

令和8年度 第1回 橋本市生活交通ネットワーク協議会 議事録

1. 開催日時

令和8年6月12日（金） 13:30～14:50

2. 開催場所

橋本市東家一丁目6番27号 教育文化会館3階第1会議室

3. 出席者（27名）

会 長

辻本 勝久 （和歌山大学経済学部 教授）

副会長

渋田 年男 （橋本市身体障害者連盟 顧問）

委 員

乾 幸八 （橋本市区長連合会 会長）

廣岡 慶三 （橋本市区長連合会 副会長）

堀川 憲一 （橋本市老人クラブ連合会）

苅田 一郎 （橋本市社会福祉協議会 会長）

田中 博晃 （橋本市議会 議長）

田中 和仁 （橋本市議会 総務経済委員長）

竹森 盛高 （国土交通省近畿運輸局和歌山運輸支局 首席運輸企画専門官）

明石 久則 （国土交通省近畿運輸局和歌山運輸支局 首席運輸企画専門官）

磯川 健太郎 （西日本旅客鉄道株式会社和歌山支社 副支社長） 【代理出席】

大西 哲也 （南海電気鉄道株式会社 橋本駅長）

和田 純一 （南海りんかんバス株式会社 取締役社長）

平岡 明義 （橋本第一交通株式会社 所長）

木村 泰雄 （南海りんかんバス株式会社 従業員代表）

岡村 恵介 （橋本市民病院事務局経営管理課 課長）

芝野 祥平 （国土交通省近畿地方整備局和歌山河川国道事務所 道路管理第一課長）

河尻 拓郎 （和歌山県伊都振興局建設部 部長）

石井 隆博 （橋本市建設部 部長）

倉橋 晶 （橋本警察署 署長） 【代理出席】

谷端 啓司 （かつらぎ警察署 署長） 【代理出席】

石井 宏紀 （和歌山県地域振興部地域政策局総合交通政策課 課長） 【代理出席】

小原 秀紀 （橋本市 副市長）

井上 稔章 （橋本市総合政策部 部長）

三浦 康広 （橋本市経済推進部 部長）

森下 清司 （公益社団法人和歌山県バス協会 専務理事）

豊田 英三 （一般社団法人 和歌山県タクシー協会 会長） 【代理出席】

欠席委員

平野 耕造 （橋本商工会議所 会頭）

山本 るみ （橋本市女性会議 会長）

岡崎 悦也 (高野口町商工会 会長)
川村 昌彦 (有鉄観光タクシー株式会社 取締役社長)
犬伏 秀樹 (橋本市健康福祉部 部長)
西村 芳通 (一般社団法人和歌山県ハイヤー・タクシー協会 専務理事)

事務局

前川 朋久 (橋本市総合政策部地域振興室 室長)
井元 球二 (橋本市総合政策部地域振興室 室長補佐)
阪上 雄大 (橋本市総合政策部地域振興室 主査)

4. 司会進行

事務局が司会進行を行った。
また、新任の委員の紹介を行った。

5. 会長あいさつ

辻本会長が開会あいさつを行った。

6. 会議資料

令和8年度第1回橋本市生活交通ネットワーク協議会 次第
資料1 橋本市コミュニティバス利用実績
資料2 橋本市デマンドタクシー利用実績
資料3 橋本市コミュニティバスの利便性向上施策実施について
資料4 橋本市生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）（案）
資料5 表1、表5、表6
資料6 南海りんかんバス株式会社橋本営業所の移転に伴う市内公共交通の一部見直しについて
資料7 橋本市コミュニティバス・デマンドタクシーの見直しについて
資料8 見直し後の市内路線図

7. 報 告

協議会規定に基づき、会長が議長となる。

（1）橋本市コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況について【報告事項】

【事務局】資料1をご覧ください。（資料に沿って説明）

こちらは令和7年度のコミュニティバス利用状況をまとめたものです。コミュニティバスの利用者数前年比は東部線が115%、西部線が119%、東西幹線が109%、北部線が119%となり、全体で115%（5,025人増）となりました。

年間の収支率（運賃収入／運行経費）は東部線31.9%、西部線26.5%、東西幹線25.0%、北部線16.7%となり、北部路線を含む全路線で運行継続基準となる15%を達成しました。過去に行ったダイヤ改正やルート変更の成果により、順調に利用者数を伸ばしている状況が続いています。高齢化により自家用車で移動できなくなったり物価や燃料費が高騰する中で、バスを移動手段の

