# 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。
- ・紀の川により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

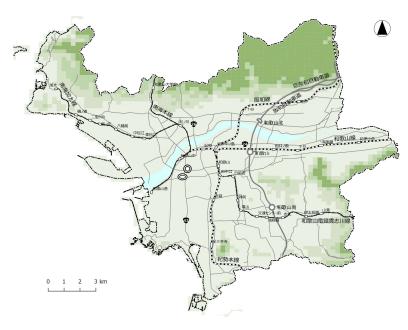
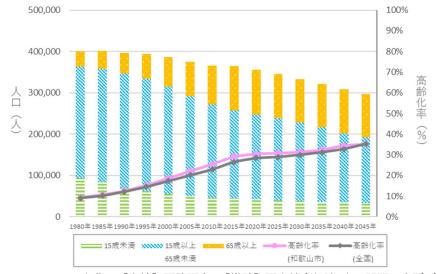


図 2-2 和歌山市の概況

# 2-1-2 人口等の状況

## (1) 人口及び高齢化率の推移

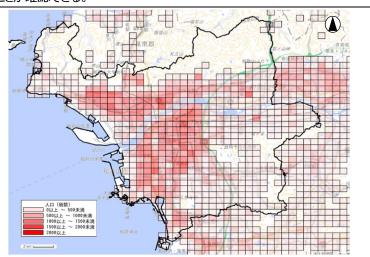
- ・国勢調査によると、人口は、昭和 60(1985)年をピークに減少に転じ、令和 2(2020)年には約 35 万人となっている。
- ・将来的にも令和27(2045)年には人口が約30万人にまで減少すると見込まれている。
- ・また、高齢化率は、令和 2(2020)年時点で 30.5%となっており、令和 27(2045)年には 35%を超えると 推計されている。



出典: [実績] 国勢調査 [推計] 国立社会保障・人口問題研究所(令和3(2021)年) 図 2-3 人口及び高齢化率の推移

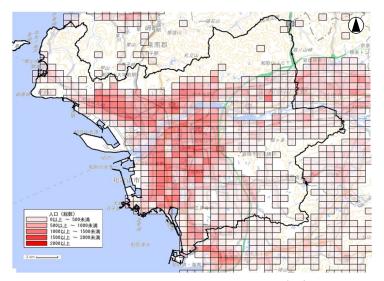
# (2) 人口分布とその変化

- ・市の中心部から西部、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。
- ・平成 12(2000)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、令和 2(2020)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、郊外における道路整備や宅地造成により、郊外 化が進んでいることが確認できる。



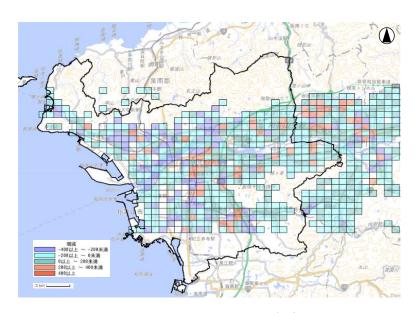
出典: 国勢調査(令和 2(2020)年)

図 2-4 人口分布 (令和 2(2020)年)



出典:国勢調査(平成12(2000)年)

図 2-5 人口分布 (平成 12(2000)年)

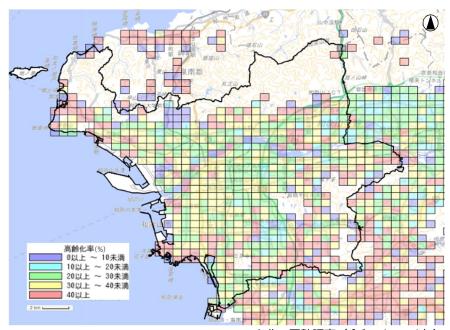


出典: 国勢調査(平成12(2000)年、令和2(2020)年)

図 2-6 平成 12(2000)年から令和 2(2020)年にかけての人口の増減

# (3) 高齢者の分布状況

- ・中心部から南部にかけて、高齢化率30~40%の地域が多く、高齢化が比較的進んでいる。
- ・北西部、南東部等においては、高齢化率 40%以上とさらに進んでいる地区も見られる。

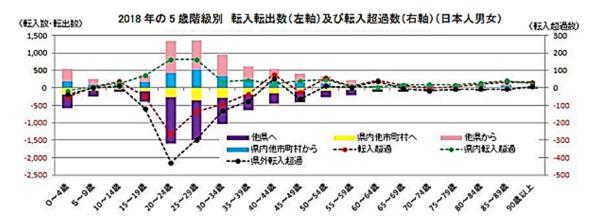


出典: 国勢調査(令和 2(2020)年)

図 2-7 高齢者の分布(令和 2(2020)年)

#### (4) 社会増減の状況

- ・10 代、20 代を中心に県外への転出者数が多くなっており、他県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、20~29 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。



出典:和歌山市人口ビジョン(平成30(2018)年)

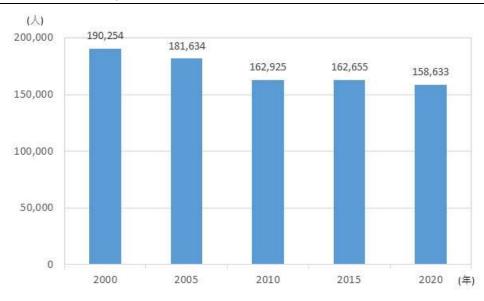
図 2-8 年齢別転入及び転出数の状況

# 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

・市内の就業者数は平成 12(2000)年以降減少傾向にあり、令和 2(2020)年時点で約 158,000 人となっており、20 年間で約 30,000 人減少している。

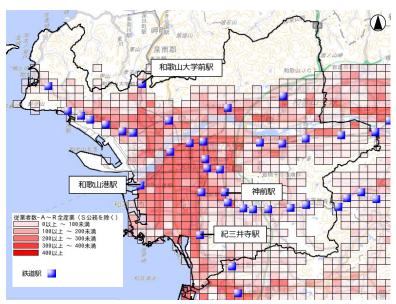


出典: 国勢調査(令和 2(2020)年)

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、神前駅等の鉄道駅付近には、大工場や大型 店舗等があることから、就業者が多くなっている地区がある。



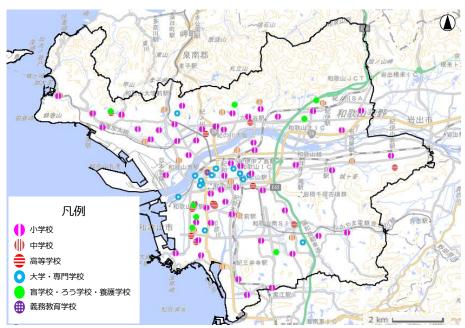
出典:経済センサス (平成 28(2016)年)

図 2-10 就業者の分布

# (2) 就学の状況

#### 1) 学校の立地状況

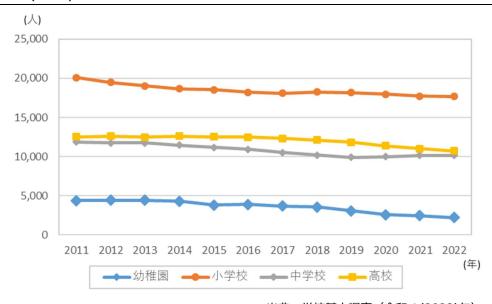
- ・大学、短大、専門学校は比較的中心部に立地しており、その他の学校は市域に広く分散している。
- ・大学誘致により、平成30(2018)年以降、中心部に5つの大学が新たに開設した。



出典: 国土地理院地図に学校立地状況(令和5(2023)年現在)を追記図 2-11 学校の立地状況

### 2) 就学者数の推移

・平成23(2011)年以降、少子化に伴い幼児、児童、生徒数はいずれも減少傾向が続いている。

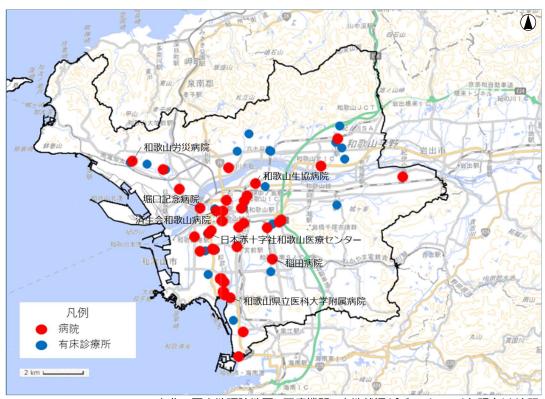


出典:学校基本調査(令和4(2022)年)

図 2-12 就学者数の推移

# 2-1-4 医療機関の立地状況

・病院や医療機関は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:国土地理院地図に医療機関の立地状況(令和5(2023)年現在)を追記

図 2-13 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

- ・製品出荷額は平成 14(2002)年以降増加傾向となっていたが、平成 21(2009)年や平成 26(2014)~令和 3(2021)年にかけては横ばいとなっている。
- ・事業所数及び従業員数は減少傾向となっている。



