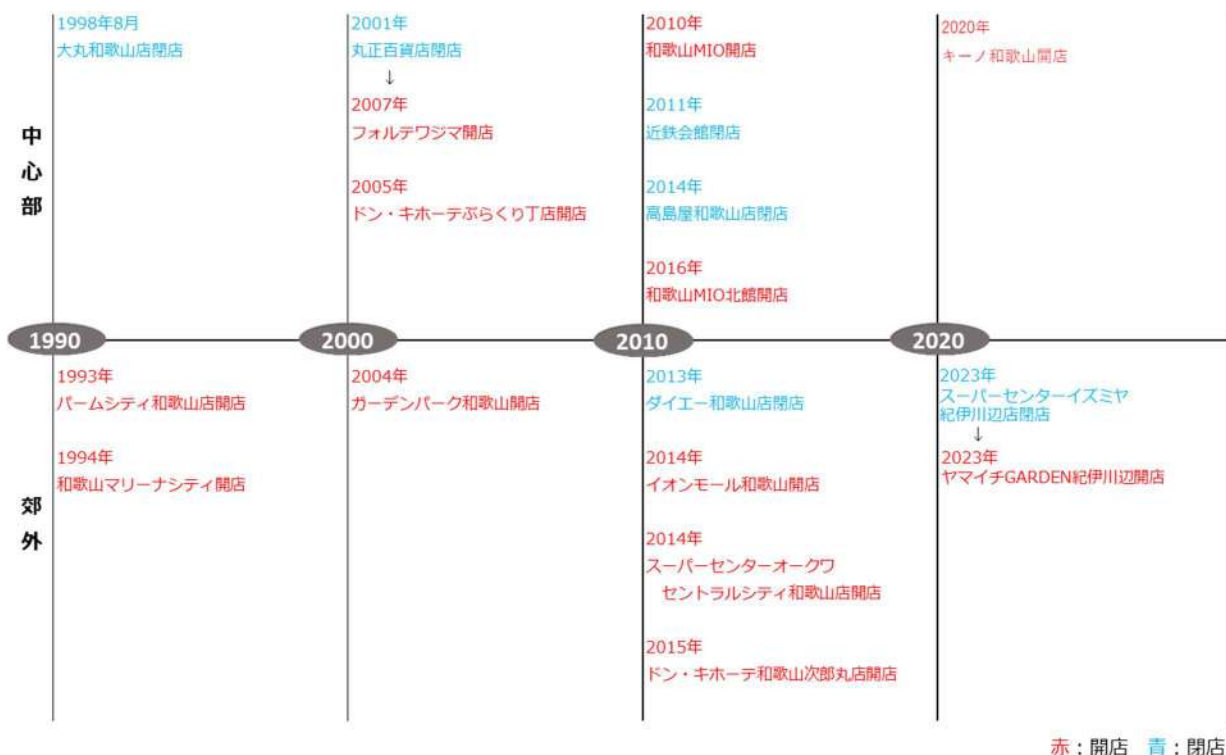
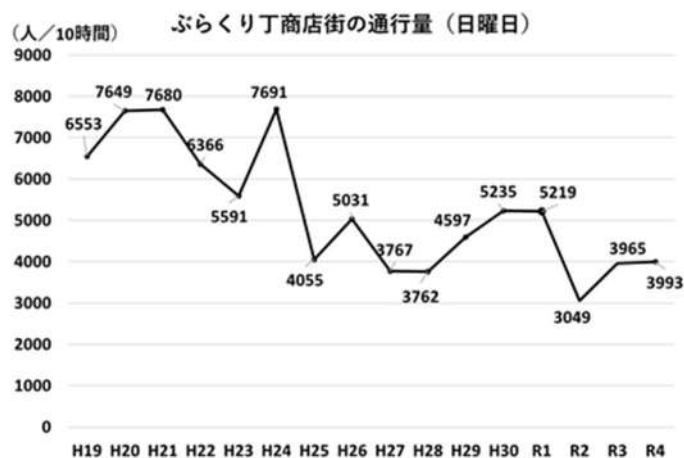


図 2-16 主な商業施設の開店及び閉店状況



出典：ぶらくり丁商店街協同組合(令和4(2022)年)

図 2-17 中心市街地（ぶらくり丁）通行量の推移

2) 遊休不動産・駐車場の状況

- ・中心市街地の衰退に伴い、全体的に有効な土地利用が難しくなり、自動車利用の拡大とも連動して、ランダムに駐車場や空き地、空き物件が発生、増加している。
- ・これらにより、市街地や回遊する空間としての魅力が低下しさらに土地利用が難しくなるとともに、自動車でのアクセス性が向上し駐車場整備が増えるという形での悪循環、都市のスポンジ化が進行している。



出典：和歌山市立地適正化計画

図 2-18 遊休不動産・駐車場の状況（平成 26(2014)年）



図 2-19 中心市街地に整備された駐車場

2-1-6 観光の状況

(1) 主な観光スポット、観光施設

1) 市内および周辺の観光スポット

- ・市内には和歌の浦や和歌山城、加太・友ヶ島、和歌山電鐵貴志川線、和歌山マリーナシティなど多数の観光資源が存在する。
- ・特に和歌の浦は平成29(2017)年に日本遺産に認定され、絶景の宝庫として注目を集めており、平成30(2018)年には和歌の浦や紀三井寺を重点地区とする歴史的風致維持向上計画を策定している。また本市は、関西エリアの玄関口となる関西国際空港から約20km、外国人観光客の人気の高い高野山からも約40kmの距離に位置している。
- ・しかし、各観光地が市内に広く分散し回遊しづらいことから、そのポテンシャルを發揮しづらい状況にある。

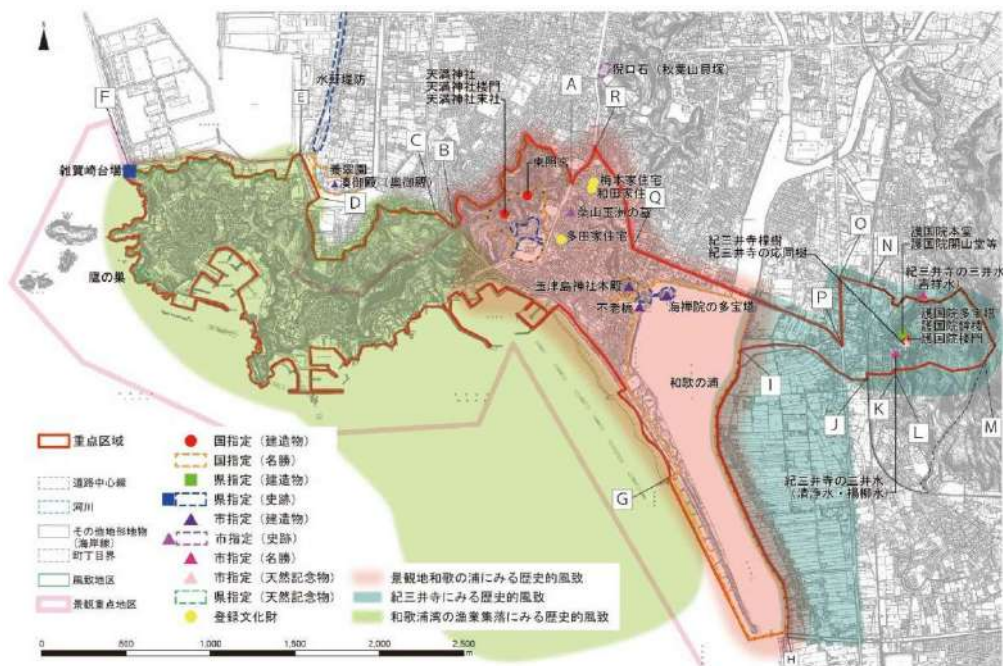


「絶景の宝庫 和歌の浦」が平成29年度日本遺産に認定されました。



出典：日本遺産絶景の宝庫和歌の浦ホームページ

図 2-20 日本遺産に認定された和歌の浦



出典：和歌山市歴史的風致維持向上計画

図 2-21 歴史的風致維持向上計画 重点区域



図 2-22 和歌山市内の主な観光地

2) 広域観光等の取組

- ・紀の川流域を軸とした広域的な地域活性化の取組がある。
- ・千葉県銚子市から和歌山市に至る全長 1,487km のルートである太平洋岸自転車道が、世界に誇るサイクリングルートとして、令和 3(2021)年 5 月 31 日に「ナショナルサイクルルート」に指定された。



出典：川上村ホームページ

図 2-23 紀の川流域における取組



出典：和歌山市

図 2-24 太平洋岸自転車道

（２）観光客数の推移

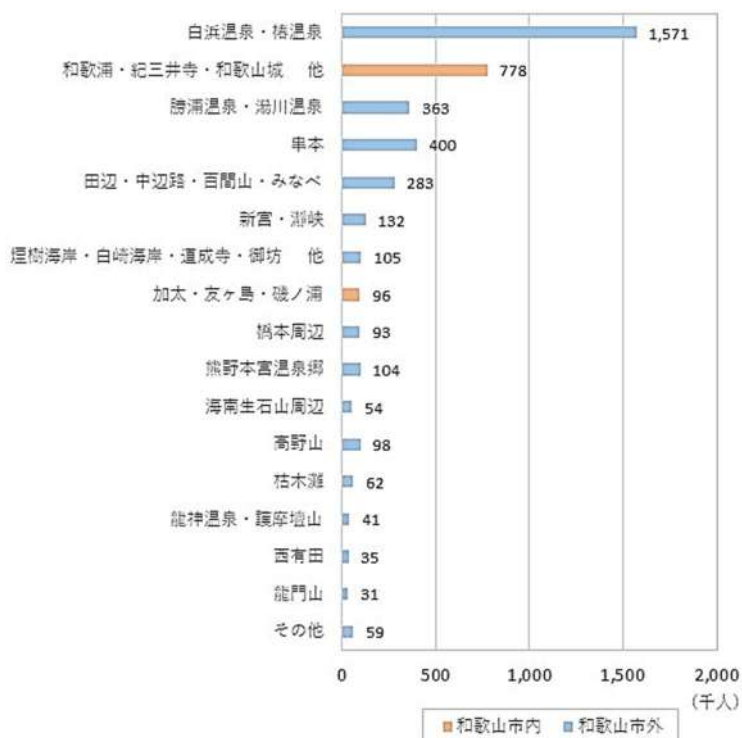
・和歌山市の宿泊客数は平成 24(2012)年以降、インバウンド宿泊客の増加や積極的なプロモーション活動により、日本人宿泊客も増加していたが、令和元（2019）年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光客数全体が激減した。現在、観光客数は回復傾向にある。

・県内では白浜温泉の宿泊者数が特に多く、和歌山市内（和歌浦、紀三井寺、和歌山城）はその約半数となっている。また、加太、友ヶ島、磯ノ浦の宿泊者数は 96 千人／年程度にとどまっている。



出典：和歌山県観光客動態調査報告書(令和4(2022)年)

図 2-25 和歌山市の観光客数の推移

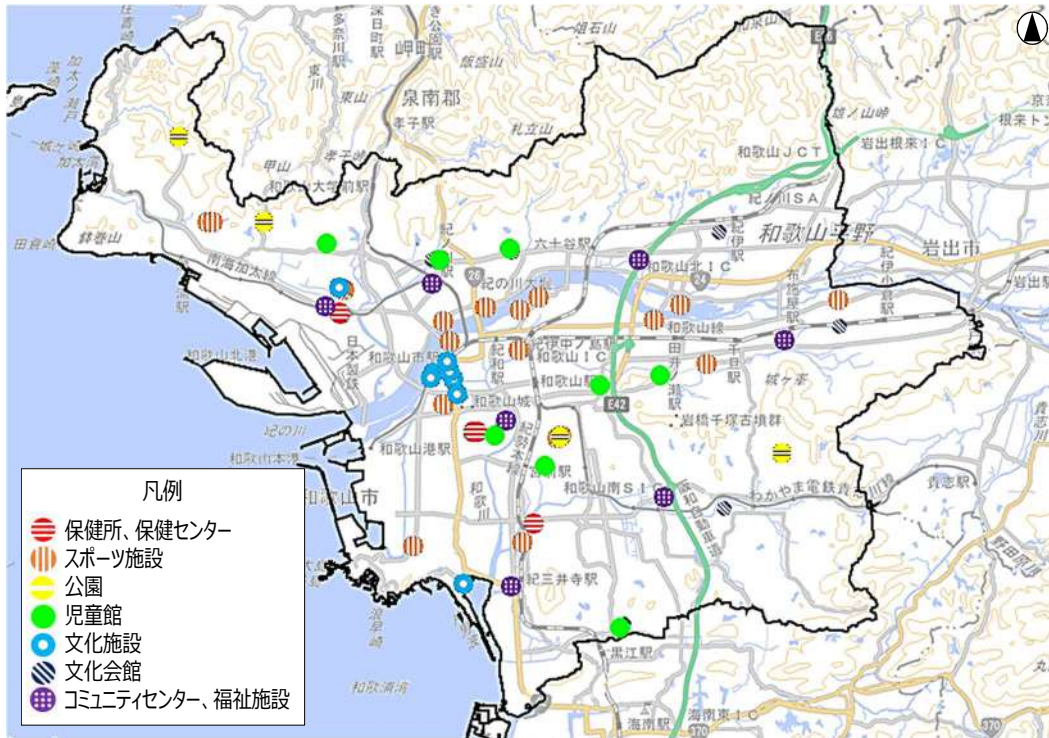


出典：和歌山県観光客動態調査報告書(令和4(2022)年)

図 2-26 和歌山県内の宿泊者数

2-1-7 公共施設等の立地状況

・多くの公共施設が中心部に立地しているが、公園、スポーツ施設、文化会館などは郊外にも多く立地している。



出典：国土地理院地図に令和5(2023)年公共施設等の立地状況を追記

図 2-27 公共施設等の立地状況

2-1-8 福祉や介護予防等の取組の状況

・和歌山市では介護予防及び生活支援サービス事業として、訪問介護や通所介護、一般介護予防事業としてつれもて健康体操、シニアエクササイズ等の取組が実施されている。
 ・つれもて健康体操、シニアエクササイズは自主グループが各地で定期的な活動（体操等）を行なっている。

● 和歌山市の一般介護予防事業 65歳以上の方

WAKAYAMA つれもて健康体操

週1回以上、継続して体操したいと考えているグループ（5人以上）に対して、リハビリ専門職を約1か月間（4回）派遣し、健康講座、体操指導、体力測定などを行います。派遣終了後も継続して体操を続けていただくことを目的としています。

市民ボランティア養成講座

介護予防のための運動プログラム（シニアエクササイズ）を学び、介護予防ボランティアリーダーを養成する講座です（約3か月間（週1回）、年に1回受講生を募集）。講座修了者は各地域で自主グループの立ち上げを行うなど介護予防活動に取り組んでいます。

自主活動移行教室

デイサービスセンター・居療病（診療所）等で、筋力トレーニング等を行う教室です。6か月間（毎月）で運動の習慣を身に付け、教室終了後も自主的に運動を続けていただくことを目的としています（利用料負担あり）。

つれもてサポート事業

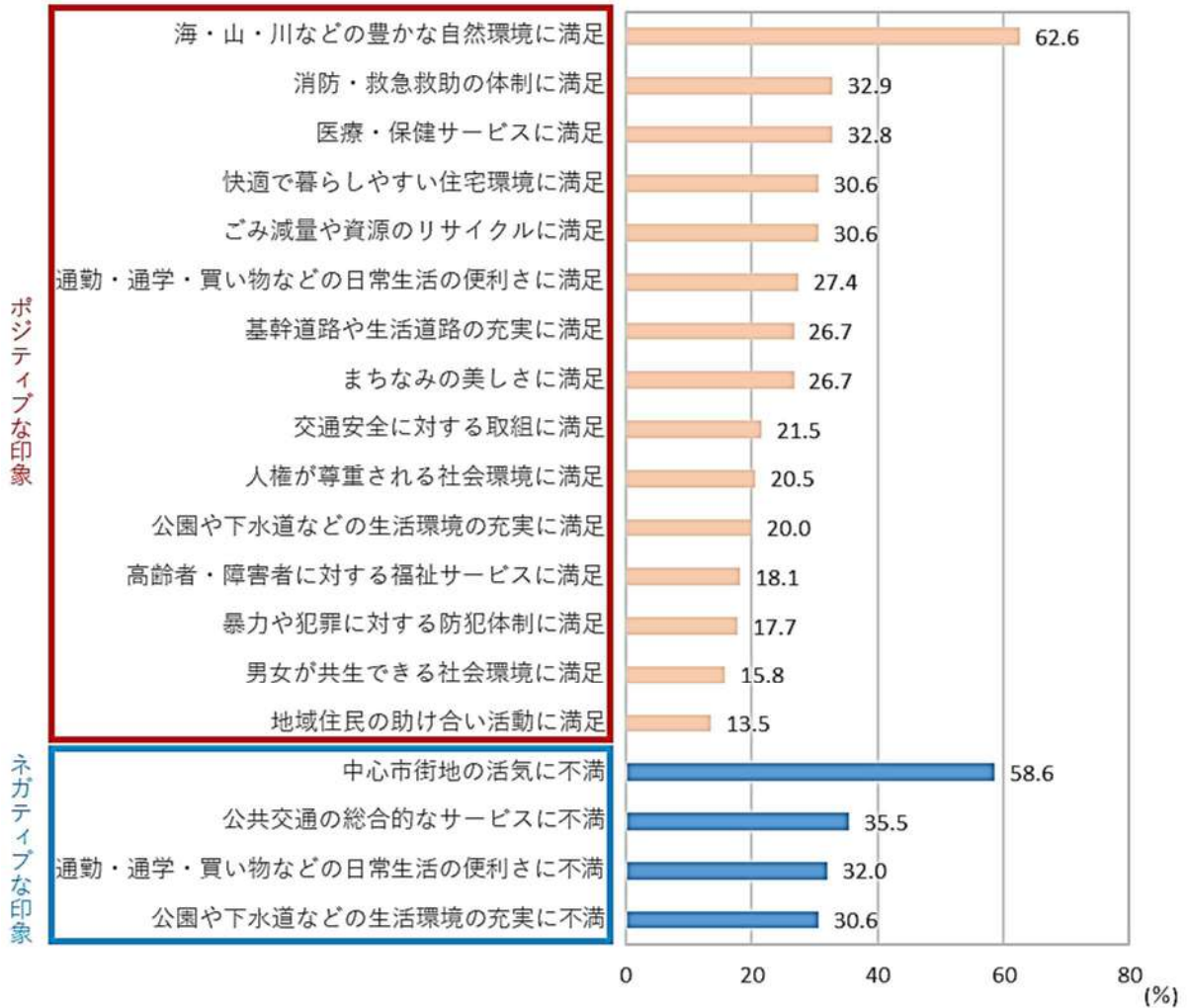
介護施設等でボランティア活動をした場合に、ポイントを付与し、貯まったポイントに応じて換金を行います（換金上限：年間5,000円）。

出典：和歌山市

図 2-28 和歌山市の一般介護予防事業の概要

2-1-9 まちに対する市民の意識

・和歌山市民の約6割は和歌山市に対して「海・山・川などの豊かな自然環境に満足」と感じており、自然環境面での愛着は比較的強いと考えられるが、中心市街地の活気・公共交通サービス、買い物等の日常生活の便利さに不満を感じている割合が多くなっている。



出典：市政世論調査（令和4(2022)年度）

図 2-29 和歌山市の印象

2-2 移動、交通の現状

2-2-1 各交通モードの現状

(1) 鉄道の状況

1) 鉄道ネットワークの状況

- ・南北軸として JR 和歌山駅や南海電鉄和歌山市駅と大阪方面を結ぶ JR 阪和線や南海電鉄本線、JR 和歌山駅と和歌山県南部を結ぶ JR 紀勢本線が通っている。
- ・東西軸として JR 和歌山駅と奈良方面を結ぶ JR 和歌山線、和歌山市と紀の川市を結ぶ和歌山電鉄貴志川線、南海電鉄和歌山市駅と加太方面を結ぶ南海電鉄加太線が通っている。加えて、南海電鉄和歌山市駅と和歌山港駅を結ぶ南海電鉄和歌山港線が通っている。
- ・市中心部には約 2 km離れた位置に JR 和歌山駅および南海電鉄和歌山市駅の 2 つのターミナルが形成されている。
- ・これらにより大阪方面とは比較的強いネットワークが確保されているが、関西国際空港から鉄道を利用する場合、南海電鉄泉佐野駅、または JR 日根野駅で乗り換えが必要となる。

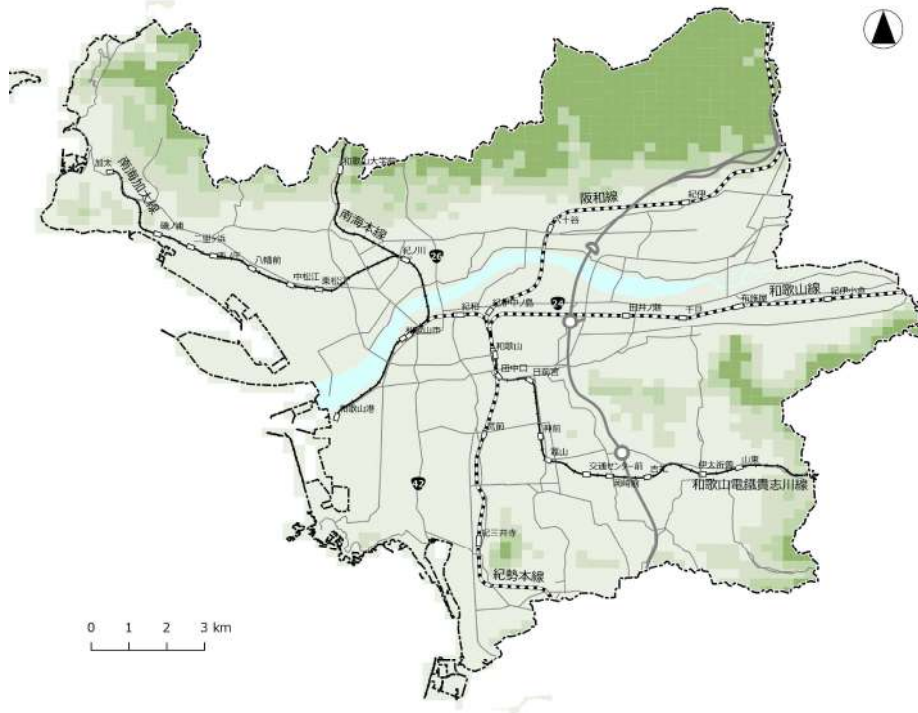


図 2-30 鉄道ネットワークの状況

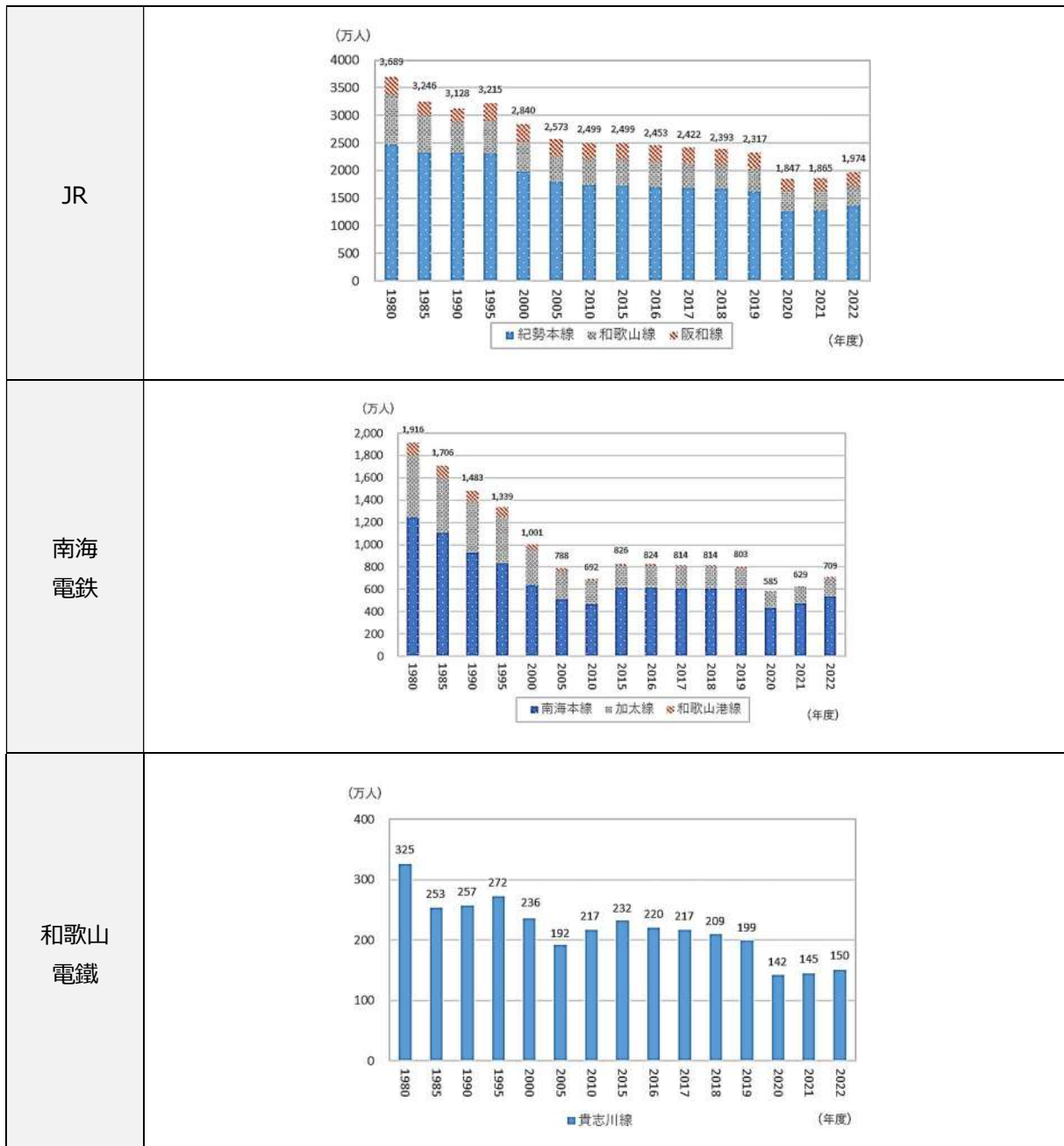


図 2-31 広域の鉄道ネットワーク

2) 利用状況

(a) 路線別

- ・鉄道各社の和歌山県域内の年間輸送客数については、令和 2(2020)年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により急減し、その後、回復傾向にある。
- ・JR の和歌山県域内の年間輸送客数は昭和 55(1980)年度以降減少傾向にある。
- ・南海電鉄の和歌山県域内の年間輸送客数も昭和 55(1980)年度以降減少している。平成 24(2012)年度頃から若干増加がみられたが、新型コロナウイルス感染症により、減少し、現在、回復傾向にある。
- ・貴志川線については、南海電鉄から和歌山電鐵に引き継がれた平成 18(2006)年度以降、和歌山県域内の年間輸送客数は増加しているが、平成 27(2015)年度以降は微減となり、新型コロナウイルス感染症によりさらに減少し、現在、回復傾向にある。



