

【会長】

それでは、議長を務めさせていただきます。

本日は、委員の皆様には、お忙しい中、ご出席いただき、誠にありがとうございます。それでは、円滑に議事の進行が行えますよう、皆様のご協力をお願いいたします。

本日の議事は、

- (1) 令和7年度決算及び令和8年度予算について
- (2) 令和7年度地域公共交通計画進捗確認及び令和8年度以降の取組について
- (3) 令和9年度地域内フィーダー系統補助認定計画について
- (4) その他

でございます。

それでは、議事に入らせていただきます。まず、「令和7年度決算及び令和8年度予算について」、事務局から説明をお願いします。

議事1「令和7年度決算報告及び令和8年度予算案」について説明（資料①）

【事務局】

それでは、「和歌山市公共交通政策推進協議会令和7年度決算報告及び令和8年度予算案について」、お手元の資料1に沿ってご説明します。

令和7年度の歳入は、前年度繰越金89,157円、和歌山市からの負担金収入78,000円、国土交通省からの補助金として有功線地域バス車両の公有民営方式車両購入費1,104,000円、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金2,240,000円を加え、3,511,157円となりました。

歳出は、合計3回開催した推進協議会による委員報酬費15,600円、手数料660円および、国土交通省からの補助金を和歌山市の雑入へ入金した1,104,000円と2,240,000円を執行し、合計3,360,260円となりました。よって、収入済額計3,511,157円から執行済額計3,360,260円を差し引いた残額150,897円が令和8年度への繰越金となります。

次のページをご覧ください。令和7年度決算については、令和8年5月7日に監査を実施し、誤りがない報告を頂戴しています。

次のページをご覧ください。令和8年度については、歳入として、前年度からの繰越金150,897円及び和歌山市からの負担金収入78,000円、地域内フィーダー系統確保維持補助金等2,238,860円により、予算総額2,467,757円を予定しております。次に歳出として、事業費については協議会の開催を2回想定しており、会議に係る費用78,000円を計上し、事務費に9,000円、利用促進事業に141,897円、和歌山市の雑入への入金として2,238,860円を計上し、合計2,467,757円を予定しております。

事務局からの説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございました。内容について、何かご意見、ご質問がございましたらお伺いしたいと思います。皆様何かございますでしょうか。

(意見、質問なし)

それでは、了承いただいたものとして、よろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。では内容については、了承いただきました。

続きまして、議事2「令和7年度地域公共交通計画進捗確認」について、事務局から説明の方よろしくをお願いします。

議事 2 「令和 7 年度地域公共交通計画進捗確認及び令和 8 年度以降の取組について」説明（資料②）

【事務局】

地域公共交通計画進捗状況についてお手元の資料 2 に沿って、説明させていただきます。

計画の進捗状況について、時間の関係上、令和 7 年度・8 年度の主要な事業をご説明させていただきます。

まず、令和 7 年度は、施策番号②－1 「新たな交通システムによる利便性向上の検討」として、令和 7 年 1 1 月 1 9 日から 1 2 月 7 日までの 1 9 日間、まちなかでのグリーンスローモビリティ実証事業を実施しました。往路は南海和歌山市駅から西汀丁交差点、けやき大通りを通り、J R 和歌山駅まで、復路は J R 和歌山駅からけやき大通り、本町通り、ぶらくり丁、京橋親水公園を経由し南海和歌山市駅までのルートを走行しました。乗車実績は総便数 161 便、乗車人数は平日 780 人、土休日 620 人、合計 1, 400 人の幅広い年代の方にご利用いただきました。その右隣りに決算見込み額を記載しております。

続きまして、次のページに移りまして、施策番号⑦－1 「バス路線を補完するシェアサイクル等の検討」として、市内のシェアサイクルポートを 13 箇所から 21 箇所に増設し、中心部の回遊性や利便性の向上を図りました。

