

田 辺 市 地 域 公 共 交 通 計 画



令和7年3月
和歌山県 田辺市

目 次

1. 計画策定の目的と計画の概要	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の概要	2
2. 本市の地域公共交通の課題	3
2.1 地域公共交通の現状	3
2.2 アンケート・ニーズ調査結果の概要	18
2.3 まちづくりの方向性（上位・関連計画の整理）	27
2.4 課題整理にあたっての新たな視点	28
2.5 本市の地域公共交通の課題	37
3. 計画の基本理念・基本方針	40
3.1 計画の基本理念	40
3.2 計画の基本方針	41
3.3 将来の地域公共交通のネットワークイメージ	42
4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー	43
5. 達成状況の評価及び進捗管理	63
5.1 達成状況の評価	63
5.2 計画の進捗管理	66
5.3 計画推進にあたっての各主体の役割	67

1. 計画策定の目的と計画の概要

1.1 計画策定の背景と目的

田辺市では、地域住民・交通事業者・行政が一体となって、利用しやすく、かつ効率的・効果的な地域公共交通網を構築することを目的として、令和2(2020)年度から令和6(2024)年度までを計画期間とした「田辺市地域公共交通網形成計画」を策定し、この計画の実現に向け取り組んできました。

幹線を運行する路線バスについては、少子高齢化や人口減少、車社会化の進展や新型コロナウイルス感染症の影響（以下「コロナ禍」という。）など、近年の社会情勢の変化に伴い、とりわけ市民の利用者減少が続いている状況ですが、自力での移動手段を持たない方々が、通院、通学及び買物などの日常生活を営む上で、また、市を訪れる観光客などにとっては、市内をめぐるために重要な移動手段であり、今後も市が運行補助などの一定の支援を行いながら、可能な限り、路線の確保維持に努める必要があります。

一方、バス停までの移動が困難な高齢者などから、ドア・ツー・ドアのデマンド交通導入の要望なども出ており、住民バス、診療所バス及び外出支援事業など市が実施している移動手段に係る各種事業とも整合性を図りつつ、市民や市を訪れる観光客などにとって利用しやすく、かつ、効率的な財政負担の軽減が図られる持続可能な公共交通の構築も求められています。

この間、国では、人口減少の本格化や運転手不足の深刻化などに伴い、地域公共交通の維持が困難になっていることを受けて、令和2(2020)年及び令和5(2023)年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。これにより、地域にある多様な輸送資源を活用し、住民などの需要に対応する移動手段の確保に努めるとともに、これを実現するための計画（地域公共交通計画）の策定が努力義務化されました。

上記の背景を踏まえ、田辺市における地域公共交通の諸課題に対して、持続可能な地域公共交通の姿を示し、これを維持・確保・改善するための田辺市の地域公共交通のマスタープランとして「田辺市地域公共交通計画」を策定するものです。

1. 計画策定の目的と計画の概要

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画であり、策定にあたっては、「第2次田辺市総合計画・後期基本計画」及び「田辺市都市計画マスタープラン」を上位計画として、これに即するとともに、その他の関連計画とも連携・整合を図り、前計画である「田辺市地域公共交通網形成計画」からの継続・発展を図ります。

【上位計画】

第2次田辺市総合計画・後期基本計画
(令和4(2022)年3月策定)

計画期間：令和4(2022)～令和8(2026)年度

田辺市都市計画マスタープラン
(令和元(2019)年7月策定)

目標年次：概ね20年後のまちの将来を見据え、まちづくりの方針などについては概ね10年後の整備目標を示す



即する

田辺市地域公共交通計画

計画期間：令和7(2025)～令和11(2029)年度

【前計画】

田辺市地域公共交通網形成計画
(令和2(2020)年3月策定)

目標年次：令和2(2020)～令和6(2024)年度

継続・
発展



連携・整合を図る

【関連計画】

- 田辺市デジタル田園都市総合戦略
(令和7(2025)年3月)
- 田辺市世界遺産などを活かした魅力あるまちづくり基本計画(平成29(2017)年3月)
- 田辺市DX基本方針(令和5(2023)年4月)

【根拠法】

**地域公共交通の活性化及び
再生に関する法律**

※令和2(2020)年、令和5(2023)年改正

1.3 計画の概要

1) 計画の区域

本計画の対象区域は田辺市全域とします。

鉄道路線及び一部のバス路線については、市域を跨いで運行され、市域を越えた生活圏が形成されていることを考慮し、これらの市内外を連絡する路線などを対象とします。

2) 計画の期間

本計画の対象期間は、令和7(2025)年度から令和11(2029)年度までの5年間とします。

2. 本市の地域公共交通の課題

2.1 地域公共交通の現状

1) 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通ネットワーク

本市では、鉄道、路線バス、タクシー（乗用タクシー）の民間事業者により提供される移動サービスに加え、市が提供する住民バス、スクールバス、診療所送迎事業、外出支援事業があります。さらに、高齢者等の特定の利用者を対象とした福祉有償運送など、幅広い移動サービスが提供されています。

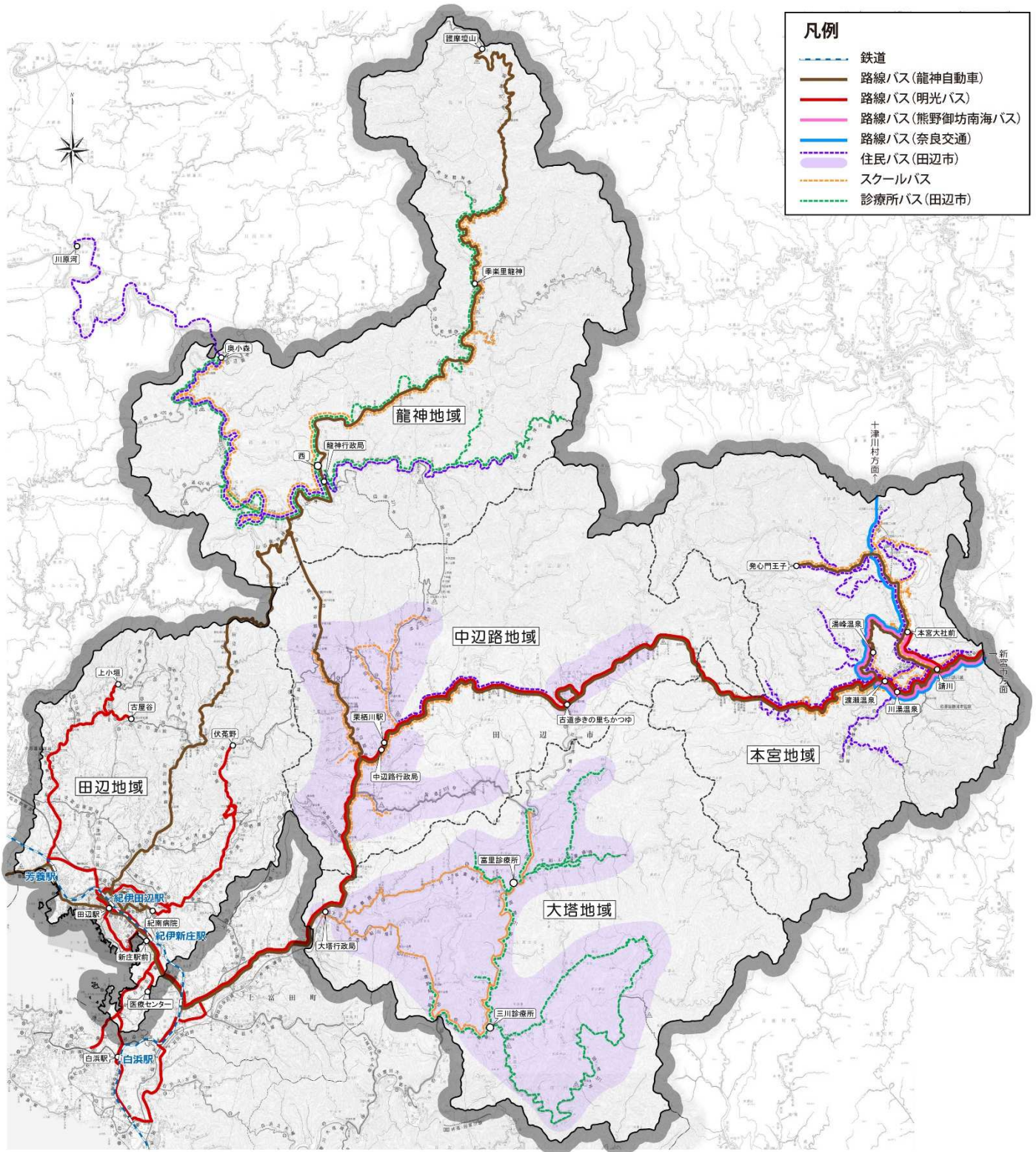
このうち、路線バスについては、現在、多くの路線が行政の補助（国・県・市による協調又は市単独による補助）のもとで運行が維持されている状況です。

表 市内を運行する地域公共交通手段

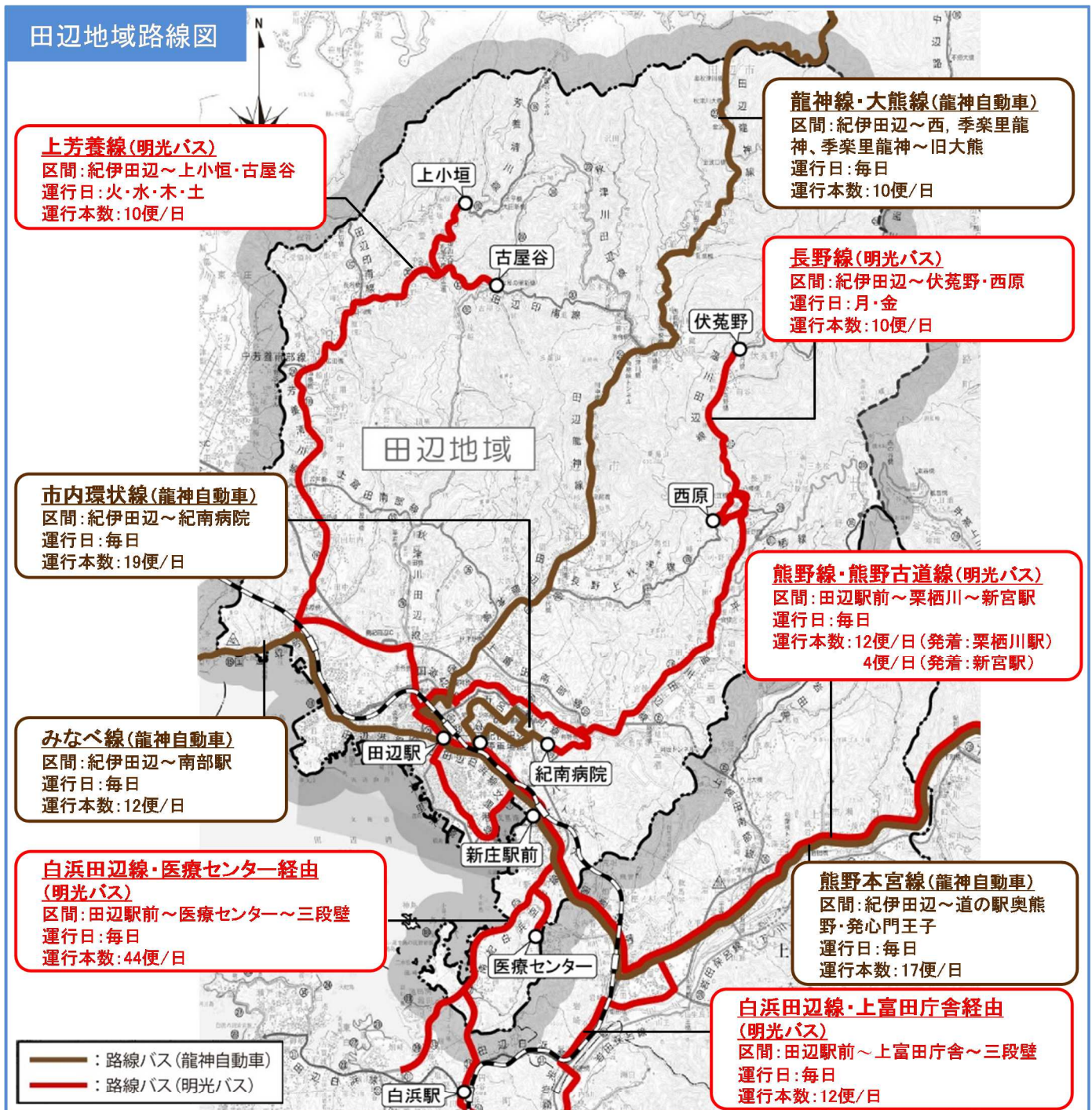
交通モード	概要	主な運行主体
鉄道	民間交通事業者が不特定旅客の運送のために運行	鉄道事業者(1社)
路線バス	民間交通事業者が不特定旅客の運送のために運行 ※うち6系統（熊野本宮線、熊野線、白浜田辺線（富田橋経由）、白浜田辺線（医療センター経由）、川丈線、八木新宮線）が、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）の対象路線。 ※うち7系統（龍神線（紀伊田辺駅～西）、龍神線（西～季楽里龍神）、みなべ線、市内環状線（内回り・外回り／紀伊田辺駅～紀南病院）、大熊線、川丈線（川湯・湯の峰温泉経由））が、市単独補助路線。	民間バス事業者(4社)
路線バス (協議路線)	民間交通事業者が不特定旅客の運送のために運行するものであるが、地域公共交通会議での合意に基づき運行 ※対象は2系統（長野線、上芳養線）	民間バス事業者(1社)
住民バス	路線バスの廃止等による交通不便地域について、住民の交通手段確保・日常生活の利便性向上のために、田辺市がコミュニティバスとして運行（龍神地域・中辺路地域・大塔地域・本宮地域）	田辺市
スクールバス	市内の児童・生徒の通学手段確保のため、送迎を実施	田辺市
診療所送迎事業	通院手段確保のため、路線バスの路線区域外の方等に対し、医療機関への送迎を実施（龍神地域・大塔地域）	田辺市
外出支援事業	一般の交通機関を利用することが困難な高齢者に対する医療機関へのドア・ツー・ドア送迎。社会福祉協議会及びNPO法人に委託し、月2回を上限に、地区内の医療機関への送迎を実施（龍神地域・中辺路地域・大塔地域・本宮地域）	田辺市
タクシー	民間交通事業者が不特定旅客の運送のために運行	民間タクシー事業者(4社)
福祉有償運送事業	田辺市福祉有償運送運営協議会の認定を受けて会員登録した、単独では公共交通機関の利用が困難な方及びその付添人に対する移送サービスを実施	NPO法人(1団体)

2. 本市の地域公共交通の課題

図 市内を運行する鉄道・路線バス・住民バスのネットワーク（全市）



2. 本市の地域公共交通の課題

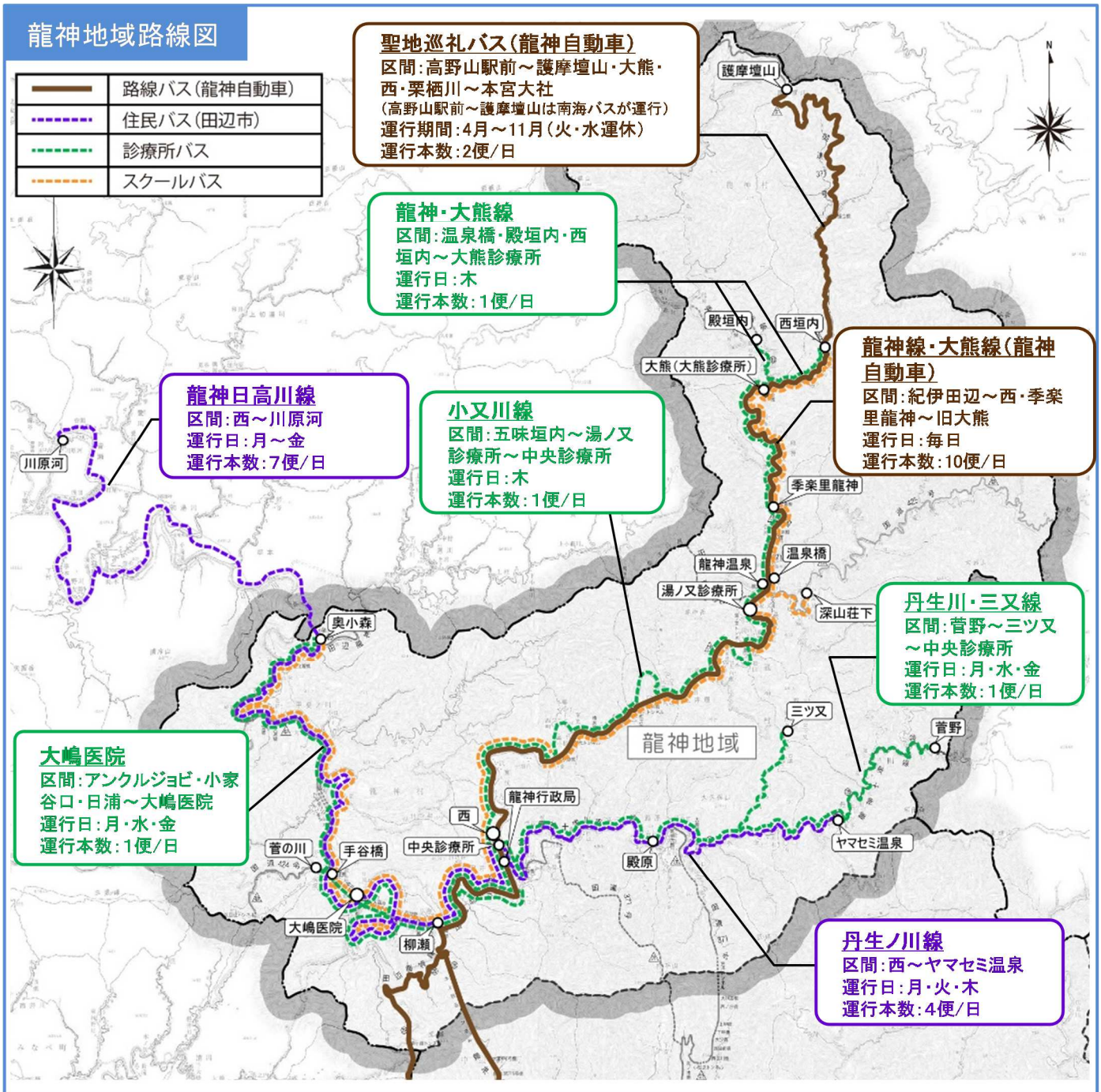


田辺地域の主な輸送資源

輸送資源	路線	区間	運行本数
路線バス	熊野本宮線 (龍神自動車)	紀伊田辺～道の駅奥熊野・発心門王子	17便/日 (毎日)
	龍神線・大熊線 (龍神自動車)	紀伊田辺～西・季楽里龍神、季楽里龍神～旧大熊	10便/日 (毎日)
	みなべ線 (龍神自動車)	紀伊田辺～南部駅	12便/日 (毎日)
	市内環状線 (龍神自動車)	紀伊田辺～紀南病院	19便/日 (毎日)
	白浜田辺線 (医療センター経由) (明光バス)	田辺駅前～医療センター～三段壁	44便/日 (毎日)
	白浜田辺線 (上富田庁舎経由) (明光バス)	田辺駅前～上富田庁舎～三段壁	12便/日 (毎日)
	熊野線・熊野古道線 (明光バス)	田辺駅前～栗栖川駅～新宮駅	12便/日 (毎日) ※発着: 栗栖川駅 4便/日 (毎日) ※発着: 新宮駅
	上芳養線 (明光バス)	紀伊田辺～上小垣・古屋谷	10便/日 (火・水・木・土)
	長野線 (明光バス)	紀伊田辺～伏菟野・西原	10便/日 (月・金)

