

## 市民意見募集（パブリックコメント）結果

「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」に関するご意見を募集した結果、28件のご意見をいただきましたので、次の通り公表します。

### ■募集案件の概要

募集案件	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（素案）について
受付期間	令和6年1月16日～令和6年2月15日
ご意見の件数	13名・28件

### ■ご意見の概要と市の考え方

No.	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（素案）についてのご意見	市の考え方
1	<p>1) P.121 基幹区間の利用者数の考え方について、中心区間は0系統と27系統とのことだが他の系統も重複して走っており、後者は運行時間も限られており不適切ではないか。資料内にある和歌山市公共交通調査事業ではバス停ごとの利用者数もあり系統ではなく、バス停間の利用者数で考えるべきではないか。また資料内の和歌山市公共交通調査事業の具体的な結果はHPを探しても見当たらないが公開されているのか。</p> <p>2) 前回の計画と変わらないものが多くありなおかつ実現していないものも多くある(例 14-1,18-1,8-2)。</p> <p>3) P.72 のイメージ図について、この中には現在廃止されている、または予定の路線も準基幹として描かれている。これは廃止されても何らかの形で同様の路線として維持したいといった考えで書いているのか。</p>	<p>1) 路線バスのバス停ごとやバス停間の利用者数は、ICカードデータを随時抽出することが出来ないため、系統単位で抽出可能な利用者数を指標としております。</p> <p>また、和歌山市公共交通調査事業の結果は、データ量が膨大かつ煩雑であるため、一部データを図示して公開させていただきます。</p> <p>2) 前回の計画にて中期・長期(10年～)と位置づけられていた施策や短期と位置づけられ、未達成となった施策につきましては、改定計画におきましても、一部内容を修正しながら、継続して取り組んでまいります。</p> <p>3) P.72 のイメージ図は将来的に目指す交通網として記載しております。</p>

	<p>4) 路線バスの基幹と支線について、前回の計画では似たような記述があるが現時点ではもう基幹区間と支線のような仕分けはされたのか。</p> <p>和歌山市はここ10年ほどで既存の路線バスを維持することなく廃止しその後地域バスとして運行しており、既存の路線をどうにか維持しようという気が基だ感じられない。その証拠に今秋に廃止される路線も廃止間際で補助金出すことになったが、市として今まで補助金を出していたのは坂田線だけであった。実際に他市で利用客数向上に繋がる施策はいっぱいあるのに見習ってそうしたこともせず本気度を感じない。既存の路線の維持に注力しようとししないのか。またこの際に和歌山市は維持できない既存の路線バスを廃止するものは廃止し、その後地域の意向で地域バスを走らせることを今後の主流にする方針なのか聞きたい。</p> <p>5) P.122で「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。」とのことだが、このような会議や和歌山市公共交通会議は議事録などが公開されておらずクローズドで開催されている。他の市では公共交通の会議の議事録が公開されているところもありホームページなどでこうした議事録の公表はないのか？</p>	<p>4) 路線バスの基幹と支線につきましては、当該計画策定時に北部・南部・中心部の基幹路線及びそれを補完する支線として、仕分けが完了しております (P.73 参照)。</p> <p>現在、バス利用者の減少や運転手不足等の問題により、バス路線の維持は困難な状況となっております。</p> <p>本市として、まずは既存路線維持のため、赤字路線の一部に支援を行っておりますが、路線廃止となってしまう場合には、地域住民の皆様と協議し、代替手段等について検討し、市民の皆様の移動手段確保に努めてまいります。</p> <p>5) 和歌山市公共交通政策推進協議会や地域公共交通会議につきましては、会議内容に交通事業者の内部情報等を含むこともあり、一部公開できない部分がありますが、公開する方向で検討してまいります。</p>
2	<p>和歌山市のバス・鉄道インフラは市内中心部を軸に放射線状に広がっていますが、中心部の空洞化と郊外の発展により、行きたい場所にまっすぐ行けない公共インフラの利便性は悪く感じています。</p> <p>和歌山市は無駄に平野が広く、再開発を行うより田を潰すほうが楽すぎた事で地域が広がりすぎたのが中心部の空洞化につながっています。</p> <p>既に遅いとは思いますがコンパクトシティにしていくのであれば、資料【④-1 中心拠点の駅等の環境整備や機能向上】でも記載はされていますが、市内中心部の魅力を高める事が第一ではないでしょうか。</p> <p>駐車場と空き家だらけで何の魅力もない中心部。用があっても1店舗だけなら車で行ってサクッと帰ってくれば良いと考えがちです。</p> <p>中心部に魅力があれば街歩きをしたいと考えていますが現状では厳しい。なので市主導で土地をまとめ、大手デベロッパーに高層マン</p>	<p>市内中心部の魅力向上につきましては、大学等の誘致や南海電鉄和歌山市駅前の再開発などに取り組んでおり、中心市街地活性化施策等も含め、引き続き市内中心部の賑わい創出に向け、取り組んでまいります。</p> <p>また、紀勢本線の便数につきましては、需要との兼ね合いやダイヤ編成等に課題がありますが、鉄道事業者に働きかけてまいります。</p>