選択肢としていなかった人たちが乗るようになっていていると考えています。

続いて資料 2 をご覧ください。(資料に沿って説明)

こちらは R7 年度のデマンドタクシーの利用状況をまとめたものになります。利用者数が前年比 110% (233人増)、 運賃収入は 118% (72,300 円増) となり、昨年一部見直しを行った吉原線、山田・出塔線、恋野線の利用者が顕著に増加しています。デマンドタクシーは一人当たりの輸送コストが高いことから、より乗合いが発生するように啓発したいと思います。

以上報告です。

【会長】今の報告内容について、何か質問はありませんか。

【田中博晃委員】各路線の対象人数が不明なため、報告いただいた数値が多いのか少ないのかわからない。平均すれば 1 日 30 人程度の乗車で 1 便あたり 1 ～ 2 人程度になる。どのくらいの人数の利用を想定しているのかお伺いしたい。

【事務局】対象人数とは各路線の沿線に住む地域住民数ということでしょうか。

【田中博晃委員】コミバスの各路線の利用想定人数の推測です。把握していなければ把握していないということだと思います。

【事務局】把握していません。

【会長】他に何か質問はありませんか。

皆様の色々な取り組みにより利用者数が増加し、過去と比較し順調であるというような内容の報告がありました。

(2) 橋本市コミュニティバスの利便性向上施策実施について【報告事項】

【事務局】資料 3 をご覧ください。(資料に沿って説明)

昨年 1 月の書面開催時にご案内させていただきましたが、利便性向上施策として 2 点ご報告です。まず一つ目に、バスロケーションシステムの導入について、コミュニティバス車内に GPS を搭載し、利用者がインターネットを通じて視覚的にコミュニティバスの現在地を知ることができるようになります。状況に応じた運行情報をリアルタイムで確認が行えるようになり、特に、災害時の運休情報や道路交通状態による遅延情報等について、インターネット上で確認できるようになります。運用開始に向けて、各バス停への掲示や橋本市広報紙やホームページへの掲載による周知を行い、8 月からの運用開始を見込んでいます。

2 つ目に、乗降者情報取得センサーの搭載及び橋本市地域公共交通計画の改訂について、令和 8 年 2 月 16 日以降のバス停ごとの乗降者情報を取得しています。今後、橋本市地域公共交通計画が令和 10 年 3 月で計画期間満了を迎えるため、令和 8 年度から改訂案作成を開始し、令和 9 年度に改訂を実施するにあたり、情報を利用する予定です。計画の改訂にあたっては、当初計画策定時と同じく橋本市地域公共交通計画改訂ワーキングチームを設置し、行う予定です。以上報告です。

【会長】今の報告内容について、何か質問はありませんか。

【明石委員】報告にあった地域公共交通計画の改訂を行うにあたりワーキングチームの構成メンバーや今後の予

定について現状決まっている範囲で情報ありましたらご回答ください。

【事務局】ワーキングチームについては、策定の際と同じく、辻本会長、洪田副会長、和歌山運輸支局、県総合交通政策課、橋本市議会議長の皆様で行い、協議の中で交通事業者様等のご意見をいただきたいといった場面ごとに他の委員の方々にもご協力をお願いしたいと思っています。スケジュールについては、事務局にて素案作成後、本年度中に第1回会議を開催したいと思います。令和9年度には橋本市生活交通ネットワーク協議会にて内容をお諮りし、令和10年3月に改訂を行う予定です。

【田中和仁委員】乗降者情報取得センサーの搭載について、バス停ごとに乗降者情報を取得することによって統計的なデータが得られると思うんですが、これによってどういうことがわかるんでしょうか。

【事務局】得た情報を、便別、曜日別、日別等で比較しまして、どの時間帯にどの場所への移動が需要が高いのかや、逆にどこは低いのかといったことがわかってきます。これまでの推測で行ってきた分析を視覚化することで今後の計画改訂等に活かしたいと思います。また、バス停ごとに通過した時間も記録されますので効率的なダイヤ運行にも活かしたいと思います。

【田中和仁委員】乗った人のデータは分析できますが、乗らなかった人の需要や分析はどのように行いますか。

【事務局】乗っていない方の意見としては、まちづくりアンケート等を通じて収集できればと思っています。

【会長】他に何か質問はありませんか。

なければ以上で報告事項については終了し、議事の方にうつりたいと思います。

8. 議題

(1) 橋本市生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）（案）について【議題】

【事務局】資料4をご覧ください。（資料に沿って説明）

こちらは地域内フィーダー系統確保維持事業の計画認定申請を行うにあたり、毎年6月末までに本協議会にてご承認いただいている地域公共交通計画（別紙）です。

昨年度からの変更点は、項目2. 事業の目標の数値となります。昨年に引き続き、ルートや時刻表の見直しが功を奏し、順調に利用者数や収支率といった数値が上昇しておりますので、それに伴い徐々に目標値を上げていますが、維持を目標としているため大きく数値を上げることはしていません。

