

自治体アンケートの調査結果について

目次

1. 実施概要	1
(1) 実施概要	1
(2) 設問項目	2
2. 結果概要	12
(1) 地域公共交通計画の策定状況【質問 2】	12
(2) 公共交通の現状について【質問 4 (7)～(12)】	15
(3) 今後の地域公共交通政策について【質問 5-1】	211
(4) 関係者ごとの役割の考え方【質問 5-2】	30

アンケート結果の特徴

【自治体内部における交通政策の推進力】

- ・和歌山県全域において、地域公共交通網形成計画、または、地域公共交通計画を策定している自治体数は30ある自治体のうち6にとどまっている。
- ・地域公共交通網形成計画、および地域公共交通計画を未策定の24の自治体のうち、9の自治体では今後、計画策定の予定がなく、その理由として、自治体内部における専門的な部署や人材がないことを挙げる自治体が多い。
- ・計画を策定済み、あるいは計画策定予定の自治体においても、計画策定における困難な点として、自治体内部の人材不足や連携不足を挙げる自治体が多く、その割合は特に、紀中、紀南地域にて多い状況にある。

【新たな技術の導入】

- ・自動運転やMaaS、AI技術等といった新技術による公共交通の効率化や活性化に期待が高まっており、全国各地において、その導入に力をいれる自治体が見られるようになってきているものの、和歌山県内では、多くの自治体が未実施・未計画という状況にある。
- ・特に紀北、紀南地域にてこれらの取り組みを実施・計画している自治体が複数あるが、紀中地域では全自治体が未実施・未計画となっており、対応状況に地域間、自治体間で差異がみられる。

【社会課題との関連】

- ・多くの自治体で、交通不便地域・交通空白地域と考えられる地域が存在しており、そのような地域への対応は、各自治体内で大きな課題となっている。
- ・また、近年の高齢化にともない、最寄りのバス停までアクセスできない高齢者等が増加しており、そのような交通弱者への対応を課題と考える自治体が多くみられる。
- ・以上のように、各自治体において、より小さな移動ニーズに細かく対応することが求められる場面が増加しており、多くの自治体において、課題として認識されている。

【乗って守る公共交通】

- ・地域公共交通の課題として、8割以上の自治体が「利用者の減少」を挙げており、それに伴い、地域公共交通に対する「自治体負担額の増加」を課題として挙げる自治体が多くみられる。
- ・一方、公共交通の利用者からは、公共交通に対する不満や要望が寄せられるため、それらへの対応を課題と考える自治体が複数みられる。
- ・このような現状に対し、公共交通を積極的に利用して維持していこうとする住民意識の醸成や、公共交通の使い方を学ぶ機会の創出を今後の方針と考える自治体が多くみられる。

1. 実施概要

(1) 実施概要

実施概要は、次のとおりです。

表 実施概要

項目	概要
対象	和歌山県内の全市町村
方法	各自治体へアンケート調査票を配布
期間	令和5(2023)年1月
有効回収数	30自治体
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none">・自治体の基礎情報・地域公共交通計画等の策定状況・地域公共交通の考え方・目標等・地域公共交通の現状・課題・実施中の施策等・今後の地域公共交通政策・各関係者に期待すること

(2) 設問項目

設問項目は、次のとおりです。

質問 1 貴自治体についてお答え下さい

(1) ご記入者について

a. 市町村	<input type="text"/>	
b. ご回答者の所属	<input type="text"/>	
c. ご回答者の氏名	<input type="text"/>	
d. 電話番号	<input type="text"/>	ハイフン不要
e. E-Mailアドレス	<input type="text"/>	

(2) 所属する交通政策担当部署について

a. 担当部署名称	<input type="text"/>
b. 職員数	専任： <input type="text"/> 人
	兼任： <input type="text"/> 人
	非正規： <input type="text"/> 人

(3) 貴自治体における年齢別の運転免許返納者数（令和3年中）について

年齢別免許返納者数	65歳未満： <input type="text"/> 人	65-69歳： <input type="text"/> 人	70-74歳： <input type="text"/> 人
	75-79歳： <input type="text"/> 人	80-84歳： <input type="text"/> 人	85歳以上： <input type="text"/> 人

質問2 貴自治体における地域公共交通計画等の策定状況についてお答え下さい。

(1) 貴自治体で策定又は策定中の最新の「公共交通計画」を選び、

策定年度（改訂された場合は最新改定年度）をお答え下さい。（必須）

<input type="checkbox"/> 地域公共交通総合連携計画	策定年度： <input type="text" value="西暦"/> 年度	計画期間 <input type="text" value="西暦"/> ~ <input type="text" value="西暦"/> 年度
<input type="checkbox"/> 地域公共交通網形成計画	策定年度： <input type="text" value="西暦"/> 年度	計画期間 <input type="text" value="西暦"/> ~ <input type="text" value="西暦"/> 年度
<input type="checkbox"/> 地域公共交通計画	策定年度： <input type="text" value="西暦"/> 年度	計画期間 <input type="text" value="西暦"/> ~ <input type="text" value="西暦"/> 年度
<input type="checkbox"/> その他	計画の名称： <input type="text"/>	
	策定年度： <input type="text" value="西暦"/> 年度	計画期間 <input type="text" value="西暦"/> ~ <input type="text" value="西暦"/> 年度
<input type="checkbox"/> 策定している計画はない	地域公共交通計画の策定予定あり	予定年度 <input type="text" value="西暦"/> 年度
	地域公共交通計画の策定予定なし	その理由 <input type="text"/>

※計画策定済・現在計画策定中の自治体のみお答え下さい

(2) 計画を策定する上で難航した点、計画を遂行する上での課題についてお答え下さい。

(複数回答可)

- 交通事業者との協議に時間を要する
- 住民や利用者との協議に時間を要する
- 自治体内で公共交通に対する予算の確保が難しい
- 国などの財政支援が十分でない
- 自治体内部の連携や協力が不足している
- 専門の部署がない、人材が不足している
- 身近に相談できる専門家等がない。
- どう取り組んでよいか分からない
- その他 →具体的に：
- 特になし

質問3 貴自治体の地域公共交通の考え方・目標等についてご記入下さい。

地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）策定済みの市町村については、計画内容からご記入ください。

目標、目指すべき姿等について各市町村の長期総合計画やまちづくり関係の計画等から抜粋してもらってかまいません。

各項目の内容について、可能な限り交通機関別に記載してください。（鉄道、路線バス、コミュニティ交通、タクシー）

※ 当質問の内容について和歌山県地域公共交通計画に記載の上、公表する予定です。

(1) 公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティ交通、タクシー等）に関する考え方について（行は適宜追加してください）

a. 公共交通の現状

(例) 自治体内の公共交通は、JR〇〇線（〇〇駅、〇〇駅）、〇〇バス(株)の路線バスが〇路線、コミバスが〇路線、タクシー会社が〇社・〇台、など

b. 公共交通に関する課題

(例) 路線バスの利用者減少により路線維持が困難、コミュニティバスの財政負担が大きく路線の見直しが必要、〇〇地区が公共交通空白地、など

c. 今後の公共交通に関する基本方針、目指すべき姿、目標

(例) 現在の公共交通ネットワークを維持、コミュニティバスの利便性を向上、観光客等新たな利用者の獲得、公共交通利用に係る住民の意識醸成、など
基幹的公共交通軸の活性化、基幹的公共交通軸へのアクセス向上、すべての人が使いやすい公共交通利用環境の向上、公共交通の維持・活性化。

d. 目指すべき姿の実現や目標達成のための具体的な施策

(例) コミュニティバスをデマンド型に転換、コミュニティバス情報のオープンデータ化、交通結節点の環境整備、鉄道・バスの接続見直し、など

質問4 貴自治体における地域公共交通の現状についてお答え下さい。

(1) 鉄道について

a. 鉄道路線維持のための自治体の費用負担の有無 あり なし

※a.で「あり」にチェックされた場合のみ回答下さい。

b. 鉄道路線維持のための自治体の費用負担額

	(2021年度実績)	(2022年度予算)
(内訳) 運行経費に関する費用負担額	<input type="text"/> 千円	<input type="text"/> 千円
設備整備に関する費用負担額	<input type="text"/>	<input type="text"/>
利用促進に関する費用負担額	<input type="text"/>	<input type="text"/>
その他	<input type="text"/>	<input type="text"/> →内容 <input type="text"/>

(2) 路線バスについて

a. バス路線維持のための補助の有無

地域間幹線系統補助対象路線に対する補助 その他の路線に対する自治体単独の補助

地域内フィーダー系統補助対象路線に対する補助 なし

b. 地域間幹線系統補助対象路線に対する自治体負担額

(2021年度実績)		(2022年度予定)	
<input type="text"/> 千円	<input type="text"/> 路線	<input type="text"/> 千円	<input type="text"/> 路線

c. 地域内フィーダー系統補助対象路線に対する自治体負担額

(2021年度実績)		(2022年度予定)	
<input type="text"/> 千円	<input type="text"/> 路線	<input type="text"/> 千円	<input type="text"/> 路線

d. その他の路線に対する自治体単独の補助額 (b,c以外)

(2021年度実績)		(2022年度予定)	
<input type="text"/> 千円	<input type="text"/> 路線	<input type="text"/> 千円	<input type="text"/> 1 路線

(3) コミュニティバス・デマンド型交通について ※運行がある場合のみご記入下さい。

a. 運行車両・台数

<input type="checkbox"/> 中型バス	<input type="text"/> 台
<input type="checkbox"/> 小型バス	<input type="text"/> 台
<input type="checkbox"/> ワゴン型 (ハイエース等)	<input type="text"/> 台
<input type="checkbox"/> セダン型 (5人以下)	<input type="text"/> 台
<input type="checkbox"/> その他	<input type="text"/> 台