続きまして、施策番号⑨－3 「地域の多様な資源を活用した移動手段の検討」として、令和 7 年 9 月 2 4 日から和歌山市では初となる障害者手帳をお持ちの方を対象とした「福祉有償運送」を開始しました。

次のページに移りまして、⑮－1 「駅のバリアフリー化の推進」として、「紀ノ川駅周辺バリアフリー基本構想」に基づき、南海紀ノ川駅にエレベーターの設置等を行い、バリアフリー化を促進しました。

続いて、最後のページの⑳－1 「持続可能な公共交通の再構築」として、令和 7 年 1 1 月 2 4 日、和歌山県・和歌山市・紀の川市・和歌山電鐵株式会社様の 4 者で「貴志川線の鉄道存続に向けた合意書」を締結しました。今後は、令和 1 0 年 4 月からの上下分離方式への移行を目指し、4 者で様々な協議・調整を行っていきます。

続いて、令和 8 年度です。同じく 4 ページの施策番号㉑－1 「徳島エリアと連携した広域周遊施策の検討」として、令和 8 年 3 月 3 0 日に南海電鐵株式会社様がフェリー事業の撤退を発表したことを踏まえ、和歌山徳島航路の今後について、関係機関と協議・検討していきます。

続いて、施策番号㉒－1 「持続可能な公共交通の再構築」として、先ほども紹介した「貴志川線の鉄道存続に向けた合意書」を締結したことを踏まえ、令和 1 0 年 4 月からの上下分離方式への移行を目指し、施設管理団体の設立や鉄道資産の譲渡等の準備を進めていきます。

事務局からの説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございました。内容について、何かご意見、ご質問等がございましたらお伺いしたいと思います。皆様何かございますでしょうか。

意見、質問に対する応答

【委員 A】

サイクルポートを増やしているということですが、利用状況を踏まえて増やしているのですか。

【事務局】

市としては、後方支援という形で実施しているもので、事業者が利用状況を鑑みてポート設置を決め、市の施設であれば、ポートが置けるように市で調整・協力するなど、協定書を結んだ形の事業になっています。まずは、市内中心部の回遊性を高めたいということで、中心部からポートを増やしている状況です。

【委員 B】

収支は確認しておりますか。確認しておかないとポートを増やしたものの、すぐ撤退ということにもなると思います。

【事務局】

収支は確認しておりませんが、シェアサイクルサービス会社の「オープンストリート株式会社」から毎月利用状況を共有いただいております。和歌山市は他都市より利用状況が良いので、今後はさらにポートを増やしていきたいと聞いています。

【委員 B】

これまでの計画は交通不便地域を中心に作られていると思います。和歌山市には、交通空白地域はありませんが、未然に防止していかなければならない地域は2つあります。こういったことに対して、計画を見直していくということは考えていますか。

【事務局】

和歌山市では「鉄道駅から1km、バス停から500m」以上離れた地域を「公共交通不便地域」と定めています。委員ご指摘の計画改正については、今のところ考えていませんが、坂の上に住んでいる方など平地に住んでいる方よりも公共交通を使うのが大変な方の移動も考慮に入れながら、地域バスやデマンド型乗合タクシー、新たなモビリティなどの移動手段の検討を今後も進めていきたいと考えています。

【委員 B】

ありがとうございます。できれば、交通空白を未然に防止していく2地域を教えていただけたらと思います。

【事務局】

和歌山市では湊地区・安原地区が該当します。どちらも地域バスの実証運行をこれまでにやってきた地域になります。

【委員 C】

現在、交通不便地域ではない地域で、弊社が路線バスを運行している路線でも、収支悪化や運転手不足など、維持が困難になってきています。これまでも和歌山市とは協議をしてきましたが、路線バスが走っている地域を不便地域にしないための施策について、本協議会でも引き続き検討していただければと思います。

【会長】

他にご意見・ご質問はございますか。
(意見、質問なし)