	<p>ションや大規模商業施設を作ってもら（市主導で商業施設を作ると失敗する印象から）等、再開発を行っていくべきです。</p> <p>また加太線と貴志川線はデertime 2本ありますが、紀勢本線(紀和線)が1本なのはバランスが悪いので改善されれば良いと思っています。和歌山市駅と和歌山駅は微妙な距離にあり相互の移動が現状不便ですが、福岡市の天神駅と博多駅のような関係になれば良いですね。</p>	
3	<p>日本国憲法第13条、第22条、第25条から移動・交通に関する権利があります。今回の和歌山バスの路線廃止計画は、その権利を侵害しています。</p> <p>もうすぐ車の免許を返納しなければと思っていますが、買い物や医療受診、和歌山城ホールやコミュニティセンターなどバスが無いと行くことは困難です。憲法に定められた幸福追求権、生存権があつて無いのと同じになります。</p> <p>和歌山市として、憲法に定められた人権を侵害しないためにも、公共交通の大切さを再認識していただきたいです。</p>	<p>現在、市内路線バスは、利用者の減少や運転手不足等により、バス事業者のみでは路線の維持が困難となっています。</p> <p>そのため、本市では、赤字路線の一部に対して支援を行うとともに、沿線住民に意識的に路線バスを利用していただく等の協力を得ながら、様々な利用促進に取り組んでいます。</p>
4	<p>次々と路線バスの廃止が言われ、公共交通が市民の移動手段になっていない。老人にとって公共交通は命の綱です。医者に行くにも買い物をするにもバスがいつでもどこでも乗れることが便利なものです。それが廃止され出歩くことが出来なくなり、とても不便になります。なんとか行政がバス会社の赤字についても一緒に考え、市民の移動手段の確保に力を出してほしいものです。</p>	<p>今後も、路線バス等への利用促進等に取り組み、既存バス路線等の維持、活性化を図り、市民の皆様の移動手段確保に努めてまいります。</p>
5	<p>和歌山市でも3路線が廃線になります。市中心部の交通網についての説明はわかりましたが、廃線される地域は大変です。</p> <p>小型バスでもよいので残してほしいです。これからの高齢化社会で自動車免許の返納者が増えると思います。生活の足がなくなるととても不便になります。</p> <p>廃線となるバスには盲学校の利用者もいます。その方たちの通学や生活にバスは重要な役割を果たしています。ご検討ください。</p>	
6	<p>バスの減便や廃止を予定していると知りました。観光地和歌山を目指しているのにおかしいです。予定されている地区の人達にはバスが必要です。市税を使ってでも今以上の廃止をしないで下さい。</p> <p>以前廃止した線も復活してほしいです。利用しやすいと自家用車からバスに戻る人も多くなりますから。</p>	
7	<p>地域のバスを廃止しないでほしい。公共交通は行政が支援するべきです。</p>	

