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。
- ・紀の川によって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

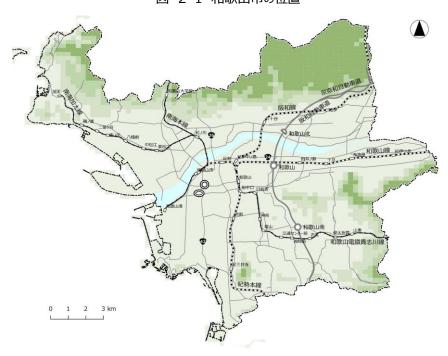
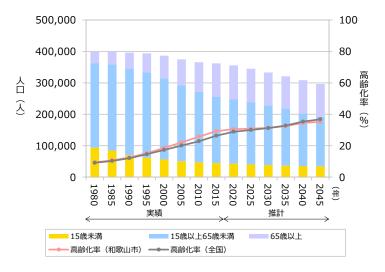


図 2-2 和歌山市の概況

2-1-2 人口等の状況

(1) 人口及び高齢化状況の推移

- ・国勢調査によると、人口は、1985年をピークに減少に転じ、2015年には約36万人となっている。
- ・将来的にも減少が続き、2045年には約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、2015年時点で29.3%となっており、2045年には35%を超えると推計されている。

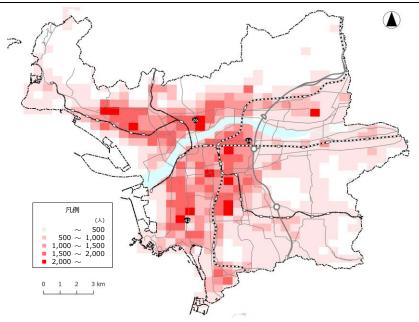


出典: [実績] 国勢調査 [推計] 国立社会保障·人口問題研究所

図 2-3 人口及び高齢化率の推移

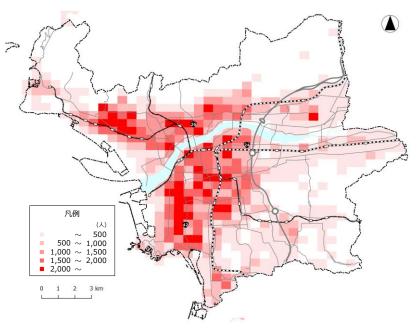
(2) 人口分布とその変化

- ・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。
- ・1995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、2015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。また郊外で増加している地区もあり、郊外化が進んでいることが確認できる。



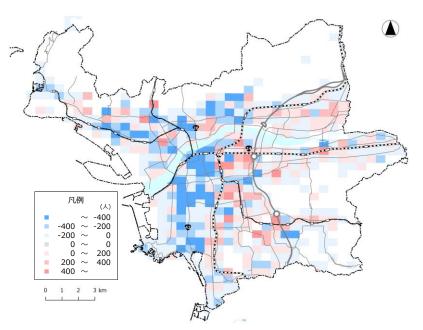
出典: 国勢調査(2015年)

図 2-4 人口分布(2015年)



出典:国勢調査(1995年)

図 2-5 人口分布 (1995年)

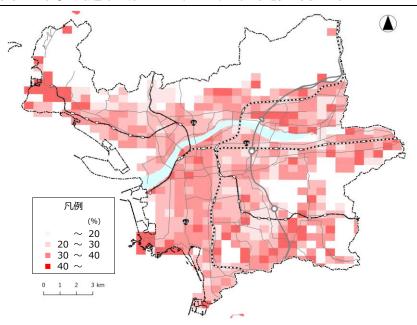


出典:国勢調査(1995年、2015年)

図 2-6 1995年から2015年にかけての人口の増減

(3) 高齢者の分布状況

- ・全体的に20~40%程度の高齢化率となっている。
- ・加太や雑賀崎、田野等の周辺では既に40%以上となっている地区も見られる。

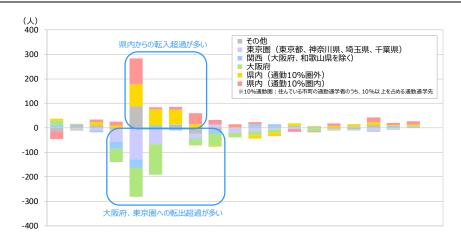


出典:国勢調査(2015年)

図 2-7 高齢者の分布(2015年)

(4) 社会増減の状況

- ・10 代、20 代を中心に大阪府及び東京圏への転出者数が多くなっており、県外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、20~24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。



																				_
	0~	5~	10~	15~	20~	25~	30~	35~	40~	45~	50~	55~	60~	65~	70~	75~	80~	85~	90歳	不詳
	4歳	9歳	14歳	19歳	24歳	29歳	34歳	39歳	44歳	49歳	54歳	59歳	64歳	69歳	74歳	79歳	84歳	89歳	以上	-1-0-
その他	-15	10	9	-6	88	-8	13	-24	-9	1	5	4	3	1	-2	-6	12	0	1	0
東京圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)	2	-6	-11	-51	-129	-58	-9	-18	13	-20	-14	-6	-5	-3	-6	-4	-13	-5	-1	0
関西(大阪府、和歌山県を除く)	9	4	-7	-29	-35	9	-3	-4	-15	0	10	10	5	4	0	-1	-1	7	3	0
大阪府	20	-3	0	-53	-117	-126	2	-26	-50	-19	-17	-14	0	-11	-3	6	-1	-3	4	0
県内(通勤10%圏外)	7	1	15	9	89	66	58	15	-4	1	-13	-12	10	2	7	7	11	5	5	0
県内(通勤10%圏内)	-31	-3	10	16	106	9	12	45	19	13	8	-2	-12	-5	11	2	20	7	14	0

出典:和歌山市人口ビジョン(2015年)

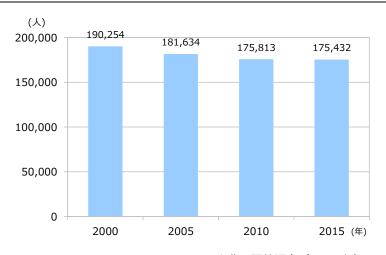
図 2-8 年齢別転入及び転出数の状況

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 2000 年以降減少傾向にあり、2015 年時点で約 17 万 5 千人となっている。

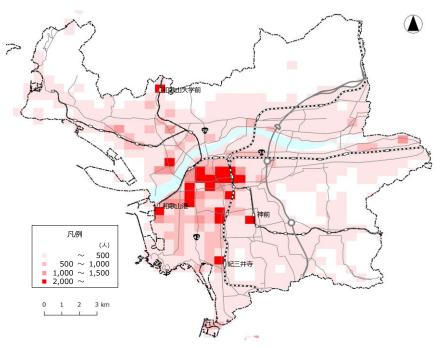


出典:国勢調査(2015年)

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市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、鉄道駅付近で就業者が多くなっている地区がある。



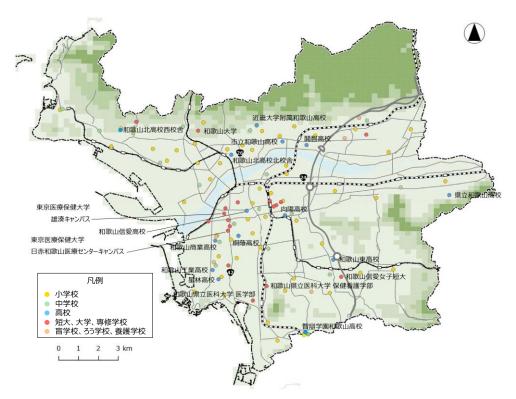
出典:経済センサス(2014年)

