

田辺市地域公共交通網形成計画

目 次

1. はじめに／計画の概要	1
1.1 計画の策定背景と目的.....	1
1.2 計画の位置づけ.....	1
1.3 計画の区域	1
1.4 計画の期間	1
 2. 本市の地域公共交通の課題	 2
2.1 地域公共交通を取り巻く環境.....	2
2.2 地域公共交通の課題.....	5
 3. 計画の基本理念・目標・基本方針	 13
3.1 計画の基本理念.....	13
3.2 計画の目標と基本方針.....	14
3.3 将来の地域公共交通のネットワークイメージ.....	20
 4. 目標を達成するために行う施策及び事業	 21
 5. 計画の推進（評価・検証・見直し）	 37

1. はじめに／計画の概要

1.1 計画の策定背景と目的

本市では、2014 年(平成 26 年)の民間路線バスの事業再編の影響等を考慮し、持続可能な公共交通体系の再構築を目指すため、2015 年(平成 27 年)3 月に「田辺市公共交通再編計画」を策定し、各種施策に取り組んできました。

こうした中、路線バス全体の利用者数は、外国人観光客の増加により、2016 年度(平成 28 年度)、2017 年度(平成 29 年度)は前年度を上回りましたが、2018 年度(平成 30 年度)は路線の一部区間の廃止等により前年度から減少に転じている状況です。

路線バス事業者をはじめ、各交通事業者は、経営環境の悪化や人材不足といった課題に直面する一方で、地域公共交通に関しては、高齢化の進展等に伴い、利用環境の改善に関する要望や、より利用しやすい交通手段の確保への要望等が増えています。

また、外国人観光客数の増加により、鉄道と路線バスのさらなる接続性の向上や、駅・バス停・車内等における外国語による案内の充実等の受入れ環境の向上等も求められています。

2019 年度(令和元年度)をもって、田辺市公共交通再編計画の計画期間が終了しますが、こうした地域公共交通を取り巻く諸課題に対し、引き続き対応していく必要があります。

本計画は、地域住民・交通事業者・行政が一体となって、利用しやすく、かつ効率的・効果的な地域公共交通網を構築することを目的として、策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条に定める地域公共交通網形成計画として定めます。

本計画は、第 2 次田辺市総合計画を上位計画とする公共交通分野の具体的な計画であり、本市の地域公共交通施策のマスタープランとして定めるとともに、まちづくりや観光、福祉、教育等の各種関連計画との整合を図りつつ、施策を展開していきます。

なお、田辺市のまちづくり等の方向性を示す上位計画や関連計画については、資料編にて整理しています。

1.3 計画の区域

本計画の対象区域は田辺市全域とします。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、2020 年度(令和 2 年度)から 2024 年度(令和 6 年度)までの 5 年間とします。

2. 本市の地域公共交通の課題

2.1 地域公共交通を取り巻く環境

(1) 広大な市域における車中心の生活の定着

本市は、2005 年(平成 17 年)の市町村合併により、市域が約 1,027 km²となり、近畿地方で最大の面積を有するようになりました。「第 5 回近畿圏パーソントリップ調査(2010 年度(平成 22 年度))」によると、田辺市全体の交通手段別発生集中量のうち 67.7%(平日)を自動車占めており、市民の移動は自動車を中心となっています。

市民アンケート調査(2019 年(令和元年)8 月～9 月実施)においても、最寄りの路線バスのバス停の利用の有無について、「利用しないからわからない」と答えた方が 74.5%、住民バスについて、「ふだんは利用しない」と答えた方が 98.0%となっています。また、地域別意見交換会(2019 年(令和元年)11 月実施)においても、「車がないと生活が不便になるので免許返納をするつもりがない」といった声も聞かれ、地域公共交通を利用しない車中心の生活が定着している状況です。

(2) 人口減少と高齢化の進展

本市における人口は国勢調査ベースで 74,770 人(2015 年(平成 27 年))、高齢化率は 31.3%となっています。人口は、1995 年(平成 7 年)以降減少が続く一方、高齢化率は上昇傾向にあり、国立社会保障・人口問題研究所の推計値(2018 年(平成 30 年))によると、2040 年(令和 22 年)には 42.3%にまで上昇すると予測されています。

特に龍神地域、中辺路地域及び本宮地域は、人口減少率が大きく、現在においても高齢化率は、40%を超えている状況となっています。

こうした中、地域別意見交換会においては、「バス停まで歩くことが困難でバスを利用できない人もいる」といった声が寄せられています。

(3) 地域公共交通事業者の経営環境の悪化

路線バスは 2014 年(平成 26 年)以降、減便や廃止を伴う大規模な事業再編が実施され、その影響により、利用者が大幅に減少しました。利用者の減少が事業者の経営の悪化を招き、サービス水準が低下することで、さらに利用者が減少するといった負のスパイラルが生じています。

これに加えて、交通事業者ヒアリング(2019 年(令和元年)10 月)において、「近年は、バス・タクシー等の公共交通事業者の運転手の高齢化や、運転手だけではなく整備士や事務員にわたる全般的な人員不足が生じている」といった問題が発生しており、地域公共交通の維持が難しくなっています。

(4) 世界遺産登録に伴う観光需要の増大

2004年(平成16年)に「紀伊山地の霊場と参詣道」がユネスコ世界文化遺産として登録されて以降、本市を訪れる観光客は増加しており、近年は特に外国人観光客数の増加が顕著となっています。

外国人観光客の多くは、一次交通として鉄道を利用し、駅等の交通拠点から観光施設、ウォーキングポイント等までは二次交通として、バスやタクシー等を利用しています。

「熊野地域における二次交通の案内に関する共通整備ガイド(更新版)(H31年4月熊野外国人観光客交通対策推進協議会)」が整備され、駅やバス停・バス車内における案内サインの統一や多言語化が順次進められていますが、その案内の多言語対応において、まだ十分とは言えない状況にあります。

交通事業者アンケートでは、各事業者とも「乗務員・運転手の個人的な努力に頼るところが多い」との課題もあり、今後、事業者だけでなく、行政及び関係機関が連携して外国人観光客への対応力の強化促進を図ることが必要です。

また、外国人観光客等も含めた来訪者のさらなる需要の増大に向けて、地域公共交通を利用しやすい環境を整備する必要があります。

(5) 地域公共交通に対する財政負担の増大

本市において、各種交通モードを維持するための財政支出は、路線バスを維持するための補助金(地方バス路線運行維持対策費補助金)、住民バスの運行に係る経費(運行委託)及びスクールバス運行にかかる経費(運行委託)等があり、2017年度(平成29年度)以降は、路線バス・住民バス・スクールバスあわせて約2億円を超える状況となっています。

これらの財政支出額は増加傾向にあり、今後、路線バス利用者の減少や、路線バスの撤退による住民バスの運行等により、財政負担がさらに増加することが懸念されます。

また、路線バス・住民バス・スクールバス以外にも、本市では、福祉輸送として診療所送迎事業や外出支援事業等を実施しています。人口減少により税収は減少傾向にあり、こうした福祉輸送に対する財政支出額が市全体の財政支出に占める割合は、今後高まっていくことが予想されます。

表 2.1 市内を運行する公共交通手段

交通モード	概要	主な運行主体
鉄道	民間交通事業者が不特定旅客の運送のために運行	鉄道事業者(1社)
路線バス	民間交通事業者が不特定旅客の運送のために運行	民間バス事業者 (4社)
路線バス (協議路線)	民間交通事業者が不特定旅客の運送のために運行するものがあるが、地域公共交通会議での合意に基づき運行	民間バス事業者 (1社)
住民バス	路線バスの廃止等による交通不便地域について、住民の交通手段確保・日常生活の利便性向上のために、田辺市がコミュニティバスとして運行（龍神地域・中辺路地域・大塔地域・本宮地域）	田辺市
スクールバス	市内の児童・生徒の通学手段確保のため、送迎を実施	田辺市
診療所送迎事業	市設置の診療所の統廃合等を背景とした地域住民の通院手段確保のため、路線バスの路線区域外の方等に対し、医療機関への送迎を実施（龍神地域・大塔地域）	田辺市
外出支援事業	一般の交通機関を利用することが困難な高齢者に対する医療機関へのドア・ツー・ドア送迎。社会福祉協議会並びに NPO 法人に委託し、月 2 回を上限とし、地区内の医療機関への送迎を実施（龍神地域・中辺路地域・大塔地域・本宮地域）	田辺市
福祉有償運送事業	田辺市福祉有償運送運営協議会の認定を受けて会員登録した、単独では公共交通機関の利用が困難な方及びその付添人に対する移送サービスを実施	NPO 法人(2 団体)
タクシー	民間交通事業者が不特定旅客の運送のために運行	民間タクシー事業者 (4社)

2.2 地域公共交通の課題

地域公共交通を取り巻く環境と各種調査及び資料等より、地域公共交通がまちづくりに果たす役割を踏まえつつ、本市における課題を下記の6項目に整理しました。

各課題の内容については、次頁以降に記載します。

課題 1	広大な市域における地域住民の移動手段の確保
------	-----------------------

課題 2	各地域間及び周辺市町村をつなぐ地域公共交通ネットワークの維持
------	--------------------------------

課題 3	地域内移動における地域公共交通ネットワークの維持
------	--------------------------

課題 4	地域住民のニーズに対応した使いやすい地域公共交通の実現
------	-----------------------------

課題 5	観光客等の来訪者の利便性と回遊性を向上させる地域公共交通の実現
------	---------------------------------

課題 6	持続可能な地域公共交通を実現するための意識醸成と体制づくり
------	-------------------------------

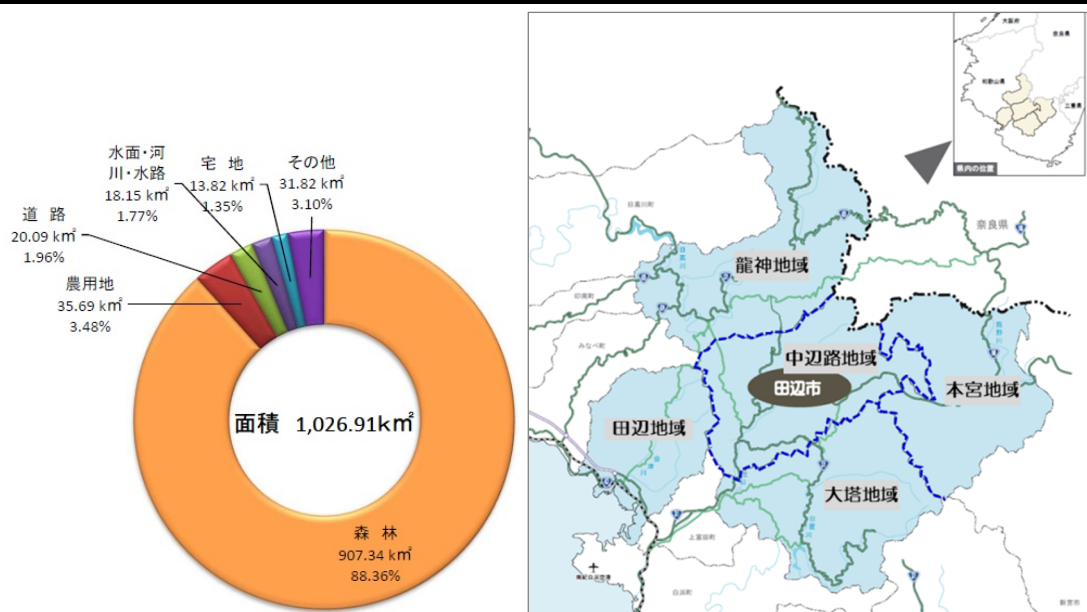
課題 1. 広大な市域における地域住民の移動手段の確保

現 状

- 2005 年(平成 17 年)の市町村合併により、近畿地方最大となる約 1,027 km² の広大な市域を有しており、山間地が多く占めています。
- 人口は 1995 年(平成 7 年)以降減少が続く一方、高齢化率は上昇傾向にあり、2040 年(令和 22 年)には 42%に達すると予測されています。