2. 本市の地域公共交通の課題

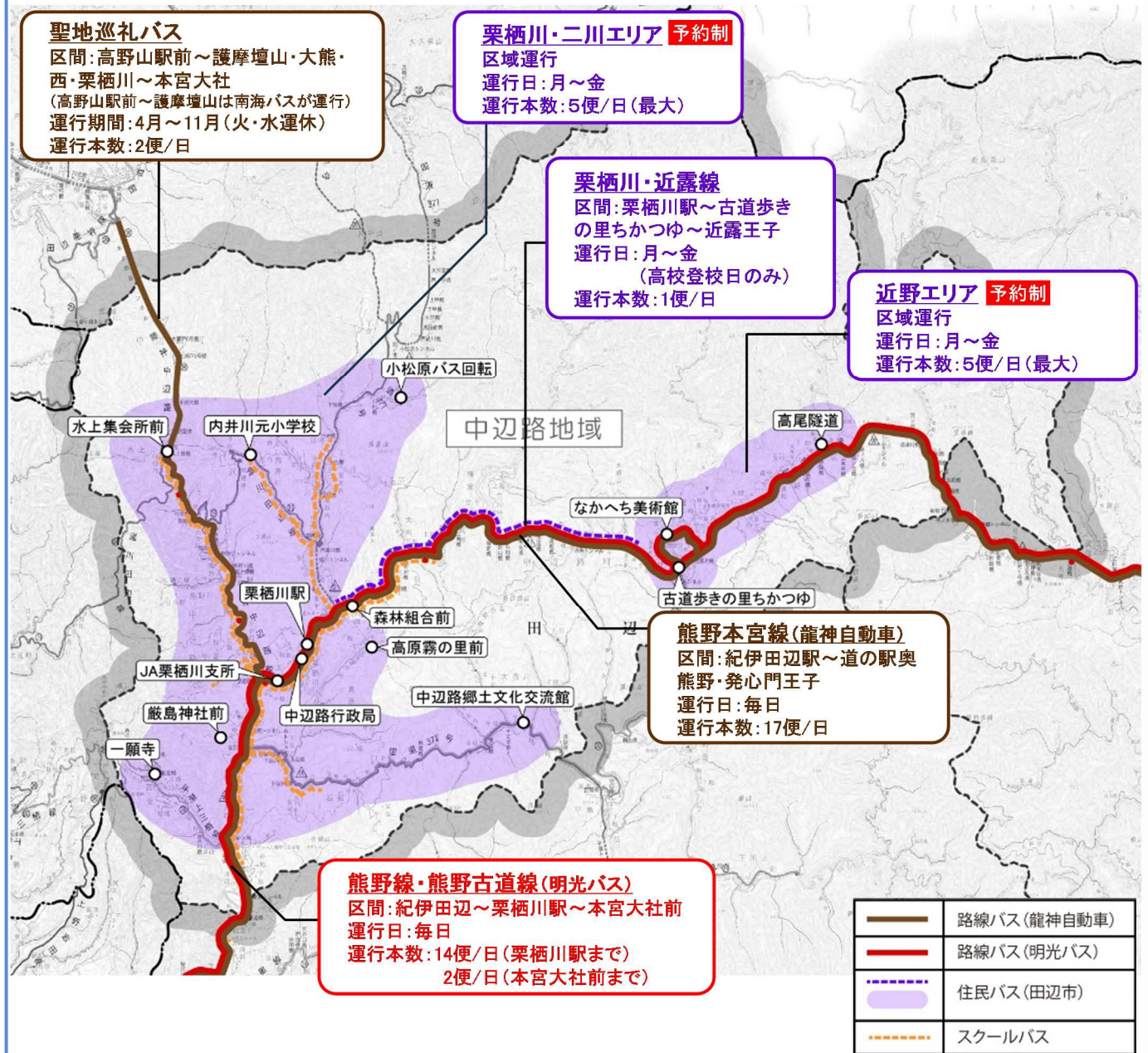
龍神地域路線図



龍神地域の主な輸送資源

輸送資源	路線	区間	運行本数
路線バス	龍神線・大熊線(龍神自動車)	紀伊田辺～西・季楽里龍神、季楽里龍神～旧大熊	10便/日(毎日)
	聖地巡礼バス(龍神自動車)	高野山駅前～護摩壇山、大熊、西、栗栖川～本宮大社 ※高野山駅前～護摩壇山は南海バスによる運行	2便/日(火・水運休) ※4月～11月の運行
住民バス	龍神日高川線	西～川原河(日高川町)	7便/日(月～金)
	丹生ノ川線	西～ヤマセミ温泉	4便/日(月・火・木)
スクールバス	6路線	龍神小(1)、咲楽小(1)、上山路小(2)、龍神中(3) ※重複する路線あり	各朝1便、夕方1または2便(月～金)
診療所送迎	丹生ノ川・三又線	菅野～三ツ又～中央診療所	1便/日(月・水・金)
	小又川線	五味垣内～湯ノ又診療所～中央診療所	1便/日(木)
	龍神・大熊線	温泉橋・西垣内・殿垣内～大熊診療所	1便/日(木)
	大嶋医院	アングルジョビ・小家谷口・日浦～大嶋医院	1便/日(月・水・金)
外出支援	○		
自家用有償運送	—		

中辺路地域路線図

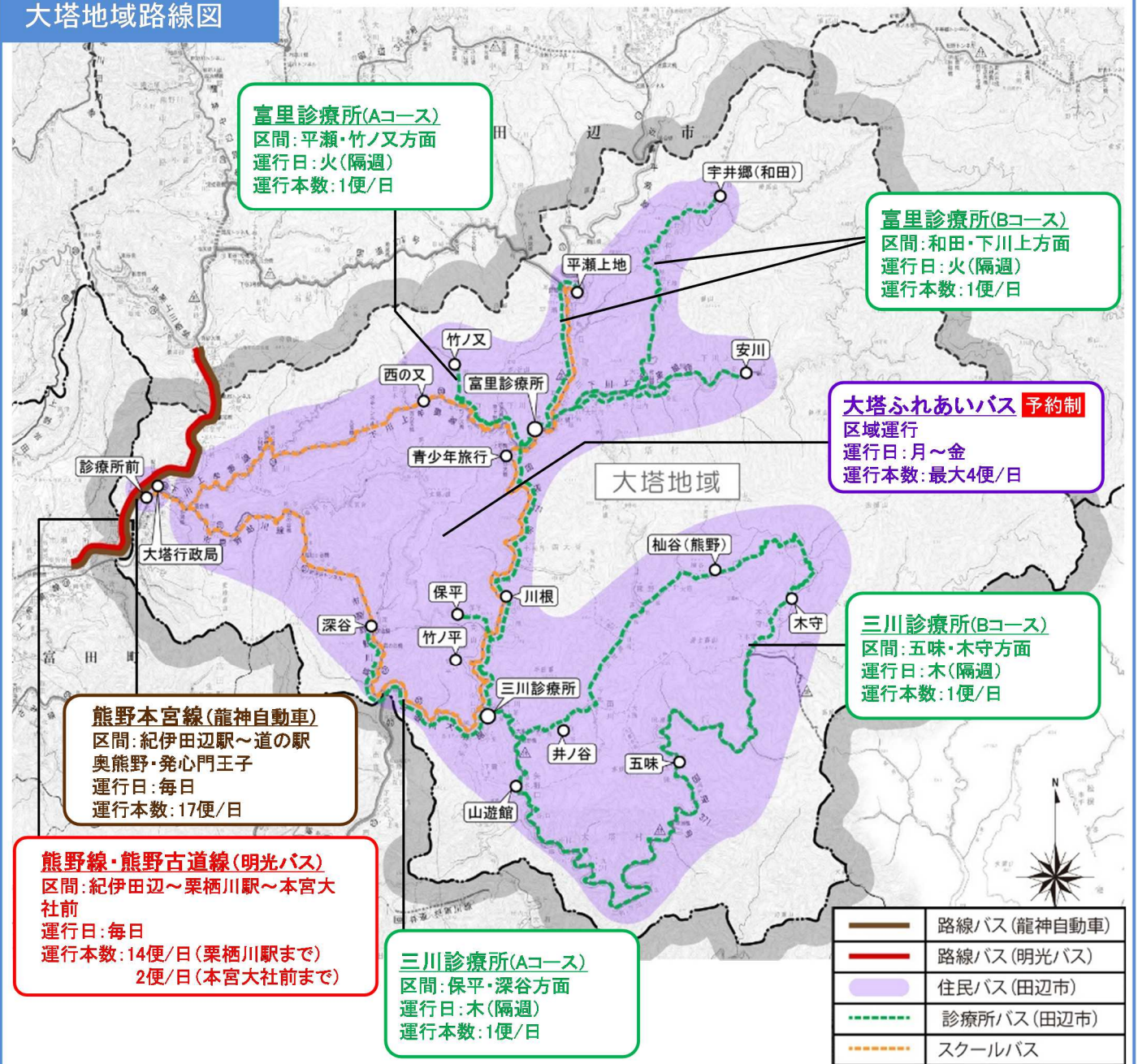


中辺路地域の主な輸送資源

輸送資源	路線	区間	運行本数
路線バス	熊野本宮線(龍神自動車)	紀伊田辺駅～道の駅奥熊野・発心門王子	17便/日(毎日)
	聖地巡礼バス(龍神自動車)	高野山駅前～護摩壇山・大熊・西・栗栖川～本宮大社 ※高野山駅前～護摩壇山は南海バスによる運行	2便/日(火・木運休) ※4月～11月の運行
	熊野線・熊野古道線(明光バス)	紀伊田辺～栗栖川駅～熊野本宮大社～新宮	14便/日(毎日)※栗栖川駅まで 2便/日(毎日)※新宮まで
住民バス	栗栖川・二川エリア	区域運行	最大5便/日(月～金)
	近野エリア	区域運行	最大5便/日(月～金)
	栗栖川・近露線	栗栖川駅～近露王子	1便/日(月～金)
スクールバス	6路線	近野小(1)、近野中(1)、中辺路小(4)、中辺路中(4) ※重複する路線あり	各朝0または1便、夕方1または2便(月～土)
外出支援	○		
自家有償運送	—		

2. 本市の地域公共交通の課題

大塔地域路線図

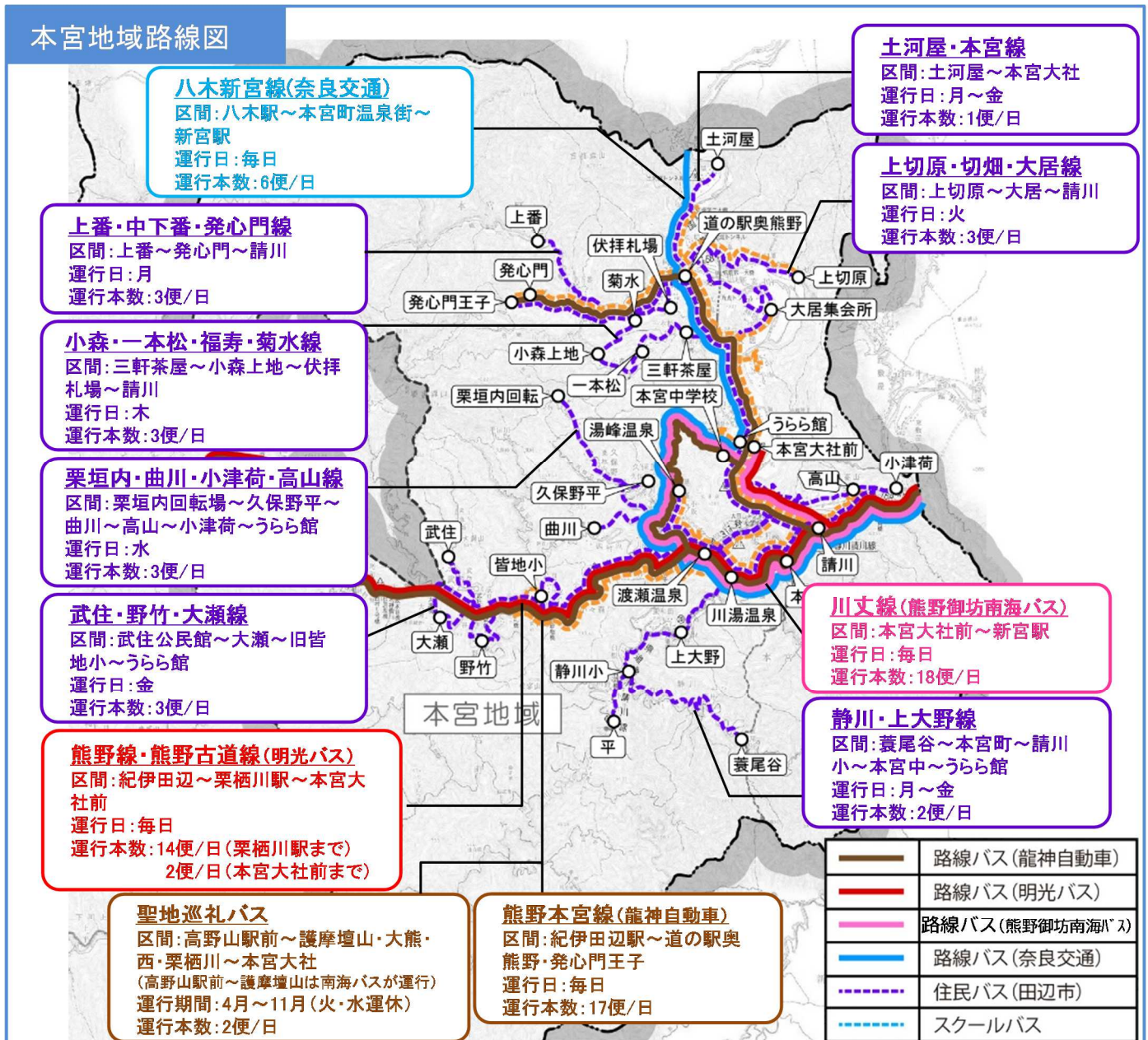


大塔地域の主な輸送資源

輸送資源	路線	区間	運行本数
路線バス	熊野本宮線 (龍神自動車)	紀伊田辺駅～道の駅奥熊野・発心門王子	17便/日 (毎日)
	聖地巡礼バス (龍神自動車)	高野山駅前～護摩壇山, 大熊, 西, 栗栖川～本宮大社 ※高野山駅前～護摩壇山は南海バスによる運行	2便/日 (火・木運休) ※4月～11月の運行
	熊野線・熊野古道線 (明光バス)	紀伊田辺～栗栖川駅～熊野本宮大社～新宮	14便/日 (毎日) ※栗栖川駅まで 2便/日 (毎日) ※新宮まで
住民バス	大塔ふれあいバス	区域運行 (予約制)	最大4便/日 (月～金)
スクールバス	2路線	①三川路線 (大塔中, 富里小, 鮎川小) ②富里路線 (大塔中, 鮎川小)	朝1・夕1または2便 (月～土) (①②とも)
診療所送迎	富里診療所 Aコース	富里診療所～平瀬方面、竹ノ又方面	1便/日 (隔週火)
	富里診療所 Bコース	富里診療所～和田方面、下川上方面	1便/日 (隔週火)
	三川診療所 Aコース	三川診療所～保平方面、深谷方面	1便/日 (隔週木)
	三川診療所 Bコース	三川診療所～五味・木守方面	1便/日 (隔週木)
外出支援	○		
自家用有償運送	—		

2. 本市の地域公共交通の課題

本宮地域路線図



本宮地域の主な輸送資源

輸送資源	路線	区間	運行本数
路線バス	熊野本宮線(龍神自動車)	紀伊田辺駅～道の駅奥熊野・発心門王子	17便/日(毎日)
	聖地巡礼バス(龍神自動車)	高野山駅前～護摩壇山・大熊・西・栗栖川～本宮大社 ※高野山駅前～護摩壇山は南海バスによる運行	2便/日(火・木運休) ※4月～11月の運行
	熊野古道線(明光バス)	紀伊田辺～栗栖川駅～熊野本宮大社～新宮	2便/日(毎日)
	八木新宮線(奈良交通)	八木駅～本宮町温泉街～新宮駅	6便/日(毎日)
	川文線(熊野御坊南海バス)	本宮大社前～新宮駅	18便/日(毎日)
住民バス	上番・中下番・発心門線	上番～発心門～請川	3便/日(月)
	上切原・切畑・大居線	上切原～大居～請川	3便/日(火)
	栗垣内・曲川・小津荷・高山線	栗垣内回転場～久保野平～曲川～うらら館	3便/日(水)
	小森・一本松・福寿・菊水線	三軒茶屋～小森上地～伏拝札場～請川	3便/日(木)
	武住・野竹・大瀬線	武住公民館～大瀬～旧皆地小～うらら館	3便/日(金)
	静川・上大野線	養尾谷～本宮町～請川小～本宮中～うらら館	2便/日(月～金)
	土河屋・本宮線	土河屋～本宮大社前	1便/日(月～金)
スクールバス	6路線	本宮中(5), 本宮小(3), 三里小(3) ※重複する路線あり	各朝1便、夕方1または2便(月～土)
外出支援	○		
自家用有償運送	○(福祉有償)		NPO法人が運行

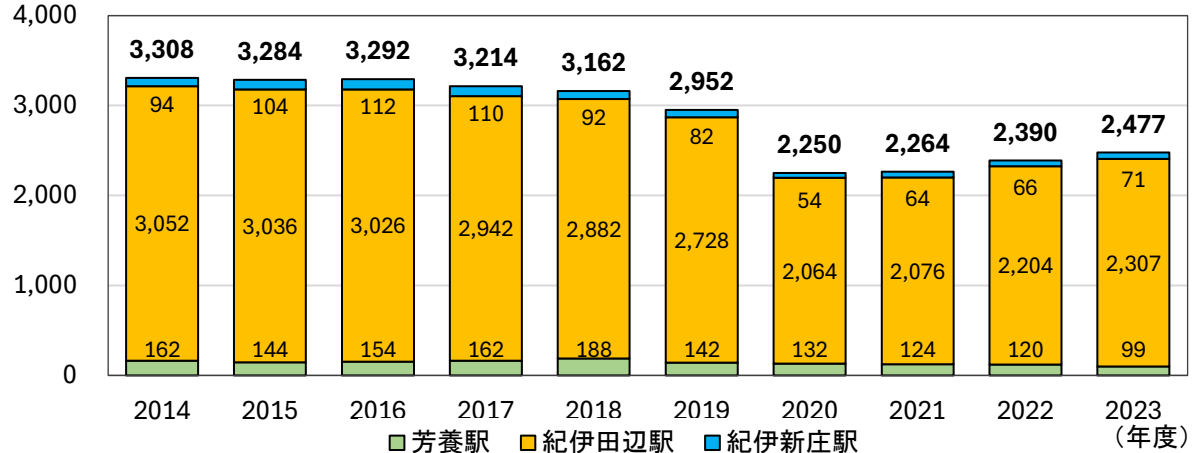
2. 本市の地域公共交通の課題

(2) 利用状況

- ・鉄道は、コロナ禍により利用者が減少したものの、その後回復しており、令和5(2023)年度はコロナ禍前の約84%の水準となっています。
- ・路線バスは、コロナ禍により利用者が減少したものの、その後回復しており、令和5(2023)年度はコロナ禍前の約88%の水準となっています。
- ・住民バスは、コロナ禍前から利用者が減少傾向にありましたが、コロナ禍によりさらに減少した後も回復が見られず、令和5(2023)年度はコロナ禍前の約51%の水準となっています。
- ・スクールバス、診療所送迎バス、外出支援事業については、コロナ禍前から利用者数・登録者数は減少傾向にあり、コロナ後も減少が続いています。

①鉄道

(人/日)



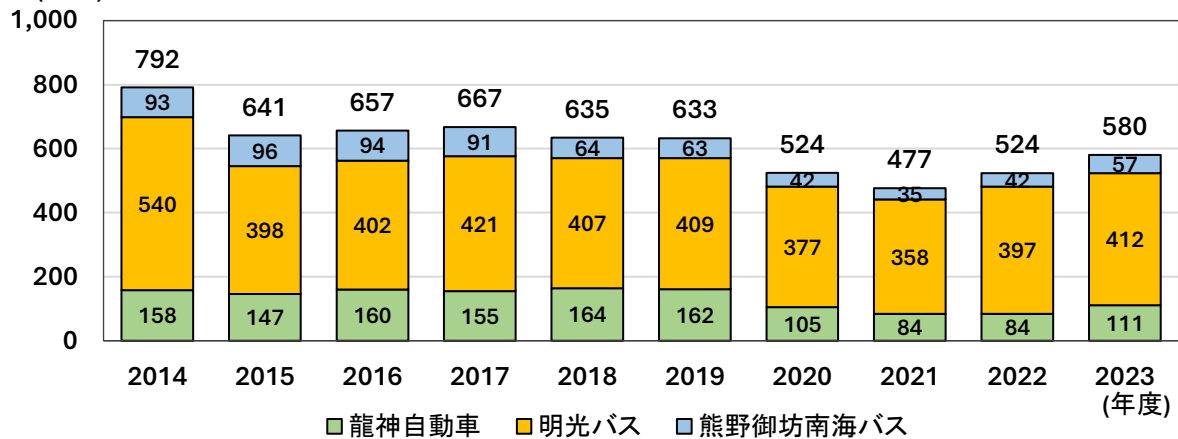
※2023年度は、JR西日本より提供のあった年間乗車人員×2÷365した値を記載

資料：和歌山県公共交通機関資料集（～2022年度）、JR西日本（2023年度）

図 鉄道利用者数推移

②路線バス

(千人)



資料：田辺市提供

図 路線バス利用者数推移

2. 本市の地域公共交通の課題

③住民バス

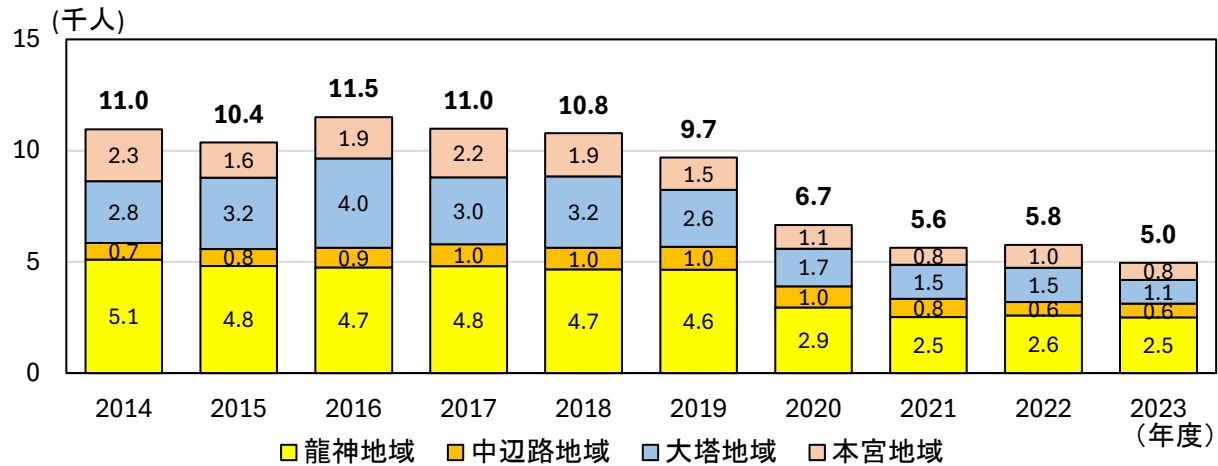
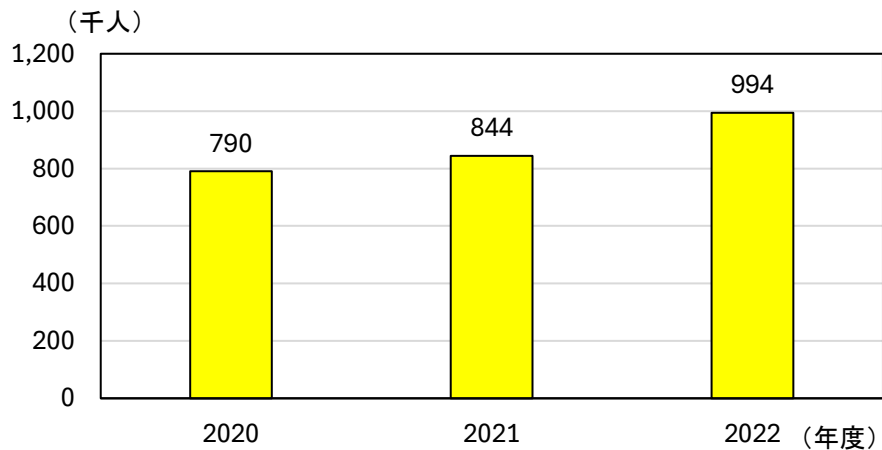


