

議題 1 の資料

かつらぎ町地域公共交通計画（素案）

令和 年 月
かつらぎ町

目次

第1章 計画の概要



1.1 計画の目的	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画区域	1
1.4 計画期間	2
1.5 計画の対象とする交通手段	2

第1章 計画の概要

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）



2.1 公共交通の基本的な考え方（理念）とめざすべき姿	3
2.2 将来めざす公共交通の姿	5
2.3 かつらぎ町における交通空白解消に向けた取組について	8
2.4 かつらぎ町の公共交通における課題と目標	11
【参考】 かつらぎ町における外出と公共交通ネットワークの現状	15

第2章 かつらぎ町の 公共交通の将来像 （基本構想）

第3章 公共交通に係る施策・事業の基本計画



3.1 施策の基本体系と考え方	19
3.2 施策・事業の内容	20

第3章 公共交通に係る 施策・事業の 基本計画

第4章 計画の進捗管理



4.1 目標の評価指標(KPI)の内容と考え方	31
4.2 KPIに基づく目標値の設定と調査方法	32
4.3 計画の推進・マネジメント	35

第4章 計画の進捗管理

第5章 用語解説



5.1 用語解説	37
----------	----

第5章 用語解説

第1章

計画の概要

1.1 計画の目的

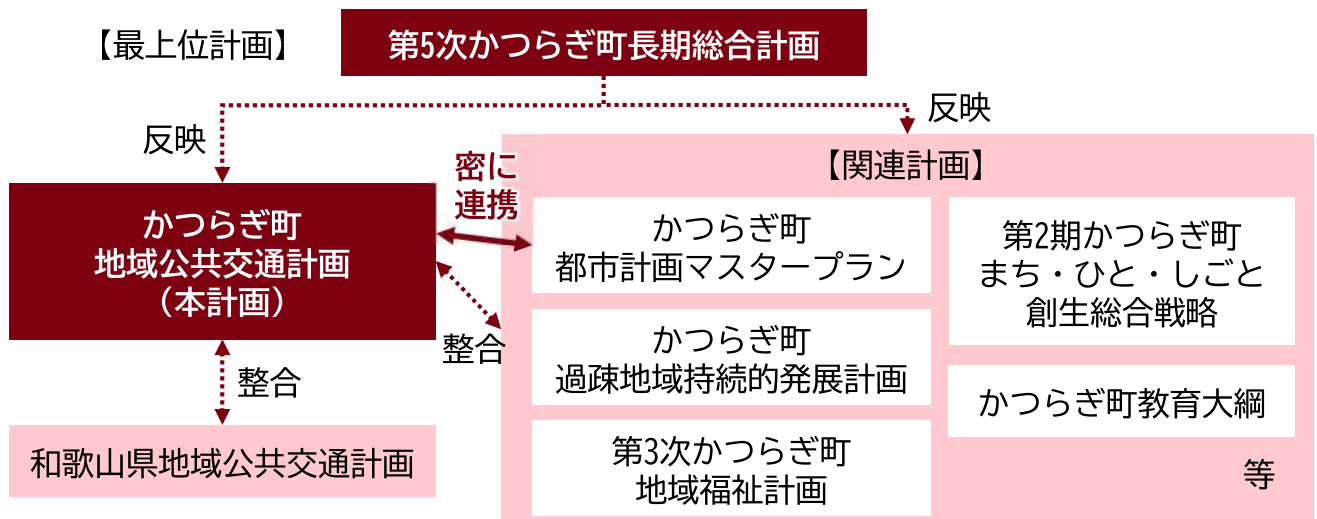
本計画は、「第5次かつらぎ町長期総合計画」の基本理念（かつらぎ町民憲章）に沿って、誰もが安心して移動できる公共交通を将来にわたり持続可能な形で、より使いやすく提供していくことを目的とします。

具体的には、通勤・通学・通院・買い物などの日常の移動をしっかり支えるとともに、観光や地域産業などへのアクセスも高めることが、生活の質の向上につながります。人口減少や高齢化、運転手不足や環境への配慮といった課題に対応し、まち全体の視点で公共交通を計画的に整えていくことを目指します。

今後、本計画に基づき、行政・交通事業者・住民・他分野の事業者が協力して施策を遂行し、その結果を、データや住民の声を基に定期的に確認し、必要に応じて見直していきます。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく法定計画であり、「第5次かつらぎ町長期総合計画」を最上位計画に、関連する分野の各種行政計画と連携したものとします。

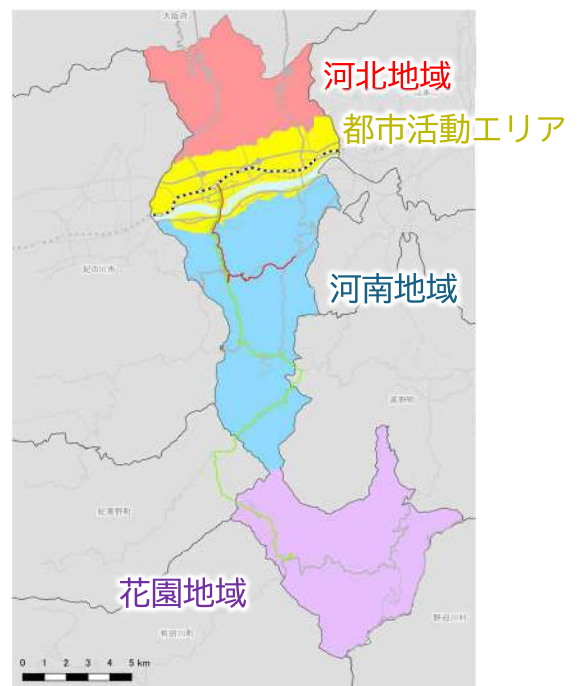


▲計画の関係整理

1.3 計画区域

かつらぎ町全域を基本とし、町外から乗り入れるコミュニティバスの沿線地域や、本町のコミュニティバスが乗り入れている町外の沿線地域も対象とします。

なお、かつらぎ町の地域特性やかつらぎ町都市計画マスタープランを踏まえ、右図のとおり都市活動エリア、河北地域、河南地域、花園地域の4つに区分し、必要に応じて地域別に検討することとします。



地域区分 ▶

1.4 計画期間

令和8(2026)年度～令和12(2030)年度を対象とします。ただし、計画の進捗状況などにより、計画期間を見直す場合があることとします。

1.5 計画の対象とする交通手段

本計画において対象とする交通手段は以下のとおりとします。

▼本計画の対象とする交通手段



第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

2.1 公共交通の基本的な考え方（理念）とめざすべき姿

「第5次かつらぎ町長期総合計画」において示されている、令和17(2035)年度に向けてめざすべき将来像と公共交通のめざす姿を踏まえ、本計画において実施する取組等の指針となる基本理念を以下のとおり定めます。

第5次
かつらぎ町
長期総合計画

- めざすべき将来像** みんなが住みやすく笑顔と活気あふれる かつらぎ町
- 公共交通のめざす姿** 町内における公共交通の充実とともに連携が図られ、町内外のスムーズな交流が実現しています。

【基本理念】 みんなが住みやすく 笑顔と活気あふれる交通環境の創造と交流の創出

本町の公共交通の利便性を高めつつ、地域の様々な活動や取組、本町の様々な施策と連携していきます。また、持続可能な公共交通の運営環境を整え、地域内外の交流を促進します。これにより、町民が笑顔で暮らし、活気があふれるかつらぎ町をめざします。

▲「第5次かつらぎ町長期総合計画」において設定されている将来の姿と基本理念

上記の基本理念に基づき、本計画においてめざすべき本町の公共交通の姿を以下のとおり定めます。かつらぎ町地域公共交通活性化協議会は、この姿を実現することを目指して、関係者間で連携して取組を進めてまいります。

▼めざすべき本町の公共交通の姿

1. 送迎に頼りすぎず、自力でお出かけできる環境の構築

- 免許を持たない人が、送迎に頼りすぎずに公共交通を使って通学・通勤・買い物・通院ができるようになっている。
- 子どもから高齢者まで、生活スタイルや身体状況等に応じた移動手段が提供されている。
- 公共交通を利用して気軽に外出でき、町民の心身の健康が維持され（フレイル予防*3）、コミュニティが活性化している。

2. 駅等の交通結節点*4の機能強化と利便性向上

- 交通結節点が、乗り継ぐための場所だけでなく、多目的な交流拠点として活用されている。
- 乗継を考慮した運賃や時刻の連携により、利便性が向上している。

3. 地域経済・コミュニティの活性化

- 交通結節点が多目的な交流拠点となり、都市活動エリアの拠点性が向上している。
- 商業施設や医療機関に公共交通で訪れる利用者が増え、地域の経済活動が活性化している。

4. 観光を支える交通環境の創出

- 丹生都比売神社や地域の観光資源への移動ニーズに応じた交通サービスが提供されている。
- 観光モデルコースの造成などの取組により、免許を持たない人の来訪が増加している。

5. 利用者視点の情報提供と改善

- デジタルとアナログを活用し、利用者視点で分かりやすい情報が提供されている。
- 公共交通に関する利用者の声が積極的に収集・反映され、継続的な改善が行われている。

6. 持続可能な公共交通の運営

- 交通事業者が持続可能な形で事業を営むことができている。
- 行政の公共交通の維持に係る費用負担が、無理のない範囲での支出に抑えられている。

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

また、本計画に基づいて実施する取組がより効果的なものとなるよう、特に重視するターゲットを以下のとおり定め、そのターゲットを意識した内容を検討することとします。

▼交通施策の展開におけるターゲット

①小学生・中学生

- 町内外の小学校・中学校へ通学する。
- 部活動の地域移行に伴い、練習場所まで移動する必要がある。

②高校生・大学生

- 自宅から町内外の高校や大学へ通学している。
- 通学などの際には、保護者に送迎してもらうことがある。
- 自動車運転免許は持っていないが、いずれ持ちたいと思っている。

③現役世代*5

- 普段は自家用車を運転し、公共交通を利用する機会はほとんどない。
- 子どもや高齢の両親の外出のために、土日や平日の夕方～夜に送迎している。

④プレシニア*6～アクティブシニア*7（おでかけ準備運動*8適齢期）

- 普段は自家用車を運転し、公共交通を利用する機会はほとんどない。
- 身体は元気で、健康維持のために外出は積極的にしている。
- 公共交通は不便と考えているが、無くなるのは困るのでたまに利用する機会を探している。

⑤運転不安世代

- 運転にやや不安があるが、公共交通の使い方もわからず免許は返納できずにいる。
- 車の傷が増え、子供夫婦からは「早く免許を返納した方が良い」と言われている。
- 買い物は9時ごろにスーパーへ週2回程度、病院は9時ごろに紀北分院へ月2回程度行く。

⑥町外の観光客

- 免許は持っているがペーパードライバーで運転に自信はない。
- 週末を利用した近郊旅行（特に食と歴史）が好きで、ワーケーション*9も頻繁にしている。



▲ターゲットのイメージ

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

2.2 将来めざす公共交通の姿

町内で運行している様々な交通手段には、長所と短所があり、それぞれの特徴にあった特性が発揮できるような交通体系が望ましいとされています。

▼町内で運行している交通手段の特徴

交通手段	長所	短所
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 一度に多くの人を運ぶことができる。 地域間、都市間の輸送に向いている。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートが決まっている。 行き違いが必要で便数の増加には限界がある。
路線バス、コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> まとまった人数を運ぶことができる。 地域間の輸送に向いている。 決まった路線を予約なしで乗ることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転に二種免許*10が必要。 通れる道路に制限があり、きめ細かな運行が難しい。
デマンド乗合交通	<ul style="list-style-type: none"> 数人程度の人数を運ぶことができる。 地域内の輸送に向いている。 予約に応じた運行でルートや時間設定に一定の自由度がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 事前予約が必要である。 バスと比較して運行経費が高い。 運賃を高め設定しないと、行政負担が大きくなる。 利便性を高めすぎると、一般乗用タクシーの需要を奪う。
一般乗用タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 1人～少人数を運ぶことができる。 個別の需要に応じたきめ細かな運行ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃が高い。 予約が集中すると待ち時間が発生することがある。
ふれあいサービス、有田川町公共ライドシェア	<ul style="list-style-type: none"> 一種免許で運転できる。 地域内の輸送に向いている。 予約に応じた運行でルートや時間設定に一定の自由度がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行範囲が限定されている。 事前予約が必要である。 実費の範囲内での運行のため持続可能性に課題がある。

