

令和7年度第1回有田市地域公共交通会議議事録

日 時：令和7年6月23日（月）14：00～15：00

場 所：有田市役所3階 第一・二会議室

【出席委員】

吉富委員、明石委員、川村委員、石井委員（上田代理）、宮崎委員、高垣委員（上平代理）、北村委員、森下委員、豊田委員（周家代理）、坂前委員、鎌田委員、岩倉委員（児島代理）、椋木委員、磯川委員（大木代理）

【欠席委員】

中本委員、中井委員、前委員

【監査委員】

谷中監査委員

【事務局】

宮崎部長、石井課長、岡本主事

【議案】

協議事項 会長、副会長の選任について

議案第1号 令和6年度決算の承認について

議案第2号 令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について

【その他】

・有田市の各駅の乗車人員やきのくに線のご利用状況について

【議 事】

1. 開会（事務局）

ただいまより、令和7年度第1回有田市地域公共交通会議を開催いたします。本日はお忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。

本日は過半数以上の委員の皆様にご出席いただいておりますので、本会議設置要綱第5条第2項により本会が成立いたしましたことをご報告いたします。

同要綱では、会長が議長となること、また会長不在の場合は副会長が代理することとなっておりますが、辞任及び任期満了に伴いまして、田代前会長、中本前副会長が委員を交代されたことから、現在会長、副会長とも不在となっております。

このため、新たに会長、副会長が選任されるまでの間、事務局が代理で議事を進行させていただきますので、ご了承ください。

2. 委員紹介（事務局）

それでは、令和7年度最初の会議となりますので、委員の皆様方におかれまして、職場の人事異動等により交代された方もいらっしゃると思います。議事に入る前に、事務局より委員の皆様全員をご紹介させていただきます。なお、ご紹介は名簿順でさせていただきますのでご了承ください。

～委員紹介～

委員の皆様におかれましては、今後とも当会議の運営にご協力の程よろしくお願いたします。

3. 議事(事務局)

それでは、議事に移らせていただきます。

本日の議事は協議事項1件、議案2件でございます。

まず、協議事項1「会長及び副会長の選任について」ご説明いたします。

先ほど申し上げたとおり、本会議は現在会長、副会長とも不在となっております。

本会議設置要綱第4条では、「会長及び副会長は、委員の中から選任する」こととなっておりますので、委員の皆様のご協議により選任いただきたいと思います。どのようにいたしましょうか。

（事務局一任の声）

それでは、事務局案で恐縮ですが、これまでの例に倣いまして、会長を吉富副市長、副会長を中本連合自治会長をお願いしてはいかがかと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

（異議なし）

ありがとうございます。それでは、吉富会長、中本副会長、よろしくお願いたします。代表しまして、会長よりご挨拶をお願いいたします。

（吉富会長）

ただいま会長にご選任いただきました、副市長の吉富です。

第二次交通におかれまして、人口が減少している中、本市の公共交通の維持・発展にご尽力を賜り、誠にありがとうございます。

有田市ではデマンドバスの運行で高齢者の方への利用促進、有和中学校開校に伴うスクールバスの運行など、先進的な事業をさせていただいていると理解しています。

デマンドバスの運行を開始してから、18年目を迎えております。

その間、様々な課題もあったことと思いますが、委員の皆様方にご協議、ご検討いただきまして、地域内フィーダー系統確保維持計画に基づく計画的かつ効果的な事業実施を行っていると聞いております。

本日は、令和6年度決算も含め、今後の当会議の運営や地域公共交通機関のあり方などについて、活発にご協議していただくよう、よろしくお願い申し上げます。

最後に、会議のスムーズな運営にご協力いただきますようお願い申し上げ、簡単ではございますが挨拶とさせていただきます。

(事務局)

ありがとうございました。

それでは、これより議事進行を吉富会長にお願いいたします。

(吉富議長)

それでは、次の議事に移ります。

議案第1号「令和6年度決算の承認について」事務局より説明をお願いします。

(事務局)