図 住民バス利用者数推移

④タクシー



※紀南交通圏：田辺市・新宮市・日高郡みなべ町・西牟婁郡・東牟婁郡

資料：和歌山運輸支局提供

図 紀南交通圏のタクシー利用者数推移

⑤スクールバス

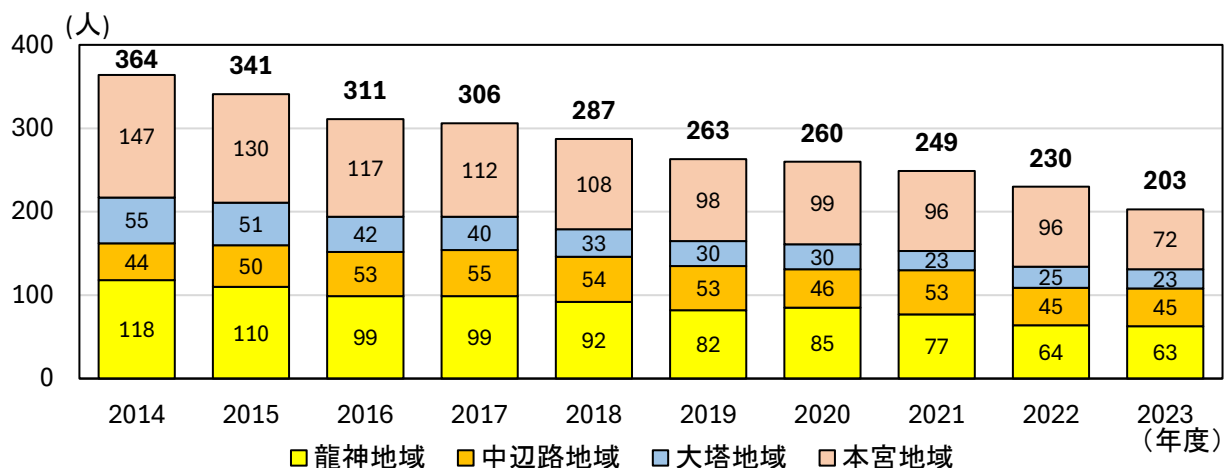
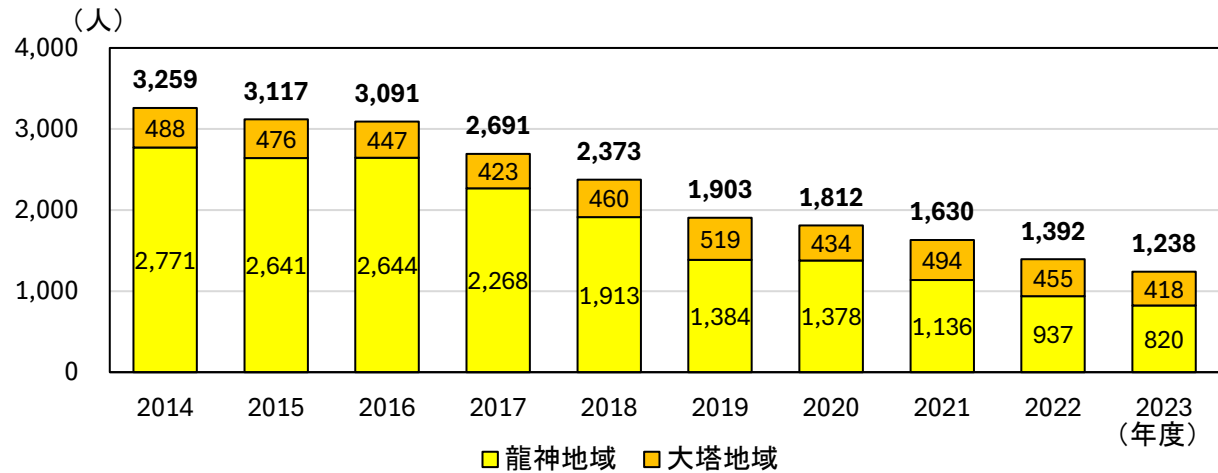


図 スクールバスの利用者数推移

2. 本市の地域公共交通の課題

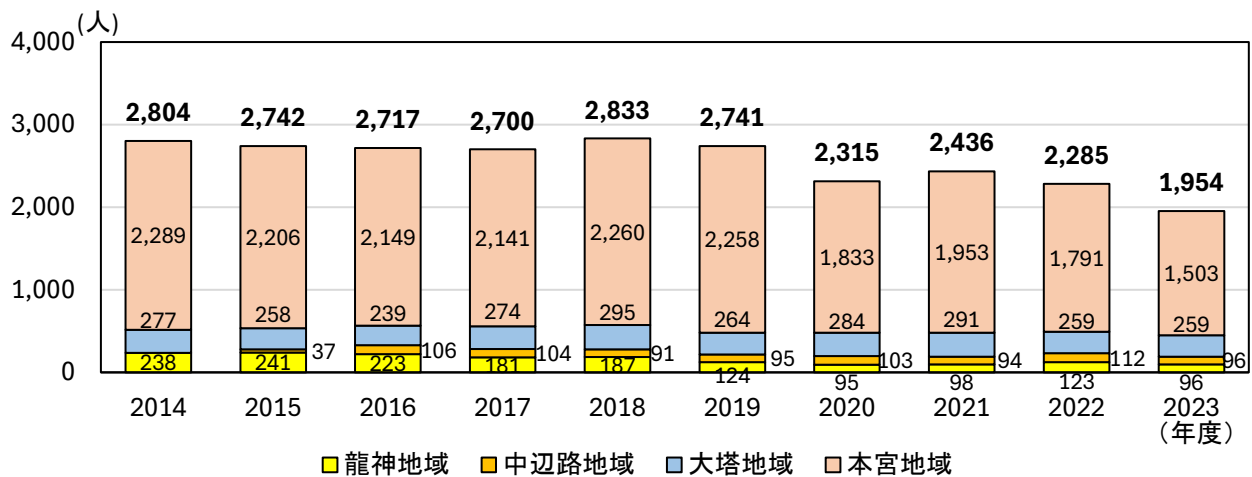
⑥ 診療所送迎バス



資料：田辺市提供

図 診療所送迎バスの利用者数推移

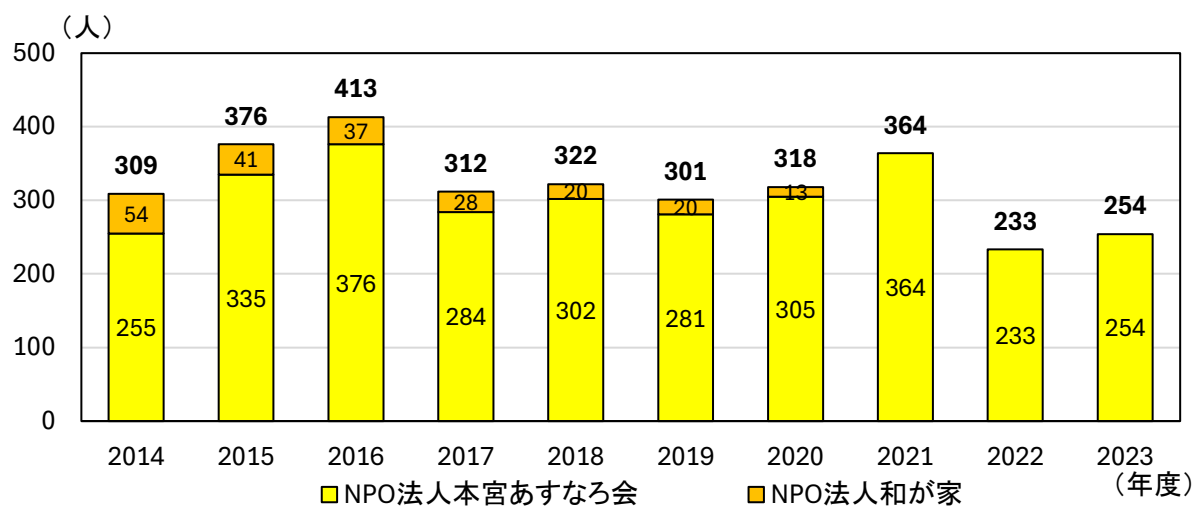
⑦ 外出支援事業



資料：田辺市提供

図 外出支援事業の利用者数推移

⑧ 福祉有償運送



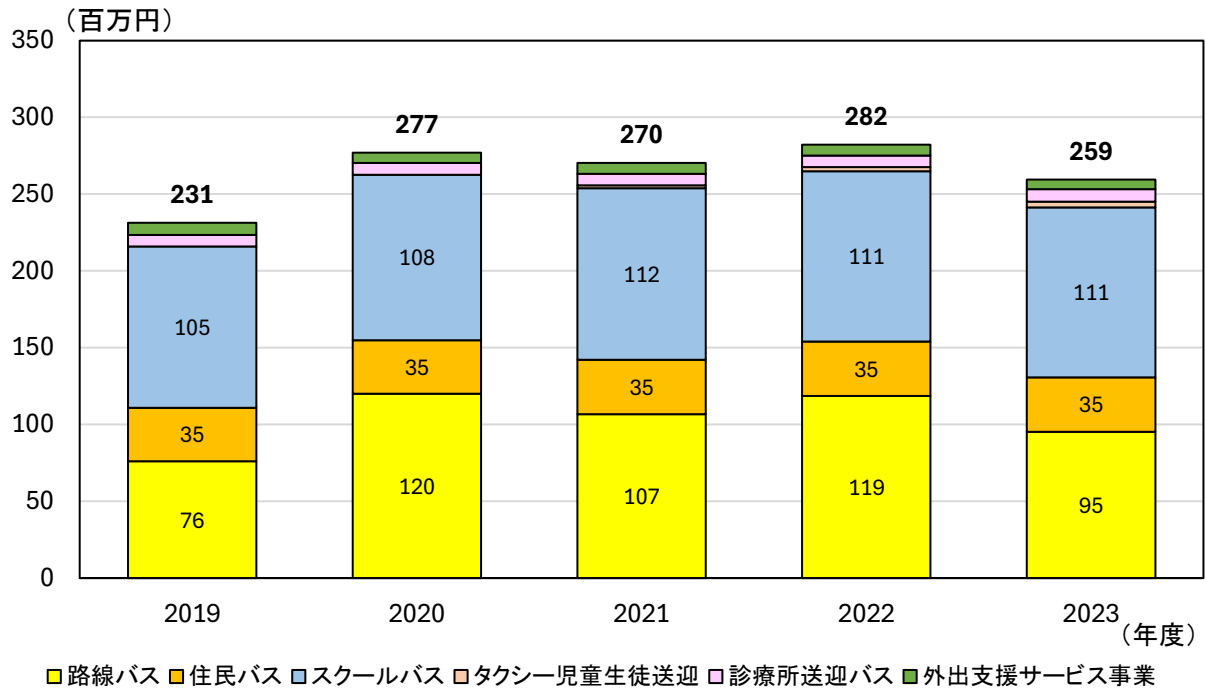
資料：田辺市提供

図 福祉有償運送の利用登録者数推移

2. 本市の地域公共交通の課題

(3) 財政負担状況

- ・路線バス補助、住民バス運行委託、スクールバス運行委託が財政負担の大半を占めています。
- ・コロナ禍で路線バスへの補助金が増えたことにより、令和4(2022)年度の財政負担は約2.8億円となりましたが、コロナ禍後の令和5(2023)年度はやや減少し、約2.6億円となっています。



資料：田辺市提供

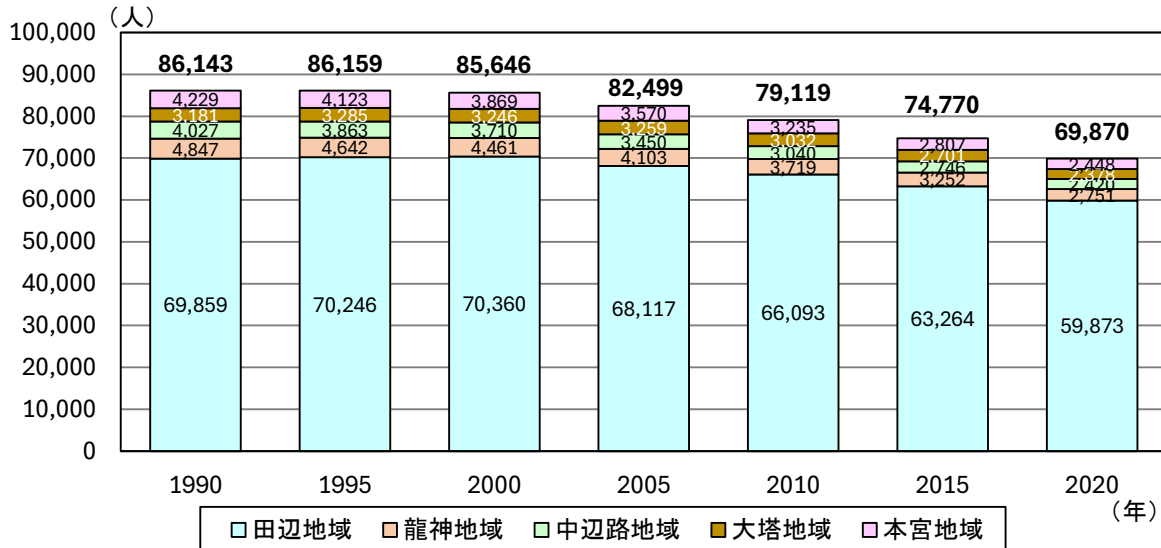
図 財政負担額の推移

2. 本市の地域公共交通の課題

2) 地域公共交通を取り巻く環境

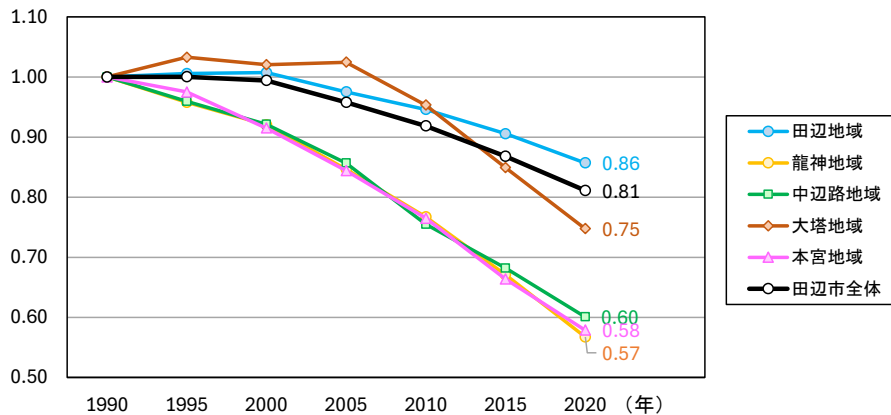
(1) 人口構造

- ・本市の人口は平成7(1995)年をピークに減少し、令和2(2020)年は7万人を下回りました。平成27(2015)年から令和2(2020)年の5年間で約6.5%(年平均約1.3%)減少しています。
- ・特に、龍神地域、中辺路地域、本宮地域での減少率が大きくなっています。これらの地域では高齢化率も高く、本宮地域では高齢化率が50%を超えています。



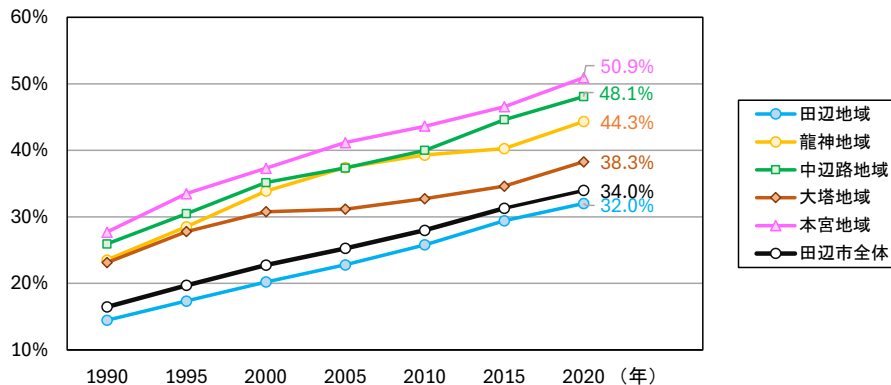
資料：国勢調査

図 田辺市の地域別人口の推移



資料：国勢調査

図 1990年を1.0とした場合の地域別人口の推移



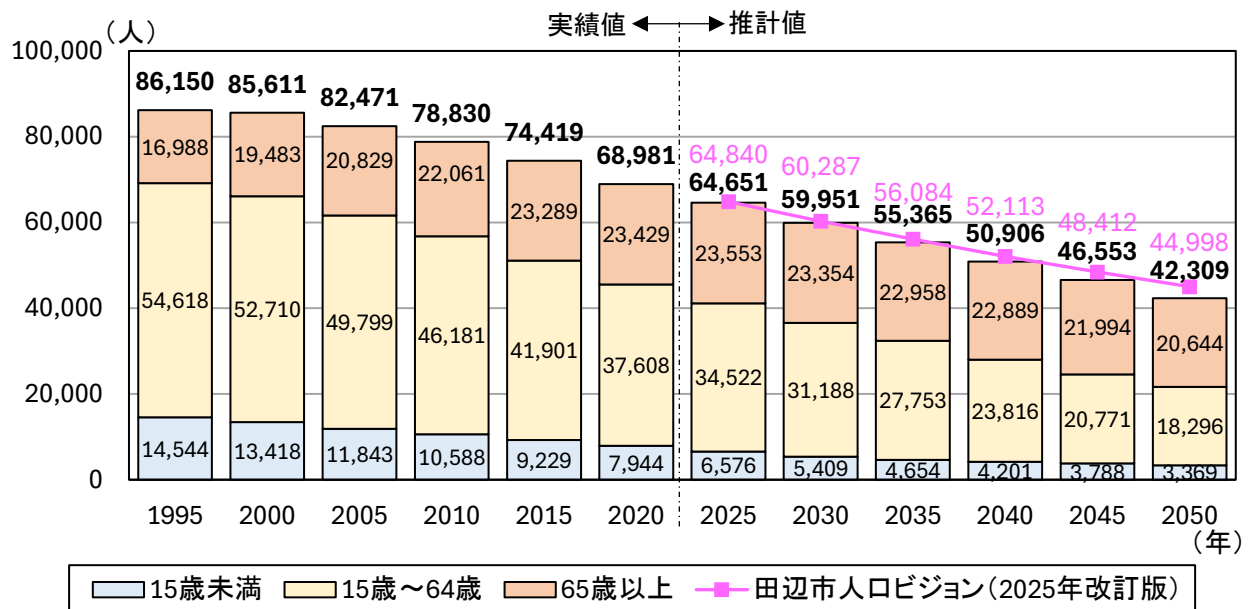
資料：国勢調査

図 地域別の高齢化率の推移

2. 本市の地域公共交通の課題

(2) 将来人口

- ・ 国立社会保障・人口問題研究所による推計では、本市の人口は今後も年平均 1.5%～1.8%の減少が続く、約 10 年後の 2035 年に約 5.5 万人、約 20 年後の 2045 年には約 4.6 万人と推計されています。
- ・ 高齢化率は今後も高まりますが、高齢者数自体も 2025 年以降は減少局面に入り、全ての年代で人口減少が進行していくと推計されています。



※各年 10 月 1 日時点の推計人口（年齢不詳者は除く）

※1995～2020 年は、国勢調査実績値

※2025 年以降は、2020 年国勢調査結果に基づく、国立社会保障・人口問題研究所による推計値

※田辺市人口ビジョン（2025 年改訂版）は、パターン 3（少子化対策、移住対策の双方を強化したケース）の推計値

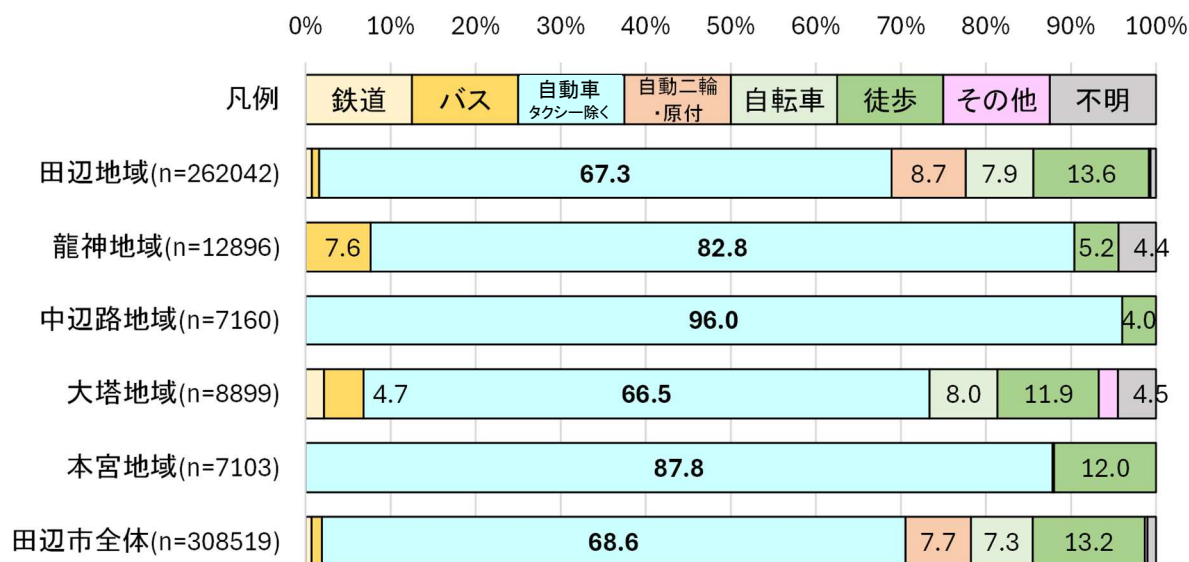
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所、田辺市