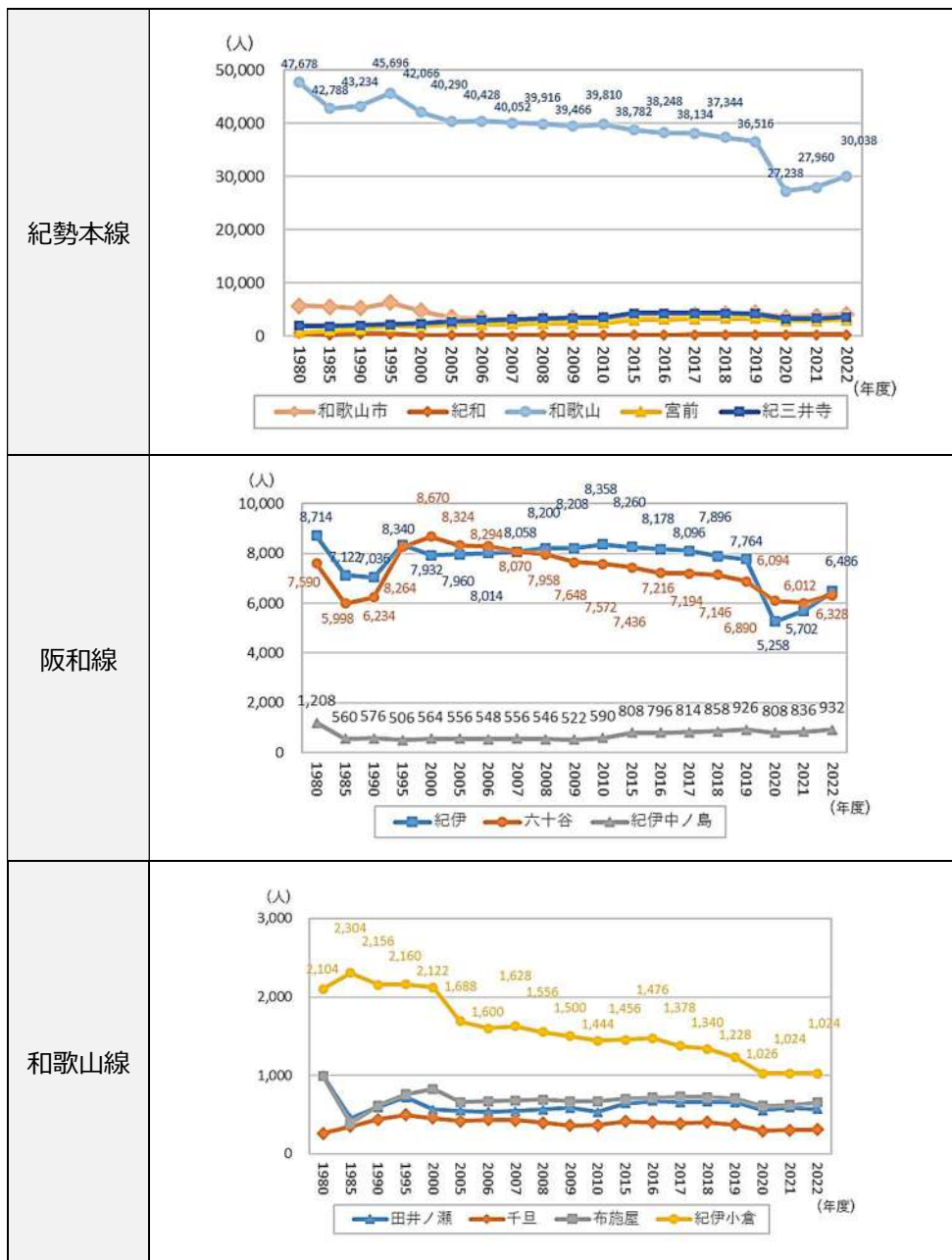
出典：和歌山市

図 2-32 年間輸送客数（和歌山県域内）

(b) 駅別

a) JR

・JRの乗降客数は和歌山駅が最も多く、平成7(1995)年度以降、減少傾向となり、近年は横ばいとなっていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2(2020)年度に急減した後、回復傾向にある。
 ・和歌山駅に次いで阪和線の紀伊駅や六十谷駅の利用が多い。和歌山線では紀伊小倉駅の利用が最も多いが、昭和55(1980)年度と比較して、半数以下となっている。



出典：和歌山市

図 2-33 JR 駅別 1 日あたり乗降客数

b) 南海電鉄

- ・南海電鉄の乗降客数は和歌山市駅が最も多いが、平成 29(2017)年度と昭和 55(1980)年度とを比べると半数以下となっており、令和 2(2020)年度にはキーノ和歌山の開店により、利用者の増加が見込まれたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者は減少し、現在、回復傾向にある。
- ・加太線では、八幡前駅の利用が多く、新型コロナウイルス感染症の影響も比較的少なく、コロナ禍以前の水準に戻つつある。
- ・和歌山港線では、和歌山港駅の利用が平成 12(2000)年度の大幅な減少後、横ばいとなっていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者は減少し、現在、回復傾向にある。

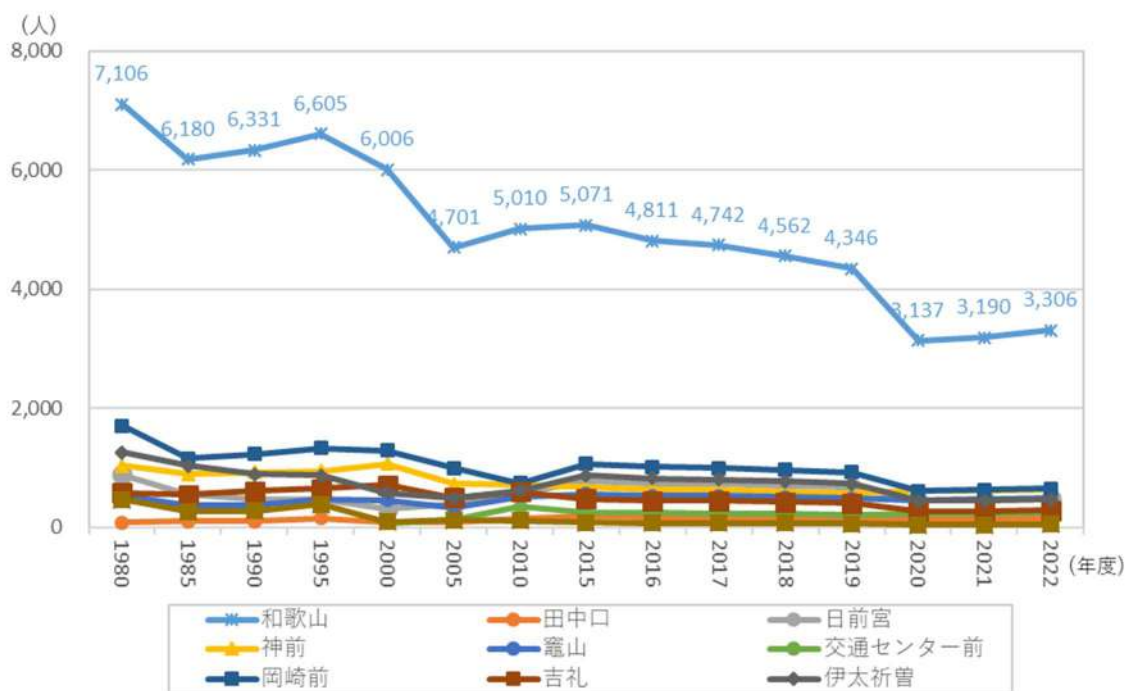


出典：和歌山市

図 2-34 南海電鉄 駅別 1日あたり乗降客数

c) 和歌山電鐵

・和歌山電鐵の乗降客数は JR 和歌山駅が最も多いが、減少傾向にあり、昭和 55(1980)年度と比較し、現在の利用者は半数以下となっている。



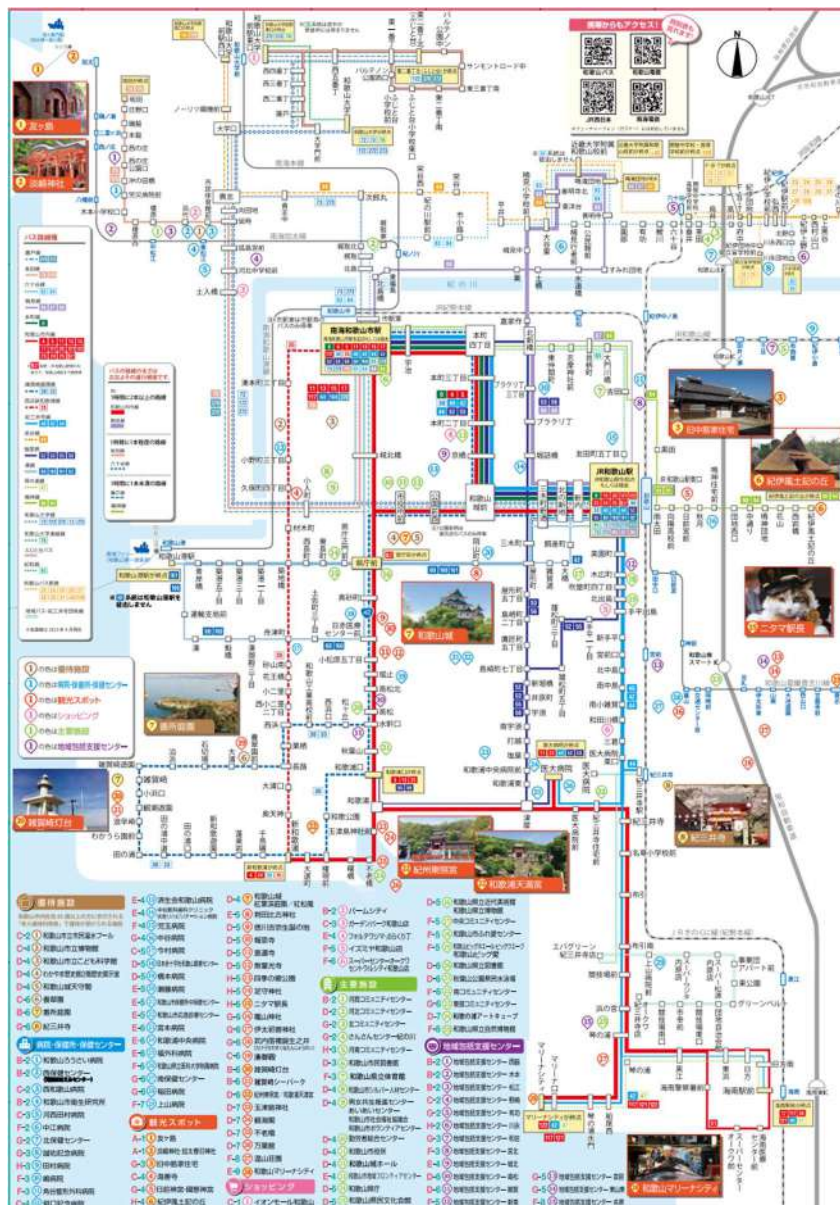
出典：和歌山市

図 2-35 和歌山電鐵 駅別 1 日あたり乗降客数（貴志川線）

（２）バス交通の状況

1) バスネットワークの状況

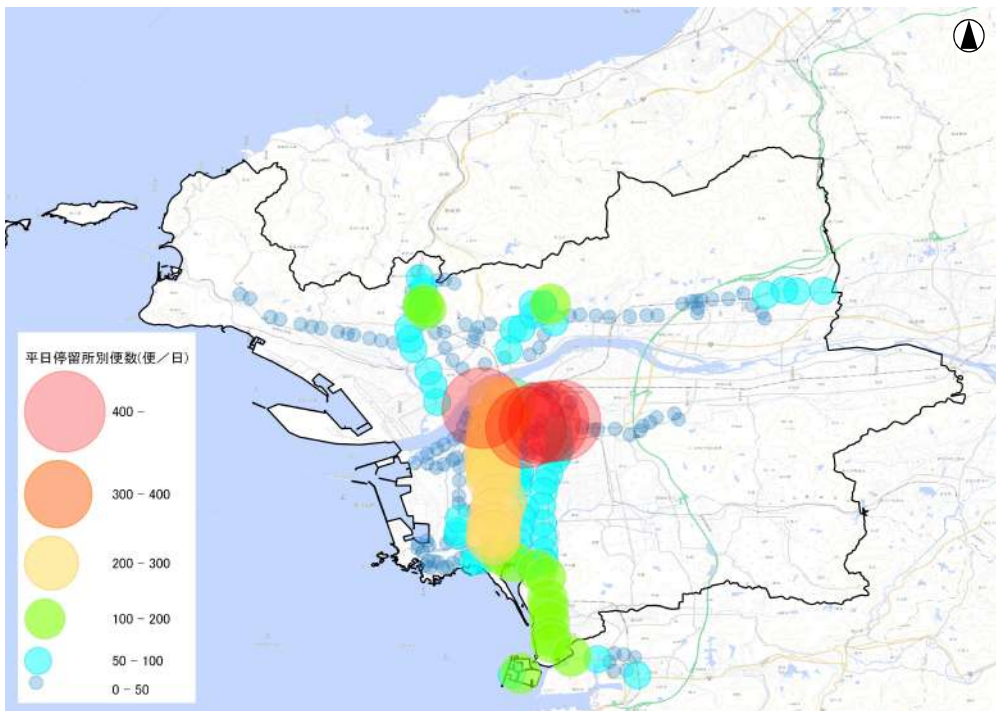
- ・路面電車が廃止となった昭和 46(1971)年以降、市内移動はバスが担っており、和歌山バスと和歌山バス那賀が全域にネットワークを張り巡らせているが、利用者の減少に伴い、廃線が続いており、新型コロナウイルス感染症の影響や人材不足等の要因も含めて路線維持が困難となってきている。
- ・和歌山バスは主に、ターミナルである JR 和歌山駅および南海電鉄和歌山市駅へ、医大病院方面や和歌浦方面、和歌山大学方面から乗り入れる路線を運行している（51 系統）。2 つのターミナルへそれぞれ乗り入れるため系統数が多く、複雑なネットワークとなっている。また、市外への交通として関東方面、関西国際空港等へのリムジンバスの運行を実施している。
- ・和歌山バス那賀は、粉河駅から F.B.T（府中バスターミナル）や開智中学校・高等学校などへの路線を運行している（11 系統）。



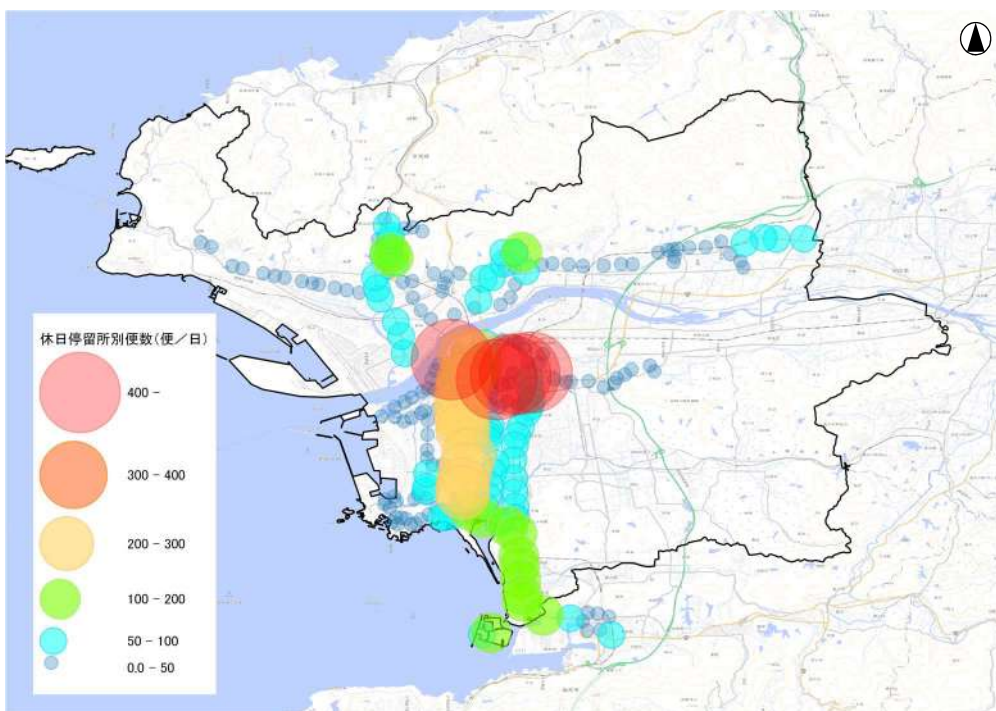
出典：公共交通情報マップ（ワップラス 全市域版）

図 2-36 バスネットワークの状況

【平日】



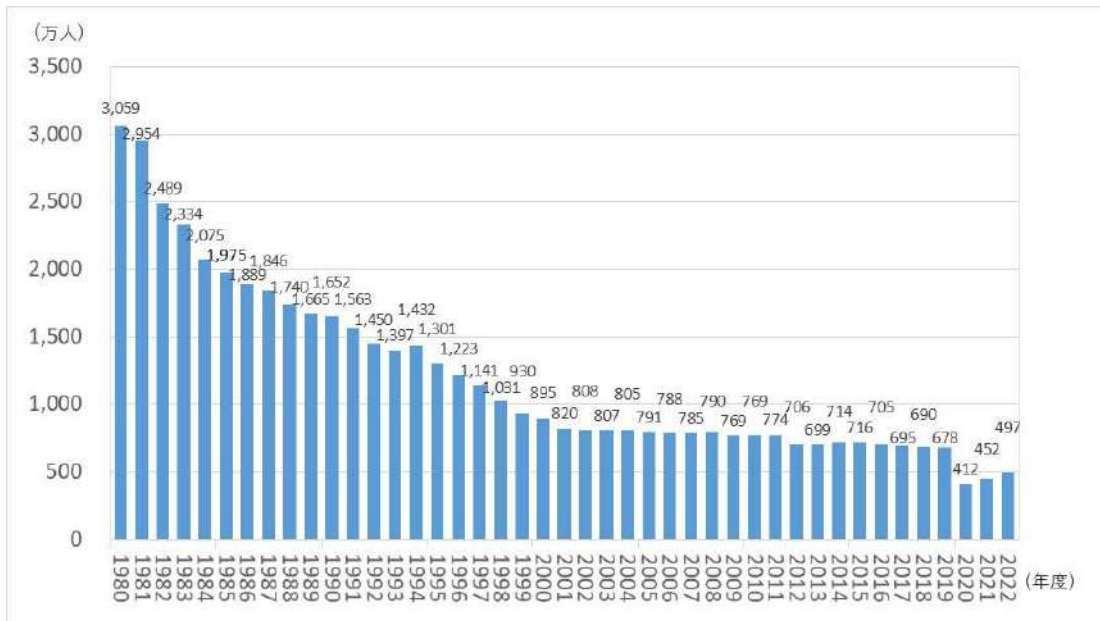
【休日】



出典：地理院タイルに和歌山市地域公共交通調査事業結果(令和3(2021)年度)を追記して掲載
図 2-37 バスの運行本数（上下別で算出）

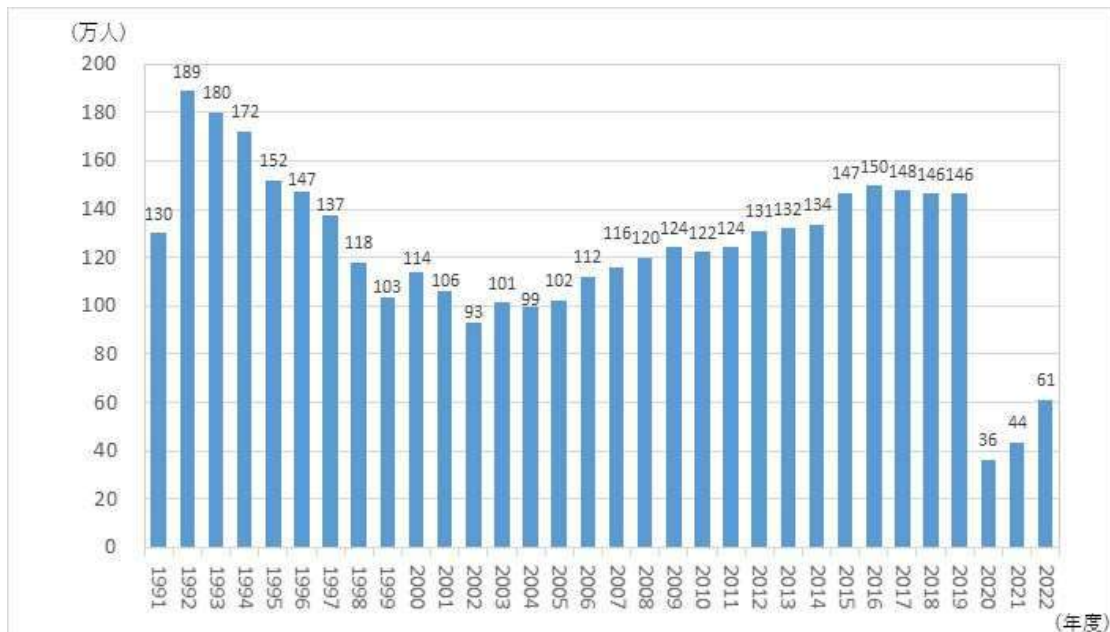
2) 利用状況

- ・和歌山バスの利用者数は昭和 55(1980)年度以降大きく減少している。平成 13(2001)年度頃からは減少が緩やかになっていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が急減し、コロナ禍以降 500 万人／年を割り込んでいる。
- ・和歌山バス那賀の利用者数は平成 4(1992)年度をピークに減少し、その後、横ばいが続いていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2(2020)年度には前年の 25%の利用者と急減し、回復傾向にはあるものの、令和 4(2022)年度利用者は令和元（2019）年度の半数以下となっている。
（なお、和歌山バス那賀の利用者数については、運行区域である岩出市、紀の川市も含む）



出典：和歌山市(令和 4(2022)年度)

図 2-38 利用者数の推移（和歌山バス）



出典：和歌山市(令和 4(2022)年度)

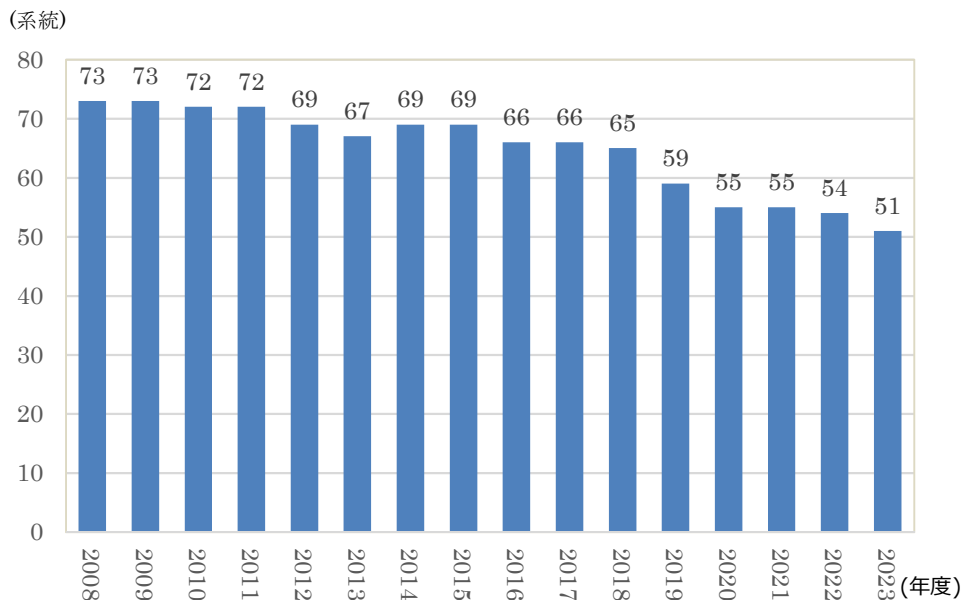
図 2-39 利用者数の推移（和歌山バス那賀）

3) 運行状況の変化

(a) 系統数の推移

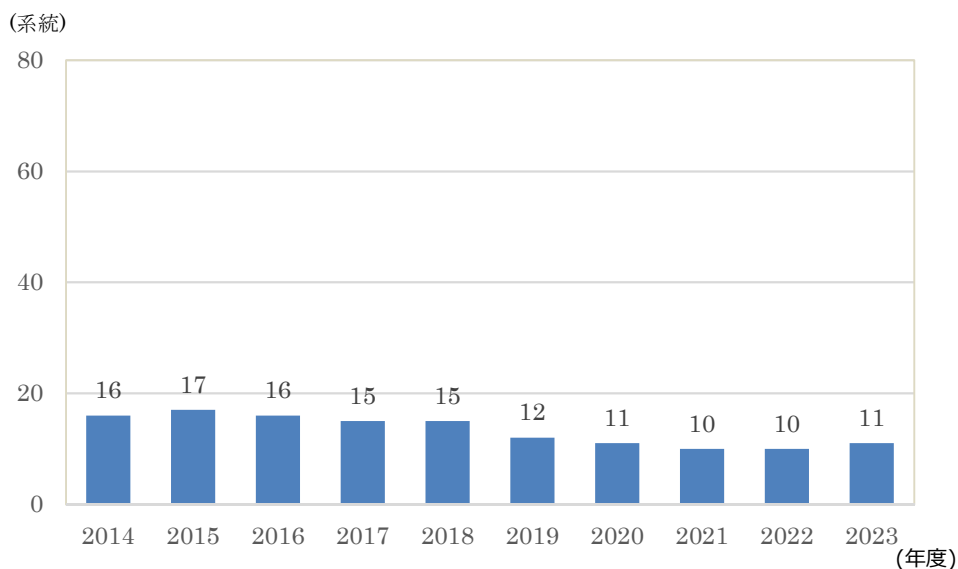
・和歌山バスの系統数は平成 20(2008)年度以降、減少傾向にあり、令和 5(2023)年度では 51 系統となっている。

・和歌山バス那賀の系統数は平成 28(2016)年度以降、徐々に減少している。



出典：和歌山市(令和 5(2023)年度)