上記を踏まえ、本計画において町内の各交通手段が果たす役割と、めざすサービス水準を次のとおり定めます。

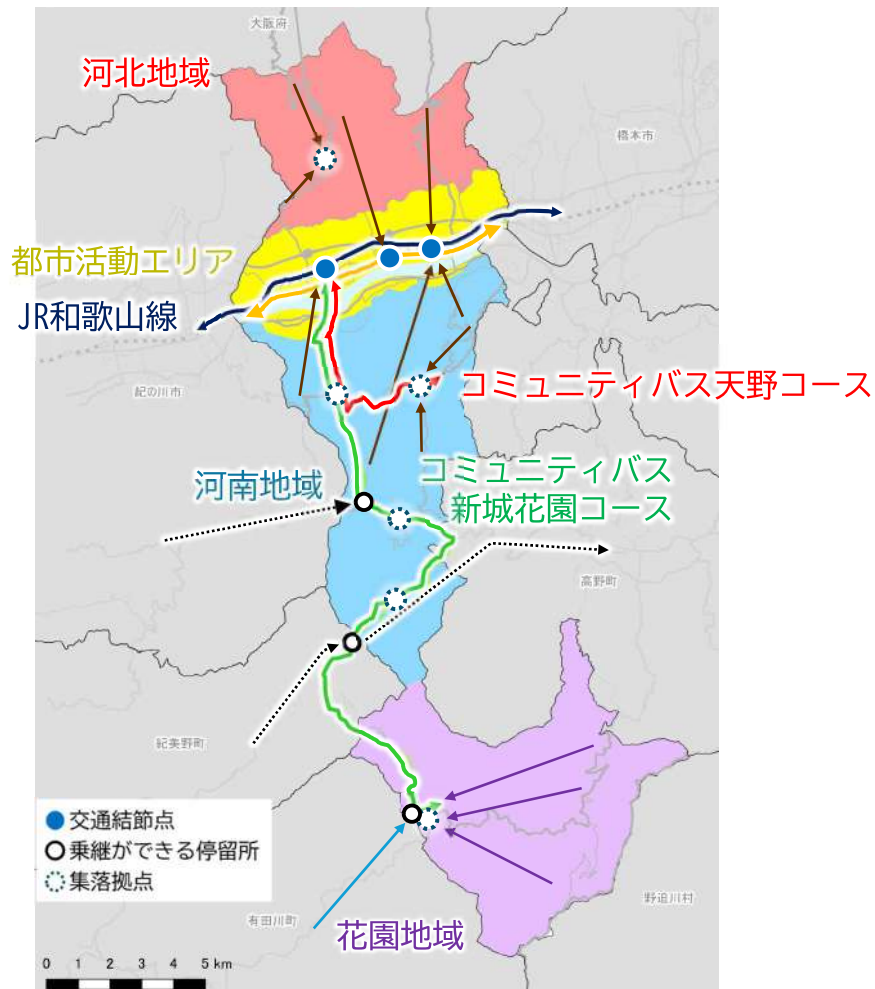
▼町内で運行している交通手段が果たすべき役割

交通手段	役割
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 近隣市町間の大量輸送を担う。
路線バス、コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 町内（一部町外を含む）の各地域間や紀の川沿いの都市活動エリアを結び、まとまった需要に対応した輸送を行う。 予約が不要な形で気軽に乗って町内を移動できるようにする。
デマンド乗合交通	<ul style="list-style-type: none"> 一般乗用タクシーと路線バス、コミュニティバスの中間的位置づけとして、町内各地域と拠点を結び、やや小規模な需要に対応した輸送を行う。 一般乗用タクシーとは異なり、即時性*11は劣る。 複数の予約を束ねて乗り合わせることで持続可能性を高めるようにする。
一般乗用タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 1人1人の需要に対応したきめ細かな輸送を行う。 乗合交通で対応できない移動需要に対応する。
ふれあいサービス、有田川町公共ライドシェア	<ul style="list-style-type: none"> 主に地域内のごく限られた範囲内で、予約に応じた輸送を行う。 乗合交通や一般乗用タクシーで対応できない移動需要に対応する。

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

▼幹線／支線において各交通手段が果たすべき役割

幹線／支線	交通手段	果たすべき役割
都市間 幹線 東西 幹線軸 \longleftrightarrow	JR和歌山線	町内外を結ぶ通勤・通学や買い物、観光など、都市間の大量輸送に対応する。
地域間 幹線 \longleftrightarrow	コミュニティバス	主に都市活動エリア内において、買い物や通院など複数の目的地間の移動に対応する。
南北幹線軸 \longleftrightarrow	コミュニティバス 新城花園コース	主に花園地区や他市町と都市活動エリアを結び、通勤・通学や買い物、通院等の移動に対応する。
支線 \longleftrightarrow	コミュニティバス 天野コース	主に天野地区と都市活動エリア内とを結び、平日は通勤・通学や買い物や通院等の移動、土日祝日は観光（丹生都比売神社）を目的とした移動に対応する。
支線 \longrightarrow	デマンド乗合交通 「かつらいど」	コミュニティバスでカバーしきれない中山間地域と都市活動エリアを結び、通勤・通学や買い物、通院等の移動に対応する。
支線 \longrightarrow	ふれあいサービス、 有田鉄道バス、 有田川町公共 ライドシェア	花園地域内と地域中心部等を結び、地区中心部（南北幹線への乗継含む）への買い物や通院等の移動に対応する。



▲実現をめざす将来の公共交通ネットワーク

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

本計画の計画期間終了後に実現をめざす暮らしのイメージと、4ページにおいて設定した各ターゲットの暮らしの変化のイメージを、それぞれ以下のとおり定めます。

▼地域ごとの暮らしのイメージ

地域	暮らしのイメージ
都市活動エリア	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 紀の川沿いの公共交通の便数が多く、移動がしやすい。 ▶ 駅などで案内サインが表示されていたり、運行情報が発信されていて分かりやすい。 ▶ 送迎に頼らなくても部活や習い事に行くことができる。 ▶ 駅前に目的地が集まり、駅の拠点性が上がる。
河北地域 河南地域	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 送迎に頼りすぎなくても、デマンド乗合交通「かつらいど」を使って、通学ができる。 ▶ スーパーが無い地域でもデマンド乗合交通「かつらいど」で買い物に行くことができる。（補完的に移動販売車も活用できる） ▶ 送迎負担が軽減されて、仕事や自分の時間を持つことができる。
花園地域	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 高校生が送迎に頼りすぎなくてもコミュニティバスを使って自宅から通える。 ▶ 日常の買い物や通院は、ふれあいサービスにより、地域内（あるいは近隣）で済ませることができる。（補完的に移動販売車も活用できる） ▶ 大きな買い物や通院は都市活動エリアへ行く必要があるが、コミュニティバスが維持され、乗継も考慮されている。

町外の観光客：車が無くてもかつらぎ町の魅力を満喫できました！

現役世代：送迎のために早く帰る必要が無くなって助かった。祖父母に子どもの送迎をお願いしなくて済むから気兼ねが無くなった。

プレシニア～アクティブシニア：まだ車を運転しているけど、時々公共交通を使っているから、免許を返納しても生活ができそうだね。

運転不安世代：免許を返納しても安心して買い物や通院に行けるようになった。中心市街地まで行くときも、いろいろ回りやすいから助かるわ。

高校生・大学生：寮に入らなくても家から高校へ通えるのがうれしい！バイトも公共交通で行けるから、送迎を頼まなくて済むね。

小学生：お母さんに迎えに来てもらわなくても、習い事に1人で行ける！

中学生：部活の帰りもバスで友達と一緒に帰れるから楽しい！

▲かつらぎ町における暮らしの変化のイメージ

2.3 かつらぎ町における交通空白解消に向けた取組について

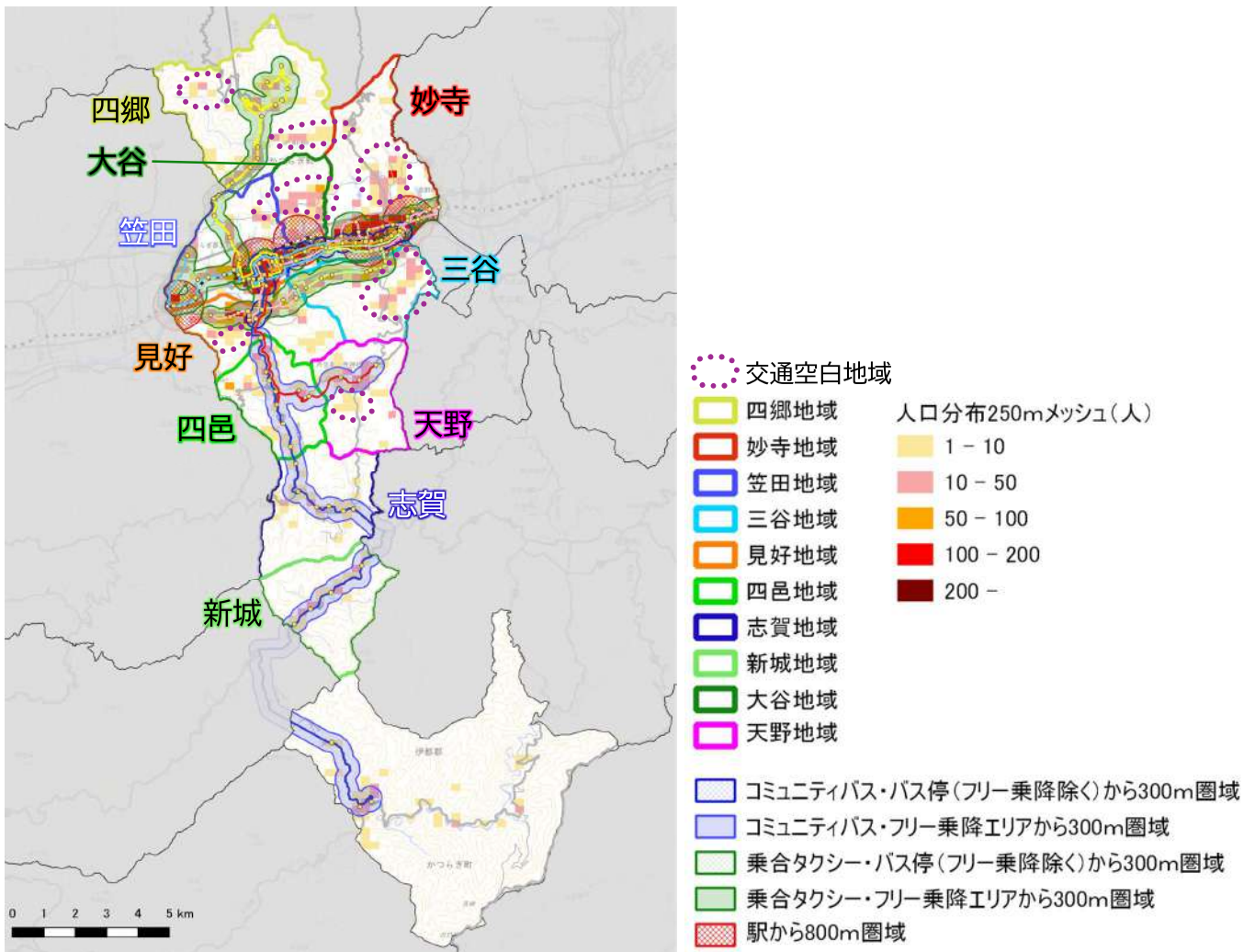
本町における主な公共交通の問題点として、公共交通が利用できない「交通空白地」や、公共交通が運行されていても使いづらい「交通不便地域」が広く、免許を持たない高齢者や高校生等の移動に際し、家族や知人による送迎に大きく依存している状況が挙げられます。

そこで、本町では、これらの問題を解決することを目的として、花園地域を除く四郷、妙寺、笠田、大谷、見好、三谷、天野、四邑、志賀、新城の10地域を交通空白地として申請し、国の「交通空白」解消緊急対策事業^{*12}の採択を受けました。

事業採択を受け、令和7年10月より、10地域を対象に、町民の多様な移動ニーズに対応し、より柔軟で効率的な移動を可能とする新たな公共交通として、デマンド乗合交通「かつらいど」の実証運行を開始しました。

▼本町における主な公共交通の問題点と実証運行によって解決を期待する効果

主な公共交通の問題点	実証運行によって期待する効果
① 交通空白地・交通不便地域が広い	町民のニーズに合った外出手段の確保
② 高齢者や高校生等の通学は、家族等の送迎に頼っている	送迎負担の軽減
③ 交通手段間・他分野間での連携が不足している	
④ 公共交通に関する情報発信が不足している	
⑤ 公共交通運営や施策遂行に係る体制が脆弱	



