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

2019 年 3 月

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 病院や医療機関の状況 9
2-1-5 経済と産業の状況 9
2-1-6 観光の状況 14
2-1-7 公共施設等の状況 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 46

3 まちづくりの方向性 52

3-1 まちづくりの方向性 52
3-1-1 上位計画、関連計画 52
3-1-2 計画に基づく取組 60

4 公共交通網形成に向けた基本的な方針 62

4-1 公共交通に求められる機能と公共交通の現状 62
4-1-1 和歌山市における公共交通に求められる機能 62
4-1-2 求められる機能に対する公共交通の現状 65
4-2 和歌山市における公共交通の課題 66
4-3 基本的な対応の考え方、戦略 67

４-３-１　基本理念 67
４-３-２　取組の方針 67
４-３-３　公共交通網の将来イメージ 68

5　公共交通網を形成するための施策と事業 69

５-１　施策体系 69
５-２　施策毎の内容 70
５-２-１　基幹的公共交通軸の活性化 70
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 95
５-２-４　公共交通の維持、活性化 114

6　計画の目標と指標 120

7　計画の進め方 121

参考資料 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ぎ、地域の活力が失われつつある。

特に郊外部においては、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、バス路線を補完する役割を果たすものとして、地域が主体となって計画運営する地域バスの制度を新たに導入し、現在、紀三井寺団地において支援を行っているが、今後、他の公共交通不便地域においてもこれらの手段の導入検討が進められることが予想される。

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ら、実態に合わせたバス路線の再編を進めていく必要性が高まっている。

（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、地域公共交通網形成計画を策定する。

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。

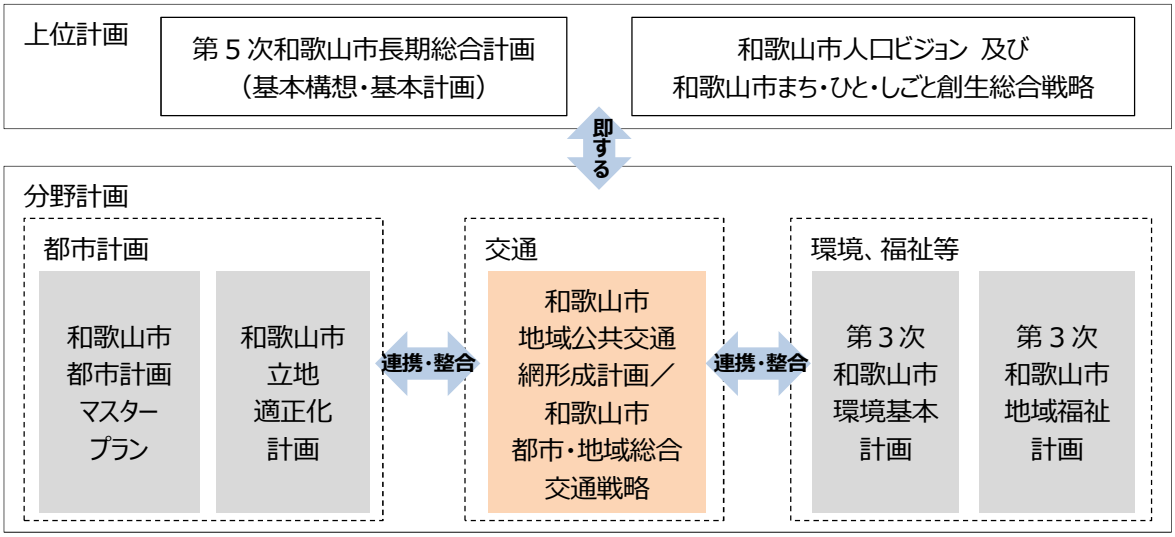


図　1-1　計画の位置付け

1-2 計画区域

和歌山市全域とする。

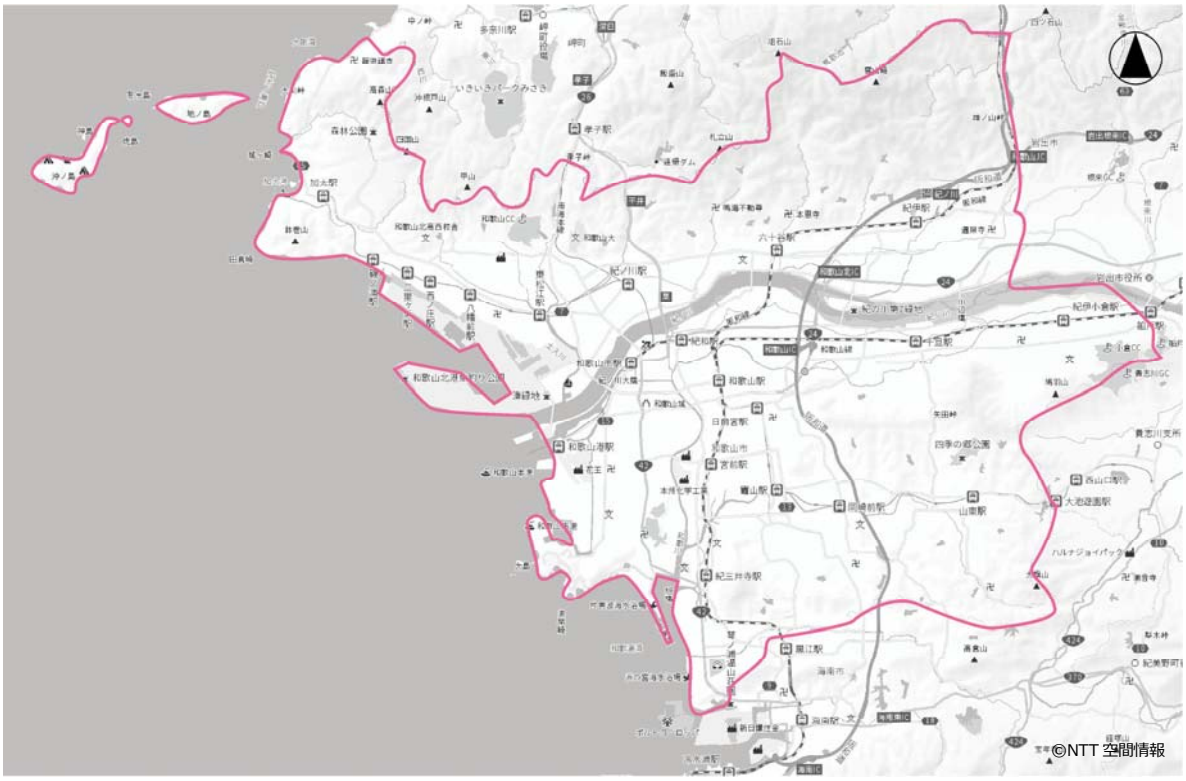


図 1-2 和歌山市全体図

1-3 計画期間

2019 年度～2023 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。

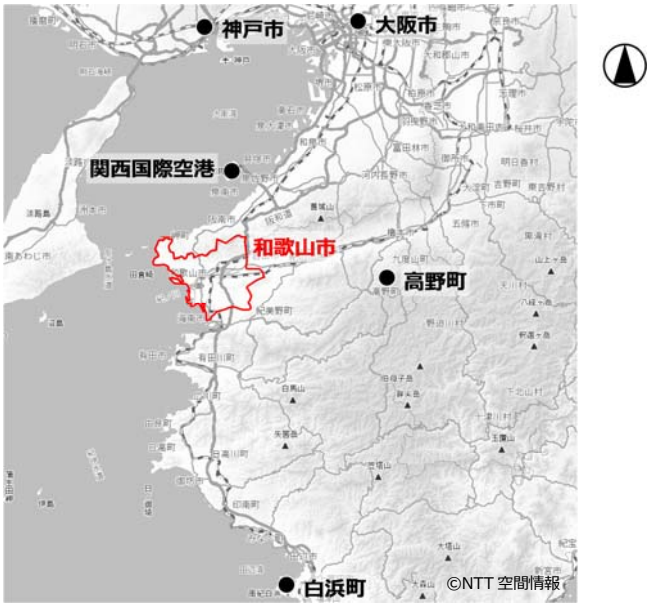


図 2-1 和歌山市の位置

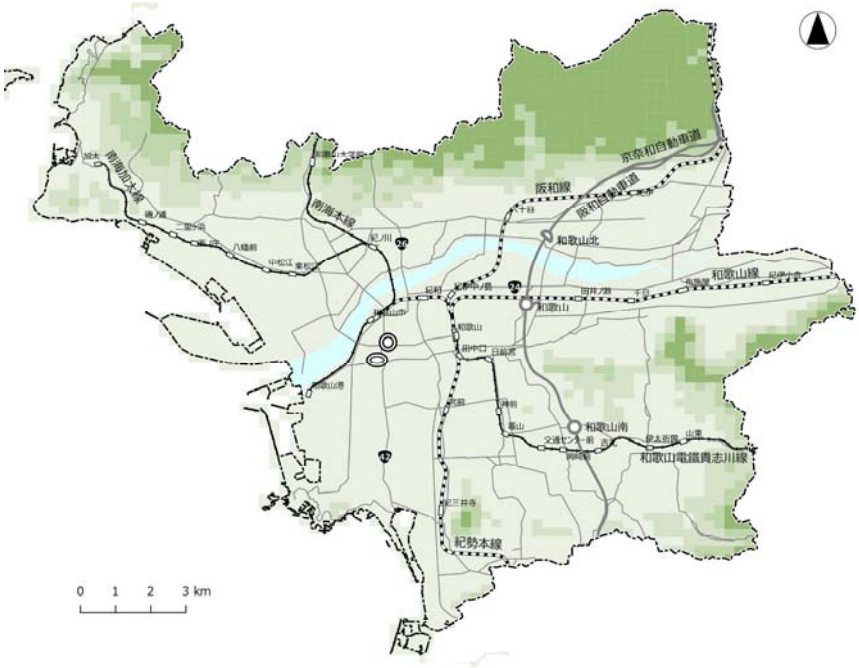
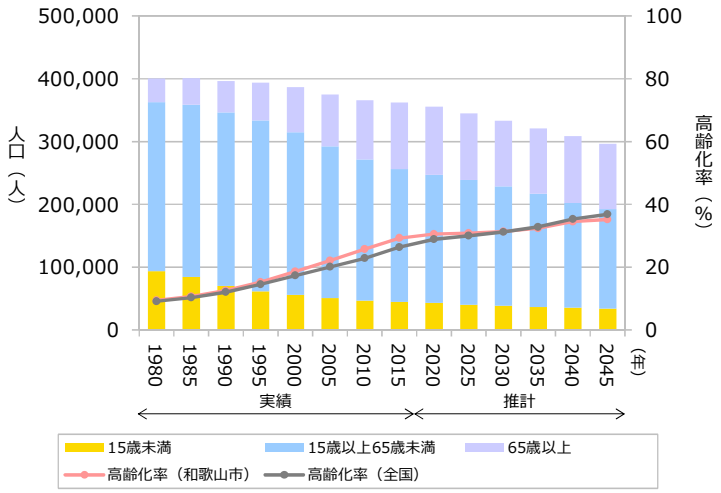


図 2-2 和歌山市の概況

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。

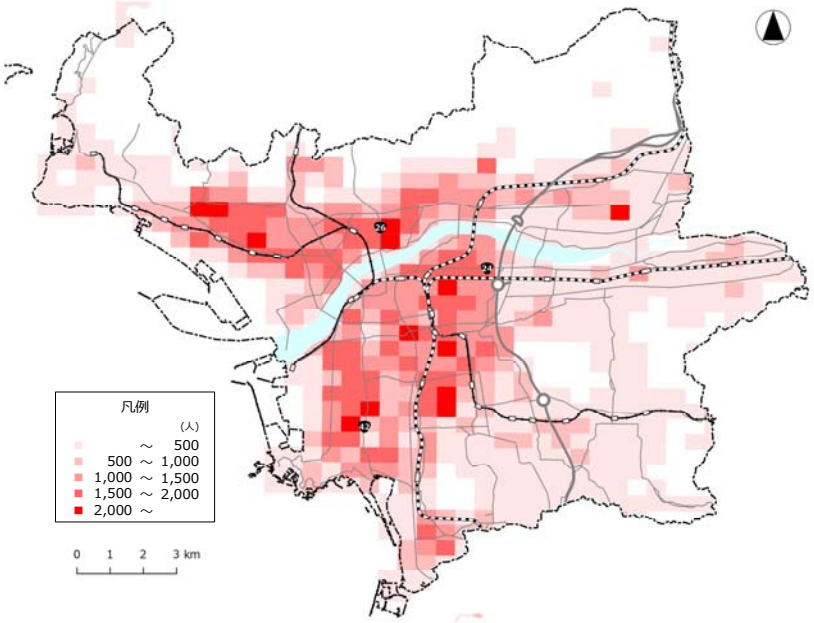


出典：［実績］国勢調査　［推計］国立社会保障・人口問題研究所

図 2-3 人口及び高齢化率の推移

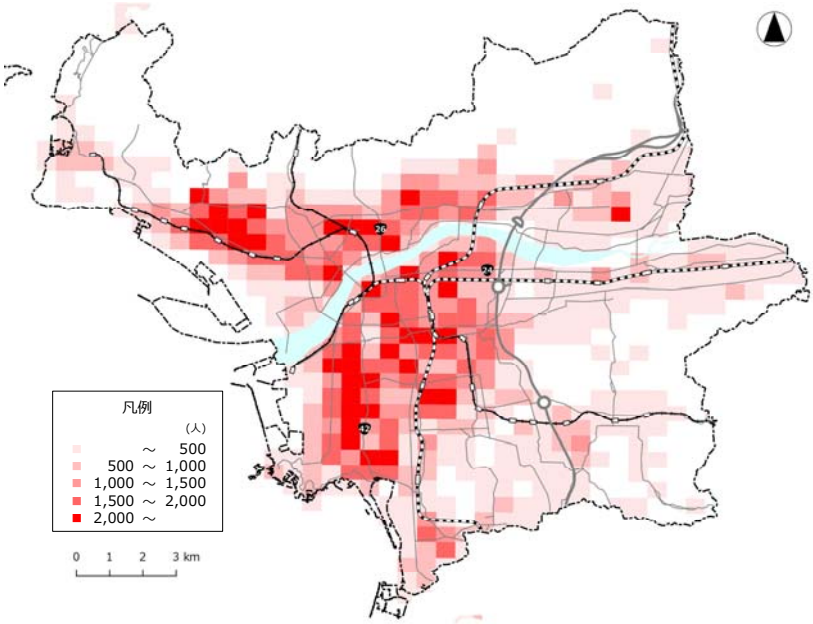
（2）人口分布とその変化

・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。



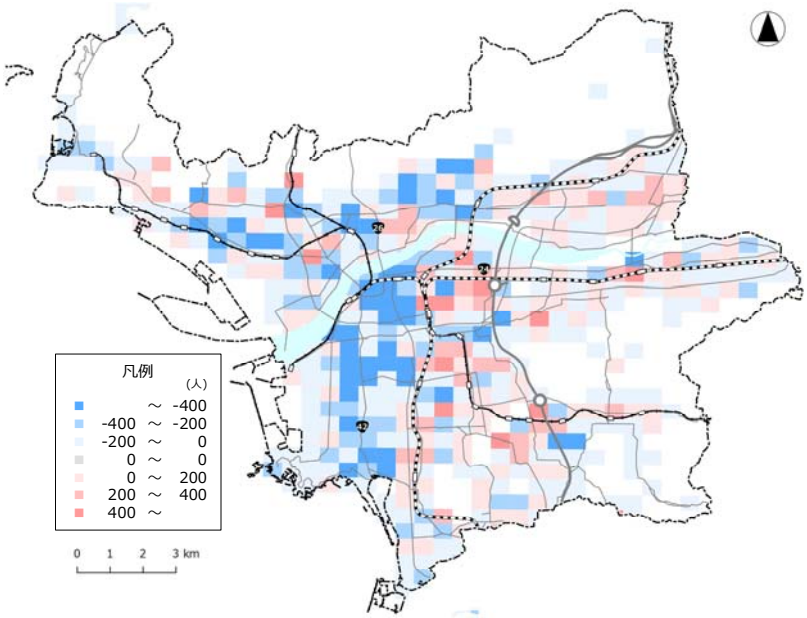
出典：国勢調査（2015 年）

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）

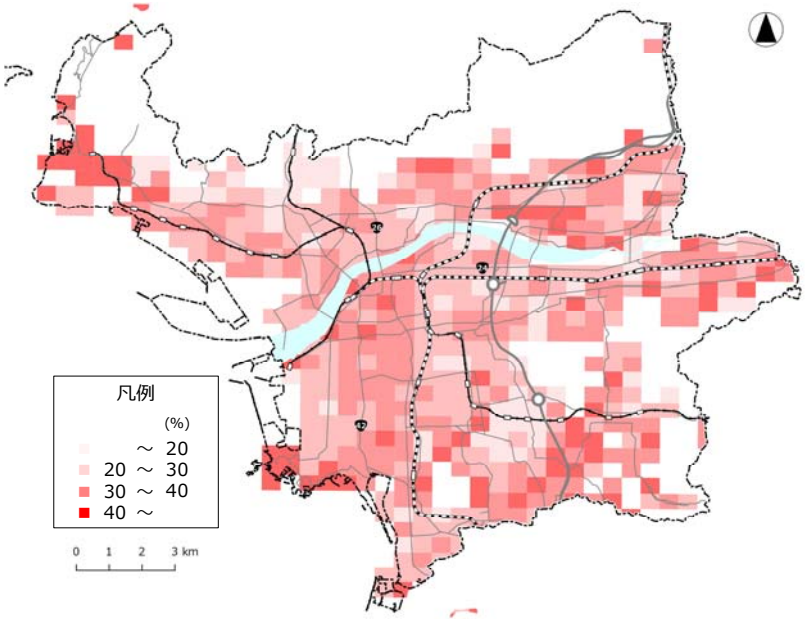


出典：国勢調査（1995 年、2015 年）

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。

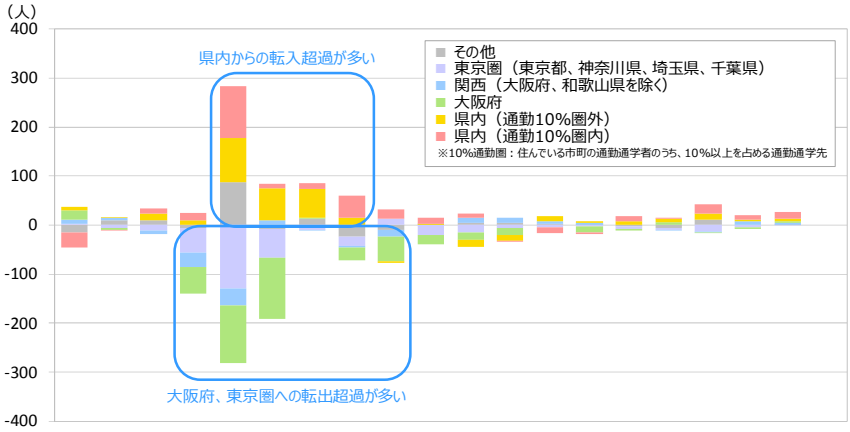


出典：国勢調査（2015 年）

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。



	0～4歳	5～9歳	10～14歳	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～89歳	90歳以上	不詳
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）

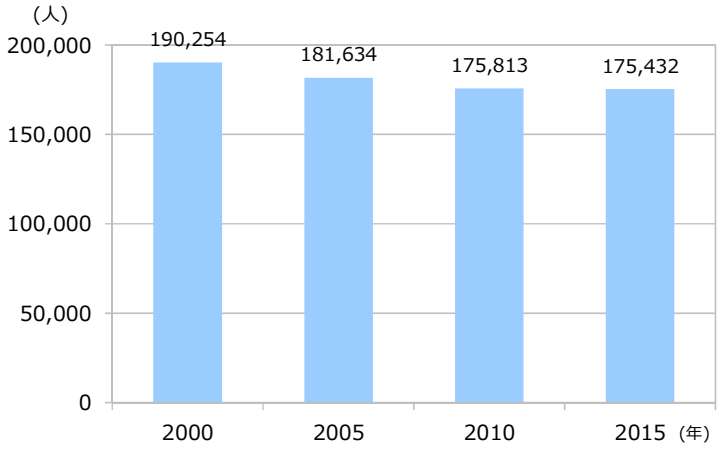
図 2-8 年齢別転入及び転出数の状況

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。

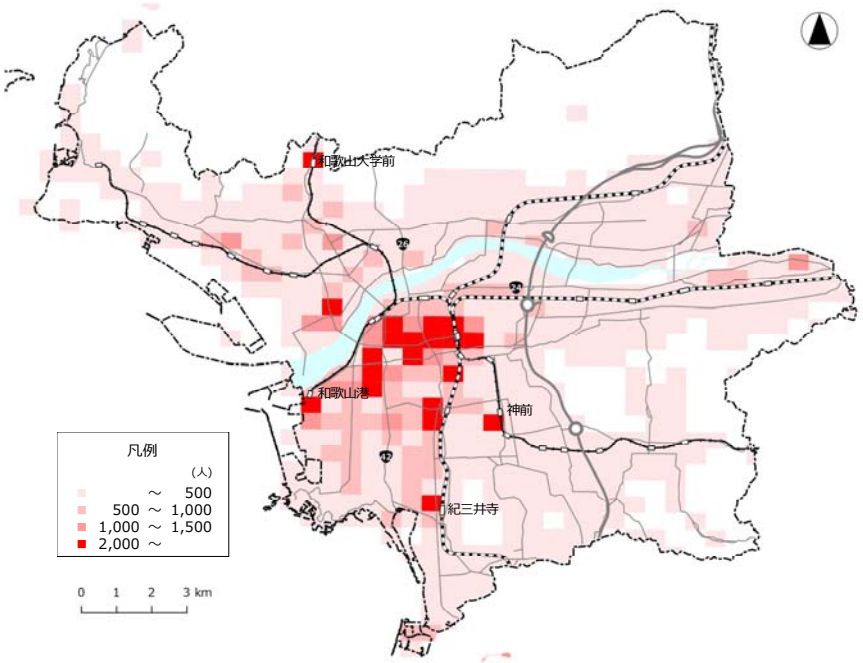


出典：国勢調査（2015 年）

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。



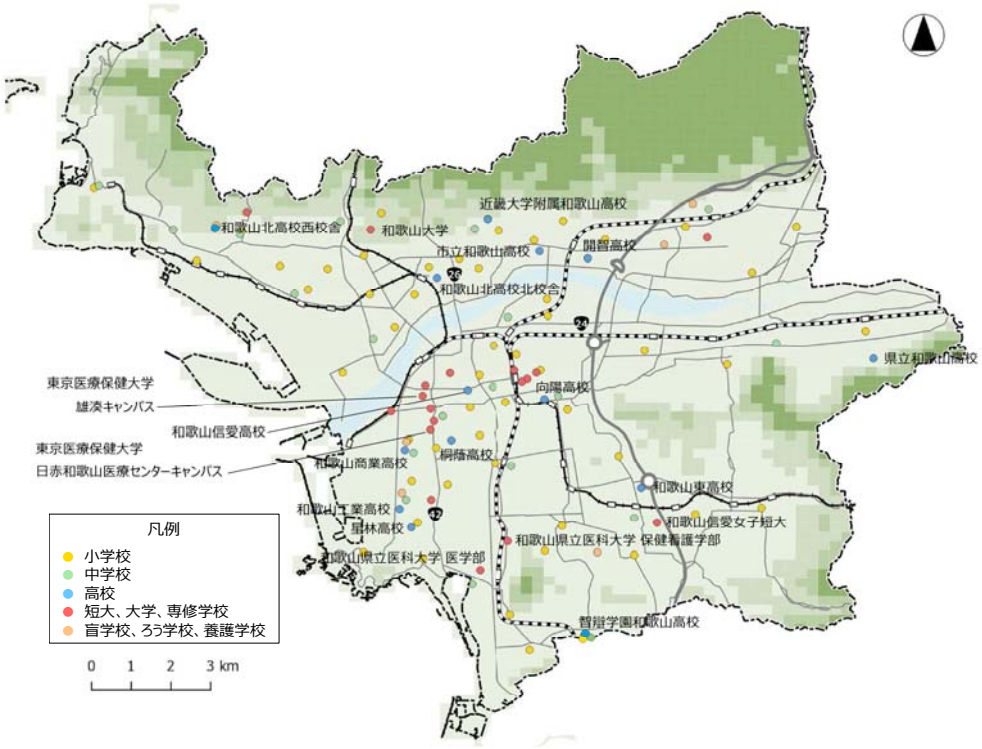
出典：経済センサス（2014 年）

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。

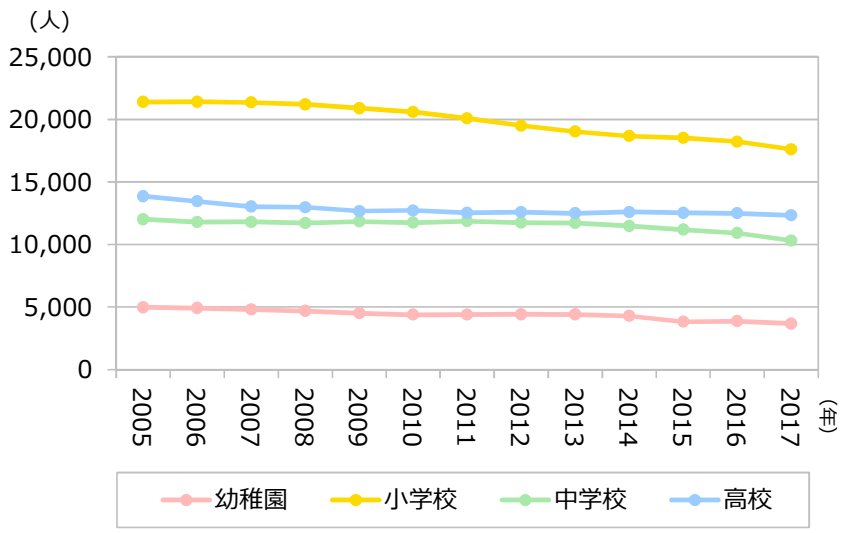


出典：和歌山県ホームページ、文部科学省ホームページ

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。

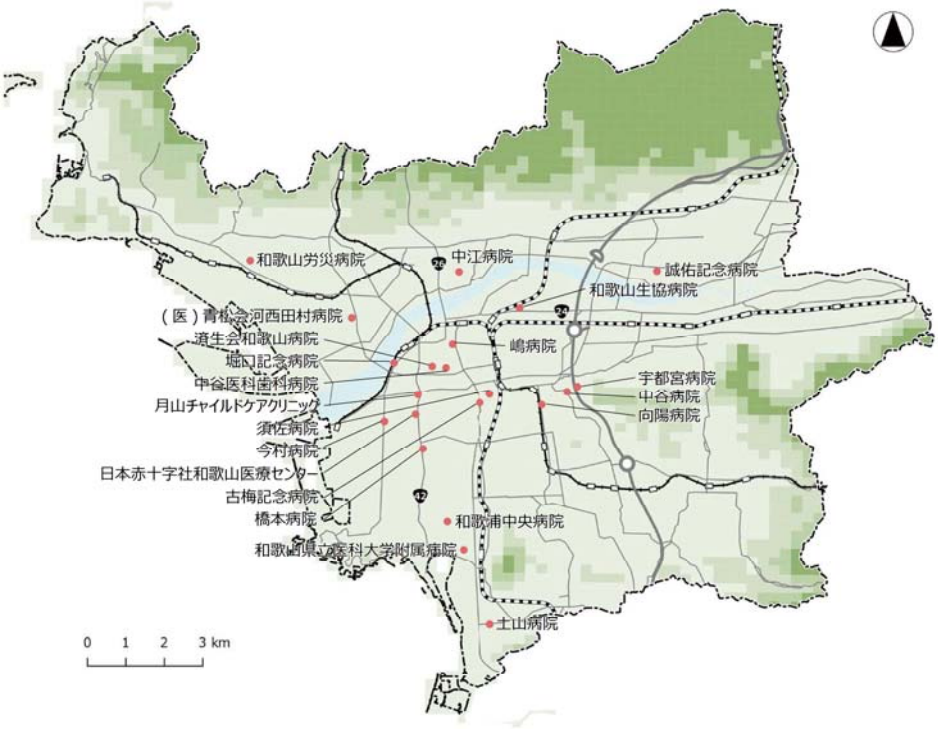


出典：学校基本調査

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

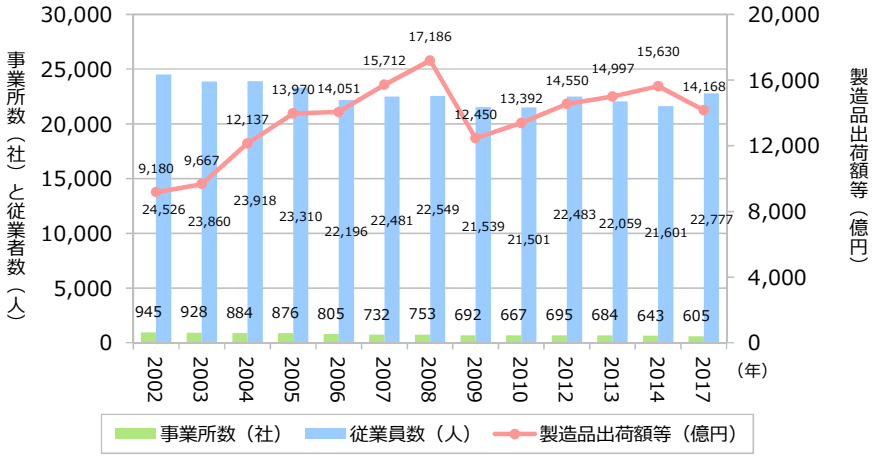
図 2-13 二次救急医療機関の立地状況

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。



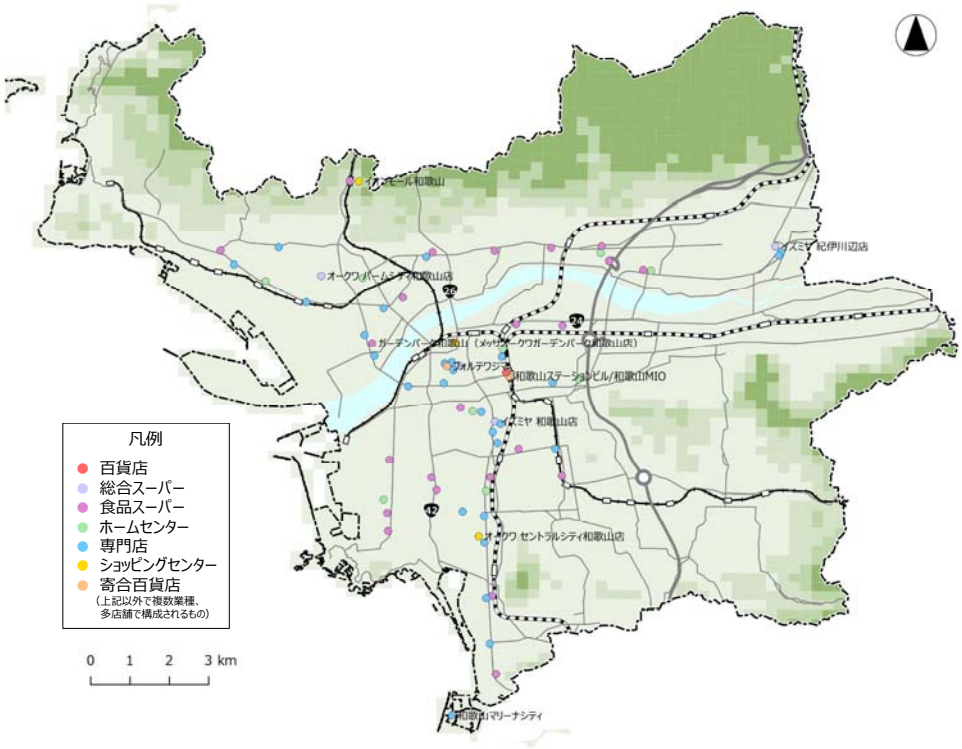
出典：工業統計調査

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。

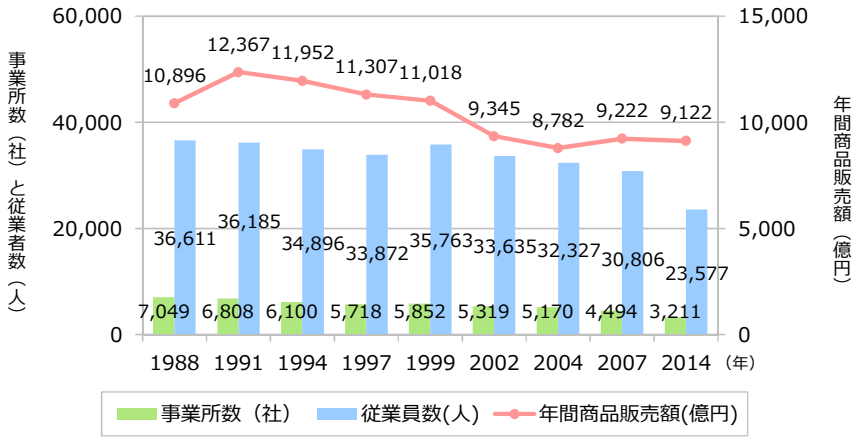


出典：2018 全国小売店総覧

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。

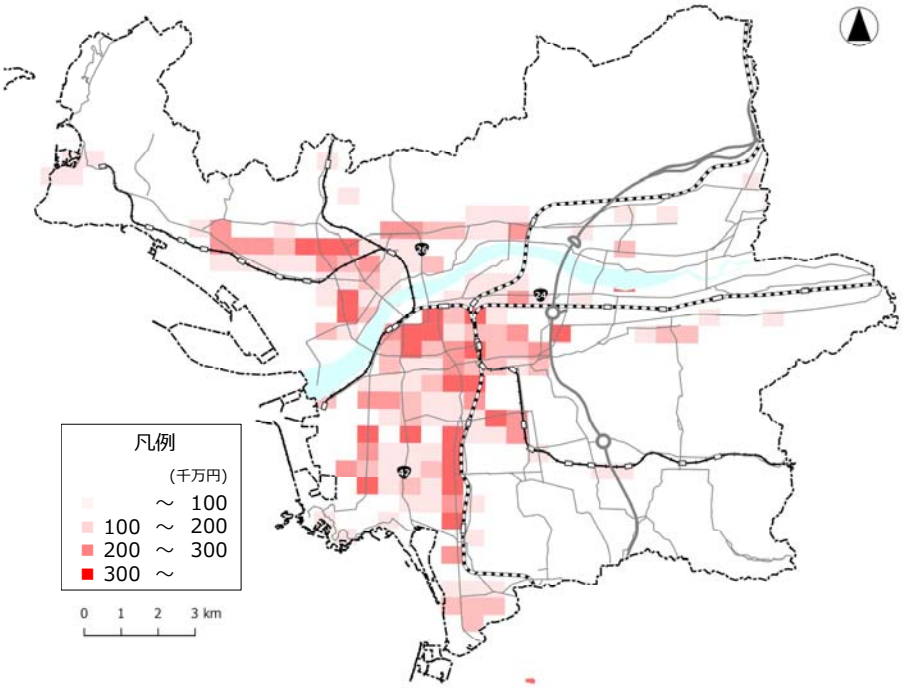


出典：商業統計調査

図 2-16 商業の状況

３）エリア毎の商品販売額

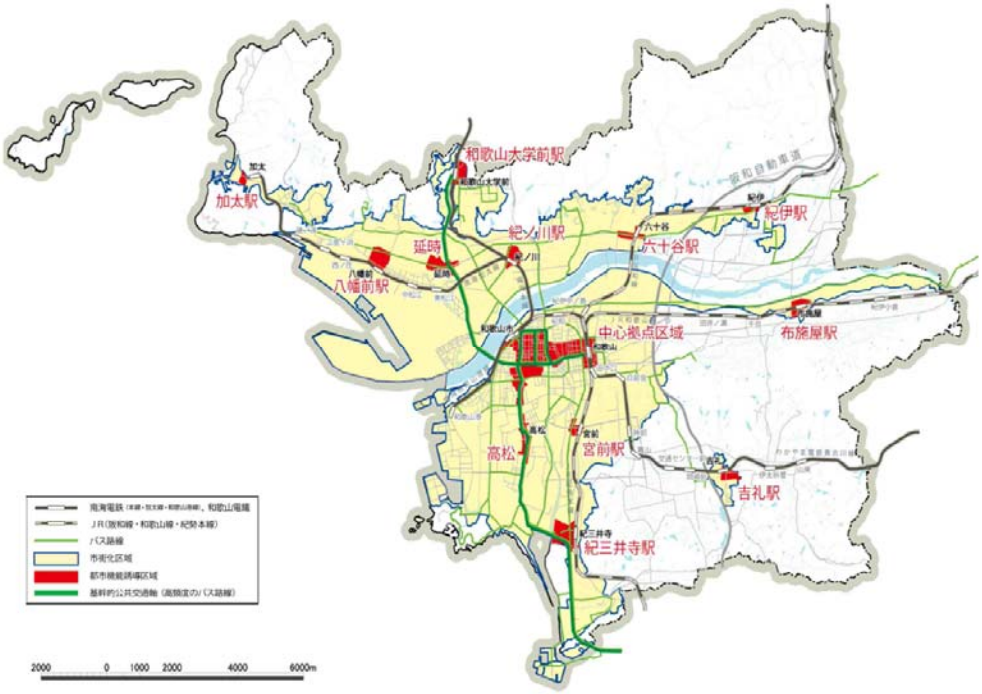
・市中心部や紀三井寺周辺、延時周辺等の立地適正化計画において都市機能誘導区域として指定されている郊外の拠点周辺において、商品販売額が高くなっている。