図 2-40 系統数の推移（和歌山バス）

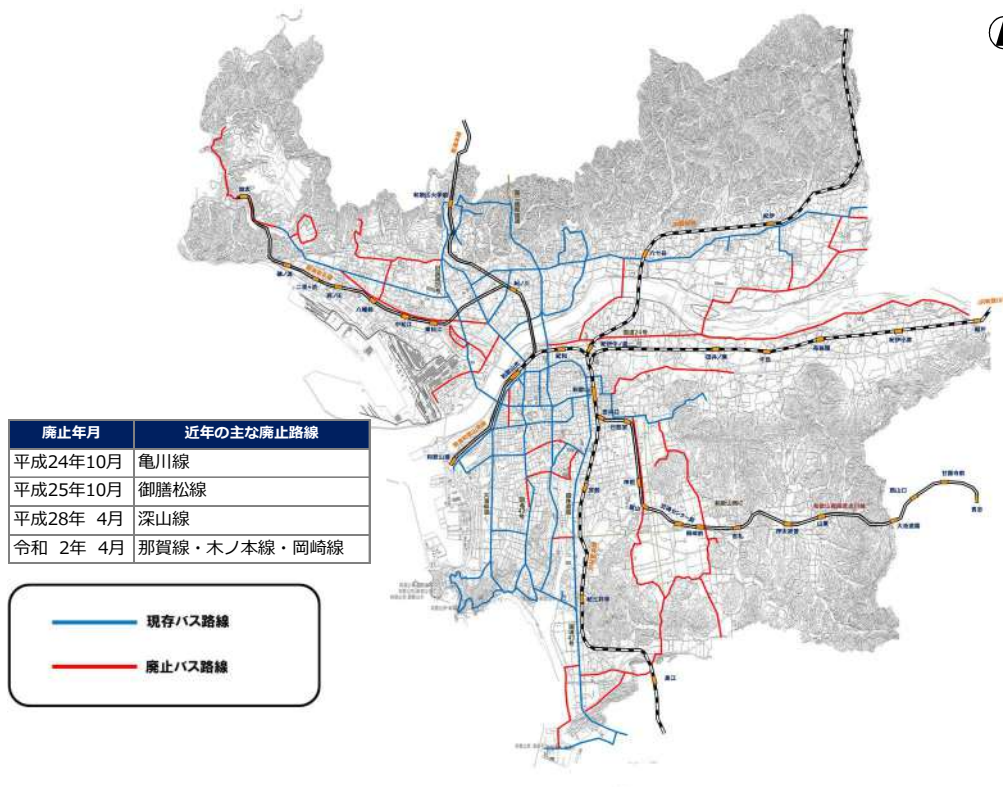


出典：和歌山市(令和 5(2023)年度)

図 2-41 系統数の推移（和歌山バス那賀）

(b) 路線廃止等の状況

- ・昭和 55(1980)年度と令和 4(2022)年度を比較すると、郊外部を中心にバス路線の廃止が増加傾向にあるが、依然として市域の比較的多くのエリアをバスが運行している。自家用車の普及や人口減少といった内的要因および新型コロナウイルス感染症の影響等による外的要因による利用者の減少により、路線維持が困難となっているものと考えられる。
- ・また、路線廃止までは至らずとも、減便等による利便性の低下により、更なる利用者数の減少も見込まれる。



出典：和歌山市(令和 4 (2022)年度)

図 2-42 バス路線の状況（昭和 55(1980)年との比較）

4) 人材不足

- ・バス等の自動車の運転業務については全国的に人材不足となっており、運転手不足のため、運行が難しくなるケースも出てきている。
- ・また令和6(2024)年4月1日から適用される自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）により、運転手不足はさらに深刻化するとされている。



出典：国土交通省

図 2-43 自動車の運転業務の人員不足

バスの「改善基準告示」見直しのポイント		
	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)	【1か月の拘束時間】 原則：281時間
1か月の拘束時間	最大：71.5時間 (月換算：309時間)	最大：294時間 ※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週分の拘束時間も同水準で管理。1か月と選択可。
1日の休息時間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限

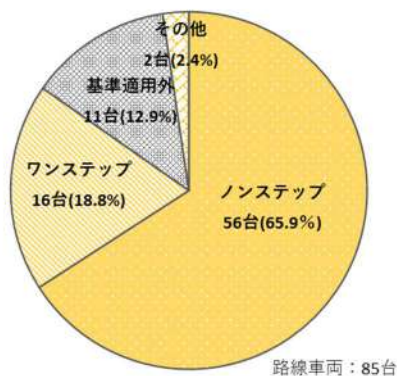
働き方改革関連法を踏まえた改善告示の改正（令和6年4月1日施行）

出典：厚生労働省ホームページ

図 2-44 バス改善基準告示の変更点まとめ

5) 運行車両の状況

- ・和歌山市内を運行する和歌山バスの車両は、ノンステップバスとワンステップバスが約84.7%を占めており、残り約15.3%については、車両の大きさ等から移動円滑化基準適用外車両及びその他車両となっている。



出典：和歌山市

図 2-45 和歌山バスの低床バス導入状況（令和5(2023)年度）

6) 利用環境確保等の状況

- ・利用環境確保として、ターミナル駅では乗り場案内や案内カウンターの設置がされている。また市内3箇所（JR和歌山駅構内、和歌山マリーナシティ、和歌山県立医科大学附属病院内）にデジタルサイネージを設置している。
- ・また、バス停についても広告事業者によるハイグレードバス停の整備や沿道施設等と連携したバス待ち空間の確保されている箇所もある。
- ・バスターミナルであるJR和歌山駅では中央口ロータリー内の待機スペースが不足し、南海電鉄和歌山市駅の車庫で時間調整する等の運用がされている。サービス向上においても、このロータリーの容量不足が支障となっている。

(a) 利用環境確保事業



図 2-46 方面の色分けによる乗り場案内の状況（JR和歌山駅）



図 2-47 駅構内のデジタルサイネージ（JR和歌山駅）



図 2-48 広告事業者が整備したバス停（公園前）



図 2-49 沿道施設と連携したバス待ち空間確保（高松）

(b) JR 和歌山駅中央口ターミナルの混雑状況



図 2-50 朝ピーク時の駅ロータリーの混雑状況（JR 和歌山駅）

（3）フェリーの状況

1) フェリーの状況

- ・和歌山港～徳島港間において南海フェリーによるフェリーの運航が往復 8 便/日行われている。
- ・令和元（2019）年度には新造船あいが就航したが、かつらぎの老朽化も進んでいる。

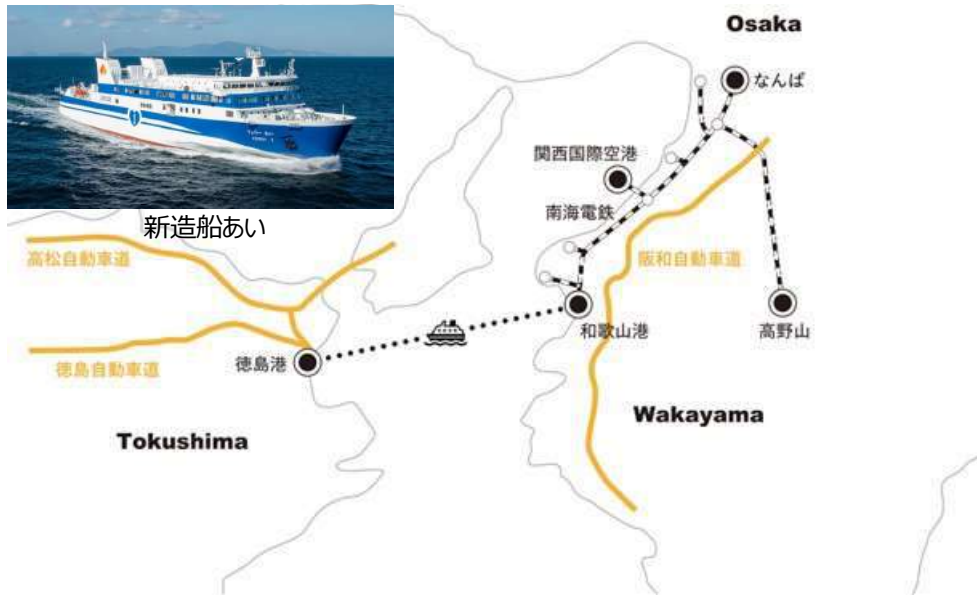


図 2-51 和歌山港発の航路

■下り（和歌山→徳島）

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

■上り（徳島→和歌山）

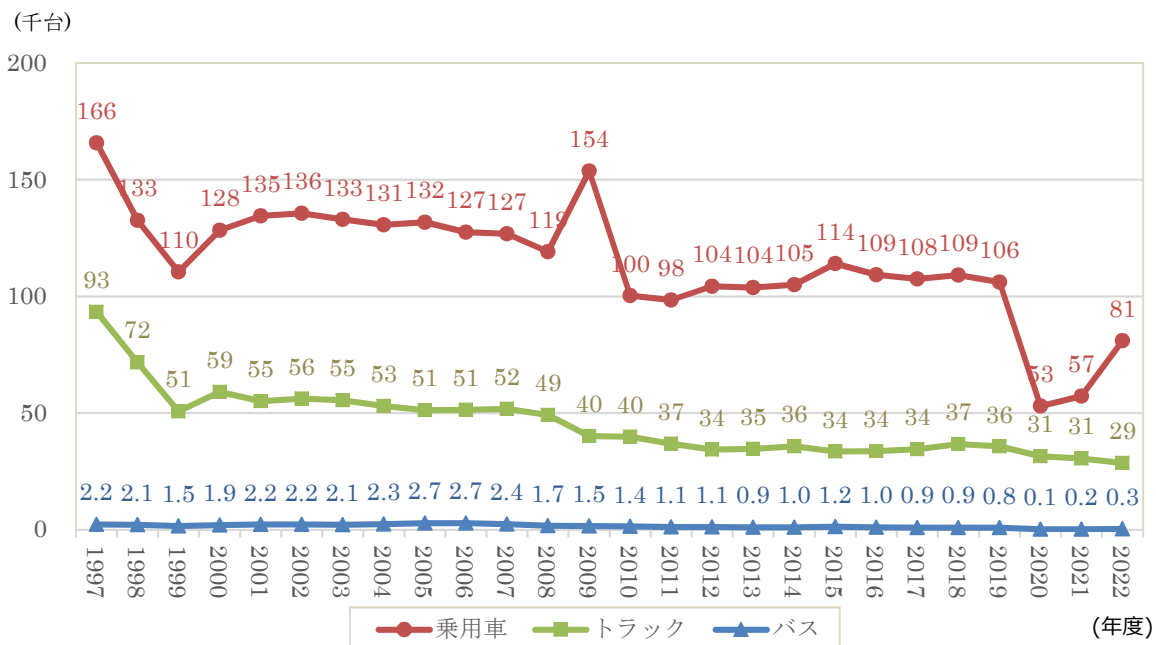
フェリー			
便名	船名	和歌山港発	徳島港着
1		休航	
2	かつらぎ	2:40	4:55
3	あい	5:30	7:35
4	かつらぎ	8:25	10:30
5	あい	10:35	12:50
6	かつらぎ	13:40	15:55
7	あい	16:20	18:30
8	かつらぎ	19:10	21:25
9	あい	21:50	24:05

表 2-1 フェリー 時刻表

出典：南海フェリー

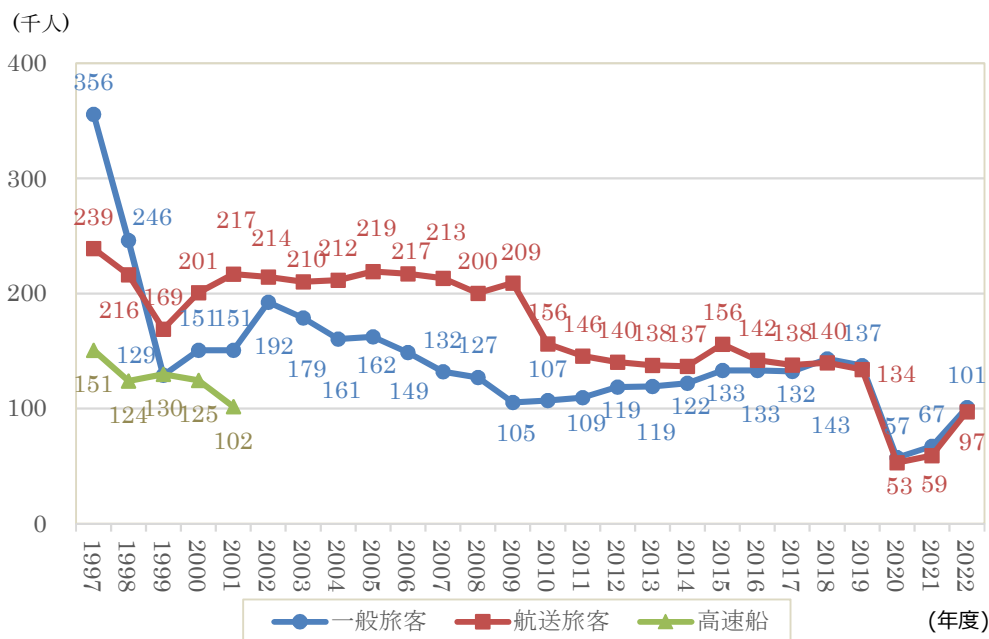
2) 輸送の推移

- ・乗用車及びトラックの乗船台数は平成9(1997)年度以降減少しており、近年は横ばい傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、急減し、徐々に回復傾向にある。
- ・一般旅客の乗船人数は平成21(2009)年度頃から増加傾向がみられたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、急減していたが、回復傾向にある。



出典：和歌山市(令和4(2022)年度)

図 2-52 乗船台数の推移



出典：和歌山市(令和4(2022)年度)

図 2-53 乗船人数の推移

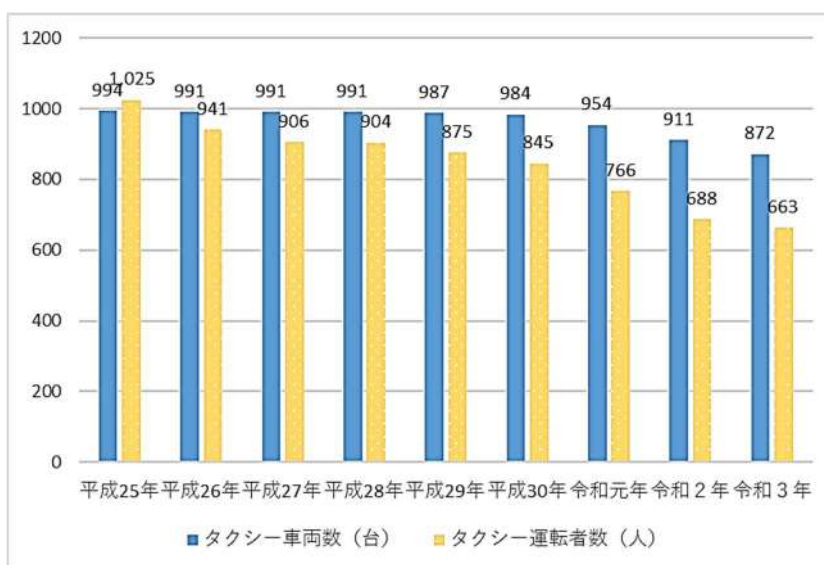
（４）タクシーの状況

- ・運転者数は、平成 25(2013)年度 1,025 人と比較し、令和 3 (2021)年度では約 35%減少し、663 人となっている。
- ・また、運転者の平均年齢は令和 4 (2022)年度では 64.5 歳と高齢化が続いている。
- ・特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づき、和歌山市はタクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、平成 26(2014)年に準特定地域に指定され、新規参入の審査が厳格化されるとともに、増車は認可制となっている。

表 2-2 和歌山市域におけるタクシー輸送人数・輸送収入
 (※和歌山市域交通圏：和歌山市、岩出市、紀の川市、かつらぎ町、海南市、紀美野町)

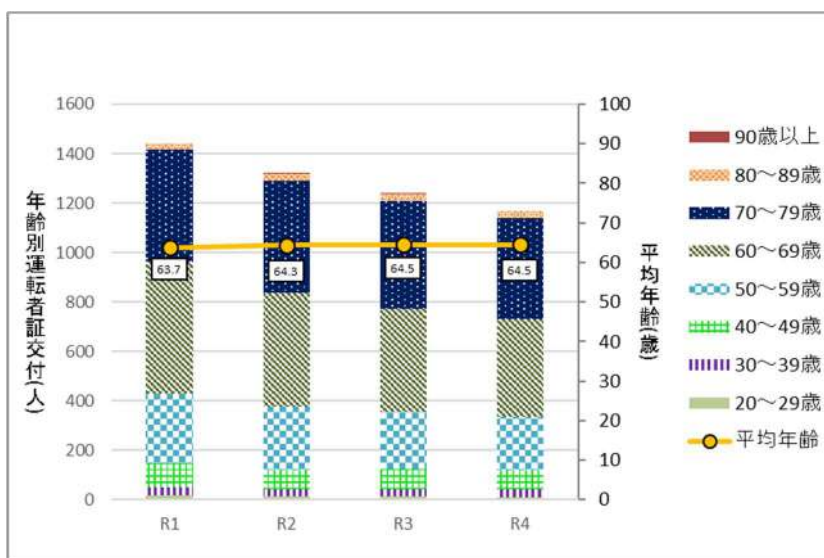
	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
タクシー輸送回数（回）	2,651,207	1,896,730	1,970,777	1,868,654	1,819,955	1,723,119	1,558,992	1,005,355	1,035,994	1,065,265
タクシー輸送収入（千円）	3,372,291	2,565,524	2,610,141	2,464,606	2,411,629	2,306,928	2,138,106	1,438,319	1,502,700	1,595,340

出典：和歌山県タクシー協会(令和4(2022)年度)



出典：近畿運輸局(令和3(2021)年度)

図 2-54 和歌山市域交通圏のタクシー車両・運転者数の推移



出典：和歌山県タクシー協会(令和4(2022)年)

図 2-55 和歌山県内の年齢別の運転者証交付数および平均年齢

(5) 行政による対応状況

1) 鉄道

(a) 鉄道駅バリアフリー補助

・国と和歌山県と連携し、各鉄道駅のバリアフリー化への対応を実施している。

表 2-3 鉄道駅バリアフリー補助の主な整備内容

駅名	年度	主な整備内容
JR 和歌山駅	平成 12 (2000)年度	・エレベーター4 基 ・エスカレーター2 基
JR 紀伊駅	平成 14 (2002)年度	・エレベーター4 基 ・身体障害者用トイレ 1 式
JR 六十谷駅	平成 20 (2008)年度	・エレベーター2 基
	平成 21 (2009)年度	・多機能トイレ 1 式 ・スロープ改良
南海電鉄和歌山市駅	平成 24 (2012)年度	・エレベーター2 基、手すり、階段段鼻、 誘導・警告ブロック、ホームかさ上げ
JR 和歌山駅	平成 27 (2015)年度	・内方線付き点状ブロック 音響案内装置 13 箇所
JR 紀三井寺駅	令和 2 (2020)年度	・エレベーター 2 基

出典：和歌山市

(b) 和歌山電鐵への補助

・貴志川線の継続的な運行のため、和歌山市と紀の川市は平成 18(2006)年度から平成 27(2015)年度までの 10 年間で 8 億 2,000 万円（和歌山市は 5 億 3,300 万円、紀の川市は 2 億 8,700 万円）を上限に運営支援資金の補助を行い、和歌山県は用地取得と変電所の大規模修繕に対し、あわせて 4 億 7,000 万円の補助を行った。

・また、平成 28(2016)年度から令和 7(2025)年度までの 10 年間は、和歌山市、紀の川市、和歌山県で設備整備に対する支援を行うことが合意され、補助が行われている。

(1) 支援対象

国の補助制度が対象としている設備の更新及び修繕
 (設備例：レール、マクラギ、踏切保安設備など)

(2) 支援の上限額

12 億 4,790 万円 (10 年間) [内訳] 和歌山県 4 億 5,466 万円
 和歌山市 5 億 1,561 万円
 紀の川市 2 億 7,763 万円

・全体事業費（10 年間で約 18 億 7 千万円）の 2 / 3 を自治体で支援

各自治体間は、現行の基本合意書（H18～H27）による支援額の割合に応じて分担

・残りの 1 / 3 は、国の補助金を活用

出典：和歌山市

図 2-56 平成 28(2016)年度から令和 7(2025)年度までの貴志川線の存続支援の内容

(c) 利用促進の取組

- ・和歌山線沿線自治体や JR で構成される和歌山線活性化検討委員会において、和歌山線応援キャラクターの名前募集等のイベントを開催している。
- ・JR 紀勢本線の活性化のため、紀勢本線活性化促進協議会が設立されており、利用促進事業が実施されている。



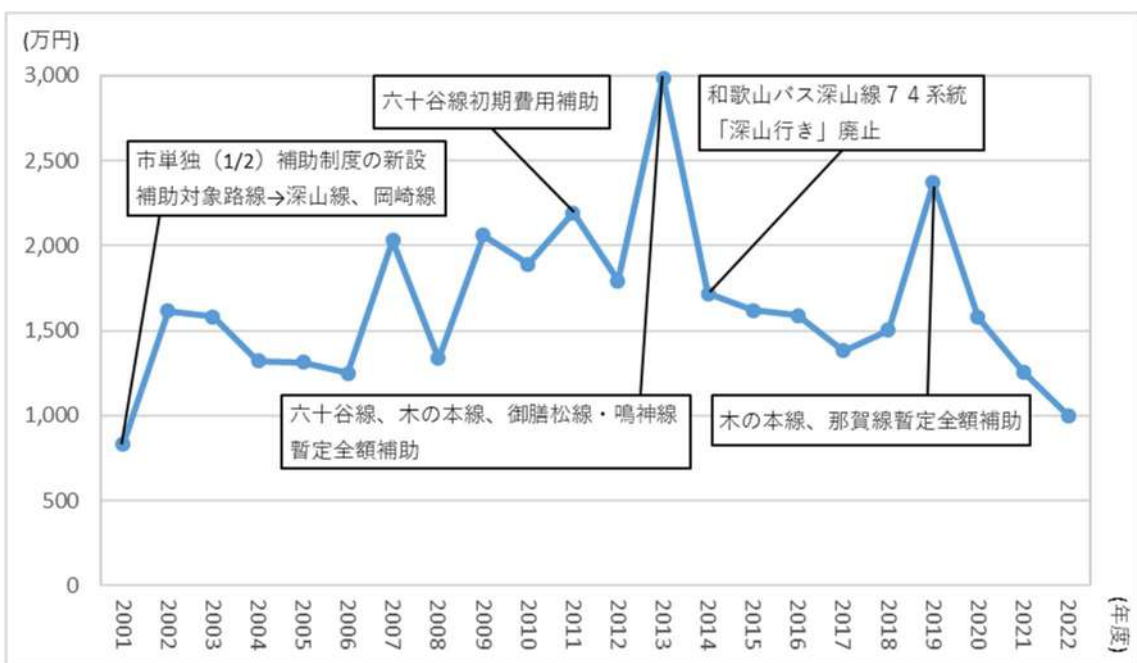
図 2-57 和歌山線活性化検討委員会で名前募集した和歌山線応援キャラクター

図 2-58 紀勢本線活性化促進協議会で作成したマップ

2) バス等

(a) 民間路線バスに対する補助

- ・必要な路線については市からの補助を行っており、平成 14(2002)年度以降は年間 1,000 万円以上の路線補助を行っている。



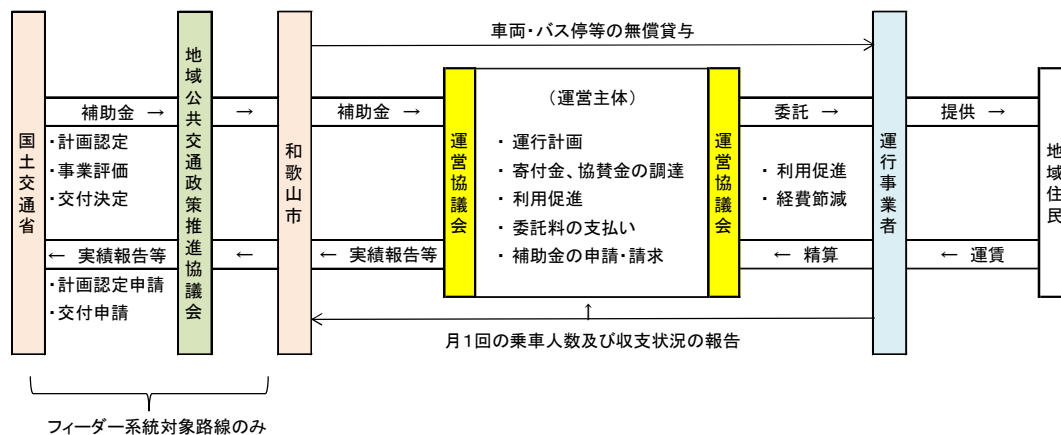
出典：和歌山市

図 2-59 バス路線維持費補助金の推移

(b) 地域バス、デマンド型乗合タクシー等の導入支援

a) ガイドライン策定

・公共交通不便地域における地域住民の生活交通の確保を図るため、地域住民が主体となり、地域バスやデマンド型乗合タクシーの導入を検討するためのガイドラインを和歌山市が策定し、一定の基準のもと和歌山市が支援を行っている。



出典：和歌山市地域バス導入ガイドライン

図 2-60 地域バス及びデマンド型乗合タクシー導入ガイドラインにもとづく運行のイメージ

b) 公共交通不便地域対策

公共交通不便地域における地域住民の移動手手段の確保を図るため、和歌山市では地域住民が主体となって運営する地域バスやデマンド型乗合タクシーの導入支援を行っている。地域バス「紀三井寺線」、「有功線」、「木本・西脇線」は公共交通不便地域において、和歌山市の支援のもと、地域住民が主体的に検討を行い、実証運行を経て、現在は持続可能な地域交通として路線定期バスが運行されている。また、加太地区デマンド型乗合タクシーは、地域の人口や特性から定時定路線ではなく、路線不特定の乗合タクシーとして運行されている。

地域公共交通活性化再生法が改正され、既存の公共交通サービスに加えて、地域の多様な輸送資源を総動員することで、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組が推進されており、和歌山市においても、様々な運行形態や新たな技術を活用した取組等を研究し、地域の特性にあった持続可能な地域交通の確保に努めていく。



出典：国土地理院地図を加工して作成

図 2-61 市内の公共交通の状況

位置づけ	系統	路線	役割	確保・維持策
基幹路線	鉄道路線	<JR 西日本> 和歌山線、阪和線、 紀勢本線 <南海電鉄> 南海線、加太線、 和歌山港線 <和歌山電鐵> 貴志川線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	バス基幹路線	路線バス（赤線）	ターミナル駅である和歌山駅、和歌山市駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点に連絡する。	
支線	乗合タクシー（区域運行）	デマンド型乗合タクシー（紫円）	市内各地域を運行し、軸となる基幹路線や地域拠点に接続する。	交通事業者や地域住民と連携した取組により一定以上の需要を確保 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	乗合バス	路線バス（緑線） 地域バス（紫線）		
	乗合バス	地域バス（青線） 有功線 木本・西脇線		

c) 地域公共交通確保維持改善事業対象路線の必要性

地域公共交通確保維持改善事業対象路線は地域バス木本・西脇線、有功線である。

地域バス木本・西脇線が運行する区域は、住民が多い緑ヶ丘エリアの標高が約60mとなっており、半径1km以内にバス停、鉄軌道駅、海港、空港のいずれも存在せず、公共交通機関が存在しない、公共交通空白地域である。

また、地域バス有功線の運行区域は、半径1km以内にバス停、鉄軌道駅、海港、空港のいずれも存在せず、公共交通機関が存在しない、公共交通空白地域である。また、高低差も100m以上あり、徒歩での移動が困難であることに加え、65歳以上人口の割合も市全体のものと比べて高く、移動手段の確保が課題となっている。

