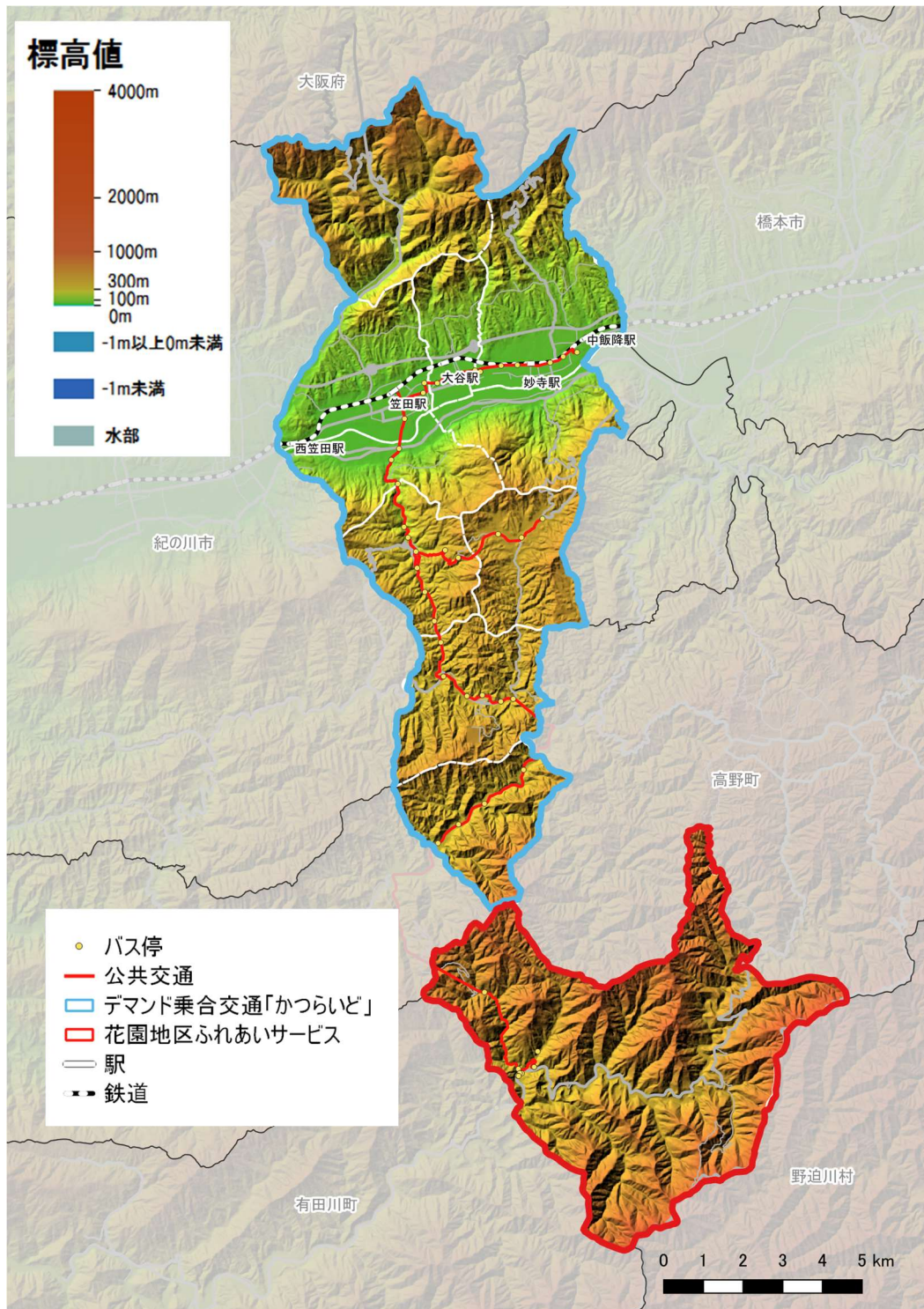


5.1 かつらぎ町の現況

5.1.1 地域特性情報

5.1.1.1 地勢

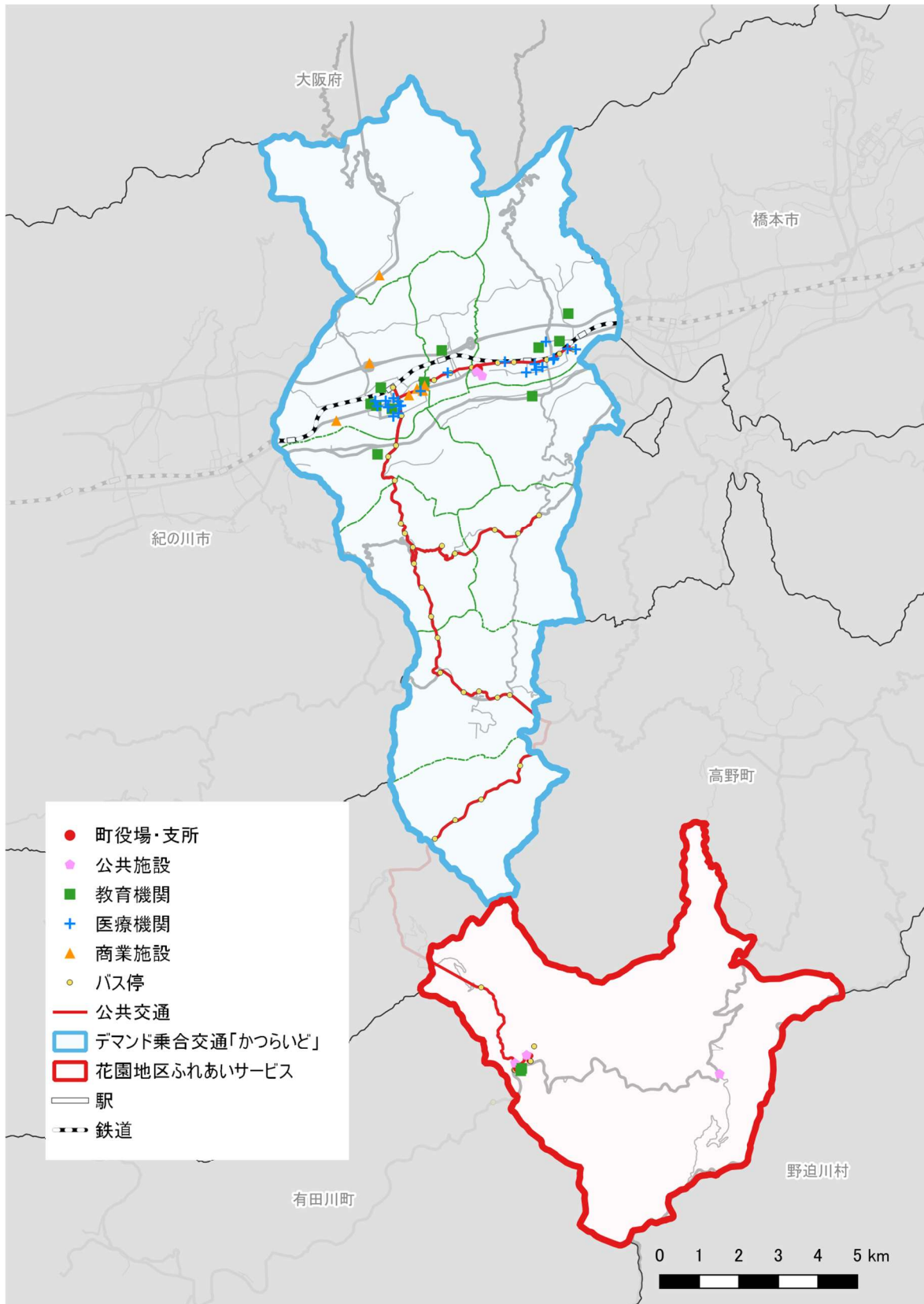
- 紀の川沿いは面的に市街地が広がる一方、その他の地域は谷筋沿いに道路があり、その谷筋を縫うように公共交通が運行されています。
- 花園地区は、中心市街地まで移動するために高野町や紀美野町を經由していく必要があります、移動に時間が掛かります。



出典：国勢調査（令和2年）、町資料等

5.1.1.2 施設立地状況

- 紀の川沿いの都市活動エリアに施設が多く立地しているほか、花園地区の中心部にも施設の集積がみられます。

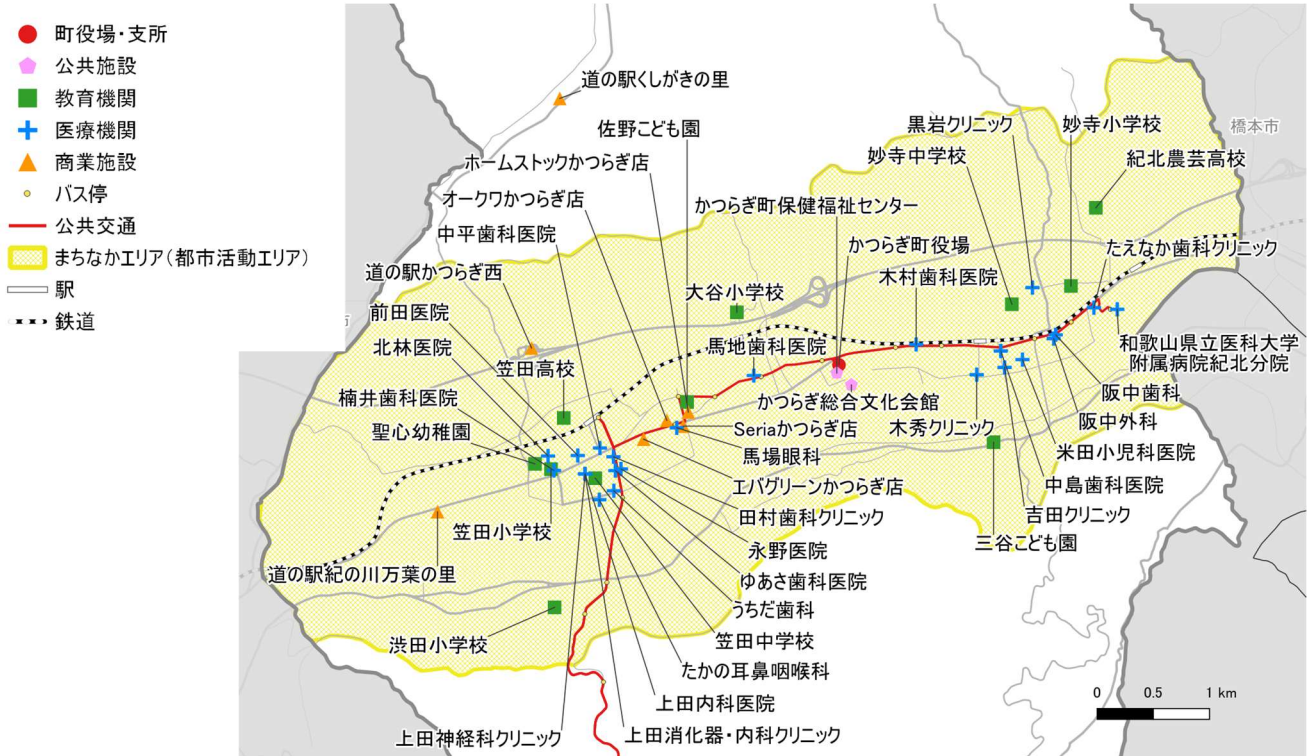


出典：町資料等

▲ 各種施設の立地状況と公共交通網の状況（町全体）

第5章 資料編

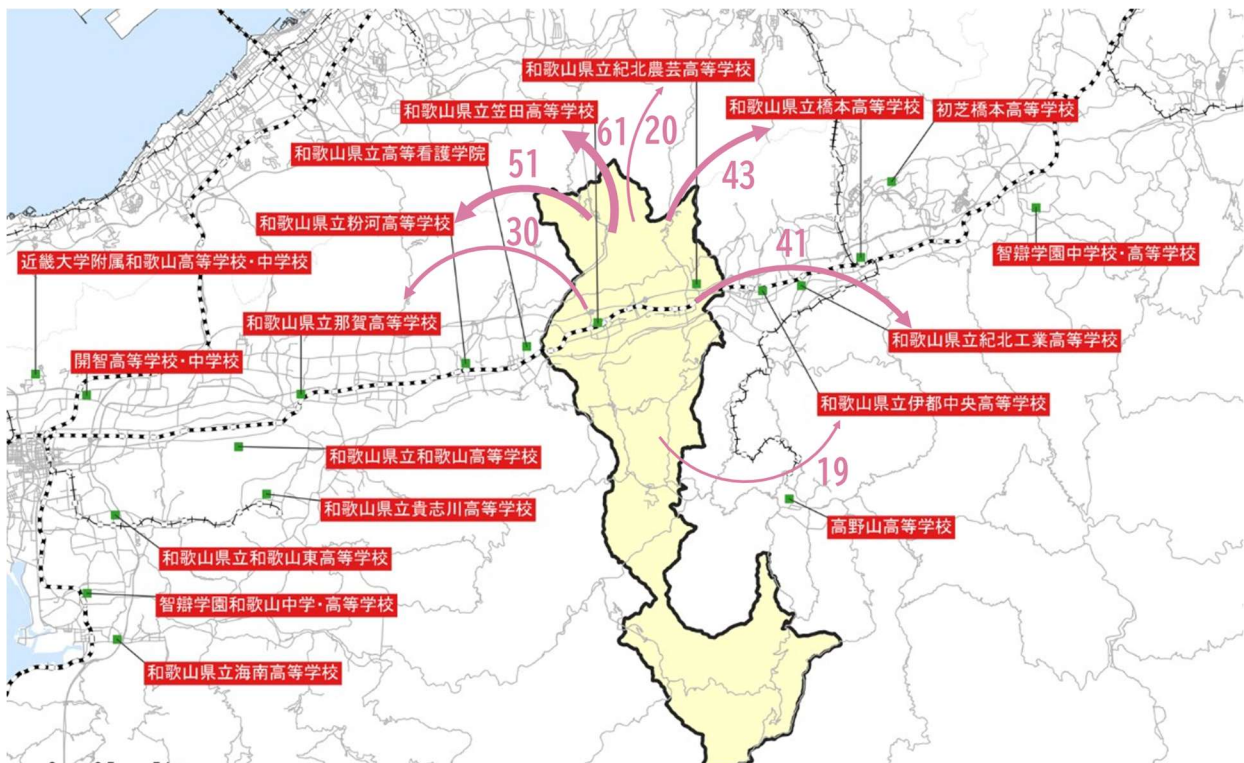
- 都市活動エリア内の施設は、国道24号沿いを中心に立地しており、駅からやや離れた場所もあります。



出典：町資料等

▲ 各種施設の立地状況と公共交通網の状況（都市活動エリア拡大）

- JR和歌山線沿線に高校が立地しており、町内に住む高校生は町内あるいは近隣の紀の川市や橋本市の高校に多く通学しています。
- 町外の高校へ通う生徒数が多く、その移動の多くはJR和歌山線が担っていると推測されます。



出典：和歌山県資料、高校事務局アンケート調査

▲ 高校の分布図とかつらぎ町から町内外の高校へ通う生徒数

- 主な観光施設の周辺で公共交通が運行されていますが三谷地域や天野地域などでは施設周辺に公共交通が運行されておらず、公共交通でのアクセスが困難な施設があります。



出典：町資料等

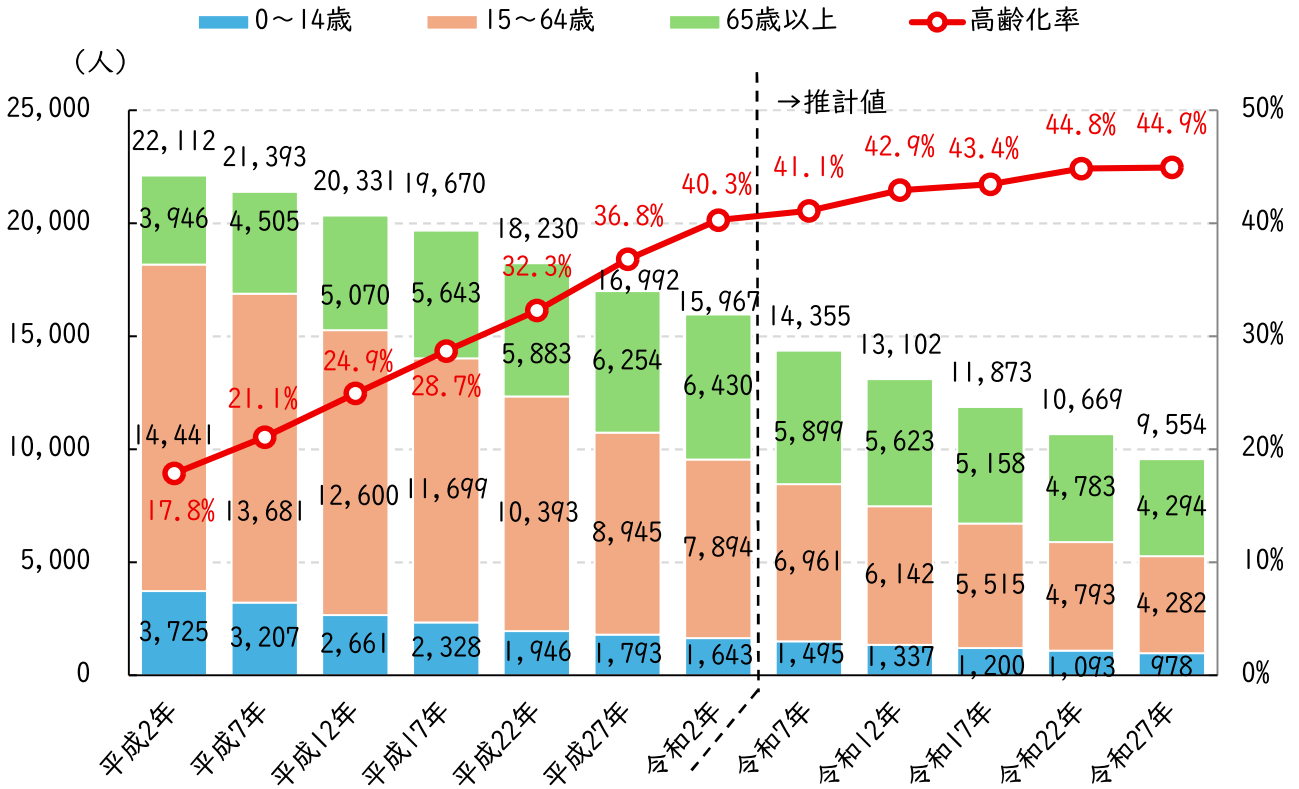
▲ 観光施設の立地状況と公共交通網の状況（町全体）

第5章 資料編

5.1.2 人口情報

5.1.2.1 人口の推移と推計

- 人口減少と高齢化は今後も続く見込まれており、令和27年には令和2年と比べて人口が40%減少すると推計されています。
- 高齢化率は40%台で上昇傾向が続き、45%程度で高止まりすると推計されています。



