

# 有田市地域公共交通計画

令和5年3月

和歌山県 有田市

## 目次

序論.....	1
計画作成の趣旨及び位置づけ.....	1
第1章 地域の現状・上位関連計画の整理.....	2
第2章 有田市地域公共交通計画の基本的な方針.....	33
1. まちづくりの方向性.....	33
2. 有田市の地域公共交通が抱える課題.....	35
3. 有田市地域公共交通の基本的な方針.....	41
第3章 計画の目標.....	42
1. 将来の地域公共交通ネットワーク.....	42
2. 計画の目標・評価指標.....	45
第4章 目標達成のための施策・事業.....	46
第5章 計画の推進.....	52
1. 計画の推進体制.....	52
2. 達成状況の検証と見直し・改善.....	53

# 序論

## 計画作成の趣旨及び位置づけ

### (1) 計画の目的

有田市では、地域住民の移動手段確保のため、鉄道やタクシーの他、市内を網羅的に運行する有田市デマンドバスの導入など、快適な移動環境の構築に努めてきました。

そんな中、モータリゼーションや少子高齢化による急速な人口減少、新型コロナウイルス感染症の拡大など、地域公共交通を取り巻く環境は大きく変化しており、地域公共交通を維持・確保するための対応が急ぎ求められています。

こうした背景のもと、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成・再構築といった、有田市の地域公共交通のあり方を見直していくとともに、行政・交通事業者・地域が連携し、持続可能な地域公共交通体系の実現を目指していくため、地域公共交通のマスタープランとして、「有田市地域公共交通計画」を策定するものとします。

### (2) 計画の位置づけ

本計画は、「第5次有田市長期総合計画」を上位計画とし、「第2期有田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」「有田市都市計画マスタープラン」「有田市立地適正化計画」等との整合性を図り、有田市における地域公共交通の役割や方向性を示す、地域公共交通のマスタープランに位置づけられる計画です。

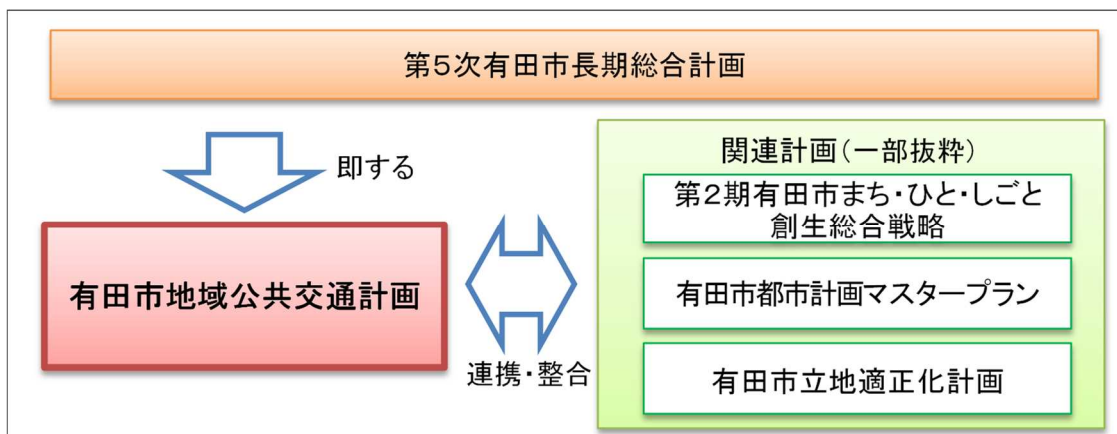


図 本計画の位置づけ

### (3) 計画の対象区域と計画期間

本計画の対象区域は有田市全域とします。

また、本計画の計画期間は令和5（2023）年度から令和9（2027）年度までとし、より良い市民生活の実現に向けて、取り組むべき課題や施策・事業を示します。

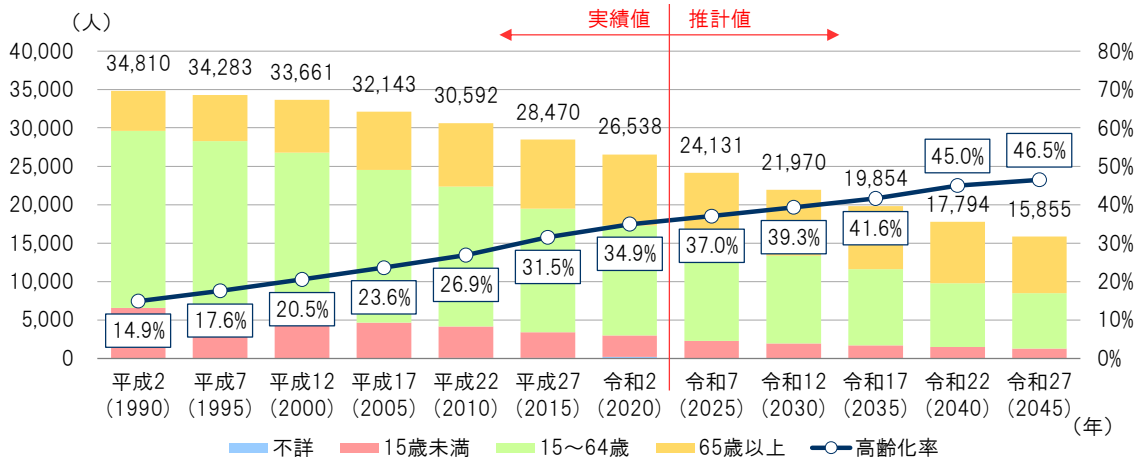
# 第1章

# 地域の現状・上位関連計画の整理

## 人口動向

### (1) 人口推移

有田市の人口は減少傾向が続いており、平成 27 (2015) 年には人口が3万人を下回りました。将来的には、令和 17 (2035) 年に人口が2万人を下回り、高齢化率は40%を超えることが想定されています。

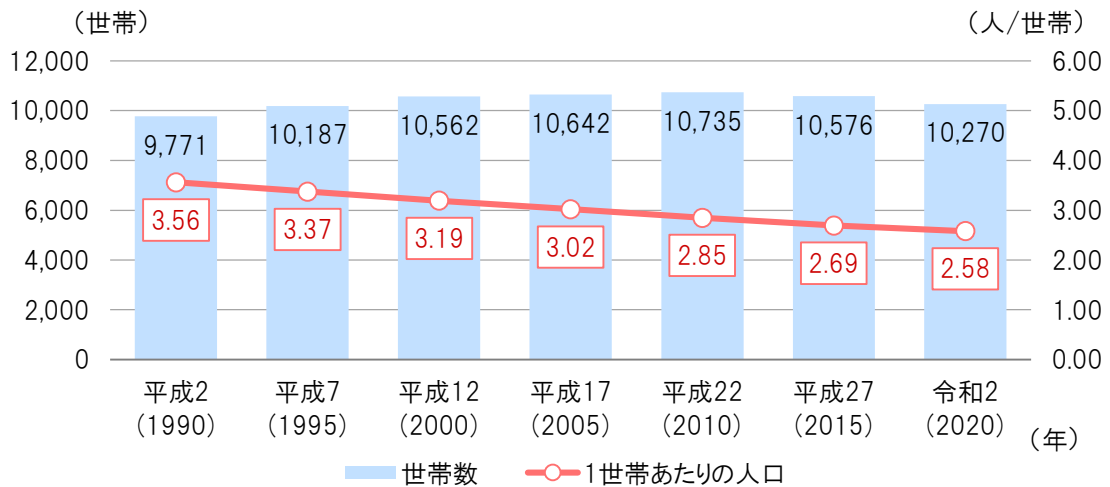


資料：国勢調査（～令和2（2020）年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7（2025）年～）

図 人口の推移と将来推計

### (2) 世帯数推移

有田市の世帯総数は平成 22 (2010) 年まで微増傾向でしたが、平成 27 (2015) 年以降、減少傾向にあります。また、1世帯あたりの人口は年々減少傾向にあり、核家族化が進んでいることがわかります。



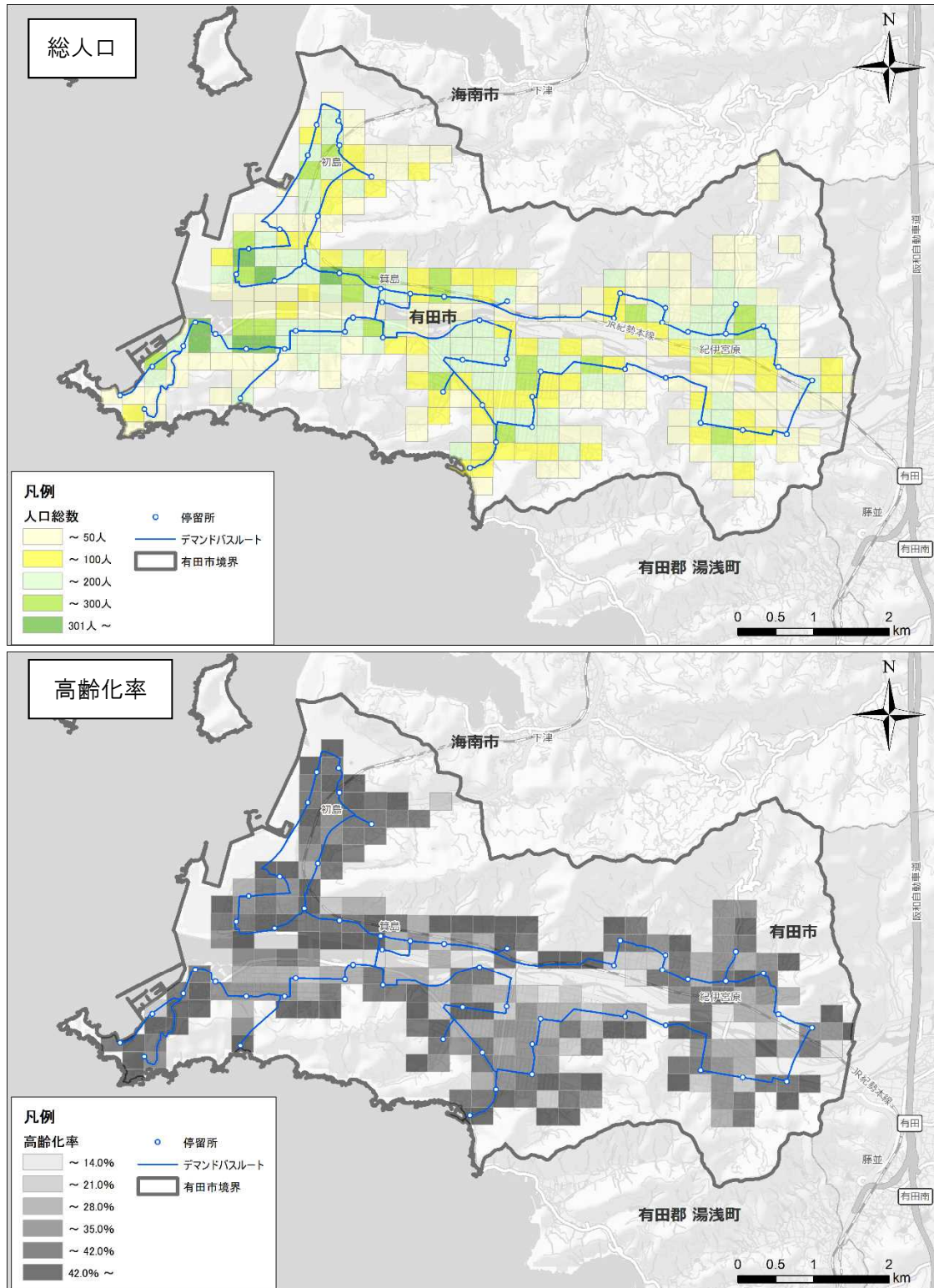
資料：国勢調査（各年）

図 世帯数と1世帯あたりの人口の推移

### (3) 人口分布

市内の北側山地部、南側海岸沿いを除いて、広い範囲で居住しています。その中でも初島町浜や箕島、宮崎町周辺に人口が集まっているほか、有田市デマンドバスのルート沿いに人口が集まっている様子がわかります。

また、全体的に高齢化率が高い傾向にあり、42%を越える地域が多くなっています。



資料：国勢調査（令和2（2020）年）

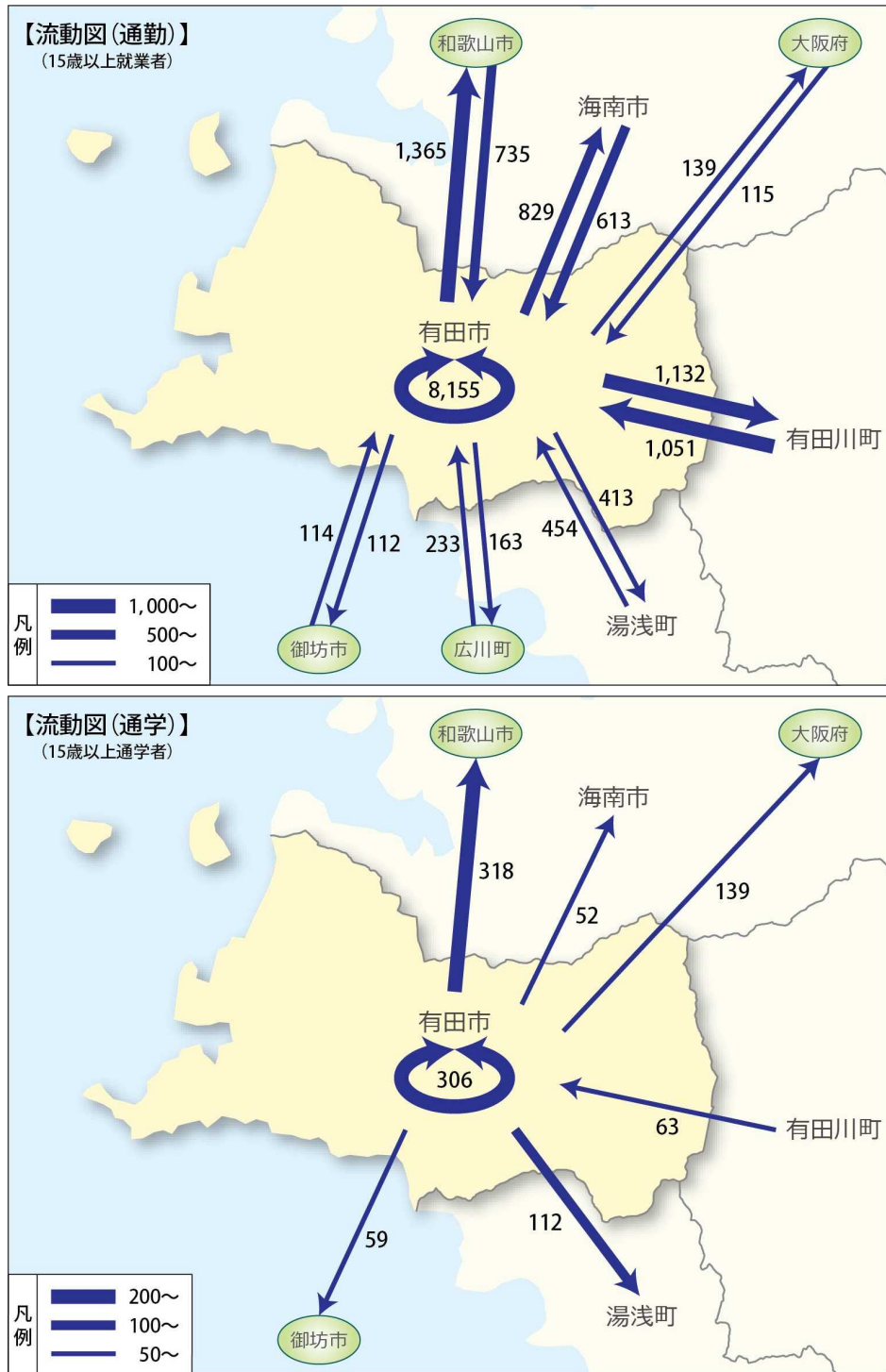
図 令和2（2020）年度総人口および高齢化率メッシュ図（250mメッシュ）

# 人の移動

## (1) 市内外への移動

通勤においては、市内での移動が最も多くなっています。市外への移動に注目すると、隣接市町である和歌山市、有田川町、海南市間の移動が片方向で500人を越えています。

通学においては、有田市から和歌山市への移動が300人を越えており、通勤の移動とは、やや傾向が異なります。



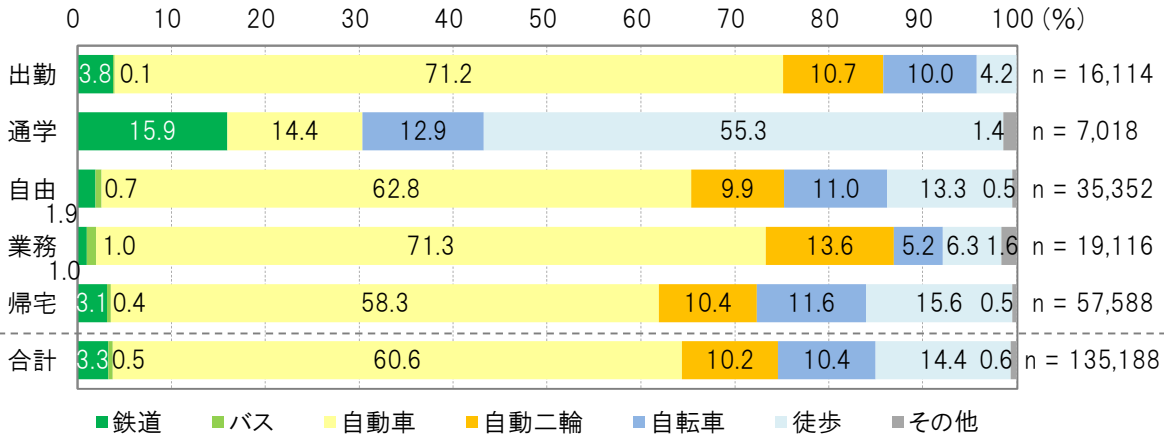
資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 市内外への人の動き（上段：通勤、下段：通学）

(2) 交通手段分担率（発生集中量）

市内の交通手段のうち、約 61%が自動車での移動となっており、鉄道及びバスでの移動はあわせても約4%にとどまっています。

また、目的別の交通手段をみると、通学の場合、徒歩での移動が約 55%と最も多く、ついで鉄道の約 16%、自動車の約 14%となっています。一方、通学以外の目的では、半数以上が自動車による移動となっています。

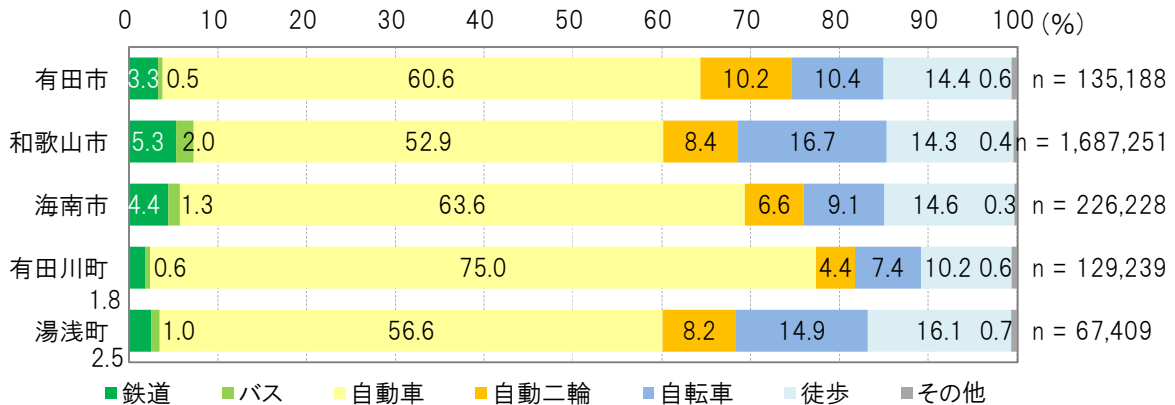


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22（2010）年度）

図 目的・手段別の交通分担率

有田市と周辺市町の交通手段分担率を比較すると、有田市では自動二輪の利用が周辺市町に比べて高くなっていることがわかります。

一方、バスの利用については、周辺市町に比べて低くなっていることがわかります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22（2010）年度）

図 有田市と周辺市町の交通手段分担率



交通手段分担率の経年的な変化をみると、この10年間で自動車の利用はさらに増え、自動二輪・自転車での移動が減少しています。

なお、鉄道及びバスの交通手段分担率は、ほぼ横ばいであることがわかります。

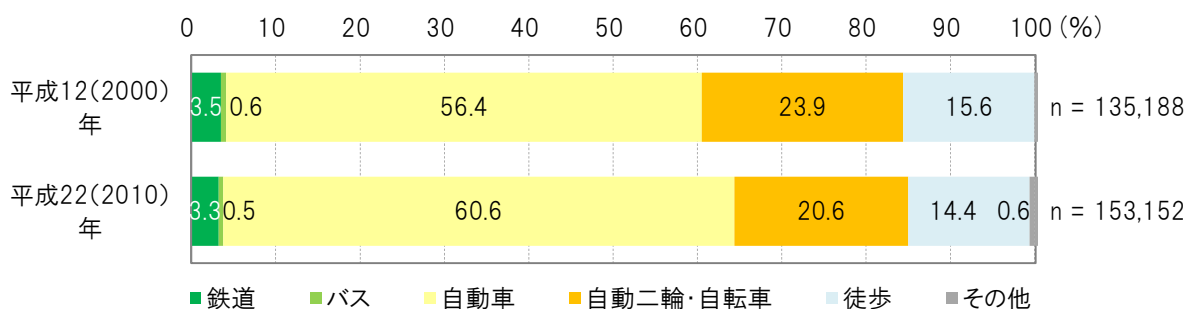


図 平成12（2000）年と平成22（2010）年の交通手段分担率の経年比較

### （3）観光入込客数

観光入込客数は、令和元年まで横ばいもしくは微増傾向にありましたが、令和2（2020）年には有田箕島漁協直営「浜のうたせ」のオープンなどの要因もあり、約1.5倍にまで増加しています。

また、観光入込客数の宿泊客、日帰客別にみると、いずれの年次においても9割以上が日帰客となっています。宿泊客は、いずれの年次においても全体の1割程度にとどまっています。特に、コロナ禍にある令和2（2020）年・令和3（2021）年の宿泊客は全体の2～3%程度となっています。