地域バス木本・西脇線、有功線は、地域住民が主体となって運営し、民間の交通事業者が運行、行政が支援を行う官民連携型の地域交通として運行しており、公共交通不便地域における住民の外出機会を創出するとともに、既存の鉄道やバス路線、商業施設等に接続することで、地域公共交通や経済の活性化を図っていく官民連携の上で欠かせない路線であるが、一方で自治体や地域住民、運行事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により、確保、維持する必要がある。

系統		起点	終点	事業許可	運行形態	実施主体	補助
基幹系統	路線バス	(略)		4条乗合	路線定期	交通事業者	
支線系統							
緑線	路線バス	(略)		4条乗合	路線定期	交通事業者	なし
紫線	紀三井寺団地線	オークワ紀三井寺店	紀三井寺駅	4条乗合	路線定期	運営協議会	なし
青線	木本・西脇線	緑ヶ丘	八幡台	4条乗合	路線定期	運営協議会	フィーダー
青線	有功線	やまびこ公園	六十谷駅	4条乗合	路線定期	運営協議会	フィーダー
紫円	乗合タクシー	松源前	サニータウン自治会館等	4条乗合	路線不定期	運営協議会	なし

※基幹路線は大きく分けると、JR和歌山駅～和歌山大学方面の北部基幹、JR和歌山駅、南海電鉄和歌山市駅～医大病院、マリーナシティ方面の南部基幹、JR和歌山駅～南海電鉄和歌山市駅、JR和歌山駅～県庁の中心部基幹の3つからなっている。

※地域バス、デマンド型乗合タクシーは実施主体が地域住民からなる運営協議会であり、市から補助金などの支援を受け、運営を行っている。運行については運営協議会が交通事業者に委託している。

d) 補助系統における公有民営方式車両購入について

○取得の必要性

新規で補助系統の地域バス運行を開始する場合は、当該路線の運行するための車両を手当てすることができないため、新たに車両を導入する必要がある。ただし、近年の半導体不足や受注停止などにより、運行開始までに車両の手当てが見込めない場合は、開始年度は運行事業者所有の車両等を利用し、翌年度以降に導入を行った上で運行事業者に貸与する。

○車両の取得計画

地域バスは住宅地などに進入する必要があるため、乗車定員が9人～12人の小型車両を使用する。車両については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」を踏まえ、バリアフリーに配慮した車両の取得に努める。また、燃費や環境への影響などを考慮し、燃料費や修繕費の削減効果を見込むことができる車両を取得する。

○取得による効果

現在運行を行っている車両を更新することで、燃費の向上や修繕費の削減を見込むことができる。

e) 地域バスの運行支援

- ・地域バスの取組として、「紀三井寺団地線」が平成25(2013)年度、「有功線」、「木本・西脇線」が令和5(2023)年度に運行開始しており、その支援を行っている。
- ・令和3(2021)～5(2023)年度に市内公共交通不便地域において、地域バスの本格導入に向け、利用者数、安全性等の検証を目的として、地域バス実証運行を実施した。



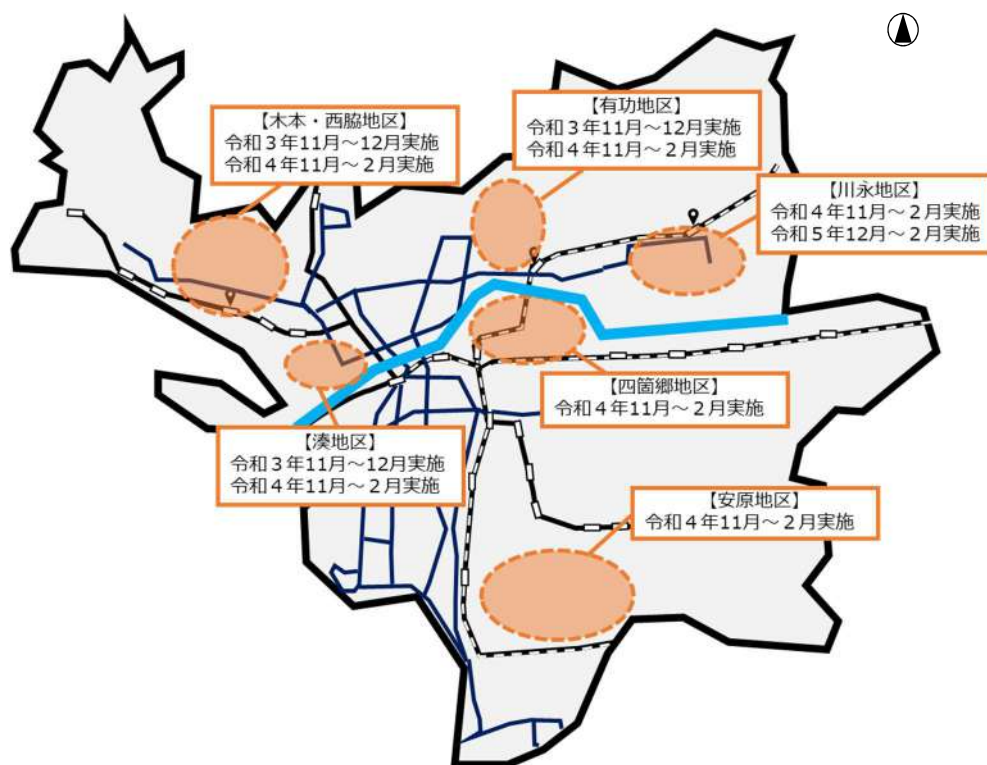
出典：和歌山市

	乗車人数 (人)	1便当たりの 乗車人数 (人)	収支率 (%)
平成25年度	5,343	1.83	15.5
平成26年度	5,795	1.98	16.0
平成27年度	6,046	2.08	17.9
平成28年度	6,963	2.39	20.8
平成29年度	7,796	2.66	23.1
平成30年度	7,064	2.43	20.0
平成31年度	7,366	2.56	20.9
令和2年度	4,844	1.81	9.1
令和3年度	4,833	1.66	9.0
令和4年度	4,330	1.63	9.6

出典：和歌山市

図 2-62 紀三井寺団地線の地域バス

表 2-4 紀三井寺団地地域バスの実績の推移



出典：和歌山市

図 2-63 地域バス実証運行実施地区

f) デマンド型乗合タクシーの運行支援

・平成 30(2018)年度に加太地区で試験運行、小倉、湊、和佐地区で実証運行を実施した。
 ・加太地区デマンド型乗合タクシーは平成 30(2018)年から運行開始した。年々、利用者数や稼働率が増加しており、地区に定着してきている。

表 2-5 各地区のデマンド型乗合タクシーの実証運行等実施状況

	地区	系統	運賃	実施時期
試験運行	加太地区	①小島住吉系統 ②淡嶋神社系統 ③サニータウン系統	200 円～600 円	平成 30(2018)年 9 月 13 日～ 平成 31(2019)年 3 月 31 日
実証運行	小倉地区	①上三毛自治会館系統 ②勝宝台系統 ③金谷自治会館系統	200 円～400 円	平成 30(2018)年 9 月 5 日～ 平成 30(2018)年 9 月 24 日
	湊地区	①鹿島建設前～ ガーデンパーク	200 円～300 円	平成 30(2018)年 9 月 27 日～ 平成 30(2018)年 10 月 16 日
	和佐地区	①下和佐自治会館系統 ②禰宜自治会館系統	200 円～300 円	平成 30(2018)年 10 月 19 日～ 平成 30(2018)年 11 月 7 日

出典：和歌山市

* 試験運行は、地域が主体となって立ち上げる運営協議会において、1 年目に行う運行。

実証運行は、運営協議会の設立前に市が事業者へ委託して行うデマンド型乗合タクシーを体験してもらうための運行。

● 加太地区デマンド型乗合タクシーの運行実績

表 2-6 加太地区デマンド型乗合タクシーの運行実績

年度	利用日数	便数	人数	稼働率	収支率	乗合率
平成30年度	35日	42便	48人	0.9%	27.6%	1.1人/便
令和元年度	140日	218便	286人	2.5%	29.5%	1.3人/便
令和2年度	134日	220便	264人	2.5%	23.9%	1.2人/便
令和3年度	184日	261便	295人	3.3%	19.8%	1.1人/便
令和4年度	221日	426便	489人	4.9%	21.2%	1.1人/便

図 2-64 加太地区デマンド型乗合タクシー



(c) 利用促進の取組

・バス等の利用促進のため、平成 29(2017)年度に外出目的や年齢、地域別の公共交通情報マップ（ワップラス）を作成した。また、平成 30(2018)年度以降は全市域版を作成し、毎年更新して観光案内所や関係機関に配布している。

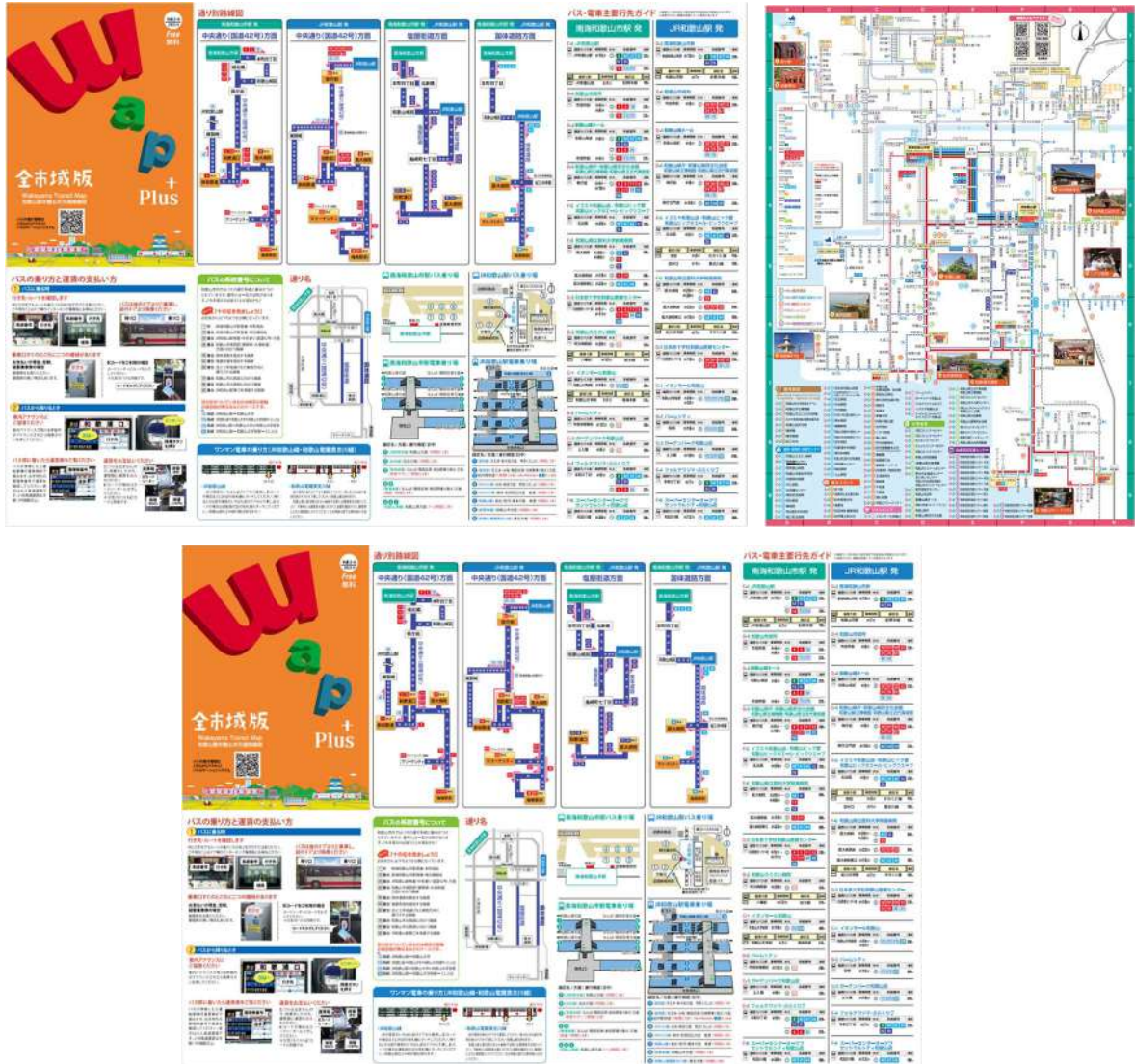


図 2-65 公共交通情報マップ（ワップラス 全市域版）

3) フェリー

- ・平成 24(2012)年度からは南海フェリー株式会社と連携し、自転車の手荷物運賃を無料とするキャンペーンを実施し、平成 25(2013)年度から平成 27(2015)年度までの3年間は、南海フェリー株式会社だけでなく徳島市とも連携し、自転車に加え 125cc 未満のバイクにも対象を拡大して、手荷物運賃を無料とする事業を実施した。
- ・平成 28(2016)年度～令和 3(2021)年度は、新規利用者を獲得することを目的とし、利用者の少ない時期に割引クーポン付きの利用促進チラシを、和歌山市、徳島市の周辺市町村に新聞折込みで配布した。
- ・令和 4(2022)年度は利用促進チラシの配布に加え、WEB 予約時に利用できるクーポンの取得方法を掲載するなど WEB 予約を促進した。

・自転車&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



出典：和歌山市

図 2-66 フェリー利用促進チラシ

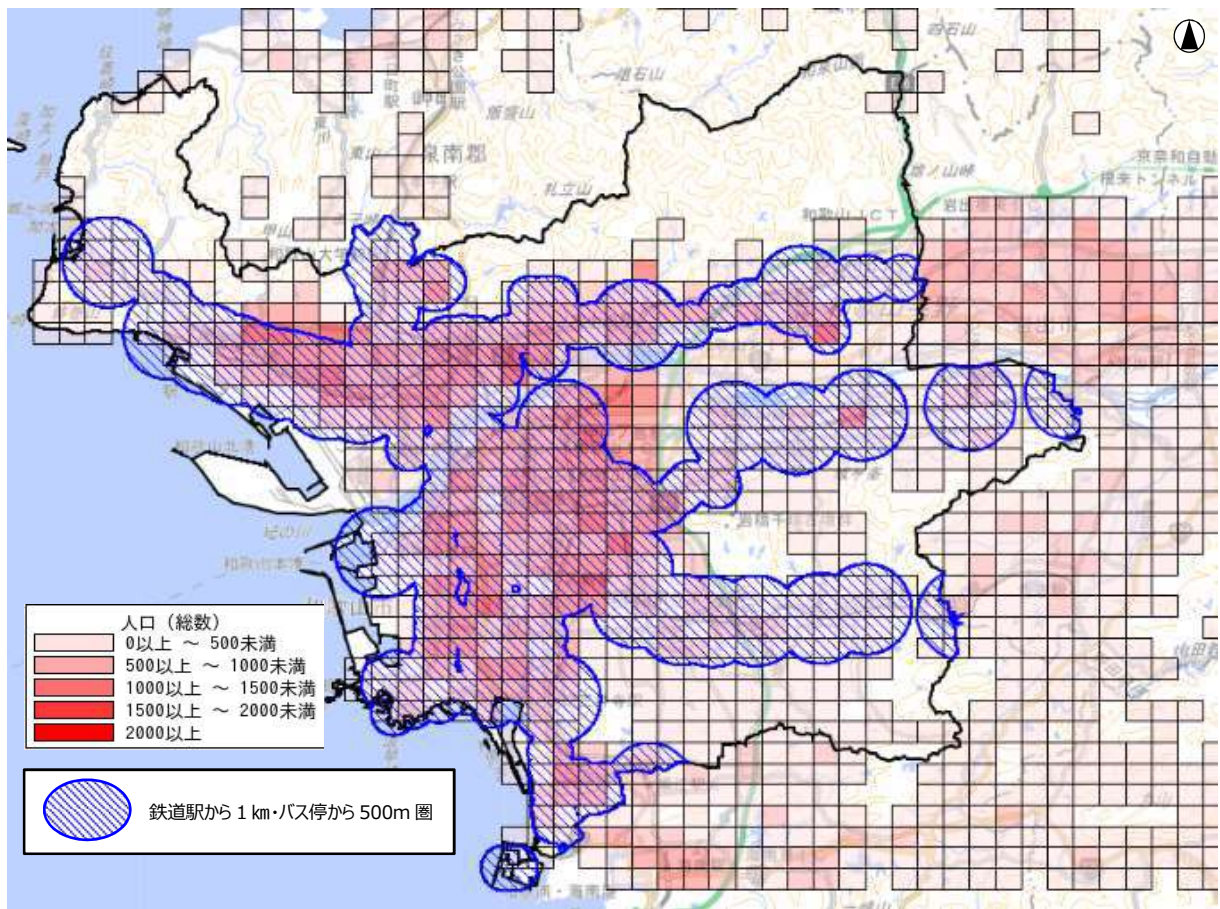
表 2-7 利用促進の取組結果概要

	事業実施期間	事業実績
平成 28(2016)年度	平成 29(2017)年 1月4日～3月31日	230,810 部のチラシを配布し、775 台が利用。 うち 409 台がチラシを見て乗船。
平成 29(2017)年度	平成 30(2018)年 1月4日～3月31日	231,000 部のチラシを配布し、1,207 台が利用。 うち 616 台がチラシを見て乗船。
平成 30(2018)年度	平成 31(2019)年 1月4日～3月31日	233,000 部のチラシを配布し、486 台が利用。 うち 216 台がチラシを見て乗船。
令和元(2019)年度	令和 2(2020)年 1月6日～3月31日	166,450 部のチラシを配布し、1,180 台が利用。 うち 479 台がチラシを見て乗船。
令和 2(2020)年度	令和 3(2021)年 1月6日～3月31日	164,650 部のチラシを配布し、615 台が利用。 うち 203 台がチラシを見て乗船。
令和 3(2021)年度	令和 4(2022)年 1月6日～3月31日	168,000 部のチラシを配布し、250 台が利用。 うち 74 台がチラシを見て乗船。
令和 4(2022)年度	令和 5(2023)年 1月6日～3月31日	188,200 部のチラシを配布し、265 台が利用。 うち 75 台がチラシを見て乗船。

出典：和歌山市

4) 公共交通不便地域の状況

- ・鉄道や路線バスを補完する地域バスやデマンド交通により一定の交通手段を確保している。
- ・駅から概ね 1,000m またはバス停から概ね 500m に含まれる地域を公共交通カバー圏域と考えた場合、全人口の約 88%がカバーされているが、依然として市南東部や北東部等にカバー圏域に含まれない居住地域（公共交通不便地域）が存在している。
- ・東部には道路幅員が狭い等の問題から以前より公共交通不便地域であったエリア、西部、南部にはバス路線が廃止され公共交通不便地域になったエリア、北部には公共交通がない場所に近年宅地開発がされ、公共交通不便地域になったエリア等、特性の異なる公共交通不便地域が点在している。



出典：和歌山市

図 2-67 市内の公共交通不便地域

5) 和歌山市による新型コロナウイルス感染症対策

・鉄道、バス、タクシーの事業者が行う新型コロナウイルス感染症対策事業や車内密度を上げないよう配慮した実証運行経費を対象とした補助を行った。

表 2-8 主な新型コロナウイルス感染症対策一覧

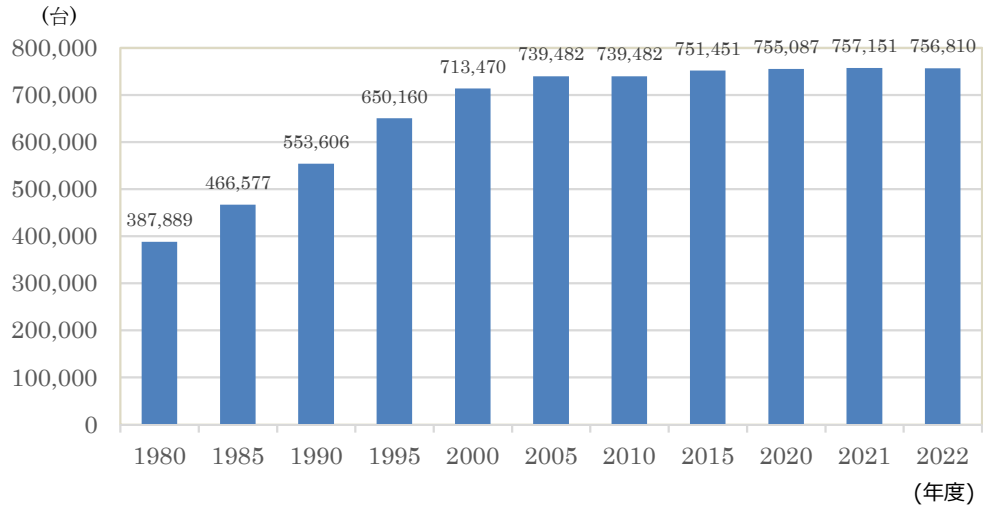
年度	対象事業者	補助事業名
令和2年度	和歌山電鐵	地域公共交通感染拡大防止対策補助金
	和歌山バス	地域公共交通感染拡大防止対策補助金
	タクシー	新型コロナウイルス感染症対策等奨励金事業
	地域バス運営協議会	地域バス運営奨励金
令和3年度	和歌山電鐵・バス・フェリー	新型コロナウイルス感染症対策等奨励金
	地域バス運営協議会	地域バス運営奨励金
	和歌山電鐵	貴志川線利用環境革新等事業補助金
	和歌山バス	地域公共交通活性化・継続事業補助金
	和歌山電鐵	地域公共交通活性化・継続事業補助金
令和4年度	地域バス運営協議会	地域バス運営奨励金

出典：和歌山市

（6）自動車交通の状況

1) 自動車の保有状況

・県内における自動車保有台数はモータリゼーションを背景に平成 17(2005)年度から令和 4(2022)年度までにおいて大幅に増加し、約 75 万台が保有されて以降は横ばいで推移している。

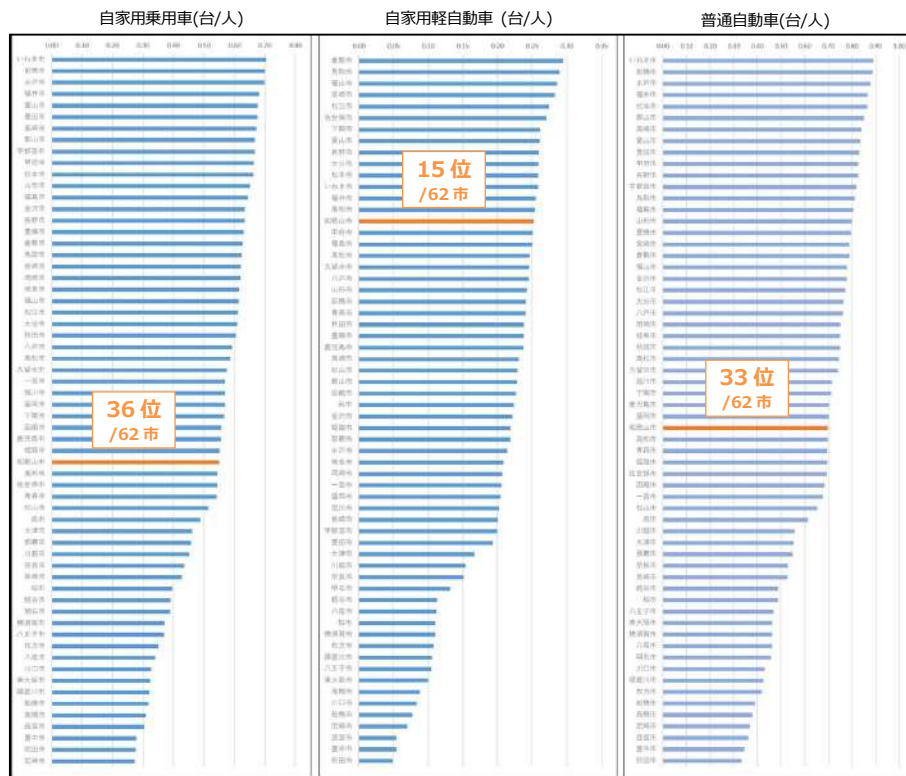


出典：一般財団法人 自動車検査登録情報協会(令和 4(2022)年)

図 2-68 和歌山県内の自動車保有台数の推移

2) 和歌山市における車種別保有状況

・1人あたりの自家用乗用車保有台数は全国の中核市 62 市中 36 位となっているが、自家用軽自動車で見ると 15 位と依然、高水準となっている。



出典：一般財団法人 自動車検査登録情報協会（保有台数は令和 4(2022)年、人口は令和 3(2021)年国勢調査により算出）

図 2-69 中核市における 1 人あたりの乗用車等保有台数

3) 渋滞の発生状況

・市内の道路整備が進んでいるが、依然として中心部に流入する地点で渋滞が多く発生している。また、ルートが制約される紀の川を横断する橋梁部等において、慢性的な渋滞が発生している。
 ・これにより、朝夕ピーク時にはバス等の遅延が発生しやすい状況となっている。



出典：全国道路・街路交通情勢調査(令和3(2021)年)

図 2-70 渋滞の状況

4) 高齢者の事故の状況

・県内の交通事故の全体数は減少傾向にあるが、高齢ドライバーの事故件数が全体に占める割合は年々増加傾向にある。



出典：和歌山県警(令和3(2021)年)

