

和歌山市地域公共交通計画／和歌山市都市・地域総合交通戦略【概要版】

1. 和歌山市の現状、公共交通に求められる機能

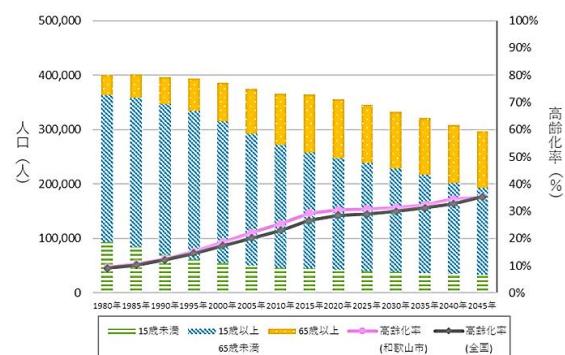
地域の現状

- 人口減少や高齢化に加え、市街地の郊外化が進み、中心市街地が衰退傾向にあるが、駅の再開発や大学誘致など活性化を推進
- 市民は、まちの自然環境等への愛着は持っているが、中心市街地や公共交通に対して「活気がない」、「不便」と感じている
- 和歌の浦、和歌山城、加太、和歌山マリーナシティなど観光地が広く点在

<人口、高齢化>

- ・人口は約35万人まで減少、高齢化率は約3割
- ・市内では、居住地や商業施設等の郊外化が進展

▼年齢別人口の推移



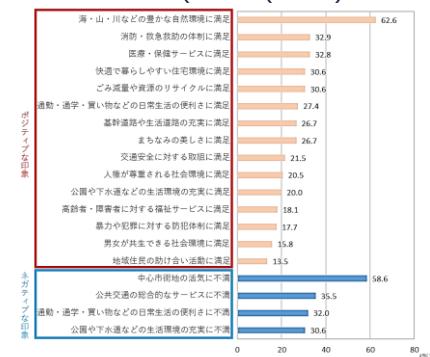
<施設立地>

- ・大学、専修学校等は主に中心部に立地
- ・医療機関は中心部や南部に多くが立地

<中心市街地>

- ・駅の再開発や大学誘致等の取り組みにより、一定のにぎわいを創出している
- ・中心部のスーパー等の閉店、店舗の郊外化により買い物困難者が発生している

▼市政世論調査(令和4(2022)年度)



<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、多くの市民が「中心市街地に活気がない」、「公共交通が不便」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
- ・太平洋岸自転車道がNCRに認定された
- ・観光資源が広く分散し、回遊しにくい状況がある
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、観光客数は急減したが、回復傾向にある

▼和歌山市の観光客数の推移



公共交通に求められる機能

- 市民の日常生活を支える
 - ・民間路線の支援
 - ・官民連携によるネットワーク形成

- 中心市街地の活性化への寄与
 - ・中心市街地活性化と連動した公共交通活性化、回遊性向上

- 地域拠点づくりへの寄与
 - ・地域資源や人材と連携した地域交通の確保、育成
 - ・新しいモビリティを活用した交通結節点の利便性向上

- 住みよいまちづくり、健康な暮らしへの寄与
 - ・地域の特性に応じた移動手段の確保
 - ・利用者等の意識醸成

- 観光活性化への寄与
 - ・わかりやすさ使いやすさの向上
 - ・公共交通による観光回遊性の向上、活性化

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、各方面から公共交通の充実が求められる
- 中心市街地活性化に関しては、近年、各種の取り組みが積極的に展開されている

<上位、関連計画>

[第5次和歌山市長期総合計画]

- ・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

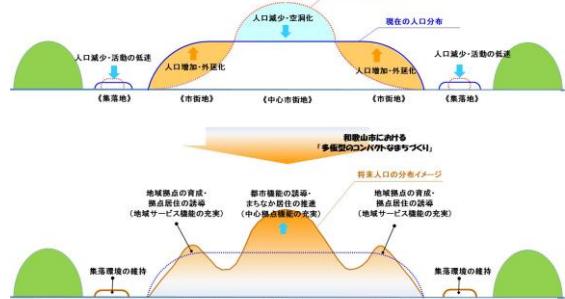


- 1 安定した雇用を生み出す産業が元なまち
- 2 住みたいと選ばれる魅力があふれるまち
- 3 子どもたちがいきいきと育つまち
- 4 誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち

[和歌山市都市計画マスタープラン]

