

橋本市地域公共交通計画

令和5年3月

橋本市

目 次

1. 計画の概要.....	3
1-1 はじめに.....	3
1-2 計画策定の背景と目的.....	3
1-3 計画の区域.....	3
1-4 計画の期間.....	3
2. 地域公共交通を取り巻く現状.....	4
2-1 橋本市の概要.....	4
2-2 人口等の状況.....	5
2-3 公共交通の状況.....	8
2-4 地域公共交通確保維持事業について.....	16
3. 計画の実施により目指す公共交通の姿.....	20
3-1 上位・関連計画等の整理.....	20
3-2 公共交通に対する意見・要望.....	26
3-3 目指すべき公共交通の将来像.....	35
3-4 計画の基本理念と方針.....	36
4. 計画の目標と事業内容.....	37
方針1 持続可能かつ利便性の高い公共交通網の構築.....	38
方針2 市民・地域に向けた利用及び理解促進.....	41
方針3 ICT技術の活用による利便性の向上.....	44
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.....	45
5. 計画の進捗管理.....	47
5-1 進捗管理の考え方.....	47

1. 計画の概要

1-1 はじめに

公共交通は、自家用車や運転免許を持たない人、高齢者、障がい者、子どもを中心とした多くの人にとって欠かせない移動手段であり、高齢化や免許返納者、移動制約者の増加に伴ってその重要性が高まっています。一方で、人口減少や新型コロナウイルス感染症の感染拡大による生活様式の激変によって交通事業者が置かれる状況は非常に厳しいものとなっており、いかに公共交通ネットワークを維持し、充実させるかということが大きな課題となっています。

昨今の厳しい財政状況下においては、行政・交通事業者・市民・各種団体が協働して、地域の実情に見合った公共交通のあり方を追求し、それぞれが主体的に課題に取り組まなくてはなりません。

1-2 計画策定の背景と目的

本市では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年11月）」の施行と、地域による主体的な公共交通ネットワークの形成を推進する国全体の動きの中で、平成29年3月に「橋本市地域公共交通網形成計画」を策定しました。「みんなが気にして、動いて育てる公共交通」をモットーに、関係者の連携促進や市民の主体性の醸成等に取り組んだほか、令和元年5月にはその事業計画として「橋本市地域公共交通再編実施計画」を策定し、コミュニティバスと民間路線との競合区間の解消、橋本市民病院無料送迎バスの廃止と民間路線への統合などを実施しました。これらの取り組みにより、令和3年3月には橋本市生活交通ネットワーク協議会として近畿運輸局より優良団体表彰を受けています。

本計画は、これまでの経緯を踏まえた上で、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す。

1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、橋本市全域とします。

1-4 計画の期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度の5年間とします。

2. 地域公共交通を取り巻く現状

2-1 橋本市の概要

橋本市は、和歌山県の北東端に位置し、奈良県と大阪府に隣接する、人口約6万人のまちです。世界遺産・高野山の麓にあり、古来より高野街道と伊勢（大和）街道が交差する要衝であり、まちの中央を流れる紀の川の水運により、材木運搬や高野山宿場町として栄えてきました。

市内には、大阪・難波へとつながる南海高野線、和歌山市とつながるJR和歌山線、奈良・京都方面と連絡する京奈和自動車道など、大阪をはじめとした関西各地への良好なアクセスを有しているため、通勤や物流に便利なまちとなっています。また、紀伊山地や和泉山脈に囲まれた自然豊かな土地でもあり、高野山ゆかりの精進野菜や温泉などを楽しむこともできます。



図2-1 橋本市の位置

2-2 人口等の状況

(1) 総人口と高齢化率の推移

本市の総人口は2000年（平成12年）の70,469人をピークとして減少に転じ、2020年（令和2年）には60,818人となっています。総人口に占める割合は、2020年時点で年少人口が11.5%、生産年齢人口が55.3%、高齢者人口が33.2%となっており、2015年（平成27年）と比較すると、高齢者人口が増加している一方で、年少人口と生産年齢人口は減少しています。

高齢者の増加に伴い、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と言えます。

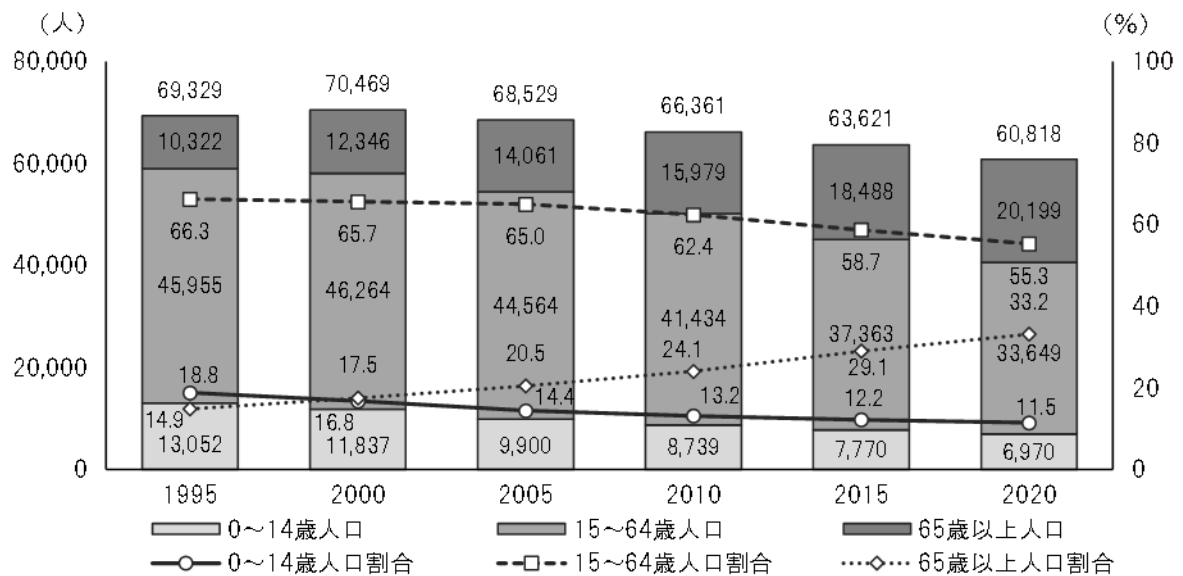


図2-2 総人口と高齢化率の推移

出典：総務省「国勢調査」

(2) 人口動態

自然動態については、2001年（平成13年）を除いて死亡数が出生数を超過する傾向が続いており、近年は死亡数の増加と出生数の減少により、自然減の規模が大きくなっています。社会動態についても転出数が転入数を超過する傾向が続いており、転出数・転入数ともに減少傾向で推移していますが、人口規模の縮小に合わせて移動する人口も減っているものと考えられます。

◆ 人口動態の推移

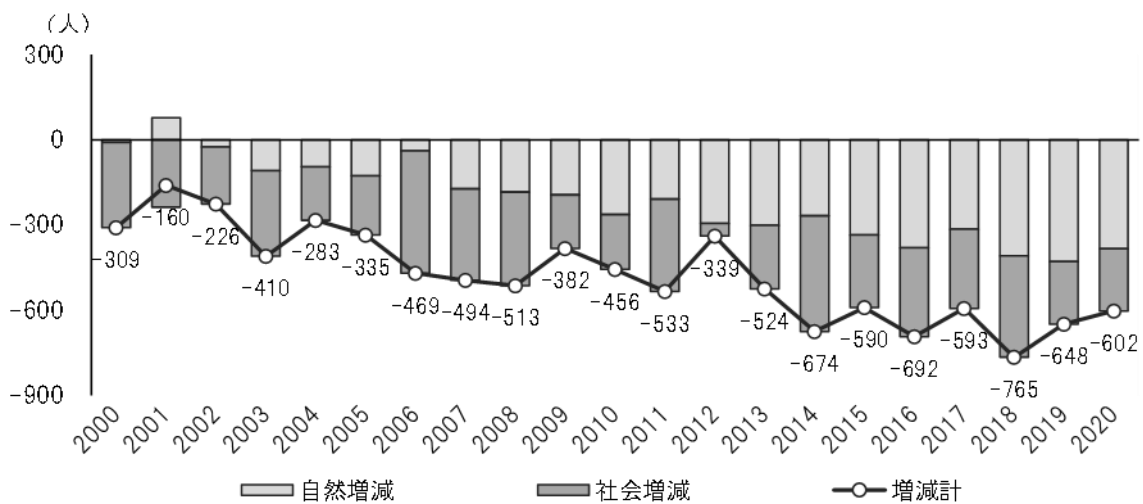


図2-3 人口動態の推移

◆ 自然動態

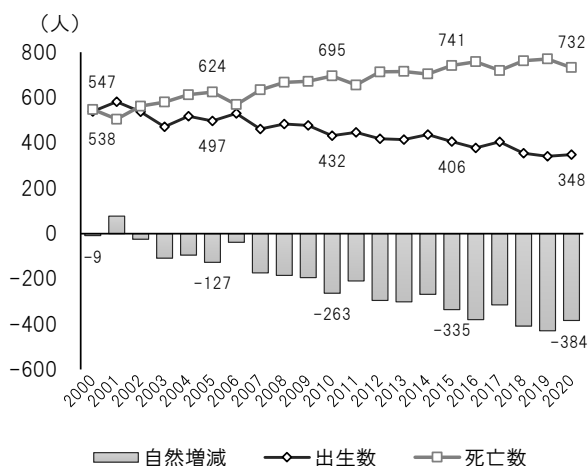


図2-4 自然動態

◆ 社会動態

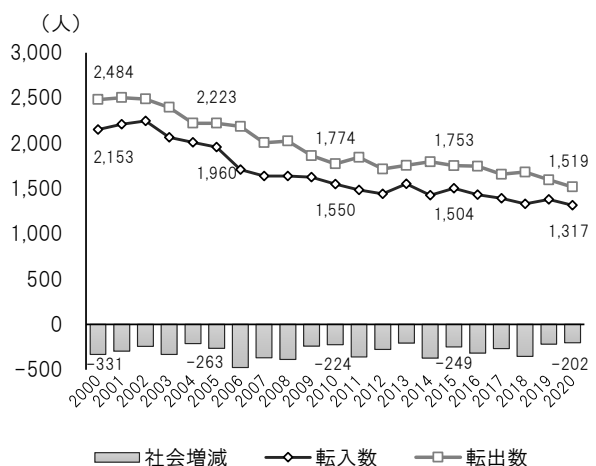


図2-5 社会動態

（注）2013年以降、各年1月1日～12月31日の値

出典：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

(3) 通勤・通学者の移動状況

市内に常住する通勤・通学者のうち、約半数が市内で就業・就学しています。市外での目的地は、大阪市・かつらぎ町・五條市・堺市の順に多くなっています。

一方、市内で就業・就学している人の75.6%が市内常住者です。

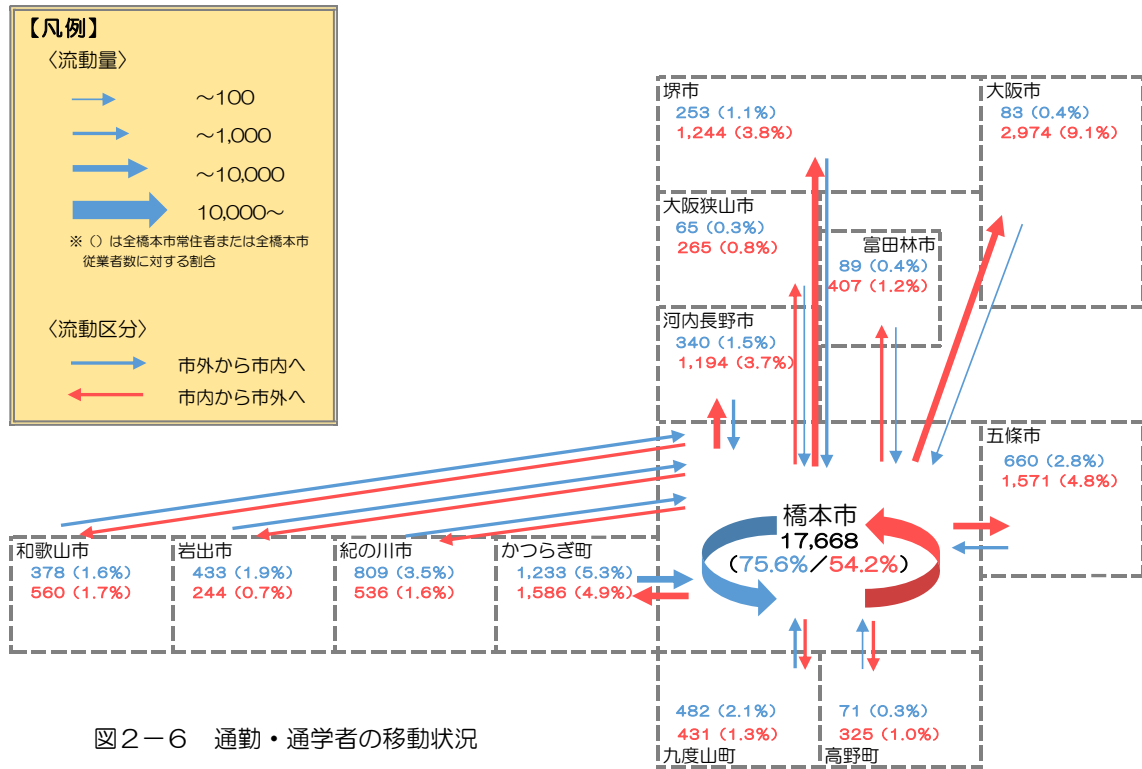


図2-6 通勤・通学者の移動状況

出典：総務省「国勢調査」

(4) 市内就業・就学者における交通手段分担率

市内で就業・就学している人が利用する交通手段（複数回答可）は、73.2%が自家用車、9.6%が鉄道・電車となっており、乗合バスの利用は1.6%にとどまっています。