また、項目11. から13. の車両減価償却費等国庫補助金については、令和6年に購入し、令和7年1月から運行を開始しているポンチョ2台に対し、令和11年度まで車両減価償却費等国庫補助金を使用するため、本年度も記載しているものです。

また、資料5については、各路線の運行事業者が南海りんかんバス株式会社であることや運行日数や運行回数といった内容が記載されています。そのほか前段申し上げた車両減価償却費等国庫補助金の申請にかかる書類となっています。

以上の内容で国土交通省に提出を行いたいと思います。承認過程で軽微な変更がある場合は事務局にて対応させていただきたいと思いますので併せてご承認をお願いいたします。以上説明となります。

【会長】橋本市のフィーダー系統については、どの路線が該当するんですか。

【事務局】コミュニティバスの東部線、西部線、東西幹線、一般路線バスになりますが、紀見橋本病院線が指定されています。

【会長】今事務局からご説明いただいた内容について、路線維持に関する補助金をいただくにあたって、毎年この時期に承認をいただき国に提出を行っているものでございます。資料にありますとおりこの内容で提出を行ってよいか承認をいただくものになります。ご覧になられましてお気づきの点などございましたらおっしゃっていただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

【田中和仁委員】3番の「2の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」ということで、書かれていることはもっともな内容でいいと思いますが、何年間も色々な議員がJRと南海の接続が悪いとか未だに外国人の方がホームで困っているとか、駅から降りてきて駅前を歩いてくれるんだけど食事をとれるような場所もないということで、通学通勤に関しても、接続が悪いために駅まで車で迎えに来てもらい乗り継ぎをしない。ひいては、林間田園都市駅まで迎えに行ったほうが早いとなっている。本来は高野口駅まで乗り継ぎで行きたかったんだけど、林間田園都市駅で降りて車で迎えに来てもらうということで利用客も減ってしまうと思うんです。ダイヤを変えてほしいということは以前からお願いしていることだけでもこれは難しく、和歌山線のダイヤを変えるっていうのはこれだけお願いしてできないっていうのは、相当難しい大きな流れの中で橋本市のようなはしっこのダイヤを変えることもできないということだと思うんです。それであるならば、例えばその待ち時間を有効に活用できる時間にしたり魅力ある駅にしたりっていうところで8番記載の「まちづくりの各施策に連携した公共交通利用促進策の展開」という非常にいいこと書いてくれてあるんですけど、具体的にどんなことをされるんでしょうか。

【事務局】交通計画別紙ということで、内容については橋本市地域公共交通計画に記載されている内容と同一の内容となっています。8番につきましては、橋本市にこれといった観光資源がないというところがまず悩みではあるんですけど、交通部局として取り組んでいる観光に関する部分で言いますと、JR和歌山線の沿線市町、県、JRで協力しながらそれぞれのJR線駅前の活性化事業を行っています。また、今年取り組む事業としては、沿線市町に夏祭りが連続してございますので、情報を1枚のポスターにまとめて駅構内等に掲示を行い、県内外からの電車を利用した誘客につなげていく。

【田中和仁委員】花火大会等で多くの人たちに来てもらうっていうのはいいことだと思うんですけども、乗り継ぎが悪くてホームで困ってる外国人の方とかいるじゃないですか、これずっとそういう状態なのでダイヤが変えられないんだったら待ち時間を有効に使えるように1時間ならその1時間を過ごせるようになんとかしてあげないとだめだと思うんですよ。これの対策はここに書いてあることなのかなと思ったんですけどいかがでしょうか。

【事務局】外国人の方に対する取り組みでいいますとグーグルマップ等でも外国語表記がされるよう情報整理等を行っているんですけども、実際に来られた方が待ち時間を有効利用していただけるような取り組みは行っていないのが現実です。今後できる範囲で観光部局と協力しながら環境づくりに取り組んでいけたらと思います。

【竹森委員】国土交通省としましては外国人旅行客の受け入れをもっと拡大するために観光に関する補助を行っているところですので、もし観光の関係でお困りでしたら事務局のほうからご相談いただければと思いますし、外国人旅行客が増えることによって住民がバスに乗れないというようなオーバーツーリズムといった問題も生じる可能性もございますので、どんなことでもご相談いただければと思います。