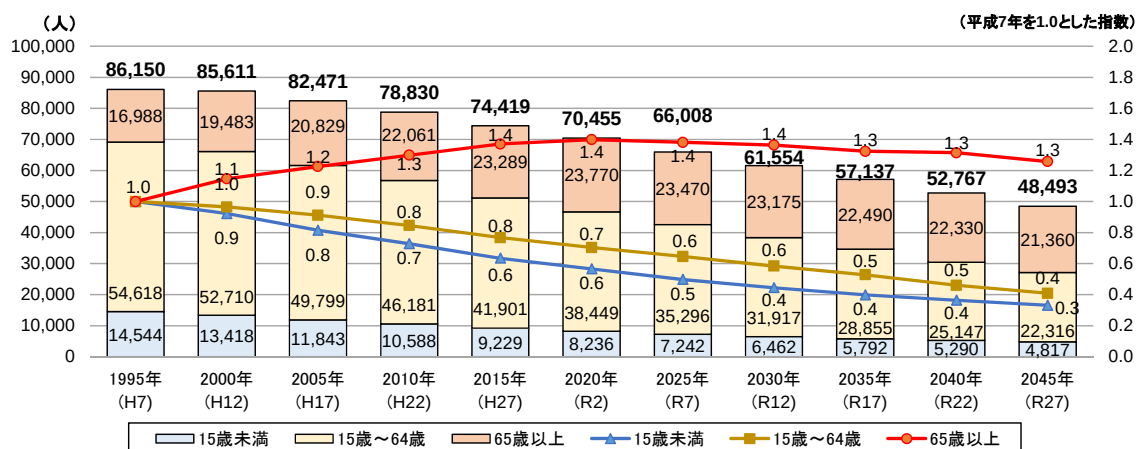
課 題

人口減少・高齢化がこのまま進展すれば、移動需要の点在化や個別化の進行が想定され、地域住民が孤立しないよう移動手段を確保していくことが必要です。



出典：田辺市統計書

図 2.1 田辺市の市域と土地利用状況（2017 年(平成 29 年)10 月時点）



出典：田辺市統計書、国立社会保障・人口問題研究所(2018 年(平成 30 年))

図 2.2 田辺市の年齢別人口推移と将来推計人口

課題2. 各地域間及び周辺市町村をつなぐ地域公共交通ネットワークの維持

現 状

- 人口が集中する田辺地域への移動が主である一方、一部の地域では、上富田町、白浜町、新宮市等市外への移動が多くなっています。
- 鉄道等による広域での交通アクセスの利便性ととも、近年は高速道路の整備が進み、高速バスによるアクセスの利便性も高まっています。
- 路線バスを運行する交通事業者は、利用者の減少・経営悪化・サービス水準の低下という負のスパイラルと、乗務員等の不足が顕在化しつつあり、これに伴い、路線の維持が今後厳しくなる可能性があります。



課題

市内各地域間および隣接する周辺市町村への接続は、バス事業者の経営悪化により路線維持が困難になることが想定され、主に路線バスによって確保されているネットワークを維持していくことが必要です。

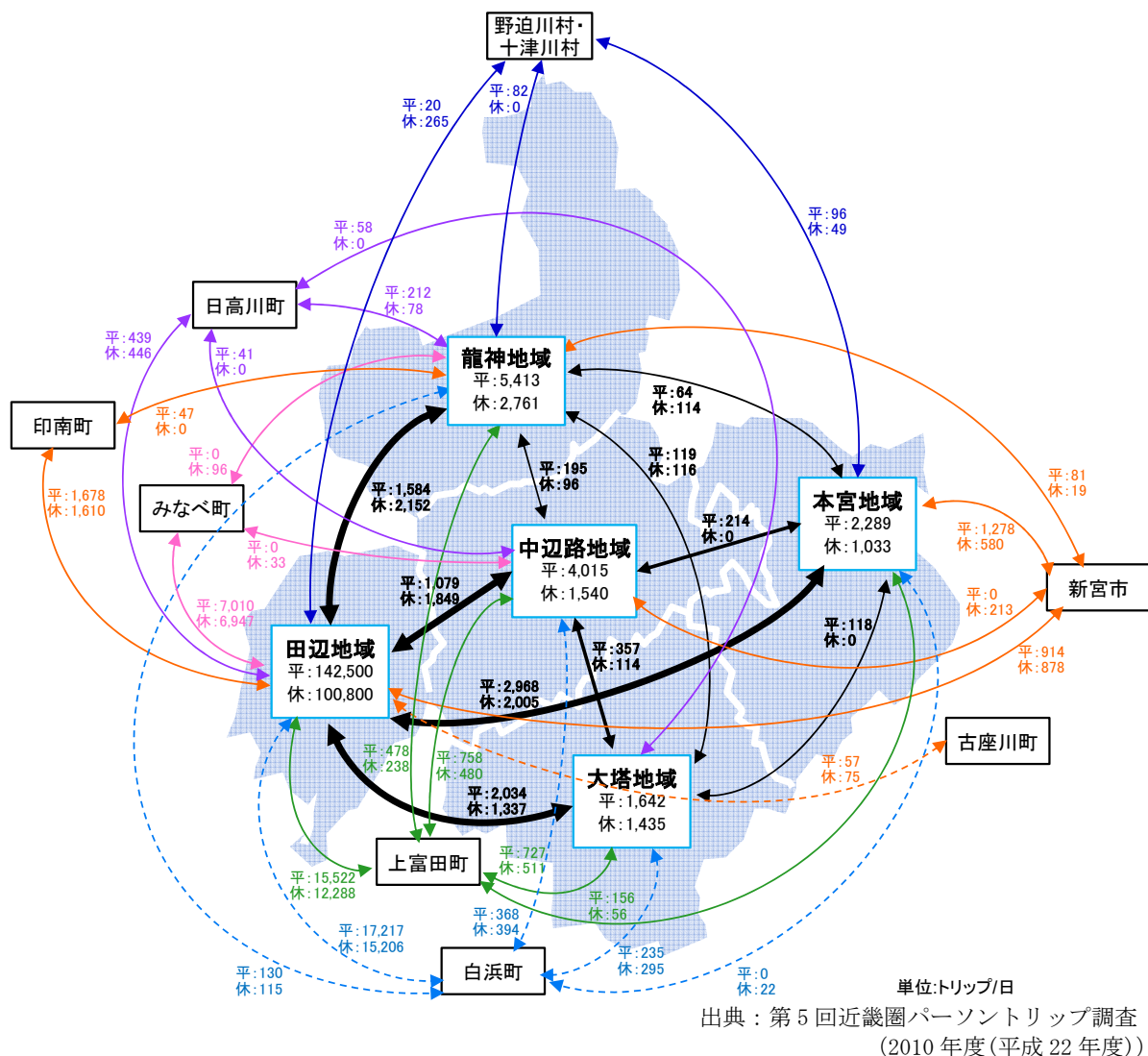
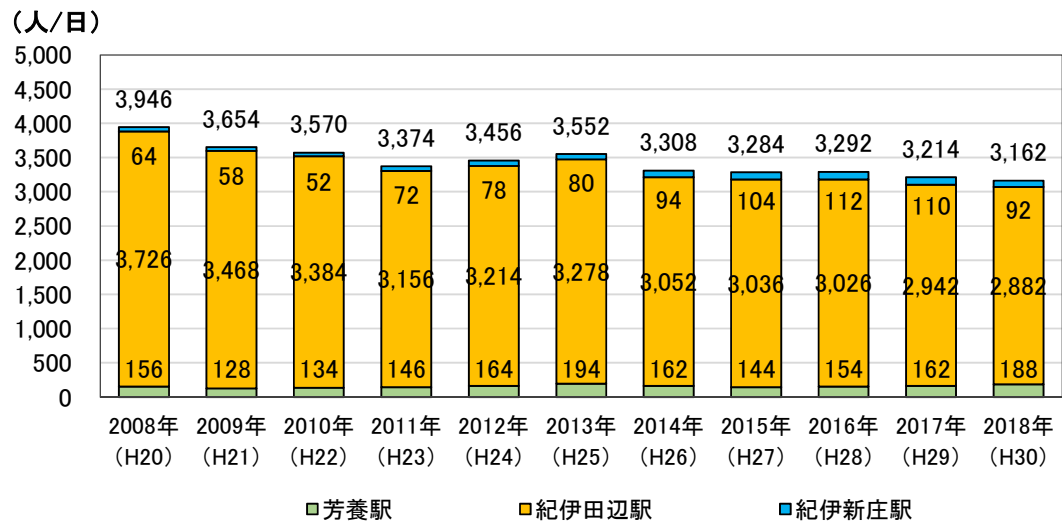
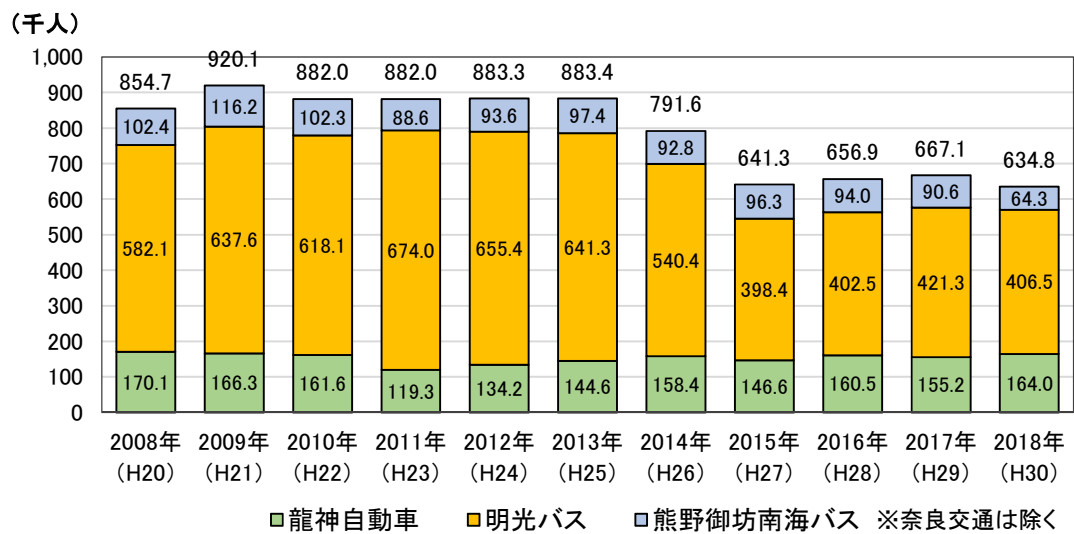