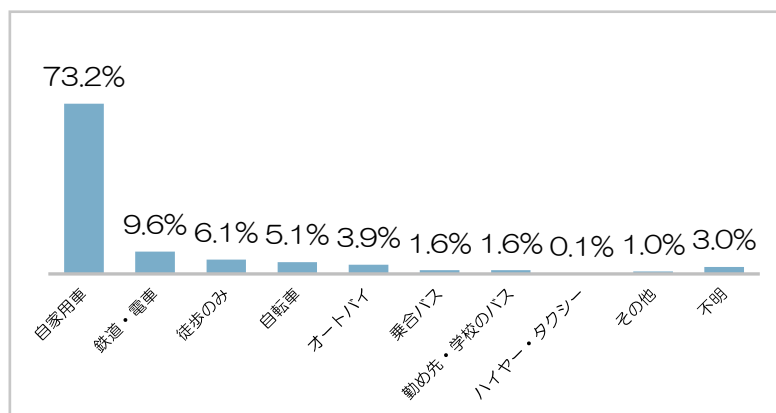


図2-7 市内就学・就業者における交通手段分担率

出典：総務省「国勢調査」

2-3 公共交通の状況

本市の公共交通ネットワークは、鉄道・バス・タクシーからなります。

(1) 鉄道

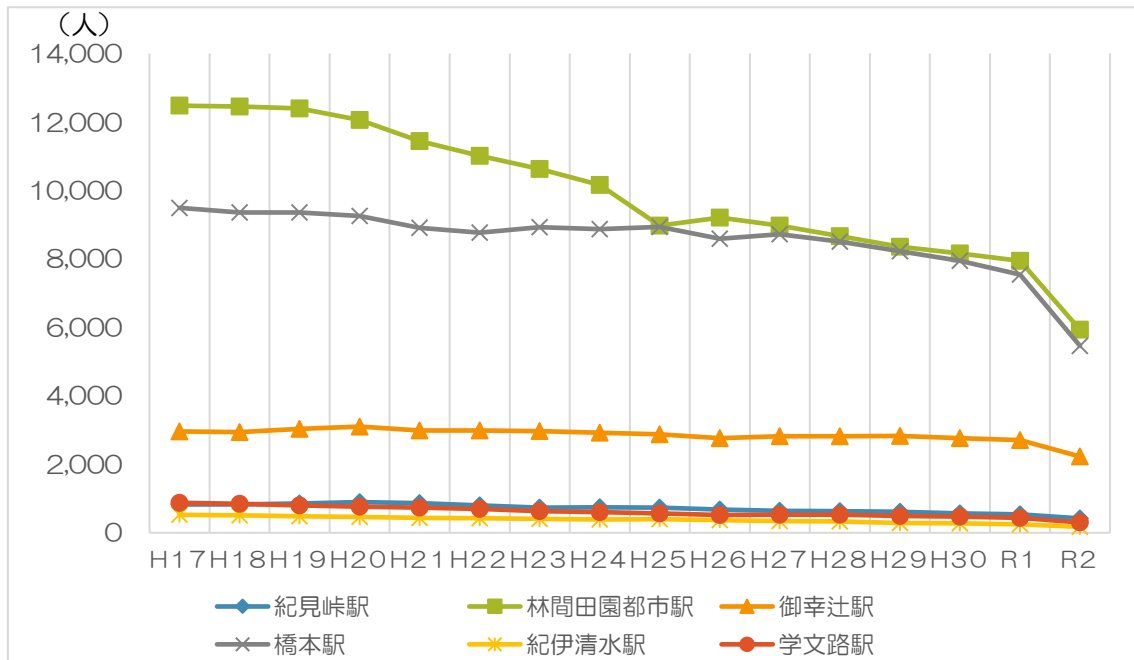
南北に南海電鉄高野線が通り、大阪府及び高野町にアクセスできます。また、東西にJR西日本和歌山線が通り、奈良県から和歌山市まで繋いでいます。



図2-8 市内鉄道ネットワーク図

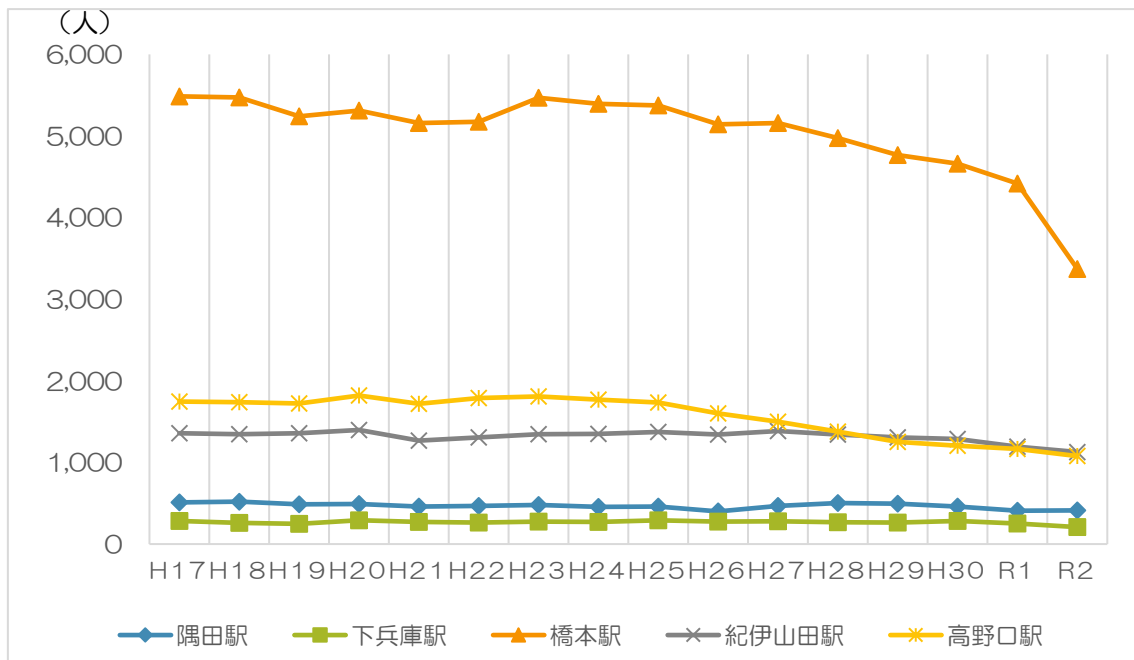
◆ 鉄道の利用者数

いずれの駅の利用者数もゆるやかに減少していましたが、近年は新型コロナウイルス感染症の影響等により顕著となっています。



出典：橋本市統計要覧

図2-9 年間乗車人員（南海電鉄）



出典：橋本市統計要覧

図2-10 年間乗車人員（JR）

(2) 民間路線バス

市内を運行する民間路線バスは以下のとおりです。

運行主体	路線名	系統 番号	(起点) — (終点)			備考
南海りんかん バス(株)	林間田園 都市線	11 	林間田園 都市駅前	あやの台	林間田園 都市駅前	—
		12 	林間田園 都市駅前	—	あやの台 一丁目中止め	—
		31 	林間田園 都市駅前	—	橋本市民 病院前	—
		32 	林間田園 都市駅前	—	初芝橋本 高校前	—
		33 	林間田園 都市駅前	橋本市民病院前 経由 あやの台	林間田園 都市駅前	—
		34 	林間田園 都市駅前	—	アルバック前	—
		36 	林間田園 都市駅前	橋本市民病院前 紀ノ光台三丁目 経由 あやの台	林間田園 都市駅前	—
		15 	林間田園 都市駅前	霜草・あやの台 紀ノ光台三丁目 経由 橋本市民病院前	林間田園 都市駅前	—
		37 	林間田園 都市駅前	橋本市民病院前 紀ノ光台三丁目 あやの台 経由 霜草	林間田園 都市駅前	—
	紀 見 線	14 	林間田園 都市駅前	—	車庫前	—
		21 	林間田園 都市駅前	—	紀見ヶ丘	—
	橋本市内線	51 	橋本駅前	—	車庫前	—
	紀 見 橋 本 病 院 線	55 	車庫前	—	橋本市民 病院前	●地域公共交通確保 維持事業対象路線 ●市補助路線

表2-1 市内民間路線バス一覧

運 行 系 統 図

南海りんかんバス株式会社

(2023年4月3日 現在 橋本営業所)

駅名	系統番号	(起点) — (終点)	色別
林間山脈 沿道線	11	林間山脈 都布駅前	
	12	林間山脈 都布駅前	
	31	林間山脈 都布駅前	
	32	林間山脈 都布駅前	
	33	林間山脈 都布駅前	
林間山脈 沿道線	36	林間山脈 都布駅前	
	15	林間山脈 都布駅前	
	37	林間山脈 都布駅前	
紀勢線	14	林間山脈 都布駅前	
	21	林間山脈 都布駅前	
	51	紀勢ヶ丘 車庫前	
湯太戸内線	55	湯太戸内線 湯太戸内駅	