図 田辺市の将来人口

2. 本市の地域公共交通の課題

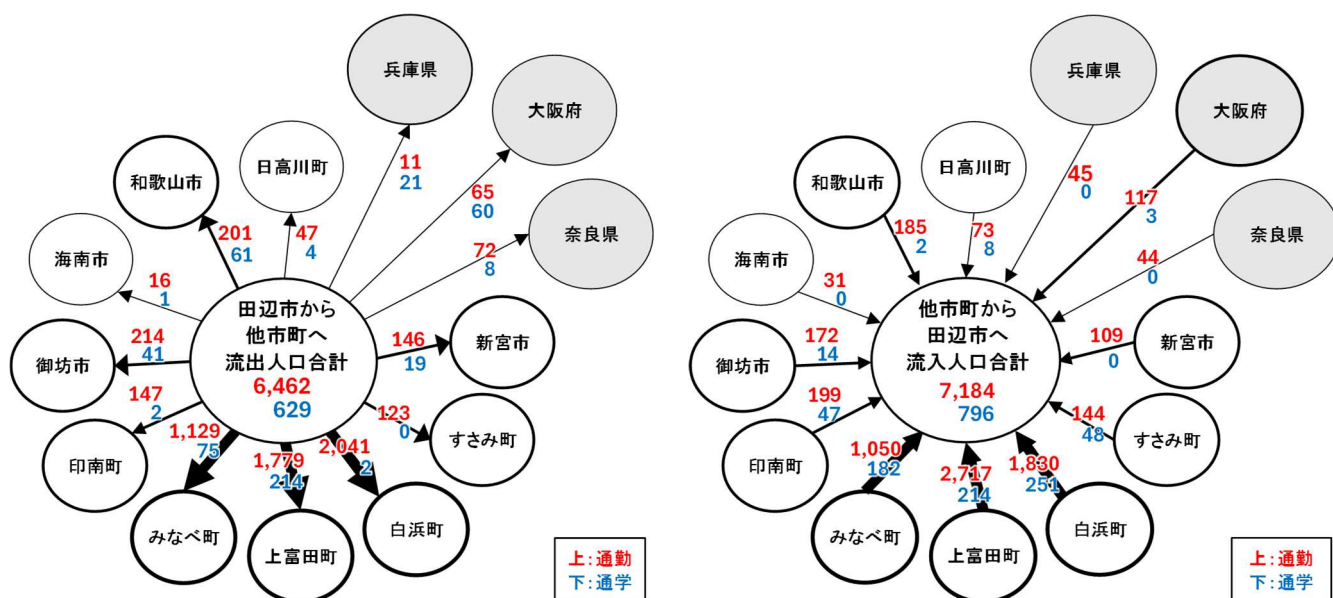
(3) 人の移動

- ・各地域ともに自動車による移動が大半を占めています。特に、龍神地域、中辺路地域、本宮地域では8割以上が自動車による移動となっています。
- ・通勤・通学の流動については、いずれも他市町からの流入が他市町への流出を上回っており、流出・流入ともに隣接する白浜町、上富田町、みなべ町間での流動が多くなっています。
- ・近年約10年間での移動の変化を見ると、移動の総量は平日・休日ともに約2割以上減少していますが、高齢化の進展に伴い、高齢者の移動量は13～15%程度増えています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3(2021)年）

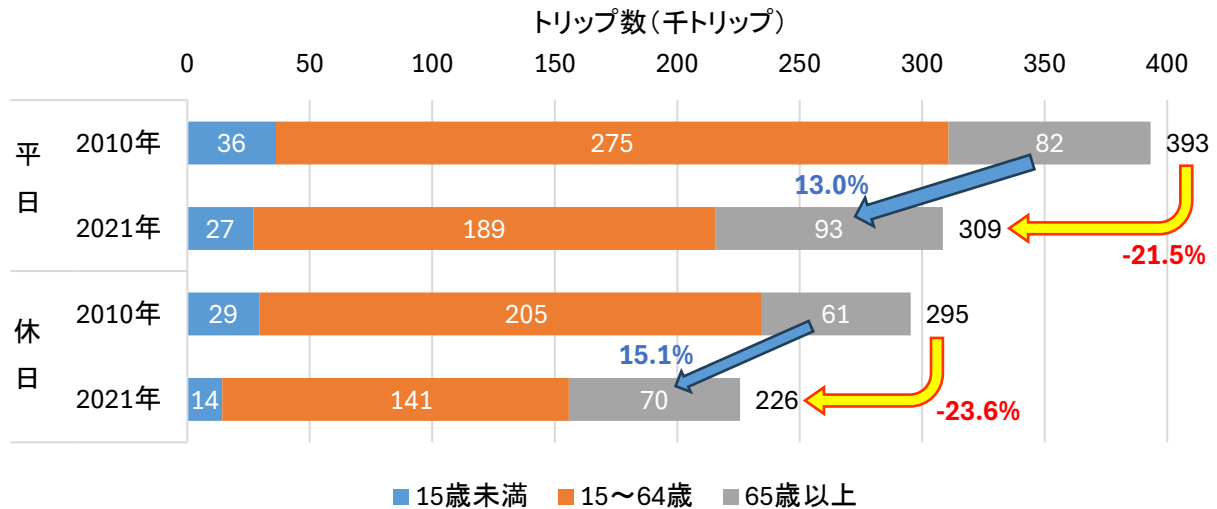
図 地域別の代表交通手段分担率



資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 通勤・通学流動（令和2(2020)年）

2. 本市の地域公共交通の課題

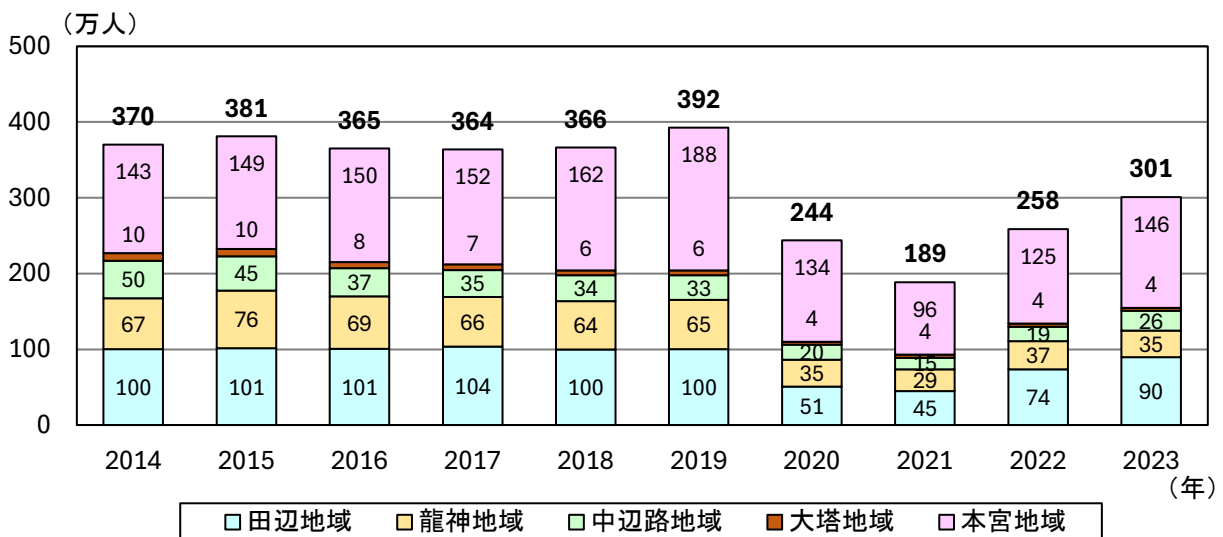


資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 人の移動の変化（田辺市全域）（平成 22（2010）年→令和 3（2021）年）

(4) 観光客数

- ・本市の観光客数は、コロナ禍前までは微増で推移していましたが、コロナ禍により令和 2（2020）年は前年比約 62%に落ち込みました。その後は回復基調にあり、令和 5（2023）年は、コロナ禍前の約 77%となっています。
- ・地域別には、本宮地域が全体の約 5 割、田辺地域が約 3 割を占めています。



資料：令和 5 年和歌山県観光客動態調査報告書

図 田辺市の観光客数の推移

2. 本市の地域公共交通の課題

2.2 アンケート・ニーズ調査結果の概要

地域住民、バス利用者、サービスを提供する交通事業者・乗務員、田辺市を来訪する外国人観光客を対象に、アンケート・ヒアリング・意見交換会を実施し、地域公共交通の課題やニーズを分析しました。

1) 市民アンケート

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～12月
回収状況	1,193人
質問事項	日常的な交通手段や公共交通に対する考え方など
結果概要	■目的別の交通手段 ○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）は、自転車・徒歩が約4割で最も多く、また、家族などによる送迎による通学のほうが、公共交通利用よりも多い。 ○買物 ・各年代ともに「くるま・バイク・原付（自分が運転）」が主たる交通手段だが、80歳以上では、「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い。 ○通院 ・通院頻度としては、50歳未満では「年に数回」、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」が多い。 ・各年代ともに「くるま・バイク・原付（自分が運転）」が主たる交通手段だが、80歳以上では、「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い。 ○その他のお出かけ ・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。80歳以上では、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が、中・低頻度での外出では、「くるま（自分以外が運転）」の割合が高い。また、他の年代に比べて「タクシー」の利用割合が高い。 ■くるまなどが利用できない場合に代わりとして使えるような交通手段 ・各目的とも、「くるま（自分以外が運転）」と考えている人が最も多い。 ・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割であり、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にある。 ・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」を考える人は少ない。 ■市の財政負担について ・地域別に大きな意見の相違はなく、「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）」が5割近くを占め最も多い。 ・年齢が高くなるほど、「市だけではなく、地域や利用者也費用負担し（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にある。

2. 本市の地域公共交通の課題

2) バス利用者アンケート

対象	令和 6 (2024) 年 4 月 1 日から運行内容の変更を行った路線バス、住民バスの利用者 対象路線： 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	
実施時期	令和 6 (2024) 年 7 月～8 月	
回収状況	①210 人、②28 人	
質問事項	利用状況（目的、頻度、バス利用前後の交通手段）、運行内容の変更による影響など	
結果概要	①路線定期運行路線利用者	②予約制の区域運行路線利用者
バス利用 前後の交 通手段	・鉄道との乗り継ぎを行うと回答した方は、市内環状線や長野線利用で 3 割程度である。 ・バスとの乗り継ぎを行うと回答した方は、各路線利用者とも 2 割程度である。	・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 割以上を占める。
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 割程度を占める。 ・龍神日高川線では、買物のほか、通学での利用も約 2 割ある。	・中辺路地域では、買物、通院目的での利用が多い。
バスの利 用頻度	・週に 1 回以上利用する人が、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 割を占める。 ・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、利用頻度の高い乗客がバスの利用を支えている状況である。	・両路線ともに週 1 回以上の利用は 2 割程度で、利用頻度は低い状況である。
運行内容 の 変 更 （ R6.4.1 ～）によ る影響	・市内環状線は、便利になったという人が 4 割以上で最も多い一方、その他 3 路線については、不便になったという方が約 5～7 割を占める。 ・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い。	・両路線ともに便利になったという方が半数又はそれ以上を占める。 ・中辺路地域では、数は少ないが、運行内容変更後に利用を開始した方も存在している。
利用者の 属性	○年齢 ・各路線ともに、65 歳以上の高齢者が約 6～8 割を占め、特に長野線では、85 歳以上が約 6 割である。 ・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 割いる。 ○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、龍神日高川線では 6 割、長野線、上芳養線では 8 割を超える。	・両路線とも、女性が 8 割以上を占める。 ・中辺路地域では約 9 割が高齢者で、85 歳以上が半数、大塔地域でも 80 歳以上が半数を占める。 ・両路線とも、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る。

2. 本市の地域公共交通の課題

3) 関係者ヒアリング

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	①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
結果概要		
公共交通の利用状況		・ 鉄道：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り、サイクルトレインは、中高生や 50-60 歳代女性の買物利用が当初の想定よりも多い印象。特急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。 ・ バス：住民利用が主となる路線では、通勤・通学利用が減少している。利用者減が進む中で、ダイヤの見直しや減便が必要となる可能性がある。一方、観光利用が多い路線では、春と秋の観光繁忙期に、時間や場所によって乗り残しが発生するため、臨機応変な増車対応などを行っている。 ・ タクシー：田辺エリアでは、白浜エリアと異なり、地域の高齢者による短距離の病院送迎が多くを占め、外国人やビジネス利用は少ない。このため季節的な利用者の変動は少ない。
現状の課題		・ 鉄道・バス・タクシーともに、コロナ禍前より運転手不足はあったが、コロナ禍によってさらに離職者が増え、より深刻になっている。バスに関しては、今後経路やダイヤの見直し、更なる減便などの可能性がある。 ・ 運転手だけではなく、整備や保守などのスタッフも不足している事業者が多くなっている。 ・ バスやタクシーでは、運転手不足とともに、高齢化も問題となっており、将来を担う若い人材の確保も大きな課題となっている。 ・ 施設（駅舎、鉄道、バス車両）の老朽化が進んできているが、利用者が増えない中での投資（更新など）が難しい状況がある。 ・ 沿岸部は津波などの自然災害への対応、山間部では大雪や大雨などに対する運行

2. 本市の地域公共交通の課題

	対応方策について、日頃から念頭に置いておかねばならない。 ・観光については、海外からの入国が緩和されるにつれて、訪日外国人客は大きく回復しており、昨年度はコロナ禍前を大きく上回り、今年度もさらに上回る見込み。一方で、これらに対応する受入側の宿泊施設も交通事業者と同様に人手不足の状況にある。紀伊田辺駅から山側（熊野古道方面）に流れていくため、街側（田辺市街）への経済波及が弱く、街側でもう1泊してもらうような取組や宣伝が必要。
課題を解決するために取り組んでいること	・人材不足を補うために、各種媒体を活用した募集や柔軟な雇用形態、免許取得支援などにより、積極的な採用に努めているものの、採用状況としては厳しい環境にある。外国人運転手の採用は中長期的に可能性があるが、運転手よりは、整備などでの採用の可能性のほうが高い。 ・バス事業者は、人件費確保の一環としての運賃値上げを実施又は今後の実施を計画・検討するところが多い。 ・駅舎の更新については、駅舎の譲渡や利活用を地元自治体などへ提案し、それが難しければ駅舎のシンプル化などで対応していく。 ・ライドシェア^{*1}や事業者協力型自家用有償旅客運送^{*2}については、担い手がいないうちであれば1つの選択肢として可能性があるが、事故が発生した場合の管理責任の所在などが課題である。その前に、既存のタクシー運転手を増やす、運転手の賃金を増やすことへの対策が先ではないか。 *1 ライドシェア： ライドシェア（ride-share）は、直訳すると「ライド＝乗る」を「シェア＝共有」することで、一般的には「相乗り」や「配車サービス」を指し、自家用車の所有者と自動車に乗りたい人を結びつける移動手段です。日本国内では、「公共ライドシェア」と「日本版ライドシェア」の2つがあります。（詳細については、P.36を参照） *2 事業者協力型自家用有償旅客運送： 道路運送法第78条第2号を適用し、市や非営利団体が主体となり、自家用車を用いて有償で運行する自家用有償旅客運送のうち、交通事業者が運行管理や車両管理を行う（運行は行わない）ものをいいます。 ・津波対策として、地域と一体となった避難訓練などを実施している（鉄道事業者）。 ・バスのキャッシュレス決済対応については、事業者によって時期に差はあるものの、今後、各社で導入が計画・検討されている。 ・くろしお遅延時におけるバス発車時刻の調整などについて、交通事業者（鉄道・バス）、観光センター間で連絡体制を構築して対応している。
行政や地域に対する期待	・担い手不足については特効薬がないが、広報や移住・定住施策との連携などを含めて、継続的な行政との連携や支援が必要と考える事業者が多い。 ・自治体職員による率先した公共交通利用や、地域住民の利用を促進する取組（通勤・通学などへの補助、商店街との連携、パークアンドライド駐車場の確保など）、駅舎の利活用を含めた駅を中心としたまちづくりの推進などが必要である。 ・地域住民だけではなく観光客・訪日外国人客の利用者増に向けた取組支援（増車や増便に対する支援、キャッシュレス決済に対する支援など）が必要である。 ・年に数度程度しかないが、異常気象時（大雪・大雨など）の住民バスの運行について、行政が責任をもって事前の判断を行うべきである。

2. 本市の地域公共交通の課題

4) バス乗務員アンケート

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	担当する路線の利用状況、利用者の特徴、利用者から聞かれる声など
結果概要	■担当する路線の利用状況 ・利用時間帯については、午前中が多いとの回答が大半を占めており、午後以降の利用が少ない状況。 ・利用者の年齢層や目的については、路線により異なるが、生徒や学生などの通学、高齢者の買物や通院、観光や訪日外国人客の利用が大半を占めている。 ・最近の新たな利用の定着については、感じないと答えた乗務員が大半を占めている。 ■利用者から聞かれる声 ・利用者からの要望や不満については、約半数の乗務員が「ときどきある」と回答し、その内容としては、「運行経路」、「運行本数・運行頻度」に関する意見が多い。

5) 外国人観光客アンケート

対象	田辺市を訪れる外国人観光客（紀伊田辺駅前、本宮大社バス停付近）
実施時期	令和6(2024)年10月
回収状況	266人
質問事項	来訪目的、田辺市まで/田辺市内での交通手段、観光や交通に関する情報源、田辺市を含む紀伊半島南部地域の旅行全般及び移動に関して不便に感じたこと など
結果概要	
回答者の国・地域	・ヨーロッパが約35%で最も多く、次いで、オーストラリア（約29%）、アメリカ（約17%）の順。中国・香港・台湾はあわせて14%程度。
来日/来田辺回数	・来日については、初めてが過半数を占めるが、3回目以上も約3割となっている。 ・田辺市への訪問については、初めてが9割以上。
来訪目的	・「ハイキング・トレッキング」が8割を超え圧倒的に多く、次いで、「景色を楽しむ」「寺社仏閣巡り」、「日本食を楽しむ」などが多くなっている。
利用する交通手段	・田辺市までの交通手段としては、鉄道が約8割で最も多く、次いで高速バスが約2割、レンタカーが約1割の順。 ・田辺市内での交通手段としては、路線バスが約7割で最も多く、次いで鉄道が約4割、レンタカーが約1割の順。
観光・交通に関する情報源	・「ウェブサイト（個人ブログ、旅行サイト）」が8割を超えて最も多く、これに次いで「家族・友人・知人からの推薦」や「ソーシャルメディア」となっている。 ・情報源とするソーシャルメディアについては、「YouTube」、「Instagram」、「Facebook」の順で多い。
経路検索の利用状況	・旅行中の経路検索については、約9割が利用しており、その大半がGoogle Mapsを利用している。
不便に感じること	■旅行全般に関して不便に感じたこと ・「電車や駅構内でのアナウンスや案内表示」や「クレジットカードでの支払い」について、不便を感じる人が多い。 ■バスや電車での移動に関して不便に感じたこと ・「バスや電車の数が少ない」が最も多く、次いで、「外国語で書かれた案内表示が少ない」「交通料金の支払い方法が少ない」の順となっている。



2. 本市の地域公共交通の課題

6) 地域別意見交換会

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	令和 6 (2024) 年 11 月～12 月
開催状況	龍神地域：16 人、中辺路地域：10 人、大塔地域：6 人、本宮地域：17 人 田辺地域：8 人（※田辺地域は自治会連合会メンバーを個別訪問してヒアリング）
内容	・ 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
結果概要	主な意見
龍神地域	・ NPO が検討している自家用有償運送は、立ち上げがゴールではない。継続が大事。龍神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。西宮市、神戸市など他自治体ではそうしたサポートをしている。 ・ 住民バス丹生ノ川線の行きの 1 便（7 時台）と帰りの 2 便（13 時台）で時間が空いており、夏・冬の時期はバスを待つのが大変。たまたま近くにローソンができて休むところがあったが、1 便と 2 便の間に増便できる可能性はないのか。 ・ 住民バスと路線バスを乗り継いで田辺市街へ通院や買物をする場合、4 月のダイヤ改正で帰りの便が 14 時台から 12 時台になり、市街地での所要時間が短くなり使い勝手が悪くなってしまった。バス利用者にとっては切実な悩みである。 ・ バスの利用は龍神地域全体の問題であり、自治会連合会長が音頭をとって、地域で意見集約を図ったらどうか。 
中辺路地域	・ 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。 ・ 本宮であすなろ会という NPO が福祉送迎サービスをやっている。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いて話を聞いたり、広報紙に掲載するなどして、勉強できるとよい。 

2. 本市の地域公共交通の課題

	・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く形なのかなと思う。 ・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な。 ・ドア・ツー・ドアに近づけて玄関まで迎えに行けたり、A コープまで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な。 ・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、小学生が座れないことがある。役場にも行けない状態。
大塔地域	・地域の輸送はだれの責任なのかを考えたとき、事業者の 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のはわかるが、住民の工夫だけでは限界がある。 ・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、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。近所の人では田辺まで美容室に行っていたが、鮎川美容室なら往復 400 円で行くことができるので、また誘い合って行こうと話している。J A 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。 ・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ます。運行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。ぜひ土日にも運行をお願いしたい。 ・今晚、地域の寄り合いがあるので、今日の話をみんなにしてみたい。 ・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、保護者の意見もあると思うので、ぜひ調整をお願いしたい。
本宮地域	・本宮地域で福祉有償運送をやっているが、現状、人件費が高騰しており、利用者に年金生活者が多いため運賃に転嫁しにくく、維持が課題。また、免許を返納した方や要介護未満の方々、観光客の輸送は対象外なので、それはまた別で考えていただきたい。また、お年寄りを輸送することはできるのだが、一緒に買物に同行したり、医師の話を聞いたりしてあげたくて、市にも相談しているが、実現できていない。



