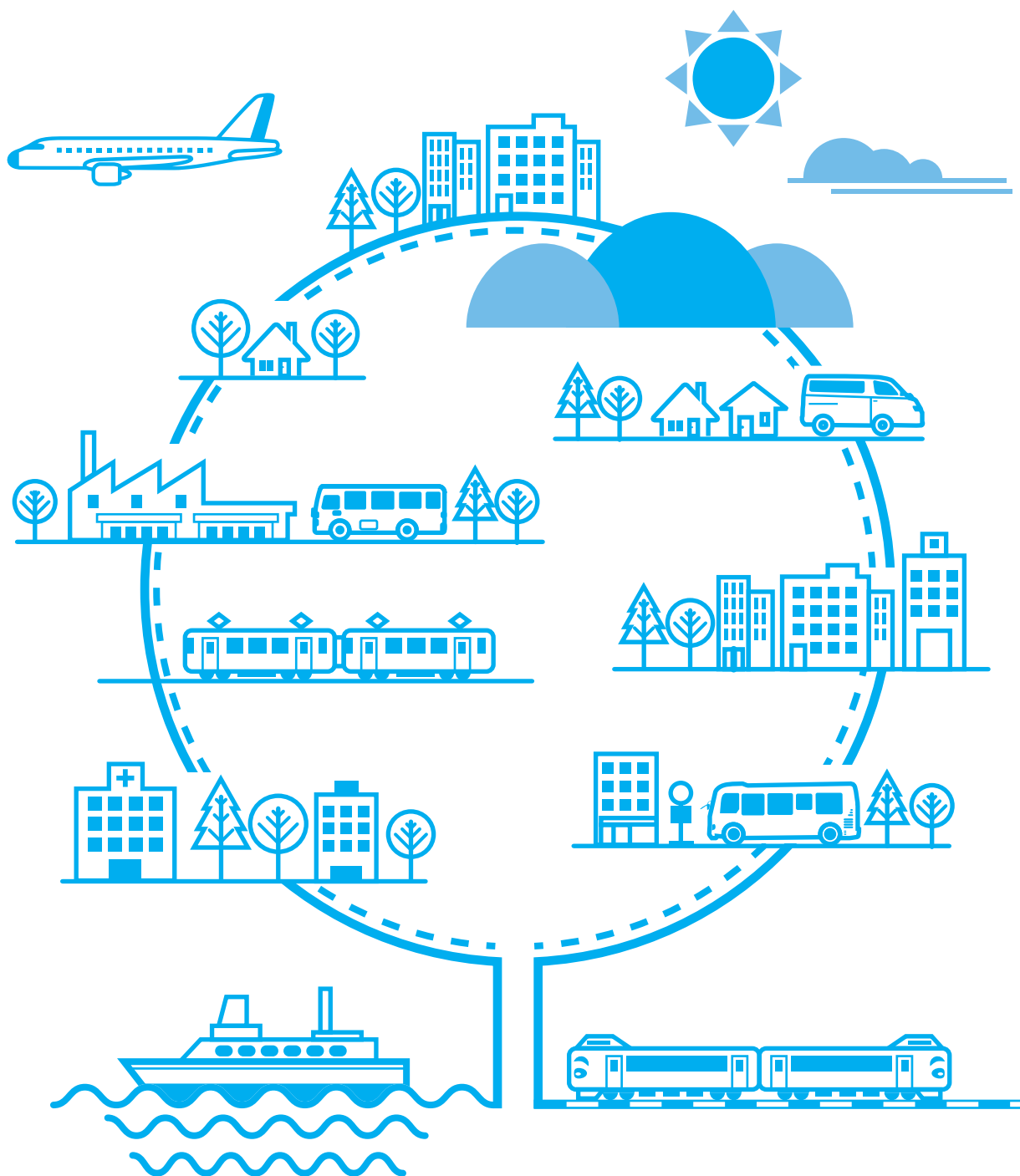


# 白浜町 地域公共交通計画 2023

令和5年(2023年)6月





# 目 次

---

第1章 計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的	2
1-2. 計画の位置づけ	3
1-3. 計画の区域	3
1-4. 計画期間	3
第2章 白浜町の概況とまちづくりの方向性	5
2-1. 白浜町の概況	6
2-2. まちづくりの方向性	15
第3章 地域公共交通の現状	23
3-1. 公共交通網	24
3-2. 公共交通の利用状況	26
第4章 公共交通における課題と解決の方向性	33
4-1. 現状やアンケート調査から見えた課題	34
4-2. 課題と解決の方向性	39
第5章 基本方針と目標	41
5-1. 基本方針	42
5-2. 本町における地域公共交通の位置づけと役割分担	43
5-3. 目標	46
第6章 目標達成のために行う事業	47
6-1. 事業の推進体制	48
6-2. 事業体系	49
6-3. スケジュール	50
6-4. 具体的な事業内容	51
6-5. 路線バス及びコミュニティバスの運行に係る事業	60
第7章 評価指標と評価方法	61
7-1. 評価指標	62
7-2. 評価方法	64

別冊資料 公共交通に関するアンケート調査の結果



## 第1章 計画の概要

---

## 第1章 計画の概要

---

### 1-1. 計画策定の背景と目的

近年、人口減少や高齢化の進行等の社会問題が深刻となっています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響（以下「コロナ禍」という。）により、人々の外出回数の減少やリモートワークの普及など、ライフスタイルや日常の移動に大きな変化が生じています。

このような社会情勢の変化により、公共交通においては、利用者の減少や運転士等の担い手不足が課題となっています。一方で、学生や自動車を運転できない高齢者の移動手段として公共交通は必要不可欠なものであり、運転免許証を返納する高齢者の増加など、その需要は今後増加することが想定されます。そのため、住民の日常の移動手段として、公共交通を将来にわたって維持・確保していくことが求められています。

また、本町の基幹産業である観光や、近年増加しているワーケーションによる来訪者の移動手段としても公共交通は重要な役割を担うものです。コロナ禍により観光客は減少しているものの、町内に位置する南紀白浜空港では、コロナ禍により減少していた利用者数が回復傾向にあり、令和4年4月以降は、コロナ禍前の利用者数を超える状況にあります。

平成30年に策定された「第2次白浜町長期総合計画」では、“まちづくりの理念”の1つとして『交流』を掲げており、住民や来訪者にとって利便性の高い移動手段の維持・確保が求められています。しかしながら、公共交通に関する町民アンケート調査の結果では、現在の公共交通に対する満足度は低い状況にあり、様々な課題が残っています。

こうした背景や状況を踏まえ、住民・来訪者の誰もが快適に利用でき、将来にわたり持続可能な公共交通体系を維持・確保するため、「白浜町地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」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」に基づき、上位計画である「第2次白浜町長期総合計画」「白浜町都市計画マスタープラン」に則すとともに、関連計画である「第2次白浜町まち・ひと・しごと創生総合戦略」等と整合を図ります。

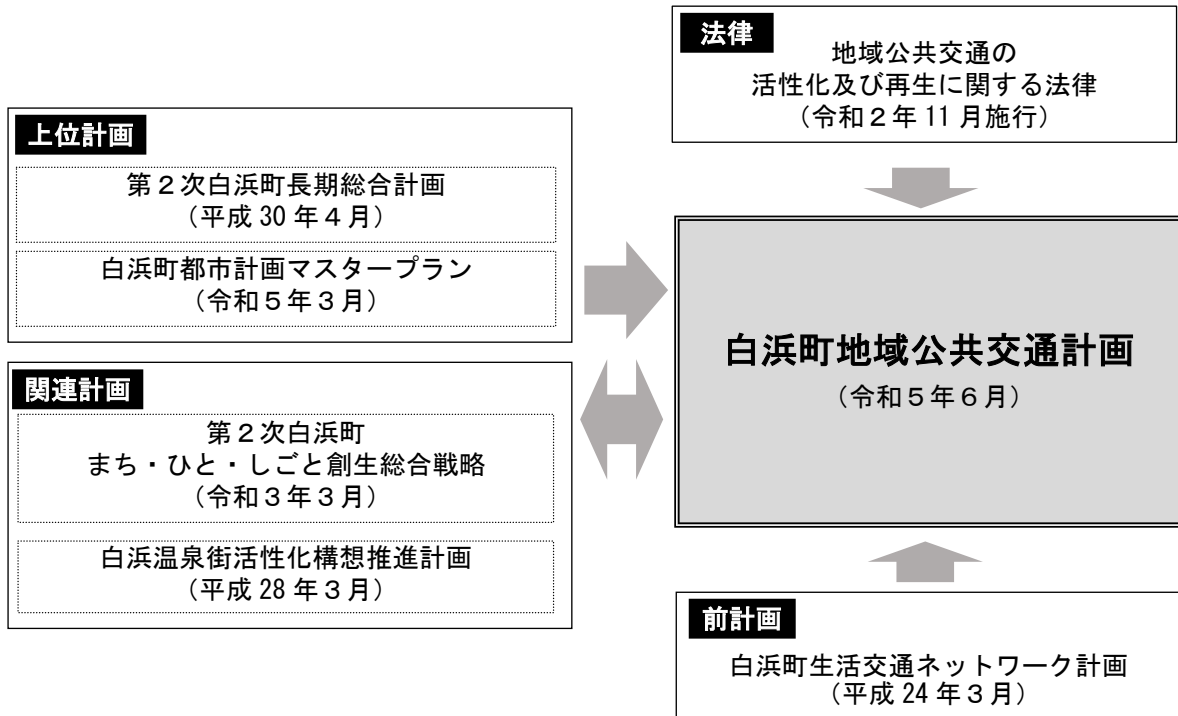


図 1-1 計画の位置づけ

## 1-3. 計画の区域

本計画の区域は、白浜町全域とします。

## 1-4. 計画期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。





## 第2章 白浜町の概況とまちづくりの方向性

---

## 第2章 白浜町の概況とまちづくりの方向性

### 2-1. 白浜町の概況

#### (1) 位置・地勢

本町は、和歌山県南部に位置し、大きくは紀伊水道に面した半島地域、富田川下流域及び日置川流域に分かれています。面積は200.98k㎡で、県全体の約4.3%を占めています。また、全体面積の約81%を森林が占め、北西の半島部に市街地が形成され、南部では海岸地域まで山地がせまり、海岸、河川流域、谷間部に集落が点在しています。

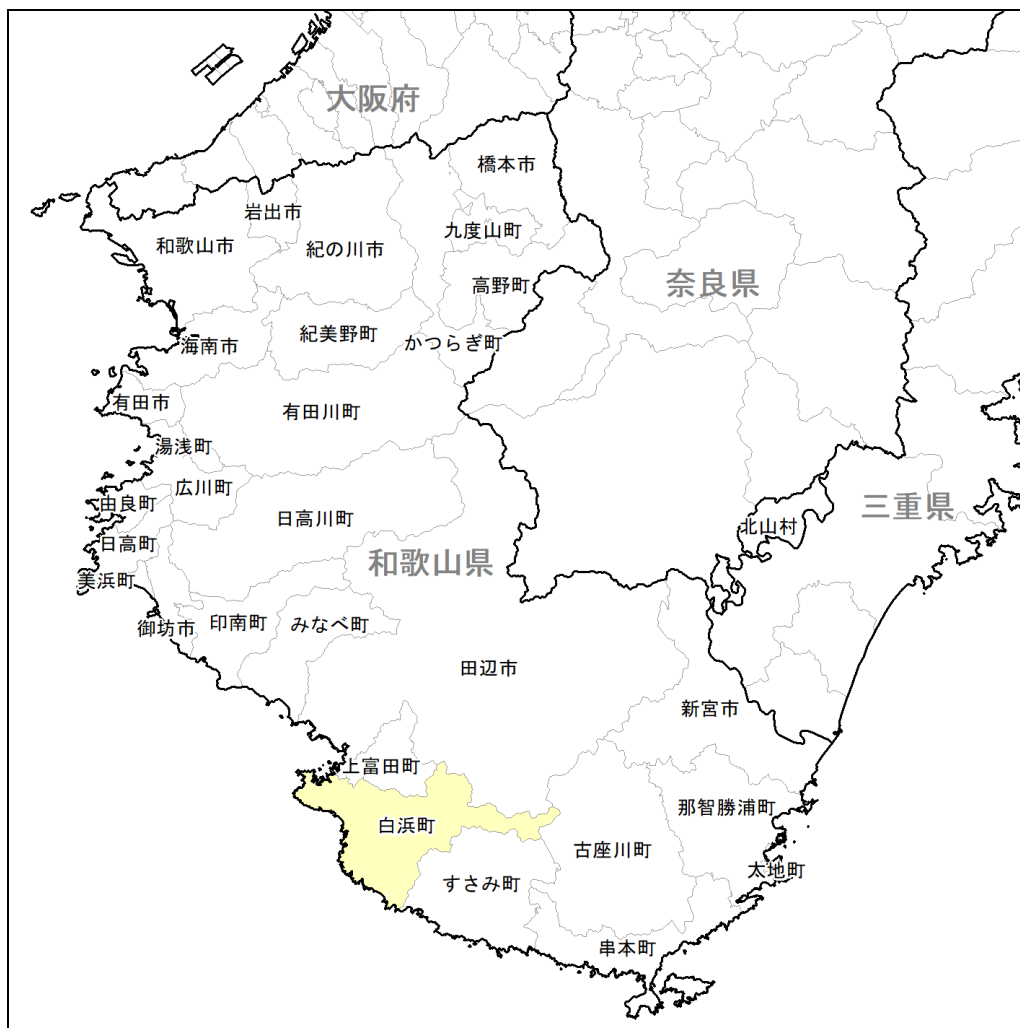
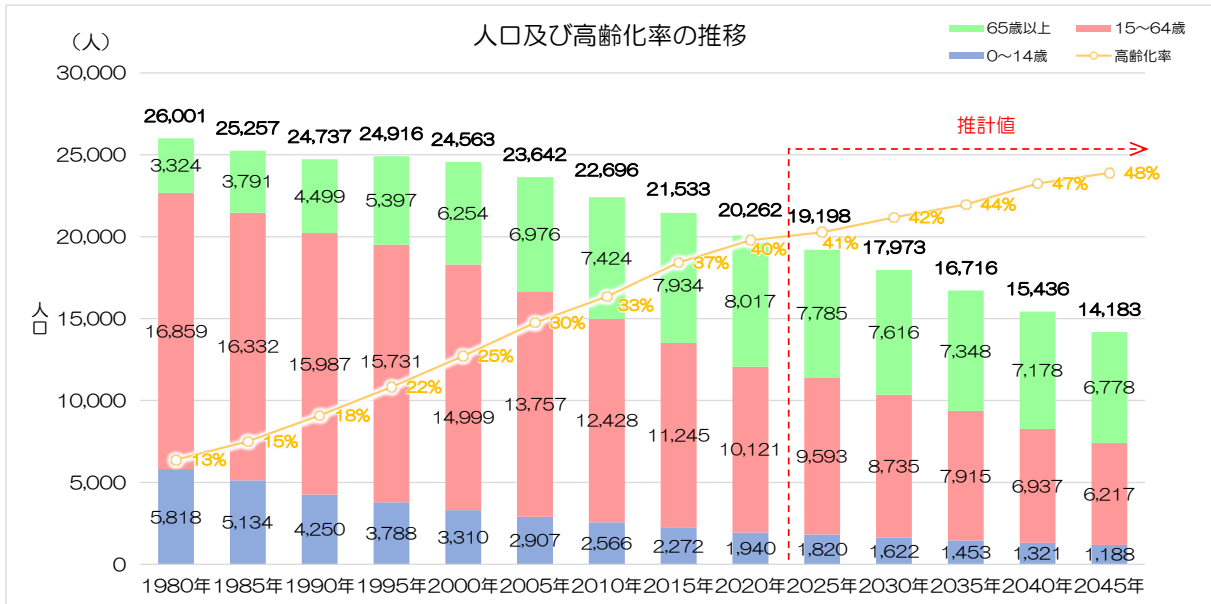


図 2-1 白浜町の位置

## (2) 人口動態

本町の総人口は、1980年以前より減少傾向にあり、将来も減少し続けると推計されています。また、2020年時点で高齢化率は40%に達しており、2040年には高齢者人口（65歳以上）が生産年齢人口（15～64歳）を上回ると推計されています。



※合計値には、年齢「不詳」の人数を含む

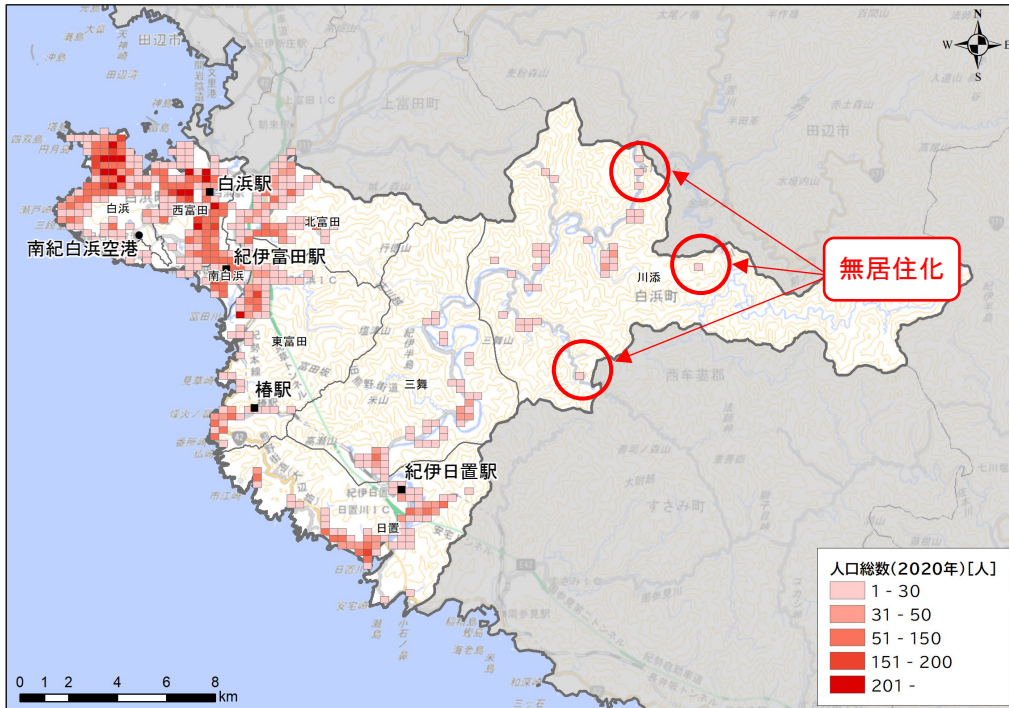
出典：実数値：総務省統計局「2020年国勢調査」

推計値：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

図 2-2 人口及び高齢化率の推移

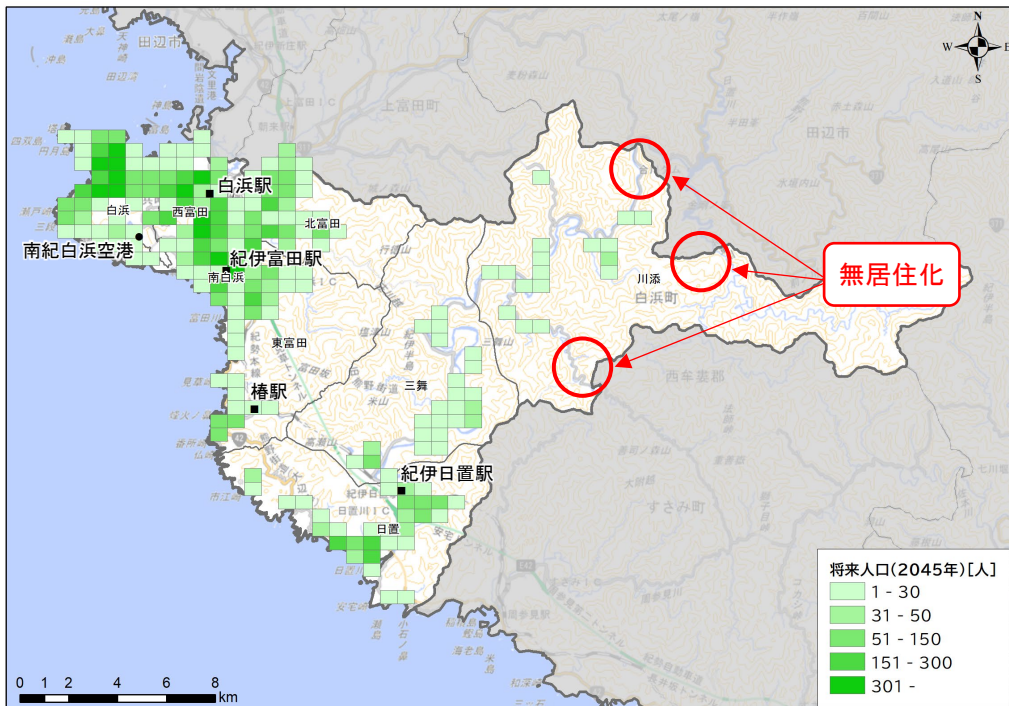
### (3) 人口分布

本町の人口分布は、半島部に集中しており、沿岸部及び河川流域、谷間部に分布しています。また、2020年時点（実数値）と2045年時点（推計値）における人口分布を比較すると、川添地域の一部において、無居住化が予測されています。



