和歌山市地域公共交通網形成計画
及び
和歌山市都市・地域総合交通戦略

【概要版】

2019 年 3 月

和歌山市

和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略 【概要版】

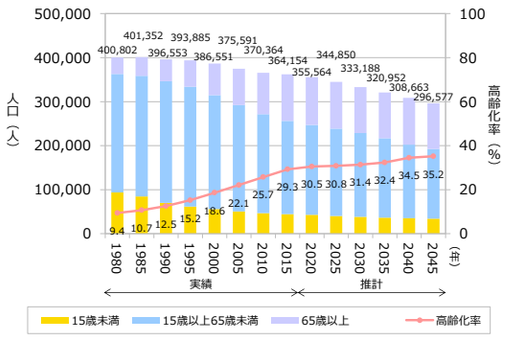
1 和歌山市の現状、公共交通に求められる機能

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36万人まで減少、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

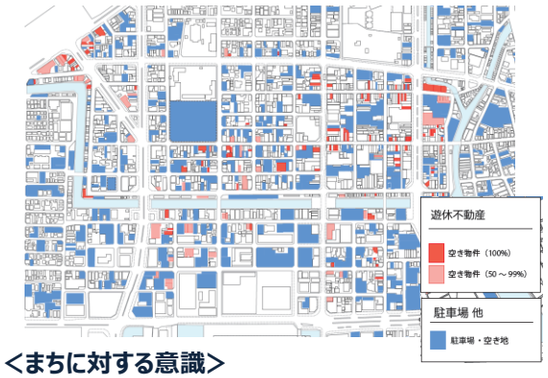
▼年齢別人口の推移



＜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）

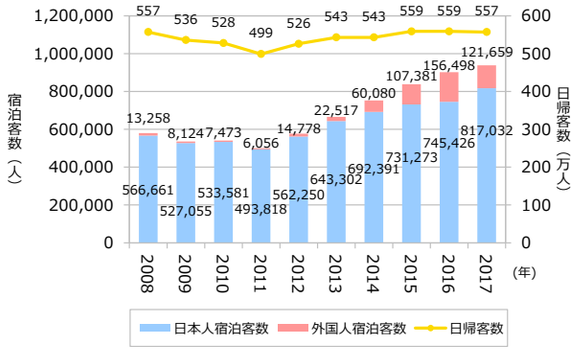
▼中心部の遊休不動産（2014年）



＜まちに対する意識＞
- 和歌山市に愛着はあるが、現状に「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連する、「活気がない」、「不便」等のネガティブな印象を持つ

＜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、和歌山マリーナシティ等が存在
- 広域的な取組として、紀の川流域の活性化や、サイクリングロードの整備も実施されている
- しかし、市外の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
- 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

▼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＞

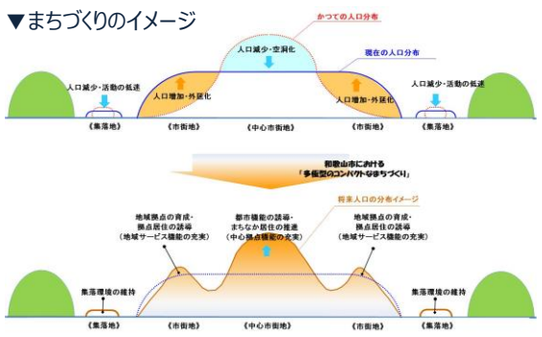
［第5次和歌山市長期総合計画（基本構想・基本計画）］
- 安心して住み続けられる魅力あるまちづくりを目指す
- コンパクトシティ実現のための施策として「公共交通体系の充実」を位置付け

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

［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う「多極型のコンパクトなまちづくり」を進める

▼まちづくりのイメージ



［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
- 公共交通ネットワークの形成を進める

▼都市機能誘導区域図

［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

［第３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

＜中心市街地活性化に向けた取組＞
- これまで、リノベーションスクール事業や和歌山市駅前線での社会実験等を実施
- 今後も、南海和歌山市駅前広場や和歌山城前広場、フリンジパーキングの整備等を展開
- 2021年までに３大学が中心部に新設