→車両

b. 路線数

	合計	うち 定時定路線	うち デマンド型
路線数	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

c. 運行日

<input type="checkbox"/> 土日を含む毎日	路線数	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 月～金は毎日	路線数	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 月～金のうち数日	路線数	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 月～金のうち1日	路線数	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 土日のみ	路線数	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> その他	路線数	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

c. 1日あたりの運行本数	<input type="checkbox"/> 1日20便以上	路線数			
	<input type="checkbox"/> 1日10～19便以上	路線数			
	<input type="checkbox"/> 1日5～9便	路線数			
	<input type="checkbox"/> 1日5便未満	路線数			
e. フリー乗降区間の有無	<input type="checkbox"/> フリー乗降区間あり	路線数			
	<input type="checkbox"/> フリー乗降区間なし	路線数			
f. 収支の状況（路線全体）	(2021年度実績)	運賃収入			千円/年
		運行経費			千円/年
	(2022年度予定)	運賃収入			千円/年
		運行経費			千円/年

(4) タクシーについて

a. 市町村内にて営業するタクシー事業者について（行は適宜追加）

事業者名	営業所所在地	配車数

(5) その他の交通の有無

<input type="checkbox"/> 福祉タクシー <input type="checkbox"/> スクールバス <input type="checkbox"/> 通院支援（診療所送迎） <input type="checkbox"/> 買物支援 <input type="checkbox"/> 地域主体の運行（ボランティア輸送等） <input type="checkbox"/> その他	概要（事業者数、主な運行内容（デイサービスの送迎等））

(6) 民間の送迎実態の把握状況

a. 病院の送迎バス	→ <input type="checkbox"/> 交通政策担当部署で把握	<input type="checkbox"/> 庁内の他部署で把握	<input type="checkbox"/> 把握していない
b. 企業の通勤送迎バス	→ <input type="checkbox"/> 交通政策担当部署で把握	<input type="checkbox"/> 庁内の他部署で把握	<input type="checkbox"/> 把握していない
c. 商業施設の送迎バス	→ <input type="checkbox"/> 交通政策担当部署で把握	<input type="checkbox"/> 庁内の他部署で把握	<input type="checkbox"/> 把握していない
d. その他の施設送迎バス （ホテル・旅館・自動車学校等）	→ <input type="checkbox"/> 交通政策担当部署で把握	<input type="checkbox"/> 庁内の他部署で把握	<input type="checkbox"/> 把握していない

(7)公共交通に関する課題について

該当する課題について、番号・具体的な内容をご記入下さい（複数回答可、行は適宜追加して下さい）

<選択肢>

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1. 公共交通の路線や運行本数の維持 | 8. 交通事業者の運転手不足 |
| 2. 自治体負担額の増加 | 9. 自治体のマンパワーや専門知識の不足 |
| 3. 施設や設備、車両等の老朽化 | 10. 事業者との意思疎通 |
| 4. 利用者の減少 | 11. 地域公共交通会議等の活性化 |
| 5. 公共交通に関する利便性の確保 | 12. 議会や住民からの意見・要望 |
| 6. 利用者の経済的負担 | 13. その他 |
| 7. 公共交通利用に関する住民意識 | |

【番号】【具体的内容】

例	4	J R O O 線△△駅の利用者数が減少。コミュニティバス〇〇線の利用者数が例年低迷している。

(8)現在取組中の施策について

該当する施策について、番号・具体的な内容をご記入下さい。（複数回答可、行は適宜追加して下さい）

施中の施策は、交通系部署以外の部署（福祉系部署等）が実施するものも含め、全てご記入して下さい。

<選択肢>

- | | |
|---------------------------|-------------------------------|
| 1. 公共交通の利用促進 | 6. 住民への啓発（J-マイカーデー、MM等） |
| 2. コミュニティバス等の経費削減 | 7. 利用者の経済的負担の軽減（カーチャット、運賃割引等） |
| 3. コミュニティバス等のデマンド化 | 8. 運転手不足対策等の人材確保・人材育成 |
| 4. バリアフリー化の推進 | 9. 事業者との意見交換や協議 |
| 5. 利便性の向上（キャッシュ決済、バスが導入等） | 10. その他 |

【番号】【具体的内容（施策名、予算額、内容、効果等）】 ※要綱等概要が分かる資料を添付してください

(9)新たな技術等を活用した取組について

現在実施中または具体的に実施を計画している、新たな技術等を活用した取組があれば、ご記入下さい。
(複数回答可、行は適宜追加して下さい)

<選択肢>

- | | |
|---------|-----------------------------------|
| 1. 自動運転 | 4. デジタル化 (キャッシュレス決済、路線図のマップデータ化等) |
| 2. MaaS | 5. その他 |
| 3. AI技術 | |

【番号】【具体的内容(施策名、予算額、活用する補助金の内容、効果等)】※概要が分かる資料を添付してください

実施中

計画中

(10)路線バスからコミュニティ交通への転換について

a. 路線バス→コミュニティ交通へ転換を検討している路線の有無 あり なし

※a.で「あり」にチェックされた場合のみ回答下さい。(複数ある場合は、行を適宜追加して下さい)

b. 転換を検討している路線について

事業者名	
路線名	
転換予定時期	

c. 転換する際に生じる(と考えられる)課題

--

(11)コミュニティバスのデマンド化について

a. デマンド化を検討しているコミュニティバス路線の有無 あり なし

※a.で「あり」にチェックされた場合のみ回答下さい。(複数ある場合は、行を適宜追加して下さい)

b. デマンド化を検討している路線について

路線名	
予定時期	

c. デマンド化する際に生じる(と考えられる)課題

--

(12)交通空白地域・交通不便地域について

貴自治体における、交通空白地・交通不便地域と考える地区について

(複数回答可、行は適宜追加してください)

※ 該当地区が分かる地図を添付してください

該当地区名	
空白地・不便地域と考える理由	
当地区の住民への対策や支援等	

(13)公共交通の拠点について

a. 市町村の各種計画（総合計画、都市計画、交通計画）において

公共交通の拠点と位置付けている場所の有無

あり

なし

a.で「あり」と回答した場合はその地点（地名や施設名）

(複数回答可、行は適宜追加して下さい)

広域的な交通拠点

--	--	--

生活拠点

--	--	--

a.で「なし」と回答した場合は想定される地点（地名や施設名）

(複数回答可、行は適宜追加して下さい)

広域的な交通拠点

--	--	--

生活拠点

--	--	--

※ 広域的な交通拠点：市町村の玄関口として県外や県内他地域を広域的に結ぶ交通や観光の拠点

生活拠点：商業・医療・教育・金融等の生活機能の集積地として位置付けている拠点

(例)JR和歌山駅、和歌山市駅（和歌山市）

質問 5 今後の地域公共交通政策についてお答え下さい。

今後の公共交通のために必要と考える取り組みについて

今後の公共交通のために必要と考える取り組み策について、チェックをつけてください。（複数回答可）
貴自治体自身が実施する場合だけでなく、事業者が実施する取組として必要と考える場合も選択してください。

<維持・確保>

- 交通事業者の運行に対する支援
- 交通事業者が実施する利用促進策など新たな取組に対する支援
- デマンド型交通の導入
- NPO等による自家用有償旅客運送の導入
- コミバスや路線バスの利用実態調査
- 利用実態に応じたバスのルートや時刻の見直し

<ハード整備>

- 鉄道駅施設のバリアフリー化（エレベーターや多目的トイレの整備）
- 快適な駅やバス停の環境整備（屋根やベンチ、デジタルサイネージ等の整備）
- 誰もが利用しやすい車両（ノンステップバス等）の導入
- パークアンドライド推進のための駐車場（駐輪場）整備

<利便性向上>

- ICカード等キャッシュレス決済の導入
- 駅やバス停における乗り継ぎのしやすさを高める取組み
- 自動運転など新しい技術を活用したサービスの導入
- MaaSやデジタルチケットなどスマートフォンで利用できるサービスの導入
- スマートフォンで検索するためのバス停や時刻表等のオープンデータ化

<利用促進>

- 利用促進イベント等の開催
- 観光施策と連携した利用促進策
- サイクルレーンの導入・拡大
- 割引切符や企画切符の販売
- 公共交通利用者に対する市町村内施設や協賛する店舗等の割引
- 公共交通マップの作成など住民に対する情報発信の強化
- 広報誌への掲載、チラシの全戸配布など公共交通に関する周知・啓発

<人材確保>

- 運転手の2種免許取得等に対する補助
- 運転手確保のためのセミナー、運転体験会等の開催
- 専門的な知識を持つアドバイザーによる行政職員への助言

<経済的負担軽減>

- 学生、高齢者に対する定期の割引
- バスやタクシーの運賃割引制度の導入・充実
- 運転免許返納者に対する公共交通利用特典の付与

<コスト削減、収入確保>

- ラッピングバスやネーミングライツなど広告料収入を得る取組
- 新たな取り組み等のためのクラウドファンディングによる資金調達

<住民意識の醸成>

- 公共交通の使い方などを学べる乗り方教室や体験会の開催
- 公共交通を積極的に利用して、維持していこうと思う住民の意識づくり
- バス停や駅を掃除するなど地域が協力して公共交通への愛着を高める取

