

田 辺 市 地 域 公 共 交 通 計 画



資

料

編

令和7年3月
和歌山県 田辺市

目 次

1. 地域公共交通の現状及び地域の概況（詳細データ）	1
1) 住民バス利用者数（地域別）	1
2) 地域別の人口推移	3
3) 人口分布（250m 人口メッシュ）	4
2. アンケート・ニーズ調査	6
1) 市民アンケート	6
2) バス利用者アンケート	34
3) 関係者ヒアリング	51
4) バス乗務員アンケート	63
5) 外国人観光客アンケート	70
6) 地域別意見交換会	81
3. 計画策定の経緯等	92
1) 計画策定の経緯	92
2) 田辺市地域公共交通活性化協議会条例	93
3) 田辺市地域公共交通活性化協議会名簿	95

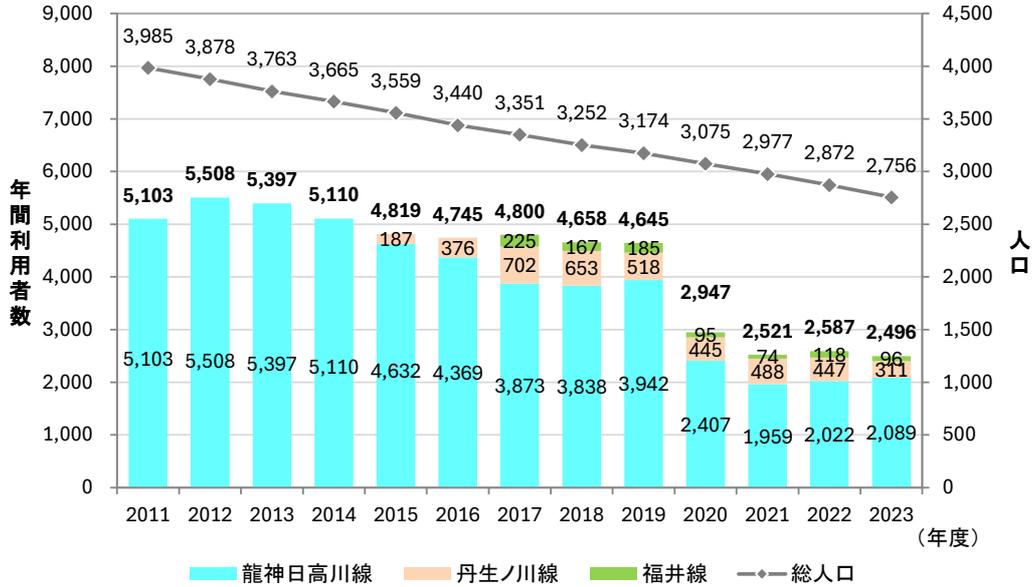
1. 地域公共交通の現状及び地域の概況（詳細データ）

1) 住民バス利用者数（地域別）

(1) 龍神地域

・コロナ禍前は横ばいで推移していましたが、コロナ禍により約6割に減少し、その後も回復が見られない状況です。

【龍神地域】

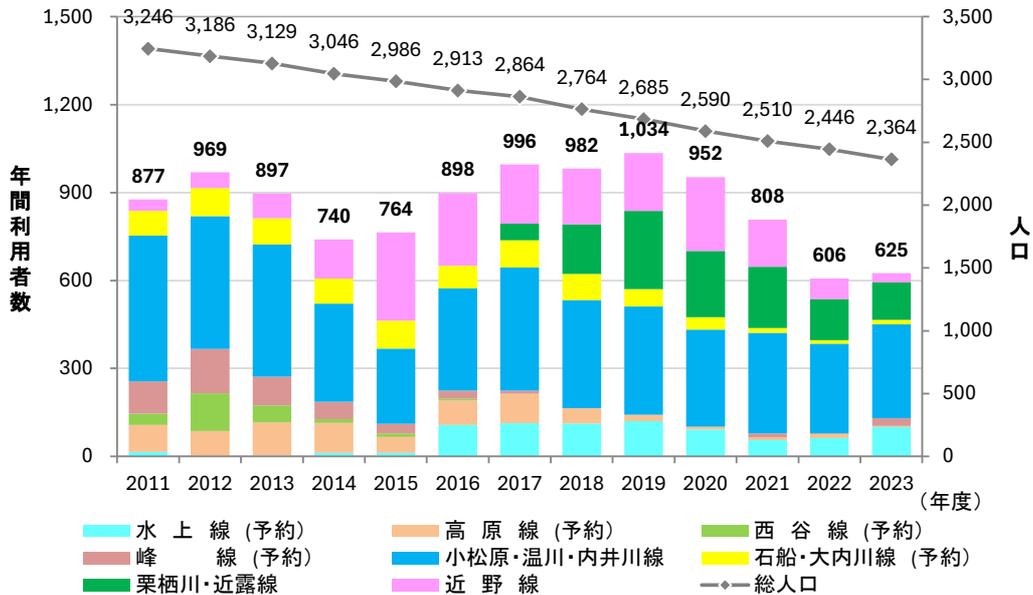


※総人口は、住民基本台帳人口より

(2) 中辺路地域

・コロナ禍前は平成27(2015)年度以降増加傾向で推移し、令和元(2019)年度にピークを迎えた後減少に転じています。

【中辺路地域】

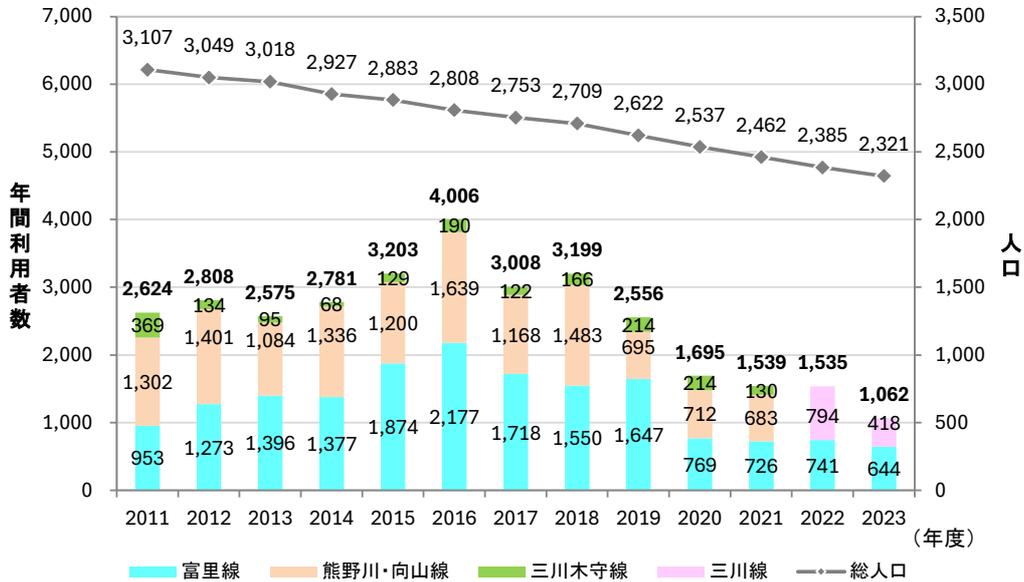


※総人口は、住民基本台帳人口より

(3) 大塔地域

・平成 28(2016)年度にピークを迎え後減少に転じ、コロナ禍による減少もあり、令和 5(2023)年度の利用者はピーク時の 2 割を下回っています。

【大塔地域】

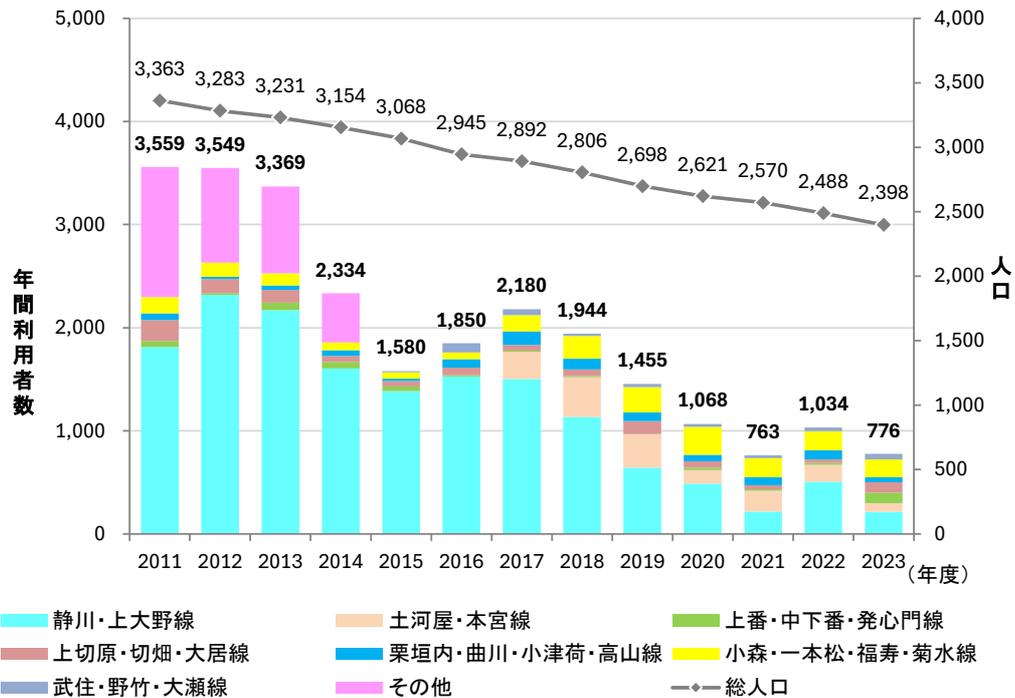


※総人口は、住民基本台帳人口より

(4) 本宮地域

・平成 29(2017)年度にピークを迎え後減少に転じ、令和 5(2023)年度の利用者数はピーク時の約 1/3 となっています。

【本宮地域】

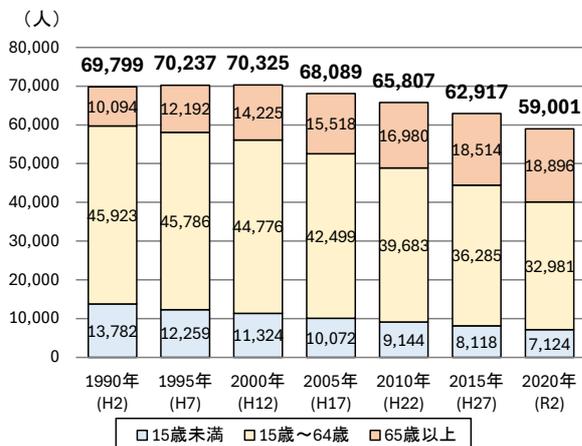


※総人口は、住民基本台帳人口より

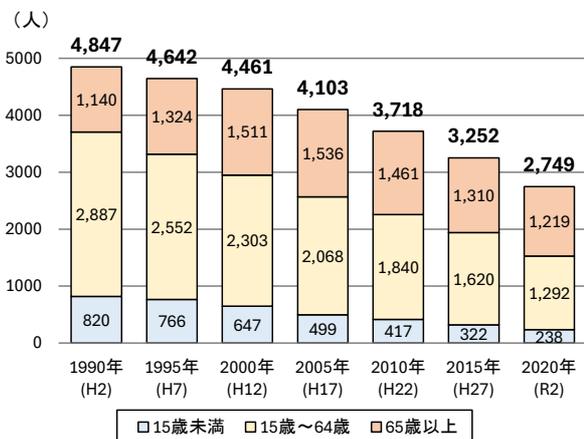
2) 地域別の人口推移

- ・田辺地域は 2005 年以降、大塔地域は 2010 年以降、その他の地域は 1990 年から減少が続いています。
- ・高齢者数は田辺地域のみ増加傾向で、その他の地域では、2005 年または 2010 年以降すでに減少局面に入っています。

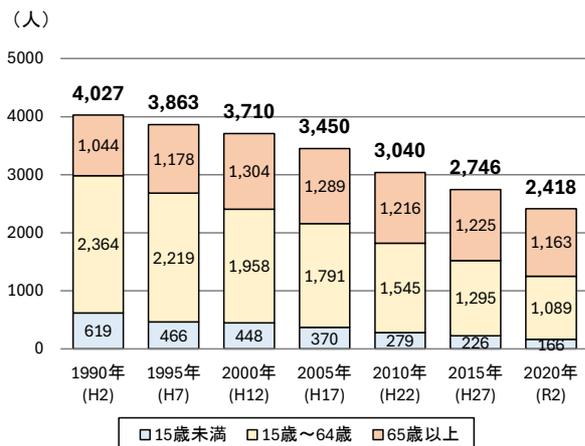
田辺地域



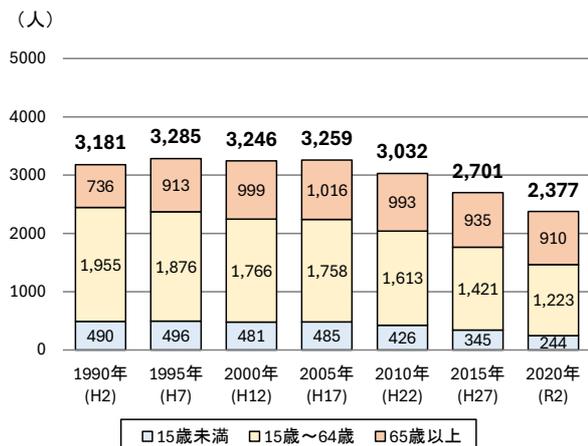
龍神地域



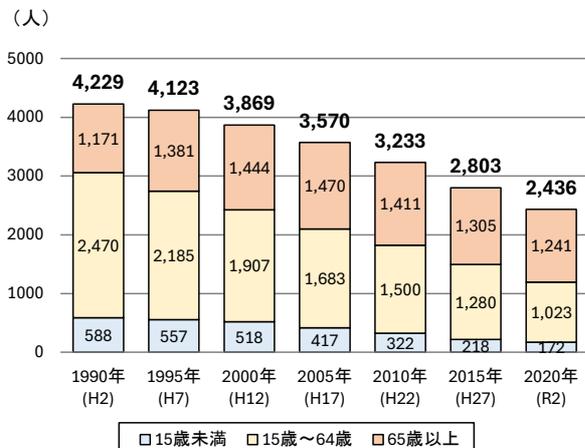
中辺路地域



大塔地域



本宮地域

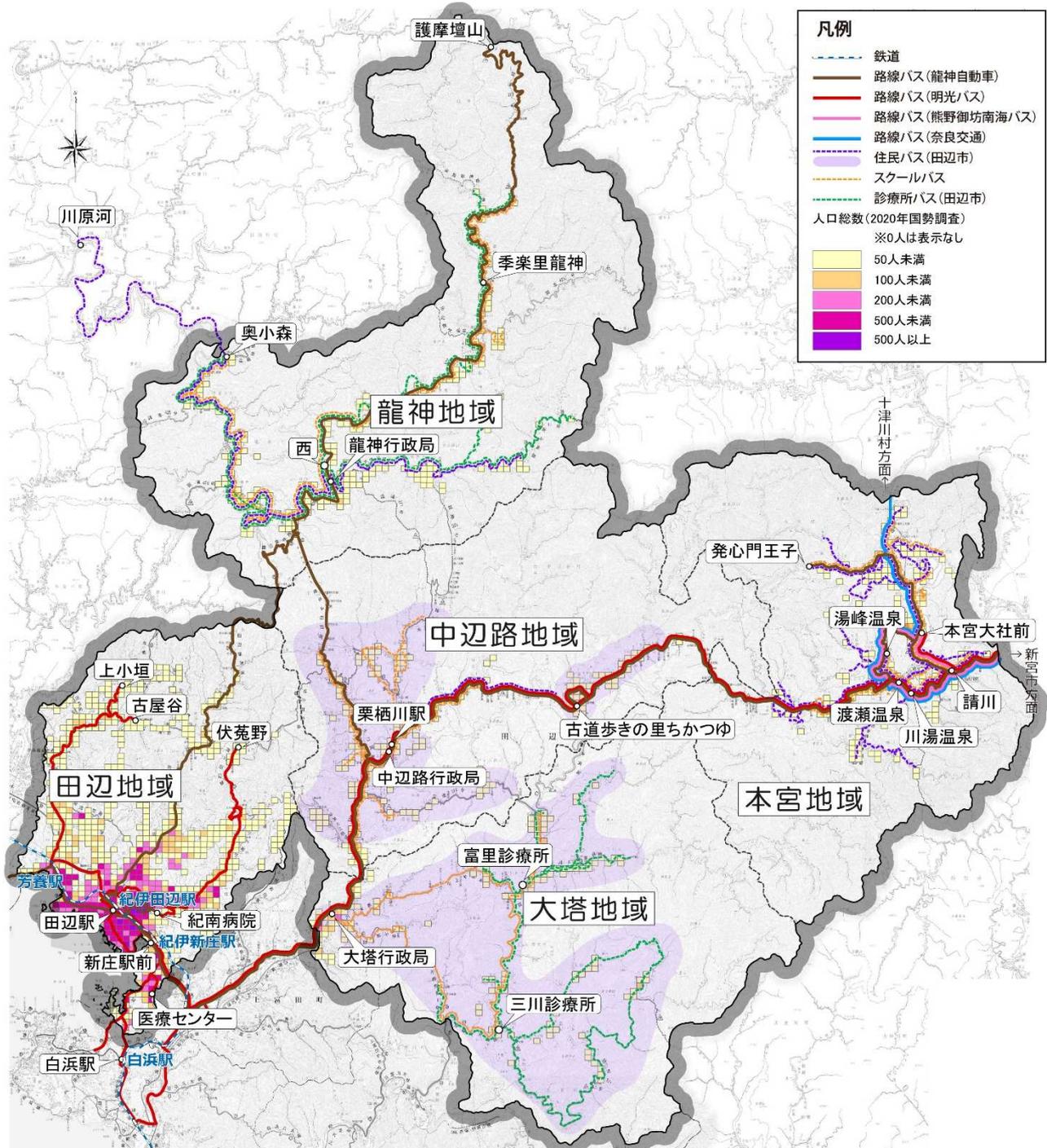


資料：国勢調査

3) 人口分布 (250m 人口メッシュ)

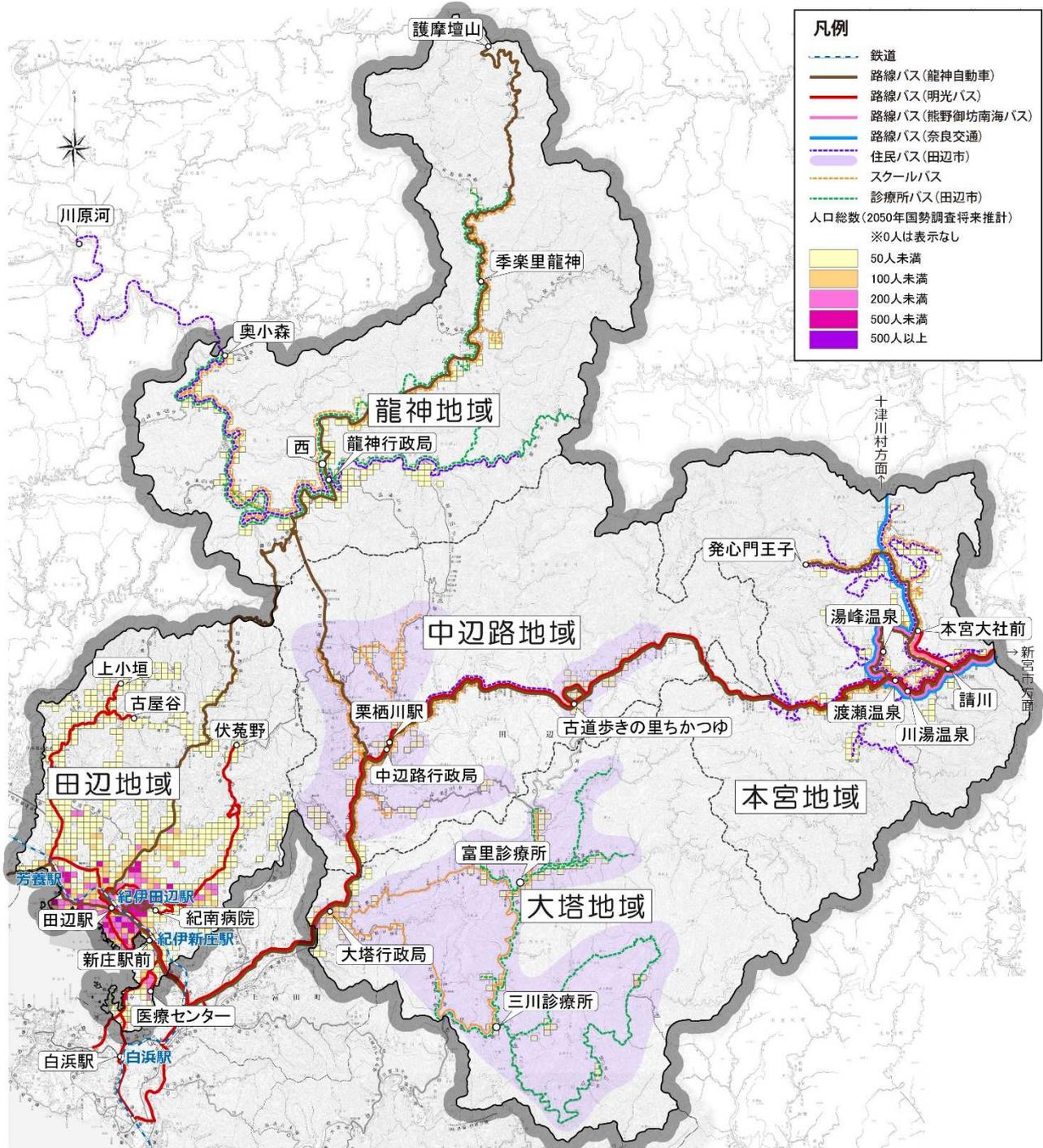
(1) 人口分布と公共交通のネットワーク

- ・人口は、田辺地域の紀伊田辺駅周辺の地域に集中しており、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。



(2) 2050年将来人口（国立社会保障人口問題研究所による推計）

・現在人口が集積している田辺地域の紀伊田辺駅周辺地域でも人口減少が進むと予測されています。



2. アンケート・ニーズ調査

1) 市民アンケート

令和5(2023)年11月に「田辺市の地域公共交通に関するアンケート」(16歳以上の1,800人を無作為に選び、日常的な交通手段や公共交通に対するご意見などを伺ったもの)を実施しました。

(1) 実施概要

対象	16歳以上の田辺市民1,800人(1世帯2通の調査票を配布)
実施時期	令和5(2023)年11月15日～12月15日
回収状況	1,193人(郵送回答983、web回答210)
質問事項	<ul style="list-style-type: none">・回答者属性(年齢、居住地、運転免許の保有状況)・利用目的別の交通手段・頻度(仕事や学校、買い物、通院、その他の市内のお出かけ)・今後の田辺市の地域公共交通のあり方について・スマートフォンの利用状況(新しい公共交通サービスの導入に向けて)・普段利用している公共交通に対する改善要望や意見(自由回答)

【買い物】

質問7 買い物の手段とその頻度をお答えください。

(口に✓を記入 ※記入例は8ページをご参照ください。)

	ほぼ毎日	週に数日	月に数日	年に数日	利用しない
1. 鉄道《公共交通》	<input type="checkbox"/>				
2. バス《公共交通》	<input type="checkbox"/>				
3. タクシー《公共交通》	<input type="checkbox"/>				
4. くるま（自分以外が運転）	<input type="checkbox"/>				
5. くるま・バイク・原付（自分が運転）	<input type="checkbox"/>				
6. 自転車・徒歩	<input type="checkbox"/>				
7. 送迎サービスでお店に行く	<input type="checkbox"/>				
8. お店の配送サービスを利用	<input type="checkbox"/>				
9. 福祉有償運送サービス	<input type="checkbox"/>				
10. 外出支援サービス	<input type="checkbox"/>				
11. 移動販売を利用	<input type="checkbox"/>				
12. 家族等を買ってきてもらう	<input type="checkbox"/>				
13. 通信販売を利用	<input type="checkbox"/>				
14. その他（ ）	<input type="checkbox"/>				

質問8 主な買い物の行き先とよく利用する時間帯についてお答えください。（最大3つまで）

主な行き先と 利用時間帯		時頃	～	時頃
		時頃	～	時頃
		時頃	～	時頃

質問9 買い物に行くときに、公共交通を利用していない理由をお答えください。（自由記述）

例：買い物先が複数あるので、車の方が便利。

質問10 質問7で「5. くるま・バイク・原付（自分が運転）」の「利用しない」以外に✓をした方にお聞きします。免許返納等により、くるま等が運転できなくなった場合、代わりとして実際に使えるような手段をお答えください。（あてはまるものすべてに○）

くるま等の 代わりの手段	1. 鉄道《公共交通》	2. バス《公共交通》	3. タクシー《公共交通》
	4. くるま（自分以外が運転）	5. 自転車・徒歩	
	6. 送迎サービスでお店に行く	7. お店の配送サービスを利用	
	8. 福祉有償運送サービス	9. 外出支援サービス	
	10. 移動販売を利用	11. 家族等を買ってきてもらう	
	12. 通信販売を利用	13. その他（ ）	

【通院】

質問11 病院を利用するときの交通手段等とその頻度をお答えください。

(□に✓を記入 ※記入例は8ページをご参照ください。)

	ほぼ毎日	週に数日	月に数日	年に数日	利用しない
1. 鉄道《公共交通》	□	□	□	□	□
2. バス《公共交通》	□	□	□	□	□
3. タクシー《公共交通》	□	□	□	□	□
4. くるま（自分以外が運転）	□	□	□	□	□
5. くるま・バイク・原付（自分が運転）	□	□	□	□	□
6. 自転車・徒歩	□	□	□	□	□
7. 診療所送迎サービス	□	□	□	□	□
8. 福祉有償運送サービス	□	□	□	□	□
9. 外出支援サービス	□	□	□	□	□
10. 往診・訪問診療	□	□	□	□	□
11. その他（ ）	□	□	□	□	□

質問12 主な通院先とよく利用する時間帯についてお答えください。（最大3つまで）

主な通院先と 利用時間帯		時頃	～	時頃
		時頃	～	時頃
		時頃	～	時頃

質問13 通院のときに、公共交通を利用していない理由をお答えください。（自由記述）

例：都合の良い時間帯に路線・便がない。

質問14 質問11で「5. くるま・バイク・原付（自分が運転）」の「利用しない」以外に✓をした方にお聞きします。免許返納等により、くるま等が運転できなくなった場合、代わりとして実際に使えるような手段をお答えください。（あてはまるものすべてに○）

くるま等の 代わりの手段	1. 鉄道《公共交通》	2. バス《公共交通》	3. タクシー《公共交通》
	4. くるま（自分以外が運転）	5. 自転車・徒歩	6. 診療所送迎サービス
	7. 福祉有償運送サービス	8. 外出支援サービス	9. 往診・訪問診療
	10. その他（ ）		

【その他の市内のお出かけ（習い事・サークル活動・趣味・娯楽・外食等）】

質問15 その他の市内のお出かけのときの交通手段とその頻度をお答えください。

（□に✓を記入 ※記入例は8ページをご参照ください。）

	ほぼ毎日	週に数日	月に数日	年に数日	利用しない
1. 鉄道《公共交通》	<input type="checkbox"/>				
2. バス《公共交通》	<input type="checkbox"/>				
3. タクシー《公共交通》	<input type="checkbox"/>				
4. くるま（自分以外が運転）	<input type="checkbox"/>				
5. くるま・バイク・原付（自分が運転）	<input type="checkbox"/>				
6. 自転車・徒歩	<input type="checkbox"/>				
7. 目的地の送迎サービス	<input type="checkbox"/>				
8. 福祉有償運送サービス	<input type="checkbox"/>				
9. 外出支援サービス	<input type="checkbox"/>				
10. その他（ ）	<input type="checkbox"/>				

質問16 主な行き先とよく利用する時間帯についてお答えください。（最大3つまで）

主な行き先と 利用時間帯		時頃	～	時頃
		時頃	～	時頃
		時頃	～	時頃

質問17 その他の市内のお出かけのときに、公共交通を利用していない理由をお答えください。（自由記述）

例：くるまの方が好きなタイミングで外出できるから。

質問18 質問15で「5. くるま・バイク・原付（自分が運転）」の「利用しない」以外に✓をした方にお聞きします。免許返納等により、くるま等が運転できなくなった場合、代わりとして実際に使えそうな手段をお答えください。（あてはまるものすべてに○）

くるま等の 代わりの手段	1. 鉄道《公共交通》	2. バス《公共交通》	3. タクシー《公共交通》
	4. くるま（自分以外が運転）	5. 自転車・徒歩	6. 目的地の送迎サービス
	7. 福祉有償運送サービス	8. 外出支援サービス	9. お出かけをあきらめる
	10. その他（ ）		