図 2-10 就業者の分布

(2) 就学の状況

1) 学校の立地状況

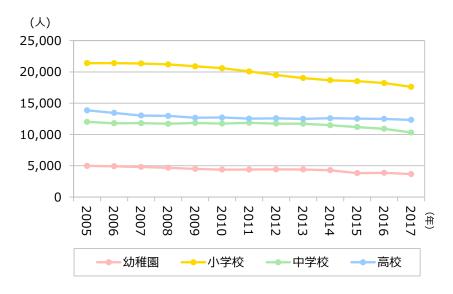
・大学、短大、専修学校は比較的中心部に立地するものが多く、その他の学校は市域に広く分散している。 ・今後、市内中心部及びその近辺において、複数の大学の進出が予定されている。



出典:和歌山県ホームページ、文部科学省ホームページ 図 2-11 学校の立地状況

2) 就学者の推移

・少子化に伴い、児童、生徒数はいずれも減少傾向となっている。

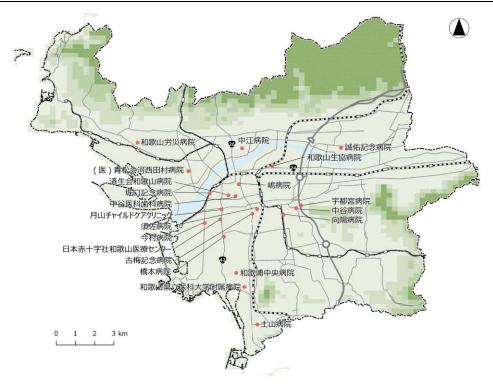


出典:学校基本調査

図 2-12 就学者数の推移

2-1-4 病院や医療機関の状況

・病院や医療機関は市中心部や南部に多く、概ね主要道路の沿道に立地している。



出典:和歌山県ホームページ

図 2-13 二次救急医療機関の立地状況

2-1-5 経済と産業の状況

(1) 工業の状況

- ・製品出荷額は2002 年以降全体に増加基調となっているが、2009 年や2014~2017 年に掛けて減少も見られる。
- ・事業所数及び従業員数は全体に減少しているが、従業員数は 2014~2017 年にかけて増加している。



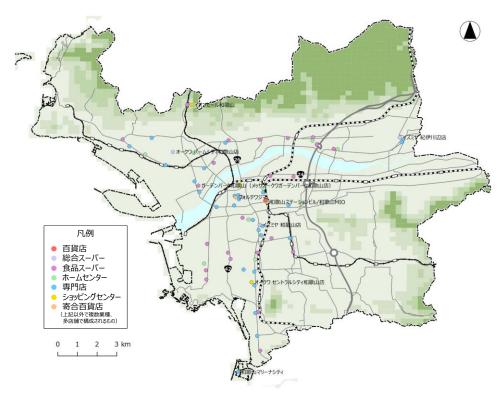
出典:工業統計調査

図 2-14 工業の状況

(2) 商業の状況

1) 商業施設の立地状況

・市中心部には百貨店や専門店等が多く立地しており、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。



出典: 2018 全国小売店総覧

図 2-15 商業施設の立地状況

2) 商品販売額

- ・年間商品販売額は1991年をピークに減少しているが、近年は横ばい傾向である。
- ・事業所数及び従業員数も全体に減少傾向で、特に 2007 年から 2014 年にかけて大きく減少している。

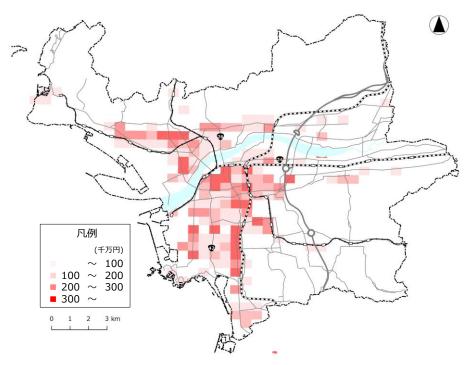


出典:商業統計調査

図 2-16 商業の状況

3) エリア毎の商品販売額

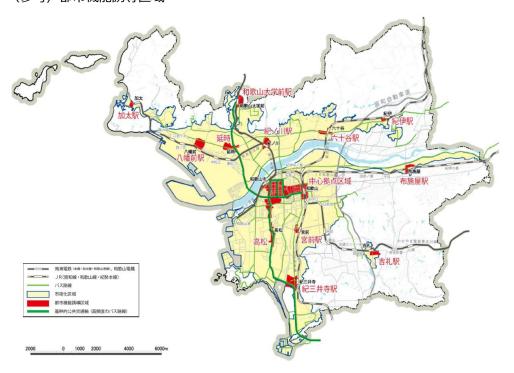
・市中心部や紀三井寺周辺、延時周辺等の立地適正化計画において都市機能誘導区域として指定されている 郊外の拠点周辺において、商品販売額が高くなっている。



出典:経済センサス(2014年)

図 2-17 エリア毎の商品販売額

(参考) 都市機能誘導区域



出典:和歌山市立地適正化計画

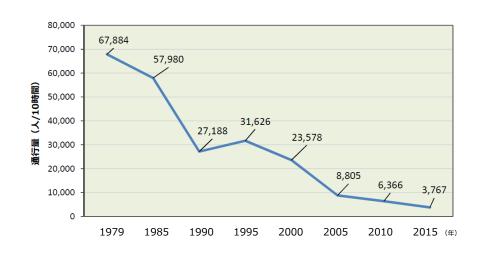
(3) 中心市街地の状況

1) 主な商業施設の変遷

- ・1990年代以降、郊外型の商業施設が各地に進出した。中心部では、一部、駅ビルの商業施設開店も見られるが、大丸や丸正、近年では高島屋等が相次いで閉店している。
- ・また、この時期に商店街の歩行者数が著しく減少しており、中心市街地の商業機能が衰退したことが分かる。



図 2-18 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図 2-19 中心市街地(ぶらくり丁)通行量の推移

2) 遊休不動産の状況

- ・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 2-20 遊休不動産、駐車場の状況(2014年)





図 2-21 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

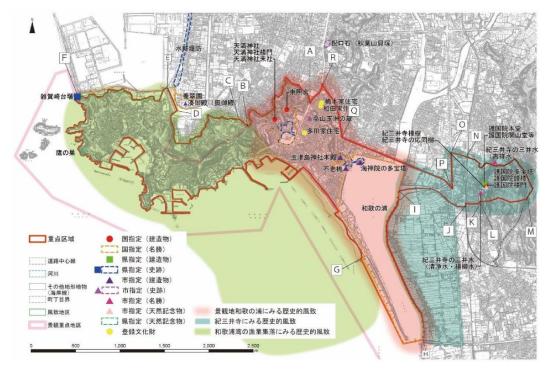
- ・市内には和歌の浦や和歌山城、和歌山電鐵貴志川線、和歌山マリーナシティなど多数の観光資源が存在する。
- ・特に和歌の浦は2017年に日本遺産に認定され、絶景の宝庫として注目を集めており、2018年には和歌の浦や紀三井寺を重点地区とする歴史的風致維持向上計画を策定している。また本市は、関西エリアの玄関口となる関西国際空港から約20km、外国人観光客の人気が高い高野山からも約40kmの距離に位置している。
- ・しかし、各観光地が市内に広く分散し回遊しづらいこと等から、そのポテンシャルを発揮しづらい状況にある。



「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 2-22 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 2-23 歴史的風致維持向上計画 重点区域