▼都市再生モデル地区の取組

公共交通に求められる機能

●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

2 和歌山市の公共交通の現状

運行、整備等の状況

○人口減少や中心部の衰退の中で、鉄道では利用者の減少による廃線危機が発生し、バス路線も縮小化していかざるを得ない
○ネットワークとして機能しづらくなっており、人手不足もあるため、今後も路線の維持が難しい状況
○公共交通不便地域に対して、行政が地域バスやデマンド交通の導入支援を行っている

＜公共交通事業＞

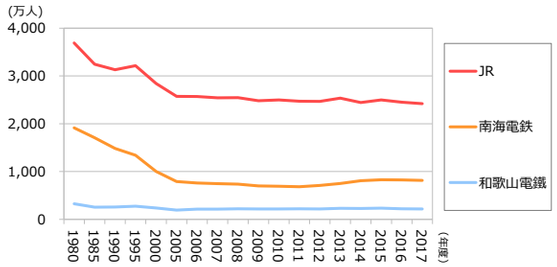
［鉄道］・JR（阪和線、紀勢本線、和歌山線）、南海電鉄（南海本線、加太線、和歌山港線）、和歌山電鐵（貴志川線）が運行、JR和歌山駅、南海和歌山市駅の２つのターミナルを形成
・1980年度頃と比べて、鉄道利用者が大きく減少し、路線の見直し等を実施
和歌山港線：2002年水軒駅、2005年久保町駅、築地橋駅、築港町駅廃止
貴志川線：2006年に和歌山電鐵へ引き継ぎ

［バス］・和歌山バス、和歌山バス那賀が運行
和歌山バス：JR和歌山駅、南海和歌山市駅の２つのターミナルへ、医大病院方面や和歌浦方面、和歌山大学方面からそれぞれ乗り入れる路線を運行（65系統）
和歌山バス那賀：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府中バスターミナルへの路線を運行（15系統）
・利用者は1980年度と比べ３割以下に減少したが、路線を縮小化しながら運行
・JR和歌山駅ターミナルの容量不足、運転業務の人材不足等も事業展開に支障

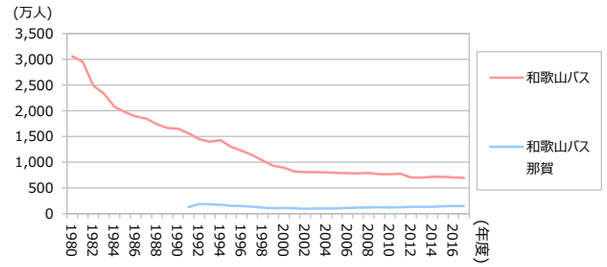
［タクシー］
・運転者数は、2008年度と比較し、2016年度では25%減少し、904人となっている（法人タクシー）
・また、運転者の平均年齢は2018年では63.6歳と高齢化が続いている
・和歌山市は改正タクシー特措法に基づき、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、2014年に準特定地域に指定

［市による対応］
・バス２路線へ約1,400万円/年、和歌山電鐵へ１０年で最大約５億円の設備整備に対する補助
・紀三井寺団地の地域バス（本格運行）、４地区でのデマンド交通（試験運行１地区、実証運行３地区）の導入支援を行っている
・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おり、全人口の約92%がカバーされている※が、依然としてカバー圏域に含まれない公共交通不便地域が存在している
※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した場合