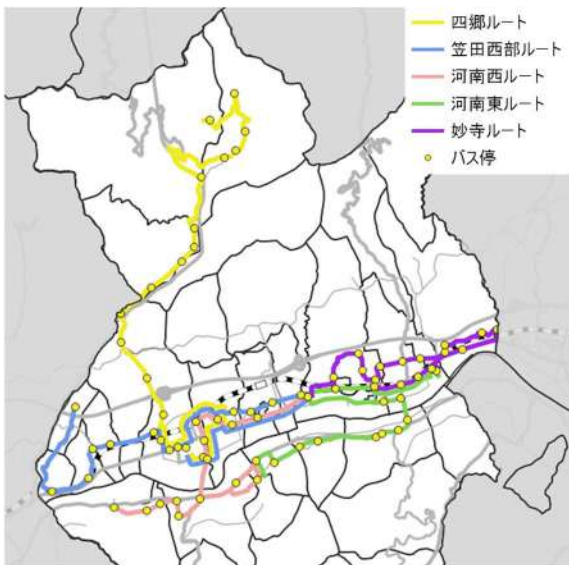
▲かつらぎ町交通空白地域

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

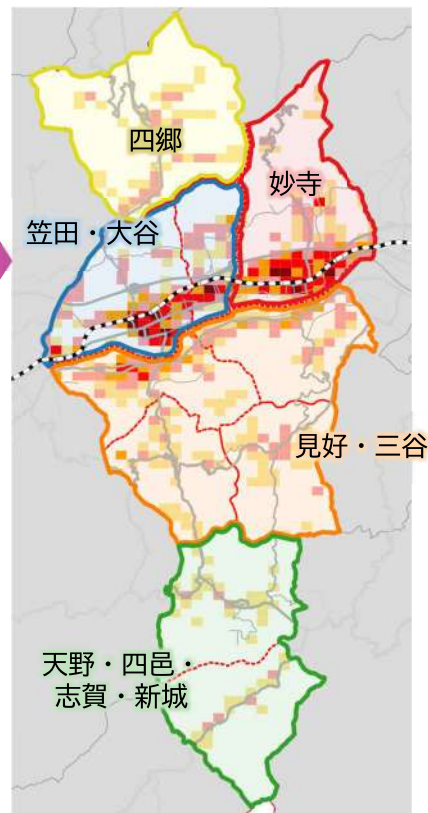
実証運行の概要

▼実証運行前のデマンド型乗合タクシーとデマンド乗合交通「かつらいど」実証運行の比較表

		実証運行前 (～令和7年9月30日)	デマンド乗合交通「かつらいど」実証運行 (令和7年10月1日～令和8年3月31日)
運行内容	方法	路線不定期運行*13	区域運行*14（花園以外の町内全域）
	路線	5路線	（路線設定無し）
	乗降場所	停留所間のみ	自宅付近～まちなかポイント間 または 自宅付近～自宅のあるエリア内
	運行ダイヤ	決まったダイヤによる運行	7時15分～19時30分（最終乗車時間） 原則としてオンデマンド運行*15で、一部の 時間帯に限り、目安ダイヤ*16による運行
	運行日	平日のみ	平日のみ
	登録要否	登録不要	登録必要
予約	運賃	大人200円 / 子供100円	1乗車600円 / 定額乗り放題(月額)3,000円 (小学生以下半額)
	方法	電話	電話・インターネット・LINE
	締切時刻	利用の60分前まで予約可能 (朝1便目は前日までの予約)	利用の60分前まで予約可能 (朝1便目は前日までの予約)



▲実証運行前のデマンド型乗合タクシーのルート図



▲デマンド乗合交通「かつらいど」のエリア区分



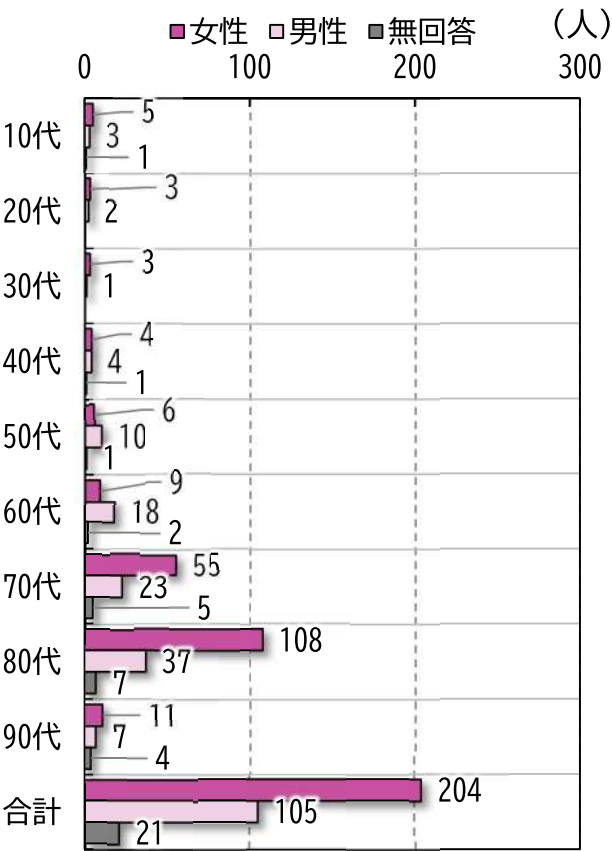
▲デマンド乗合交通「かつらいど」ロゴ

愛称は200件を超える一般公募の中から、「かつらぎ町」と“乗る”を意味する「ライド」を掛け合わせ、地域に根付いた乗合交通になるようにという意味を込めて、決定されました。

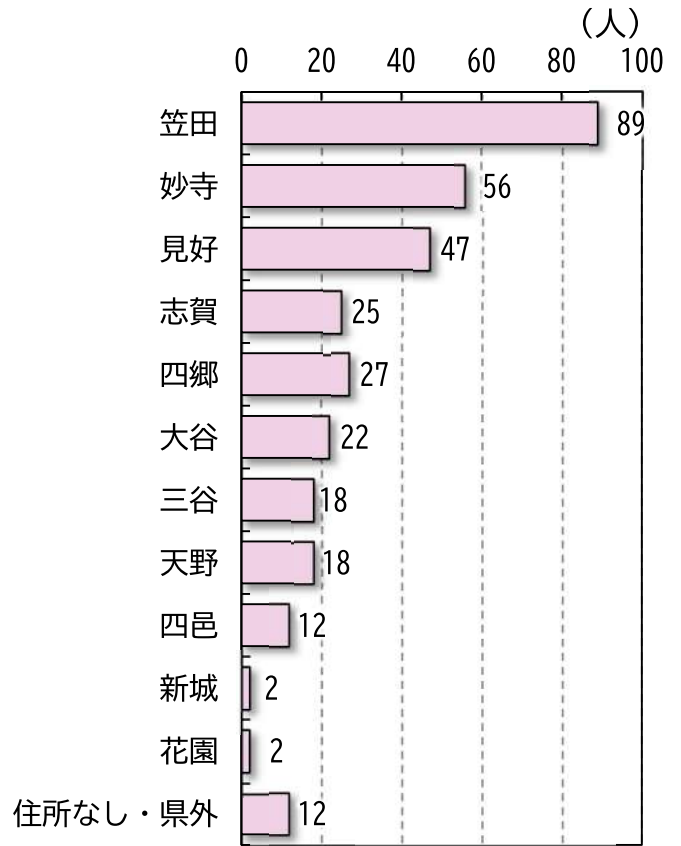
第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

実証運行結果（令和7年10月～11月）

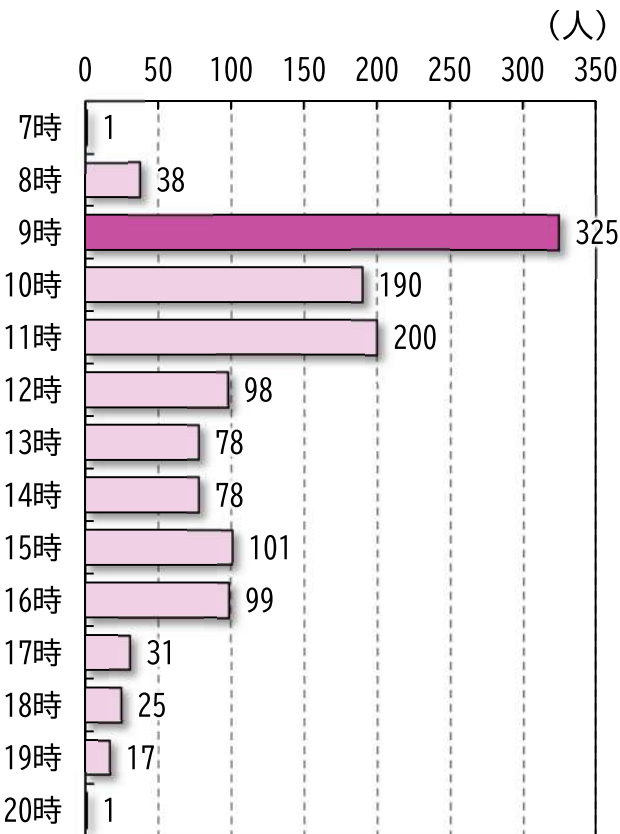
いずれも出典：デマンド乗合交通利用実績データ



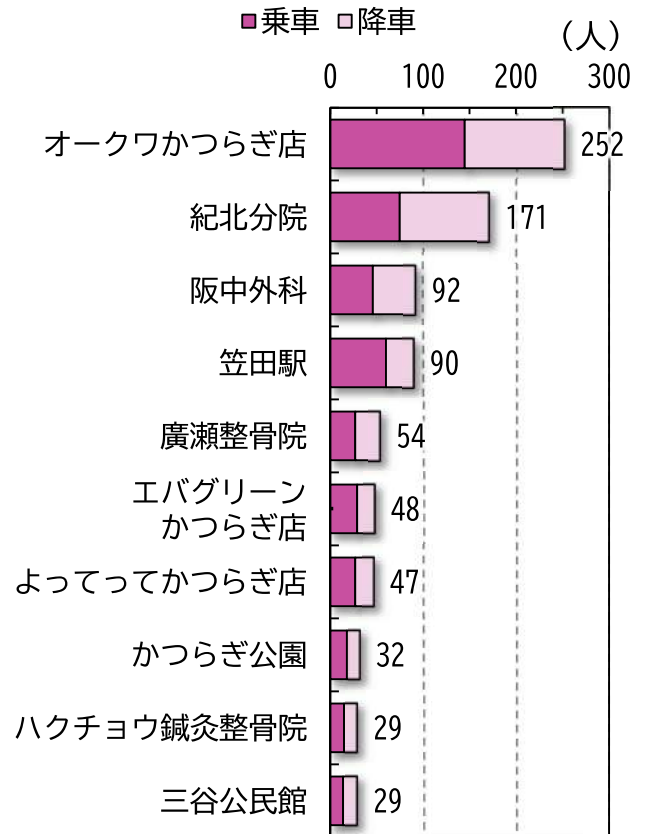
▲年代・性別登録者数



▲エリア別登録者数



▲時間別利用人数



▲乗降場所別利用者数（上位10カ所抜粋）

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

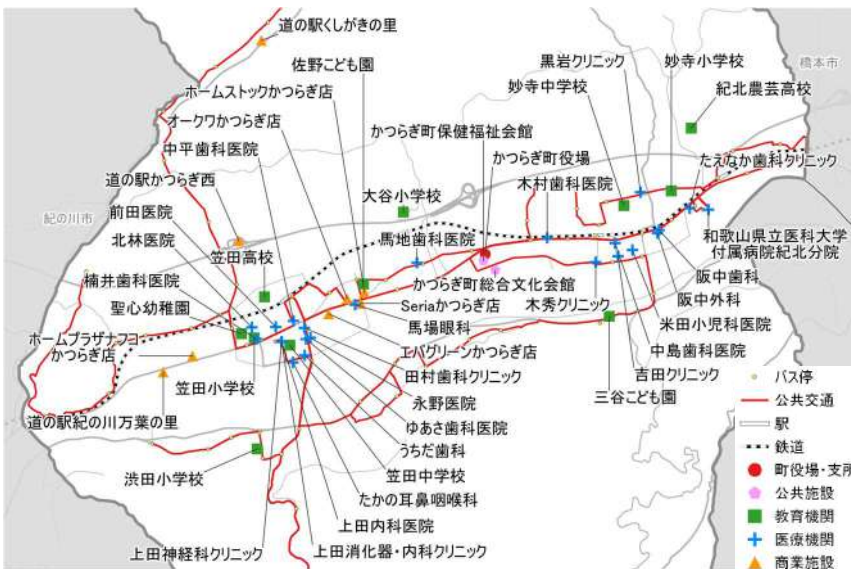
2.4 かつらぎ町の公共交通における課題と目標

令和7年度の実証運行の結果も考慮しつつ、本町における公共交通の問題点（現状とめざすべき姿との差異）を整理すると、以下のとおりとなります。

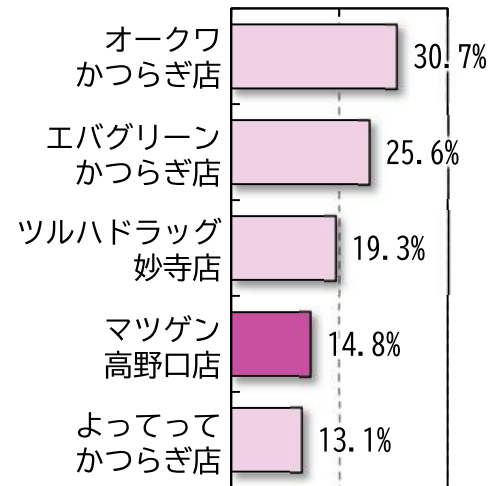
問題点① 都市活動エリア内の移動がしづらい

デマンド乗合交通「かつらいど」の導入により、都市活動エリアへの移動がしやすくなりましたが、都市活動エリア内の移動にはJRやコミュニティバス通院コース、タクシーを使う必要があります。しかし、JRの各駅からは目的地となる施設がやや離れているほか、国道沿いを運行するコミュニティバス通院コースは1日3往復しかないので、使いづらさがみられます。