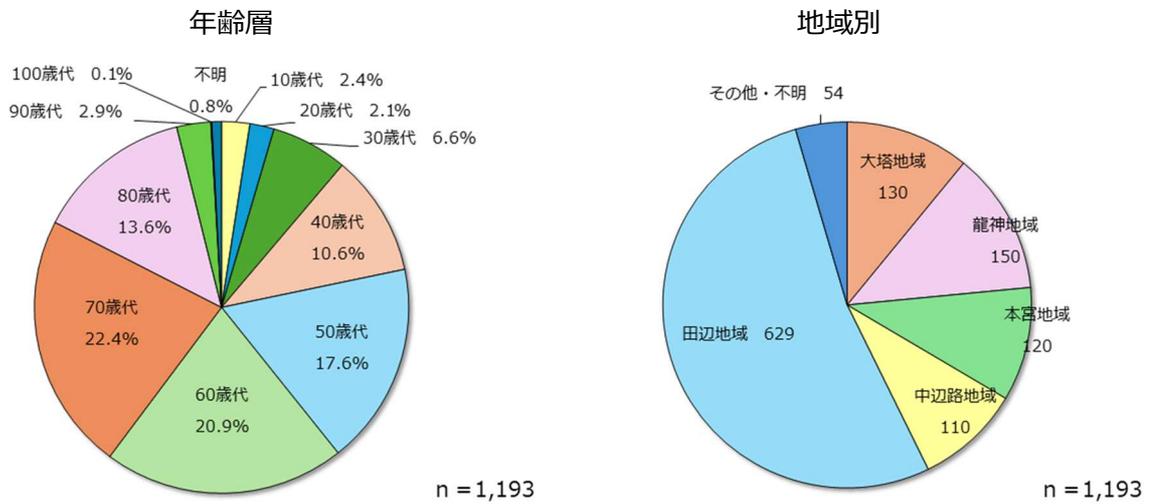
質問21 普段利用している公共交通に対する改善要望や、その他公共交通について、ご意見などがございましたら、ご自由にご記入ください。

アンケートは以上です。
ご回答、誠にありがとうございました。

(2) 単純集計結果

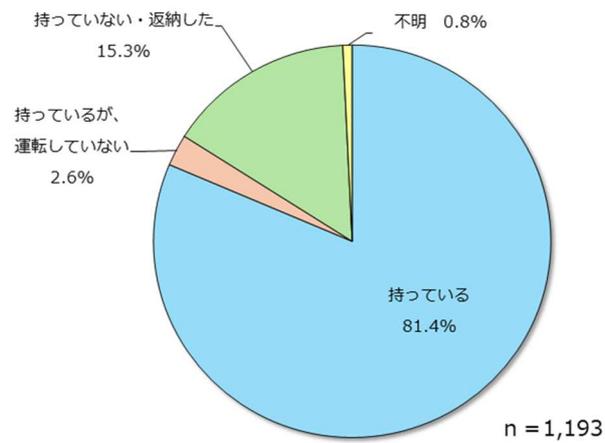
①回答者属性

- ・ 50才以上の方が4分の3以上となっています。
- ・ 旧田辺地域が約5割、大塔、龍神、本宮、中辺路地域においては約1割となっています。



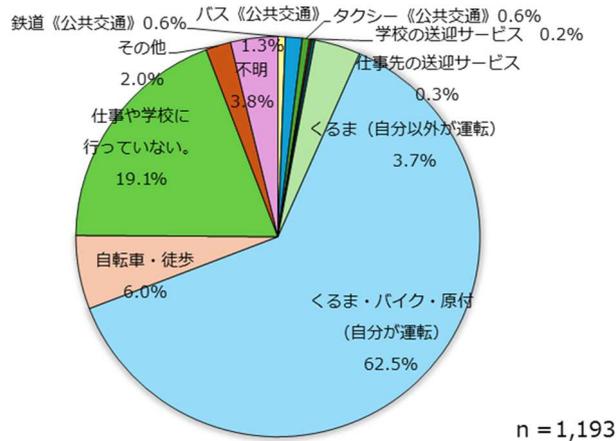
②運転免許の保有状況

- ・ 運転免許証については80%以上の方が所持しています。



③仕事や学校へ行くときの主な交通手段

- ・ 仕事や学校へ行くときの主な交通手段については、「くるま・バイク・原付」を「自分で運転」する方が62.5%と最も多くなっています。

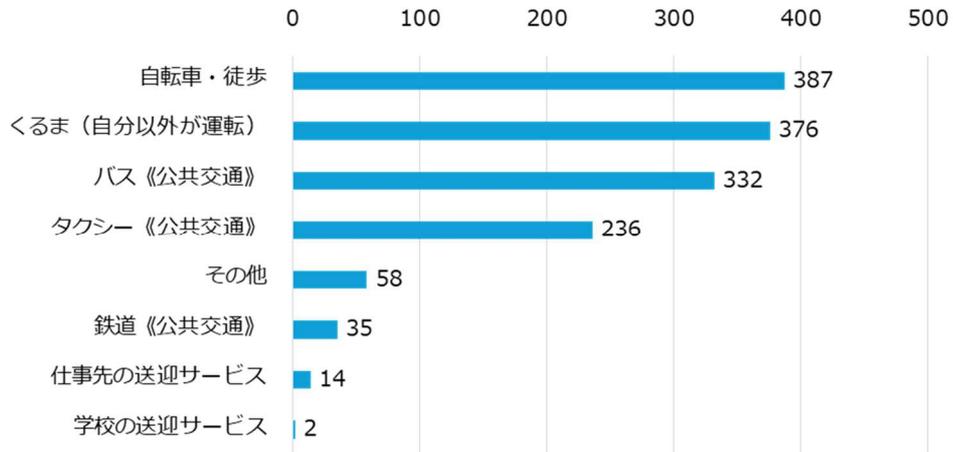


④仕事や学校へ行くときに、公共交通を利用してない理由

- ・ 任意のタイミングで通勤通学したいとの意見が目立っています。
- ・ 原付で十分な距離 また、原付の方が自分の都合（時間や場合）に合わせて移動しやすい
- ・ 自分の都合にあわせて家を出発できる車の方が便利だから。
- ・ 買い物へ行く時、荷物が積めるので車が良い。
- ・ 子供の保育所の送迎のため、自家用車を使用している
- ・ 自転車や徒歩で行ける範囲に職場がある為。
- ・ バス停からのアクセス、時間があわない。遅い時間も走っていれば(週末)利用したい
- ・ 都合の良い時間帯に路線、便がない
- ・ 車を運転できるから。

⑤仕事や学校へ行くときに、自動車が運転できなくなったときの代わりの交通手段

- ・ 「自転車・徒歩」が最も多く、次いで「くるま（自分以外が運転）」、「バス」の順になっています。



⑥買い物へ行くときの交通手段とその頻度

- ・ 「くるま・バイク・原付（自分が運転）」を選んだ人は「週に数日」が最も多く、他の交通手段は「利用しない」が最も多くなっています。

(n=1,193)

	ほぼ毎日	週に数日	月に数日	年に数日	利用しない
鉄道《公共交通》	0.1%	1.3%	0.7%	3.4%	94.5%
バス《公共交通》	0.1%	0.5%	1.1%	3.6%	94.7%
タクシー《公共交通》	0.1%	0.4%	1.7%	3.2%	94.6%
くるま（自分以外が運転）	2.3%	9.3%	15.0%	10.1%	63.3%
くるま・バイク・原付（自分が運転）	30.1%	32.3%	12.8%	1.4%	23.3%
自転車・徒歩	4.5%	10.0%	7.1%	6.0%	72.3%
送迎サービスでお店に行く	0.0%	0.3%	0.5%	0.3%	98.9%
お店の配送サービスを利用	0.2%	0.9%	0.9%	1.3%	96.7%
福祉有償運送サービス	0.1%	0.2%	0.1%	0.3%	99.3%
外出支援サービス	0.0%	0.2%	0.3%	0.3%	99.2%
移動販売を利用	0.1%	3.5%	2.6%	2.7%	91.1%
家族等を買ってきてもらう	2.3%	8.9%	14.0%	7.4%	67.4%
通信販売を利用	0.3%	3.2%	15.5%	15.7%	65.4%
その他	0.3%	1.1%	0.8%	0.3%	97.7%

⑦よく利用する買い物先

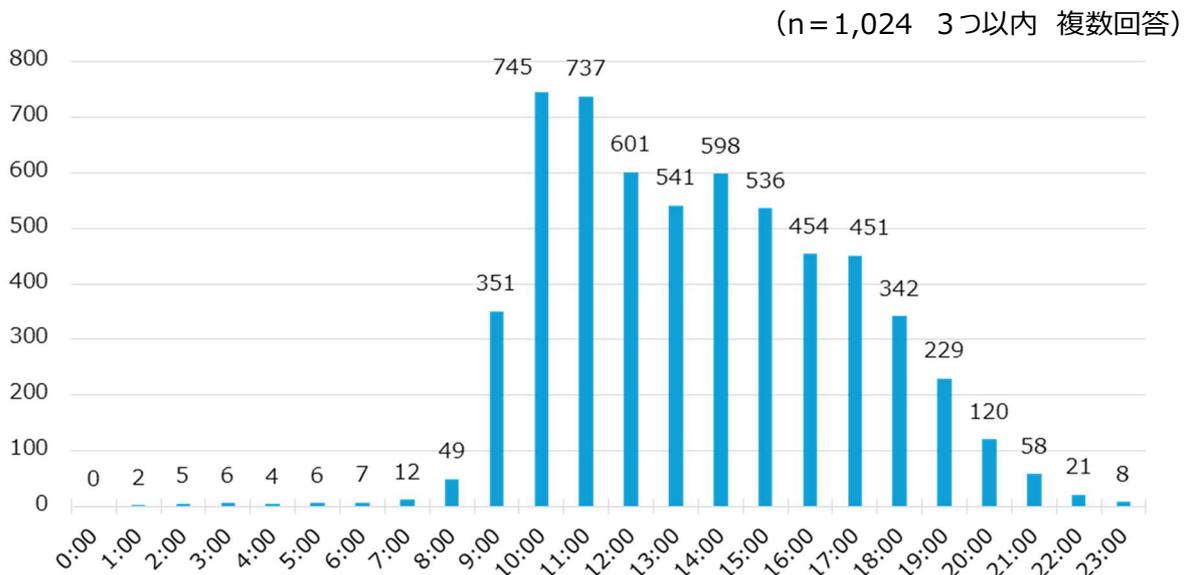
・ 下表のとおり、回答を得られました。

(n=1,027 3つ以内を自由記述)

田辺市内	ココカラファイン	ひろもと	100円ショップ
スーパー	病院	道の駅奥熊野古道ほんぐう	ガソリンスタンド
Aコープ	Aコープ	御坊市	井谷商店
松源	オークワ 南紀店	ローソン 田辺会津小学校前店	長嶋病院
オークワ	スーパー大和屋 東山店	国立病院機構 南和歌山医療センター	古久保商店
上富田町	イオン	スーパードラッグキリン 東山店	ディスカウントショップ
オークワパビリオンシティ 田辺店	龍神村内	郵便局	ブックマーケット
エバグリーン	TSUTAYA	ダイソー	ローソン 田辺たきない町店
グルメシティ	あんくるジョヴィ龍神店	コスモス 明洋店	百貨店
コンビニエンスストア	中辺路町	ローソン 鮎川店	市外
Aコープ クックガーデン店	Aコープ紀南 熊野古道ちかつゆ店	スーパー大和屋	紀南病院
新宮市	エバグリーン 元町店	ユニクロ	美容室
コーナン 田辺店	有田川町	スーパードラッグキリン 万呂店	ときやん店
よってって	和歌山市	ジム	APA
複数	Aコープ 鮎川店	スーパードラッグキリン 上富田店	日用品店
自宅周辺	Aコープ みさと店	量販店	市民総合センター
プライスカット 田辺下万呂店	村内	ココカラファイン 高雄店	洋服店
エバグリーンプラス 上富田店	コメリ	釣具店	金融機関
ダイエー 田辺SC店・イオンフードスタイル	グルメシティ 新庄店	書店	Aコープ あぜみち店
バリューハウス 富田川店	オーシティ	ライフ	セブン-イレブンハートインJR紀伊田辺駅前店
ドラッグストア	業務スーパー	友人宅	ゲオ
田辺市内及び周辺	ファミリーマート	大金しおさい店	西松屋
ホームセンター	深瀬商店	ベイマルチョウ	ファッションセンターしまむら 上富田店
グルメシティ 万呂店	オークワ 新宮店	デンカン	八屋
コスモス	Aコープ みなべ店	レハウス	エバグリーン 新宮店
JA紀南ファーマーズマーケット紀菜柑	みなべ町	個人商店	ファッションセンターしまむら
A-COOP DELISIS INARI	Vショップ 上秋津店	産直市場よってって	坂田整形外科
オークワ 上富田店	道の駅	ココカラファイン 白浜店	ショッピングモール
スーパードラッグキリン	コーナン 上富田店	バリューハウス	パン屋
松源 田辺店	スーパーセンター	スーパーA	業務スーパー 朝来駅前店
グルメシティ 東陽店	有田市	ファミリーマート 新万店	ローソン 田辺大塔店
移動販売	直売所	ファミリーマート 栄町店	オークワ 堅田店
オークワ 東山店	よってって 稲成店	イオン りんくう泉南店	サニーマート
Vショップ	Vショップ 下三栖店	セリア	飲食店
松源 上富田店	田上商店	大阪府	リカーショップスナノ
イオン 新宮店	白浜町	野村商店	ロマンシティ御坊
本宮町	Aコープ 栗栖川店	萩	セイムス
グルメシティ 明洋店	スーパー大和屋 南新万店	オークワ みなべ店	Aコープ紀南 A P I A店

⑧よく買い物に行く時間帯

- ・ 午前 10 時から午前 12 時がピークとなり、その後は夕方にかけて減少していきます。また、早朝、夜間も少数あります。



⑨買い物へ行くときに、公共交通を利用していない理由

- ・ 経路や時間帯の都合以外に、家族の同乗や荷物の積載があるとの意見が目立った。

(n=852 自由記述)

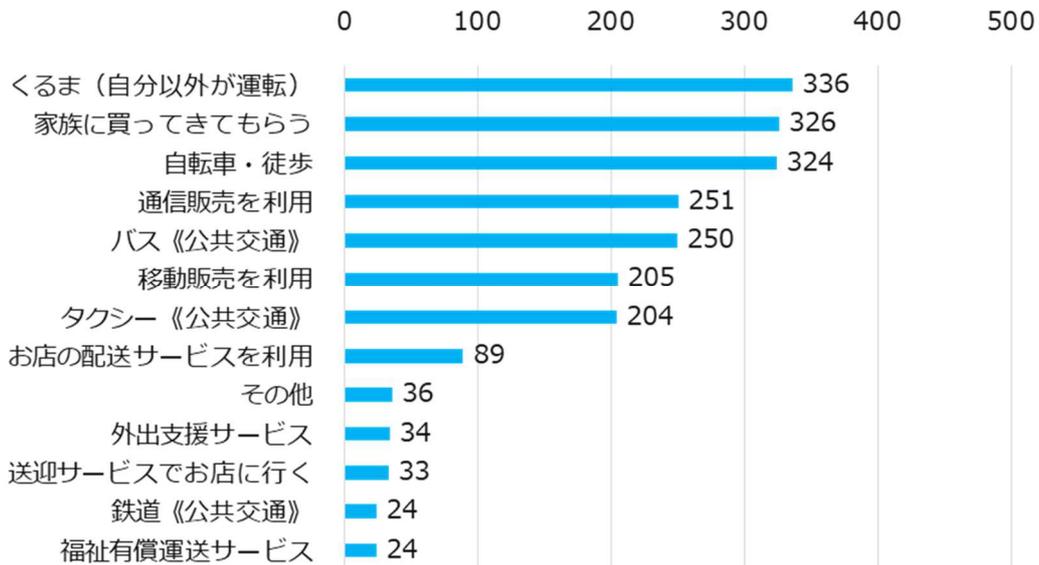
○回答例

- ・ 仕事や帰りに行くことが多いので、自然と通勤手段の原付となる。
- ・ 行きたい時間に行ける。荷物があるので便利。好きな場所（店）に行ける。
- ・ 徒歩で行ける場所なので、運動がてら歩いています。
- ・ 買い物先が複数あるので車の方が便利。また複数個所まわるので荷物も多くなるので車の方が便利。
- ・ 家族が運転してくれるから
- ・ 家族 4 人で行くので、公共交通を利用しようと思ったことがない。
- ・ 今のところ自分で運転できるので自分の車でやっている。
- ・ お医者さんや他の用事と一緒に出かけるので車です。

⑩買い物へ行くときに、自動車が運転できなくなったときの代わりの交通手段

- ・ 「くるま（自分以外が運転）」が最も多く、次いで「家族に買ってもらう」、「自転車・徒歩」の順になっています。

(n=720 複数回答)



⑪病院を利用するときの交通手段とその頻度

- ・ 「くるま・バイク・原付（自分が運転）」を選んだ人は「年に数日」が最も多く、他の交通手段は「利用しない」が最も多くなっています。

(n=1,193)

	ほぼ毎日	週に数日	月に数日	年に数日	利用しない
鉄道《公共交通》	0.0%	0.1%	1.0%	1.7%	97.2%
バス《公共交通》	0.1%	0.6%	1.3%	3.7%	94.3%
タクシー《公共交通》	0.0%	0.6%	1.7%	3.4%	94.4%
くるま（自分以外が運転）	0.4%	1.4%	8.7%	19.5%	69.9%
くるま・バイク・原付 （自分が運転）	5.6%	2.2%	29.3%	35.2%	27.7%
自転車・徒歩	1.1%	0.8%	4.8%	7.5%	85.9%
診療所送迎サービス	0.0%	0.4%	0.8%	0.4%	98.3%
福祉有償運送サービス	0.0%	0.3%	0.4%	0.4%	98.9%
外出支援サービス	0.0%	0.5%	0.5%	0.3%	98.7%
往診・訪問診療	0.0%	0.6%	0.5%	0.7%	98.2%
その他	0.1%	0.2%	1.0%	0.5%	98.2%

⑫よく通院する病院

・ 下表のとおり、回答を得られました。

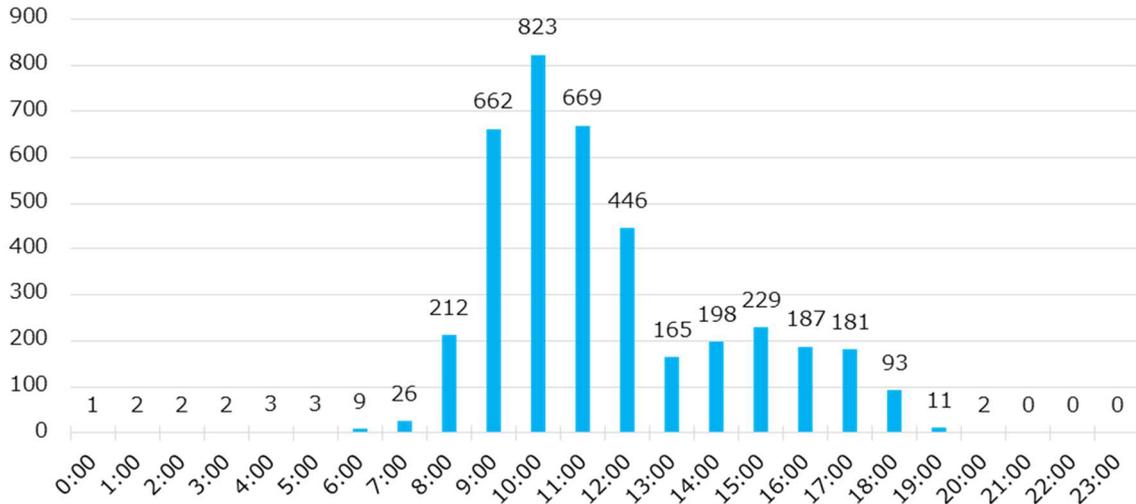
(n=911 3つ以内 自由記述)

紀南病院	あきづクリニック	玉置歯科医院	井上内科
国立病院機構 南和歌山医療センター	本宮町	長嶋雄一クリニック	龍神村
田辺市内	竹村医院	湊・小川クリニック	串本町
歯科	乾耳鼻咽喉科医院	なかたに医院	大阪府
内科	池田整形外科	和歌山県立医科大学附属病院	南紀の台クリニック
田辺市本宮さくら診療所	新宮市立医療センター	池畑医院皮フ科	みなべ町
診療所	まろクリニック	南たなべ眼科医院	竹原歯科医院
田辺市龍神中央診療所	坂本歯科医院	土井皮フ科	いとう歯科医院
上富田町	坂田整形外科	たなか歯科クリニック	神経科
鮎川診療所	たかの耳鼻咽喉科・アレルギー科	大塔	整形外科北裏病院
ほんぐうクリニック	個人医院	榎本歯科クリニック	かじの内科クリニック
白浜はまゆう病院	田中歯科医院	三谷医院	竹中接骨院
眼科	田辺市大塔三川診療所	辻村歯科医院	吉田診療所
通院なし	外科内科辻医院	中北クリニック	広井眼科
水本内科クリニック	村内	うえはら小児科	なにわ歯科医院
まちだ内科クリニック	ふくはらこどもクリニック	医療法人榎本産婦人科	味八木歯科医院
おかもと内科クリニック	線崎外科胃腸科クリニック	本多内科	山路矯正歯科クリニック
なす医院	ひがし内科クリニック	櫻根皮フ科	新宮 デンタルクリニック
整形外科	晒(さらし)医院	白浜メンタルクリニック	よつば接骨院
山本眼科	納田整形外科	田辺市内及び周辺	名古屋市
西川医院	総合病院	南紀医療福祉センター	古久保接骨院
大嶋医院	吉田医院	櫻皮フ科	米田医院
病院	泌尿器科	白浜町	新宮小淵歯科・矯正歯科
よしい眼科	中辺路町	まさご歯科口腔外科クリニック	西出歯科医院
田辺中央病院	レディースクリニックばんどう	皮膚科	小淵歯科医院
串医院	池田接骨院	坂本接骨院	はこへ接骨院
紀南こころの医療センター	複数	榎阪歯科医院	シードアニマルクリニック
杉本胃腸科外科	赤ちゃんとこどものクリニックBe	初山歯科	上芳養診療所
山西内科胃腸科眼科医院	和歌山市	ヒルデンタルクリニック	くろしお耳鼻咽喉科
山西内科胃腸科眼科医院	月森泌尿器科クリニック	矢田歯科医院	味八木胃腸科外科医院
玉置病院	かかりつけ	龍神村内	NKG山本カイロプラクティック整体
堅田内科循環器科	坂口耳鼻咽喉科医院	北出病院	神島心療内科
田辺市大塔富里診療所	長嶋病院	稻成歯科医院	クリニックわろうだ
自宅周辺	小児科	循環器科	中西接骨院
線崎泌尿器科医院	玉置医院	中西内科胃腸科	田辺広域休日急患診療所
新宮市	中井・丸岡医院	さとう眼科	山本歯科医院
近野診療所	わだ歯科クリニック	歯医者	住吉歯科医院
うえだ内科外科クリニック	町内	船戸歯科医院	南歯科医院
接骨院	ひだか病院	栗栖川 松尾医院	まつば接骨院
ふじたクリニック	おか歯科医院	外科・内科	にしの歯科クリニック
松尾医院	御坊市	すずきこどもクリニック	森山医院
真寿苑クリニック	日本赤十字社和歌山医療センター	小幡医院	
岩上歯科医院	耳鼻科	市外	

⑬よく病院を利用する時間帯

- ・ 午前の受診がピークとなっています。午後は13時から15時までは少し増加し、その後は夕方にかけて減少しています。

(n=895 3つ以内 複数回答)



⑭病院を利用するときに、公共交通を利用していない理由

- ・ 家族や知人の送迎により通院しているとの意見が目立ちました。

(n=686 自由記述)

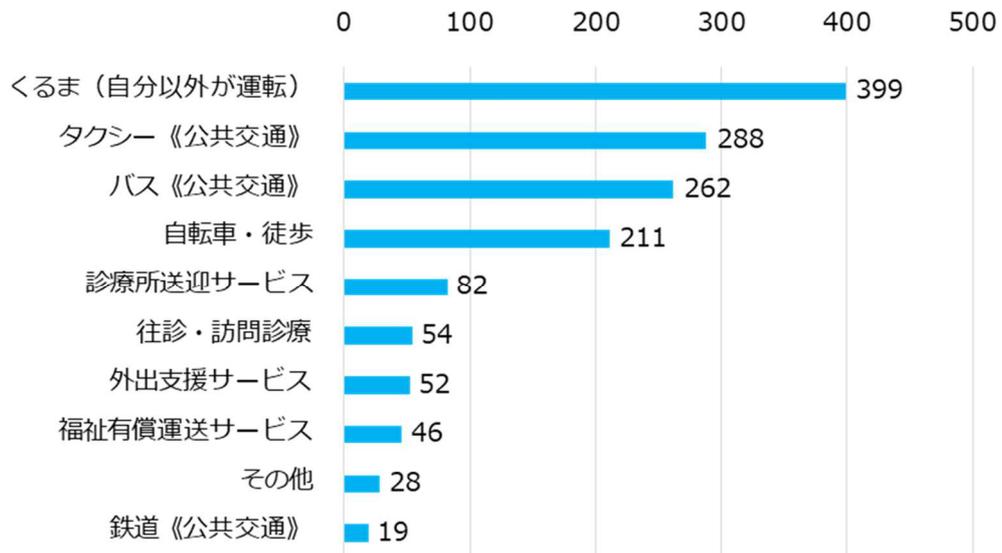
○回答例

- ・ 病院には保護者が付き添いで来てくれるので、親の車で一緒に行くから。
- ・ 通院後、出勤・買い物等に行く為
- ・ 都合の良い時間帯に路線、便がなく、帰りに買い物とかできないため
- ・ 自分で運転できるときは自分で運転し、できないときは家族が送ってくれるから。
- ・ 病院は予約制なのでマイカーだと待ち時間も少なくて済みます
- ・ しんどい時にバス停までよう行かない。動きやすいタイミングで行きたいから。
- ・ 近所で通院できるように病院

⑮病院を利用するとき、自動車が運転できなくなったときの代わりの交通手段

- ・ 「くるま（自分以外が運転）」が最も多く、次いで「タクシー」、「バス」の順になっています。

(n=672 複数回答)



⑯その他の市内のお出かけをするときの交通手段とその頻度

- ・ 全ての交通手段において「利用しない」が最も多くなっています。

(n=1,193)

	ほぼ毎日	週に数日	月に数日	年に数日	利用しない
鉄道《公共交通》	0.1%	0.5%	0.8%	2.8%	95.9%
バス《公共交通》	0.0%	0.6%	1.2%	3.0%	95.2%
タクシー《公共交通》	0.1%	0.4%	1.3%	4.6%	93.6%
くるま（自分以外が運転）	1.9%	7.0%	15.1%	17.2%	58.8%
くるま・バイク・原付 （自分が運転）	16.5%	20.4%	24.2%	9.6%	29.3%
自転車・徒歩	3.7%	5.5%	5.0%	4.5%	81.2%
目的地の送迎サービス	0.0%	0.5%	0.1%	0.5%	98.9%
福祉有償運送サービス	0.0%	0.2%	0.2%	0.3%	99.3%
外出支援サービス	0.0%	0.4%	0.4%	0.2%	99.0%
その他	0.3%	0.3%	0.4%	0.3%	98.7%

⑰よく行くその他市内のお出かけ先

・ 下表のとおり、回答を得られました。

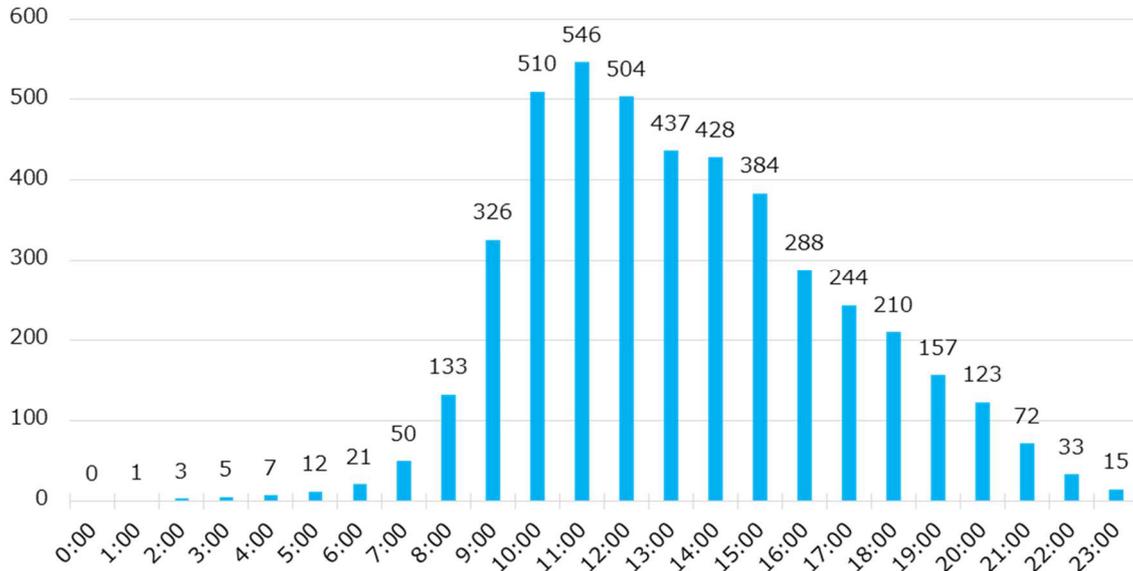
(n=769 3つ以内 自由記述)