出典：国勢調査（平成2年～令和2年）、国立社会保障 人口問題研究所（平成30年推計値）

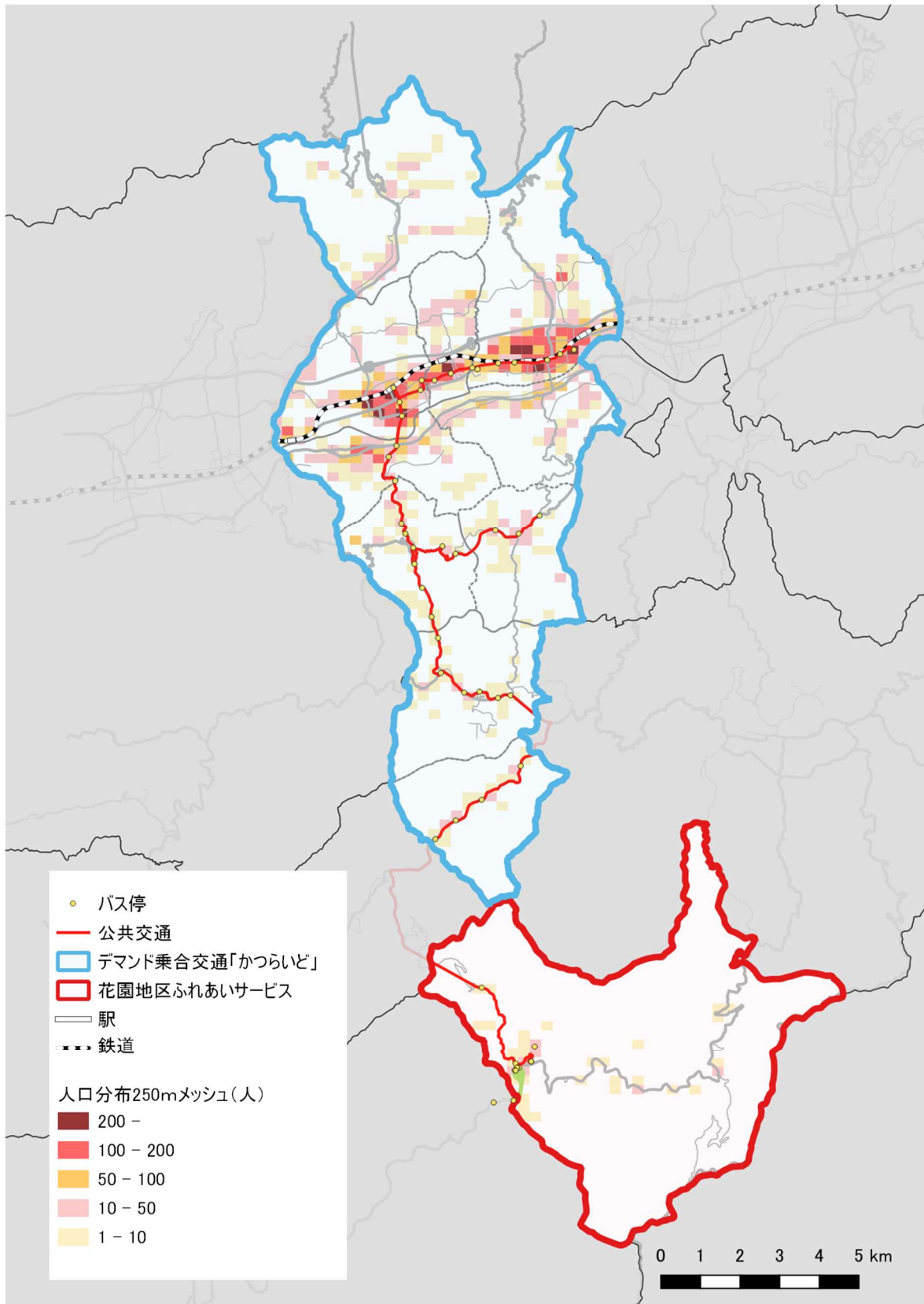
※人口総数には、年齢「不詳」の者を含む。

※平成27年以降は国勢調査に関する不詳補完結果（遡及集計）の結果数値を掲載

▲ かつらぎ町の人口推移と将来見通し

5.1.2.2 人口分布

- 紀の川沿いの都市活動エリアに人口が集積していますが、その他の地域も幹線道路沿いを中心に人口が分布しています。



出典：国勢調査（令和2年）、町資料等

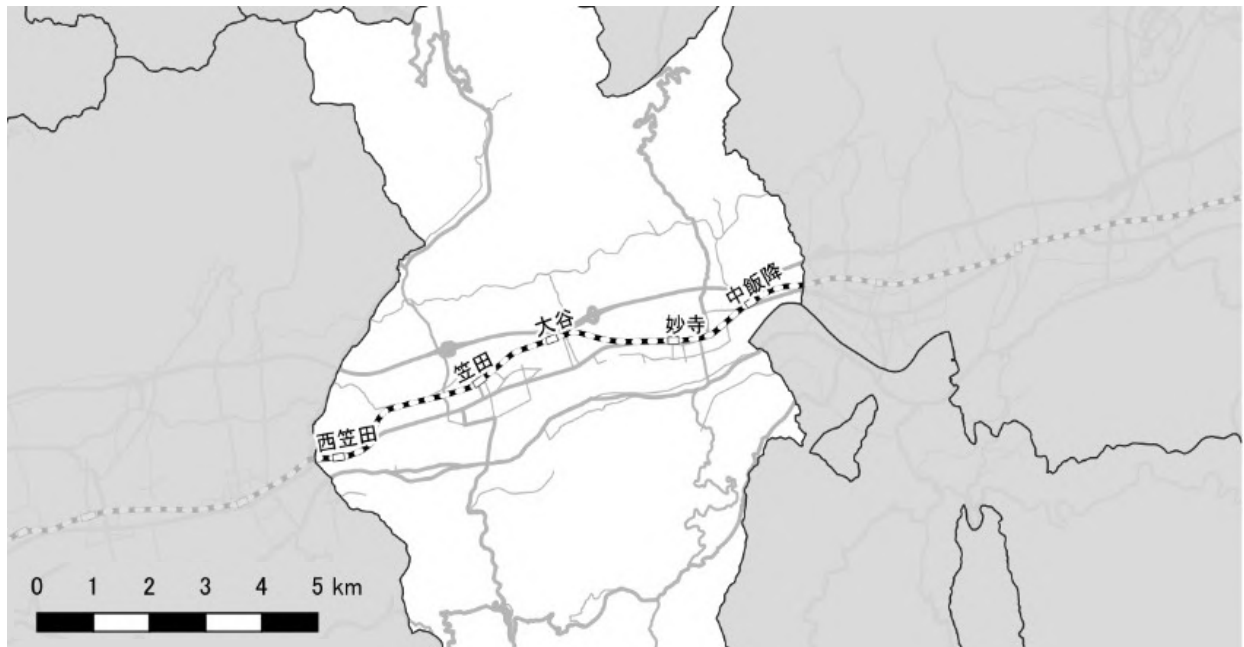
▲ 人口分布と公共交通網ならびに駅勢圏(半径800m)・バス停勢圏(半径300m)の状況

第5章 資料編

5.1.3 交通サービス、ネットワーク情報（公共交通カルテ）

鉄道

■運行経路図



西笠田駅



笠田駅



大谷駅



妙寺駅

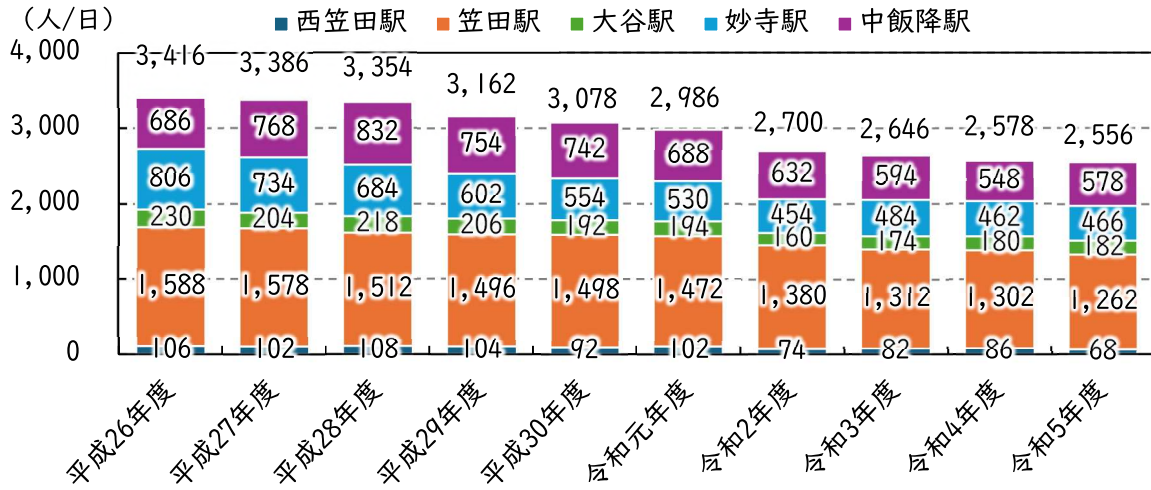


中飯降駅

■運行状況

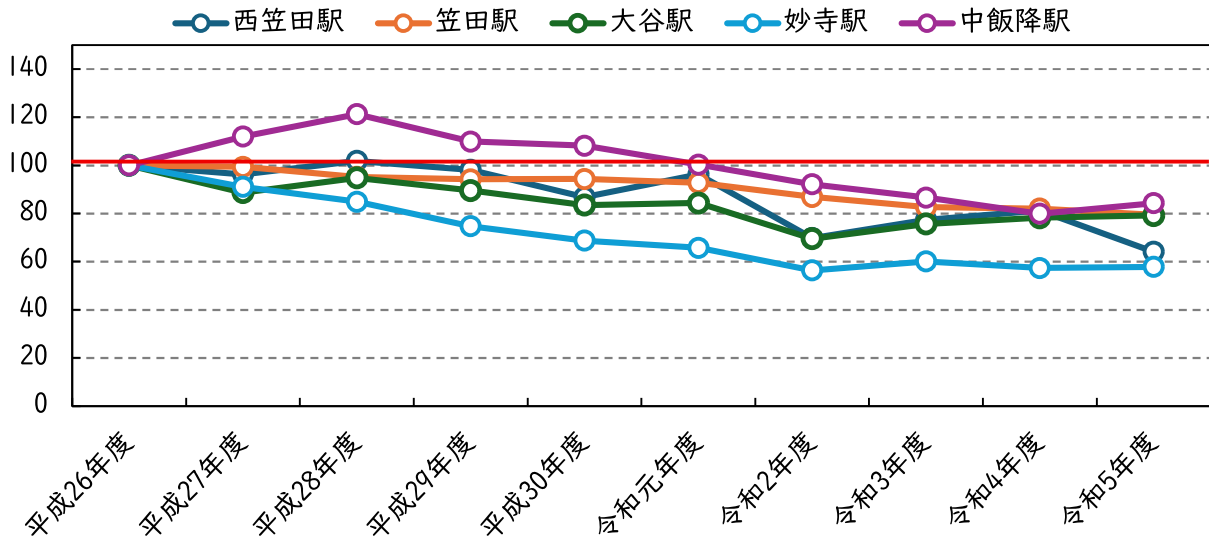
路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
JR和歌山線	和歌山～五条（一部区間便あり）	21.0	22.5	22.5	—
	和歌山～五条【快速】	2.0	0.5	0.5	—