います。

【会長】非常に力強いご支援をいただけるという宣言をいただきました。ありがとうございます。今お話があったのは橋本市地域公共交通計画の45ページに「多言語表記等外国人観光客に使いやすい環境づくりについても検討します」って書いてありますので、委員さんがおっしゃられた外国人の待ち時間の有効活用というところと関連性あるかと思いますので、事務局でも検討していただいて進捗状況の共有等いただけたらありがたいなというところでよろしいでしょうか。

【田中和仁委員】外国人に限ったことじゃないんです。通勤通学の方も含めて50分駅舎を借りて勉強ができる等ちょっとした工夫で乗り継ぎしてもらえるように一步前進してほしいんです。要望です。

【芝辻委員】今お話あった観光振興との連携なんですけど橋本は観光協会とか存在してないんですか。あるのであれば連携というか協業というか観光客の受け入れとか外国人対応ってどこの観光協会も言葉をしゃべれる方もおられると思いますのでそういったところと連携を組んでいただくというのもひとつの方法だと思います。まず人が来てもらわないと話にならないのでその手前の状態で詰まってるようじゃなかなか先が暗いなという風に思います。観光協会さんとか空き地の活用とかでスペースとして使うとか色々な国の補助金とかあると思うのでそういったところ勉強しながらやっていただけたらなと思います。

【事務局】橋本市の観光協会では外国人対応まで準備ができていないのが現実なんですけどもできることをやっていきたいと思います。貴重なご意見ありがとうございます。

【大木委員】JRから南海、南海からJRへの乗継ぎに関しては可能な限りやらせていただいているんですけども橋本の接続だけをピックアップしてしまいますと新今宮とか三国ヶ丘で乗換できないとか和歌山紀勢線と乗換できなくなるとかありまして全てがうまくいっていないということを改めて感じました。非常に地元住民の方にご迷惑をおかけしているというところあるんですけども、今お話あった待ち時間の有効活用ですけども橋本駅ですが、どこまで使えるかちょっと思いつかないですけども、なにか市からご提案いただいて、JRの方で利用できる用地なり設備なりがあれば、ご協力できるんじゃないかなという風に思ったんですけども、そういったところも含めてご検討いただければいいかなと思いますのでよろしくお願いいたします。

【会長】貴重なご意見をいただいたことをきっかけに話がつながっていますので、ぜひこのいい流れを逃さずつなげていただけたらなと思います。

他にございませんでしょうか。

なければ議題1について、今後軽微な修正事項等が発生した場合の対応は事務局一任とさせていただくことも併せてご承認ということでよろしいでしょうか。

➡承認。

(2) 南海りんかんバス株式会社営業所移転に伴う市内公共交通の一部見直しについて【議題】

【事務局】本議題につきまして、南海りんかんバス株式会社の廣田部長より移転に伴う変更点をご説明いただきまして、その後、事務局からその他変更点についてご説明させていただきたいと思います。廣田部長よろしくお願いいたします。

【廣田様】ただいまご紹介いただきました。南海りんかんバスの廣田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

します。平素は当社事業にご理解とご協力を賜りましてまことにありがとうございます。議題 2 につきましてご説明をさせていただきます。見直し案の説明に先だって当社営業所の移転についてご説明差し上げます。当社では橋本市市脇にある本社・橋本営業所を小峰台に移転する計画を進めています。竣工は今年の 12 月を予定しています。次に移転の目的ですが、今後も橋本エリアでバスを運行していくにあたり必要な運営体制を構築するためであり、具体的に 3 点申し上げます。

1 点目に老朽化対策です。現在の橋本営業所は昭和 30 年代に開業し、建物設備における老朽化が大変著しい状況となっています。耐震工事も困難であると専門家から評価いただいていまして、喫緊の対策が必要という状況です。2 点目は災害対策です。現在の営業所は、今申し上げた耐震性の問題に加えて紀の川氾濫時の浸水想定区域に含まれています。万が一浸水しますとバス車両をはじめ、整備場、燃料給油施設といった運行に欠かせない施設の故障が避けられません。有事の際に相当期間バスの運行ができないことや、被害の程度によってはバス事業そのものの継続が危ぶまれるという心配があります。最後の 3 点目に経済生です。建て替えではなく移転とする理由なのですが、移転先の小峰台用地については親会社である株式会社 N A N K A I（旧南海電鉄）の所有地となっています。現在の橋本営業所を売買処分することにより、新営業所の建築費充当することができるといことになります。これらのことから持続可能なバス運営体制を確立するに向けた取り組みの一環としまして移転を決定しました。移転に伴いまして、現在橋本営業所の敷地内にある車庫前停留所が使用できなくなります。このため一部のバス運行に影響が出ますので本日見直し案を提示する次第です。