出典:工業統計調査および経済構造実態調査(令和3(2021)年)

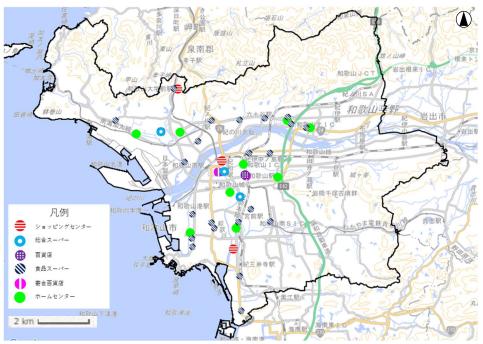
図 2-14 市内の工業の状況

# (2) 商業の状況

#### 1) 商業施設の立地状況

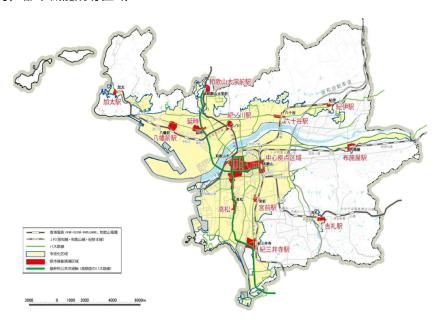
・中心部には百貨店や寄合百貨店等が立地しているが、食品スーパーや総合スーパー等が減少している。 また、郊外の主要道路沿いに食品スーパーや総合スーパー、ホームセンター等が多く立地している。

※寄合百貨店:複数の小売店が出店する商業施設形態の一つ



出典:国土地理院地図に商業施設立地状況 (令和 5 (2023)年現在)を追記図 2-15 商業施設の立地状況

### (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) 主な商業施設の開店及び閉店状況

- ・平成 2(1990)年以降、郊外型の商業施設が各地に進出した。中心部では、大丸や丸正、高島屋等が相次いで閉店した。令和 2(2020)年以降、キーノ和歌山が中心部に開店したが、スーパーが2店閉店し、中心市街地における食料品や日用品の調達が困難となっている。
- ・ぶらくり丁の通行量は平成 24(2012)年をピークに急減し、その後、令和元(2019)年には 5,000 人/10 時間まで回復したが、新型コロナウイルス感染症の影響により、再度急減し、現在 4,000 人/10 時間となっている。

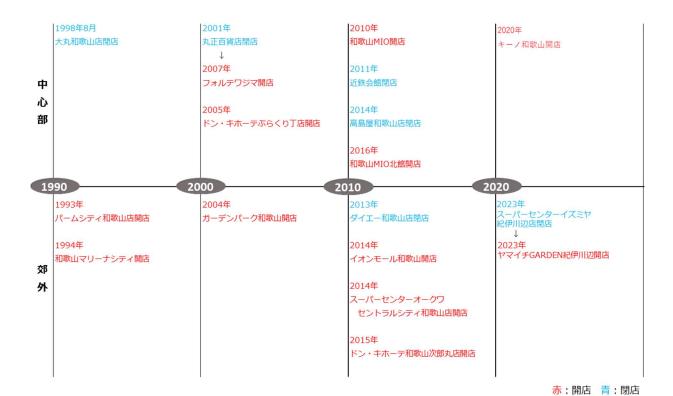


図 2-16 主な商業施設の開店及び閉店状況

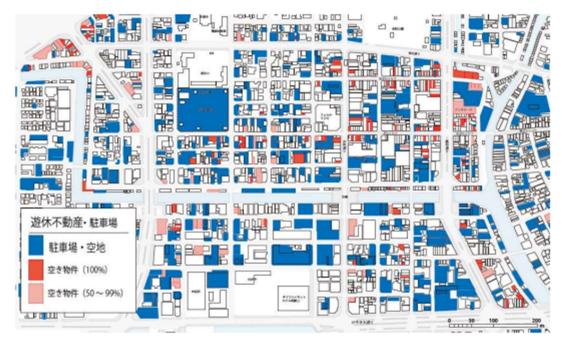


出典:ぶらくり丁商店街協同組合(令和4(2022)年)

図 2-17 中心市街地(ぶらくり丁)通行量の推移

### 2) 遊休不動産・駐車場の状況

- ・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 2-18 遊休不動産・駐車場の状況 (平成 26(2014)年)





図 2-19 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

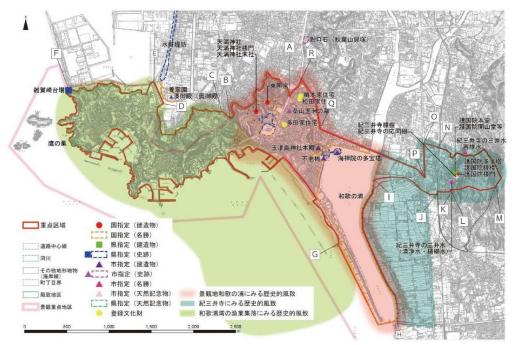
- ・市内には和歌の浦や和歌山城、加太・友ヶ島、和歌山電鐵貴志川線、和歌山マリーナシティなど多数の観 光資源が存在する。
- ・特に和歌の浦は平成 29(2017)年に日本遺産に認定され、絶景の宝庫として注目を集めており、平成 30(2018)年には和歌の浦や紀三井寺を重点地区とする歴史的風致維持向上計画を策定している。また 本市は、関西エリアの玄関口となる関西国際空港から約 20 km、外国人観光客の人気が高い高野山からも 約 40 kmの距離に位置している。
- ・しかし、各観光地が市内に広く分散し回遊しづらいこと等から、そのポテンシャルを発揮しづらい状況にある。



「絶景の宝庫 和歌の浦」が平成29年度日本遺産に認定されました。



出典:日本遺産絶景の宝庫和歌の浦ホームページ図 2-20 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 2-21 歴史的風致維持向上計画 重点区域

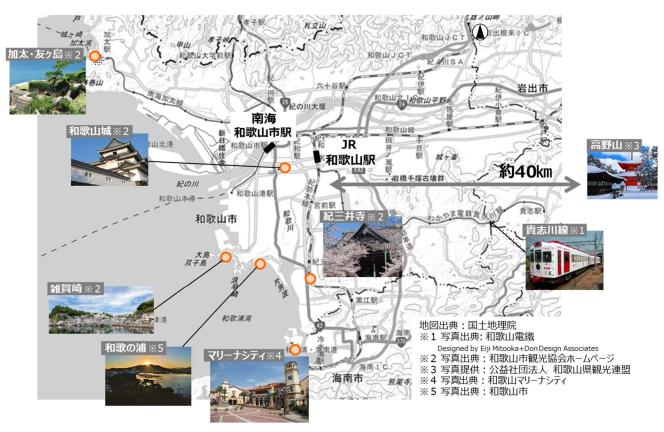


図 2-22 和歌山市内の主な観光地

### 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がある。
- ・千葉県銚子市から和歌山市に至る全長 1,487km のルートである太平洋岸自転車道が、世界に誇るサイクリングルートとして、令和 3(2021)年 5 月 31 日に「ナショナルサイクルルート」に指定された。



出典:川上村ホームページ

図 2-23 紀の川流域における取組







出典:和歌山市

図 2-24 太平洋岸自転車道

### (2)観光客数の推移

- ・和歌山市の宿泊客数は平成 24(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たが、令和元 (2019)年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光客数全体が激減した。現在、観光客数は回復傾向にある。
- ・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)はその約半数となっている。また、加太、友ヶ島、磯ノ浦の宿泊者数は96千人/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(令和4(2022)年)

白浜温泉・椿温泉 1,571 和歌浦・紀三井寺・和歌山城 他 778 勝浦温泉・湯川温泉 400 田辺・中辺路・百間山・みなべ 283 新宮・游峡 = 132 煙樹海岸・白崎海岸・道成寺・御坊 他 105 加太・友ヶ島・磯ノ浦 96 橋本周辺 🔲 93 熊野本宮温泉郷 🔲 104 海南生石山周辺 **5**4 高野山 98 **62** 枯木灘 能神温泉・護摩壇山 41 35 西有田 龍門山 31 その他 🔳 59 2,000 0 500 1.000 1,500 (千人) ■和歌山市内 ■和歌山市外

図 2-25 和歌山市の観光客数の推移

出典:和歌山県観光客動態調査報告書(令和4(2022)年)

図 2-26 和歌山県内の宿泊者数

## 2-1-7 公共施設等の立地状況

・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:国土地理院地図に令和5(2023)年公共施設等の立地状況を追記

図 2-27 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、 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。