出典：総務省統計局「2020年国勢調査」

図 2-3 2020年時点（実数値）の人口分布（250mメッシュ）



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

図 2-4 2045年時点（推計値）の人口分布（500mメッシュ）

(4) 町民の移動実態

1) 通勤・通学流動

① 通勤流動

通勤においては、町内の流動が最も多く、町外では田辺市への流動が最も多くなっています。また、関東方面への流動も一定数います。

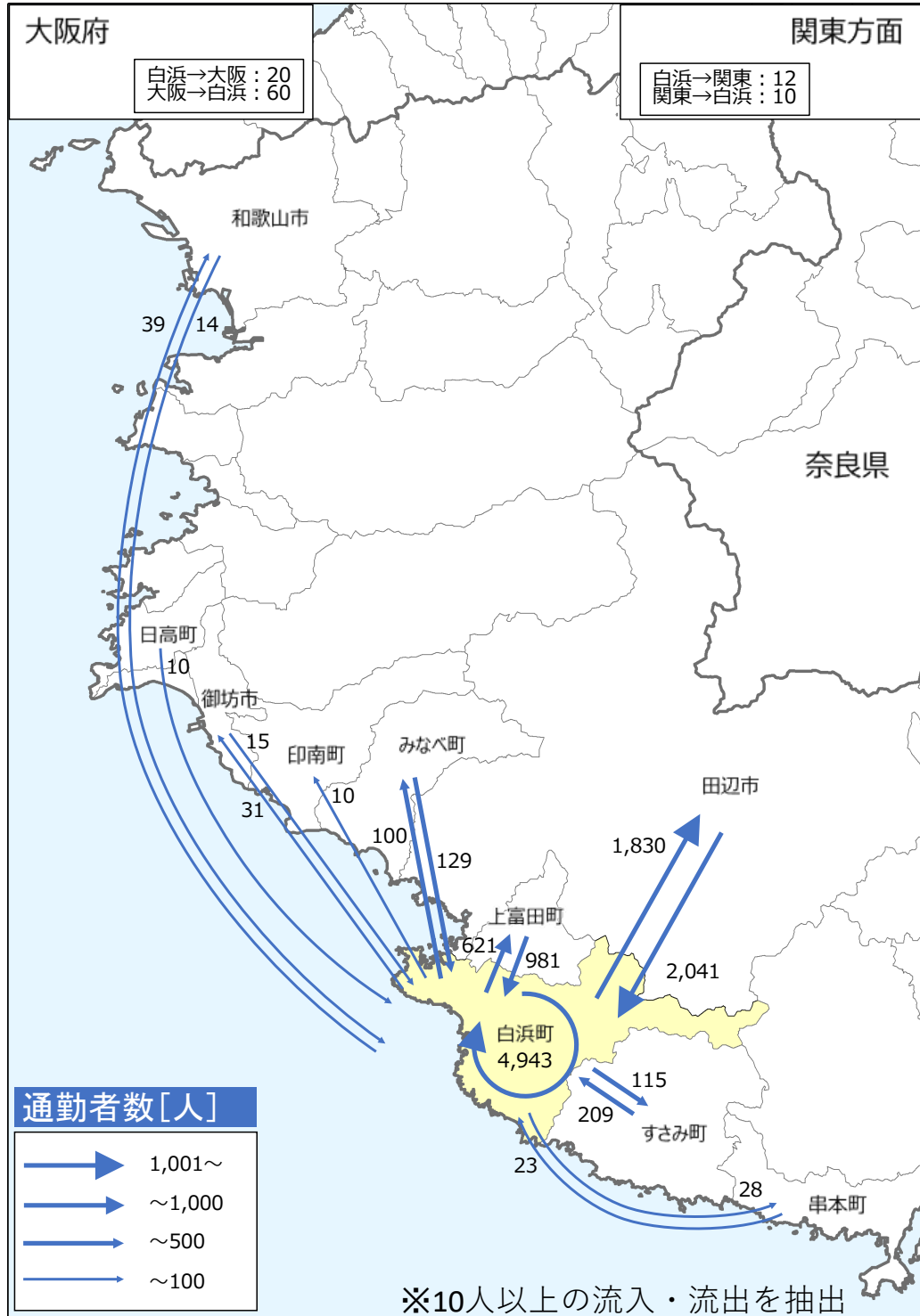


図 2-5 15 歳以上の通勤者の流動

②通学流動

通学においては、田辺市への流動が最も多く、次いで町内、上富田町が多くなっています。



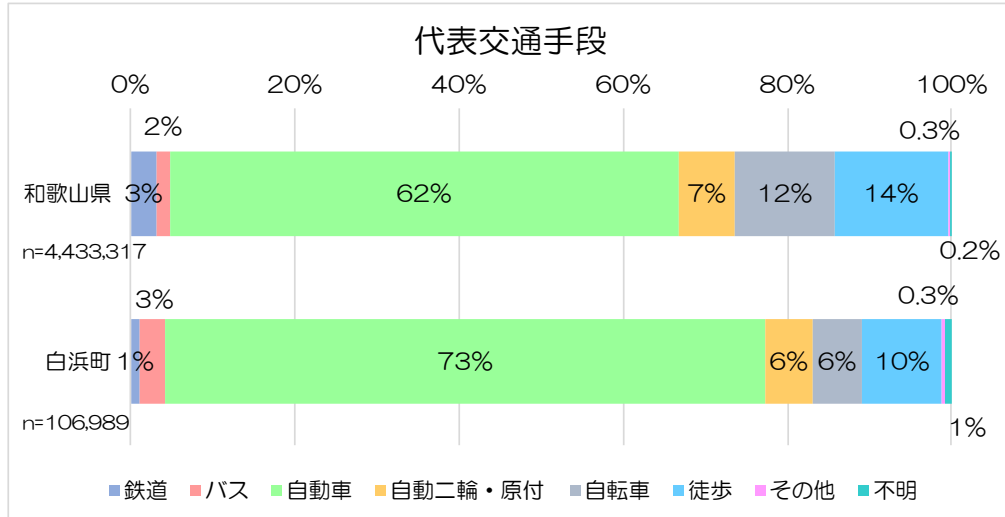
出典：総務省統計局「2020年国勢調査」

図 2-6 15 歳以上の通学者の流動

## 2) 移動手段

### ① 主な交通手段

主な交通手段は、自動車が73%と非常に高く、和歌山県の平均値と比較しても高い値となっています。一方で、鉄道及びバスの利用者は4%と低い値となっています。



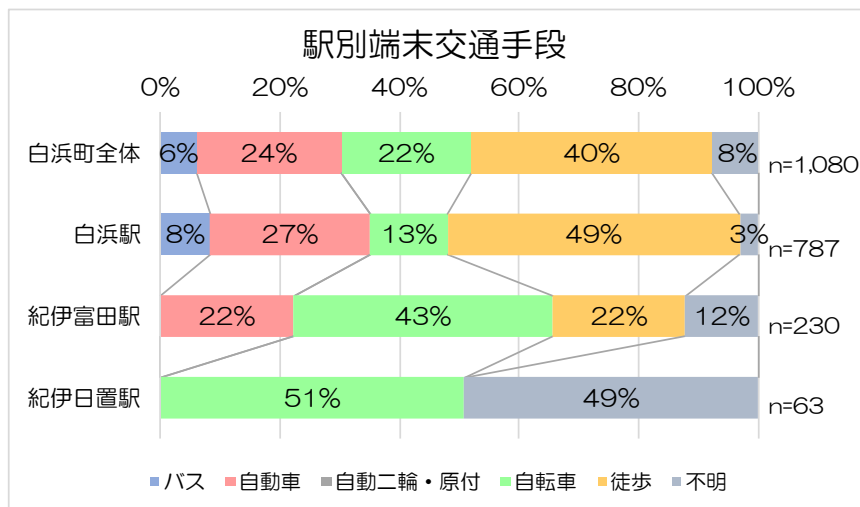
※端数処理により、合計が100%とならない場合がある

出典：京阪神都市圏交通計画協議会「第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）」

図 2-7 代表交通手段

### ② 鉄道駅の端末交通手段

白浜町全体における駅からまたは駅への交通手段（端末交通手段）は、主に徒歩及び自動車、自転車となっています。白浜駅においては、徒歩による移動が最も多くバス利用者は8%にとどまっています。紀伊富田駅及び紀伊日置駅においては、自転車利用者が多くなっています。



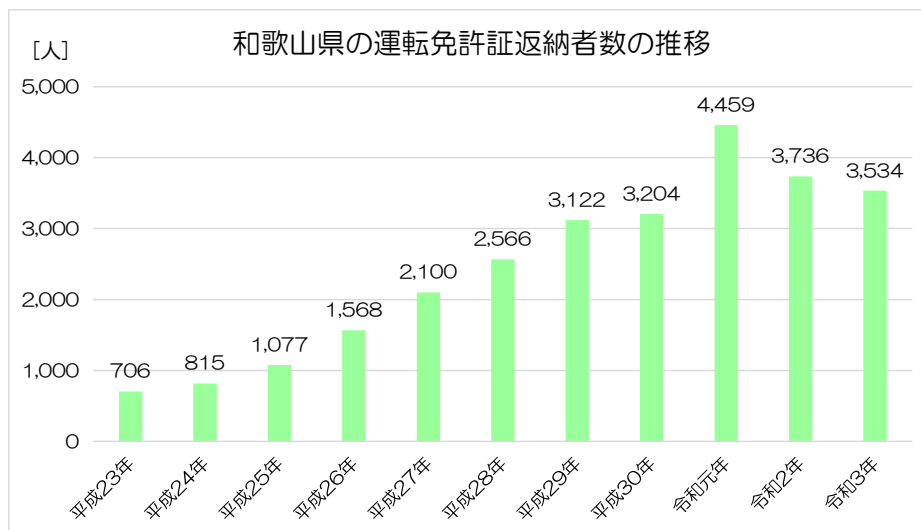
※端数処理により、合計が100%とならない場合がある

出典：京阪神都市圏交通計画協議会「第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）」

図 2-8 駅別端末交通手段

### (5) 運転免許証返納者数

和歌山県の運転免許証返納者数は、年々増加傾向にあります。一方で、コロナ禍における令和2年～3年にかけては、減少傾向となっています。

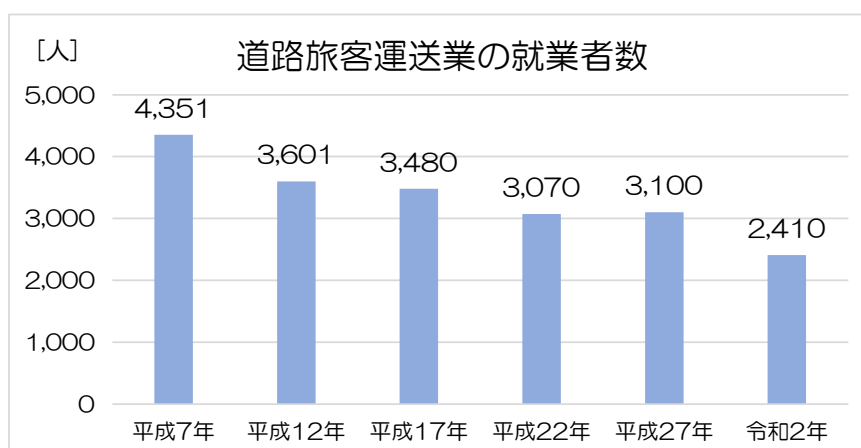


出典：和歌山県警察「交通年鑑 令和3年版」

図 2-9 和歌山県の運転免許証返納者数の推移

### (6) 道路旅客運送業の就業者数

和歌山県の道路旅客運送業の就業者数は、年々減少しており、平成27年から令和2年の5年間で、約700人減少しています。



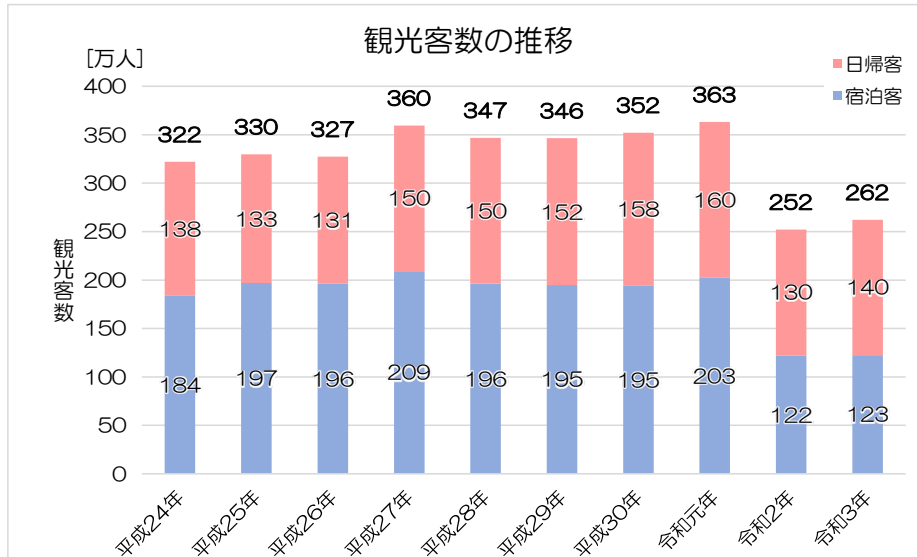
出典：総務省統計局「国勢調査」

図 2-10 和歌山県における道路旅客運送業の就業者数の推移



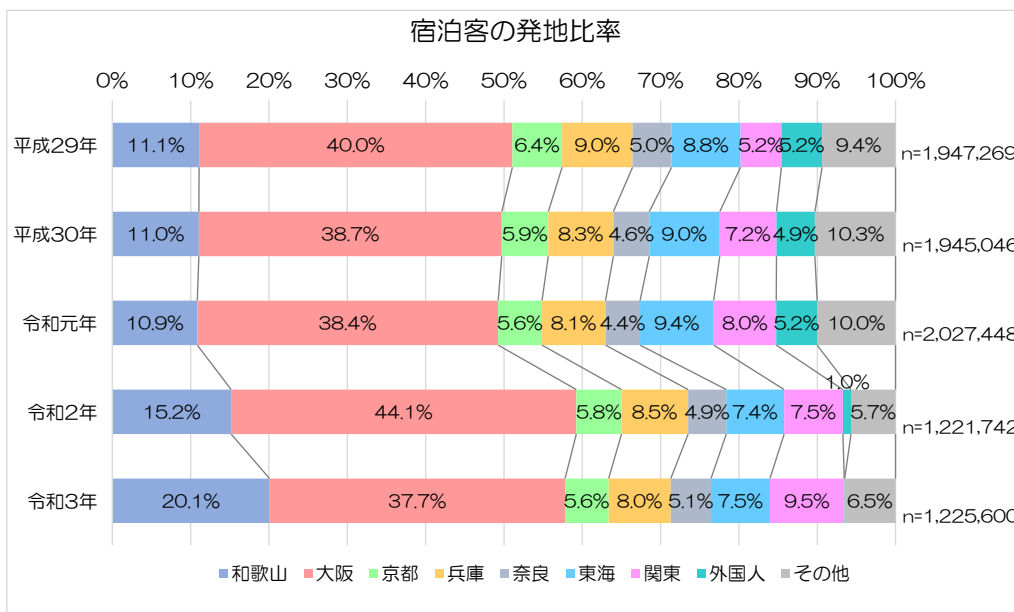
## (7) 観光客の推移

白浜町の観光客数は平成24年から微増傾向にあったものの、コロナ禍により令和2年以降は減少し、回復には至っていません。宿泊客は、大阪府からが最も多く、和歌山県に次いで、関東地方などから訪れています。



※端数処理により、日帰客数と宿泊客数の合計が合計値と一致しない場合がある  
出典：和歌山県商工観光労働部観光局「観光客動態調査報告書（令和3年）」

図 2-11 白浜町の観光客数

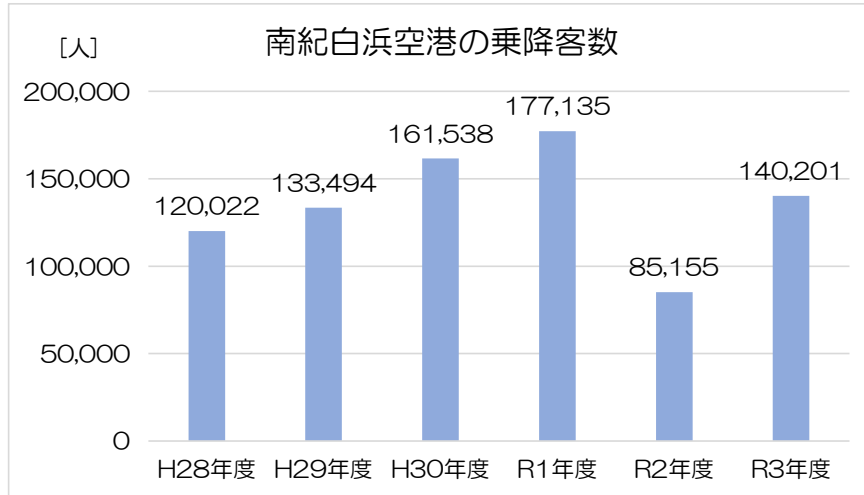


※端数処理により、合計が100%とならない場合がある  
出典：和歌山県商工観光労働部観光局「観光客動態調査報告書（令和3年）」

図 2-12 白浜町の宿泊客数の発地比率

(8) 南紀白浜空港の利用状況

利用者数は平成 28 年度より増加傾向にあったものの、コロナ禍により大きく減少しましたが、令和 3 年度からは回復傾向にあります。また、令和 5 年 2 月においては、現在の 1 日 3 往復から 1 日 4 往復とする実証実験が行われました。



出典：国土交通省航空ネットワーク課「暦年・年度別空港管理状況調書（令和 3 年度分）」

図 2-13 南紀白浜空港の乗降客数

**南紀白浜⇄羽田 1日4往復8便**

令和5年2月の1か月間、朝・夕の**臨時便**が運航します!