図 2.3 田辺市内及び周辺地域の人の移動状況



出典：田辺市資料

図 2.4 鉄道駅乗降客数



出典：田辺市資料

図 2.5 路線バス利用者数

課題3. 地域内移動における地域公共交通ネットワークの維持

現 状

- 田辺地域を除く各地域内の移動を担う交通モードは、主に住民バス、スクールバス等の市事業により支えられています。
- 住民バス、スクールバスの利用者は減少傾向である一方、財政支出は増加傾向にあり、診療所送迎事業や外出支援事業等の福祉輸送の利用者は、横ばいまたは微減傾向で推移しています。
- 住民バスの利用者は固定化されていますが、「住民バスがなくなった場合に使える交通手段がない」という人が多く、買物・通院等の市民の生活を支える“重要な交通手段”となっている面もあります。
- 一部の地域で、地域住民が主体となった自家用有償旅客運送の実施に向けた検討が始まっています。



課 題

地域内移動を支える住民バスをはじめとする地域公共交通ネットワークは、市事業の連携だけではなく、地域住民が主体となった取組等、様々な手法により維持していく必要があります。

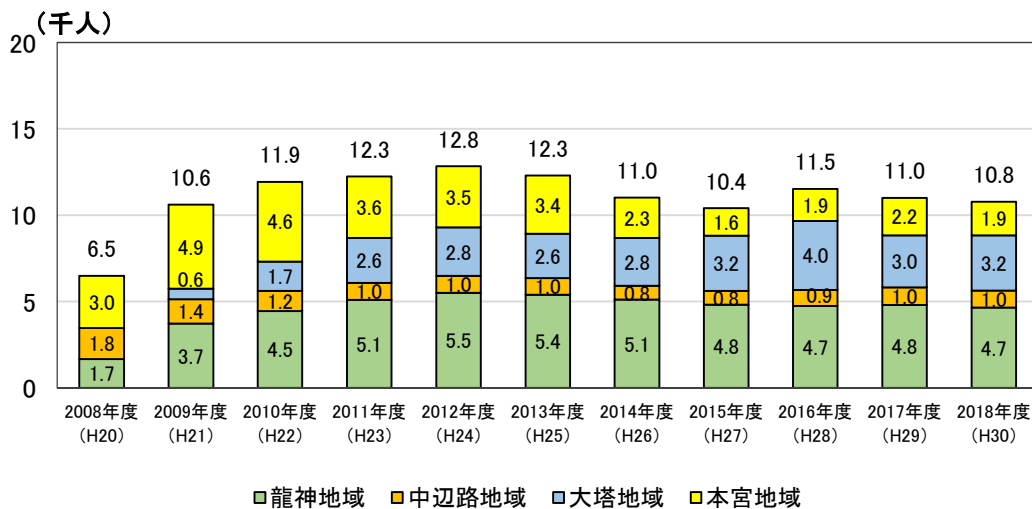


図 2.6 住民バス利用者数の推移

課題4. 地域住民のニーズに対応した使いやすい地域公共交通の実現

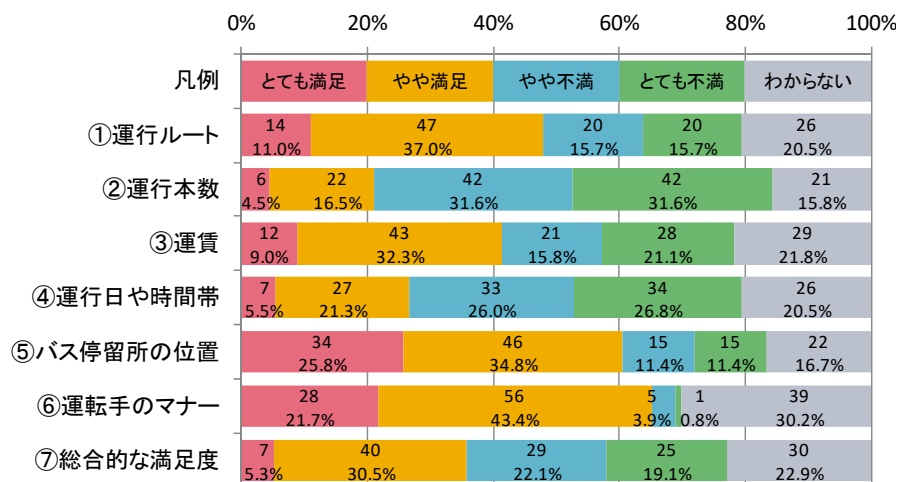
現 状

- 市民アンケートでは、路線バスの「運行本数」、「運行日や時間帯」、「運賃」に対する満足度が低い結果となっています。
- 住民バス利用者アンケートでは、「便数や運行日を増やす」「利用したい時間帯の運行」を改善点として挙げる人が多い結果となっています。
- 地域別意見交換会においては、住民バスの増便や、住民バスと幹線を運行する路線バスとの接続性の向上、幹線道路沿いの商業施設等へのアクセス確保を求める声が聞かれました。

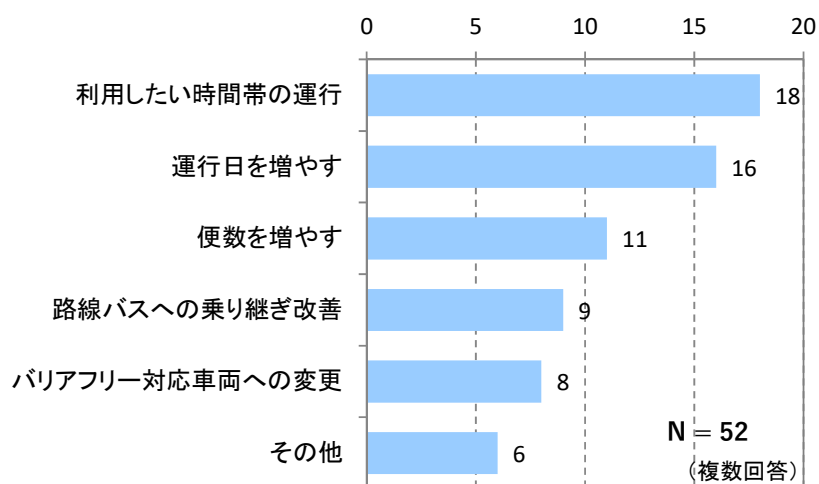


課 題

地域特性や利用者ニーズに合わせて運行内容や利用環境を見直し、地域住民の使いやすい地域公共交通を実現していく必要があります。



<路線バスに対する改善要望>



<住民バスに対する改善要望>

図 2.7 路線バス・住民バスに対する改善要望(市民アンケート・バス利用者アンケートより)

課題5. 観光客等の来訪者の利便性と回遊性を向上させる地域公共交通の実現

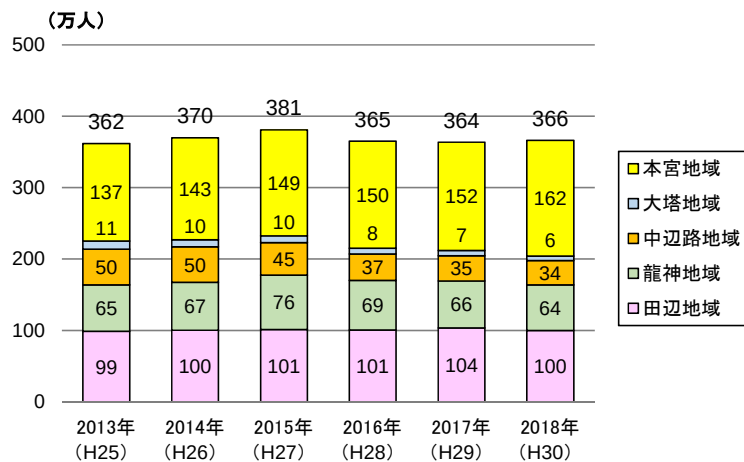
現 状

- 本市を訪れる観光客数は近年、横ばいとなっていますが、外国人観光客数は増加しており、その多くが二次交通としてバスやタクシーを利用しています。
- 来訪する外国人に対する情報案内の多言語化やキャッシュレス決済等の利用環境整備はまだ十分とはいえません。



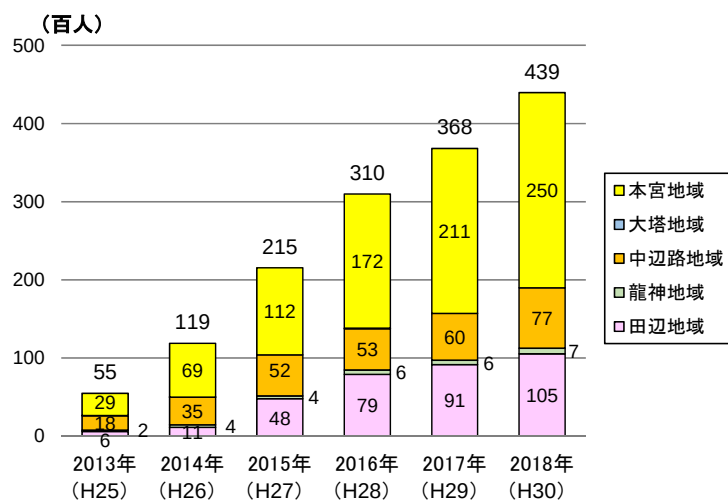
課 題

外国人をはじめとする観光客のバスやタクシーによる移動の利便性と回遊性を向上し、地域住民が利用する路線との連携を図ることで、持続可能な地域公共交通を実現していく必要があります。