また、妙寺地区では、スーパーマーケットが撤退したことから、買い物の需要が笠田方面や橋本市高野口町方面へ移っています。



※複数回答可 0.0% 20.0% 40.0%



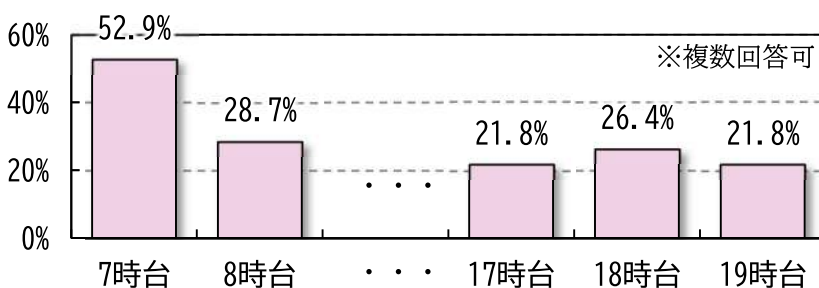
出典：まちづくりアンケート(令和6年度)

▲妙寺地区における買い物先上位5店

問題点② 依然として、送迎負担が残っている可能性がある

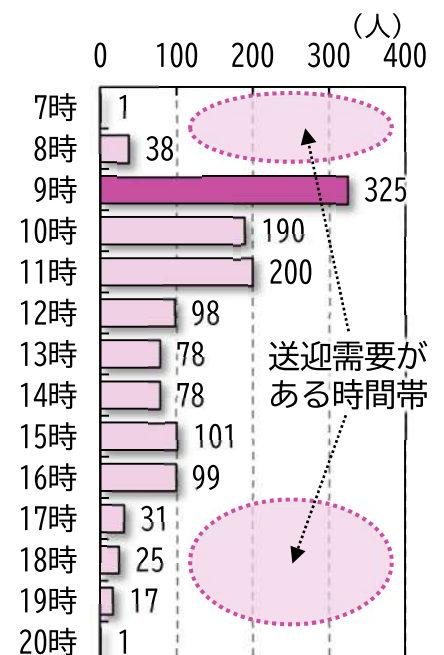
デマンド乗合交通の導入により、日中時間帯では従来送迎で対応していた移動が公共交通に転換していると考えられますが、朝や夕方の通勤・通学時間帯では利用が少なく、これらの移動には依然として送迎交通が残っている可能性があります。

このほか、中学校まではスクールバスを利用できましたが、高校に進学すると利用できなくなることから、不便が生じている可能性があります。



出典：高校生アンケート(令和7年度)

▲高校生の送迎時間帯(20%以上を抜粋)



▲デマンド乗合交通時間帯別利用人数(再掲)

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

問題点③ 公共交通の利活用に向けた連携が不足している

鉄道のダイヤとコミュニティバスのダイヤが合っておらず、乗り継ぎができない場合があるほか、鉄道駅においてコミュニティバスの乗り場や時刻等が分かりづらいことから、乗り継ぎしづらい環境にあります。

また、コミュニティバスとスクールバスが重複運行しているほか、観光客は車でへの来訪が多くなっているなど、分野を越えた連携が不足していると思われる事例がみられます。

JR和歌山線
王寺・五条方面

17:41 笠田駅着

乗継不可 ❌

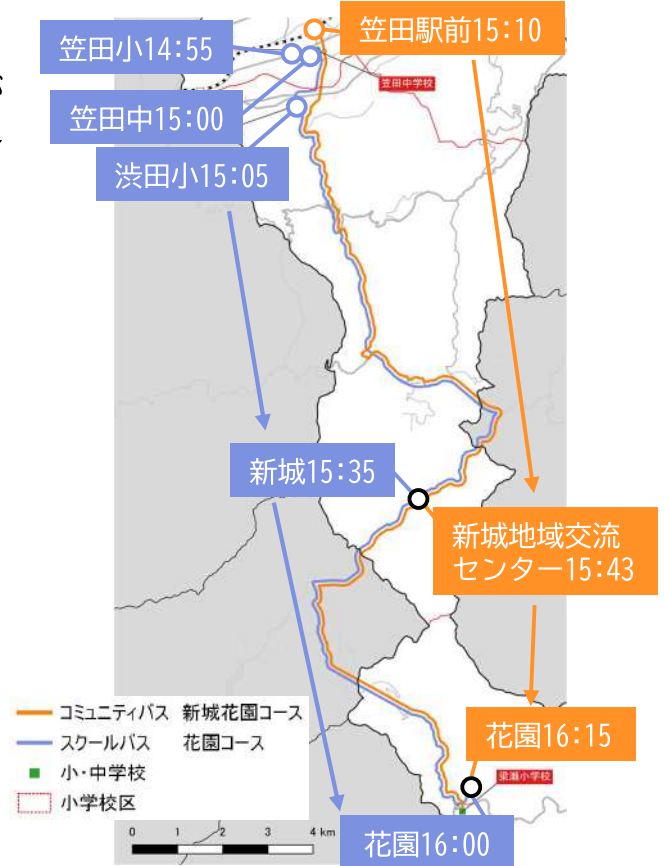
コミュニティバス
【新城花園コース】
【天野コース】

17:30 笠田駅発
17:40 笠田駅発

▲笠田駅にて乗継ができない事例



▲笠田駅の案内

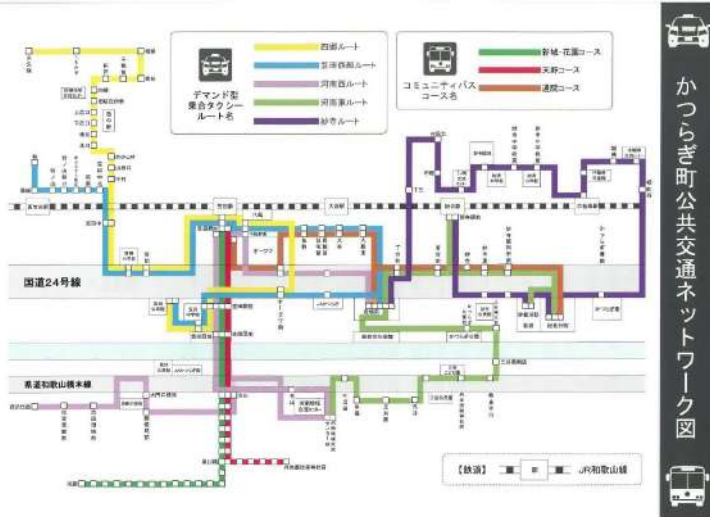


▲スクールバスとコミュニティバスの重複例

問題点④ 公共交通に関する情報発信が不足している

免許返納が視野に入り始めるプレシニア～アクティブシニアの世代にとって、公共交通の情報を得ようとしても、運行ルートの詳細や乗り方（フリー乗降*17区間を含む）、決済方法等に関する情報が載っておらず、情報発信が不足していることから、利用しようとしてもどう利用すればよいか分かりにくい状況となっています。

普段車を使っている人にとって、公共交通が分かりにくいものと認識されている可能性があります。



▼コミュニティバス等を利用しない理由

	コミュニ ティバス	デマンド型 乗合タクシー
運行時間が合わない	20.9%	12.2%
運行本数が少ない	17.2%	6.8%
乗り場が遠い・不便	23.2%	8.8%
乗り方がわからない	12.7%	28.1%

▲Webサイトに掲載されているコミュニティバス等の路線図

出典：住民アンケート(令和7年度)

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

問題点⑤ 公共交通運営や施策遂行に係る体制が脆弱

公共交通の運行は、運転士以外にも整備士や保線作業員、運行管理者*18、配車係*19といった様々な職種の人が担っています。昨今、これら公共交通の担い手が不足・高齢化しており、公共交通の安定的な運行が困難になっています。

また、これまで公共交通に関して関係者間で議論をする場が無かったことから、本町と交通事業者の間で円滑に連携を図るための体制が構築できていない状況が続いていた。

【交通事業者ヒアリング調査より】

- ・ 担い手確保を切実な問題として捉えている。今は何とかなっているが、高齢化も相まって先行きが不透明である。
- ・ 運転士だけでなく、整備士や運行管理者も不足している。
- ・ 観光バスと乗合バスといった異なる業態間でドライバーの相互活用ができる場合があるが、繁忙期の場合は不足する。
- ・ 不足感はないが、補充はしていきたい。

これらの問題点の内容を踏まえ、将来像の達成に向けて取り組むべき課題を整理すると、以下のとおりとなります。

▼本町における公共交通の課題とその内容、問題点との関係性

問題点	課題	内容
①都市活動エリア内の移動がしづらい	①幹線軸の明確化と機能の保証	➤ 東西幹線軸の利便性・回遊性*20向上と必要な機能の確保
		➤ 都市計画との連携（新庁舎建設、駅周辺の活性化等）
②依然として、送迎負担が残っている可能性がある	②送迎に頼りすぎない日常移動の確保	➤ 南北幹線軸の維持
		➤ デマンド型乗合交通による改善
③公共交通の利活用に向けた連携が不足している	③交通手段間・他分野間との連携・共創による需要の創出	➤ 送迎負担の軽減
		➤ 交通手段間の乗継の改善
④公共交通に関する情報発信が不足している	④交通サービス運営と施策遂行に向けた体制の強化	➤ 公共交通に係る情報発信の強化
		➤ 交通事業者間の連携の促進
⑤公共交通運営や施策遂行に係る体制が脆弱	④交通サービス運営と施策遂行に向けた体制の強化	➤ 他分野の施策の連携
		➤ 担い手の確保に向けた取組の促進
		➤ ふれあいサービスの持続
		➤ 協議会として一丸となった取組の促進
		➤ 施策に係る資金の確保