<事業者との意思疎通>

- 行政と事業者による定期的な意見交換・協議の実施

<その他>

- その他

各関係者についてご記述ください

a. 国に期待すること

b. 県に期待すること

c. 市町村として担うべき役割

d. 事業者に期待すること

e. 地域・住民に期待すること

2. 結果概要

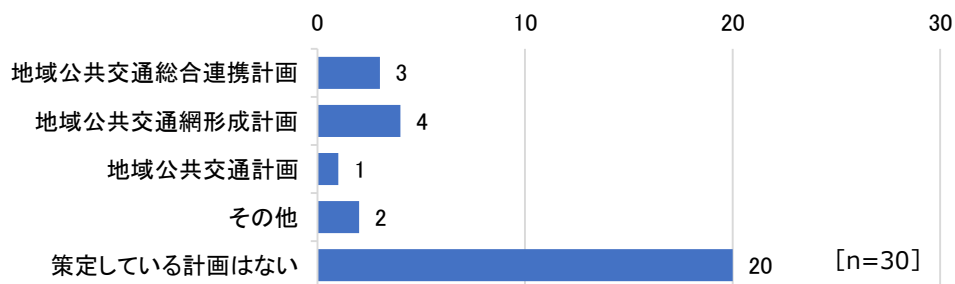
(1) 地域公共交通計画等の策定状況【質問2】

① 計画策定の有無

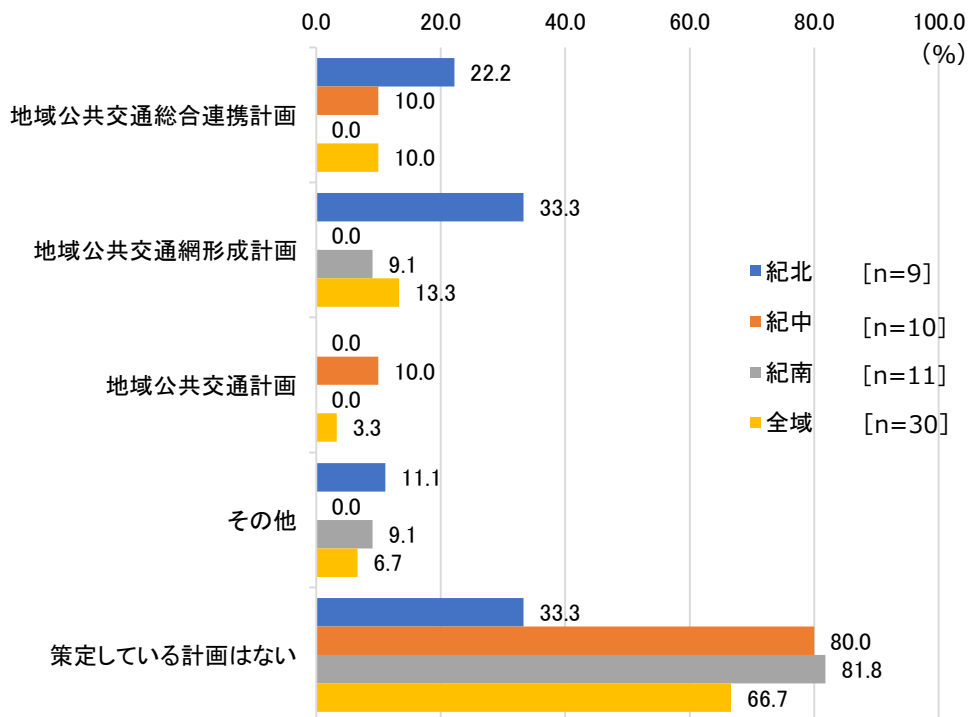
計画策定状況は、「地域公共交通網形成計画」を策定している自治体数が4、「地域公共交通計画」を策定している自治体数が1となっています。

地域別にみると紀北地域の3自治体、および紀南地域の1自治体が「地域公共交通網形成計画」を策定しており、また、紀中地域の1自治体が「地域公共交通計画」を策定しています。

【自治体数】



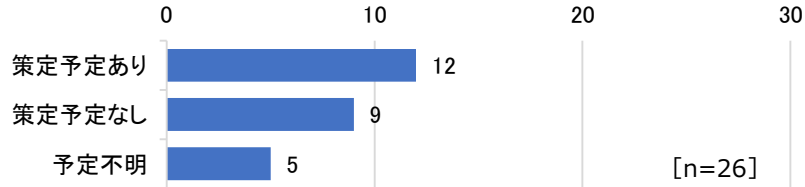
【地域別】



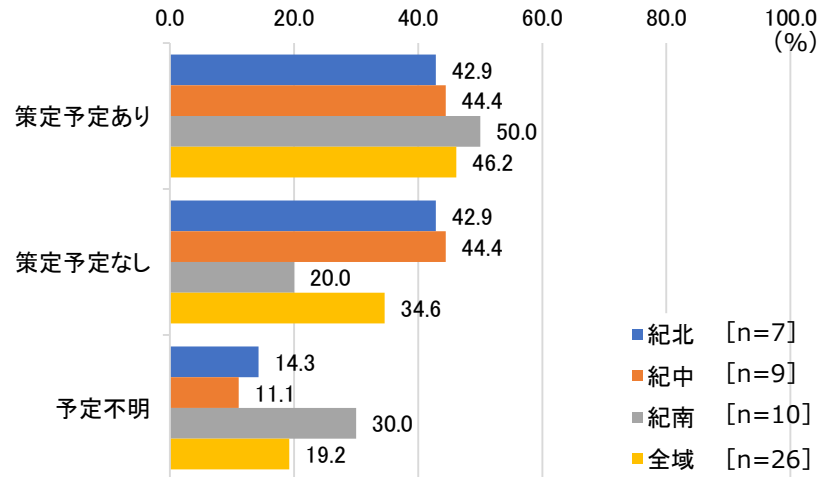
② 計画策定予定の有無（地域公共交通網形成計画、地域公共交通計画未策定の自治体を対象）

計画期間内の、地域公共交通網形成計画、または地域公共交通計画がない26の自治体のうち、12の自治体は今後、計画策定の予定があると回答しています。

【自治体数】



【地域別】



③ 計画策定の予定がない理由（自由記述）

計画策定の予定がない理由として、職員数や人材の不足や、費用の不足のほか、必要性がないといった回答が見られます。

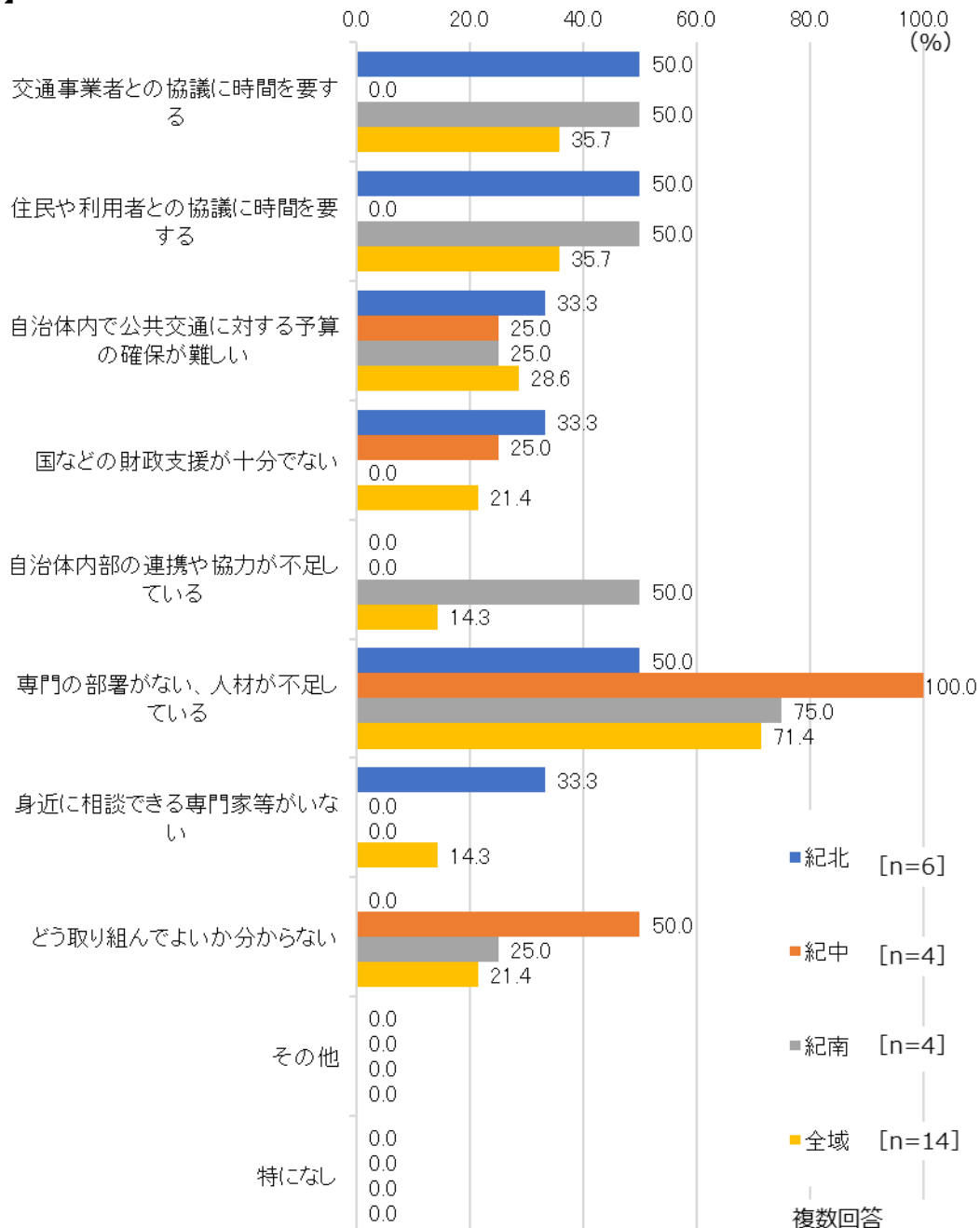
No	理由	紀北	紀中	紀南	全域
		回答数 3	回答数 4	回答数 2	回答数 9
1	県が策定するため	1	0	0	1
2	人材の不足	1	2	1	4
3	予算の不足	2	1	0	3
4	必要性がないため	0	2	1	3