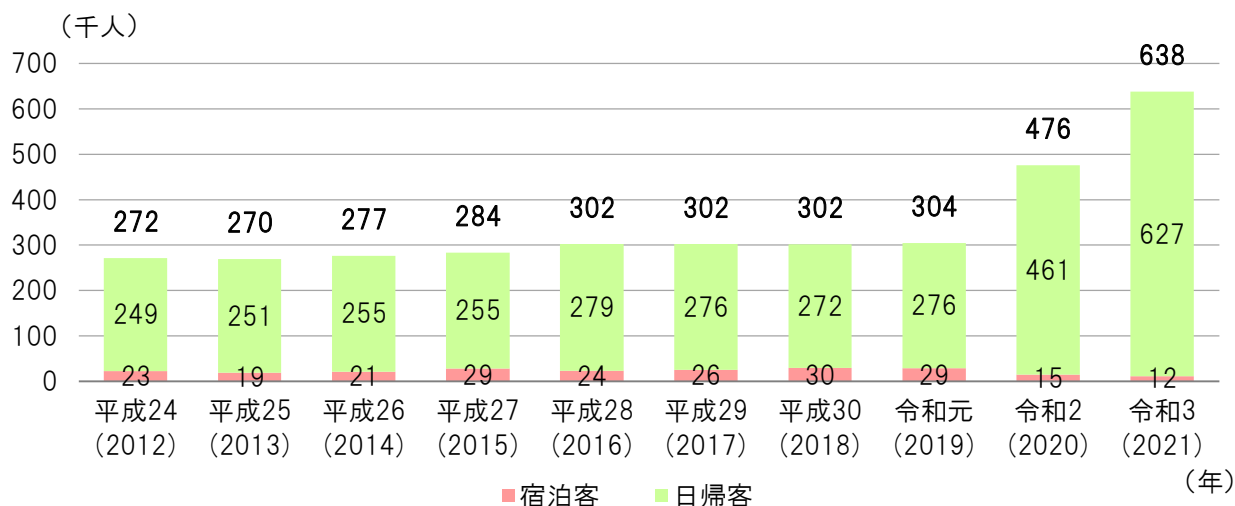


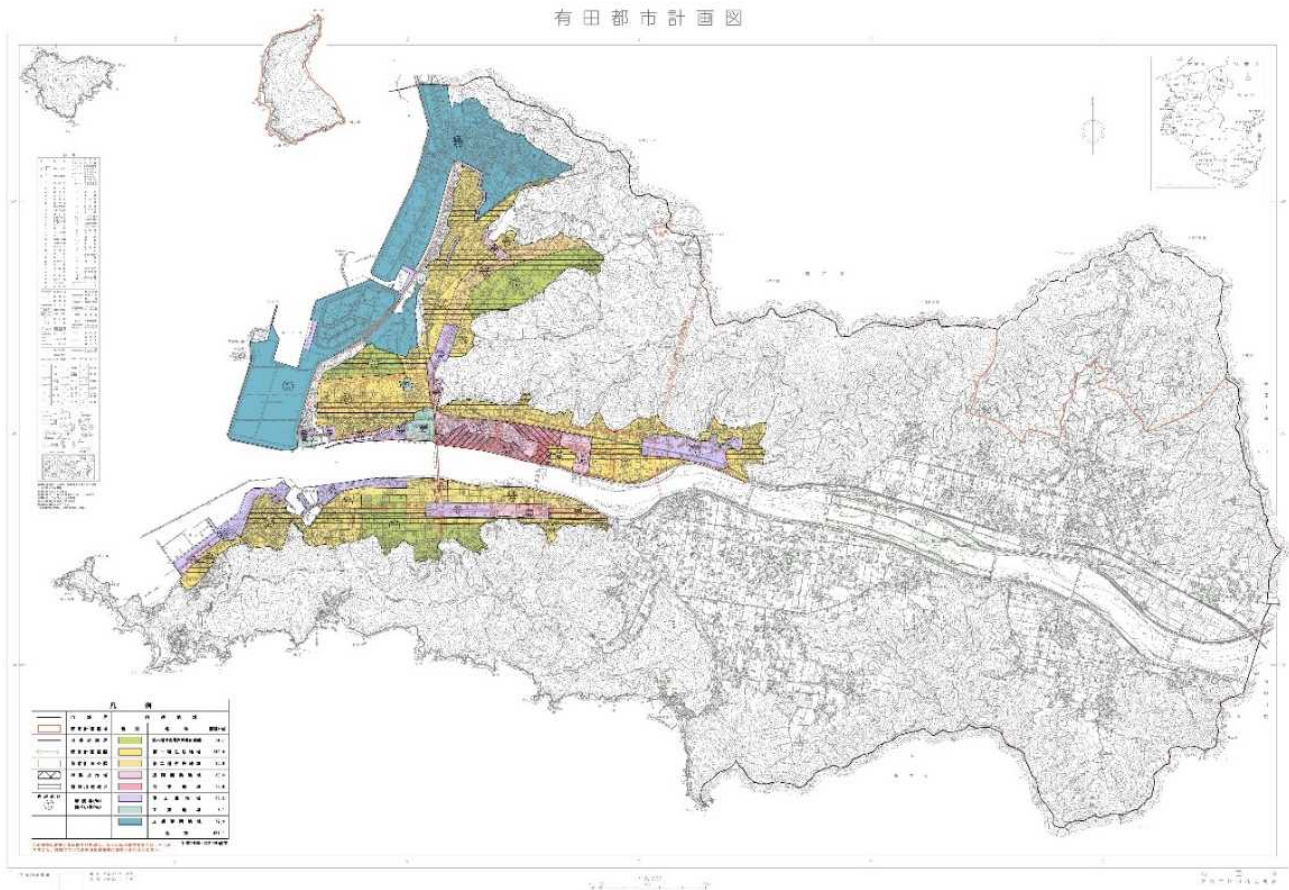
図 観光入込客数の推移



# 土地利用

## (1) 用途地域

有田市中央から西にかけて用途地域が設定されており、住居地域の他に、初島町浜を中心に工業地域が広がっています。

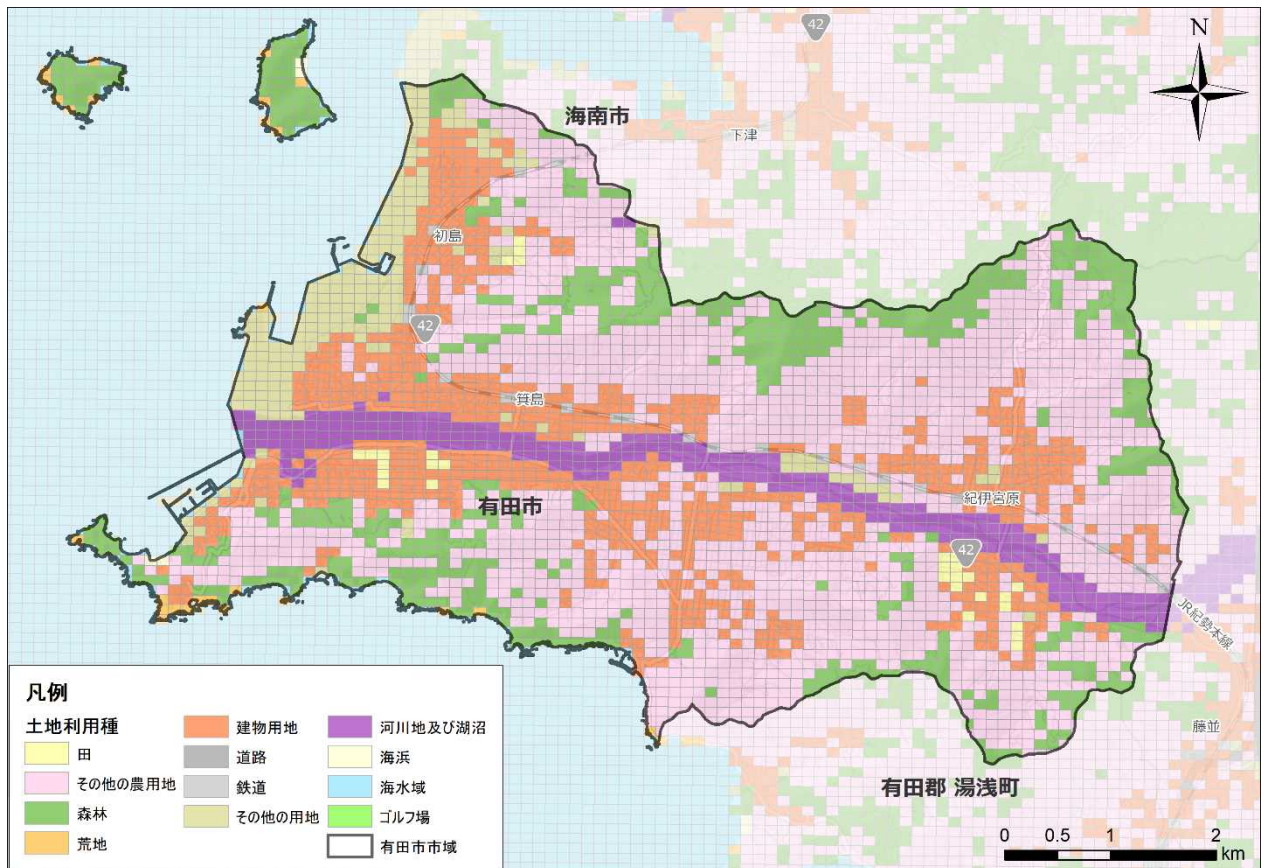


資料：有田市資料

図 用途地域図

(2) 土地利用状況

有田市の中央部を流れる有田川沿い、北西部が建物用地となっており、それ以外の場所の多くがその他農用地となっています。

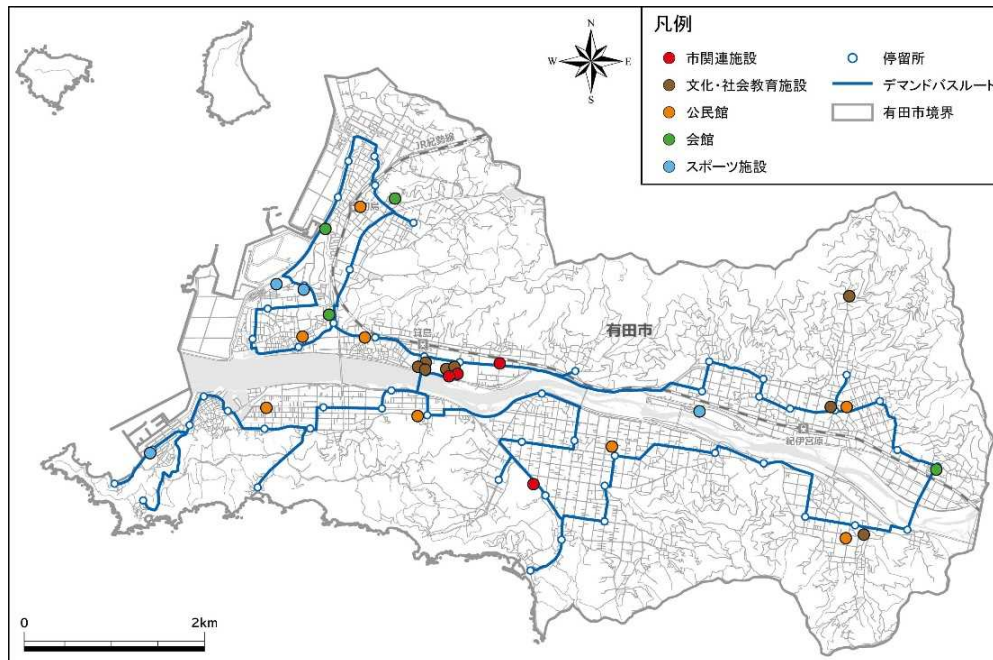


資料：国土数値情報（平成 28（2016）年）

図 土地利用状況

## 市内の主要施設

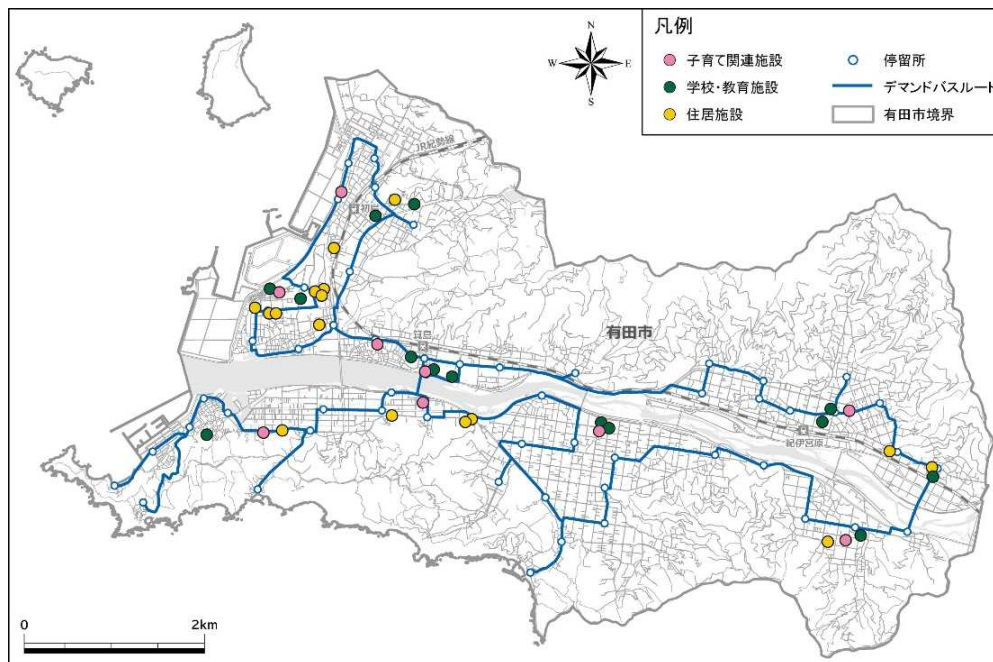
公共施設においては箕島駅に市役所などの市関連施設が、有田市全域に公民館や会館がそれぞれ立地しています。



資料：有田市 HP（令和 4（2022）年時点）

図 有田市の主な公共施設

市内の広い範囲に教育施設、子育て関連施設が立地しています。また、人口が多い地域を中心に市営・県営住宅等の住居施設が立地しています。なお、令和 6（2024）年には、市内の中学校が有田市立有和中学校と、1つの学校に統合される予定となっています。



資料：有田市 HP（令和 4（2022）年時点）

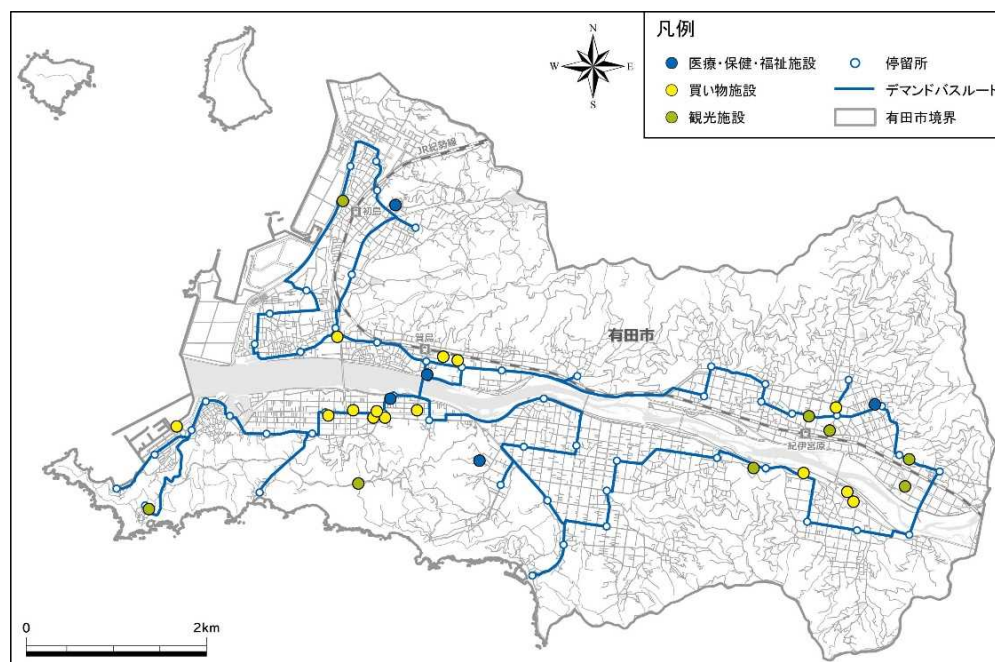
図 有田市の主な子育て関連施設、学校・教育施設、住居施設



箕島駅南部、紀伊宮原駅周辺に買物施設が集まっています。

医療・保健・福祉施設は、市内3駅の近くに1つ以上立地しています。

観光施設は、紀伊宮原駅周辺に多く集まっています。



資料：有田市HP（令和4（2022）年時点）、iタウンページ

図 市内の主な医療・保健・福祉施設、買い物施設、観光施設

## 自動車交通

### (1) 自動車等保有台数

市内の自動車年間保有台数は年々減少傾向にあり、平成 24 (2012) 年以降、3 万台を下回っています。乗用車は減少傾向にありますが、軽自動車は微増しています。

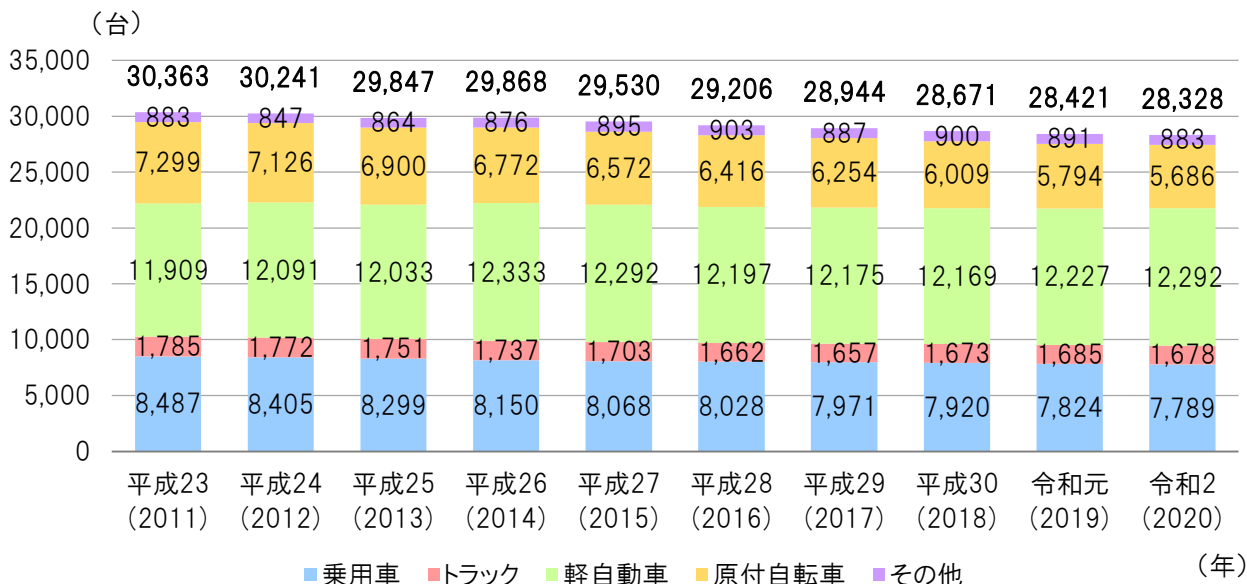


図 自動車等保有台数の推移

### (2) 交通事故発生件数と死傷者数

市内の交通事故は、発生件数ならびに死傷者数ともに年々減少傾向にあります。令和 3 (2021) 年時点での交通事故の発生件数は 21 件、死傷者数は 23 件と、いずれも過去最も少なくなっています。

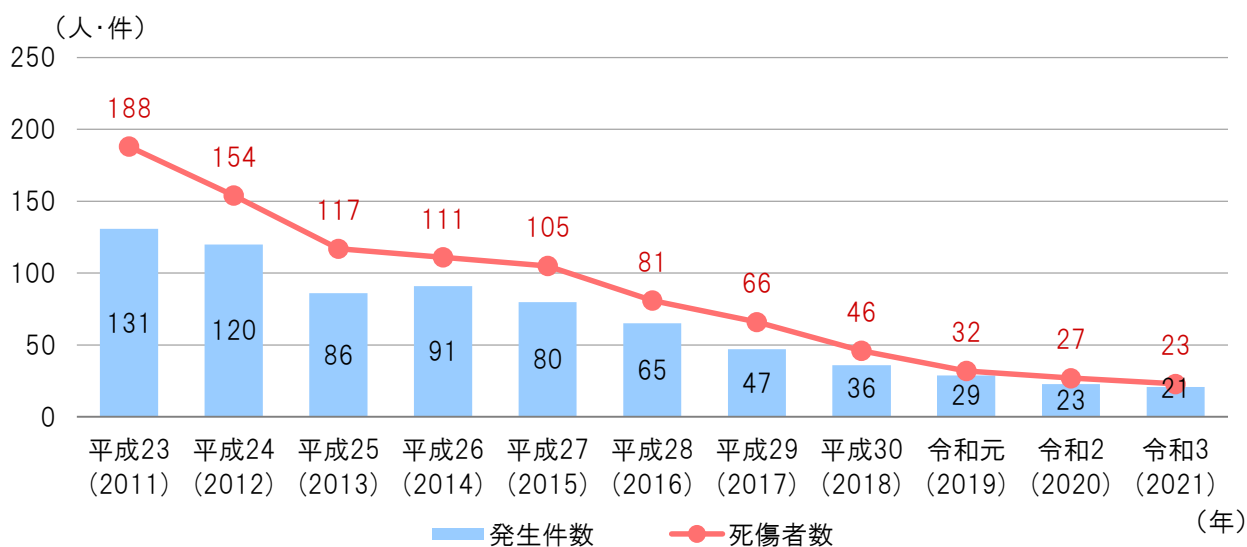


図 交通事故発生件数の推移

### (3) 道路ネットワーク

市内北部から市内東部にかけて国道 42 号と国道 480 号が横断しています。また、主要地方道である有田湯浅線、一般県道 4 種が市内の主な道路となっています。これらの幹線道路に加え、市道等、細かな道路が市内に張り巡らされています。