■各駅の1日あたりの乗降客数の推移



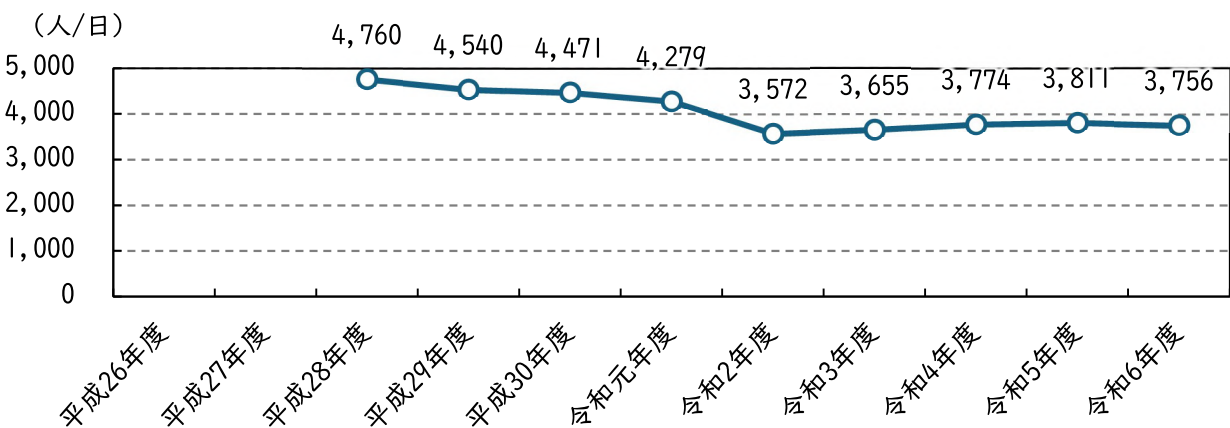
出典：令和5年度和歌山県公共交通機関等資料集

■平成26年度の乗降客数を100とした時の各年度の乗降客数の割合の推移



出典：令和5年度和歌山県公共交通機関等資料集

■輸送密度の推移（五条～和歌山間）

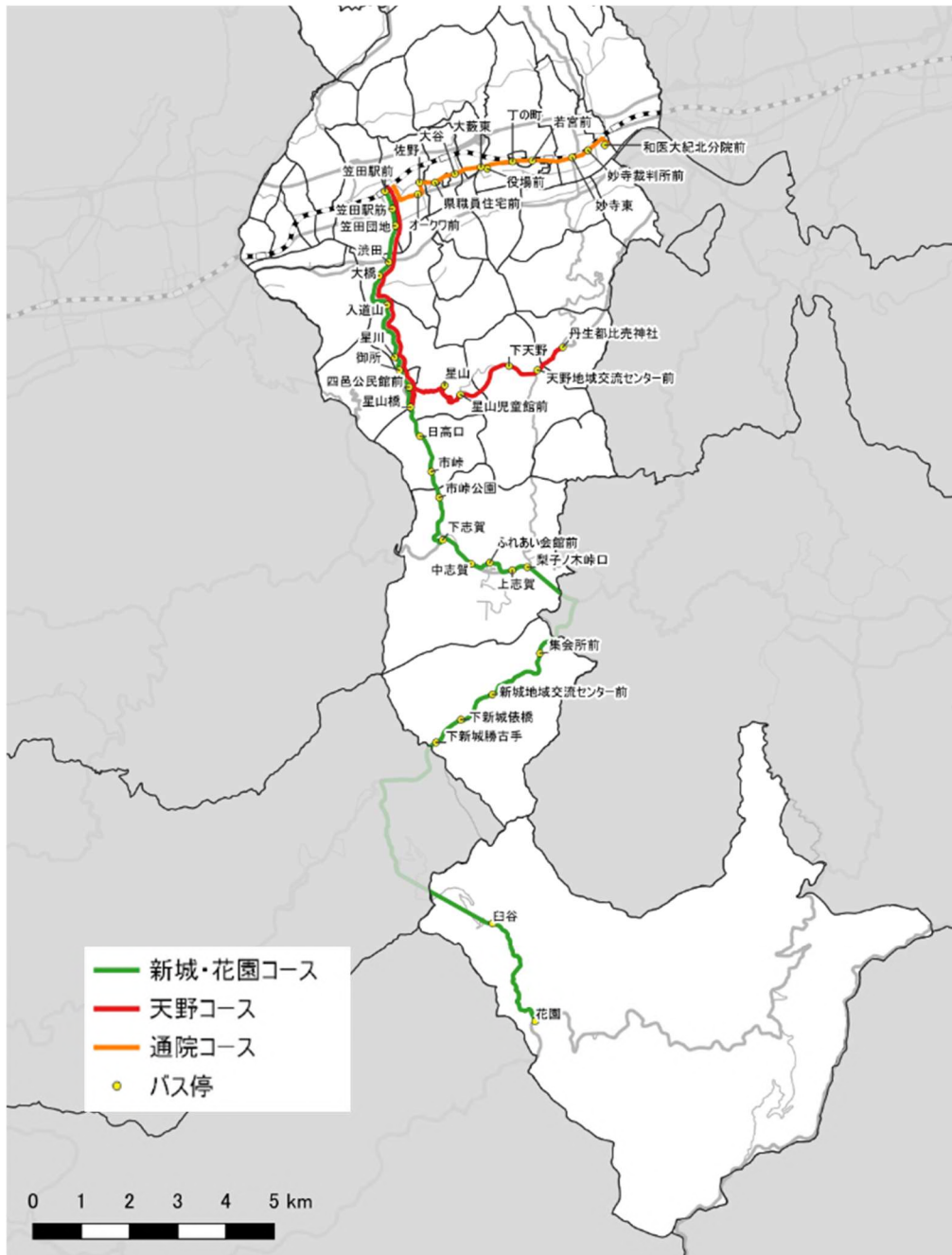


出典：データでみるJR西日本

コミュニティバス

■運行許可／運行主体 一般乗合旅客運送事業(4条・路線定期)／和歌山バス那賀

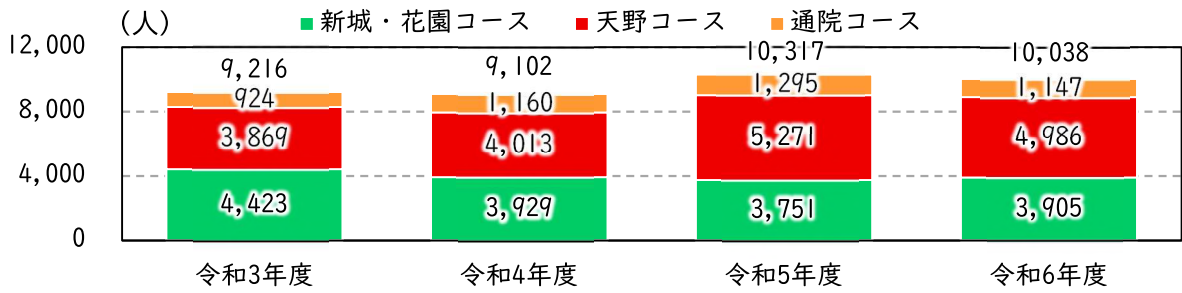
■運行経路図



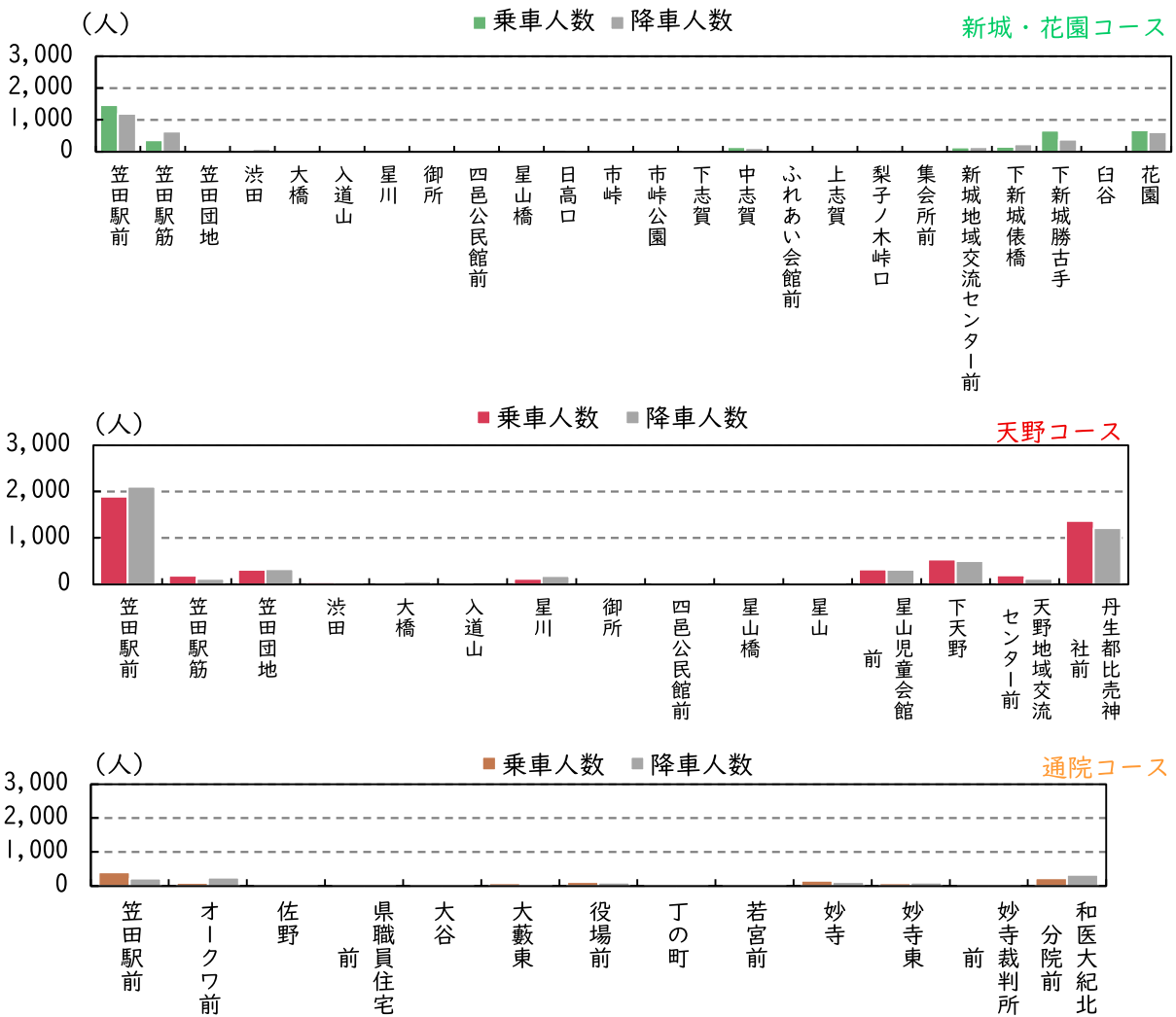
■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
新城・花園コース	花園～笠田駅前	4.0	4.0	4.0	町
天野コース	丹生都比売神社前～笠田駅前	4.0	4.0	4.0	町
通院コース	笠田駅前～和医大紀北分院前	3.0	3.0	—	町

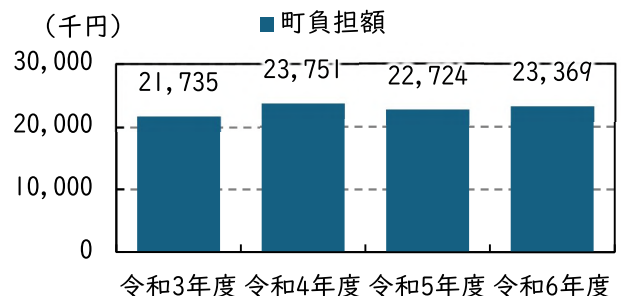
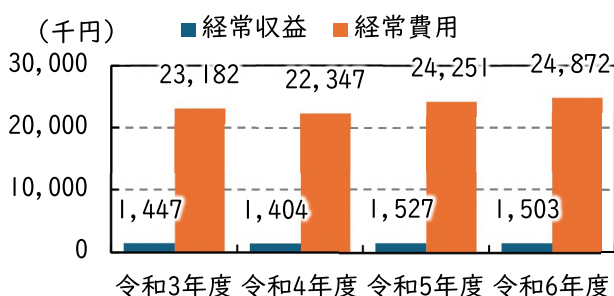
■輸送人員の推移



■令和6年度のバス停別乗降状況



■収支・補助金の推移

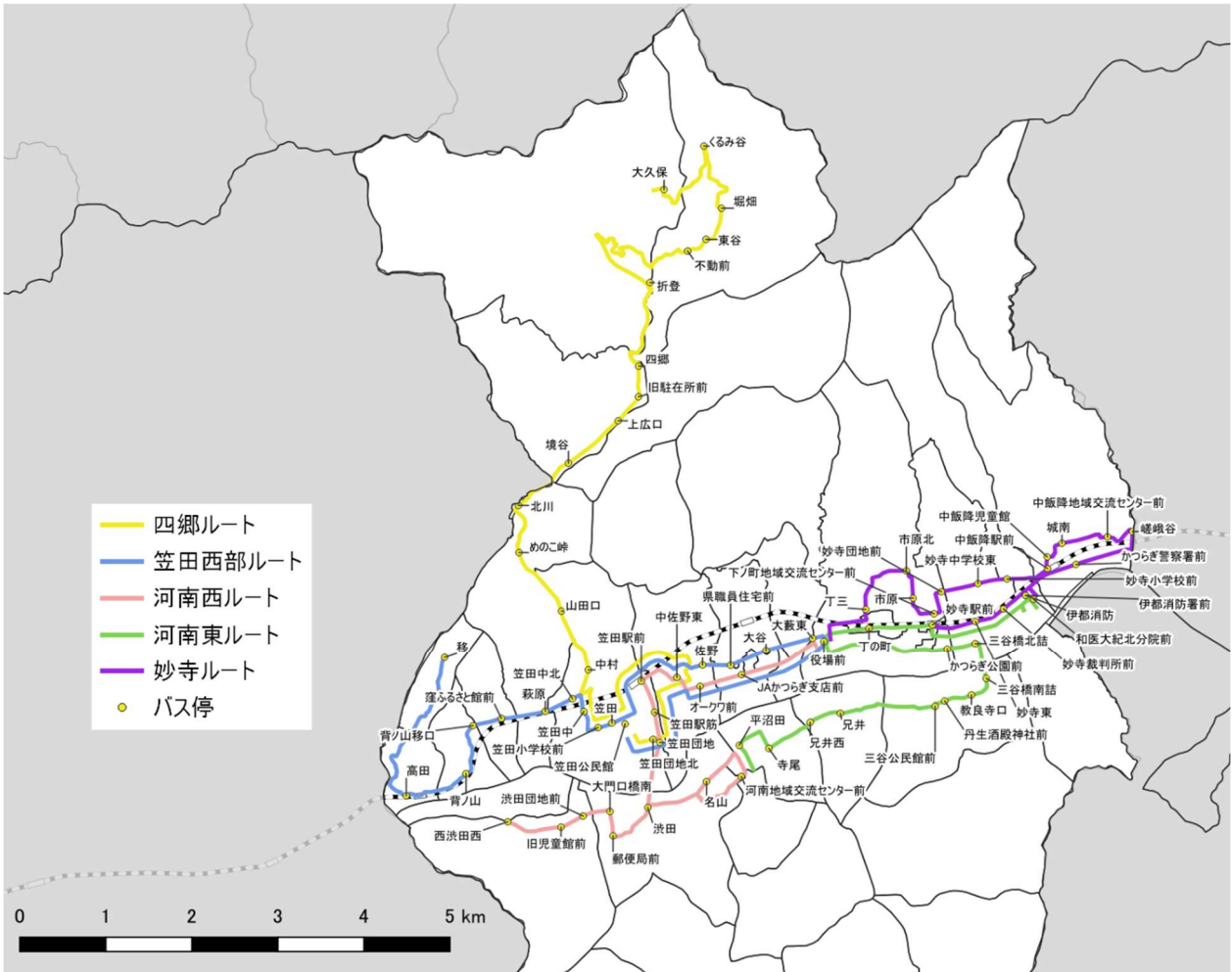


デマンド型乗合タクシー（～令和7年9月まで）

■運行許可／運行主体

一般乗合旅客運送事業(4条・路線不定期)／有交紀北

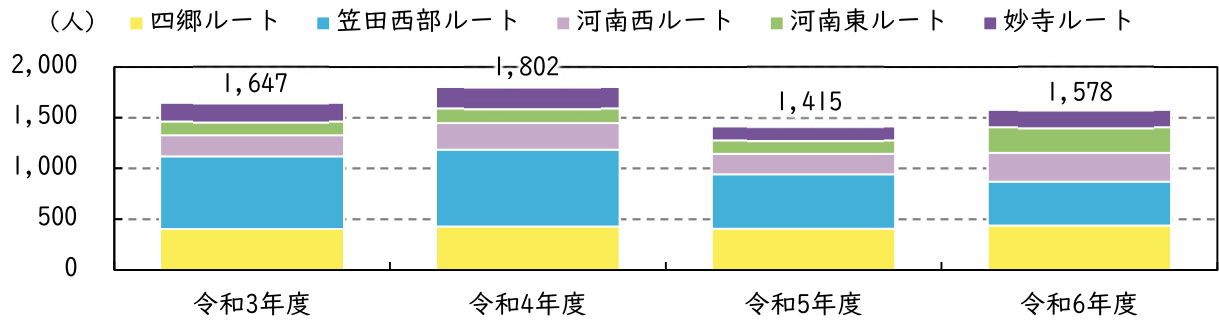
■運行経路図



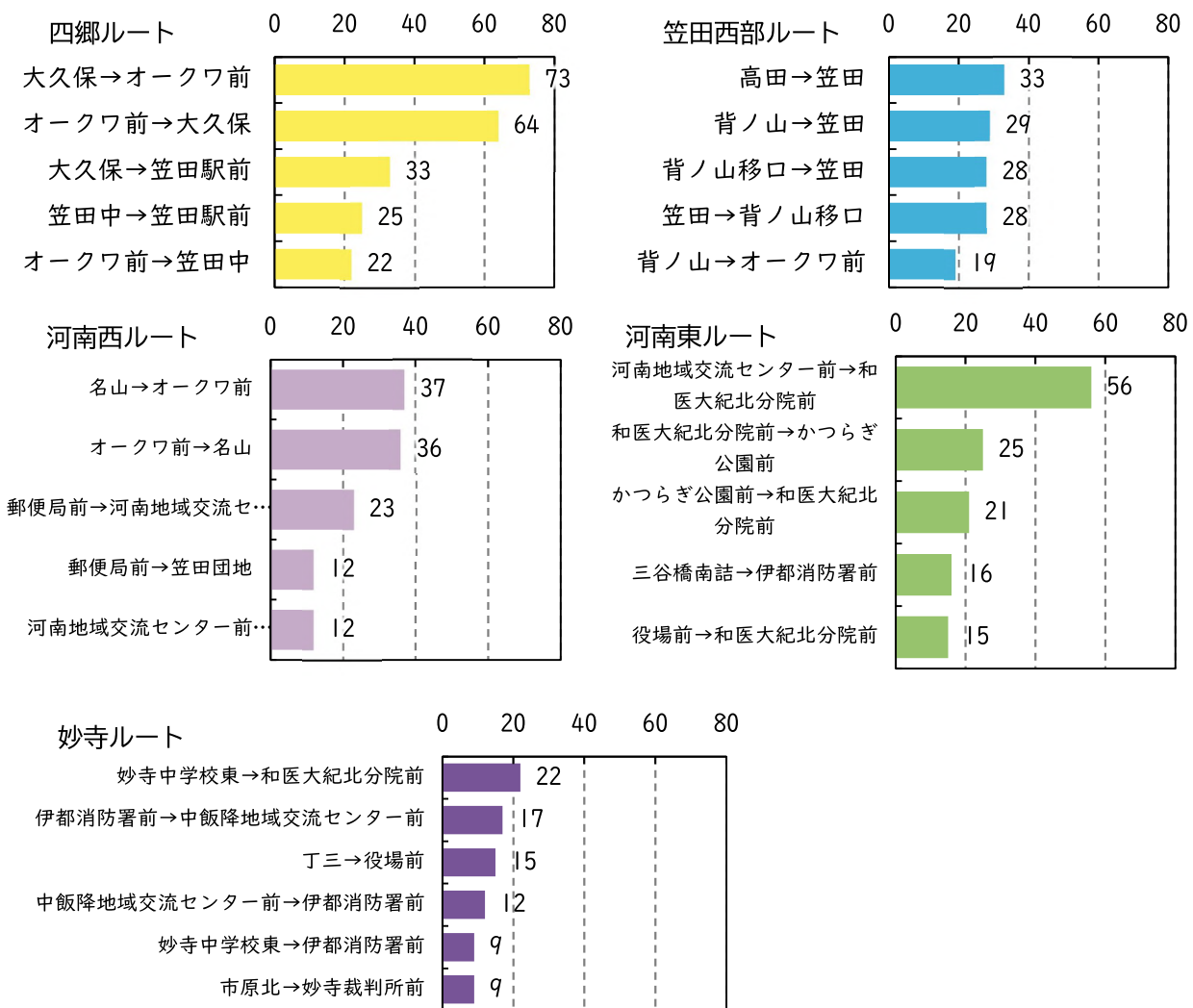
■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
四郷ルート	大久保～笠田公民館前	3.0	—	—	町
笠田西部ルート	移～笠田公民館前	3.0	—	—	町
河南西ルート	西渋田西～役場前	3.0	—	—	町
河南東ルート	河南地域交流センター～伊都消防署前	3.0	—	—	町
妙寺ルート	役場前～妙寺駅前	3.0	—	—	町

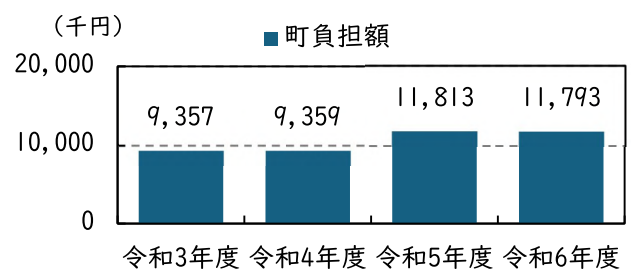
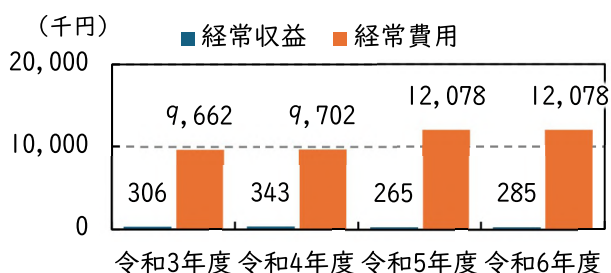
■輸送人員の推移