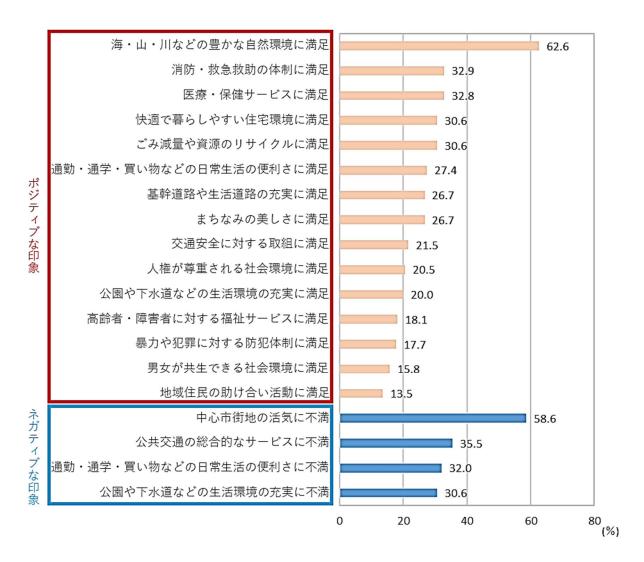


出典:和歌山市

図 2-28 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6割は和歌山市に対して「海・山・川などの豊かな自然環境に満足」と感じており、自然環境面での愛着は比較的強いと考えられるが、中心市街地の活気・公共交通サービス、買い物等の日常生活の便利さに不満を感じている割合が多くなっている。



出典: 市政世論調査(令和4(2022)年度)

図 2-29 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 和歌山駅や南海電鉄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、南海電鉄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、南海電鉄和歌山市駅と和歌山港駅を結ぶ南海電鉄和歌山港線が通っている。
- ・市中心部には約 2 km離れた位置に JR 和歌山駅および南海電鉄和歌山市駅の 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、南海電鉄泉佐野駅、または JR 日根野駅で乗り換えが必要となる。

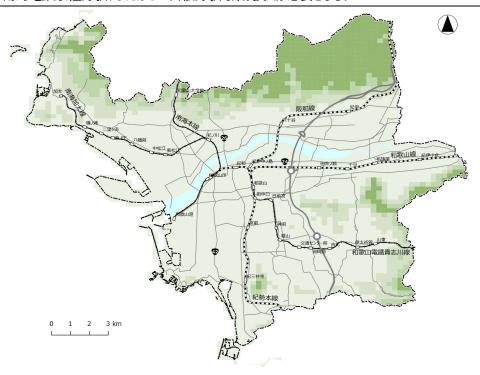


図 2-30 鉄道ネットワークの状況

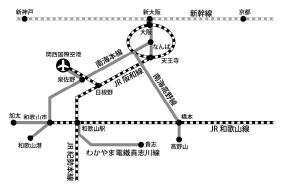
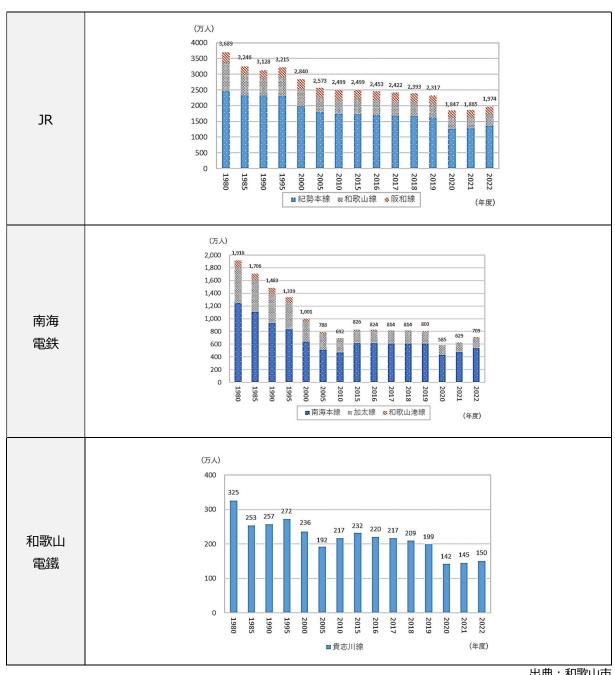


図 2-31 広域の鉄道ネットワーク

# 2) 利用状況

#### (a) 路線別

- ・鉄道各社の和歌山県域内の年間輸送客数については、令和 2(2020)年度以降、新型コロナウイルス感染 症の影響により急減し、その後、回復傾向にある。
- ・JR の和歌山県域内の年間輸送客数は昭和 55(1980)年度以降減少傾向にある。
- ・南海電鉄の和歌山県域内の年間輸送客数も昭和 55(1980)年度以降減少している。平成 24(2012) 年度頃から若干増加がみられたが、新型コロナウイルス感染症により、減少し、現在、回復傾向にある。
- ・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平成 18(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、平成 27(2015)年度以降は微減となり、新型コロナウイルス感染症 によりさらに減少し、現在、回復傾向にある。



出典:和歌山市

図 2-32 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く、平成 7(1995)年度以降、減少傾向となり、近年は横ばいとなって いたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2(2020)年度に急減した後、回復傾向にある。
- ・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。和歌山線では紀伊小倉駅の利用が最も多 いが、昭和55(1980)年度と比較して、半数以下となっている。

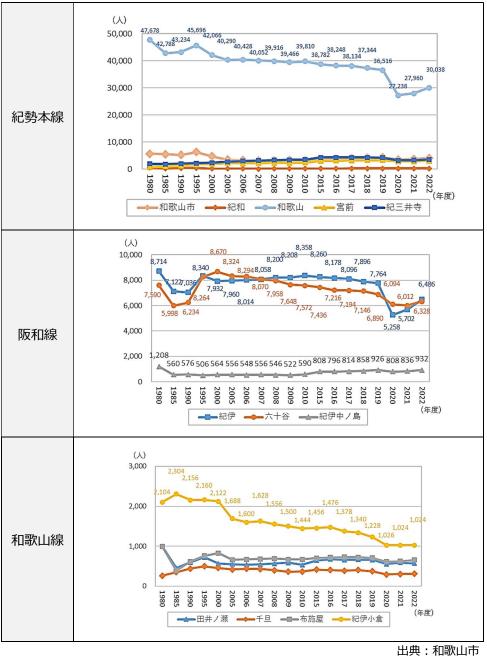


図 2-33 JR 駅別 1日あたり乗降客数

### b)南海電鉄

- ・南海電鉄の乗降客数は和歌山市駅が最も多いが、平成 29(2017)年度と昭和 55(1980)年度とを比べると半数以下となっており、令和 2(2020)年度にはキーノ和歌山の開店により、利用者の増加が見込まれたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者は減少し、現在、回復傾向にある。
- ・加太線では、八幡前駅の利用が多く、新型コロナウイルス感染症の影響も比較的少なく、コロナ禍以前の水準に戻りつつある。
- ・和歌山港線では、和歌山港駅の利用が平成 12(2000)年度の大幅な減少後、横ばいとなっていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者は減少し、現在、回復傾向にある。

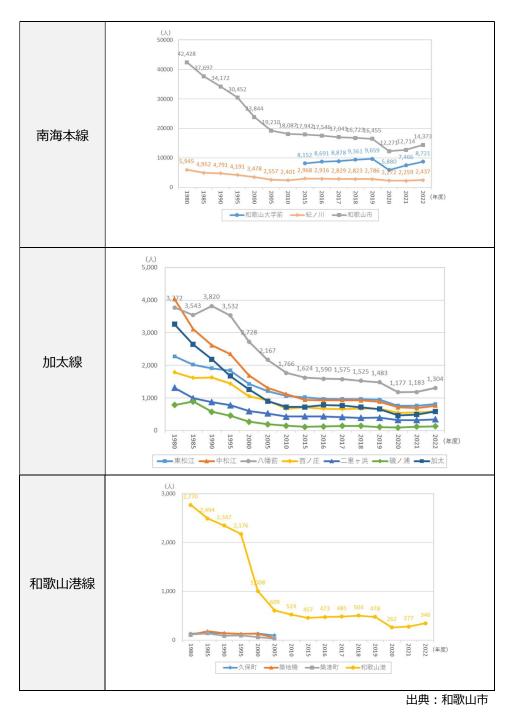


図 2-34 南海電鉄 駅別1日あたり乗降客数

# c)和歌山電鐵

・和歌山電鐵の乗降客数は JR 和歌山駅が最も多いが、減少傾向にあり、昭和 55(1980)年度と比較し、現在の利用者は半数以下となっている。

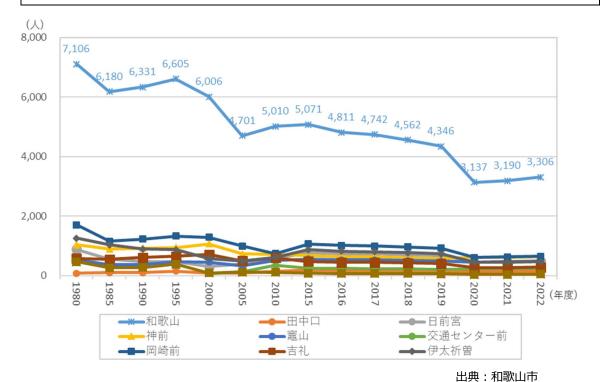


図 2-35 和歌山電鐵 駅別1日あたり乗降客数(貴志川線)