図 2-24 和歌山市内の主な観光地

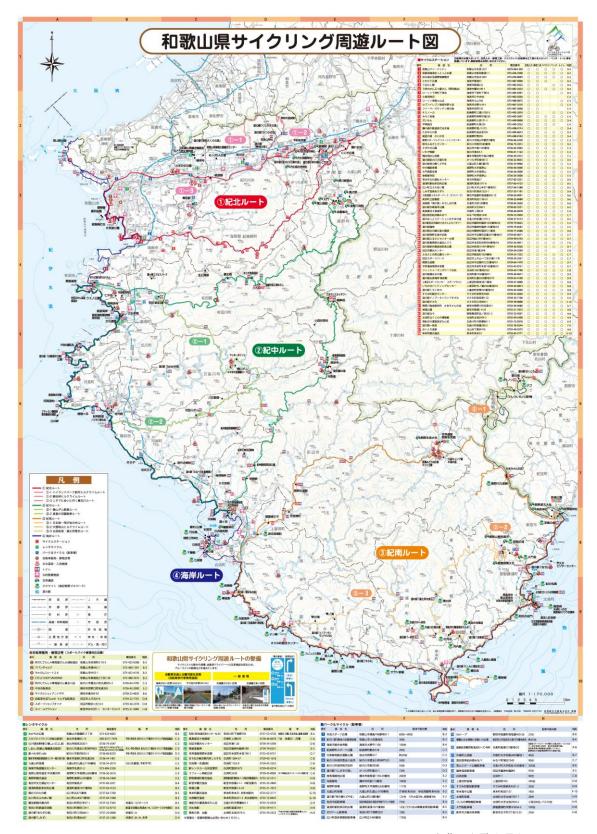
2) 広域観光等の取組

・紀の川流域を軸とした広域的な地域活性化の取組、紀の川沿いや海岸沿い等のサイクリングルートの整備も進められている。



出典:川上村ホームページ

図 2-25 紀の川流域における取組



出典:和歌山県ホームページ

図 2-26 和歌山県が整備を進めるサイクリングルート

(2)観光客数の推移

- ・和歌山市の宿泊客数は 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)はその半数以下となっている。また、加太、友ヶ島、磯ノ浦の宿泊者数は 110 千人/年程度にとどまっている。

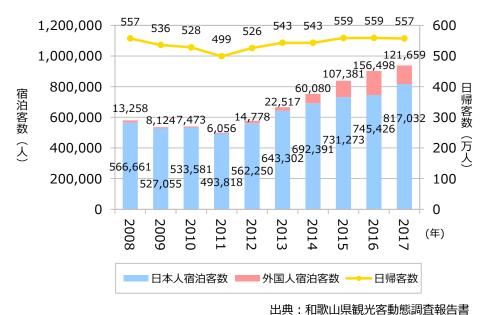




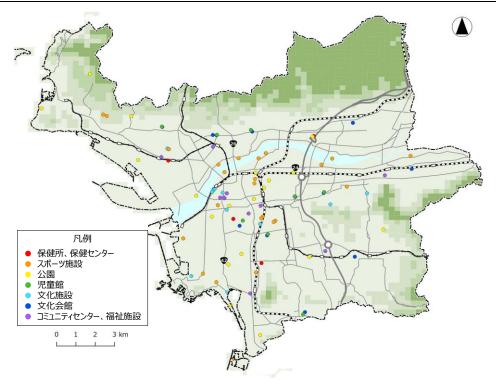
図 2-27 和歌山市の観光客数の推移

出典:2017年和歌山県観光客動態調査報告書

図 2-28 和歌山県内の宿泊者数

2-1-7 公共施設等の状況

・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:和歌山市ホームページ

図 2-29 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。

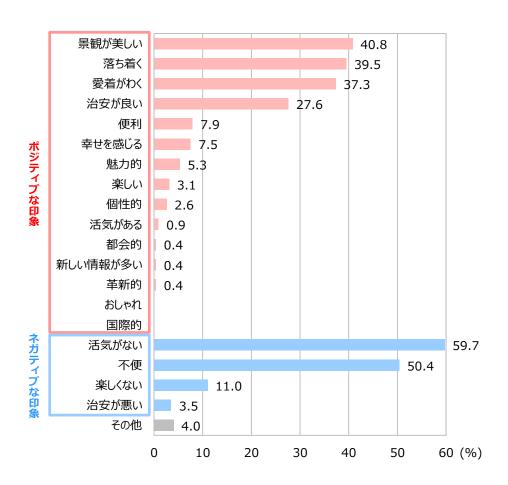


出典:和歌山市

図 2-30 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4割は和歌山市に対して「景観が美しい」、「落ち着く」、「愛着がわく」と感じており、愛着が比較的強いと考えられるが、現状で「魅力的」、「楽しい」と感じている市民は少ない。
- ・また、半数以上が公共交通にも関わる、「活気がない」、「不便」等のネガティブな印象を持っている状況にある。



出典:「和歌山市の魅力について」の調査結果(2013年実施)

図 2-31 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鐵貴志川線、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、南海和歌山市駅と和歌山港を結ぶ南海電鉄和歌山港線が通っている。
- ・以上の計 7 路線で、市内には 31 の鉄道駅があり、これは中核都市では 5 番目の多さ**である。また、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、南海泉佐野駅、または JR 日根野駅で乗り換えが必要となる。 ※国土数値情報 普通鉄道駅数 (2017 年時点)

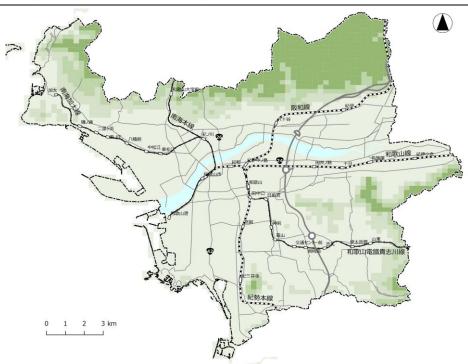


図 2-32 鉄道ネットワークの状況

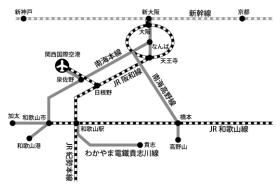


図 2-33 広域の鉄道ネットワーク

2) 利用状況

(a) 路線別

- ・JR の和歌山県域内の年間輸送客数は 1980 年度以降減少傾向で、2005 年度頃からは横ばいとなっている。
- ・南海電鉄の和歌山県域内の年間輸送客数も 1980 年度以降減少しているが、2012 年度頃から若干増加がみられる。
- ・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 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、2015 年度以降は減少している。

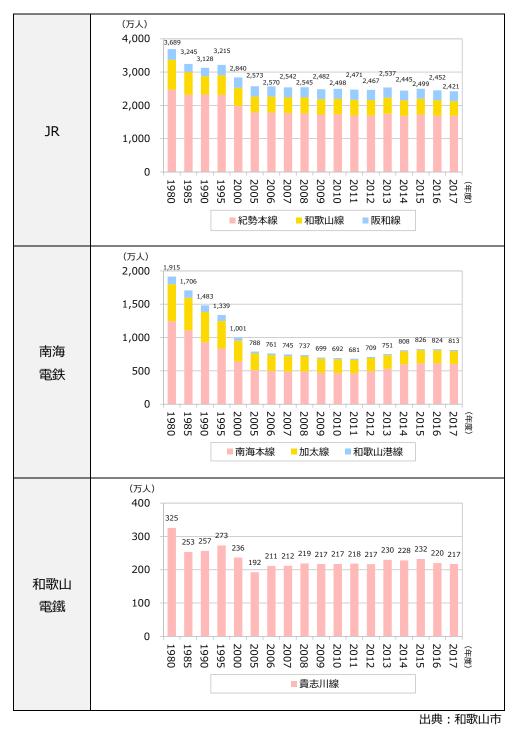


図 2-34 年間輸送客数(和歌山県域内)