▼鉄道年間利用者数の推移



▼バス年間利用者数の推移



［フェリー］
・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

［自動車］
・依然として自動車保有台数が増加
・紀の川を横断する橋梁部等で、慢性的に渋滞し、バスの運行に支障
・高齢者の関わる交通事故割合が増加

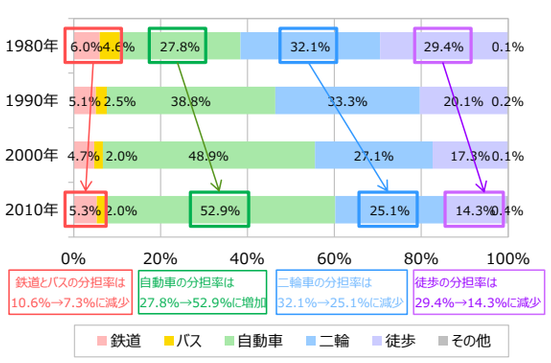
ニーズ、意見

○バスの利用は減少したが、運行本数の多い中心部内では、比較的利用が多い
○バスについてダイヤやルートを知らない等、認知や意識面の問題も大きい

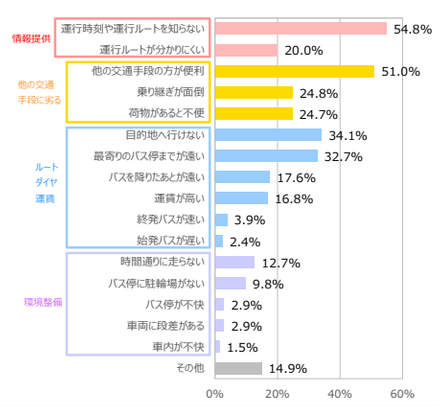
＜通勤や通学等の流動＞
・和歌山市内々が多く、流出は大阪市、海南市、流入は岩出市や紀の川市、海南市が多い
・通勤や通学は、中心部着が全体の約4割、北部着も約2割を占める
・買い物先は、中心部着が全体の約4割、北部着も約3割を占める

＜公共交通等の利用実態＞
・1980年から2010年にかけ自動車の分担率が倍増し、50%以上となる一方、鉄道やバスの分担率は7.3%に留まる
・サービスに不満の割合が満足の割合を大きく上回っている
・バスでの移動は1日約1.9万のうち、中心部間が約1.2万人を占めている
・バスを利用しない理由は、運行時間やルートを知らないが5割超で、2009年度調査と比べ増加
・利用しない人の３割程度は、改善されれば利用する意向も示している

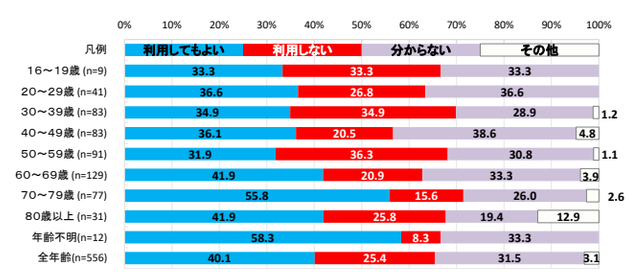
▼交通手段分担率の推移



▼バスを利用しない理由



▼バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向



公共交通に求められる機能に対する現状

市民の日常生活を支える

○事業者の内部努力により公共交通が広いエリアを運行しているが、利用減少に伴い機能が低下している
⇒鉄道では、利用者の減少による廃線危機が発生
⇒バスの運行でも、利用者が減少する中で、減便や縮小化をしていかざるを得ず、バス路線の運行水準も低下し、ネットワークとしての機能が低下
⇒現行のサービス水準の低下により、既存の公共交通利用者の利用離れにつながるとともに、非利用者には、よりわかりづらく、親しみづらいものになっている
⇒行政が地域バスやデマンド交通の導入支援を行っているが、路線が廃止となった区間や周辺地域では公共交通不便地域が拡大し、生活不安にもつながるなどの悪循環へ

中心市街地活性化への寄与

○中心市街地の魅力が低下して店舗の閉店が相次いでいるが、有効な土地利用が出来ずに駐車場が増加し、自動車でのアクセス性が向上している
⇒バスでの移動は1日約1.9万人のうち、中心部間が1.2万人あるが、郊外から中心部への移動は、中心市街地の駐車場の増加もあり、車でのアクセスが多い
⇒中心市街地（ぶらくり丁）の通行量は、1979年に67,884人/10時間だったものが2015年には3,767人/10時間まで著しく減少している

地域拠点づくりへの寄与

○異なる交通モード間、路線間の連携や結節点の機能が十分でない
⇒JR、南海電鉄、和歌山電鐵が運行し、中心部にJR和歌山駅と南海和歌山市駅の２つのターミナルを形成
⇒バスは、地域拠点が十分に整備されていないため、JR和歌山駅と南海和歌山市駅の２つのターミナルへ乗り入れる路線を中心に運行
⇒地域拠点に結節する地域バスやデマンド交通への支援も行っているが、一部地域に留まっている

住みよいまちづくり、健康な暮らしへの寄与

○少子高齢化やモータリゼーションの進行で、公共交通機関の利用者は減少し、車への依存が強くなっている
⇒1980年から2010年にかけ自動車の分担率が倍増し、公共交通や徒歩は大きく減少
⇒自動車保有台数は依然として増加しており、慢性的な渋滞が発生
⇒高齢者の関わる交通事故の割合も年々増加

