

海南市地域公共交通計画

令和6年3月

海南市

目次

| | |
|---------------------------------|----|
| 1. はじめに | 1 |
| 1-1. 計画策定の背景と目的 | 1 |
| 1-2. 計画の位置づけ | 1 |
| 2. 海南市の現状 | 2 |
| 2-1. 概況 | 2 |
| 2-2. 地域公共交通の現状 | 14 |
| 3. 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握 | 28 |
| 3-1. 目的と概要 | 28 |
| 3-2. 結果の特徴 | 29 |
| 4. まちづくりの方向性と動向 | 32 |
| 4-1. まちづくりの方向性（上位・関連計画） | 32 |
| 4-2. 主な施設整備やまちづくり等の動向 | 36 |
| 5. 海南市の地域公共交通の課題 | 37 |
| 5-1. 海南市の地域公共交通を取り巻く環境の整理 | 37 |
| 5-2. 海南市の地域公共交通の課題 | 40 |
| 6. 計画の基本的な方針 | 41 |
| 6-1. 計画の区域 | 41 |
| 6-2. 計画の期間 | 41 |
| 6-3. 計画の基本方針 | 41 |
| 6-4. 地域公共交通のネットワーク | 43 |
| 7. 計画の目標 | 45 |
| 8. 目標の実現に向けて取組む施策 | 46 |
| 9. 計画の進捗管理 | 53 |

1. はじめに

1-1. 計画策定の背景と目的

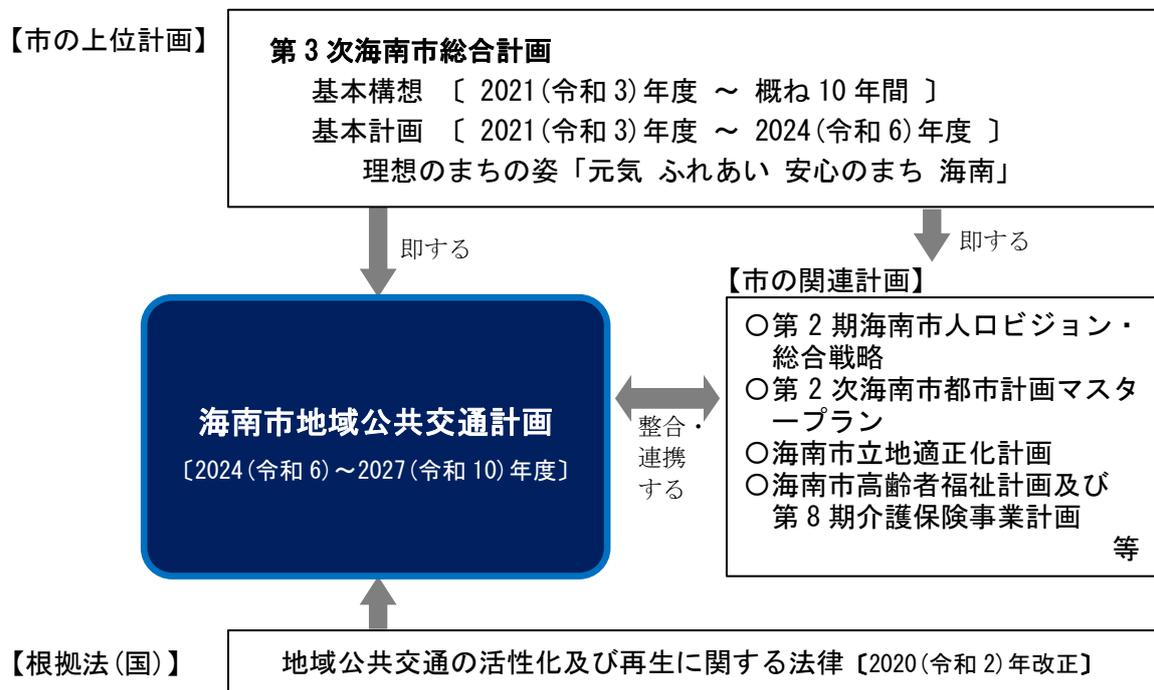
海南市の地域公共交通は、広域公共交通であるJR紀勢本線と、路線バス（和歌山バス・大十バス）及び海南市が主体的に関わるコミュニティバス、民間の乗用タクシー等により形成されており、市内の各地域において市民生活を支えています。

高齢化社会における地域公共交通は、免許返納後の高齢者の生活を視野に入れた役割を担うことに期待する声が寄せられる一方で、近年では、人口減少や新型コロナウイルスの影響等により、路線バスの減便やタクシー事業者の営業所廃止など、厳しい現実と直面しています。

今後も、人口減少や高齢化は一定程度進行すると見込まれ、これらに伴い、利用者数の減少や運転手等の担い手不足も同様に進行することが想定されますが、こうした変化に柔軟に対応しながら、可能な限り、本市における地域公共交通を維持していくことができるよう、海南市地域公共交通計画を策定しました。

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」に基づく法定計画であり、計画の策定にあたっては、「第3次海南市総合計画」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整合・連携を図ります。

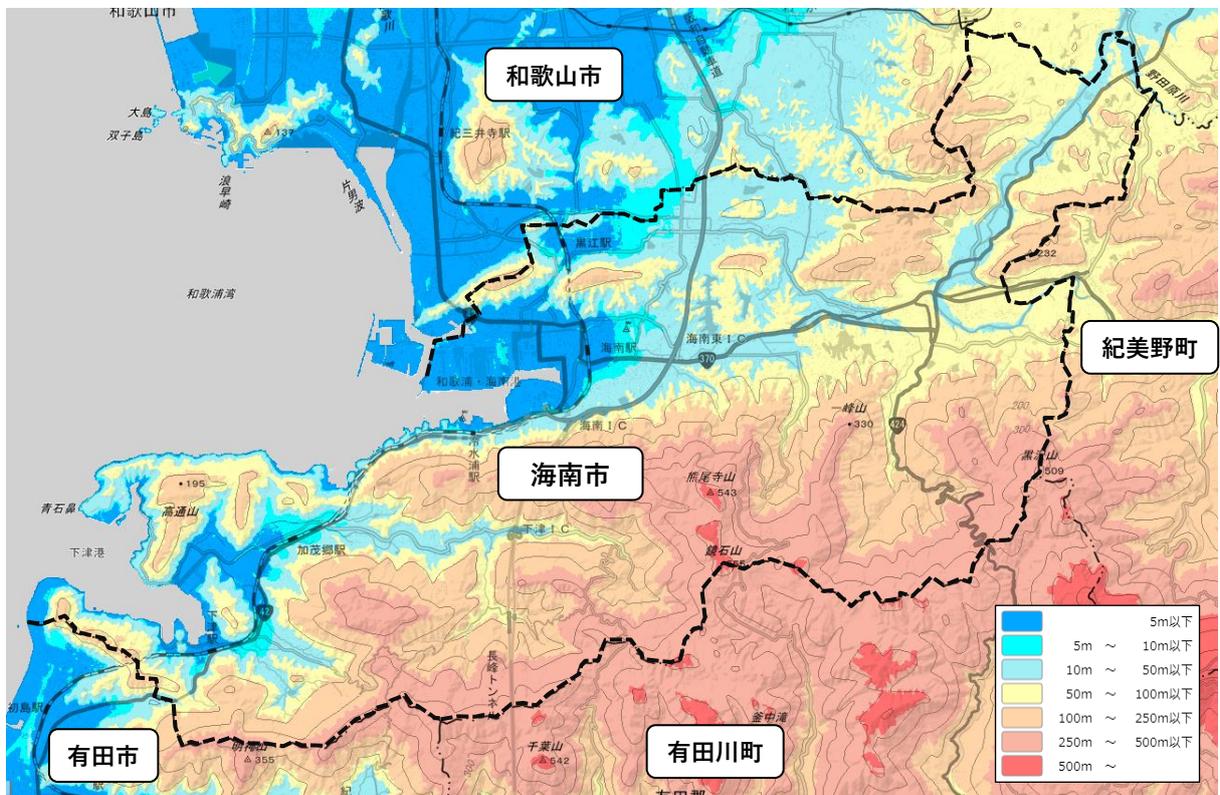


2. 海南市の現状

2-1. 概況

2-1-1. 位置・地勢

- ・海南市は、和歌山県の北西部に位置し、北は和歌山市・紀の川市、東は紀美野町、南は有田市・有田川町に隣接し、西は紀伊水道に面しており、東西約 21 km、南北約 17 kmで、101.06k m²の面積を有しています。
- ・市北部は比較的平坦な地形となっていますが、市南部では平地は少なく、山地が広がっています。
- ・鉄道は、海南駅から和歌山駅まで紀勢本線で約 10 分、天王寺駅（大阪市）まで特急で約 50 分でアクセスでき、阪和自動車道、国道 42 号、370 号、424 号などの幹線道路網により、道路ネットワークが形成されています。
- ・現在の海南市は、平成 17(2009)年に旧海南市と旧下津町が合併して発足しました。



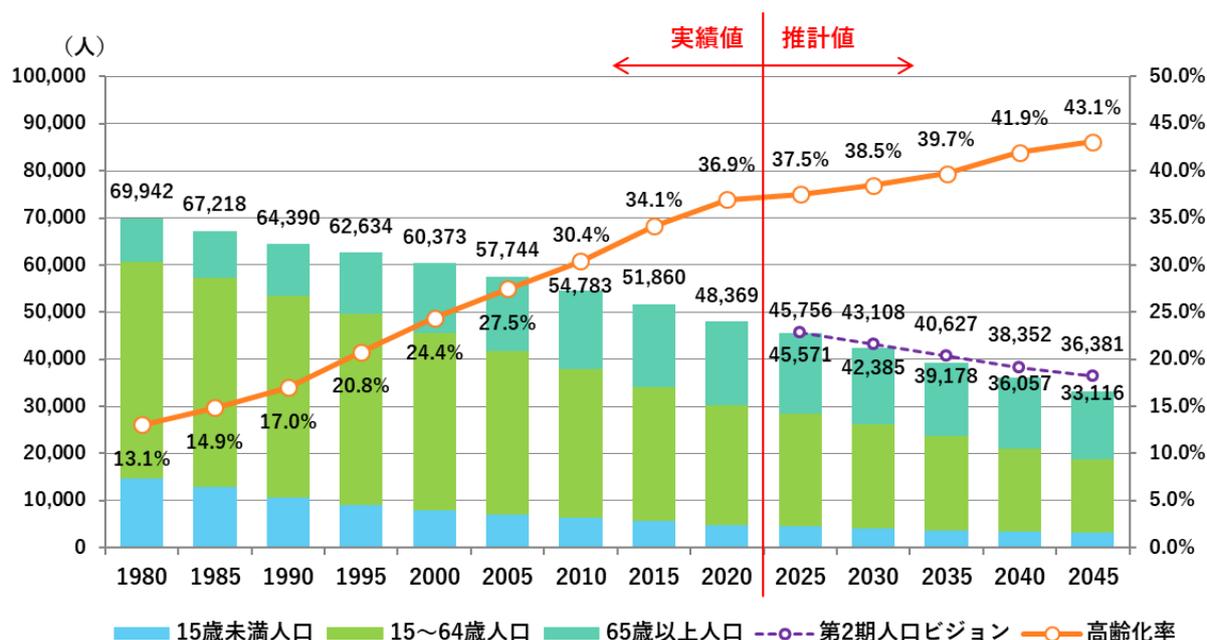
資料：国土地理院地図

図 海南市の標高分布

2-1-2. 人口

(1) 人口推移

- ・ 海南市の人口は、昭和 45(1970)年の 71,200 人をピークに減少を続けており、2020 年の国勢調査では 48,369 人となっています。
- ・ 将来人口は、2045 年で 33,116 人と 2020 年比約 31%減と推計（社会保障・人口問題研究所による推計）されています。これに対して、海南市人口ビジョン（令和 2(2020)年 3 月）では、2045 年で 36,381 人（2020 年比約 24%減）という将来展望が示されています。
- ・ 2020 年における高齢者の割合は 36.9%（和歌山県 33.4%）と高齢化が進んでおり、今後、人口減少・高齢化はさらに進展することが予測されています。



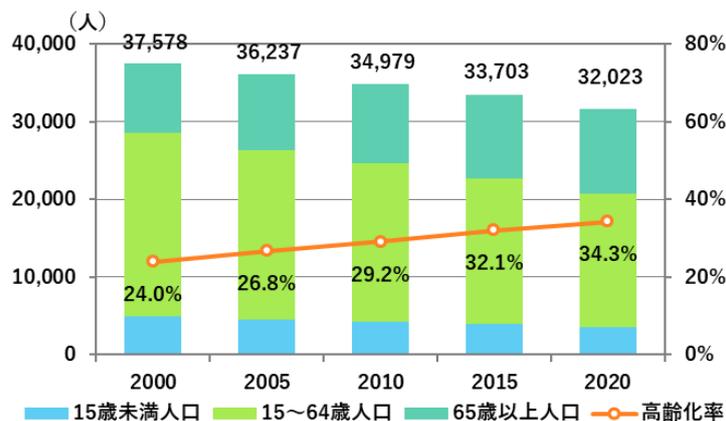
資料：2020 年以前は国勢調査値
2025 年以降は社会保障・人口問題研究所による推計値

図 海南市人口推移

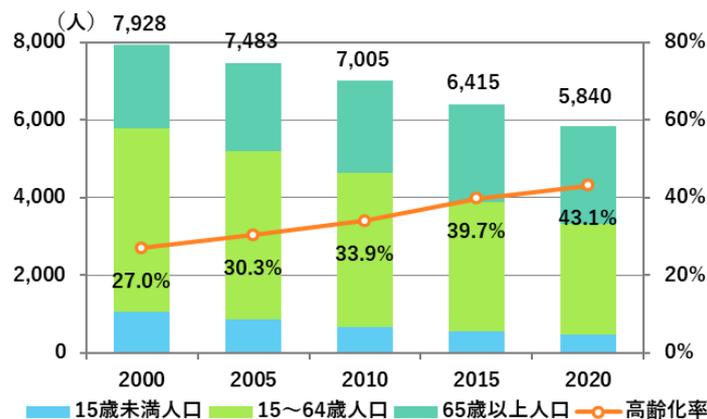
(2) 地域別の人口推移

- ・ 中心市街地を含む西部地域は人口減少・高齢化とも比較的緩やかで、減少率は約18% (2000年→2020年)、高齢化率は約35% (2020年) にとどまっています。
- ・ 一方、東部地域は減少率約26%、高齢化率43%、南部地域は減少率29%、高齢化率約41% となっており、人口減少と高齢化の進展が早くなっています。

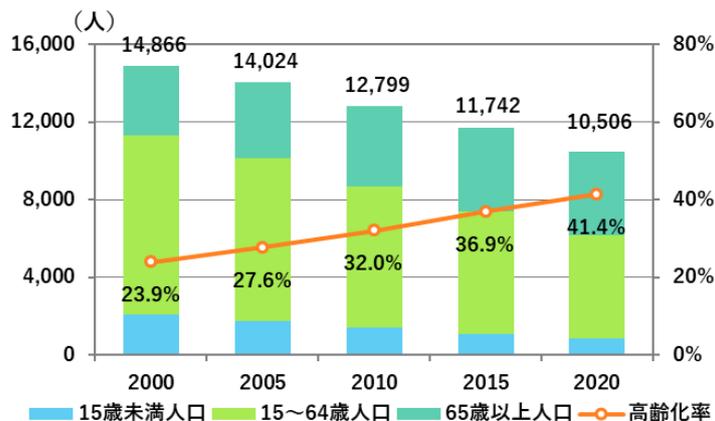
【西部地域】人口減少率18.0% (2000年→2020年)



【東部地域】人口減少率26.3% (2000年→2020年)



【南部地域】人口減少率29.3% (2000年→2020年)



※地域区分について

- ・ 西部地域：黒江・船尾、日方、内海、大野、巽、亀川
- ・ 東部地域：中野上、北野上、南野上
- ・ 南部地域：下津、大崎、大東、塩津、加茂、仁義

2-1-3. 土地利用・施設立地

(1) 土地利用現況

- ・市域の大部分を山林が占め、人口が密集する市街地は海岸寄りに集中しています。住宅等の建物用地は、市街地から続く内陸の平野部や国道42号、370号、424号等の幹線道路沿いに多く立地していますが、山間地では、山麓部や谷間だけでなく山腹の緩斜面地にも住宅・集落が立地しています。

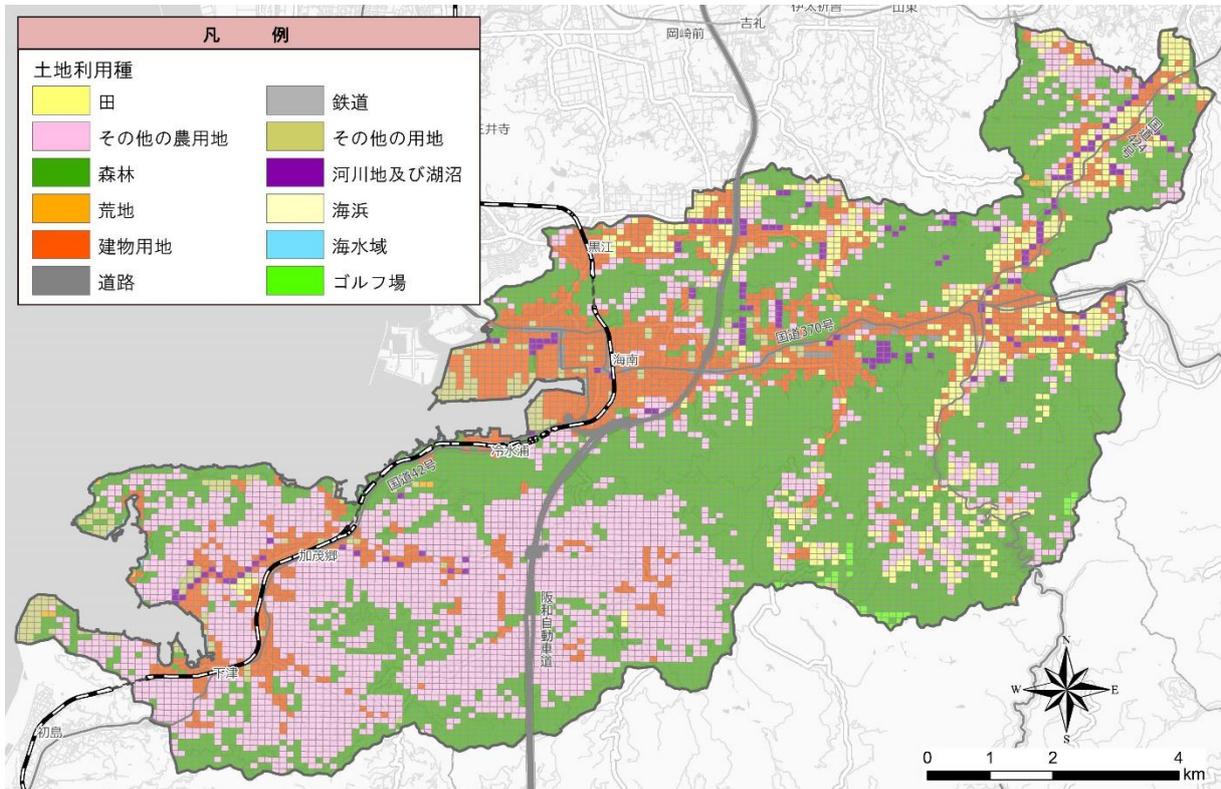


図 土地利用現況図

(2) 主要施設の立地状況

- ・主要施設は、海南駅を中心とする中心市街地や、主要鉄道駅である加茂郷駅、下津駅周辺に集積しています。また、市東部では、国道370号や424号といった幹線道路沿いに集積しており、それぞれの地域内で生活に必要な施設が立地しています。