- ・中心市街地や周辺拠点が交通ネットワークで結ばれることで相互に補完しあう「多極型のコンパクトなまちづくり」を進める

▼まちづくりのイメージ



[和歌山市立地適正化計画]

- ・都市計画マスタープランを踏まえ、都市機能誘導区域、居住誘導区域を設定
- ・そのために公共交通ネットワークの形成を進める

▼都市機能誘導区域



[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り組みとして、公共交通の充実による自動車利用の抑制等を実施

[和歌山市第2期 SDGs 未来都市計画]

- ・まちなかと郊外の漁村エリア双方から持続性を高め、市全体として持続可能な社会を目指していく。

[第4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り組み>

- ・都市再生整備計画に基づく新しいまちづくりに向けた種々の取り組みの結果、国の新しいまちづくりのモデル都市に選ばれた
- ・引き続き、都市再生整備計画に基づき、和歌山市まちなかワーカーブル推進事業等を進めていく

▼新しいまちづくりモデル都市に係る和歌山市の取り組み

和歌山県和歌山市 テーマ:官民連携による格ける空間リノベーション

市内に11団体存在する都市再生法人やまちづくりプレイヤー間の更なる連携を目的に「まちなかエリアプラットフォーム和歌山」を立ち上げ、まちなかの課題解決の検討を実施したり、公共空間・遊休不動産を空間リノベーションにてハードとソフトの両面から活用し、ウォーカーシティの実現や新たな日常、格ける空間を創出する。

ハード事業

- ウォーカーシティの創出
- まちなかエリアプラットフォームの創出
- 公共空間・遊休不動産の活用
- ウォーカーシティの創出

ソフト事業

- ウォーカーシティの創出
- まちなかエリアプラットフォームの創出
- 公共空間・遊休不動産の活用
- ウォーカーシティの創出

目標設定

まちなかの流動人口 (RESAS8日再掲平均) を3年後の6000人増を目指す (仮定値) 34,550人 (令和3年度末) → (目標値) 35,450人 (令和5年度末)	まちなかの空家・空き店舗を活用したリノベーション件数 3年度に150件以上の活用を目指す (仮定値) 0件 (令和3年度末) → (目標値) 16件 (令和5年度末)
---	---

和歌山市地域公共交通計画／和歌山市都市・地域総合交通戦略【概要版】

2. 和歌山市の公共交通の現状、問題点

運行、整備等の状況

- 人口減少や中心部の衰退、郊外化等に、路線を細分化しながら対応／新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少に加え、人手不足等の問題もあり、今後も路線の維持が難しい状況
- 公共交通不便地域に対して、行政が地域バスやデマンド交通の導入支援を行っている。

<公共交通事業>

【鉄道】・JR（阪和線、紀勢本線、和歌山線）、南海電鉄（南海本線、加太線、和歌山港線）、和歌山電鐵（貴志川線）が運行、JR和歌山駅、南海和歌山市駅の2つのターミナルを形成

・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。

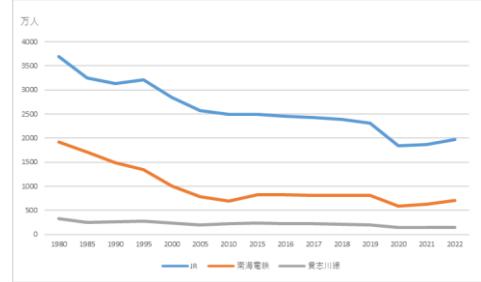
【バス】・和歌山バス、和歌山バス那賀が運行

和歌山バス：JR和歌山駅、南海和歌山市駅の2つのターミナルへ、医大病院方面や和歌浦方面、和歌山大学方面からそれぞれ乗り入れる路線を運行（51系統）

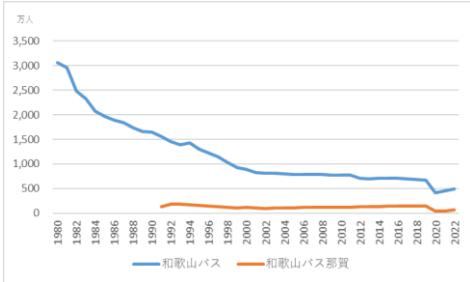
和歌山バス那賀：粉河駅から近大附属和歌山高校への路線を運行（11系統）

・利用者は昭和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きたが、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／年を割り込んでおり、減便等により対応しているが、乗務員不足により、現状のバス路線の維持が困難となっている。