(b) 駅別

a) JR

- ・JR の乗降客数は和歌山駅が最も多いが、1995年度以降減少傾向となり、近年は横ばいとなっている。
- ・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。



出典:和歌山市

図 2-35 JR 駅別 1日あたり乗降客数

b)南海電鉄

- ・南海電鉄では和歌山市駅の乗降客数が最も多いが、2017 年度と 1980 年度とを比べると半数以下となっている。一方、和歌山大学前駅が開業後利用者数を増やしている。
- ・加太線では、八幡前駅の利用が多いが、1990年度以降減少が続いている。
- ・和歌山港線では、和歌山港駅の利用が多いが、1980 年度以降減少し、近年では 500 人/日程度の利用となっている。なお、水軒駅が 2002 年、久保町、築地橋、築港町の各駅が 2005 年で廃止されている。

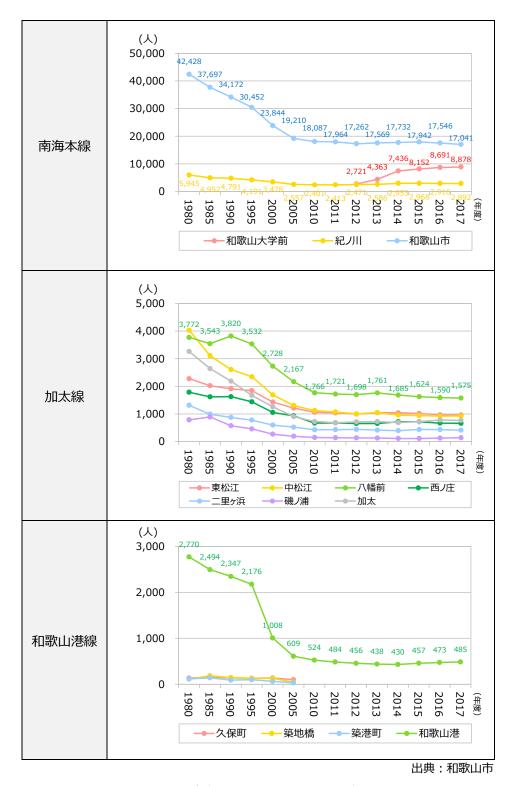


図 2-36 南海電鉄 駅別1日あたり乗降客数

c)和歌山電鐵

- ・和歌山電鐵では和歌山駅の乗降客数が最も多い。
- ・和歌山電鐵となった2006年度以降、利用の増加がみられるが、近年は減少傾向となっている。



図 2-37 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 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。
- ・和歌山バスは主に、JR 和歌山駅および南海和歌山市駅へ、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(65 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への高速バス、関西国際空港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、那賀営業所から南海和歌山市駅の主に八軒家から南海和歌山市駅、粉河駅や公立那 賀病院から F.B.T(府中バスターミナル)への路線を運行している(15 系統)。



出典:公共交通情報マップ(ワッププラス 全市域版)

図 2-38 バスネットワークの状況

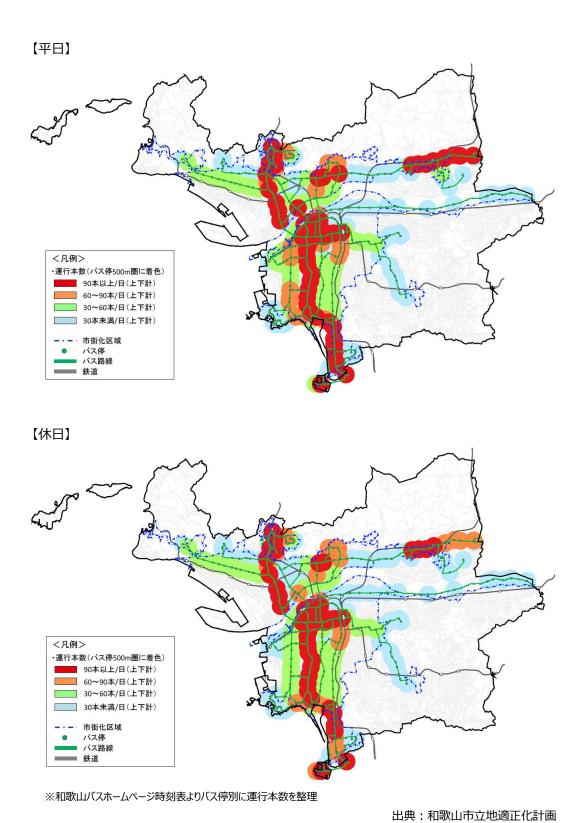
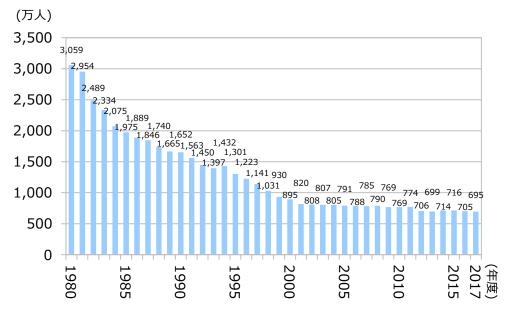


図 2-39 バスの運行本数

2) 利用状況

- ・和歌山バスの利用者数は 1980 年度以降大きく減少している。2001 年度頃からは減少が緩やかになり、 2017 年度では約 700 万人/年の利用となっている。
- ・和歌山バス那賀の利用者数は 1990 年代より横ばいが続いており、約 150 万人/年の利用となっている。 (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

図 2-40 利用者数の推移(和歌山バス)

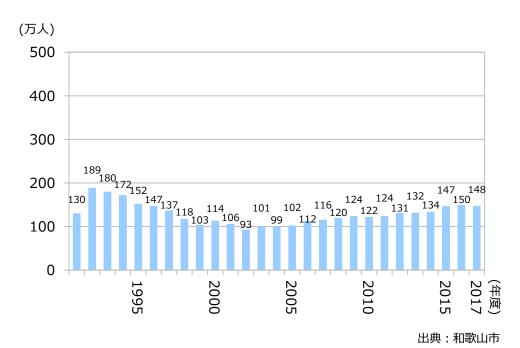


図 2-41 利用者数の推移(和歌山バス那賀)

3) 運行状況の変化

(a) 系統数の推移

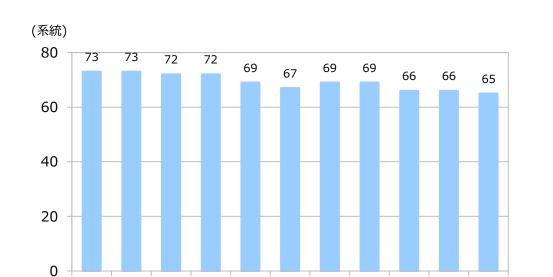
2008

2009

2010

2011

・和歌山バスの系統数は 2008 年度以降、徐々に減少しており、2018 年度では 65 系統となっている。 ・和歌山バス那賀の系統数は 2014 年度から 2018 年度にかけて大きな変化はみられない。



出典:和歌山市

2018

(年度)

図 2-42 系統数の推移(和歌山バス)