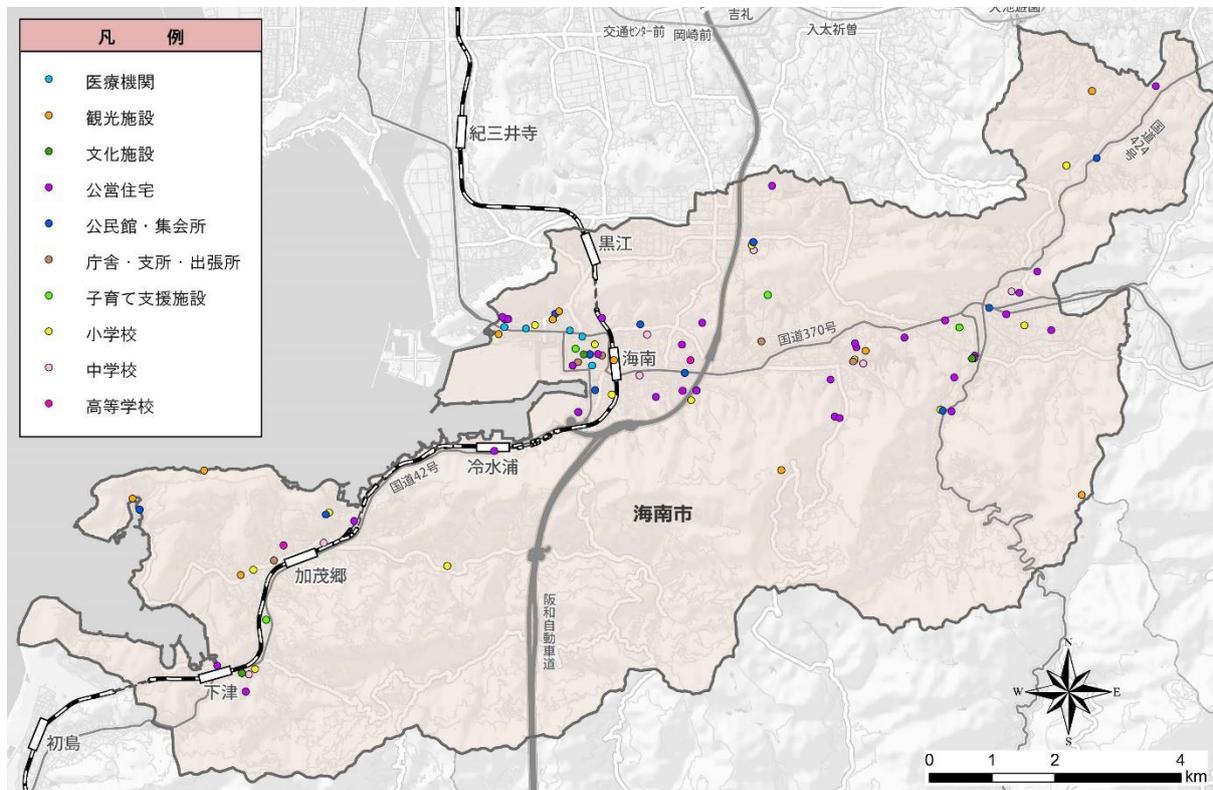


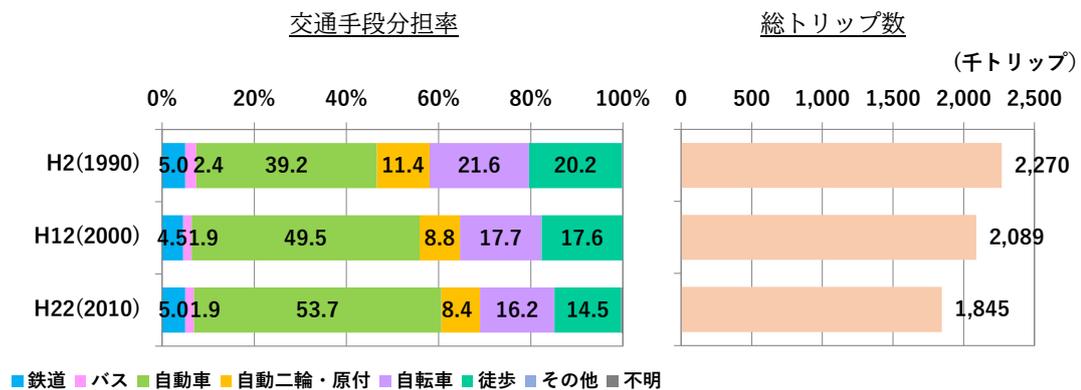
図 主要施設の立地状況

2-1-4. 移動や交通を取り巻く現状

(1) 人の移動

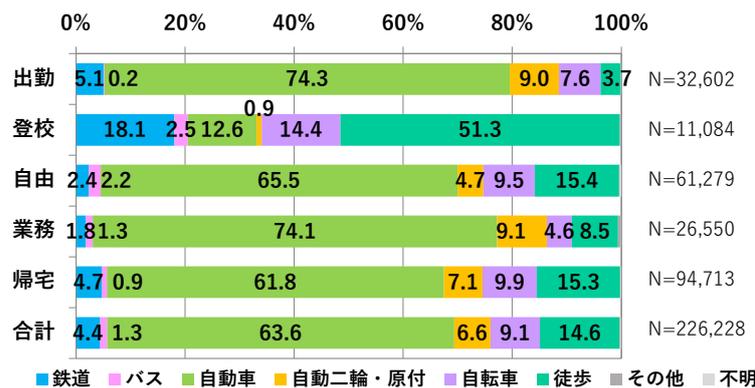
① 海南市内の交通手段分担率

- ・近畿圏パーソントリップ調査（以下、近畿PT）によれば、海南市を含むゾーン（海南市・和歌山市）に関する総トリップ数は1990年→2010年の20年間で約2割減少していますが、自動車の分担率は増加傾向にあります。
- ・2010年近畿PTにおける海南市の目的別交通手段分担率は、登校を除き自動車が6割を超えており、出勤や業務目的では7割を超えています。登校目的では徒歩が5割を超えています。これに次いで鉄道が多く約2割となっています。



資料：近畿圏パーソントリップ調査
海南市を含むゾーン：海南市・和歌山市

図 海南市を含むゾーン*の総トリップ数（右）と交通手段分担率（左）の変遷

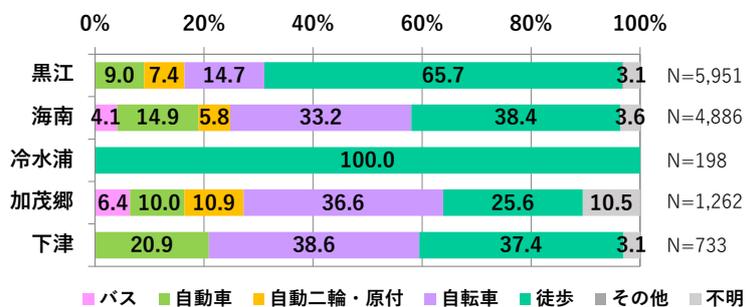


資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 海南市における目的別交通手段分担率（2010年）

② 駅端末の交通手段分担率

・ 鉄道駅までの（からの）交通手段の割合を表す「鉄道駅端末交通手段分担率」については、近畿PTによると、各駅ともに徒歩と自転車で約6割以上を占めています。バスは加茂郷駅で約6%、海南駅で約4%となっています。

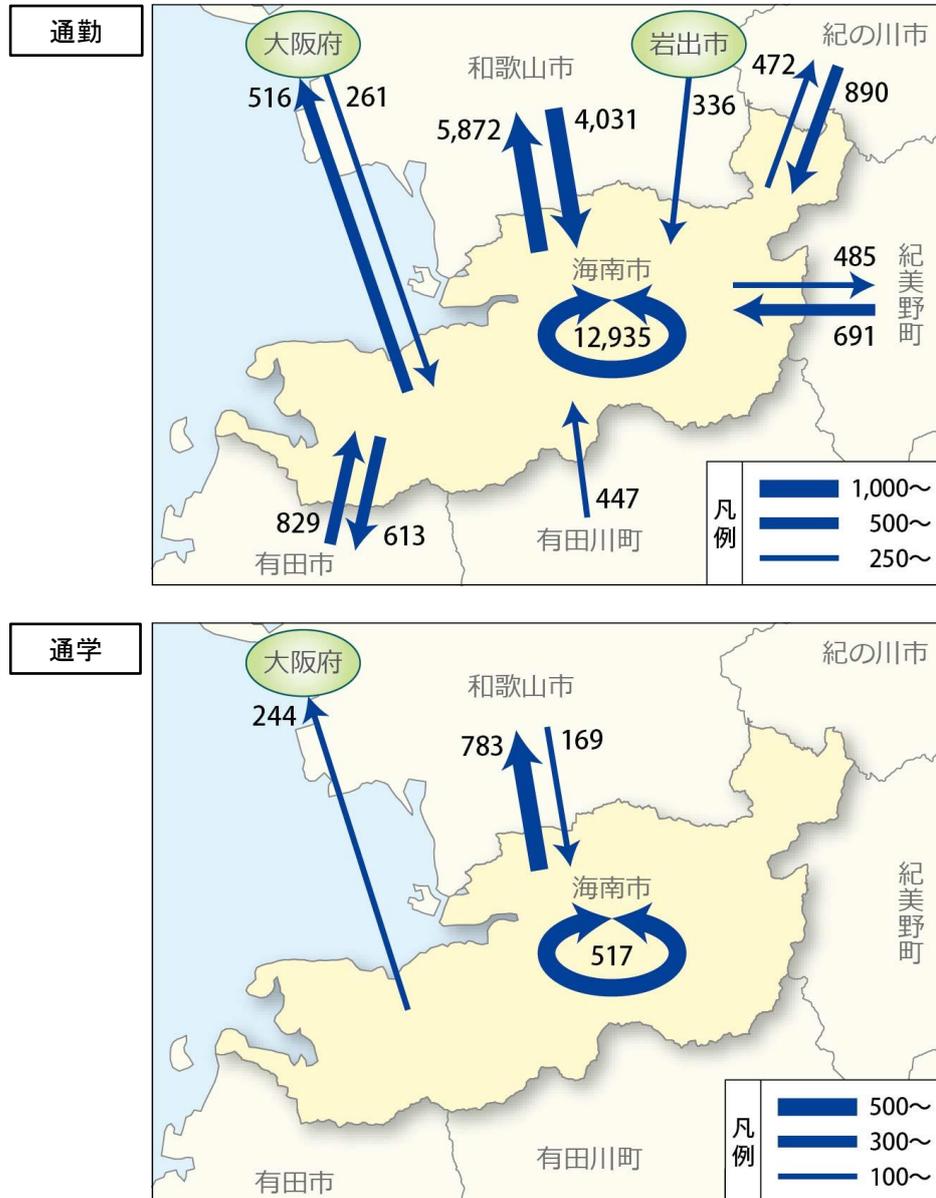


資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 駅端末交通手段分担率（2010年）

③通勤・通学流動

- ・通勤については、海南市内での移動が最も多く、市外については、流出が流入を上回っています。流出は和歌山市、大阪市、流入は紀の川市、有田市、紀美野町の順となっています。
- ・通学は、和歌山市への流出が最も多く、次いで海南市内での移動の順となっています。



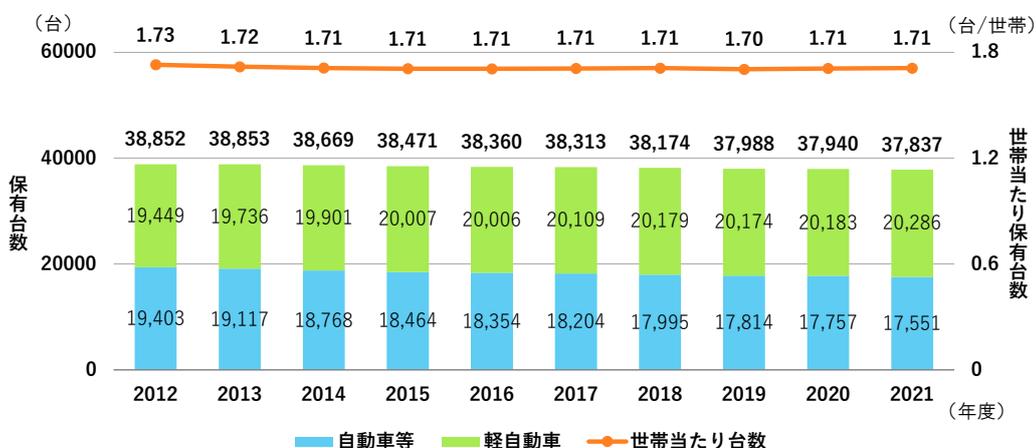
[単位：人/日]

図 地域間移動の状況/通勤・通学流動（2020年国勢調査）

(2) 自動車交通

①自動車等保有台数の推移

・海南市内の自動車等保有台数は2013年度をピークに微減傾向で推移していますが、軽自動車は微増で推移しています。1世帯当たり台数は横ばいとなっています。



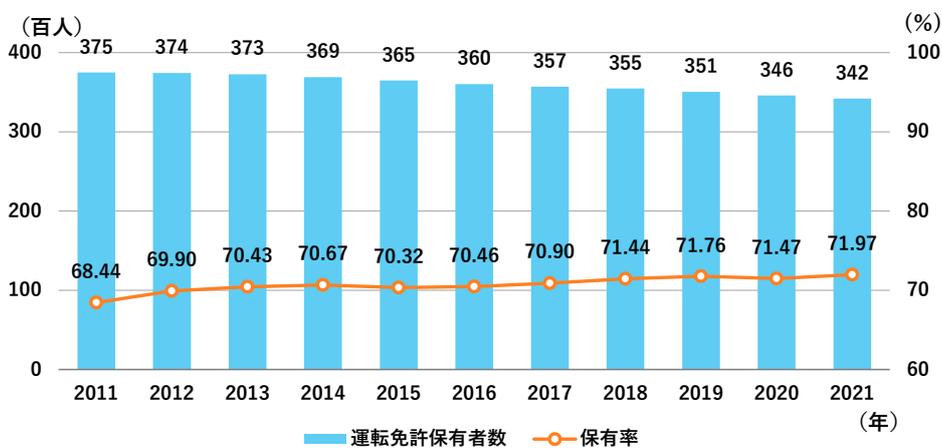
出典：和歌山県統計年鑑

図 自動車等保有台数の推移（各年度末現在）

②運転免許保有状況

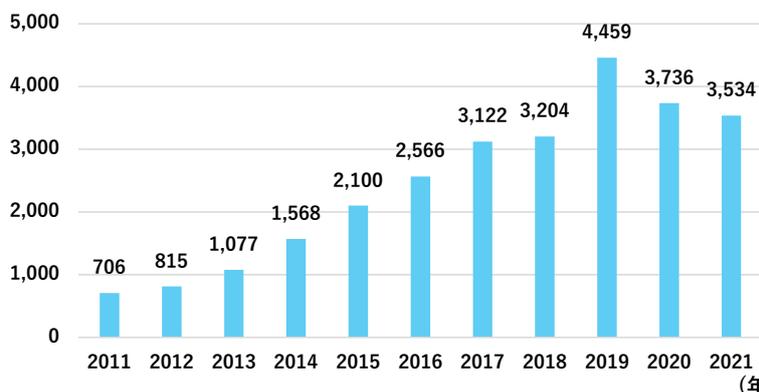
・自動車運転免許保有者数は、人口減少に伴い減少していますが、保有率は微増傾向にあります。

・和歌山県全体の運転免許の返納者数は増加傾向にありましたが、2020年、2021年は減少しています。



資料：海南警察署提供

図 運転免許の保有状況（各年12月末現在）

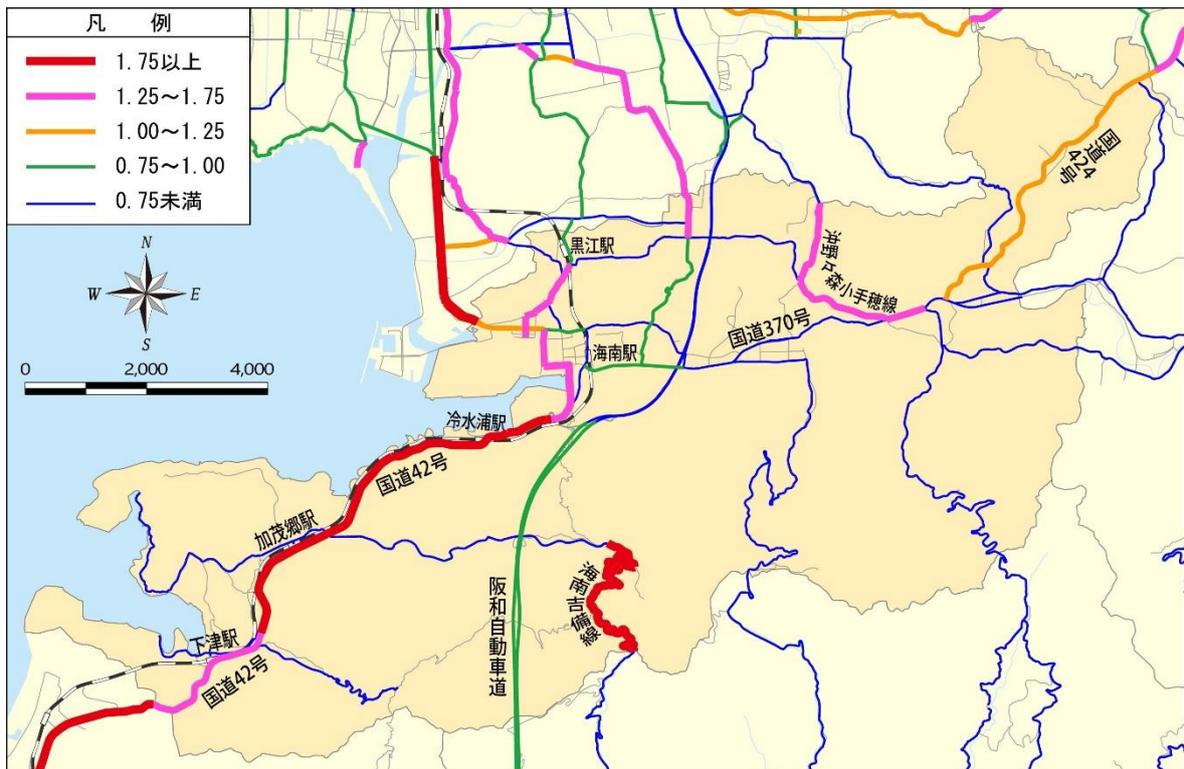


資料：和歌山県警ホームページ

図 運転免許返納の推移（和歌山県）

③道路ネットワークおよび混雑状況

- ・海南市内の道路ネットワークとしては、沿岸部に国道42号、市中央部を南北に阪和自動車道、市東部を南北に国道424号、市北部を東西方向に国道370号があり、ネットワークの骨格を形成しています。
- ・道路の混雑状況としては、国道42号の下津駅付近から冷水浦駅付近において混雑度が1.75を超えています。混雑解消と南海トラフ巨大地震による津波浸水に備えて、現道の拡幅（冷水拡幅）が行われ、現在は、バイパス整備（有田海南道路）が進められています。また、道路整備にあわせ、下津町小南地区に道の駅（海南サクアス）が整備（2023年9月オープン）されています。