田辺市内	寺	農機具店	カイロプラクティック
飲食店	味光路	ライフ	ピーアップ新宮
スーパー	ドライブ	村内	洋服店
複数	TSUTAYA 田辺東山店	PACHINKO&SLOT 1 2 3 田辺店	町家カフェ
新宮市	田辺市文化交流センター「たなべる」	田辺郵便局	パン屋
オークワバビロンシティ 田辺店	海	デパート	田辺消防署
上富田町	国立病院機構 南和歌山医療センター	中華料理 獅子林	散歩
病院	美容室	龍神村内	エクシブ白浜アネックス
習い事	上富田町役場	善光寺	田辺中央病院
オークワ	友人宅	集会所	R・HAIRATELIER
白浜町	ファッションセンターしまむら	書店	ノア美容室
勤務先	オークワ 南紀店	JA	マリブ洋菓子店
コーナン 田辺店	みなべ町	グルメシティ 新庄店	プール
和歌山市	新庄公園	そば・うどん処一吉	Aコープ クックガーデン店
通院なし	有田市	紀南文化会館	ドミノ・ピザ 田辺店
田辺市内及び周辺	図書館	保育所	レザークラフト・トビー
自宅周辺	コンビニエンスストア	中辺路コミュニティセンター	本屋
公園	スポーツ	レストハウスなすび	スーパーセンターオークワ
大阪府	Plaisirプレジール	田辺スポーツパーク	ミュージアム21
スシロー 紀伊田辺店	県外	秋津公民館	A-COOP DELISIS INARI
金融機関	歯科	那智勝浦町	Vショップ
イベント	グルメシティ	カラオケCLUB DAM田辺7店	海南市
TSUTAYA	紀陽銀行	セルフフィットネス 田辺東山店	健康バイキング和わ
松源	コマダ珈琲店	上富田町立岡小学校	イオン 新宮店
本宮町	串本町	三重県熊野市	熊野古道
子どもの習い事	BAYマルチョウ	日高川町	雑貨屋
特になし	新庄公民館	ココカラファイブ	伊都郡高野町
コメリ	水泳教室	宗教施設	金物店
紀伊田辺駅	田辺市立会津小学校	理容店	川
ジム	C+シータス	東部公民館	日本キャタピラー合同会社 田辺営業所
釣り	衣料品店	新庄食堂	眼科
知人宅	厚切りとんかつよし平	龍神村	近野診療所
Aコープ	万呂コミュニティセンター	中辺路町	龍神ドーム
親戚宅	山	畑	西川医院
扇ヶ浜公園	イオン	花屋	丸亀製麺
田辺市民総合センター	保健センター	カラオケ	カスケ (カフェ)
実家	上富田スポーツセンター	公衆浴場	田園
介護施設	温泉	コストコホールセール	よしみちサロンいおり
イオンモール和歌山	はま寿司 田辺新庄店	クアハウス白浜	芳叢公民館
御坊市	切目屋薬局	紀南農協中芳養加工場	ニトリ 田辺バイパス店
ホームセンター	ワークマン 田辺店	湊・小川クリニック	ドラッグストア
ゴルフ場	ラウンドワン	本宮行政局	ドン・キホーテ
グルメシティ 東陽店	あんくるジョヴィ龍神店	商店	送迎
ダイエー 田辺SC店・イオンフードスタイル	和歌山県立図書館	ココカラファイブ 白浜店	丸源ラーメン 田辺店
マクドナルド	スーパードラッグキリン	歯医者	JA紀南ファーマーズマーケット紀葉柑
エバグリーン	紀中・紀北	PLANT MARO	文里テニスコート
くら寿司 田辺店	グラウンド	兵庫県赤穂市	バリューハウス 富田川店
塾	Aコープ	スーパーセンター	印南町
紀南病院	業務スーパー	大型ショッピングセンター	和歌山県立 南部高等学校
田辺市立図書館	よし平	新宮市立医療センター	内科
よってって	美容院	大阪府大阪市北区梅田	モスバーガー 南紀白浜店
パチンコ	オークワ 上富田店	親類宅	Hair salon棗
タナベスポーツプラザ	ホテルハーヴェスト南紀田辺	珈琲館サバ	ル カプリス
バルコ21ゴルフセンター	中部公民館	秋津野ガルテン (旧上秋津小学校校舎)	高山寺
墓	市外	豊中市	干潟公園
公民館	みなべ町立図書館	田辺市立第三小学校	スーパードラッグキリン 上富田店
学校	紀陽銀行 駅前支店	GLA南紀集会所	吉野家 4 2 号線 田辺店
田辺市役所	ユニクロ	餃子の王将	本宮保健福祉総合センターうらら館
郵便局	医療法人榎本産婦人科	後楽園	

⑱よくお出かけする時間帯（複数回答）

- ・ 午前 10 時から 12 時まで増える傾向にあり、その後は徐々に減少していく傾向にあります。

(n=717 3つ以内 複数回答)



⑲その他の市内のお出かけのときに、公共交通を利用してない理由

- ・ 任意のタイミングで外出したいとの意見が目立った。

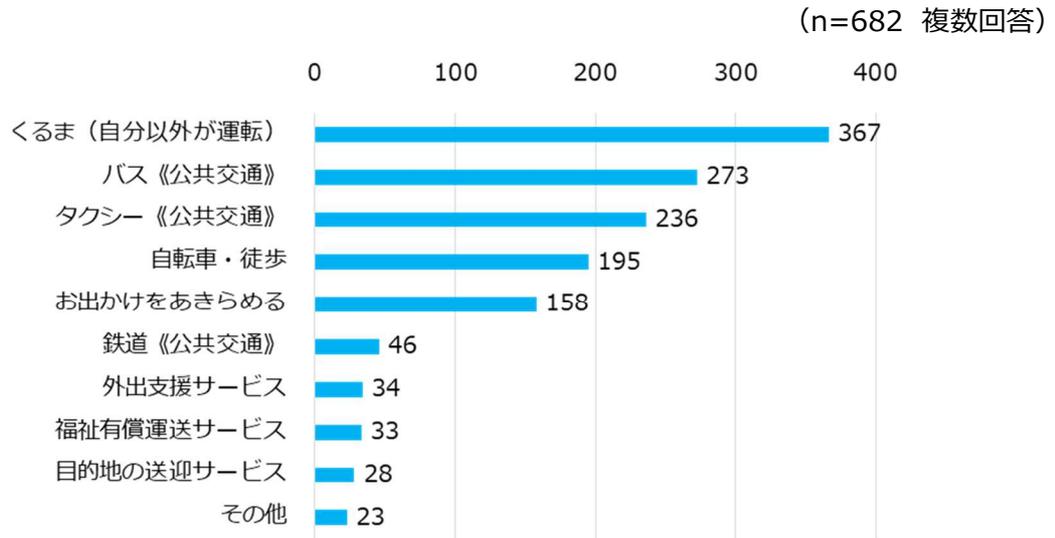
(n=657 自由記述)

○回答例

- ・ 家族で出かけると目的が多くなるので自家用車の方が利用しやすい。
- ・ 好きなタイミングで外出できるから。家族みんなで行きやすい。
- ・ くるまの方がたくさんの荷物を運べる。時間を気にしなくてよい。
- ・ 車は好きなところに好きな時間に行ける。
- ・ 複数の場所にまとめて外出するから。
- ・ 車の方が自由に移動出来て便利。
- ・ 目的の場所に時間通りに着くから。

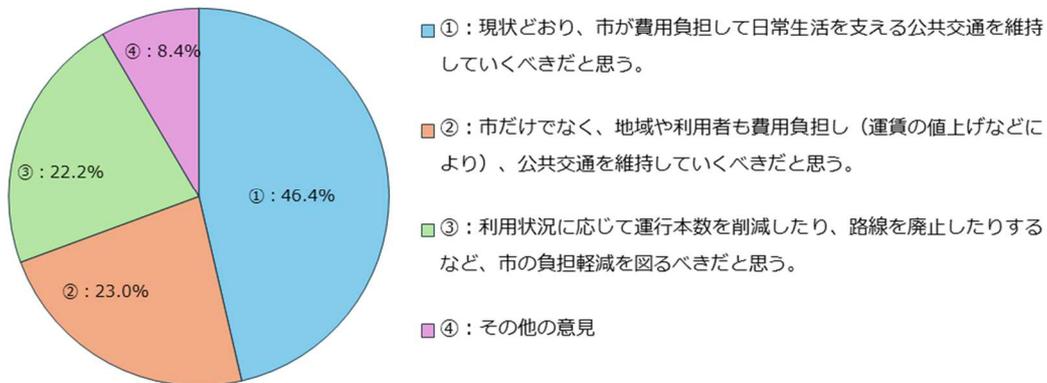
⑳その他の市内のお出かけのときに、自動車が運転できなくなったときの代替の交通手段

- ・ 「くるま（自分以外が運転）」が最も多く、次いで「バス」、「タクシー」の順になっています。



㉑田辺市の財政負担について

- ・ 「現状通り維持していくべき」が最も多く、次いで「地域や利用者が費用負担し維持していくべき」、「本数削減や路線廃止により市の負担軽減を図るべき」の順になっています。

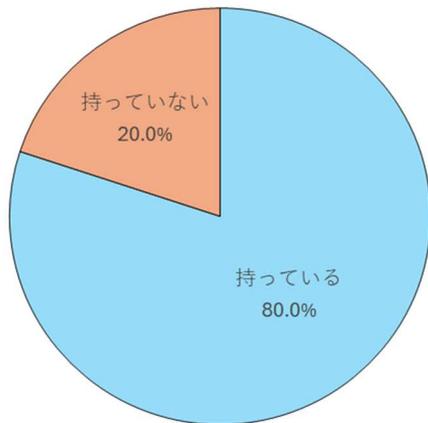


n=1,103

②②スマートフォンの所有状況について

- ・ スマートフォンの所有割合は 80%となっています。

(n=682 複数回答)



n=1,152

②③スマートフォンの利用できる機能について

- ・ 電話、ビデオ、メッセージアプリ、メールといったコミュニケーション関連のアプリや地図アプリ、決済アプリの利用状況については、5割を超えています。

(n=915 複数回答)



②④公共交通に対する要望や意見について

(n=308 自由記述)

○回答例

- ・ 現状、利用がないため特に改善の要望はないが、感覚的に利用件数は少ないように思うので、なくすことはできないが見直しは必要と考える。
- ・ 今は主人の運転でどこへでも行ってますが主人の運転がだめになったら公共交通にお世話になると思います いつまでも利用できますようにお願いします。
- ・ 現状どおり田辺市民の役にたつよう運営して頂けたら嬉しいです。身心の不自由な方に親切にもらえるよう運営していると聞いています。今後もそのようにしていただけたら。と感じています。
- ・ 買い物など高齢者が生活に不安を感じているので補助金を出して移動販売を増やしてほしい。また、外出支援として乗合タクシーなどを導入してほしい。
- ・ 今は公共交通を利用していませんが、今後すごく心配しています。
- ・ 地域には御年寄が多くなっているので、バスの本数を増やしてほしい。
- ・ 病院まで送ってくれるとありがたいです。そのような福祉があればありがたいです。
- ・ 熊野古道を歩くことに外国の方が利用しているのを見かける。周辺に住んでいる人だけの利用に限定すると影響が出そうな気がする。

(3) クロス集計結果

①目的別の移動手段や頻度について

a. 通勤・通学

- ・20歳代～60歳代までは7割以上を「くるま・バイク・原付（自分で運転）」が占める。
- ・10歳代（通学が主と考えられる）は、自転車・徒歩が約4割で最も多く、鉄道・バスの公共交通利用者も各1割程度となっていますが、「くるま（自分以外運転）」が約2割となっており、家族等による送迎による通学のほうが、公共交通利用よりも多くなっています。

	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代
鉄道《公共交通》	7.4	0.0	0.0	0.8	1.0	0.4	0.0	0.0	0.0
バス《公共交通》	14.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	2.0	4.1	0.0
タクシー《公共交通》	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.8	0.8	0.7	3.0
学校の送迎サービス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0
仕事先の送迎サービス	0.0	4.0	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
くるま（自分以外が運転）	18.5	0.0	1.3	1.6	1.4	1.6	3.6	9.5	18.2
くるま・バイク・原付（自分が運転）	14.8	80.0	79.7	85.7	79.0	73.9	58.4	37.4	6.1
自転車・徒歩	40.7	16.0	7.6	4.0	5.7	6.9	2.8	4.8	6.1
仕事や学校に行っていない	3.7	0.0	10.1	4.0	11.9	13.9	29.2	40.1	63.6
その他	0.0	0.0	0.0	2.4	1.0	2.0	3.2	2.7	3.0
回答者数	(N=27)	(N=25)	(N=79)	(N=126)	(N=210)	(N=245)	(N=250)	(N=147)	(N=33)

b. 買い物

- 各年代ともに「くるま・バイク・原付（自分が運転）」が主たる交通手段となっていますが、80歳以上ではその利用割合は減少し、「タクシー」、「移動販売」、「家族に買ってきてもらう」の割合が、他の年代に比べて高くなる傾向があります。

(%)		鉄道《公共交通》	バス《公共交通》	タクシー《公共交通》	くるま（自分が運転以外が運転）	くるま・バイク・原付（自分が運転）	自転車・徒歩	送迎サービスでお店に行く	お店の配送サービスを利用
50歳未満 (N=469)	ほぼ毎日	0.0	0.2	0.0	1.5	35.4	4.3	0.0	0.2
	週に数日	2.6	0.4	0.4	9.6	38.8	9.6	0.0	1.1
	月に数日	1.1	0.9	0.6	18.6	11.9	10.4	0.2	1.1
	年に数日	5.1	3.6	3.0	10.2	1.1	10.4	0.0	2.3
	利用しない	91.3	94.9	95.9	60.1	12.8	65.2	99.8	95.3
60歳代 (N=249)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	1.6	30.9	2.4	0.0	0.0
	週に数日	0.4	0.4	0.0	7.6	39.8	10.0	0.0	0.8
	月に数日	0.8	0.8	1.2	11.6	14.1	5.6	0.0	0.8
	年に数日	2.8	3.2	4.8	14.5	1.2	5.6	0.8	0.8
	利用しない	96.0	95.6	94.0	64.7	14.1	76.3	99.2	97.6
70歳代 (N=267)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.4	4.9	33.0	6.7	0.0	0.4
	週に数日	0.4	0.4	0.7	9.4	27.3	9.0	0.4	0.4
	月に数日	0.4	1.9	0.7	12.7	12.7	3.4	0.7	0.7
	年に数日	2.6	2.6	1.9	6.0	1.1	2.2	0.4	0.0
	利用しない	96.6	95.1	96.3	67.0	25.8	78.7	98.5	98.5
80歳以上 (N=196)	ほぼ毎日	0.5	0.0	0.0	1.5	13.7	4.6	0.0	0.0
	週に数日	0.5	1.0	0.5	10.7	14.7	12.2	1.0	1.5
	月に数日	0.0	1.0	5.6	14.2	13.7	6.1	1.5	0.5
	年に数日	0.5	5.1	3.6	10.2	3.0	1.5	0.5	1.0
	利用しない	98.5	92.9	90.4	63.5	54.8	75.6	97.0	97.0

(%)		福祉有償運送サービス	外出支援サービス	移動販売を利用	家族に買ってきてもらう	通信販売を利用	その他
50歳未満 (N=469)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0
	週に数日	0.2	0.0	1.9	11.7	4.1	0.6
	月に数日	0.0	0.4	1.3	16.8	27.1	0.6
	年に数日	0.0	0.0	2.3	9.2	18.8	0.2
	利用しない	99.8	99.6	94.5	59.1	50.1	98.5
60歳代 (N=249)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	2.0	0.4	0.0
	週に数日	0.0	0.0	2.8	7.2	4.8	1.6
	月に数日	0.0	0.0	2.8	8.4	12.0	0.4
	年に数日	0.8	0.8	4.4	9.6	18.9	0.8
	利用しない	99.2	99.2	90.0	72.7	63.9	97.2
70歳代 (N=267)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	1.5	0.4	0.0
	週に数日	0.0	0.4	3.4	4.9	1.1	0.7
	月に数日	0.0	0.0	3.0	10.1	7.5	1.1
	年に数日	0.0	0.0	1.9	2.6	12.7	0.0
	利用しない	100.0	99.6	91.8	80.9	78.3	98.1
80歳以上 (N=196)	ほぼ毎日	0.5	0.0	0.5	2.0	0.5	1.0
	週に数日	0.5	0.5	8.6	9.6	2.0	2.0
	月に数日	0.5	1.0	5.1	19.8	3.6	1.0
	年に数日	1.0	0.5	2.5	7.1	8.6	0.0
	利用しない	97.5	98.0	83.2	61.4	85.3	95.9

c. 通院

- ・通院の頻度としては、50歳未満では「年に数回」が多く、60歳以上では「年に数回」と「月に数回」が同程度、70歳以上では「月に数回」が多くなっています。
- ・各年代ともに「くるま・バイク・原付（自分が運転）」が主たる交通手段となっていますが、80歳以上ではその利用割合は減少し、「くるま（自分以外が運転）」、「タクシー」、「診療所送迎」の割合が、他の年代に比べて高くなる傾向があります。

（%）		鉄道《公共交通》	バス《公共交通》	タクシー《公共交通》	くるま（自分以外が運転）	くるま・バイク・原付（自分が運転）	自転車・徒歩	診療所送迎サービス	福祉有償運送サービス	外出支援サービス	往診・訪問診療	その他
50歳未満 (N=469)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	0.4	7.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	週に数日	0.0	0.9	1.3	1.1	1.5	1.1	0.4	0.4	0.6	1.1	0.2
	月に数日	1.5	0.9	0.2	3.0	20.5	1.5	0.0	0.2	0.6	0.6	0.4
	年に数日	1.7	2.8	2.1	23.7	51.4	11.3	0.2	0.2	0.2	1.1	0.0
	利用しない	96.8	95.5	96.4	71.9	19.6	85.1	99.4	99.1	98.5	97.2	99.4
60歳代 (N=249)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	週に数日	0.0	0.0	0.0	1.2	1.6	0.4	0.0	0.4	0.8	0.0	0.4
	月に数日	0.4	0.8	0.0	6.4	37.8	4.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.4
	年に数日	2.4	4.0	4.0	16.9	39.4	6.8	0.8	0.4	0.4	0.4	0.4
	利用しない	97.2	95.2	96.0	75.5	15.3	88.0	99.2	98.8	98.4	99.6	98.8
70歳代 (N=267)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	週に数日	0.0	0.0	0.4	2.6	2.6	0.0	0.0	0.0	0.4	0.7	0.0
	月に数日	1.1	1.5	1.1	12.0	43.1	8.6	0.0	0.4	0.4	0.0	0.4
	年に数日	1.1	3.4	3.0	12.4	21.7	4.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.4
	利用しない	97.8	95.1	95.5	73.0	27.3	86.5	99.6	99.6	99.3	99.3	99.3
80歳以上 (N=197)	ほぼ毎日	0.0	0.5	0.0	1.5	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	週に数日	0.5	1.5	0.0	0.5	4.1	1.5	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	月に数日	0.5	3.0	8.1	21.3	21.3	8.6	5.1	1.0	0.5	1.5	4.1
	年に数日	1.5	6.1	5.6	23.4	10.7	3.6	0.5	1.5	1.0	1.0	2.0
	利用しない	97.5	88.8	86.3	53.3	61.9	84.3	92.9	97.5	98.5	97.5	93.9

d. その他の市内のお出かけ

・各年代ともに「くるま・バイク・原付（自分が運転）」が主たる交通手段となっていますが、80歳以上では、「ほぼ毎日」「週に数回」といった高頻度（近距離と考えられる）での外出では、自分で運転する割合が高いものの、それ以下の頻度での外出では、「くるま（自分以外が運転）」のシェアが高くなっています。また、他の年代に比べて「タクシー」の利用割合も高くなっています。

(%)		鉄道《公共交通》	バス《公共交通》	タクシー《公共交通》	くるま（自分以外が運転）	くるま・バイク・原付（自分が運転）	自転車・徒歩	目的地の送迎サービス	福祉有償運送サービス	外出支援サービス	その他
50歳未満 (N=469)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.2	1.9	17.5	2.6	0.0	0.0	0.0	0.2
	週に数日	0.6	0.6	0.4	8.7	23.5	4.7	0.6	0.0	1.1	0.4
	月に数日	1.1	0.2	0.6	15.4	26.2	6.6	0.0	0.0	0.4	0.2
	年に数日	4.1	3.6	4.5	18.1	12.2	7.0	0.6	0.0	0.0	0.0
	利用しない	94.2	95.5	94.2	55.9	20.7	79.1	98.7	100.0	98.5	99.1
60歳代 (N=249)	ほぼ毎日	0.4	0.0	0.0	2.4	18.9	3.6	0.0	0.0	0.0	0.4
	週に数日	0.0	0.4	0.4	4.8	23.3	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0
	月に数日	0.0	2.4	1.6	10.8	29.7	3.2	0.0	0.0	0.4	0.4
	年に数日	3.6	4.0	5.6	22.9	9.6	6.0	0.8	0.8	0.8	0.8
	利用しない	96.0	93.2	92.4	59.0	18.5	82.3	99.2	99.2	98.8	98.4
70歳代 (N=267)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	1.5	19.1	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0
	週に数日	0.7	0.7	0.4	7.9	19.1	4.9	0.0	0.4	0.0	0.0
	月に数日	0.7	0.4	0.7	14.2	24.3	4.9	0.0	0.0	0.4	0.7
	年に数日	0.7	1.9	1.5	12.4	8.6	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	利用しない	97.8	97.0	97.4	64.0	28.8	83.1	100.0	99.6	99.6	99.3
80歳以上 (N=197)	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	2.0	8.1	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	週に数日	0.5	0.5	0.5	4.6	11.7	9.6	1.5	0.5	0.0	0.5
	月に数日	0.5	2.5	3.0	20.8	12.2	3.6	0.5	1.0	0.5	0.5
	年に数日	1.5	1.5	7.6	15.2	5.1	1.0	0.5	1.0	0.0	1.0
	利用しない	97.5	95.4	88.8	57.4	62.9	81.7	97.5	97.5	99.5	98.0

② くるま等が利用できなくなる場合に代わりとして使えるような交通手段について

- ・各目的ともに、「くるま（自分以外が運転）」と考えている人が最も多くなっています。
- ・公共交通については、鉄道を代替手段として考える人は非常に少なく、バスは3割程度、タクシーは2～3割となっていますが、バス・タクシーともに年齢が高いほど、その割合は低くなる傾向があります。
- ・買物については、「自転車・徒歩」や「家族に買ってきてもらう」も家族等による送迎と同様に多くなっています。
- ・通院について、「診療所送迎サービス」や「福祉有償サービス」「外出支援サービス」を考える人は少なくなっています。

【通勤・通学】

(%)	30歳未満	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
鉄道《公共交通》	8.3	4.8	7.5	6.7	5.7	0.7	0.0
バス《公共交通》	41.7	54.0	44.9	47.2	46.6	41.3	38.6
タクシー《公共交通》	25.0	44.4	31.8	31.3	31.8	32.9	24.6
学校の送迎サービス	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0
仕事先の送迎サービス	0.0	1.6	1.9	3.1	2.3	0.7	1.8
くるま（自分以外が運転）	45.8	55.6	51.4	48.5	51.1	53.1	50.9
自転車・徒歩	45.8	57.1	59.8	57.7	51.7	44.1	47.4
その他	8.3	0.0	8.4	8.0	9.1	9.1	8.8
回答者数	(N=24)	(N=63)	(N=107)	(N=163)	(N=176)	(N=143)	(N=57)

【買物】

(%)	30歳未満	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
鉄道《公共交通》	4.5	5.0	7.6	3.2	2.9	1.9	1.4
バス《公共交通》	27.3	43.3	35.4	35.7	35.8	32.9	29.0
タクシー《公共交通》	31.8	45.0	30.4	28.7	24.3	27.2	23.2
くるま（自分以外が運転）	36.4	48.3	48.1	43.3	51.4	44.3	47.8
自転車・徒歩	36.4	56.7	44.3	53.5	44.5	38.6	33.3
送迎サービスでお店に行く	4.5	5.0	5.1	5.1	4.6	3.8	4.3
お店の配送サービスを利用	4.5	15.0	25.3	12.7	12.1	9.5	2.9
福祉有償運送サービス	0.0	3.3	1.3	4.5	4.0	1.3	7.2
外出支援サービス	0.0	0.0	2.5	4.5	8.7	2.5	8.7
移動販売を利用	4.5	28.3	13.9	29.3	35.8	27.8	34.8
家族に買ってきてもらう	45.5	53.3	48.1	45.9	42.2	39.9	53.6
その他	4.5	0.0	7.6	1.9	6.4	5.7	7.2
回答者数	(N=22)	(N=60)	(N=79)	(N=157)	(N=173)	(N=158)	(N=69)

【通院】

(%)	30歳未満	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
鉄道《公共交通》	0.0	3.5	4.9	2.7	4.2	0.7	1.8
バス《公共交通》	29.4	29.8	38.3	36.0	33.9	38.6	32.1
タクシー《公共交通》	23.5	33.3	25.9	22.7	19.0	22.9	19.6
くるま（自分以外が運転）	35.3	19.3	17.3	19.3	28.0	23.6	41.1
自転車・徒歩	5.9	12.3	8.6	13.3	9.5	6.4	1.8
診療所送迎サービス	5.9	0.0	1.2	2.0	2.4	2.9	0.0
福祉有償運送サービス	0.0	0.0	0.0	0.7	0.6	1.4	0.0
外出支援サービス	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	1.4	0.0
往診・訪問診療	0.0	0.0	0.0	0.7	0.6	0.0	0.0
回答者数	(N=17)	(N=57)	(N=81)	(N=150)	(N=168)	(N=140)	(N=56)

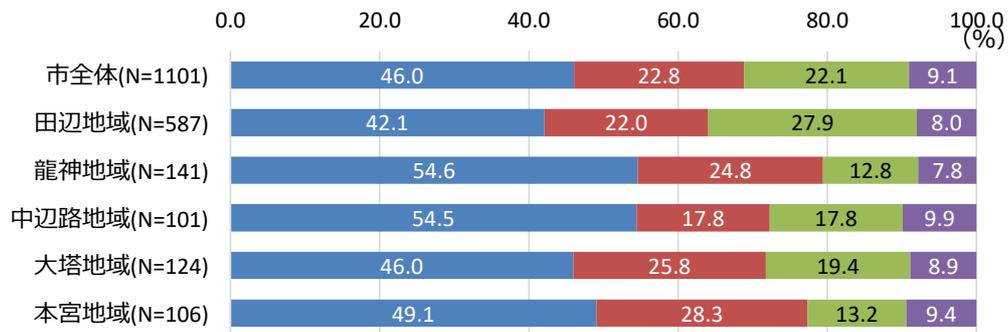
【その他の市内のお出かけ】

(%)	30歳未満	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
鉄道《公共交通》	25.0	10.3	8.8	6.7	5.7	4.3	3.3
バス《公共交通》	40.0	36.2	31.9	33.6	31.4	35.0	28.3
タクシー《公共交通》	20.0	17.2	16.5	18.8	17.0	14.3	18.3
くるま（自分以外が運転）	20.0	17.2	19.8	20.1	23.9	30.0	35.0
自転車・徒歩	0.0	10.3	6.6	7.4	13.2	7.1	6.7
目的地的送迎サービス	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	3.3
福祉有償運送サービス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0
外出支援サービス	0.0	1.7	1.1	0.7	1.9	0.7	3.3
お出かけをあきらめる	0.0	8.6	9.9	11.4	5.7	5.0	0.0
回答者数	(N=20)	(N=58)	(N=91)	(N=149)	(N=159)	(N=140)	(N=60)

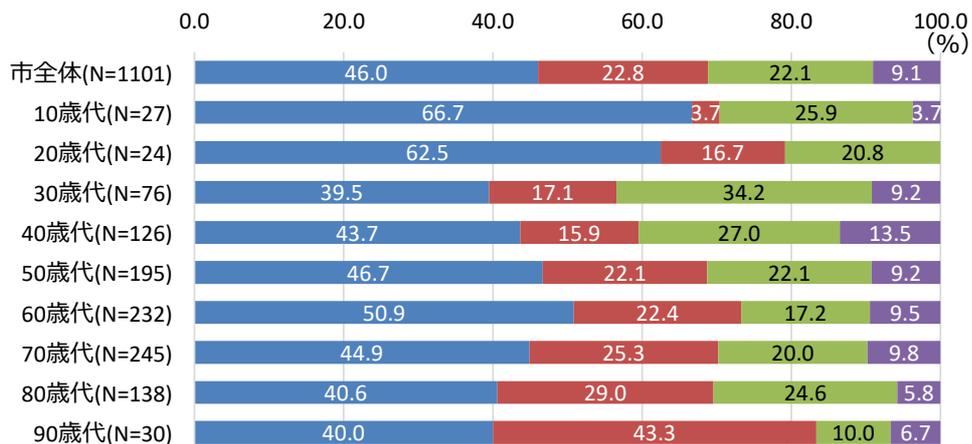
③ 市の財政負担について

- ・地域別に大きな意見の相違はありませんが、田辺地域では「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」と考える人が約3割となっており、他の4地域に比べてやや高くなっています。
- ・年齢別には、年齢が高くなるほど、「市だけではなく、地域や利用者も費用負担し（運賃の値上げなどにより）、公共交通を維持していくべき」と考える人の割合が高くなる傾向があります。

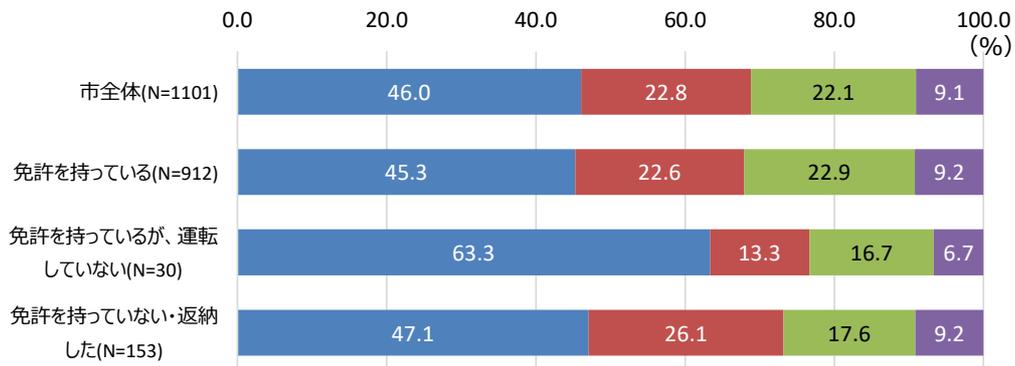
【地域別】



【年齢別】



【運転免許の保有状況別】



- 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 (現状どおり)
- 市だけではなく、地域や利用者も費用負担し (運賃の値上げなどにより)、公共交通を維持していくべき
- 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
- その他