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

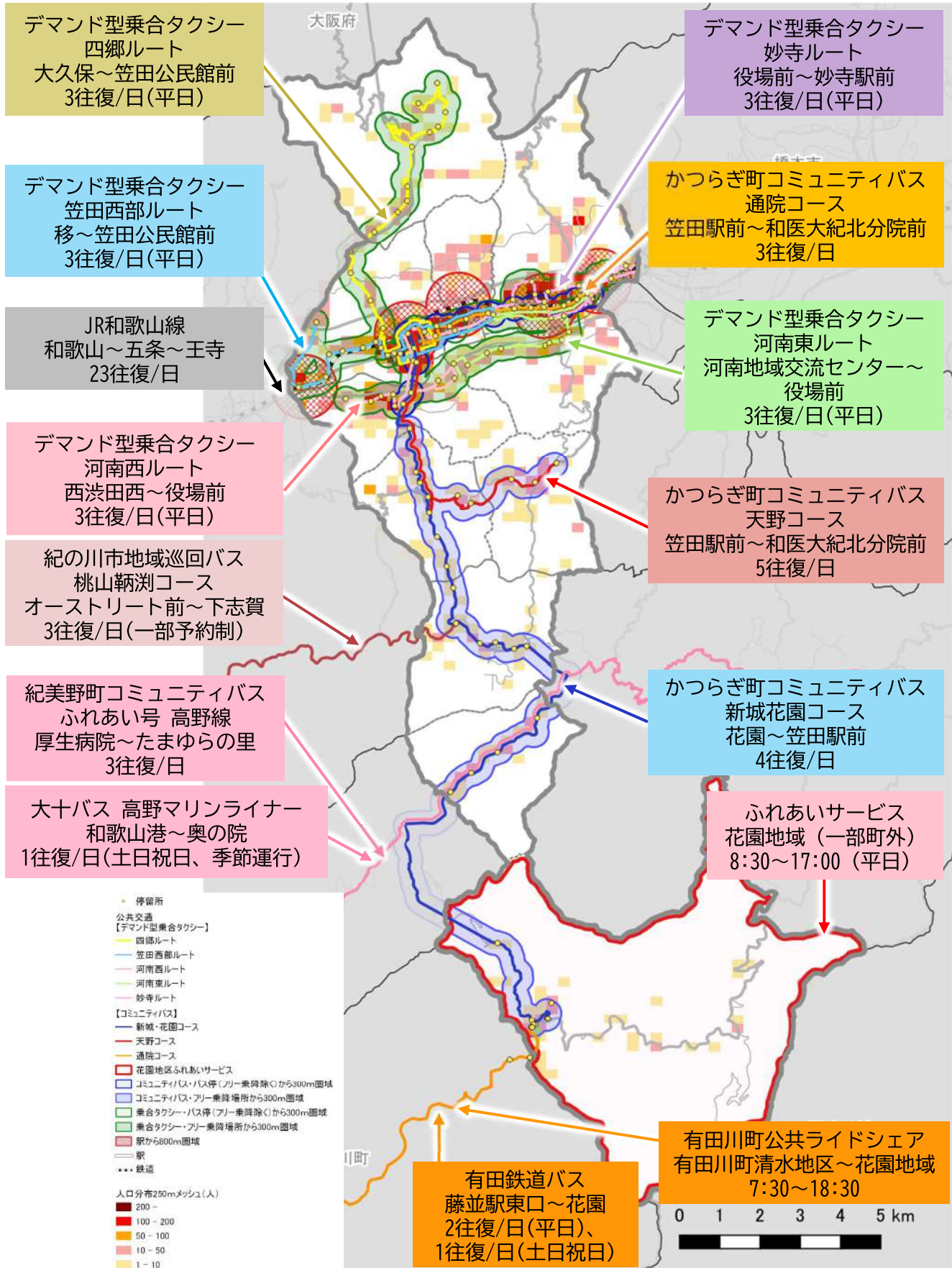
基本理念や本町における公共交通の課題を踏まえ、めざすべき姿の実現を目指すための基本方針およびその方針に基づいて計画期間中に達成すべき目標を、それぞれ以下のとおり定めます。

▼基本方針と計画期間中に達成すべき目標、めざすべき本町の公共交通の姿との関係整理

めざすべき本町の公共交通の姿					
1. 送迎に頼りすぎず、自力でお出かけできる環境の構築	2. 駅等の交通結節点の機能強化と利便性向上	3. 地域経済・コミュニティの活性化	4. 観光を支える交通環境の創出	5. 利用者視点の情報提供と改善	6. 持続可能な公共交通の運営
基本方針1 分かりやすさと乗り継ぎしやすさを向上します。					
公共交通の拠点と運行ルートを確認し、誰でも簡単に移動できる環境を整えます。交通結節点をはじめとした案内表示を分かりやすくし、乗り継ぎをスムーズにします。乗り継ぎ時間が合わない場合でも、交通結節点での待ち時間を快適に過ごせる環境を創出します。					
目標1-1	幹線軸のサービス水準*20の維持・確保				
目標1-2	交通結節点や軸の機能の充実				
基本方針2 送迎に頼りすぎない移動を実現します。					
交通が不便な地域を減らし、住民が送迎に頼りすぎずに移動できるようにします。生活リズムに合うようにダイヤ等を設定し、誰もが安心して利用できる交通環境を提供します。これにより、家族の送迎負担を軽減し、自由な移動を可能にします。					
目標2-1	送迎負担の軽減				
目標2-2	免許返納の促進				
基本方針3 公共交通を通じて回遊・交流を生み出します。					
地域内外のさまざまな団体と協力し、公共交通を通じて交流を促進します。観光や教育、福祉などと連携し、地域の活気を高める交通施策を進め、地域全体のつながりを強化し、活力ある地域づくりを支えます。					
目標3	多様な主体と連携した公共交通施策の展開				
基本方針4 公共交通の持続可能性を高めます。					
公共交通を支える人材や資金、情報の基盤を強化することで、公共交通の持続可能性を高めます。加えて、運転手の確保や運営の効率化を進めるために常に改善を続けることで、安定した交通サービスを提供します。					
目標4-1	運転手等の担い手確保				
目標4-2	収支改善と公的資金の最適配分				

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

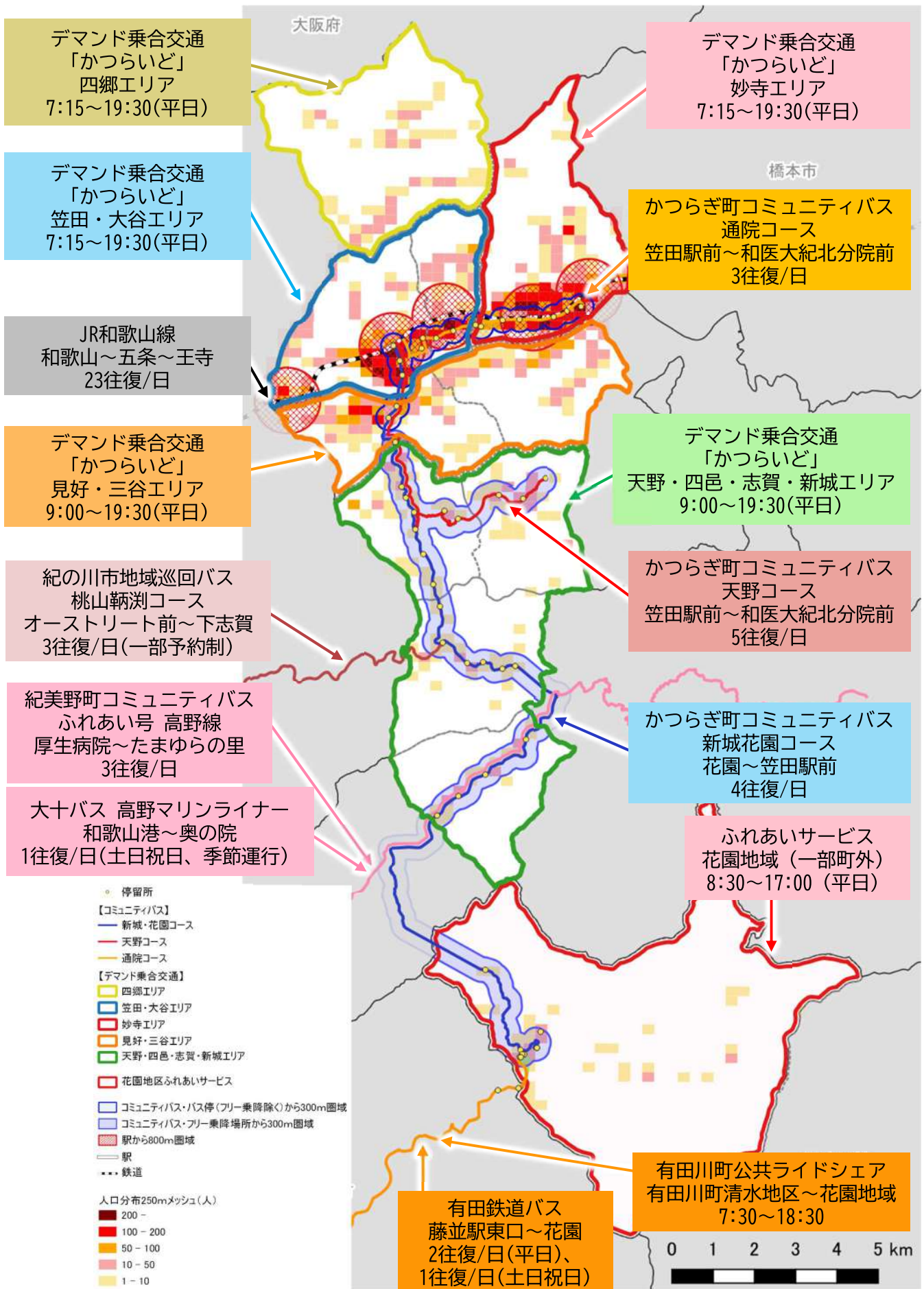
【参考】かつらぎ町における外出と公共交通ネットワークの現状



出典：時刻表、町資料等

▲令和7年4月時点（デマンド乗合交通実証運行前）のかつらぎ町における公共交通の運行状況と交通空白地の分布状況

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）



出典：時刻表、町資料等

▲令和7年10月時点（デマンド乗合交通実証運行時）のかつらぎ町における公共交通の運行状況

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

交通事業者のニーズ

利用状況や改善点

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> JR和歌山線の利用者は過去12年間で約25%減少している。 主な利用者は、通勤・通学目的で、粉河～和歌山間の通勤利用が多い。
バス	<ul style="list-style-type: none"> 花園地区への路線の利用者が極めて少なく、路線の維持が困難な状況にある。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 新城花園コースは学生がスクールバスへ移行したため、利用者数が少ない。天野コースは移住者が増えている。 運行開始当初からバス停の位置がほとんど変わっておらず、現在の住民の生活実態（空き家の増加、新店舗の開店など）に合っていない。 フリー乗降は、乗車時の意思確認が難しい。
デマンド乗合交通	<ul style="list-style-type: none"> 以前のデマンド型乗合タクシーに比べて利用が約2倍に増加しているが、観光利用は少ない。 病院の予約がしづらいという不安の声がある。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 朝8時から11時ごろまでの利用が多く、夜は飲み帰り、通勤や病院搬送が多い。
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> 妙寺エリアでは、事前登録により一般利用者が乗車可能だが利用がほぼない。

担い手確保について

バス	<ul style="list-style-type: none"> 貸切バス事業との兼業のため、観光シーズンにはドライバーが不足するが、オフシーズンは比較的余裕がある
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 現状は確保できているが、運転士の高齢化により3年後には厳しくなる可能性がある。 運転士だけでなく、整備士や運行管理者も不足している。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 40～50代や女性ドライバーも入社しており、運転士は不足していない。 介護タクシーが介護分野に関心のある若い世代の採用にもつながっている。
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーは現在充足している。平均年齢が68歳と高齢化が進んでおり、将来的な確保に懸念がある。

地域公共交通計画策定にあたり考慮すべき事項等

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道（一次交通）とバス・タクシー（二次交通）を一体で考え、ダイヤ接続やICカード導入による利便性向上など、シームレス*22な移動体系を構築することが重要。 自治体作成の時刻表など、利用促進には協力したい。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 路線を維持するため、利用促進策を町と連携して進めたい（例：小学生向けの乗り方教室の開催、モデルコースの提案） デマンド乗合交通との乗継において、利用者の負担とならない運賃制度の設計が課題。
デマンド乗合交通	<ul style="list-style-type: none"> デマンド乗合交通とJRやコミュニティバスとの連携で移動が便利になることに期待。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 全ての交通手段が存続することが重要。
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスの帰宅便は運行ダイヤに余裕が無いため、一部をコミュニティバスとの連携によって余裕を持たせたい。