④ 計画を策定する上で難航した点、計画を遂行する上での課題

計画策定の際の課題として、「専門の部署がない、人材が不足している」とする回答が最も多くなっています。

地域別にみると、特に紀中地域において、「専門の部署がない、人材が不足している」および「どう取り組んでよいか分からない」とする回答の割合が高くなっています。

【地域別】



(2) 公共交通の現状について【質問 4 (7)～(12)】

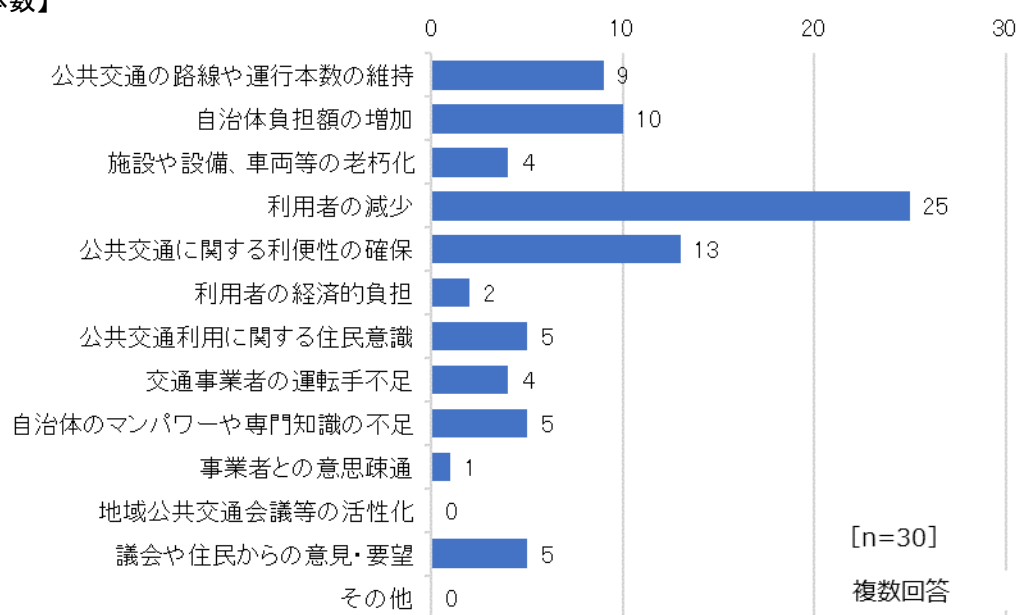
① 公共交通に対する課題

公共交通に対する課題認識として、30の自治体のうち25の自治体が「利用者の減少」を挙げています。次いで、公共交通の利便性の確保や運行本数の維持、自治体負担額の増加を課題として認識する自治体が多くなっています。

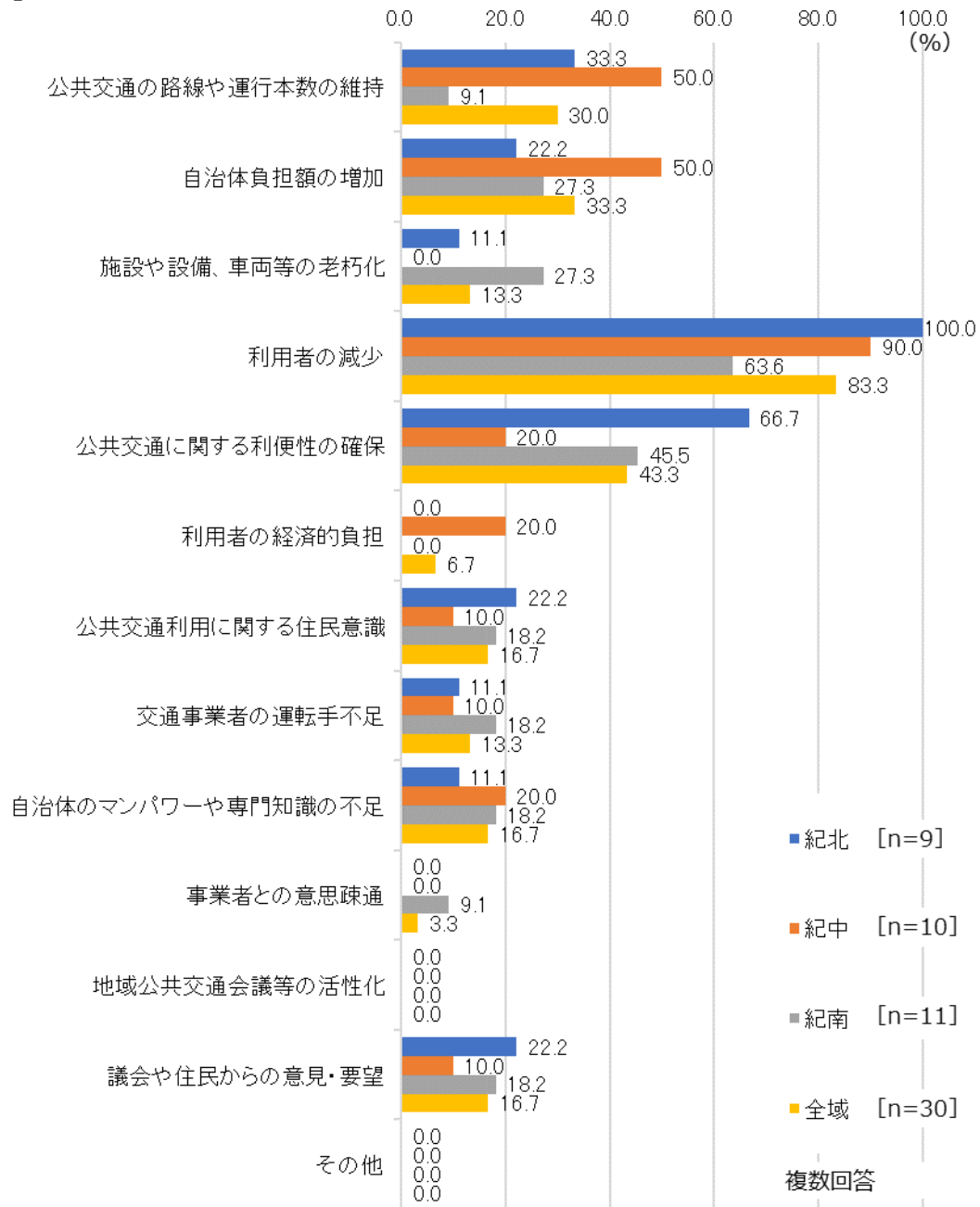
また、地域別にみると、特に紀中地域において、「公共交通の路線や運行本数の維持」や、「自治体負担額の増加」に対して課題と感じている割合が高くなっています。

自由記述における意見では、上記に加え、交通不便地域・交通空白地域への対策や交通弱者への対策といった、より小さな移動ニーズに対する課題を挙げる自治体が複数みられます。

【自治体数】



【地域別】



【自由記述における意見（質問3（1）-b）】

No.	内容	紀北	紀中	紀南	全域
1	交通不便地域対策	2	1	1	4
2	交通弱者対策	2	0	2	4
3	公共交通利用者の減少	2	7	6	15
4	自動車利用の多さ	4	1	0	5
5	公共交通サービスの充実	3	1	1	5
6	ネットワーク再編	0	3	6	9
7	維持・確保	3	6	2	11
8	周知不足	2	1	1	4
9	自治体の財政負担	2	2	7	11
10	観光利用促進	2	1	1	4
11	施設・設備老朽化	0	1	0	1

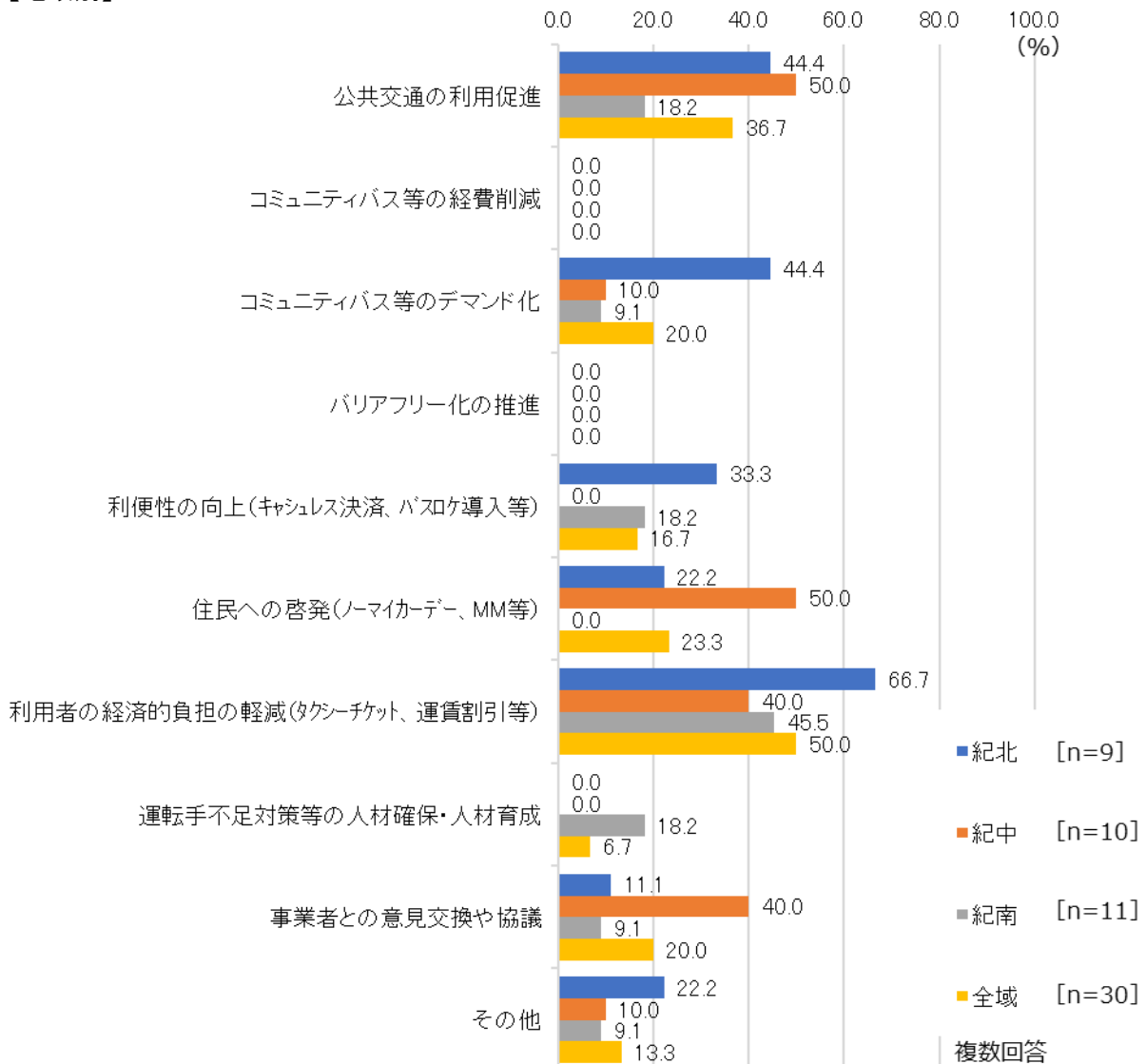
② 取組中の施策

公共交通の利便性向上や利用者からの要望に応えるため、「利用者の経済的負担の軽減」に関する施策を実施している自治体数が15あり、最も多くなっています。また、積極的な利用を促すための施策を実施する自治体が多くなっています。

