

和歌山県紀の川市 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



平成30年3月

**国土交通省
近畿運輸局
近畿運輸局和歌山運輸支局**

和歌山県紀の川市の概要、公共交通に関する主な取組

市の概要

- <人口>
 - 約64,000人（H29）、平成12年をピークに減少
 - 高齢化率約3割、今後増加の見込み
- <農業>
 - 「あら川の桃」は全国ブランド。基幹産業であるが、高齢化や担い手不足により農業者数は減少を続けている。
- <工業>
 - 平成20年をピークに従業員数、出荷額ともに減少、近年は京奈和道の整備等を受け工業団地を整備したため微増
- <観光>
 - めっけもん広場などの農業関連施設、粉河寺の歴史資源、道の駅青洲の里、猫の駅長で有名な和歌山電鐵貴志駅といった集客資源はあるが、宿泊施設が少なく滞在型観光ができない。

和歌山県紀の川市

- 人口：6.4万人（H29.3現在）
- 面積：228.21km²



公共交通に関する取組み

◆基本方針・計画・取組経緯

- | | |
|-----|---|
| H20 | 第一次紀の川市長期総合計画 【計画期間】(前期)平成20年度～平成24年度(後期)平成25年度～平成29年度 |
| H20 | 和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画 【計画期間】平成20年度～平成22年度 |
| H25 | 和歌山市・紀の川市 貴志川線地域公共交通総合連携計画(第2次) 【計画期間】平成26年度～平成28年度 |
| H27 | 紀の川市産業振興促進計画 【計画期間】平成27年度～平成31年度 |
| H27 | 紀の川市まち・ひと・しごと創生総合戦略【計画期間】平成27年度～平成31年度 |
| H12 | 旧那賀郡4町(打田町、桃山町、貴志川町、岩出町)において紀の川コミュニティバスの実証運行開始 |
| H14 | 紀の川コミュニティバスの本格運行開始 |
| H17 | 旧那賀郡5町(打田町、粉河町、那賀町、桃山町、貴志川町)が合併し紀の川市となる |
| H19 | 紀の川市地域巡回バスの試験運行開始 |
| H21 | 紀の川市地域巡回バスの本格運行開始 |
| H27 | 和歌山県、和歌山市と和歌山電鐵貴志川線の存続支援についての基本合意書締結(紀の川市は平成28～37年度で約277百万円を支援) |
| H28 | 旧那賀町赤沼田地域にデマンド型乗合タクシー(完全予約制)の試験運行開始 |