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。

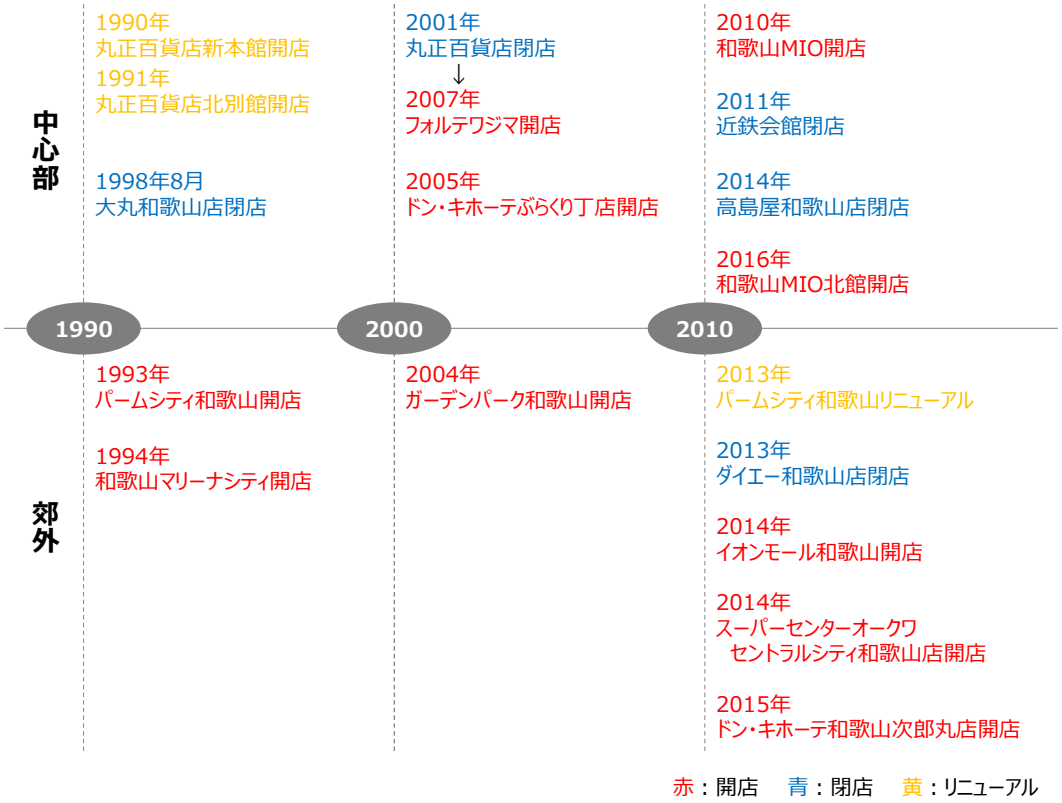
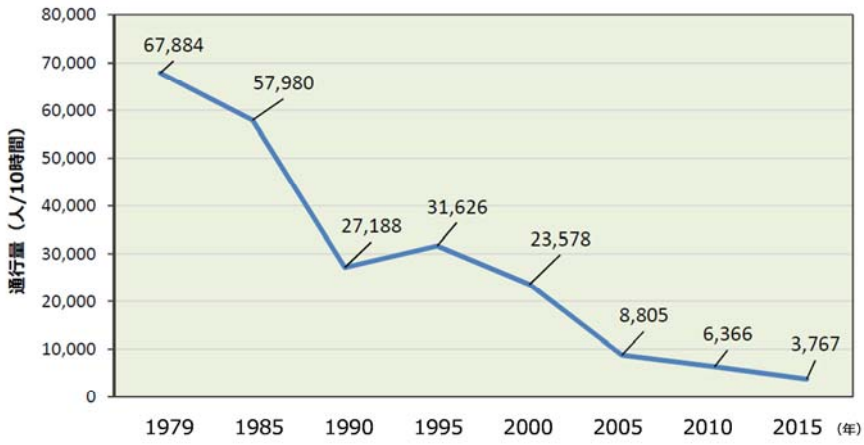


図 2-18 主な商業施設の開店及び閉店状況

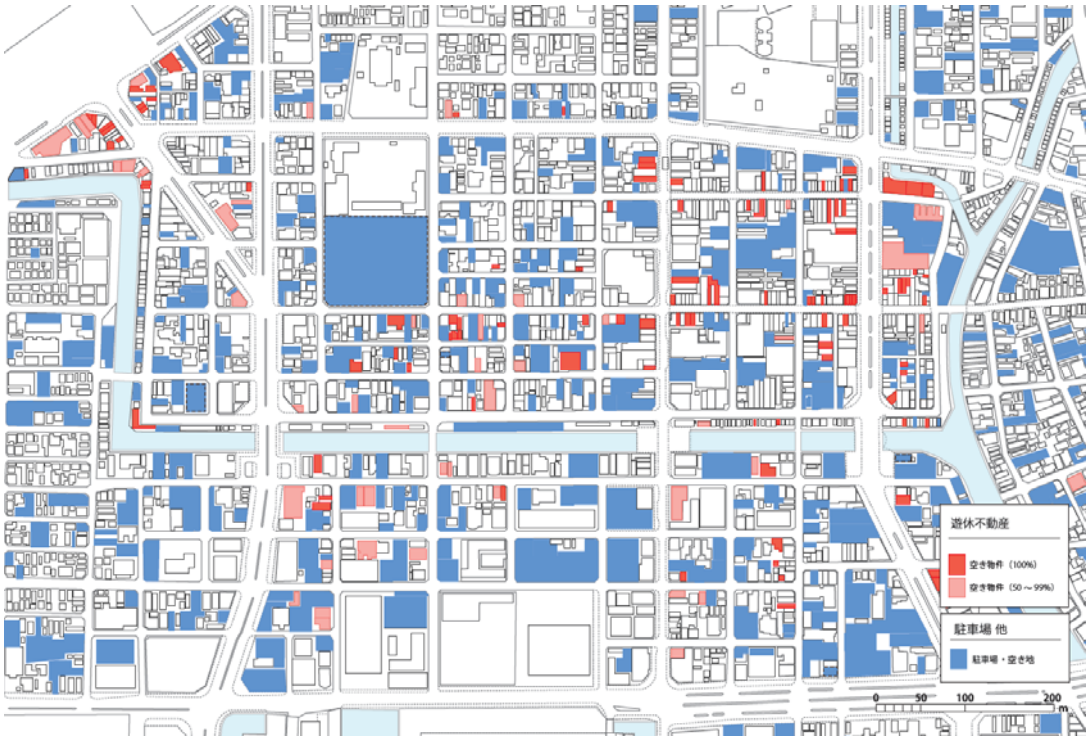


出典：ぶらくり丁商店街協同組合

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

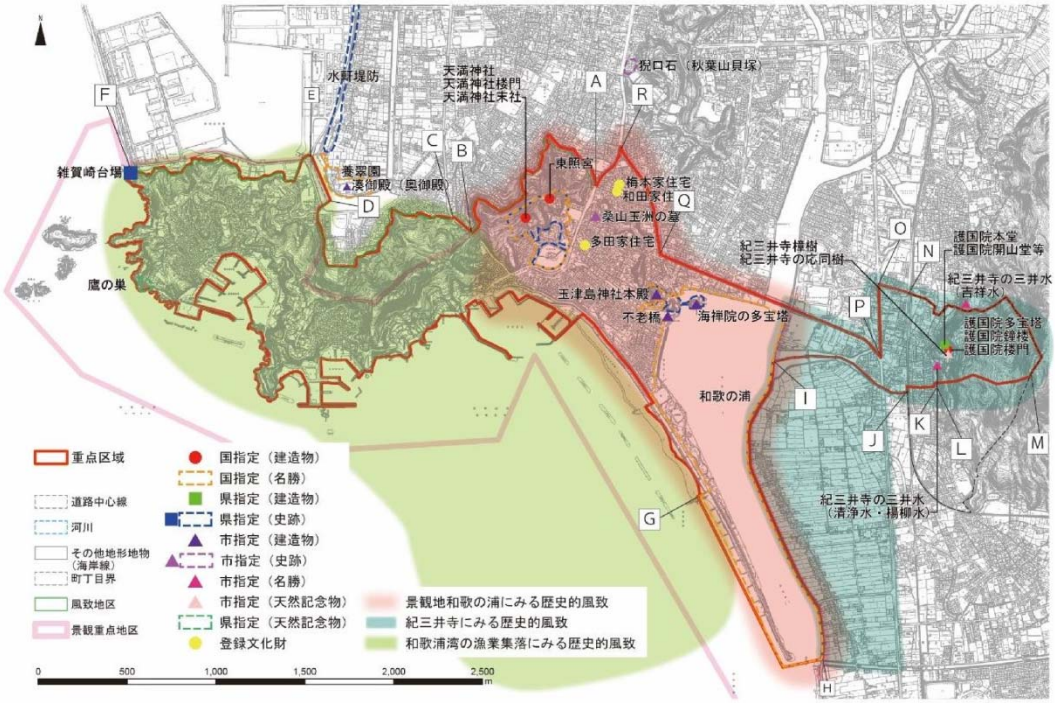
（1）主な観光スポット、観光施設

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 20 ㎞、外国人観光客の人気が高い高野山からも約 40 ㎞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。

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

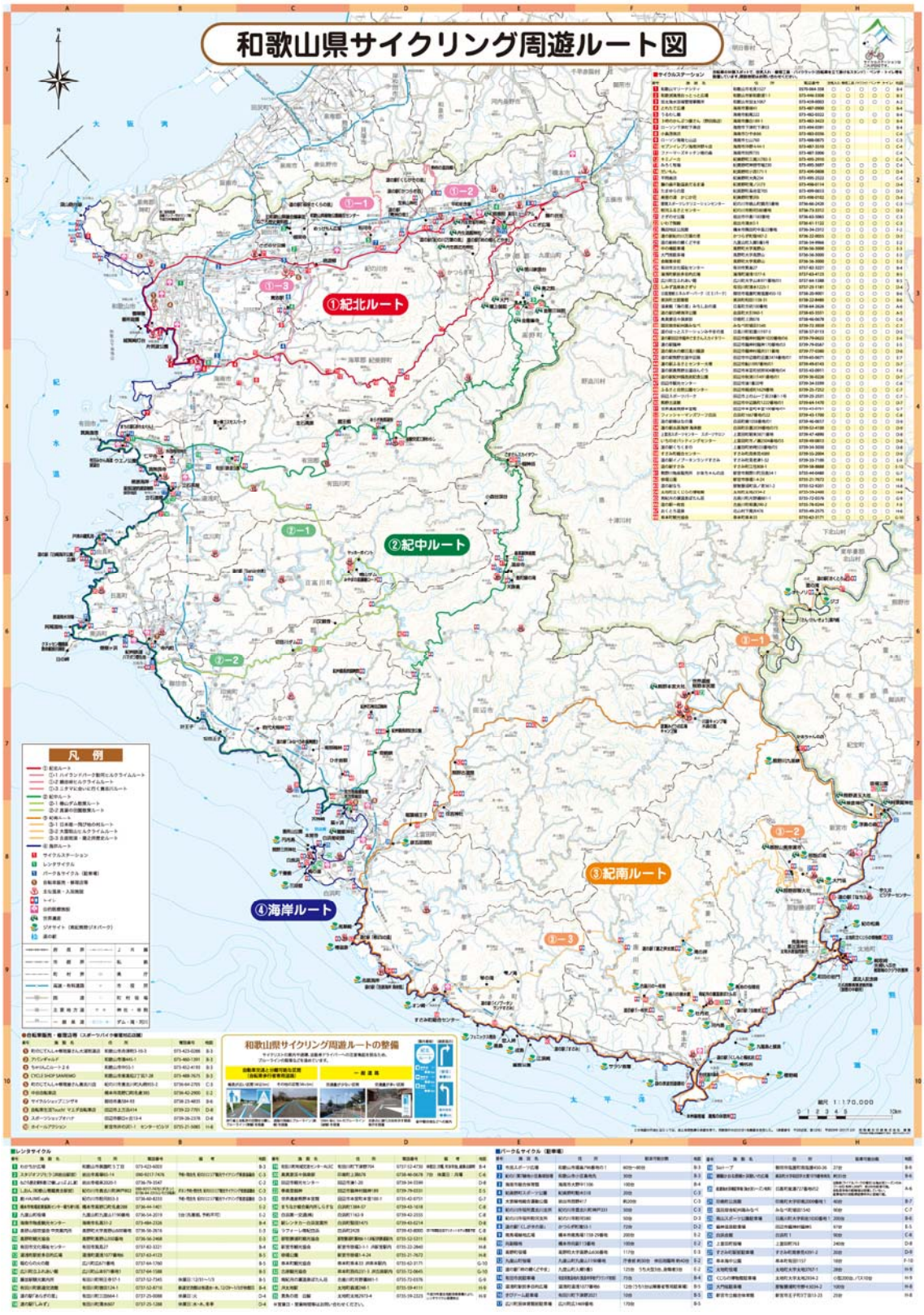
図 2-24 和歌山市内の主な観光地

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

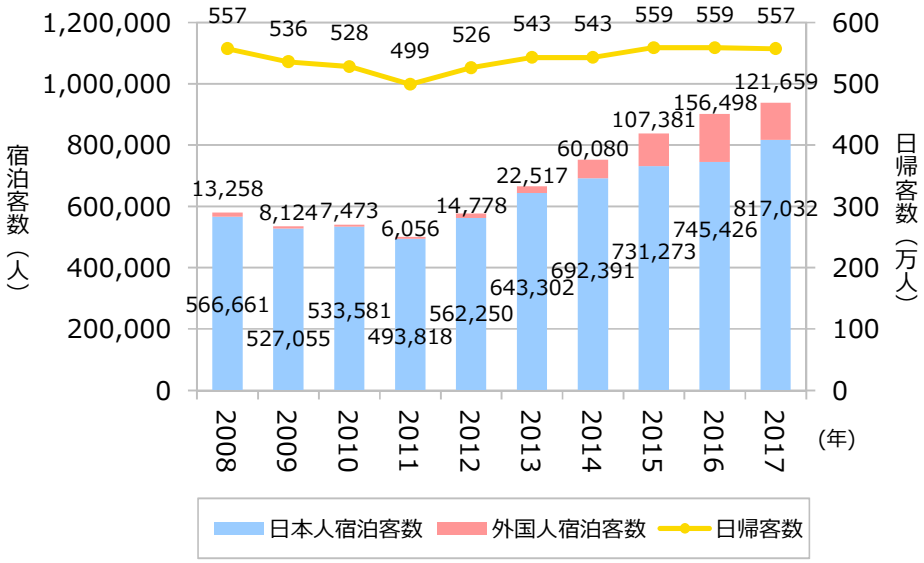


出典：和歌山県ホームページ

図 2-26 和歌山県が整備を進めるサイクリングルート

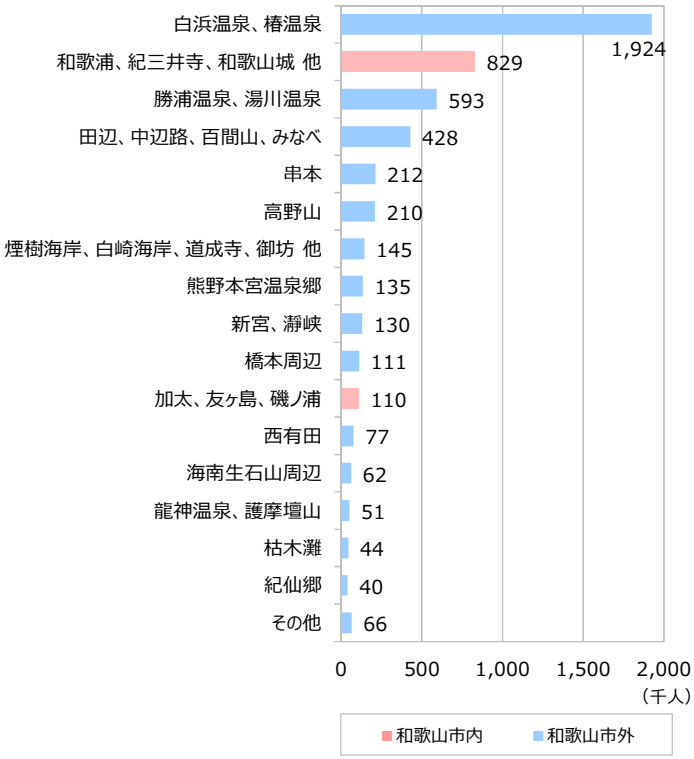
（２）観光客数の推移

・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。



出典：和歌山県観光客動態調査報告書

図 2-27 和歌山市の観光客数の推移

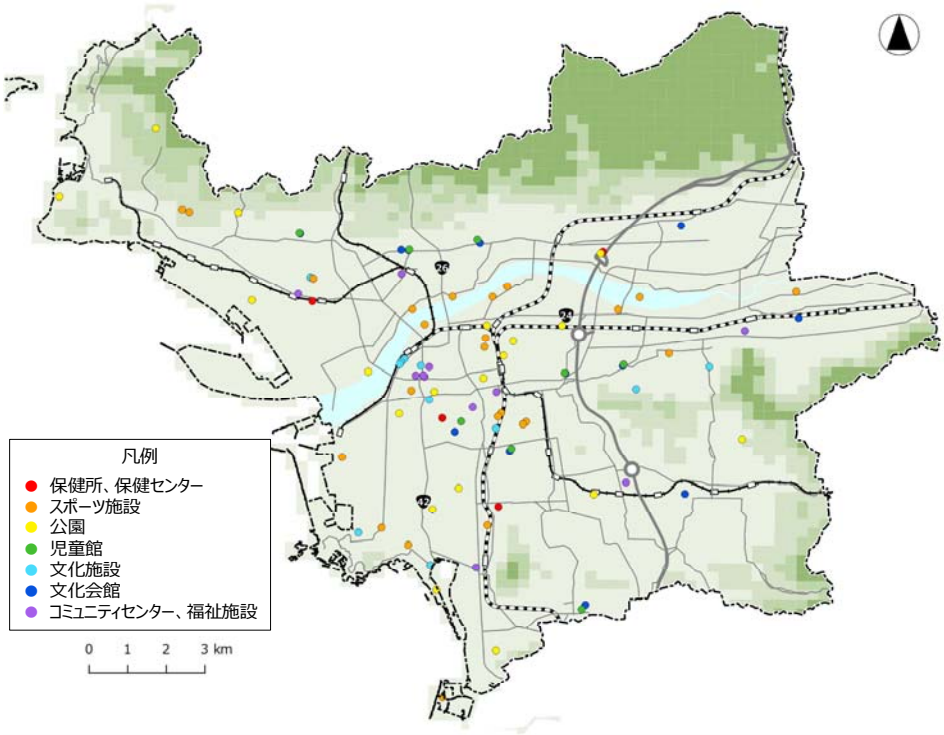


出典：2017 年和歌山県観光客動態調査報告書

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。

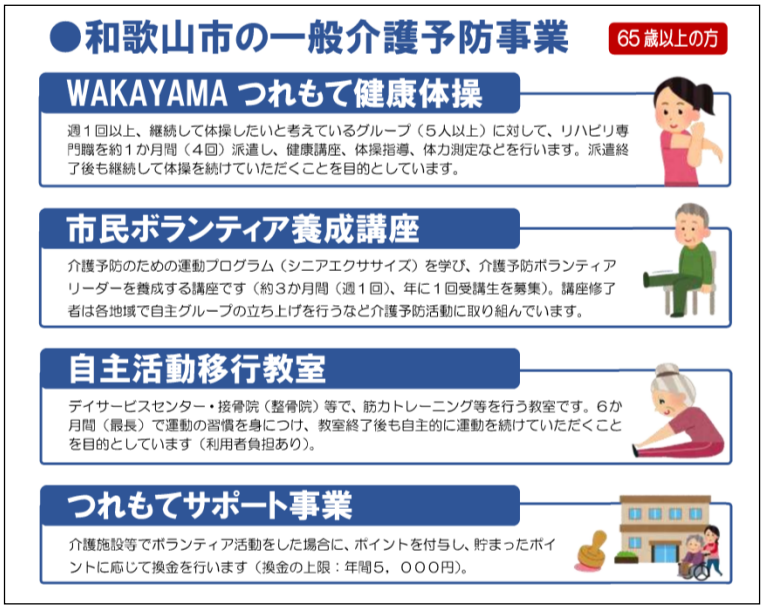


出典：和歌山市ホームページ

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。

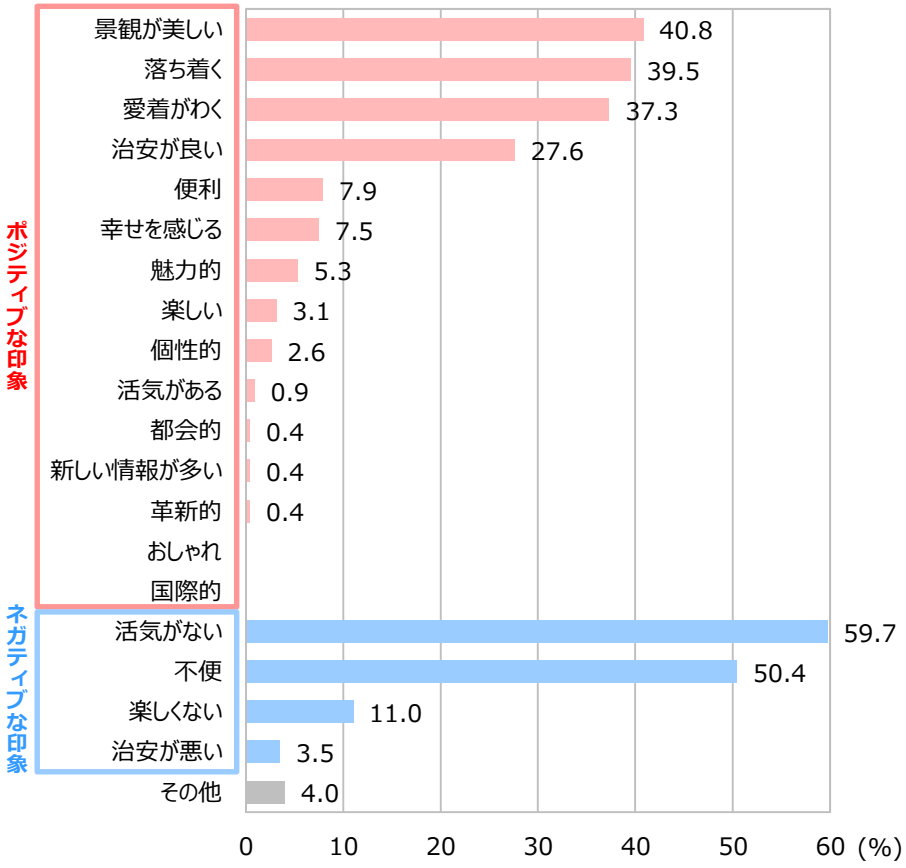


出典：和歌山市

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 ㎞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）

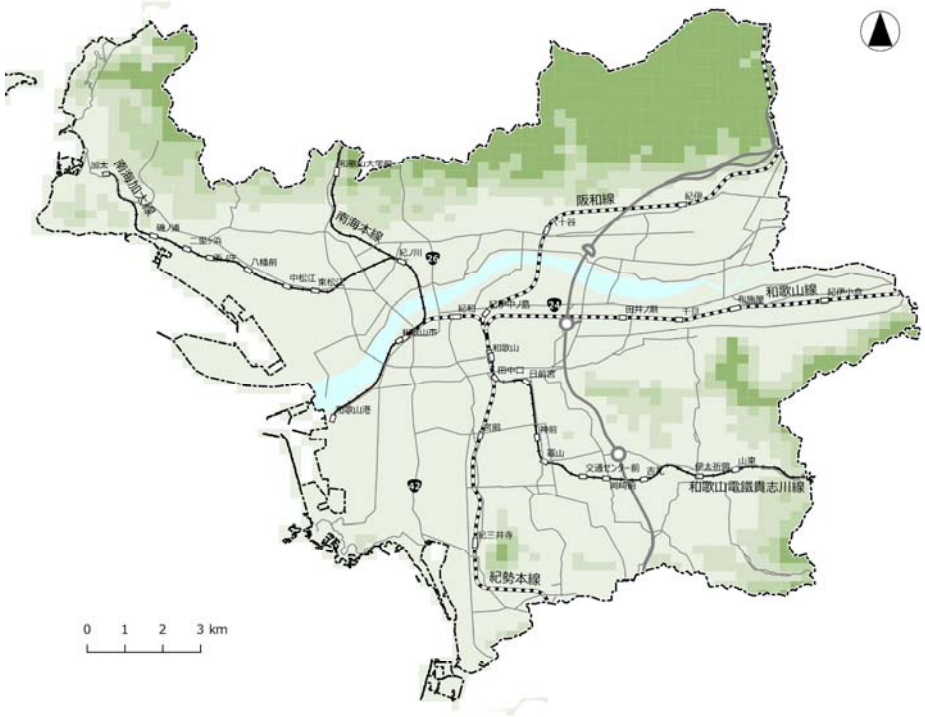


図 2-32 鉄道ネットワークの状況

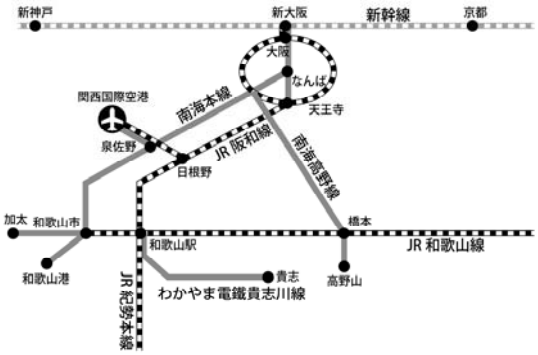
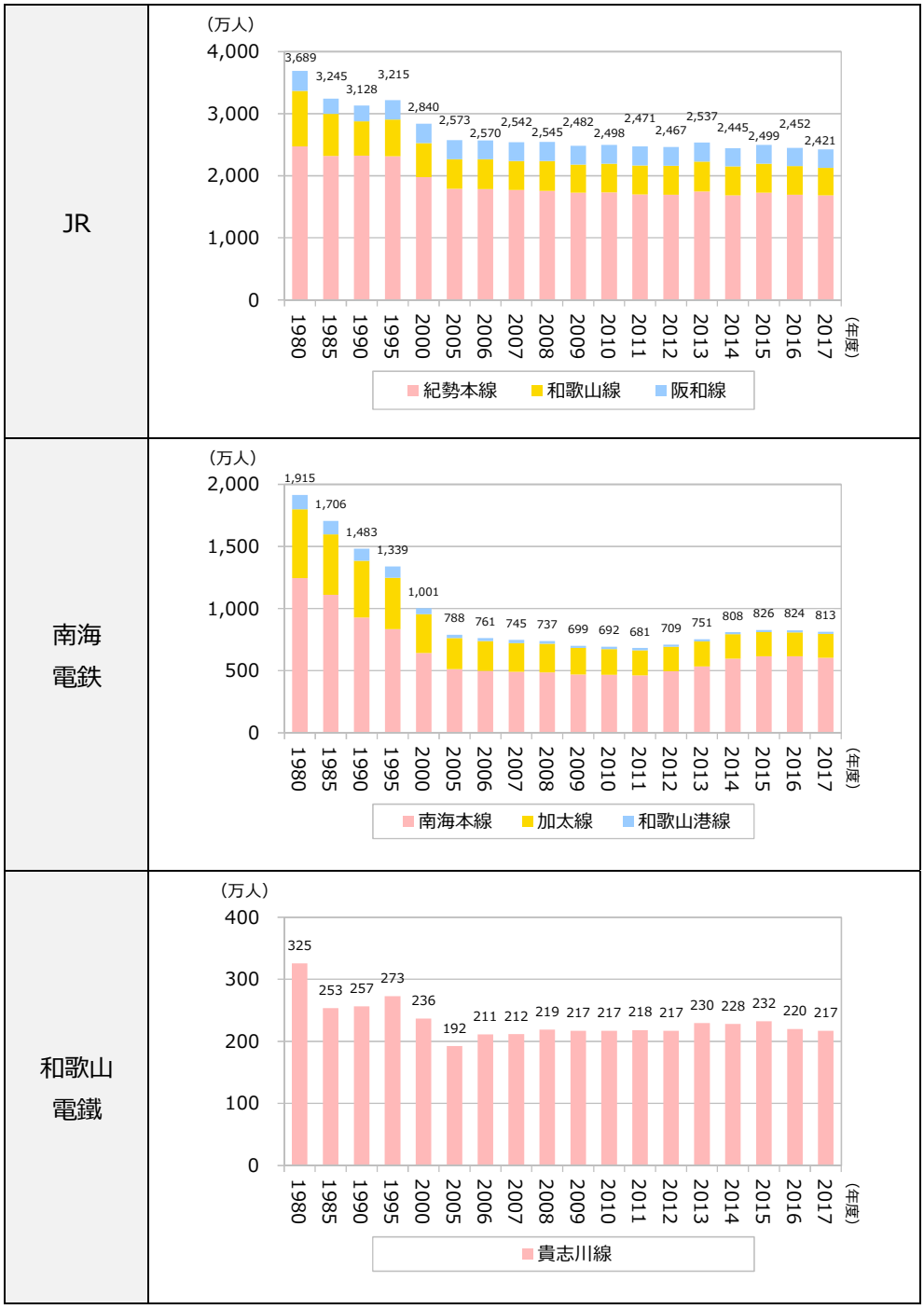