④ スマートフォンで利用できる機能について

- ・電話・メッセージアプリ・メールについては、80歳以上でも5割以上が利用できると回答しています。
- ・交通や観光に関する機能についてみると、鉄道・バスのネット予約サービスについては、40歳未満までは5割以上が利用できますが、40歳以上では4割、60歳以上では2割、70歳以上では1割を下回っています。
- ・キャッシュレス決済については、タッチ決済よりもQRコード決済のほうが利用できる割合が高くなっており、QRコード決済は70歳以上でも約2割が利用できるとしています。
- ・経路検索は50歳代までは5割以上、地図は60歳代までは7割以上が利用できますが、いずれも70歳以上で利用できる割合が大幅に少なくなっています。

項目	40歳未満	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
電話をかけることができる	97.6	100.0	99.0	99.1	97.2	98.5
ビデオ通話（Facetime、LINEビデオの通話等）をすることができる	89.7	84.5	74.0	69.4	46.4	33.8
メッセージアプリ（LINE、Messenger、Instagramメッセージ等）を使うことができる	96.8	96.6	90.8	81.1	54.7	52.9
メールをすることができる	96.8	92.2	93.4	90.1	73.2	72.1
ネットスーパー（JA紀南、オークワ等）を利用できる	51.6	39.7	27.6	20.7	10.6	10.3
ネットショッピング（楽天市場、Amazon、Yahoo!ショッピング等）を利用できる	89.7	83.6	77.0	50.0	18.4	14.7
病院や飲食店等の予約サービス（EPARK、HOT PEPPER等）を利用できる	71.4	60.3	51.0	30.6	11.7	7.4
鉄道・バスのネット予約サービス（e5489、発車オーライネット等）を利用できる	57.9	35.3	32.7	19.4	4.5	1.5
会員証アプリ（エバーグリーン、パーティーハウス、ニトリ等）を利用できる	69.8	57.8	56.1	39.6	14.0	11.8
タッチ決済（スマホによるVisaタッチ、モバイルICOCA等）を利用できる	49.2	38.8	32.7	16.7	6.7	5.9
QRコード決済（PayPay、d払い、auPay、楽天ペイ等）を利用できる	77.8	69.8	69.4	44.1	19.6	11.8
ネットバンキング（ゆうちょダイレクト、JAネットバンク等）を利用できる	48.4	46.6	38.3	18.9	7.8	2.9
経路検索（駅すばあと、乗換NAVITIME、Yahoo!乗換案内等）を利用できる	69.8	66.4	50.0	36.5	14.5	8.8
地図（Google Maps、Yahoo!MAP、Appleマップ等）を利用できる	92.9	85.3	79.1	66.7	33.0	25.0
回答者数	(N=126)	(N=116)	(N=196)	(N=222)	(N=179)	(N=68)

2) バス利用者アンケート

(1) 実施概要

対象	令和 6(2024)年 4 月 1 日より運行内容の変更（次ページ参照）を行った路線バス・住民バスの利用者 【対象バス路線】 ①路線定期運行路線：市内環状線（外回り・内回り）、長野線、上芳養線、龍神地域住民バス（龍神日高川線） ②予約制の区域運行路線：中辺路地域住民バス、大塔地域住民バス																																				
方法	①路線定期運行路線：調査員がバス車内に乗り込んでの対面ヒアリング ②予約制の区域運行路線：利用登録者に対する電話アンケート																																				
期間	①令和 6(2024)年 7 月 14 日(日),18 日(木),19 日(金) ②令和 6(2024)年 7 月 31 日(水)～ 8 月 9 日(金)																																				
アンケート有効回収数	①路線定期運行路線 <table border="1" data-bbox="391 801 1353 1093"> <thead> <tr> <th></th> <th>7/14 (日)</th> <th>7/18 (木)</th> <th>7/19 (金)</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内環状線（外回り）</td> <td>8</td> <td>61</td> <td>51</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>市内環状線（内回り）</td> <td>10</td> <td>30</td> <td>-</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>長野線</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>上芳養線</td> <td>-</td> <td>18</td> <td>-</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>龍神日高川線</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>13</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table> ②予約制の区域運行路線 <table border="1" data-bbox="391 1137 837 1294"> <thead> <tr> <th></th> <th>7/31-8/9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中辺路地域住民バス</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>大塔地域住民バス</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>		7/14 (日)	7/18 (木)	7/19 (金)	合計	市内環状線（外回り）	8	61	51	120	市内環状線（内回り）	10	30	-	40	長野線	-	-	19	19	上芳養線	-	18	-	18	龍神日高川線	-	-	13	13		7/31-8/9	中辺路地域住民バス	22	大塔地域住民バス	6
	7/14 (日)	7/18 (木)	7/19 (金)	合計																																	
市内環状線（外回り）	8	61	51	120																																	
市内環状線（内回り）	10	30	-	40																																	
長野線	-	-	19	19																																	
上芳養線	-	18	-	18																																	
龍神日高川線	-	-	13	13																																	
	7/31-8/9																																				
中辺路地域住民バス	22																																				
大塔地域住民バス	6																																				
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降した停留所 ・バス利用前後の鉄道やバスへの乗り継ぎの有無 ・バスの利用目的 ・バスの利用頻度 ・運行内容の変更による影響 ・回答者属性（性別、年齢、居住地、ふだんの自動車の利用状況） 																																				

【参考】対象路線の運行内容の変更点

①路線定期運行路線

路線	変更前（～R6.3.31）	変更後（R6.4.1～）
市内環状線	「市内線」の名称で運行（紀伊田辺駅～紀南病院）	<ul style="list-style-type: none"> ・2024年5月7日の市役所新庁舎の開庁に伴い、新しいルートへ変更し、「市内線」から「市内環状線」に名称を変更。 ・主な変更点 <ul style="list-style-type: none"> ○運行ルートが内回り・外回りの2ルート ○運賃が100円→150円 ○「田辺市役所南」バス停が新設
長野線	<ul style="list-style-type: none"> ・運行日：月・水・金（週3日） ・運行便数：8便/日（4往復） ・運行事業者：龍神自動車 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行日：月・金（週2日） ・運行便数：10便/日（5往復） ・運行事業者：明光バス
上芳養線	<ul style="list-style-type: none"> ・運行日：毎日（週7日） ・運行便数：8便/日（4往復） ・運行事業者：龍神自動車 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行日：火・水・木・土（週4日） ・運行便数：10便/日（5往復） ・運行事業者：明光バス
龍神地域住民バス（龍神日高川線）	<ul style="list-style-type: none"> ・福井線と龍神日高川線の2路線が運行 ・運行事業者：龍神自動車 	<ul style="list-style-type: none"> ・福井線（西⇄手谷橋⇄菅の川）を廃止し、龍神日高川線と統合 ・龍神日高川線のダイヤを改正 ・運行事業者：谷口自動車（大塔交通社）

②予約制の区域運行路線

路線	変更前（～R6.3.31）	変更後（R6.4.1～）
中辺路地域住民バス	<ul style="list-style-type: none"> ・定期運行、不定期（予約制）運行を含め、7路線が運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線は固定せず、予約に応じ、運航便の運行時間帯の中で、希望する時間に乗降が可能となる予約制の区域運行（2エリア（栗栖川・二川エリア、近野エリア））
大塔地域住民バス	<ul style="list-style-type: none"> ・予約制で2路線が運行（富里線、三川線） 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約に応じて運行されるバスに、自宅の近く（事前登録をした場合）で乗車が可能（大塔エリア）

【アンケート調査票】

○路線定期運行路線（代表して市内環状線を掲載）

田辺市のバス利用者の方へのアンケート調査【龍神自動車・市内環状線】

質問 1 今から、このバスをどこで乗降しますか。

●乗車停留所→

●降車停留所→

- | | | | |
|----------|--------------|--------------|----------------|
| 1. 紀伊田辺駅 | 2. 湊 | 3. 鬮鶏神社 | 4. 田辺市役所南 |
| 5. あげぼの | 6. 喜久住 | 7. 南新万1番地 | 8. 南新万 |
| 9. 東部小学校 | 10. 紀南病院 | 11. 新万アパート前 | 12. 新万団地 |
| 13. 上宝地谷 | 14. 朝日ヶ丘12番地 | 15. 朝日ヶ丘振興局前 | 16. ショッピングセンター |
| 17. 宝来町 | 18. つぶり坂 | | |

質問 2 市内環状線の利用前後に鉄道や他のバスとの乗り継ぎがありますか？【○は1つだけ】

- | | |
|-------------------|----------------|
| 1. 鉄道との乗り継ぎがある | 2. バスとの乗り継ぎがある |
| 3. 鉄道やバスとの乗り継ぎはない | |

質問 3 バスを利用して、外出された主な目的は何ですか？【○は1つだけ】

- | | | | |
|----------|-------------|---------------|-------|
| 1. 通院 | 2. 買い物 | 3. 通勤 | 4. 通学 |
| 5. 趣味・娯楽 | 6. 業務（通勤以外） | 7. その他（_____） | |

質問 4 ふだんどれくらいの頻度で市内環状線を利用されますか。【○は1つだけ】

- | | | |
|--------------|---------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に4～5回程度 | 3. 週に2～3回程度 |
| 4. 週に1回程度 | 5. 月2～3回 | 6. 月1回程度 |
| 7. 月1回よりも少ない | 8. その他（_____） | |

質問 5 市内環状線は令和6年4月1日より運行内容が変更となりましたが、これについてご意見をお聞かせください。【○は1つだけ】

- | |
|------------------------------------|
| 1. 便利になった ⇒（ 運行曜日 ・ 運行本数 ・ 運行時間帯 ） |
| 2. 不便になった ⇒（ 運行曜日 ・ 運行本数 ・ 運行時間帯 ） |
| 3. 特に変わらない |
| 4. 令和6年3月末までは利用していないため、分からない |

質問 6 あなたの性別・年齢を教えてください。【○はそれぞれ1つ】

- | | | | | | | |
|----|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|
| 性別 | 1. 男性 | 2. 女性 | 3. 回答しない | | | |
| 年齢 | 1. 10歳代 | 2. 20歳代 | 3. 30歳代 | 4. 40歳代 | 5. 50歳代 | 6. 60～64歳 |
| | 7. 65～69歳 | 8. 70～74歳 | 9. 75～79歳 | 10. 80～84歳 | 11. 85歳以上 | |

質問 7 あなたのお住まいの場所を教えてください。【○はそれぞれ1つ】

- | | |
|----------|-------------------------------------|
| 1. 田辺市内→ | （田辺地域 ・ 龍神地域 ・ 大塔地域 ・ 中辺路地域 ・ 本宮地域） |
| 2. 田辺市外→ | （_____）市・町・村 |

質問 8 ふだんの自動車の利用について、教えてください。【○は1つだけ】

- | |
|---|
| 1. 日常的に自分で運転している |
| 2. 自分で運転はしていない（できない）が、日常的に運転してくれる家族・知人がいる |
| 3. 自分で運転はしておらず（できず）、日常的に運転してくれる家族・知人もいない |

○予約制の区域運行路線（代表して中辺路地域住民バスを掲載）

田辺市のバス利用者の方へのアンケート調査【住民バス・中辺路地域】

質問 1 ふだんどれくらいの頻度で住民バスを利用されますか。【〇は1つだけ】

- | | | |
|------------------|-------------|--------------|
| 1. 運行日(月～金)はほぼ毎日 | 2. 週に2～3回程度 | 3. 週に1回程度 |
| 4. 月2～3回 | 5. 月1回程度 | 6. 月1回よりも少ない |
| 7. 一度も使ったことがない | | |

→7. を選んだ方は、利用していない理由を教えてください。

質問 2 ふだんのご利用でのよく行く目的地を教えてください。【〇は3つまで】

- | | | |
|---------------------|---------------|----------------|
| 1. 路線バスの停留所 | 2. 中辺路町森林組合 | 3. 二川郵便局 |
| 4. 中辺路行政局 | 5. 中辺路郵便局 | 6. Aコープなかへち店 |
| 7. 社会福祉協議会中辺路事務所 | 8. 田中歯科医院 | 9. JA紀南栗栖川出張所 |
| 10. 中辺路第1診療所(旧松尾医院) | 11. 近露郵便局 | 12. 近野診療所 |
| 13. 近野連絡所 | 14. Aコープちかつゆ店 | 15. 古道歩きの里ちかつゆ |
| 16. その他 () | | |

質問 3 住民バスを利用して、外出される主な目的は何ですか？【〇は1つだけ】

- | | | | |
|-------------|--------|-------|-------|
| 1. 通院 | 2. 買い物 | 3. 通勤 | 4. 通学 |
| 5. 趣味・娯楽 | | | |
| 6. 業務(通勤以外) | | | |
| 7. その他 () | | | |

質問 4 中辺路地域住民バスの利用前後に他のバスとの乗り継ぎがありますか？【〇は1つだけ】

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. 他のバスとの乗り継ぎがある | 2. 他のバスとの乗り継ぎはない |
|------------------|------------------|

質問 5 中辺路地域の住民バスは令和6年4月1日より運行内容が変更となりましたが、これについてご意見をお聞かせください。【〇は1つだけ】

- | |
|-------------------------------------|
| 1. 便利になった ⇒ (運行曜日 ・ 運行本数 ・ 運行時間帯) |
| 2. 不便になった ⇒ (運行曜日 ・ 運行本数 ・ 運行時間帯) |
| 3. 特に変わらない |
| 4. 令和6年3月末までは利用していないため、分からない |

質問 6 あなたの性別・年齢を教えてください。【〇はそれぞれ1つ】

- | | | | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|
| 性別 | 1. 男性 | 2. 女性 | 3. 回答しない | | | |
| 年齢 | 1. 10歳代 | 2. 20歳代 | 3. 30歳代 | 4. 40歳代 | 5. 50歳代 | 6. 60～64歳 |
| | 7. 65～69歳 | 8. 70～74歳 | 9. 75～79歳 | 10. 80～84歳 | 11. 85歳以上 | |

質問 7 ふだんの自動車の利用について、教えてください。【〇は1つだけ】

- | |
|---|
| 1. 日常的に自分で運転している |
| 2. 自分で運転はしていない(できない)が、日常的に運転してくれる家族・知人がいる |
| 3. 自分で運転はしておらず(できず)、日常的に運転してくれる家族・知人もいない |

質問 8 中辺路地域の住民バスや田辺市の鉄道・バスなどの公共交通についてのご意見があればお願いします。

(2) 路線定期運行路線の結果概要

① 路線別・バス停別の利用者数

a. 市内環状線

- ・市内環状線は、平日は紀伊田辺駅⇄紀南病院間が主要な利用となっています。外回りでは、行き（紀伊田辺駅→紀南病院）の利用者数に比べ、帰り（紀南病院→紀伊田辺駅）が半数程度となっています。
- ・平日は、外回りが内回りの約2倍の利用者数となっています。
- ・休日は平日に比べて利用者数が非常に少なくなっています。

【外回り】

調査日：2024/7/14(日)

		降車バス停																	降車計		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18	
		紀伊田辺駅	湊	鬮鷄神社	田辺市役所南	あけぼの	喜久住	南新万1番地	南新万	東部小学校	紀南病院	新万アパート前	新万団地	上宝地谷	朝日ヶ丘12番地	朝日ヶ丘振興局前	ショッピングセンター	宝来町	つぶり坂		
乗車バス停	1 紀伊田辺駅																1			1	
	2 湊																				
	3 鬮鷄神社																				
	4 田辺市役所南																				
	5 あけぼの																				
	6 喜久住																				
	7 南新万1番地																				
	8 南新万																				
	9 東部小学校																				
	10 紀南病院	1																			1
	11 新万アパート前																				
	12 新万団地	2																			2
	13 上宝地谷				1																1
	14 朝日ヶ丘12番地																				
	15 朝日ヶ丘振興局前																				
	16 ショッピングセンター							1				1									2
	17 宝来町																				
	18 つぶり坂																				
乗車計	3		1				1				1						1			7	

調査日：2024/7/18(木)

		降車バス停																	降車計		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18	
		紀伊田辺駅	湊	鬮鷄神社	田辺市役所南	あけぼの	喜久住	南新万1番地	南新万	東部小学校	紀南病院	新万アパート前	新万団地	上宝地谷	朝日ヶ丘12番地	朝日ヶ丘振興局前	ショッピングセンター	宝来町	つぶり坂		
乗車バス停	1 紀伊田辺駅																				1
	2 湊																				
	3 鬮鷄神社																				
	4 田辺市役所南																				
	5 あけぼの																				
	6 喜久住																				
	7 南新万1番地																				
	8 南新万																				
	9 東部小学校																				
	10 紀南病院	11	2		1																14
	11 新万アパート前																				
	12 新万団地																				
	13 上宝地谷																				
	14 朝日ヶ丘12番地	1																			1
	15 朝日ヶ丘振興局前																				
	16 ショッピングセンター																				
	17 宝来町																				
	18 つぶり坂																				
乗車計	17	3		1																1	
乗車計	17	3		1																1	

調査日：2024/7/19(金)

		降車バス停																	降車計		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18	
		紀伊田辺駅	湊	鬮鷄神社	田辺市役所南	あけぼの	喜久住	南新万1番地	南新万	東部小学校	紀南病院	新万アパート前	新万団地	上宝地谷	朝日ヶ丘12番地	朝日ヶ丘振興局前	ショッピングセンター	宝来町	つぶり坂		
乗車バス停	1 紀伊田辺駅																				23
	2 湊																				
	3 鬮鷄神社																				
	4 田辺市役所南	2																			2
	5 あけぼの																				
	6 喜久住		1																		1
	7 南新万1番地		1																		1
	8 南新万																				
	9 東部小学校	1																			1
	10 紀南病院	11	1		1																13
	11 新万アパート前	1																			1
	12 新万団地																				
	13 上宝地谷																				
	14 朝日ヶ丘12番地																				
	15 朝日ヶ丘振興局前																				
	16 ショッピングセンター	1																			7
	17 宝来町																				1
	18 つぶり坂																				1
乗車計	16	3		1																51	

【内回り】

調査日：2024/7/14(日)

	降車バス停																	降車計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18
	紀伊田辺駅	湊	闘鶏神社	田辺市役所南	あけぼの	喜久住	南新万1番地	南新万	東部小学校	紀南病院	新万アパート前	新万団地	上宝地谷	朝日ヶ丘12番地	朝日ヶ丘振興局前	ショッピングセンター	宝来町	つぶり坂	
1 紀伊田辺駅							1	1	1	1	1								5
2 湊																			
3 闘鶏神社																			
4 田辺市役所南																			
5 あけぼの																			
6 喜久住																			
7 南新万1番地																			
8 南新万																			
9 東部小学校																			
10 紀南病院																			
11 新万アパート前	1															1			2
12 新万団地																	1		1
13 上宝地谷																			
14 朝日ヶ丘12番地																			
15 朝日ヶ丘振興局前																			
16 ショッピングセンター	1	1																	2
17 宝来町																			
18 つぶり坂																			
乗車計	2	1					1	1	1	1	1					1	1		10

調査日：2024/7/18(木)

	降車バス停																	降車計	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18
	紀伊田辺駅	湊	闘鶏神社	田辺市役所南	あけぼの	喜久住	南新万1番地	南新万	東部小学校	紀南病院	新万アパート前	新万団地	上宝地谷	朝日ヶ丘12番地	朝日ヶ丘振興局前	ショッピングセンター	宝来町	つぶり坂	
1 紀伊田辺駅																			
2 湊																			
3 闘鶏神社																			
4 田辺市役所南																			
5 あけぼの																			
6 喜久住																			
7 南新万1番地																			
8 南新万																			
9 東部小学校																			
10 紀南病院																			
11 新万アパート前																			
12 新万団地																			
13 上宝地谷																			
14 朝日ヶ丘12番地																			
15 朝日ヶ丘振興局前																			
16 ショッピングセンター	1																		2
17 宝来町																			3
18 つぶり坂																			
乗車計	10	2	1	3							1	1	6		2			2	2

b. 長野線

・利用が路線の南部（中の宮森～田辺駅）に集中し、路線北部での利用は少なくなっています。

調査日：2024/7/19(金)

	降車バス停																											降車計		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		28	
	伏見野	下地	西原	峰	長野	長尾口	尾野原口	上三栖	井上	東ノ元	中三栖	学校前	中の宮森	中の宮	下三栖	熊野橋	紀南病院	三光寺	万呂	中万呂	下方呂	紀南農協前	高雄二丁目	秋津口	市民総合センター	海蔵寺町	湊	田辺駅前		
1 伏見野																														
2 下地																														
3 西原																														
4 峰																														
5 長野																														
6 長尾口																														
7 尾野原口																														
8 上三栖																														
9 井上																														
10 東ノ元																														
11 中三栖																														
12 学校前																														
13 中の宮森																														
14 中の宮																														
15 下三栖																														
16 熊野橋																														
17 紀南病院																														
18 三光寺																														
19 万呂																														
20 中万呂																														
21 下方呂																														
22 紀南農協前																														
23 高雄二丁目																														
24 秋津口																														
25 市民総合センター																														
26 海蔵寺町																														
27 湊																														
28 田辺駅前																														
乗車計							1					1			3		1		1	1	2	1							7	

c. 上芳養線

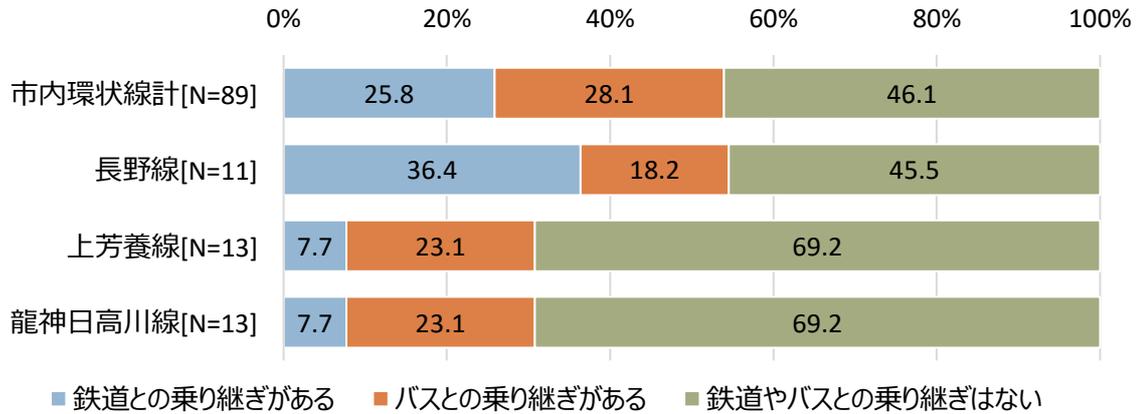
・利用は路線全体に分散していますが、全体として利用者は少なく、路線北部では特に少ない状況です。

調査日：2024/7/18(木)

	降車バス停																																										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38					
	上小恒	石神口	天理前	下小恒	大田口	上知化地野	知化地野	加森	崎下	古屋谷	下向	索道前	札場	東郷	上芳養診療所	上日向	上芝	日向	畑谷	鎌谷橋	下日向	小野	小野坂	平野口	中芳養	西野	田尻	会館前	脇田橋	寄巻	芋村	クラブ前	松原	いなり	市民総合センター	海蔵寺前	湊	田辺駅前	降車計				
1 上小恒																																											
2 石神口																																											
3 天理前																																											
4 下小恒																																											
5 大田口																																											
6 上知化地野																																											
7 知化地野																																											
8 加森																																											
9 崎下									1																																	1	
10 古屋谷																																											
11 下向																																											
12 索道前																																											
13 札場																																											
14 東郷																																											
15 上芳養診療所																		1																							1	2	
16 上日向																																											
17 上芝																																											
18 日向														1																											1	2	
19 畑谷																																											
20 鎌谷橋																																											
21 下日向																																											
22 小野																																									1	1	
23 小野坂																																											
24 平野口																																									1	1	
25 中芳養																																											
26 西野																																											
27 田尻																																											
28 会館前																																								1	1	2	
29 脇田橋																																											
30 寄巻																																											
31 芋村																																											
32 クラブ前																																											
33 松原																																											
34 いなり														1																												1	
35 市民総合センター																							1							2												3	
36 海蔵寺前																																											
37 湊																																											
38 田辺駅前																		1							1														2	1		5	
乗車計										1				2			2					1		1					2								2	1	1	5	18		

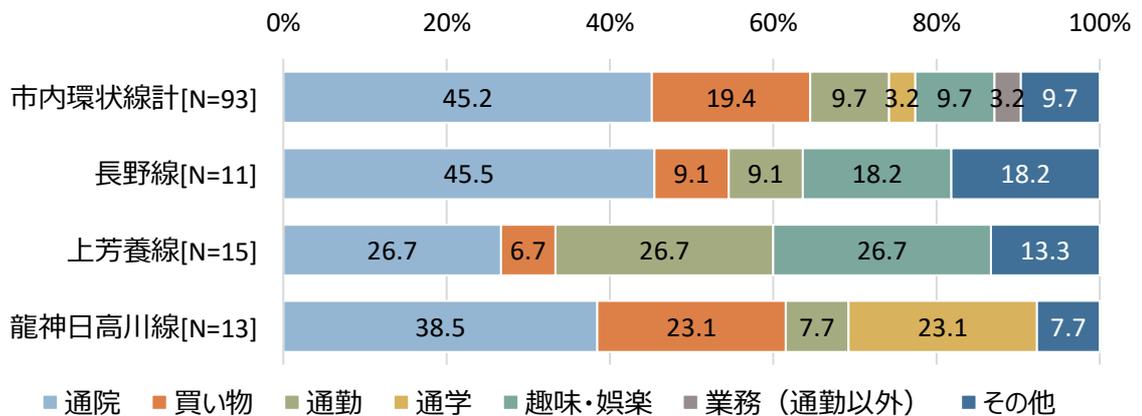
② 鉄道や他のバスとの乗り継ぎの有無

- ・鉄道との乗り継ぎを行うと回答した人は、市内環状線や長野線利用者と3割程度となっています。
- ・バスとの乗り継ぎを行うと回答した人は、各路線利用者とも2割程度となっています。



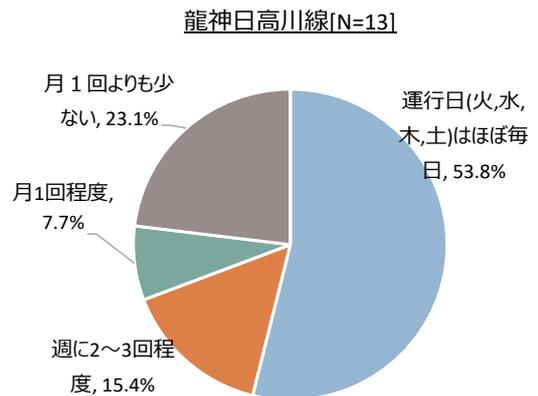
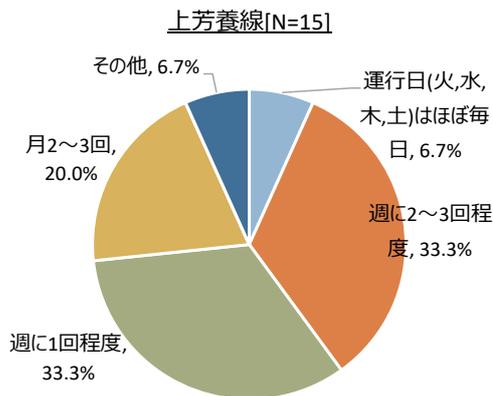
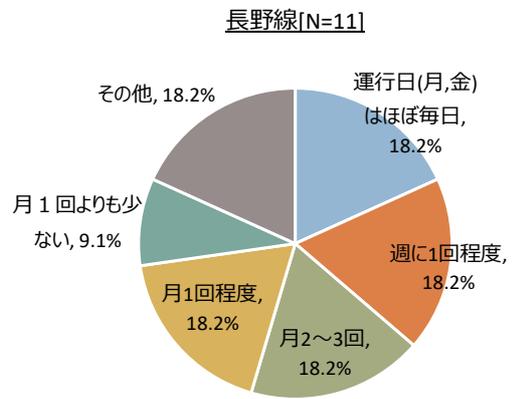
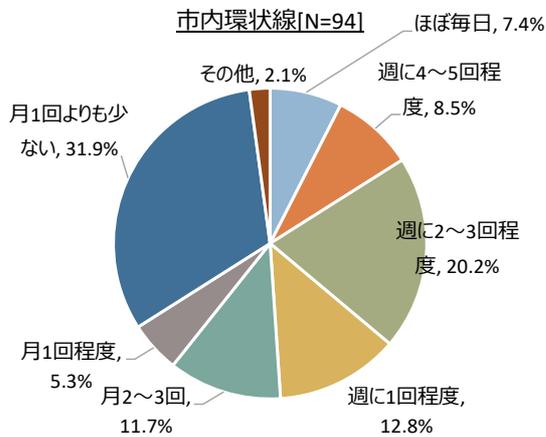
③ バスの利用目的

- ・各路線ともに通院での利用が多く、市内環状線、長野線、龍神日高川線では4～5割程度を占めています。
- ・龍神日高川線では、買物のほか、通学での利用も約2割となっています。