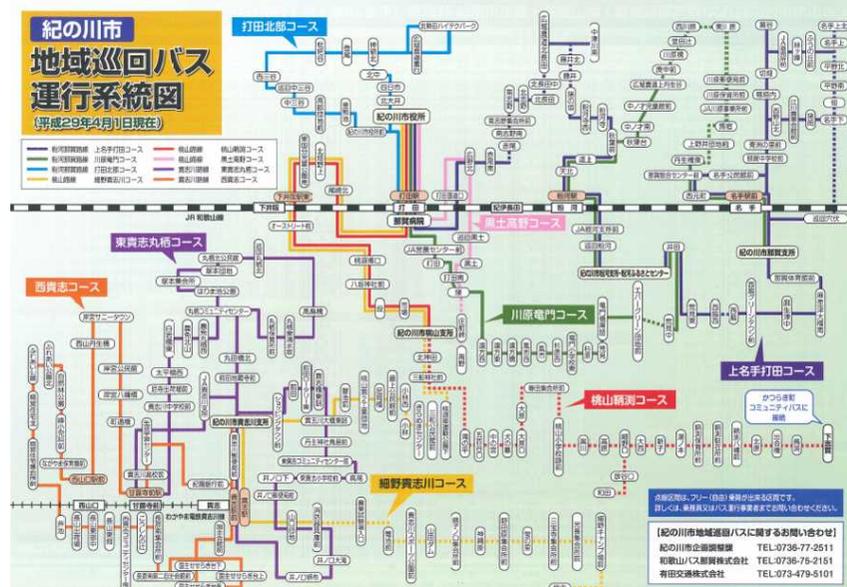
公共交通の現状

- JR和歌山線（市内5駅）の利用者数については、年々減少していたが平成22年の5,432人/日を境に微増傾向となっている。
- 和歌山電鐵貴志川線（市内4駅）においては、年々減少していたが（平成17年度：2,126人/日）、和歌山電鐵による運行を開始した平成18年度から徐々に増加し平成27年度は2,690人/日となっているものの、沿線自治体等から支援を受けないと運行継続はできない状況。
- 民間バス路線は、1事業者4路線が運行されている。そのうち粉河熊取線については、旧粉河町当時から大阪府内への主要な移動手段として位置付けており、運行経費に対する支援を行っている。
- コミュニティバスのうち、紀の川市西部地域と岩出市の駅、公共施設、那賀病院やスーパー等各施設を巡回する「紀の川コミュニティバス」2系統は、H25年度（36,970人/年）以降、減少傾向が続いている。
- 市内の交通空白地域を運行する「紀の川市地域巡回バス」3路線8系統については、H27年度に4年ぶりに4万人を超えたが、H28年度は39,891人となっており減少傾向は続いている。
- H28年度から、地域巡回バスの運行が困難な旧那賀町赤沼田地区にデマンド交通（試験運行）を導入している。
- 公共交通維持に関する紀の川市の負担額は、和歌山電鐵貴志川線への設備費支援としてH28からの10年間で約277百万円、バス交通への負担額は、年々増加傾向であり61百万円/年（H28年度）に達している。

課題

- ① 多様な交通サービスを組み合わせた効率的な公共交通網の形成
- ② 「紀の川市地域巡回バス」の利便性の向上
- ③ 「乗って活かす」：市民が公共交通維持・活性化に関わる仕組みの構築

地域巡回バス運行系統図



鉄道

- JR和歌山線（5駅 下井坂～名手）
- 和歌山電鐵貴志川線（4駅 大池遊園～貴志）

民間バス路線

- 和歌山バス那賀：4路線
（那賀線、紀伊粉河線、紀伊打田線、粉河熊取線）
- ※道路運送法第4条

コミュニティバス

- 紀の川コミュニティバス
※道路運送法第4条
（和歌山バス那賀に運行委託）
- 紀の川市地域巡回バス
※道路運送法第4条
（和歌山バス那賀、有田交通に運行委託）
- 紀の川市デマンド型乗合タクシー（完全予約型）
※道路運送法第4条（有交紀北に運行委託）

タクシー

- 有交紀北、紀北交通、貴志川タクシー

紀の川市公共交通網(概要)

紀の川コミュニティバス
 ・委託先:和歌山バス那賀(株)
 ・利用料金:150円
 ・紀の川市貴志川支所～西山口
 ～岩出市役所～打田駅西～紀
 の川市貴志川支所
 (6回/日)

**和歌山バス那賀
粉河熊取線**
 ・粉河駅前～熊取駅前
 (16回/日)

紀の川市地域巡回バス
 ・委託先:和歌山バス那賀(株)
 ・利用料金:100円

和歌山バス那賀
 ①紀伊粉河線
 ・F. B. T(県立盲学校前)
 ～近畿大学(粉河駅前)
 (64.5回/日)
 ②紀伊打田線
 ・F. B. T～公立那賀病
 院(5回/日)
 ③那賀線
 ・南海和歌山市駅～那賀
 営業所前(4回/日)

①粉河那賀路線 上名手打田
 コース
 名手駅前～粉河駅～紀の川
 市役所 (3.5回/日)

②粉河那賀路線 川原竜門コ
 ース
 那賀支所～粉河駅～打田～
 紀の川市役所(3.5回/日)

③粉河那賀路線 打田北部コ
 ース
 那賀病院～北勢田ハイテクパ
 ーク～那賀病院(1.5回/日)

紀の川市地域巡回バス
 ・委託先:有田交通(株)
 ・利用料金:100円

④桃山路線 細野貴志川コ
 ース
 紀の川市役所～桃山支所～貴
 志川支所～垣内(4回/日)