図 2-33 広域の鉄道ネットワーク

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。



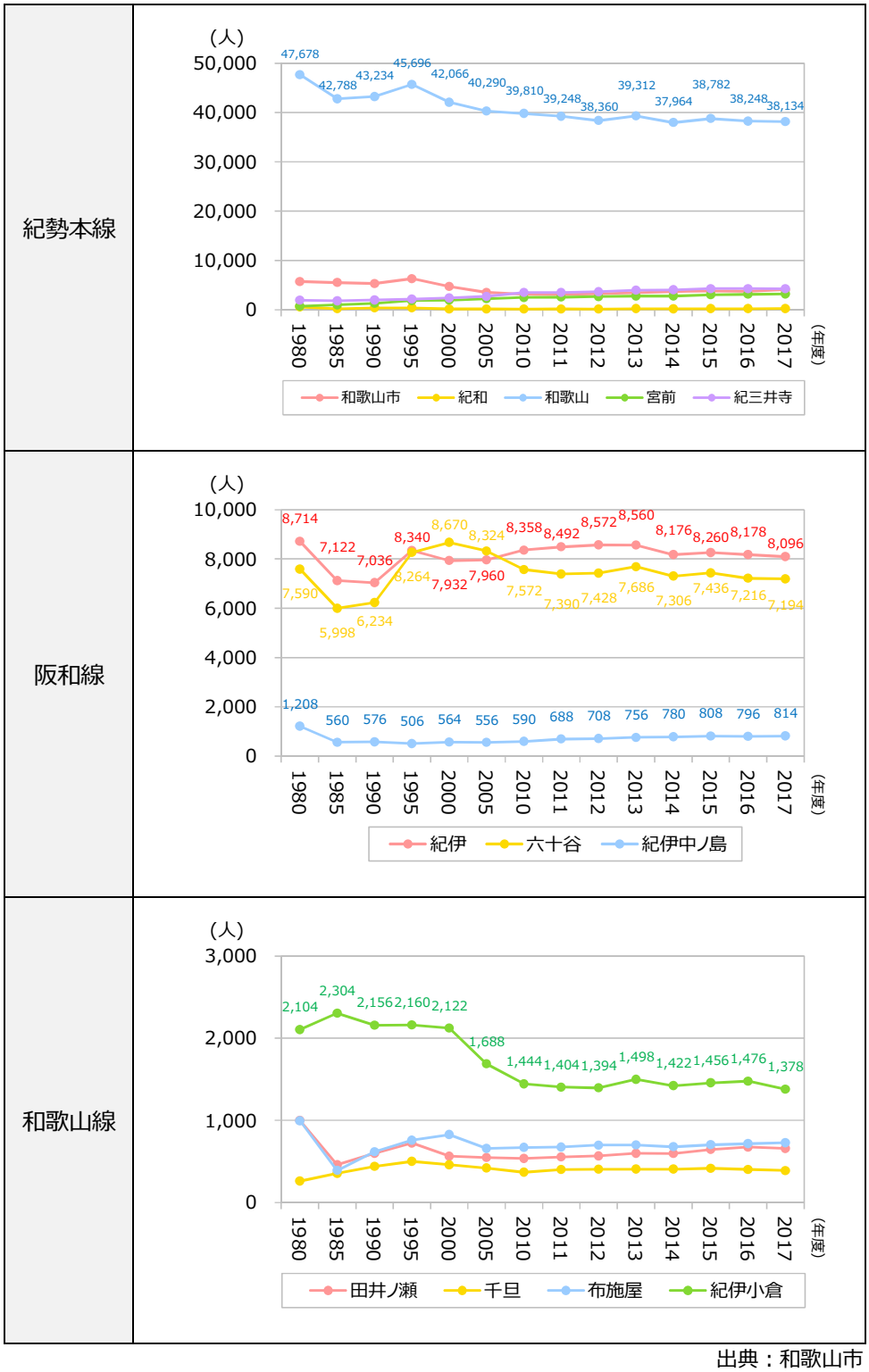
出典：和歌山市

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。

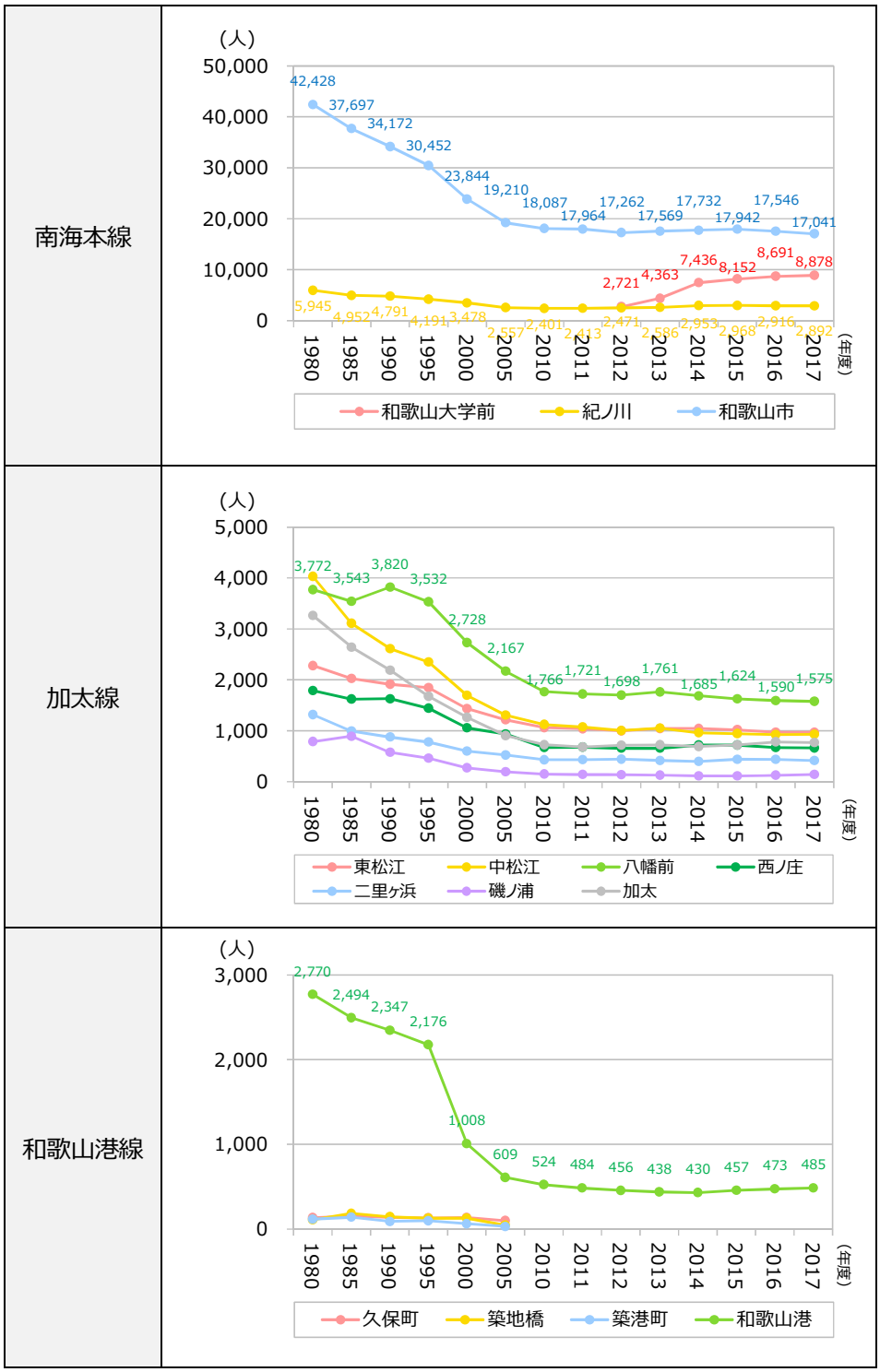


出典：和歌山市

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。

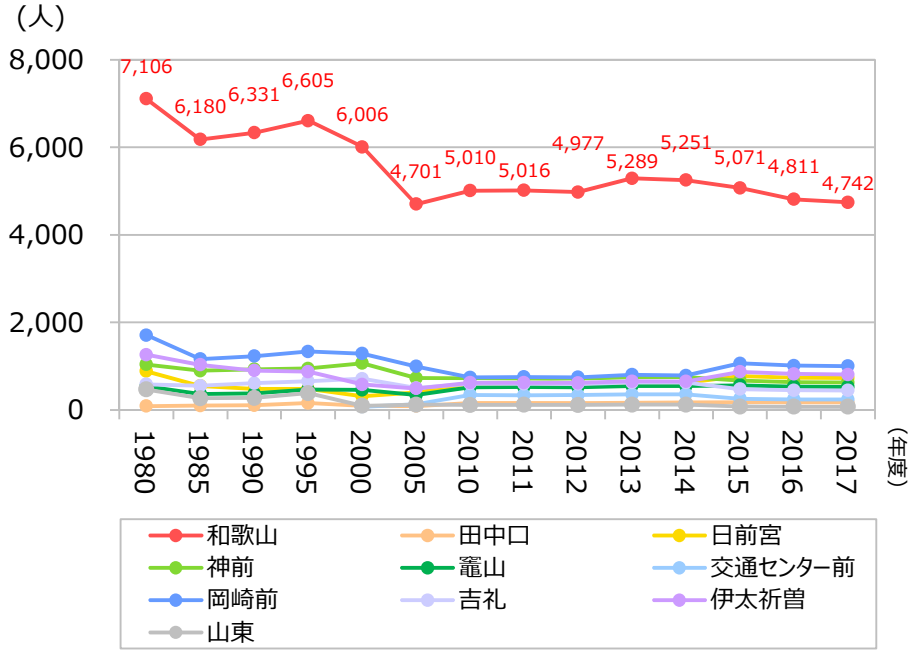


出典：和歌山市

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。



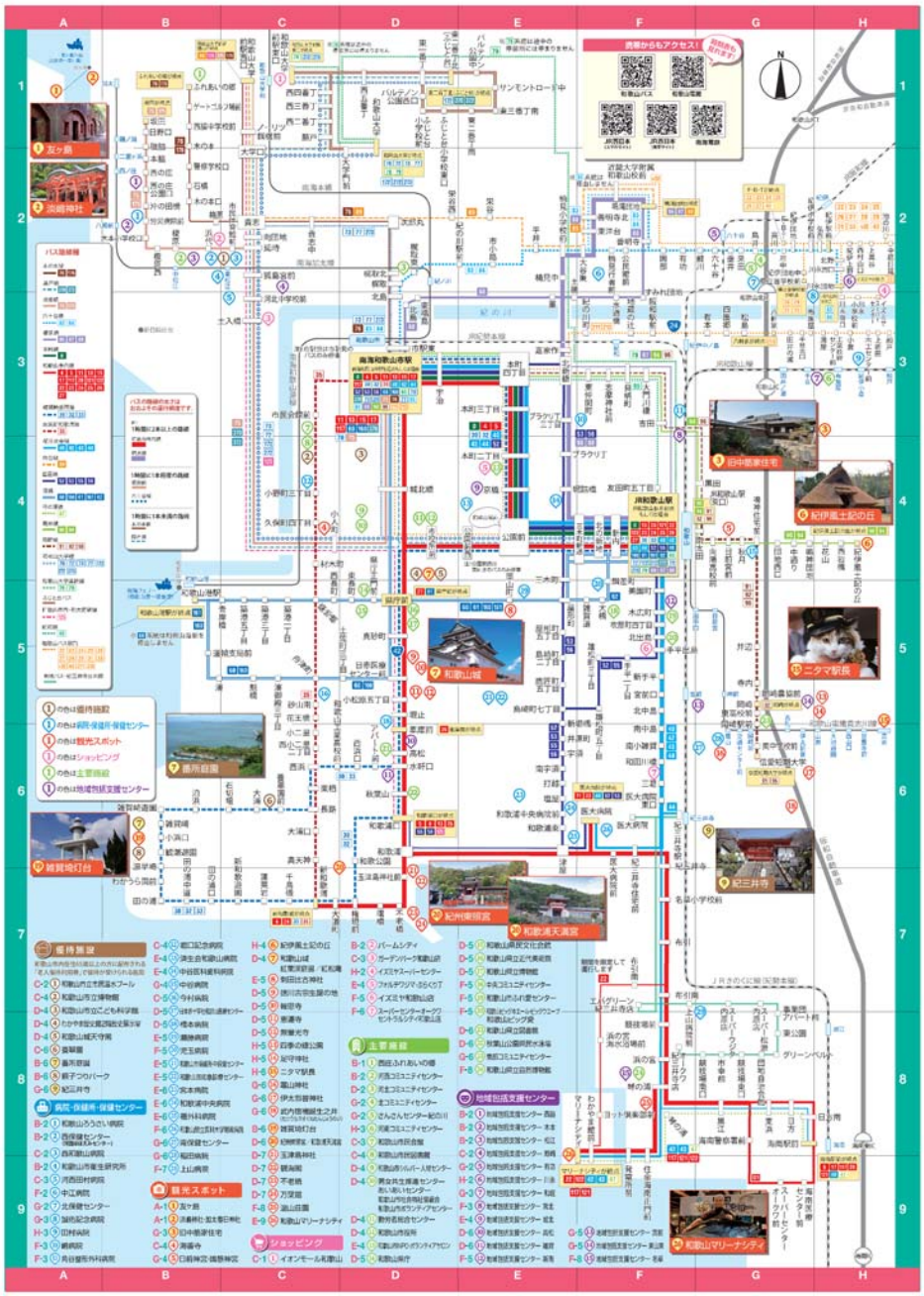
出典：和歌山市

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

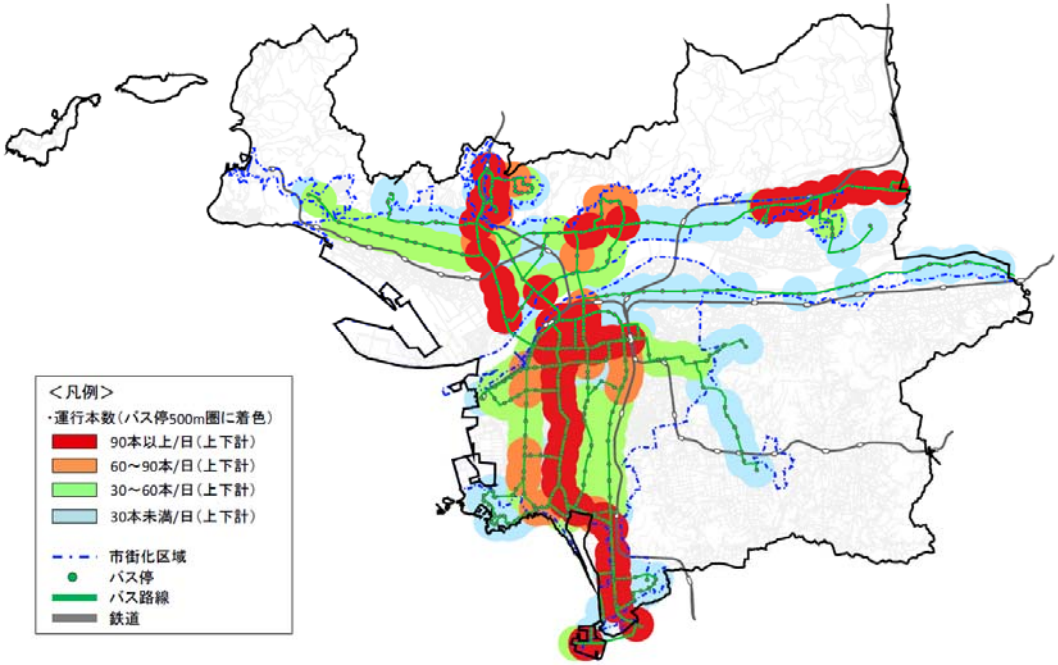
・路面電車が廃止となった 1971 年以降、市内移動はバスが担っており、和歌山バスと和歌山バス那賀が全域にネットワークを張り巡らせている。
・和歌山バスは主に、JR 和歌山駅および南海和歌山市駅へ、医大病院方面や和歌浦方面、和歌山大学方面から乗り入れる路線を運行している（65 系統）。２つのターミナルへそれぞれ乗り入れるため系統数が多く、複雑なネットワークとなっている。また、市外への交通として関東方面への高速バス、関西国際空港へのリムジンバスの運行を実施している。
・和歌山バス那賀は、那賀営業所から南海和歌山市駅の主に八軒家から南海和歌山市駅、粉河駅や公立那賀病院から F.B.T（府中バスターミナル）への路線を運行している（15 系統）。



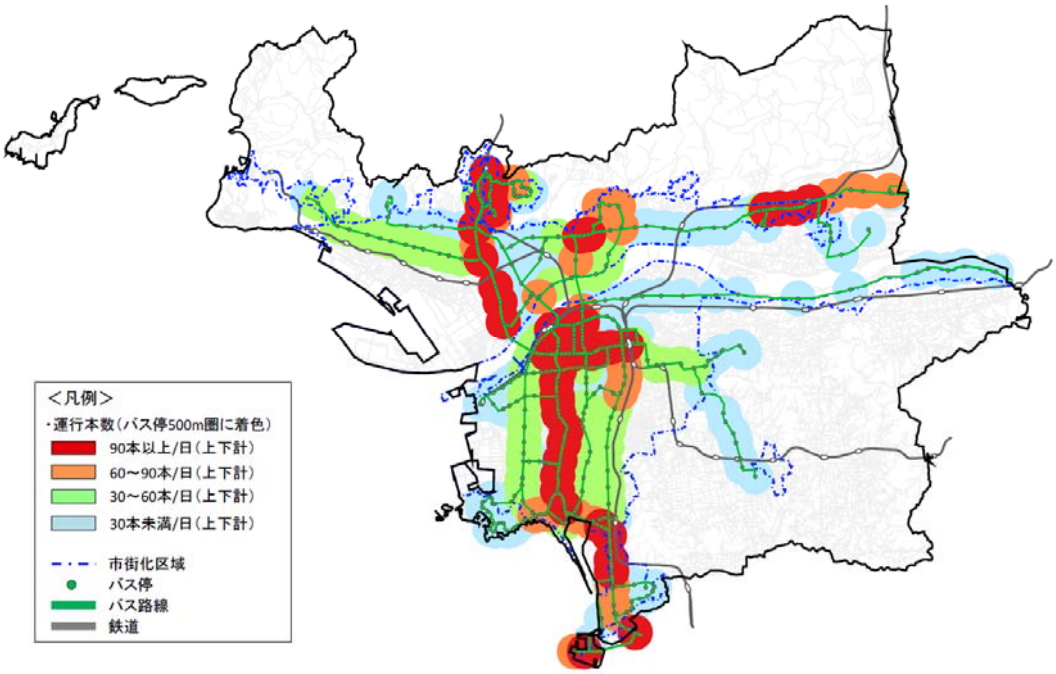
出典：公共交通情報マップ（ワッププラス　全市域版）

図　２-38　バスネットワークの状況

【平日】



【休日】



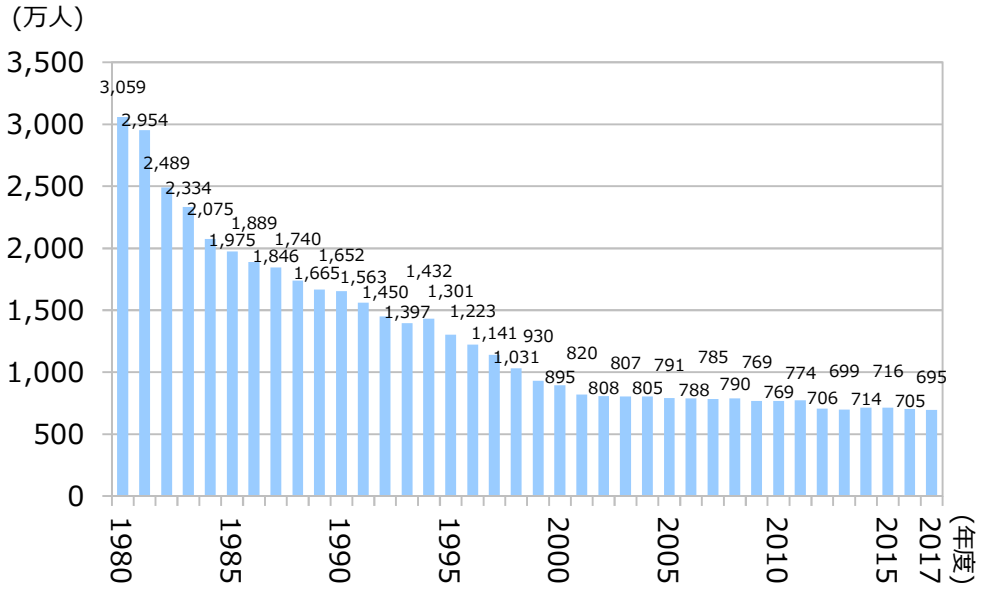
※和歌山バスホームページ時刻表よりバス停別に運行本数を整理

出典：和歌山市立地適正化計画

図 2-39 バスの運行本数

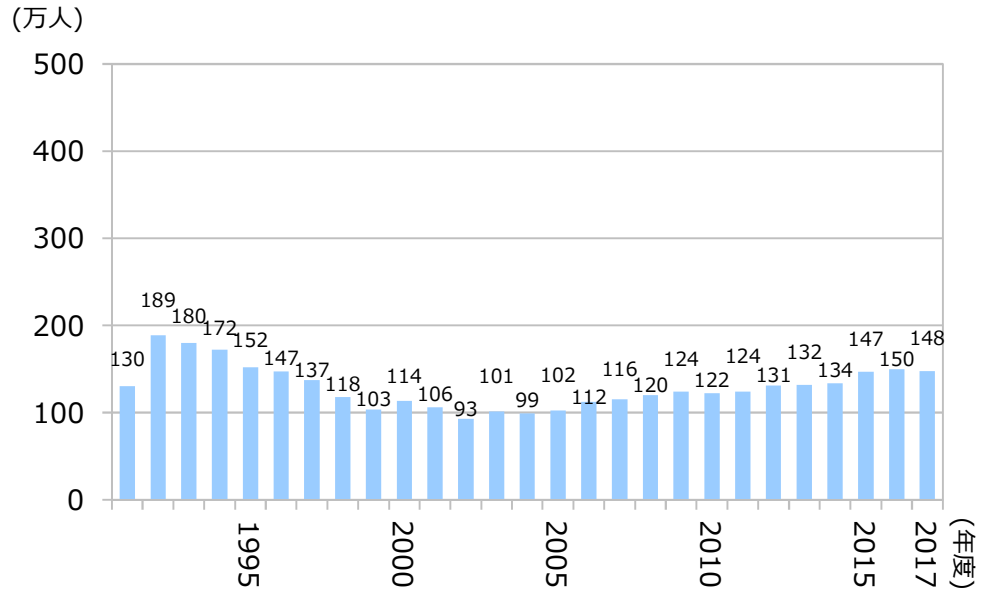
2）利用状況

・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）



出典：和歌山市

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

・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。

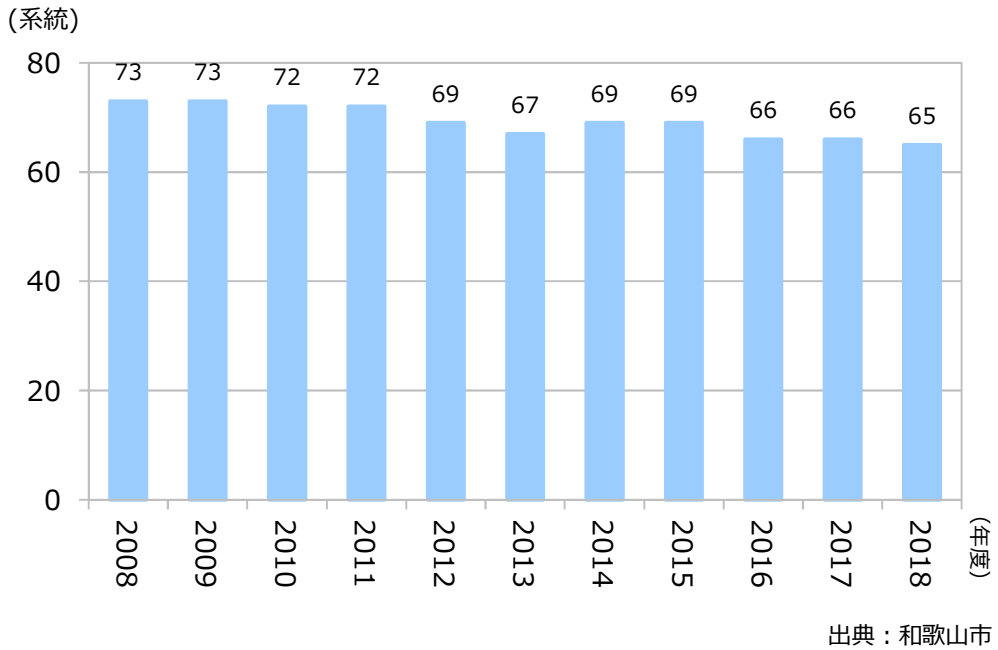


図 2-42 系統数の推移（和歌山バス）

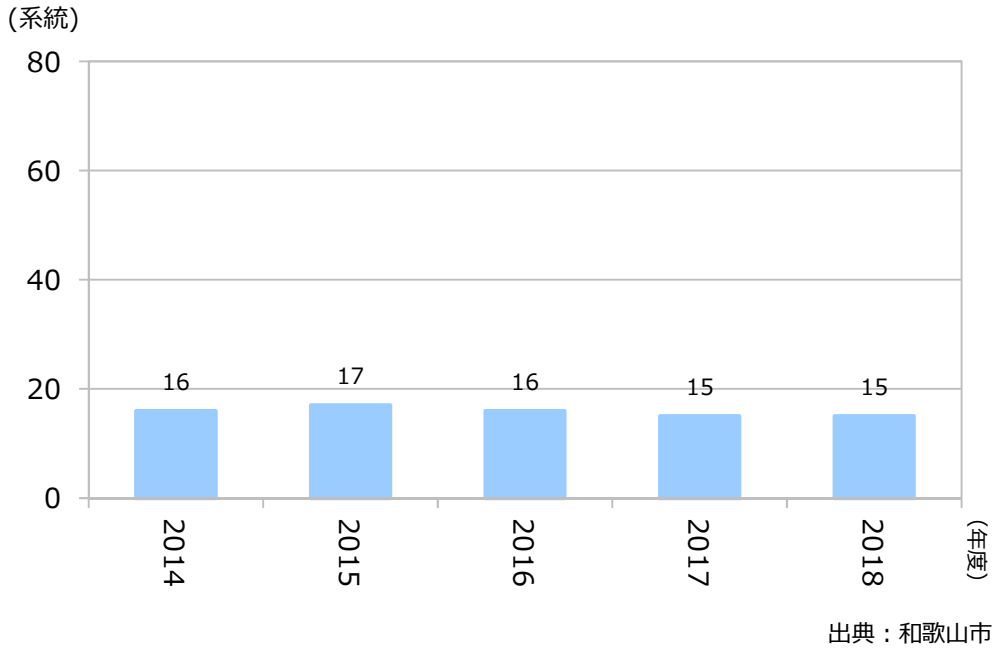
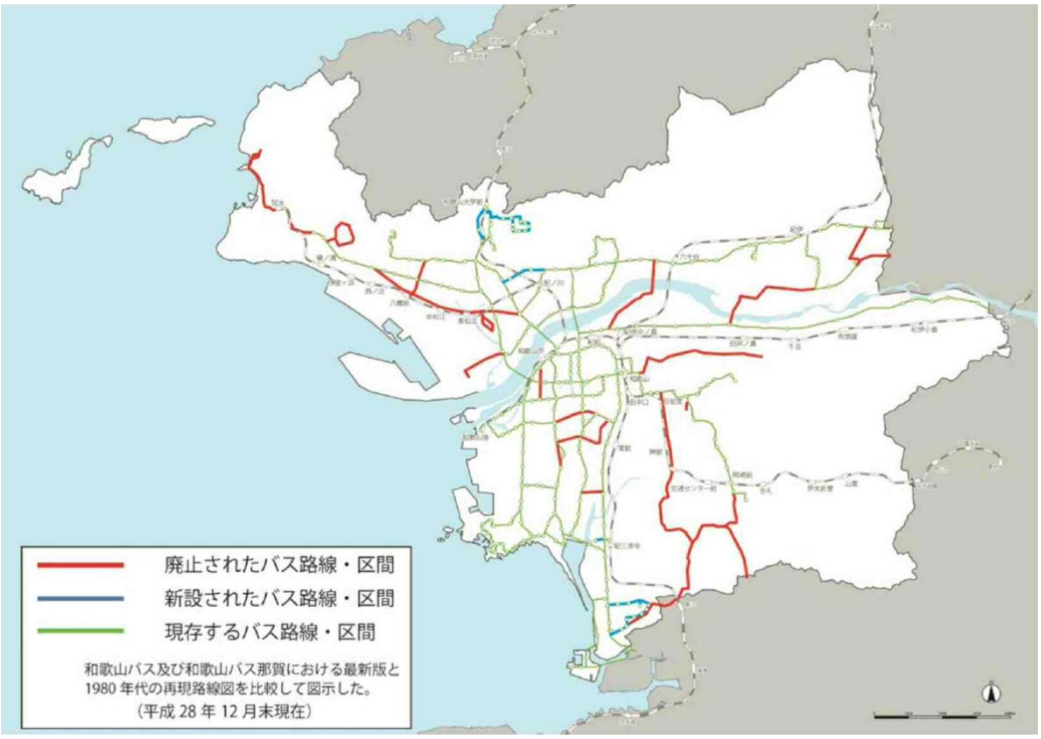


図 2-43 系統数の推移（和歌山バス那賀）

（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

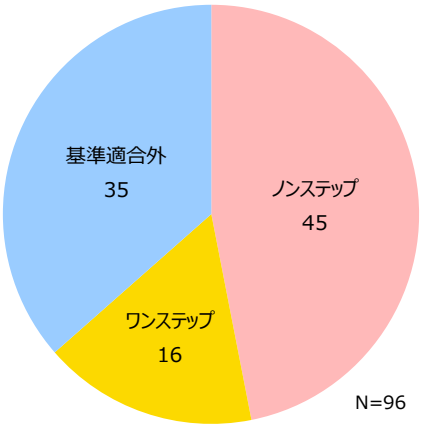


出典：和歌山市立地適正化計画

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

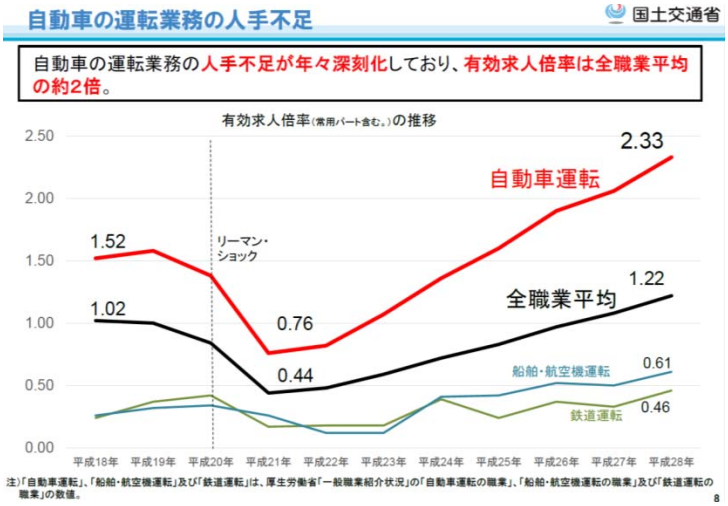
（a）JR 和歌山駅中央口ターミナルの混雑

・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。

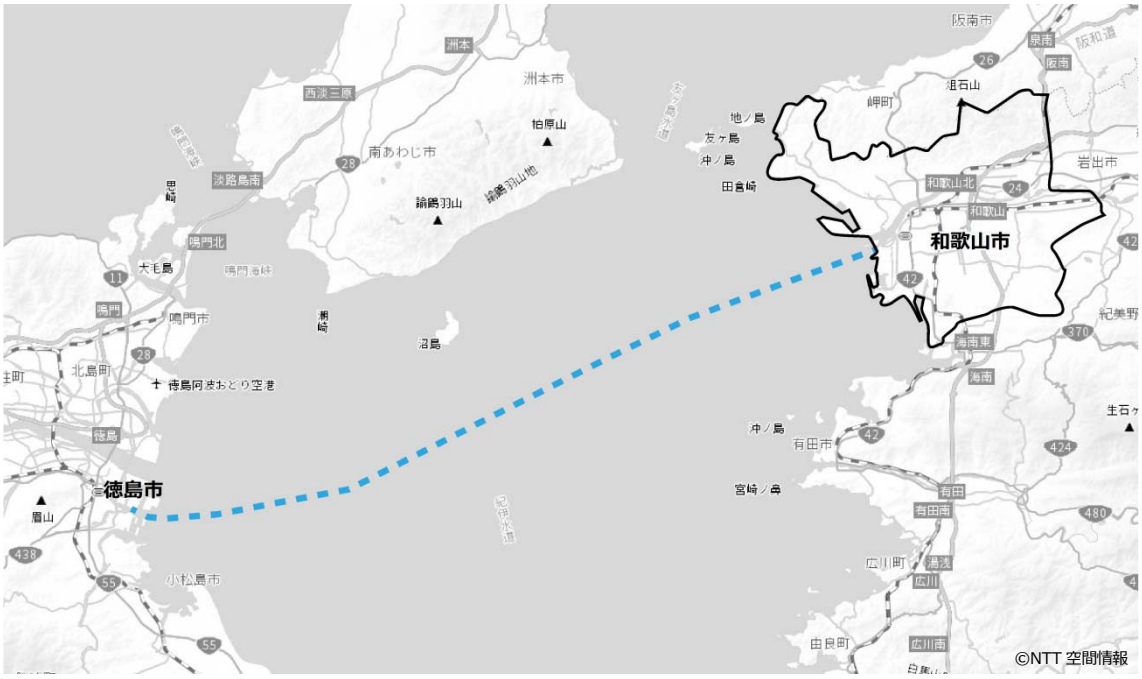


図 2-53 和歌山港発の航路

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　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