8	<p>公共交通機関の充実をお願いしたい。和歌山バスの減便、路線廃止が相次いでいる。高齢者にとっては自動車卒業後、バスが唯一の足となる。市中心部でもスーパーが次々撤退、買い物難民となる高齢者も多い。病院通いにもバスは欠かせない。現在六十谷線、鳴神線、雑賀崎循環線の廃止が予定されているが和歌山市としても存続のために何らかの支援をお願いしたい。</p>	
9	<p>1) ①-2 基幹バス路線の機能向上の検討 資料に貼られている名古屋市の専用走行区間の例や PTPS（公共車両優先システム）は、是非とも導入して頂きたいです。学生時代の学友や、私の親族との会話においても、バスの利用を控える理由に時間通りに来ないという理由や、ルートが分かりにくいという理由が聞かれます。事実、アンケートでも、“運行ルートが分かりにくい”が約 20%，“時間通りに来ない”が約 10%となっています（図 2-75）。このアンケートでは、他の交通手段の方が便利（約 45%）や最寄りのバス停が遠い（約 32%）が挙げられていますが、他の交通手段の方が便利というのは、どの部分が他の交通手段に劣るのかの理由が明記されていません。現状では、PTPS を用いて時間通りに運行できるバスの運行および自動運転バスによって運転手不足による運行本数の減少を抑えて頂ければと思います。</p> <p>2) ②-1 新たな交通システムによる利便性向上の検討 過去、和歌山市では和歌山軌道線が走行しており、現在でもその跡が道路として利用されています。和歌山駅から和歌山市駅までのけやき大通り及び中央通りを活用する事で、大規模な道路活用工事が不要で BRT の専用道路の設置あるいは LRT の線路の設置が可能です。元々、けやき通りなどにおける路上駐車がバスの円滑な運行の支障となっている（図 2-72）のであれば、新交通システム専用として整備すれば問題の解決にも繋がります。BRT であればバス専用道路として、LRT なら線路の設置する場所として活用して頂きたいと思います。専用道路を作れば、壁は高いですが大阪のニュートラムのように自動運転による運行もまだ容易になります。運転手不足にも一石を投じることができると思います。また、近年開業した宇都宮 LRT は現在までのところ、評価が高いと聞きます。国土交通省の“訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金（交通サービス利便向上促進事業）、観光振興事業費補助金（公共交通利用環境の革新等事業）、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（利用環境改</p>	<p>1) 専用走行区間や PTPS 等の導入につきましては、様々な課題がありますが、利便性や利用環境の向上を目指し、関係機関と検討してまいります。 路線バスが時間通りに来ない、ルートがわかりにくいといった問題に対しては、バスロケーションシステム等の活用や情報発信等により、課題解決に向け、取り組んでまいります。</p> <p>2) 今後、自動運転バスや LRT を含めた新たな交通システムにつきましては、採算性や事業主体、道路状況等の課題を把握するなど、導入可能性を研究してまいります。</p>

<p>善促進等事業) ”などの LRT システム整備費補助を活用しつつ、和歌山市にも LRT を設置することに前向きに考えて頂きたいです。</p> <p>3) ③-1 交通結節点の環境整備の検討</p> <p>現在、和歌山駅および和歌山市駅に設置されているデジタルサイネージは、非常に有用で個人的にも助かっています。行先ごとに表示場所が分けられ、乗り場や遅れなどが表記されるのは大変役立ちます。最高の取り組みですが、1 つだけ改善して欲しい点を言うのであれば、バス乗り場から遠いという点が挙げられます。和歌山駅の場合はバスのデジタルサイネージなのに、鉄道駅構内に位置しており、和歌山駅で降車した観光客が真っすぐバスロータリーに行った場合は、気付かれない可能性もあります。駅構内にバスの表記があることを、想像していない人もいるかもしれません。後述のバスターミナル整備など、現在のロータリーを改善する際、ロータリー前面に設置できないかご検討くださればと思います。</p> <p>4) ④-2 バス車両待機スペースの確保</p> <p>バスターミナルは、今より改善して頂きたいと思っています。例えば、国土交通省が進めている“バスタプロジェクト—集約型公共交通ターミナルを全国展開—”などを活用する事はできないのでしょうか。公式サイトには、『鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを官民連携で整備するプロジェクトである』と書かれています。愛媛県でも松山駅交通拠点として検討されており、和歌山市でも和歌山駅前のバスロータリー及びタクシー乗り場、加えて高速バス乗り場を一本化し、和歌山駅前に 2、3 階建ての巨大なバスターミナルを作れば便利だと思います。よく勘違いしてバスロータリーに一般車が侵入したりしますが、それを防ぐことができますし、高速バス乗り場が離れている問題も解決します。和歌山駅東口の再開発も含めて一体的に行えば、和歌山駅は更に生まれ変わるものと考えます。その際は、バスターミナルや名古屋駅のバスターミナルのように立派でなくても、屋根と壁があって、雨風が防げるだけでも今よりも大きな改善だと思います。この屋根や壁は、④-2 利用状況に基づく待合環境の優先整備の検討にかかっているように、和歌山駅前のロータリーのみ限定される話ではなく、全てのバス停で可能な限り設置していただければ嬉しいのです。加えて、和歌山駅前にバスターミナルを設置して雨が</p>	<p>3) デジタルサイネージの設置位置につきましては、わかりやすい位置への設置を交通事業者に働きかけてまいります。</p> <p>4) バスタプロジェクトとは鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクトです。</p> <p>本市におきましても、JR 和歌山駅及びその周辺における再整備の基本構想を策定する予定であり、その中でバスターミナルの利便性の向上についても検討してまいります。</p>
---	--