それでは、了承いただいたものとして、よろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。では内容については、了承いただきました。

続きまして、議事3「令和9年度地域内フィーダー系統補助認定計画について」について、事務局から説明の方よろしくをお願いします。

議事3「令和9年度地域内フィーダー系統補助認定計画について」について説明（資料③）

【事務局】

令和7年度に承認いただきました令和8年度地域内フィーダー系統補助認定計画の令和9年度分となります。これは、本市の地域バス「木本・西脇線」、「有功線」の運営費に対する国庫補助の申請で、昨年度に引き続いての申請となります。

それでは、申請書等の主な変更部分についてご説明いたします。

まず、1ページ・2ページについては、昨年度と変更ございません。

次に、3ページの右上に別紙と記載している資料について、地域バスの運行形態に変更がないため、令和7年度から申請書内容に変更はほとんどありませんが、4ページの目標値の利用者数、6ページの5番の費用総額を最新のものに更新しております。なお、木本・西脇線の目標値が令和8年度は5,238人だったのに対し、令和9年度は4,395人と減少しているのは、令和8年4月から木本・西脇線が12便から10便に減便したためです。また、7ページの11番から14番にある「公有民営方式車両購入費国庫補助金」については、当該年度は該当なしとしております。

次に、9ページの左上に表1と記載している資料の運行日数、10ページの表5の不便地域人口についても最新の数値に更新しておりますので、ご確認いただければと思います。

なお、本申請内容につきましては、事前に近畿運輸局和歌山支局様にご確認いただいております。

また、今後の国庫補助申請の過程で生じた軽微な変更につきましては、事務局にご一任いただければと存じます。

令和9年度地域内フィーダー系統補助認定計画についての説明は以上です。

【会長】

以上になりますが、何かご意見、ご質問等がございましたら伺いしたいと思います。

皆様何かございますでしょうか。

(意見、質問なし)

それでは、了承いただいたものとして、よろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。では内容については、了承いただきました。

最後に、議事4の「その他」について、JR西日本和歌山支社様より、和歌山市内のJR各駅・各路線の利用状況について、ご説明がございました。それでは、よろしく願いいたします。

議事4「その他」…JR西日本より説明

【委員D】

和歌山エリアのご利用状況について、ご説明させていただきます。まず、輸送密度について、「乗客×乗車距離÷路線延長」で算出しており、これが線区でご利用状況を見るのに適しているため、資料に反映しております。紀勢本線（和歌山～白浜）が6,997で徐々に減少しております。コロナで落ち込んだ時よりも回復はしていますが、コロナ前には遠く及びません。和歌山線（和歌山～五条）は減少がずっと続いている状況です。紀勢本線（和歌山～和歌山市）については、市街地を走行すると

ということもあって、利用者は微増しており、他線とは違う状況になっています。紀勢本線（白浜～新宮）は 960 と、かなり厳しい状況で、鉄道特性である定時大量輸送が発揮できる目安である 4,000 を大きく下回っています。和歌山線と白浜新宮間については、4,000 を下回っていて、利用者数が減るとそれに合わせてダイヤも減便しないといけなくなります。減便すると、乗車機会が減ってしまうので、輸送密度も減っていくという、負のスパイラルに入ってしまうので、それを防いでいかないといけないと思います。

続いて、交通分担率についてです。平成 22 年の調査に比べて直近の令和 3 年の調査では、鉄道の分担率が減っています。人口減少もご利用状況には響いてきますが、それよりも車への転移が進んでいるということが影響していると思われます。京奈和道や紀南エリアへの高速網延伸が少なからず鉄道の輸送密度減少に大きな影響を与えていると考えられます。

鉄道だけでは駅までしか行けませんので、バス事業者様、タクシー事業者様、先ほど話題にあったシェアサイクルなど、駅からの二次交通と結節していくことで、これからの公共交通の利用に繋げていければと思います。