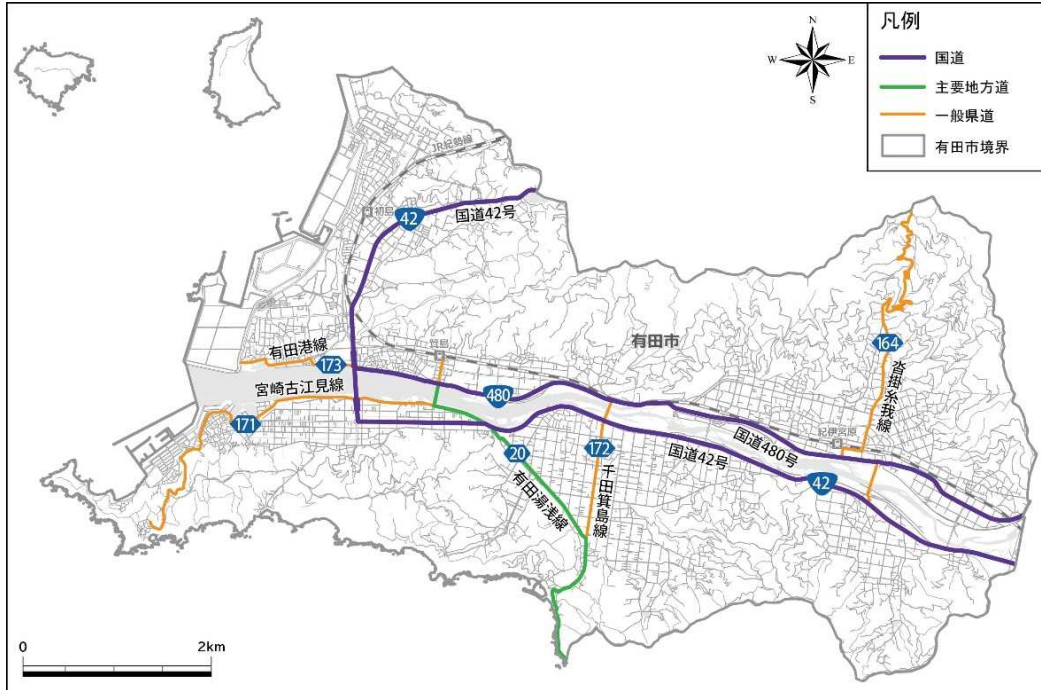
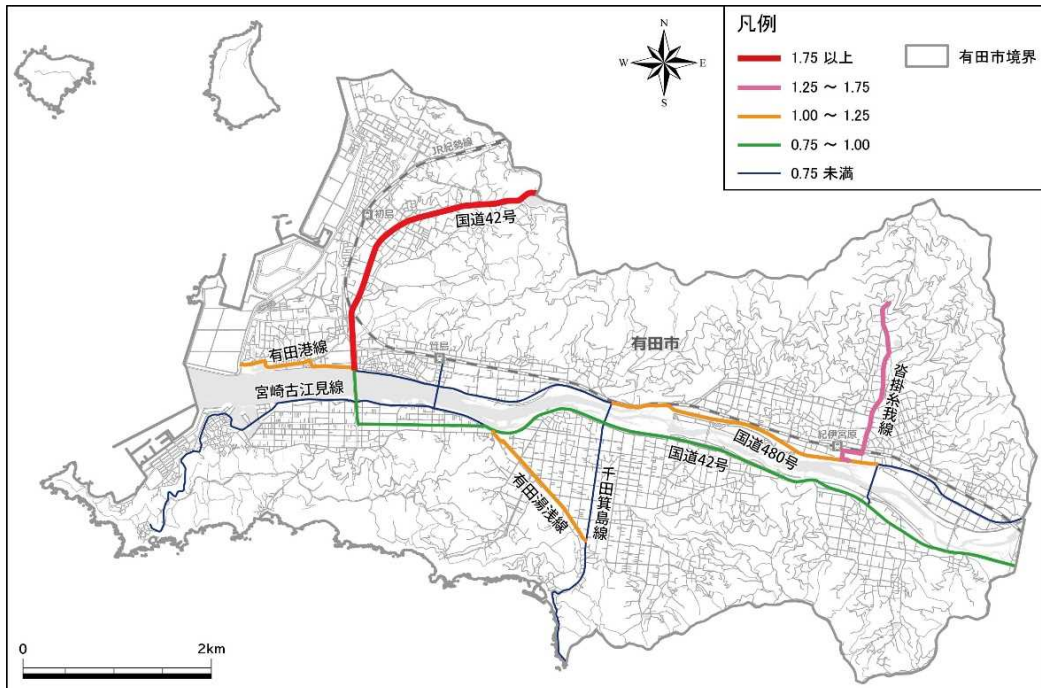


図 市内の幹線道路ネットワーク（令和 4（2022）年時点）

幹線道路の混雑度においては、有田市北部に伸びる国道 42 号、沓掛系我線における混雑度が比較的高くなっています。



資料：平成 27（2015）年度全国道路・街路交通情勢調査

図 市内の幹線道路における混雑度

# 市の財政状況

## (1) 歳入

歳入は増加傾向にあり、令和2（2020）年度は総額で約 212.0 億円にまで増加しています。歳入に対する自主財源の割合は、年度によって約 36～55%の間で変動しているものの、自主財源の費用は徐々に増加しています。なお、令和2（2020）年度において国庫支出金が増大しているのは、新型コロナウイルス感染症の影響によるものです。

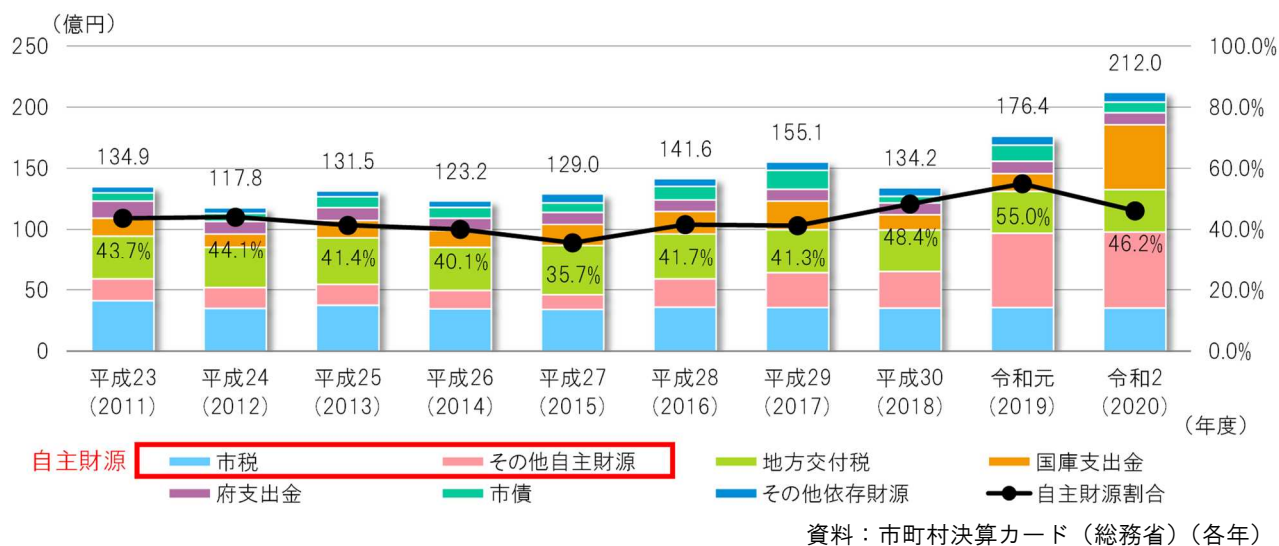


図 歳入の推移

## (2) 歳出

歳入の増加に伴い、歳出額も増加している一方で、扶助費や人件費などの義務的経費はほぼ一定の値で推移しており、義務的経費の割合は減少傾向にあります。なお、令和2（2020）年度において補助額が増大しているのは、新型コロナウイルス感染症の影響によるものです。

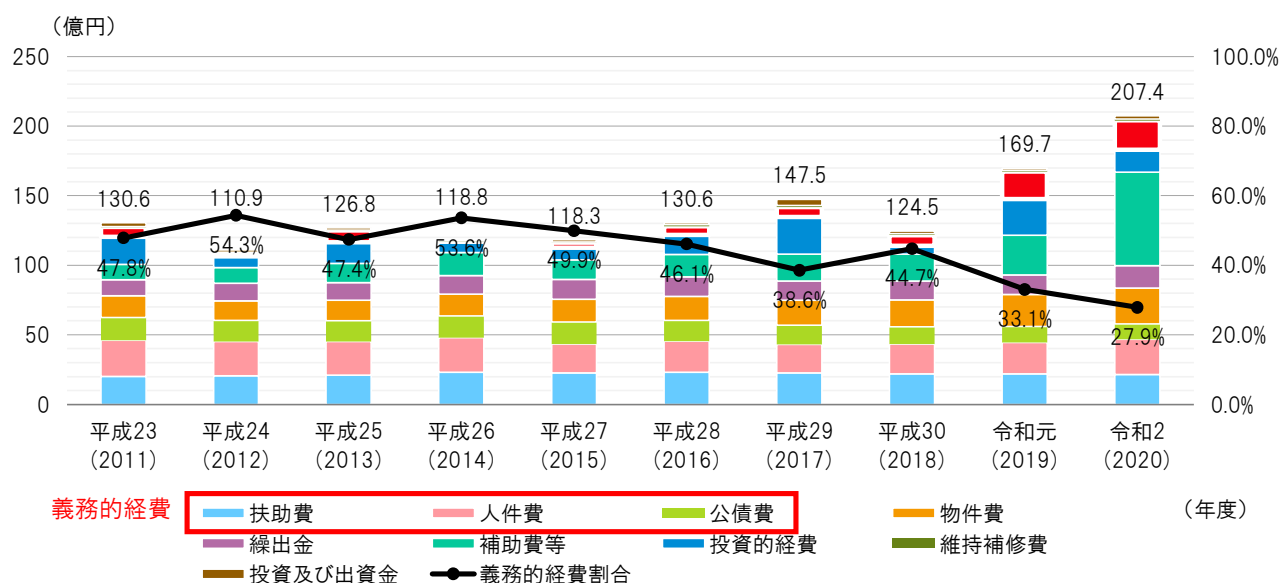


図 歳出の推移



## 上位・関連計画の整理

### (1) 第5次有田市長期総合計画

時代環境の変化を乗り越え、市民一人ひとりが有田市で暮らすことに誇りを持ち、生き生きとした生活や活動ができるまちを形成するための施策の基本方針を示す最上位計画として、令和3（2021）年～令和10（2028）年の8年間を期間とする、「第5次有田市長期総合計画」が策定されています。

#### ①将来像と基本理念

いつまでも活気あるまちであり続けるために、「人」「まち」「魅力」が繋がる「好循環を生み出すまちづくり」を進めることとして、「人が輝き まちが色づく魅了都市 ありだ ～みんなが躍動する Active Arida～」を将来像として掲げています。

また、この将来都市像の実現に向け、以下の3つを基本理念として掲げています。

- ✓ みんなの可能性を伸ばすまち 【Active Growth】
- ✓ みんなで元気なまちにする意識 【Active Sense】
- ✓ 新たな生活スタイルで活動的に生きる 【Active Style】

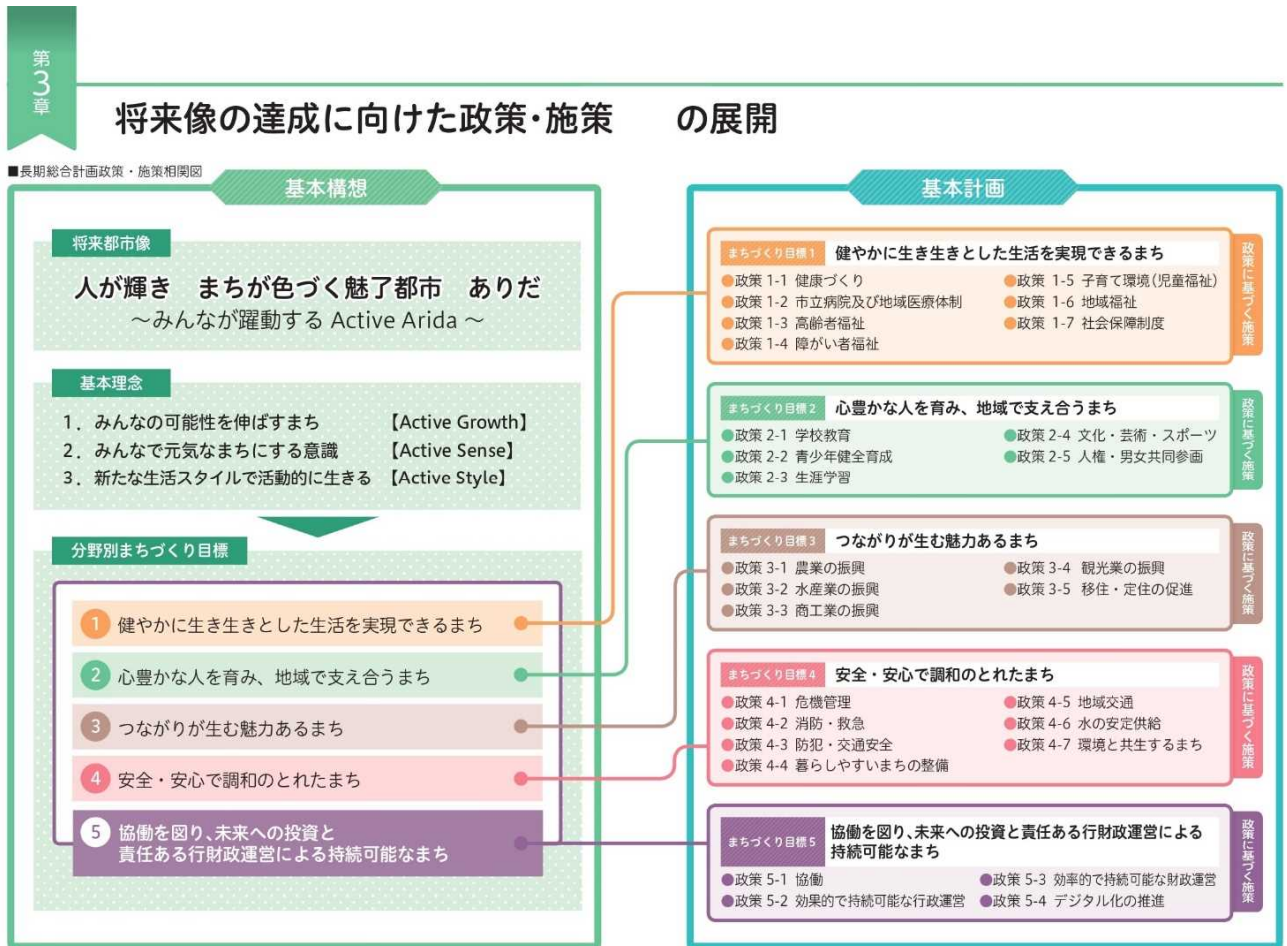


出典：第5次有田市長期総合計画（令和3（2021）年）

図 基本理念イメージ図

②分野別まちづくりの目標・将来像の達成に向けた政策・施策

将来像の実現に向けて、まちづくりを進めるため、5つの分野別まちづくり目標「健やかに生き生きとした生活を実現できるまち」「心豊かな人を育み、地域で支え合うまち」「つながりが生む魅力あるまち」「安全・安心で調和のとれたまち」「協働を図り、未来への投資と責任ある行財政運営による持続可能なまち」を掲げ、それぞれの目標に対する施策が体系化されています。



出典：第5次有田市長期総合計画（令和3（2021）年）

図 将来像の実現に向けた施策の大綱

このうち、「安全・安心で調和のとれたまち」に含まれる施策として「地域交通」があります。ここでは、交通事業者との連携強化による取り組みの推進、各種情報発信ツールを活用した情報提供、公共交通の持続可能な仕組みの構築に努めることが明記され、まちの将来像実現のための具体的な施策・事業が設定されています。

### 施策・事業の内容

施策名	事業の内容
①公共交通機関の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● J R利用者の利便性向上等について、要望活動を継続する</li> <li>● J R箕島駅前駐車場について、駅周辺の活性化につながる整備を行う</li> <li>● デマンドバスの路線編成やダイヤ改正などの効果検証、利用ニーズ等を分析し、公共交通環境を向上させる</li> <li>● 鉄道・バスの安全対策情報や待ち時間を有効に過ごせる簡易な情報ツールを活用するなど、利用者への情報発信を充実する</li> </ul>
②新しい交通システムの研究	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域にとって望ましい公共交通網のあり方を市民とともに考え、その内容を交通事業者等と共有するなど、利用者目線による有田市にふさわしい新しい交通システムを研究する</li> <li>● 有和中学校への通学手段として J R・スクールバス・デマンドバスなど便利で効率的な運行を研究する</li> </ul>
③デマンドバス利用促進活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の利用促進に向け、公共交通の利用に健康ポイント等の行政サービスを掛け合わせるなど、分野横断的に取り組む</li> <li>● 公共交通利用のきっかけづくりにつながる取組を推進する</li> <li>● 停留所の環境改善や待ち時間の快適性を高めるため、バス停留所付近の事業者に対して、待合場所として協力要請を行う</li> </ul>

出典：第5次有田市長期総合計画（令和3（2021）年）

図 施策・事業の内容

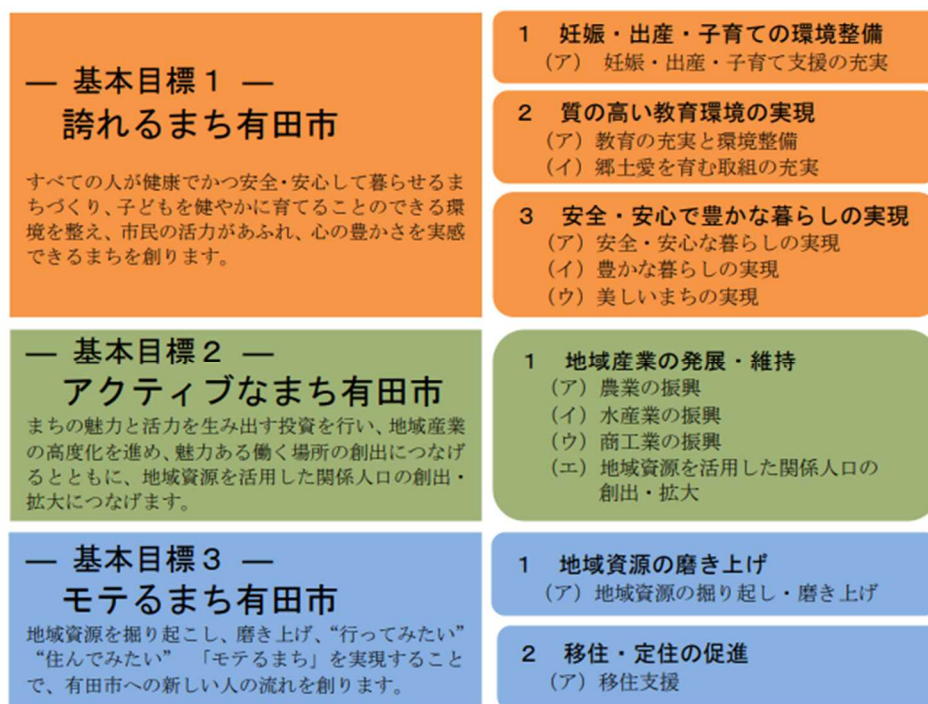
## (2) 第2期有田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

人口減少が続く中、人々の暮らしや心が豊かであるために何をすべきか、文化や産業の敬称などの課題に向き合い、方向性を示すため、令和2（2020）年に「第2期有田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」が策定されました（令和3（2021）年8月改訂）。

有田市長期総合計画の基本構想の中に人口ビジョン、基本計画の中に「第2期有田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」がリーディング施策（先導的施策）として位置づけられています。

### ①基本目標

「しごとの創生」と「ひとの創生」の好循環により「まちの創生」が生み出されるとしており、「誇れるまち有田市」「アクティブなまち有田市」「モテるまち有田市」の3つを基本目標とし、それぞれの目標に対する施策が体系化されています。



出典：第2期有田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3（2021）年8月改訂）

図 基本目標と施策

### ②基本姿勢

地方創生の柱である3つの基本目標を推進するうえで、下記の3つの「基本姿勢」を設定し、有田市長期総合計画をより実効性のあるものとしていくとしています。

#### 【基本姿勢①】

直面する課題に正面から向き合い、有田市独自の戦略を、有田市で考え続けます。

#### 【基本姿勢②】

目標の達成に向けて、PDCA サイクルにより、常に施策の検証と改善を行います。

#### 【基本姿勢③】

見直しに当たっては、国・県の総合戦略や市の他の計画も勘案しながら、常に時代に合った戦略へのアップデートを行います。



### (3) 有田市都市計画マスタープラン

有田市長期総合計画を上位計画とし、地域の特性を踏まえ、市民の意見を反映させたまちづくり計画として、目指すべき都市像とその実現のための整備の基本方針を定めるため、平成15(2003)年～令和4(2022)年の20年間を期間として、「有田市都市計画マスタープラン」が策定されました。