出典：田辺市統計書

図 2.8 田辺市の観光客数の推移



出典：田辺市統計書

図 2.9 田辺市の外国人宿泊観光客数の推移

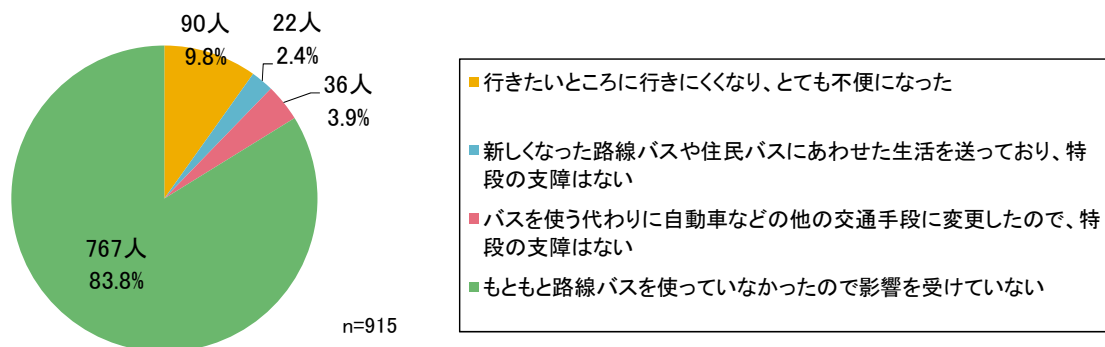
課題6. 持続可能な地域公共交通を実現するための意識醸成と体制づくり

現 状	➤ 市民アンケートでは、「路線バスの減便や路線廃止の影響を受けていない」との回答が8割を超え、現時点において、市全体としては地域公共交通に対する必要性が低いと考えられますが、高齢化率が高い山間部では、「影響がある」と回答した人がやや多くなっています。 ➤ 地域公共交通の利用者数は減少する一方で、本市の財政支出は増加傾向にあり、交通事業者の経営環境や人手不足が深刻なことを踏まえると、交通事業者や行政の努力だけで地域公共交通を維持・確保していくことは難しいところまで来ています。
-----	---



課 題	地域住民、交通事業者、行政等のすべての関係者が、「このままでは地域公共交通はなくなってしまう」という危機感を共有し、行政による適正かつ効果的な財政支出のもと、一体となって地域公共交通を維持していく体制の構築が必要です。
-----	--

<田辺市全体>



<地域別>

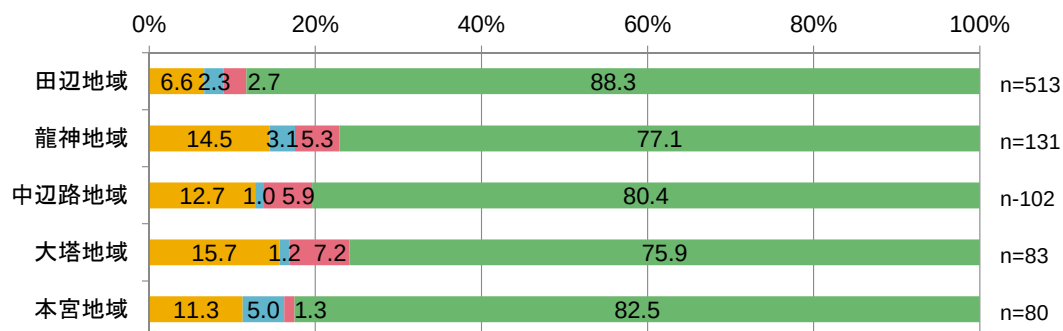


図 2.10 路線バスのバス路線廃止による影響(市民アンケートより)

3. 計画の基本理念・目標・基本方針

3.1 計画の基本理念

これまでに整理した本市の地域公共交通の現状や課題整理を踏まえ、本計画の基本理念を次のとおりとします。

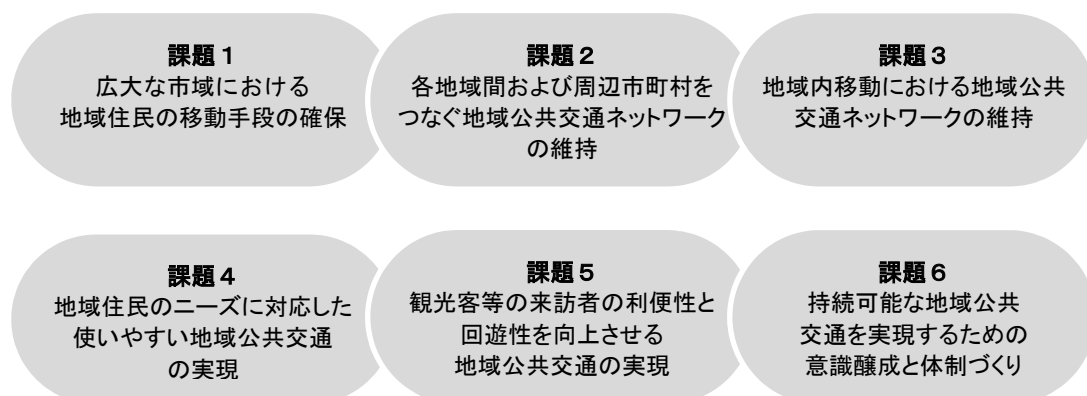
住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通

～市民一人ひとりが、安心・豊かさ・輝きをもって

暮らせるための移動手段を維持・確保する～

地域公共交通は、市民の日常生活や、本市を訪れる観光客等の来訪者にとって欠かすことのできない“社会インフラ”であるとともに、観光・福祉・教育・商工業等、様々なまちづくり分野の各種施策を支える都市の骨格でもあります。

地域公共交通を維持・確保することにより、すべての市民が安心して、心豊かに、輝きをもって暮らし続けることを可能にし、第2次田辺市総合計画に掲げているまちの将来像である「人と地域が輝き、未来へつながるまち田辺」の実現を図ります。



計画の 基本理念	住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通 ～市民一人ひとりが、安心・豊かさ・輝きをもって 暮らせるための移動手段を維持・確保する～
-------------	--

まちの将来像	人と地域が輝き、未来へつながるまち田辺
--------	----------------------------

3.2 計画の目標と基本方針

本計画の基本理念に基づき、計画の目標と3つの基本方針を掲げます。
各基本方針の具体的な内容は、次頁以降に記載します。

計画の目標

地域公共交通の維持・確保を図り、持続可能なネットワーク・サービス・体制を実現する

基本方針1

鉄道・バス・タクシーの連携による地域住民の移動手段の維持・確保

基本方針2

まちづくりや観光施策と一体となった地域公共交通ネットワークの維持・確保

基本方針3

地域住民・交通事業者・行政の連携と適切な役割分担による、持続可能な地域公共交通の実現

基本方針 1

鉄道・バス・タクシーの連携による地域住民の移動手段の維持・確保

東京、大阪等への広域的な移動を担う鉄道や高速バス、地域間および周辺市町村への移動を担う路線バス、各地域内移動を担う住民バスやタクシー等が連携し、地域の実情に応じた地域公共交通網を維持・確保します。

《取組の方向性》

■広域的な移動を担う鉄道や高速バスの維持・確保

鉄道については、市内の乗降客数は減少傾向であるものの、大阪や和歌山等への重要なアクセス手段であり、また、高速バスは、白浜町内（南紀白浜空港、アドベンチャーワールド等）から紀伊田辺駅前・田辺市役所前・芳養駅前を經由して東京・大阪・京都をつないでおり、これらの広域アクセスの利便性について、利用促進を図りながら、維持・確保を目指します。

■市内各地域間および周辺市町村への移動を担う路線バスの維持・確保

市内各地域間のアクセスについては、田辺地域から中辺路地域を經由して、本宮地域へとつながる、主として国道 311 号を運行する熊野本宮線・熊野線と、田辺地域から龍神地域へとつながる、県道田辺龍神線を運行する龍神線を幹線軸とし、利用促進を図りながら、路線の維持・確保を目指します。

周辺市町村への接続に関しては、上富田町及び白浜町に接続する白浜田辺線、上富田町に接続する熊野線・熊野本宮線、みなべ町に接続するみなべ線・龍神線、新宮市及び奈良県十津川村に接続する八木新宮線、新宮市に接続する川丈線について、利用促進を図りながら、路線の維持・確保を目指します。

■市内各地域内の移動を担うバスの維持・確保やタクシーの活用

田辺地域内は路線バス（協議路線）である上芳養線・長野線、その他の地域は住民バス各路線に対する財政支出を継続し、路線の維持・確保に努めるとともに、利用促進を図ります。

タクシーについては、ドア・ツー・ドアでの移動が可能であることから、バスが利用できない高齢者等にとって欠かせない交通手段であり、また、バス運行の継続が難しい場合の重要な代替交通手段にもなり得ます。こうしたことを踏まえ、状況に応じて、タクシーを活用した移動支援策を検討します。

■各モード間の連携

市内各地域の中心部においては、鉄道と路線バス、路線バスと住民バス等、交通モード間を乗り継ぐための交通結節点や乗り継ぎポイントにおいて、待合環境向上や適切な情報提供を行うだけでなく、ダイヤの見直しにより乗り継ぎ時間の改善を図り、利便性の向上を図ります。

《指標と目標値》

指標		数値	
		基準値	目標（R6）
指標① 広域幹線となる鉄道と高速バスの利用者数と路線数 ■目標数値設定の考え方 ・鉄道利用者数は利用促進を図り、現状よりも改善を目指します。 ・高速バス路線は紀伊田辺駅を停車する路線（東京、大阪、京都）を維持・確保を目指します。	鉄道利用者数 （市内3駅合計）	3,162 人/日 (H30)	3,200 人/日
	紀伊田辺駅で停車する高速バス路線数	3 路線 (H30)	3 路線以上
指標② 路線バス・住民バスの利用者数（合計） ■目標数値設定の考え方 バス利用者数は利用促進を図り、改善を目指します。	利用者数	645.6 千人/年 (H30)	650.0 千人/年

基本方針 2 まちづくりや観光施策と一体となった地域公共交通ネットワークの維持・確保

スクールバス、診療所送迎事業や外出支援事業等との連携、観光・教育・福祉関係の事業を含めて市全体でネットワークを維持・確保するとともに、増加する外国人観光客等、来訪者の利便性の向上を図ります。

《取組の方向性》

■住民バスとスクールバス、診療所送迎事業、外出支援事業等との連携

移動手段が限定される地域においては、住民バスだけでなく、スクールバス、診療所送迎事業や外出支援事業等、本市が提供する交通サービスとの連携により、日常生活を送るために必要な移動を支援します。

■増加する外国人観光客等の来訪者の利便性向上

熊野外国人観光客交通対策推進協議会、田辺市熊野ツーリズムビューロー、田辺観光協会等の関係機関との連携を図り、増加が続く外国人観光客をはじめとする来訪者等の利便性の向上を図ります。

《指標と目標値》

指標	数値	
	基準値	目標（R6）
指標③ 地域公共交通に対する利用者満足度 ■目標数値設定の考え方 路線バス及び住民バスを利用する人の満足度について、現状から年間1ポイントずつ向上を目指します。	— ※1	R2年度調査結果より +4ポイント
指標④ 二次交通を利用する外国人観光客満足度 ■目標数値設定の考え方 二次交通としてバス・タクシーを利用する外国人観光客の満足度について、現状から年間1ポイントずつ向上を目指します。	— ※2	R2年度調査結果より +4ポイント

※2020年度(令和2年度)に利用者調査を実施予定

※1 路線バス・住民バス利用者満足度：各バス利用者へのアンケート調査

※2 外国人観光客満足度：下記の手法を検討

- ①田辺市熊野ツーリズムビューローが実施しているレビュー項目への追加
- ②世界遺産熊野本宮館が実施しているアンケート項目への追加
- ③世界遺産熊野本宮館における定期的なアンケート調査