図 2-71 和歌山県内の全体事故件数及び高齢者ドライバーの事故件数と構成率推移

5) その他の影響

・中心部では路上駐車も多くされており、バスの円滑な運行の支障となる状況も見られる。



図 2-72 中心部の幹線道路における路上駐車状況

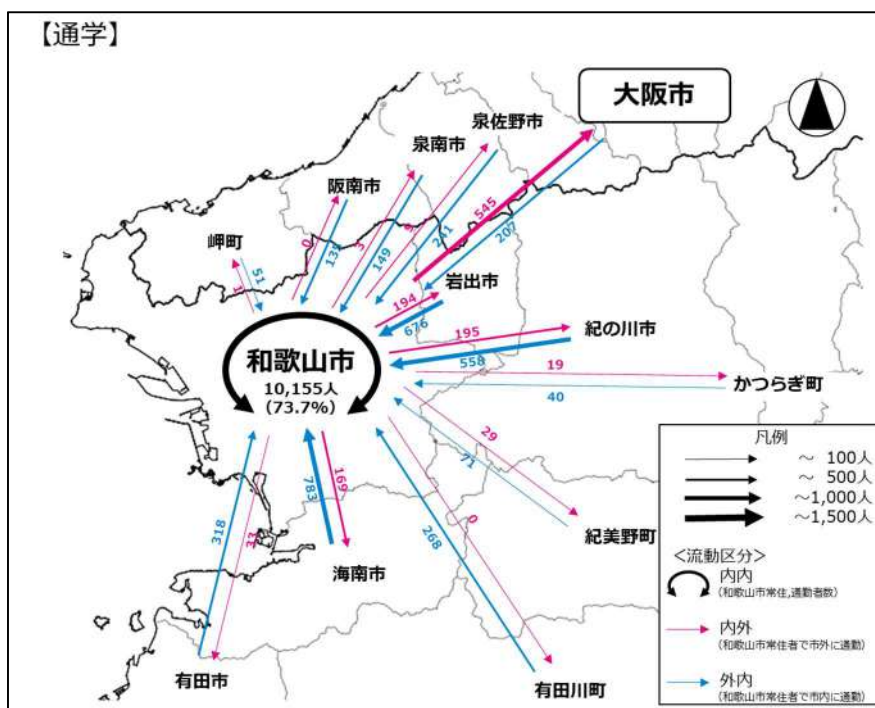
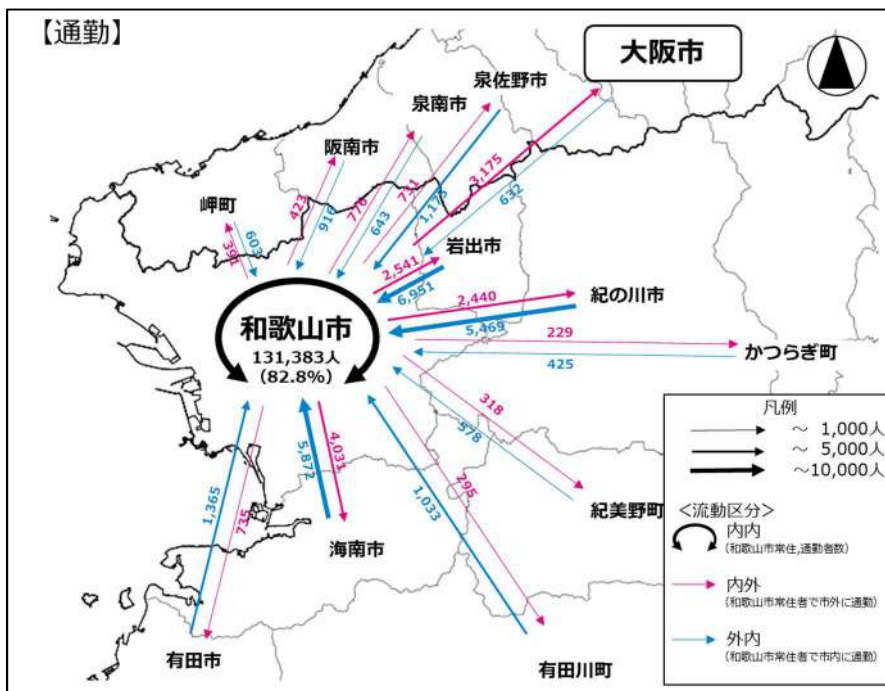
2-2-2 移動、交通に対するニーズ等の状況

(1) 和歌山市に関わる通勤、通学の流動

1) 市町村間の通勤、通学流動

・市内に常住する通勤者のうち、市内に通勤する人が約 8 割を占めている。市外への通勤先は大阪市や大規模事業者が立地する海南市が比較的多くなっている。

・市内に常住する通学者のうち、市内に通学する人が約 7 割を占めている。市外からの通学者は、海南市に加え、自動車や公共交通でアクセスしやすい岩出市や紀の川市からが比較的多い。



出典：国勢調査（令和2(2020)年）

図 2-73 主な通勤・通学の流動

2) 目的地の分布状況

- ・市内の通勤、通学先は、中心部が全体 1,412 人中 618 人(43.7)%となっており、次いで河西部が 261 人 (18.4%)となっている。
- ・買い物先は中心部が全体 2,009 人中 864 人(43.0)%となっており、次いで河西部が 531 人(26.4%)となっている。

表 2-9 通勤、通学先および買い物先の地域別構成（全交通機関）

通勤・通学先の地域別構成（全交通機関）

(人)

通勤・通学先 現住地	河西部	河北部	市外	中心部	東南部	東部	南部	総計
河西部	182	15	38	111	2	11	17	376
河北部	16	40	33	51	1	11	9	161
市外		5	7	16	3	1	2	34
中心部	30	10	35	265	3	16	28	387
東南部	10	4	20	49	36	16	10	145
東部	17	4	22	67	2	57	2	171
南部	6	2	16	59	4	6	45	138
総計	261	80	171	618	51	118	113	1,412

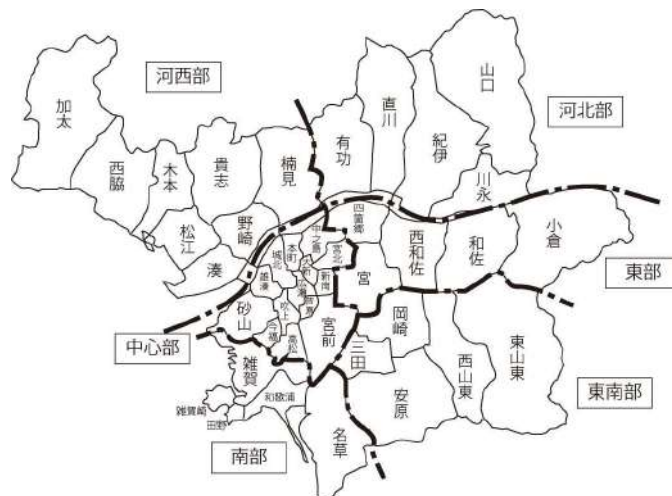
買い物先の地域別構成（全交通機関）

(人)

買い物 現住地	河西部	河北部	市外	中心部	東南部	東部	南部	総計
河西部	473	17	7	40	1		2	540
河北部	17	151	34	21	1	6		230
市外	1	2	10	16		1	1	31
中心部	26	6	4	507	2	7	2	554
東南部	1	1	8	105	55	17	9	196
東部	6	15	32	86	3	96		238
南部	7	1	6	89		3	114	220
総計	531	193	101	864	62	130	128	2009

出典：和歌山市アンケート調査（令和5(2023)年度）

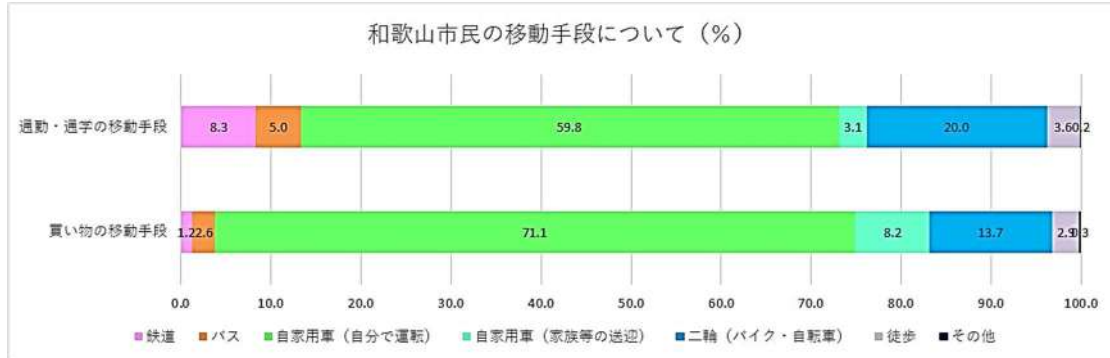
(参考) 地域区分



（2）公共交通等の利用実態

1) 市民の移動手段の変化状況

- ・和歌山市における自動車の分担率は通勤・通学において約 6 割、買い物においては 8 割を占めている。
- ・鉄道とバスの分担率は、通勤・通学においては 5 ～ 8 %、買い物においては 1 ～ 3 %となっている。



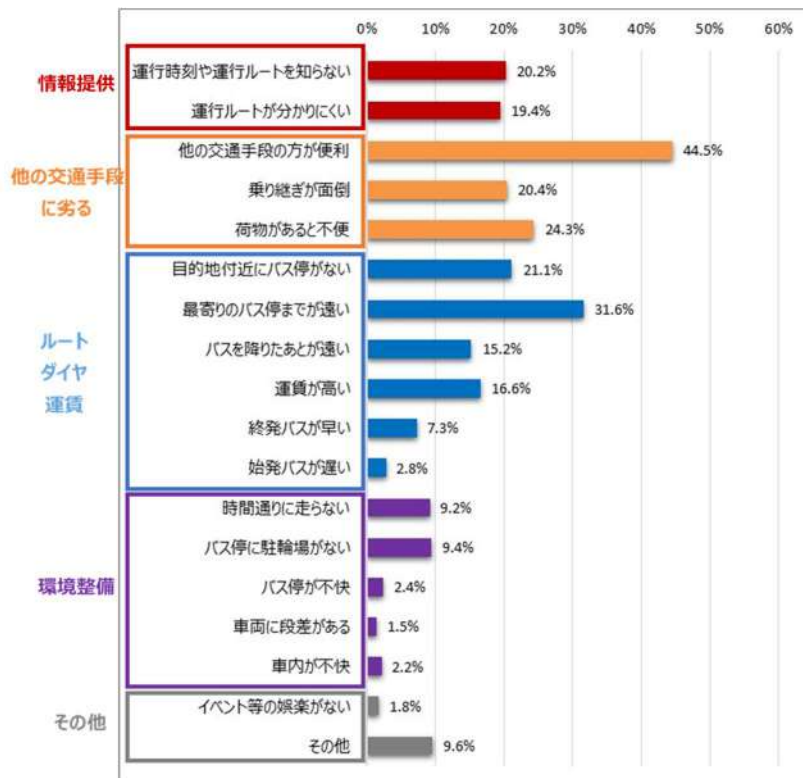
出典：和歌山市アンケート調査（令和 5(2023)年度）

図 2-74 交通手段分担率

2) バスの利用状況

(a) バスを利用しない理由

- ・バスを利用しない人の中で「他の交通手段の方が便利」と回答した人が最も多かった。
- ・市民がバスを利用しない理由として、回答の多い順に「最寄りのバス停までが遠い」、「荷物があると不便」、「目的地付近にバス停がない」となっている。



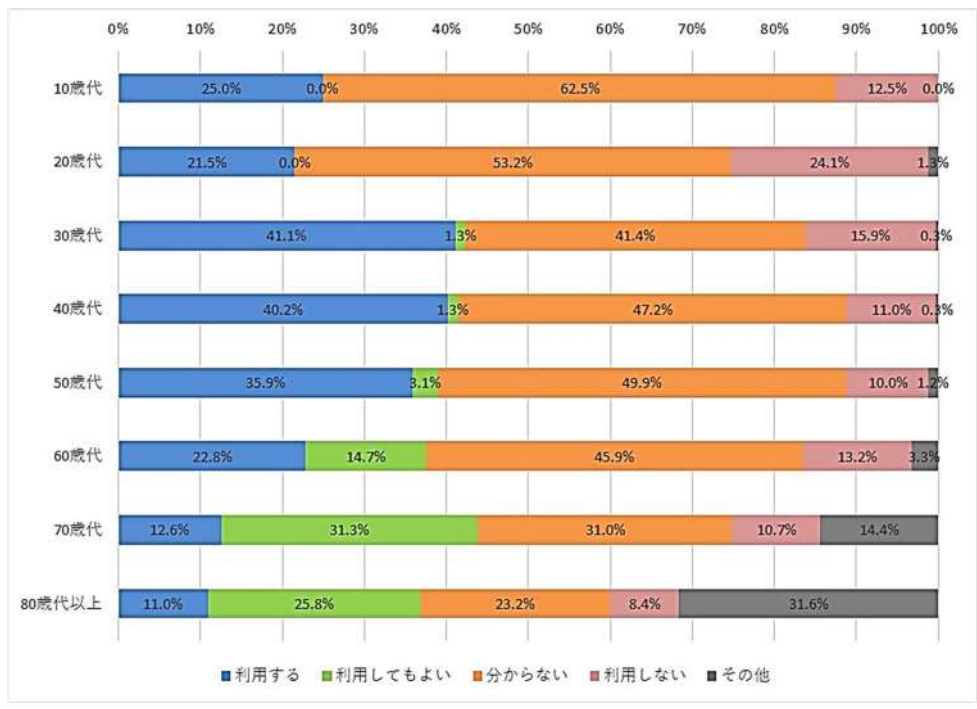
出典：和歌山市アンケート調査（令和 5(2023)年度）

図 2-75 バスを利用しない理由

(b)バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向

・10 代から 60 代まで「分からない」との回答が多い。「バスを利用しない理由が改善されればバスを利用する」と回答した方が 30～50 歳代において 35%を超えており、高齢者よりも改善された際の利用意向は高い。

・また、60 歳代以上では 30%以上が利用する可能性がある」と回答しており、高齢者においても交通手段の制約等からバスへのニーズが高いものと考えられる。

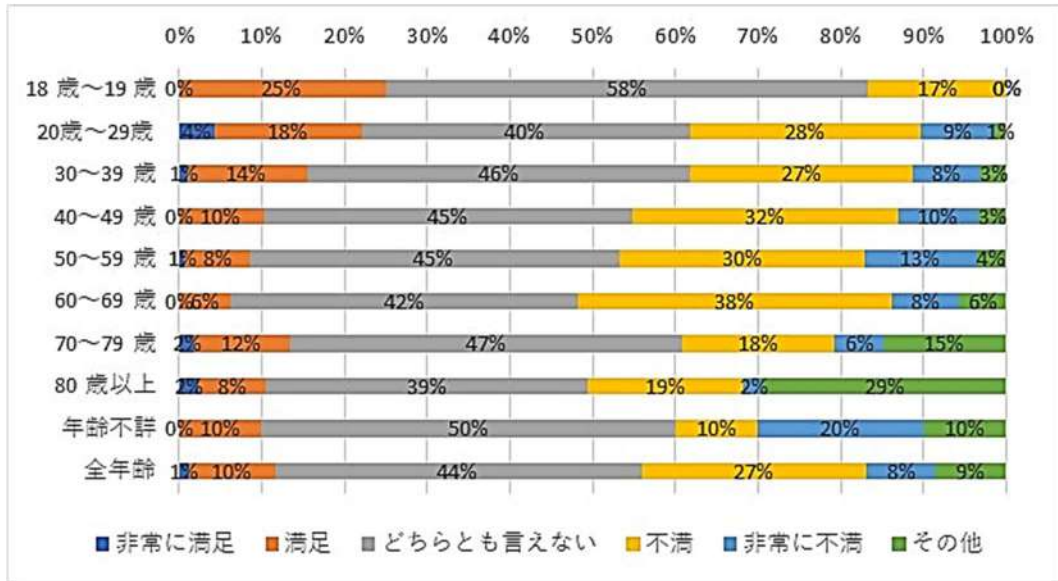


出典：令和 5(2023)年度和歌山市アンケート調査

図 2-76 バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向

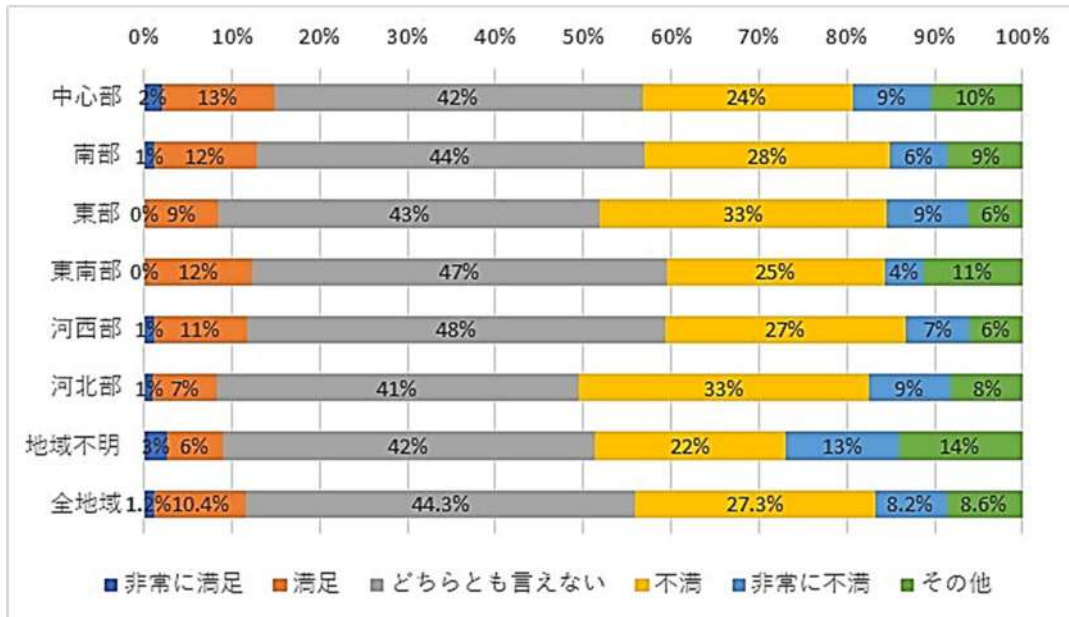
(c)公共交通の総合満足度

- ・公共交通について「非常に満足」、「満足」と回答した割合は、全体では平成 27(2015)年度では 19.8% に対し、令和 4(2022)年度には 11.5%に低下している。
- ・年齢別にみると、交通手段の制約が少ないと想定される 40～60 歳代において「非常に不満」、「不満」と回答した割合が高くなっている。
- ・地域別に見ると、中心部や北部、南部を含めた全地域において、「非常に不満」、「不満」が「非常に満足」、「満足」を大きく上回っている。



出典：令和 4(2022)年度市政世論調査

図 2-77 市内公共交通の総合評価（年代別）

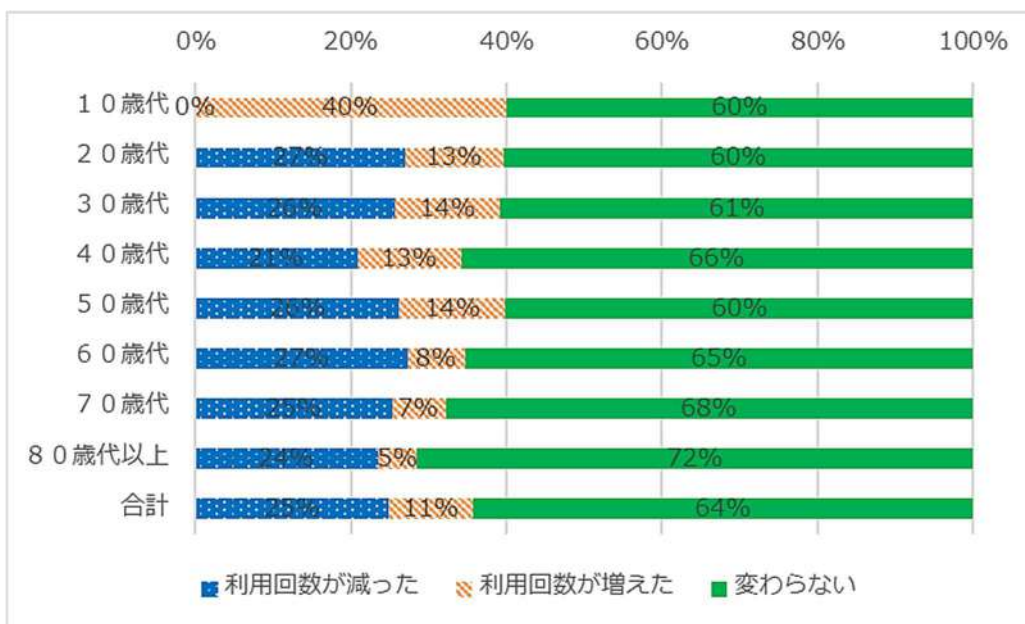


出典：令和 4(2022)年度市政世論調査

図 2-78 市内公共交通の総合評価（地域別）

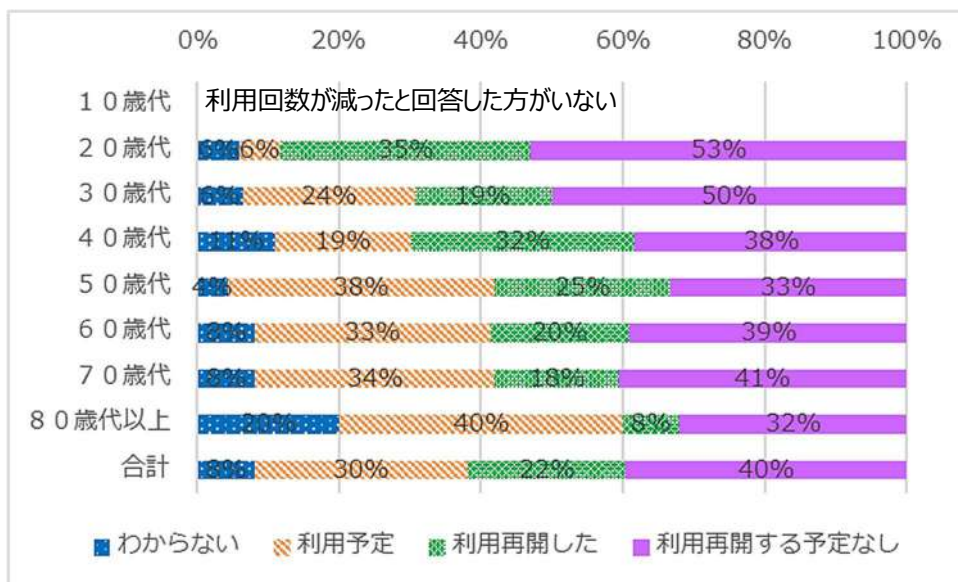
3) 公共交通に係る新型コロナウイルス感染症の影響

・コロナ禍において公共交通の利用回数が減少した方の割合は 25%であり、減少した方のうち、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後も利用しないと回答した方の割合は 40%であった。



和歌山市アンケート調査（令和5(2023)年度）

図 2-79 コロナ禍における公共交通の利用回数



和歌山市アンケート調査（令和5(2023)年度）

図 2-80 コロナ禍において公共交通の利用回数が減った方の5類感染症移行後の公共交通利用意向

3 まちづくりの方向性

3-1 まちづくりの方向性

3-1-1 上位計画、関連計画

(1) 総合計画等

1) 第5次和歌山市長期総合計画（基本構想・基本計画）

- ・基本構想において将来都市像を「きらり 輝く 元気和歌山市」と定めるとともに、分野別将来都市像 4 において、コンパクトシティの形成や高齢化対策など人口減少等にも対応し、安心して住み続けられる社会づくりを進めることを示している。
- ・また、分野別目標 2 では「住みたいと選ばれる魅力があふれるまち」として「中心市街地の魅力向上」、分野別目標 4 では「誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち」として、「コンパクトシティの実現」などが位置づけられている。
- ・コンパクトシティの実現のための施策として「公共交通体系の充実」が位置付けられており、広報等による利用促進、環境整備等による利便性向上、地域バス等への支援等による公共交通機関の維持・充実、広域的交通機能の充実を進めていくこととしている。

第3章 将来都市像の実現に向けて

基本構想では、全国の中でもきらりとした輝きを奏し、活力にあふれた住みたいまちとして選ばれる和歌山市をめざし、将来都市像を「きらり 輝く 元気和歌山市」と定めるとともに、分野別に「1. 安定した雇用を生み出す産業が元気なまち」、「2. 住みたいと選ばれる魅力があふれるまち」、「3. 子供たちがいきいきと育つまち」、「4. 誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち」の4つの将来都市像を掲げました。

分野別将来都市像の1から3において、産業振興や子育て支援、魅力的なまちづくりに取り組むことで高齢化人口減少に歯止めをかけるとともに、分野別将来都市像4では、コンパクトシティの形成や高齢化対策など人口減少等にも対応し、安心して住み続けられる社会づくりを進めることを示しています。このことにより、人口減少・少子高齢化の進行や社会経済機軸の移行に柔軟に対応しつつ、地域特性を生かした魅力あるまちづくりを進め、本市の持続的発展をめざします。

1 安定した雇用を生み出す産業が元気なまち

製造業など競争力のある産業が発展するとともに、サービス産業の生産性向上や向上が図られ、国内経済の好循環が生まれています。また、道路などのインフラ整備や各種支援制度により新規創業や企業立地が進み、産業の発展が促されています。一方、和歌山域及びその周辺地域により観光資源の魅力を高めるとともに地域産業の発展等により、地域内消費が促進されています。そして農林水産業においても、本市の地域特性をうまく生かした魅力あふれる産業となり、域外から集客力が強化されています。

こうしたことにより、経済が活性化し、自分に合った働き方でいきいきと働いています。

2 住みたいと選ばれる魅力があふれるまち

身近にある自然・歴史・文化などの地域資源を生かした文化活動やスポーツに親しむ等の高い生活を享受するとともに、それらの資源を基盤とした歴史と多様性のあるまちづくりが活発に展開され、それぞれの地域で独自の個性が際立つことにより、人々の自らの地域に深い愛着を持って暮らしています。

中心市街地^{※1}は、和歌山域を中心とした歴史的な景観を大切にしつつ、商業施設や大学などの教育機関、文化施設など集積してあふれる都市機能が満載し、幅広い世代が活動的に行き交うエリア^{※2}となっています。

市街地再開発
和歌山城下町の再開発

3 子供たちがいきいきと育つまち

子育て世代包括支援センター^{※3}では気軽に様々な相談ができる環境が構築するとともに、女性の職復帰や男性が育児休暇を取得しやすい環境づくりが定着することにより、安心して結婚・妊娠・出産・子育てができる環境が整い、人々はそれぞれの希望に応じて子供を生み育てられる子育て環境が実現されています。

また、学校評価^{※4}や小中一貫校での研究成果が生かされ、子供たちは、恵まれた教育環境のもとで、ふるさとへの愛着を持ちながら、社会で活躍できる能力^{※5}を身に付けているとともに、家庭や地域との連携により、豊かな心や体力が育まれ、のびのびと成長しています。

4 誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち

「歩いて暮らせる」利便性の高いまちが各地域に形成され、拠点間が相互に道路・公共交通ネットワーク^{※6}で結ばれており、多層型のコンパクトなまちづくりが実現されています。

そして、河川や下水道などの都市機能が適切に整備・管理されるとともに、人と自然が共生する快適な空間が創出されています。


また、地域包括ケアシステム^{※7}の構築をはじめとして医療・福祉が充実する一方で、人々のつながりが強まり支え合う福祉社会が形成され、誰もが心身ともに健康で不慮のない生活が送れています。

さらに、災害が起きた後も被害が最小限に抑えられ、また早急に地域社会が再建・回復できるように復旧・復興計画の策定が進められているとともに、防災がどこにいても安全な社会が実現されています。