資料：H27 道路交通センサス

図 海南市内の交通渋滞の状況

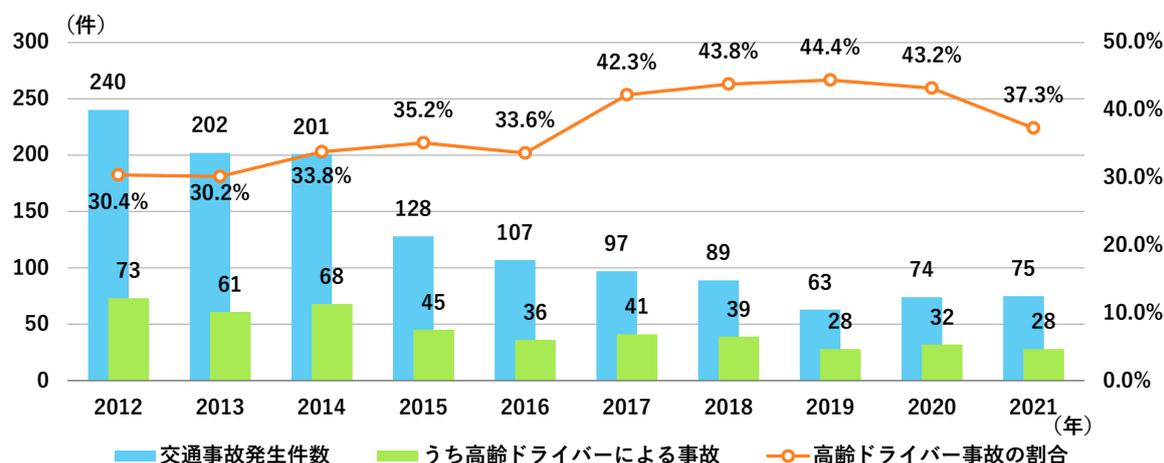


出典：冷水拡幅・有田海南道路パンフレット（和歌山河川国道事務所）

図 国道42号整備の進捗状況

④交通事故発生件数の推移

- ・ 海南市内の交通事故の発生件数は2019年までは減少傾向にありましたが、2020年以降は微増で推移しています。
- ・ このうち、高齢者が関連する事故も交通事故発生件数の減少に伴い減少傾向にありますが、事故全体に占める割合は増加傾向にあります。



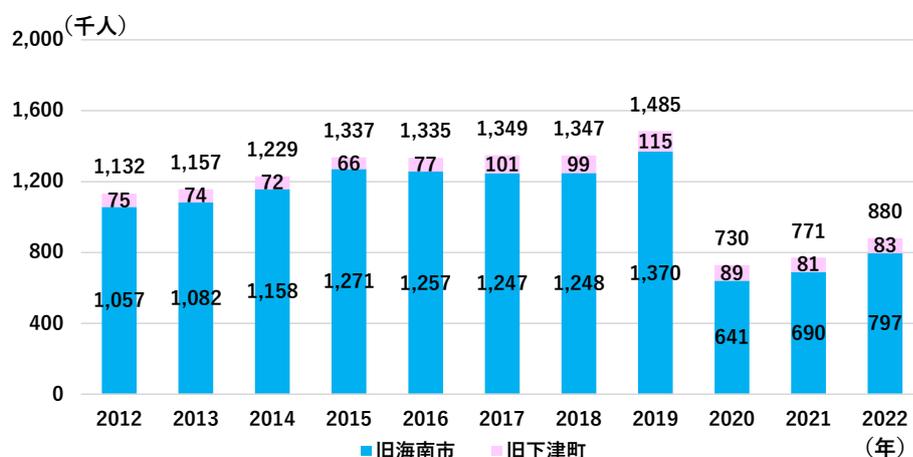
資料：海南警察署提供

図 交通事故発生件数の推移

2-1-5. その他の動向

(1) 観光動向

- ・ 海南市は、日本遺産である「絶景の宝庫 和歌の浦」や熊野古道への入り口とされる藤白王子、日本四大漆器の一つである紀州漆器の里・黒江の町並み等を有し、海南市への観光客は近年増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年の観光客数は2019年に比べて約半数程度に落ち込みました。その後、やや回復傾向が見られますが、2022年は2019年比約6割程度にとどまっています。

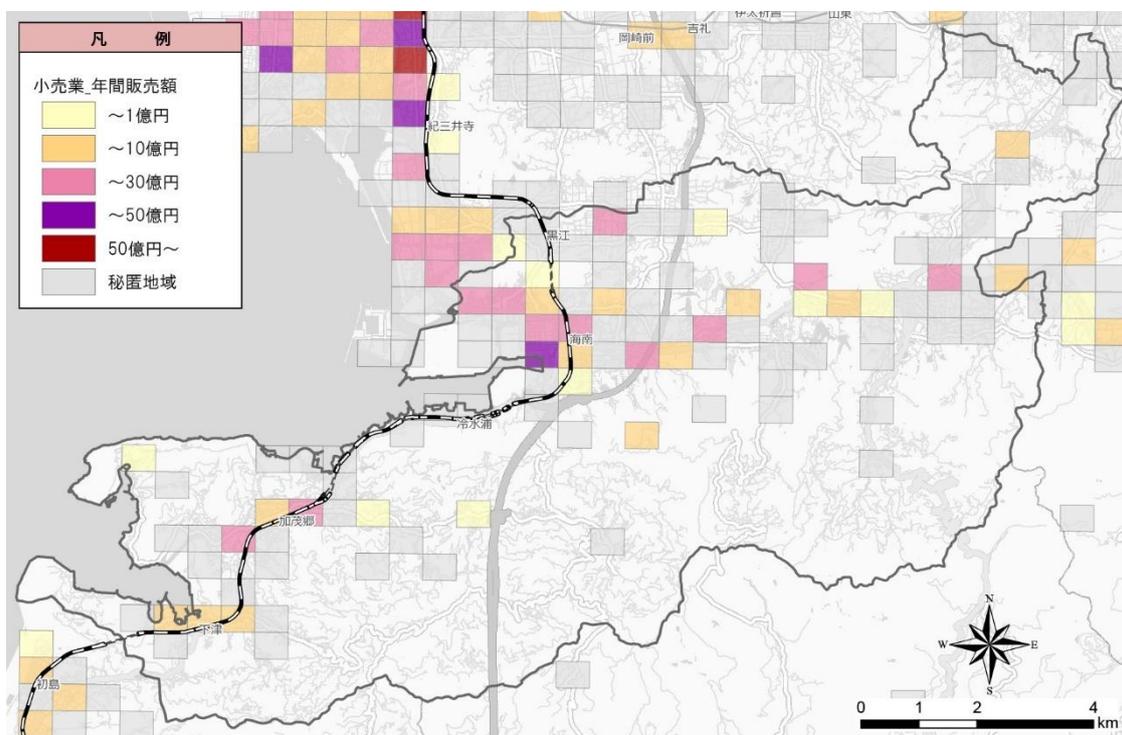


資料：和歌山県観光動態調査報告書

図 海南市の観光客数の推移

(2) 小売業の年間販売額（買い物をする場所）

- ・小売業の年間販売額としては、海南駅周辺や各種商業施設が立地する国道370号沿道、加茂郷駅周辺等で集積が見られます。

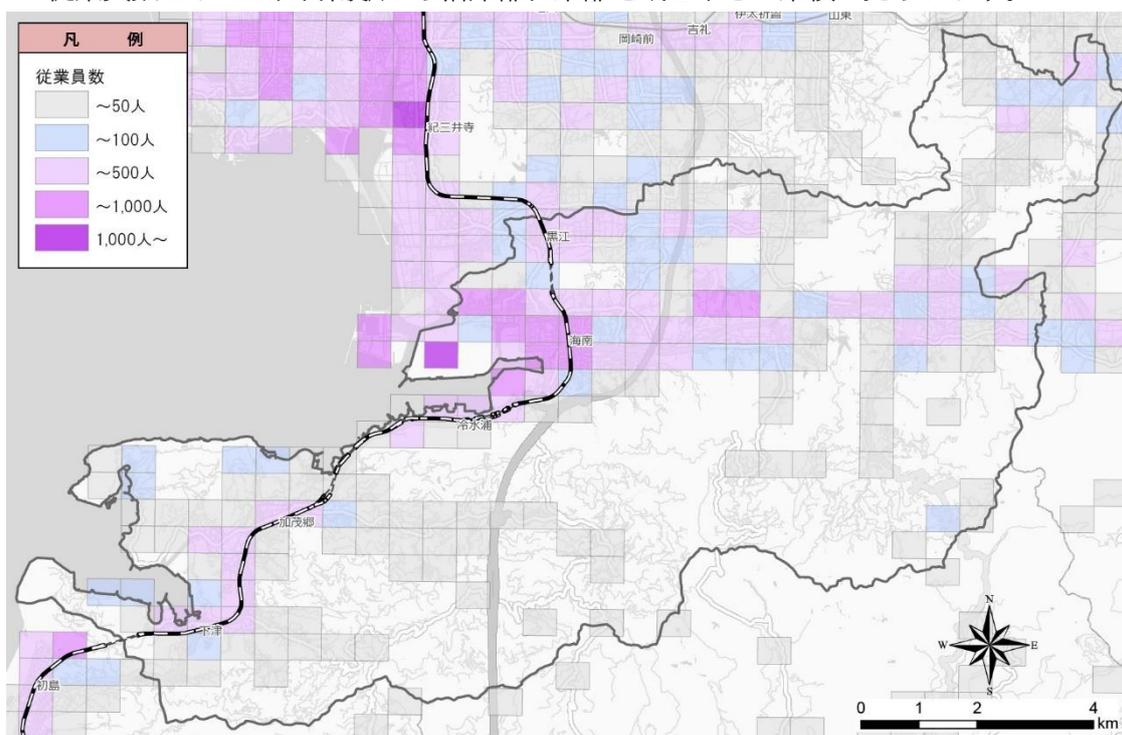


資料：商業統計（2014年 経済産業省）

図 小売業の年間販売額（500mメッシュ）

(3) 従業員数（働く場所）

- ・従業員数としては、海南駅から沿岸部、東部地域を中心に集積が見られます。



資料：経済センサス活動調査（2016年 経済産業省）

図 従業員数（500mメッシュ）

2-2. 地域公共交通の現状

2-2-1. 地域公共交通ネットワーク

- ・ 海南市では、鉄道（JR 紀勢本線）、路線バス（和歌山バス、大十バス、有田鉄道）、コミュニティバスが運行しています。このほか、一般のタクシーも運行しています。
- ・ 鉄道とバスにより、面積の約 43%、人口の約 86% がカバーされていますが（鉄道駅 1 km、バス停 300m の範囲に含まれる面積・人口の割合）、南部地域の山間部や、東部地域の一部等で鉄道・バス路線網が及んでいない空白地が存在しています。

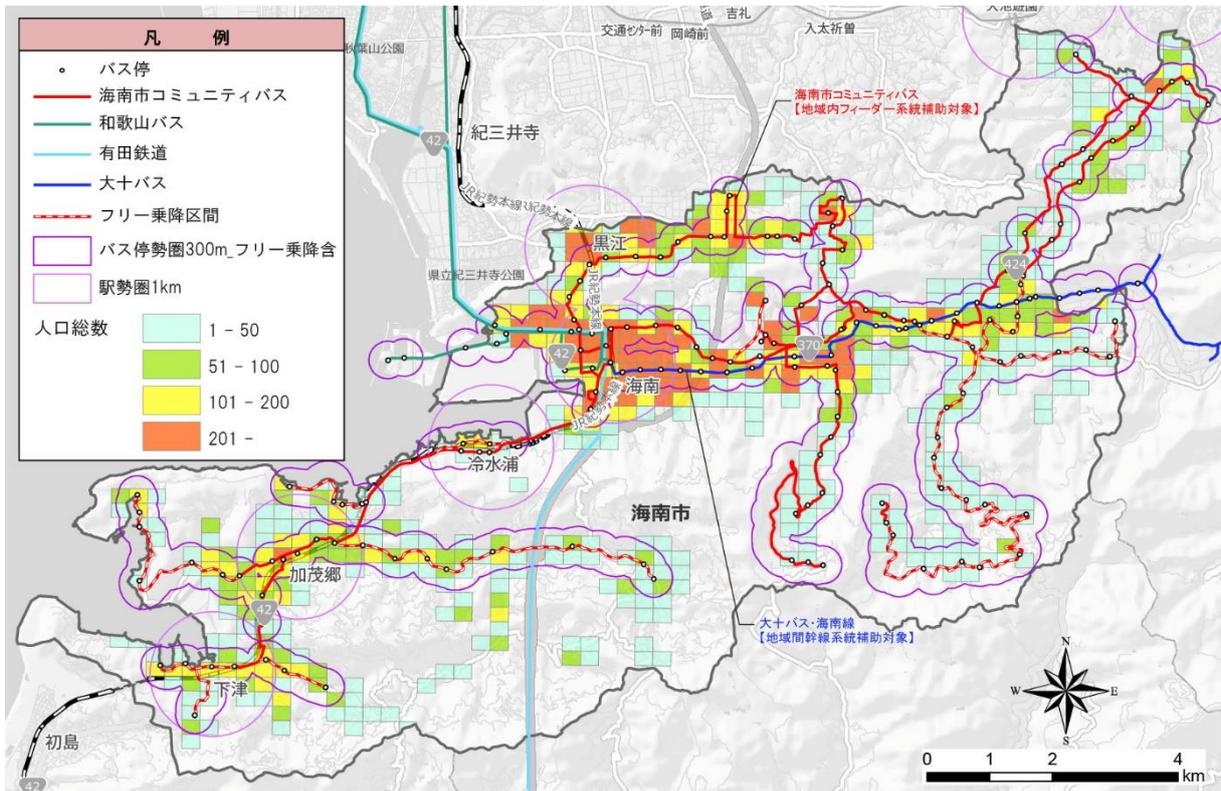


図 海南市内の地域公共交通ネットワーク

表 地域公共交通（鉄道・バス）による面積及び人口のカバー状況

| | | 面積 (km ²) | 人数 |
|---------------------|-------|-----------------------|---------|
| 海南市全体 | 面積・人口 | 101.1km ² | 48,369人 |
| 駅 1 km圏域 | 面積・人口 | 13.8km ² | 18,730人 |
| | カバー率 | 13.6% | 38.7% |
| バス停300m圏域 | 面積・人口 | 37.3km ² | 37,568人 |
| | カバー率 | 36.9% | 77.7% |
| 駅 1 km + バス停300m | 面積・人口 | 43.8km ² | 41,607人 |
| | カバー率 | 43.3% | 86.0% |

表 海南市内の地域公共交通ネットワーク（一般タクシーを除く）

| 交通機関 | 運行事業者 | 路線名 | 区間 | 役割 | 確保・維持策 |
|----------|--------------|--------------|--|-------------------------------|---------------------------------------|
| 鉄道 | J R西日本 | 紀勢本線 | 黒江～下津 | 都市拠点から市外への広域交通を担う。 | 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 |
| 路線バス | 和歌山バス | 和歌山市内線 | 和歌山駅～公園前、和歌浦～海南駅前 | 海南駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。 | 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 |
| | | | 和歌山駅～公園前、マリーナシティ、海南警察署前～海南駅前 | | |
| | | | 和歌山市駅～城北橋、医大病院前、マリーナシティ～海南駅前 | | |
| | 琴の浦線 | 海南駅前～マリーナシティ | | | |
| | 大十バス | 海南線 | 海南駅前～登山口（紀美野町） | | |
| | | 高野マリンライナー | 和歌山港～海南駅前～高野山奥の院 | | |
| | 有田鉄道 | 美山線 | 和歌山市駅（和歌山市）～海南駅前～川原河（日高川町） ※海南市内は、海南駅前からのみの停車 | | |
| コミュニティバス | 海南市地域公共交通協議会 | 扱沢線 | 海南医療センター～海南高原カントリー下 | 市内各地域を運行し、軸となる広域幹線や地域幹線に接続する。 | 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。 |
| | | 東畑線 | 海南医療センター～東畑児童会館 | | |
| | | 東畑野上新線 | 海南医療センター～東畑児童会館 | | |
| | | 七山線 | 海南医療センター～青葉台 | | |
| | | 七山沖野々線 | 住民センター前～青葉台 | | |
| | | KIP線 | 海南駅前～農協本店前～市役所前 | | |
| | | 亀川線 | 海南駅前～横山～市役所前 | | |
| | | 仁義線 | 加茂郷駅前～仁義 | | |
| | | 戸坂線 | 加茂郷駅前～戸坂 | | |
| | | 大崎線 | 海南サクアス～大崎 | | |
| | | 鯨川線 | 加茂郷駅前～海南医療センター | | |
| | | | 鯨川～海南医療センター | | |

地域公共交通協議会が運行するコミュニティバス扱沢線は、異地域と海南市の中心市街地、また、交通結節点であるJR海南駅、海南医療センターをつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段として、また、小学生の通学手段としても、確保・維持する必要があります。

コミュニティバス東畑線は、東畑地域と海南省の中心市街地、また、交通結節点であるJR海南駅、海南医療センターをつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段を確保・維持する必要があります。

コミュニティバス東畑野上新線は、東畑地域や南野上地域と海南省の中心市街地、また、交通結節点であるJR海南駅、海南医療センターをつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段の確保・維持とともに、する必要があります。

コミュニティバス七山線は、北野上地域と海南省の中心市街地、また、交通結節点であるJR海南駅、海南医療センターをつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段として、また、小学生の通学手段としても、確保・維持する必要があります。

コミュニティバスKIP線は、インテリジェントパークと交通結節点であるJR海南駅をつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段として、また、インテリジェントパークに立地する企業の従業員の通勤手段として、確保・維持する必要があります。

コミュニティバス亀川線は、路線バスが廃止された当地域に平成24年10月1日から路線バスの経路を拡大して路線を開設しました。亀川地域と海南省の中心市街地、また、交通結節点であるJR海南駅をつなぐ路線であり、当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段を確保・維持する必要があります。

コミュニティバス七山沖野々線は、令和3年10月から運行を開始した、北野上地域の七山地区及び貴志川左岸の地区と住民センターを結ぶ路線です。大十オレンジバス「新橋」及び東畑線に接続することで、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段を確保・維持する必要があります。

コミュニティバス仁義線は、下津町仁義地域と交通結節点であるJR加茂郷駅をつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段移動手段として、また、小学生の通学手段や、令和5年9月に開駅した道の駅（海南サクアス）へのアクセス手段としても、確保・維持する必要があります。

コミュニティバス戸坂線は、下津町戸坂地域と交通結節点であるJR加茂郷駅をつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段として、また、令和5年9月に開駅した道の駅（海南サクアス）へのアクセス手段としても、確保・維持する必要があります。