それではお手元の資料 6 に沿ってご説明させていただきます。

資料 6 の一枚目、二枚目が本日の説明の中心となるもので、一枚目は見直し案の説明書きとなっています。二枚目には運行経路見直し案の概略図を記載しています。また、補足資料としまして資料 8 の橋本市内路線図となっています。黄色い網掛けのエリアの運行経路見直しについてご説明差しあげます。運行開始日ですが、1 月 12 日始発便からの運行開始を予定しています。続いて、見直しの概要について、車庫前停留所の橋本営業所地内廃止について運行区間を次のとおり見直します。運行時刻については後ほどご説明します。1 点補足ですが、現在の車庫前停留所については 3 か所ありまして、内訳としまして国道 24 号線上に上り下りの 2 か所あともう 1 か所は営業所敷地内にあります。今回は敷地内にある停留所を廃止するということです。コミュニティバスについては、始発停留所の変更が主な変更内容となります。原則としまして現行ダイヤは維持しましてお客様への影響が最小となるように努めております。東部線については現在車庫前を出発しましてあやの台オークワ前で折り返したあと再び車庫前へ戻る運行経路としています。車庫前停留所が始発終着点となっているわけですが、見直し後は保健福祉センター停留所に変更します。ただし、朝一番の便のみ橋本市役所前からの出発とさせていただきます。続きまして北部線ですが、東部線同様に車庫前が変わりまして保健福祉センターを始発終着点として見直しを行います。東西幹線ですが、本来この路線は橋本駅前と高野口駅前との間を往復する便です。ところが現在例外的に朝の一番目については経路の途中にある車庫前停留所から出発し高野口駅前に向かっています。また、最終便の復路ですがこちらも高野口駅前から戻ってくる際に橋本駅まで行かず途中の車庫前停留所で運行を終えています。見直し後は一番目と最終便を含むすべての便が橋本駅と高野口駅の区間を往復する

ことで利便性の向上を図りたいと考えています。続いて紀見橋本病院線についてです。紀見橋本病院線は緑色の小型バスで運行している路線です。コミバスと同様に営業所敷地内にある車庫前停留所の廃止に伴いまして、運行経路を見直します。現在、車庫前を出発し橋本市民病院前に到着したあと、車庫前に戻ってくる運行経路としています。見直し後は、営業所が橋本市民病院のすぐ近所ということになりますので、始発及び終着の停留所を橋本市民病院前停留所に変更します。利便性向上を図るため運行経路を延伸します。具体的な内容は資料の図に記載のとおりとなります。ご説明しますと、橋本駅前から走行してきたバスが橋本市役所前を通過した後、山本病院前、伊都振興局前、国道24号線に残る車庫前を経由して橋本市役所前に戻ってきて橋本駅前に向かう循環ルートとして運行します。これに伴いまして山本病院前と伊都振興局前に停留所を新設します。なお、山本病院前から伊都振興局前の一部区間で堤防道路を走行することとなります。本日の協議会に先だって事前に橋本警察署、道路管理者、にご相談しまして、事故防止に関するアドバイスをいただいています。今年春にかさ上げ工事が完了しまして以前に比べてかなり走行しやすくなったという風に考えています。堤防の250mにつきましては道路幅員が5.6mと狭くなっていますが、直線で平坦であり見晴らしもいい区間ですので、運行にあたりましては車幅2.3mの小型又は中型バスで運行し、社内規定で速度抑制を設けまして、対向車への十分な注意、配慮を徹底したいと考えています。また、必要に応じて関係各機関と連携しながら安全確保に努めてまいります。続いて運行回数ですが、現在平日が16便8往復土曜日が6便3往復としていますがこれを平日14便7往復に見直しをします。今回橋本市役所周辺でバスの方向転換と利便性向上を両立させるために伊都振興局前まで延伸するわけですが、これにより走行時間が増加します。この影響によりまして1往復減とさせていただきます。減便の対象については、現行利用量を確認したうえで、影響が比較的小さいと考えられる時間帯である5便目の減便を予定しています。続いて路線バスに関する変更点ですが、同じく車庫前停留所の廃止に伴いまして、次の路線を休止します。まず橋本市内線ですけれども平日の朝7時台に1便のみ橋本駅から車庫前に向けて運行しています。今回の見直しにより、同じ時間に同じ区間を走行するバス便が増えることとなります。代替となる移動手段が確保されているということから運行を休止します。続いて紀見線です。現在橋本営業所と林間田園都市駅間の回送バスがあり、それを営業化した路線になります。残念ながら利用状況はかなり低迷化が続いてまいりまして実態を鑑み休止とさせていただきます。