臨時便でさらに便利!

早い! 70分

便名	羽田発	南紀白浜着	便名	南紀白浜発	羽田着
* 上り臨時便 2/2~22 2/24~28		←	* 上り臨時便 JAL3208	<b>8:20</b>	<b>9:20</b>
JAL213	7:45	9:05	JAL212	9:45	10:45
JAL215	11:40	12:55	JAL214	13:35	14:40
JAL219	16:30	17:45	JAL218	18:25	19:30
* 下り臨時便 JAL3207		<b>17:30</b>	<b>18:45</b>	← * 下り臨時便 2/1~21 2/23~27	

**安い!**

<臨時便は特に安い価格設定>

スーパー先得 (55日前予約)	<b>¥8,470~</b>
先得割引 (28日前予約)	¥11,570~
特便割引7 (7日前予約)	¥13,670~
特便割引3 (3日前予約)	¥14,170~

\*羽田空港の国内線旅客施設使用料370円を含む

日帰りで東京出張!

例えば

- ・南紀白浜発8:20の臨時便に搭乗
- ～朝10時すぎに東京で会議～16時までお仕事～
- ・羽田発17:30の臨時便に搭乗で夕方には南紀白浜へ

安い航空券はJAL

ホームページで検索

臨時便の詳細は

南紀白浜空港利用促進実行委員会  
(株) 南紀白浜エアポート

出典：和歌山県「南紀白浜ー東京（羽田）臨時便（令和 5 年 2 月）」

図 2-14 実証実験における臨時便運航のチラシ

## 2-2. まちづくりの方向性

上位・関連計画における公共交通に関連したまちづくりの方向性を以下に整理しました。本計画の策定にあたっては、各計画の実現及び連携を図っていきます。

第2次白浜町長期総合計画	
計画期間	平成30年度～令和9年度
将来像	輝きとやすらぎと交流のまち 白浜 ～住んでよい、訪れて楽しいふれあいのまちづくり～
公共交通に関する事項	
<b>第Ⅲ部 基本計画</b> <b>第5章 快適で安心・安全なまちづくり</b> <b>2 交通体系及びサービスの整備・充実</b> <b>●基本方針</b> 町内における交通利便性の向上のため、道路網の整備促進や生活交通ネットワークの充実を図るなど、住民や来訪者にとって良好な移動手段の維持・確保に向けて、よりよい交通サービスに向けた取り組みを推進します。	
<b>●現状と課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成27年、近畿自動車道紀勢線の南進による南紀白浜ICの開通に伴い、京阪神方面からの交通アクセスが向上するなど、広域的な交流のさらなる活性化が見込まれます。</li> <li>そのような中、町内の円滑な接続・連絡を促すため、国道・県道の改良に向けた取り組みの推進とともに、町道の整備促進が必要です。さらに、渋滞の緩和と緊急時の避難防災経路の確保による安心・安全の向上はもとより、地域の魅力づくりや景観形成、自然環境への配慮などが求められます。</li> <li>一方、JR紀勢本線や路線バスといった公共交通については、交通需要の多様化に伴う利用客の伸び悩みや過疎化による輸送人員の減少など、交通サービスを取り巻く状況の変化への対応とともに、運行維持に向けた対策が求められています。</li> <li>また、本町に立地する南紀白浜空港は、県内唯一の空港となっており、東京国際空港(羽田)との間を1日3往復就航しています。空路の交通基盤は本町の特色であり、今後とも町内及び周辺市町における関係機関との連携による取り組みの推進が求められます。</li> <li>今後とも、住民や来訪者にとって、利便性の高い交通体系及び交通サービスの充実が必要となっています。</li> </ul>	
<b>●施策の体系</b>	
交通体系及びサービスの整備・充実	① 道路・橋梁の新設と改良の促進
	② 耐震化・長寿命化の推進
	③ 交通渋滞の緩和対策
	④ 交通サービスの整備・充実

## ●施策の内容

### ④交通サービスの整備・充実

- ・住民生活に欠かすことのできない路線バスの運行維持に努めるとともに、利便性の向上に向けて取り組みます。
- ・JR 紀勢本線の利用促進に向け、「紀勢本線活性化促進協議会」を中心とした取り組みを進めます。
- ・日常生活や観光、イベント等における公共交通機関の利用を呼びかけ、「乗って残す」意識の啓発を進めます。
- ・地域の実情に応じた生活交通ネットワークの充実に向け、白浜町コミュニティバスを運行するなど、交通利便性の確保に努めます。
- ・県内唯一の空港である南紀白浜空港の機能強化と利用促進に向け、県・町・地元団体等の連携を強化するとともに、各種割引制度の維持・継続に努め、利用率の向上を図ります。

## 白浜町都市計画マスタープラン

計画期間	令和5年度～令和15年度
基本理念 まちづくりの目標	<p>&lt;基本理念&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>◆住民と観光客のための都市機能の充実や土地利用の誘導、交通ネットワーク強化による活力あるまちづくり</li><li>◆快適で安心・安全に過ごすことのできるまちづくり</li><li>◆白浜町らしさを活かした観光のまちづくり</li><li>◆地域コミュニティや事業者を活かした官民連携によるまちづくり</li></ul> <p>&lt;まちづくりの目標&gt;</p> <p>人と人がふれあう 安心して快適に過ごせるまち 白浜 ～輝きとやすらぎと交流を実現するまちづくり～</p>

## 公共交通に関する事項

### 第3章 全体構想

#### 2 まちづくりの方針

##### (2) 都市交通に関する方針

###### ①基本的な考え方

日常生活の利便性の向上、産業振興及び交流機会の充実、町内のバランスある発展を図るために、都市間や各地域間を結ぶ広域的で、機能的な交通ネットワークの形成と連携を目指します。

(中略)

子どもや高齢者などの交通弱者に対しては、事業者等との連携を図りながら、鉄道やバス等の公共交通機関の利便性の向上を図り、持続可能な公共交通網を形成します。

### ③公共交通機関等の整備方針

- ・南紀白浜空港は、白浜町及び和歌山県の空の玄関口である県内唯一の空港であり、町内外の地域経済や観光の振興のために、首都圏との増便を促すとともに、空港へのアクセス性の向上などの必要な取り組みを推進します。
- ・鉄道は、住民や観光客の地域間移動に不可欠な公共交通であり、住民や観光客のニーズを踏まえ、増便や運行時間の見直しなど利便性向上のための取り組みを事業者、関係機関に要望していきます。
- ・JR 白浜駅の駅前広場は、白浜町の玄関口であり、交通結節機能の向上のために、路線バスなどとの連携強化に努めるとともに、バリアフリーの推進や案内サインの設置など、誰もが使いやすく、快適に利用できる環境づくりを進めます。
- ・路線バスは、住民や観光客の地域内移動を支える公共交通であり、特に高齢者等の交通弱者にとって重要な交通手段です。町内の路線バスを維持するため、財政支援を行うなど地域の実情に応じた対策を講じることに努めます。また、バリアフリーに配慮した車両の導入等により、人に優しい交通環境づくりを促進します。
- ・地域の公共交通である日置川地域のコミュニティバスについては、今後も地域の実情に応じたバス運行の態様や運賃・料金、事業計画等を必要に応じて検討します。

## 第2次白浜町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	令和3年度～令和7年度
基本目標	基本目標1：「白浜ブランド」の向上・創出
横断的な目標	基本目標2：白浜町の特徴を活かした雇用の創出 基本目標3：若者がまちにとどまり、戻ってこられる環境づくり 基本目標4：安心して子どもを産み、育てられる環境づくり 基本目標5：安心・安全で快適な暮らしの確保 横断的な目標1：多様な人材の活躍を推進する 横断的な目標2：新しい時代の流れを力にする

### 公共交通に関する事項

#### Ⅲ 具体的施策と重要業績評価指標(KPI)

##### 基本目標1:「白浜ブランド」の向上・創出

##### 1. 観光の振興

##### ●基本的方向

- ・観光の振興は、町内雇用の拡大はもとより、来訪者の将来的な定住にもつながります。そのため、まず町外の人に本町のことを知ってもらうとともに、本町を訪れてもらうきっかけを創出し、さらには繰り返し訪れたくなるしくみづくりが重要となります。
- ・本町では、平成30(2018)年4月に、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに、地域への誇りと愛着を醸成する観光地域づくり法人(DMO)である(一社)南紀白浜観光局を立ち上げました。令和3(2021)年度からは、(一社)南紀白浜観光協会と組織を変え、地

域の持つ魅力的な観光素材をより磨き上げ、関係団体と連携し、「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりのかじ取り役として、さまざまな取り組みを推進していきます。

- ・ 加えて、町内の魅力的な観光スポットをつなぐ観光ルートを設定し、町内の観光ネットワークを構築するとともに、世界遺産である高野山や熊野古道を有する周辺自治体へとネットワークを広げ、地域ぐるみによる活性化を図ります。

(省略)

## ●施策の展開

### (4)観光ネットワークの形成・連携

- ・ 町内の観光資源を活用した観光ルートやウォーキング・自転車コースの設定やマップの作成、周遊券の発行、白浜らしい展望型バスやキャラクターバスを導入した周回バスの運行などのソフト・ハードの両面により、観光ネットワークの形成と観光資源の連携を推進します。
- ・ 大都市圏のターミナル等からの直結バスルートの新設を促進するとともに、空港・鉄道の駅などの拠点と地域内の観光地間、各観光施設間の円滑な移動を図るため、バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクルなど観光客のニーズに応じた移動手段をスムーズに利用できる環境整備を促進します。

#### 【重要業績評価指標(KPI)】(一部抜粋)

	参考値 (令和元(2019)年)	基準値 (令和2(2020)年)	目標値 (令和7(2025)年)
町内循環バスの延べ利用者数	148,513 人	57,685 人	150,000 人

## 基本目標5:安心・安全で快適な暮らしの確保

### 10. 住環境の充実

#### ●基本的方向

- ・ 若者ファミリー層の定住促進をはじめ、誰もが快適に暮らせる住環境を確保するためには、住環境の礎となる都市基盤の整備・更新や、公共交通ネットワークの充実が重要となります。
- ・ そのため、上下水道や道路などの公共インフラの整備・更新を行うとともに、情報通信基盤の活用を進めます。
- ・ また、人口減少とともに少子高齢化が進行する中、高齢者をはじめとする交通弱者などの快適な暮らしを確保するため、先端技術を活用した町内交通ネットワークの構築に向けた取り組みを進めます。

(省略)

●施策の展開

(2)交通ネットワークの充実

- ・商業施設の送迎サービスなどを行う民間事業者と連携し、町内交通ネットワークの充実を図ります。
- ・地域の実情に応じた生活交通ネットワークの充実に向け、白浜町コミュニティバスを運行するなど、交通利便性の確保に努めます。

【重要業績評価指標(KPI)】

	参考値 (令和元(2019)年)	基準値 (令和2(2020)年)	目標値 (令和7(2025)年)
コミュニティバスの 年間利用者数	5,954 人/年 (H30.10～R1.9)	4,915 人/年 (R1.10～R2.9)	6,000 人/年 (R6.10～R7.9)

資料編

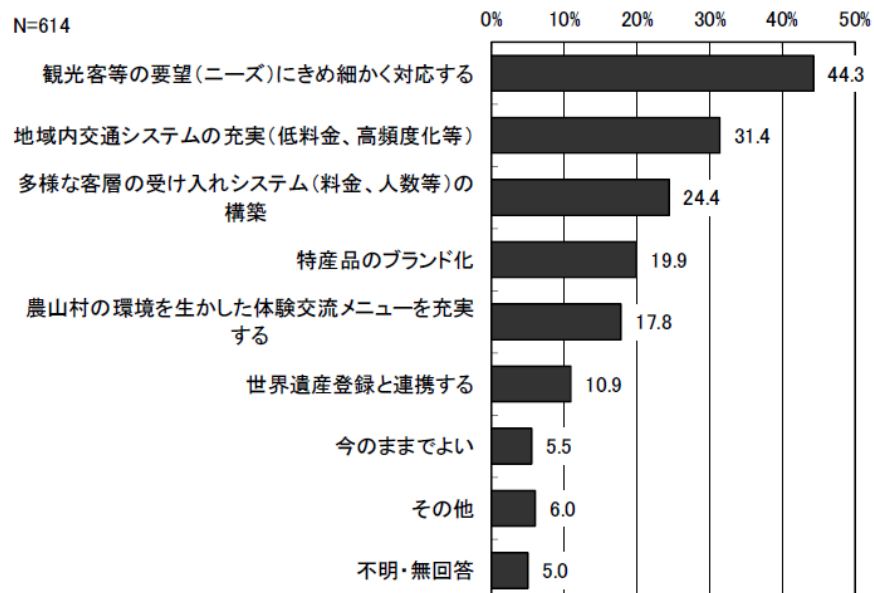
1. 第2次白浜町長期総合計画策定に係る町民アンケート調査結果の再分析

(2) 調査結果の再分析

⑥観光・交流事業のさらなる発展に必要なこと<複数回答>

◆ 今後、さらに観光・交流事業を発展させるためには何が必要だと思いますか (〇は2つまで)

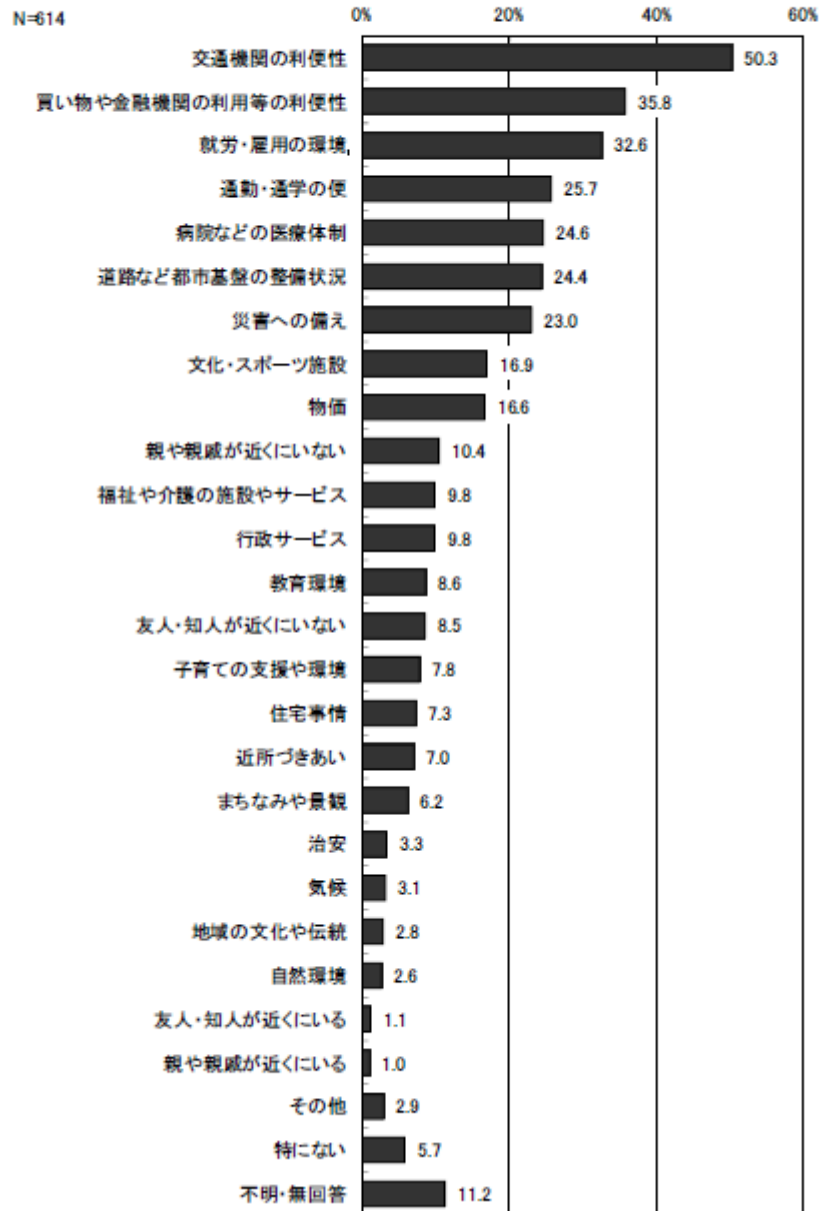
観光・交流事業のさらなる発展に必要なことについてみると、「観光客等の要望(ニーズ)にきめ細かく対応する」が44.3%で最も高く、次いで「地域内交通システムの充実(低料金、高頻度化等)」が31.4%、「多様な客層の受け入れシステム(料金、人数等)の構築」が24.4%となっています。



⑧白浜町に住んでいて困ること<複数回答>

【◆ 白浜町に住んでいて困ることは何ですか。あてはまるものすべての番号を書いてください】

白浜町に住んでいて困ることについてみると、「交通機関の利便性」が50.3%で最も高く、次いで「買い物や金融機関の利用等の利便性」が35.8%、「就労・雇用の環境」が32.6%となっています。





## 白浜温泉街活性化構想推進計画

方針	世界に誇れる観光リゾート白浜・オンリーワンの観光地
基本目標	<p>&lt;基本目標&gt;</p> <p>(1) 戦略的観光の推進</p> <p>(2) 来訪者の増加と再訪率の向上</p> <p>(3) 滞在時間の延長と消費単価の向上</p> <p>(4) 事業者や住民の意識醸成</p>

### 公共交通に関する事項

#### 具体的施策一覧表(一部抜粋)

No.	基本目標	施策名	施策概要	実施主体				期間			関連目標
				町	団体	事業者	住民	短期	中期	長期	
③	(1)	白浜町内3温泉地の周遊	来訪者が各温泉地をめぐるための交通手段として、団体や事業者が協力し、巡回バスなどのサービスを提供する。	◎	◎	◎		☆	☆		(2) (3) (4)
⑳	(2)	和歌山市からの無料送迎バス運行	和歌山市内の主要駅(和歌山駅、和歌山市駅)と宿泊施設の間で観光客を無料送迎するサービスを提供する。また、サービスを提供する事業者に対して、町が助成を行う。	◎	○	◎		☆			(1) (4)
㉑	(3)	交通利便性を高めるしくみづくり	バスやタクシー事業者が実施する観光客の交通利便性を高める事業(多言語表記、周遊チケットの発行など)に対して、町が助成を行う。	◎	○	◎		☆			(1) (2)

・網かけした施策は、重点取組施策である。

・「期間」欄は、短期:3年未満、中期:3年以上5年未満、長期:5年以上で分類し、施策内容により、複数期間に印を付した。なお、施策実施にあたっては、補助制度等を積極的に活用し期間短縮に努める。

・「関連目標」欄は、当該施策と関連する基本目標の番号を記している。



### **第3章 地域公共交通の現状**

---

### 第3章 地域公共交通の現状

#### 3-1. 公共交通網

##### (1) 公共交通の運行状況

本町では、飛行機、高速バス及び鉄道による広域交通と、路線バス、コミュニティバス及びタクシーによる地域内交通、その他地域の輸送資源として民間事業者による送迎バス等が運行されています。