コミュニティバス大崎線は、下津町大崎地域から交通結節点であるJR加茂郷駅を経由し、令和5年秋に開駅となる道の駅（海南サクアス）をつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段を確保・維持する必要があります。

コミュニティバス鱒川線は、下津町鱒川地域から交通結節点であるJR下津駅、JR加茂郷駅、JR冷水浦駅、JR海南駅、海南医療センターをつなぐ路線です。当路線の運行により、当該地域に居住する住民の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段として、また、令和5年9月に開駅した道の駅（海南サクアス）へのアクセス手段としても、確保・維持する必要があります。

2-2-2. 鉄道（JR 紀勢本線）

（1）運行状況

- ・海南市内には黒江、海南、冷水浦、加茂郷、下津の5駅が立地し、海南駅で平日101本、その他の駅では平日71～77本の運行があります。
- ・海南駅では特急が25本、快速が3本停車しています。黒江駅、加茂郷駅では快速が3本停車しています。

表 JR 紀勢本線 駅別平日運行本数（2022年3月改正）

| | 特急 | 快速 | 普通 | 合計 |
|------|----|----|----|-----|
| 黒江駅 | - | 3 | 74 | 77 |
| 海南駅 | 25 | 3 | 73 | 101 |
| 冷水浦駅 | - | - | 71 | 71 |
| 加茂郷駅 | - | 3 | 71 | 74 |
| 下津駅 | - | - | 71 | 71 |

（2）利用者数推移

- ・各駅の利用者数は2013年をピークに減少傾向が続いておりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、5駅合計5,340人/日で、2019年度比約17%減、2013年度比では約27%減となっています。
- ・券種別の利用状況を見ると、各駅ともに7割以上が定期利用となっています。

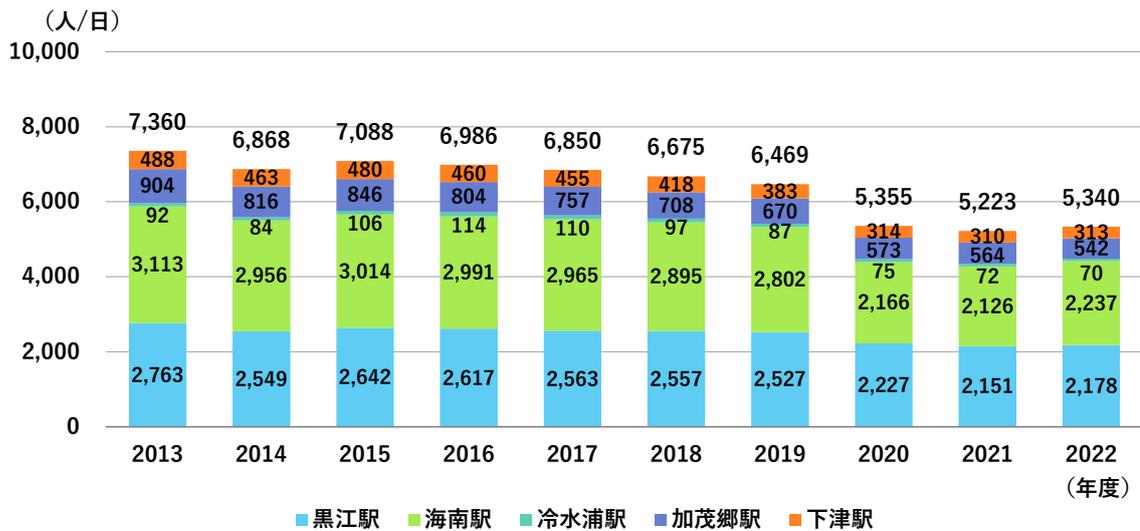


図 JR 紀勢本線 乗車人員推移

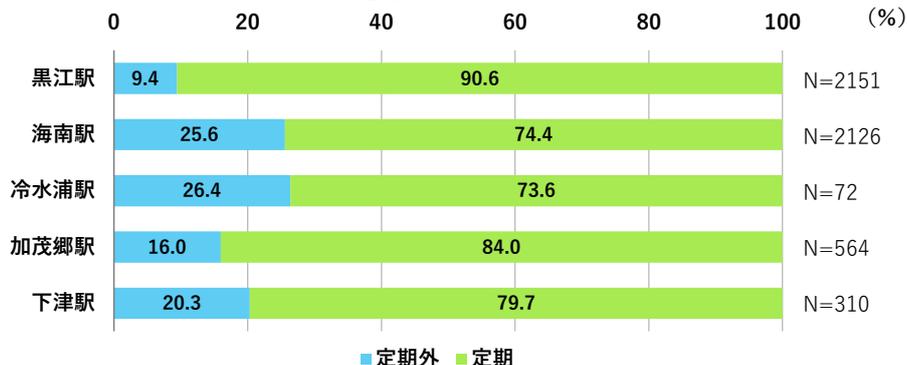


図 JR 紀勢本線 駅別券種比率（2021年度）

2-2-3. 路線バス

(1) 運行状況

- ・ 海南市内を運行する路線バスの運行本数は以下のとおりです。

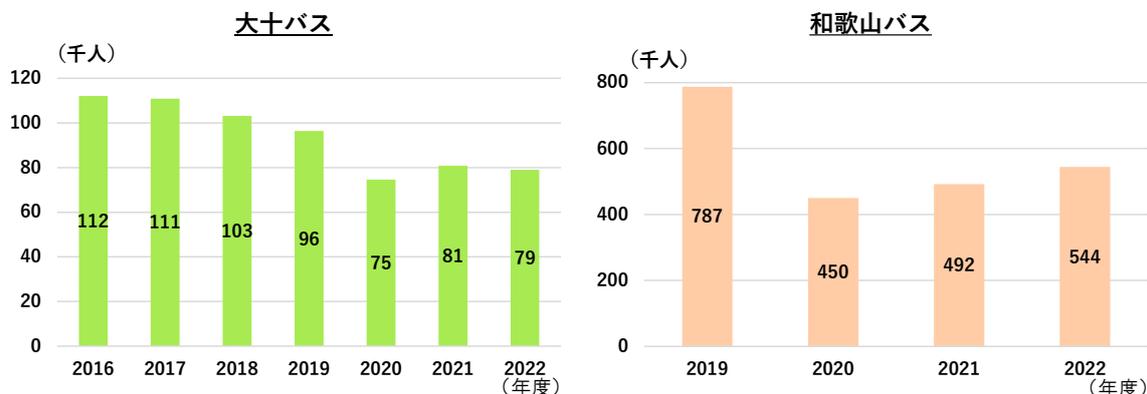
表 路線バス運行状況（運行本数）

| 事業者 | 路線名 | 系統番号 | 停留所名（発） | 行先（着） | 平日 | 土 | 日・祝 |
|-------|------------|------|---------|-----------------|----|----|-----|
| 大十バス | 海南線 | - | 海南駅前 | 登山口 | 18 | 14 | 14 |
| | | | 登山口 | 海南駅前 | 18 | 14 | 14 |
| | 高野マリンライナー | - | 和歌山港 | 奥の院 | | 1 | 1 |
| | | | 奥の院 | 和歌山港 | | 1 | 1 |
| 和歌山バス | 和歌山 市内線 | 40 | 海南駅前 | 南海和歌山市駅 | 1 | 1 | 1 |
| | | | 南海和歌山市駅 | 海南駅前 | 1 | 1 | 0 |
| | | 117 | 海南駅前 | マリーナシティ・南海和歌山市駅 | 13 | 13 | 13 |
| | | | 南海和歌山市駅 | マリーナシティ・海南駅前 | 13 | 12 | 12 |
| | | 121 | 海南駅前 | JR和歌山駅・マリーナシティ | 13 | 12 | 12 |
| | | | JR和歌山駅 | 海南駅前 | 12 | 11 | 11 |
| | | 17 | 海南駅前 | 南海和歌山市駅 | 2 | 2 | 1 |
| | | | 南海和歌山市駅 | 海南駅前 | 4 | 3 | 3 |
| | | 20 | 海南駅前 | JR和歌山駅 | 5 | 3 | 2 |
| | | | JR和歌山駅 | JR和歌山駅 | 2 | 2 | 2 |
| | | 47 | 海南駅前 | マリーナシティ | 2 | 2 | 2 |
| | | | マリーナシティ | 海南駅前 | 1 | 1 | 1 |
| 有田鉄道 | 美山線 | - | 川原河 | 和歌山市駅 | 2 | 0 | 0 |
| | | | 和歌山市駅 | 川原河 | 2 | 0 | 0 |

※高野マリンライナーは冬期運休

(2) 利用者数推移

- ・ 海南市内の路線バスの利用者数（有田鉄道除く）は、減少傾向で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響によりさらに大幅に減少し、2022年度は大十バスは79千人（2019年度比約18%減）、和歌山バスは544千人（同約31%減）となっています。

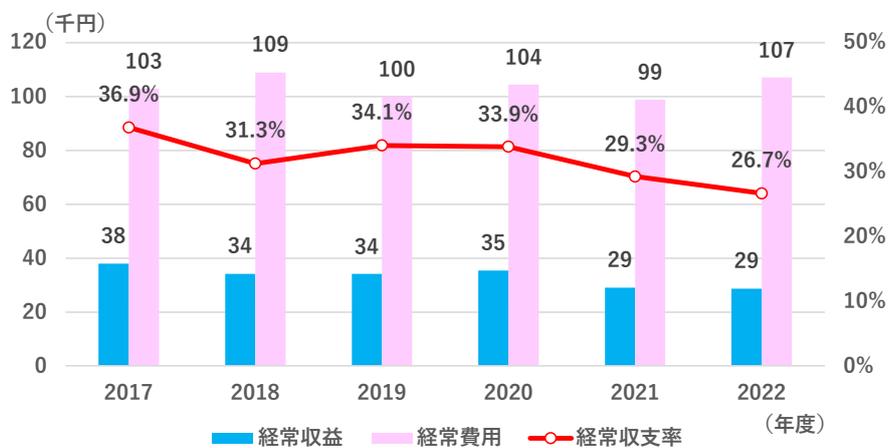


※いずれも市域外の停留所利用者数を含む
出典：交通事業者より提供

図 海南市内を運行するバス路線の利用者数推移

(3) 国庫補助対象路線の収支状況

- ・国庫補助対象路線のうち、大十バス・海南線（地域間幹線系統補助）は、海南省による財政負担があります。当該路線の2022年度の収支率は約27%となっており、微減傾向にあります。



資料：海南省提供

図 大十バス・海南線の収支状況

2-2-4. コミュニティバス

(1) 運行ネットワークと運行状況

- ・七山沖野々線が 2021 年度より新たに運行を開始し、海南市内を運行するコミュニティバスは 11 路線となっています。
- ・西部・東部地域を運行する路線は平日のみの運行、南部地域を運行する路線は土曜日にも運行されています。
- ・KIP 線および南部地域を運行する路線は毎日運行されていますが、その他の路線については週 1～3 日の運行となっています。

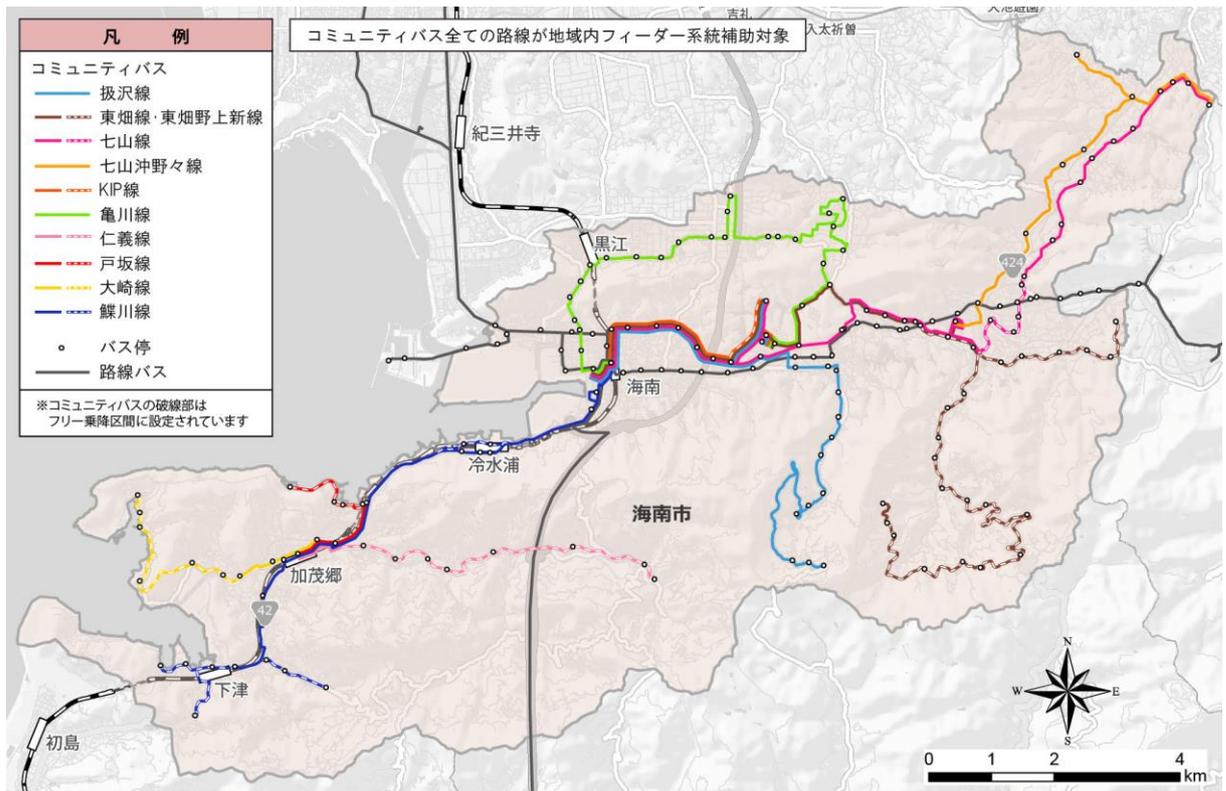


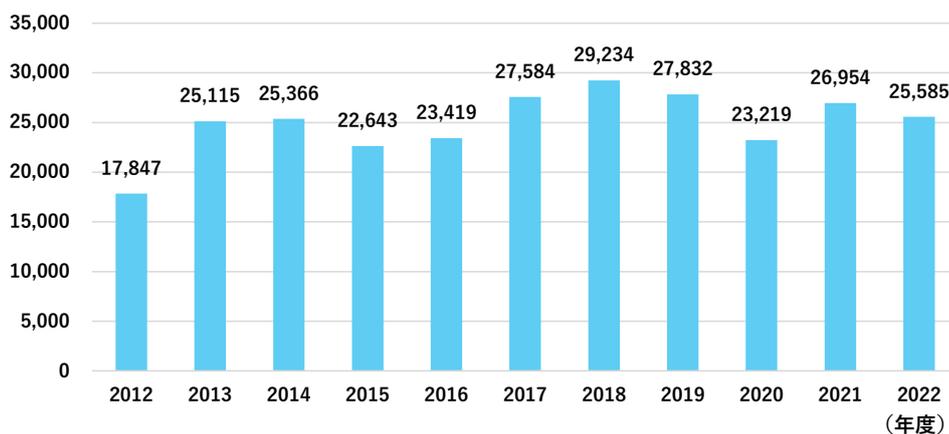
図 コミュニティバスネットワーク

表 コミュニティバス運行状況（運行本数）

| 路線名 | 停留所名(発) | 行先(着) | 平日 | 土 | 日・祝 | 備考 |
|--------|----------|----------|----|----|-----|--|
| 扱沢線 | 海南高原カトリ下 | 海南医療センター | 2 | 0 | 0 | 月・火・木曜日のみ運行 |
| | 海南医療センター | 海南高原カトリ下 | 2 | 0 | 0 | |
| 東畑線 | 東畑児童会館 | 海南医療センター | 2 | 0 | 0 | 火・木曜日のみ運行 |
| | 海南医療センター | 東畑児童会館 | 2 | 0 | 0 | |
| 東畑野上新線 | 東畑児童会館 | 海南医療センター | 2 | 0 | 0 | 水曜日のみ運行 |
| | 海南医療センター | 東畑児童会館 | 2 | 0 | 0 | |
| 七山線 | 青葉台 | 海南医療センター | 2 | 0 | 0 | 月・水・金曜日のみ運行 |
| | 海南医療センター | 青葉台 | 2 | 0 | 0 | |
| 七山沖野々線 | 青葉台 | 住民センター | 2 | 0 | 0 | 火・木曜日のみ運行 |
| | 住民センター | 青葉台 | 2 | 0 | 0 | |
| KIP線 | 海南駅前 | 市役所前 | 8 | 0 | 0 | 月～金曜日運行 |
| | 市役所前 | 海南駅前 | 7 | 0 | 0 | |
| 亀川線 | 市役所前 | 海南駅前 | 2 | 0 | 0 | 月・水・金曜日のみ運行 |
| | 海南駅前 | 市役所前 | 2 | 0 | 0 | |
| 仁義線 | 加茂郷駅前 | 仁義 | 3 | 3 | 0 | 月～土曜日運行 |
| | 加茂郷駅前 | 加茂郷駅前 | 3 | 3 | 0 | |
| 戸坂線 | 加茂郷駅前 | 戸坂 | 2 | 2 | 0 | 月～土曜日運行 |
| | 戸坂 | 加茂郷駅前 | 3 | 3 | 0 | |
| 大崎線 | 海南サクス | 大崎 | 2 | 2 | 0 | 月～土曜日運行 |
| | 大崎 | 海南サクス | 3 | 3 | 0 | |
| 鱈川線 | 鱈川・加茂郷駅前 | 海南医療センター | 4 | 4 | 0 | 月～土曜日運行 鱈川⇔海南医療センターが3本 加茂郷駅前⇔海南医療センターが1本 |
| | 海南医療センター | 鱈川・加茂郷駅前 | 4 | 4 | 0 | |
| 計 | | | 63 | 24 | 0 | |

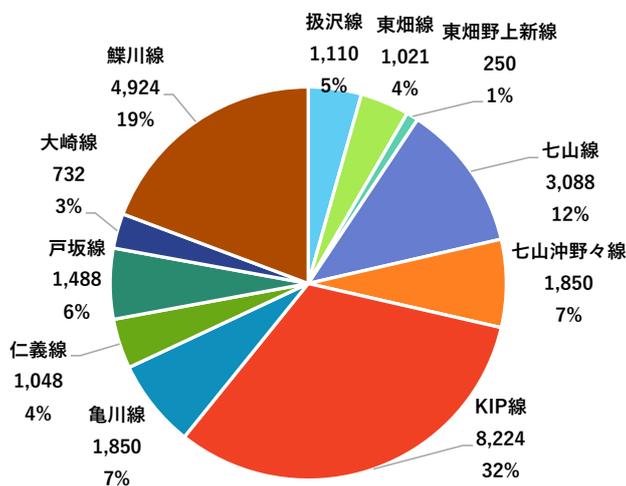
(2) 利用状況

- ・利用者数は、上下の変動はありながら、増加傾向で推移してきました。新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度は約23千人に落ち込みましたが、2021年度は約27千人、2022年度は約26千人と回復が見られます。
- ・路線別では、KIP線が最も多く全体の約3割を占めています。次いで、鰺川線が多く約2割となっています。各路線の推移を見ると、KIP線など一部の路線では増加傾向にありますが、多くの路線は減少傾向となっています。