最後に参考としまして、運行経路図の現在と見直し後を記載しています。青い線が東部線、緑が北部線、カーキ色が東西幹線、ベージュが紀見橋本病院線を表しています。

続いて時刻表をご覧ください。こちら今回の見直し案を反映したもので、現在のダイヤから変更する点のみ青い網掛けをさせていただいています。東部線については保健福祉センターとあやの台オークワ前の部分だけに変更になるという風に見いただければと思います。門前停留所からオークワ前の運行ルート、時刻につきましては後ほど橋本市からご説明があります。北部線については保健福祉センターの部分以外に変更はありません。続いて東西幹線です。1便目の往路、最終便の復路を延伸します。最後に紀見橋本病院線について、始発停留所を変更する都合上ダイヤについては全面的に変更となっています。ダイヤにつきましては状況を見ながらより良い形を模索していきたいという風に考えています。まとめになりますが、今回の移転に伴う見直しですが、まずコミュ

ニティバスの運行ダイヤについては、デマンドタクシーとの乗り継ぎも含め、鉄道のダイヤでもあります。お客様から一定の評価をいただいていることから現行のダイヤを極力維持するということになります。また、弊社路線バスについては、なるべくお客様の事情に即した見直しを行いますが、単なる減便廃止というわけではなく需要が見込まれる橋本市役所周辺の運行区間を延伸することで利便性向上に取り組むと考えています。最後になりますが、橋本エリアの路線バスの利用者が減少する中、一方では運行のコストが上昇、労働法規の強化などバス事業を取り巻く環境というのが厳しさを増しております。こういった状況の中安定的に事業を継続するための施策の一環として今回の移転及び移転に伴う見直しを実施するものであります。本日までご参加の皆様におかれましてはご理解のほどお願い申し上げます。

【事務局】続いて、資料7をご覧ください。

橋本市コミュニティバス東部線ルートの一部変更しデマンドタクシーに置き換える内容となっています。きっかけは、あやの台連合自治会から住宅地内の歩道のない小学生の通学ルートをコミュニティバスが通行しているため危険であると指摘があり、新ルートの検討を行ったことです。

図のとおり検討する中で、真土地区と芋生地区については、青色の現行ルートにある真土万葉の里、二トリ前のバス停をそれぞれ廃止し、デマンドタクシーの（恋野線、あやの台線）へ置き換え、停留所を住宅付近へ新設することで、自宅から停留所までの距離が近くなり、橋本市民病院や橋本駅前、橋本市役所等へアクセスができると考えました。また、新ルートになりますと、東部線ルートが短縮されるため、余裕をもったダイヤ運行も実現します。

これらの内容を、真土区は真土区長を中心にお話しさせていただき、地区役員会の場で直接説明し、区民への意見聴取を行ってくれた結果、デマンドへの置き換えに賛成していただきました。芋生区は芋生区長を中心に役員に意見聴取をしてくれました。元々二トリ前までは距離があり、市民病院へ行く場合には乗り換えが必要であったため芋生集会所から乗車することができて市民病院へ行けるなら二トリ前のバス停が無くなってもデマンドに置き換えるほうがメリットが大きいと言ってもらいました。ただし、すでに設置場所の同意は得られていますが、再度停留所の設置位置や時刻表など調整を行いながら令和9年1月の変更を行う予定です。

次のページに進んでいただき、その他の変更点としまして、地域振興室へ寄せられた意見をもとにデマンドタクシーの見直しを行います。

まず、山田出塔線、吉原線が停車するやっちゃん広場停留所について、図のとおり移転したいと思います。青い位置が現行の場所となりますが、店舗との間に砂利道と25段ほどの階段があるため利用者から店舗側に移設してほしいと意見がありました。店長や地権者の方と調整を行い、買物カート置き場のすぐそばの駐車場内に停留所スペースを確保できたため移設するものです。この移設については、協議会承認がいただけた場合、諸手続きと周知が済み次第移設したいと思っています。続いて、紀見峠線の紀見峠駅前停留所の移設についてです。こちらは紀見峠駅の株式会社 NANKAI の鉄道用地に停留所を無償で設置させていただいておりましたが、来年度から別の場所への設置が土地使用料の支払いのどちらかを求められたため、矢倉脇区長さんに駅前で月極駐車場を営業されている方をご紹介いただき無償での設置に承諾いただけたため移設するものです。