■令和6年度のバス停別乗降状況



■収支・補助金の推移

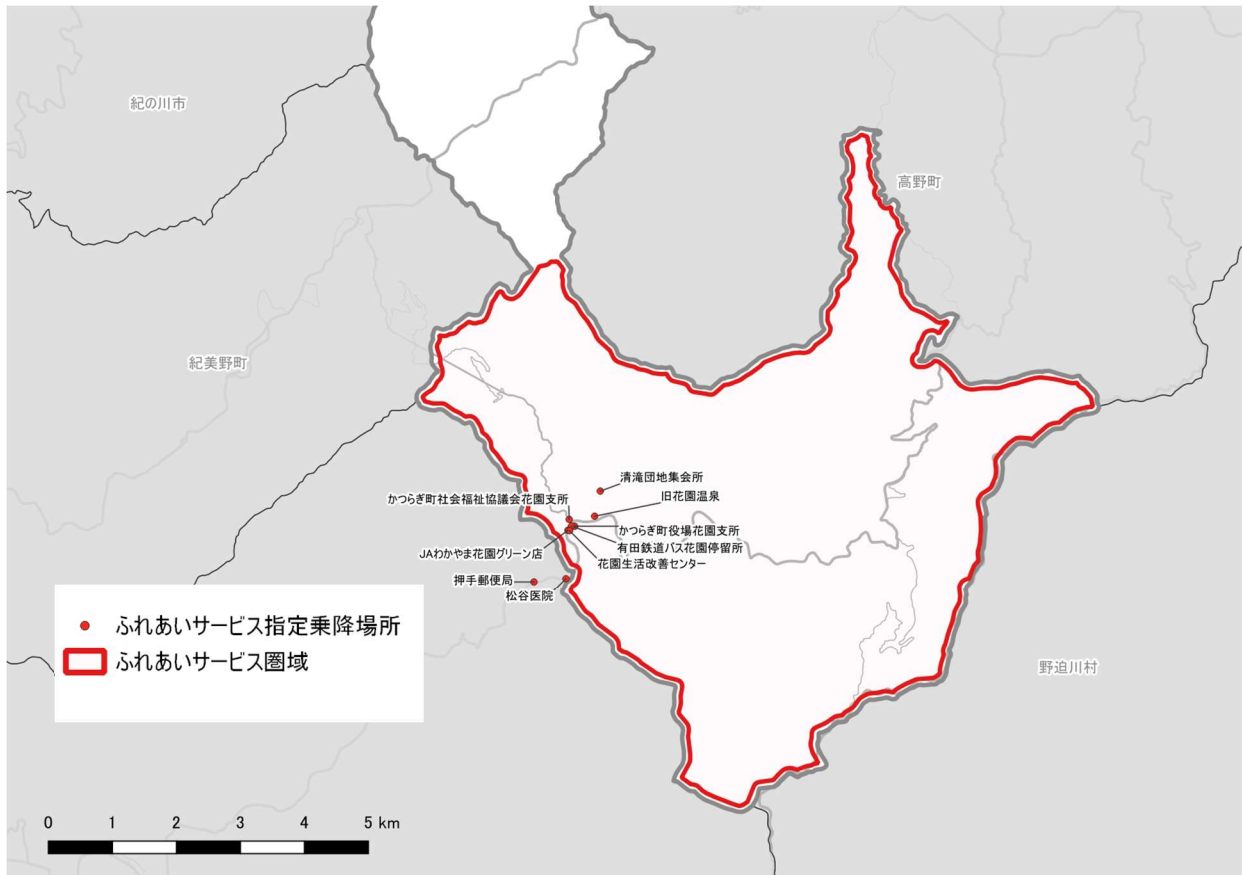


ふれあいサービス

■運行許可／運行主体

自家用有償旅客運送事業(78条)／かつらぎ町社会福祉協議会

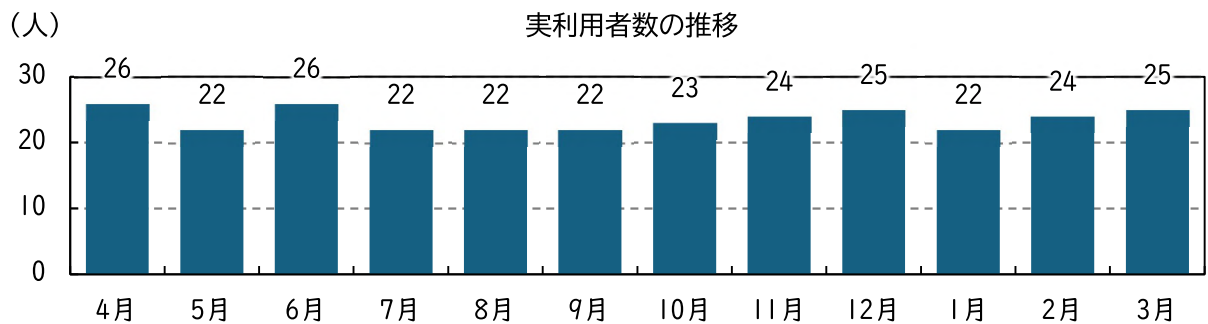
■運行経路図



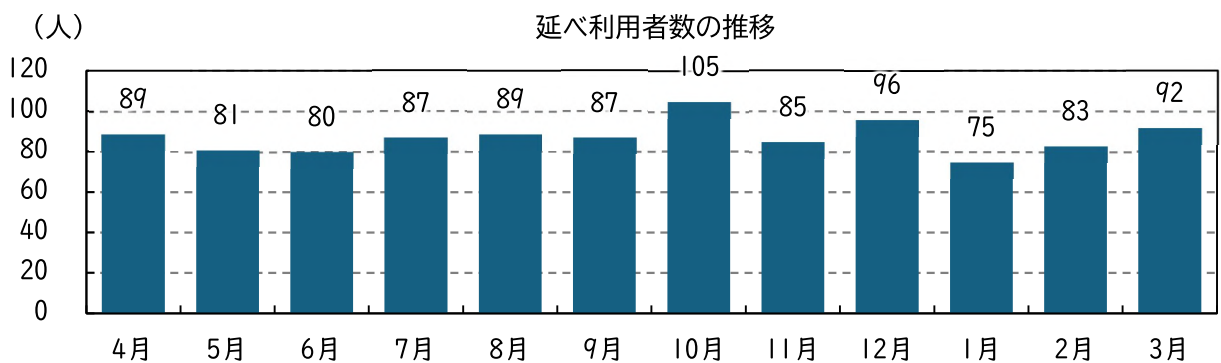
■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
ふれあいサービス	花園地域および有田川町の一部地域	8:30 ～ 17:00 随時	—	—	—

■輸送人員の推移（令和6年度）

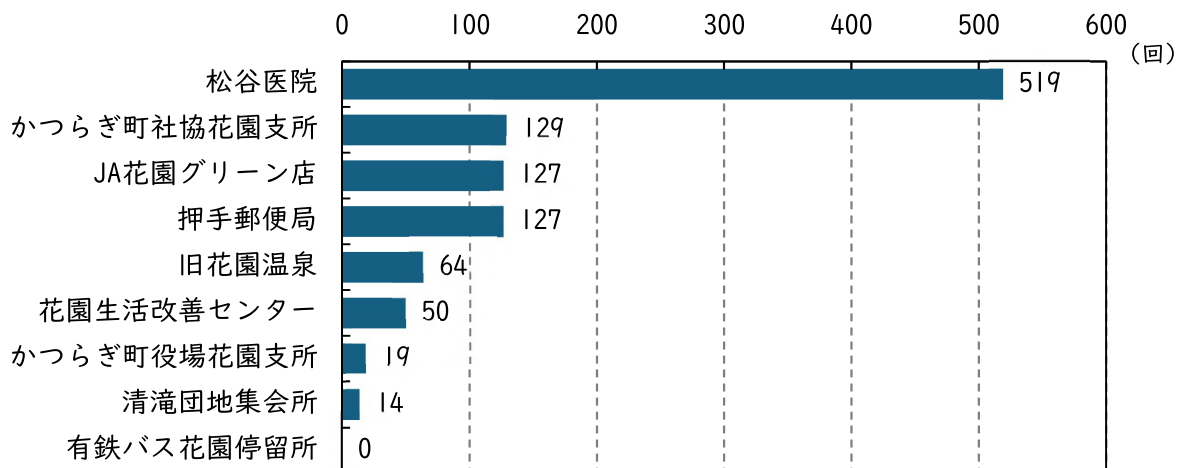


資料：かつらぎ町社会福祉協議会花園支所



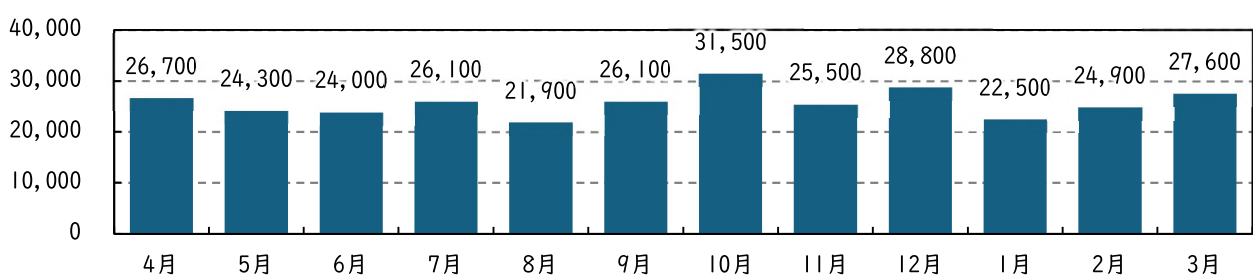
資料：かつらぎ町社会福祉協議会花園支所

■指定乗降場所の利用状況（令和6年度）



資料：かつらぎ町社会福祉協議会花園支所

■収入の推移

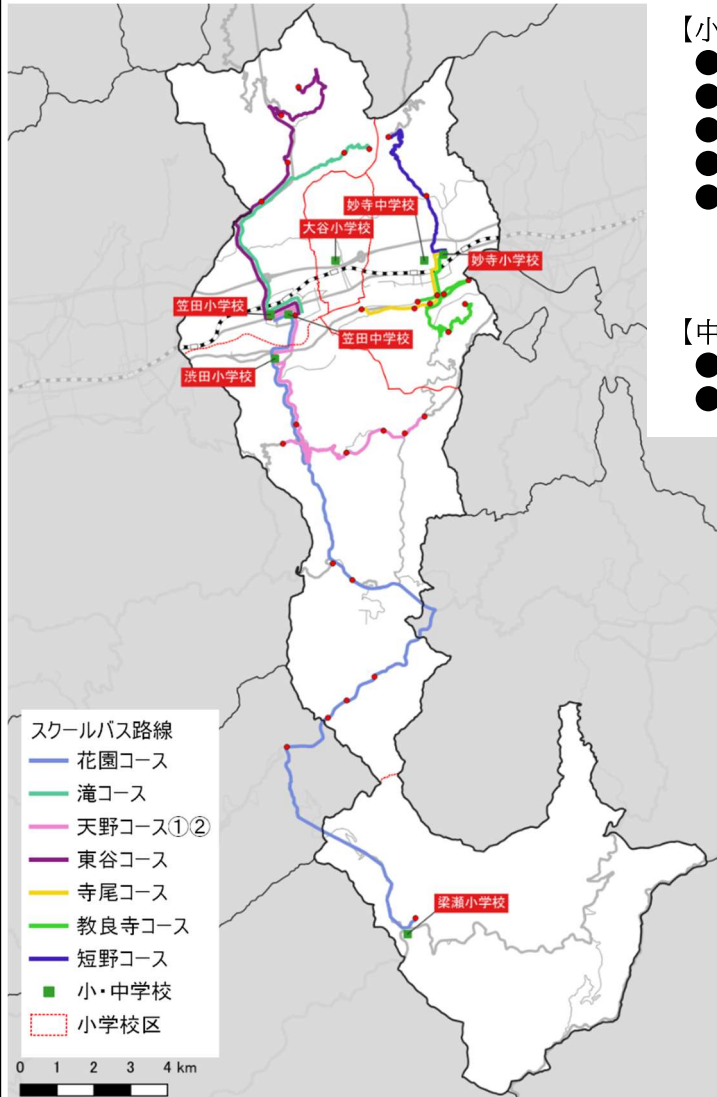


資料：かつらぎ町社会福祉協議会花園支所

スクールバス

■運行許可／運行主体 登録・許可を要しない運送／かつらぎ町教育委員会

■運行経路図



【小学校】

- 笠田小学校
- 大谷小学校
- 妙寺小学校
- 渋田小学校
- 梁瀬小学校

※笠田小と渋田小を選択できる地区
日高・御所・星山・星川・志賀・
新城・下天野・上天野・神田

【中学校】

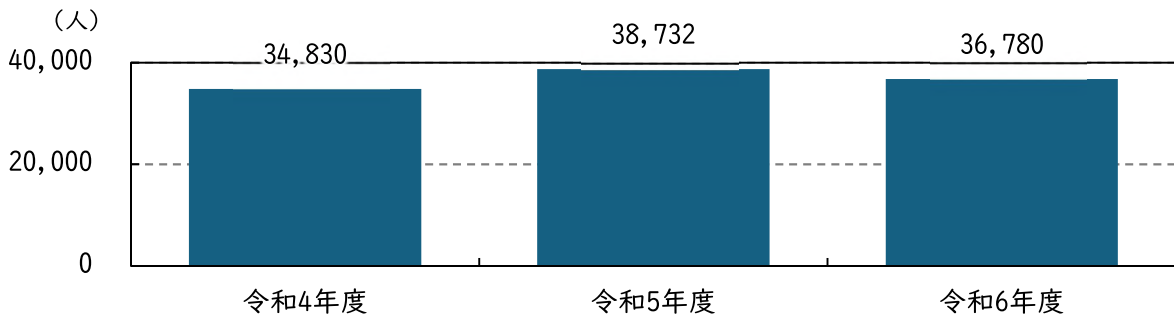
- 笠田中学校（笠田小・渋田小・梁瀬小）
- 妙寺中学校（妙寺小・大谷小）

- スクールバス路線
- 花園コース
 - 滝コース
 - 天野コース①②
 - 東谷コース
 - 寺尾コース
 - 教良寺コース
 - 短野コース
 - 小・中学校
 - 小学校区

■運行状況

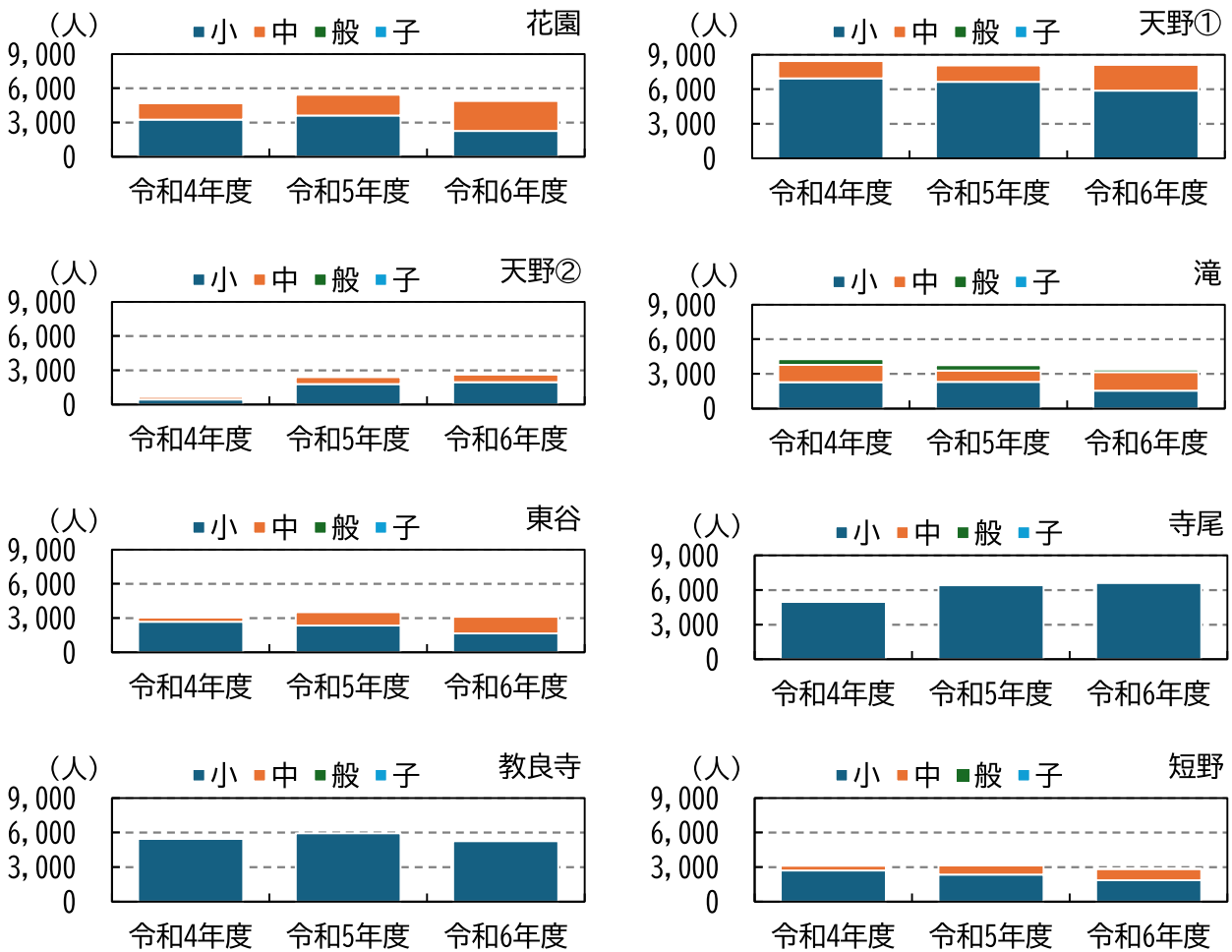
路線名	運行区間	運行頻度		備考
		行き	帰り	
花園コース	花園・新城・志賀・御所・星川⇔渋田小・笠田中・笠田小	1便	3便	
天野コース①	天野⇔渋田小・笠田中・笠田小	1便	3便	
天野コース②	天野・星山・御所⇔渋田小・笠田中・笠田小	1便	3便	
滝コース	滝・広口⇔笠田小・笠田中	1便	3便	住民利用可
東谷コース	大久保・東谷・平・広口⇔笠田小・笠田中	1便	3便	住民利用可
寺尾コース	寺尾・兄井・三谷⇔妙寺小	1便	2便	
教良寺コース	教良寺・山崎・三谷⇔妙寺小	1便	2便	住民利用可
短野コース	短野・広野⇔妙寺小	1便	3便	住民利用可

■輸送人員の推移



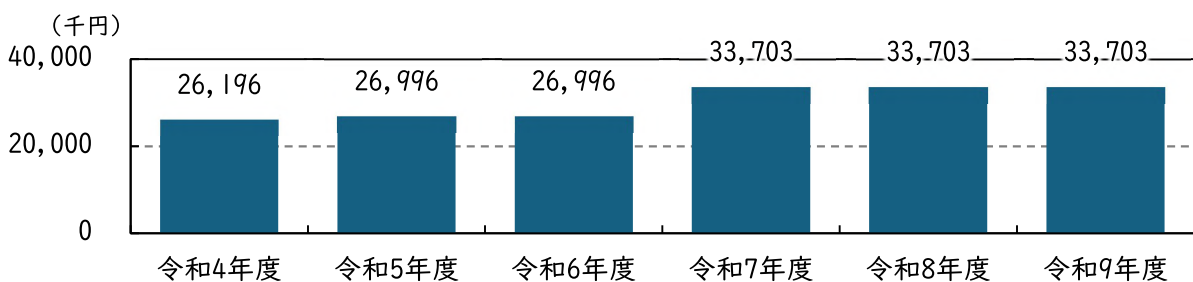
資料：かつらぎ町教育委員会

■利用状況の推移 ※小：小学生、中：中学生、般：一般(住民)、子：幼児(こども園)



資料：かつらぎ町教育委員会

■運行業務委託金額の推移



資料：かつらぎ町教育委員会

有田鉄道バス 有田川町内⇄花園

■運行許可／運行主体 一般乗合旅客運送事業(4条・路線定期)／有田鉄道

■運行経路図



■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
花園	花園～清水～金谷口～藤並駅東口	2.0	1.0	1.0	—

有田川町公共ライドシェア (有田川町コミュニティタクシー)

■運行許可／運行主体 自家用有償旅客運送事業(78条)／有田川町

■運行経路図



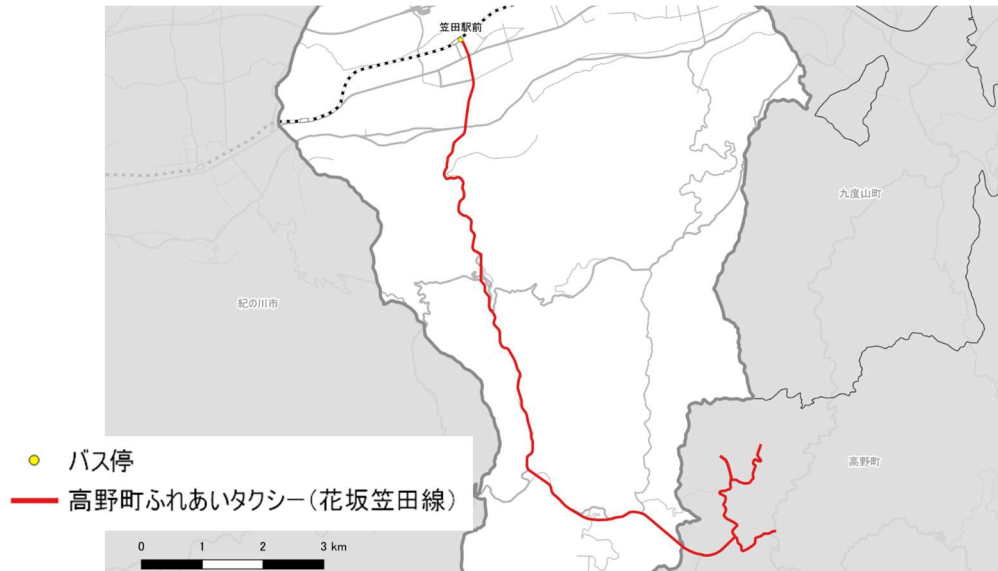
■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
有田川町公共ライドシェア	清水地区の一部、久野原地区、井谷地区、板尾地区、杉野原地区、押手地区、花園地区の一部	7:30 ～ 18:30 随時	7:30 ～ 18:30 随時	7:30 ～ 18:30 随時	—