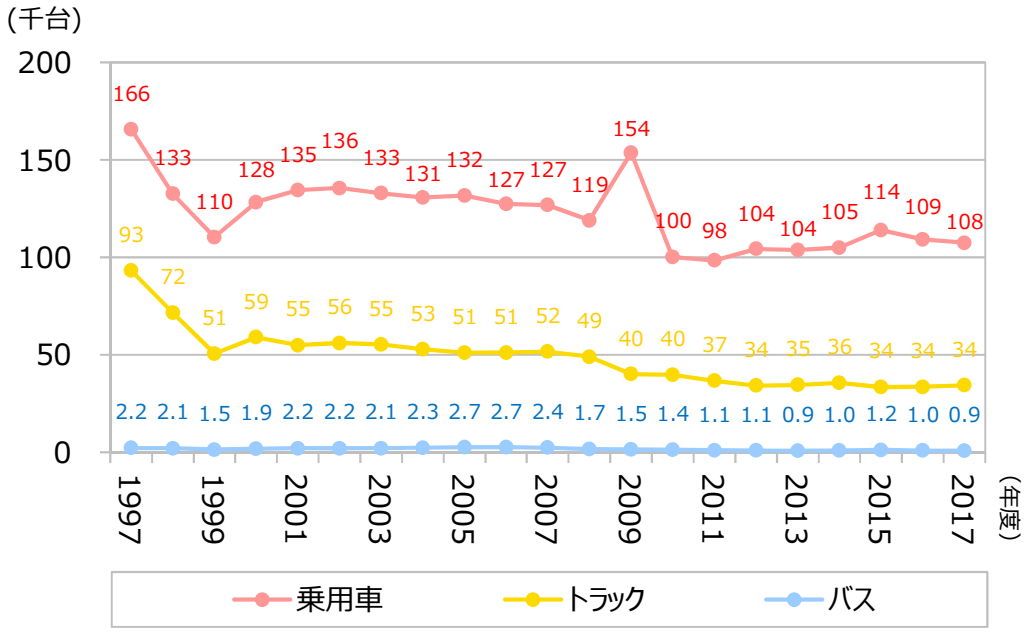
■上り（徳島→和歌山）

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

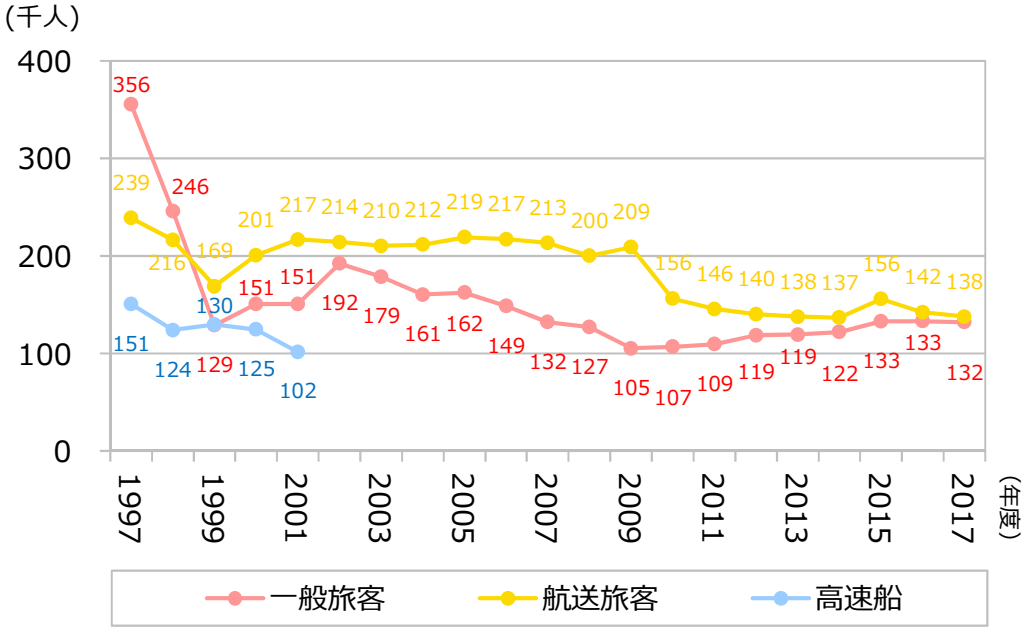
2）輸送の推移

・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

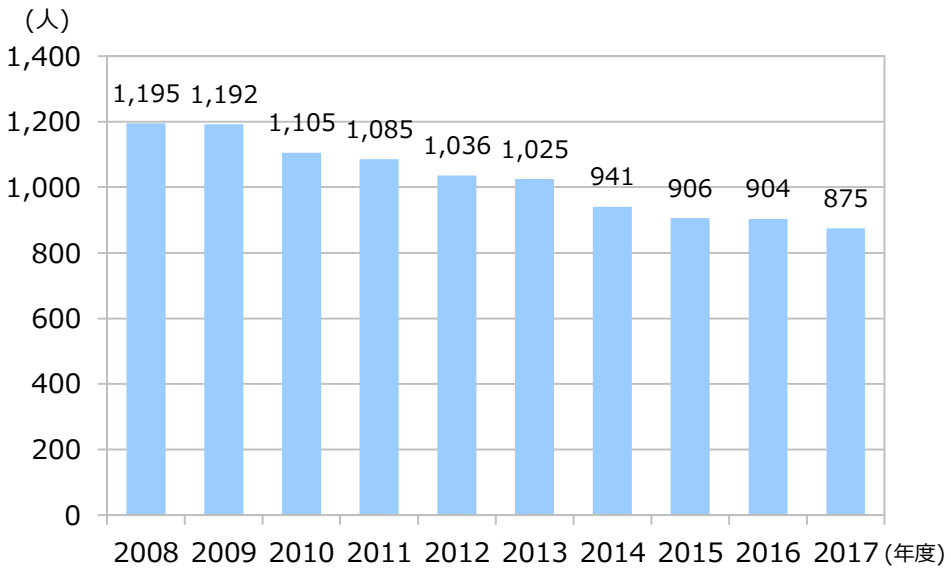


出典：和歌山市

図 2-55 乗船人数の推移

（４）タクシーの状況

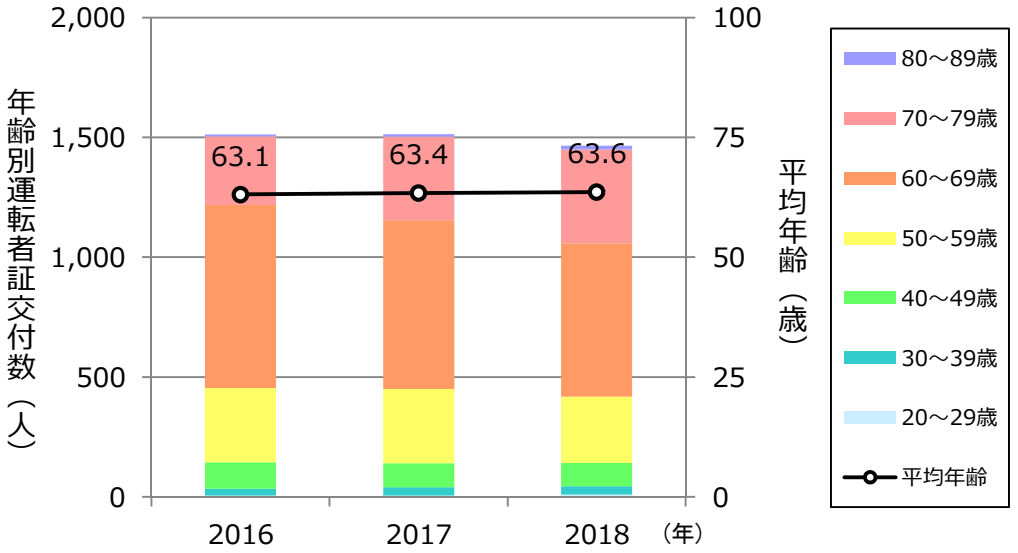
・運転者数は、2008 年度と比較し、2017 年度では 27%減少し、875 人となっている。（法人タクシー）
・また、運転者の平均年齢は 2018 年では 63.6 歳と高齢化が続いている。
・なお、2013 年に改正された特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づき、和歌山市はタクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、2014 年に準特定地域に指定されており、新規参入の審査が厳格化されるとともに、増車は認可制となっている。



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）



出典：和歌山県タクシー協会

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
JR 和歌山駅	2000 年度	・エレベーター4 基 ・エスカレーター2 基
JR 紀伊駅	2002 年度	・エレベーター4 基 ・身体障がい者用トイレ 1 式
JR 六十谷駅	2008 年度	・エレベーター2 基
	2009 年度	・多機能トイレ 1 式 ・スロープ改良
南海和歌山市駅	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	2015 年度	・内方線付き点状ブロック 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

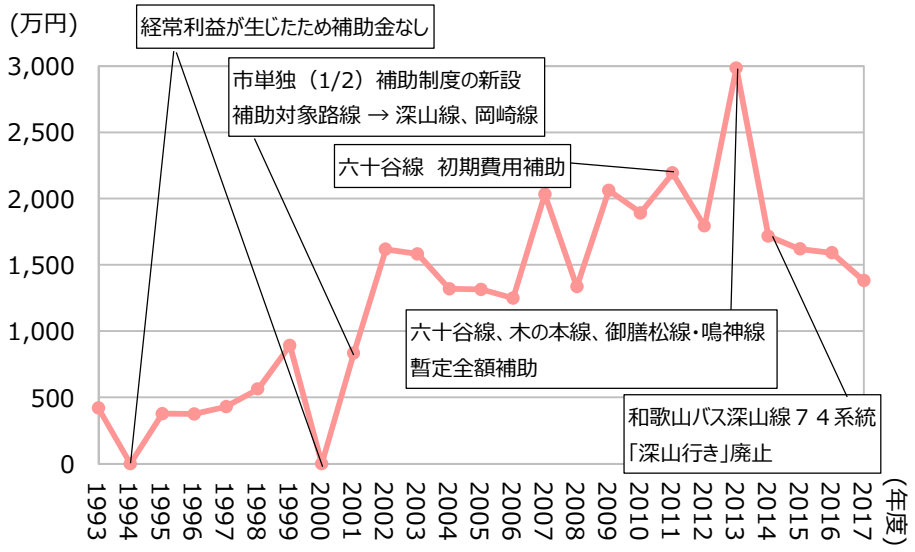
・鉄道の利便性を高めるため、駅前のパーク＆ライド、キス＆ライド等の整備を実施している。

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

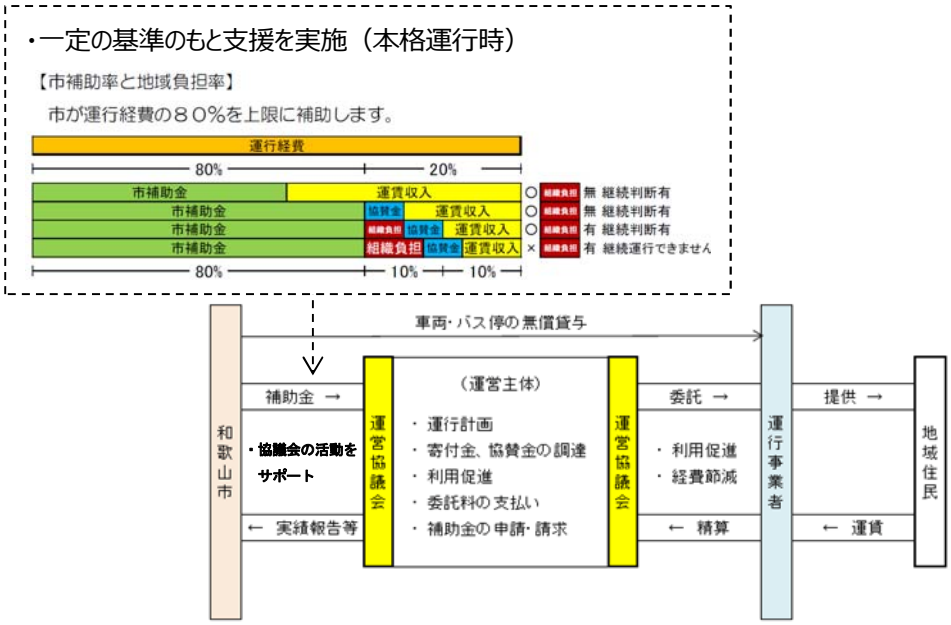
	2017 年度補助額（円）
坂田線	8,727,785
岡崎線	5,077,126
合計	13,804,911

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

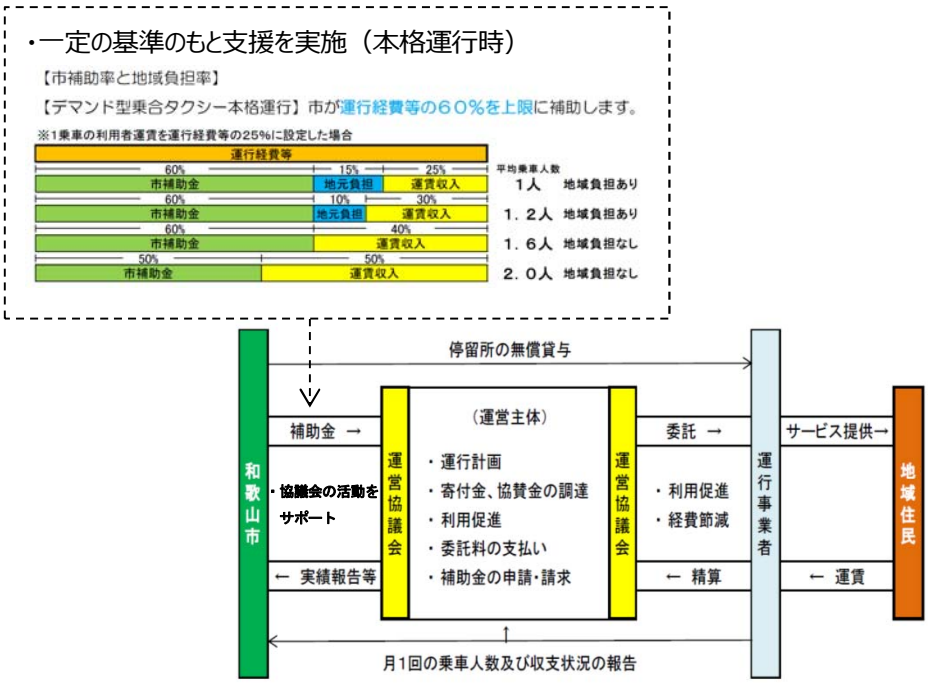
a）ガイドライン策定

・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

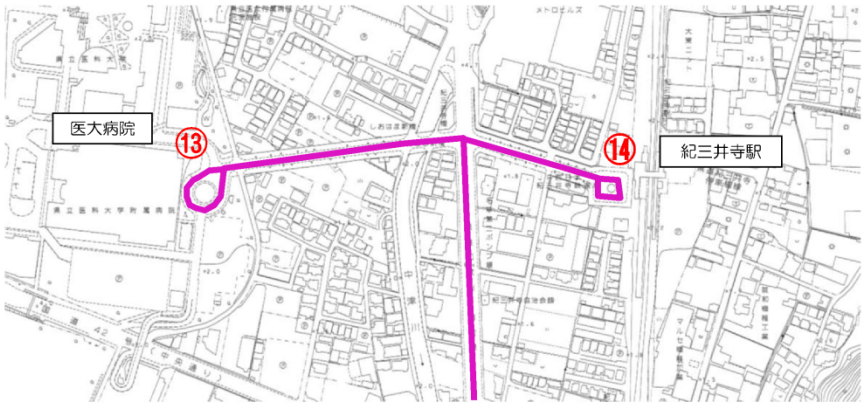
図 2-62 デマンド型乗合タクシー導入ガイドラインにもとづく運行のイメージ

b）紀三井寺団地地域バスの運行支援

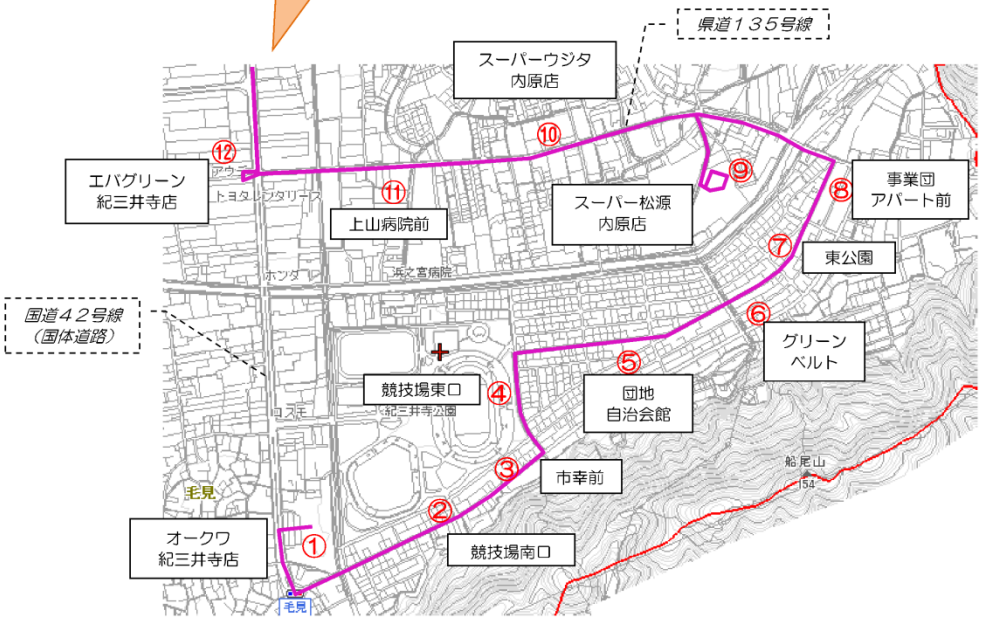
・地域バスの取組として、紀三井寺団地内から医大病院を経由し、紀三井寺駅まで至る１日６往復（12 便）の和歌山市地域バス「紀三井寺団地線」が、2013 年 4 月 1 日から運行されており、その支援を行っている。
・利用者数は年々増加しており、2017 年度時点において収支率は 20%を超える等、定着がみられるが、地域バスの取組を実施しているのは紀三井寺地区のみとなっている。

●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）



（紀三井寺団地周辺図）



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／年間運行経費	15.5	16.0	17.8	20.8	23.1

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
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	2018 年 9 月 5 日～ 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	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。

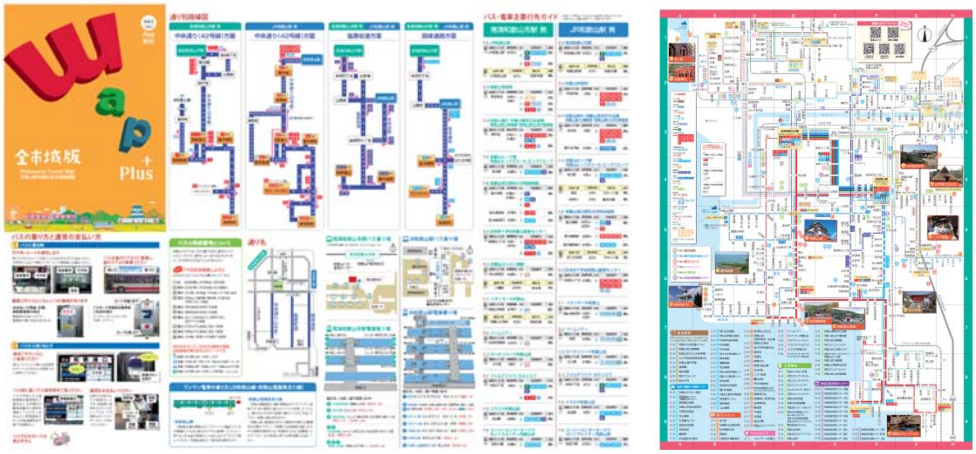


図　2-66　公共交通情報マップ（ワッププラス　全市域版）

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　・乗用車の割引クーポン付き利用促進

出典：和歌山市

図　2-67　フェリー利用促進チラシ

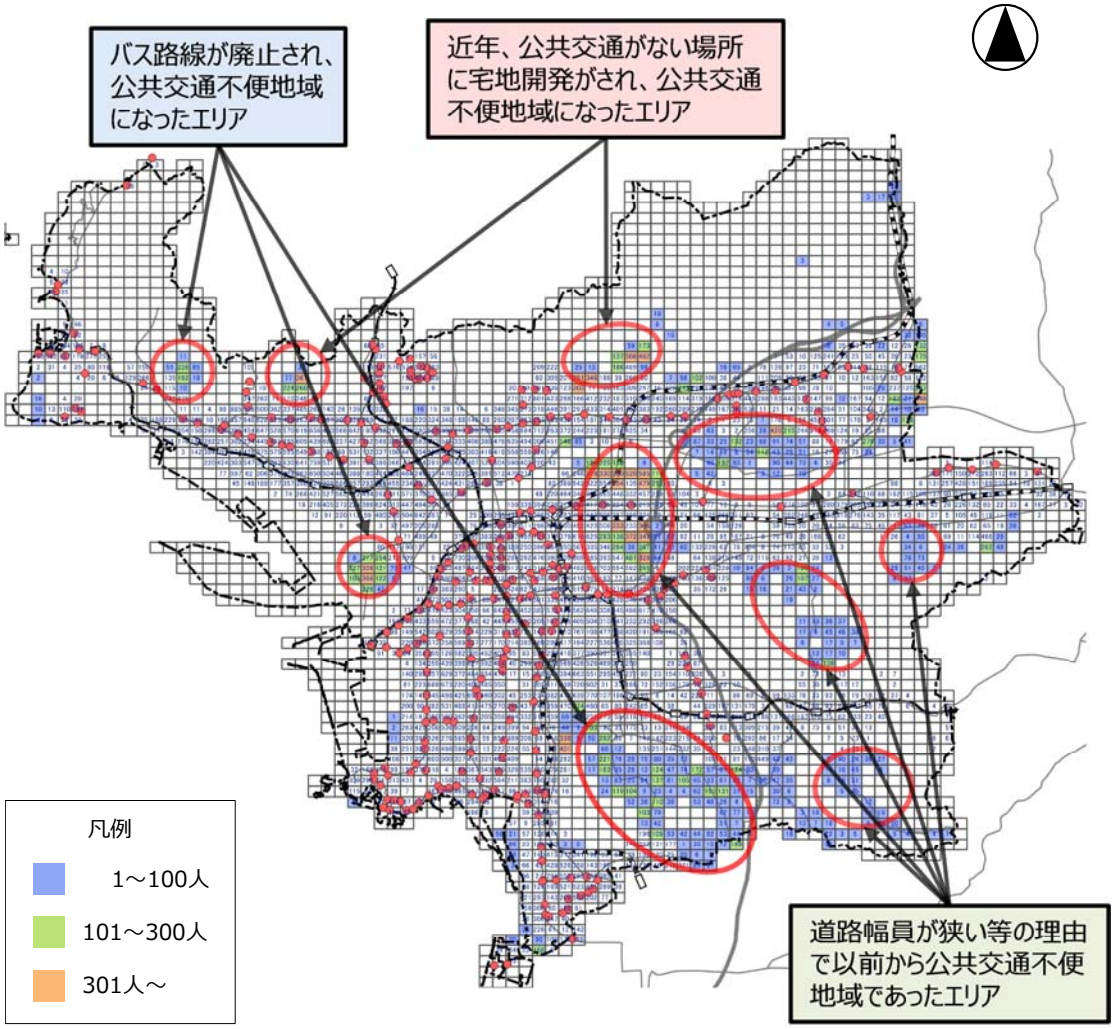
表　2-6　利用促進の取組結果概要

	事業実施期間	事業実績
2016 年度	2017 年 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。
2017 年度	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。

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。



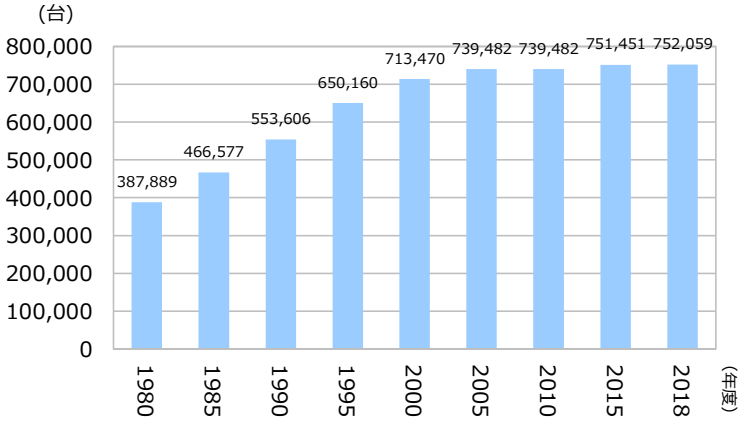
※色つきのメッシュが公共交通不便地域（駅から概ね 1,000m またはバス停から概ね 500m に含まれない居住地域）
出典：国勢調査（2015 年）

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。

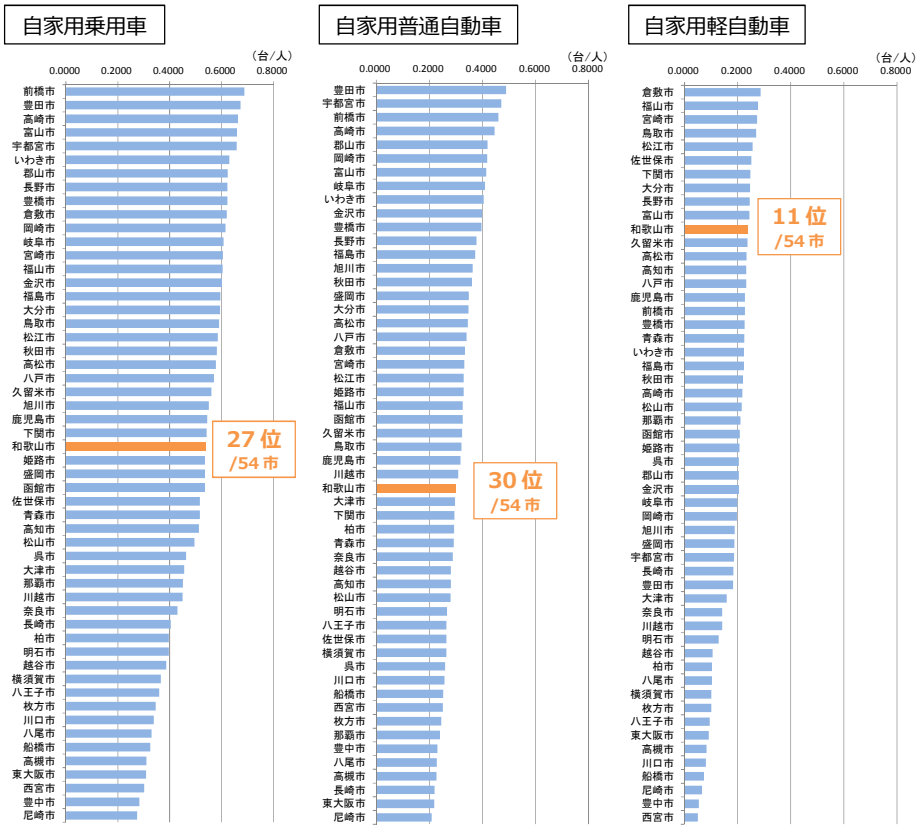


出典：一般財団法人 自動車検査登録情報協会

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。

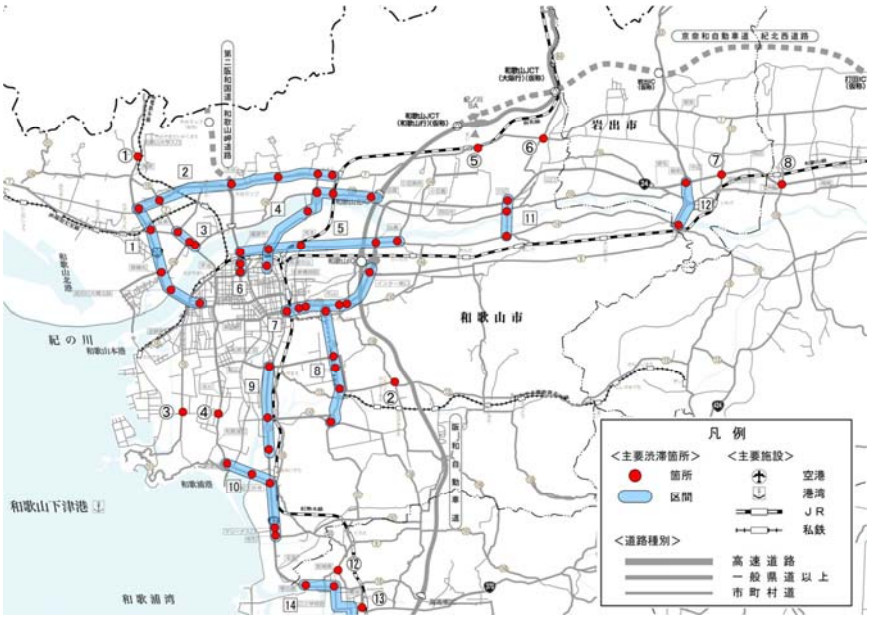


出典：一般財団法人 自動車検査登録情報協会（保有台数は 2018 年、人口は 2015 年国勢調査により算出）

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。

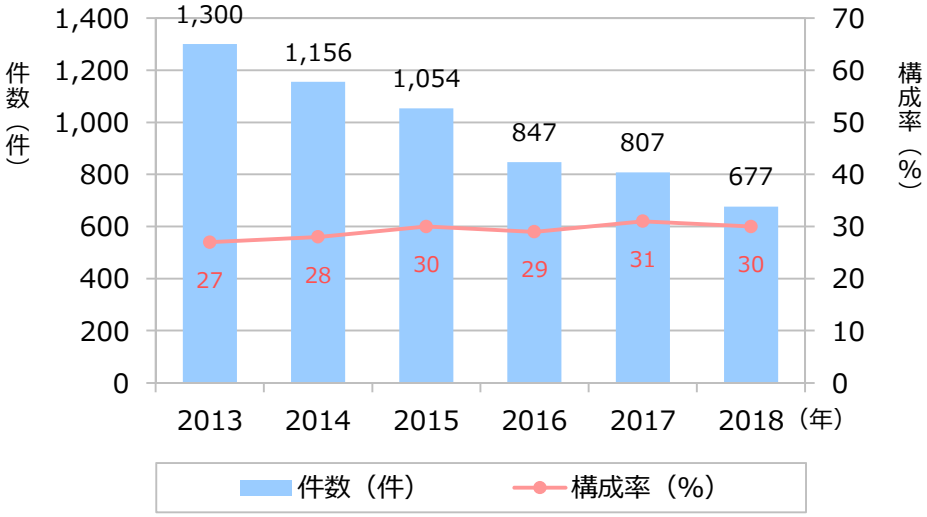


出典：国土交通省

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。

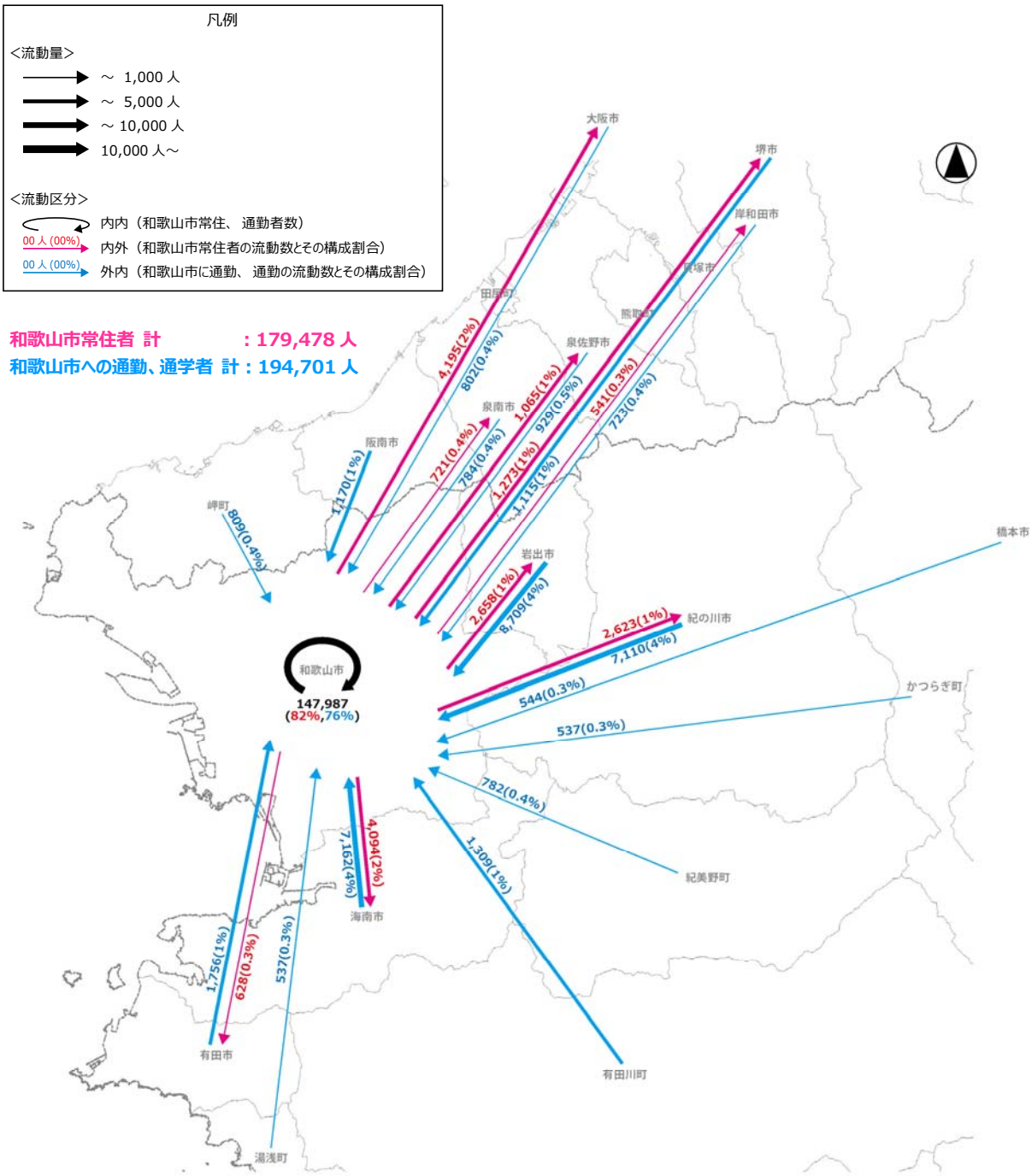
図　2-73　中心部の幹線道路における路上駐車の状況

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。



出典：国勢調査（2015 年）

図 2-74 主な通勤・通学の流動

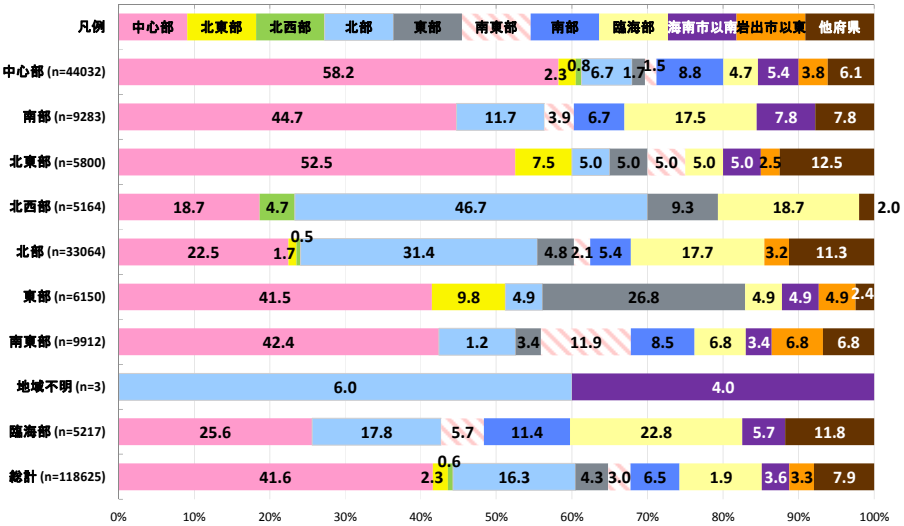
2）目的地の分布状況

・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。

表　2-7　通勤、通学先の地域別構成（全交通機関）

		通勤、通学先											
		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
居住地域	中心部	25,635	1,014	338	2,945	748	676	3,887	2,028	2,366	1,690	2,704	44,032
	南部	4,152			1,083		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
	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			891		297	594	1,188	297		614	5,217
	地域不明				2					1			3
	総計	49,312	2,404	757	19,298	5,104	3,510	7,715	12,924	4,312	3,872	9,417	118,625