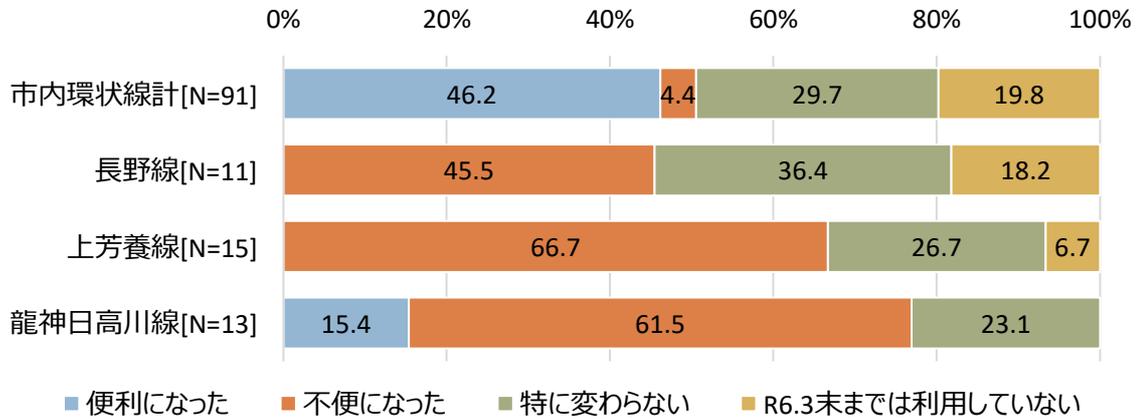
④ バスの利用頻度

- ・週に1回以上利用される方が、市内環状線で約5割、長野線で約4割、上芳養線・龍神日高川線で約7割となっています。
- ・住民バス・龍神日高川線では、運行日はほぼ毎日と回答した人が半数以上を占めており、利用頻度の高い乗客がバスの利用を支えている状況です。



⑤ 運行内容の変更（R6.4.1以降）による影響

- ・市内環状線は便利になったという方が4割以上で最も多くなっている一方、そのほかの3路線については、不便になったという方が約5～7割となっています。
- ・不便になった点については、長野線・上芳養線は運行曜日、龍神日高川線は運行時間帯と回答した方が多くなっています。



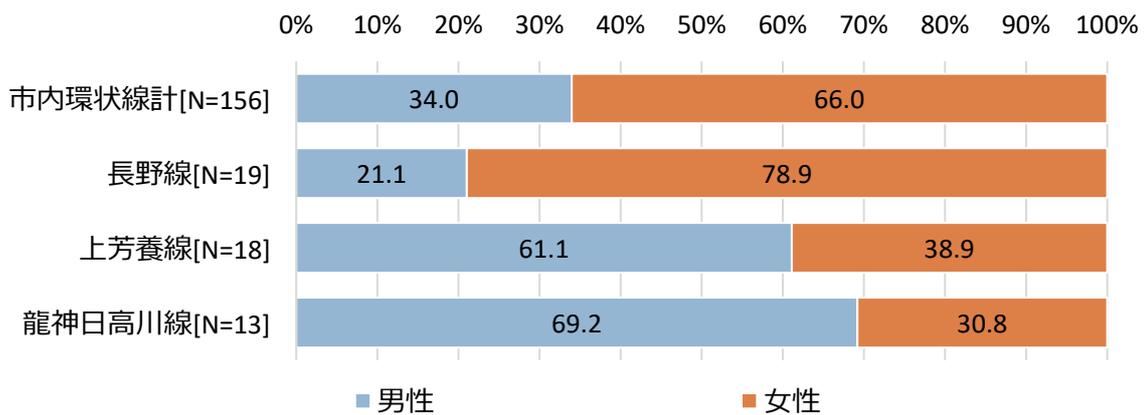
《不便を感じる点（「不便になった」と回答した人）》

	市内環状線計	長野線	上芳養線	龍神日高川線
運行曜日	0	4	10	0
運行本数	5	1	0	0
運行時間帯	6	0	0	8

⑥ 回答者属性

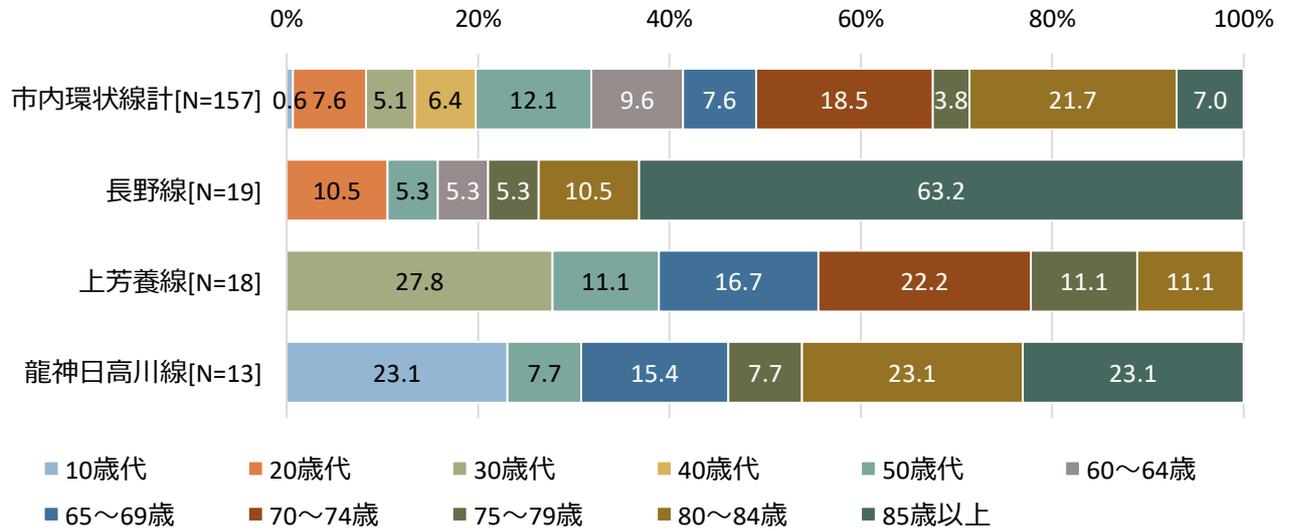
a. 性別

- ・市内環状線・長野線は女性、上芳養線・龍神日高川線は男性が多数となっています。



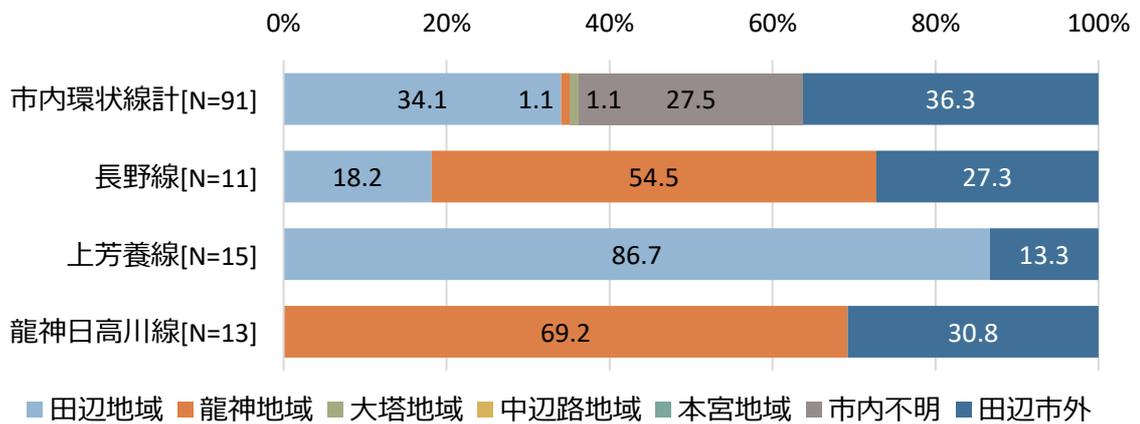
b. 年齢

- ・各路線ともに、65歳以上の高齢者が約6～8割を占めています。特に長野線は、85歳以上が約6割を占めています。
- ・龍神日高川線は、通学目的での利用が一定あることから、10歳代が約2割となっています。



c. 居住地

- ・市内環状線は、田辺地域と市外からの利用が同程度となっています。
- ・長野線・龍神日高川線は龍神地域、上芳養線は田辺地域と、運行する地域の居住者が最も多くなっています。

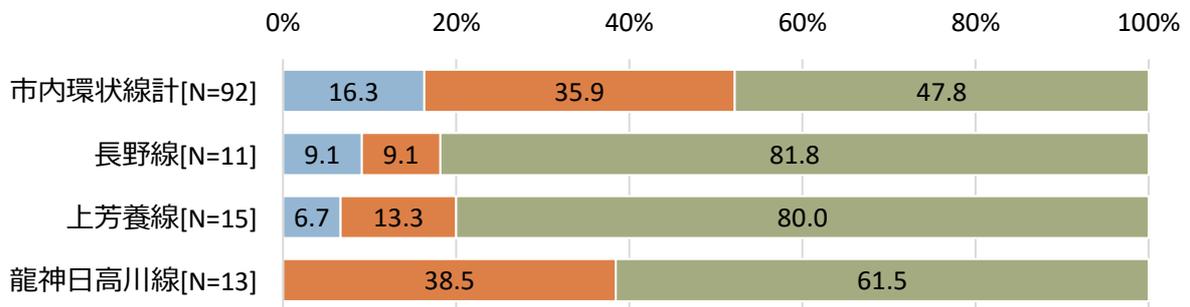


【田辺市外の居住地】

- 市内環状線：串本町(4)、大阪府内(3)、御坊市(2)、白浜町、みなべ町、すさみ町、和歌山市他（各1）
- 長野線：白浜町、上富田町、台湾（各1）
- 上芳養線：上富田町、岸和田市（各1）
- 龍神日高川線：日高川町(4)

d. ふだんの自動車の利用状況

- ・各路線ともに、自分で運転できず、周囲に送迎を頼める家族・知人がいないという人が最も多くを占めており、龍神日高川線では6割、長野線、上芳養線では8割を超えています。



- 日常的に自分で運転している
- 自分で運転はしていない(できない)が、日常的に運転してくれる家族・知人がいる
- 自分で運転はしておらず(できず)、日常的に運転してくれる家族・知人もいない

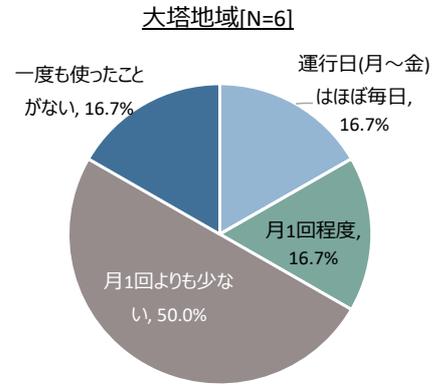
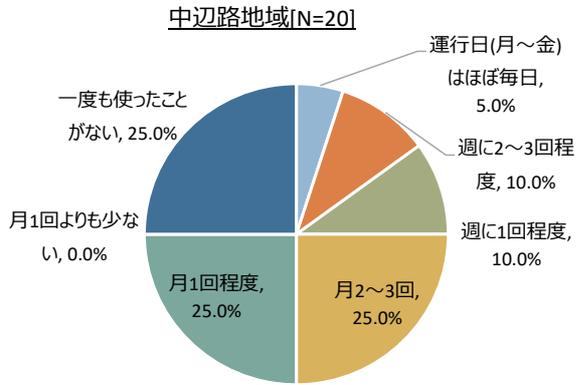
(3) 予約制の区域運行路線の結果概要

① 住民バスの利用頻度

- ・両路線ともに週1回以上の利用は2割程度となっており、利用頻度は低い状況です。

【中辺路地域】

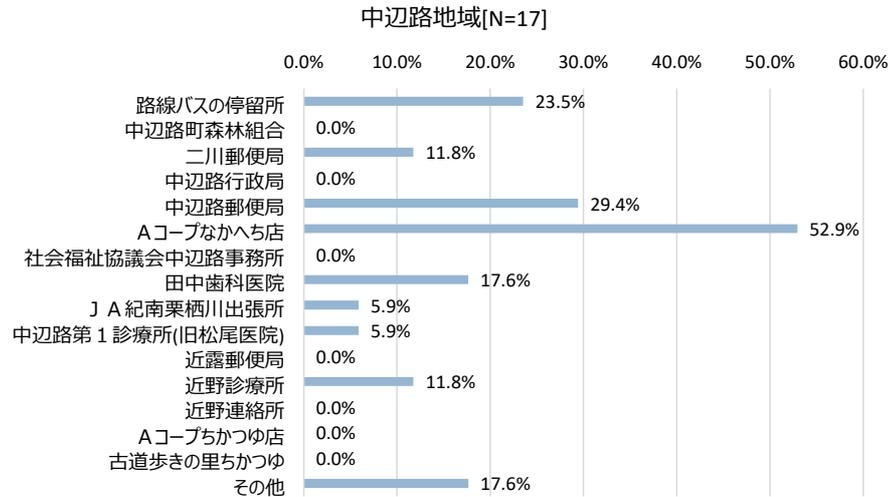
【大塔地域】



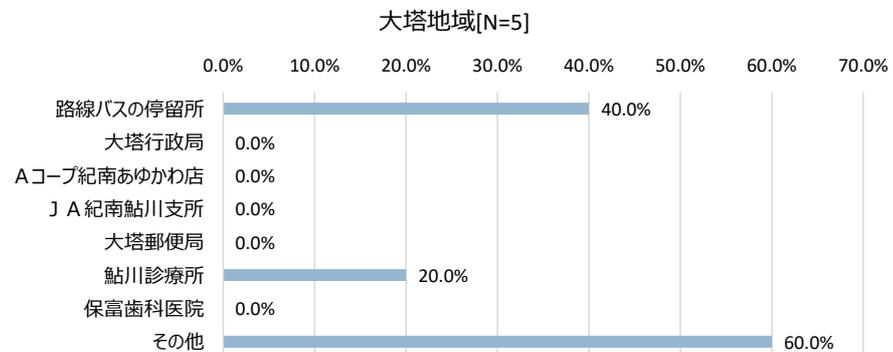
② 住民バスでよく行く目的地

- ・中辺路地域では、Aコープなかへち店が最も多く、次いで、中辺路郵便局、路線バスの停留所が多くなっています。
- ・大塔地域では、路線バスの停留所、鮎川診療所等となっています。

【中辺路地域】



【大塔地域】

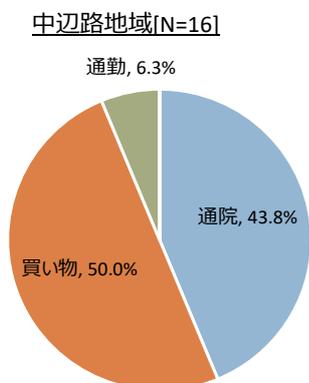


その他：三川診療所、散髪

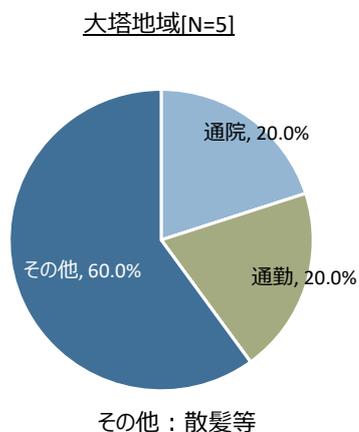
③ 住民バスの利用目的

- ・中辺路地域では、買い物、通院目的での利用が多くなっています。

【中辺路地域】



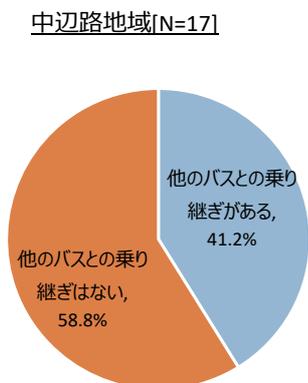
【大塔地域】



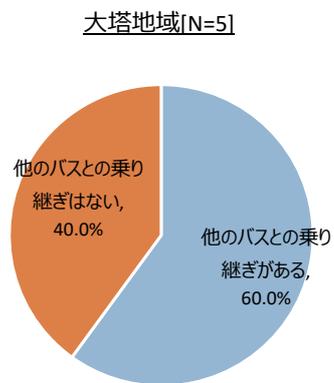
④ 住民バス利用前後の他のバスとの乗り継ぎ

- ・両路線ともに住民バスから他のバスへの乗り継ぎがあるという方が4割以上となっています。

【中辺路地域】



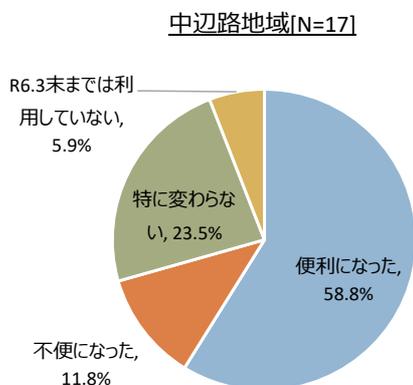
【大塔地域】



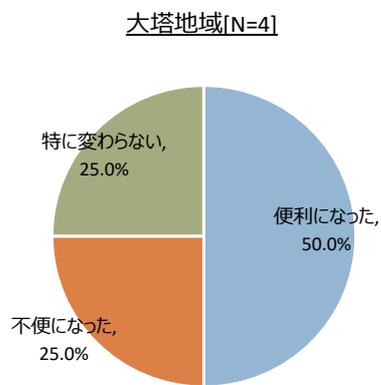
⑤ 運行内容の変更（R6.4.1～）の影響

- ・両路線ともに便利になったという方が半数またはそれ以上を占めており、中辺路地域では、数は少ないですが（1名）、運行内容変更後に利用を開始した方もいます。

【中辺路地域】



【大塔地域】



⑥ 回答者の属性

- ・両路線ともに、女性が8割以上を占めています。
- ・中辺路地域では約9割が高齢者で、85歳以上が半数を占めています。大塔地域でも同様に80歳以上が半数となっています。
- ・両路線ともに、自分で運転できず、周囲に送迎を頼める家族・知人がいないという人が半数以上を占めています。

	【中辺路地域】 中辺路地域[N=20]	【大塔地域】 大塔地域[N=6]
a. 性別	<p>女性, 80.0% 男性, 20.0%</p>	<p>女性, 83.3% 男性, 16.7%</p>
b. 年齢	<p>85歳以上, 50.0% 80~84歳, 22.7% 70~74歳, 13.6% 60~64歳, 9.1% 50歳代, 4.5%</p>	<p>85歳以上, 33.3% 65~69歳, 16.7% 60~64歳, 16.7% 50歳代, 16.7% 80~84歳, 16.7%</p>
c. ふだんの自動車の利用状況	<p>66.7% 27.8% 5.6%</p>	<p>50.0% 50.0%</p>

- 日常的に自分で運転している
- 自分で運転はしていない（できない）が、日常的に運転してくれる家族・知人がいる
- 自分で運転はしておらず（できず）、日常的に運転してくれる家族・知人もいない

3) 関係者ヒアリング

(1) 実施概要

対象	鉄道：西日本旅客鉄道(株) バス：龍神自動車(株)、明光バス(株)、大塔交通社（(有)谷口自動車）、(有)ヒトミ観光バス、奈良交通(株)、熊野御坊南海バス(株) タクシー：白浜第一交通(株)、明光タクシー(株) 観光：(一社)田辺市熊野ツーリズムビューロー
ヒアリング方法	対面又は書面
実施時期	令和6(2024)年7月～8月
ヒアリング項目	交通事業者 ①地域公共交通の現状 ②地域公共交通で現在直面している、又は将来予測される問題点 ③問題を解決するための取組状況又は取組計画 ④地域や行政に期待する事 ⑤その他自由意見
	観光関係者 ② 近年の観光動向 ②観光の観点 から見た市内の公共交通 ③観光の観点から地域公共交通に望むこと、地域や行政と連携したいことや期待すること ④その他自由意見

(2) 結果概要 (個別)

事業者	白浜第一交通(株)
実施日時	令和6年7月26日(金) 11:00~12:20(対面)
① 地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・田辺市では人口減少と高齢化により、公共交通利用者が減少し、運行コスト上昇が事業運営に大きく影響。このため公共交通の維持が難しくなっており、特に過疎地域では移手段が限られている。 ・また、燃料費や人件費の高騰が収支バランスを悪化させ、持続可能な運行を確保するための対策が求められている。 ・コロナ禍により夜の利用が大きく減少し、夜の利用はなかなか戻らない。 ・田辺では、高齢者の病院送迎といった短距離での利用が多くを占める。朝9~10時がピークで、行きはタクシー、帰りはバスという人も多い。 ・インバウンドは、白浜はアジア系が主に対して、田辺は欧米系が多く、欧米系の観光客はバスを利用する傾向が強い。タクシーに関しては、田辺は白浜に比べて観光客がメインではないため、季節変動は少ない。 ・運転手はコロナ禍による離職者が多く、コロナ禍前で47、8名が、現状は38名と不足している。また平均年齢も65歳くらいで若い人が少ない(最年長78歳、最年少40歳前後)。 ・車両数は39台のうち7台がEV車。今後も増やす計画。運転手は車両1台に対して最低でも2名は欲しい。
② 地域公共交通で現在直面するまたは将来予測される問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客運送事業全般に、乗務員の不足、高齢化の問題がある。いろいろな媒体を活用して人材確保に努めているが、なかなか乗務員増加につなげている。 ・これに加えて、働き方改革にも対応不可欠。労働管理の厳密化は運転手には不人気だがやらざるを得ない。 ・人口も年々減少傾向にあり、田辺に限らず高齢化が進んでおり、若年層の入社が少ない。 ・人口減少・高齢化→運行頻度低下→運行コスト増→更なる人口減少・高齢化という負のスパイラルに陥っている。 ・以前は中辺路地域に車両を1台配備し、固定給の女性運転手で対応していたが、離職してしまっただけで、本社に戻している。(歩合制で中辺路地域内だけで稼ぐというのは難しい)
③ 問題を解決するための取組状況または取組計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ツアー会社や熊野ツーリズムビューロー等と提携し、予約担当を配置し、メール・電話にて対応。 ・外国人観光客に対しても、24時間18か国語に対応する同時通訳サービスを導入し、決済においても電子決済(交通系ICカードを除く)やクレジットカードにも対応している。 ・乗務員に対しても観光教育を実施(ベテラン運転手が新人に対して行う)し、観光利用促進につなげていきたい。田辺は世界遺産を抱えているので、観光業務も増やしていきたい。 ・外国人ドライバーは、全国で見るとそれなりにいて、北九州ではスリランカ人が苦情もなく固定客も確保していた。条件次第ではありうる。
④ 地域や行政に期待する事	<ul style="list-style-type: none"> ・田辺市、観光課、ビューロー等と協力しつつ、観光に力を入れており、今後も継続したい。 ・市には、集約施設における待機場の積極的な確保・提供をお願いしたい。新庁舎周辺は以前はオークワに5台分あったり、また紀南病院にも以前は3台分あったが少なくなっている。 ・人員確保に関して、難しいとは思いますが、広報連携を含めて協力・補助をお願いしたい。過疎地では高齢者が移動に困っていて、なんとか行ってあげたいが、人員不足でそれができない。

⑤ その他自由意見	<ul style="list-style-type: none">・とにかく人員確保が第一である。車両があっても動かさないのでは意味がない。・デマンドタクシーについては、需要があればやってもよいと思う。・ライドシェアについては、人員不足や過疎地域では前向きに捉えていきたい。事業者連携型のサービスについて、運転手管理の面で責任の所在をどうするか、なかなかハードルが高いとも思う。
-----------	--

事業者	龍神自動車株
実施日時	令和6年7月26日(金) 14:00~15:00(対面)
①地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・市内運行路線の現状について説明(みなべ線、龍神線、熊野本宮線、市内環状線) ・運転手に関しては、コロナ禍で5~6名減少。最近他業種から2名採用した。募集媒体については、ハローワークが中心だが、インディードが最も採用率が高い。やはり、若い人材の確保が課題で、若い人にとって魅力となる労働条件(賃金と休暇)や、女性でも働きやすい働き方を模索中。 ・熊野本宮線などでは、観光繁忙期にあたる3~6月、9~11月の時期に、近露王子、紀伊田辺駅、本宮大社前で臨機応変な増車対応や現地での乗車券販売対応を行っていて、多いときには2台増車するケースもある。 ・4月から運行を開始している市内環状線については、利用状況が徐々に増えてきた中で、本年10月頃に時刻表見直し(減便)を計画。 ・聖地巡礼バスについては、アジアからの個人旅行による利用が増えてきている。ただ、今は円安の影響が大きいと考えており、今後どうなるかという点では不安がある。
②地域公共交通で現在直面するまたは将来予測される問題点 および	<ol style="list-style-type: none"> 1) 乗務員の高齢化、および運転手不足に伴う減便対応の検討 <ul style="list-style-type: none"> →雇用に向けた取組(各種媒体への求人掲載並びに賃上げ等の魅力化) →みなべ線の運行本数の見直し →龍神線の運行ルートの見直し(現在の利用状況(田辺⇄龍神が約6割、龍神地域内が1割、秋津谷⇄龍神が約3割)を踏まえたルート分割等) →自動運転の検討・研究(みなべ線など導入しやすいかも) 2) 車両の老朽化 <ul style="list-style-type: none"> →車両の更新(30年を超える車両も増えてきている)
③問題を解決するための取組状況または取組計画	<ol style="list-style-type: none"> 3) 自然災害に伴う本社社屋(整備工場含む)の倒壊の危険性 <ul style="list-style-type: none"> →BCP計画策定後の具体的な取組の実施 4) オーバーツーリズムによる乗せ残し <ul style="list-style-type: none"> →増便や周遊バス等の検討による乗せ残し防止(増便対応が現状ベスト) 5) 地元利用者減少(人口減少の影響大)による運送収入の減少 <ul style="list-style-type: none"> →運賃改定による増収を計画(2025年10月を想定(決定ではない)) 6) バス停の老朽化 <ul style="list-style-type: none"> →バス停の順次修繕
④地域や行政に期待する事	<ul style="list-style-type: none"> ・本宮大社前バス停の車両発着場の分散化(現状5社(熊野市のコミュニティバスを含む)もあり、ピーク時で200人くらいが発着するが、バス発着スペースが足りず、距離を開けて確保する必要がある)。 ・乗務員募集にあたり、ドラナビ等への共同参画(移住定住も含めて一緒にできるとよい)。 ・銀座通りの渋滞対応(右折レーンの設置) ・紀伊田辺駅前商店街の路上駐車対策(駐車車両からの飛び出し危険) ・災害による本社社屋倒壊時の代替事務所の提供協力 ・増便、周遊バス等への運行補填 ・市内環状線運行エリアの拡大(交通空白地対応) ・宝来町からつぶり坂右折時の信号改善(右折レーン設置)
⑤その他自由意見	-

事業者	明光バス(株)
実施日時	令和6年7月26日(金) 16:00~17:15(対面)
①地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手はコロナ禍で減少したものの、昨年度に7~8名の採用ができ、コロナ禍前から微減でとどまっている。昨年度の採用は30~50代で2種免許を持っていない方から、現役運転手の方まで幅広い。全体としては平均55歳くらいで32歳が最年少。 ・女性運転手は、昨年度1名採用したものの退職され、現状はゼロ。 ・路線バスは運転手不足とまではいかないものの、貸切をややセーブする形で対応している。 ・新卒の採用自体も簡単ではない。田辺市内・近隣の工業高校など4高校に募集をかけていて、女性事務員の入社はあったが、整備や運転手を希望する人がいない状況。 ・白浜田辺線は住民利用が主。そもそも移動のメインがクルマや自転車で、通勤・通学の利用が減少。 ・白浜町内線は観光利用が主でコロナ禍前の利用に戻ってきている。 ・熊野線は夕方から夜にかけて田辺→栗栖川方面への地域の利用がある。観光では滝尻や本宮での利用が多く、ここ数年、田辺駅前に宿泊施設が増えたため、朝8時台の便を増発した。
②地域公共交通で現在直面するまたは将来予測される問題点 および ③問題を解決するための取組状況または取組計画	<ul style="list-style-type: none"> ・熊野線については、夜は田辺駅→栗栖川方面の片側輸送の利用状況となっており、今後、減便などの対応について相談が必要と考えている。 ・インバウンド利用増により春からGWにかけて朝の積み残しがあったので一部増便対応をしているが、龍神自動車ほどではない。 ・キャッシュレス決済についても必要と考えており、交通系ICへの対応を検討中(R6, 7年度の2年に分けて実施予定)。白浜には大阪からの日本人観光客も多く、外国人も結構交通系ICを利用している。一方、地元でどの程度利用されるかは気になるところ。 ・人材不足への対応に関して、白浜町から、消防OBの運転手採用という話もあったが、具体的にはまだ動きがない。中長期的に、都市部から来てもらいたいと考えており、大阪などでの採用イベントに積極的に参加しているが、なかなかハードルが高い。引越手当等も考えないといけないし、移住・定住の取組みとの連携も必要だと感じる。 ・将来的・中長期的には、外国人運転手の採用もあるが、その前に整備職の外国人採用の可能性。現在整備職員は6名いて、大きな修理やオーバーホールは外注だが割と直で対応することも多い。和歌山県の政策労働関係部署を通じて、人材の確保など考えていくことも必要。 ・2024年問題について現状では大きな問題はないが、休憩時間確保の関係で熊野線の夜の栗栖川での運行について、やや問題があり、そういった観点からも運行ダイヤを考えなおす必要がある。 ・運賃改定はまだ実施できていないが、なるべく早く行いたいと考えている。
④地域や行政に期待する事	<ul style="list-style-type: none"> ・人材確保に関しては、運賃を上げてでも運転手がいないと事業が成立しないため、引き続き、行政からも支援やアドバイスをお願いしたい。昨年度の運転手の採用が比較的できたこともあって、龍神自動車の路線(長野線、上芳養線)を引き継ぐことができた。 ・運行しやすい交通環境づくりについては、日ごろから支援をいただいているが、引き続き協力をお願いしたい。 ・外国人向けの案内看板、観光案内についてはすでに対応いただいているところはあるが、引き続き自治体のほうをお願いしたい。 ・JRや空港での接続に関して、利便性が確保できるよう、和歌山県にも入っていただき、関係者で年に数回意見交換をしている。JR西日本も南紀エリアの利用者増への思いも強いので、なんとかしていきたい。 ・小学生向けに県主体でバスの乗り方教室を実施しており、上富田や白浜で実施した。今年度は田辺市でも実施を検討している。
⑤その他自	<ul style="list-style-type: none"> ・中国語しかできない中国人とのコミュニケーションの難しさを感じる(ドライバーには

