未来へつながる道 田辺市

田辺市地域公共交通網形成計画

〔資　料　編〕

和歌山県田辺市

目　次

1. 田辺市の地域公共交通の現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

1.1　田辺市の概要 …… 1
1.2　社会経済状況 …… 3
1.3　公共交通 …… 14
1.4　上位関連計画 …… 29
1.5　地域特性のまとめ …… 35

2. 地域公共交通に対する市民等の意見やニーズ ・・・・・・・・・・・・・・ 37

2.1　田辺市の地域公共交通に関するアンケート …… 38
2.2　路線バス・住民バス利用者アンケート …… 66
2.3　田辺市の地域公共交通に関する地域別意見交換会 …… 81
2.4　交通事業者ヒアリング …… 85

3. 計画策定の経緯 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 88

3.1 計画策定の経緯 …… 88
3.2 田辺市地域公共交通網形成協議会設置要綱 …… 89
3.3 田辺市地域公共交通網形成協議会委員名簿 …… 91

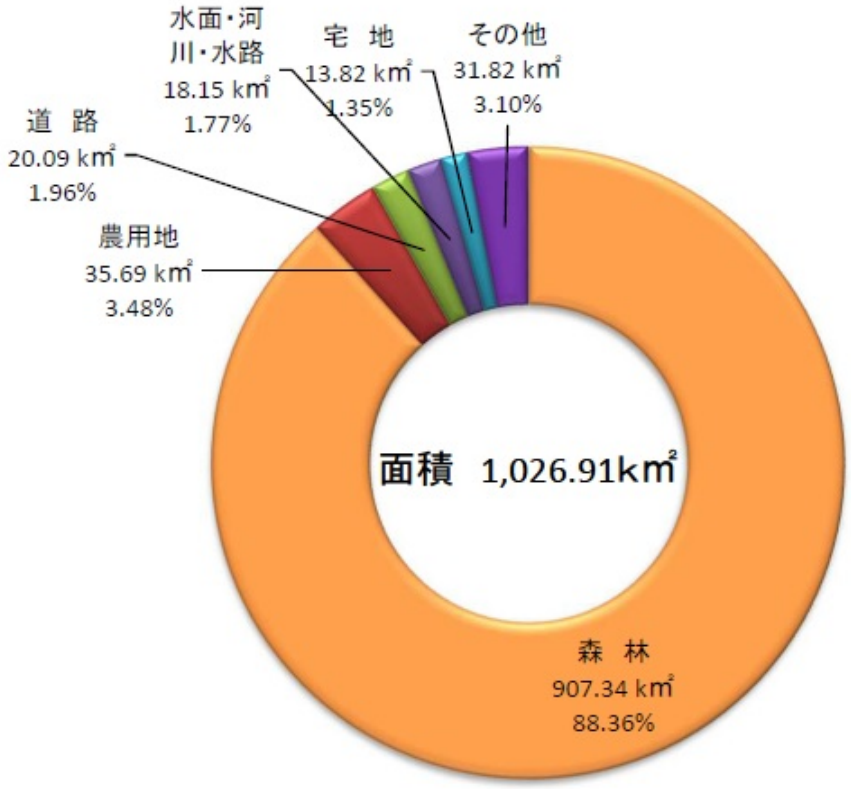
1. 田辺市の地域公共交通の現況

1.1 田辺市の概要

- 紀伊半島の南西側、和歌山県の南部に位置しており、みなべ町、印南町、日高川町、有田川町、奈良県野迫川村・十津川村、新宮市、古座川町、上富田町、白浜町にそれぞれ隣接しています。
- 田辺地域、龍神地域、中辺路地域、大塔地域、本宮地域の 5 つの地域から形成されており、東西約 46km・南北約 47km あり、総面積約 1,027 ㎢は、和歌山県全域の約 22%を占めており、近畿圏最大の市域となっています。

図 1.1.1　位置

➢ 用途別の面積については、市域の 88%にあたる 907 ㎢が森林で、宅地は 1.4%の約 14 ㎢、農用地は 3.5%の約 36 ㎢となっています。土地利用状況は、西側の海岸部に都市的地域が形成されており、ほかは森林が大半を占める中山間地域が広がっています。



2017 年（平成 29 年）10 月 1 日現在

出典：令和元年度版田辺市統計書

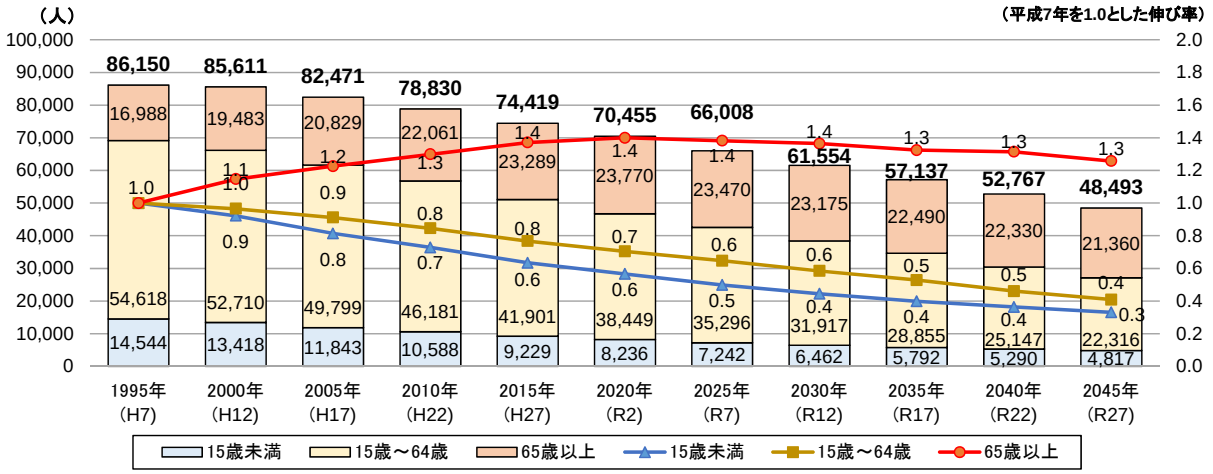
図 1.1.2　土地利用状況

1.2　社会経済状況

1）人口

（1）年齢別人口の推移

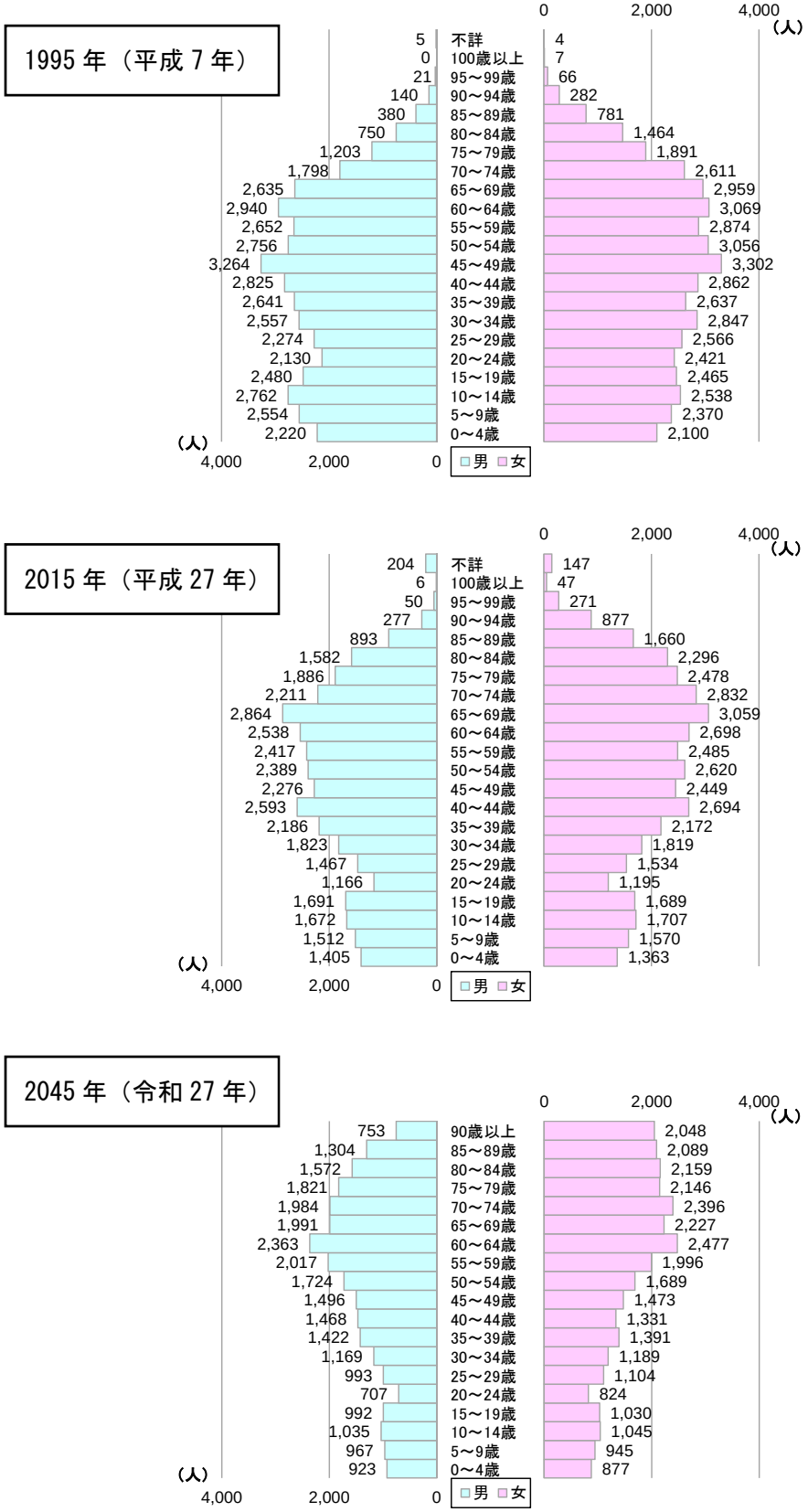
- 田辺市の人口は、1995 年（平成 7 年）以降減少傾向が続いており、2015 年（平成 27 年）では約 74,400 人となっています。人口減少とともに、高齢化率が上昇している状況です。
- この傾向は今後も続くものと予想され、国立社会保障・人口問題研究所の将来予測では 2045 年（令和 27 年）には約 48,500 人、65 歳以上人口は約 21,400 人となり高齢化率は 44.0%になると推計されています。



※2015 年（平成 27 年）までは国勢調査による実績値。　各年 10 月 1 日時点の推計人口
※年齢不詳者は除く
出典：2019 年度版（令和元年度版）田辺市統計書
資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 1.2.1　年齢別人口推移と将来推計人口

➢ 1995 年（平成 7 年）、2015 年（平成 27 年）、2045 年（令和 27 年）の 3 時点の 5 歳階級別人口の推移は、下図に示すとおりです。

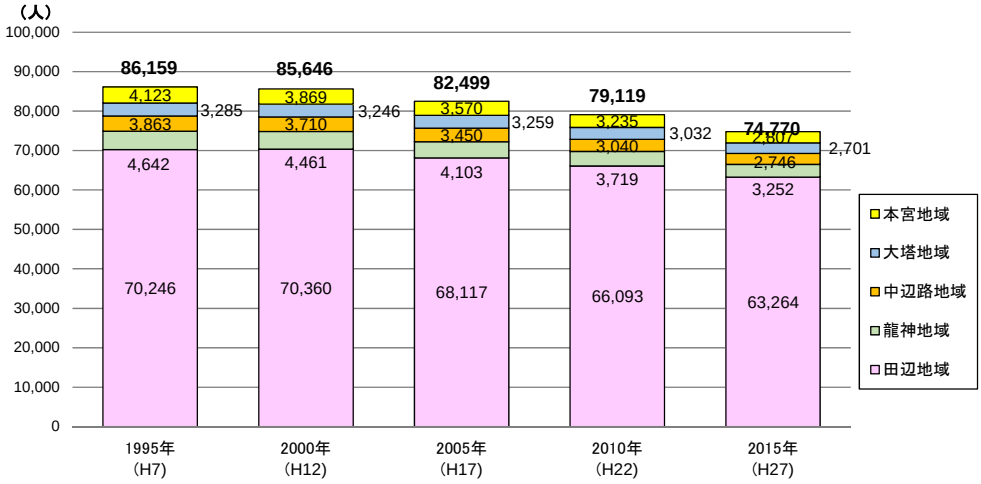


※2015 年（平成 27 年）までは国勢調査による実績値。　各年 10 月 1 日時点の推計人口
出典：2019 年度（令和元年度）版
田辺市統計書
資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 1.2.2　田辺市の年齢階層別人口の推移

(2) 地域別人口の推移

- 田辺地域が全市人口の約 9 割を占めており、地域別人口構成比は大きく変化していません。
- 各地域とも減少傾向を示していますが、特に龍神地域、中辺路地域、本宮地域の減少率が大きく、これらの地域では高齢化率も年々高まっています。



注）年齢不詳を含む。

図 1.2.3　地域別人口推移

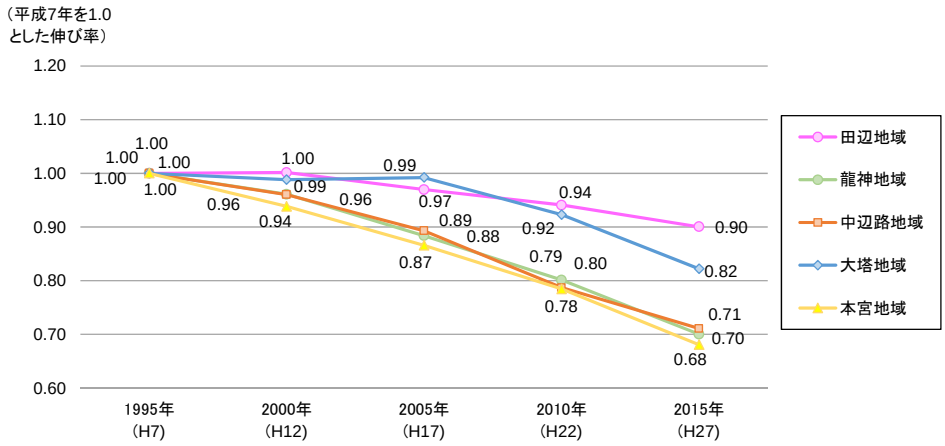
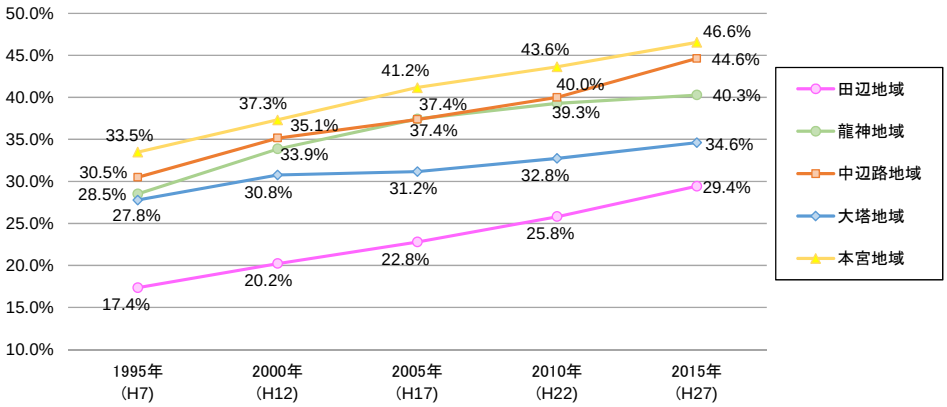


図 1.2.4　地域別人口推移(伸び率)



注）年齢不詳を含まない。

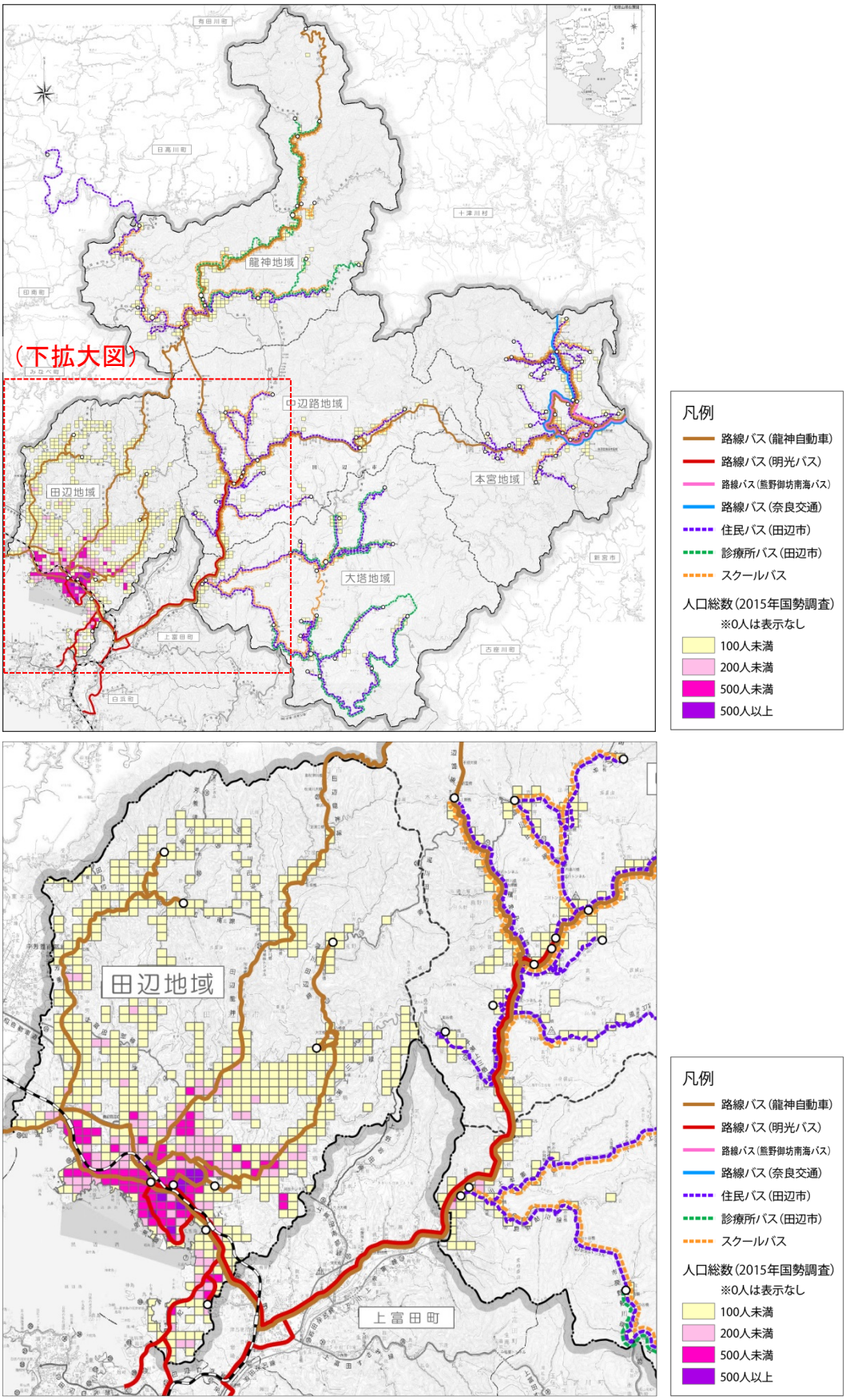
図 1.2.5　地域別高齢化率

各年 10 月 1 日現在

資料：国勢調査
出典：2019 年度（令和元年度）版
田辺市統計書

(3) 人口分布

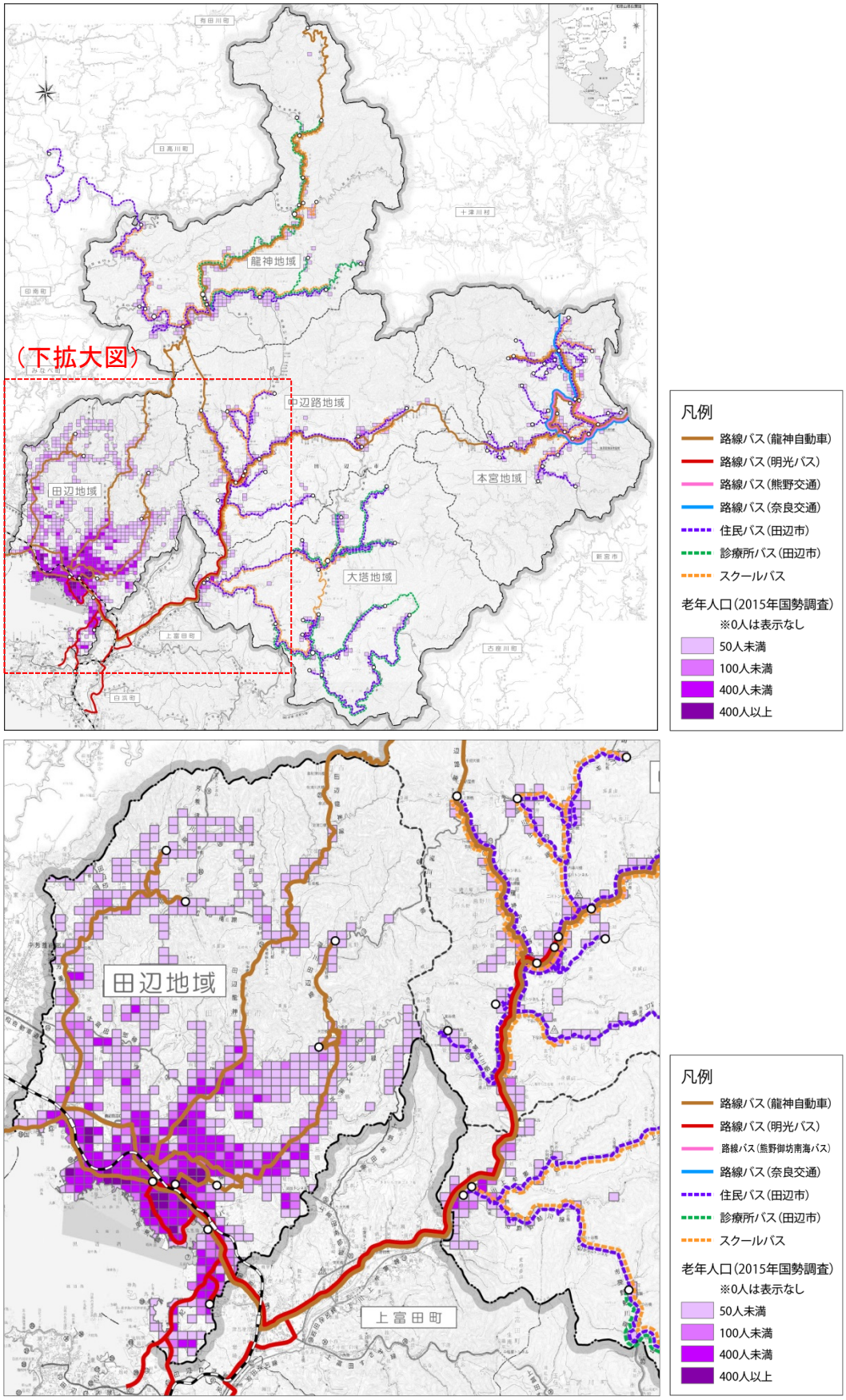
- 人口は、田辺地域の臨海部に集中しており、他の地域では街道沿いに点在する集落に人口が集積しています。



出典：国土数値情報

図 1.2.6　人口分布（総人口）

➢ 老年人口の分布も、総人口と同様の傾向となっていますが、特に田辺地域の臨海部に集中している傾向が顕著となっています。



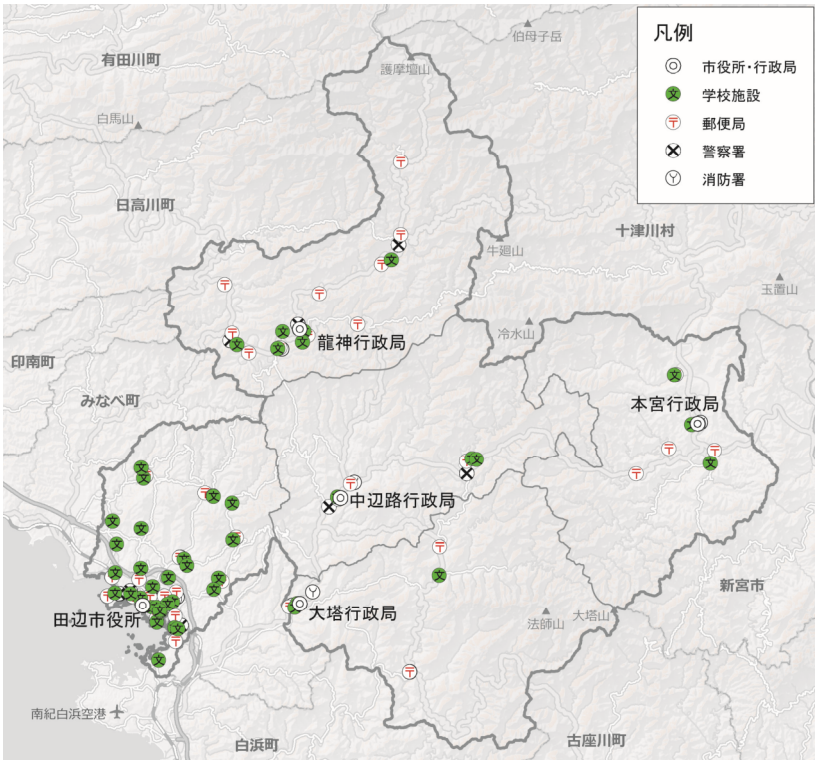
出典：国土数値情報

図 1.2.7　人口分布（老年人口）

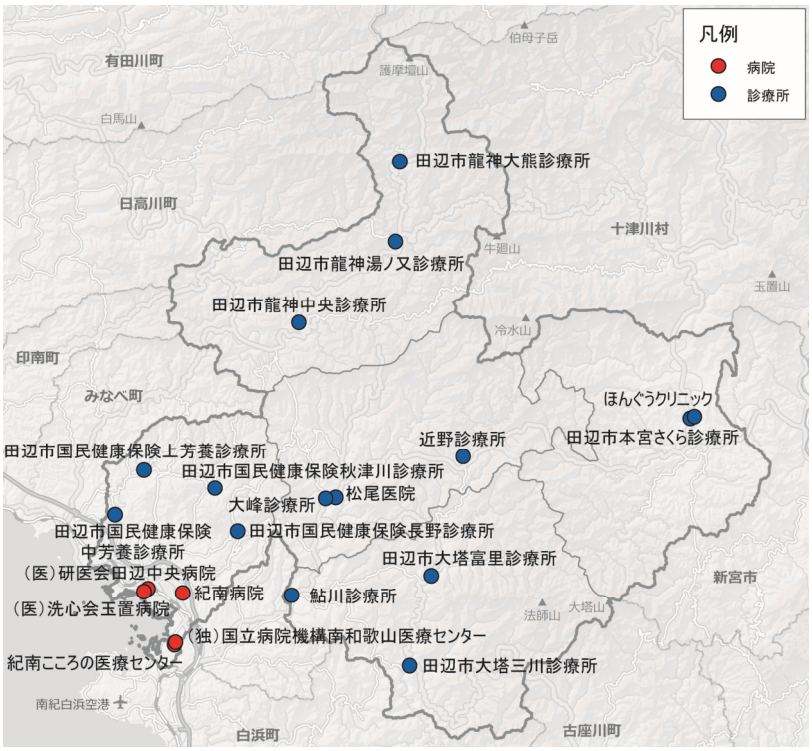
2）主要施設分布

➢ 田辺市内の主要施設は、田辺市中心部および各地域の中心部周辺や、幹線道路沿いに立地しています。このため、各地域内でも主要施設に行くためにはある程度の移動が必要となります。

（行政機関、学校、郵便局、警察署等）



（病院、診療所等）



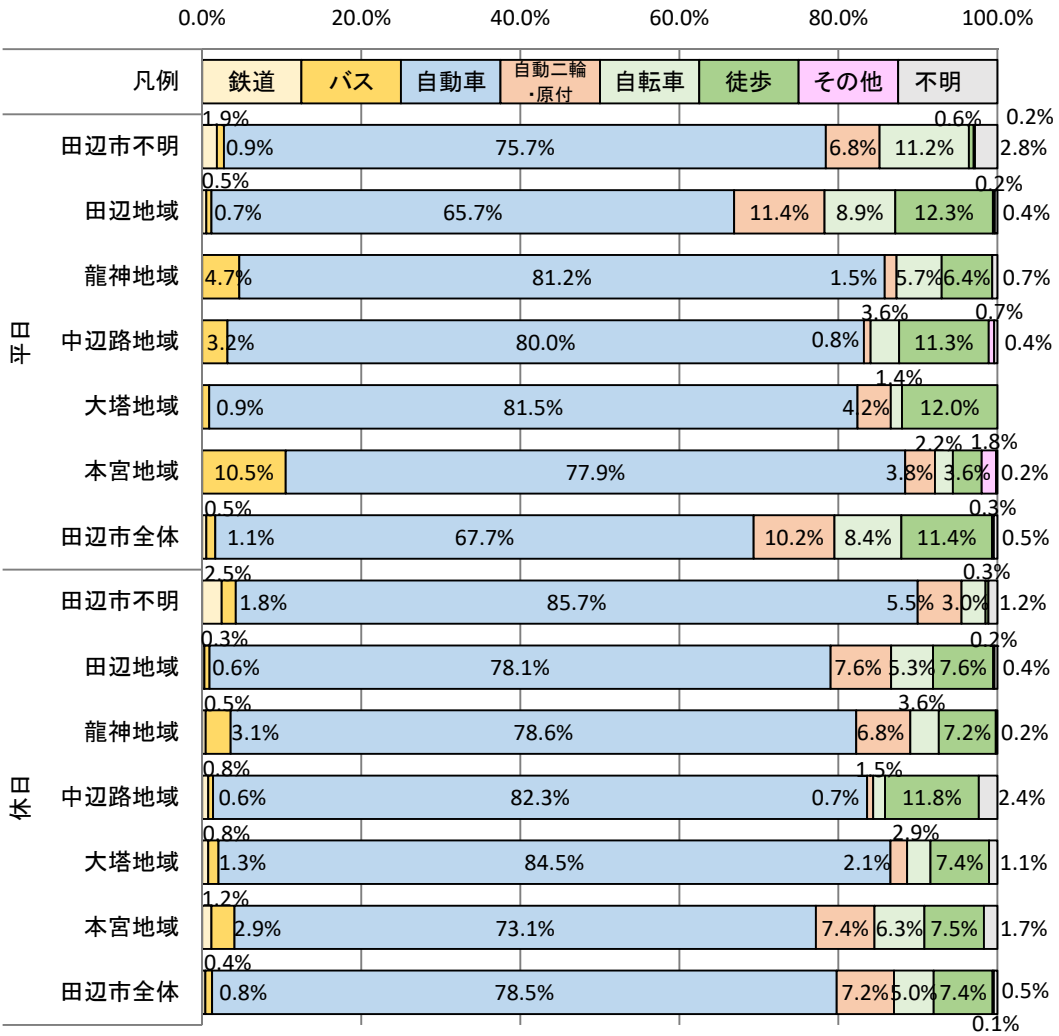
出典：国土数値情報

図 1.2.8　主要施設分布

3）人の動き

（1）パーソントリップ調査（2010 年（平成 22 年））

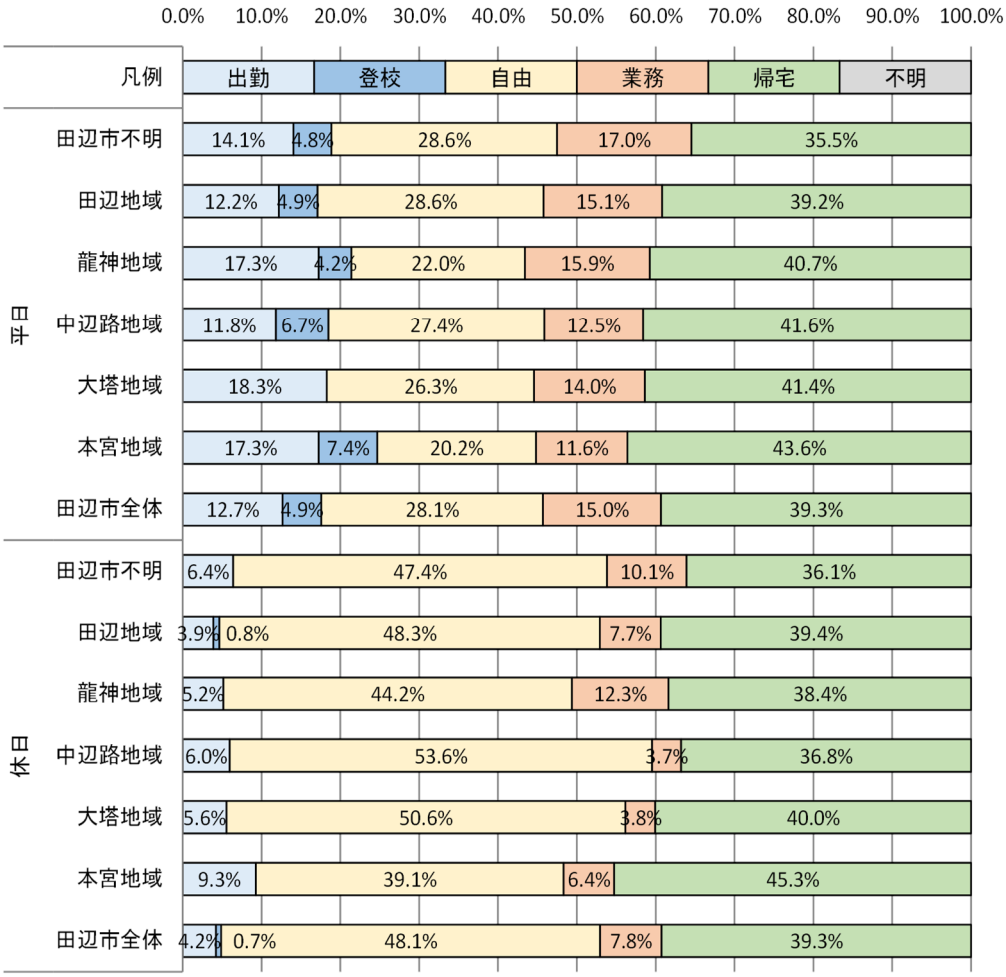
- 交通手段別では、田辺市全体で、平日は鉄道 0.5%、バス 1.1%、自動車 67.7%、自動二輪･原付 10.2%、自転車 8.4%、徒歩 11.4%、休日は鉄道 0.4%、バス 0.8%、自動車 78.5%、自動二輪・原付 7.2%、自転車 5.0%、徒歩 7.4%となっています。
- 平日で約 7 割、休日で約 8 割が自動車利用となっており、特に大塔地域、中辺路地域、龍神地域など山間部で高くなっています。
- 平日のバス利用は本宮地域で 10.5%、龍神地域で 4.7%などとなっており、中山間地域では自動車利用が大半を占める中でもバスを利用する人たちが一定数いることが分かります。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（2010 年度（平成 22 年度））