高野町ふれあいタクシー 花坂笠田線

■運行許可／運行主体 一般乗合旅客運送事業(4条・区域運行)／有交紀北

■運行経路図



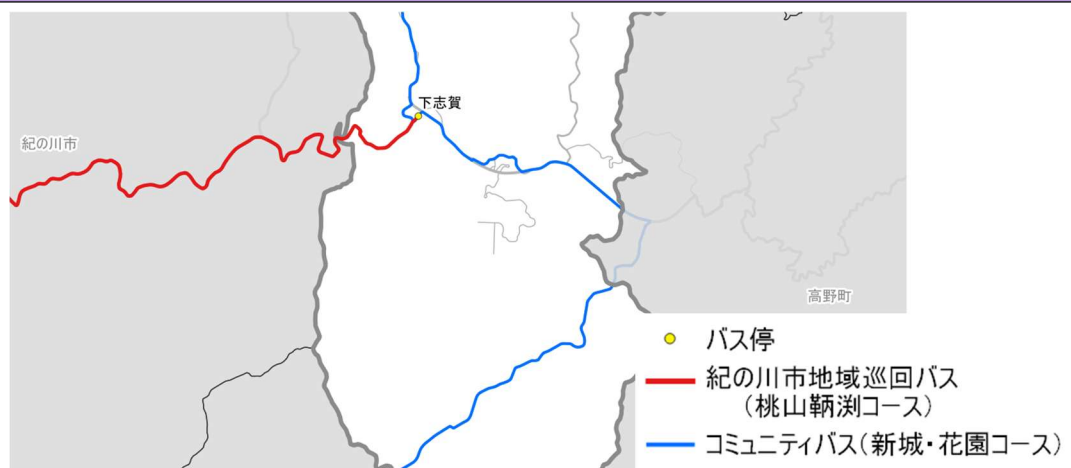
■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
花坂笠田線	不動野～自然社本宮～JR笠田駅	2.5	—	—	—

紀の川市地域巡回バス 桃山鞆淵コース

■運行許可／運行主体 一般乗合旅客運送事業(4条・路線定期/路線不定期)／有交紀北

■運行経路図



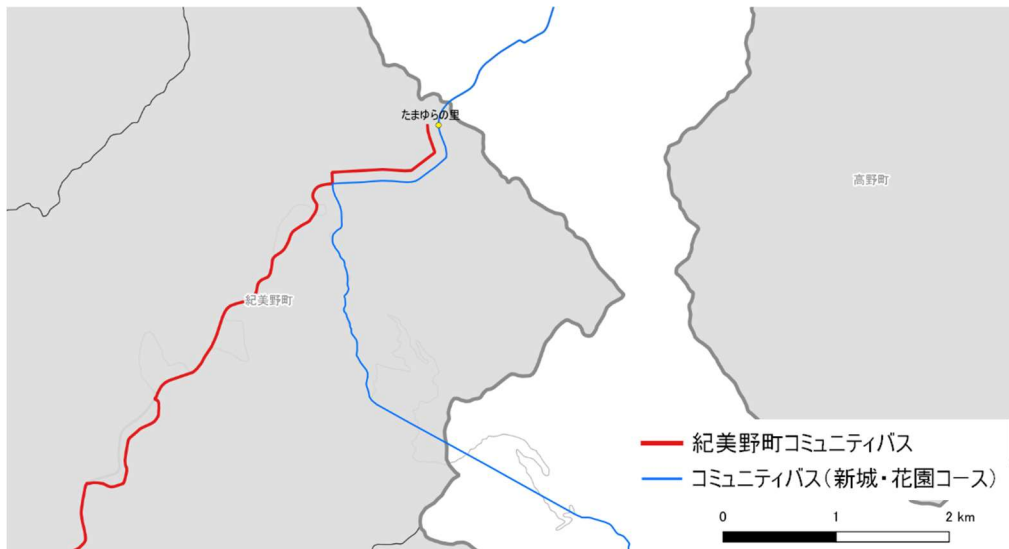
■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
桃山鞆淵コース	オーストリート前～紀の川市桃山支所～下志賀	2.5	2.5	2.5	—
	路線不定期運行	0.5	0.5	0.5	—

紀美野町コミュニティバス 高野線

■運行許可／運行主体 一般乗合旅客運送事業(4条・路線定期)／大十オレンジバス

■運行経路図



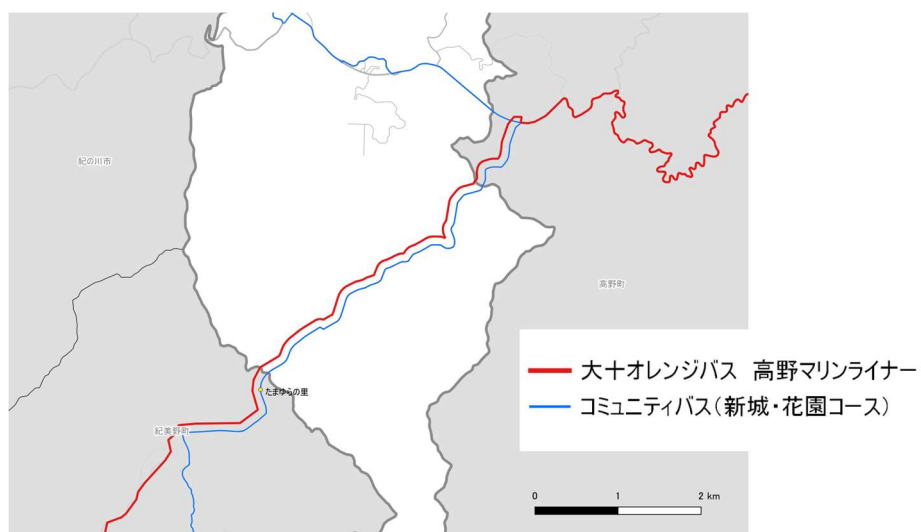
■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
高野線	たまゆらの里～美里支所～野上厚生病院	2.5	—	—	—

大十オレンジバス 高野マリンライナー (※季節運行)

■運行許可／運行主体 一般乗合旅客運送事業(4条・路線定期)／大十オレンジバス

■運行経路図



■運行状況

路線名	運行区間	運行頻度			補助
		平日	土	日	
高野マリンライナー	和歌山港～たまゆらの里～奥の院	—	1.0	1.0	—

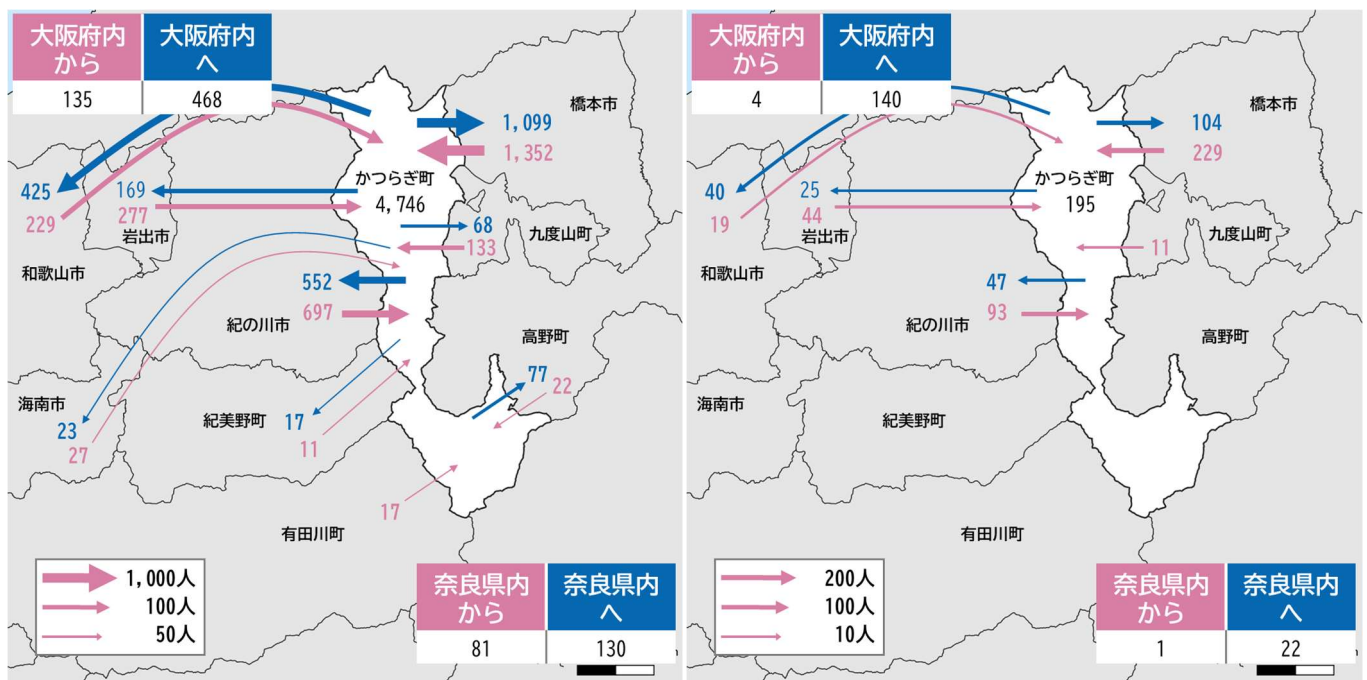
5.1.4 通勤・通学流動

【通勤流動】

- 通勤流動のうち、町内完結の移動が4,746人、町外への移動が3,028人、町外からの移動が2,981人となっており、町内外の移動は概ね同数となっているほか、町内完結の移動の方が多くなっています。
- 橋本市や紀の川市、和歌山市、岩出市など、JR和歌山線沿いの往来が多いほか、府県間トンネル（鍋谷峠トンネル）を抜けて大阪府方面への流動もみられます。

【通学流動】

- 通学流動のうち、町内完結の移動が195人、町外への移動が378人、町外からの移動が401人となっており、町内外の移動が多くなっています。
- 通学流動では橋本市や紀の川市との往来のほか、和歌山市への流動もみられます。
- また、通勤と同様に府県間トンネル（鍋谷峠トンネル）を抜けて大阪府方面への流動もみられ、町外への移動では最も多くなっています。



出典：国勢調査（令和2年）

▲左：通勤流動、右：通学流動の状況

5.2 上位関連計画の整理

5.2.1 上位計画

第5次かつらぎ町長期総合計画

■計画期間 令和6年度～令和17年度

■主な記載内容

- めざすべき将来像(p. 11)
みんなが住みやすく 笑顔と活気あふれる かつらぎ町
- 施策の大綱(p. 14)
政策1 安全で安心して暮らせるまちづくり
政策2 子育てしやすい、人を育むまちづくり
政策3 福祉と健康のまちづくり
政策4 にぎわいを創出するまちづくり
政策5 持続可能なまちづくり
- 公共交通に関する政策(p. 80～81)

めざすすがた 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。

	基準値 (令和4年度)	目標値 (令和9年度)	到達目標 (令和17年度)
★公共交通網の充実に対する住民満足度	16.8%※	18.5%	22.4%
コミュニティバス乗車率(1便当たり)	1.1人	1.2人	1.3人
デマンドタクシー乗車率(1便当たり)	1.2人	1.3人	1.4人

※R4住民アンケート「公共交通の確保」における「満足」および「やや満足」と回答した人の割合

施策を取りまく現状・課題

- ・バスや鉄道などの公共交通は、通勤や通学、買い物等の生活を支える手段として重要な役割を果たすのみならず、地域の発展にも重要な役割を担っています。地域の発展のためにも、誰もが安心して移動できる、安全で利用しやすい総合的な交通網の充実に取り組む必要があります。
- ・本町では、令和3(2021)年4月に、コミュニティバスのコースを見直すとともにダイヤ改正を行いました。加えて、デマンド型乗合タクシーの導入を行い、利便性の向上を図っています。
- ・交通手段を持たない高齢者が医療機関を利用する場合などの公共交通手段の確保は、安心して暮らしていくために、ますます重要性が高まっています。

取り組みの方向性

(1)公共交通の確保・充実

- 路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行支援、効率化
- 利用者ニーズに合わせたルート・ダイヤ設定、利用促進に向けた周知・啓発
- 沿線市町等と連携した鉄道の利用促進、増便や輸送力増強の要望
- 公共交通とJRの円滑な接続、山間部とJRの接続の円滑化に係る体制の確立

(2)交通弱者への対策

- マイクロモビリティ*34等の実用性と安全性の検証、地域課題解決に向けた支援
- 交通弱者が安全に移動できる、さまざまな交通手段の検討

5.2.2 関連計画

かつらぎ町デジタル田園都市国家構想総合戦略	
■計画期間	令和6年度～令和9年度
■主な記載内容	
<ul style="list-style-type: none"> ●本町がめざすまちの未来(p. 6) みんなが住みやすく 笑顔と活気あふれる かつらぎ町 ●基本目標(p. 9) <ul style="list-style-type: none"> I. 産業振興による雇用の場を創出する II. 地域経済・地域活力につながる交流人口を拡大する III. 安心して子どもを産み育てていくことのできる環境をつくる IV. 安全・安心な定住環境をつくる V. 時代にあった地域をつくる ●公共交通に関する政策(p. 22～23) <ul style="list-style-type: none"> ■主な取り組み <ul style="list-style-type: none"> (1)公共交通の確保・充実 <ul style="list-style-type: none"> ●路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行支援、効率化 ●利用者ニーズに合わせたルート・ダイヤ設定、利用促進に向けた周知・啓発 ●沿線市町等と連携した鉄道の利用促進、増便や輸送力増強の要望 ●公共交通とJRの円滑な接続、山間部とJRの接続の円滑化に係る体制の確立 (2)交通弱者への対策 <ul style="list-style-type: none"> ●マイクロモビリティ等の実用性と安全性の検証、地域課題解決に向けた支援 ●交通弱者が安全に移動できる、さまざまな交通手段の検討 	
第3次かつらぎ町地域福祉計画・地域福祉活動計画	
■計画期間	令和7年度～令和11年度
■主な記載内容	
<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念(p. 48) 自分の居場所で自分らしく 一人ひとりの暮らしと文化を大切にする地域づくり ●基本目標(p. 48) <ul style="list-style-type: none"> 【基本目標1】一人ひとりに寄り添い見守る地域づくり 【基本目標2】地域で活躍できる居場所と出番づくり 【基本目標3】支え合い助け合いの地域づくり ●公共交通に関する政策(p. 55) <ul style="list-style-type: none"> ■行政の取り組み <ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通網の充実 <ul style="list-style-type: none"> ◇公共交通空白地帯の解消、交通弱者の移動手段確保 ◇マイクロモビリティ等の実用性と安全性の検証、地域課題解決に向けた支援 ◇交通弱者が安全に移動できる、さまざまな交通手段の検討 	

かつらぎ町都市計画マスタープラン

■計画期間 令和8年度～令和18年度

■主な記載内容

●都市・地域づくりの課題(p. 11～12)

課題1	住みやすい町のポテンシャルを活かした移住・定住の促進
課題2	まちなか及び観光拠点の魅力・利便性の向上
課題3	公共交通を中心とした地域間のネットワーク強化による多様な移動手段の確保
<p>本町は京奈和自動車道、国道480号の整備により、広域交通ネットワークの充実が進んでいます。</p> <p>また、町民アンケートでは、道路整備や公共交通のあり方において「町民の生活を支える幹線道路の整備」や、「バス・鉄道などの公共交通の充実」の意見が多くなっています。</p> <p>一方で、本町は自動車への依存度が高く、鉄道やバス等公共交通の利用者数は減少傾向にあり、存続の危機にあります。</p> <p>このため、地域を連絡する幹線道路の整備促進を図るとともに、地域公共交通ネットワークの充実等、「公共交通を中心とした地域間のネットワーク強化による多様な移動手段の確保」が必要です。</p>	
課題4	あらゆる自然災害への備えの充実
課題5	自然景観や歴史の保全・活用による魅力向上

●まちの将来像(p. 14)

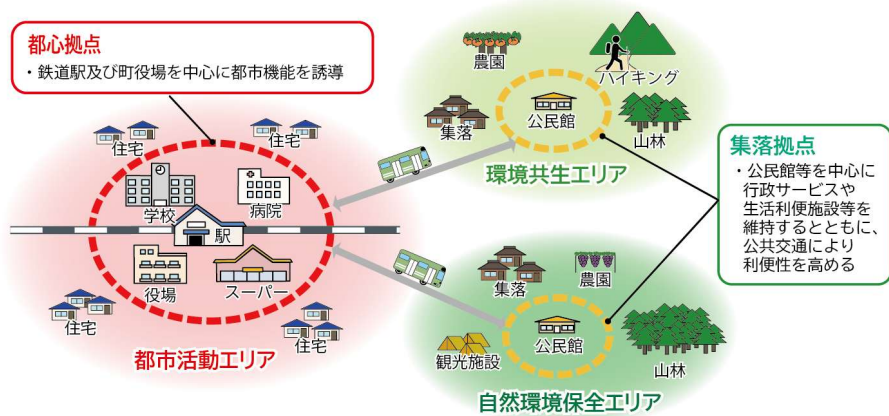
みんなが住みやすく 笑顔と活気あふれる かつらぎ町

●都市・地域づくりの基本理念 (p. 14～15)