第2章 かつらぎ町の公共交通の将来像（基本構想）

行政各部署等のニーズ

移動に関する問題意識

福祉関係	<ul style="list-style-type: none"> 日常移動は、徒歩・自転車・家族や知人の送迎に大きく依存する。 送迎する側・される側の双方に気兼ねや事故への懸念がある。 地域のサロンに交通手段がないために参加できない高齢者がおり、社会参加の機会損失*23につながっている。
教育関係	<ul style="list-style-type: none"> 家族による送迎が常態化している。 過去の路線バス廃止に伴い、コミュニティバスのダイヤが合わず登校が困難になった校区端の児童は保護者送迎が必須。 通学時間帯に合わせた運行が最優先課題。 部活動の地域移行*24に伴う送迎が全面的に保護者負担となっている。 部活動への移動手段の確保策として公共交通の無料乗車券制度があるが、全く利用されていない。
観光・移住定住関係	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車での来訪が中心になっている。 子どもの進学などライフステージの変化に伴い、公共交通の不便さが定住の障壁となる可能性がある。町外の私立・県立中学校へ行く場合や高校生の通学で困っている場合があると聞いている。
都市計画関係	<ul style="list-style-type: none"> 妙寺駅、笠田駅を拠点としたコンパクトなまちづくりを目指す。 拠点間や山間部を結ぶネットワークとしての公共交通の役割は極めて重要となる。 JR和歌山線の維持は不可欠となる。
地域公共交通計画策定にあたり考慮すべき事項・その他	
福祉関係	<ul style="list-style-type: none"> 車社会になってしまっており、バスや電車に乗る習慣が無いことから、意識の変化が必要と思う。
教育関係	<ul style="list-style-type: none"> 校区端の児童への対応が重要。今の状況を改善する必要がある。
観光・移住定住関係	<ul style="list-style-type: none"> 観光客にとって利用しやすい公共交通の整備、外国人観光客等への対応を含めた多言語対応が必要。 町内の観光資源として、道の駅や酒造会社、世界かんがい施設遺産*25に認定された施設などもある。 観光資源のネットワーク化と利便性向上の観点で、町内に点在する上記の観光資源を公共交通でつなぎ、車が無くても周遊できるルート形成を検討すること。 単一自治体では解決できない広域的な移動需要（通院や買い物、観光等）への対応策を再考すること。
都市計画関係	<ul style="list-style-type: none"> 策定中の「都市計画マスタープラン」と地域公共交通計画（本計画）を密に連携させ、整合性を図る必要がある。

第3章

公共交通に係る施策・事業の基本計画

3.1 施策の基本体系と考え方

前章で定めた基本方針や目標等を踏まえ、本計画に位置付ける施策体系を以下のとおり設定します。

▼本計画に位置付ける施策体系

目標		施策	
【基本方針1】分かりやすさと乗り継ぎしやすさを向上します。			
目標1-1	幹線軸のサービス水準の維持・確保	施策1	軸としての公共交通サービスの確立
目標1-2	交通結節点や軸の機能の充実	施策2	運賃体系・決済手段の連携
		施策3	結節点における機能の強化
		施策4	結節点の活用促進
【基本方針2】送迎に頼りすぎない移動を実現します。			
目標2	送迎負担の軽減	施策5	生活リズムに合わせた交通サービスの提供
【基本方針3】公共交通を通じて回遊・交流を生み出します。			
目標3	多様な主体と連携した公共交通施策の展開	施策6	多様な主体と連携した移動手段の確保
		施策7	多様な主体と連携した外出促進
		施策8	多様な主体と連携した利用促進
【基本方針4】公共交通の持続可能性を高めます。			
目標4-1	運転手等の担い手確保	施策9	採用活動の強化
目標4-2	収支改善と公的資金の最適配分	施策10	公共交通の維持に係る資金の確保

これらの施策体系に基づき、次ページ以降で取り組む事業イメージを示します。

▼表の見方

事業名

事業概要のイメージ

参考となる事例や既に取り組んでいる内容が分かる図表等

p. 4におけるターゲットのうち、本事業の対象となるターゲット

[対象地域]

全域＝町全域
都＝都市活動エリア
北＝河北地域
南＝河南地域
花＝花園地域
○＝町外（◎観光客のみ）

事業3-1 交通結節点における他の交通手段（コミュニティバス・デマンド乗合交通等）の案内表示の改善

交通結節点において、コミュニティバスやデマンド乗合交通等へスムーズに乗り継ぐための案内表示の改善・充実

▲目的地別のバス乗り場や料金等の表示例（鳥取バスターミナル）

ターゲット	①ー	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥○
実施主体	活性化協議会、鉄道事業者、コミュニティバス運営協議会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	

想定する実施スケジュール

施策の実施主体

3.2 施策・事業の内容

施策1 軸としての公共交通サービスの確立

考え方 路線の見直しやダイヤ調整等により、町内の公共交通軸を形成する

事業1-1 コミュニティバスの再編

事業概要イメージ

- ・利用者の需要や移動目的に応じた、運行ルートやダイヤの見直し
- ・効率的な運行に向けた、停留所の配置や運行体系の最適化
- ・他の交通手段等との乗継を考慮したダイヤ設定
- ※必要に応じて利便増進実施計画*26等の策定も検討

▲乗継を考慮したダイヤ設定のイメージ（愛媛県宇和島市）

ターゲット	①-	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥-
実施主体	バス事業者、活性化協議会、コミュニティバス運営協議会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	見直し方針の検討・協議			協議が整い次第実施		

事業1-2 利用しやすく、わかりやすいバス停名の改善

事業概要イメージ

- ・馴染みのある地名や施設名など利用者が分かりやすい名称への変更

現在のバス停名称	新たなバス停名称
1 出島表門橋	⇒ 出島
2 出島	⇒ 水辺の森公園
3 浜口町	⇒ 原爆資料館
4 桜町公園前	⇒ 歴史文化博物館
5 ハートセンター前	⇒ ブリックホール
6 松ヶ枝国際ターミナル	⇒ グラバー園
7 中央橋(鉄橋)	⇒ 中央橋(浜町アーケード)

出典：長崎バスwebサイト
▲分かりやすいバス停名への変更例

ターゲット	①全域	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥○
実施主体	バス事業者、活性化協議会、コミュニティバス運営協議会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	見直しの状況を踏まえつつ随時実施					

施策3 交通結節点における機能強化

考え方 交通結節点において案内表示等を改善し、分かりやすい情報提供を行う

事業3-1 交通結節点における他の交通手段（コミュニティバス・デマンド乗合交通等）の案内表示の改善

事業概要
イメージ

- 交通結節点において、コミュニティバスやデマンド乗合交通等へスムーズに乗り継ぐための案内表示の改善・充実



▲目的地別のバス乗り場や料金等の表示例（鳥取バスターミナル）

ターゲット ①－ ②全域 ③全域 ④全域 ⑤全域 ⑥○

実施主体 活性化協議会、鉄道事業者、コミュニティバス運営協議会

実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12
R8 - R10			R11 - R12	
R8 - R10: 随時実施				

事業3-2 交通結節点における良好な待合環境*29の確保の検討

事業概要
イメージ

- 利用者が快適に待ち時間を過ごせるような待合環境の検討
- 既存の待合環境の維持



駅構内における待合環境の例（JR橋本駅）▶

ターゲット ①－ ②全域 ③全域 ④全域 ⑤全域 ⑥－

実施主体 活性化協議会、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12
R8 - R10			R11 - R12	
R8 - R10: 随時実施				

事業3-3 待合・休憩場所の確保に向けた検討

事業概要
イメージ

- コミュニティバスの起終点等において、利用者の待合場所および運転手の休憩場所の確保を検討

ターゲット ①全域 ②全域 ③全域 ④全域 ⑤全域 ⑥○

実施主体 バス事業者、活性化協議会

実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12
R8 - R12: 適宜検討し、協議が整い次第実施				

第3章 公共交通に係る施策・事業の基本計画

施策4 交通結節点の活用促進

考え方 待ち時間を快適に過ごせたり、目的となるような結節点を形成する

事業4 交通結節点が目的地となる仕組みづくり

- ・都市計画と連携し、人が集まる拠点としての機能充実や環境整備の検討
- ・地域の教育機関や多様な主体と連携し、駅や拠点施設を活用した賑わいを創出する取組を検討



出典：JR東日本プレスリリース

▲駅と郵便局を合築し、駅業務を郵便局に委託した事例
(千葉県勝浦市)



出典：山口県観光サイト

▲カフェ（左建物）が駅（右建物）に併設されている事例
(山口県下関市)

事業概要
イメージ



出典：近畿農政局webサイト

▲高校と連携した駅でのイベントの開催事例
(わかやま農業高校マルシェ)



出典：平成筑豊鉄道（株）webサイト


▲駅でのイベント開催事例

ターゲット	①全域	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥〇
実施主体	活性化協議会、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者、社会福祉協議会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	協議が整い次第実施					

施策5 生活リズムに合わせた交通サービスの提供

考え方 生活リズムと利用状況を踏まえ、利用しやすいダイヤや運行方法等へ改善する


事業5-1 利用状況等を踏まえたデマンド乗合交通の改善

事業概要イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・運行内容や運用方法（登録・予約等）の改善 ・貨客混載*30の検討 					
ターゲット	①都北南	②都北南	③都北南	④都北南	⑤都北南	⑥-
実施主体	活性化協議会、タクシー事業者、バス事業者、町					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	随時協議・実施 					

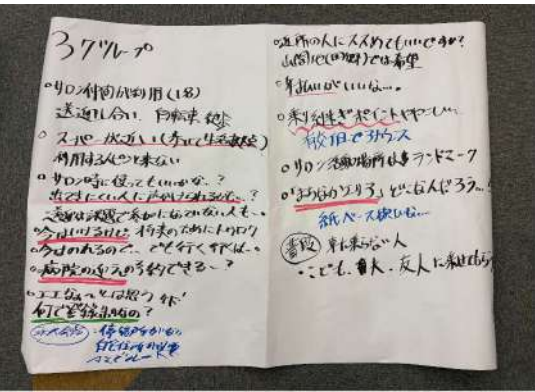
事業5-2 住民意見の把握

- ・住民意見交換会・いきいきサロン代表者会等による利用者の意向を把握
- ・公共交通の見直しや利用促進に係る取組等の参考として活用

事業概要イメージ



▲サロン代表者会での説明風景



▲意見交換の例

ターゲット	①-	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥-
実施主体	活性化協議会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	随時協議・実施 					

第3章 公共交通に係る施策・事業の基本計画

施策6 多様な主体と連携した移動手段の確保

考え方 重複する移動をできるだけ束ねて、公共交通の持続可能性を高める

事業6-1 交通事業者間で連携した新たな交通手段の検討

事業概要
イメージ

- ・スクールバスで対応できない、通学需要に対応する交通手段の検討
- ・町外への通勤・通学やレジャー需要に対応する交通手段の検討
※必要に応じて国等の補助事業等の活用も検討
- ・スクールバスとコミュニティバスの連携による再編の検討



出典：国土交通省webサイト
▲部活動のための送迎サービス
(徳島県美馬市)



▲児童クラブ夏休み無料帰宅便
(山口県田布施町)

ターゲット ①都南花 ②全域 ③全域 ④全域 ⑤全域 ⑥○

実施主体 活性化協議会、町教育委員会

実施スケジュール R8 R9 R10 R11 R12
協議が整い次第実施

事業6-2 他市町のコミュニティバスとの連携

事業概要
イメージ

- ・町内または沿線で乗継が可能なコミュニティバス等とのダイヤ調整やバス停の共用等による連携の検討



出典：幸手市webサイト

路線番号	幸手	洲本	南あわじ	南あわじ
1 洲本(久松センター)	6:21	9:20	12:30	16:55
2 洲本(中学校前)	6:38	9:37	12:47	17:12
3 洲本(駅前)	6:55	9:54	13:04	17:29
4 小島	6:40	9:39	12:49	17:14
5 小島	6:41	9:40	12:50	17:15
6 生石口	6:42	9:41	12:51	17:16
7 藤田	6:43	9:42	12:52	17:17
8 立井(本郷)	6:49	9:48	12:58	17:23
9 中津川	7:00	9:59	13:09	17:34
10 中津川	7:04	10:03	13:13	17:38
11 モーターセンター	7:06	10:07	13:17	17:40
12 洲本	7:10	10:09	13:19	17:44
13 洲本	7:10	10:09	13:19	17:44
14 洲本	7:26	10:25	13:22	17:47
15 洲本	7:26	10:25	13:24	17:49
16 洲本(水産)	7:29	10:28	13:25	17:50
17 洲本	7:31	10:27	13:27	17:52
18 洲本	7:32	10:28	13:28	17:53
19 洲本	7:34	10:29	13:30	17:55
20 洲本	7:35	10:29	13:31	17:56
21 洲本	7:36	10:22	13:32	17:57
22 洲本(駅前)	7:38	10:34	13:34	17:59

※青字は南あわじ市コミュニティバス(5人乗バス)が運行。幸手で乗り換えが必要です。

洲本市コミバス
南あわじ市コミバス

出典：洲本市webサイト (一部加筆)
▲異なる自治体が運行するバスが連携している事例
(左：埼玉県幸手市・杉戸町、右：兵庫県洲本市・南あわじ市)