▼鉄道年間利用者数の推移



▼バス年間利用者数の推移



【タクシー】

- ・運転者数は、平成25(2013)年度と比較し、令和3(2021)年度では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)年では64.5歳と高齢化が続いている。
- ・和歌山市は改正タクシー特措法に基づき、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、平成26(2014)年に準特定地域に指定されている。

【市による対応】

- ・和歌山電鐵へ10年で最大約5億円の設備整備、バス路線坂田線へ約1,000万円/年の補助を行っている。
 - ・地域バス紀三井寺団地線、木本・西脇線、有功線（本格運行）、加太地区デマンド型乗合タクシーへの支援を行っている。
 - ・現状、市内全人口の約88%がカバーされている※が、依然としてカバー圏に含まれない公共交通不便地域が存在している。
- ※駅から概ね1,000mまたはバス停から概ね500mに含まれる地域を公共交通カバー圏域とした場合

【フェリー】

- ・和歌山港～徳島港間において南海フェリーによるフェリーの運航が往復8便/日行われている。

【自動車】

- ・自動車保有台数は約75万台で高止まりしている。
- ・紀の川を横断する橋梁部等で、慢性的に渋滞し、バスの運行に支障をきたしている。
- ・高齢者が関わる交通事故割合が増加している。

ニーズ、意見

- 公共交通の利用は減少傾向にあるが、バスの運行本数の多い中心部内や、南部⇔中心部、北部⇔中心部の移動では一定の利用がある。
- バスについてダイヤやルートが知らない等、認知や意識面の問題があるが、利用環境が改善されれば、利用する意向もある。

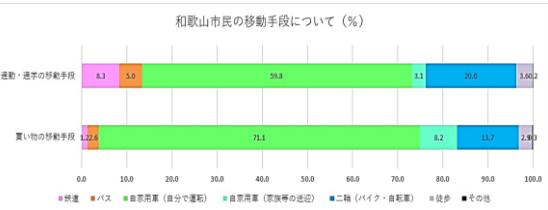
<通勤や通学等の流動>

- ・和歌山市内が多く、流出は大阪市、海南市、流入は岩出市や紀の川市、海南市等が多い。
- ・通勤や通学は、中心部着が多く、河西部着も2割を占める。
- ・買い物先は、中心部着に加え北部着も中心部と同程度を占める。

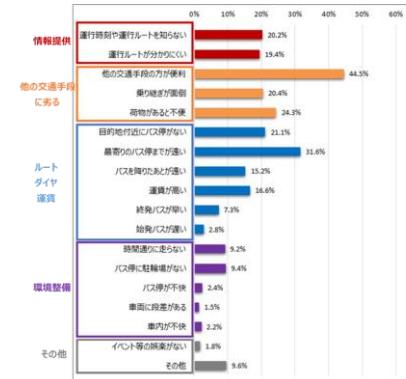
<公共交通等の利用実態>

- ・和歌山市における自動車分担率は通勤・通学において、約6割、買い物においては約8割となっている。
- ・公共交通の満足度は中心部や北部、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。
- ・バスを利用しない理由は、「他の交通手段が便利」が最も多く、「最寄りのバス停までが遠い」が約3割となっている。
- ・30代以上のバスを利用しない人の3割程度が、「バスを利用しない要因が改善されれば利用する」意向を示している。

▼交通手段分担率



▼バスを利用しない理由



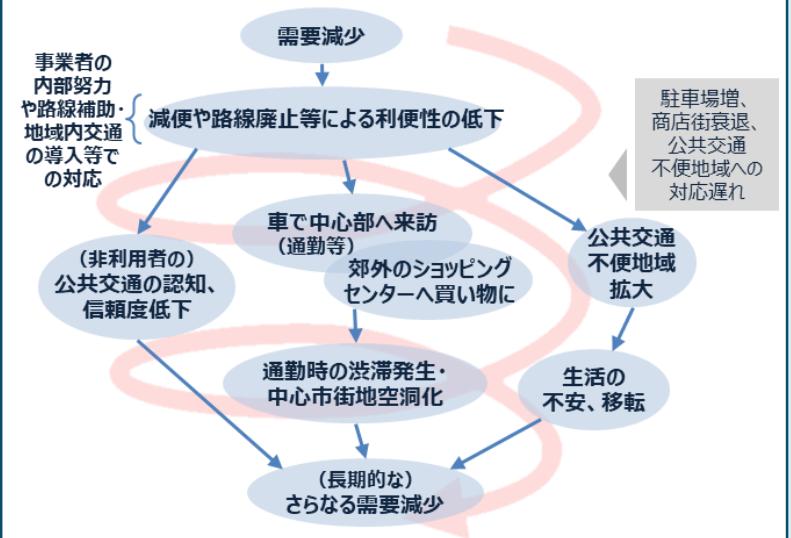
▼バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向