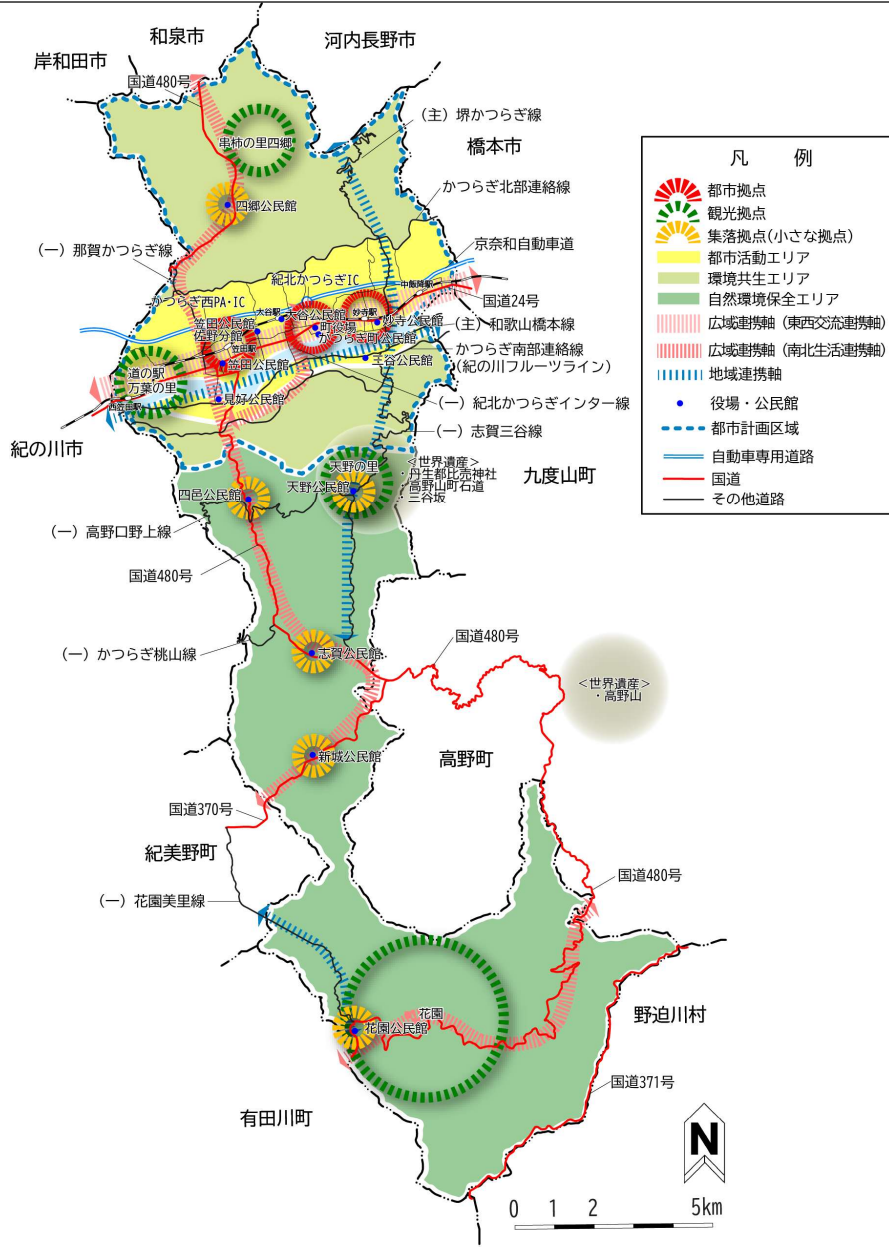
- 1 子どもからお年寄りまで快適で便利に暮らせるまち
- 2 交流が活発でにぎわいのあるまち
- 3 誰もがスムーズに地域間の移動ができるまち
- 4 災害に強い安全・安心なまち
- 5 自然・景観・文化を守り継承するまち

●将来都市構造 (p. 17～21)

(1) まちの骨格・構造の考え方



▲まちの骨格・構造のイメージ



▲将来都市構造図

	<p>都市拠点 「かつらぎ町役場」、「妙寺駅」及び「笠田駅」の周辺で、町の中心部として、町民や来訪者等が集まり交流する本町の中心となる拠点</p>
<p>商業施設等の都市機能や居住機能の集約を図るとともに、公共交通のターミナルとしての乗り換えや交流機能の充実を図ります。</p>	
	<p>観光拠点 「串柿の里四郷」、「天野の里」、「万葉の里」、「花園」周辺で、観光客が集まる拠点</p>
<p>周辺の自然環境、歴史・文化資源、フルーツを活かした観光の拠点として、観光客の利便性向上や町民との交流の充実を図ります。</p>	
	<p>集落拠点 (小さな拠点) 都市活動エリア外において公民館周辺の既存集落の中心となる拠点</p>
<p>集落における日常生活を支えるサービス機能の維持や公共交通の乗り換え機能の充実を図ります。</p>	

和歌山県地域公共交通計画

■計画期間 令和6年度～令和10年度

■主な記載内容

- 基本理念(p. 88)
県民の幸せな暮らしと 魅力ある和歌山を支える 地域に根ざした公共交通
- 基本方針(p. 88)、基本方針に基づき実施する施策(p. 90)

基本方針1 地域特性やまちづくりを踏 まえた持続可能な地域公共 交通ネットワークの構築	バス路線維持のための継続的な支援
	公共交通の再構築・維持確保のための市町村支援
	公共交通担当者の交流・育成
基本方針2 誰もが利用しやすく魅力あ る地域公共交通の整備	交通結節点等における待合環境の機能充実・改善
	交通モード間の接続の充実・利便性の向上
	人と環境にやさしい公共交通の整備
	公共交通のデジタル化の推進
	新たなモビリティサービス導入に向けた検討
基本方針3 行政、事業者、住民など地 域全体で地域公共交通を支 え、守り、育てる仕組みの 構築	観光や地域活性化施策との連携
	公共交通を守り・育てる意識の醸成
	公共交通の利用促進に向けた取組の推進
	運転手等の担い手不足や生産性向上への対応
	各種関係機関との連携と必要な支援の実施

かつらぎ町過疎地域持続的発展計画

■計画期間 令和8年度～令和12年度

■主な記載内容

- 公共交通に関する政策(p. 29～31)

(1)概況と問題点 (抜粋)

- ・ 公共交通網：JR和歌山線、コミュニティバス、デマンド型乗合交通
- ・ 問題点：過疎化やライフスタイルの変化等に伴う利用者の減少、経営状況の悪化
- ・ 課題：中山間地が多い本町に合った公共交通網の構築、ニーズ把握、啓発活動

(2)その対策 (抜粋)

- ・ 交通弱者の移動手段確保と持続可能な地域公共交通の形成に向けた一体的な整備
- ・ 地域公共交通計画に基づくコミュニティバス等の抜本的な見直し、啓発活動の推進

(3)整備計画

持続的発展施策区分	事業名 (施設名)	事業内容	事業主体
5 交通施設の整備、 交通手段の確保	(9)過疎地域持続的発展 特別事業 公共交通	コミュニティバス運行事業	かつらぎ町
		コミュニティバス購入	かつらぎ町
		デマンド交通運行事業	かつらぎ町

5.3 アンケート調査結果

5.3.1 調査概要

かつらぎ町まちづくり住民アンケート

調査方法	16歳以上の町民の方を対象に無作為に抽出した2,000名へ配布。 郵送配布、郵送またはweb回収。
調査期間	令和7年3月～4月
回収状況	配布数2,000部 回収数519部 回収率26.0%

病院利用者アンケート

調査方法	紀北分院（かつらぎ町）・橋本市民病院（橋本市）・那賀病院（紀の川市）に来院された方へ配布。
調査期間	令和6年9月～10月
回収状況	紀北分院442部（うち、かつらぎ町149部） 橋本市民病院1,105部（うち、かつらぎ町99部） 那賀病院371部（うち、かつらぎ町30部）

令和6年度かつらぎ町自分ごと化会議^{*35}（住民協議会）

調査方法	16歳から80歳の町民の方を対象に無作為に抽出した2,000名に案内を配布、参加者を公募。 同会議で出た意見を抽出し、分析
調査期間	1日目：令和7年1月25日（土）・2日目：2月8日（土）
回収状況	参加者27名が2班に分かれ、各班より意見を取りまとめ

かつらぎ町地域福祉アンケート

調査方法	18歳以上の町民の方を対象に無作為に抽出した1,600名へ配布。 郵送配布、郵送回収。
調査期間	令和6年10月15日（火）～10月29日（火）
回収状況	配布数1,600部 回収数704部 回収率44.0%

第5章 資料編

かつらぎ町住民アンケート

調査方法	かつらぎ町内2,000世帯（無作為抽出）に配布。 ※河北地域・河南地域・花園地区には1世帯2部配布 郵送配布 2,912部
調査期間	令和7年9月
回収状況	回収率：37.1%（郵送32.2% Web4.9%） 回収数：1,080部（郵送937部 Web143部）

高校生アンケート

調査方法	町内2校、町外5校の事務局へ高校生の通学状況等についてアンケート。 回答状況を踏まえ、各高校へwebフォームの回答URLを記載したチラシを送付。 町内2校は全校生徒を対象に、町外5校はかつらぎ町から通う生徒を対象にチラシを配布してもらい、web回答。 高校生の保護者にも回答を依頼し、web回答。
調査期間	令和7年9月
回収状況	【高校生】 回収率：22.5%（回収176部／配布781部） 【保護者】 回収率：14.2%（回収111部／配布860部）

民生児童委員・サロン代表者アンケート

調査方法	かつらぎ町の全民生児童委員（74名）・サロン代表者（35名）に郵送配布、郵送回収。
調査期間	令和7年9月
回収状況	配布数109部 回収数75部 【民生児童委員】 回収率：67.6%（回収50部／配布74部） 【サロン代表者】 回収率：71.4%（回収25部／配布35部）

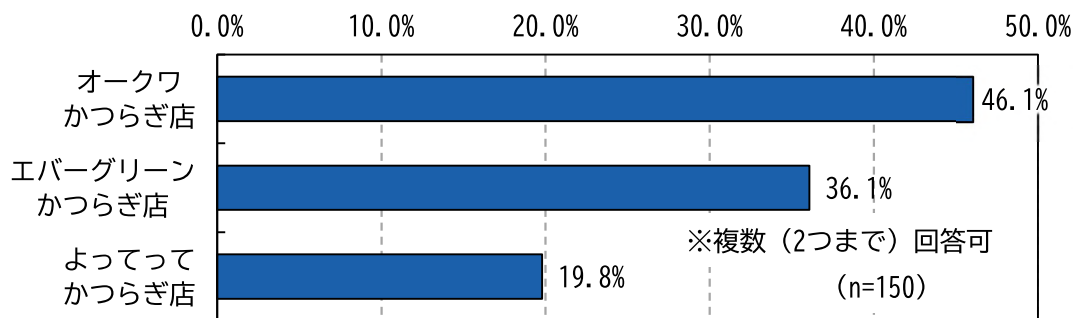
かつらいで利用登録者アンケート

調査方法	かつらいで利用登録者350名へ配布。 郵送配布、郵送回収。
調査期間	令和7年12月
回収状況	配布数350部 回収数221部 回収率：63.1%（郵送56.9% Web6.3%） 回収数：221部（郵送199部 Web22部）

5.3.2 主な調査結果

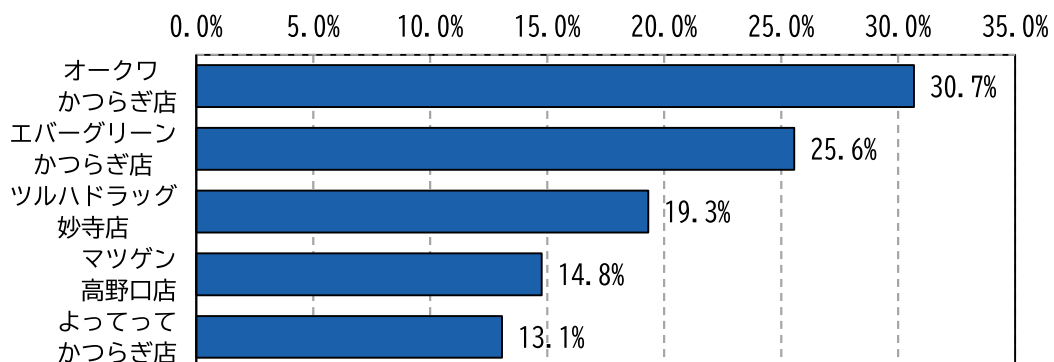
■主な買い物先・通院先

- 主な買い物先は、オークワかつらぎ店や、エバーグリーンかつらぎ店、よってってかつらぎ店など町内の店舗が中心です。
- 一方で地区内にスーパーがない妙寺地区では、橋本市方面へ買い物に出向く人も多い状況です。
- 主な通院先は、町内にある紀北分院が最も多く、次いで町内の個人病院がつづいています。



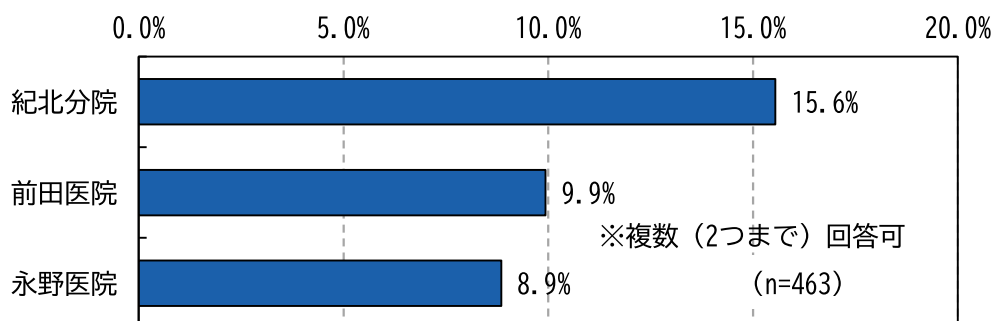
出典：かつらぎ町まちづくり住民アンケート（令和6年度）

▲主な買い物先（利用数上位3店抜粋）



出典：かつらぎ町まちづくり住民アンケート（令和6年度）

▲主な買い物先（妙寺地区利用数上位5店抜粋）



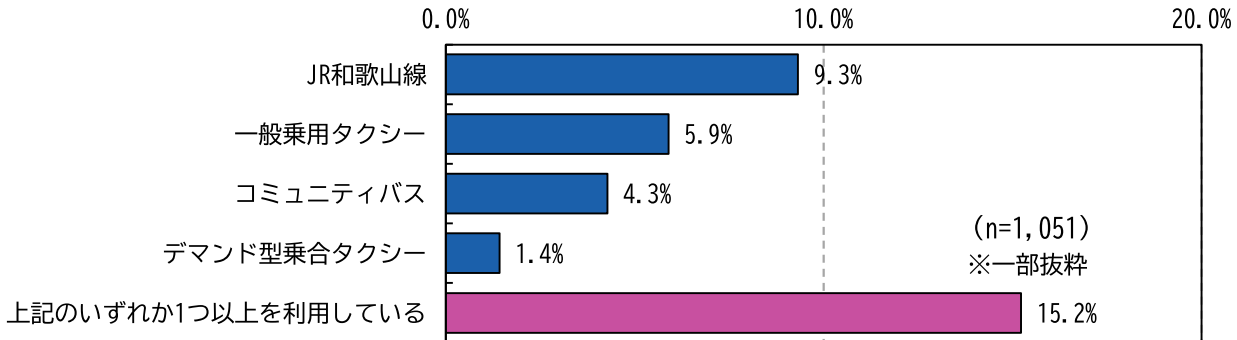
出典：かつらぎ町まちづくり住民アンケート（令和6年度）

▲主な通院先（利用数上位3病院抜粋）

第5章 資料編

■公共交通分担率*36

- JR和歌山線、一般乗用タクシー、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーを外出手段として利用している人は10%以下となっています。

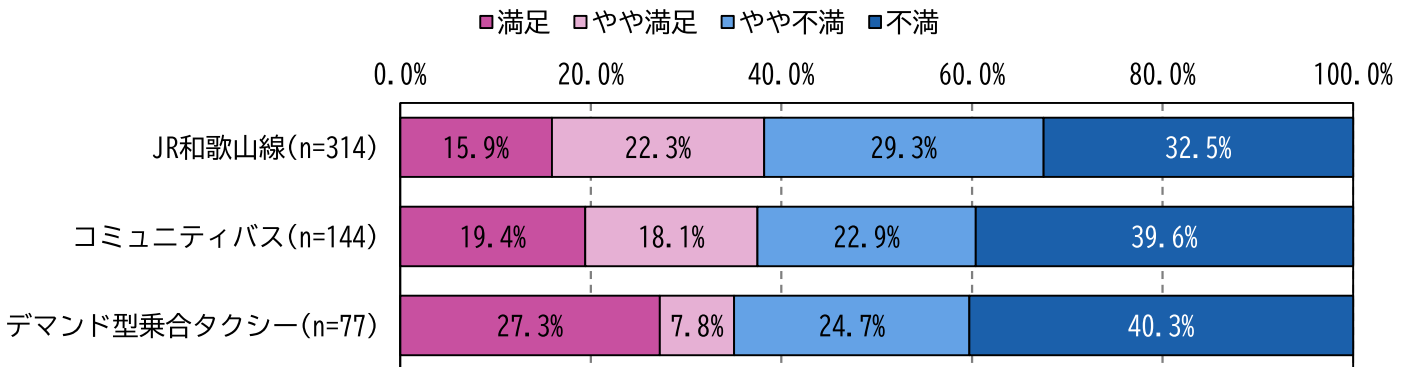


出典：かつらぎ町住民アンケート（令和7年度）

▲外出する主な移動手段

■交通手段の満足度

- いずれの交通手段も「満足」「やや満足」と回答した割合を、「不満」「やや不満」が上回っており、全体として満足度は低い傾向です。



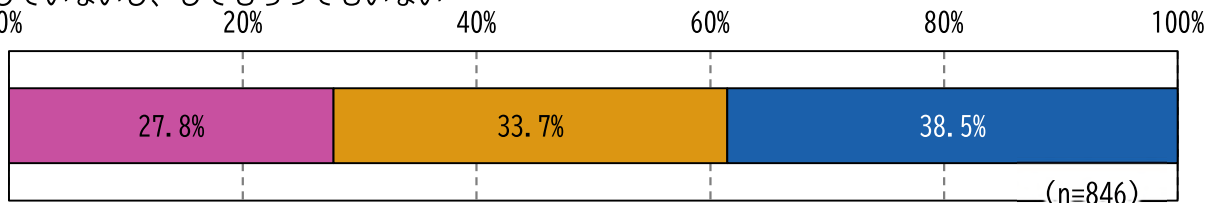
出典：かつらぎ町住民アンケート（令和7年度）

▲交通手段別の満足度

■送迎の状況

- 送迎負担を担っている人が33.7%で、送迎を受けている人（27.8%）より多くなっています。
- 一方で送迎に関わっていない人38.5%存在しており、送迎する人、送迎される人、送迎に関わらない人がほぼ均等に分布しています。