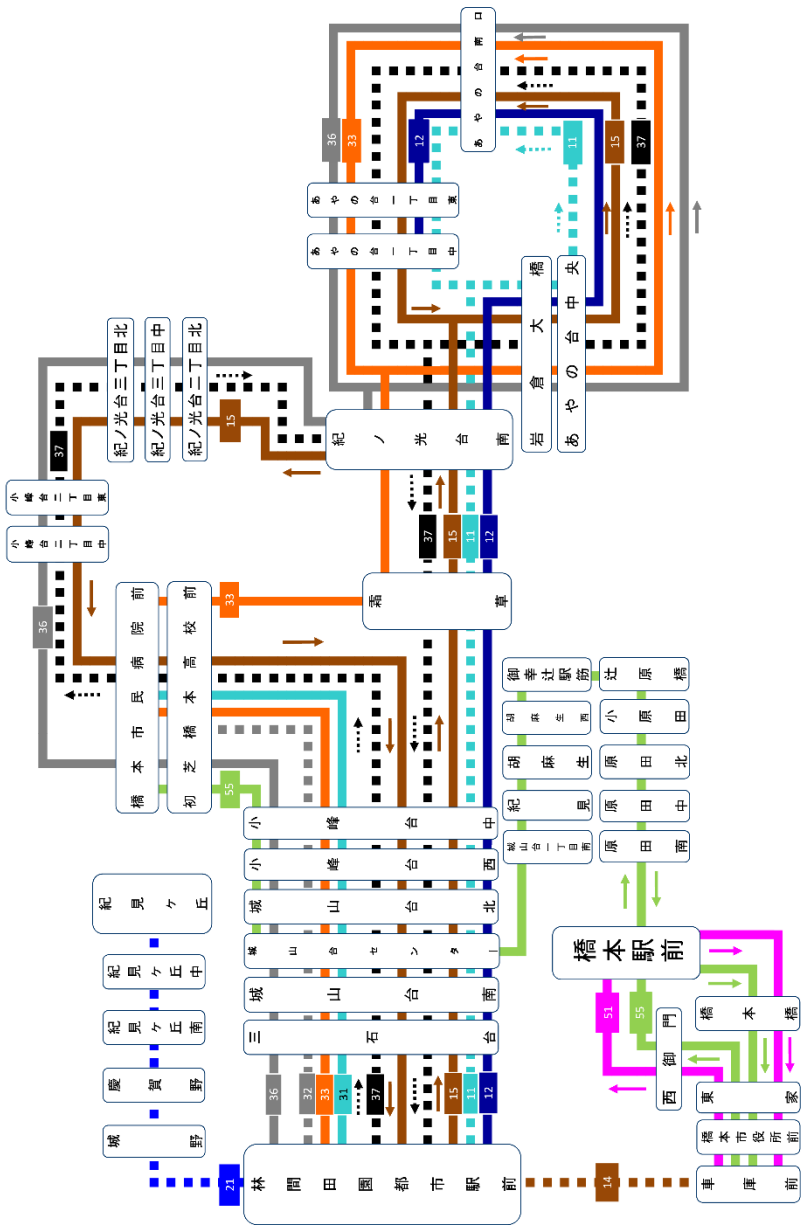


図2-1-1 市内民間路線バス路線図

出典：バス事業者データベース

◆ 路線バスの利用者数

南海りんかんバスにおいては、平成 12 年をピークにバス利用者数の減少が続いています。

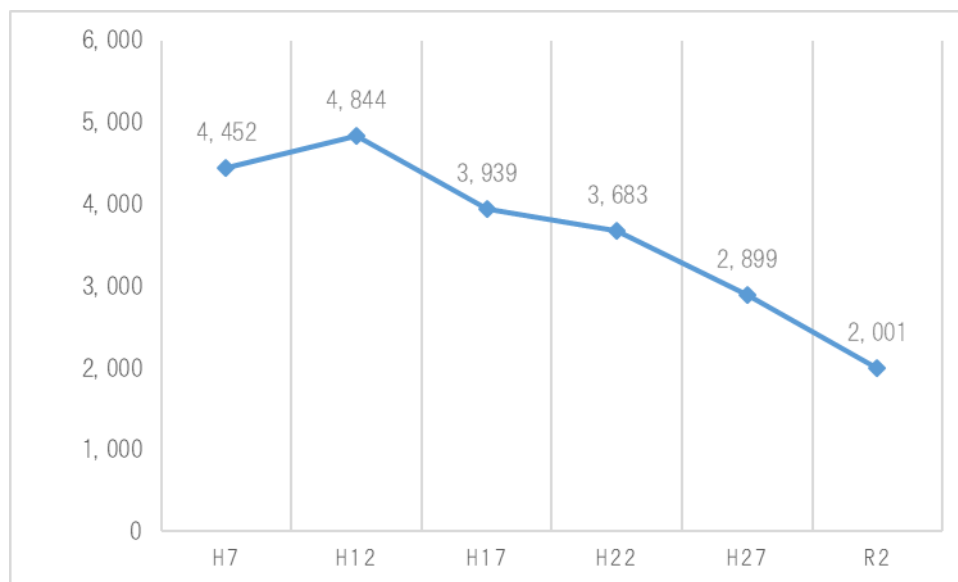


図2-12 南海りんかんバス橋本市関連路線の1日当たり利用者数の推移

出典：バス事業者データ

(3) コミュニティバス・デマンドタクシー

市内を運行するコミュニティバス及びデマンドタクシーは以下のとおりです。

● コミュニティバス

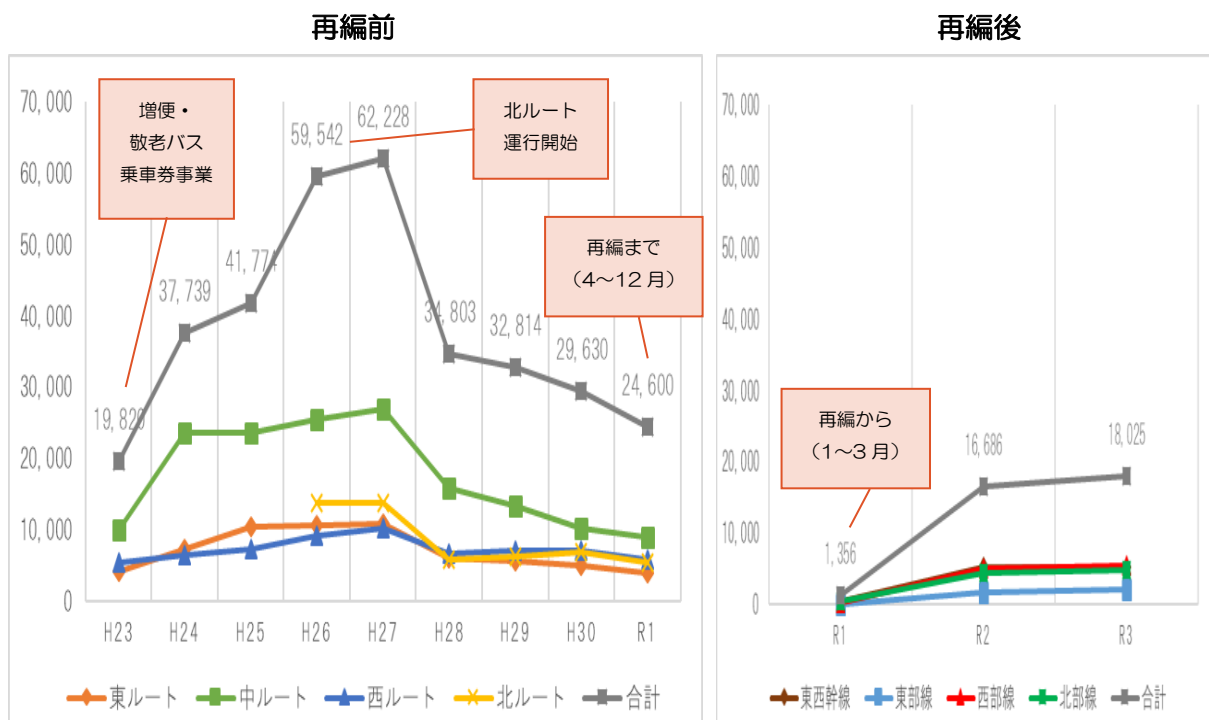
定時定路線運行（1日8便4往復）

運行主体	路線名	（起点）－（主な経由地）－（終点）			備考
南海りんかんバス(株) ※市との協定による	東西幹線	橋本駅前	高野口駅前	橋本駅前	地域公共交通確保維持事業対象路線
	西部線	橋本駅前	高野口駅前 学文路駅前	橋本駅前	
	東部線	車庫前	あやの台 オークワ前	車庫前	
	北部線	車庫前	林間田園 都市駅前	車庫前	－

表2-2 橋本市コミュニティバス路線一覧

◆ コミュニティバスの利用者数

本計画の前身である橋本市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によってコミュニティバスのルートが簡素化・デマンドタクシー路線が拡充されたことにより、再編後に利用者数が減少しています。また、近年は新型コロナウイルス感染症の影響も見受けられましたが、令和3年度には増加傾向に転じています。



出典：橋本市

図2-13 コミュニティバス年間利用者数

● デマンド（予約型乗合）タクシー

予約時のみ決まった停留所から、決まった時間に運行（1日8便4往復）

運行主体	路線名	（起点）－（主な経由地）－（終点）		
橋本第一交通(株)	紀見峠線	林間田園都市駅前	紀見峠 紀見峠駅前	林間田園都市駅前
	杉尾線	御幸辻駅前	不動山の巨石口 城山台南	御幸辻駅前
	恋野線	橋本市役所前	あやの台オークワ前 恋野地区公民館前	橋本市役所前
	谷奥深線	あやの台オークワ前	（谷奥深集落）	あやの台オークワ前
	あやの台線	あやの台オークワ前	橋本市民病院前	あやの台オークワ前
有鉄観光タクシー (株)	山田・出塔線	御幸辻駅前	紀伊山田駅前 やっちゃん広場	御幸辻駅前
	吉原線	御幸辻駅前	紀伊山田駅前 やっちゃん広場	御幸辻駅前
	フルーツライン線	橋本市役所前	学文路駅前	橋本市役所前
	九重・田原線	エコパーク紀望の里前	（九重集落） 高野口駅前	エコパーク紀望の里前
	竹尾・嵯峨谷線	高野口駅前	（竹尾集落）	高野口駅前

表2-3 橋本市デマンドタクシー路線一覧

◆ デマンドタクシーの利用者数

運行開始以後、路線によりばらつきはあるものの全体的に増加傾向となっています。

※恋野線、谷奥深線は令和5年度運行開始のためデータなし

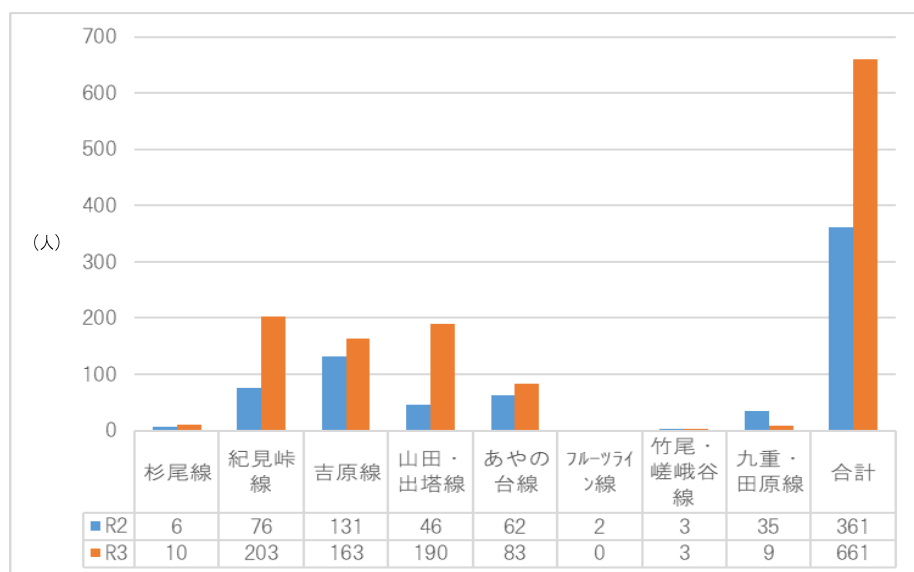


図2-14 デマンドタクシー年間利用者数

出典：橋本市

(4) タクシー

市内にはタクシー事業所が３社・計３カ所あり、市内の駅等を中心に運行を行っています。



図２－１５ 市内タクシー事業所

2-4 地域公共交通確保維持事業について

地域の特性に応じた生活交通の維持を目的として、橋本市生活交通ネットワーク協議会が主体となり、国庫補助により行うものです。

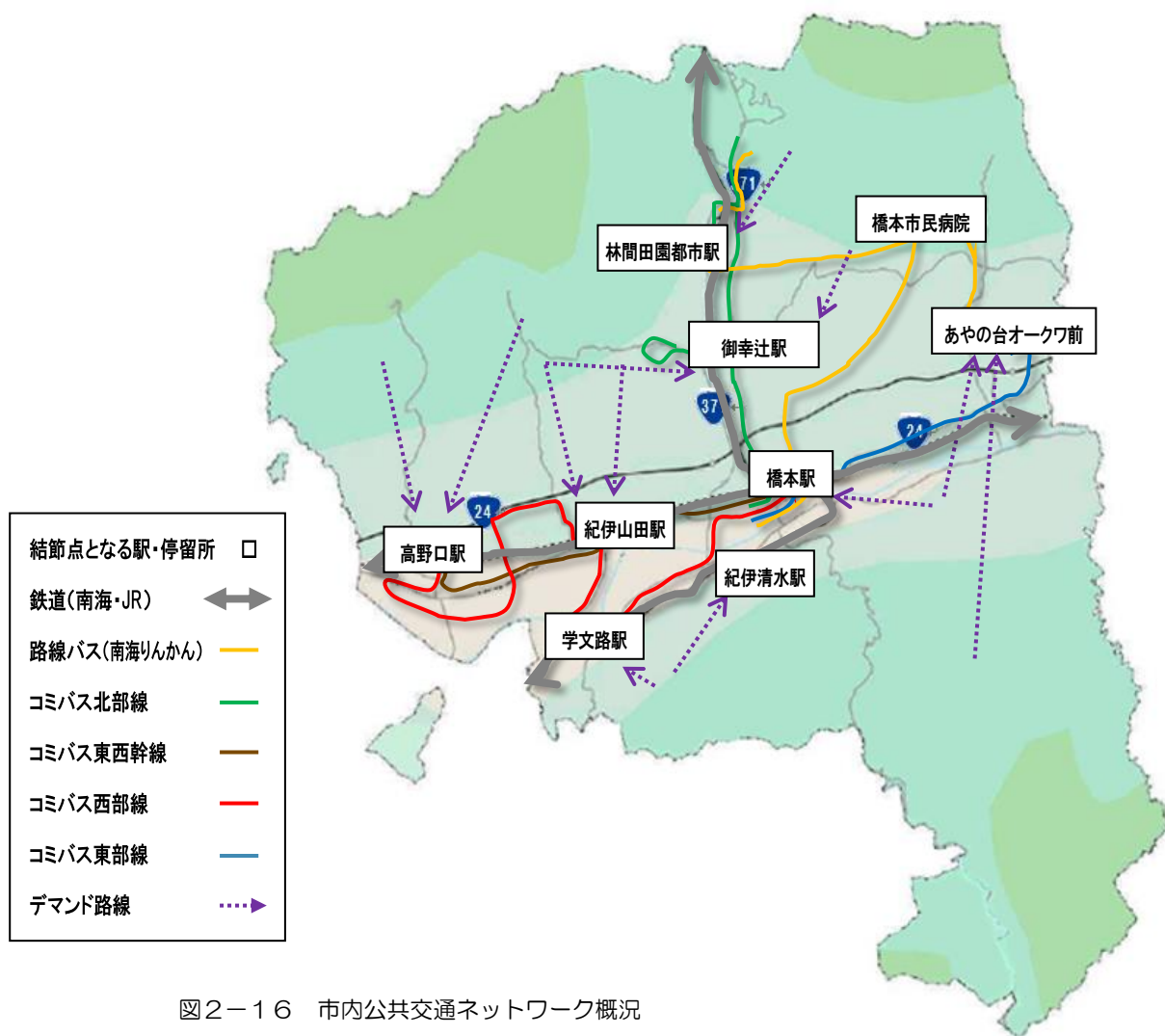


図2-16 市内公共交通ネットワーク概況

● 市内公共交通の整理

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。	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
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。	●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 ●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
	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	鉄道及びバスでカバーできない地域と、鉄道駅やバス停留所の結節点、またはスーパーや病院などの生活拠点を繋ぐ。	