図 1.2.9　発生集中交通量（交通手段別）

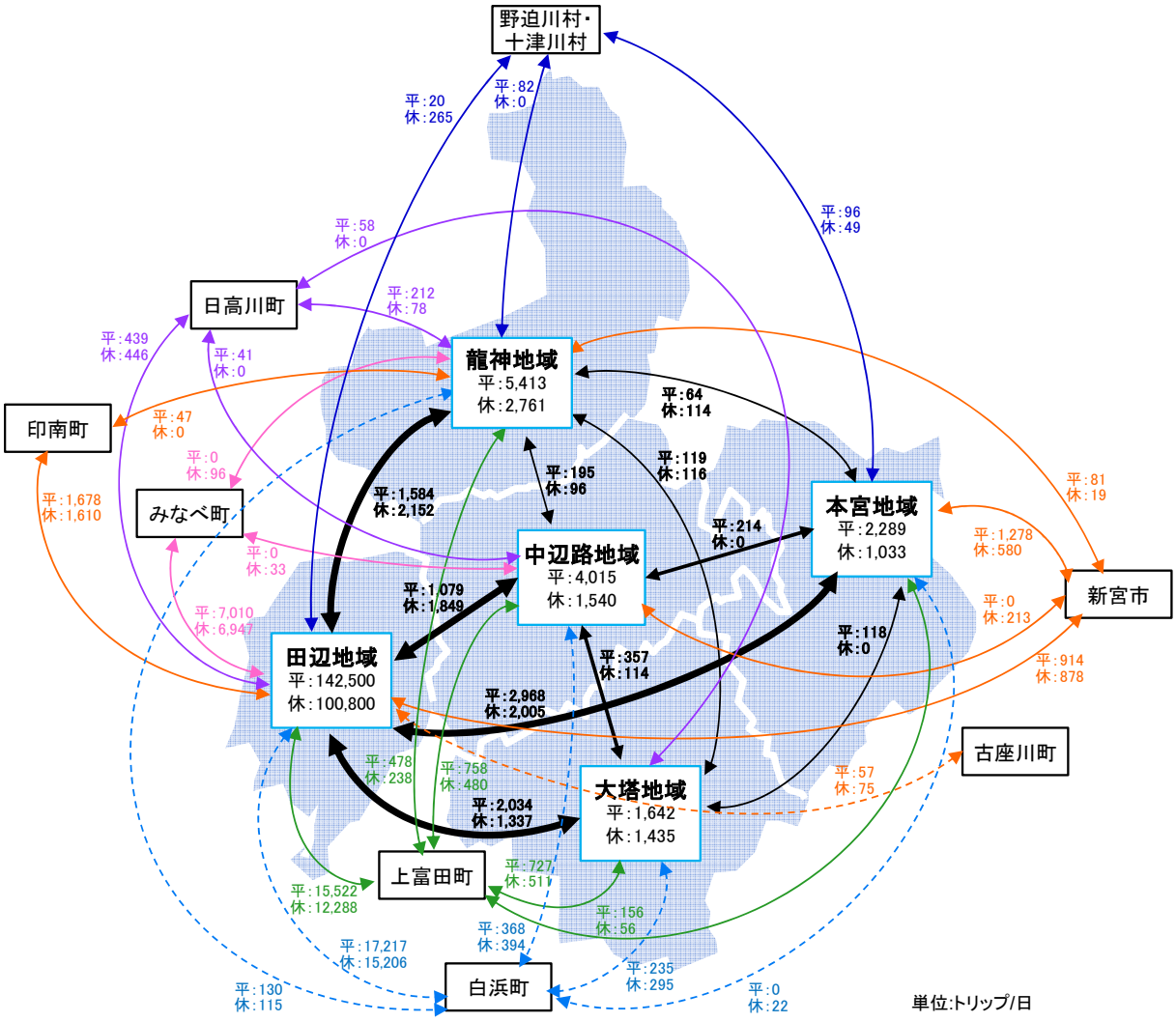
- 交通目的では、田辺市全体で、平日は出勤 12.7%、登校 4.9%、自由 28.1%、業務 15.0%、帰宅 39.3%、休日は出勤 4.2%、登校 0.7%、自由 48.1%、業務 7.8%、帰宅 39.3%となっています。
- 平日は、龍神地域、本宮地域の自由目的の割合が低くなっています。また、休日は、平日に比べ自由目的の割合が増加しますが、各地域の傾向はほぼ平日と同様となっています。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（2010 年度（平成 22 年度））

図 1.2.10　発生集中交通量（目的別）

- 地域間の人の動きをみると、田辺地域と各地域間との流動量は大きい一方、田辺地域を除く中山間部の各地域間の流動量は少なくなっており、田辺地域と各地域の結びつきが顕著となっています。
- 田辺地域と龍神地域の流動では、平日の 1,584 トリップ/日に対し、休日は 2,152 トリップ/日と休日の方が大きくなっています。同様の傾向は田辺地域と中辺路地域でもみられ、平日の 1,079 トリップ/日に対し、休日は 1,849 トリップ/日となっています。
- 周辺地域では、上富田町、白浜町との間で流動量が多いことが分かります。

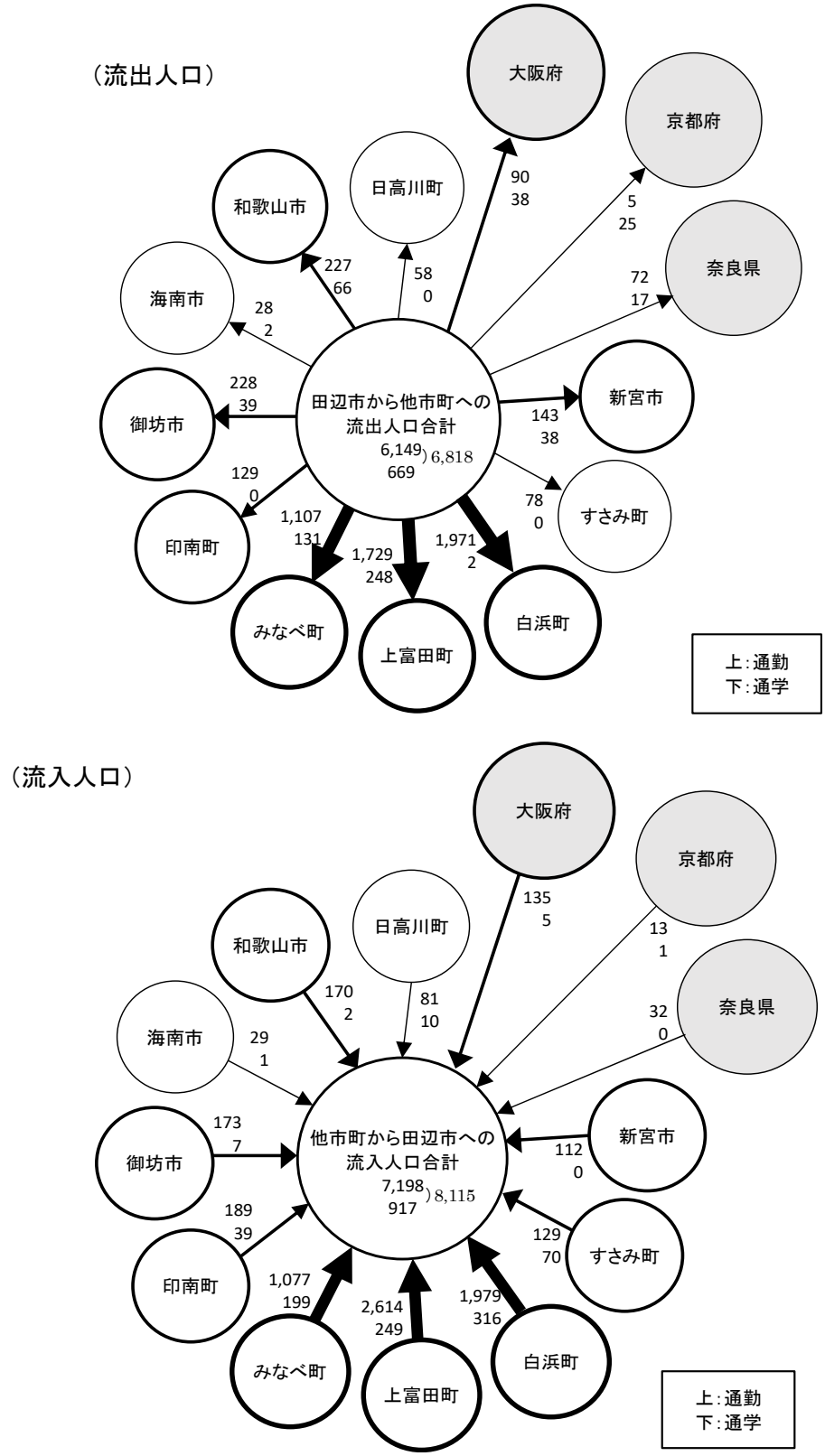


出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（2010 年度（平成 22 年度））

図 1.2.11　田辺市内及び周辺地域の人の移動状況

(2) 通勤・通学流動比較

- 国勢調査 2015 年（平成 27 年）によれば、通勤・通学では、他市町への流出が 6,818 人、他市町からの流入が 8,115 人と流入超過となっています。
- 流出・流入ともに、田辺市に隣接する白浜町、上富田町、みなべ町との間で流動が多くなっています。

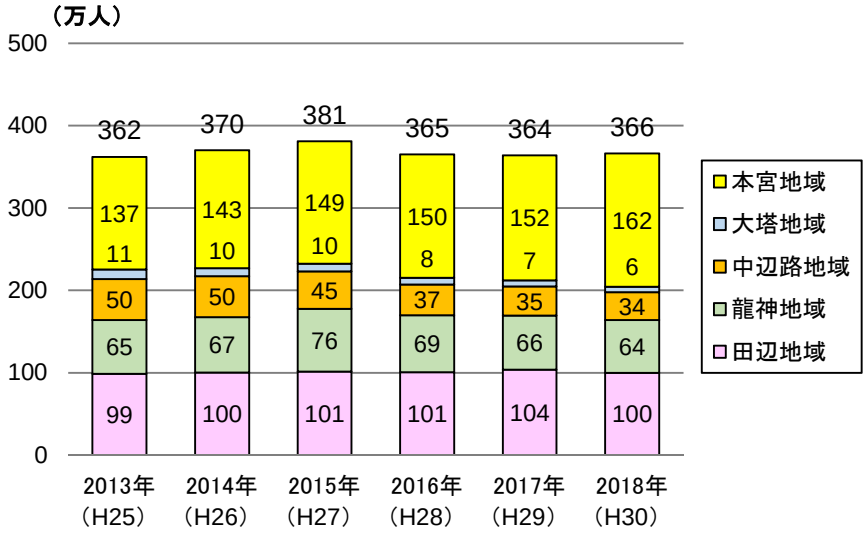


出典：国勢調査

図 1.2.12　通勤・通学流動（2015 年（平成 27 年））

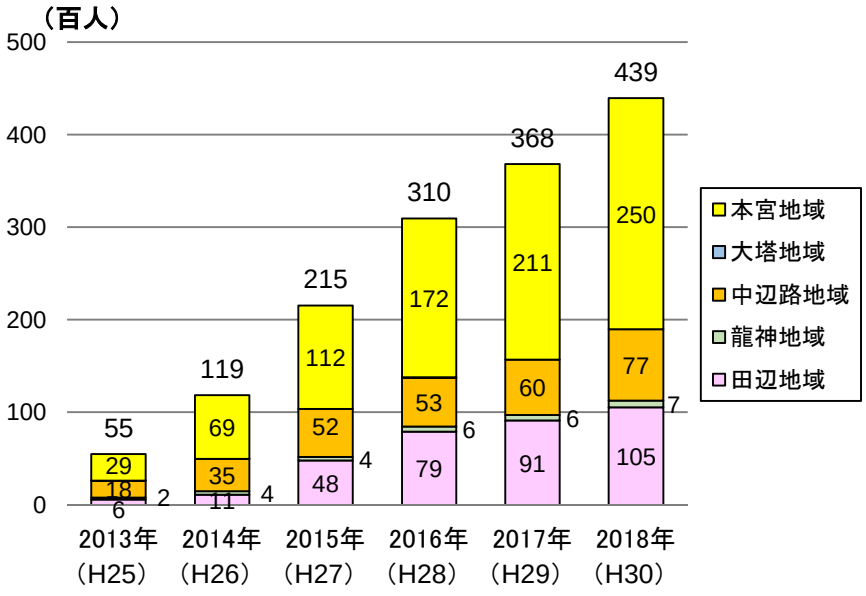
(3) 観光客数の推移

- 観光客数は、近年、360～380 万人/年で推移しています。2018 年（平成 30 年）では 366 万人で、地域別にみると本宮地域が最も多く 162 万人、次いで田辺地域 98 万人、龍神地域 64 万人、中辺路地域 35 万人、大塔地域 7 万人の順となっています。
- 近年では、外国人宿泊観光客の増加が顕著となっています。2018 年（平成 30 年）では 4.4 万人弱に達しています。地域別では、本宮地域が大きく伸びており、2018 年（平成 30 年）では 2.5 万人となっています。



出典：田辺市統計書

図 1.2.13　観光客数の推移



出典：田辺市統計書

図 1.2.14　外国人宿泊観光客数の推移

1.3　公共交通

1）公共交通サービスの概況

（1）市内の公共交通手段

- 公共交通サービスとして、鉄道、路線バス、住民バス、スクールバス、診療所送迎事業、外出支援事業、福祉有償運送事業、タクシーの 8 種類の交通モードが提供されています。
- 路線バス、住民バス、診療所送迎事業などの路線ネットワークにより、概ね居住地域はカバーされています。

表 1.3.1　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であるが、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)

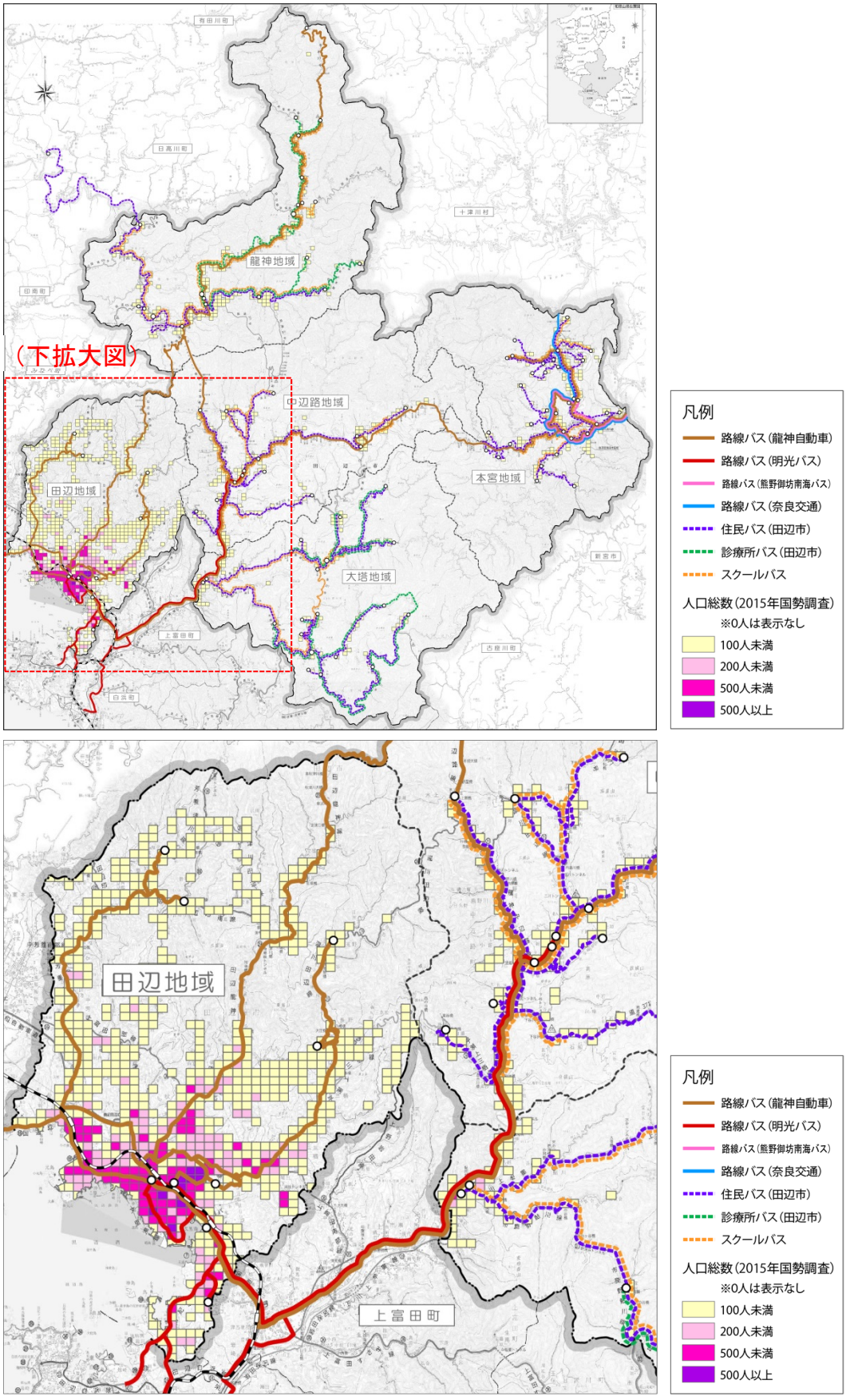


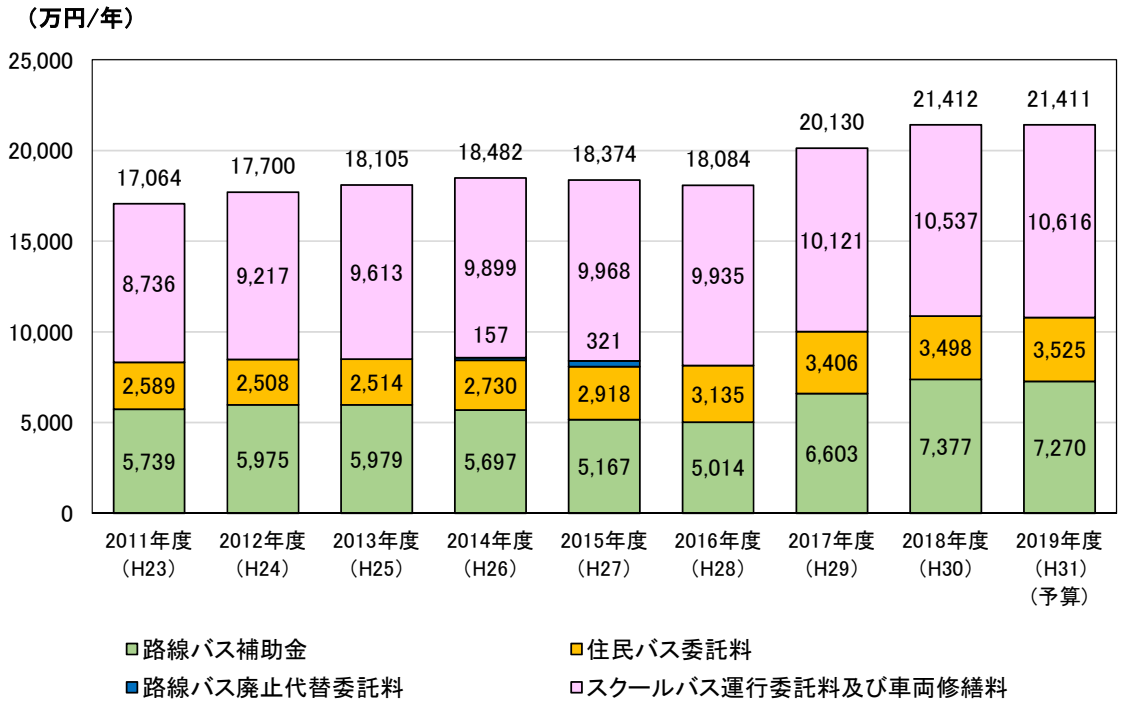
図 1.3.1　地域公共交通ネットワーク（図 1.2.6 再掲）

(2) 近年の変遷

- 路線バスの近年の変遷は下表に示すとおり、2014 年度（平成 26 年度）当初に 21 路線ありましたが、その後 14 路線（2014 年（平成 26 年）3 月末廃止の 1 路線を含む）が廃止され、現在は復活路線も含めて 11 路線が運行されています。
- なお、廃止されたバス路線では、住民バスなどにより市民の移動手段の確保が図られています。

(3) 財政支出の状況

- 路線バスと住民バスの財政支出は、2017 年度（平成 29 年度）に路線バス補助金が増加し、2019 年度（平成 31 年度）（予算）では路線バス補助金が 7,270 万円、住民バス委託料が 3,525 万円、合計 10,795 万円となっています。
- スクールバス運行に係る経費は、近年漸増傾向にあり、2019 年度（平成 31 年度）（予算）では 10,616 万円となっています。



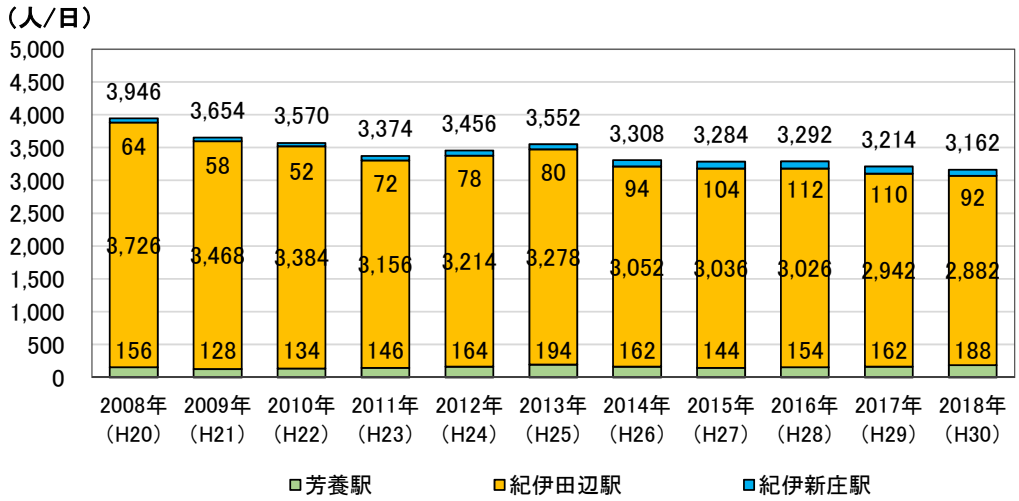
出典：田辺市資料

図 1.3.2　地方路線バス補助金、住民バス運行委託料及びスクールバス経費推移

2）鉄道

（1）駅別乗降人員

- 市内には紀勢本線が通っており、芳養駅、紀伊田辺駅、紀伊新庄駅の 3 駅が設置されています。
- 各駅の乗降客数は、減少傾向で推移しており、2018 年（平成 30 年）では、紀伊田辺駅が 2,882 人/日、芳養駅が 188 人/日、紀伊新庄駅が 92 人/日、3 駅合計で 3,162 人/日となっています。



出典：田辺市資料

図 1.3.3　鉄道駅乗降客数の推移（駅別）

3）路線バス

（1）ネットワーク

- 路線バスは、龍神自動車、明光バス、熊野御坊南海バス、奈良交通の 4 社が運行しており、国道 311 号と国道 371 号、県道田辺龍神線などを通り、市内各地域を連絡しています。

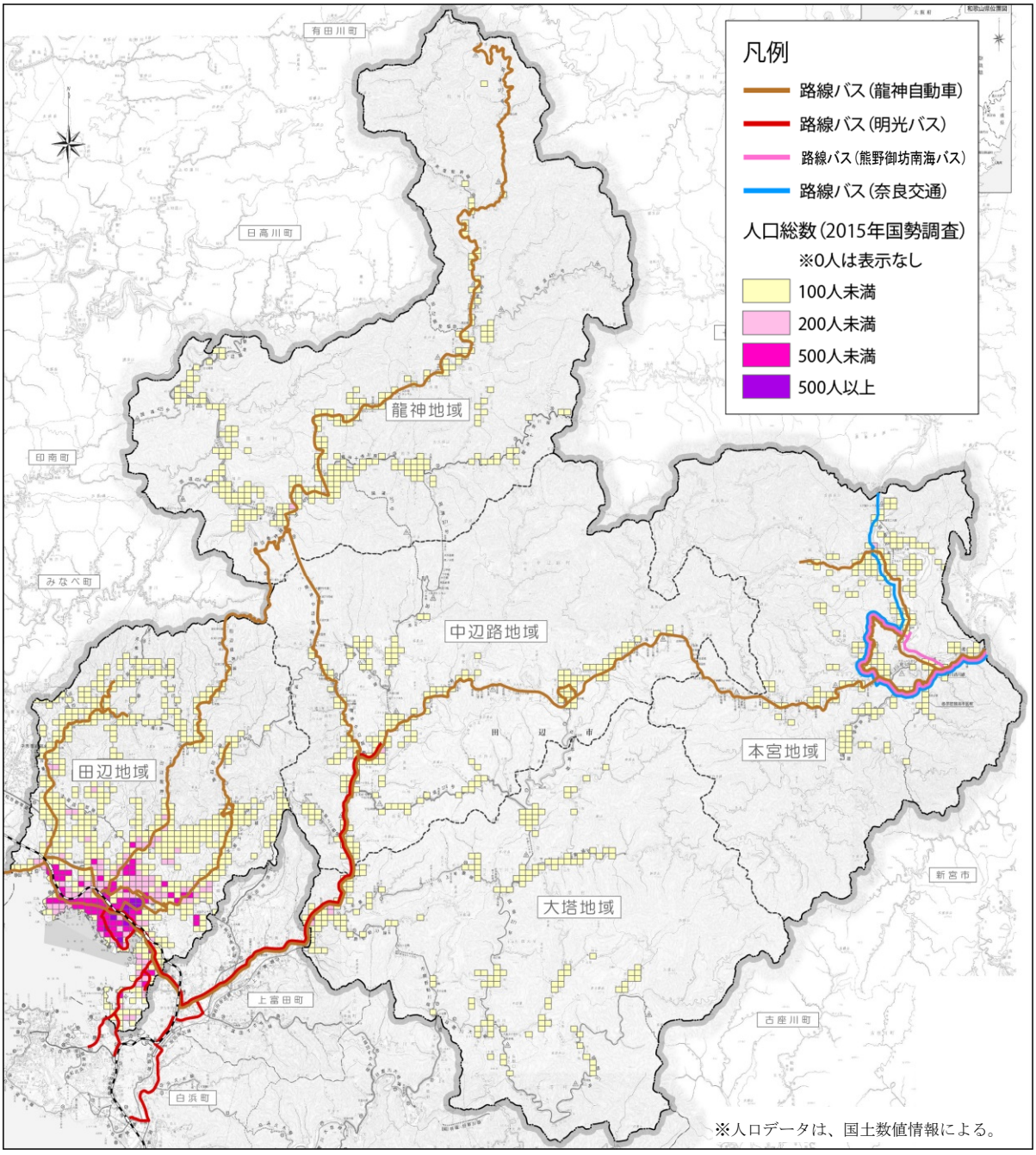


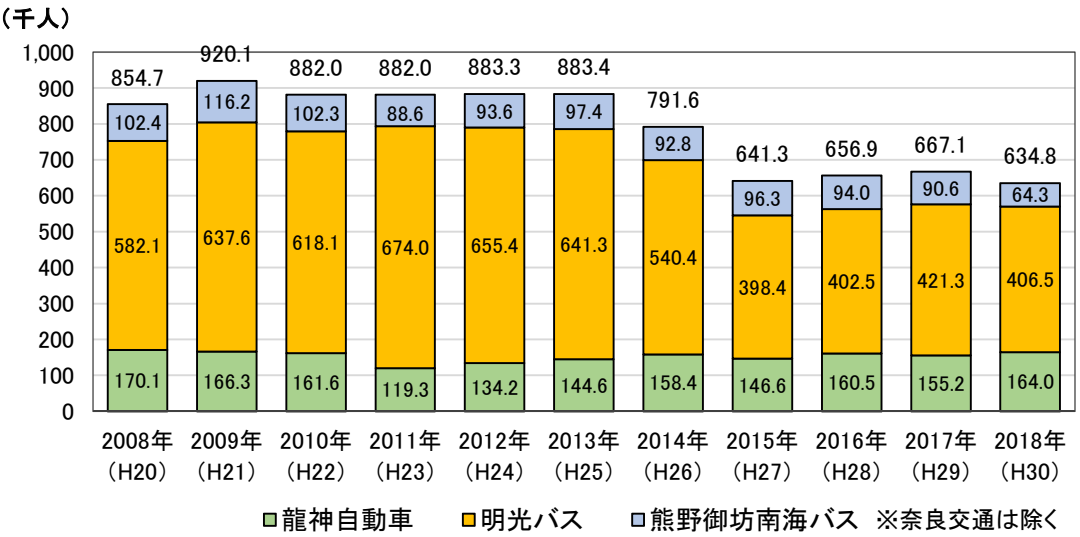
図 1.3.4　路線バスネットワーク

（2）運行状況

- 運行本数が多い路線は、白浜田辺線往復 60 本（うち医療センター経由 48 本、富田橋経由 12 本）、市内線往復 28 本、南部線往復 18 本、熊野線往復 16 本、熊野本宮線 14 本（うち聖地巡礼バス 4 本）などとなっています。