公共交通の現状、問題点

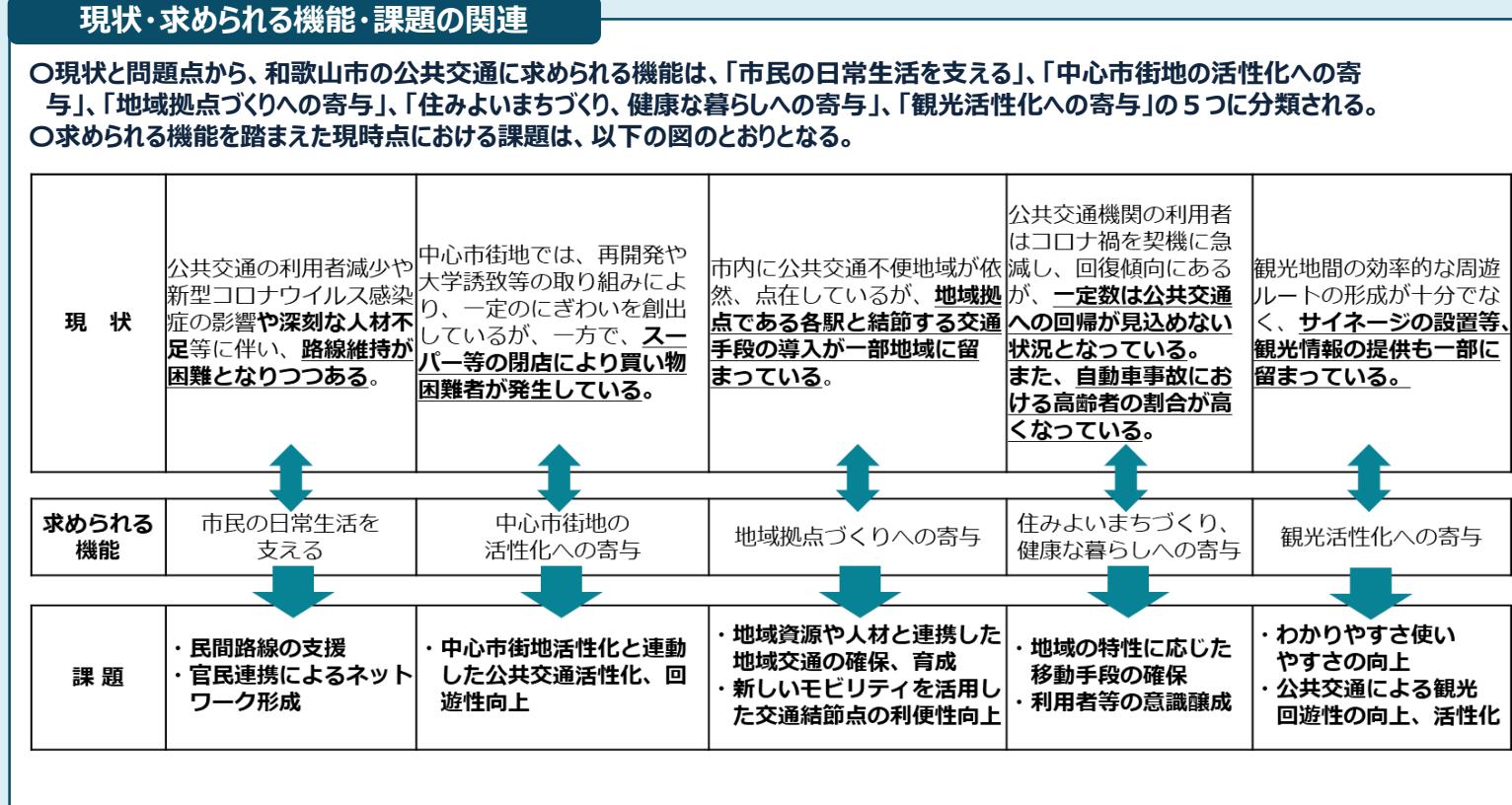
- 公共交通の利用者減少や新型コロナウイルス感染症の影響や深刻な人材不足等に伴い、路線維持が困難となりつつある。
- 中心市街地では、再開発や大学誘致等の取り組みにより、一定のにぎわいを創出しているが、一方で、スーパー等の閉店により、買い物困難者が発生している。
- 市内に公共交通不便地域が依然、点在しているが、地域拠点である各駅と結節する交通手段の導入が一部地域に留まっている。
- 公共交通機関の利用者はコロナ禍を契機に急減し、回復傾向にあるが、一定数は公共交通への回帰が見込めない状況となっている。また、自動車事故における高齢者の割合が高くなっている。
- 観光地間の効率的な周遊ルートの形成が十分でなく、サイネージの設置等、観光情報の提供も一部に留まっている。