由意見	<p>ポケットークを持たせているが)</p> <ul style="list-style-type: none">・高齢者や外国人に関して、停留所での乗降に時間を要することが多く、バスによる渋滞の原因となることがあり、バスベイ（切り込み）の設置を検討いただきたい。・運転手から 1 日フリーチケットの紙券をやめてほしいという意見もあり、デジタルチケットも導入しているが、まだまだ紙券の人も多い。
-----	--

事業者	大塔交通社（㈲谷口自動車）
実施日時	令和6年8月1日（木）10:30～11:40（対面）
①地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・住民バス（大塔地域）：利用が多い停留所は富里、五味（共生舎）。目的としては、通院、買物、通学（高校生・路線バス乗換で田辺市内へ）、通勤等。運転手は交代で2名が対応。 ・住民バス（龍神日高川線）：利用が多い停留所は福井付近～美山。目的としては、通勤、通学、買物等。運転手は2名専属で50代、60代。 ・住民バス（本宮地域）：利用が多い停留所は伏拝、うらら館～川湯。目的としては、通院、買物、観光（旅館への移動）等。運転手はスクールバスとの掛け持ちで1名（60代）。 ・運転手は全社で40名ほどおり、住民バス専属で5名程度。年齢としては37歳～75歳（75歳以上は契約しない）までいて、龍神地域は龍神、本宮地域は本宮在住の運転手に対応しているが、大塔はすさみ町や印南町在住の人もいる。 ・コロナ禍で一時的に貸切の業務がなくなったが、住民バス、スクールバス、はまゆう支援学校の運行があり、運転手の減少はなく乗り切った。
②地域公共交通で現在直面するまたは将来予測される問題点 および ③問題を解決するための取組状況または取組計画	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の不足と高齢化：貸切に関しては、繁忙期に人が不足している状況。路線に関しては、高齢になった方が住民バスなどの小さめの車両を運行する形で対応しているが、高齢の方が抜けた後の対応（確保）が課題。 →ハローワークにはずっと人材募集を出している。CMを出しているような人材募集サイトにも出している。なかなか来てくれないのが現状だが、比較的年齢をとっても、小さめの車両を運行する仕事もあるので長く仕事はできる。二種免許が不要になったのが大きく、大塔地域はまだ集められているが、本宮・龍神地域は厳しい。 ・道路の走行環境：特に木守～五味の区間は、交通量が少ないこともあり、木の枝の垂れ下がりや倒木、路面状況も良くないため、走行時には気を遣う。 →本宮では枝が垂れ下がっているところはカットしてもらっている。 ・異常気象（雨・雪への対応）：昨年、大雪（30センチ程度の積雪）の際、住民の方の要請があり、運行すべきか判断が微妙なことがあった。行政局に確認したが、事業者の判断に任されることが多く判断に迷う。路面凍結も含めて、年間数日程度しかない事象だが、住民からの要請がある以上、事業者としては運行してあげたいが、何かあった場合の責任の所在を明確にしておく必要がある。
④地域や行政に期待する事	<ul style="list-style-type: none"> ・異常気象対応について、本来は行政が責任を持って判断すべきだと思うし、特に朝早い便の判断は行政が当日の朝に連絡が取れないので、前日に判断をしてほしい。また、路面凍結への対応もその年の請負業者によってバラつきがある。 ・会社（社長）のスタンスとして、大塔地域に貢献できることは前向きに考える。住民バス、スクールバスについては人員さえ確保できれば継続したいので、人員確保の面での支援をお願いしたい。（地域の他のバス事業者を離職される方への声かけ、行政局を退職される方への声かけなど） ・住民バスなど、運行内容等が結構変わっているが、利用者にはしっかりと伝わっていないと感じている。特に大塔は利用登録者自体が少ないので、もっとPRや丁寧な説明が必要と感じる。
⑤その他自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシーも行っているが、貸切の運転手が空いていれば、市内の病院まで送迎することもある（月1回程度） ・事業者協力型の自家用有償旅客運送事業には関心があるが、事故時の責任の所在が課題と感じる。

事業者	明光タクシー(株)
実施日時	令和6年8月1日(木) 12:10~13:00(対面)
①地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・全社で運転手は48名程度だが、5年前に比べ約10名の減少。最年少でも55歳と高齢化が進んでいる(最高齢は70歳)。女性運転手は白浜等で2名いるが、田辺はゼロ。 ・車両は減車を行い、田辺では20台だが、実際運行しているのは13~15台程度で、残りは運転手不足のために運行できていない状況。乗務員が昼間でも不足している。 ・24時間運行で、田辺でも夜勤2名体制としているが、週末は不足している状況。配車オペレータが23時までしか対応していない。 ・アフターコロナで、春や秋のインバウンドや旅行会社からの依頼による送迎(中辺路あたりまで)があるものの、田辺は圧倒的に地元の利用が多く、9割くらいを占めている印象。高齢者の通院や買物利用がほとんどで、ビジネスでの利用もそれほど多くない。
②地域公共交通で現在直面するまたは将来予測される問題点 および ③問題を解決するための取組状況または取組計画	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手等人員の不足(状況は上記記載の通り) <ul style="list-style-type: none"> →人員募集については、ハローワークや紀伊民報等での募集、タクシー専門のウェブサイト募集、二種免許取得の全額補助などいろいろと取り組んでいる。 →(オーナーの考え方として)ライドシェアも選択肢としてあり、県の方でも白浜や高野山で実施するという話も聞くが、運行管理面が懸念される。運転手がいればライドシェアも必要ないので、まずは運転手を増やすこと、またはそのための運転手の賃金を増やすなどの対策が良いのではないかと考えている。 →運行地域について、中辺路の栗栖川、龍神等までは対応可能であるが、本宮地域までの対応は難しい。 →白浜町のデマンドタクシーの取組(チョイソコ)は今年度も行うと聞いているが、事業者としては運転手も不足しているので、協力できるところはしたいと考えている。 ・キャッシュレス決済への対応 <ul style="list-style-type: none"> →ペイペイやauペイなどに対応。クレジットカードは非対応。
④地域や行政に期待する事	<ul style="list-style-type: none"> ・田辺駅周辺や市役所前に待機場所も用意してもらっているので、特に困っていない。 ・人材確保のための協力をお願いしたい。現状、具体的に希望することはないが、市から色々な支援をお願いしたい。 ・県・国が、タクシーをもっと公共交通として捉えて、人件費を支援するような取り組みがあってもよいように思う。 ・学童保育の送迎、紀南病院の送迎、統合した学校間の児童送迎などにタクシー利用促進をしていただいております。田辺市にはよくしていただいていると思う。市から仕事を作ってもらえることはありがたい。
⑤その他自由意見	-

事業者	西日本旅客鉄道(株)
実施日時	令和6年8月8日(木) 13:00~14:10(対面+web)
① 地域公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 紀勢線輸送密度(1日1kmあたりの平均通過人員)、2023年度> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新宮~和歌山市間(全線): 4,119人/日 ・ 新宮~白浜間: 935人/日 ・ 白浜~和歌山間: 6,985人/日 ・ 国鉄改革時、バス転換が望ましいと定められたライン(いわゆる特定地方交通線)の輸送密度4,000人未満の区間は、「地域公共交通活性化再生法」のなかで、「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間」に設定されている。また、輸送密度1,000人未満の区間は、「交通手段再構築を実施するために関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間(再構築協議会の基準)」にあたる。 ・ 田辺市内の紀勢線利用は、高校生の定期利用が多いが、高齢者やサイクルトレインの利用もある。サイクルトレインは、中高生や50-60代女性の買物利用が当初想定よりも多い印象。 ・ くろしおの利用はコロナ禍から回復しているものの、JR西日本の他の線区に比べて鈍い。その要因まではまだわからない。
② 地域公共交通で現在直面するまたは将来予測される問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線人口減少による利用客の減少(和歌山県内では2020年から2030年にかけて約9万人の人口減少)。観光列車を求める声は多いが、輸送密度への影響はほぼなく、それだけで事業が改善されるものではない。 ・ 乗務員、工務系統の社員、駅社員の担い手不足。JR西日本全域での課題であり、会社単体だけではなく、保線等を担うグループ会社、地域で請け負っていただく会社も含めての課題。 ・ 高規格道路の整備(周参見南IC~太地IC)による鉄道利用者減少 ・ 駅舎の老朽化(紀伊新庄駅、芳養駅) ※特に紀伊新庄駅は開業時の駅舎で老朽化がかなり進行している。 ・ くろしおの老朽化やなにわ筋線開業に伴う車両更新。オーシャンアローは2026,27年で導入30年を迎える。更新時期は未定だが、海沿いを走るのも、他線区よりも厳しい環境。 ・ 津波災害-紀勢線新宮~和歌山市間204.0kmのうち、69区間、約73.5kmの浸水が想定。
③ 問題を解決するための取組状況または取組計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人員の採用が厳しい中、切符販売の非対面化を進めるため、インターネット予約サービスe5489の拡大、JR西日本公式アプリWESTERでの情報提供。 ・ 採用活動の強化(自治体や学校との連携、中途・カムバック採用の開始(通年での採用))。紀伊田辺駅や新宮駅で実績あり。 ・ 駅舎の譲渡や利活用を沿線自治体に提案。老朽化した駅舎の維持が難しければ、シンプル化の対応もしていかざるを得ない。 ・ きのくに線サイクルトレインの導入 <ul style="list-style-type: none"> 新宮~御坊間(普通列車): 予約不要、追加料金不要 御坊~和歌山間(普通列車): 事前予約要、追加料金不要(きのくに線サイクルトレイン+) 新宮~白浜間(特急列車): 事前予約要、追加料金不要(特急くろしおサイクル) ・ 津波被害に対しては、地域と一体となり、乗務員、駅社員の訓練も兼ねて避難訓練を実施。
④ 地域や行政に期待する事	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自治体職員の公共交通利用(田辺市は公共交通利用が基本で、公用車使用時は理由が必要) ・ 駅を中心としたまちづくり、駅舎の利活用(譲渡など)、駅周辺整備。有田・海南では駅社員発信で駅マルシェ企画を複数回実施。横展開というよりも、それぞれの地域特性に合ったものを考えたい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の方への公共交通の利用促進、公共交通利用者への特典付与（通勤補助や特急利用者への商店街で使える金券配布等） ・教育旅行における移動をバスから鉄道への移行 ・きのくに線サイクルトレイン利用者増に向けたサイクリスト立ち寄り 拠点の整備、PR ・駅前の市営駐車場でのパーク＆ライド（鉄道利用者向けの割引） ・田辺市職員の出張利用（1人での利用に限らず） ・e5489 法人会員契約（白浜町が和歌山県一例目となる予定） ・明光バス、龍神バスでの IC カード読取機の導入（インバウンドでも IC 利用が結構ある）
⑤ その他 自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線人口の減少や高速道路および高規格道路の整備により、国鉄民営化後の 1987 年～2023 年間に、紀勢線（新宮～和歌山市間）の輸送密度は半分以下となっている。鉄道の持続性を高めるためにご利用状況に合わせたダイヤ設定、駅舎のダウンサイズ化、無人駅化を進めてきたが、今後の更なる人口減少を鑑みると事業者の努力だけでは限界があると考え。あるべき地域公共交通の姿を積極的に考え、その姿を持続させるために、④の内容について田辺市のご支援を賜りたい。 ・駅舎利活用の事例は湯浅駅など、近年増えてきており、進行中の案件もある。所有権については、譲渡、賃貸、無償貸付などケースバイケース。

事業者	(一社)田辺市熊野ツーリズムビューロー
実施日時	令和6年8月1日(木) 14:10~15:15
① 近年の観光動向について	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前までは右肩上がりだったが、コロナ禍でインバウンドがゼロになった。その後、GoToキャンペーン等もあり、2022年度から緩やかに渡航が解禁され、2023年度にフルオープンとなった結果、昨年度のインバウンド観光客は2019年度比1.67倍にも増えた。 ・ツーリズムビューローとしては85~90%をインバウンドが占めている。 ・インバウンドの内訳としては、欧米豪が中心で、豪州が最も多い。個人、旅行会社ともパイプがあり、コロナ禍後も変わらず多い。欧米豪の観光客は“歩く旅”に慣れた客が多い。 ・アジアについては香港、台湾、シンガポールからが多く、最近是中国本土も増えてきている。 ・宿泊施設のキャパシティに限界があり、京都のようなオーバーツーリズムにはならない見込みである。当初から、質が高く、持続可能な観光地を目指そうというスタンスでやって来ている。誰にでも来てもらってというマス観光ではなく、地域に迷惑をかけない受入体制をつくろうと取り組んできた。ホームページの多言語化(7か国語)もその一環。 ・それでも今年度は昨年よりも増える見込みであるが、宿泊施設の人手不足もあり、100%は入れず何割かに抑えている。部屋数のキャパに余裕があるが、受入できる状況が整っていないことは課題。 ・紀伊田辺駅で降りた人がバスに乗り換えて熊野古道に向かうので、経済波及が山側だけとなっており、市街地側へも波及させることが課題。 ・プロモーションとしても田辺市街地に宿泊してもらおうような形にはなっておらず、英語の市街地グルメガイドなどを準備して、味小路などで安心して食事をして、田辺市街地にもう1泊してもらおう一助となる。 ・インバウンドは春と秋が多く、夏は暑いので少ないが、それでもコロナ禍前よりも多くなっている。あとは冬でも十分歩けますということをアピールして冬季も来てもらって、季節の平準化をしていきたい。 ・田辺駅前案内所については、繁忙期4名、閑散期2名の体制で対応しているが、インバウンドの繁忙期である3~5月、9~11月は、ピーク時にものすごく集中する。
② 観光の観点から見た市内の公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・龍神バスは車庫が近いので、1台で足りなければ追加の2台目を出して送客できているので素晴らしいと思う。 ・本宮~田辺への戻りの便が本宮地域で乗り切らないケースがある。本当はエリア周遊バスなどがあるとよいのかもしれないが、積み残しが毎日発生するわけではないというのが悩ましい。 ・観光客でバスに乗る人が事前に分かれば配車がしやすいのではないかと。田辺駅ではJRからバスに乗る人の情報が事前に知れるとよい。 ・路線バスは、観光客がいっぱいで乗れないでという住民からのクレームは特段ない。現状、住民利用と観光客と利用が被るところがあまりない。
③ 観光の観点から地域公共交通に望むこと、地域や行政と連携したいことや期待すること	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人への対応として、キャッシュレス決済の対応、複数事業者で名称が異なるバス停留所の統一、時刻表の統一など、受け入れ推進協議会のほうで、いろいろと対応いただいている。 ・路線バスについては本数が少ないことが課題、30分待てば次が来るのであれば乗ろうと思うが、今は本数が少なすぎる。 ・くろしおの到着が大幅に遅れた場合を除く、少し遅れた際には、バスの発車を遅らせるなどの連携がなされいている。JR西日本、明光バス、龍神自動車、観光センター(ツーリズムビューローが案内業務を受託)で毎月定例会を開催して連絡体制を構

	<p>築している。今後も継続が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅を出たところからの観光客の流れを把握するため、観光センター前でのカメラ設置について検討しており、近日中に運輸局とも相談予定。 ・ 駅前には人が集中するので、整列乗車のための路面標示があるとよいのではという意見があった。外国人が守ってくれるかという心配はあるが。
④ その他 自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ ライドシェアについては、本宮や中辺路などではもともとタクシー会社がないので、可能性があるのではないか。ツーリズムビューローでは交通手段がない夜に宿に到着することがない様なスケジュールコントロールをしたり、365日24時間つながる電話がありかなり手厚い対応を取っているが、すべての事業者がそうではないし、地域側の受け皿として外国人を送迎してもよいという環境があれば可能性があるかもしれない。

4) バス乗務員アンケート

(1) 実施概要

対象	田辺市内を運行する路線バス・住民バスの乗務員
実施時期	令和6(2024)年11月～12月
回収状況	15人（龍神自動車7人、明光バス2人、熊野御坊南海バス3人、奈良交通1人、大塔交通社（谷口自動車）2人）
質問事項	<ul style="list-style-type: none">・ 普段運行を担当することが多い系統と従事頻度・ 上記系統の利用状況（混雑状況、利用者多い時間帯、鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎ状況等）・ 利用者の特徴（性別、年齢層・目的、障がい者の利用状況、新たな利用者の定着状況等）・ 利用者から聞かれる声（要望や不満の有無とその内容、満足や評価の声の有無とその内容）・ 乗務員から見た課題や改善のためのアイデア

	2. ときどきある → (2) へ 3. ほとんどない → (3) へ
(2) 要望や不満の内容	1. 運行本数・運行頻度 2. 運行ルート 3. 運行時間帯 4. 停留所の場所 5. 運賃 6. 車両のバリアフリー 7. 運転技術や運転手の対応 8. その他 ()
(3) 満足や評価いただくような声はありますか	1. よくある → (4) へ 2. ときどきある → (4) へ 3. ほとんどない → ④へ
(4) 満足や評価いただく内容	(※具体的にご記入ください。)

④乗務員の目線から見た課題や、改善のためのアイデア

例) 車両、ルート、ダイヤ、停留所、勤務環境、道路混雑による運行遅延 など
 ※市や県等に求めることがあれば、あわせてご教示ください。

⑤その他自由意見

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

(2) 結果概要

① 普段担当することが多い路線

【事業者別回答者数】

選択肢	回答数(件)
熊野御坊南海バス	3
奈良交通	1
明光バス	2
龍神自動車	7
大塔交通社	2
ヒトミ観光バス	0
回答数	15

【担当路線】

①龍神自動車

選択肢	回答数(件)
熊野本宮線	3
龍神線	1
みなべ線	2
市内環状線	0
回答数	6

②明光バス

選択肢	回答数(件)
長野線	1
上芳養線	1
熊野線	0
白浜田辺線	0
回答数	2

③熊野御坊南海バス

選択肢	回答数(件)
川丈線	3
定期観光バス 熊野三山めぐり	0
回答数	3

④奈良交通

選択肢	回答数(件)
八木新宮線	1
回答数	1

⑤大塔交通社

選択肢	回答数(件)
住民バス（龍神地域）	0
住民バス（大塔地域）	2
住民バス（本宮地域）	0
回答数	2

【従事頻度】

選択肢	回答数(件)
週に2日	3
週に3日	4
週に4日	3
週に5日	4
週に6日	1
回答数	15

② 利用状況

(1)混雑状況

選択肢	回答数(件)
1日を通して利用者が多い	3
利用者の多い時間帯がある	6
1日を通して利用者が少ない	6
平日は利用が多いが、休日は少ない	0
平日よりも休日の利用が多い	0
回答数	15

(2)利用者が多い時間帯

選択肢	回答数(件)
午前中	11
午後～夕方	3
夕方～夜	1
回答数	13

(3)鉄道や他の路線バスとの乗継ぎ状況

選択肢	回答数(件)
鉄道との乗継ぎが多い	1
他の路線バスとの乗継ぎが多い	5
乗継ぎは少ない	5
分からない	3
回答数	14

③ 利用者の特徴

(1)性別

選択肢	回答数(件)
男性のほうが多い	0
女性のほうが多い	5
男女差はそれほどない	10
回答数	15

(2)年齢層・目的

選択肢	回答数(件)
生徒や学生などの通学での利用が多い	4
働く世代の通勤での利用が多い	0
高齢者の買い物や通院での利用が多い	9
その他	5
回答数	15

(3)障がい者の利用状況

選択肢	回答数(件)
少ないが固定のご利用がある	5
時々利用される方がいる	4
ほとんど利用はない	6
回答数	15

(4)最近新たな利用者が定着していると感じます

選択肢	回答数(件)
感じる	3
感じない	10
回答数	13

④ 利用者から聞かれる声

(1) 要望や不満の有無

選択肢	回答数(件)
よくある	0
ときどきある	6
ほとんどない	9
回答数	15

(2) 要望や不満の内容

選択肢	回答数(件)
運行本数・運行頻度	2
運行ルート	3
運行時間帯	0
停留所の場所	1
運賃	0
車両のバリアフリー	1
運転技術や運転手の対応	0
その他	0
回答数	6

(3) 満足や評価いただくような声はありますか

選択肢	回答数(件)
よくある	2
ときどきある	3
ほとんどない	9
回答数	14

⑤ 乗務員から見た課題や改善のアイデア

- ・インバウンドが多いため、朝夕の湯の峰経由を増やすべき
- ・できれば、川湯、湯の峰で3社同じ時間帯の運行は避けて欲しい。狭い通りで外国人に時間を取られお互い待ち合いに気疲れする。外国語への対応。
- ・川丈線について、運行本数だけを見れば十分だと思う。しかし時間帯により以下に無駄な偏りがあるので、厳しいかもしれないが、3社で調整して極力均等な間隔で運行できないか？
- ・本宮大社の停留所について、外国人にわかりやすい行先案内になるようにしてほしい
- ・多数の外国人が自分の行きたいバス停ですら発音できない(特に中国人は感じを読めない)故にバスの乗り間違い、乗り越しが発生する。観光立県！県が予算をつけてでも県下全車全バス停のナンバリングか周辺施設への周知を推進していただきたい
- ・見通しの悪い停留所の改善
- ・熊野本宮線はインバウンドのお客が多いので(今後も増えていくと思います)英語のアナウンス等が多くても新設かも。また、地域公共交通でもあるので、オーバーツーリズムにならないようバランスの調整が大事になってくると思います。
- ・今のところ現状維持でいいと思います。
- ・16時30分頃の鮎川発があれば良いのではと思う。本来過疎地域から紀伊田辺駅までの住民バスがあれば良いのだろうと思う(高齢者が多いため)

⑥ その他自由意見

- ・本宮 8:20 発は慢性的混雑、早急に改善してほしい。
- ・IC 導入は無理だと思うので、各種 QR の対応を検討してほしい(ペイペイ以外にも)
- ・これも難しいかもしれないが、4 社共通のフリー券があれば、利用者も便利だし、乗務員の負担も少ないと思う。
- ・外国人運賃（日本人割引）の導入
- ・持続可能な事業経営に向けて全体的に運賃改定が必要だと思いますが、競合他社や運行ルートが重なっていることもありハードルが高いのも事実です。
- ・地域公共交通としてなくてはならない路線だが、利用者を注視し、ルート・本数等見通しが必要である。

5) 外国人観光客アンケート

(1) 実施概要

対象	田辺市を訪れる外国人観光客
実施時期	令和6(2024)年10月21日(月)～23日(水)
実施場所	【紀伊田辺駅前】  【本宮大社バス停付近】 
実施方法	対面でアンケート協力を依頼し、その場でアンケート用紙に記入いただき、回収する。 ※調査票は、英語と中国語(繁体字)を準備。
回収状況	266人
質問事項	<ul style="list-style-type: none">・回答者属性(性別、年齢、お住まいの国・地域、日本への渡航回数、田辺エリア(紀伊半島南部)への訪問回数)・今回の旅行について<ul style="list-style-type: none">○日本出入国空港○田辺エリアの訪問目的○滞在日数○交通アクセスや観光情報の入手先○旅行中の鉄道・バスの経路検索○田辺エリア旅行中に不便に感じること・今回の旅行における移動について<ul style="list-style-type: none">○田辺エリアまでの移動手段○田辺エリアでの主な移動手段○田辺エリアを訪問する直前の滞在先○田辺エリアで鉄道やバスを利用するにあたって不便に感じること

Q10. During this trip to Japan, did you use a route search service for trains or buses? (or, do you have any plans to do so?)
此次您在日本旅行期間是否使用了（或計畫使用）路線搜尋來查找列車或巴士？

1. Yes → If yes (or plan to do so), which service did (or will) you use?
使用過 → 使用過（或計畫使用）的具體服務
(1. Google Maps 2. Apple Maps 3. Other / 其他 ())
2. I have not. / 未使用

Q11. What inconveniences have you experienced during your time traveling around the Tanabe area? (multiple selections possible)

在田邊地區（紀伊半島南部）旅行時，您感到什麼不方便？（可複選）

1. Announcements and information signs in the trains and stations / 車站或列車上的資訊標誌、廣播
2. Announcements and information signs in the buses and bus stops / 巴士或巴士上的資訊標誌、廣播
3. Information signs on the roads (signposts/tourism information boards) / 道路的資訊標誌(路標、資訊牌等)
4. Acquiring information regarding access to tourist attractions / 獲取前往旅遊景點的交通資訊
5. Acquiring information on tourist attractions, restaurants, and souvenir shops / 獲取旅遊景點、餐飲店、禮品店等資訊
6. Communicating with the staff at a tourist attraction, restaurant, or souvenir shop / 與觀光設施、餐飲店、禮品店等工作人員的溝通
7. Communicating with the train attendants or bus/taxi drivers / 與站務人員、巴士或計程車司機的溝通
8. Communicating with staff at tourist information centers / 與觀光詢問處工作人員的溝通
9. Restaurant menus / 餐飲店的菜單標示
10. Paying with credit cards / 信用卡付款等
11. Exchanging money / 貨幣兌換
12. Utilization of free Wi-Fi / 免費 Wi-Fi 的使用環境
13. Other / 其他 ()
14. None / 無不方便之處

Please tell us about the state of transportation during this trip. (Q12-Q15)

請問您此次旅行的交通方式。(Q12~Q15)

Q12. Within Japan, how did you travel to the Tanabe area (southern Kii Peninsula)? (multiple selections possible)

到田邊地區（紀伊半島南部）的交通方式（日本國內）（可複選）

1. Airplane (Haneda Airport-Nanki Shirahama Airport) / 飛機（羽田機場～南紀白濱機場）
2. Train (Shinkansen, JR Limited Express) / 鐵路（新幹線、JR 特急等）
3. Sightseeing bus / 遊覽車
4. Coach bus / 高速巴士
5. Rental car / 租車
6. Other / 其他 ()

Q13. What are your main modes of transportation around the Tanabe area? (multiple selections possible)

在田邊地區（紀伊半島南部）的主要交通方式（可複選）

1. Train / 鐵路
2. Sightseeing bus / 遊覽車
3. Local bus / 路線巴士
4. Rental car / 租車
5. Taxi / 計程車
6. Other / 其他 ()

Q14. Where were you staying before you visited the Tanabe area? 訪問田邊地區（紀伊半島南部）之前的住宿地點

1. Hokkaido / 北海道
2. Tokyo/Chiba/Kanagawa / 東京都、千葉縣、神奈川縣
3. Shizuoka / 靜岡縣
4. Kyoto/Osaka / 京都府、大阪府
5. Okinawa / 沖繩縣
6. Other / 其他 ()
7. Not applicable (came straight to the Tanabe area after arriving in Japan)
無住宿地點（入境日本後立即來到田邊地區（紀伊半島南部））

Q15. What inconveniences have you experienced while using the trains and buses in the Tanabe area? (multiple selections possible)

在田邊地區（紀伊半島南部）搭乘列車或巴士時，您感到什麼不方便？（可複選）

1. Not many information signs written in other languages and/or they are hard to understand.
外語標誌較少、難以理解
2. Not many ways to pay the travel fares. / 車費支付方式較少
3. Could not pay or make reservations on the websites. / 無法在網上預約或付款
4. The information on the websites is limited and/or hard to understand. / 網站上資訊較少、難以理解
5. The information on-site is limited and/or hard to understand. / 當地資訊較少、難以理解
6. There are not enough buses and trains. / 班次較少
7. The fare is expensive. / 車費較貴
8. Transportation services are not available when I need them. (i.e. during the early morning and late night)
不在希望搭乘的時間運行（夜晚、清晨等）
9. No space on the trains for luggage and/or too little space. / 車內沒有或較少放置行李的地方
10. Facilities are not easily accessible (not-barrier free). / 不是無障礙
11. Other / 其他 ()

This is the end of the survey. Thank you for your participation.