(3) 輸送人員

- 路線バスの利用者数は、2014 年（平成 26 年）から 2015 年（平成 27 年）にかけて、大幅に減少し、その後は横ばいで推移しています。
- 2014 年（平成 26 年）10 月の大幅な路線廃止に伴い、特に明光バスの利用者数が大きく減少しています。
- 2018 年（平成 30 年）では、龍神自動車が 164.0 千人、明光バスが 406.5 千人、熊野御坊南海バスが 64.3 千人となっています。



出典：田辺市資料

図 1.3.5　路線バス利用者数の推移（運行事業者別）

4）住民バス

（1）ネットワーク

- 住民バスは、田辺地域を除く龍神地域、中辺路地域、大塔地域、本宮地域の 4 地域で 19 路線が運行されており、各地域内の集落や拠点施設を連絡しています。

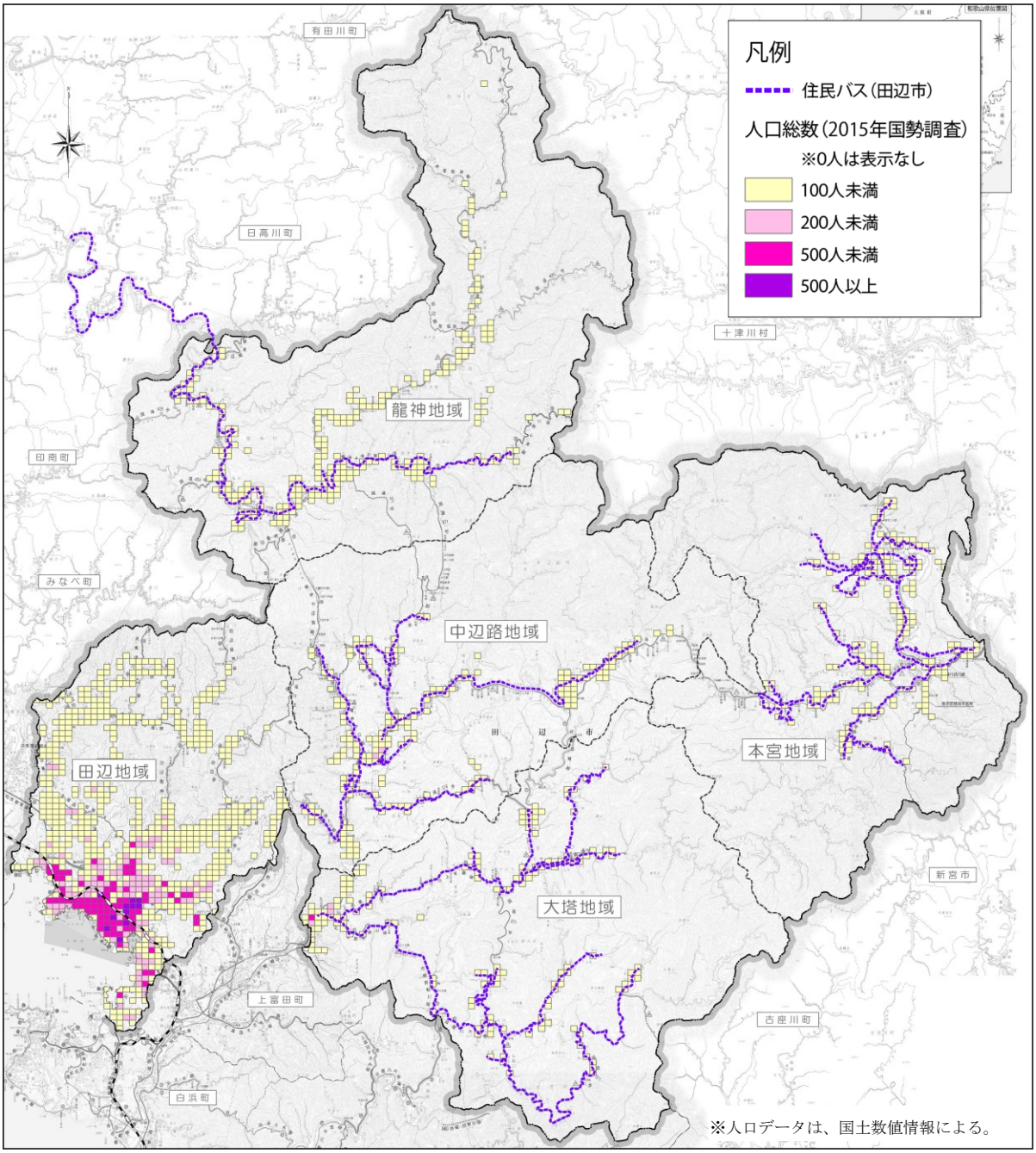


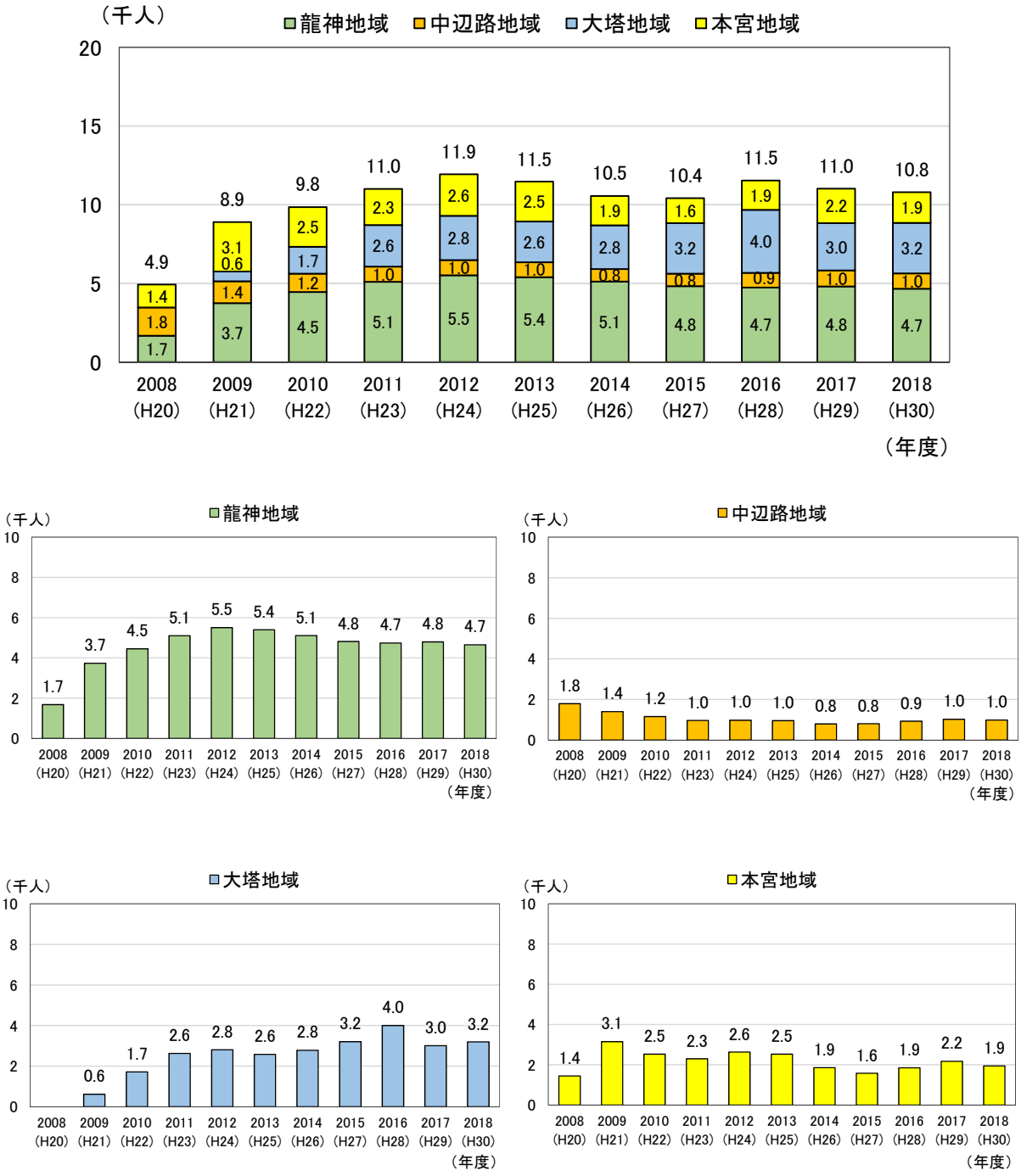
図 1.3.6　住民バスネットワーク

（2）運行状況

- 路線別の運行状況は、龍神日高川線と小松原・温川・内井川線が往復 8 本/日と多く、他の路線は一日 4 本以下の運行となっています。

(3) 輸送人員

- 住民バスの利用者数は、2012 年度（平成 24 年度）をピークに減少し、近年は横ばいで推移し、2018 年度（平成 30 年度）では 10.8 千人となっています。
- 地域別にみると、2018 年度（平成 30 年度）では龍神地域が 4.7 千人、中辺路地域が 1.0 千人、大塔地域が 3.2 千人、本宮地域が 1.9 千人となっています。



出典：田辺市資料

図 1.3.11　住民バス利用者数の推移（地域別）

- 2018 年度（平成 30 年度）の住民バスの利用者数を路線別にみると、龍神地域では龍神日高川線が約 3,800 人、丹生ノ川線が約 650 人、中辺路地域では小松原・温川・内井川線が約 370 人の利用となっています。
- 大塔地域では富里線が約 1,550 人、熊野川・向山線が約 1,480 人、本宮地域では静川・上大野線が約 1,140 人の利用となっています。

表 1.3.2　住民バス利用者数の推移（路線別）

（龍神地域）

（人/年）

龍神地域	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)	2011年度 (H23)	2012年度 (H24)	2013年度 (H25)	2014年度 (H26)	2015年度 (H27)	2016年度 (H28)	2017年度 (H29)	2018年度 (H30)
龍神日高川線	1,678	3,737	4,453	5,103	5,508	5,397	5,110	4,632	4,369	3,873	3,838
丹生ノ川線	－	－	－	－	－	－	－	187	376	702	653
福井線	－	－	－	－	－	－	－	－	－	225	167
合計	1,678	3,737	4,453	5,103	5,508	5,397	5,110	4,819	4,745	4,800	4,658

（中辺路地域）

（人/年）

中辺路地域	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)	2011年度 (H23)	2012年度 (H24)	2013年度 (H25)	2014年度 (H26)	2015年度 (H27)	2016年度 (H28)	2017年度 (H29)	2018年度 (H30)
小松原・温川・内井川線	1,239	808	638	542	494	493	386	289	372	448	368
水上線	31	11	10	23	0	5	12	12	107	113	112
高原線	103	94	60	110	101	126	106	61	85	100	52
西谷線	65	74	71	42	131	58	13	12	6	0	0
峰線	117	133	123	110	101	98	60	33	28	11	1
石船・大内川線	180	223	206	102	99	90	87	95	77	93	89
近野線	59	59	51	40	53	84	134	301	248	202	190
栗栖川・近露線	－	－	－	－	－	－	－	－	－	57	170
合計	1,794	1,402	1,159	969	979	954	798	803	923	1,024	982

（大塔地域）

（人/年）

大塔地域	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)	2011年度 (H23)	2012年度 (H24)	2013年度 (H25)	2014年度 (H26)	2015年度 (H27)	2016年度 (H28)	2017年度 (H29)	2018年度 (H30)
富里線	－	337	726	953	1,273	1,396	1,377	1,874	2,177	1,718	1,550
熊野川・向山線	－	221	631	1,302	1,401	1,084	1,336	1,200	1,639	1,168	1,483
三川木守線	－	52	355	369	134	95	68	129	190	122	166
合計	0	610	1,712	2,624	2,808	2,575	2,781	3,203	4,006	3,008	3,199

（本宮地域）

（人/年）

本宮地域	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)	2011年度 (H23)	2012年度 (H24)	2013年度 (H25)	2014年度 (H26)	2015年度 (H27)	2016年度 (H28)	2017年度 (H29)	2018年度 (H30)
静川・上大野線	705	2,405	1,903	1,814	2,319	2,171	1,605	1,386	1,528	1,504	1,136
土河屋・本宮線	－	－	－	－	－	－	－	－	－	265	385
上番・中下番・発心門線	85	189	158	58	18	74	65	43	11	9	12
上切原・切畑・大居線	317	311	205	203	134	122	55	56	74	56	64
栗垣内・曲川・小津荷・高山線	143	87	82	66	24	44	57	21	81	131	103
小森・一本松・福寿・菊水	199	157	177	156	136	118	75	74	67	158	221
武住・野竹・大瀬線	－	－	－	－	－	－	－	－	89	57	23
合計	1,449	3,149	2,525	2,297	2,631	2,529	1,857	1,580	1,850	2,180	1,944

5）スクールバス

（1）ネットワーク

- スクールバスは、田辺地域を除く龍神地域、中辺路地域、大塔地域、本宮地域の 4 地域で 19 路線が運行されており、各地域内の集落と小中学校を連絡しています。

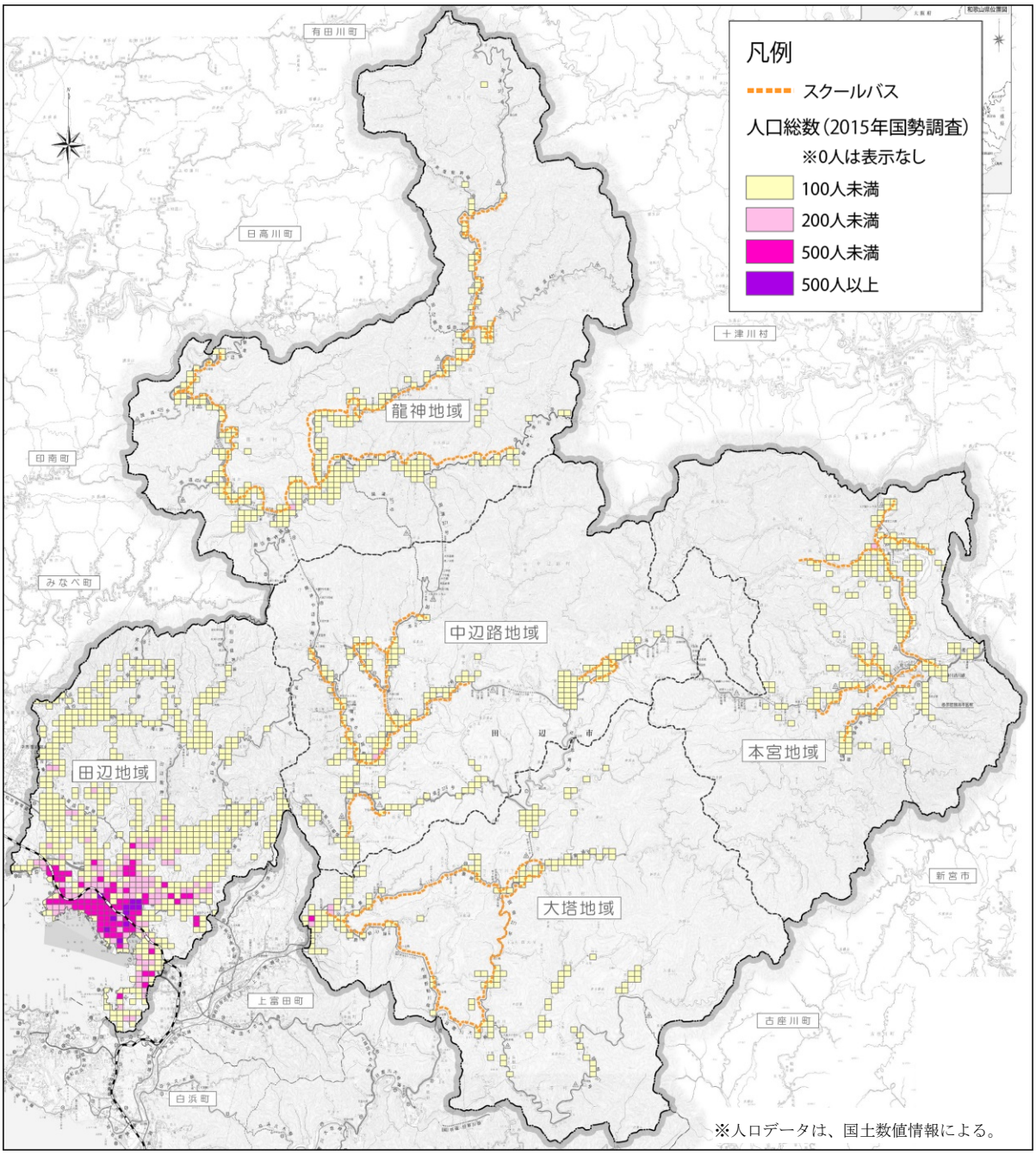
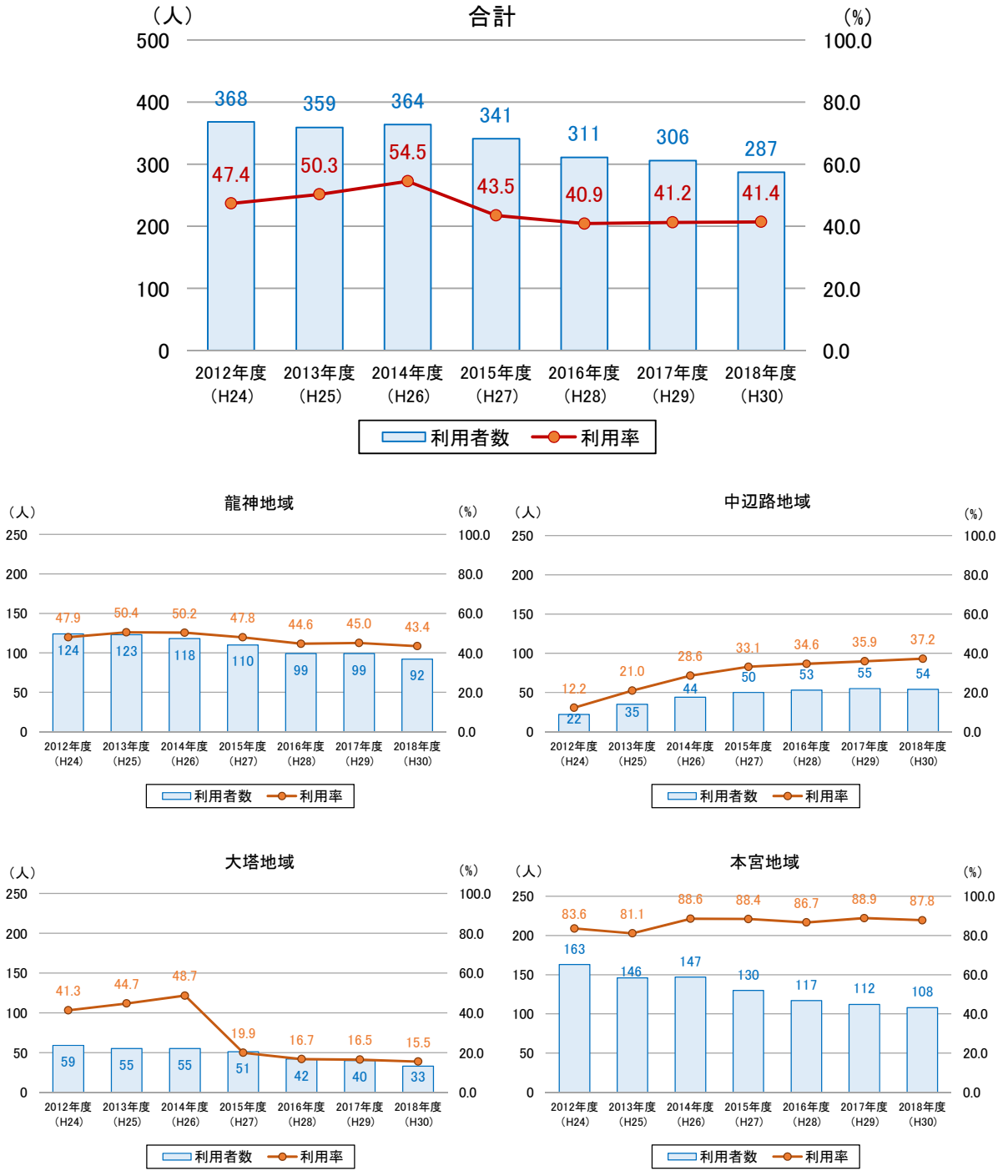


図 1.3.12　スクールバスネットワーク

(2) 輸送人員

- スクールバスの利用者数は、近年は減少傾向で推移しており、2018 年度（平成 30 年度）では、287 人/日、利用率(利用者/在籍者) 41.4%となっています。
- 地域別にみると、中辺路地域では利用者が横ばいですが、その他の地域では減少傾向で推移しており、2018 年度（平成 30 年度）では龍神地域が 92 人/日、中辺路地域が 54 人/日、大塔地域が 33 人/日、本宮地域が 108 人/日となっています。



2018 年（平成 30 年）5 月 1 日現在

出典：田辺市資料

図 1.3.13　スクールバス利用者数の推移

6）診療所送迎事業

（1）ネットワーク

- 診療所送迎事業のうち、診療所送迎バスは、龍神地域、大塔地域で運行しています。

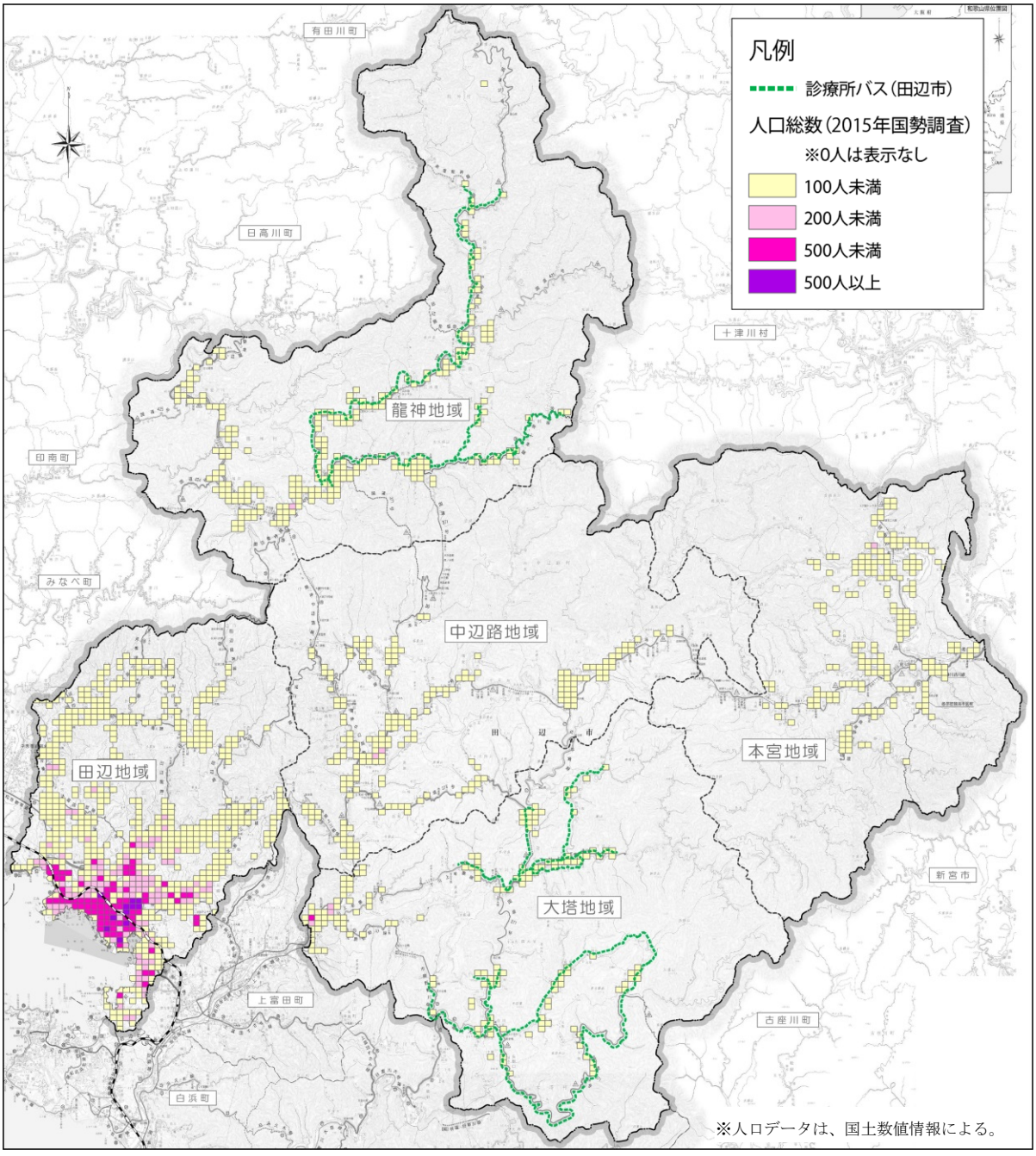
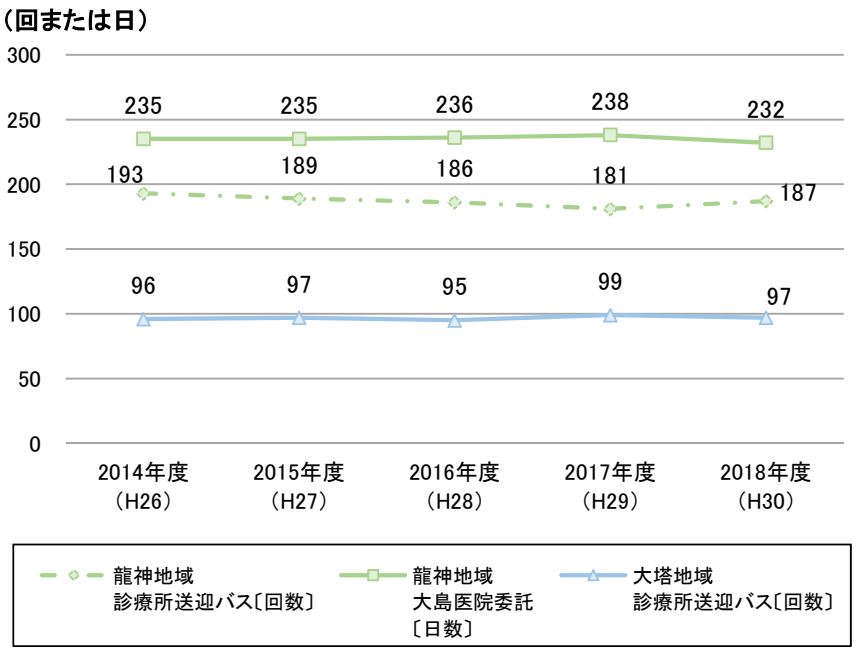


図 1.3.14　診療所送迎事業バスネットワーク

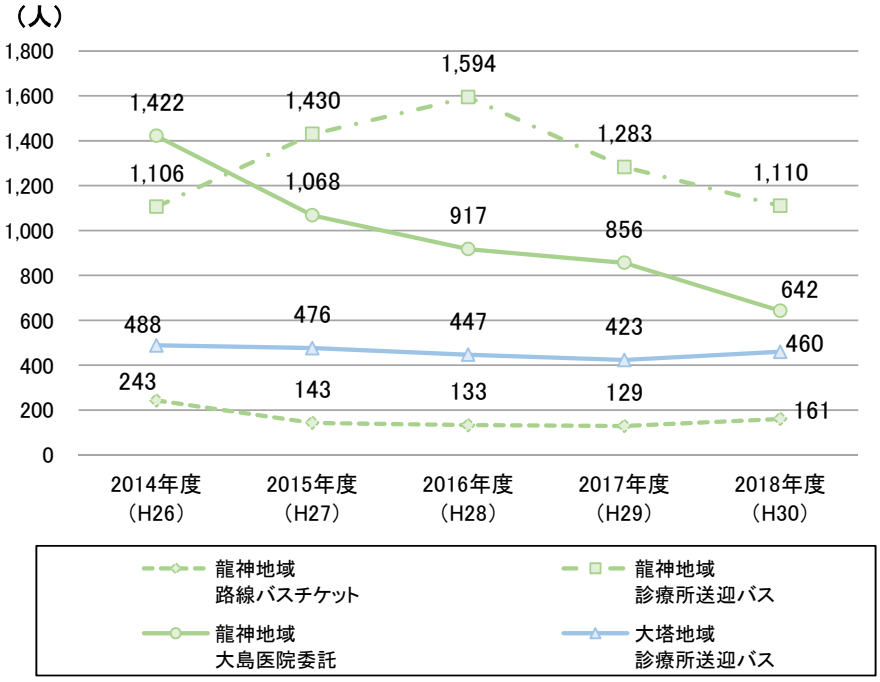
(2) 運行状況・輸送人員

- 診療所送迎バスの運行回数はここ数年ほぼ横ばいで推移しています。
- 輸送人員については、龍神地域の診療所送迎バスと大島医院委託の利用が 2017 年度（平成 29 年度）、2018 年度（平成 30 年度）で減少、龍神地域の路線バスチケットと大塔地域診療所送迎バスは横ばいで推移しています。

（運行回数）



（輸送人員）



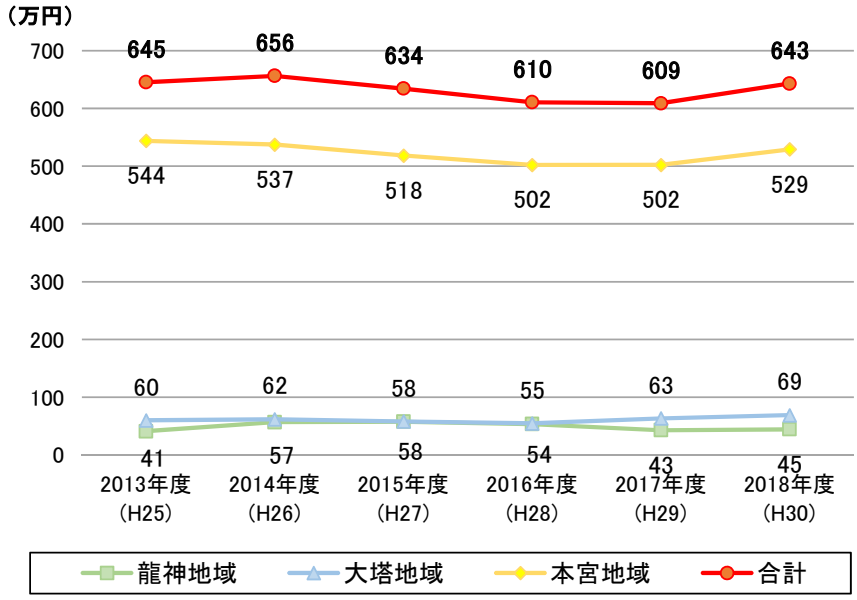
出典：田辺市資料

図 1.3.15　診療所送迎バスの運行状況・輸送人員の推移

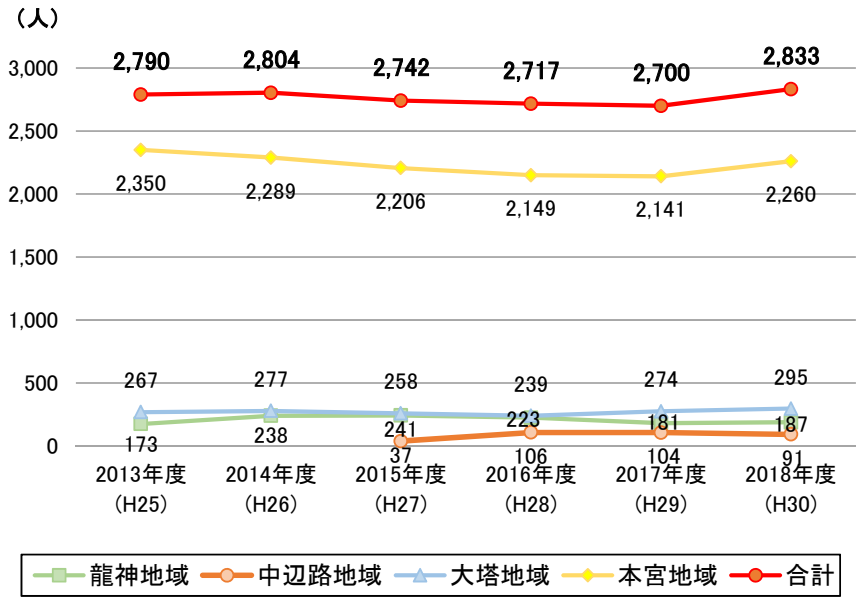
7）外出支援事業

- 外出支援事業は、事業費、利用者数ともに近年は漸減傾向で推移していましたが、2018 年度（平成 30 年度）は微増となっています。
- 2018 年度（平成 30 年度）の利用者数は、龍神地域が 187 人、中辺路地域 91 人、大塔地域が 295 人、本宮地域が 2,260 人、合計 2,833 人となっています。