▼公共交通の現状、問題の構造



和歌山市地域公共交通計画／和歌山市都市・地域総合交通戦略【概要版】

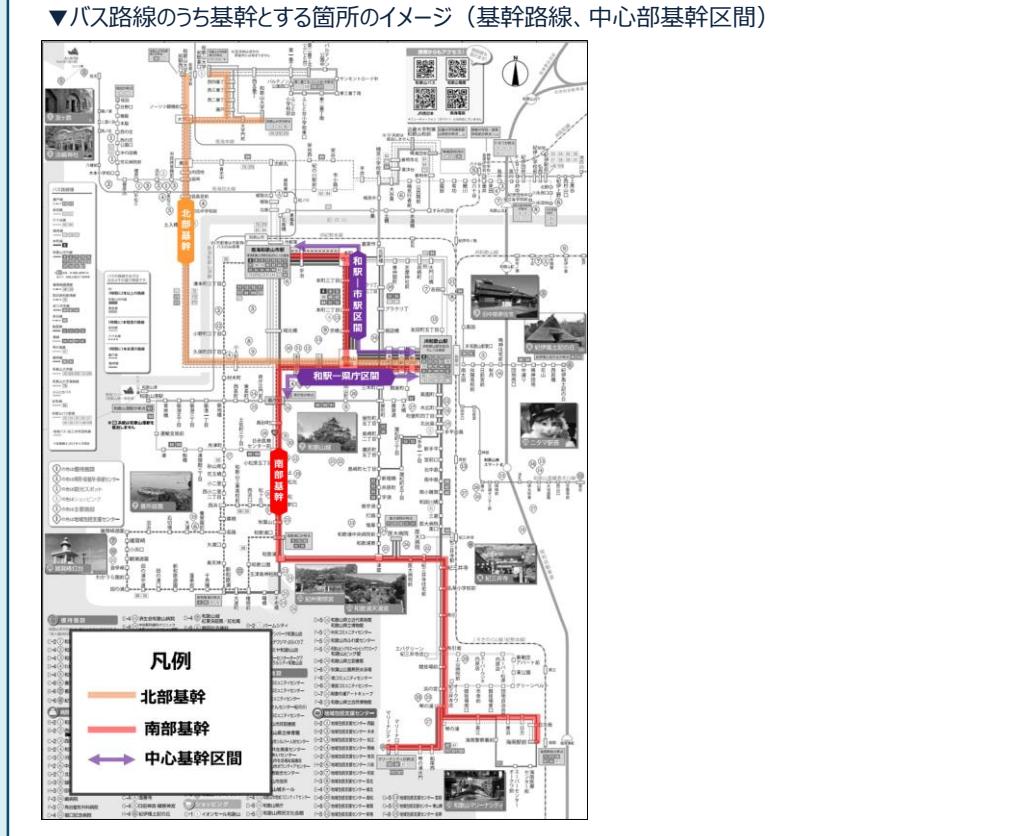