	<p>防げるのであれば、デジタルサイネージをターミナル内に設置できますので、前述したように観光客などがバス乗り場の目の前でバスの運行状況を確認することができます。また、2, 3 階建ての場合は、近鉄百貨店やMIOなどと直結できれば利便性はかなり向上するものと思いますので、是非ともご検討していただければと存じます。加えて、④-1 中心拠点の駅等の環境整備や機能向上にも書かれているような駅の拠点性を高めることで、バスターミナルと足並みを揃えて大きく生まれ変われることになると思います。</p> <p>5) ⑧-2 新たな需要を取り込む路線の検討 新規路線は積極的にお願います。需要と供給の関係があるので、和歌山バス等の企業が既に綿密に調べつくされているとは思いますが、人口が多いのに鉄道駅から 1km 以内あるいはバス停から 500m 以内の範囲に含まれていない四箇郷地区にはバス路線が必須だと思います(図 2-67)。地域バスの実証運行の結果、採用されなかったということは需要がなかったのかもしれませんが、実証運行の認知度不足だった可能性などもありますので、引き続き検討していただきたく思います。四箇郷地区は国道 24 号線が通っているので、以前運行されていた和歌山バス那賀の那賀線(211・213 系統)を参考に、和歌山市駅や和歌山駅と結ぶ路線があれば便利だと思います。こちらの方もよろしくお願います。</p> <p>6) ⑩-1 観光地をつなぐ新たなバス路線の提供 前述した雑賀崎循環線や鳴神線は、雑賀崎灯台や漁港、紀伊風土記の丘などに行く際に必須の交通機関でした。日常的な路線バスではなくイベント等がある時だけでも良いので、バスを走らせて欲しいと思います。例えば、和歌山城、養翠園、雑賀崎、和歌浦、片男波、マリーナシティ、紀三井寺、紀伊風土記の丘などのように環状に周遊する観光バスなどがあれば嬉しいです。</p>	<p>5) 四箇郷地区を含む路線バスが廃止となった地区等において、令和 4 年度に地域バスの実証運行を実施した結果、本格運行に至らなかった地区につきましては、他の代替交通を検討する等、市民の皆様の移手段確保に努めてまいります。</p> <p>路線バスは利用者の減少や運転手不足等の理由で、バス事業者のみでは路線維持が困難となっている現状があります。そのため、新規路線につきましては、導入効果等を考慮し、慎重に検討する必要があります。</p> <p>6) 本市の観光地は、各地点が広く分散しているという特徴があります。</p> <p>観光地周遊バスにつきましては、改定計画第 5 章⑩-1 に記載しているとおり、観光地の回遊性向上に寄与するものと考えていますので、引き続き検討してまいります。</p>
10	<p>「路面電車の再開を願っています。」 理由は以下のとおりです。</p> <p>①二酸化炭素の排出が他の交通手段に比べて少ないかもしれない。 ②大阪の阪堺電車、京都の嵐電、広島等、各地に路面電車はありますが、よく利用されています。</p>	<p>今後、LRT を含めた新たな交通システムにつきましては、採算性や事業主体、道路状況等の課題を把握するなど、導入可能性を研究してまいります。</p>