（事業費）



（利用者数）

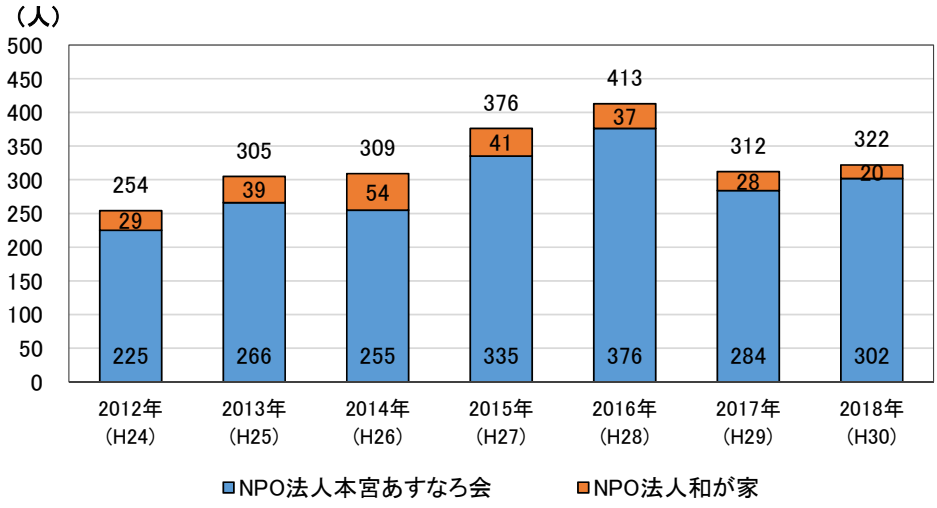


出典：田辺市資料

図 1.3.16　外出支援事業の利用状況推移

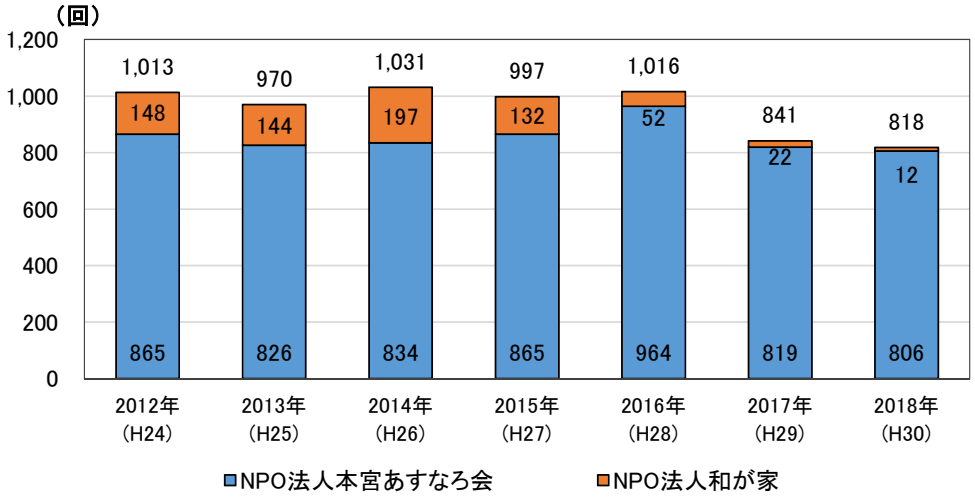
8）福祉有償運送事業

- 福祉有償運送事業は、ＮＰＯ法人本宮あすなろ会とＮＰＯ法人和が家の 2 団体が行っており、利用登録者全体数は、2016 年（平成 28 年）まで増加、2017 年（平成 29 年）と 2018 年（平成 30 年）は減少しており、2018 年（平成 30 年）ではＮＰＯ法人本宮あすなろ会 302 人、ＮＰＯ法人我が家 20 人の合計 322 人となっています。
- 利用回数は 2016 年（平成 28 年）までは横ばい傾向で推移し、2017 年（平成 29 年）と 2018 年（平成 30 年）は減少しており、2018 年（平成 30 年）はＮＰＯ法人本宮あすなろ会 806 回、ＮＰＯ法人我が家 12 回の合計 818 回の利用となっています。



出典：田辺市資料

図 1.3.17　利用登録者数



出典：田辺市資料

図 1.3.18　利用回数

1.4　上位関連計画

1）上位計画

（1）第 2 次田辺市総合計画（H29.7）

- 基本計画の政策体系の「政策６.快適、施策１.生活基盤、単位施策（２）交通」において、次のような方向が示されています。

【将来あるべき姿】

- 県及び関係市町村等との連携により、鉄道・航空輸送が確保・維持されています。また、住民の生活に欠かせない生活交通が確保・維持されるとともに、公共交通体系の再構築が図られています。

【まちの現状と課題・施策の展開】（抜粋）

❶紀勢本線の利用促進に取り組みます。

❷南紀白浜空港の利用促進に取り組みます。

❸路線バスの利用促進を図り、運行維持に努めるとともに、交通空白地域で運行する住民バスの更なる利便性の向上に努めます。

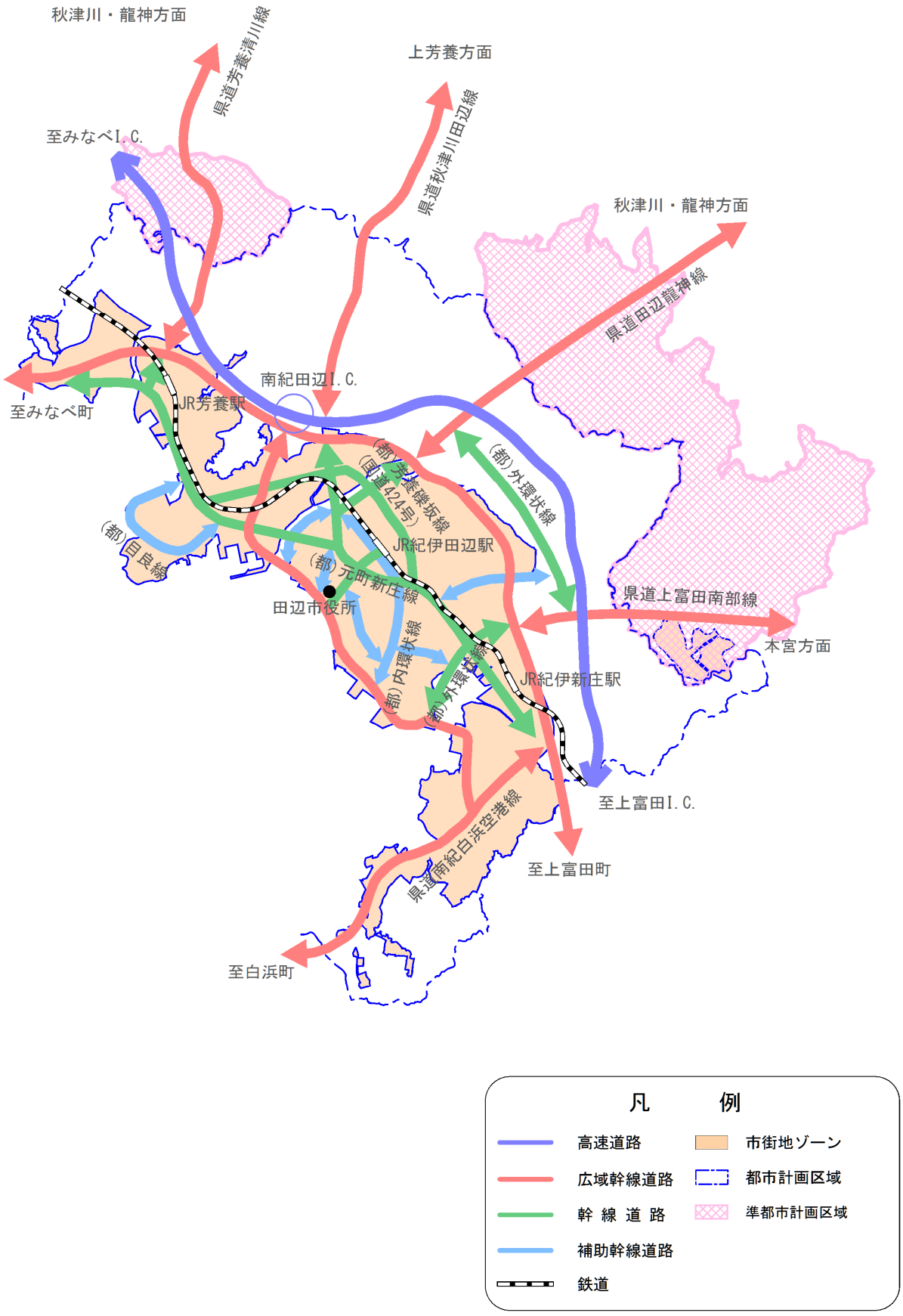
❹公共交通体系について、新たな運行形態や補助制度の導入を検討するとともに、非営利団体等が実施する有償運送の導入促進にも努めながら、山村地域だけでなく、市街地も含めた市全体の総合的な再構築を図ります。

（2）田辺市都市計画マスタープラン（R1.7）

- 都市施設整備の方針の「交通施設に関する方針」において、次のような公共交通機関等の整備方針が示されています。

■公共交通機関等の整備方針

- 鉄道は、市民や来訪者の地域間移動に不可欠な公共交通であり、ＪＲ紀伊田辺駅が田辺市の玄関口となっています。改修整備されたＪＲ紀伊田辺駅前広場や周辺道路の更なる有効活用を検討し、中心市街地の活性化に寄与するような環境整備に努めます。
- バスは、市民の生活や来訪者の活動を支える公共交通であり、特に高齢者等の交通弱者にとって、重要な交通手段です。日常生活に欠かせない路線バスの確保・維持・利便性向上に引き続き取り組むとともに、新たな運行形態や補助制度の導入も検討しつつ、市内全体の公共交通体系の総合的な再構築を検討します。
- また、バリアフリーに配慮した車両の導入等により、人に優しい交通環境づくりを促進します。



出典：田辺市都市計画マスタープラン

図 1.4.1　田辺市都市計画マスタープランにおける交通施設の配置方針図

表 1.4.1　上位計画における地域公共交通に関する施策方針等

上位計画	地域公共交通に関する施策方針等
①第 2 次田辺市総合計画 （H29.7）	■まちの現状と課題・施策の展開 ➢ **ＪＲ紀勢本線の利用促進**に取り組む。 ➢ 南紀白浜空港の利用促進に取り組む。 ➢ **路線バスの利用促進**を図り、**運行維持**に努め、交通空白地域で運行する**住民バスの更なる利便性の向上**に努める。 ➢ 公共交通体系については、**新たな運行形態や補助制度の導入を検討**し、**非営利団体等による有償運送の導入促進**に努め、市全体の総合的な再構築を図る。
②田辺市都市計画マスタープラン (R1.7 現在の改定案)	■公共交通機関等の整備方針 ➢ 鉄道は、市民や来訪者の地域間移動に不可欠な公共交通で、ＪＲ紀伊田辺駅が田辺市の玄関口となっている。**ＪＲ紀伊田辺駅前広場や周辺道路の更なる有効活用**を検討し、中心市街地の活性化に寄与する環境整備に努める。 ➢ バスは、市民の生活や来訪者の活動を支える公共交通で、高齢者等の交通弱者にとって重要な交通手段である。**路線バスの確保・維持・利便性向上に取り組むとともに、新たな運行形態や補助制度の導入も検討**し、市内全体の公共交通体系の総合的な再構築を検討する。 ➢ **バリアフリーに配慮した車両の導入等により、人に優しい交通環境づくりを促進する。**

2）関連計画

（1）田辺市公共交通再編計画（H27.3）

- 再編の基本方針として、次の 2 方針が示されています。

基本方針１．地域の状況に応じた公共交通体系の再構築を目指す

○市内の公共交通体系について、現行の体系を基本として継続的に改善・効率化を図りながら持続的な運行が可能となるよう検討を行っていく。運行形態やサービスレベル等が短期間で急変する事態は避けるものとする。

○地域のニーズに合致した適切な運行に向けて、見直し・改善の基準や、移動制約者等の移動の補完に向けた新たな運行・補助制度の検討を行う。

○廃止及び今後廃止が見込まれる路線バスについては、交通事業者による運行継続を可能な限り検討・支援するとともに、必要に応じて住民バス等との統合・再編の検討を行う。

基本方針２．公共交通の持続的な運行に向けた支援策に取り組む

○地域住民・交通事業者・行政等、公共交通に関わる様々な主体が介して、地域の移動のあり方や将来像を検討していく場の設置を推進する。

○日常生活の移動が困難となる状況が生じる、あるいは既に生じている場合は、住民や事業者との協議を行い、新たな運行・補助制度の導入に向けた検討を行う。

○地域が主体的にコミュニティバス等を新たに運行させる意思がある場合は、一定の条件の元で行政が支援を行う仕組みを検討する。

○市民や観光客等へ情報提供や利用促進施策を体系的に実施し、公共交通利用に対する意識の向上を図るとともに、持続的な地域公共交通の維持を図る。

（2）第 2 期田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略（R2.3）

- 「基本目標４ 暮らし続けることのできるまちづくり」の「4-5 公共インフラの効果的な活用」において、次の具体的な施策を展開することとしている。

《具体的な施策》公共交通の利便性向上

- 路線バス事業者と連携し、民間バス路線の運行維持を図るとともに、行政局管内で運行している住民バスの運行形態の見直し等、地域の実情に即した移動手段の確保を図ることで住民の利便性の向上を図ります。
- ＪＲや県、関係自治体と連携し、ＪＲ紀勢本線の利便性や快適性の向上を図ります。
- 県をはじめ、周辺自治体や関係団体との連携により、南紀白浜空港の利用促進と路線の維持確保などに取り組みます。

(3) 第 3 次田辺市地域福祉計画（H29.3）

- 「第 5 章 地域福祉の構築に向けて」の「３．地域福祉に関する各種サービスや福祉活動の整備と推進」において、次の方針が示されています。

３．移送サービスの整備（抜粋）

- 中山間地エリアでは、住民バスの運行や外出支援サービス事業などが実施されていますが、利用者の減少に伴う民間バス路線の減便・廃止が相次いでおり、今後、地域の安心・安全に移動できる生活環境に支障が生じることが予想されます。
- 一方で、「交通手段の充実」は、日々の買い物や通院など日常生活と密着した必要不可欠なものであり、交通手段＝移送サービスの充実をどのように図っていくかが重要な課題であると言えます 。
- 「田辺市公共交通再編計画」では、公共交通体系について、地域の状況に応じた再構築を目指し、更に持続的な運行に向けた支援策に取り組むこととしていますが、保健福祉施策では、各行政局管内の医療機関への交通手段の確保を基本とする施策の継続と、障害者などを対象とした移送サービスの充実について検討していきます。
- 特に中山間地エリアについては、地域のニーズに合わせた運行や補助制度などを含め、新たな移動方法についても検討を進める必要があります。

(4) 田辺市長寿プラン 2018（H30.3）

- 「基本目標（４）地域の中で自分らしく暮らせるよう支援制度の充実に努めます」の「施策 10 自立生活への支援（介護保険外サービス）」において、次の方針が示されています。

【今後の方策】

- 外出支援については、高齢福祉施策で可能な外出支援サービスが通院等に限定されていることから、市全体の交通施策を踏まえ、高齢者固有の課題について解決できるよう検討を行います。

(5) 田辺市世界遺産等を活かした魅力あるまちづくり基本計画（H29.3）

- 「基本方針４．地域の結び付きを強め、一体的な魅力を発信する」の「基本施策 4-4 二次交通等の充実」において、次のような方針が示されています。

■二次交通等の充実

- 本市の玄関口であるＪＲ紀伊田辺駅をはじめとする各交通拠点から目的地までの二次交通の充実を図り、観光客の利便性、快適性を高めます。
- 関係機関と連携し、航空や鉄道などの一次交通の充実に努めます。

（主な予定事業）

- □ 高野山と龍神・熊野を結ぶ高野・熊野アクセスバスの充実
- □ 世界遺産長尾坂への交通手段の充実
- □ 多様な交通手段の導入可能性の検討
- □ 地方路線バス運行の維持や住民バスの運行
- □ 関係機関と連携した航空や鉄道などの一次交通の充実に向けた取組

表 1.4.2　関連計画における地域公共交通に関する施策方針等

関連計画	地域公共交通に関する施策方針等
公共交通再編計画 (H27.3)	■地域の状況に応じた公共交通体系の再構築を目指す ➢ **現行の体系を基本**として持続的な運行が可能となるよう検討、など ■公共交通の持続的な運行に向けた支援策に取り組む ➢ 地域の移動のあり方や将来像を**検討していく場の設置**、など
田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (H31.3 改訂)	➢ **民間バス路線の運行維持、住民バスの運行形態の見直し**など地域の実情に即した移動手段の確保を図る。 ➢ **ＪＲ紀勢本線の利便性や快適性の向上**を図る。 ➢ 南紀白浜空港の利用促進と路線の維持確保などに取り組む。
第 3 次田辺市地域福祉計画(H29.3)	➢ **各行政局管内の医療機関への交通手段の確保を基本とする施策の継続**と、障害者などを対象とした移送サービスの充実について検討する。 ➢ 中山間地エリアについては、**地域のニーズに合わせた運行や補助制度などを含め、新たな移動方法についても検討**を進める。
田辺市長寿プラン 2018 (H30.3)	➢ 外出支援については、高齢福祉施策で可能な外出支援サービスが通院等に限定されていることから、市全体の交通施策を踏まえ、高齢者固有の課題について解決できるよう検討を行う。
田辺市世界遺産等を活かした魅力あるまちづくり基本計画 (H29.3)	➢ 本市の玄関口であるＪＲ紀伊田辺駅をはじめとする**各交通拠点から目的地までの二次交通の充実**を図り、観光客の利便性、快適性を高める。 ➢ 関係機関と連携し、**航空や鉄道などの一次交通の充実**に努める。

1.5　地域特性のまとめ

- 広大な市域を有しており、田辺地域は市街地が臨海部に集中し、全市人口の約 9 割を占めています。他の地域では街道沿いに集落が点在しています。
- 市域全体として、人口減少、高齢化が進み、この傾向は今後も続くことが予想されます。地域別には、龍神・中辺路・本宮地域において人口の減少率が大きくなっています。
- 人の動きについては、田辺地域を中心とした流動が主となっており、田辺地域と市内他地域の結びつきが顕著です。周辺地域では上富田町、白浜町とのつながりが大きくなっています。
- 観光客については、本宮地域を中心に外国人観光客の増加が顕著です。
- 市内の公共交通サービスは、鉄道、路線バス、住民バス、スクールバスなど多様な交通モードが提供されていますが、いずれも利用者は減少傾向にあります。その一方、これらの地域公共交通を維持するための本市の財政負担額は増加傾向にあります。
- 地域公共交通は、人口密度の少ない地域を長距離運行しなければならないなかで、人口減少と高齢化の進行や自動車への依存の影響で利用者は減少しており、地域公共交通の維持が難しくなっている路線も生じています。

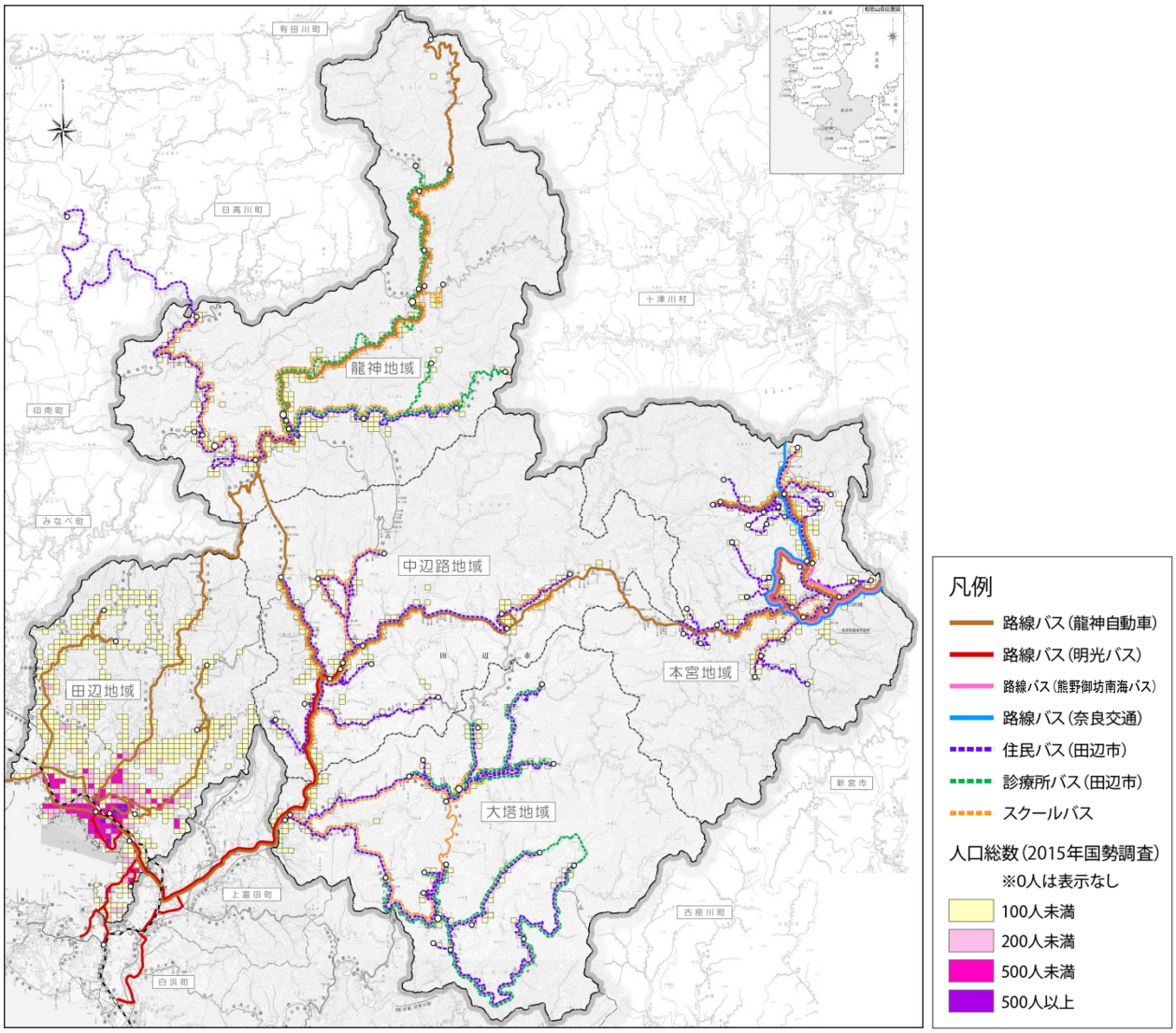


図 1.5.1　地域公共交通網（図 1.2.6 再掲）

表 1.5.1　地域特性のまとめ

1）概況	・田辺市は、総面積 1,027 ㎢と近畿圏最大の市域を有しており、その約 9 割が森林。 ・市域は、大きく田辺地域、龍神地域、中辺路地域、大塔地域、本宮地域の５地域に分類される。 ・人口は、2015 年（平成 27 年）では約 74,400 人で、田辺地域の臨海部に集中、他の地域では街道沿いに集落が点在。 ・田辺市内の主要施設は、田辺市中心部および各地域の中心部周辺、幹線道路沿いに立地。
2）人口の動向	（1）総人口の推移 ・田辺市の人口減少、高齢化の傾向は今後も続くものと予想され、2045 年（令和 27 年）の人口は約 48,500 人と推計。 （2）地域別人口の推移 ・田辺地域が全市人口の約 9 割を占め、地域間の構成比は変化なし。 ・各地域とも減少傾向で、龍神・中辺路・本宮地域の減少率が大きい。
3）人の動き	（1）パーソントリップ調査（2010 年（平成 22 年）） ・田辺市周辺では、田辺地域を中心とした流動が主で、田辺地域と各地域の結びつきが顕著。 ・周辺地域では、上富田町、白浜町との流動が大きい。 （2）観光客数の推移 ・観光客数は、近年、360～380 万人/年で推移。地域別にみると、本宮地域、田辺地域、龍神地域の順で多い。 ・近年では、外国人観光客の増加が顕著。特に、本宮地域が急増。
4）公共交通サービス	（1）市内の公共交通手段 ・市内の公共交通サービスは、鉄道、路線バス、住民バス、スクールバスなど多様な交通モードが提供されている。 （2）交通手段別の状況 ①鉄道 ・鉄道 3 駅の乗降客数は、減少傾向で推移。 ②路線バス ・利用者数は、2014 年（平成 26 年）、2015 年（平成 27 年）で減少し、その後は横ばいで推移。2014 年（平成 26 年）10 月の大幅な路線廃止に伴い、特に明光バスの利用者数が大きく減少。2019 年度（令和元年度）予算の路線バス補助金は 7,270 万円。 ③住民バス ・田辺地域を除く 4 地域で運行され、利用者数は 2014 年（平成 26 年）をピークに減少し、近年は横ばいで推移。2018 年（平成 30 年）では 10.8 千人。2019 年度（令和元年度）予算の住民バス委託料が 3,525 万円。 ④スクールバス ・田辺地域を除く 4 地域で運行。龍神地域では利用者が横ばい、その他の地域では減少傾向。2019 年度（令和元年度）予算の運行経費は 10,616 万円。 ⑤診療所送迎バス ・龍神地域、大塔地域で運行。診療所送迎バスの輸送人員は、2017 年（平成 29 年）、2018 年（平成 30 年）で減少。 ⑥外出支援事業 ・田辺地域を除く 4 地域で運行。利用者数および事業費は、近年は漸減傾向で推移、2018 年度（平成 30 年度）は微増。 ⑦福祉有償運送事業 ・利用回数は、2016 年（平成 28 年）まで横ばい、2017 年（平成 29 年）と 2018 年（平成 30 年）は減少し、2018 年（平成 30 年）は 818 回の利用。

２．地域公共交通に対する市民等の意見やニーズ

計画の策定にあたり、地域住民、利用者、交通事業者など地域公共交通に関わる方々の幅広い意見を集約しました。

表 2.1.1 地域公共交通に対する意見やニーズの把握のために実施した項目

内容		対象
①	田辺市の地域公共交通に関するアンケート	田辺市民（無作為抽出）
②	路線バス・住民バス利用者アンケート	路線バス（協議路線）、住民バス利用者
③	地域別意見交換会	田辺市民（地域の住民代表等）
④	交通事業者ヒアリング	交通事業者（鉄道、バス、タクシー）

2.1　田辺市の地域公共交通に関するアンケート

1）アンケート調査の概要

（1）調査目的

市民の日常的な移動や移動手段に関する状況、地域公共交通に対する考えや意見などを把握するために実施しました。

（2）調査方法

市内の 18 歳以上の居住者から、田辺地域 1,000 人、田辺地域を除く 4 地域は各 200 人を無作為で抽出し、調査票を発送しました。なお、地域公共交通に対する多様な意見を得るため、調査票を 2 部（2 人分）同封し、宛名本人とともに、家族や周囲の方にも回答いただく方法としました。（計 1,800 人、3,600 票を配布）

（3）配布時期

2019 年（令和元年）8 月～9 月

（4）回収結果

市内全域計で 1,012 票を回収しました。地域別の回収状況は下記のとおりです。

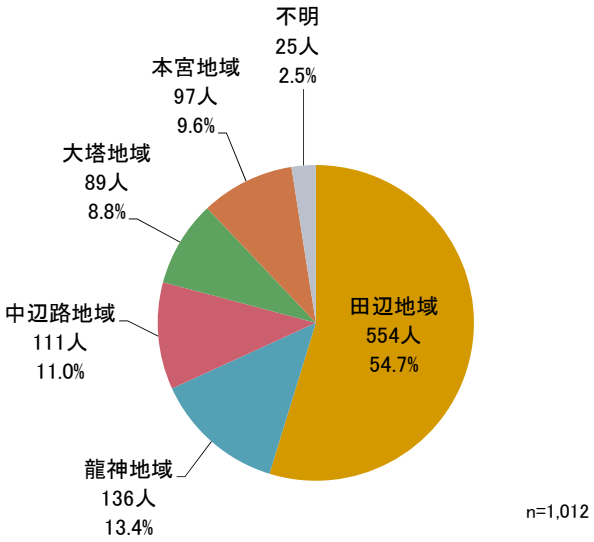


図 2.1.1　地域別回収状況

表 2.1.1　地域別回収状況

地域	配布対象者数	回収枚数	回数枚数／配布対象者数
田辺地域	1,000	554	55.4%
龍神地域	200	136	68.0%
中辺路地域	200	111	55.5%
大塔地域	200	89	44.5%
本宮地域	200	97	48.5%
不明	－	25	－
合計	1,800	1,012	56.2%

2）回答者の属性

（1）性別

- 回答者は、「男性」が 44.4%、「女性」が 55.6%となっています。

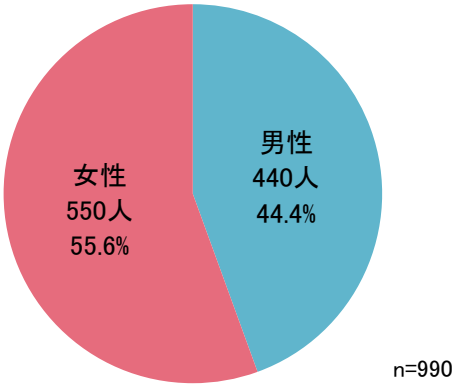


図 2.1.2　性別構成

（2）年齢

- 回答者は、「75 歳以上」が 21.8%と最も多く、次いで「50 歳代」が 17.0%、「40 歳代」が 12.4%となっています。
- また、「65 歳以上」の高齢者は約 4 割を占めています。