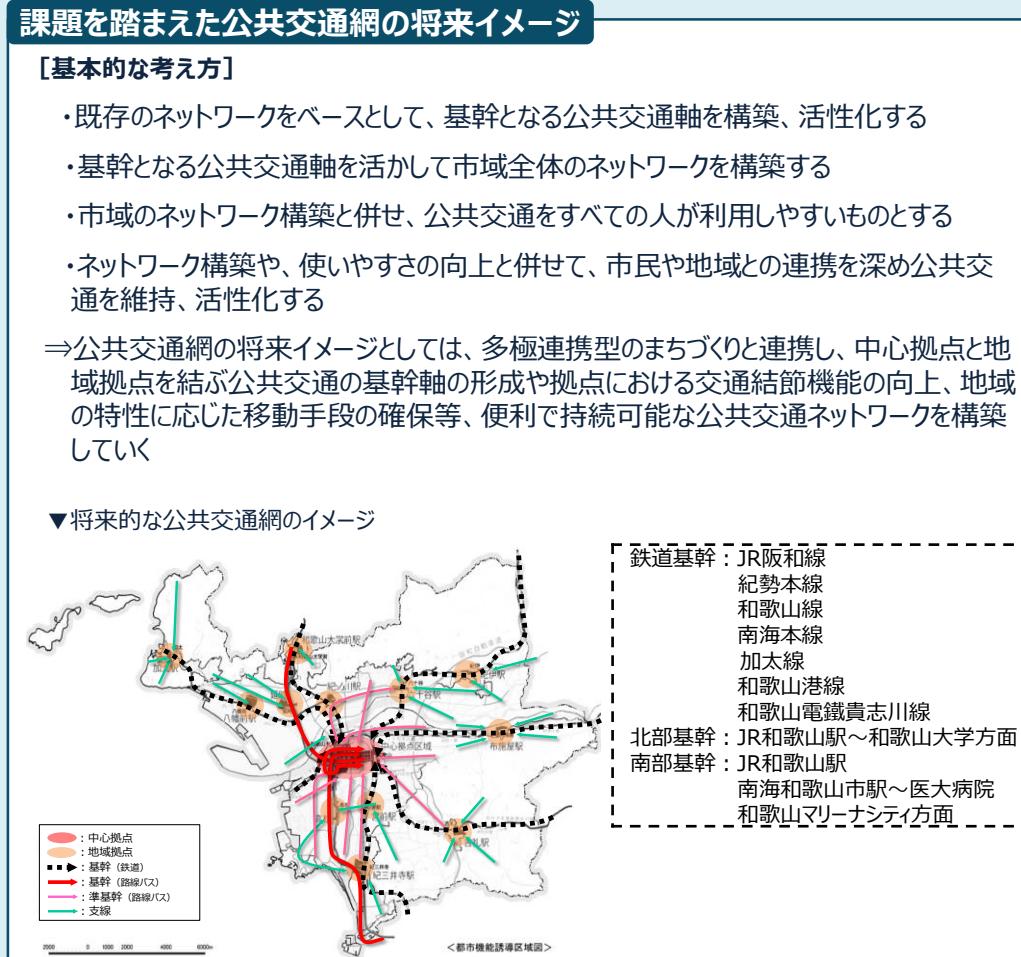
3. 求められる機能と課題