以上是問卷調查內容。感謝您的合作！

Q10 今回の日本旅行中に鉄道やバスの経路検索を利用したか（またはする予定があるか）

1. 利用した
→利用した（またはする予定がある）具体的なサービス
(1. GoogleMaps 2. AppleMaps 3. その他 ())
2. 利用していない

Q11 田辺エリア（紀伊半島南部）を旅行中に不便に感じること（○は複数可）

1. 駅や鉄道車内の案内表記やアナウンス
2. バスやバス車内の案内表記やアナウンス
3. 道路の案内表記（道標・案内板等）
4. 観光地へのアクセスに関する情報の入手
5. 観光地、飲食店、お土産屋等の情報の入手
6. 観光施設、飲食店、お土産屋等のスタッフとのコミュニケーション
7. 駅員、バス・タクシーの運転手とのコミュニケーション
8. 観光案内所のスタッフとのコミュニケーション
9. 飲食店のメニュー表記
10. クレジットカード等の決済
11. 両替
12. 無料 Wi-Fi の利用環境
13. その他 ()
14. 特になし

今回のご旅行における移動について教えてください。(Q12～Q15)

Q12 田辺エリア（紀伊半島南部）までの移動手段（日本国内）（○は複数可）

1. 飛行機（羽田空港～南紀白浜空港）
2. 鉄道（新幹線、JR 特急等）
3. 観光バス
4. 高速バス
5. レンタカー
6. その他 ()

Q13 田辺エリア（紀伊半島南部）での主な移動手段（○は複数可）

1. 鉄道
2. 観光バス
3. 路線バス
4. レンタカー
5. タクシー
6. その他 ()

Q14 田辺エリア（紀伊半島南部）を訪問する直前の滞在先

1. 北海道
2. 東京都・千葉県・神奈川県
3. 静岡県
4. 京都府・大阪府
5. 沖縄県
6. その他 ()
7. 滞在先なし（入国してすぐに田辺エリア（紀伊半島南部）に来た）

Q15 田辺エリア（紀伊半島南部）で鉄道やバスを利用するにあたって不便に感じたこと

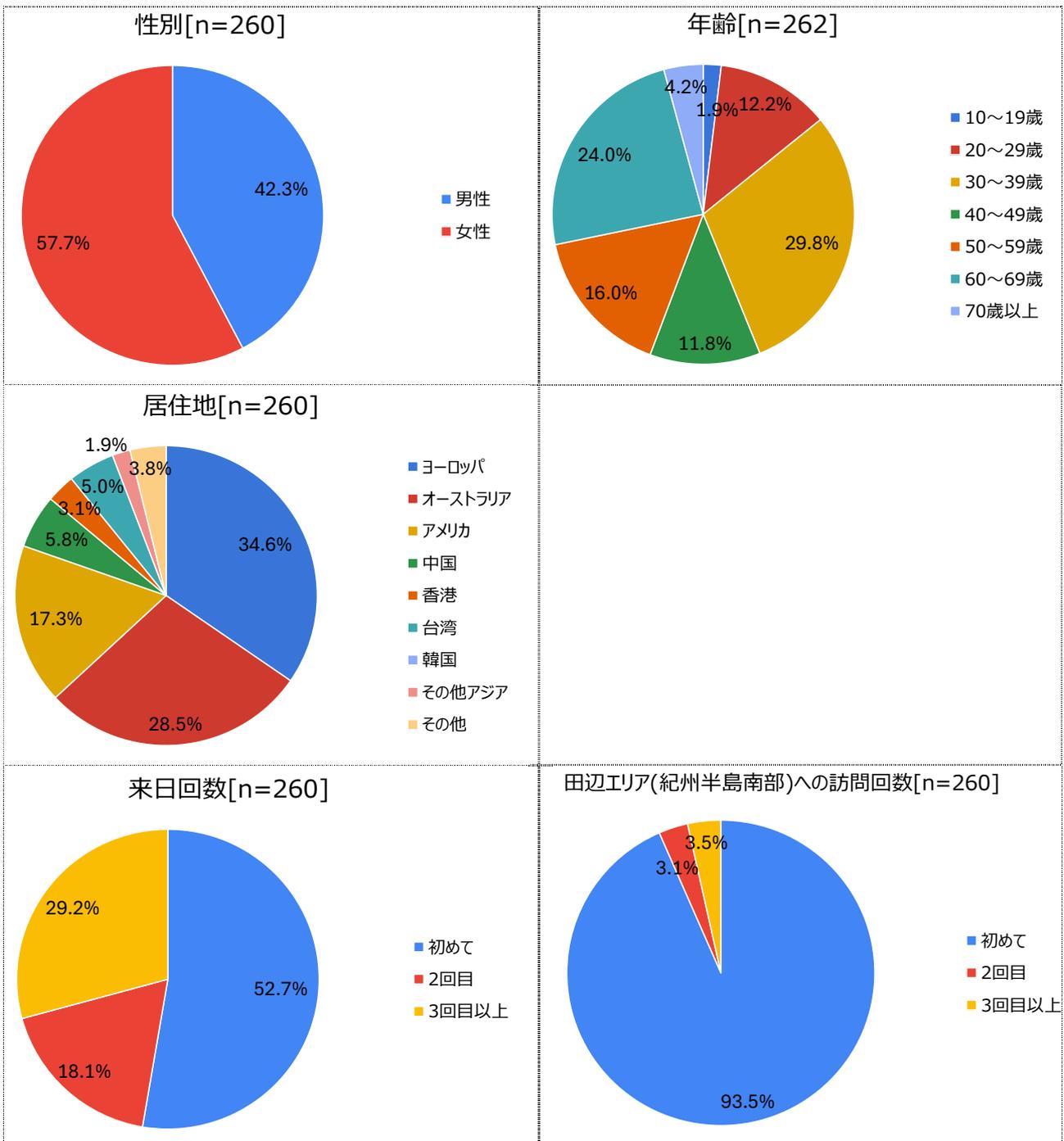
1. 外国語の表記が少ない・わかりにくい
2. 運賃の支払い方法が少ない
3. Web上での予約や決済ができない
4. Web上での情報や少ない・わかりにくい
5. 現地での情報が少ない・わかりにくい
6. 便数が少ない
7. 運賃が高い
8. 利用したい時間に運行していない（夜間や早朝など）
9. 車内に荷物の置き場所がない・少ない
10. バリアフリーになっていない
11. その他 ()

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

(2) 結果概要

① 回答者属性

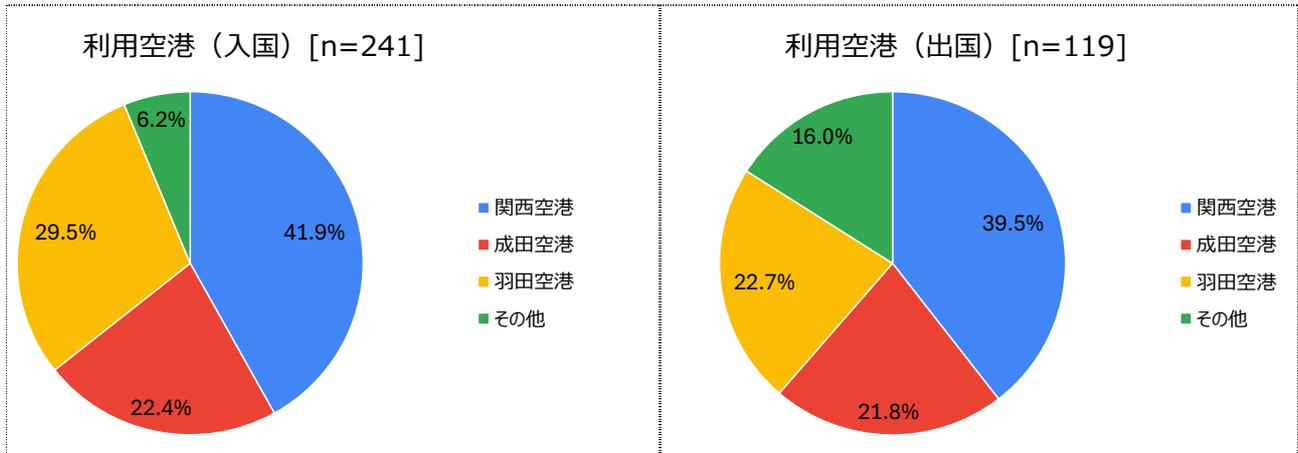
- ・女性が約6割を占めています。
- ・年齢は、30歳代が約30%で最も多く、次いで、60歳代（約24%）、50歳代（約16%）となっています。
- ・居住地は、ヨーロッパ（約35%）、オーストラリア（約29%）、アメリカ（約17%）の順に多く、これらで全体の約8割を占めています。
- ・来日の回数は初めてと2回以上が半数程度ずつですが、田辺エリアへの訪問回数は初めてが9割以上を占めています。



② 今回の旅行について

a. 出入国時の利用空港

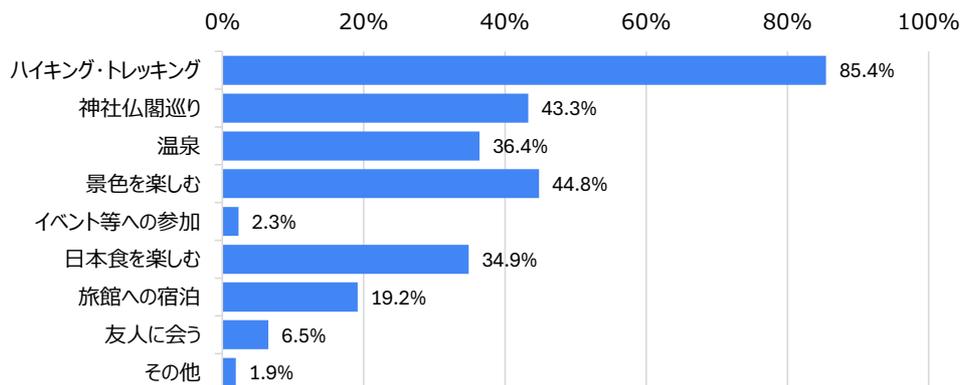
- ・入国・出国ともに関西空港が約4割で最も多くなっています。



b. 田辺エリア（紀伊半島南部）の訪問目的

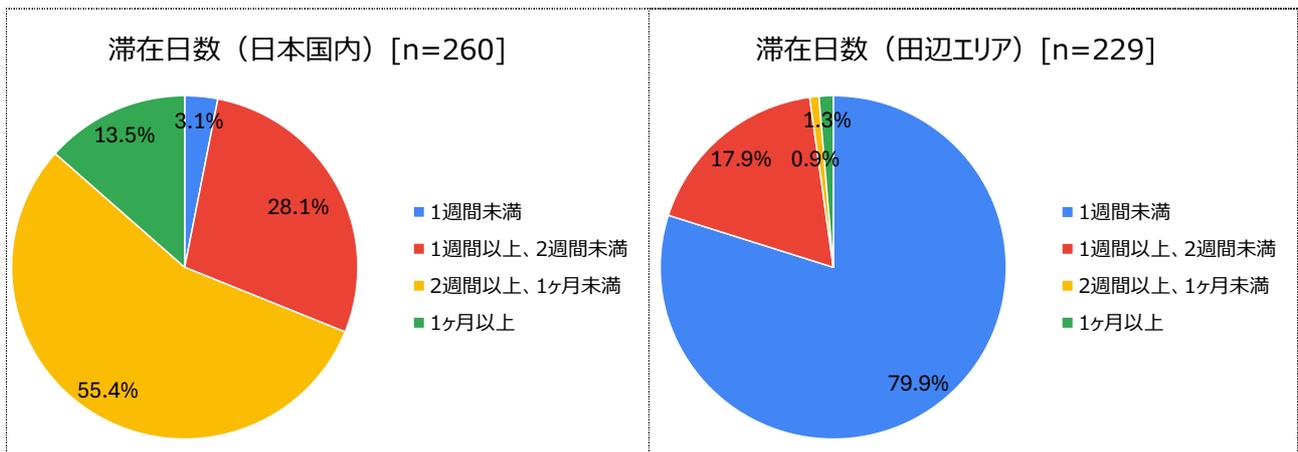
- ・ハイキング・トレッキングが約85%で最も多く、他の目的での訪問の約2倍となっています。

田辺エリア（紀伊半島南部）の訪問目的[n=261]



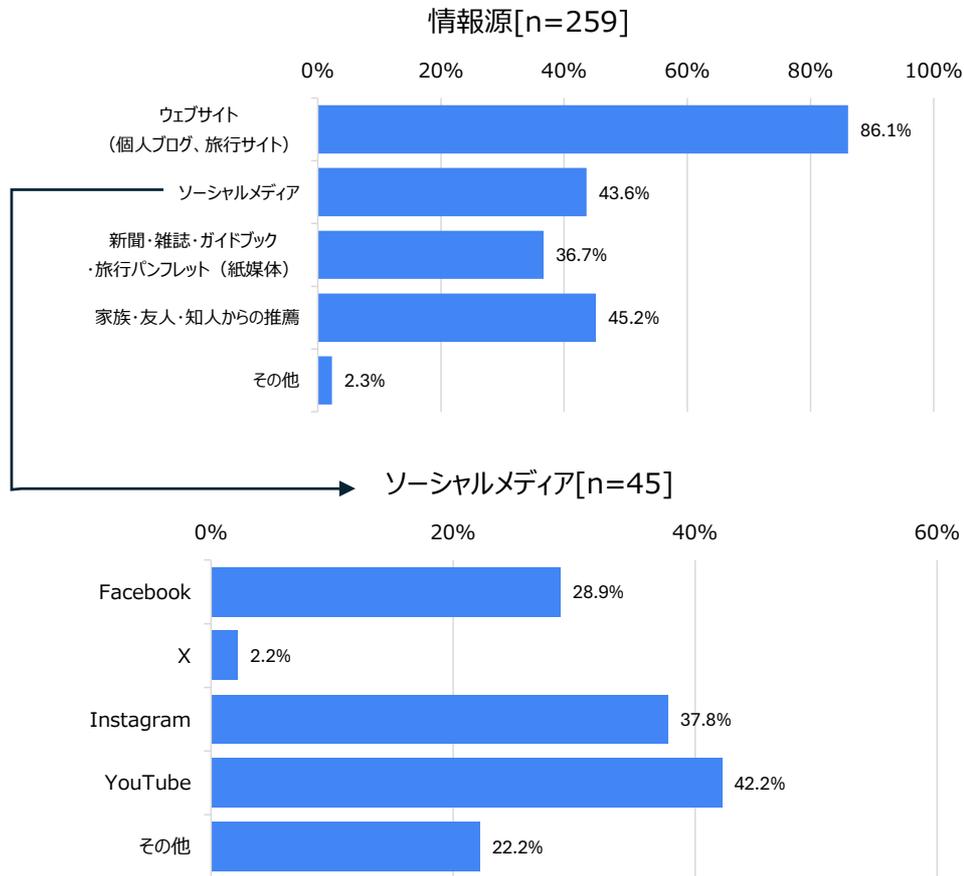
c. 滞在日数

- ・日本国内の滞在日数は2週間以上1か月以内が約55%で最も多く、田辺エリアの滞在日数は1週間未満が約80%で最も多くなっています。



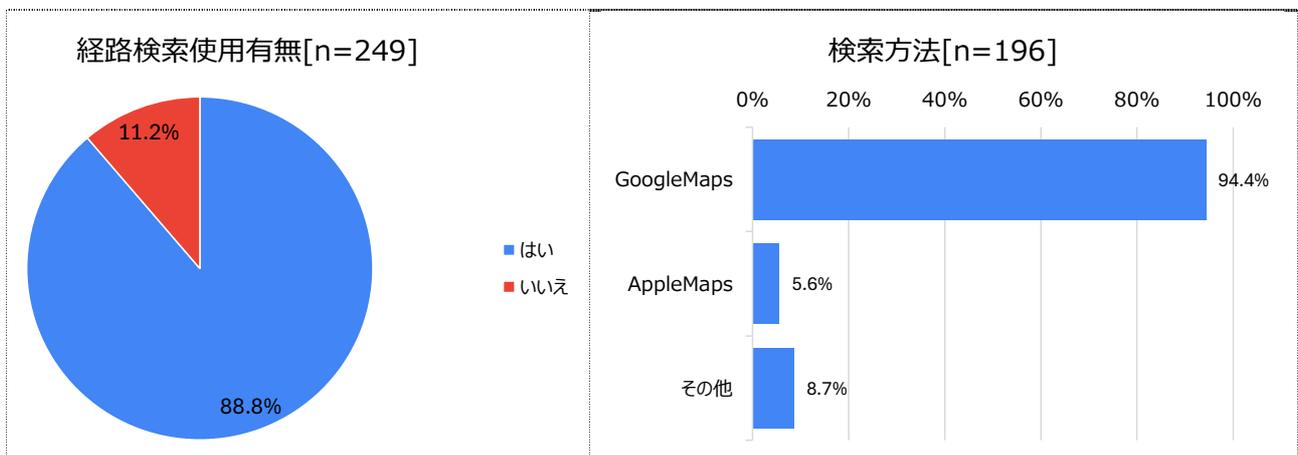
d. 田辺エリアを訪れる前の交通アクセスや観光情報の入手先

- ・ウェブサイト（個人ブログ、旅行サイト）が86%で最も多く、次いで、家族・友人・知人からの推進（約45%）、ソーシャルメディア（約44%）となっています。
- ・ソーシャルメディアについては、YouTube が約42%で最も多く、次いで、Instagram（約38%）、Facebook（約29%）となっています。一方、X（旧Twitter）は約2%と少なくなっています。



e. 日本旅行中における鉄道・バスの経路検索の有無

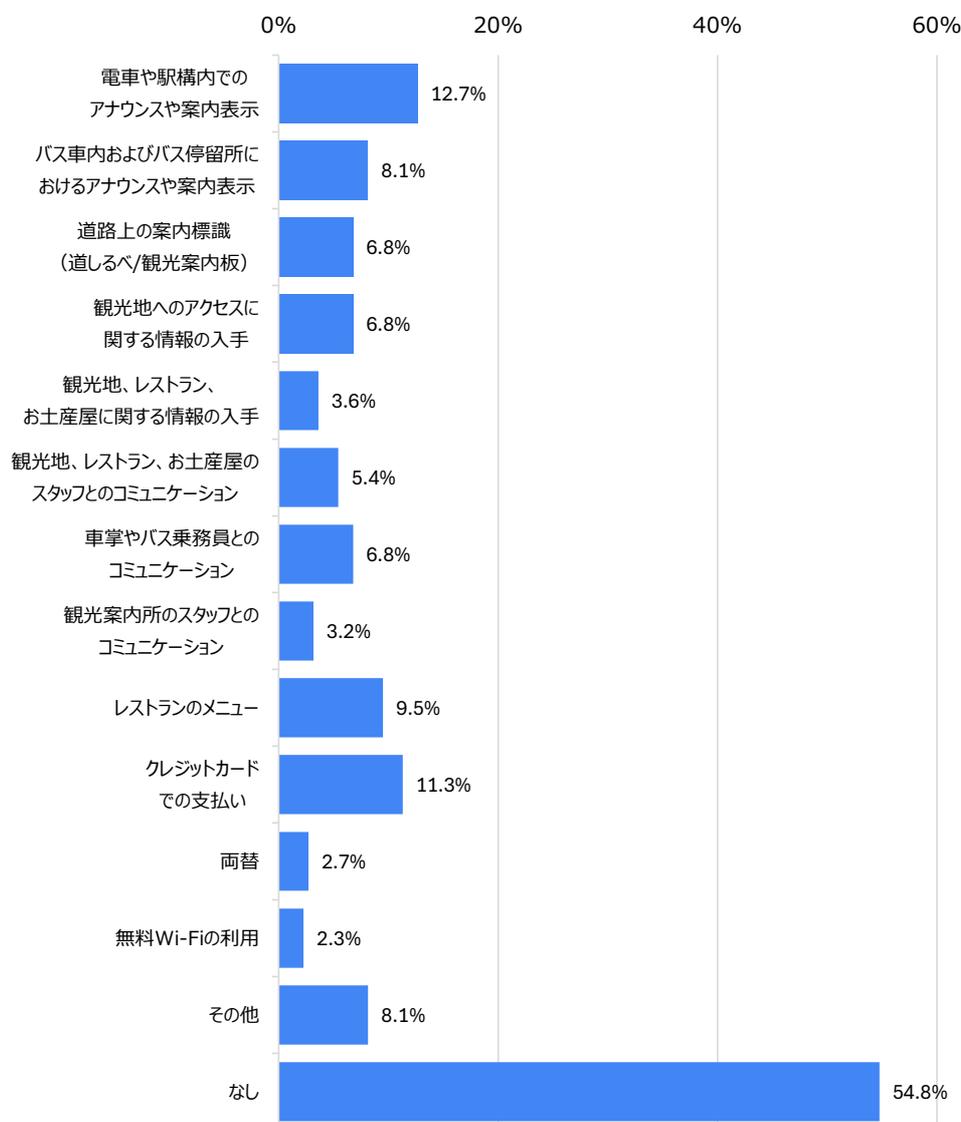
- ・約9割が鉄道・バスの経路検索がある（予定を含む）と回答し、その方法としては、GoogleMaps が約94%で圧倒的に多くなっています。



f. 田辺エリアを旅行中に不便に感じること

- ・不便に感じることは「ない」が約 55%を占めて最も多くなっています。不便に感じることとしては、「電車や駅構内でのアナウンスや案内表示」(約 13%)、「クレジットカードでの支払い」(約 11%)が比較的多くなっています。

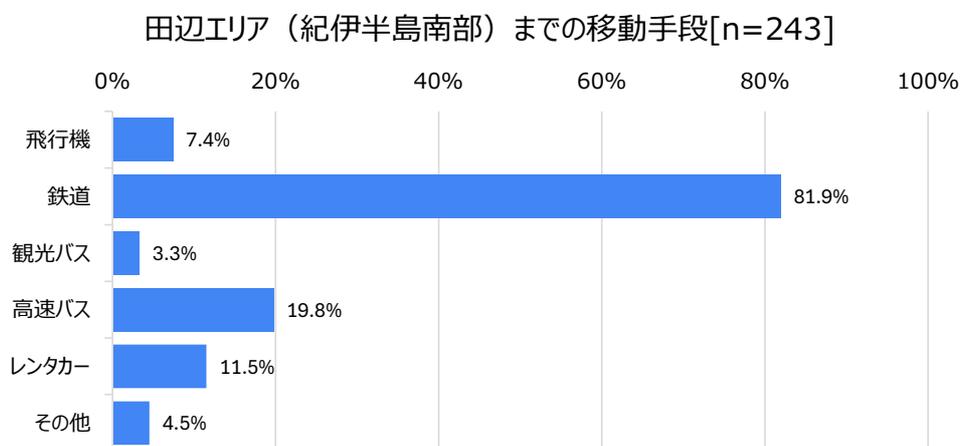
田辺エリアを旅行中に不便に感じること[n=221]



③ 今回の旅行における移動について

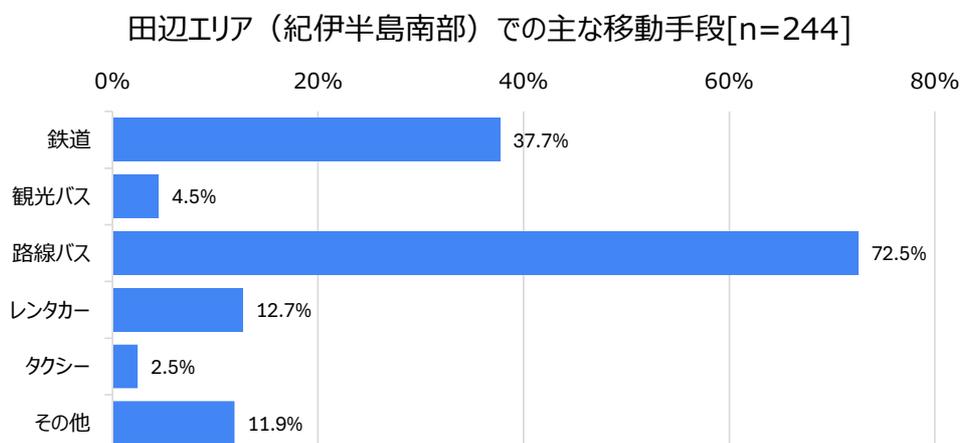
a. 田辺エリア（紀伊半島南部）までの移動手段

- ・鉄道が約 82% で圧倒的に多く、次いで、高速バス（約 20%）、レンタカー（約 12%）の順となっています。



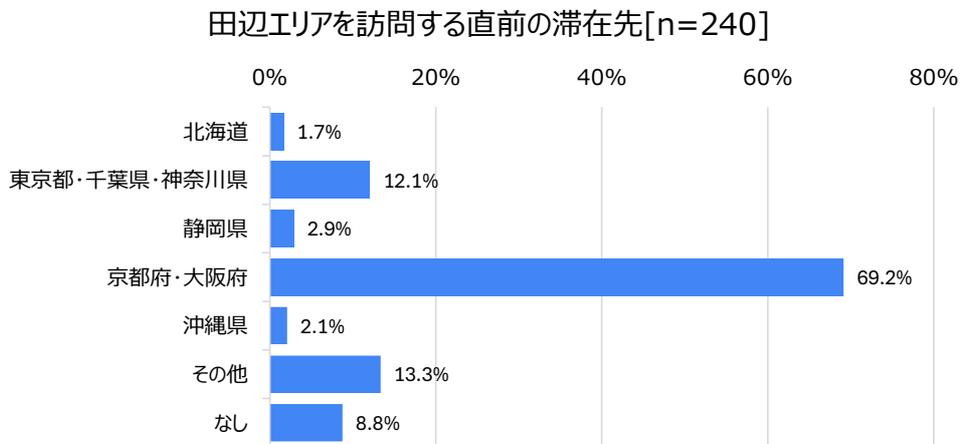
b. 田辺エリア（紀伊半島南部）での主な移動手段

- ・路線バスが約 73% で最も多く、次いで、鉄道（約 38%）、レンタカー（約 13%）の順となっています。



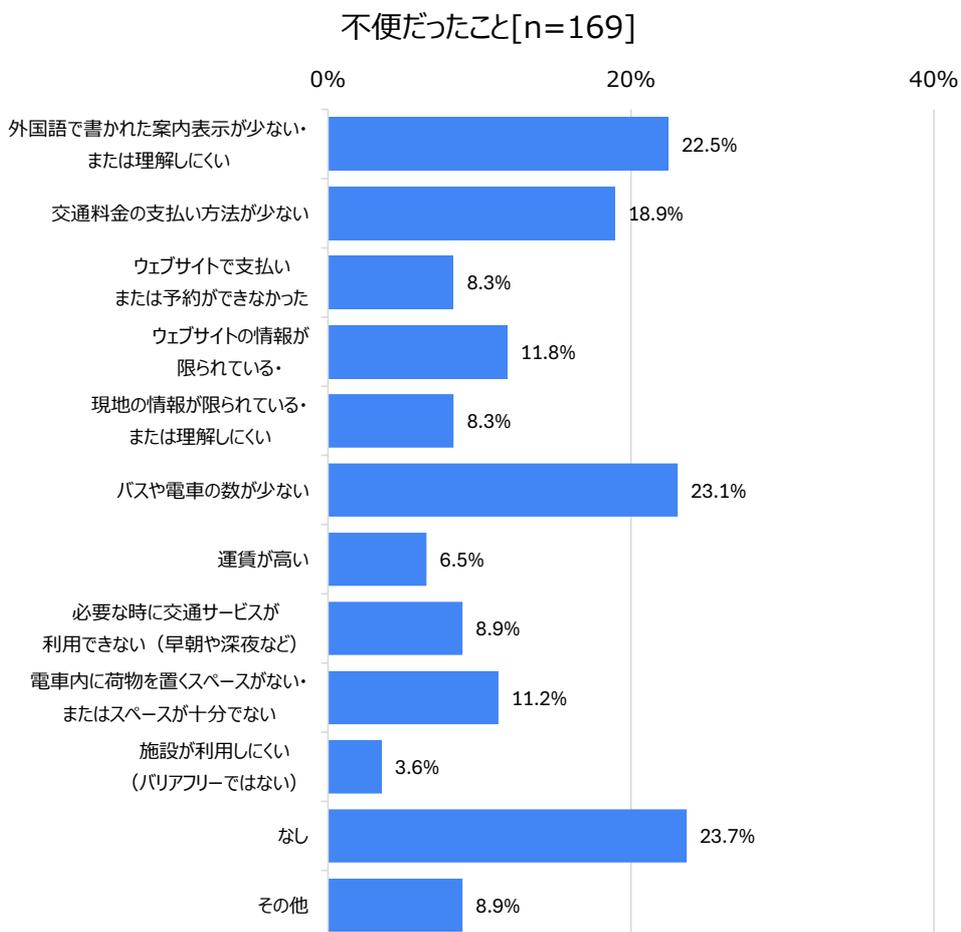
c. 田辺エリア（紀伊半島南部）を訪問する直前の滞在先

- ・京都府・大阪府が約69%で最も多く、次いで、その他（約13%）、東京都・千葉県・神奈川県（約12%）の順となっています。



d. 田辺エリア（紀伊半島南部）で鉄道やバスを利用するにあたって不便に感じること

- ・「ない」が約24%で最も多く、不便に感じることとしては、「バスや電車の数が少ない」、「外国語による案内表示が少ない、または理解しにくい」がいずれも約23%、「交通料金の支払い方法が少ないが約19%となっています。



6) 地域別意見交換会

(1) 実施概要

対象	田辺、龍神、中辺路、大塔、本宮各地域の代表者（自治会、女性会、商工会、観光協会など）
実施時期・開催状況	龍神地域：令和 6(2024)年 11 月 19 日、参加者 16 人 中辺路地域：令和 6(2024)年 11 月 19 日、参加者 10 人 大塔地域：令和 6(2024)年 11 月 20 日、参加者 6 人 本宮地域：令和 6(2024)年 11 月 26 日、参加者 17 人 田辺地域：令和 6(2024)年 11 月、自治会連合会メンバー（8 人）を個別訪問してヒアリング
内容	<ul style="list-style-type: none">・ 地域公共交通の現状・ 前回意見交換会と現計画の振り返り・ 有識者などによる地域公共交通に関する講演・ 質疑・意見交換