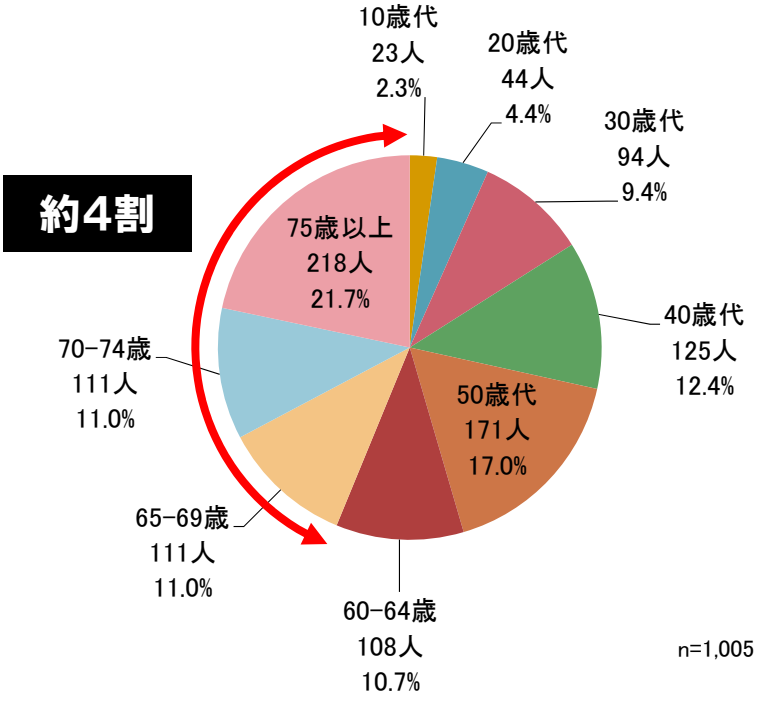


図 2.1.3　年齢構成

(3) 居住地

- 回答者は、「田辺地域」が 56.3%と最も多く、次いで「龍神地域」が 13.9%、「中辺路地域」が 11.1%となっています。

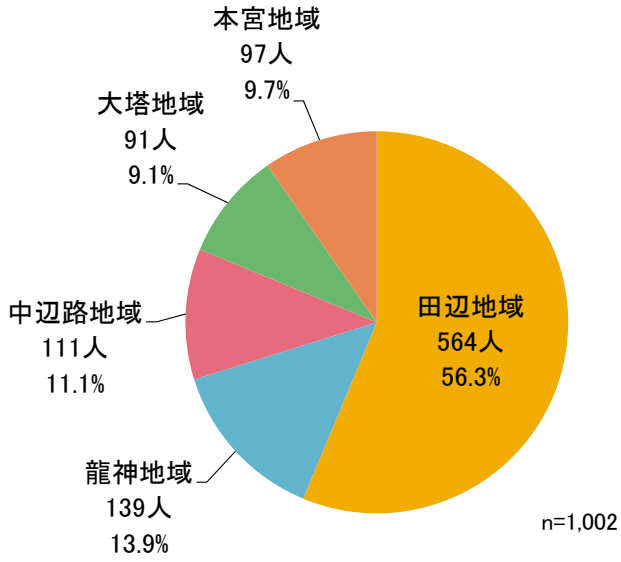


図 2.1.4　居住地域

(4) 世帯構成

- 回答者は、「親子」が最も多く、次いで「夫婦のみ」、「単身」となっています。

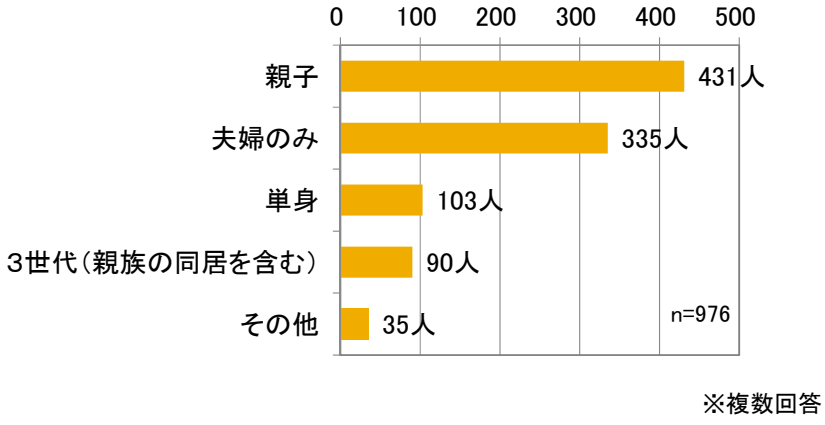
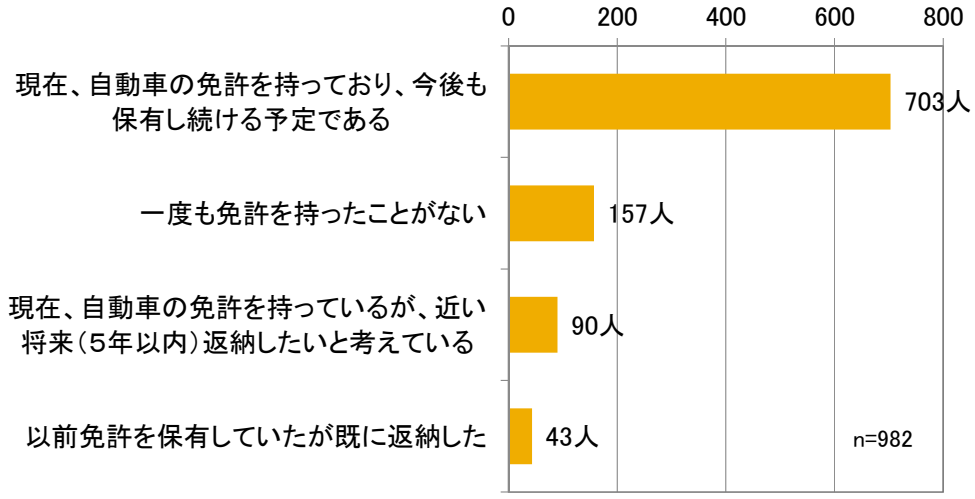


図 2.1.5　世帯構成

(5) 免許の保有状況と返納に対する考え方

- 「現在、自動車の免許を持っており、今後も保有し続ける予定である」が最も多く、次いで「一度も免許を持ったことがない」となっています。
- 免許を返納した人の年齢構成を見ると、後期高齢者の「75 歳以上」が約 8 割となっています。



※複数回答

図 2.1.6　免許保有状況と返納意思

表 2.1.2　免許返納者の年齢構成

	40歳代以下	50歳-64歳	65歳-74歳	75歳以上	合計
免許返納者数	0	3	6	34	43
%	0.0%	7.0%	14.0%	79.1%	100.0%

3）ふだんの外出状況

（1）外出頻度

- ふだんの外出頻度は、「休日を含む毎日」が 50.2%と最も多く、次いで「週に３～４日」が 16.2%、「週に１～２日」が 12.2%となっており、週に１日以上の外出が約９割となっています。

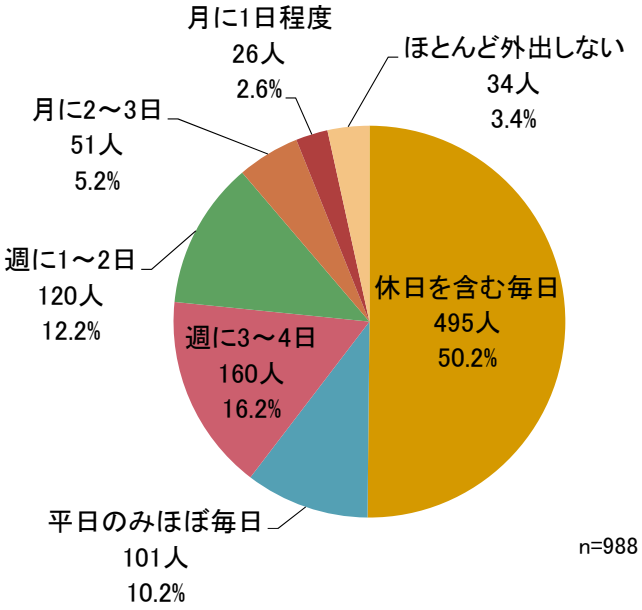
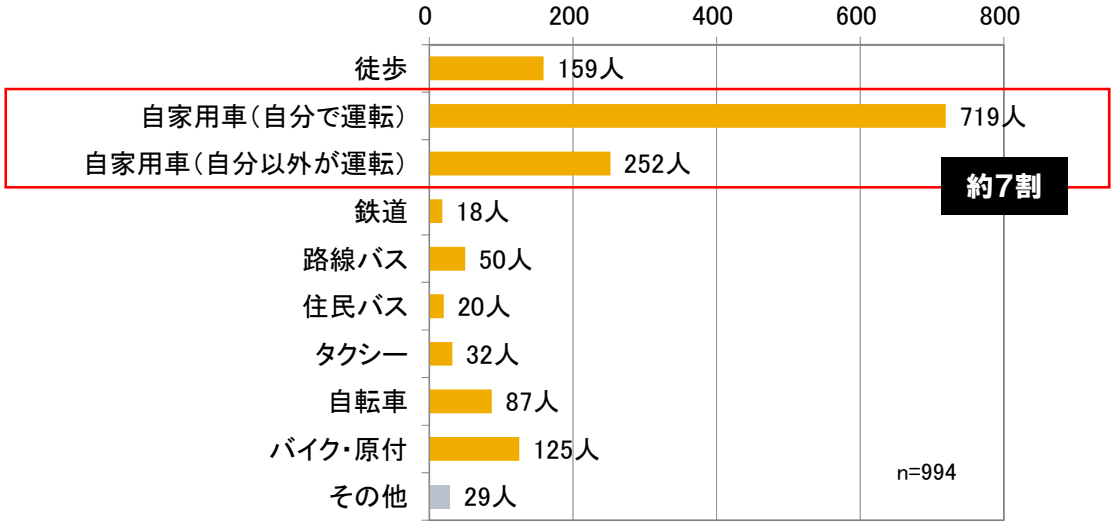


図 2.1.7　外出頻度

(2) 外出時の交通手段

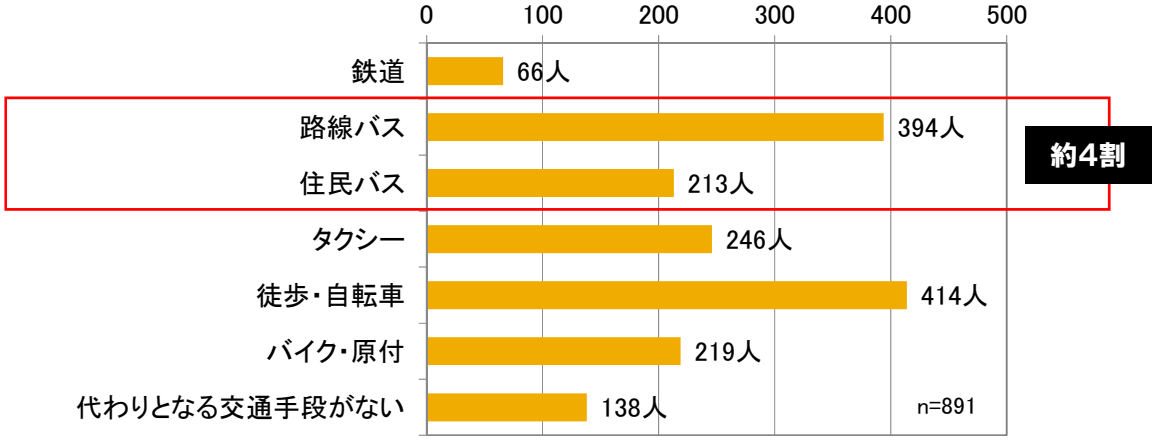
- 外出時によく利用する交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、次いで「自家用車（自分以外が運転）」となっており、外出時の主な交通手段として全回答数の約 7 割が「自家用車」となっています。
- 「鉄道」「路線バス」「住民バス」で移動している人は、徒歩や自転車よりも少なくなっています。



※複数回答（3 つまで）

図 2.1.8　外出時の主な交通手段

- 自家用車が利用できなくなった場合の代わりの交通手段については、「徒歩・自転車」が最も多く、次いで「路線バス」「タクシー」となっています。
- 「路線バス」「住民バス」を代わりの交通手段とする回答は全体の約 4 割となっています。



※複数回答

図 2.1.9　自家用車の代わりの交通手段

(3) ふだんの外出先

① 通勤・通学

- 通勤・通学先の訪問地域は、「田辺地域」が 46.4%と最も多く、次いで「田辺市外」が 13.3%、「龍神地域」が 6.5%となっています。
- 通勤・通学先が「田辺市外」の主な市町村は、「上富田町」「白浜町」「みなべ町」等となっています。

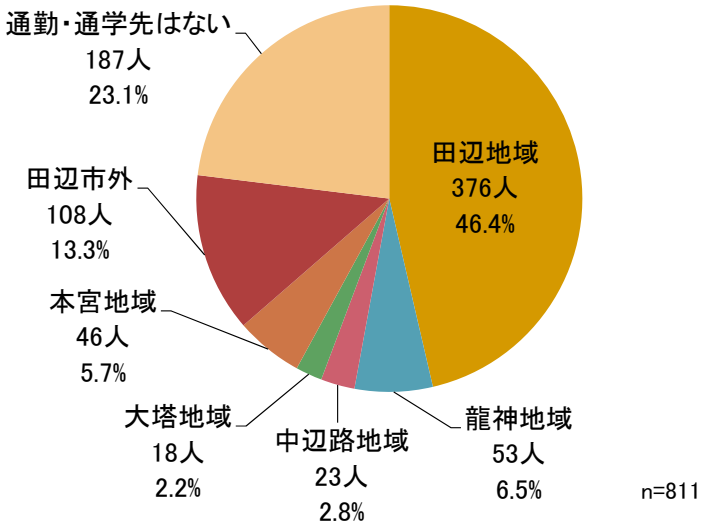


図 2.1.10　通勤・通学先の訪問地域

表 2.1.3　通勤・通学先が田辺市外の主な市町村（回答数 5 以上）

項　目	件数(人)
上富田町	28
白浜町	26
みなべ町	10
和歌山市	9
新宮市	8
御坊市	5

② 買い物

- 買い物先の訪問地域は、「田辺地域」が 71.7%と最も多く、次いで「田辺市外」が 13.2%となっています。
- 買い物先が「田辺市外」の主な市町村は、「上富田町」「新宮市」「和歌山市」等となっています。

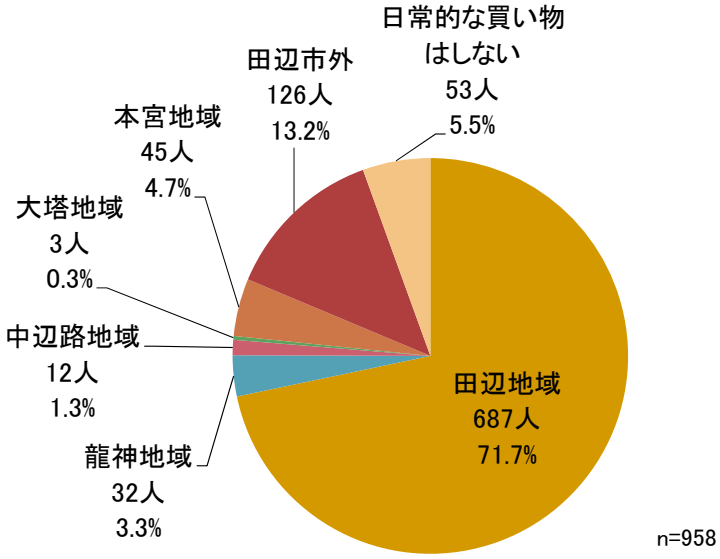


図 2.1.11　買い物先の訪問地域

表 2.1.4　買い物先が田辺市外の主な市町村（回答数 5 以上）

項　目	件数(人)
上富田町	86
新宮市	31
和歌山市	7
御坊市	5

③　通院

- 通院先の訪問地域は、「田辺地域」が 61.8%と最も多く、次いで「田辺市外」が 5.6%となっています。
- 通院先が「田辺市外」の主な市町村は、「上富田町」「新宮市」「白浜町」等となっています。

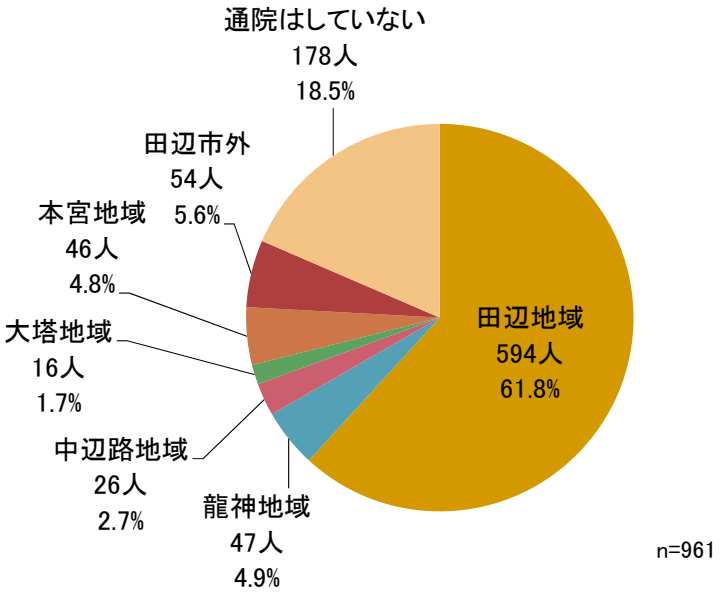


図 2.1.12　通院先の訪問地域

表 2.1.5　通院先が田辺市外の主な市町村（回答数 5 以上）

項　目	件数(人)
上富田町	17
新宮市	10
白浜町	10

④　その他のおでかけ

- その他のおでかけ先の訪問地域は、「田辺地域」が 54.8%と最も多く、次いで「田辺市外」が 25.1%となっています。
- その他のおでかけ先が「田辺市外」の主な市町村は、「和歌山市」「新宮市」「白浜町」「上富田町」等となっています。

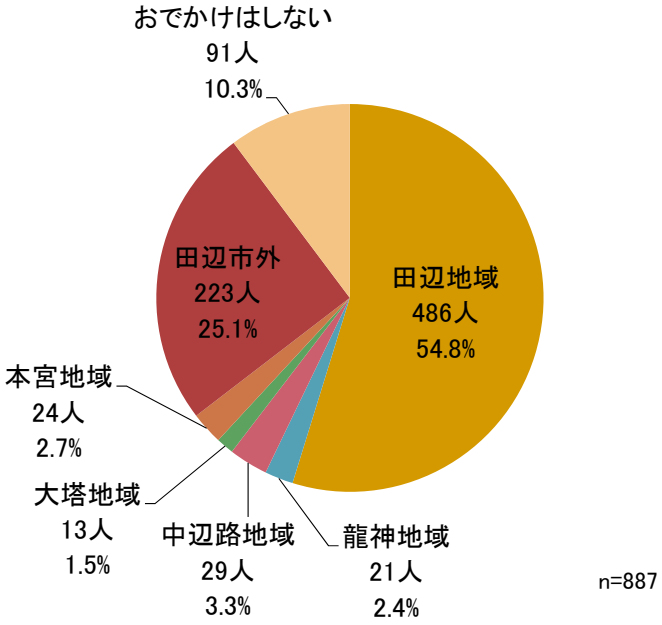


図 2.1.13　その他のおでかけ先の訪問地域

表 2.1.6　その他のおでかけ先が田辺市外の主な市町村（回答数 5 以上）

項　目	件数(人)
和歌山市	59
新宮市	33
白浜町	31
上富田町	30
大阪	20
御坊市	9
みなべ町	7
印南町	6
大阪市	6
大阪府泉南市	6
大阪府	5

(4) よく行く外出先への移動の満足度

- よく行く施設への移動に対する満足度は、「とても満足」「やや満足」と感じている人は 7 割以上となっています。
- 行き先に関わらず「やや不満」「とても不満」と感じている人は 2 割未満となっています。

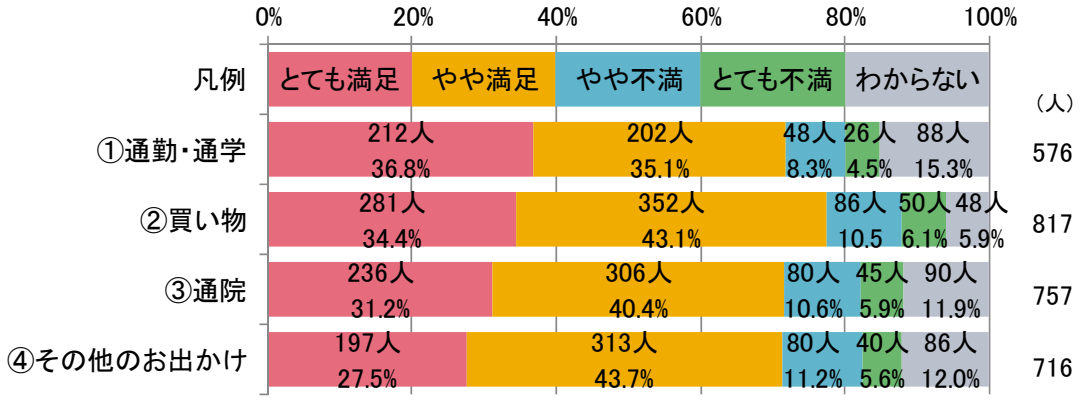


図 2.1.14　各目的の施設への移動に対する満足度（全回答）

①　田辺地域にある施設への移動の満足度

- 行き先に関わらず「とても満足」「やや満足」と感じている人は約８割となっています。

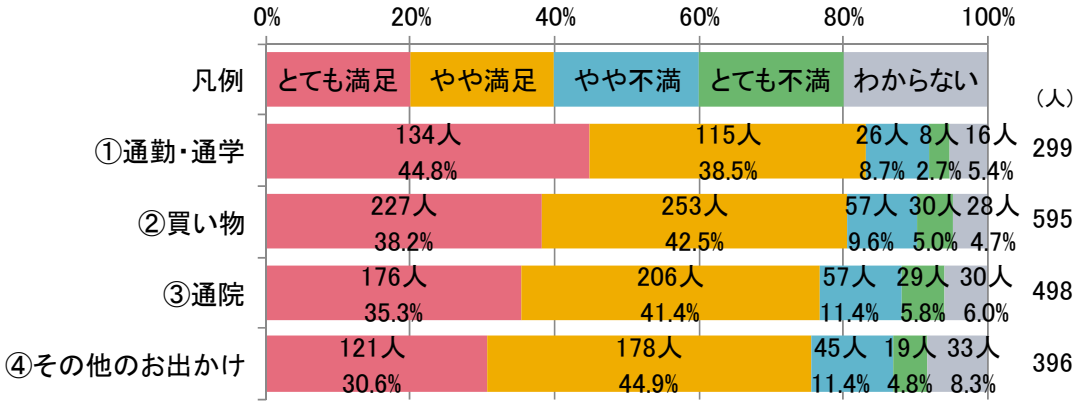


図 2.1.15　「田辺地域」にある施設への移動に対する満足度

②　龍神地域にある施設への移動の満足度

- 通勤・通学先、通院先、その他のおでかけ先について「とても満足」「やや満足」と感じている人は約８割となっています。
- 買い物先について「とても満足」「やや満足」と感じている人は約６割と、他の行き先に比べ低くなっており、「不満」を感じている人は約３割となっています。

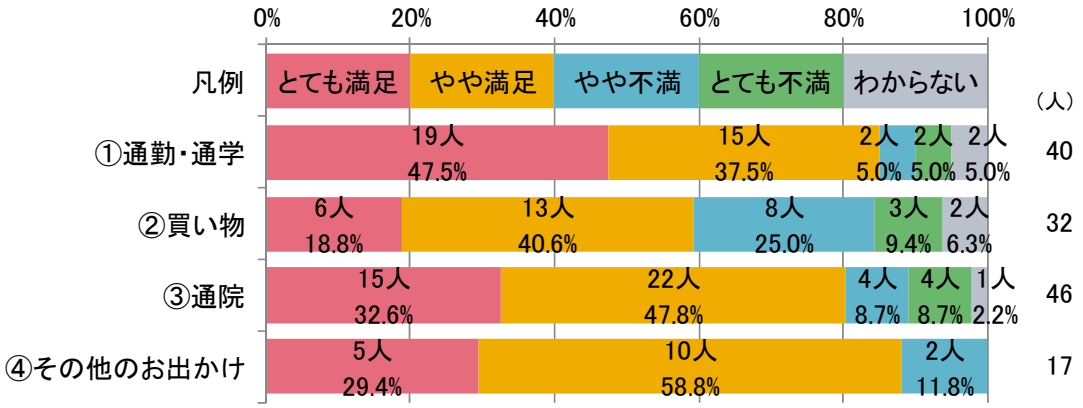


図 2.1.16　「龍神地域」にある施設への移動に対する満足度

③　中辺路地域にある施設への移動の満足度

- 通勤・通学先について「とても満足」「やや満足」と感じている人は約 8 割、買い物先については約 7 割となっています。
- 通院先、その他のおでかけ先について「とても満足」「やや満足」と感じている人は約 6 割と、通勤・通学先や買い物先に比べてやや低くなっています。

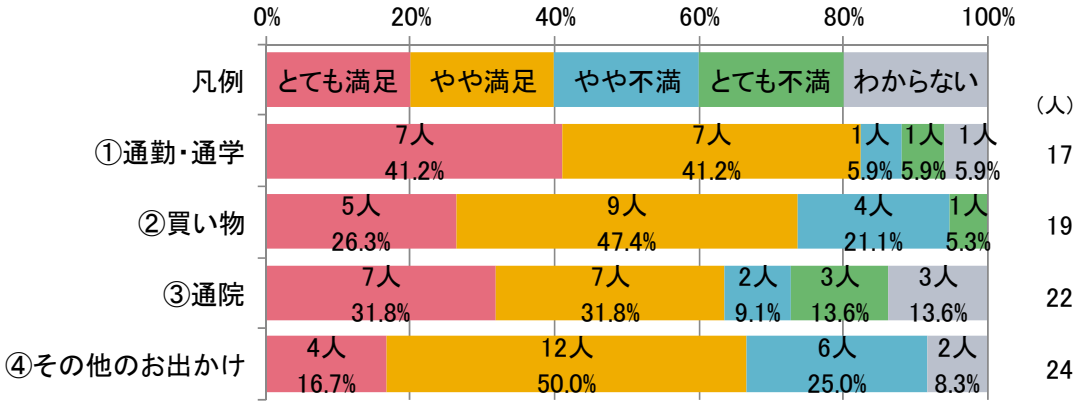


図 2.1.17　「中辺路地域」にある施設への移動に対する満足度

④　大塔地域にある施設への移動の満足度

- 通勤・通学先、その他のおでかけ先について「とても満足」「やや満足」と感じている人は約 8 割、通院先については約 7 割となっています。

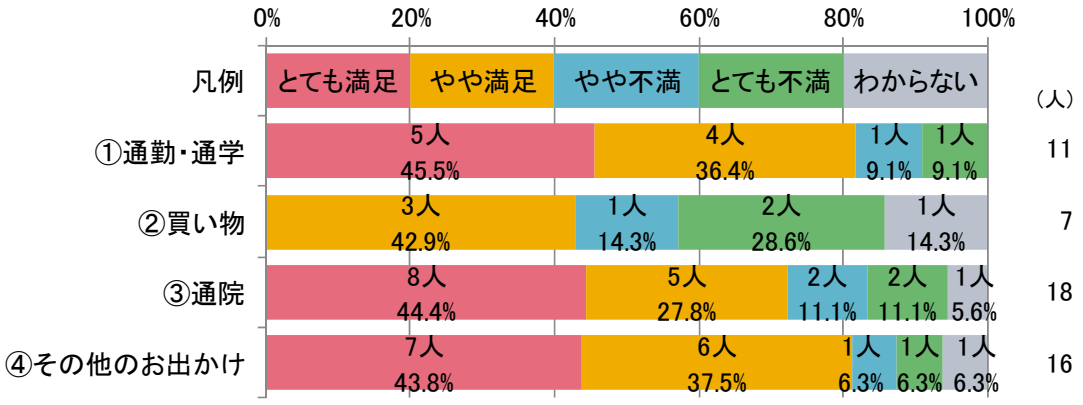


図 2.1.18　「大塔地域」にある施設への移動に対する満足度

⑤　本宮地域にある施設への移動の満足度

- 通勤・通学先、買い物先について「とても満足」「やや満足」と感じている人は約７割となっています。
- 通院先について「とても満足」「やや満足」と感じている人は約６割、その他のおでかけ先については約５割と、通勤・通学先や買い物先に比べてやや低くなっています。

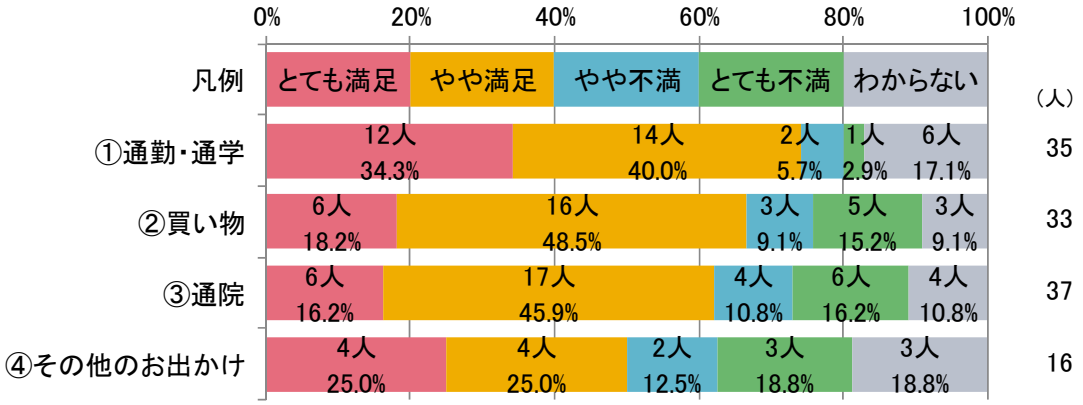


図 2.1.19　「本宮地域」にある施設への移動に対する満足度

⑥　田辺市外にある施設への移動の満足度

- その他のおでかけ先について「とても満足」「やや満足」と感じている人は約８割、通勤・通学先、買い物先、通院先については約７割となっています。

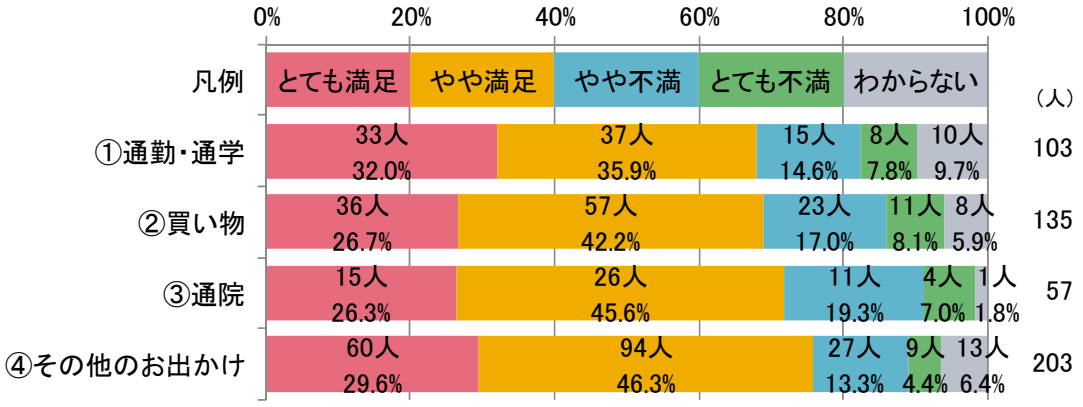


図 2.1.20　「田辺市外」にある施設への移動に対する満足度

(5) よく行く外出先への移動が不満と感じる理由

- 施設への移動に対する満足度で「やや不満」「とても不満」と感じる理由は、通勤・通学先については「行先までに交通渋滞があり、時間がかかる」が 29.4%と最も多くなっています。
- 買い物先および通院先については、「公共交通手段がない」が最も多くなっています。
- その他のおでかけ先については「公共交通手段がない」と「行先までに交通渋滞があり、時間がかかる」が 23.1%と、共に多くなっています。