### (2) バス交通の状況

#### 1) バスネットワークの状況

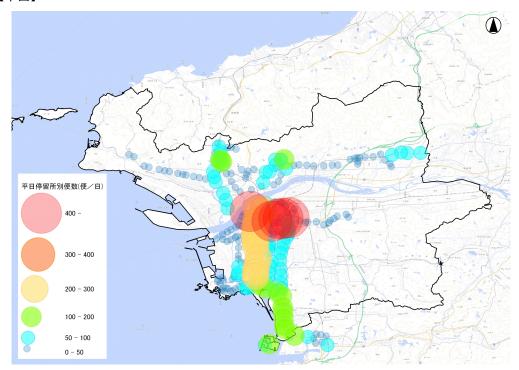
- ・路面電車が廃止となった昭和 46(1971)年以降、市内移動はバスが担っており、和歌山バスと和歌山バス 那賀が全域にネットワークを張り巡らせているが、利用者の減少に伴い、廃線が続いており、新型コロナウイル ス感染症の影響や人材不足等の要因も含めて路線維持が困難となってきている。
- ・和歌山バスは主に、ターミナルである JR 和歌山駅および南海電鉄和歌山市駅へ、医大病院方面や和歌浦方面、和歌山大学方面から乗り入れる路線を運行している(51 系統)。2 つのターミナルへそれぞれ乗り入れるため系統数が多く、複雑なネットワークとなっている。また、市外への交通として関東方面、関西国際空港等へのリムジンバスの運行を実施している。
- ・和歌山バス那賀は、粉河駅から F.B.T(府中バスターミナル)や開智中学校・高等学校などへの路線を運行している(11 系統)。



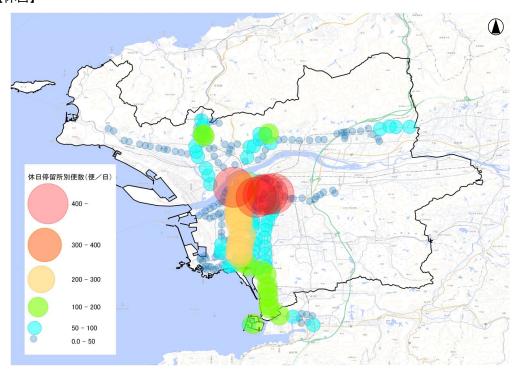
出典:公共交通情報マップ(ワッププラス 全市域版)

図 2-36 バスネットワークの状況

# 【平日】



# 【休日】

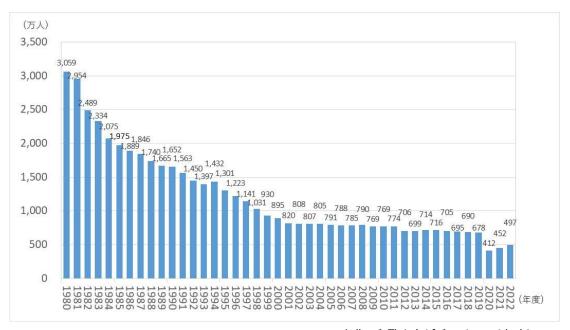


出典: 地理院タイルに和歌山市地域公共交通調査事業結果(令和3(2021)年度)を追記して掲載図 2-37 バスの運行本数 (上下別で算出)

#### 2) 利用状況

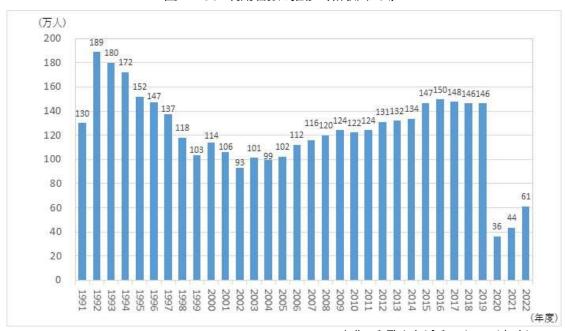
- ・和歌山バスの利用者数は昭和 55(1980)年度以降大きく減少している。平成 13(2001)年度頃からは減少が緩やかになっていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が急減し、コロナ禍以降 500 万人/年を割り込んでいる。
- ・和歌山バス那賀の利用者数は平成 4(1992)年度をピークに減少し、その後、横ばいが続いていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2(2020)年度には前年の 25%の利用者と急減し、回復傾向にはあるものの、令和 4(2022)年度利用者は令和元 (2019)年度の半数以下となっている。

(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(令和4(2022)年度)

図 2-38 利用者数の推移(和歌山バス)



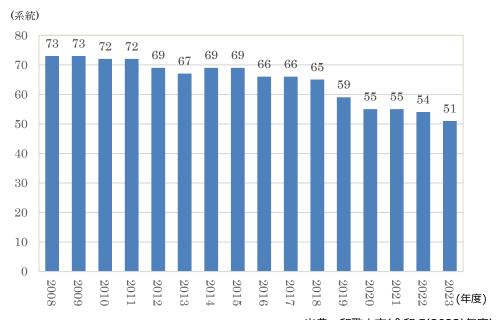
出典:和歌山市(令和4(2022)年度)

図 2-39 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平成 20(2008)年度以降、減少傾向にあり、令和 5(2023)年度では 51 系統となっている。
- ・和歌山バス那賀の系統数は平成 28(2016)年度以降、徐々に減少している。



出典:和歌山市(令和5(2023)年度)

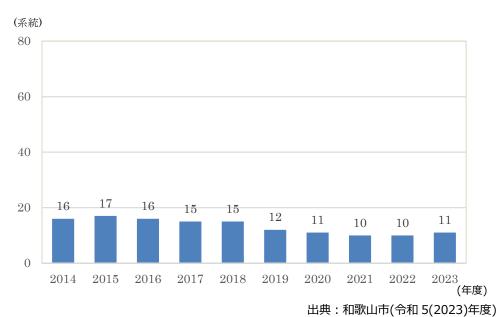
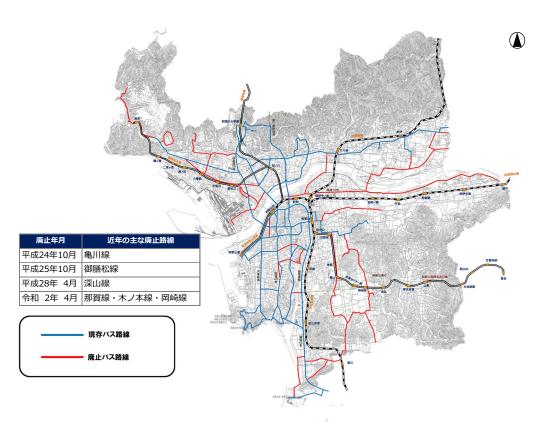


図 2-40 系統数の推移(和歌山バス)

図 2-41 系統数の推移(和歌山バス那賀)

### (b) 路線廃止等の状況

- ・昭和 55(1980)年度と令和 4(2022)年度を比較すると、郊外部を中心にバス路線の廃止が増加傾向にあるが、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。自家用車の普及や人口減少といった内的要因および新型コロナウイルス感染症の影響等による外的要因による利用者の減少により、路線維持が困難となっているものと考えられる。
- ・また、路線廃止までは至らずとも、減便等による利便性の低下により、更なる利用者数の減少も見込まれる。



出典:和歌山市(令和4(2022)年度)

図 2-42 バス路線の状況 (昭和55(1980)年との比較)

### 4)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、運転手不足のため、運行が難しくなるケースも出てきている。
- ・また令和 6(2024)年4月1日から適用される自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)により、運転手不足はさらに深刻化するとされている。



出典:国土交通省

図 2-43 自動車の運転業務の人員不足

	<ul><li>3重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の</li><li>現行</li></ul>	見直し後
1年の 句束時間	3,380 時間	原則: 3,300 時間
4週平均 1週 1か月の 句束時間	【4 週平均 1 週間】 原則: <b>65</b> 時間(日約年: 281 MMD 最大: <b>71.5</b> 時間(日約年: 309 MMD	【1か月の拘束時間】 原則: 281時間 最大: 294時間 ※281時間の20名時からか月を超えて連続しむこと、 ※4週中的1週の物味が配けるで存電、1か月と週での。
1日の木息期間	継続8時間	継続 11 時間を基本とし、9 時間下限

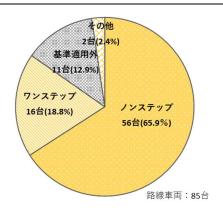
働き方改革関連法を踏まえた改善告示の改正(令和6年4月1日施行)

出典:厚生労働省ホームページ

図 2-44 バス改善基準告示の変更点まとめ

#### 5) 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84.7%を占めており、 残り約15.3%については、車両の大きさ等から移動円滑化基準適用外車両及びその他車両となっている。



出典:和歌山市

図 2-45 和歌山バスの低床バス導入状況(令和5(2023)年度)