地域内交通である路線バスは、南紀白浜空港や鉄道駅、町外を結ぶ他、町内の市街地や観光地を結んでいます。また、コミュニティバス（三舞線、川添線）は、町東部の山間部から、紀伊日置駅及び朝来駅まで運行しており、地域の移動手段として活用されています。

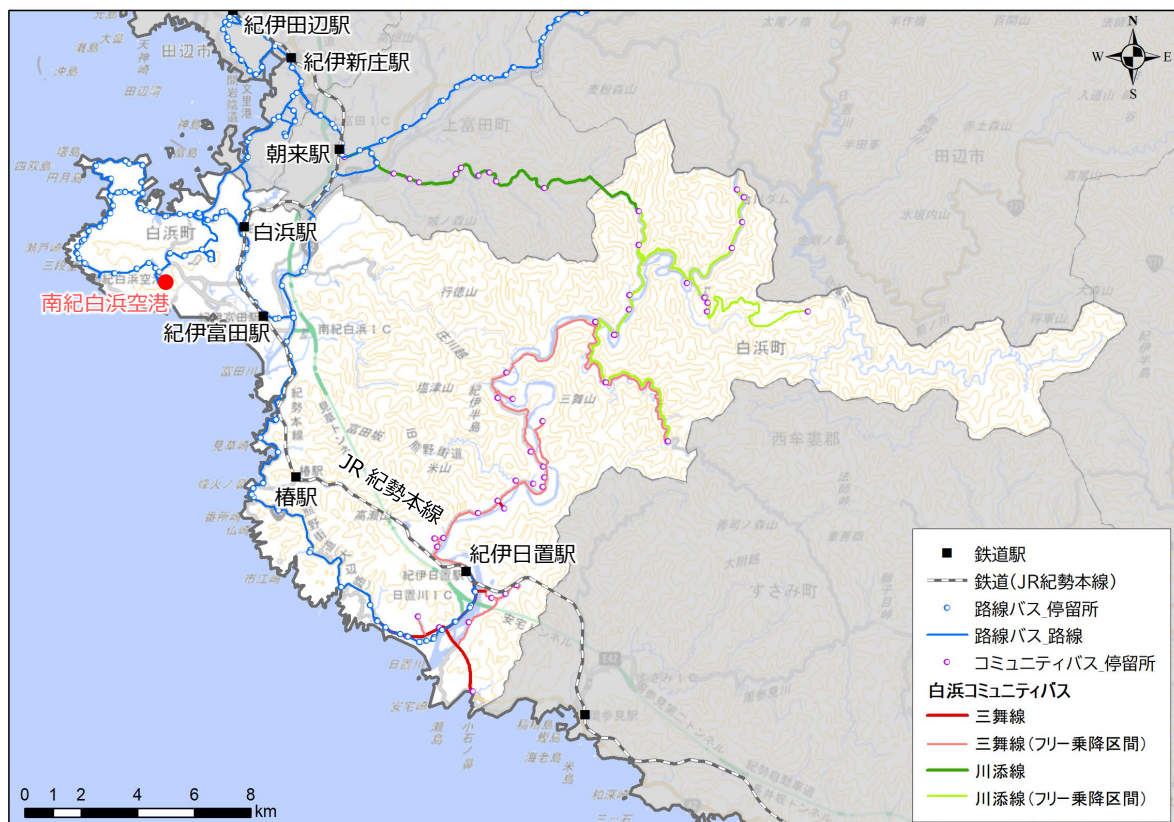


図 3-1 白浜町内の公共交通網

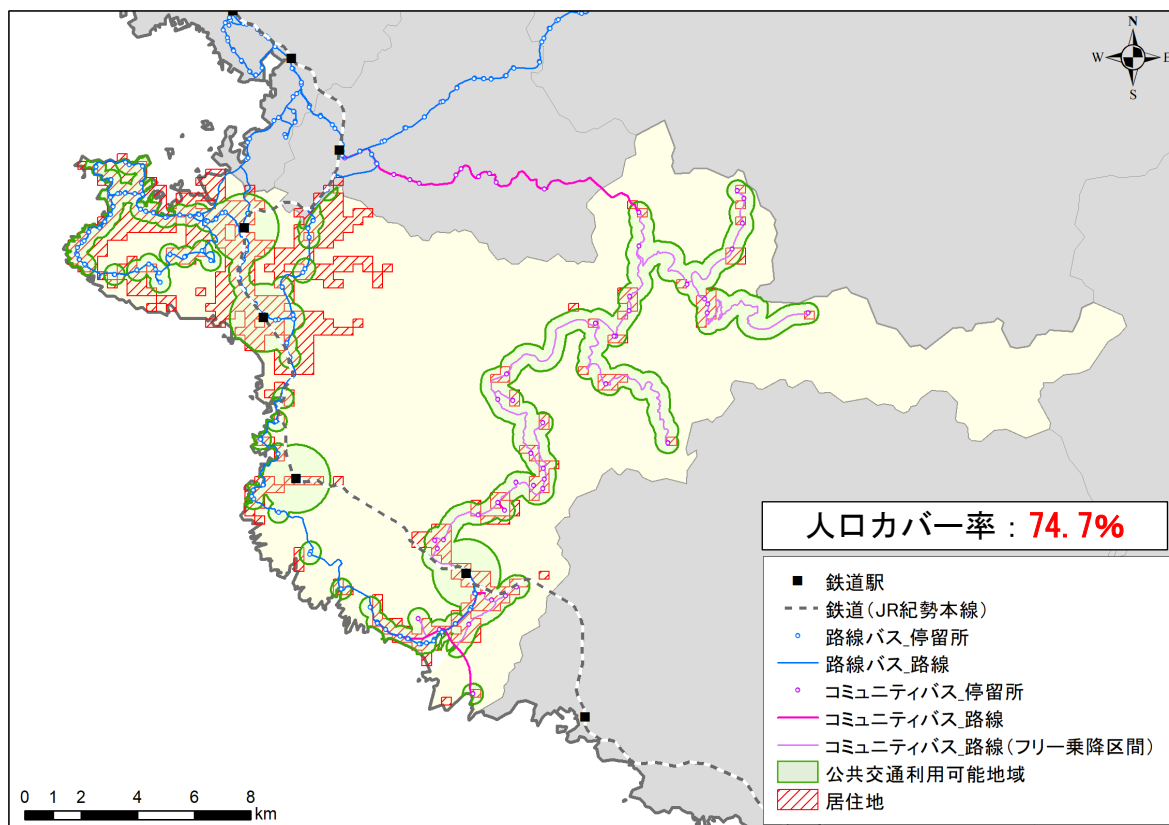
表 3-1 白浜町内の輸送手段

輸送手段	内容
飛行機	日本航空(株) (南紀白浜空港)
高速バス	明光バス(株)、西日本 JR バス(株)、西部観光バス(株)
鉄道	JR紀勢本線(白浜駅、紀伊富田駅、椿駅、紀伊日置駅)
路線バス	明光バス(株)
コミュニティバス	白浜町(運行事業者: 明光タクシー(株))
タクシー	白浜第一交通(株)、明光タクシー(株)、紀勢交通(株)
地域の輸送資源	商業施設送迎バス、病院送迎バス、スクールバス、乗合タクシー

## (2) 公共交通利用可能地域

本計画では、「鉄道駅から1 km、バス停から300m」の範囲を公共交通が利用しやすい地域として、「公共交通利用可能地域」と定義します。

町内の全人口に対して公共交通利用可能地域内の人口割合を「人口カバー率」とし、公共交通の人口カバー率は74.7%となっています。



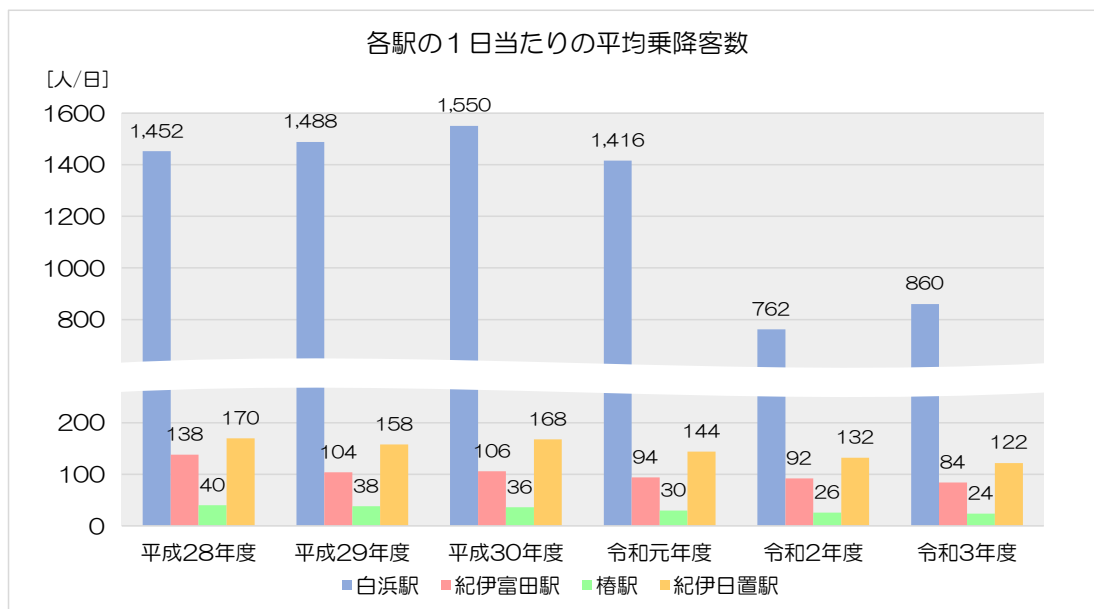
出典：人口：総務省統計局「2020年国勢調査」

図 3-2 公共交通利用可能地域

### 3-2. 公共交通の利用状況

#### (1) 鉄道

JR紀勢本線の利用者数は、平成28年度以降は横ばい傾向にあったものの、コロナ禍により、令和2年度は大きく減少しています。令和3年度では回復傾向にあるものの、コロナ禍前までは戻っていない状況です。



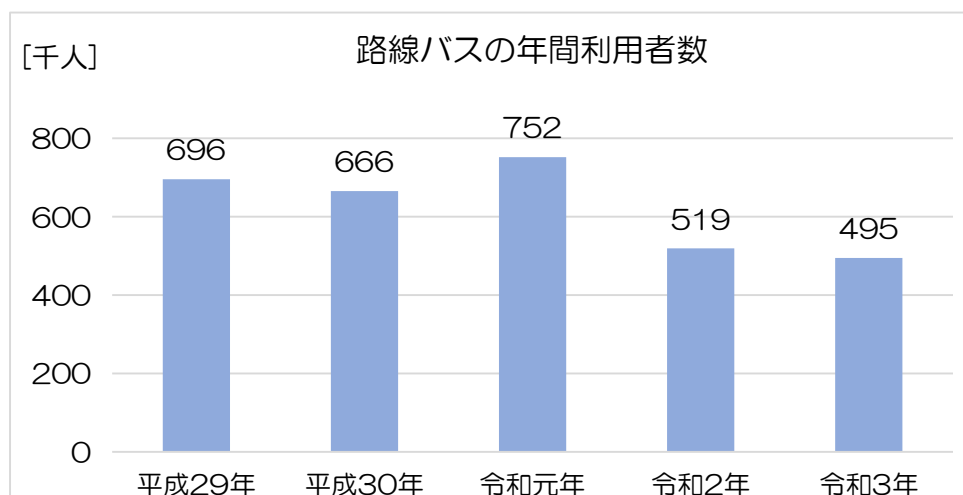
出典：和歌山県企画部地域振興局総合交通政策課「令和3年度 和歌山県公共交通機関等資料集」

図 3-3 鉄道の1日当たりの平均乗降客数の推移

#### (2) 路線バス

##### 1) 利用者数全体

コロナ禍により、令和2年以降は利用者数が大きく減少しています。



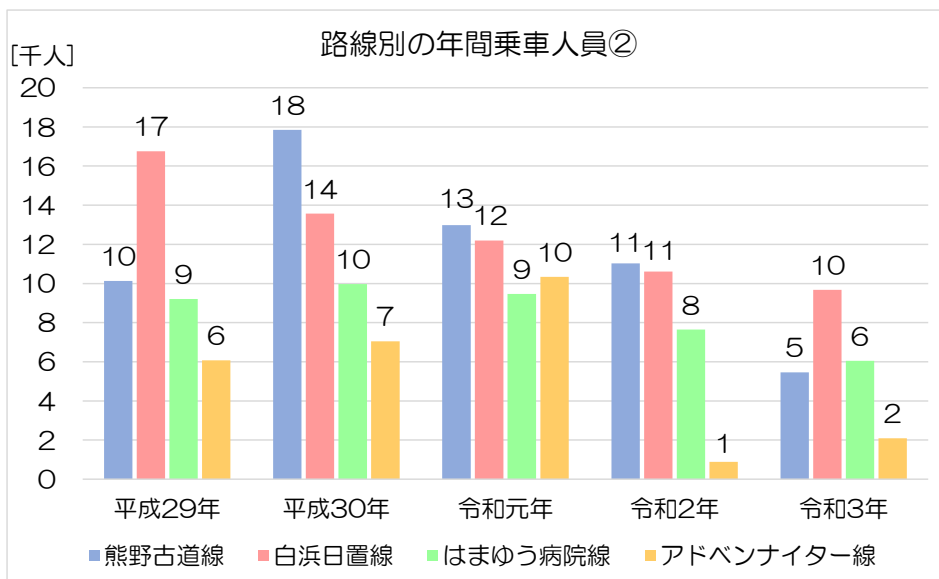
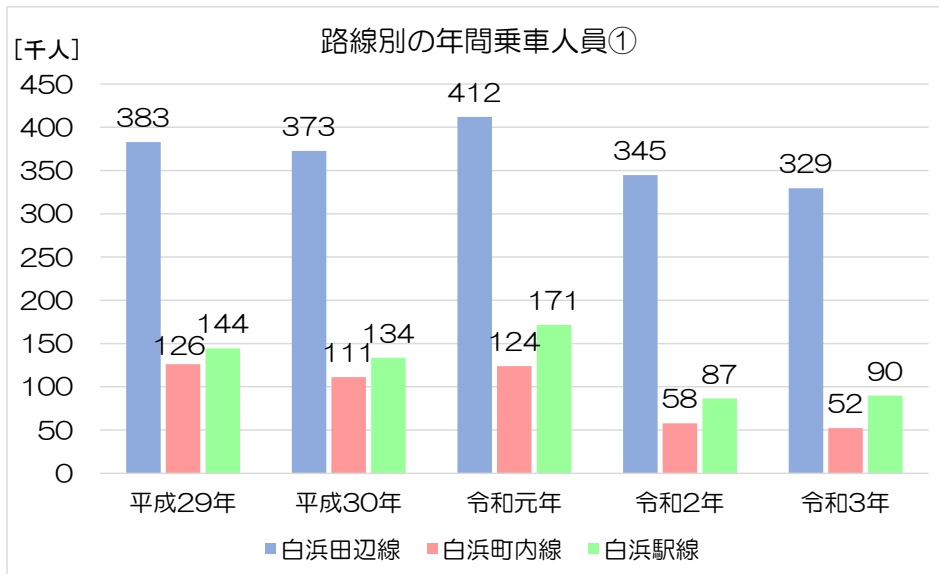
※各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」を示す

出典：明光バス(株)提供資料

図 3-4 路線バスの年間利用者数の推移

## 2) 路線別の利用者数

コロナ禍前は、ほとんどの路線で増加または横ばい傾向であったものの、コロナ禍により、令和2年にはすべての路線で利用者数が減少しています。



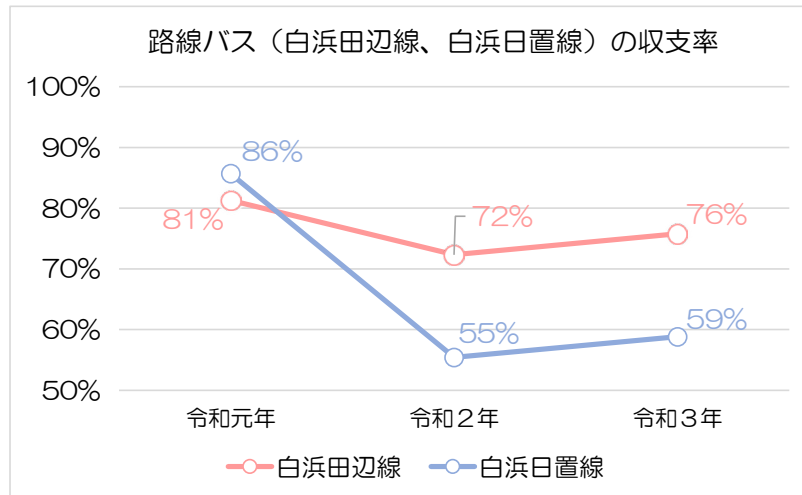
※各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」を示す

出典：明光バス（株）提供資料

図3-5 路線バスの路線別年間利用者数

### 3) 収支率

人件費や燃料費の高騰による運行経費の増加や、コロナ禍による利用者数の減少により、令和2年には収支率が減少しています。また、令和3年には回復傾向にあるものの、コロナ禍前までは戻っていない状況です。