4. 公共交通網形成の基本方針



5. 公共交通網の将来イメージ



和歌山市地域公共交通計画／和歌山市都市・地域総合交通戦略【概要版】

6. 公共交通網形成のための取り組み

本計画における取り組みの流れ、施策体系 ○基本理念、基本方針、施策方針を踏まえ、25の取り組みを展開【対象期間】令和6(2024)年度～令和10(2028)年度【対象区域】和歌山市全域

(基本方針1) 基幹的公共交通軸の活性化
(施策方針1) 基幹的公共交通ネットワークの整備・・・基幹となる鉄道やバス路線の連携強化を図る
①バス路線の運行最適化や機能向上： ① ICカードやバスロケーションシステム、乗降カメラのデータを活用したバス路線の運行最適化（中）／ ② 基幹バス路線の機能向上の検討（短）
②新たな交通システムによる利便性向上： ① 新たな交通システムによる利便性向上の検討（短）
③交通結節点機能の強化： ① 交通結節点の環境整備の検討（中）
(施策方針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・・・中心市街地活性化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とで、利用需要を拡大する
④中心部の公共交通利用環境の向上： ① 中心拠点の駅等の環境整備や機能向上（短）／ ② バス車両待機スペースの確保(中)／ ③ 自転車の安全で快適な走行、駐輪環境の整備（短）
⑤自動車と公共交通の連携の促進： ① 都市交通施策と駐車場集約化の促進（短）／ ② 駐車場と公共交通等が連携した回遊促進（短）
⑥歩行空間の充実： ① 歩きたくなる魅力的な道路空間づくり（中）
⑦新たなモビリティを活用した中心部の回遊性向上： ① バス路線を補完するシェアサイクル等の検討（短）／ ② パーソナルモビリティ等の新たな移動手段の利用環境整備（中）
(基本方針2) 基幹的公共交通軸へのアクセス向上
(施策方針3) 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、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
⑧官、民、地域連携によるネットワークの形成： ① 既存バス路線と地域内交通によるネットワークの形成（中）／ ② 新たな需要を取り込む路線の検討（短）
⑨公共交通不便地域における移動手段の確保： ① 地域が主体となった持続可能な地域内交通の導入（短）／ ② 新たな交通システムによる公共交通不便地域対策の検討（短）／ ③ 地域の多様な資源を活用した移動手段の検討（短）
⑩地域拠点等の公共交通利用環境の整備： ① 地域拠点となる鉄道駅へのアクセス環境整備の検討（長）
⑪路線間の乗り継ぎ環境の確保： ① 使いやすい、使いたくなる乗り継ぎ拠点づくり（中）
(基本方針3) すべての人が使いやすい公共交通利用環境の向上
(施策方針4) 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
⑫すべての人が使いやすい公共交通サービスの実現： ① 高齢者等の外出を促進する移動支援策の実施（短）
⑬公共交通に関する分かりやすい情報提供： ① 情報を一元的にまとめたマップの提供やMaaSの活用（中）／ ② ICTを活用した情報取得環境の充実（中）
⑭公共交通の待合環境の整備： ① 待合環境の整備や改善（中）／ ② 利用状況に基づく待合環境の優先整備の検討（短）
⑮公共交通のバリアフリー化の推進： ① 駅のバリアフリー化の推進（短）／ ② バリアフリー車両の導入促進（長）
(施策方針5) 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い、各交通機関が連携することにより観光地のアクセシビリティや価値を高める。□
⑯観光分野との連携による公共交通の利用促進： ① 拠点での案内充実（中）／ ② MaaSを活用した観光客への一元的な情報提供とキャッシュレス化（中）
⑰外国人観光客等への利用環境の整備： ① 駅やバス停での多言語による公共交通案内の充実（中）
⑱観光地の回遊性の向上： ① 観光地をつなぐ新たなバス路線の検討（短）／ ② 新たな交通システムを活用した観光回遊性向上の検討（短）
⑲公共交通従事者のホスピタリティの向上： ① 公共交通従事者のサービス向上や車内環境改善（短）
(施策方針6) 広域交流の促進・・・広域的交流を促進する
⑳広域交通のアクセス向上： ① 広域バス路線の検討（短）／ ② 関西国際空港への公共交通の利便性向上（中）
㉑和歌山徳島航路の維持、活性化： ① 徳島エリアと連携した広域周遊施策の検討（中）
㉒サイクリング観光客の取り込み： ① サイクリング客のアクセス、受け入れ環境確保の検討（中）
(基本方針4) 市民、民間事業所、交通事業者、行政等の連携と協働による公共交通の再構築
(施策方針7) 市民、民間事業所、交通事業者、行政等の連携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
㉓企業や学校へのモビリティ・マネジメントの展開： ① 協働によるタイムリーな情報提供や利用促進の実施（短）／ ② 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（短）／ ③ 交通を題材とした学校教育の深化や充実による交通環境教育（短）
㉔企業や商店等と連携した持続可能な移動手段の導入： ① 企業や商店等と連携した公共交通の利用促進につながる支援活動、イベント実施等の検討（中）／ ② 民間協賛等による移動手段導入の検討（短）
㉕交通事業者と連携した持続可能な公共交通の確保、維持： ① 持続可能な公共交通の再構築（中）／ ② 運転手不足の解消（中）

短：5年以内 長：10年以上
中：10年以内

和歌山市地域公共交通計画／和歌山市都市・地域総合交通戦略【概要版】

7. 計画の進め方

目標値

- 基本方針、施策方針に対する取り組み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および指標、目標値を設定
- これらの指標を目安として、取り組みの進捗管理、見直し等を検討する
- ▼目標・評価指標