基本方針 3

地域住民・交通事業者・行政の連携と適切な役割分担による、 持続可能な地域公共交通の実現

広大な市域において人口減少が進行する局面と、財源や経営資源等を踏まえながら、地域住民・交通事業者・行政等の関係者が地域公共交通に対する当事者意識を共有し、行政、交通事業者はもとより、地域住民やNPO法人等も自ら主体となって地域公共交通を確保する等、地域公共交通の持続性を高め、住み続けられるまちづくりを推進します。

《取組の方向性》

■地域公共交通に対する意識の向上

将来、運転免許を返納し自家用車を手放した時に、自分自身が地域公共交通を使えるようにするには、今のうちから、「どこにバスが走っているのかを知る」ことや、「実際にバスに乗る」といったことも必要です。また、持続可能な地域公共交通の実現に向けては、増加傾向にある路線バスや住民バスへの市の財政支出を抑えていく必要もあり、地域等で地域公共交通についての情報交換や話し合いをする場を設けて、こうした場への参加や地域公共交通の利用を促す等、意識の向上や行動の転換を図っていきます。

■市民やNPO法人等地域が自ら主体となる地域公共交通の確保：

路線バスや住民バス等のサービス水準が不十分な場合や、バス路線が撤退・廃止する場合に、行政をはじめとする関係者が積極的なサポートを行うことにより、地域住民やNPO法人等が主体となって移動サービスを確保する取組を支援します。

《指標と目標値》

指標	数値	
	基準値	目標（R6）
指標⑤ これからの地域公共交通についての話し合いや意見交換の実施回数（市内5地域の各地域あたり） ■目標数値設定の考え方 今年度開催した地域別意見交換会をベースとして、各地域で年に2回以上の継続的な意見交換を行うことを目指します。	年間 1～2回 /地域※	年間 2回/地域 以上
指標⑥ 市民やNPO法人等が主体となった地域公共交通路線等の数 ■目標数値設定の考え方 今後のモデルケースとなるよう市内で最低1路線等の開設を目指します。	0	1以上

※令和元年度に開催の地域別意見交換会の実施回数

3.3 将来の地域公共交通のネットワークイメージ

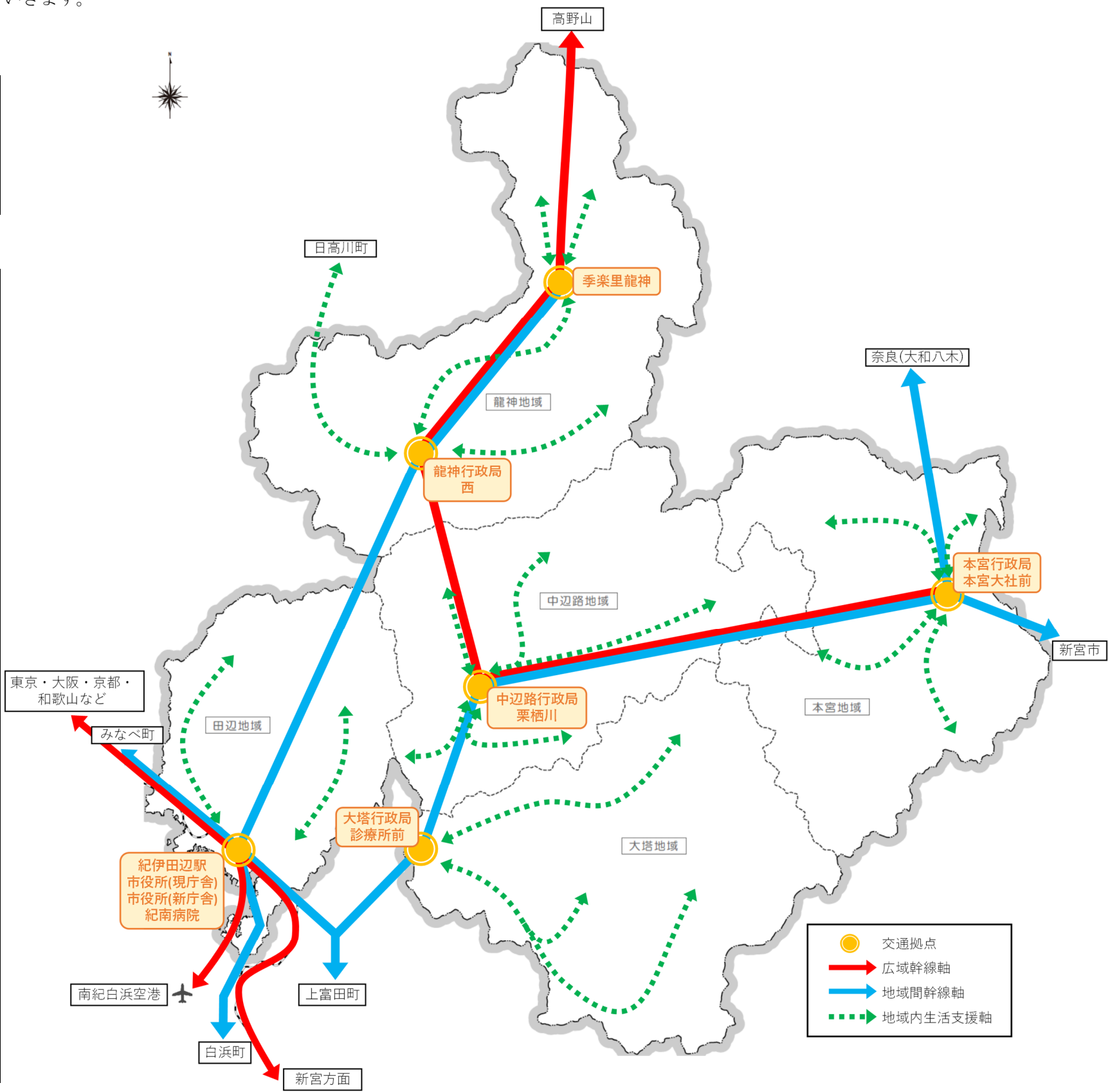
本市を運行する地域公共交通について、複数の路線が結節する地点や利用環境の改善を図る地点を「交通拠点」として位置づけ、各交通拠点をつなぐ地域公共交通ネットワークを構築していきます。

《交通拠点》

区分	担うべき役割	対象地点
交通拠点	各地域における交通モードの乗換え・乗り継ぎポイントであり、かつ、交流拠点としての機能を持つ。	■鉄道駅：紀伊田辺駅 ■バス停留所：紀伊田辺駅、季楽里龍神、西、栗栖川、診療所前、本宮大社前 ■主要施設：市役所（新庁舎・現庁舎・市民総合センター・各行政局）、紀南病院

《地域公共交通の区分と役割分担》

区分	担うべき役割	事業主体	内容
広域幹線軸	広域的な幹線軸として、現状のネットワークを確保する。	鉄道事業者	■JR西日本 ➢ 紀勢本線
		バス事業者	■明光バス ➢ 高速バス（南紀白浜空港～紀伊田辺駅～東京／大阪／京都） ■龍神自動車 ➢ 聖地巡礼バス（本宮大社前～栗栖川～高野山）
地域間幹線軸	市内各地域間（田辺・龍神・大塔・中辺路・本宮）の移動を支える幹線軸として、現状のネットワークを確保する。	バス事業者	■龍神自動車 ➢ 熊野本宮線（紀伊田辺駅～本宮町内） ➢ 龍神線（紀伊田辺駅～季楽里龍神） ■明光バス ➢ 熊野線（紀伊田辺駅～栗栖川）
	本市と隣接市町村を結ぶ幹線軸として、現状のネットワークを確保する。	バス事業者	■龍神自動車 ➢ みなべ線（みなべ町） ■明光バス ➢ 白浜田辺線（上富田町・白浜町） ➢ 熊野本宮線、熊野線（上富田町） ➢ 快速熊野古道号（白浜町・新宮市） ■熊野御坊南海バス ➢ 川丈線（新宮市） ➢ 勝浦本宮線（新宮市・那智勝浦町） ■奈良交通 ➢ 八木新宮線（新宮市）
地域内生活支援軸	広域幹線軸、地域間幹線軸に接続し、主に各地域内での移動を支える生活支援軸として、地域住民のニーズに応じたサービスレベルを確保する。	バス事業者	■龍神自動車 ➢ 上芳養線 ➢ 長野線
		タクシー事業者	■タクシー
		市	■住民バス ■スクールバス ■診療所送迎事業 ■外出支援事業
		NPO 法人等	■福祉有償運送事業 ■交通空白地有償運送



4. 目標を達成するために行う施策及び事業

基本理念に基づき、目標を達成するため、以下のとおり施策及び具体的事業を設定し、推進を図ります。各事業の概要、実施主体、スケジュールは次頁以降に示します。

施策1：地域公共交通ネットワークの維持・利便性向上

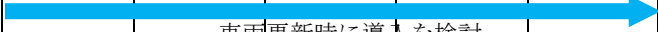
- 事業①：交通事業者の乗務員等の確保・育成
- 事業②：既存バス(路線バス・住民バス)の見直し
- 事業③：住民バスとスクールバス、診療所送迎事業、外出支援事業等との連携
- 事業④：新たな交通手段の導入
- 事業⑤：隣接市町村との接続及び広域ネットワークの強化
- 事業⑥：市役所移転に伴うバス路線の再編

施策2：地域公共交通の利用環境の改善

- 事業⑦：バス・タクシー利用環境の改善
- 事業⑧：外国人をはじめとする観光客の利便性向上

施策3：乗って維持するための利用促進

- 事業⑨：地域公共交通に対する理解醸成の促進

施策 1	地域公共交通ネットワークの維持・利便性向上					
事業①	交通事業者の乗務員等の確保・育成					
事業の内容	➤ 多様な人材の持続的な確保に努めるとともに、二種免許取得の支援を行います。 ➤ 路線バスの利用状況に応じて大型免許を必要としない車両の導入を図ります。 ➤ 交通事業者の人材確保を支援するために、広報・福祉・教育等の関係各課が連携し、広報紙の人材募集告知への協力や、採用活動の場の創出・提供等を行います。					
期待される効果	◆ 地域公共交通の担い手である交通事業者の継続的で多様な人材（若手・女性等）の確保					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
多様な人材の確保、 二種免許取得の支援	・ 交通事業者 (バス・タクシー)	 実施				
利用状況に応じた小 型車両の導入検討	・ 交通事業者 (バス)	 車両更新時に導入を検討				
広報紙での乗務員募 集記事の掲載	・ 市	 実施	 継続			

地域の公共交通を担う 乗務員を募集しています

バス・タクシー

五條市の公共交通を担うバスやタクシーの乗務員が不足しています。みんなの笑顔運んで、地域を元気にする仕事をやってみませんか。

男女を問わず、未経験の人も歓迎します。詳しくは各事業所に問い合わせください。※QRコードを読み取ると、各事業所のホームページにアクセスできます。

《バス》

奈良交通株式会社

内 大型二種免許取得支援制度あり

▼充実した研修体制で親切・丁寧な指導

▼小型バスから大型バスへステップアップできます。

問 奈良交通株式会社

総務人事部（採用係）

☎ 0742-20-3119



《バス・タクシー》

五條二見交通株式会社

内 大型・普通自動車二種免許取得支援制度あり

▼介護職員初任者研修課程取得支援制度あり

問 五條二見交通株式会社

☎ 23-1212



《タクシー》

株式会社野原タクシー

内 普通自動車二種免許取得支援制度あり

▼介護職員初任者研修課程取得支援制度あり

問 株式会社野原タクシー

☎ 23-2233



出典：広報五條(2019年(令和元年)7月号)

図 4.1 広報紙を用いた乗務員募集(複数社同時)の例(五條市)

嘉麻市と西鉄バスが協定を締結



News!