新市民センター（完成イメージ）
市街地再開発

出典：第5次和歌山市長期総合計画

図 3-1 将来都市像

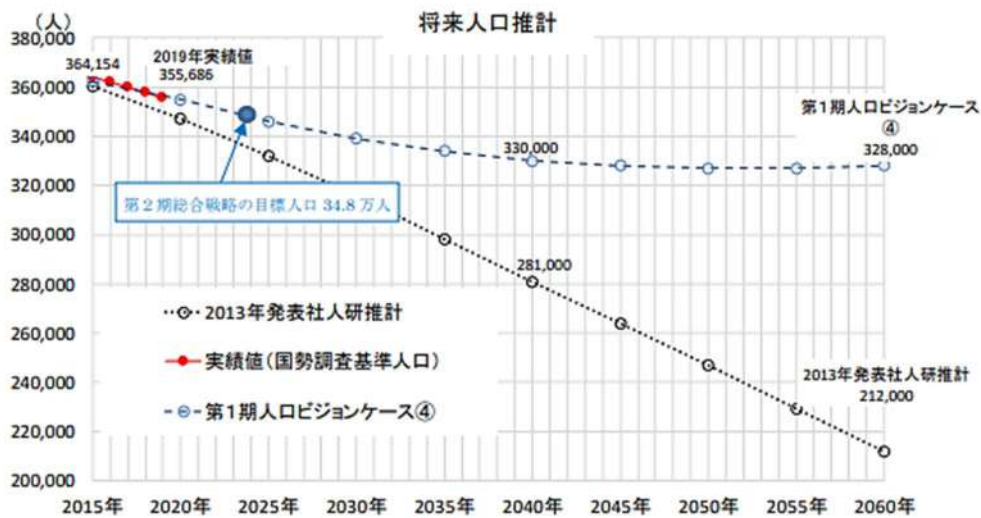
分野別目標4	誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち	 <p>地域バス（紀三井寺団地線）</p>
政策 4-1	コンパクトシティの実現	
施策 4-1-2	公共交通体系の充実	
<p>〈めざす10年後の姿〉</p> <p>拠点間等を結ぶ公共交通ネットワーク^{*73}の更なる充実が図られ、すべての人にとって安全で利用しやすい公共交通機関の整備が進んでいる。</p>		
<p>取組方針1 公共交通機関の利用促進</p> <p>公共交通の重要性や必要性を広報するなど、自家用車からの転換を促す取組を行い、公共交通機関の利用促進に努めます。</p>		
<p>取組方針2 利便性の向上</p> <p>地域の拠点となる駅やバス停へのアクセス向上を図るため、周辺の環境整備を進めます。また、事業者が行うバリアフリー化^{*234}を促進するなど、関係機関と連携して利便性向上に努めます。</p>		
<p>取組方針3 公共交通機関の維持・充実</p> <p>和歌山電鉄貴志川線の存続や運営状況が低迷する公共交通機関及び地域が主体となって運行する地域バス^{*190}等への支援を行い、移動手段の確保に努めるとともに、地域公共交通網形成計画^{*187}を策定するなど、公共交通ネットワークの充実を図ります。また、新交通システム^{*156}を含めた集約型のまちづくり^{*156}にふさわしい公共交通体系について、長期的観点から研究を行います。</p>		
<p>取組方針4 広域的交通機能の充実</p> <p>関西国際空港から最も近い県庁所在地であるメリットを生かせるよう、関西国際空港へのアクセス向上に向け、関係機関へ働きかけます。また、和歌山下津港の整備・充実を促進するため、関係機関へ働きかけます。</p>		

出典：第5次和歌山市長期総合計画

図 3-2 公共交通体系の充実

2) 第2期和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略及び第2期和歌山市人口ビジョン

- ・国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の将来推計では、将来人口は人口減少が続く、令和22(2040)年に人口30万人（県都として主要な都市機能を維持可能な人口規模）を大きく下回るか否かの分水嶺となっている。第2期人口ビジョンにおいては、この点を重視し、今後注力することで令和22(2040)年に人口30万人を下回らないことを将来の人口展望としている。
- ・これに対し、「基本目標Ⅰ 安定した雇用を生み出す産業が元気なまち」、「基本目標Ⅱ 住みたいと選ばれる魅力があふれるまち」、「基本目標Ⅲ 子供たちがいきいきと育つまち」、「基本目標Ⅳ 誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち」という4つの基本目標を掲げている。



出典：第2期和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略及び第2期和歌山市人口ビジョン

図 3-3 将来人口の推計結果

基本目標Ⅳ 誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち

【政策】

○ (コンパクトシティの実現)

- ・和歌山市立地適正化計画を推進し、「コンパクトシティ+ネットワーク³²」の実現を図る。
- ・交通不便地域への地域バスやデマンド型乗合タクシーの導入を推進し、全ての人にとって便利な公共交通ネットワークを再構築する。
- ・持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するため、バリアフリー化を含めた交通結節点の整備や交通結節点へのアクセス向上を促進するとともに、自転車等を活用した二次交通の普及を促進する。
- ・市街化区域において、中心市街地や主要な駅周辺などに都市機能の集積を図り、市街地における人口密度を維持するとともに、市街化調整区域において、無秩序な開発を抑制し、駅や小学校周辺などの生活拠点に居住と日常生活に必要な機能を誘導する。
- ・LRT（次世代型路面電車）やMaaS（Mobility-as-a-Service）の導入検討により交通弱者対策や移動の円滑化等を推進する。

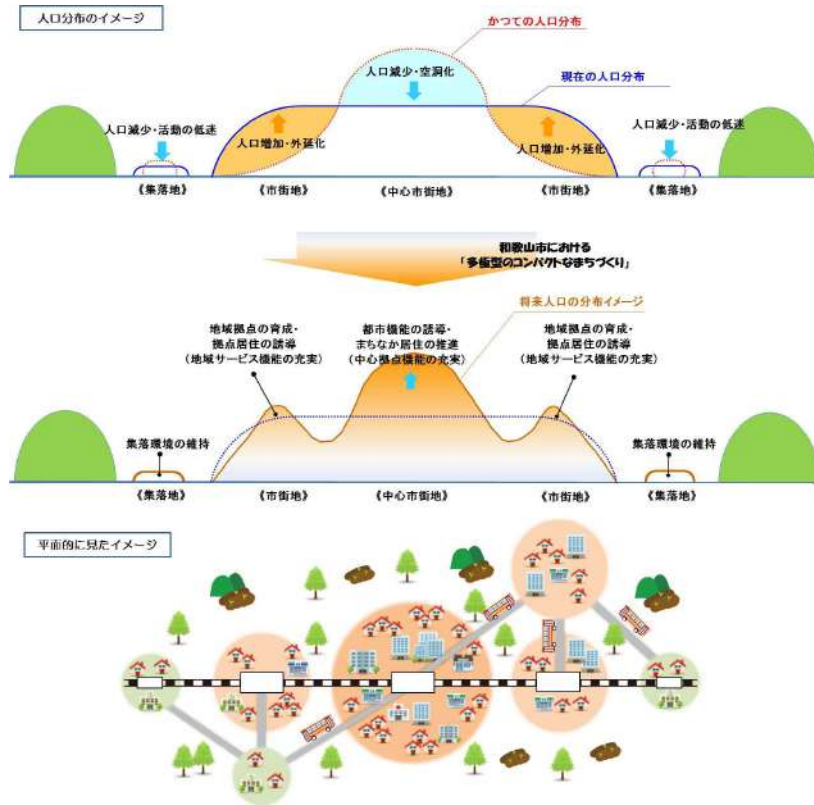
出典：第2期和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略及び第2期和歌山市人口ビジョン

図 3-4 基本目標と基本的方向性

(2) 都市計画

1) 和歌山市都市計画マスタープラン

・中心市街地や周辺地域の拠点間が交通ネットワークで結ばれることで相互に補完しあえる「多極型のコンパクトなまちづくり」を進めることとしており、拠点、都市軸及び交通軸、ゾーンをそれぞれ設定している。



出典：和歌山市都市計画マスタープラン

図 3-5 まちづくりのイメージ

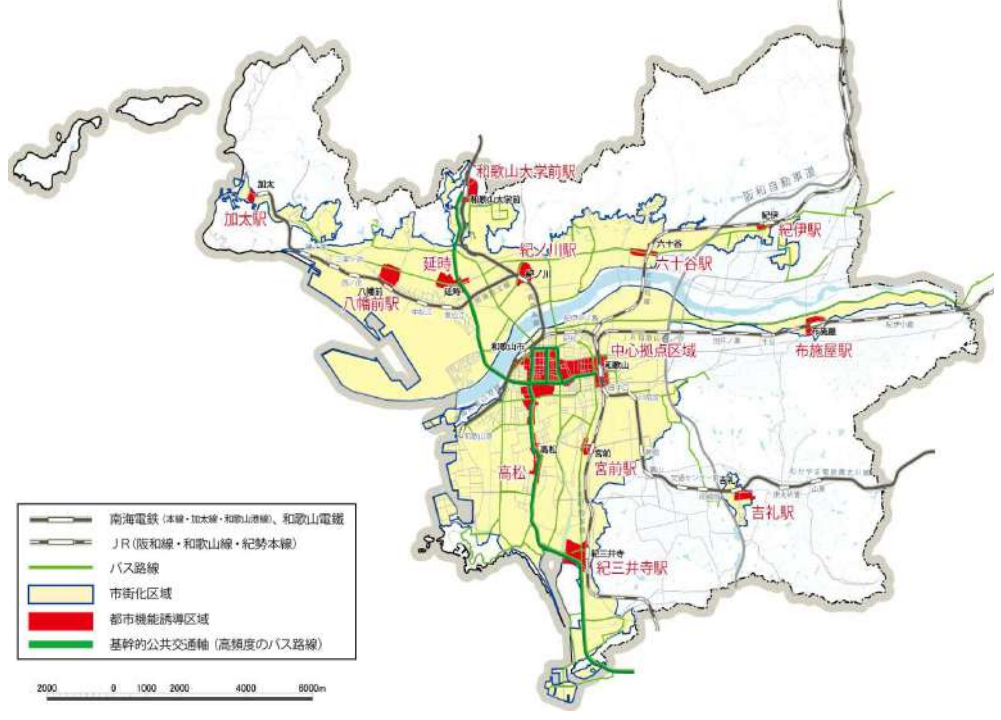


出典：和歌山市都市計画マスタープラン

図 3-6 将来都市構造図

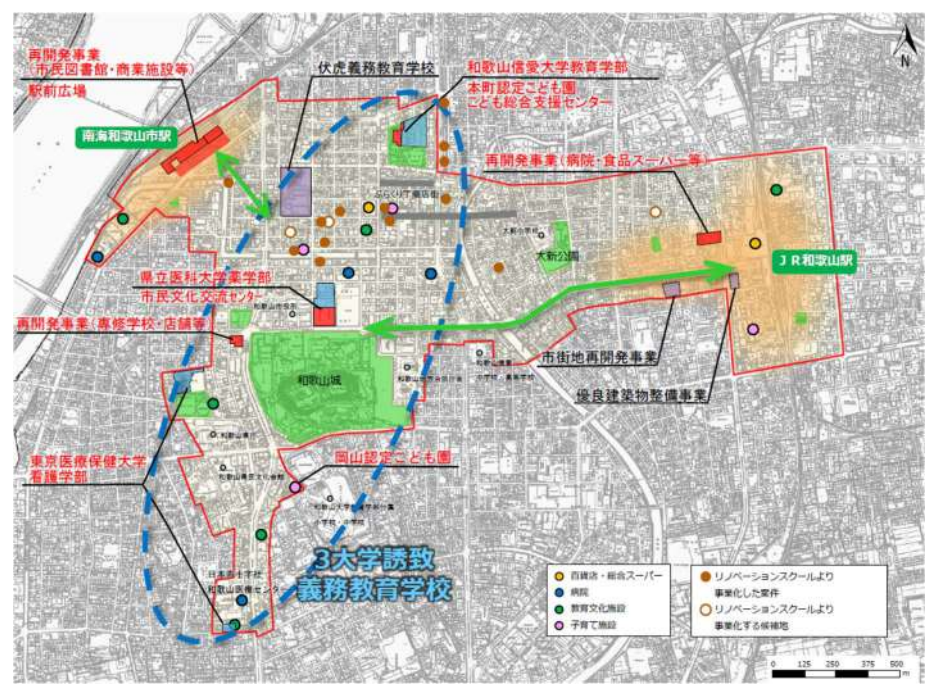
2) 和歌山市立地適正化計画

- ・都市計画マスタープランに示される将来都市像を踏まえ、居住機能や、医療、商業、子育て支援などの様々な都市機能の立地を適正に誘導することを目的に、都市機能誘導区域、居住誘導区域をそれぞれ定めている。
- ・都市機能や居住誘導を図るための施策として公共交通ネットワークの形成が位置付けられ、既存バス路線の見直し、新規路線の開設や地域バスの導入検討、駅へのアクセス向上等を進めていくこととしている。



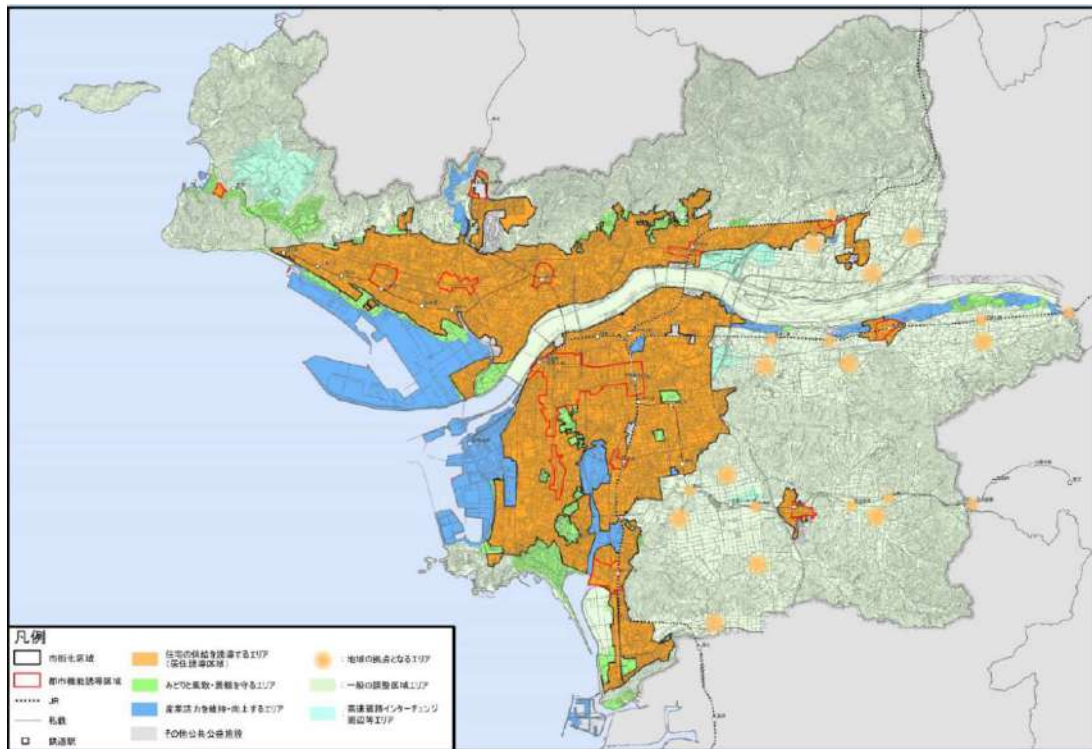
出典：和歌山市立地適正化計画

図 3-7 都市機能誘導区域



出典：和歌山市立地適正化計画

図 3-8 中心拠点の施設誘導イメージ



人口流出を抑制しつつ生活利便を維持するため、住宅開発等を促し居住を誘導するエリア（居住誘導区域）を設定します。みどりや景観、産業活力といった視点から、住宅開発を誘導しないエリアについては、これまでの環境を維持していきます。

市街化区域内	市街化調整区域
<p>(オレンジ) 住宅の供給を誘導するエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他都市への人口流出を抑制し、和歌山市への定着を図るため、市街地環境の改善に資する住宅を誘導するエリア。（居住誘導区域） 	<p>地域の拠点となるエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設周辺等の地域拠点となる特定集落・駅周辺における分譲住宅等の開発を認めるエリア
<p>(グリーン) みどりと風致・景観を守るエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農地や緑地等が集積している地域や、歴史・文化・観光、風致や景観に優れ、自然と親しめる地域であり、居住環境や地域固有の風土を守るエリア。 	<p>一般の調整区域エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農家住宅等の通常の立地基準により立地可能な開発を認めるエリア
<p>(ブルー) 産業活力を維持・向上するエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工業専用地域のほか工場等が集積している地域であり、操業環境と居住環境を守るエリア。 	<p>高速道路 I C 周辺エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪和自動車道 3 I C 周辺で、都市計画マスタープランに位置付けられたゾーンは地区計画の策定により開発を認めるエリア

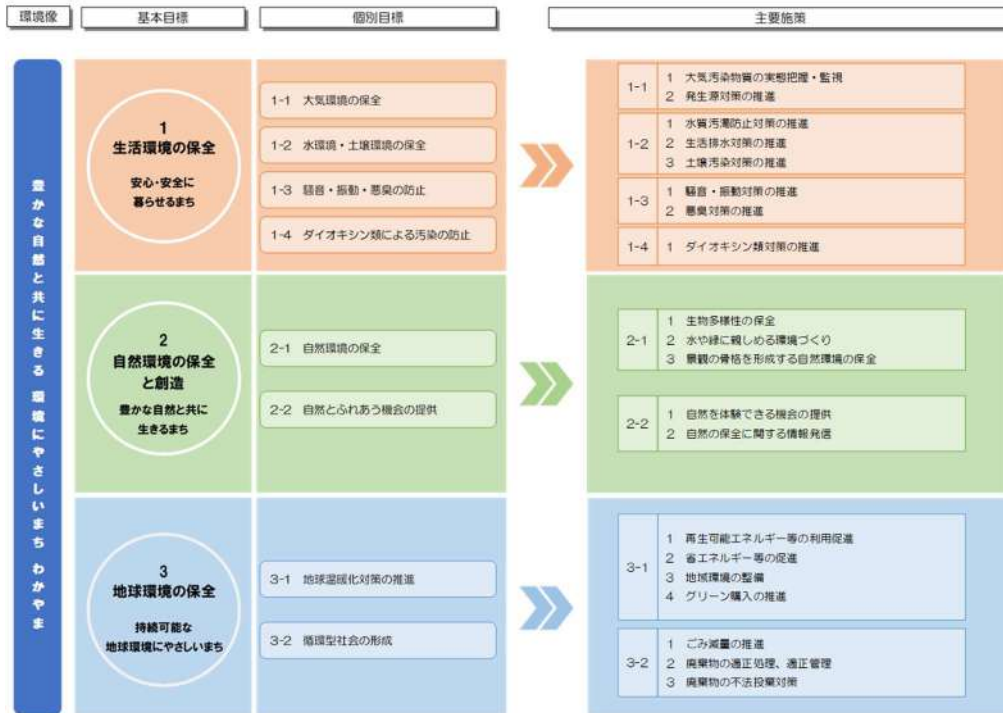
出典：和歌山市立地適正化計画

図 3-9 居住誘導区域

(3) その他の計画

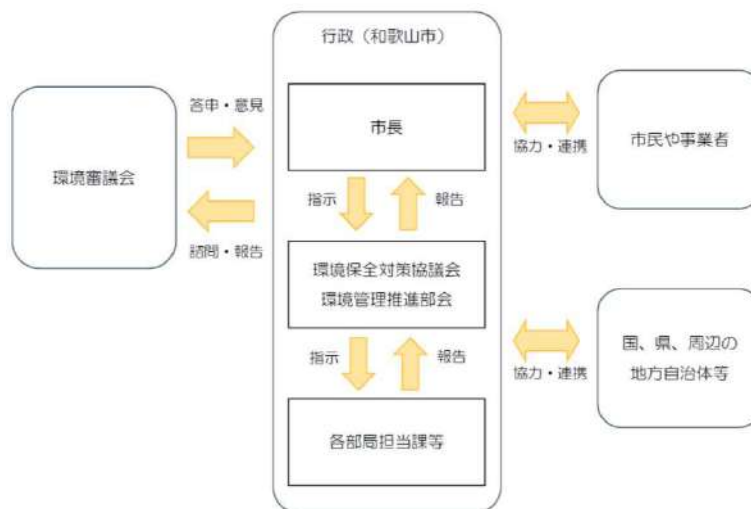
1) 第3次和歌山市環境基本計画

- ・市民、事業者、行政がめざすべき環境像を、「豊かな自然と共に生きる環境にやさしいまちわかやま」として、この環境像の実現に向けて施策を展開していくこととしている。
- ・3つの基本目標のうち、地球環境の保全におけるまちづくり分野での取組に、「都市機能の集約化」や「自動車利用の抑制」を位置づけ、中心部と各拠点が連携した都市構造への転換、公共交通ネットワークの充実による自動車利用の抑制等を進めることとしている。



出典：第3次和歌山市環境基本計画

図 3-10 施策の体系



出典：第3次和歌山市環境基本計画

図 3-11 計画の推進体制

2) 和歌山市第2期 SDGs 未来都市計画

- ・まちなかでのリノベーションによるまちづくりや、持続可能な海づくりなど、まち全体の「リノベーション」（＝今あるものを生かして、その価値を更に高める）に取り組み、まちなかと郊外の漁村エリア双方から持続性を高め、市全体として持続可能な社会を目指していく。
- ・自転車活用を推進するための計画を策定し、シェアサイクルの推進を含め、環境にやさしく、健康的な移動手段である自転車で移動する人々の増加を目指すほか、デマンド型乗合タクシーの運行や地域コミュニティバスへの支援により交通不便地域におけるモビリティの確保を図る。また、本市に適したL R T等の新交通システムの導入可能性についても調査・研究を進める。



図 3-12 SDGs ポスター

3) 第4次和歌山市地域福祉計画

・地域福祉を多様な主体が協働して推進する上での基本的な方向性を定めている。
 ・基本理念を「お互いを尊重し、支えあう“元気な福祉のまち”を、わたしたちの“参加と協働”で創出します」とし、11の取組の柱のうち「快適な生活環境をつくります」において、取り組む方向として移動への支援の充実を位置づけ、公共交通の充実や移動支援事業等を実施していくこととしている。



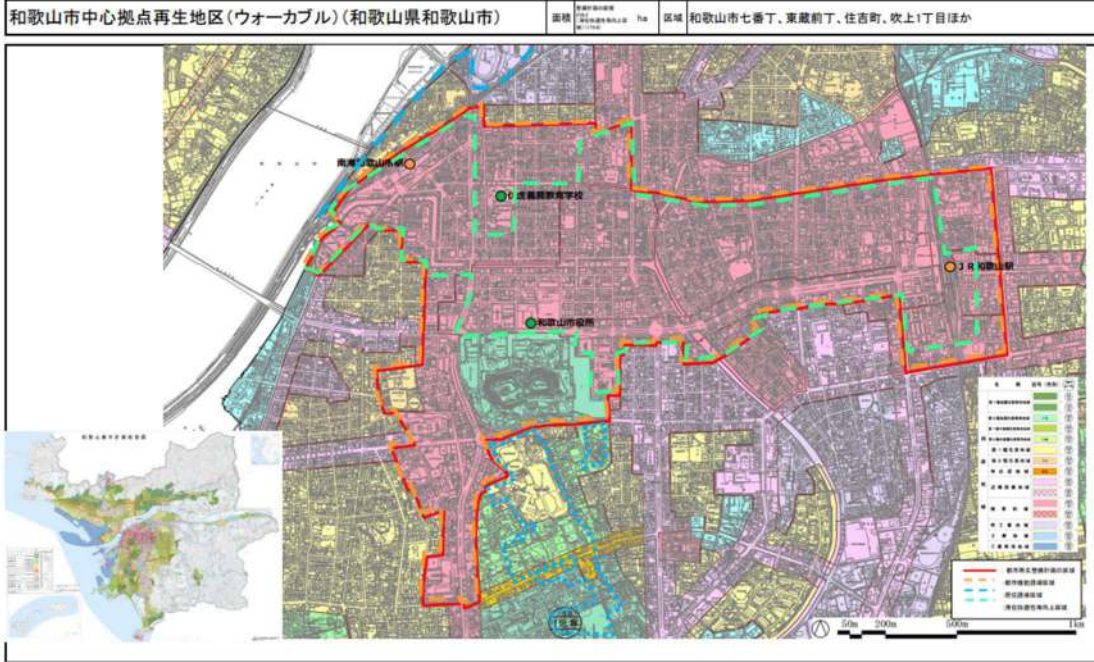
出典：第4次和歌山市地域福祉計画

図 3-13 取組の体系

3-1-2 計画に基づく取組

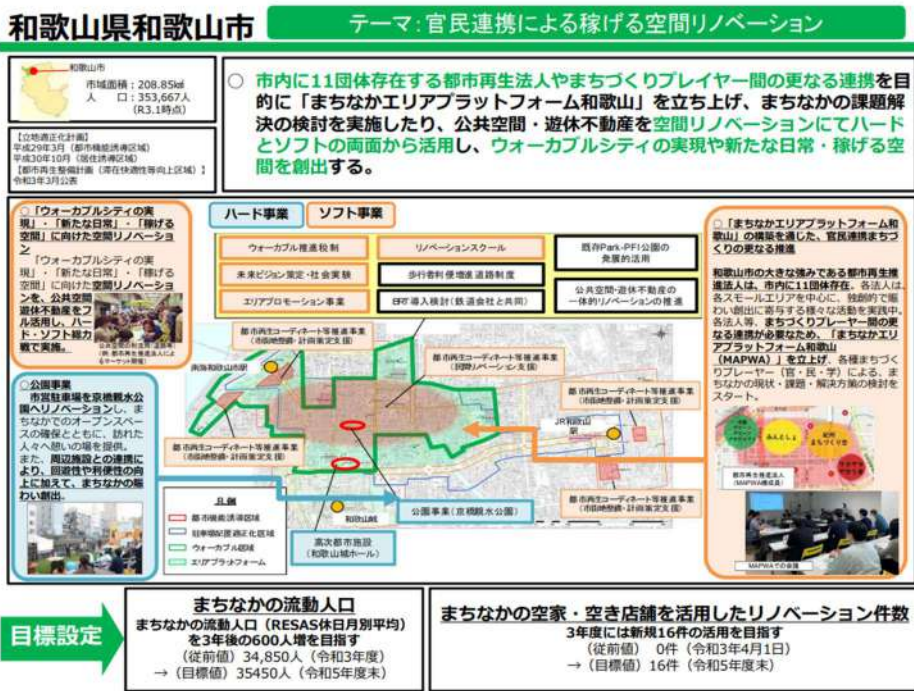
(1) 中心市街地活性化に向けた再開発

- ・都市再生整備計画に基づく新しいまちづくりに向けた種々の取り組みの結果、国の新しいまちづくりのモデル都市に選ばれた。
- ・引き続き、都市再生整備計画に基づき、和歌山市まちなかウォークアブル推進事業等を進めていく。



出典：和歌山市都市再生整備計画（令和5(2023)年3月）

図 3-14 和歌山市中心拠点再生地区（ウォークアブル）



出典：和歌山市

図 3-15 新しいまちづくりモデル都市に係る和歌山市の取り組み

4 公共交通網形成に向けた基本的な方針

4-1 公共交通に求められる機能と公共交通の現状

2章および3章に示した和歌山市の現状、まちづくりの方向性を踏まえた、和歌山市における公共交通に求められる機能及び公共交通の現状の整理を4-1-1以降に示す。

4-1-1 和歌山市における公共交通に求められる機能

地域の現状やまちづくりの方向性を踏まえ、和歌山市において公共交通に求められる機能の整理を行う。

地域の現状

- ・人口減少や高齢化に加え、居住地や店舗の郊外化が進み、中心市街地が衰退している。
- ・市民は、まちへの愛着は持っているが、現状では多くの人が、「活気がない」、「不便」と感じている。