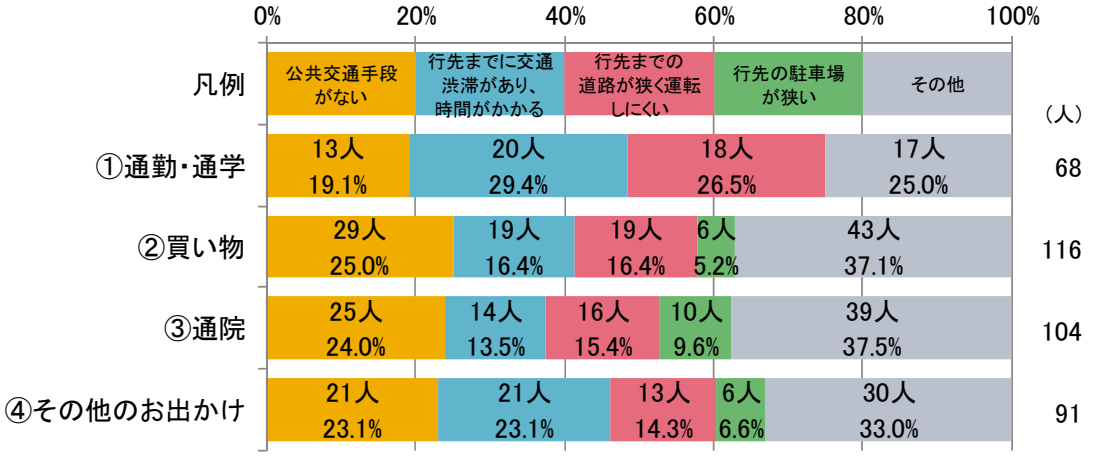
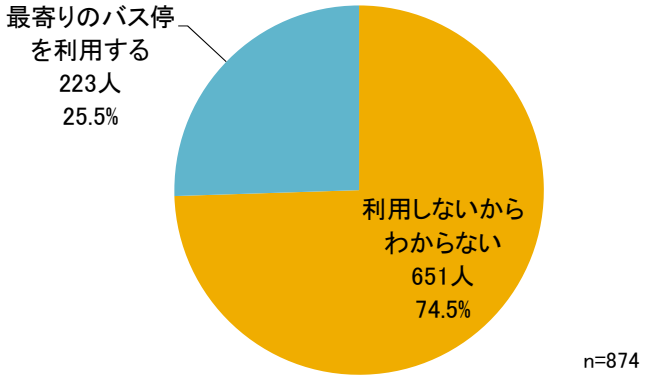


図 2.1.21　施設への移動に対する満足度で「やや不満」「とても不満」と感じる理由

4）路線バスの利用について

（1）最寄りのバス停の利用有無とバス停までの距離

- 「最寄りのバス停を利用」している人は 25.5%で、一方 74.5%は「利用しないからわからない」と回答しています。
- 「バス停まで近くて便利である」が 60.3%と最も多く、次いで「バス停までの距離が長く、遠く感じる」が 20.1%となっています。



項　目	件数（人）
5分以下	120
10分以下	34
15分以下	14
20分以下	15
30分以下	6
1時間以下	11
2時間以下	1
その他	4
合　計	205

図 2.1.22　最寄りの路線バス停の利用有無とバス停までの徒歩時間

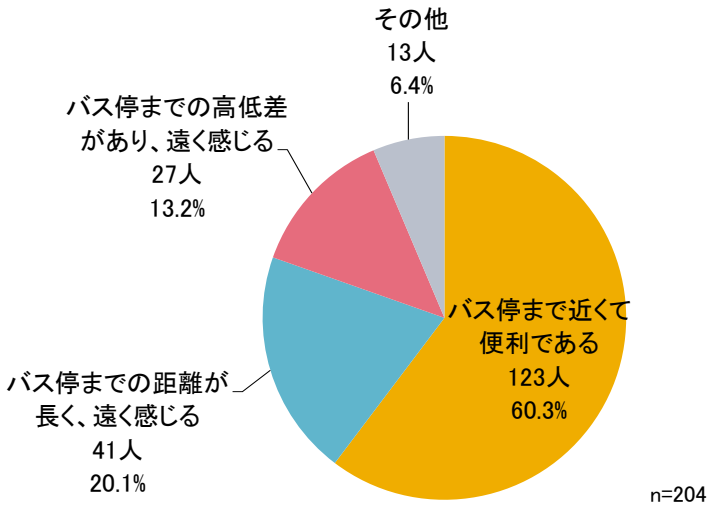


図 2.1.23　路線バス利用者の最寄りのバス停までの距離感

(2) よく利用するバス路線

- 龍神バス「龍神線」が最も多く、次いで、龍神バス「熊野本宮線」、明光バス「白浜田辺線」となっています。

表 2.1.7　路線バス利用者のよく利用するバス路線

路線名	人数(人)	割合(%)
熊野本宮線	32	9.8
長野線	8	2.4
上芳養線	3	0.9
龍神線	38	11.6
みなべ線	8	2.4
市内線	14	4.3
大熊線	2	0.6
本宮町内線	3	0.9
龍神バス 路線不明	38	11.6
熊野線	15	4.6
白浜田辺線	26	7.9
明光バス 路線不明	42	12.8
川丈線	12	3.7
熊野御坊南海バス　路線不明	41	12.5
八木新宮線	6	1.8
奈良交通 路線不明	40	12.2
合計	328	100.0

※複数回答

(3) 路線バスの利用頻度

- 路線バスの利用頻度は、「月に１日以下」が 70.0%と最も多く、次いで「月に２～３日」が 21.4%となっています。
- １週間に１日以上バスを利用する人は、約１割しかいない状況です。

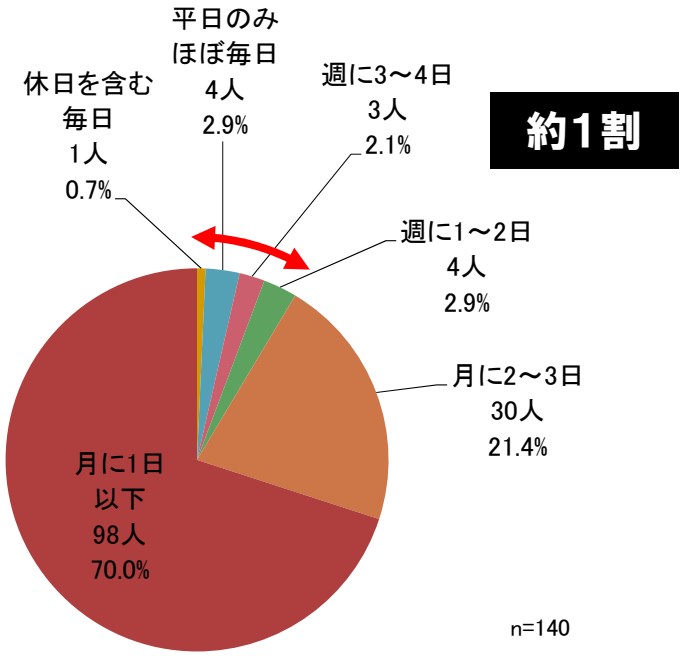


図 2.1.24　路線バス利用者のよく使う路線バスの利用頻度

(4) 路線バスでの外出先

- 「田辺地域」が 72.5%と最も多く、次いで「田辺市外」が 15.0%となっています。
- 「田辺市外」への外出先の主な市町村は、「新宮市」や「大阪市」等となっています。

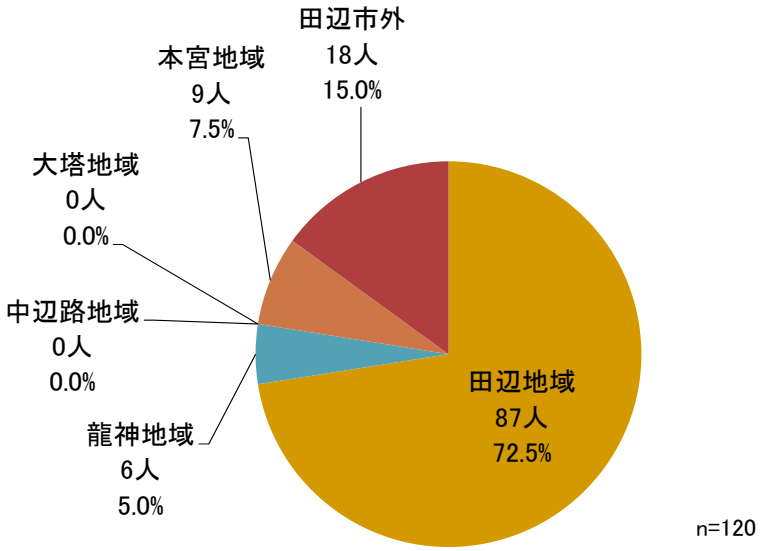


図 2.1.25　路線バス利用者の路線バスでの外出先

表 2.1.8　路線バス利用者の路線バスでの田辺市外の外出先

項　目	件数(人)
新宮市	8
大阪市	2
みなべ町	1
県外	1
上富田	1
上富田町	1
日高川町	1
他府県	1
合　計	16

(5) よく利用するバス路線に対する満足度

- 運転手のマナーについて「とても満足」「やや満足」と感じている人は約 7 割、バス停留所の位置については約 6 割となっています。
- 運行本数について「やや不満」「とても不満」と感じている人は約 6 割、運行日や時間帯については約 5 割となっています。

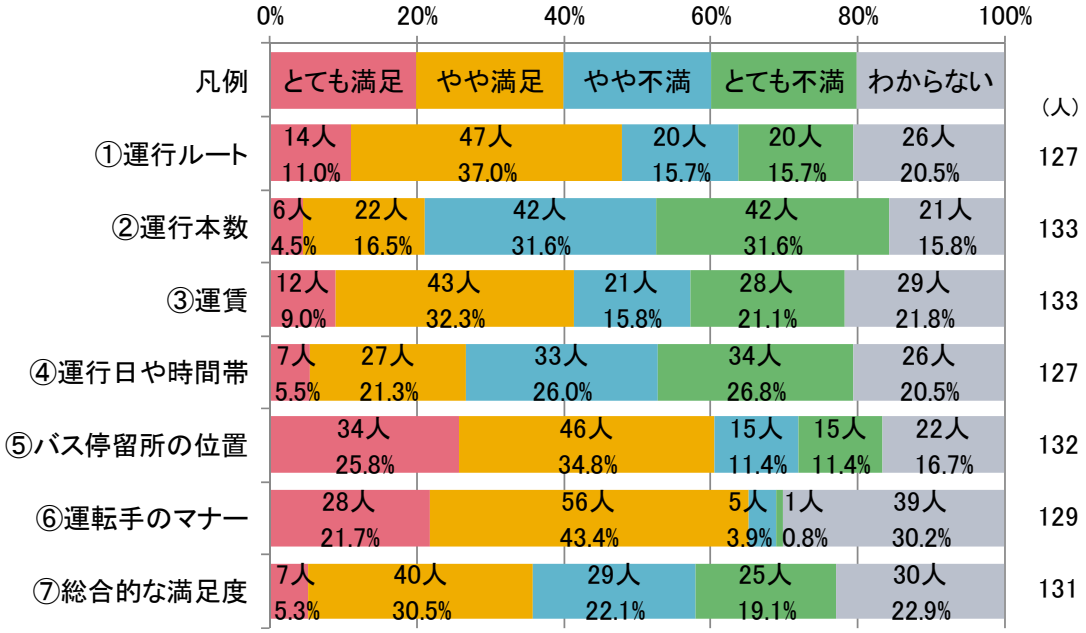


図 2.1.26　路線バス利用者のバス路線に対する満足度

5）住民バスの利用について

（1）住民バスの認知度

- 「ふだんは利用しないので、全く知らない」が 54.0%と最も多く、次いで「ふだんは利用しないので、名前しか知らない」が 32.3%となっています。

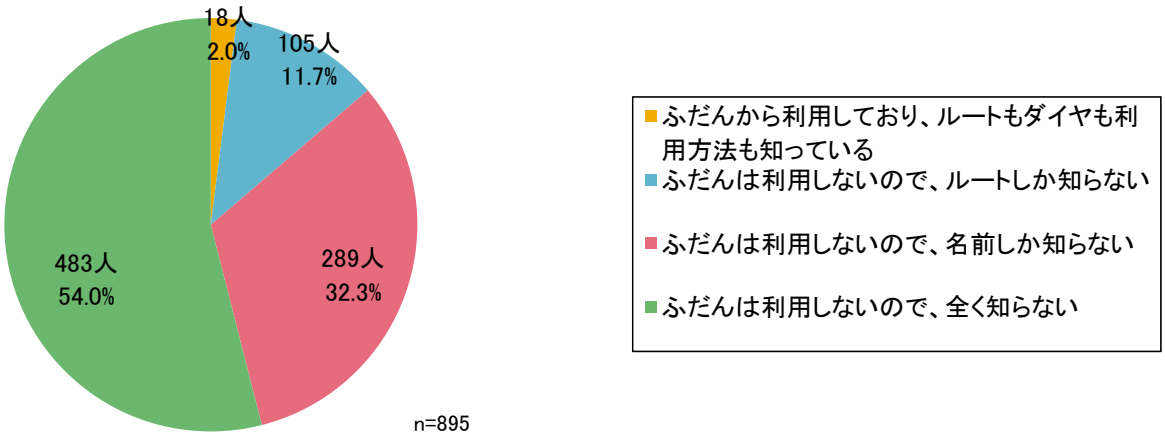


図 2.1.27　住民バスについての認識

（2）住民バスの利用頻度

- 「月に１日以下」が 62.5%と最も多く、次いで「月に２～３日」が 25.0%となっています。
- 「運行日はほぼ毎日利用している」と回答した人はいませんでした。

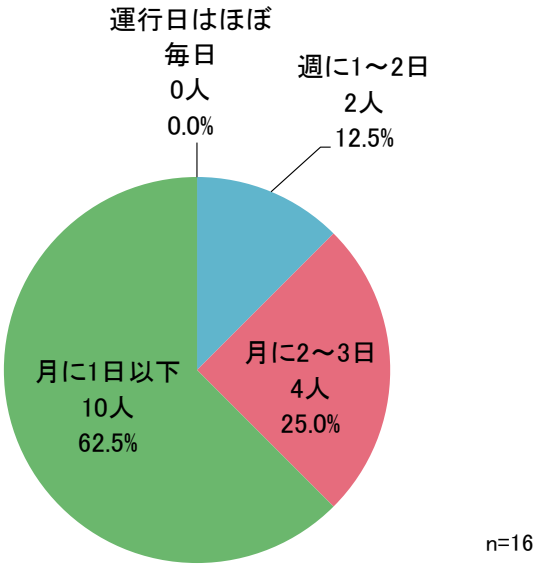


図 2.1.28　住民バス利用者の住民バス利用頻度

(3) 住民バスの利用目的

- 「通院」が 50.0%と最も多く、次いで「買い物」が 38.9%となっています。
- 「通勤」「通学」での利用者はいませんでした。

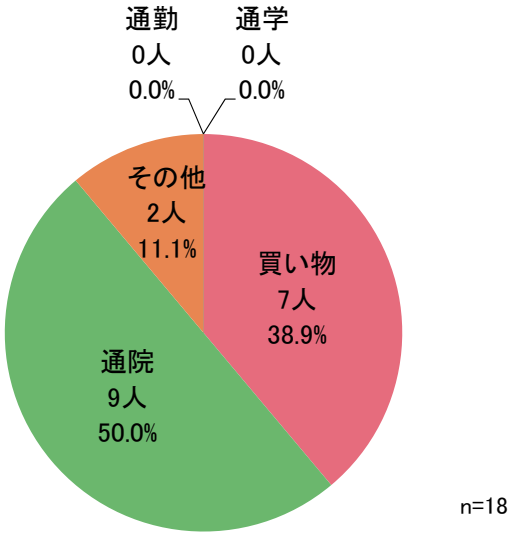


図 2.1.29　住民バス利用者の住民バス利用目的

(4) 住民バスがない場合に代わりとなる交通手段について

- 「自家用車（自分以外が運転)」が 50.0%と最も多く、次いで「代わりとなる交通手段がない」が 27.8%となっています。

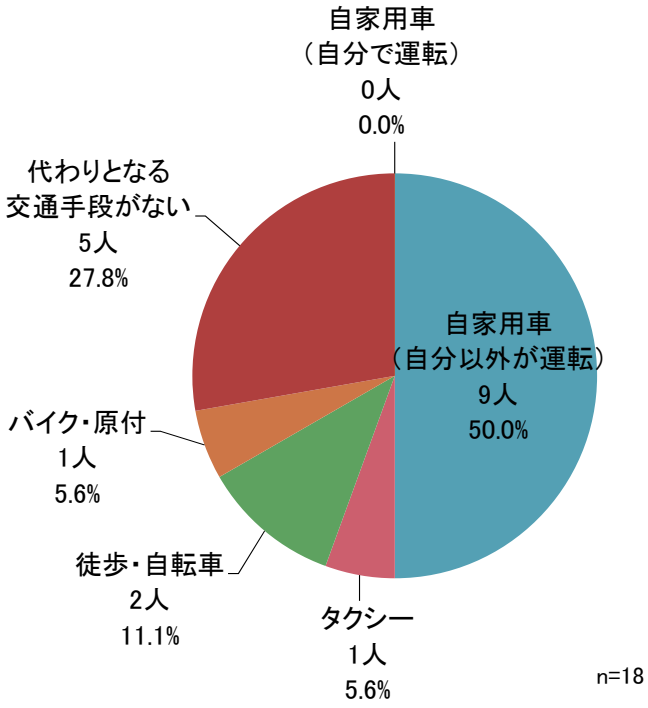


図 2.1.30　住民バス利用者の住民バス代替交通手段

6）今後の田辺市の地域公共交通のあり方について

（1）今後の路線バス・住民バスの利用意向

①　利用意向

- 「今まで利用しておらず、これからも利用しないと思う」が 45.3%と最も多く、次いで「今まで利用していなかったが、利用してみたいと思う」が 24.2%となっています。
- 路線バスや住民バスへの利用意向のある人は、約 3 割となっています。

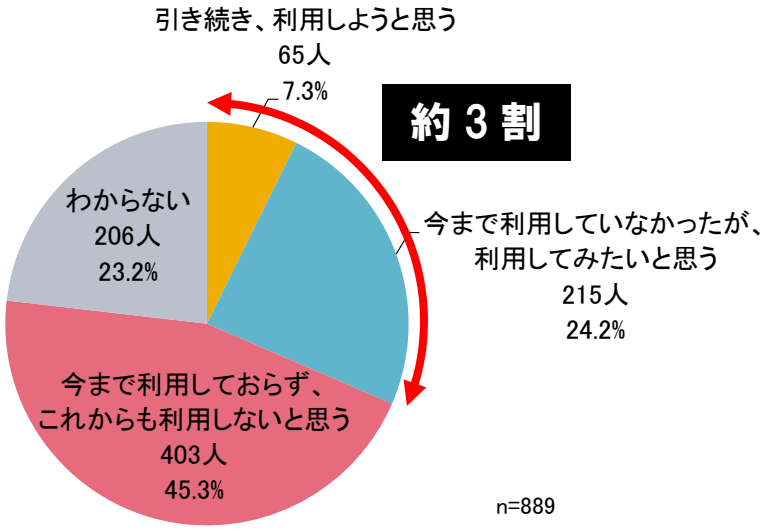
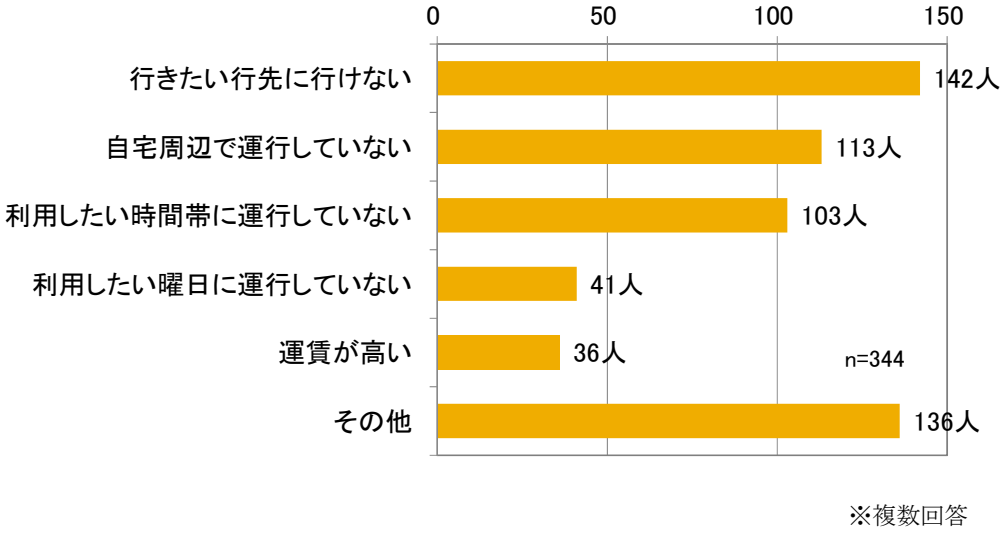


図 2.1.31　今後の路線バス・住民バスの利用意向

② 利用しない理由

- 「行きたい行先に行けない」が最も多く、次いで「自宅周辺で運行していない」、「利用したい時間帯に運行していない」の順となっています。
- 「その他」の理由については、「自家用車があるから」「自家用車のほうが便利だから」「まだ自分で運転できるから」といった回答が多くを占めています。



※複数回答

図 2.1.32 路線バスや住民バスを利用しない理由

表 2.1.9 路線バスや住民バスを利用しないその他の理由（回答数 5 以上）

項 目	件数(人)
自家用車があるから	38
バスが不便、車のほうが便利で効率的だから	27
まだ自分で運転できるから	25
今のところ利用する必要がない	19
運転できなくなったら(免許返納等)利用したい	10

(2) 2014 年度（平成 26 年度）の大幅な路線バスの廃止による影響

- 「もともと路線バスを使っていなかったので影響を受けていない」が 83.8%と最も多く、次いで「行きたいところに行きにくくなり、とても不便になった」が 9.8%となっています。
- 地域別に見ると、田辺地域は、影響を受けていないと回答している割合が 88.3%で、他の 4 地域（77.1%～82.5%）に比べて高くなっています。
- とても不便になったとの回答の割合が最も高いのは、大塔地域で 15.7%、次いで龍神地域 14.5%、中辺路地域 12.7%、本宮地域 11.3%の順になっています。

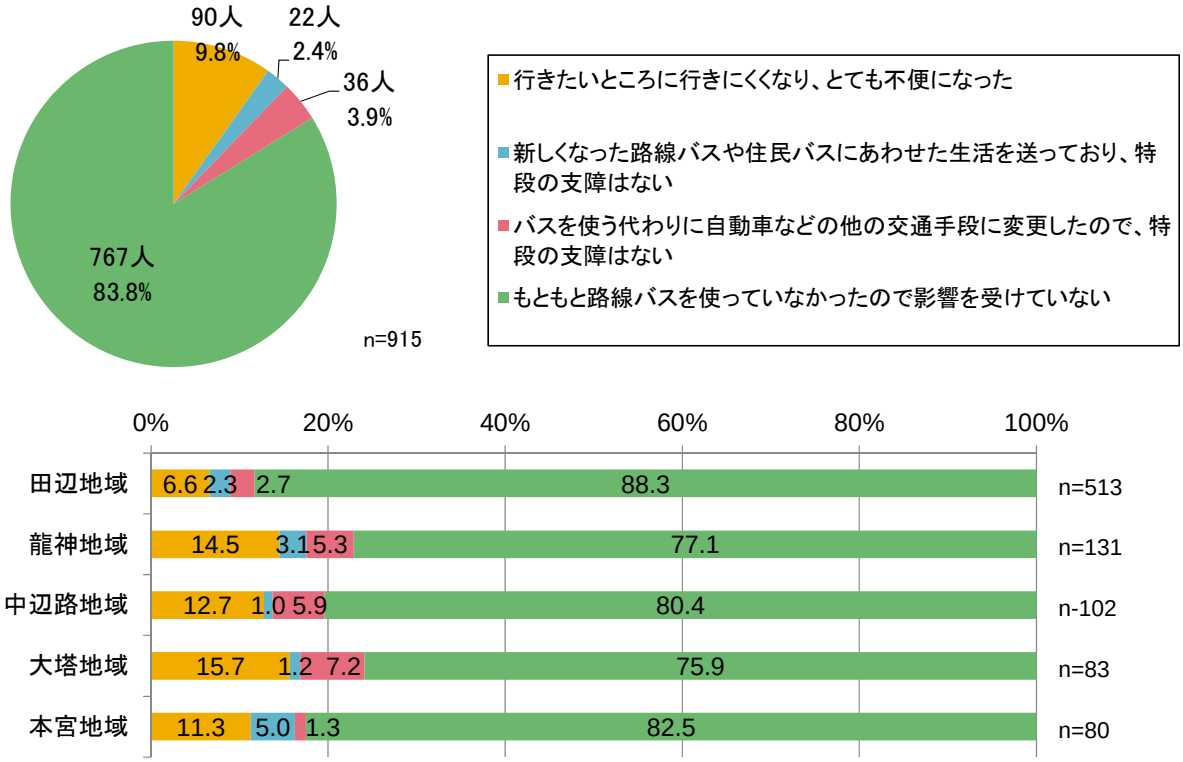
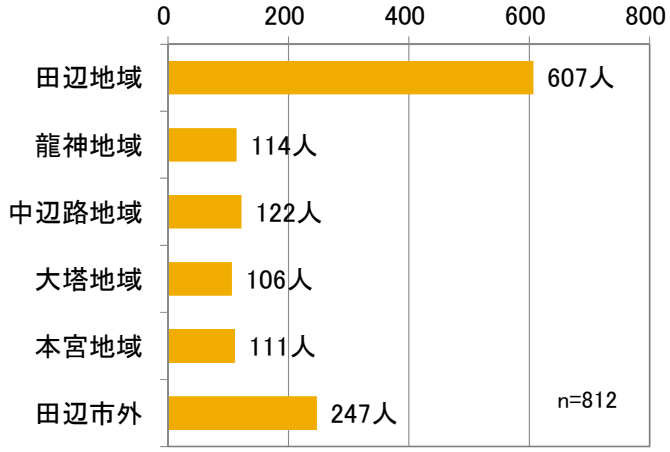


図 2.1.33　大幅な路線バス廃止以降、ふだんの移動の変化

(3) 今後、結びつきを確保すべき地域について

- 「田辺地域」が 46.4%と最も多く、次いで「田辺市外」が 18.9%となっています。
- 「田辺市外」の主な市町村は、「上富田町」「白浜町」「新宮市」等となっています。



※複数回答

図 2.1.35　住居地域との今後の結びつきを確保すべき地域

表 2.1.10　住居地域との今後の結びつきを確保すべき地域が田辺市外の主な市町村（回答数 5 以上）

項　目	件数(人)
上富田町	62
白浜町	40
新宮市	36
みなべ町	16
御坊市	8

表 2.1.11　地域別回答結果

居住地域	結びつきを確保すべき地域						
	田辺地域(人)	龍神地域(人)	中辺路地域(人)	大塔地域(人)	本宮地域(人)	田辺市外(人)	合計(人)
田辺地域	315	52	52	45	56	104	624
龍神地域	107	46	32	18	11	31	245
中辺路地域	80	11	28	18	11	30	178
大塔地域	60	2	5	21	1	36	125
本宮地域	41	1	3	1	30	45	121
不明	4	2	2	3	2	1	14
合計	607	114	122	106	111	247	1,307

※複数回答

(4) 今後の田辺市のあるべき地域公共交通について

① 田辺市の財政負担について

➢ 「現状どおり、市が費用負担して日常生活を支える公共交通を維持していくべきだと思う」が 50.7%と最も多く、次いで「市だけではなく、地域や利用者も費用負担し(運賃値上げなどにより)、公共交通を維持していくべきだと思う」が 24.0%となっています。

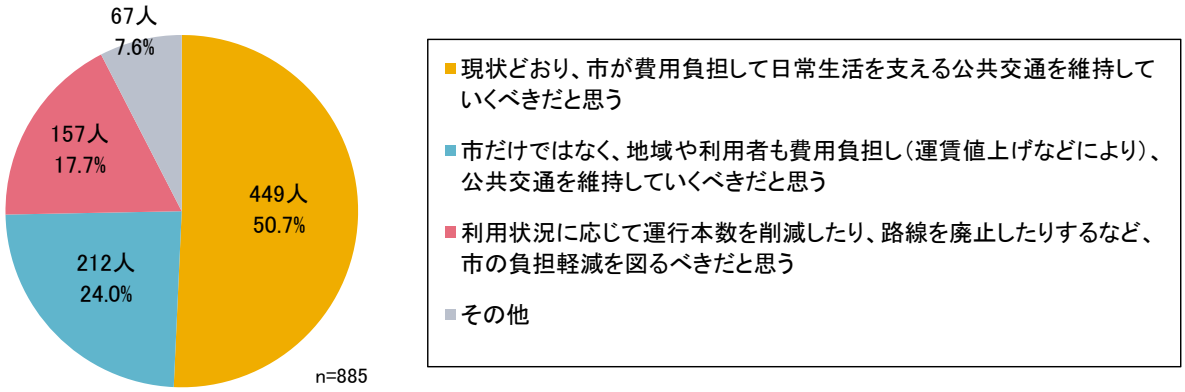


図 2.1.36　公共交通に対する市の財政負担についての考え方

表 2.1.12　地域別回答結果

	田辺地域(人)	龍神地域(人)	中辺路地域(人)	大塔地域(人)	本宮地域(人)	合計(人)
現状どおり、市が費用負担して日常生活を支える公共交通を維持していくべきだと思う	223	68	61	45	50	447
市だけではなく、地域や利用者も費用負担し(運賃値上げなどにより)、公共交通を維持していくべきだと思う	124	29	19	17	21	210
利用状況に応じて運行本数を削減したり、路線を廃止したりするなど、市の負担軽減を図るべきだと思う	107	15	9	14	11	156
その他	39	14	8	9	7	77
合計(人)	493	126	97	85	89	890

※複数回答

②　あるべき地域公共交通サービスについて

➢ 「スクールバスや福祉施策等、他の交通サービスなどをうまく有効活用しながら、サービスの充実を図るべきだと思う」が 32.7%と最も多くなっています。次いで「現状の運行本数、運行ルート、運賃等のままで維持に努めるべきである」が 29.1%、「市、地域や利用者の負担が増えても、サービスは向上したほうがよい」が 27.1%となっています。

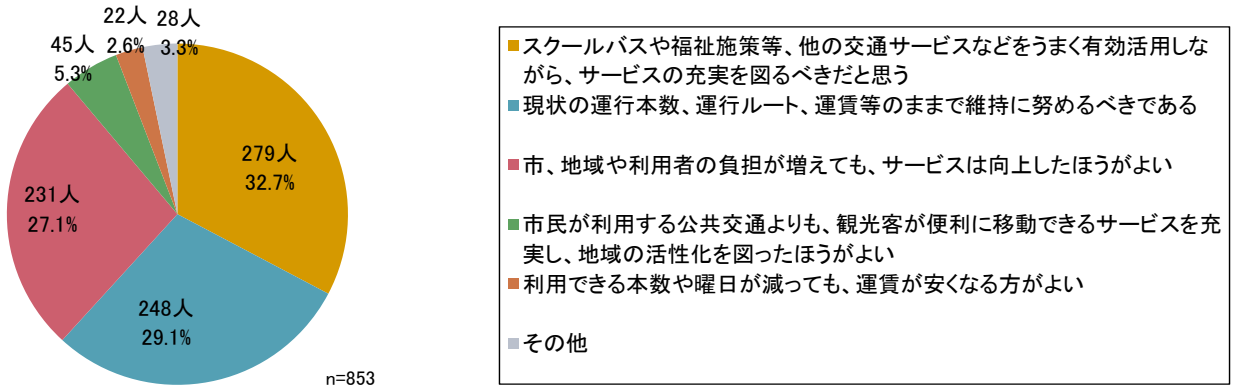
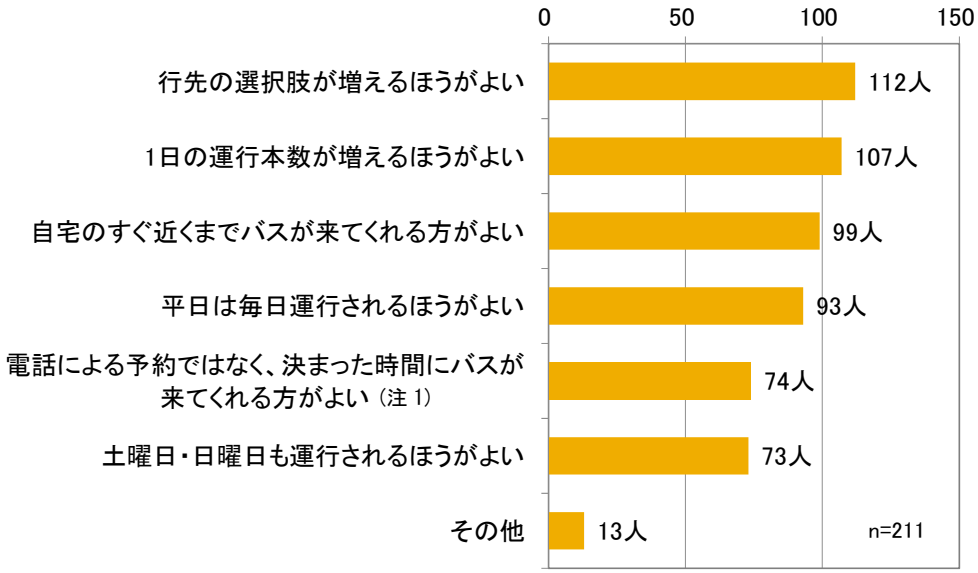