続いて、杉尾線に二か所停留所を新設予定です。一つ目が紀見区民会館前で、二つ目が紀見地区の

防災倉庫前となっており、それぞれ写真のとおりで停留所一覧についても写真の下の停留所一覧のとおりとなります。地元住民の要望を紀見区長さんが吸い上げてくれたものに応じた設置となります。

最後に恋野線ですが、今回保健福祉センターにバス停が新設されますので、橋本市役所前まで既に接続があるフルーツライン線とともに延伸します。

二つ目に上田東の西行きの停留所について、現在は上田東集会所前に設置されていますが、そこから西に100m移設予定です。これは、教育委員会でスクールバスを運行するにあたりデマンドタクシーの停留所を目印に使用したいとの協力要請があったため移設するものとなります。なお、地元区への説明等は教育委員会と協力して行い、区長様の了承を得ています。

続いて3、4、5、6につきましては、前段の東部線ルート変更に伴い新設される真土地区、芋生地区の停留所となります。また、7ページ目に3路線それぞれの停留所一覧を記載しています。位置の調整は再度両地区と協議しながら行いたいと思います。

これら停留所を設置する際には、昨年同様、コンクリート基礎に支柱を立てたいわゆるバス停の形だけではなく、可能な場所はゴミステーションや掲示板にプラスチックボードをつけるかたちで表示を行います。また、停留所名については、現在仮で入れさせてもらっていますので今後検討する予定です。

これらの変更に伴い、7ページ目4に記載のとおり、デマンドタクシー時刻表についても変更となります。新設された停留所一か所あたり1～2分の変更が生じます。また、交通結節点での乗り換えに支障をきたさないよう調整予定です。

【会長】ご説明ありがとうございました。今回たくさんの変更点が含まれる提案となっておりますが、いかがでしょうか。このような内容で変更を行ってよいかどうかご意見をよろしくお願いいたします。

【洪田副会長】南海りんかんバスさんからご説明いただいた内容で、伊都振興局前と山本病院前にバス停を新設されるということですが、山本病院前は隣にエバグリーンができて、伊都振興局の方は道路が結構狭いので振興局内に入れば問題ないと思うんですが、それぞれ建物の前にバスが停まるとなると、すでに警察とも相談されているので安全面についてもお考えの上だとは思いますが少し心配がありますので、見解をお聞かせいただいてもよろしいでしょうか。

【廣田様】山本病院前及び伊都振興局前のバス停設置に関しての安全面や周辺への影響というところですね。実は、同じ懸念を私も抱いておりまして、以前から現地調査など行ってきました。山本病院様、伊都振興局様とお話しさせていただいた上で、現在設置しようということで提案をさせていただいているところですけども、まずは、山本病院様の前については、近くにエバグリーンがありそこには渋滞する時間帯もあるんですが病院前まで影響することはそうそうありませんでしたので、バスを停車させたとしても周辺の方々に迷惑をおかけするといった影響は少ないと考えています。また、伊都振興局前の停車については、振興局の門が2か所ありその間に停車する予定で考えており、バス車両のサイズを鑑みましても周囲の交通に対して与える影響は少ないと考えています。

【田中和仁委員】市役所周辺の混雑について伺いたいんですけども、地元要望によりスクランブル交差点になっていると思うんですが、歩行者が多いようには見えないので本当に必要でしょうか。

【洪田副会長】橋本小学校が現在の位置に移動する際に、あの交差点を右左折する車が多く巻き込み事故などの

危険性が高く、通学児童が安全に登校できないという保護者の意見があり、警察と協議の上、交差点を横断する歩行者と自動車の通行を歩車分離信号機を用いて完全に切り離したという経過があります。

【田中和仁委員】スクランブル状態と通常の交差点の状態を時間帯で区切ることが可能だと思うので、登下校の時間帯だけスクランブルにすることは幹線の交差点ということでできないのでしょうか。

【会長】この件について、警察署の方々いかがでしょうか。

【松尾委員】実際に私もその交差点を通るんですが、時間帯で区切るというよりも買物に来ているお客さんを中心に歩行者が多数おられますし、自転車の交通量も多く自動車の交通量も多いです。事故が起こらないようにすることが大事だと思いますので、予防策として常時スクランブルの状態で運用するのがベストかなと私は思います。