2013

2014

2015

2016

2012

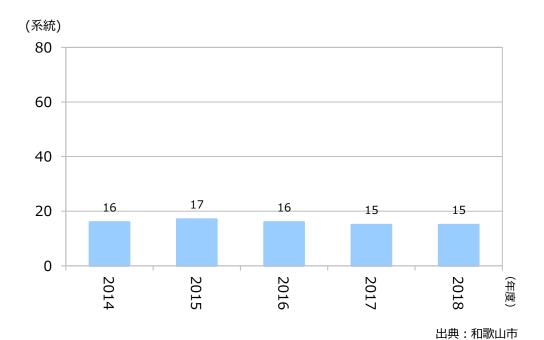


図 2-43 系統数の推移(和歌山バス那賀)

(b) 路線廃止等の状況

- ・1980 年代と 2016 年を比較すると、郊外部を中心にバス路線の廃止が発生しているが、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。都市構造の郊外化とともに減少する移動需要に対応し、路線を縮小してきているものと考えられる。
- ・一方例えば、遅延緩和の目的から和歌山バスが和歌山駅〜県庁前の 27 系統を急行化**(2018 年から) する等の、サービス向上の取組も実施されている。
- ※新内~三木町新通りを通過し、公園前と市役所前を降車専用とする運用を実施



出典:和歌山市立地適正化計画

図 2-44 バス路線の状況 (1980年代との比較)

4) 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 6 割を占めるが、基準適合外の車両も約 4 割残っている。



出典:和歌山市

図 2-45 和歌山バスの低床バス導入状況 (2017年度)

5) 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、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 保がされている箇所もある。



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 駅構内の案内(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)

6)その他の支障事項

(a) JR 和歌山駅中央口ターミナルの混雑

・ほとんどの系統が乗り入れる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。





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)

(b) 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、運転手不足の面から運行が難しくなる ケースも出てきている。
- ・和歌山バスにおいても、常時運転手の募集を行っている。



出典:国土交通省

図 2-51 自動車の運転業務の人員不足

出典:和歌山バスホームページ

図 2-52 バスドライバーの募集状況

(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。

・2019 年度には老朽化対策として、新造船が就航予定となっている。



図 2-53 和歌山港発の航路

表 2-1 フェリー 時刻表

■下り(和歌山→徳島)

	フェリー							
便名	和歌山港発徳島港着							
1	休	休 航						
2	2:40 4:55							
3	5:35	7:35						
4	8:30	10:35						
5	10:35	12:50						
6	13:40	15:55						
7	16:25	18:30						
8	19:15	21:25						
9	21:40	23:55						

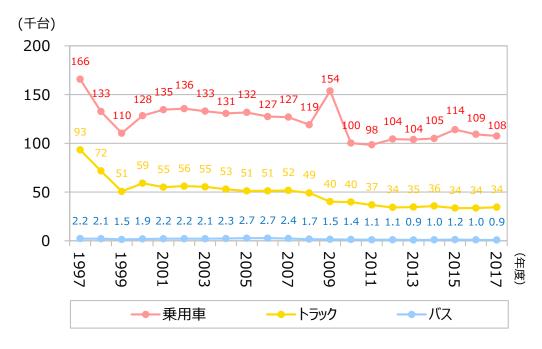
■上り(徳島→和歌山)

フェリー						
便名	徳島港発	和歌山港着				
1	休	航				
2	2:55	5:10				
3	5:35	7:50				
4	8:00	10:10				
5	11:00	13:05				
6	13:25	15:40				
7	16:30	18:35				
8	18:55	21:05				
9	21:50	24:05				

出典:南海フェリー

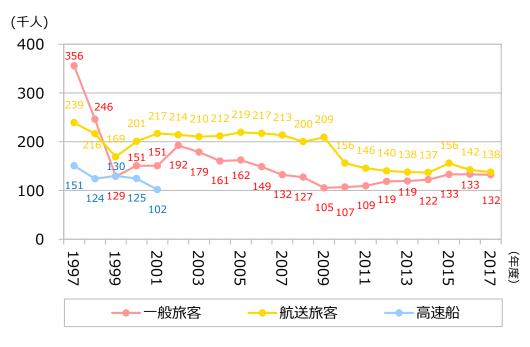
2)輸送の推移

- ・乗用車及びトラックの乗船台数は1997年度以降減少しているが、近年は横ばい傾向である。
- ・一般旅客の乗船人数も1997年度以降減少しているが、2009年度頃から増加傾向がみられる。



出典:和歌山市

図 2-54 乗船台数の推移

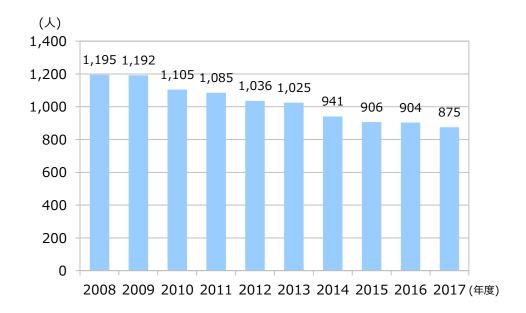


出典:和歌山市

図 2-55 乗船人数の推移

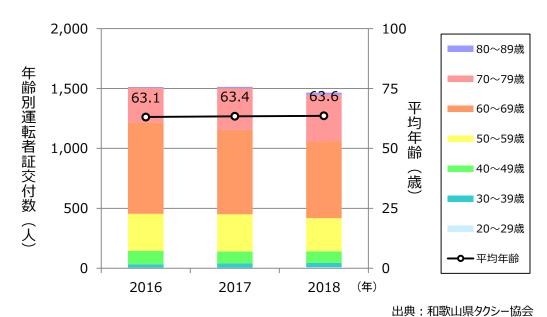
(4) タクシーの状況

- ・運転者数は、2008 年度と比較し、2017 年度では 27%減少し、875 人となっている。 (法人タクシー)
- ・また、運転者の平均年齢は2018年では63.6歳と高齢化が続いている。
- ・なお、2013年に改正された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、2014年に準特定地域に指定されており、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。



出典:近畿運輸局
図 2-56 和歌山市域交通圏のタクシー運転者数の推移

(※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)



山央・竹帆山朱ブブン

図 2-57 和歌山県内の年齢別の運転者証交付数および平均年齢(各年 10 月時点)

(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 2-2 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					
10 千口可加工1年口	2000 年度	・エレベーター4 基					
JR 和歌山駅	2000 年度	・エスカレーター2 基					
1D %3/##0	2002 年度	・エレベーター4 基					
JR 紀伊駅	2002 年度	・身体障がい者用トイレ1式					
	2008 年度	・エレベーター2 基					
JR 六十谷駅	2000 左座	・多機能トイレ1式					
	2009 年度	・スロープ改良					
表海和咖啡士即	2012 左庇	・エレベーター2基、手すり、階段段鼻、					
南海和歌山市駅	2012 年度	誘導・警告ブロック、ホームかさ上げ					
10 千口可加工1年0	2015 年帝	・内方線付き点状ブロック					
JR 和歌山駅	2015 年度	音響案内装置 13 箇所					

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 2006 年度から 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、2016 年度から 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 [内訳] 和歌山県 4 億 5,466 万円 (10 年間) 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 2-58 2016 年度から 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

・鉄道の利便性を高めるため、駅前のパーク&ライド、キス&ライド等の整備を実施している。



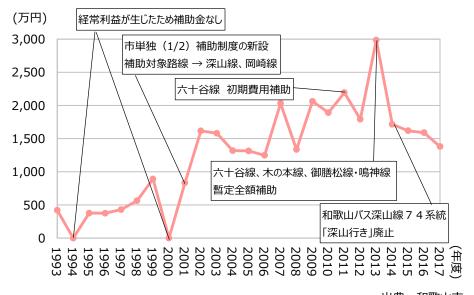


図 2-59 パーク&ライド、キス&ライドの整備(和歌山電鐵伊太祈曽駅、JR 紀伊小倉駅)