観光活性化への寄与

○観光地を回遊する公共交通ネットワークが十分でない
⇒鉄道駅及びバス停から観光地までアクセスしづらい
⇒ターミナル駅や観光地等での公共交通の案内や情報提供が十分でない

和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略 【概要版】

3 和歌山市における公共交通の課題

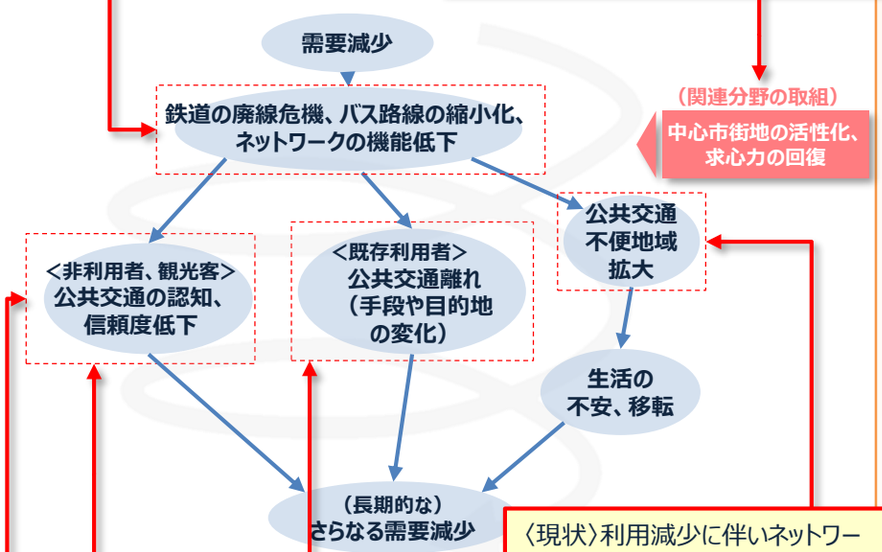
求められる機能の確保に向けた課題

○公共交通に求められる機能確保に向け、現状を踏まえた対応が必要
○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

▼和歌山市の公共交通の課題

〈現状〉事業者の内部努力により公共交通が広いエリアを運行しているが、利用減少に伴い機能が低下
【課題】民間路線の支援、官民連携によるネットワーク形成

〈現状〉中心市街地の魅力が低下して店舗の閉店が相次いでいるが、有効な土地利用が出来ずに駐車場が増加し、自動車でのアクセス性が向上している
【課題】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



〈現状〉利用減少に伴いネットワーク機能が低下し、異なる交通モード間、路線間の連携や結節点の機能が十分でない
【課題】地域資源や人材と連携した地域交通の確保、育成

〈現状〉少子高齢化やモータリゼーションの進行で、公共交通機関の利用者は減少し、車への依存が強くなっている
【課題】わかりやすさや使いやすさの向上、利用者等の意識醸成

〈現状〉観光地を回遊する公共交通ネットワークが十分でない
【課題】公共交通による観光回遊性の向上、活性化

4 基本的な対応の考え方、戦略

基本理念、取組方針

○公共交通網形成に向けて、課題に対応する施策を展開
⇒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
⇒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る

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

課題	基本方針	施策方針
民間路線の支援、官民連携によるネットワーク形成	基幹的公共交通軸の活性化	基幹的公共交通ネットワークの整備 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
中心市街地活性化と連動した公共交通活性化、回遊性向上	基幹的公共交通軸へのアクセス向上	基幹的公共交通軸へつながる交通手段の確保 地域拠点等の公共交通利用環境の整備
わかりやすさや使いやすさの向上、利用者等の意識醸成 地域資源や人材と連携した地域交通の確保、育成	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 交通によるおもてなしの創出 観光地の回遊性の向上 広域交流の促進
公共交通による観光回遊性の向上、活性化	公共交通の維持、活性化	市民、民間事業所、交通事業者、行政等の役割分担と協働による公共交通の確保、維持