2. 本市の地域公共交通の課題

	・市としての予算額や福祉有償運送への財源を示してもらえれば、市民の理解が深まるのではないかと。 ・本宮地域で大きな力になっているのが、福祉有償運送と訪日外国人客の利便性向上の観点。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くれればと思う。 ・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、バス停まで距離がある地域もあり、こうした地域の住民のことも十分に考えていただきたい。 ・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に上がった。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、行政からも支援いただきたい。 ・インバウンドが増えている中で、川湯温泉のバス停では乗り切れないこともある。過去の実証運行はコロナ禍であったし、来年1月予定の実証運行も観光客閑散期の運行ではあまり意味がないのではないかと。補助金が取れたからやるというのはおかしい。 ・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。
田辺地域	・バス停までの距離が遠い地域がある（万呂町、たきない町、内の浦、立戸など） ・長野線はバス車両だということがわかりづらく、また自由乗降区間についても周知が必要。 ・買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。高齢者の家庭内での送迎ができなくなっているため、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。 ・数年前まで移動販売が来ていたが、利用者が少ないためか来なくなり、ちょっとした買物に困っている地域がある（東部、西部など） ・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、通院や買物など、最低限の生活維持ができる移動を確保して欲しい。 ・ボランティア輸送など、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。導入に関しては、行政の助力が必要だと考える。 ・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に、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。 ・坂道が多く、買物が高齢者に難しいので、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欲しい。 ・理想は家の前までは来て欲しいが、さすがに難しいと思う。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。 ・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欲しい。 ・交通分野に限った話ではないが、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。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。

2.3 まちづくりの方向性（上位・関連計画の整理）

1) 上位計画における地域公共交通の位置づけ

上位計画	地域公共交通に関する施策方針など
第2次田辺市総合計画・後期基本計画（R4.3）	■ まちの現状と課題・施策の展開 ➤ J R 紀勢本線の利用促進に取り組む。 ➤ 南紀白浜空港の利用促進に取り組む。 ➤ 路線バスの利用促進を図り、運行維持に努め、交通空白地域で運行する住民バスの更なる利便性の向上に努める。 ➤ 地域住民、交通事業者、行政が一体となり、利用しやすくかつ効率的・効果的な地域公共交通網の構築に向けて、地域公共交通に対する理解醸成を図るとともに、新たな運行形態を検討する。
田辺市都市計画マスタープラン（R1.7）	■ 公共交通機関などの整備方針 ➤ 鉄道は、市民や来訪者の地域間移動に不可欠な公共交通で、J R 紀伊田辺駅が田辺市の玄関口となっている。J R 紀伊田辺駅前広場や周辺道路の更なる有効活用を検討し、中心市街地の活性化に寄与する環境整備に努める。 ➤ バスは、市民の生活や来訪者の活動を支える公共交通で、高齢者などの交通弱者にとって重要な交通手段である。路線バスの確保・維持・利便性向上に取り組むとともに、新たな運行形態や補助制度の導入も検討し、市内全体の公共交通体系の総合的な再構築を検討する。 ➤ バリアフリーに配慮した車両の導入などにより、人に優しい交通環境づくりを促進する。

2) 関連計画における地域公共交通の位置づけ

関連計画	地域公共交通に関する施策方針など
田辺市デジタル田園都市総合戦略（R7.3 改訂）	➤ 民間バス路線の運行維持、住民バスの運行形態の見直しなど地域の実情に即した移動手段の確保を図る。 ➤ J R 紀勢本線の利便性や快適性の向上を図る。 ➤ 南紀白浜空港の利用促進と路線の維持確保などに取り組む。
田辺市世界遺産などを活かした魅力あるまちづくり基本計画（H29.3）	➤ 本市の玄関口である J R 紀伊田辺駅をはじめとする各交通拠点から目的地までの二次交通の充実を図り、観光客の利便性、快適性を高める。 ➤ 関係機関と連携し、航空や鉄道などの一次交通の充実に努める。
田辺市 DX 基本方針（R5.4）	➤ 公共交通に関して特段の記載はないが、目指すべき未来像の1つとして、「誰もが社会に参画でき、社会にコミット（責任を果たせる）」が掲げられ、その重点施策として、以下の3点が挙げられている 1. 全ての人が利用しやすい行政サービスを提供する 2. データを公開し、活用しやすくする 3. 市民のデジタル活用を支援する

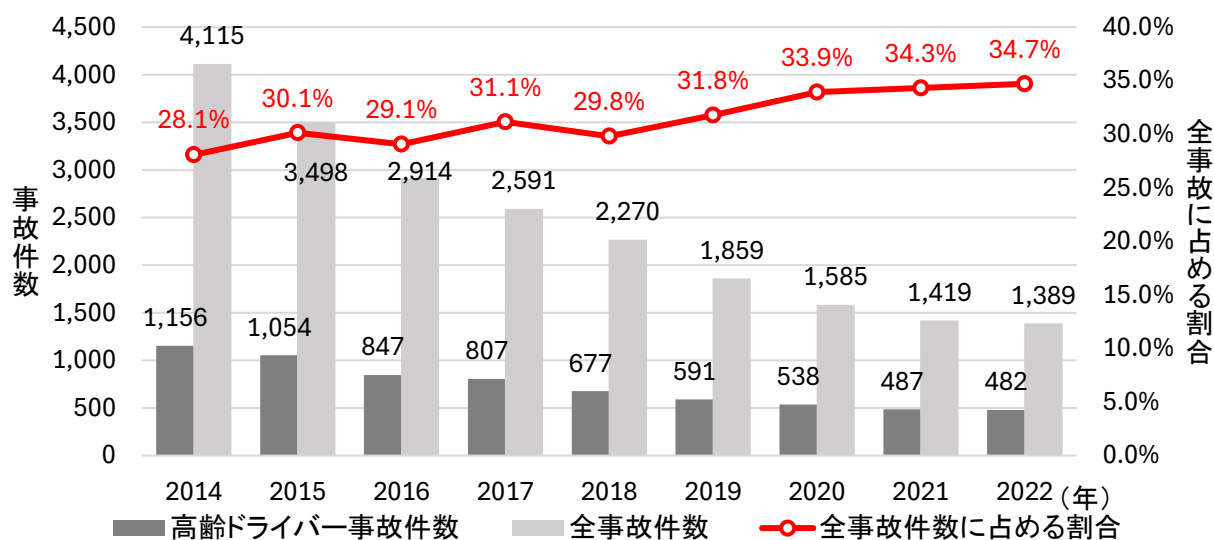
2. 本市の地域公共交通の課題

2.4 課題整理にあたっての新たな視点

1) 社会情勢の変化

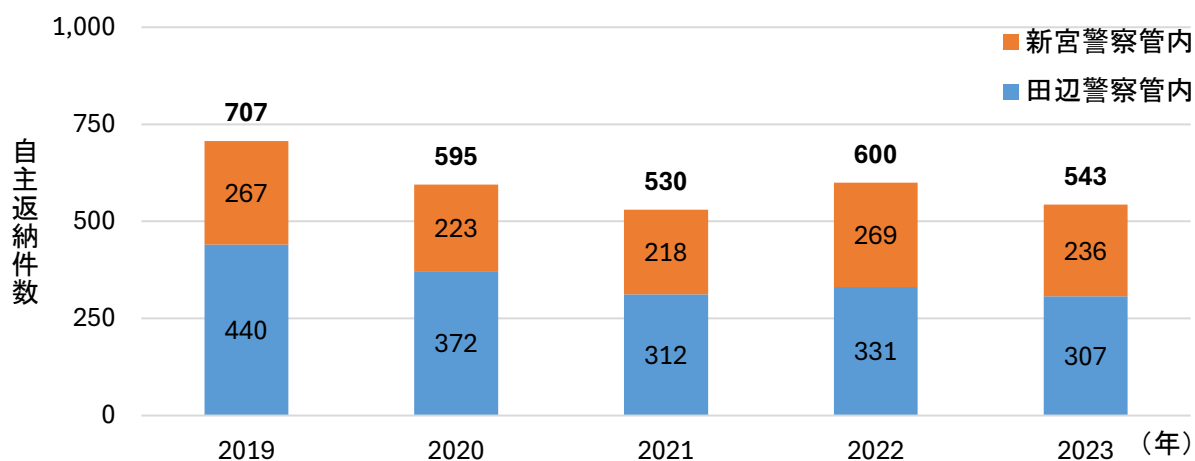
(1) 運転免許の自主返納の進捗と高齢者による交通事故の発生状況

- ・近年、高齢ドライバーによる痛ましい事故の発生や、事故の割合が高まっており、運転免許の自主返納者も着実に増えてきています。
- ・また、令和2(2020)年の道路交通法改正により、高齢者運転対策が厳格化されたことから、今後さらに返納者数が増加すると考えられます。



資料：交通年鑑（和歌山県警察）

図 和歌山県内における高齢ドライバーの交通事故の発生状況



田辺警察署管内…田辺市(本宮町除く)、みなべ町

新宮警察署管内…田辺市(本宮町)、新宮市、那智勝浦町、太地町、串本町、古座川町、北山村

資料：和歌山県警提供

図 田辺市域所管警察署における運転免許自主返納件数の推移

(2) 交通事業者（供給側）の動向

・燃料費の高騰、運転手の不足や高齢化が進む中、労働時間基準（改善基準告示）の改正により、事業者の負担はより一層大きくなってきています。

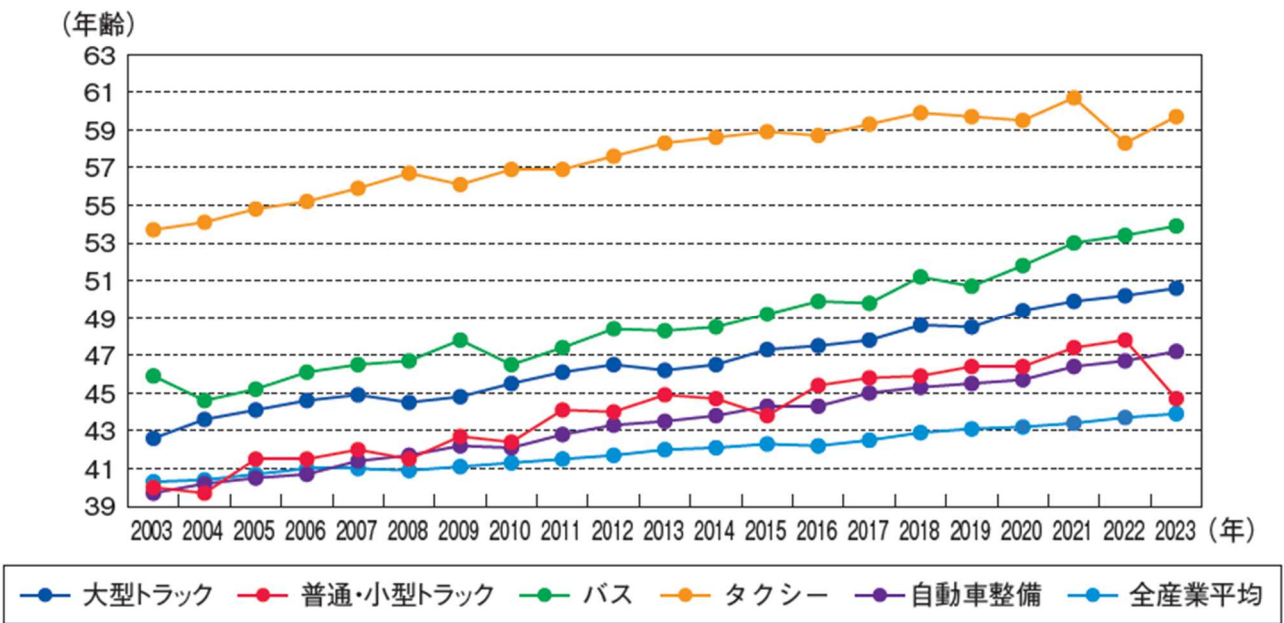


図 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移

令和6年4月～適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間 改正前(年換算) 原則:3,380時間 最大:3,484時間 改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	1か月の拘束時間 改正前(月換算) 原則:281時間 最大:309時間 改正後 原則:281時間 最大:294時間	1日の休息期間 改正前 継続8時間 改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間
--	---	---

※4週平均1日の拘束時間は基準時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

令和6年4月～適用

タクシー・ハイヤー運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

日勤の1か月の拘束時間 改正前(月換算) 299時間 改正後 288時間	日勤の1日の休息期間 改正前 継続8時間 改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間
--	--

※閑居については基準を参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

出典：厚生労働省リーフレット

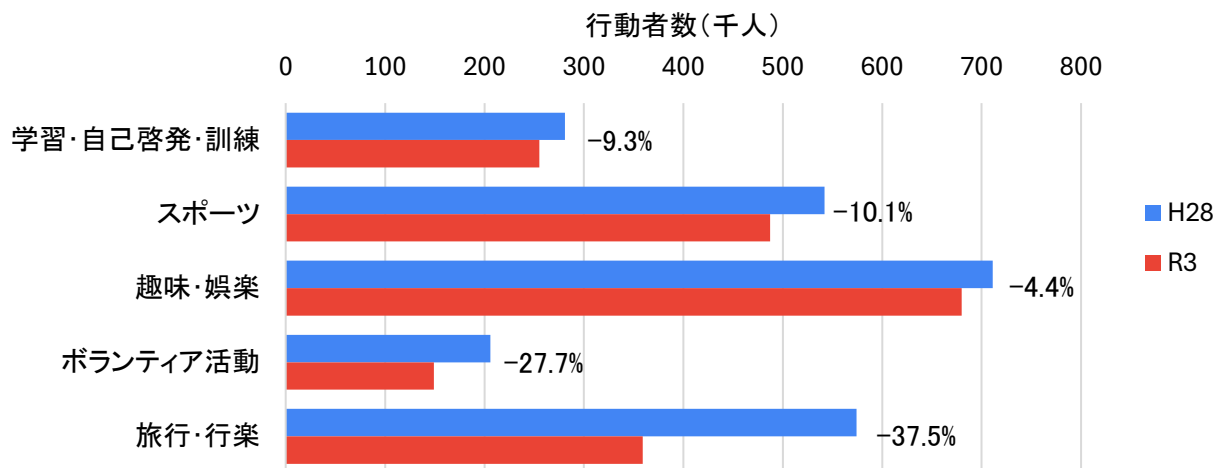
図 バス・タクシー運転手の労働時間等の基準の改正

2. 本市の地域公共交通の課題

2) 新型コロナウイルス感染症（コロナ禍）の影響など

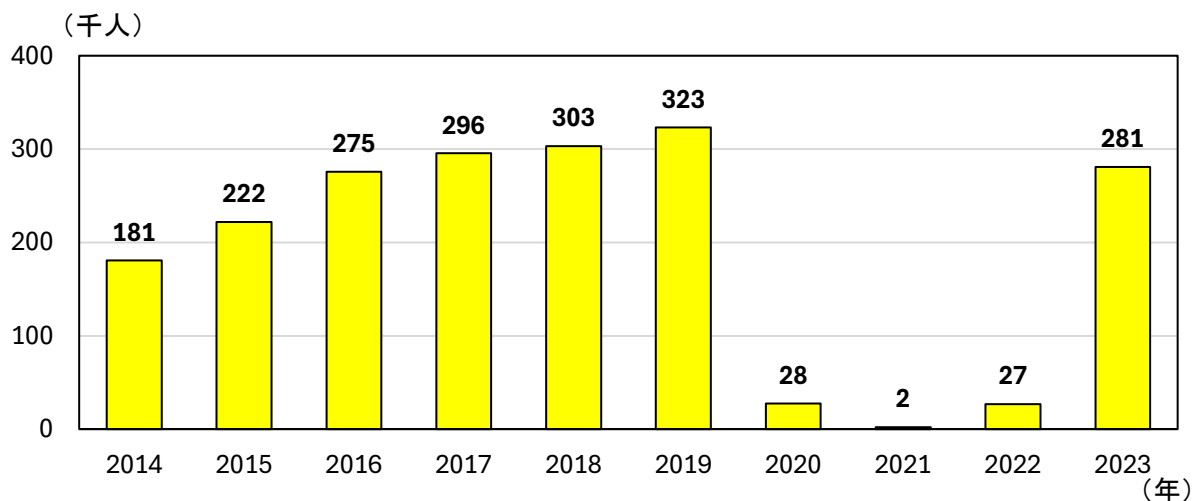
(1) コロナ禍による公共交通の利用や移動手段の確保への影響

- ・コロナ禍により、公共交通の利用者は大きく減少（P.10～P.12 参照）しました。コロナ禍からの一定程度の回復も見られますが、新しい生活様式が定着したことにより、コロナ禍前の水準への回復は厳しい状況にあります。
- ・外国人観光客宿泊数についても、コロナ禍により著しく減少しましたが、令和 5（2023）年度は急回復を見せました。令和 6（2024）年に入って、訪日外国人客数は令和元（2019）年を上回る水準で推移していることから、本市への外国人観光客もコロナ禍前を上回ることが推測されます。



資料：社会生活基本調査（総務省）

図 コロナ禍前後における目的別行動者数の変化（和歌山県）



※2015 年まで：九度山町・高野町・旧かつらぎ町・旧中辺路町・旧本宮町・白浜町・すさみ町・新宮市・那智勝浦町
 ※2016 年以降：上記に加えて、旧橋本市・旧田辺市・旧大塔村・上富田町・串本町

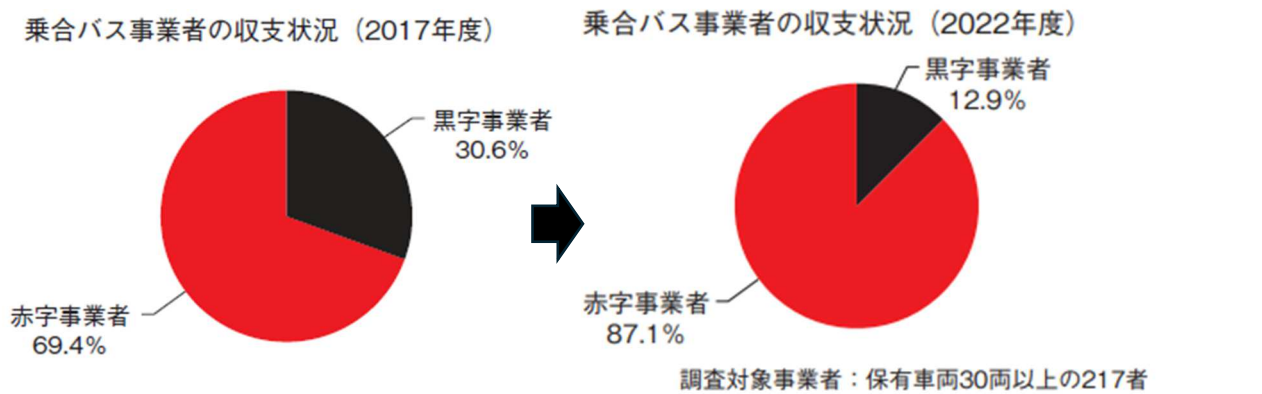
資料：令和 5 年和歌山県観光客動態調査報告書

図 世界遺産登録市町村における外国人宿泊客数の推移（和歌山県）

2. 本市の地域公共交通の課題

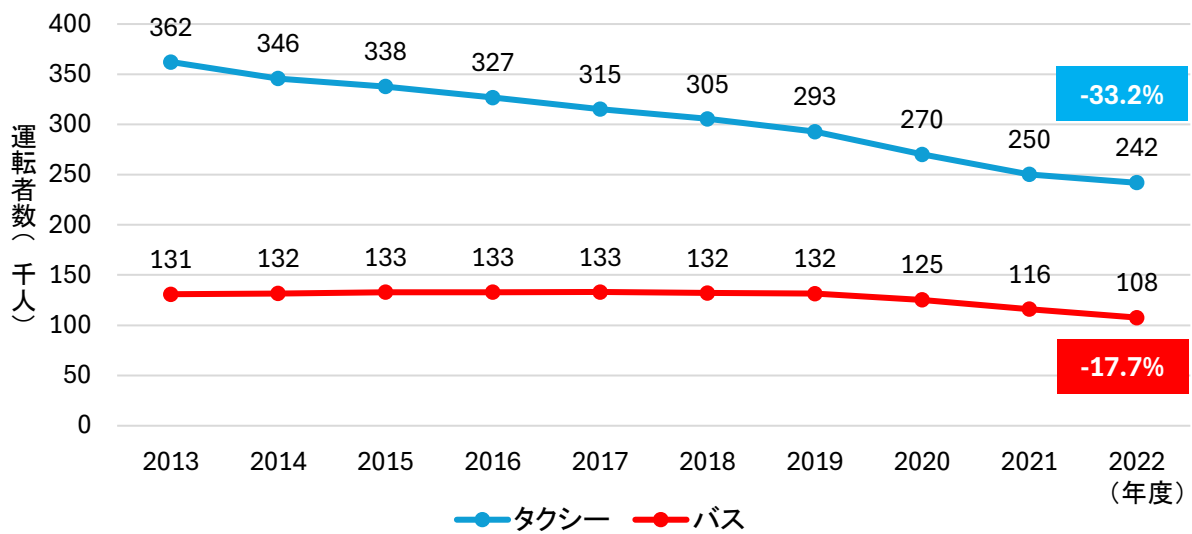
(2) 交通事業者を取り巻く環境

- ・コロナ禍により多くの交通事業者の収益は落ち込んでおり、依然コロナ禍前の水準への回復には至っておらず、事業継続が困難な状況に直面している事業者も少なくありません。
- ・バス・タクシーの運転者の数は、全国的な動向として減少傾向にあり、運転手の高齢化や担い手不足に伴い、今後もこの傾向は継続すると考えられます。
- ・全国的に路線の撤退や縮小が相次いでおり、本市内でも、路線バスや住民バスの運行事業者の変更が生じています。