#### 6) 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。また市内 3 箇所 (JR 和歌山駅構内、和歌山マリーナシティ、和歌山県立医科大学附属病院内) にデジタルサイネージを 設置している。
- ・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 確保されている箇所もある。
- ・バスターミナルである 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、南海電鉄和歌山市駅 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。

### (a) 利用環境確保事業



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 駅構内のデジタルサイネージ (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)

# (b) JR 和歌山駅中央口ターミナルの混雑状況



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)

# (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。
- ・令和元 (2019)年度には新造船あいが就航したが、かつらぎの老朽化も進んでいる。



図 2-51 和歌山港発の航路

#### ■下り (和歌山→徳島)

フェリー					
便名	船名	徳島港発	和歌山港着		
1		休 航			
2	あい	2:45	5:05		
3	かつらぎ	5:30	7:50		
4	あい 8:00		10:10		
5	かつらぎ	10:55	13:05		
6	あい	13:20	15:40		
7	かつらぎ	16:25 16:25	18:40 18:35		
8	あい	18:55 18:55	21:15 21:05		
9	かつらぎ	21:50 24:10			

■上り (徳島→和歌山)

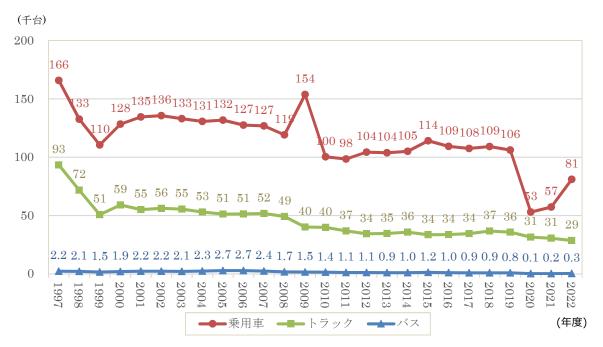
	フェリー					
便名	船名	和歌山港発	徳島港着			
1		休 航				
2	かつらぎ	2:40	4:55			
3	あい	5:30	7:35			
4	かつらぎ	8:25	10:30			
5	あい	10:35	12:50			
6	かつらぎ	13:40	15:55			
7	あい	16:20	18:30			
8	かつらぎ	19:10	21:25			
9	あい	21:50	24:05			

表 2-1 フェリー 時刻表

出典:南海フェリー

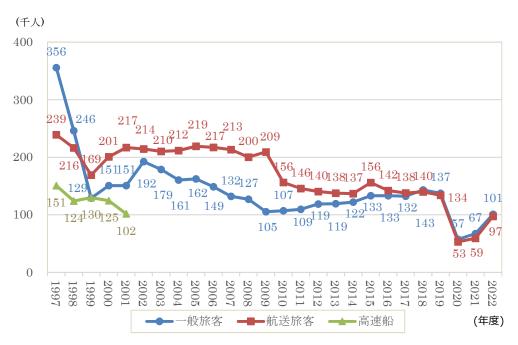
### 2)輸送の推移

- ・乗用車及びトラックの乗船台数は平成 9(1997)年度以降減少しており、近年は横ばい傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、急減し、徐々に回復傾向にある。
- ・一般旅客の乗船人数は平成 21(2009)年度頃から増加傾向がみられたが、新型コロナウイルス感染症の 影響により、急減していたが、回復傾向にある。



出典:和歌山市(令和4(2022)年度)

図 2-52 乗船台数の推移



出典:和歌山市(令和4(2022)年度)

図 2-53 乗船人数の推移

### (4) タクシーの状況

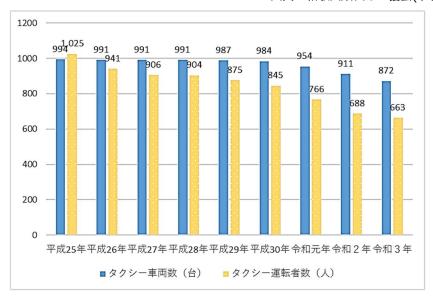
- ・運転者数は、平成 25(2013)年度 1,025 人と比較し、令和 3 (2021)年度では約 35%減少し、663 人となっている。
- ・また、運転者の平均年齢は令和4(2022)年度では64.5歳と高齢化が続いている。
- ・特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づき、和歌山市はタクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、平成 26(2014)年に準特定地域に指定され、新規参入の審査が厳格化されるとともに、増車は認可制となっている。

表 2-2 和歌山市域におけるタクシー輸送人数・輸送収入

(※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)

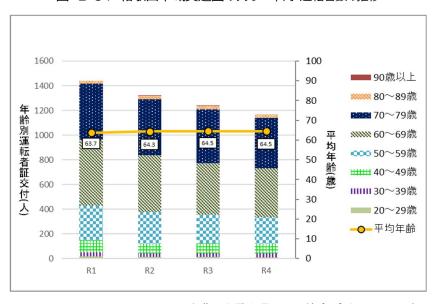
	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
タクシー輸送回数 (回)	2,651,207	1,896,730	1,970,777	1,868,654	1,819,955	1,723,119	1,558,992	1,005,355	1,035,994	1,065,265
タクシー輸送収入(千円)	3,372,291	2,565,524	2,610,141	2,464,606	2,411,629	2,306,928	2,138,106	1,438,319	1,502,700	1,595,340

出典:和歌山県タクシー協会(令和4(2022)年度)



出典:近畿運輸局(令和3(2021)年度)

図 2-54 和歌山市域交通圏のタクシー車両・運転者数の推移



出典:和歌山県タクシー協会(令和4(2022)年)

図 2-55 和歌山県内の年齢別の運転者証交付数および平均年齢

### (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 2-3 鉄道駅バリアフリー補助の主な整備内容

駅名	年度	主な整備内容			
10 千口可加工压口	平成 12	・エレベーター4 基			
JR 和歌山駅	(2000)年度	・エスカレーター2基			
1D %3/##0	平成 14	・エレベーター4 基			
JR 紀伊駅 L	(2002)年度	・身体障害者用トイレ1式			
	平成 20	・エレベーター2 基			
JR 六十谷駅	(2008)年度	*1 <i>D</i> / \1-/9-2			
	平成 21	・多機能トイレ1式			
	(2009)年度	・スロープ改良			
   南海電鉄和歌山市駅	平成 24	・エレベーター2基、手すり、階段段鼻、			
一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一	(2012)年度	誘導・警告ブロック、ホームかさ上げ			
10 40可加工唯口	平成 27	・内方線付き点状ブロック			
JR 和歌山駅	(2015)年度	音響案内装置 13 箇所			
JR 紀三井寺駅	令和 2	・Iレベーター 2 基			
JK 祁G二 <del>开寸</del> 為八 	(2020)年度	・エグハーツー2〜茶			

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平成 18(2006)年度から平成 27(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、平成 28(2016)年度から令和 7(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 2-56 平成 28(2016)年度から令和 7(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

- ・和歌山線沿線自治体や JR で構成される和歌山線活性化検討委員会において、和歌山線応援キャラクターの名前募集等のイベントを開催している。
- ・JR 紀勢本線の活性化のため、紀勢本線活性化促進協議会が設立されており、利用促進事業が実施されている。



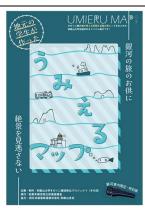


図 2-57 和歌山線活性化検討委員会で 図 2-58 紀勢本線活性化促進協議会で作成したマップ 名前募集した和歌山線応援キャラクター

#### 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、平成 14(2002)年度以降は年間 1,000 万円以上の路線補助を行っている。

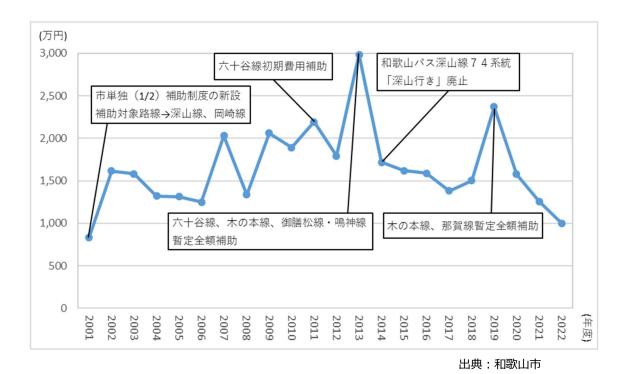
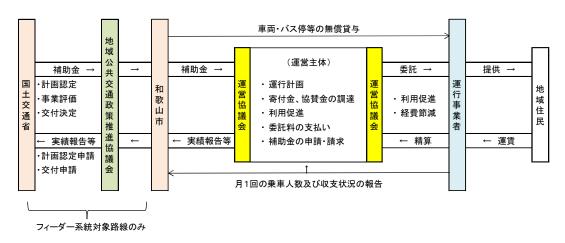