【会長】ありがとうございます。ほかに資料 6 資料 7 に関するご質問やご意見はありませんか。

【廣田様】一点補足させてください。資料 5 で今後フィーダー系統の補助金申請に関して可決いただきましたが、現行の運行ルートを前提に記載しています。一方当社から変更に関するご説明をしました。変更の時期が来年の 1 月 12 日予定ですが、ただし、中東情勢の影響もあり、予定通り運行開始ができるかという若干の不安があります。近々には確定すると思いますので確定したあかつきには新たな運行経路への変更に伴いまして、フィーダー系統補助金の申請についても変更申請を行っていく次第でありますのでよろしくお願いいたします。

【会長】ご説明ありがとうございます。ほかにご意見やご質問はございませんでしょうか。

ないようですので、ただいま説明のあった議題 2 の南海りんかんバス営業所移転に伴う市内公共交通の一部見直しについて、承認ということでよろしいでしょうか。

➡承認

9. その他

【会長】それでは続きまして、その他となっています。なにかご発言等ある方はいらっしゃいますか。

【大木委員】本日皆様に和歌山エリアのご利用状況についてをお配りさせていただいています。和歌山支社エリアの利用状況について出しています。和歌山線はピンクのところでは 24 年度については 3,756 という数字になっています。続いて黄色のラインが 4,000 の数字のところに入っていると思うんですが、87 年に国鉄から民営に変わった年で、旅客輸送における鉄道からバスに変換する一つの目安のラインです。2,000 のところにもラインがあると思うんですが、こちらは当社単独では維持困難なラインということで和歌山でいいますと新宮から白浜間で 2,000 の半分以下の数値となり非常に厳しい状況となっています。五条から和歌山間についても 4,000 を下回ってきていますのでさらなる利用促進に取り組んでいかなければならないという状況になっています。2 ページについては輸送密度の算出方法を書いています。いわゆる乗車人口乗降人口という数値とは違いまして、どれだけの人がどれだけの距離乗ったのかといったところを一日あたり換算して数値を出していますのでご覧ください。3 ページでは橋本市内の乗車人員の推移となっています 87 年をピークに 2025 年度は 1,697 約 44%減になっています。コロナ禍を経てコロナ前の水準にも戻っていないというのが現状です。4 ページは紀北エリアの交通分担率を記載したものになります。こちらは和歌山県地域公共交通計画の抜粋になります。移動する際にこういった移動手段で移動しているかと

いう図なんです、左の赤い部分が鉄道となっています。100人中、電車を使う人が5人程度となっています。南へいくにつれて車の利用率が高くなっていきまして鉄道に関しては1%を切るような状態となっています。車を使うなということではなくバス等を含めた公共交通を使っていただくことが大事なと思っていますのでよろしくお願いいたします。最後のページですが、県内の高速道路開通状況です。近いところでは、京奈和自動車道が開通しまして交通の便というのは格段に上がっています。南の方見ますとすさみから先についても来年度中には開通すると聞いておりますし、串本から先についても近々に開通すると聞いています。これらから鉄道事業においては今後かなり厳しい状況が続くのではないかと状況です。このタイミングでご説明しましたのは、公共交通会議ということですので、バスのことだけでなく鉄道のことも考えてほしいと思っていますのでよろしくお願いいたします。

【会長】資料に基づくご発言でした。ありがとうございます。ほかにどうでしょうか。

【田中和仁委員】お配りいただいた資料について、3番の橋本市内各駅の乗車人員の推移の1,697人は橋本駅の乗車数でしょうか。それとも乗って通過しても1人になるのでしょうか。

【大木委員】JR和歌山線の乗車数です。南海電車さんの数字は入っていません。

【会長】せっかくの機会ですので他にご発言ある方はお願いします。

【田中博晃委員】資料ですが、この場に来てすぐに内容をチェックして的外れなことを聞いてしまうこともあると思うので事前配布していただきたい。

【事務局】できるだけ早い段階で事前配布できるようにさせていただきます。

【諏訪委員】県の方から事務局の橋本市に一点お願いがあります。本年度に県総合交通政策課の重点施策として、県内30市町村別の地域交通カルテというものを作成する予定です。市町村ごとの交通の現状であったり課題を把握して分析してまとめたいと思っています。アンケートやヒアリングにご協力いただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

【会長】他にはどうでしょうか。ないようでしたら進行を事務局にお返しします。

10. 副会長あいさつ

渋田副会長が閉会あいさつを行った。