#### ① 目指すべき都市像とまちづくりの基本理念

有田市が目指す将来の都市像と、これを達成するためのまちづくりの基本的な方針について、下記のように整理されています。

##### 【目指すべき都市像】

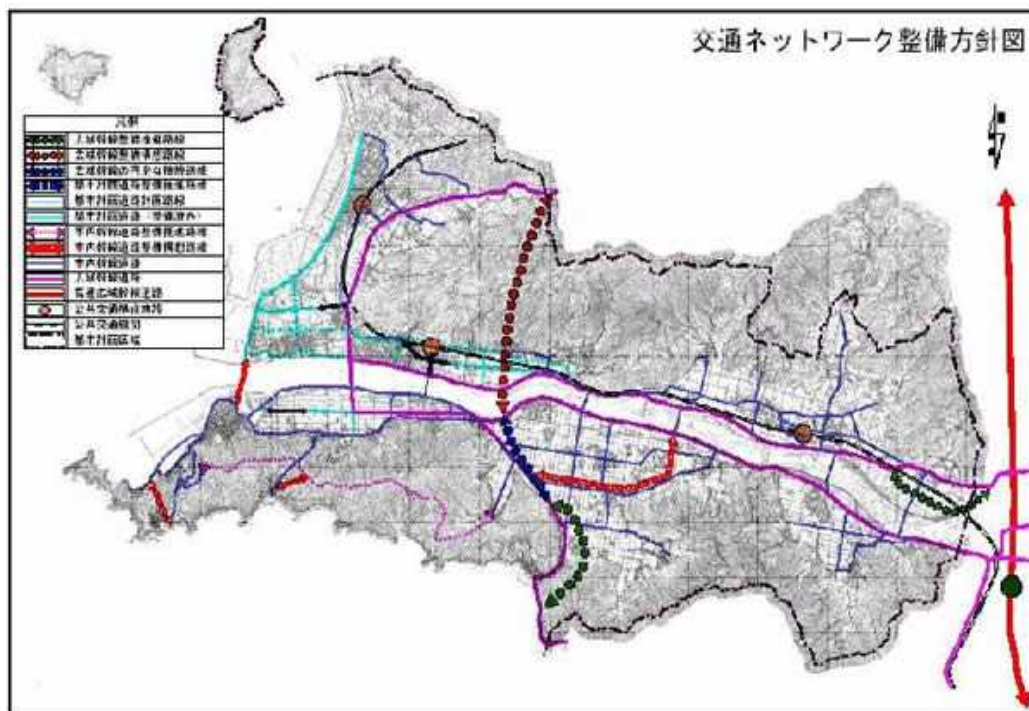
「市民でつくる交流のまち・都市機能が充実した・人々が集う拠点都市 有田」

##### 【まちづくりの基本理念】

- ・ 市民が主役で、市民と行政が協働で進めるまちづくり
- ・ 豊かな自然・文化・歴史と地場産業を見直し活用する活力あるまちづくり
- ・ 快適な都市環境とコミュニティ環境形成による交流のあるまちづくり

#### ② 交通に関する基本方針

様々な項目に関する基本方針が記載されている中で、交通に係る内容として、**「快適に移動し、円滑な経済活動を行うための基盤となる交通ネットワークの形成を図るために、道路網・公共交通・交通施設を体系的に整備します。」**と明記されており、市内の交通ネットワークの整備イメージが整理されています。また、市内の合計6地域における各都市計画道路の整備方針について地域ごとに明記されています。



出典：有田市都市計画マスタープラン（概要）（平成15（2003）年）

図 交通ネットワークの整備方針図

#### (4) 有田市立地適正化計画

有田市の人口密度維持や公共施設の再配置などによる、まちの活力の維持・増進、持続可能なまちづくりを進めていくため、「有田市立地適正化計画」が策定されています。

##### ① 将来都市像

平成 15（2003）年に策定された「有田市都市計画マスタープラン」との整合性を図り、「『子育て環境の充実と新たな交流が生まれ、多世代が健やかに暮らす地方拠点都市・有田』の形成」が将来都市像として位置づけられています。

**『子育て環境の充実と新たな交流が生まれ、  
多世代が健やかに暮らす地方拠点都市・有田』の形成**



出典：有田市立地適正化計画（概要版）（令和 2（2020）年改定）

図 将来都市像と都市構造イメージ

## ②基本方針と公共交通における整備方針

有田市立地適正化計画では、子育て世代が暮らしやすい環境の整備と充実した都市機能を備えた魅力ある中心市街地の再生の2つの基本方針の下、若い世代を中心にまちなかでの居住が進み、賑わいのある機能的な都市づくりを進めるとしています。

また、計画を実現するための具体的な取り組みにおいて、公共交通に関する内容として通勤・通学がしやすい歩行環境や自転車走行環境の改善、公共交通へのアクセス性向上を目指した中心市街地内の幹線道路の整備等を進めることが明記されています。

## (5) 有田市地域公共交通総合連携計画

有田市における安全で安心して利用できる公共交通機関の存続と有田市の活性化に向けた計画として、平成20(2008)年度～平成22(2010)年度の3年間の計画期間で策定されました。

### ①基本方針と目標

「有田市地域公共交通総合連携計画」では、少子高齢化に伴う交通弱者が増加するなかで、市民生活における買い物や通院などの交通手段として利便性に富み、かつ低運賃でのバス運行が必要不可欠と記載されています。

安全で安心して利用できる公共交通機関の存続と、行政、地域住民、公共交通事業者が一体となって総合的に計画を推進していくことが明記されており、これらの目標として、「出来るだけ交通空白地の解消が図れるような、交通システムを再構築する」ことと、「交通事業者が自立した運営、運行を行えるよう、3年間の事業期間中に、企業や個人の協賛を募るなどの企画提案」を行うことを目標とし、事業として下記3点が明記されています。

- 有田市デマンドバス運行事業
- 公共交通の利用促進活動
- 車両関連施設整備等



## (6) 都市計画区域マスタープラン（有田圏域）

和歌山県では、道路や公園、市街地の整備等の概ね 10 年後の大きな方向性を示すものとして、5つの区域ごとに都市計画区域マスタープランを平成 27（2015）年度に定められました。

「きのくにらしい持続可能なまちづくり」を基本理念とし、「集約拠点ネットワーク型のまちづくり」「交流による活力あるまちづくり」「安全・安心な（南海トラフ地震等を見据えた）まちづくり」「環境共生のまちづくり」「ひと・コミュニティを育むまちづくり」の5つを持続可能なまちづくりの5つの条件として掲げ、交通に関する方針として、下記6つの基本的な考え方と4つの基本方針を設定し、各圏域間の交流の促進や市街地内の整備を進めるとしています。

### 【基本的な考え方】

- 拠点市街地等を連携する公共交通システムの充実
- 自動車へ過度に依存しない交通体系の形成
- 多様な交通手段の結節システムの整備
- 誰もが出かけられる近隣環境の整備
- 市街地中心部再生の根幹となる道路等の整備
- 観光資源としての歩行者系ルートの整備

### 【基本方針】

- 有田圏域の広域交流を支える交通体系の形成を実現するため、海沿いの都市を連結する広域交通網を配置します。また、それを補完し、有田川流域を緊密に結ぶ都市間や都市内の交通網を配置します。
- 快適で利便性の高い市民の生活基盤として、市街地内の道路網を機能的に配置し、良好な環境や景観の形成に配慮するとともに、誰もが利用しやすい施設のバリアフリー化に努めます。
- 安全・安心な都市生活を確保するために、海の交通も含めた災害時・緊急時の避難・輸送ルートの確保に努めます。とくに、物流の結節点でもある港湾とのネットワークの形成を促します。
- 観光や体験交流に資するよう、有田川やみかん畑が織りなす本圏域独自の景観を背景に、海・川・温泉・歴史文化等の観光拠点や、豊かな農産物・水産物を提供する交流拠点等を結ぶ回遊性の高い交通網の形成に努めます。

## 地域公共交通

### (1) 鉄道

#### ① ネットワーク

市内には初島、箕島、紀伊宮原の3駅が存在しており、和歌山県から三重県を繋ぐJR紀勢線が市北部から市東部にかけて、有田川に沿うように運行しています。

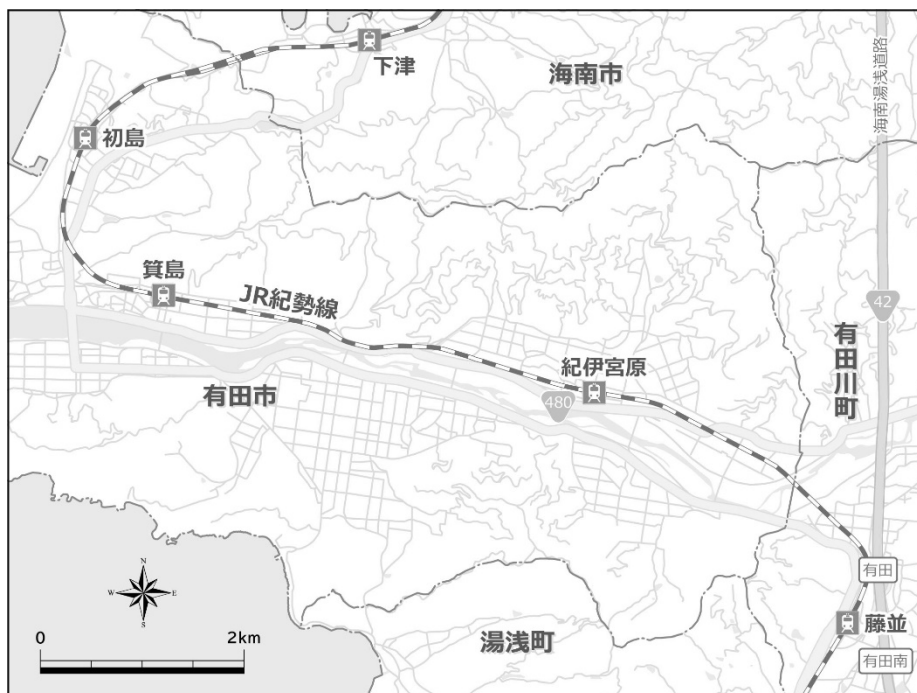
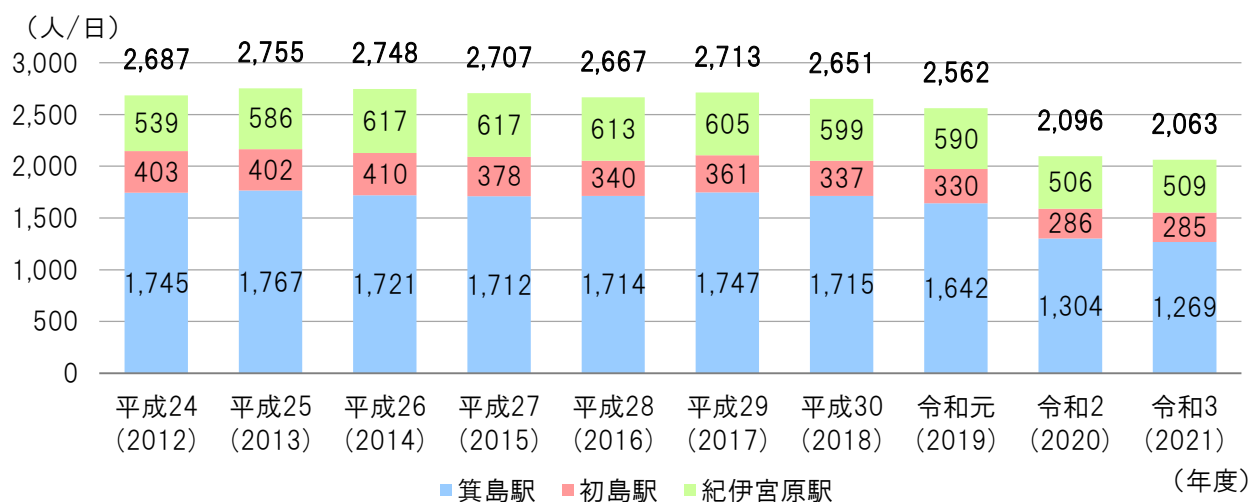


図 鉄道路線ネットワーク（令和4（2022）年時点）

#### ② 利用者数

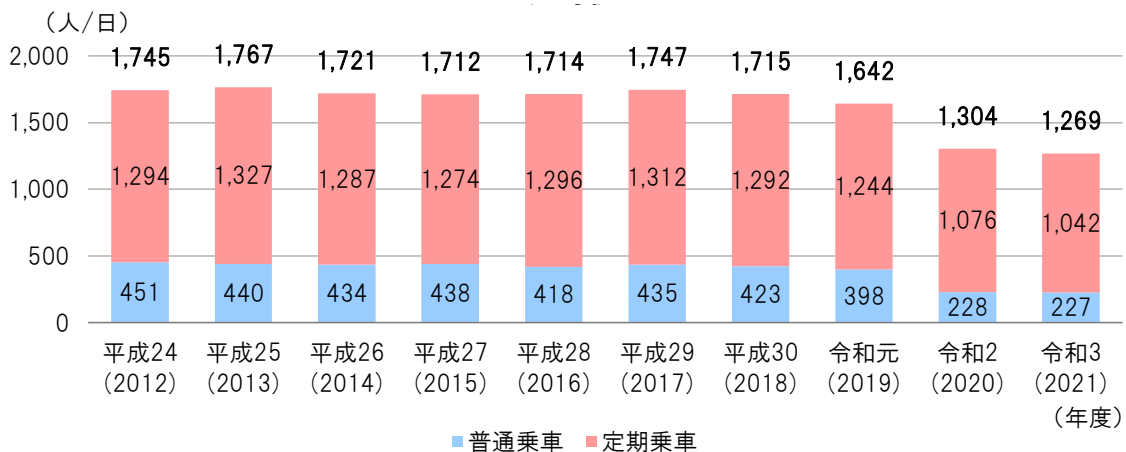
令和元（2019）年度まで1日あたりの利用者数は約2,600～2,800人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大きく減り、令和3（2021）年度では1日あたり約2,000人となっています。また、箕島駅での利用者が最も多くなっています。



資料：有田市資料

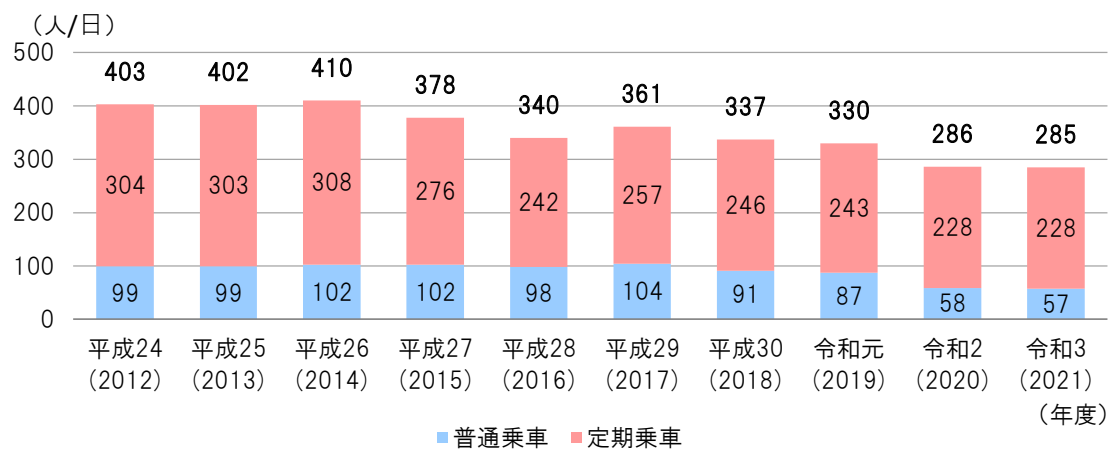
図 市内鉄道駅の1日あたり利用者数の推移

駅別の利用状況を見ると、いずれの駅も利用者の多くが定期乗車によるものであり、新型コロナウイルス感染症の影響で普通乗車、定期乗車ともに約6～8割程度減少しています。



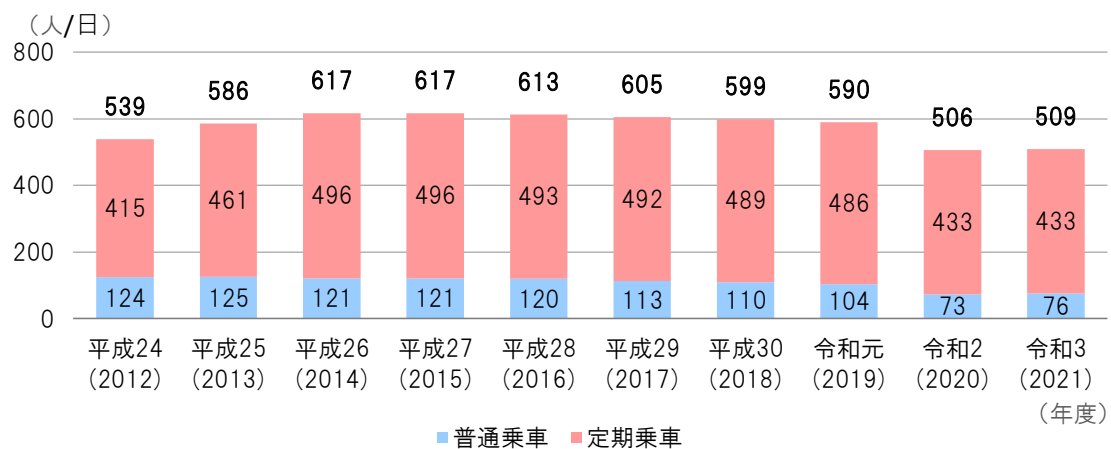
資料：有田市資料

図 箕島駅の1日あたり利用者数の推移



資料：有田市資料

図 初島駅の1日あたり利用者数の推移



資料：有田市資料

図 紀伊宮原駅の1日あたり利用者数の推移

## (2) 有田市デマンドバス

### ① 運行概要

有田市では、子どもや高齢者をはじめ、交通弱者の方々の買い物や通院など、生活に必要な外出を支援するために、行政や交通事業者（中紀バス）が連携し、2つのルートによる有田市デマンドバスを運行しています。有田市デマンドバスは、有田市の行政負担に加え、国による地域内フィーダー系統補助を活用して維持されています。なお、市内には地域をまたがる幹線は存在していませんが、半島振興法の規定に基づき位置づけられています。

また、回数券を販売しており、11枚綴りを10枚分の料金（大人の場合2,000円、それ以外の場合1,000円）で販売しています。なお、有田市立病院では運転免許証を返納されている受診患者を対象に乗車券を配布するサービスを実施しています。

表 有田市デマンドバスの運行概要（令和4（2022）年時点）

項目	概要	
運賃	大人 (中学生以上)	200円
	小学生	100円
	障がい者	
	高齢者運転免許証 証明書保持者	
	乳幼児	無料
運休日	日曜日、祝日、1月1日～1月3日	
ルート数	2コース（Aコース・Bコース）	
便数	Aコース・Bコースそれぞれ5便※ずつ	

※：便によって一部通過しない停留所があります。

資料：有田市 HP



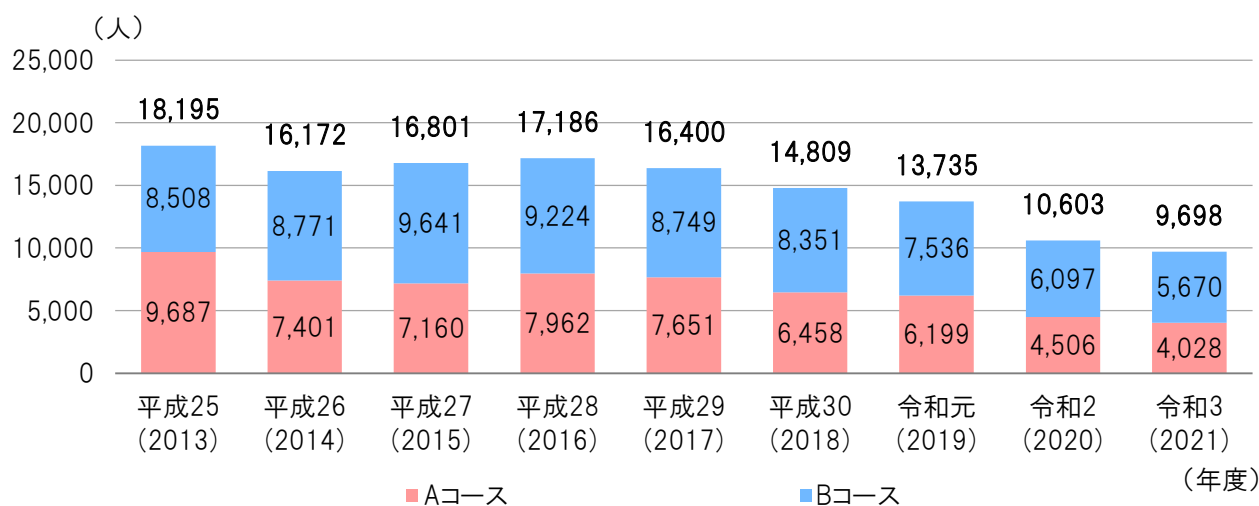
写真 有田市デマンドバス



### ③利用者数

平成 25 (2013) 年度から徐々に乗車数は減少傾向にあり、令和 3 (2021) 年度には乗車数が 10,000 人を下回っています。

コース別にみると、A コースでは平成 25 (2013) 年度と令和 3 (2021) 年度を比較すると乗車数が半減していることがわかります。B コースでは、平成 27 (2015) 年度には約 9,600 人にまで増加していましたが、それ以降は減少傾向にあります。

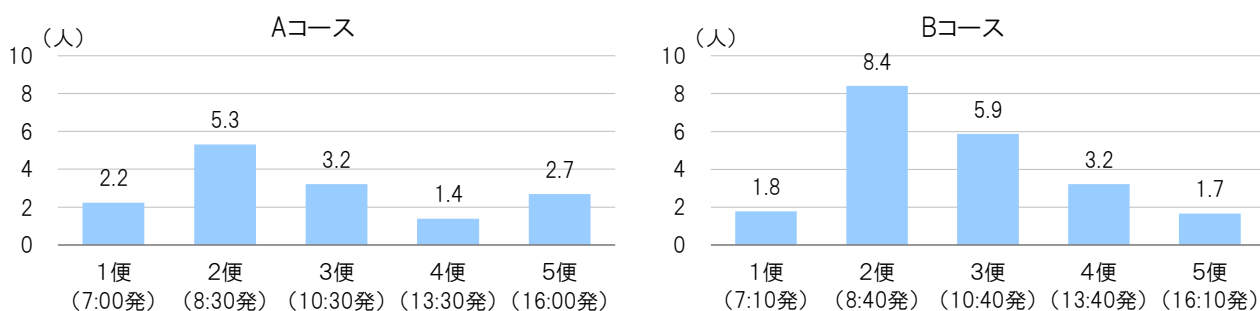


資料：有田市資料

図 有田市デマンドバスコース別乗車数の推移

コース別・便別の利用状況を見ると、A コース、B コースともに 2 便 (8 時台) の利用が最も多くなっており、次に A コース、B コースともに 3 便 (10 時台) の利用が多くなっています。

なお、便別の利用者数はいずれの場合も 10 人を下回っており、厳しい利用状況となっています。特に、A コースの 4 便、B コースの 1 便・5 便では、2 人/便を下回っています。