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、2017年度では年間約1,400万円を補助している。



出典:和歌山市

図 2-60 バス路線維持費補助金の推移

表 2-3 2017年度の補助対象路線と補助額

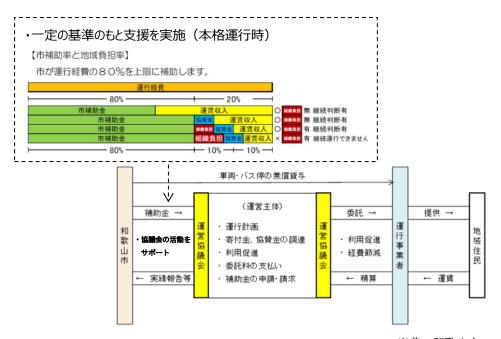
	2017年度補助額(円)
坂田線	8,727,785
岡崎線	5,077,126
合計	13,804,911

出典:和歌山市

(b) 地域バス、デマンド型乗合タクシー等の導入支援

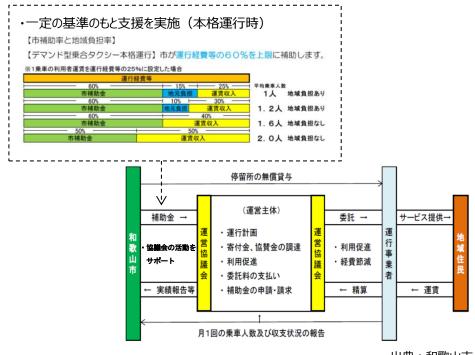
a)ガイドライン策定

・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

図 2-61 地域バス導入ガイドラインにもとづく運行のイメージ



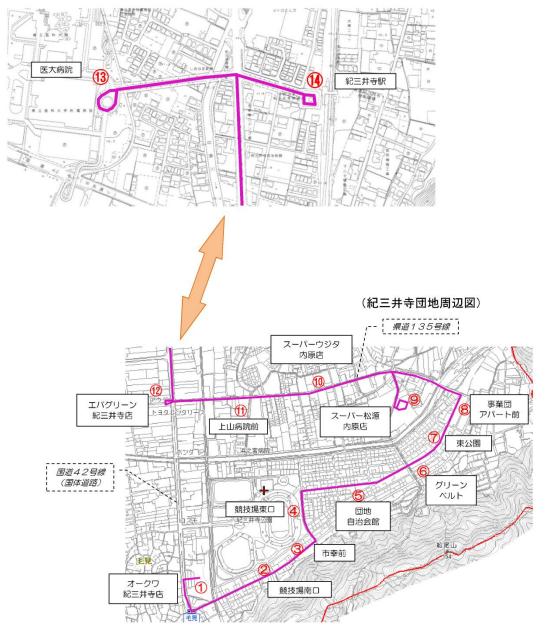
出典:和歌山市

図 2-62 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)紀三井寺団地地域バスの運行支援

- ・地域バスの取組として、紀三井寺団地内から医大病院を経由し、紀三井寺駅まで至る1日6往復(12 便) の和歌山市地域バス「紀三井寺団地線」が、2013年4月1日から運行されており、その支援を行っている。
- ・利用者数は年々増加しており、2017 年度時点において収支率は 20%を超える等、定着がみられるが、地域 バスの取組を実施しているのは紀三井寺地区のみとなっている。
 - ●和歌山市地域バス「紀三井寺団地線」運行ルート図(①~⑭を往復運行)【オークワ紀三井寺店 ~ 紀三井寺団地 ~ 医大病院 ~ 紀三井寺駅】

(医大病院及び紀三井寺駅周辺図)



出典:和歌山市

図 2-63 紀三井寺団地線 運行ルートとバス停位置





出典:和歌山市

図 2-64 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

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	
	1年目	2 年目	3年目	4年目	5年目	
	試験運行		本格	運行		
年間運行経費(円)	4,164,061	4,887,050	4,764,050	4,747,550	4,775,130	
年間運行日数(日)	244	244	242	243	244	
運行便数(便)	2,917	2,928	2,904	2,914	2,923	
補助上限率(%)	90	80	80	80	80	
年間利用客数(人)	5,343	5,795	6,046	6,963	7,796	
前年度比(%)	-	108.5	104.3	115.2	112	
1日当りの利用客(人)	21.9	23.8	25	28.7	32	
1便当りの利用客(人)	1.83	1.98	2.08	2.39	2.67	
運賃収入目標額 (円)	416,406	977,410	952,810	949,510	955,026	
運賃収入 (円)	644,700	782,400	847,400	989,300	1,102,200	
前年度比(%)	-	121.4	108.3	116.7	111.4	
運賃収入過不足 (円)	228,294	△195,010	△105,410	39,790	147,174	
市補助額(円)	3,519,000	3,909,640	3,811,240	3,758,250	3,672,930	
収支率(%)						
*運賃収入/年間運行	15.5	16.0	17.8	20.8	23.1	
経費						

出典:和歌山市

c)デマンド交通の運行支援

- ・デマンド型乗合タクシーについては、加太地区において 2017 年度に実証運行を行い、2018 年度は試験運行を行っている。
- ・また、新たに小倉地区、湊地区、和佐地区の3地区でも、実証運行を実施しており、引き続き検討を進める。

表 2-5 各地区のデマンド型乗合タクシーの実施状況

	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	2018年9月13日~ 2019年3月31日		
	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	2018年9月5日~ 2018年9月24日		
実証運行	①鹿島建設前〜 ガーデンパーク		200円~300円	2018年9月27日~ 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	2018年10月19日~ 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に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。

【小島住吉系統】



【淡嶋神社系統】



【サニータウン系統】



出典:国土地理院地図に追記

図 2-65 加太地区試験運行のルート

(c) 利用促進の取組

・バス等の利用促進のため、2017 年度に外出目的や年齢、地域別の公共交通情報マップ(ワッププラス)を作成した。また、2018 年度には、全市域版を作成した。

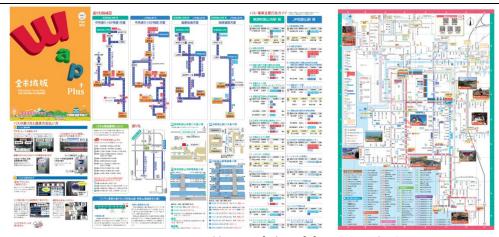
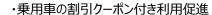


図 2-66 公共交通情報マップ (ワッププラス 全市域版)

3) フェリー

- ・2012 年度からは南海フェリー株式会社と連携し、自転車利用客をターゲットとした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た。
- ・2013 年度から 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、手荷物運賃を無料とする対象も、自転車に加え 125cc 未満のバイクに拡大して事業を実施した。
- ・2016 年度~2018 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。
- ・自転車&バイク (125cc 未満) 無料キャンペーン