<人口、高齢化>

- ・人口は約35万人まで減少、高齢化率は約3割。
- ・県内からの転入は多いが、大阪等への転出が超過。
- ・市内では、居住地等の郊外化が進展。

<施設立地>

- ・事業所、従業員は中心部に集中。
- ・大学、専修学校等は主に中心部に立地。
- ・医療機関の多くは中心部や南部に立地。

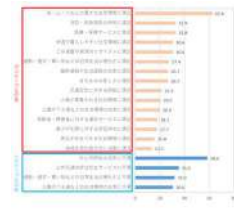
<中心市街地>

- ・店舗の郊外化が進み、商店街等の中心部の商業機能の衰退が進展。
- ・これにより、中心部の空き物件や駐車場等が増加し、市街地としての魅力低下（スポンジ化）。
- ・市政世論調査では中心市街地の活気に不満と答えた割合が約6割。

▼中心部の遊休不動産（平成26(2014)年）



▼市政世論調査（令和4(2022)年）



<まちに対する意識>

- ・和歌山市に愛着はあるが、現状のインフラや交通に対して満足している割合は少ない。
- ・3割程度の市民が中心市街地の活気や公共交通、買い物等に不満を感じている。

<観光>

- ・市内には日本遺産の和歌の浦をはじめ、和歌山城、加太、和歌山マリナーシティ等が存在している。
- ・広域的な取組として、広域バス路線の検討や、サイクリングロードの整備も実施されている。
- ・しかし、周辺観光地に比べて集客力が低く、資源が広く分散し回遊もしづらい状況である。
- ・観光客数は令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少し、現在回復傾向である。

▼和歌山市の観光客数の推移



まちづくりの方向性

・安心して住み続けられ魅力あるまちを目指す中で、都市計画や環境、福祉等の各方面から、公共交通の充実が求められている。
 ・中心市街地活性化に関しては、近年、各種の取組が積極的に展開、計画されている。

＜上位、関連計画＞

【第5次和歌山市長期総合計画（基本構想・基本計画）】

- ・安心して住み続けられる魅力あるまちづくりを目指す。
- ・コンパクトシティ実現のための施策として「公共交通体系の充実」を位置付けている。

【和歌山市都市計画マスタープラン】

- ・中心市街地や周辺拠点が交通ネットワークで結ばれることで相互に補完しあえる「多極型のコンパクトなまちづくり」を進める。

【和歌山市立地適正化計画】

- ・都市計画マスタープランを踏まえ、都市機能誘導区域、居住誘導区域を設定している。
- ・公共交通ネットワークの形成を進める。

【第3次和歌山市環境基本計画】

- ・豊かな自然と共に生きる環境にやさしいまちを目指す。
- ・まちづくり分野での取組として、公共交通の充実による自動車利用の抑制を実施している。

【和歌山市第2期SDGs未来都市計画】

- ・まちなかでのリノベーションによるまちづくりや、持続可能な海づくりなど、まち全体の「リノベーション」（＝今あるものを生かして、その価値を更に高める）に取り組み、まちなかと郊外の漁村エリア双方から持続性を高め、市全体として持続可能な社会を目指していく。

【第4次和歌山市地域福祉計画】

- ・お互いを尊重し、支えあう“元気な福祉のまち”を“参加と協働”で創出することを目指す。
- ・公共交通の充実による移動の支援を実施している。

＜中心市街地活性化に向けた取組＞

- ・都市再生整備計画に基づく新しいまちづくりに向けた種々の取り組みの結果、国の新しいまちづくりのモデル都市に選出された。
- ・引き続き、都市再生整備計画に基づき、和歌山市まちなかウォーカブル推進事業等を進めていく。

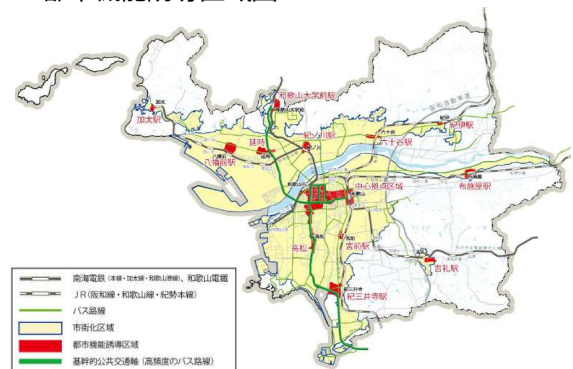
▼新しいまちづくりの取り組み

▼将来都市像

きらり輝く 元気和歌山市

- 1 安定した雇用を生み出す産業が元気なまち
- 2 住みたいと選ばれる魅力があふれるまち
- 3 子供たちがいきいきと育つまち
- 4 誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち

▼都市機能誘導区域図



▼新しいまちづくりの取り組み

▼まちなかウォーカブル推進事業



公共交通に求められる機能

以上を踏まえると、和歌山市において公共交通には、以下のような機能が求められる。

●市民の日常生活を支える

⇒効率的ネットワークにより、郊外部を含めた便利な移動、安心な生活を持続的に支える。

●中心市街地活性化への寄与

⇒都市再生の取組等と連携させ、中心部の回遊性や魅力を向上させる。

●地域拠点づくりへの寄与

⇒拠点を中心としたネットワークの接続、連携を強化し、各地域での人の流れや交流をつくる。

●住みよいまちづくり、健康な暮らしへの寄与

⇒環境にやさしい暮らしが可能となる移動手段の提供。

⇒公共交通を中心に、歩く生活を促す。

●観光活性化への寄与

⇒観光資源のネットワーク化。

⇒交通自体もコンテンツとした、魅力の向上。

4-1-2 求められる機能に関連する現状と課題

次に公共交通に求められる機能に対する現状と課題を以下に示す。

現状と問題点から、和歌山市の公共交通に求められる機能は、「市民の日常生活を支える」、「中心市街地の活性化への寄与」、「地域拠点づくりへの寄与」、「住みよいまちづくり、健康な暮らしへの寄与」、「観光活性化への寄与」の5つに分類され、求められる機能を踏まえた現時点における課題は以下の図のとおりとなる。

図 4-1 公共交通に求められる機能に関連する現状と課題

現状	公共交通の利用者減少や新型コロナウイルス感染症の影響や深刻な人材不足等に伴い、路線維持が困難となりつつある。	中心市街地では、再開発や大学誘致等の取り組みにより、一定のにぎわいを創出しているが、一方で、スーパー等の閉店により買い物困難者が発生している。	市内に公共交通不便地域が依然、点在しているが、地域拠点である各駅と結節する交通手段の導入が一部地域に留まっている。	公共交通機関の利用者はコロナ禍を契機に急減し、回復傾向にあるが、一定数は公共交通への回帰が見込めない状況となっている。また、自動車事故における高齢者の割合が高くなっている。	観光地間の効率的な周遊ルートの形成が十分でなく、サイネージの設置等、観光情報の提供も一部に留まっている。
求められる機能	市民の日常生活を支える	中心市街地の活性化への寄与	地域拠点づくりへの寄与	住みよいまちづくり、健康な暮らしへの寄与	観光活性化への寄与
課題	・民間路線の支援 ・官民連携によるネットワーク形成	・中心市街地活性化と連動した公共交通活性化、回遊性向上	・地域資源や人材と連携した地域交通の確保、育成 ・新しいモビリティを活用した交通結節点の利便性向上	・地域の特性に応じた移動手段の確保 ・利用者等の意識醸成	・わかりやすさ使いやすさの向上 ・公共交通による観光回遊性の向上、活性化

4-2 和歌山市における公共交通の課題

前項で整理した現状を踏まえ、公共交通に求められる機能を確保していくには、民間路線の支援、官民連携によるネットワーク形成、地域資源や人材と連携した地域交通の確保、育成に対応していくことに加えて、中心市街地活性化の取組を活かした需要取り込み等を図っていくことで、公共交通の持続性向上や正のスパイラル創出につなげていくことが求められる。

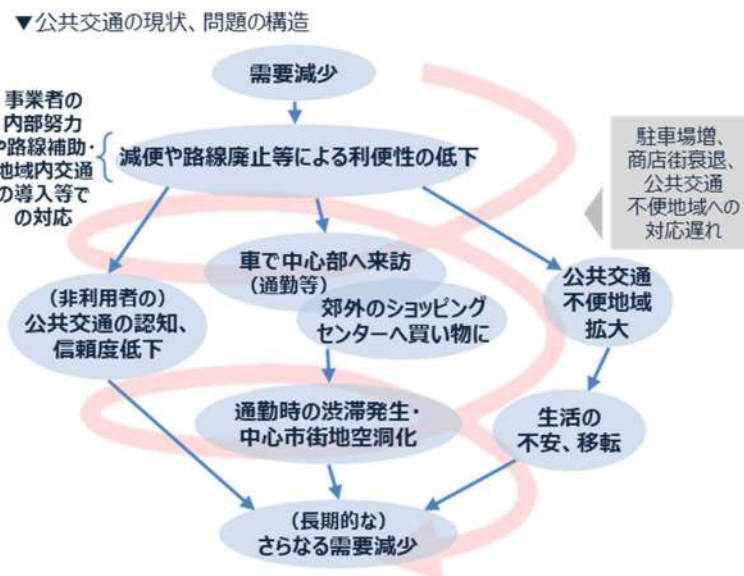


図 4-2 和歌山市の公共交通の課題

4-3 基本的な対応の考え方、戦略

4-3-1 基本理念

以上の課題を解決するために、すべての人にとって使いやすく持続的な公共交通を創出し、魅力的で住み続けられるまちづくりに貢献していくことを基本理念として取り組むものとする。

【基本理念】
すべての人にとって安心、安全、快適に利用できる
持続可能な公共交通ネットワークの構築

4-3-2 取組の方針

公共交通網形成に向けて、各課題に対応する施策を展開することが求められるが、関連施策の実施状況や課題の重要性等を踏まえて展開していく必要がある。

まず基幹ネットワークの形成、分かりやすさの向上や、中心市街地活性化の関連施策を活かした利用環境の整備や利用促進を実施する。これを踏まえ、基幹へつながる交通確保や拠点づくり、観光回遊性向上等を進めていくものとする。



図 4-3 取組の方針

4-3-3 公共交通網の将来イメージ

前項の課題や取組方針を踏まえ、民間事業者や行政が連携して路線の仕分け、機能分担を図り、効率的で分かりやすいネットワークを形成していくものとする。

【基本的な考え方】

- ・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。
- ・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する。
- ・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する。
- ・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、活性化する。

⇒公共交通網の将来イメージとしては、多極連携型のまちづくりと連携し、中心拠点と地域拠点を結ぶ公共交通の基幹軸の形成や拠点における交通結節機能の向上、地域の特性に応じた移動手段の確保等、便利で持続可能な公共交通ネットワークを構築していく。

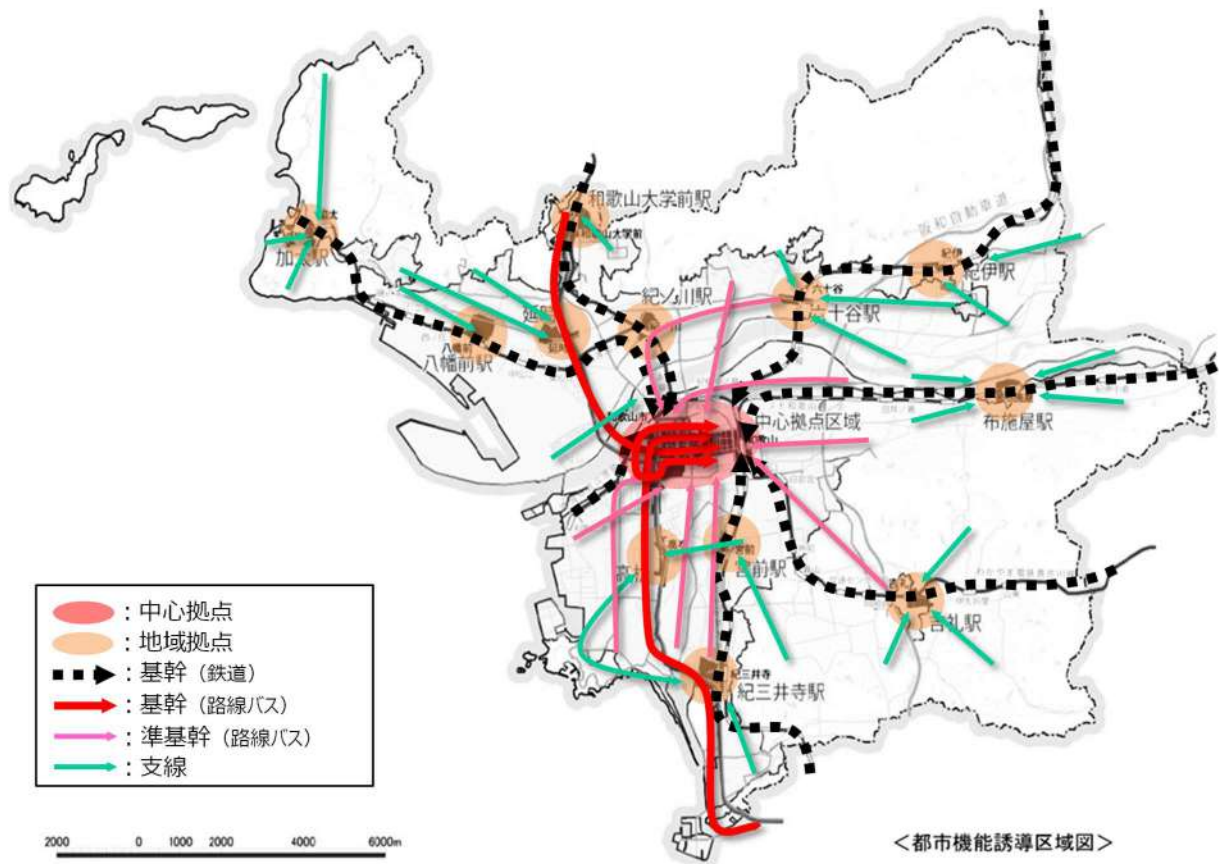


図 4-4 将来的な公共交通網のイメージ

【基幹路線・中心部基幹区間】

- ・鉄道路線及び運行本数が多く、幹となるバス路線を基幹路線とする。なお、鉄道基幹は地域外各方面への長距離移動を、バスの基幹路線は地域内の主要な地点間の移動（短中距離）を担うことを基本とする。（地点、ケースによってはこの限りではない）

鉄道基幹：JR 阪和線、紀勢本線、和歌山線、南海本線、加太線、和歌山港線、和歌山電鐵貴志川線

北部基幹：JR 和歌山駅～和歌山大学方面

南部基幹：JR 和歌山駅、南海和歌山市駅～医大病院、和歌山マリーナシティ方面

- ・また、中心部で特に運行本数が多く、移動、周遊の円滑化を図る区間を中心部基幹区間とする。

中心部基幹区間：JR 和歌山駅～南海和歌山市駅、JR 和歌山駅～県庁

- ・これらにより、ネットワーク全体の明確化や効率化につなげるとともに、利用の多い中心部内での移動に利用できる路線の認知を向上させる。

▼バス路線のうち基幹のイメージ（基幹路線、中心部基幹区間）

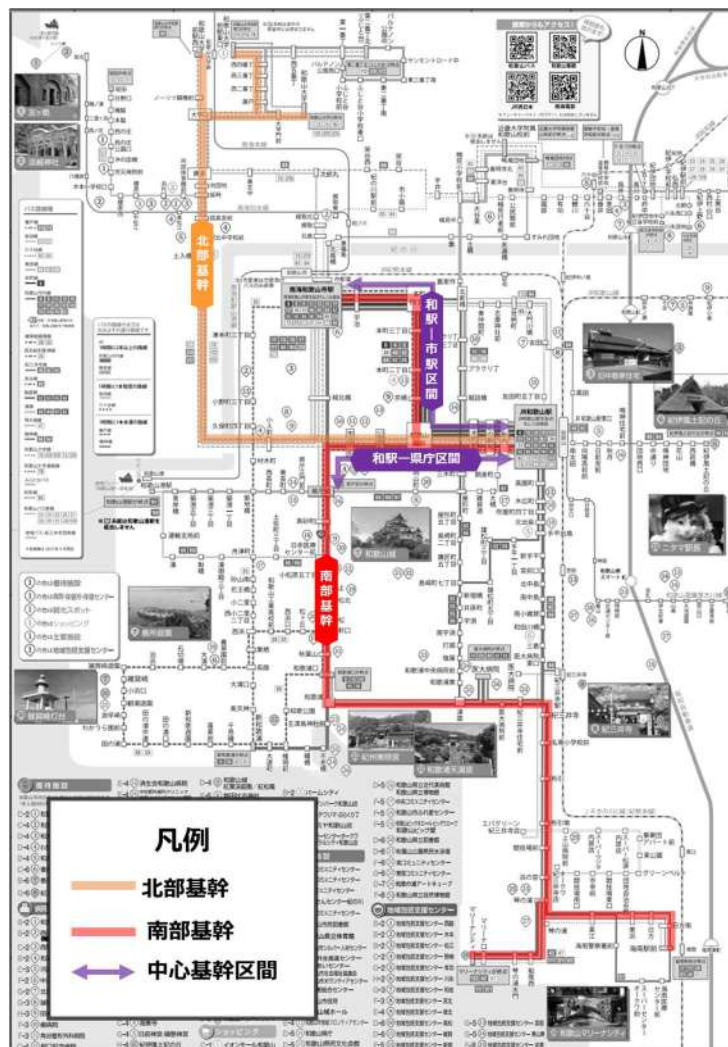


図 4-5 市内基幹路線と中心部基幹区間

5 公共交通網を形成するための施策と事業

(基本方針1) 基幹的公共交通の活性化	
(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	①バス路線の運行最优化や機能向上：①ICカードやモバイル決済システム、乗降カメラのデータを活用したバス路線の運行最优化（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：④交通結節点の環境整備の検討（中）
(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	④中心部の公共交通利用環境の向上：⑤中心地点の駅等の環境整備や機能向上（短）／⑥バス車両待機スペースの確保（中）／⑦自転車専用待機スペースの確保（短） ⑤自動車と公共交通の連携の促進：⑧都市交通施策と駐車場集約化の促進（短）／⑨駐車場と公共交通等が連携した回遊促進（短） ⑥新たなモビリティを活用した中心部の回遊性向上：⑩バス路線を補完するシェアサイクル等の検討（短）／⑪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）
(基本方針2) 基幹的公共交通へのアクセス向上	
(施策方針3) 基幹的公共交通へのアクセス向上	⑫官、民、地域連携によるネットワークの形成：⑬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）／⑭新たな需要を取り込む路線の検討（短） ⑮公共交通不便地域における移動手段の確保：⑯地域が主体となった特約可能な地域内交通の導入（短）／⑰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）／⑱地域の多様な資源を活用した移動手段の検討（短） ⑲路線間の乗り継ぎ環境の確保：⑳使いやすい、使いたくなく、乗り継ぎ拠点づくり（長）
(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	
(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、明確化と運動して、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	⑳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の実施（短） ②公共交通に関する分かりやすい情報提供：③情報を一元的にまとめたマップの提供やMaaSの活用（中）／④ICTを活用した情報取得環境の充実（中） ③公共交通の待合環境の整備：⑤待合環境の整備や改善（中）／⑥利用状況に基づく待合環境の優先整備の検討（短） ④公共交通のバリアフリー化の推進：⑦駅のバリアフリー化の推進（短）／⑧バリアフリー車両の導入促進（長）
(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魅力を高める。	⑦観光分野との連携による公共交通の利用促進：⑧拠点での案内充実（中）／⑨MaaS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） ⑧外国人観光客等への利用環境の整備：⑩駅やバス停での多言語による公共交通案内の充実（中） ⑨観光地の回遊性向上：⑪観光地をつなぐ新たなバス路線の検討（短）／⑫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） ⑩公共交通従事者のホスピタリティ向上：⑬公共交通従事者のサービス向上や車内環境改善（短）
(施策方針6) 広域交流の促進・・・広域的交流を促進する	
⑭広域交通のアクセシビリティ向上：⑮広域バス路線の検討（短）／⑯関西国際空港への公共交通の利便性向上（中） ⑰和歌山徳島航路の維持、活性化：⑱徳島エリアと連携した広域周遊施策の検討（中）	⑳サイクリング観光客の取り込み：㉑サイクリング客のアクセス、受け入れ環境確保の検討（中）
(基本方針4) 市民、民間事業者、行政等の連携と協働による公共交通の再構築	
(施策方針7) 市民、民間事業者、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	㉒企業や学校へのモビリティ、マネジメントの展開：㉓協働によるタイムリーな情報提供や利用促進の実施（短）／㉔市民がまちごと交通について考えて体験するイベントの実施（短）／㉕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） ㉖企業や商店等と連携した特約可能な移動手段の導入：㉗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）／㉘民間協賛等による移動手段導入の検討（短） ㉙交通事業者と連携した特約可能な公共交通の確保、維持：㉚特約可能な公共交通の再構築（中）／㉛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

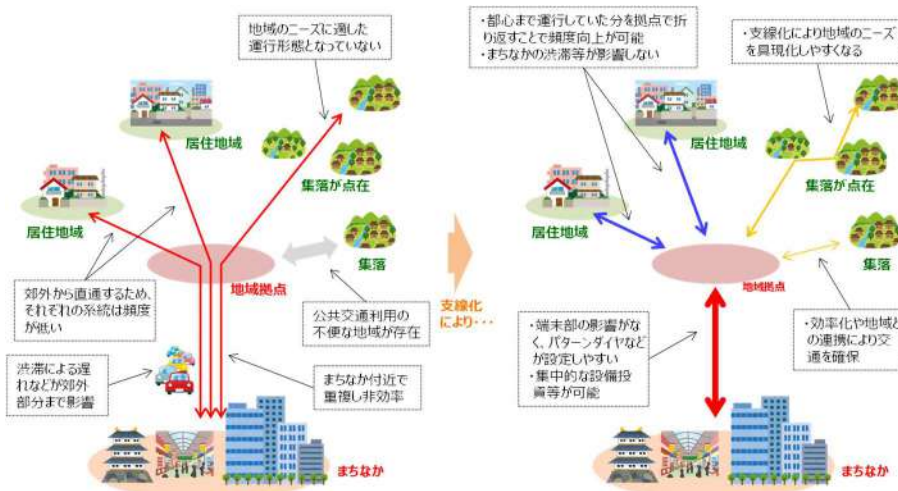
・利用実態に応じたバス路線等の運行見直しにより、効率化、利便性向上を図る。

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】

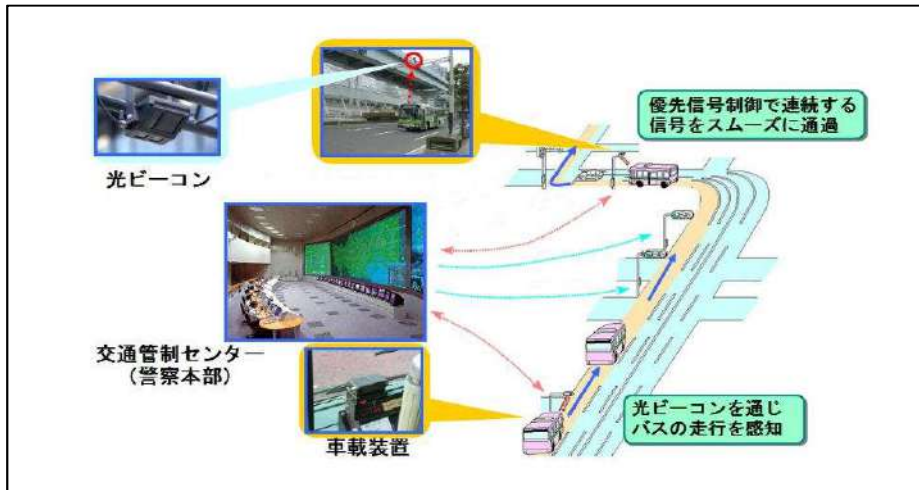
・基幹路線の通行する道路区間や、中心部基幹区間において、バスの走行速度を高めるため、主要渋滞箇所等の渋滞対策や道路空間の走行環境改善を図る。

・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	佐賀関地域	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
目的
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
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】
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。
▼南海電鉄和歌山市駅の再開発

出典：和歌山市
▼拠点駅前環境整備の事例（姫路駅）

提供元：姫路市
実施時期
短期
実施者
和歌山市が中心となり、交通事業者、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。

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】

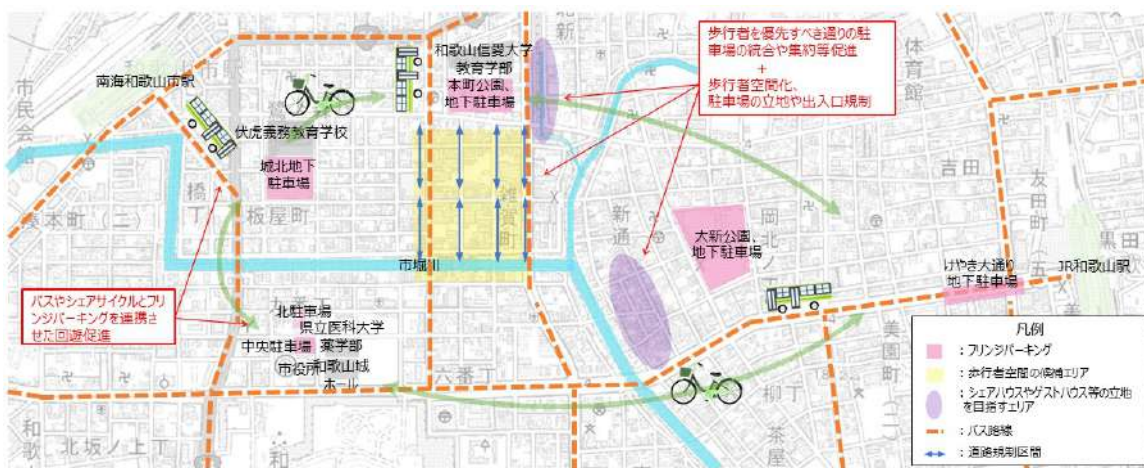
- ・中心部では、点在するコインパーキング等がまちの魅力を低下させるとともに、歩行者等が安心、安全に回遊できない状況であったため、令和3(2021)年4月から和歌山市駐車場配置適正化条例を施行し、無秩序な駐車場の設置を抑制している。
- ・これを踏まえ、中心部への自動車の流入制限と高質な歩行者空間の創出を図るためのエリア設定を検討する。また、中心部への自動車の流入制限として、フリンジパーキングの整備、通り抜けの抑制、許可車両だけが進入できるような設定やゾーン30の区間の段階的な設定を検討する。
- ・併せて、駐車場の集約により、新たに生み出された箇所に、飲食店等の創出を図る。

▼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）35450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"> ・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。 ・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。
▼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