資料：有田市資料

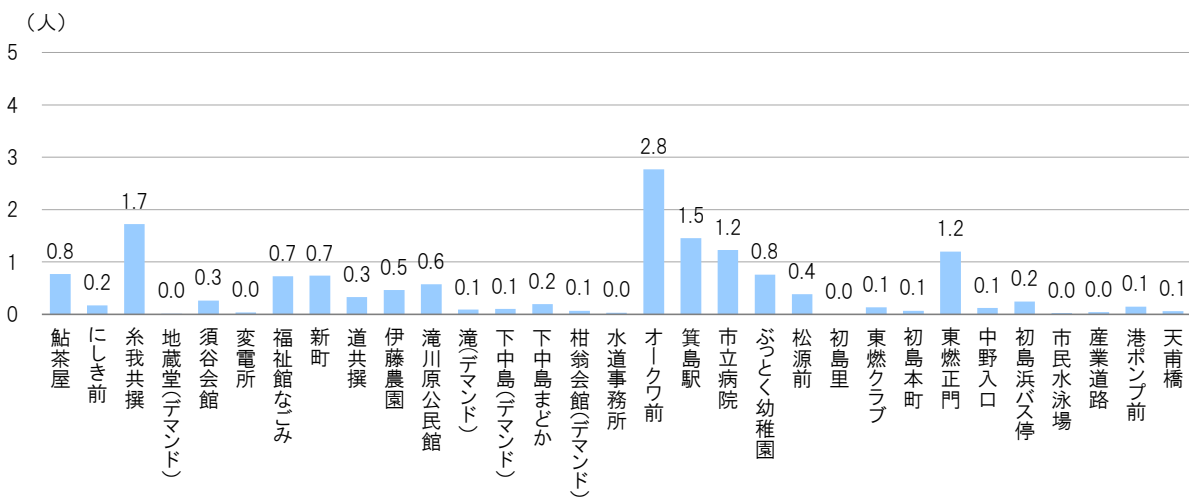
図 1日あたりの便別平均乗車数 (令和 3 (2021) 年度)



1日あたりの停留所別乗車状況を見ると、いずれのコースにおいても、すべての停留所で5人/日を下回っています。Aコースでは31停留所のうち26停留所、Bコースでは28停留所のうち20停留所で1日あたり乗車人数が1人を下回るなど、非常に厳しい状況となっています。

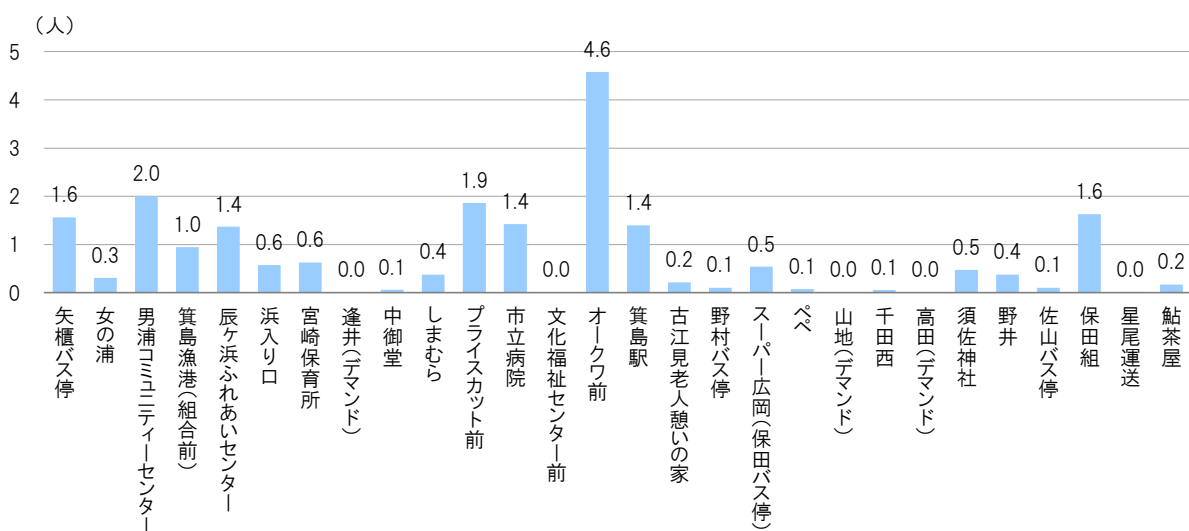
Aコースでは、「オークワ前」「箕島駅」「市立病院」など、箕島駅周辺の停留所での乗車が多くなっています。その他には、「糸我共撰」「東燃正門」などの停留所でも乗車が見られています。

Bコースでは、「オークワ前」停留所での乗車が他の停留所に比べて多くみられています。その他には、「男浦コミュニティーセンター」「プライスカット前」「保田組」など、居住者の多い南西側の停留所での乗車が見られています。



資料：有田市資料

図 A コース停留所別1日平均乗車数（令和3（2021）年度）



資料：有田市資料

図 B コース停留所別1日平均乗車数（令和3（2021）年度）

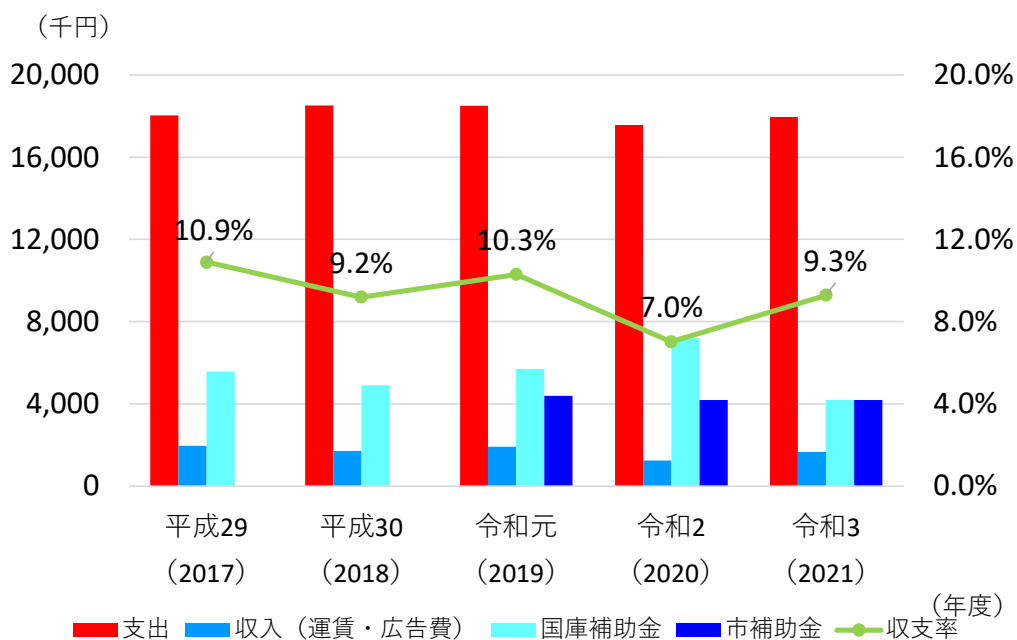


#### ④運行経費

有田市デマンドバスにおける支出をみると、1年につき約18,000千円もの運行経費が必要となっています。

一方、運賃や広告による収入は、年度によって変動はみられますが、概ね1,200～2,100千円となっています。

有田市デマンドバスの運行にあたっては、国や市からの補助金が入っていますが、赤字欠損分を補てんすることはできていません。



資料：有田市資料

図 有田市デマンドバスにおける支出・収入・補助金の推移

(3) タクシー

有田市は国土交通省によって指定されるタクシー営業区域\*のうち、中紀交通圏に属しており、市内で2社のタクシー会社が存在しています。

※有田市、御坊市、有田郡及び日高郡（由良町、日高町、美浜町、印南町及び日高川町）が該当しています。

表 市内のタクシー会社（令和4（2022）年時点）

No	事業者名	車両台数	運転者数
1	初島タクシー	4台	4人
2	みなみ交通	13台	8人

資料：有田市資料

(4) 交通空白地

市内には、鉄道及び有田市デマンドバスによる地域公共交通ネットワークが形成されており、地域公共交通圏域で有田市の居住人口の約81%をカバーできています。一方で千田等、一部の地域が交通空白地\*となっています。

※交通空白地：鉄道駅、バス停留所から一定距離離れており、地域公共交通を利用しにくい地域のこと。本計画においては、鉄道駅から800m、バス停留所から300m離れた地域を交通空白地としています。

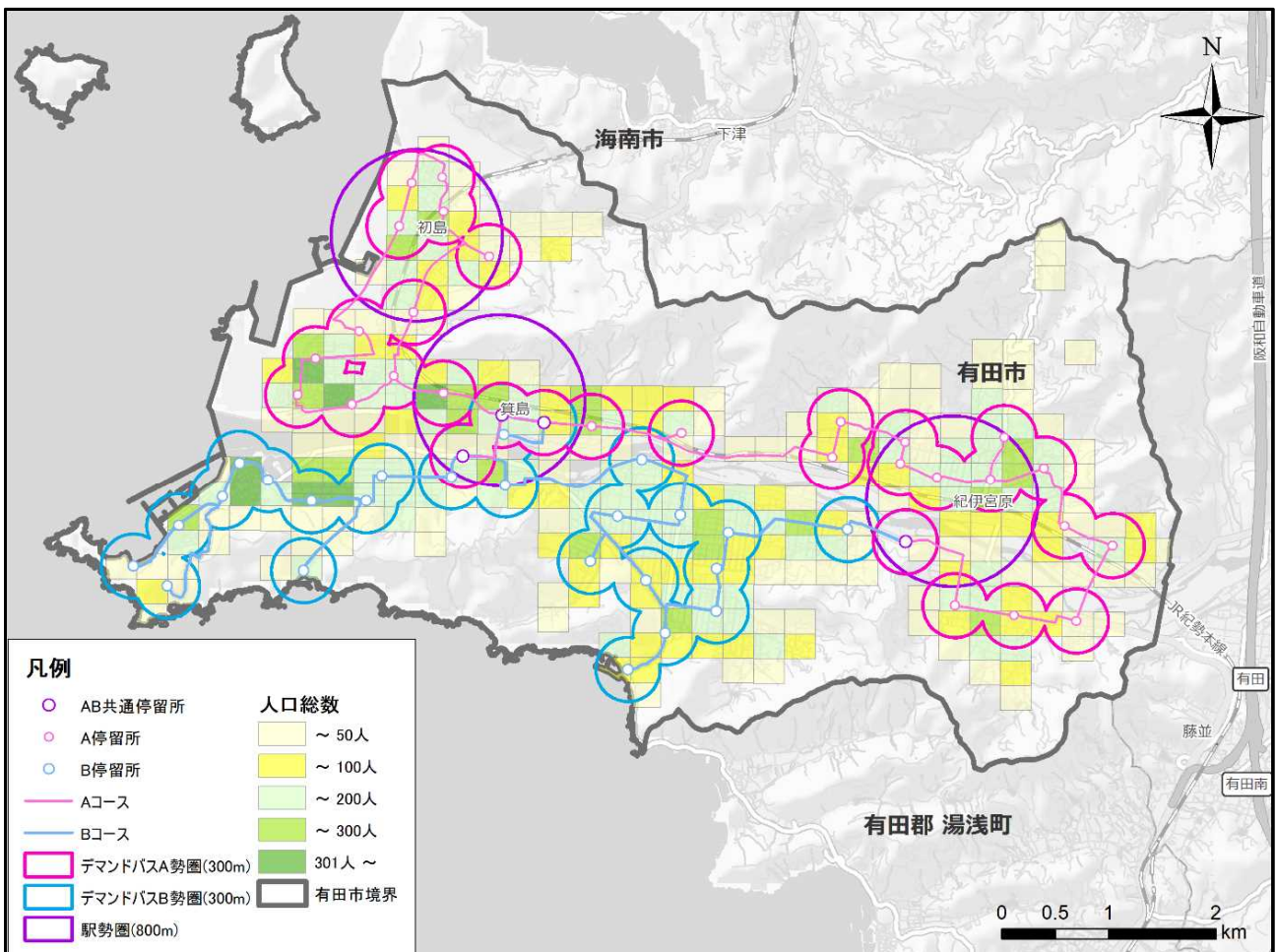
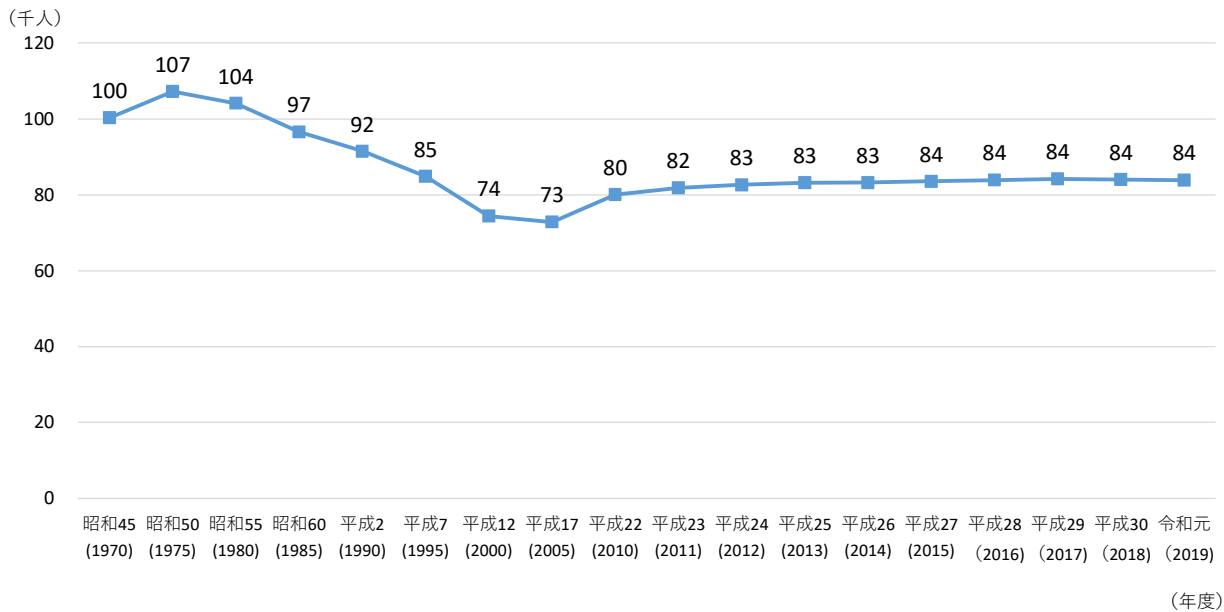


図 市内の地域公共交通における人口カバー圏域（令和4（2022）年時点）

(5) 運転手不足の深刻化

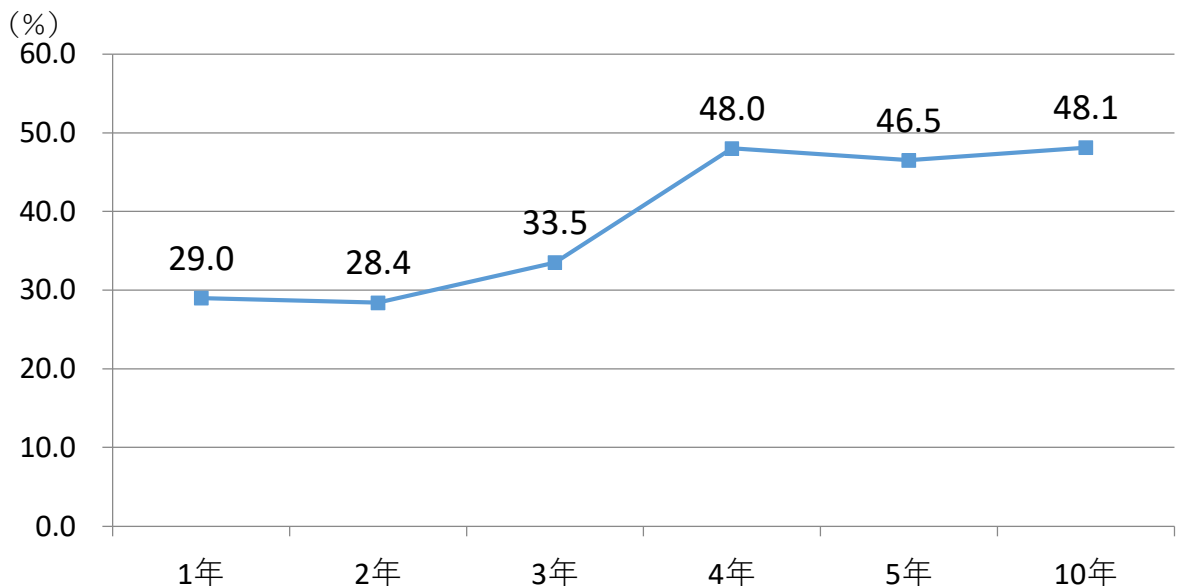
全国におけるバスの運転手は昭和 50 (1975) 年をピークに減少しており、平成 23 (2011) 年頃から約 8 万人で推移しているものの、今後、運転手の高齢化や新型コロナウイルス感染症等の影響でさらに運転手の数は減少していくことが想定されます。

また、運転手の約半数が 4 年で退職していることも、運転手不足がさらに加速していく要因となっています。



資料：2021 年度版日本のバス事業

図 全国の乗合バス運転者数の推移



資料：H25 バス事業者アンケート・ヒアリング結果（国土交通省資料）

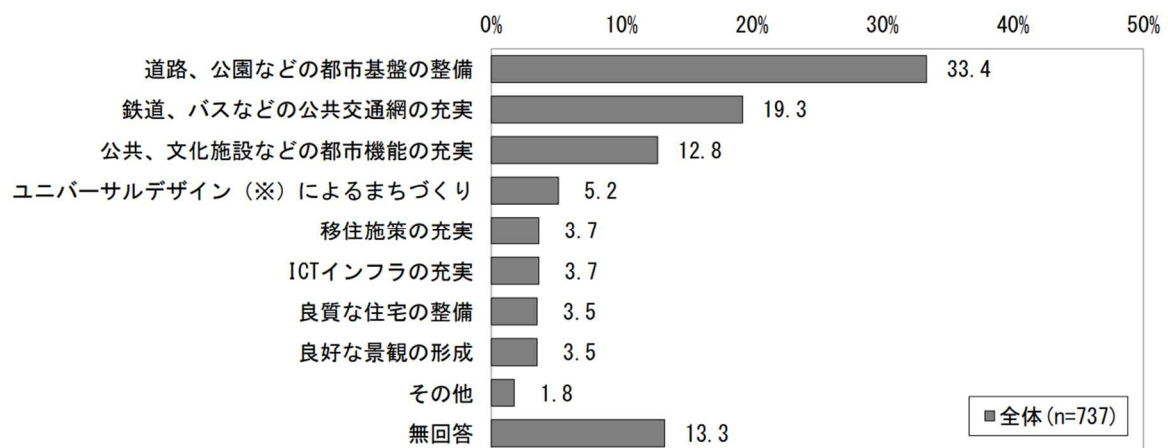
図 全国の乗合バス運転者の勤務年数と離職率の推移（平成 25 (2013) 年）

## 地域公共交通に対する市民の声

令和3（2021）年度に市民の生活意識や市政に対する満足度や要望を把握するため、市民アンケートを、有田市デマンドバス利用者の生の声を把握するため、利用者アンケートを実施しました。

### （1）まちづくりにおける地域公共交通へのニーズ

人口減少や少子高齢化対策として、今後特に力を入れてほしいと思うことについてお聞きしたところ、「鉄道、バスなどの公共交通網の充実」が2番目に多いといった結果となっており、地域公共交通へのニーズが高いことがわかります。

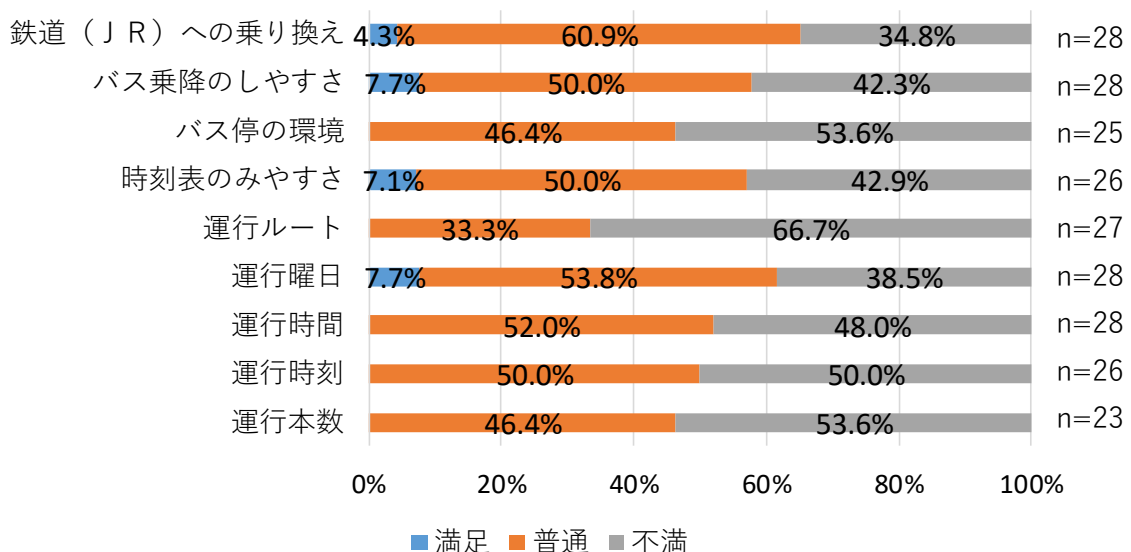


出典：有田市市民意識調査報告書

図 まちづくり分野で充実してほしい取り組み

### （2）地域公共交通に対する満足度

有田市デマンドバス利用者に満足度をお聞きしたところ、すべての項目で「満足」と回答した人は10%を下回る結果となっています。それらの中でも「運行ルート」に対する不満が最も大きくなっています。