※各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」を示す

※収支率：収入／運行経費×100

※公的資金を投入している路線のみ

出典：明光バス（株）提供資料

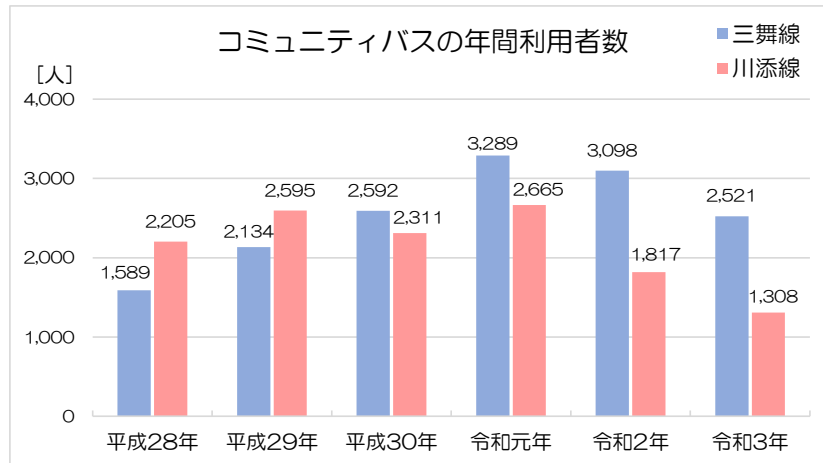
図3-6 路線バス（白浜田辺線、白浜日置線）の収支率



### (3) コミュニティバス

#### 1) 利用者数全体

運行を開始した平成28年より、利用者数は増加傾向にあったものの、コロナ禍により、令和2年以降は利用者数が減少しています。

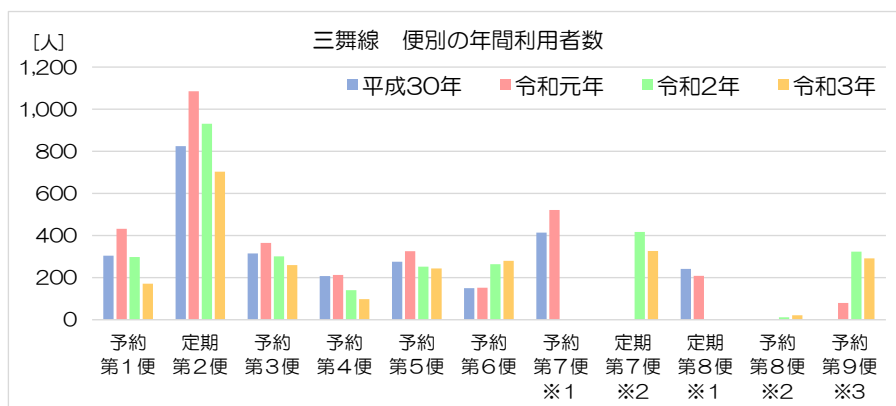


※各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」を示す

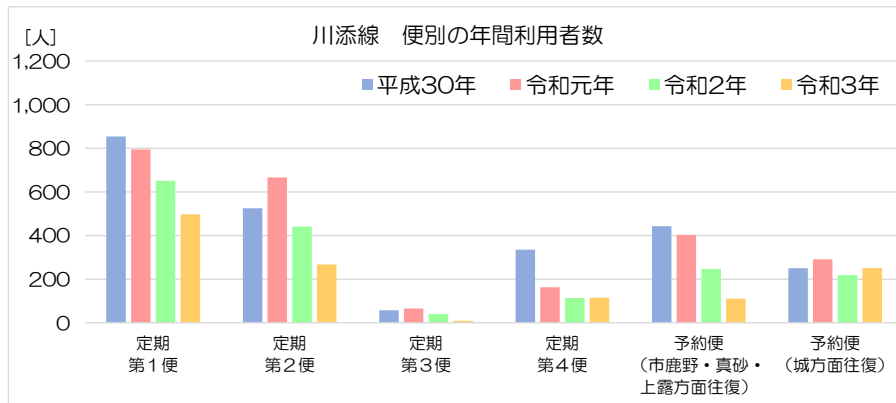
図 3-7 コミュニティバスの年間利用者数の推移

#### 2) 便別の利用者数

三舞線・川添線共に、朝の定期便（三舞線：第2便、川添線：第1・2便）の利用者数が多い傾向にあります。



※1 平成30年～令和元年まで ※2 令和2年～3年まで ※3 令和元年以降の実績値

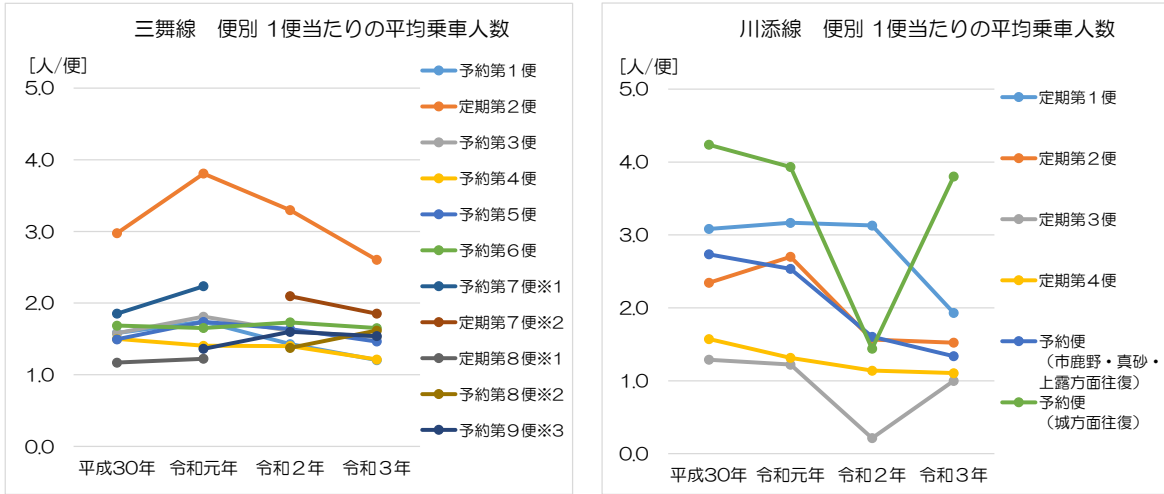


※各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」を示す

図 3-8 コミュニティバスの便別年間利用者数

### 3) 1便あたり平均乗車人数

すべての便で、1便当たりの平均乗車人数が5人以下となっており、コロナ禍により、さらに減少しています。一方で、朝の定期便等、一部の便では平均して4人前後と他の便と比較して高い値となっています。

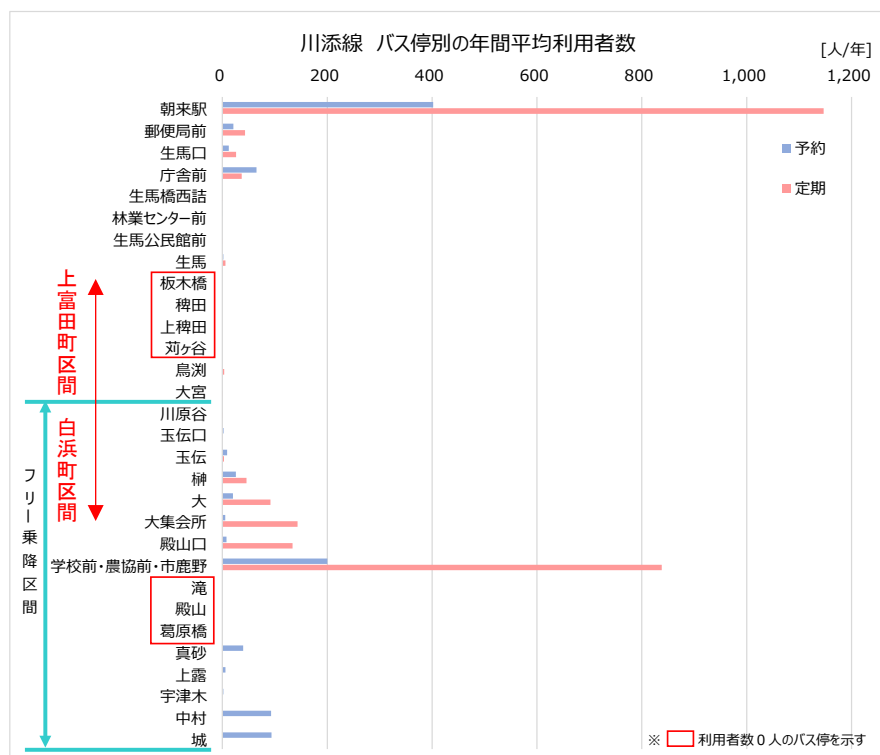
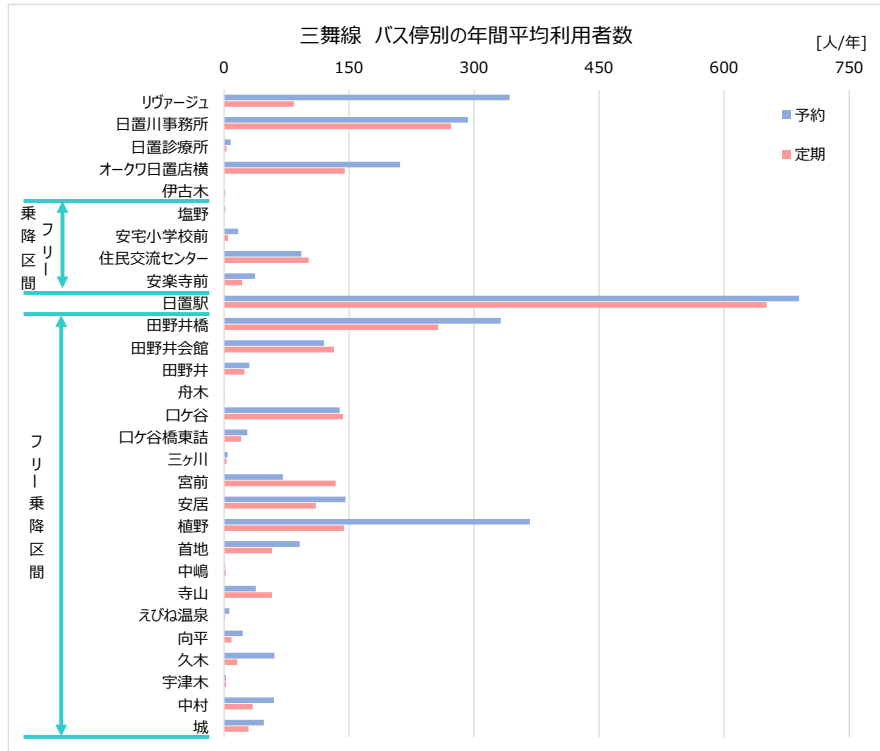


※各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」を示す

図 3-9 コミュニティバスの1便当たりの年間平均乗車人数

#### 4) バス停別の年間平均利用者数

三舞線では、日置駅の利用者が最も多く、各バス停で一定数の利用者がいます。川添線では、朝来駅の利用者が1,000人/年以上と多い一方、利用者が0人のバス停も複数あり、上富田町を運行する区間においては朝来駅周辺以外での利用はほとんどありません。

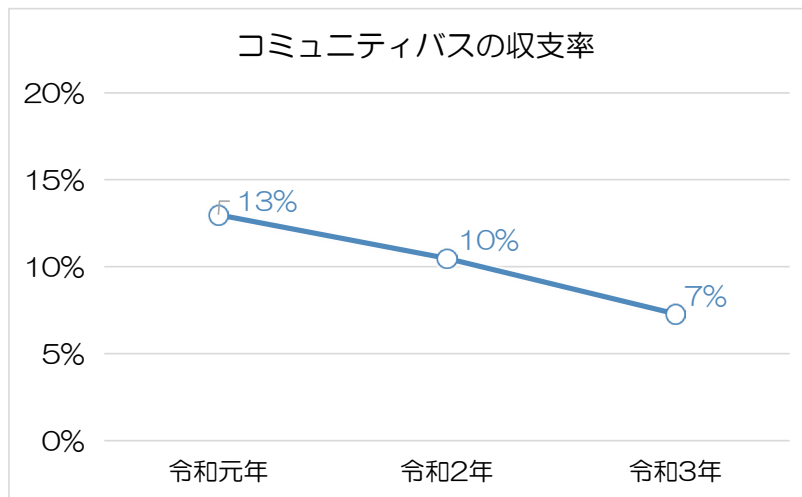


※令和元年～令和3年まで（各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」）の3年間の年間平均利用者数

図3-10 コミュニティバスのバス停別年間平均利用者数

## 5) 収支率

人件費や燃料費の高騰による運行経費の増加や、コロナ禍による利用者数の減少により、収支率は年々低下しています。



※各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」を示す

※収支率：収入／運行経費×100

図 3-11 コミュニティバス収支率

## 第4章 公共交通における課題と解決の方向性

---

## 第4章 公共交通における課題と解決の方向性

### 4-1. 現状やアンケート調査から見た課題

#### (1) 高齢化社会の到来による公共交通の需要増加への対応

本町では、令和2年（2020年）時点で高齢化率が40%を超えており、今後も増加していくことが推計されています。また、和歌山県の運転免許証の返納者も年々増加しており、公共交通を必要とする方の増加が想定されます。

これらの背景より、運転免許証返納後も安心して移動できる移動手段の確保及び今後増加する公共交通の需要への対応が求められます。

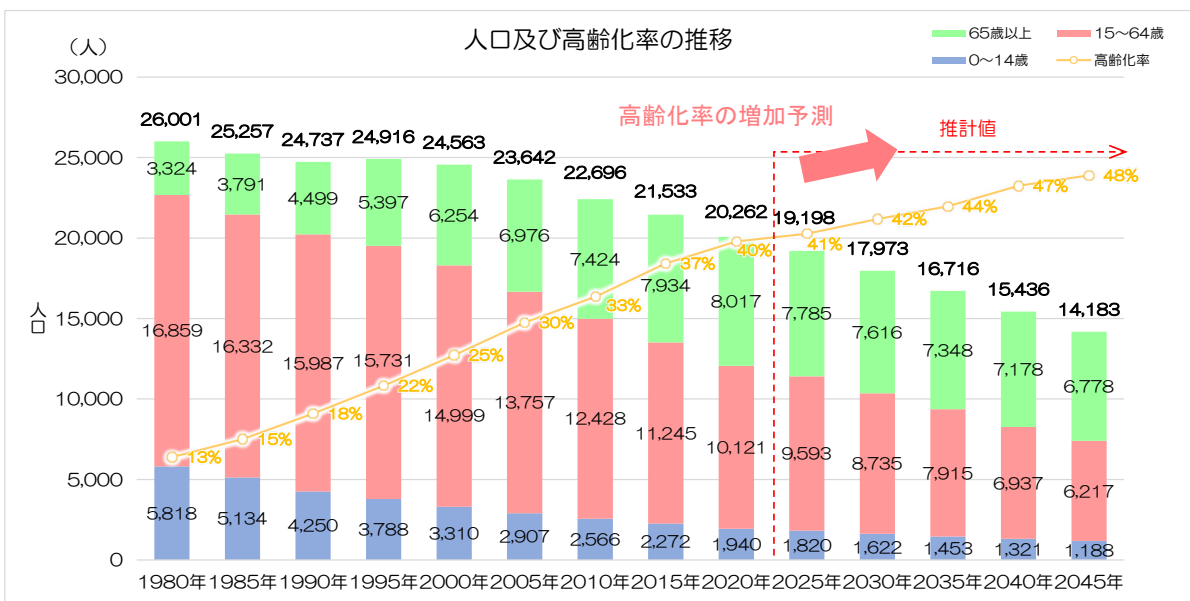


図 4-1 人口及び高齢化率の推移

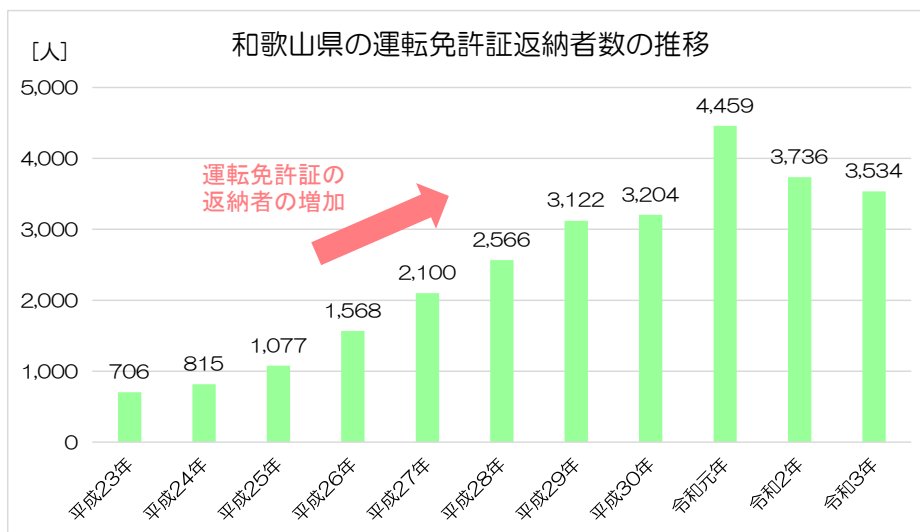


図 4-2 和歌山県の運転免許証返納者数の推移

## (2) 観光やワーケーションによる来訪者の移動手段の確保

コロナ禍により観光客が減少し、令和2年度は南紀白浜空港の利用者も大きく減少していましたが、令和3年度から回復傾向にあり、現在は過去最高の利用者数となっています。また、これまで南紀白浜空港・東京羽田空港間の航空便は1日3往復運航していましたが、令和5年2月には1日4往復とする実証実験が行われ、利用者数の増加が期待されています。

本町の基幹産業である観光や、近年増加しているワーケーションにより、今後、町外からの来訪者の増加が想定されることから、来訪者の移動手段の確保が必要となっています。

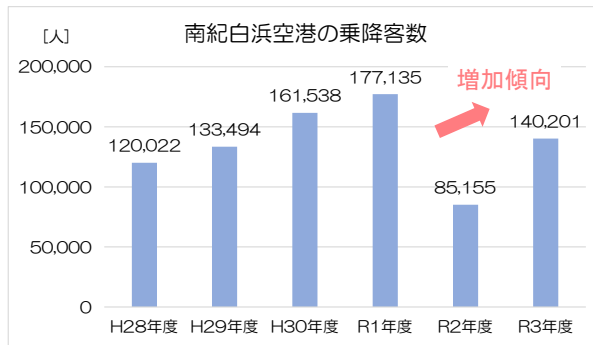


図 4-3 南紀白浜空港の乗客数の推移

表 4-1 南紀白浜空港・東京間の運航便数

(令和5年2月 実証実験時)

航空会社	行先	運航便数 (便)	出発時間	備考
JAL	東京⇒南紀白浜	4	7:45	
			11:40	
			16:30	
			17:30	臨時便
	南紀白浜⇒東京	4	8:20	臨時便
			9:45	
			13:35	
			18:25	

※臨時便：令和5年2月の実証実験時に運航した便

## (3) 「公共交通利用可能地域」以外の住民への対応

本町の公共交通による人口カバー率は74.7%であり、多くの方は公共交通利用可能地域に含まれますが、一方で、約25%の方は公共交通が利用しづらい状況にあります。今後、公共交通の需要が高まる中、より多くの方が公共交通を利用しやすい環境を整備するため、既存のバスルートの見直しや、新たな交通手段の導入などの対応が求められます。

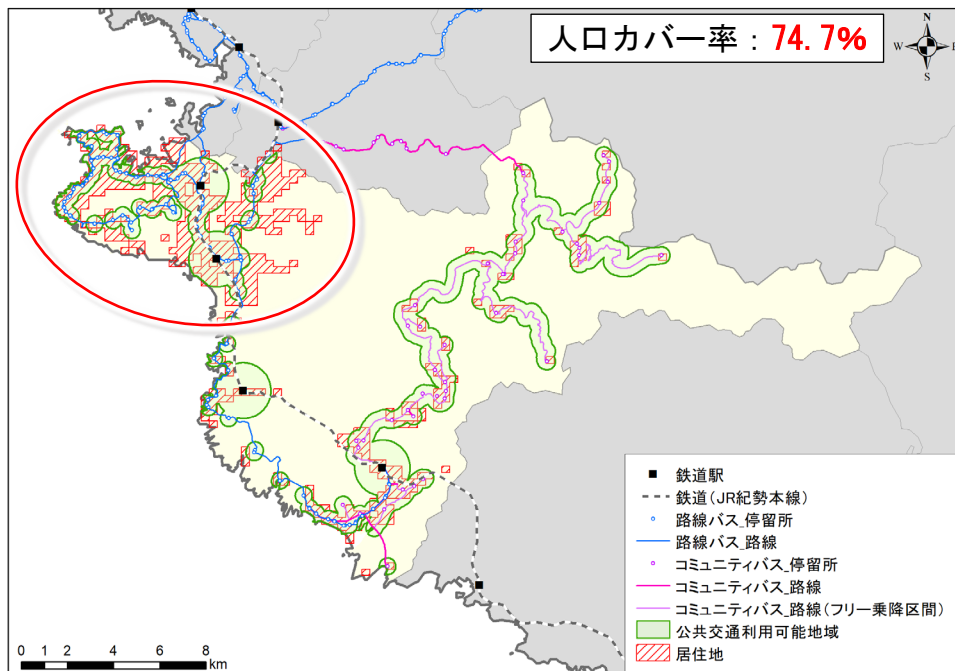


図 4-4 公共交通利用可能地域

#### (4) ニーズに合わせた公共交通サービスの改善

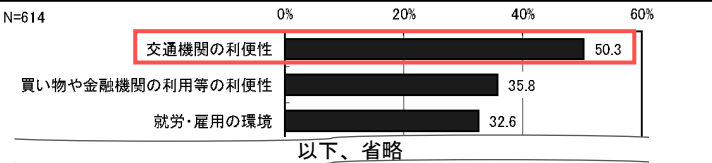
本町では、和歌山市方面及び新宮市方面を結ぶ鉄道に加え、半島部及び沿岸部は路線バス、日置川流域の地域ではコミュニティバスが運行しており、地域住民の移動を支えてきました。