嘉麻市と西鉄バスは地域公共交通の確保を目的とし、5/12日に基本協定を結びました。バスの利用促進や乗務員募集に関すること等でお互い連携し協力していくことになりました。

▲連携協定調印式の様子
左)西鉄バス東支社 代表取締役社長 清野 俊典氏 右)嘉麻市長

市長へ嘉麻市の公共交通政策について聞いてみました！

市長 嘉麻市は、公共交通の重要性を認識し、市民の利便性を高めるための施策を推進しています。特に、バスとタクシーの連携強化を図りたいと考えています。

市議会議員 〇 嘉麻市は、公共交通の重要性を認識し、市民の利便性を高めるための施策を推進しています。特に、バスとタクシーの連携強化を図りたいと考えています。

乗合バス路線維持確保のため 西鉄バス運転士募集!

雇用形態 / 正社員(試用期間あり)
基本給 / 月額18万円+諸手当
仕事内容 / 乗合バス運転業務

応募資格 / ・第一種普通免許取得後、3年が経過している方
・過去1年以内に免許がなかった乗客乗数が4以下の方
・視力矯正用眼鏡で1.0以上、かつ、一眼でそれぞれ0.5以上の方
・信号機などの識別能力を有する方

学 歴 / 不問
年 齢 / 60歳未満(空年満60歳 西鉄バス規定あり)
勤 務 所 / 西鉄バス東支社 嘉麻営業所

勤務時間 / 1ヶ月単位の交代勤務(週平均40時間)
昇 給 / 年1回
賞 与 / 年2回
諸 手 当 / 勤続手当、休日労働手当、深夜手当、家族手当、特待手当、休日出勤手当、年末年始手当 他

選 考 方 法 / あり
休 日 / 完全週休2日制、年間休日104日
休 休 / 年次有給休暇、特別休暇 他
福 利 生 活 / 社会保険完備(雇用・労災・健康・厚生)、西鉄グループ割、貯蓄貯蓄、社員貸付、大型二種免許取得支援、退職金制度、子育て支援、マイカー通勤制

西鉄バス運転士 藤沢 真理奈さん <嘉麻市在住・18年勤務>

小学生の時からバスの運転士に憧れていたことがきっかけでこの仕事に就きました。毎日、安全・安心を一番に心がけ、常に平常心をもってお客様を目的地まで送り届けることを考えながら運転しています。以前、お客様からお手紙で「藤沢さんの運転するバスに乗っていると嬉しくなるといふ手紙を頂いたことは、とても嬉しかったですね。人当たりは私も不足してないが、新人研修で分からないことを先輩と教えたり、気遣いな先輩や上司が支えてくれるので、少しでもこの仕事に興味を持っている方は是非ご応募ください。

●問/地域生活推進課 地域生活推進係 ☎62-5677

バス運転士になるための大型第二種免許取得を助成します

嘉麻市の就業機会拡大及び乗務員の確保を図り、市内を運行する乗合バス(大路線)の維持確保を図るため、大型第二種免許取得に係る費用について助成いたします。対象者は、嘉麻市に在住し、平成29年(令和元年)7月31日現在、第4条に定める一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得て、市内を運行する事業者のものです。

■補助対象者 / 申請者が免許を取得し、申請時に次の要件を全て満たす者を対象とする。
①嘉麻市の住民基本台帳に登録されている者
②年齢が21歳以上の日本国籍の者
③大型第二種免許の取得に要した費用の支払いを行った者
④乗合バス事業者が乗客の安全確保として採用されている者

■補助対象経費 / 申請者が免許取得に係る教育料金、教材費、減価償却費、大型第二種免許取得に要する経費(運転士としての経費)を指す。

■補助金の額 / 大型第二種免許取得に係る教育料金を対象経費とし、1/2以内の額(千円未満切り捨て)を助成。
■申請に必要な書類 / ①運転免許証の写し ②大型第二種免許取得を証明する書類 ③乗合バス事業者が乗客の安全確保として採用されている書類 ④助成金(仮定の様式) ⑤誓約書(仮定の様式)
※補助金として、補助金の返還を求めないことが必要。
※詳細については、事務局ホームページ(嘉麻市大型第二種免許取得補助金交付情報)をご覧ください。

申請受付をおそれませんか?

高校等通学補助金 申請受付中
○通学定期等給付金額の3割程度を助成
○保護者負担額は通学者1人につき最大12,000円/月

申請時において嘉麻市にお住まいで、以下の学校へ公共交通機関の通学定期等
対象者 (嘉麻市)バス・西鉄バス(定期)を利用して通学する方。
①高等学校 ②高等専門学校 ③高等専門学校(高等専門学校及び専門学校(一部課程及び専門課程を除く))
④嘉麻市以外に設置されている国立・公立・私立中学校
※この例示: 国立中学校(嘉麻高等学校附属中学校)、私立中学校(新嘉麻中学校)

お急ぎください! 平成29年度ご利用分の申請がまだお済みでない方はお早目の申請をお願いします!

出典：広報嘉麻(2018年(平成30年)6月号)

図 4.2 広報紙を用いた乗務員募集(公共交通特集とのセット)の例(嘉麻市)

施策1	地域公共交通ネットワークの維持・利便性向上					
事業②	既存バス(路線バス・住民バス)の見直し					
事業の内容	➤ 田辺市内の路線バス、住民バスについて、地域住民の意見を伺いながら、利用者および潜在的利用者(現在は利用していないが利便性が向上すれば利用する可能性がある人、将来的に利用する可能性がある人)のニーズにあわせて、経路・バス停箇所・ダイヤ等について見直しを行います。					
期待される効果	◆ 利用実態やニーズに応じた使いやすさの向上 ◆ 地域公共交通利用者の増加					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
路線バス、住民バスの経路・バス停箇所・ダイヤ等の見直し	・ 交通事業者(バス) ・ 市	(必要に応じて見直しのうえ)実施				

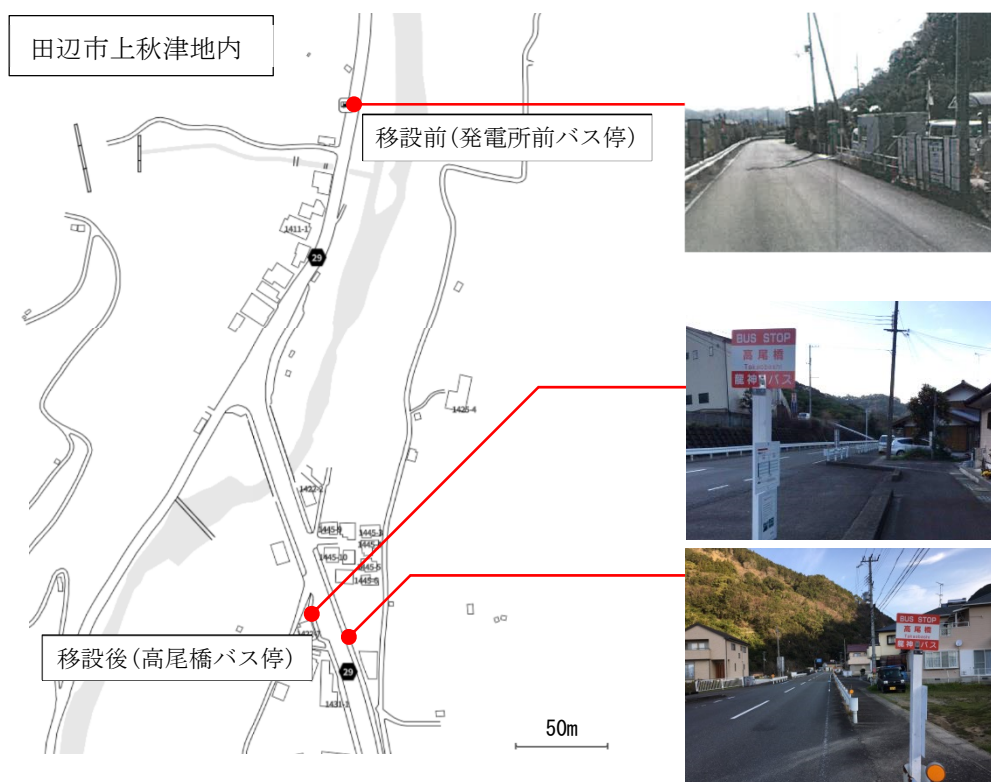


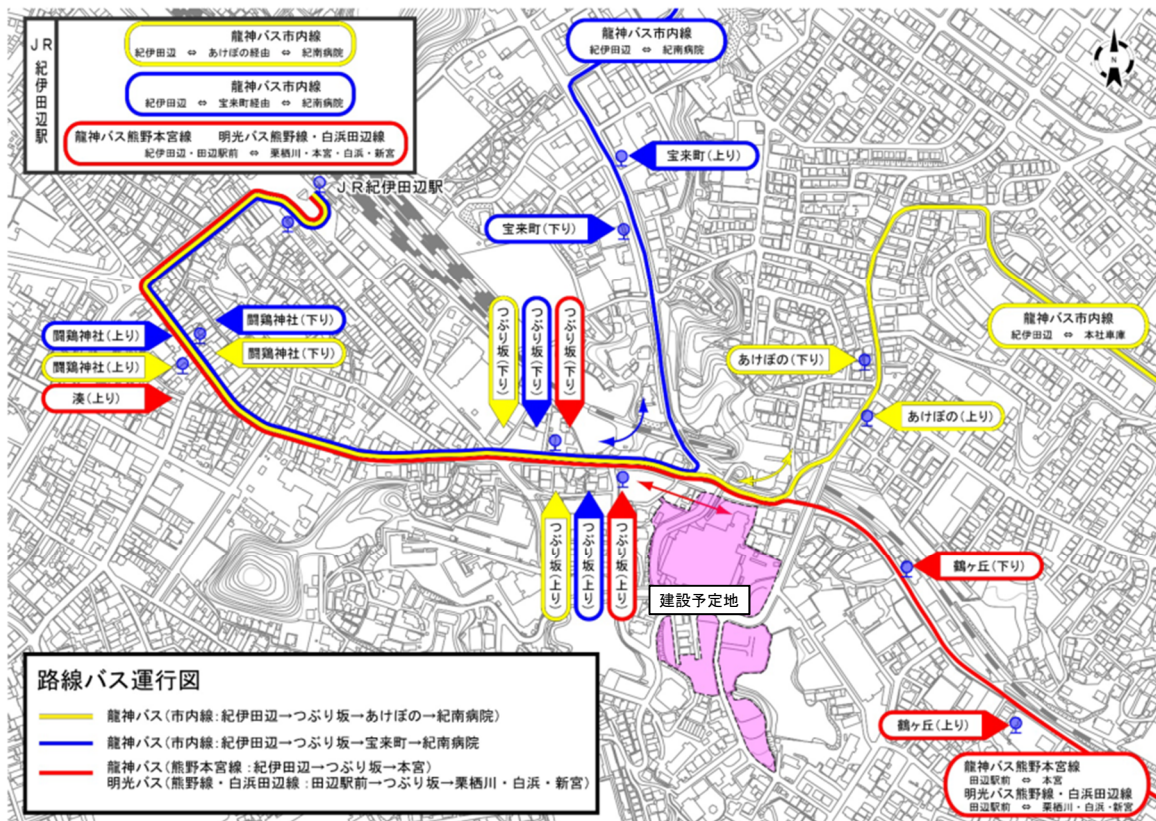
図 4.3 近隣住民からの提案を受けたバス停移設事例(高尾橋(旧発電所前)バス停)

