

# 橋本市地域公共交通計画 一概要版一

## 計画の概要

### ◆ 計画策定の目的

本計画は、現在の社会情勢や市民のニーズを公共交通政策に反映し、利便性と持続可能性を兼ね備えた公共交通ネットワークを構築するため、今後5年間の取り組みを具体的に定めるものである。

### ◆ 計画の区域

橋本市全域

### ◆ 計画の期間

令和5年度（2023年度）から

令和9年度（2027年度）の5年間

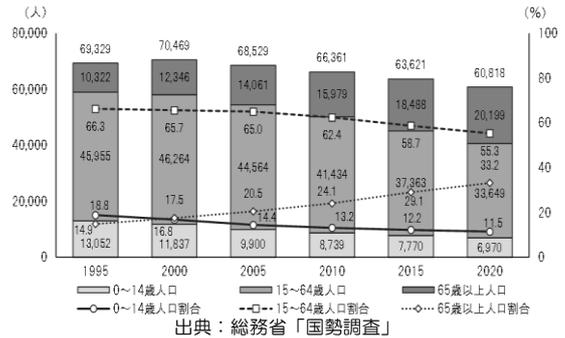
## 地域公共交通を取り巻く現状

### ◆ 地域の現状

#### 人口

- 平成12年をピークに減少、令和2年には60,818人
- 高齢者人口約3割、年少人口と生産年齢人口は減少

➡高齢者の増加により、地域公共交通や移動支援を充実させることの重要性が高まっている



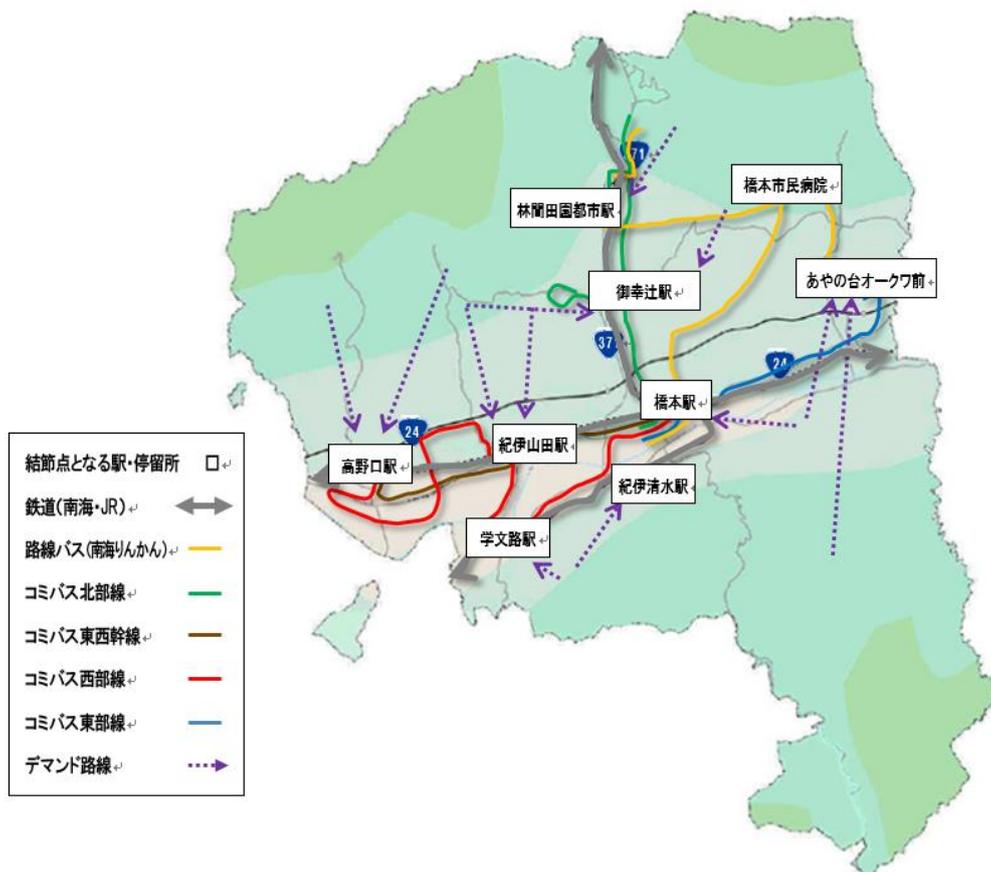
#### 公共交通

- 鉄道の利用者数はゆるやかに減少していたが、新型コロナウイルス感染症の影響等により顕著になっている
- コミュニティバスは前身である「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」にもとづき行われた再編とデマンド化により利用者が減少したが、令和3年度に増加傾向に転じ、年間18,025人（令和3年度）が利用
- 路線バスは平成12年をピークに利用者の減少が続く
- デマンドタクシーは路線によってばらつきがあるものの全体的に増加傾向であり、年間661人（令和3年度）が利用