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

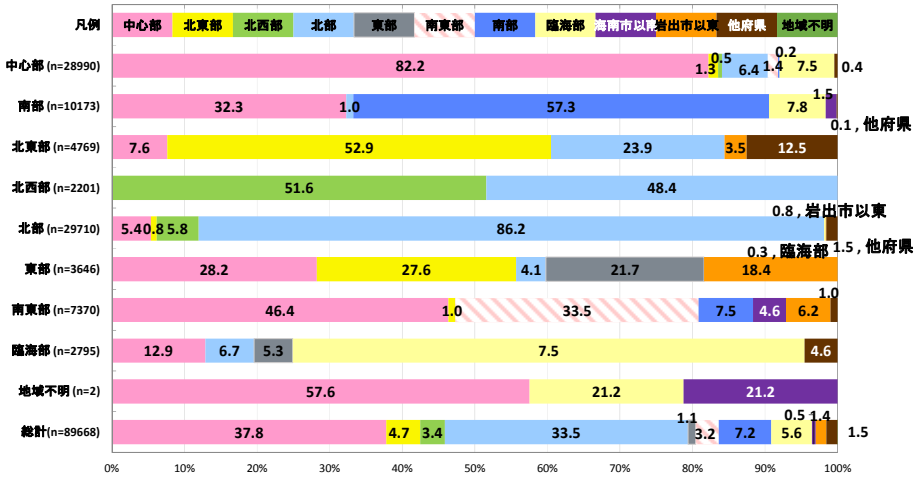
図　2-75　通勤、通学流動　地域別構成（全交通機関）

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

		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
居住地域	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
	北部	1,594	228	1,724	25,609				76		24	455	29,710
	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

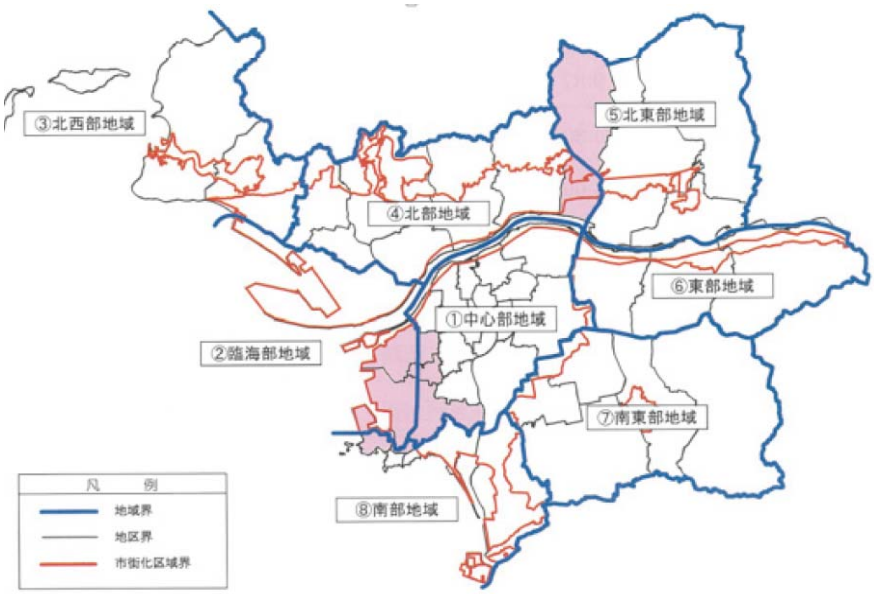
出典：2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書



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

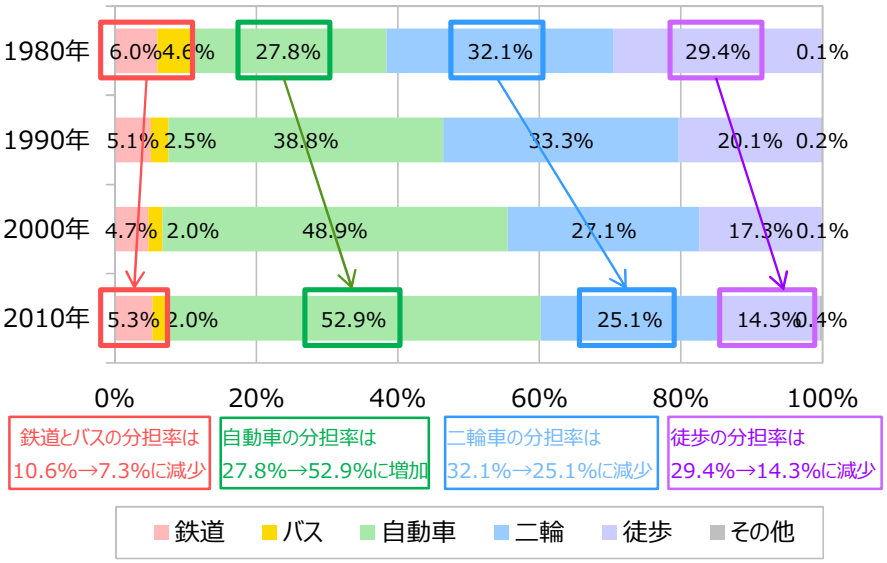


出典：2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書

（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

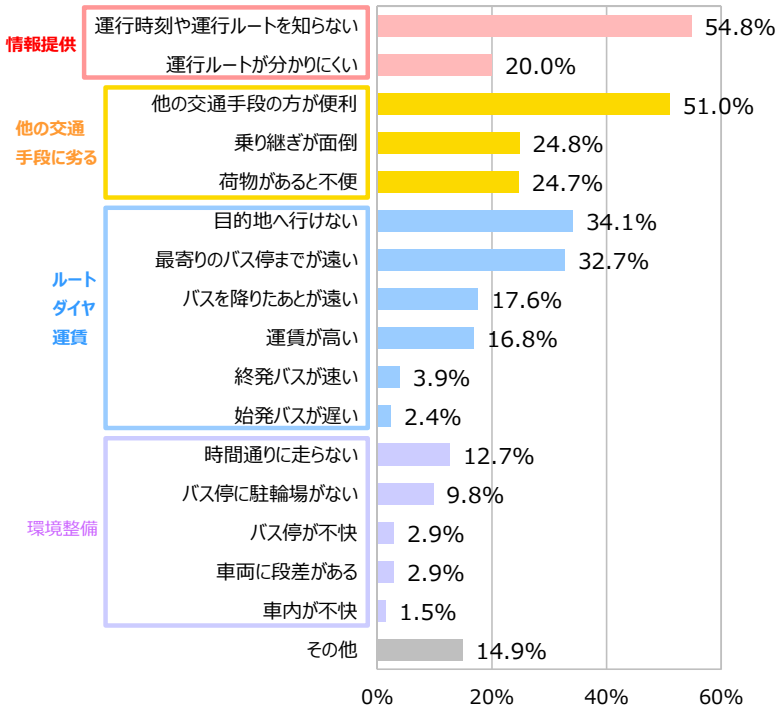
	中心部	南部	北東部	北西部	北部	東部	南東部	臨海部	海南市	岩出市	総計
中心部	11,716	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
南部	1,475	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
北東部	62	0	630	-	-	-	-	-	-	-	-
北西部	182	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-
北部	986	24	0	0	108	-	-	-	-	-	-
東部	41	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
南東部	72	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
臨海部	124	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-
海南市	35	95	0	0	0	0	0	0	0	-	-
岩出市	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。

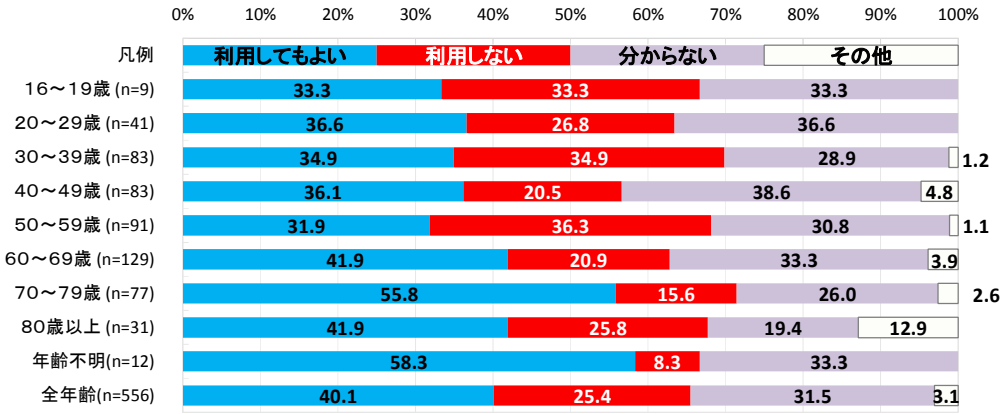


出典：2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書

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。

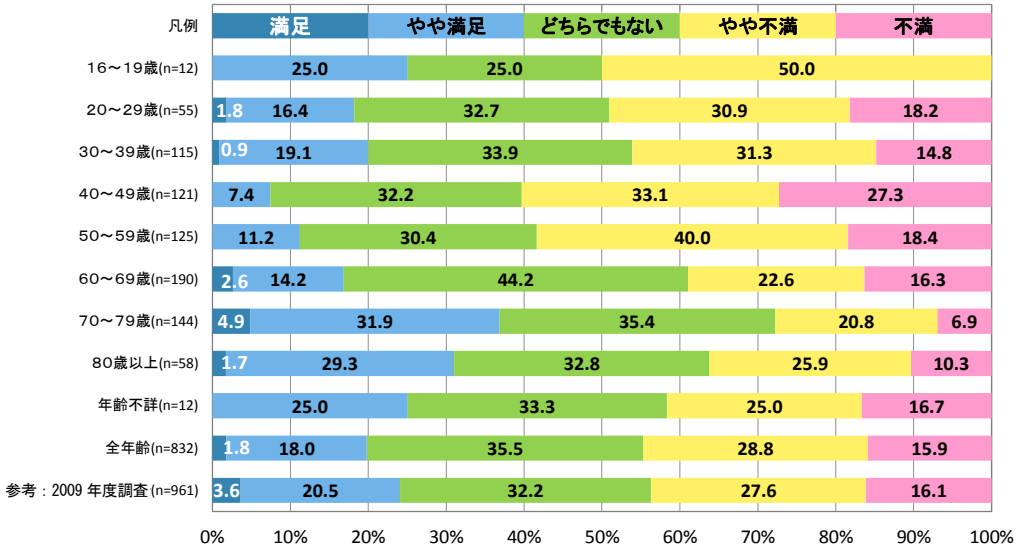


出典：2015 年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書

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

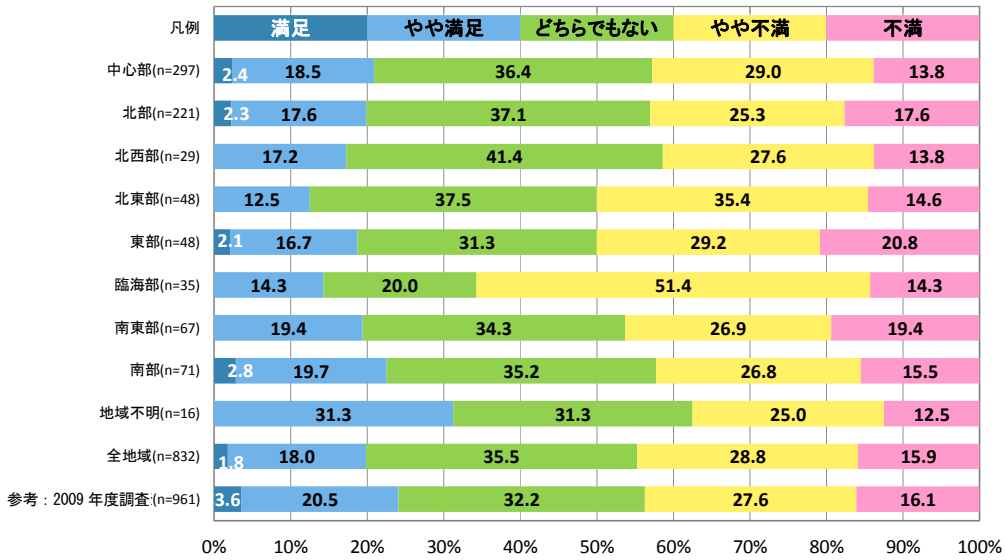
（d）公共交通の総合満足度

・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）

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。

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
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

〈めざす10年後の姿〉

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。

地域バス（紀三井寺団地線）

取組方針１　公共交通機関の利用促進

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。

取組方針２　利便性の向上

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。

取組方針３　公共交通機関の維持・充実

和歌山電鐵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。

取組方針４　広域的交通機能の充実

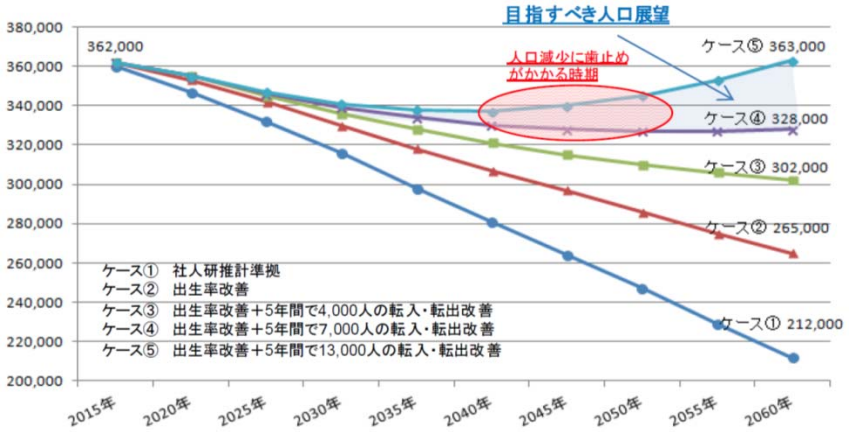
関西国際空港から最も近い県庁所在地であるメリットを生かせるよう、関西国際空港へのアクセス向上に向け、関係機関へ働きかけます。また、和歌山下津港の整備・充実を促進するため、関係機関へ働きかけます。

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）和歌山市人口ビジョン及び和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

・主要な都市機能を維持するためには 30 万人程度の人口規模が必要であるとして、将来的にこの規模を確保することを一つの目途として示している。
・これに対し４つの基本目標を示しており、「基本目標Ⅰ安定した雇用を創出する」において、観光振興のための外国語案内標記やツアー造成、「基本目標Ⅳ時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る」において、地域公共交通ネットワークの再構築、拠点駅へのアクセス向上や駅前広場の整備等、公共交通に関連する施策を進めることとしている。



出典：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Ⅰ】 安定した雇用を創出する
【基本目標Ⅱ】 和歌山市への新しいひとの流れをつくる
【基本目標Ⅲ】 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
【基本目標Ⅳ】 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る

基本目標Ⅳ 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る

数値目標 和歌山市が住みやすいまちだと感じる市民の割合を高める
73.9%（H26）→ 80%（H31）

【基本的方向性】
◆ 当面の人口減少に対応しつつ、将来的に人口増加に転じた場合にも対応できるまちづくりとして、まちなかの再生・地域拠点の整備、道路・公共交通ネットワークの充実と近隣市町との広域連携に取り組むとともに、公共インフラの最適化を図る。 〈都市のコンパクト化、広域連携の推進〉
◆ 将来にわたって「住んでよかった」、「住みたくなる」和歌山市を実現するため、防災対策の充実など安心な暮らしを守るとともに、子どもから高齢の方、障害のある方、全ての住民にとって、暮らしやすい、魅力あるまちづくりに取り組む。
〈安心な暮らしの確保、健康都市わかやまの実現、誰もが暮らしやすいまちづくり、地域コミュニティの再生、教育の充実、文化・芸術・スポーツの振興〉

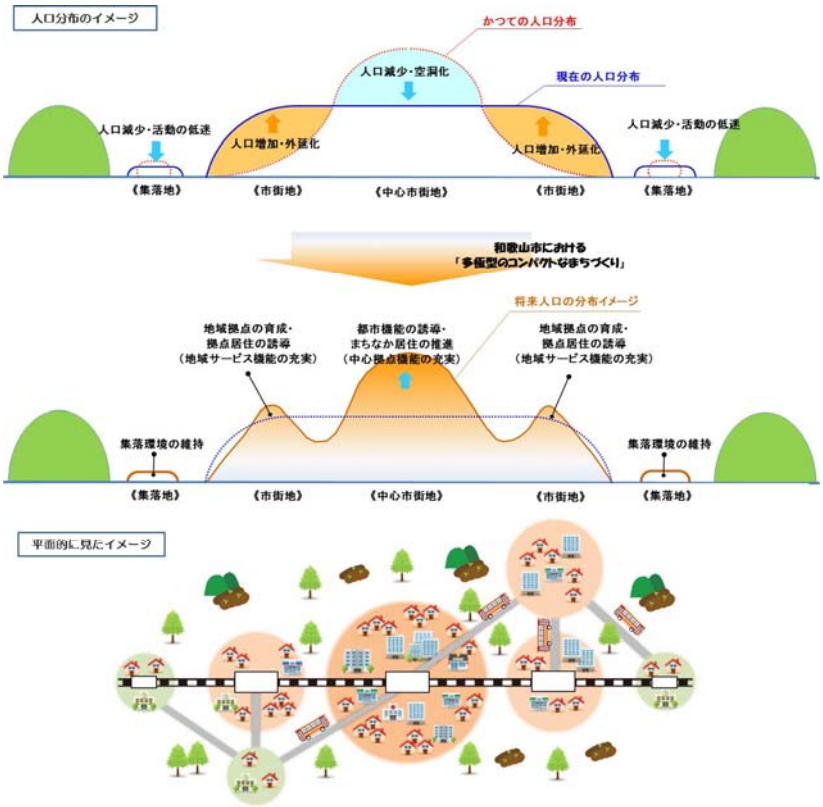
出典：和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 3-4 基本目標と基本的方向性

（２）都市計画

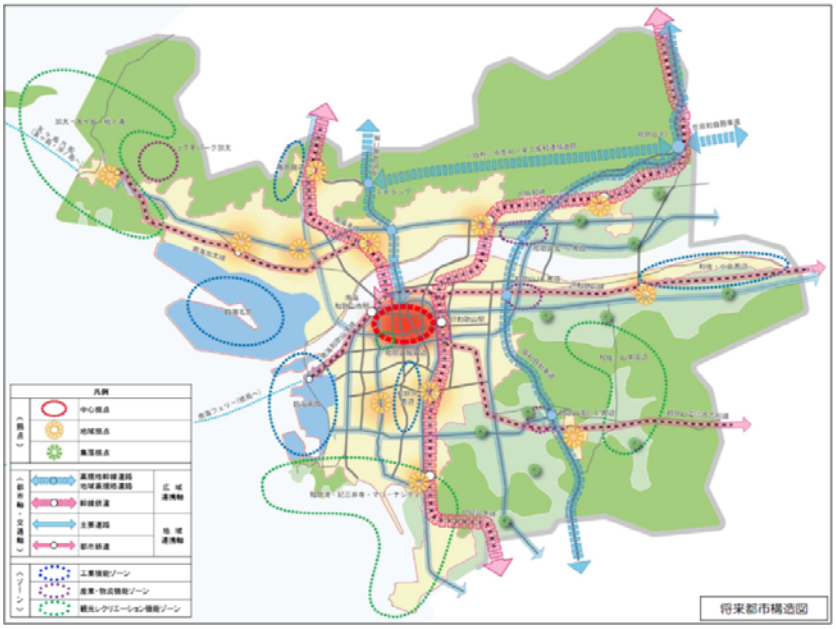
１）和歌山市都市計画マスタープラン

・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

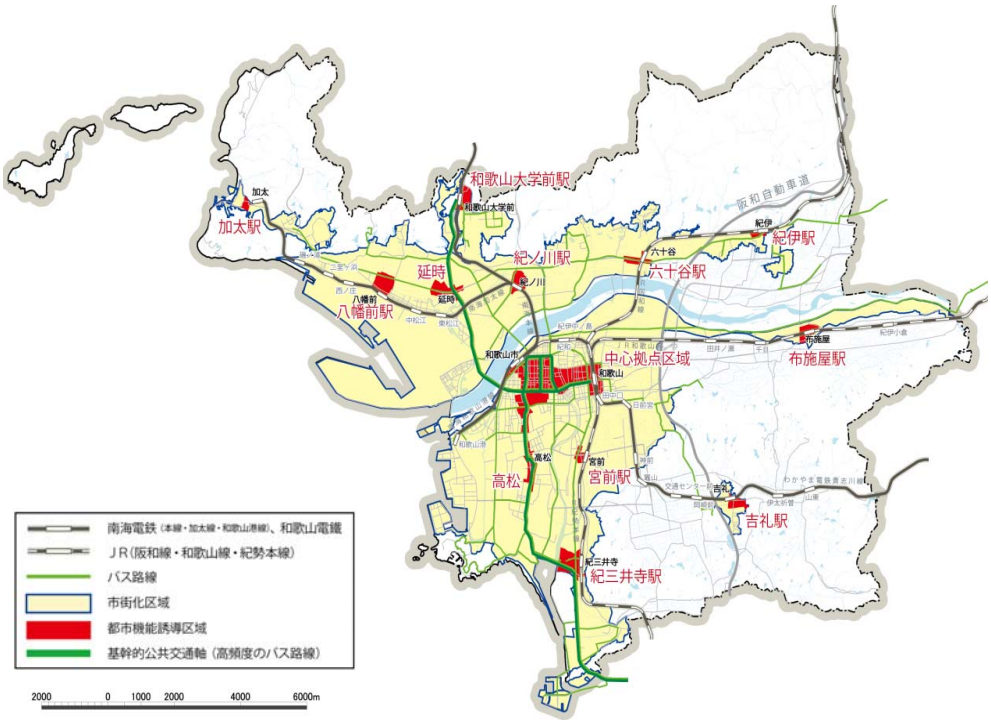


出典：和歌山市都市計画マスタープラン

図　３-６　将来都市構造図

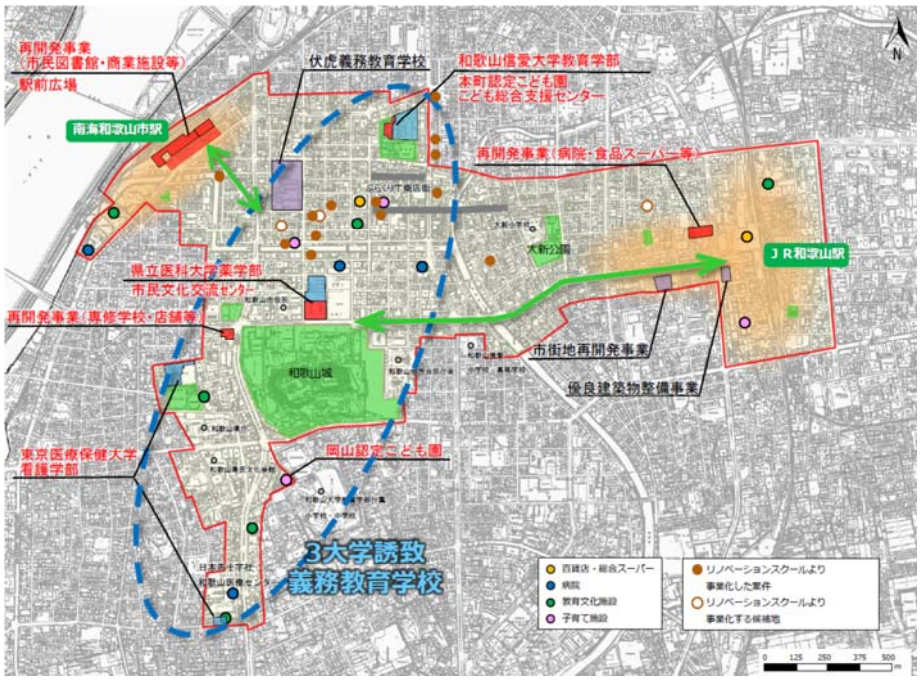
2）和歌山市立地適正化計画

・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。



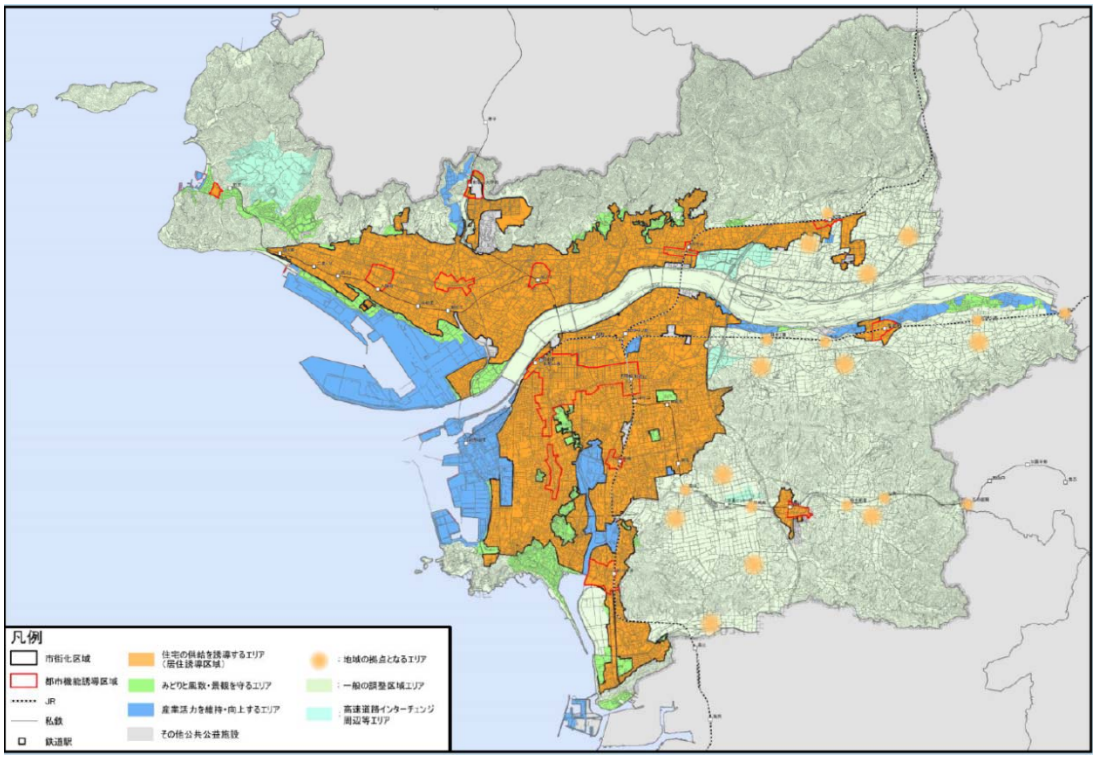
出典：和歌山市立地適正化計画

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

（オレンジ）住宅の供給を誘導するエリア

・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）

（グリーン）みどりと風致・景観を守るエリア

・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。

（ブルー）産業活力を維持・向上するエリア

・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。

市街化調整区域

地域の拠点となるエリア

・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

一般の調整区域エリア

・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

高速道路ＩＣ周辺エリア

・阪和自動車道３ＩＣ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

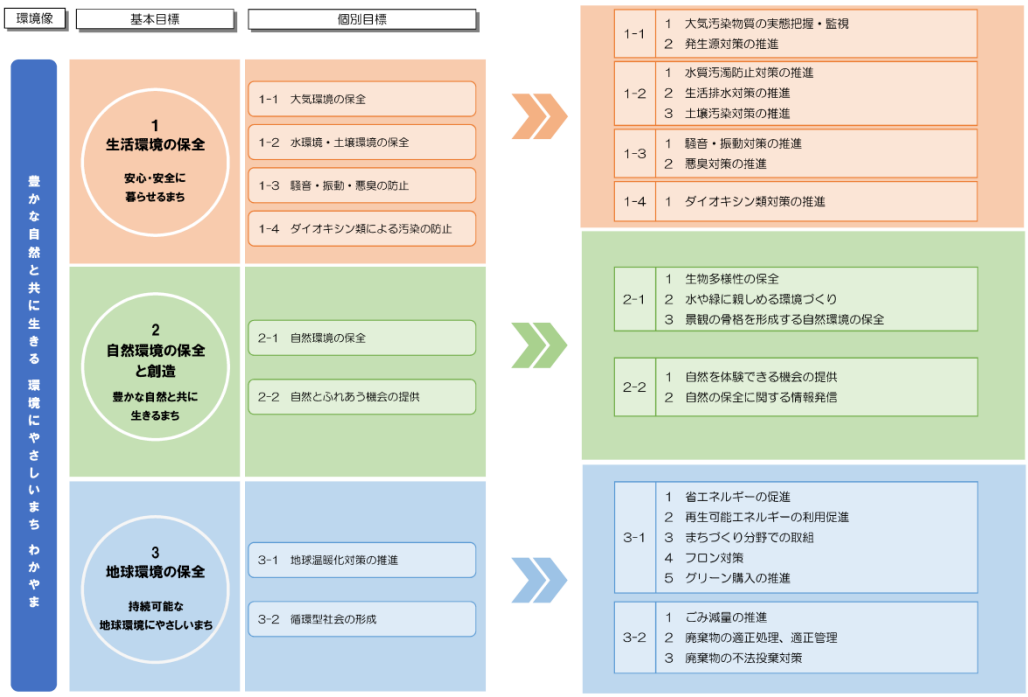
出典：和歌山市立地適正化計画

図 3-9 居住誘導区域

（3）その他の計画

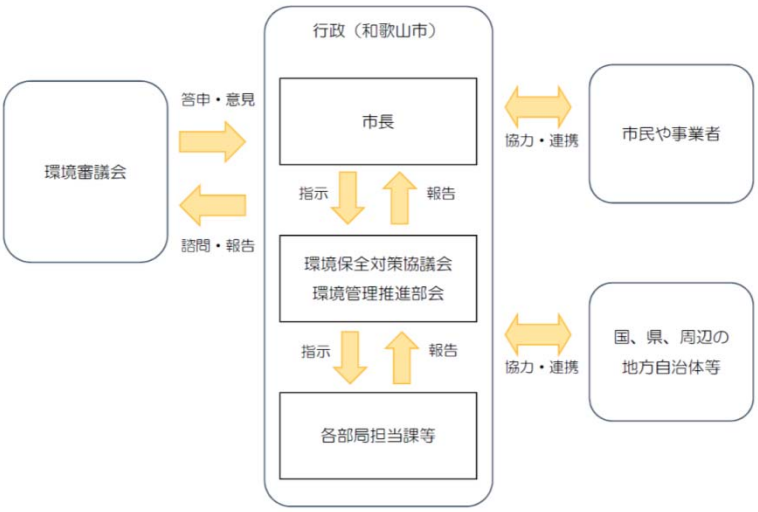
1）第 3 次和歌山市環境基本計画

・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）第３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。