表 2-4 市内公共交通一覧

● 補助システムの必要性

- **コミュニティバス東西幹線**は橋本駅と高野口駅を連絡しており、商業施設や医療機関、公共施設等が集中するエリアを運行するため、地域住民や通勤・通学客、観光客等幅広い層の移動を支えています。また、橋本駅から橋本市民病院へ向かう路線バスに乗り換える利用客も多く、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
- **コミュニティバス西部線**は橋本駅と高野口駅を連絡しており、運行区間には高齢化率の高い団地やスーパー等の商業施設が多く含まれるため、地域住民にとって欠かせない移動手段となっています。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
- **コミュニティバス東部線**は隅田地区を中心とする橋本駅以東のエリアを定時定路線運行する唯一のバス路線であり、運行区間にはスーパー等の商業施設も含まれます。周辺住民の生活を支える上で欠かせない移動手段ですが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
- **南海りんかんバス紀見橋本病院線**は橋本駅から橋本市民病院を直接つなぐバス路線です。橋本市民病院は市の北東部に位置しており、ほとんどの市民が通院するために交通機関を必要とするため、運行継続は医療・福祉の点から見ても重要です。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

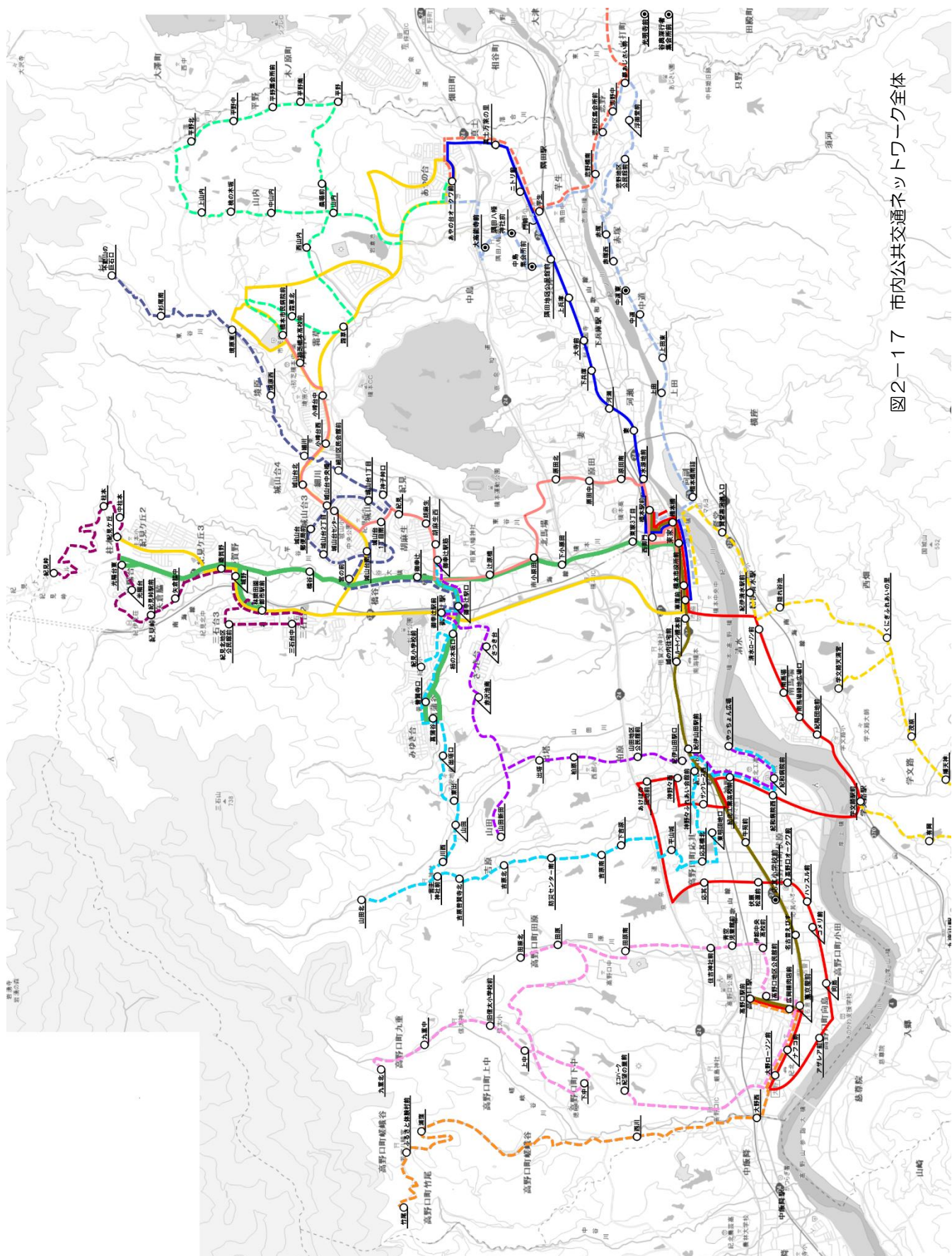


図2-17 市内公共交通ネットワーク全体

3. 計画の実施により目指す公共交通の姿

3-1 上位・関連計画等の整理

(1) まちづくりの方針に関するもの

- 橋本市長期総合計画（後期計画：令和5年度～令和9年度）

本市がまちづくりを進める上で根幹となる、基本理念や目標を定めています。

基 本 理 念

- ◆ ふるさとを大切にし、一人ひとりが輝き、互いの人権を尊重しあう、優しさ・あたたかさのあるまちをめざします
- ◆ 地域資源をいかした、活力ある産業と多様な経済活動を生みだすまちをめざします
- ◆ 緑豊かで美しい自然をいかし、優れた生活環境があるまちをめざします
- ◆ 安全・安心な暮らしをつくり、子どもから高齢者までともに助け合い、いきいきと暮らせるまちをめざします
- ◆ 充実した教育・学習機会があり、伝承と創造の精神と豊かな資質を持つ、次代につながる人材と文化が育つまちをめざします

ま ち の 将 来 像

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



まちづくりの基本目標

基本目標「ともに創る」	基本目標「ともに守る」	基本目標「ともに育てる」
産業の振興と雇用を創出し 定住できるまち ～新たな市場と結びつく仕組みをつくる～	安全・安心な暮らしを守り 支えるまち ～健やかな暮らしを守り支える仕組みをつくる～	子どもから高齢者までともに 育み学び合うまち ～人が育ち学び合う仕組みをつくる～

(2) 都市の姿・開発事業等に関するもの

- 橋本市都市計画マスタープラン（令和５年度～令和１４年度）

都市計画マスタープランにおける都市づくりのビジョン

豊かな自然と文化・歴史を基盤に、農商工のモノづくりが育つ
賑わい住宅都市 橋本

都市づくりのビジョンに込めた想い

豊かな自然と文化・ 歴史	風土に培われた豊かな自然、歴史・文化、世界遺産 高野参詣道「黒河道」、日本遺産「葛城修験」などの観光資源を保全・活用し、まちの魅力に磨きをかける田園都市を目指します。
農商工のモノづくり が育つ	生産高全国４位の柿、県下１位の鶏卵生産、高野山麓精進野菜等の農業生産品、日本一のシェアを誇る紀州へら竿（経済産業省指定伝統的工芸品）、生産高全国１位を誇る高野口のパイル織物など独自の地場産業や既存産業等の振興により、冠名がつけられるほど知名度の高い産業の発展を目指します。
賑わい	都市の核や地域の核となるエリアの整備や土地利用の適正な利用促進により、居住地域や交流拠点の集約を進め、コンパクトで持続可能な都市の骨格を作り、人口密度の維持・向上を促すとともに、人々が自発的・積極的にまちに関わり、活動や交流のできる環境を構築することで賑わいのある都市づくりを目指します。
住宅都市	大阪都市圏の衛星都市である本市では、多様な働き方や暮らし方が求められる今の時代に即した様々な世代や立場の人々がそれぞれのライフスタイルを実現できる都市づくりを目指します。