【会長】

ありがとうございました。内容について、何かご意見、ご質問等がございましたら伺いたしたいと思います。皆様何かございますでしょうか。

意見、質問に対する応答

【委員 E】

毎日、和歌山線で通勤しているのですが、例えば田井ノ瀬駅は南側にも出口ができて便利になっていると感じます。和歌山線沿線はほとんど調整区域ではありますが、駅から 300m の範囲で住宅分譲できるようにしています。紀伊小倉駅の周辺でも宅地開発が進んでいて、駅前広場の整備もして人口も増えてきていますが、鉄道の利用者は増えていないという現状があります。JR 様が仰ったように、車で通勤している人が多いと思いますが、我々としても JR 様などとともに、利用者を増やすための取り組みをしなければならないと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

【委員 D】

ご利用ありがとうございます。引き続き、皆様と協力しながら少しでもお客様が増えるように努めていきたいと思っています。

【委員 F】

JR 様が仰ったように、高速道路が伸びたから鉄道の利用者が減ったということは少なからずあるかと思いますが、サイクルトレインを増やしたり、自転車専用車両を作ったりするなどの工夫次第で、大阪から勝浦や白浜まで乗車して自転車で観光するといったニーズもあるかと思っておりますので、そういったところも考えていただけたらと思います。

【委員 D】

ご意見ありがとうございます。高速道路の整備は防災上の観点から必要であることは認識しておりますし、お客様の選択で鉄道との使い分けがなされていると理解しております。バスとの連絡も重要ですので、道路交通との連携も図ってまいりたいと思います。列車が空いていることを逆手にとって、県内全域でくろしおも含めてサイクルトレインを実施しています。ある程度認知はされてきたと感じていて、サイクリストだけでなく日常利用の方もいらっしゃいます。ただ、マナーが悪いという問題

もありますので、マナー改善にも取り組みながら、今後も継続していきたいと思っています。

【委員 B】

和歌山線と和歌山電鐵の沿線 500m・1km 圏内でどれだけ人口が減少しているかを見てみたのですが、ほとんど減少していませんでした。ところが、高校生は減っていました。先日、和歌山電鐵に乗った時は、高校生がたくさん乗っていたのですが、コロナ前は貴志駅から乗っても座れないほど乗っていたように思います。また、和歌山に来る観光客のほとんどが大阪からで、道路が便利なので車を使っています。鉄道を使ってもらうための観光施策がないと紀南の方は厳しいかなと思いますので、JR 様には和歌山県や和歌山市の観光施策も視野に入れながら、利用促進に取り組んでいただくのが良いと思います。

【委員 D】

ご意見ありがとうございます。沿線人口について、駅前の人口は確かに減っていないですが、地域全体でみると減っているということがあります。鉄道は駅前の人のためだけでなく、バス等で駅に来て乗り継ぐということも考えられます。そういった側面からみると、広域的に人口が減っているということが鉄道の利用者減少に効いているなど感じますので、今後は観光を中心とした定期外のお客様を増やしていくということが非常に重要だと認識しています。現状、インバウンドのご利用も見られますが、きのくに線のご利用増加に繋がるような形で、和歌山県の観光部局ともご連携・ご協力いただきながら、手を打っているというところでございます。ただ、和歌山線の場合、観光利用はそれほど多くなくて、和歌山市内から和歌山線で高野山に行くという人はあまりいないというのが現状です。

【会長】

他にご意見・ご質問はございますか。

(意見、質問なし)

本日の議事は以上になりますが、これまでの議事も含めて、何かご意見、ご質問等がございましたらお伺いしたいと思います。

皆様何かございますでしょうか。

(意見なし)

それでは、これで、本日の議事はすべて終了しました。皆様ありがとうございました。それでは、事務局にお返しします。

【事務局】

以上をもちまして、令和8年度第1回和歌山市公共交通政策推進協議会を終了いたします。本日は、お忙しい中誠にありがとうございました。