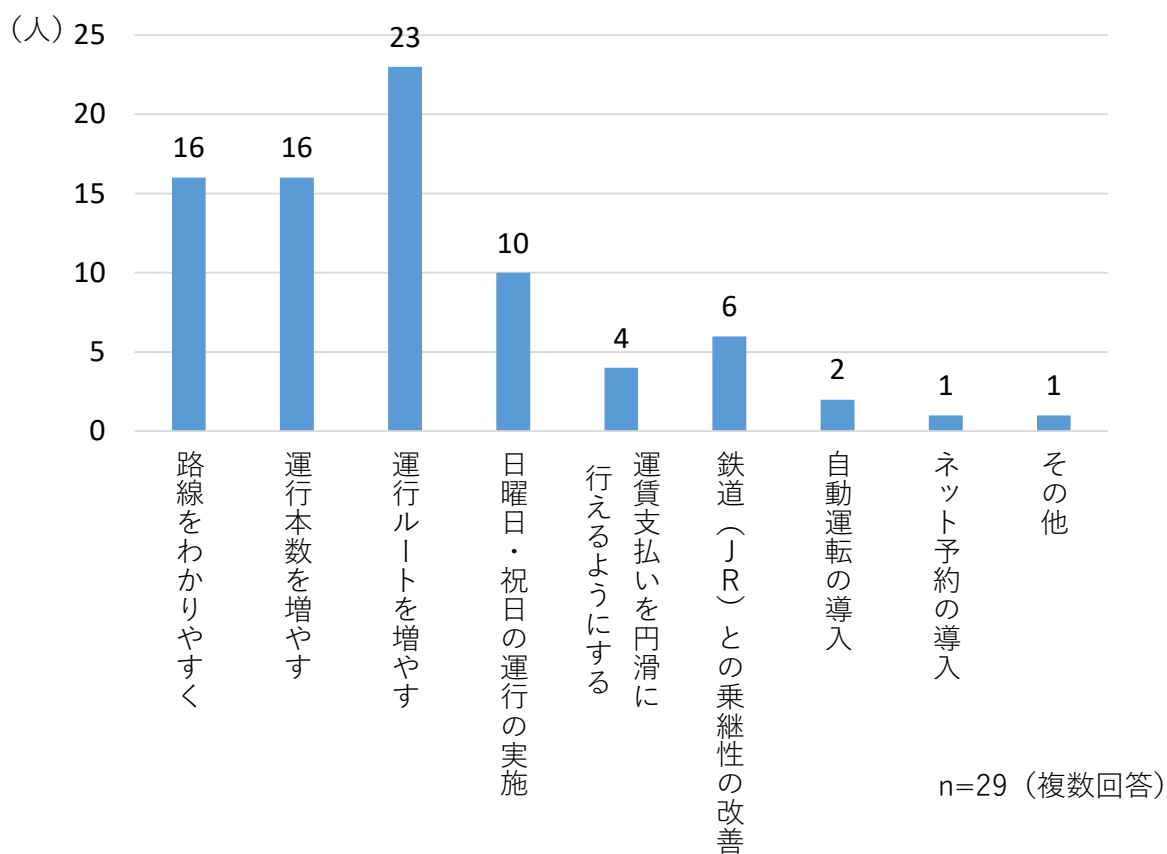
資料：有田市デマンドバス利用に関するアンケート調査（令和3（2021）年度実施）

図 有田市デマンドバスに対する満足度

### (3) 地域公共交通の改善点

有田市デマンドバス利用者に、有田市の地域公共交通の改善点についてお聞きしたところ、回答者 29 人中、23 人が運行ルートを増やすことを求めています。

その他には運行本数の増便、路線のわかりやすさを求めている方が多くみられます。



資料：有田市デマンドバス利用に関するアンケート調査（令和3（2021）年度実施）  
図 有田市の地域公共交通の見直しに重要だと感じること

# 第2章

## 有田市地域公共交通の基本的な方針

### 1. まちづくりの方向性

#### (1) 将来像とまちづくり目標

有田市のまちづくりの基本方針を示す最上位計画である「第5次有田市長期総合計画」では、目指すべき将来像と将来像の実現に向けた基本計画や施策の方向性について明記しています。

この計画のまちづくり目標として「健やかに生き生きとした生活を実現できるまち」「心豊かな人を育み、地域で支え合うまち」「つながりが生む魅力あるまち」「安全・安心で調和のとれたまち」「協働を図り、未来への投資と責任ある行財政運営による持続可能なまち」の5つが挙げられています。そのうち、「安全・安心で調和のとれたまち」の中の政策として「地域交通」があります。

まちづくり目標4 安全・安心で調和のとれたまち		政策に基づく施策
● 政策 4-1 危機管理	● 政策 4-5 地域交通	
● 政策 4-2 消防・救急	● 政策 4-6 水の安定供給	
● 政策 4-3 防犯・交通安全	● 政策 4-7 環境と共生するまち	
● 政策 4-4 暮らしやすいまちの整備		

出典：第5次有田市長期総合計画（令和3（2021）年）

図 まちづくり目標「安全・安心で調和のとれたまち」の政策内容

「地域交通」の基本方針として、以下のような記載がされています。

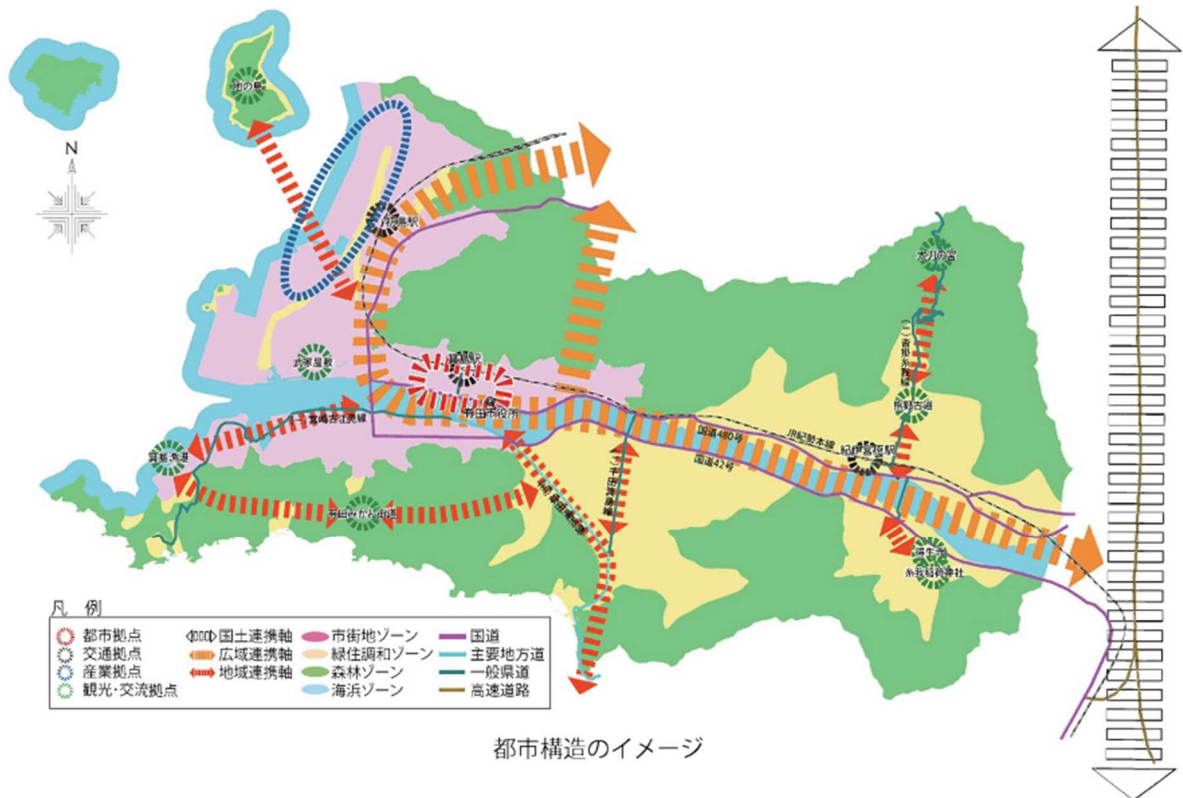
- JR やバス・タクシー事業者など、関係事業者との連携強化に努め、料金体系・運行ルート・停留所の配置等の見直しや環境改善に取り組みます。
- 初めて利用する人でも安心して利用できるよう、広報など各種情報発信ツールを用いて、積極的に情報提供を行います。
- 利用者の利便性向上及び利用促進に向け、分野横断的に関係機関と協働し、利用する市民が公共交通を支える持続可能な仕組みの構築に取り組みます。



## (2) 将来都市像

有田市長期総合計画のリーディング施策として位置づけられている「有田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、「有田市長期人口ビジョン」で掲げている2060年の有田市の人口2万人程度という目標達成にむけ、地場産業や住環境、景観等を活かした活力ある「まち」の創出に向けた取り組みを推進していくとしています。また、まちづくりの方向性や目指すべき都市構造等を示した「有田市立地適正化計画」では、若い世代を中心にまちなかでの居住が進み、賑わいのある機能的な都市づくりを進めるとしています。

これらの目標や計画を実現するための具体的な取り組みとして、通勤・通学がしやすい歩行環境や自転車走行環境の改善、公共交通へのアクセス性向上を目指した中心市街地内の幹線道路の整備を進めることが明記されています。



都市構造のイメージ

出典：有田市立地適正化計画（概要版）（令和2（2020）年改定）

図 都市構造イメージ（再掲）

## (3) 交通ネットワーク

目指す都市像や実現に向けた整備の基本方針を定めた「有田市都市計画マスタープラン」では「快適に移動し、円滑な経済活動を行うための基盤となる交通ネットワークの形成を図るために、道路網・公共交通・交通施設を体系的に整備します。」とし、国道や都市計画道路の整備を中心とした広域・市内幹線道路網の形成について明記されています。

また、和歌山県が定めている「都市計画区域マスタープラン」では、「きのくらしい持続可能なまちづくり」を基本理念として掲げ、和歌山県内の他4圏域（紀北圏域、日高圏域、西牟婁圏域、東牟婁圏域）との広域交流を支える道路網の整備や交通体系の形成に向けた取り組みを進めていくことが明記されています。



## 2. 有田市の地域公共交通が抱える課題

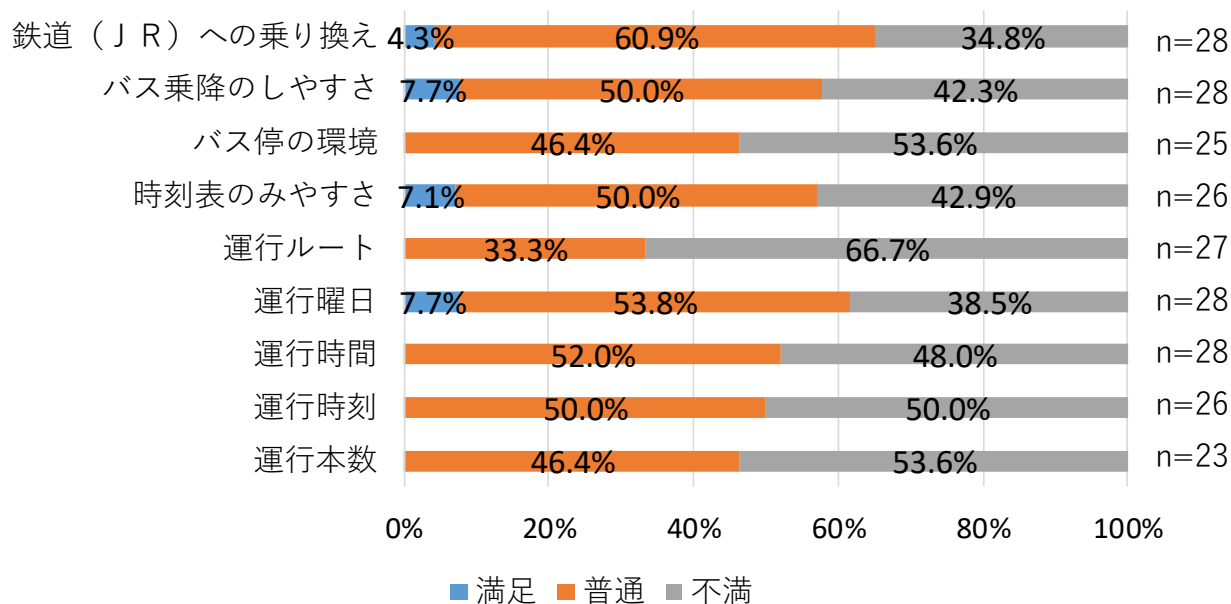
### (1) 地域公共交通ネットワークの再形成

有田市では、平成 20（2008）年に「有田市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。この中で市内の交通空白地を解消し、買い物や通院などの生活に必要な外出を行う際の移動手段を確保するため、有田市デマンドバスの運行事業を定め、取り組んできました。

これまでに利用状況や市民の意向を踏まえたルートや運行ダイヤなどの見直しを適宜行っていました。令和 3（2021）年度に実施した利用者に対するアンケート調査の中で、運行に対する満足度についてお聞きしたところ、すべての項目で「満足」と回答した方が 10%を下回る結果となっています。また、現在の運行ルートでは、一部の地域で交通空白地が生じています。

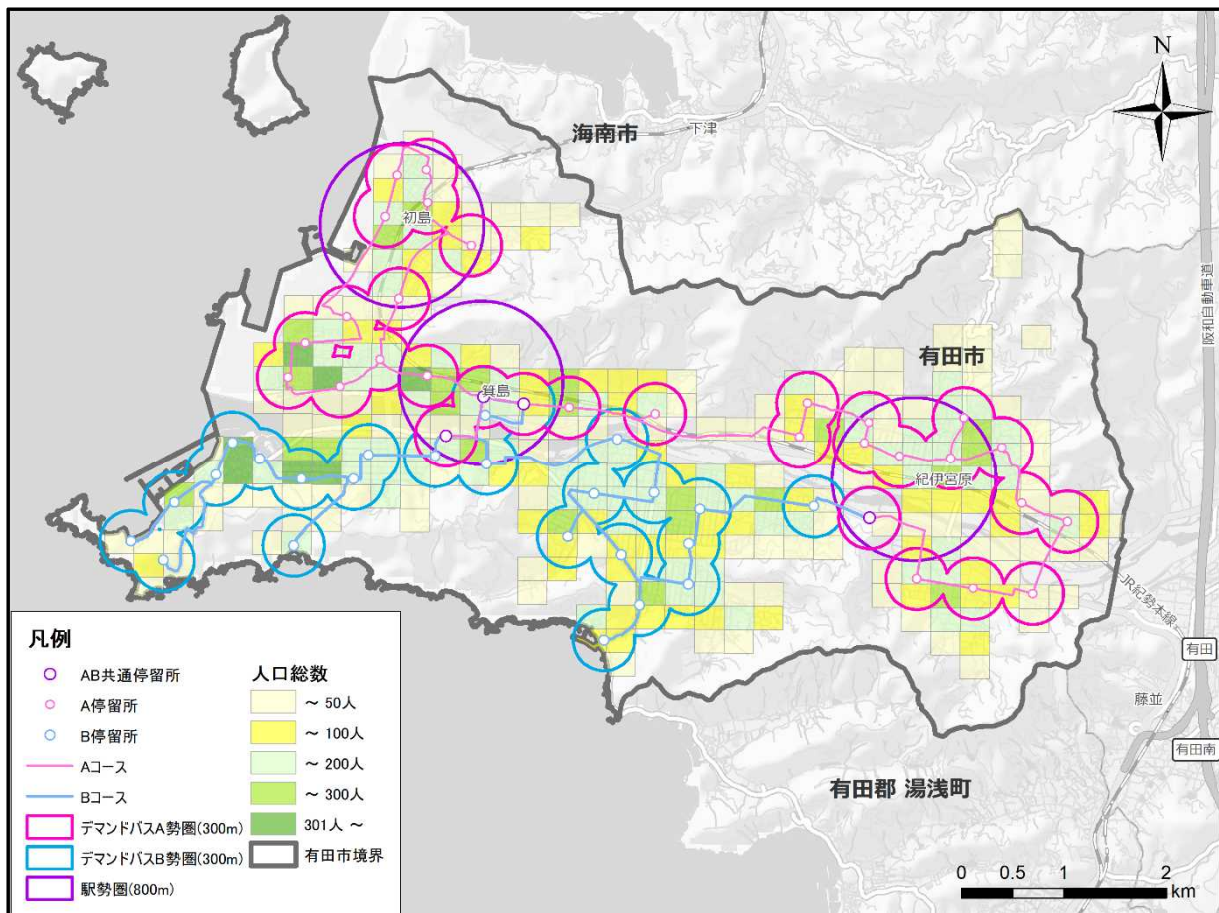
市民の移動をみると、有田川町や海南市といった近隣市町をはじめ、和歌山市や大阪府などの中心都市への移動も多く、市内の移動だけではなく、市外へ移動するため、鉄道駅への接続等も大きな課題の一つと言えます。

令和 6（2024）年 4 月には市内の中学校 4 校の統合を予定しており、学生の移動などの問題もある中で、立地適正化計画の中で示されている「コンパクトで便利なまち、子育てしやすいまちの形成」を進めていくうえで、市内外を円滑に移動することができる地域公共交通ネットワークの再形成が求められています。



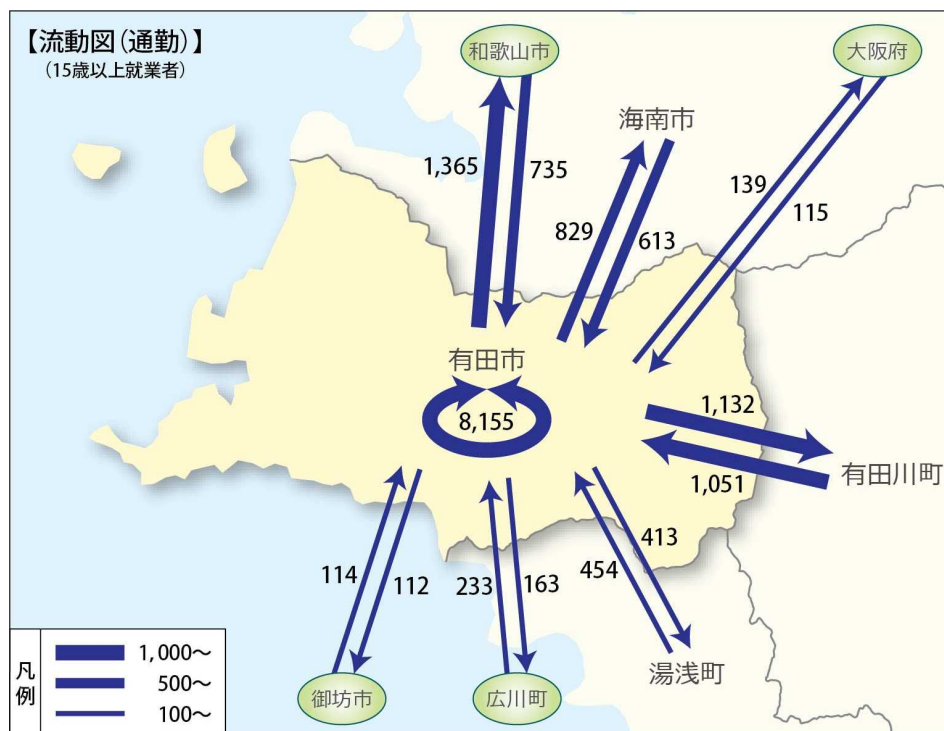
資料：有田市デマンドバス利用に関するアンケート調査

図 有田市デマンドバスに対する満足度（再掲）



資料：国勢調査（令和2（2020）年度）、各交通事業者HP

図 市内の地域公共交通における人口カバー圏域（令和4（2022）年時点）（再掲）



資料：国勢調査（令和2（2020）年度）

図 市内外への人の移動（通勤）（再掲）

(2) 地域公共交通の利便性の向上

地域公共交通の利用者は全国的に減少しており、有田市も同様に減少が続いています。特に有田市デマンドバスにおいては、平成 28 (2016) 年度から令和元 (2019) 年度の新型コロナウイルス感染症が発生する以前から減少傾向となっています。また、停留所別の利用状況では、1日あたりの乗車人数が1人を下回っている停留所が多数みられるなど、市民のニーズを十分にくみ取れていない可能性があります。

また、前述にもあった有田市デマンドバス利用者へのアンケート調査では、運行ルートやバス停環境、運行本数などに対する不満が大きくなっており、日常生活や観光における移動手段として地域公共交通が選ばれるようにするため、現在の地域公共交通サービスの見直しを行い、利用者の増加を図っていく必要があります。

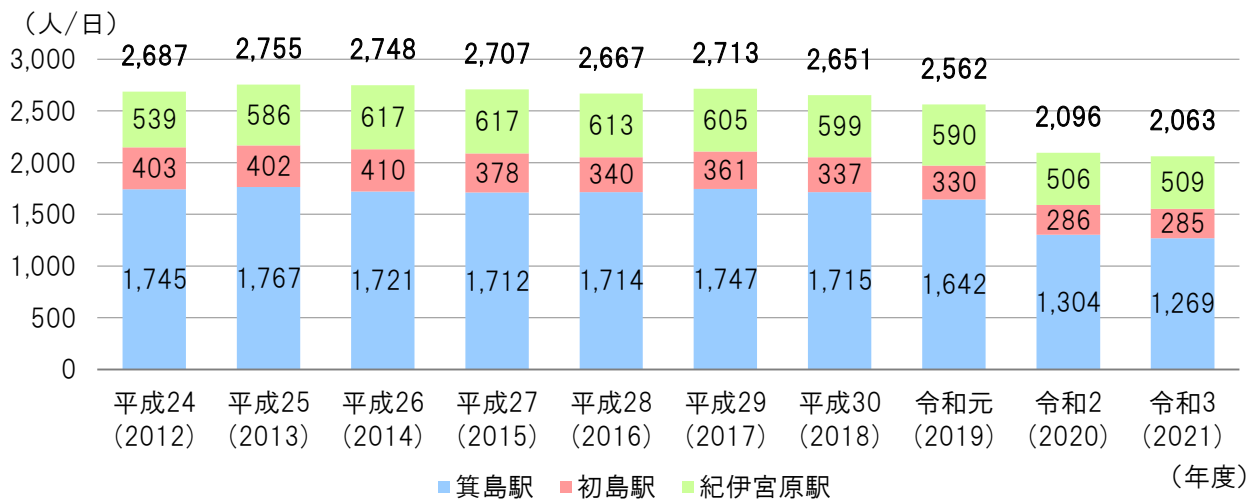


図 市内鉄道駅の1日あたり利用者数の推移 (再掲)