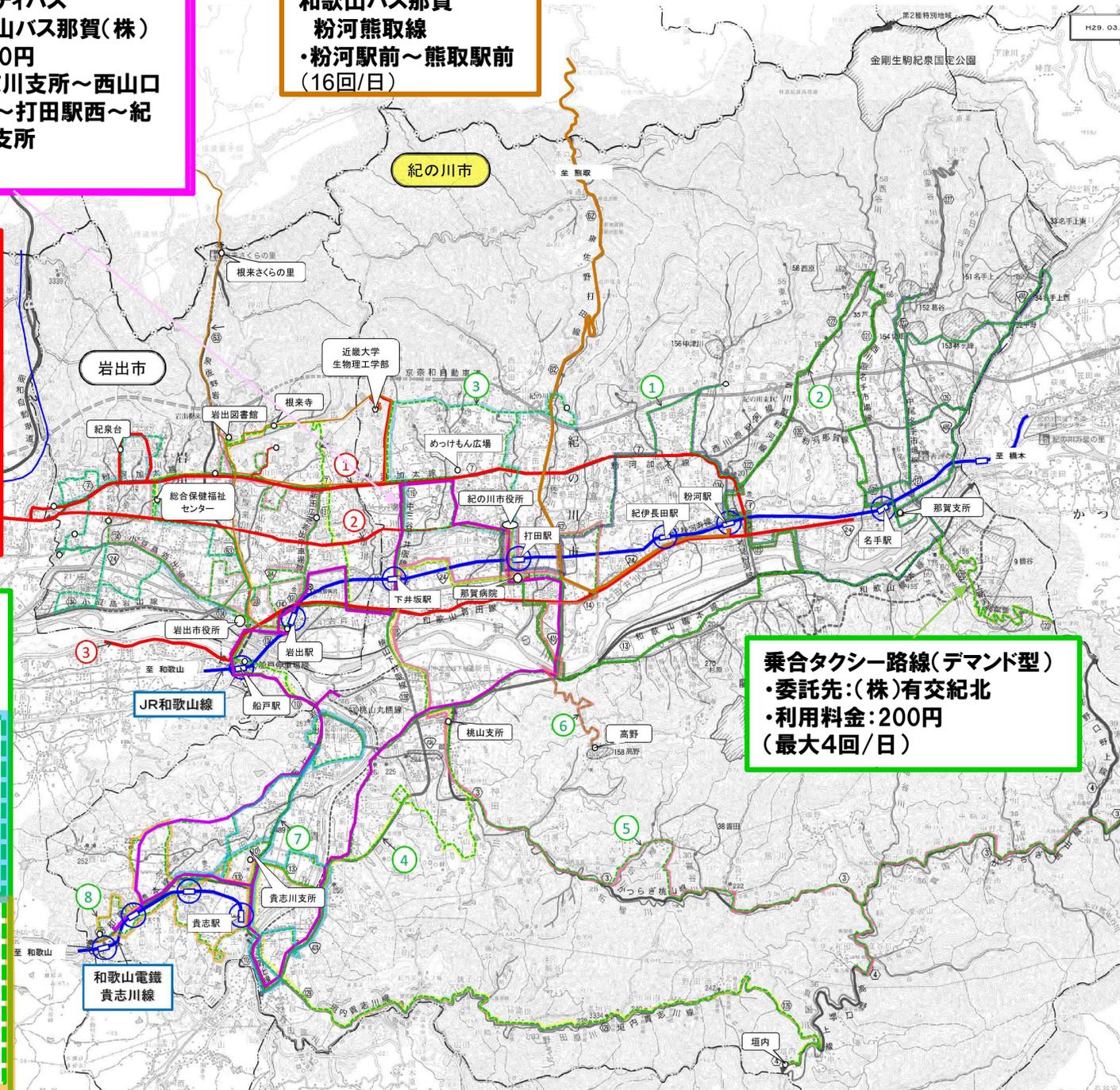
⑦貴志川路線東貴志丸
 栖コース
 貴志川支所～甘露寺前
 駅～生涯学習センター～
 貴志川支所(2.5回/日)

⑤桃山路線 桃山鞆淵コース
 紀の川市役所～下井坂駅東～
 桃山支所～鞆淵八幡前～下志
 賀(4回/日)

⑧粉河那賀路線西貴志
 コース
 貴志川支所～県営住宅
 北～西山口駅前～貴志
 川支所(2.5回/日)

⑥桃山路線 黒土高野コース
 紀の川市役所～打田駅～高野
 (3回/日)

乗合タクシー路線(デマンド型)
 ・委託先:(株)有交紀北
 ・利用料金:200円
 (最大4回/日)



課題解決に関する提案①(和歌山県紀の川市)