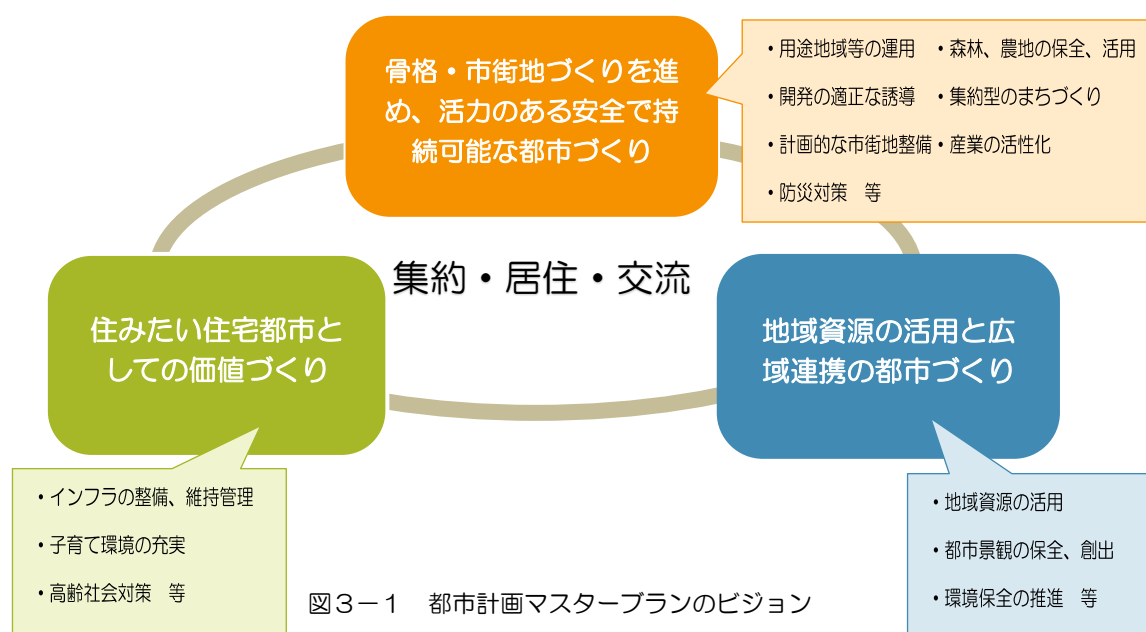


図 3-1 都市計画マスタープランのビジョン

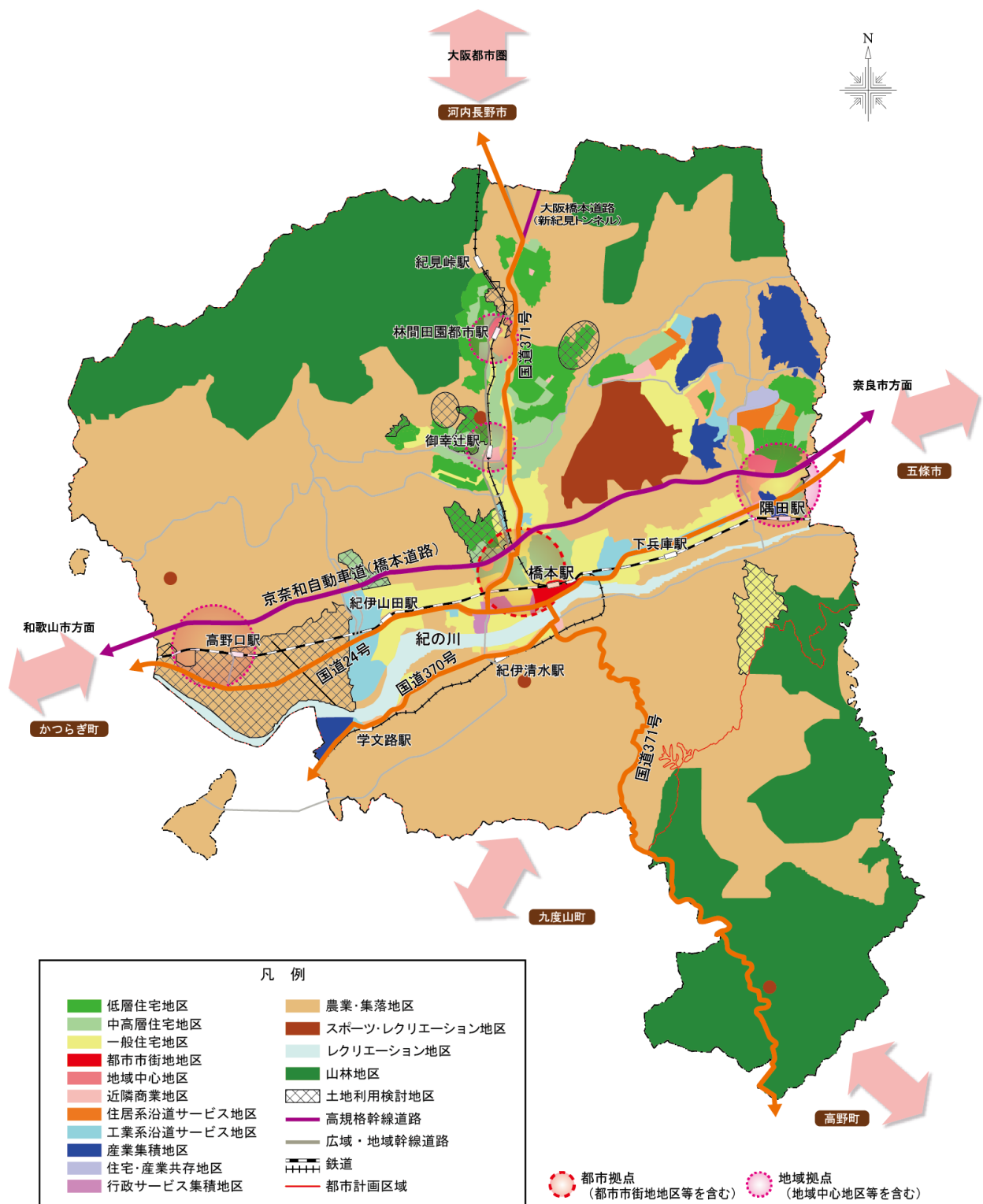


図3-2 土地利用の方針図

● 橋本市産業振興促進計画（令和2年度～令和6年度）

産業活性化・雇用促進のために、以下のとおり目標と具体的な取り組み内容を定めています。

計 画 目 標

（１）設備投資の活性化に関する目標

成果指標	目標（累計）
新規設備投資件数（件）	35 件 （毎年度：7 件）

（２）雇用・人口に関する目標

成果指標	目標（累計）
新規雇用人数（人）	300 人 （令和2年度～令和4年度：100 人、 令和5年度～令和6年度：200 人）

（３）事業者向け周知に関する目標

活動指標	目標（累計）
説明会の実施	市内商工会議所および商工会の事業者向け研修会等の際に税制の説明を実施する。
Web 媒体、情報媒体による情報発信	市のウェブサイトにおいて半島税制に関する周知ページを作成及び掲載し、市広報紙において確定申告時期に合わせて情報発信を年2回程度実施する。
事業者への直接周知	税務及び企業誘致の部署窓口で半島税制に関する周知資料を常設し、相談事業者に対して口頭による制度説明及びチラシを提供する。

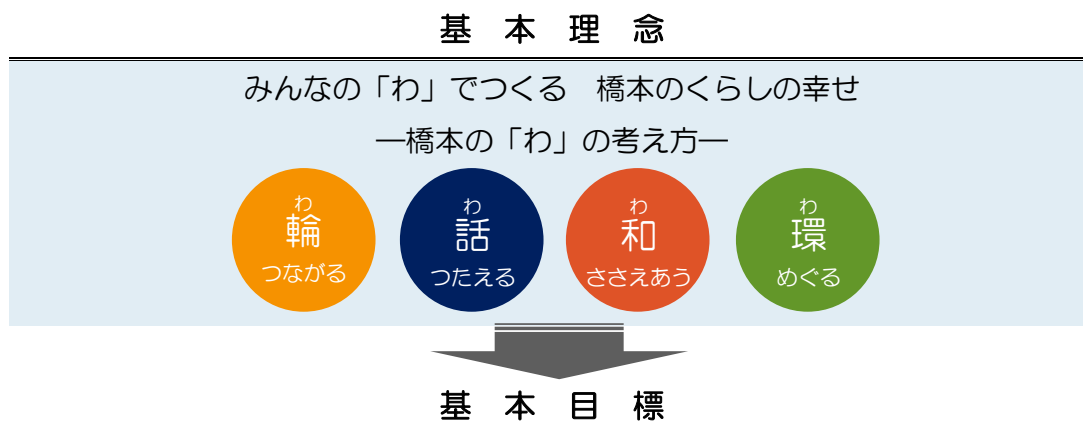
取 組 内 容

- ◆ 農林水産業…地域産品の販路拡大の支援、営農指導・就農支援事業
- ◆ 商 工 業…商業・サービス業の促進、中小規模事業者への経営支援、地域産品のブランド化推進、企業誘致の推進
- ◆ 情報通信業…企業誘致の推進
- ◆ 観 光…観光商品メニューとサービスの充実、観光プロモーションの推進、企業誘致の推進
- ◆ 各業種共通…租税特別措置の活用促進、地方税の不均一課税

(3) 福祉施策に関するもの

● 第3次橋本市地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和4年度～令和8年度）

地域全体で地域の絆を育み、住民同士が支え合いながら暮らすことのできる地域共生社会の実現をめざして、理念や取り組みの方向性、役割などを定めています。



基本目標1 人や地域がつながる“輪”による絆づくり

地域福祉計画	地域福祉活動計画
(1) 思いやる心を育む環境をつくります	(1) 地域の身近な拠点に立った福祉教育を推進します
(2) 地域福祉に携わる団体・関係機関との連携を図ります	(2) 地域の福祉活動を支える地域福祉推進の体制づくりを行います
(3) 地域を担い、支えることができる人材を育成します	(3) 地域福祉のまちづくりを担う人材の発掘・育成を行います

基本目標2 問題を解決していける“話”による仕組みづくり

地域福祉計画	地域福祉活動計画
(1) 包括的な相談支援体制を充実させます	(1) 住民が気軽に相談できる相談支援体制を構築します
(2) 多様化する地域生活課題に対応する体制を整備します	(2) 支援を必要とする人を地域で支える取り組みを推進します
(3) 一人ひとりの人権を認め合い、あらゆる人の権利を擁護します	(3) 一人ひとりが尊重され、認め合える仕組みづくりを行います

基本目標3 安心・安全に暮らせる“和”による体制づくり

地域福祉計画	地域福祉活動計画
(1) きめ細やかな情報提供を行います	(1) 一人ひとりの生活を支えるサービスの提供を行います
(2) 日頃からの防犯・防災体制の充実を図ります	(2) 地域住民の安全を確保するために防犯・防災体制の充実を図ります
(3) 安心・安全に過ごせる環境を整備します	(3) 誰もが安心して快適に暮らせる地域づくりを進めます

基本目標4 みんなが集える“環”による拠点づくり

地域福祉計画	地域福祉活動計画
(1) 地域における交流の場づくりを進めます	(1) 地域のさまざまな活動のつながりを大切にしながら環を広げていきます
(2) 地域活動の拠点づくりを進めます	(2) ボランティアセンターを身近な地域の拠点にネットワークづくりを進めます
(3) 誰もがいきいきと暮らせる環境を整備します	(3) 住民の福祉の心を育てるためにともに学び合える仕組みづくりを進めます

(4) 国全体の交通政策に関するもの

● 第2次交通政策基本計画（令和3年度～令和7年度）

国全体が持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換するため、交通に関する施策を総合的に定めています。

基 本 的 方 針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、
あらゆる施策を総動員して取り組み

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保	B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現 ・地域公共交通の維持確保・新型コロナの影響を踏まえた支援・MaaSの全国での実装・多様なニーズに応えるタクシー運賃等	目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化 ・整備新幹線、リニアの整備促進・基幹的な道路網整備、四車線化・国際コンテナ戦略港湾政策の推進・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等	目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築 ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等・台風襲来時の船舶の走錫事故防止・TEC-FORCEの機能拡充・強化・BCP策定・防災訓練の実施・インフラ、車両、設備の老朽化対策等
目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進 ・まちづくりと公共交通の連携強化・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現・スマートシティの創出等	目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 ・行政手続のオンライン化・交通関連情報のデータ化、標準化・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築・自動運転の実現に向けた開発等・無人航空機による荷物配送実現・海事業業の国際競争力強化・インフラシステムの海外展開等	目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保 ・新型コロナの衛生対策等の支援・安全な自動車の開発、実用化、普及・運輸安全マネジメントの充実・交通事業の働き方改革推進による人材の確保、育成等
目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 ・バリアフリー整備目標の実現・「心のバリアフリー」の強化・新幹線の車椅子用フリースペース等	目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保 ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化・取引環境改善、共同輸配送、倉庫シェアリングの推進、再配達削減・物流ネットワークの構築・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等	目標③ 運送部門における脱炭素化等の加速 ・次世代自動車の普及促進・公共交通の利用促進（MaaS普及等）・グリーン物流の実現・エコエアポートなど航空の低炭素化・カーボンニュートラルポートの形成・ゼロエミッション船の商業運行等
目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 ・インパウンドの受入環境整備・地域での快適な移動環境整備・移動そのものの観光資源化等		

3-2 公共交通に対する意見・要望

(1) コミュニティバス乗務員へのアンケート結果（令和 4 年 7 月）

コミュニティバスを運行する南海りんかんバス株式会社の従業員に対し、バスの運行ルートやダイヤ、利用状況についてのアンケートを行いました。

【意見及び要望】

- 橋本郵便局、和歌山県事務所付近へのバス停留所の設置
- 橋本市民病院へのアクセス改善
- デマンドタクシーの利用促進
- コミュニティバス東西幹線の遅延が常態化しているため、ダイヤの見直し
- 新規利用者が少ない
- 土曜日運行の必要性があるのか疑問
- 通勤・通学に利用できるダイヤの設定

(2) 令和3年度橋本市「まちづくりのためのアンケート」結果

今後の行政に活かすため、市民を対象にアンケートを実施しました。そのうち、公共交通に関する設問の回答結果と自由意見を抜粋します。

【調査設計】

- ア 調査地域 橋本市全域
- イ 調査対象 橋本市在住の18歳以上の方
- ウ 対象者数 2,000人
- エ 抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出
- オ 調査方法 郵送による配布・回収（一部Web上での回答）
- カ 調査期間 令和3年9月13日（月）から10月1日（金）

【回収結果】

- ア 有効回収数 906件（郵送：694件、Web：212件）
- イ 回収率 45.3%

【回答結果】

Q. あなたは、橋本市が行っている政策についてどの程度満足されていますか。

また、どの程度重要だと思われますか。（それぞれ5段階で評価）

- 地域公共交通…コミュニティバスの利便性向上、鉄道・路線バスの乗り継ぎ拠点整備、利用しやすい公共交通環境づくり 等

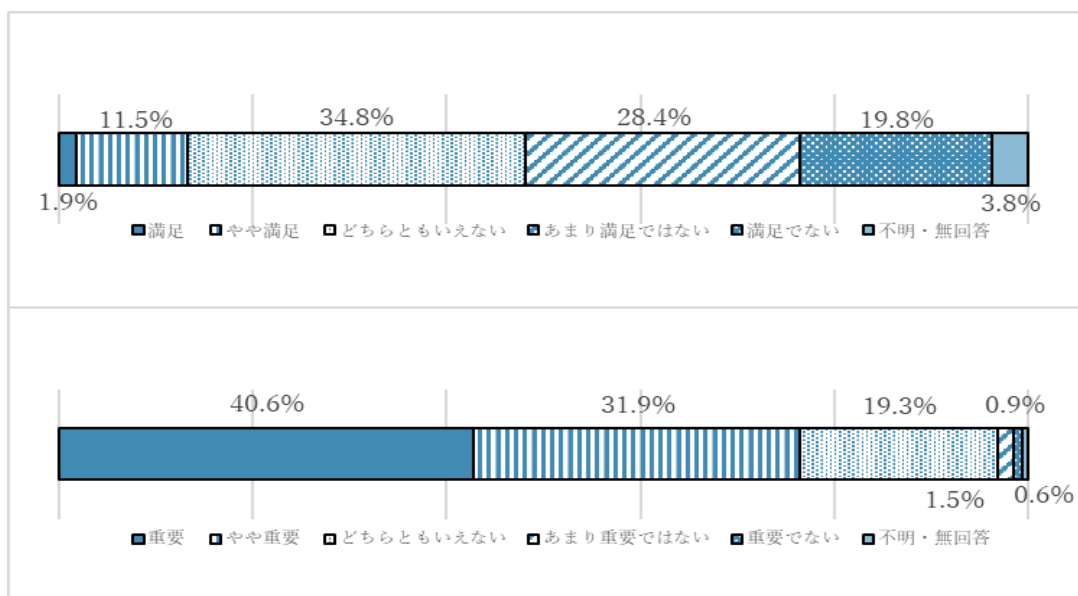


図3-3 地域公共交通政策への満足度と重要度

「重要」「やや重要」と回答した人が72.5%であるのに対し、「満足」「やや満足」と回答した人は13.4%となっており、「重要度が高いのに満足度が低い」＝「重要課題」であると言えます。

【地域公共交通についての自由意見】

公共交通全体の利便増進について

- 公共交通の利便性を上げ、通勤通学しやすくしてほしい
- 大阪などにアクセスが便利という点を向上してほしい。移住促進にもつながると考える
- JR 和歌山線と南海高野線との乗り継ぎがうまくいかないことが多く、橋本駅で待つ時間が長い
- 目的地までの移動手段が少なすぎる。橋本駅からのバスの本数を増やしてほしい
- コミュニティバスやデマンドタクシーの乗り継ぎをよくする、同じ切符で路線バスに乗り継げるようにする等を実現してはどうか
- コミュニティバスのルート・停留所の充実を図ってほしい。同じ税金を払っているのに、利用できる地域とできない地域があるのはおかしい