図 2.1.37　今後の田辺市においてあるべき地域公共交通サービス

③　向上が望まれるサービス

➢ 上記質問において、「市、地域や利用者の負担が増えても、サービスは向上したほうがよい」と回答した人に対して、向上が望まれるサービスの内容を聞いたところ、「行先の選択肢が増えるほうがよい」が最も多く、次いで「１日の運行本数が増えるほうがよい」、「自宅のすぐ近くまでバスが来てくれる方がよい」の順となっています。



※複数回答

注１：現状、住民バス路線の一部では利用する際には、事前に電話での予約が必要

図 2.1.38　向上が望まれるあるべき地域公共交通サービス

2.2　路線バス・住民バス利用者アンケート

1）アンケート調査の概要

(1) 調査目的

路線バス・住民バス利用者の移動に関する状況や、運行内容に対する要望などを把握するために実施しました。

(2) 調査方法

市内で運行されている路線バスのうち協議路線である上芳養線・長野線（龍神自動車）と、住民バスの車内において、調査票を配布しました。

(3) 配布時期

2019 年（平成 31 年）4 月～2019 年（令和元年）6 月

(4) 回収結果

路線バス利用者から 59 票、住民バス利用者から 83 票の回答を得ました。詳細は下表のとおりです。

表 2.2.1　路線バス・住民バス利用者アンケート回収状況

種別	合計	内訳
路線バス	59 票	上芳養線：45 票、長野線：14 票
住民バス	83 票	龍神地域：41 票、大塔地域：6 票、 中辺路地域：14 票、本宮地域：22 票

2）路線バス利用者

（1）回答者属性

①性別

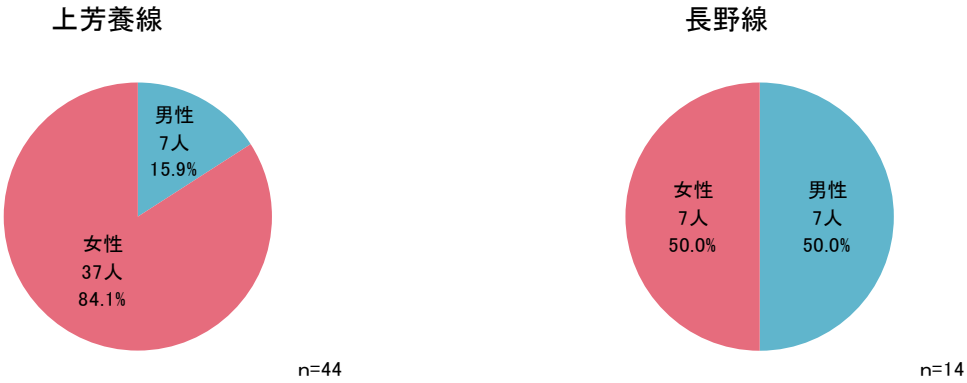


図 2.2.1　路線バス・回答者内訳（性別）

②年齢

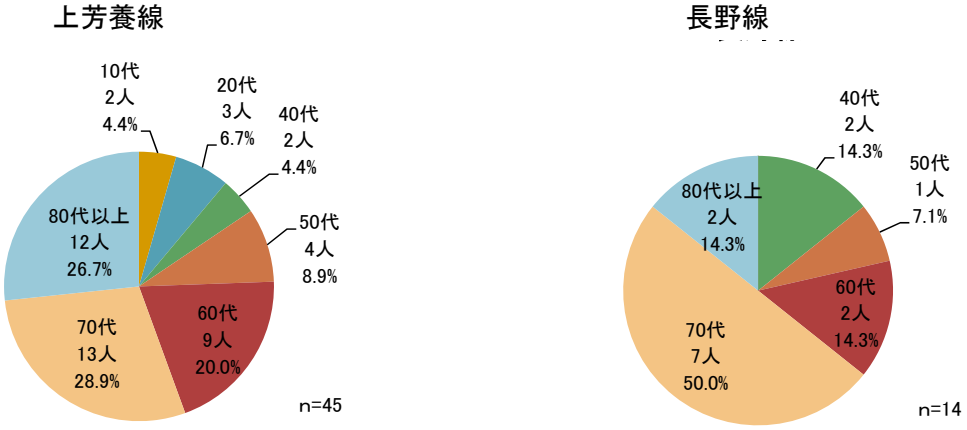


図 2.2.2　路線バス・回答者内訳（年齢）

③自動車運転免許の保有状況

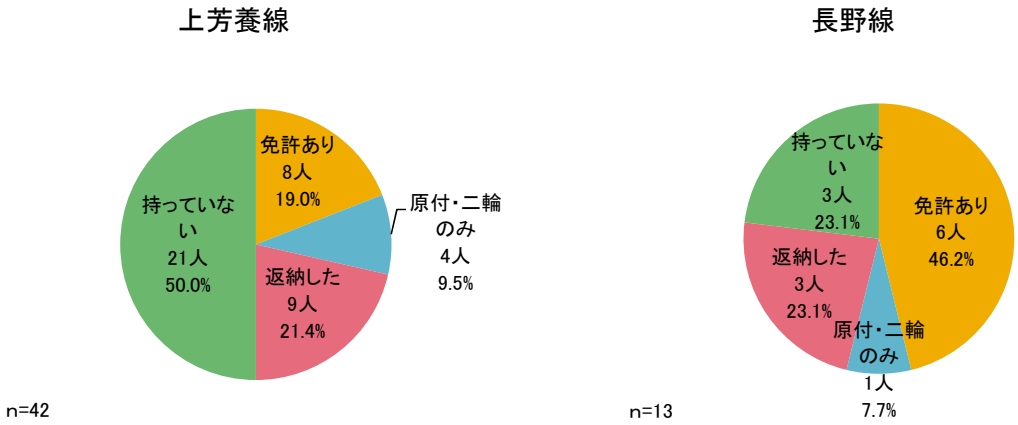


図 2.2.3　路線バス・回答者内訳（自動車運転免許の保有状況）

④利用可能な移動手段

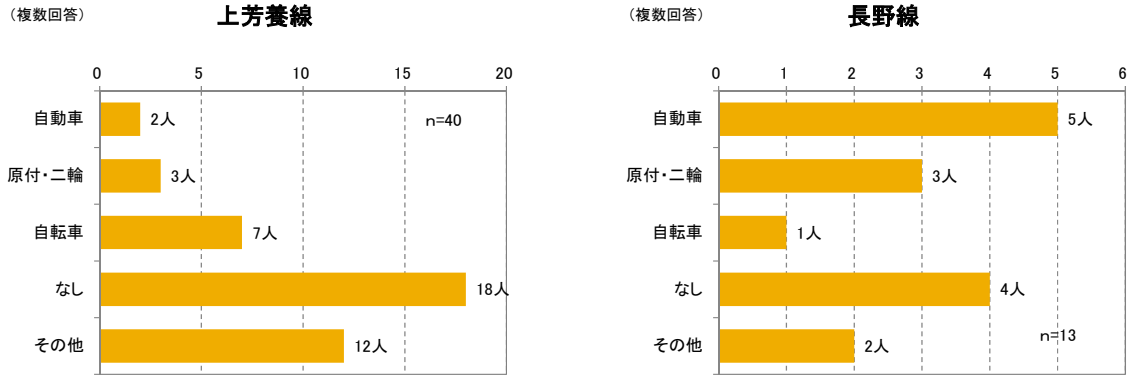


図 2.2.4　利用可能な交通手段

表 2.2.2　利用可能な交通手段（その他回答）

上芳養線

その他移動手段	回答数
バス	6
バス、電車	2
歩き	1
計	9

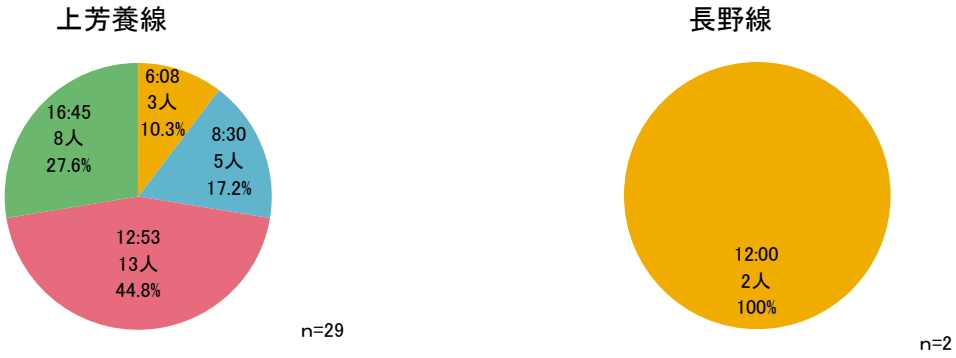
長野線

その他移動手段	回答数
バス、歩き	1
計	1

（2）路線バスを使った外出について

①主な利用便

【田辺駅発】



【田辺駅着】

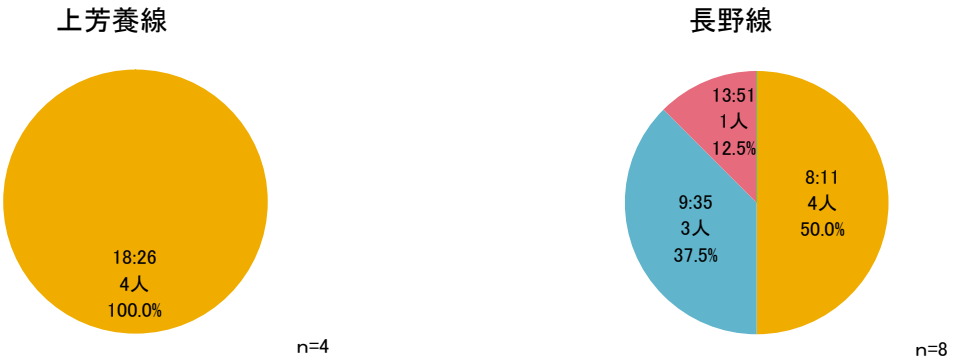


図 2.2.5　主な利用便

②利用目的

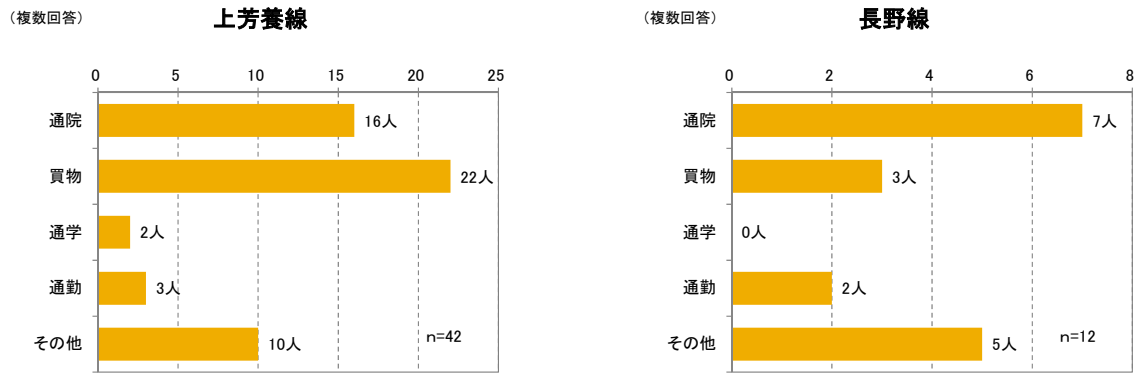


図 2.2.6　利用目的

③利用頻度

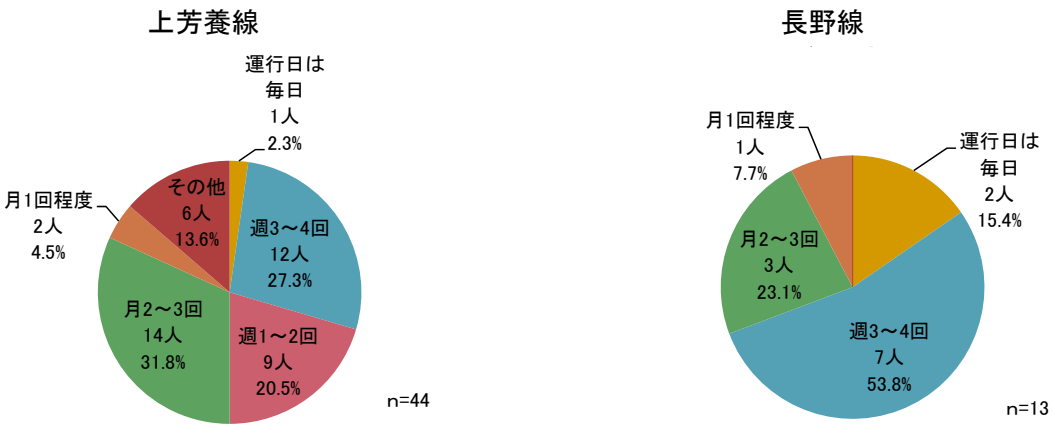


図 2.2.7　利用頻度

(3) 路線バスの改善して欲しい点について

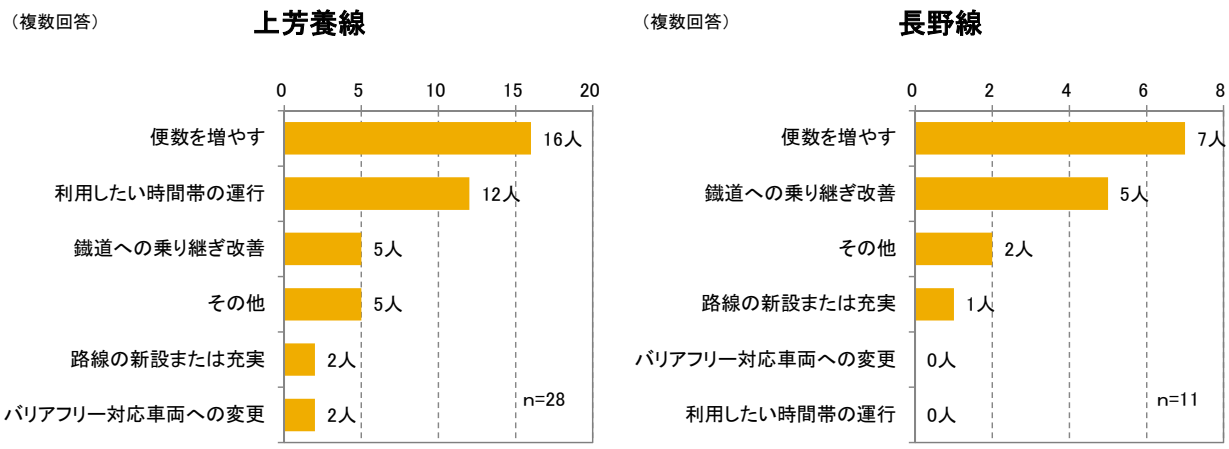


図 2.2.8　路線バスの改善してほしい点

表 2.2.3　希望する増便数

【上芳養線】

増便数	回答数
1 便	2
2 便	7
5 便	1
6 便	1
計	11

【長野線】

増便数	回答数
1 便	1
5 便	1
6 便	1
7 便	2
計	5

表 2.2.4　新設または充実を希望する地区

【上芳養線】

地区	回答数
元町	1
上の山	1
計	2

【長野線】

回答ナシ

表 2.2.5　利用したい時間帯

【上芳養線】

時間帯	回答数
9:00～12:00	1
9:00～15:00	1
9:00～17:00	1
9:00～18:00	1
10:00～13:00	1
11:00～14:00	1
11:00～17:00	1
11:00～19:00	1
12:00～12:30	1
18:00	1
計	10

【長野線】

時間帯	回答数
9:00～20:00	1
計	1

表 2.2.6　その他の意見

【上芳養線】

時間帯	回答数
12 時頃あったらいい	1
バスが来るだけで良い	1
バスの便は良い	1
コスモスへ行きたい	1
便数が増えるといい	1
午後不便	1
午後 3 時以降に 1 台増便	1
計	8

【長野線】

回答ナシ

3）住民バス利用者

（1）回答者属性

①性別

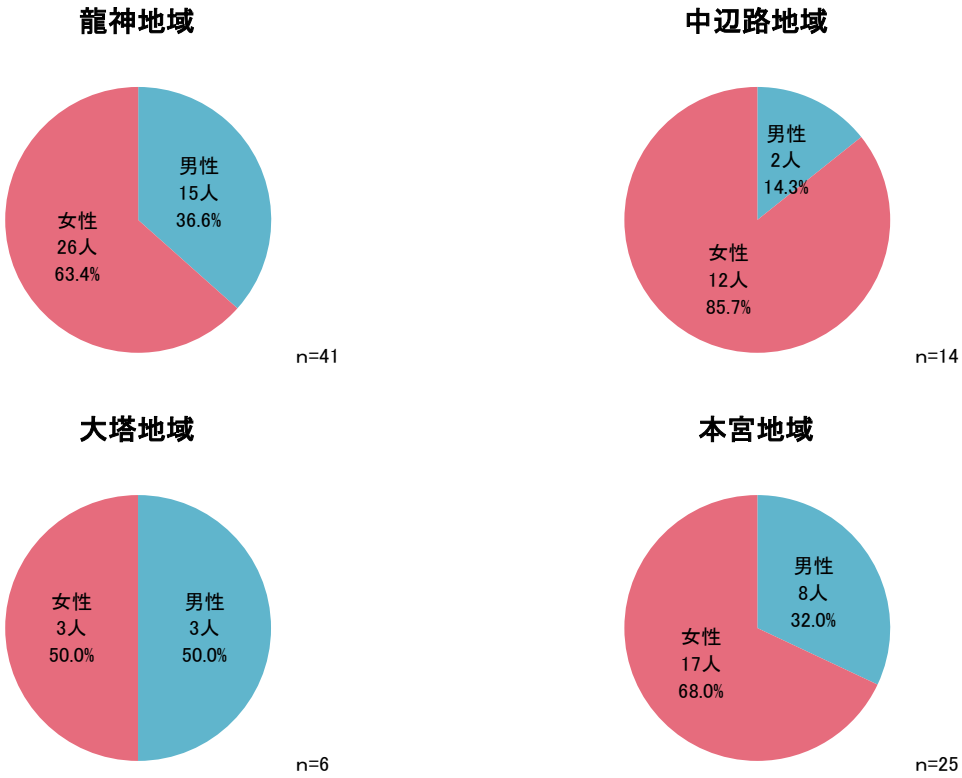


図 2.2.9　住民バス・回答者内訳（性別）

②年齢

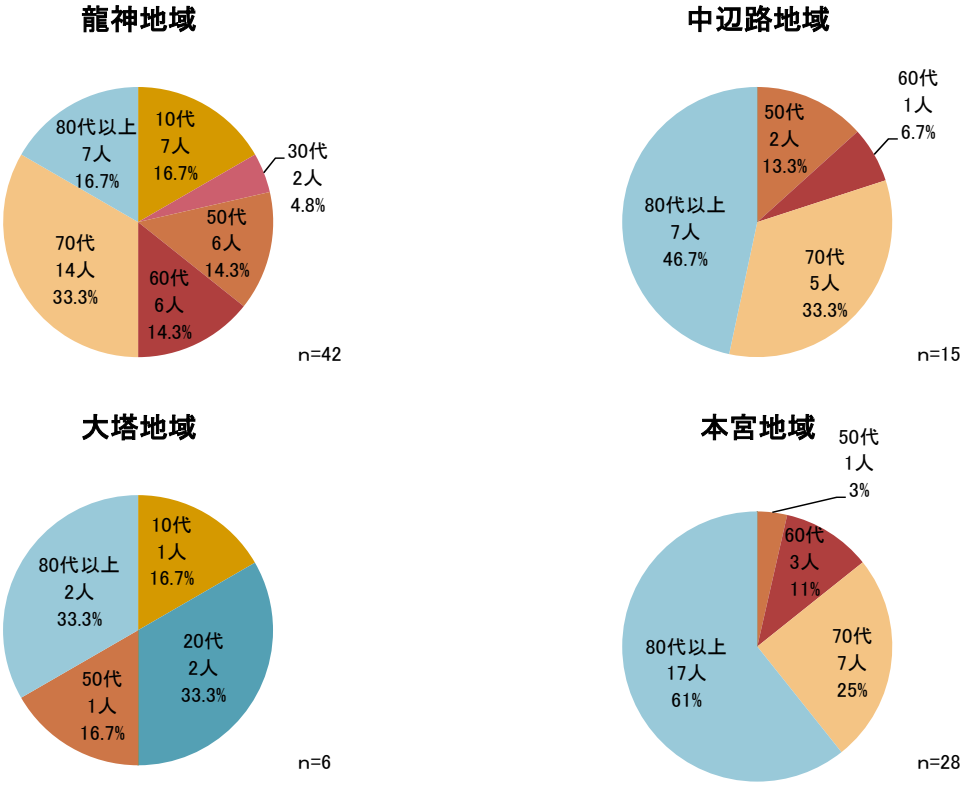


図 2.2.10　住民バス・回答者内訳（年齢）

③自動車運転免許の保有状況

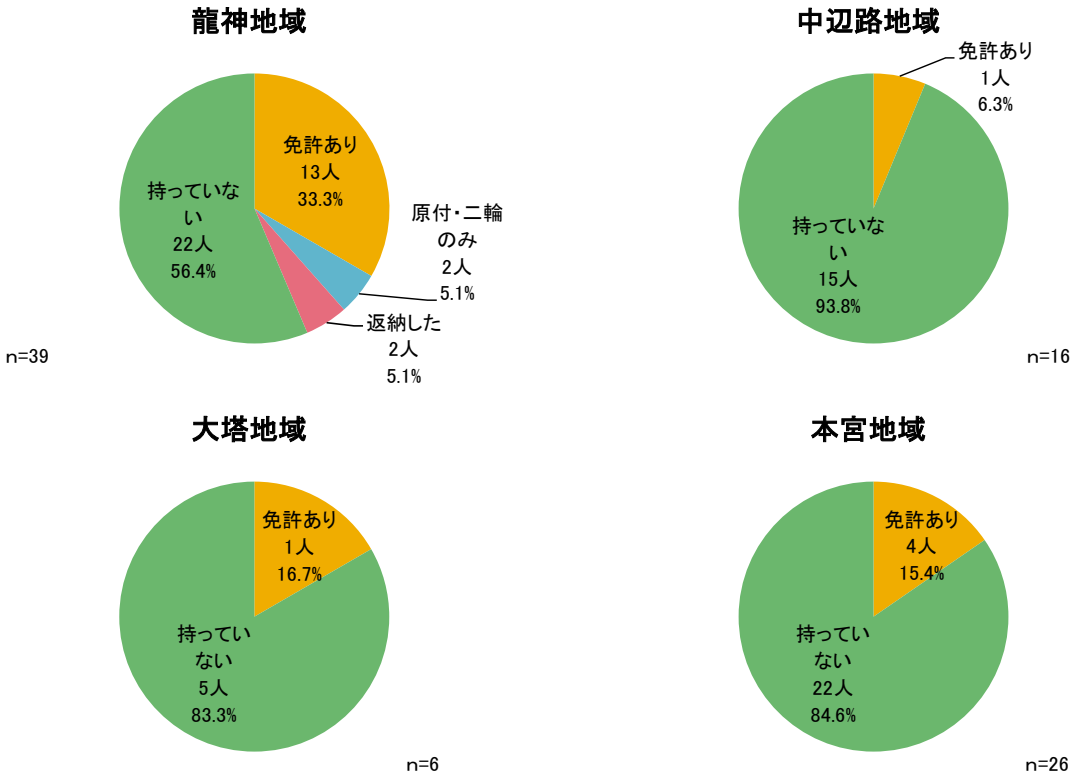


図 2.2.11　住民バス・回答者内訳（自動車運転免許の保有状況）

④利用可能な移動手段

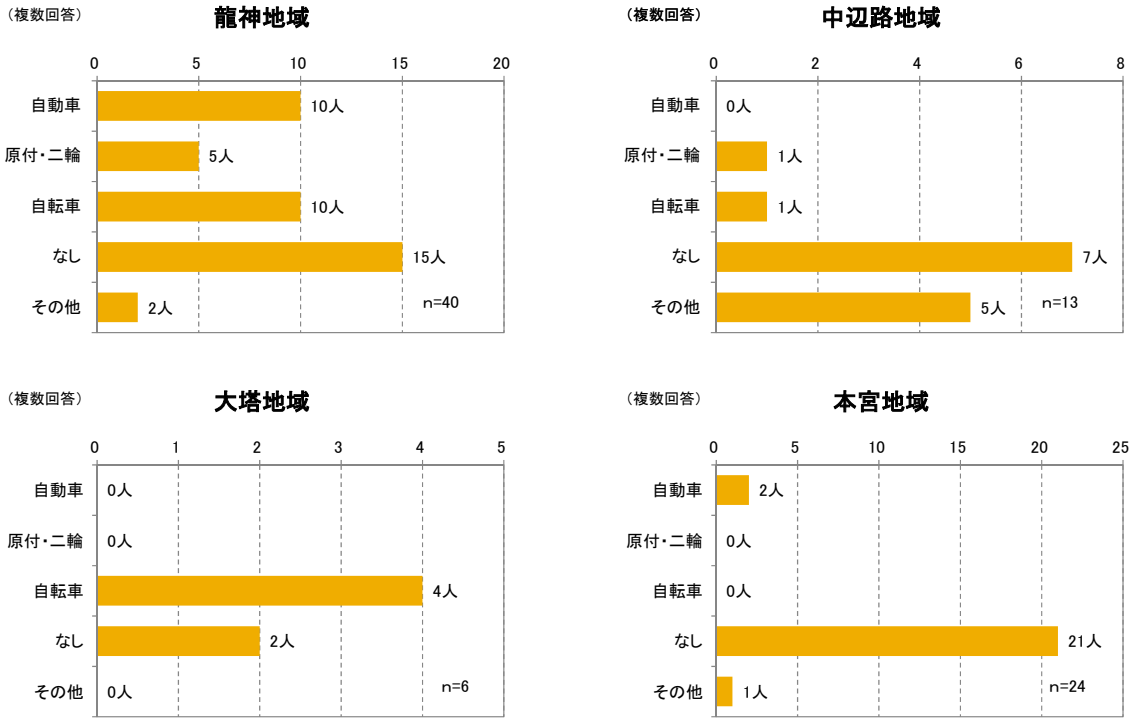


図 2.2.12　利用可能な交通手段

(2) 住民バスを使った外出について

①利用した路線

表 2.2.7　利用した路線

【龍神地域】

利用路線	回答数
龍神日高川線	30
丹生ノ川線	10
福井線	2
計	42

【中辺路地域】

利用路線	回答数
小松原・温川・内井川線	4
水上線	3
高原線	2
石船・大内川線	2
近野線	2
栗栖川近露線	3
計	16

【大塔地域】

利用路線	回答数
富里線	2
熊野川・向山線	2
三川木守線	2
計	6

【本宮地域】

利用路線	回答数
上切原・切畑・大居線	2
静川・上大野線	12
計	14

②利用目的

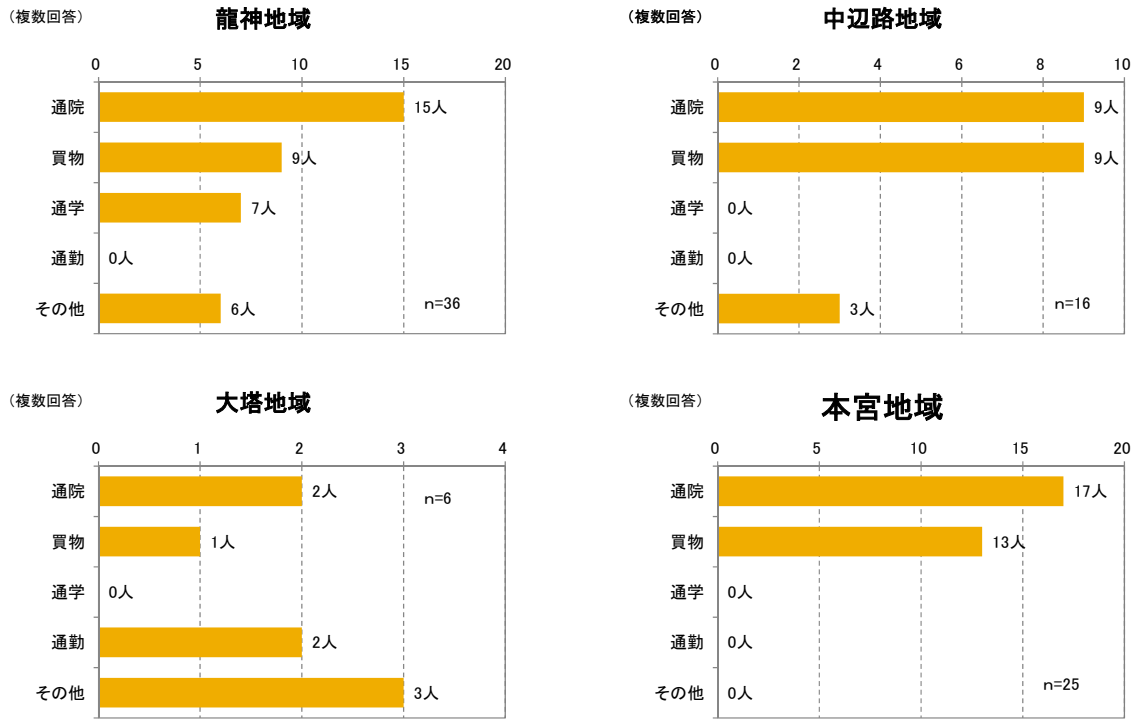


図 2.2.13　利用目的

③利用頻度

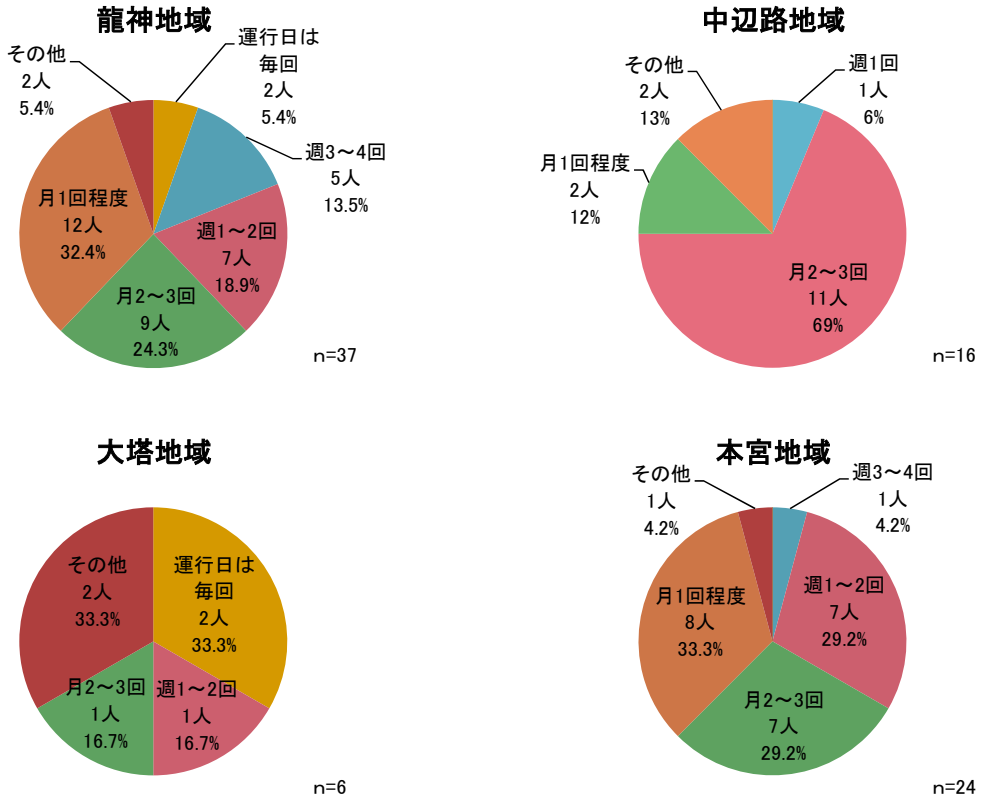


図 2.2.13　利用頻度

④主な行き先

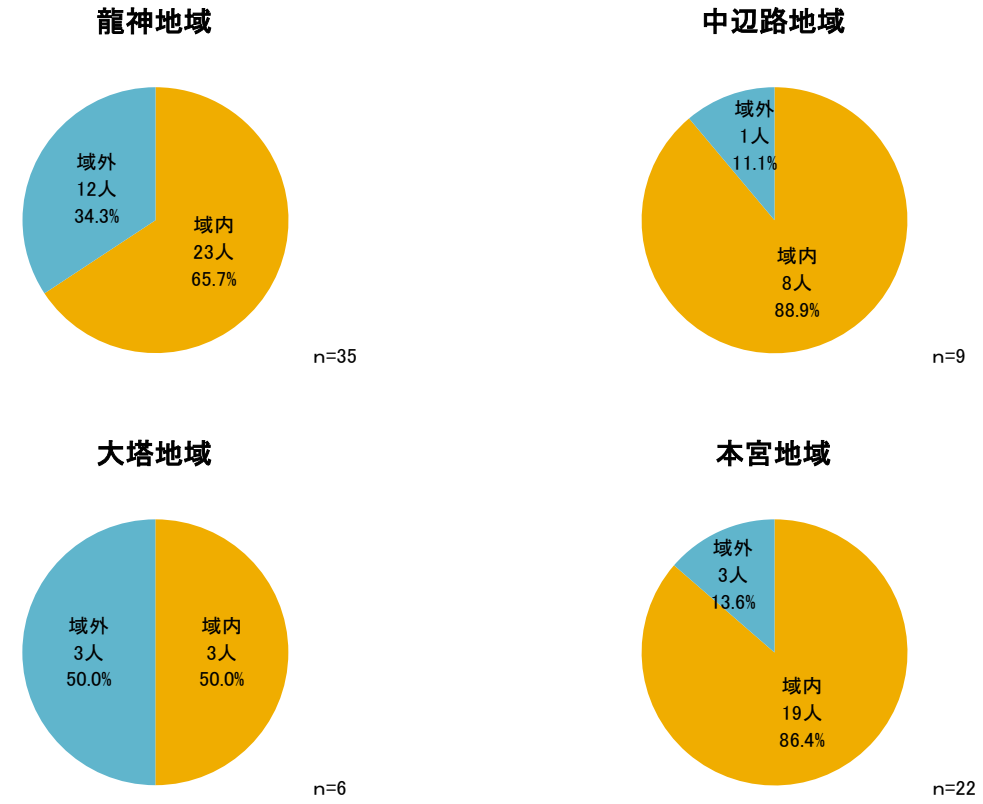


図 2.2.14　主な行き先

表 2.2.8　主な行先（地域内）

【龍神地域】

地域内行き先	回答数
あだち	3
医者	2
診療所	2
龍神分校	2
歯医者	1
接骨院	1
旭屋	1
あだちスーパー	1
母の家	1
中央診療所	1
祖母の家	1
安井	1
行政局	1
計	18