課題① 多様な交通サービスを組み合わせた効率的な公共交通網の形成

- 紀の川市においては、JR和歌山線、和歌山電鐵貴志川線、路線バス、紀の川コミュニティバス、地域巡回バス等多様な交通手段が存在し、公共交通カバー率は人口の97.9%に達するなど、交通サービスの絶対量は一定程度確保されている状況にある。
- 他方で、人口減少の影響等によりバス交通の利用者は減少傾向にあり、バス交通維持のための市の負担額は増加傾向である。
- また、バス交通の利便性向上に向けては、以下のような課題がある。
 - ・ 地域巡回バスは路線の長大化に伴い乗車時間が長くなっているほか、鉄道とのダイヤ調整が不十分である。
 - ・ 紀の川コミュニティバス（岩出市と紀の川市が連携して運行）については、隣接自治体間を結ぶ幹線機能を有するが利用低迷の状況にあり見直しの必要がある。
 - ・ 鉄道、主要路線バス等幹線交通は東西方向が中心である一方、主に市民向けのコミュニティ交通からなる南北方向の移動手段との乗継ぎを考慮した拠点整備やダイヤ設定がされておらず、特に市外からの来訪者にとって利便性が低い。
- 以上のことから、紀の川市においては、各交通手段を連携させ、利便性と効率性を両立しつつ最適な公共交通網を形成する必要がある。



▲JR和歌山線



▲和歌山電鐵貴志川線



▲紀の川コミュニティバス

課題解決に関する提案①(和歌山県紀の川市)

課題①に対する提案

- ◎ 紀の川市においては、平成30年度に地域公共交通網形成計画の策定を予定している。計画の策定にあたっては、以下の点に留意することが望ましい。

各交通手段の役割分担の明確化

- ・ 鉄道、路線バス、紀の川コミュニティバス、地域巡回バス、乗合タクシー、タクシー等の各交通モードの役割分担を明確化し、役割に応じた適切なサービス水準（ルート・便数・運賃・ダイヤ）を設定することが重要である。

市内各部局・岩出市との連携

- ・ 公共交通ネットワークを検討するにあたっては、観光・まちづくり等関連する地域戦略との整合を図るとともに、文教・福祉等相互に補完する政策分野とも連携することが重要である。地域公共交通網形成計画の策定に係る検討には、交通部局以外の部局の参画を求めることが適当である。
- ・ 紀の川コミュニティバスについては、岩出市と連携し、岩出市独自のコミュニティバスとのダイヤ調整や高校生通学利用に適したダイヤ設定による利便性向上、需要創出等を検討すべきである。

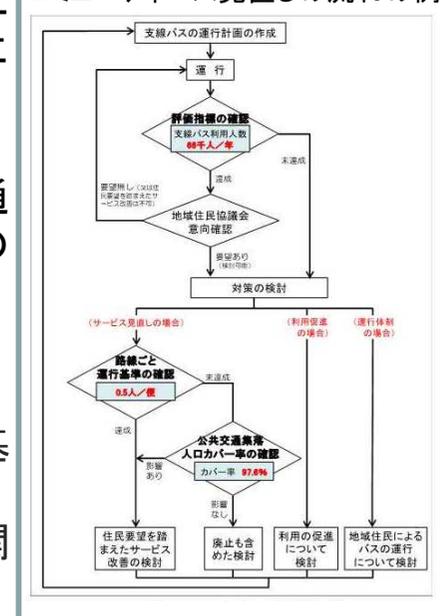
各交通手段間の乗継利便性の確保

- ・ 東西の幹線交通と紀の川コミュニティバス等の南北移動との接続を意識した交通網の再編により、市民利用の促進を図るとともに、和歌山電鐵貴志駅にとどまる観光来訪者の取込み等により、交流人口の増加を図ることが重要である。
- ・ 乗継拠点として、市の公共施設だけでなくJR和歌山線の駅など既存交通結節点の利活用・待合環境改善を図り、鉄道・バスの連携を強化することや、商業施設、道の駅など、公共交通関係以外の施設の協力を募ることも考えられる。また、乗継抵抗の軽減のため、乗継割引等の利用者負担軽減策や交通系ICカード導入等の利便性向上策を検討する必要がある。