出典:和歌山市

図 2-67 フェリー利用促進チラシ

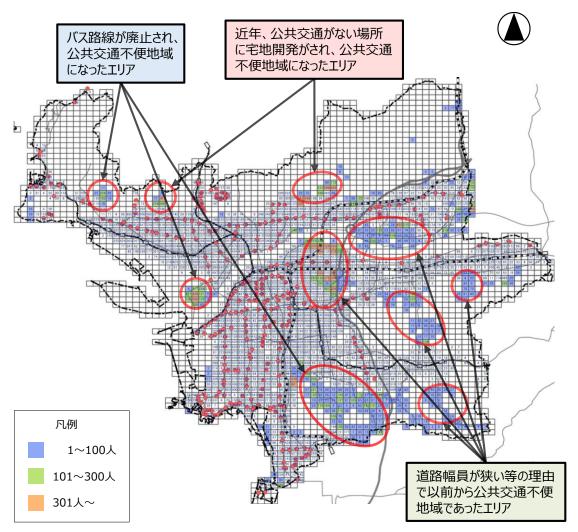
表 2-6 利用促進の取組結果概要

	事業実施期間	事業実績				
2016 年度	2017年	230,810 部のチラシを配布し、775 台が利用。				
	1月4日~3月31日	うち 409 台がチラシを見て乗船。				
2017年度	2018年	231,000 部のチラシを配布し、1,207 台が利用。				
	1月4日~3月31日	うち 616 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 92%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。



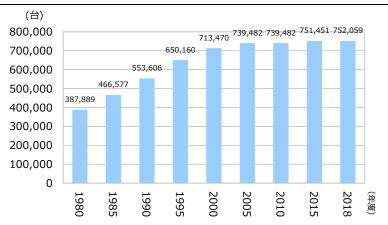
※色つきのメッシュが公共交通不便地域(駅から概ね 1,000m またはバス停から概ね 500m に含まれない居住地域) 出典:国勢調査(2015年)

図 2-68 公共交通不便地域とその特性

(6)自動車交通の状況

1) 自動車の保有状況

- ・県内の自動車保有台数は依然として増加傾向となっている。
- ・1980 年度から 2018 年度までで倍増し、約 75 万台が保有されている。

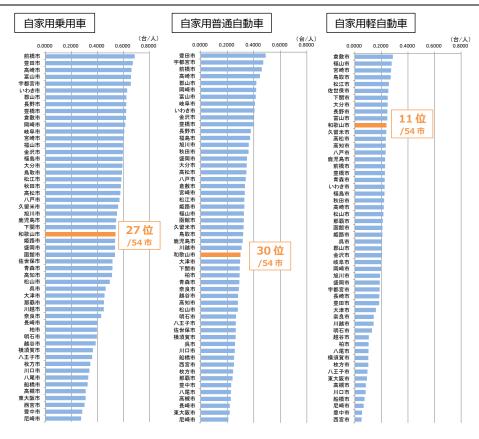


出典:一般財団法人 自動車検査登録情報協会

図 2-69 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 人あたりの自家用車保有台数は全国の中核市 54 市中 27 位となっているが、軽自動車でみると 11 位と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2018年、人口は2015年国勢調査により算出)

図 2-70 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

- ・中心部に流入する路線で渋滞が多く発生している。特に、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。

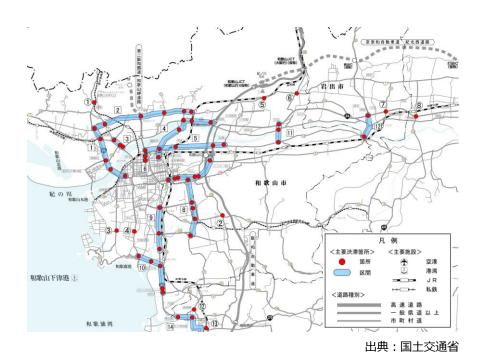
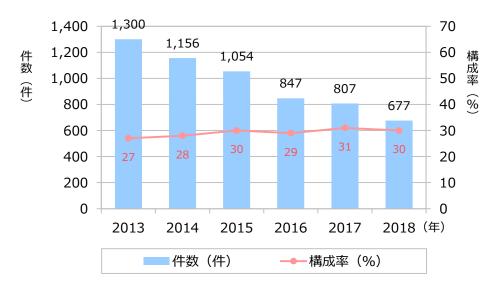


図 2-71 渋滞の状況

4) 高齢者の事故の状況

・交通事故の件数、死亡者数は減少傾向にあるが、高齢者の占める割合は年々増加傾向にある。



出典:和歌山県警

図 2-72 和歌山県内の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 2-73 中心部の幹線道路における路上駐車の状況

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

- ・市内に常住する全通勤、通学者のうち、市内に通勤、通学する人が約 8 割を占めている。市外への通勤、通学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。
- ・反対に、市内に通勤、通学している人においても、市内常住者が約8割を占めている。市外からの通勤、通学は、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。

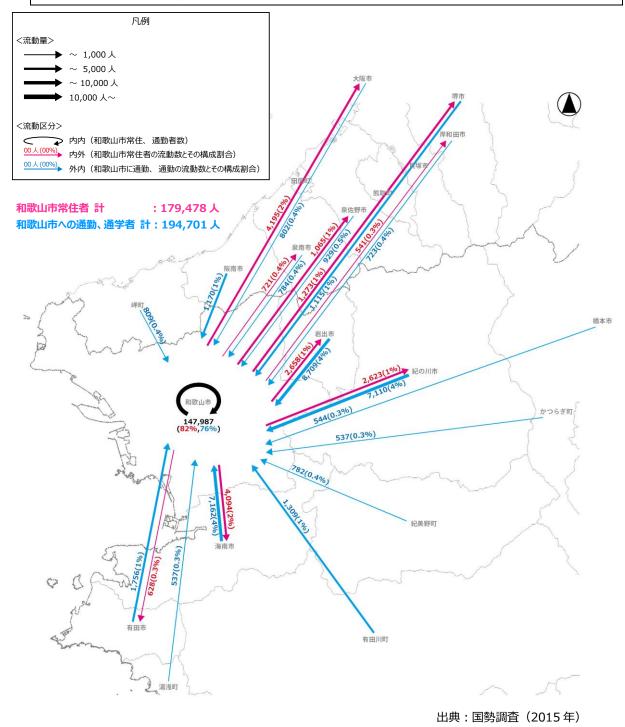


図 2-74 主な通勤・通学の流動

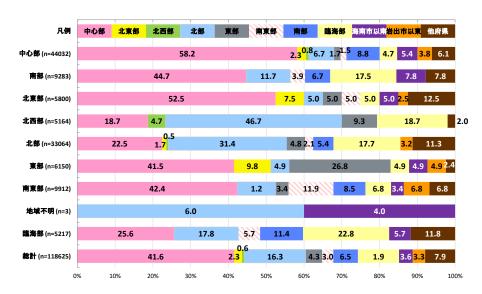
2)目的地の分布状況

- ・市内の通勤、通学先は、中心部が全体の約4割となっており、次いで北部が約2割となっている。
- ・買物先は中心部が全体の約4割となっており、次いで市北部が約3割となっている。

通勤、通学先 岩出市 北東部 北西部 南東部 南部 臨海部 他府但 総計 由心部 北部 車部 以南 以東 1,014 2,945 44,032 中心部 25.635 338 748 676 3.887 2.028 2.704 2,366 1,690 1,083 南部 4,152 361 619 1,625 722 722 9,283 北東部 3,045 435 290 290 290 290 290 145 725 5,800 北西部 964 241 2,410 482 964 103 5,164 北部 7,430 355 178 10,369 1,598 710 1,775 5,858 1,065 3,728 33,064 居住地域 東部 2,550 600 300 1,650 300 300 300 150 6,150 南東部 4,200 1,008 336 1,176 840 672 336 672 672 9,912 臨海部 1,337 594 1,188 297 614 5,217 891 297 地域不明 49,312 2,404 5,104 3,510 7,715 12,924 4,312 9,417 118,625 19,298 3,872 総計