図 2-59 バス路線維持費補助金の推移

#### (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:和歌山市地域バス導入ガイドライン

図 2-60 地域バス及び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) 公共交通不便地域对策

公共交通不便地域における地域住民の移動手段の確保を図るため、和歌山市では地域住民が主体となって 運営する地域バスやデマンド型乗合タクシーの導入支援を行っている。地域バス「紀三井寺線」、「有功線」、「木本・西脇線」は公共交通不便地域において、和歌山市の支援のもと、地域住民が主体的に検討を行い、実証運行を経て、現在は持続可能な地域交通として路線定期バスが運行されている。また、加太地区デマンド型乗合タクシーは、地域の人口や特性から定時定路線ではなく、路線不定期の乗合タクシーとして運行されている。

地域公共交通活性化再生法が改正され、既存の公共交通サービスに加えて、地域の多様な輸送資源を総動員することで、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組が推進されており、和歌山市においても、様々な運行形態や新たな技術を活用した取組等を研究し、地域の特性にあった持続可能な地域交通の確保に努めていく。



出典:国土地理院地図を加工して作成

図 2-61 市内の公共交通の状況

位置づけ	系統	路線	役割	確保·維持策	
基幹路線	鉄道路線	⟨JR 西日本⟩ 和歌山線、阪和線、 紀勢本線 〈南海電鉄〉 南海線、加太線、 和歌山港線 〈和歌山電鐵〉 貴志川線	都市拠点から市外への広域 交通を担う。	交通事業者と協議 の上、一定以上の運 行水準を確保	
	バス基幹路線	路線バス(赤線)	ターミナル駅である和歌山駅、和歌山市駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点に連絡する。		
	乗合タクシー (区域運行)	デマンド型乗合タクシー (紫円)		交通事業者や地域 住民と連携した取組	
	乗合バス	路線バス (緑線) 地域バス (紫線)	市内各地域を運行し、軸と	により一定以上の需 要を確保	
支線	乗合バス	地域バス(青線) 有功線 木本・西脇線	なる基幹路線や地域拠点に 接続する。	地域公共交通確保 維持改善事業(フィ ーダー補助)を活用 し、持続可能な運行 を目指す。	

#### c) 地域公共交通確保維持改善事業対象路線の必要性

地域公共交通確保維持改善事業対象路線は地域バス木本・西脇線、有功線である。

地域バス木本・西脇線が運行する区域は、住民が多い緑ヶ丘エリアの標高が約 60mとなっており、半径 1km 以内にバス停、鉄軌道駅、海港、空港のいずれも存在せず、公共交通機関が存在しない、公共交通空白地域である。

また、地域バス有功線の運行区域は、半径 1km 以内にバス停、鉄軌道駅、海港、空港のいずれも存在 せず、公共交通機関が存在しない、公共交通空白地域である。また、高低差も 100m 以上あり、徒歩での 移動が困難であることに加え、65 歳以上人口の割合も市全体のものと比べて高く、移動手段の確保が課題 となっている。

地域バス木本・西脇線、有功線は、地域住民が主体となって運営し、民間の交通事業者が運行、行政が 支援を行う官民連携型の地域交通として運行しており、公共交通不便地域における住民の外出機会を創 出するとともに、既存の鉄道やバス路線、商業施設等に接続することで、地域公共交通や経済の活性化を 図っていく官民連携の上で欠かせない路線であるが、一方で自治体や地域住民、運行事業者の運営努力だ けでは維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により、確保、維持する必要がある。

	系統	起点	終点	事業 許可	運行形態	実施主体	補助
基幹系統	路線バス	(略)		4条 乗合	路線定期	交通事業者	
支線系統							
緑線	路線バス	(略)		4条 乗合	路線定期	交通事業者	なし
紫線	紀三井寺団地線	オークワ 紀三井 紀三井寺駅 寺店		4条 乗合	路線定期	運営協議会	なし
青線	木本·西脇線	緑ヶ丘	八幡台	4条 乗合	路線定期	運営協議会	フィーダー
青線	有功線	やまびこ 六十谷駅 公園		4条 乗合	路線定期	運営協議会	フィーダー
紫円	乗合タクシー	松源前	サニータウン 自治会館等	4条 乗合	路線不定期	運営協議会	なし

<sup>※</sup>基幹路線は大きく分けると、JR 和歌山駅〜和歌山大学方面の北部基幹、JR 和歌山駅、南海電鉄和歌山市駅 〜医大病院、マリーナシティ方面の南部基幹、JR 和歌山駅〜南海電鉄和歌山市駅、JR 和歌山駅〜県庁の中 心部基幹の3つからなっている。

<sup>※</sup>地域バス、デマンド型乗合タクシーは実施主体が地域住民からなる運営協議会であり、市から補助金などの支援を 受け、運営を行っている。運行については運営協議会が交通事業者に委託している。

#### d) 補助系統における公有民営方式車両購入について

#### ○取得の必要性

新規で補助系統の地域バス運行を開始する場合は、当該路線の運行するための車両を手当てすることができないため、新たに車両を導入する必要がある。ただし、近年の半導体不足や受注停止などにより、運行開始までに車両の手当てが見込めない場合は、開始年度は運行事業者所有の車両等を利用し、翌年度以降に導入を行った上で運行事業者に貸与する。

### ○車両の取得計画

地域バスは住宅地などに進入する必要があるため、乗車定員が9人~12人の小型車両を使用する。 車両については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」を踏まえ、バリアフリーに配 慮した車両の取得に努める。また、燃費や環境への影響などを考慮し、燃料費や修繕費の削減効果を見込 むことができる車両を取得する。

#### ○取得による効果

現在運行を行っている車両を更新することで、燃費の向上や修繕費の削減を見込むことができる。

### e)地域バスの運行支援

- ・地域バスの取組として、「紀三井寺団地線」が平成 25(2013)年度、「有功線」、「木本・西脇線」が令和 5 (2023)年度に運行開始しており、その支援を行っている。
- ・令和3(2021)~5(2023)年度に市内公共交通不便地域において、地域バスの本格導入に向け、利用者数、安全性等の検証を目的として、地域バス実証運行を実施した。



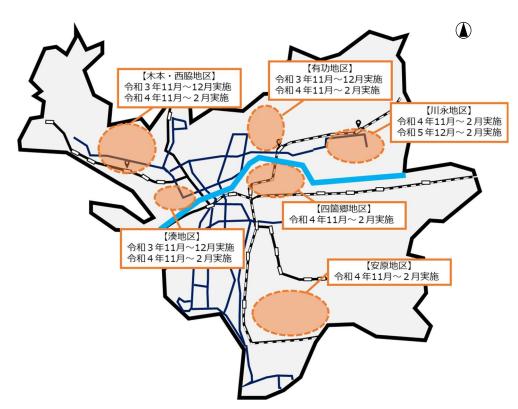
	乗車人数 (人)	1便当たりの 乗車人数 (人)	収支率 (%)
平成25年度	5,343	1.83	15.5
平成26年度	5,795	1.98	16.0
平成27年度	6,046	2.08	17.9
平成28年度	6,963	2.39	20.8
平成29年度	7,796	2.66	23.1
平成30年度	7,064	2.43	20.0
平成31年度	7,366	2.56	20.9
令和2年度	4,844	1.81	9.1
令和3年度	4,833	1.66	9.0
令和4年度	4,330	1.63	9.6

出典:和歌山市

出典:和歌山市

図 2-62 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



出典:和歌山市

図 2-63 地域バス実証運行実施地区

### f)デマンド型乗合タクシーの運行支援

- ・平成30(2018)年度に加太地区で試験運行、小倉、湊、和佐地区で実証運行を実施した。
- ・加太地区デマンド型乗合タクシーは平成 30(2018)年から運行開始した。年々、利用者数や稼働率が増加しており、地区に定着してきている。

表 2-5 各地区のデマンド型乗合タクシーの実証運行等実施状況

	地区	系統	運賃	実施時期
試験運行	加太地区	<ul><li>①小島住吉系統</li><li>②淡嶋神社系統</li><li>③サニータウン系統</li></ul>	200円~600円	平成 30(2018)年 9月 13日~ 平成 31(2019)年 3月 31日
	小倉地区	①上三毛自治会館系統 ②勝宝台系統 ③金谷自治会館系統	200円~400円	平成 30(2018)年 9月 5日~ 平成 30(2018)年 9月 24日
実証運行	湊地区	①鹿島建設前~ ガーデンパーク	200円~300円	平成 30(2018)年 9 月 27 日~ 平成 30(2018)年 10 月 16 日
	和佐地区 ②禰宜自治会館系統		200円~300円	平成 30(2018)年 10月 19日~ 平成 30(2018)年 11月 7日

- \*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。
  - ●加太地区デマンド型乗合タクシーの運行実績