1．地域での生活を支えるサービスや活動を充実します
（1）“困りごと”に気づき、支援につなぎます
（2）多様な“困りごと”に対応したサービスや活動をすすめます
（3）権利をまもり、暮らしを高めます
（4）健康や生きがいづくりをすすめます

2．地域福祉の担い手と協働のしくみを広げます
（5）地域福祉への理解をすすめます
（6）地域福祉の担い手を増やします
（7）地域福祉活動への支援を充実します
（8）地域福祉をすすめるネットワークを広げます

3．安全で快適に暮らせる地域の環境をつくります
（9）地域のつながりを強くします
（10）快適な生活環境をつくります
（11）安全に暮らせる地域をつくります

出典：第３次和歌山市地域福祉計画

図　3-12　取組の体系

（10）快適な生活環境をつくります

【みんなで取り組む方向】

日常生活や社会参加がしやすい快適な環境は、地域で自分らしく生活していくうえでの基盤となるものです。共生社会の実現に向けて新たに施行される障害者差別解消法の考え方もふまえ、移動やコミュニケーションなどがしにくい人なども含めて、だれもが自由に移動でき、快適に生活できるまちづくりを、地域の状況に応じて推進していきます。

そのために、

《① ユニバーサルデザインのまちづくりをすすめます》

だれもが安全で快適に移動や生活ができるように、バリアのない“ユニバーサルデザイン”のまちづくりをすすめます。

そのために、高齢者や障害者、子ども連れの人や病気の人などに配慮して、住宅や道路、建築物などのバリアをなくしたり、だれにもわかりやすい情報提供をすすめます。

また、お互いに理解し、困っているときには気持ちよく支えあうよう、“心のバリアフリー”をすすめます。

《② 移動への支援を充実します》

日常生活や社会参加が自由にできるように、移動手段を充実します。

また、遠くまで出かけなくても、必要な支援を届けたり、できるだけ身近なところで受けられるようにする配慮やサービスも推進していきます。

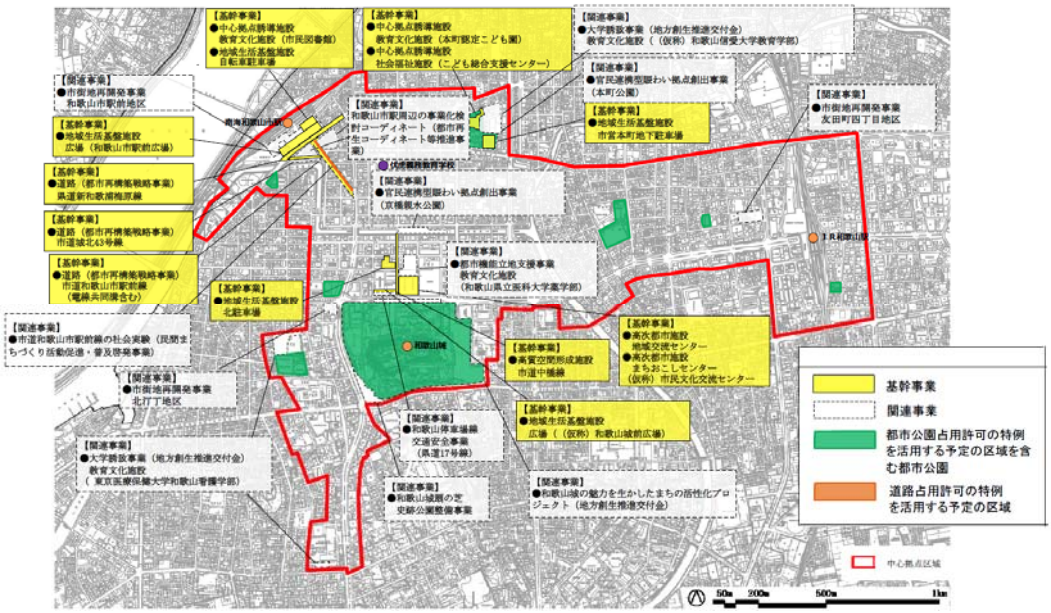
出典：第３次和歌山市地域福祉計画

図　3-13　快適な生活環境をつくるための取組内容

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

・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（市駅“グリーングリーンプロジェクト”）等の取組が既に進められている。
・引き続き、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、中心市街地活性化に向けた様々な再開発事業が計画されている。



出典：和歌山市社会資本総合整備計画（2018 年 3 月）

図 3-14 和歌山市中心拠点再生地区の整備方針概要図

出典：和歌山市

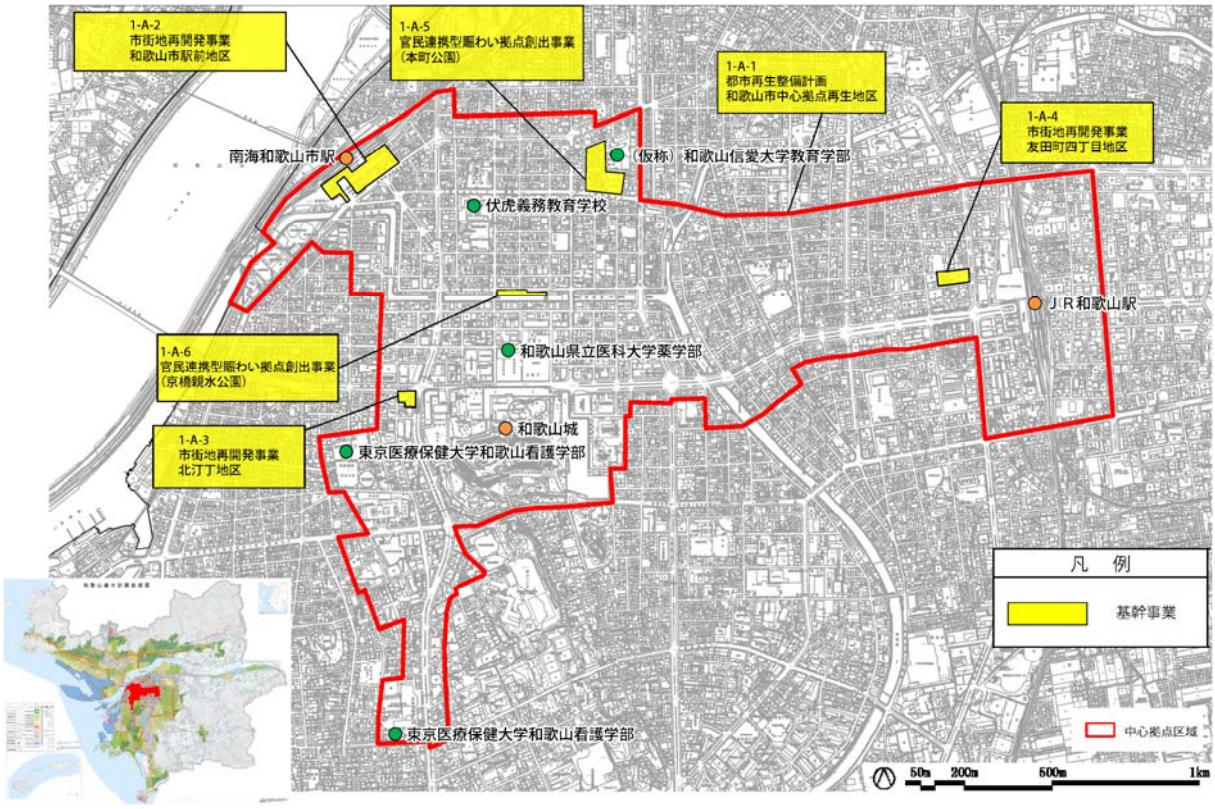
図 3-15 和歌山市都市再生計画

（2）大学誘致

・特に、公共交通に直接的に関わる取組として、中心部の小学校跡地への大学の開学等が予定されており、都心における若年層の増加が見込まれている。

表 3-1 和歌山市中心部付近の開学予定一覧

大学名、学部、学科名	設置者	場所（住所）	規模	開学日
東京医療保健大学和歌山看護学部看護学科（雄湊キャンパスは 1、2 年次生） ※3、4 年次生は日赤和歌山医療センターキャンパス	学校法人 青葉学園	和歌山市立雄湊小学校跡地 （和歌山市東坂ノ上丁 3）	360 人 (90 人/1 学年)	2018 年 4 月
和歌山信愛大学教育学部子ども教育学科	学校法人 和歌山信愛女学院	和歌山市立本町小学校跡地 （和歌山市住吉町 1）	320 人 (80 人/1 学年)	2019 年 4 月
（構想中） 和歌山県立医科大学薬学部	公立大学法人 和歌山県立医科大学	和歌山市立伏虎中学校跡地 （和歌山市七番丁 25）	600 人 (100 人/1 学年)	2021 年 4 月 （予定）



出典：和歌山市社会資本総合整備計画（2018 年 3 月）

図 3-16 中心市街地における大学等の開学予定等

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。

（１）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。

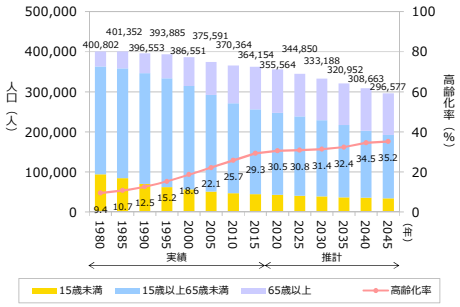
＜人口、高齢化＞

・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。

＜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。

▼年齢別人口の推移



＜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）

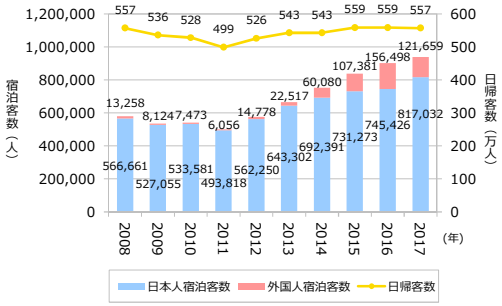
＜まちに対する意識＞

・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、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



（２）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。

［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。
・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。

▼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

［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

（３）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 求められる機能に対する公共交通の現状

次に公共交通に求められる機能に対する現状を以下に示す。

車社会の進展や少子高齢化等の影響を受け、民間事業者の取組として進めてきた公共交通の維持が難しくなり、以下のような様々な問題が発生しているものと考えられる。また、このことがさらなる利用の減少を招くといった形で、負のスパイラルにもつながっていると考えられる。

表 4-1 公共交通に求められる機能に対する現状

求められる機能	公共交通の現状
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。

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。

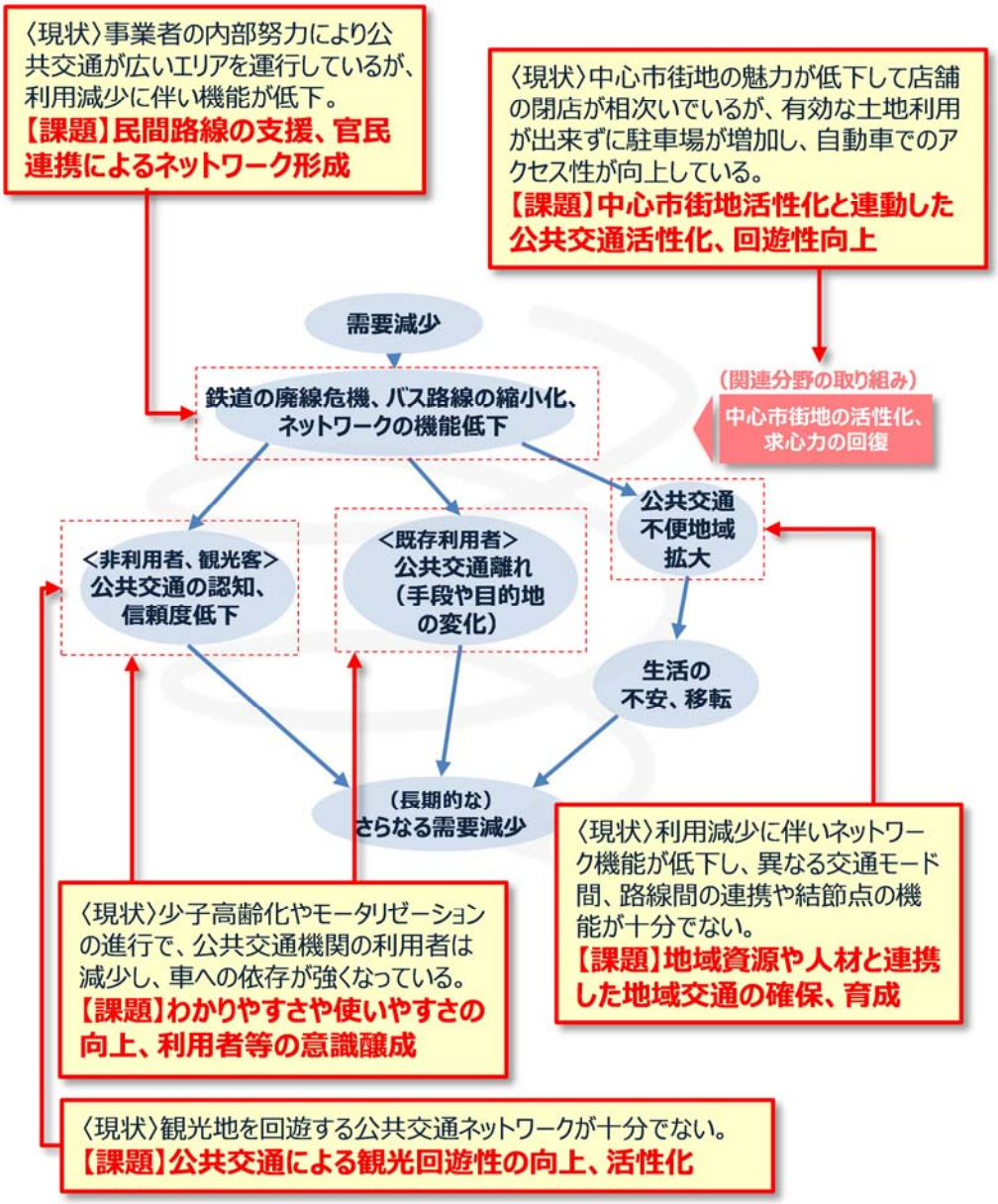


図 4-1 和歌山市の公共交通の課題

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。

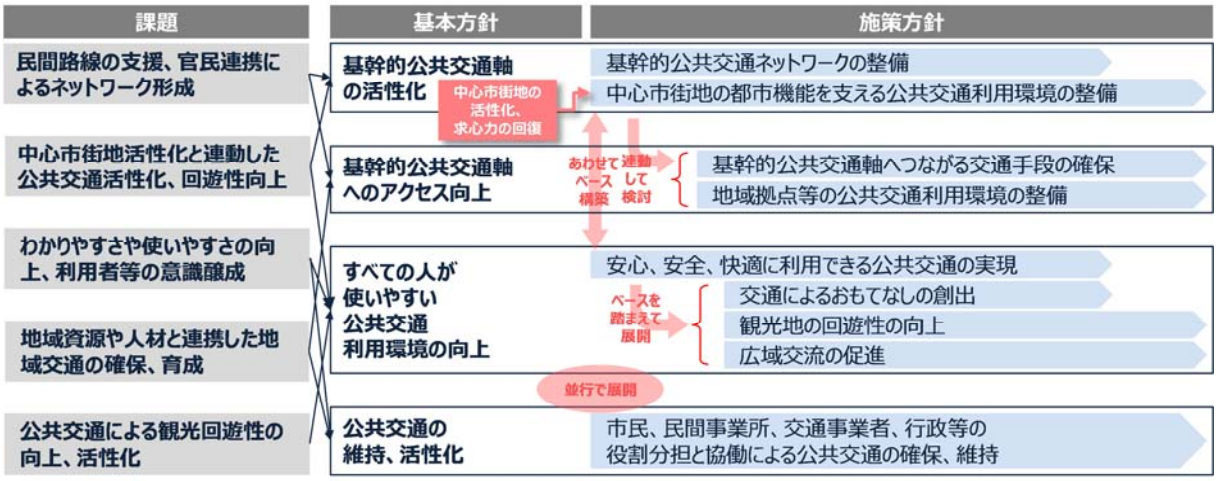


図 4-2 取組の方針

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。

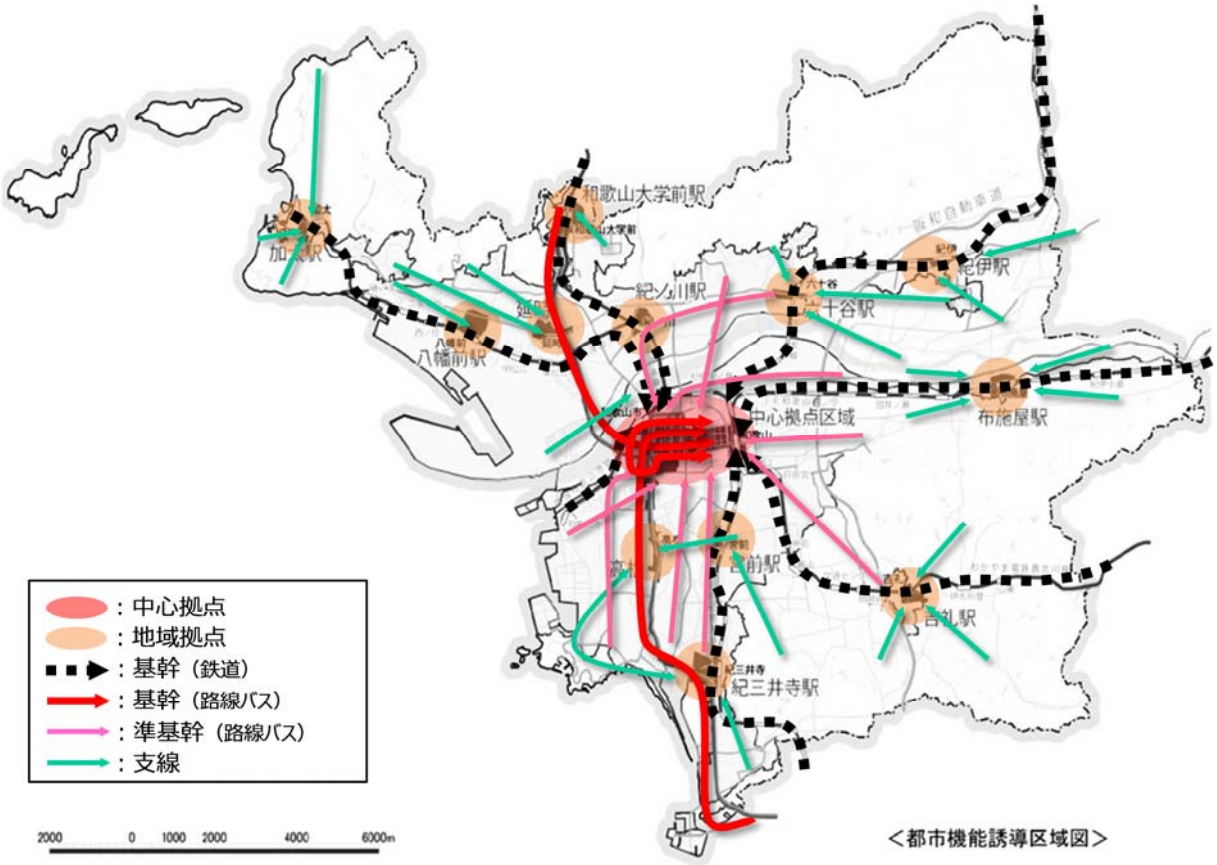


図 4-3 将来的な公共交通網のイメージ

5 公共交通網を形成するための施策と事業

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。

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		

図 5-1 施策体系

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

・・・ 基幹となるバスや鉄道路線を明確化し、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。

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 既存バス路線の仕分け、バス路線再編

①-１　基幹路線や中心部基幹区間の設定

目的

・鉄道に加えて基幹となるバス路線を明確化し、支線等との連携強化を図ることで、運行効率性を向上させるとともに、ネットワーク全体の運行状況や行き先を分かりやすくする。

内容、方法 【連携施策：①-2、①-3、②-1、④-1、⑩-1、⑫-1、⑭-1、⑮-1】

・鉄道路線及び運行本数が多く、幹となるバス路線（90本/日程度以上）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

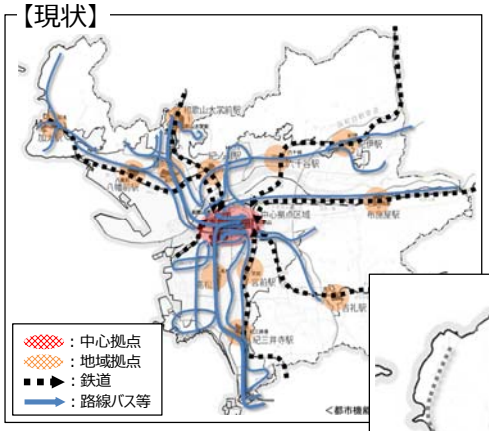
・また、中心部で特に運行本数が多く、移動、周遊の円滑化を図る区間を中心部基幹区間とする。

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

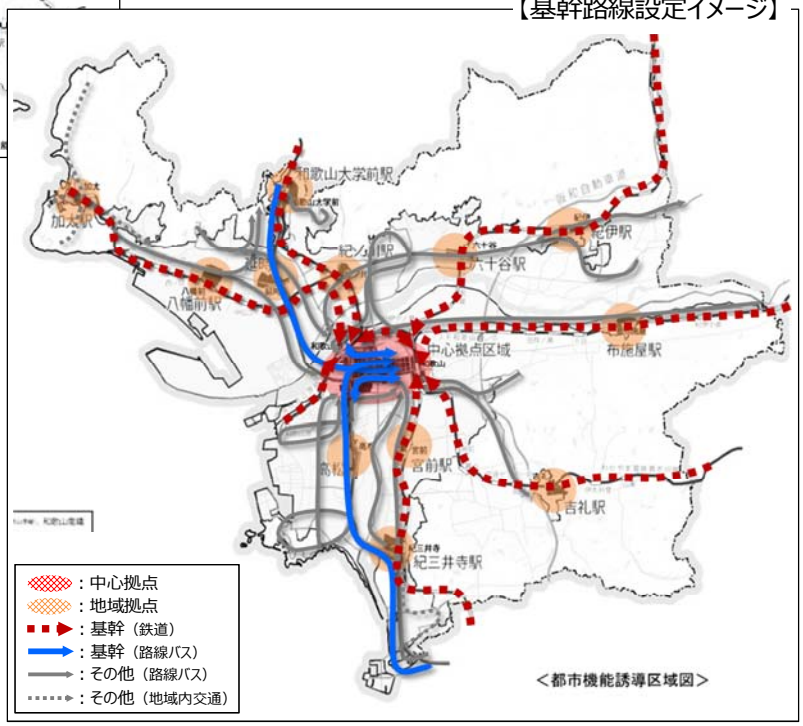
・これらにより、ネットワーク全体の明確化や効率化につなげるとともに、利用の多い中心部内での移動に利用できる路線の認知を向上させる。

▼基幹路線の設定イメージ

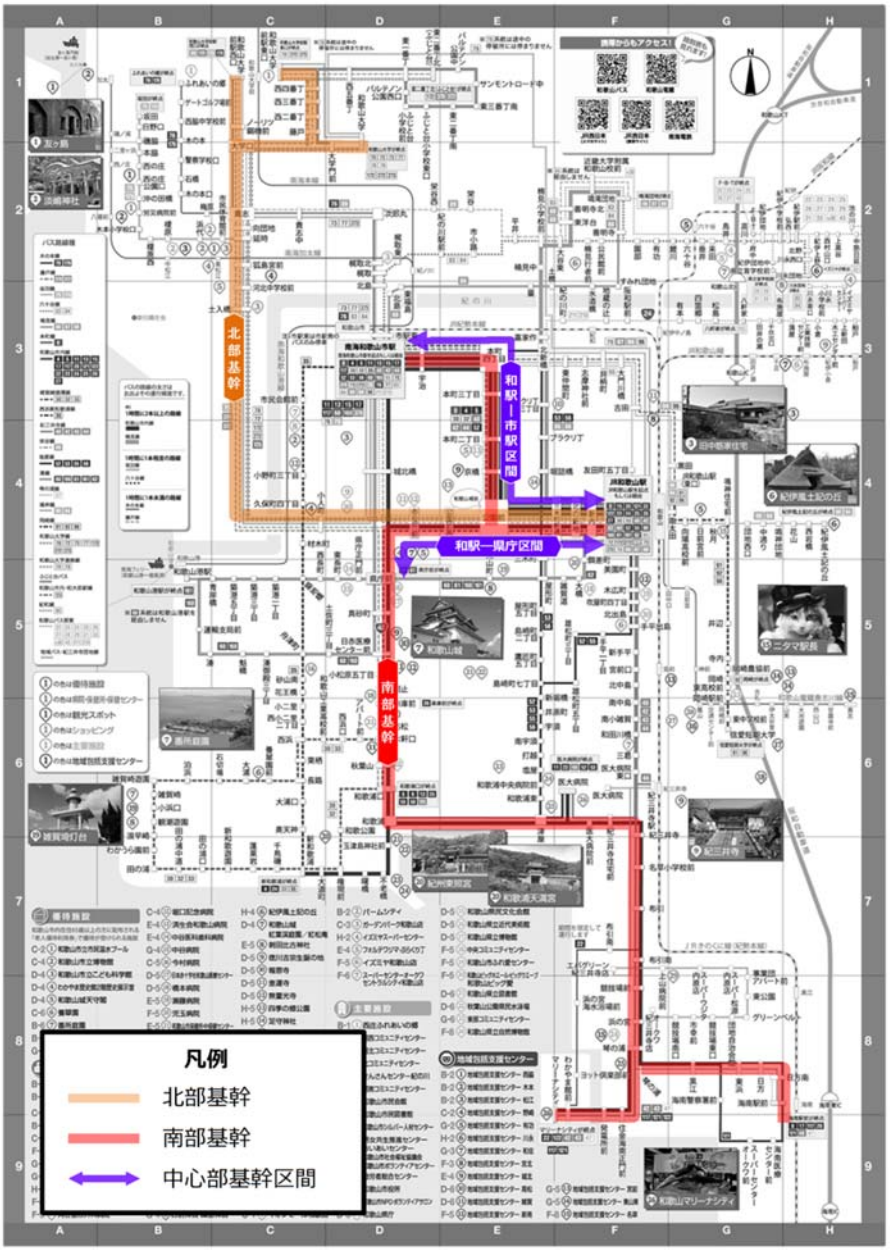
【現状】



【基幹路線設定イメージ】



▼バス路線のうち基幹とする箇所のイメージ（基幹路線、中心部基幹区間）



出典：公共交通情報マップ（ワッププラス　全市域版）に加筆

実施時期
短期
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。

①-２　利用実態を踏まえた基幹バス路線の運行効率化

目的

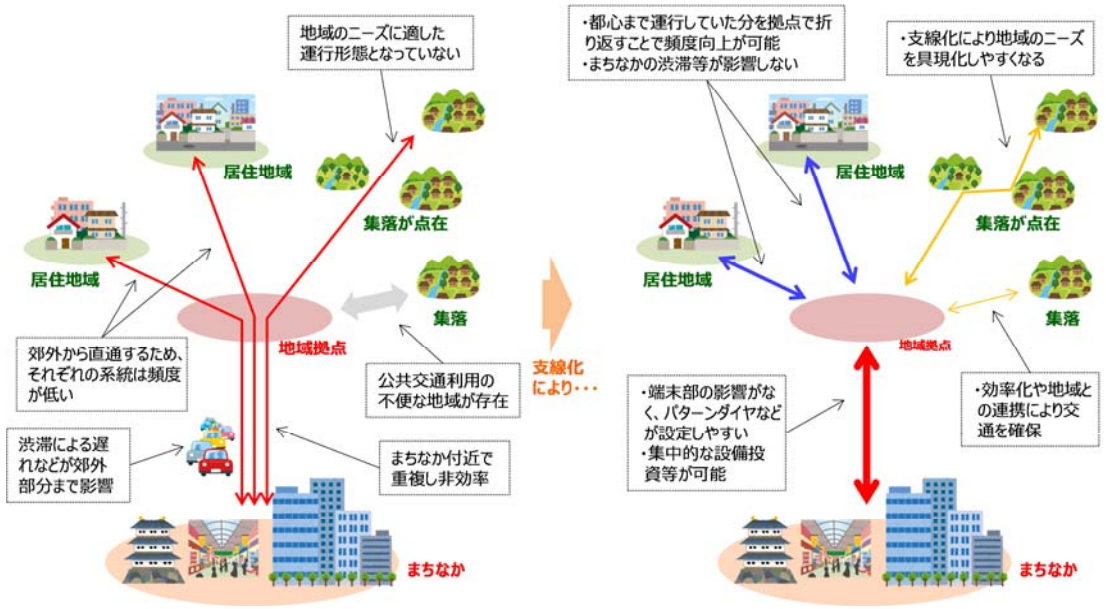
・利用実態に応じた基幹路線等の運行の見直しにより、効率化、利便性向上を図る。

内容、方法 【連携施策：①-1、①-3、②-1、②-2、③-1、④-1、⑩-1、⑫-1、⑯-1、⑯-2】

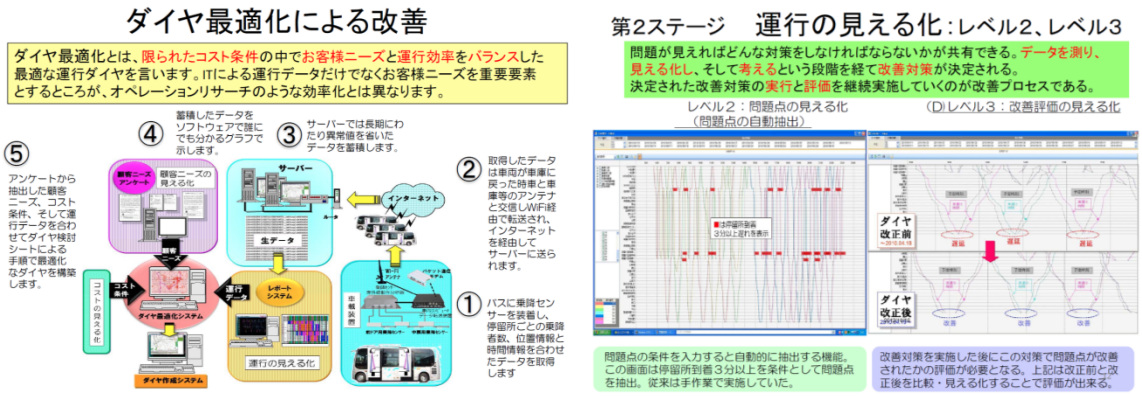
・ICカードやバスロケーションシステムの導入で蓄積される利用や運行実績のデータを有効活用し、需要や運行実態に応じて基幹路線等の集約化や運行頻度の見直し、支線化等を行うことを検討する。