【自治体数】



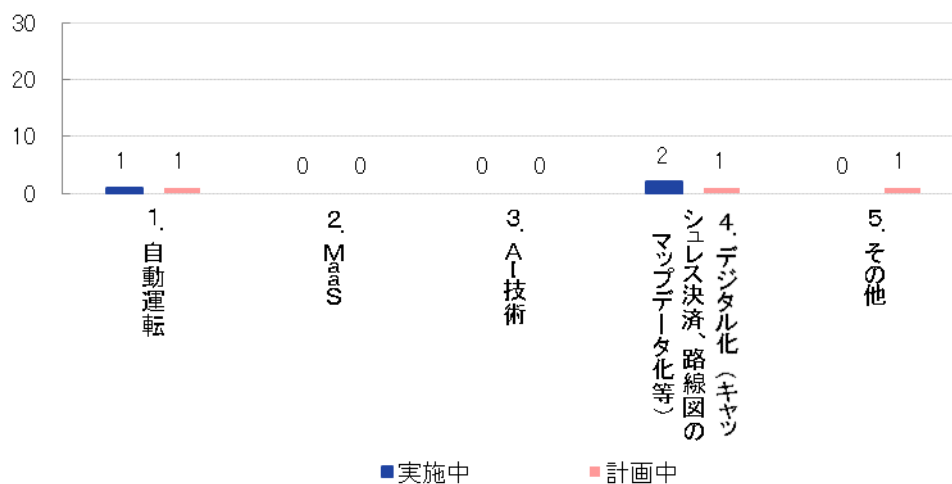
【地域別】



③ 新たな技術等を活用した取組

自動運転やデジタル化への取組を実施・計画している自治体が複数見られますが、多くの自治体で、未実施・未計画となっており、自治体間での対応差がある現状です。

【自治体数】



	自動運転		MaaS		AI 技術		デジタル化		その他		合計	
	実施中	計画中	実施中	計画中	実施中	計画中	実施中	計画中	実施中	計画中	実施中	計画中
紀北	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	1
紀中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
紀南	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
全域	1	1	0	0	0	0	2	1	0	1	3	3

④ 路線バスからコミュニティ交通への転換、コミュニティバスのデマンド化について

バス路線の維持のため、路線バスのコミュニティ交通への転換や、自治体負担額削減のため、コミュニティバスのデマンド化を検討している自治体が複数見られます。

	紀北	紀中	紀南	全域
路線バス→コミュニティ交通へ転換を検討している路線がある	0	1	0	1
デマンド化を検討しているコミュニティバスがある	3	1	3	7

⑤ 交通空白地域・交通不便地域について

多くの自治体で、交通空白地域・交通不便地域と考えられる地域が見られますが、それらの地域への対応状況は、自治体ごとに、地域特性に応じたコミュニティ交通の実証運行や、タクシー券等の支援事業を実施している状況にあります。

自治体	該当地区名	空白地・不便地域と考える理由	当地区の住民への対策や支援等
和歌山市	有功、木本・西脇、川永・紀伊、安原・山東、和佐・小倉、四箇郷、湊地区	和歌山市が交通不便地域と定義する「既存の鉄道駅からおおむね1,000m以上、およびバス停からおおむね500m以上離れている地域」に該当するため	地域交通の実証運行を実施し、地域の特性に応じた公共交通を検討
海南市	大窪地区・沓掛地区・市坪地区	高齢化が進み、今後、免許返納者が増加していくと考えられる中、当該地区は山間部で道路が狭隘でありコミュニティバスも運行していない。	本年度、当該地区でのデマンドタクシーの実証運行を実施し、来年度以降の運行を検討中。
紀美野町	長谷毛原地区	当町の最東部に位置しタクシーを呼んでも40分は時間を要する	地元住民による買い物支援サービスを展開しており町の公用車を貸出し運営を行っている
岩出市	岩出市境谷、押川	市巡回バスを運行していない交通空白山間地域であるため	上記対象地区に住む高齢者等の交通弱者が、タクシーを利用する場合に、その利用料金の一部をタクシー券で助成する事業を行っている。1人当たり補助額48,000円（1枚1,000円×48枚）で、申請者のみに交付。
かつらぎ町	柏木地区、短野地区、教良寺地区、山崎地区	道路の幅員が狭く急勾配などが多く、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーが運行していない。	買物ツアーバスを運行（実証実験期間R4.12～R5.3）
九度山町	西島、長坂、中古沢、笠木、繁野第一、繁野第二、河根峠、硯水、梨の木、祇園、妙見、大將軍、宮垣内、丹生、田摩、丹生川一、丹生川二、丹生川三、市平、北又、久保、柿平、野平、東郷、日の出	公共交通が近くにないため。	九度山町シルバータクシー助成事業
有田市	千田の一部の地域	有田市が交通空白地域と定義する「既存の鉄道駅から800m以上、バス停留所	
広川町	南金屋、上中野、山本、池の上地区	から300m以上離れている地域」に該当するため	現時点では特に実施していない。
日高町	小杭、方杭	バス路線から遠い。市街地から遠くタクシー代高い。人口が極めて少ない地域	外出支援助成券の活用
田辺市	龍神地域・中辺路地域・大塔地域・本宮地域	従来より運行していた路線の廃線、タクシー車両が常駐していない	コミュニティバスの運行
白浜町	湯崎、堅田、才野、平、内ノ川、保呂、庄川、十九淵、富田	地区内に住宅地や公共施設があるものの、鉄道1,000m、路線バス300mの圏外となる地域が含まれるため	当該地は利用者減少に伴い路線バス停留所が廃止された地域や、そもそも公共交通手段が無かった地域などであり、また、既存事業者による路線が近接しているため、公営サービスではなく高齢者タクシー助成などにより最寄りの停留所・駅への接続支援をおこなっている。
すさみ町	太間川地区・佐本地区・大附地区・大鎌地区	民間のバス運行がないことや、鉄道がないため	コミュニティバスの運行
新宮市	木ノ川、三輪崎、橋本、広角、熊野地	路線バスが運行していない。または運行していても近くにバス停がなく利用できない。	既存の公共交通の利便性向上及び利用促進を図る取組（例：タクシーチケットなど）について、その地域の実情に即した施策を総合的に検討する。
那智勝浦町	高津気地区・那智地区・太田地区・色川地区	町営バス路線が運行できていない地域	
太地町	夏山地区	飛び地のため	65歳以上の運転できない者に夏山地区タクシー券の交付
串本町	田並上、吐生、姫川、古田	主要道路である国道42号から距離が離れているため	特になし