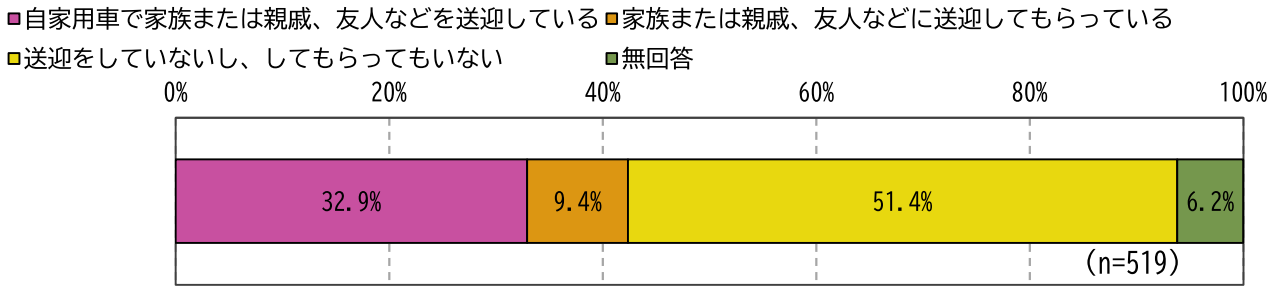
- 家族や知人に送迎をしてもらう
- 自分で運転して家族や知人を送迎している
- 送迎をしていないし、してもらってもいない



出典：かつらぎ町住民アンケート（令和7年度）

▲送迎の状況

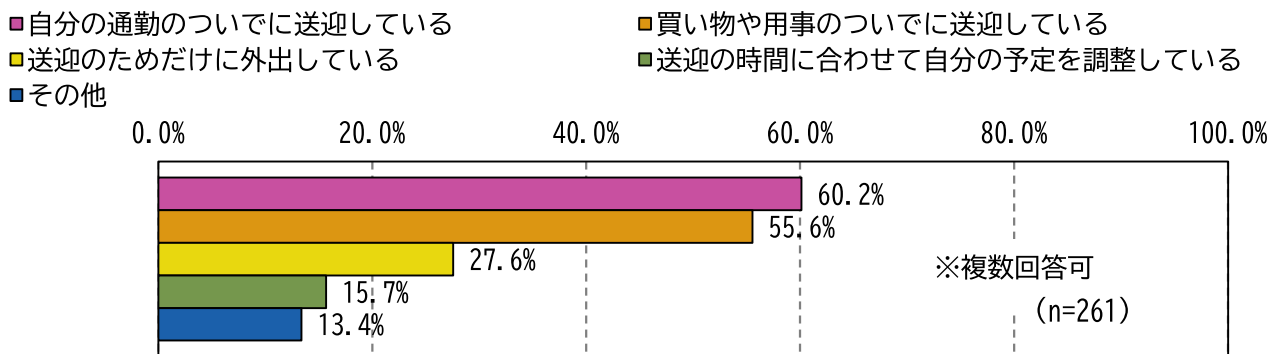
- 送迎に関わっていない人が51.4%と過半数を占めています。
- 一方で送迎をする側は32.9%、送迎をされる側（9.4%）を大きく上回っており、家族等による一定の送迎負担が生じていることが分かります。



出典：かつらぎ町まちづくり住民アンケート（令和6年度）

▲送迎の状況

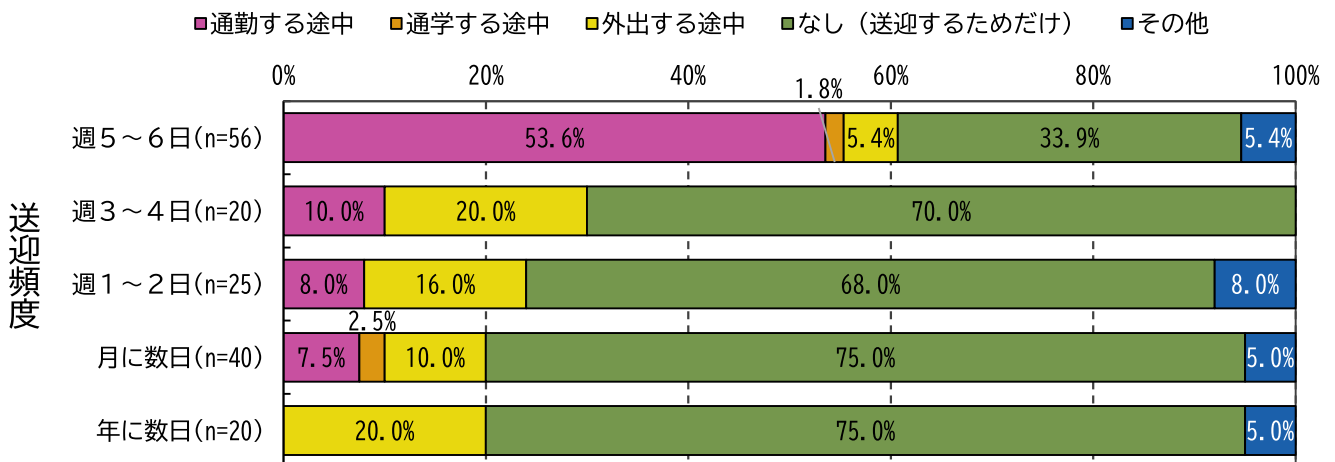
- 送迎を行っている人の多くは、通勤や買い物など本来の外出に合わせて送迎を行っています。
- 一方で、「送迎のためだけに外出している人」が27.6%、「送迎時間に合わせて自分の予定を調整している人」が15.7%存在しており、家族等による送迎が生活に一定の負担を与えている状況がうかがえます。



出典：かつらぎ町住民アンケート（令和7年度）

▲送迎をする状況

- 週5日以上送迎している人は通勤・通学の途中に送迎する人が多くなっています。
- 一方で週4日以下で送迎している人の場合、送迎のためだけに外出する人が多くなっています。

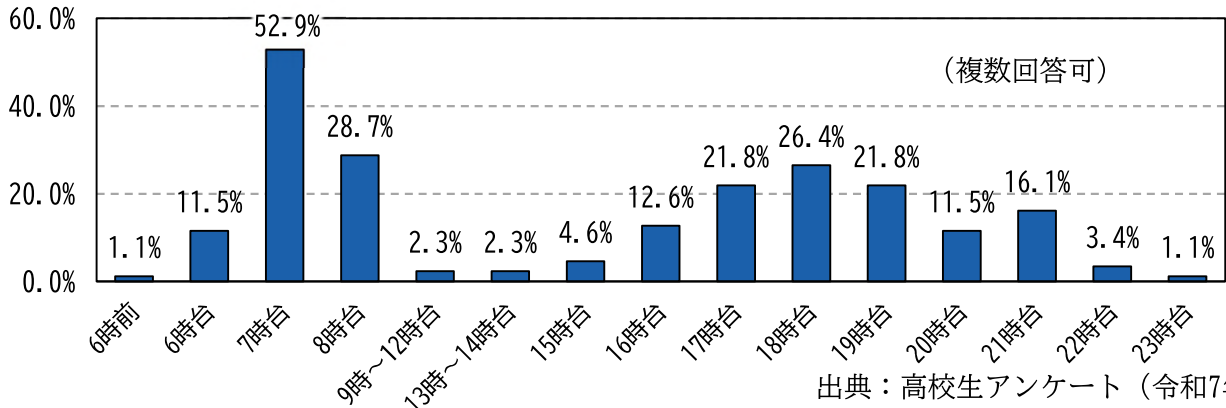


出典：かつらぎ町まちづくり住民アンケート（令和6年度）

▲送迎頻度と送迎状況の関係（他の予定の有無）

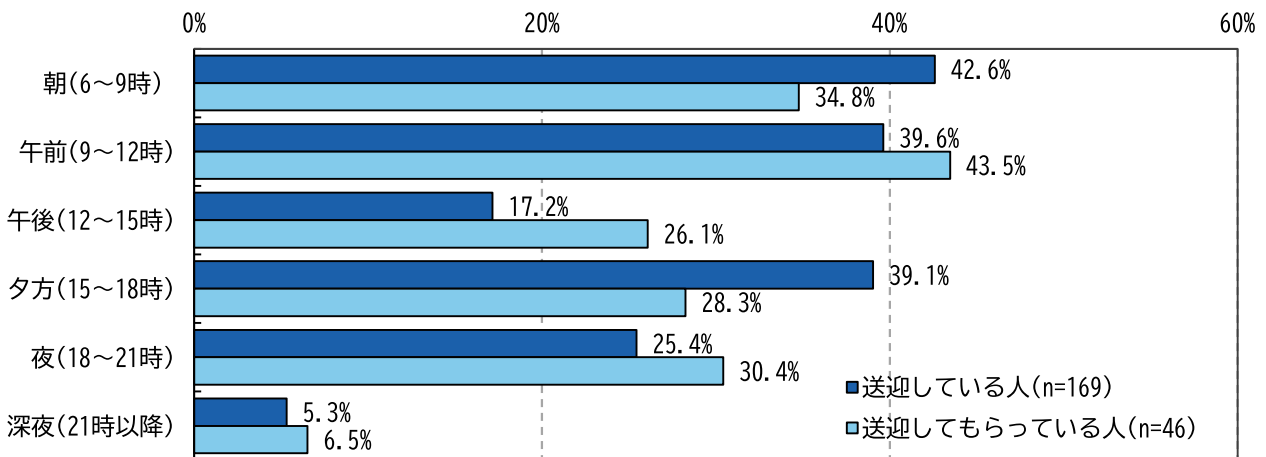
第5章 資料編

- 送迎する時間帯は朝7時台と8時台に集中しています。一方で夜間は17時台から19時台に集中しています。



▲お子様を送迎する時間帯

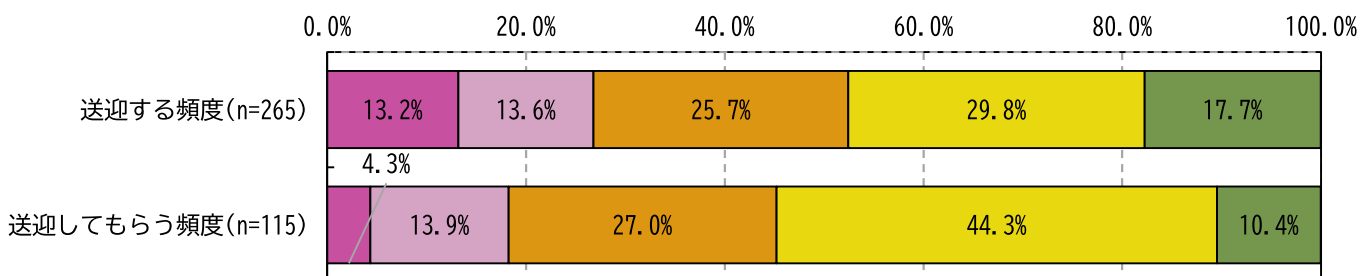
- 送迎の時間帯は朝から午前中と夕方に行われることが多くなっています。



▲送迎の時間帯

- 週1回以上送迎を行っている人（ほぼ毎日＋よくある＋週1～2回）が合計で52.5%と半数を超えています。
- 月数回程度（29.8%）まで含めると、8割強（82.3%）の住民が何らかの形で他者の移動を支えています。
- 送迎をしてもらう頻度は「時々ある（月数回程度）」が44.3%で最も多くなっていますが、週1回以上の日常的な利用も45.2%と半数近くに達しています。
- 全体の約9割（89.5%）が月に数回以上の送迎を受けている現状は、送迎への依存が高いことがわかります。

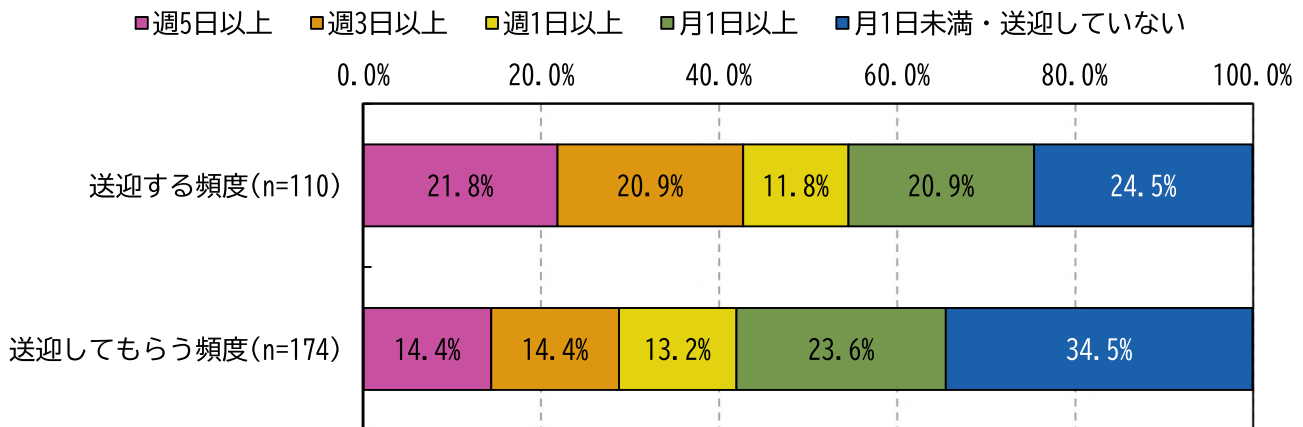
■ほぼ毎日 ■よくある（週3回以上） ■週1回～2回程度 ■時々ある（月数回程度） ■たまにある（年数回程度）



▲送迎の頻度

「送迎する頻度」は「自分で運転して家族や知人を送迎している」と回答した方が送迎する頻度
 「送迎してもらう頻度」は「家族や知人に送迎をしてもらう」と回答した方が送迎してもらう頻度

- お子様を「送迎する」頻度は、「週5日以上」が21.8%と最も多く、週1回以上の日常的な送迎は合計で54.5%と半数を超えています。
- 「月1日以上（20.9%）」まで含めると、約8割（75.4%）の保護者が定期的な送迎を担っており、高い頻度で家庭内での送迎負担が発生しています。
- 保護者に送迎してもらおう頻度は、「月1日未満・送迎してもらわない」（34.5%）が最多ですが、週1回以上の日常的な利用も42.0%に達しています。
- 「月1日以上」（23.6%）を合わせると、約7割（65.6%）の高校生が日常的な送迎に頼って生活しており、学校生活を支えるための移動手段として送迎が重要な役割を担っていることがわかります。

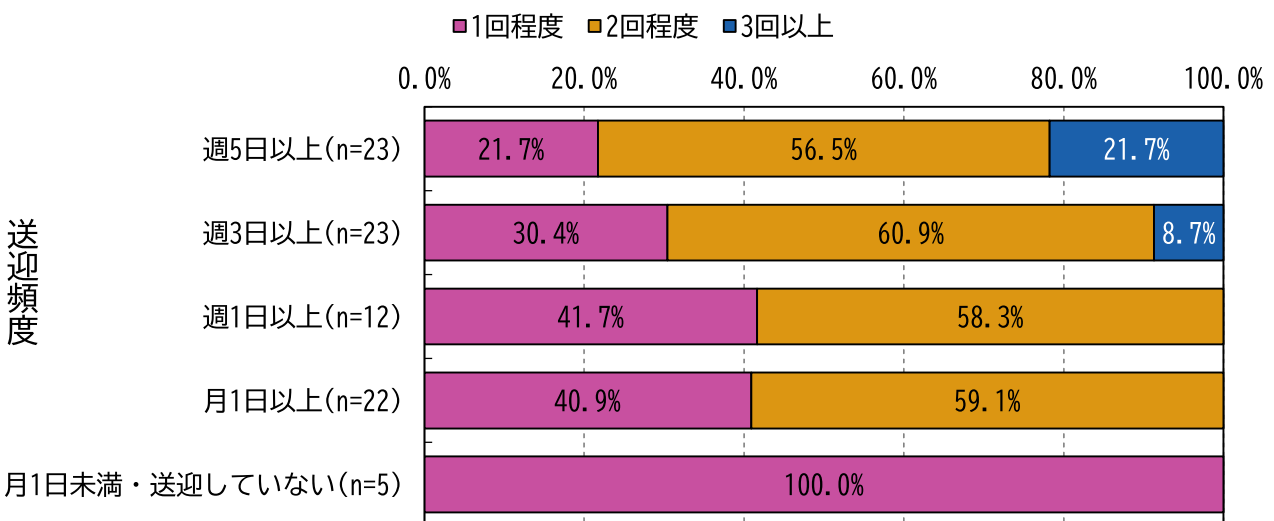


出典：高校生アンケート（令和7年度）

▲通学や部活・塾などの送迎頻度

※「送迎する頻度」は高校生の保護者が通学や部活・塾などでお子様を送迎する頻度
 「送迎してもらおう頻度」は高校生が保護者に通学や部活・塾などで送迎してもらおう頻度

- お子様を送迎する日の1日の平均回数は、各頻度において「2回程度」が56.5%～60.9%と過半数を占めており、送り迎えの往復が基本となっていることがわかります。
- 特に週5日以上送迎を行う層において、「3回以上」が21.7%に達しています。これは通学だけでなく部活動や塾、または兄弟姉妹の送迎など、1日に何度も送迎を繰り返している保護者の存在を示しており、時間的・身体的な負担が非常に大きいことがわかります。