資料：海南市提供

図 コミュニティバス利用者数（全体）推移



資料：海南市提供

図 路線別利用者数（2022年度）

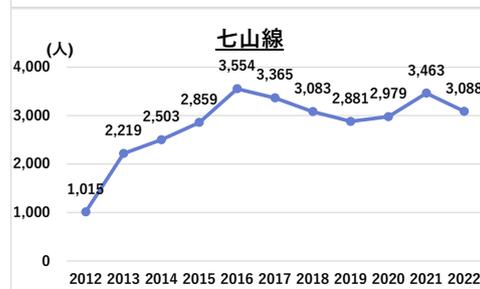
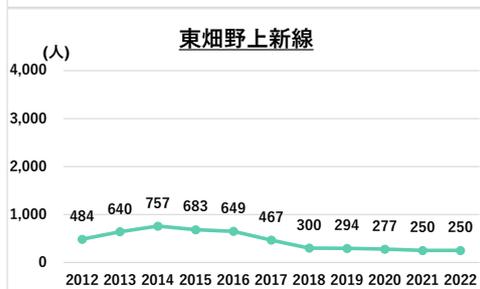
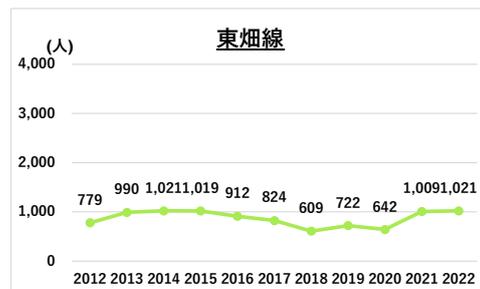
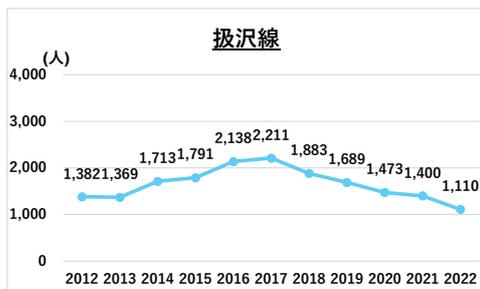


図 路線別利用者数の推移

- ・路線別の1便あたりの利用者数では、七山線が5人/便を超える一方、扱沢線、東畑野上新線、戸坂線は2人/便を、仁義線、大崎線は1人/便を下回っています。
- ・停留所別の乗降客数については、海南医療センター、海南駅前、市役所前、北赤坂台、北野上小学校前、北野上橋、七山団地、七山二地蔵前、冷水、加茂郷駅前で年間1,000人以上の利用がある一方、東部地域を運行する路線では年間50人未満のバス停も多くなっています。

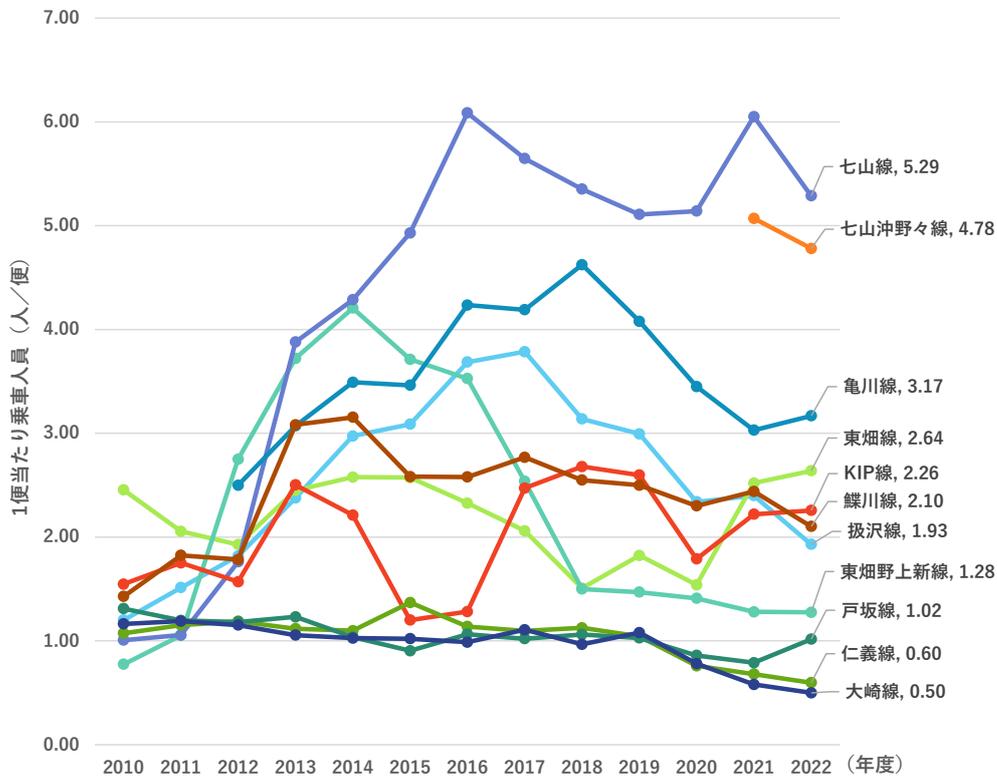


図 路線別の1便あたりの利用者数の推移

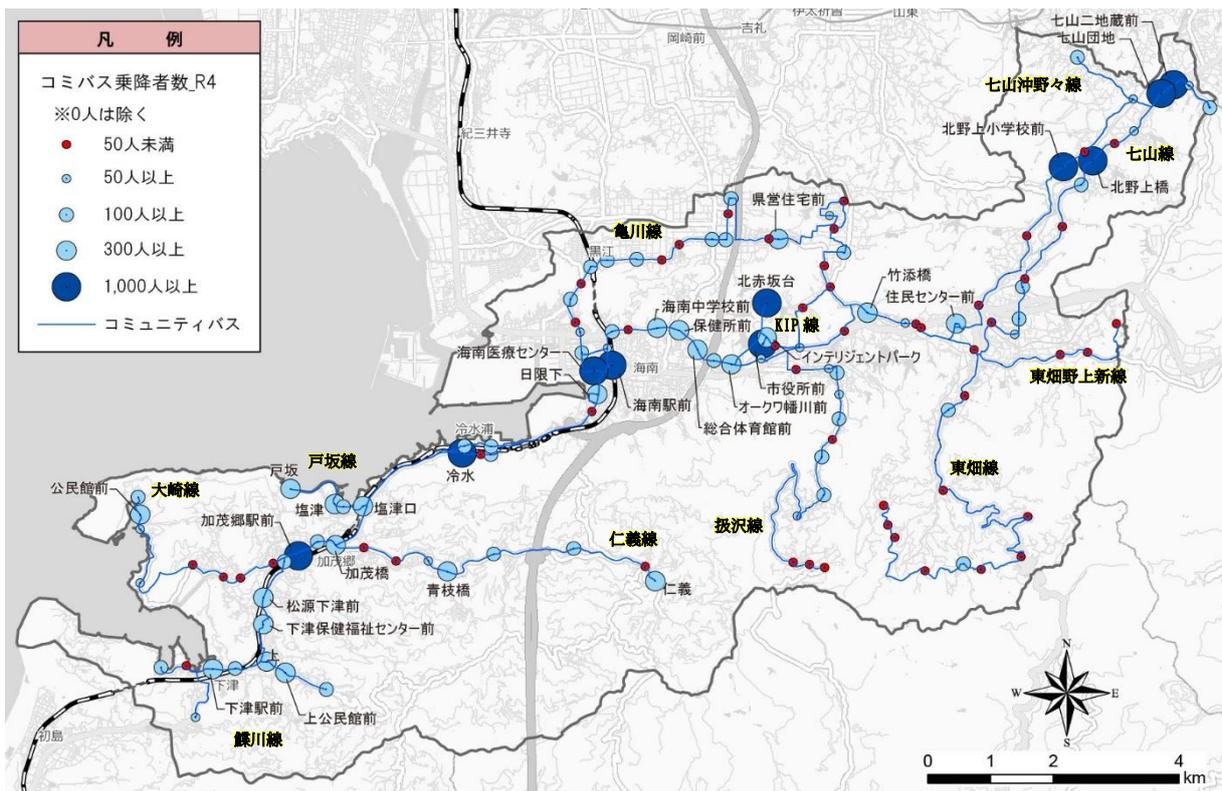
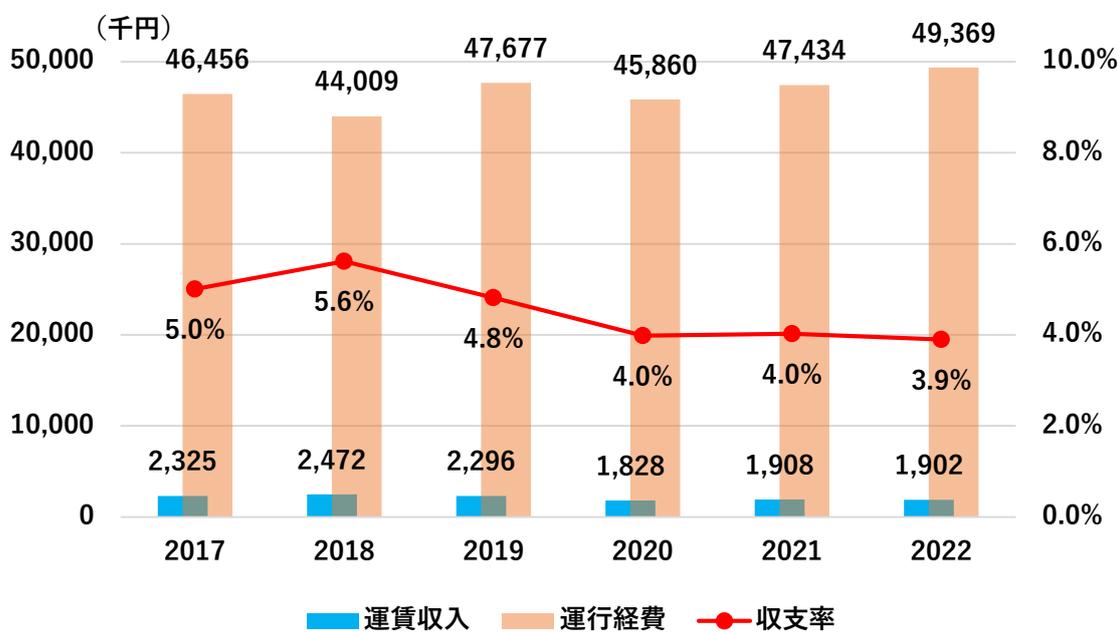


図 停留所別利用者数

(3) 収支状況

- ・コミュニティバスの収支状況としては、2022年度で、運行経費が49,369千円に対して、運賃収入が1,902千円となっており、収支率（運賃収入÷運行経費）は3.9%となっています。運行経費は増加傾向、運賃収入は減少傾向にあります。



資料：海南市提供

図 コミュニティバスの事業費と収支率の推移

2-2-5. デマンドタクシー（実証運行）

- ・市内の公共交通空白地の解消に向けた取組のひとつとして、現在、デマンドタクシーの実証運行を実施しています。デマンドタクシーの運行概要は以下のとおりです。

表 デマンドタクシー実証運行の概要

| | |
|---------------|--|
| 路線名称 | 大窪・沓掛線 |
| 運行ルート | 対象地区からコミュニティバス仁義線・橋本停留所まで  |
| 運行方法 | 仁義線の発着時間に合わせて運行 （第1便（加茂郷⇒仁義行）を除く1日最大5便） |
| 利用方法 | 事前予約制（8:12発の便は前日予約、他の便は2時間前までに予約） |
| 運行期間 ・運行日 | 【令和4年度】2022年10月27日～12月27日 火曜日・木曜日（祝日を除く）（全17日間） 【令和5年度】2023年5月30日～2024年3月30日 火曜日・木曜日・土曜日（祝日及び年末年始を除く） （全128日間） |
| 運賃 | 一人当たり100円（中学生以上） 障害者手帳または運転経歴証明書をお持ちの方50円 小学生以下は無料（ただし、小学生以下の方だけでの利用は不可） |
| 停留所 | 7か所（大窪北、大窪南、大窪集会場、沓掛上、沓掛下、市坪、橋本） |
| 実証期間の 利用状況 | 【令和4年度】 （1）利用者延べ人数：18人 大窪・沓掛方面→橋本 12人 橋本→大窪・沓掛方面 6人 （2）運行日数：6日（最大運行日数の35.3%） （3）運行便数：11便（最大運行便数の12.9%） |

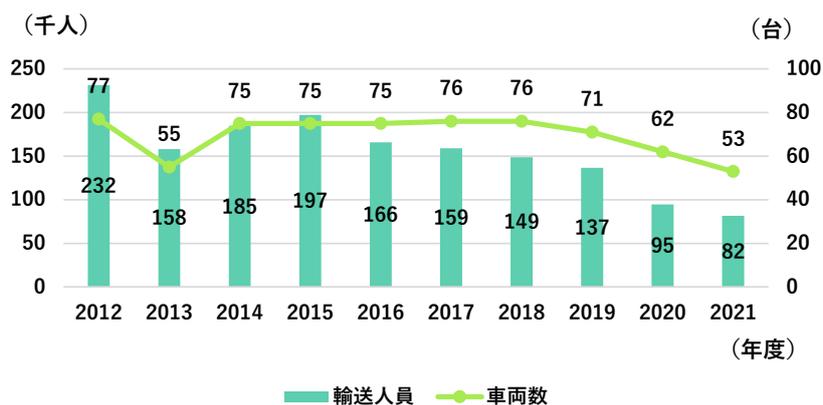
2-2-6. タクシー

- ・海南市内のタクシー事業者（市内に事業所）は、近年は4社で推移していましたが、現在は3社で、車両保有台数は53台（2022年3月末現在）となっています。
- ・タクシー利用者数は、近年は減少傾向で推移していましたが、特に新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度は約95千人（2019年度比約31%減）、2021年度は約82千人（同約40%減）となりました。

表 海南市内のタクシー事業者の現状

| 事業者名 | 車両保有台数 (2022年3月末現在) |
|------------|------------------------|
| 富士交通(株) | 23 |
| (有)ここのタクシー | 10 |
| 野鉄観光(株) | 20 |
| 計 | 53 |

資料：（一社）和歌山県タクシー協会提供

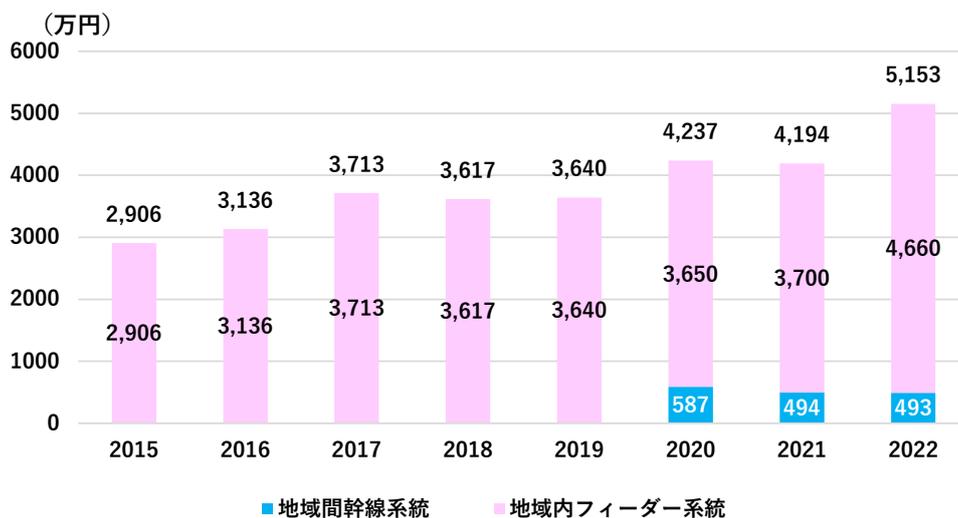


資料：（一社）和歌山県タクシー協会提供

図 タクシー輸送人員と車両数の推移

2-2-7. 地域公共交通に対する財政負担の状況

- ・ 海南市は、コミュニティバスの運行に係る費用負担を行うとともに、路線バス（大十バス・海南線）に対する支援を行っており、地域公共交通に対する市の財政負担は、約 5,200 万円（2022 年度）となっています。
- ・ 財政負担額の推移を見ると、年々増加傾向にあり、2022 年度の財政負担額は、2015 年度と比較して、約 1.7 倍となっています。



資料：海南市提供

図 地域公共交通に対する市の財政負担額の推移

3. 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握

3-1. 目的と概要

(1) 目的

- ・持続可能で利便性の確保された地域公共交通の維持・確保・改善を図るうえでは、市民をはじめとする地域公共交通の利用者や、地域公共交通を利用する可能性がある方、また地域公共交通を支える交通事業者などの意見や考えを把握することが不可欠です。
- ・こうしたことから、地域公共交通の利用実態や意識、地域公共交通の利用に対するニーズ等を把握するための調査を実施しました。

(2) 概要

- ・調査概要は、下記のとおりです。

表 実態・ニーズ把握調査 一覧

| 名称 | 概要 |
|--------------------------|--|
| 市民アンケート | 海南市民を対象に、調査票を郵送にて配布・回収することで普段の移動状況や地域公共交通に関する意見等を把握 対象：市内の2,000世帯 期間：2022年8月5日～24日 |
| 交通事業者アンケート | 市内の主な地域公共交通事業者に対し調査票を配布することで、現状や今後の運行にかかる考え等を把握 対象：市内で地域公共交通を運行する主要な事業者 8社 期間：2022年10月～12月 |
| コミュニティバス利用者アンケート（乗り込み調査） | コミュニティバスの利用者を対象に、利用状況や利用目的、コミュニティバスに対する要望等の意見を把握 期間：2022年12月19日～23日 回答者数：44名 |

3-2. 結果の特徴

(1) 市民アンケート

■移動実態（普段の移動）について

○全般

- ・移動の目的によらず、自家用車を自ら運転しての移動が約6～7割を占めている。
- ・高齢になるほど自家用車を自ら運転して移動する割合は減少し、自家用車による送迎やタクシーを利用する割合が高い。
- ・移動で困った場合の移動手段としては、家族による送迎やタクシーの利用が多く、高齢になるほどタクシー利用の割合が増える。

○通勤・通学

- ・通勤・通学先としては、市内が約5割、和歌山市が約3割となっている。
- ・通勤・通学先への移動手段としては、全体では「自家用車を運転」が約7割を占めるが、10歳代は鉄道が6割、路線バスが2割で他年代に比べて高い。

○買い物

- ・買い物の頻度としては、週に1～2日が約4割を占め、買い物先としては、概ね地域内または隣接する地域での買い物が多くなっている。
- ・買い物の時間帯としては、行きは9時台、帰りは10時台がピークで、高齢者にその傾向が強い。
- ・買い物先への移動手段としては、「自家用車を運転」が約7割を占める。

○通院

- ・通院の頻度としては、5割近くが体調が悪いときのみの利用であるが、高齢になるほど定期的な利用が多く、65-74歳では約7割、75歳以上では9割近くが月に1日以上通院している。
- ・通院先としては、「市内のその他の病院」と回答した人が約6割で、身近なクリニック（内科・眼科・歯科等）を利用していると考えられる。市外の病院については、県立医大付属病院、日本赤十字社和歌山医療センターなどが多い。
- ・通院の時間帯としては、行きは8～9時台、帰りは10時台がピークで、高齢者にその傾向が強い。
- ・通院先への移動手段としては、全体では自家用車を運転が約6割を占めるが、75歳以上では自家用車による送迎の割合が増える。