客観的な基準に基づく評価・改善

- ・ 公的補助を行うバス交通については、利用者数・収支率等客観的な数値を用いた運行継続基準を設ける等して適切に評価を行い、必要に応じて更なる見直しを行うことが重要である。
- ・ なお、継続的なバス交通の運行が難しい地域においては、地域住民・自治会等が積極的に関与する地域主体型交通の導入を市が支援する仕組みを構築することも考えられる。

コミュニティバス見直しの流れの例



課題解決に関する提案②(和歌山県紀の川市)

課題②「紀の川市地域巡回バス」の利便性の向上

○ 「紀の川市地域巡回バス」は、鉄道・幹線バス路線から各地区に繋がるフィーダー輸送を担うものであるが、地域要望に応じてバス停を配置し、路線網を拡大してきたため路線が長大化し、目的地までの乗車時間が長くなっている（乗車の所要時間は、全11路線のうち7路線で最大40分以上、4路線で最大1時間以上）ほか、限られたバス車両を繰り合わせて多数の長大路線を運行するために便数が少なく、利便性が損なわれている。

○ 他方で、過去5年を平均した1日の乗降者数は、バス停全233箇所のうち、82.0%に当たる191箇所が1.0人未満、61.8%に当たる144箇所が0.5人未満であり、必ずしも利用が多くないバス停を多数経由しているのが実情である。

○ ルート・停留所の見直しや他の移動手段による補完を通じた地域巡回バスの運行の効率化、利便性向上が必要である。



▲紀の川コミュニティバス



▲地域巡回バス

課題解決に関する提案②(和歌山県紀の川市)

課題②に対する提案

「地域巡回バス」の役割分担・ニーズを踏まえたルート・停留所の見直し

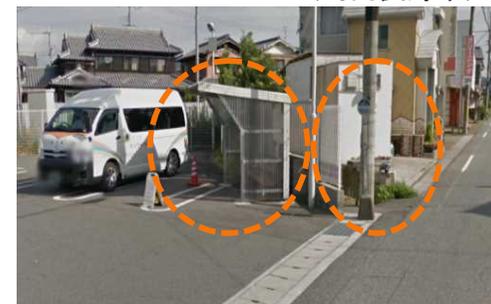
- 「地域公共交通網形成計画」策定の過程において、市域の交通ネットワークの中での「地域巡回バス」の役割、それに応じて求められる機能・サービス水準を整理する必要がある。
- 具体的なルート・停留所・便数等の見直しにあたっては、市民・来訪者や運行事業者に協力を得つつ、利用実績（ODデータほか）、アンケート調査、乗込調査など実際のニーズを示すデータを把握・分析し、活用することが重要である。
- 特に利用の少ない地域においては、必ずしも地域巡回バスにこだわらず、各地域の実情に合わせた地域コミュニティ交通を導入することが考えられる。この場合、運転免許を持たない（返納した）高齢者等の移動手段の確保に留意する必要がある。



▲総合交通マップ
(河内長野市)

サービス改善による利便性の向上

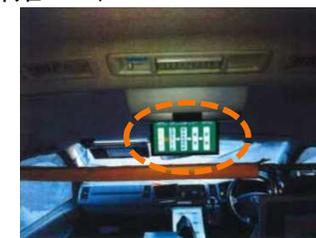
- 「地域巡回バス」と他の交通手段との乗継拠点となる公共施設、鉄道駅、幹線路線バス停などにおいては、ダイヤの接続を十分確保するとともに、待合環境整備を行うなど利便性と快適性の向上を図ることが重要である。
- 公共交通の利用に不慣れな市民(例:自家用車が主な移動手段であったが運転免許を返納した高齢者)も多いことから、「地域巡回バス」車内での降車停留所情報の提供、移動目的地別の公共交通情報を網羅した総合交通マップ・時刻表の作成・配布等、利用者が地域巡回バスを使いやすい施策を講じ、公共交通利用のハードルを下げる事が重要である。



▲コンビニ設置の乗継停留所
(加西市・神姫バス)



▲結節点バス停・上屋
(宍粟市・神姫バス)



▲停留所名表示器

課題解決に関する提案③(和歌山県紀の川市)