(2) 結果概要

① 龍神地域

<p>実施内容</p>	<p>(1) 田辺市内の地域公共交通の現状と振り返り 説明：田辺市企画広報課／中央復建コンサルタンツ(株)</p> <p>(2) みんなが当事者になって地域交通を育てよう 講演：交通ジャーナリスト 鈴木 文彦</p> <p>(3) 事例紹介：西宮市・名塩地区におけるふれあいバス事業導入の取組みについて 講演：西宮市名塩自治会会長・名塩地区自治会連絡協議会理事長 石田 清造</p> <p>(4) 質疑応答・意見交換</p>
<p>質疑応答・意見交換</p>	<p>主な意見や意見交換のやり取り ○は市民（参加側）、●は市、◆有識者・コンサルタント</p>
<p>【講演に対する質問】</p>	<p>○名塩地区のバスは、タクシーや路線バスに比べて運賃が安く、収入で不足する分は市が負担しているということか？</p> <p>◆その通りです。</p> <p>○自家用有償運送で運行した場合にもし事故があった場合の補償が心配。</p> <p>◆自家用車で運行する場合、事故そのものの補償は一般的に運転手にあるが、運行主体（市、NPO）によって負担やフォローの仕方には違いがある。タクシー会社が運行管理する場合、事故処理や対外的な交渉など一定部分はタクシー会社に対応するが、事故そのものの責任自体は一定程度運転者本人にかかり、それは自家用有償でもボランティア輸送でも同じである。</p> <p>○龍神村で公共ライドシェア的なサービスの動きがあるが、自治会連合会のかかわり方について、アドバイスがあれば聞かせていただきたい。</p> <p>◆事業者を交えての協議はとても大切で、協議は1回で終わらせず、めげずに何回も協議を重ねていただきたい。回数を重ねることで具体的な話にも発展していくはず。</p> <p>◆最初は市に入ってもらい、きっかけづくりをするのが集まりやすい。繰り返す中で、だんだんと地域が主導権をとっていってもらえることが良い。</p> <p>◆準備段階でコロコロと担当者が変わると話が前に進まない。形が出来上がるまでは特定の人が継続して携わり、本格以降新しい体制に入っていく。ある程度まとまるまでは同じメンバーでやるのが良いと思う。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div>

【その他の
意見】

○住民バス・丹生川線の朝便が始発のバス停を 7:40 に出発し、8 時過ぎに到着する。西で乗せて診療所に行く。診察が終わったら 10 時過ぎで、次の帰りのバスが 13 時過ぎ。夏の猛暑、冬の寒い時期は待つのが大変。たまたまローソンができて休むところがあった。他路線との兼ね合いもあると思うが、1 便の次の昼までの便の間の増便の可能性はあるのか。

●NPO による有償運送については、事業者・NPO・市で協議を続けてきたが、今年に入って前向きに動き出してきている。詳細はまだ言えないところだが、近いうちに方向性を示したい。住民バスの運行拡充については、NPO の活動がまさに、診療所から帰りのバスまで 3 時間、4 時間あるので、そこを埋めていくということができないのではないというのが元々のスタートだった。例えば朝の便が全く乗っていなければ、時間を動かすことは可能なので、フレキシブルに考えたい。

○NPO による運行について、立ち上げがゴールではない。継続が大事。NPO の動きを横から眺めている立場だが、ここの地域で継続するためには、田辺市の協力が絶対に必要だと思う。神戸市など他自治体ではそうしたサポートをしている。

●NPO も継続していくことを目標にしているし、市としてもサポートしていきたい。

○住民バスの乗り継ぎの件で、当面の話として、下福井地区から田辺市内へ通院する場合、住民バスと龍神バスを乗り継いで通院した場合、朝 8 時過ぎに柳瀬で乗って、帰ってくるのが、3 月までは 14 時で乗り継ぐ時間があったが、4 月からダイヤが変わり 12 時 40 分しか乗れない。通院や買い物に行く場合、市内での所要時間が短いため（3 時間もない）、通院となると非常に窮屈。3 月までなら、週に 2 回利用できていたが、4 月からは使い勝手が悪い。バス利用者にとっては切実な悩みであり、何とか考えていただきたい。

○これは龍神地域全体の問題である。自治会連合会長には一度、音頭を取って地域での意見集約をお願いしたい。



② 中辺路地域

実施内容	<p>(1) 田辺市内の地域公共交通の現状と振り返り 説明：田辺市企画広報課／中央復建コンサルタンツ(株)</p> <p>(2) 限られた資源を最大限活用して最適な地域交通を 講演：交通ジャーナリスト 鈴木 文彦</p> <p>(3) 質疑応答・意見交換</p>
質疑応答・意見交換	<p>主な意見や意見交換のやり取り ○は市民（参加側）、●は市、◆有識者・コンサルタント</p>
【講演に対する質問】	<p>○住民バスの観光客利用がないというのが田辺市の現状であるが、観光利用との併用した成功事例があれば教えていただきたい</p> <p>◆例えば、山口県萩市でもやっている。一番の問題は、来訪者に対して運行しているという情報が行き届かないこと。交通手段を知ってもらうことが第一歩。実際のところ、地域の人たちのニーズと観光ニーズは必ずしも一致しないこともあるが、まずは運行するところから。</p> <p>○観光関連で、ライドシェアがもてはやされていて、中辺路町でもインバウンドが増えてきている。ライドシェアは日本では立ち遅れているが、将来的には、和歌山県の観光関係者からの期待もある。</p> <p>◆仕組みは多分できると思うが、継続が課題。観光の場合は日本型ライドシェアが該当するかと思うが、運転手の確保が本当にできるかどうかは課題。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
【その他の意見】	<p>○10 年程前に、中辺路町で乗合タクシーを走らせようと署名活動を行い、前向きに検討するという市長からの回答があったので期待もあったが、その後前進がない。高齢になるとバス停までも歩いていけない。こうした懇談会や意見交換会はときどき開催されるが、進捗が見えない。住民バスのバス停はたくさん設置されている、誰が乗るのかという場所もある。買い物難民が増えてきているのも実情としてある。</p> <p>●少しでもご自宅に近いところで乗降できるよう、住民バスを路線定期運行から区域運行に切り替えた。乗合タクシーではなく、登録者数もまだまだ少ないが、去年に比べると増えてきているというのも事実としてあるので、ぜひご利用いただきたい。</p> <p>○本宮であすなる会という NPO が福祉送迎サービスをやっている。運転手には主婦の方もいる。自家用車なので、ドアツードアで利用できる。同じ市内にいい事例があるので、その代表者の方に来ていただき、補助金なしで実施できているのかどうか、何が問題なのかなどについて話を聞いたり、広報誌に掲載するなどして、勉強できるとよい。</p> <p>●あすなる会は福祉有償運送という形でやっている。別事業とあわせて、地域福祉ということで取り組んでいる。中辺路地域の住民バスもドアツードアに近い部分もあり、往復 400 円も利用できる。あすなる会の取組については、今後、事例の紹介もしていきたい。</p>

- 南和歌山医療センターの送迎バスが中辺路に来ているが、来年4月から廃止されるのでは？と不安に思われている住民もいる。何か情報を得られていれば教えていただきたい。
- 運行自体は把握しているが、廃止の可能性については伺っていない。基本的に、病院が自主運行しているので、市が走らせてくれともお願いはしにくい。
- そもそも現在の運行情報を知らない高齢者が多く、まずは、情報をしっかり伝えるべき。そのうえで、バスの運行時間に住民の生活をあわせていただく形なのかなと思う。
- 現状ではバス停まで行かないと利用できない。小型の車両にして、家の近くまで来てもらうという対応はできないのか。
- 住民バス、診療所送迎、外出支援などいろいろなサービスがあるが、それらを統合できるとよい。行政の縦割りで難しいかもしれないが、利便性は高まると思う。そういった施策を考えるほうが、中辺路町にはあっているのではないか。
- ご利用状況に応じて、バスを小型にしていくということについては考えていきたい。
- 他の事業で使っている車両をお互いに連携して使っていくのは、絶対にできないことなのか。
- 車両の融通はできるし、住民バスをスクールバスとして活用するというのは臨機応変に対応している。
- ドア・ツー・ドアに近づけて玄関まで迎えに行けるのであれば、もっと利用が増えるのではないか。移動販売もあって、週に2回J Aが来ているが割高で、Aコープに行けるとなると利用者が増える。ただ、路線バスも運行されていて、Aコープまでは行けないということだと、登録人数は増えないと思う。
- 北郡、真砂の地域にも住民バスの拡充はできないか。
- 住民バスの運行区域については、現状では路線バス廃止区域が対象である。来年4月からすぐに運行地域を拡充することは難しいが、今後の検討課題とさせていただきたい。
- 北郡は運行の対象外である。中辺路の診療所はほぼ休業状態で、ほとんどの人が大塔に行っている。大塔に行くと買い物、通院の用事が済む。
- 役場へ行くときに利用する朝いちばんの路線バスを、小学生が通学で利用しているのだが、これに外国人観光客が多数乗車しており（おそらく滝尻までと思われる）、小学生が座れないくらい。役場にも行けない状態。
- 路線バスについては、外国人観光客の利用が多く、田辺駅からは増発対応もしている。小学生が乗れないということも聞いており、教育委員会とも情報共有したい。
- ◆インバウンドを取り込もうとするには Google map にバスの運行情報を掲載するとよいが、これをやるとインバウンドによる利用が増え、生活バスが生活交通として利用できなくなる可能性があり、生活利用と外国人利用のバランスの難しさがある。



③ 大塔地域

<p>実施内容</p>	<p>(1) 田辺市内の地域公共交通の現状と振り返り 説明：田辺市企画広報課／中央復建コンサルタンツ株式会社 (2) 質疑応答・意見交換</p>
<p>質疑応答・意見交換</p>	<p>主な意見や意見交換のやり取り ○は市民（参加側）、●は市、◆有識者・コンサルタント</p>
	<p>○地域の輸送はだれの責任なのかを考えたとき、7・8割が赤字と聞くと、国をはじめ行政としてどうしようと考えているのか。これからますます過疎化するなかで、何も考えていないように見える。いろいろと工夫が必要なことはわかるが、住民の工夫だけでは限界がある。</p> <p>○市がスクールバスを出しているが、一般住民は乗ることができるか。</p> <p>●現状では、乗車できない。</p> <p>◆スクールバスに一般の方が乗ることができるかどうかは、現状では可能になっていますが、とある事例ではPTAが混乗を反対したということもあった。この地域では実現できるかもしれないので、ぜひトライしていただきたい。</p> <p>○土日が運行していないのは致命的だと思う。</p> <p>◆お金の部分は大きい。国のお金は縦割りで、例えば、道路のお金は公共交通に使えない。公共交通に対してお金を出すのが旧運輸省だが、ここはお金がない。国の補助制度はあるが、微々たるもの。県は、全国的に潤沢に出しているところは少ない。日本は“公共”交通と言いながら、基本的には事業者の独立採算でやってきている。地域が主体と申し上げたが、地域と行政と事業者と、ときどき専門家が一緒になってやっていく必要があるということ。例えば、欧州では人の移動する権利が憲法で決められている。これに基づき、国の制度やお金の調達が明確に位置付けられている。</p> <p>○ノルウェーに行ったことがあるが、自由に移動できていた。財政的には日本のほうが豊かなはずなのに。住民も主体的にやっていかないといけないと思う。</p> <p>○住民バスの運転手に聞くと、すさみ町から来ているということだった。田辺市内から来ていないのか？運転手の募集はどうしているのか？</p> <p>●大塔地域の住民バスの運行は大塔交通社に委託しているので、運転手の採用は事業者の裁量になる。</p> <p>○鮎川の住民で、住民バスを利用するという話を聞いたことがない。75歳以上の方が35人いるが、皆さん車を運転されている。利用状況を見ても、鮎川は少なく、富里・三川の方が多いいのかなと思う。住民バスの運行や利用状況について、数字的・金額的なところも気になるところである。</p> <p>●鮎川での利用が少ない点については、周知が行き届いていないということと、三川や富里はこれまで比較利用できていたので利用しやすいのかもしれない。鮎川などの地域については、まだまだ周知が足りない部分があると考えている。</p> <p>●利用状況については、去年よりも今年のほうが増えているという状況である。</p> <p>◆もう少し歳をとったら利用するという話があったが、体力がなくなって自分で運転できなくなると、公共交通は体力的に利用できない。そうなる前に、1か月に1回でもいいので、ご利用いただきたい。</p> <p>○以前は路線バスに乗るために、4人くらいでお金を出し合って、鮎川まで送迎してもらっていた。住民バスができて、うれしくなって、私は最低1か月に5回は利用している。運転手はすごく良心的。不足を言えばきりがないが、近所の方は田辺まで美容室に行っていたが、鮎川の美容室なら往復400円で行くことができるので、また誘い合っとうと話している。JAにも住民バスで行っている。私個人としては運行してもらってとてもよかったと思っている。</p> <p>○先ほどの方は、住民バスがあるおかげで、女性会の集まりにも参加できている。運行</p>

時間も見直していただいているが、土日は運行がないので、土日のイベントには来てもらえない。ぜひ土日でも運行をお願いしたい。

- ◆西宮市生瀬地区の取組では、住民の皆さんにルートやダイヤを考えてもらった。今のような、その具体的なアイデアがあると計画を立てやすい。
- 住民バスは今年の4月から区域運行をしており1日4便運行している。利便性を上げるにはお金が必要だし、お金を出しても運転手がいるかどうか。毎日4回の運行を6回にするのは難しいが、例えば平日3日で休日も運行するのが良いのか、平日の運行を1日6回にするとか、やり方はいろいろある。龍神地区でも去年までの運行事業者が撤退されたので、何とかぎりぎりでも別の運行事業者を探してきて、運行してもらっている状態である。
- ◆どこかで折り合える場所があるかもしれない。1つでもできるところからやっていくことが大事。まだ運転ができる方が多いので、関わっていない方はまだまだ他人事かもしれない、働きかける難しさがある。
- 今晚、地域の寄り合いがあるので、今日の話をもみんなにしてみたい。
- 住民バスの年間委託料はどうなっているのか？
- 昨年度までのものであれば、運賃収入なども含めて運行実績を出すことができる。
- 田辺駅から明光バスが運行してきているが、あまり利用者がいないように思う。それに対する補助金を出しているのか。
- 国・県・市から補助金を出している。インバウンドが増えてきており、赤字も解消してきており、補助金を出さなくてもいいレベルに近づいている。
- 明光バスの利用状況を見ると、相当赤字路線だと感じる。小型バスにするとかで費用を下げることはできないのか。
- ◆運行にかかる費用としては人件費が全体の6,7割を占めており、車両を小型にしてもそれほど経費は下がらない。
- スクールバスの混乗は実現できたら素晴らしいと思うが、親御さんのご意見もあり、調整をお願いしたい。
- スクールバスは教育委員会の管轄である。こういう意見があったことは共有し、議論していきたい。



④ 本宮地域

<p>実施内容</p>	<p>(1) 田辺市内の地域公共交通の現状と振り返り 説明：田辺市企画広報課／中央復建コンサルタンツ(株)</p> <p>(2) 気軽に「おでかけ」できる社会を支える公共交通 講演：合同会社萬創社代表社員・名古屋大学客員准教授 福本 雅之氏</p> <p>(3) 質疑応答・意見交換</p>
<p>質疑応答・意見交換</p>	<p>主な意見や意見交換のやり取り ○は市民（参加側）、●は市、◆有識者・コンサルタント</p> <p>○現計画の施策について、実際にどのような形で成果が出ているのか。</p> <p>●町内3温泉周遊バスについては、実証運行したがコロナ禍の実証であったため、結果が芳しくなかった。現状、インバウンドが増えるなかで、今やるべきではないかという事は県に伝えている。なお、本宮大社・那智山方面へのチャーター便の実証運行を来年1月から短い期間だが実施予定である。県の実証だが、市も協力が必要だし、事業者の協力も必要である。</p> <p>○自家用有償旅客運送については、自治体を中心となって対応していただけないかという要望がある。</p> <p>●自家用有償運送は市町村やNPOが白ナンバーで運行するもので、住民バスがそれにあたる。本宮地域では導入できていないが、今年度から、中辺路・大塔地域では、バス停までの移動の確保という意見を踏まえ、ご自宅の近くまで迎えに行き目的地まで運ぶという区域運行を先行的に導入した。これがすべての地域で導入できるかといえば、地域性や交通事業者との関係もあるが、本宮地域、龍神地域や田辺旧市街も含めて今後発展するようなことを考えている。</p> <p>○本宮地域は他府県と比べても充足度はかなり高いので、他の地域でもやればよいのになという疑問はずっとある。もともとは、お出かけのしやすさ、健康を維持するというのが外出支援、移動手段の確保の計画の始まりである。福祉有償運送は、免許返納の方や介護未満の方々の輸送や、観光客の輸送とはまた違うので、それはまた別で考えていただきたい。人件費の高騰はとても痛くて、国は価格に転嫁したらいいというスタンスだが、運賃をいただくのが年金生活者なので上げにくく、維持が課題。住民バスは当NPOにすべて委託してくれればよいのになと思う。中辺路や龍神の教習は当NPOに来ているので、当NPOでも対応できると考えている。また、お年寄りを輸送はできるが、一緒に買い物に同行したり、医師の話を聞いたりしたくて、市にも相談しているが、できていない。福祉有償は、目的としてパチンコ、カラオケに行くというのでも何でもよいと言っている。別にそれでよいと思う。</p> <p>◆地域で頑張る人がいるので、これを活かしていくことが大事。地域での取組を支援するしくみ（お金や制度面）を設けていければよい。地域公共交通計画の中で考えていただく。送迎ができるがその先（買い物や診療同行）ができないということについて、介護事業のなかで相互事業というのがあるので、もしかしたらその制度を活用できるかもしれない。公共交通だけではなく、市トータル（介護支援課など）で支援する仕組みを計画の中で検討されてもよいと思う。</p> <p>●地域によって状況が異なるなかで、やり方・対応も変わってくる。国のほうでも輸送資源の総動員ということが言われているので、輸送資源の洗い出しをして、計画に反映していきたい。</p> <p>○市としての予算額や有償運送への財源を示してもらえれば、理解が深まるのではないかと。</p> <p>●計画策定にあたり、資料編を作成するので、そこで、利用状況や財政支援額を掲載する予定である。</p> <p>○本宮地域で大きな力になっているのが、福祉有償運送とインバウンドの利便性向上の</p>

観点。その2点からこの地域の交通のあり方を考える必要があると思う。福祉有償運送については、病院や田辺まで送迎してくれて、私の周りでもたくさん利用している。これは田辺市全体に広がってほしいと思う。高野山から南海バス、龍神自動車を取り継いで本宮まで来ているバス（聖地巡礼バス）、熊野市から本宮までの定期的なバス（本年4月から）の利用状況はわかるか。

- 聖地巡礼バスは把握している。熊野市からのバスについては、熊野市に確認が必要だが、把握可能と考える。
- 住民バスや路線バスが運行しているのは幹線道路なので、バス停まで1.5km、2kmある地域もある。幹線道路まで出てくる方、とくに高齢者の方のことも十分に考えていただきたいと思う。
- 本宮地域でのライドシェアができないかということで、1年半くらい前に、熊野第一交通に観光協会としてお願いがあがった。明光タクシーもやりたいと聞いたが、その後の進捗がないので、行政からもご支援いただきたい。
- ライドシェアについては、県の総合交通政策課とも一緒になって進めていきたい。
- 前回意見交換会の振り返り資料にある、熊野御坊南海バスの時刻表改正とあるが、改正とはいえない。インバウンドが増えている中で、川湯温泉の富士屋前、かめや前では乗り切れないこともある。先ほど市からの話にあった実証運行はやったが、コロナ禍だったので運行しても意味がない。補助金が取れたからやるというのはおかしい。
- 今度の実証も1月に実施するということだが、観光客の閑散期であり、この時期に実施しても意味がないと思う。
- 住民バスと福祉有償運送、観光の役割。観光については別建てで予算を投下していく必要があると考えている。実証実験の話は、県から前もって言われていれば時期については申し上げることができた。交通空白地の解消については、国から県に対して話が下りてきており、市として参画できるように、県に伝えていくつもりである。
- バス会社によっても協力姿勢に差があるので、行政からも体制構築に向けた支援をお願いしたい。
- 直接事業者伝えることは難しいかもしれないが、運輸支局を通じて伝えていくことも試みたい。



⑤ 田辺地域（ブロック別のヒアリング結果）

<p>三栖谷ブロック</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・長野線のバス車両だということがわかりづらい。（長野） ・長野線の自由乗降区間について周知して欲しい。（長野） ・高齢者の通院手段はバスが多いように感じる（長野） ・長野線のような定時定路線を生活維持のためにも維持してもらいたい。（長野） ・買い物についてはAコープの移動販売がとても良い。（長野） ・タクシーがかなり多用されている。（三栖、万呂小泉） ・高齢者が軽トラを運転しているのをよく見かけている。（万呂） ・バス停までの距離が遠いように感じる。バス停までの距離が近い人達の利用頻度が気になる（万呂）
<p>秋津谷ブロック</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今のところ龍神線も運行していることから、移動手段で困りごとはないが、敬老事業のイベント時に移動手段が無いことが、参加率低下の一因と考えている。 ・一人暮らしの高齢者についても、特に移動手段に困っているという話は聞かない。 ・最近家族が全員勤めに出ており、高齢者の送迎が難しい。 ・将来的には免許返納を考える必要もある。 ・高齢になると行動範囲も狭くなるので、広域での移動を可能にして欲しいとは言わないが、生活の維持が可能な範囲での移動は可能にして欲しい。
<p>新庄ブロック</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、60～70代の移動手段は主に自家用車だが、10～20年後の不安を訴える声があり、特に「たきない町」と「内の浦」はバス停までの距離が遠いので、顕著だと思う。 ・「たきない町」と「内の浦」はバス停までの距離が遠いという声が散見される。 ・兼業農家もあり、自宅から勤務地が遠いため、自家用車が必須。 ・ボランティア輸送等、今後は運転手等を地域住民が担い、移動手段を確保していくべきと考える。それに伴い、導入に係る法的整理、事務手続きの手伝い、補助金による支援等、行政の助力が必要だと考える。 ・確かに利便性は追及すべきだが、まずは生活に必須な通院や買い物に関する移動手段を整えるべきと考える。 ・また、今後の社会情勢的に高齢者もスマホを使えるようにすべきと考えている。交通分野に限った話ではないが、将来に備え、スマホの学習会を実施する等、高齢者へ更なる普及を目指すのが望ましい。
<p>西部ブロック</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・立戸については、バス停まで距離が遠く、使いづらい。 ・地域の運転できない高齢者は、市内に住んでいる家族の送迎により、買い物や通院に行っている。 ・近くに親族のいない人は、近所の知人やタクシーにより移動していると聞いている。 ・最近、地域外への子どもの流出が激しいと感じる。将来的にも人口が減少していく（特に若者の流出）地域の公共交通に、多額の公的な資金を投下することには疑問があるが、生活維持に必要な移動手段も整えることが大事だと思う。 ・移動販売（とくし丸）について、少し前までは来ていたが、最近見なくなった。
<p>中部ブロック</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物や通院が困難な人は家族の送迎が中心となっているが、最近、中心市街地から子どもが出ていき、高齢者の一人暮らしが多くなっている印象がある。 ・通院については、タクシーをよく使っている印象がある。 ・今後、路線バスの維持が困難になる場合は、住民のニーズを一番理解している町内会を中心とした地域が主体となって、移動手段の確保を図り、行政は町内会に補助をすべきだと考えている。

東部ブロッ ク	<ul style="list-style-type: none"> ・特に困ったことはないが、自分があまり買い物も行かないので、実感が薄い。 ・買い物はよく専業主婦の方が行っているの、そういった方々からの意見、ニーズを拾ってほしい。 ・公共交通のデメリットとして、自分の意志、都合での行動がしにくい点がある。 ・つい最近までは移動販売が来ていたが、常連客の転居にも伴い、来なくなり、ちょっとした買い物に困っている。また、3～4年前まで駅前にプライスカットがあったが、撤退してしまった。 ・今は買い物をする場合は、坂を上ったところのスーパーに行っている。坂を上ることに対して地域から特に不満の声は聞かない。 ・今後、可能ならブロック長だけでなく、各町内会長からの意見も聞いてほしい。
南部ブロッ ク	<ul style="list-style-type: none"> ・移動手段は自家用車と原付、同居家族による送迎が多く。 ・タクシーは年金生活者には負担が大きい。 ・移動販売は大変ありがたく、来るたびに人だかりができています。 ・新庁舎になってから、周辺の細い道も交通量が多くなり、脱輪する車が多い。 (市土木課に相談済みとのこと) ・坂道が多く、買物が高齢者に厳しいので、今後10～20年先のことを考えると、地区内にコミュニティバスを走らせることを検討してほしい。
芳養谷ブロッ ク	<ul style="list-style-type: none"> ・最近では地域の子供が地域外へ出ていく傾向があり、高齢者の家庭内での送迎ができなくなっているので、自分で運転せざるを得ない。この傾向はこれから5～10年で顕著になると思う。 ・上記に備え、買い物、病院への移動等の最低限の生活維持に必要な路線は維持してほしい。 ・いきなり路線バスの廃線は止めてほしい。 ・介護タクシーは高額であり、年金暮らしには厳しい。 ・特に農業をするためには自家用車を使わざるを得ない。 ・バス停までの距離について、上芳養線は旧道を運行しているため、そこまで遠いとは思わない。 ・理想は家の前までは来てほしいが、流石に厳しいと思う。 ・ただ、福祉施策としてはドア・ツー・ドア送迎が必要だとは感じる。特にデマンドは福祉施策の一環ではないか。 ・家族の送迎について、農家は後継者もいるので送迎は可能。ただ、最近の転入者は農家ではないので後継者もないので、将来的に公共交通が必要と思われる。 ・買い物支援について、移動販売は結構来てくれているので、更に増やしてくれれば買い物は大丈夫。 ・外出支援については行政管区限定だが、可能であれば市街地も対象にしてほしい。

3. 計画策定の経緯等

1) 計画策定の経緯

日時		項目	主な内容
令和5年 (2023年)	7月21日	令和5年度第1回田辺市 地域公共交通活性化協議 会	<ul style="list-style-type: none"> 田辺市地域公共交通活性化協議会の運営等について 田辺市地域公共交通の現状について 田辺市地域公共交通網形成計画の令和4年度評価検証について 市民アンケートの実施について
	11月～12月	市民アンケート	田辺市内に居住する16歳以上の1,800人を無作為に選び、実施
	3月19日	令和5年度第2回田辺市 地域公共交通活性化協議 会	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートの集計結果について 令和6年度事業計画等について
令和6年 (2024年)	7月～8月	バス利用者アンケート	令和6(2024)年4月1日より運行内容に変更のあった路線バス、住民バスの利用者に対して実施
		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および観光関連団体に対して実施
	9月4日	令和6年度第1回田辺市 地域公共交通活性化協議 会	田辺市地域公共交通計画の策定状況について(各種調査結果概要報告、策定スケジュール説明)
	10月21日 ～23日	外国人観光客アンケート	田辺市を訪問する外国人観光客に対して実施
	11月19日 ～26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、地域別に実施(計5回実施)
令和7年 (2025年)	1月22日	令和6年度第2回田辺市 地域公共交通活性化協議 会	田辺市地域公共交通計画(素案)について
	2月3日 ～21日	田辺市地域公共交通計画 (素案)に関するパブリッ クコメント	意見: 0件
	3月10日 ～21日	令和6年度第3回田辺市 地域公共交通活性化協議 会(書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> 田辺市地域公共交通計画(案)について 来年度以降の進め方について

2) 田辺市地域公共交通活性化協議会条例

田辺市地域公共交通活性化協議会条例

(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）第5条第1項に規定する地域公共交通計画（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、同法第6条第1項の規定に基づき、田辺市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(所掌事務)

第2条 協議会の所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (2) 計画の実施に関すること。
- (3) 前2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、3年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任されることができる。

(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は、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議は、会長が必要に応じて招集し、その議長となる。

2 協議会は、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 協議会の議事は、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。

4 協議会は、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、企画部において処理する。

(委任)

第8条 この条例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

1 この条例は、令和5年4月1日から施行する。

2 この条例の施行の日以後最初に委嘱され、又は任命される委員の任期は、第3条第3項の規定にかかわらず、令和8年5月31日までとする。

3) 田辺市地域公共交通活性化協議会名簿

No	所属	役職	氏名
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	川村 昌光
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	中井 睦
3	和歌山県企画部地域振興局総合交通政策課	課長	大畑 敦義
4	和歌山県西牟婁振興局建設部管理保全課	課長	村田 義和
5	田辺警察署交通課	課長	木岡 弘和
6	新宮警察署交通課	課長	宮本 竜祐
7	田辺町内会連合会	会長	野村 悠一郎
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	山本 慶崇
10	大塔自治連絡協議会	—	谷口 秀寛
11	本宮町自治会連絡協議会	会長	仲 常武
12	龍神自動車株式会社	取締役 営業部長	川畑 保
13	明光バス株式会社	取締役社長	飯ヶ谷 洋敏
14	熊野御坊南海バス株式会社	取締役社長	植田 光昭
15	奈良交通株式会社	乗合事業部長	大西 秀樹
16	白浜第一交通株式会社	田辺営業所 所長代理	落合 利夫
17	明光タクシー株式会社	取締役	山崎 貴宏
18	合名会社南部タクシー	代表者	中川 達夫
19	(公社)和歌山県バス協会	専務理事	森下 清司
20	(一社)和歌山県タクシー協会	会長	豊田 英三
21	(一社)和歌山県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	西村 芳通
22	龍神自動車労働組合	執行委員長	關 武司
23	明光バス労働組合	執行委員長	小谷 克幸
24	熊野交通労働組合	書記長	西瀬 憲宏
25	奈良交通労働組合	執行委員長	渡邊 英一
26	西日本旅客鉄道株式会社 和歌山支社	副支社長 地域共生室 課長兼務	芹川 至史
27	和歌山大学経済学部	教授	辻本 勝久
28	田辺市建設部	建設部長	衣田 克
29	(一社)田辺市熊野ツーリズムビューロー	会長	多田 稔子
30	国土交通省近畿地方整備局紀南河川国道事務所	所長	田中 雄三

田辺市地域公共交通計画【資料編】

発行年月 令和7(2025)年3月

編集・発行 田辺市役所企画部企画広報課
〒646-8545 和歌山県田辺市東山一丁目5番1号