ターゲット ①全域 ②全域 ③全域 ④全域 ⑤全域 ⑥○

実施主体 活性化協議会、バス事業者、他市町

実施スケジュール R8 R9 R10 R11 R12
取組の検討・実施(必要に応じて改善)

第3章 公共交通に係る施策・事業の基本計画

施策7 多様な主体と連携した外出促進

考え方 様々な主体と連携して、外出機会を増やす取組を実施する

事業7-1 公共交通のダイヤを考慮した会合等の開催の検討

・公共交通で来訪することを想定した会合時間・場所の設定の呼びかけ

事業概要
イメージ



芸備線に乗ってイベントへ! おすすめダイヤ

		上り							下り										
駅名	発	7:53	9:01	10:08	11:06	11:50	12:35	13:35	-	14:35	駅名	発	9:54	-	-	-	-	14:32	
広島駅	発	7:53	9:01	10:08	11:06	11:50	12:35	13:35	-	14:35	備後庄原駅	発	9:54	-	-	-	-	14:32	
志和口駅	発	9:08	10:14	11:21	12:19	13:03	13:48	14:30	-	15:26	三次駅	発	10:26	-	-	-	-	15:16	
井原駅	発	9:13	10:19	11:26	12:24	13:08	13:53	14:35	-	15:31	井原駅	発	9:27	10:30	11:19	12:12	13:10	14:15	15:25
向原駅	発	9:20	10:26	11:33	12:31	13:15	14:00	14:51	-	15:39	内原駅	発	10:02	11:01	11:55	12:39	13:52	14:51	15:02
三次駅	発	9:52	11:00	12:07	13:05	13:39	14:24	15:22	-	16:15	井原駅	発	10:08	11:07	12:01	13:01	14:07	14:57	15:09
	乗換										志和口駅	発	10:15	11:12	12:09	13:20	14:04	15:02	16:14
備後庄原駅	着	10:35	-	11:50	13:01	-	-	-	14:59	-	広島駅	着	11:14	11:59	13:04	13:31	15:04	15:04	17:14

出典：庄原観光ナビwebサイト

◀▲イベントチラシにおけるダイヤの記載例 (広島県)

ターゲット ①- ②- ③- ④北南花 ⑤北南花 ⑥-

実施主体 活性化協議会、いきいきサロン代表者、会合開催主体、公民館

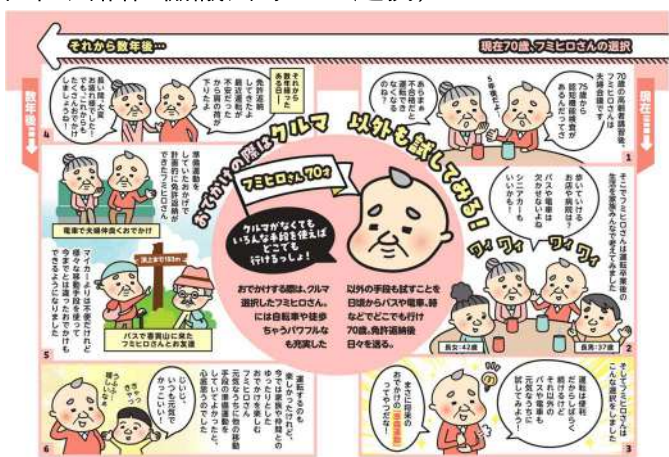
実施スケジュール R8 R9 R10 R11 R12

代表者会等の機会を通じて呼びかけを実施

事業7-2 おでかけ準備運動の実施の検討

・免許返納前の元気な今のうちに公共交通などの様々な交通手段の利用体験をする取組の企画や参加呼びかけ (自治会行事での活用、社会福祉協議会等との連携)

事業概要
イメージ



出典：沼津市webサイト

▲おでかけ準備運動の周知チラシの例 (静岡県沼津市)

ターゲット ①- ②- ③- ④全域 ⑤- ⑥-

実施主体 活性化協議会、コミュニティバス運営協議会、社会福祉協議会

実施スケジュール R8 R9 R10 R11 R12

取組の実施

第3章 公共交通に係る施策・事業の基本計画

事業7-3 他分野の施策と連携した取組の実施

事業概要イメージ	・福祉施策と連携した外出促進					
ターゲット	①全域	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥-
実施主体	活性化協議会、町、社会福祉協議会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	取組の実施			→		

施策8 多様な主体と連携した利用促進

考え方 様々な主体と連携して、公共交通を使う、体験する機会を増やす取組を実施する

事業8-1 公共交通マップ、総合時刻表の作成・配布

事業概要イメージ

- ・公共交通マップや総合時刻表の作成・印刷・配布（Web配信含む）
- ・GTFSデータ*31の更新



出典：紀の川市webサイト

▲紀の川市公共交通ガイドブック

ターゲット	①-	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥○
実施主体	活性化協議会、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者、社会福祉協議会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	作成・配布	→			随時更新・配布	→

事業8-2 JR和歌山線の利用促進

事業概要イメージ	・和歌山線活性化検討委員会において、利用促進に向けた方策の検討および取組の推進					
ターゲット	①-	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥○
実施主体	和歌山線活性化検討委員会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	取組の実施			→		

第3章 公共交通に係る施策・事業の基本計画

事業8-3 公共交通に関する出前授業・乗り方教室等の開催

事業概要
イメージ

- ・小中学校や自治会等での公共交通に関する出前授業
- ・イベント等でのコミュニティバスやデマンド乗合交通の乗り方教室
- ・公共交通マップや総合時刻表の使い方講座



出典：(株)伊予鉄グループwebサイト

▲出前授業の実施例(愛媛県松山市)



出典：松江市交通局webサイト

▲乗り方教室チラシ(島根県松江市)

ターゲット	①全域	②-	③-	④全域	⑤全域	⑥-
実施主体	活性化協議会、バス事業者、タクシー事業者、町教育委員会、いきいきサロン代表者、コミュニティバス運営協議会					
実施スケジュール	R8 企画・試行	R9	R10	R11 随時開催	R12	

事業8-4 地域のつながりを活かした利用促進

事業概要
イメージ

- ・民生児童委員等からの口コミによる利用促進、予約登録等の支援

ターゲット	①全域	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥-
実施主体	活性化協議会、コミュニティバス運営協議会、民生児童委員等					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	民生児童委員の会合などを通じた呼びかけ					

事業8-5 試しに乗ってみる動機づけを与える取組

事業概要
イメージ

- ・車内で過ごす時間を楽しくする工夫
(例：音楽の放送、小中高生の絵画展示等)
- ・友人等との公共交通でのお出かけを促進する公共交通利用モデルコースの作成・広報

モデルコースの作成例▶



ターゲット	①全域	②全域	③全域	④全域	⑤全域	⑥-
実施主体	活性化協議会、バス事業者、JR、和歌山線活性化検討委員会、町					
実施スケジュール	R8	R9	R10 取組の実施	R11	R12	

第3章 公共交通に係る施策・事業の基本計画



事業8-6 学校生活における公共交通利用の取り込み

事業概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・高校通学を意識した、公共交通利用モデルコースの作成・広報 ・部活動の移動時における、コミュニティバス、デマンド乗合交通による移動支援の検討 					
ターゲット	①全域	②-	③-	④-	⑤-	⑥-
実施主体	町教育委員会、活性化協議会、バス事業者					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	取組の実施(必要に応じて改善)					

施策9 採用活動の強化

考え方 持続可能な公共交通の運行に必要な担い手を確保するために必要な取組を実施する

事業9-1 採用活動に係る連携の促進

事業概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・他市町と連携した就職フェアの開催 ・広報紙や町のHP、SNSを活用した求人募集支援 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>出典：山口県webサイト ▲就職フェアの例(山口県)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>出典：わかやま就職ガイドwebサイト ▲UIターン向けサイトでの掲載例</p> </div> </div>					
実施主体	町、ハローワーク、他市町、バス事業者、タクシー事業者、県バス協会、県タクシー協会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	随時実施					

事業9-2 担い手確保に向けた支援

事業概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・就職一時金の支給 ・二種免許取得の支援 					
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、県バス協会、県タクシー協会					
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12	
	随時実施					

第3章 公共交通に係る施策・事業の基本計画

施策10	公共交通の維持に係る資金の確保				
考え方	町民の理解を得ながら公共交通の運行を維持するために必要な資金を、確保する				
事業10-1 持続可能な交通体系の確立に向けた資金の確保					
事業概要イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・国の地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）を活用した運行 ・その他国庫補助、県補助の活用 				
実施主体	活性化協議会、町、国、県、タクシー事業者				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	国庫補助等を受けた路線の維持				
事業10-2 安全運行確保のための車両更新資金の確保					
事業概要イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・車両更新に係る国庫補助制度の活用 ・地域ニーズに応じた車両仕様の見直し 				
実施主体	活性化協議会、町、国、県、タクシー事業者				
実施スケジュール	R8	R9	R10	R11	R12
	車両更新資金の確保				

第4章 計画の進捗管理

4.1 目標の評価指標(KPI)の内容と考え方

第2章で設定した目標に対し、その達成状況を評価するための評価指標を以下のとおり設定します。

▼本計画で位置付ける評価指標

目標	考え方	評価指標
計画全体の評価指標	本計画で実施する取組の成果（アウトカム）として、計画全体の評価指標を定めます。	①公共交通の利用者総数 ②交通手段別の満足度 ③行動変容した人の割合
目標1-1 幹線軸のサービス水準の維持・確保	幹線軸のサービス水準の達成状況と、それを維持できる利用状況かどうかを把握する評価指標を定めます。	④幹線軸の運行便数 ⑤幹線軸の利用者数
目標1-2 交通結節点や幹線軸の機能の充実	交通結節点や幹線軸の機能の充実を図るための評価指標を定めます。	⑥交通結節点や幹線軸の機能の充実に係る事業の実施数
目標2-1 送迎負担の軽減	取組の成果として、送迎負担の軽減に係る状況を把握する評価指標を定めます。	⑦送迎をしてもらう／送迎をする割合 ⑧送迎の負担感 ⑨公共交通分担率
目標2-2 免許返納の促進	運転不安世代を中心に、免許を返納しても生活できるかを把握する評価指標を定めます。	⑩免許返納者数
目標3 多様な主体と連携した公共交通施策の展開	多様な主体と連携した公共交通施策の展開状況を図るための評価指標を定めます。	⑪他分野と連携して実施した事業の実施数
目標4-1 運転手等の担い手確保	公共交通サービスの持続可能性を高めるため、運行の担い手の確保状況を把握する評価指標を定めます。	⑩バス・タクシーの二種免許取得支援制度の利用者数
目標4-2 収支改善と公的資金の最適配分	公共交通サービスの持続可能性を高めるため、収支と行政負担の状況を把握する評価指標を定めます。	⑪公共交通の公的資金投入額（町負担分） ⑫公共交通の収支率

4.2 KPIに基づく目標値の設定と調査方法

それぞれの評価指標における目標値とその考え方、評価方法等について、以下のとおり設定します。

▼各評価指標の内容 (1/4)

評価指標① 公共交通の利用者総数			
評価対象	鉄道、かつらぎ町コミュニティバス、かつらぎ町デマンド型乗合交通、ふれあいサービスの利用者数の合計（鉄道は町内各駅の乗車人数）	現状値	令和7年度評価 （令和6年度実績） 478,665人
目標値の考え方	現状以上をめざす		
評価方法、タイミング	毎年度、事業者から前年度の利用者数の報告を受け、協議会にて取りまとめて評価を実施する	目標値	令和12年度評価 （令和11年度実績） 479千人以上
評価指標② 交通手段別の満足度			
評価対象	町民アンケート調査における鉄道、かつらぎ町コミュニティバス、かつらぎ町デマンド型乗合タクシーの満足度（満足+やや満足の合計）	現状値	令和7年度評価 鉄道 38.2% コミュニティバス 37.5% デマンド型乗合タクシー 35.1%
目標値の考え方	現状以上をめざす		
評価方法、タイミング	計画最終年度に町民アンケート調査を実施し、評価を実施する	目標値	令和12年度評価 鉄道 38%以上 コミュニティバス 38%以上 デマンド乗合交通 35%以上
評価指標③ 行動変容した人の割合			
評価対象	計画の推進により、5年前と比べて「自動車を運転しなくてもよくなった」「家族などに送迎を頼まなくてもよくなった」「外出先が増えた」と回答した人の割合	現状値	令和7年度評価 （集計中）
目標値の考え方	現状以上をめざす		
評価方法、タイミング	計画最終年度に町民アンケート調査を実施し、評価を実施する	目標値	令和12年度評価 （現状値を踏まえて設定）
評価指標④ 幹線軸の運行便数			
評価対象	東西幹線軸（鉄道、かつらぎ町コミュニティバス）、南北幹線軸（かつらぎ町コミュニティバス）の運行便数	現状値	令和7年度評価 東西幹線軸 52本/日 南北幹線軸 16本/日
目標値の考え方	現状以上をめざす		
評価方法、タイミング	毎年度、時刻表を整理して評価を実施する	目標値	令和12年度評価 東西幹線軸 52本/日以上 南北幹線軸 16本/日以上