橋本市民病院へのアクセスについて

- 橋本市は大阪への玄関口だが、駅前開発が遅れており、公共交通も便が悪く利用しづらい。橋本市民病院への無料バスが廃止になった上、バスだと時間がかかりすぎて不便
- コミュニティバスのルートやダイヤはどのように決めているのか。橋本市民病院への通院がしにくい

高齢化社会への対応について

- 市内の高齢者の危ない運転をよく見る。車しか移動手段がなく仕方なく乗る高齢者がいるなら、それに代わるバス・タクシーの利用をもっと促すべき
- 自分の住む地域から市役所周辺やスーパーマーケットへのアクセスが不便である
- 病院や買い物にタクシーを使わなければならない。要介護でないと介護タクシーも使えない。コミュニティバスは本数が少なすぎる。高齢者の多い地域にスーパーマーケットや病院、銀行、コンビニ等が増えてほしい

地域や事業者との連携について

- コミュニティバスを通じて、生産者と販売者、消費者がつながる形にできないだろうか

(3) 令和3年度「市民意識調査」結果

前項の「まちづくりアンケート」と同時に実施した調査のうち、公共交通に関する設問の回答結果を抜粋します。

【調査設計】

- ア 調査地域 橋本市全域
- イ 調査対象 まちづくりのためのアンケート調査対象者と同じ
- ウ 対象者数 2,000 人
- エ 抽出方法 まちづくりのためのアンケート調査対象者と同じ
- オ 調査方法 郵送による配布・回収（一部Web上での回答）
- カ 調査期間 令和3年9月13日（月）から10月1日（金）

【回収結果】

- ア 有効回収数 702 件（郵送：623件、Web：79 件）
- イ 回収率 35.1%

【回答結果】

Q. あなたは、運転免許証をお持ちですか。

「持っている」が88%と最も多く、次いで「免許証を取得したことはない」が8%となっています。

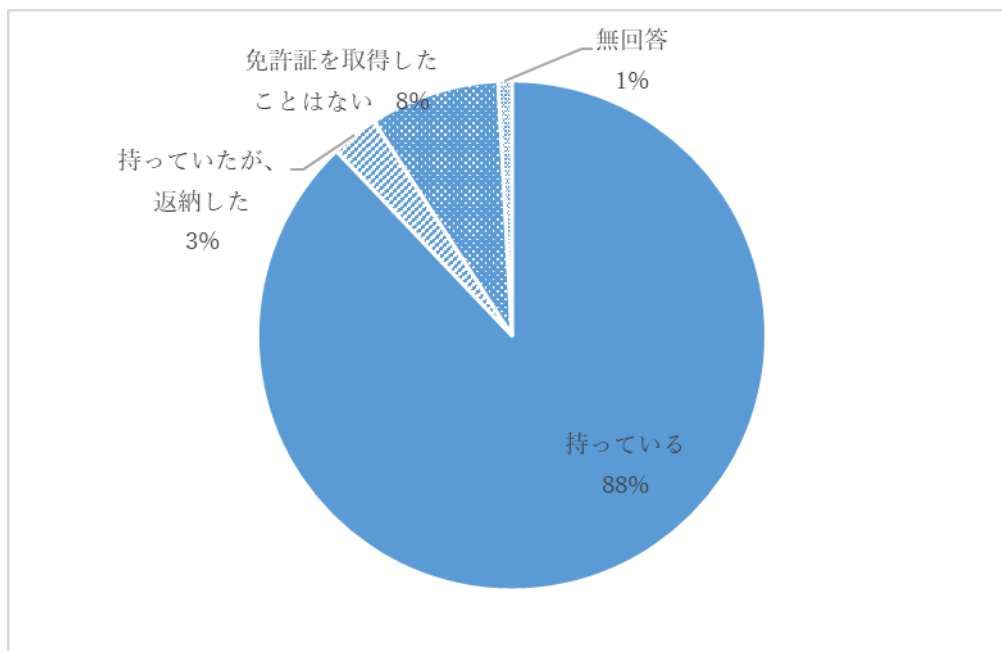


図3-4 運転免許証の所有状況

Q. あなたが公共交通機関を利用する目的を教えてください。

「外食・娯楽」が最も多く、次いで「病院・役所・郵便局・銀行等での用事」「日常的な買い物」となっています。

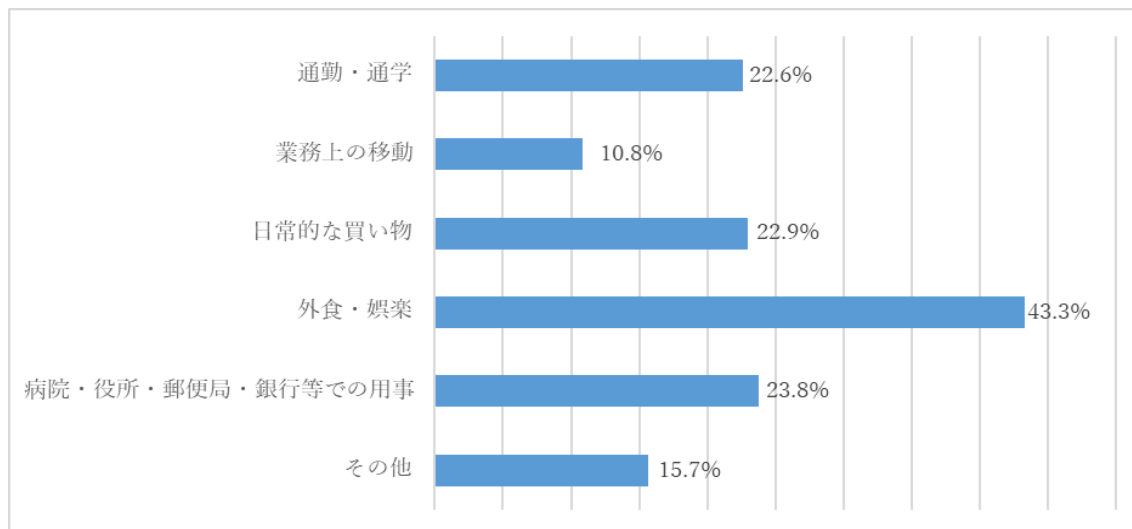


図3-5 公共交通機関の利用目的

Q. 公共交通機関の利用頻度について教えてください。

鉄道の利用頻度は年に数回以上利用する人が約56%と高くなっていますが、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーの利用頻度はここ1年間利用していないが80%を超える結果となっています。

※選択肢無回答となっていたものはここ1年間利用していないとして集計をしています。

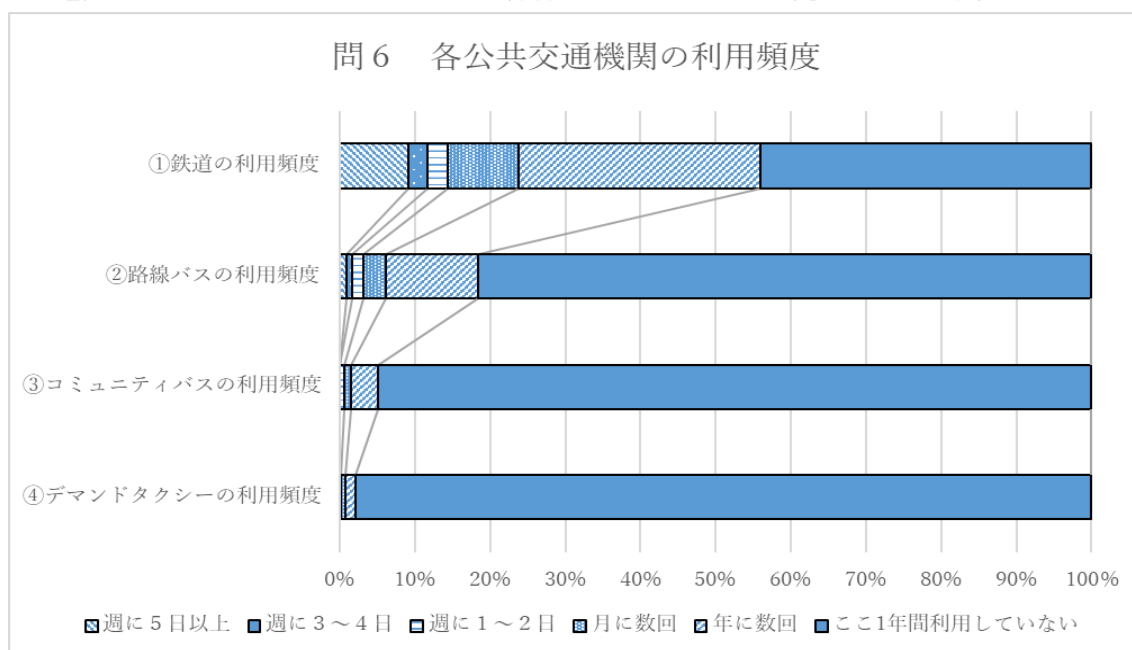


図3-6 公共交通機関の利用頻度

Q. 一つ前の質問で「コミュニティバス」または「デマンドタクシー」でここ１年間利用していないと回答した人におうかがいします。コミュニティバスやデマンドタクシーを利用しない理由を教えてください。

「自分で自動車を運転できるから」が最も多く、次いで「利用する機会がないから」「家族等が自動車で送迎してくれるから」となっています。

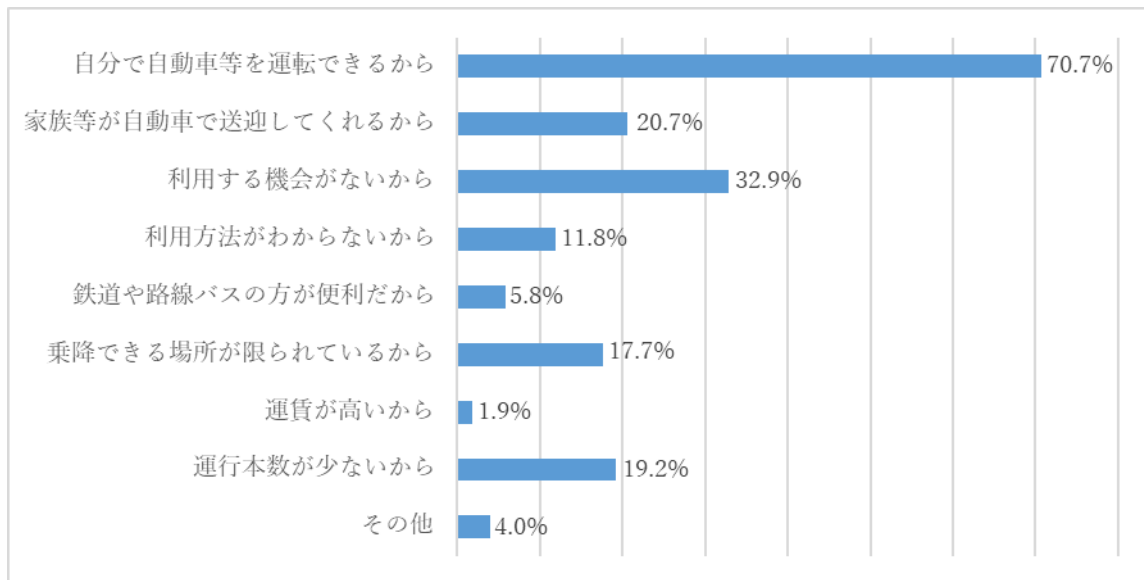


図３－７ コミュニティバスやデマンドタクシーを利用しない理由

Q. コミュニティバスやデマンドタクシーに対して望むことについて教えてください。

「特にない」を除くと、「運行本数・台数の増加」が最も多く、次いで「運行経路や運行時間の見直し」「乗降できる場所の見直し」となっています。

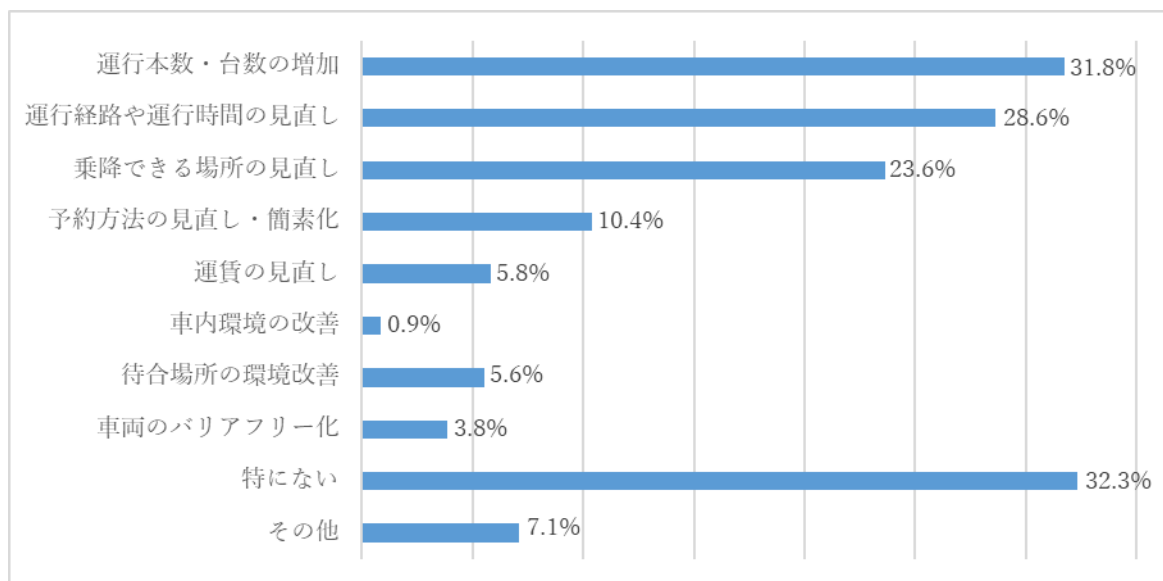


図３－８ コミュニティバスやデマンドタクシーに対して望むこと

(4) 令和３年度「乗降実態調査」結果（令和３年１１月８日～１２日）

上記期間中、市内を運行するコミュニティバス全便に職員が乗車し、利用者に対しアンケート調査を行いました。調査期間における１日の平均利用者数は東部線が６.６人、北部線が１８.４人、西部線が１９.４人、東西幹線が１８.８人、全路線では６３.２人となりました。なお、この調査における東部線は令和５年３月までの旧ルートを指します。