中心市街地の活性化、求心力の回復
あわせて連動してベース構築検討
ベースを踏まえて展開
並行で展開

公共交通網の将来イメージ

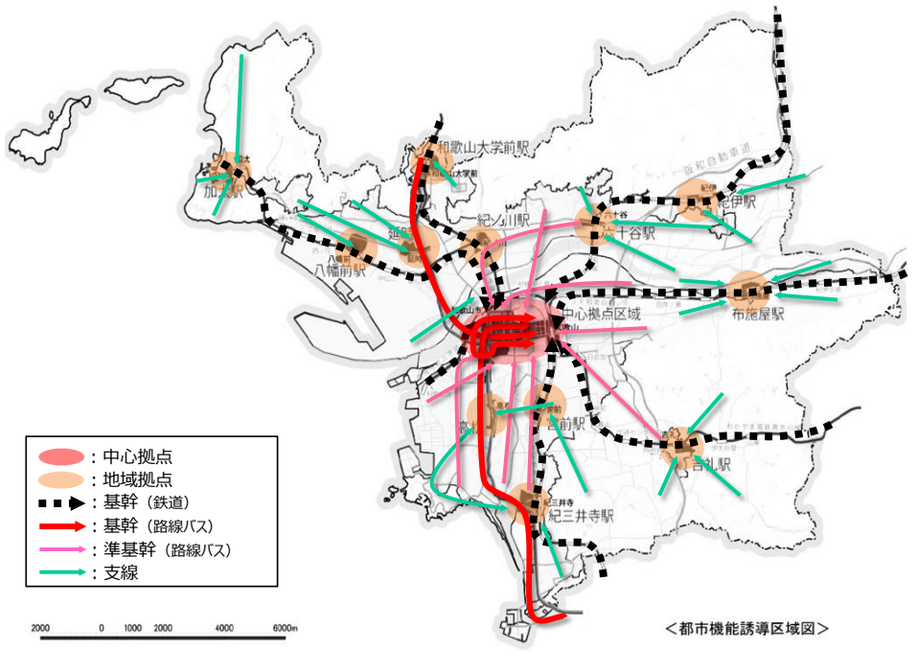
○民間事業者や行政が連携して路線の仕分け、機能分担を図り、効率的で分かりやすいネットワークを形成