・ICカードの導入も踏まえ、乗り継ぎ運賃割引（実施方法や負担方法）やダイヤ設定等の現実的なあり方を検討、研究する。

▼運行見直しによるサービス向上のイメージ例



▼データを用いたバス運行効率化の検討、実施事例（イーグルバス（株））



出典：イーグルバス（株）ホームページ

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。

①-３　中心部の乗り継ぎの利便性向上や拠点づくり

目的

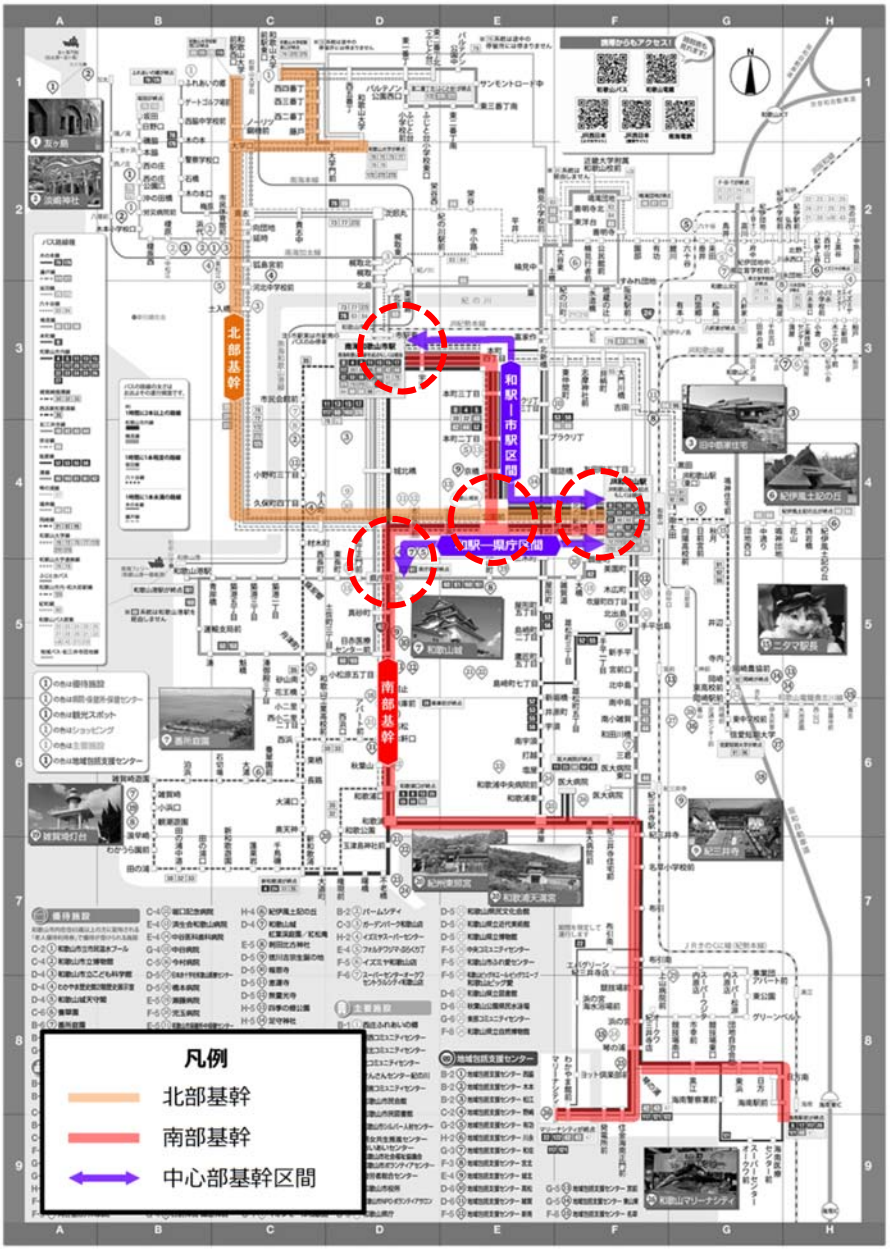
・郊外路線から中心部路線への乗り換え利用（中心部基幹区間での乗り換え等）を促す。

内容、方法 【連携施策：①-1、①-2、②-1、③-1、④-1、⑦-1、⑯-2、⑰-1】

・各方面から中心部基幹区間への乗り継ぎがしやすくなるよう、関連路線のダイヤ設定の検討を行う。

・併せて、主な乗り継ぎポイントとなる箇所周辺における、利用者が乗り継ぎしやすい案内や環境確保、それに伴う運行環境確保（将来的な路線の組み変えに伴う転回や待機スペースの確保等）について検討を行う。

▼乗り継ぎポイントとなる箇所の例



出典：公共交通情報マップ（ワッププラス　全市域版）に加筆

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。

２）施策② 公共交通の運営環境の向上

②-1 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、①-2、①-3、②-2、③-1、④-1、⑧-1、⑨-2、⑭-1、】

・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。

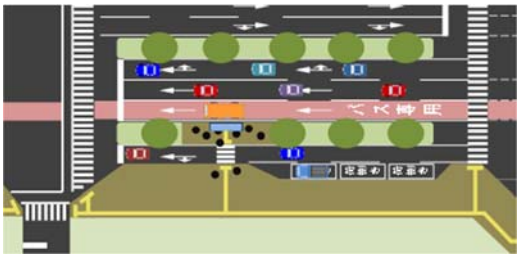
・現在、けやき大通り等の基幹となる区間の一部においてバス優先レーンがあるが、幅員に余裕がある区間については、バス専用レーンや島式停留所なども含む専用走行空間の整備を検討するとともに、バス優先信号等を活用し、基幹バス路線のさらなる定時性、速達性向上の検討を行う。

・また、バスの運転手不足等を踏まえ、国の動向を注視しながら、基幹路線における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。

▼専用走行空間の整備事例（名古屋市、基幹バス）

▼バスレーン整備イメージ例（和歌山市けやき大通り）

＜本線部へのバスレーン整備により円滑化するイメージ＞



▼BRT 路線を利用したバス車両の自動運転実験事例（日立市）

実運用中のひたちＢＲＴ路線を用いた検証

自動運転バス実験車両（先進モビリティ㈱）

出典：国立研究開発法人産業技術総合研究所

実施時期

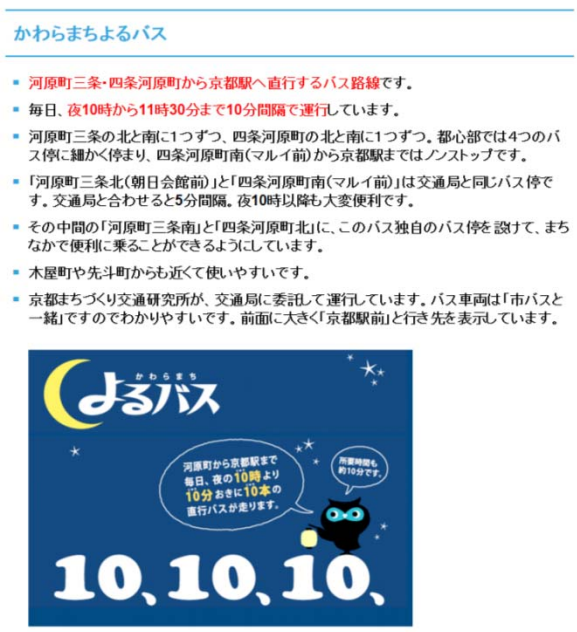
中期

実施者

行政と交通事業者が、連携して進める。

②-2 バス車両待機スペースの確保
目的
・基幹となる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：①-2、②-1、③-1、⑥-1】
・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。 ・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。 ・検討にあたっては、路線の運行状況を踏まえつつ、バース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。 ▼朝ピーク時の駅ロータリーの混雑状況（JR 和歌山駅）
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。

３）施策③ 大学開校に向けたサービス強化

③-１　需要に応じた公共交通供給戦略の検討
目的
・既存の通勤、通学需要や、中心部に開校する大学等への通学需要に対し、適切なサービス供給を図るとともに、公共交通利用者を拡大する。
内容、方法 【連携施策：①-2、①-3、②-1、②-2、④-1、⑥-1、㉘-1】
・朝夕ピーク時には、現在でも一部のバス路線で乗客が乗りきれずに次便待ちをする状況も発生している。今後、中心部の大学開校に伴い増加すると考えられる需要に対し、混雑度が増すことが懸念される。一方、これらの需要に適切に対応していくことで、利用の拡大を進められるものと考えられる。 ・これを踏まえ、需要が集中する大学や高校への通学、中心部への通勤における混雑状況、今後開校する大学で想定される需要特性を把握、分析し、公共交通供給の対応方策（運行環境の確保、授業時間にあわせた柔軟なサービスの調整や強化方法、柔軟な利用誘導や需要調整方法等）について検討、実施する。 ・また終電にあわせて大学や事業所から帰宅する需要へ対応していく方法について、地域等とも連携して検討する。 ▼帰宅需要に対し地域がバスを運行した事例（京都市）　▼タクシーを活用し夜間需要に対応した事例（八戸市）      出典：京都まちづくり交通研究所ホームページ　出典：八戸公共交通ポータルサイト
実施時期
短期
実施者
（ピークへ対応した供給）和歌山市と交通事業者等が連携しながら検討し、交通事業者が実施する。 （終電までの需要対応）和歌山市と中心部の商店街や店舗、事業所、大学、交通事業者と連携して検討する。

４）施策④ BRT、LRT 等の新交通システムによる利便性向上の研究

④-1 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

目的

・中心市街地の回遊性を向上させるとともに、地域の活性化に資する交通手段の創出を目指す。

内容、方法 【連携施策：①-1、①-2、①-3、②-1、③-1、⑥-1、㉓-1】

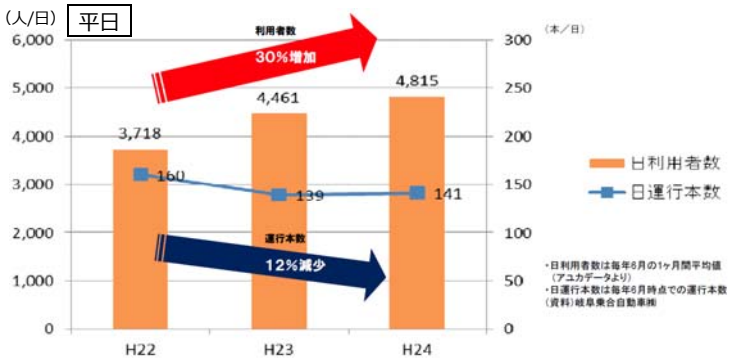
・先進事例における整備効果等を踏まえ、既存の交通手段との競合によるネットワーク全体の非効率化を招くことなく、相乗効果を発揮できるよう調和、連携を図りながらBRTやLRT等の交通手段を導入していく方法を研究していく。

・中心部の道路整備による定時性、速達性の向上と連動させた中心部基幹区間のBRT化なども含め、柔軟に研究を行う。

▼BRT、LRT 導入事例（左：岐阜市 清流ライナー、右：富山ライトレール ポートラム）

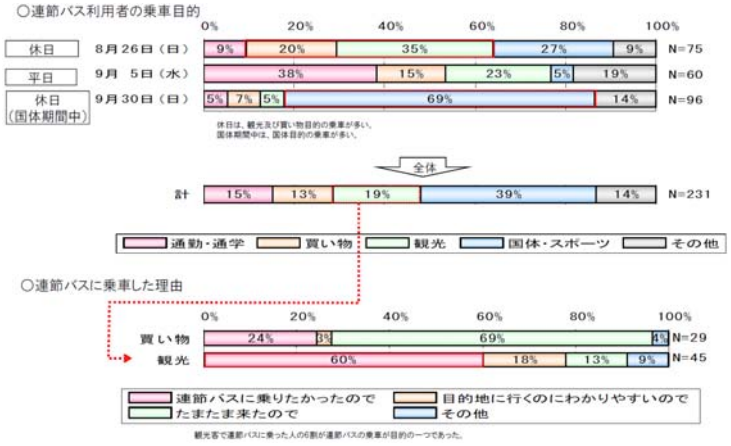
▼BRT 導入による効果事例（岐阜市清流ライナー）

【導入前後の利用者数変化】



出典：国土交通省ホームページ

【利用目的】



出典：国土交通省ホームページ

▼LRT による観光に係る効果事例（富山ライトレール）【岩瀬地区　北前船廻船問屋「森家」の観覧者数の推移】

※2006 年　富山ライトレール開業
※2015 年　北陸新幹線開業

出典：富山市

▼LRT による経済効果の事例（富山ライトレール、富山地方鉄道セントラム）

【公共交通沿線居住推進地区での社会動態の推移】

出典：富山市ホームページ

【富山ライトレール沿線地域の地価の動向】

			H17/H16	H18/H17	H19/H18	H20/H19
富山港線沿線 500m圏域	住居系	平均（5 箇所）	−6.5%	−3.8%	−2.0%	−0.7%
	商業系	平均（4 箇所）	−13.4%	−3.1%	−0.8%	+3.7%
	工業系	平均（1 箇所）	−10.2%	−7.4%	−6.3%	−4.5%
	平均（10 箇所）		−11.7%	−3.5%	−1.4%	+2.2%
旧富山市 市街化区域	住居系	平均（47 箇所）	−8.8%	−4.7%	−3.3%	−2.0%
	商業系	平均（21 箇所）	−10.6%	−6.5%	−4.0%	−1.3%
	工業系	平均（14 箇所）	−9.2%	−6.4%	−4.8%	−3.2%
	平均（81 箇所）		−9.7%	−5.8%	−3.7%	−1.8%

出典：望月明彦/地方都市における公共交通整備と集約型都市構造形成に関する研究

実施時期
中期
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。

５）施策⑤ 各交通事業者間のシームレスな乗り継ぎ環境の確保

⑤-1 異なるモード間の乗り継ぎ環境整備の検討
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：⑥-1、⑭-1、⑱-1、⑳-1、⑳-2、㉑-1】
・鉄道↔バス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。 ・また、各駅前の乗り換え案内環境の一元化、充実化等を検討する。 ▼駅での案内状況（左：JR 和歌山駅、右：南海和歌山市駅前）   ▼乗り継ぎ案内の事例（左：JR 金沢駅、右：JR 富山駅）
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。

⑤-2　鉄道事業者間の乗り入れやシームレス化の検討
目的
・市内の鉄道基幹ネットワークを活かした移動の円滑化を図る。
内容、方法 【連携施策：⑥-1、⑱-1】
・和歌山市には３事業者７路線の鉄道が和歌山駅（JR、和歌山電鐵）と和歌山市駅（南海電鉄、JR）の２つのターミナルに接続する形で運行されており、中心部を跨いで移動する場合、複数回の乗り換えが必要となる。 ・それぞれの路線の移動需要を踏まえ、また、事業者による設備や運用方法の相違など技術的な課題を整理した上で、和歌山駅及び和歌山市駅における乗り入れや、入線ホーム変更による同一ホーム乗り換えなど乗り継ぎのシームレス化に向けた手法を検討する。
実施時期
中期
実施者
行政と交通事業者等が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⑥ 中心部の公共交通利用環境の向上

⑥-1 中心拠点の駅等の環境整備や機能向上

目的

・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：②-2、③-1、④-1、⑤-1、⑤-2、⑱-1、⑳-1、㉗-1、㉙-1】

・本市の玄関口である南海和歌山市駅やJR和歌山駅等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。

▼南海和歌山市駅の再開発イメージ

出典：和歌山市

▼拠点駅前環境整備の事例（天理駅）

提供：天理市　写真：太田拓実

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。

２）施策⑦ 自動車と公共交通の連携の促進

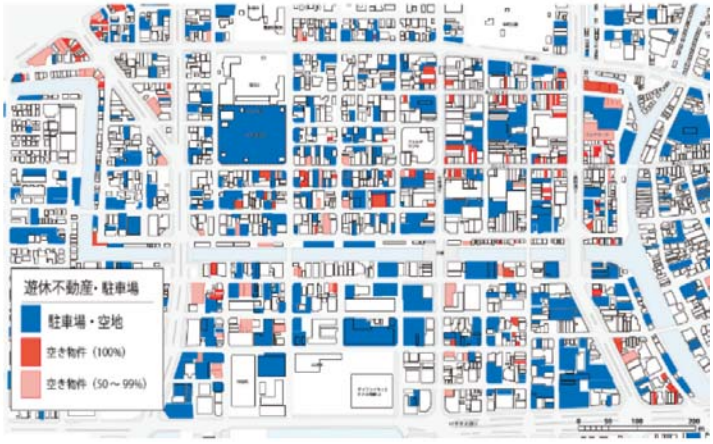
⑦-1 都市交通施策と駐車場集約化の促進
目的
・安心、安全で楽しい歩行者空間を増やすことで、中心部の回遊性、滞在時間を向上させる。
内容、方法 【連携施策：①-3、⑦-2、⑧-1、⑨-1、⑰-1、㉓-3】

・現在中心部では、点在するコインパーキング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になっている。

・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。

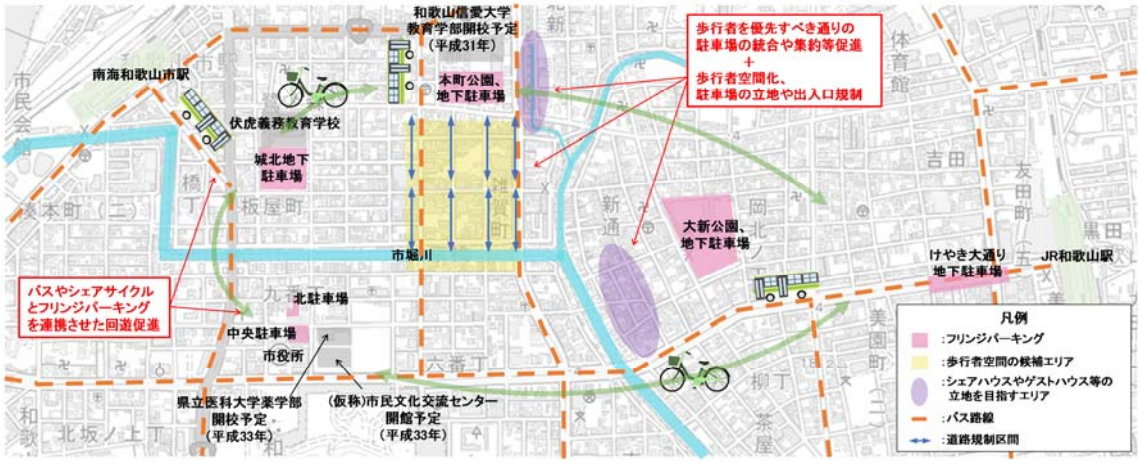
・併せて、駐車場の集約により、新たに生み出された箇所に、飲食店、緑地、農地、菜園等の創出を図る。

▼遊休不動産の状況



出典：和歌山市立地適正化計画

▼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。

⑦-2　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：⑦-1、⑧-1、⑨-1、⑭-1、⑰-1、⑳-2、㉓-3、㉚-1】

・整備される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⑧ 歩行空間の充実

⑧-1 歩きたくなる魅力的な道路空間づくり
目的
・魅力的で訪れ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：②-1、⑦-1、⑦-2、⑨-2、㉘-3、㉙-1】
・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。 ▼歩行空間整備の検討（和歌山城前交流広場、市道中橋線）   ※人々が集い憩う空間を創出するため、和歌山城前の交流広場と市道中橋線の修景（無電柱化や歩道整備）に向けた設計に着手 ▼歩行空間の整備事例（神戸市）   ▼集い空間の整備事例（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。

１）施策⑨ 自転車を活用した回遊性向上

⑨-1 中心部の公共交通とシェアサイクルの連携
目的
・シェアサイクルを活用し、公共交通の利用を促進する。
内容、方法 【連携施策：⑦-1、⑦-2、⑨-2、⑳-2、㉗-1】
・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、民間用地を確保しながら行政出資を要しない事業を検討する。また、公共交通とシェアサイクルの連携利用がしやすいパターンを抽出、精査したうえで、可能な箇所においては、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を同日に利用した場合の割引やキャッシュバックの方策、公共交通とシェアサイクルを組み合わせた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 【HELLO CYCLING】   ※鉄道事業者と連携し、駅のスペース等を活用して展開 【PIPPA】   ※バス事業者が主体となり、公共空間も活用しつつ事業を展開 出典：㈱阪神ステーションネットホームページ（左） ㈱オーシャンブルースマート（右上段） 宮崎市ホームページ（右下段） ▼公共交通とシェアサイクルの連携事例 ○交通系ICカードの利用   交通系ICカードの利用（岡山市） ○電停に近接したポートの設置   電停に近接したポートの設置（富山市） ○情報提供   駅に設置された情報端末機（堺市）   地下鉄出口案内にアイコンを設置（台北） 出典：国土交通省ホームページ
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。

⑨-2　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：②-1、⑧-1、⑨-1】
・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）   ▼自転車走行空間の整備例（左：松山市花園町通り、右：岡山市市役所筋）   ▼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。

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ていく。

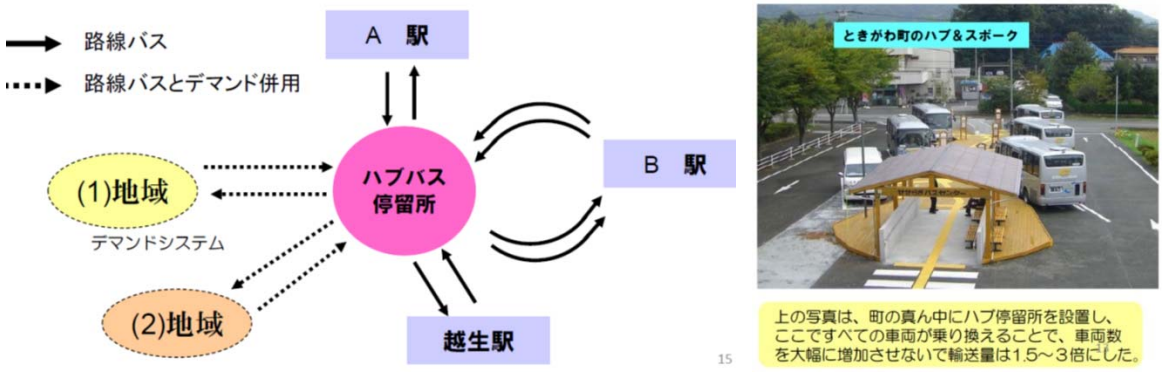
○地域拠点等の公共交通利用環境の整備

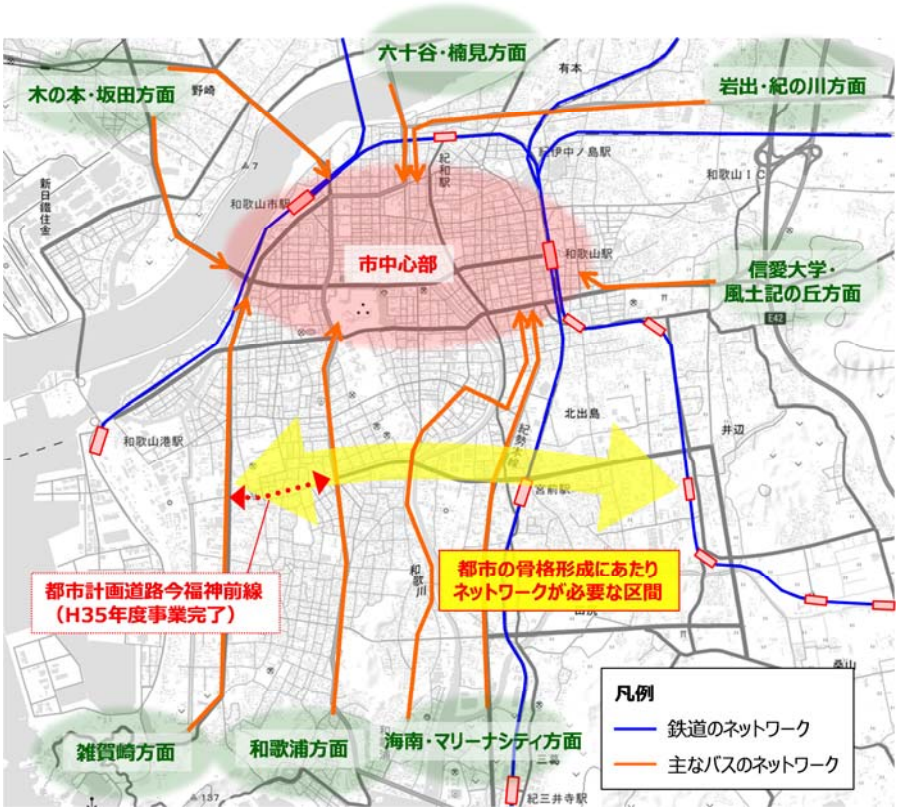
・・・ネットワークの仕分けや再編に対応した乗り継ぎ環境や路線へのアクセス環境を確保する。

これらに対して実施していく施策を次頁以降に示す。

（１）基幹的公共交通軸へつながる交通手段の確保

１）施策⑩ 官、民、地域連携によるネットワークの形成

⑩-1 支線の形成検討
目的
・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、形成する。
内容、方法 【連携施策：①-1、①-2、⑩-2、⑪-1、⑪-2、⑫-1、⑬-1、⑯-2、㉓-1、㉓-2】
・基幹バス路線の運行の効率化等を踏まえ、基幹路線につながり公共交通の利用を促す支線の形成を検討する。 ・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、分離、接続するなどの検討を行う。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。 ▼利用に応じた支線路線の形成事例（ときがわ町）    出典：イーグルバス（株）
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。

⑩-2　新たな需要を取り込む路線の整備検討
目的
・基幹路線を活かす支線交通を官民の連携により確保、形成する。
内容、方法 【連携施策：⑩-1、㉘-1】
・既存のネットワーク状況や新たな道路整備などを踏まえ、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、新規路線整備の検討を行う。 ▼新規路線を検討する箇所のイメージ例    出典：国土地理院地図に追記
実施時期
中期
実施者
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。

２）施策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

⑪-1 地域の意向を踏まえたデマンド交通等の試行や導入

目的

・地域が主体となり、持続可能な支線交通を検討、創出する。

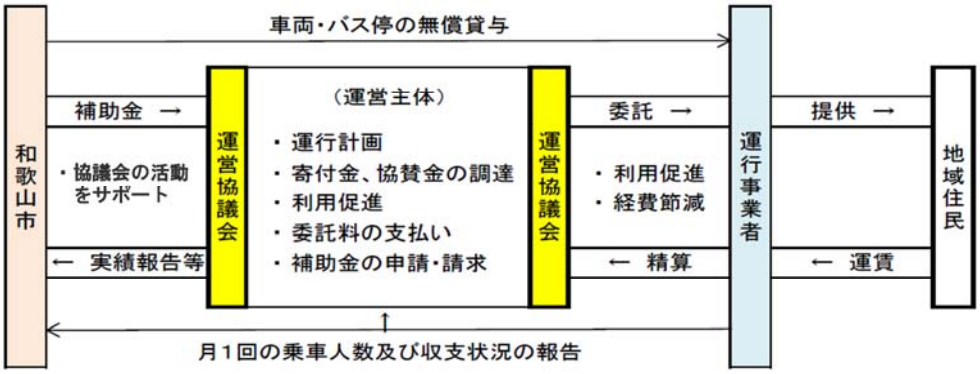
内容、方法 【連携施策：⑩-1、⑪-2、⑫-1、⑱-2】

・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。

・取組を進めるにあたっては、実証運行を行いながら導入に向けた検討を行う。また、地域のニーズや資源に応じるとともに、インセンティブを高めるルール等を含めて検討する。

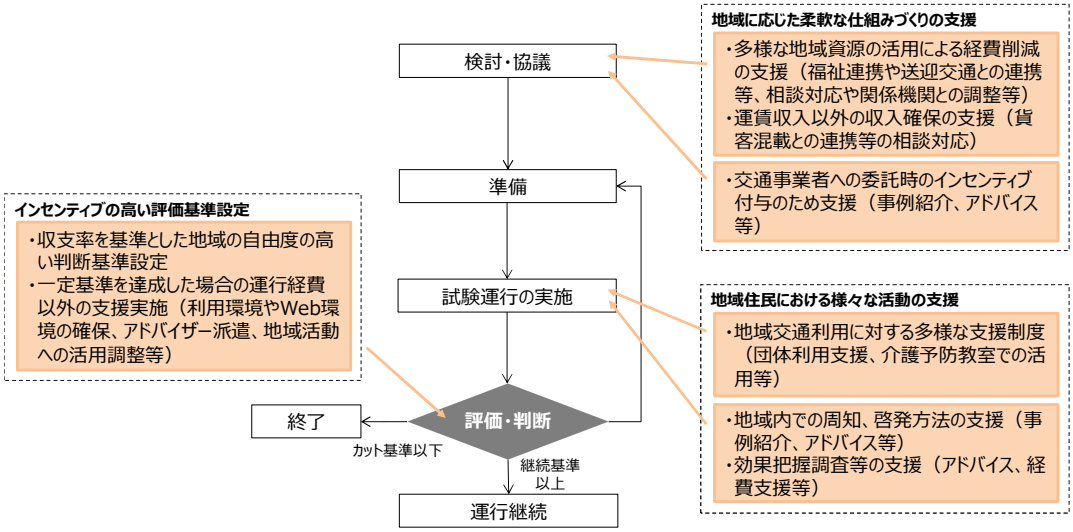
・また、これらの状況を踏まえて適宜、既存のガイドラインの見直しや更新を行う。

▼地域バスの仕組み



出典：和歌山市

▼インセンティブや地域の支援を考慮したルール設定イメージ例



実施時期

短期

実施者

（各地域での交通手段検討）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。

（ガイドラインの見直し）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。

⑪-2　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

目的

・地域の移動ニーズの量や特性、地域資源の状況に応じ、柔軟な形で交通手段を創出、維持していくことを促す。

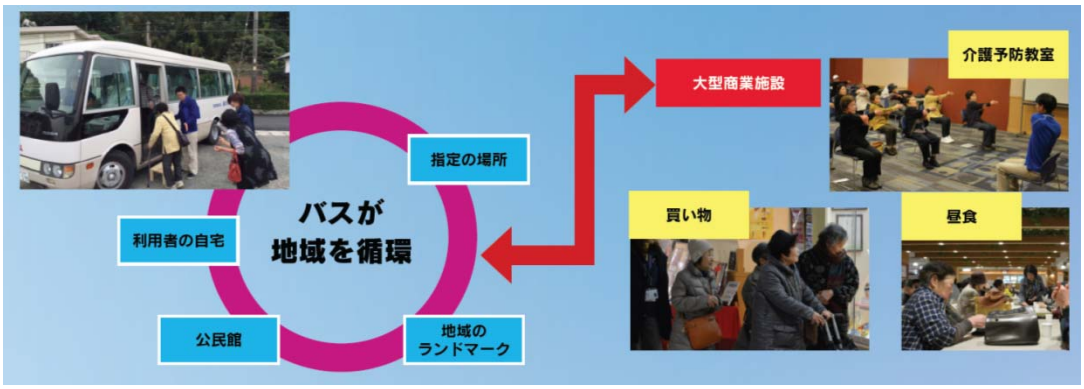
内容、方法 【連携施策：⑩-1、⑪-1、⑫-1、⑱-2、㉓-1、㉓-2】

・地域バス、デマンド交通等の検討において、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。

▼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動手段の確保 （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）	・新潟県新発田市

▼介護予防教室への送迎を活用した移動手段の確保の事例（防府市）



出典：防府市

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。

（２）地域拠点等の公共交通利用環境の整備

１）施策⑫ 路線間の乗り継ぎ環境の確保

⑫-1 使いやすい、使いたくなる乗り継ぎ拠点づくり

目的

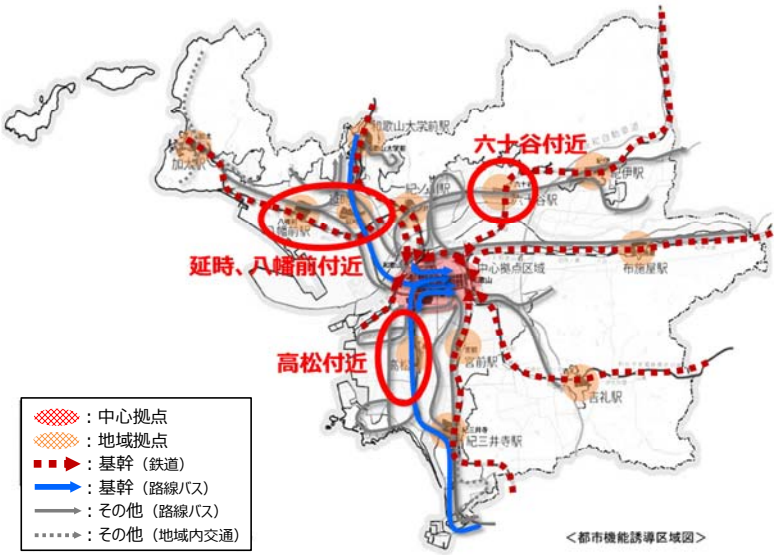
・基幹、支線の仕分けにより発生する乗り継ぎの負担感を軽減するとともに、地域拠点の形成を促す。

内容、方法 【連携施策：①-1、①-2、⑩-1、⑪-1、⑪-2、⑬-1】

・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（自動運転や電動アシスト三輪のシェア等）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。

▼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



▼商店街内の送迎自転車サービス実施事例（武蔵村山市）

出典：国土交通省

実施時期

中期

実施者

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。

２）施策⑬ サイクル＆ライド、パーク＆ライド、キス＆ライドの促進

⑬-1　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

目的

・駅やバス停へのアクセス可能範囲を広げることで、公共交通の利用促進を図る。

内容、方法 【連携施策：⑩-1、⑫-1、㉘-1】

・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。

▼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）

出典：高松市ホームページ　　出典：和歌山市

▼駅周辺の民間駐車場等と連携したパーク&ライド駐車場情報の発信事例（広島県）

出典：広島県ホームページ

実施時期

中期

実施者

和歌山市が中心となり、道路管理者や交通事業者、沿道店舗等と連携しながら進める。

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う。

○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。

○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。

（１）安心、安全、快適に利用できる公共交通の実現

１）施策⑭ 路線の位置付けやイメージの明確化

⑭-1 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

目的

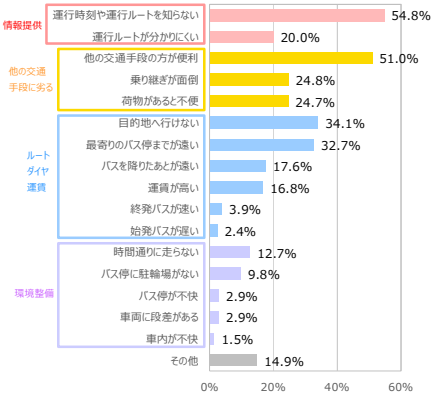
・基幹の形成と連動し、路線の情報が分かりやすく、使いやすい環境をつくる。

内容、方法 【連携施策：①-1、②-1、⑤-1、⑦-2、⑮-1、⑳-1、㉑-1】

・現在、JR和歌山駅や南海和歌山市駅では方面別のカラーを設定し案内しているが、系統番号は方面別に分けられていない。また、同じ行き先でも複数の系統やルートがあり、どこを走っているか分からないという声が多い。