施策 1	地域公共交通ネットワークの維持・利便性向上					
事業③	住民バスとスクールバス、診療所送迎事業、外出支援事業等との連携					
事業の内容	➤ 外出支援事業は、利用目的を通院のみに限定していますが、高齢者等の買い物支援・引きこもり予防を推進する観点から、買い物まで拡充することを検討します。また、サービスの拡充にあたって、スクールバス等の活用の可能性についても併せて検討します。 ➤ その他、市が実施している地域内の各種移動サービスの連携について、引き続き検討を行います。					
期待される効果	◆ 高齢者等の移動しやすさの向上 ◆ 高齢者の介護・認知症・引きこもり予防					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
外出支援事業の拡充	・市	検討	(拡充の場合) 実施			
各種移動サービス事業の連携	・市	検討	必要に応じて実施			

施策 1	地域公共交通ネットワークの維持・利便性向上					
事業④	新たな交通手段の導入					
事業の内容	➤ 路線バスや住民バス等の既存サービスの利用が不便な地域において、地域住民が主体となって、地域にとって必要な助け合い型の輸送サービス(自家用有償運送)を導入します。輸送サービス導入にあたって必要な専門的知識や法制度・手続等について、助言等の支援を行います。 ➤ 高齢者等の移動を支援するために、1 台のタクシーを相乗りして活用するなどの、新しい交通システムの可能性について研究を行います。					
期待される効果	◆ 地域公共交通を自分たちで守る意識の醸成 ◆ 利用実態やニーズに応じた使いやすい輸送サービスの提供 ◆ 高齢者等の外出機会の増加					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
自家用有償運送の導入	・ 地域住民 ・ 関連団体 ・ 市	登録				
新しい交通システムの調査・研究	・ 交通事業者 (タクシー) ・ 市		調査・研究、	(導入の場合) 実施		

施策 1	地域公共交通ネットワークの維持・利便性向上					
事業⑤	隣接市町村との接続および広域ネットワークの強化					
事業の内容	➤ 上富田町・みなべ町と協議し、各町のコミュニティバスの延伸の可能性を探り、隣接町への交通アクセス向上を検討します。 ➤ 現在、田辺市内からの高速バスは、東京・大阪・京都への路線が運行されていますが、高速バスネットワークの充実により観光客の利便性向上を図るため、新たな路線の検討を図ります。					
期待される効果	◆ 地域住民の外出機会の増加 ◆ 外国人をはじめとする本市の観光客数の増加					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
隣接町(上富田町・みなべ町)コミュニティバスの田辺市内延伸の可能性協議	・市 ・交通事業者 (バス)	協議・導入 判断	→ (導入の場合)実施			
高速バスネットワークの充実	・交通事業者 (バス)	協議・導入 判断	→ (導入の場合)実施			

施策1	地域公共交通ネットワークの維持・利便性向上					
事業⑥	市役所移転に伴うバス路線の再編					
事業の内容	➤ 田辺市庁舎(市役所本庁舎及び市民総合センター)の移転を踏まえて、新庁舎整備に合わせ、利用者の利便性向上のため、適切なバス停の位置について協議を行います。 ➤ 新庁舎移転後の現本庁舎跡地の活用、市民総合センターの再整備に合わせた、バス路線の再編について、必要に応じて検討を行います。					
期待される効果	◆ 田辺市新庁舎へのアクセス利便性の向上 ◆ 現本庁舎跡地活用及び市民総合センター再整備に合わせたアクセス及び利便性の確保					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
新庁舎周辺のバス停位置の見直し	・ 交通事業者(バス) ・ 市	検討・協議・移転時期に合わせて実施				
現庁舎の跡地・再整備計画に合わせたバス路線の再編	・ 交通事業者(バス)			検討・協議・移転時期に合わせて実施		



出典：田辺市新庁舎整備基本計画(2018年(平成30年)8月)

図 4.4 新庁舎整備計画地周辺のバス路線

施策2	地域公共交通の利用環境の改善					
事業⑦	バス・タクシー利用環境の改善					
事業の内容						
➤ 利用者が気持ちよく利用できる地域公共交通サービスを目指し、バス停の清掃等の美化活動を実施します。 ➤ ベンチや上屋等の整備や、商業施設等に働きかけてバス待ちの空間を提供いただくなど、バス利用環境の快適性や安全性の改善を図ります。 ➤ バス停の実態把握を行い、安全性確保に向けた検討と対策を行います。 ➤ サイクルアンドバスライド(バス停付近に設置された専用駐輪場に自転車を止め、バスに乗り換えて通勤や通学など目的地に向かう方法)のための専用駐輪場の整備に向けた検討を行います。 ➤ バリアフリー車両の導入を図ります。						
期待される効果	◆ 地域公共交通を自分たちで守る意識の醸成 ◆ 利用実態やニーズに応じた使いやすさの向上 ◆ 地域公共交通利用者の増加					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
自治会等地元組織による活動	・ 地域住民 ・ 関連団体	実施	継続			
交通拠点のバス利用環境の向上	・ 交通事業者 (バス) ・ 市 ・ 県 ・ 国	検討	実施			
バス停留所の安全性確保対策	・ 交通事業者 (バス) ・ 市 ・ 県 ・ 国			継続		
サイクルアンドバスライドの検討	・ 交通事業者 (バス) ・ 市	検討	必要に応じて実施			
バリアフリー車両の導入	・ 交通事業者 (バス・タクシー) ・ 市		継続(車両更新時に導入を検討)			



図 4.5 上屋の整備事例
(鮎川診療所前バス停)



図 4.6 商業施設の敷地を活用したバス停
(いなりバス停)



(移設前)



(移設後)

図 4.7 バス停の改善計画(滝尻バス停)

施策2	地域公共交通の利用環境の改善					
事業⑧	外国人をはじめとする観光客の利便性向上					
事業の内容	➤ 「熊野地域における二次交通の案内に関する共通整備ガイド(更新版)(H31年4月 熊野外国人観光客交通対策推進協議会)」に基づき、駅やバス停・バス車内における案内サインの統一や多言語化に今後も、継続的に取り組みます。 ➤ 外国人観光客等に対し、キャッシュレス決済の利用環境整備に継続的に取り組みます。 ➤ 鉄道と二次交通との乗り継ぎにあたり、遅延・運休等の運行情報提供を確実かつ迅速に行えるよう連携を図り、利用しやすい環境の創出を図ります。 ➤ 既存バス路線の活用を中心としたモデルコースの開発や、それに伴う乗継案内等、観光客の利便性の向上を図ります。 ➤ 自転車による観光回遊性を高めるため、観光レンタサイクルや鉄道・バスへの自転車の積載について、地域や交通事業者等の意見を踏まえながら、ニーズの把握や実現可能性を検討するなど、各種自転車施策との連携を図ります。					
期待される効果	◆ 利用実態やニーズに応じた使いやすさの向上 ◆ 地域公共交通利用者の増加					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
案内サインの統一・バス情報等の多言語化や、キャッシュレス決済の環境整備	・交通事業者 (鉄道・バス・タクシー) ・県 ・市					
利用者への情報提供の連携(鉄道⇄二次交通)	・交通事業者 (鉄道・バス・タクシー)			継続		
モデルコースの開発や、それに伴う乗継案内等の実施	・交通事業者 (鉄道・バス・タクシー) ・観光関連団体	検討				
各種自転車施策との連携の検討	・観光関連団体 ・交通事業者 (鉄道・バス) ・県 ・市	検討		必要に応じて実施		



図 4.8 案内サインの統一・バス停留所の統合(本宮大社前バス停)

Ayukawa Shinryosho-mae	
Route	Departure Times
1	24
2	35
3	10
4	11
5	12
6	13
7	14
8	10
9	07
10	17
11	22
12	22
13	22
14	22
15	40
16	42
17	15
18	15
19	15
20	15
21	15
22	15