【アンケート回答者属性】※回答者数…３１１人

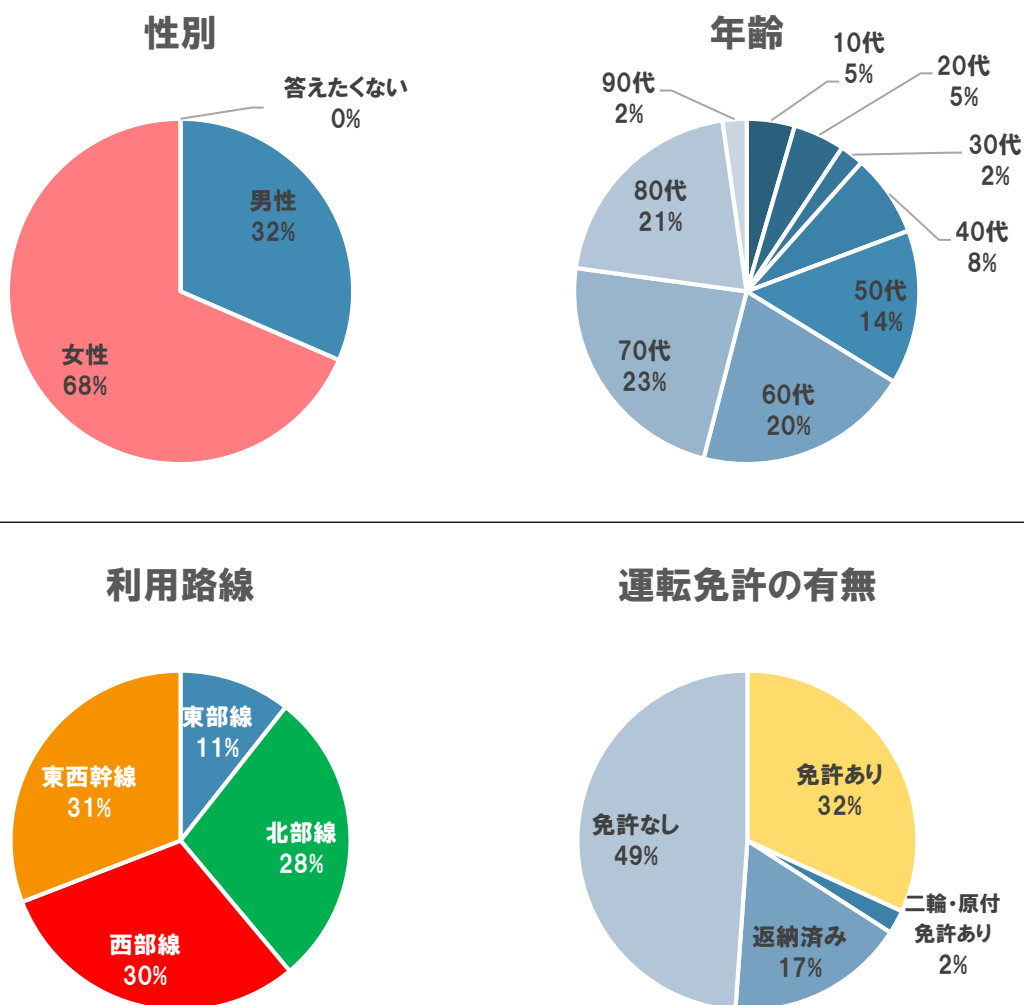


図３－９ コミュニティバス利用者の属性

性別では女性、年齢では７０代の利用が最も多い結果となりました。なお、６０代～９０代以上の利用が全体の６６％を占めています。また、回答者のうち北部線・西部線・東西幹線の利用者が約３割ずつ、残り約１割が東部線の利用者となりました。運転免許を所持していない人は全体の６６％となり、コミュニティバスが交通弱者の重要な移動手段として機能していることが読み取れます。

【利用目的】 ※複数回答可

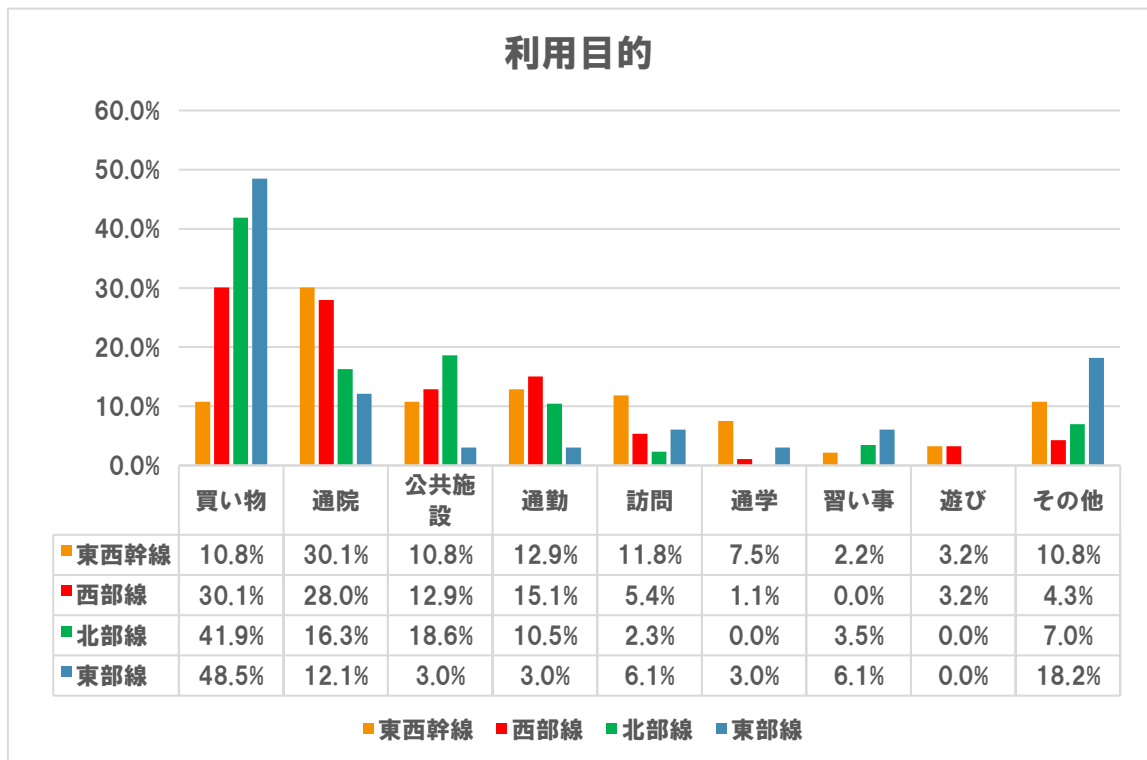


図3-10 コミュニティバスの利用目的

路線によって利用傾向は異なりますが、買い物や通院に加え、役所や銀行、図書館など「公共施設」へ行くために乗車した方も多く、今後もスーパーなどの商業施設・病院・公共施設へ繋ぐ機能を重視する必要があると考えられます。

【利用者の意見】※複数回答可

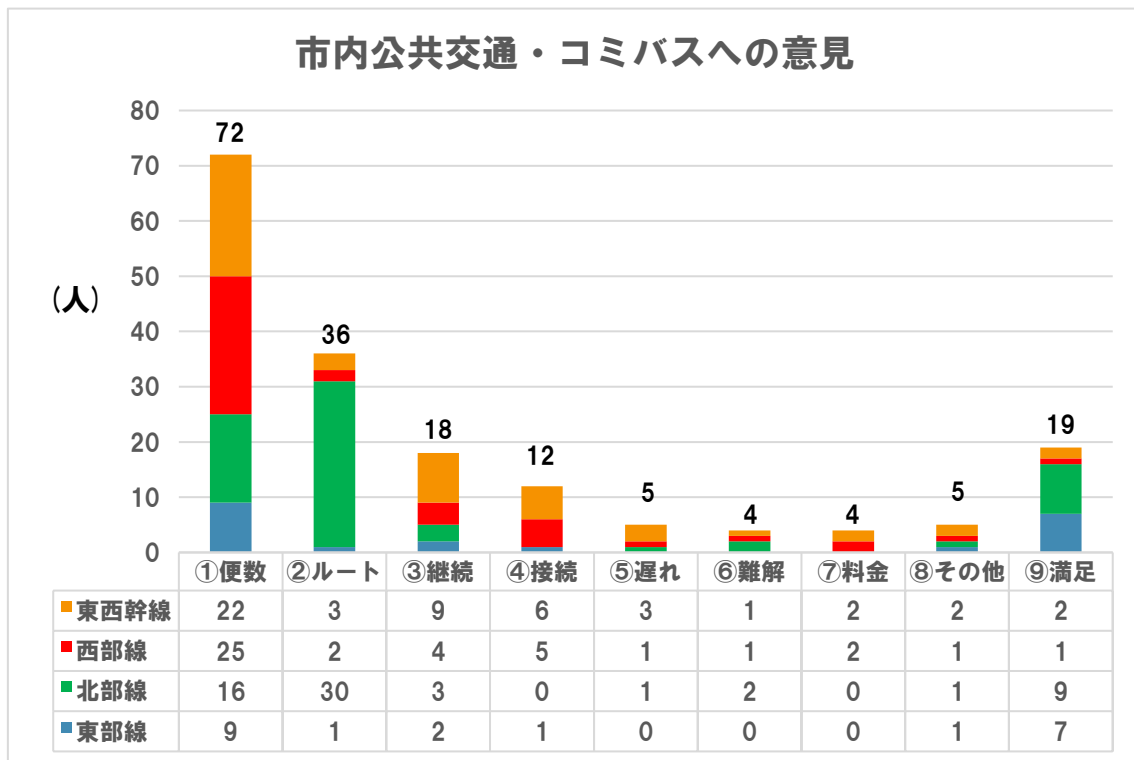


図3-11 市内公共交通・コミバスへの意見

- ① 便数を増やしてほしい……………41.1%
- ② 運行ルートを変更してほしい、停留所を増やしてほしい……………20.6%
- ③ 今後もコミバスの運行を継続してほしい、なくさないでほしい……………10.3%
- ④ 他の公共交通機関との接続をよくしてほしい…………… 6.9%
- ⑤ バスの到着時刻が遅れている…………… 2.9%
- ⑥ コミバス、デマンドの利用のしくみがわかりづらい…………… 2.3%
- ⑦ 利用料金（運賃）が高い…………… 2.3%
- ⑧ その他…………… 2.9%
- ⑨ 現状に満足している……………10.9%

3-3 目指すべき公共交通の将来像

前項の調査結果等をもとに、本市公共交通が目指すべき姿を以下のとおり示します。

公共交通に求められる機能

- 社会基盤として、市民のくらしを支える
⇒車を運転できない人でも、市内で日々の基本的な生活（通院・買い物・通学等）ができる環境、移動手段の確保
- まちの拠点形成を促進
⇒都市計画マスタープランに示される地域拠点、都市拠点等と各地域を需要・利用パターンに応じて繋ぐ
- 資源等のネットワークにより地域活性化を支援
⇒高齢者の外出機会の創出による健康づくり、子育てしやすい移動環境づくり、観光資源を繋ぐことによるポテンシャルの発揮、人・モノの交流機会の確保と創出
- サービスの維持・向上につながる効率性を確保



本市公共交通における課題

- 多くの市民が日頃から公共交通を利用していない
⇒理由は、本数が少なく不便だから・目的地や自宅近くに停留所がないから・自家用車があるから・乗り方がわからない等
- 公共交通政策の重要度が高いと考えている市民が多い一方、満足度が低い
- 高齢者の移動支援についての要望が多い
- 人口減少・利用者減少の中でも公共交通を恒常的に確保・維持



本市が目指すべき公共交通の将来像

- 必要としている人が容易に市内公共交通を利用できる
- 行政、事業者、市民団体の垣根を超えた連携による細やかな移動支援
- 公共交通に関するあらゆる協力関係の維持
- 市内公共交通の継続的な確保・維持