議案第1号「令和6年度決算の承認について」をご説明させていただきます。

1ページをご覧ください。当会議の令和6年度決算報告になります。

歳入といたしまして、「1.の負担金」について、有田市からの負担金で8万8,408円となっております。「2.の補助金」については、昨年度策定いたしました有田市地域公共交通計画に係る補助金として国から548万4,000円となっております。「3.の繰越金」についてはございません。「4. 諸収入」としては、広告料収入及び利息で10万5,032円となっております。

以上、歳入合計で567万7,440円となっております。

続いて、歳出といたしまして、「1. 運営費」の「会議費」で21,120円、「事務費」といたしまして2,420円となっております。「2. 事業費」に関しましては、昨年度策定いたしました有田市地域公共交通計画に係る補助金548万4,000円、広告料収入の10万5,000円を事業者の中紀バス様に支出、昨年度行った路線再編・ダイヤ改正のGTFSデータ更新の負担6万4,900円を株式会社マップル様に支出しております。「3. 予備費」はありませんでした。

以上、歳出合計で567万7,440円となり、歳入・歳出同額となっております。

2ページには会計監査報告書を付けております。

参考資料として3ページにデマンドバスの令和6年度収支実績をつけております。

収入につきましては、運賃収入で460万1,100円、国庫補助金が令和6年度分で548万4,000円、有田市からの補助金が548万4,000円となっています。

支出につきましては、運転手の人件費623万4,330円、一般管理費人件費185万6,612円、燃料代227万4,190円、バスの修繕費124万7,760円、車両使用料660万円の合計1

千 821 万 2892 円となり、差し引き 264 万 3,792 円の赤字となっています。

私からは以上になります。

(吉富議長)

続いて「要綱第 10 条第 3 項」の規定に基づき、2 名の監査委員に監査して頂いておりますので、谷中監査委員よりご報告をお願いいたします。

(谷中監査委員)

さきほど、事務局より報告のありました、令和 6 年度有田市地域公共交通会議の会計を監査したところ、関係帳簿と照合の結果、計数に誤りがなく、正確であると認めます。報告以上です。

(吉富議長)

ありがとうございました。監査報告が終わりました。

令和 6 年度有田市地域公共交通会議の決算について、ご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

～質問、意見なし～

(吉富議長)

ご異議がないようですので、議案第 1 号「令和 6 年度決算の承認について」は承認されました。

それでは、引き続き、議案第 2 号「令和 8 年度地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について」を説明願います。

(事務局)

それでは、地域内フィーダー系統確保維持計画の概要から説明いたします。バスの運行経費に対する国庫補助金を活用するためには、本計画を法定協議会である当会議で策定、承認をいただいて、国土交通省に提出しなければなりません。

フィーダー系統とは、バスの停留所、鉄道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいいます。

地域間交通ネットワークとは、複数の市町村にまたがる公共交通網のことであり、有田市デマンドバスは、JR 箕島駅で鉄道と乗り継ぎできるようにしております。

また、令和 8 年度の意味ですが、この計画は令和 7 年 10 月から令和 8 年 9 月までの運行分となっており、国の予算では、令和 8 年度予算から補助金が支出されるためです。

なお、本計画は以前策定した公共交通計画を本体とし、これまで「生活交通確保維持改善計画」で位置づけられてきました補助系統に関する事項のうち、公共交通計画本体に位置づけられている事項以外については、別紙として申請していくこととなります。

それでは、今回申請する計画の内容について説明いたします。右上に「議案第 2 号」と記載されている、5 ページをご覧ください。

まず、5 ページは地域公共交通計画認定申請書で、公共交通計画のうち、地域公共交

通確保維持事業に係る計画を申請することが記載されています。

6 ページは、その公共交通計画本体に位置づけられている確保維持事業に係る位置づけや役割、必要性等の補助系統の記載箇所を示す一覧表となっており、7～16ページは該当する公共交通計画部分の抜粋となっております。