しかし、平成 29 年に実施した「第 2 次白浜町長期総合計画策定に係る町民アンケート調査」の結果や、本計画策定にあたり実施した公共交通に関する「町民アンケート調査」の結果では、公共交通の利便性に関する不満や要望が多くあげられました。

今後、公共交通の需要が高まる中、公共交通の利便性向上に向け、利用者ニーズに合わせた公共交通サービスへの改善が求められます。

##### ⑧ 白浜町に住んでいて困ること<複数回答>

【◆ 白浜町に住んでいて困ることは何ですか。あてはまるものすべての番号を書いてください】



出典：白浜町「第 2 次白浜町まち・ひと・しごと創生総合戦略」

資料編 1. 第 2 次白浜町長期総合計画策定に係る町民アンケート調査結果の再分析

図 4-5 第 2 次白浜町長期総合計画策定に係る町民アンケート調査の結果

##### 「⑧白浜町に住んでいて困っている事」

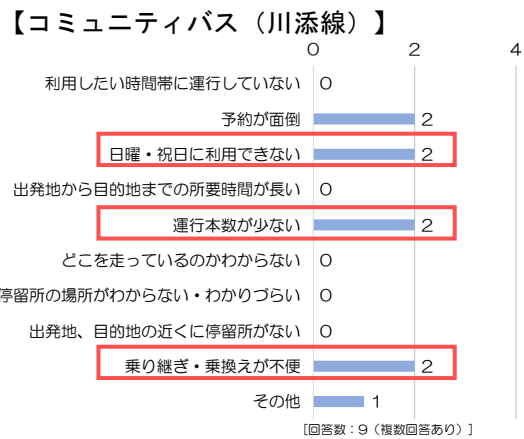
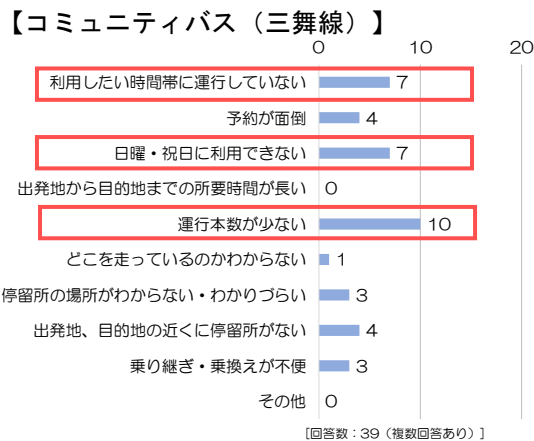
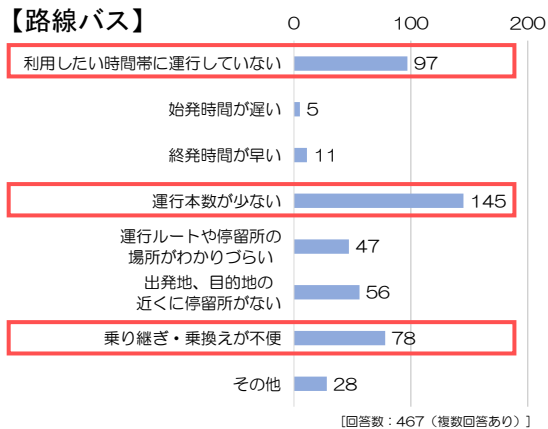


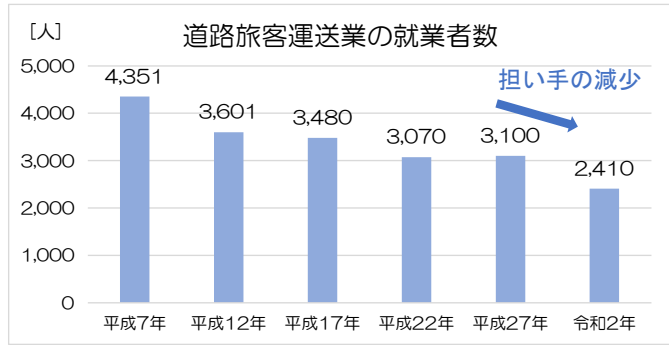
図 4-6 公共交通に関する町民アンケート調査の結果「町内の公共交通で不満に思っていること」



### (5) バス及びタクシーの運転士不足

全国的に、バスやタクシーの運転士が不足する傾向にあり、和歌山県においても、公共交通の運行に必要な運転士の人数は年々減少しています。

高齢化等により公共交通の需要がさらに高まる中、現在の公共交通を維持していくためには、運転士の担い手確保が求められます。



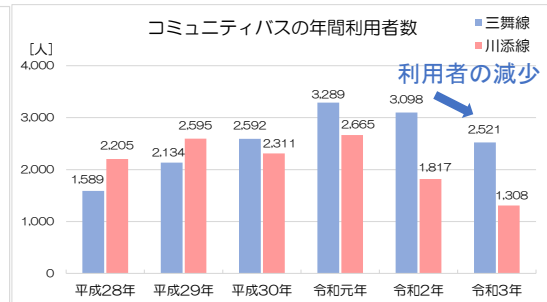
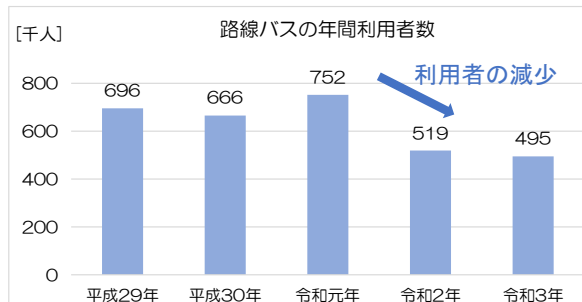
出典：総務省統計局「国勢調査」

図 4-7 和歌山県における道路旅客運送業の就業者数の推移

### (6) コロナ禍による利用者の減少

コロナ禍により、公共交通利用者が大きく減少しました。また、町民アンケート調査の結果より、コロナ収束後の外出においては、一定数の人がコロナ禍前の外出回数には戻らないと回答しており、今後、公共交通の利用者数もコロナ禍前には戻らないことが想定されます。

コロナ禍により生活様式が大きく変化しており、公共交通の利用者数が減少する中で、公共交通を維持していくことが求められます。



※各年の期間はすべて「前年10月～該当年9月」を示す

図 4-8 路線バスの年間利用者数の推移

図 4-9 コミュニティバスの年間利用者数の推移

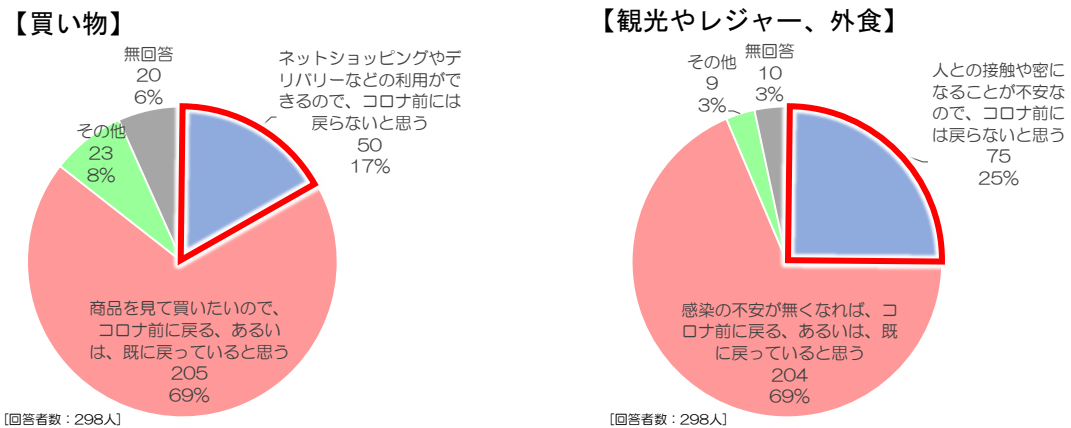


図 4-10 コロナ収束後の外出回数

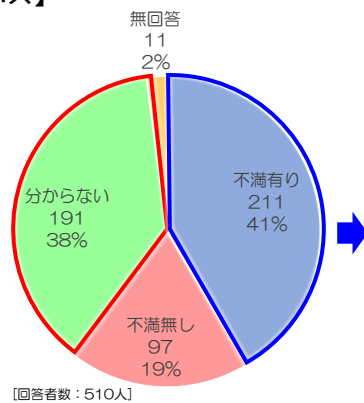
## (7) 公共交通の周知不足

町民アンケート調査の結果では、各公共交通で不満に思っていることに対して、「分からない」と回答する方が多く、路線バスやコミュニティバス（三舞線）の不満理由では「運行ルートや停留所の場所がわかりづらい」や「停留所の場所がわからない・わかりづらい」と回答する方が一定数います。

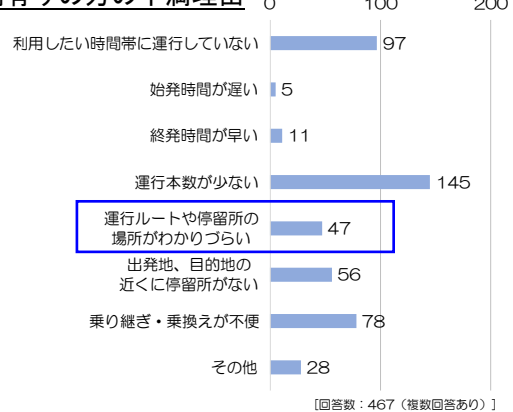
また、路線バスの不満状況について運転免許証の保有状況別でみると、「持っていたが、自主返納した」「持っていない」といった自家用車を利用しない方においても、30%弱の方が「わからない」と回答しています。

こうした背景から、公共交通に関する周知において、「誰に・何を・どのような方法で」周知するのかを明確にした情報提供の方法の改善が必要となっています。

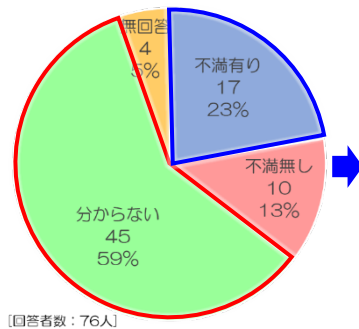
### 【路線バス】



### 不満有りの方の不満理由



### 【コミュニティバス（三舞線）】



### 不満有りの方の不満理由

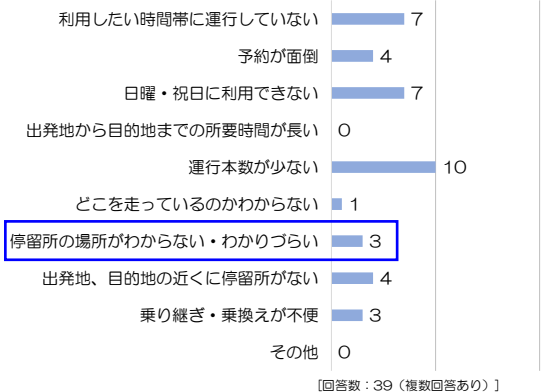
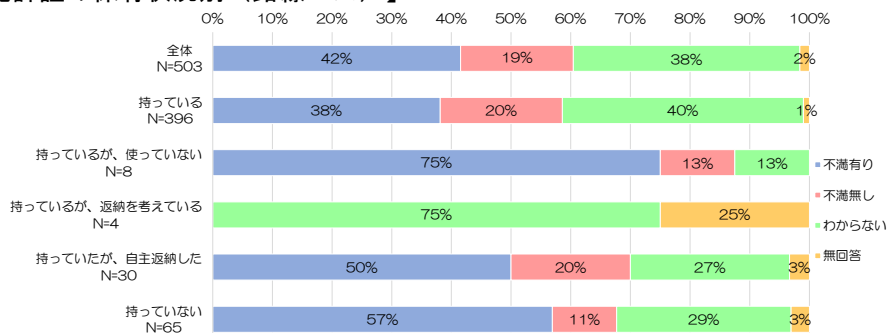


図 4-11 路線バス及びコミュニティバス（三舞線）の不満状況

### 【運転免許証の保有状況別（路線バス）】



※端数処理により、合計が100%とならない場合がある

図 4-12 路線バスの不満状況（運転免許証の保有状況別）

## 4-2. 課題と解決の方向性

本町の現状や、公共交通に関するアンケート調査の結果から得られた課題と、その解決の方向性を以下に示します。

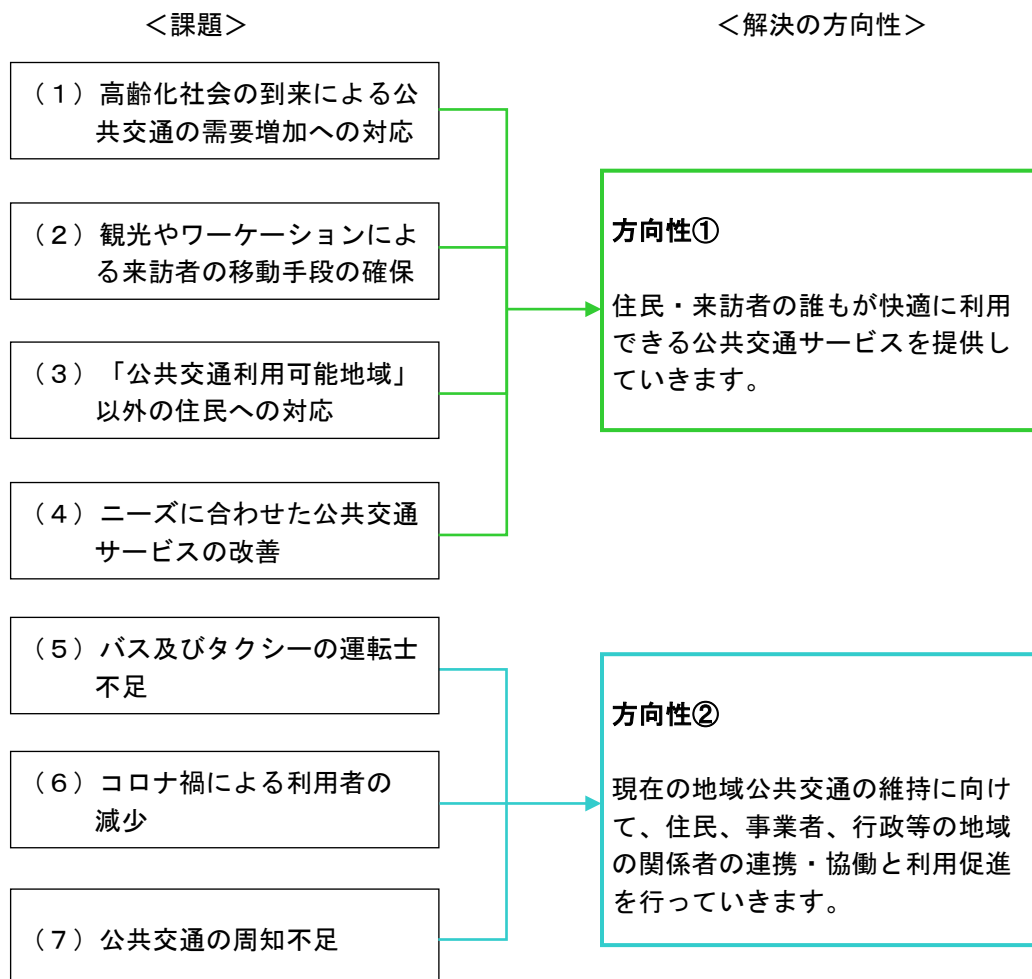


図 4-13 課題と解決の方向性



## 第5章 基本方針と目標

---

## 第5章 基本方針と目標

### 5-1. 基本方針

本町の上位計画である「第2次白浜町長期総合計画」では、まちの将来像として“輝きとやすらぎと交流のまち 白浜 ～住んでよい、訪れて楽しいふれあいのまちづくり～”を掲げています。また、「白浜町都市計画マスタープラン」においては、まちづくりの目標として“人と人がふれあう 安心して快適に過ごせるまち 白浜 ”を掲げています。

これらの上位計画におけるまちの将来像や目標の実現と、本町の現状及び公共交通に関するアンケート調査結果から出た課題の解決に向け、地域公共交通の目指すべき姿として以下の基本方針を設定しました。

#### 基本方針① 住民・来訪者の誰もが快適に利用できる公共交通体系の構築

公共交通は、町民の重要な移動手段であり、交流を支える重要な役割を担っています。一方で、町民アンケートの結果では、公共交通の満足度は高くなく、運行本数の不足や運行時間等の課題があげられています。また、本町の基幹産業である観光や、近年増加しているワーケーションによる来訪者の移動手段として、利便性の高い公共交通が求められます。

以上より、住民・来訪者の誰もが快適に利用できる公共交通体系の構築を目指します。

#### 基本方針② 地域の関係者の連携と協働による持続可能な地域公共交通の実現

コロナ禍により鉄道や路線バス、コミュニティバス等の地域公共交通の利用者が大きく減少していることや、高齢化の進展により公共交通の担い手である運転士の不足等が懸念されており、事業者と行政だけで現在の公共交通を維持していくことは困難な状態にあります。今後は、積極的な公共交通の利用や、新たな担い手づくり等が重要となります。

これらのことを踏まえ、住民、事業者、行政等の地域の関係者が連携及び協働することで、持続可能な公共交通の実現を目指します。



表 5-1 地域公共交通が担う役割と位置づけ

位置づけ	交通機関・系統	機能・役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道（JR紀勢本線）	行政区域を超えた広域的な移動、交流、連携を支える路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
地域間幹線	路線バス ・白浜田辺線（快速） ・熊野古道線 ・白浜田辺線	町外の拠点間を結び、広域幹線へのアクセスや主要施設への移動等の生活交通及び観光交通を支える路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。  <b>地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）</b> を活用し持続可能な運行を目指します。
	地域内支線	町内の市街地を運行し、広域幹線へのアクセスや主要施設への移動等の生活交通及び観光交通を支える路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
地域内支線	路線バス ・白浜町内線 ・白浜駅線	町内の地域間を結び、沿岸部の生活交通を支える路線	<b>地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）</b> を活用し持続可能な運行を目指します。
	コミュニティバス ・三舞線 ・川添線	日置川地域の山間部と広域幹線を結び、買い物や通院等の地域の生活交通を支える路線	
個別輸送	タクシー	個別のニーズに応じた移動を担う	—