【中辺路地域】

地域内行き先	回答数
A コープ	2
大峯先生（医院）	1
大峯医院	1
コミュニティセンター	1
松尾医院	1
通院	1
計	7

【大塔地域】

地域内行き先	回答数
大塔行政局	1
鮎川	1
計	2

【本宮地域】

地域内行き先	回答数
本宮クリニック	5
病院	5
うらら館	1
農協	1
家	1
役場	1
さくら	1
コーナン	1
歯医者	1
こうなん	1
計	18

表 2.2.9　主な行先（地域外）

【龍神地域】

地域外行き先	回答数
歯医者	3
日高高校	2
南海バス乗り継ぎ	1
北出病院	1
高校	1
買物	1
美山里	1
整形外科	1
御坊	1
中央はまゆう	1
計	13

【中辺路地域】

回答ナシ

【大塔地域】

地域外行き先	回答数
田辺	1
大阪	1
神島高校	1
計	3

【本宮地域】

地域外行き先	回答数
新宮買物	2
計	2

⑤域外への移動手段

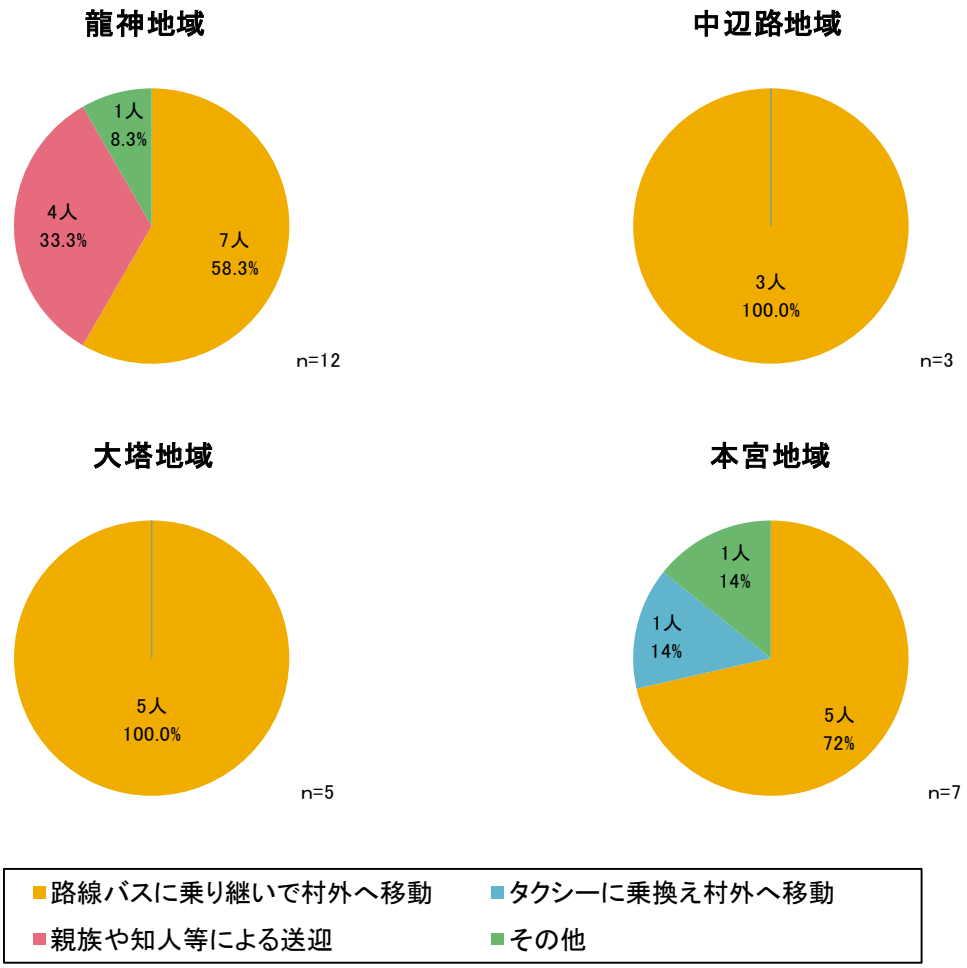


図 2.2.15　域外への移動手段

(3) 住民バスの改善して欲しい点について

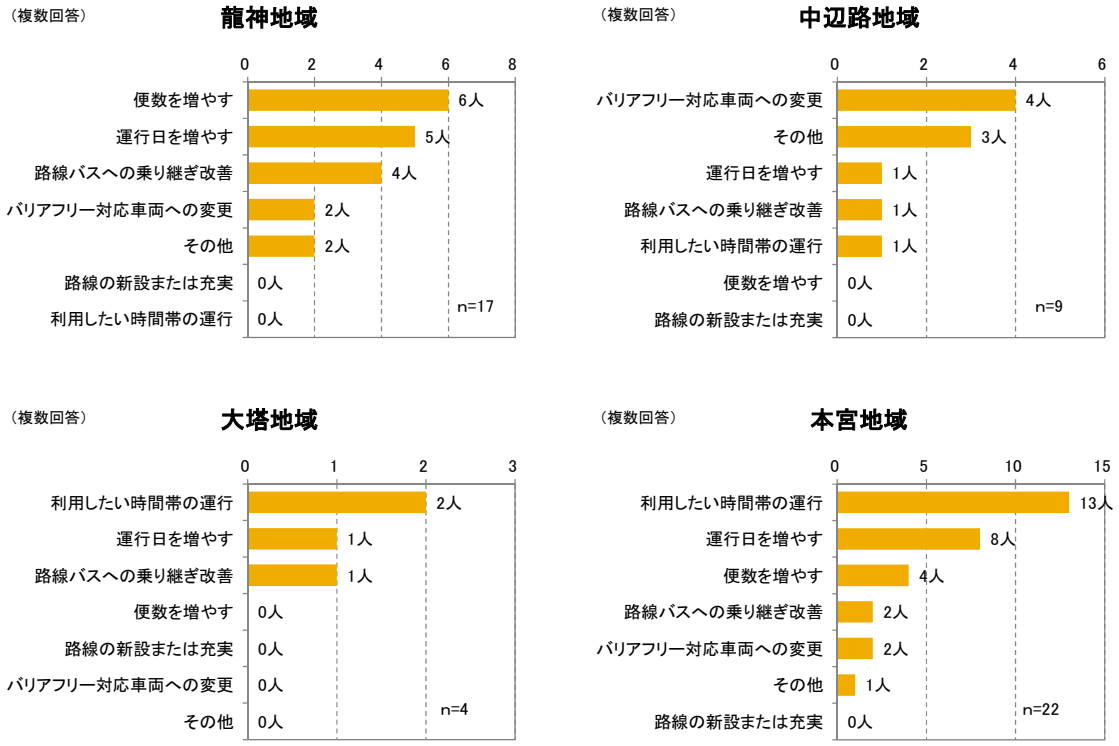


図 2.2.16　住民バスの改善してほしい点

表 2.2.10　希望する運行日数

【龍神地域】

運行日（週/日）	回答数
週 5 日	2
週 7 日	1
無回答	2
計	5

【中辺路地域】

運行日（週/日）	回答数
週 3 日	1
計	1

【大塔地域】

運行日（週/日）	回答数
週 6 日	1
計	1

【本宮地域】

運行日（週/日）	回答数
週 1 日	2
週 2 日	4
無回答	3
計	9

表 2.2.11　希望する運行時間帯

【龍神地域】

回答ナシ

【中辺路地域】

利用したい時間帯	回答数
16:00	1
計	1

【大塔地域】

利用したい時間帯	回答数
10:00	1
9:00～12:00	1
計	2

【本宮地域】

利用したい時間帯	回答数
7:34～8:00	1
7:34～8:01	3
7:39～8:01	1
8:00～12:00	1
8:35～9:06	1
8:40～9:06	1
8:57～9:09	1
9:00～12:00	1
10:00～12:00	2
10:30～10:39	1
無回答	1
計	14

2.3　田辺市の地域公共交通に関する地域別意見交換会

1）実施の目的

地域公共交通を利用する市民や、自治会・民生委員・老人クラブなど、地域の事情に精通している団体の視点から、地域公共交通に対する意見や提案を頂くため、地域別意見交換会を開催しました。

2）実施概要

実施概要は下記のとおりです。

表 2.3.1　地域別意見交換会実施概要

項目	内容
実施時期	2019 年（令和元年）11 月 5 日（火）・7 日（木）・8 日（金）
開催状況と参加状況	１１月５日（火）　龍神地域　【参加者２２名】 田辺地域（各種団体）　【参加者　７名】 １１月７日（木）　大塔地域　【参加者　９名】 中辺路地域　【参加者１０名】 １１月８日（金）　本宮地域　【参加者１１名】 田辺地域（自治会）　【参加者１１名】 参加者合計　７０名
主な参加メンバー	各地域の自治会長 各種関係団体の代表（民生委員、身体障害者連盟、老人クラブ、PTA、商工会議所、商工会、観光協会、社会福祉協議会、民生児童委員協議会、老人クラブ連合会、ＰＴＡ連合会に修正。女性会連絡協議会、自治連絡協議会等） 地域公共交通の利用者
意見交換会の概要	第１部　地域公共交通の今を知る （１）田辺市内の地域公共交通の現状について （田辺市企画広報課より） （２）地域公共交通を取り巻く現状についての話題提供 （立命館大学　井上学氏より） 第２部　地域公共交通の維持・活性化について考える（意見交換）※ （１）利用していくことができる地域公共交通について （２）協力・支援していくことができる取組みについて

※「地域公共交通がこうなれば、私ももっと利用する」「こういう取組みなら、私も積極的に協力しようと思う」などの事例を示し、賛同できるもの・自ら取り組んでもよいと思えるものにシールを貼ってもらい、それをもとに意見交換を実施しました。

3）地域別意見交換会の結果まとめ

各地域における意見交換会の結果まとめは下記のとおりです。

①　田辺地域における主な意見

【各種団体による意見交換会】

- バスを安心して利用する上では、トイレの不安もなく、時間を過ごすことができる待合環境が必要。
- バスの乗り方教室で乗り方を知っておくと、利用への心理的なハードルが下がる。
- 町内会などが実施する地域のイベント時には公共交通を使うように呼びかけるなど、できることから行いたい。
- バス停まで移動するのが大変である。バス停まで、たった 50m であっても外出できない人もいるので、バス停までの移動手段があれば良いと思う。その点、デマンドはタクシー代わりになり、便利。
- 地域住民がドライバーとなって輸送する場合、事故の際の責任問題などに不安を感じる。

【自治会長等による意見交換会】

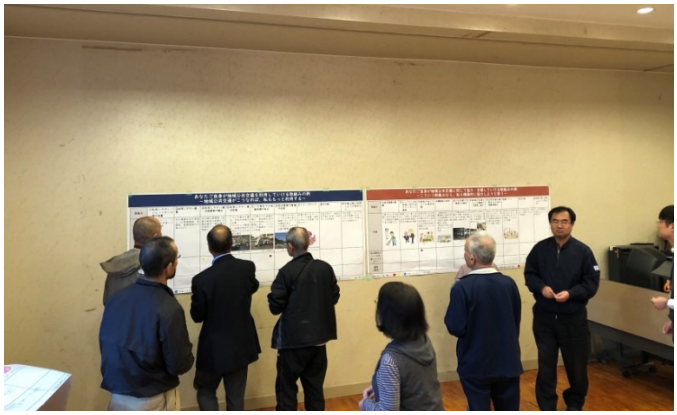
- 本宮地域の福祉有償は大変便利で、田辺地域でも導入できるとよい。また、外出支援事業の利用制限を撤廃して外出支援ができれば、ドア・ツー・ドアなので大変便利。
- 家族の買物に近所の方も一緒に送迎することがあるが、いつまでもできないので、公共交通やタクシーを使うべきと話したい。
- 小学生が社会科見学や遠足に行く際に、路線バスの利用に取り組んでいる。学校の先生も積極的で、子供たちの練習になっていると思う。
- 地域によって買物難民がある。そうした弱者を少し助けることをやるのが行政の仕事だと思う。
- バス会社や行政の費用は限られているので、これからは利用者がお金を出し合っていかないといけない。

② 龍神地域における主な意見

- 事業者は人口減少下でもサービスを提供してきた。これからは事業者だけでなく、地域も一緒になって協力していくことが必要。また、住民が自分たちでできることを考えていくことも重要。
- 公共交通がなくなると困る。月に数百円でも支えることに役立つなら、協賛金も考えたい。
- 公共交通を利用すること、利用するクセをつけることが必要。地域のイベントの中で、可能な範囲ではあるが、公共交通を利用することにしている。
- 地域住民がボランティア輸送するなど、地域住民が運営する仕組みづくりが必要だと思う。また、継続するためには有償（ボランティア≠無償）という視点も大切だと感じる。
- バス停まで移動するのが大変なので、バス停までの移動支援が必要と感じる。
- 博多市での事例（交通拠点となる中長距離バスターミナルの整備）のように、田辺市においてもまちづくりと公共交通を一体的に考えてはどうか。

③ 中辺路地域における主な意見

- 上富田町から中辺路に仕事で路線バスを利用することがあるが、時間が早すぎるのと、片道 800 円かかるので年に数回しか利用しない。
- 龍神⇔中辺路・熊野のルートが朝夕 1 便ずつでもあると、中学生が高校進学の際に選択肢を増やせる。
- 田辺から中辺路への終バスが 21:30→20:45 に早まり、飲み会で利用しづらくなった。
- 一願寺、小松原、高原など山の上の住民は、住民バスのバス停までもいけない。栗栖川などは幹線であるが、国道までも降りていけないという人がいる（朝来平など）。せめて、A コープや診療所までの移動は確保してほしい。
- バスだけではなく、電車の利用促進も必要。特に普通列車は始発・終発の便が削られており、普通列車の利用促進を図ってもらいたい。



④　大塔地域における主な意見

- 住民バスは、朝 6 時台(1 便)が出た後は、13 時半(2 便)までない。街中へ買い物に行くにも、6 時台のバスに乗っても店が開いておらず、早朝 1 便と昼 2 便の間にもう 1 便あるとよい。
- 子供の行事が土日にある場合、住民バスは土日に運行していないので、家族送迎に頼らざるを得ない。
- 住民同士でボランティア輸送するのは他でも事例があり、それはいいやり方だと思う。
- インバウンド対応は英語が難しいが、停留所の清掃やボランティア輸送などは協力可能だと思う。
- 地域が応援券のような形でチケットを買い、バスを利用できるとよいと思う。
- 地域や団体でのイベントの際、乗り方の勉強を兼ねて路線バスや住民バスを利用してみたいと思う。

⑤　本宮地域における主な意見

- 1 日 8 本の熊野交通（現・熊野御坊南海バス）のバス路線が、このうち温泉地に行くのが 2 本だけで、満員のため積み残しがある場合がある。また、町内 3 温泉と本宮を 1 コインで周遊するバスがあれば、熊野古道を歩く方にとって便利。
- 住民バスは待ち時間が長くなるが、利用者は高齢者が多く体力的に厳しいので、待合環境充実が必要。
- 90 歳近くでも車を手放したくないが、ここ 1, 2 年で 4 世帯くらい手放した状況を見ると、この先不安。
- 路線バスから離れたところに住む人のバス停までの移動手段が確保できれば、家から出かけてもらえる人も増えるかと思う。
- 住民バスはフリー乗降バスにすれば、100m先のバス停まで行かなくても済むので、高齢者には便利。

2.4　交通事業者ヒアリング

1）実施目的

今後の考え方について把握するため、市内の交通事業者を取り巻く状況や今後の考え方について把握しておく必要があることから、市内の鉄道・バス・タクシー交通事業者等に対して、ヒアリング調査を行いました。

2）実施概要

実施概要は下記のとおりです。

表 2.4.1　交通事業者ヒアリング実施概要

項目	内容
実施時期	2019 年（令和元年）10 月 2 日(水)・10 日(木)、16（水)、11 月 22 日(金)
ヒアリング対象者	田辺市内の鉄道、バスおよびタクシー事業者(計 8 社)
ヒアリング内容	➢ 事業概要(事業内容、従業員数、保有車両台数等) ➢ 田辺市内の地域公共交通を取り巻く状況 ➢ 対象事業者が抱えている問題点や将来予想される問題点 ➢ 問題の解決に向けた取組み・取り組みたいと考えていること ➢ 地域や行政との連携・役割分担、期待すること

3）交通事業者ヒアリングにおける主な意見

交通事業者ヒアリングにおける主な意見は下記のとおりです。

① 鉄道事業者

- 田辺市内 3 駅(紀伊新庄駅、紀伊田辺駅、芳養駅)の乗降人員はこの 30 年間で半減しているが、将来的に人口減が予想されることから、今後さらに乗降人員減が予想される。
- あわせて懸念される事項としては、労働力不足、施設の老朽化、南海トラフ地震への対応が挙げられる。
- 2019 年（令和元年）8 月に駅舎の建替えが完了し供用開始されている。駅事務所ビルについては、災害時における緊急避難施設として指定されている。
- 課題解決に向けては、紀ノ国トレイナート、婚活トレインなど交流人口・定住人口の拡大に向け地域と一体となった取組みや、持続可能な鉄道を目指して IC などによるキャッシュレス化、列車運行情報の発信、将来的な労働力不足に対応するための駅施設のシンプル化やメンテナンスの省力化、高架橋などの鉄道施設の耐震化を進めている。
- 地域・行政・他事業者との連携については、2019 年（令和元年）6 月より毎月 1 回、田辺市熊野ツーリズムビューロー、龍神自動車、明光バスとともにミーティングを開催し、輸送障害等が発生した際に列車の遅延状況等を速やかに共有する連携強化に取り組んでいる。
- 2020 年（令和 2 年）春に海南～紀伊田辺駅間に ICOCA 導入を予定しており、田辺市において、バスへの IC カード導入に向けた補助などについての検討が行政に期待することとして挙げられている。

② バス事業者

- バス事業者（4 社）の乗務員平均年齢：約 53 歳
- バス路線は、白浜町との都市間や旧町間などの地域間を結ぶほか、車を所有していない住民のため移動手段という重要な役割を担っており、可能な限り、路線を維持していきたい。
- 路線の縮小や廃止後は利用者の利便性が低下し、さらに利用者離れが進むという負のスパイラルになる恐れもある。
- 現状では、利用者の減少傾向が続いており、いずれは路線の縮小や廃止を検討しなければならない状況となっている。時間帯（早朝や夕方～夜にかけて）によっては往復のうち、片方のみの乗客輸送となっており、運行の負担も大きくなっている。
- ある路線では、平成 29 年 10 月～平成 30 年 9 月の収支率は 50%未満であり、国、県からの補助金を含めても赤字であるため、沿線市町村様にもご負担をいただいている状況にある。
- インバウンドの増加が著しい。一方で、外国人の大きな荷物を考慮すると、中型ではなく、大型車両を運行せざるを得ないことやインバウンド対応のための多言語化のための費用が発生しており困惑している。インバウンドへの接客のために翻訳機器を導入したりしているが、運転手の努力にたよっている面もある。
- 運転手や整備士の不足が深刻となっている。ハローワークや広告等を活用しての募集を行い、必要な大型免許の取得補助などの支援もしているが、確保がままならない。
- 交通事業者として生活路線の維持のために収益が大きな貸切バス事業の運転手を配置転換して生活路線の運行を賄っているため、バス事業全体としての収益が減少している。現状が続けば、一部路線の縮小・廃止等の見直しを行わざるを得ないと感じている。
- 運行ルートとしては、現在のルートが最適であると考えているが、雨量規制等による通行止めが多く、運行管理面で苦慮している。田辺市内で運行ルート見直しの予定はなく、災害時等の情報連携を密にすることが重要と考えている。
- 新車での車両購入では費用負担が大き過ぎるため、中古車両を探して購入・整備しているが、中古車両の数は減ってきており、車両の確保自体が困難になりつつある。そのため、購入した車両を使用し続け、中には 10 年～15 年程使用しているものもある。
- 働き方改革等の社会的な要請もある中では、不足する人員の分を残業で補うことも限界があり、事業の収益そのものに影響が及んでいる。
- 地域の公共交通を維持するためにも、バスの利用者を増やすための取組み（乗り方教室 etc）が重要であり、事業者・地域・行政の連携の下で展開していくのが良い方向性と思う。
- バスでどこに行けるのか、利用者が分かりやすい情報を提供するなど、利便性向上も利用者獲得のために必要な方策と思われる。また、バス停周りの改修、安全・安心な待合所の確保、乗り換えのしやすいバス停整備なども重要である。コンビニを待機場所にするなど、周辺地域との連携でもできることがあるとはずである。
- 会社として関係する市町村に、バス・タクシーの乗務員採用について広報誌への求人広告掲載など、できることから協力をお願いしている。行政としても、公共交通の乗務員採用を支援していく旨を検討していただけるとありがたい。

③ タクシー事業者

- タクシー事業者（3 社）の乗務員平均年齢：約 55 歳
- タクシー利用者の減少傾向が続いている。
- また、利用目的は、高齢者の買い物や通院の割合が高い。
- インバウンドのタクシー利用は増えている。
- インバウンドはキャッシュレスでの決済を希望する方が多く、決済のための機器導入を進めている。また、接客のために、運転手が会話アプリを使用したり、独学で対応したりしている。
- 2019 年（令和元年）10 月から中辺路地区に拠点を設けてタクシーの配車を開始した。中辺路地区の拠点から、ニーズに応じて龍神地区にも配車している。
- 運転手不足が深刻となっている。ハローワークや広告等を活用しての募集を行い、必要な免許の取得補助などの支援もしているが、確保がままならない。女性ドライバーの採用や安定的な給与体系への変更を行うなどに取り組んでいるが、運転手が確保できず、ドライバーの高齢化も深刻となっている。
- 働き方改革等の社会的な要請もある中では、不足する人員の分を残業で補うことにも限界があり、事業の収益そのものに影響が及んでいる。

3. 計画策定の経緯

3.1 計画策定の経緯

日時		項目	主な内容
2019 年 (令和元年)	4 月～6 月	バス利用者アンケート	・ 路線バスのうち協議路線である上芳養線・長野線と住民バスの利用者に対して実施。 ・ バスの利用状況（目的、頻度、主な行先等）、改善を望む点等について調査 ・ 路線バス利用者から 59 票、住民バス利用者から 83 票の回答
	7 月 10 日	第 1 回田辺市地域公共交通網形成協議会	・ 会長・副会長の選出 ・ 計画策定の目的と協議会の運営について ・ 田辺市における地域公共交通の現状 ①現状整理、田辺市地域公共交通再編計画の評価検証 ②地域公共交通の現状と今後について ③地域・事業者の問題点や取組みについて ・ 市民アンケート等の実施（概要）について
	8 月～9 月	市民アンケート調査	・ ふだんの外出､路線バスの利用､住民バスの利用､田辺市の地域公共交通のあり方についての考えについて調査 ・ 配布対象者数 1,800 人に対して 2 票ずつ配し、1,012 票回収
	10 月～11 月	交通事業者ヒアリング	・ 市内を運行する鉄道・バス・タクシーの各事業者(8 社)に対して実施 ・ 田辺市内における地域公共交通を取り巻く現状、各事業者が抱える問題点や将来予想される問題点、問題点を解決するために取り組んでいること、地域や行政との役割分担、期待することなどについてヒアリング
	11 月 5 日～8 日	地域別意見交換会	・ 市内 5 地域の各地域の自治会長、各種関係団体の代表、地域公共交通の利用者に対して、市内 5 地域別に計 6 回実施。 ・ 地域公共交通の今を知る（現状説明、情報提供） ・ 地域公共交通の維持・活性化について考える（意見交換）
	11 月 20 日	第 2 回田辺市地域公共交通網形成協議会	・ 市民アンケート等の実施について（結果） ・ 田辺市の地域公共交通の課題と計画の基本方針（案）等について
2020 年 (令和 2 年)	1 月 22 日	第 3 回田辺市地域公共交通網形成協議会	・ 田辺市地域公共交通網形成計画（素案）について ・ 今後のスケジュールについ
	2 月 3 日～21 日	パブリックコメント	・ 田辺市地域公共交通網形成計画（素案）
	3 月 18 日	第 4 回田辺市地域公共交通網形成協議会※	・ 田辺市地域公共交通網形成計画（素案）に対するパブリックコメントについて ・ 田辺市地域公共交通網形成計画（案）について ・ 今後の取組について

※新型コロナウィルスの感染拡大防止のため、書面開催。

3.2 田辺市地域公共交通網形成協議会設置要綱

田辺市地域公共交通網形成協議会設置要綱

（設置）

第１条　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第５条第１項に規定する地域公共交通網形成計画（以下「計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、法第６条第１項に規定する田辺市地域公共交通網形成協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（所掌事項）

第２条　協議会は、次に掲げる事項を協議する。

（１）　計画の作成及び変更に関すること。

（２）　前号に定めるもののほか、協議会が必要と認める事項に関すること。

（組織）

第３条　協議会は、委員 30 人以内で組織する。

２　委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

（１）　近畿運輸局和歌山運輸支局の職員

（２）　和歌山県の関係行政機関の職員

（３）　住民又は利用者の代表

（４）　関係する一般乗合旅客自動車運送事業者の代表

（５）　一般乗合旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表

（６）　一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表

（７）　関係する一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表

（８）　鉄道事業者の代表

（９）　学識経験者

(10)　市の職員

(11)　前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

３　委員の任期は、前項の規定による委嘱又は任命の日から前条の規定による協議が終わった日までとする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第４条　協議会に、会長及び副会長１人を置き、会長は委員の互選によりこれを定め、副会長は委員のうちから会長が指名する。

２　会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

３　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第５条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集し、その議長となる。

２　会議は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
３　委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ市長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
４　会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
５　会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者の意見又は説明を聴くため、その者に会議への出席又は文書の提出を求めることができる。

（守秘義務）

第６条　委員は、職務上知ることができた秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

（庶務）

第７条　協議会の庶務は、企画部企画広報課において処理する。

（その他）

第８条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附　則

この要綱は、平成 31 年４月１日から施行する。

3.3 田辺市地域公共交通網形成協議会委員名簿

（敬称略）

	所属	肩書	氏名	備考
1	国土交通省近畿運輸局和歌山運輸支局	首席運輸企画専門官	河原　正明	
2	国土交通省近畿運輸局和歌山運輸支局	首席運輸企画専門官	森田　正志	
3	和歌山県企画部地域振興局総合交通政策課	課長	長尾　尚佳	
4	和歌山県西牟婁振興局建設部管理保全課	課長	玉置　哲郎	
5	田辺警察署交通課	課長	大江　澄享	
6	新宮警察署交通課	課長	松浦　友範	
7	田辺町内会連合会	会長	野村　悠一郎	副会長
8	龍神村自治会連合会	会長	吉本　哲紀	
9	中辺路町自治連絡協議会	会長	森　隆男	
10	大塔自治連絡協議会	副会長	坂口　昇治	
11	本宮町自治連絡協議会	会長	松本　榮夫	
12	（一社）田辺市熊野ツーリズムビューロー	会長	多田　稔子	
13	龍神自動車株式会社	運行企画課長	岩本　淳	
14	明光バス株式会社	代表取締役社長	牧　洋史	
15	熊野御坊南海バス株式会社	統括部長	廣田　貴彦	
16	奈良交通株式会社	乗合事業部経営路線グループ長	米田　佳弘	
17	（公社）和歌山県バス協会	専務理事	森下　清司	
18	（一社）和歌山県タクシー協会	会長	川村　昌彦	
19	（一社）和歌山県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	西村　芳通	
20	龍神自動車労働組合	書記長	柳　祐作	
21	明光バス労働組合	執行委員長	小谷　克幸	
22	熊野交通労働組合	書記長	田中　信之	
23	奈良交通労働組合	執行委員長	霜永　勝一	
24	西日本旅客鉄道株式会社	紀伊田辺駅長	道本　隆文	
25	和歌山大学経済学部	教授	辻本　勝久	会長
26	田辺市建設部	建設部長	栗山　卓也	
27	田辺市保健福祉部	保健福祉部長	虎伏　務	
28	田辺市商工観光部	商工観光部長	前川　光弘	

2020 年（令和 2 年）3 月現在

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