	<p>③車は1台に乗っている人数が少ないので交通手段として、一人当たりの二酸化炭素の排出の割合が、どうしても多くなります。</p> <p>④車に乗っている人も、80歳を過ぎると運転免許返上を視野に入れて、別の交通手段を考えなくてはならない。</p> <p>⑤（テレビで見ましたが、広島で原爆投下の翌日から路面電車が運行されていて、運転士は若い女性でした。）すると和歌山市で路面電車が運行されると運転士として女性が多く応募するかもしれない。</p> <p>⑥路面電車は人気があるので、観光客が来る。</p> <p>⑦貴志川線とつないでもいいかもしれない。</p> <p>路面電車を再開する場合は大きな予算がいるでしょう。しかし、地球環境のために、和歌山市のために、長期間良いと思われまのでご検討をお願いします。</p>	
11	<p>1) 計画を審議する「和歌山市公共交通政策推進協議会」委員に公共交通利用促進と活性化,まちづくりに取り組み、実践経験と知見を持つ住民団体代表を加えるよう、要望します。</p> <p>2) 次回計画策定に当たっては、これまでの施策の進捗状況を計画で定めた施策毎に、基本方針、具体的な事業、取組状況等について、一覧表にまとめて提示いただくと、現状到達点がよく分かり参考となりますので、ご一考ください。</p> <p>3) ノーマイカーデーについて 素案には全く触れられていないようですが、従来実施しておりましたが、形骸化しており実効が疑問視されますが、積極的に取り組み、交通事業者の経営や環境対策に大きく寄与すると思われるのでご検討下さい。</p> <p>4) P.98「元気70パス」について まちなかの活性化や高齢者の健康増進にも寄与する施策であると評価いたしております。対象を拡大して貴志川線にも適用するよう求</p>	<p>1) 和歌山市公共交通政策推進協議会の委員につきましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、現時点におきましても、住民を代表する方にもご参加いただいておりますが、委員の変更・追加等につきましては、より公正で活発な議論が出来るよう、今後検討してまいります。</p> <p>2) 当該計画の進捗の公開につきましては、和歌山市公共交通政策推進協議会の内容と併せて、公開する方向で検討してまいります。</p> <p>3) 県民ノーマイカーデーは、記載しておりませんが、同様の趣旨で本市において実施しているエゴ通勤などの積極的な公共交通の利用促進について、記載しています。</p> <p>4) 元気70パスの貴志川線への適用につきましては、実証実験等を行うなど、検討してまいります。</p>

	<p>めます。</p> <p>5) P.99「公共交通に関する分かりやすい情報提供」について 行政や各種団体等が実施するイベントや講演会等の宣伝、告知、また施設案内の際は、公共交通利用のアクセスを記載する取り組みを行う事を追加する。</p> <p>6) P.103「公共交通のバリアフリー化の推進」について 法律が定める一日利用者3,000人以上の未整備駅のバリアフリー化を、交通事業者と行政が協力して、計画年度内といわず早期に実施するよう要望します。</p> <p>7) P.117「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」について 連携施策に、幼稚園や小学校、中学校等の遠足時の公共交通（鉄道、バス）の利用を追加する。</p>	<p>5) 公共交通利用のアクセスを記載する取り組みにつきましては、本市で行っているところですが、今後は適用範囲の拡大につきまして、検討してまいります。</p> <p>6) 駅のバリアフリー化につきましては、鉄道事業者と協議を行いながら、取り組んでまいります。</p> <p>7) 遠足時の公共交通の利用促進につきましては、校長会等にて働きかけを行うなど、継続して取り組んでまいります。</p>
12	<p>P.72 将来の交通網のイメージ図を見て、そのあまりの貧弱さに愕然としました。市役所を中心として南海和歌山市駅とJR和歌山駅までだけは、非常に交通の便が良いが、それより以南では、東西方向に移動する手段が無い。そしてJR紀勢線の東側と河北域は殆ど交通空白地帯、というのはまさに現状であり、それがそのまま将来像であるとは。</p> <p>南北方向に基幹・準基幹線を設けるなら、マイクロバスでよいから、将来は自動運転でも、東西方向のピストン運行が何本か必要です。乗り継ぐと、合計の料金が非常に高くなる現在の料金体系の見直しも必要でしょう。</p> <p>先般、突然市内3路線の廃止が発表されました。</p> <p>西浜経由雑賀崎循環につきましては、和歌山工業高校前にバス停がありますが、その路線への移動手段が無いために、自転車通学をしている学生たちが多数います。そういった学生たちが利用できる交通体系をつくることによって乗車率と料金収入の増加を図り、路線廃止を避けて欲しいと思います。</p> <p>現在、工業高校の利用者は少ないとはいえ、一定数の利用はあります。また他にいくつかの普通・特別支援学校？愛徳さん？の通学が困難になる人たちが存在します。学生、特に配慮を必要とする人た</p>	<p>現在、市内路線バスは、利用者の減少や運転手不足等により、バス事業者のみでは路線の維持が困難となっています。</p> <p>そのため、本市では、赤字路線の一部に対して支援を行うとともに、沿線住民に意識的に路線バスを利用していただく等の協力を得ながら、様々な利用促進に取り組み、市民の皆様様の移動手段確保に努めてまいります。</p> <p>新規路線につきましては、導入効果等を考慮し、慎重に検討する必要があります。</p> <p>バス路線の需要調査につきましては、必要に応じて実施してまいります。</p> <p>また、公共交通の利便性向上による高齢者の外出支援や免許返納の促進</p>