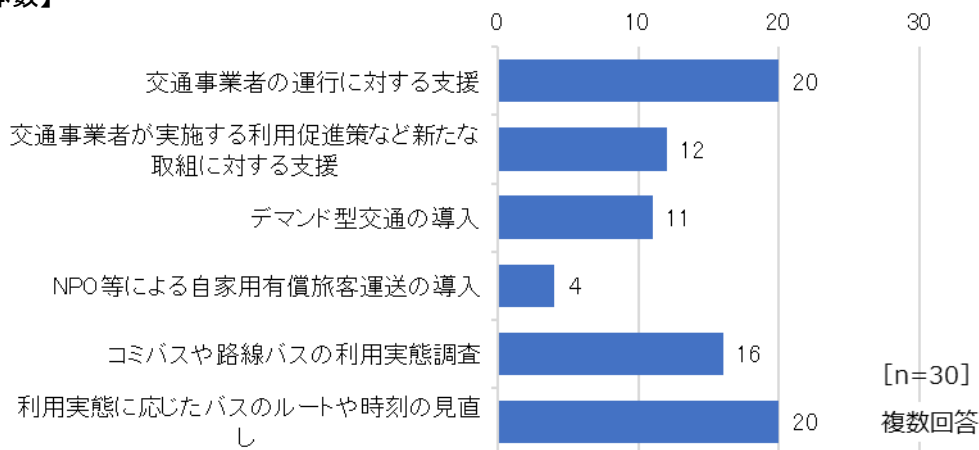
(3) 今後の地域公共交通政策について【質問 5-1】

① 維持・確保

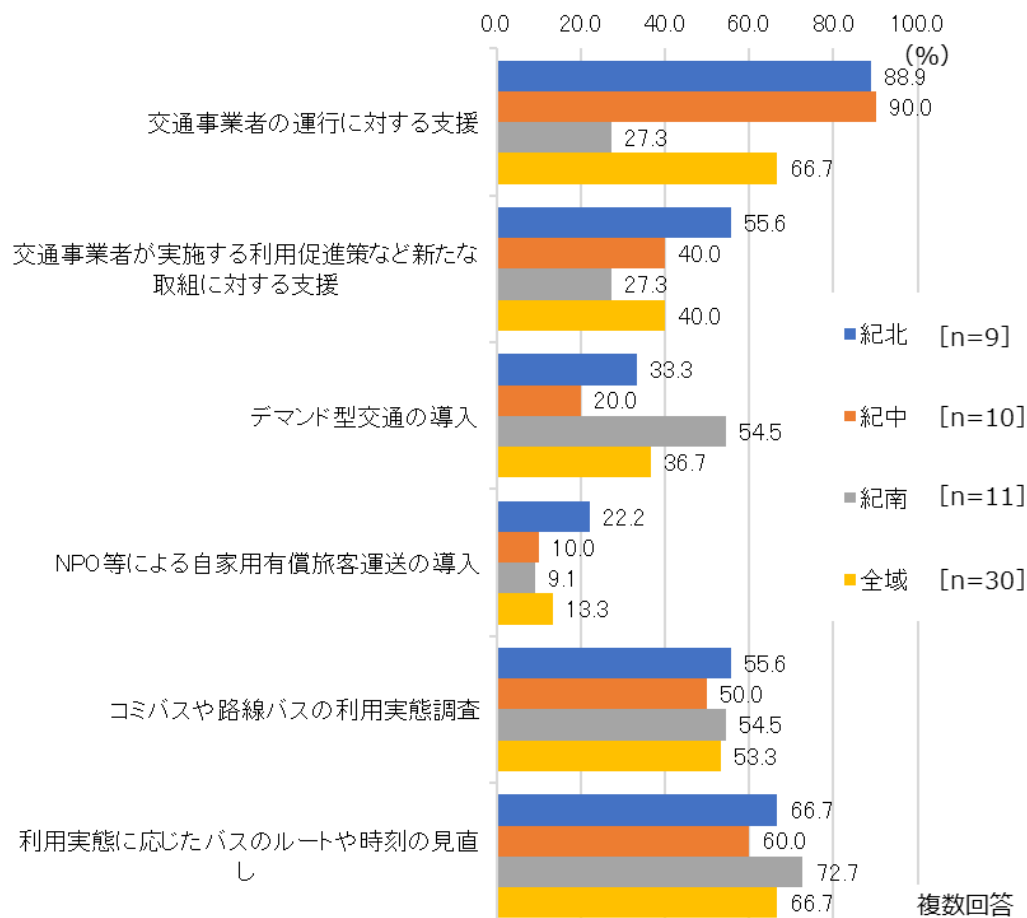
今後の地域公共交通の維持・確保に関する政策として、交通事業者に対する支援や、利用実態に応じた効率的な運行への見直しを必要と認識する自治体が全体の2/3となっています。

地域別にみると、特に、紀北地域と紀中地域において、交通事業者の運行に対する支援を重視しています。

【自治体数】



【地域別】

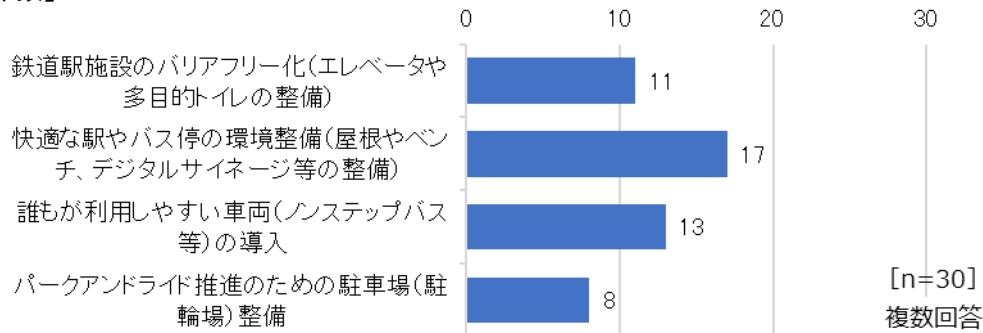


② ハード整備

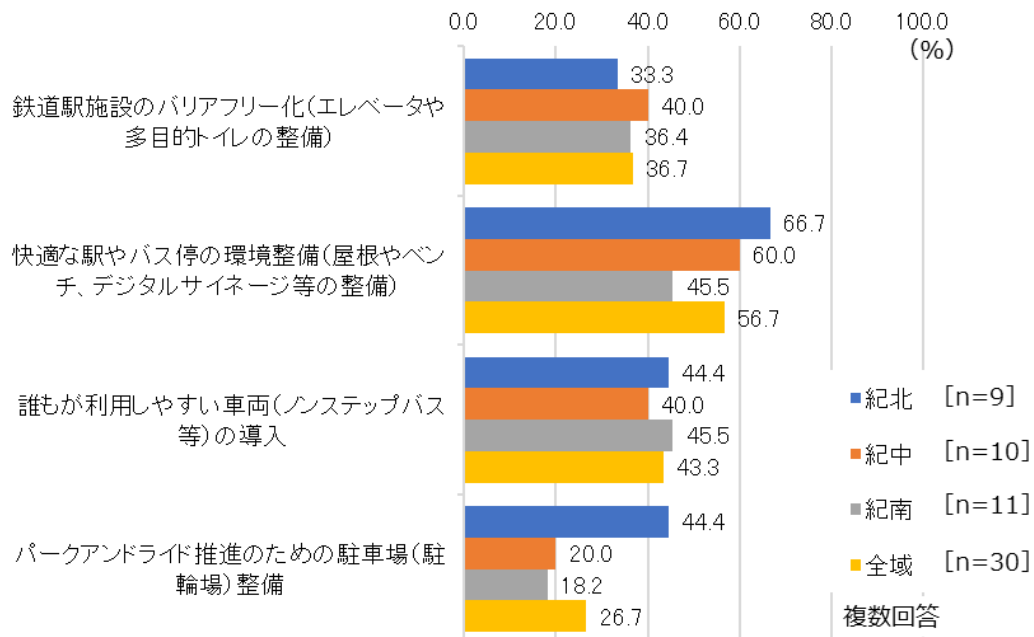
ハード整備の方針として、快適な駅やバス停の環境整備（屋根やベンチ、デジタルサイネージ等の整備）を重視する自治体が多くみられます。

地域別にみると、特に紀北地域において、パークアンドライド推進のための駐車場（駐輪場）整備が必要と認識している自治体の割合が高くなっています。

【自治体数】



【地域別】

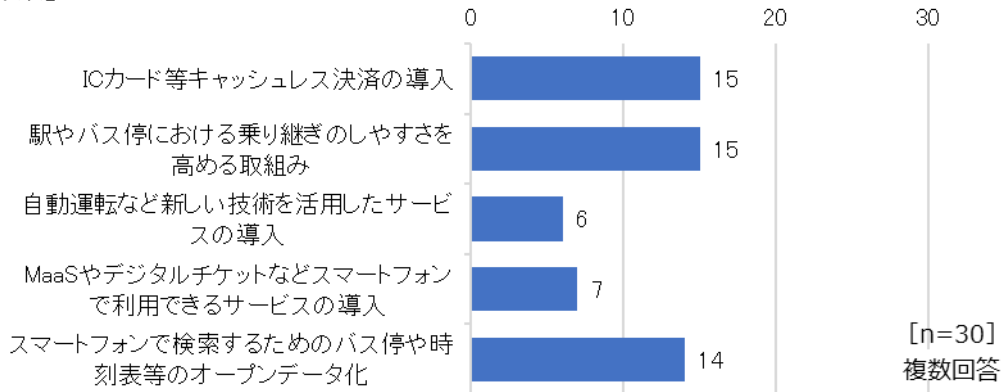


③ 利便性向上

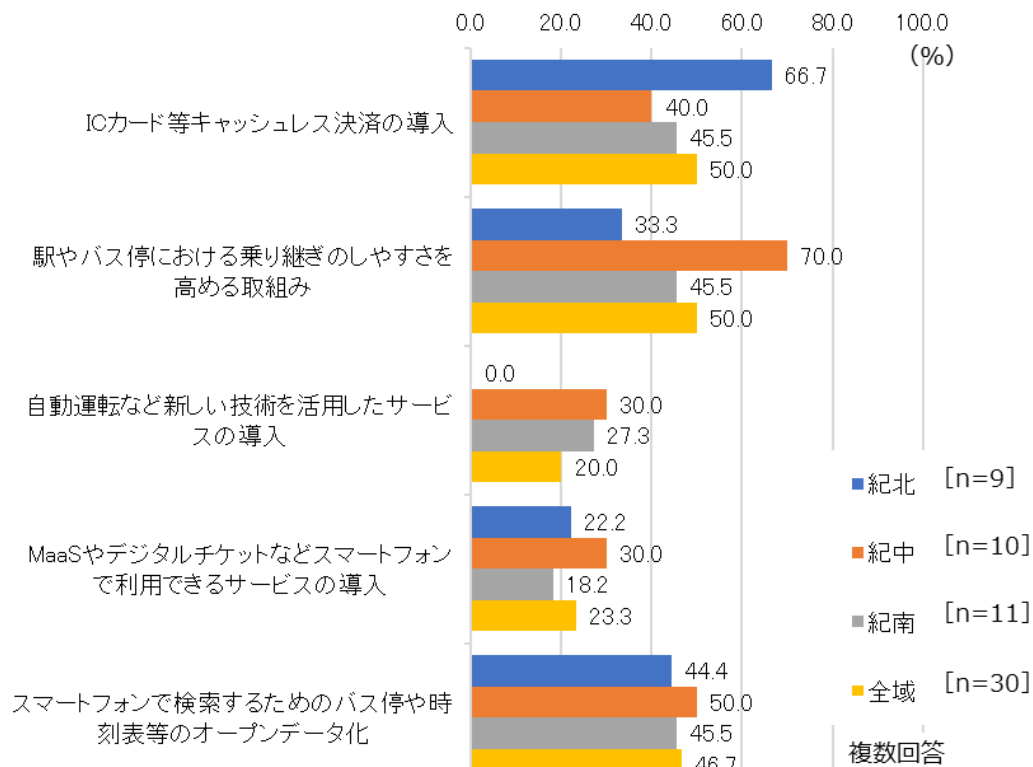
利便性向上の方針として、「ICカード等キャッシュレス決済の導入」、「駅やバス停における乗り継ぎのしやすさを高める取組み」、「スマートフォンで検索するためのバス停や時刻表のオープンデータ化」を検討している自治体が約半数となっています。