図 4.9 時刻表の統一と2か国語表記



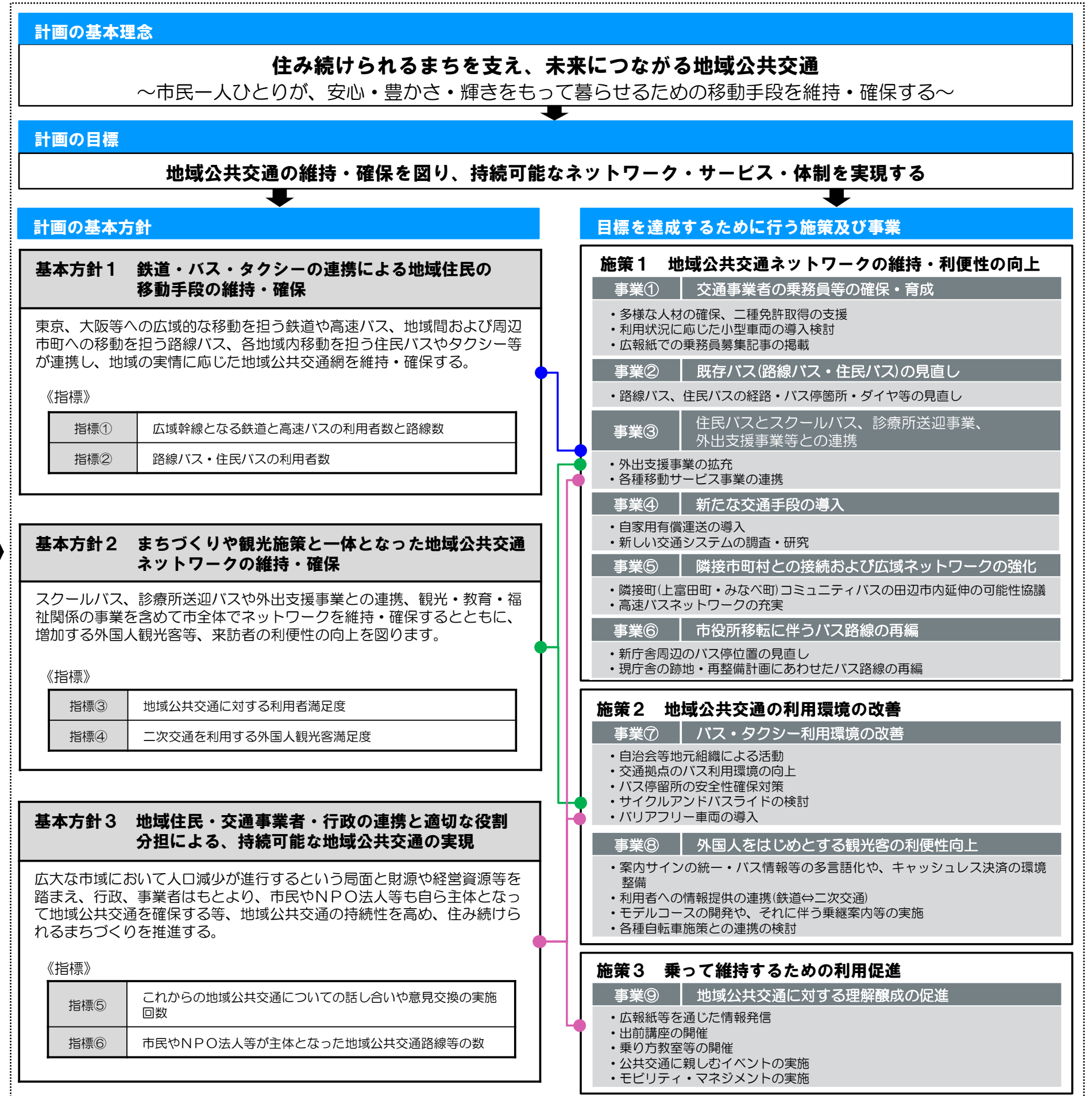
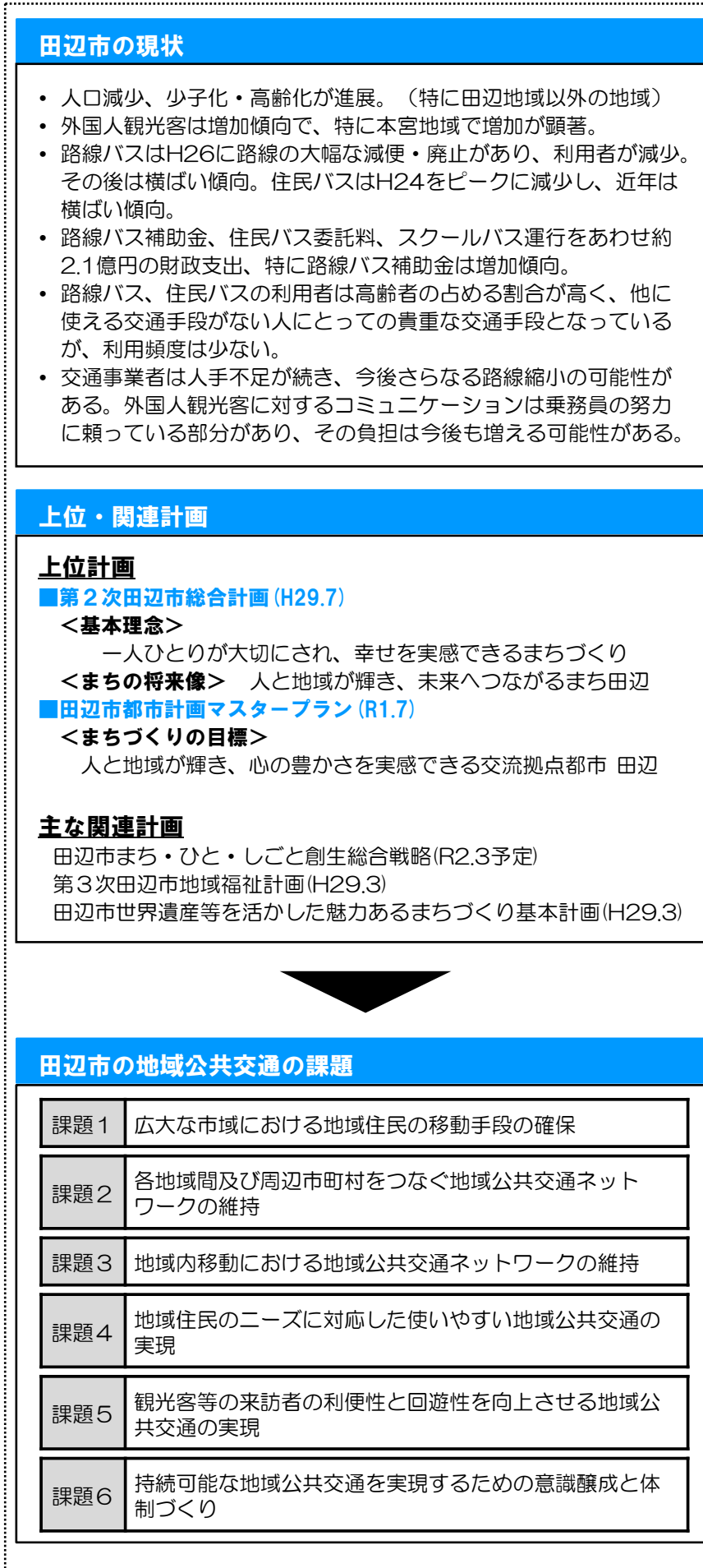
図 4.10 バス車内のフリーWi-Fi 接続方法案内の多言語表記

施策3	乗って維持するための利用促進					
事業⑨	地域公共交通に対する理解醸成の促進					
事業の内容	➤ 広報紙・ホームページ等の各種メディアを通じて、公共交通の利用者数の推移等の情報発信を定期的に行い、課題の共有と市民の理解醸成の促進を図ります。 ➤ 行政職員や有識者を派遣して、地域公共交通に対する出前講座を開催します。 ➤ 小学生に対する交通安全教室の開催に加えて、中学生や免許返納予定の高齢者等を対象にした乗り方教室等を開催します。 ➤ 各地で開催される各種イベントについて、公共交通を利用して参加していただけるような手法を検討し、公共交通に親しむ機会の創出を図ります。 ➤ 市民アンケート調査では、日常生活においてバスを利用しない人が大半を占めていることから、潜在的な利用者と考えられる市民(高齢者、児童、中高生等)に対して、バスだけでなく、鉄道やタクシーも含めた地域公共交通全体の利用促進を働き掛けるモビリティ・マネジメントを実施します。 【モビリティ・マネジメント(MM)とは】 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。具体的には、コミュニケーション施策を中心として、様々な運用施策、システムの導入や改善、それらの実施主体の組織の改変や新たな組織の創出等を実施しつつ、持続的に展開していく一連の取り組みを意味します。 出典：日本モビリティ・マネジメント会議 HP					
期待される効果	◆ 地域公共交通に対する意識醸成 ◆ 地域公共交通の利用者の増加					
項 目	実施年度 実施主体	R2	R3	R4	R5	R6
広報紙等を通じた情報発信	・ 市					
				継続		
出前講座の開催	・ 市 ・ 県					
				継続		
乗り方教室等の開催	・ 市 ・ 交通事業者 (バス) ・ 県 ・ 関係団体					
				継続		
公共交通に親しむイベントの実施	・ 関係団体 ・ 観光関連団体 ・ 市					
		検討		実施		
モビリティ・マネジメントの実施	・ 市 ・ 県 ・ 交通事業者 (鉄道・バス・タクシー)					
		調査・実施		継続		



図 4.13 市内小学生を対象にした交通安全教室の様子
(田辺東部小(2019年(平成31年)2月))

【計画の体系図】



5. 計画の推進(評価・検証・見直し)

本計画は、P D C A (Plan(計画)→Do(実施)→Check(評価)→Action(見直し))サイクルに基づき、検証・見直しを行いながら進めます。

さらに、社会・経済情勢や市民の価値観等の変化に柔軟に対応するため、地域住民を交えての勉強会や意見交換会、ワークショップ等を定期的で開催しながら、各種事業を推進し、計画の実現に向けて取り組んでいきます。

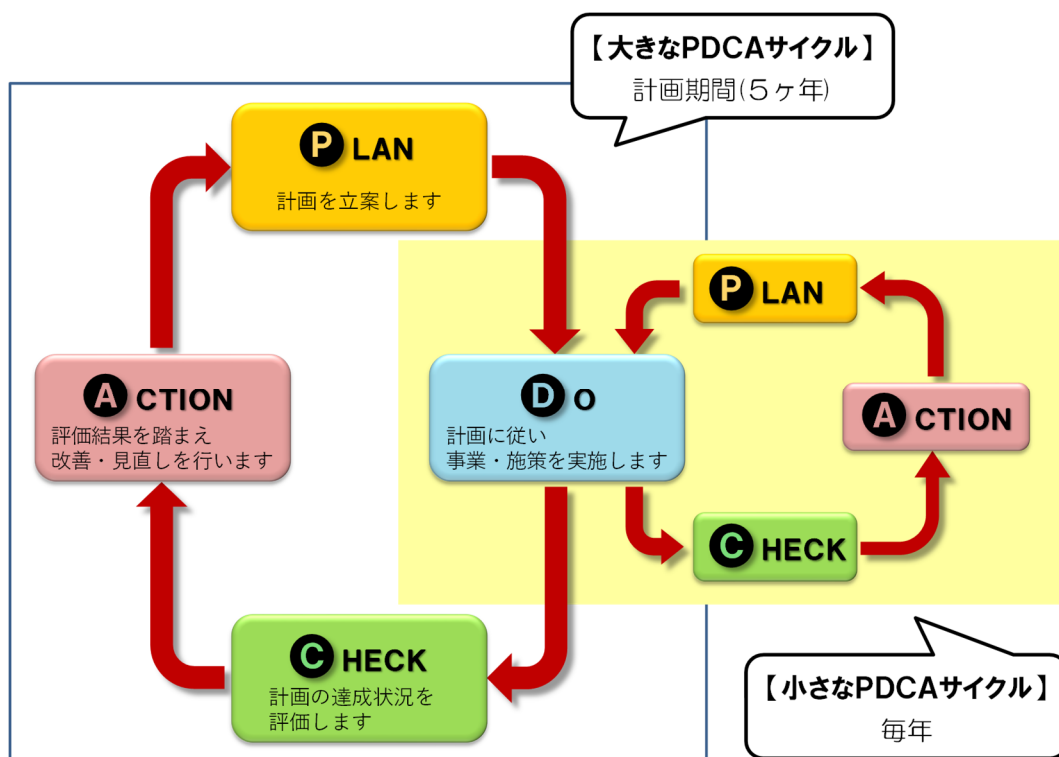


図 5.1 P D C A サイクル

田辺市地域公共交通網形成計画

発行年月：令和２年３月

編集・発行：田辺市企画部企画広報課

TEL：0739-22-5300（代表） FAX：0739-22-5310