出典：交通政策白書（国土交通省）

図 乗合バス事業者の収支状況の変化（2017 年度→2022 年度）



資料：数字で見る自動車 2024（国土交通省）

図 バス・タクシー運転者数の推移（全国）

種別	路線名	変更後の運行事業者	変更時期
路線バス	長野線、上芳養線	明光バス	令和 6 (2024) 年 4 月～
住民バス	龍神日高川線、丹生ノ川線	谷口自動車（大塔交通社）	令和 6 (2024) 年 4 月～

図 本市において運行事業者の変更があった路線

2. 本市の地域公共交通の課題

3) 地域公共交通に関する「国」の動向

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（令和 2(2020)年、令和 5(2023)年）

- ・令和 2 (2020)年、令和 5 (2023)年の改正により、地域公共交通計画の策定が努力義務化されるとともに、多様な輸送資源の活用、地域の関係者との連携や協働の促進、ローカル鉄道やバス・タクシーなど、地域交通の再構築に関する仕組みが拡充されました。

① 令和 2 (2020)年改正

a. 地域が自らデザインする地域の交通

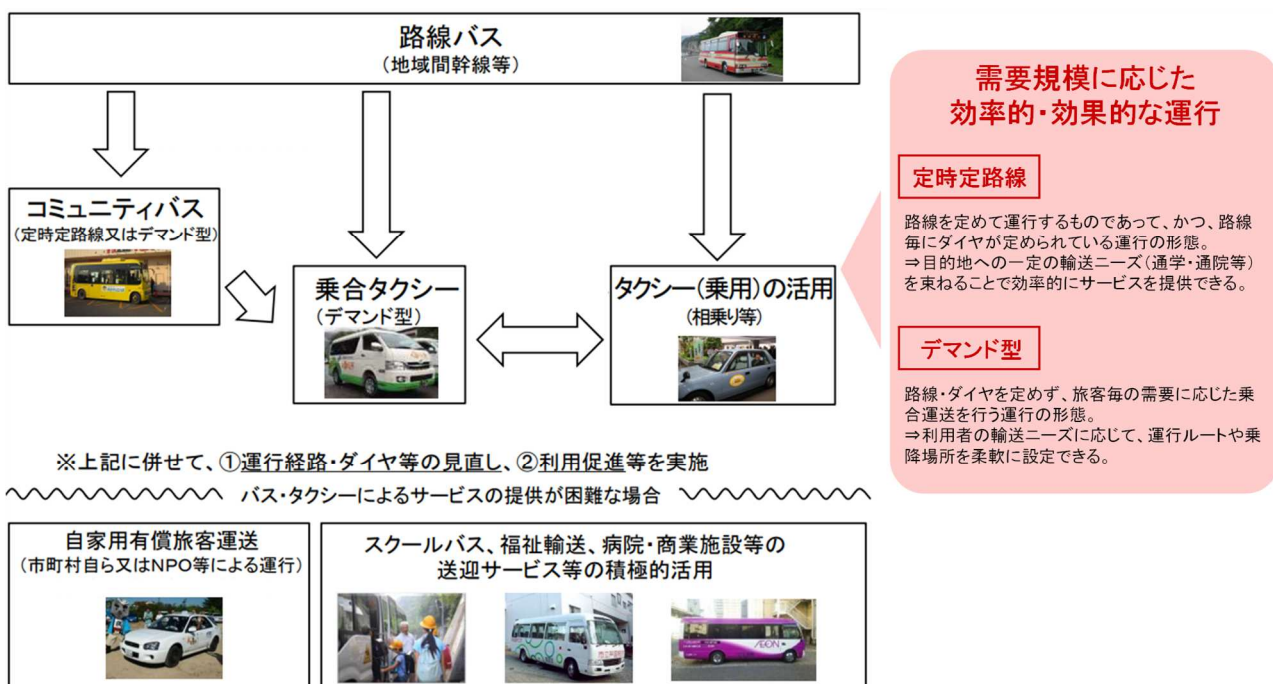
- ・「地域公共交通計画」策定の努力義務化
- ・バス路線運行費への国庫補助と計画策定が連動化

b. 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

- ・「利用者数」「収支率」「財政負担額」を計画へ記載することが求められる
- ・毎年度の評価・検証など、PDCA サイクルによる進捗管理が以前に増して求められる

c. 多様な輸送資源を活用し、地域の実情に応じた交通手段の確保

- ・従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、送迎バスなどを含め、地域の多様な輸送資源を総動員し、地域の実情に応じた交通手段を確保することが求められる



資料：国土交通省資料を基に作成

図 地域旅客輸送サービスにおける地域公共交通以外の輸送資源の活用イメージ

②令和5(2023)年改正

a. 地域の関係者の連携と協働の促進

- ・法律の目的規定に、「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- ・国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

b. ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- ・地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
- ・再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援

c. バス・タクシーなど地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

- ・「地域公共交通利便増進事業」の拡充（エリア一括協定運行事業の創設等）
- ・「道路運送高度化事業」の拡充（交通DX・GXを推進する事業を創設等）

d. 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- ・鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

2. 本市の地域公共交通の課題

(2) 地域公共交通の「リ・デザイン」(令和5(2023)年5月)

・法改正と連動して、地域公共交通の再構築(リ・デザイン)の方向性と、それに対する国としての支援の枠組みが示されました。

- ・交通政策審議会の地域公共交通部会において、令和4(2022)年10月から、後の地域公共交通政策のあり方について審議が行われ「地域公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けた新たな制度的枠組みなどに関する基本的な考え方」として、とりまとめられた。
- ・ローカル鉄道の再構築、官民・交通事業者間・他分野を含めた3つの「共創」、交通DX/GXを通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めて地域公共交通を再構築するため、国としての財政的支援、伴走支援体制を構築していくこととしている。

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・外部資源を活用した駅の活性化
- ・GX・DX対応車両等への転換
- ・事業構造の見直し



バス等への転換

- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両等への転換



3つの「共創」

官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離 等

交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法を活用した共同経営
- ・モードの垣根を越えたサービス 等

他分野を含めた共創

- ・地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・エネルギー等との事業連携



交通DX

自動運転



MaaS・AIオンデマンド交通



交通GX

GX対応車両への転換



交通のコスト削減・地域のCN化



資料：交通政策審議会地域公共交通部会 最終とりまとめ(概要版)(国土交通省)

図 地域公共交通の「リ・デザイン」

2. 本市の地域公共交通の課題

(3) 「交通空白」解消本部の設置（令和6（2024）年7月）

・全国各地の「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組を開始しました。具体的には、「地域の足」対策として、日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体への伴走支援や「観光の足」対策として、主要交通結節点（主要駅、空港等）の2次交通アクセス向上支援を行うこととしています。

国土交通省「交通空白」解消本部	
目的	構成員
○ 地域の足対策 全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。	本部長 国土交通大臣 本部長代行 副大臣及び大臣政務官 副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官 本部員 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等 ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁
○ 観光の足対策 主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。	
取組事項とスケジュール	
①日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体（約600※）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に ※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体	
②主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表 R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表	
③「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及 R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等） R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）	
※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論	

出典：「地域の足」「観光の足」の現状と対策～国土交通省「交通空白」解消本部の設置～（国土交通省）

図 国土交通省「交通空白」解消本部の設置について

2. 本市の地域公共交通の課題

【公共ライドシェア】

<交通空白地>		<福祉>
		
種類 ※数値はR5.3.31時点	<交通空白地> 698団体、4428車両 <福祉> 2428団体、14044車両	
利用者	<交通空白地> 地域住民・観光客 <福祉> 介護を必要とする者	
提供体制	運送主体： 市町村、NPO法人等 使用車両： 自家用車（白ナンバー） ドライバー： 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等	
運送の対価	法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。	
登録要件	① 安全体制を確保すること。 （運行管理・整備管理の責任者の選任等） ② 地域の関係者（※）において協議が調うこと。 （※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等	

【日本版ライドシェア】



1. アプリデータに基づき不足車両数を算出して実施する地域

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡の12地域

2. 簡便な方法により不足車両数を算出して実施が可能なその他の地域

軽井沢町、金沢、富山、静岡、埼玉（県南東部）、埼玉（県南西部）、志摩市、水戸、青森、岐阜などは運行開始

（例）

- 金曜日・土曜日の16時から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす
- 自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす
- 当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検討を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す

図 公共ライドシェアと日本版ライドシェア （出典：国土交通省ホームページ）

2.5 本市の地域公共交通の課題

前計画である「田辺市地域公共交通網形成計画」で抽出した6つの課題について、「地域公共交通の現状」、「アンケート・ニーズ調査結果の概要」、「まちづくりの方向性」、「課題整理にあたっての新たな視点」を踏まえ、計画策定から5年を経過した現状を以下に整理します。

課題① 広大な市域における地域住民の移動手段の確保

5年前（網形成計画策定時）は・・・

①人口減少・高齢化がこのまま進展すれば、移動需要の点在化や個別化の進行が想定され、地域住民が孤立しないよう移動手段を確保していくことが必要です。



現状（令和6（2024）年）は・・・

- 人口減少や高齢化はさらに進展し、特に龍神地域、中辺路地域、本宮地域で顕著となっています。今後は高齢者数自体も減少局面に入ると推計されています。
- 路線バスや住民バスは、通学の足、高齢者や運転免許を持たない人の買物や通院の足として利用されており、利用者が限定的であるものの、日常生活を支える重要なインフラとして今後も、地域の実情に応じて移動手段の確保に努める必要があります。
- 高齢ドライバーによる事故が増える中、運転免許の返納も着実に進んでいます。免許返納後もこれまでと同じように外出し、生活を維持できるようにするために、自動車に過度に依存しない環境を整えていく必要があります。

課題② 各地域間及び周辺市町村をつなぐ地域公共交通ネットワークの維持

5年前（網形成計画策定時）は・・・

②市内各地域間及び隣接する周辺市町村への接続は、バス事業者の経営悪化により路線維持が困難になることが想定され、主に路線バスによって確保されているネットワークを維持していくことが必要です。



現状（令和6（2024）年）は・・・

- コロナ禍により全ての公共交通の利用は減少し、コロナ禍前の水準への回復は難しい状況にあり、バス事業者だけではなく、全ての交通事業者の経営環境はより深刻になっています。
- 持続可能な地域公共交通の維持・確保に向け、厳しい経営環境に立つ交通事業者がサービスを継続的に供給できるよう支援しながら、路線バスだけではなく、より広域をつなぐ鉄道を含めて、幹線ネットワークの維持に努めていく必要があります。

2. 本市の地域公共交通の課題

課題③ 地域内移動における地域公共交通ネットワークの維持

課題④ 地域住民のニーズに対応した使いやすい地域公共交通の実現

5 年前（網形成計画策定時）は・・・

③地域内移動を支える住民バスをはじめとする地域公共交通ネットワークは、市事業の連携だけではなく、地域住民が主体となった取組等、様々な手法により維持していく必要があります。

④地域特性や利用者ニーズに合わせて運行内容や利用環境を見直し、地域住民の使いやすい地域公共交通を実現していく必要があります。



現状（令和 6（2024）年）は・・・

- 住民バスやその他の交通サービス（スクールバス、診療所送迎バス、外出支援サービス）は、コロナ禍前から利用者が減少し、コロナ禍による減少後も回復が見られず、減少が続いています。
- 中辺路地域・大塔地域では、利用状況や「バス停までの移動が大変」といった意見を踏まえ、路線定期運行を予約制区域運行とし、自宅の近くで乗降ができるように運行形態を変更しました。
- 龍神地域では地域が主体となった移動手段の確保に向けた検討が進められるとともに、地域別意見交換会では、スクールバスや診療所送迎バス等との連携に関する意見が出されています。
- 国では、共創による地域交通の再構築やライドシェア等を活用した移動手段の確保への支援を拡充しています。こうした制度を活用しつつ、今後もより地域のニーズを踏まえたネットワークの維持・確保に努めていく必要があります。

課題⑤ 観光客等の来訪者の利便性と回遊性を向上させる地域公共交通の実現

5 年前（網形成計画策定時）は・・・

⑤外国人をはじめとする観光客のバスやタクシーによる移動の利便性と回遊性を向上し、地域住民が利用する路線との連携を図ることで、持続可能な地域公共交通を実現していく必要があります。



現状（令和 6（2024）年）は・・・

- コロナ禍により途絶えた外国人観光客は、令和 5（2023）年から急速な回復を見せており、すでに繁忙期には、熊野本宮線において臨時便を増発するなど、交通事業者において増加する需要への対応が図られています。
- その一方、地域別意見交換会では、外国人観光客の利用の著しい増加により、温泉地の停留所でバスに乗れない（本宮地域）、登校時の小学生が乗れない（中辺路地域）といった声が聞かれました。
- 外国人観光客等の来訪者については、繁忙期に限られることから、まずは地域住民の利便性確保を図ることを優先した上で、外国人観光客等の来訪者の利用とのバランスを図っていく必要があります。

課題⑥ 持続可能な地域公共交通を実現するための意識醸成と体制づくり

5 年前（網形成計画策定時）は・・・

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



現状（令和 6（2024）年）は・・・

- 人口減少や高齢化の進展、公共交通利用者の減少、運転手の不足・高齢化、公共交通に対する財政負担の増加など、地域公共交通を取り巻く環境は、5 年前よりも確実に厳しさを増しています。こうした現状認識を全ての関係者が共有し、“自分ごと”として、より高い危機感を持つ必要があります。
- 公共交通の危機は全国的なものとなっており、課題③④でも記載したとおり、国では地域交通の再構築に対する支援を拡充しています。こうした支援も活用しながら、田辺市の地域公共交通を“みんなで守り、ともに創る”ための意識醸成や仕組みづくりがより必要となっています。

課題⑦ 地域を支える人材やサービスの確保

本計画にて新たに設定

- 運転手や整備士等の住民の移動手段を支える人材の不足や高齢化により、路線の減便や廃止等、地域の公共交通の維持が困難になることが危惧されています。そのため、交通事業者からは人材確保のため、行政からの市民に対する積極的な広報や、事業者との連携が求められています。
- また、行政との連携による人材確保だけでなく、その他の輸送手段との連携や地域主体での運行等、地域に合った新しい交通サービスの研究を進める必要があります。

3. 計画の基本理念・基本方針

3. 計画の基本理念・基本方針

3.1 計画の基本理念

「田辺市地域公共交通網形成計画」では、「住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通～市民一人ひとりが、安心・豊かさ・輝きをもって暮らせるための移動手段を維持・確保する～」を基本理念として、地域住民・交通事業者・行政が一体となって、利用しやすく、かつ効率的・効果的な地域公共交通網の構築に取り組んできました。

一方、地域公共交通を取り巻く環境がより一層厳しさを増しているという現状を踏まえ、交通事業者や行政だけでなく、市民を含めた関係者全員が「自分ごと」として意識していくことで、生活や観光等のまちづくりの基盤となる地域公共交通を守り、創りあげていくことが大切です。

このような考えに基づき、「住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通～生活やまちづくりに必要な移動手段をみんなで守り、ともに創る～」としました。

田辺市地域公共交通網形成計画の基本理念

住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通

～市民一人ひとりが、安心・豊かさ・輝きをもって暮らせるための移動手段を維持・確保する～



田辺市地域公共計画の基本理念

住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通

～生活やまちづくりに必要な移動手段をみんなで守り、ともに創る～

3.2 計画の基本方針

計画の基本理念を実現に向け、以下の3つの基本方針を定めました。

基本方針1 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・確保・改善

市域を超えて広域的な移動を担う鉄道や高速バス、地域間及び周辺市町への移動を担う路線バス、各地域内の移動を担う住民バスやタクシーに加え、スクールバス、診療所送迎バス、外出支援事業等の本市が有する様々な輸送資源を連携させ、市全体で持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。

基本方針2 地域公共交通を利用しやすい環境整備

既存利用者には継続して利用していただくとともに、新たな利用者の取り込みを図るため、ハード・ソフト両面での施策を展開することにより地域公共交通を利用しやすい環境を整備します。

基本方針3 地域公共交通を支える体制・しくみの構築

人口減少やコロナ禍による利用者減、交通事業者の厳しい経営環境、行政による財政負担の増加など、地域公共交通の維持が非常に厳しい状況であることを踏まえ、行政、交通事業者、住民等が適切に連携・役割分担をし、ともに地域公共交通を支える体制やしくみを構築します。

3. 計画の基本理念・基本方針

3.3 将来の地域公共交通のネットワークイメージ

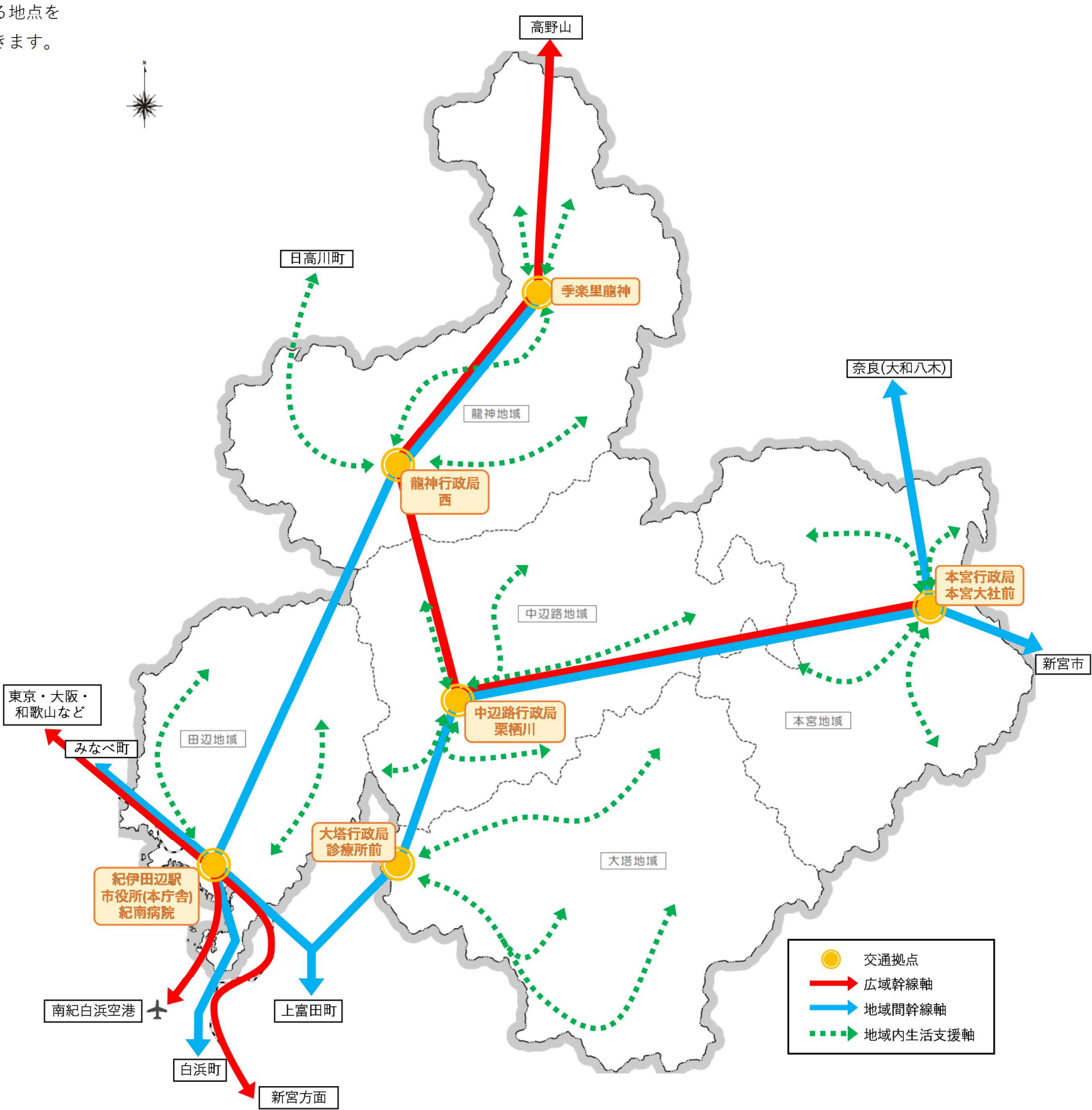
本市を運行する地域公共交通について、複数の路線が結節する地点や利用環境の改善を図る地点を「交通拠点」として位置づけ、各交通拠点をつなぐ地域公共交通ネットワークを構築していきます。

《交通拠点》

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

《地域公共交通の区分と役割分担》

区分	担うべき役割	事業主体	内容
広域幹線軸	広域的な幹線軸として、現状のネットワークを確保する。	鉄道事業者	■ J R 西日本 紀勢本線
		バス事業者	■ 明光バス 高速バス(南紀白浜空港～紀伊田辺駅～東京/大阪) ■ 龍神自動車 聖地巡礼バス(本宮大社前～栗栖川～高野山)
地域間幹線軸	市内各地域間（田辺・龍神・大塔・中辺路・本宮）の移動を支える幹線軸として、現状のネットワークを確保する。	バス事業者	■ 龍神自動車 熊野本宮線(紀伊田辺駅～本宮町内)※1 龍神線(紀伊田辺駅～季楽里龍神) ※1 ■ 明光バス 熊野線(紀伊田辺駅～栗栖川) ※1
	本市と隣接市町村を結ぶ幹線軸として、現状のネットワークを確保する。	バス事業者	■ 龍神自動車 みなべ線(みなべ町) 熊野本宮線(上富田町) ※1 ■ 明光バス 白浜田辺線(上富田町・白浜町) ※1 熊野線(上富田町) ※1 快速熊野古道号(白浜町・新宮市) ■ 熊野御坊南海バス 川丈線(新宮市) ※1 ■ 奈良交通 八木新宮線(新宮市) ※1
地域内生活支援軸	広域幹線軸、地域間幹線軸に接続し、主に各地域内での移動を支える生活支援軸として、地域住民のニーズに応じたサービスレベルを確保する。	バス事業者	■ 明光バス 上芳養線 長野線 ■ 龍神自動車 大熊線
		タクシー事業者	■ 乗用タクシー
		市	■ 住民バス ■ スクールバス ■ 診療所送迎事業 ■ 外出支援事業
		NPO 法人等	■ 福祉有償運送事業 ■ 交通空白地有償運送