<p>ちの通学の足を確保するのは行政の責務ではないでしょうか？</p> <p>学校の他、保健所、公共施設、公園へのアクセスがどんどん無くなっています。</p> <p>移動手段を持たない人たちの、これら施設を利用する権利も奪っているのです。</p> <p>この事を重く受け止め、あらゆる方策を講じて下さい。</p> <p>フランスでは「移動権」が確立されているそうです。</p> <p>利用者の減少→減便と値上げ→利用者減少→の悪循環、そして路線廃止。</p> <p>これを断ち切るために、利用したくても出来ていない人たちのニーズを正確に把握することが先ず必要です。各種学校に対して調査を行い、どんな路線が必要か、どの期間、どの時間帯にどれだけの運行が必要か、利用に必要な条件を全て明らかにして、その対策を講ずることが不可欠だと思います。他に、病院、保健所、市役所、県庁などの職員や利用者に対しても調査を行って欲しいと思います。</p> <p>ニーズに応じた路線と運行条件を実現することでバス営業状態の改善を図れないでしょうか？</p> <p>和歌山バスと有田交通バスとの住み分け、あるいは連携も有益かも知れません。</p> <p>つい先ほども、高齢ドライバーの運転ミスによる重大事故の報道がありました。私の周辺でも、車を手放すとどこにも行けなくなる、これまでの活動を断念しなければならない、とって運転を続けている高齢者が多数おられます。死傷者と加害者が増える前に、あらゆる方策を講じて、移動手段を確保して欲しいと思います。</p> <p>今では若くて、さほど不便を感じておられない職員さん方にも、いずれは切実な問題となります。</p> <p>箱もの建設よりも、ソフト面への手厚い予算支出をお願いします。</p> <p>歩行者、自転車、単車・原付が、安全に走行できるような道路整備をお願いします。</p> <p>狭い・段差・鉄板に覆われていて雨天で滑るなど、危険な歩道が多すぎます。表通りで交通量が多いのに、場所によって歩道があったり、無かったり。</p> <p>交差点の片方にしか横断歩道が無い、横断歩道が少ない、など、歩行者や自転車に厳しい箇所が多い。安全な裏道を通りたいのに、大きな県道や国道を渡ることができない。自動車のことしか念頭にないような交通政策を改めて欲しいです。</p>	<p>につきましては、福祉部署等と連携しながら、施策を検討してまいります。</p> <p>各交通手段の利用環境の整備につきましては、道路部署とも連携を図り、検討してまいります。</p>
---	--

	<p>歩道の縁石をやめて、道路面と滑らかにつながるようにしてほしいです。自転車にとって、歩道と車道との行き来が、小さくとも段差に阻まれ、困難・危険である箇所があまりに多すぎます。歩道の形態を業者まかせにしないで下さい。</p>	
13	<p>和歌山市内を走行するバスの広告収入はいくらですか。他の都市で広告のないバスをみるとやはりいいなと思う。広告をなくすことはできませんか。</p> <p>最近3路線が廃線危機となり、ますますバス路線が減っていきます。本数が少なく余計に乗車する人が減るといふ悪循環になり、廃線になっているように見えます。生活に必要でバスが走行することがないと困るのであれば、公共交通として公的支援をして維持してくれることができませんか。</p> <p>国の新しい町づくりのモデル都市とはどんなものでしょうか。和歌山市としてどうしたいのかが問われます。補助金を頼りに国のモデルはどうでしょうか。</p> <p>市民の足として病院、スーパー、学校、市・県図書館、コミュニティセンターなどバスで移動できればいいと思います。</p> <p>今の車社会から排ガス・省エネの公共交通への社会の設計が欲しい。市民の生活についてもっとよく知ってほしいと思います。観光やイベントでは町は栄えないと聞いています。まず日常の生活者の足の確保をお願いします。</p>	<p>路線バスは利用者の減少や運転手不足等の理由で、路線維持が困難となっております。</p> <p>そのため、行政においては、赤字路線の一部に対して補助を行い、交通事業者は減便等で運行経費を抑え、広告収入等により収益を確保することで、路線維持を図っております。</p> <p>本市では、長期総合計画及び当該計画において、各拠点間を円滑に移動することができる公共交通ネットワークの更なる充実や、利便性に優れた多極型のコンパクトなまちづくりを掲げておりますので、今後も計画に則し、取り組んでまいります。</p>