地域別にみると、紀北地域において、ICカード等キャッシュレス決済が必要と考える自治体数が多くなっています。

【自治体数】



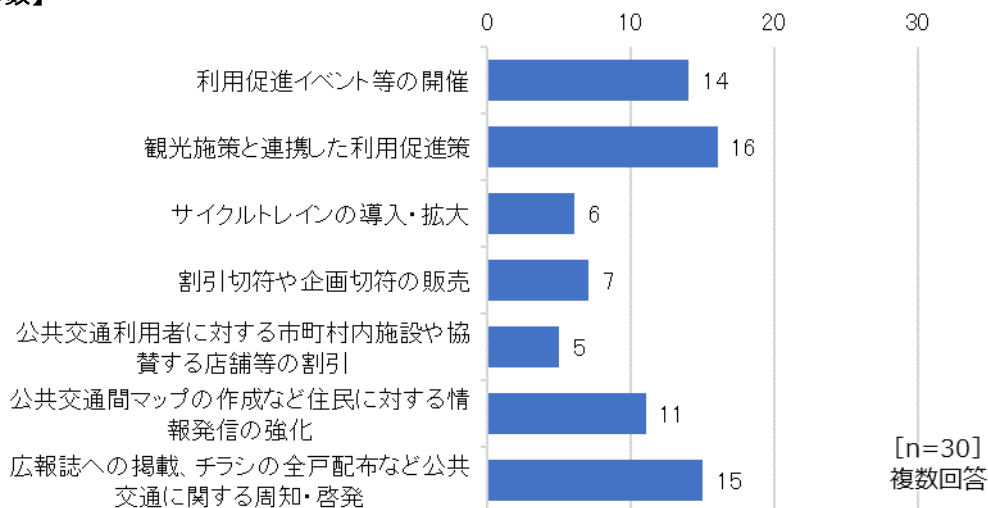
【地域別】



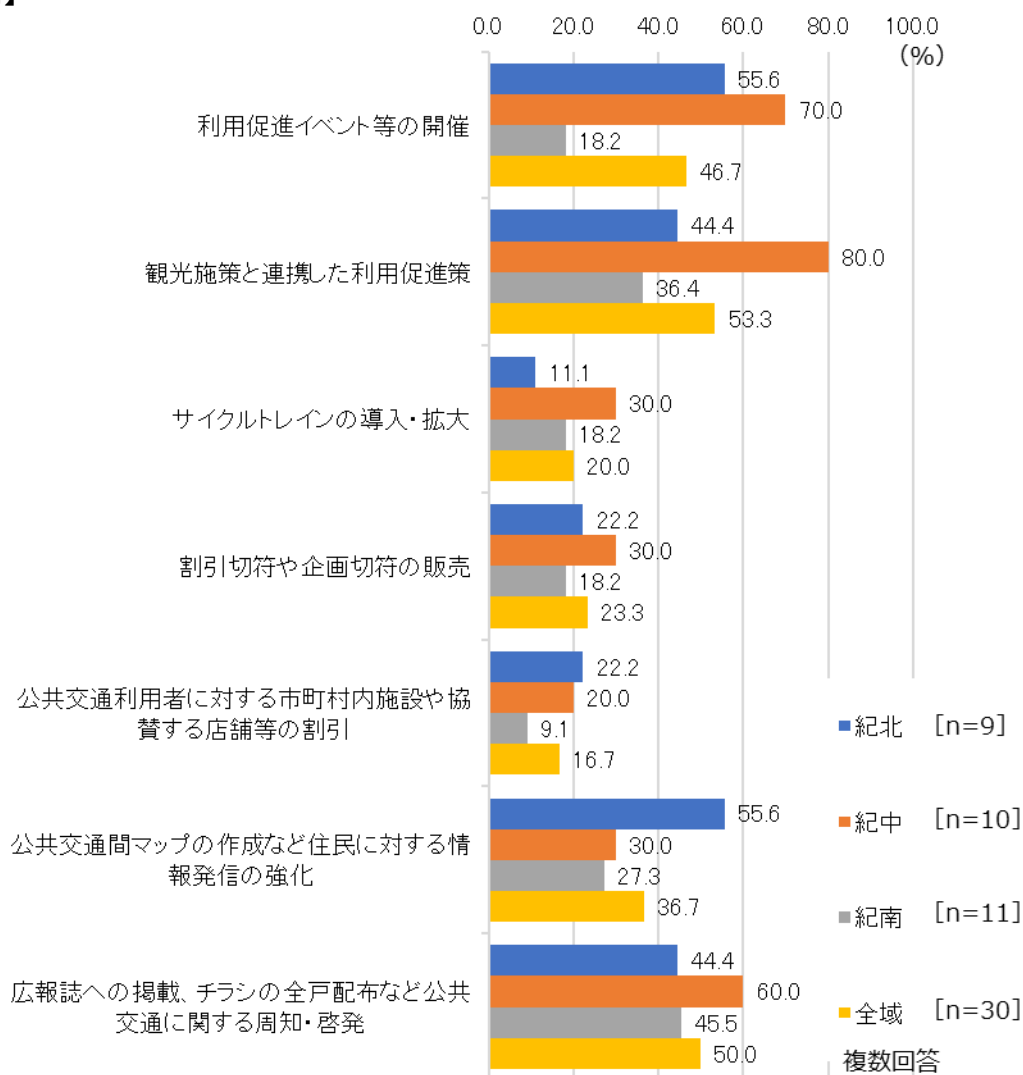
④ 利用促進

利用促進の方針として、「観光施策と連携した利用促進策」を挙げる自治体数が最も多くみられ、特に紀中地域において、その割合が高くなっています。

【自治体数】



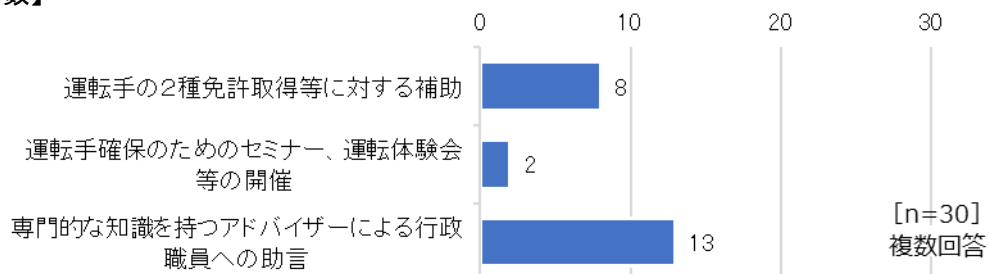
【地域別】



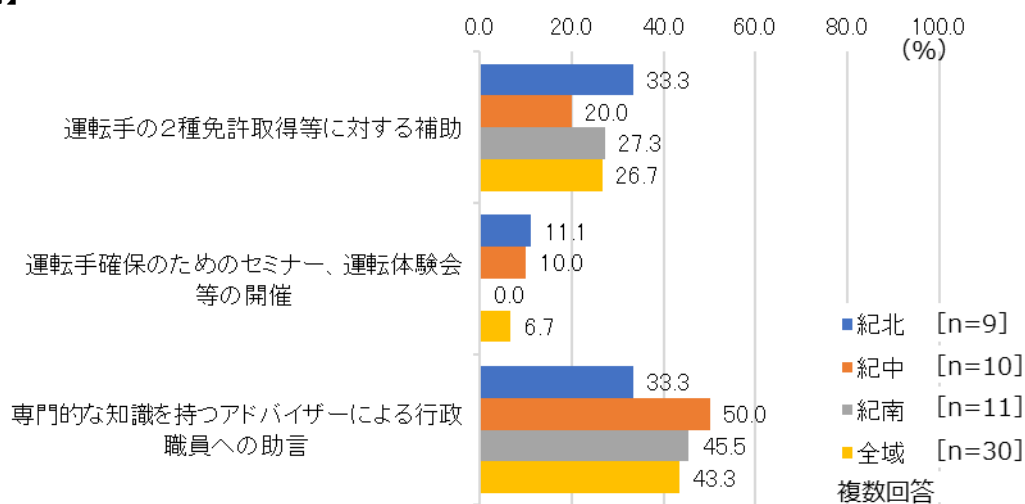
⑤ 人材確保

人材確保の方針として、「専門的な知識を持つアドバイザーによる行政職員への助言」を挙げる自治体の割合が高く、約4割となっています。

【自治体数】



【地域別】

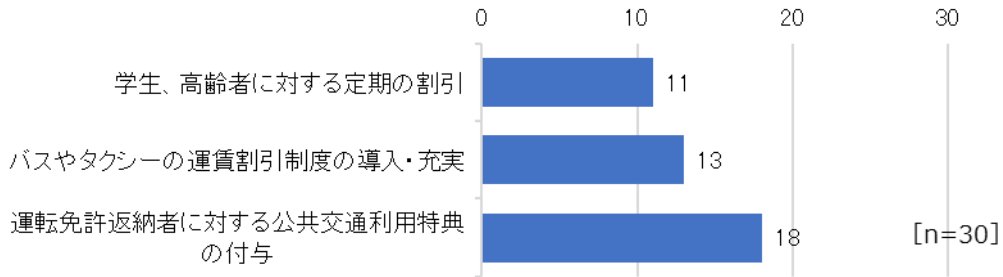


⑥ 経済負担軽減

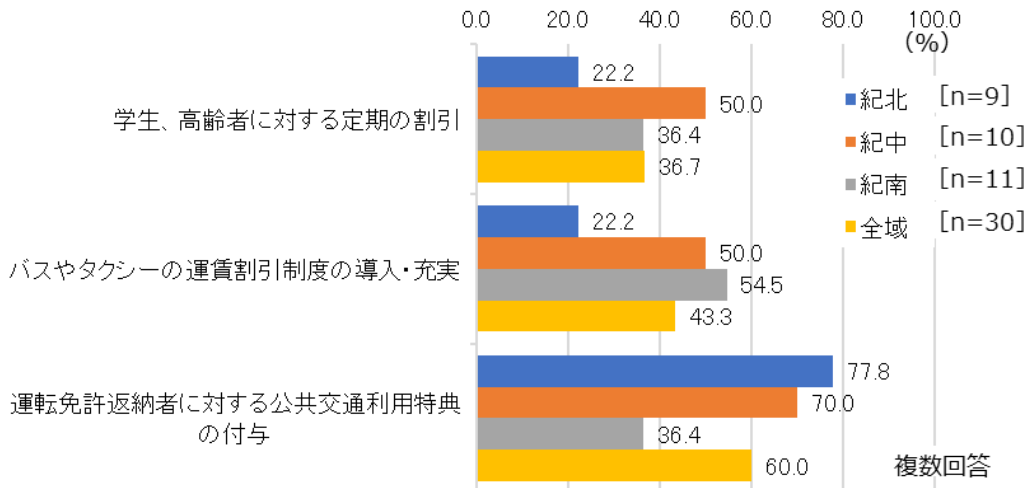
利用者の費用負担軽減の方針として、「運転免許返納者に対する公共交通利用特典の付与」を挙げる自治体の割合が最も高く、6割となっています。