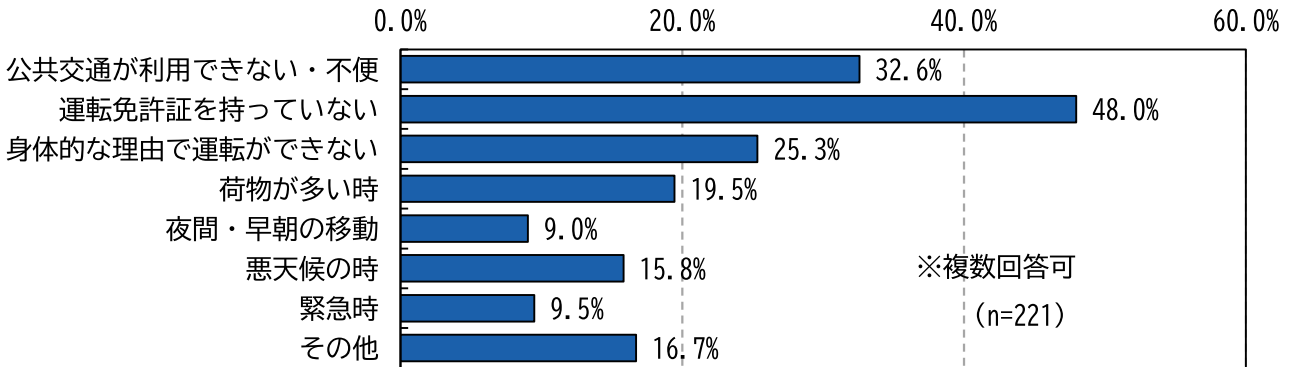


出典：高校生アンケート（令和7年度）

▲送迎頻度と1日の送迎回数との関係

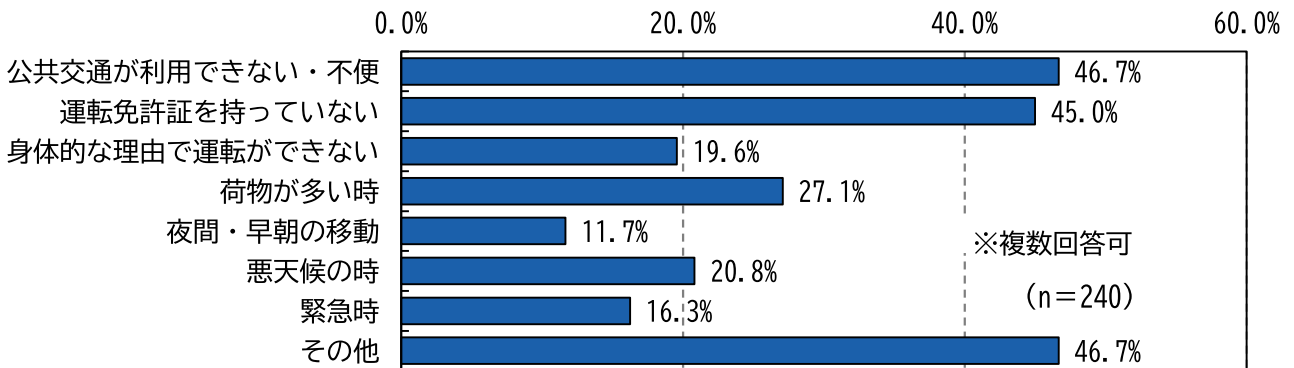
第5章 資料編

- 送迎をしてもらう主な理由は、「運転免許証を持っていない」(48.0%)が最多となっており、次いで「公共交通が利用できない・不便」(32.6%)と続いています。
- 送迎をする主な理由は、「公共交通が利用できない・不便」(46.7%)と「運転免許証を持っていない」(45.0%)がほぼ同率で並んでいます。
- 送迎をする側の半数近くが「公共交通の不便」を理由に挙げている事実は、公共交通の利便性向上が、送迎を担う側の負担軽減に直結することを裏付けています



出典：かつらぎ町住民アンケート（令和7年度）

▲送迎をしてもらう主な理由

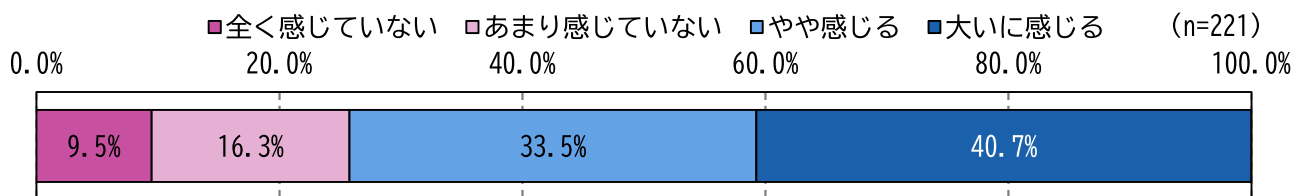


出典：かつらぎ町住民アンケート（令和7年度）

▲送迎をする主な理由

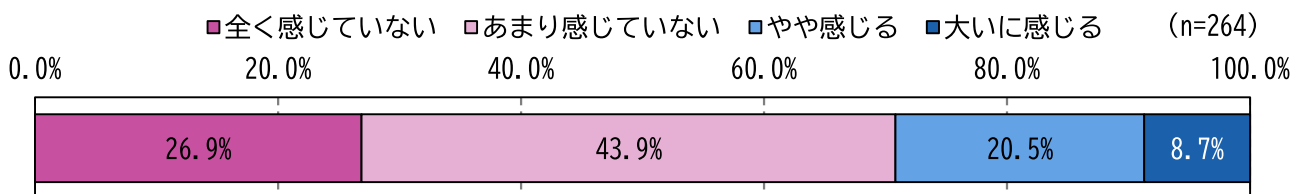
■送迎の負担感

- 送迎をしてもらうことについて、「大いに感じる」(40.7%)と「やや感じる」(33.9%)を合わせた7割強(74.6%)の住民が申し訳なく感じています。
- 送迎をすることについての負担感は約7割が感じていない傾向を示していますが、送迎に負担を感じている住民も29.2%存在しています。
- 送迎を家族の役割として受け入れつつも、約3割の住民にとっては日々の高い送迎頻度が生活上の実質的な負担となっていることを示しています。



出典：かつらぎ町住民アンケート（令和7年度）

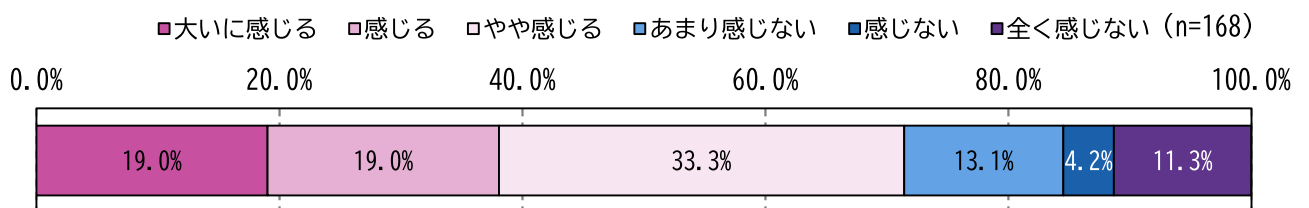
▲送迎をしてもらうことについて申し訳なく感じているか



出典：かつらぎ町住民アンケート（令和7年度）

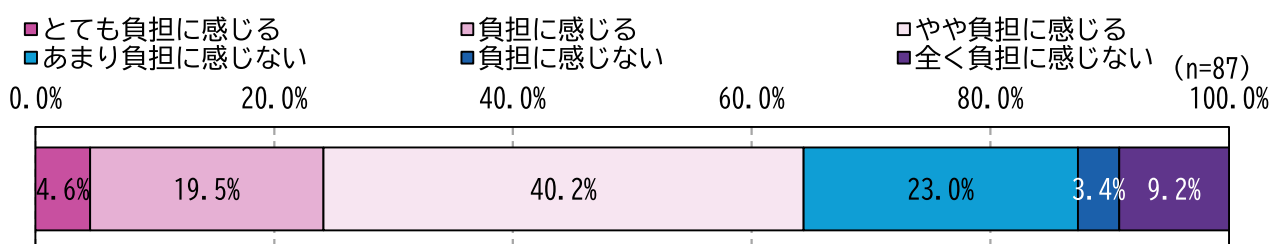
▲送迎をすることについての負担感

- 保護者に送迎をしてもらうことについて7割強(71.3%)の高校生が、気兼ねや申し訳なさなどを感じています。このことから、多くの高校生が保護者に頼らざるを得ない現状に対して、精神的な負い目を感じながら通学や通塾を行っている実態がわかります。
- 一方、お子様の送迎を負担に感じている保護者は6割超(64.3%)に達しています。
- 通学や通塾といった頻度の高い送迎が、保護者の日常生活において実質的に重い負担となっていることを示しています。



出典：高校生アンケート（令和7年度）

▲保護者の方に送迎をしてもらうことについて気兼ねや遠慮、申し訳なさなどを感じることはあるか

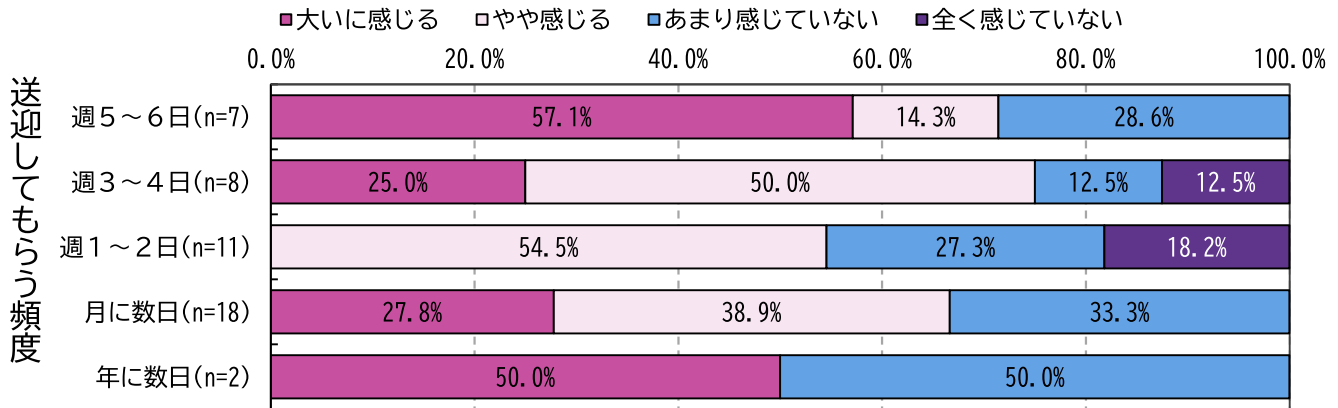


出典：高校生アンケート（令和7年度）

▲お子様の送迎はどの程度負担に感じるか

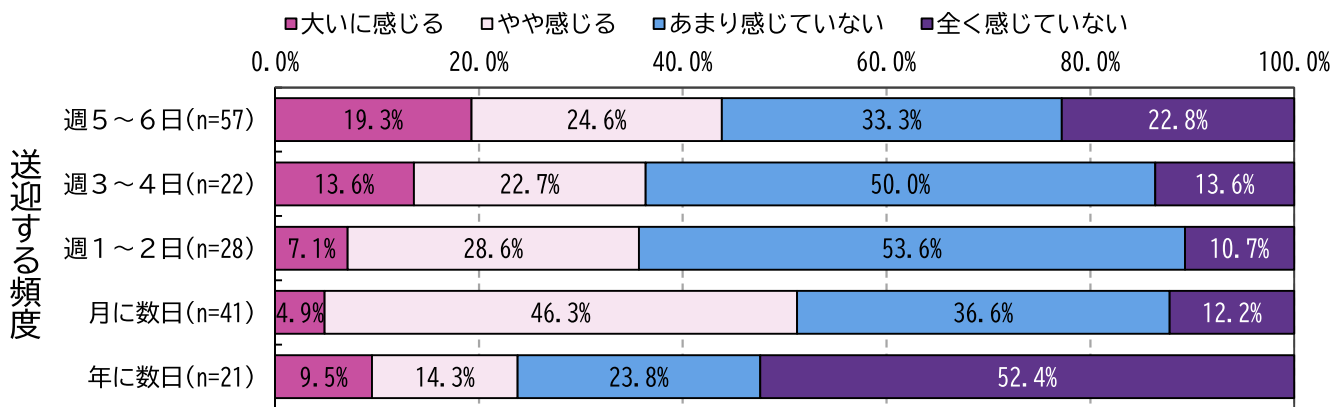
第5章 資料編

- 送迎してもらっている人の7割強（71.4%）が、家族などに対して気兼ねや申し訳なさを感じています。特に週5日以上の高頻度の方は半数以上が強い負担感を抱いています。
- 送迎を行う側においても、全体の4割超（43.9%）が負担に感じています。



出典：かつらぎ町まちづくり住民アンケート（令和6年度）

▲送迎してもらおう頻度と送迎してもらおう負担感の関係

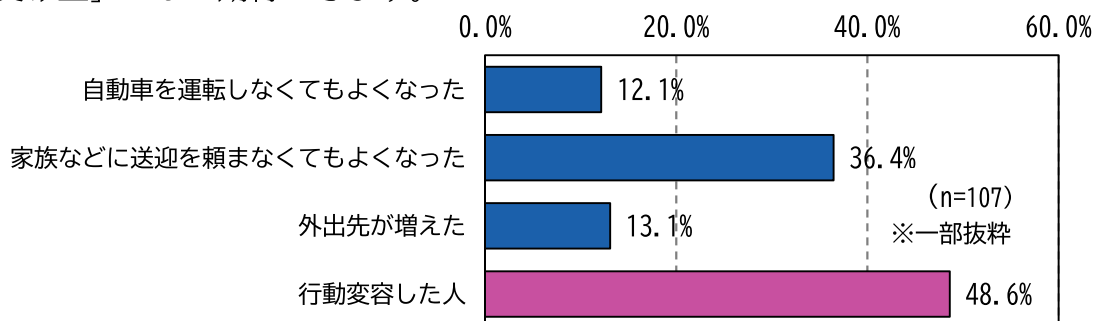


出典：かつらぎ町まちづくり住民アンケート（令和6年度）

▲送迎する頻度と送迎する負担感の関係

■行動変容した人の割合

- デマンド乗合交通「かつらいど」の導入により、利用者の約半数（48.6%）に具体的な行動変容や心理的変化が表れています。
- 特に、36.4%の利用者が「家族などに送迎を頼まなくてもよくなった」と回答しており、家族の送迎負担の軽減だけでなく、利用者の心理的負担の解消に大きく影響していることが分かります。
- また、「外出先が増えた（13.1%）」や「自動車を運転しなくてもよくなった（12.1%）」といった変化は、移動の自立を促し、免許返納後の移動手段を確保する「受け皿」として期待できます。

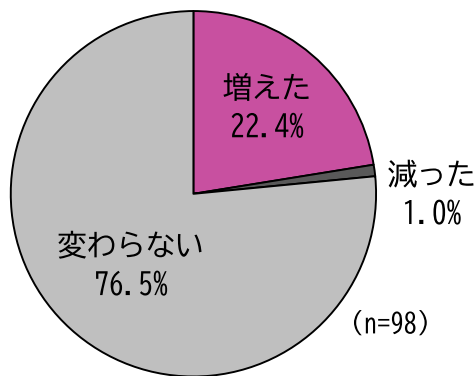


出典：利用登録者アンケート（令和7年度）

▲「かつらいど」の運行による気持ちや行動の変化

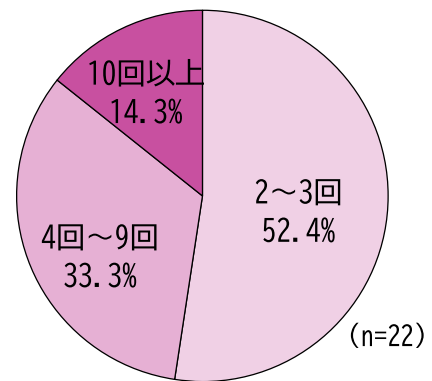
■外出回数の変化

- 「かつらぎ」の実証運行により、「外出回数が増えた」という人は22.4%となり、そのうち約半数（47.6%）が「週1回以上（月4回以上）」外出が増えたと回答しており、外出が活発化していることが伺えます。



出典：利用登録者アンケート（令和7年度）

▲外出回数の変化



出典：利用登録者アンケート（令和7年度）

▲外出が増えた回数
(外出が増えたと回答した方のみ)

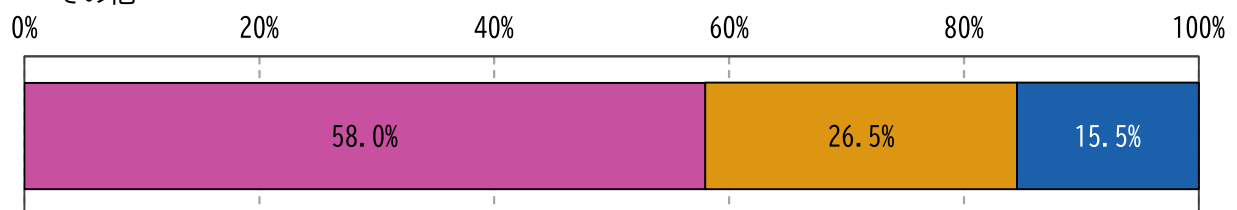
■費用負担とサービス水準

- 今後の方向性について、住民の約6割（58.0%）が「利用者および行政の費用負担が増えても、路線や便数を増やすべき」と回答しています。利便性の維持や向上のためであれば、一定のコスト増を許容するという住民の強い意志が伺えます。
- 「費用負担を減らし、路線や便数を減らす（家族や近所の手助けで対応する）」との回答は26.5%に留まっており、家族送迎や共助による対応には限界があり、公的な移動手段の維持・拡充を求める声が多いことが分かります。

■利用者の費用負担・行政の費用負担を増やしても、路線や便数を増やす

■利用者の費用負担・行政の費用負担を減らし、路線や便数を減らす（「路線が無い地域」では家族や近所の人に外出の手伝いをしてもらう）

■その他



出典：かつらぎ町地域福祉アンケート（令和6年度）

▲公共交通が無い地域に対する町の今後の方向性

5.4 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 地域公共交通活性化協議会	「道路運送法」および「地域公共交通活性化再生法」に基づき、本町にふさわしい公共交通をつくりあげるため、交通事業者・行政・警察・運輸局などの関係者が一堂に会し、運行計画や安全対策を話し合っている場。
*4 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。
*5 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。
*6 現役世代	15～64歳ごろの層を指すことが多い。
*7 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。
*8 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）。
*9 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。
*10 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。
*11 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。
*12 一種免許	自動車第一種運転免許のこと。旅客運送を目的としない自動車（白ナンバー）を運転する際に必要となる免許証を指す。二種免許を持っていなくても、国土交通大臣が認定した所定の講習（大臣認定講習）を受講し、道路運送法に基づく登録をすれば、一種免許所有者でも自家用有償運送の運転士となることができる。

用語	解説
*13 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。
*14 「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。
*15 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実行する方法。
*16 区域運行	路線を定めず、予約がある場合のみ区域内を実行する方法。
*17 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。
*18 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。
*19 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。
*20 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。
*21 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。
*22 回遊性	地域内を徒歩や公共交通等で回ること。
*23 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。
*24 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。
*25 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。
*26 部活動の地域展開	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。
*27 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。
*28 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。

第5章 資料編

	用語	解説
*29	コミュニティバス運営委員会	バス事業に関する識見を有し、コミュニティバスの利用状況や運行上の課題を把握する立場の委員によって構成される組織。
*30	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。
*31	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。
*32	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。
*33	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。
*34	マイクロモビリティ	地域内の短距離移動に適した、小型・軽量の移動手段の総称。電動キックボード、電動自転車、マイクロカーなど1~2人乗りの乗り物が含まれる。
*35	かつらぎ町自分ごと化会議	無作為に選ばれた町民のうち参加を希望した人たちが集まり、本町の行政サービスや事業について話し合い、気づいた改善点や意見を出し合う場となる仕組み。
*36	交通分担率	自動車・鉄道・バス・タクシー・自転車・徒歩などの各交通手段がどれくらいの割合を占めているかを示す指標。本町がどの交通手段にどの程度依存しているかを把握するために用いられる重要なデータとなる。

かつらぎ町地域公共交通計画

発行年月：令和8年3月 発行：かつらぎ町 企画公室
〒649-7192 和歌山県伊都郡かつらぎ町大字丁ノ町2160番地
TEL：0736-22-0300 FAX：0736-22-6432
メール：kikaku-kotsu@town.katsuragi.lg.jp