※ 1：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）の対象路線

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

前章で掲げた基本理念の実現に向けて具体的に取る施策メニューを定めました。

計画期間内で推進するそれぞれの施策メニューについて、その具体的な取組内容や取組例、実施主体及びスケジュールを次ページ以降に明記しています。

基本方針	施策	
1. 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・確保・改善	1-1	適切な行政負担による地域公共交通の維持
	1-2	既存の路線バス・住民バスのサービス改善・見直し
	1-3	地域内移動を支える多様な交通サービスとの連携・活用
	1-4	新たな移動手段の確保
2. 地域公共交通を利用しやすい環境整備	2-1	誰もが使いやすい地域公共交通の利用環境整備
	2-2	地域公共交通に関する情報提供・周知
	2-3	世界遺産等の観光資源を生かしたまちづくりとの連携
3. 地域公共交通を支える体制・しくみの構築	3-1	地域公共交通の担い手の確保
	3-2	地域公共交通に係る協議・調整の場づくり
	3-3	地域公共交通を地域自ら守り育てる意識の醸成

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針		1. 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・確保・改善				
施策メニュー		1-1 適切な行政負担による地域公共交通の維持				
施策の概要・ねらい		路線バス・住民バスの運行により、地域公共交通ネットワークを維持し、市全体で継ぎ目なく移動しやすい環境を支えるため、国庫補助の活用等、予算の確保に努めます。				
取組内容		継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組				
継続		①国庫補助の活用による路線の維持 ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）を活用し、国・県と協調して、運行経費を確保します。 ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）については、現時点では活用路線はありませんが、運行形態の見直しや新規路線の導入等により要件を満たす場合には、積極的に活用し、路線の維持に努めます。				
継続		②市単独補助や市主体の運行による路線の維持 ・市の単独補助により運行する路線及び市が運行する住民バスについて、引き続き路線の維持に努めます。				
実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和7	令和8	令和9	令和10	令和11
①国庫補助の活用による路線の維持	◎国、県、市	実施				
②市単独補助や市主体の運行による路線の維持	◎市	実施				

※実施主体については、◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

①地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）

◎対象路線と路線の役割

事業者名	路線名	起点	終点	路線の役割
龍神自動車	熊野本宮線	紀伊田辺駅 (田辺市)	道の駅奥熊野 (田辺市)	紀南地域の主要交通結節点の一つである紀伊田辺駅から、上富田町を經由し、田辺市・本宮地域に連絡する路線定期運行であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
明光バス	熊野線	田辺駅前 (田辺市)	栗栖川 (田辺市)	紀南地域の主要交通結節点の一つである紀伊田辺駅から、上富田町を經由し、田辺市・中辺路地域に連絡する路線定期運行であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
	白浜田辺線 (富田橋経由)	三段壁 (白浜町)	田辺駅前 (田辺市)	白浜町から隣接する田辺市の主要交通結節点である紀伊田辺駅に連絡する路線定期運行であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
	白浜田辺線 (南和歌山医療センター前経由)	三段壁 (白浜町)	田辺駅前 (田辺市)	
熊野御坊 南海バス	川丈線	新宮駅 (新宮市)	本宮大社前 (田辺市)	紀南地域の主要結節点の一つである新宮駅から隣接する田辺市・本宮地域に連絡する路線定期運行であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線
奈良交通	八木新宮線	八木駅 (奈良県)	新宮駅 (新宮市)	紀南地域の主要結節点の一つである新宮駅から隣接する田辺市を經由して奈良県に連絡する日本一長い路線定期運行（高速道路を使わない路線として）であり、観光利用や地域住民の生活に必要不可欠な路線

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針		1. 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・確保・改善				
施策メニュー		1－2 既存の路線バス・住民バスのサービス改善・見直し				
施策の概要・ねらい		日常の暮らしや観光周遊を支える公共交通の利便性を向上し、新たな利用者の取り込みを図るため、利用状況やニーズにあわせた路線バスや住民バスのサービスの改善や見直しを行います。				
取組内容		継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組				
継続		③利用状況やニーズにあわせたルート・ダイヤ・運行形態の見直し ・利用者や住民の声を伺いながら、利用状況やニーズにあわせ、経路、停留所、ダイヤ、運行形態の見直し（路線定期運行から予約型の区域運行への見直し）などを検討・実施します。				
実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
③利用状況やニーズにあわせたルート・ダイヤ・運行形態の見直し	◎市、交通事業者（バス） ○交通事業者（タクシー）※、地域※					
		実施				

※実施主体については、◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体
 ※交通事業者（タクシー）、地域：タクシー事業者や地域自らが運行事業者となる場合

実施事例

③中辺路地域、大塔地域における住民バスの運行形態見直し（令和6(2024)年4月～）

田辺市住民バス

中辺路地域住民バス

もっと
便利に！

令和6年4月1日(月)から運行形態が変わります

※ 栗栖川・近露線(路線定期運行)は、変更ありません。

これまで

⇓

令和6年
4月から

決まった曜日・時間に、バス停留所で乗車(路線定期運行)。

※予約に応じて運行する場合は、路線不定期運行と言います。

- ・路線定期運行：小松原・温川・内井川線、近野線
- ・路線不定期運行(予約制)：石船・大内川線、西谷線、峰線、水上線、高原線



令和6年
4月から

起終点は固定せず、予約に応じエリア内を巡回(区域運行)。

- ・区域運行(予約制)：栗栖川・二川エリア、近野エリア
- ・運行便の運行時間帯の中で、希望の時間に乗降が可能。
- ・自宅の近く※で乗降が可能(事前登録が必要)。

※登録がない場合は、現住民バスのバス停留所において乗降できます。



田辺市住民バス

大塔ふれあいバス

もっと
便利に！

令和6年4月1日(月)から運行形態が変わります

これまで

⇓

令和6年
4月から

予約に応じて運行されるバスに、決まった時刻にバス停留所で乗車する(富里線・三川線)。



令和6年
4月から

予約に応じて運行されるバスに、自宅の近く※で乗車が可能(事前登録が必要)。

※登録がない場合は、ふれあいバス停留所での乗降となります。



4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針		1. 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・確保・改善				
施策メニュー	1－3 地域内移動を支える多様な交通サービスとの連携・活用					
施策の概要・ねらい	路線バスや住民バスでのサービスが行き届かない地域において、利便性の向上を図るため、路線バスや住民バス以外で地域内の移動を支える各種移動サービスとの連携を図ります。					
取組内容						
継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組						
新規 ④既存の各種移動サービスとの連携・活用						
・スクールバス、診療所送迎バス、外出支援事業等の有効活用（混乗利用や空き時間の活用）など、市が提供する各種移動サービスとの連携を図るとともに、乗用タクシーの有効活用について検討します。						
実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
④既存の各種移動サービスとの連携・活用	◎市 ○交通事業者（タクシー）、その他※	検討	可能なものから順次実施			

※実施主体：◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体

※その他：既存の移動サービスを提供する団体（病院、介護施設、集客施設等）

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針		1. 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・確保・改善				
施策メニュー		1－4 新たな移動手段の確保				
施策の概要・ねらい		既存の公共交通による対応が十分でない地域において、住民や来訪者が移動しやすい環境を整えるために、地域と行政がともに移動手段の確保に取り組めます。				
取組内容		継続 ：前計画からの実施・検討の継続の取組、 新規 ：本計画からの新規の取組				
継続 ⑤地域が主体となった移動手段確保の推進		・行政や交通事業者は、地域が主体となって移動手段を自ら確保する取組に対し、専門的な見地から運行実現に向けた手続き等に対する助言、財政的な支援等を行います。				
継続 ⑥観光ニーズに対応した新たな周遊路線等の検討		・世界遺産などの観光名所を周遊する新たなバス路線等の検討や実証運行を行い、ニーズの把握、新たな需要の取り込みを図ります。				
実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
⑤地域が主体となった移動手段確保の推進	◎地域 ○市、交通事業者（バス、タクシー等）	実施				
⑥観光ニーズに対応した新たな周遊路線等の検討	◎交通事業者（バス） ○市、県、観光関連団体	実施				

※実施主体：◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

実施事例

⑥熊野地域の観光循環バス（熊野三山ライナー）の実証運行

「熊野三山ライナー」実証運行のご案内

● 運行期間：2025年1月21日（火）～2月5日（水）（16日間限定運行予定）

熊野地域の観光名所（熊野三山）を乗換なく直行で巡る「熊野三山ライナー」を実証運行いたします。バス路線の乗り継ぎなく熊野地域の観光名所にアクセス可能。国内外の観光客の利便性と観光時間効率の大幅アップとともに、座席定員制の観光バス運行により快適性もアップ。

熊野三山ライナー 路線図

熊野本宮大社 本宮大社前 那智山 那智の滝前 大門坂 那智駅 紀伊勝浦駅 南紀勝浦温泉 那智の滝 三尊の塔 湯の峰温泉 川原温泉 請川 神丸 道の駅 熊野川 熊野速玉大社 新宮駅 佐野松原 蜂伏みさき園

時刻表

紀伊勝浦駅 → 本宮大社前					本宮大社前 → 紀伊勝浦駅				
区間	バス停	1便	2便	3便	区間	バス停	1便	2便	3便
⑧	紀伊勝浦駅	7:20	11:19	14:33	⑧	本宮大社前	7:50	10:49	15:03
⑦	那智駅	7:28	11:27	14:41	⑦	湯の峰温泉	8:06	11:05	15:19
⑥	大門坂	7:38	11:37	14:51	⑥	川原温泉	8:14	11:13	15:27
⑤	那智の滝前	7:43	11:42	14:56	⑤	請川	8:16	11:15	15:29
	那智山	7:45	11:44	14:58		神丸	8:22	11:21	15:35
	那智の滝	7:47	11:46	15:00		湯の峰温泉	8:41	11:40	15:54
	大門坂	7:52	11:51	15:05		道の駅熊野川	8:46	11:45	15:59
⑦	那智駅	8:02	12:01	15:15	⑦	熊野速玉大社前	9:13	12:12	16:26
⑥	佐野松原	8:12	12:11	15:25	⑥	新宮駅	9:37	12:36	16:50
⑤	蜂伏みさき園	8:17	12:16	15:30	⑤	熊野川	9:52	12:51	17:05
④	新宮駅	8:52	12:51	16:05	④	那智の滝前	9:57	12:56	17:10
③	熊野速玉大社前	8:56	12:55	16:09	③	大門坂	10:07	13:06	17:20
②	道の駅熊野川	9:23	13:22	16:36	②	那智山	10:17	13:16	-
①	神丸	9:28	13:27	16:41	①	那智の滝	10:22	13:21	-
	請川	9:47	13:46	17:00		湯の峰温泉	10:24	13:23	-
	川原温泉	9:53	13:52	17:06		那智の滝	10:26	13:25	-
	湯の峰温泉	9:55	13:54	17:08		大門坂	10:31	13:30	-
	那智の滝	10:03	14:02	17:16		那智駅	10:41	13:40	-
	本宮大社前	10:19	14:18	17:32		紀伊勝浦駅	10:49	13:48	17:28

運賃表

乗車区間	大人	小児（小学生以下）	注意事項
①-①、②-②、③-③、④-④、⑤-⑤、⑥-⑥、⑦-⑦、⑧-⑧	500円	250円	小児の方は通常運賃（大人）の半額となります。小児：小学生以下。
①-②、②-③、③-④、④-⑤、⑤-⑥、⑥-⑦、⑦-⑧	1000円	500円	身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・手帳をお持ちの方等は通常運賃の半額となります。
①-③、③-⑤、⑤-⑦、⑦-⑧	2000円	1000円	
①-⑧	3000円	1500円	

● 最大乗車人数：50名まで（予約不可）
● お荷物：お一人さまスーツケース（大）1個まで無料で持込可。/(トランクに積載)
● バスチケット：基本、乗車時バス車内にて販売いたします。（予約不可）
● 弊社きっぷ売場にて事前購入も可能。
● 紀伊勝浦駅前きっぷ売場/新宮駅前きっぷ売場（営業時間8:30～17:00）
● 現金のみ、クレジットカード利用不可
● 乗降バス停：弊社路線バス停利用（那智山線・新勝線・川丈線）
● フリー乗車券：ユー・フリー乗車券（1日～3日間乗車回数券）でのご利用は出来ません。
● 注意事項：座席定員制のため、満席の場合はご乗車出来ません。
● 道路状況および気象状況により、大幅な遅延が生ずる場合があります。予めご了承ください。

皆さまのご利用を心よりお待ちしております。

熊野御坊南海バス株式会社

和歌山県新宮市徐福二丁目1番11号

TEL:0735-22-5101 (9:00～18:00)

詳しくはホームページ：http://kumanogobobus.nankai-nanki.jp

出典：熊野御坊南海バス(株)プレスリリース資料

基本方針	2. 地域公共交通を利用しやすい環境整備
施策メニュー	2-1 誰もが使いやすい地域公共交通の利用環境整備
施策の概要・ねらい	既存の公共交通利用者の継続利用と新たな公共交通利用者の取り込みを図るため、ハード・ソフトの両面での利便性・快適性・安全性を向上させることで、利用しやすい環境を整えます。
取組内容 継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組	
継続 ⑦ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両の導入 高齢者や障害者等、だれもが乗降しやすい環境を整えるため、ノンステップバス、ユニバーサルデザイン※タクシーなどの車両導入を進めます。 ※ユニバーサルデザイン： あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方です。ユニバーサルデザインタクシーは、安全でスムーズな乗り降りが可能な乗降口、車いすでのスムーズな乗り入れができる乗降口やスロープ、ゆったりとくつろげる車内空間、車いすのまま乗車できるゆとりある車内空間などの特徴を有するタクシー車両です。	
継続 ⑧鉄道⇄バス、路線バス⇄住民バスのダイヤ調整 外出しやすい環境を整えるため、鉄道や路線バスのダイヤ改正にあわせ、各種交通モード間のダイヤ調整を行います。	
継続 ⑨バス情報のオープンデータ化の推進 観光客等の効率的な移動と公共交通の利用促進を図るため、各種の乗換検索サービスに対応した標準的なバス情報フォーマット※への対応を図ります。 ※標準的なバス情報フォーマット： 経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的に策定された世界標準の公共交通データフォーマットで、多くの地域でオープンデータとして公開されています。 フォーマットには、静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS リアルタイム」の2種類があり、静的データは停留所、路線、便、時刻表、運賃等の情報、動的データは車両位置、運行情報、遅延情報等の情報です。	
継続 ⑩バス待ち環境の安全性・快適性の向上 バス停留所の安全対策や、地域と連携したバス待合環境の充実等により、バス待ち環境の安全性・快適性の向上に努めます。	
継続 ⑪自家用車・自転車と公共交通との連携 - 鉄道、バスの利用促進を図るため、パーク＆ライド（鉄道駅周辺にマイカーを駐車し、鉄道に乗り継ぐ）のための駐車場、サイクル＆バスライド（バス停周辺に自転車を駐輪し、バスに乗り継ぐ）のための駐輪場の確保、整備に向けた検討を行います。 - 自転車による観光回遊性や利便性を高めるため、二次交通としてのレンタサイクルや鉄道への自転車の積載（サイクルトレイン）等の施策を推進します。	

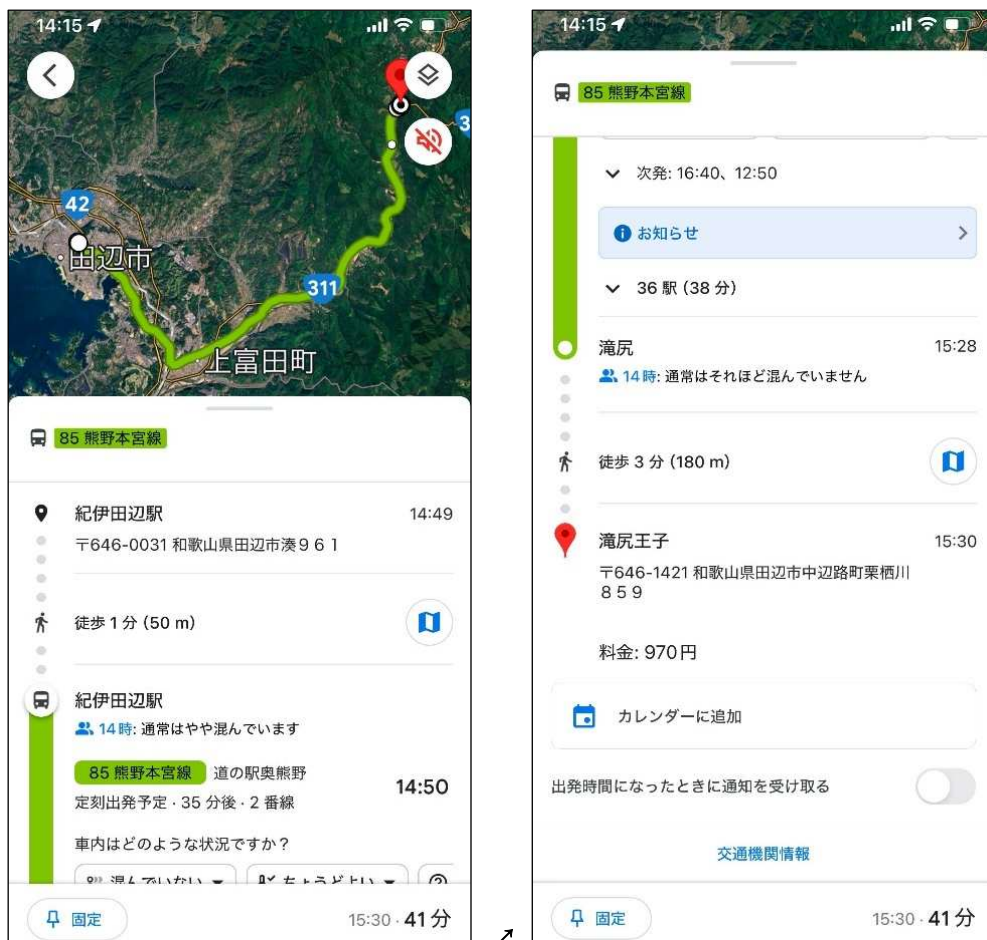
4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
⑦ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両の導入	◎交通事業者（鉄道、バス、タクシー） ○市、県、国	実施				
⑧鉄道⇄バス、路線バス⇄住民バスのダイヤ調整	◎交通事業者（鉄道、バス）、市	実施				
⑨バス情報のオープンデータ化の推進	◎市、交通事業者（バス）	実施				
⑩バス待ち環境の安全性・快適性の向上	◎市、交通事業者（バス） ○県、国	実施				
⑪自家用車・自転車と公共交通との連携	◎市、交通事業者（鉄道、バス）	実施				

※実施主体：◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体

実施事例

⑨バス情報のオープンデータ化の推進（GTFS-JP）



Google map における経路検索の例

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

⑪きのくに線サイクルトレイン（令和3(2021)年9月～）

(普通電車) 御坊～新宮 駅間「サイクルトレイン」

きのくに線 御坊～新宮駅間において、事前予約不要、普通運賃のみでご利用いただけます。

利用可能列車

月曜から土曜の朝通学混雑列車6本を除く全ての列車。
但し、学校の長期休暇期間※は終日利用可。

※学校の長期休暇期間について

- ・夏休み：2024年7月22日(月)～8月23日(金)
- ・冬休み：2024年12月24日(火)～2025年1月9日(木)
- ・春休み：2025年3月24日(月)～2025年4月9日(水)

詳細は、下部「利用可能列車一覧」を参照ください。

利用可能駅

きのくに線 普通列車
御坊～新宮駅の各駅間

予約不要

追加料金不要

自転車そのまま



出典：JR 西日本ホームページ

⑪紀伊田辺駅周辺のレンタサイクル

貸出場所 田辺市観光センター 〒646-0031 和歌山県田辺市湊1-20	田辺市街なかポケットパーク 〒646-0031 和歌山県田辺市湊27-37
貸出車両 計5台 ・BENELLI（ベネリ） miniLoop20+ 3台 ・パナソニック製 20型3段変則 2台	計3台 ・パナソニック製 20型3段変則
利用料金 1日1回 500円 （別途預かり金500円徴収し、返却時に返金）	1日1回 500円 （別途預かり金500円徴収し、返却時に返金）
利用時間 午前9時～午後5時 （最終受付：午後4時）	午前9時～午後4時

出典：田辺観光協会ホームページ



田辺市観光センター前の
レンタサイクル

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針		2. 地域公共交通を利用しやすい環境整備				
施策メニュー		2-2 地域公共交通に関する情報提供・周知				
施策の概要・ねらい		地域公共交通の利用促進を図るため、情報提供を充実し、効果的に発信していきます。				
取組内容		継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組				
新規		⑫住民バスの利用方法やサービスの見直しに関する情報の周知				
		・令和6(2024)年4月から運行形態が変更となった中辺路地域、大塔地域の住民バスをはじめ、利用方法やサービス内容の変更があった地域の住民バスにおいては、利用者への十分な広報を行います。				
新規		⑬わかりやすい交通情報の提供				
		・各交通モードにおける時刻表及び路線図の表記方法の統一を検討する等、利用しやすい交通情報の提供に努めます。				
継続		⑭バス運行情報の提供				
		・遅延、運休等の運行情報提供を確実かつ迅速に行えるよう、スマホアプリやウェブページ等により、リアルタイムで待ち時間が確認できるなど、利用しやすい環境の充実を図ります。				
実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和7	令和8	令和9	令和10	令和11
⑫住民バスの利用方法やサービスの見直しに関する情報の周知	◎市 ○地域	実施				
⑬わかりやすい交通情報の提供	◎市 ○交通事業者（鉄道、バス、タクシー）	検討	作成・更新			
⑭バス運行情報の提供	◎市、交通事業者（バス）、その他※	実施				

※実施主体：◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体
 ※その他（⑭）：紀伊半島外国人観光客受入推進協議会等

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

実施事例

⑬わかりやすい交通情報の提供

滋賀県甲賀市では市内5地域別に、鉄道、路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシーの路線図、時刻表を掲載した「甲賀市公共交通時刻表」を作成。