表 2-6 加太地区デマンド型乗合タクシーの運行実績

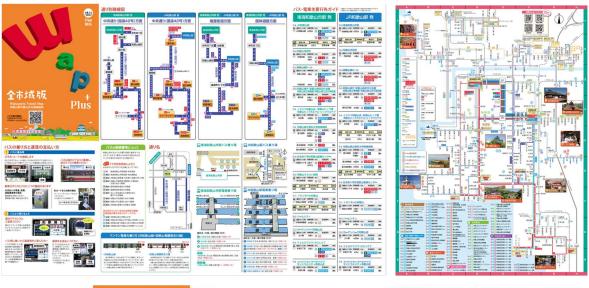
年度	利用日数	便数	人数	稼働率	収支率	乗合率
平成30年度	35⊟	42便	48人	0.9%	27.6%	1.1人/便
令和元年度	140⊟	218便	286人	2.5%	29.5%	1.3人/便
令和2年度	134日	220便	264人	2.5%	23.9%	1.2人/便
令和3年度	184日	261便	295人	3.3%	19.8%	1.1人/便
令和4年度	221日	426便	489人	4.9%	21.2%	1.1人/便

図 2-64 加太地区デマンド型乗合タクシー



# (c) 利用促進の取組

・バス等の利用促進のため、平成 29(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、平成 30(2018)年度以降は全市域版を作成し、毎年更新して観光案内所や関係機関に配布している。



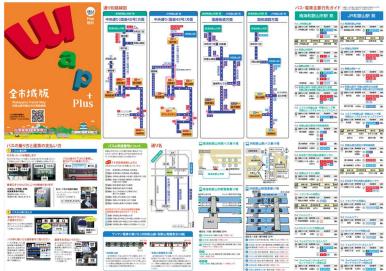


図 2-65 公共交通情報マップ (ワッププラス 全市域版)

### 3) フェリー

- ・平成 24(2012)年度からは南海フェリー株式会社と連携し、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、平成 25(2013)年度から平成 27(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、自転車に加え 125cc 未満のバイクにも対象を拡大して、手荷物運賃を無料とする事業を実施した。
- ・平成 28(2016)年度~令和 3(2021)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。
- ・令和 4(2022)年度は利用促進チラシの配布に加え、WEB 予約時に利用できるクーポンの取得方法を掲載するなど WEB 予約を促進した。
- ・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 2-66 フェリー利用促進チラシ

表 2-7 利用促進の取組結果概要

	事業実施期間	事業実績
亚弗 29/2016)东南	平成 29(2017)年	230,810 部のチラシを配布し、775 台が利用。
平成 28(2016)年度	1月4日~3月31日	うち 409 台がチラシを見て乗船。
亚弗 20/2017)东府	平成 30(2018)年	231,000 部のチラシを配布し、1,207 台が利用。
平成 29(2017)年度	1月4日~3月31日	うち 616 台がチラシを見て乗船。
亚弗 20/2019)左府	平成 31(2019)年	233,000 部のチラシを配布し、486 台が利用。
平成 30(2018)年度	1月4日~3月31日	うち 216 台がチラシを見て乗船。
<b>△和</b> □(2010)左府	令和 2(2020)年	166,450 部のチラシを配布し、1,180 台が利用。
令和元(2019)年度	1月6日~3月31日	うち 479 台がチラシを見て乗船。
会和 2/2020)左座	令和 3(2021)年	164,650 部のチラシを配布し、615 台が利用。
令和 2(2020)年度	1月6日~3月31日	うち 203 台がチラシを見て乗船。
会和 2/2021 \左府	令和 4(2022)年	168,000 部のチラシを配布し、250 台が利用。
令和 3(2021)年度	1月6日~3月31日	うち 74 台がチラシを見て乗船。
今和 4/2022) 左帝	令和 5(2023)年	188,200 部のチラシを配布し、265 台が利用。
令和 4(2022)年度 	1月6日~3月31日	うち 75 台がチラシを見て乗船。

### 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 88%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。

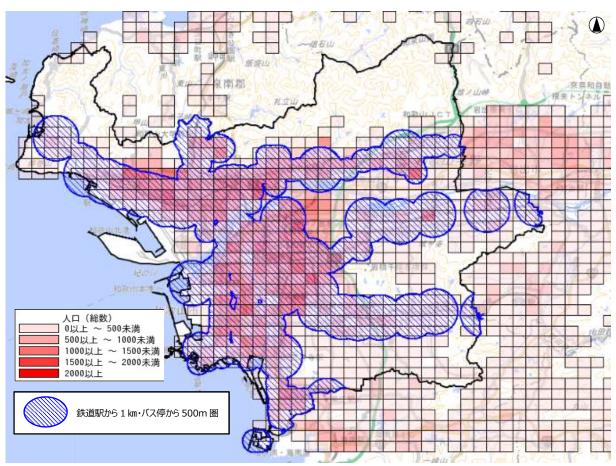


図 2-67 市内の公共交通不便地域

# 5) 和歌山市による新型コロナウイルス感染症対策

・鉄道、バス、タクシーの事業者が行う新型コロナウイルス感染症対策事業や車内密度を上げないよう配慮した 実証運行経費を対象とした補助を行った。

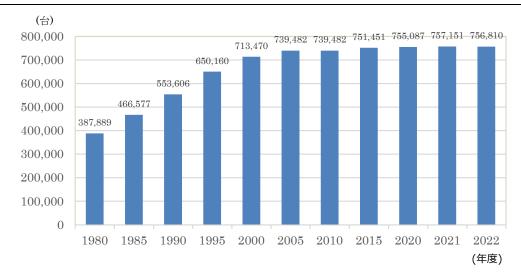
表2-8 主な新型コロナウイルス感染症対策一覧

年度	対象事業者	補助事業名
令和2年度	和歌山電鐵	地域公共交通感染拡大防止対策補助金
	和歌山バス	地域公共交通感染拡大防止対策補助金
	タクシー	新型コロナウイルス感染症対策等奨励金事業
	地域バス運営協議会	地域バス運営奨励金
令和3年度	和歌山電鐵・バス・フェリー	新型コロナウイルス感染症対策等奨励金
	地域バス運営協議会	地域バス運営奨励金
	和歌山電鐵	貴志川線利用環境革新等事業補助金
	和歌山バス	地域公共交通活性化・継続事業補助金
	和歌山電鐵	地域公共交通活性化・継続事業補助金
令和4年度	地域バス運営協議会	地域バス運営奨励金

### (6)自動車交通の状況

#### 1) 自動車の保有状況

・県内における自動車保有台数はモータリゼーションを背景に平成 17(2005)年度から令和 4(2022)年度までにおいて大幅に増加し、約 75 万台が保有されて以降は横ばいで推移している。

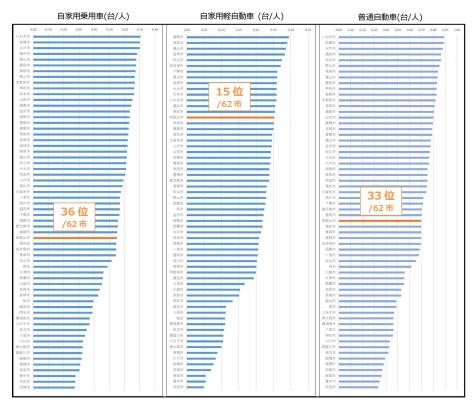


出典:一般財団法人 自動車検査登録情報協会(令和4(2022)年)

図 2-68 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

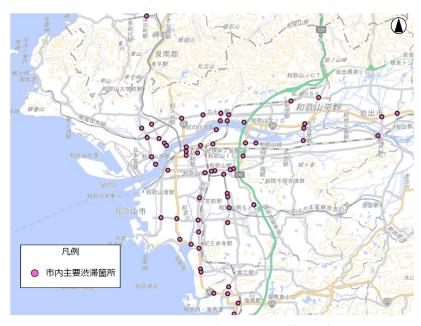
・1 人あたりの自家用乗用車保有台数は全国の中核市 62 市中 36 位となっているが、自家用軽自動車でみると 15 位と依然、高水準となっている。



出典:一般財団法人 自動車検査登録情報協会(保有台数は令和4(2022)年、人口は令和3(2021)年国勢調査により算出)<br/>図 2-69 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

- ・市内の道路整備が進んでいるが、依然として中心部に流入する地点で渋滞が多く発生している。また、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:全国道路·街路交通情勢調査(令和 3(2021)年)

図 2-70 渋滞の状況

### 4) 高齢者の事故の状況

・県内の交通事故の全体数は減少傾向にあるが、高齢ドライバーの事故件数が全体に占める割合は年々増加傾向にある。



出典:和歌山県警(令和3(2021)年)