■地域公共交通の利用状況について

○全般

- ・地域公共交通の利用者は限定的ではあるものの、運転免許を保有しない若年層の通学や高齢者の買い物・通院等における地域公共交通の利用割合が高く、交通弱者にとって必要な移動手段となっていると考えられる。
- ・地域公共交通のサービスを向上しても、現在、自動車を利用して移動している人からの転換はハードルが高いと考えられる。

○交通機関別の利用状況

- ・日常的に公共交通を利用している割合（月に1日以上利用）は、鉄道が約18%、路線バス・コミュニティバスがそれぞれ約4%、タクシーが約3%で、鉄道以外の公共交通の利

用割合は非常に低い。

- ・鉄道、路線バスおよびコミュニティバスについては、10歳代及び75歳以上で利用する割合が高く、特に鉄道については、10歳代の約4割が通学でほぼ毎日利用している。
- ・タクシーについては高齢になるほど利用する割合が高く、75歳以上の約1割が、月に1日以上利用している。
- ・また、運転免許非保有者が公共交通を利用する割合が高く、鉄道では約36%、路線バスでは約13%、コミュニティバスでは約15%、タクシーでは11%が、月に1日以上利用しており、運転免許保有者との差が大きい。

○利用者が不便・不満を感じる点や、バスを利用しない理由

- ・鉄道・路線バス・コミュニティバスについては、いずれも、利用したい時間帯に便が少ないことや運行便数が少ないことを不便・不満を感じる人が多い。
- ・タクシーについては、料金の高さを不便・不満を感じる人が多い。
- ・バスを利用しない理由としては、自家用車があるからが約7割近くを占めるのに対し、行きたい目的地へのバスがない、利用したい時刻にバスがない、自宅の近くにバス停がないといったサービスを理由に挙げる人はそれぞれ1割程度となっており、バスサービスを向上しても、自動車からの転換を図ることは難しいと考えられる。

■今後の地域公共交通について

- ・もしコミュニティバス・路線バスが廃止された場合、今すぐ困るという人は1割未満だが、将来利用する可能性があるので困るという人は約5割を占める。
- ・コミュニティバス・路線バスが廃止された場合の代替の交通手段については、自家用車（自分が運転又は送迎）やタクシーを考える人が多いが、65歳以上の高齢者の約2割が代わりとなる交通手段がないと回答している。
- ・今後の地域公共交通に対する財政負担の考え方としては、財政負担規模は変えずに運行の効率化等によるサービス向上を図るべきと考える人が約4割で、維持をするべきと考える人が多いが、若年層ほど、サービスの規模縮小等により市の財政負担を減らすべきという意見が多く、やや世代間で考え方に差がある。
- ・向上が望まれるサービスとして、タクシー利用補助、予約型乗合タクシーの導入、バスの運行本数増を求める声が多い。年齢別には、10歳代はバスサービスの向上、65歳以上はタクシー施策の実施を求める傾向が強い。

■最近の生活スタイルについて

- ・コロナ禍により、約7割が外出頻度が減少し、約4割が公共交通の利用が減少している。公共交通については、主要な利用者層である高齢者ほど減少したと回答する人が多く、公共交通を安心して利用できているのは半数以下となっている。
- ・公共交通の代わりに増えた交通手段としては、自家用車の運転が約6割、自家用車による送迎が約3割となっており、自家用車へのシフトが顕著となっている。
- ・スマートフォン等を使って路線や乗換の検索をしている人は約4割で、高齢になるほどその割合は低く、75歳以上では1割強にとどまる。

(2) 交通事業者アンケート

- ・現在または将来予測される問題点・課題は以下のとおりとなっています。
 - 人口減少やモータリゼーションの進展により、公共交通の利用者が減少していたなかで、コロナ禍によって更なる利用者減となり、新しい生活様式が定着するなかでは、コロナ禍前の利用水準に回復する見込みが難しく、非常に厳しい事業環境が続く。
 - 慢性的な運転手・乗務員等の人員不足や人員の高齢化により、今後サービスの提供が困難になる可能性がある。
 - 車両・施設・設備の老朽化が進むが、増収が見込めない中で、設備投資コストの確保が難しい。
 - 自然災害の激甚化や南海トラフ地震による津波被害等により事業継続への影響がある。
- ・上記の問題点・課題に対して、停留所・ダイヤ・路線等の見直し、積極的な採用活動による人員確保、効率化による経営改善の努力、可能な範囲での車両・施設更新等、厳しい経営環境の中で各事業者が取り組んでいる。
- ・しかし、事業者だけの取組には限界があり、今後もサービスを継続していくために、地域や行政に対して、公共交通の利用促進に向けた取組（情報提供、割引施策、バス停・道路整備、駐車場・駐輪場整備等）、事業維持・設備投資や人材の育成・確保に対する継続的な支援などが期待されている。

(3) コミュニティバス利用者アンケート

- ・アンケート回答者全体としては、約 2/3 が女性、60 歳以上が約 6 割、運転免許の非保有者が約 6 割を占める。
- ・K I P 線は、通勤での利用が大半で、年齢層も 20 歳代が多い。
- ・亀川線、鯉川線は、70 歳以上の利用が多く、利用目的としては通院・買い物が多い。
- ・大崎線は、70 歳以上の利用が多く、利用目的としては通院が多い。
- ・七山線、七山沖野々線は、小学生による通学利用が大半を占める。
- ・通勤での利用が主で運行本数が充実している K I P 線は、往復での利用が大半を占めるが、その他の路線では、時間が合わないため、片道での利用が多くなっている。
- ・コミュニティバスがない場合の移動方法としては、家族等による送迎が多くなっているが、バス以外の移動手段がなく困るという人も一定程度存在する。
- ・自由意見としては、運行本数や運行日を増やすことを求める声が多くなっているが、運行時間帯に合わせて生活をしているという方も見られる。

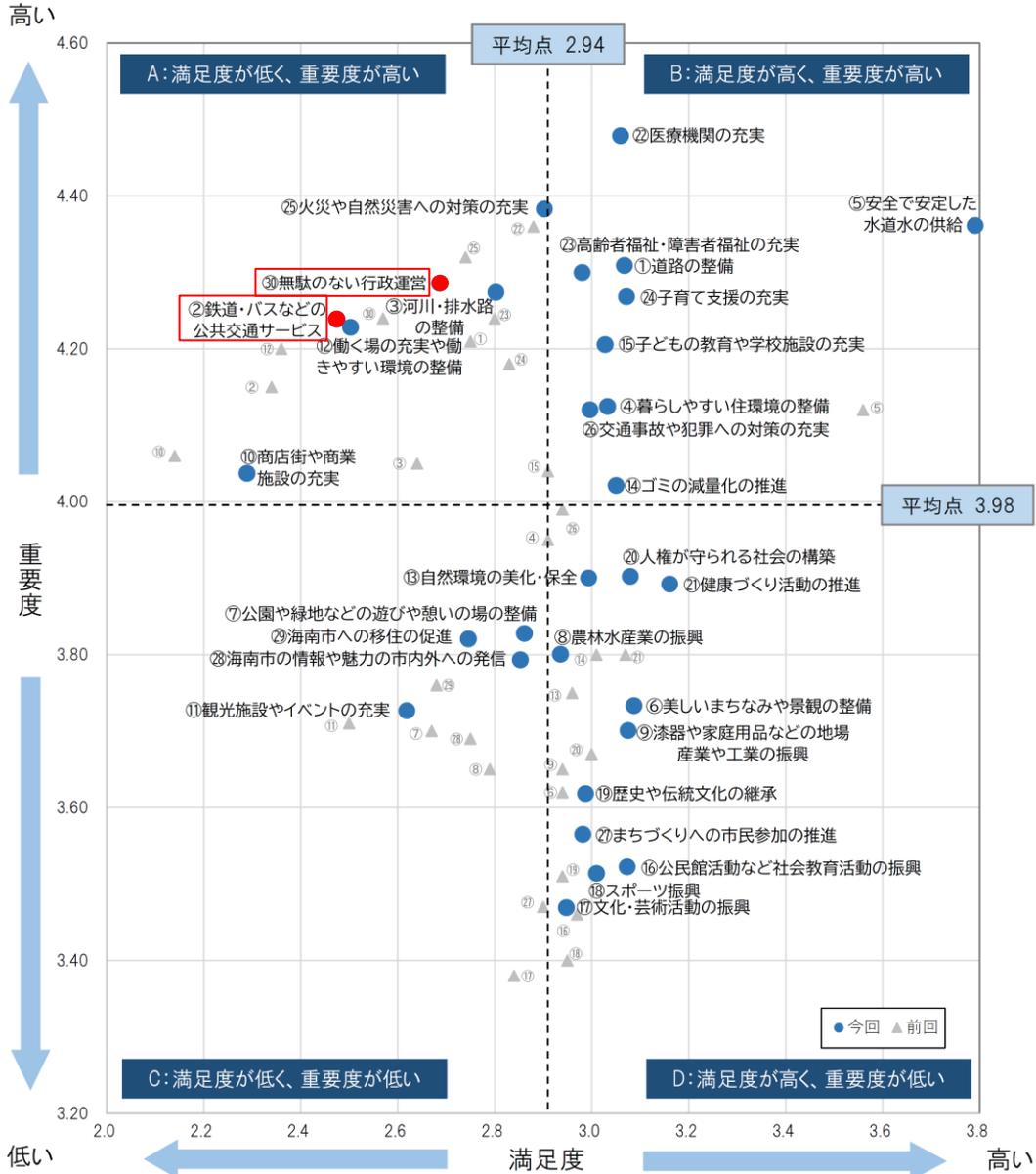
4. まちづくりの方向性と動向

4-1. まちづくりの方向性（上位・関連計画）

(1) 第3次海南市総合計画（2021年9月策定）

■まちづくりの満足度と重要度

「鉄道・バスなどの公共交通サービス」や「無駄のない行政運営」が、相対的に「満足度が低く、重要度が高い」として認識されている。



■理想のまちの姿

元気 ふれあい 安心のまち 海南

■公共交通関連の施策

○施策の方針：市民ニーズや社会情勢等を考慮し、公共交通ネットワークの改善や移動手段の確保・充実を図るとともに、コミュニティバスの利用率向上にも取り組みます。

○主な事業：地域公共交通協議会事業、路線バス運行支援事業

○施策に関する目標達成指標：

| 指標名 | 現状値(2020) | 目標値(2024) |
|------------------|-----------|-----------|
| コミュニティバス利用者数（年間） | 23,219人 | 30,000人 |

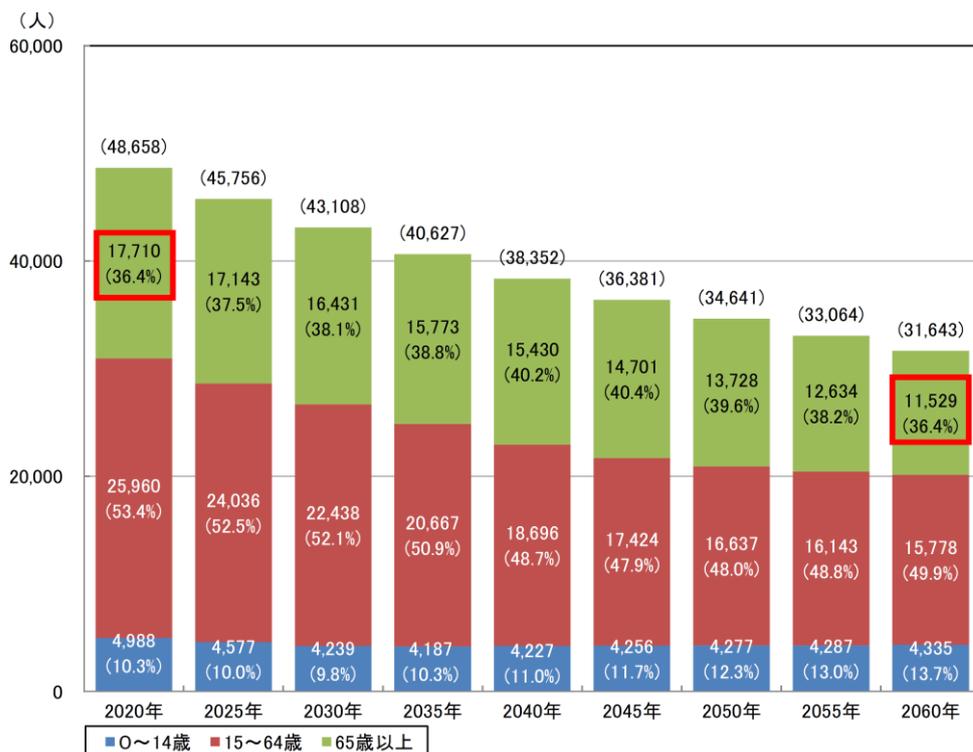
(2) 第2期海南市人口ビジョン・総合戦略 (2020年3月変更)

■人口ビジョン

・目指すべき将来の方向

1. 進学、就職による転出抑制とUターンの促進を目指す
2. 転入者数の増加を目指す
3. 実情に即した合計特殊出生率の上昇を目指す

・将来展望：将来にわたって現状の行政サービスが概ね維持できる人口の年齢構成を目指す。



■総合戦略の基本目標

基本目標1：安定した雇用を創出する

基本目標2：海南市への新しいひとの流れをつくる

基本目標3：若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

基本目標4：時代にあった地域をつくる

■公共交通関連の施策

良質で利便性の高い住環境整備：土地区画整理事業、通院や買い物などの日常生活の移動手段の確保を行い、良質で利便性の高い住環境整備に取り組む。

(3) 第2次海南市都市計画マスタープラン (2019年3月策定・2020年3月変更)

■都市づくりの目標

目標：人が集まり幸せに暮らせる都市基盤をつくる

■目標とする都市構造

- ・都市拠点をもつ都市型市街地と周辺生活拠点を持つ環境型市街地が連携
- ・交流人口・市内滞在者の拡大
- ・防災拠点機能を強化

■道路・交通体系の方針

- ・広域幹線道路等の整備
- ・コンパクトシティ形成に資する道路ネットワークの構築
- ・歩行者や自転車等の安全で快適な交通の確保
- ・公共交通等の維持・確保と利用促進

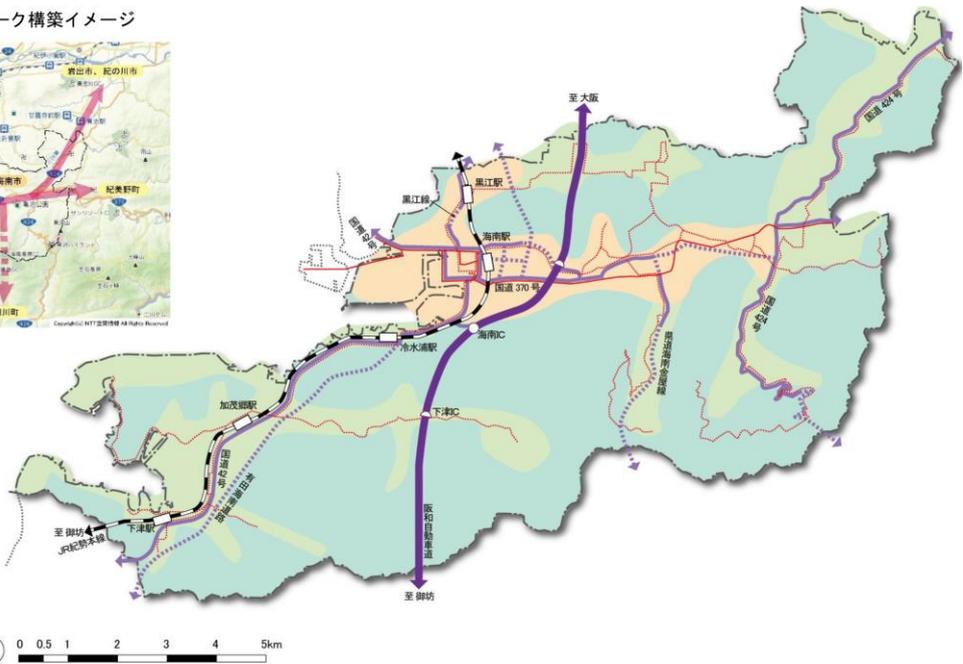
→高齢者や移動手段を持たない交通弱者が、鉄道やバスなど既存の公共交通を利用しやすいよう、維持及び利用促進に繋がる取組を検討するとともに、公共交通空白地域においては、コミュニティバス等の有効活用を図るため、地域の要望に柔軟に 대응する。

■道路・交通体系方針図

地域間道路ネットワーク構築イメージ



| 凡 例 | |
|-----|---------------|
| | 幹線道路 |
| | 幹線道路(改良・計画路線) |
| | 高速道路・IC |
| | JR紀勢本線・駅 |
| | 民間路線バス(既存) |
| | コミュニティバス(既存) |
| | 市街地エリア |
| | やすらぎの暮らしエリア |
| | 自然・田園環境エリア |

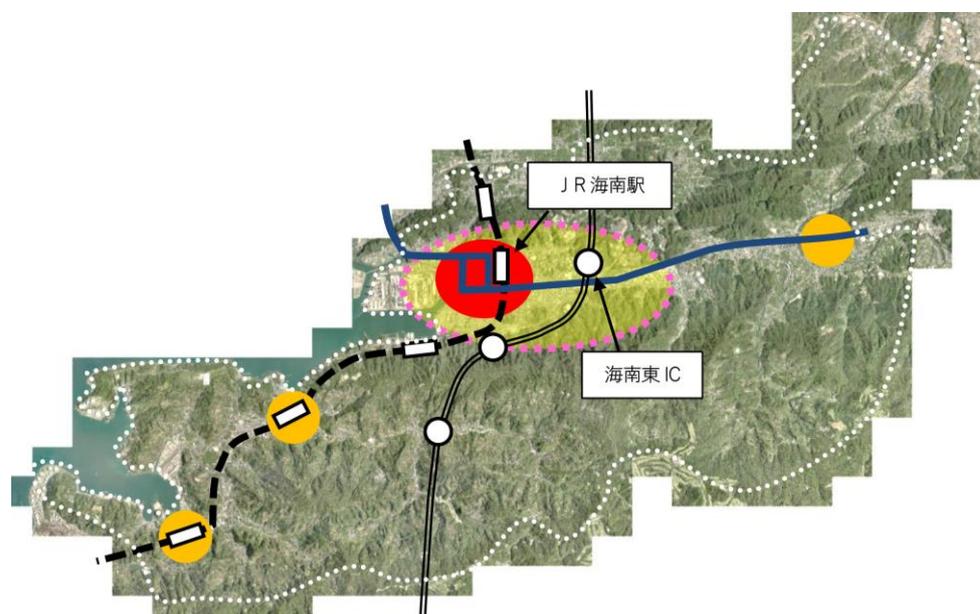


(4) 海南市立地適正化計画 (2019年3月策定・2020年3月変更)

■コンセプト

コンパクトかつ価値の高い地域づくり

■都市拠点・生活拠点・居住誘導区域のイメージ



| | | | |
|----|------|----------------|--------|
| 凡例 | 都市拠点 | 生活拠点 | 居住誘導区域 |
| | 鉄道 | 路線バス (2本/時 程度) | |