第4章 計画の進捗管理

▼各評価指標の内容 (2/4)

評価指標⑤ 幹線軸の利用者数			
評価対象	東西幹線軸（鉄道、かつらぎ町コミュニティバスの合計）、南北幹線軸（かつらぎ町コミュニティバス）の年間利用者数（鉄道は町内各駅の乗車人数）	現状値	令和7年度評価 東西幹線軸 467,147人 南北幹線軸 8,891人
目標値の考え方	現状以上をめざす	目標値	令和12年度評価 東西幹線軸 467千人以上 南北幹線軸 89千人以上
評価方法、タイミング	毎年度、事業者から前年度の利用者数の報告を受け、協議会にて取りまとめて評価を実施する		
評価指標⑥ 交通結節点や幹線軸の機能の充実に係る事業の実施数			
評価対象	施策2～4に該当する事業の実施数	現状値	令和7年度評価 1件
目標値の考え方	5年間で想定される事業数以上をめざす	目標値	令和12年度評価 (令和11年度実績) 延べ6件以上
評価方法、タイミング	毎年度、協議会にて実施状況を取りまとめて評価を実施する		
評価指標⑦ 送迎をしてもらう／送迎をする割合			
評価対象	かつらぎ町民の「送迎をしてもらう」「送迎をする」割合（合計）	現状値	令和7年度評価 61.5%
目標値の考え方	現状以下をめざす	目標値	令和12年度評価 61%以下
評価方法、タイミング	計画最終年度に町民アンケート調査を実施し、評価を実施する		
評価指標⑧ 送迎の負担感			
評価対象	かつらぎ町民の送迎の負担感（やや感じる＋大いに感じるの合計）	現状値	令和7年度評価 74.2%
目標値の考え方	現状以下をめざす	目標値	令和12年度評価 74%以下
評価方法、タイミング	計画最終年度に町民アンケート調査を実施し、評価を実施する		
評価指標⑨ 公共交通分担率			
評価対象	かつらぎ町民の普段の外出における公共交通分担率	現状値	令和7年度評価 15.2%
目標値の考え方	現状以上をめざす	目標値	令和12年度評価 15%以上
評価方法、タイミング	計画最終年度に町民アンケート調査を実施し、評価を実施する		

▼各評価指標の内容 (3/4)

評価指標⑩ 免許返納者数				
評価対象	かつらぎ町内における運転免許の自主返納者数	現状値	令和7年度評価 (令和6年度実績)	105人
目標値の考え方	現状以上をめざす	目標値	令和12年度評価 (令和11年度実績)	105人以上
評価方法、タイミング	毎年度、公安委員会からかつらぎ警察署管内(かつらぎ町、橋本市高野口町の一部を含む)における前年度末時点の返納者数の報告を受け、協議会にて評価を実施する			
評価指標⑪ 他分野と連携して実施した事業の実施数				
評価対象	施策6~8に該当する事業の実施数	現状値	令和7年度評価	5件
目標値の考え方	5年間で想定される事業数以上をめざす	目標値	令和12年度評価 (令和11年度実績)	延べ11件以上
評価方法、タイミング	毎年度、協議会にて実施状況を取りまとめて評価を実施する			
評価指標⑫ バス・タクシーの二種免許取得支援制度の利用者数				
評価対象	本町内の公共交通を運行するバス・タクシー事業者のうち、二種免許取得支援制度(自社支援を含む)を利用した人数	現状値	令和7年度評価	2人
目標値の考え方	現状以上をめざす	目標値	令和12年度評価	2人以上
評価方法、タイミング	毎年度、事業者から前年度末時点の運転士の数の報告を受け、協議会にて取りまとめて評価を実施する			
評価指標⑬ 利用者1人あたりの公共交通の公的資金投入額(町負担分)				
評価対象	かつらぎ町コミュニティバス、デマンド型乗合交通の維持に係る費用負担(決算額で整理)を年間利用者数で除した値	現状値	令和7年度評価 (令和6年度実績)	3,027円
目標値の考え方	現状以下をめざす	目標値	令和12年度評価 (令和11年度実績)	3,000円以下
評価方法、タイミング	毎年度、協議会にて前年度の決算額を整理し、評価を実施する			

第4章 計画の進捗管理

▼各評価指標の内容 (4/4)

評価指標⑭ 公共交通の収支率			
評価対象	かつらぎ町コミュニティバス、デマンド型乗合交通の収支率（運賃収入の合計額÷運行経費の合計額）	現状値	令和7年度評価 （令和6年度実績） 4.8%
目標値の考え方	現状以上をめざす	目標値	令和12年度評価 （令和11年度実績） 4.8%以上
評価方法、タイミング	毎年度、事業者から前年度の運行経費や運賃収入の報告を受け、協議会にて取りまとめて評価を実施する		

4.3 計画の推進・マネジメント

計画の進捗管理はかつらぎ町地域公共交通活性化協議会にて実施しますが、同協議会の下部組織にあたる事業者部会において、各年度の取組内容の検討や取組の結果報告、評価指標の整理、その他公共交通施策における課題共有・意見交換などを実施します。

▼事業者部会の概要

かつらぎ町地域公共交通活性化協議会



議論内容を適宜報告

かつらぎ町地域公共交通活性化協議会 事業者部会

構成員	(1)かつらぎ町長又はその指名する者 (2)法第2条第2号に掲げる公共交通事業者等及びその組織する団体が推薦する者 (3)住民又は利用者の代表 (4)近畿運輸局和歌山運輸支局長又はその指名する者 (5)学識経験者その他の協議会が必要と認める者
設立目的	・ 交通事業者間の調整等に関する事項の協議 ・ かつらぎ町地域公共交通計画に基づく事業内容の協議 ・ かつらぎ町地域公共交通計画の進捗管理の協議
開催予定回数	年3回程度（5月、10月、3月を予定）
協議事項	5月 前年度事業の評価、今年度事業の内容の整理、事業の進捗管理、目標の達成状況の評価 10月 次年度の事業構想の意見交換（予算把握） 3月 次年度事業に係る予算の見通し、次年度事業の内容の協議

また、本計画に基づく施策遂行は右記のスケジュールにて実施することとし、適宜進捗管理や改善等を図ります。

▼N年度の年間スケジュール

	N年度												
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
実施内容	N-1年度事業評価 →					N年度事業 →							
						N+1年度事業検討 →				N+1年度事業計画 →			
評価指標	評価 →												
町の予算要求								予算要求 →				成立 →	
かつらぎ町 地域公共交通 活性化協議会			第1回 →										
事業者部会		第1回 →					第2回 →					第3回 →	

5.1 用語解説

用語	解説
*1 コミュニティバス	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行するバス。市町村等によりその形態は異なり、本町のコミュニティバスは、本町が主体的に計画し、バス事業者が運行し、本町が運行に対して補助金を負担している。
*2 公共ライドシェア	バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人等が自家用車（白ナンバー）を活用して運送サービスを提供する有償の旅客輸送。
*3 フレイル予防	加齢とともに心身の活力（運動機能や認知機能等）が低下し、生活機能が障害され、心身の脆弱性が出現した状態（フレイル）を予防すること。
*4 交通結節点	鉄道やバス、タクシー、車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。
*5 現役世代	15～64歳ごろの層を指すことが多い。
*6 プレシニア	明確な定義はないものの、おおむね40代後半～60代前半ごろの層を指すことが多い。
*7 アクティブシニア	元気で就労の意欲にあふれ、豊かな経験と知恵を持っている高齢者（65歳以上）。
*8 おでかけ準備運動	仮に免許返納が必要になった場合でもおでかけを続けられるようにするため、様々な交通手段を利用する準備のこと。
*9 ワークेशन	「ワーク」（労働）と「バケーション」（休暇）を組み合わせた造語。日本の実情に合わせて、必ずしもバケーションだけではない取り組みが各地域で行われており、広義化するワークेशन（Work+ation）を踏まえて日本ワークेशन協会では、休暇活用（観光等）型（Vacation）、拠点移動型（不動産型 Locationなど7つのタイプに定義している。
*10 二種免許	自動車第二種運転免許のこと。旅客自動車（緑ナンバー）であるものを、旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する際に必要となる免許証を指す。
*11 即時性	要求や状況に対して、すぐに反応・行動したり効果が現れたりすること。ここでは、予約（要求）が入った際にすぐ配車（行動）ができることを意味する。
*12 「交通空白」解消緊急対策事業	自治体等が、「交通空白」解消に向けて公共ライドシェアや日本版ライドシェア等を導入する場合に、制度設計段階からサービス開始まで、国が総合的に支援する制度のこと。
*13 路線不定期運行	利用者がある場合にのみ予め定められたルートを運行する方法。
*14 区域運行	路線を定めず、予約がある場合のみ区域内を運行する方法。
*15 オンデマンド運行	利用者の希望乗車時刻に応じて運行が決まる運行方法のこと。本町の取組では、複数の利用者の希望乗車時刻をずらして束ね、できるだけ乗合を多くする方法を採用している。

用語	解説
*16 目安ダイヤ	目安となるダイヤ（例：概ね〇〇時頃）を設け、そのダイヤを基本として希望乗車時刻を束ねて運行する仕組み。
*17 フリー乗降	経路上の安全が確保される場所では、バス停以外でも乗降が可能となる仕組み。
*18 運行管理者	旅客の場合、道路運送法に基づき、事業用自動車の運転手のスケジュール作成や休憩施設の管理、運転手の健康状態の確認、安全運行の指示などを行い、安全な運行を確保する人のこと。
*19 配車係	一般乗用タクシーにおいて、利用者からの乗車予約の受付および、予約を受けた配車を運転士に指示する人のこと。
*20 回遊性	地域内を徒歩や公共交通等で回ること。
*21 サービス水準	公共交通におけるサービス水準は運行頻度や運行間隔のことを指す。
*22 シームレス	「継ぎ目がない」という意味。英語由来で seam(継ぎ目・縫い目)+ -less(を持たない)と分解できる表現で、日本語としては多くの場合、機能やサービスがよく連携していて（一貫性があり）利用者にとって快適であるという意味合いで用いられる。
*23 機会損失	本来得られるはずだったものを逃すことを指す。ここでは、移動手段があれば社会参加できるはずだったのに、できなかったことを意味する。
*24 部活動の地域移行	これまで中学校・高校の教員が担ってきた部活動の指導を、地域のクラブ・団体などに移行すること。
*25 世界かんがい施設遺産	かんがいの歴史・発展を明らかにし、理解醸成を図るとともに、かんがい施設の適切な保全に資することを目的として、建設から100年以上経過し、かんがい農業の発展に貢献したもの、卓越した技術により建設されたもの等、歴史的・技術的・社会的価値のあるかんがい施設として国際かんがい排水委員会(ICID)に認定・登録された施設。
*26 利便増進実施計画	地方公共団体が中心となって地域公共交通計画に基づいた地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業を実施するための計画のこと。
*27 キャッシュレス決済	現金を使用せず、クレジットカードや電子マネー、バーコードやQRコードを介したコード決済を利用した電子決済のこと。
*28 交通系ICカード	情報(データ)の記録や演算をするためのIC(集積回路)を内蔵しているカード。そのうち、交通系ICカードは、繰り返しチャージ(入金)して利用でき、非接触で運賃の決済ができる。
*29 待合環境	利用する公共交通機関が到着するまでの時間を過ごす場所の環境（ハード・ソフト）をいう。

第5章 用語解説

用語	解説
*30 貨客混載	旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、両事業の許可をそれぞれ取得した場合に、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができる仕組みをいう。
*31 GTFSデータ	General Transit Feed Specification（公共交通の標準データ仕様）の略称。交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのための共通フォーマットのことを指す。運行時刻や停留所の位置、運行日などの静的データと、位置情報などの情報をリアルタイムに表示する動的データ（GTFS-RT）の2種類があり、一般的にGTFSデータという場合は前者を指す。