図 2-71 和歌山県内の全体事故件数及び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。



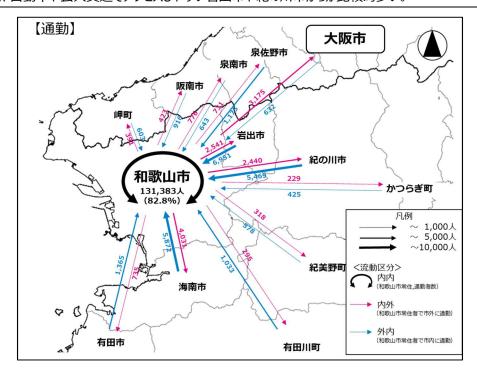
図 2-72 中心部の幹線道路における路上駐車の状況

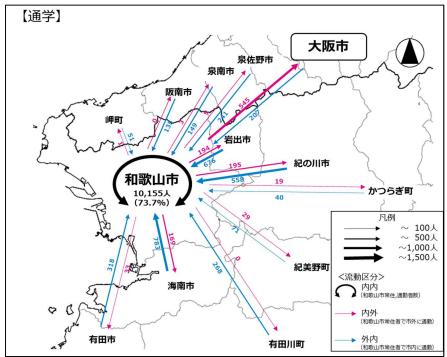
# 2-2-2 移動、交通に対するニーズ等の状況

### (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

- ・市内に常住する通勤者のうち、市内に通勤する人が約8割を占めている。市外への通勤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。
- ・市内に常住する通学者のうち、市内に通学する人が約7割を占めている。市外からの通学者は、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(令和 2(2020)年)

図 2-73 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 1,412 人中 618 人(43.7)%となっており、次いで河西部が 261 人 (18.4%)となっている。
- ・買物先は中心部が全体 2,009 人中 864 人(43.0)%となっており、次いで河西部が 531 人(26.4%)となっている。

表 2-9 通勤、通学先および買い物先の地域別構成(全交通機関)

通勤・通学先の地域別構成(全交通機関)

通勤・通学先 現住地	河西部	河北部	市外	中心部	東南部	東部	南部	総計
河西部	182	15	38	111	2	11	17	376
河北部	16	40	33	51	1	11	9	161
市外		5	7	16	3	1	2	34
中心部	30	10	35	265	3	16	28	387
東南部	10	4	20	49	36	16	10	145
東部	17	4	22	67	2	57	2	171
南部	6	2	16	59	4	6	45	138
総計	261	80	171	618	51	118	113	1,412

買い物先の地域別構成(全交通機関)

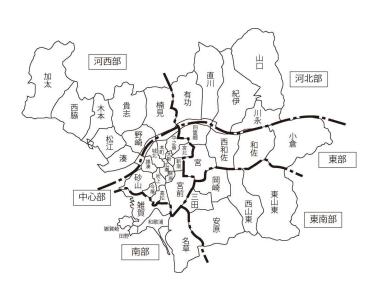
(人)

(人)

買い物現住地	河西部	河北部	市外	中心部	東南部	東部	南部	総計
河西部	473	17	7	40	1		2	540
河北部	17	151	34	21	1	6		230
市外	1	2	10	16		1	1	31
中心部	26	6	4	507	2	7	2	554
東南部	1	1	8	105	55	17	9	196
東部	6	15	32	86	3	96		238
南部	7	1	6	89		3	114	220
総計	531	193	101	864	62	130	128	2009

出典:和歌山市アンケート調査(令和5(2023)年度)

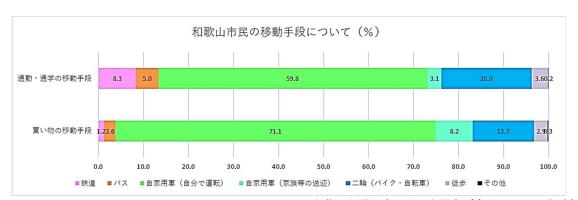
### (参考) 地域区分



## (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通勤・通学において約6割、買い物においては8割を占めている。
- ・鉄道とバスの分担率は、通勤・通学においては $5\sim8\%$ 、買い物においては $1\sim3\%$ となっている。



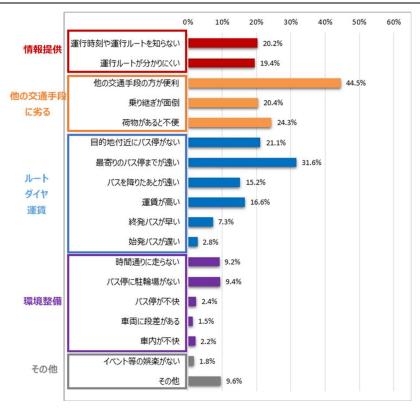
出典:和歌山市アンケート調査(令和5(2023)年度)

図 2-74 交通手段分担率

### 2) バスの利用状況

#### (a) バスを利用しない理由

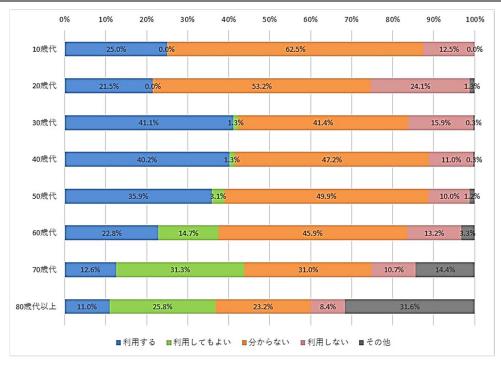
- ・バスを利用しない人の中で「他の交通手段の方が便利」と回答した人が最も多かった。
- ・市民がバスを利用しない理由として、回答の多い順に「最寄りのバス停までが遠い」、「荷物があると不便」、 「目的地付近にバス停がない」となっている。



出典: 和歌山市アンケート調査(令和5(2023)年度)図 2-75 バスを利用しない理由

### (b)バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向

- ・10 代から 60 代まで「分からない」との回答が多い。「バスを利用しない理由が改善されればバスを利用する」 と回答した方が 30~50 歳代において 35%を超えており、高齢者よりも改善された際の利用意向は高い。
- ・また、60 歳代以上では 30%以上が利用する可能性があると回答しており、高齢者においても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。

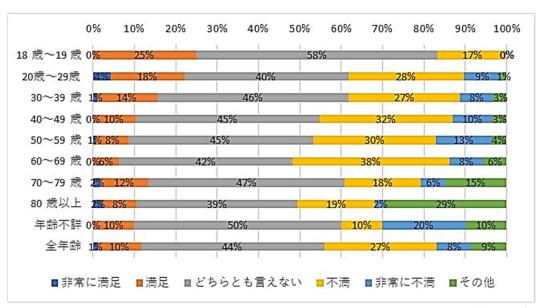


出典:令和5(2023)年度和歌山市アンケート調査

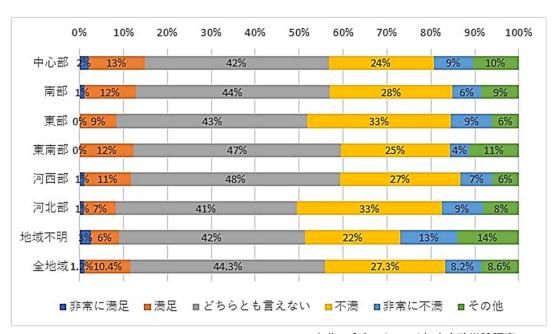
図 2-76 バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向

#### (c)公共交通の総合満足度

- ・公共交通について「非常に満足」、「満足」と回答した割合は、全体では平成 27(2015)年度では 19.8% に対し、令和 4(2022)年度には 11.5%に低下している。
- ・年齢別にみると、交通手段の制約が少ないと想定される 40~60 歳代において「非常に不満」、「不満」と回答した割合が高くなっている。
- ・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、「非常に不満」、「不満」が「非常に満足」、「満足」を大きく上回っている。



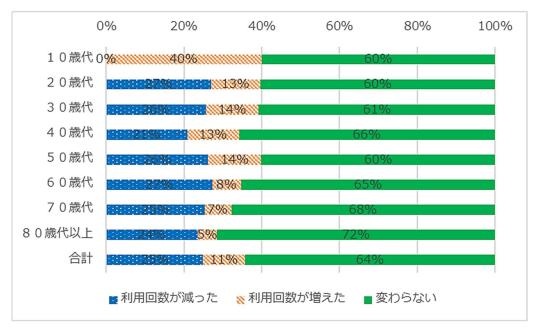
出典:令和4(2022)年度市政世論調査 図 2-77 市内公共交通の総合評価(年代別)



出典: 令和4(2022)年度市政世論調査 図 2-78 市内公共交通の総合評価(地域別)

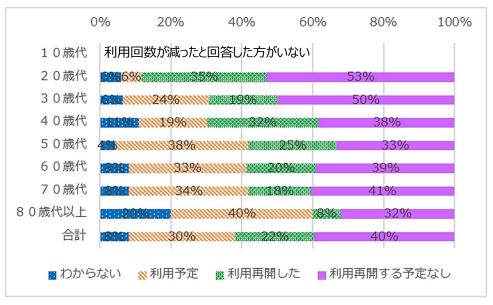
### 3)公共交通に係る新型コロナウイルス感染症の影響

・コロナ禍において公共交通の利用回数が減少した方の割合は 25%であり、減少した方のうち、新型コロナウイルス感染症の 5 類感染症移行後も利用しないと回答した方の割合は 40%であった。



和歌山市アンケート調査(令和5(2023)年度)

図 2-79 コロナ禍における公共交通の利用回数



和歌山市アンケート調査 (令和 5(2023)年度)

図 2-80 コロナ禍において公共交通の利用回数が減った方の 5 類感染症移行後の公共交通利用意向