都市拠点での方向性

- 海南駅を中心としたエリアの利便性をさらに高めるため、当該エリアにおいて、都市機能誘導区域を設定します。
- 中心市街地では、利便性向上や機能充実、特に子育て支援の充実を軸に、機能強化を図ります。
- 都市機能の充実を図ることで、周辺一帯の利便性はもとより、海南市全体の暮らしやすさを維持し、周辺の日常生活を支えることに繋げていきます。

生活拠点及び郊外部での方向性

- 本市東部地域や下津地域における一定の集積地（東部地域⇒野上支所周辺、下津地域⇒加茂郷駅周辺）については、田園部や郊外部で暮らす住民の日常生活を支えるための生活拠点として位置づけます。
- 日常的な生活サービス機能を生活拠点に確保することで、その拠点を生活圏とする市民の日常の利便性確保を図ります。
- 郊外部の地域コミュニティの維持・活性化を図るため、都市拠点や生活拠点と結ぶ交通・移動手段の確保・維持に努めます。

■公共交通関連施策

・暮らしやすさを支える交通網の確保

「暮らしやすさ」を支えるためにも、快適な都市機能に加え、日常生活に溶け込む交通網を確保することにより、様々なサービスを誰もが利用できる環境を整えていくことが必要。特に、2つの拠点整備を進める市の中心部においては、これら拠点が支えあう相乗効果による地域価値・魅力アップを図るため、交通網の維持、充実を将来の検討課題の一つとして考えていく。

(5) 海南市高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画 (2021年3月策定)

| |
|---|
| <p>■計画の基本理念</p> <p>誰もが安心していきいきと暮らしているまちづくり</p> <p>■基本目標</p> <p>基本目標1：地域包括ケアシステムの推進</p> <p>基本目標2：介護予防・健康づくりの充実・推進</p> <p>基本目標3：認知症対策の推進</p> <p>基本目標4：高齢者が安心して暮らせるための環境整備</p> <p>基本目標5：介護給付の適正化に向けた取組の推進</p> <p>■公共交通関連施策</p> <p>・高齢者の移動支援サービスの検討（基本目標4に関連する施策）</p> <p>高齢化率が増加傾向にある中で、自動車を運転しない高齢者や、バスやタクシーなどの公共交通機関の利用が困難な高齢者が増えることが想定されるため、関係部署や団体と協議を進め、移動支援サービスの仕組みの構築について検討する。</p> |
|---|

4-2. 主な施設整備やまちづくり等の動向

| 施設整備・まちづくり | 概要 |
|-----------------------------|--|
| 市民交流施設及び図書館（海南nobinos）【整備済】 | ・市役所移転に伴う庁舎跡地の利活用を機に、周辺に立地し老朽化が進む市民会館、児童図書館等文化施設を一体的に更新し、新たに図書館機能や公園を備えた市民交流施設として集約整備し、2020年6月オープン。 |
| 道の駅（海南サクアス）【整備済】 | ・下津町小南地区の有田海南道路（整備中）と国道42号沿いに、海南市の地域資源を活かした、地域の活性化、交流の場、安心・安全の場として、「道の駅（海南サクアス）」を整備し、2023年9月オープン。 |
| 海南駅東土地区画整理事業 | <p>・都市基盤整備が遅れ、有効な土地利用がなされていない海南駅東側について、駅を中心とした東西の商業地を計画すると共に、現況土地利用をも考慮した、住宅用地及び準工業用地を計画する。</p> <p>・あわせて道路・公園等の都市基盤整備を実施し、海南駅東の玄関口として、商業並びに良好な住宅地としての居住環境の整備を図り、安全で快適なまちづくりを目指す。</p> |
| （仮称）中央防災公園 | ・総合体育館・市役所や高速道路ICに近接する立地を活かし、南海トラフ巨大地震などの大規模災害時に地域防災拠点等として活用できる公園として整備するとともに、日常利用については、賑わいを呼び込む本市のシンボル公園として、公園の更なる魅力の向上と学習機能の充実を図る。 |

5. 海南市の地域公共交通の課題

5-1. 海南市の地域公共交通を取り巻く環境の整理

(1) 海南市の概況

| | |
|-------|---|
| 地域特性 | <ul style="list-style-type: none"> ・市域の大部分を山林が占め、宅地は沿岸部や幹線道路沿道の平野部に集中するが、山間地では、山麓部や谷間だけでなく山腹の緩斜面地にも集落が存在。 ・行政、病院、商業等の主要施設をはじめとする主な都市機能は、海南駅周辺の沿岸部に最も集積するが、西部・東部・南部それぞれの地域内で生活に必要な施設が立地。 |
| 人口特性 | <ul style="list-style-type: none"> ・人口は減少が続いており、現在約 4.8 万人で、ピーク時の約 7 割。 ・今後も人口減少が続くと見込まれ、2045 年で約 3.6 万人と推計。 ・西部地域は市の人口の 65% が集中し、人口減少・高齢化率は他地域に比べ緩やか。 ・山間部を抱える東部地域・南部地域は、人口減少・高齢化の進展が早い。 |
| 人の動き | <ul style="list-style-type: none"> ・全体の移動量は減少する中で、自動車による移動が増加する傾向にあり、自動車による移動が 6 割を超える一方、鉄道やバスの公共交通による移動は約 5% 程度。 ・自動車による移動は、通勤や業務では 7 割を超えるが、通学では鉄道が約 2 割。 ・市民の移動は市内が中心。通勤では、大阪・和歌山市方面への流出が多い一方、紀の川市・有田市・紀美野町・有田川町からは流入が多い。 |
| 自動車交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路は、沿岸部に沿って国道 42 号、市中心部を南北に阪和自動車道、東西に国道 370 号、市東部を南北に国道 424 号があり、国道 42 号等で混雑が見られる。 ・国道 42 号については、混雑緩和や地震による津波浸水対策としてバイパス整備が進捗。 ・交通事故は減少傾向にあるが、事故に占める高齢者の割合は増加傾向。 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・和歌の浦、黒江の町並み等の観光スポットを有し、観光客は増加傾向にあったが、コロナ禍により、2021 年度、2022 年度はコロナ禍前に比べて約半減。 |

(2) 海南市の地域公共交通の現状

| | |
|--------------|---|
| ネットワークとカバー状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（JR 紀勢本線 5 駅）、路線バス（3 社 5 路線）、コミュニティバス（11 路線）が運行されている。このほか、一般タクシーが市内に 3 社存在。 ・鉄道およびバスにより、人口の約 87% がカバーされているが、南部地域の山間部や、東部地域の一部等で鉄道・バス路線網が及んでいない空白地が存在。 |
| 利用状況 | <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前から全ての駅で減少傾向にあり、2022 年度はコロナ禍により、5 駅合計で 5,340 人/日（2019 年度比約 17% 減） <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前から減少傾向にあり、2022 年度は、大十バスが約 79 千人（2019 年度比約 18% 減）、和歌山バスが約 544 千人（同約 31% 減） <p>【コミュニティバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍前は増加傾向で推移、コロナ禍により 2020 年度は約 23 千人に落ち込 |

| | <p>むも 2021 年度は約 27 千人、2022 年度は約 26 千人と回復が見られる。</p> <p>・路線別の利用の特徴</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>路線名</th> <th>利用の特徴</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">西部</td> <td>KIP 線</td> <td>・利用者数が全体の約 3 割を占め、増加傾向</td> </tr> <tr> <td>亀川線</td> <td>・利用者数は全体の約 7%で、減少傾向</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">東部</td> <td>七山線・七山沖野々線</td> <td>・小学生の通学利用が多く、1 便あたり 5~6 名の利用がある。 ・2 路線合計の利用者数が全体の 2 割を占め、増加傾向</td> </tr> <tr> <td>東畑線・東畑野上新線</td> <td>・2 路線合計の利用者数は全体の 5%未満 ・東畑野上新線は利用者数が最も少なく、減少傾向で 1 便あたり 2 名未満 ・利用者が年間ゼロの停留所が複数存在</td> </tr> <tr> <td>扱沢線</td> <td>・利用者数は全体の約 5%で、減少傾向。</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">南部</td> <td>仁義線・大崎線・戸坂線</td> <td>・利用者数はいずれも全体の 5%未満で、減少傾向 ・いずれも 1 便あたり 1 名未満</td> </tr> <tr> <td>鱈川線</td> <td>・医療センターへの通院利用が多く、利用者数が全体の約 2 割を占めるものの、減少傾向。</td> </tr> </tbody> </table> <p>【タクシー】</p> <p>・市内のタクシー事業者は 2021 年に 1 社減で現在 3 社。車両台数、輸送人員は減少傾向。</p> | 地域 | 路線名 | 利用の特徴 | 西部 | KIP 線 | ・利用者数が全体の約 3 割を占め、増加傾向 | 亀川線 | ・利用者数は全体の約 7%で、減少傾向 | 東部 | 七山線・七山沖野々線 | ・小学生の通学利用が多く、1 便あたり 5~6 名の利用がある。 ・2 路線合計の利用者数が全体の 2 割を占め、増加傾向 | 東畑線・東畑野上新線 | ・2 路線合計の利用者数は全体の 5%未満 ・東畑野上新線は利用者数が最も少なく、減少傾向で 1 便あたり 2 名未満 ・利用者が年間ゼロの停留所が複数存在 | 扱沢線 | ・利用者数は全体の約 5%で、減少傾向。 | 南部 | 仁義線・大崎線・戸坂線 | ・利用者数はいずれも全体の 5%未満で、減少傾向 ・いずれも 1 便あたり 1 名未満 | 鱈川線 | ・医療センターへの通院利用が多く、利用者数が全体の約 2 割を占めるものの、減少傾向。 |
|------|---|--|-----|-------|----|-------|------------------------|-----|---------------------|----|------------|--|------------|--|-----|----------------------|----|-------------|--|-----|---|
| 地域 | 路線名 | 利用の特徴 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 西部 | KIP 線 | ・利用者数が全体の約 3 割を占め、増加傾向 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 亀川線 | ・利用者数は全体の約 7%で、減少傾向 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 東部 | 七山線・七山沖野々線 | ・小学生の通学利用が多く、1 便あたり 5~6 名の利用がある。 ・2 路線合計の利用者数が全体の 2 割を占め、増加傾向 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 東畑線・東畑野上新線 | ・2 路線合計の利用者数は全体の 5%未満 ・東畑野上新線は利用者数が最も少なく、減少傾向で 1 便あたり 2 名未満 ・利用者が年間ゼロの停留所が複数存在 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 扱沢線 | ・利用者数は全体の約 5%で、減少傾向。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 南部 | 仁義線・大崎線・戸坂線 | ・利用者数はいずれも全体の 5%未満で、減少傾向 ・いずれも 1 便あたり 1 名未満 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 鱈川線 | ・医療センターへの通院利用が多く、利用者数が全体の約 2 割を占めるものの、減少傾向。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 財政負担 | <p>・路線バスに対する運行補助や、コミュニティバスの運行に対する市の財政負担額は増加傾向にあり、2022 年度は約 5,200 万円（2015 年度比約 1.7 倍）</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

(3) 地域公共交通に係る市民ニーズや交通事業者の意見

| | |
|-------------|---|
| 市民の移動実態・ニーズ | <ul style="list-style-type: none"> ・移動の目的によらず、自家用車を自ら運転しての移動が約 6~7 割を占める。 ・日常的に公共交通を利用している割合（月に 1 日以上利用）は、鉄道約 18%、路線バス・コミュニティバスが各約 4%、タクシーが約 3%で、鉄道以外の公共交通の利用割合は非常に低い。 ・地域公共交通の利用者は限定的であるものの、運転免許を有しない若年層の通学や高齢者の買い物・通院等における地域公共交通の利用割合が高く、交通弱者にとって必要な移動手段となっている。 ・鉄道・バスに関しては、利用したい時間帯に便が少ないことや運行便数が少ないこと、タクシーに関しては、料金の高さに不便を感じる人が多い。 ・バスを利用しない理由としては、自家用車があるから（便利だから）が約 7 割近くを占めるのに対し、バスのサービスを理由に挙げる人は少なく、バスサービスを向上しても自動車からの転換を図ることのハードルは高いと考えられる。 ・コミュニティバス・路線バスが廃止された場合、今すぐ困るという人は 1 割未満だが、将来利用する可能性があるので困るという人は約 5 割を占める。 ・今後の地域公共交通について向上が望まれるサービスとしては、タクシー利用補助、予約型乗合タクシーの導入、バスの運行本数増を求める声が多い。年齢別には、10 歳代はバスサービスの向上、65 歳以上はタクシー施策の実施を求め |
|-------------|---|

| | |
|----------|---|
| | <p>る傾向が強い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「鉄道・バスなどの公共交通サービス」が、相対的に「満足度が低く、重要度が高い」として市民に認識されている（総合計画アンケート） |
| 交通事業者の意見 | <ul style="list-style-type: none"> ・現状抱える課題としては、コロナ禍からの利用者の回復、担い手の高齢化・人員不足、車両・施設・設備の老朽化、安全運行の継続など。 ・事業者だけの取組には限界があり、地域や行政に対して、公共交通の利用促進の取組、事業維持・設備投資や人材育成・確保に対する継続的な支援等を期待。 |

（４）海南市のまちづくりの方向性やまちづくりの動き

| | |
|-----------|---|
| まちづくりの方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの改善や移動手段の確保充実を図るとともに、コミュニティバスの利用率向上に取り組む（第3次海南市総合計画） ・通院や買い物などの日常生活の移動手段の確保を行い、良質で利便性の高い住環境整備に取り組む（第2期海南市人口ビジョン・総合戦略） ・交通弱者が既存の公共交通を利用しやすいよう、維持及び利用促進に繋がる取組を検討するとともに、公共交通空白地域においてはコミュニティバス等の有効活用を図る（第2次海南市都市計画マスタープラン） ・郊外部の地域コミュニティの維持・活性化を図るため、都市拠点や生活拠点と結ぶ移動手段の確保・維持に努める（海南市立地適正化計画） |
| まちづくりの動き | <ul style="list-style-type: none"> ・市民交流施設及び図書館（海南 nobinos）：2020年6月オープン ・道の駅（海南サクアス）：2023年9月オープン ・海南駅東土地区画整理事業 ・（仮称）中央防災公園 |

5-2. 海南市の地域公共交通の課題

海南市の地域公共交通を取り巻く環境を踏まえた地域公共交通の課題は、以下のとおりです。

課題1 人口減少・高齢化の加速や地域特性に応じた移動手段の確保が必要

市全体で人口減少や高齢化が進んでいますが、特に人口減少や高齢化の進展が早い東部地域や南部地域では、山間地の山麓や谷間だけでなく山腹の緩斜面地にも住宅や集落があります。今は自ら運転して移動できる人が多い状況ですが、今後、運転免許の自主返納も含め、自ら運転できなくなるケースが増えることも鑑み、地域特性に応じた移動手段の確保が必要になってきています。

課題2 コミュニティバスの利用実態を踏まえたサービスや運行形態の改善が必要

現在、市内で11路線が運行されるコミュニティバスですが、例えば、市役所をはじめ企業への通勤利用が主となっているKIP線、小学生による通学利用が主となっている七山線・七山沖野々線、南部地域から海南医療センターへの通院利用が主となっている鱈川線など、路線や停留所によって利用者や利用状況が異なります。こうした各路線の状況や、利用者が減少傾向にある路線やほとんど利用されていない停留所等、利用実態を踏まえて、サービスの改善や運行形態の変更を図る必要があります。

課題3 まちづくりの進展や施設整備との連携が必要

海南市では、現在、有田海南道路や道の駅の整備、(仮称)中央防災公園の整備、海南駅東土地区画整理事業等のまちづくりが進展しています。既に整備が完了した海南 nobinos とあわせて、新たに整備されるこれらの施設が、地域の拠点として位置付けられ、新しい海南市のまちづくりを担っていくこととなります。地域公共交通は、地域の活性化に資する基本的なインフラ(基盤)として、こうしたまちづくり施策と連携していく必要があります。

課題4 厳しい事業環境に直面する交通事業者に対するサポートが必要

地域公共交通の利用者は、コロナ禍により大きく減少し、新しい生活様式が定着することにより、コロナ禍前の水準への回復が難しい状況にあります。厳しい経営環境に直面している交通事業者においては、事業の存続と人材の確保をはじめ、様々な経営努力を継続していただいておりますが、事業者単独の取組で課題を解決することが難しい状況にあり、行政・地域・関係団体等関係者が一体となって交通事業者をサポートしていく必要があります。

課題5 地域公共交通を守り、育てようとする意識の醸成が必要

交通事業者が厳しい経営環境に置かれるなか、コロナ禍により人々の公共交通離れが一層進み、利便性の高い自動車からのシフトにより公共交通利用を回復することはより難しい環境になりつつあります。一方、市民アンケートでは、「(地域公共交通は)今は必要がないが、将来に備えて必要」と考える方が多く、厳しい経営環境に直面している事業者と、地域公共交通に対する市民の期待には隔たりがあり、関係者が現在の危機感や将来の目標を共有し、地域公共交通を守り、育てていく必要があります。

6. 計画の基本的な方針

6-1. 計画の区域

海南市全域を対象とします。

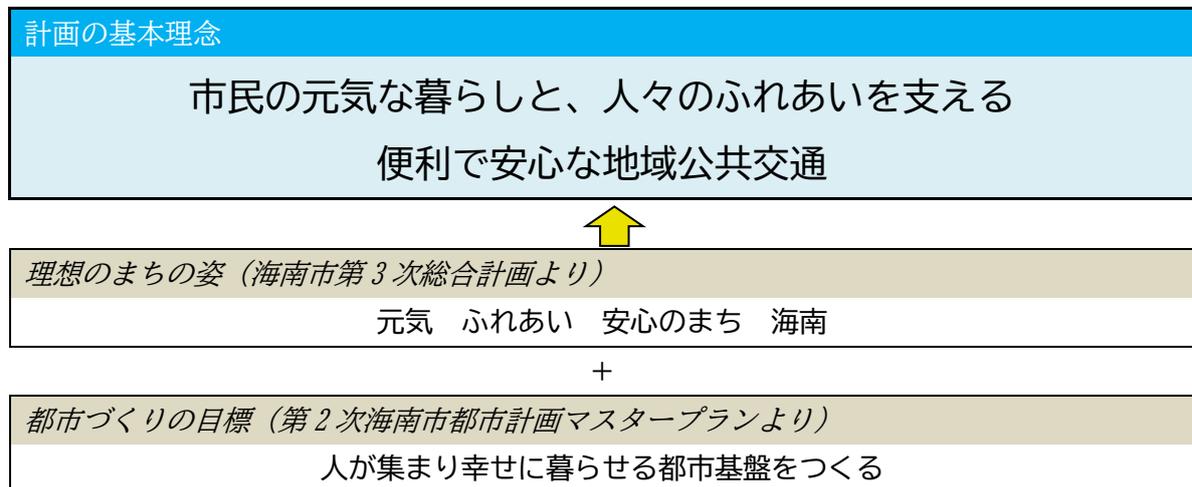
6-2. 計画の期間

令和6(2024)年度～令和10(2028)年度の5年間とします。

6-3. 計画の基本方針

(1) 計画の基本理念（理想のまちの姿の実現に向けた地域公共交通の役割）

海南市第3次総合計画で掲げる理想のまちの姿『元気 ふれあい 安心のまち 海南』の実現し、第2次海南市都市計画マスタープランに掲げる都市づくりの目標『人が集まり幸せに暮らせる都市基盤をつくる』に沿って、地域公共交通が果たすべき役割を、本計画の基本理念として以下のとおり設定します。