17からは、公共交通計画の別紙として、公共交通計画本体に位置づけられていない確保維持事業の補助系統に関する事項が記載されています。

「1. 目的と必要性」では、少子高齢化の加速や高齢者の単独世帯が増加している本市において、高齢者を始めとする交通弱者の方たちの買い物や通院などの交通手段の確保が必要不可欠であり、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いことから、確保維持事業を活用してバスを運行していく旨を記載しております。

「2. 定量的な目標・効果」ですが、公共交通計画45ページを参考に「デマンドバスの利用者数の増加」、「運行に係る行政負担額の現状程度の維持」、「収支率を現状値以上にすること」を目標としております。また、事業の効果といたしまして、マイカーなしでも通院や買い物が出来、快適に暮らせる地域をつくることで、高齢者等の外出が容易になり、社会参加の促進や、高齢者による交通事故の防止が期待されるとしています。

「3. 2. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体」については、公共交通計画46～51ページを参考に記載しており、有田市だけでなく国・県、事業者、地域が協力して取り組んでいく事業について記載しています。

「4. 運行系統の概要及び運行予定者」に記載のある「表1」については、20ページにあります。内容は、現在有田川の主に北側を回るAコースと南側を回るBコースがあり、停留所の回り方が合計13パターンございます。運行系統の列には、先ほども説明しましたが、すべての系統でJR箕島駅と接続していることを記載しており、補助基準に適合していることを表しています。

17ページにお戻りください。

「5. 確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額」については、例年有田市と運行事業者の協議の上で負担するとし、実際は運行事業者である中紀バス様のご負担となっていました。しかしながら、昨今の状況では今後の運行の継続が危ぶまれるということで、令和元年度より有田市としても補助のための予算を計上しております。補助内容を簡単にご説明しますと、国の補助要綱と同等の要件で、国庫補助額と同額を限度として補助金をお支払いする予定となっております。

「6. 2. の目標・硬貨の評価手法及び測定方法」については、数値指標によるモニタリング・評価等を実施していくこととしています。

次に「10. 地域の概要」についてですが、21ページの「表5」をお開きください。ここでは、直近の国勢調査人口を用いることになっておりますので、令和2年の国勢調査人口を使っています。有田市は市域全域が半島振興法に基づく半島振興対策実施地域となっておりますので、交通不便地域の人口は有田市全人口の26,538人が対象人口となります。

15ページにお戻りください。

「18. 会議の開催状況と主な議論」では、昨年度及び今回の会議の開催状況と議題を記載しています。

「19. 利用者等の意見の反映状況」では、これまで通り意見を聞く体制が整っていることを記載するとともに、必要に応じてアンケート調査等を行っていることを記載しています。

22ページ以降には、路線図・時刻表などを添付しています。

また、41ページからの右上に「参考資料」と記載されている資料は、直近3年度分の利用者数及び停留所別の乗降者数を付けさせていただいております。

以上で、説明を終わらせていただきます。

(吉富議長)

令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画について、委員の皆様方のご意見を頂戴したいと思いますが、何かございませんか。

岩倉委員(児島代理)

有和中学校開校にあたって、中学生の運賃は何円か、また何名乗りましたか？

(事務局)

0円です。およそ14,000名でございます。

(吉富議長)

他ございませんでしょうか。

ご異議がないようですので、議案第2号「令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画について」は承認されました。

それでは、次に「その他」としまして、「有田市の各駅の乗車人員やきのくに線のご利用状況について」を西日本旅客鉄道株式会社さまよりお願いいたします。

礒川委員(大木代理)

貴重なお時間いただきありがとうございます。

この時間はJRのきのくに線や有田市内の各駅の状況を皆様に聞いていただければと思ひまして、紹介させていただきます。

1ページになりますが、紀勢線、和歌山線のご利用の推移ということで1987年から2023年まで記載されています。87年というのは国鉄からJRに変わったタイミングの年になります。青の線をご覧ください。青は新宮市一和歌山市間の全区間の輸送密度の数字で、9741名でした。2023年では4119名とおおよそ60%減少しました。