➡人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大等により利用者が減少し、鉄道のダイヤ縮小や民間バス路線休止が相次ぐ

## 市内公共交通ネットワーク概況

位置付け	路線名	役割	確保・維持策
広域幹線	南海高野線	橋本駅から南北に延び、市内の拠点繋ぐほか大阪都市部、または高野町への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	JR 和歌山線	橋本駅から東西に延び、市内の拠点を繋ぐほか和歌山市方面、または奈良県への広域交通を担う。	
支線	南海りんかんバス各系統	主に「林間田園都市駅前」停留所を発着地として、城山台、小峰台、紀見ヶ丘、あやの台等の住宅地及び工業団地、市民病院等を繋ぐ。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	コミュニティバス北部線	「車庫前」停留所を発着地として、市を南北に縦断する国道 371 号を運行、「林間田園都市駅前」停留所を経由して北部エリアの住宅地を繋ぐ。	
支線 【補助系統】	コミュニティバス東西幹線① ※車庫前～高野口駅前	「車庫前」停留所を発着地として、市を東西に横断する国道 24 号を運行、「高野口駅前」までを繋ぐ。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通事業者との連携により、路線やダイヤの見直しを行い、ニーズに寄り添って運行</li> <li>●地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行をめざす</li> </ul>
	コミュニティバス東西幹線② ※全区間	「橋本駅前」停留所を発着地として、市を東西に横断する国道 24 号を運行、「高野口駅前」までを繋ぐ。	
	コミュニティバス西部線	「橋本駅前」停留所を発着地として、市内団地や各種商業施設、医療機関等を巡回しながら「高野口駅前」までを繋ぐ。	
	コミュニティバス東部線	「車庫前」停留所を発着地として、市を東西に横断する国道 24 号を運行、「あやの台オークワ前」までを繋ぐ。	
	南海りんかんバス紀見橋本病院線	「車庫前」停留所から「橋本市民病院前」まで利用者の移動手段となるほか、市北部の住宅地と商業施設等が集中する中心市街を繋ぐ。	
	その他	デマンドタクシー各路線	