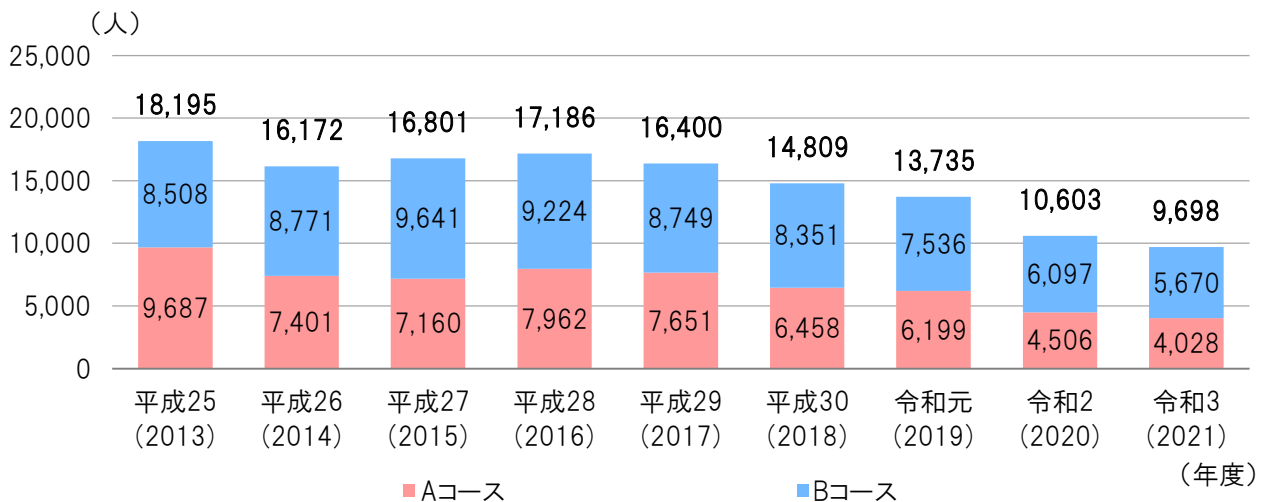
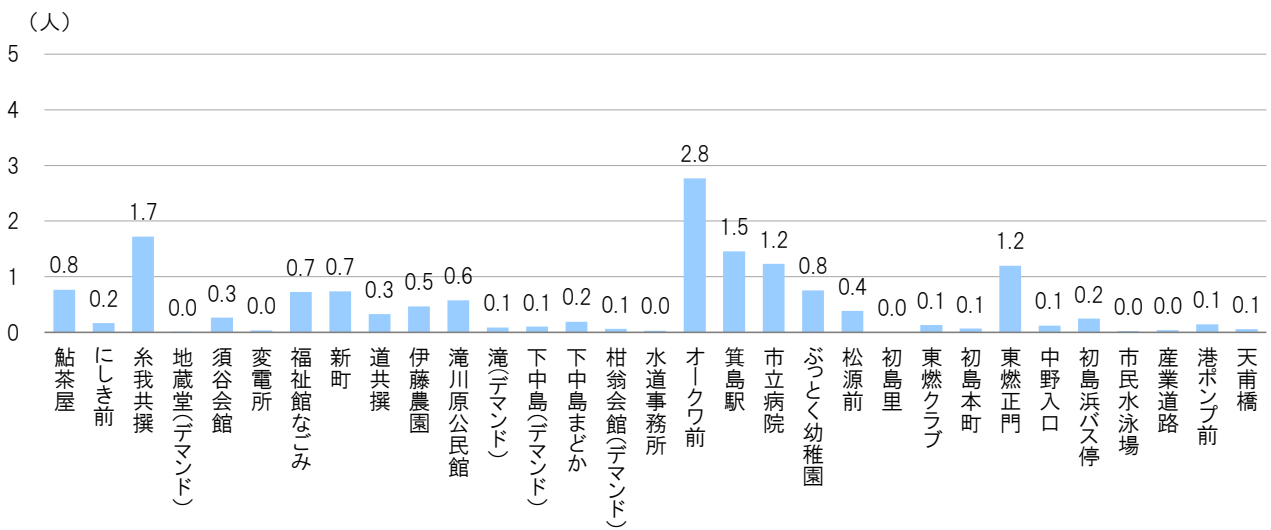
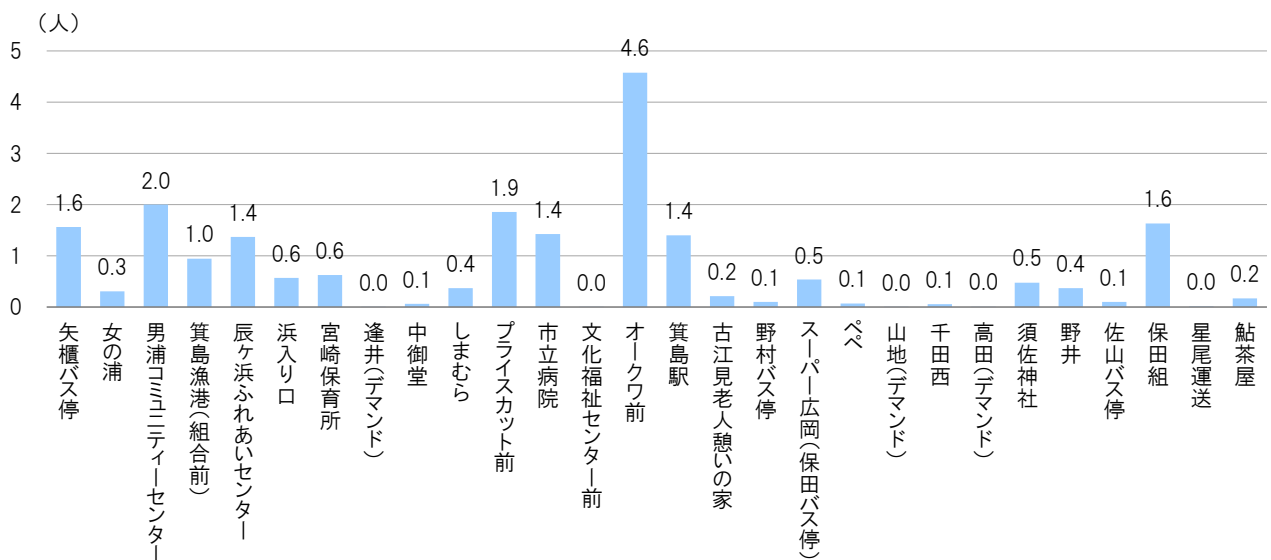


図 有田市デマンドバスコース別乗車者数の推移 (再掲)



資料：有田市資料

図 A コース停留所別1日平均乗車数（令和3（2021）年度）（再掲）



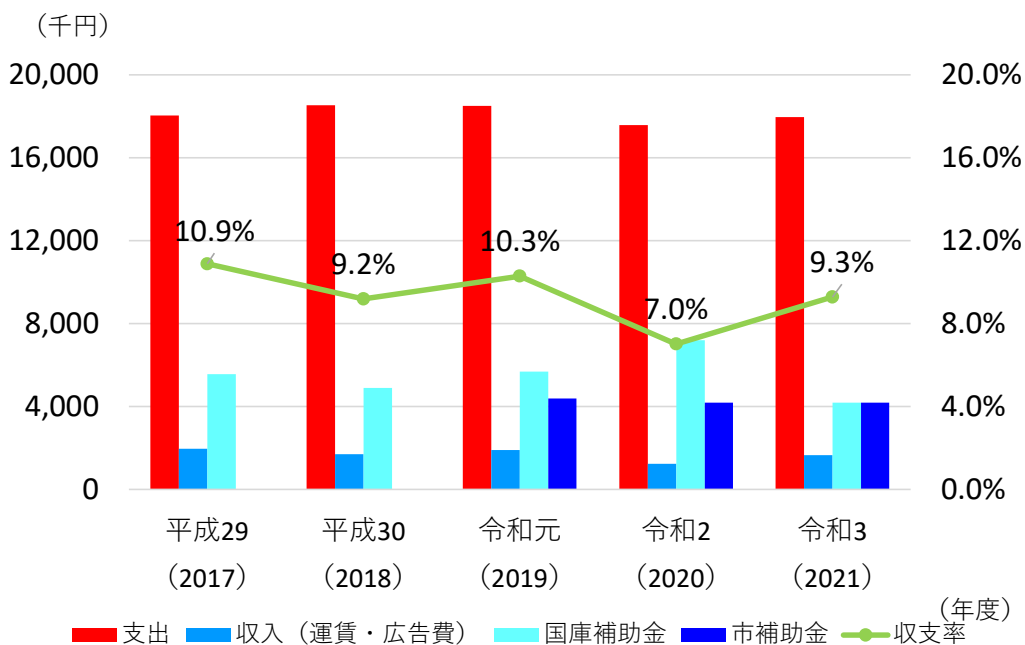
資料：有田市資料

図 B コース停留所別1日平均乗車数（令和3（2021）年度）（再掲）

### (3) 地域公共交通の維持に向けた仕組み・体制の構築

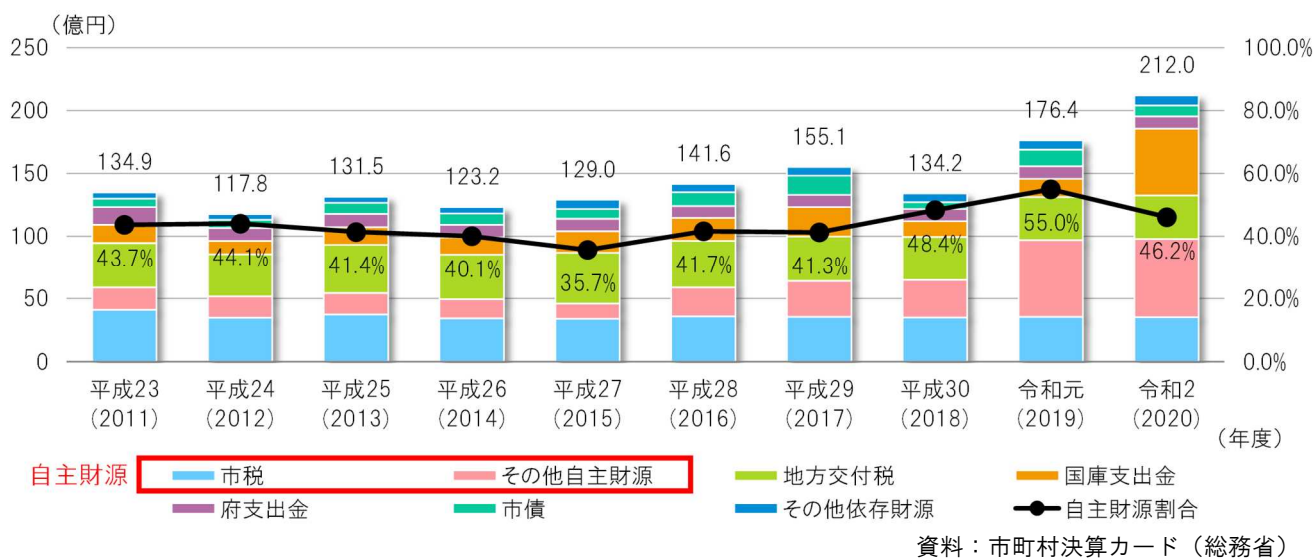
有田市デマンドバスは年間約 18,000 千円もの費用が必要となっていますが、収支率は約 7～10%程度に留まっており、国や有田市から補助金を出しているものの、完全に補填できておらず、事業者が赤字分を負担しているのが現状です。また、少子高齢化による人口減少に伴い、自主財源の確保が難しくなることが想定され、有田市の財政状況も厳しいものとなります。加えて、路線バスの運転者不足など、地域公共交通を維持することが難しくなりつつあります。

今後、地域公共交通を維持するうえで、新たな利用者の確保に向けた利用促進や、移動手段の担い手の確保など、持続可能な地域公共交通サービスの構築に向けた仕組みや体制の再構築を図る必要があります。



資料：有田市資料

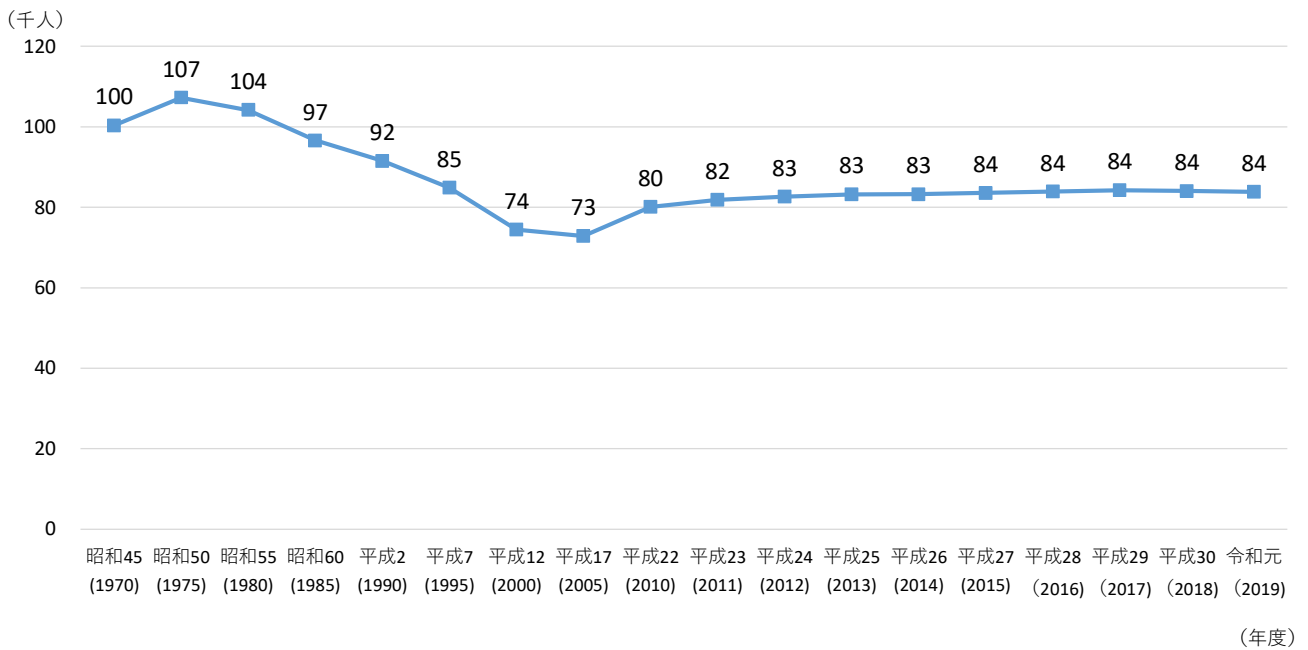
図 有田市デマンドバスにおける支出及び収入・補助金の推移 (再掲)



資料：市町村決算カード (総務省)

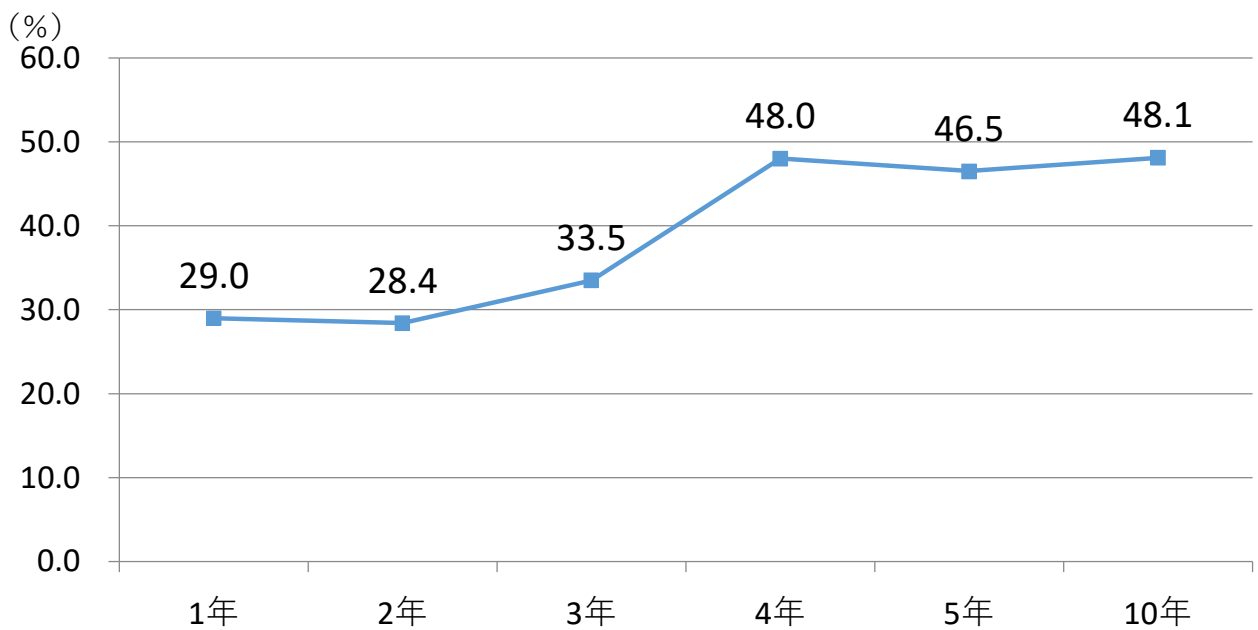
図 歳入の推移 (再掲)





資料：2021年度版日本のバス事業

図 全国の乗合バス運転者数の推移（再掲）



資料：H25 バス事業者アンケート・ヒアリング結果（国土交通省資料）

図 全国の乗合バス運転者の勤務年数と離職率の推移（平成25年）（再掲）

### 3. 有田市地域公共交通の基本的な方針

有田市の地域公共交通を取り巻く現状や課題等を踏まえると、現在の地域公共交通のあり方を見つめなおし、市民の生活スタイルに即した地域公共交通の運行形態等に見直していくことが求められます。

また、地域公共交通ネットワークを維持し続けるためには、行政や交通事業者が独自に努力していただくだけではなく、行政、交通事業者、市民が共に一体となって、連携しながら取り組んでいくことが非常に重要となります。

以上を踏まえ、有田市が目指す地域公共交通の基本理念を以下のように定めます。

**【基本理念】**

**市民の暮らしに寄り添う 持続可能な交通体系の実現**

基本理念を踏まえたうえで、課題に対して以下に示す3つの基本方針を掲げます。

課題	基本方針	
地域公共交通ネットワークの再形成	地域公共交通が一体となった取り組みの推進	「コンパクトなまち」を目指していくうえで、鉄道や有田市デマンドバス、タクシー、新たな移動手段など様々な移動手段が互いに連携し、市内を効率的かつ快適に移動することができる地域公共交通ネットワークの形成を目指します。
地域公共交通の利便性の向上	使いやすいわかりやすい交通サービスの充実	地域公共交通ネットワークやサービスの充実を図ることで、日常生活や観光における移動手段として地域公共交通が選ばれるための環境づくりを進めます。
地域公共交通の維持に向けた仕組み・体制の構築	未来へ繋ぐまち全体で支える地域公共交通	地域公共交通における積極的な情報発信などを通じて、行政、交通事業者、地域が連携し、地域公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを進めます。

# 第3章 計画の目標

## 1. 将来の地域公共交通ネットワーク

### (1) 現行の地域公共交通ネットワーク

現行の有田市の地域公共交通ネットワークは、市内外を結ぶ広域幹線（鉄道）と市内を網羅的に運行し、交通拠点から主要施設や居住エリア等を結ぶ市内幹線（有田市デマンドバス）、といった大きく2つの役割で構成された地域公共交通ネットワークとなっています。

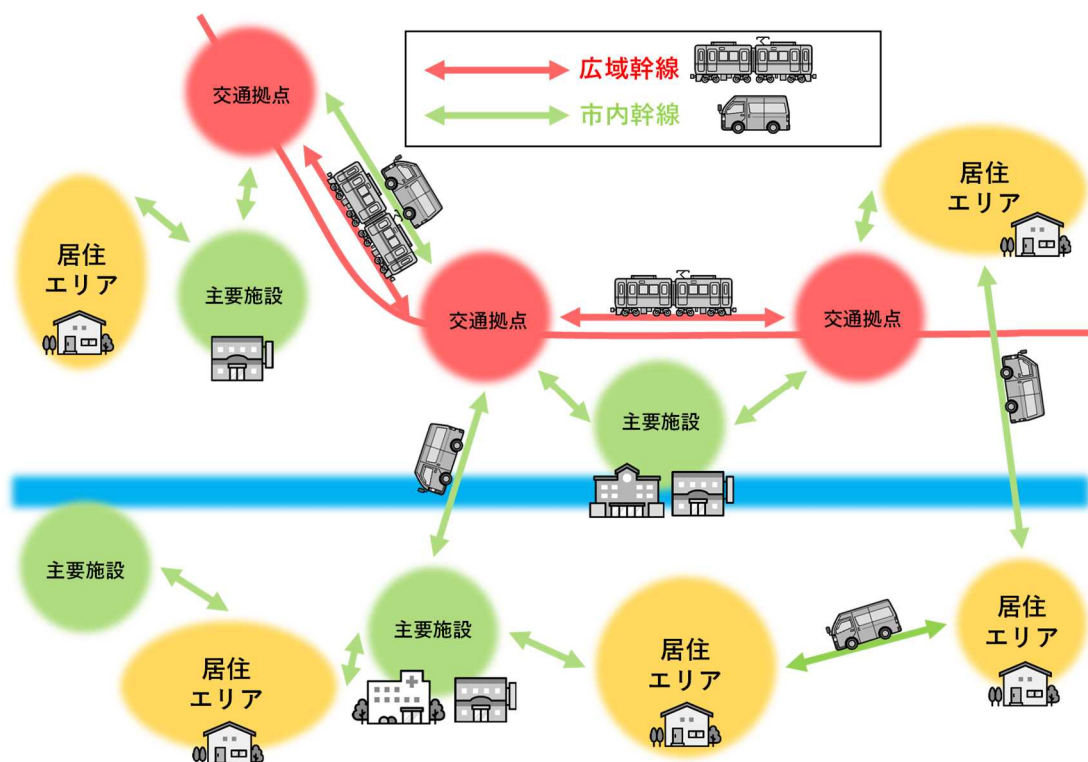


図 現行の地域公共交通ネットワークのイメージ

表 現行の移動機能の役割と役割を担う地域公共交通

機能	役割	地域公共交通
広域幹線	市内の交通拠点である鉄道駅と市外を結び、広域的な移動の役割を担っています。	鉄道（JR 西日本）
市内幹線	市内の交通拠点である鉄道駅と主要施設や居住エリア等を結び、市内の主な移動手段としての役割を担っています。	有田市デマンドバス※
その他	特定のニーズや目的に応じた移動の役割を担っています。	タクシー

※有田市デマンドバスは、市の行政負担に加え、国の地域内フィーダー系統補助を活用して維持しています。

## (2) 将来の地域公共交通ネットワーク

有田市における将来の地域公共交通ネットワークについては、現行の地域公共交通の利用状況や地域のニーズ、社会情勢等を踏まえ、既存の地域公共交通ネットワークを基本としつつ、地域のきめ細かなニーズに対応できる地域内支線を導入することで、市内を円滑かつ利便性高く移動できるネットワークの形成を目指します。