基本方針	目標（施策方針）	評価指標と説明、算定方法等	現況値	5年後の目標値	目標値の考え方
公共交通全体		公共交通の一日平均利用者割合（％） 鉄道・路線バス・地域バス・フェリーの利用者数を年間日数・和歌山市人口で除し、100を乗じた値	18%(R4)	22.2% R1:22.2% (左記計算で算出)	令和元年度（コロナ禍前）の公共交通の一日平均利用者割合 22.2%を目指す。
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（千人） ・各基幹路線のR1輸送実績から算出した利用者数を目標値とする。	1,700千人(R4) R4輸送実績報告書	2,241千人 R1：2,241千人 (R1輸送実績報告書)	北部基幹のバス系統、中心区間のバス系統、南部基幹のバス系統の利用者合計数において、令和元年度（コロナ禍前）水準を目指す。
	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（人/日） ・中心市街地の鉄道駅、バス停の総利用者数	58,476人/日(R4) 鉄道駅利用者数(R4)：51,841人/日 バス停利用者数(R4)：6,635人/日	70,615人/日 鉄道駅利用者数(R1)：61,657人/日 バス停利用者推計(R1)：8,958人/日	和歌山バス中心部の鉄道駅、バス停の乗降者数 和歌山市立地適正化計画における中心拠点区域内の鉄道駅、バス停の1日乗降者数を算定。
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（％） 和歌山市が定義する各交通機関のカバー距離(以下参照)より、公共交通機関を利用可能な人口から割合を算出(鉄道駅:1,000m、バス停、地域内交通:500m)	88%(R5) 市全体：356,729人(R2国勢調査) カバー人口：313,086人	約94% 市全体：333,854人 (R12人口推計) カバー人口：314,609人	計画期間で対策検討する交通不便地域を全てカバーした場合の交通不便地域カバー率 94%
		地域公共交通確保維持に係る財政負担額（千円） 地域バス：1地域 6,106千円 デマンド型乗合タクシー：1地域 841千円	19,159千円(R5) 地域バス平均補助額 6,106千円×3地域 デマンド型乗合タクシー 1地域：841千円	27,788千円 地域バス：4地域 デマンド型乗合タクシー等：4地域	地域バス運営補助金（R5予算）の平均 6,106千円とデマンド型乗合タクシー運営補助金（R5予算）841千円に公共交通カバー箇所を乗じて算出。
		地域バス収支率（％） 地域バスの平均収支率	7.8%(R4) 紀三井寺団地、有功、木本・西脇のR4平均収支率	10% 地域バス導入ガイドラインに定める地域バス運行継続条件	地域バス導入ガイドラインに定める地域バス運行継続条件が収支率 10%以上であるため、地域バスの平均収支率 10%を維持。
		公共交通の満足度（％） 市政世論調査より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	11.6%(R4) R4： 市人口：352,416人 非常に満足 1.2% 満足 10.4%(36,651人) どちらともいえない 44.3%(156,120人)	26.3% 非常に満足、満足と回答 R4：11.6%⇒R10：26.3%	現在、市政世論調査における交通満足度について、「どちらともいえない」と回答している方の 1/3 を「非常に満足」「満足」に転換させるとして設定。 (R4)市人口：352,416人 どちらともいえない 156,120人の 1/3 の 52,040人を非常に満足・満足以転換（40,880人：11.6%） ⇒（92,920人：26.3%）
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	観光入込客数（千人） 和歌山県観光客動態調査の観光客総数	観光客総数：5,629千人(R4) R4和歌山県観光客動態調査	観光客総数：6,903千人 R1和歌山県観光客動態調査	令和元年度（コロナ禍前）の数値が6,903千人であったため、コロナ禍前の水準を目指す。
		交通によるおもてなしの創出、広域交流の促進	各者との公共交通の活性化や利用促進に向けた取組数（箇所） 市民、民間事業者、交通事業者、行政、他分野等の連携と協働による利用促進講座の取組数	1箇所(R5) 小学校交通教室	5箇所 計画期間における学校や企業等に対する公共交通利用促進講座の実施箇所数

進捗管理

- PDCAの考え方にに基づき協議会において、毎年度取り組みを確認、見直しつつ展開する。
- 計画期間終了時には、計画全体の評価や次期計画の策定等を実施し、公共交通がまちづくりにおける役割を果たすことができるようマネジメントを行う。
- また、状況の変化により掲載した各施策を実施することが適切ではない状況が発生した場合にも、施策の見直しを検討する。

▼進捗管理の方法

進捗管理の方法	
評価期間	・毎年（各年度の取り組み実施後）
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	・表に記載した項目、方法で実施する。
その他	・表に示した評価指標の毎年度の状況について、各施策に関する取り組みの実施状況を踏まえて分析、整理し、その後の取り組み方法、内容について協議会において、検討協議を行う。

▼PDCAサイクルのイメージ