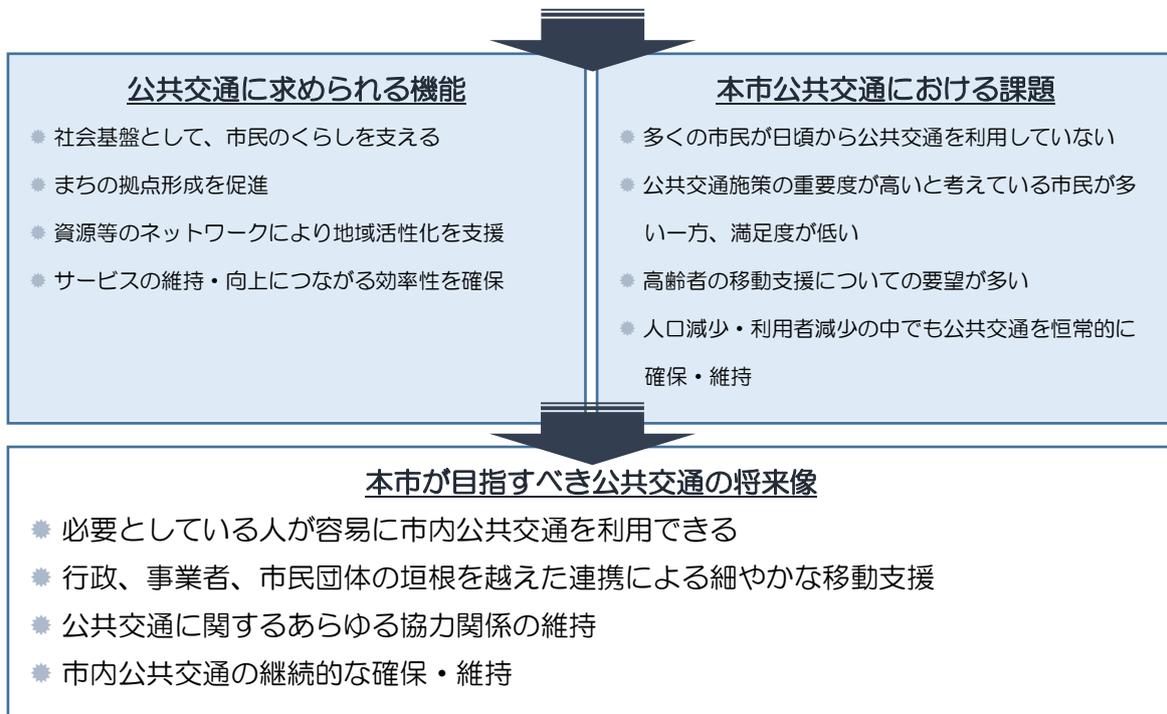


### ◆ 上位・関連計画

- 橋本市長期総合計画
- 橋本市都市計画マスタープラン
- 橋本市産業振興促進計画
- 第3次橋本市地域福祉計画・地域福祉活動計画
- 第2次交通政策基本計画

### ◆ 公共交通に対する意見・要望

コミュニティバスの利用者・乗務員へのアンケート、「まちづくりのためのアンケート」、「市民意識調査」、乗降実態調査等により公共交通に対する意見や要望を吸い上げた。



## 基本方針

### 持続可能で住みやすいまちづくりの基礎となる

### 「愛される」公共交通へ

地域公共交通は市民の生活に不可欠であるだけでなく、従業者や就学者、観光客等にとっても重要な移動手段であり、防災・福祉・観光・商工業・教育など、まちづくりに関するあらゆる分野の基礎となるものです。維持・確保そして充実を図るためには、行政・交通事業者・市民・各種団体等さまざまな主体が地域の実情・課題を理解・共有しつつ、各局面において公正な判断を行い、主体的に行動することが極めて重要であると言えます。

## 計画の目標と事業内容

### ✿ 計画の目標

	数値目標	データ取得方法	現況値 (R3)	目標値 (R9)
1	意見交換会の実施回数	—	1事業者あたり 年間3回以上	1事業者あたり 年間3回以上
2	コミュニティバス年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより計算	18,025人	30,000人
3	コミュニティバス収支率	事業決算書より毎年整理	12.0%	20.0%
4	公共交通に係る市の財政負担額	一般会計決算より毎年整理	21,883千円	50,000千円
5	デマンドタクシー稼働率	タクシー事業者の稼働実績データにより計算	23.3%	30.0%
6	公共交通施策に対する満足度	市民アンケートの結果を参照	13.4%	20.0%
7	公共交通サービス圏の人口カバー率	バス停・駅の位置と人口メッシュにより計算	82.5%	85%

### ✿ 事業内容

#### 方針1 持続可能かつ利便性の高い公共交通網の構築

恒常的な公共交通サービスの提供と利便性向上のため、より効果的・効率的な公共交通の運営について、さらなるブラッシュアップを図ります。

#### 取組① 行政と交通事業者等の連携強化及び交通事業者への支援

- ✿ 行政と交通事業者等における公共交通マネジメントの方向性・理念の共有化
- ✿ 利用しやすいバス車両及び新規サービス導入の支援
- ✿ 鉄道及び路線バスにおける一定水準のサービスの維持・確保

#### 取組② 効率的な運行ルート及び運行方法の検討

- ✿ 路線の運行に関する基準の明確化
- ✿ 市内幹線の一本化
- ✿ 利用者アンケート等によるニーズの把握

#### 取組③ 乗り継ぎ利用の促進

- ✿ 乗り継ぎ拠点の魅力の向上
- ✿ 路線同士のスムーズな乗り継ぎを可能とするダイヤ設定
- ✿ 乗り継ぎによる金銭的負担の軽減

## 方針2 市民・地域に向けた利用及び理解促進

公共交通を維持していくためには、一人でも多くの市民の利用と理解が重要です。分かりやすく親しみやすい情報発信やPRに取り組みます。

### 取組① 地域住民の利用を促進する情報発信手段の検討

- 交通ネットワークの一元的な情報発信
- 理解、行動を促すモビリティ・マネジメントの展開

### 取組② 公共交通への愛着を醸成する事業の実施

- 子ども及び子育て世代をターゲットとしたイベントの実施
- コミュニティバスの愛称募集

### 取組③ 地域住民による主体的な課題解決の支援

- 地域ごとの課題解決に向けた支援

## 方針3 ICT技術の活用による利便性の向上

あらゆる分野においてDX（デジタル・トランスフォーメーション）化が進む昨今、公共交通においてもICT技術活用の場をを広げ、利用しやすいしくみの導入を前向きに進めます。

### 取組① ICT技術を活用したサービスの改善

- 利便性向上に向けたMaaSの導入
- バスロケーションシステムの導入

## 方針4 まちづくりと連携した需要創出及び地域福祉への貢献

各種まちづくり施策と連携し、「人輝き あたたかさ湧きでる みんなで創造する元気なまち橋本」の実現に寄与できる、公共交通のあり方を考えます。

### 取組① まちづくりの各施策と連携した公共交通利用促進策の展開

- 観光振興策等と連携した観光客の移動支援・観光ニーズの創出
- 子育て支援策等と連携した地域の活動支援、住みやすさの向上
- 工業団地開発事業と連携した価値向上、誘致活動等の活性化

### 取組② 市民の健康な暮らしのサポート

- バス等の公共交通での通院等がしやすい環境・しくみづくり
- 公共交通を活用した市民の健康づくり事業の展開
- 高齢者や免許返納者を対象とした移動支援策との連携