[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

▼将来的な公共交通網のイメージ



<都市機能誘導区域図>

和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略 【概要版】

5 公共交通網形成のための取組

本計画における取組の流れ、施策体系

○基本理念、基本方針、施策方針を踏まえ、30の取組を展開　【対象期間】 2019年度～2023年度 【対象区域】 和歌山市全域

基本方針	短期（～5年） / 中期（～10年） / 長期(10年～)
基幹的公共交通軸の活性化	**基幹的公共交通ネットワークの整備**・・・基幹となるバスや鉄道路線を明確化し、連携強化を図る ①**既存バス路線の仕分け、バス路線再編**：●基幹路線や中心部基幹区間の設定 ●利用実態を踏まえた基幹バス路線の運行効率化／●中心部の乗り継ぎの利便性向上や拠点づくり ②**公共交通の運営環境の向上**：●基幹バス路線の機能向上の検討／●バス車両待機スペースの確保 ③**大学開校に向けたサービス強化**：●需要に応じた公共交通供給戦略の検討 ④ **BRT、LRT等の新交通システムによる利便性向上の研究**：●ネットワーク形成状況を踏まえた効果的なBRT、LRT等の導入研究 ⑤**各交通事業者間のシームレスな乗り継ぎ環境の確保**：●異なるモード間の乗り継ぎ環境整備の検討／●鉄道事業者間の乗り入れやシームレス化の検討 **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活かし、公共交通の利用需要を拡大するとともに各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 ⑥**中心部の公共交通利用環境の向上**： ●中心拠点の駅等の環境整備や機能向上 ⑦**自動車と公共交通の連携の促進**：●都市交通施策と駐車場集約化の促進 ●駐車場と公共交通等が連携した回遊促進 ⑧**歩行空間の充実**：●歩きたくなる魅力的な道路空間づくり ⑨**自転車を活用した回遊性向上**：●中心部の公共交通とシェアサイクルの連携 ●自転車の安全で快適な走行、駐輪環境の整備
基幹的公共交通軸への アクセス向上	**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ていく ⑩**官、民、地域連携によるネットワークの形成**：●支線の形成検討／●新たな需要を取り込む路線の整備検討 ⑪**公共交通不便地域における地域が主体となった地域内交通の導入検討**： ●地域の意向を踏まえた地域バスやデマンド交通等の試行や導入 ●多分野連携や地域資源を活用した移動手段の確保策の検討や導入 **地域拠点等の公共交通利用環境の整備**・・・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 ⑫**路線間の乗り継ぎ環境の確保**：●使いやすい、使いたくなる乗り継ぎ拠点づくり ⑬**サイクル＆ライド、パーク＆ライド、キス＆ライドの促進**：●駅やバス停周辺の自転車駐輪環境や商業施設等と連携したパーク&ライド駐車場の整備
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**・・・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 ⑭**路線の位置付けやイメージの明確化**：●基幹路線や中心部基幹区間の名称、ナンバリング、カラーリング等の整理や見直し ⑮**公共交通に関する分かりやすい情報提供**：●情報を一元的にまとめたマップやホームページ等の提供 ⑯**ICカードやバスロケーションシステムの導入の推進**：●バスロケーションシステムの導入／●ICカードの導入 ⑰**公共交通の待合環境の向上**：●待合環境の整備や改善 ⑱**鉄道、バス、タクシーのバリアフリー化の推進**：●駅のバリアフリー化の推進／●バリアフリー車両の導入促進 ⑲**公共交通における安全対策やインフラ老朽化対策の推進**：●駅やターミナル、線路等の補修、維持／●車両の更新 **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う ⑳**観光分野との連携による公共交通に関する情報提供の充実**：●拠点での案内充実／●ICTを活用した情報取得環境の充実 ㉑**多言語表記による外国人観光客への情報提供の充実**：●駅やバス停での多言語による公共交通案内の充実 ㉒**公共交通従事者のホスピタリティの向上**：●公共交通従事者のサービス向上や車内環境改善 **観光地の回遊性の向上** ・・・各交通機関が連携することにより観光地のアクセス性や価値を高める ㉓**鉄道駅及びバス停から観光地までをつなぐ交通手段の強化や形成**： ●観光地間を周遊するための交通手段の連携／●観光地周遊バスの検討／●フリンジパーキングを活用した公共交通による手ぶら観光の促進 **広域交流の促進**・・・広域的交流を促進する ㉔**関西国際空港へのアクセス向上**：●関西国際空港への公共交通の利便性向上 ㉕**高野山へのアクセス向上**：●地域特性を活かした広域周遊施策の検討／●JR和歌山線の有効活用 ㉖**和歌山徳島航路の維持と啓発**：●徳島エリアと連携した広域周遊施策の検討 ㉗**サイクリング観光客の取り込み**：●サイクリング客のアクセス、受け入れ環境確保の検討
公共交通の維持、活性化	**市民、民間事業所、交通事業者、行政等の役割分担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 ㉘**モビリティ・マネジメントの展開** ：●企業や大学と連携したタイムリーな情報提供や利用促進の実施／●大学等と連携した公共交通による健康づくりプロモーションの実施／●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／●交通を題材とした学校教育の深化や充実による交通まちづくりの基礎づくり（交通環境教育） ㉙**企業や商店等が公共交通に関わる仕組みづくり**：●企業や商店等による路線育成組織（支援活動、イベント実施等）の設置検討 ㉚**交通事業者間、交通事業者と店舗等が連携した企画切符の充実**：●一日周遊切符等の販売

6 計画の進め方

目標値

○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
○これらの指標を目安として、取組の進捗管理、見直し等を検討する