⑭バス運行情報の提供



バスロケーションシステム（龍神自動車）

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針	
2. 地域公共交通を利用しやすい環境整備	
施策メニュー	2-3 世界遺産等の観光資源を生かしたまちづくりとの連携
施策の概要・ねらい	世界遺産等の豊富な観光資源を目的に来訪する観光客が、公共交通で移動しやすい環境を整え、熊野地域のまちづくりや地域活性化を図ります。
取組内容	
継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組	
継続	⑮外国人観光客への適切な情報提供や情報の多言語対応の推進 - 駅やバス停、バス車内における案内サインの統一や多言語対応について、継続的に取り組みます。 ⑯キャッシュレス決済の導入推進 - 交通系 IC カード、QR コード、クレジットカード等によるタッチ決済といった、運賃支払におけるキャッシュレス決済の導入を進めます。 ⑰周遊観光の利便性向上に向けた MaaS の推進 - 関西の主要鉄道事業者が連携する広域型 MaaS「KANSAI MaaS」等の取組動向を確認しながら、その推進を図ります。 ※MaaS (Mobility as a Service) : 公共交通やカーシェア、シェアサイクルなどのさまざまな交通手段を1つのサービスとして捉え、検索、予約、決済を一括で行えたり、観光や医療などの目的地における交通以外のサービスとも連携して移動の利便性向上や地域の課題解決に資するサービスのことをいいます。
継続	⑥観光ニーズに対応した新たな周遊路線等の検討【再掲（施策1-4）】

実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
⑮外国人観光客への適切な情報提供や情報の多言語対応の推進	◎市、交通事業者、その他※	実施				
⑯キャッシュレス決済の導入推進	◎交通事業者（バス、タクシー） ○市	実施				
⑰周遊観光の利便性向上に向けた MaaS の推進	◎県 ○市、その他※	実施				
⑥観光ニーズに対応した新たな周遊路線等の検討【再掲】	◎交通事業者（バス、タクシー等） ○市、県	実施				

※実施主体：◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体

※その他（⑮・⑰）：紀伊半島外国人観光客受入推進協議会等

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

実施事例

⑮外国人観光客への適切な情報提供や情報の多言語対応の推進

英語・繁体語・簡体語・韓国語の多言語アナウンスによる外国人観光客へ車内・外の案内放送（乗り換え案内、行き先案内、支払い方法、車内事故防止等）の導入及びサイネージによる案内



発車時刻 Dep. Time	残り時間 Remaining	系統番号 Route No.	行先 Destination	経由 Via	乗降 乗降 Bus Stop No.
19:48	あと65分 65 mins	12	三原線 Saidanbeki	南和歌山医療センター、白浜駅 Mitsunaka Medical Center, Shirahama Sta.	3
19:50	あと67分 67 mins	95	家持川 Kurisugawa	船来、船川新橋、湯尻 Asao, Atsukawa-shimbashi, Yajiri	2
20:00	あと77分 77 mins	—	大宮 (大宮営業所) Omija (Omija Office)	横浜、新宮、湯尻、おひさま新館 Yokohama, Shiragaki, Atsukawa, Ohi-sama Shinkan	4
20:48	あと125分 125 mins	95	家持川 Kurisugawa	船来、船川新橋、湯尻 Asao, Atsukawa-shimbashi, Yajiri	2
20:50	あと127分 127 mins	12	三原線 Saidanbeki	南和歌山医療センター、白浜駅 Mitsunaka Medical Center, Shirahama Sta.	3
21:47	あと184分 184 mins	12	三原線 Saidanbeki	南和歌山医療センター、白浜駅 Mitsunaka Medical Center, Shirahama Sta.	3

（左：熊野御坊南海バス、右：紀伊田辺駅）

⑯キャッシュレス決済の導入推進

熊野御坊南海バス

（2025年2月～、タッチ決済に対応）

2025年 2月 28日 サービス開始

熊野御坊南海バスで タッチ決済

あなたのスマホやカードでタッチするだけ！
Tap to ride with your smartphone or card.

以下のブランドのタッチ決済対応カードがご利用いただけます。

))) Tap to ride

乗るとき 乗車リーダにタッチ

降りるとき 降車リーダにタッチ

このマークが目印！
スマートフォンにクレジットカードを登録すれば、スマートフォンもかざすだけ！
クレジットカード デビットカード プリペイドカード

熊野エリア全路線バスで利用可能！

タッチ決済でスマート乗車

熊野御坊南海バス株式会社

明光バス

（2025年3月～、交通系ICカードに対応）

明光バス株式会社

2025年2月21日
明光バス株式会社

路線バスへの交通系ICカード『ICOCA』導入について



明光バス株式会社は、一部路線を除くバス路線にICOCAシステムを導入し、2025年3月4日（火）から交通系ICカード全国相互利用サービスを開始いたします。

記

1 サービス開始日

2025年3月4日（火）

2 サービスを開始する路線

高速バス・快速熊野古道号を除く路線バス

3 ICOCAのご利用方法

ICOCAは、鉄道やバスでのご利用はもちろん、ICOCAが利用できる店舗ではICOCA電子マネーとして、お買い物のお支払いにもご利用いただける便利なICカードです。
チャージを行うことにより、繰り返しご利用いただけます。

出典：熊野御坊南海バス、明光バスプレスリリース資料

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針		3. 地域公共交通を支える体制・しくみの構築				
施策メニュー		3-1 地域公共交通の担い手確保				
施策の概要・ねらい		将来にわたり安定的な地域公共交通サービスを提供するため、深刻な担い手不足にある交通事業者との人材確保に係る連携や、DX を活用した新しい運行システム等の導入について検討を進めます。				
取組内容						
継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組						
継続⑱行政と事業者の連携による担い手確保 ・市広報紙を通じて公共交通の現状や魅力に関する情報を発信するとともに、県・近隣自治体・交通事業者・事業者団体等と連携した担い手募集（合同企業説明会や職業体験・運転体験会等）を進めます。						
新規⑲DX を活用した新しい運行システムに関する検討 ・将来的な担い手不足の解消に向けて、最新の運行システムに関する情報を収集するとともに、導入に向けた課題や持続可能性について検討を進めます。						
実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
⑱行政と事業者の連携による担い手確保	◎市、県、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）	実施				
⑲DX を活用した新しい運行システムに関する検討	◎市、交通事業者（バス、タクシー等）	実施				

※実施主体：◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針		3. 地域公共交通を支える体制・しくみの構築				
施策メニュー		3-2 地域公共交通に係る協議・調整の場づくり				
施策の概要・ねらい		地域公共交通の活性化と持続可能性の向上を図るため、県や近隣自治体、地域内外の関係機関と連携・協働するとともに、地域との継続的な対話を進めます。				
取組内容						
継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組						
継続 ⑩県・近隣自治体・各種関係機関との協議・調整						
・広域的な対応が必要となる観光や鉄道に関する検討組織（紀伊半島外国人観光客受入協議会、紀勢本線活性化促進協議会等）に参画するとともに、県や近隣自治体との意見交換を行います。						
継続 ⑪地域との継続的な対話・意見交換の実施						
・地域におけるニーズの把握をはじめ、地域との協働による課題の解決に向けた検討を行うため、地域との対話・意見交換を継続します。						
実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和7	令和8	令和9	令和10	令和11
⑩県・近隣自治体・各種関係機関との協議・調整	◎市、県、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、その他※					
		実施				
⑪地域との継続的な対話・意見交換の実施	◎市、地域					
		実施				

※実施主体：◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体
 ※その他（⑩）：紀勢本線活性化促進協議会、紀伊半島外国人観光客受入協議会、近隣自治体等

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

基本方針		3. 地域公共交通を支える体制・しくみの構築				
施策メニュー		3-3 地域公共交通を地域自ら守り育てる意識の醸成				
施策の概要・ねらい		地域公共交通を取り巻く環境についての情報発信や知る・学ぶ機会を提供することにより、地域公共交通を地域が自ら守り育てる意識の醸成を図ります。				
取組内容		継続：前計画からの実施・検討の継続の取組、新規：本計画からの新規の取組				
継続		②地域公共交通の利用・運営実態に関する情報発信				
		・地域公共交通の利用や運営実態に関する情報を見える化し、現状や課題を共有するため、様々な媒体や機会を通じて情報発信を行います。				
継続		③地域公共交通を知る・学ぶ機会の提供				
		・バスの乗り方教室、安全教室、乗車体験会などの公共交通に関する教育の実践や、住民向け出前講座の開催等による学習機会を提供します。				
継続		④駅舎及び駅周辺の交流・にぎわい創出				
		・駅舎や駅前の空間を活用したイベント等の開催により、駅舎及び駅周辺における人々の交流やにぎわいの創出を図ります。				
実施主体とスケジュール						
取組	実施主体※	スケジュール（年度）				
		令和7	令和8	令和9	令和10	令和11
②地域公共交通の利用・運営実態に関する情報発信	◎市 ○交通事業者（鉄道、バス）	実施				
③地域公共交通を知る・学ぶ機会の提供	◎市、県 ○交通事業者（鉄道、バス）	実施				
④駅舎及び駅周辺の交流・にぎわいの創出	◎市、交通事業者（鉄道）	実施				

※実施主体：◎はメインとなり事業を推進する主体、○は事業の推進に対して支援・協力・連携する主体

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

実施事例

②地域公共交通に関するポータルサイトの提供

◎青森県八戸市「八戸公共交通ポータルサイト」



◎群馬県前橋市「前橋交通ポータル」



③地域公共交通を知る・学ぶ機会の提供



鮎川小学校における交通教室（令和4年度実施）

4. 基本理念の実現に向けた施策メニュー

⑭紀伊田辺駅前でのイベント等の開催



紀伊田辺駅での梅酒イベント（令和5年度実施）

5. 達成状況の評価及び進捗管理

5.1 達成状況の評価

前章で位置づけた施策メニューの実施により、地域公共交通の持続可能性が高まり、計画の基本理念が進捗していることを定量的に検証するために、基本方針ごとに、9の個別目標および15の評価指標・数値目標を設定しました。

なお、数値目標については、継続的なモニタリングにより計画の適切な進捗管理を行い、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

基本方針1. 持続可能な地域公共交通ネットワーク構築に向けた維持・確保・改善

個別目標	評価指標		現状値	目標値 (令和11年度末)
1-①地域公共交通の利用者数の増加 【考え方】 鉄道： コロナ禍前の令和元年度水準への回復を目指す。 路線バス： 人口1人あたりの利用回数はコロナ禍前を上回っていることから、現状維持を目指す。 住民バス： コロナ禍前の令和元年度でも住民1人あたり年間0.9回で1回に達していないことから、1.0回を目指す。	人口※1人あたりの利用回数 ※鉄道、路線バスは全市、住民バスは田辺地域を除く	鉄道	13.3 回	14.8 回
		路線バス	8.5 回	8.7 回
		住民バス	0.5 回	1.0 回
1-②地域間幹線系統バス路線の運営状況の改善 【考え方】 地域間幹線系統として国庫補助をうける路線*1は、「和歌山県地域公共交通計画」で位置づけられており、利用者数、収支率について、県計画との整合を図る。(コロナ禍前の令和元年度水準への回復を目指す)	利用者数 ※現状値は令和5年度		597 千人	639 千人
	収支率 ※現状値は令和5年度		57.0%	66.1%
1-③市単独補助路線、住民バスの収支率の改善 【考え方】 コロナ禍前の令和元年度水準への回復を目指す	収支率 ※現状値は令和5年度	市単独補助路線(9系統*2)	24.1%	28.8%
		住民バス	2.3%	3.4%
1-④地域公共交通に対する行政負担額の維持 【考え方】 燃料高騰や物価上昇等の影響を考慮し、令和5年度以上の確保を目指す。	路線バス、住民バスの維持に対する市の財政負担額 ※現状値は令和5年度		131 百万円	131 百万円以上
1-⑤地域が主体的に地域公共交通を考える取組の支援充実 【考え方】 地域との意見交換を通じて各地域で1以上を目指す。	地域が主体的に地域公共交通を考える取組数		1 (龍神地域) (令和6年度)	各地域につき 1 以上

*1：地域間幹線系統路線（6系統）：熊野本宮線、熊野線、白浜田辺線（富田橋経由）、白浜田辺線（医療センター経由）、川丈線、八木新宮線（令和5（2023）年度時点）

*2：市単独補助路線（9系統）：長野線、上芳養線、龍神線（紀伊田辺～西）、龍神線（西～季楽里龍神）、みなべ線、市内線（紀伊田辺～紀南病院）、市内線（紀伊田辺～本社車庫前）、大熊線、川丈線（川湯・湯の峰温泉経由）（令和5（2023）年度時点）

5. 達成状況の評価及び進捗管理

基本方針 2. 地域公共交通を利用しやすい環境整備

個別目標	評価指標	現状値	目標値 (令和 11 年度末)
2-①住民バスの利用方法・運行サービス内容等の周知徹底 【考え方】 住民バスを運行している地域において年 1 回以上の説明会等を開催し、登録者数は現状以上、利用者数はコロナ禍前の令和元年度水準への回復を目指す。	住民バスの利用方法に関する説明会等の実施回数	0 (令和 6 年度)	各地域につき、 年 1 回以上 (田辺地域除く)
	住民バス登録者数（区域運行）	中辺路地域：24 人 大塔地域：6 人 (令和 7 年 1 月現在)	現状値以上
	人口 1 人あたりの住民バス利用者数 (1-①再掲)	0.5 回 (令和 5 年度)	1.0 回

基本方針 3. 地域公共交通を支える体制・しくみの構築

個別目標	評価指標	現状値	目標値 (令和 11 年度末)
3-①関係者の連携強化 【考え方】 各地域につき、年 1 回以上の開催を目指す。	地域別意見交換会の実施回数	各地域につき 1 回 (令和 6 年度)	各地域につき 年 1 回以上
3-②地域公共交通に関する積極的な情報発信 【考え方】 公共交通の利用実態等について、様々な媒体を通じて、年 1 回以上の情報発信を目指す。	市広報紙やホームページ等を通じた地域公共交通に関する情報発信の回数	0 回 (令和 6 年度)	年 1 回以上
3-③地域公共交通に対する理解の促進、意識の醸成 【考え方】 バスの乗り方教室や安全教室、出前講座など、年 1 回以上の開催を目指す。	公共交通実践教育等の実施回数	1 回 (令和 6 年度)	年 1 回以上

《計画体系（基本理念・個別目標/評価指標・施策メニュー）》

基本理念

住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通
～生活やまちづくりに必要な移動手段をみんなで守り、ともに創る～

基本方針 1

持続可能な地域公共交通ネットワーク
構築に向けた維持・確保・改善

《個別目標と評価指標》

- 1-①地域公共交通の利用者数の増加
 - 人口1人あたりの利用回数（鉄道・路線バス・住民バス）
- 1-②地域間幹線系統バス路線の運営状況の改善
 - 利用者数、収支率（地域間幹線系統バス）
- 1-③市単独補助路線、住民バスの収支率の改善
 - 収支率（市単独補助路線、住民バス）
- 1-④地域公共交通に対する行政負担額の維持
 - 路線バス、住民バスの維持に対する市の財政負担額
- 1-⑤地域が主体的に地域公共交通を考える取組の支援充実
 - 地域が主体的に地域公共交通を考える取組数

施策 1-1 適切な行政負担による地域公共交通の維持

- ①国庫補助の活用による路線の維持
- ②市単独補助や市主体の運行による路線の維持

施策 1-2 既存の路線バス・住民バスのサービス改善・見直し

- ③利用状況やニーズにあわせたルート・ダイヤ・運行形態の見直し

施策 1-3 地域内移動を支える多様な交通サービスとの連携・活用

- ④既存の各種移動サービスとの連携・活用

施策 1-4 新たな移動手段の確保

- ⑤地域が主体となった移動手段確保の推進
- ⑥観光ニーズに対応した新たな周遊路線等の検討

基本方針 2

地域公共交通を利用しやすい環境整備

《個別目標と評価指標》

- 2-①住民バスの利用方法・運行サービス内容等の周知徹底
 - 住民バスの利用方法に関する説明会等の実施回数
 - 住民バス登録者数（区域運行）
 - 人口1人あたりの住民バス利用者数（個別目標1-①再掲）

施策 2-1 誰もが使いやすい地域公共交通の利用環境整備

- ⑦ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両の導入
- ⑧鉄道⇄バス、路線バス⇄住民バスのダイヤ調整
- ⑨バス情報のオープンデータ化の推進
- ⑩バス待ち環境の安全性・快適性の向上
- ⑪自家用車・自転車と公共交通との連携

施策 2-2 地域公共交通に関する情報提供・周知

- ⑫住民バスの利用方法やサービスの見直しに関する情報の周知
- ⑬わかりやすい交通情報の提供
- ⑭バス運行情報の提供

施策 2-3 世界遺産等の観光資源を生かしたまちづくりとの連携

- ⑮外国人観光客への適切な情報提供や情報の多言語対応の推進
- ⑯キャッシュレス決済の導入推進
- ⑰周遊観光の利便性向上に向けたMaaSの推進
- ⑱観光ニーズに対応した新たな周遊路線等の検討

基本方針 3

地域公共交通を支える体制・しくみの構築

《個別目標と評価指標》

- 3-①関係者の連携強化
 - 地域別意見交換会の実施回数
- 3-②地域公共交通に関する積極的な情報発信
 - 市広報紙やホームページ等を通じた地域公共交通に関する情報発信の回数
- 3-③地域公共交通に対する理解の促進、意識の醸成
 - 公共交通実践教育等の実施回数

施策 3-1 地域公共交通の担い手確保

- ⑲行政と事業者の連携による担い手確保
- ⑳DXを活用した新しい運行システムに関する検討

施策 3-2 地域公共交通に係る協議・調整の場づくり

- ㉑県・近隣自治体・各種関係機関との協議・調整
- ㉒地域との継続的な対話・意見交換の実施

施策 3-3 地域公共交通を地域自ら守り育てる意識の醸成

- ㉓地域公共交通の利用・運営実態に関する情報発信
- ㉔地域公共交通を知る・学ぶ機会の提供
- ㉕駅舎及び駅周辺の交流・にぎわいの創出

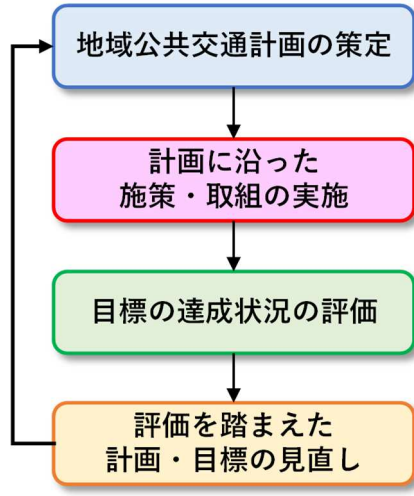
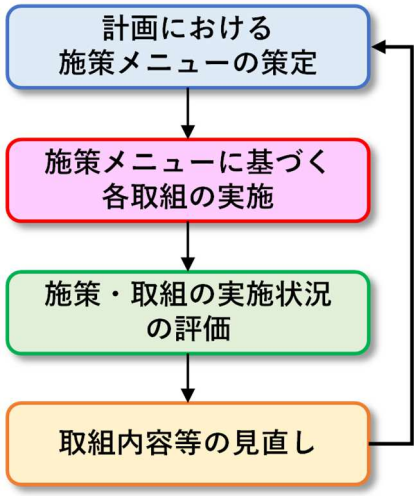
5. 達成状況の評価及び進捗管理

5.2 計画の進捗管理

今後、本計画を推進していく上では、施策メニューの実施状況及び個別目標の達成状況を定期的に確認し、本計画の進捗を適正に管理していく必要があります。また、不透明な社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応して、必要に応じて施策や目標の見直しを行い、より実効性のある田辺市の地域公共交通の指針としていく必要があります。

本計画を着実かつ効率的に推進するために、「田辺市地域公共交通活性化協議会」のもとで、PDCAサイクル（計画[Plan]→実行[Do]→検証[Check]→改善[Action]の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証・見直しを行います。

表 PDCA サイクルのイメージ

	計画全体の PDCA	個別施策・取組の PDCA
PDCA サイクル 		
実施時期	次期計画の策定 ：令和 11 年度 施策・取組の実施 ：毎年 目標の達成状況の評価 ：毎年 計画・目標の見直し ：必要に応じて実施	次期施策メニューの策定 ：令和 11 年度 各取組の実施 ：毎年 実施状況の評価 ：毎年 取組内容等の見直し ：必要に応じて実施

5.3 計画推進にあたっての各主体の役割

地域公共交通は、これまでのように交通事業者や行政だけでは、守っていくことが困難な局面を迎えています。第3章で掲げた基本理念（住み続けられるまちを支え、未来につながる地域公共交通～生活やまちづくりに必要な移動手段をみんなで守り、ともに創る～）の実現に向けて、それぞれの施策メニューを実行するにあたっては、田辺市や交通事業者だけではなく、地域住民等も含めた全ての関係者がそれぞれの役割を担い、一体となって計画を推進していく必要があります。計画全体を推進していくために各主体が担うべき基本的な役割を以下のとおり整理しました。

表 各主体の基本的な役割

主体	役割
田辺市地域公共交通活性化協議会	・地域公共交通計画全体の管理（施策・取組の進捗及び目標の達成状況の確認、必要に応じて計画・目標の見直し）
行政	・協議会の運営（協議会の事務局機能） ・関係者間のパイプ役となり、課題認識の共有・解決に向けた機運の醸成 ・交通事業者や地域主体の取組に対する財政的・側面的支援
交通事業者	・安全で快適な交通サービスの提供 ・利便性向上の取組や積極的な情報発信等による、地域公共交通利用の促進
地域・住民	・積極的な地域公共交通利用 ・地域公共交通への関心と理解の向上 ・地域主体での移動手段の確保に向けた検討への参画
その他 （商業・観光関係団体や施設、企業等）	・行政や交通事業者とともに、地域公共交通を利用し、地域や施設を訪れたいという取組への協力 ・通勤や業務等における地域公共交通の積極的な利用

田 辺 市 地 域 公 共 交 通 計 画

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