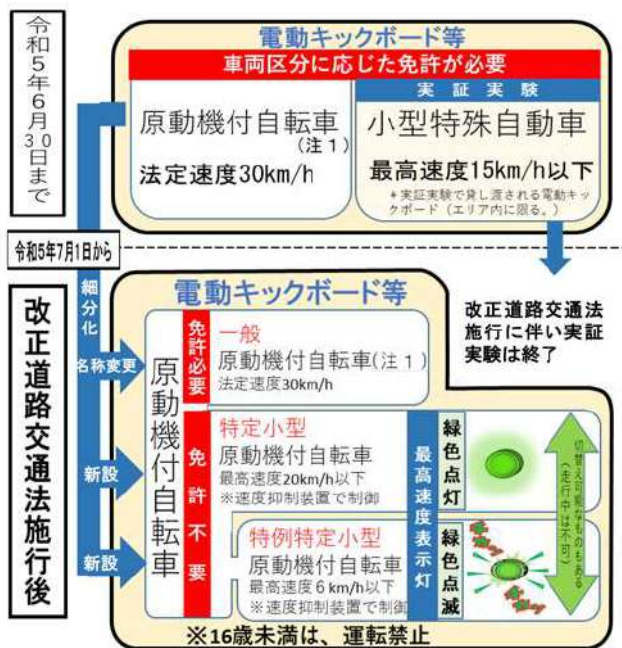
目的

・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】

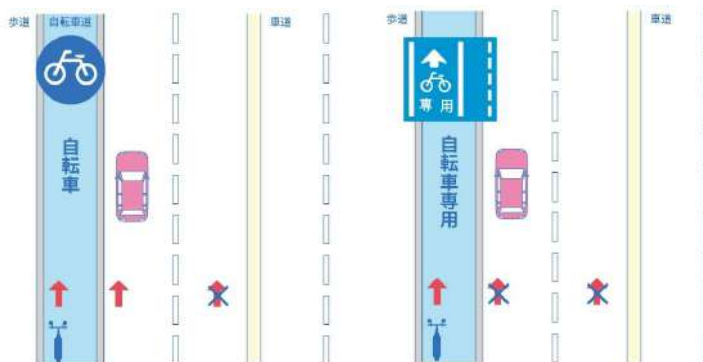
・中心部エリア内の既存交通を補完するパーソナルモビリティ等の新たな移動手段における利用環境整備箇所の検討を進める。

▼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"> ・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。 ・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。 ・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。
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 style="text-align: center;">▼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> 
▼幹線支線路線の形成イメージ図

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>この図は、地域バスの仕組みを示しています。国土交通省は、地域公共交通政策推進協議会を通じて、補助金を提供し、計画認定や事業評価を行います。和歌山市は、地域公共交通政策推進協議会を通じて、補助金を提供し、実績報告を受け、月1回の乗車人数及び収支状況の報告を受け取ります。運営主体（運営協議会）は、運行計画、寄付金・協賛金の調達、利用促進、委託料の支払い、補助金の申請・請求を行います。運営協議会（委託）は、運行事業者に対して、利用促進、経費節減を委託し、サービスを提供します。運行事業者は、地域住民に対してサービスを提供し、運賃を徴収し、精算を行います。車両・バス停等の無償貸与も示されています。</p> <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>この図は、デマンド型乗合タクシーの仕組みを示しています。和歌山市は、運営協議会を通じて、補助金を提供し、実績報告を受け、月1回の乗車人数及び収支状況の報告を受け取ります。運営主体（運営協議会）は、運行計画、寄付金・協賛金の調達、利用促進、委託料の支払い、補助金の申請・請求を行います。運営協議会（委託）は、運行事業者に対して、利用促進、経費節減を委託し、サービスを提供します。運行事業者は、地域住民に対してサービスを提供し、運賃を徴収し、精算を行います。停留所の無償貸与も示されています。</p> <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】

- ・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。
- ・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。

▼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
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>▼地域拠点となる鉄道駅のイメージ</p>
<p>▼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）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>出典：高松市ホームページ</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>出典：和歌山市</p> </div> </div>
<p>実施時期</p> <p>長期</p> <p>実施者</p> <p>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。</p>

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
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>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> <ul style="list-style-type: none"> ・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。） ・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 style="text-align: center;">▼ 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</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、商業施設等と連携しながら進める。</p>

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

⑫-1 高齢者等の外出を促進する移動支援策の実施				
<p>目的</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>内容、方法【連携施策：⑮-1、⑮-2】</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>元 気 7 0 バ ス バ ス カ ー ド (I C カ ー ド) に つ い て</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">利用回数</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">利用料金</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">制限なし</td> <td style="text-align: center;">1乗車100円（市内のみ）</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>乗るときに ピー</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。 (表・裏どちらでも可)</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。 (モニター画面にも表示されます)</p> </div> <div style="width: 50%;">   </div> </div> <p>降りるときに ピー</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>※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)。</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; font-weight: bold;">おでかけ GO! で出発</p> <p>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>利用できる方</p> <p>次の①②③の要件をすべて満たす方となります。</p> <p>① 市内にお住まいの65歳以上の方（在室での生活をされている方になります。）</p> <p>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>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>利用できる目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 医療機関への受診・入院 ◎ 福祉施設への入退所（介護保険外） ◎ 官公庁への手続き、冠婚葬祭など <p>外出先の範囲</p> <p>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>利用できる回数</p> <p>月2回までの利用が可能です。</p> <p>利用できる曜日と時間</p> <p>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>	利用回数	利用料金	制限なし	1乗車100円（市内のみ）
利用回数	利用料金			
制限なし	1乗車100円（市内のみ）			
実施時期				
短期				
実施者				
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

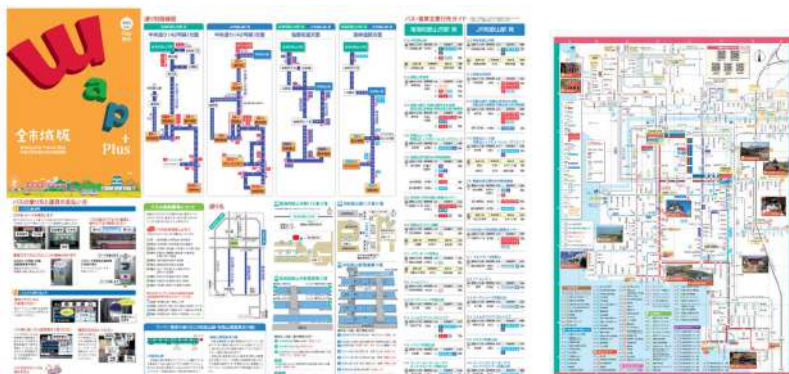
目的

・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。

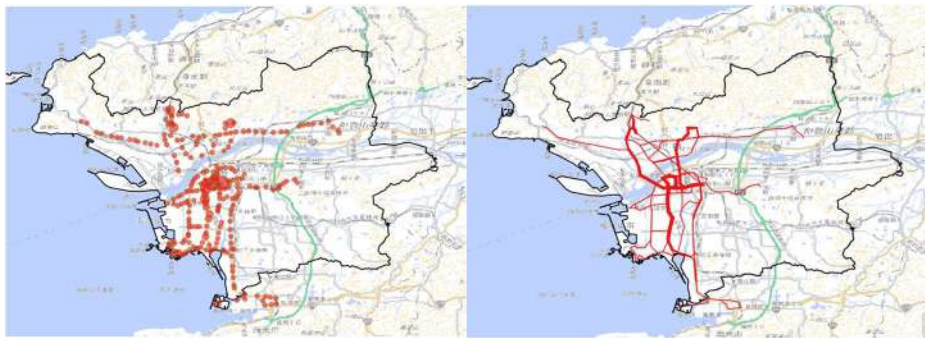
内容、方法【連携施策：③-1、④-1、④-2、⑩-1、⑪-1、⑭-1、⑰-1】

・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

・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。

内容、方法【連携施策：⑫-1、⑮-2】

・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。

▼JR宮前駅：3,108人/日(令和4(2022)年度)

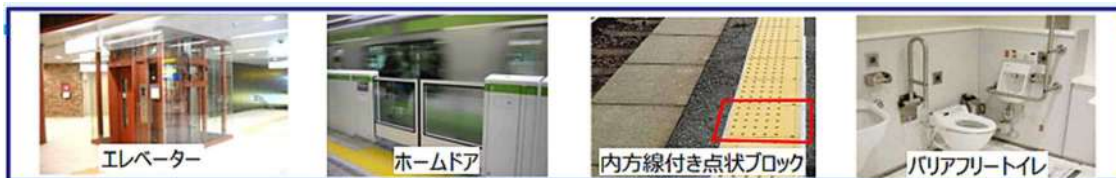


▼南海電鉄紀川駅：2,437人/日
(令和4(2022)年度)



◀和歌山電鉄貴志川線和歌山駅
3,306人/日（令和4(2022)年度）

▼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

⑯-1 拠点での案内充実	
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	
<p>内容、方法【連携施策：⑬-1、⑬-2、⑯-2、⑰-1、⑳-1、㉑-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	
<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>▼観光交通案内の拠点設置例（京都市）</p> 	<p>▼複数事業者の総合的案内所設置例（広島市）</p> 
<p>実施時期</p> <p>中期</p>	
<p>実施者</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学連携の推進強化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、ITパー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

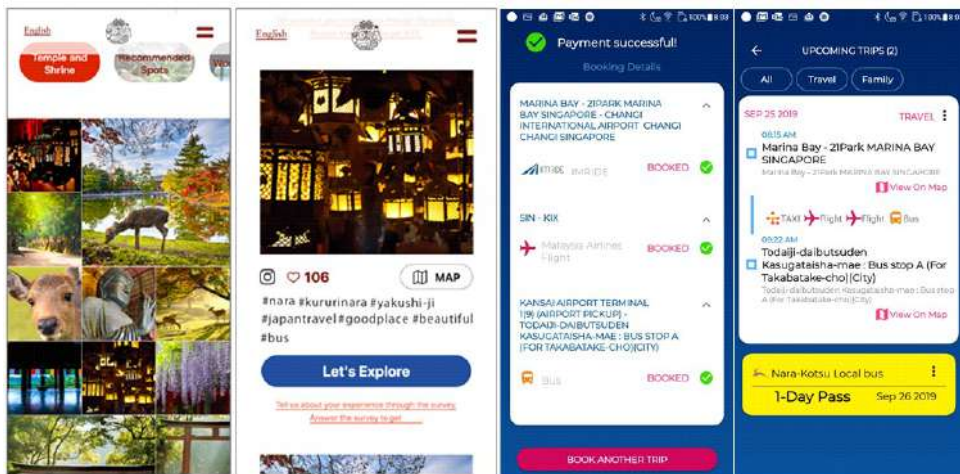
・外国人観光客にとって分かりやすい案内を行うことで、満足度や印象を向上させる。

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

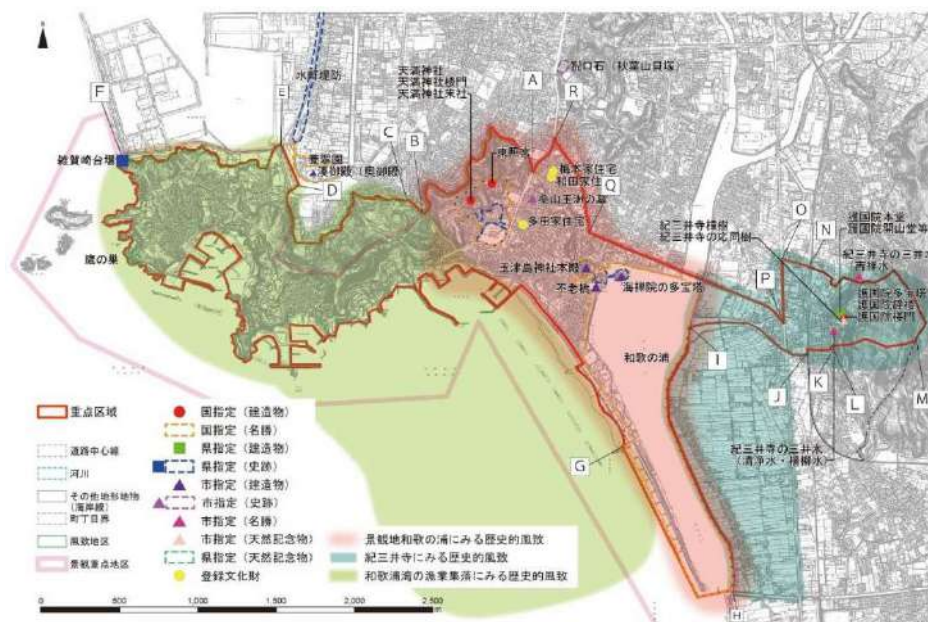
目的

・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⑭ 公共交通従事者のホスピタリティの向上

⑭ - 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"> 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。
<p>内容、方法【連携施策：⑮-2】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 <p style="text-align: center;">▼和歌山市タクシー優良証</p> <div style="text-align: center;">  <p>WAKAYAMA CITY No. [] 優 良 市駅 和駅西 和駅東 [認] [認] [認]</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;">  </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
目的
・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。
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】
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 <p>▼和歌山市を中心とした広域バスイメージ</p> 
実施時期
短期
実施者
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。

⑳-2 関西国際空港への公共交通の利便性向上
目的
・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。
内容、方法【連携施策：⑳-1、㉑-1】
・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。
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) 施策⑳ 和歌山徳島航路の維持、活性化

⑳-1 徳島エリアと連携した広域周遊施策の検討
目的
・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。
内容、方法【連携施策：⑳-1、⑳-2】
<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&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>

出典：和歌山市
実施時期
中期
実施者
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。

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

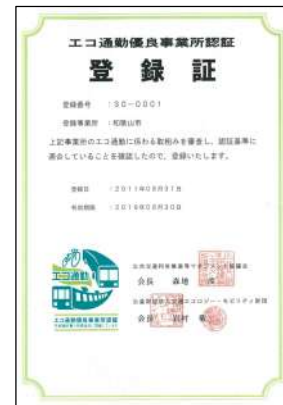
	取組イメージ
行動特性を踏まえた情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・入学や受験の検討時、入学手続き、下宿先検討時にタイムリーな情報提供（マップ、時刻表、公共交通利用方法等）を実施 ・大学生や周辺通勤者の行動パターン（授業パターン、登下校時間、アルバイト、サークル活動、学校単位でのイベント、飲み会等）を把握し、シェアサイクル等も活用した公共交通の利用を促す情報提供や企画乗車券等の販売を検討 ・サービス面の課題（ピーク時の運行本数の限界）なども踏まえた、時差通学や中心部での乗り換え等、賢い利用を促す情報提供
利用のきっかけづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・雨の日や真冬、真夏等、自転車利用に不適さない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
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"> ・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 →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 →バスの利用状況、実態の周知や常設型満足度調査 →大学の封筒や企業の名刺への路線図、時刻表の掲載 等

▼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】
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。
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動手段の導入

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
<p>目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<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"> 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。 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。 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。 <p>▼取組のイメージ例</p>
実施時期
中期
実施者
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。

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

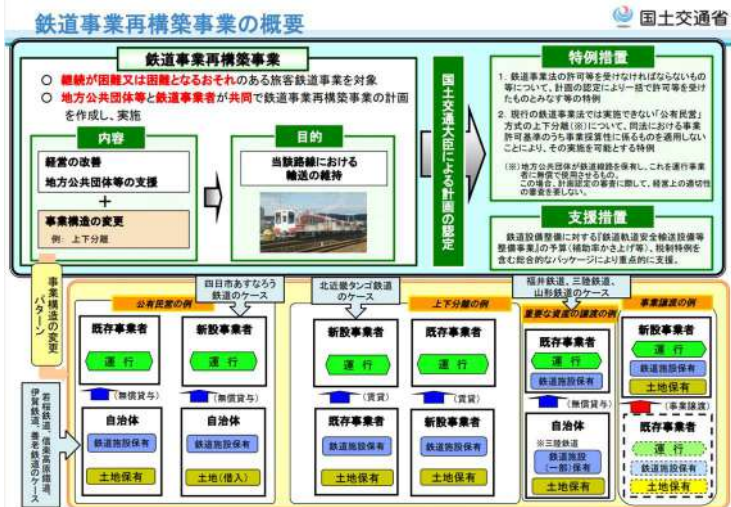

実施時期

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	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）	【1か月の拘束時間】 原則： 281時間
1か月の拘束時間	最大： 71.5時間 （月換算：309時間）	最大： 294時間 ※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 8時間	継続 11時間 を基本とし、 9時間下限

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。

6 計画の目標と指標

基本方針、施策方針に対する取組を確実に進めていくため、それぞれの状況を確認できる目標及び指標、目標値を設定するものとする。以下を目標、指標として設定する。

基本方針	目標（施策方針）	評価指標と説明、算定方法等	現況値	5年後の目標値	目標値の考え方
公共交通全体		公共交通の一日平均利用者割合（％） 鉄道・路線バス・地域バス・フェリーの利用者数を年間日数・和歌山市人口で除し、100を乗じた値	18% (R4)	22.2% R1: 22.2% (左記計算で算出)	令和元年度（コロナ禍前）の公共交通の一日平均利用者割合 22.2%を旨す。
基幹的公共交通の活性化	基幹的公共交通ネットワークの整備	基幹路線区間の利用者数（千人） ・各基幹路線のR1輸送実績から算出した利用者数を目標値とする。	1,700千人 (R4) R4輸送実績報告書	2,241千人 R1: 2,241千人 (R1輸送実績報告書)	北部基幹のバス系統、中心区間のバス系統、南部基幹のバス系統の利用者合計数において、令和元年度（コロナ禍前）水準を旨す。
	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	中心市街地の駅、バス停の利用者数（人/日） ・中心市街地の駅、バス停の総利用者数	58,476人/日 (R4) 鉄道利用者数 (R4): 51,841人/日 バス停利用者数 (R4): 6,635人/日	70,615人/日 鉄道利用者数 (R1): 61,657人/日 バス停利用者推計 (R1): 8,958人/日	和歌山バス中心部の鉄道駅、バス停の乗降者数 和歌山市立地適正化計画における中心拠点区域内の鉄道駅、バス停の1日乗降者数を算定。
基幹的公共交通へのアクセシブルな交通手段の確保	基幹的公共交通軸へつながる交通手段の確保	公共交通カバラー率（％） 和歌山市が定義する各交通機関のカバラー距離（以下参照）より、公共交通機関を利用可能な人口から割合を算出（鉄道駅: 1,000m、バス停、地域内交通: 500m）	88% (R5) 市全体: 356,729人 (R2 国勢調査) カバラー人口: 313,086人	約94% 市全体: 333,854人 (R12人口推計) カバラー人口: 314,609人	計画期間で対策検討する交通不便地域を全てカバーした場合の交通不便地域カバラー率 94%
		地域公共交通確保維持に係る財政負担額（千円） 地域バス: 1地域 6,106千円 デマンド型乗合タクシー: 1地域 841千円	19,159千円 (R5) 地域バス平均補助額 6,106千円 × 3地域 デマンド型乗合タクシー 1地域: 841千円	27,788千円 地域バス: 4地域 デマンド型乗合タクシー等: 4地域	地域バス運営補助金 (R5 予算) の平均 6,106千円とデマンド型乗合タクシー運営補助金 (R5 予算) 841千円に公共交通カバラー箇所を乗じて算出。
		地域バス収支率（％） 地域バスの平均収支率	7.8% (R4) 紀三井寺団地、有功、木本、西脇のR4平均収支率	10% 地域バス導入ガイドラインに定める地域バス運行継続条件	地域バス導入ガイドラインに定める地域バス運行継続条件が収支率 10%以上であるため、地域バスの平均収支率 10%を維持。
すべての人が使いやすい公共交通利用環境の向上	安心、安全、快適に利用できる公共交通の実現	公共交通の満足度（％） 市政世論調査より市内の公共交通全般に対して「非常に満足」又は「満足」に答える人の割合	11.6% (R4) R4: 市人口: 352,416人 非常に満足 1.2% 満足 10.4% (36,651人) どちらともいえない 44.3% (156,120人)	26.3% 非常に満足、満足と回答 R4: 11.6% ⇒ R10: 26.3%	現在、市政世論調査における交通満足度について、「どちらともいえない」と回答している方の1/3を「非常に満足」「満足」に転換させるとして設定。 (R4)市人口: 352,416人 どちらともいえない 156,120人の1/3の52,040人を非常に満足・満足に転換 (40,880人: 11.6%) ⇒ (92,920人: 26.3%)
	交通によるおもてなしの創出、広域交流の促進	観光入込客数（千人） 和歌山県観光客動態調査の観光客総数	観光客総数: 5,629千人 (R4) R4 和歌山県観光客動態調査	観光客総数: 6,903千人 R1 和歌山県観光客動態調査	令和元年度（コロナ禍前）の客数が6,903千人であったため、コロナ禍前の水準を旨す。
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	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	各々の公共交通の活性化や利用促進に向けた取組数（箇所） 市民、民間事業所、交通事業者、行政、他分野等の連携と協働による利用促進講座の取組数	1箇所 (R5) 小学校交通教室	5箇所 計画期間における学校や企業等に対する公共交通利用促進講座の実施箇所数	毎年1箇所以上の学校や企業等に対して、交通事業者等と連携し、公共交通利用促進講座等を実施。

表 6-1 目標、指標

7 計画の進め方

前項に示した目標値等を目安として各取組を進めていくものとする。その際、着実、的確に進めるため、PDCAの考え方にに基づき毎年度取組を確認、見直しつつ展開する。

表 7-1 進捗管理の方法

	進捗管理の方法
評価期間	・毎年（各年度の取組実施後）
評価主体	・和歌山市公共交通政策推進協議会
評価項目、評価方法	・表 6-1 に記載した項目、方法で実施する
その他	・表 6-1 に示した評価指標の毎年度の状況について、各施策に関する取組の実施状況を踏まえて分析、整理し、その後の取組方法、内容について協議会において、検討協議を行う。

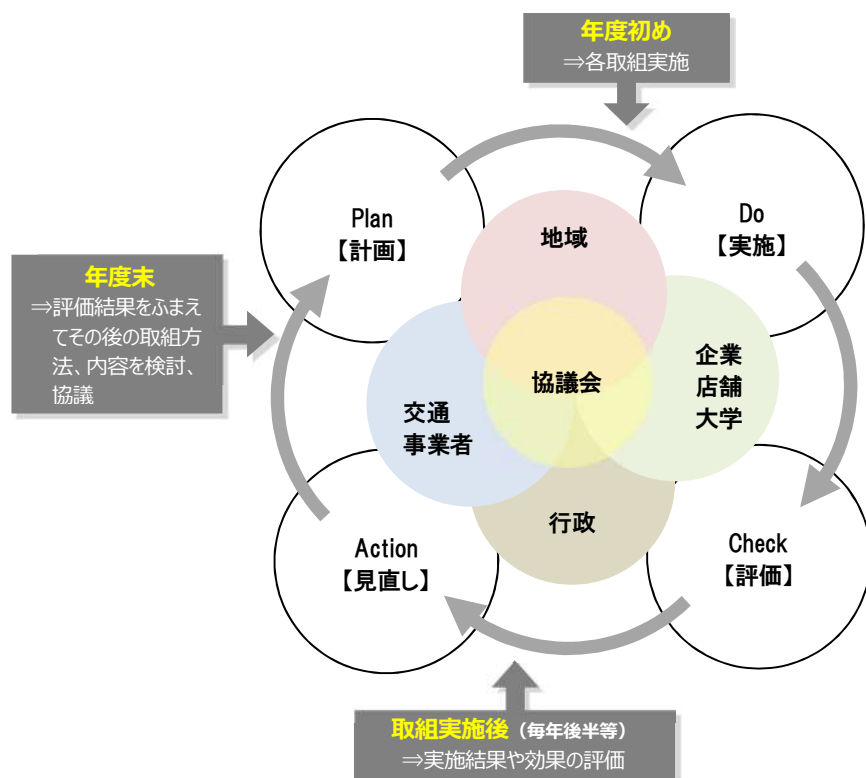


図 7-1 基本的な PDCA サイクルのイメージ

なお、10 年以上先を据えて取組を進めていく上で、計画期間（2024 年度～2028 年度）終了時には、計画全体の評価や次期計画の策定等を実施し、公共交通がまちづくりにおける役割を果たすことができるようマネジメントを行っていくこととする。

また、計画期間内においても交通を取り巻く地域状況や政策動向等は時間とともに変化することが予想される。この様な変化により掲載した各施策を実施することが適切ではない状況が発生した場合にも、施策等の見直しを検討するものとする。

参考資料

●計画改定の経緯

本計画の改定に関し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 6 条に基づく協議会として、市民及び利用者、公共交通事業者、関係行政機関、学識経験者、市等で組織する「和歌山市公共交通政策推進協議会」において協議を行った。

年月日	名称	内容
令和 5(2023)年 10 月 4 日	第 3 回和歌山市公共交通政策推進協議会	<ul style="list-style-type: none"> ●和歌山市地域公共交通計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略の改定に係る現状分析及び方向性について ●その他
令和 5(2023)年 11 月 10 日	第 4 回和歌山市公共交通政策推進協議会	<ul style="list-style-type: none"> ●和歌山市地域公共交通計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略の改定に係る施策体系等について ●その他
令和 5(2023)年 12 月 6 日	第 5 回和歌山市公共交通政策推進協議会	<ul style="list-style-type: none"> ●和歌山市地域公共交通計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略の改定計画素案について ●その他
令和 6(2024)年 1 月 16 日 ～ 2 月 15 日	パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> ●13 人の方から 28 件のご意見
令和 6(2024)年 3 月 15 日	第 7 回和歌山市公共交通政策推進協議会	<ul style="list-style-type: none"> ●和歌山市地域公共交通計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略の改定計画最終案について ●その他

●協議会の構成員

委員区分	団体名	役職等
公共交通事業者等	和歌山バス株式会社	取締役社長
	西日本旅客鉄道株式会社 和歌山支社	副支社長 地域共生室課長兼務
	南海電気鉄道株式会社	公共交通グループ経営企画部課長
	和歌山電鐵株式会社	取締役総務企画部長
	南海フェリー株式会社	取締役営業部長
	公益社団法人和歌山県バス協会	専務理事
	一般社団法人和歌山県タクシー協会	会長
	一般社団法人和歌山県ハイヤー・タクシー協会	専務理事
	和歌山県交通運輸産業労働組合協議会	バス部会長
関係行政機関	近畿運輸局 和歌山運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査部門)
	近畿運輸局 和歌山運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整部門)
	和歌山県	総合交通政策課長
	近畿地方整備局 和歌山河川国道事務所	副所長
	和歌山県海草振興局	建設部副部長
	和歌山県警察本部	交通部交通規制課長
市民	和歌山市女性会議連絡会	副会長
	わかやまNPOセンター	理事長
	一般社団法人和歌山青年会議所	副理事長
学識経験者	和歌山大学	経済学部教授
	一般財団法人和歌山社会経済研究所	研究委員
和歌山市	和歌山市都市建設局都市計画部	都市計画部長
	和歌山市福祉局社会福祉部	社会福祉部長兼福祉事務所長
	和歌山市都市建設局道路河川部	道路河川部長
	和歌山市産業交流局観光国際部	観光国際部長