課題③「乗って活かす」：市民が市内の公共交通維持に関わる仕組みの構築

- 公共交通は、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、健康の増進など、様々な分野での効果（クロスセクター効果）を有しており、公共交通の確保・維持は地域を支えるために必要な取り組みである。
- 他方、市民には、「日常生活に必要な公共交通は、これからも当然に行政・事業者から提供されるもの」という意識があり、市が公共交通維持のために多額の公的支援を行っていることや民間バス事業者が苦しい経営環境に陥っている状況について、市から十分な情報発信ができておらず、必ずしも市民の理解が得られているとは言えない。
- 今後は、単に地域住民の要望を反映させるだけではなく、市民が公共交通に関心を持ち、行政、交通事業者などの関係者との連携・協働により主体的に公共交通に関与する仕組みを構築する必要がある。

※「乗って活かす」は、公共交通があることでまちの活力を生み出す、利用してもらえばサービスレベルも上がるけど、利用しなければなくなり地域の活力もなくなる、だから利用しようということ。



▲クロスセクター効果イメージ



▲市民との意見交換イメージ

課題解決に関する提案③(和歌山県紀の川市)

課題③に対する提案

公共交通の現状・課題に関する市民への情報発信

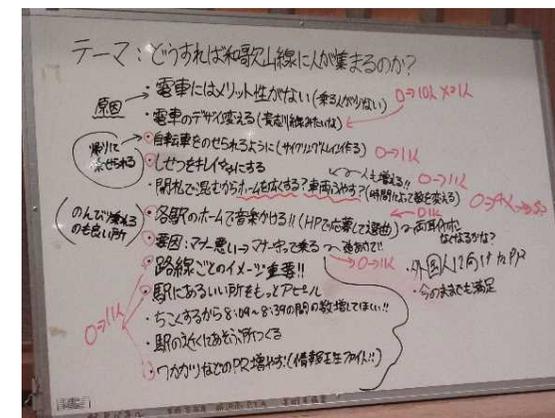
- ・ まずは、市民に対し、紀の川市の公共交通の現状について率直に理解を求めることが重要である。
- ・ 具体的には、市民への働きかけとして、総合交通マップ・時刻表の作成・配布、市の広報誌等での定期的な情報発信や、シンポジウムや地域でのワークショップなど「考える機会」の提供、地域住民・自治会等が積極的に関与する地域主体型交通の導入を市が支援するなど住民提案型の仕組みの構築などが考えられる。
- ・ なお市民への働きかけに併せて、市職員が率先して通勤・出張などにおいて、公共交通を利用し、市民に市の取組姿勢を見せることが重要である。



▲地域主体型交通の例
和歌山市紀三井寺団地地域バス運営協議会による「地域バス」運行

モビリティマネジメントを通じた若年層・子育て世代の意識醸成

- ・ バスの乗り方教室や環境・交通バリアフリー教室の開催や沿線の幼稚園や小学校の児童等による絵画展・バス車内掲出など、次世代や子育て世代を対象にした体験型学習等を通じて、公共交通への関心・親近感を喚起し、将来にわたっての利用につなげることが考えられる。
- ・ また、和歌山電鉄貴志川線やJR和歌山線の活性化の取組み、イベントなどに、地域の高校生、大学生とともに取り組み、若い世代の目線から利用促進を考えることも有効である。



▲県立粉河高校生「KOKO塾」によるJR和歌山線「しゃべり場トレイン」の発表

協定締結から提案に至るまでの間の成果（和歌山県紀の川市）

平成29年8月4日

地域連携サポートプラン協定の締結

平成29年9月12日

運輸局による現地調査・打合せ

平成29年10月26日

紀の川市シンポジウム打合せ

紀の川市・運輸局による関係者との協議・調整

平成29年12月21日

学識経験者による現地調査・シンポジウム打合せ

平成30年1月21日

地域公共交通活性化シンポジウムin紀の川市

平成30年2月15日

地域連携サポートプラン課題研究会

平成30年2月22日

紀の川市地域公共交通会議にて活性化・再生法法定協議会化承認

平成30年6月（予定）

紀の川市地域公共交通活性化再生協議会設立

平成31年3月（予定）

紀の川市地域公共交通網形成計画の策定



▲地域連携サポートプラン協定締結式



▲地域公共交通活性化シンポジウムin紀の川市
パネルディスカッション／粉河高校生発表



▲地域連携サポートプラン課題研究会



▲紀の川市地域公共交通会議