・「乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドライン」（2018年10月／国土交通省）も参照しつつ、普段バスを使わない方や外国人を含む観光客等にもバス路線の運行状況がより分かりやすくなるよう、基幹区間の設定、整理と連動させたバス路線全体の名称、ナンバリング、カラーリングの方法、車両やバス停での分かりやすい標示方法等を検討する。また、視覚的なイメージにより基幹区間を特化して認知させることも考慮した、ソフト媒体での周知、ターミナル駅での案内やデジタルサイネージによる乗り場案内も進めていく。

▼バスを利用しない理由



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

▼路線別のカラーリング、ナンバリングの事例（八戸市）

出典：国土交通省ホームページ

▼乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドライン

【1. ガイドラインの適用範囲】
- 新規に系統番号を導入する場合や、既存の系統番号の改良を行う場合、本ガイドラインに準拠することを推奨。

【2. ナンバリングの対象とする運行系統】
- 市区町村の行政区域に拘らず、生活圏・交通圏単位で検討することが望ましい。
- 一般路線バスに限らず、予約が不要で一般路線バスに準じた運行形態の空港アクセスバスやコミュニティバスも対象。
- 予算の制約などにより、全ての運行系統の対応が困難な場合は、例えば、訪日外国人旅行者や日本人旅行者の利用が多い運行系統を優先するなどの対応が考えられる。

【3. 系統番号に使用する文字及び桁数】
- 「アルファベット＋数字」又は「数字のみ」によって表現（漢字、ひらがな・カタカナ等は原則として使用しない）。
- 大都市圏を除き、アルファベットと数字の組み合わせの場合は4桁以内、数字のみの場合は3桁以内のできるだけ少ない桁数で表現。
- 既に「漢字＋数字」のナンバリングが実施され、利用者に浸透している場合は、例えば、周知期間を十分に確保した上で、計画的・段階的に新たな系統番号への切替えを実施する、「アルファベット＋数字」の系統番号を併用する等の対応が考えられる。

【4. ナンバリングの設定ルールの検討】
- 系統番号を設定する場合は、地域の公共交通網の現状及び今後の見込みを踏まえ、当該地域共通のルールの下で、他の運行主体と番号が重複しないよう、個々の運行系統に系統番号を付与。

【5. ナンバリングの検討体制】
- 地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等を活用し、関係する運行主体を含めた検討体制を設けることが望ましい。

【6. ナンバリング等に必要な予算や人手の確保】
- 費用や労力の面で関係者に過度な負担が生じないよう、ナンバリングの実施時期をダイヤ改正のタイミングに合わせるなど、負担の軽減に向けた工夫を行う。

【7. 運行系統のナンバリングと併せて実施すると効果的と考えられる取組】
- 「どのバスに乗れば良いかわかりにくい」、「バス乗り場がわかりにくい」といった不満を解消するためには、バスに乗るために必要な情報を総合的に案内することが必要。そのため、バスマップの作成や、シンボルカラーの導入、ピクトグラムの付記、多言語表記、ホームページのレイアウトの見直し、経路検索サイトや地図情報アプリへのデータ提供、Wi-Fi環境の整備等の取組を推奨。

出典：国土交通省ホームページ

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⑮ 公共交通に関する分かりやすい情報提供

⑮-１　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

目的

・各鉄道事業者やバス、タクシーなどといった複数の事業者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：①-1、⑭-1、⑯-1、⑳-1、⑳-2、㉘-1、㉘-2】

・現在市で作成している公共交通情報マップ（ワッププラス）等を活用しつつ、鉄道、民間路線バス、行政や地域対応のバス、タクシー、フェリー等の一元的な情報発信をさらに進めていく。

・行政機関等が実施する催し（イベント、講演会等）の案内や施設所在地の案内等において、公共交通によるアクセス情報の発信を行う。

・また、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（ワッププラス　全市域版）

▼ホームページでの統合的な情報発信事例（愛知県）

出典：愛知県公共交通情報サイト

▼ヘルプマーク

出典：東京都福祉保健局

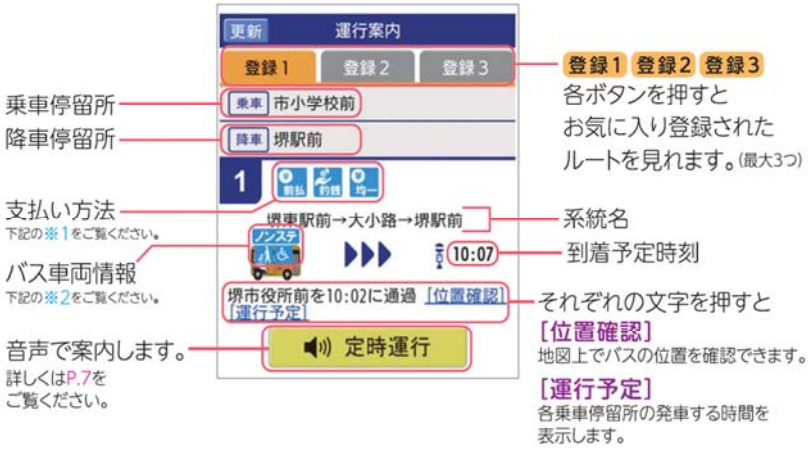
実施時期

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。

３）施策⑯ IC カードやバスロケーションシステムの導入の推進

⑯-１　バスロケーションシステムの導入
目的
・バス到着時刻や現在位置を提供し、利用者の不安解消や待ち時間の有効活用など、利便性向上を図る。
内容、方法 【連携施策：①-2、⑮-1、⑰-1、⑳-1、⑳-2】
・バスの走行位置情報を提供するシステムを導入する。各交通事業者のホームページやアプリでの発信、オープンデータ化による一般検索サイトへの反映等、情報提供方法についても検討する。 ・また、バスロケーションシステムの導入によって蓄積されるデータを有効活用し、ダイヤの見直し等を行うことを検討する。 ▼バスロケーションシステムのイメージ（南海バス Bus-Vision） ＜停留所での使い方＞   ＜スマホでの案内画面＞    出典：南海バス
実施時期
長期
実施者
交通事業者が中心となり、行政が支援を行いながら進める

⑯-２　IC カードの導入
目的
・運賃支払いに係る負担軽減や、降りる直前まで運賃が分からないという不安の解消など、利用者の利便性向上を図るとともに、乗降にかかる時間を短縮することによってバスの運行の定時性向上を図る。
内容、方法 【連携施策：①-2、①-3、⑩-1、㉓-2、㉘-1、㉚-1】
・全国相互利用可能な交通系ICカード（通称10カード）に対応したICカードを導入する。これを踏まえ、基幹と支線の仕分け等に伴い発生する乗り継ぎの抵抗を緩和するため、乗り継ぎ運賃割引（実施方法や負担方法等）やダイヤ設定について、現実的なあり方を検討、研究する。 ・また、バスロケーションシステムの導入も含めて蓄積されるデータを有効活用し、需要や運行実態に応じて基幹路線等の集約化や運行頻度の見直し、支線化等を行うことを検討する。 ▼全国相互利用カード
実施時期
長期
実施者
交通事業者が中心となり、行政が支援を行いながら進める。

４）施策⑰ 公共交通の待合環境の向上

⑰-1 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：①-3、⑦-1、⑦-2、⑯-1】

・ベンチや上屋などの待合空間を整備する。

・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。

▼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）

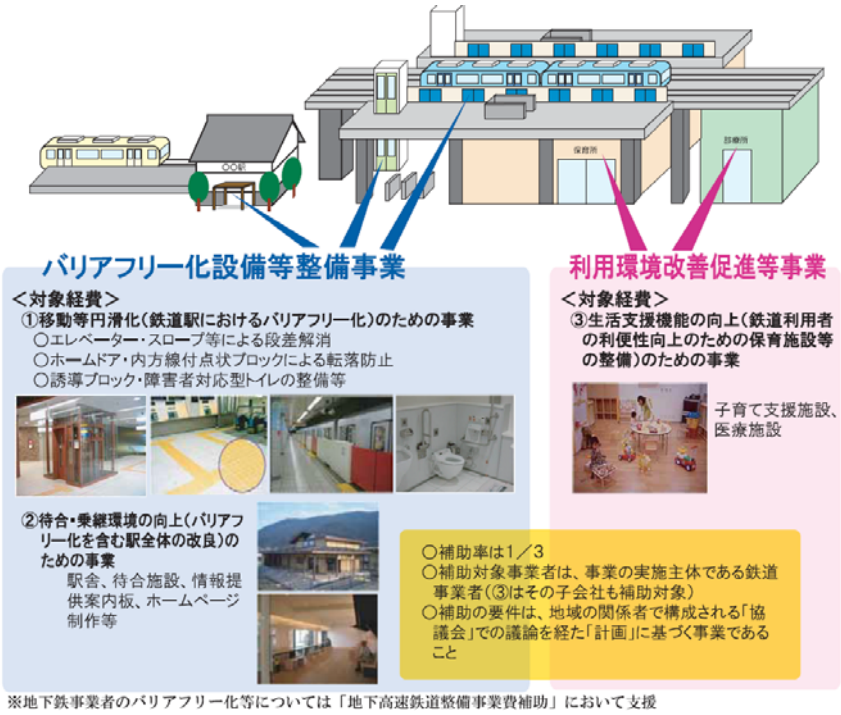
実施時期

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。

５）施策⑱ 鉄道、バス、タクシーのバリアフリー化の推進

⑱-1 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：⑤-1、⑤-2、⑥-1、⑲-1、㉑-1】
・駅に対するバリアフリー化の整備への支援を行う。 ▼バリアフリー化の推進に係る国の支援制度（地域公共交通バリア解消促進等事業）    出典：国土交通省ホームページ
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。

⑱-2　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：⑪-1、⑪-2、⑲-2】
・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））   出典：国土交通省ホームページ
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。

６）施策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

⑲-1　駅やターミナル、線路等の補修、維持
目的
・駅やターミナル等の改良によるバリアフリー化などの快適性向上や、線路等の鉄道施設の更新等により、地域公共交通の確保維持を図る。
内容、方法 【連携施策：⑱-1】
・駅舎やターミナル、線路等の鉄道施設において、現況を踏まえた計画的、段階的な改良、維持修繕を進める。実施にあたっては、国等の支援を活用することを検討する。 ・また、鉄道事業の持続的な運営に向けて、状況に応じて、各鉄道事業者や沿線自治体等と連携しながら、必要な支援のあり方について検討、見直しを行う。
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。

⑲-2　車両の更新
目的
・車両更新による安全性、利便性向上により利用を促進する。
内容、方法 【連携施策：⑱-2】
・各交通事業者における保有車両の現状を踏まえ、計画的、段階的な更新を進める。 ・実施にあたっては、国等の支援を活用することを検討する。（鉄道、自動車、船舶等） ▼鉄道に係る国の支援制度（地域公共交通バリア解消促進等事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業））   出典：国土交通省ホームページ
実施時期
長期
実施者
交通事業者が中心となり、行政が支援を行いながら進める。

（２）交通によるおもてなしの創出

１）施策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

⑳-1 拠点での案内充実

目的

・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。

内容、方法 【連携施策：⑤-1、⑥-1、⑭-1、⑮-1、⑯-1、⑳-2、㉑-1、㉓-1】

・現在、JR和歌山駅や南海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。

▼鉄道駅での案内状況（左：JR 和歌山駅、右：南海和歌山市駅前）

▼観光交通案内の拠点設置例（京都市）

▼複数事業者の総合的案内所設置例（広島市）

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。

⑳-2 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：⑤-1、⑦-2、⑨-1、⑮-1、⑯-1、⑳-1、㉓-1】

・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。

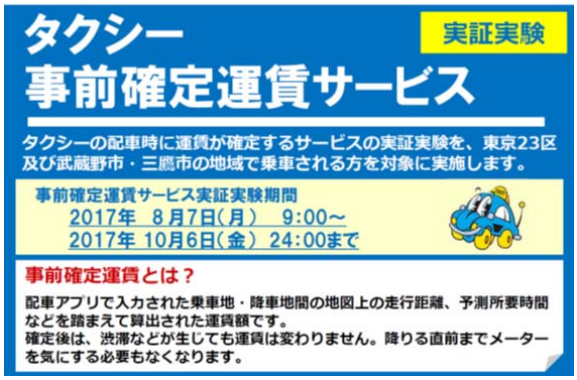
・タクシーに関しては、一般の配車アプリサービスを活用した事前確定運賃や相乗りタクシーの実証実験（2017年度）等、利便性や活用性を高める検討を国が進めている。また、キャッシュレス決済の導入も進められている。

・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

▼配車アプリを活用した事前確定運賃の実証実験



出典：国土交通省ホームページ

▼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

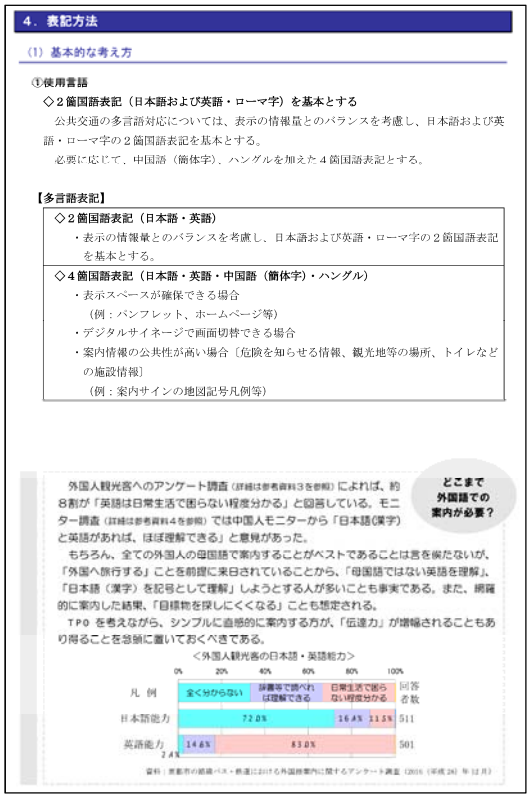
実施時期

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。

２）施策㉑ 多言語表記による外国人観光客への情報提供の充実

㉑-1 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：⑤-1、⑭-1、⑱-1、⑳-1、㉒-1、㉓-1】
・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。 ▼外国人利用者に向けた公共交通案内情報表記の指針設定及び指針に基づく実施例（京都市）    出典：京都市ホームページ（作成：京都市公共交通ネットワーク会議・外国語案内充実ワーキンググループ）
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㉒ 公共交通従事者のホスピタリティの向上

㉒-1　公共交通従事者のサービス向上や車内環境改善
目的
・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。
内容、方法 【連携施策：㉑-1、㉓-1】
・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、ターミナル駅における優良ドライバー専用タクシー乗り場の整備について検討を行う。 ・併せて、学生や住民と連携した案内マップの作成などの地域密着の取組により、来訪者の利用環境の改善を図るとともに、地域住民の愛着を向上させることを検討する。 ▼車内放送を利用した案内の事例（東急バス おもてなしガイドアプリ）   出典：東急バスホームページ ▼学生が作成したまち歩きバスマップ作成事例（松江市）   出典：中国運輸局ホームページ
実施時期
長期
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）観光地の回遊性の向上

１）施策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

㉓-1 観光地間を周遊するための交通手段の連携

目的

・点在する観光資源を、既存及び新たな交通資源を有効に活用して結び、アクセス性と魅力を高め観光活性化につなげるとともに、公共交通の利用者を増加させる。

内容、方法 【連携施策：④-1、⑩-1、⑪-2、⑳-1、⑳-2、㉑-1、㉒-1、㉓-2、㉓-3、㉕-1、㉚-1】

・点在する観光地への分かりやすいアクセスを考慮し、交通モードの特徴を活かした役割分担を検討する。
・ラストワンマイルへの対応として、居住エリアと観光スポットが密接している和歌山市の特性を活かし、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、シェアサイクルや宿泊施設の送迎バスとも連携した包括的な交通手段の確保策を検討する。
・併せて、市域外の観光地も含めたアクセス情報について、路線バスや地域交通、シェアサイクル等複数のモードが混在しても分かりやすく使いやすい一元的な情報発信を検討する。
・また、シェアサイクルやタクシー等の交通機関を活用し、分散する観光資源を効率的に巡ることができるパッケージ商品の販売について検討する。

▼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

中期

実施者

交通事業者が中心となり、和歌山市や観光協会等と連携しながら進める。

㉓-2 観光地周遊バスの検討

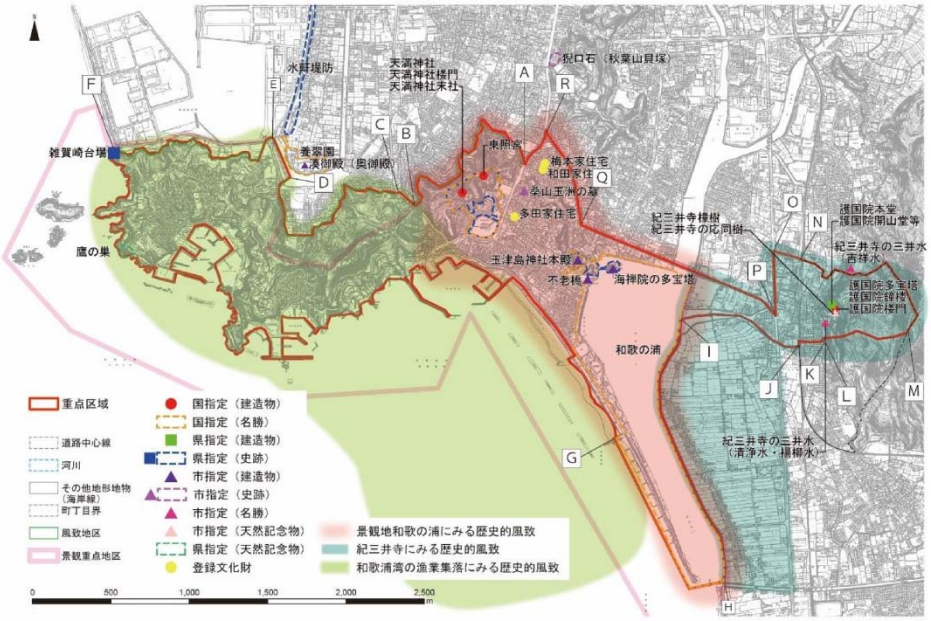
目的

・主要観光資源への周遊促進を図る。

内容、方法 【連携施策：⑩-1、⑪-2、⑯-2、㉓-1】

・和歌の浦の主要な歴史建造物や紀三井寺を周遊し、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

中期

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。

㉓-3 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

目的

・自動車での来訪者に対しても、手ぶらでの観光周遊を可能とすることで、消費活動の活発化や滞在型観光の促進を図る。

内容、方法 【連携施策：⑦-1、⑦-2、㉓-1、㉕-1、㉚-1】

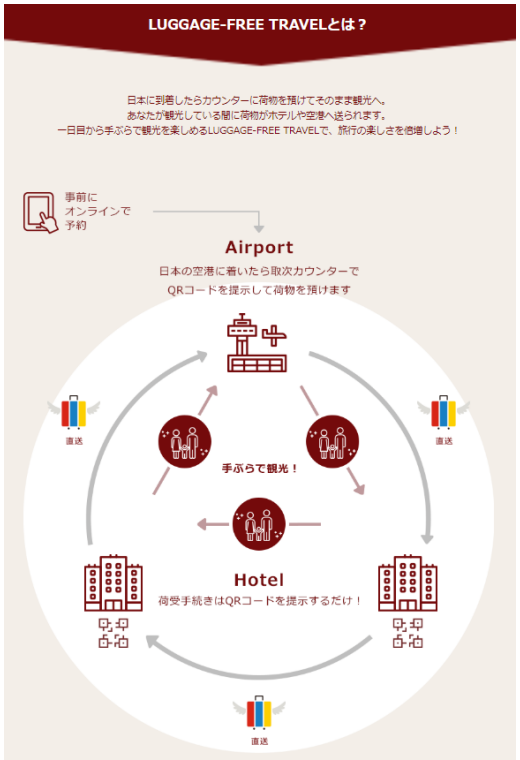
・中心部などにおいて駐車場を持たないホテルやゲストハウス等の宿泊施設と連携し、宿泊者に対しフリンジパーキング及び公共交通を利用した周遊を促す特典等の設定を検討する。

・宿泊施設への手荷物宅配サービスによる手ぶら観光の実施に向けた宅配事業者等との連携も検討する。

▼宿泊施設と連携した半額利用券配布事例（富山市）

出典：富山市

▼事業者連携による手ぶら観光実施例



出典：㈱ジェイティービー

実施時期

中期

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や旅行会社、交通事業者等と連携しながら進める。

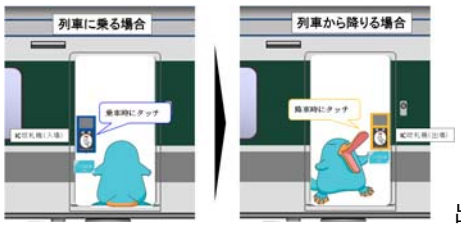
（４）広域交流の促進

１）施策㉔ 関西国際空港へのアクセス向上

㉔-1 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だす。
内容、方法 【連携施策：㉗-1、㉚-1】
・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㉕ 高野山へのアクセス向上

㉕-1 地域特性を活かした広域周遊施策の検討
目的
・外国人客が多い高野山等と和歌山市を結ぶ広域エリアの地域特性を活かした連携により観光需要を生みだす。
内容、方法 【連携施策：㉓-1、㉓-3、㉕-2、㉗-1、㉚-1】
・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。 ・例えば、高野山や和歌山市に加え、紀ノ川市や吉野町、川上村等、流域に育まれた多様な資源を持つ紀の川の取組と連携し、和歌山市から高野山までのサイクリング、公共交通利用、宿泊等を組み合わせた交流体験型移動観光の商品検討、販売を行うことが考えられる。 ・また、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。 ▼紀の川流域における地域活性化の取組（川上村 紀の川じるし） 出典：川上村ホームページ
実施時期
中期
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。

㉕-2 JR 和歌山線の有効活用
目的
・和歌山市と橋本市を繋ぐJR和歌山線を活用することで、高野山等から和歌山への移動需要を生みだす。
内容、方法 【連携施策：㉕-1、㉗-1、㉚-1】
・新型車両の導入、ICOCAへの対応（2020年春予定）等を図り、JR和歌山線のサービスレベル向上を図ることで、橋本市や高野山方面とのアクセス性を向上させる。 ▼新型車両イメージ（227 系）   ▼車載型 IC 改札機イメージ    出典：JR 西日本
実施時期
中期
実施者
西日本旅客鉄道が中心となり、和歌山市等と連携しながら進める。

３）施策㉖ 和歌山徳島航路の維持と啓発

㉖-1 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：㉚-1】
・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。 ・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。 ▼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 ・自転車＆バイク（125cc 未満）無料キャンペーン（2013 年～2015 年） ・乗用車の割引クーポン付き利用促進（2016 年～2018 年）   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。

４）施策㉗ サイクリング観光客の取り込み

㉗-1 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：⑥-1、⑨-1、㉔-1、㉕-1、㉕-2】

・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 RIDE ON WAKAYAMA、右：きのかわサイクルトレイン）

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）

出典：滋賀プラス・サイクル推進協議会

▼サイクリングターミナル整備事例（尾道市）

出典：ONOMICHI U2 ホームページ（左）
㈱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 公共交通の維持、活性化

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。

これらに対して実施していく施策を次頁以降に示す。

（１）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

１）施策㉘ モビリティ・マネジメントの展開

㉘-1 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

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：③-1、⑩-2、⑬-1、⑮-1、⑯-2、㉘-3、㉙-1】

・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することとなる。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。

・また、新しく公共交通を利用し始めることが多い高校入学等のタイミングにおいても、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	・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	・雨の日や真冬、真夏等、自転車利用に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	・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

中期

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。

㉘-2　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

目的

・新たに立地する大学の特性を活かしながら、健康に着目した利用促進やプロモーションを行う。

内容、方法 【連携施策：⑮-1】

・新たに中心部に立地する大学は医療関係の大学が多く、これらの研究やサークル活動と連携することで効率的、効果的な情報提供や啓発を行うことができると考えられる。

・これを踏まえ、医療機関や関連市民団体等に加え、大学やサークル等とも連携し、高齢者等へ公共交通による健康効果に関する情報提供やプロモーションを行うことを検討する。大学等の研究、サークル活動への助成を行い、取組を支援することも検討する。

▼サークル活動における周知事例（弘前市）

出典：H･O･T　Managers サイト

▼研究室等と連携した取組例（広島市）

出典：国土交通省ホームページ

実施時期

中期

実施者

和歌山市と大学、医療機関、市民団体等が連携して実施。

㉘-3　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：⑧-1、㉘-1、㉙-1】

・2015年より市駅前通りを緑と憩いの場にすることを目指して展開されている市駅“グリーングリーンプロジェクト”社会実験が実施されている。

・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

中期

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。

㉘-4　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）

目的

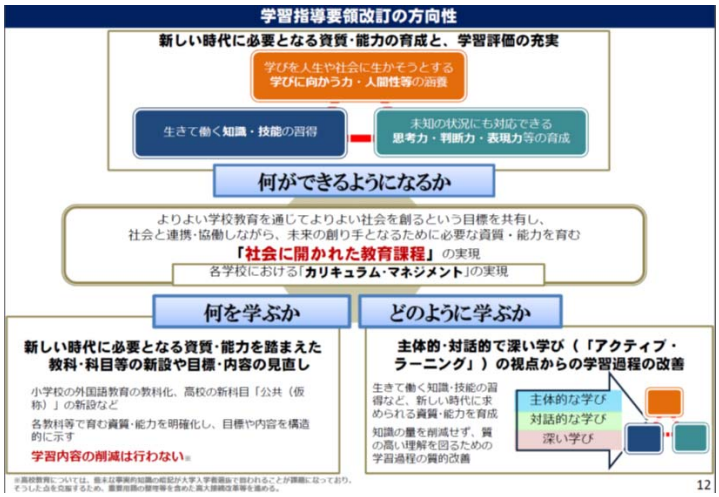
・子供のころから公共交通に親しみ、考える機会を増やすことで、公共交通利用や主体的な活動の素地づくりを行う。

内容、方法 【連携施策：㉙-1】

・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に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。

▼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付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

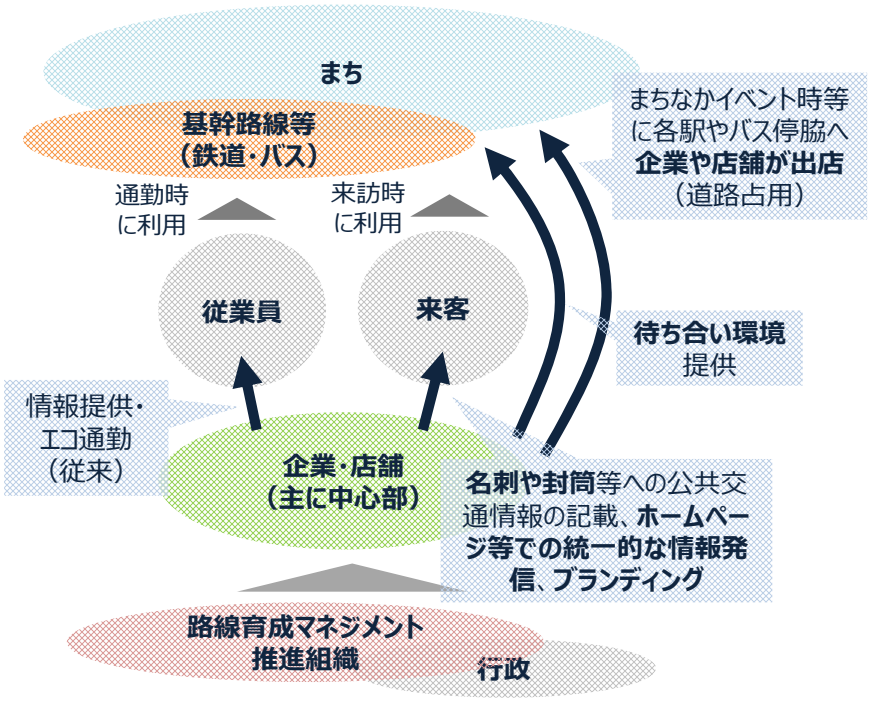
実施時期

中期

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㉙ 企業や商店等が公共交通に関わる仕組みづくり

㉙-1 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
目的
・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。
内容、方法 【連携施策：⑥-1、⑧-1、㉘-1、㉘-3、㉘-4】
・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。 ▼取組のイメージ例 
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。

３）施策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

㉚-1　一日周遊切符等の販売
目的
・交通事業者が連携し、使い方の提案とインセンティブ付与を行うことで利用者を増加させる。
内容、方法 【連携施策：⑦-2、⑯-2、㉓-1、㉓-3、㉔-1、㉕-1、㉕-2、㉖-1】
・複数の交通事業者が連携することでアクセスしやすくなる観光地について、現在販売されている企画切符での仕組みや体制を活かし、施設や店舗とも連携してパック商品の組成、販売を行うことを検討する。 ▼現在販売されている企画切符の例（和歌山バス）   出典：和歌山バス ▼店舗等と連携したパッケージ商品販売事例（十勝バス）   出典：十勝バスホームページ
実施時期
中期
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。

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。

表 6-1 目標、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

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。

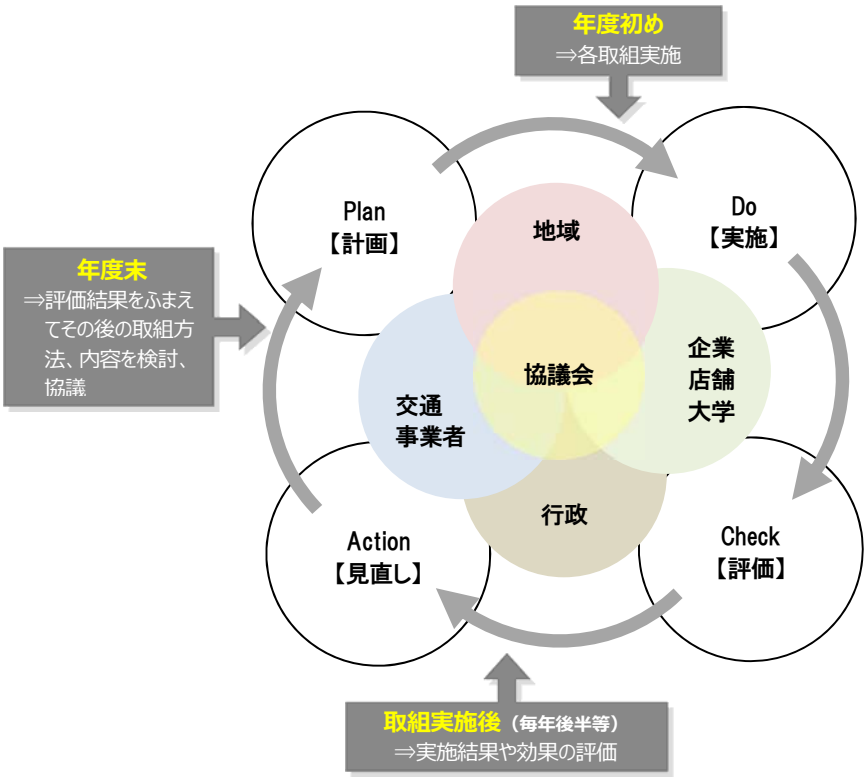


図 7-1 基本的な PDCA サイクルのイメージ

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（2019年度～2023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

●計画策定の経緯

本計画の策定に関し、「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。

表 7-2 計画策定の経緯

年月日	名称	内容
2016 年 7 月 22 日	第 1 回和歌山市公共交通政策推進協議会	•2015 年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について •その他
2016 年 11 月 25 日	第 2 回和歌山市公共交通政策推進協議会	•和歌山市公共交通に関する意向調査の結果について •その他
2017 年 3 月 27 日	第 3 回和歌山市公共交通政策推進協議会	•和歌山市公共交通の課題と問題点の整理について •和歌山市地域公共交通網形成計画の策定に向けた今後の進め方について •その他
2017 年 8 月 25 日	第 1 回和歌山市公共交通政策推進協議会	•和歌山市地域公共交通網形成計画の考え方について ・基本理念、基本方針について
2018 年 2 月 21 日	第 2 回和歌山市公共交通政策推進協議会	•和歌山市地域公共交通網形成計画の考え方について ・施策方針、取組方針について ・公共交通不便地域について ・都市・地域総合交通戦略の策定との連動について
2018 年 8 月 1 日	第 1 回和歌山市公共交通政策推進協議会	•和歌山市地域公共交通網形成計画策定のスケジュール •東西バス路線のアンケート調査について •公共交通不便地域の定義について
2018 年 11 月 30 日	第 2 回和歌山市公共交通政策推進協議会	•デマンド型乗合タクシーの試験運行の経過及び実証運行調査の結果について •和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略の素案について
2019 年 1 月 11 日 ～2 月 10 日	パブリックコメント	•7 人の方から 34 件のご意見
2019 年 3 月 26 日	第 3 回和歌山市公共交通政策推進協議会	•和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略の原案について

●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	常務取締役営業部長
	西日本旅客鉄道株式会社　和歌山支社	総務企画課長
	南海電気鉄道株式会社	鉄道営業本部統括部課長
	和歌山電鐵株式会社	総務企画部長
	南海フェリー株式会社	常務取締役
	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	専務理事
	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	和歌山運輸支局	首席運輸企画専門官 （輸送・監査部門）
	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
	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	理事
	わかやまＮＰＯセンター	副理事長
	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	和歌山市総務局企画部	企画部長
	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
	和歌山市都市建設局都市計画部	都市計画部長