表 2-7 通勤、通学先の地域別構成(全交通機関)

出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書



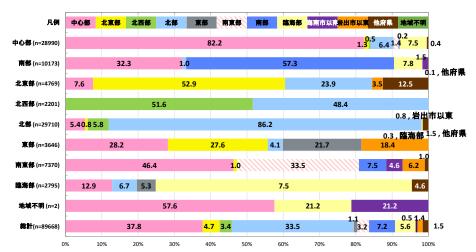
出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書図 2-75 通勤、通学流動 地域別構成(全交通機関)

表 2-8 最もよく行く買い物先の地域別構成(全交通機関)

単位:人/日

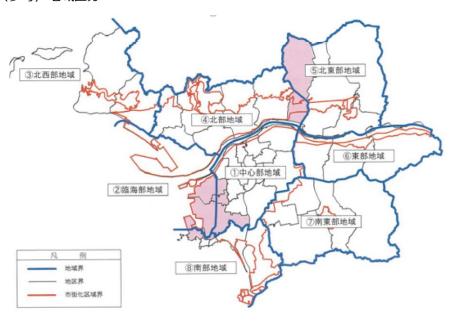
													⊻:人/日
		最もよく行く買い物先											
		中心部	北東部	北西部	北部	東部	南東部	南部	臨海部	海南市 以南	岩出市 以東	他府県	総計
	中心部	23,840	386	145	1,828		410	72	2,184			124	28,990
	南部	3,282			101			5,828	796	155		12	10,173
	北東部	363	2,522		1,140						145	598	4,769
	北西部			1,136	1,065								2,201
居住地域	北部	1,594	228	1,724	25,609				76		24	455	29,710
冶江地域	東部	1,029	1,003		150	793					671		3,646
	南東部	3,416	72				2,472	552		336	450	72	7,370
	臨海部	359			188	149			1,972			127	2,795
	地域不明	1							1	1			2
	総計	33,884	4,211	3,005	30,082	941	2,882	6,452	5,028	491	1,290	1,388	89,656

出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書



出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書図 2-76 買い物流動 地域別構成(全交通機関)

(参考) 地域区分

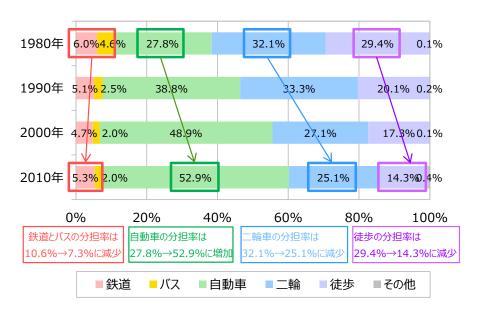


出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書

(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 1980 年から 2010 年にかけて倍増しており、2010 年では 50%以上を 占めている。
- ・鉄道とバスの分担率は、1980年と2010年を比べると3%程度減少しており、7.3%に留まっている。



出典:近畿圏パーソントリップ調査より作成

図 2-77 交通手段分担率の推移

2) バスの利用状況 (2015年度調査)

(a) 市内における路線バスの流動

- ・バスで移動している市民は1日で約1.9万人と推計されている。
- ・そのうち中心部間での移動が約 1.2 万人を占めており、次いで南部と中心部での移動が約 0.15 万人、北部と中心部での移動が 0.1 万人と比較的多くなっている。

表 2-9 市民の市内路線バス流動

単位:人/日

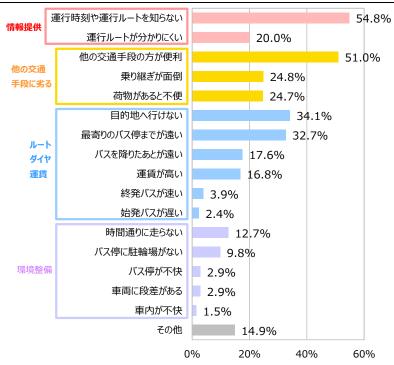
	中心部	南部	北東部	北西部	北部	東部	南東部	臨海部	海南市	岩出市	総計
中心部	11,716	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
南部	1,475	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
北東部	62	0	630	-	-	-		-	-	-	-
北西部	182	0	0	0	-	-		-	-	-	-
北部	986	24	0	0	108	-	-	-	-	-	-
東部	41	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
南東部	72	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
臨海部	124	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-
海南市	35	95	0	0	0	0	0	0	0	-	-
岩出市	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
総計	14,690	1,607	692	182	1,118	41	72	124	130	23	18,706

注:各回答に、居住地域ごとの拡大係数(人口÷回答者数)とバスを利用する頻度を掛け合わせて集計している。居住地域ごとの拡大係数は中心部 338、臨海部 297、東部 300、南東部 336、南部 361、北西部 482、北東部 290、北部 355 である。

出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書

(b) バスを利用しない理由

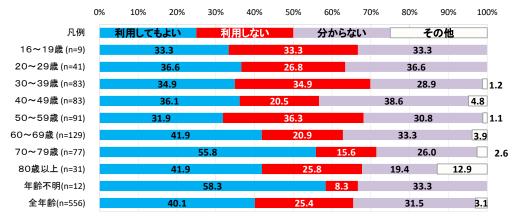
- ・市民がバスを利用しない理由として、「運行時刻やルートを知らない」が過半数を占めている。これは 2009 年度 の同様の調査 (21.5%) と比べて割合が増加している。
- ・また、バスを利用しない人の約 5 割が、「バスを利用しようと思えば利用できるが、他の交通手段の方が便利」と回答している。



出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書図 2-78 バスを利用しない理由

(c) バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向

- ・一方で、「バスを利用しない理由が改善されればバスを利用する可能性がある」との回答が、すべての年齢層において30%を超えている。
- ・特に60歳代や80歳以上では4割以上、70歳代では6割弱が利用する可能性があると回答しており、高齢者では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。

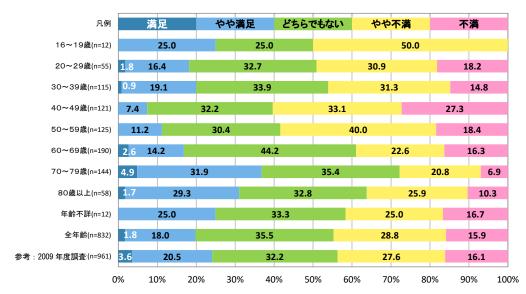


出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書

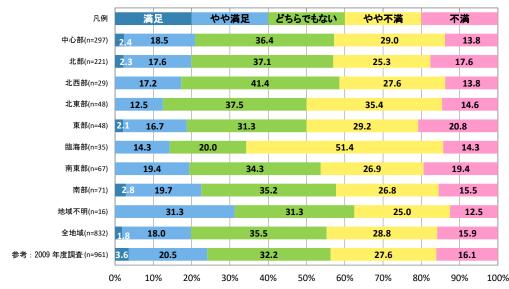
図 2-79 バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向

(d) 公共交通の総合満足度

- ・公共交通について「満足」、「やや満足」と回答した割合は、全体では 2009 年度が 24.1%であったのに対し、 2015 年度では 19.8%となっており、やや下がっている。
- ・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 歳代や 50 歳代において満足度が低くなっている。
- ・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、「不満」「やや不満」が「満足」「やや満足」を大きく上回っている。



出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書図 2-80 市内公共交通の総合評価(年代別)



出典: 2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書図 2-81 市内公共交通の総合評価(地域別)