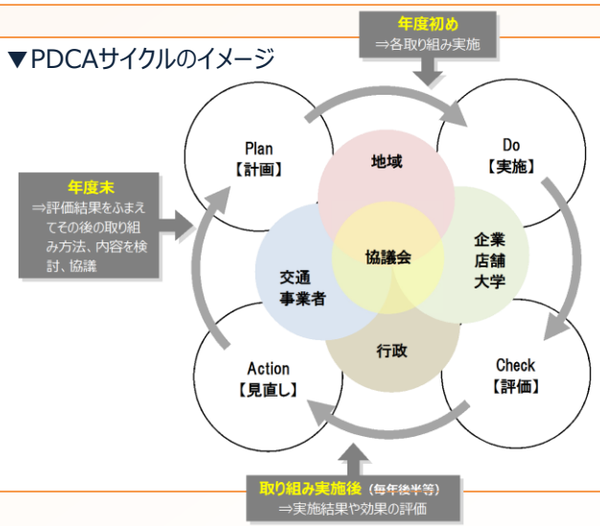
▼目標、評価指標

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
基幹的公共交通軸の活性化	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** ・基幹公共交通として設定した区間の利用者数	不明 ・ICカード導入後に設定	1,200人/日増加	基幹公共交通としての定着により、それぞれ以下を目指す ・15歳以上の市民全員が年１回基幹の鉄道、バスを利用（約860人/日相当） ・新規大学の学生の10%が鉄道、バスで通学（約160人/日相当） ・観光客増加分の半数が鉄道、バスを1回利用（約180人/日相当） 駅、バス停の利用者は、中心部内々とそれ以外のトリップでの駅、バス停の利用回数を踏まえて算定（2015年度地域公共交通の概況実態調査より、中心部内々移動の割合を設定）
	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** ・中心市街地の鉄道駅、バス停の総利用者数	不明 ・ICカード導入後に設定	1,700人/日増加	
		中心市街地の小売店売上高 中心市街地に該当する500mメッシュデータ内における小売業の年間販売総額（千万円）	7,289千万円/年	7,302千万円/年	第5次和歌山市長期総合計画に位置付けられている目標値「まちなか居住人口の比率」の目標増加率（5年換算1.002倍：8.9%（2015年）⇒9.3%（2026年））の伸び率と同様の目標値を目指すとして設定
基幹的公共交通軸へのアクセスの向上	基幹的公共交通軸へつながる交通手段の確保	**公共交通カバー率（人口）** 各交通機関のカバー距離を以下のように設定し、公共交通機関を利用可能な人口を算出 鉄道駅:1,000m、バス停、地域内交通:500m	約92% 市全体：364,154人 不便地域：29,351人	約93%	地域内交通１箇所につき1,000人カバーできるとして、2箇所→6箇所の目標達成により4,000人分カバー人口が増加するとして設定 ※250mメッシュ人口（2015年度国勢調査）
		公共交通不便地域のカバー箇所数 地域内交通によって公共交通不便地域をカバーしている箇所数	２箇所	6箇所	概ね２年に１箇所、公共交通不便地域に地域内交通を導入することを当面の目標として設定
	地域拠点等の公共交通利用環境の整備	**地域拠点周辺の小売店売上高** 地域拠点に該当する500mメッシュデータ内における小売業の年間販売総額（千万円）	5,186千万円/年	5,186千万円/年	地域拠点の現在の商業機能を維持することを目指し、現状維持として設定
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** 市内の公共交通全般に対して「非常に満足」又は「満足」と答える人の割合	不明	今後、市政世論調査に項目を追加し、右の考え方で設定	現在「どちらともいえない」と回答している人の半数を「満足」に転換させるとして設定
	交通によるおもてなしの創出、観光地の回遊性の向上、広域交流の促進	**観光入込客数** 市内の宿泊客数	宿泊客：938,691人 2017年(1~12月)	宿泊客：約1,080,000人	和歌山市長期総合計画の2023年の目標数値に設定
公共交通の維持、活性化	市民、民間事業所、交通事業者、行政等の役割分担と協働による公共交通の確保、維持	**各者との公共交通の活性化や利用促進に向けた取組数** 行政や交通事業者と連携しつつ、下記関係者が主体となり利用促進等を行うプロジェクト数 市民：個人、市民団体、NPO等の組織　等 民間事業所：企業、商店、福祉施設　等 学校：小学校、中学校、高校、大学　等	1事業	5事業	地域内交通の導入を進める地域や、中心市街地の大学や企業との連携した取組、小学校での取組を展開
		公共交通の一日平均利用者割合 人口に対する一日平均公共交通利用者数	22.6%	23.0%	今後の取組により、全市民の0.4%を公共交通へ転換させることを目安として設定

進捗管理

○PDCＡの考え方に基づき協議会において、毎年度取組を確認、見直しつつ展開する
○計画期間終了時には、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う
○また、状況の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

▼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	・上表に記載した項目、方法で実施する
その他	・上表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

▼PDCAサイクルのイメージ