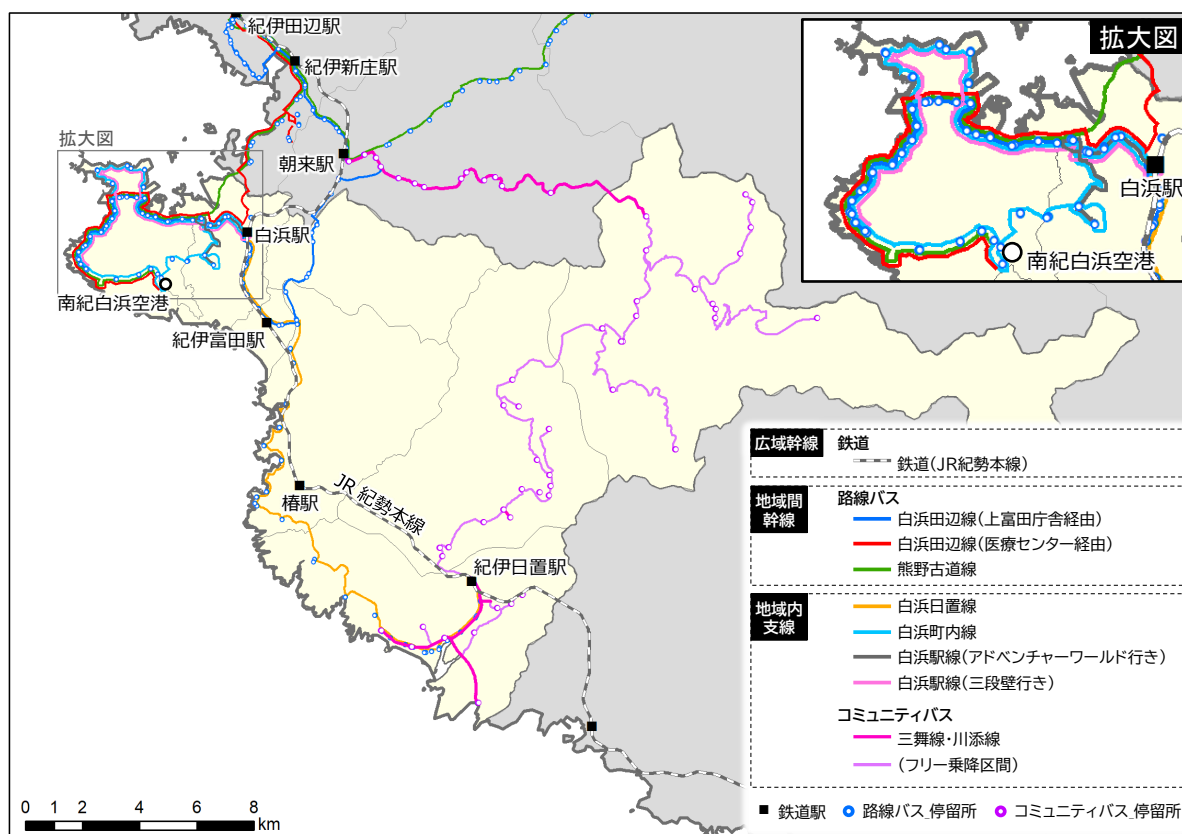


図 5-2 白浜町内の地域公共交通の位置づけ



●【地域間幹線】路線バス（白浜田辺線、白浜田辺線(快速)、熊野古道線）の位置づけ及び役割

白浜町内と町外の拠点間を結び、通勤・通学、買い物、通院等の生活交通や観光交通を担う路線です。白浜田辺線においては、紀伊田辺駅から白浜駅・南紀白浜空港までを結び、三次医療機関である南和歌山医療センターや、近隣市町から南紀白浜空港へのアクセスが可能となっています。熊野古道線においては、熊野古道のうち熊野本宮大社を経由する「中辺路」ルートに沿って南紀白浜空港と新宮駅を結んでおり、観光交通としても重要な役割を担っています。

一方で、白浜田辺線においては、本町や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を維持・確保する必要があります。

●【地域内支線】路線バス（白浜町内線、白浜駅線、白浜日置線）の位置づけ及び役割

白浜町内線及び白浜駅線は、本町の市街地を運行し、広域幹線と市街地や空港、観光地等を結び、生活交通及び観光交通を担う路線です。白浜日置線は、本町の沿岸部を通り白浜駅と紀伊日置駅間を結ぶ、通勤・通学、買い物等の生活交通を担う路線です。

一方で、白浜日置線においては、本町や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を維持・確保する必要があります。

●【地域内支線】コミュニティバス（三舞線、川添線）の位置づけ及び役割

コミュニティバスは、日置川地域のバス路線の廃止に伴い、地域の生活交通の確保のため運行を開始しました。日置川流域の山間部から、三舞線は紀伊日置駅方面、川添線は朝来駅までを結び、広域幹線への連絡や通院、買い物等の地域住民の生活交通を担う重要な路線となっています。

一方で、本町や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を維持・確保する必要があります。

なお、川添線においては、隣接する上富田町まで運行しており、複数の町に運行区域がまたがっているものの、主に白浜町民のJR朝来駅周辺への移動手段として利用されており、白浜町で運行経費を全額負担します。

### 5-3. 目標

これまでに整理した上位計画の将来像や目標、課題及び解決の方向性、基本方針を踏まえ、本町の地域公共交通計画における目標は以下のとおりとします。

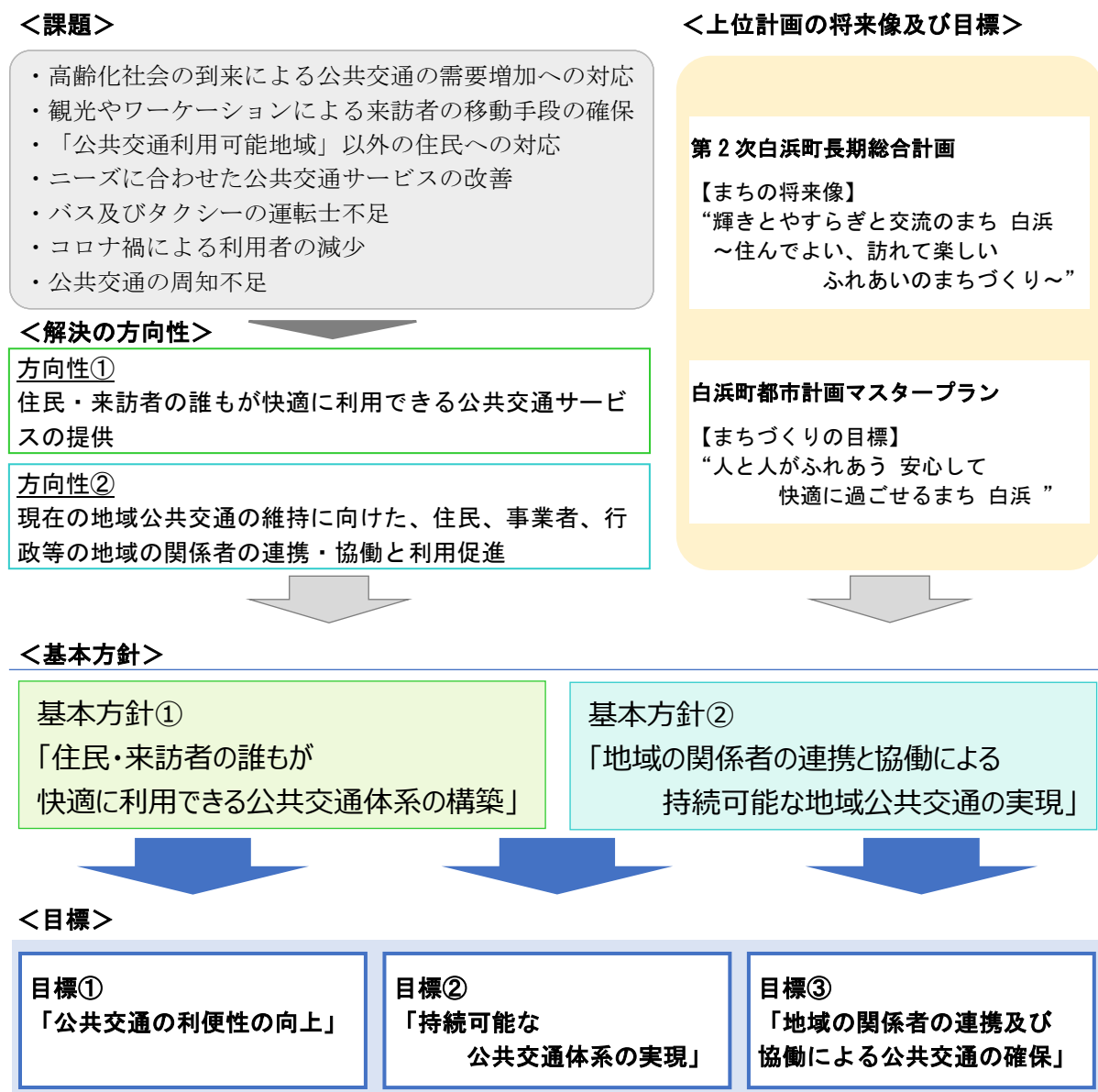


図 5-3 計画の目標

## 第6章 目標達成のために行う事業

---

## 第6章 目標達成のために行う事業

---

### 6-1. 事業の推進体制

目標達成のための事業の実施においては、白浜町地域公共交通活性化協議会を中心とし、住民、事業者、行政等の様々な地域関係者と連携及び協働し実施していきます。



図 6-1 事業の推進体制

## 6-2. 事業体系

目標達成のために以下の事業に取り組み、よりよい公共交通体系の構築を目指します。

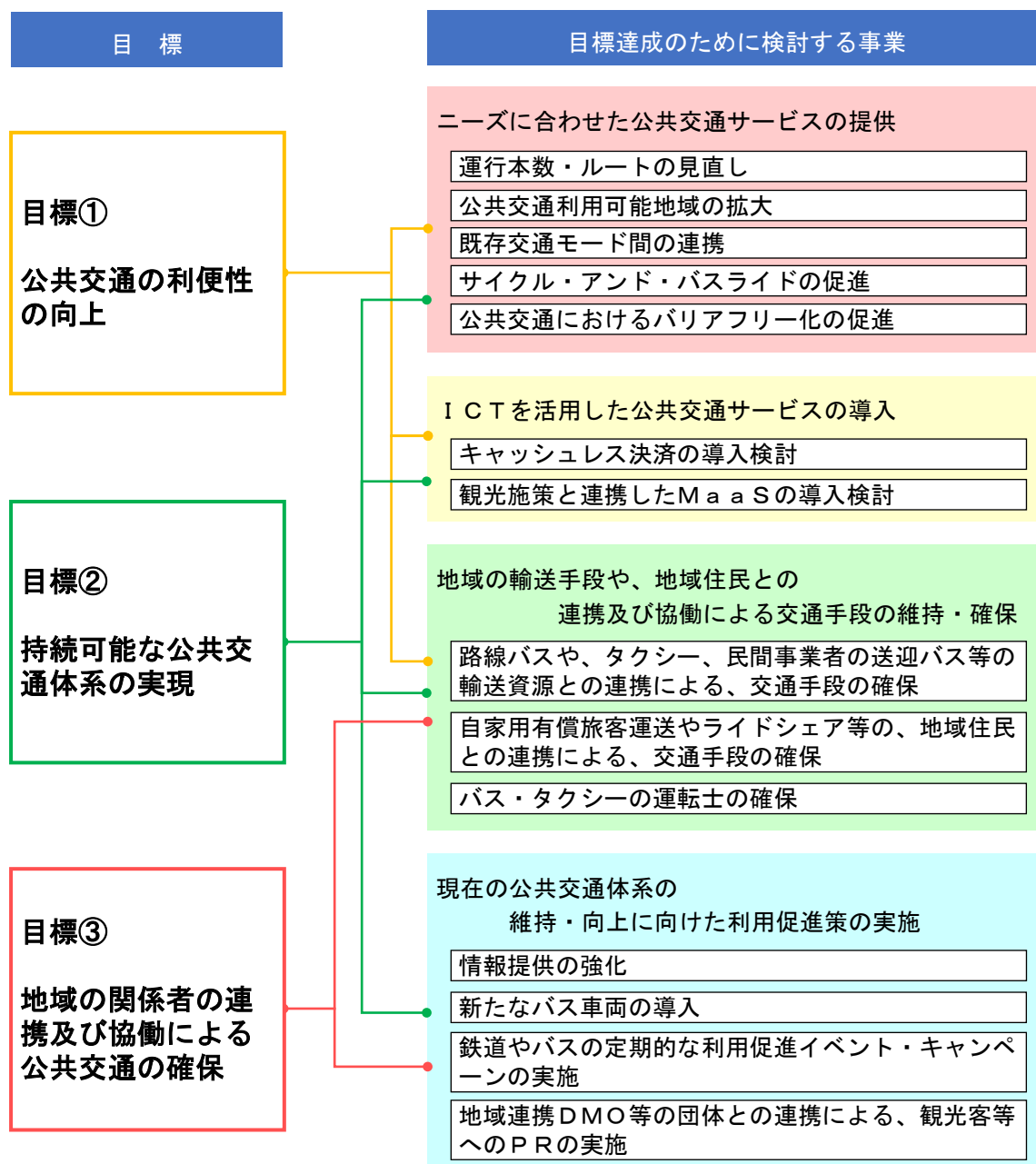


図 6-2 目標と事業の体系

### 6-3. スケジュール

令和5年度から令和9年度にかけて、各事業を検討します。本計画の期間は5年間ですが、継続的に実施すべき内容は、令和9年度以降も検討していきます。

事業内容		スケジュール					
		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
ニーズに合わせた公共交通サービスの提供	運行本数・ルートの見直し						○
	公共交通利用可能地域の拡大	検討					
	既存交通モード間の連携						○
	サイクル・アンド・バスライドの促進	検討					○
	公共交通におけるバリアフリー化の促進	検討					○
ICTを活用した公共交通サービスの導入	キャッシュレス決済の導入検討		導入検討・協議				
	観光施策と連携したMa a Sの導入検討		導入検討・協議				
地域の輸送手段や、地域住民との連携及び協働による交通手段の維持・確保	路線バスや、タクシー、民間事業者の送迎バス等の輸送資源との連携による、交通手段の確保						○
	自家用有償旅客運送やライドシェア等の、地域住民との連携による、交通手段の確保			導入検討・協議			○
	バス・タクシーの運転士の確保						○
現在の公共交通体系の維持・向上に向けた利用促進策の実施	情報提供の強化	検討					
	新たなバス車両の導入			導入検討・協議			
	鉄道やバスの定期的な利用促進イベント・キャンペーンの実施		定期的実施				○
	地域連携DMO等の団体との連携による、観光客等へのPRの実施	検討・協議					○

図 6-3 スケジュール

検討・協議 実施

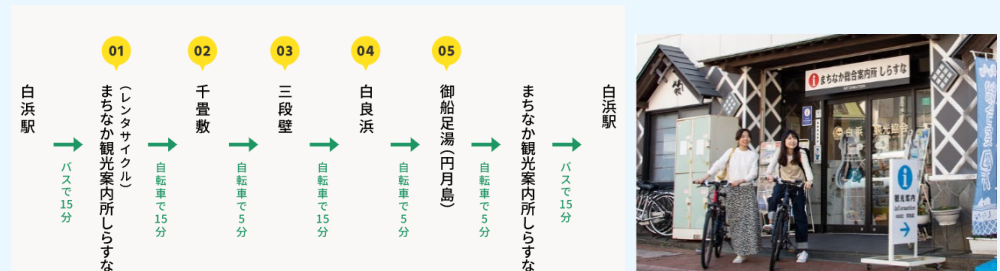
#### 6-4. 具体的な事業内容

##### (1) ニーズに合わせた公共交通サービスの提供

運行本数・ルートの見直し						
実施主体	交通事業者、町					
実施内容	<p>町民アンケートの結果より、路線バス及びコミュニティバスの不満理由として「運行本数が少ない」が多くあげられています。また、町民アンケートの結果では、路線バスの不満理由の一つとして「出発地、目的地の近くに停留所がない」があげられています。</p> <p>公共交通の利便性向上のため、住民のニーズに合わせた、運行本数及び運行ルートの見直しを行います。</p> <p>また、住民ニーズを正確に把握するため、町民アンケートの結果を再分析するとともに、各公共交通の不満理由で「分からない」の回答の多かった地域を対象にヒアリングを行うなど、より詳しい分析を行っていきます。</p>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
						○


公共交通利用可能地域の拡大						
実施主体	交通事業者、町					
実施内容	<p>本町の公共交通による人口カバー率は74.7%であり、多くの方は公共交通利用可能地域に含まれますが、一方で、約25%の方は公共交通が利用しづらい状況にあります。</p> <p>公共交通利用可能地域の拡大に向け、コミュニティバス等の交通手段の導入・再編を検討します。また、現在運行しているコミュニティバス（三舞線、川添線）の運行地域も含め、デマンドバスといった新たな交通手段導入の可能性も検討します。</p>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	検討					

既存交通モード間の連携						
実施主体	交通事業者、町					
実施内容	町民アンケートの結果より、普段の外出における最終目的地は「白浜町外」が最も多くなっています。一方で、路線バスの不満理由として「乗り継ぎ・乗換えが不便」と回答する方も多くあがっているため、鉄道、路線バス、コミュニティバスの相互の乗り継ぎの利便性向上のためのダイヤの見直し等を行います。					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
						○





サイクル・アンド・バスライドの促進						
実施主体	民間事業者、交通事業者、町					
実施内容	<p>本町は、コバルトブルーの海や砂浜等、自然のロケーションを楽しめる観光資源を多く有しており、ルートや時間に縛られず、自然を体感しながら移動できる自転車も観光における移動手段の一つとして考えられます。</p> <p>一方で、本町では路線バスで観光地を周遊できる運行ルートが設定されており、観光客の移動手段として重要な役割を担っていますが、バスによる観光ではルートや時間が限定されてしまうデメリットがあります。</p> <p>現在、町内にはレンタサイクルやシェアサイクルが展開されており、自転車による観光が可能となっています。今後は、路線バスのバス停にシェアサイクルポートを設置する等により、路線バスと自転車が連携した「サイクル・アンド・バスライド」による、路線バスのデメリットを補完する交通体系の実現を検討します。</p> <p>《白浜町内のサイクリングルート例》</p>  <p>出典：南紀熊野ジオパーク推進協議会HP</p>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	検討					○




公共交通におけるバリアフリー化の促進

<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、町</p>																	
<p>実施内容</p>	<p>今後も高齢化が進む中、公共交通は、特に高齢者等の交通弱者にとって重要な移動手段となります。</p> <p>誰もが利用しやすい環境を整備するため、交通結節点のバリアフリー化や路線バスへのノンステップバスの導入等を促進します。</p> <p>《ノンステップバス》</p>  <p style="text-align: right;">出典：国土交通省「ノンステップバス」</p>																	
<p>実施時期</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 16.6%;">令和5年度</th> <th style="width: 16.6%;">令和6年度</th> <th style="width: 16.6%;">令和7年度</th> <th style="width: 16.6%;">令和8年度</th> <th style="width: 16.6%;">令和9年度</th> <th style="width: 16.6%;">継続検討</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>						令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討	検討					○
令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討													
検討					○													
<p>補助事業</p>	<p>地域公共交通確保維持事業（車両購入に係る補助）</p>																	