3-4 計画の基本理念と方針

これまでに整理した本市の地域公共交通の現状と課題、目指すべき姿を踏まえ、本計画の基本理念を以下のとおり定めます。

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。

住みやすいまちづくりの基礎となり、市民や本市に関わる全ての人にとって「あってよかった」と思える、「愛される」公共交通ネットワークの構築に向けて、以下のとおり4つの方針を定めます。

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行います。

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。

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技術活用の場面を広げ、利用しやすいしくみの導入を前向きに進めます。

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。

4. 計画の目標と事業内容

基本理念及び方針に基づき、以下のとおり取り組み内容及び数値目標を設定します。

方針1：持続可能かつ利便性の高い公共交通網の構築

- 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
- 取組② 効率的な運行ルート及び運行方法の検討
- 取組③ 乗り継ぎ利用の促進

方針2：市民・地域に向けた利用及び理解促進

- 取組① 地域住民の利用を促進する情報発信手段の検討
- 取組② 公共交通への愛着を醸成する事業の実施
- 取組③ 地域住民による主体的な課題解決の支援

方針3：ICT技術の活用による利便性の向上

- 取組① ICT技術を活用したサービスの改善

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

- 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
- 取組② 市民の健康な暮らしのサポート

	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%

以上の目標を達成するための具体的な事業については、次頁以降に記載します。

方針1 持続可能かつ利便性の高い公共交通網の構築

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

行政と地域の交通事業者（鉄道・バス・タクシー）が良好な関係を保ちながら、現状及び課題の認識や方向性を共有するため、定期的な情報交換会等を行います。

- 利用しやすいバス車両及び新規サービス導入の支援

ノンステップバス等安全性・機能性の高い車両もしくは利便性を高めるためのサービスを導入する際、国及び県費補助申請の支援、市補助金交付を行います。

- 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

本市における公共交通の骨格である南海高野線、JR 和歌山線の2路線及び南海りんかんバスの利用状況について情報共有を行い、事業者と連携してサービスの維持・確保に努めます。

実施主体

市交通行政担当課が中心となり、交通事業者と連携して進めます。

実施時期

継続的な取り組みとして実施。

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
←				→

方針1 持続可能かつ利便性の高い公共交通網の構築

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

行政が管理するコミュニティバス及びデマンド交通について、継続・見直し・廃止・サービス形態の変更等を行う基準を明確にします。なお、デマンドタクシーに関しては廃止基準を設けず、個別具体的に判断するものとします。

- 市内幹線の一本化

運行の効率化を図るため、市内を縦断または横断する路線の新設及び車両の増台を検討します。具体的には現在の西部線、東西幹線、東部線を統合し、高野口～あやの台まで、国道24号を運行する幹線の新設を検討します。

- 利用者アンケート等によるニーズの把握

毎年市が実施する「まちづくりに関するアンケート」や不定期に実施する乗降状況実態調査、利用者アンケート等により公共交通へのニーズを把握し、積極的に施策に反映します。

実施主体

市交通行政担当課が中心となり、交通事業者との継続的な協議の中で取り決め、地域の理解を得た上で進めます。

実施時期

長期的な取り組みとして実施。

令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度	



方針1 持続可能かつ利便性の高い公共交通網の構築

取組③ 乗り継ぎ利用の促進

- 乗り継ぎ拠点の魅力の向上

各乗り継ぎ拠点において、ベンチやテーブルの設置、デジタルサイネージによるバス時刻案内などを行い、安心して待てる環境を確保します。また、バス停周辺の公共施設や商業施設との連携により、待合所の提供を増やします。

- 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

コミュニティバス・デマンド交通と鉄道・民間路線バスの両方において、ネットワーク全体の利便性向上を図るため、ダイヤを調整します。

- 乗り継ぎによる金銭的負担の軽減

デマンド交通とバスの乗り継ぎ時に利用料金の半額を負担する「乗継券」の活用を促します。

実施主体

市交通行政担当課が中心となり、交通事業者と連携して進めます。

実施時期

継続的な取り組みとして実施。

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度



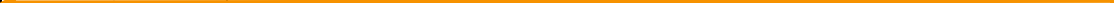
取組① 地域住民の利用を促進する情報発信手段の検討

市内の公共交通を一元的に示した路線図や時刻表、市内交通事業者の情報等、移動手段に関する情報を網羅した「橋本市おでかけガイド（仮称）」を作成、配布、ホームページでの発信を行います。

ホームページにおいて公共交通に関する情報発信を継続して行うとともに、地域住民に向けた乗り方教室の実施など、積極的なモビリティ・マネジメントを行います。

市交通行政担当課が中心となり、交通事業者と連携して進めます。

マップ作成は短期的な取り組み、その他は継続的な取り組みとして実施。

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	おでかけガイド作成・配布			
				

方針２ 市民・地域に向けた利用及び理解促進

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

公共交通に親しめる機会として、バスの展示・体験イベントや公共交通の利用方法を学ぶ「乗り方教室」等を実施します。

- コミュニティバスの愛称募集

市内を運行するコミュニティバス及びデマンド交通の愛称を募集し、優秀作品については公式愛称として定着させるため、周知を行います。

実施主体

市交通行政担当課が中心となり、交通事業者や教育・福祉部局と連携して進めます。

実施時期

愛称募集のみ短期的な取り組み、その他は継続的な取り組みとして実施。

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	← 愛称募集 →			
←				→

方針２ 市民・地域に向けた利用及び理解促進

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

地域との意見交換を行う場を設けるとともに、先進事例などを共に学びながら、地域住民による課題解決のための支援を行います。

実施主体

市交通行政担当課が中心となり、地域包括支援センター・いきいき健康課・各地域の第二層協議体と連携して進めます。

実施時期

継続的な取り組みとして実施。意見交換会については、再編等事業実施の都度行います。

令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
				

方針3 ICT 技術の活用による利便性の向上

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

市内の公共交通について一元的に検索・予約・決済を行うことのできる Web 上のサービス（MaaS）の導入を検討します。これにより、市内・市外を問わず幅広い層が気軽に公共交通を利用できる環境をつくれます。沿線施設との連携により、公共交通機関を利用することによる優待制度の導入、子どもと一緒に出掛けられる施設の情報提供等も視野に入れていきます。

- バスロケーションシステムの導入

バスがどこを走行しているかを把握できるバスロケーションシステムにより利用者が「バスを待つストレス」を軽減するとともに、運行データの蓄積によりサービスを最適化するため、導入を検討します。

実施主体

市交通行政担当課が中心となり、ICT 技術を活用したサービス提供事業者、交通事業者と連携して進めます。

実施時期

中・長期的な取り組みとして実施。

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度



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

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

公共交通と併せて観光・食事スポット情報を提供します。また、沿線の店舗での優待等、お得感のある施策を展開します。また、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。事業実施にあたっては、観光部局及び近隣自治体との広域的な連携により、より魅力あるサービスを構築します。

- 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

子育て世代や若年層の休日の娯楽行動パターンやニーズに基づきサービスを提供するほか、子どもと一緒に出掛けられる施設の情報と公共交通情報を併せて紹介する子育て生活便利マップを作成します。

- 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

工業団地立地企業への職場モビリティ・マネジメントを実施し利用促進を図りながら、事業所のニーズを踏まえて公共交通のあり方を整理し、整備を進めます。

実施主体

市交通行政担当課と各部局の連携により進めます。

実施時期

継続的な取り組みとして実施。

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
				

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

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

バス車内で健康に関する周知を行うと同時に、病院待合室にてバスやデマンド交通の運行情報を提供します。また、医療機関とのアクセスの改善を関係各所と連携の上進めます。駅周辺のバリアフリーについては、「橋本市都市計画マスタープラン」に基づき関係課と協議の上進めます。

- 公共交通を活用した市民の健康づくり事業の展開

福祉部局との連携により、ウォーキングイベントや公共交通を利用した外出促進プロモーションなど、市民の健康づくりに積極的に寄与します。

- 高齢者や免許返納者を対象とした移動支援策との連携

日常の買い物や通院における移動支援について、福祉部局及び市民団体等と緊密に連携し、持続可能な支援体制を構築します。具体的には、既存の公共交通に加え、福祉輸送、自家用有償旅客運送等さまざまな輸送資源を総動員した交通ネットワークの充実に取り組みます。

実施主体

市交通行政担当課が中心となり、福祉部局及び建設部局、各地域の第二層協議体及び市内医療機関と連携して進めます。

実施時期

継続的な取り組みとして実施。

令和 5 年度		令和 6 年度		令和 7 年度		令和 8 年度		令和 9 年度	
									

5. 計画の進捗管理

5-1 進捗管理の考え方

本計画は、前項に示した目標値等を目安にして各取り組みを進めます。その際、PDCAの考え方に基づき毎年度取り組みを確認・見直しつつ、展開していきます。

	進捗管理の方法
評価期間	毎年（各年度の取り組み実施後）
評価主体	橋本市生活交通ネットワーク協議会
評価項目・評価方法	前項に示した項目・方法で実施する。
その他	前項に示した評価指標の毎年度の状況について、各施策に関する取り組みの実施状況を踏まえて分析・整理し、その後の取り組み方法、内容について橋本市生活交通ネットワーク協議会において検討協議を行います。

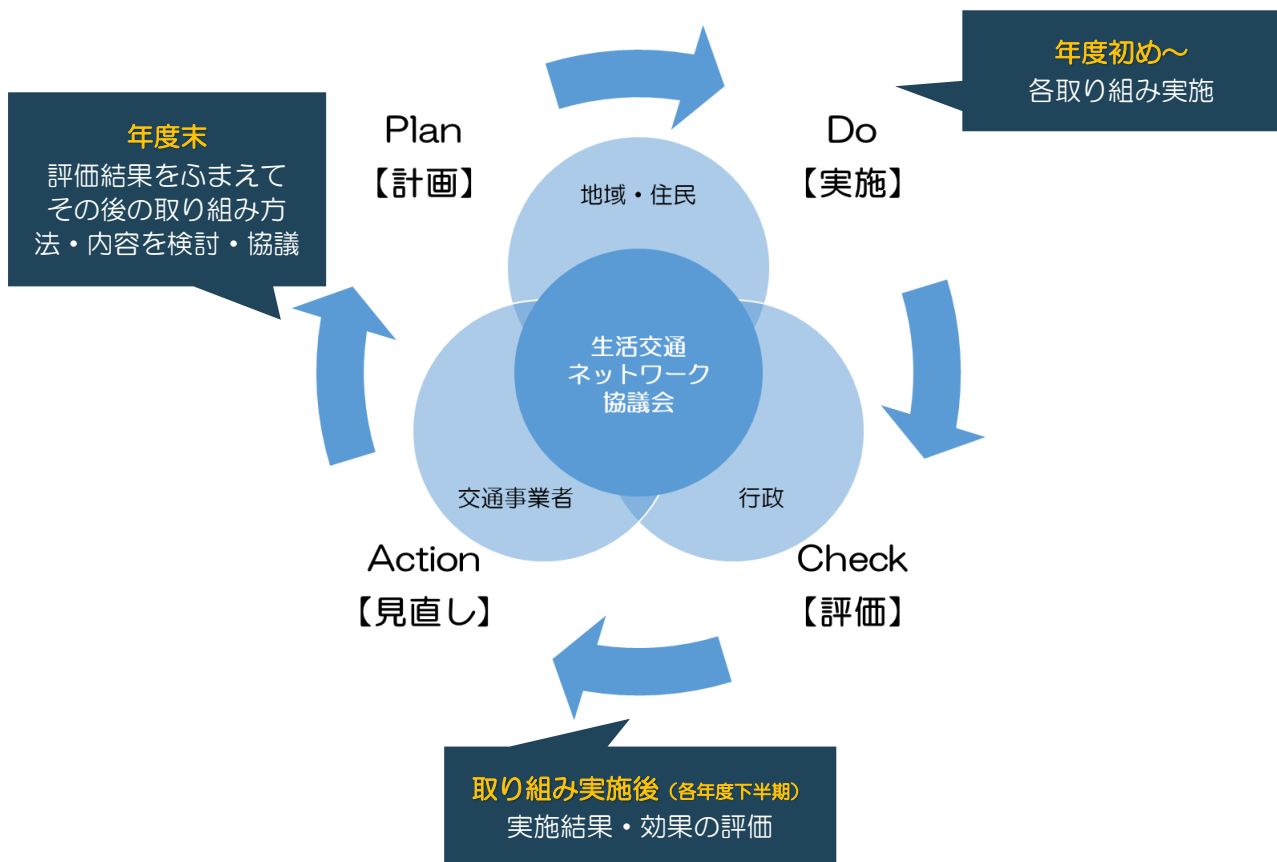


図5-1 基本的なPDCA サイクルのイメージ

また、本計画の策定にあたっては各種統計データやアンケート結果等を参考にしましたが、地域公共交通を取り巻く状況や政策動向等は時間とともに変化することが予想されます。このような変化により掲載した各施策を実施することが適切ではない状況が発生した場合にも、PDCA サイクルにより見直しを行うものとしています。