メモリの線の4000と2000を見てもらうと、4000が旅客輸送における大量輸送性が十分に発揮できていない線区の一つの目安。鉄道は一度に多くのお客さんを乗せることができるということで、一つの目安となっています。

また2000が、当社単独では維持困難なご利用の目安ということで、新宮一白浜間が935名ということで非常に厳しい状況となっています。

現状和歌山市―新宮市までは4000名を超えているところですが、少子高齢化、人口減少、生活様式の変更等からさらに人数が減るのではないかと思います。

次のページをご覧ください。

有田市内の各駅の乗車人員の推移になります。

箕島駅がグリーン、紀伊宮原駅がオレンジ、初島駅がブルーの折れ線グラフとなっております。

1993年をピークに2024年ではかなり利用者数が減少してきています。

次のページでは、輸送密度の計算方法を記載しています。説明は省略させていただきます。弊社では、日々こういったご利用状況を確認しております。

続いて4ページ目になります。交通分担率で、和歌山県地域公共交通計画より抜粋したものを記載しております。6割から7割が自動車、鉄道に至っては2.4%にとどまっています。これらに関しても、少子高齢化、人口減少、生活様式の変更が影響しています。週に1度は鉄道をご利用いただけるように意識づけが必要だと考えています。電車はとても不便な乗り物で、どうしても駅までの移動があったり、着いた駅からの移動があります。本日は皆様がお話をしているデマンドバスなどを活用しながら公共交通を発展させていけたらと思います。

5ページ目は参考になりますが、高速道路もまもなく完成し、紀伊半島一周する日も近づいてきます。それに伴いJRきのくに線においても利用者数減少となるおそれがあると思いますので、皆様にも公共交通機関の利用をよろしくお願いいたします。私からは以上になります。

(吉富議長)

ありがとうございます。

説明のあった件について、何かご質問等ございませんか。

それでは、私からご質問します。

コロナの影響で利用者数減少していますが、直近では回復にあると思うのですがどうお考えですか。

磯川委員(大木代理)

ありがとうございます。

コロナを経てなのですが、仕事、通勤の仕方が変化しています。これまで対面で会議をしていたのが、WEBで会議を行ったりと生活様式が変わってきています。人口減少という反面もあるため、コロナ前の水準まで戻るのは厳しいのではなかとと思います。

仕方ないということではなく意識づけで公共交通機関の利用をお願い致します。

(吉富議長)

あと2点ほどよろしいでしょうか。

南行の外国人旅行者が多い気がします。大阪も同様です。海外からの取り込みについてはどういった分析をされていますか。

礒川委員(大木代理)

海外からのお客様は増えてきております。

一方で、普段使いのお客様は減少しております。インバウンドの方は1度きりで、頻度が違います。

普段何人乗っているかが重要になります。

(吉富議長)

紀勢線は、京阪神と比べどのような動きなんでしょうか。

礒川委員(大木代理)

京阪神は大都市圏なのでこの辺りとは違ってくると思います。

在来線の特急の人員も調査しているのですが、きのくに線ですとコロナ前から8割強、その他ですと9割は回復しています。

(吉富議長)

最後になりますが、バス、タクシーは人の問題があるとよく聞きますが、鉄道においてはどうでしょうか。

礒川委員(大木代理)

同じく問題あります。

鉄道では運転手になるまで採用して基準に達してから約1年かかります。学生の人数も減少しておりますので、採用が厳しい状況になっています。

(吉富議長)

他にご意見等ございますでしょうか。

無いようでしたら、これで令和7年度第1回有田市地域公共交通会議を終了させていただきます。

皆様お忙しい中ご出席いただき、また本会の進行にご協力いただき、ありがとうございます。ありがとうございました。

4. 閉会