(2) ICTを活用した公共交通サービスの導入

キャッシュレス決済の導入検討						
実施主体	交通事業者、町					
実施内容	<p>町民アンケートの結果において、路線バスへのICカード導入を望む声もあがっているほか、訪日外国人観光客の利便性向上に向け、ICカードや二次元コードによるキャッシュレス決済の導入を検討します。</p> <p>《事例：路線バスの二次元コード決済の導入》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車時と降車時に二次元コードを読み取ることで決済が可能</li> <li>二次元コードの印字されたプリペイドカードの利用も可能</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【乗車時】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【降車時】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【乗車時】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【降車時】</p>  </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：上田市HP</p>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	導入検討・協議					
補助事業	道路運送高度化事業					

観光施策と連携したMaaS(Mobility as a Service)の導入検討						
実施主体	関連団体、観光事業者、交通事業者、町、県					
実施内容	<p>本町は、既に様々な経路検索事業者のアプリケーションで路線バスの経路検索が可能のほか、本町を含む紀伊半島を対象に鉄道やバス、観光施設のチケットをWeb上で購入できる「KiiPass Kumano」が期間限定で運用される等、MaaSの実現に必要な様々なICT技術が導入されています。</p> <p>今後は、これらのシステムとの連携を図る等、本町で利用できる観光型MaaSの導入の可能性を検討します。</p> <p>《「KiiPass Kumano」》 (実施期間：令和4年9月～11月)</p> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1; padding-left: 20px;"> <p>Web上で、公共交通や観光施設のチケットの購入が可能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●交通施設 <ul style="list-style-type: none"> <li>・白浜とくとくフリー乗車券</li> <li>・レンタサイクル</li> </ul> </li> <li>●観光施設 <ul style="list-style-type: none"> <li>・アドベンチャーワールド</li> <li>・三段壁洞窟</li> <li>・南紀白浜グラスボート 等</li> </ul> </li> </ul> <p>出典：紀伊半島外国人観光客受入推進協議会HP</p> </div> </div>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	導入検討・協議					

(3) 地域の輸送手段や、地域住民との連携及び協働による交通手段の維持・確保

路線バスや、タクシー、民間事業者の送迎バス等の輸送資源との連携による、交通手段の確保						
実施主体	民間事業者、交通事業者、町					
実施内容	<p>本町では、路線バスやタクシーのほかに、病院送迎バスや各ホテル・旅館等が運行する商業施設の送迎バス等、様々な輸送資源があります。住民と観光客の利便性向上のため、これらの輸送資源と連携し、役割分担をすることで交通手段の確保を図っていきます。</p> <p>《白浜はまゆう病院の送迎バス》 《白浜温泉旅館協同組合の無料シャトルバス》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>出典：白浜はまゆう病院HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>午後便 無料・先着順 出典：白浜町温泉旅館協同組合HP</p> </div> </div>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
						○

自家用有償旅客運送やライドシェア等の、地域住民との連携による、交通手段の確保						
実施主体	地域住民、交通事業者、町					
実施内容	<p>今後も高齢化が進む中、公共交通の担い手となる運転士不足等も懸念されており、地域公共交通の維持においては、事業者、行政に加え、地域住民の方々との連携が必要となってきています。自家用有償旅客運送やライドシェア等の、地域住民との連携による交通手段の導入の可能性を検討します。</p> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>《事例：福知山市 大江地域有償運送「鬼タク」》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業者協力型有償運送」制度により、事業者と連携（運行管理・車両整備管理等）</li> <li>・地域住民だけでなく、観光客の利用も可能</li> </ul>  <p>出典：国土交通省「2022 近畿の交通・観光行政」</p> </div> <div style="flex: 1;"> <p>《事例：天塩町 相乗り交通事業》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ライドシェアサービス「notteco」と天塩町の協働事業であり、町はサービスの使い方や代理での配車手配を実施</li> </ul>  <p>天塩-稚内相乗り交通事業とは？ 住民同士の車の相乗りで天塩-稚内間を移動できるようにする、日本初の試みです。 2007年から運営されている相乗りプラットフォーム「notteco」を利用して、住民同士での相乗りをスムーズに行うことを目指しています。</p> <p>出典：notteco HP</p> </div> </div>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
			導入検討・協議			○
補助事業	地域公共交通確保維持事業（自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助）					

バス・タクシーの運転士の確保

実施主体 交通事業者、町

実施内容 公共交通の担い手である運転士の確保のため、イベントや広報誌による募集等を行っていきます。

《事例：自治体の広報誌にバス運転士募集記事の掲載》

**嘉麻市と西鉄バス 地域の広報誌にバス運転士募集記事を掲載**

出典：国土交通省「より良い地域交通を創るために」

実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
						○

(4) 現在の公共交通体系の維持・向上に向けた利用促進策の実施

情報提供の強化						
実施主体	交通事業者、町					
実施内容	<p>◆公共交通マップの作成</p> <p>町民アンケートの結果では、「運行ルートや停留所の場所がわかりづらい」と回答された方が一定数います。公共交通でどこに行けるのかが分かるように、バスの運行ルートと併せて、病院やスーパーマーケット等の商業施設、公共施設等、日常生活で利用する施設の具体的な位置や、経路・時刻表検索アプリのリンクを掲載した公共交通マップを作成します。また、作成したマップは、住民への配布やインターネットでの配布に加え、空港や鉄道駅、主要な観光施設等、来訪者の訪れる場所で観光マップ等と一緒に配布できるようにします。</p> <p>◆コミュニティバスの乗換検索機能の強化</p> <p>現在、路線バスは複数の経路・時刻検索アプリで、経路・時刻表等の検索が可能となっています。町で運行しているコミュニティバスにおいても検索アプリへの対応を図ります。対応を図るにあたり、GTF S（標準的なバス情報フォーマット）形式に基づく、運行情報のデータ作成を行います。</p>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
	検討					
補助事業	地域公共交通利便増進事業					

新たなバス車両の導入						
実施主体	交通事業者、町					
実施内容	<p>町内の観光資源と連携した交通手段として、展望バスやキャラクターバスの導入検討を行います。</p> <p>キャラクターバスについては、明光バス（株）の運行する一部の路線バスにおいて、パンダをモチーフにしたキャラクターバスが運行されていますが、さらなる展開を図っていきます。</p> <p>《パンダ白浜アドベンチャーバス》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">出典：明光バス（株）HPより</p> <div style="float: right; width: 30%;"> <p>《事例：スカイホップバス》</p>  <p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市内の観光地を巡る観光路線バス</li> <li>・2階建オープンバスとなっており、チケット有効時間内であれば乗り降りは自由</li> </ul> <p>出典：京都市観光協会「京都観光Navi」</p> </div>					
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
			導入検討・協議			

鉄道やバスの定期的な利用促進イベント・キャンペーンの実施

実施主体 住民、交通事業者、町

**実施内容**

◆イベントの実施

本町の主な交通手段は自動車となっており、町民アンケートの結果においても、普段の外出における交通手段で公共交通を選択する人は少数にとどまっています。

一方で、「公共交通は町民の生活には不可欠である」「公共交通はみんなで支えていかなければいけない」の問いには、約90%の方が「そう思う」と回答しており、公共交通の重要性への認識は高いと考えられます。

今後も、現在の公共交通を維持していくためには、住民に「利用することが維持に繋がる」意識を持ってもらうことが重要であることから、公共交通の利用促進のため、鉄道やバスの乗り方教室や利用拡大のためのイベントの実施を検討します。

◆キャンペーンの実施

公共交通全体の利用者の増加のため、利用促進デーを設定し、乗車料金の割引を行う等、利用の促進を図ります。

《事例：岡山市の「路線バス・路面電車 運賃無料DAY」》

日	路面電車	路線バス
11月21日(前週)	6,432人	23,640人
11月28日(当日)	17,123人	56,471人

※令和3年度の実績結果 出典：岡山市HPより抜粋

実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討
			定期的実施			○

補助事業 地域公共交通利便増進事業

地域連携 DMO 等の団体との連携による、観光客等への PR の実施																															
実施主体	関連団体、交通事業者、町																														
実施内容	<p>本町と周辺市町村等から構成される地域連携DMO（（株）南紀白浜エアポート）や、本町の地域DMO（（一社）南紀白浜観光協会）等の団体と連携し、観光客等の来訪者へ公共交通の利用促進に向けたPRを検討します。</p> <p>また、JR紀勢本線の利用促進については、「紀勢本線活性化促進協議会」が発足しており、当協議会とも連携した取組を検討していきます。</p> <p>《（株）南紀白浜エアポート（地域連携DMO）の二次交通に関する取組み》</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>✂ 二次交通体制図@白浜空港</b> <span style="float: right; background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px 5px;">5</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 30%;">交通手段</th> <th style="width: 55%;">事業者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">バス</td> <td>高速バス</td> <td>熊野御坊南海バス、他</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>明光バス</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">タクシー</td> <td>通常</td> <td>第一交通、明光タクシー</td> </tr> <tr> <td>相乗り</td> <td>nearMe（スマートシヤトル）</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="vertical-align: middle;">レンタル</td> <td>CAR</td> <td>ニッポン、オリックス、トヨタ</td> </tr> <tr> <td>小型EV</td> <td>当社（直営事業）</td> </tr> <tr> <td>サイクル</td> <td>GIANT等、コギコギ</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">カーシェア</td> <td></td> <td>XXXX</td> </tr> <tr> <td>ヘリコプター</td> <td>ユーロテックジャパン</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">黒字：民営化前からの提供、青字：新規（運用中）、赤字：新規（運用開始に向け協議中）</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">出典：「南紀白浜空港の取組み～二次交通の取組と課題改善に向けたDX～」</p> </div>							交通手段	事業者	バス	高速バス	熊野御坊南海バス、他	路線バス	明光バス	タクシー	通常	第一交通、明光タクシー	相乗り	nearMe（スマートシヤトル）	レンタル	CAR	ニッポン、オリックス、トヨタ	小型EV	当社（直営事業）	サイクル	GIANT等、コギコギ	カーシェア		XXXX	ヘリコプター	ユーロテックジャパン
	交通手段	事業者																													
バス	高速バス	熊野御坊南海バス、他																													
	路線バス	明光バス																													
タクシー	通常	第一交通、明光タクシー																													
	相乗り	nearMe（スマートシヤトル）																													
レンタル	CAR	ニッポン、オリックス、トヨタ																													
	小型EV	当社（直営事業）																													
	サイクル	GIANT等、コギコギ																													
カーシェア		XXXX																													
	ヘリコプター	ユーロテックジャパン																													
実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	継続検討																									
	検討・協議					○																									

### 6-5. 路線バス及びコミュニティバスの運行に係る事業

町内の路線バス、コミュニティバスについて、事業及び事業主体等を以下に整理します。本計画期間においては、以下の交通手段を維持・確保するものとして、本町の地域公共交通を支えていきます。

路線名	起点	主な経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス							
白浜田辺線	三段壁	白浜駅、富田橋、上富田庁舎、朝来、文里	田辺駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
	三段壁	白浜バスター、白浜駅、内の浦、医療センター、田鶴口	田辺駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	
白浜田辺線(快速)	白浜空港	三段壁、白浜バスター、とれとれ、滝内	田辺駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	三段壁	白浜バスター、とれとれ、滝内	田辺駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
白浜町内線	白浜空港	研修道場前	三段壁	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	白浜駅	とれとれ、アドベン、三段壁、新湯崎、白浜バスター、臨海、とれとれ	白浜駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	アドベンチャーワールド	三段壁、新湯崎、白浜バスター、臨海、とれとれ	白浜駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	白浜駅	とれとれ、アドベン、三段壁、新湯崎、白浜バスター、臨海	大浦	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	白浜駅	アドベン、三段壁、新湯崎、白浜バスター、臨海、とれとれ	白浜駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	白浜駅	とれとれ、古賀浦、白浜バスター、新湯崎	三段壁	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
白浜駅線	白浜駅	とれとれ、古賀浦、臨海、白浜バスター、新湯崎	三段壁	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	白浜駅	(直行)	アドベンチャーワールド	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	白浜駅	とれとれ	アドベンチャーワールド	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
	白浜駅	とれとれ	アドベンチャーワールド	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
白浜日置線	白浜駅	富田橋、椿温泉、日置	日置駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
熊野古道線	栗栖川	宮本大社	新宮駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	—
コミュニティバス							
三舞線(定期)	久木	日置駅	リヴァージュ・スパひきがわ	4条乗合	路線定期運行	白浜町(交通事業者へ委託)	フィーダー補助 車両購入補助
三舞線(予約)	城	日置駅	リヴァージュ・スパひきがわ	4条乗合	路線不定期運行	白浜町(交通事業者へ委託)	
川添線(定期)	市鹿野	玉伝口	朝来駅	4条乗合	路線定期運行	白浜町(交通事業者へ委託)	
川添線(予約)	真砂	市鹿野	朝来駅	4条乗合	路線不定期運行	白浜町(交通事業者へ委託)	
	城	玉伝口	朝来駅	4条乗合		白浜町(交通事業者へ委託)	





## 第7章 評価指標と評価方法

---

## 第7章 評価指標と評価方法

### 7-1. 評価指標

目標達成のための各事業の実施により、その達成状況を評価するための指標として、以下のとおり設定しました。

目標①：公共交通の利便性の向上			
<b>指標1：公共交通の利用者数</b>	現況値 (令和3年度)		目標値 (令和9年度)
JR紀勢本線白浜駅	860人/日平均		1,500人/日平均
路線バス	495,000人/年 (R2.10~R3.9)		現状値以上
コミュニティバス (三舞線・川添線)	3,829人/年 (R2.10~R3.9)		
目標設定の考え方	JR紀勢本線の日平均利用者数は、コロナ禍により令和2年度で利用者数が減少していましたが、令和3年度より回復傾向にあるため、コロナ禍前の利用者数を目標とします。 路線バス及びコミュニティバスの利用者数は、コロナ禍より減少傾向が続いています。また、町民アンケートの結果においても一定数の方はコロナ前の外出回数には戻らないと回答していることや、人口減少もさらに深刻化していくことから、現状より利用者数を減少させないことを目標とします。		
算出方法	各交通事業者、町が利用者数を算出		
<b>指標2：公共交通利用可能人口</b>	現況値 (令和4年度)		目標値 (令和9年度)
人口カバー率(対：全人口)	74.7%		現状値以上
目標設定の考え方	運行ルートの見直しやバス路線の維持により、人口カバー率の維持を目指します。		
算出方法	公共交通利用可能地域を鉄道駅から1km、バス停から300mの範囲とし、その中に入る人口を算出		

指標3：公共交通の満足度		現況値 (令和4年度)	目標値 (令和9年度)																			
JR 紀勢本線		不満無し 24%	不満無し 33%																			
路線バス		不満無し 19%	不満無し 27%																			
コミュニティ バス※	三舞線	不満無し 13%	不満無し 18%																			
	川添線	不満無し 16%	不満無し 29%																			
目標設定の考え方		<p>鉄道、路線バス、コミュニティバスについて、町民アンケートにおける「町内の公共交通に対して不満に思っていること」の回答のうち「不満有り（1つでも不満理由に回答した方）」の割合の約2割を、「不満無し」に転換させることを目標とします。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">各公共交通</th> <th>現状 (令和4年度)</th> <th>転換値 (現状の2割)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">JR 紀勢本線</td> <td>44%</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">路線バス</td> <td>41%</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">コミュニティバス※</td> <td>三舞線</td> <td>23%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>川添線</td> <td>67%</td> <td>13%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※各路線が運行している地区の回答者のみの結果 (三舞線：日置地区、三舞地区、川添地区 川添線：川添地区)</p>		各公共交通		現状 (令和4年度)	転換値 (現状の2割)	JR 紀勢本線		44%	9%	路線バス		41%	8%	コミュニティバス※	三舞線	23%	5%	川添線	67%	13%
各公共交通		現状 (令和4年度)	転換値 (現状の2割)																			
JR 紀勢本線		44%	9%																			
路線バス		41%	8%																			
コミュニティバス※	三舞線	23%	5%																			
	川添線	67%	13%																			
算出方法		町民アンケート調査																				

## 目標②：持続可能な公共交通体系の実現

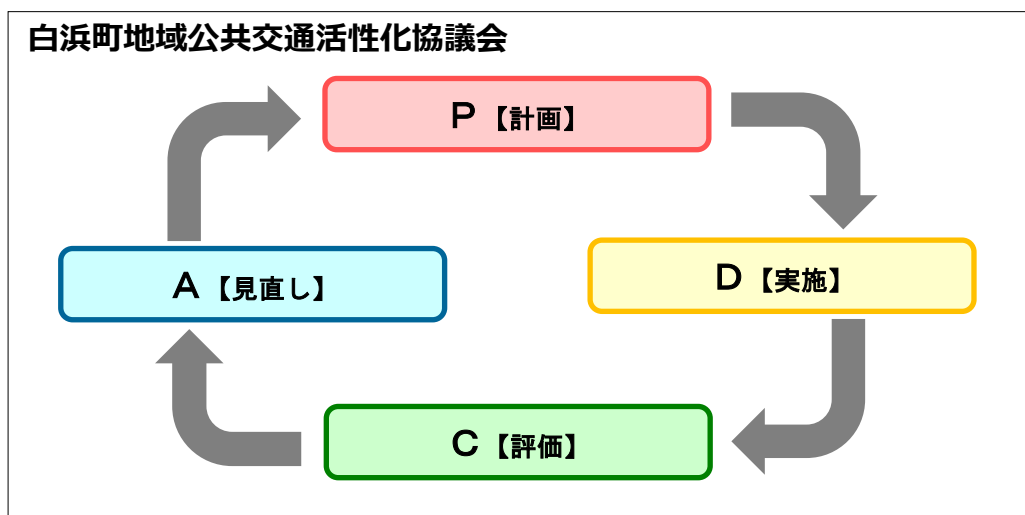
指標4：路線バス・コミュニティバスの収支率		現況値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)
路線バス※	白浜田辺線	76% (R2.10～R3.9)	現状値以上
	白浜日置線	59% (R2.10～R3.9)	
コミュニティバス (三舞線・川添線)		7% (R2.10～R3.9)	
目標設定の考え方		<p>利用促進による運賃収入の増加が想定されますが、人件費、燃料費、車両維持管理費等の増加も見込まれることから、現状より低下させないことを目標とします。</p> <p>※公的資金を投入している路線のみ対象</p>	
算出方法		収支率＝収入／運行経費×100	

## 目標③：地域の関係者の連携及び協働による公共交通の確保

指標5：イベントの開催		現況値 (令和4年度)	目標値 (令和9年度)
住民や交通事業者等と協働によるイベント・キャンペーンの開催回数		—	5回
目標設定の考え方		新型コロナウイルス感染症の状況も考慮しながら、5年間で5回以上の実施を目指します。	
算出方法		—	

## 7-2. 評価方法

本計画では、設定した目標に対する評価指標の達成状況を、「白浜町地域公共交通活性化協議会」において評価・検証します。各評価指標については、毎年のモニタリングを継続的に実施し、必要に応じて事業の実施や継続について議論を行い、計画の見直しを行っていきます。



PLAN 【計画】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者ニーズの把握</li> <li>○現状の課題に基づく基本方針・目標の設定</li> <li>○評価指標の設定 等</li> </ul>
DO 【実施】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画に基づく事業の実施</li> <li>○広報活動 等</li> </ul>
CHECK 【評価】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○評価指標の達成状況</li> <li>○その他の効果の検証 等</li> </ul>
ACTION 【見直し】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○評価をふまえた事業計画・スケジュールの見直し 等</li> </ul>



白浜町地域公共交通計画2023  
令和5年(2023年)6月