地域別にみると、特に紀北、紀中地域において、免許返納者に対する公共交通利用特典が必要と考える自治体が多くみられます。また、紀南地域では、バスやタクシーの運賃割引制度の導入・充実が重要と考える自治体が半数を超えています。

【自治体数】



【地域別】

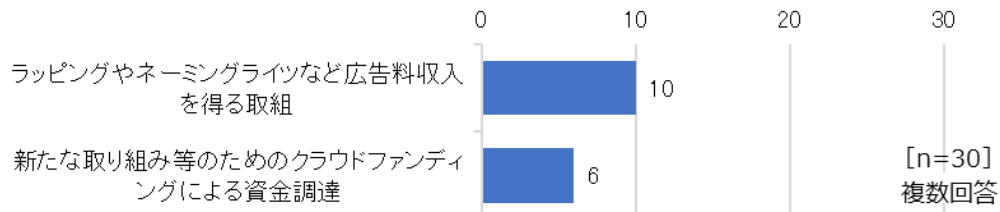


⑦ コスト削減、収入確保

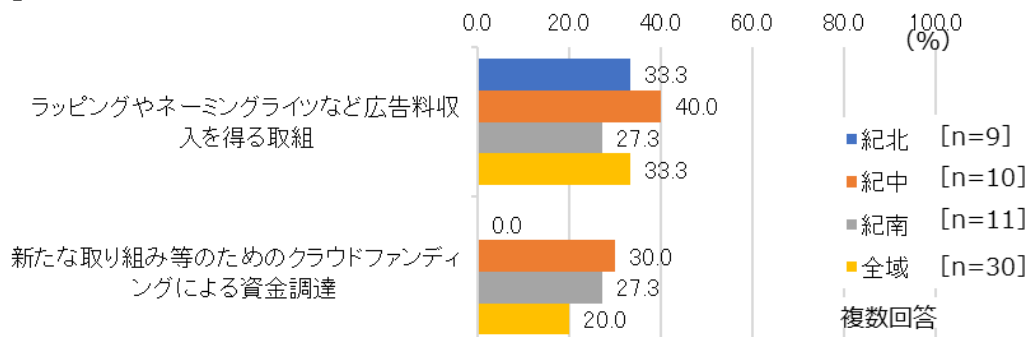
公共交通のコスト削減や収入確保の方針として、「ラッピングやネーミングライツなど広告料収入を得る取組」を挙げる自治体が多く、約3割となっています。

また、紀中、紀南地域では、「クラウドファンディングによる資金調達」を挙げる自治体が約3割みられます。

【自治体数】



【地域別】

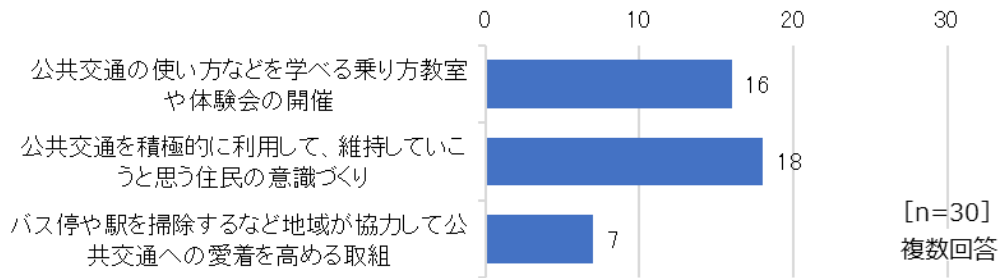


⑧ 住民意識の醸成

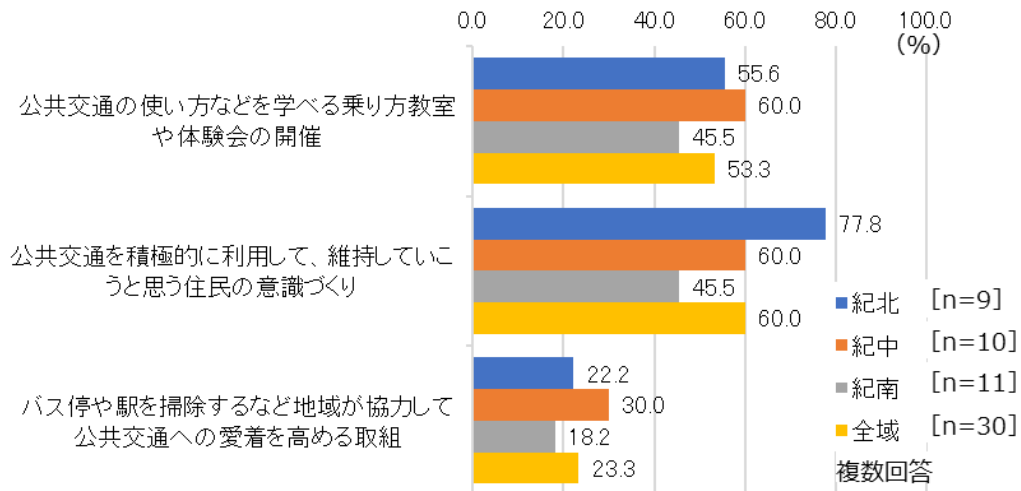
住民意識の醸成の方針として、積極的な利用促進や公共交通の乗り方教室の実施が必要と考える自治体が多くなっています。

地域別にみると、特に紀北地域において、積極的な利用を促す取組を必要と考える自治体の割合が高くなっています。

【自治体数】



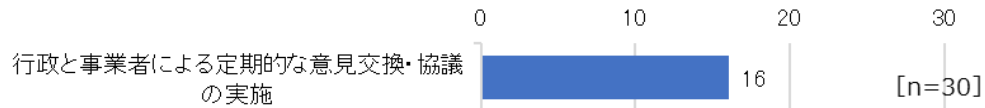
【地域別】



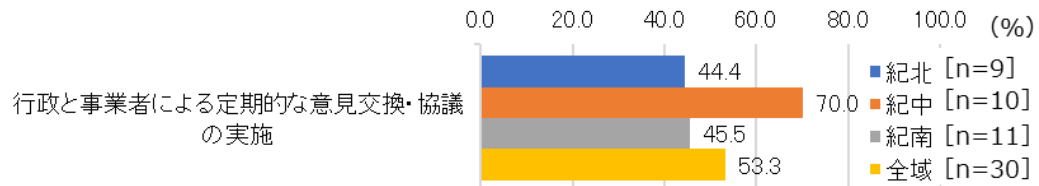
⑨ 事業者との意思疎通

事業者との意思疎通の方針として、特に紀中地域において、交通事業者との定期的な意見交換や協議の実施を挙げる自治体の割合が高くなっています。

【自治体数】



【地域別】



(4) 関係者ごとの役割の考え方【質問 5-2】

① 国に期待すること

国に期待することとして、財政支援に関する回答が多くみられます。

No.	内容	紀北	紀中	紀南	全域
1	財政支援	3	3	7	13
2	補助金増額	2	0	0	2
3	補助の継続	2	2	1	5
4	補助要件緩和	1	1	0	2
5	補助メニューの充実	1	1	1	3
6	情報提供	2	1	1	4
7	まちづくりを目的とした支援	1	0	0	1
8	申請負担の軽減	0	1	0	1
9	新たな制度創設	0	1	1	2
10	事業者への規制緩和	0	1	0	1
11	啓発活動	0	1	0	1

② 県に期待すること

国に期待することとして、財政支援に関する回答のほか、和歌山県内での広域連携支援に関する回答が多くみられます。

No.	内容	紀北	紀中	紀南	全域
1	財政支援	2	3	5	10
2	補助金増額	1	0	0	1
3	補助の継続	1	1	1	3
4	補助要件緩和	1	0	0	1
5	補助メニューの充実	0	2	0	2
6	広域連携支援	2	0	4	6
7	技術的支援	0	1	1	2
8	啓発活動	2	1	0	3
9	交通不便地域対策	0	1	0	1

③ 市町村として担うべき役割

市町村として担うべき役割として、交通事業者との連携や支援を重視する回答が多くみられます。

No.	内容	紀北	紀中	紀南	全域
1	交通事業者との連携	3	3	2	8
2	交通事業者への支援	1	5	0	6
3	地域理解	2	0	3	5
4	公共交通の維持確保	1	2	3	6
5	方針検討	3	1	3	7
6	利用促進	2	2	2	6
7	利便性向上	1	0	1	2
8	観光、イベント利用の促進	1	0	0	1
9	交通不便地域対策	0	1	0	1
10	交通弱者対策	0	2	0	2
11	ボランティア輸送の支援	0	0	1	1

④ 事業者に期待すること

自治体が交通事業者に期待することとして、積極的な利用促進を実施することを重視する回答が多くみられます。

No.	内容	紀北	紀中	紀南	全域
1	利用促進の取り組み	3	5	1	9
2	事業の継続	3	2	3	8
3	接客態度向上	1	0	2	3
4	市町村との連携	1	0	2	3
5	利便性向上	1	3	0	4
6	運転手確保	1	1	1	3
7	地域理解	0	0	2	2
8	交通事業者間連携	0	0	1	1

⑤ 地域・住民に期待すること

地域・住民に期待することとして、公共交通を積極的に利用することや、公共交通の必要性への理解を重視する回答が多くみられます。

No.	内容	紀北	紀中	紀南	全域
1	積極利用	5	7	7	19
2	必要性の理解	2	3	1	6
3	住民主体の取り組み	2	0	2	4
4	自家用有償運送・ボランティア輸送の協力	0	1	1	2
5	市町村・交通事業者との協力	0	0	1	1