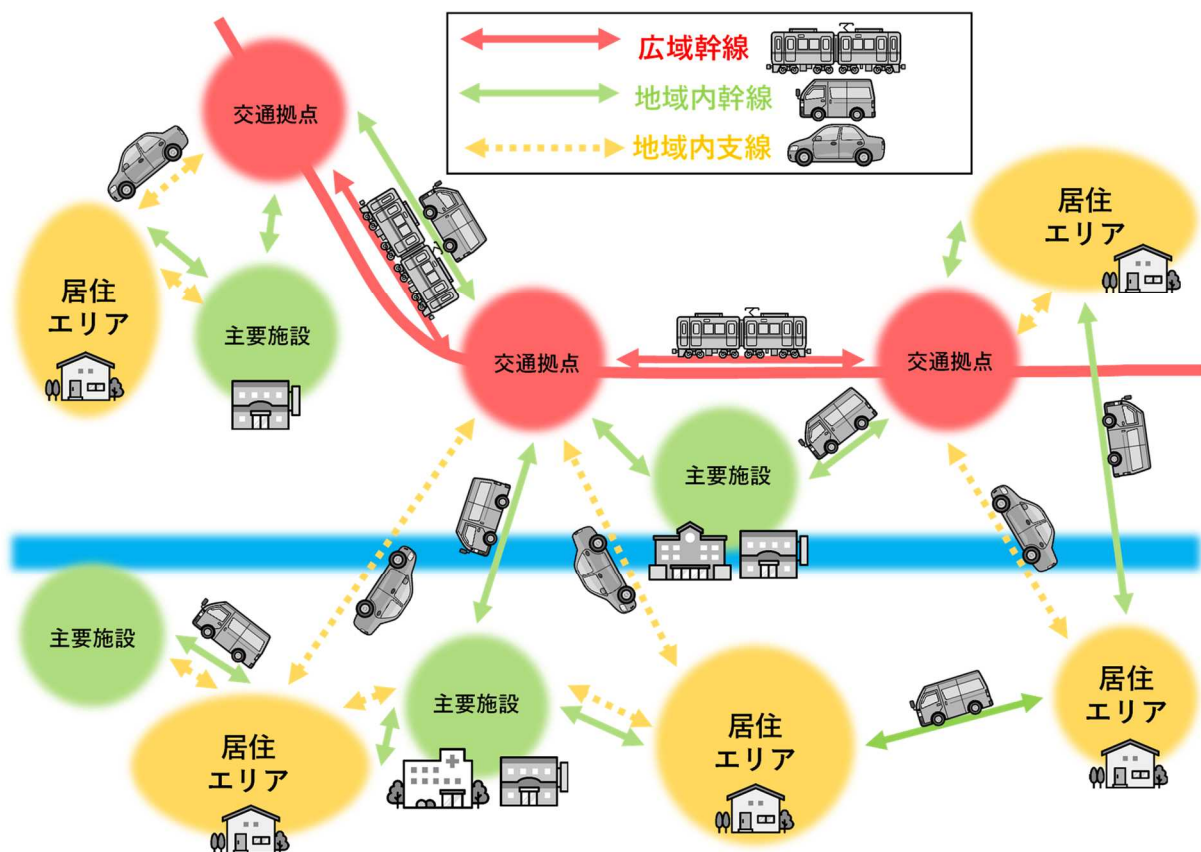


図 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ

表 将来の市内における移動機能の役割と活用する移動手段（例）

機能	役割	活用する移動手段（例）
広域幹線	市内の交通拠点である鉄道駅と市外を結ぶことで、広域的な移動手段を確保します。	鉄道（JR 西日本）
地域内幹線	広域幹線に接続する二次交通として、市内の交通拠点である鉄道駅と主要施設や居住エリア等を結ぶことで、市内の移動手段を確保します。	有田市デマンドバス※
地域内支線	地域内幹線の補完路線として、地域内幹線が運行していない時間帯での運行や居住エリアから直接、交通拠点や主要施設を結んだりする等により、地域の細かなニーズに応える移動手段を確保します。	乗合タクシー（デマンド含む） 自家用有償旅客運送 ボランティア有償運送 等
その他	上記の3つの機能で補完することができない、特定のニーズや目的に応じた移動を確保します。	タクシー

※有田市デマンドバスは、市の行政負担に加え、国の地域内フィーダー系統補助を活用して維持しています。

### 【国と連携した市内幹線の赤字額に対する補填】

有田市では、現在運行している有田市デマンドバスについて、市の行政負担に加え、国の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補助）※によって路線を維持しています。有田市デマンドバスの運行路線については、計画策定後も継続して地域内幹線（地域内フィーダー系統）としての役割を担うことから、本計画で行政による支援を明確に位置づけます。

※市内には地域をまたがる幹線は存在していませんが、半島振興法の規定に基づき位置づけられています。

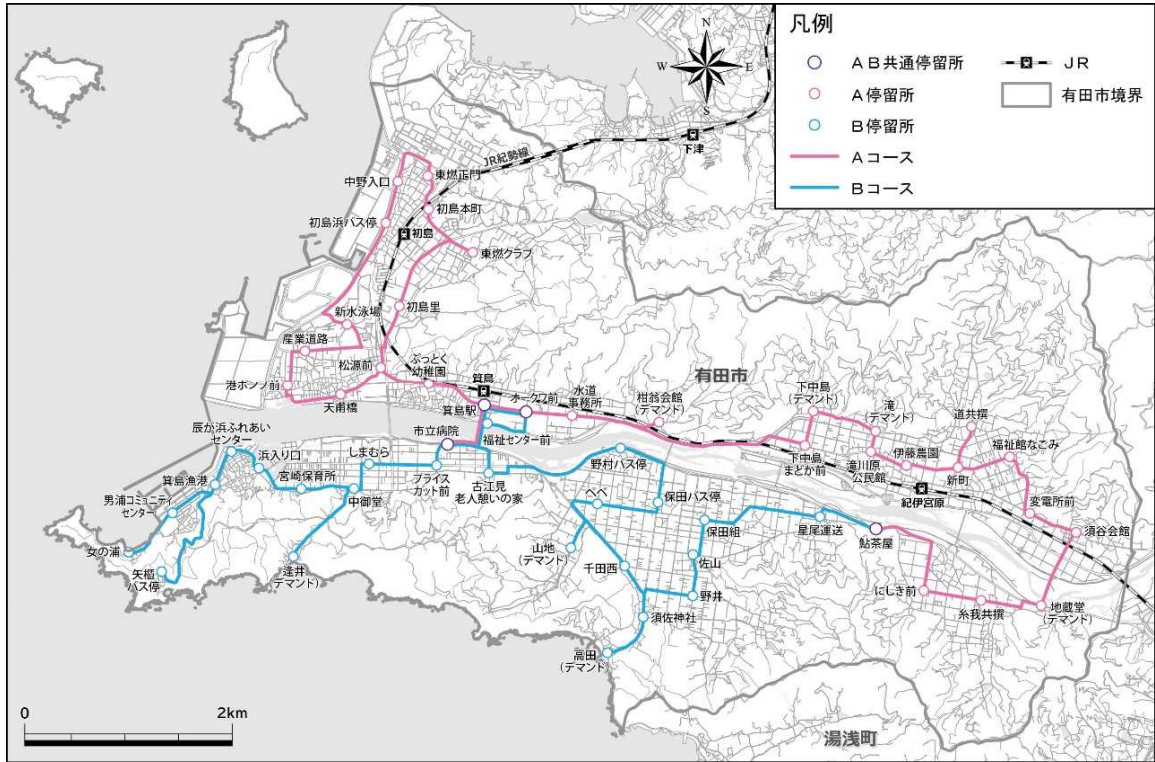


図 市内を運行する地域公共交通ネットワーク図

表 有田市デマンドバスの位置づけ・役割等

名称	有田市デマンドバス
路線	Aコース (A-1、A-2)、Bコース (B-1、B-2、B-3)
位置づけ	市内幹線（支線）
役割	市内の交通拠点である鉄道駅に接続する市内幹線であり、地域住民が日常生活（通勤、通学、通院、買い物等）を営むうえでの移動をはじめ、観光等の旅客の移動もあわせて支える。
路線の必要性	市域は有田川によって南北に二分されており、市内の人口減少・少子高齢化の加速や高齢者の単独世帯が増加していくなかで、買い物や通院などにおける交通手段の確保が不可欠となっている。一方、低料金であることや公共交通空白地の解消のため、走行距離の増加による経費増加など、行政・交通事業者・地域による努力のみでは路線維持が厳しく、地域公共交通確保維持事業を活用しての運行の維持・確保が必要である。
実施主体	中紀バス
目的・効果と評価指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有田市デマンドバス利用者数（地域内フィーダー系統）</li> <li>・有田市デマンドバスの行政負担金額（地域内フィーダー系統）</li> <li>・有田市デマンドバスの収支率（地域内フィーダー系統）</li> </ul>



## 2. 計画の目標・評価指標

計画の策定後、目指すべき方向性を共有し、同じ目的に向かって取り組んでいくために、基本方針に基づく目標及び評価指標を下記のように設定します。

なお、評価指標については、毎年モニタリング調査による検証を行います。

### ○基本方針1 「地域公共交通が一体となった取り組みの推進」

⇒目標：それぞれの主体同士が連携することにより、交通ネットワークを形成・維持する

評価指標名	現状値	目標値 (令和9年度)	目標値の考え方
新たな地域公共交通の導入数(累計)	0	1	居住エリアと交通拠点である鉄道駅を結ぶための移動手段を確保します。
事業者との意見交換回数(回/年)	3	6	これまで以上に交通事業者と密接に連携していくため、意見交換の回数を増やし、円滑な移動環境の構築に向けた検討を行います。

### ○基本方針2 「使いやすい わかりやすい 交通サービスの充実」

⇒目標：地域公共交通の利用者の増加し、収益を改善する

評価指標名	現状値	目標値 (令和9年度)	目標値の考え方
3 駅の鉄道利用者数(人/日)	2,063 <sup>※1</sup>	2,300	今後、有田市の人口減少が想定される中、令和3(2021)年度の利用者数を基準とし、令和6(2024)年の有和中学校の開校に伴う地域公共交通による通学利用者の増加を目指します。
有田市デマンドバス利用者数(人/年)	9,881 <sup>※1、2</sup>	22,000	
有田市デマンドバスの行政負担金額(万円/年)	約540 <sup>※3</sup>	現状程度を維持	今後、有田市の人口減少・少子化が想定される中、事業収支の改善を図るための施策・事業を、行政負担額を維持しつつ、積極的に実施していきます。
有田市デマンドバスの収支率(%)	9.3 <sup>※1</sup>	現状値以上	

※1 令和3年度実績

※2 AコースとBコースの利用者数の合計

※3 令和5年度に想定される補助金額を記載

### ○基本方針3 「未来へ繋ぐ まち全体で支える地域公共交通」

⇒目標：地域公共交通に対する関心を高め、ともに取り組み、支えていく


評価指標名	現状値	目標値 (令和9年度)	目標値の考え方
地域公共交通に関する情報発信の実施回数(回/年)	3	12	有田市・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者が連携しながら、それぞれが年3回を目標に情報発信していきます。
公共交通利活用促進に向けた取組実施回数(累計)	1	5	毎年度1回を目標に各交通事業者と連携して利活用促進に向けた取り組みを行います。

# 第4章 目標達成のための施策・事業

基本方針に基づき、3つの目標を達成するために、下記の施策・事業に取り組んでいきます。

## ○基本方針1「地域公共交通が一体となった取り組みの推進」

⇒目標：それぞれの主体同士が連携することにより、交通ネットワークを形成・維持する

① 市全体の交通ネットワークの見直し・構築						
○事業内容						
<ul style="list-style-type: none"> <li>中学校の統合による生徒の輸送やJRとの接続の観点等を踏まえつつ、行政・交通事業者・地域が連携し、快適な移動環境の構築を目指します。</li> </ul>						
○具体的な取組内容（例）						
【新規①】						
➢ 学校統合におけるスクールバスの導入						
【新規②】						
➢ 居住エリアと交通拠点や主要施設を結ぶ新たな地域公共交通（乗合タクシー（デマンドを含む）、自家用有償旅客運送、ボランティア有償運送等）の導入に向けた検討 等						
						
				写真 有田市デマンドバスに乗車する生徒の様子		
○主な実施主体						
有田市	県	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域
○			○	○	○	○（協力）
○事業の実施スケジュール						
令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)		
【新規①】 検討・協議	スクールバスの導入	必要に応じて見直し	→			
【新規②】 検討・協議	必要に応じて実施		→			

②有田市デマンドバスの維持とサービスの改善

○事業内容

- 市民の移動手段である有田市デマンドバスについて、現在の路線を基本としつつ、利用状況に応じた効率的な運行サービス（路線、ダイヤ等）の構築に向けた見直しを行います。
- 運行形態の見直しにおいては、令和6（2024）年4月に開校予定の有田市立有和中学校の学生の輸送を踏まえつつ、まちづくりや観光等の視点も考慮し、関係主体と協議しながら見直しを進めていきます。
- 有田市デマンドバスの維持においては、利用者の増加による収支率の改善を図りつつ、市の行政負担に加え、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）の活用継続によって運行経費を確保します。

○具体的な取組内容（例）

【継続】

- 地域内フィーダー補助を活用した国、市による有田市デマンドバス路線の維持

【新規】

- 通学に利用しやすい運行ルートやダイヤの見直し
- 鉄道駅との乗り継ぎを考慮したダイヤの見直し
- 輸送量に応じたバス車両の見直し 等



写真 有田市デマンドバス

○実施主体

有田市	県	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域
○		○(補助)	○	○		○

○事業の実施スケジュール

令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
【継続】路線の維持	→			
【新規】検討・協議	実施	必要に応じて見直し		
→				

## ○基本方針2「使いやすい わかりやすい 交通サービスの充実」

⇒目標：地域公共交通の利用者の増加し、収益を改善する

### ①利便性向上に向けた情報発信環境の整備

#### ○事業内容

- 電子表示板やアプリ等、バスの運行情報を逐次発信できるバスロケーションシステムの整備・導入を行うことで、地域公共交通の利便性の向上を目指します。

#### ○具体的な取組内容（例）

##### 【新規】

- バスロケーションシステムの導入に向けた支援
- 鉄道駅・主要停留所における電子表示板の設置

等



写真 電子表示板設置イメージ（JR 和歌山駅）



図 バスロケーションシステム（和歌山バス）

#### ○実施主体

有田市	県	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域
○	○(支援)	○(支援)	○	○		

#### ○事業の実施スケジュール

令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	【新規】検討・協議	必要に応じて実施		
	→			

## ②利用しやすい料金体系の構築

### ○事業内容

- ・ 有田市デマンドバスの運賃支払いについて、運賃支払いの簡略化に向けたシステムの構築を進めることで利用者により快適に利用してもらうための環境整備を行います。

### ○具体的な取組内容（例）

#### 【新規】

- 定期券の発行
- QRコード決済の導入
- 商業施設と連携した取り組みの実施 等

#### ■イメージ図



左図 車内 QR コード決済のイメージ



左図 地域公共交通と商業施設の

連動した取組事例  
（滋賀県東近江市）

### ○実施主体

有田市	県	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域
○				○	○	○

### ○事業の実施スケジュール

令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	【新規】検討・協議	必要に応じて実施		



## ○基本方針3「未来へ繋ぐ まち全体で支える地域公共交通」

⇒目標：地域公共交通に対する関心を高め、ともに取り組み、支えていく

①地域公共交通に関する市民の意識醸成						
○事業内容						
<ul style="list-style-type: none"> <li>利用機会の少ない市民に対して、地域公共交通に関する情報発信や利用するためのきっかけづくりを行い、地域公共交通の認知度向上や意識醸成に取り組みます。</li> </ul>						
○具体的な取組内容（例）						
【継続】						
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 広報ありだ、Youtube チャンネル、Instagram 等の行政からの情報発信に加え、交通事業者からの情報発信の機会の創出</li> <li>▶ 小学生や高齢者を対象とした「バスの乗り方教室」の実施</li> </ul>						
【新規①】						
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 交通マップもしくはマイマップの作成</li> </ul>						
【新規②】						
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 地域公共交通に関する出前講座の実施 等</li> </ul>						
						
写真 Youtube チャンネルの活用			写真 「バスの乗り方教室」の様子			
○実施主体						
有田市	県	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域
○	○		○	○	○	○(協力)
○事業の実施スケジュール						
令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)		
【継続】実施					→	
	【新規①】作成	配布・周知			→	
【新規②】実施					→	

## ②担い手不足解消に向けた取り組みの実施

### ○事業内容

- ・ 地域公共交通を維持するため、有田市・交通事業者・地域が連携し、移動手段の担い手の確保に向けた支援を行います。

### ○具体的な取組内容（例）

#### 【新規①】

- 第二種運転免許取得における費用の助成



#### 【未経験歓迎！】充実の研修と大型二種免許取得費用全額サポート！

【◆大型二種免許を持っていない方も…】  
「バスの運転士になりたい！」そんな熱い思いを応援します！  
当社では、普通免許（AT限定不可、取得後3年以上）をお持ちの方であれば、大型二種免許取得にかかる費用を全額負担いたします。（※勤続3年以上が条件となります）

【◆バスの運転経験がない方も…】  
現在、当社でバリバリ働く先輩バス運転士も初めは全員未経験。なかなか自分の運転に自信が持てなかった方もいました。でも大丈夫！運転技術習得の速さは人それぞれ異なります。研修期間が長かかったとしても一人ひとりの成長に合わせ、指導運転士が独り立ちできるまで丁寧に研修します！その指導方針がこれまでの「安全」に対する実績を生んでいるのです。

出典：中紀バス HP

図 第二種運転免許取得費用の助成に関する記載（中紀バス）

#### 【新規②】

- 自家用有償旅客運送やボランティア有償運送等の地域が主体となった移動手段を導入した際の運転者講習の費用の助成 等

### ○実施主体

有田市	県	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域
○	○(支援)	○(支援)	○	○	○	○

### ○事業の実施スケジュール

令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
【新規①】検討・協議 →	必要に応じて実施 →			
【新規②】検討・協議 →		必要に応じて実施 →		

# 第5章 計画の推進

## 1. 計画の推進体制

本計画は、法定協議会である「有田市地域公共交通会議」が主体となり、計画の推進及び施策・事業の進捗状況の確認を行います。

「行政（市・県・国）」、「交通事業者」、「地域（住民・利用者・地元企業等）」が協力・連携し、一体となって計画の目標達成に向けて取り組んでいきます。また、事業実施にあたっては、庁内関係各課などと連携を図りながら推進していきます。

### 有田市地域公共交通会議

〈主な役割〉

- 地域の現状及び課題の把握
- 目標達成に向けた施策・事業の実施
- PDCA サイクルによる事業進捗の管理・評価等

〈構成メンバー〉

住民・利用者・地元企業等、交通事業者、有田市・県・国、その他関係者（警察等）

地域

行政

交通  
事業者

## 2. 達成状況の検証と見直し・改善

本計画の最終年度における目標達成のため、計画期間中は毎年度、事業の達成状況のモニタリングを行いながら、PDCA サイクルを実施して実効性を高めていきます。

なお、今後将来的には、地域公共交通を取り巻く環境がさらに変化することも見込まれるため、毎年開催する有田市地域公共交通会議等において、関係者間での状況確認・情報共有等も実施しながら、適宜、見直し・改善を行うなど、柔軟に対応していきます。

毎年度のマネジメントに関しては、「計画(Plan)」、「実行(Do)」、「評価(Check)」、「改善(Action)」を実施していくことで、次年度の計画に反映し、年度間においても管理を行います。

また、PDCA サイクルを回すにあたり、各事業の計画立案や事業評価の際に OODA ループ（「観察(Observe)」「判断(Orient)」「決定(Decide)」「行動(Act)」）を取り入れることでより柔軟性や即時性のある判断、意思決定等を行います。

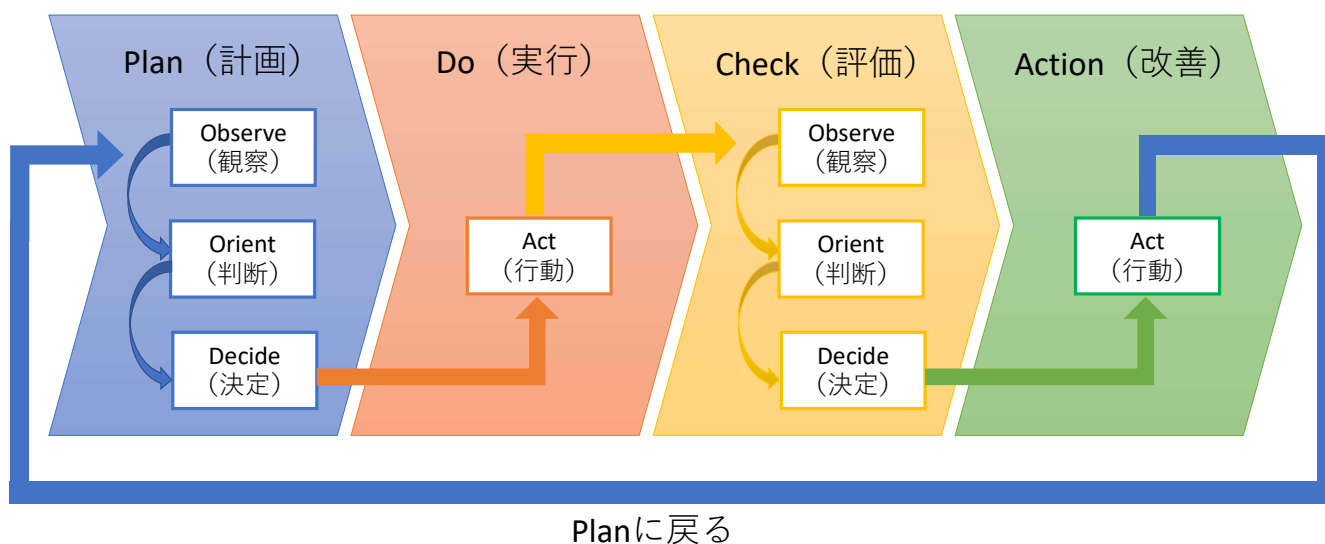


図 検証における PDCA サイクルと OODA ループのイメージ