(2) 計画の基本方針

本市の地域公共交通の課題を解決し、計画の基本理念を実現するための基本方針を、以下の通り設定します。

基本方針1 地域公共交通のサービスを充実する

高齢者や移動手段を持たない交通弱者が、鉄道・バス・タクシーといった地域公共交通を利用して、ストレスなく外出できる環境を整えていくために、既存のコミュニティバスサービスの改善や、地域公共交通の待合環境・乗継環境の改善を図ります。

基本方針2 地域公共交通のネットワークを整える

沿岸の平地部、東部・南部の山間部や山腹の緩傾斜地等、多様な地域に住宅や集落が集積している海南市において、買い物・通院・通学・通勤といった日常の移動を支える地域公共交通サービスを継続的に提供するとともに、地域の実情に応じた移動ニーズにきめ細かに応えるため、行政負担による地域公共交通の維持・確保や空白地における移動手段の確保を図ります。

基本方針3 地域公共交通とまちづくりが連携する

道路や公園、施設等の整備に伴って人の動きの変化が想定されることから、新たな需要に応じるとともに、新たなまちづくりを地域公共交通の活性化につなげていくため、各種施設整備にあわせた路線の新設や見直し、拠点となる駅やバス停づくり、各種施設や企業等と連携を図ります。

基本方針4 地域公共交通をみんなで守り・育てる

交通事業者だけに頼った地域公共交通の維持は厳しい状況にあることを、行政や交通事業者、地域住民等のすべての関係者が共有するとともに、それぞれが主体的かつ適切に連携・役割分担していくために、情報提供の充実や担い手確保の支援、みんなで守り・育てる意識の醸成を図ります。

6-4. 地域公共交通のネットワーク

本市の地域公共交通ネットワークは、主に市域を越えて広域的な移動を支える「広域幹線」、主に市内の拠点と生活圏内の隣接市をつなぐ「地域幹線」、主に市内の拠点と居住地等における移動を担う「市内幹線」、少量の移動ニーズに対応する「市内支線」として位置づけ、これらを一般タクシー等の「個別輸送」や福祉輸送等のその他の交通で補完していきます。

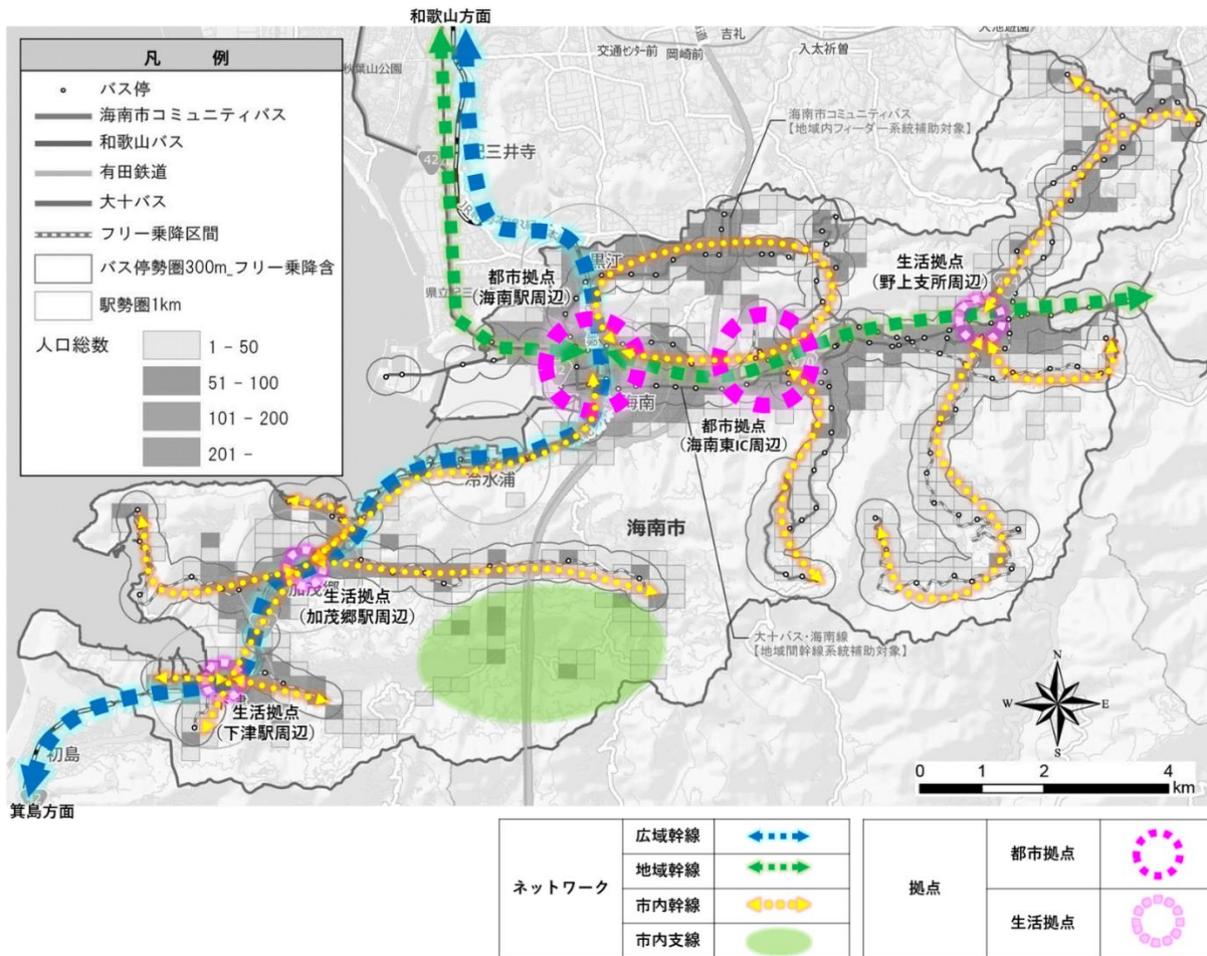
《ネットワーク》

| 位置付け | 名称 | 役割 | 具体的な路線 |
|--------|------|---|---|
| 地域公共交通 | 広域幹線 | 主に市域を越えて市民および来訪者の広域的な移動を担う | J R 紀勢本線 |
| | 地域幹線 | 主に市内の拠点と生活圏内の隣接市町をつなぎ、地域間の移動サービスを担う | 路線バス ・和歌山バス（和歌山市内線、琴の浦線） ・大十バス（海南線） ・有田鉄道（美山線） |
| | 市内幹線 | 主に市内の拠点と居住エリアをつなぎ、市内における移動サービスと空白地域の解消を担う | コミュニティバス ・全 11 系統 |
| | 市内支線 | 少量の移動ニーズに対応し、市内における移動サービスと空白地域の解消を担う | デマンドタクシー（実証運行） |
| | 個別輸送 | 個別の需要に対応 | 一般タクシー ・富士交通 ・こおのタクシー ・野鉄観光 |
| その他の交通 | — | 特定の目的に対応し、日常生活を支える | 施設・企業送迎 福祉有償運送 地域のボランティア輸送 |

《拠点》 ※海南市立地適正化計画で設定されている拠点到準ずる。

| 拠点 | 位置づけ | 対象地域 |
|------|--|------------------------------|
| 都市拠点 | 海南駅を中心とした中心市街地では、利便性向上や機能充実、特に子育て支援の充実を軸に、機能強化を図る。また、海南東 IC 等を中心として、都市拠点の快適性を高めるもう 1 つの拠点として都市公園を整備し、子育て支援を充実する。 | ・海南駅周辺 ・海南東 IC 周辺 |
| 生活拠点 | 東部地域および南部地域で暮らす住民の日常生活を支えるための生活拠点として位置づけ、その拠点を生活圏とする市民の日常の利便性確保を図る。また、都市拠点や生活拠点と結ぶ交通・移動手手段の確保・維持に努める。 | ・野上支所周辺 ・加茂郷駅周辺 ・下津駅周辺 |

《海南省の地域公共交通ネットワークの将来イメージ》



7. 計画の目標

本計画の目標は、次のとおりとします。

| 指標名 | | 現状値 | 目標値（令和10年度末） |
|-----------------|--------------------|--------------------|--------------|
| 地域公共交通 の利用者数 | コミュニティバス | 25,585人 (令和4年度) | 令和4年度水準 |
| | 路線バス (大十バス・海南線) | 79,038人 (令和4年度) | 令和4年度水準 |
| | 鉄道 (市内JR駅乗車人員) | 1,949千人 (令和4年度) | 令和4年度水準 |
| 収支率 | コミュニティバス | 3.9% (令和4年度) | 令和4年度水準 |
| 財政負担額 | | 5,153万円 (令和4年度) | 令和4年度水準 |

※地域間幹線系統補助金の対象系統（大十バス・海南線）の収支率については、和歌山県地域公共交通計画において県内の対象系統を一体的に評価等するため、本計画では対象から除外

8. 目標の実現に向けて取組む施策

4つの基本方針に応じて取組む施策を次のとおり設定し、目標の実現を目指します。

| 基本方針 | 施策 |
|----------------------|---------------------------|
| 1. 地域公共交通のサービスを充実する | ①利用実態を踏まえたコミュニティバスのサービス改善 |
| | ②待合環境の充実 |
| | ③乗継利便性の向上 |
| 2. 地域公共交通のネットワークを整える | ④行政負担による地域公共交通の維持・確保 |
| | ⑤空白地における移動手段の確保 |
| 3. 地域公共交通とまちづくりが連携する | ⑥各種施設整備とあわせた路線の新設や見直し |
| | ⑦人が集まる拠点となる駅やバス停づくり |
| | ⑧商業施設・観光施設・企業等との連携 |
| 4. 地域公共交通をみんなで守り、育てる | ⑨情報提供の充実 |
| | ⑩地域公共交通の担い手の確保 |
| | ⑪みんなで守り、育てる意識の醸成 |

| | | | | |
|---|---------------------------|----------------------------|------------|-------------|
| 基本方針 | | 1. 地域公共交通のサービスを充実する | | |
| 施策 | ①利用実態を踏まえたコミュニティバスのサービス改善 | | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●買い物や通院ニーズにあわせたルートやダイヤの見直し ●フリー乗降区間の拡充 | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
|  | | | | |
| 利用状況を把握・分析し、見直し・改善を継続 | | | | |

| | | | | |
|---|--------------|----------------------------|------------|-------------|
| 基本方針 | | 1. 地域公共交通のサービスを充実する | | |
| 施策 | ②待合環境の充実 | | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●安全対策が必要なバス停留所における安全性確保 ●老朽化したバス停等の補修など、地域と連携したバス待合環境の維持管理 | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | ○ | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
|  | | | | |
| 検討 | 可能なものから、順次実施 | | | |

| | | | | |
|---|------------|----------------------------|------------|-------------|
| 基本方針 | | 1. 地域公共交通のサービスを充実する | | |
| 施策 | | ③乗継利便性の向上 | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●鉄道とバス等の乗継ぎ利便性を考慮したダイヤ改正 ●パーク＆ライド駐車場整備の推進（駅周辺での駐車場確保等） | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| | | | | |
| 検討 | | 可能なものから、順次実施 | | |

| | | | | |
|--|------------|-----------------------------|------------|-------------|
| 基本方針 | | 2. 地域公共交通のネットワークを整える | | |
| 施策 | | ④行政負担による地域公共交通の維持・確保 | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●国・県・市の協調によるバス路線の維持（地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統）の活用） | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | ○ | ○ | | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| | | | | |
| | | 継続実施 | | |

| | | | | |
|--|-----------------------------|------------|------------|-------------|
| 基本方針 | 2. 地域公共交通のネットワークを整える | | | |
| 施策 | ⑤空白地における移動手段の確保 | | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●コミュニティバス路線の新設 ●タクシーの有効活用（デマンド型の乗合タクシーの運行等） ●駅やバス停までのラストワンマイルの移動支援 | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | ○ | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| | | | | |
| 検討・計画・実証 | | 必要に応じて本格導入 | | |

| | | | | |
|---|------------------------------|------------|------------|-------------|
| 基本方針 | 3. 地域公共交通とまちづくりが連携する | | | |
| 施策 | ⑥各種施設整備とあわせた路線の新設や見直し | | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●道の駅整備との連携 ●(仮称)中央防災公園や海南駅東土地区画整備事業等との連携 | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| | | | | |
| まちづくりの進捗にあわせて検討、 | | 必要に応じて実施 | | |

| | | | | |
|--|--------------|-----------------------------|------------|-------------|
| 基本方針 | | 3. 地域公共交通とまちづくりが連携する | | |
| 施策 | | ⑦人が集まる拠点となる駅やバス停づくり | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●駅前等におけるマルシェ等のイベント企画・開催 ●地域の顔となる駅舎や魅力的なバス停等の整備・管理 ●路線名称やバス停名称への愛称の導入 | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | ○ | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| 検討 | 可能なものから、順次実施 | | | |

| | | | | |
|--|--------------|-----------------------------|------------|---------------|
| 基本方針 | | 3. 地域公共交通とまちづくりが連携する | | |
| 施策 | | ⑧商業施設・観光施設・企業等との連携 | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●商業施設や観光施設と連携した利用促進策の検討 ●コミュニティバス沿線企業への利用の働きかけ・企業との意見交換 | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | | 商業施設、観光施設、企業等 |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| 検討 | 可能なものから、順次実施 | | | |

| | | | | |
|--|------------|----------------------|------------|-------------|
| 基本方針 | | 4. 地域公共交通をみんなで守り、育てる | | |
| 施策 | | ⑨情報提供の充実 | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●分かりやすい公共交通路線図・時刻表の作成・配布 ●地域公共交通の利用状況・運営状況に関する情報提供（利用者数、運行経費や赤字額の推移等） ●多様な媒体を通じた情報の発信（ホームページや SNS 等） | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| | | | | |
| 検討 | | 可能なものから、順次実施 | | |

| | | | | |
|--|------------|----------------------|------------|-------------|
| 基本方針 | | 4. 地域公共交通をみんなで守り、育てる | | |
| 施策 | | ⑩地域公共交通の担い手の確保 | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●市広報を活用した運転手募集 ●県や交通事業者と連携した合同企業説明会の開催支援 ●利用者が少ない路線・バス停等の見直し | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | ○ | ○ | | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| | | | | |
| 検討 | | 可能なものから、順次実施 | | |

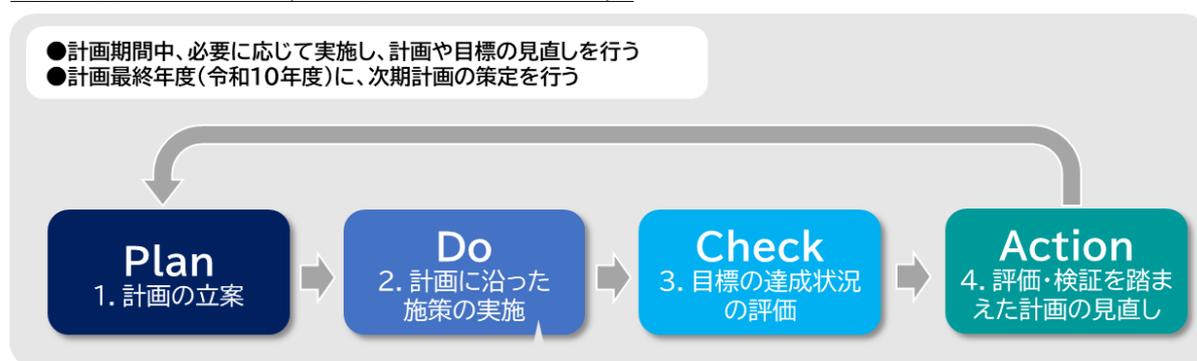
| | | | | |
|---|-----------------------------|------------|------------|-------------|
| 基本方針 | 4. 地域公共交通をみんなで守り、育てる | | | |
| 施策 | ①みんなで守り・育てる意識の醸成 | | | |
| 事業内容（例） | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●将来の利用者獲得に向けた取組み（小学生向けの乗り方教室、中学生向けの職業体験会等） ●利用のきっかけとなる取組み（コミュニティバス無料デー等） ●地域自ら考えたり、意見交換をする場の設置支援（住民講座等） ●駅やバス停の美化活動 ●地域と連携したバス待合環境の充実（事業②再掲） ●地域公共交通に関する情報の提供（事業⑨再掲） | | | | |
| 実施主体 | | | | |
| 市 | 県・国 | 交通事業者 | 地域住民 | その他 |
| ○ | | ○ | ○ | |
| スケジュール（年度） | | | | |
| 令和 6(2024) | 令和 7(2025) | 令和 8(2026) | 令和 9(2027) | 令和 10(2028) |
| 検討 | 可能なものから順次実施 | | | |

9. 計画の進捗管理

今後、本計画を推進していくうえでは、施策メニューの実施状況および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、コロナ禍による不透明な社会・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、“作ったら終わり”の計画ではなく、より実効性のある計画として運用していく必要があります。

そこで、本計画を着実かつ効率的に推進するために、「海南市地域公共交通協議会」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。

計画全体のPDCA（大きなPDCAサイクル）



個別施策ごとのPDCA (小さなPDCAサイクル)

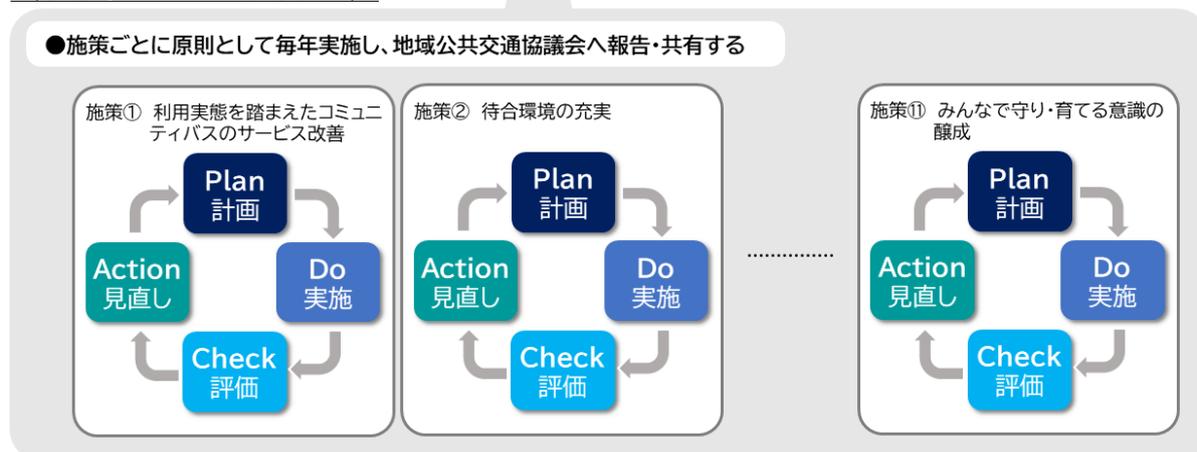


図 PDCAサイクルによる計画推進のイメージ